

西院駅総合改善事業の 事後評価についての 対応方針（案）

2024年12月24日

京都市

京福電気鉄道株式会社

阪急電鉄株式会社

目次

1. 事業の目的	2
2. 事業の概要	3
3. 事業評価の基礎要因の変化とその要因	5
4. 乗降人員の変化（西院）	6
5. 事業効果の発現状況	7
6. 対応方針（案）	22
7. 総括表（案）	23
8. 参考資料	25

1. 事業の目的

2000年

京都市にて「観光客5000万人構想」
発表

2010年

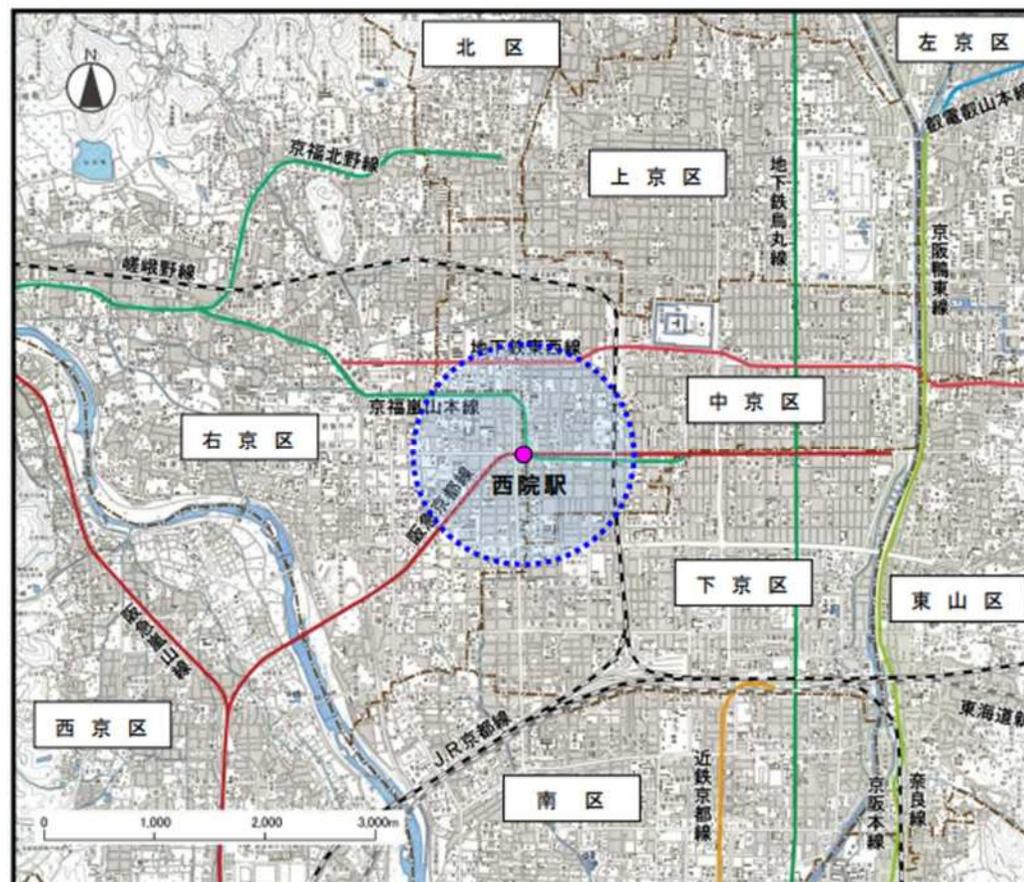
「歩くまち・京都総合交通戦略」策定

2013年

「交通バリアフリー推進会議」開催

2014年

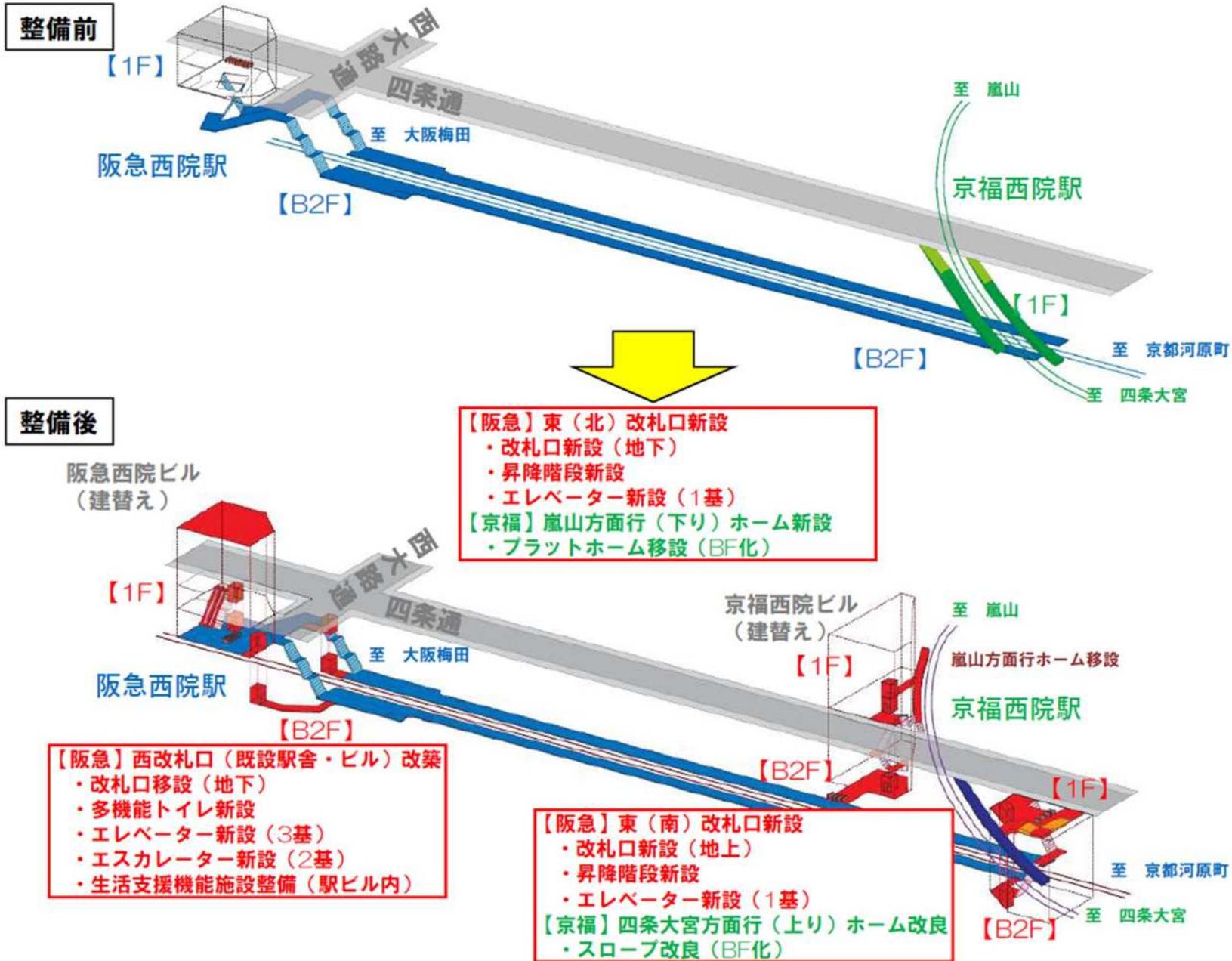
「西院地区バリアフリー移動円滑化基本構想」策定



本事業は、「西院地区バリアフリー移動円滑化基本構想」に合わせて、阪急西院駅のバリアフリー化、駅東側からの利便性向上、病児保育施設導入による駅機能の高度化、京福西院駅との乗継円滑化、京福西院駅のバリアフリー化を目的としたものである。

2. 事業の概要

西院駅 [阪急・京福] 改良計画概要図



2. 事業の概要

○事業スケジュール

2014年：基本構想 策定

補助事業予算化

事業着手

2017年：阪急西院駅 東改札供用開始

2019年：事業完了

○事業費

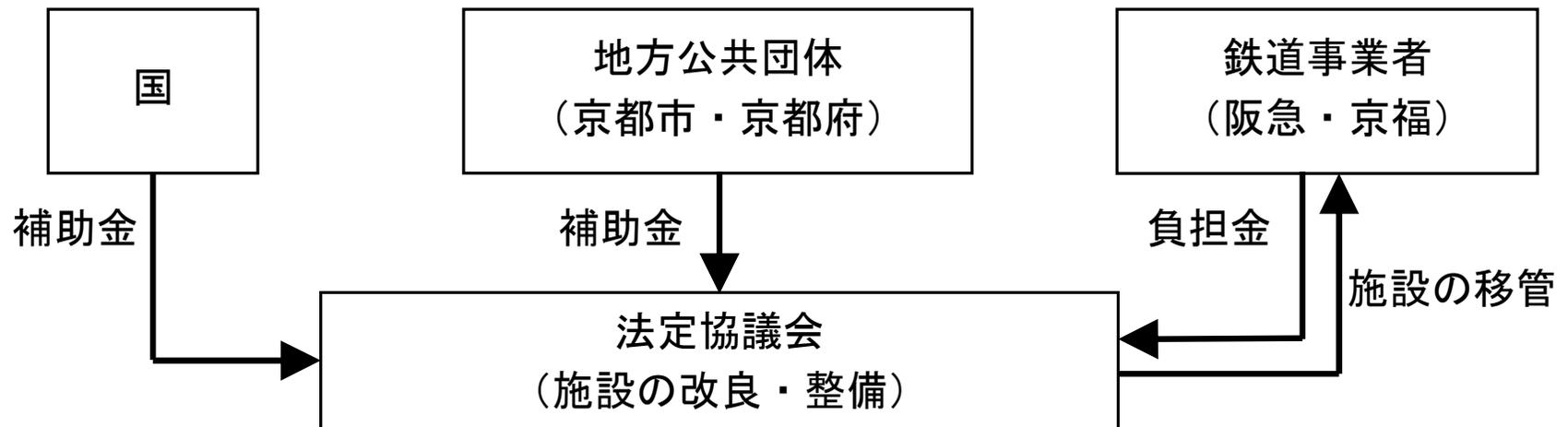
30.94億円

			事業費	割合
総額			3,094	100%
内訳	補助金	国	1,030	33.3%
		京都市	517	16.7%
		京都府	517	16.7%
	負担金	鉄道事業者	1,030	33.3%

(単位：百万円)

○事業スキーム

鉄道駅総合改善事業



3. 事業評価の基礎要因の変化とその要因

○事業費

(単位：百万円)

	当初計画	実績	増減
事業費	2,530	3,094	744

※ 補助対象事業費のみを計上

○事業費増嵩の要因

- ・ 工事計画の見直しや建設市場価格高騰によるコスト増嵩

○工期

工期は当初計画とおり、6年で完了している

当初計画：2014年度～2019年度

実績：同上（変更なし）

4. 乗降人員の変化（西院駅）

○阪急西院駅の乗降人員の事業着手前と実績（平日）

	事業着手前 (2014年)	実績値 (2024年調査日)	増減	増減率 (%)
乗降人員	40,752	43,911	3,159	7.8%

※ 実績値は2024年交通量調査結果より

○阪急西院駅と京福西院駅との乗換人員の事業着手前と実績（平日）

	事業着手前 (2014年)	実績値 (2024年調査日)	増減
乗降人員	3,146	3,742	596

※ 事業着手前は2010年大都市交通センサス結果、2014年交通量調査より

西院駅での乗換人員の増加要因は、阪急西院駅～京福西院駅へのアクセス向上によるものと想定される。

5. 事業効果の発現状況

○利用者への効果・影響

(1) 乗換の円滑化

阪急西院駅東（北・南）改札口新設によって、駅東地区及び京福西院駅からの乗降が円滑になった。

(2) 駅の利便性の向上

阪急西院駅東（北・南）改札口新設及びエレベーターの計5基新設、西改札口へのエスカレーター2基新設によって、バリアフリー経路の確保及び駅東側・京福電鉄からの利用者の利便性が向上した。



【南改札口】



【西改札口ES設置】

5. 事業効果の発現状況

○社会全体への効果・影響

(1) 乗換駅の転換

阪急西院駅東（北・南）改札口新設によって、阪急⇔京福間の乗換が大宮駅乗換から西院駅乗換へ一部転換したと考えられる。



【北改札口周辺】

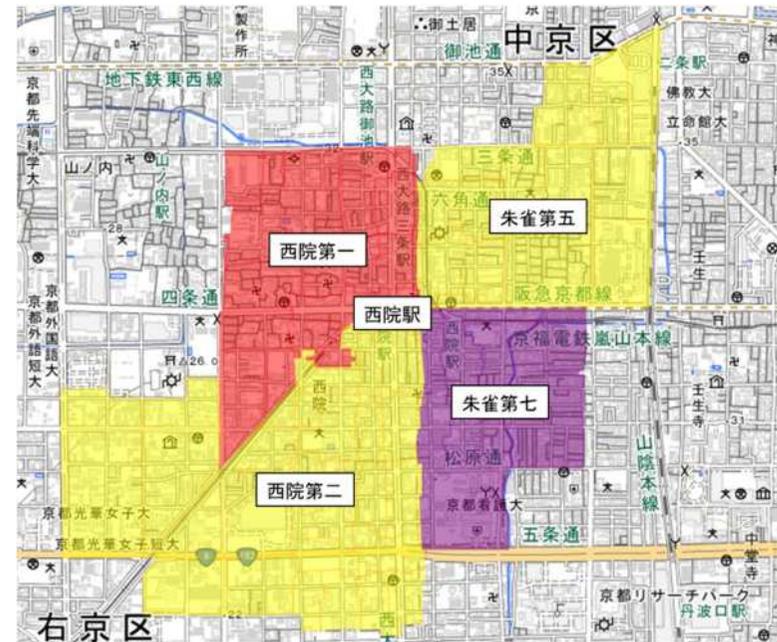


【南改札口周辺】

5. 事業効果の発現状況

(2) 地域の活性化

- ✓ 路線価によると西院駅東改札が完成した2018年度より2019年度にかけて、西院駅周辺地価は20%程度上昇。（京都市平均上昇率は10%程度）また、2023年度にかけて年々上昇。
- ✓ 西院駅周辺人口は事業実施前後で増加している。



	2014年	2023年	増減 (%)
駅周辺の人口推計 (京都市推計)	37,989	38,746	757(2.0)

(3) 保育機能の充実

- ✓ 京都市子ども若者はぐくみ局によると、阪急西院駅ビルに入居の保育施設利用者は年々増加傾向。
- ✓ その他京都市内病児病後保育施設と比較して、交通利便性が高い。

5. 事業効果の発現状況

○費用便益分析

費用便益分析とは

- ✓ ある事業の実施に要する費用 (Cost) に対して、もたらされる社会的な便益 (Benefit) の大きさを見る分析方法

費用便益比率 (B/C)

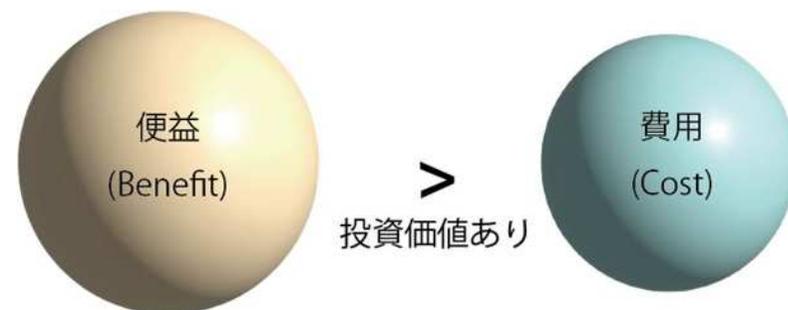
現在価値化した費用便益の比率が1以上であることを基準とする分析方法

今回は国交省によるマニュアルに記載の算定方法に従い、社会的割引率 (4%) を元に2024年度価格を算出し、B/Cを算出していく

※便益については、新規事業採択時と同様のものを想定し、移動時間短縮・経路改善等の便益を貨幣価値に変換する

$$\frac{\sum_{t=1}^n B_t / (1+i)^{t-1}}{\sum_{t=1}^n C_t / (1+i)^{t-1}}$$

ただし、 n : 評価期間、 B_t : t 年次の便益、 C_t : t 年次の費用、 i : 社会的割引率



5. 事業効果の発現状況

○費用便益分析

(1) 費用

(単位：百万円)

	30年	50年
費用	4,260	4,290

(2024年度価格 社会的割引率4%)

(2) 便益

(i) 便益算定に用いる乗降及び乗換人員について

①-1 阪急西院駅の乗降人員

	2014年	2024年	増減
乗降人員	40,752	43,911	3,159

①-2 西院駅の乗換人員

	2014年	2024年	増減
乗換人員	3,146	3,742	596

※2014年は2010年大都市交通センサス、2014年交通量調査より推計

5. 事業効果の発現状況

(2) 便益

(i) 便益算定に用いる乗降及び乗換人員について

②-1 【参考】阪急大宮駅の乗降人員

	2014年	2024年	増減
乗降人員	27,493	26,036	▲1,457

①-2 大宮駅の乗換人員

	2014年	2024年	増減
乗換人員	3,076	664	▲2,412

※2014年は2010年大都市交通センサス、2014年交通量調査より推計

※2024年は2010年大都市交通センサス、2024年交通量調査より推計

5. 事業効果の発現状況

(2) 便益

(ii) 各便益の算定結果

No.	便益種別		便益	
			1日当たり (円/日)	1年当たり (千円/年)
①	到達経路 改善	30409地区⇔阪急	1,448,167	528,581
②		30402地区⇔阪急	134,836	49,215
③	ホーム間 乗換改善	京福嵐山⇔阪急梅田	414,824	151,410
④		京福嵐山⇔阪急河原町	2,475	903
⑤		京福四条大宮⇔阪急梅田	0	0
⑥	ホーム間 乗換転換	京福嵐山⇔阪急梅田	426,306	155,602
⑦		京福嵐山⇔阪急河原町	5,177	1,890
⑧	移動時間 短縮	エスカレーター新設	99,551	36,337
供給者便益（昇降設備保守費）			▲10,739	▲3,920
便益計			2,520,597	920,018

(2024年度価格)

5. 事業効果の発現状況

■No.①、②到達経路改善便益の算定

阪急西院駅にて京都河原町方に北改札・南改札を設けることで西大路通以東からの移動距離の減少に伴う到達経路改善便益を算定。

なお、マニュアルに基づき、消費者余剰法によって算定する。

1日平均利用者数（人/日）	No.①	No.②
30409地区→阪急梅田	2,100	
阪急梅田→30409地区	2,865	
30409地区→阪急河原町	1,510	
阪急河原町→30409地区	1,092	
30402地区→阪急梅田		196
阪急梅田→30402地区		267
30402地区→阪急河原町		141
阪急河原町→30402地区		102

※2010年大都市交通センサス、2024年交通量調査より推計

	便益 (円/日)	対象日数	便益（千円）	
			30年	50年
No.①	1,448,167	365	11,120,551	13,815,363
No.②	134,836	365	1,035,410	1,328,318
到達経路改善	1,583,003	365	12,155,961	15,101,681

5. 事業効果の発現状況

(参考) 各地区について

京都府京都市中京区壬生上大竹町 付近



1 : 20,000 相当

地図上の1センチは約200メートル
印刷中心は東経 135度44分 4秒 北緯 35度 0分27秒

5. 事業効果の発現状況

■No.③～⑤阪急・京福間の乗換改善便益の算定

阪急西院駅東改札口を新設したことによる阪急西院駅⇄京福西院駅間の乗換経路の短縮に伴う乗換改善便益を算定。

1日平均乗換利用者数（人/日）	No.③	No.④	No.⑤
京福四条大宮行→阪急梅田行	1,122		
阪急河原町行→京福嵐山行	1,054		
阪急梅田行→京福嵐山行		13	
京福四条大宮行→阪急河原町行		21	
京福嵐山行→阪急梅田行			0
阪急河原町行→京福四条大宮行			0

※2010年大都市交通センサス、2024年交通量調査より推計

	便益 (円/日)	対象日数	便益（千円）	
			30年	50年
No.③	414,824	365	3,185,439	3,957,358
No.④	2,475	365	18,998	23,601
No.⑤	0	365	0	0
乗換経路改善	417,299	365	3,204,437	3,980,959

5. 事業効果の発現状況

■No.⑥、⑦阪急・京福間の乗換転換便益の算定

阪急西院駅東改札口を新設したことにより整備前は阪急・京福間の乗換を四条大宮駅にて行っていた乗客が一部西院駅での乗換へ転換する便益の算定。

1日平均乗換利用者数（人/日）	No.⑥	No.⑦
京福四条大宮行→阪急梅田行	707	
阪急河原町行→京福嵐山行	664	
阪急梅田行→京福嵐山行		62
京福四条大宮行→阪急河原町行		97

※2010年大都市交通センサス、2024年交通量調査より推計

	便益 (円/日)	対象日数	便益（千円）	
			30年	50年
No.⑥	426,306	365	3,273,633	4,066,923
No.⑦	5,177	365	39,763	49,398
乗換転換	431,483	365	3,313,395	4,116,321

仮定：「阪急梅田方面⇔京福嵐山方面」の乗換客は、四条大宮駅での乗換客の全数が西院駅乗換へ転換、「阪急河原町⇔京福嵐山方面」の乗換客は、四条大宮駅での乗換客の半数が西院駅乗換へ転換したとして便益を算定。

5. 事業効果の発現状況

■No.⑧エスカレーター新設による移動時間短縮便益の算定

阪急西院駅西改札口に地上階から改札階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短縮便益を算定。

1日平均乗換利用者数（人/日）	No.⑧
改札階→地上階	15,848
地上階→改札階	16,048

※2024年交通量調査より算出

	便益 (円/日)	対象日数	便益（千円）	
			30年	50年
No.⑧	99,551	365	764,476	949,729
乗換時間減少	99,551	365	764,476	949,729

■No.⑨供給者便益の算定

駅設備増加による保守費・更新費の増分を供給者便益（負の便益）として計上。エレベーター5基、エスカレーター2基の設備保守費を計上。

	整備なし (円/日)	整備有 (円/日)	便益 (千円/日)	便益（千円）	
				30年	50年
No.⑨	0	▲10,739	▲3,920	▲82,471	▲102,456

5. 事業効果の発現状況

(3) 期末残存価値 (残存価額を10%として算出)

(単位：千円)

	30年	50年
期末残存価値	125,246	60,160

※2024年度価格

(4) 便益計

(単位：百万円)

	30年	50年
便益	19,356	24,046

※2024年度価格

○費用便益分析結果一覧表

	30年	50年
費用 (C)	4,260百万円	4,290百万円
便益 (B)	19,356百万円	24,046百万円
費用便益比 (B/C)	4.57	5.62
純現在価値 (NPV)	15,221百万円	19,816百万円
経済的内部収益率 (EIRR)	18.8%	18.9%

※2024年度価格

5. 事業効果の発現状況

○計上しなかったその他の便益

(1) バリアフリー化に伴う便益

①エレベーター設置による利便性の評価

	1日当たり乗降客者数
西院駅利用者	43,911
EV利用率	5%
EV利用者数	2,196

	便益
EV利用者数	2,196
WTP (円/人)	33
便益 (百万円/年)	26

(2) バリアフリー化に伴う定性便益

- ✓ 各改札口にエレベーターが整備され、西大路通東側から駅へのアクセスが向上したことで、駅利用者及び地域の特に高齢者の身体的負担が軽減する。また、駅のバリアフリー化により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精神的負担も軽減する。
- ✓ 高齢者、身体障害者、子連れ等の方の外出する機会が増大し、住民の生活の質の向上、駅利用者数の増加にも寄与する。

5. 事業効果の発現状況

○採算性

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の向上を主な目的とするものであり、収益性をともなうものではないため、採算性分析は行わない。

○事業実施による地球的環境、局所的環境の変化

本事業は主に地下空間から地上への動線改善に資するものであるため、自然環境や生活環境への影響は見られない。

○事業を取り巻く社会経済情勢等の変化

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、鉄道利用者数は大きく低減したが2024年にかけて、鉄道利用者数も新型コロナウイルス流行前の水準まで戻りつつある。西院駅総合改善事業前後にて、周辺での大規模開発等は実施されていないものの、嵐山や金閣寺といった観光名所へのアクセスの良さからインバウンド客利用が増加していると推察される。

また、時間評価値が労働環境の変化によって、新規事業採択時には35.3円/分（2011年京都府）だったのに対し、事後評価では、38.9円/分（2023年京都府）に増加している。

6. 対応方針（案）

○改善措置の必要

駅の乗換利便性向上、駅構内のバリアフリー化、鉄道利用者と地域住民の利便性の向上という当初計画時の目的は達成されていることから、改善措置は不要と考える。

○今後の事業評価の必要性

当初計画時の目的が達成されていることから改善措置は不要であり、費用便益分析の結果においても事業効果が発揮されていると判断できるため、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・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性

一部実測が難しい経路交通量については、推計方法が各事業者に委ねられる形となっているため、透明性・正確性を高めるために推計・測定方法についてマニュアルにて示されることが望ましい。

7. 総括表（案）

【鉄道駅総合改善事業】		事業者名【阪急電鉄、京福電気鉄道】	
○事業概要			
事業名	西院駅総合改善事業		
事業期間	2014（平成26）年 ～2019（令和元年）年	総事業費	30.9億円
○事業の目的（ミッション）			
《当該事業の背景、必要性》 阪急西院駅は相対式2面2線の地下駅であり、改札口はホーム西端の1か所しかなく、西大路通と四条通（いずれも主要地方道）が交差する西大路四条交差点南西角に位置している。一方、京福西院駅は相対式2面2線の地上駅（ホームのみ）であり、阪急西院駅ホーム東端付近の地上に位置している。 阪急西院駅の改札口と京福西院駅ホームは約200m離れた位置にあり、また、西大路四条交差点において西大路通を横断する必要がある上、両駅共にバリアフリー未対応であり、乗り換えは不便な状態となっている。 さらに、京都市においては、保育需要が年々増加しており、その中でも西院駅周辺地域を含む右京区では京都市内でも特に保育需要が高い行政区となっている。			
目的	《事業目的》 本事業は、阪急・京福駅を一体的に改良することにより、両駅の乗継円滑化とバリアフリー化、駅の機能高度化（保育施設の導入等）を図ることを目的とする。	《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：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。 (2)地域計画等 ・ 「歩くまち・京都」総合交通戦略において、公共交通利便性向上施策に「鉄道駅間における乗継施設の整備・改善」、「バリアフリー化の推進」を位置づけ ・ 「歩くまち・京都」交通バリアフリー全体構想において、重点整備地区のひとつに位置づけ ・ 平成25年度に西院地区「バリアフリー移動等円滑化基本構想」を策定 ・ 「京都市未来子どもプラン」において、待機児童の解消を今後の目標に設定	
○事業を取り巻く社会経済情勢の変化			

2019年～2022年ごろにかけて新型コロナウイルスの蔓延により、世界的に経済活動の鈍化・テレワーク勤務の拡大等による鉄道需要の大幅な減少などの大きな社会経済情勢の変化があったものの、2024年度時点では経済活動・鉄道需要とも一定回復基調となっている。西院駅総合改善事業前後にて、周辺での大規模開発等は実施されていないものの、嵐山や金閣寺といった観光名所へのアクセスの良さからインバウンド客利用が増加していると推察される。
また、時間評価値が労働環境の変化によって、新規事業採択時には35.3円/分（2011年京都府）だったのに対し、事後評価では、38.9円/分（2023年京都府）に増加している。

○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	25.3億円	30.9億円	工事計画の見直しや建設市場価格高騰によるコスト増嵩			
工期	6年 (2014～2019年度)	6年 (2014～2019年度)	変化なし			
乗降人員	40,752人/日 (2014年 阪急西院駅)	43,911人/日 (2024年 阪急西院駅)	インバウンド客利用の増加			
○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	《効果・影響及び指標》 ・ 阪急東（北・南）改札口新設・京福ホーム移設により移動時間が短縮 ・ バリアフリー化による移動円滑化		《事業目的・政策との関係》 ・ 阪急・京福の乗継円滑化が実現し、公共交通利便性向上に寄与 ・ 阪急・京福のバリアフリー化が実現し、安全性向上の寄与 ・ 駅利用者における生活利便性の向上が実現し、駅機能の高度化が実現			
	■社会全体への効果影響	住民生活		《効果・影響及び指標》 ・ 阪急西院駅東（北・南）改札口新設によって、阪急⇄京福間の乗換が大宮駅乗換から西院駅乗換へ一部転換したと考えられる ・ 西院駅周辺地価、人口ともに増加したと推察される。 ・ 保育機能の充実		
地域経済						
地域社会						
環境安全						
■費用便益分析 [2024年度価格] ・ 計算期間： 30年(50年)	費用	42.6億円 (42.9億円)	貨幣換算した主要な費用 ：建設費、更新費			
	便益	193.6億円 (240.5億円)	貨幣換算した主要な便益 ：移動時間短縮、供給者便益			
指標	費用便益比 B/C	4.6 (5.6)	純現在価値 NPV ：億円	152.2 (198.2)	経済的内部収益率 EIRR	18.8% (18.9%)

7. 総括表 (案)

<p>上記分析の基礎とした需要予測 事業完了後の実績に基づき、2024（令和6）年度以降は2024年度実績のまま推移すると想定 西院駅乗降人員 43,911人/日（2024年（令和6）年平日実績値）</p>
<p>○事業実施による地球的環境、局地的環境の変化</p> <p>特になし。</p>
<p>○改善措置の必要性</p> <p>駅の乗換利便性向上、駅構内のバリアフリー化、鉄道利用者と地域住民の利便性の向上という当初計画時の目的は達成されていることから、改善措置は不要と考える。</p>
<p>○今後の事後評価の必要性</p> <p>当初計画時の目的が達成されていることから改善措置が不要であり、また、費用便益分析の結果においても事業効果が発揮されていると判断できるため、今後の事後評価の必要性はないと考える。</p>
<p>○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</p> <p>一部実測が難しい経路交通量については、推計方法が各事業者にゆだねられる形となっているため、透明性・正確性を高めるために推計・測定方法についてマニュアルにて示されることが望ましい。</p>
<p>○概要図</p> <p>西院駅【阪急・京福】改良計画概要図</p> <p>整備前</p> <p>阪急西院駅 [B2F] 阪急西院ビル [1F] 京福西院駅 [1F] 京福西院ビル [1F]</p> <p>整備後</p> <p>阪急西院ビル (建替え) [1F] 阪急西院駅 [B2F] 京福西院ビル (建替え) [1F] 京福西院駅 [1F]</p> <p>【阪急】西改札口（建設駅舎・ビル）改良 ・改札口移設（地下） ・多機能トイレ新設 ・エレベーター新設（3基） ・エスカレーター新設（2基） ・生活支援機能施設整備（駅ビル内）</p> <p>【阪急】東（北）改札口新設 ・改札口新設（地下） ・昇降階段新設 ・エレベーター新設（1基） 【京福】嵐山方面行（下り）ホーム新設 ・プラットフォーム移設（BF化）</p> <p>【阪急】東（南）改札口新設 ・改札口新設（地上） ・昇降階段新設 ・エレベーター新設（1基） 【京福】西院大宮方面行（上り）ホーム改良 ・スロープ改良（BF化）</p>
<p>○備考</p> <p>参考文献：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）」 データ出典：阪急電鉄株資料 評価実施時期：2024年度</p>

8. 參考資料

以下、參考資料

8. 参考資料 乗換改善・転換便益

仮定：「阪急梅田方面⇔京福嵐山方面」の乗換客は、四条大宮駅での乗換客の全数が西院駅乗換へ転換、「阪急河原町⇔京福嵐山方面」の乗換客は、四条大宮駅での乗換客の半数が西院駅乗換へ転換したとして便益を算定。

算定方法

1. 当初2014年時点での交通量、大都市交通センサスデータ（2010年度）を元に仮定を踏まえて、将来の想定転換乗換人員を算出。
2. 1を元に「継続して西院駅乗換」「大宮駅乗換から西院駅乗換へ転換」2つの割合をOD別に整理。
3. 2024年度交通量実績値の西院駅乗換人員を2の割合にて按分

OD(方面別)	西院継続	大宮転換
K大宮→H梅田	1,159(61%)	730(39%)
K嵐山→H梅田	333	0
H梅田→K嵐山	68(18%)	311(82%)
K大宮→H河原町	68(18%)	311(82%)
H河原町→K大宮	333	0
H河原町→K嵐山	1,159(61%)	730(39%)

2014年時点

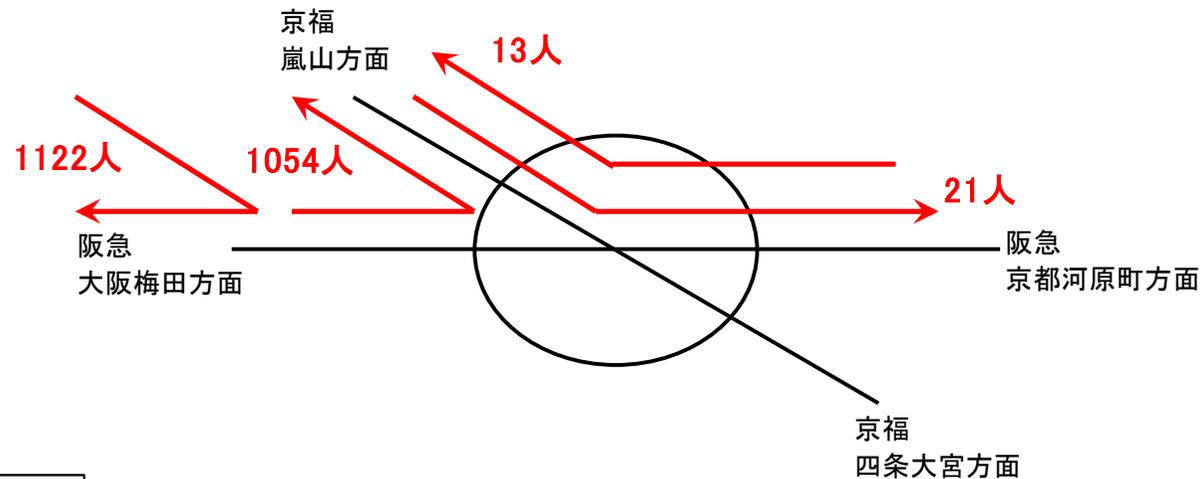


実績値合計	西院継続	大宮転換
1,829	1,122(61%)	707(39%)
0	0	0
75	13(18%)	62(82%)
118	21(18%)	97(82%)
0	0	0
1,718	1,054(61%)	664(39%)

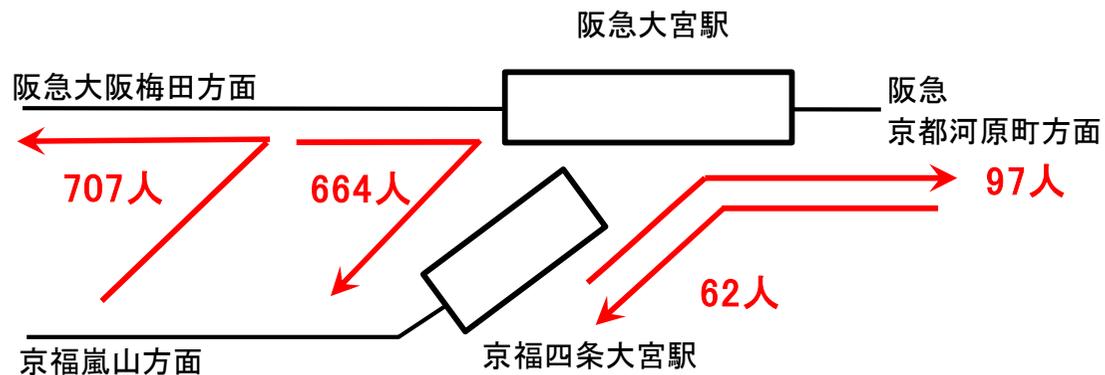
2024年時点

8. 参考資料 乗換改善・転換便益

乗換改善便益



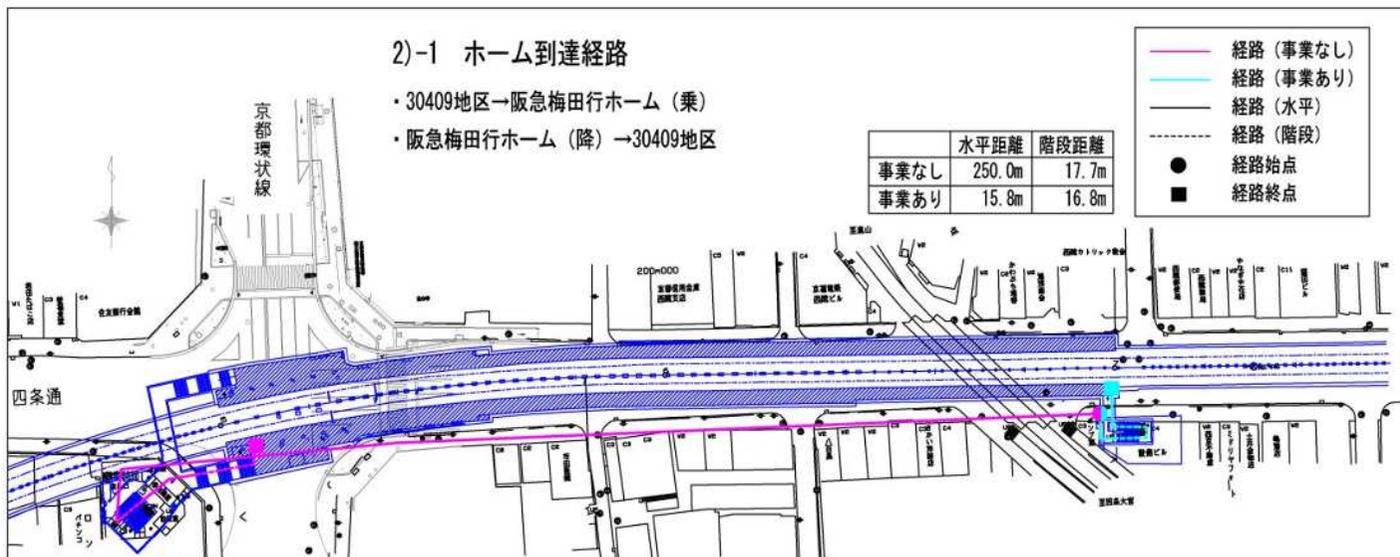
乗換転換便益



※上記乗換人員が2024年度には西院駅にて乗換している
と考える。

8. 参考資料 便益経路について

30409地区⇔阪急梅田行ホーム

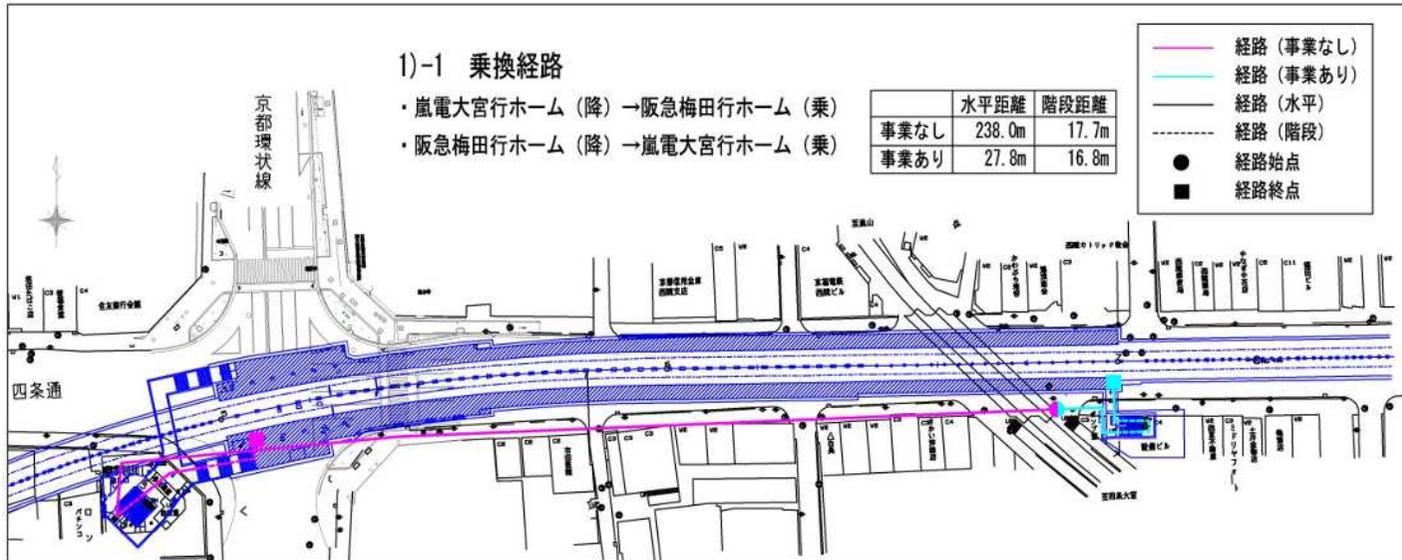


30409地区⇔阪急河原町行ホーム

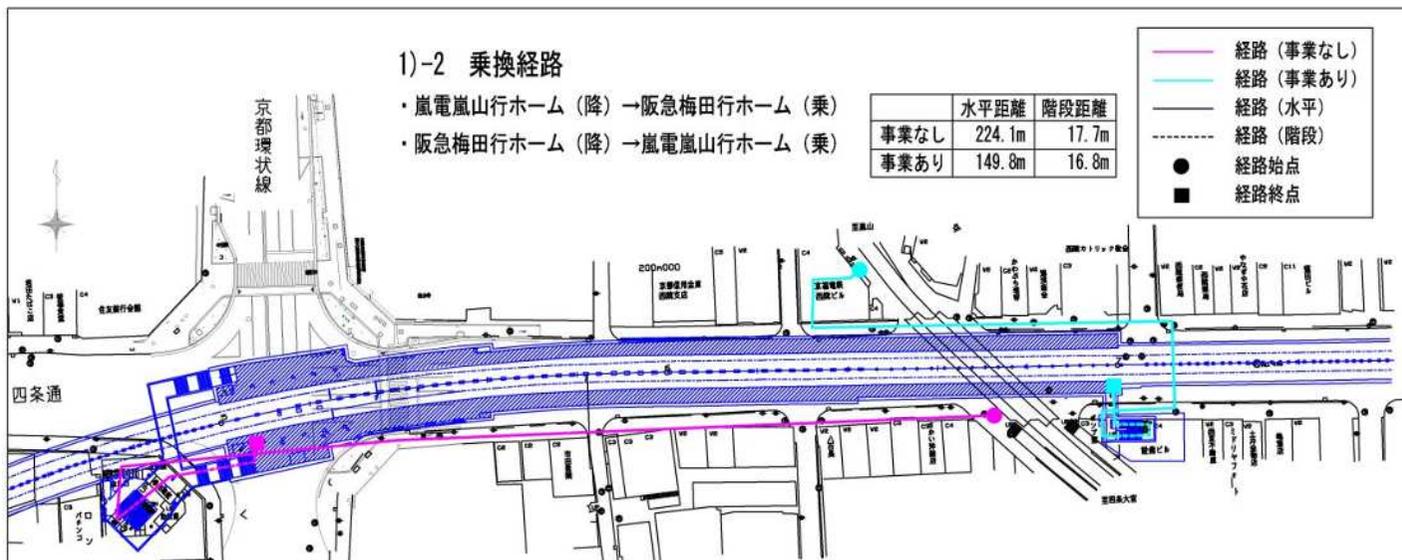


8. 参考資料 便益経路について

京福大宮行ホーム⇔阪急梅田行ホーム

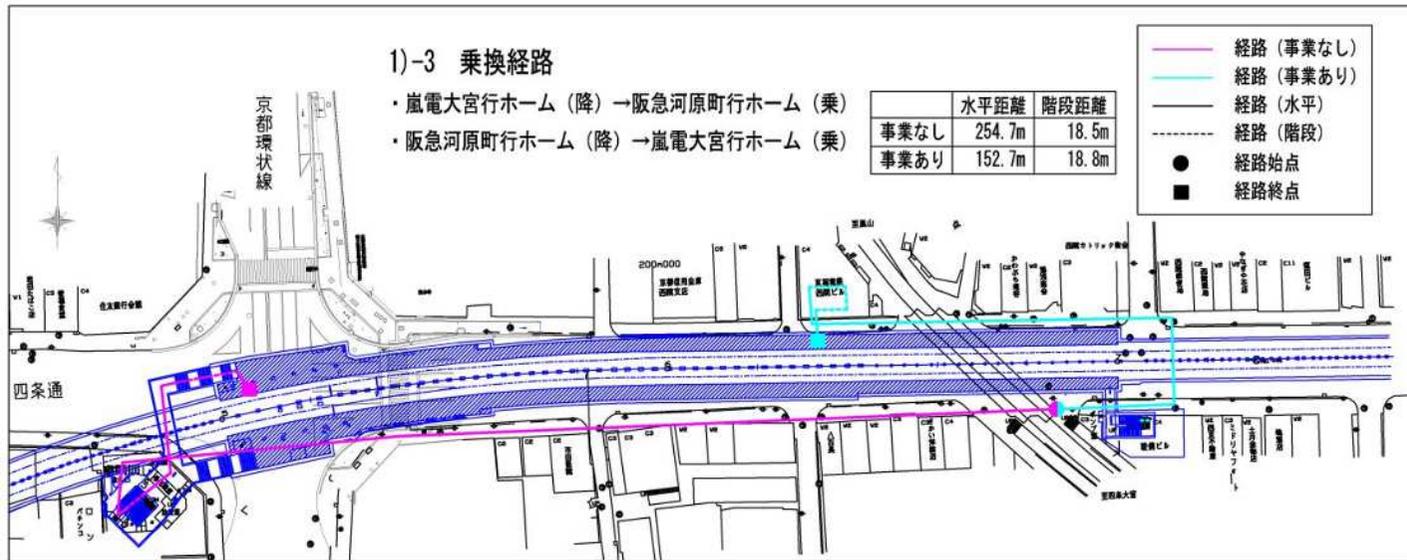


京福嵐山行ホーム⇔阪急梅田行ホーム



8. 参考資料 便益経路について

京福大宮行ホーム⇔阪急河原町行ホーム

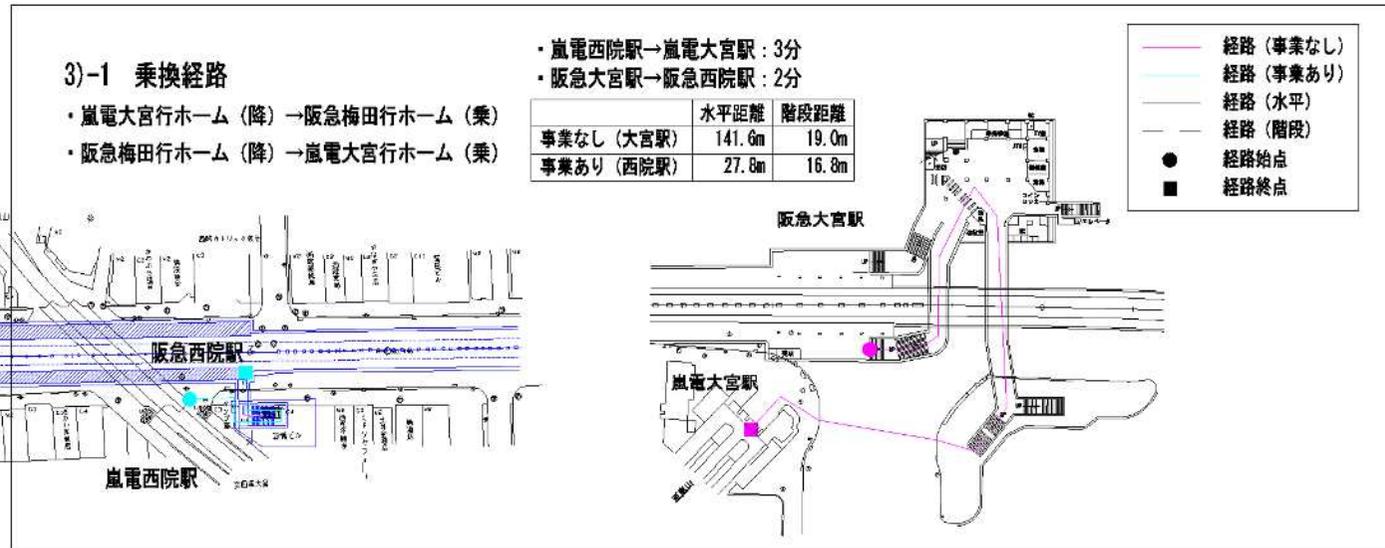


京福嵐山行ホーム⇔阪急河原町行ホーム

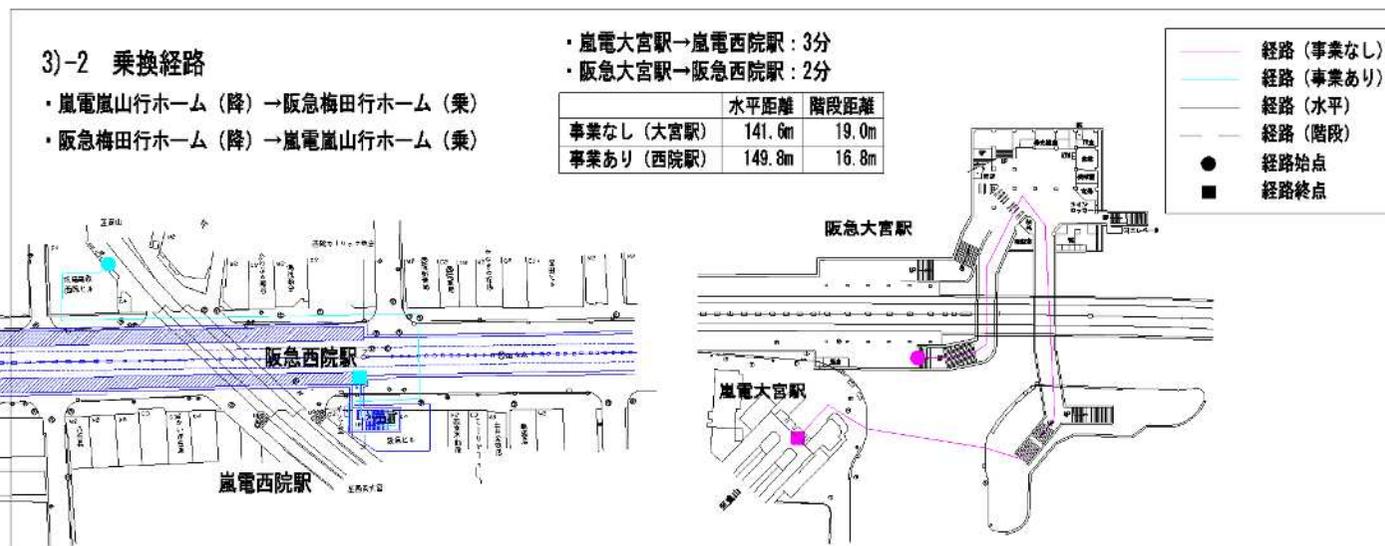


8. 参考資料 便益経路について

京福大宮駅→阪急大宮駅梅田行ホーム

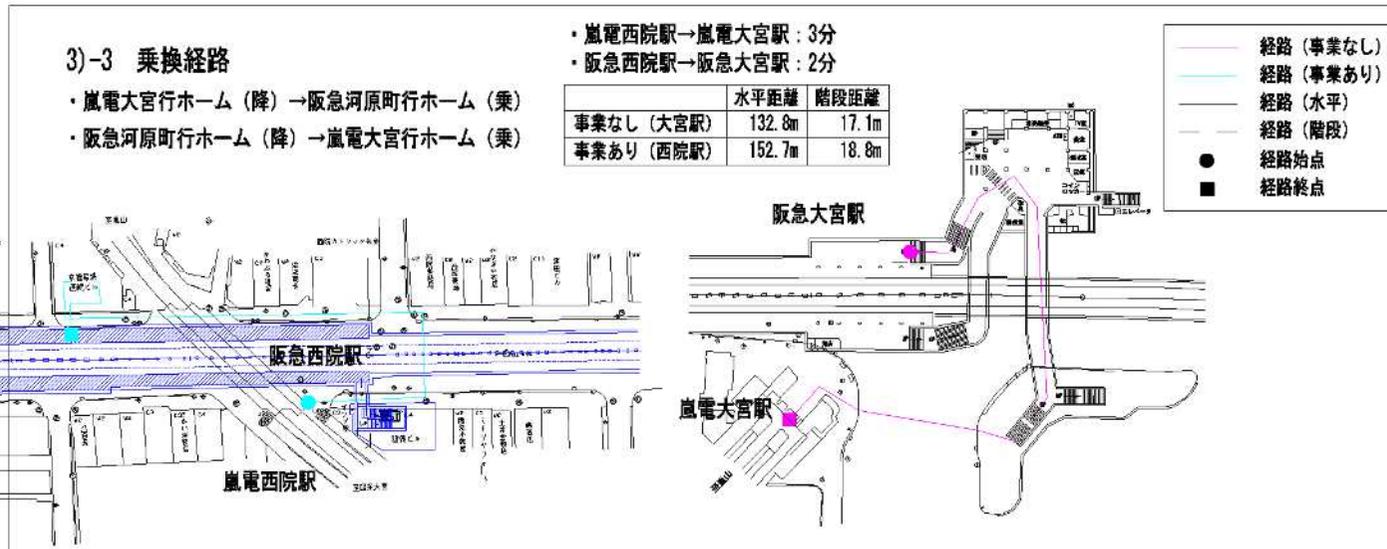


阪急大宮駅梅田行ホーム→京福大宮駅

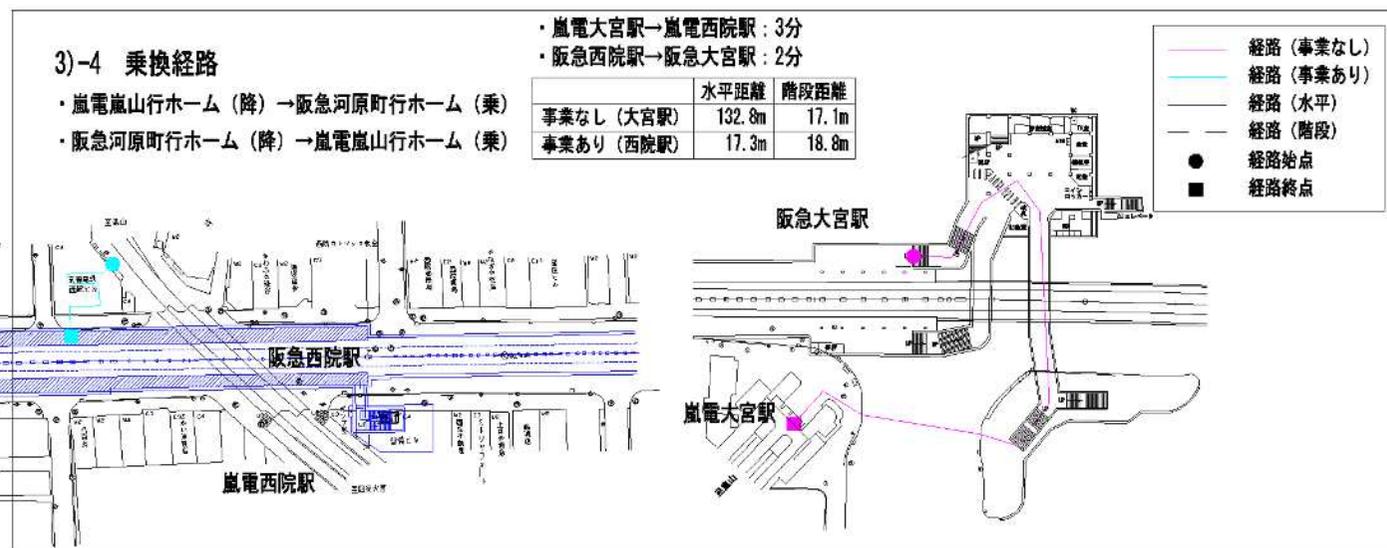


8. 参考資料 便益経路について

京福大宮駅→阪急大宮駅河原町行ホーム

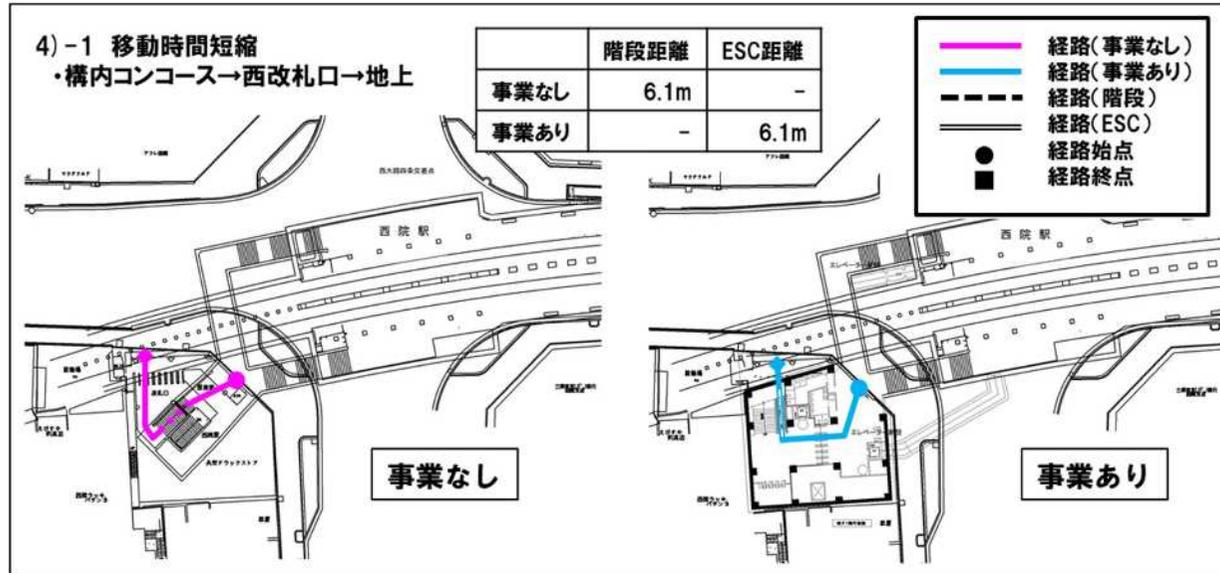


阪急大宮駅河原町行ホーム→京福大宮駅



8. 参考資料 便益経路について

構内コンコース⇔西改札⇔地上



8. 参考資料 2010年大都市交通センサスデータ

西院駅

	利用人員	備考
阪急 初乗り	4,278	32.1%
阪急 最終降車	8,030	60.2%
小計	12,316	92.3%
京福嵐山方面→阪急梅田方面	412	3.1%
京福嵐山方面→阪急河原町	45	0.3%
京福四条大宮方面→阪急梅田方面	220	1.6%
阪急梅田方面→京福嵐山	353	2.6%
小計	1,030	7.7%
合計	13,346	

8. 参考資料 2010年大都市交通センサスデータ

西院駅

	梅田方面	河原町方面	小計
30402地区 ⇔ 阪急西院駅	61	23	84 (9%)
30409地区 ⇔ 阪急西院駅	657	244	901 (91%)

8. 参考資料 2010年大都市交通センサスデータ

大宮駅

	利用人員	備考
阪急 初乗り	2,271	49.9%
阪急 最終降車	1,770	38.9%
小計	4,041	88.8%
京福嵐山方面→阪急梅田方面	185	4.1%
京福嵐山方面→阪急河原町	234	5.1%
阪急梅田方面→京福嵐山	90	2.0%
小計	509	11.2%
合計	4,550	

8. 参考資料 2024年度実績調査

○調査方法について

(1) 調査項目

- ①西院駅乗換調査（全数）
- ②西院駅乗換調査（サンプル）
- ③京福乗降調査（西院駅、四条大宮駅）

※阪急西院駅乗降客者数は自動改札データ

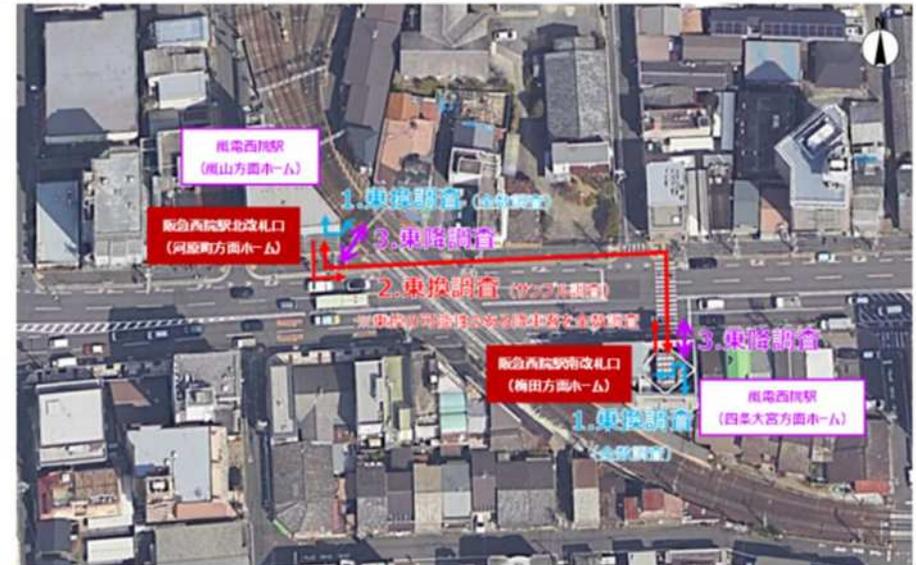
(2) 調査日

令和6年（2024年）6月25日（火）

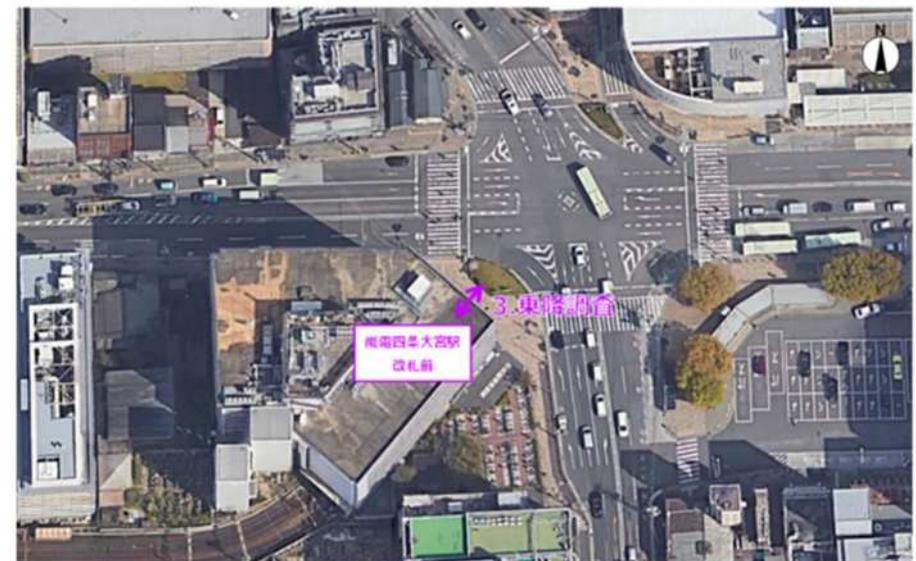
(3) 調査時間

- ①7～10時、11～13時、14～16時
17～20時 ※非連続10時間
- ②7～10時、11～13時、14～16時
17～20時 ※非連続10時間
- ③始発～終電

【西院駅】



【四条大宮駅】



8. 参考資料 2024年度実績調査

○サンプル調査について

1. 北改札口、南改札口周辺にビデオカメラを設置し、それぞれ横断歩道を渡って京福西院駅各ホームへの乗換利用者について各方向別、時間帯別、分類別（歩行者、車いす）に計測
2. 起点側のビデオで乗換の可能性のある降車客を全数調査
3. 調査時間全体の最大サンプル数を400とし、全数調査結果より時間帯別、方向別に按分 ※サンプル抽出は偏りが出ないように2パターン実施
4. 終点側のビデオで上記利用者が映っていれば「乗換」と判定し、移っていない場合は「最終降車」と判定



8. 参考資料 2024年度実績調査

単位:人/日

区分			着(D)					最終降車	降車計
			阪急西院駅			嵐電西院駅			
			北改札口 (河原町方面)	南改札口 (梅田方面)	西改札口	嵐山方面 ホーム	四条大宮行 ホーム		
発 (○)	阪急 西院駅	北改札口 (河原町方面)				1,718	0	3,132	4,850
		南改札口 (梅田方面)				75	0	1,194	1,269
		西改札口						15,848	15,848
	嵐電 西院駅	嵐山方面 ホーム	2	0				75	77
		四条大宮行 ホーム	118	1,829				925	2,872
	初乗り		1,651	2,296	16,048	837	54		20,886
乗車計		1,771	4,125	16,048	2,630	54	21,174	45,802	

凡例

- 乗換調査 (全数)
- 自改データ
- 乗降調査 (全数)
- 乗換調査 (サンプル)
- 降車計 - 乗換

8. 参考資料 新規事業採択時との比較

費用

	新規事業採択時	事後評価
事業費	2,532	3,094

便益

No.	便益種別	便益（新規事業採択時）		便益（事後評価）		
		1日当たり （円/日）	1年当たり （千円/年）	1日当たり （円/日）	1年当たり （千円/年）	
①	到達経路 改善	30409地区⇔阪急	420,395	153,444	1,448,167	528,581
②		30402地区⇔阪急	39,224	14,317	134,836	49,215
③	ホーム間 乗換改善	京福嵐山⇔阪急梅田	367,253	134,047	414,824	151,410
④		京福嵐山⇔阪急河原町	7,819	2,853	2,475	903
⑤		京福四条大宮⇔阪急梅田	38,306	13,981	0	0
⑥	ホーム間 乗換転換	京福嵐山⇔阪急梅田	421,931	154,005	426,306	155,602
⑦		京福嵐山⇔阪急河原町	19,893	7,261	5,177	1,890
⑧	移動時間 短縮	エスカレーター新設	0(設定せず)	0(設定せず)	99,551	36,337
供給者便益（昇降設備保守費）			▲6,849	▲2,500	▲10,739	▲3,920
便益計			1,314,821	479,908	2,531,336	923,938

8. 参考資料 新規事業採択時との比較

費用便益分析

	新規事業採択時		事後評価時	
	30年	50年	30年	50年
費用 (C)	2,201百万円	2,219百万円	4,260百万円	4,290百万円
便益 (B)	6,274百万円	7,794百万円	19,356百万円	24,046百万円
費用便益比 (B/C)	2.88	3.52	4.57	5.62
純現在価値 (NPV)	4,134百万円	5,604百万円	15,221百万円	19,816百万円
経済的内部収益率 (EIRR)	12.6%	12.9%	18.8%	18.9%