

平成29年3月31日
国土交通省鉄道局

平成29年度予算に係る鉄道関係公共事業の 事業評価結果及び概要について

国土交通省では、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、新規事業採択時評価等を実施していますが、平成29年度予算において新たに事業費を予算化する事業につきまして、その評価結果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

都市鉄道政策課	直通03-5253-8534
都市鉄道政策課駅機能高度化推進室	直通03-5253-8584
鉄道事業課地域鉄道支援室	直通03-5253-8539
施設課	直通03-5253-8553
総務課企画室	直通03-5253-8523

平成29年度予算に向けた新規事業採択時評価について
(平成29年3月時点)

【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	補助事業	106
合計		106

平成29年度予算に向けた再評価について
(平成29年3月時点)

【公共事業関係費】

事業区分	再評価実施箇所数						再評価結果			
	一定期間未着工	長期間継続中	準備計画段階	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 補助事業		5				5	4			1
合 計	0	5	0	0	0	5	4	0	0	1

(注)再評価対象基準
 一定期間未着工：事業採択後一定期間(直轄事業等は3年間、補助事業等は5年間)が経過した時点で未着工の事業
 長期間継続中：事業採択後長期間(5年間)が経過した時点で継続中の事業
 準備計画段階：準備・計画段階で一定期間(直轄事業等3年間、補助事業等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(直轄事業等3年間、補助事業等5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

平成28年度に実施した完了後の事後評価について (平成29年3月時点)

【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	1			1			1	
合 計	1	0	0	1	0	0	1	0

(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) 事後評価結果

再事後評価：事後評価の結果、再度事後評価の実施が必要な場合
 改善措置：事後評価の結果、改善措置の実施が必要な場合
 対応なし：事後評価の結果、再事後評価、改善措置が必要ない場合

平成29年度予算に向けた新規事業採択時評価結果一覧 (平成29年3月時点)

【公共事業関係費】

【都市・幹線鉄道整備事業】

(都市鉄道整備事業(地下高速鉄道整備事業(浸水対策)))

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	供用後の 維持管理費 (億円)	評価	担当課 (担当課長名)
地下高速鉄道整備事業 (浸水対策工事) 今里筋線 大阪市交通局	2.7	—	<p><利用者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・水害、津波等発生時の地下鉄への浸水被害を防止・軽減することから、利用者の安全確保及び、輸送支障回避・軽減の効果が大きいと考えられる。 <p><供給者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・地下鉄への浸水被害が発生した場合、復旧に多大な費用と時間を要するため、事前対策による効果が大きいと考えられる。 <p><社会全体への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・都市鉄道ネットワークの構成上、浸水被害による運行停止の影響が、広域的に波及することを回避、軽減できると想定される。 	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 岡野まさ子)
地下高速鉄道整備事業 (浸水対策工事) 東西線 東京地下鉄(株)	1.5	—	<p><利用者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・水害、津波等発生時の地下鉄への浸水被害を防止・軽減することから、利用者の安全確保及び、輸送支障回避・軽減の効果が大きいと考えられる。 <p><供給者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・地下鉄への浸水被害が発生した場合、復旧に多大な費用と時間を要するため、事前対策による効果が大きいと考えられる。 <p><社会全体への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・都市鉄道ネットワークの構成上、浸水被害による運行停止の影響が、広域的に波及することを回避、軽減できると想定される。 	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 岡野まさ子)

(都市鉄道整備事業(地下高速鉄道整備事業(大規模改良工事:バリアフリー化)))

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	供用後の 維持管理費 (億円)	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:バリアフリー化) 新宿線 九段下駅 東京都交通局	2.7	—	<p><利用者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障がい者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化に資する。 	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 岡野まさ子)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 浅草線 東京都交通局	23	—	<p><利用者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・転落防止柵の設置によりホームからの転落や列車との接触事故防止に資する。 ・ホームからの転落や列車との接触の不安が解消する。 	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 岡野まさ子)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 東山線・名城・名港線 栄駅 名古屋市交通局	7.6	—	<p><利用者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障がい者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化に資する。 	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 岡野まさ子)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 烏丸線 五条駅 京都市交通局	0.58	—	<p><利用者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・多機能トイレの設置により車椅子使用者等の利便性が向上する。 	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 岡野まさ子)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 御堂筋線 動物園前駅 大阪市交通局	4.3	—	<p><利用者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障がい者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化に資する。 	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 岡野まさ子)
地下高速鉄道整備事業 (大規模改良工事:バリアフリー化) 中央線 弁天町駅 大阪市交通局	0.29	—	<p><利用者への効果・影響></p> <ul style="list-style-type: none"> ・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・多機能トイレの設置により車椅子使用者等の利便性が向上する。 	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 岡野まさ子)

(鉄道駅総合改善事業)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析			貨幣換算が困難な効果等による評価	担当課 (担当課長名)		
		貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)				
		便益の内訳及び主な根拠					B/C	
池上駅総合改善事業 (東京急行電鉄株式会社)	35	45	【内訳】 利用者便益：45億円 供給者便益：▲3.2億円 残存価値：2.2億円 【主な根拠】 池上駅乗降人員： 35,324人/日	32	【内訳】 建設費 32億円	1.4	・エレベーターの設置による駅内外のバリアフリー化 ・生活支援機能施設（保育施設）の整備による待機児童の減少	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 岡野まさ子)
中央林間駅総合改善事業 (小田急電鉄株式会社)	25	58	【内訳】 利用者便益：64億円 供給者便益：▲7.9億円 残存価値：2.0億円 【主な根拠】 中央林間駅乗降人員： 95,600人/日	24	【内訳】 建設費 21億円 施設更新費 2.4億円	2.4	・ホームドア設置によるバリアフリー化 ・生活支援機能施設（保育施設）の整備による保育所入所可能児童数の増加	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 岡野まさ子)

(鉄道施設総合安全対策事業（鉄道安全）)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	供用後の 維持管理費 (億円)	評価	担当課 (担当課長名)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 青森県	1.6	—	青い森鉄道線において列車集中制御装置等の設備整備を実施することにより、安全な鉄道輸送の確保に寄与する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野 達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 弘南鉄道株式会社	0.02	—	弘南線等において踏切保安設備の整備を実施することにより、安全な鉄道輸送の確保に寄与する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野 達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 津軽鉄道株式会社	0.02	—	津軽鉄道線においてまくら木の更新を実施することにより、安全な鉄道輸送の確保に寄与する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野 達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 IGRいわて銀河鉄道株式会社	1.6	—	IGRいわて銀河鉄道線においてホームの高上げ等の設備整備を実施することにより、安全な鉄道輸送の確保に寄与する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野 達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 三陸鉄道株式会社	1.6	—	北リアス線等において通信線等の設備整備を実施することにより、安全な鉄道輸送の確保に寄与する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野 達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 阿武隈急行株式会社	0.27	—	阿武隈急行線においてまくら木の更新を実施することにより、安全な鉄道輸送の確保に寄与する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野 達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 秋田内陸縦貫鉄道株式会社	0.17	—	秋田内陸線において橋りょう改良を実施することにより、安全な鉄道輸送の確保に寄与する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野 達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 鹿島臨海鉄道株式会社	0.07	—	大洗鹿島線において雨量計の更新を実施することにより、安全な鉄道輸送の確保に寄与する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野 達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 野岩鉄道株式会社	0.77	—	会津鬼怒川線において変電所設備の整備を実施することにより、安全な鉄道輸送の確保に寄与する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野 達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 わたらせ渓谷鐵道株式会社	0.55	—	わたらせ渓谷線において自動閉そく装置の更新等の設備整備を実施することにより、安全な鉄道輸送の確保に寄与する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野 達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 上信電鉄株式会社	0.60	—	上信線においてレールの更新を実施することにより、安全な鉄道輸送の確保に寄与する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野 達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 上毛電気鉄道株式会社	1.0	—	上毛線において踏切保安設備の更新等の設備整備を実施することにより、安全な鉄道輸送の確保に寄与する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野 達)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	供用後の 維持管理費 (億円)	評価	担当課 (担当課長名)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 秩父鉄道株式会社	0.50	—	秩父本線においてまくら木の更新を実施することにより、安全な鉄道輸送の確保に寄与する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野 達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 小湊鉄道株式会社	0.70	—	小湊鐵道線においてまくら木の更新等の設備整備を実施することにより、安全な鉄道輸送の確保に寄与する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野 達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 銚子電気鉄道株式会社	0.23	—	銚子電気鐵道線において道床の更新等の設備整備を実施することにより、安全な鉄道輸送の確保に寄与する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野 達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 箱根登山鉄道株式会社	1.4	—	鐵道線において落石等防護設備の更新等を実施することにより、安全な鐵道輸送の確保に寄与する。	鐵道局 鐵道事業課 (課長 大野 達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 江ノ島電鉄株式会社	3.2	—	江ノ島電鉄線においてまくら木の更新等の設備整備を実施することにより、安全な鉄道輸送の確保に寄与する。	鐵道局 鐵道事業課 (課長 大野 達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 えちごトキメキ鉄道株式会社	2.6	—	妙高はなうまライン等において自動閉そく装置の更新等の設備整備を実施することにより、安全な鉄道輸送の確保に寄与する。	鐵道局 鐵道事業課 (課長 大野 達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 北越急行株式会社	1.3	—	ほくほく線において列車無線設備の更新等の整備を実施することにより、安全な鉄道輸送の確保に寄与する。	鐵道局 鐵道事業課 (課長 大野 達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 富山地方鉄道株式会社	2.6	—	本線等において遮断装置の更新等の設備整備を実施することにより、安全な鉄道輸送の確保に寄与する。	鐵道局 鐵道事業課 (課長 大野 達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 IRいしかわ鉄道株式会社	0.18	—	IRいしかわ鐵道線においてまくら木の更新を実施することにより、安全な鐵道輸送の確保に寄与する。	鐵道局 鐵道事業課 (課長 大野 達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 のと鐵道株式会社	0.40	—	七尾線においてまくら木の更新等の設備整備を実施することにより、安全な鉄道輸送の確保に寄与する。	鐵道局 鐵道事業課 (課長 大野 達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 福井鐵道株式会社	0.28	—	福武線において軌道道床等の設備整備を実施することにより、安全な鉄道輸送の確保に寄与する。	鐵道局 鐵道事業課 (課長 大野 達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 富士急行株式会社	1.1	—	大月線等においてレールの更新等の設備整備を実施することにより、安全な鉄道輸送の確保に寄与する。	鐵道局 鐵道事業課 (課長 大野 達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 長野電鉄株式会社	1.5	—	長野線においてレールの更新等の設備整備を実施することにより、安全な鉄道輸送の確保に寄与する。	鐵道局 鐵道事業課 (課長 大野 達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 アルピコ交通株式会社	1.7	—	上高地線において踏切保安設備の更新等の設備整備を実施することにより、安全な鉄道輸送の確保に寄与する。	鐵道局 鐵道事業課 (課長 大野 達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 しなの鐵道株式会社	4.9	—	しなの鐵道線において連動装置の更新等の設備整備を実施することにより、安全な鐵道輸送の確保に寄与する。	鐵道局 鐵道事業課 (課長 大野 達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 長良川鐵道株式会社	2.2	—	越美南線においてレールの更新等の設備整備を実施することにより、安全な鐵道輸送の確保に寄与する。	鐵道局 鐵道事業課 (課長 大野 達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 天竜浜名湖鐵道株式会社	2.2	—	天竜浜名湖線において自動閉そく装置の更新等の設備整備を実施することにより、安全な鐵道輸送の確保に寄与する。	鐵道局 鐵道事業課 (課長 大野 達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 静岡鐵道株式会社	1.5	—	静岡清水線において橋りょうの改良等の設備整備を実施することにより、安全な鐵道輸送の確保に寄与する。	鐵道局 鐵道事業課 (課長 大野 達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 大井川鐵道株式会社	1.0	—	大井川本線において連動装置の更新等の設備整備を実施することにより、安全な鐵道輸送の確保に寄与する。	鐵道局 鐵道事業課 (課長 大野 達)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	供用後の 維持管理費 (億円)	評価	担当課 (担当課長名)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 伊豆箱根鉄道株式会社	0.22	—	駿豆線において自動閉そく装置の更新等の設備整備を実施することにより、安全な鉄道輸送の確保に寄与する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野 達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 遠州鉄道株式会社	0.64	—	鉄道線において連動装置の更新等の設備整備を実施することにより、安全な鉄道輸送の確保に寄与する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野 達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 岳南電車株式会社	0.65	—	岳南線において連動装置の更新等の設備整備を実施することにより、安全な鉄道輸送の確保に寄与する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野 達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 豊橋鉄道株式会社	1.3	—	渥美線においてレールの更新等の設備整備を実施することにより、安全な鉄道輸送の確保に寄与する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野 達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 愛知環状鉄道株式会社	0.44	—	愛知環状鉄道線において落石等防護設備の更新等の設備整備を実施することにより、安全な鉄道輸送の確保に寄与する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野 達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 伊勢鉄道株式会社	2.6	—	伊勢線において連動装置の更新等の設備整備を実施することにより、安全な鉄道輸送の確保に寄与する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野 達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 伊賀鉄道株式会社	0.55	—	伊賀線において踏切保安設備の更新等の設備整備を実施することにより、安全な鉄道輸送の確保に寄与する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野 達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 近江鉄道株式会社	0.10	—	本線等において踏切保安設備の更新等の設備整備を実施することにより、安全な鉄道輸送の確保に寄与する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野 達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 叡山電鉄株式会社	1.7	—	叡山本線等において落石等防護設備の更新等の設備整備を実施することにより、安全な鉄道輸送の確保に寄与する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野 達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 京福電気鉄道株式会社	2.0	—	嵐山本線等においてまくら木の更新等の設備整備を実施することにより、安全な鉄道輸送の確保に寄与する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野 達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 北近畿タンゴ鉄道株式会社	2.6	—	宮福線等において落石等防護設備の更新を実施することにより、安全な鉄道輸送の確保に寄与する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野 達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 阪堺電気軌道株式会社	1.4	—	阪堺線等においてレールの更新等の設備整備を実施することにより、安全な鉄道輸送の確保に寄与する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野 達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 水間鉄道株式会社	0.08	—	水間線において軌道道床の更新等の設備整備を実施することにより、安全な鉄道輸送の確保に寄与する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野 達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 神戸電鉄株式会社	6.8	—	有馬線等において自動閉そく装置の更新等の設備整備を実施することにより、安全な鉄道輸送の確保に寄与する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野 達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 和歌山電鐵株式会社	0.08	—	貴志川線において車両移動機の整備を実施することにより、安全な鉄道輸送の確保に寄与する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野 達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 紀州鉄道株式会社	0.09	—	紀州鉄道線においてまくら木の更新等の設備整備を実施することにより、安全な鉄道輸送の確保に寄与する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野 達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 岡山電気軌道株式会社	0.47	—	東山本線において締結装置の更新等の設備整備を実施することにより、安全な鉄道輸送の確保に寄与する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野 達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 智頭急行株式会社	0.79	—	智頭線において自動列車停止装置の更新を実施することにより、安全な鉄道輸送の確保に寄与する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野 達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 広島電鉄株式会社	1.5	—	本線等において連動装置の更新等の設備整備を実施することにより、安全な鉄道輸送の確保に寄与する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野 達)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	供用後の 維持管理費 (億円)	評 価	担当課 (担当課長名)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 高松琴平電気鉄道株式会社	1.0	—	琴平線等において踏切保安設備の更新等の設備整備を実施することにより、安全な鉄道輸送の確保に寄与する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野 達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 伊予鉄道株式会社	1.4	—	高浜線等においてまくら木の更新等の設備整備を実施することにより、安全な鉄道輸送の確保に寄与する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野 達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 長崎電気軌道株式会社	0.76	—	赤迫支線等においてレールの更新等の設備整備を実施することにより、安全な鉄道輸送の確保に寄与する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野 達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 南阿蘇鉄道株式会社	0.12	—	高森線においてまくら木の更新等の設備整備を実施することにより、安全な鉄道輸送の確保に寄与する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野 達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 熊本電気鉄道株式会社	0.70	—	菊池線等においてまくら木の更新等の設備整備を実施することにより、安全な鉄道輸送の確保に寄与する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野 達)
鉄道軌道安全輸送設備等整備事業 肥薩おれんじ鉄道株式会社	1.3	—	肥薩おれんじ鉄道線において列車無線設備の更新等の設備整備を実施することにより、安全な鉄道輸送の確保に寄与する。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野 達)

(幹線鉄道等活性化事業：形成計画事業)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	費用便益分析			B/C	貨幣換算が困難な効果等による評価	担当課 (担当課長名)
		貨幣換算した便益・B(億円)	費用・C(億円)				
伊賀鉄道伊賀線新駅整備事業 伊賀市地域公共交通活性化再生協議会	1.8	2.6	1.8	1.4	1.4	新駅周辺に立地する新市庁舎をはじめとした公共・公益施設、医療施設等への公共交通機関によるアクセス性が向上し、利用者の増加及び交流人口の拡大による沿線地域の活性化が期待される。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野 達)
若桜鉄道若桜線改善事業 若桜町・八頭町	2.4	5.8	4.0	1.5	1.5	単線1閉塞である当該路線に行き違い施設を整備することにより、列車の増発と旅客流動に即した運行ダイヤを設定することが可能となり、鉄道の利便性向上による利用者の増加及び交流人口の拡大による沿線地域の活性化が期待される。	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野 達)

【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)	供用後の 維持管理費 (億円)	評 価	担当課 (担当課長名)
次世代ステーション創造事業 奥羽線(青森駅) 東日本旅客鉄道株式会社	3.8	—	<利用者への効果・影響> ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障害者をはじめ、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化に資する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 岡野まさ子)
次世代ステーション創造事業 山手線(新大久保駅) 東日本旅客鉄道株式会社	6.1	—	<利用者への効果・影響> ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障害者をはじめ、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化に資する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 岡野まさ子)
次世代ステーション創造事業 御殿場線(岩波駅) 東海旅客鉄道株式会社	5.9	—	<利用者への効果・影響> ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障害者をはじめ、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化に資する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 岡野まさ子)
次世代ステーション創造事業 武豊線(緒川駅) 東海旅客鉄道株式会社	3.4	—	<利用者への効果・影響> ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障害者をはじめ、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化に資する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 岡野まさ子)
次世代ステーション創造事業 東海道線(西大路駅) 西日本旅客鉄道株式会社	21	—	<利用者への効果・影響> ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障害者をはじめ、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化に資する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 岡野まさ子)
次世代ステーション創造事業 山陽線(宇部駅) 西日本旅客鉄道株式会社	6.8	—	<利用者への効果・影響> ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障害者をはじめ、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化に資する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 岡野まさ子)
次世代ステーション創造事業 芸備線(下深川駅) 西日本旅客鉄道株式会社	3.3	—	<利用者への効果・影響> ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障害者をはじめ、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化に資する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 岡野まさ子)
次世代ステーション創造事業 鹿児島本線(上伊集院駅) 九州旅客鉄道株式会社	5.9	—	<利用者への効果・影響> ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障害者をはじめ、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化に資する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 岡野まさ子)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	供用後の 維持管理費 (億円)	評価	担当課 (担当課長名)
次世代ステーション創造 事業 小牧線（小牧駅） 名古屋鉄道株式会社	7.2	—	<利用者への効果・影響> ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障害者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化に資する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 岡野まさ子)
次世代ステーション創造 事業 南大阪線（布忍駅） 近畿日本鉄道株式会社	2.4	—	<利用者への効果・影響> ・移動等円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・エレベーターの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障害者はもとより、子育て世代や重い荷物を持った利用者等の移動円滑化に資する。	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 岡野まさ子)

(鉄道施設総合安全対策事業(耐震対策))

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	供用後の 維持管理費 (億円)	評価	担当課 (担当課長名)
新京成線（五番駅） 鉄道施設の耐震補強事業 新京成電鉄株式会社	0.6	—	・駅施設の耐震補強を実施し、地震時における崩壊を防ぐことにより、新京成電鉄新京成線の運行の確保を図るとともに、多くの鉄道駅利用者の安全確保に寄与する。(乗降客数:30,193人/日)	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
東京モノレール羽田空港線 鉄道施設の耐震補強事業 東京モノレール株式会社	1.7	—	・橋りょうの耐震補強を実施し、地震時における落橋被害を防ぐことにより、羽田空港へのアクセス線である東京モノレール羽田空港線の運行の確保を図るとともに、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
けいはんな線 鉄道施設の耐震補強事業 近畿日本鉄道株式会社	0.5	—	・橋りょうの耐震補強を実施し、地震時における落橋被害を防ぐことにより、近畿日本鉄道けいはんな線の運行や緊急輸送道路(国道308号)の機能の確保を図るとともに、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
空港線 鉄道施設の耐震補強事業 南海電気鉄道株式会社	2.4	—	・高架橋柱の耐震補強を実施し、地震時における崩壊を防ぐことにより、新関西国際空港への空港アクセス線である南海電気鉄道空港線の運行の確保を図るとともに、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
本線（尼崎駅） 鉄道施設の耐震補強事業 阪神電気鉄道株式会社	0.6	—	・駅施設の耐震補強を実施し、地震時における崩壊を防ぐことにより、阪神電気鉄道本線の運行の確保を図るとともに、多くの鉄道駅利用者の安全確保に寄与する。(乗降客数:51,423人/日)	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
予土線 鉄道施設の耐震補強事業 四国旅客鉄道株式会社	0.16	—	・橋りょうの耐震補強を実施し、地震時における落橋被害を防ぐことにより、JR四国予土線の運行や緊急輸送道路(国道381号)の機能の確保を図るとともに、多くの鉄道利用者の安全確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)

(鉄道施設総合安全対策事業(踏切))

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	供用後の 維持管理費 (億円)	評価	担当課 (担当課長名)
函館線 踏切保安設備整備事業 北海道旅客鉄道株式会社	0.28	—	・北海道旅客鉄道函館線において、踏切道内の支障物を検知し、かつ、踏切道内に取り残された高齢者等の歩行者を検知しやすい設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
池上線・東急多摩川線 踏切保安設備整備事業 東京急行電鉄株式会社	0.54	—	・東京急行電鉄池上線・東急多摩川線において、踏切道内の支障物を検知し、かつ、踏切道内に取り残された高齢者等の歩行者を検知しやすい設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
上毛線 踏切保安設備整備事業 上毛電気鉄道株式会社	0.18	—	・上毛電気鉄道上毛線において、踏切遮断機及び警報機の整備により、踏切事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
新京成線 踏切保安設備整備事業 新京成電鉄株式会社	0.13	—	・新京成電鉄新京成線において、踏切道内の支障物を検知する設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
佐野線・桐生線・小泉線・伊勢崎線・越生線・野田線・東上本線 踏切保安設備整備事業 東武鉄道株式会社	0.26	—	・東武鉄道佐野線・桐生線・小泉線・伊勢崎線・越生線・野田線・東上本線において、踏切通行者、特に高齢者等に警報機の点滅を気づきやすくする設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
大月線 踏切保安設備整備事業 富士急行株式会社	0.15	—	・富士急行大月線において、踏切道内に支障物がある場合や高齢者等の歩行者が踏切道内に取り残されたことを通報する設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
本線 踏切保安設備整備事業 富山地方鉄道株式会社	0.09	—	・富山地方鉄道本線において、踏切遮断機の整備により、踏切事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	供用後の 維持管理費 (億円)	評価	担当課 (担当課長名)
常滑線 踏切保安設備整備事業 名古屋鉄道株式会社	0.52	-	・名古屋鉄道常滑線において、踏切道内の支障物を検知する設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
養老線・名古屋線・山田線・ 大阪線・京都線・南大阪線・ 長野線・橿原線 踏切保安設備整備事業 近畿日本鉄道株式会社	1.2	-	・近畿日本鉄道養老線・名古屋線・山田線・大阪線・京都線・南大阪線・長野線・橿原線において、踏切遮断機又は踏切道内の支障物を検知し、かつ、踏切道内に取り残された高齢者等の歩行者を検知しやすい設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
高野線・南海本線 踏切保安設備整備事業 南海電気鉄道株式会社	0.06	-	・南海電気鉄道高野線・南海本線において、踏切道内に支障物がある場合や高齢者等の歩行者が踏切道内に取り残されたことを通報する設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
京阪本線 踏切保安設備整備事業 京阪電気鉄道株式会社	0.04	-	・京阪電気鉄道京阪本線において、踏切道内に支障物がある場合や高齢者等の歩行者が踏切道内に取り残されたことを通報する設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
嵐山線・箕面線・千里線 踏切保安設備整備事業 阪急電鉄株式会社	0.13	-	・阪急電鉄嵐山線・箕面線・千里線において、踏切道内に支障物がある場合や高齢者等の歩行者が踏切道内に取り残されたことを通報する設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
有馬線・三田線・粟生線 踏切保安設備整備事業 神戸電鉄株式会社	0.03	-	・神戸電鉄有馬線・三田線・粟生線において、踏切道内に支障物がある場合や高齢者等の歩行者が踏切道内に取り残されたことを通報する設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
妙見線 踏切保安設備整備事業 能勢電鉄株式会社	0.03	-	・能勢電鉄妙見線において、踏切道内に支障物がある場合や高齢者等の歩行者が踏切道内に取り残されたことを通報する設備及び踏切通行者、特に高齢者等に警報機の点滅を気づきやすくする設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
本線 踏切保安設備整備事業 近江鉄道株式会社	0.11	-	・近江鉄道本線において、踏切遮断機及び警報機の整備により、踏切事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
郡中線 踏切保安設備整備事業 伊予鉄道株式会社	0.24	-	・伊予鉄道郡中線において、踏切遮断機の整備により、踏切事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
天神大牟田線 踏切保安設備整備事業 西日本鉄道株式会社	0.13	-	・西日本鉄道天神大牟田線において、踏切道内の支障物を検知する設備の整備により、踏切事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
島原鉄道線 踏切保安設備整備事業 島原鉄道株式会社	0.1	-	・島原鉄道島原鉄道線において、踏切遮断機及び警報機の整備により、踏切事故の防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)

(鉄道防災事業(一般防災))

事業名 事業主体	総事業費 (億円)	供用後の 維持管理費 (億円)	評価	担当課 (担当課長名)
予土線 鉄道施設の防災事業 四国旅客鉄道株式会社	0.1	-	・JR四国予土線では平成20年度に土砂崩壊が発生しており、当該災害発生区間に落石等対策を実施することにより、鉄道施設の被害防止を図り、当該区間の安全・安定輸送を確保する。 ・また、当該区間に落石等対策を実施することにより、鉄道だけではなく隣接する三間川への被害拡大防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
予讃線 鉄道施設の防災事業 四国旅客鉄道株式会社	0.16	-	・JR四国予讃線では平成25年度に土砂崩壊が発生しており、当該災害発生区間に落石等対策を実施することにより、鉄道施設の被害防止を図り、当該区間の安全・安定輸送を確保する。 ・また、当該区間に落石等対策を実施することにより、鉄道だけではなく隣接する県道347号への被害拡大防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
土讃線 鉄道施設の防災事業 四国旅客鉄道株式会社	0.18	-	・JR四国土讃線では平成23年度に落石が発生しており、当該災害発生区間に落石等対策を実施することにより、鉄道施設の被害防止を図り、当該区間の安全・安定輸送を確保する。 ・また、当該区間に落石等対策を実施することにより、鉄道だけではなく隣接する穴内川への被害拡大防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)
指宿枕崎線 鉄道施設の防災事業 九州旅客鉄道株式会社	0.58	-	・JR九州指宿枕崎線では風化した斜面が豪雨等により土砂崩壊が発生するおそれがある区間があり、落石等対策を実施することにより、鉄道施設の被害防止を図り、当該区間の安全・安定輸送を確保する。 ・また、当該区間に落石等対策を実施することにより、鉄道だけではなく隣接する国道226号や民家への被害拡大防止に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 江口秀二)

新規事業採択時評価の結果

【鉄道駅総合改善事業】

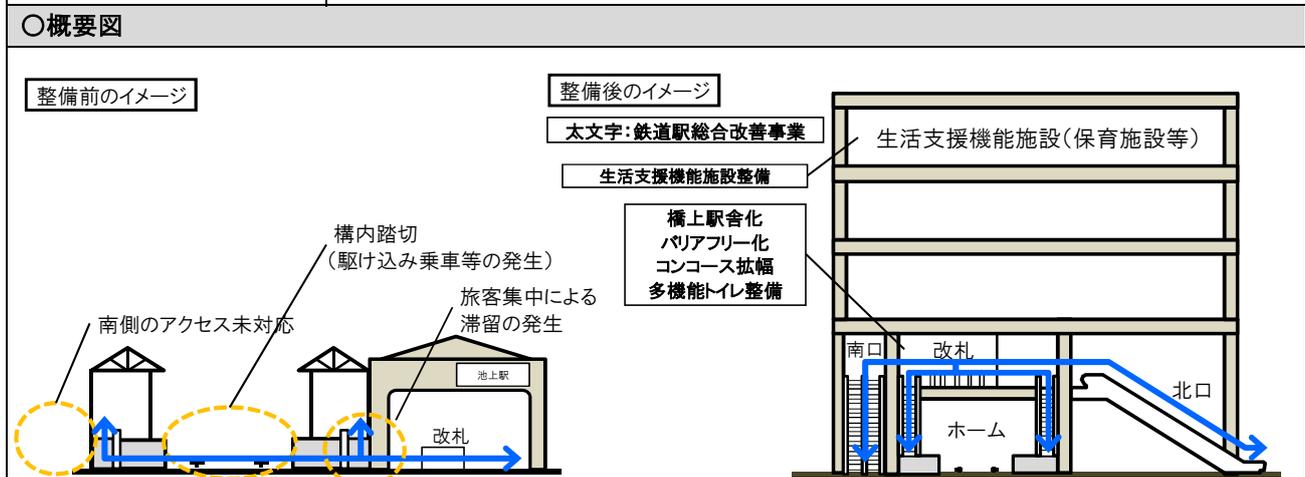
事業主体【東京急行電鉄株式会社】

○事業概要			
	事業名	池上駅総合改善事業	
	供用年度	平成32年度(建設期間:平成29~31年度)	総事業費 35億円(平成28年度価格)
	<p>《当該事業の背景、必要性》</p> <ul style="list-style-type: none"> 池上駅は東京急行電鉄(株)の駅で唯一、改札内に踏切が設置されており、五反田方面ホーム利用時は、踏切を通行する必要がある。また、改札内の歩行者空間が狭く、朝夕ラッシュ時には踏切前に多数の利用者が滞留し、列車到着時の駆け込み乗車も発生している。 改札口とホームには約1mの高低差があり、階段およびスロープのみの整備である。また、踏切にはカントがあり、平坦でないため、車いす利用者には不便である。 現在の駅には多機能トイレが整備されておらず、バリアフリー対応が不十分である。 池上駅周辺は線路により地域が分断されている。 これらの課題を踏まえ、橋上駅舎化を含む池上駅改良工事の実施により、現状の課題への対応や、利用者の安全性向上および利便性向上を図るものである。 <p>また、駅改良工事に合わせて生活支援機能施設(保育施設等)を一体的に整備し、待機児童減少および地域の生活拠点の整備に寄与する。</p>		
	<p>《事業目標(ミッション)》</p> <ul style="list-style-type: none"> ① 池上駅の橋上駅舎化により改札内踏切の廃止、南側への出入口の増設とともに、バリアフリー化された駅施設と十分な歩行者空間を確保し、駅利用者の安全性と利便性を向上する。 ② 生活支援機能施設(保育施設等)の整備による駅機能の高度化 	<p>《関連する政策目標》</p> <p>(1)国土交通省政策評価基本計画</p> <ul style="list-style-type: none"> 政策目標: 8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上 政策目標: 26 鉄道網を充実・活性化させる。 	
○事業による効果・影響の評価			
	評価項目	評価項目	
■利用者への効果・影響	安全性向上 改札内の踏切を廃止することにより、安全性の向上が図られる。	《事業目的、政策目標との関係》 利用者や鉄道運行の安全性確保	
	混雑緩和 十分な歩行者空間を確保したコンコースの整備により混雑が緩和される。	《事業目的、政策目標との関係》 混雑緩和により、方向速度低下の解消や安全性・利便性の向上	
	保育施設等の導入による利便性向上 保育施設等の導入により、子育て世代の利便性向上が図られる。	《事業目的、政策目標との関係》 待機児童減少に寄与	
■社会全体への効果・影響	住民生活	<p>《効果・影響及び指標》</p> <ul style="list-style-type: none"> 南側への出入口の増設により駅南側からの利便性が向上 	<p>《事業目的、政策目標との関係》</p> <p>駅南側からの直接的な駅利用が可能となり、駅を中心としたまちづくりに貢献</p>
	地域貢献	<p>《効果・影響及び指標》</p> <ul style="list-style-type: none"> 保育施設等の導入により保育所入所児童数が増加 	<p>《事業目的、政策目標との関係》</p> <p>駅機能の高度化が実現 待機児童減少に寄与 一億総活躍社会の実現に寄与</p>

○費用便益分析				
[平成28年度価格] 計算期間：30年 (50年)	費用	31.8億円 (31.8億円)	貨幣換算した主な費用：建設費	
	便益	44.6億円 (54.9億円)	貨幣換算した主な便益：移動時間短縮	
	指標	費用便益比率 B/C 1.4 (1.73)	純現在価値 NPV 12.8億円 (23.1億円)	経済的内部収益率 EIRR 6.7% (7.6%)
	感度 分析 結果	総需要+10%	総費用+10%	建設期間+1年
		B/C 1.54 NPV 17.2億円 EIRR 7.6%	B/C 1.28 NPV 9.9億円 EIRR 5.9%	B/C 1.35 NPV 11.1億円 EIRR 6.2%
総需要-10%		総費用-10%	建設期間-1年	
B/C 1.26 NPV 8.4億円 EIRR 5.8%		B/C 1.55 NPV 15.8億円 EIRR 7.7%	B/C 1.43 NPV 14億円 EIRR 7.0%	

上記分析の基礎とした需要予測：池上駅 平成27年度乗降人員数 35,324人/日

○事業の実施環境の評価	
事業の実行性	<p>■関係地方自治体、事業者等の同意 池上地区のまちづくりを考える「池上地区まちづくり協議会」が組織化されており、事業計画はその意向を反映している。</p> <p>■用地の確保 東京急行電鉄(株)所有の用地内での事業のため、新たな用地取得は不要である。</p>
事業の成立性	<p>■上位計画との関係 池上駅周辺は、地域のまちづくり拠点の形成を目指すことが、大田区都市計画マスタープランで掲げられている。</p>



○評価結果のまとめ
<p>本事業の実施により駅構内の混雑緩和や安全性の向上、駅利用者の利便性向上が期待できる。</p> <p>また、費用便益分析の結果も良好であり、本事業の実施は妥当と判断できる。</p>
○備考
<ul style="list-style-type: none"> ・評価実施年度：平成28年度 ・評価で使用したデータ、文献等 鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル2012、平成22年国勢調査、平成24年経済センサス

新規採択事業

【鉄道駅総合改善事業（次世代ステーション創造事業）】

事業者名【小田急電鉄株式会社】

○事業内容			
	事業名	小田急中央林間駅総合改善事業	
	供用年度	平成 35 年度(建設期間:平成 29~34 年度)	総事業費 25 億円（平成 28 年度価格）
<p>《当該事業の背景、必要性》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・中央林間駅は相対式 2 面 2 線の地上駅であり、東京急行電鉄（株）との乗換駅であることから朝ラッシュ時には特に乗換え流動が多く混雑が著しい。改札口は南口と北口（西側）の 2 箇所にあるが、東京急行電鉄（株）側（東口）に出られる南口の利用が集中している。 ・中央林間駅周辺の地域では年少年齢人口の増加の見込み及び H30 年度完了予定の小田急小田原線複々線化整備により、駅利用者がさらに増加する可能性があり、さらなる混雑悪化や安全性に悪影響が生じることが想定される。 ・これらの課題を踏まえ、東側への北口改札設置やホーム拡幅等の中央林間駅改良工事の実施により、現状の課題への対応や利便性向上、まちづくりとの連携を図るものである。 			
<p>《事業目的（ミッション）》</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 中央林間駅北口改札設置、ホーム拡幅、階段移設により、ホームや階段、改札付近での混雑を緩和するとともに北東側の利用者からの利便性向上を行う。 ② ホームドア設置により利用者の安全性を向上 ③ 駅機能の高度化（生活支援施設設置） 		<p>《関連する政策目標》</p> <p>(1)国土交通省政策評価基本計画</p> <ul style="list-style-type: none"> ・政策目標： 8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上 ・政策目標： 26 鉄道網を充実・活性化させる <p>(2)地域計画等</p> <ul style="list-style-type: none"> ・まちづくりの基本方針 ① 駅を中心とした便利で安全なまち ② 多世代が交流するまち ③ 健康で豊かなまち <p style="text-align: center;">（中央林間地区街づくりビジョンより）</p>	
○事業による効果・影響の評価			
	評価項目	評価結果	
■利用者への効果・影響	<ul style="list-style-type: none"> ・混雑緩和 改札増設、ホーム拡幅により利用者の分散、容量の拡大が図られ、ホームやコンコースでの混雑が緩和 	<p>《事業目的、政策目標との関係》 混雑緩和により歩行速度低下の解消や安全性、利便性の向上が図られる。</p>	
	<ul style="list-style-type: none"> ・安全性の向上 ホームドア設置によりホーム上の安全性が向上 	<p>《事業目的、政策目標との関係》 利用者の安全性の向上が図られる。</p>	
	<ul style="list-style-type: none"> ・生活支援施設設置による利便性向上 保育施設等の生活支援施設が導入されることにより子育て世代の利便性向上が図られる。 	<p>《事業目的、政策目標との関係》 待機児童解消に寄与。</p>	
■社会全体への影響	住民生活	<p>《効果・影響及び指標》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・北口改札新設により北東部の地域からの利便性が向上 	<p>《事業目的、政策目標との関係》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅を中心としたまちづくりに貢献
	地域社会	<p>《効果・影響及び指標》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・生活支援施設設置により、保育所入所児童数が増加および地域の拠点性の向上 	<p>《事業目的、政策目標との関係》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・駅機能の高度化が実現 ・まちのにぎわいつくりへ寄与

○費用便益分析

[平成 28 年度価格] 計算期間：30 年 (50 年)	費用	24 億円 (26 億円)	貨幣換算した主な費用：建設費、施設更新費			
	便益	58 億円 (70 億円)	貨幣換算した主な費用：移動時間短縮、混雑緩和			
	指標	費用便益比率 B/C 2.4 (2.7)	純現在価値 NPV 34 億円 (45 億円)	経済的内部収益率 11.9% (12.0%)		
	感度分 析結果	総便益+10%		総費用+10%		建設期間+10%
		B/C	2.7	B/C	2.2	B/C
NPV		40 億円	NPV	32 億円	NPV	32 億円
EIRR		12.9%	EIRR	10.9%	EIRR	10.9%
総便益-10%		総費用-10%		建設期間-10%		
B/C	2.2	B/C	2.7	B/C	2.5	
NPV	29 億円	NPV	36 億円	NPV	36 億円	
EIRR	10.8%	EIRR	13.0%	EIRR	12.7%	

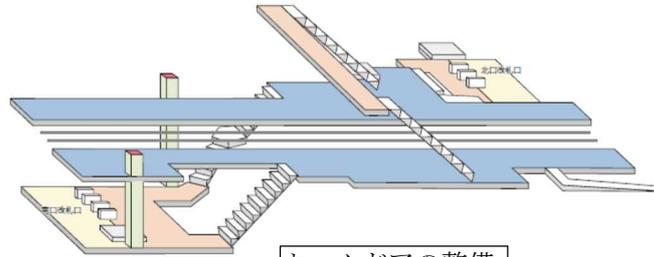
上記分析の基礎とした需要予測：小田急中央林間駅 乗降者数 95.6 千人/日

○事業の実施環境の評価

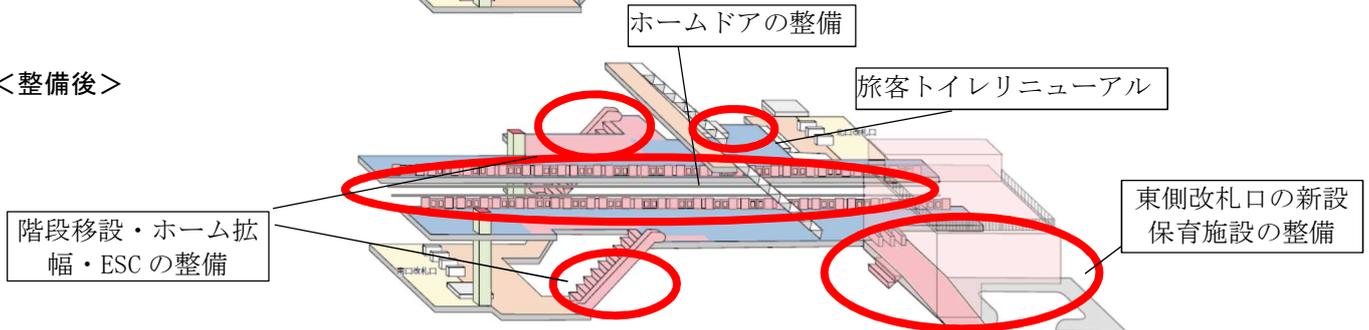
事業の実行性	<ul style="list-style-type: none"> ■関係地方自治体、事業者等の同意 大和市及び他の鉄道事業者と協議中 ■用地の確保 鉄道用地内での事業のため、新たな用地取得は不要である。
事業の成立性	<ul style="list-style-type: none"> ■上位計画との関係 鉄道 2 路線間の乗継利便性、都市機能の整備とあわせて駅周辺の拠点性強化に向けた駅施設及び交通結節機能の充実として駅機能の改善を促進する事が大和市総合交通施策で挙げられているとともに、具体的な整備方針が大和市中央林間地区街づくりビジョンで挙げられている。

○概要図

<整備前>



<整備後>



○評価結果のまとめ

本事業の実施により改札での混雑緩和や安全性の向上、乗換利用者の利便性向上などが期待できる。また、費用便益分析の結果も良好であり、本事業の実施は妥当と判断できる。

○備考

- ・評価実施年度：平成 28 年度
- ・評価で使用したデータ、文献等
鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル 2012、平成 22 年度国勢調査、平成 20 年東京都市圏パーソントリップ調査、平成 22 年度大都市交通センサス調査等

新規事業採択時評価 総括表

【幹線鉄道等活性化事業費補助(形成計画事業)】

事業主体[伊賀市地域公共交通活性化再生協議会]

○事業内容					
概要	事業名	伊賀鉄道伊賀線新駅整備事業		整備区間	四十九町駅(仮称)
	供用年度	平成 29 年度(平成 30 年 3 月供用予定) (建設期間:平成 29 年度単年)		総事業費	180 百万円(平成 27 年度価格)
目的	<p>≪当該事業の背景、必要性≫</p> <ul style="list-style-type: none"> 伊賀市四十九町は、伊賀市の中心市街地の南部に位置し、東西に一般国道 25 号(名阪国道)、及び 163 号、南北方向に国道 422 号及び 368 号が通るとともに、伊賀鉄道が南北に走る交通至便の土地であり、また、公共・公益施設や商業施設、医療施設等が集積し生活サービスが充実しながら、のどかな田園景観や住宅地が広がるまちとなっている。 伊賀鉄道伊賀線新駅は、大型商業施設があることや、市の新庁舎移転に加え、公共・公益施設等が多く立地していることから、伊賀線の新たな需要の創出、潜在需要の掘り起こしが期待できるなど、伊賀鉄道伊賀線のさらなる利用促進による存続・活性化や地域振興・活性化等を目的として、地域からの要望を受け、鉄道事業再構築事業の利用促進策として整備される路線である。 				
	<p>≪事業目的(ミッション)≫</p> <ul style="list-style-type: none"> 新駅周辺に立地する公共・公益施設、商業施設、医療施設、及び住宅・産業施設と伊賀市中心部等伊賀鉄道沿線及び近鉄大阪線・JR関西本線を結ぶ新駅を整備する。 新駅は駅周辺地域のまちづくりの核となるとともに、当該路線の経営安定化を通じて地域交通の持続的な確保に寄与する。 	<p>≪関連する政策目標≫</p> <ul style="list-style-type: none"> 伊賀市総合計画に示された「活力の創出」、伊賀市都市マスタープランに示された「住み良さが実感できる自立と共生のまち」「多様な連携と交流による持続可能な都市づくり」を実現するため、利便性の高い公共交通を整備する。 			
○事業による効果・影響の評価					
評価項目		評価結果			
■利用者への効果・影響	<p>■駅へのアクセス向上</p> <p>新市庁舎から最寄駅までの距離と時間は 300m、3.8 分短縮(代表例)</p> <ul style="list-style-type: none"> 新市役所～桑町:1,060m(13.3 分) 新市役所～新駅: 760m(9.5 分) 		<p>＜事業目的との関係＞</p> <p>新駅周辺に立地する公共・公益施設、商業施設、医療施設、及び住宅・産業施設と伊賀市中心部等を結ぶ利便性の高い公共交通機関を整備するという目標が達成される。</p>		
	<p>■供給者への効果・影響</p> <p>■利用者の増加にともなう収入増</p> <p>新駅の年間利用者数 141 千人/年(増加分 61 千人/年) 営業収益増分 12.6 百万円/年</p>		<p>＜事業目的との関係＞</p> <p>当該路線の利用者が増収することにより、経営安定化に寄与する。</p>		
■社会全体への効果・影響	住民生活	<p>■隣接するイオンタウン伊賀上野と連携したサイクル&ライド、パーク&ライド</p> <p>イオンタウン伊賀上野の既存駐輪場(北側 140 台)を新駅利用者用としても活用することで利便性が向上する。駐車場についても同様の連携による確保ができ、イオンタウンにはコミバスの乗り入れも行っていることから、パーク&ライド、サイクル&ライドの整備による新たな乗り継ぎ拠点の形成が期待できる。(イオンタウンとの協議が必要)</p>		<p>＜政策目標との関係＞</p> <p>駐輪場の整備により利便性が向上する。</p>	
		<p>■商業施設・集合住宅の立地</p> <p>大型商業施設隣接地へ新駅を設置することから、自家用車を利用できない方のアクセス利便性が向上することにより、新駅周辺地域において、多様な客層に応じた新たな店舗展開による地域経済活性化への効果が見込める。(国道 422 号沿いへの集客力のある商業施設の立地など。)</p> <p>周辺地域では集合住宅や戸建て住宅の一定の立地が見られるが、新駅設置に伴う利便性の向上により民間の住宅開発の後押し効果が期待できる。</p>		<p>＜政策目標との関係＞</p> <p>商業施設・集合住宅の立地が促進される。</p>	
■	■	<p>■主要施設を結ぶバスの運行</p> <p>市新庁舎、新駅、市民病院などを結ぶシャトルバスの運行</p>		<p>＜政策目標との関係＞</p> <p>交通サービスの向上により都市圏住民の便益が増加する。</p>	

<p>■ 社会全体への効果・影響</p>	<p>住民生活</p>	<p>●新駅周辺地域内外の利用者増 新駅周辺地域の住民にとって、最寄り駅の利便性が向上することから、目的地が伊賀鉄道沿線の場合や、伊賀鉄道と接続する他の鉄道路線に乗り継ぐ場合など、新駅を設置しない場合に比べ、鉄道を利用した外出機会の増加が見込める。また、新駅周辺は医療施設や商業施設、公共施設などが集積していることから、新駅周辺地域外の沿線地域住民等からこれら施設を利用する際の鉄道利用(新駅乗降)の増加が見込める。</p>	<p><政策目標との関係> 鉄道での外出機会が増大し、沿線鉄道利用者数が増加する。</p>
<p>〃</p>	<p>〃</p>	<p>■安全性・快適性の向上 周辺地域に居住する高齢者が新駅を利用する場合、駅までのアクセス手段の過半は徒歩または自転車(アンケート結果より)であることから、新駅周辺地域内における新駅へのアクセス道路の歩行空間の整備を行い、安全・安心な移動環境を確保する。 ■利用者数の増加 新駅周辺は移動制約者である高齢者が公共交通を利用する主な目的である買物、通院などのニーズに対応できる商業施設や医療施設等が集積していることから、新駅設置によりこれら施設へのアクセス性が向上することで、高齢者の利用が促進される。</p>	<p><政策目標との関係> 高齢者の安全性・快適性が向上し、高齢者の利用者数が増加する。</p>
<p>〃</p>	<p>〃</p>	<p>■既存バス路線の見直しによる新駅との連絡性の向上、医療文化施設へのアクセス性の向上 沿線地域の住民等が上野総合市民病院をはじめとする医療施設などの新駅周辺施設を利用する場合、また、新駅周辺の住民が上野図書館、ハイトピア伊賀などの文化施設など沿線地域の施設を利用する場合に、アクセス利便性が向上する。</p>	<p><政策目標との関係> 主要拠点間の乗換回数の減少や、沿線の医療文化施設数が増加して生活利便性が向上する。</p>
<p>■ 社会全体への効果・影響</p>	<p>地域経済</p>	<p>■企業立地の促進 新駅周辺地域は名阪国道のインターから近く、物流面での立地優位性を有している区域であるが、これに加え、新駅の設置により、鉄道利用による通勤の利便性が向上するなど、人の流れ(移動)の面でも優位性が発現されることで、沿線地域への企業立地の促進効果が期待できる。</p>	<p><政策目標との関係> 沿線地域の産業集積による経済振興が期待できる。</p>
<p>〃</p>	<p>〃</p>	<p>■駅周辺の遊休地を活用した集合住宅や公園、駐車場等の整備</p>	<p><政策目標との関係> 駅周辺での商業・業務施設、マンション開発の進展により、地域が活性化される。</p>
<p>〃</p>	<p>〃</p>	<p>■沿線地域の活性化 地域住民が中心市街地など沿線地域で開催される各種イベントに鉄道を利用して出かける機会が増えるなど、沿線地域相互の人の交流とそれに伴う地域経済の活性化が見込める。</p>	<p><政策目標との関係> 沿線でのイベント開催等により沿線地域が活性化される。</p>
<p>〃</p>	<p>〃</p>	<p>■駅施設を活用した地元地域のまちづくりに関する行事等の案内・まちの情報などの掲出</p>	<p><政策目標との関係> まちづくりへの効果が期待できる。</p>
<p>〃</p>	<p>〃</p>	<p>■コミュニティバスとの連携 上野コミュニティバスの運行体系を見直し、シャトルバスや伊賀鉄道と連携することで、新駅とその周辺に立地する医療施設、商業施設、市新庁舎等の日常的に集客のある施設を有機的に結びつける公共交通ネットワークを形成する。 ■歩行環境の向上 新駅へのアクセス道路の歩行空間の整備を行い、歩行者に配慮した安全、安心な移動環境を確保する。</p>	<p><政策目標との関係> 都市内の回遊性が向上する。</p>
<p>〃</p>	<p>〃</p>	<p>■鉄道利便性向上による新駅周辺地域の人口の増加 市全体の人口が減少傾向にある中、新駅周辺地域は、人口の増減が比較的少ない地域であるが、新駅設置により、鉄道を利用した沿線地域その他へのアクセス利便性が高まることから、民間の住宅開発の促進なども含め、新駅周辺地域における定住人口の増加が見込まれる。</p>	<p><政策目標との関係> 定住人口増加による沿線活力が向上する。</p>

■ 社会全体への効果・影響	地域社会	<p>■地元組織による活動 地元自治会や新駅周辺地域の事業者等が協力し、駅施設や周辺環境の美化活動を行うことにより、地域活動の活発化を図る。</p>	<p><政策目標との関係> 地域活動の活発化が期待される。</p>
"	"	<p>■鉄道利便性向上による駅圏人口の増加 新駅設置により、鉄道を利用して沿線地域その他へアクセスする場合の利便性が高まり、民間の住宅開発の促進なども含め、新駅周辺地域における定住人口の増加が見込まれる。</p>	<p><政策目標との関係> 定住人口の増加による駅周辺の活性化が期待される。</p>
"	"	<p>■市役所新庁舎の建設 市役所が県伊賀庁舎隣接地に移転するが、新駅はその最寄駅となることから、市職員の通勤利用などが見込める。また、県、市の庁舎が当該区域に集積されることから、他の公共施設の立地再編時においても求心的な役割を果たすものと考えられる。</p>	<p><政策目標との関係> 公共施設の立地による集客産業の発展が考えられる。</p>
"	"	<p>■周辺商業施設の利用者増 新駅は大型商業施設に隣接しているほか、国道 422 号沿い等にも一定の商業施設が集積しており、自家用車を利用できない方のこれら施設へのアクセス利便性が向上することにより、沿線地域を中心とした利用者の増加が見込める。</p>	<p><政策目標との関係> 周辺商業施設の利用者数が増加する。</p>
"	"	<p>■駅施設を活用した広告・宣伝等</p>	<p><政策目標との関係> 商業開発への側面支援的效果が期待できる。</p>
■ 社会全体への効果・影響	環境	<p>■他の公共交通との連携による公共交通ネットワーク構築、車利用からのシフト 地域に立地する商業施設、医療施設、公共施設等へアクセスするための最寄り駅が整備されることにより、自家用車から公共交通機関への一定の転換が見込まれることから、NOX、CO2 排出量の削減が期待できる。また、モビリティマネジメントの一環として、通勤等における市職員の率先した公共交通機関利用の取り組みを推進し、鉄道へのシフトを促す。</p>	<p><政策目標との関係> 鉄道へのシフトによるNOx・CO2 排出量が削減され、環境が改善される。</p>
"	"	<p>■周辺商業施設、企業、公共施設等の従業員や職員等の鉄道を利用した通勤へのシフト 新駅設置に伴い、周辺地域の施設利用者の鉄道利用への一定のシフトが見込まれることで、相対的な道路の混雑解消効果が見込める。また、市庁舎の移転により、通勤時の周辺道路の混雑が予想されるが、鉄道利用等により緩和が期待できる。</p>	<p><政策目標との関係> 周辺道路の混雑が緩和される。</p>
"	"	<p>■鉄道駅のある地域として優位性向上 新駅周辺地域は、行政ゾーンとして位置づけられており、公共施設、病院等の集約が見込まれる。</p> <p>沿線への居住促進、地域ポテンシャルの向上</p>	<p><政策目標との関係> 沿線への居住促進、地域ポテンシャルが向上する。</p>
■ 社会全体への効果・影響	安全	<p>■他の公共交通との連携による公共交通利用へのシフト 周辺の商業施設、医療施設、公共施設等へのアクセス性が向上することで、自家用車から公共交通機関への一定の転換が見込まれることから、自動車走行台数の減少による交通事故件数の減少が期待できる。また、モビリティマネジメントの一環として、通勤等における市職員の率先した公共交通機関利用の取り組みを推進し、鉄道へのシフトを促すことで自動車走行台数の減少に寄与する。</p>	<p><政策目標との関係> 自動車走行台数の減少により交通事故件数が減少して、安全・安心なまちづくりに寄与する。</p>

○費用便益分析							
[平成27年度価格]	費用	182 百万円(205 百万円)		貨幣換算した主要な費用:総事業費、維持改良・再投資費			
	便益	262 百万円(297 百万円)		貨幣換算した主要な便益:時間短縮、費用節減、供給者、環境等改善			
	指標	費用便益比 B/C	1.44 (1.45)	純現在価値 NPV	80 百万円 (92 百万円)	経済的内部収益率 EIRR	7.7% (7.7%)
計算期間: 30年 (50年)	感度 分析 結果	総需要+10%		総費用+10%		建設期間+1年	
		B/C	1.58	B/C	1.32	B/C	1.40
		NPV	106 百万円	NPV	64 百万円	NPV	71 百万円
		EIRR	8.8%	EIRR	6.7%	EIRR	7.2%
		総需要-10%		総費用-10%		建設期間-半年	
		B/C	1.30	B/C	1.59	B/C	1.45
		NPV	54 百万円	NPV	97 百万円	NPV	83 百万円
		EIRR	6.5%	EIRR	8.9%	EIRR	7.8%

上記分析の基礎とした需要予測

新駅の利用者数(平成 27. 7 末時点):合計 424 人/日

→居住者 58 人/日、沿線地域住民 260 人/日、市役所職員の通勤 106 人/日

新駅開業時点(平成 30 年度):合計 412 人/日

○事業の実施環境の評価

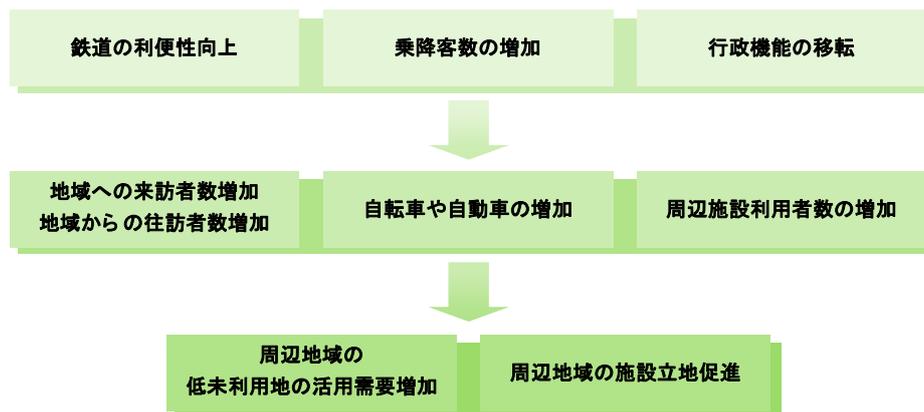
事業の実行性	<p>■関係主体の合意</p> <p>・国及び関係自治体、事業者と十分な協議を行っている。</p>	
事業の成立性 ■上位計画との関連	第2次伊賀市総合計画	<ul style="list-style-type: none"> 第2次伊賀市総合計画基本構想の土地利用方針において、市街地ゾーンでは、商業・産業機能の機能向上と道路や公共交通機関の向上について、町並みや景観保全などに着目しながら進めると位置づけ。 第2次伊賀市総合計画第1次再生計画の分野別計画では、伊賀線の活性化及び再生として、マイルール意識のもとに利用促進や観光資源化、関係者と共に支える仕組みの構築を記載し、事業として伊賀鉄道活性化促進事業が設定。
	伊賀市都市マスタープラン	<ul style="list-style-type: none"> 伊賀市都市マスタープランでは、上野中心市街地及びその周辺地区は、多様な都市機能が集積し、市を越えた広域から多くの人やモノが集まる公共交通のアクセスポイントであり、また大規模集客施設や公共公益施設が集積する圏域内連携や圏域間連携、地域連携の中心的役割を担う地域であると位置づけ。 土地利用区分別の方針では、市街地南部に位置づけられ、広域的都市機能の維持・向上、公共交通(バス)の利便性向上や名阪国道 IC の改良・側道整備による施設間連携強化等が記載。
	伊賀市地域公共交通網形成計画	<ul style="list-style-type: none"> 上野コミュニティバス「しらさぎ」については、地域の生活拠点(支所、最寄鉄道駅、医療施設、商業施設等)や基幹バス及び準基幹バスへアクセスする地域アクセスバスとして位置づけ。また、伊賀鉄道については、通勤・通学や買物、通院、観光など様々な目的に対応し都市構造の骨格を形成する公共交通軸と位置づけ。 鉄道駅や拠点施設(市役所等)を乗り継ぎ拠点として位置づけ、待合環境の整備や情報提供を行う。 今後、行政バスは、公共交通軸及び乗り継ぎ拠点へのアクセス機能を有する生活交通として、地域の主体的な取組みにより維持する。
	伊賀市景観計画	<ul style="list-style-type: none"> 街の風景区域に位置づけ。 沿道景観としては、城下町らしさを感じさせるような沿道景観になるよう建築物や屋外広告物の意匠デザインの誘導、また、住宅地景観としては、まちなみの維持に向けて大規模建築物等に対する形態・意匠の誘導や樹林地の保全が記載。

○概要図(位置図)



○事業を巡る社会経済情勢等の変化

・新駅の設置に加えて、市役所新庁舎移転整備も伴って、まちの周辺には様々な変化が起こることが予想される。具体的には、鉄道の利便性の向上に伴い、例えば乗降客数の増加・地域への来訪者増加・乗り入れる自転車や自動車の増加・周辺施設や土地の需要増加、といった変化が考えられる。



○評価結果のまとめ

・事業の実施により、鉄道の利便性向上に伴って地域への来訪者や地域からの往訪者が増加することが期待される。さらには、周辺施設の利用者数の増加やバス等の公共交通利用者の増加など様々な効果が期待される。

・費用便益分析結果の面からも、費用便益比(B/C)は、開業後30年間で1.44、開業後50年間で1.45、純現在価値(B-C)は、開業後30年間で80百万円、開業後50年間で92百万円であり、また、経済的内部収益率も十分に高く、新駅整備は社会的に見て効率的な事業と評価することができる。

○備考

評価実施年度:平成27年度

新規事業採択時評価 総括表

【幹線鉄道等活性化事業費補助（形成計画事業）】

事業主体 [若桜町・八頭町]

○事業内容							
概要	事業名	若桜鉄道若桜線輸送改善事業			整備区間	郡家～若桜間 19.2 km	
	供用年度	平成 31 年度（予定） （建設期間：平成 29 年度～30 年度）			総事業費	2.41 億円	
目的	≪当該事業の背景、必要性≫ 若桜鉄道若桜線は、全区間が単線 1 閉塞で行き違い施設もないため、旅客流動にマッチしたダイヤを組むことが難しく、通勤・通学等適切な時間帯に列車を運行することができず、また、イベント列車、観光列車の運行にも機動的に設定できないなど、地域移動にも観光にも使いづらいものとなっている。 今般、八東駅に行き違い施設を新設することにより、ダイヤの自由度を高め、旅客の利便性を向上させ、当該路線の利用促進、交流人口の増加による沿線地域の活性化を図るものである。						
	≪事業目的（ミッション）≫ ・行き違い施設の新設による利便性向上と交流人口の増加による沿線地域の活性化。 ・若桜鉄道の利用促進・収支改善						
○事業による効果・影響の評価							
評価項目				評価結果			
■利用者への効果・影響		・ダイヤ改善による待ち時間が短縮される					
■供給者への効果・影響		—					
■社会全体への効果・影響	住民生活	・目的地までの総所要時間の短縮による通勤・通学時や市部へのアクセス性が向上される					
	地域経済						
	地域社会	—					
	環境	—					
	安全	—					
○費用便益分析							
※計算期間： 30年 (50年)	費用	4.0 億円 (4.5 億円)		建設費、再投資額、走行経費（燃料費）			
	便益	5.8 億円 (7.0 億円)		総所要時間短縮便益			
	指標	費用便益比 B/C	1.5 (1.6)	純現在価値 NPV	1.8 億円 (2.5 億円)	経済的内部収益率 EIRR	6.7% (7.0%)
	感度分析結果	総需要±10%		総費用±10%		建設期間±10%	
		総需要+10% B/C 1.6(1.7) NPV 2.4 億円(3.2 億円) EIRR 8.4%(8.6%) 総需要-10% B/C 1.5(1.6) NPV 1.6 億円(2.2 億円) EIRR 6.7%(7.0%)		総費用+10% B/C 1.3(1.4) NPV 1.4 億円(2.0 億円) EIRR 5.0%(5.5%) 総費用-10% B/C 1.6(1.7) NPV 2.2 億円(2.9 億円) EIRR 8.6%(8.8%)		建設期間+1年 B/C 1.4(1.5) NPV 1.5 億円(2.2 億円) EIRR 5.5%(6.0%) 建設期間-1年 B/C 1.6(1.7) NPV 2.6 億円(3.2 億円) EIRR 11.6%(11.7%)	
上記分析の基礎とした需要予測 若桜駅乗車人員 開業年度 445 人/年 開業後 461 人/年							
○事業の実施環境の評価							
事業の実行性		・国、関係自治体、事業者と十分な協議を行っている。					

<p>事業の成立性</p>	<p>・平成 28 年度中に策定する「鳥取県東部地域公共交通網形成計画」において、本事業の実施を位置付けることとしている。</p>
<p>・現在、水戸岡鋭治氏デザインの観光車両の導入に向けた取組みを進めており、目的達成のためにも早期の事業着手が望まれている。(平成 29 年度～31 年度までの間、毎年 1 両ずつ導入予定)</p>	
<p>○概要図 (位置図)</p>	
<p>【整備前】</p> <p>【整備後】</p>	
<p>○評価結果のまとめ</p>	
<p>本事業の実施により、旅客流動にマッチした運行ダイヤの設定が可能となり、鉄道利用者の利便性向上と交流人口の拡大に伴う沿線地域の活性化並びに若桜鉄道の利用促進・収支改善が図られることが想定される。</p> <p>また、費用便益分析についても十分な水準にあり、実施環境も整いつつあることも踏まえ、本事業の実施は妥当と判断される。</p>	
<p>○備考</p>	
<p>※評価実施時期：平成 28 年度</p>	

平成29年度予算に向けた再評価結果一覧 (平成29年3月時点)

【公共事業関係費】 (都市鉄道利便増進事業)

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			B/C	貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長 名)
			貨幣換算した便益・B(億円)	費用:C(億円)						
			便益の内訳及び主な根拠	費用の内訳						
神奈川東部方面線 速達性向上事業 (独)鉄道建設・運輸 施設整備支援機構	その他	4,022	6,198	3,914	1.6	地域の活性化 生活利便性の向上 民間開発の誘発	【事業の必要性】 ・横浜西部及び神奈川県中部と東京都 心部の間地域の速達性が向上し、広域 鉄道ネットワークの形成と機能の高度化、 経路選択の増加、乗換回数の減少、既 設路線の混雑緩和等の鉄道の利便性向 上が図られるとともに、地域の活性化等 に寄与することから、本事業の必要性は高 い。 【事業の進捗の見込み】 ・本事業のうち、相鉄・JR直通線につい ては、平成31年度下期に、相鉄・東急直 通線については、平成34年度下期に開業す る見込み。	継続	鉄道局 都市鉄道政 策課 (岡野まさ子)	

【都市・幹線鉄道整備事業】 (都市鉄道整備事業(地下高速鉄道整備事業(列車遅延・輸送障害対策)))

事業名 事業主体	該当基準	総事業費 (億円)	費用便益分析			B/C	貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長 名)
			貨幣換算した便益・B(億円)	費用:C(億円)						
			便益の内訳及び主な根拠	費用の内訳						
地下高速鉄道整備 事業(大規模改良 工事:列車遅延・ 輸送障害対策) 東西線 木場駅 東京地下鉄	長期継続 中	140	133	123	1.1	・混雑の緩和によるホーム の安全性の向上 ・エレベーター増設による バリアフリー対応の向上	■投資効果等の事業の必要性 当該路線では大規模・定期的にも遅 延が頻発に発生しており、利用者数も 多いことから、大きな効果が期待でき る。 ■事業の進捗の見込み 平成33年度内の供用開始・34年度の工 事完了を目指して、工事を進めている。 ■コスト削減 施工方法の見直し等を通じて随時費用 削減に努めていく。	継続	鉄道局 都市鉄道政 策課 (課長 岡 野まさ子)	

(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)	費用便益分析			B/C	貨幣換算が困難な効果等 による評価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、事業の 進捗の見込み、コスト削減等)	対応方針	担当課 (担当課長 名)
			貨幣換算した便益・B(億円)	費用:C(億円)						
			便益の内訳及び主な根拠	費用の内訳						
甲子園駅総合改善 事業 (神戸高速鉄道株 式会社)	長期継続 中	54	103	59	1.7	・プラットホームの拡幅に より、混雑緩和を図る事 による安全性の向上 ・エレベーターの設置によ る駅構内のバリアフリー化	甲子園駅は1日約5.5万人(甲子園球 場でのプロ野球開催時には、1日約10 万人)の乗降客がある。しかし、コン コース、プラットホーム及び駅周辺の 歩行者動線の一部が狭隘であるため、 特にプロ野球の試合終了後、駅構内や 周辺の道路上に人が溢れ、その混雑 緩和、安全性の向上が課題となってい いた。また、プラットホームの幅が狭 く、コンコースにもエレベーターを設 置するだけの余裕がなかった。 本事業は、プラットホーム及びコン コースの拡幅、バリアフリー化等駅構 内の抜本的な改良を実施するととも に、駅周辺の交通広場整備を一体的に 行うことで、駅の安全性、利便性の向 上、交通結節機能の強化を図るもので ある。 平成27年度末時点の工事進捗率は 93%である。 施工方法の見直しや安価な材料を採 用することでコスト削減を図り、さら なる安全対策を実施している。	継続	鉄道局 都市鉄道政 策課 (課長 岡 野まさ子)	
JR関内駅北口 整備協議会)	長期継続 中	49	61	49	1.3	・生活支援施設(保育施 設)の整備による保育環境 の充実 ・エレベーターの設置等 による駅施設のバリアフリー 化	JR関内駅はバリアフリー化が実施 されておらず、駅構内は歩行者空間が 狭く動線が交錯し、構内は周辺商業エ リアへの動線が分かりにくい。 本事業は、駅構内のバリアフリー 化、利用者動線の改善及びホーム拡幅 による安全性向上を図るとともに、地 域ニーズに沿った鉄道高架下空間を活 用した生活支援施設(保育施設)を整 備する。 工事は順調に進捗している。	継続	鉄道局 都市鉄道政 策課 (課長 岡 野まさ子)	

【神奈川東部方面線事業】（再評価）

整備主体 [鉄道建設・運輸施設整備支援機構]

①事業概要			
事業名	神奈川東部方面線速達性向上事業	整備区間	相鉄・JR直通線 西谷駅付近～横浜羽沢駅付近(2.7km) 相鉄・東急直通線 横浜羽沢駅付近～日吉駅(10.0km)
供用年度	相鉄・JR直通線 平成31年度下期(建設期間:13年) 相鉄・東急直通線 平成34年度下期(建設期間:15年)	総事業費	4,022億円(車両費・建設中利息は含まず)
②事業の主たる目的(ミッション)			
<p>相鉄線は、横浜駅と横浜市西部(旭区、瀬谷区、泉区)、神奈川県央部(大和市、海老名市、藤沢市等)を結ぶ路線であり、東京都心部へアクセスするためには横浜駅、大和駅、海老名駅、湘南台駅での乗換が必要となっている。</p> <p>本事業は、近年の鉄道における速達性向上やシームレス化といった社会的要請の高まりを受け、東京都心部や新幹線駅に対し、それを達成するため効率的、かつ効果的であり、経済的にも優れた方法として、相鉄本線西谷駅付近からJR東日本東海道貨物線横浜羽沢駅付近までを結ぶ連絡線を整備し、相鉄線とJR線との相互直通運転を実施すること及び、JR東日本東海道貨物線横浜羽沢駅付近から東急東横線・目黒線日吉駅までを結ぶ連絡線を整備し、相鉄線と東急線との相互直通運転を実施することで横浜市西部及び神奈川県央部と東京都心部等を直結するものである。</p> <p>これにより、両地域間の速達性を向上し、広域鉄道ネットワークの形成と機能の高度化、経路の選択肢の増加、乗換回数の減少、既設路線の混雑緩和等の鉄道の利便性向上を図るとともに、地域の活性化等に寄与することを本事業の目的とする。</p> <p>また、東海道新幹線新横浜駅へのアクセス向上が図られるとともに、新横浜都心、相鉄線及び東急線沿線等のさらなる発展に資するものである。</p>			
i)横浜市西部及び神奈川県央部から東京都心部へのアクセス性を、速達性向上、シームレス化により大幅に向上させる。		<p><関連する政策目標></p> <ul style="list-style-type: none"> 東京中心部、広域連携拠点、広域的な交通結節点相互間の連絡強化に資する整備を推進する。(首都圏整備計画：平成18年9月) 都心、副都心、業務核都市間を結ぶ高速広域鉄道ネットワークを整備する。(運輸政策審議会答申第18号：平成12年1月) 	
ii)極めて高い混雑率を示している東京都心からの放射状路線の混雑緩和を図る。		<p><関連する政策目標></p> <ul style="list-style-type: none"> 通勤時の混雑緩和や長時間通勤等の課題への対応に資する整備を推進する。(首都圏整備計画：平成18年9月) 混雑緩和対策は都市鉄道対策の最重要課題であり2015年に150%にすることを旨とする。(運輸政策審議会答申第18号：平成12年1月) 	
iii)横浜市西部及び神奈川県央部と東京都心部とを結ぶシームレスな広域鉄道ネットワークを形成する。		<p><関連する政策目標></p> <ul style="list-style-type: none"> 分散型ネットワーク構造の実現に向け、効率的かつ利便性の高い公共交通体系の整備を目指す。(首都圏整備計画：平成18年9月) 鉄道網等の整備を推進し、相互直通運転や乗換円滑等を図ることにより、利便性が高く、利用者にとってシームレスな交通網を目指す。(首都圏整備計画：平成18年9月) 鉄道相互間等との乗継円滑化を図るためのシームレス化を積極的に推進する。(運輸政策審議会答申第18号：平成12年1月) 県央、湘南方面と横浜及び東京都心との連絡強化による県内都市拠点の育成や、県央方面から新幹線への利便性向上にも寄与路線であり、早期実現が期待される。(かながわ交通計画：平成19年10月) 	
③事業を巡る社会経済情勢等の変化			
<p>平成22年国勢調査を基にした将来推計人口(国立社会保障・人口問題研究所)によると、少子化の影響により全国レベルの人口減少が始まっているものの、川崎市、横浜市、神奈川県央部の一部では今後も人口増が続くところもあるものの、おおむね平成27～32年頃をピークに減少することが予測されている。</p> <p>以上の社会経済情勢等の動向については、再評価の需要予測、事業効率の評価に織り込んでいる。</p> <p>なお、他の交通機関について、事業開始以降、本路線の輸送需要の見込みに大きく影響を与えるような新たな事業認可は生じていない。</p>			

④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	■主要区間の所要時間の短縮 ・二俣川駅～新宿駅の所要時間 15分短縮(59分→44分)(想定) ・大和駅～渋谷駅の所要時間 11分短縮(58分→47分)(想定) ・二俣川駅～目黒駅の所要時間 16分短縮(54分→38分)(想定) ・大和駅～新横浜駅の所要時間 23分短縮(42分→19分)(想定) ■JR線等の放射状路線の混雑緩和が図られる。			<事業目的との関係>(目的i)、ii) ・沿線地域から東京都心部への速達性向上、シームレス化を図り、放射状路線の混雑緩和を図るといった目的は十分達成される。	
	住民生活 社会全体への効果・影響	■横浜市西部及び神奈川県県央部と東京都心部とを結ぶシームレスな広域鉄道ネットワークの形成により、公共交通の利便性が向上することが期待される。 ■新幹線駅への接着による沿線住民の利便性の向上が期待される。 ■新駅設置により、地域住民の交通利便性の大幅な向上、地域間の流動の活発化が期待される。			<事業目標との関係>(目的iii) ・横浜市西部及び神奈川県県央部と東京都心部とを結ぶシームレスな広域鉄道ネットワークを形成するという目的は十分達成される。
地域経済	■新駅設置により、民間投資機会の増加等地域のポテンシャルの向上に寄与することが期待される。				
地域社会	■東京圏南西部を貫く新たな鉄道ネットワークが形成され、現在、相鉄線・東急沿線において進められているまちづくりの促進、活性化に寄与することが期待され、実際に事業が進められつつある。				
環境への効果・影響	■鉄道の環境性能は1人・km当りCO₂排出量が自動車の約9分の1であり、本路線の開業により年間約1,800トンのCO₂排出量の削減が期待される。				
安全への効果・影響	■本路線は主に地下構造であり、西谷駅～日吉駅では、踏切障害事故の要因となる平面交差、踏切道は無いことから、安全性が高い路線といえることができる。				
⑤事業効率(費用対便益・採算性)					
■費用対便益 [現在価値化基準年度：平成28年度] 計算期間：30年(50年)					
○事業全体の投資効率性					
費用	3,914億円 (4,026億円)	貨幣換算した主要な費用： 建設費、用地費、車両費、維持更新費			
便益	6,198億円 (6,720億円)	貨幣換算した主要な便益： 利用者便益、供給者便益、環境等改善便益、残存価値			
費用便益比 B/C	1.6 (1.7)	純現在価値 NPV	2,284億円 (2,693億円)	経済的内部収益率 EIRR	6.9% (7.0%)
感度分析結果 (計算期間：30年)	需要(+10%)		費用(+10%)		建設期間(+1年)
	B/C 1.8	NPV 2,947億円	B/C 1.5	NPV 1,990億円	B/C 1.5 NPV 2,028億円
	EIRR 7.7%		EIRR 6.4%		EIRR 6.6%
	需要(-10%)		費用(-10%)		建設期間(-1年)
B/C 1.4	NPV 1,621億円	B/C 1.7	NPV 2,577億円	B/C 1.6 NPV 2,543億円	
EIRR 6.2%		EIRR 7.5%		EIRR 7.3%	
○残事業の投資効率性					
費用	「継続した場合」 3,914億円(4,026億円)		「中止した場合」 2,737億円(2,737億円)		
便益	「継続した場合」 6,198億円(6,720億円)		「中止した場合」 152億円(59億円)		
費用便益比 B/C	5.1 (5.2)	純現在価値 NPV	4,868億円 (5,372億円)	経済的内部収益率 EIRR	28.7% (34.8%)
「中止した場合」の状況：部分開業は困難であり、トンネル構造物のみ存置し安全措置を講じた上で、他の構造物は撤去し取得済の用地を売却することとした。					
■採算性	単年度営業収支黒字転換年 1年 累積資金収支黒字転換年 28年～34年				
上記分析の基礎とした需要予測 西谷～羽沢の輸送人員：開業時 7.9万人/日、H42年 17.5万人/日、H52年 15.7万人/日 新綱島～日吉の輸送人員：開業時 21.8万人/日、H42年 21.3万人/日、H52年 19.7万人/日					

⑥実施環境	
事業の実行性	<ul style="list-style-type: none"> ■ 関係主体の合意 <ul style="list-style-type: none"> ・ 国及び関係自治体、営業主と十分な協議を行っている。 ・ 国及び関係自治体において、毎年予算化されている。 ■ 法手続きの状況 <ul style="list-style-type: none"> ・ 都市鉄道利便増進事業の営業構想・整備構想、速達性向上計画を認定済みである。 ・ 都市施設として都市計画決定済みである。 ・ 横浜市条例による環境影響評価は完了している。 ・ 工事施行認可を受けている。 ■ 交差施設との協議状況 <ul style="list-style-type: none"> ・ 交差施設の管理者との基本協議はすべて完了し、詳細協議を進めながら工事を進めている。 ■ 用地の確保 <ul style="list-style-type: none"> ・ 道路や鉄道の地下空間の活用を基本としているが、一部区間で用地取得や区分地上権の確保が必要となる。関係自治体と連携し、地元の理解・協力を得ながら用地協議の進捗を図る。
事業の成立性	<ul style="list-style-type: none"> ■ 上位計画との関連 <ul style="list-style-type: none"> ・ 運輸政策審議会答申第 18 号において、2015 年までに開業することが適当である路線（A1 路線）に位置付けられている神奈川東部方面線の一部機能を有する路線である。 ・ 長期的、総合的な視点から首都圏の地域整備を推進することを目的として策定された「首都圏整備計画（平成 18 年 9 月策定）」において、神奈川東部方面線（西谷～横浜羽沢）について事業を推進すると位置付けられた路線である。 ・ 神奈川県（2025 年）の総合的な交通ネットワークの形成を目指し、神奈川における望ましい都市交通を実現するための交通施策の基本的な方向を示した「かながわ交通計画（平成 19 年 10 月改定）」では、早期実現が期待されるとされている。 ・ 横浜市の今後 20 年を展望した市政の根本となる指針として策定された「横浜市基本構想（平成 18 年 6 月策定）」を着実に具体化していくための計画である「中期 4 年計画（平成 26 年 12 月策定）」では、整備を進めるとされている。
⑦事業の進捗状況	
<p>用地取得は、現在工事に必要な箇所はほぼ確保されており、今後工事に必要な箇所に関しては、関係自治体と連携し、引き続き地元のご理解、ご協力を得ながら用地協議の進捗を図っていく。</p> <p>土木工事の発注は完了し、西谷駅～羽沢駅（仮称）の駅部及び西谷駅・羽沢駅（仮称）間のトンネルの土木工事は完了している。</p> <p>羽沢駅（仮称）～日吉駅の駅部は掘削及び土留壁を施工しており、駅間トンネルは一部で掘削を進めており、未掘削のトンネルではシールドマシン及びセグメントの製作を進めているところである。</p> <p>相鉄本線接続部及び東海道貨物線接続部は営業線に近接した工事であり、慎重に工事を進めている。</p> <p>日吉駅付近の東急東横線接続部は、既存の高架橋の両側に高架橋を構築し、今後東急東横線の切換を予定している。</p> <p>設備工事は一部で着手しており、今後、本格化する予定である。</p> <p>今後、一日も早い開業を目指し工程管理に努め、引き続き事業を進めてまいりたい。</p>	
⑧費用縮減や代替案立案等の可能性の視点	
<p>鉄道・運輸機構が開発したトンネル施工における SENS の採用、セグメントと場所打ちコンクリートの両方に対応したシールド機の開発、鋼製地中連続壁の本体利用等によるコスト縮減の取組みを行っており、今後も引き続き技術開発等によるコスト縮減に努めていきたい。</p>	
⑨対応方針	
<p>事業を継続することとしたい。</p>	
⑩対応方針理由	
<p>神奈川東部方面線事業は、建設費の増加等が発生しているが、事業を巡る社会経済情勢等の変化、事業による効果・影響、事業効率、事業の進捗状況について再評価を行った結果、事業の必要性が認められることから、事業を継続することとしたい。</p> <p>なお、一日も早い開業を目指し、工程の管理に努めるとともに、コスト縮減に最大限努力を払いつつ事業を進めてまいりたい。</p>	

事業名 (箇所名)	東西線木場駅改良事業		担当課 担当課長名	本省鉄道局都市鉄道政策課 岡野まさ子	事業 主体	東京地下鉄株式会社				
実施箇所	東西線木場駅									
該当基準	再評価									
主な事業の 諸元	ホーム・コンコースを拡幅するとともに、エスカレーター・エレベーターを増設し、混雑を分散する。									
事業期間	事業採択	平成24年度	完了	平成34年度						
総事業費(億円)	140		残事業費(億円)		119					
目的・必要性	<p><解決すべき課題・背景> 東西線木場駅は、大規模オフィス・商業施設の再開発や民間各社の本社移転等もあり、乗降人数が開業当初より増加傾向を続けている。その結果、ラッシュ時には駅構内が非常に混雑し、慢性的な滞留が発生している。それに伴い、木場駅の乗降時間は増大し、東西線の遅延の原因のひとつとなっている。</p> <p><達成すべき目標> 木場駅構内の混雑緩和、東西線の遅延時間短縮を目指す。</p> <p><政策体系上の位置付け> 交通政策審議会答申第198号において、慢性的な遅延についての対応が以下のように示されている。 ・政策目標：『信頼と安心の都市鉄道』を目指し、鉄道事業者における取り組みの促進を行う。 ・施策目標：日常的に短時間で発生する遅延(以下「日々の小規模な遅延」という。)は、混雑に起因するものが多く、遅延の発生源となる障害の解消のため、駅ホームの増設・拡幅、信号設備・運行管理システムの改良等のハード面の対策や、乗降・乗換えを円滑化するための駅係員による案内等ソフト面の対策が有効であり、運行実績データ等の分析を踏まえ取組を促進すべきである。</p>									
便益の主な 根拠	<p>■木場駅の利用者に対して、駅構内の混雑緩和によるホーム～出入口の移動時間短縮便益が見込まれる。 ・最混雑時間帯10分間における平均歩行時間短縮効果：約319秒/人</p> <p>■ホーム上の混雑緩和及び乗降位置の分散により乗降時間が短縮され、木場駅での超過停車時分が短縮することから、木場駅を通過する利用者に対して東西線の遅延時間短縮による便益が見込まれる。 ・超過停車時分の短縮効果：最大9.25秒</p> <p>■木場駅の超過停車時分短縮に伴い、木場駅隣接区間(東陽町駅⇒木場駅、門前仲町駅⇒木場駅)における後続列車の超過運転時分が短縮することから、木場駅を通過する利用者に対して東西線の遅延時間短縮による便益が見込まれる。 ・超過運転時分の短縮効果：最大約20.8秒</p>									
事業全体の 投資効率性	基準年度 平成28年度									
	B:総便益 (億円)	133	C:総費用(億円)	123	全体B/C	1.1	B-C	11	EIRR (%)	4.5
残事業の投資 効率性	B:総便益 (億円)	131	C:総費用(億円)	102	継続B/C	1.3				
感度分析	事業全体のB/C		残事業のB/C							
	需 要 (-10%～+10%)	1.0～1.2		1.2～1.5						
	建 設 費 (+10%～-10%)	1.0～1.2		1.2～1.5						
	建設期間 (+10%～-10%)	1.1～1.1		1.3～1.4						
事業の効果 等	<p><主な効果> ■ホーム、コンコースの拡幅及びエスカレーター増設により、駅構内の混雑緩和、慢性的な滞留の解消が図られるため、駅出入口までの移動時間の短縮が期待される。 ■ホームの拡幅及びエスカレーター増設により、ホーム上の混雑緩和及び乗降位置の分散が図られるため、木場駅の超過停車時分及び隣接区間(東陽町駅⇒木場駅、門前仲町駅⇒木場駅)の超過運転時分の短縮による東西線の遅延解消が期待される。 <その他の期待される効果> ■ホームの拡幅及びエスカレーター増設により、ホーム上の混雑緩和が図られることから、ホーム上の安全性の向上が期待される。 ■エスカレーター増設により、導線が分散され、降車客と乗車客の交錯の軽減が期待される。 ■エレベーター増設によるバリアフリー対応の向上が期待される。</p>									
社会経済情 勢等の変化	最新の国勢調査の結果に基づく5年間の人口の推移は、東京圏の1都3県(東京都、埼玉県、千葉県、神奈川県)は1.2%、東京都単体では2.7%の増加を示しており、東京圏への人口集中の流れは続いている。その中でも、東西線沿線の東京都江東区、江戸川区、千葉県浦安市、市川市、船橋市の5市区においては、同期間で2.3%、特に木場駅が所在する江東区では8.1%の人口増加を示しており、東京都市圏全体の人口増加率よりも高い値を示している。なお、東西線と相互直通運転を行っている東葉高速鉄道の沿線の千葉県習志野市、八千代市を含めた7市区の場合においても同期間で2.2%の人口増加を示している。また、江東区における昼間人口の増加率も5年間で11.9%増加しており、東西線や東葉高速鉄道並びに木場駅の需要は今後より一層の高まりが見込まれる。									
主な事業の 進捗状況	平成33年度内の供用開始・平成34年度内の工事完了を目指して、工事を進めている。									
主な事業の 進捗の見込み	<p><事業の実行性> ■関係主体の合意 ・国及び関係自治体と十分な協議を行っている。 ・国及び関係自治体において、毎年予算化されている。 <事業の成立性> ■上位計画との関連 交通政策審議会答申第198号では、混雑による乗降時間の増大やラッシュ時間帯における高頻度の列車運行等に伴い発生している慢性的な遅延について対応の必要性が増大していることが示されている。</p>									
コスト縮減や 代替案立案 等の可能性	施工方法の見直し等を通じて随時費用縮減に努めていく。									
対応方針	事業継続									
対応方針理 由	木場駅改良事業は、事業を巡る社会経済情勢等の変化、事業による効果・影響、事業効率、実施環境、事業の進捗状況及び費用縮減や代替案立案等の可能性の視点等について再評価を行った結果、事業の妥当性が認められることから、また、事業評価監視委員会の審議の結果、事業の継続が妥当との意見を受けたことから、事業を継続することとした。									
その他	<第三者委員会の意見・反映内容> 事業の継続が妥当である。									

事業再評価総括表

【甲子園駅総合改善事業】

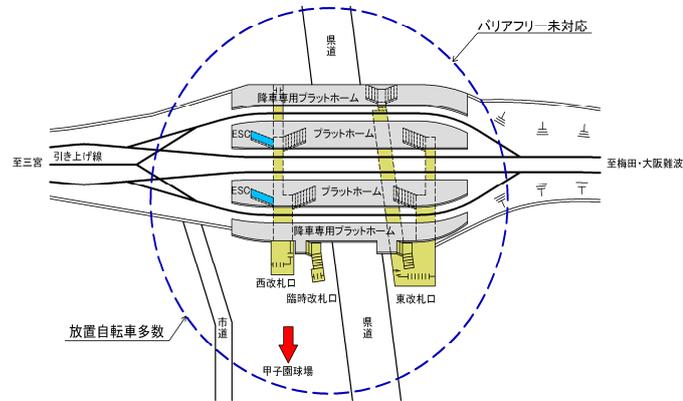
事業者名 [神戸高速鉄道(株)]

○事業内容						
概要	事業名	甲子園駅総合改善事業		整備区間	阪神電気鉄道本線 甲子園駅	
	供用 年度	新規事業 採択時	平成 29 年度 (建設期間：平成 23 年度 ～平成 28 年度)	総事業費	新規事業 採択時	54 億円 (平成 22 年度価格)
		再評価時	平成 29 年度 (建設期間：平成 23 年度 ～平成 28 年度)		再評価時	54 億円 (平成 27 年度価格)
	≪当該事業の背景、必要性≫ <解決すべき課題・背景> 甲子園駅は一日約 5.5 万人(甲子園球場でのプロ野球開催時には、一日約 10 万人)の乗降客がある。しかし、コンコース、プラットホームおよび駅周辺の歩行者動線の一部が狭隘であるため、特にプロ野球の試合終了後、駅構内や周辺道路に人が溢れ、その混雑緩和、安全性の向上が課題となっていた。 また、プラットホームの幅が狭く、コンコースにもエレベーターを設置するだけの余裕がなかった。 <達成すべき課題> 本事業は、プラットホームおよびコンコースの拡幅、バリアフリー化等駅構内の抜本的な改良を実施するとともに、駅周辺の交通広場整備を一体的に行うことで、駅の安全性、利便性の向上、交通結節機能の強化を図ることを目的とする。 <関連する政策目標> ・政策目標：8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上。 ・施策目標：26 鉄道網を充実・活性化させる。					
<事業の必要性等に関する視点> ○事業を取り巻く社会経済情勢等の変化 ・急激な社会経済情勢等の変化は見られない。 ・当駅利用者は事業着手以降も年々増加傾向にある。 ○事業の投資効果(事業による効果・影響の評価、費用便益分析、採算性分析)						
評価項目	評価結果					
■利用者への効果・影響	安全性・快適性の向上	・プラットホームの拡幅により、混雑時に於いても整列乗車が可能となり、転落の危険性を大幅に回避。 ・線路線形の改良により、プラットホームと列車の隙間を縮小することで危険性を回避すると共に、列車動揺を低減し、乗客の乗り心地を改善。				
	移動利便性の向上	・駅舎増改築による周辺移動利便性の向上。 ・バリアフリー化による移動円滑化。				
	所要時間の短縮	・プロ野球終了後における駅利用者のプラットホーム到達までの待ち時間の短縮。 ・甲子園駅～西九条以東(近鉄線含む)利用者の内、連結・開放作業が省略される快速急行利用者(8 両および 10 両運行列車)の待ち時間短縮。				
	混雑緩和	・コンコースの拡張および改築並びにプラットホーム拡幅による駅構内の混雑緩和。				
■供給者への効果・影響	人件費の縮減	・駅構内の誘導・バリアフリー対応駅係員の人員縮減。				
	ランニングコストの増加	・エレベーターの設置に伴う保守・更新費用の増加。				

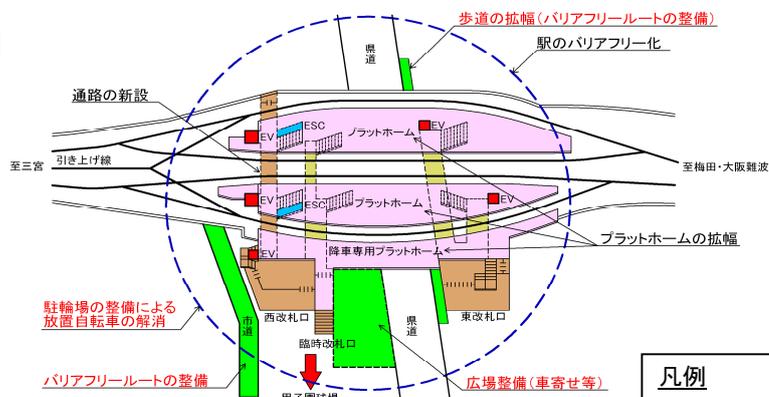
<p>■社会全体への効果・影響</p>		<ul style="list-style-type: none"> ・駅周辺の混雑緩和による地域住民の生活環境改善および交通状態の混雑和(路線バス遅延時間短縮)。 ・駅周辺の生活環境が改善されることで地域が活性化し、魅力的な街づくりに寄与。 ・駅前広場の整備による交通結節機能向上。 						
<p>■費用便益分析 [平成27年度価格] ※計算期間：30年(50年)</p>	<p>事業全体</p>	費用	59.3億円(59.3億円)			貨幣換算した主要な費用：建設費		
		便益	103.4億円(123.8億円)			貨幣換算した主要な便益：所要時間短縮、移動利便性向上		
		指標	費用便益比 B/C	1.74 (2.09)	純現在価値 NPV	44.1億円 (64.6億円)	経済的内部収益率 EIRR	8.0% (8.6%)
	<p>残事業</p>	費用	「継続した場合」59.3億円(59.3億円) 貨幣換算した主要な費用：建設費			「中止した場合」59.0億円(59.0億円) 貨幣換算した主要な費用：建設費		
		便益	「継続した場合」103.4億円(123.9億円) 貨幣換算した主要な便益： 所要時間短縮、移動利便性向上			「中止した場合」34.2億円(38.8億円) 貨幣換算した主要な便益： 所要時間短縮、移動利便性向上		
		指標	費用便益比 B/C	276.92 (340.19)	純現在価値 NPV	68.9億円 (84.8億円)	経済的内部収益率 EIRR	1573.2% (1573.2%)
		<p>感度分析結果</p>	総需要+10%		総費用+10%		建設期間+1年	
			B/C	365.47	B/C	252.18	B/C	271.49
			NPV	91.1億円	NPV	69.1億円	NPV	66.3億円
			EIRR	2085.4%	EIRR	1430.2%	EIRR	469.8%
総需要-10%			総費用-10%		建設期間-1年			
B/C	169.41	B/C	307.14	B/C	-			
NPV	42.1億円	NPV	68.9億円	NPV	-億円			
EIRR	951.5%	EIRR	1748.0%	EIRR	-			
<p>「中止した場合」の状況：プラットホーム工事の内、ホームの拡幅および線路切り替え工事に伴い仮設化した範囲については本設化工事を継続し、上りホームの梅田・大阪難波方面への延伸工事を中止する。</p>								
<p>■採算性分析</p>	<p>当事業は、駅利用者の安全性・利便性の向上を目的とするものであるため、採算性は検討しない。</p>							
<p>上記分析の基礎とした需要予測 甲子園駅 開業年度 55,606人/日</p>								
<p>○事業の進捗状況</p>								
<ul style="list-style-type: none"> ・本事業は、連立事業の工事進捗に合わせて工事を実施しており、これまで確実に進捗している。 ・平成27年度末時点の工事進捗率は93%である。 								
<p><事業進捗の見込みの視点></p>								
<p>事業の実行性</p>	<p>■関連自治体等の合意</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国および関係地方自治体、事業者、地元住民と十分な協議を行っており問題ない。 ・国および関係地方自治体において、毎年予算化されている。 							
<p>事業の成立性</p>	<p>■他事業との関連</p> <ul style="list-style-type: none"> ・現在、甲子園駅を含む区間において、「阪神本線連続立体交差化工事(鳴尾工区)」を施工中である。この連立事業にあわせて甲子園駅改良工事を実施しており、重複工事や線路切替回数を削減することで経済的に工事を進めているところである。 ・甲子園駅周辺整備事業が平成27年度より都市再生整備計画事業として事業化されていることから、引き続き完成に向けて取り組む。 							
<p><コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点></p>								
<ul style="list-style-type: none"> ・本事業は既に終盤を迎えているが、施工方法の見直しや安価な材料を採用することでコスト縮減を図り、さらなる安全対策を実施している。今後も計画通りに速やかに事業を進捗させることが最適と考える。 								

○概要図(位置図)

【整備前】



【整備後】



凡例

黒文字：鉄道駅総合改善事業

赤文字：都市側事業

○対応方針（評価結果のまとめ）

本事業の完成に向けて継続したいと考える。

○対応方針理由

事業を巡る社会情勢等の変化、事業の投資効果および事業の進捗状況について評価を行った結果、事業継続が妥当であると確認されたため。

○事業評価委委員会の結論・意見

委員会の結論：事業継続は妥当と判断する。

委員会の意見：

- ・ 本事業の目的・必要性から、所要時間の短縮や移動利便性の向上といった定量的評価だけでなく、安全性・快適性の向上といった定性的評価も重要視するべきである。
- ・ 事業着手後5年が経過した時点で全ての事業を対象に再評価を実施する評価手法に加えて、本事業のように再評価時点で残事業の割合が工期、工事費共に極小である場合等、全体事業における残事業の割合等を考慮して再評価の対象となる事業を選定することも検討されたい。

○備考

※評価実施時期：平成28年度

※評価の過程で使用したデータ、文献等：「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル2012(国土交通省鉄道局)」、「平成22年度大都市交通センサス(国土交通省総合政策局)」、「兵庫県毎月勤労統計調査(兵庫県企画県民部統計課)」、「平成26年経済センサス(総務省統計局)」、「住民基本台帳人口(西宮市情報公開課)」、「平成27年旅客交通調査(阪神電気鉄道株式会社)」

再評価 総括表

【鉄道駅総合改善事業】

事業者名 [JR関内駅北口整備協議会]

○事業内容								
概要	事業名	JR関内駅北口整備事業			整備区間	JR東日本根岸線 関内駅		
	供用年度	新規事業採択時	30年度 (建設期間：23年～29年)		総事業費	新規事業採択時	40億円 (22年度)	
		再評価時	31年度 (建設期間：23年～30年)			再評価時	49.65億円 (28年度)	
変更理由：ホーム拡幅工事の追加等による期間延長					変更理由：ホーム拡幅工事の追加等による工事費増			
目的	≪当該事業の背景、必要性≫ ≪事業目的≫ ・駅構内のバリアフリー化、利用者動線の改善及びホーム拡幅による安全性向上 ・鉄道高架下空間を活用した生活支援施設(保育施設等)と駅改良の一体的整備				≪関連する政策目標≫ 政策目標 8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上 施策目標 26 鉄道網を充実・活性化させる			
	<事業の必要性等に関する視点>							
○事業を取り巻く社会経済情勢等の変化								
・近年、ホームの安全性や駅構内の快適性向上を求める声が高まっており、協議会において、委員からホーム狭隘部の拡幅やエスカレータ設置を要望された。								
○事業の投資効果(事業による効果・影響の評価、費用便益分析、採算性分析)								
評価項目				評価結果				
■利用者への効果・影響		≪効果・影響及び指標≫ ■利用者への効果・影響 ・駅構内の動線改善による移動時間短縮 ・段差解消、エレベーター設置によるバリアフリー化 ・ホーム拡幅による安全性向上				≪事業目的、政策目標との関係≫ ・事業目的であるバリアフリー化、移動円滑化及びホーム上の安全性向上に対し、効果を発揮 ・政策目標である快適性、利便性の向上及び鉄道駅周辺の活性化に対し、効果を発揮		
■供給者への効果・影響		■社会全体への効果・影響 ・歩行者空間整備による安全で快適な動線確保 ・高架下空間を活用した保育所整備 ・周辺商業施設との連結強化						
■社会全体への効果・影響		住民生活						
		地域経済						
		社会環境						
		安全						
■費用便益分析 [平成28年度価格] ※計算期間：30年(50年)	事業全体	費用	49億円 (49億円)		貨幣換算した主要な費用：建設費			
		便益	61億円 (75億円)		貨幣換算した主要な便益：移動抵抗軽減、時間短縮			
	残事業	指標	費用便益比 B/C	1.3 (1.5)	純現在価値 NPV	12億円 (26億円)	経済的内部収益率 EIRR	5.7% (6.5%)
		費用	「継続した場合」 24億円(24億円) :ホーム拡幅及び既存駅舎撤去等			「中止した場合」 23億円(23億円) :新設建造物の撤去、既存駅舎の復旧		
感度分析結果		便益	「継続した場合」 61億円(75億円)			「中止した場合」 0億円(0億円)		
		指標	費用便益比 B/C	50.6 (62.4)	純現在価値 NPV	60億円 (74億円)	経済的内部収益率 EIRR	110.3% (629.1%)
		総需要±10%		総費用±10%		建設期間±1年		
		B/C 45.5～55.7 NPV 53～66億円 EIRR 103.3～117.0%		B/C 46.0～56.2 NPV 59～60億円 EIRR 104.1～117.6%		B/C 53.5～54.8 NPV 56～63億円 EIRR 119.2～308.3%		

■採算性分析	
<ul style="list-style-type: none"> ・費用便益分析の基礎とした需要予測 JR 関内駅北口 53,105 人/日 (事業評価時点) ・費用便益分析に反映した変更要素 <ul style="list-style-type: none"> ア 新規採択時に比べ、乗降客人員が微減した影響を便益計算に反映 イ ホーム拡幅工事、ESC整備工事に係る費用、ESC保守費の増加を便益計算に反映 	
○事業の進捗の状況	
平成 29 年 2 月時点で事業は順調に進捗。平成 29 年春、新駅舎の一部供用開始を予定。	
<事業の進捗の見込みの視点>	
事業の実行性	<ul style="list-style-type: none"> ・関係自治体等の合意 「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づき、横浜市、地元代表、鉄道事業者で協議会を設立して事業を実施しており、関係者間の合意は図られている。 ・用地の確保 新たな用地取得は不要である。
事業の成立性	<ul style="list-style-type: none"> ・横浜市の上位計画との関連 関内・関外地区活性化推進計画(平成 22 年策定)において、関内駅のバリアフリー化と馬車道商店街・イセザキモールとの連結強化を優先的取組として位置付けている。 ・他事業との関連 当事業に併せて、マリナード地下街へのエレベーター設置(実施済)や関内駅周辺の歩行者空間の整備(今後予定)を実施
<コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点>	
-	
○概要図(位置図)	
<p>【整備前】</p>	
▼	
<p>【整備後】</p>	



(参考) 完成イメージ図

○対応方針（評価結果のまとめ）

事業の必要性、投資効果が十分認められるため、事業を継続する。

○事業評価監視委員会の結論・意見

結論：事業の継続を妥当と判断する。

意見：事業目的である駅構内のバリアフリー化等の観点から事業の必要性について疑いはなく、費用便益分析の結果、事業が建設的であることから現段階での中止は必要ない。
また、協議会組織が事業主体であることにより、地元の意見を反映する体制が整っている。

○備考

※評価実施時期：

平成 29 年 2 月

※評価の過程で使用したデータ、文献等：

- ・ 鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル 2012
- ・ 都市再生交通拠点整備事業に関する費用便益分析マニュアル(案)

<参考資料>

表 1 費用便益分析結果（事業全体）

前提条件					
評価年次	平成 28 年	開業年次	平成 31 年	建設期間	平成 23 年～30 年
社会的割引率	4%	時間評価値	36.19 円／分		
総便益・総費用の内訳 [平成 28 年度価格] 計算期間：30 年（50 年）					
便益	利用者便益		6,199 百万円（7,700 百万円）		
		移動時間短縮・移動抵抗性低減便益 歩行者の移動サービス向上便益 対流・交流機会増大・都市景観向上 便益	1,654 百万円（2,054 百万円） 4,090 百万円（5,081 百万円） 455 百万円（565 百万円）		
	供給者便益		-72 百万円（-149 百万円）		
		ESC・EV 保守費 残存価値	-137 百万円（-170 百万円） 65 百万円（21 百万円）		
	便益計		6,127 百万円（7,551 百万円）		
費用	建設投資額	建設費	4,907 百万円（4,907 百万円）		
	費用計		4,907 百万円（4,907 百万円）		

注：表中の（）内は 50 年の計算期間を前提とした場合の数値を示す。

表 2 費用便益分析結果（残事業）

前提条件					
評価年次	平成 28 年	開業年次	平成 31 年	建設期間	平成 23 年～30 年
社会的割引率	4%	時間評価値	36.19 円／分		
総便益・総費用の内訳 [平成 28 年度価格] 計算期間：30 年（50 年）					
便益	利用者便益		6,199 百万円（7,700 百万円）		
		移動時間短縮・移動抵抗性低減便益 歩行者の移動サービス向上便益 対流・交流機会増大・都市景観向上 便益	1,654 百万円（2,054 百万円） 4,090 百万円（5,081 百万円） 455 百万円（565 百万円）		
	供給者便益		-72 百万円（-149 百万円）		
		ESC・EV 保守費 残存価値	-137 百万円（-170 百万円） 65 百万円（21 百万円）		
	便益計		6,127 百万円（7,551 百万円）		
費用	建設投資額		121 百万円（121 百万円）		
		建設費 中止した場合の想定費用	2,446 百万円（2,446 百万円） -2,325 百万円（-2,325 百万円）		
	費用計		121 百万円（121 百万円）		

注 1：表中の（）内は 50 年の計算期間を前提とした場合の数値を示す。

注 2：中止した場合の想定費用については、マイナスの費用として計上する。

評価手続中事業（平成28年度評価）の再評価結果一覧

【公共事業関係費】

【都市・幹線鉄道整備事業】

（都市鉄道整備事業（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)	費用便益分析					貨幣換算 が困難な 効果等 による評 価	再評価の視点 (投資効果等の事業の必要性、 事業の進捗の見込み、コスト縮 減等)		対応方針	担当課 (担当課長 名)	
			貨幣換算した便益:B(億円)		費用:C(億円)								B/C
			便益の内訳及び主な根拠		費用の内訳								
地下高速鉄道整備 事業（福岡市七隈 線（天神南～博 多）整備） 福岡市交通局	長期間継 続中	-	-	-	-	-	-	-	-	評価手続中	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 岡野まさ 子)		

平成28年度に実施した完了後の事後評価結果一覧 (平成29年3月時点)

【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)
和歌山電鐵貴志川線輸送改善事業 和歌山電鐵貴志川線・地域公共交通活性化再生協議会	5年以内	4.6	<p>○事業による効果・影響等の算定基礎となった諸要因の変化 事業費 想定値(新規採択時): 4.5億円 実績値: 4.6億円 工期 想定値(新規採択時): 平成21年度～平成23年度 実績値: 平成21年度～平成23年度 輸送人員 開業時(平成23年度): 6,000人/日 開業4年目(平成28年度): 6,356人/日</p> <p>○事業の効果の発現状況 ■利用者への効果・影響、社会全体への効果・影響 ・加速度の向上によって全線の全列車平均で約1分30秒の所要時間の短縮となり、利便性向上に寄与したと考えられる。 ・“木の国”和歌山にふさわしく檜皮葺の屋根を持つ猫顔駅舎とし、観光の目的地としての役割を果たすことで定期外利用者は増加した。 ・出入口の増設やスロープの新設を行い、沿線の日常利用者や障害者の利便性向上に寄与したと考えられる。 ・駅待合室に併設した「たまカフェ」では地元の特産物である果物等を活用したメニューを提供し、地域のPRを含めた活性化が図られていると思われる。</p> <p>■費用便益分析 費用便益比B/C(30年) 2.8 (便益12.6億円 費用4.6億円)</p> <p>○改善措置の必要性 ・発現している効果や費用便益分析の結果から、当初の目的は達する見込みであることから、改善措置は不要と考える。</p> <p>○今後の事後評価の必要性 ・改善措置が不要であること、また費用便益分析の結果から、事業効果が発揮されていると判断できるため、今後の事後評価の必要はないと考える。</p> <p>○同種事業の計画・調査のあり方、事業評価手法の見直しの必要性 ・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は認められない。</p>	対応なし	鉄道局 鉄道事業課 (課長 大野達)

事後評価 総括表

【幹線鉄道活性化事業費補助（連携計画事業）】

事業主体 [和歌山電鐵貴志川線・地域公共交通活性化再生協議会]

○事業概要			
事業名	和歌山電鐵貴志川線 輸送改善事業	整備箇所	【変電所整備】 貴志川線全線 【貴志駅駅舎整備】 貴志駅
事業期間	平成 21 年 11 月 30 日（着手） ～平成 24 年 3 月 26 日（整備完了）	総事業費	4.56 億円
○事業の目的（ミッション）			
目的	≪当該事業の背景、必要性≫ 【変電所整備】 従来、対向駅での上下各列車の同時発車ができず待ち時間が生じていることや、加速の問題などにより、所要時間の短縮は困難な状況となっている。 【貴志駅駅舎整備】 近年、貴志駅ではネコの駅長「たま」や「いちご電車」等を訪れる観光客が増えているが、築後 60 年以上が経過した駅構内は狭く混雑が著しい。また、身障者、特に車いす対応設備も不十分となっている。		
	≪事業目的≫ 【変電所整備】 既存の変電所 3 箇所を 1 箇所に集約して新設し、電車線路の電圧を 600V から 1,500V に昇圧する（あわせて支持物建替え等の増強・対応工事を行う）ことにより、所要時間を短縮して利便性の向上を図る。 【貴志駅駅舎整備】 既存駅舎を建替え、出入口の増設、ホームの拡幅及びスロープの新設等を行い、希少な檜皮葺の屋根とする新築工事を行うことにより、乗降環境における快適性の向上及び魅力ある駅舎による地域のさらなる活性化を図る。	≪関連する政策目標≫ 「和歌山市・紀の川市貴志川線地域公共交通総合連携計画」（平成 20 年 9 月策定、平成 21 年 3 月変更）において、「日本一心ゆたかなローカル線を目指して」を基本方針に、輸送力の増強、駅施設の充実等の具体的事業を通じて、「貴志川線を必要とするすべての人々にとって、快適で便利な、魅力あるサービスを実現し、そして貴志川線を持続可能な形で未来永劫走らせていく」ことを目標としている。	
○事業を取り巻く社会経済情勢の変化			
・和歌山県下の県立普通高校の学区制廃止（平成 15 年）の浸透等によって従来に比べ広域間の通学が増加したとみられ、通学定期客が大きく増加している。 ・平成 23 年度以降、インバウンド旅客が急激に増加している。			
○事業による効果・影響等の算定基礎となった諸要因の変化			
要因	想定値（新規採択時）	実績値	変化の要因
事業費	4.46 億円	4.56 億円	貴志駅駅舎の設計変更
工期	2 年 4 ヶ月	2 年 4 ヶ月	
輸送人員	6,000 人/日 （開業時：平成 23 年度）	6,356 人/日 （開業 4 年目：平成 28 年度）	貴志川線の利便性の向上と、貴志駅舎の快適性の向上及び周辺地域の活性化
○事業の効果の発現状況			
評価項目	評価結果		
■利用者への効果・影響	【変電所】		
■社会全体	住民生活	・加速度の向上によって全線の全列車平均で約 1 分 30 秒の所要時間の短	

○備考

※評価実施時期

平成 28 年 2 月

※評価の過程で使用したデータ、文献等

「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル（2012 年改訂版）」、「和歌山市・紀の川市貴志川線地域公共交通総合連携計画」

※評価の体制（有識者の委員会等）

和歌山電鐵貴志川線・地域公共交通活性化再生協議会