

事業再評価総括表

【甲子園駅総合改善事業】

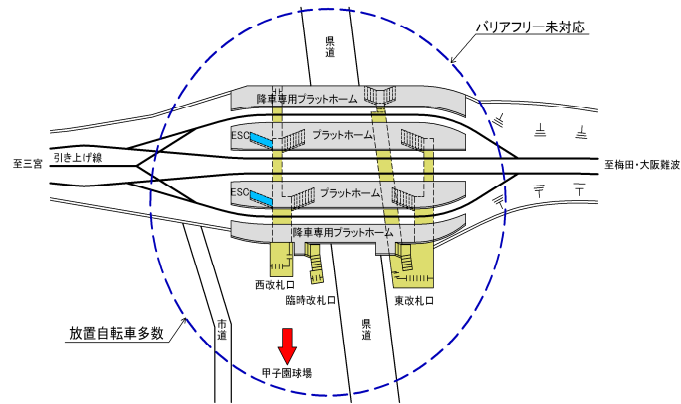
事業者名 [神戸高速鉄道(株)]

○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)
	<p>目 的</p> <p>＜当該事業の背景、必要性＞</p> <p>＜解決すべき課題・背景＞</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>＜達成すべき課題＞</p> <p>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。</p> <p>＜関連する政策目標＞</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。 ・ 施策目標：26 鉄道網を充実・活性化させる。 					
<p>＜事業の必要性等に関する視点＞</p> <p>○事業を取り巻く社会経済情勢等の変化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 <p>○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)</p>						
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	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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～西九条以东(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	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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	<ul style="list-style-type: none"> ・ エレベーターの設置に伴う保守・更新費用の増加。 			

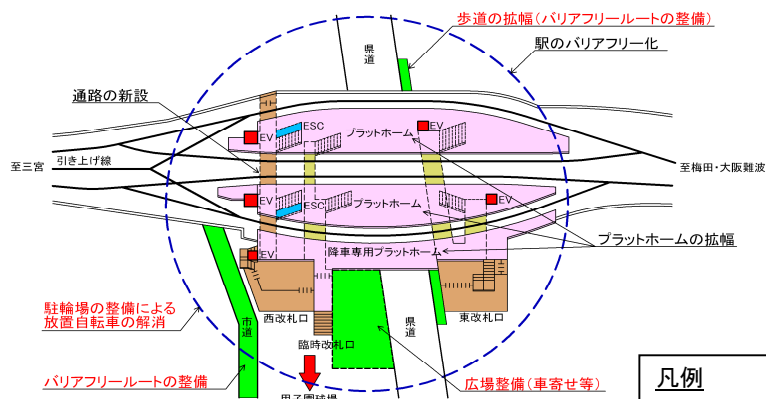
<p>■社会全体への効果・影響</p>		<ul style="list-style-type: none"> ・駅周辺の混雑緩和による地域住民の生活環境改善および交通状態の混雑和(路線バス遅延時間短縮)。 ・駅周辺の生活環境が改善されることで地域が活性化し、魅力的な街づくりに寄与。 ・駅前広場の整備による交通結節機能向上。 						
<p>■費用便益分析 [平成27年度価格] ※計算期間：30年(50年)</p>	<p>事業全体</p>	費用	59.3億円(59.3億円)			貨幣換算した主要な費用：建設費		
		便益	103.4億円(123.8億円)			貨幣換算した主要な便益：所要時間短縮、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)」