

令和6年4月1日  
国土交通省鉄道局

令和6年度予算及び令和5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、令和6年度予算及び令和5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
鉄道事業課地方鉄道再構築推進室	直通03-5253-8539
施設課	直通03-5253-8556
総務課企画室	直通03-5253-8542

## 令和6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	補助事業等	65
合計		65

# 令和6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			
		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	補助事業等	0	2	0	0	1	3	3	0	0	0
合計		0	2	0	0	1	3	3	0	0	0

(注1) 直轄事業等には、独立行政法人等施行事業(補助事業を除く)を含む

(注2) 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(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

# 令和5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	補助事業等	6	0	0	6	0	0	6	0
合計		6	0	0	6	0	0	6	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

(注3) 直轄事業等には、独立行政法人等施行事業（補助事業を除く）を含む。

## 令和6年度予算に向けた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】

（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)	事業内容	評価	担当課 (担当課長名)
浸水対策事業（浅草線五反田駅） 東京都交通局	2.6	浸水対策	当該区間は、東京都交通局浸水対策施設整備計画（令和5年2月策定）において浸水対策が必要な箇所とされているところ、防水シャッターを設置することにより以下の効果が期待できる。 <利用者への効果・影響> ・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。 <供給者への効果・影響> ・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。 <社会全体への効果・影響> ・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 角野 浩之)
浸水対策事業（大江戸線光が丘駅） 東京都交通局	0.70	浸水対策	当該区間は、東京都交通局浸水対策施設整備計画（令和5年2月策定）において浸水対策が必要な箇所とされているところ、止水板を設置することにより以下の効果が期待できる。 <利用者への効果・影響> ・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。 <供給者への効果・影響> ・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。 <社会全体への効果・影響> ・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 角野 浩之)
浸水対策事業（浅草線・大江戸線大門駅） 東京都交通局	0.90	浸水対策	当該区間は、東京都交通局浸水対策施設整備計画（令和5年2月策定）において浸水対策が必要な箇所とされているところ、止水板等を設置することにより以下の効果が期待できる。 <利用者への効果・影響> ・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。 <供給者への効果・影響> ・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。 <社会全体への効果・影響> ・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 角野 浩之)
浸水対策事業（東西線東山駅、東山変電所） 京都市交通局	0.12	浸水対策	淀川水系白川の洪水浸水想定区域において、新たに浸水想定が50cm以上となった駅の出入口及び浸水想定区域に該当した変電所の出入口に止水板等を設置することにより以下の効果が期待できる。 <利用者への効果・影響> ・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。 <供給者への効果・影響> ・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。 <社会全体への効果・影響> ・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 角野 浩之)

（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）））

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)
ホームドア整備事業（海岸線） 神戸市交通局	23	ホームドア	当該路線は、ホームが狭い上、高齢者の利用が多いことから、ホームドア整備により以下の効果が期待できる。 <利用者への効果・影響> ・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 角野 浩之)
バリアフリー化事業（山手線上沢駅） 神戸市交通局	2.1	エレベーター	本駅が所在する神戸市は、更なる高齢化やシニア就業者の増加、障害者雇用の促進が見込まれるほか、地域におけるバリアフリー化の要請に応えるため、本駅に移動円滑化された経路を設けることにより以下の効果が期待できる。 <利用者への効果・影響> ・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 角野 浩之)
バリアフリー化事業（空港線福岡空港駅） 福岡市交通局	1.3	エレベーター	福岡市に所在する本駅については、近年、高齢のお客様や車椅子・ベビーカーをご利用のお客様など、多くの方にご利用いただいている状況であることから、更なる移動円滑化経路の充実に向け、本駅にエレベーターを設置することにより以下の効果が期待できる。 <利用者への効果・影響> ・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 角野 浩之)

(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)			B/C
		便益の内訳及び主な根拠					
新宿駅総合改善事業 京王電鉄株式会社	97	152	81	1.9	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 鷹降箇所の通路幅員拡大による安全性向上</li> <li>・ 竪ノ内線乗換通路の新設、バリアフリー化及び利便性向上</li> <li>・ 観光案内施設の整備による利便性向上</li> </ul>	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 角野 浩之)	

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)
東海道本線富士川駅バリアフリー化事業 東海旅客鉄道株式会社	7.9	エレベーター	当該駅は富士市が策定した富士駅周辺地区バリアフリー基本構想改訂版の中で、富士駅に接続する駅として重点整備地区の生活関連施設に位置づけられているところ、この基本構想に基づき、移動等円滑化された経路を設けることにより以下の効果が期待できる。 <利用者への効果・影響> ・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。 ・高齢者や障がい者もより、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 角野 浩之)
福知山線武田尾駅バリアフリー化事業 西日本旅客鉄道株式会社	13	エレベーター	有馬・六甲と共に裏六甲三温泉と言われる武田尾温泉とJR福知山線慶徳線ハイキングコースの最寄り駅である本駅では、日常的に利用する高齢者・障がい者等のほか、大きな荷物を持った観光客への配慮が求められるところ、移動等円滑化された経路を設けることにより以下の効果が期待できる。 ・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。 ・高齢者や障がい者もより、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 角野 浩之)
播但線京口駅バリアフリー化事業 西日本旅客鉄道株式会社	2.4	エレベーター	駅周辺に国立病院等がある本駅では、日常的に利用する高齢者・障がい者等のほか、病院を利用される方への配慮が求められるところ、移動等円滑化された経路を設けることにより以下の効果が期待できる。 <利用者への効果・影響> ・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。 ・高齢者や障がい者もより、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 角野 浩之)
妙高はねうまライン妙高高原駅バリアフリー化事業 えちごトキめき鉄道株式会社	5.7	エレベーター	妙高戸隠連山国立公園の妙高山麓に位置する本駅は、妙高市の観光の玄関口であり、しなの鉄道・北しなの線との接続駅である。日常的に利用する高齢者・障がい者等のほか、スキー等を楽しむインバウンド旅行者など大きな荷物を持った観光客への配慮が求められるところ、移動等円滑化された経路を設けることにより以下の効果が期待できる。 <利用者への効果・影響> ・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。 ・高齢者や障がい者もより、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 角野 浩之)
静岡清水線袖木駅バリアフリー化事業 静岡鉄道株式会社	2.4	バリアフリー施設	本駅周辺には病院・大型商業施設・神社・学校があり、様々な年代の方の利用があるが、上り線を利用するには地下通路を通る必要がある。このため、移動等円滑化された経路を設けることにより以下の効果が期待できる。 <利用者への効果・影響> ・スロープの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障がい者もより、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 角野 浩之)
日豊線日向新富駅バリアフリー化事業 九州旅客鉄道株式会社	1.2	バリアフリー施設	本駅は、公立特別支援学校の最寄り駅となっており、障がい者の利用が多い。また、新富町の主要駅となっており、高齢者の利用が多い。このため、移動等円滑化された経路を設けることにより以下の効果が期待できる。 <利用者への効果・影響> ・スロープの設置により車椅子使用者が自力で移動可能となる。 ・高齢者や障がい者もより、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 角野 浩之)

(鉄道防災対策事業(一般防災))

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)
防災対策事業(予讃線、土讃線、予土線) 四国旅客鉄道株式会社	2.8	落石等対策	国道32号等の道路が隣接している、または河川や山岳斜面が隣接している路線のため、落石防止対策を実施することにより以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・鉄道施設への被害を防止するとともに、隣接する道路等への被害拡大防止にも寄与する。 <利用者への効果・影響> ・鉄道沿線の斜面を防護することにより鉄道の安全・安定輸送の確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 中野 智行)
防災対策事業(大村線) 九州旅客鉄道株式会社	0.50	落石等対策	国道210号が隣接している路線のため、落石防止対策を実施することにより以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・鉄道施設への被害を防止するとともに、隣接する道路等への被害拡大防止にも寄与する。 <利用者への効果・影響> ・鉄道沿線の斜面を防護することにより鉄道の安全・安定輸送の確保に寄与する。	鉄道局 施設課 (課長 中野 智行)

(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)	事業内容	評価	担当課 (担当課長名)
耐震対策事業(名古屋本線) 名古屋鉄道株式会社	0.52	耐震対策	当該路線は、片道断面輸送量1日約2.6万人の線区であるため、高架橋の耐震補強を実施することにより以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・地震時における鉄道構造物の崩壊を防ぐことにより、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 中野 智行)
耐震対策事業(難波線) 近畿日本鉄道株式会社	9.2	耐震対策	当該路線は、片道断面輸送量1日約1.0万人の線区であるため、トンネルの耐震補強を実施することにより以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・地震時における鉄道構造物の崩壊を防ぐことにより、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 中野 智行)
耐震対策事業(京都線) 近畿日本鉄道株式会社	0.17	耐震対策	当該路線は、片道断面輸送量1日約1.0万人の線区であるため、橋りょうの耐震補強を実施することにより以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・地震時における鉄道構造物の崩壊を防ぐことにより、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 中野 智行)
耐震対策事業(榎原線) 近畿日本鉄道株式会社	0.67	耐震対策	当該路線は、片道断面輸送量1日約1.0万人の線区であるため、橋りょうの耐震補強を実施することにより以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・地震時における鉄道構造物の崩壊を防ぐことにより、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 中野 智行)
耐震対策事業(大阪線) 近畿日本鉄道株式会社	0.20	耐震対策	当該路線は、片道断面輸送量1日約1.0万人の線区であるため、橋りょうの耐震補強を実施することにより以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・地震時における鉄道構造物の崩壊を防ぐことにより、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 中野 智行)
耐震対策事業(京阪本線) 京阪電気鉄道株式会社	0.54	耐震対策	当該路線は、片道断面輸送量1日約8.0万人の線区であるため、高架橋の耐震補強を実施することにより以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・地震時における鉄道構造物の崩壊を防ぐことにより、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 中野 智行)
耐震対策事業(南海本線) 南海電気鉄道株式会社	0.60	耐震対策	当該路線は、片道断面輸送量1日約3.0万人の線区であるため、高架橋の耐震補強を実施することにより以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・地震時における鉄道構造物の崩壊を防ぐことにより、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 中野 智行)
耐震対策事業(阪神なんば線) 阪神電気鉄道株式会社	0.88	耐震対策	当該路線は、片道断面輸送量1日約3.0万人の線区であるため、高架橋の耐震補強を実施することにより以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・地震時における鉄道構造物の崩壊を防ぐことにより、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 中野 智行)
耐震対策事業(空港連絡線) 新関西国際空港株式会社	0.50	耐震対策	当該路線は、片道断面輸送量1日約2.5万人の線区であるため、高架橋の耐震補強を実施することにより以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・地震時における鉄道網の確保に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・地震時における鉄道構造物の崩壊を防ぐことにより、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 中野 智行)
耐震対策事業(井原線) 井原鉄道株式会社	2.3	耐震対策	当該路線は、緊急輸送道路と交差・並走する区間であるため、高架橋の耐震補強を実施することにより以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・地震時における鉄道網の確保や緊急輸送道路の維持に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・地震時における鉄道構造物の崩壊を防ぐことにより、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 中野 智行)
耐震対策事業(予讃線) 四国旅客鉄道株式会社	6.5	耐震対策	当該路線は、緊急輸送道路と交差・並走する区間であるため、高架橋の耐震補強を実施することにより以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・地震時における鉄道網の確保や緊急輸送道路の維持に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・地震時における鉄道構造物の崩壊を防ぐことにより、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 中野 智行)

(鉄道施設総合安全対策事業(豪雨対策))

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)
豪雨対策事業(根室線) 北海道旅客鉄道株式会社	0.24	豪雨対策	当該路線は、優等列車及び貨物列車が運行する路線であるため、鉄道隣接斜面からの土砂流入防止対策を実施することにより以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・豪雨時における鉄道網の確保に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・豪雨時における鉄道隣接斜面の対策を行うことにより、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 中野 智行)
豪雨対策事業(石北線) 北海道旅客鉄道株式会社	0.15	豪雨対策	当該路線は、優等列車及び貨物列車が運行する路線であるため、鉄道隣接斜面からの土砂流入防止対策を実施することにより以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・豪雨時における鉄道網の確保に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・豪雨時における鉄道隣接斜面の対策を行うことにより、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 中野 智行)
豪雨対策事業(田園都市線) 東急電鉄株式会社	1.5	豪雨対策	当該路線は、優等列車が運行する路線であるため、鉄道隣接斜面からの土砂流入防止対策を実施することにより以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・豪雨時における鉄道網の確保に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・豪雨時における鉄道隣接斜面の対策を行うことにより、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 中野 智行)
豪雨対策事業(京阪本線) 京阪電気鉄道株式会社	2.8	豪雨対策	当該路線は、優等列車が運行する路線であるため、鉄道河川橋梁の流失・傾斜対策を実施することにより以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・豪雨時における鉄道網の確保に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・豪雨時における鉄道河川橋梁の流失・傾斜対策を行うことにより、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 中野 智行)
豪雨対策事業(高野線) 南海電気鉄道株式会社	1.4	豪雨対策	当該路線は、優等列車が運行する路線であるため、鉄道河川橋梁の流失・傾斜対策を実施することにより以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・豪雨時における鉄道網の確保に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・豪雨時における鉄道河川橋梁の流失・傾斜対策を行うことにより、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 中野 智行)
豪雨対策事業(土讃線) 四国旅客鉄道株式会社	0.60	豪雨対策	当該路線は、優等列車が運行する路線であるため、鉄道隣接斜面からの土砂流入防止対策を実施することにより以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・豪雨時における鉄道網の確保に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・豪雨時における鉄道隣接斜面の対策を行うことにより、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 中野 智行)
豪雨対策事業(予讃線) 四国旅客鉄道株式会社	1.0	豪雨対策	当該路線は、優等列車が運行する路線であるため、鉄道河川橋梁の流失・傾斜対策を実施することにより以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・豪雨時における鉄道網の確保に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・豪雨時における鉄道河川橋梁の流失・傾斜対策を行うことにより、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 中野 智行)
豪雨対策事業(鹿児島線) 九州旅客鉄道株式会社	1.7	豪雨対策	当該路線は、優等列車が運行する路線であるため、鉄道隣接斜面からの土砂流入防止対策を実施することにより以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・豪雨時における鉄道網の確保に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・豪雨時における鉄道隣接斜面の対策を行うことにより、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 中野 智行)
豪雨対策事業(天神大牟田線) 西日本鉄道株式会社	0.53	豪雨対策	当該路線は、片道断面輸送量1日約1万人以上の線区であるため、鉄道隣接斜面からの土砂流入防止対策を実施することにより以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・豪雨時における鉄道網の確保に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・豪雨時における鉄道隣接斜面の対策を行うことにより、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 中野 智行)

(鉄道施設総合安全対策事業(浸水対策))

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)
浸水対策事業(名古屋線) 近畿日本鉄道株式会社	0.06	浸水対策	当該路線は、四日市市洪水ハザードマップにおいて、浸水想定区域に該当していることから、浸水対策を実施することにより以下の効果が期待できる。 <社会全体への効果・影響> ・浸水防止を図ることにより鉄道網の確保に寄与する。 <利用者への効果・影響> ・洪水等が発生した際に施設への浸水を防ぐことにより、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 中野 智行)





新規事業採択時評価 総括表

【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【京王電鉄株式会社】

○事業内容				
概要	事業名	京王線新宿駅総合改善事業	整備区間	京王線 新宿駅
要	供用年度	令和 14 年度（建設期間：令和 5 年～令和 13 年度）	総事業費	96.8 億円(令和 4 年度価格)
目的	<p>《当該事業の背景、必要性》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>京王線新宿駅は京王線の始端駅であり、各駅停車から特急及び有料座席指定列車まで全種別の列車が停車する駅となっている。（運転本数（終日上下線）614 本/日）京王線新宿駅は京王電鉄(株)の駅の中で最も多い乗降人員となっており、R4 年度の 1 日あたりの平均乗降人員は 548,622 人である。</li> <li>京王線新宿駅の駅構造として、ホーム始端方には階段のみ、ホーム終端方（京王八王子方）には 1・2 及び 3 番線乗降車ホームに階段とエスカレーターが設置されているが、2・3 番線降車専用ホームには昇降施設が設置されていない。また、ホーム終端方はホームが狭隘であることから慢性的な混雑が発生しており、階段幅員が広く、乗降車ホームにエスカレーターが配置されているホーム中央部に利用者が集中する傾向にある。特にホーム中央の中でも、JR 連絡口が大多数利用されており、慢性的な混雑が発生している。</li> <li>丸ノ内線改札に行くためには、京王線改札を出た後、階段又はエレベーターによる上下移動が発生し、身体的負担が大きいほか、京王線改札を出てすぐに地下 1 階西口広場があり、多数の歩行者で混雑しているため、鉄道利用者との交錯が発生している。</li> <li>また、現況旅客トイレがバリアフリー新基準に適合していないほか、旅客トイレへの動線上に乗車待機列が重なり交錯が発生しているという課題を抱えている。</li> <li>さらに、各鉄道路線やバスへの乗換案内や人気観光地への案内について、改札から離れた位置での案内所設置となっている。</li> <li>これらの課題を踏まえ、改札口新設・ホームの延伸（ホーム始端方）により、現状の課題への対応や駅の利便性向上及びバリアフリー施設整備による安全性向上を図るものである。</li> </ul>			
	<p>《事業目的（ミッション）》</p> <p>① 京王線ホーム延伸（列車停止位置変更）と改札口新設により、乗換経路の選択肢が増加し、JR 地下連絡通路の局所的な乗換旅客流動集中の緩和を図る。またホーム終端方の狭隘箇所での乗降がなくなり安全性が向上する。</p> <p>② 新改札から丸ノ内線への最短乗換経路を新設し、バリアフリー化を実施することで乗換利便性が向上する。加えて丸ノ内線乗換経路を新設することで利用者を 2 層化し、西口広場での利用者の交錯を緩和する。</p> <p>③ 旅客トイレを移設することで乗車待機列と旅客トイレ利用者との交錯を軽減する。またバリアフリー新基</p>	<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（令和 4 年 3 月）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>II バリアフリー社会の実現             <ul style="list-style-type: none"> <li>3 総合的なバリアフリー化を推進</li> </ul> </li> <li>V 安全で安心できる交通の確保             <ul style="list-style-type: none"> <li>14 公共交通の安全確保・鉄道の安全性向上</li> </ul> </li> <li>VIII 都市・地域交通等の快適、利便性の向上             <ul style="list-style-type: none"> <li>26 鉄道網を充実・活性化させる</li> </ul> </li> </ul> <p>(2) 都市づくりのグランドデザイン（平成 29 年 9 月 東京都）</p> <p>戦略 2：人・モノ・情報の自由自在な交流を実現</p> <p>政策方針 8：鉄道ストックを基軸に誰もが移動しや</p>		

	<p>準に適合した旅客トイレ（一般トイレ及びバリアフリートイレ）の整備により利便性向上を図る。</p> <p>④ 観光案内所（駅空間高度化機能施設）を新設することで利便性向上を図る。</p>	<p>すいまちをつくる</p> <p>(3) こども未来戦略方針（令和5年6月13日）</p> <p>III「加速化プラン」において実施する具体的施策</p> <p>4.こども・子育てにやさしい社会づくりのための意識改革</p>
--	---	--

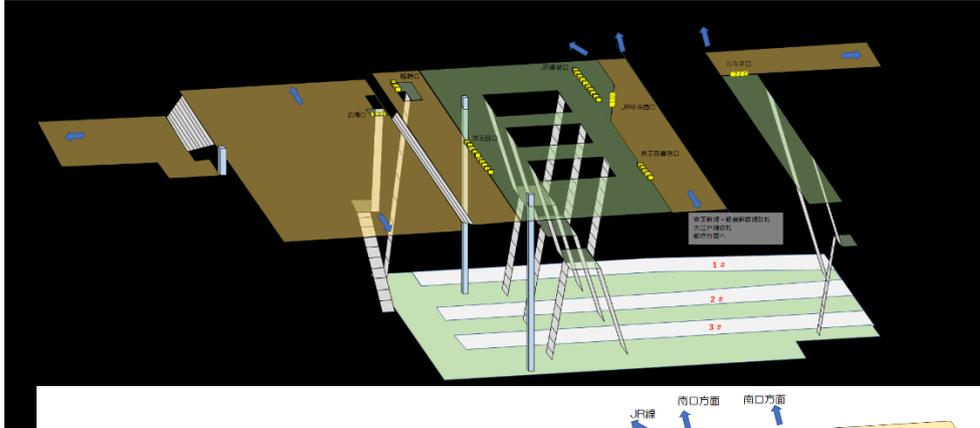
○事業による効果・影響の評価

評価項目		評価結果	
<p>■ 利用者への効果・影響</p>		<p>■ 乗換アクセスの利便性向上</p>	<p>《事業目的、政策目標との関係》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>新たな乗換通路整備により、京王線⇄JR 線乗換流動の局所的な混雑が緩和される。</li> <li>丸ノ内線方面への最短経路が新設されることで乗換利便性が向上される。</li> </ul>
		<p>■ 乗降箇所の通路幅員拡大による安全性向上</p>	<p>《事業目的、政策目標との関係》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>京王線延伸によりホーム終端方の狭隘箇所での乗降が無くなり、安全性が向上される。</li> </ul>
		<p>■ 丸ノ内線乗換通路の新設、バリアフリートイレの整備によるバリアフリー化及び利便性向上</p>	<p>《事業目的、政策目標との関係》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>京王線ホームから丸ノ内線乗換のために必要な昇降設備の利用回数を削減（2回⇒1回）し、身体的負担を軽減するだけでなく、バリアフリールートの複数化（1ルート⇒2ルート）を達成する。</li> <li>一般トイレ及びバリアフリートイレ（子供用トイレを含む）の整備により、バリアフリー化がなされるとともに、利用客の利便性が向上される。</li> </ul>
		<p>■ 観光案内施設の整備による利便性向上</p>	<p>《事業目的、政策目標との関係》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>改札近傍に観光案内所（駅空間高度化機能施設）を新設することで利用客の利便性が向上し、駅を中心とした街づくりによる地域活力が向上される。</li> </ul>
<p>■ 社会全体への効果・影響</p>	<p>地域社会</p>	<p>■ 京王線ホーム延伸と改札口新設により、丸ノ内線方面への最短経路を地下2階に新設し、現在の地下1階西口広場経由利用者が地下2階に転換することで、地下1階西口広場における歩行者流動の局所的な集中・交錯が緩和される。</p>	<p>《事業目的、政策目標との関係》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>快適な駅空間の創出に貢献</li> <li>まちの賑わいづくりの寄与</li> <li>こどもまんなか社会の実現に寄与</li> </ul>

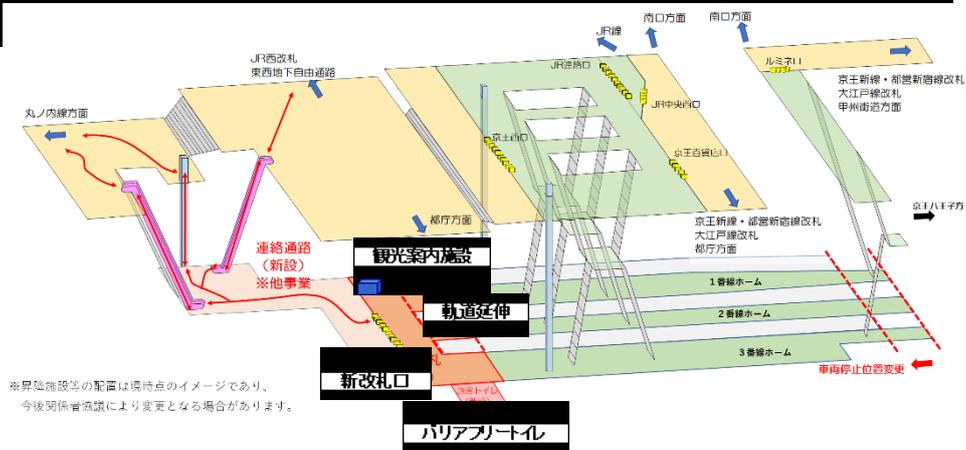
○費用便益分析						
[令和4年度価格] 計算期間：30年 (50年)	費用	81億円 (82億円)	貨幣換算した主な費用：工事費、昇降施設再投資費			
	便益	152億円 (189億円)	貨幣換算した主な便益：移動時間・移動抵抗低減便益			
	指標	費用対便益比率 B/C 1.89 (2.30)	純現在価値 NPV 72億円 (107億円)	経済的内部収益率 EIRR 8.67% (9.15%)		
	感度 分析 結果	総便益+10%		総費用+10%		建設期間+1年
		B/C	2.08 (2.53)	B/C	1.72 (2.09)	B/C 1.82 (2.21)
NPV		87億円(126億円)	NPV	64億円(99億円)	NPV 66億円(100億円)	
EIRR		9.46% (9.87%)	EIRR	7.91% (8.47%)	EIRR 8.00% (8.57%)	
総便益-10%		総費用-10%		建設期間-1年		
B/C	1.70 (2.07)	B/C	2.10 (2.55)	B/C 1.96 (2.38)		
NPV	57億円(88億円)	NPV	80億円(115億円)	NPV 78億円(114億円)		
EIRR	7.83% (8.39%)	EIRR	9.54% (9.95%)	EIRR 9.39% (9.84%)		
<p>上記分析の基礎とした需要予測</p> <p>京王線新宿駅乗降客数(2032年度):8985.4万人/年</p> <p>※新型コロナウイルスの影響等による需要減を考慮</p>						
○事業の実施環境の評価						
事業の実行性	<p>■ 関係地方自治体、事業者等の合意</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>令和4年4月7日の第22回東京都都市再生分科会に提出した「都市再生特別地区(新宿駅西南口地区)都市計画(素案)の概要」において、「新宿駅西口地区や鉄道事業者と連携し、地下2階に西口駅前広場の歩行者交錯を緩和する乗り換え動線を整備」するものとして本件の概要を記載。令和4年9月2日の第238回東京都都市計画審議会を経て、令和4年11月9日に都市計画決定。</li> <li>関東運輸局、東京都、新宿区、京王電鉄株式会社からなる協議会において、整備計画を策定。</li> <li>令和4年5月25日に小田急電鉄株式会社と京王線延伸事業に関する基本協定書を締結の上で、実施に向けて協議中である。</li> </ul>					
事業の成立性	<p>■ 上位計画との関係</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>東京都は都市づくりのグランドデザインにおいて、鉄道ストックを基軸に誰もが移動しやすいまちをつくることを挙げており、鉄道事業者や駅周辺の施設管理者が一堂に会して駅に係る課題を解決する駅まちエリアマネジメントを推進し、まちと一体感があり、すべての利用者に優しく、分かりやすい駅空間の質的向上を進めるとしている。</li> </ul>					

## ○概要図

<整備前>



<整備後>



※昇降施設等の配置は現時点のイメージであり、  
今後関係省協議により変更となる場合があります。

## ○評価結果のまとめ

本事業の効果・評価として、京王線ホーム延伸及び改札口新設による安全性・利便性の向上やバリアフリー経路の複数化、バリアフリートイレの整備による利便性の向上が期待される。さらに観光案内所等の設置、駅周辺における他事業との相乗効果により、駅を中心としたまちづくりに大きく貢献する。また、本事業に係る費用便益分析の結果は、十分な水準であり、事業の実施環境も整っていることから、本事業の実施は妥当と判断できる。

## ○備考

今回の評価では、鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル 2012 をもとに社会的割引率 4%で算定し、費用対便益比率 (B/C) は 1.89 (50 年間: 2.30) となった。今般、「公共事業評価の費用便益分析に関する技術指針 (共通編) の改定 (令和 5 年 9 月)」に基づき、最新の社会情勢等を踏まえ、比較のために参考値として、1%及び 2%の算定結果についても記載する。

- ・社会的割引率 1% : B/C 3.06 (4.32)、NPV 199 億円 (346 億円)
- ・社会的割引率 2% : B/C 2.59 (3.46)、NPV 144 億円 (235 億円)

評価実施年度：令和 5 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

評価の体制 (有識者委員会)

京王線新宿駅総合改善事業評価委員会 (令和 5 年 1 2 月 7 日実施)

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。

# 令和6年度予算に向けた再評価結果一覧

## 【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(新線整備)))

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						
新線整備事業(なにわ 筋線) 関西高速鉄道株式会社	長期間継続 中	3,297	4,777	3,211	1.5	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市鉄道ネットワークの強化による利便性向上と災害・事故発生時の冗長性の確保</li> <li>・沿線拠点開発の促進による地域経済活性化</li> <li>・関西圏の訪日外国人客の利便性向上</li> <li>・鉄道駅の未整備地域への駅整備による新たな賑わいの創出</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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であるため、再評価を実施</li> <li>【投資効果等の事業の必要性】</li> <li>・大阪都心部を南北に縦貫する都市鉄道路線を整備し、既存の鉄道路線(JR線、南海線)と接続させることにより、関西国際空港や新幹線新大阪駅へのアクセス改善、鉄道ネットワークの強化等を図る。</li> <li>【事業の進捗の見込み】</li> <li>・用地等進捗率は16%であり、未取得用地については、引き続き地元の理解・協力を得ながら用地協議の進捗を図っていく。</li> <li>・工事進捗率は5%であるものの、2031年度に工事完了予定。</li> <li>【コスト縮減等】</li> <li>・新技術の採用や施工方法の見直し等を通じて、随時コスト縮減に努めている。</li> </ul>	継続	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 角野 浩之)		

(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			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						
中央林間駅総合改善事業 小田急電鉄株式会社	その他	25	43	29	1.5	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ホームドア設置によるホーム上の安全性向上</li> <li>・生活支援施設設置による利便性向上</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・エスカレーター整備を取りやめたことによる事業計画の変更により再評価を実施</li> <li>【投資効果等の事業の必要性】</li> <li>・東口改札設置等による混雑緩和やホームドア設置による安全性向上、保育施設等の導入による利便性向上等の観点から事業の必要性は高い。</li> <li>【事業の進捗の見込み】</li> <li>・新型コロナウイルス感染症等の影響により事業進捗が遅れているものの、令和6年度に工事完了予定。</li> <li>【コスト縮減等】</li> <li>・ホームドア整備に伴うホーム補強について、設計の見直しを行うことでコスト縮減に取り組んでいる。</li> </ul>	継続	鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 角野 浩之)		

(幹線鉄道等活性化事業費補助(形成計画事業))

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						
ことでん新駅(太田~ 仏生山駅間)駅舎整備 事業 高松琴平電気鉄道株式 会社	長期間継続 中	9.2	15	7.7	2.0	<ul style="list-style-type: none"> <li>新駅設置予定地域は、教育・研究施設等が立地する学術拠点に近く、また、住宅開発が進展しているほか、バス路線の結節拠点となることから、地域住民の利便性の向上に加え、広域からの交流人口の拡大が見込まれるなど、多様な効果が期待される。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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であるため、再評価を実施</li> <li>【投資効果等の事業の必要性】</li> <li>・駅への所要時間の短縮され、公共交通機関の利便性が向上する。</li> <li>【事業の進捗の見込み】</li> <li>・供用年度:令和8年度供用開始</li> <li>【コスト縮減等】</li> <li>・技術の進展に伴う新工法の採用等がないことから、新たな費用縮減はない。施設規模等も需要に見合ったものであるため見直しは行わない。</li> </ul>	継続	鉄道局 鉄道事業課 (課長 山崎 雅生)		

再評価総括表

【地下高速鉄道整備事業】

事業者名【関西高速鉄道株式会社】

○事業内容						
概要	事業名	なにわ筋線整備事業		整備区間	JR 難波駅～大阪駅 南海新今宮駅～大阪駅	
	供用年度 (開業目標)	新規事業 採択時	2031 年春 (工事期間： 2019 年度～2031 年度)	総事業費	新規事業 採択時	3,297 億円
		再評価時	2031 年春 (工事期間： 2019 年度～2031 年度)		再評価時	3,297 億円
目的	<p>《当該事業の背景、必要性》</p> <p>(1) 関西国際空港へのアクセスの改善</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>大阪では近年、訪日外国人が急増し、2017 年には 1,100 万人/年を超え、短期間の個人旅行客の割合も高まりつつあるため関西国際空港と大阪都心（梅田、中之島、本町、難波）、京都等との空港アクセス利便性の向上が喫緊の課題である。</li> </ul> <p>(2) 新幹線新大阪駅へのアクセス改善</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>新大阪駅はリニア中央新幹線や北陸新幹線の開業を見据え、関西ならびに西日本の結節点としての重要性が高まっている。大阪南部地域から新大阪駅へは、難波駅や天王寺駅での乗換が必要であり、アクセス性の改善が求められる。</li> </ul> <p>(3) 都市鉄道ネットワークの強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>既存鉄道路線との結節による一体的な鉄道ネットワークの充実を図ることが必要である。</li> <li>なにわ筋線と並行する地下鉄御堂筋線は、朝の通勤時間帯において非常に高い混雑度で運行しており、混雑の解消が求められている。</li> <li>JR 大阪環状線には JR 阪和線、JR 大和路線が乗り入れており、JR 大阪環状線の運行ダイヤが乱れた場合、他の路線に影響が生じる。災害・事故発生時等に強い鉄道ネットワークの形成が必要である。</li> </ul> <p>(4) 大阪都心部への集客力向上と南北都市軸の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>大阪北部・南部地域から、大阪都心部へのアクセス性を高めることで、大阪都心部の集客力や拠点性が向上し、一層の賑わいの創出など、地域の活性化が期待されている。</li> </ul> <p>(5) 開発プロジェクトの促進・拠点性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>なにわ筋線の沿線には大阪市の主要な開発拠点であるうめきた地区、中之島西部地区、難波・湊町地区、新今宮地区があり、これらの地区の開発促進のためには、関西国際空港や新大阪との直結、広域東西軸を形成する京阪中之島線や阪神なんば線との結節が重要となり、本路線の早期実現が望まれている。</li> </ul> <p>(6) 大阪北部地域と南部地域の交流の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>大阪北部地域と南部地域との広域的な鉄道利便性が向上し、両地域の交流促進や新たな旅客流動の創出につながることから、地域間の交流を促進する路線として早期実現が急務となっている。</li> </ul>					
		<p>《事業目的（ミッション）》</p> <p>大阪都心部を南北に縦貫する都市鉄道路線を整備し、既存の鉄道路線（JR 線、南海線）と接続させることにより以下の目的を達成する。</p> <p>① 関西国際空港や新幹線新大阪駅へのアクセス改善 【当事業の背景、必要性（1）（2）】</p> <p>② 鉄道ネットワークの強化 【当事業の背景、必要性（3）】</p> <p>③ 新大阪、大阪・梅田、中之島、難波、新今宮、天王寺、関西国際空港をつなぐ新たな軸の形成 【当事業の背景、必要性（4）】</p> <p>④ 沿線拠点開発の促進による都市活動の強化及び交流拠点の形成 【当事業の背景、必要性（5）（6）】</p>	<p>《関連する政策目標》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>京阪神圏において中長期的に望まれる鉄道ネットワークを構成する新たな路線。また、交通運輸分野における環境問題への対応（近畿地方交通審議会 8 号答申・2004.10）</li> <li>「関西ゲートウェイ+ネットワークプロジェクト」の中の「関西国際空港などの機能強化事業」及び「新大阪へのアクセス強化事業」（関西広域地方計画・2016.3）</li> <li>2030 年訪日外国人旅行者を 6000 万人に（「明日の日本を支える観光ビジョン」・2016.3）</li> <li>広域拠点へのアクセス性向上、府内地域間の連携強化。乗継時の負担軽減（大阪府公共交通戦略・2019.1）</li> <li>経済・くらしの向上に向けた主な取り組み（大阪府・大阪市「大阪の再生・成長に向けた新戦略」・2020.12）</li> <li>国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化。都市・地域交通等の快適性、利便性の向上。（国土交通省政策評価基本計画・2022.3）</li> <li>魅力と活力あふれる大阪をつくる、大阪経済の活性化、交通ネットワークや交通環境の充実（第 2 期大阪市まち・ひと・しごと創生総合戦略【令和 2 年度～令和 6 年度】・2022.9）</li> </ul>			

○事業を取り巻く社会経済情勢等の変化

■人口の変化

大阪市の人口は2000年以降増加傾向にある。特に、なにわ筋線の位置する中央区や西区・北区などは、都心回帰の傾向があり大きく増加している傾向にある。

また特に2010年～2020年にかけては人口増加と就業率上昇に伴い、沿線の就業人口も大きく増加している。

■周辺鉄道ネットワークの整備状況

なにわ筋線が乗り入れする大阪駅（うめきたエリア）地下ホームが2023年3月に開業した。また2019年9月に開業したおおさか東線は大阪駅（うめきたエリア）地下ホームに乗り入れしており、なにわ筋線が整備された場合の乗り継ぎが便利になっている。

■周辺開発状況

なにわ筋線の沿線に位置するうめきたや大阪駅周辺では、2020年にうめきた2期および大阪駅西地区の工事が着手された。また、中之島においても大阪中之島美術館が2022年に開業し、未来医療国際拠点は2024年春開業を予定し、中之島5丁目も地区計画の都市計画手続きが進められるなど沿線の開発が活況になっている。また夢洲においては2022年に「大阪・夢洲地区特定複合観光施設区域の整備に関する計画」が示され2023年には国の区域認定がされるなど、周辺の開発に関する動きも活況になりつつある。

■新型コロナウイルスによる影響

新型コロナウイルス感染症の流行により、緊急事態宣言が発令される等、経済活動に多大な影響が生じ、近畿の鉄道事業においても利用者が2020年4月には半減するなどの影響が生じたが、コロナ禍からの社会経済活動の正常化が進みつつある中、緩やかな持ち直しが続いている。

■物価高騰等による影響

各種建設工事費は、物価高騰や人件費高騰の影響を受け、近年大きく増加している傾向にある。2019年度の事業採択時から2022年度にかけての建設工事費デフレーターも上昇傾向にある。今後の事業の進捗にあわせて考慮していく必要がある。

■総括

大阪都心を貫くなにわ筋線は都心回帰の傾向により人口増加が進む地域を通り、特に沿線では大規模プロジェクトが計画され、事業が活況となっている。新型コロナウイルスの影響により鉄道利用者数は大きく落ち込んだが、現在は社会経済活動の正常化が進みつつあり、回復傾向に向かっていることが示唆される。新型コロナウイルスや物価高騰等の影響による社会経済状況等の変化については、引き続き注視していく必要がある。

○事業による効果・影響の評価

評価項目	評価結果	
	《効果・影響及び指標》	《事業目的、政策目標との関係》
■利用者への効果・影響	<ul style="list-style-type: none"> <li>○主要区間の所要時間の短縮 関西空港～新大阪（10分短縮）</li> <li>○主要区間における乗換の解消 関西空港駅～仮称中之島駅（2回→0回） 新大阪駅～仮称中之島駅（1回→0回） 堺駅～梅田地区（1回→0回） 堺駅～新大阪駅（1回→0回）</li> </ul>	<p>《事業目的との関係》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・関西国際空港や新幹線新大阪駅へのアクセス改善が達成される。</li> </ul> <p>《政策目標との関係》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・都市・地域交通等の快適性、利便性の向上という国の政策目標と合致</li> </ul>
■供給者への効果・影響	<ul style="list-style-type: none"> <li>○新線の輸送人員が約26.4万人/日</li> <li>○二種鉄道事業者の輸送人キロが約239万人・km/日</li> <li>○整備路線や既設路線を利用した輸送体系の選択肢拡大</li> </ul>	
■社会全体への効果・影響 住民生活	<ul style="list-style-type: none"> <li>○キタとミナミに挟まれた大阪都心部から国際ゲートウェイである関西空港に直通。また、新幹線及び将来的には中央リニアとの結節が期待される新大阪への速達性向上。</li> <li>○キタとミナミを結ぶ経路選択の自由度が増すことにより、地下鉄御堂筋線の混雑緩和への寄与や災害・事故発生時の代替経路として機能する。</li> <li>○南海本線沿線から大阪都心（本町、中之島、梅田）へ直通するため利便性が向上。</li> </ul>	<p>《事業目的との関係》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・関西国際空港や新幹線新大阪駅へのアクセス改善が達成される。</li> <li>・鉄道ネットワークの強化が達成される。</li> </ul> <p>《政策目標との関係》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・広域拠点へのアクセス性向上するという府の公共交通戦略の実現。</li> <li>・交通ネットワークや交通環境の充実という市のまち・ひと・しごと創生総合戦略と合致。</li> </ul>

地域経済	<ul style="list-style-type: none"> <li>○うめきた二期、中之島西部地区の交通利便性が向上し、同開発における需要定着の早期化、開発効果の促進、それに伴い地域経済の活性化につながる。</li> <li>○南北都市軸の地区を中心に、幹線交通結節点（関西空港、新大阪）や多地域と直結されるため、企業立地のポテンシャルが向上する。</li> </ul>	<<事業目的との関係>> ・新大阪、大阪・梅田、中之島、難波、新今宮、天王寺、関西国際空港をつなぐ新たな軸の形成が達成される。 ・沿線拠点開発の促進による都市活動の強化及び交流拠点の形成が達成される。 <<政策目標との関係>> ・成長を支える都市インフラの整備という府市の新戦略と合致。 ・府内地域間の連携強化という府の公共交通戦略の実現。 ・大阪経済の活性化という市のまち・ひと・しごと創生総合戦略と合致。	
地域社会	<ul style="list-style-type: none"> <li>○関西国際空港からの交通利便性が向上により、アジア等の訪日外国人との国際交流機会が増加する。</li> <li>○大阪南部と北部の広域的な交通利便性が向上し、交流の促進や新たな旅客流動が創出される。</li> <li>○キタとミナミへのアクセス性が向上するため、集客力や拠点性が向上し地域が活性化する。</li> <li>○沿線拠点開発の促進により交流拠点が形成される。</li> <li>○鉄道駅の未整備地域に新たに駅を整備することで、地域住民の利便性が向上し、駅周辺の開発やそれに伴う賑わいが創出される。</li> </ul>		
環境	<ul style="list-style-type: none"> <li>○鉄道利便性の向上に伴い、自動車交通量が削減し、結果的に、CO2が1.3kt/年削減され、地球的な環境改善となり、また、NOXが0.006kt/年削減され、局所的な環境改善にもつながる。</li> </ul>		<<政策目標との関係>> ・交通運輸分野における環境問題への対応という近畿地方交通審議会8号答申で示された交通のあり方と合致。
安全	<ul style="list-style-type: none"> <li>○鉄道利便性の向上に伴い、自動車交通量が削減し、結果的に交通事故の削減につながる。</li> </ul>		

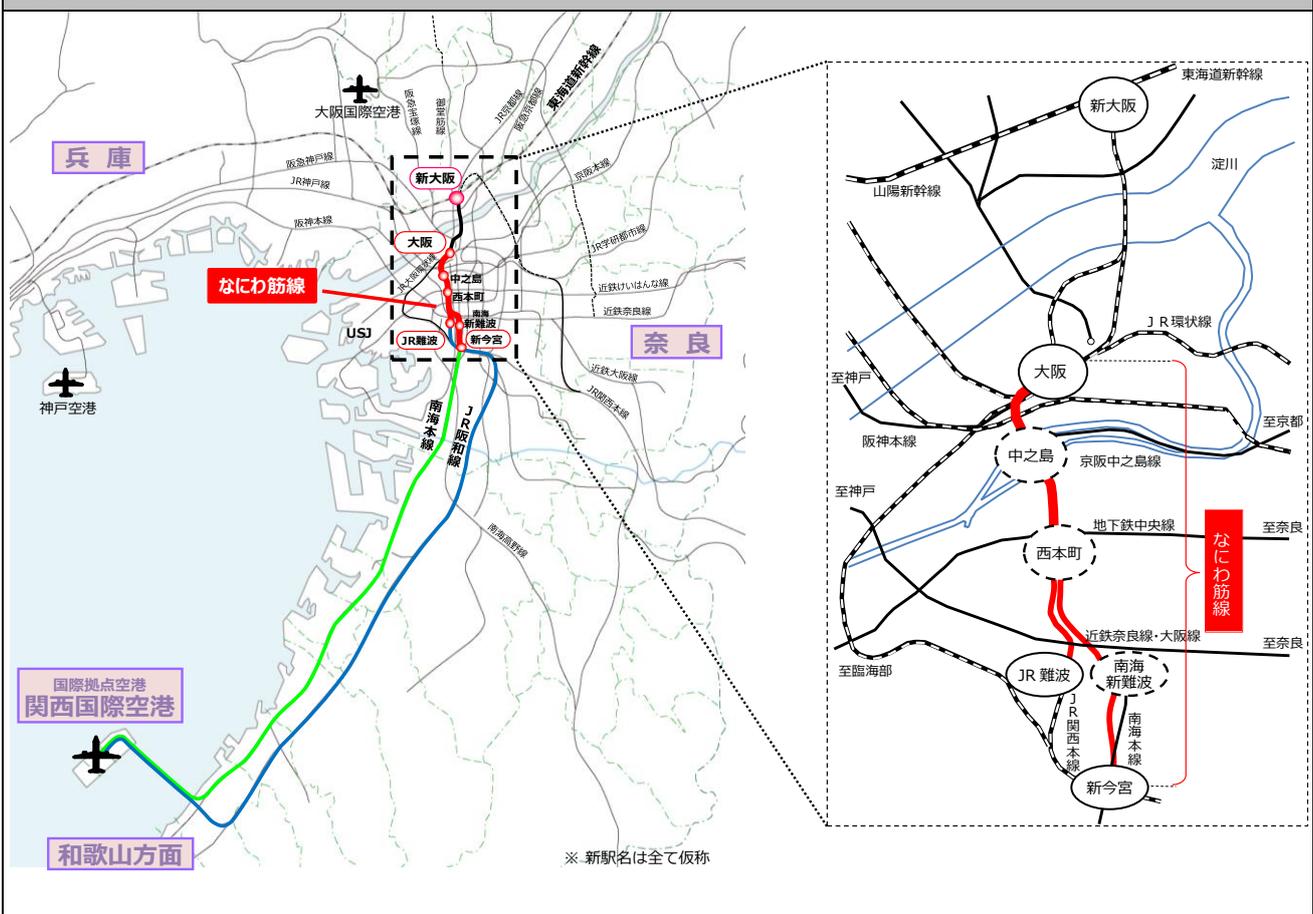
○費用便益分析

【2023年度価格】 ※計算期間： 30年 (50年)	事業全体	費用	3,211億円 (3,336億円)		貨幣換算した主要な費用： 用地費、建設費、設計管理費等				
		便益	4,777億円 (5,526億円)		貨幣換算した主要な便益： 移動時間短縮、利用者増加等				
		指標	費用便益比 B/C	1.49 (1.66)	純現在価値 NPV	1,566億円 (2,190億円)	経済的內部 収益率 EIRR	6.5% (6.8%)	
※大阪府・市における新規事業採択時の想定を上回る人口増加により便益が向上									
	残事業	費用	「継続した場合」 2,602億円(2,727億円)			「中止した場合」 0億円(0億円)			
		便益	「継続した場合」 4,777億円(5,526億円)			「中止した場合」 23億円(23億円)			
		指標	費用便益比 B/C	1.83 (2.02)	純現在価値 NPV	2,152億円 (2,776億円)	経済的內部 収益率 EIRR	8.2% (8.4%)	
		感度 分析 結果	総需要+10%		総費用+10%		建設期間+1年		
			B/C	2.02(2.24)	B/C	1.67(1.84)	B/C 1.78(1.97)		
			NPV	2,646億円(3,392億円)	NPV	1,921億円(2,510億円)	NPV 1,997億円(2,599億円)		
EIRR	9.0%(9.2%)		EIRR	7.5%(7.7%)	EIRR 7.8%(8.1%)				
総需要-10%		総費用-10%		建設期間-1年					
B/C	1.64(1.79)	B/C	2.02(2.24)	B/C 1.87(2.06)					
NPV	1,658億円(2,161億円)	NPV	2,382億円(3,042億円)	NPV 2,312億円(2,963億円)					
EIRR	7.3%(7.6%)	EIRR	9.0%(9.2%)	EIRR 8.6%(8.8%)					

「中止した場合」の状況：  
事業を中止し、取得済みの用地は売却する。

<b>○採算性分析</b>	
<p>単年度営業収支黒字転換年 16 年、累積資金収支黒字転換年 40 年  上記分析の基礎とした需要予測  JR 難波駅・南海新今宮駅～大阪駅 26.4 万人/年（需要定着年次 2036 年度）</p>	
<b>○事業の進捗の状況</b>	
<p>2020 年 8 月に都市計画法に基づく事業認可を取得し、2021 年 10 月に（仮称）中之島駅部の工事に着手した。現在、（仮称）中之島駅部や（仮称）西本町駅部、南海分岐立坑部、また、JR 西日本への工事委託区間である JR 東海道線・大阪環状線交差部、道頓堀川交差部等において工事を実施中である。  2022 年度末時点で、事業費ベースでの進捗状況は、事業全体で 8%であり、うち、工事進捗率は 5%、用地等進捗率は 16%である。</p>	
<b>&lt;事業の進捗の見込みの視点&gt;</b>	
事業の実行性	<ul style="list-style-type: none"> <li>■関係主体の合意 <ul style="list-style-type: none"> <li>・大阪府、大阪市、JR 西日本、南海の 4 者が同路線の事業化に向けて国と協議を進めることに合意</li> </ul> </li> <li>■法手続きの状況 <ul style="list-style-type: none"> <li>・2019 年 7 月 鉄道事業法に基づく鉄道事業許可</li> <li>・2020 年 2 月 鉄道事業法に基づく工事施工認可ならびに鉄道道路の道路への敷設許可 都市計画決定公告（都市高速鉄道及び関連する道路） 環境影響評価書 公告・縦覧</li> <li>・2020 年 8 月 都市計画法に基づく事業許可告示（都市高速鉄道）</li> <li>・2021 年 1 月 都市計画法に基づく事業許可告示（道路事業）</li> </ul> </li> <li>■交差施設との協議状況 <ul style="list-style-type: none"> <li>・交差施設の管理者との基本協議は全て完了している。詳細協議は、一部区間において協議中であるが、今後の工事の進捗にあわせて完了する予定である。</li> </ul> </li> <li>■用地の確保 <ul style="list-style-type: none"> <li>・2022 年度末時点で用地等進捗率は、事業費ベースで 16%である。</li> <li>・未取得用地については、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。</li> </ul> </li> </ul>
事業の成立性	<ul style="list-style-type: none"> <li>■上位計画との関連 <ul style="list-style-type: none"> <li>・近畿地方交通審議会第 8 号答申（2004 年 10 月）（国）、関西広域地方計画（2016 年 3 月）（国）、公共交通戦略（2014 年 1 月）（大阪府）、大阪の再生・成長に向けた新戦略（2021 年 3 月版）（大阪府・大阪市）、第 2 期大阪市まち・ひと・しごと創生総合戦略（2020 年 3 月）（大阪市）において、なにわ筋線が位置づけられている。</li> </ul> </li> </ul>
<b>&lt;コスト縮減や代替案等の可能性の視点&gt;</b>	
<p>新技術の採用や施工方法の見直し等を通じて、随時コスト縮減に努める。</p>	

○概要図(位置図)



○対応方針 (評価結果のまとめ)

当該地域における本事業の社会全体への効果・影響は大きく、費用便益分析、採算性分析についても十分な水準であることから事業を継続する。

<第三者委員会のその他意見>

●社会全体への効果・影響

本事業による地域社会、地域経済、住民生活への効果・影響は非常に大きく、社会的意義が確認された。

●費用便益分析について

便益算出に用いる時間評価値は2010年パーソントリップ調査時点の計測値であり、現在までの経済状況を踏まえると便益を過小評価している可能性がある。当該地域の所得の変化を踏まえて時間評価値を補正することを試みた結果、より高い便益が算出された。今後、便益算出の精度を高めていく必要もあると考えられる。

●事業リスクについて

物価高騰や地質・地盤リスクを把握・管理しながら、これらのリスクを最小限にとどめるよう取り組まれない。

○備考

※評価実施年度：2023年度

※評価の過程で使用した主なデータ、文献等

- ・国勢調査 (2015年・2020年)
- ・近畿圏パーソントリップ調査 (2010年)
- ・大都市交通センサス (2010年・2015年)
- ・航空旅客動態調査 (2015年)
- ・鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル 2012年改訂版

再評価の結果

【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							
概要	事業名	小田急中央林間駅総合改善事業		整備区間	小田急江ノ島線中央林間駅		
	供用年度	新規事業採択時	令和5年度 (建設期間:平成29年~令和4年)	総事業費	新規事業採択時	25億円(平成28年度価格)	
		計画変更時	令和7年度 (建設期間:平成29年~令和6年)		計画変更時	25億円(令和5年度価格)	
変更理由:一部事業計画に変更が生じたため。							
目的	≪当該事業の背景、必要性≫ ・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及び平成30(2018)年度に完了した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、今後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。						
	≪事業目的≫ ① 中央林間駅東口改札設置、ホーム拡幅、迂回通路新設により、ホームや階段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)		≪関連する政策目標≫ (1) 国土交通省政策評価基本計画 ・政策目標: VIII 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  (2) 地域計画等 ・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 (中央林間地区街づくりビジョンより)				
<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 テレワーク率の進展等により人々の生活様式や移動に影響が及んでいる。							
○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	≪効果・影響及び指標≫ ・混雑緩和 東口改札増設、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		≪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。				
	≪効果・影響及び指標≫ ・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		≪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。				
	≪効果・影響及び指標≫ ・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。		≪事業目的、政策目標との関係≫ 待機児童解消に寄与。				
■社会全体への効果・影響	住民生活	≪効果・影響及び指標≫ ・東口改札新設により北東部の地域からの利便性が向上			≪事業目的、政策目標との関係≫ ・駅を中心としたまちづくりに貢献		
	地域社会	≪効果・影響及び指標≫ ・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			≪事業目的、政策目標との関係≫ ・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 全体: [令和5年度 価格]注2	事業全体	費用	29億円 (30億円)	貨幣換算した主要な費用: 事業費、施設更新費			
		便益	43億円 (51億円)	貨幣換算した主要な便益: アクセス・イグレス短縮、駅移動時間短縮等			
		指標	費用便益比 B/C	1.50 (1.74)	純現在価値 NPV	14億円 (22億円)	経済的內部収益率 EIRR

※計算期間： 30年 (50年)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者便益算出に用いる需要予測モデルは、交政審 198 号答申モデルの考え方を踏襲し H30PT、H27 大都市交通センサスに更新して構築</li> <li>・将来夜間人口は、国立社会保障・人口問題研究所における「日本の地域別将来推計人口（平成 30（2018）年推計）」をベースとして、令和 2 年推計値と令和 2 年国勢調査実績値の差分を補正して設定</li> <li>・新型コロナウイルスによる需要減を反映</li> </ul>							
	残事業	費用	「継続した場合」 29 億円 (30 億円) ：事業費、施設更新費			「中止した場合」 22 億円 (22 億円)		
		便益	「継続した場合」 43 億円 (51 億円) ：駅移動時間短縮等			「中止した場合」 33 億円 (39 億円)		
		指標	費用便益比 B/C	1.44 (1.64)	純現在価値 NPV	3 億円 (5 億円)	経済的内部収益率 EIRR	8.10% (8.70%)
		感度分析結果	総需要±10%		総費用±10%		建設期間±10%	
	<総需要 10%減> B/C : 1.29 (1.47) B-C : 2 億円 (4 億円) EIRR : 6.78% (7.52%)		<総費用 10%減> B/C : 1.60 (1.83) B-C : 4 億円 (6 億円) EIRR : 9.45% (9.93%)		<建設期間 10%増 (+1年)> B/C : 1.49 (1.68) B-C : 3 億円 (5 億円) EIRR : 8.66% (9.16%)			
※設定した「中止した場合」の状況： ホームドア、保育施設等の整備を取りやめ、安全措置を実施した上で供用することを想定。								
上記分析の基礎とした需要予測 交政審 198 号答申モデルの考え方を踏襲して構築した需要予測システム 小田急中央林間駅 乗降者数 84.8 千人/日 (令和 7 年) ただし、新型コロナウイルスによる影響として、令和 5 年 4 月の輸送需要を参考に、通勤 10%減、通学増減なし、その他目的 15%減とする。(77.4 千人/日) ・利用者便益算出に用いる需要予測モデルは、交政審 198 号答申モデルの考え方を踏襲し、H30PT、H27 大都市交通センサスに更新して構築した需要予測システム ・将来夜間人口は、「日本の地域別将来推計人口（平成 30（2018）年推計）」（国立社会保障・人口問題研究所）の令和 7 年推計値を反映（ただし、令和 2 年推計値と令和 2 年国勢調査実績値の差分を補正） ・新型コロナウイルスによる需要減を反映								

注 1：段階的に整備が進められた事業においては、事業期間や事業費、輸送人員等について、各供用段階における数値を記述する。  
 注 2：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。

○事業の進捗の状況

令和5年12月現在、事業の進捗率は71%、残事業についてはホームドア整備、保育施設等。新型コロナウイルス感染症等の影響により事業の進捗が遅れている。

<事業の進捗の見込みの視点>

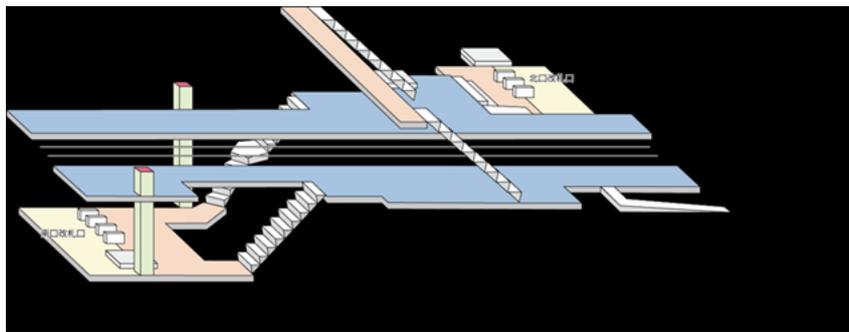
事業の実行性	大和市、地元関係者、鉄道事業者等で協議会を設立し事業を実施しており、関係者間の合意は図られている。
事業の成立性	鉄道2路線間の乗継利便性、都市機能の整備とあわせて駅周辺の拠点性強化に向けた駅施設及び交通結節機能の充実として駅機能の改善を促進することが大和市総合交通施策で挙げられているとともに、具体的な整備方針が大和中央林間地区街づくりビジョンで挙げられている。

<コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点>

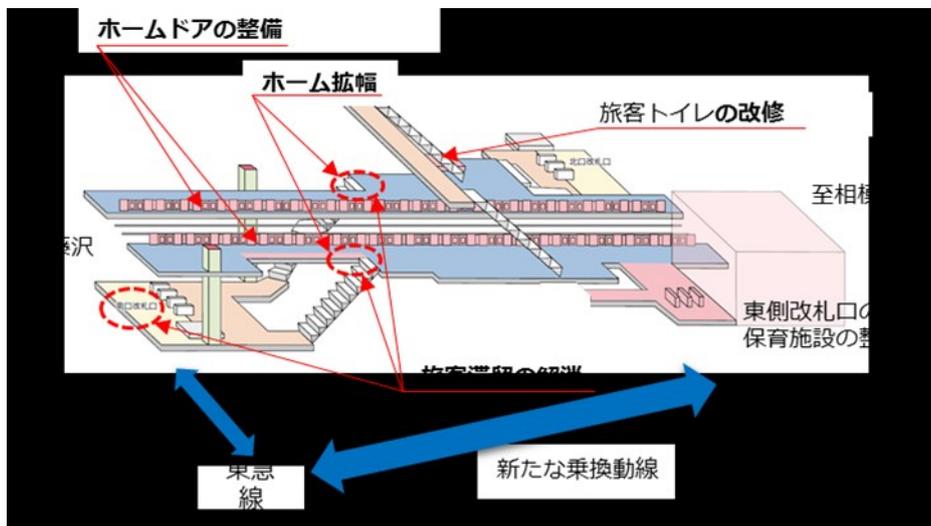
ホームドア整備に伴うホーム補強において、「可動式ホーム柵支持部の設計に関する手引き」（国土交通省鉄道局・公益財団法人鉄道総合技術研究所）の策定に基づき、設計の見直しを行うことでコスト縮減を検討する。

○概要図（位置図）

【整備前】



【整備後】



○対応方針（評価結果のまとめ）

事業の投資効果が得られることから事業を継続する。

○備考

- ・評価実施時期：令和5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、平成27年度国勢調査、平成30年東京都市圏パーソントリップ調査、平成27年度大都市交通センサス調査等
- ・評価の体制（有識者の委員会等）：小田急中央林間駅総合改善事業再評価委員会（令和5年12月25日実施）

<参考資料>

新規事業採択時評価と同様に、参考資料を添付する。

事業全体の投資効率性については、新規事業採択時評価と共通の書式とする。残事業の投資効率性の評価に当たっては、中止した場合に想定される費用について、残事業を実施する場合は発生しないため、マイナスの費用として計上する。

表 2.1 費用便益分析結果（事業全体）

前提条件						
評価年次	令和 5 年	開業年次	令和 7 年	建設期間	平成 29 年～令和 6 年	
社会的割引率	4%	時間評価値	通勤非高齢：43.5 円/分 通勤高齢：31.2 円/分 通学：15.2 円/分 （選好接近法）			
総便益・総費用の内訳 [令和 5 年度価格] 計算期間：30 年（50 年）						
便益	利用者便益		4,364 百万円 (5,243 百万円)			
			東口改札新設便益 （駅アクセス時間短縮）	3,283 百万円 (3,945 百万円)		
			駅改良便益 （ホーム混雑緩和による時間短縮便益）	1,081 百万円 (1,299 百万円)		
	供給者便益		-76 百万円 ( -95 百万円)			
便益計		4,288 百万円 (5,148 百万円)				
費用	建設投資額		2,615 百万円 (2,615 百万円)			
			建設費	2,615 百万円 (2,615 百万円)		
			用地関係費	0 百万円 ( 0 百万円)		
	施設更新費		ホームドア、自動改札機、券売機	250 百万円 ( 340 百万円)		
費用計		2,864 百万円 (2,954 百万円)				
指標	費用便益比 B/C	1.50 (1.74)	純現在価値 NPV	14 億円 (22 億円)	経済的内部収益率 EIRR	7.42% (8.00%)

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 2.2 費用便益分析結果（残事業）

前提条件						
評価年次	令和 5 年	開業年次	令和 7 年	建設期間	平成 29 年～令和 6 年	
社会的割引率	4 %	時間評価値	通勤非高齢：43.5 円/分 通勤高齢：31.2 円/分 通学：15.2 円/分 （選好接近法）			
総便益・総費用の内訳 [令和 5 年度価格] 計算期間：30 年（50 年） 注 1						
便益	利用者便益	1,081 百万円 (1,299 百万円)				
		東口改札新設便益 （駅アクセス時間短縮）	0 百万円 ( 0 百万円)			
		駅改良便益 （ホーム混雑緩和による時間短縮便益）	1,081 百万円 (1,299 百万円)			
	供給者便益	-50 百万円 ( -62 百万円)				
便益計		1,031 百万円 (1,237 百万円)				
費用	建設投資額	625 百万円 ( 625 百万円)				
		建設費	625 百万円 ( 625 百万円)			
		用地関係費	0 百万円 ( 0 百万円)			
		中止した場合の想定費用 注 2	0 百万円 ( 0 百万円)			
	施設更新費・再投資費	ホームドア、自動改札機、 券売機	90 百万円 ( 127 百万円)			
費用計		715 百万円 (752 百万円)				
指標	費用便益比 B/C	1.44 (1.64)	純現在価値 NPV	3 億円 (5 億円)	経済的内部収益率 EIRR	8.10% (8.70%)

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。

再評価 総括表

【幹線鉄道等活性化事業費補助（形成計画事業）】 事業者名 [高松琴平電気鉄道株式会社]

○事業内容						
概要	事業名	ことடன்新駅（太田～仏生山駅間）駅舎整備事業		整備区間	太田駅～仏生山駅間	
	供用年度	新規事業採択時	平成 33 年度 （建設期間：平成 30 年～平成 32 年）	総事業費	新規事業採択時	540 百万円（平成 29 年度価格）
		再評価時	令和 8 年度 （建設期間：平成 30 年～令和 8 年）		再評価時	924 百万円（令和 5 年度価格）
		補償内容に折り合いがつかず用地買収の交渉に日時を要したため。			駅舎の建設費を精査したところ、資材高騰等により電気設備費が増額となったため。	
目的	<p>《当該事業の背景、必要性》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>高松市は、都市計画マスタープランに掲げる「多核連携型コンパクト・エコシティ」の実現を目指しており、都市の核となる地域交流拠点を形成する上で、公共交通ネットワークを強化し、都市の中心部とのアクセス性の向上を図ることが課題となっている。</li> <li>本事業は、高松市が目指す将来都市構造の実現に向け、新駅整備により公共交通機能を充実するとともに、新駅を核とした地域のまちづくりを促進し、都市の核となる地域交流拠点の形成に寄与するものである。</li> </ul> <p>《事業目的》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>太田～仏生山駅間に新駅を設置し、公共交通の利便性の向上と都市の核となる地域交流拠点を形成する。</li> <li>また、鉄道利用者の増加により、琴平電気鉄道の経営安定化を通じ、地域交通の持続的な確保を図る。</li> </ul> <p>《関連する政策目標》</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通の利便性向上により、高松市総合都市交通計画の基本方針である「だれもが利用しやすい安全・安心な公共交通体系の構築」「環境負荷の小さい公共交通体系の構築」「自動車からの転換を促す円滑で快適な公共交通体系の構築」「都心へのアクセスとまちなかの回遊性を支える公共交通体系の構築」に寄与する。</li> </ul>					
<b>&lt;事業の必要性等に関する視点&gt;</b>						
○事業を取り巻く社会経済情勢等の変化						
景気は新型コロナウイルス感染症の影響により弱い動きが続いていたが緩やかに持ち直しており、需要は回復基調にある。高松市の人口は減少傾向にあるが、高松市立地適正化計画に定める、居住誘導区域内の人口密度についても減少傾向にあるものの、ことடன்新駅（太田～仏生山駅間）周辺における人口密度は、令和元年度から維持している状況にある。						
○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		<p>■駅へのアクセス向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>琴平線（太田～仏生山駅間）最寄駅までの所要時間の短縮</li> <li>新駅設置前：7.2 分(576m)、9.3 分(740m)</li> <li>新駅設置後：1.4 分(109m)、6.4 分(515m)</li> </ul>		<p>&lt;事業目的との関係&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>新駅周辺の住宅地における公共交通機関の利便性が向上する。</li> </ul>		
■供給者への効果・影響		<p>■利用者の増加に伴う収入増</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>新駅（太田～仏生山駅間）の年間利用者数</li> <li>696 千人（増加分 115 千人）</li> <li>※R8 年度時点</li> </ul>		<p>&lt;事業目的との関係&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>当該路線の利用者が増加することにより、経営安定化に貢献する。</li> </ul>		
■社会全体への効果・影響		住民生活	<p>■太田～仏生山駅間に新駅を整備することで、駅への所要時間が短縮され、公共交通機関の利便性が向上する。</p> <p>&lt;政策目標との関係&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通利用者数の増加が見込まれる。</li> </ul>			

	地域経済	■新駅設置は、公共交通機関の利便性向上により宅地化及び高度利用による人口増加が期待される。また、市街地形成が進むことで周辺地価が上昇する。		・集約型都市構造の形成に寄与する。				
	地域社会	■新駅設置は、地区の新しいシンボルとなるとともに、路線バスなど交通結節により賑わいが創出される。		・同上				
	環境	■鉄道への需要転換により、自動車利用が減少し、渋滞緩和によるNOX 排出量、CO2 排出量の減少が期待される		・環境負荷低減による環境にやさしいまちの形成に寄与する。				
	安全	■鉄道への需要転換により、自動車利用が減少し、交通事故の減少が期待される。		・安全で住みよいまちの形成に寄与する。				
<b>■費用便益分析</b> [令和5年度価格] 注2 ※計算期間： 30年 (50年)	事業全体	費用	768百万円 (953百万円)	貨幣換算した主要な費用： 総事業費、維持管理費				
		便益	1,516百万円 (1,851百万円)	貨幣換算した主要な便益： 移動時間短縮				
		指標	費用便益比 B/C	1.97 (1.94)	純現在価値 NPV	748百万円 (898百万円)	経済的内部収益率 EIRR	3.9% (4.4%)
	※事業期間、建設費及び用地費が変更となったため。							
	残事業	費用	「継続した場合」 768百万円 (953百万円)		「中止した場合」 122百万円 (125百万円)			
		便益	「継続した場合」 1,516百万円 (1,851百万円)		「中止した場合」 27百万円 (27百万円)			
		指標	費用便益比 B/C	2.30 (2.20)	純現在価値 NPV	843百万円 (996百万円)	経済的内部収益率 EIRR	5.3% (5.7%)
		感度分析結果	総需要+10%		総費用+10%		建設期間+10%	
			B/C	2.53(2.42)	B/C	2.09(2.00)	B/C	1.89(1.87)
			NPV	992百万円 (1,178百万円)	NPV	778百万円 (913百万円)	NPV	686百万円 (828百万円)
EIRR	5.9%(6.3%)		EIRR	4.8%(5.1%)	EIRR	3.3%(3.8%)		
総需要-10%		総費用-10%		建設期間-10%				
B/C	2.07(1.98)	B/C	2.56(2.45)	B/C	2.06(2.01)			
NPV	694百万円 (814百万円)	NPV	907百万円 (1,079百万円)	NPV	813百万円 (971百万円)			
EIRR	4.8%(5.1%)	EIRR	5.9%(6.3%)	EIRR	4.6%(5.1%)			
※設定した「中止した場合」の状況。 中止した場合の便益として売却可能な資産価値（これまでに取得した不動産の価値）、費用として 令和5年度までの既投資額を計上した。								
上記分析の基礎とした需要予測 ・新駅（太田～仏生山駅間）年間利用者数 696 千人 （隣接駅からの転換利用者数 581 千人 増加利用者数 115 千人） ※R8 年度時点								

注1：段階的に整備が進められた事業においては、事業期間や事業費、輸送人員等について、各供用段階における数値を記述する。

注2：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。

<b>○事業の進捗の状況</b> 用地買収及び損失補償については、権利者全員との契約が完了している。今後、埋蔵文化財発掘調査と駅舎の建設に取り組む。 進捗の遅れについて、用地交渉が難航したことが遅れの原因であるが、権利者全員との契約が完了していることから、今後、進捗が遅れることはない見込みである。
---

**<事業の進捗の見込みの視点>**

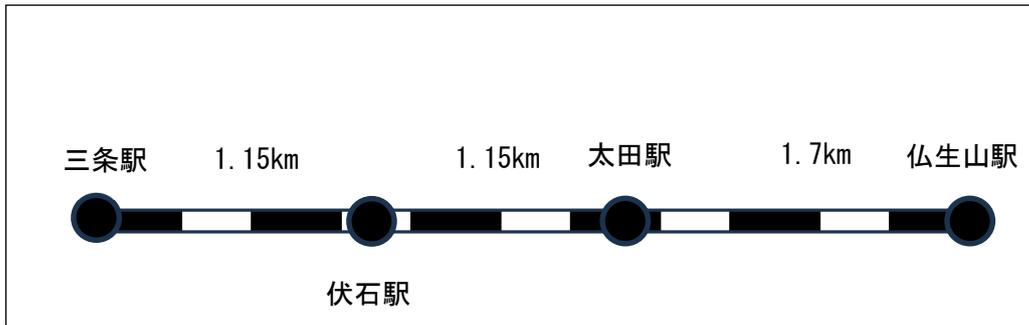
事業の実行性	・関係機関、事業者との十分な協議を行っている。
事業の成立性	・ことடன்沿線地域公共交通総合連携計画の「重点駅の整備」及び高松市地域公共交通網形成計画の短期的事業（～H32）として位置付けられている。

**<コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点>**

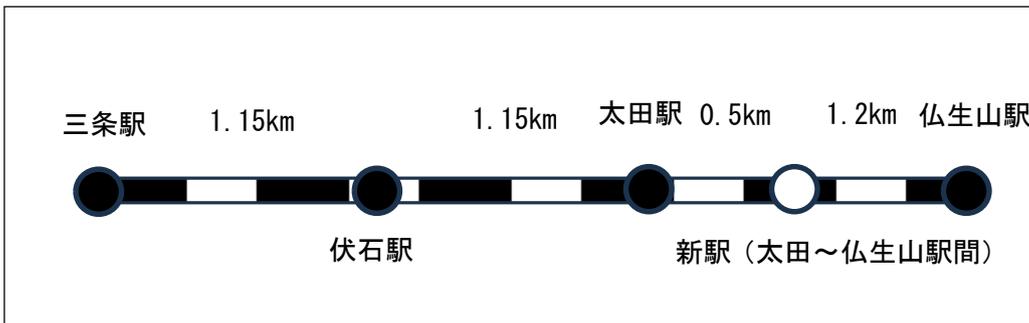
技術の進展に伴う新工法の採用等がないことから、新たな費用縮減はない。施設規模等も需要に見合ったものであるため見直しは行わない。

**○概要図（位置図）**

**【整備前】**



**【整備後】**



**○対応方針（評価結果のまとめ）**

当該事業の実施により、高松市都心部と地域交流拠点である太田第2土地区画整理事業地区、太田駅周辺地区、仏生山地区と、香川インテリジェントパークとのアクセス性が向上するとともに、鉄道利用者の新規需要の拡大が期待されるなど多様な効果が期待され、「コンパクト プラス ネットワーク」のまちづくりの実現が可能となる。さらに、費用便益分析の結果は良好な水準にあり、本事業の実施は妥当であると考えられる。

**○備考**

※評価実施年度：令和5年度  
令和5年12月12日に開催された香川県公共事業評価委員会において、ことடன்新駅（太田～仏生山駅間）駅前広場整備事業の事業評価に合わせて関連事業として報告。  
（※コンパクト・プラス・ネットワークの考えの下、持続可能な公共交通ネットワークを再構築するため、交通結節拠点整備として一体的に実施する本事業とことடன்新駅（太田～仏生山駅間）駅前広場整備事業は、密接な関係性を有している。）

# 令和5年度に実施した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】

#### （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）））

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)
大江戸線勝どき駅改良事業 (H22～R2) 東京都交通局	5年以内	181	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <p>事業費 想定値(新規採択時) : 80億円            想定値(再評価時) : 108億円            実績値 : 181億円</p> <p>工期 想定値(新規採択時) : 6年            想定値(再評価時) : 11年            実績値 : 11年</p> <p>B/C 想定値(新規採択時) : -            想定値(再評価時) : 2.0 (B: 187億円、C: 94億円)            実績値(事後評価時) : 1.1 (B: 303億円、C: 277億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <p>■勝どき駅利用者の歩行速度向上・滞留待ち時間の減少            ・ホーム上の混雑が緩和し、ホーム上の移動時間や階段・エスカレーターの待機時間が減少。            ・移動経路選択肢の増加で旅客が分散し、改札外の階段・エスカレーターの待機時間が減少。            ■勝どき駅乗降混雑の良化による列車遅延の解消            ・ホーム上の滞留に起因する列車遅延が減少し、勝どき駅を通過する旅客の移動時間が短縮。            ■その他            ・ホーム上やコンコースの安全性や快適性の向上。            ・エレベーター・エスカレーター整備によるバリアフリー性の向上。等</p> <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>特になし。</li> <li>(社会経済情勢の変化)</li> <li>・新型コロナウイルス感染症の影響により、リモートワークやWEB会議の導入等の行動変容が見られ、鉄道利用が落ち込んだ。政府の行動制限が徐々に緩和され、旅客需要は回復傾向にあるが、以前の水準には戻っていない。</li> <li>・駅周辺の開発計画は、再評価時には令和3年度に全て完成を見込んでいたが、一部は令和5年度現在も事業中である。</li> </ul> <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・今後の駅乗降人員推移や駅周辺開発の完了後における構内旅客流動状況の経過観察やその他まちづくりの動向等を踏まえ必要に応じて対策を検討する。</li> </ul> <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業目的は達成できているため、事後評価を再度実施する必要性はない。</li> <li>(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)</li> <li>・事後評価における過去実績の扱いについて、今回の評価では、完成年度以降の駅乗降人員(発券・改札通過データ)や調査による駅構内各経路の流動量など、各種実績値を基に推計を実施したが、駅改良における実績値・推計値の適用方法等について、マニュアルで示されていることが望ましい。等</li> </ul>	対応なし	東京都交通局 総務部企画調整課 (技術調整担当課長 近藤 琢哉)
千代田線北綾瀬駅改良事業 (H27～H31) 東京地下鉄株式会社	5年以内	33	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <p>事業費 想定値(新規採択時) : 16億円            実績値 : 33億円</p> <p>工期 想定値(新規採択時) : 5年            実績値 : 5年</p> <p>B/C 想定値(新規採択時) : 2.9 (B: 45億円、C: 15億円)            実績値(事後評価時) : 7.2 (B: 331億円、C: 46億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <p>■利用者・社会全体への効果・影響            ・直通列車利用者におけるピーク時一人当たり平均時間短縮として列車遅延解消(平均54秒→平均37秒)や乗換移動時間短縮(大手町方面からの利用者: 180秒→0秒、大手町方面への利用者60秒→0秒)が図られた。            ・乗換回数低減(1回→0回)により、直通列車利用者における一回当たり平均10分相当の時間短縮が図られた。等</p> <p>■社会全体への効果・影響            ・改良前は北綾瀬駅周辺においても綾瀬駅へのアクセスが多く見られたが、改良後は北綾瀬駅を選択する傾向が高くなっている。等</p> <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>特になし。</li> <li>(社会経済情勢の変化)</li> <li>・北綾瀬駅周辺を含む足立区では人口が増加傾向にある。北綾瀬駅周辺では平成27年以降、人口が13%増加している。</li> <li>・新型コロナウイルス感染症等の影響によりテレワーク等が進展し、都市鉄道利用者にも影響が見られるが、令和5年における北綾瀬駅利用者は令和元年の実績値を上回っている。</li> </ul> <p>(改善措置の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新規採択時の想定から大きく利用者が増加し、利用者への効果も発現していることから、事業の目的が達成されていると考えられ、改善措置は不要と考える。</li> </ul> <p>(今後の事後評価の必要性)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・改善措置が不要であること及び費用便益分析の結果から、事業の効果は発現しており、今後の事後評価は不要と考えられる。</li> <li>(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)</li> <li>・新規採択時評価では、定量評価が可能な項目のみを対象としていたが、事後評価においては、その他の定性的効果に対する評価も重要であるため、北綾瀬駅利用者に対してヒアリング調査を実施し、駅改良による影響を把握した。少ないサンプルではあるが、実態を把握したことは有意義であったため、今後も同様の評価を行う際にも行うことが望ましい。等</li> </ul>	対応なし	東京地下鉄株式会社 経営企画本部経営管理部 (課長 荻野 智久)

( 幹線鉄道等活性化事業 (旅客線化) )

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)
おおさか東線鉄道 整備事業 (新大阪～ 久宝寺間) (H8～H30) 大阪外環状鉄道株 式会社	5年以内	1,200	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <p>事業費 想定値 (新規採択時) : -億円                      想定値 (再々評価時) : 1,200億円                      実績値 : 1,200億円</p> <p>工期 想定値 (新規採択時) : -年                      想定値 (再々評価時) : 23年                      実績値 : 23年</p> <p>B/C 想定値 (新規採択時) : -                      想定値 (再々評価時) : 1.3 (B : 2,633億円、C : 2,006億円)                      実績値 (事後評価時) : 1.1 (B : 3,618億円、C : 3,354億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <p>■利用者・社会全体への効果・影響</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>快速系の運用も含めると久宝寺～高井田駅間において26分短縮、久宝寺～淡路駅間において19分短縮、新大阪～久宝寺駅間において4分短縮、新大阪～奈良駅間において4分短縮。</li> <li>おおさか東線により、従来の経路に比べて乗換回数や上下の移動が減少し、乗換利便性が向上するとともに高齢者などの移動にやさしい環境の創出に貢献。</li> <li>都心部に集中する交通が分散され、都心部路線・ターミナルの混雑が緩和。等</li> </ul> <p>■社会全体への効果・影響</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>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部を担当。</li> <li>連続立体交差事業と一体的に実施したことにより地域の分断を解消。(事業実施による環境の変化)</li> <li>おおさか東線の整備に伴う、自動車利用から鉄道利用への転換によりNOxが1.4t/年、CO2が362t-c/年削減される。(社会経済情勢の変化)</li> <li>我が国全体では、少子高齢化がさらに進展する一方で、カーボンニュートラル社会の実現、さらには、デジタル技術などのテクノロジーの進展など、まちづくりを取り巻く新たな潮流が生まれている。加えて、コロナ禍の影響により在宅勤務を始めとする働き方・暮らし方などの変化が見られる。等</li> <li>(改善措置の必要性)</li> <li>放射状路線を相互に連絡したネットワーク形成、新大阪駅へのアクセス向上等の当初の目標は達成しており、利用者数も着実に増加する傾向にあることから、改善措置は不要。</li> <li>(今後の事後評価の必要性)</li> <li>改善措置が不要であること、費用対効果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、今後の事業評価は不要と考える。</li> <li>(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)</li> <li>コロナ禍の影響・回復に伴う利用者の変動が大きく、将来需要の想定を行うことが難しい。将来需要の想定を行う際の指針の設定が必要と考える。</li> <li>建設工事費について、建設工事費デフレーターにより現在価値に修正することへの検討の必要が考えられる。</li> </ul>	対応なし	大阪外環状鉄道株式会社 総務業務部業務課 (課長 中村 清孝)

( 鉄道駅総合改善事業 )

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)
関内駅総合改善事業 (H23～H30) JR関内駅北口整備 協議会	5年以内	45	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <p>事業費 想定値 (新規採択時) : 40億円                      想定値 (再評価時) : 50億円                      実績値 : 45億円</p> <p>工期 想定値 (新規採択時) : 6年                      想定値 (再評価時) : 7年                      実績値 : 7年</p> <p>B/C 想定値 (新規採択時) : 1.8 (B : 62億円、C : 34億円)                      想定値 (再評価時) : 1.3 (B : 61億円、C : 49億円)                      実績値 (事後評価時) : 1.03 (B : 62億円、C : 60億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <p>■利用者・社会全体への効果・影響</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>駅構内の動線改善により、移動時間が短縮。</li> <li>バリアフリー化の達成により、円滑な移動が可能。</li> <li>プラットフォームの拡幅により転落の危険性を改善し、安全性が向上。</li> <li>歩行者広場の整備により、象徴空間の創出及び周辺商業エリアへの視認性確保に伴う周辺商業施設との連携強化 等。</li> </ul> <p>(事業実施による環境の変化)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>本事業と一体で実施した駅周辺街路の再整備により、歩きやすい歩行空間の形成。また、シェアサイクルのポートが整備されたことにより、自転車利用が促進され、脱炭素社会に寄与。</li> <li>(社会経済情勢の変化)</li> <li>新型コロナウイルス感染拡大等の影響により、R4年度の乗降人員は再評価時 (H28年度) から約17%減少。</li> <li>(改善措置の必要性)</li> <li>本事業により、駅の安全性・利便性の向上、移動時間短縮が図られたとともに、保育施設や歩行者広場を駅改良と一体的に整備したことで、駅周辺の活性化が図られたことにより、当初計画の目的が達成されている。さらに、利用者・社会全体への効果・影響等の観点から鉄道利用者に対して十分な事業効果が発揮されていると判断ができることから、改善措置は不要であると考え。</li> <li>(今後の事後評価の必要性)</li> <li>事業効果が十分に発揮されていると判断でき、改善措置が不要であることから、今後の事後評価の必要性はないと考える。</li> <li>(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)</li> <li>バリアフリー化や生活支援施設の整備といった定量的評価が難しいものについては定性的な評価としたが、これらの効果を適切に加味できる評価手法の設定が課題と考える。また、バリアフリー化に伴う車いす利用者数の変化など、評価に役立つ情報の把握について国から鉄道事業者に指導するなどの対応も望ましいと考える。</li> </ul>	対応なし	横浜市 都市整備局 都市交通課 (課長 古性 敏幸)

(幹線鉄道等活性化事業費補助(形成計画事業))

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)
八木沢地区新駅整備 事業 (H30)  三陸鉄道株式会社	5年以内	3.0	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <p>事業費 想定値(新規採択時): 1.2億円 実績値: 3.0億円</p> <p>工期 想定値(新規採択時): 1年 実績値: 1年</p> <p>B/C 想定値(新規採択時): 2.8(B: 3.3億円, C: 1.2億円) 実績値(事後評価時): 1.2(B: 3.4億円, C: 3.0億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新駅近隣には八木沢団地、県立宮古短期大学、災害公営住宅等が立地し、これまで鉄道が不便であった地域から主な目的地である宮古駅周辺までの移動時間が短縮し利便性が向上した。</li> <li>(事業実施による環境の変化)</li> <li>・マイカー利用者から鉄道利用者への需要転換により幹線道路等の交通渋滞緩和と走行する自動車からのCO2排出量が削減が見込まれる。</li> <li>(社会経済情勢の変化)</li> <li>・2011年3月に東日本大震災が発生し、JR山田線が釜石～宮古間で不通となっていた。山田線はJRから三陸鉄道に移管される事が決定し2019年3月に三陸鉄道リアス線として運転を再開。復興後の新しいまちづくりに大きく寄与した。また、2019年から2023年までは新型コロナウイルス感染症の影響を強く受けた。</li> <li>(今後の事後評価の必要性)</li> <li>・新駅開業後、令和元年の台風第19号被害や新型コロナウイルス感染症の影響があったが令和5年のコロナウイルス5類移行により三陸鉄道の乗車人員は回復傾向にある。費用便益比は1を上回っており、事業効果が発現されていると認められ今後の事後評価の必要性はないと考える。</li> <li>(改善措置の必要性)</li> <li>・新駅開業後、令和元年の台風第19号被害や新型コロナウイルス感染症の影響があったが令和5年のコロナウイルス5類移行により三陸鉄道の乗車人員は回復傾向にあるため改善措置の必要性はない。</li> <li>(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)</li> <li>・特になし。</li> </ul>	対応なし	三陸鉄道株式会社 旅客営業部 旅客営業課 (部長 橋上 和司)
津軽石弘川地区新駅 整備事業 (H30)  三陸鉄道株式会社	5年以内	1.9	<p>(費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化)</p> <p>事業費 想定値(新規採択時): 1.3億円 実績値: 1.9億円</p> <p>工期 想定値(新規採択時): 1年 実績値: 1年</p> <p>B/C 想定値(新規採択時): 2.0(B: 2.6億円, C: 1.3億円) 実績値(事後評価時): 0.86(B: 1.7億円, C: 1.9億円)</p> <p>(事業の効果の発現状況)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新駅近隣は東日本大震災による新築住宅、誘致企業の工場が立地しているが鉄道が不便であった地域から主な目的地である宮古駅周辺までの移動時間が短縮し利便性が向上した。</li> <li>(事業実施による環境の変化)</li> <li>・マイカー利用者から鉄道利用者への需要転換により幹線道路等の交通渋滞緩和と走行する自動車からのCO2排出量の削減が見込まれる。</li> <li>(社会経済情勢の変化)</li> <li>・2011年3月に東日本大震災が発生し、JR山田線が釜石～宮古間で不通となっていた。山田線はJRから三陸鉄道に移管される事が決定し2019年3月に三陸鉄道リアス線として運転を再開。復興後の新しいまちづくりに大きく寄与した。また、2019年から2023年までは新型コロナウイルス感染症の影響を強く受けた。</li> <li>(今後の事後評価の必要性)</li> <li>・新駅開業後、令和元年の台風第19号被害や新型コロナウイルス感染症の影響があったが令和5年のコロナウイルス5類移行により三陸鉄道の乗車人員は回復傾向にある。今後費用便益比も1に近づくこと推計されることから事業効果が発現していると認められ今後の事業評価の必要性はないと考える。</li> <li>(改善措置の必要性)</li> <li>・新駅開業後、令和元年の台風第19号被害や新型コロナウイルス感染症の影響があったが令和5年のコロナウイルス5類移行により三陸鉄道の乗車人員は回復傾向にあるため改善措置の必要性はない。</li> <li>(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)</li> <li>・特になし。</li> </ul>	対応なし	三陸鉄道株式会社 旅客営業部 旅客営業課 (部長 橋上 和司)

## 事後評価の結果

【都市鉄道整備事業（地下高速鉄道整備事業）】

事業主体 [東京都交通局]

### ○事業概要

事業名	勝どき駅改良事業	整備区間	大江戸線 勝どき駅
供用年度	平成 30(2018)年度	総事業費	181 億円

### ○事業の目的（ミッション）

#### ≪当該事業の背景、必要性≫

都営大江戸線勝どき駅は、駅周辺の再開発などによる夜間人口及び従業員人口の急増により、開業以降乗降人員が増加し、想定を上回る利用となっていた。

このため朝ピーク時には、降車客による混雑が生じ、乗車客の流動に影響を与える状況も発生し、また列車の運行に支障するまでの状況となっていた。

（勝どき駅乗降人員の推移）

- ・平成 12(2000)年度 2.8 万人/日（開業時）
- ・平成 21(2009)年度 8.3 万人/日（新規事業採択時）
- ・平成 26(2014)年度 9.4 万人/日（再評価時）

#### ≪事業目的≫

ホーム増設、コンコース改良、出入口新設により、駅の混雑を解消  
（平成 22(2010)年度事業着手）

#### ≪関連する政策目標≫

国土交通省政策評価基本計画（平成 26 年 3 月）

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

東京都長期ビジョン（平成 26 年 12 月）

都市戦略 2 高度に発達した利用者本位の都市インフラを備えた都市の実現

政策指針 6 誰もが円滑かつ快適に利用できる総合的な交通体系の構築

都民ファーストでつくる「新しい東京」～2020 年に向けた実行プラン～（平成 28 年 12 月）

スマートシティ 世界に開かれた、環境先進都市、国際金融・経済都市・東京

政策の柱 5 交通・物流ネットワークの形成

東京都交通局経営計画 2010（計画期間 平成 22～24 年度）

東京都交通局経営計画 2013（計画期間 平成 25～27 年度）

質の高いサービスの提供 「駅・車両・停留所の快適性の向上」

東京都交通局経営計画 2016（計画期間 平成 28～30 年度）

史上最高のオリンピック・パラリンピックの実現に向けた取組（大江戸線の利便性向上）

東京の発展に貢献 「まちづくりとの連携」

○事業を取り巻く社会経済情勢の変化		
<ul style="list-style-type: none"> <li>・新型コロナウイルス感染症の影響 リモートワークや WEB 会議の導入等の行動変容が見られ、鉄道利用が落ち込んだ。政府の行動制限が徐々に緩和され、旅客需要は回復傾向にあるが、以前の水準には戻っていない。</li> <li>・駅周辺の開発計画の遅れ 駅周辺の開発計画は、再評価時には平成 33(2021)年度に全て完成を見込んでいたが、一部は令和 5 (2023)年度現在も事業中である。</li> </ul>		
○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 (再評価時)	実績値
事業費	108 億円 (平成 26 年度価格)	181 億円 (名目値)
	(変化の要因例) <ul style="list-style-type: none"> <li>・工法変更 (+約 30 億円) <ul style="list-style-type: none"> <li>・流動化処理土が想定以上に硬化していたため、取壊し工を追加するとともに、埋設管周りに固着した流動化処理土を人力ではつり落としへ変更</li> <li>・既存壁撤去工にて既存構築のひび割れ等から漏水することが判明し、コンコース階の施工を湿式から乾式へ変更</li> <li>・駅建設時点以上に水を含んだ軟弱土の改良、補助工法 (止水工) の追加</li> </ul> </li> <li>・関連事業者との調整 (+約 10 億円) <ul style="list-style-type: none"> <li>・埋設企業者との協議により復旧方法が変更となり、掘削範囲が拡大</li> </ul> </li> <li>・安全対策 (+約 30 億円) <ul style="list-style-type: none"> <li>・工法や埋設復旧方法の変更等による工事期間の延長により、交通管理者の許可条件に従い地上交通誘導員が増員及び延べ日数が増加</li> <li>・工法変更等に伴う駅構内の施工競合による工事期間の延長により、駅構内警備員の配置延べ日数が増加</li> </ul> </li> <li>・その他 (産業廃棄物として処理を要する土量の増加、等)</li> </ul>	
建設期間	平成 22(2010)年度～ 平成 32(2020)年度	平成 22(2010)年度～ 令和 2 (2020)年度
乗降人員	平成 30(2018)年度 11.0 万人/日 平成 34(2022)年度 12.1 万人/日	平成 30(2018)年度 10.2 万人/日 令和 4 (2022)年度 7.5 万人/日
	(変化の要因) <ul style="list-style-type: none"> <li>・新型コロナウイルス感染症の影響</li> <li>・駅周辺の開発計画の遅れ</li> </ul>	
○事業の効果の発現状況		
<b>■実態調査結果の比較による駅改良効果</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・改良前：2014 年 12 月 17 日(水) 7:00～10:00 (降車客数：23,147 人/3h)</li> <li>・改良後：2023 年 9 月 20 日(水) 7:00～10:00 (降車客数：18,511 人/3h)</li> </ul> (勝どき駅利用者の歩行速度向上・滞留待ち時間の減少) <改札内> ホーム増設により方面別で旅客が分散し、ホーム上の混雑も緩和 →ホーム上の移動時間や、階段や E S C の待機時間が減少 (最大 53 秒短縮)		

<p>&lt;改札外&gt; A3b 出入口新設により移動経路の選択肢が増加し、旅客が分散 →特に旧A3 出入口の階段やESCの待機時間が減少（最大54秒短縮）</p> <p>（勝どき駅乗降混雑の良化による列車遅延の解消）</p> <p>&lt;改良前&gt; 次列車到着までに滞留解消せず、次列車の乗降に影響し、列車遅延が発生</p> <p>&lt;改良後&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ホーム増設により方面別で旅客が分散</li> <li>既設ホーム昇降部の利用比率も低下し、1列車あたりの各昇降部利用者数も減少</li> <li>次列車到着までに昇降部の滞留解消し、ホーム上の混雑が緩和</li> <li>列車乗降時の滞留も改善し、列車乗降の安全性も向上</li> </ul> <p>→ホーム上の滞留に起因する列車遅延が減少し、勝どき駅を通過する旅客の移動時間も短縮（例：8時台大門方面行き列車で最大20秒短縮）</p> <p>（その他）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ホーム上やコンコースの安全性や快適性の向上（誰もが移動しやすく・歩きやすく）</li> <li>EV・ESC整備によるバリアフリー性の向上 （移動負担軽減、バリアフリー（EV）ルートの複数化）</li> <li>ホーム・コンコース面積の増加（イベント時の旅客集中への対応力や地震後の一時的な待機場所としての収容力等の向上） （例：東京2020オリンピック・パラリンピックに向けて（選手村最寄駅））</li> <li>晴海地区へのアクセス向上に寄与（再開発事業による朝潮運河への人道橋整備） （A5出入口及びC改札の利用増が期待（令和6（2024）年度～供用予定））</li> </ul>			
<p>■費用便益分析 [令和5年度価格] 計算期間： 30年（50年）</p>	費用	277.0億円 (280.2億円)	貨幣換算した主要な費用： 事業費
	便益	303.1億円 (384.3億円)	貨幣換算した主要な便益： 移動時間短縮
	費用便益比	B/C	1.09 (1.37)
	純現在価値	NPV	26.1億円 (104.1億円)
	経済的内部収益率	EIRR	4.69% (5.89%)
	<p>（備考） 再評価時と比較して、事業費が増加したこと、乗降人員の実績及び将来予測が減少したこと等により、B/Cが1.98から減少した。</p>		
<p>上記分析の基礎とした需要予測（平日実利用（改札通過）ベース） 勝どき駅乗降人員 令和17(2035)年度 10.8万人/日 （再評価時 平成33(2021)年度 11.3万人/日）</p>			
<p>○事業実施による地球的環境、局地的環境の変化 地下の工事だったため今回の事業では該当なし</p>			

○改善措置の必要性

■A 2 b 出入口に向かう降車客の混雑の継続

(改良前からの改善)

- ・改良前と比較して、改札外スペースが確保（A改札～階段の距離：約15m→約40m）

(現在講じている対策)

- ・コーン・バーの設置による片側通行の徹底
- ・警備員による誘導（整列や迂回促進のアナウンス）

■今後の乗降人員の増加による混雑の可能性

- ・ほとんどは夜間人口（住居系）の増加で朝ピーク時には乗車客（混雑と逆方向）
- ・ほとんどの旅客がA 3・A 5 出入口、B・C改札を利用すると想定
- ・引き続き地元区のまちづくり方針など行政計画等を確認

→以下を踏まえ必要に応じて対策を検討

- ・今後の駅乗降人員推移や駅周辺開発の完了後における構内旅客流動状況の経過観察
- ・その他まちづくりの動向等を見極め

(改善措置の例)

- ・他の出入口利用促進のため、アナウンスやポスター掲示
- ・ESCの待機列短縮のため、2列利用等の啓発
- ・まちづくりとの連携（駅との接続による流動分散）

○今後の事後評価の必要性

- ・事業目的は達成できているため、事後評価を再度実施する必要性は無いと考える。

○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)

■移動経路の選択肢増加（「駅構内のリタングンシー」の確保）の重要性

- ・コンコース一体化によるボトルネックの解消
  - 各改札から、全出入口が利用可能
  - 旅客集中時の対応力や、災害時の一時的な待機場所としての収容力なども向上
- ・バリアフリーの充実
  - EVによる地上までの移動経路が複数化

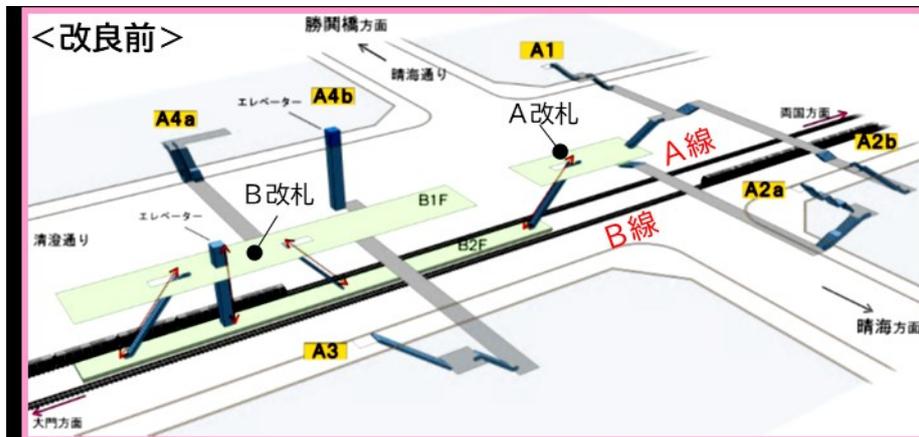
(事業評価手法の見直しの必要性)

■事後評価における過去実績の扱いについて

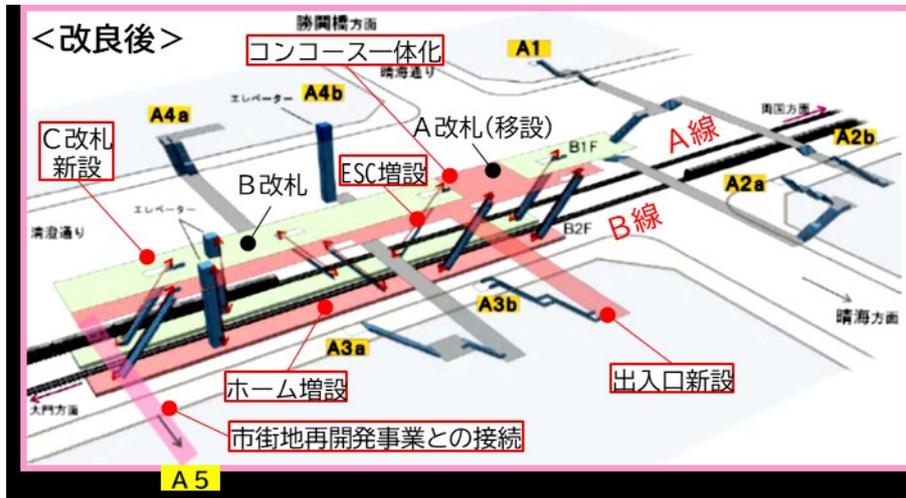
- ・今回の評価では、完成年度以降の駅乗降人員（発券・改札通過データ）や実査による駅構内各経路の流動量など、各種実績値を基に推計を実施
- 駅改良における実績値・推計値の適用方法等について、マニュアルで示されていることが望ましい

○概要図（位置図）

<改良前イメージ>



<改良後イメージ>



○備考

※評価実施時期

令和6年1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）
- ・ 経済センサス-基礎調査（令和元年度）
- ・ 経済センサス-活動調査（令和3年度）
- ・ 令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査（道路センサス）
- ・ 中央区ホームページより>統計データ>中央区の人口データ
- ・ 東京都統計年鑑（4-15 地下鉄の駅別乗降車人員）
- ・ 勝どき駅改札通過人員データ
- ・ 「第4回テレワークに関する就業者実態調査報告書」（2021）  
慶應義塾大学経済学部大久保敏弘研究室・NIRA 総合研究開発機構
- ・ 「新型コロナウイルス感染症流行前後の就業・就学状況」（2021） 森記念財団都市戦略研究所

※評価の体制（有識者の委員会等）

「地下鉄駅の大規模改良等に関する東京都交通局事業評価委員会」にて審議

## 事後評価の結果

【都市鉄道整備事業（地下高速鉄道整備事業）】

事業主体 [東京都交通局]

### ○事業概要

事業名	勝どき駅改良事業	整備区間	大江戸線 勝どき駅
供用年度	平成 30(2018)年度	総事業費	181 億円

### ○事業の目的（ミッション）

#### ≪当該事業の背景、必要性≫

都営大江戸線勝どき駅は、駅周辺の再開発などによる夜間人口及び従業員人口の急増により、開業以降乗降人員が増加し、想定を上回る利用となっていた。

このため朝ピーク時には、降車客による混雑が生じ、乗車客の流動に影響を与える状況も発生し、また列車の運行に支障するまでの状況となっていた。

（勝どき駅乗降人員の推移）

- ・平成 12(2000)年度 2.8 万人/日（開業時）
- ・平成 21(2009)年度 8.3 万人/日（新規事業採択時）
- ・平成 26(2014)年度 9.4 万人/日（再評価時）

#### ≪事業目的≫

ホーム増設、コンコース改良、出入口新設により、駅の混雑を解消  
（平成 22(2010)年度事業着手）

#### ≪関連する政策目標≫

国土交通省政策評価基本計画（平成 26 年 3 月）

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

東京都長期ビジョン（平成 26 年 12 月）

都市戦略 2 高度に発達した利用者本位の都市インフラを備えた都市の実現

政策指針 6 誰もが円滑かつ快適に利用できる総合的な交通体系の構築

都民ファーストでつくる「新しい東京」～2020 年に向けた実行プラン～（平成 28 年 12 月）

スマートシティ 世界に開かれた、環境先進都市、国際金融・経済都市・東京

政策の柱 5 交通・物流ネットワークの形成

東京都交通局経営計画 2010（計画期間 平成 22～24 年度）

東京都交通局経営計画 2013（計画期間 平成 25～27 年度）

質の高いサービスの提供 「駅・車両・停留所の快適性の向上」

東京都交通局経営計画 2016（計画期間 平成 28～30 年度）

史上最高のオリンピック・パラリンピックの実現に向けた取組（大江戸線の利便性向上）

東京の発展に貢献 「まちづくりとの連携」

○事業を取り巻く社会経済情勢の変化		
<ul style="list-style-type: none"> <li>・新型コロナウイルス感染症の影響 リモートワークや WEB 会議の導入等の行動変容が見られ、鉄道利用が落ち込んだ。政府の行動制限が徐々に緩和され、旅客需要は回復傾向にあるが、以前の水準には戻っていない。</li> <li>・駅周辺の開発計画の遅れ 駅周辺の開発計画は、再評価時には平成 33(2021)年度に全て完成を見込んでいたが、一部は令和 5 (2023)年度現在も事業中である。</li> </ul>		
○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 (再評価時)	実績値
事業費	108 億円 (平成 26 年度価格)	181 億円 (名目値)
	(変化の要因例) <ul style="list-style-type: none"> <li>・工法変更 (+約 30 億円)               <ul style="list-style-type: none"> <li>・流動化処理土が想定以上に硬化していたため、取壊し工を追加するとともに、埋設管周りに固着した流動化処理土を人力ではつり落としへ変更</li> <li>・既存壁撤去工にて既存構築のひび割れ等から漏水することが判明し、コンコース階の施工を湿式から乾式へ変更</li> <li>・駅建設時点以上に水を含んだ軟弱土の改良、補助工法 (止水工) の追加</li> </ul> </li> <li>・関連事業者との調整 (+約 10 億円)               <ul style="list-style-type: none"> <li>・埋設企業者との協議により復旧方法が変更となり、掘削範囲が拡大</li> </ul> </li> <li>・安全対策 (+約 30 億円)               <ul style="list-style-type: none"> <li>・工法や埋設復旧方法の変更等による工事期間の延長により、交通管理者の許可条件に従い地上交通誘導員が増員及び延べ日数が増加</li> <li>・工法変更等に伴う駅構内の施工競合による工事期間の延長により、駅構内警備員の配置延べ日数が増加</li> </ul> </li> <li>・その他 (産業廃棄物として処理を要する土量の増加、等)</li> </ul>	
建設期間	平成 22(2010)年度～ 平成 32(2020)年度	平成 22(2010)年度～ 令和 2 (2020)年度
乗降人員	平成 30(2018)年度 11.0 万人/日 平成 34(2022)年度 12.1 万人/日	平成 30(2018)年度 10.2 万人/日 令和 4 (2022)年度 7.5 万人/日
	(変化の要因) <ul style="list-style-type: none"> <li>・新型コロナウイルス感染症の影響</li> <li>・駅周辺の開発計画の遅れ</li> </ul>	
○事業の効果の発現状況		
<b>■実態調査結果の比較による駅改良効果</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>・改良前：2014 年 12 月 17 日(水) 7:00～10:00 (降車客数：23,147 人/3h)</li> <li>・改良後：2023 年 9 月 20 日(水) 7:00～10:00 (降車客数：18,511 人/3h)</li> </ul> (勝どき駅利用者の歩行速度向上・滞留待ち時間の減少) <改札内> ホーム増設により方面別で旅客が分散し、ホーム上の混雑も緩和 →ホーム上の移動時間や、階段や E S C の待機時間が減少 (最大 53 秒短縮)		

<p>&lt;改札外&gt; A3b出入口新設により移動経路の選択肢が増加し、旅客が分散 →特に旧A3出入口の階段やESCの待機時間が減少（最大54秒短縮）</p> <p>（勝どき駅乗降混雑の良化による列車遅延の解消）</p> <p>&lt;改良前&gt; 次列車到着までに滞留が消えず、次列車の乗降に影響し、列車遅延が発生</p> <p>&lt;改良後&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ホーム増設により方面別で旅客が分散</li> <li>既設ホーム昇降部の利用比率も低下し、1列車あたりの各昇降部利用者数も減少</li> <li>次列車到着までに昇降部の滞留が消え、ホーム上の混雑が緩和</li> <li>列車乗降時の滞留も改善し、列車乗降の安全性も向上</li> </ul> <p>→ホーム上の滞留に起因する列車遅延が減少し、勝どき駅を通過する旅客の移動時間も短縮（例：8時台大門方面行き列車で最大20秒短縮）</p> <p>（その他）</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>ホーム上やコンコースの安全性や快適性の向上（誰もが移動しやすく・歩きやすく）</li> <li>EV・ESC整備によるバリアフリー性の向上 （移動負担軽減、バリアフリー（EV）ルートの複数化）</li> <li>ホーム・コンコース面積の増加（イベント時の旅客集中への対応力や地震後の一時的な待機場所としての収容力等の向上） （例：東京2020オリンピック・パラリンピックに向けて（選手村最寄駅））</li> <li>晴海地区へのアクセス向上に寄与（再開発事業による朝潮運河への人道橋整備） （A5出入口及びC改札の利用増が期待（令和6（2024）年度～供用予定））</li> </ul>			
<p>■費用便益分析 [令和5年度価格] 計算期間： 30年（50年）</p>	費用	277.0億円 (280.2億円)	貨幣換算した主要な費用： 事業費
	便益	303.1億円 (384.3億円)	貨幣換算した主要な便益： 移動時間短縮
	費用便益比	B/C	1.09 (1.37)
	純現在価値	NPV	26.1億円 (104.1億円)
	経済的内部収益率	EIRR	4.69% (5.89%)
	<p>（備考） 再評価時と比較して、事業費が増加したこと、乗降人員の実績及び将来予測が減少したこと等により、B/Cが1.98から減少した。</p>		
<p>上記分析の基礎とした需要予測（平日実利用（改札通過）ベース） 勝どき駅乗降人員 令和17(2035)年度 10.8万人/日 （再評価時 平成33(2021)年度 11.3万人/日）</p>			
<p>○事業実施による地球的環境、局地的環境の変化 地下の工事だったため今回の事業では該当なし</p>			

○改善措置の必要性

■A 2 b 出入口に向かう降車客の混雑の継続

(改良前からの改善)

- ・改良前と比較して、改札外スペースが確保 (A改札～階段の距離：約 15m→約 40m)

(現在講じている対策)

- ・コーン・バーの設置による片側通行の徹底
- ・警備員による誘導 (整列や迂回促進のアナウンス)

■今後の乗降人員の増加による混雑の可能性

- ・ほとんどは夜間人口 (住居系) の増加で朝ピーク時には乗車客 (混雑と逆方向)
- ・ほとんどの旅客が A 3・A 5 出入口、B・C 改札を利用すると想定
- ・引き続き地元区のまちづくり方針など行政計画等を確認

→以下を踏まえ必要に応じて対策を検討

- ・今後の駅乗降人員推移や駅周辺開発の完了後における構内旅客流動状況の経過観察
- ・その他まちづくりの動向等の見極め

(改善措置の例)

- ・他の出入口利用促進のため、アナウンスやポスター掲示
- ・E S C の待機列短縮のため、2 列利用等の啓発
- ・まちづくりとの連携 (駅との接続による流動分散)

○今後の事後評価の必要性

- ・事業目的は達成できているため、事後評価を再度実施する必要性は無いと考える。

○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)

■移動経路の選択肢増加 (「駅構内のリタングンシー」の確保) の重要性

- ・コンコース一体化によるボトルネックの解消
  - 各改札から、全出入口が利用可能
  - 旅客集中時の対応力や、災害時の一時的な待機場所としての収容力なども向上
- ・バリアフリーの充実
  - E V による地上までの移動経路が複数化

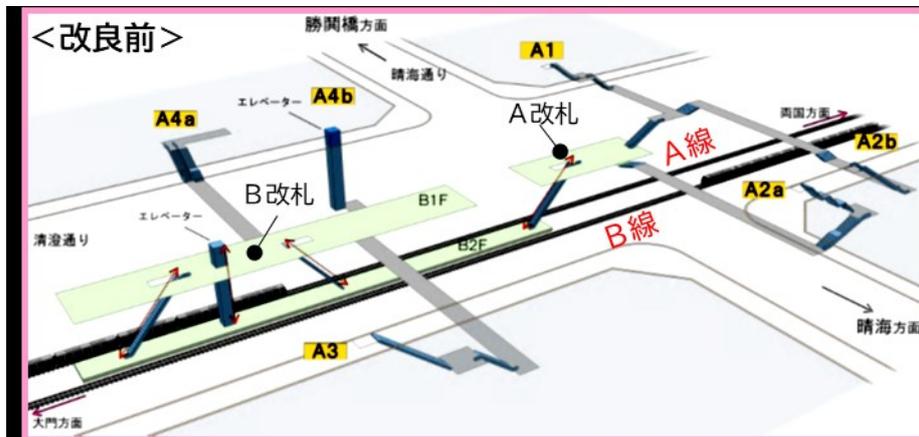
(事業評価手法の見直しの必要性)

■事後評価における過去実績の扱いについて

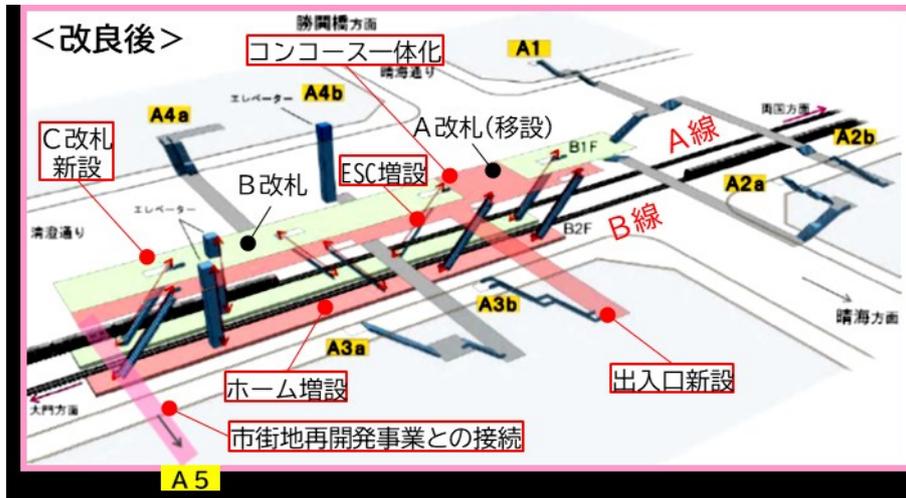
- ・今回の評価では、完成年度以降の駅乗降人員 (発券・改札通過データ) や実査による駅構内各経路の流動量など、各種実績値を基に推計を実施
- 駅改良における実績値・推計値の適用方法等について、マニュアルで示されていることが望ましい

○概要図（位置図）

<改良前イメージ>



<改良後イメージ>



○備考

※評価実施時期

令和6年1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）
- ・ 経済センサス-基礎調査（令和元年度）
- ・ 経済センサス-活動調査（令和3年度）
- ・ 令和3年度 全国道路・街路交通情勢調査（道路センサス）
- ・ 中央区ホームページより>統計データ>中央区の人口データ
- ・ 東京都統計年鑑（4-15 地下鉄の駅別乗降車人員）
- ・ 勝どき駅改札通過人員データ
- ・ 「第4回テレワークに関する就業者実態調査報告書」（2021）  
慶應義塾大学経済学部大久保敏弘研究室・NIRA 総合研究開発機構
- ・ 「新型コロナウイルス感染症流行前後の就業・就学状況」（2021） 森記念財団都市戦略研究所

※評価の体制（有識者の委員会等）

「地下鉄駅の大規模改良等に関する東京都交通局事業評価委員会」にて審議

事後評価総括表

【おおさか東線鉄道整備事業】

事業者名[大阪外環状鉄道株式会社]

○事業概要			
事業名	おおさか東線鉄道整備事業	整備区間	新大阪駅～久宝寺駅間（20.3km）
事業期間	【南区間(放出～久宝寺)】平成 8～22 年度 【北区間(新大阪～放出)】平成 18～30 年度	総事業費	約 1,200 億円
○事業の目的（ミッション）			
目的	<p>《当該事業の背景、必要性》</p> <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、鉄道網の状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た。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おり、都心部への流動集中につながっていた。</p> <p>おおさか東線は、既存の城東貨物線の用地・施設を活用して、「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」を目的として整備された路線である。</p>		
	<p>《事業目的》</p> <p>① 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</p> <p>② 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</p>	<p>《関連する政策目標》</p> <p>① 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）</p> <p>② 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）</p>	
○事業を取り巻く社会経済情勢の変化			
<p>・我が国全体では、少子高齢化がさらに進展する一方で、カーボンニュートラル社会の実現、さらには、デジタル技術などのテクノロジーの進展など、まちづくりを取り巻く新たな潮流が生まれている。加えて、コロナ禍の影響により在宅勤務を始めとする働き方・暮らし方などの変化が見られる。</p> <p>・一方、大阪都市圏では、「大阪まちづくりグランドデザイン(令和 4 年 11 月策定)」に基づいて我が国の成長、発展をけん引する拠点エリアの形成などが進められている。特に当路線沿線は、新大阪駅周辺において、北陸新幹線やリニア中央新幹線の乗入れを見据え、世界有数の広域交通ターミナルのまちづくりが進められるとともに、大阪駅周辺では令和 6 年 9 月にうめきた 2 期の先行まちびらきが行われる予定である。また、東部大阪においては、国内有数のモノづくり産業の集積によるイノベーション創出を促すまちづくりが進められている。</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			
要因	想定値（再評価時）	実績値	変化の要因
事業費	約 1,200 億円	約 1,200 億円	－
工期	23 年	23 年	－
輸送人員	8.8 万人/日 (全線開業時、令和元年) 10.7 万人/日 (開業 4 年目、令和 4 年)	10.2 万人/日 (全線開業時、令和元年) 11.4 万人/日 (開業 4 年目、令和 4 年)	・新大阪への快速運行本数の増加 ・快速システムの停車駅増加

○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		<ul style="list-style-type: none"> <li>・快速系の運用も含めると久宝寺～高井田駅間において 26 分短縮、久宝寺～淡路駅間において 19 分短縮、新大阪～久宝寺駅間において 4 分短縮、新大阪～奈良駅間において 4 分短縮</li> <li>・おおさか東線により、従来の経路に比べて乗換回数や上下の移動が減少し、乗換利便性が向上するとともに高齢者などの移動にやさしい環境の創出に貢献</li> <li>・都心に集中する交通が分散され、都心部路線・ターミナルの混雑が緩和</li> <li>・南区間開業(2008)以降、各駅での乗降人員の着実な増加、並びに全線開業(2019)以降では、コロナ禍からの回復途上において、前回再評価(2016)の値を上回る乗降人員を記録し、想定した以上に効果が発現</li> </ul>					
■社会全体への効果影響	住民生活	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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部を担当</li> <li>・うめきた地区等の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、来訪者等の交流増大に貢献</li> <li>・連続立体交差事業と一体的に実施したことにより地域の分断を解消</li> <li>・沿線に立地する医療施設・公園施設等について、新たに南北方向からのアクセス網として機能</li> <li>・大阪市の外延地域の住民の「足」としての役割も果たせる身近な「都市鉄道」としても機能</li> <li>・高齢者を含め人々が自動車等の個別交通機関に依存せず、鉄道の利用が容易にでき、地域社会間での交流にも貢献する路線として機能</li> </ul>					
	地域経済	<ul style="list-style-type: none"> <li>・沿線の駅周辺ではホテルやマンションなどの建設がみられるとともに沿線全体の地価も上昇傾向にあり資産価値の向上に貢献</li> <li>・路線の高架化により新たに 72 千 m<sup>2</sup> の高架下空間を整備し、商業施設、駐輪場、駐車場、公共施設などに活用し、地域経済の活性化に貢献</li> </ul>					
	地域社会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・沿線の駅周辺の定住人口はおおさか東線開業以降増加する傾向</li> <li>・吹田市南部、大阪市北東部の鉄道空白地域に新たに南吹田駅・城北公園通駅を整備</li> <li>・歌島豊里線、淀川北岸線、南吹田駅前線等の社会資本整備の促進に貢献</li> </ul>					
	安全	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車から鉄道への転換により、自動車交通量が減少し事故件数減少に寄与</li> </ul>					
■費用便益分析[令和5年度価格] 計算期間：30年(50年)	費用	3,354 億円(3,355 億円)					
	便益	3,618 億円(4,005 億円)					
	指標	費用便益比 B/C	1.08 (1.19)	純現在価値 NPV	264 億円 (650 億円)	経済的内部 収益率 EIRR	4.42% (4.85)
※コロナ禍に伴う需要減少の影響、建設工事費の高騰に伴うデフレート時の費用増加の影響により前回再評価時の費用便益比 1.31 から減少							
■採算性分析	単年度収支黒字転換年(全線開業後 20 年)						
	借入金償還年(全線開業後 43 年)			累積資金収支黒字転換年(全線開業後 43 年)			
上記分析の基礎とした需要予測 開業後の実績に基づき、令和5年度(事業評価時点)以降を予測 新大阪駅～久宝寺駅間 需要安定年(令和11年度) 約 11.2 万人/日							

<p><b>○事業実施による地球的環境、局地的環境の変化</b></p>
<p>おおさか東線の整備に伴う、自動車利用から鉄道利用への転換によりNOxが1.4t/年、CO<sub>2</sub>が362t-c/年削減される</p>
<p><b>○改善措置の必要性</b></p>
<p>放射状路線を相互に連絡したネットワーク形成、新大阪駅へのアクセス向上等の当初の目標は達成しており、利用者数も着実に増加する傾向にあることから、改善措置は不要とする</p>
<p><b>○今後の事業評価の必要性</b></p>
<p>改善措置が不要であること、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、今後の事業評価は不要とする</p>
<p><b>○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</b></p>
<p>コロナ禍の影響・回復に伴う利用者の変動が大きく、将来需要の想定を行うことが難しい。将来需要想定を行う際の指針の設定が必要と考える 建設工事費について、建設工事費デフレーターにより現在価値に修正することへの検討の必要が考えられる</p>
<p><b>○概要図（位置図）</b></p>
<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p><b>【整備前】</b></p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p><b>【整備後】</b></p>  </div> </div>
<p><b>○備考</b></p>
<p>※評価体制：学識2名を含むおおさか東線鉄道整備事業評価監視委員会により評価 ※評価実施時期：令和5年度（委員会開催は令和5年度11月）</p>
<p>参考文献 鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル 2012</p>

事後評価 総括表

【鉄道駅総合改善事業】

事業者名 [ J R 関内駅北口整備協議会 ]

○事業概要							
事業名	関内駅総合改善事業			整備区間	J R 東日本根岸線 関内駅		
事業期間	平成 23 年度 (2011 年度) ~ 平成 30 年度 (2018 年度)			総事業費	44.89 億円		
○事業の目的 (ミッション)							
目的	≪当該事業の背景、必要性≫ J R 関内駅は、横浜都心部にある J R 駅で唯一バリアフリー化が実施されていない。また、北口の駅構内は歩行者空間が狭く動線が交錯し、構外は周辺商業エリアへの動線が分かりにくい。北口駅構内にてバリアフリー化と利用者動線を改善し、構外にて歩行者空間を整備することで、周辺地域の活性化に寄与する。また、生活支援施設 (保育施設等) を駅改良に合わせて一体的に整備し、地域と連携した鉄道高架下の空間整備を行う。						
	≪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≫ 国土交通省 事業評価実施計画 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			
○事業を取り巻く社会経済情勢の変化							
新型コロナウイルス感染拡大に伴う緊急事態宣言等による外出制限や、在宅勤務の普及等により、令和 4 年度の乗降人員は再評価時 (平成 28 年度) から約 17% 減少した。これにより、費用便益比が再評価時から減少した。							
○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	40 億円	44.89 億円		ホーム拡幅工事の追加等による工事費増			
工期	6 年	7 年		ホーム拡幅工事の追加等による期間延長			
乗降人員	57,410 人/日 (平成 20 年度水準)	53,701 人/日 (開業時(平成 30 年度)) 43,978 人/日 (開業 5 年目(令和 4 年度))		新型コロナウイルス感染拡大に伴う、緊急事態宣言等による外出制限や、在宅勤務の普及により、乗降人員が大きく減少している。			
○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		・ 駅構内の動線改善により、移動時間が短縮された。 ・ バリアフリー化の達成により、円滑な移動が可能となった。 ・ プラットホームの拡幅により転落の危険性を改善し、安全性が向上した。					
■社会全体への効果・影響	住民生活	・ 歩行者広場の整備により、象徴空間の創出及び周辺商業エリアへの視認性確保に伴う周辺商業施設との連結強化が図れた。 ・ 保育施設の整備により、待機児童数削減に寄与した。					
	地域経済						
	地域社会						
	環境安全						
■費用便益分析 [令和 5 年度価格] 計算期間: 30 年 (50 年)	費用	60 億円 (60 億円)	貨幣換算した主要な費用: 建設費				
	便益	62 億円 (77 億円)	貨幣換算した主要な便益: 移動抵抗軽減、時間短縮				
	指標	費用便益比 B/C	1.03 (1.3)	純現在価値 NPV	2 億円 (16 億円)	経済的内部収益率 EIRR	4.2% (5.2%)
上記分析の基礎とした需要予測 令和 6 年度以降の鉄道利用者は、令和 4 年度実績値のままで推移すると想定。							
○事業実施による地球的環境、局地的環境の変化							
本事業と一体で実施した駅周辺街路の再整備により、歩きやすい歩行者空間となった。また、シェアサイクルのポートが整備されたことにより、自転車利用が促進され、脱炭素社会に寄与された。							

### ○改善措置の必要性

本事業により、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等の駅構内の抜本的な改良を実施したことで、駅の安全性・利便性の向上、移動時間短縮が図られたとともに、保育施設や歩行者広場を駅改良と一体的に整備したことで、鉄道駅周辺の活性化が図られたことにより、当初計画時の目的が達成されている。

さらに、「利用者への効果・影響」、「社会全体への効果・影響」、「費用便益分析」の3つの観点から鉄道利用者に対して十分な事業効果が発揮されていると判断できることから、改善措置は不要であると考ええる。

### ○今後の事後評価の必要性

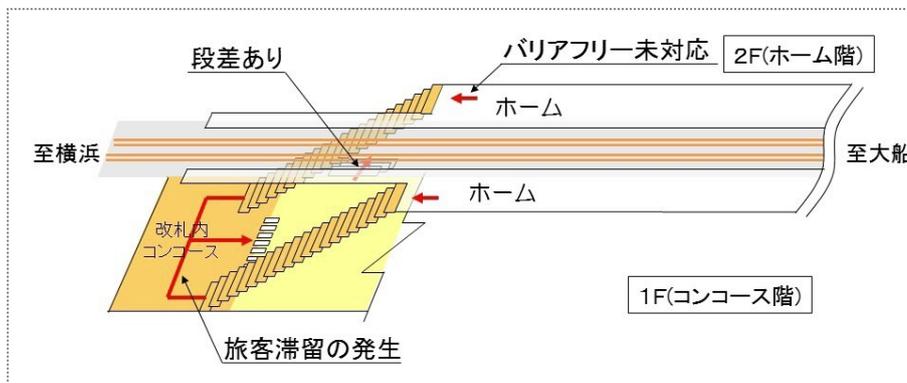
事業効果が十分に発揮されていると判断でき、改善措置は不要であることから、今後の事後評価の必要性はないと考える。

### ○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

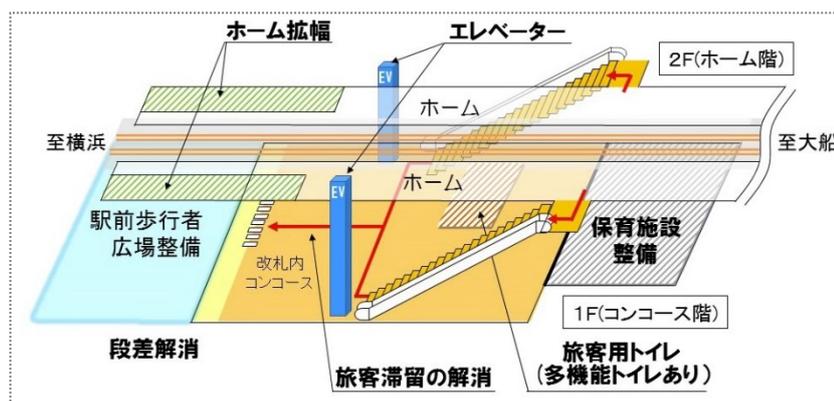
バリアフリー化や生活支援施設の整備といった定量的な評価が難しいものについては定性的な評価としたが、これらの効果を適切に加味できる評価手法の設定が課題と考える。また、バリアフリー化に伴う車いす利用者数の変化など、評価に役立つ情報の把握について国から鉄道事業者に指導するなどの対応もあると望ましいと考える。

### ○概要図（位置図）

#### 【整備前】



#### 【整備後】



### ○備考

※JR 関内駅北口整備協議会（事務局：横浜市）は既に解散しているため、JR 関内駅北口整備協議会事業評価実施要綱に基づき、横浜市が事後評価を実施。

※評価実施時期：令和5年度

※評価の過程で使用したデータ、文献等：

- ・国土交通省鉄道局監修「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル（2012年改訂版）」
- ・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)

※評価の体制（有識者の委員会等）：事後評価検討会議の実施（学識経験者等2名出席）

事後評価 総括表

【幹線鉄道等活性化事業】

事業者名 [三陸鉄道株式会社]

○事業概要 注1						
事業名	八木沢地区新駅整備事業		整備区間	津軽石～磯鶏間		
事業期間	平成30年6月25日～ 平成31年3月29日		総事業費	2.96億円		
○事業の目的（ミッション）						
目的	≪当該事業の背景、必要性≫ ・東日本大震災後、近隣に災害公営住宅が整備された。また岩手県立大学宮古短期大学部、八木沢団地が立地しており、学生や地域住民の利便性の向上が見込まれた。 ・平成26年2月に八木沢駅の新設に係る要望書の提出があった。（提出者：八木沢自治会、八木沢団地町内会）					
	≪事業目的≫ ・復興後の新しいまちづくりの形に合わせ、鉄道の新駅を設置することにより、地域の利便性を高め、沿線の活性化及び鉄道の利用促進を図るもの。			≪関連する政策目標≫ ・宮古市地域公共交通網形成計画により、持続可能な公共交通体制の構築を目指す。人口減少などの社会経済情勢の変化に対応するとともに、復興後の新しいまちの形に合わせた公共交通ネットワークを整備する。		
○事業を取り巻く社会経済情勢の変化						
2011年3月に東日本大震災が発災し、JR山田線が釜石～宮古間で不通となっていた。山田線はJRから三陸鉄道に移管されることが決定し2019年3月に三陸鉄道リアス線として運転を再開。近傍に災害公営住宅が建設される等人口が増加した。また2019年から2023年までは新型コロナウイルス感染症の影響を強く受けた。						
○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 注1						
要因	想定値（新規採択時）	実績値		変化の要因		
事業費	1.2億円	2.96億円		数量精査の実績		
工期	1年	1年		—		
輸送人員	36,960人/年（開業時） 34,291人/年（開業4年目）	9,750人/年（開業時） 6,886人/年（開業4年目）		新型コロナウイルス感染症拡大に伴う行動自粛等により利用者が減少		
○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		・新駅近隣には八木沢団地、県立宮古短期大学、災害公営住宅等が立地しこれまで鉄道が不便だった地域から主な目的地である宮古駅周辺までの移動時間が短縮し利便性が向上				
■社会全体への効果影響	住民生活	・駐輪場や駅前の乗降スペース等の整備を行い沿線の日常利用者の利便性向上に寄与。 ・復興後の新しいまちづくりに大きく寄与。				
	地域経済					
	地域社会環境					
	安全					
■費用便益分析 [令和5年度価格] 注2 計算期間： 30年（50年）	費用	2.96億円 (2.96億円)		総事業費		
	便益	3.42億円 (3.95億円)		移動時間短縮 供給者便益		
	指標	費用便益比 B/C	1.2 (1.3)	純現在価値 NPV	0.46億円 (0.99億円)	経済的内部 収益率 EIRR
新駅開業後、台風被害や新型コロナウイルス感染症の影響があり、駅利用実績が当初想定を下回り、便益が低下していることによる						

<p>上記分析の基礎とした需要予測 開業後の実績に基づき、平成5年度（事後評価時点）以降を予測</p>
<p><b>○事業実施による地球的環境、局地的環境の変化</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・宮古市内における公共交通圏域が広がる。</li> <li>・マイカー利用から鉄道利用への需要転換により、幹線道路等の交通渋滞緩和と、走行する自動車からのCO2排出量の削減が見込まれる。</li> </ul>
<p><b>○改善措置の必要性</b></p> <p>新駅開業後、令和元年の台風第19号被害や新型コロナウイルスの影響があったが令和5年のコロナウイルス5類移行により、三陸鉄道の乗車人員は回復傾向にあることから特段の改善措置は必要ないと考え</p>
<p><b>○今後の事後評価の必要性</b></p> <p>新駅開業後、令和元年の台風第19号被害や新型コロナウイルスの影響があったが令和5年のコロナウイルス5類移行により、三陸鉄道の乗車人員は回復傾向にある。費用便益比は1を上回っており、事業効果が発現されていると認められ、今後の事後評価の必要性はないと考える。</p>
<p><b>○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</b></p> <p>特になし</p> <p>(その他)特になし</p>
<p><b>○概要図（位置図）</b></p> <p>【整備前】</p>  <p>【整備後】</p> 
<p><b>○備考</b></p> <p>※評価実施時期:令和6年2月  ※評価の過程で使用したデータ、文献等:国土交通省「鉄道プロジェクト評価手法マニュアル2012年度改訂版」  ※評価の体制（有識者の委員会等）:八木沢地区新駅整備事業事後評価委員会</p>

注1：段階的に整備が進められた事業においては、事業期間や事業費、輸送人員等について、各供用段階における数値を記述する。

注2：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。

事後評価 総括表

【幹線鉄道等活性化事業】

事業者名 [三陸鉄道株式会社]

○事業概要 注1							
事業名	津軽石弘川地区新駅整備事業	整備区間	豊間根～津軽石間				
事業期間	平成30年6月25日～ 平成31年3月29日	総事業費	1.90億円				
○事業の目的（ミッション）							
目的	≪当該事業の背景、必要性≫ ・東日本大震災後、住宅の新築などにより世帯数、人口が増加している。 ・新駅の整備により、地域住民の利便性の向上が求められていた。 ・平成28年6月に宮古市に「弘川駅新設に係る要望書」の提出があった。（提出者：弘川自治会、荷竹自治会）						
	≪事業目的≫ ・復興後のあたらしいまちづくりの形にあわせ、鉄道の新駅を設置することにより、地域の利便性を高め、沿線の活性化及び鉄道の利用促進を図るもの。			≪関連する政策目標≫ ・宮古市地域公共交通網形成計画により、持続可能な公共交通体系の構築を目指す。人口減少などの社会経済情勢の変化に対応するとともに復興後の新しいまちの形に合わせた公共交通ネットワークを整備する。			
○事業を取り巻く社会経済情勢の変化							
2011年3月に東日本大震災が発災し、JR山田線が釜石～宮古間で不通となっていた。山田線はJRから三陸鉄道に移管されることが決定し2019年3月に三陸鉄道リアス線として運転を再開。被災者等による住宅新築があり人口が増加した。また2019年から2023年までは新型コロナウイルス感染症の影響を強く受けた。							
○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 注1							
要因	想定値（新規採択時）	実績値		変化の要因			
事業費	1.3億円	1.9億円		数量精査の実績			
工期	1年	1年		-			
輸送人員	28,190人/年（開業時） 26,155人/日（開業4年目）	9,091人/年（開業時） 5,897人/日（開業4年目）		新型コロナウイルス感染症拡大に伴う行動自粛等により利用者数が減少			
○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		・新駅近隣には東日本大震災による新築住宅、誘致企業の工場が立地しているが鉄道が不便であった地域から主な目的地である宮古駅周辺までの移動時間が短縮し利便性が向上した。					
■社会全体への効果影響	住民生活	・駐輪場や駅前の乗降スペース等の整備を行い沿線の日常利用者の利便性の向上に寄与した。 ・復興後の新しいまちづくりに大きく寄与した。					
	地域経済						
	地域社会環境						
	安全						
■費用便益分析 [令和5年度価格] 注2 計算期間： 30年（50年）	費用	1.90億円 (1.90億円)	総事業費				
	便益	1.66億円 (1.90億円)	移動時間短縮 供給者便益				
	指標	費用便益比 B/C	0.9 (1.0)	純現在価値 NPV	-0.26億円 (0円)	経済的內部收益率 EIRR	-1.0% (0.0%)
	新駅開業後、台風被害や新型コロナウイルス感染症の影響があり、駅利用実績が当初想定を下回り、便益が低下していることによる						
上記分析の基礎とした需要予測 開業後の実績に基づき、平成5年度（事後評価時点）以降を予測							

<p><b>○事業実施による地球的環境、局地的環境の変化</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・宮古市内における公共交通圏域が広がる。</li> <li>・マイカー利用から鉄道利用への需要転換により、幹線道路等の交通渋滞緩和と、走行する自動車からのCO2排出量の削減が見込まれる。</li> </ul>
<p><b>○改善措置の必要性</b></p> <p>新駅開業後、令和元年の台風第19号被害や新型コロナウイルスの影響があったが令和5年のコロナウイルス5類移行により、三陸鉄道の乗車人員は回復傾向にあることから特段の改善措置は必要ないと考える。</p>
<p><b>○今後の事後評価の必要性</b></p> <p>新駅開業後、令和元年の台風第19号被害や新型コロナウイルスの影響があったが令和5年のコロナウイルス5類移行により、三陸鉄道の乗車人員は回復傾向にある。今後費用便益比も1に近づくと推計されることから事業効果が発現されていると認められ、今後の事後評価の必要性はないと考える。</p>
<p><b>○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</b></p> <p>特になし</p> <p>(その他)特になし</p>
<p><b>○概要図(位置図)</b></p> <p>【整備前】</p>  <p>【整備後】</p> 
<p><b>○備考</b></p> <p>※評価実施時期:令和6年2月</p> <p>※評価の過程で使用したデータ、文献等:国土交通省「鉄道プロジェクト評価手法マニュアル 2012年度改訂版」</p> <p>※評価の体制(有識者の委員会等):津軽石弘川地区新駅整備事業事後評価委員会</p>

注1:段階的に整備が進められた事業においては、事業期間や事業費、輸送人員等について、各供用段階における数値を記述する。

注2: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。