

令和4年度第2次補正予算に係る個別公共事業の評価書（その2）

令和4年12月5日 国土交通省

国土交通省政策評価基本計画（令和4年3月31日最終変更）に基づき、個別公共事業（補助事業等）についての新規事業採択時評価を行った。本評価書は、行政機関が行う政策の評価に関する法律第10条の規定に基づき作成するものである。

1. 個別公共事業評価の概要について

（評価の対象）

国土交通省では、維持・管理に係る事業、災害復旧に係る事業等を除くすべての所管公共事業を対象として、個別の事業採択（事業の予算化）の判断に資するための評価（新規事業採択時評価）、事業の継続又は中止の判断に資するための評価（再評価）及び改善措置を実施するかどうか等の今後の対応の判断に資する評価（完了後の事後評価）を行うこととしている。

新規事業採択時評価は、原則として事業費を予算化しようとする事業について実施し、再評価は、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及び事業採択後長期間（5年間）が経過した時点で継続中の事業、社会経済情勢の急激な変化により再評価の実施の必要が生じた事業等について実施する。また、完了後の事後評価は、事業完了後の一定期間（5年以内）が経過した事業等について実施する。

（評価の観点、分析手法）

国土交通省の各事業を所管する本省内部部局又は外局が、費用対効果分析を行うとともに事業特性に応じて環境に与える影響や災害発生状況も含め、必要性・効率性・有効性等の観点から総合的に評価を実施する。特に、再評価の際には、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、といった視点で事業の見直しを実施する。本評価書で対象とした事業の事業種別の評価項目等については別添1（評価の手法等）のとおりである。

（第三者の知見活用）

再評価及び完了後の事後評価にあたっては、事業評価の実施要領に基づき、学識経験者等から構成される事業評価監視委員会の意見を聴くこととしている。また、直轄事業等の新規事業採択時評価においても、事業評価の実施要領に基づき、学識経験者等の第三者から構成される委員会等の意見を聴くこととしている。ただし、治安の維持に係る事業については、学識経験者の第三者から構成される委員会等の意見を聴くことを要しないものとする。

また、評価手法に関する事業種別間の整合性や評価指標の定量化等について公共事業評価手法研究委員会において検討し、事業種別毎の評価手法の策定・改定について、評価手法研究委員会において意見を聴くこととしている。

（参考資料）

i) 事業評価関連リンク（URL：http://www.mlit.go.jp/tec/hyouka/public/09_public_07.html）

各部局の事業評価に関する要領等が記載されたリンク先をまとめている。

2. 今回の評価結果について

今回は、令和4年度第2次補正予算に係る評価として、補助事業等について、新規事業採択時評価33件の評価結果をとりまとめた。件数一覧は別添2、評価結果は別添3のとおりである。

<評価の手法等>

別添1

| 事業名 | 評価の方法 | 評価の視点等 | 評価を行う過程において使用した資料等 | 担当部局 |
|-------------|---|---|---|------|
| 都市・幹線鉄道整備事業 | 評価対象事業について、事業が鉄道施設や設備の総合的な改善に資することを右の視点等から評価する。 | <ul style="list-style-type: none"> ・利用者への効果・影響 ・老朽化への対応 ・防災への効果・影響 ・安全への効果・影響 | <ul style="list-style-type: none"> ・旅客地域流動調査 ・パーソントリップ等 | 鉄道局 |

令和4年度第2次補正予算に係る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 | 33 |
| 合計 | | 33 |
| 総計 | | 33 |

令和4年度第2次補正予算に係る新規事業採択時評価結果一覧

別添3

【公共事業関係費】

【都市・幹線鉄道整備事業】

(幹線鉄道等活性化事業費補助(貨物列車走行対応化工事))

| 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) |
|--------------------------------------|--------------|------|--|------------------------------------|
| 新南陽駅鉄道貨物 輸送力増強事業 日本貨物鉄道(株) | 24 | 駅改良 | <p>本駅を整備することにより、災害時における山陽線の代行輸送力強化が期待できる。</p> <p>JR貨物新南陽駅(山口県)のある山陽線では、山間部、沿岸部の狭隘な地形を多く走行することを大きな理由に、2018年7月(土砂流入等)、2021年8月(路盤流出等)に長期間の運転中止(2018年は約100日不通)が生じている。</p> <p>山陽線は、不通になった際に走行し得る有効な迂回路線を持っていないことに加え、走行する中国地方は土砂災害危険箇所が全国で最も多く(上位3県が広島県、島根県、山口県(『都道府県別土砂災害危険箇所』2002年国土交通省発表))、全国的に見ても土砂災害の危険箇所が多い。以上の理由から山陽線での大規模輸送障害発生時の対応を強化すべく、新南陽駅の輸送力増強事業を実施する。</p> <p><社会全体への効果・影響> 新南陽駅を改良することで貨物量取扱能力を向上させ、山陽線の代行輸送力を向上させる。これにより食料工業品(清涼飲料水、酒・ビール、菓子類)や農産品(米、野菜等)、書籍、紙製品、家電製品といった日常生活に必要な品目の輸送が可能となる。</p> <p><防災への効果・影響> 本駅整備後、山陽線において路線の不通が生じた場合には、整備前と比較して早期に代行輸送を実施することが可能であり、結果物流ネットワークの被害を抑えることに繋がることから、防災としての効果は大きい。</p> | <p>鉄道局 鉄道事業課 (課長 田口芳郎)</p> |

【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 (南北線 勾当台公園駅、広瀬通駅) 仙台市交通局 | 0.08 | 浸水対策 | <p>仙台市内水ハザードマップにおいて、新たに浸水想定が最大20cmとなった駅の出入口に止水板を設置することにより以下の効果が期待できる。</p> <p><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。</p> <p><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。</p> <p><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。</p> | <p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 角野浩之)</p> |

【都市・幹線鉄道整備事業】

(鉄道施設総合安全対策事業(ホームドア整備))

| 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) |
|---|--------------|-------|--|--------------------------------------|
| 臨海副都心線(りんかい線) 新木場駅 ホームドア整備事業 東京臨海高速鉄道株式会社 | 6.1 | ホームドア | <p>本駅は様々なスポーツ施設の最寄り駅となっており、スポーツ大会が開催される際には利用者数が多くなることから、ホームドア整備により以下の効果が期待できる。</p> <p><利用者への効果・影響> ・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・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。</p> | <p>鉄道局 都市鉄道政策課 (課長 角野浩之)</p> |

| | | | | |
|---|-----|-------|--|------------------------------|
| 西名古屋港線 中島駅 ホームドア整備事業 名古屋臨海高速鉄道株式会社 | 2.0 | ホームドア | 本駅は障がい者就労施設の最寄り駅となっており、障がい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〉 ・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・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) |
| 西名古屋港線 港北駅 ホームドア整備事業 名古屋臨海高速鉄道株式会社 | 2.0 | ホームドア | 本駅は障がい者就労施設及び総合病院の最寄り駅となっており、障がい者、傷病者及び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〉 ・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・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) |
| 西名古屋港線 荒子川公園駅 ホームドア整備事業 名古屋臨海高速鉄道株式会社 | 2.0 | ホームドア | 本駅は盲導犬訓練センターの最寄り駅となっており、障がい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〉 ・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・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) |
| 西名古屋港線 稲永駅 ホームドア整備事業 名古屋臨海高速鉄道株式会社 | 2.0 | ホームドア | 本駅は障がい者就労施設の最寄り駅となっており、障がい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〉 ・移動円滑化の促進に関する基本方針に対応。 ・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) |

【都市・幹線鉄道整備事業】
(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 (千歳線) 北海道旅客鉄道株式会社 | 1.0 | 耐震対策 | 当該路線は、片道断面輸送量1日約1.2万人かつ貨物列車が運行する線区であるため、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や鉄道貨物の安定輸送に寄与する。 | 鉄道局 施設課 (課長 森 信哉) |
| 耐震対策事業 (相模原線) 京王電鉄株式会社 | 1.5 | 耐震対策 | 当該路線は、片道断面輸送量1日約5.8万人の線区であるため、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 森 信哉) |
| 耐震対策事業 (東葉高速線) 東葉高速鉄道株式会社 | 0.19 | 耐震対策 | 当該路線は、片道断面輸送量1日約6.5万人の線区であるため、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 森 信哉) |
| 耐震対策事業 (いずみ野線) 相模鉄道株式会社 | 0.67 | 耐震対策 | 当該路線は、片道断面輸送量1日約5.7万人の線区であるため、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 森 信哉) |

| | | | | |
|----------------------------------|------|------|---|-------------------------|
| 耐震対策事業 (羽田空港線) 東京モノレール株式会社 | 3.0 | 耐震対策 | 当該路線は、片道断面輸送量1日約4.2万人の線区であるため、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 森 信哉) |
| 耐震対策事業 (名古屋本線) 名古屋鉄道株式会社 | 3.8 | 耐震対策 | 当該路線は、片道断面輸送量1日約3.8万人の線区であるため、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 森 信哉) |
| 耐震対策事業 (瀬戸線) 名古屋鉄道株式会社 | 2.7 | 耐震対策 | 当該路線は、片道断面輸送量1日約3.5万人の線区であるため、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 森 信哉) |
| 耐震対策事業 (津島線) 名古屋鉄道株式会社 | 1.7 | 耐震対策 | 当該路線は、片道断面輸送量1日約1万人の線区であるため、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 森 信哉) |
| 耐震対策事業 (京都線) 近畿日本鉄道株式会社 | 3.9 | 耐震対策 | 当該路線は、片道断面輸送量1日約1万人の線区であるため、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 森 信哉) |
| 耐震対策事業 (南大阪線) 近畿日本鉄道株式会社 | 2.0 | 耐震対策 | 当該路線は、片道断面輸送量1日約1万人の線区であるため、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 森 信哉) |
| 耐震対策事業 (大阪線) 近畿日本鉄道株式会社 | 0.80 | 耐震対策 | 当該路線は、片道断面輸送量1日約1万人の線区であるため、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 森 信哉) |
| 耐震対策事業 (名古屋線) 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1万人の線区であるため、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 森 信哉) |
| 耐震対策事業 (難波線) 近畿日本鉄道株式会社 | 5.2 | 耐震対策 | 当該路線は、片道断面輸送量1日約1万人の線区であるため、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 森 信哉) |
| 耐震対策事業 (南海本線) 南海電気鉄道株式会社 | 1.1 | 耐震対策 | 当該路線は、片道断面輸送量1日約3.7万人の線区であるため、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 森 信哉) |

| | | | | |
|------------------------------------|------|------|--|-------------------------|
| 耐震対策事業 (本線) 阪神電気鉄道株式会社 | 3.8 | 耐震対策 | 当該路線は、片道断面輸送量1日約5.8万人の線区であるため、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 森 信哉) |
| 耐震対策事業 (阪神なんば線) 阪神電気鉄道株式会社 | 0.36 | 耐震対策 | 当該路線は、片道断面輸送量1日約2.9万人の線区であるため、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 森 信哉) |
| 耐震対策事業 (水島本線、港東線) 水島臨海鉄道株式会社 | 0.45 | 耐震対策 | 当該路線は、片道断面輸送量1日約1.5万人の線区かつ貨物列車が運行する線区であるため、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や鉄道貨物の安定輸送に寄与する。 | 鉄道局 施設課 (課長 森 信哉) |
| 耐震対策事業 (予讃線) 四国旅客鉄道株式会社 | 4.6 | 耐震対策 | 当該路線は、片道断面輸送量1日約1万人の線区かつ貨物列車が運行する線区であるため、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や鉄道貨物の安定輸送に寄与する。 | 鉄道局 施設課 (課長 森 信哉) |

【都市・幹線鉄道整備事業】

(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 (西武秩父線) 西武鉄道株式会社 | 3.0 | 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 森 信哉) |
| 豪雨対策事業 (常滑線) 名古屋鉄道株式会社 | 0.99 | 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 森 信哉) |
| 豪雨対策事業 (大阪線) 近畿日本鉄道株式会社 | 3.4 | 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 森 信哉) |

| | | | | |
|--------------------------------|------|------|--|-------------------------|
| 豪雨対策事業 (名古屋線) 近畿日本鉄道株式会社 | 0.67 | 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 森 信哉) |
| 豪雨対策事業 (京阪本線) 京阪電気鉄道株式会社 | 0.08 | 豪雨対策 | 当該路線は、片道断面輸送量1日約10万人の線区であるため、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 森 信哉) |
| 豪雨対策事業 (本線) 阪神電気鉄道株式会社 | 0.30 | 豪雨対策 | 当該路線は、片道断面輸送量1日約5.8万人の線区であるため、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 森 信哉) |
| 豪雨対策事業 (鹿児島線) 九州旅客鉄道株式会社 | 1.8 | 豪雨対策 | 当該路線は、優等列車若しくは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や鉄道貨物の安定輸送に寄与する。 | 鉄道局 施設課 (課長 森 信哉) |
| 豪雨対策事業 (日豊線) 九州旅客鉄道株式会社 | 0.11 | 豪雨対策 | 当該路線は、優等列車若しくは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や鉄道貨物の安定輸送に寄与する。 | 鉄道局 施設課 (課長 森 信哉) |