

2018年3月31日

各位

西武鉄道株式会社  
東長崎・椎名町駅整備株式会社

## 椎名町駅総合改善事業の事後評価について

西武鉄道株式会社の子会社である東長崎・椎名町駅整備株式会社では、椎名町駅の鉄道駅総合改善事業について、事業完了5年後の事後評価を行い、第三者の意見を求める諮問機関「椎名町駅総合改善事業 事業評価監視委員会」で審議し、事後評価及び対応方針をまとめました。

事後評価の結果及び事業評価監視委員会の議事要旨については、別紙のとおりです。

## 【鉄道駅総合改善事業】

事業主体 [東長崎駅・椎名町駅整備株式会社]

○事業概要					
事業名	椎名町駅総合改善事業		整備区間	西武鉄道池袋線 椎名町駅	
供用年度	平成 24 年度（建設期間：平成 20～24 年度）		総事業費	22.5 億円	
○事業の目的・必要性					
<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <p>椎名町駅は、周辺道路が狭隘で駅前広場も整備されておらず、アクセスに不自由が生じていた。また、駅構内はバリアフリー化されておらず、利用者の安全な通行の確保が課題となっていた。駅に隣接する踏切は「開かずの踏切※」となっており、南北地域の往来に支障をきたしていた。このため、鉄道利用者及び地域住民から早急な改善が求められていた。</p> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <p>本事業は、駅前広場や自由通路、周辺道路の整備と一体的に、橋上駅舎化、バリアフリー化等鉄道駅の改善を実施することにより、円滑な歩行者動線の確保、鉄道による地域分断の解消等、鉄道利用者と地域住民の利便性の向上を図る。</p> <p>※開かずの踏切：ピーク時 1 時間あたりの遮断時間が 40 分以上の踏切</p>					
○評価の基礎要因の変化と要因					
要因	想定値（新規採択時）		実績値		変化の要因
事業費	22.0 億円		22.5 億円		南側階段の増設による
工期	4 年		5 年		東日本大震災の影響による
乗降人員	18,912 人/日（開業時） 18,912 人/日（開業 5 年目）		18,027 人/日（開業時）平成 24 年度 19,573 人/日（開業 5 年目）平成 28 年度		
○事業効率及び事業による効果・影響の発現状況					
1) 事業効率					
■費用対便益 [平成 29 年度価格] 計算期間：30 年（50 年）					
費用	31.8 億円 (31.8 億円)	貨幣換算した主要な費用：建設費、設備更新費			
便益	42.4 億円 (49.3 億円)	貨幣換算した主要な便益：踏切踏切待ち時間便益、移動距離抵抗低減便益 等			
費用便益比 B/C	1.33 (1.55)	純現在価値 NPV	10.6 億円 (17.5 億円)	経済的内部収益率 EIRR	6.25% (7.25%)
平成29年度以降は、乗降人員が平成28年度値で推移すると予測。19,573人/日（平成28年度実績値）					
2) 事業による効果・影響					
評価項目	評価結果				
利用者への効果・影響	<ul style="list-style-type: none"> <li>・南北自由通路整備による踏切の待ち時間の解消</li> <li>・駅内外のバリアフリー化、エスカレーター整備による移動抵抗低減</li> <li>・ホームの 10 両化による遅延軽減</li> </ul>				
社会全体への効果・影響	<ul style="list-style-type: none"> <li>・南北自由通路整備により、エスカレーター及びエレベーターが設置され、駅前広場が整備されたことで、快適な歩行者空間と円滑な歩行者動線を確保</li> <li>・駅前広場の整備により違法駐輪が減少</li> </ul>				
○社会経済情勢の変化					
<p>椎名町駅周辺の夜間人口は、新規採択時（平成 19 年）を基準として、供用時（平成 24 年）、現況（平成 29 年）と時点比較すると、4%、13%と増加している。また、豊島区内の従業人口は、リーマンショックや東日本大震災の影響から平成 21～24 年まで微減だが、供用時（平成 24 年）以降増加傾向に転じている。以上の要因により、輸送人員が増加していると想定される。</p>					

## ○改善措置の必要性

鉄道利用者及び地域住民の利便性向上という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。

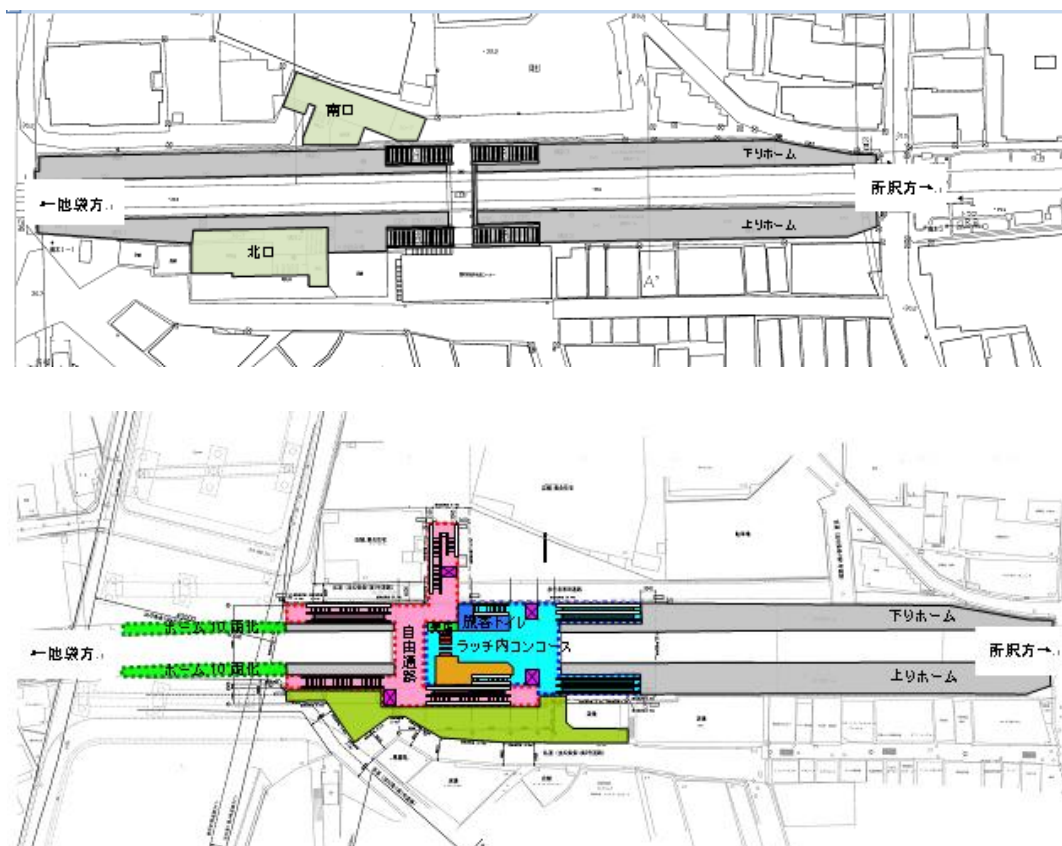
## ○今後の事後評価の必要性

費用便益分析の結果から、事業効果が十分発揮されていると判断されること、社会情勢や周辺環境の急激な変化も予想されないこと、さらに改善措置も不要であることから、今後の事後評価の必要性は無いと考える。

## ○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

費用便益分析においては、エレベーターの整備は、設置及び更新にかかる費用や維持管理費が、負の要素としてしか働かないので、利用者の便益について定量的に評価する手法の確立が必要と思われる。

## ○概要図（位置図）



## ○備考

総事業費は鉄道駅総合改善事業の補助対象額に加え、自由通路整備費、駅前広場整備費等の都市側事業とホーム改良等の鉄道負担工事も含めたものとしている。

※評価実施年度：平成29年度

※評価の過程で使用したデータ、文献等：「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル 2012 改訂版」「大都市交通センサス H27」「毎月勤労統計調査地方調査 H28」「西武鉄道輸送統計」「踏切道実態調査 H26」「平成26年度経済センサス」「町丁別の世帯と人口 (H29年豊島区)」「住民基本台帳人口 (H29年新宿区)」

( ) は50年で計算

# 椎名町駅総合改善事業 事業評価監視委員会 議事要旨

日 時 2017年11月27日(月) 8:45~9:20

場 所 豊島区役所 8F 806 会議室

出席委員 金子委員長、宿本委員、福田委員、奥島委員、安孫子委員、佐野委員、  
笠原委員

## 議 事

### 1. 資料の説明

「椎名町駅総合改善事業の事後評価及び対応方針(案)」について、事務局より説明。

### 2. 委員からの意見・質問

○B/C に関して、費用の増加に関しては説明で理解できましたが、便益の減少はどういった理由からでしょうか。

→ラッチ内自由通路の拡大により、移動時間・移動抵抗低減便益が減少したことが主な要因です。お客さまの快適性向上のため新規採択時の計画と比べラッチ内自由通路が広がっております。これにより改札に入ってからホームに降りてくるまでの歩行距離が当初計画時よりもおおよそ 20 メートルほど長くなりました。鉄道利用者すべての人間の歩行距離が長くなってしまったため便益の値が大きく下がりました。

○では、お客さまの快適性を向上させたことによって増加した便益はないのですか。

→評価手法として快適性を便益とする手法はありません。事業評価手法の見直しの必要性でも書かせていただきましたが、利用者の便益について定量的に評価する手法の確立が必要と思われま

### 3. 委員長総括

○椎名町駅における鉄道駅総合改善事業の事後評価については、国土交通省鉄道局の「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル 2012」に基づき、適切に分析がなされています。

○分析の結果として費用便益比(B/C)が1を上回っており、社会的に意義のある事業であることが確認されました。

○具体的な効果として、エレベーターやエスカレーターが設置されたことで、あらゆる駅の利用者の安全性や利便性が向上したほか、自由通路や駅前広場の整備により、広く地域の方の利便性も向上しているなどが挙げられます。

○また、鉄道事業者による取り組みになりますが、ホームが10両化されたことで、例えば急病人への円滑な対応が可能となり、停車時間の短縮や列車の遅延軽減効果につながっています。

○その他、駅構内が明るくなったことによる安全性や快適性の向上、駅が新しくなったことによる街のイメージアップなど、便益として計上していない効果も生じています。

○事後評価については、制度的には供用開始から5年経過した時点で実施することになっています。今後について、今回の評価のような多大な作業を伴う評価（特にB/Cの算出など）は必要ないと思われませんが、問題がないかを常に確認し、必要に応じて改善していくというPDCAサイクルを回すことが重要です。関係各位には、引き続きの取り組みをお願いする次第であります。

#### 4. 委員会としての結論

事後評価及び対応方針（案）について、原案どおり了承する。事後評価総括表と本委員会の議事要旨を、年内を目途に公表する。

以上