

2016年3月31日  
北大阪急行電鉄株式会社  
阪急電鉄株式会社

## 西宮北口駅総合改善事業の事後評価について

北大阪急行電鉄株式会社では、西宮北口駅の鉄道駅総合改善事業について、事業完了後5年目にあたることから事後評価を行い、第三者の意見を求める諮問機関「北大阪急行電鉄株式会社事業評価委員会」で審議し、事後評価および対応方針をまとめました。

事後評価の結果および事業評価委員会の議事要旨については、別紙のとおりです。

### 【ご参考】

#### ■事業の概要

- ・事業名 西宮北口駅総合改善事業
- ・事業年度 2007年12月から2011年3月
- ・事業主体 北大阪急行電鉄株式会社
- ・運営主体 阪急電鉄株式会社

#### ■事後評価とは

事業完了後5年が経過した事業に対して、事業の効果、環境への影響等の確認を行い、必要に応じて適切な改善措置、同種事業の計画・調査のあり方等を検討するものです。

事後評価の結果

【鉄道駅総合改善事業】

事業者名 [北大阪急行電鉄株]

○事業概要			
事業名	西宮北口駅総合改善事業		
事業期間	2007（平成19）年12月 ～2011（平成23）年3月	総事業費	15.8億円
○事業の目的（ミッション）			
目的	《当該事業の背景、必要性》 西宮北口駅の今津南線（1階）と神戸本線（1階）との乗換はコンコース（2階）を經由するため、十分なバリアフリー化がなされておらず、また、駅周辺では今津南線による駅周辺の地域分断が見られ、早急な改善が求められていた。		
	《事業目的》 駅周辺の整備と今津南線の高架化と一体的に、駅の改善を実施し、乗換利便性の向上、駅周辺の地域分断の解消、鉄道利用者と地域住民の利便性の向上を図ることを目的とする。	《関連する政策目標》 国土交通省 政策評価基本計画 ・政策目標：Ⅷ 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	
○事業を取り巻く社会経済情勢の変化			
<p>2008年9月のリーマンショックから2010年の日本総人口のピークを越え、2011年の東日本大震災などの大きな社会経済情勢の変化があったものの、2008年11月の大規模商業施設の完成、2009年3月のなんば線開業、同年4月の大学キャンパスの開校など、事業完了までに駅周辺等の開発がなされたことによって西宮北口駅の乗降客数は増加し、西宮市においても梅田、三宮の中間に位置する公共交通の要所として定着している。</p> <p>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39.0円/分（2005年兵庫県）だったのに対し、事後評価では、35.5円/分（2014年兵庫県）に減少している。</p>			
○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	20億円	15.8億円	工事計画などの見直しによるコスト縮減や落札差金の発生によるため
工期	4年 (2007～2010年度)	4年 (2007～2010年度)	変化なし
乗降人員	72,492人/日 (2005年)	96,394人/日 (2014年)	駅周辺の整備及び民間開発によるため (費用便益分析の算出は、大規模商業施設の利用者を除く79,796人を採用)

○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		<ul style="list-style-type: none"> <li>・今津南線のかさ上げによって、2階コンコース階と同一レベルになり、神戸本線及び今津北線との乗り換え利用が円滑になるだけでなく、段差解消も可能となり、乗換利便性の向上が図られた。</li> <li>・今津南線のかさ上げによって、新しく東改札口及び南東改札口を新設し、また、東改札口にはエレベーターを2基新設することで、主に駅南東地区の利用者の利便性が向上されたことで駅利用者の利便性が向上した。</li> <li>・かさ上げした今津南線の地上レベルに東西自由通路を新設することで、駅南東地区と南西地区との移動が短縮され利便性が向上し、地域間の移動が容易となった。一方、2階の自由通路は分断されることになったものの、本事業とは別に西側連絡デッキが整備され、駅だけでなく駅周辺地区間を結ぶ交通の円滑化が図られた。</li> </ul>					
■社会全体への効果影響		住民生活	<ul style="list-style-type: none"> <li>・西宮北口駅周辺は「広域拠点となる都市核の一つ」として西宮市で位置付けられ、駅周辺の開発がすすめられた。そのような中、本事業は利便性の高い駅づくりと都市交通の円滑化を目的に兵庫県の今津南線の高架化事業と一体的に実施された。</li> <li>・本事業と駅周辺の施設整備に伴い、踏切渋滞の緩和、周辺道路の整備、連絡デッキ、駐輪場の整備も同時に行われたことで、地域間移動や駅、周辺建物へのアクセス性が向上され、マンションや大学などの民間開発も誘発されたこともあり、駅周辺においては、西宮市推計人口の2005年と2014年比で約1.1倍に増加している。また、西宮北口駅の乗降客数においても、2005年と2014年比で約1.4倍に増加している。</li> <li>・上記から本事業は、西宮市が進める都市核の一つとしての魅力的なまちなみの形成に寄与できたものと確認される。</li> </ul>				
		地域経済					
		地域社会					
		環境					
		安全					
■費用便益分析 [2015年度価格] ・計算期間： 30年(50年)		費用	21.4億円 (21.7億円)		貨幣換算した主要な費用：建設費		
		便益	36.6億円 (44.7億円)		貨幣換算した主要な便益：移動時間短縮		
		指標	費用 便益比 B/C	1.7 (2.1)	純現在 価値 NPV ：億円	15.2 (23.0)	経済的 内部 収益率 EIRR
<p>上記分析の基礎とした需要予測</p> <p>事業完了後の実績に基づき、2015（平成27）年度以降を予測</p> <p>西宮北口駅の乗降人員 96,394人/日（2014年（平成26）年実績値）</p>							
○事業実施による地球的環境、局地的環境の変化							
<p>駅総合改善事業の実施に伴い、西宮北口南踏切道の通過列車が大幅に減少したため、踏切遮断時に発生する踏切警報機の音の緩和が図られた。</p>							
○改善措置の必要性							
<p>駅の乗換利便性向上、地域分断の解消、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>							

○今後の事後評価の必要性

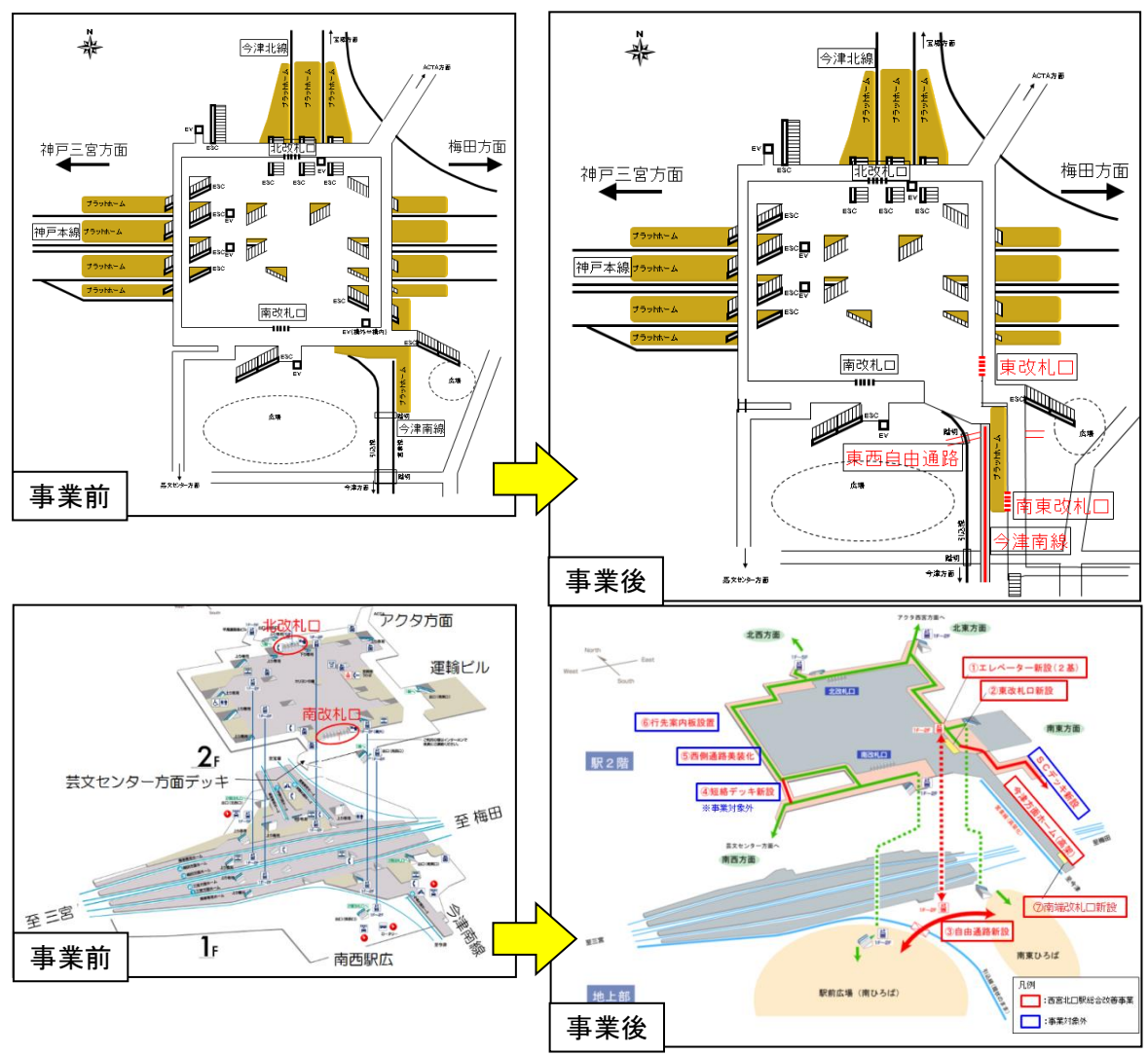
当初計画時の目的が達成されていることから改善措置が不要であり、また、費用便益分析の結果においても事業効果が発揮されていると判断できるため、今後の事後評価の必要性はないと考える。

○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

本事業は駅周辺事業と一体的に完成したことで、駅周辺の人口が増加し、行政が進めるまちづくりへの貢献も定量的に確認することができた。今後、同種事業の計画においては、当該事業の目的を達成することだけでなく駅周辺事業を含めたまちづくりへの効果についても検討、計画されることが望まれる。

また、同種事業の評価のうち、定量的に判断する指標において、社会経済情勢の変化によっては大きく結果が異なるため、社会的割引率や将来の時間評価値、人口動態などの不確定要素及び、便益を計上する評価期間の設定などが今後の評価手法の課題と考えられる。

○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(株)資料  
 評価実施時期：2015年度

**西宮北口駅総合改善事業 事後評価  
北大阪急行電鉄株式会社事業評価委員会  
議事要旨**

**1. 日 時**

2015年12月17日（木）13：30～15：00

**2. 場 所**

神戸市勤労会館 多目的ホール

**3. 出席者**

（委 員） 森津委員長、西井委員、正司委員

（事務局） 北大阪急行電鉄㈱、阪急電鉄㈱

**4. 資料の説明**

事務局から、西宮北口駅総合改善事業の事後評価について説明を行った。

**5. 委員長、委員からの意見（総括）**

- ・今津南線ホームのかさ上げに伴う駅利用者の乗換利便性向上、かさ上げに伴って設置した地上階の自由通路による地域住民の利便性の向上、東改札口、南東改札口、EVなどの設置による駅利用者への利便性の向上について、適切に評価されている。
- ・各種便益の計上項目や計算プロセスも妥当であるが、便益に計上した事項だけでなく、事業目的に対する達成度合いや地域に与えたまちづくりへの効果なども言及してもらいたい。
- ・便益算定に際しては、負の便益を計上した点もさることながら、効果の評価内容として、工事費を削減できた点や負の便益に対する補完機能（西側連絡デッキ）を本事業とは別に整備された点は評価できる。

**6. 事業評価委員会としての結論**

**（1） 評価内容、改善措置の必要性、今後の事業評価の必要性**

本委員会において、慎重に審議を重ねた結果、「評価内容」並びに「改善措置は不要」及び「今後の事業評価の必要性はない」は妥当と判断する。

**（2） 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**

本事業は駅周辺事業と一体的に完成したことで、駅周辺の人口が増加し、行政が進めるまちづくりへの貢献も定量的に確認することができた。今後、同種事業の計画においては、当該事業の目的を達成することだけでなく駅周辺事業を含めたまちづくりへの効果についても検討、計画されることが望まれる。

また、同種事業の評価のうち、定量的に判断する指標において、社会経済情勢の変化によっては大きく結果が異なるため、社会的割引率や将来の時間評価値、人口動態などの不確定要素及び、便益を計上する評価期間の設定などが今後の評価手法の課題と考えられる。

以 上