

阪急・京福西院駅改良における費用対効果について

令和 6 年 12 月

阪急電鉄株式会社
京福電気鉄道株式会社

目次

阪急・京福西院駅改良における費用便益分析（案）

1. 事業概要および費用便益分析概要	
1.1 阪急施行事業概要	2
1.2 京福施行事業概要	2
1.3 概要図	2
1.4 算定対象とする便益	3
1.5 事業費	4
1.6 費用便益分析算定フロー	4
1.7 時間評価値	4
2. 算定対象とする乗降人員および機械設備台数	
2.1 西院駅改良に伴う乗降人員の変化	5
2.2 各便益算定者の内訳	7
①駅周辺地区から阪急ホームへの到達経路改善	7
②阪急と京福との乗換時間の短縮（西院駅乗換）	10
③阪急と京福との乗換時間の短縮（大宮駅乗換から西院駅乗換への転換）	11
④阪急西改札口へのエスカレーター新設による移動時間の短縮	12
⑤機械設備設置による保守費用の増加	13
3. 費用対効果試算結果	
3.1 西院駅改良費用（概算）	14
3.2 便益のまとめ	14
3.3 費用便益比ほか（まとめ）	15
4. 各便益の算定	
4.1 ①駅周辺地区から阪急ホームへの到達経路改善便益	16
4.2 ②阪急と京福との乗換時間の短縮便益（西院駅乗換）	20
4.3 ③阪急と京福との乗換時間の短縮便益（大宮駅乗換から西院駅乗換への転換）	24
4.4 ④阪急西改札口へのエスカレーター新設による移動時間の短縮便益	28
4.5 ⑤機械設備設置による保守費用の増加	29
4.6 便益のまとめ	30
参考資料	
計算期間内の集計と評価指標値の算出結果（計算期間 30 年）	31
計算期間内の集計と評価指標値の算出結果（計算期間 50 年）	32
阪急西院駅の乗換人数、駅アクセス（イグレス）人数の算定	33

1. 事業概要および費用便益分析概要

1.1 阪急施行事業概要

(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、エレベーターの設置（3基）、エスカレーターの新設（2基）、駅ビル内への生活支援機能施設の整備を行う。

(2) 東（北・南）改札口新設

改札口の新設、昇降階段の新設、エレベーターの設置（各1基）を行う。

1.2 京福施行事業概要

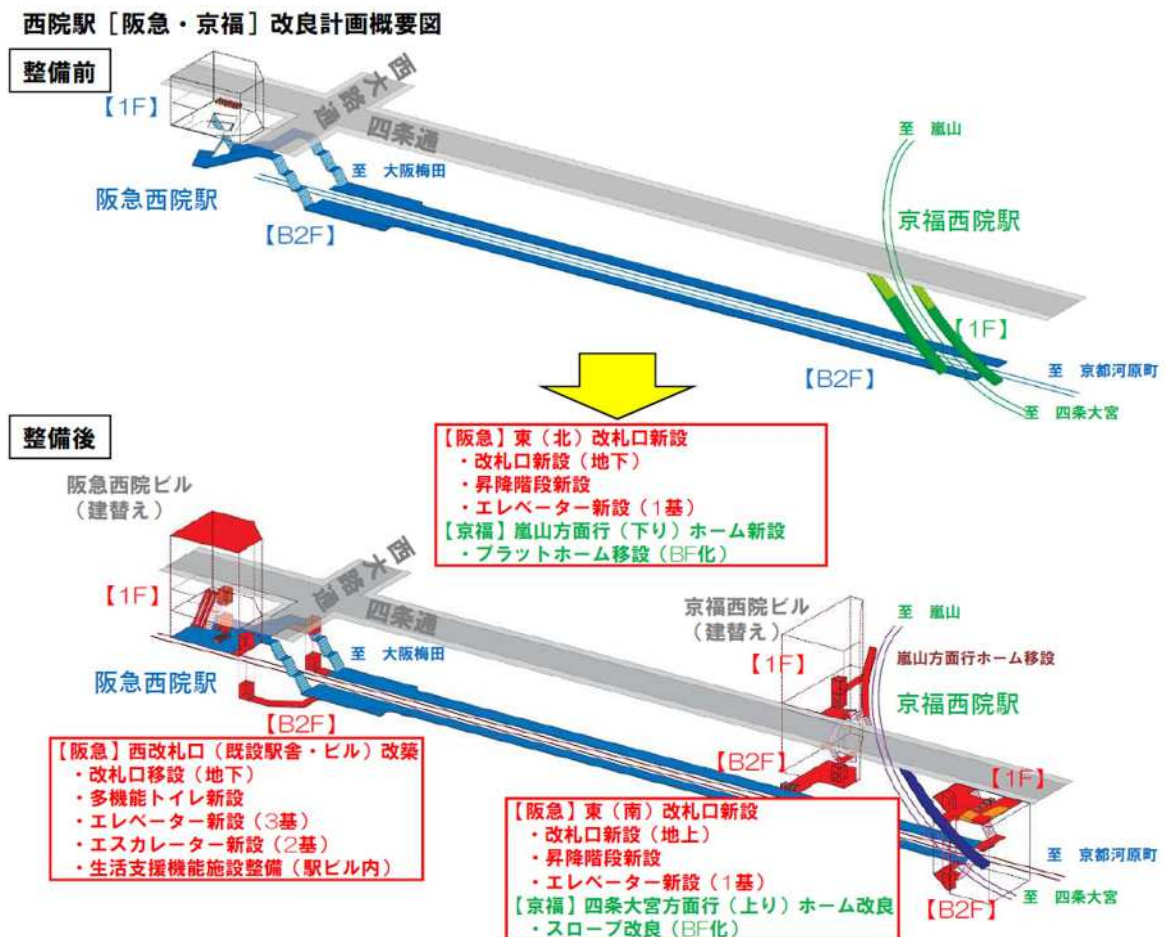
(1) 嵐山方面行（下り）ホーム移設、ビル改築

プラットホームの移設（バリアフリー化）を行う。

(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）を行う。

1.3 概要図



1.4 算定対象とする便益

	区分	項目	概要	対象需要量
利用者便益	(1) 阪急東(北・南)改札口新設によるアクセス時間の短縮	① 駅周辺地区から阪急ホームへの到達経路改善	阪急駅東側地区からの徒歩アクセス(イグレス)利用者について、東(北・南)改札口新設により到達経路が短縮され、これによる便益が発生すると考える。	● 阪急西院駅乗降客のうち北東・南東地区からの徒歩アクセス(イグレス)利用者数
		② 阪急と京福との乗換時間の短縮(西院駅乗換)	阪急駅に東(北・南)改札口を新設することにより、京福駅との乗換時間が短縮され、これによる便益が発生すると考える。	● 阪急西院駅乗降客のうち、京福西院駅との乗換客数
		③ 阪急と京福との乗換時間の短縮(大宮駅乗換から西院駅乗換への転換)	西院駅において阪急と京福との乗換改善が図られることにより、大宮駅での阪急と京福との乗換客の一部が、西院駅乗換に転換することで乗換時間が短縮され、便益が発生すると考える。	● 阪急大宮駅乗降客のうち、京福四条大宮駅との乗換客数の一部
供給者便益	(2) 昇降設備新設による保守費用の増加	④ エレベーター設置、エスカレーター設置による保守費用の増加	阪急東(北・南)改札口へのエレベーター設置および、阪急西改札口へのエレベーター、エスカレーター設置により、昇降設備の保守費用が発生するため、負の便益が発生すると考える。	● 阪急東(北・南)改札口のエレベーター ● 阪急西改札口のエレベーター、エスカレーター

※京福のホーム移設に伴う影響は微小と考え、京福ホームへの到達経路改善に係る便益は算定しない。

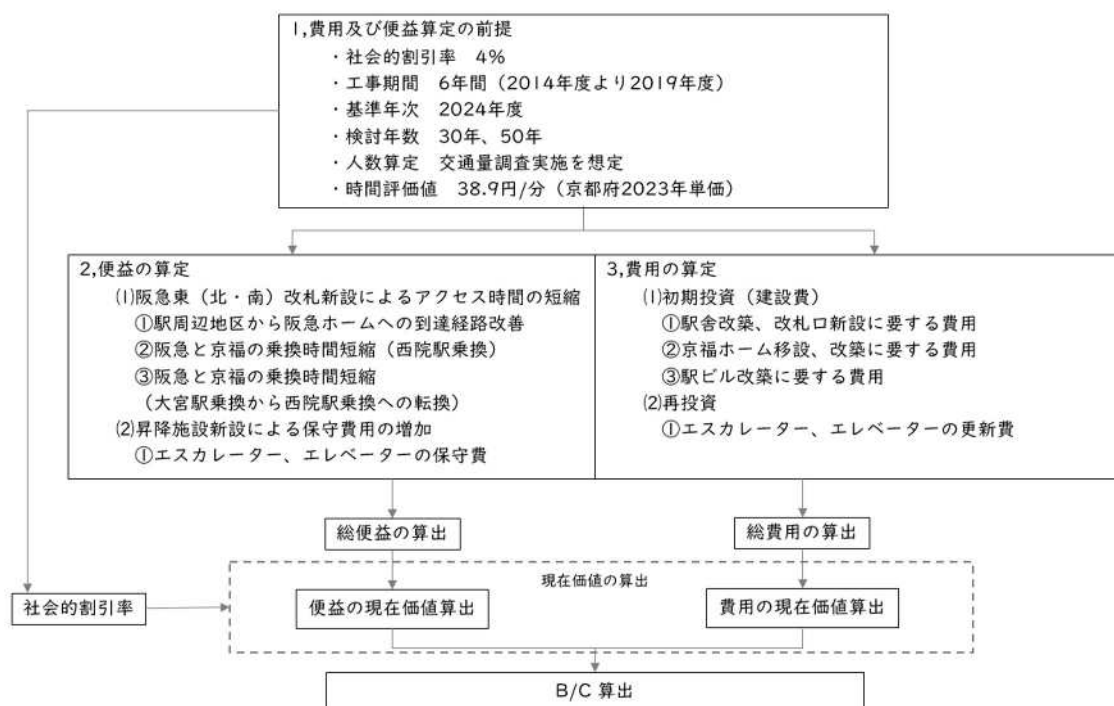
1.5 事業費

(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。

1.6 費用便益分析算定フロー



1.7 時間評価値

■時間評価値(京都府毎月勤労統計調査 2023 年)

現金給与総額	297,307 円
総実労働時間	127.5 時間
時間評価値	38.9 円/分

2. 算定対象とする乗降人員および機械設備台数

2.1 西院駅改良に伴う乗降人員の変化

■阪急西院駅・京福西院駅の乗降人員

①事業なし

阪急西院駅の乗降人員 [単位：人]

		乗降人員	備 考
阪急西院駅乗降人員		43,911	2024年(調査日)実績
西改札口	初乗り・最終降車	40,530	92.3%
	京福乗り換え	3,381	I 7.7%

※阪急のみ利用する乗降人員（初乗り・最終降車）と京福乗り換えの乗降人員とは、2010年大都市交通センサスにおける割合で按分した。

京福西院駅の乗降人員 [単位：人]

		乗降人員	備 考
京福西院駅乗降人員		5,633	II 2024年(調査日)実績
初乗り・最終降車		2,252	= II - I
阪急乗り換え		3,381	= I

②事業あり

阪急西院駅の乗降人員 [単位：人]

		乗降人員	備 考
阪急西院駅乗降人員		43,911	I 2024年(調査日)実績
東(北・南)改札口	初乗り・最終降車	8,273	II 2024年(調査日)実績
	京福乗り換え	3,742	III 2024年(調査日)実績
	小 計	3,742	
西改札口	初乗り・最終降車	31,896	= I - II - III

※実測調査では、事業なし時点で四条大宮にて乗り換えていた乗降客がどれだけ西院乗換に転換したか不明であるため、合計値を記載

京福西院駅の乗降人員 [単位：人]

		乗降人員	備 考
京福西院駅乗降人員		5,633	2024年(調査日)実績
初乗り・最終降車		1,891	2024年(調査日)実績
阪急乗り換え	現:西院乗換	3,742	2024年(調査日)実績
	現:大宮乗換		
	小 計	3,742	

方面別乗換人員（大宮からの転換含む）

	当初西院	大宮転換	計	備考欄
京福四条大宮方面→阪急大阪梅田方面	1,122 (61%)	707 (39%)	1,829	※
京福嵐山方面→阪急大阪梅田方面			0	※
阪急大阪梅田方面→京福嵐山方面	13 (18%)	62 (82%)	75	※
京福四条大宮方面→阪急京都河原町方面	21 (18%)	97 (82%)	118	※
阪急京都河原町方面→京福四条大宮方面			0	※
阪急京都河原町方面→京福嵐山方面	1,054 (61%)	664 (61%)	1,718	※

※合計は2024年調査日実績値を利用

当初西院、大宮転換は2010年大都市交通センサスデータを用いた仮定※¹を元に推計

※¹ 駅改良に伴い、大宮駅での阪急と京福との乗換客の一部が、西院駅乗換に転移すると考える。転移対象者は下記のとおり。

- ・「阪急梅田方面⇄京福嵐山方面」の大宮駅乗換客の全数
- ・「阪急河原町方面⇄京福嵐山方面」の大宮駅乗換客の半数

（参考）2024年実績調査による交通量OD表

単位：人/日

区分			着(D)					降車計	
			阪急西院駅			嵐電西院駅			最終降車
			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 (O)	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

整理イメージ

区分			着(D)						降車計
			阪急西院駅			嵐電西院駅		最終降車	
			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 (O)	阪急 西院駅	北改札口 (河原町方面)				乗換調査 (全数)	乗換調査 (サンプル)	降車計－乗換	自改データ
		南改札口 (梅田方面)				乗換調査 (サンプル)	乗換調査 (全数)	降車計－乗換	自改データ
		西改札口						自改データ	自改データ
	嵐電 西院駅	嵐山方面 ホーム	乗換調査 (全数)	乗換調査 (サンプル)				降車計－乗換	乗降調査 (全数)
		四条大宮行 ホーム	乗換調査 (サンプル)	乗換調査 (全数)				降車計－乗換	乗降調査 (全数)
	初乗り		乗車計－乗換	乗車計－乗換	自改データ	乗車計－乗換	乗車計－乗換		
乗車計			自改データ	自改データ	自改データ	乗降調査 (全数)	乗降調査 (全数)		

※自改データとは、阪急自動改札機通過人員データのことである

2.2 各便益算定者の内訳

① 駅周辺地区から阪急ホームへの到達経路改善

阪急ホームへの到達経路改善便益の対象とする人数は下記のとおり。

【事業あり】	初乗り	3,947 人/日 (2024 年実績値)
	最終降車	4,326 人/日 (2024 年実績値)
【事業なし】		0 人/日

対象便益別人数 初乗り

	梅田方面	河原町方面	
30402地区	196	141	9%
30409地区	2,100	1,510	91%
	2,296	1,651	3,947

対象便益別人数 最終降車

	梅田方面	河原町方面	
30402地区	267	102	9%
30409地区	2,865	1,092	91%
	3,132	1,194	4,326

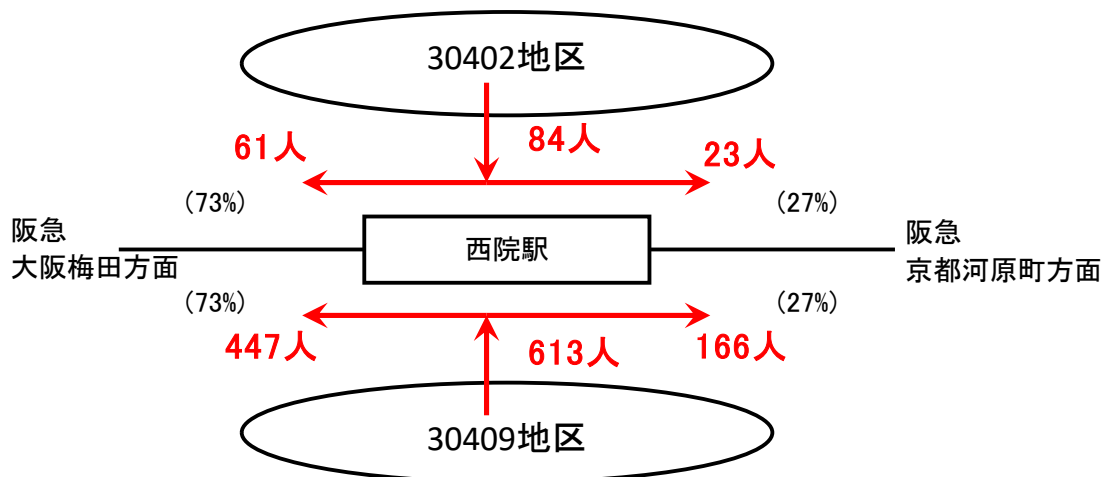
※30402 地区、30409 地区より徒歩で来駅する利用者および、30402 地区、30409 地区に徒歩で向かう利用者は、新設する東（北・南）改札口を利用するものとする。

対象とする人数（往路のみの人数）

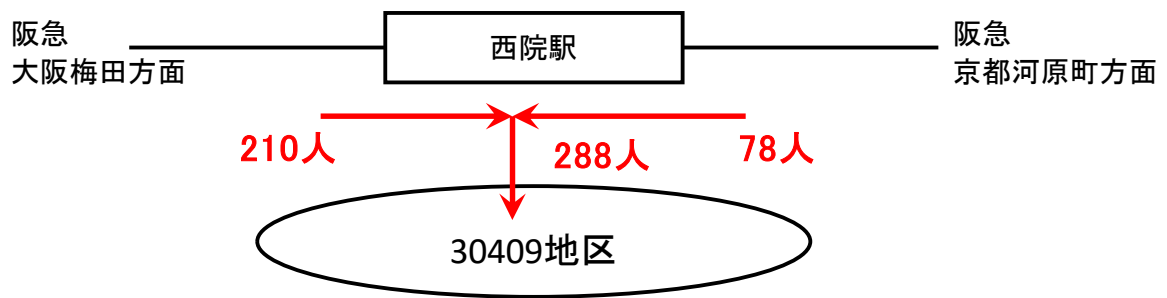
	(1) 徒歩で来駅する利用者 (阪急西院駅初乗り)	(2) 徒歩で各地区に向かう利用者 (阪急西院駅最終降車)	小計
30402 地区	84 人	—	84 人 (9%)
30409 地区	613 人	288 人	901 人 (91%)
小 計	697 人	288 人	
合 計	985 人		

※2010 年大都市交通センサスデータ参照

(1) 徒歩で来駅する利用者（阪急西院駅初乗り）



(2) 徒歩で各地区に向かう利用者（阪急西院駅最終降車）



※上記の人数は往路のみの人数。便益計算上は復路も考慮した人数で計算する。

※西院駅からの方面別割合（大阪梅田方面：河原町方面）は、大都市交通センサスにおける割合（大阪梅田方面：河原町方面＝73：27）で按分した。

西院駅周辺図

京都府京都市中京区壬生上大竹町 付近



30402 地区・30409 地区の範囲

30402地区

市区	町・丁
京都市中京区	聚楽廻中町
	聚楽西町
	聚楽東町
	聚楽松下町
	聚楽南町
	西ノ京内畑町
	西ノ京右馬寮町
	西ノ京小倉町
	西ノ京笠殿町
	西ノ京上合町
	西ノ京北小路町
	西ノ京車坂町
	西ノ京左馬寮町
	西ノ京鹿垣町
	西ノ京新建町
	西ノ京銅駝町
	西ノ京梅尾町
	西ノ京永本町
	西ノ京西月光町
	西ノ京西鹿垣町
	西ノ京原町
	西ノ京東月光町
	西ノ京樋口町
	西ノ京平町
	西ノ京船塚町
	西ノ京星ヶ池町
	西ノ京南原町
	西ノ京南両町
	西ノ京両町
	西ノ京冷泉町

30409地区

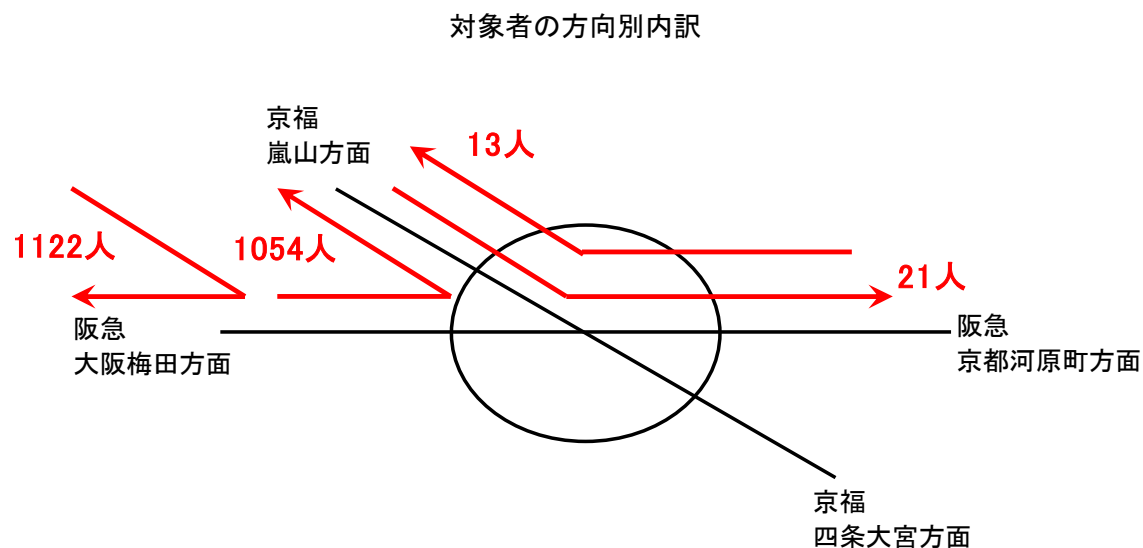
市区	町・丁
京都市中京区	壬生相合町
	壬生天池町
	壬生上大竹町
	壬生賀陽御所町
	壬生御所ノ内町
	壬生下溝町
	壬生朱雀町
	壬生神明町
	壬生仙念町
	壬生高樋町
	壬生辻町
	壬生土居ノ内町
	壬生中川町
	壬生柳ノ宮町
	壬生西大竹町
	壬生西土居ノ内町
	壬生西松町
	壬生花井町
	壬生東大竹町
	壬生東土居ノ内町
	壬生東松町
	壬生東淵田町
	壬生松町
	壬生淵田町
	壬生坊城町
	壬生松原町
	壬生森前町
	壬生森町

②阪急と京福との乗換時間の短縮（西院駅乗換）

西院駅における乗換改善便益の対象とする人数は下記のとおり。

【事業あり】	2,210 人/日
【事業なし】	0 人/日

対象者の方向別内訳は下記のとおり。



※2024 年（調査日）実績を、2010 年大都市交通センサスにおける割合で按分した。

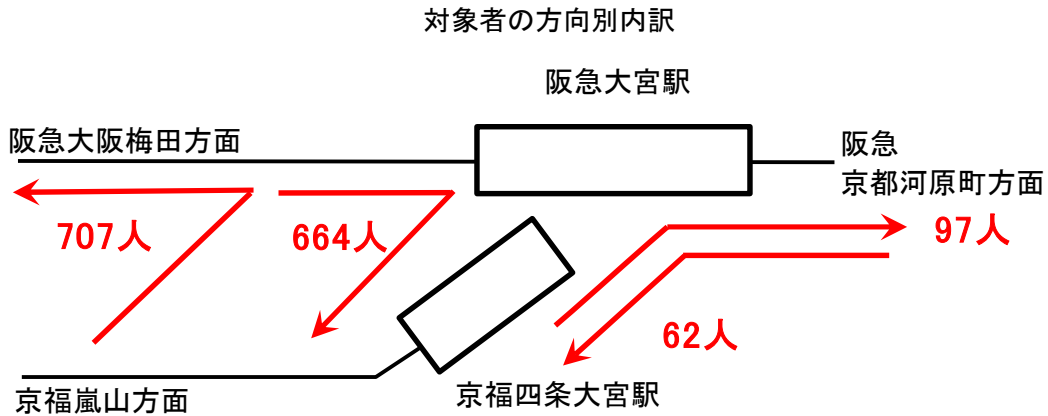
③阪急と京福との乗換時間の短縮（大宮駅乗換から西院駅乗換への転換）



駅改良に伴い大宮駅乗換から西院駅乗換に転換する乗換改善便益の対象とする人数は下記のとおり。

【事業あり】	1,530 人/日
【事業なし】	0 人/日

対象者の方向別内訳は下記のとおり。



※転換対象とする乗換客

※2024 年（調査日）実績を、2010 年大都市交通センサスにおける割合で按分した。

④阪急西改札口へのエスカレーター新設による移動時間の短縮

事業ありの場合、阪急西改札口の利用者は、31,896 人/日である。

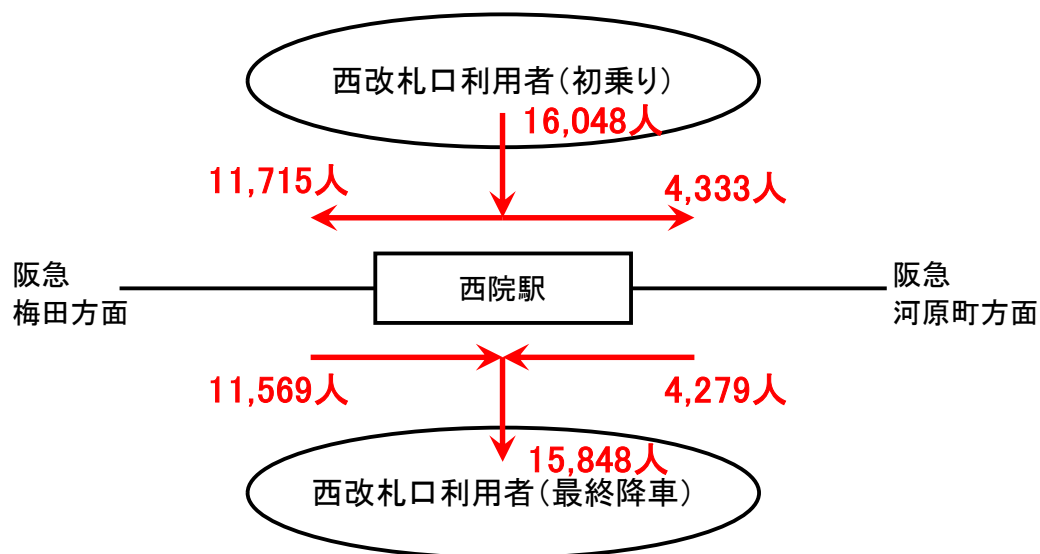
そのうち、阪急西改札口へのエスカレーター新設による移動時間短縮便益の対象とする人数は下記のとおり。

【事業あり】	初乗り	16,048 人/日
	最終降車	15,848 人/日
【事業なし】		0 人/日

(参考)

対象者の方向別内訳は下記のとおり

対象者の方向別内訳（往路のみ）



※西院駅からの方面別割合（大阪梅田方面、河原町方面）は、大都市交通センサスにおける割合（大阪梅田方面：河原町方面＝73：27）で按分した。

⑤機械設備設置による保守費用の増加

西院駅改良に伴い、機械設備（昇降設備）の増減は下記のとおり。

【事業あり】 エレベーター5基、エスカレーター2基
 【事業なし】 昇降設備なし

機械設備配置の内訳は下記のとおり。

新設するエレベーター

箇 所			基 数
東改札口	河原町行ホーム [東(北)改札口]	地上 (1F) ⇔ 改札・ホーム (B2F)	1基
	梅田行ホーム [東(南)改札口]	地上・改札 (1F) ⇔ ホーム (B2F)	1基
西改札口	河原町行ホーム	改札 (B1F) ⇔ ホーム (B2F)	1基
	梅田行ホーム	改札 (B1F) ⇔ ホーム (B2F)	1基
		地上 (1F) ⇔ 改札 (B1F)	1基
合 計			5基

新設するエスカレーター

箇 所			基 数
西改札口		地上 (1F) ⇔ 改札 (B1F)	2基
合 計			2基

3. 費用対効果試算結果

3.1 西院駅改良費用

	事業費(千円)
阪急	2,894,000
京福	200,000
計	3,094,000

3.2 便益のまとめ

(1) 正の便益

便益の種別			便益	
			1日当たり (円/日)	1年当たり (千円/年)
到達経路改善便益	30409地区 ⇔ 阪急	A 30409地区→阪急梅田行ホーム	429,353	156,714
		B 阪急梅田行ホーム→30409地区	586,286	213,994
		C 30409地区→阪急河原町行ホーム	251,047	91,632
		D 阪急河原町行ホーム→30409地区	181,481	66,241
		小 計	1,448,167	528,581
	30402地区 ⇔ 阪急	E 30402地区→阪急梅田行ホーム	39,976	14,591
		F 阪急梅田行ホーム→30402地区	54,588	19,925
		G 30402地区→阪急河原町行ホーム	23,375	8,532
		H 阪急河原町行ホーム→30402地区	16,897	6,167
	小 計	134,836	49,215	
	到達経路改善便益 計		1,583,003	577,796
西院駅における乗換改善便益	京福嵐山 ⇔ 阪急梅田	I 京福四条大宮行ホーム→阪急梅田行ホーム	209,546	76,484
		P 阪急河原町行ホーム→京福嵐山行ホーム	205,278	74,926
		小 計	414,824	151,410
	京福嵐山 ⇔ 阪急河原町	L 阪急梅田行ホーム→京福嵐山行ホーム	811	296
		M 京福四条大宮行ホーム→阪急河原町行ホーム	1,664	607
		小 計	2,475	903
	京福四条大宮 ⇔ 阪急梅田	K 京福嵐山行ホーム→阪急梅田行ホーム	0	0
		N 阪急河原町行ホーム→京福四条大宮行ホーム	0	0
		小 計	0	0
	西院駅における乗換改善便益 計		417,299	152,313
大宮駅乗換から 乗換改善する便益	京福嵐山 ⇔ 阪急梅田	Q 京福四条大宮行ホーム→阪急梅田行ホーム	221,600	80,884
		T 阪急河原町行ホーム→京福嵐山行ホーム	204,706	74,718
		小 計	426,306	155,602
	京福嵐山 ⇔ 阪急河原町	R 阪急梅田行ホーム→京福嵐山行ホーム	2,583	943
		S 京福四条大宮行ホーム→阪急河原町行ホーム	2,594	947
		小 計	5,177	1,890
	大宮駅乗換から転換する乗換改善便益 計		431,483	157,492
移動時間短縮便益	エスカレーター 新設	U 構内コンコース→西改札口→地上	60,796	22,191
		V 地上→西改札口⇒構内コンコース	38,755	14,146
	移動時間短縮便益 計		99,551	36,337
利用者便益 小計			2,531,336	923,938

(2) 負の便益

昇降設備 保守費	東(北・南)改札口 、西改札口(構内・ 構外)	a エレベーター5基	▲ 7,123	▲ 2,600
	西改札口	b エスカレーター2基	▲ 3,616	▲ 1,320
	昇降設備保守費 計		▲ 10,739	▲ 3,920
供給者便益 小計			▲ 10,739	▲ 3,920

3.3 費用便益比ほか(まとめ)

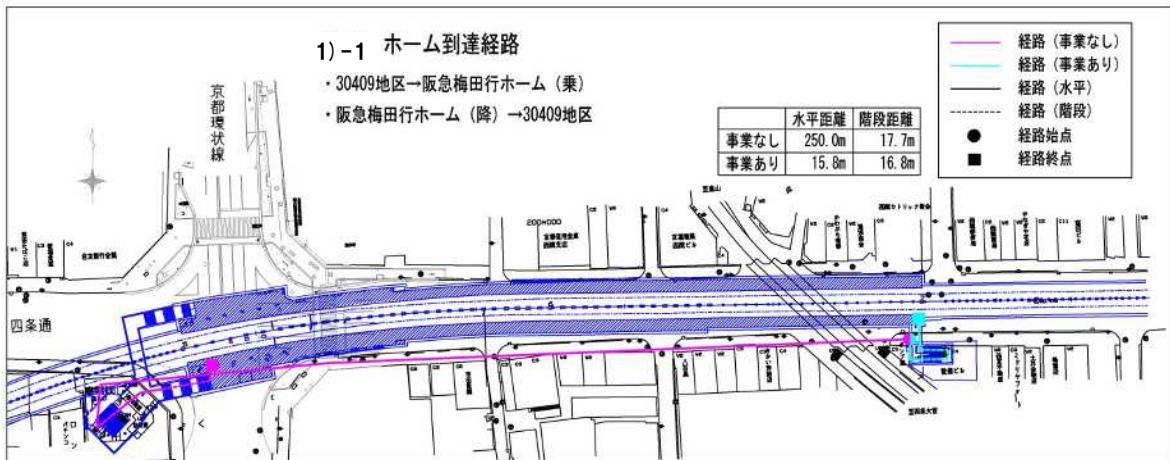
区分	30年	50年
B/C (費用便益比)	4.57	5.62
NPV (純現在価値)	15,220,531千円	19,815,921千円
EIRR (経済的内部収益率)	18.80%	18.87%

4. 各便益の算定

4.1 ① 駅周辺地区から阪急ホームへの到達経路改善便益

- 1)-1 ・ 30409 地区→阪急梅田行ホーム（乗車）
 ・ 阪急梅田行ホーム（降車）→30409 地区

(1) 経路間距離



(2) 一般化費用の算出

■ 経路間距離整理

整備なし経路	水平	上り階段	下り階段	エスカレーター	計	備考
30409地区→西改札口→阪急梅田行ホーム	250.0	0.0	17.7	0.0	267.7	信号待47秒
阪急梅田行ホーム→西改札口→30409地区	250.0	17.7	0.0	0.0	267.7	信号待47秒

※西大路四条交差点での信号待ち時間:47秒も考慮する。

整備あり経路	水平	上り階段	下り階段	エスカレーター	計	備考
30409地区→東(南)改札口→阪急梅田行ホーム	15.8	0.0	16.8	0.0	32.6	
阪急梅田行ホーム→東(南)改札口→30409地区	15.8	16.8	0.0	0.0	32.6	

■ 一般化費用の算定(マニュアル2012改訂版P198抜粋)

$$GC = \sum (Ti \times \omega \times (1 + \alpha i))$$

Ti: 施設別の所要時間(水平,上り階段,下り階段,エスカレーター別)

ω: 時間評価値

38.9 円/分

αi: 施設別の係数

係数	水平	上り階段	下り階段	エスカレーター
αi	0.25	0.65	0.53	-0.11

Tiの算出: $Ti(\text{分}) = Li/Vi$

Li: 施設別の歩行距離

Vi: 施設別の歩行速度(m/分)

	水平	上り階段	下り階段	エスカレーター
Vi	66.0	36.0	38.4	30.0

■ 一般化費用

経路	整備なし 費用(円/人)	整備あり 費用(円/人)
30409地区→阪急梅田行ホーム	242.1	37.7
阪急梅田行ホーム→30409地区	246.2	41.6

■ 利用者数変化(現状・将来)

経路	現状(人)	将来(人)
30409地区→阪急梅田行ホーム	2,100	2,100
阪急梅田行ホーム→30409地区	2,865	2,865

■ 利用者便益計算(マニュアルP131式)

経路	便益 (円/日)	便益 (千円/年)
A 30409地区→阪急梅田行ホーム	429,353	156,714
B 阪急梅田行ホーム→30409地区	586,286	213,994
合計	1,015,639	370,708

- 1)-2 ・30409 地区→阪急河原町行ホーム（乗車）
 ・阪急河原町行ホーム（降車）→30409 地区

(1) 経路間距離



(2) 一般化費用の算出

■経路間距離整理

整備なし経路	水平	上り階段	下り階段	エスカレーター	計	備考
30409地区→西改札口→阪急河原町行ホーム	208.0	0.0	18.5	0.0	226.5	信号待ち38秒
阪急河原町行ホーム→西改札口→30409地区	208.0	18.5	0.0	0.0	226.5	信号待ち38秒

※西大路四条交差点での信号待ち時間:38秒も考慮する。

整備あり経路	水平	上り階段	下り階段	エスカレーター	計	備考
30409地区→東(北)改札口→阪急河原町行ホーム	15.2	0.0	18.8	0.0	34.0	
阪急河原町行ホーム→東(北)改札口→30409地区	15.2	18.8	0.0	0.0	34.0	

■一般化費用の算定(マニュアル2012改訂版P198抜粋)

$$GC = \sum (Ti \times \omega \times (1 + \alpha i))$$

Ti: 施設別iの所要時間(水平,上り階段,下り階段,エスカレーター別)

ω: 時間評価値

38.9 円/分

α i: 施設別iの係数

係数	水平	上り階段	下り階段	エスカレーター
α i	0.25	0.65	0.53	-0.11

Tiの算出: $Ti(\text{分}) = Li / Vi$

Li: 施設別の歩行距離

Vi: 施設別の歩行速度(m/分)

	水平	上り階段	下り階段	エスカレーター
Vi	66.0	36.0	38.4	30.0

■一般化費用

経路	整備なし費用(円/人)	整備あり費用(円/人)
30409地区→阪急河原町行ホーム	206.6	40.3
阪急河原町行ホーム→30409地区	210.9	44.7

■利用者数変化(現状・将来)

経路	現状(人)	将来(人)
30409地区→阪急河原町行ホーム	1,510	1,510
阪急河原町行ホーム→30409地区	1,092	1,092

■利用者便益計算(マニュアルP131式)

経路	便益(円/日)	便益(千円/年)
C 30409地区→阪急河原町行ホーム	251,047	91,632
D 阪急河原町行ホーム→30409地区	181,481	66,241
合計	432,528	157,873

- 1)-3 ・30402 地区→阪急梅田行ホーム（乗車）
 ・阪急梅田行ホーム（降車）→30402 地区

(1) 経路間距離



(2) 一般化費用の算出

■経路間距離整理

整備なし経路	水平	上り階段	下り階段	エスカレーター	計	備考
30402地区→西改札口→阪急梅田行ホーム	250.0	0.0	17.7	0.0	267.7	信号待47秒
阪急梅田行ホーム→西改札口→30402地区	250.0	17.7	0.0	0.0	267.7	信号待47秒

※西大路四条交差点での信号待ち時間:47秒も考慮する。

整備あり経路	水平	上り階段	下り階段	エスカレーター	計	備考
30402地区→東(南)改札口→阪急梅田行ホーム	15.8	0.0	16.8	0.0	32.6	
阪急梅田行ホーム→東(南)改札口→30402地区	15.8	16.8	0.0	0.0	32.6	

■一般化費用の算定(マニュアル2012改訂版P198抜粋)

$$GC = \sum (Ti \times \omega \times (1 + \alpha i))$$

Ti: 施設別iの所要時間(水平,上り階段,下り階段,エスカレーター別)

ω: 時間評価値

38.9 円/分

αi: 施設別iの係数

係数	水平	上り階段	下り階段	エスカレーター
αi	0.25	0.65	0.53	-0.11

Tiの算出: $Ti(\text{分}) = Li/Vi$

Li: 施設別の歩行距離

Vi: 施設別の歩行速度(m/分)

	水平	上り階段	下り階段	エスカレーター
Vi	66.0	36.0	38.4	30.0

■一般化費用

経路	整備なし 費用(円/人)	整備あり 費用(円/人)
30402地区→阪急梅田行ホーム	242.1	37.7
阪急梅田行ホーム→30402地区	246.2	41.6

■利用者数変化(現状・将来)

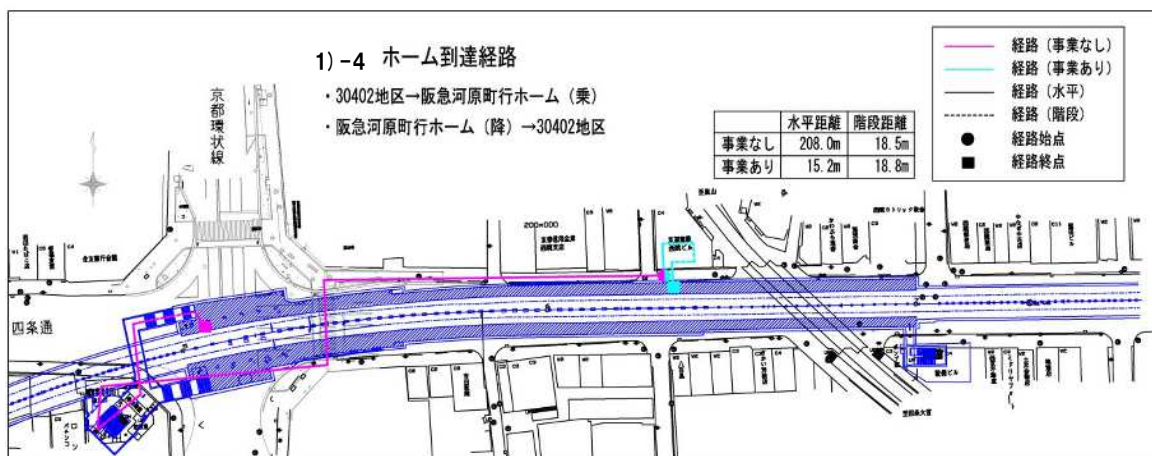
経路	現状(人)	将来(人)
30402地区→阪急梅田行ホーム	196	196
阪急梅田行ホーム→30402地区	267	267

■利用者便益計算(マニュアルP131式)

経路	便益 (円/日)	便益 (千円/年)
E 30402地区→阪急梅田行ホーム	39,976	14,591
F 阪急梅田行ホーム→30402地区	54,588	19,925
合計	94,564	34,516

- 1)-4 ・30402 地区→阪急河原町行ホーム（乗車）
 ・阪急河原町行ホーム（降車）→30402 地区

(1) 経路間距離



(2) 一般化費用の算出

■経路間距離整理

整備なし経路	水平	上り階段	下り階段	エスカレーター	計	備考
30402地区→西改札口→阪急河原町行ホーム	208.0	0.0	18.5	0.0	226.5	信号待38秒
阪急河原町行ホーム→西改札口→30402地区	208.0	18.5	0.0	0.0	226.5	信号待38秒

※西大路四条交差点での信号待ち時間:38秒も考慮する。

整備あり経路	水平	上り階段	下り階段	エスカレーター	計	備考
30402地区→東(北)改札口→阪急河原町行ホーム	15.2	0.0	18.8	0.0	34.0	
阪急河原町行ホーム→東(北)改札口→30402地区	15.2	18.8	0.0	0.0	34.0	

■一般化費用の算定(マニュアル2012改訂版P198抜粋)

$$GC = \sum (Ti \times \omega \times (1 + \alpha i))$$

Ti: 施設別iの所要時間(水平,上り階段,下り階段,エスカレーター別)

ω: 時間評価値

38.9 円/分

αi: 施設別iの係数

係数	水平	上り階段	下り階段	エスカレーター
αi	0.25	0.65	0.53	-0.11

Tiの算出: $Ti(\text{分}) = Li / Vi$

Li: 施設別の歩行距離

Vi: 施設別の歩行速度(m/分)

	水平	上り階段	下り階段	エスカレーター
Vi	66.0	36.0	38.4	30.0

■一般化費用

経路	整備なし 費用(円/人)	整備あり 費用(円/人)
30402地区→阪急河原町行ホーム	206.6	40.3
阪急河原町行ホーム→30402地区	210.9	44.7

■利用者数変化(現状・将来)

経路	現状(人)	将来(人)
30402地区→阪急河原町行ホーム	141	141
阪急河原町行ホーム→30402地区	102	102

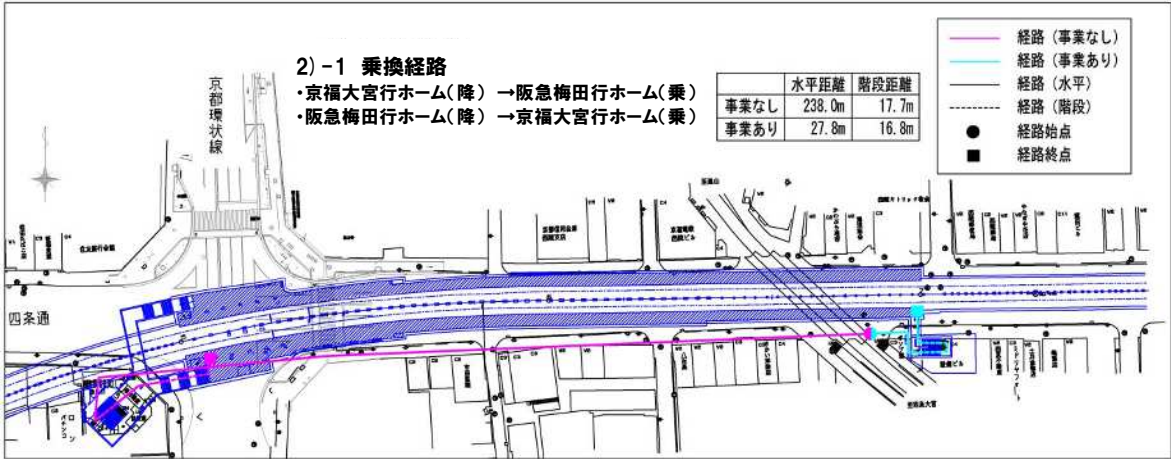
■利用者便益計算(マニュアルP131式)

経路	便益 (円/日)	便益 (千円/年)
G 30402地区→阪急河原町行ホーム	23,375	8,532
H 阪急河原町行ホーム→30402地区	16,897	6,167
合計	40,272	14,699

4.2 ②阪急と京福との乗換時間の短縮便益（西院駅乗換）

- 2)-1 ・京福大宮行ホーム（降車）→阪急梅田行ホーム（乗車）
・阪急梅田行ホーム（降車）→京福大宮行ホーム（乗車）

(1) 経路間距離



(2) 一般化費用の算出

■経路間距離整理

整備なし経路	水平	上り階段	下り階段	エスカレーター	計	備考
京福四条大宮行ホーム→西改札口→阪急梅田行ホーム	238.0	0.0	17.7	0.0	255.7	信号待47秒
阪急梅田行ホーム→西改札口→京福四条大宮行ホーム	238.0	17.7	0.0	0.0	255.7	信号待47秒

※西大路四条交差点での信号待ち時間:47秒も考慮する。

整備あり経路	水平	上り階段	下り階段	エスカレーター	計	備考
京福四条大宮行ホーム→東(南)改札口→阪急梅田行ホーム	27.8	0.0	16.8	0.0	44.6	
阪急梅田行ホーム→東(南)改札口→京福四条大宮行ホーム	27.8	16.8	0.0	0.0	44.6	

■一般化費用の算定(マニュアル2012改訂版P198抜粋)

$$GC = \sum (Ti \times \omega \times (1 + \alpha i))$$

Ti: 施設別の所要時間(水平,上り階段,下り階段,エスカレーター別)

ω : 時間評価値

38.9 円/分

αi : 施設別の係数

係数	水平	上り階段	下り階段	エスカレーター
αi	0.25	0.65	0.53	-0.11

Tiの算出: $Ti(\text{分}) = Li / Vi$

Li: 施設別の歩行距離

Vi: 施設別の歩行速度(m/分)

	水平	上り階段	下り階段	エスカレーター
Vi	66.0	36.0	38.4	30.0

■一般化費用

経路	整備なし 費用(円/人)	整備あり 費用(円/人)
京福四条大宮行ホーム→阪急梅田行ホーム	233.2	46.5
阪急梅田行ホーム→京福四条大宮行ホーム	237.4	50.4

■利用者数変化(現状・将来)

経路	現状(人)	将来(人)
京福四条大宮行ホーム→阪急梅田行ホーム	1,122	1,122
阪急梅田行ホーム→京福四条大宮行ホーム	0	0

■利用者便益計算(マニュアルP131式)

経路	便益 (円/日)	便益 (千円/年)
I 京福四条大宮行ホーム→阪急梅田行ホーム	209,546	76,484
J 阪急梅田行ホーム→京福四条大宮行ホーム	0	0
合計	209,546	76,484

- 2)-2 ・京福嵐山行ホーム（降車）→阪急梅田行ホーム（乗車）
 ・阪急梅田行ホーム（降車）→京福嵐山行ホーム（乗車）

(1) 経路間距離



(2) 一般化費用の算出

■経路間距離整理

整備なし経路	水平	上り階段	下り階段	エスカレーター	計	備考
京福嵐山行ホーム→西改札口→阪急梅田行ホーム	224.1	0.0	17.7	0.0	241.8	信号待47秒
阪急梅田行ホーム→西改札口→京福嵐山行ホーム	224.1	17.7	0.0	0.0	241.8	信号待47秒

※西大路四条交差点での信号待ち時間:47秒も考慮する。

整備あり経路	水平	上り階段	下り階段	エスカレーター	計	備考
京福嵐山行ホーム→東(南)改札口→阪急梅田行ホーム	149.8	0.0	16.8	0.0	166.6	信号待41秒
阪急梅田行ホーム→東(南)改札口→京福嵐山行ホーム	149.8	16.8	0.0	0.0	166.6	信号待41秒

※四条通横断時の信号待ち時間:41秒も考慮する。

■一般化費用の算定(マニュアル2012改訂版P198抜粋)

$$GC = \sum (Ti \times \omega \times (1 + \alpha i))$$

Ti: 施設別の所要時間(水平,上り階段,下り階段,エスカレーター別)

ω: 時間評価値

38.9 円/分

α i: 施設別の係数

係数	水平	上り階段	下り階段	エスカレーター
α i	0.25	0.65	0.53	-0.11

Tiの算出: $Ti(\text{分}) = Li / Vi$

Li: 施設別の歩行距離

Vi: 施設別の歩行速度(m/分)

	水平	上り階段	下り階段	エスカレーター
Vi	66.0	36.0	38.4	30.0

■一般化費用

経路	整備なし 費用(円/人)	整備あり 費用(円/人)
京福嵐山行ホーム→阪急梅田行ホーム	223.0	163.0
阪急梅田行ホーム→京福嵐山行ホーム	227.1	166.9

■利用者数変化(現状・将来)

経路	現状(人)	将来(人)
京福嵐山行ホーム→阪急梅田行ホーム	0	0
阪急梅田行ホーム→京福嵐山行ホーム	13	13

■利用者便益計算(マニュアルP131式)

経路	便益 (円/日)	便益 (千円/年)
K 京福嵐山行ホーム→阪急梅田行ホーム	0	0
L 阪急梅田行ホーム→京福嵐山行ホーム	811	296
合計	811	296

- 2)-3 ・京福大宮行ホーム（降車）→阪急河原町行ホーム（乗車）
 ・阪急河原町行ホーム（降車）→京福大宮行ホーム（乗車）

(1) 経路間距離



(2) 一般化費用の算出

■ 経路間距離整理

整備なし経路	水平	上り階段	下り階段	エスカレーター	計	備考
京福四条大宮行ホーム→西改札口→阪急河原町行ホーム	254.7	0.0	18.5	0.0	273.2	信号待47秒
阪急河原町行ホーム→西改札口→京福四条大宮行ホーム	254.7	18.5	0.0	0.0	273.2	信号待47秒

※西大路四条交差点での信号待ち時間:47秒も考慮する。

整備あり経路	水平	上り階段	下り階段	エスカレーター	計	備考
京福四条大宮行ホーム→東(北)改札口→阪急河原町行ホーム	152.7	0.0	18.8	0.0	171.5	信号待41秒
阪急河原町行ホーム→東(北)改札口→京福四条大宮行ホーム	152.7	18.8	0.0	0.0	171.5	信号待41秒

※四条通横断時の信号待ち時間:41秒も考慮する。

■ 一般化費用の算定(マニュアル2012改訂版P198抜粋)

$$GC = \sum (Ti \times \omega \times (1 + \alpha i))$$

Ti: 施設別の所要時間(水平,上り階段,下り階段,エスカレーター別)

ω: 時間評価値

38.9 円/分

α i: 施設別iの係数

係数	水平	上り階段	下り階段	エスカレーター
α i	0.25	0.65	0.53	-0.11

Tiの算出: $Ti(\text{分}) = Li / Vi$

Li: 施設別の歩行距離

Vi: 施設別の歩行速度(m/分)

	水平	上り階段	下り階段	エスカレーター
Vi	66.0	36.0	38.4	30.0

■ 一般化費用

経路	整備なし 費用(円/人)	整備あり 費用(円/人)
京福四条大宮行ホーム→阪急河原町行ホーム	246.8	168.2
阪急河原町行ホーム→京福四条大宮行ホーム	251.1	172.6

■ 利用者数変化(現状・将来)

経路	現状(人)	将来(人)
京福四条大宮行ホーム→阪急河原町行ホーム	21	21
阪急河原町行ホーム→京福四条大宮行ホーム	0	0

■ 利用者便益計算(マニュアルP131式)

経路	便益 (円/日)	便益 (千円/年)
M 京福四条大宮行ホーム→阪急河原町行ホーム	1,664	607
N 阪急河原町行ホーム→京福四条大宮行ホーム	0	0
合計	1,664	607

- 2)-4 ・京福嵐山行ホーム（降車）→阪急河原町行ホーム（乗車）
 ・阪急河原町行ホーム（降車）→京福嵐山行ホーム（乗車）

(1) 経路間距離



(2) 一般化費用の算出

■経路間距離整理

整備なし経路	水平	上り階段	下り階段	エスカレーター	計	備考
京福嵐山行ホーム→西改札口→阪急河原町行ホーム	241.0	0.0	18.5	0.0	259.5	信号待47秒
阪急河原町行ホーム→西改札口→京福嵐山行ホーム	241.0	18.5	0.0	0.0	259.5	信号待47秒

※西大路四条交差点での信号待ち時間:47秒も考慮する。

整備あり経路	水平	上り階段	下り階段	エスカレーター	計	備考
京福嵐山行ホーム→東（北）改札口→阪急河原町行ホーム	17.3	0.0	18.8	0.0	36.1	
阪急河原町行ホーム→東（北）改札口→京福嵐山行ホーム	17.3	18.8	0.0	0.0	36.1	

■一般化費用の算定(マニュアル2012改訂版P198抜粋)

$$GC = \sum (Ti \times \omega \times (1 + \alpha i))$$

Ti: 施設別iの所要時間(水平,上り階段,下り階段,エスカレーター別)

ω: 時間評価値

38.9 円/分

αi: 施設別iの係数

係数	水平	上り階段	下り階段	エスカレーター
αi	0.25	0.65	0.53	-0.11

Tiの算出: $Ti(\text{分}) = Li / Vi$

Li: 施設別の歩行距離

Vi: 施設別の歩行速度(m/分)

	水平	上り階段	下り階段	エスカレーター
Vi	66.0	36.0	38.4	30.0

■一般化費用

経路	整備なし 費用(円/人)	整備あり 費用(円/人)
京福嵐山行ホーム→阪急河原町行ホーム	236.7	41.9
阪急河原町行ホーム→京福嵐山行ホーム	241.0	46.3

■利用者数変化(現状・将来)

経路	現状(人)	将来(人)
京福嵐山行ホーム→阪急河原町行ホーム	0	0
阪急河原町行ホーム→京福嵐山行ホーム	1,054	1,054

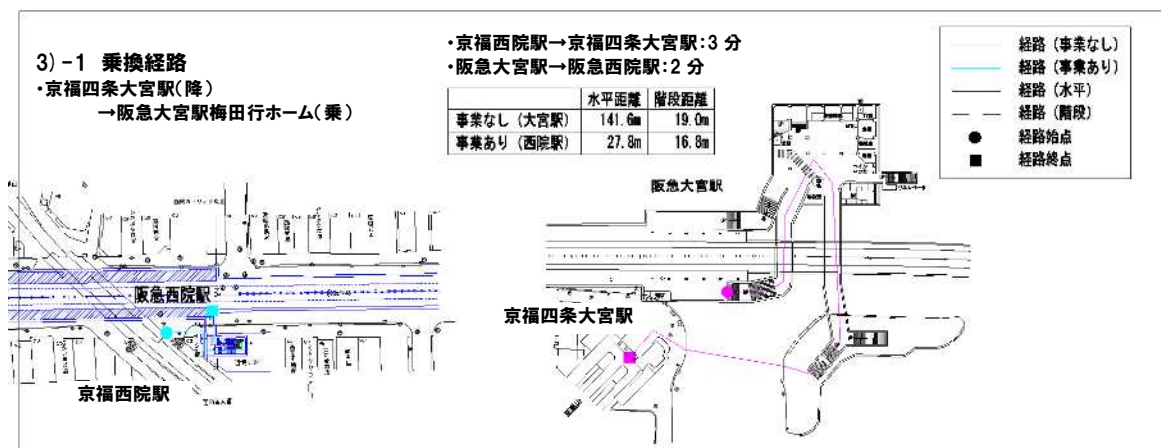
■利用者便益計算(マニュアルP131式)

経路	便益 (円/日)	便益 (千円/年)
O 京福嵐山行ホーム→阪急河原町行ホーム	0	0
P 阪急河原町行ホーム→京福嵐山行ホーム	205,278	74,926
合計	205,278	74,926

4.3 ③阪急と京福との乗換時間の短縮便益（大宮駅乗換から西院駅乗換への転換）

3)-1 京福四条大宮駅（降車）→阪急大宮駅梅田行ホーム（乗車）

(1) 経路間距離



(2) 一般化費用の算出

■経路間距離整理

整備なし経路	水平	上り階段	下り階段	エスカレーター	計	備考
京福四条大宮駅 →阪急大宮駅梅田行ホーム	141.6	0.0	19.0	0.0	160.6	信号待49秒、 電車300秒

※四条大宮交差点での信号待ち時間：49秒、京福西院駅→京福四条大宮駅：3分、阪急大宮駅→阪急西院駅：2分も考慮する。

整備あり経路	水平	上り階段	下り階段	エスカレーター	計	備考
京福西院駅四条大宮行ホーム →阪急西院駅東（南）改札口 →梅田行ホーム	27.8	0.0	16.8	0.0	44.6	

■一般化費用の算定(マニュアル2012改訂版P198抜粋)

$$GC = \sum (Ti \times \omega \times (1 + \alpha_i))$$

Ti: 施設別の所要時間(水平,上り階段,下り階段,エスカレーター別)

ω: 時間評価値

38.9 円/分

αi: 施設別の係数

係数	水平	上り階段	下り階段	エスカレーター
αi	0.25	0.65	0.53	-0.11

Tiの算出: $Ti(\text{分}) = Li / Vi$

Li: 施設別の歩行距離

Vi: 施設別の歩行速度(m/分)

	水平	上り階段	下り階段	エスカレーター
Vi	66.0	36.0	38.4	30.0

■一般化費用

経路	整備なし 費用(円/人)	整備あり 費用(円/人)
京福四条大宮行ホーム→阪急梅田行ホーム	360.0	46.5

■利用者数変化(現状・将来)

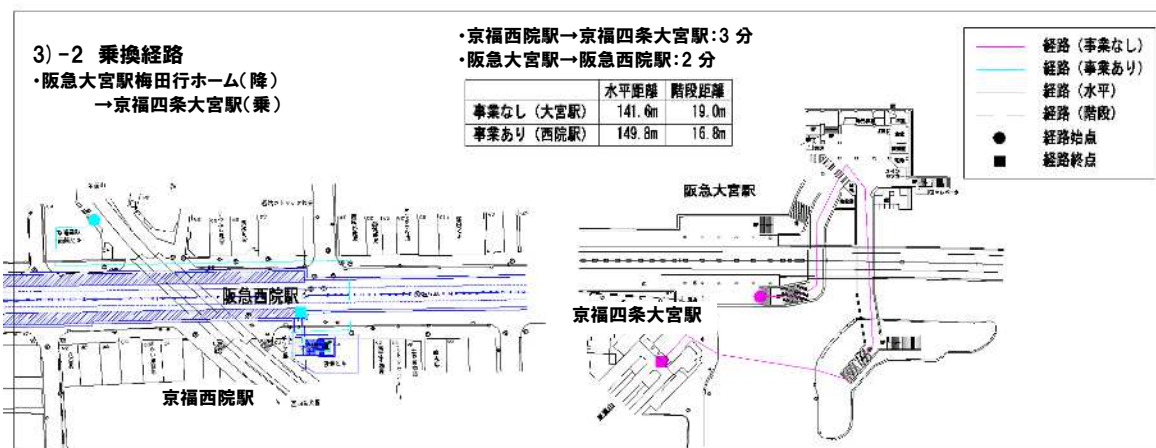
経路	現状(人)	将来(人)
京福四条大宮行ホーム→阪急梅田行ホーム	707	707

■利用者便益計算(マニュアルP131式)

経路	便益 (円/日)	便益 (千円/年)
Q 京福四条大宮行ホーム→阪急梅田行ホーム	221,600	80,884
合計	221,600	80,884

3)-2 ・阪急大宮駅梅田行ホーム（降車）→京福四条大宮駅（乗車）

(1) 経路間距離



(2) 一般化費用の算出

■経路間距離整理

整備なし経路	水平	上り階段	下り階段	エスカレーター	計	備考
阪急大宮駅梅田行ホーム →京福四条大宮駅	141.6	19.0	0.0	0.0	160.6	信号待49秒、 電車180秒

※四条大宮交差点での信号待ち時間：49秒、京福四条大宮駅→京福西院駅：3分も考慮する。

整備あり経路	水平	上り階段	下り階段	エスカレーター	計	備考
阪急西院駅梅田行ホーム →東（南）改札口 →京福西院駅嵐山行ホーム	149.8	16.8	0.0	0.0	166.6	信号待41秒、 電車120秒

※四条通横断時の信号待ち時間：41秒、阪急大宮駅→阪急西院駅：2分も考慮する。

■一般化費用の算定（マニュアル2012改訂版P198抜粋）

$$GC = \sum (Ti \times \omega \times (1 + \alpha_i))$$

Ti: 施設別の所要時間（水平、上り階段、下り階段、エスカレーター別）

ω: 時間評価値

38.9 円/分

αi: 施設別の係数

係数	水平	上り階段	下り階段	エスカレーター
αi	0.25	0.65	0.53	-0.11

Tiの算出: $Ti(\text{分}) = Li / Vi$

Li: 施設別の歩行距離

Vi: 施設別の歩行速度(m/分)

	水平	上り階段	下り階段	エスカレーター
Vi	66.0	36.0	38.4	30.0

■一般化費用

経路	整備なし 費用(円/人)	整備あり 費用(円/人)
阪急梅田行ホーム→京福嵐山行ホーム	286.7	244.7

■利用者数変化（現状・将来）

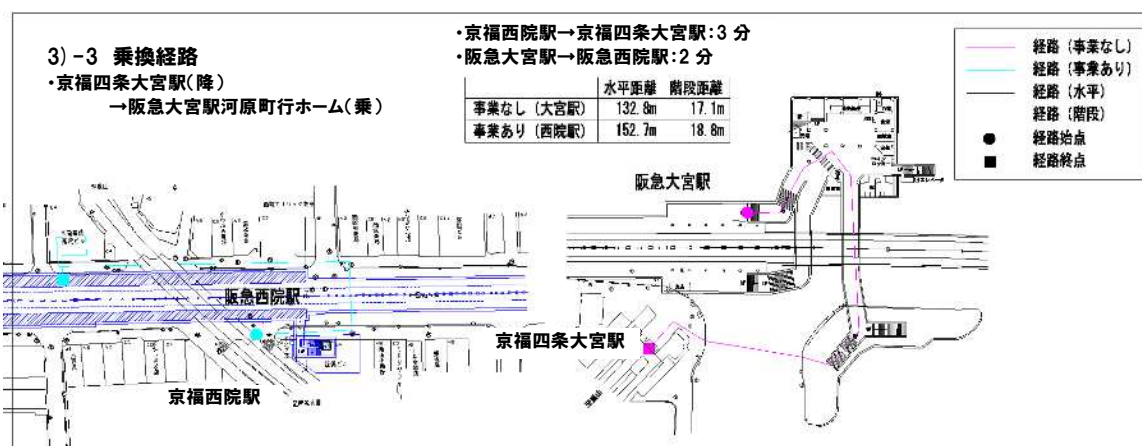
経路	現状(人)	将来(人)
阪急梅田行ホーム→京福嵐山行ホーム	62	62

■利用者便益計算（マニュアルP131式）

経路	便益 (円/日)	便益 (千円/年)
R 阪急梅田行ホーム→京福嵐山行ホーム	2,583	943
合計	2,583	943

3)-3 ・京福四条大宮駅（降車）→阪急大宮駅河原町行ホーム（乗車）

(1) 経路間距離



(2) 一般化費用の算出

整備なし経路	水平	上り階段	下り階段	エスカレーター	計	備考
京福四条大宮駅 →阪急大宮駅河原町行ホーム	132.8	0.0	17.1	0.0	149.9	信号待49秒、 電車180秒

※四条大宮交差点での信号待ち時間:49秒、京福西院駅→京福四条大宮駅:3分も考慮する。

整備あり経路	水平	上り階段	下り階段	エスカレーター	計	備考
京福西院駅四条大宮行ホーム →阪急西院駅東(北)改札口 →河原町行ホーム	152.7	0.0	18.8	0.0	171.5	信号待41秒、 電車120秒

※四条通横断時の信号待ち時間:41秒、阪急西院駅→阪急大宮駅:2分も考慮する。

■一般化費用の算定(マニュアル2012改訂版P198抜粋)

$$GC = \sum (Ti \times \omega \times (1 + \alpha_i))$$

Ti: 施設別の所要時間(水平,上り階段,下り階段,エスカレーター別)

ω: 時間評価値

38.9 円/分

αi: 施設別の係数

係数	水平	上り階段	下り階段	エスカレーター
αi	0.25	0.65	0.53	-0.11

Tiの算出: $Ti(\text{分}) = Li / Vi$

Li: 施設別の歩行距離

Vi: 施設別の歩行速度(m/分)

	水平	上り階段	下り階段	エスカレーター
Vi	66.0	36.0	38.4	30.0

■一般化費用

経路	整備なし 費用(円/人)	整備あり 費用(円/人)
京福四条大宮行ホーム→阪急河原町行ホーム	272.8	246.0

■利用者数変化(現状・将来)

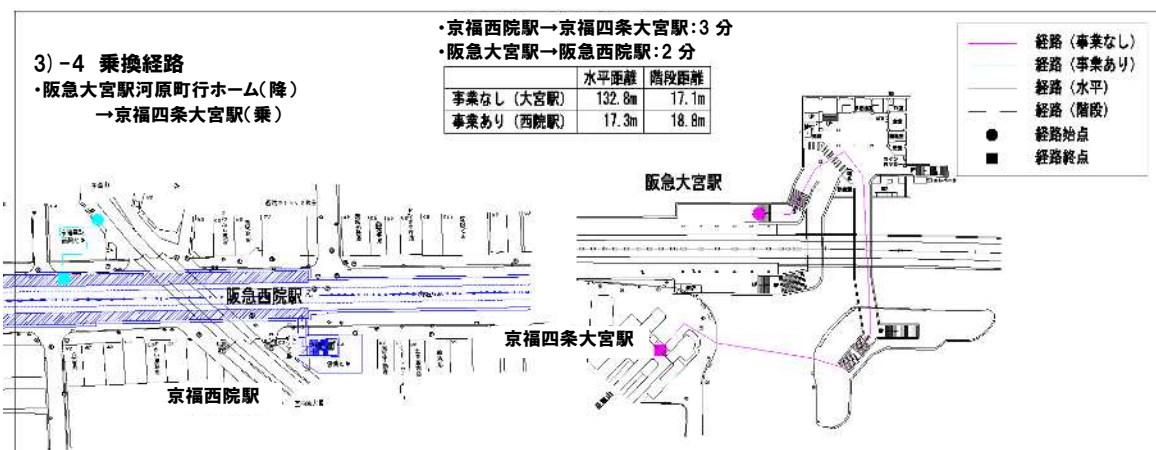
経路	現状(人)	将来(人)
京福四条大宮行ホーム→阪急河原町行ホーム	97	97

■利用者便益計算(マニュアルP131式)

経路	便益 (円/日)	便益 (千円/年)
S 京福四条大宮行ホーム→阪急河原町行ホーム	2,594	947
合計	2,594	947

3)-4 ・阪急大宮駅河原町行ホーム（降車）→京福四条大宮駅（乗車）

(1) 経路間距離



(2) 一般化費用の算出

■経路間距離整理

整備なし経路	水平	上り階段	下り階段	エスカレーター	計	備考
阪急大宮駅河原町行ホーム →京福四条大宮駅	132.8	17.1	0.0	0.0	149.9	信号待49秒、 電車300秒

※四条大宮交差点での信号待ち時間:49秒、阪急西院駅→阪急大宮駅:2分、京福四条大宮駅→京福西院駅:3分も考慮する。

整備あり経路	水平	上り階段	下り階段	エスカレーター	計	備考
阪急西院駅河原町行ホーム →東(北)改札口 →京福西院駅嵐山行ホーム	17.3	18.8	0.0	0.0	36.1	

■一般化費用の算定(マニュアル2012改訂版P198抜粋)

$$GC = \sum (Ti \times \omega \times (1 + \alpha i))$$

Ti: 施設別の所要時間(水平,上り階段,下り階段,エスカレーター別)

ω: 時間評価値

38.9 円/分

αi: 施設別の係数

係数	水平	上り階段	下り階段	エスカレーター
αi	0.25	0.65	0.53	-0.11

Tiの算出: $Ti(\text{分}) = Li / Vi$

Li: 施設別の歩行距離

Vi: 施設別の歩行速度(m/分)

	水平	上り階段	下り階段	エスカレーター
Vi	66.0	36.0	38.4	30.0

■一般化費用

経路	整備なし 費用(円/人)	整備あり 費用(円/人)
阪急河原町行ホーム→京福嵐山行ホーム	354.6	46.3

■利用者数変化(現状・将来)

経路	現状(人)	将来(人)
阪急河原町行ホーム→京福嵐山行ホーム	664	664

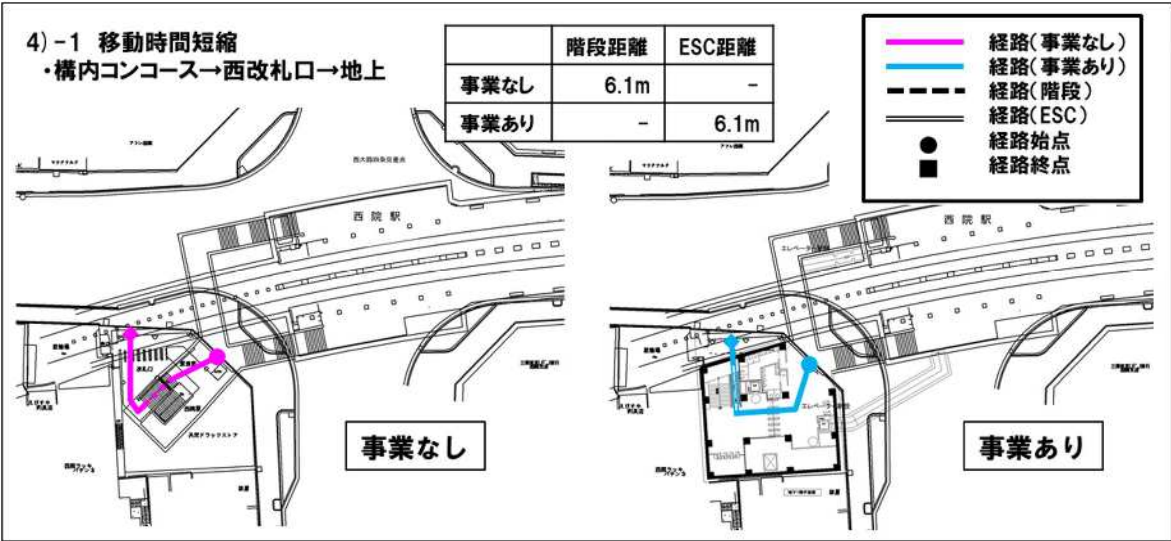
■利用者便益計算(マニュアルP131式)

経路	便益 (円/日)	便益 (千円/年)
T 阪急河原町行ホーム→京福嵐山行ホーム	204,706	74,718
合計	204,706	74,718

4.4 ④阪急西改札口へのエスカレーター新設による移動時間の短縮便益

4)-1 構内コンコース⇔西改札口⇔地上

(1) 経路間距離



(2) 一般化費用の算出

■経路間距離整理

整備なし経路	水平	上り階段	下り階段	エスカレーター	計	備考
構内コンコース→西改札口→地上	0.0	6.1	0.0	0.0	6.1	
地上→西改札口→構内コンコース	0.0	0.0	6.1	0.0	6.1	

整備あり経路	水平	上り階段	下り階段	エスカレーター	計	備考
構内コンコース→西改札口→地上	0.0	0.0	0.0	6.1	6.1	
地上→西改札口→構内コンコース	0.0	0.0	0.0	6.1	6.1	

■一般化費用の算定(マニュアル2012改訂版P198抜粋)

$GC = \sum (Ti \times \omega \times (1 + \alpha i))$

Ti: 施設別の所要時間(水平,上り階段,下り階段,エスカレーター別)

ω : 時間評価値

38.9 円/分

αi : 施設別の係数

係数	水平	上り階段	下り階段	エスカレーター
αi	0.25	0.65	0.53	-0.11

Tiの算出: $Ti(\text{分}) = Li / Vi$

Li: 施設別の歩行距離

Vi: 施設別の歩行速度(m/分)

	水平	上り階段	下り階段	エスカレーター
Vi	66.0	36.0	38.4	30.0

■一般化費用

経路	整備なし 費用(円/人)	整備あり 費用(円/人)
構内コンコース→西改札口→地上	10.9	7.0
地上→西改札口→構内コンコース	9.5	7.0

■利用者数変化(現状・将来)

経路	現状(人)	将来(人)
構内コンコース→西改札口→地上	15,848	15,848
地上→西改札口→構内コンコース	16,048	16,048

■利用者便益計算(マニュアルP131式)

経路	便益 (円/日)	便益 (千円/年)
U 構内コンコース→西改札口→地上	60,796	22,191
V 地上→西改札口→構内コンコース	38,755	14,146
合計	99,551	36,337

4.5 機械設備設置による保守費用の増加

(1) エレベーター・エスカレーター保守費

	保守費 (千円/基/年)	基数	年間保守費 (千円/年)
エレベーター	520	5基	2,600
エスカレーター	660	2基	1,320
合 計			3,920

(2) 一般化費用の算出

	便益 (円/日)	便益 (千円/年)
a エレベーター保守費	▲7,123	▲2,600
b エスカレーター保守費	▲3,616	▲1,320
合 計	▲10,739	▲3,920

4.6 機械設備設置による更新費用の増加

(1) エレベーター・エスカレーター更新費

	項目	事業費(概算)	基数	備考
阪 急	エレベーター	175,000 千円/回	5基	耐用年数25年(開業後25年目、50年目に再投資)
	エスカレーター	70,000 千円/回	2基	耐用年数30年(開業後30年目に再投資)

※上記金額は、制御盤・かご等の機械設備のみの金額で、躯体改修等の費用は含まない。

※近年実績（エレベーター：35,000 千円/基、エスカレーター35,000 千円/基）をもとに算出した。

4.6 便益のまとめ

便益の種別			便益	
			1日当たり (円/日)	1年当たり (千円/年)
到達経路改善便益	30409地区 ⇔ 阪急	A 30409地区→阪急梅田行ホーム	429,353	156,714
		B 阪急梅田行ホーム→30409地区	586,286	213,994
		C 30409地区→阪急河原町行ホーム	251,047	91,632
		D 阪急河原町行ホーム→30409地区	181,481	66,241
		小 計	1,448,167	528,581
	30402地区 ⇔ 阪急	E 30402地区→阪急梅田行ホーム	39,976	14,591
		F 阪急梅田行ホーム→30402地区	54,588	19,925
		G 30402地区→阪急河原町行ホーム	23,375	8,532
		H 阪急河原町行ホーム→30402地区	16,897	6,167
		小 計	134,836	49,215
	到達経路改善便益 計		1,583,003	577,796
西院駅における乗換改善便益	京福嵐山 ⇔ 阪急梅田	I 京福四条大宮行ホーム→阪急梅田行ホーム	209,546	76,484
		P 阪急河原町行ホーム→京福嵐山行ホーム	205,278	74,926
		小 計	414,824	151,410
	京福嵐山 ⇔ 阪急河原町	L 阪急梅田行ホーム→京福嵐山行ホーム	811	296
		M 京福四条大宮行ホーム→阪急河原町行ホーム	1,664	607
		小 計	2,475	903
	京福四条大宮 ⇔ 阪急梅田	K 京福嵐山行ホーム→阪急梅田行ホーム	0	0
		N 阪急河原町行ホーム→京福四条大宮行ホーム	0	0
		小 計	0	0
	西院駅における乗換改善便益 計		417,299	152,313
大宮駅乗換から転換する乗換改善便益	京福嵐山 ⇔ 阪急梅田	Q 京福四条大宮行ホーム→阪急梅田行ホーム	221,600	80,884
		T 阪急河原町行ホーム→京福嵐山行ホーム	204,706	74,718
		小 計	426,306	155,602
	京福嵐山 ⇔ 阪急河原町	R 阪急梅田行ホーム→京福嵐山行ホーム	2,583	943
		S 京福四条大宮行ホーム→阪急河原町行ホーム	2,594	947
		小 計	5,177	1,890
	大宮駅乗換から転換する乗換改善便益 計		431,483	157,492
移動時間短縮便益	エスカレーター 新設	U 構内コンコース→西改札口→地上	60,796	22,191
		V 地上→西改札口→構内コンコース	38,755	14,146
	移動時間短縮便益 計		99,551	36,337
利用者便益 小計			2,531,336	923,938
昇降設備 保守費	東(北・南)改札口 、西改札口(構内・ 構外)	a エレベーター5基	▲ 7,123	▲ 2,600
	西改札口	b エスカレーター2基	▲ 3,616	▲ 1,320
	昇降設備保守費 計		▲ 10,739	▲ 3,920
供給者便益 小計			▲ 10,739	▲ 3,920
便 益 合 計			2,520,597	920,018

(参考) 計算期間内の集計と評価指標値の算出結果 (計算期間 30 年)

便益計算期間 30年

割引率 4.0 %

(単位:千円)

年度	事業実施年数	社会的割引率による現在価値化の係数 (2024年基準)	利用者便益		供給者便益		便益総計 (割引後)	初期投資 (建設費)		再投資費		費用総計 (割引後)	期末残存価値	
				割引後		割引後			割引後		割引後			割引後
2013	平成25年度	0	1.5395											
2014	平成26年度	1	1.4802					98,000	145,060			145,060		
2015	平成27年度	2	1.4233					560,000	797,048			797,048		
2016	平成28年度	3	1.3686					1,199,000	1,640,951			1,640,951		
2017	平成29年度	4	1.3159					427,000	561,889			561,889		
2018	平成30年度	5	1.2653					492,000	622,528			622,528		
2019	令和元年度	6	1.2167					318,000	386,911			386,911		
2020	令和2年度	7	1.1699	923,938	1,080,915	-3,920	-4,586	1,076,329				0		
2021	令和3年度	8	1.1249	923,938	1,039,338	-3,920	-4,410	1,034,928				0		
2022	令和4年度	9	1.0816	923,938	999,331	-3,920	-4,240	995,091				0		
2023	令和5年度	10	1.0400	923,938	960,896	-3,920	-4,077	956,819				0		
2024	令和6年度	11	1.0000	923,938	923,938	-3,920	-3,920	920,018				0		
2025	令和7年度	12	0.9615	923,938	888,366	-3,920	-3,769	884,597				0		
2026	令和8年度	13	0.9246	923,938	854,273	-3,920	-3,624	850,649				0		
2027	令和9年度	14	0.8890	923,938	821,381	-3,920	-3,485	817,896				0		
2028	令和10年度	15	0.8548	923,938	789,782	-3,920	-3,351	786,431				0		
2029	令和11年度	16	0.8219	923,938	759,385	-3,920	-3,222	756,163				0		
2030	令和12年度	17	0.7903	923,938	730,188	-3,920	-3,098	727,090				0		
2031	令和13年度	18	0.7599	923,938	702,100	-3,920	-2,979	699,122				0		
2032	令和14年度	19	0.7307	923,938	675,121	-3,920	-2,864	672,257				0		
2033	令和15年度	20	0.7026	923,938	649,159	-3,920	-2,754	646,405				0		
2034	令和16年度	21	0.6756	923,938	624,213	-3,920	-2,648	621,564				0		
2035	令和17年度	22	0.6496	923,938	600,190	-3,920	-2,546	597,644				0		
2036	令和18年度	23	0.6246	923,938	577,092	-3,920	-2,448	574,643				0		
2037	令和19年度	24	0.6006	923,938	554,917	-3,920	-2,354	552,563				0		
2038	令和20年度	25	0.5775	923,938	533,574	-3,920	-2,264	531,310				0		
2039	令和21年度	26	0.5553	923,938	513,063	-3,920	-2,177	510,886				0		
2040	令和22年度	27	0.5339	923,938	493,290	-3,920	-2,093	491,198				0		
2041	令和23年度	28	0.5134	923,938	474,350	-3,920	-2,013	472,337				0		
2042	令和24年度	29	0.4936	923,938	456,056	-3,920	-1,935	454,121				0		
2043	令和25年度	30	0.4746	923,938	438,501	-3,920	-1,860	436,641				0		
2044	令和26年度	31	0.4564	923,938	421,685	-3,920	-1,789	419,896		175,000	79,870	79,870		
2045	令和27年度	32	0.4388	923,938	405,424	-3,920	-1,720	403,704				0		
2046	令和28年度	33	0.4220	923,938	389,902	-3,920	-1,654	388,248				0		
2047	令和29年度	34	0.4057	923,938	374,842	-3,920	-1,590	373,251				0		
2048	令和30年度	35	0.3901	923,938	360,428	-3,920	-1,529	358,899				0		
2049	令和31年度	36	0.3751	923,938	346,569	-3,920	-1,470	345,099		70,000	26,257	26,257	333,900	125,246
計				27,718,140	19,438,270	-117,600	-82,471	19,355,799	3,094,000	4,154,387	245,000	106,127	4,260,514	333,900 125,246

CBR	4.57
NPV	15,220,531千円
EIRR	18.80%

※各年度の値は四捨五入した値を記載しているため、各年度の値の計と合計(30年)が一致しない場合がある。

(参考) 計算期間内の集計と評価指標値の算出結果 (計算期間 50 年)

便益計算期間 50年

割引率 4.0 %

(単位:千円)

年度		事業実施年数	社会的割引率による現在価値化の係数 (2024年基準)	利用者便益		供給者便益		便益総計 (割引後)	初期投資 (建設費)		再投資費		費用総計 (割引後)	期末残存価値	
					割引後		割引後			割引後		割引後			割引後
2013	平成25年度	0	1.5395												
2014	平成26年度	1	1.4802						98,000	145,060			145,060		
2015	平成27年度	2	1.4233						560,000	797,048			797,048		
2016	平成28年度	3	1.3686						1,199,000	1,640,951			1,640,951		
2017	平成29年度	4	1.3159						427,000	561,889			561,889		
2018	平成30年度	5	1.2653						492,000	622,528			622,528		
2019	平成31年度	6	1.2167						318,000	386,911			386,911		
2020	平成32年度	7	1.1699	923,938	1,080,915	-3,920	-4,586	1,076,329					0		
2021	平成33年度	8	1.1249	923,938	1,039,338	-3,920	-4,410	1,034,928					0		
2022	平成34年度	9	1.0816	923,938	999,331	-3,920	-4,240	995,091					0		
2023	平成35年度	10	1.0400	923,938	960,896	-3,920	-4,077	956,819					0		
2024	平成36年度	11	1.0000	923,938	923,938	-3,920	-3,920	920,018					0		
2025	平成37年度	12	0.9615	923,938	888,366	-3,920	-3,769	884,597					0		
2026	平成38年度	13	0.9246	923,938	854,273	-3,920	-3,624	850,649					0		
2027	平成39年度	14	0.8890	923,938	821,381	-3,920	-3,485	817,896					0		
2028	平成40年度	15	0.8548	923,938	789,782	-3,920	-3,351	786,431					0		
2029	平成41年度	16	0.8219	923,938	759,385	-3,920	-3,222	756,163					0		
2030	平成42年度	17	0.7903	923,938	730,188	-3,920	-3,098	727,090					0		
2031	平成43年度	18	0.7599	923,938	702,100	-3,920	-2,979	699,122					0		
2032	平成44年度	19	0.7307	923,938	675,121	-3,920	-2,864	672,257					0		
2033	平成45年度	20	0.7026	923,938	649,159	-3,920	-2,754	646,405					0		
2034	平成46年度	21	0.6756	923,938	624,213	-3,920	-2,648	621,564					0		
2035	平成47年度	22	0.6496	923,938	600,190	-3,920	-2,546	597,644					0		
2036	平成48年度	23	0.6246	923,938	577,092	-3,920	-2,448	574,643					0		
2037	平成49年度	24	0.6006	923,938	554,917	-3,920	-2,354	552,563					0		
2038	平成50年度	25	0.5775	923,938	533,574	-3,920	-2,264	531,310					0		
2039	平成51年度	26	0.5553	923,938	513,063	-3,920	-2,177	510,886					0		
2040	平成52年度	27	0.5339	923,938	493,290	-3,920	-2,093	491,198					0		
2041	平成53年度	28	0.5134	923,938	474,350	-3,920	-2,013	472,337					0		
2042	平成54年度	29	0.4936	923,938	456,056	-3,920	-1,935	454,121					0		
2043	平成55年度	30	0.4746	923,938	438,501	-3,920	-1,860	436,641					0		
2044	平成56年度	31	0.4564	923,938	421,685	-3,920	-1,789	419,896			175,000	79,870	79,870		
2045	平成57年度	32	0.4388	923,938	405,424	-3,920	-1,720	403,704					0		
2046	平成58年度	33	0.4220	923,938	389,902	-3,920	-1,654	388,248					0		
2047	平成59年度	34	0.4057	923,938	374,842	-3,920	-1,590	373,251					0		
2048	平成60年度	35	0.3901	923,938	360,428	-3,920	-1,529	358,899					0		
2049	平成61年度	36	0.3751	923,938	346,569	-3,920	-1,470	345,099			70,000	26,257	26,257		
2050	平成62年度	37	0.3607	923,938	333,264	-3,920	-1,414	331,850					0		
2051	平成63年度	38	0.3468	923,938	320,422	-3,920	-1,359	319,062					0		
2052	平成64年度	39	0.3335	923,938	308,133	-3,920	-1,307	306,826					0		
2053	平成65年度	40	0.3207	923,938	296,307	-3,920	-1,257	295,050					0		
2054	平成66年度	41	0.3083	923,938	284,850	-3,920	-1,209	283,642					0		
2055	平成67年度	42	0.2965	923,938	273,948	-3,920	-1,162	272,785					0		
2056	平成68年度	43	0.2851	923,938	263,415	-3,920	-1,118	262,297					0		
2057	平成69年度	44	0.2741	923,938	253,251	-3,920	-1,074	252,177					0		
2058	平成70年度	45	0.2636	923,938	243,550	-3,920	-1,033	242,517					0		
2059	平成71年度	46	0.2534	923,938	234,126	-3,920	-993	233,133					0		
2060	平成72年度	47	0.2437	923,938	225,164	-3,920	-955	224,208					0		
2061	平成73年度	48	0.2343	923,938	216,479	-3,920	-918	215,560					0		
2062	平成74年度	49	0.2253	923,938	208,163	-3,920	-883	207,280					0		
2063	平成75年度	50	0.2166	923,938	200,125	-3,920	-849	199,276					0		
2064	平成76年度	51	0.2083	923,938	192,456	-3,920	-817	191,640					0		
2065	平成77年度	52	0.2003	923,938	185,065	-3,920	-785	184,280					0		
2066	平成78年度	53	0.1926	923,938	177,950	-3,920	-755	177,195					0		
2067	平成79年度	54	0.1852	923,938	171,113	-3,920	-726	170,387					0		
2068	平成80年度	55	0.1780	923,938	164,461	-3,920	-698	163,763					0		
2069	平成81年度	56	0.1712	923,938	158,178	-3,920	-671	157,507			175,000	29,960	29,960	351,400	60,160
計				46,196,900	24,148,690	-196,000	-102,456	24,046,234	3,094,000	4,154,387	420,000	136,087	4,290,474	351,400	60,160

CBR	5.62
NPV	19,815,921千円
EIRR	18.87%

※各年度の値は四捨五入した値を記載しているため、各年度の値の計と合計(50年)が一致しない場合がある。

(参考) 阪急西院駅の乗換人数、駅アクセス（イグレス）人数の算定

※2010 年大都市交通センサスデータを分析

(1) 大都市交通センサスの利用人員内訳（乗換人員表）[単位：人]

	利用人員	備考
阪急 初乗り	4,278	32.1%
阪急 最終降車	8,038	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→阪急河原町方面	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→京福嵐山方面	353	2.6%
小 計	1,030	7.7%
合 計	13,346	

※人数は往路のみの値

(2) 大都市交通センサスの利用人員の居住地別内訳（端末交通手段別人員表）[単位：人]

	初乗り	最終降車	乗り換え	計	備考
30402地区 徒歩	84	0	0	84	0.6%
30409地区 徒歩	613	288	0	901	4.6% 2.2%
その他	3,581	7,750	0	11,331	
乗り換え	0	0	1,030	1,030	7.7%
合 計	4,278	8,038	1,030	13,346	

※人数は往路のみの値

(3) 大都市交通センサスの利用人員の方面別内訳（端末交通手段）[単位：人]

	初乗り	最終降車	計	備考
梅田方面	2,553	6,441	8,994	73%
河原町方面	1,725	1,597	3,322	27%
合計	4,278	8,038	12,316	

(4) 大都市交通センサスの利用人員の各改札利用者予測[単位：人]

	初乗り	最終降車	乗り換え	計	備考
阪急西院駅乗降人員	4,278	8,038	1,030	13,346	I
東(北・南) 改札口 (新設)	阪急・京福乗換	0	0	1,030	1,030
	30402地区 徒歩	84	0	84	
	30409地区 徒歩	613	288	901	
	東改札口利用者数	697	288	1,030	2,015 II
西改札口	西改札口利用者数	3,581	7,750	0	11,331 I-II

※人数は往路のみの値

※「京福との乗換客」、「30402 地区および 30409 地区の徒歩アクセス（イグレス）乗降客」
以外は、全て西改札口を利用すると想定