

西院駅総合改善事業に係る事業評価監視委員会 議事録

日時：令和6年12月24日 10時～11時
場所：朱雀第七自治会館

1 開会

発言者	発言内容
柏原（司会）	それでは皆様おはようございます。 朝早くからわざわざお越しいただき、ありがとうございます。 定刻となりましたので、ただいまから、西院駅総合改善事業に係る事業評価監視委員会を始めさせていただきますと思います。 委員の皆さんにおかれましては、年末の大変お忙しい中、委員会に出席をいただきまして誠にありがとうございます。 私は本日司会を務めさせていただきます、京都市都市計画局歩くまち京都推進室の担当係長の柏原でございます。どうぞよろしくお願いいたします。それでは着席にて説明させていただきます。 本委員会は公開会議とさせていただいており、一般傍聴席を設けるとともに、報道関係の席を設けておりますが現時点では、傍聴はない状況でございます。公開については、会議の開催にあたりご了承の方、よろしくお願いいたします。 まずはじめに、お手元に配布しております資料の確認をさせていただきます。 まず1枚目が議事次第になっております。次、おめくりいただきまして別紙1が、委員名簿、別紙2が配席図、別紙3が委員会の規約になっております。次、おめくりいただきますと横書きカラー刷りの資料1「西院駅総合改善事業の事後評価についての対応方針（案）」、資料2が「西院総合改善事業の事後評価について対応方針」、資料3が「阪急、京福西院駅改良における費用対効果について」となっております。 資料について過不足等はないでしょうか。もし過不足等がございましたら事務局の方までご遠慮なく申しつけください。 それでは、委員会の開会に当たりまして、本日ご出席いただいております委員の皆様を私の方からご紹介させていただきます。お手元の別紙1の委員等の一覧をご覧ください。 まず学識経験者でございます。今回は事後評価ということで様々な知見からご意見等をいただくため、「京都市交通バリアフリー推進会議」でご参画いただいております、先生方に参画いただきました。 まずは、神戸大学名誉教授の小谷先生でございます。続きまして、同志社大学名誉教授の青木先生でございます。続きまして、京都女子大学家政学部生活造形学科の井上先生でございます。続きまして、京都大学大学院経営管理研究部教授の大庭先生でございます。

	ます。 以上４名の先生方に委員会の参画をあらかじめお願いし、ご快諾いただきました。 次に地元代表として、西院駅の総合改善事業の採択時に設立いたしました「西院駅周辺地域整備協議会」に、ご参画をいただいております中京区朱雀第五及び第七の自治連合会会長様、また、右京区西院第一並びに西院第二自治連合会の会長の皆様に、委員会へのご参画をお願いいたしまして、ご快諾いただきました。ありがとうございます。 そして、交通事業者として阪急電鉄様、京福電鉄様に出席をいただいております。 また、関係行政機関といたしまして、採択時の「西院駅周辺地域整備協議会」にオブザーバーとして参画いただきました京都府様にも、委員会への参画をお願いし、快諾いただきました。 委員の皆様には、年末のお忙しい中にもかかわらずご出席いただき感謝申し上げます。 なお、西院第一自治連合会の会長様におかれましては、本日ご多忙につき、ご欠席ということになっておりますのでご報告させていただきます。 なお、議事進行の都合上、本日のご出席の皆様各自のご紹介につきましては、お手元の委員一覧及び配席図をもって、紹介に代えさせていただきますので、ご了承のほどよろしくお願いいたします。 また、これから会議をはじめに当たり、記録のために事務局の方で撮影、そして音声録音等させていただきますので、ご了承のほどよろしくお願いいたします。 続きまして開会に先立ちまして、当委員会の規約に関してご案内を申し上げます。お手元資料の別紙３「西院駅総合改善事業に係る事業評価監視委員会規約」をご覧ください。 本規約で第１条では、国土交通省所管公共事業の完了後の事後評価実施要領及び鉄道関係公共事業の完了後の事後評価実施細目に基づいて、設置する西院駅総合改善事業に係る事業評価監視委員会の組織及び運営に関して、必要な事項を定めております。 また、第３条のとおり、委員会は委員長を置くものとし、委員長としましては京都市都市計画局歩くまち京都推進室長をもって充てるとさせていただきます。 また、委員会の議長におかれましては、委員長が指名するということになっておりあらかじめ、神戸大学名誉教授の小谷先生に議長の就任をお願いしています。小谷先生におかれては、本事業採択時の「西院駅周辺地域整備協議会」においても、議長に就任していただいております。今回も事後評価ということで議長の就任をお願いして、ご快諾をいただいたところでございます。 なお、本規約は事務局である歩くまち京都推進室で策定させていただいており、議長の小谷先生にも事前にご確認いただいております。本規約に関する詳細な説明につき
--	--

	ましては、お手元の配付をもって割愛させていただきますので、ご了承のほどよろしくお願いいたします。 それでは、開会に当たり、委員会を代表して委員長の歩くまち京都推進室長の長尾由規夫から一言ご挨拶を申し上げます。
長尾（委員長）	皆様、改めましておはようございます。 今ご紹介ありました、歩くまち京都推進室長の長尾でございます。 本日は議長の小谷先生、青木先生、井上先生、大庭先生、また、中京区の地元から、加藤会長、別所会長、右京区から鈴木会長にご出席賜りまして、本当にありがとうございます。 また、京都府からは、笹井課長様ありがとうございます。高い席ではございますが、御礼を申し上げます。 本市では、高齢者や障害のある方をはじめ、全ての人が安心安全で円滑に移動することができる社会を実現するために、「歩くまち京都」交通バリアフリー全体構想を策定しており、市内の公共施設のバリアフリー化を着実に進めているところでございます。 今回、ご案内のありました阪急西院駅、京福西院駅におきましては、「西院駅総合改善事業」として整備を進めており、国や京都府から多額の補助金を頂戴し、交通事業者はもとより、地元の皆様や関係機関のご尽力により、令和元年に素晴らしい駅として完成したところでございます。改めて御礼を申し上げます。 本日は、後程、事務局から詳細なご案内を予定しておりますが、国が定めた分析方法に基づきまして、「1」が基準である費用便益が「4.5」と大変高い結果が得られています。 本日まで参加いただきました学識の皆さんにおかれては、幅広い知見から、ご地元の代表の委員の皆さんにおかれては、普段のご利用者目線で、大所高所から忌憚のないご意見を賜りますことをお願いを申し上げます。 また最後になりますが、本日会場をご提供いただきました別所会長様におかれましては改めて御礼を申し上げます。私からの挨拶は以上でございます。ありがとうございます。
柏原（司会）	長尾室長ありがとうございました。 それでは早速、議事に移らせていただきたいと思います。 ここからの議事進行につきましては、議長の小谷先生をお願いいたします。

2 議事

（１）事務局説明

小 谷 議 長 （学 識 者）	皆様おはようございます。 先週までは、まだ市内で紅葉が楽しめましたが、今週は急に寒くなりました。
--------------------	--

	本日は、阪急さん、京福さん、京都市さんで西院駅総合改善事業の事業評価を取りまとめていただいておりますので、委員の皆様方には忌憚のないご意見を賜りたいと思いますのでどうぞよろしくお願いいたします。それでは、お手元の議事次第に従いまして議事を進行させていただきます。 まず、事務局から本日の資料についてご説明をお願いします。
柏原（事務局）	それではお手元の資料1「西院駅総合改善事業の事後評価について対応方針（案）」をご説明します。本日は大変お忙しい中お集まりいただいておりますので、前面のプロジェクターにより、パワーポイントで要点のみの説明をさせていただきます。また、説明後の審議におきましては、資料全般からご意見等いただけますと幸いです。 「西院駅総合改善事業」につきましては、国の「鉄道駅総合改善事業」を活用して実施しており、今年度は、事業完了から5年に当たるといことで、国土交通省の事後評価実施要領等々に基づきまして事後評価を実施するものでございます。 この事後評価に当たりましては、費用対効果の分析などに基づき、7つの視点で実施することになっております。 それでは資料1の2ページ目をご覧ください。「事業の目的」でございます。この事業は平成26年3月に策定いたしました「西院地区バリアフリー移動等円滑化基本構想」に基づき、阪急西院駅及び京福西院駅のバリアフリー化や生活支援機能施設の整備などを実施しました。 3ページをご覧ください。「事業の概要」でございます。阪急西院駅に関しては、西大路通りから西側と東側に分けられ、西側については、西改札口の既設の駅舎ビルの改築、多機能トイレ、エレベーター・エスカレーターの新設、生活支援機能施設の整備でございます。また、東側においては、北改札口と南改札の新設でございます。京福西院駅については、四条大宮方面の上りでございますが、スロープの整備等のホームの改良、嵐山方面の下りについては、四条通の南側にあったホームを北側に移設するとともに、スロープの整備を実施しました。 4ページをご覧ください。「事業のスケジュール、事業費スキーム」でございます。平成26年3月に事業着手し、令和元年度に事業が完了しました。事業費は、総額で約30億9,000万円でございます。事業スキームは、国の「鉄道駅総合改善事業活用」して、国、地方公共団体、鉄道事業者がそれぞれ3分の1ずつ費用負担し、法定協議会において施設の改良・整備を行い、最終的に施設を鉄道事業者の方へ移管する流れになっています。 5ページをご覧ください。「事業評価の基礎要因の変化とその要因」でございます。事業費については、当初計画で25億3,000万、実績としては約30億9,000万円ということで約5億6000万円の増額となりました。要因については、工事計画の見直しや建設市場価格高騰によるものでございます。工期については、当初予定通り、6年

	間で完了しました。 6 ページをご覧ください。「乗降人員の変化」でございます。阪急の西院駅における事業着手前の 2014 年の乗降人員は 4 万 752 人、実績値の 2024 年は、4 万 3,911 人ということで、3,159 人増、約 7.8 パーセント増になっております。また、阪急西院駅と京福西院駅との乗り換え人員については、事業着手前 2014 年は 3,146 人、実績時の 2024 年は 3,742 人となり、596 人増になっております。乗り換え人員が増加した要因については、阪急西院駅から京福西院駅のアクセスが向上したものと推定するものです。 7 ページをご覧ください。「利用者への効果と影響」でございます。まず 1 つ目でございますが、阪急西院駅においては、北改札口・南改札口を新設したことにより、駅の東地区及び京福西院駅からの乗り換えが円滑になったこと、2 つ目として、改札口の新設及びエレベーター 5 基の新設、西改札口にエスカレーターを 2 基新設により、バリアフリー経路の確保と駅の東地区及び京福からの利用者の利便性が向上したことが挙げられます。 8 ページをご覧ください。「社会全体への効果影響」でございます。阪急西院駅の北改札口と南改札口の新設により、阪急と京福の乗り換えが、これまでの大宮から西院駅に一部が転換したと考えられます。 9 ページをご覧ください。「地域の活性化」でございます。路線価によると、西院駅東改札口が完成した平成 30 年度から令和元年度にかけて、西院駅の周辺の地価は 20%程度上昇しております。また、令和 5 年においても年々上昇しています。また、西院駅周辺の人口については、事業前後で 757 人増の約 2 パーセント増になっています。さらに、阪急西院駅ビルの保育施設の利用者は増加傾向となっており、これは他の施設と比較して、交通の利便性が高いことが考えられます。 10 ページをご覧ください。「費用便益分析」でございます。この費用分析は、事後評価での 1 つの視点であり、例えば、所要時間の短縮など、貨幣への換算の手法が確立されている効果を「便益」として算出し、事業における建設投資額などの「費用」を比較するものです。この便益を費用で割ったものが、費用便益比となり、値が「1」以上を基準として、値が大きいほど、社会的に効率的な事業であると評価することができます。 11 ページをご覧ください。「費用便益分析の費用と便益」でございます。費用は、事業完了から 30 年目が 42 億 6,000 万、50 年目が 42 億 9,000 万となっております。便益は、乗降人員と乗り換え人員により算出しており、11 ページに阪急西院駅の乗降人員と同駅における京福西院駅との乗換人員、同じく 12 ページに、大宮駅に関する同様の数値をまとめており、西院駅ではいずれも増加傾向、大宮駅ではいずれも減少しています。 13 ページをご覧ください。「各便益の算定結果」でございます。便益の合計として
--	---

	は、1日当たり約250万円、1年当たり約9億2,000万円ということで一覧表に載せております。 14ページをご覧ください。ここからは、「各便益の算定」を説明します。まず、「到達経路改善便益の算定」として、西院駅に北改札口・南改札口を新設したことにより、西大路駅の以东からの移動が減少したことによる算定で、30年後の便益は、約121億、50年後は、約151億円という結果になっています。 15ページをご覧ください。ここでは、14ページの算定表に記載されている「30402地区、30409地区」の範囲を記載しています。この地区は、3大都市圏において、鉄道やバスなどの公共交通機関の利用実態を調査する「大都市交通センサス」の調査地区にコードが割り振られたもので、事業採択時の算定において、対象とする人数を、「30402地区、30409地区」としていたことから、事後評価においても、同じ地区を採用しています。 16ページをご覧ください。「阪急・京福間の乗換改善便益の算定」でございます。阪急西院駅の北改札口・南改札口の新設により、阪急西院駅と京福西院駅の乗り換えの経路が短縮したことによる算定で、30年後の便益は約32億、50年後は約39億8,000万となります。 17ページをご覧ください。「阪急・京福間の乗換転換便益の算定」でございます。阪急西院駅の北改札口、南改札口の新設により、整備前は四条大宮で阪急と京福の乗換えをしていた乗客の一部が、西院駅での乗換に転換したことによる算定で、30年後の便益は約33億、50年後は約41億円となります。 18ページをご覧ください。「エスカレーター新設による移動時間短縮便益の算定」は、阪急西院駅の西改札口に地上階と地下階の改札口をつなぐエスカレーターを新設したことによる移動時間の短縮による算定で、30年後の便益は約7億6,000万、50年後は約9億5,000万となります。また、資料下段の「供給者便益の算定」ですが、これはエレベーター5基、エスカレーター2基の増設による保守費・更新費の増加分を負の便益として計上しており、30年後の便益はマイナス約8,200万、50年後はマイナス約1億となります。 19ページをご覧ください。「期末残存価値、便益計」でございます。期末残存価値は、企業会計上で、非償却資産に当たる用地、償却資産に当たる建設費、維持改良・再投資に対する資産に関して、計算期末に残る価値となり、事業完了30年後では約1億2,000万円、50年後は、約6,000万円となります。便益計としては、各便益に期末残存価値を加え、30年後は、約193億5,600万円、50年後は、約240億4,600万円となります。 以上から、資料の下段に費用便益結果を一覧表でまとめております。費用便益比は、表の真ん中に赤字で示しておりますが、30年で「4.57」、50年で「5.62」となり、基準値の「1」を大きく上回る結果となり、本事業が効果的であったと評価でき
--	--

	ます。 20 ページをご覧ください。「計上しなかったその他の便益」でございます。ここでは安全性利便性の向上に関して、貨幣に換算できない便益等について記載しております。 1 つ目は、エレベーター設置による利便性の評価ですが、仮に貨幣で便益を算定すると、1 日当たり西院駅の利用者が 43,911 人のうち、5%にあたる 2,196 人がエレベーターを利用した仮定した場合、その便益は、1 年当たりで 2,600 万円となります。2 つ目として、「バリアフリー化に伴う定性便益」ですが、各改札口にエレベーターが整備され、西大路駅東側から駅へのアクセスが向上したことにより、駅の利用者及び地域の高齢者の身体的な負担が軽減し、また、バリアフリー化によって介助の必要がなくなり、本人の精神的負担、家族や介助者の身体的な負担も軽減すると考えられます。さらに、高齢者、身体障害者、子ども連れの方々等の外出機会が増え、住民の生活の質の向上、駅利用者数の増加にも寄与すると考えられます。 21 ページをご覧ください。ここでは、「採算性、事業実施による地球的環境・局所的環境の変化、事業を取り巻く社会経済情勢等の変化」について記載をしております。採算性については、本事業は、駅利用者の利便性、鉄道利用者と地域住民の利便性向上を主な目的とするものであり、収益性を伴うものではないため、採算性の分析については行いません。「事業による地球的環境、局所的環境の変化」は、本事業は主に地下空間から地上への動線を改善するというものであるため、自然環境や生活環境への影響は見られません。「事業を取り巻く社会経済情勢等の変化」は、新型コロナウイルスの流行により、生活様式の変化が進み、鉄道利用者が大きく低減しましたが、令和 6 年にかけて、コロナ禍の前の水準まで戻りつつあります。また、本事業の前後で周辺での大規模な開発等については実施をされておきませんが、嵐山や金閣寺などの観光名所へのアクセスの良さから、インバウンド利用が増加していると推察されます。また、時間評価値については、労働環境の変化により、新規事業採択時には 35.3 円であったものが、事業評価では 38.9 円に増加しています。 最後に 22 ページをご覧ください。「対応方針（案）」でございます。1 点目として、改善措置の必要性は、駅の乗換え利便性向上など、当初計画の目的が達成されているというところから、改善措置は必要ないと考えております。2 点目として、今後の事業評価の必要性については、改善措置は必要ではなく、また、費用便益の結果から事業の効果が発揮されていると判断できることから、今後の事業評価の必要性はないと考えております。3 点目として、同種の事業の計画、調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性について、一部実測が難しい経路交通量、これは大宮駅におきまして阪急から京福に乗り換えるお客様の人数の計測が難しいことに起因し、推定方法が各事業者の方に委ねられているため、透明性・正確性を高めるため、推計・測定方法については、国のマニュアルで示されるのが望ましいと考えております。 23 ページと 24 ページは、これまでの説明内容を総括表にまとめたものを記載して
--	---

	おります。 25 ページ以降は、費用の便益算定方法等を記載しておりますので、ご参照ください。 以上で、対応方針（案）の概要説明を終わらせていただきます。
--	---

（２）質疑応答等

小 谷 議 長 （学 識 者）	はい。どうもありがとうございます。 事業評価の中で1つポイントとして費用便益分析といった、やや専門的な評価方法がでておりますが、まず、この内容についてご質問等ございましたらご意見も含めてあわせていただければと思います。 せっかくですので、地元の皆さんからご意見お願いいたします。
加 藤 委 員 （地元代表）	朱雀第五自治連合会の加藤と申します。 数字については専門外なのでわかりませんが、ただ、鉄道事業者さん、利便性を向上するためにお客様を増やすという視点と、例えば、ホームドア等々については、基本的にはホームドアを設置したからといってお客さんが増えるものではない、安全性を確保するという2つの視点があると思いますが、まさしく西院駅の場合は利便性を確保することによって、数字でも出ていますが、お客様が劇的に増えたっていうか、そういう結果が出ているのではないかと思います。 実は私自身高校3年間は西院駅から桂駅まで乗っていて、正直言って当時の烏丸、河原町の駅からすればかなり暗いという印象しかなかったんです。 例えば、特急が通ると下からボウッと突風が吹いたり、そういうことがあって、かなり利用者にとっては利用しにくいのではないかと、いろいろ問題ある駅だったなというふうに思うんです。 それともう1つはやはり、いろんな災害等を考えると1本しか逃げられないという避難の問題もやっぱり大きく抱えていたのではないかな。 だからそういう面では東側に改札口を設置したっていうのは、やはり大きな意味があるのではないかなと。 私どもは実は駅より東なので、京都方面から河原町行く場合も、梅田行く場合もほぼ旧の交差点の改札を利用することはないんですね。そういう面では本当に便利になったなというふうに感じています。 バリアフリーについては以前、阪急さんが大変工夫されており、駅の階段のところに昇降台みたいなものを作っておられたのですがやはり、障害者、車椅子を利用される方等々については、エレベーターの方が安全だし利便性も向上しているので、そういう面ではこの事業そのものについては地元の者にとっては本当にメリットばかりでいいと思う。 ただ、お寺の前に1つ出口があると思うのですが、非常用なので普段は開かないと

	ということなのかも知れませんが、例えば夕方とか朝とか使えるようにすると、出入口を利用してバス停等々交差点の旧来の改札口を利用するよりもはるかに利便性が高いと思うので、お寺前の改札の運用方針についてはどうなっているのか、阪急さんにはお聞きしたいと思っています。以上です。
小 谷 議 長 (学 識 者)	はい、ありがとうございます。 効果の発現ということで、避難経路として、出入口が2ヶ所できたことについて事後評価で触れていただいていますか。
柏原(事務局)	避難経路は事後評価の評価項目には含めていません。
小 谷 議 長 (学 識 者)	いや、おっしゃる通り非常に大きいですね、出入口が2つになったのは。 この事後評価とは直接関わりはないのですが、確かに、バス停の横に避難用の出入口が従来からありましたがその扱いはどのようになりますか。
岩 元 委 員 (阪急電鉄)	今ご意見いただいた交差点の北東側にある避難通路というのは、事業実施前の西院駅における2方向避難の通路として整備いたしました。 本事業にて2か所目の改札を新設しておりますので、本来北東の避難通路を廃止しても2方向避難は達成されることとなりますが、やはり災害時のことも考え、残して行きたいと考えております。 ただ、北東の避難通路は通路幅も普通の通路より少し狭く、改札口も設けていないことから日常運用に活用するのは安全面からも難しいと考えております。貴重な意見として承りまして、今後の西院駅のご利用の状況などを見ながら、今後検討していくことになるかなと思います。列車到着時に乗車される方、降車される方の錯綜状況を注視していく必要があると考えております。
小 谷 議 長 (学 識 者)	なかなか日常的に運用することは難しいということですね。ありがとうございます。 続きまして、別所委員いかがでしょう。
別 所 委 員 (地元代表)	数字で言うと、コロナ化で利用者が減って割に結構伸びているんだなという印象。僕はもうちょっと家が離れているのであまりこの辺を利用しないので、意見としてはそんなところですよ。
小 谷 議 長 (学 識 者)	はい、ありがとうございます。鈴木委員いかがでしょうか。
鈴 木 委 員 (地元代表)	当初の計画にも加わらせていただいて、本当にこんな工事ができるのかというぐらゐの状況の中で、工夫されながら工事をしていただき、本当に立派なものできて利便性も上がってよかったなと思っております。 バリアフリー化として、エレベーターやエスカレーター、東口の新設、そういうこともあってメリットの部分は十分あると思います。 一方、先ほどからおっしゃられているように、災害時の問題として、避難するツールはできたけれども、避難してからがどのようになっているのか、人の流れとかどこ

	に避難していくのか、これは京都市の問題かもしれませんが、その辺が、やはり事業者の方々と京都市ともう少し話をさせていただいてどういう避難経路で、私もその辺聞いたこともありますけどまだ、京都駅みたいに「こうして避難しましょう」といった内容が西院駅ではまだできてないというような現状をお聞きしておりますので、その辺をもう少し検討していただけたらと思います。 それと、ちょっとした細かい利便性だけの話ですけども、阪急さんにおかれましてはやはりホームドアの設置にしても、西院駅におきましては特急が通り過ぎますのでそのときの怖さというのは、ものすごく感じておりますので、特急が止まればまた違うかもしれませんが、その辺も含めて考えていただけたらと思います。また、南改札口は阪急におきましては大阪方面のみだと思いますが、東口も河原町方面だけですか、それに分かれてはいますけれども、迷われている方が、そこを見たらわかるという表示がなく、書いてあるけれども小さくて、構内に入ったけれども何か違う場所だと、だから、結局ずっと回って、向こう側に行く必要があるとか、そういうところ辺の話を聞いたりしまして、まず間違いやすい。 それと南口で言いますと嵐電さんの方ですけどインバウンドの方々とか、嵐山方面から帰ってこられて一気に降りてくる場合・時間帯がございしますけれども、そういう時に臨時で改札口を外で作られています、平常時は運転席のところでお金を払って出るというところですけども、臨時の場合、多い場合は臨時でそういう駅を出てからのところに改札口を持ってこられるんですけど、改札口を常時作っておいていただけたらいろんな時間帯においていいのかなと個人的には思っています。 そしてもう1つ嵐電さんで言わせていただくと、嵐山方面に行くときに、嵐電が入ってきまして、電車とホームの間がものすごく広くて、少しずつ5cmか10cmかちょっと出してはあるんですけども、まだその間隔が広いのではないかな。どうしても角度によって難しいのかもしれませんが、何かもう少し改善がなされたら、バリアフリーという意味では良くなるのではと思うところでございます。以上です。
小 谷 議 長 (学 識 者)	またお気づきの点がありましたらご発言ください。ありがとうございます。東口の改札に2方向に向かうコンコースがない、設けられないということで、なかなか難しいですね。
岩 元 委 員 (阪急電鉄)	迷われる方が出ないように各改札の案内表示をわかりやすくする工夫について勉強していきたいと考えております。持ち帰って検討いたします。
小 谷 議 長 (学 識 者)	京都市さんはどうですか。 何か事があった場合、せっかく避難経路ができて、そのあと、どのように避難していくかということが大事かと思います。鉄道駅で何か災害あったときの避難者の対応とかその辺について何かお考えはありますか。
長尾(委員長)	避難経路に限らず、経路のご案内というのは、我々としてもすごく大事だと思っています。ご案内のありました京都駅であったり、烏丸駅でもそうですが、地下鉄にお

	いては交通局が、フロアシートを貼るなどをして、降りたときにどっち方向に向かえるかというような案内をしています。 そういった事例を参考に、今後また阪急さんであったり、京福さんとも案内のあり方みたいなのをいろいろ勉強しながら進めていきたいなと思っています。その際に、災害時もどういうふうにしていくのかということも、引き続き検討できればと思っています。
小 谷 議 長 (学 識 者)	今回の事業の範囲には入っていないのですが、やはり地元の皆さんからホームドア設置への要望が強い。これについては路線全体の中での優先順位もあると思いますがいかがでしょうか。
岩 元 委 員 (阪急電鉄)	現在、「バリアフリー料金制度」を導入し、それを原資に3路線満遍なくホームドア整備を進めていっているところです。具体的な時期については回答しかねますが、近い将来西院駅も整備する予定としております。
小 谷 議 長 (学 識 者)	ホームドアを整備していただければ、完璧なバリアフリーができ上がりますね。 京福さん、ホームと電車との間隔、いわゆるギャップが大きいのではという指摘がありますが、いかがでしょうか。
山 崎 委 員 (京福電気鉄道)	西院駅下りホームはカーブのため、電車とホームの間が空いているのは認識しております。これを直すとなりますと非常に多額の費用が掛かりますので、まずは注意喚起をしないといけないと認識しております。
小 谷 議 長 (学 識 者)	それからあと1点、インバウンドの方の乗換えも増えているようですが、臨時改札についてはいかがでしょうか。
山 崎 委 員 (京福電気鉄道)	秋も非常に混雑して、西院駅で臨時改札させていただきましたが、混雑してる時と閑散のときの差が非常に激しいです。西院駅が我々の事務所の近くですので、混雑をしたときには臨機応変に改札をさせていただいておりますので、ご理解いただきたいと思っています。
小 谷 議 長 (学 識 者)	ありがとうございます。
柏原(事務局)	本日ご欠席の右京区の西院第一の村田会長様に事前説明をさせていただいた際にコメントをいただいておりますのでご披露したいと思います。 この整備に関しまして大変良くなったということで、整備については言うことがないという旨のメッセージを承っておりますのでご披露させていただきます。
小 谷 議 長 (学 識 者)	地元の皆さんからはこの事業評価に関するご意見とともに様々なご意見を頂きましたが、京都市では継続して交通バリアフリーの推進会議をやっていますので、今回、積み残した課題についてはそちらの方で引き継いでご検討していただければと思います。 地元の皆さん、概ね、事業の効果は十分発揮されており「よかったのではないかな」というご意見であったと思います。

	それでは先生方のご意見を伺いたいのですが。特に、費用便益分析の結果、それから事業効果の発現状況等、ある一定のフォーマットにしたがって報告することになっているので、地元の皆さんにはちょっとなじみのない分析手法も使われておりますが、その辺を含めて報告内容が十分かどうかご意見をいただければと思います。大庭委員からよろしくお願いします。
大 庭 委 員 (学 識 者)	はい、ご説明ありがとうございました。 今、費用便益というお話もありましたし、冒頭のごあいさつもありましたが、改めてこの資料を見て、30年4.57と50年5.62バリアフリー事業としては高いB/Cを示しているのではないかと思います。理論上、こういう事業効果があるってというのはわかりましたし、また先ほどのご意見などを踏まえますと、実際実感としても効果を得ていることもわかりましたので、その辺がすばらしい事業なのだろうと思っています。 これからこの効果を享受されていない方も、いずれもしかしたら今後享受するだろうというような、潜在的なそういうニーズもあるのではないかと思いますので、ぜひこの西院駅の改善事業におきましては、地域バリアフリー化があまねく潜在的な方も含めてその便益を享受できるように、様々なご努力・ご尽力を引き続きお願いしたいと思っていますところでございます。 簡単ですけども、このようなコメントしかありません。
小 谷 議 長 (学 識 者)	ありがとうございます。では、井上委員。
井 上 委 員 (学 識 者)	地域の皆さんとはちょっと違う利用者の視点で話させていただきたいと思います。 まずは病児保育が駅の中に出来たということは、まずそもそもそういう施設が足りない現状の中、働く母親にとってはものすごくきついことなので、とても重要な施設で、それが駅の中にあるという、非常に利便性高いので、これがまずお母さんたちにとってすごく便利になっているだろうなと思います。 あとは、私も実は西院駅を頻繁に利用しているのですが、大阪方面へ行く時は全部西院駅からなのですが、利用者数が増えているという話でしたけれども、実感としては少なくなった印象があります。それは東口の方に大勢の人が移っているからで、特に私が使う時間帯、朝の通勤時間とかそういう通勤時間帯なので、そういう時間帯にすごく利用しやすくなった。混雑性が減ったというのが実感として感じられます。 前はなんかどんどんこう地下へ入っていくような感じだったので、途中まではエスカレーターもあって、すごく地下へ行くという感覚がすごく軽減されているように感じます。
小 谷 議 長 (学 識 者)	ありがとうございます。 先生が感じられている「減った」というのは西改札口の利用者が減ったということですね。トータルとしては増えてるんですね。整備前は西院駅では乗降口は西改札

	口1か所でしたので、それを思うと分散したっていうことですね。 今後乗客数はどんどん伸びていくのでしょうか… 保育施設についてはどうですか、京都市さんの方でお考えは。
長尾（委員長）	はい、保育施設については、行政全体としては大変重要だと思っています。 まず、松井市政になりまして、当室としては様々なところでネットワークの会議とか出席していくのですが、今の本市にとっての喫緊の課題というのがやはり人口減少、高齢化社会をどうしていくかという視点も重要と認識しています。 本市は、観光と市民生活の両立ということで取組んでいるのですが、この市民生活との両立ということを考えた場合にやはり子育て層であったり、若手の方が使いやすい施設であったりに変えていくというのは当然必要なことだと思っています。 そういう施設、今回、阪急さんに様々な取組をさせていただいているところであり、そういう事例をしっかりと、冒頭小谷先生が言われた、バリアフリー会議等で共有することによって、水平展開していきたいというふうに思っております。 若手・子育て層の方々に愛着を持ってもらえるような施設の運営などについて、鉄道事業者の方と一緒に考えていきたいと思っている次第でございます。
小 谷 議 長 （学 識 者）	よろしいですか。では、青木委員。
青 木 委 員 （学 識 者）	私の知人が30409の地区の方に住んでいて、東側に出口が出たのもう格段に便利になったとすごく喜んでいるという話を伺いました。 双方向で作られたことでホームの混雑もカバーされているという話もありましたけれども、この事業は非常に効果の高い事業だったのではないかなというふうに感想を持っています。 以上です。
小 谷 議 長 （学 識 者）	はい、ありがとうございます。 京都市さんではもう20数年前からですね、市内で20か所の重点整備地区を対象として、鉄道駅を中心に地区内のバリアフリー化を進めてこられました。 これらの整備地区の中で、特にこの阪急西院駅と京福西院駅を中心とする西院地区は鉄道駅のバリアフリー化という点で一番印象が深かった。 そもそも、交差点の真ん中に駅舎があって工事が非常に難しいということをお聞きしておりましたし、それからまさか京福さんと阪急さんで駅舎をこういうふうにリンクさせるというアイデアも、当初、考えつかなかった。難工事だと言われてなかなか事業が進まず、20数年間いつも念頭にあったのですが、関係者の皆さん方の大変な努力の結果最後にやっと実現した。鉄道駅のバリアフリー化、利便性向上という意味では、京都市内でも代表的な事例ではないかと思います。全く1から新駅を作った場合には素晴らしい駅もあるんですが、この阪急さんの路線というのは非常に古い歴史もある路線で、事業の実施にはこの事業効果の評価の中に現れないご苦労があったと思

	います。どうやって難しいと言われていた工事をまず実現可能なものにされたのか、またどのようにして2つの駅舎をリンクさせるというアイデアが生まれたかというのが重要です。今後も日本中のあちらこちらでバリアフリー化が進められると思いますが、困難に直面しているところもあると思いますので、そういった観点からも今回の事業を検証していただきたい。先導的事业として、非常に素晴らしい事業ではないかと思います。 費用便益分析については、地元の皆さんには馴染みのないものかもしれませんが、要は、近くなった、早く行けるようになったら、1日5分でも時間を節約できれば、それを集めた節約時間の総計を貨幣価値に置き換える。そのために、節約できた時間に時間価値を掛け合わせる、ここではこの時間価値は労働による賃金で表されていますが、その結果、節約時間が貨幣価値で表現できる。一方で実際にかかった工事費との比較で、当然投資した額よりもそういう時間節約による価値が大きくなれば事業による効果は大きいとされる。30年から50年の長い期間で考えると、今回5倍前後という値が得られており、こんなに高い事業はあまりないと思います。 このように費用便益分析の結果、非常に効果が大きかった。費用便益分析は事後評価の1つの柱にはなっていますが、これ以外の定量化できない、貨幣価値に換算できない効果も非常に大事なかなと感じています。先ほどからもご指摘のあった防災性が高まったということなどもぜひ付け加えていただき、事業の価値を高められるよう取りまとめていただけたらなと思います。 一通りご意見を承りましたので、どんなご意見でも結構です。せっかくお集まりいただきましたので何かございますか。
加 藤 委 員 (地元代表)	西院駅だけではないのですが、西院駅ができたのは昭和初期だと聞いておりますが、私がちょうど小学校高学年の頃に大宮から河原町まで延伸したという。西院駅については、御堂筋線よりも古い日本で2番目の地下の鉄道であるというふうに聞いているので、多分当時はそんなにバリアフリーとか考えられてなかったと思うので、何かちょっと地上から言って、下まで十分なスペースがないからすぐ工事がしにくいとかいろんな話は聞いていました。河原町と烏丸の駅が先行してエレベーターが付けられて、大宮と西院駅がやはりその辺の作られたときの経緯も含めて、やっぱり若干遅れたかなと。 そういう面では先ほど先生おっしゃったように、阪急さんのご苦労っていうのは、大変なものであったのかなというふうに思いますし、あの駅自身は日本の土木学会の何とか遺産に指定されているような駅ですので、冒頭に暗くてどうのこうのっていうような意見がありましたが、やっぱりそういう部分も残していかなければいけないと思う。
小 谷 議 長 (学識者)	最後に、事業者の皆さんから何かありますか。

岩 元 委 員 (阪急電鉄)	私も実は担当者として今から 20 年程前に、西院駅の改良をずっと考えておりましたが、交差点の真ん中の地下に位置することもあり、当時これといった良い絵が書けませんでした。 会社の中でも「整備困難駅」という位置付けをしておりましたが、京福電鉄さまと連携をさせていただいたことで、地域の方々にも喜んでいただける西院駅改修を実現できました。この事業は京福電鉄さま・京都市との連携なしには有り得ないものでした。 改めて感謝申し上げます。
小 谷 議 長 (学 識 者)	ありがとうございました。京福電鉄の山崎委員どうですか。
山 崎 委 員 (京福電気鉄道)	私は今年から京福に常務として着任しまして事業の内容は少し聞いておりましたが、数字で見ますと、本当に非常に効果のある事業だと感じております。逆に言えば、今まで非常にご不便をお掛けしていたのだなと。 地元の皆様に愛されてこそその鉄道会社ですので、皆様のお声を真摯に受け止め、そして、より丁寧な説明をしてゆきたいと思います。
小 谷 議 長 (学 識 者)	オブザーバーでご参加いただいた京都府さん、何かご意見ございますか。
笹井オブザーバー (京 都 府)	いつもお世話になっております。 京都府でも、府内の色々な鉄道駅で実施されているバリアフリー工事を京都市さんと支援させていただいており、西院駅もその中の 1 つです。京都府は縦に長く、バリアフリーができてない駅もたくさんございまして、こうやって地域の方と一緒にしっかり仕上がったというのはいいことだと思っており、我々行政の方もしっかりとそういった取組みを引き続きやっていきたいと思っています。 先ほど先生がおっしゃったように、B/C というどうしても着目される数字が、事業後に上がるっていうのはなかなかレアなケースだと思います。その辺の効果があったのかなというふうに思っています。
小 谷 議 長 (学 識 者)	京都市さん何かありますか。
長尾(委員長)	ありがとうございます。 結びのご挨拶になりますが、委員の皆様から本当に貴重なご意見いただいたと思っています。 ご地元の方からは、やはり防災安全の向上や、特急が通過するので怖いといったような貴重なご意見をいただいておりますので、そういった 1 つ 1 つのことを我々がきちんと受けとめて、鉄道事業者の皆さんとお話していきたいと思っています。一朝一夕には解決できないこともありますが、常に利用者目線で市民の皆さんの足として活用できるようにして参りたいと思っている次第でございます。

	小谷先生からは、防災面も国に報告していくことをご提案いただきました。B/Cは国が定めた制度で数字での評価になりますが、現場の声、ご地元の生の声をしっかり届けていきたいと思っている次第でございます。 ありがとうございます。以上でございます。
小 谷 議 長 (学 識 者)	はい、ありがとうございます。先生方よろしいでしょうか。
井 上 委 員 (学 識 者)	避難経路の話で、(西大路四条)交差点の北東の角にある出入口ですが、ホームの何処から出るのか今まで気づいたことがありません。そういう意味では、避難経路は、普段使っている出入口と同じ方がわかりやすいと思います。そういう意味では、東改札口ができたのはすごく良かったと思います。
小 谷 議 長 (学 識 者)	よろしいですか。 それでは、皆さんからご意見があった避難経路に関する評価を追記していただいたほうが良いと思います。今回の事後評価では、非常に貴重なご意見をいただけたかと思えます。報告内容については、事後評価監視委員会として、概ね「了承」とし、特に大きな変更は必要ないかと思えます。 ただし、積み残された課題については、引き続き、京都市交通バリアフリー推進会議で議論をお願いします。 これで本日の議事はすべて終了しましたので、議事進行を事務局にお返しします。

3 閉会

柏 原 (司 会)	小谷先生、また、各委員の皆さんにおかれましては、円滑な議事進行ありがとうございます。 本日賜りました皆様から意見につきましては、今後、バリアフリー行政にしっかりと反映させていただきたいと思えます。 本日で議論いただきました対応方針(案)につきましては後日、国土交通省へ提出させていただきます、年度末ごろに公表される予定でございますのでご案内申し上げます。 それでは、これをもちまして西院駅総合改善事業に係る事業評価監視委員会を終了いたします。 ありがとうございます。
-----------	--