

西院駅総合改善事業の事後評価について

対応方針

2024 年 12 月

阪急電鉄株式会社

京福電気鉄道株式会社

目 次

1. はじめに	1
2. 事業の主たる目的	1
3. 事業概要	1
3.1 駅総合改善事業の概要	1
3.2 事業の経過	4
3.3 事業費	4
4. 評価の基礎要因の変化とその要因	5
4.1 事業費	5
4.2 工期	5
4.3 乗降人員	5
5. 事業の効果の発現状況	5
5.1 利用者への効果・影響	5
5.2 社会全体への効果・影響	6
5.3 費用便益分析	8
5.4 便益として計上しなかったその他の便益	14
5.5 採算性	15
6. 事業実施による地球的環境、局所的環境の変化	16
7. 事業を取り巻く社会経済情勢の変化	16
8. 改善措置の必要性	16
9. 今後の事後評価の必要性	16
10. 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	16
11. 事後評価総括表	17

参考資料

○阪急京都線 西院駅 駅総合改善事業における費用対効果について

西院駅総合改善事業の事後評価について

1. はじめに

鉄道駅総合改善事業として実施した「西院駅総合改善事業」については、今年度が事業完了後 5 年目に当たることから、「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」に基づき事後評価を実施する。

なお、本資料(対応方針(案))は、国土交通省鉄道局「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル2012(以下、マニュアルと言う。)」に基づき作成している。

また、「国土交通省所管公共事業の完了後の事後評価実施要領」に基づき、以下の 7 項目の視点で事後評価を行うものとする。

- ① 費用対効果分析の算定基礎となった要因の変化
- ② 事業の効果の発現状況
- ③ 事業実施による環境の変化
- ④ 社会的経済情勢の変化
- ⑤ 今後の事後評価の必要性
- ⑥ 改善措置の必要性
- ⑦ 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

2. 事業の主たる目的

京都市では、2000 年に「観光客 5000 万人構想」を発表、2010 年に「歩くまち・京都総合交通戦略」を策定し、観光振興や公共交通の利便性向上を目指してきた。また、2012 年に「歩くまち・京都交通バリアフリー全体構想」の策定、「交通バリアフリー推進会議」の開催により、西院地区(阪急西院駅・京福西院駅)を「重点整備地区」に位置付け、「西院地区バリアフリー移動円滑化基本構想」が策定された。

本事業は、上記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、京福西院駅での駅のバリアフリー化を目的としたものである。

3. 事業概要

3.1 駅総合改善事業の概要

阪急施工事業

①西改札口(既設駅舎・ビル)改築

改札口の移設(地下化)、多機能トイレの設置、エレベーター・エスカレーターの新設、駅ビル内への生活支援機能施設の整備

②東(北・南)改札口新設

改札口の新設、昇降階段の新設、エレベーターの新設(各 1 基)、ビル内に京福乗換経路新設

京福施工事業

①嵐山方面行(下り)ホーム移設

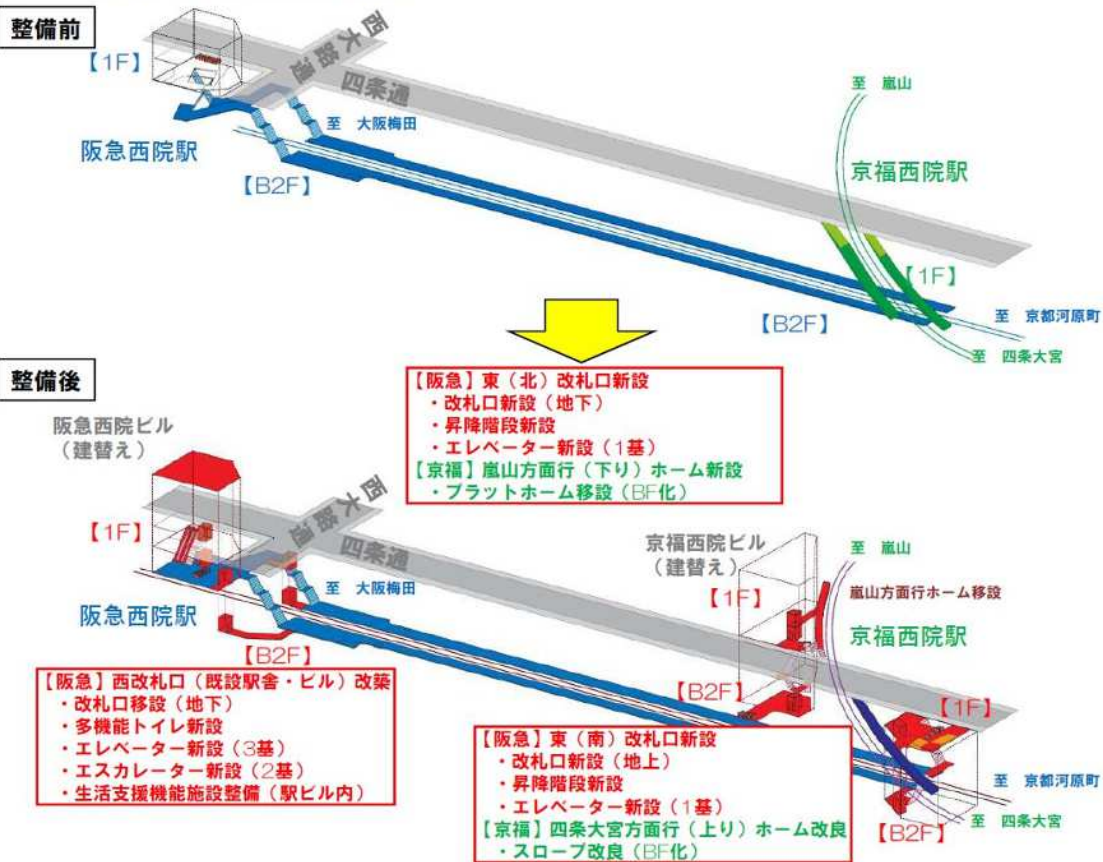
プラットホームの移設(バリアフリー化)

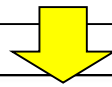
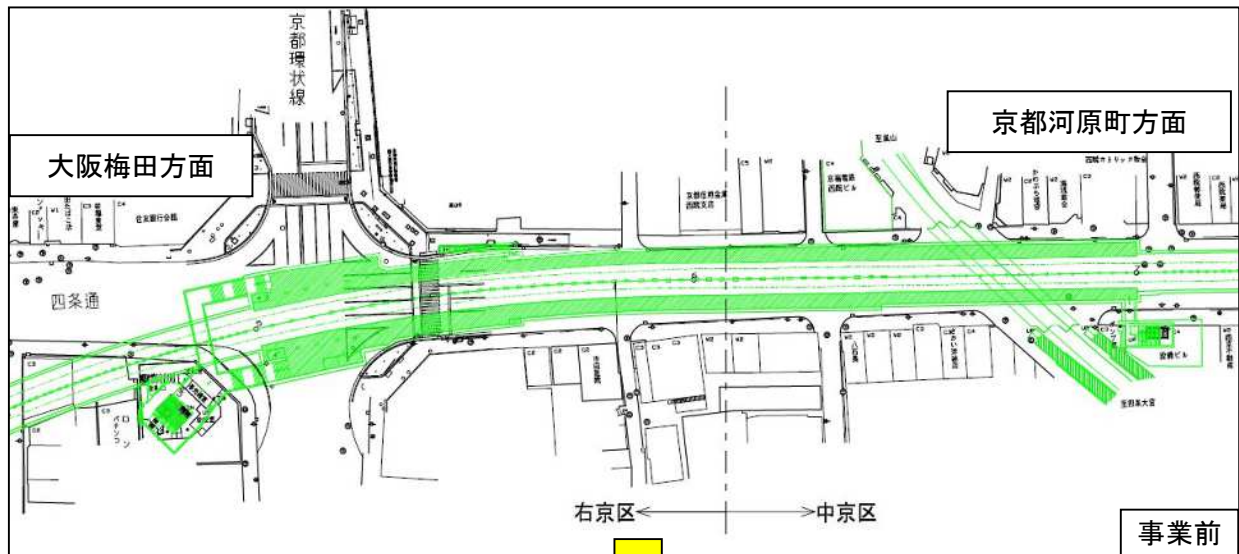
②四条大宮方面行(上り)ホーム改良

スロープ改良(バリアフリー化)の実施



西院駅〔阪急・京福〕改良計画概要図





3.2 事業の経過

2013(平成 25)～2014(平成 26 年)

:計 4 回の西院地区バリアフリー移動等円滑化基本構想策定連絡会議 開催

2014(平成 26)年 3 月

:京都市 西院地区バリアフリー移動円滑化基本構想 策定

2014(平成 26)年

:国土交通省による補助事業予算化

2014(平成 26)年

:事業開始

2017(平成 29)年 3 月

:阪急西院駅北・南改札口 供用開始

2019(令和元)年 3 月

:事業完了

3.3 事業費

(単位：百万円)

			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%

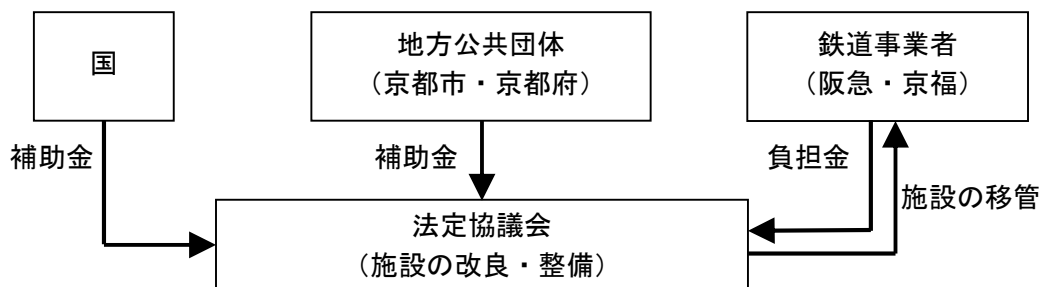
※事業費は補助対象事業費のみを計上。また、消費税等相当額は含まない。

【補助スキーム】

鉄道駅総合改善事業費補助について

鉄道駅利用者の安全性や利便性の向上を図るため、市街地再開発事業、土地区画整理事業、駅前広場、自由通路の整備等都市側の事業等と一体的に行われる鉄道駅のホームの拡幅や駅舎の橋上化等、駅機能を総合的に改善する事業に対し、国及び地方公共団体の助成処置を講じるもので、国は事業費の 1/3 を補助し、地方公共団体は国と同等の補助を行う。

西院駅総合改善事業の場合、法定協議会(学識経験者、京都市、阪急、京福、地元代表)が事業主体となり、国、京都府、京都市からの補助金と鉄道事業者(阪急、京福)からの負担金により事業費を調達し、施工した。実際の整備に関しては、鉄道事業者(阪急、京福)が工事を受託した。



4. 評価の基礎要因の変化とその要因

4.1 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によるため。

4.2 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(平成26)年度～2019(令和元)年度(6年)

実績：同上(変更無し)

4.3 乗降人員

阪急西院駅の乗降人員の事業着手前の値と実績値(平日) (単位：人)

	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

○乗降人員変化の背景

2019年度より流行した新型コロナウイルスの影響により、対面接触回数を減らす必要が叫ばれ、テレワークの推進等を進めた結果、公共交通機関による移動が大幅に減少した。その後、2024年度にかけて徐々に経済活動が回復したことにより、公共交通機関による移動需要が戻りつつある状況である。

5. 事業の効果の発現状況

5.1 利用者への効果・影響

(1) 乗降の円滑化

阪急西院駅東(北・南)改札口新設によって、駅東地区およ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)改札口の新設およ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の2基新設によって、バリアフリー経路の確保および駅東側・京福電鉄からの利用者の利便性が向上した。



南改札口



北改札口



西改札口 ES 設置



西改札口 EV 設置

5.2 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、京福西院駅との乗換を含む駅東側から阪急西院駅ホームへの移動が短縮され利便性が向上した。それに伴い、大宮駅での阪急⇄京福間の乗換客の一部が西院駅乗換へ転換したと考えられる。



北改札口周辺



南改札口周辺

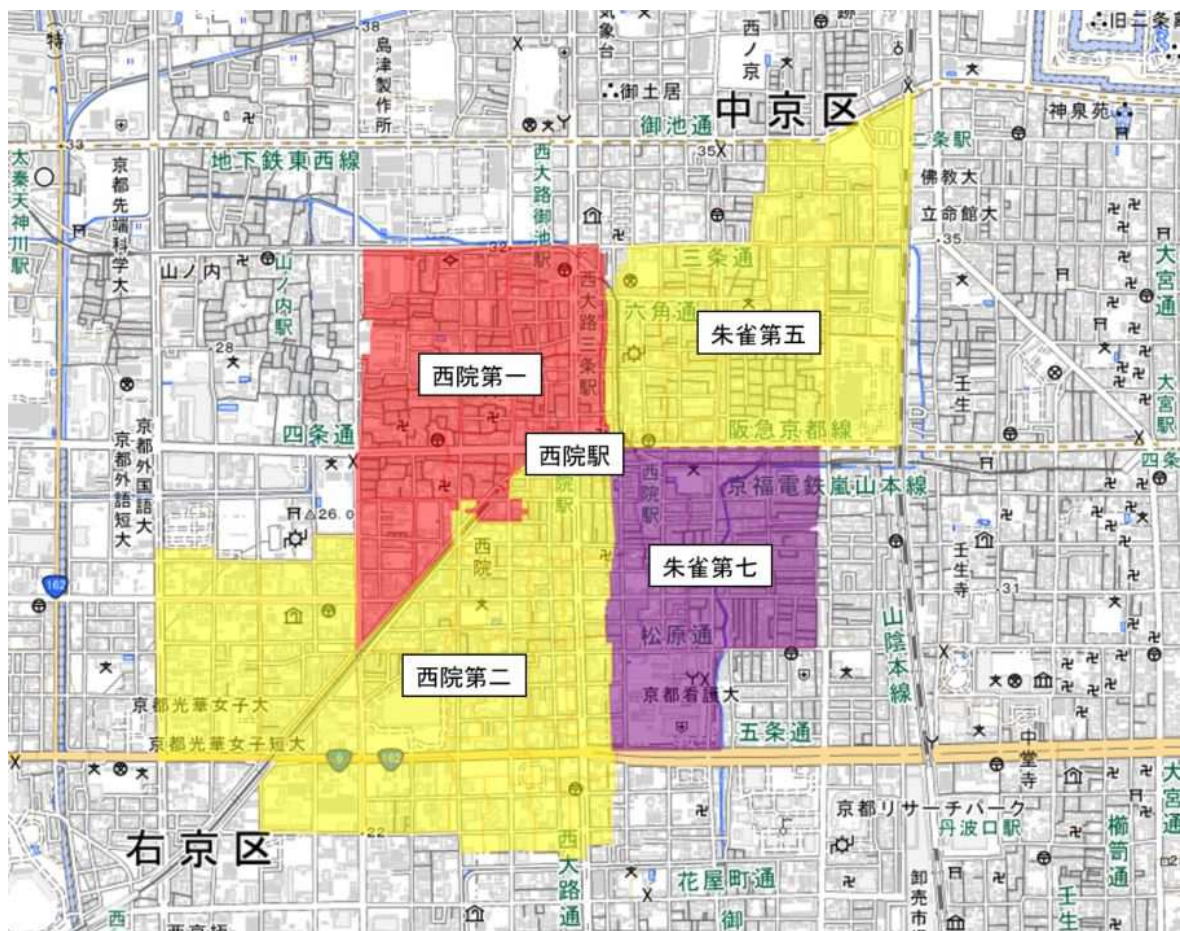
(2) 地域の活性化

- ・国税庁の財産評価基準の内、路線価によると駅東側改札が完成した 2018 年度より 2019 年度にかけて、西院駅周辺地価は 20% 程度上昇した。(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しており、本事業が一定寄与していると推察される。
- ・西院駅周辺人口は、事業実施前である 2014 年から 2023 年にかけて増加しており、本事業が一定寄与していると推察される。

(単位：人)

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

※右京区西院第一、西院第二、中京区朱雀第五、朱雀第七を西院駅周辺国勢統計区とし、事業前後での人口増減を算出。



(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している保育施設の利用者

数は年々増加傾向にある。

- ・京都市病児病後保育施設は 10 か所のみであり、そのほとんどへの交通利便性が低い中、当該地は駅直結で交通利便性が高い。
- ・駅直上に保育施設が整備されたことにより、保護者負担の軽減、保護者労働時間が確保されたと推察される。

5.3 費用便益分析

(1) 費用

費用は、事業費に設備更新費を加えたものとする。なお、費用は、現在価値に変換して計上する(詳細は別添「阪急京都線 西院駅 駅総合改善事業における費用対効果について」を参照)。

(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

便益算定の基礎となる乗降及び乗換人員は、以下のとおりとする。

①ー1 阪急西院駅の乗降人員

阪急西院駅の乗降人員を次表に示す。

阪急西院駅の乗降人員（平日）

	2014 年	2024 年 (調査日)	増減
乗降人員(人)	40,752	43,911	3,159

※ 2014、2024 年交通量調査結果より

①ー2 西院駅の乗換人員

2014 年西院駅総合改善事業の事前評価時における阪急～京福との乗換人員と、2024 年の乗換人員は次のとおり。なお、乗換の増加要因は、阪急西院駅から京福西院駅へのアクセス向上によるもの(整備前は西院駅での乗換動線の不便さから大宮駅にて阪急～京福間を乗り換えていた乗客の内、整備後は一定数西院駅にて乗り換えへ転換)と想定される。

阪急西院駅における京福西院駅との乗換人員

	事業着手前 (2014 年)	実績値 (2024 年調査日)	増 減
乗換人員 (人)	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

②－１ 【参考】 阪急大宮駅の乗降人員

阪急大宮駅の乗降人員を次表に示す。

阪急大宮駅の乗降人員（平日）

	2014 年	2024 年 (調査日)	増減
乗降人員(人)	27,493	26,036	▲1,457

※ 2014、2024 年交通量調査結果より

②－２ 大宮駅の乗換人員

2014 年西院駅総合改善事業事前評価時における阪急～京福との乗換人員と、2024 年の乗換人員は次のとおり。なお、乗換の減少要因は、阪急西院駅から京福西院駅へのアクセス向上によるもの（整備前は西院駅での乗換動線の不便さから大宮駅にて阪急～京福間を乗り換えていた乗客の内、整備後は一定数西院駅にて乗り換えへ転換）と想定される。

阪急大宮駅における京福大宮駅との乗換人員

	事業着手前 (2014 年)	予測値 (2024 年)	増 減
乗換人員（人）	3,076	664	▲2,412

※ 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

※ 予測値は 2010 年大都市交通センサス結果、2024 年交通量調査より推計

(ii) 各便益の算定結果

駅総合改善事業によって期待される効果の内、主たる効果であり、かつ貨幣換算が可能な効果について便益を算定した。算定項目及び算定結果を下表に示す。

なお、表には事後評価時(2024 年度)の 1 日当たり、1 年当たりそれぞれの便益を記載する。また、1 年は 365 日として計算する。

以下、便益算定の詳細は、別添「阪急京都線 西院駅 駅総合改善事業における費用対効果について」を参照のこと。

便益算定結果一覧

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	京福嵐山⇄阪急梅田	426,306	155,602
⑦	乗換転換	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			2,531,336	923,938

（2024 年度価格）

■NO. ①、②到達経路改善便益の算定

阪急西院駅において、京都河原町方へ北改札・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する。

30409 地区と 30402 地区～阪急西院駅間の利用者を対象とする。なお、到達経路改善便益は、マニュアル(P.131)に基づき、消費者余剰法によって算定する。

駅周辺各地区からの利用者

1 日平均利用者数(人／日)	NO. ①	NO. ②
30409 地区→阪急大阪梅田	2,100	
阪急大阪梅田→30409 地区	2,865	
30409 地区→阪急京都河原町	1,510	
阪急京都河原町→30409 地区	1,092	
30402 地区→阪急大阪梅田		196
阪急大阪梅田→30402 地区		267
30402 地区→阪急京都河原町		141
阪急京都河原町→30402 地区		102

※ 2024 年旅客交通量調査結果から推計

便益の算定（2024 年度）

	便益 (円／日)	対象日数	便益（千円）	
			30 年	50 年
No. ①（到達経路改善）	1,448,167	365	11,120,551	13,815,363
No. ②（到達経路改善）	134,836	365	1,035,410	1,286,318
到達経路改善	1,583,003	365	12,155,961	15,101,681

■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から、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する。

阪急・京福間乗換利用者

1日平均 乗換利用者数(人/日)	NO. ③ 京福嵐山 ⇄ 阪急大阪梅田	NO. ④ 京福嵐山 ⇄ 阪急京都河原町	NO. ⑤ 京福四条大宮 ⇄ 阪急大阪梅田
京福四条大宮行→阪急大阪梅田行	1,122		
阪急京都河原町行→京福嵐山行	1,054		
阪急大阪梅田行→京福嵐山行		13	
京福四条大宮行→阪急京都河原町行		21	
京福嵐山行→阪急大阪梅田行			0
阪急京都河原町行→京福四条大宮行			0

※ 2024年旅客交通量調査結果から推計

便益の算定（2024年度）

	便益 (円/日)	対象日数	便益（千円）	
			30年	50年
No. ③（京福嵐山⇄ 阪急大阪梅田）	414,824	365	3,185,439	3,957,358
No. ④（京福嵐山⇄ 阪急京都河原町）	2,475	365	18,998	23,601
No. ⑤（京福四条大宮⇄ 阪急大阪梅田）	0	365	0	0
乗換改善	417,299	365	3,204,437	3,980,959

■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から、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と転換すると想定されるため、以下の仮定※を元に乗換転換による移動時間短縮便益を算定する。

仮定

「阪急大阪梅田方面⇄京福嵐山方面」の乗換客は、移動時間短縮により四条大宮駅での乗換客の全数が西院駅乗換へ転換、「阪急京都河原町⇄京福嵐山方面」の乗換客は、移動時間短縮により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する。

駅周辺各地区からの利用者

1日平均利用者数(人／日)	NO. ⑥	NO. ⑦
京福四条大宮行→阪急大阪梅田行	707	
阪急京都河原町行→京福嵐山行	664	
阪急大阪梅田行→京福嵐山行		62
京福四条大宮行→阪急京都河原町行		97

※ 2024 年旅客交通量調査結果から集計

便益の算定（2024 年度）

	便益 (円／日)	対象日数	便益（千円）	
			30 年	50 年
No. ⑥（京福嵐山⇔ 阪急大阪梅田）	426,306	365	3,273,633	4,066,923
No. ⑦（京福嵐山⇔ 阪急京都河原町）	5,177	365	39,763	49,398
乗換時間減少	431,483	365	3,313,395	4,116,321

■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する。

エスカレーター利用者

1日平均利用者数(人／日)	NO. ⑧
改札階→地上階	15,848
地上階→改札階	16,048

※ 2024 年旅客交通量調査結果から集計

便益の算定（2024 年度）

	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

■供給者便益の算定

駅設備の増加による保守費の増分を供給者便益(負の便益)として計上する。

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する。

便益の算定 (2015 年度)

	整備なし (円/日)	整備有り (円/日)	便益 (千円/年)	便益 (千円)	
				30 年	50 年
駅設備 (改札機、 券売機、エレベーターなど)	0	▲10,739	▲3,920	▲82,471	▲102,456

(3) 期末残存価値

便益には、事業開始後 30 年後、50 年後の当事業の期末残存価値を計上する。

(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

各便益に期末残存価値を加えた値を下記に示す。

(単位：百万円)

	30 年	50 年
便 益	19,356	24,046

(2024 年度価格)

(5) 費用便益分析結果一覧表

費用便益分析の結果一覧は下表のとおりである。

費用便益分析結果一覧(2024 年度価格)

	30 年間	50 年間
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%

5.4 便益として計上しなかったその他の便益

前述の貨幣換算することのできる便益以外に、安全性及び利便性の向上に関して貨幣換算できない便益、あるいは CVM(仮想的市場評価法)のようにマニュアルに記載されているがアンケート調査が必要であるなど、取り扱いに注意が必要な便益もあるため、ここではそれらの項目について記載する。

(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

エレベーターの設置によって利便性が大きく向上する。マニュアルには CVM による評価手法が定められているが、アンケート調査が必要であるなど、取り扱いに注意が必要なため便益としては計上しなかった。

ここでは、仮に支払い意思額(WTP)を建設省都市局の検討調査¹⁾で推定した数値を用いて便益の算定を試みることにする。

○エレベーター利用者数の推定

石田らの研究²⁾によると、乗降人員 6,000 人規模の橋上駅舎の駅に併設されるホームエレベーターの利用率は約 5%とある。これを今回のエレベーター利用率として適用し、阪急西院駅におけるエレベーター利用者数を推計する。

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

※ 2024 年交通量調査結果より

○支払い意思額(WTP)の設定

建設省都市局が行った 1999(平成 11)年度の検討調査では、CVM法によって支払い意思額(WTP)を推定している。この数値を参考に 1999(平成 11 年)の京都府の最低賃金と 2023 年(令和 5 年)の最低賃金との比率から 2024(令和 6)年度の WTP を推計して試算することとする。

京都府の時間評価値(1999 年、2023 年)

	1999 年	2023 年	比 率
京都府最低賃金 (円/時)	668	1008	150.9%

※ 「ひと目でわかる最低賃金」より

表 WTP推計値

			WTP(平均値)
移動サービス 向上便益	駅広+デッキ	運賃格差	47円/人
		運賃格差	47円/人
	駅広	定期利用	20円/人
		1回毎	21円/人
上下移動快適性 向上便益	利用料金	定期利用	26円/人
			22円/人
	世帯寄付金		2円/人
滞留機能 景観向上	世帯寄付金		2円/人

33 円/人

○便益の算定

	1日当たり乗降客数
E V利用者数 (人/日)	2,196
WTP (円/人)	33
便益 (百万円/年)	26

参考文献

- 1)「平成11年度 都市内道路評価手法検討調査」、建設省都市局、2000年3月
- 2)石田周次・我妻孝幸・鎌田康嗣:「駅エレベーターの利用実態に関する研究」、日本建築学会大会学術講演梗概集(関東)、2006年9月

- ② バリアフリー設備が整備されたことによる身体的精神的負担軽減と外出機会の増大
各改札口にエレベーターが整備され、また、西大路通東側から駅へのアクセスが向上したことにより、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るため、本人の精神的負担も減り、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、それらの人たちの生活の質の向上、駅利用者数の増加にも寄与する。

5.5 採算性

当事業は、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、収益性をとまなうものではないため、採算性分析は行わない。

6. 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。

7. 事業を取り巻く社会経済情勢等の変化

2019 年に発生した新型コロナウイルスの流行によって、働き方・生活様式の変化が進み、鉄道利用者数は大きく低減した。その後、感染拡大に警戒しながらも経済活動を進めようとするいわゆる「ウィズコロナ」の拡大、2023 年 5 月新型コロナウイルスの位置づけが「2 類相当」から「5 類感染症」へ変更されたことにより、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。

「対応方針」(案)

8. 改善措置の必要性

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。

9. 今後の事後評価の必要性

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。

10. 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。

1 1. 事後評価総括表

【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）			
目的	《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。		
	《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 ・ 「京都市未来こどもプラン」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・鉄道需要ともに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%)

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）

○事業実施による地球的環境、局地的環境の変化

特になし。

○改善措置の必要性

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。

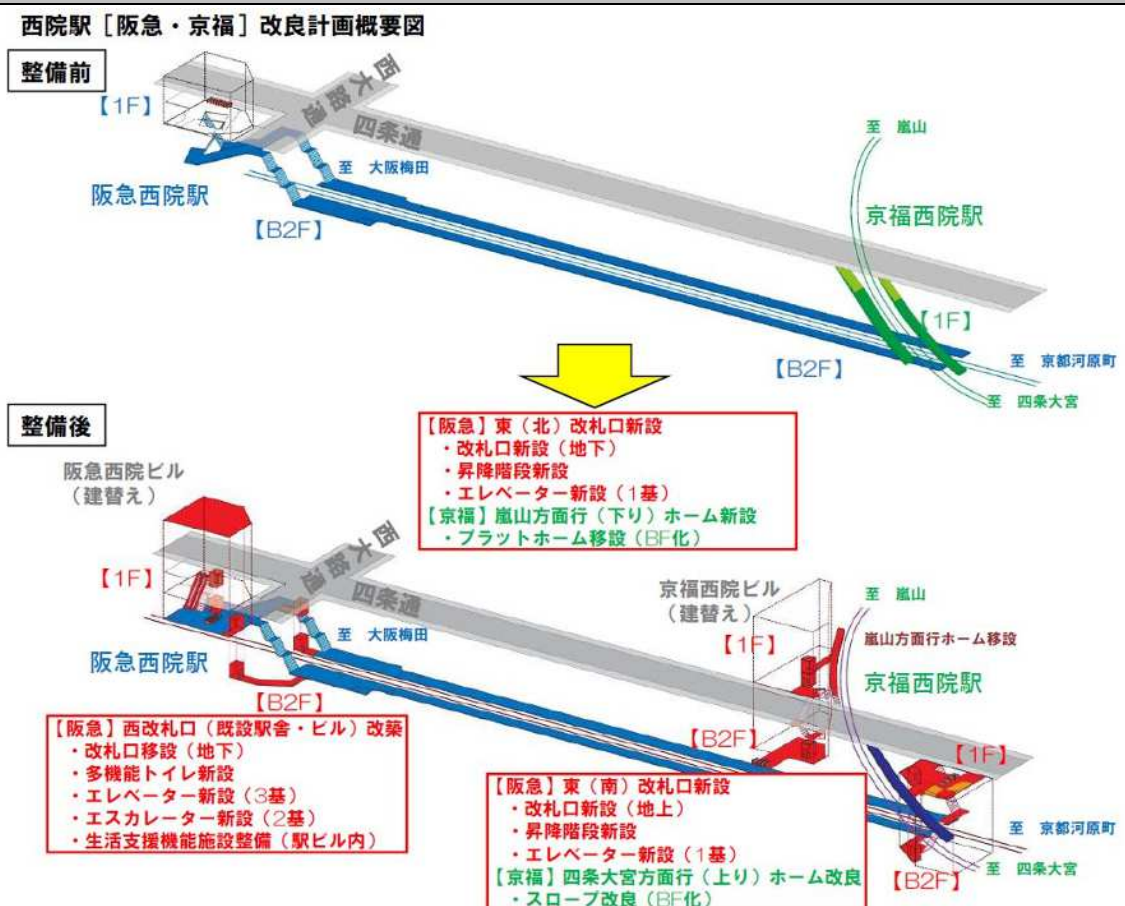
○今後の事後評価の必要性

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。

○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。

○概要図



○備考

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㈱資料

評価実施時期：2024年度