

平成18年3月31日
国土交通省鉄道局

平成18年度予算に向けた鉄道関係公共事業の 事業評価結果及び概要について

公共事業の効率性及びその実施過程の透明性の一層の向上を図るため、新規採択時評価、再評価等を実施していますが、平成18年度予算において、新たに事業費を予算化する事業等につきまして、その評価結果及び採択箇所等を公表しますのでお知らせします。

【問い合わせ先】

国土交通省鉄道局

| | | |
|-------|------|-------------------------------|
| 財 務 課 | 課長補佐 | 滝沢（内線40532） 直通03-5253-8538 |
| 施 設 課 | 課長補佐 | 原田（内線40822） 直通03-5253-8553 |
| 鉄道企画室 | 課長補佐 | 金子（内線40172） 直通03-5253-8526 |

平成18年度予算に向けた新規事業採択時評価について

【公共事業関係費】

| 事業区分 | 新規事業採択箇所数 |
|-------------|-----------|
| 都市・幹線鉄道整備事業 | 161 |
| 鉄道防災事業 | 37 |

平成18年度予算に向けた再評価について

【公共事業関係費】

| 事業区分 | 再評価実施箇所数 | | | | | | 再評価結果 | | | |
|-------------|-----------|------------|------------|----------|-----|---|-------------|--|----|-----------|
| | 5年 未着工 | 10年 継続中 | 準備計 画5年 | 再々 評価 | その他 | 計 | 継続 | | 中止 | 評価 手続中 |
| | | | | | | | うち見直 し継続 | | | |
| 都市・幹線鉄道整備事業 | 1 | 1 | | | 1 | 3 | 2 | | 1 | |

(注1) 再評価対象基準

5年未着工：事業採択後一定期間（5年間）が経過した時点で未着工の事業

10年継続中：事業採択後長期間（10年間）が経過した時点で継続中の事業

準備計画5年：準備・計画段階で一定期間（5年間）が経過している事業

再々評価：再評価実施後一定期間（5又は10年間）が経過している事業

その他：社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業

(注2) 直轄事業等には、公団等施行事業を含む。

平成 17 年度に実施した完了後の事後評価について

【公共事業関係費】

| 事業区分 | 事後評価実施箇所数 | | | | 事後評価結果 | | | |
|-------------|-----------|-------|-----|---|--------|------|------|-------|
| | 5年以内 | 再事後評価 | その他 | 計 | 再事後評価 | 改善措置 | 対応なし | 評価手続中 |
| 都市・幹線鉄道整備事業 | 5 | | | 5 | | | 5 | |

(注1) 事後評価対象基準

5年以内 : 事業完了後一定期間(5年以内)が経過した事業

再事後評価 : 前回の事後評価の際、その後の時間の経過、改善措置の実施等により効果の発現が期待でき、改めて事後評価を行う必要があると判断した事業

その他 : 上記以外の理由で事後評価の実施の必要が生じた事業

(注2) 直轄事業等には、公団等施行事業を含む。

新規事業採択時評価結果一覧

【公共事業関係費】

【都市・幹線鉄道整備事業】 (幹線鉄道等活性化事業)

| 事業名 事業主体 | 総事業費 (億円) | 便益 (B) | | 費用 (C) (億円) | B / C | その他の指標による評価 | 担当課 (担当課長名) |
|-------------------------------------|--------------|-------------|------------------------------------|-------------------|-------|-----------------------------------|------------------------|
| | | 総便益 (億円) | 便益の主な根拠 | | | | |
| 北勢線の乗継円滑化 (西桑名駅)事業 北勢線施設整備(株) | 2.4 | 17 | 平成21年度西桑名駅乗降 人員(予測) 5,437人/日 | 2.2 | 7.6 | 自家用車から鉄道へのシフトに伴う交通渋滞の解 消、CO2削減 | 鉄道局施設課 (課長 米澤 朗) |

【都市・幹線鉄道整備事業】 (鉄道駅総合改善事業)

| 事業名 事業主体 | 総事業費 (億円) | 便益 (B) | | 費用 (C) (億円) | B / C | その他の指標による評価 | 担当課 (担当課長名) |
|---------------------------------|--------------|-------------|---------------------------------|-------------------|-------|-----------------------------|------------------------|
| | | 総便益 (億円) | 便益の主な根拠 | | | | |
| 江古田駅総合改善事業 江古田駅整備(株)(仮 称) | 24 | 57 | 平成16年度江古田駅乗降 人員 36,628人/日 | 21 | 2.8 | バリアフリー経路の確保、災害に強いまちづくり 等 | 鉄道局施設課 (課長 米澤 朗) |

【都市・幹線鉄道整備事業】 (地下駅火災対策施設整備事業)

| 事業名 事業主体 | 総事業費 (億円) | 事業内容 | 評価 | 担当課 (担当課長名) |
|---|--------------|-------------------------------------|--|------------------------|
| 地下駅火災対策施設整備 事業 (札幌市交通局 南北 線) 札幌市交通局 | 12 | ・避難通路の設置 | ・需要面から見た路線の重要性が高い ・火災による被害の軽減 ・安全の確保 | 鉄道局施設課 (課長 米澤 朗) |
| 地下駅火災対策施設整備 事業 (東京都交通局 浅草 線) 東京都交通局 | 33 | ・避難通路の設置 ・ホーム、コンコース及び事務室の排煙設備の設置 | ・需要面から見た路線の重要性が高い ・火災による被害の軽減 ・安全の確保 | 鉄道局施設課 (課長 米澤 朗) |
| 地下駅火災対策施設整備 事業 (東京都交通局 三田 線) 東京都交通局 | 44 | ・避難通路の設置 ・ホーム、コンコース及び事務室の排煙設備の設置 | ・需要面から見た路線の重要性が高い ・火災による被害の軽減 ・安全の確保 | 鉄道局施設課 (課長 米澤 朗) |
| 地下駅火災対策施設整備 事業 (横浜市交通局 1号 線) 横浜市交通局 | 4.0 | ・避難通路の設置 ・ホーム、コンコース及び事務室の排煙設備の設置 | ・需要面から見た路線の重要性が高い ・火災による被害の軽減 ・安全の確保 | 鉄道局施設課 (課長 米澤 朗) |
| 地下駅火災対策施設整備 事業 (名古屋市交通局 1 号線) 名古屋市交通局 | 4.3 | ・避難通路の設置 ・ホーム及び事務室の排煙設備の設置 | ・需要面から見た路線の重要性が高い ・火災による被害の軽減 ・安全の確保 | 鉄道局施設課 (課長 米澤 朗) |
| 地下駅火災対策施設整備 事業 (名古屋市交通局 2 号線) 名古屋市交通局 | 6.7 | ・避難通路の設置 ・ホーム及び事務室の排煙設備の設置 | ・需要面から見た路線の重要性が高い ・火災による被害の軽減 ・安全の確保 | 鉄道局施設課 (課長 米澤 朗) |

| | | | | |
|---|------|-------------------------------------|--|--------------------|
| 地下駅火災対策施設整備事業 (名古屋市交通局 3号線) 名古屋市交通局 | 1.4 | ・避難通路の設置 | ・需要面から見た路線の重要性が高い ・火災による被害の軽減 ・安全の確保 | 鉄道局施設課 (課長 米澤朗) |
| 地下駅火災対策施設整備事業 (名古屋市交通局 4号線) 名古屋市交通局 | 11 | ・避難通路の設置 ・ホーム及び事務室の排煙設備の設置 | ・需要面から見た路線の重要性が高い ・火災による被害の軽減 ・安全の確保 | 鉄道局施設課 (課長 米澤朗) |
| 地下駅火災対策施設整備事業 (大阪市交通局 御堂筋線) 大阪市交通局 | 3.9 | ・事務室の排煙設備の設置 | ・需要面から見た路線の重要性が高い ・火災による被害の軽減 ・安全の確保 | 鉄道局施設課 (課長 米澤朗) |
| 地下駅火災対策施設整備事業 (大阪市交通局 谷町線) 大阪市交通局 | 3.6 | ・事務室の排煙設備の設置 | ・需要面から見た路線の重要性が高い ・火災による被害の軽減 ・安全の確保 | 鉄道局施設課 (課長 米澤朗) |
| 地下駅火災対策施設整備事業 (大阪市交通局 四つ橋線) 大阪市交通局 | 2.4 | ・事務室の排煙設備の設置 | ・需要面から見た路線の重要性が高い ・火災による被害の軽減 ・安全の確保 | 鉄道局施設課 (課長 米澤朗) |
| 地下駅火災対策施設整備事業 (大阪市交通局 中央線) 大阪市交通局 | 2.3 | ・事務室の排煙設備の設置 | ・需要面から見た路線の重要性が高い ・火災による被害の軽減 ・安全の確保 | 鉄道局施設課 (課長 米澤朗) |
| 地下駅火災対策施設整備事業 (大阪市交通局 千日前線) 大阪市交通局 | 0.64 | ・コンコース及び事務室の排煙設備の設置 | ・需要面から見た路線の重要性が高い ・火災による被害の軽減 ・安全の確保 | 鉄道局施設課 (課長 米澤朗) |
| 地下駅火災対策施設整備事業 (大阪市交通局 堺筋線) 大阪市交通局 | 2.5 | ・コンコース及び事務室の排煙設備の設置 | ・需要面から見た路線の重要性が高い ・火災による被害の軽減 ・安全の確保 | 鉄道局施設課 (課長 米澤朗) |
| 地下駅火災対策施設整備事業 (東京地下鉄) 銀座線 東京地下鉄 | 41 | ・避難通路の設置 ・ホーム、コンコース及び事務室の排煙設備の設置 | ・需要面から見た路線の重要性が高い ・火災による被害の軽減 ・安全の確保 | 鉄道局施設課 (課長 米澤朗) |
| 地下駅火災対策施設整備事業 (東京地下鉄) 丸ノ内線 東京地下鉄 | 104 | ・避難通路の設置 ・ホーム、コンコース及び事務室の排煙設備の設置 | ・需要面から見た路線の重要性が高い ・火災による被害の軽減 ・安全の確保 | 鉄道局施設課 (課長 米澤朗) |
| 地下駅火災対策施設整備事業 (東京地下鉄) 日比谷線 東京地下鉄 | 25 | ・避難通路の設置 ・ホーム、コンコース及び事務室の排煙設備の設置 | ・需要面から見た路線の重要性が高い ・火災による被害の軽減 ・安全の確保 | 鉄道局施設課 (課長 米澤朗) |
| 地下駅火災対策施設整備事業 (東京地下鉄) 東西線 東京地下鉄 | 10 | ・避難通路の設置 ・ホーム、コンコース及び事務室の排煙設備の設置 | ・需要面から見た路線の重要性が高い ・火災による被害の軽減 ・安全の確保 | 鉄道局施設課 (課長 米澤朗) |
| 地下駅火災対策施設整備事業 (東京地下鉄) 千代田線 東京地下鉄 | 21 | ・避難通路の設置 ・ホーム、コンコース及び事務室の排煙設備の設置 | ・需要面から見た路線の重要性が高い ・火災による被害の軽減 ・安全の確保 | 鉄道局施設課 (課長 米澤朗) |
| 地下駅火災対策施設整備事業 (東京地下鉄) 有楽町線 東京地下鉄 | 4.3 | ・ホーム、コンコース及び事務室の排煙設備の設置 | ・需要面から見た路線の重要性が高い ・火災による被害の軽減 ・安全の確保 | 鉄道局施設課 (課長 米澤朗) |

| | | | | |
|--|-----|-------------------------------------|--|--------------------|
| 地下駅火災対策施設整備事業 (東京地下鉄株) 半蔵門線 東京地下鉄株 | 9.9 | ・ホーム、コンコース及び事務室の排煙設備の設置 | ・需要面から見た路線の重要性が高い ・火災による被害の軽減 ・安全の確保 | 鉄道局施設課 (課長 米澤朗) |
| 地下駅火災対策施設整備事業 (神戸高速鉄道株) 東西線 神戸高速鉄道株 | 24 | ・避難通路の設置 ・ホーム、コンコース及び事務室の排煙設備の設置 | ・需要面から見た路線の重要性が高い ・火災による被害の軽減 ・安全の確保 | 鉄道局施設課 (課長 米澤朗) |
| 地下駅火災対策施設整備事業 (東急電鉄株) 田園都市線 第三セクター | 19 | ・避難通路の設置 ・ホームの排煙設備の設置 | ・需要面から見た路線の重要性が高い ・火災による被害の軽減 ・安全の確保 | 鉄道局施設課 (課長 米澤朗) |
| 地下駅火災対策施設整備事業 (近畿日本鉄道株) 難波線 西大阪高速鉄道株 | 4.3 | ・事務室の排煙設備の設置 | ・需要面から見た路線の重要性が高い ・火災による被害の軽減 ・安全の確保 | 鉄道局施設課 (課長 米澤朗) |
| 地下駅火災対策施設整備事業 (阪急電鉄株) 京都線 第三セクター | 21 | ・避難通路の設置 ・ホーム及び事務室の排煙設備の設置 | ・需要面から見た路線の重要性が高い ・火災による被害の軽減 ・安全の確保 | 鉄道局施設課 (課長 米澤朗) |
| 地下駅火災対策施設整備事業 (神戸電鉄株) 有馬線 神戸高速鉄道株 | 1.2 | ・ホーム、コンコース及び事務室の排煙設備の設置 | ・需要面から見た路線の重要性が高い ・火災による被害の軽減 ・安全の確保 | 鉄道局施設課 (課長 米澤朗) |

【都市・幹線鉄道整備事業】
(鉄道駅耐震補強事業)

| 事業名 事業主体 | 総事業費 (億円) | 事業内容 | 評価 | 担当課 (担当課長名) |
|---|--------------|-----------------------|--|--------------------|
| 鉄道駅耐震補強事業 (京成電鉄株) 千葉線 千葉中央駅 第三セクター等 | 2.5 | ・高架橋柱の耐震補強 | ・需要面から見た路線の重要性が高い ・地震による被害の軽減 ・安全の確保 | 鉄道局施設課 (課長 米澤朗) |
| 鉄道駅耐震補強事業 (京成電鉄株) 本線 千住大橋駅 第三セクター等 | 2.9 | ・高架橋柱の耐震補強 | ・需要面から見た路線の重要性が高い ・地震による被害の軽減 ・安全の確保 | 鉄道局施設課 (課長 米澤朗) |
| 鉄道駅耐震補強事業 (小田急電鉄株) 小田急線 新宿駅 第三セクター等 | 5.6 | ・駅の耐震補強 ・高架橋柱の耐震補強 | ・需要面から見た路線の重要性が高い ・地震による被害の軽減 ・安全の確保 | 鉄道局施設課 (課長 米澤朗) |
| 鉄道駅耐震補強事業 (京浜急行電鉄株) 本線 品川駅 第三セクター等 | 6.6 | ・駅の耐震補強 ・高架橋柱の耐震補強 | ・需要面から見た路線の重要性が高い ・地震による被害の軽減 ・安全の確保 | 鉄道局施設課 (課長 米澤朗) |
| 鉄道駅耐震補強事業 (東京地下鉄株) 東西線 葛西駅 東京地下鉄株 | 1.7 | ・高架橋柱の耐震補強 | ・需要面から見た路線の重要性が高い ・地震による被害の軽減 ・安全の確保 | 鉄道局施設課 (課長 米澤朗) |
| 鉄道駅耐震補強事業 (東京地下鉄株) 千代田線 北綾瀬駅 東京地下鉄株 | 0.90 | ・高架橋柱の耐震補強 | ・需要面から見た路線の重要性が高い ・地震による被害の軽減 ・安全の確保 | 鉄道局施設課 (課長 米澤朗) |
| 鉄道駅耐震補強事業 (東京地下鉄株) 千代田線 綾瀬駅 東京地下鉄株 | 4.4 | ・高架橋柱の耐震補強 | ・需要面から見た路線の重要性が高い ・地震による被害の軽減 ・安全の確保 | 鉄道局施設課 (課長 米澤朗) |
| 鉄道駅耐震補強事業 (名古屋鉄道株) 犬山線 上小田井駅 第三セクター等 | 0.08 | ・高架橋柱の耐震補強 | ・需要面から見た路線の重要性が高い ・地震による被害の軽減 ・安全の確保 | 鉄道局施設課 (課長 米澤朗) |

| | | | | |
|---|-----|-----------------------|--|--------------------|
| 鉄道駅耐震補強事業 (名古屋鉄道㈱) 三河線 豊田市駅 第三セクター等 | 2.4 | ・駅の耐震補強 ・高架橋柱の耐震補強 | ・需要面から見た路線の重要性が高い ・地震による被害の軽減 ・安全の確保 | 鉄道局施設課 (課長 米澤朗) |
| 鉄道駅耐震補強事業 (阪神電気鉄道㈱) 西大阪線 西九条駅 第三セクター等 | 9.9 | ・駅の耐震補強 ・高架橋柱の耐震補強 | ・需要面から見た路線の重要性が高い ・地震による被害の軽減 ・安全の確保 | 鉄道局施設課 (課長 米澤朗) |

【都市・幹線鉄道整備事業】
(地下鉄等災害情報基盤整備事業)

| 事業名 事業主体 | 総事業費 (億円) | 事業内容 | 評価 | 担当課 (担当課長名) |
|---|--------------|--------------------|--|--------------------|
| 地下鉄等災害情報基盤整備事業 (東京都交通局/浅草線、三田線、新宿線、大江戸線) 東京都交通局 | 39 | ・電波遮蔽区間への災害情報基盤の整備 | ・需要面から見た路線の重要性が高い ・地震による被害の軽減 ・安全の確保 | 鉄道局施設課 (課長 米澤朗) |
| 地下鉄等災害情報基盤整備事業 (東京地下鉄㈱/銀座線、丸ノ内線、日比谷線、東西線、千代田線、有楽町線、半蔵門線、南北線) 東京地下鉄㈱ | 57 | ・電波遮蔽区間への災害情報基盤の整備 | ・需要面から見た路線の重要性が高い ・地震による被害の軽減 ・安全の確保 | 鉄道局施設課 (課長 米澤朗) |

【都市・幹線鉄道整備事業】
(地下高速鉄道整備事業(大規模改良工事))

| 事業名 事業主体 | 総事業費 (億円) | 事業内容 | 評価 | 担当課 (担当課長名) |
|---|--------------|--------------|--|------------------------|
| 地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (東京都交通局 浅草線馬込駅) 東京都交通局 | 2.7 | エレベーター(2基) | ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・自力での移動可能性の確保に資する ・肉体疲労軽減に資する | 本省鉄道局財務課 (課長 櫻井 俊樹) |
| 地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (東京都交通局 浅草線中延駅) 東京都交通局 | 4.0 | エレベーター(2基) | ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・自力での移動可能性の確保に資する ・肉体疲労軽減に資する | 本省鉄道局財務課 (課長 櫻井 俊樹) |
| 地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (東京都交通局 浅草線五反田駅) 東京都交通局 | 4.8 | エレベーター(1基) | ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・自力での移動可能性の確保に資する ・肉体疲労軽減に資する | 本省鉄道局財務課 (課長 櫻井 俊樹) |
| 地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (東京都交通局 浅草線新橋駅) 東京都交通局 | 1.0 | エスカレーター(2基) | ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・自力での移動可能性の確保に資する ・肉体疲労軽減に資する | 本省鉄道局財務課 (課長 櫻井 俊樹) |
| 地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (東京都交通局 浅草線東銀座駅) 東京都交通局 | 0.10 | 車イス対応トイレ(1基) | ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・自力での移動可能性の確保に資する ・安心感の確保に資する | 本省鉄道局財務課 (課長 櫻井 俊樹) |
| 地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (東京都交通局 浅草線宝町駅) 東京都交通局 | 2.4 | エレベーター(1基) | ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・自力での移動可能性の確保に資する ・肉体疲労軽減に資する | 本省鉄道局財務課 (課長 櫻井 俊樹) |

| | | | | |
|--|------|---------------------------|--|------------------------|
| 地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (東京都交通局 浅草線 人形町駅) 東京都交通局 | 3.3 | エレベーター(1基) | <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・自力での移動可能性の確保に資する ・肉体疲労軽減に資する | 本省鉄道局財務課 (課長 櫻井 俊樹) |
| 地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (東京都交通局 浅草線 東日本橋駅) 東京都交通局 | 2.4 | エレベーター(1基) | <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・自力での移動可能性の確保に資する ・肉体疲労軽減に資する | 本省鉄道局財務課 (課長 櫻井 俊樹) |
| 地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (東京都交通局 三田線 芝公園駅) 東京都交通局 | 5.4 | エレベーター(3基) | <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・自力での移動可能性の確保に資する ・肉体疲労軽減に資する | 本省鉄道局財務課 (課長 櫻井 俊樹) |
| 地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (東京都交通局 三田線 板橋区役所前駅) 東京都交通局 | 6.1 | エレベーター(3基) | <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・自力での移動可能性の確保に資する ・肉体疲労軽減に資する | 本省鉄道局財務課 (課長 櫻井 俊樹) |
| 地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (東京都交通局 三田線 本蓮沼駅) 東京都交通局 | 0.45 | エレベーター(1基) | <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・自力での移動可能性の確保に資する ・肉体疲労軽減に資する | 本省鉄道局財務課 (課長 櫻井 俊樹) |
| 地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (東京都交通局 三田線 蓮根駅) 東京都交通局 | 0.55 | エレベーター(1基) | <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・自力での移動可能性の確保に資する ・肉体疲労軽減に資する | 本省鉄道局財務課 (課長 櫻井 俊樹) |
| 地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (東京都交通局 新宿線 本八幡駅) 東京都交通局 | 0.62 | エレベーター(1基) | <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・自力での移動可能性の確保に資する ・肉体疲労軽減に資する | 本省鉄道局財務課 (課長 櫻井 俊樹) |
| 地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (東京都交通局 新宿線 西大島駅) 東京都交通局 | 2.0 | エレベーター(2基) | <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・自力での移動可能性の確保に資する ・肉体疲労軽減に資する | 本省鉄道局財務課 (課長 櫻井 俊樹) |
| 地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (東京都交通局 新宿線 岩本町駅) 東京都交通局 | 2.4 | エレベーター(2基) | <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・自力での移動可能性の確保に資する ・肉体疲労軽減に資する | 本省鉄道局財務課 (課長 櫻井 俊樹) |
| 地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (東京都交通局 新宿線 小川町駅) 東京都交通局 | 3.6 | エレベーター(2基) エスカレーター(1基) | <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・自力での移動可能性の確保に資する ・肉体疲労軽減に資する | 本省鉄道局財務課 (課長 櫻井 俊樹) |
| 地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (東京都交通局 新宿線 新宿三丁目駅) 東京都交通局 | 1.3 | エスカレーター(1基) | <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・自力での移動可能性の確保に資する ・肉体疲労軽減に資する | 本省鉄道局財務課 (課長 櫻井 俊樹) |
| 地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (東京都交通局 大江戸 線 飯田橋駅) 東京都交通局 | 2.4 | エスカレーター(1基) | <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・自力での移動可能性の確保に資する ・肉体疲労軽減に資する | 本省鉄道局財務課 (課長 櫻井 俊樹) |

| | | | | |
|--|-----|----------------------------|---|------------------------|
| 地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (名古屋市交通局 東山線 新栄町駅) 名古屋市交通局 | 3.4 | エレベーター(2基) 車イス対応トイレ(3基) | <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・自力での移動可能性の確保に資する ・肉体疲労軽減に資する ・安心感の確保に資する | 本省鉄道局財務課 (課長 櫻井 俊樹) |
| 地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (名古屋市交通局 名城線 東別院駅) 名古屋市交通局 | 2.5 | エレベーター(3基) 車イス対応トイレ(2基) | <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・自力での移動可能性の確保に資する ・肉体疲労軽減に資する ・安心感の確保に資する | 本省鉄道局財務課 (課長 櫻井 俊樹) |
| 地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (名古屋市交通局 4号線 妙音通駅) 名古屋市交通局 | 3.6 | エレベーター(3基) 車イス対応トイレ(2基) | <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・自力での移動可能性の確保に資する ・肉体疲労軽減に資する ・安心感の確保に資する | 本省鉄道局財務課 (課長 櫻井 俊樹) |
| 地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (名古屋市交通局 4号線 西高蔵駅) 名古屋市交通局 | 3.8 | エレベーター(3基) 車イス対応トイレ(2基) | <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・自力での移動可能性の確保に資する ・肉体疲労軽減に資する ・安心感の確保に資する | 本省鉄道局財務課 (課長 櫻井 俊樹) |
| 地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (大阪市交通局御堂筋線 梅田駅) 大阪市交通局 | 1.4 | エレベーター(1基) | <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・自力での移動可能性の確保に資する ・肉体疲労軽減に資する | 本省鉄道局財務課 (課長 櫻井 俊樹) |
| 地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (大阪市交通局御堂筋線 心斎橋駅) 大阪市交通局 | 4.9 | エレベーター(2基) | <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・自力での移動可能性の確保に資する ・肉体疲労軽減に資する | 本省鉄道局財務課 (課長 櫻井 俊樹) |
| 地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (大阪市交通局御堂筋線 北花田駅) 大阪市交通局 | 2.0 | エレベーター(1基) | <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・自力での移動可能性の確保に資する ・肉体疲労軽減に資する | 本省鉄道局財務課 (課長 櫻井 俊樹) |
| 地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (大阪市交通局御堂筋線 我孫子駅) 大阪市交通局 | 1.4 | エレベーター(1基) | <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・自力での移動可能性の確保に資する ・肉体疲労軽減に資する | 本省鉄道局財務課 (課長 櫻井 俊樹) |
| 地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (大阪市交通局谷町線 南森町駅) 大阪市交通局 | 1.9 | エレベーター(2基) | <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・自力での移動可能性の確保に資する ・肉体疲労軽減に資する | 本省鉄道局財務課 (課長 櫻井 俊樹) |
| 地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (大阪市交通局中央線 九条駅) 大阪市交通局 | 1.8 | エレベーター(1基) | <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・自力での移動可能性の確保に資する ・肉体疲労軽減に資する | 本省鉄道局財務課 (課長 櫻井 俊樹) |
| 地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (大阪市交通局中央線 阿波座駅) 大阪市交通局 | 1.0 | エレベーター(2基) | <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・自力での移動可能性の確保に資する ・肉体疲労軽減に資する | 本省鉄道局財務課 (課長 櫻井 俊樹) |
| 地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (大阪市交通局堺筋線 長堀橋駅) 大阪市交通局 | 3.1 | エレベーター(1基) | <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・自力での移動可能性の確保に資する ・肉体疲労軽減に資する | 本省鉄道局財務課 (課長 櫻井 俊樹) |

| | | | | |
|--|------|--------------|--|------------------------|
| 地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (大阪市交通局長堀鶴見緑地線 心斎橋駅) 大阪市交通局 | 2.0 | エレベーター(1基) | <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・自力での移動可能性の確保に資する ・肉体疲労軽減に資する | 本省鉄道局財務課 (課長 櫻井 俊樹) |
| 地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (東京地下鉄(有)銀座線 三越前駅) 東京地下鉄(株) | 0.06 | 車イス対応トイレ(1基) | <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・自力での移動可能性の確保に資する ・安心感の確保に資する | 本省鉄道局財務課 (課長 櫻井 俊樹) |
| 地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (東京地下鉄(有)銀座線 銀座駅) 東京地下鉄(株) | 1.3 | エレベーター(1基) | <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・自力での移動可能性の確保に資する ・肉体疲労軽減に資する | 本省鉄道局財務課 (課長 櫻井 俊樹) |
| 地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (東京地下鉄(有)銀座線 虎ノ門駅) 東京地下鉄(株) | 6.5 | エレベーター(1基) | <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・自力での移動可能性の確保に資する ・肉体疲労軽減に資する | 本省鉄道局財務課 (課長 櫻井 俊樹) |
| 地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (東京地下鉄(有)銀座線 溜池山王駅) 東京地下鉄(株) | 0.09 | 階段昇降機(1基) | <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・自力での移動可能性の確保に資する ・肉体疲労軽減に資する | 本省鉄道局財務課 (課長 櫻井 俊樹) |
| 地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (東京地下鉄(有)丸の内線 池袋駅) 東京地下鉄(株) | 1.4 | 転落防止柵 | <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・自力での移動可能性の確保に資する ・安全の確保に資する ・安心感の確保に資する | 本省鉄道局財務課 (課長 櫻井 俊樹) |
| 地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (東京地下鉄(有)丸の内線 新大塚駅) 東京地下鉄(株) | 1.4 | 転落防止柵 | <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・自力での移動可能性の確保に資する ・安全の確保に資する ・安心感の確保に資する | 本省鉄道局財務課 (課長 櫻井 俊樹) |
| 地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (東京地下鉄(有)丸の内線 茗荷谷駅) 東京地下鉄(株) | 1.4 | 転落防止柵 | <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・自力での移動可能性の確保に資する ・安全の確保に資する ・安心感の確保に資する | 本省鉄道局財務課 (課長 櫻井 俊樹) |
| 地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (東京地下鉄(有)丸の内線 後楽園駅) 東京地下鉄(株) | 1.4 | 転落防止柵 | <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・自力での移動可能性の確保に資する ・安全の確保に資する ・安心感の確保に資する | 本省鉄道局財務課 (課長 櫻井 俊樹) |
| 地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (東京地下鉄(有)丸の内線 本郷三丁目駅) 東京地下鉄(株) | 1.4 | 転落防止柵 | <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・自力での移動可能性の確保に資する ・安全の確保に資する ・安心感の確保に資する | 本省鉄道局財務課 (課長 櫻井 俊樹) |
| 地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (東京地下鉄(有)丸の内線 御茶ノ水駅) 東京地下鉄(株) | 1.4 | 転落防止柵 | <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・自力での移動可能性の確保に資する ・安全の確保に資する ・安心感の確保に資する | 本省鉄道局財務課 (課長 櫻井 俊樹) |
| 地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (東京地下鉄(有)丸の内線 淡路町駅) 東京地下鉄(株) | 1.4 | 転落防止柵 | <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・自力での移動可能性の確保に資する ・安全の確保に資する ・安心感の確保に資する | 本省鉄道局財務課 (課長 櫻井 俊樹) |

| | | | | |
|--|-----|-----------------------|---|------------------------|
| 地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (東京地下鉄丸ノ内線 大手町駅) 東京地下鉄(株) | 1.4 | 転落防止柵 | <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・自力での移動可能性の確保に資する ・安全の確保に資する ・安心感の確保に資する | 本省鉄道局財務課 (課長 櫻井 俊樹) |
| 地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (東京地下鉄丸ノ内線 東京駅) 東京地下鉄(株) | 1.4 | 転落防止柵 | <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・自力での移動可能性の確保に資する ・安全の確保に資する ・安心感の確保に資する | 本省鉄道局財務課 (課長 櫻井 俊樹) |
| 地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (東京地下鉄丸ノ内線 銀座駅) 東京地下鉄(株) | 1.5 | 車イス対応トイレ(1基) 転落防止柵 | <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・自力での移動可能性の確保に資する ・安心感の確保に資する ・安全の確保に資する | 本省鉄道局財務課 (課長 櫻井 俊樹) |
| 地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (東京地下鉄丸ノ内線 霞ヶ関駅) 東京地下鉄(株) | 1.4 | 転落防止柵 | <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・自力での移動可能性の確保に資する ・安全の確保に資する ・安心感の確保に資する | 本省鉄道局財務課 (課長 櫻井 俊樹) |
| 地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (東京地下鉄丸ノ内線 国会議事堂前駅) 東京地下鉄(株) | 1.4 | 転落防止柵 | <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・自力での移動可能性の確保に資する ・安全の確保に資する ・安心感の確保に資する | 本省鉄道局財務課 (課長 櫻井 俊樹) |
| 地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (東京地下鉄丸ノ内線 赤坂見附駅) 東京地下鉄(株) | 1.4 | 転落防止柵 | <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・自力での移動可能性の確保に資する ・安全の確保に資する ・安心感の確保に資する | 本省鉄道局財務課 (課長 櫻井 俊樹) |
| 地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (東京地下鉄丸ノ内線 四ツ谷駅) 東京地下鉄(株) | 1.7 | 階段昇降機(2基) 転落防止柵 | <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・自力での移動可能性の確保に資する ・肉体疲労軽減に資する ・安全の確保に資する ・安心感の確保に資する | 本省鉄道局財務課 (課長 櫻井 俊樹) |
| 地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (東京地下鉄丸ノ内線 四谷三丁目駅) 東京地下鉄(株) | 1.4 | 転落防止柵 | <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・自力での移動可能性の確保に資する ・安全の確保に資する ・安心感の確保に資する | 本省鉄道局財務課 (課長 櫻井 俊樹) |
| 地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (東京地下鉄丸ノ内線 新宿御苑前駅) 東京地下鉄(株) | 1.4 | 転落防止柵 | <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・自力での移動可能性の確保に資する ・安全の確保に資する ・安心感の確保に資する | 本省鉄道局財務課 (課長 櫻井 俊樹) |
| 地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (東京地下鉄丸ノ内線 新宿三丁目駅) 東京地下鉄(株) | 1.4 | 転落防止柵 | <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・自力での移動可能性の確保に資する ・安全の確保に資する ・安心感の確保に資する | 本省鉄道局財務課 (課長 櫻井 俊樹) |
| 地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (東京地下鉄丸ノ内線 新宿駅) 東京地下鉄(株) | 1.4 | 転落防止柵 | <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・自力での移動可能性の確保に資する ・安全の確保に資する ・安心感の確保に資する | 本省鉄道局財務課 (課長 櫻井 俊樹) |
| 地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (東京地下鉄丸ノ内線 西新宿駅) 東京地下鉄(株) | 1.4 | 転落防止柵 | <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・自力での移動可能性の確保に資する ・安全の確保に資する ・安心感の確保に資する | 本省鉄道局財務課 (課長 櫻井 俊樹) |

| | | | | |
|--|------|--------------------|---|------------------------|
| 地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (東京地下鉄丸ノ内線 中野坂上駅) 東京地下鉄 | 1.4 | 転落防止柵 | <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・自力での移動可能性の確保に資する ・安全の確保に資する ・安心感の確保に資する | 本省鉄道局財務課 (課長 櫻井 俊樹) |
| 地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (東京地下鉄丸ノ内線 新中野駅) 東京地下鉄 | 1.6 | 階段昇降機(1基) 転落防止柵 | <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・自力での移動可能性の確保に資する ・肉体疲労軽減に資する ・安全の確保に資する ・安心感の確保に資する | 本省鉄道局財務課 (課長 櫻井 俊樹) |
| 地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (東京地下鉄丸ノ内線 東高円寺駅) 東京地下鉄 | 1.4 | 転落防止柵 | <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・自力での移動可能性の確保に資する ・安全の確保に資する ・安心感の確保に資する | 本省鉄道局財務課 (課長 櫻井 俊樹) |
| 地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (東京地下鉄丸ノ内線 新高円寺駅) 東京地下鉄 | 1.4 | 転落防止柵 | <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・自力での移動可能性の確保に資する ・安全の確保に資する ・安心感の確保に資する | 本省鉄道局財務課 (課長 櫻井 俊樹) |
| 地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (東京地下鉄丸ノ内線 南阿佐ヶ谷駅) 東京地下鉄 | 1.4 | 転落防止柵 | <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・自力での移動可能性の確保に資する ・安全の確保に資する ・安心感の確保に資する | 本省鉄道局財務課 (課長 櫻井 俊樹) |
| 地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (東京地下鉄丸ノ内線 荻窪駅) 東京地下鉄 | 1.4 | 転落防止柵 | <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・自力での移動可能性の確保に資する ・安全の確保に資する ・安心感の確保に資する | 本省鉄道局財務課 (課長 櫻井 俊樹) |
| 地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (東京地下鉄丸ノ内線 中野新橋駅) 東京地下鉄 | 0.30 | 階段昇降機(3基) | <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・自力での移動可能性の確保に資する ・肉体疲労軽減に資する | 本省鉄道局財務課 (課長 櫻井 俊樹) |
| 地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (東京地下鉄丸ノ内線 上野駅) 東京地下鉄 | 1.3 | エレベーター(1基) | <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・自力での移動可能性の確保に資する ・肉体疲労軽減に資する | 本省鉄道局財務課 (課長 櫻井 俊樹) |
| 地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (東京地下鉄丸ノ内線 小伝馬町駅) 東京地下鉄 | 2.1 | エレベーター(1基) | <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・自力での移動可能性の確保に資する ・肉体疲労軽減に資する | 本省鉄道局財務課 (課長 櫻井 俊樹) |
| 地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (東京地下鉄丸ノ内線 茅場町駅) 東京地下鉄 | 2.1 | エレベーター(1基) | <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・自力での移動可能性の確保に資する ・肉体疲労軽減に資する | 本省鉄道局財務課 (課長 櫻井 俊樹) |
| 地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (東京地下鉄丸ノ内線 神谷町駅) 東京地下鉄 | 2.6 | エレベーター(2基) | <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・自力での移動可能性の確保に資する ・肉体疲労軽減に資する | 本省鉄道局財務課 (課長 櫻井 俊樹) |
| 地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (東京地下鉄丸ノ内線 六本木駅) 東京地下鉄 | 0.10 | 階段昇降機(1基) | <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・自力での移動可能性の確保に資する ・肉体疲労軽減に資する | 本省鉄道局財務課 (課長 櫻井 俊樹) |

| | | | | |
|--|-----|--------------------|---|------------------------|
| 地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (東京地下鉄(株)東西線 木場駅) 東京地下鉄(株) | 1.3 | エレベーター(1基) | <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・自力での移動可能性の確保に資する ・肉体疲労軽減に資する | 本省鉄道局財務課 (課長 櫻井 俊樹) |
| 地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (東京地下鉄(株)東西線 東陽町駅) 東京地下鉄(株) | 1.4 | エレベーター(1基) | <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・自力での移動可能性の確保に資する ・肉体疲労軽減に資する | 本省鉄道局財務課 (課長 櫻井 俊樹) |
| 地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (東京地下鉄(株)千代田 線 西日暮里駅) 東京地下鉄(株) | 2.1 | エレベーター(1基) | <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・自力での移動可能性の確保に資する ・肉体疲労軽減に資する | 本省鉄道局財務課 (課長 櫻井 俊樹) |
| 地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (東京地下鉄(株)千代田 線 明治神宮前駅) 東京地下鉄(株) | 2.1 | エレベーター(1基) | <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・自力での移動可能性の確保に資する ・肉体疲労軽減に資する | 本省鉄道局財務課 (課長 櫻井 俊樹) |
| 地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (東京地下鉄(株)有楽町 線 和光市駅) 東京地下鉄(株) | 4.2 | 転落防止柵 | <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・自力での移動可能性の確保に資する ・安全の確保に資する ・安心感の確保に資する | 本省鉄道局財務課 (課長 櫻井 俊樹) |
| 地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (東京地下鉄(株)有楽町 線 地下鉄成増駅) 東京地下鉄(株) | 4.2 | 転落防止柵 | <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・自力での移動可能性の確保に資する ・安全の確保に資する ・安心感の確保に資する | 本省鉄道局財務課 (課長 櫻井 俊樹) |
| 地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (東京地下鉄(株)有楽町 線 地下鉄赤塚駅) 東京地下鉄(株) | 4.2 | 転落防止柵 | <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・自力での移動可能性の確保に資する ・安全の確保に資する ・安心感の確保に資する | 本省鉄道局財務課 (課長 櫻井 俊樹) |
| 地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (東京地下鉄(株)有楽町 線 平和台駅) 東京地下鉄(株) | 4.2 | 転落防止柵 | <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・自力での移動可能性の確保に資する ・安全の確保に資する ・安心感の確保に資する | 本省鉄道局財務課 (課長 櫻井 俊樹) |
| 地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (東京地下鉄(株)有楽町 線 水川台駅) 東京地下鉄(株) | 4.5 | 階段昇降機(2基) 転落防止柵 | <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・自力での移動可能性の確保に資する ・肉体疲労軽減に資する ・安全の確保に資する ・安心感の確保に資する | 本省鉄道局財務課 (課長 櫻井 俊樹) |
| 地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (東京地下鉄(株)有楽町 線 小竹向原駅) 東京地下鉄(株) | 4.2 | 転落防止柵 | <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・自力での移動可能性の確保に資する ・安全の確保に資する ・安心感の確保に資する | 本省鉄道局財務課 (課長 櫻井 俊樹) |
| 地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (東京地下鉄(株)有楽町 線 千川駅) 東京地下鉄(株) | 4.2 | 転落防止柵 | <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・自力での移動可能性の確保に資する ・安全の確保に資する ・安心感の確保に資する | 本省鉄道局財務課 (課長 櫻井 俊樹) |
| 地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (東京地下鉄(株)有楽町 線 要町駅) 東京地下鉄(株) | 4.2 | 転落防止柵 | <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・自力での移動可能性の確保に資する ・安全の確保に資する ・安心感の確保に資する | 本省鉄道局財務課 (課長 櫻井 俊樹) |

| | | | | |
|--|-----|-----------------------|---|------------------------|
| 地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (東京地下鉄(株)有楽町 線 池袋駅) 東京地下鉄(株) | 4.2 | 転落防止柵 | <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・自力での移動可能性の確保に資する ・安全の確保に資する ・安心感の確保に資する | 本省鉄道局財務課 (課長 櫻井 俊樹) |
| 地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (東京地下鉄(株)有楽町 線 東池袋駅) 東京地下鉄(株) | 4.2 | 転落防止柵 | <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・自力での移動可能性の確保に資する ・安全の確保に資する ・安心感の確保に資する | 本省鉄道局財務課 (課長 櫻井 俊樹) |
| 地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (東京地下鉄(株)有楽町 線 護国寺駅) 東京地下鉄(株) | 4.3 | 車イス対応トイレ(1基) 転落防止柵 | <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・自力での移動可能性の確保に資する ・安心感の確保に資する ・安全の確保に資する | 本省鉄道局財務課 (課長 櫻井 俊樹) |
| 地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (東京地下鉄(株)有楽町 線 江戸川橋駅) 東京地下鉄(株) | 4.2 | 転落防止柵 | <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・自力での移動可能性の確保に資する ・安全の確保に資する ・安心感の確保に資する | 本省鉄道局財務課 (課長 櫻井 俊樹) |
| 地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (東京地下鉄(株)有楽町 線 飯田橋駅) 東京地下鉄(株) | 4.2 | 転落防止柵 | <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・自力での移動可能性の確保に資する ・安全の確保に資する ・安心感の確保に資する | 本省鉄道局財務課 (課長 櫻井 俊樹) |
| 地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (東京地下鉄(株)有楽町 線 市ヶ谷駅) 東京地下鉄(株) | 4.2 | 転落防止柵 | <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・自力での移動可能性の確保に資する ・安全の確保に資する ・安心感の確保に資する | 本省鉄道局財務課 (課長 櫻井 俊樹) |
| 地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (東京地下鉄(株)有楽町 線 麹町駅) 東京地下鉄(株) | 4.2 | 転落防止柵 | <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・自力での移動可能性の確保に資する ・安全の確保に資する ・安心感の確保に資する | 本省鉄道局財務課 (課長 櫻井 俊樹) |
| 地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (東京地下鉄(株)有楽町 線 永田町駅) 東京地下鉄(株) | 4.2 | 転落防止柵 | <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・自力での移動可能性の確保に資する ・安全の確保に資する ・安心感の確保に資する | 本省鉄道局財務課 (課長 櫻井 俊樹) |
| 地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (東京地下鉄(株)有楽町 線 桜田門駅) 東京地下鉄(株) | 5.8 | エレベーター(1基) 転落防止柵 | <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・自力での移動可能性の確保に資する ・肉体疲労軽減に資する ・安全の確保に資する ・安心感の確保に資する | 本省鉄道局財務課 (課長 櫻井 俊樹) |
| 地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (東京地下鉄(株)有楽町 線 有楽町駅) 東京地下鉄(株) | 4.2 | 転落防止柵 | <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・自力での移動可能性の確保に資する ・安全の確保に資する ・安心感の確保に資する | 本省鉄道局財務課 (課長 櫻井 俊樹) |
| 地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (東京地下鉄(株)有楽町 線 銀座一丁目駅) 東京地下鉄(株) | 4.3 | 階段昇降機(1基) 転落防止柵 | <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・自力での移動可能性の確保に資する ・肉体疲労軽減に資する ・安全の確保に資する ・安心感の確保に資する | 本省鉄道局財務課 (課長 櫻井 俊樹) |
| 地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (東京地下鉄(株)有楽町 線 新富町駅) 東京地下鉄(株) | 4.2 | 転落防止柵 | <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・自力での移動可能性の確保に資する ・安全の確保に資する ・安心感の確保に資する | 本省鉄道局財務課 (課長 櫻井 俊樹) |

| | | | | |
|--|------|---------------------|---|------------------------|
| 地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (東京地下鉄(株)有楽町線 月島駅) 東京地下鉄(株) | 4.2 | 転落防止柵 | <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・自力での移動可能性の確保に資する ・安全の確保に資する ・安心感の確保に資する | 本省鉄道局財務課 (課長 櫻井 俊樹) |
| 地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (東京地下鉄(株)有楽町線 豊洲駅) 東京地下鉄(株) | 4.2 | 転落防止柵 | <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・自力での移動可能性の確保に資する ・安全の確保に資する ・安心感の確保に資する | 本省鉄道局財務課 (課長 櫻井 俊樹) |
| 地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (東京地下鉄(株)有楽町線 辰巳駅) 東京地下鉄(株) | 6.3 | エレベーター(1基) 転落防止柵 | <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・自力での移動可能性の確保に資する ・肉体疲労軽減に資する ・安全の確保に資する ・安心感の確保に資する | 本省鉄道局財務課 (課長 櫻井 俊樹) |
| 地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (東京地下鉄(株)有楽町線 新木場駅) 東京地下鉄(株) | 4.2 | 転落防止柵 | <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・自力での移動可能性の確保に資する ・安全の確保に資する ・安心感の確保に資する | 本省鉄道局財務課 (課長 櫻井 俊樹) |
| 地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (東京地下鉄(株)半蔵門線 渋谷駅) 東京地下鉄(株) | 3.4 | エレベーター(2基) | <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・自力での移動可能性の確保に資する ・肉体疲労軽減に資する | 本省鉄道局財務課 (課長 櫻井 俊樹) |
| 地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (東京地下鉄(株)半蔵門線 半蔵門駅) 東京地下鉄(株) | 0.06 | 車イス対応トイレ(1基) | <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・自力での移動可能性の確保に資する ・安心感の確保に資する | 本省鉄道局財務課 (課長 櫻井 俊樹) |
| 地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (東京地下鉄(株)半蔵門線 大手町駅) 東京地下鉄(株) | 0.06 | 車イス対応トイレ(1基) | <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・自力での移動可能性の確保に資する ・安心感の確保に資する | 本省鉄道局財務課 (課長 櫻井 俊樹) |
| 地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (東京地下鉄(株)半蔵門線 三越前駅) 東京地下鉄(株) | 0.06 | 車イス対応トイレ(1基) | <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・自力での移動可能性の確保に資する ・安心感の確保に資する | 本省鉄道局財務課 (課長 櫻井 俊樹) |
| 地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (東京地下鉄(株)南北線 王子駅) 東京地下鉄(株) | 1.2 | エスカレーター(1基) | <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・自力での移動可能性の確保に資する ・肉体疲労軽減に資する | 本省鉄道局財務課 (課長 櫻井 俊樹) |
| 地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事) (東京地下鉄(株)南北線 駒込駅) 東京地下鉄(株) | 2.1 | エレベーター(1基) | <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・自力での移動可能性の確保に資する ・肉体疲労軽減に資する | 本省鉄道局財務課 (課長 櫻井 俊樹) |

【都市・幹線鉄道整備事業】

(鉄道駅総合改善事業(鉄道駅移動円滑化施設整備事業))

| 事業名 事業主体 | 総事業費 (億円) | 事業内容 | 評価 | 担当課 (担当課長名) |
|---------------------------------------|--------------|-------------------------|--|-----------------------|
| 西武鉄道 ・狭山線(下山口駅) 交通エコロジー・モビリティ財団 | 4.0 | エレベーター(2基) 障害者対応型トイレ | <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・自力での移動可能性の確保 ・肉体疲労軽減 | 本省鉄道局業務課 (課長 西川 健) |

| | | | | |
|---|-----|--|--|--------------------------|
| 名古屋鉄道 ・名古屋本線（矢作橋 駅） 交通エコロジー・モビ リティ財団 | 1.8 | エレベーター（2基） 障害者対応型トイレ | ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・自力での移動可能性の確保 ・肉体疲労軽減 | 本省鉄道局業務課 （課長 西川 健） |
| 阪急電鉄 ・京都線（富田駅） 交通エコロジー・モビ リティ財団 | 6.0 | エレベーター（3基） 障害者対応型トイレ | ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・自力での移動可能性の確保 ・肉体疲労軽減 | 本省鉄道局業務課 （課長 西川 健） |
| 阪急電鉄 ・今津線（阪神国道 駅） 交通エコロジー・モビ リティ財団 | 3.0 | エレベーター（2基） 障害者対応型トイレ | ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・自力での移動可能性の確保 ・肉体疲労軽減 | 本省鉄道局業務課 （課長 西川 健） |
| JR東日本 ・横須賀線（鎌倉駅） 交通エコロジー・モビ リティ財団 | 2.8 | エレベーター（3基） エスカレーター（1基） | ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・自力での移動可能性の確保 ・肉体疲労軽減 | 本省鉄道局業務課 （課長 西川 健） |
| JR東日本 ・東海道線（大磯駅） 交通エコロジー・モビ リティ財団 | 7.0 | エレベーター（2基） 障害者対応型トイレ | ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・自力での移動可能性の確保 ・肉体疲労軽減 | 本省鉄道局業務課 （課長 西川 健） |
| JR東日本 ・南武/武蔵野線（府 中本町駅） 交通エコロジー・モビ リティ財団 | 4.2 | エレベーター（4基） | ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・自力での移動可能性の確保 ・肉体疲労軽減 | 本省鉄道局業務課 （課長 西川 健） |
| JR西日本 ・湖西線（小野駅） 交通エコロジー・モビ リティ財団 | 2.7 | エレベーター（2基） | ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・自力での移動可能性の確保 ・肉体疲労軽減 | 本省鉄道局業務課 （課長 西川 健） |
| JR西日本 ・大阪環状線（京橋 駅） 交通エコロジー・モビ リティ財団 | 9.2 | エレベーター（8基） | ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・自力での移動可能性の確保 ・肉体疲労軽減 | 本省鉄道局業務課 （課長 西川 健） |
| JR西日本 ・京都線（千里丘駅） 交通エコロジー・モビ リティ財団 | 6.2 | エレベーター（2基） エスカレーター（4基） | ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・自力での移動可能性の確保 ・肉体疲労軽減 | 本省鉄道局業務課 （課長 西川 健） |
| JR西日本 ・京都線（摂津富田 駅） 交通エコロジー・モビ リティ財団 | 4.2 | エレベーター（2基） エスカレーター（4基） 障害者対応型トイレ | ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・自力での移動可能性の確保 ・肉体疲労軽減 | 本省鉄道局業務課 （課長 西川 健） |
| JR西日本 ・阪和線（鳳駅） 交通エコロジー・モビ リティ財団 | 5.1 | エレベーター（3基） エスカレーター（5基） | ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・自力での移動可能性の確保 ・肉体疲労軽減 | 本省鉄道局業務課 （課長 西川 健） |
| JR西日本 ・阪和線（三国ヶ丘 駅） 交通エコロジー・モビ リティ財団 | 3.4 | エレベーター（2基） | ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・自力での移動可能性の確保 ・肉体疲労軽減 | 本省鉄道局業務課 （課長 西川 健） |
| JR西日本 ・阪和線（美章園駅） 交通エコロジー・モビ リティ財団 | 2.9 | エレベーター（2基） 障害者対応型トイレ | ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・自力での移動可能性の確保 ・肉体疲労軽減 | 本省鉄道局業務課 （課長 西川 健） |
| JR西日本 ・片町線（鴻池新田 駅） 交通エコロジー・モビ リティ財団 | 2.0 | エレベーター（2基） | ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・自力での移動可能性の確保 ・肉体疲労軽減 | 本省鉄道局業務課 （課長 西川 健） |

| | | | | |
|--|-----|-------------------------|--|--------------------------|
| JR西日本 ・東海道線(甲子園口 駅) 交通エコロジー・モビ リティ財団 | 14 | エレベーター(2基) 障害者対応型トイレ | ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・自力での移動可能性の確保 ・肉体疲労軽減 | 本省鉄道局業務課 (課長 西川 健) |
| JR西日本 ・山陽/伯備線(倉敷 駅) 交通エコロジー・モビ リティ財団 | 1.8 | エレベーター(3基) | ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・自力での移動可能性の確保 ・肉体疲労軽減 | 本省鉄道局業務課 (課長 西川 健) |
| JR西日本 ・山陽新幹線(福山 駅) 交通エコロジー・モビ リティ財団 | 2.6 | エレベーター(5基) | ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・自力での移動可能性の確保 ・肉体疲労軽減 | 本省鉄道局業務課 (課長 西川 健) |
| JR西日本 ・山陽線(五日市駅) 交通エコロジー・モビ リティ財団 | 1.8 | エレベーター(2基) 障害者対応型トイレ | ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・自力での移動可能性の確保 ・肉体疲労軽減 | 本省鉄道局業務課 (課長 西川 健) |
| JR西日本 ・山陽線(尾道駅) 交通エコロジー・モビ リティ財団 | 1.9 | エレベーター(2基) | ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・自力での移動可能性の確保 ・肉体疲労軽減 | 本省鉄道局業務課 (課長 西川 健) |
| 北大阪急行電鉄 ・南北線(桃山台駅) 北大阪急行電鉄 | 9.0 | エレベーター(1基) 障害者対応型トイレ | ・移動円滑化の促進に関する基本方針対応 ・高齢者、身体障害者等の移動可能性に係るボトルネックの解消 ・自力での移動可能性の確保 ・肉体疲労軽減 | 本省鉄道局業務課 (課長 西川 健) |

【鉄道防災事業】

| 事業名 事業主体 | 総事業費 (億円) | 事業内容 | 評価 | 担当課 (担当課長名) |
|--|--------------|--------|---|------------------------|
| J R 北海道 ・室蘭線(御崎～母恋) J R 北海道 | 0.30 | ・のり面工 | ・鉄道沿線の道路の保全保護に寄与する ・災害発生の可能性が高い ・需要面及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い | 鉄道局施設課 (課長 米澤 朗) |
| J R 北海道 ・根室線(厚内～直別) J R 北海道 | 0.19 | ・落石止擁壁 | ・鉄道沿線の道路の保全保護に寄与する ・災害発生の可能性が高い ・需要面及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い | 鉄道局施設課 (課長 米澤 朗) |
| J R 北海道 ・根室線(音別～古瀬) J R 北海道 | 0.18 | ・落石止擁壁 | ・鉄道沿線の道路の保全保護に寄与する ・災害発生の可能性が高い ・需要面及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い | 鉄道局施設課 (課長 米澤 朗) |
| J R 北海道 ・根室線(音別～古瀬) J R 北海道 | 0.04 | ・落石止柵 | ・鉄道沿線の道路の保全保護に寄与する ・災害発生の可能性が高い ・需要面及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い | 鉄道局施設課 (課長 米澤 朗) |
| J R 北海道 ・日高線(節婦～新冠) J R 北海道 | 0.13 | ・護岸壁 | ・鉄道沿線の海岸の保全保護に寄与する ・災害発生の可能性が高い ・需要面及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い | 鉄道局施設課 (課長 米澤 朗) |
| J R 北海道 ・日高線(新冠～静内) J R 北海道 | 0.15 | ・護岸擁壁 | ・鉄道沿線の海岸の保全保護に寄与する ・災害発生の可能性が高い ・需要面及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い | 鉄道局施設課 (課長 米澤 朗) |
| J R 北海道 ・日高線(厚賀～大狩 部) J R 北海道 | 0.09 | ・護岸壁 | ・鉄道沿線の海岸の保全保護に寄与する ・災害発生の可能性が高い ・需要面及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い | 鉄道局施設課 (課長 米澤 朗) |
| J R 北海道 ・根室線(音別～古瀬) J R 北海道 | 0.15 | ・護岸擁壁 | ・鉄道沿線の海岸の保全保護に寄与する ・災害発生の可能性が高い ・需要面及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い | 鉄道局施設課 (課長 米澤 朗) |
| J R 四国 ・予讃線(箕浦～川之 江) J R 四国 | 0.07 | ・土砂止擁壁 | ・鉄道沿線の道路の保全保護に寄与する ・災害発生の可能性が高い ・需要面及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い | 鉄道局施設課 (課長 米澤 朗) |

| | | | | |
|-------------------------------------|------|--------|---|--------------------|
| J R 四国 ・土讃線(黒川～讃岐財田) J R 四国 | 0.07 | ・土砂止擁壁 | ・鉄道沿線の道路の保全保護に寄与する ・災害発生の可能性が高い ・需要面及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い | 鉄道局施設課 (課長 米澤朗) |
| J R 四国 ・高德線(鶴羽～丹生) J R 四国 | 0.14 | ・のり面工 | ・鉄道沿線の道路の保全保護に寄与する ・災害発生の可能性が高い ・需要面及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い | 鉄道局施設課 (課長 米澤朗) |
| J R 四国 ・予讃線(箕浦～川之江) J R 四国 | 0.04 | ・のり面工 | ・鉄道沿線の道路の保全保護に寄与する ・災害発生の可能性が高い ・需要面及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い | 鉄道局施設課 (課長 米澤朗) |
| J R 四国 ・予讃線(伊予三芳～伊予桜井) J R 四国 | 0.13 | ・のり面工 | ・鉄道沿線の道路の保全保護に寄与する ・災害発生の可能性が高い ・需要面及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い | 鉄道局施設課 (課長 米澤朗) |
| J R 四国 ・予讃線(大西～伊予龜岡) J R 四国 | 0.08 | ・土砂止擁壁 | ・鉄道沿線の道路の保全保護に寄与する ・災害発生の可能性が高い ・需要面及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い | 鉄道局施設課 (課長 米澤朗) |
| J R 四国 ・予讃線(菊間～浅海) J R 四国 | 0.18 | ・のり面工 | ・鉄道沿線の道路の保全保護に寄与する ・災害発生の可能性が高い ・需要面及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い | 鉄道局施設課 (課長 米澤朗) |
| J R 四国 ・予讃線(伊予平野～千丈) J R 四国 | 0.02 | ・のり面工 | ・鉄道沿線の道路の保全保護に寄与する ・災害発生の可能性が高い ・需要面及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い | 鉄道局施設課 (課長 米澤朗) |
| J R 四国 ・予讃線(伊予平野～千丈) J R 四国 | 0.03 | ・落石防止柵 | ・鉄道沿線の道路の保全保護に寄与する ・災害発生の可能性が高い ・需要面及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い | 鉄道局施設課 (課長 米澤朗) |
| J R 四国 ・予土線(真土～西ヶ方) J R 四国 | 0.07 | ・のり面工 | ・鉄道沿線の道路の保全保護に寄与する ・災害発生の可能性が高い ・需要面及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い | 鉄道局施設課 (課長 米澤朗) |
| J R 四国 ・土讃線(坪尻～箸蔵) J R 四国 | 0.05 | ・のり面工 | ・鉄道沿線の道路の保全保護に寄与する ・災害発生の可能性が高い ・需要面及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い | 鉄道局施設課 (課長 米澤朗) |
| J R 四国 ・土讃線(阿波池田～三縄) J R 四国 | 0.03 | ・落石防止柵 | ・鉄道沿線の道路の保全保護に寄与する ・災害発生の可能性が高い ・需要面及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い | 鉄道局施設課 (課長 米澤朗) |
| J R 四国 ・土讃線(小歩危～大歩危) J R 四国 | 0.17 | ・のり面工 | ・鉄道沿線の道路の保全保護に寄与する ・災害発生の可能性が高い ・需要面及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い | 鉄道局施設課 (課長 米澤朗) |
| J R 四国 ・徳島線(阿波半田～江口) J R 四国 | 0.06 | ・落石防止柵 | ・鉄道沿線の道路の保全保護に寄与する ・災害発生の可能性が高い ・需要面及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い | 鉄道局施設課 (課長 米澤朗) |
| J R 四国 ・牟岐線(阿波福井～由岐) J R 四国 | 0.03 | ・のり面工 | ・鉄道沿線の道路の保全保護に寄与する ・災害発生の可能性が高い ・需要面及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い | 鉄道局施設課 (課長 米澤朗) |
| J R 四国 ・牟岐線(山河内～辺川) J R 四国 | 0.02 | ・のり面工 | ・鉄道沿線の道路の保全保護に寄与する ・災害発生の可能性が高い ・需要面及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い | 鉄道局施設課 (課長 米澤朗) |
| J R 四国 ・土讃線(土佐北川～角茂谷) J R 四国 | 0.12 | ・落石防止柵 | ・鉄道沿線の道路の保全保護に寄与する ・災害発生の可能性が高い ・需要面及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い | 鉄道局施設課 (課長 米澤朗) |
| J R 四国 ・土讃線(安和～土佐久礼) J R 四国 | 0.09 | ・のり面工 | ・鉄道沿線の道路の保全保護に寄与する ・災害発生の可能性が高い ・需要面及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い | 鉄道局施設課 (課長 米澤朗) |
| J R 四国 ・予土線(土佐大正～打井川) J R 四国 | 0.07 | ・落石防止柵 | ・鉄道沿線の道路の保全保護に寄与する ・災害発生の可能性が高い ・需要面及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い | 鉄道局施設課 (課長 米澤朗) |
| J R 九州 長崎本線(多良～肥前大浦) J R 九州 | 0.10 | ・のり面工 | ・鉄道沿線の道路の保全保護に寄与する ・災害発生の可能性が高い ・需要面及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い | 鉄道局施設課 (課長 米澤朗) |
| J R 九州 肥薩線(八代～段) J R 九州 | 0.06 | ・のり面工 | ・鉄道沿線の道路の保全保護に寄与する ・災害発生の可能性が高い ・需要面及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い | 鉄道局施設課 (課長 米澤朗) |

| | | | | |
|----------------------------------|------|---------|--|--------------------|
| J R九州 肥薩線(段～坂本) J R九州 | 0.14 | ・ のり面工 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道沿線の道路の保全保護に寄与する ・ 災害発生の可能性が高い ・ 需要面及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い | 鉄道局施設課 (課長 米澤朗) |
| J R九州 肥薩線(海路～吉尾) J R九州 | 0.16 | ・ のり面工 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道沿線の道路の保全保護に寄与する ・ 災害発生の可能性が高い ・ 需要面及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い | 鉄道局施設課 (課長 米澤朗) |
| J R九州 肥薩線(白石～球泉洞) J R九州 | 0.11 | ・ のり面工 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道沿線の道路の保全保護に寄与する ・ 災害発生の可能性が高い ・ 需要面及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い | 鉄道局施設課 (課長 米澤朗) |
| J R九州 肥薩線(球泉洞～一勝地) J R九州 | 0.21 | ・ 落石止柵 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道沿線の道路の保全保護に寄与する ・ 災害発生の可能性が高い ・ 需要面及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い | 鉄道局施設課 (課長 米澤朗) |
| J R九州 肥薩線(那良口～渡) J R九州 | 0.15 | ・ のり面工 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道沿線の道路の保全保護に寄与する ・ 災害発生の可能性が高い ・ 需要面及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い | 鉄道局施設課 (課長 米澤朗) |
| J R九州 久大本線(豊後中川～天ヶ瀬) J R九州 | 0.19 | ・ 落石止擁壁 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道沿線の道路の保全保護に寄与する ・ 災害発生の可能性が高い ・ 需要面及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い | 鉄道局施設課 (課長 米澤朗) |
| J R九州 日南線(曾山寺～子供の国) J R九州 | 0.08 | ・ 土砂止擁壁 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道沿線の道路の保全保護に寄与する ・ 災害発生の可能性が高い ・ 需要面及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い | 鉄道局施設課 (課長 米澤朗) |
| J R九州 指宿枕崎線(指宿～山川) J R九州 | 0.20 | ・ 落石止柵 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道沿線の道路の保全保護に寄与する ・ 災害発生の可能性が高い ・ 需要面及びネットワーク面等からみた路線の重要性が高い | 鉄道局施設課 (課長 米澤朗) |

再評価結果一覧

【公共事業関係費】

【都市・幹線鉄道整備事業】 (地下高速鉄道整備事業)

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 便益(B) | | 費用 (C) (億円) | B/C | その他の指標による評価 | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) |
|---|-----------|--------------|-------------|------------------------|-------------------|-----|------------------------------------|------|------------------------|
| | | | 総便益 (億円) | 便益の主な根拠 | | | | | |
| 川崎縦貫高速鉄道線 新百合ヶ丘～元住吉 (15.5km) 川崎市 | 5年 未着工 | 4,606 | 4,282 | 平成29年度の輸送人員 152千人/日 | 2,459 | 1.7 | 鉄道空白地域の解消、地域経済の活性化、環境問題への対応等が図られる。 | 中止 | 本省鉄道局財務課 (課長 櫻井 俊樹) |

【都市・幹線鉄道整備事業】 (幹線鉄道等活性化事業)

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 便益(B) | | 費用 (C) (億円) | B/C | その他の指標による評価 | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) |
|-----------------------------|------------|--------------|-------------|---------------------------|-------------------|-----|---|------|------------------------|
| | | | 総便益 (億円) | 便益の主な根拠 | | | | | |
| 大阪外環状線鉄道整備事業 大阪外環状鉄道株式会社 | 10年 継続中 | 1,100 | 2,991 | 所要時間短縮 交通費用節減 快適性向上 | 1,178 | 2.5 | 所要時間の短縮、乗換利便性の向上、混雑緩和、鉄道ネットワークの充実、地域の活性化、高速交通結節点へのアクセス性向上、鉄道空白地域の解消、生活利便性の向上、企業立地の促進、定住人口の増加、コミュニティの形成、局所的・地球的環境の改善、道路交通事故の減少 | 継続 | 本省鉄道局財務課 (課長 櫻井 俊樹) |

【都市・幹線鉄道整備事業】 (鉄道駅総合改善事業)

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 便益(B) | | 費用 (C) (億円) | B/C | その他の指標による評価 | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) |
|------------------------|------|--------------|-------------|-------------------------------|-------------------|-----|-------------------|------|-----------------------|
| | | | 総便益 (億円) | 便益の主な根拠 | | | | | |
| 横浜駅総合改善事業 横浜高速鉄道(株) | その他 | 96 | 152 | 平成19年度横浜駅平均乗降人員 309,424人/日 | 101 | 1.5 | 都市再生に寄与、交通拠点機能の強化 | 継続 | 本省鉄道局施設課 (課長 米澤 朗) |

再評価の結果

【幹線鉄道等活性化事業】

| 事業概要 | | | | | | | |
|--|--|--------------|----------------------|--|--------------------|--------|---------|
| 事業名 | 大阪外環状線鉄道整備事業 | | | 起点終点 | 新大阪～久宝寺(20.3km) | | |
| 事業期間 | 平成8年12月25日(事業免許) 平成19年度(南区間完成予定) 平成23年度(北区間完成予定) | | | 総事業費 | 1,100億円 | | |
| 事業の主たる目的(ミッション) | | | | | | | |
| <p>大阪東部地区は、都心部に近接した密集市街地でありながら、鉄道網の現況は都心に対して放射軸のみであり、各路線を接続する南北方向の鉄道が未整備となっている。このため、大阪市外縁部における放射状路線間の移動や国土軸への結節点となる新大阪へのアクセスが都心部を経由した不便なルートとなっている。また、そのため都心部への流動集中をもたらしている。</p> <p>大阪外環状線は、「放射状路線を相互に連絡し、ネットワークを形成するとともに、新大阪へのアクセス等都心周辺部における環状方向の流動に対応すること」、「都心部の混雑緩和、都心ターミナルへの集中緩和等に対応すること」を目的とした路線である。</p> | | | | | | | |
| i) 放射状路線を相互に連絡し、ネットワークを形成するとともに、新大阪へのアクセス等都心周辺部における環状方向の流動に対応。 | | | | <関連する政策目標> 鉄道サービスの高度化(乗継不便の解消)(運輸政策審議会答申第十号) | | | |
| ii) 都心部の混雑緩和、都心ターミナルへの集中緩和等に対応 | | | | <関連する政策目標> 混雑の緩和(車内混雑の緩和・ターミナル混雑の緩和)(運輸政策審議会答申第十号) | | | |
| 事業効率(費用対便益・採算性) | | | | | | | |
| 費用対便益[平成17年度価格] 計算期間:30年(50年) | | | | | | | |
| 事業全体の投資効率性 | | | | | | | |
| 費用 | 1,178億円(1,179億円) | | | 貨幣換算した主要な費用:建設費、車両費、用地費 | | | |
| 便益 | 2,991億円(3,491億円) | | | 貨幣換算した主要な便益:所要時間短縮、交通費用節減、快適性向上 | | | |
| 費用便益比 B/C | 2.54 (2.96) | 純現在価値 NPV | 1,813億円 (2,312億円) | 経済的内部収益 率 EIRR | 11.74% (11.90%) | | |
| 残事業の投資効率性 (注1 全区間の残事業費 注2 連立事業の残事業費 注3 南区間の残事業費) | | | | | | | |
| | 平成18年度以降の残事業(ケース1) | | | 南区間整備後の残事業(ケース2) | | | |
| 費用 | 「継続した場合」719億円(719億円) (注1) 「中止した場合」63億円(63億円) (注2) | | | 「継続した場合」719億円(719億円) (注1) 「南区間のみの整備をした場合」 259億円(259億円) (注3) | | | |
| 便益 | 「継続した場合」2,965億円(3,485億円) 「中止した場合」4億円(1億円) | | | 「継続した場合」2,965億円(3,485億円) 「南区間のみの整備をした場合」 2,102億円(2,465億円) | | | |
| 費用便益比 B/C | 4.52 (5.31) [(-)/(-)] | | | 1.88 (2.22) [(-)/(-)] | | | |
| 純現在価値 NPV | 2,306億円 (2,828億円) | | | 403億円 (560億円) | | | |
| 経済的内部収益率 EIRR | 28.61% (28.61%) | | | 9.21% (9.57%) | | | |
| 感度分析 結果 (残事業 の投資効 率性) | | 需要+10% | 費用+10% | 建設期間+1年 | 需要+10% | 費用+10% | 建設期間+1年 |
| | B/C | 4.96 | 4.11 | 4.44 | 2.06 | 1.71 | 1.82 |
| | NPV | 2,597億 | 2,245億 | 2,188億 | 486億 | 361億 | 371億 |
| | EIRR | 31.82% | 25.72% | 25.50% | 10.15% | 8.33% | 8.72% |
| | | 需要-10% | 費用-10% | 建設期間-1年 | 需要-10% | 費用-10% | 建設期間-1年 |
| | B/C | 4.07 | 5.01 | 4.64 | 1.70 | 2.08 | 1.93 |
| NPV | 2,014億 | 2,366億 | 2,435億 | 321億 | 445億 | 437億 | |
| EIRR | 25.43% | 32.18% | 32.83% | 8.24% | 10.25% | 9.70% | |
| 「中止した 場合」 の状況 | 大阪外環状線の旅客化に関する事業を中止することを想定した場合。現行路線が貨物線として利用されているため、撤去は行わない。また、連立事業については進捗率が高いことから、そのまま事業を進める。 | | | 南区間については、今年度末で約67%の進捗状況となるため、南区間のみの部分開業とし、北区間の事業を中止することを想定した場合。現行路線が貨物線として利用されているため、撤去は行わない。 | | | |
| 採算性 | 二種事業 単年度営業収支黒字転換年1年目 累積資金収支黒字転換年43年目 | | | 累積税引後損益黒字転換年34年目 | | | |
| | 三種事業 単年度営業収支黒字転換年9年目 累積資金収支黒字転換年43年目 | | | 累積税引後損益黒字転換年39年目 | | | |
| 上記分析の基礎とした需要予測 新大阪～久宝寺の輸送人員 開業年度 155,364人/日、平成34年度 145,217人/日 | | | | | | | |

| 事業による効果・影響 | | | |
|--|--|---|---|
| 評価項目 | 評価結果 | | |
| 利用者への効果・影響 | 所要時間の短縮 | 久宝寺～放出間で16分、放出～新大阪で4分短縮される。 | |
| | 乗換利便性の向上 | 大阪外環状線に接続する路線間の乗換ルートのうち、122のルートで乗換利便性が向上する。 | |
| | 混雑緩和 | 都心部に集中する交通が分散され、都心部の路線、および大阪・京橋・鶴橋・天王寺などの都心部ターミナルで混雑が緩和される。 | |
| 社会全体への効果・影響 | 広域社会 | 鉄道ネットワークの充実 既設放射状路線を連絡して関西圏の広域鉄道ネットワークの一翼を担い、職・住・学・遊の広域流動に寄与する。 JR既設各線との接続により、鉄道ネットワーク全体の利便性や利用価値が増大し、国土交通軸へのアクセスや関西圏の都市間および地域間の利便性の向上により、住民や観光客等の広域連携が深まる。 (全区間の整備により充実する。) | |
| | 広域経済 | 地域の活性化 大阪駅北地区や関西文化学術研究都市など大規模プロジェクトが路線の延長上に位置しており、広域的に、住民、従業者、および研究者等の交流が増大して社会や経済が活性化する(全区間の整備により充実する)。 | |
| | 住民生活 | 高速交通結節点へのアクセス性向上 | 新大阪駅での結節により、新たに新大阪駅へ乗換抵抗なく移動可能となる地域の人口は大阪府域内で167万人増加する。 |
| | | 鉄道空白地域の解消 | 吹田市南部・大阪市北東部・東大阪市西部・大阪市東部における鉄道空白地域に、新たに西吹田駅・都島駅・柏田駅が新設され、周辺地域の鉄道利便性が向上する。 |
| | | 生活利便性の向上 | 沿線地域に隣接して立地する八尾市民病院や久宝寺緑地などの施設、および大阪外環状線と接続する放射状路線の沿線地域に立地する東大阪市庁舎・東大阪市立総合病院・関西医大付属病院・東大阪アリーナなどの施設へ、新たに南北からのアクセスが可能となる。 |
| | 地域経済 | 企業立地の促進 | 沿線地域に計画されている開発エリアの従業者の収容人口(計画人口)は約35千人(現況約30千人)に増加する。 路線の高架化により、新たに68千㎡の高架下空間が利用可能となる。 |
| | | 地域の活性化 | 東大阪市・八尾市・大阪市東部・大阪市北東部および大阪市北部の沿線地域において、環状方向からのアクセスが可能となり、沿線施設への新たな利用客の増加により産業が活性化される。 |
| | 地域社会 | 定住人口の増加 | 沿線地域に計画されている開発エリアの常住者の収容人口(計画人口)は約53千人(現況47千人)に増加する。 |
| | | コミュニティの形成 | 連続立体交差事業により地域分断が解消されて沿線地域東西間の移動が円滑化され、高架下の有効活用により地域アメニティが向上する。 |
| | 環境 | 局所的・地球的環境の改善 | 自動車から鉄道への転換により、NOxは13トン/年、CO2は3千トン/年、削減される。 |
| 安全 | 道路交通事故の減少 | 大阪外環状線の整備により、大阪八尾線・中央環状線などの交通量が減少し、年間50件の事故が削減される。 | |
| 実施環境 | | | |
| 事業の実行性 | 関連自治体等の合意 ・国および関係自治体、事業者、地元住民と十分な協議を行っており問題はない。 法手続の状況 ・鉄道事業免許(H8)取得済み、工事施工(都島～久宝寺H11、新大阪～都島H14)認可済み。 用地確保の見通し ・大部分を既設貨物線の空間を活用するものであり、新たに確保する用地は少ない。 | | |
| 事業の成立性 | 上位計画との関連 ・運輸政策審議会答申第10号において目標年次(2005年)までに整備することが適当であると位置づけされた路線である。 ・近畿圏整備法において整備を推進するとされた路線である。 他事業との関連 ・連続立体交差事業についてはH12事業認可を行い、現在施工中である。 | | |
| 事業を巡る社会経済情勢等の変化 | | | |
| 開発計画の一部に遅れが生じるなど、沿線の人口は減少に転じている。このため、今回の予測ではその傾向を踏まえたもととして精査を行っている。 | | | |
| 事業の進捗状況 | | | |
| 平成17年度末における事業費ベースでの進捗率は約33%、南区間では約67%である。 | | | |
| 費用縮減や代替案立案等の可能性の視点 | | | |
| 配線計画の見直し等による工事費・用地費での費用縮減に取り組んでおり、事業費は認可時の約1,200億円から約1,100億円に縮減している。 | | | |

再評価の結果

【鉄道駅総合改善事業】

| 事業概要 | | | | | |
|---|-------------------------|---------------------|------------|-----------|------------|
| 事業名 | 横浜駅総合改善事業 | | 整備区間 | 京浜急行本線横浜駅 | |
| 供用年度 | 平成20年度 | | 総事業費 | 96億円 | |
| 事業の目的・必要性 | | | | | |
| <p>本事業は、現在1面2線の島ホームを上下分離し、下り専用ホームを新設して2面2線構造とすることで、朝夕ラッシュ時の混雑緩和・旅客流動の円滑化を図ること、さらにバリアフリー施設の整備を目的とする。これらの目的に加え、北部・南部東西自由通路に改札口を設置することで、鉄道利用者の利便性が大幅に向上し、駅周辺におけるまちづくりと一体的に機能する都市再生を行うことができる。</p> | | | | | |
| 事業効率 | | | | | |
| 費用便益分析 | | | | | |
| 費用 | 101億円 (101億円) | 貨幣換算した主なもの：建設費 | | | |
| 便益 | 152億円 (185億円) | 貨幣換算した主なもの：移動抵抗低減便益 | | | |
| B / C | 1.5(1.8) | B - C | 50億円(83億円) | EIRR | 6.9%(7.6%) |
| 感度分析 (B/C) | 需要 + 10% | | 費用 + 10% | | 建設期間 + 1年 |
| | 1.7 | | 1.4 | | 1.4 |
| | 需要 - 10% | | 費用 - 10% | | 建設期間 - 1年 |
| | 1.3 | | 1.6 | | 1.5 |
| 事業による効果・影響 | | | | | |
| 利用者への効果・影響 | 移動時間の短縮、移動利便性の向上、安全性の向上 | | | | |
| 社会全体への効果・影響 | 都市再生への寄与、交通拠点機能の強化 | | | | |
| 実施環境 | | | | | |
| <ul style="list-style-type: none"> 「運輸政策審議会答申第18号」において、既設路線の改良等の事業(鉄道駅の改良)に位置づけられている。 横浜市の「都市再生緊急整備地域の地域整備方針」と整合している。 | | | | | |
| 事業を巡る社会経済情勢等の変化 | | | | | |
| <p>横浜都心部の熟成が遅れているため、当初見込みの居住および就業人口の増加が確保できていない。しかし、今後横浜駅周辺において、住宅および業務・商業施設の整備が具体化される予定である。</p> | | | | | |

| |
|---|
| 事業の進捗状況 |
| 自由通路周辺事業と整合をとるため工程を延長したが、みなとみらい21線の開業および北部東西自由通路の新設に併せて、平成16年2月1日に北部改札口の供用を開始し、平成17年度末には南部東西自由通路接続通路が供用開始予定であり、平成19年度供用に向けて進捗状況は良好である。 |
| 費用縮減や代替案立案等の可能性 |
| 工法の工夫等によりコスト縮減を図っている。 |
| 対応方針 |
| 事業を継続する。 |
| 対応方針理由 |
| <p>事業の完了により、多くの駅利用者の利便性・安全性の向上が期待できるとともに、横浜駅の交通拠点としての機能強化に寄与すると考えられる。</p> <p>また、事業期間が延長となったものの、今後も施設の一部供用開始により早期に利用者へ便益を提供することが可能であり、事業完了の目処も立っている。</p> <p>以上のことから、事業継続とした。</p> |
| 事業評価審査委員会の結論・意見 |
| <p>委員会の結論：事業継続を妥当と判断する。</p> <p>委員会の意見：今後も社会経済情勢を配慮し、十分な費用対効果が得られるよう、より正確なデータの収集に努め、便益確保に努めること。</p> <p>また、駅利用者へ十分な広報活動を行い、事業内容の周知を図ること。</p> |
| 備考 |

()は50年で計算

完了後の事後評価結果一覧

【公共事業関係費】

【都市・幹線鉄道整備事業】 (地下高速鉄道整備事業)

| 事業名 (事業実施期間) 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 事後評価の評価項目 | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) |
|-------------------------------|------|--------------|--|------|-----------------------------------|
| 都営12号線(大江戸線)環状部整備事業 東京都交通局 | 5年以内 | 9,886 | <p>(評価の基礎要因の変化と要因) 事業費 想定値(免許申請時)6,826億円 実績値9,886億円 工期 想定値(免許申請時)6年 9年8ヶ月 輸送人員 想定値(免許申請時)100万人/日 実績値(平成16年度)約65万人/日 B/C 事後評価時 1.1~2.8 (B 12,500億円~32,200億円 C 11,500億円)</p> <p>(事業による効果・影響) 都庁前駅や新宿駅、新宿西口駅の設置により、各方面からの副都心である新宿地区の公共施設、商業施設等へのアクセス利便性が向上し、副都心の発展に寄与。 六本木や汐留地区において、開業前後で商業用途建築確認申請件数が大幅に増加しており(汐留は平成14年の駅開業前後)、これらの地区の再開発事業や土地区画整理事業の進展に寄与。 南側区間を中心に、5分~15分以上の時間短縮が実現(例:六本木~新宿11分短縮、門前仲町~森下15分短縮など)。 新宿区(東新宿~牛込柳町)や中央区(勝どき)、港区(赤羽橋)等で鉄道駅500m圏内となる地域が増加。 沿線全域で住居系延床面積は増加しており、商業・業務系床面積も南側を中心に増加。また、麻布十番や上野御徒町等では、商店街・デパートの売上が開業により増加(開業後ヒアリング結果より)。 ・その他 全駅でバリアフリー化が達成されたことで、都心部の鉄道ネットワーク全体でのバリアフリー化促進に寄与したと考えられる。</p> <p>(社会経済情勢の変化) 都心回帰による沿線人口の増加</p> <p>(改善性の必要性) 都交通局が主体的に取り組む課題 ・他鉄道との乗り継ぎ円滑化を促進 ・バスとの連携強化(地下鉄利用促進につながる系統の検討など) ・経費の縮減 都交通局以外が取り組む課題 ・沿線地域における開発計画の円滑な促進 ・特に環状部北側地域における土地利用の高度化</p> <p>(今後の事後評価の必要性) 本事業は、一定の整備効果は得られているものの、輸送人員が計画値に達成していないことを踏まえ、今後においても適宜、施策の実施や効果の確認をし、今後の取り組みへの反映を行っていくことが重要である。</p> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 1)本調査により、沿線地域における開発計画の進展状況が新たに整備された路線の輸送人員に大きな影響を与えることが確認された。しかし、計画段階において開発動向を正確に把握することは困難である。そのため、新規事業採択時評価や再評価時においては、開発状況について複数のシナリオ設定をして評価を実施する方法も検討する必要がある。 2)東京都心部のような鉄道網が密な地域では、乗換利便性を的確に評価することが、輸送人員の推計において重要であることが確認された。東京都交通局では、乗換抵抗の説明要因として乗換回数を追加したモデル改良により対応を図っている。一方、「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル 2005」においては、この乗換利便性の改善は考慮されているが、今後の高齢化の進展等を踏まえると、より精緻な評価手法を構築していく必要があると考えられる。</p> | 対応無し | 東京都交通局総務部 技術調整 (担当課長 長谷川孝治) |

| | | | | | |
|-------------------------------------|-------------|--------------|--|-------------|--|
| <p>都営6号線(三田線)延伸部整備事業 東京都交通局</p> | <p>5年以内</p> | <p>796</p> | <p>(評価の基礎要因の変化と要因) 事業費 想定値(免許申請時)555億円 実績値796億円 工期 想定値(免許申請時)4年6ヶ月 9年6ヶ月 輸送人員 想定値(免許申請時) 13.6万人/日 実績値(平成16年度)約8万人/日 B/C 事後評価時 2.7~6.4 (B 2,700億円~6,600億円 C 1,000億円)</p> <p>(事業による効果・影響) 東京区部西南部(目黒区、大田区、世田谷区)や横浜市、川崎市などから、日比谷、大手町など都心部へのアクセス利便性が向上している(例:大岡山~日比谷では整備前35分 整備後29分と6分短縮)。 都営6号線(三田線)延伸部の整備は、既設区間(西高島平~三田)や東急目黒線・東横線などの既存ストックを有効活用して、広域的な鉄道ネットワークを形成した好事例といえる。 東急東横線のピーク時混雑率が9ポイント低下している。 その他 ・白金高輪、白金台駅の設置により周辺地域の鉄道利便性が向上し、住居系延床面積の増加につながっている。 ・東急目黒線との相互直通運転を契機に実施されたワンマン化(ホーム柵設置)は、ホーム転落事故の防止となり、安全性の向上に寄与している。</p> <p>(社会経済情勢の変化) 都心回帰による沿線人口の増加</p> <p>(改善性の必要性) 都交通局が主体的に取り組む課題 ・他鉄道との乗り継ぎ円滑化を促進</p> <p>(今後の事後評価の必要性) 輸送人員が計画値に達成しており、また一定の整備効果は得られているものの、より効果的なプロジェクトとなるように、今後においても適宜、施策の実施や効果の確認をし、今後の取組みへの反映を行なっていくことが重要である。</p> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) 都営6号線(三田線)延伸部のような他路線との相互直通運転化を前提とした鉄道プロジェクトについては、個々の事業主体の視点からの評価に加えて、都市鉄道ネットワーク全体としての評価も重要であり、マニュアルにも明記されていることが望まれる。</p> | <p>対応無し</p> | <p>東京都交通局総務部 技術調整 (担当課長 長谷川孝治)</p> |
| <p>埼玉高速鉄道線整備事業 埼玉高速鉄道株式会社</p> | <p>5年以内</p> | <p>2,587</p> | <p>(評価の基礎要因の変化と要因) 事業費 想定値(免許申請時)2,592億円 実績値2,587億円 工期 想定値(免許申請時)6年6ヶ月 7年6ヶ月 輸送人員 想定値(免許申請時) 23.0万人/日 実績値(平成16年度)6.5万人/日 B/C 事後評価時 1.3 (B 3,279億円 C 2,587億円)</p> <p>(事業による効果・影響) 鳩ヶ谷市、川口市東部及びさいたま市東部の交通不便地域の解消 乗り換えなしでの都心直結による交通ネットワークの質的向上 新たなまちづくりの促進(沿線開発の促進・夜間人口の増加) 公共施設・商業施設の新設による生活利便性の向上 道路渋滞の緩和及びそれに伴う環境負荷の低減、固定資産税の増収 埼玉スタジアム2002の活性化</p> <p>(社会経済情勢の変化) 事業計画時に比べ景気が大きく後退し、経済活動、雇用状況の悪化による鉄道利用者の減少並びに沿線地域開発の当初計画との乖離が生じた。</p> <p>(改善性の必要性) 現在、輸送人員は毎年度10%近く増加しているが、社会資本の有効利用及び会社経営の安定化の両面から更なる利用者の増大を図る必要がある。</p> | <p>対応無し</p> | <p>埼玉高速鉄道株式会社 総務部経理課 (課長 森本明人)</p> |

| | | | | | |
|--------------------------------------|-------------|--------------|--|-------------|---|
| <p>南北線（地下鉄7号線）整備事業 東京地下鉄株式会社</p> | <p>5年以内</p> | <p>5,604</p> | <p>(評価の基礎要因の変化と要因) 事業費 想定値(免許申請時)4,153億円 実績値5,604億円 工期 想定値(免許申請時)約10年 約14年半 輸送人員 想定値(免許申請時) 53万人/日 実績値(平成17年10月平均)38万人/日 B/C 事後評価時 2.1 (B 15,426億円 C 7,245億円)</p> <p>(事業による効果・影響) ・事業の主たる目的については、港区、文京区、北区等の鉄道不便地域に新線整備、新駅設置がなされ、さらには、東急目黒線等との相互直通運転が実現したことで達成された。</p> <p>・六本木一丁目、白金台等において駅周辺で商業・業務施設、マンション開発が進展 ・東急東横線の混雑率の緩和に寄与 ・バリアフリー対策は、既設の永田町駅を除く18駅でエレベータを設置し、交通バリアフリー法の施行後の他事業者の取組の先駆けとなった。 ・安全対策については、ホームドアの設置など当時として先進的な取組みが含まれており、以降の他事業者における同種の取組みの指針となるものである。実際に、ホーム下への転落事故が、東京メトロの他路線では路線平均24件/年程度発生している中で南北線では、開業以降全く発生していない。</p> <p>(社会経済情勢の変化) ・首都圏における人口動向 ・少子高齢化の進展 ・補助制度の変更</p> <p>(改善性の必要性) ・相互直通運転区間全体での沿線PRによる定期外旅客需要の創出 ・南北線自体の知名度向上のためのPRと南北線の「乗り方」の提案 ・的確なマーケティングの実施の基礎となる利用者ニーズ把握のための仕組みづくり ・南北線の資金収支改善に向けたコスト削減の取組み</p> <p>(今後の事後評価の必要性) ・事業自体の主たる目的は達成されたことから今後の事後評価の実施の必要性はない。</p> <p>(同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性) ・需要予測、収支見通し等における予測フレームの設定(人口、経済の状況、競合交通のサービスレベル、駅周辺の開発の進捗)を、幅をもちつつ、一定のシナリオを想定して適切に行うべき。 ・事後評価を前提とした、新規事業採択にあたっての計画、評価、及び開業後の沿線地域の動向に係るデータベースの整備を行っていくべき。</p> | <p>対応無し</p> | <p>東京地下鉄株式会社 経営企画本部 (担当課長 米彰)</p> |
|--------------------------------------|-------------|--------------|--|-------------|---|

【都市・幹線鉄道整備事業】
(幹線鉄道等活性化事業)

| 事業名 事業主体 | 該当基準 | 総事業費 (億円) | 事後評価の評価項目 | 対応方針 | 担当課 (担当課長名) |
|---|-------------|--------------|--|-------------|--|
| <p>幹線鉄道等活性化事業(貨物鉄道) (武蔵野線・京葉線貨物列車走行対応化) (H10~H12) 京葉臨海高速鉄道(株)</p> | <p>5年以内</p> | <p>41</p> | <p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化) 事業費 42.3億円(計画時) 40.9億円(実績) 貨物増加輸送トンキロ(武蔵野線・京葉線) 計画時(新規採択時) 増加輸送トンキロ数 138,797千トンキロ/年(H9) 事業後(平成13年) 増加輸送トンキロ数 39,408千トンキロ/年(H13) 現在(平成16年) 増加輸送トンキロ数 158,731千トンキロ/年(H16) B/C 4.0 (B:187.1億円 C:46.7億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況) 従来、南流山~蘇我間を常磐線・総武線により輸送していたところ、旅客専用線となっていた武蔵野線(南流山~西船橋)、京葉線(西船橋~蘇我)について、貨物列車の走行を可能とするための改良を実施した結果、輸送距離が11.3km短縮し、輸送時間も約1.5時間短縮された。</p> <p>(社会経済情勢の変化) 鉄道貨物輸送トンキロ 事業前(平成12年度) 合計 22,136百万トンキロ 鉄道貨物輸送トンキロ 現在(平成16年度) 合計 22,449百万トンキロ</p> <p>JR貨物(蘇我発着)輸送量 事業前(平成12年度) 合計 592百万トンキロ JR貨物(蘇我発着)輸送量 現在(平成16年度) 合計 759百万トンキロ</p> <p>(今後の事後評価の必要性) 事業の効果が発現しており、再事後評価の必要はない。</p> <p>(改善措置の必要性) 特に改善措置の必要性はない。</p> | <p>対応なし</p> | <p>京葉臨海鉄道(株) 管理部 総務グループ (前田正一)</p> |