

2023年3月31日

神戸高速鉄道株式会社

甲子園駅総合改善事業の事後評価について

神戸高速鉄道株式会社では、甲子園駅の鉄道駅総合改善事業について、事業完了後5年目にあたることから事後評価を行い、第三者の意見を求める諮問機関「神戸高速鉄道株式会社事業評価委員会」で審議し、事後評価および対応方針をまとめました。

事後評価の結果については、別紙のとおりです。

【ご参考】

■事業の概要

- ・事業名 甲子園駅総合改善事業
- ・事業年度 2011年7月から2017年9月
- ・事業主体 神戸高速鉄道株式会社
- ・運営主体 阪神電気鉄道株式会社

■事後評価とは

事業完了後5年が経過した事業に対して、事業の効果、環境への影響等の確認を行い、必要に応じて適切な改善措置、同種事業の計画・調査のあり方等を検討するものです。

事後評価の結果

【鉄道駅総合改善事業】

事業者名 [神戸高速鉄道(株)]

○事業概要			
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
事業期間	2011年度（平成23年度）～ 2017年度（平成29年度）	総事業費	54億円
○事業の目的（ミッション）			
目的	《当該事業の背景、必要性》 甲子園駅は、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。		
	《事業目的》 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》 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等			
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、2022年度の乗降人員は再評価時（2016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	54億円	54億円	変化なし
工期	5年9か月	6年3か月	関連する「阪神電鉄本線鳴尾駅付近連続立体交差事業」の工事遅れのため。
乗降人員	49,534人/日 (2010年、 開業後も継続して推移)	54,968人/日 (2019年、コロナ禍以前) 46,116人/日 (2022年、コロナ禍)	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、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		<ul style="list-style-type: none"> ・プラットフォームの拡幅により、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改善した。 ・駅舎増改築により、周辺移動利便性が向上した。 ・バリアフリー化の達成により、円滑な移動が可能になった。 ・プロ野球終了後において、駅利用者のプラットフォーム到達までの待ち時間が短縮された。 ・コンコースの拡張および改築並びにプラットフォーム拡幅により、駅構内の混雑が緩和された。 				
■社会全体への効果影響	住民生活	<ul style="list-style-type: none"> ・駅周辺の混雑緩和により、地域住民の生活環境が改善し、周辺交通状態の混雑が緩和された(路線バスの遅延時間短縮)。 ・駅前広場の整備により、交通結節機能が向上した。 ・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した。 ・プラットフォームを覆う大屋根の設置および、周辺事業により電線共同溝方式で無電柱化が達成されたことで、景観が向上した。 				
	地域経済					
	地域社会					
	環 境					
	安 全					
■費用便益分析 [令和4年度価格] ・計算期間： 30年(50年)	費 用	75億円 (75億円)		貨幣換算した主要な費用：建設費		
	便 益	67.1億円 (79.9億円)		貨幣換算した主要な便益：所要時間短縮、 移動利便性向上		
	指 標	費用 便益比 B/C	0.89 (1.06)	純現在 価値 NPV ：億円	-8.3 (4.4)	経済的 内部 収益率 EIRR
<p>上記分析の基礎とした需要予測 2023年度以降は、鉄道利用者が2022年度実績値のままで推移すると想定</p>						
○事業実施による地球的環境、局地的環境の変化						
<p>プラットフォームを覆う大屋根の設置および、周辺事業により電線共同溝方式で無電柱化が達成されたことで、景観が向上した。</p>						
○改善措置の必要性						
<p>本事業により、プラットフォ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したことで、駅の安全性、利便性の向上、交通結節機能の強化という当初計画時の目的が達成されている。</p> <p>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ができることから、改善措置は不要であると考えます。</p>						

○備考

今回の検討では、2023年度以降の将来需要が新型コロナウイルス感染拡大による需要減（2022年度実績）のまま推移すると仮定した上で費用便益比を算定し、0.89（30年）および1.06（50年）となった。

参考値として、2023年度以降の将来需要については、コロナ禍前の水準まで利用者数が回復すると想定した場合の費用便益比を算定（2017年度～2019年度の鉄道利用者数を採用）し、その場合の費用便益比は1.47（30年）および1.84（50年）となった。

※評価実施時期：令和4年度

※評価の体制：神戸高速鉄道株式会社事業評価委員会

※使用した文献等：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）」、「平成27年度大都市交通センサス（国土交通省総合政策局）」、「令和3年度兵庫県毎月勤労統計調査（兵庫県企画部統計課）」、「平成28年経済センサス（総務省統計局）」、「住民基本台帳人口（西宮市総務課）」

以上