

地下鉄駅の大規模改良等に関する東京都交通局事業評価委員会

泉岳寺駅改良事業（再評価）



都営交通
TOEI TRANSPORTATION

令和8年1月27日
東京都交通局

本委員会の設置趣旨

- 泉岳寺駅改良事業（以降、本事業という。）は、平成29年度に「国土交通省所管公共事業の新規事業採択時評価実施要領」に基づき新規事業採択評価を実施し、平成30年度から国庫補助事業として採択されているものである。
- 事業採択後一定期間を経過している国庫補助事業において、事業者は、「国土交通省所管公共事業の再評価実施要領」に基づき、「効率性及びその実施過程の透明性の一層の向上を図る」ため、再評価を実施する必要がある。
- 本委員会は、本事業の再評価を行うに当たって東京都交通局が整理した資料等に対し、第三者の意見を聴くための諮問機関として設置されているものである。

「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル2012年改訂版」に基づき、以下の順で説明

- 1 事業の概要と目的
- 2 事業を取り巻く社会経済情勢等の変化
- 3 事業による効果・影響の評価
- 4 費用便益分析
- 5 事業の進捗状況
- 6 コスト縮減や代替案立案等の可能性
- 7 対応方針（案）

1 事業の概要と目的

1. 1 泉岳寺駅の概要

- 第一京浜・泉岳寺交差点付近の地下に位置
- 泉岳寺・高輪地区の代表的な駅
- 昭和43(1968)年6月21日開業
開業時より京急線との相互直通運転を実施
- 令和6年度
一日平均乗降者数：48,172人
(京急線との乗継人数を含む場合：209,882人)



図 泉岳寺駅の位置

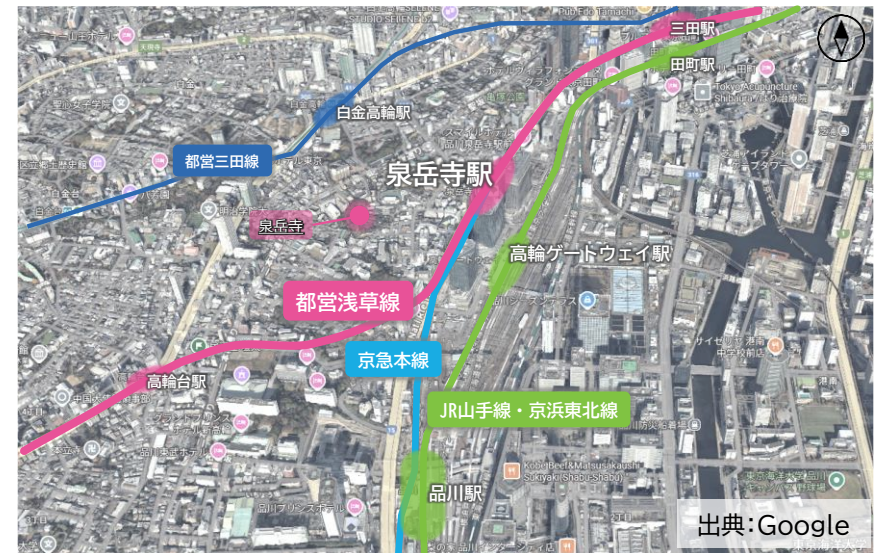


図 泉岳寺駅周辺施設

1. 2 泉岳寺駅改良事業の概要

○ 現状の泉岳寺駅の課題

- ✓ ホーム幅は約5mと狭隘
- ✓ 階段昇降機は設置されているものの、ホームへのエレベーターやエスカレーターは未設置
- ✓ 朝は押上方面行きの降車客がホーム両端の昇降部に集中し滞留が発生
- ✓ 特に押上寄りの昇降部は階段の脇に階段昇降機が設置されているため、有効幅が狭く混雑
- ✓ 夕方は西馬込方面ホームにおいて、1番線（京急直通）→2番線（西馬込行き）への乗換客と乗車客が集中し混雑
- ✓ 引上線が1線のみであるため、泉岳寺折り返しの本数に制約があるとともに、運行障害が発生した際、京急線発の列車は品川駅折り返しで運用

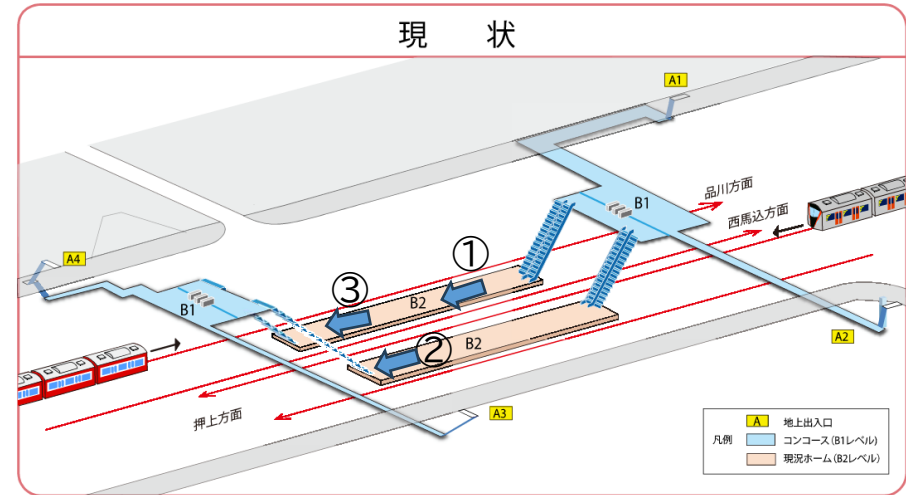


図 現状の泉岳寺駅構内図



図 現状の泉岳寺駅の様子

1. 2 泉岳寺駅改良事業の概要

○ 泉岳寺駅を含む品川駅周辺地域は、羽田空港に近く、また、リニア中央新幹線の開業が予定されるなど、世界と日本各地を繋ぐ結節点としてさらに発展することが期待されており、泉岳寺駅の乗降客はますます増加することが見込まれている。

○ 本事業は、こうした将来の利用者増に対応するとともに、国際交流拠点にふさわしい都市空間の創出に向けて、泉岳寺駅のホームの拡幅及びコンコースの拡張や、昇降施設、出入口などの機能強化を行い、駅の利便性、安全性の向上やバリアフリー化の充実を図るものである。

併せて、浅草線・京急線利用者の利便性を一層高めるため、引上線の増設や線路の線形改良も実施する。

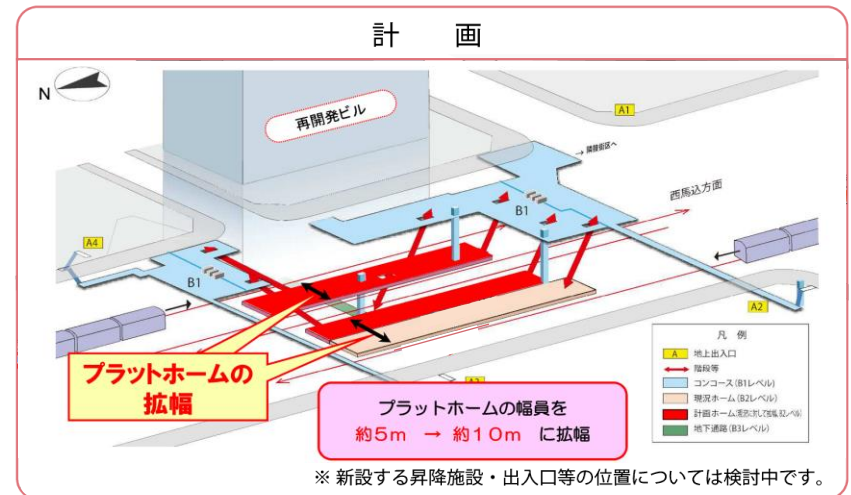
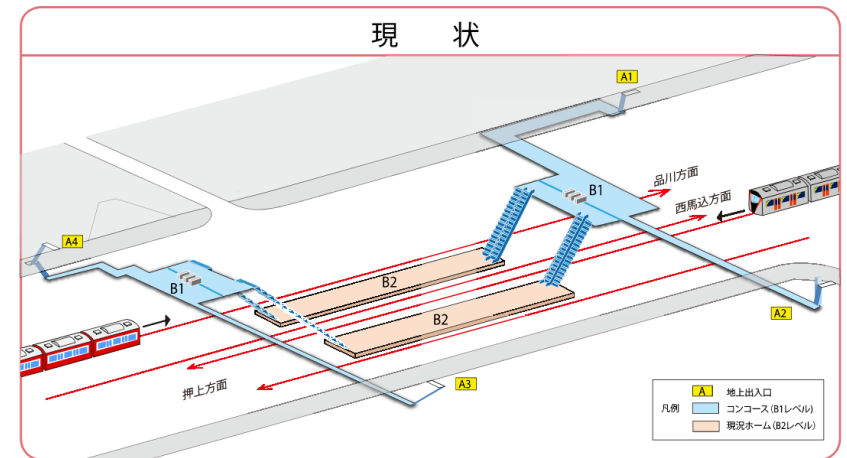


図 泉岳寺駅改良事業計画 (駅部分)

1. 2 泉岳寺駅改良事業の概要

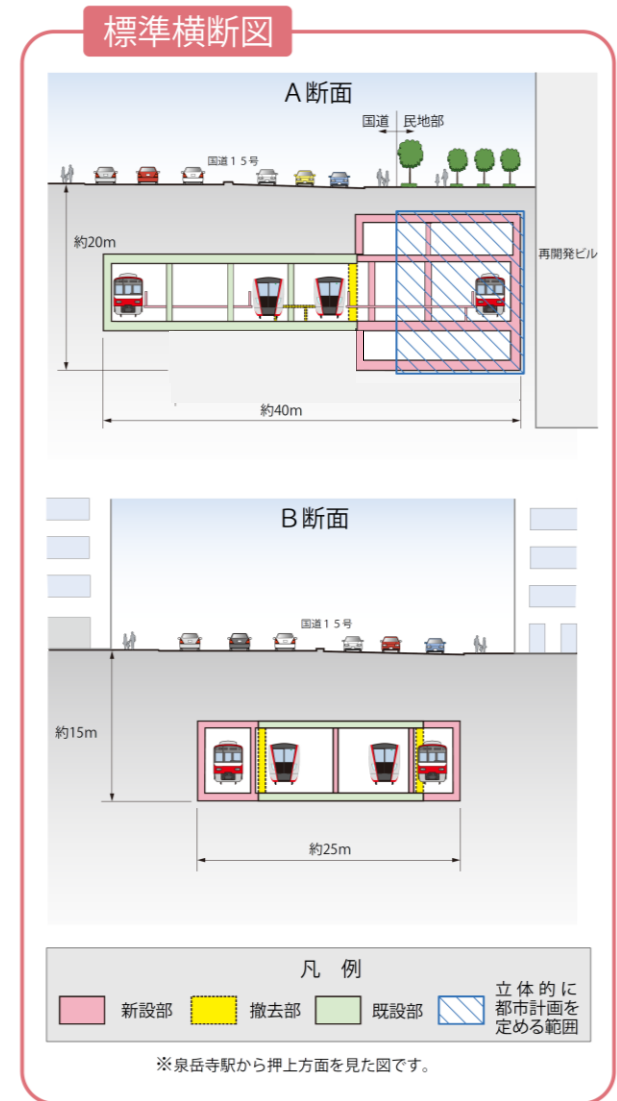
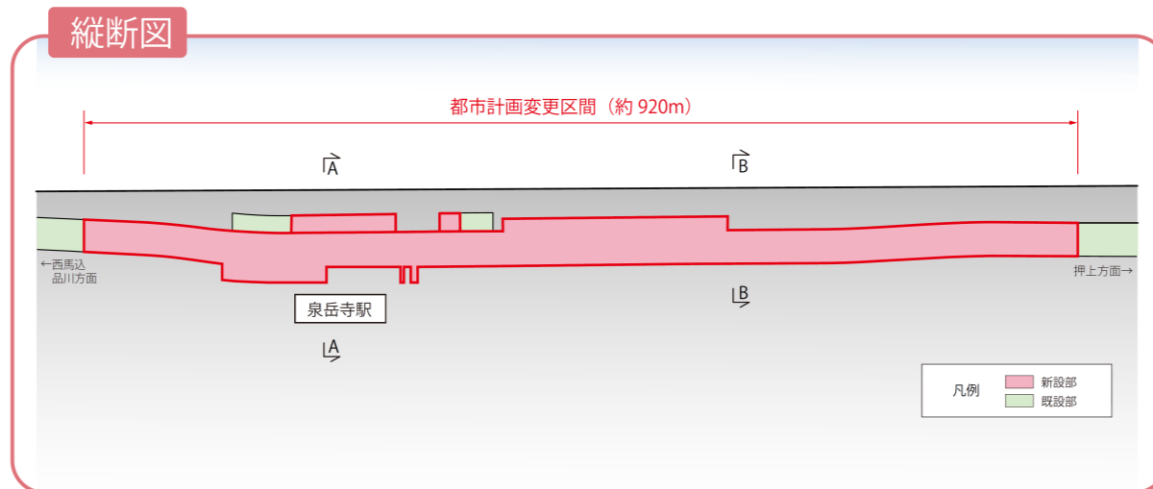
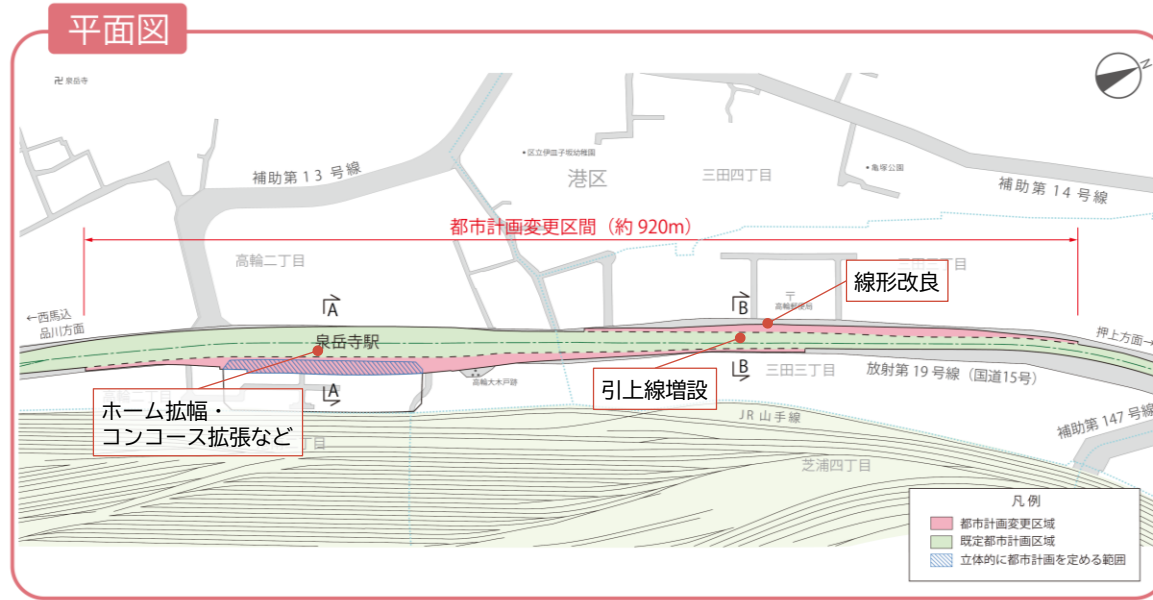


図 泉岳寺駅改良事業計画の全体平面図・縦断面図・横断面図

出典:東京都交通局

1. 2 泉岳寺駅改良事業の概要

表 泉岳寺駅改良事業における改良箇所

	現状	改良後
ホーム	2面4線 ホーム幅 西馬込方面、押上方面とも5m	2面4線 ホーム幅 西馬込方面：10.5～12.8m 押上方面：10.4～10.5m
ホーム⇄コンコース 間の昇降部数	西馬込方面：ESC昇り1、階段2 押上方面：ESC昇り1、階段2	西馬込方面：EV1、ESC昇り3・下り2、階段3 押上方面：EV1、ESC昇り2・下り2、階段2
ホーム⇄ホーム下B3F 間の昇降部数	(なし)	西馬込方面に1か所(EV1、階段1)
引上線	1線	2線
線形改良	(なし)	泉岳寺→三田間で10秒短縮(押上方面行きのみ) (曲線部を可能な限り緩やかな線形に変更)
出入口	A1、A2(EVあり)、A3、A4、 京急本社(A1に併設)	A1a(EVあり)、A1b(EVあり)、A2(EVあり)、A3、 A4、A5(EVあり) (A1b・A5：再開発ビル直通)
改札口数	2か所	3か所

1. 3 供用年度・総事業費

表 事業評価時点ごとの供用年度・総事業費

供用年度	新規事業採択評価時 (平成29年度)	平成36年度 (令和6年度) 一部供用開始 (建設期間:平成30年度~39年度)	総事業費	新規事業採択評価時 (平成29年度)	549億円
	前回再評価時 (令和4年度)	令和9年度 一部供用開始 (建設期間:平成30年度~令和11年度)		前回再評価時 (令和4年度)	615億円
	今回再評価時 (令和7年度)	令和13年度 一部供用開始 (建設期間:平成30年度~令和18年度 [※])		今回再評価時 (令和7年度)	847億円
前回再評価時から 供用年度・総事業費を変更した理由	<p><供用年度の延伸></p> <ul style="list-style-type: none"> 令和6年10月に、泉岳寺駅地区第二種市街地再開発事業(東京都都市整備局)の施行期間が令和9年度末から令和14年度末に延伸したことも踏まえ、同事業と一体的に施行する本事業を見直し(次ページ参照) <p>➔ 工事着手及び施工の遅延により、西馬込方面拡幅ホームの供用開始時期を令和13年度末に延伸</p> <p>※周辺のまちびらき等に伴い乗増が増加し、駅構内の混雑が想定されることから、混雑緩和に係る拡幅ホームの早期供用を優先するため、引上線増設を含む建設期間も延伸</p>		<p><総事業費の変化></p> <ul style="list-style-type: none"> 建設物価等の上昇 拡幅ホームの早期供用等に伴う、線路切替手順や軌道内作業の増加 埋蔵文化財調査等に伴う、埋設物移設や発掘調査費用の増加 押上方面拡幅ホームへ下越しで連絡する通路や昇降施設を本事業の対象外とする <p>など</p>		

1. 4 前回再評価時から供用年度・総事業費を変更した理由

○ 泉岳寺駅改良事業と一体的に行う泉岳寺駅地区第二種市街地再開発事業の施行期間延伸
(令和6年10月)

✓ 施行期間を令和9年度末から令和14年度末に延伸

➔ 再開発事業区域の一部に泉岳寺駅施設を整備するため、連携して施工の順序や場所などについて調整を行いながら進めており、本工事の施工にも影響

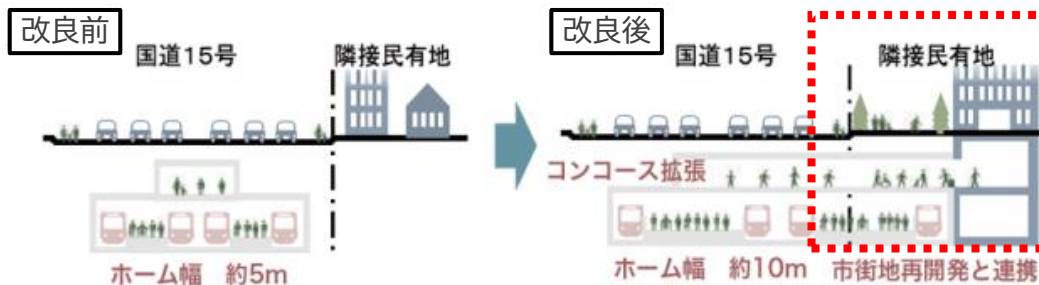


図 泉岳寺駅改良事業と一体的に行う再開発事業のイメージ

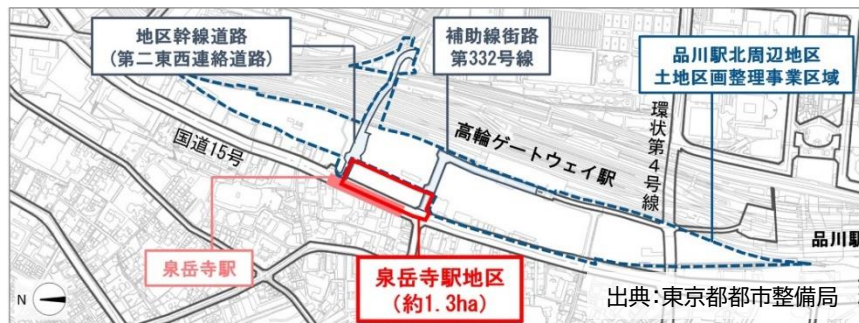


図 泉岳寺駅地区第二種市街地再開発事業の位置



図 建築物のイメージパース

1. 4 前回再評価時から供用年度・総事業費を変更した理由

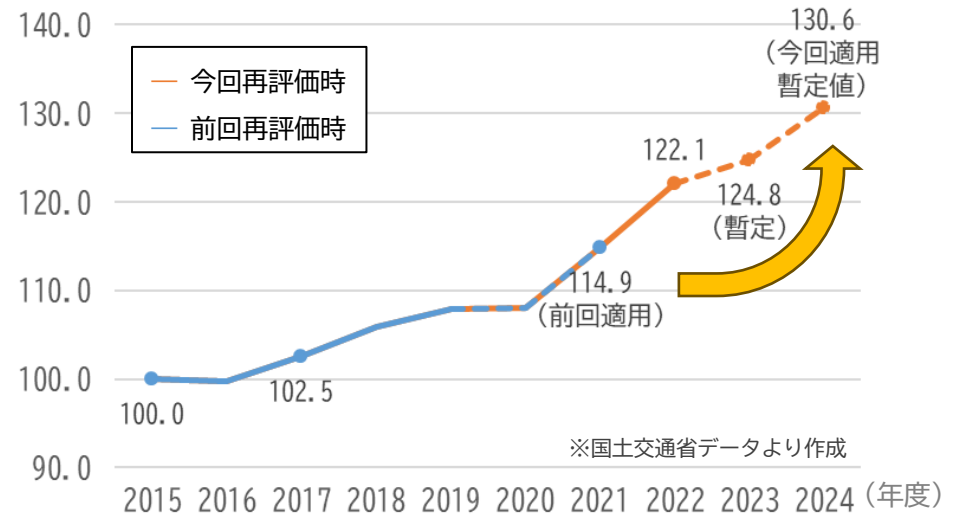
○ 建設物価等の上昇

✓ 直近3年で約14%の物価上昇

➡ 今後の工事費に影響

✓ 駅改良工事の施工が当初予定から遅延

➡ これまでの工事費に影響



○ 線路切替手順や軌道内作業の増加

➡ 仮柱での支持が必要な本数の増加や、構築補強が必要な範囲の拡大

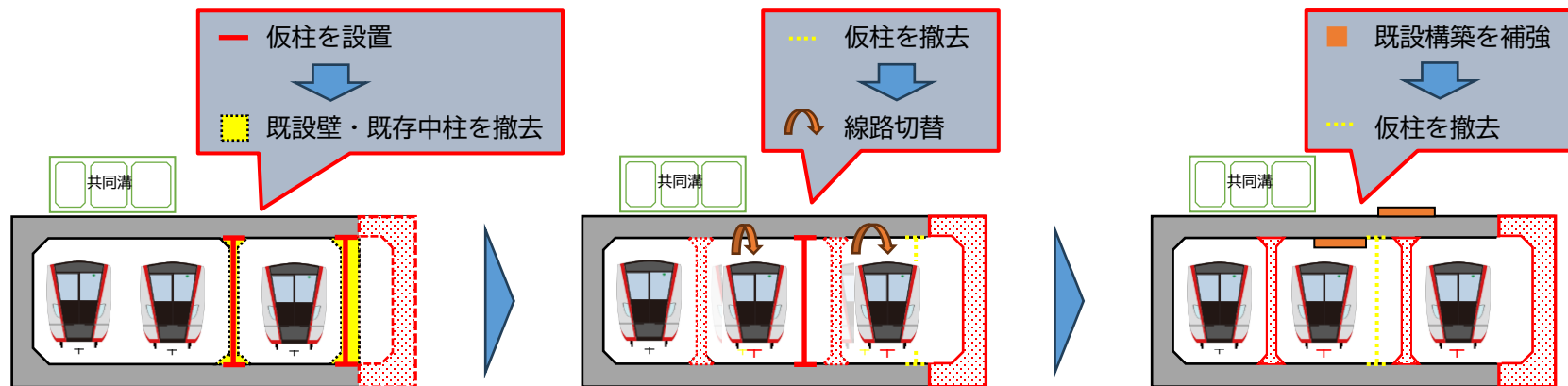


図 線路切替手順のイメージ

○ 埋蔵文化財の出土と調査等

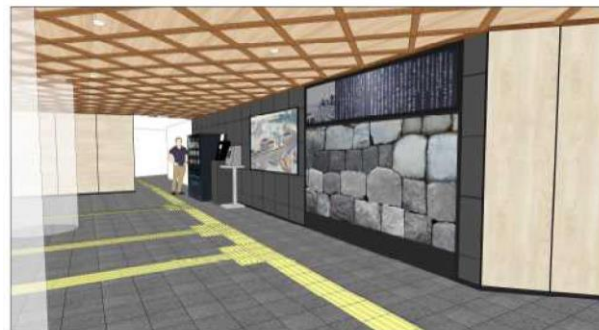
- ✓ 事業区域に埋蔵文化財包蔵地が含まれ、当初から調査の必要性を考慮
 - ➔ 想定より多くの遺構が出土し、事業過程において埋設物移設や発掘調査費用が増加

<出土した遺構の例>

- ✓ 高輪築堤（明治5年）とあわせて整備された「北横仕切堤」（後に拡張されたもの）*1
- ✓ 旧東海道の護岸や、護岸の盛土を押しさえるための板柵など



移築保存イメージ



デザイン等の詳細については今後検討予定

- ➔ *1の石材の一部を移築し、石積を再現

出典：高輪築堤調査・保存等検討委員会（第29回・第41回）

○ 事業内容の変更

(押上方面拡幅ホームへ下越しで連絡する通路や昇降施設を本事業の対象外とする。(将来施工を検討))

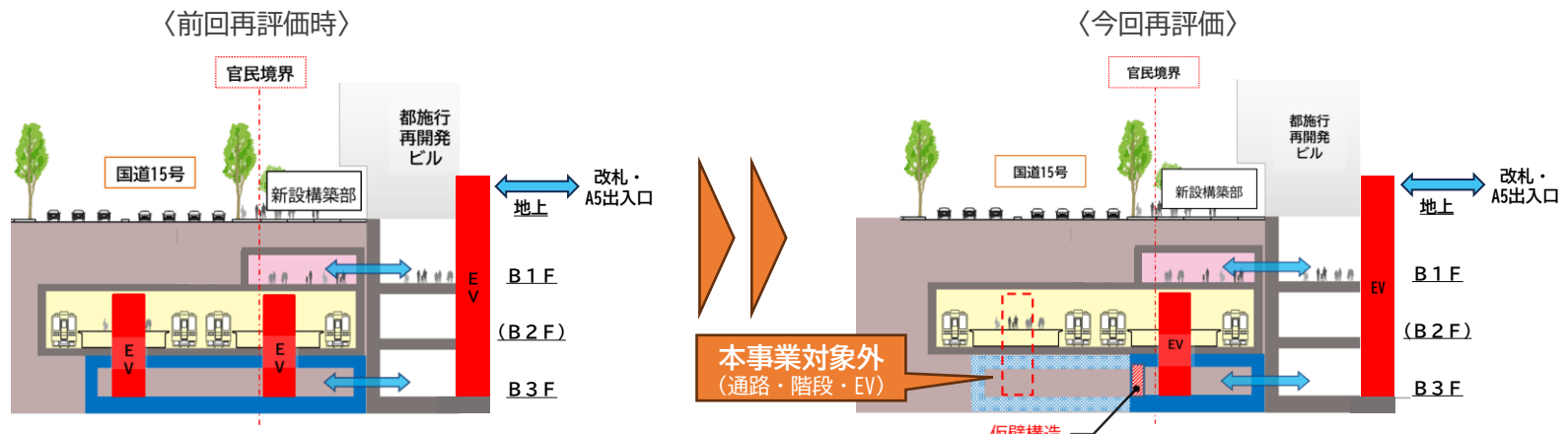
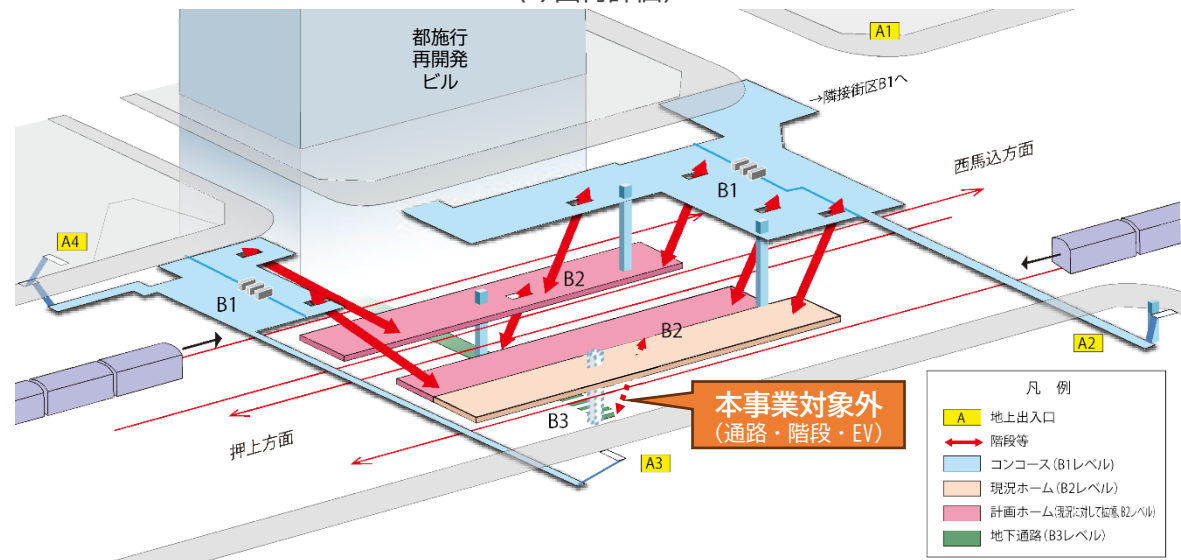


図 下越し連絡通路・昇降施設のイメージ

(今回再評価)

- ➡ 拡幅ホームの早期供用のため、更なる地盤改良工や構築工の輻輳を回避
- ✓ A5出入口への移動は、EV含めB1Fコンコース経由で可能
- ※ ホーム拡幅等で必要な配管やダクト等の下越し構造は施工



凡例

- A 地上出入口
- 階段等
- コンコース (B1レベル)
- 現況ホーム (B2レベル)
- 計画ホーム (現況に対して幅員拡充)
- 地下通路 (B3レベル)

2 事業を取り巻く社会経済情勢等の変化

2. 1 前回再評価時からの変化

○ 泉岳寺駅周辺の開発計画の動向

- ✓ 泉岳寺駅改良事業と一体的に行う東京都都市整備局が施行する再開発事業が、5年程度延伸（令和9年度 ➡ 令和14年度）
 - ➡ 泉岳寺駅改良事業の建設期間を見直し（前述）
- ✓ 泉岳寺駅周辺における開発建物用途等の更新や、新たな開発計画を確認
 - ➡ 最新の開発動向を踏まえた駅利用者数の推計を実施
- ✓ 令和7年3月27日に高輪ゲートウェイシティ（4街区）がまちびらき
令和8年3月にかけて、同1～3街区がまちびらき予定

○ 空港利用者数に関する動向

- ✓ 令和6年度における羽田空港利用者数の実績が、交通政策審議会198号答申にて想定された空港アクセス旅客数（令和12年度の将来推計値）をすでに上回っている。
- ✓ 成田空港では滑走路新設等の機能強化により、利用者数が増加の見込み
 - ➡ 実績値ならびに最新の将来動向を考慮した空港利用者数の設定

○ 鉄道ネットワークの形成時期

- ✓ 羽田空港アクセス線の開業時期が2年延伸（令和11年度 ➡ 令和13年度）

2. 2 泉岳寺駅周辺の開発計画の動向

○ 前回再評価時（令和4年度）

- ✓ 品川駅北周辺地区などの大規模プロジェクトを考慮
- ✓ 泉岳寺駅へのアクセスが想定される地域内における開発計画を考慮

○ 今回再評価

- ✓ 公表済みの開発計画等をもとに、前回再評価で想定した開発計画の用途及び床面積を情報更新
- ✓ 泉岳寺駅へのアクセスが想定される地域内で、新たに事業着手された開発計画及び新たに計画構想が判明した開発計画を追加



図 今想定した泉岳寺駅・品川駅周辺全体の開発計画

2. 2 泉岳寺駅周辺の開発計画の動向

○ 開発床面積の推移

- ✓ 前回再評価時と比較し30haの増加
泉岳寺駅近隣地区*に限定すると、9haの増加

*品川駅北周辺地区第一種市街地再開発事業（1～4街区）及び泉岳寺駅地区第二種市街地再開発事業

- ✓ 用途別に着目すると、泉岳寺駅・品川駅周辺全体では業務・住宅・ホテルの床面積が増加
泉岳寺駅近隣地区では商業目的の床面積が増加

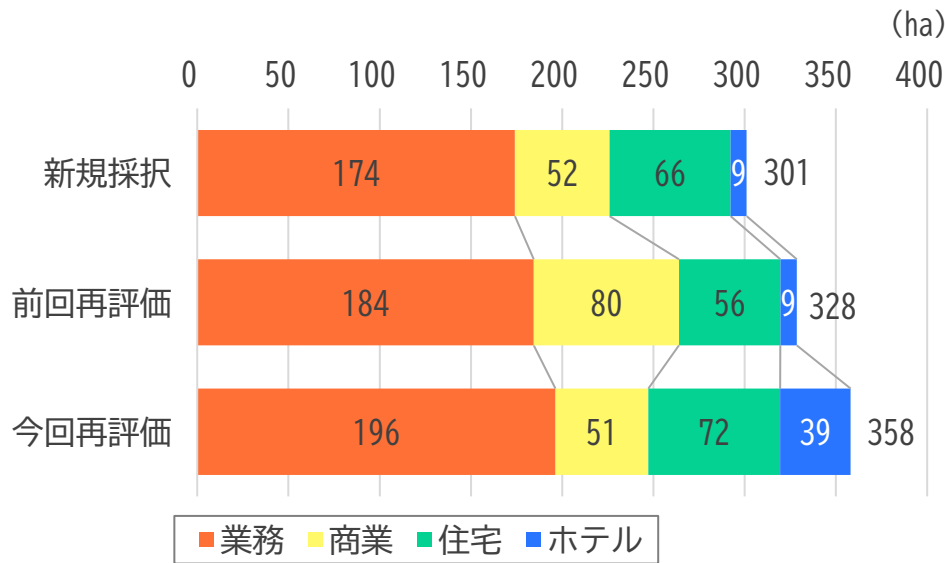


図 泉岳寺駅・品川駅周辺全体の用途別開発床面積

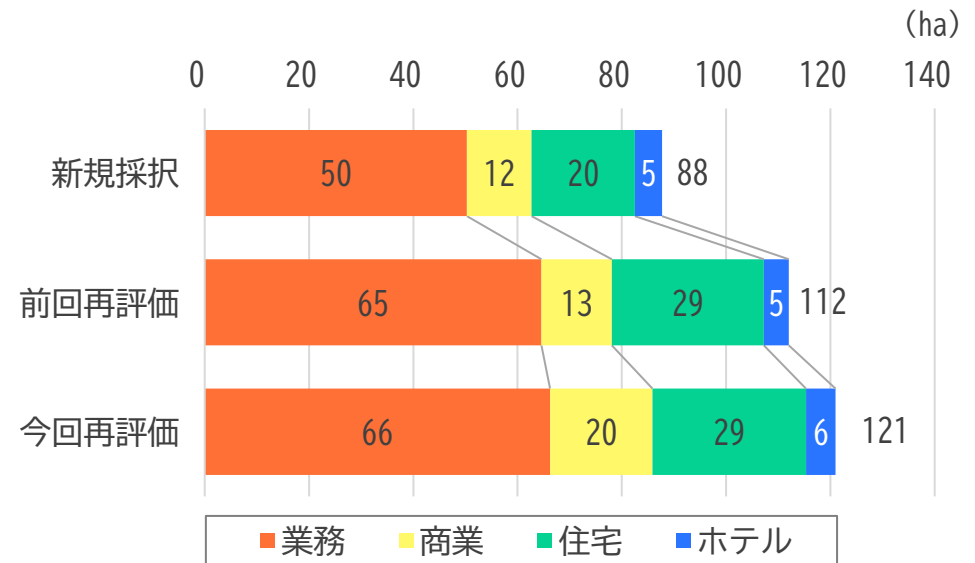


図 泉岳寺駅近隣地区の用途別開発床面積

出典：公開済み開発計画及び東京都提供資料

2. 3 空港利用者数に関する動向

○前回再評価時 (令和4年度)

- ✓ 交通政策審議会第198号答申(平成28年)に示された平成42年(令和12年)推計値がそれ以降も続くものと仮定し、将来利用者数を設定

➔ 羽田空港：20.0万人/日、
成田空港：12.5万人/日 と設定

○今回再評価

- ✓ 羽田空港では、直近令和6年の実績を見ると、上記答申の推計値を上回る23.6万人/日

➔ 羽田空港：令和6年の実績値を平日換算した値
22.6万人/日 を将来利用者数と設定

- ✓ 成田空港では、新滑走路新設等の機能強化の構想が存在し、年間発着容量は約1.5倍の増加(34万回/年→50万回/年)が見込まれる。

➔ 成田空港：令和6年の実績値を平日換算の上、
将来利用者数が1.5倍になると仮定し、
15.3万人/日 と設定

出典：交通政策審議会第198号答申テクニカルレポート、
航空旅客動態調査、国際航空旅客動態調査、空港管理状況、
今後の成田空港施設の機能強化に関する検討会中間とりまとめ参考資料

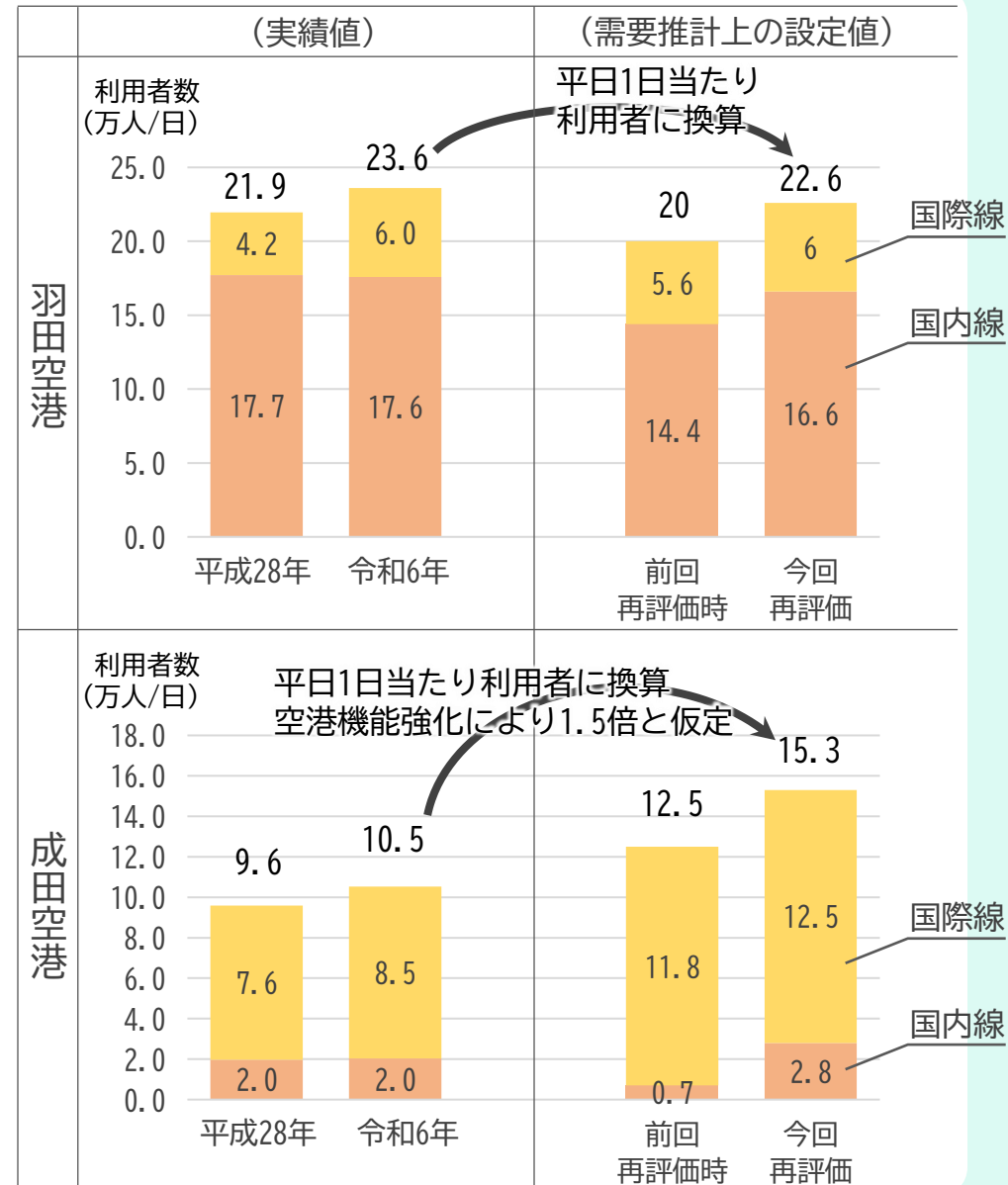


図 空港利用者数の実績値と需要推計上の設定値

3 事業による効果・影響の評価

3. 1 事業による効果・影響

○ 利用者への効果・影響

効果・影響

- ・ 歩行速度の向上や滞留待ち時間の減少による泉岳寺駅乗降者の駅構内移動時間の短縮
- ・ 浅草線、京急線への経路選択利用者の移動時間短縮、待ち時間短縮、乗換時間短縮
 - ✓ 線形改良による泉岳寺→三田間の所要時間短縮
 - ✓ 京急線の運行本数増加
 - ✓ 運行支障発生時の運行本数維持
- ・ 乗降時間の短縮による遅延時間の短縮
- ・ バリアフリー性の向上（独力で自由に移動可能なルート新設）
 - ✓ 高齢者やベビーカー・キャリーケース利用者等の鉄道利用可能性向上
 - ✓ 車椅子利用者のホームから出入口までの移動時間短縮
 - ✓ エスカレーター設置に伴う階段利用回避による身体的負荷軽減
- ・ 駅構内における歩きやすさや安全性の向上
- ・ トイレ改良に伴う待ち時間短縮、多機能トイレ整備による授乳スペース増加

3. 1 事業による効果・影響

○ 供給者への効果・影響

効果・影響
<ul style="list-style-type: none">・ 利便性向上による利用者の増加・ 経路変更による鉄道事業者の収入変化・ エレベーター、エスカレーター、改札機等の増設による駅ランニングコストの増加・ 警備員人件費の削減・ 列車遅延や運行支障の減少による運行管理の効率化

3. 1 事業による効果・影響

○ 社会全体への効果・影響

	効果・影響
地域社会	<ul style="list-style-type: none"> ・ 泉岳寺駅西側地域等において、交通利便性の高まりにより居住地としての魅力が向上し、これに伴う人口増による地域の賑わい向上が期待 ・ 駅のポテンシャルの向上による不動産価格の上昇が期待 ・ 埋蔵文化財の保存・展示による街や駅のイメージアップ、地域ブランド価値向上 ・ 泉岳寺駅利用者が地上部を歩行する距離が短くなることで、歩道の混雑が緩和
地域経済	<ul style="list-style-type: none"> ・ 品川駅周辺での交通利便性の向上による経済社会の発展 ・ 駅周辺開発を促進させ、連携したまちづくり計画により、地域の生産性の向上、企業の誘致可能性や立地規模の増大が期待 ・ 通勤遅延の減少による旅行時間信頼性が向上。 ・ 移動時間短縮による可処分時間の増加。
環境	<ul style="list-style-type: none"> ・ 羽田空港方面列車の本数増加により、空港から都心方面にアクセスする旅客の移動手段として、自動車から鉄道への転換が増加。これにより、CO2排出量が減少し地球環境改善に寄与。同様に、NOx、SOx排出量が削減され、道路沿道地域の大気環境改善に寄与
防災	<ul style="list-style-type: none"> ・ ホーム及びコンコース面積の増加（イベント時の旅客集中への対応力や地震後の一時的な待機場所としての収容力の向上）
安全	<ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道利便性向上に伴い自動車交通量が減少し、交通事故の削減に寄与 ・ 地下鉄内での災害時、地上までの避難時間短縮

4 費用便益分析

4. 1 費用便益分析とは

○ 費用便益分析

社会全体の観点から、事業によって生じる便益と費用を可能な限り金額に換算して比較し、事業の効率性（社会的な純便益の大きさ）を評価する分析手法



泉岳寺駅改良事業における計測手法

- ✓ 鉄道需要予測（泉岳寺駅乗降者数・浅草線通過者数の算出）
- ✓ 駅構内の流動予測（駅構内の歩行時間の算出）

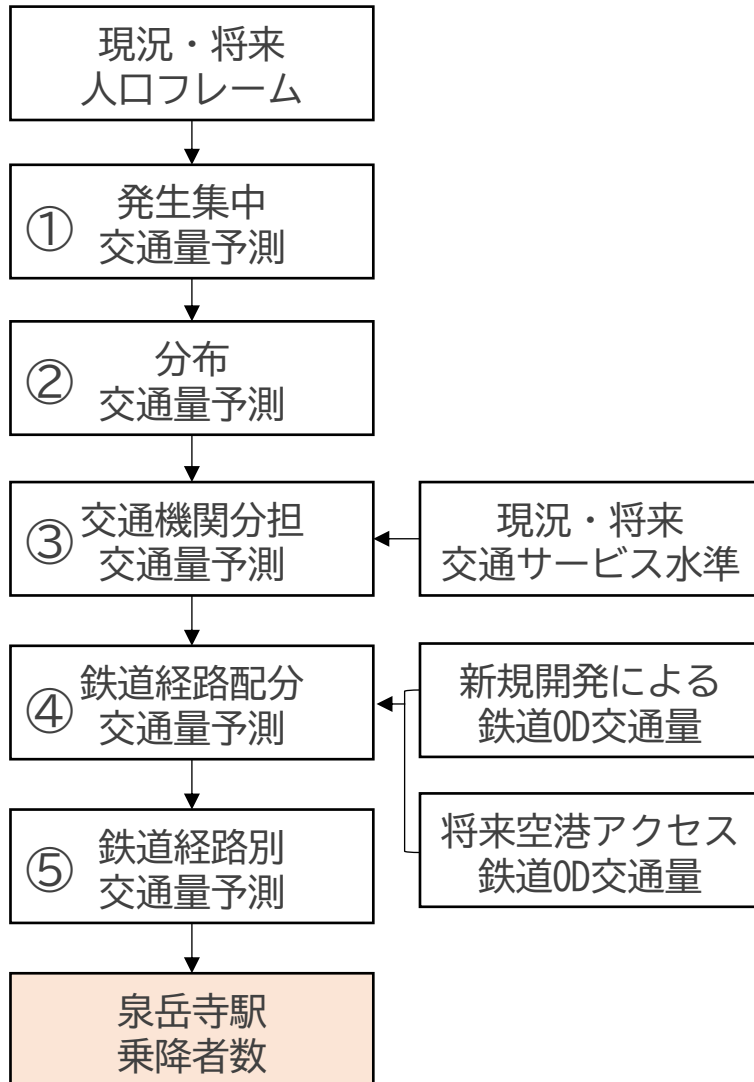
評価方法

「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル2012年改訂版」に基づき、以下3指標にて評価

- ①費用便益比 (B/C) ②純現在価値 (B - C) ③経済的内部収益率 (EIRR)

4. 2 駅利用者数の算出方法

○ 将来の泉岳寺駅乗降者数の推計



①発生集中交通量の予測

- ・ 現況の人口（夜間、就業従業人口、就学従学人口、昼間人口）の規模に対する発生量、集中量の原単位を設定。それを基に将来人口を加味して将来の発生・集中交通量を予測。
- ・ 泉岳寺駅周辺の新規開発計画は現在とは異なるため、東京都の行政資料に基づき、別途発生量・集中量を予測。
- ・ 空港アクセス鉄道旅客は実績値に対して国土交通省で想定する発着容量の伸びを考慮して予測。

②分布交通量の予測

- ・ 現況の交通における地域分布の傾向が将来も同様と想定し、将来の発生集中量を踏まえて、将来の分布交通量を予測。なお、新規開発は行政計画に準じ、空港アクセスは実績値に準じる。

③交通機関分担交通量の予測

- ・ 鉄道、バス、自動車、徒歩・二輪車における現在の交通サービス水準を基に、交通機関の交通量分担を再現する非集計ロジットモデルを構築。さらに、将来の交通サービス水準を設定し、OD別の鉄道交通量を予測。

④鉄道経路配分交通量の予測

- ・ OD間の鉄道移動に対する複数の経路における現在の鉄道サービス水準を基に、鉄道経路の交通量配分を再現する非集計ロジットモデルを構築。将来の鉄道サービス水準、開発想定による鉄道発生集中量、空港アクセス利用者数を設定し、OD別の鉄道経路別の交通量を予測。

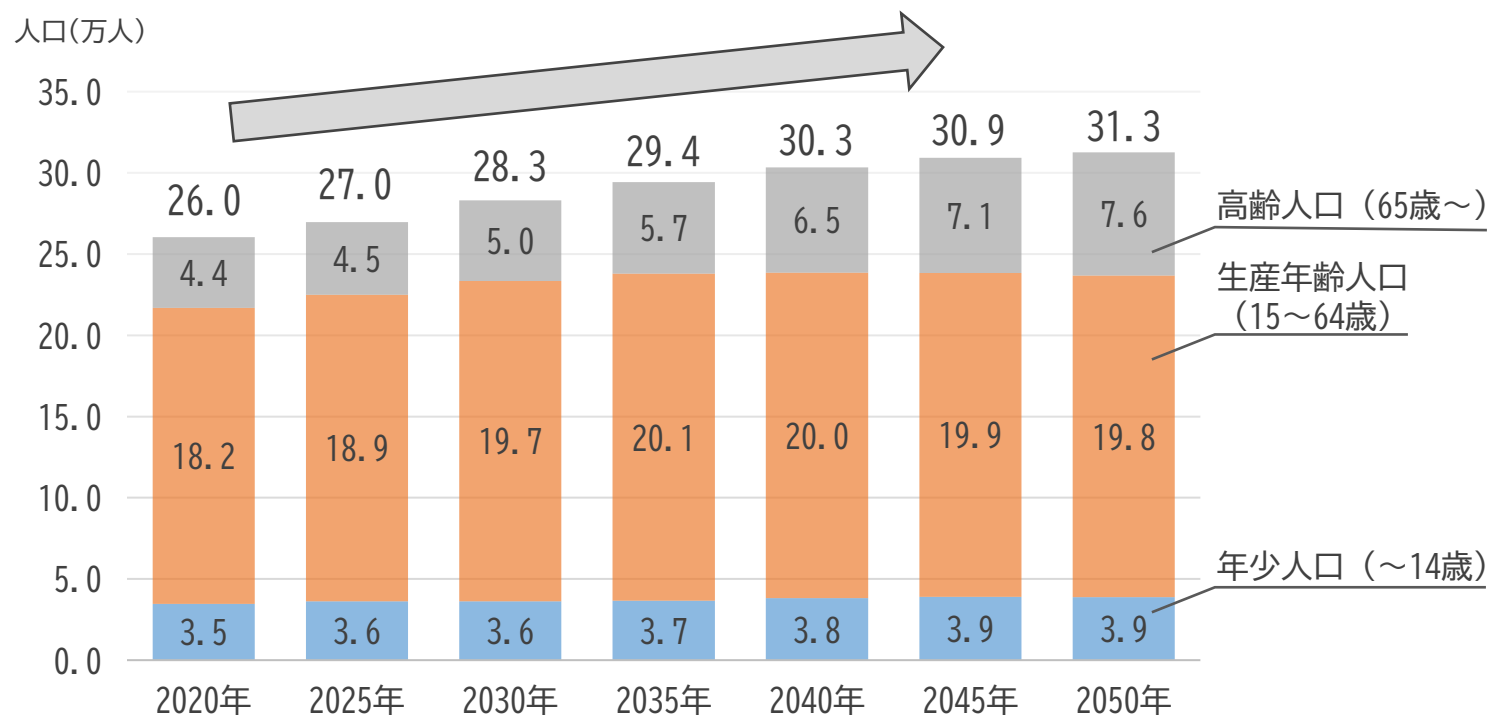
⑤鉄道経路別・利用者数

- ・ ①～④の計算を踏まえ、将来における泉岳寺駅等の駅乗降者数（改札通過人員）、浅草線、京急線、京成線等の関連路線の利用者数を予測。

4. 3 将来人口

- 令和2年国勢調査に基づく将来人口予測
- 泉岳寺駅が立地する港区の人口は、2050年にかけて増加予測。特に2040年ころにかけて5年あたり1万人以上の人口増加予測

➡ 泉岳寺駅乗降者数も今後増加が予想される。



出典:国立社会保障・人口問題研究所

図 港区の将来人口予測値

4. 4 将来の鉄道発生集中交通量

○ 泉岳寺駅周辺の開発地区関連の鉄道利用者数

- ✓ 大規模開発地区関連交通計画マニュアル(平成26年)を用いて、開発地域から発生する将来の鉄道発生集中交通量を算出
- ✓ 前回再評価時と比較して、開発による鉄道発生集中交通量の総数は減少するが、泉岳寺駅近隣地区に限ると増加する。主な要因は発生集中原単位の大きい、商業用途の延床面積の増加 (P17参照)

発生集中交通量の考え方

：発生集中原単位×床面積

用途別の発生集中原単位

単位：1ha・1日あたりのトリップ数

商業：20,600 ホテル：1,300

表 商業及びホテル用途の床面積 (P17より抜粋)

単位(ha)	用途	前回再評価	今回再評価
泉岳寺駅・品川駅周辺全体	商業	80	51
	ホテル	9	39
泉岳寺駅近隣地区*	商業	13	20
	ホテル	5	6

*品川駅北周辺地区第一種市街地再開発事業
(1～4街区)及び
泉岳寺駅地区第二種市街地再開発事業

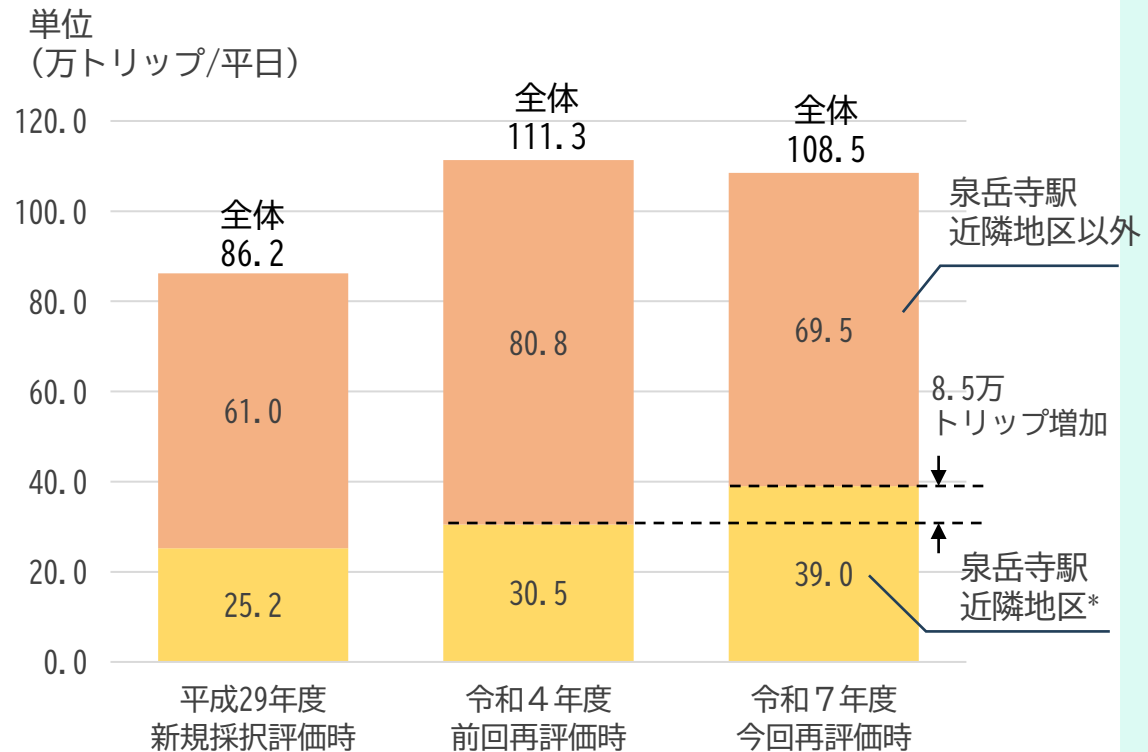


図 開発計画によって増加する鉄道発生集中交通量

4. 5 泉岳寺駅周辺の鉄道プロジェクト

○ 泉岳寺駅周辺では複数の鉄道プロジェクトが事業中

- ✓ 羽田空港アクセス線(令和13年度開業)
(東京～羽田空港)
- ✓ 品川地下鉄(2030年代半ば開業)
(品川～白金高輪)
- ✓ リニア中央新幹線(令和16年以降開業)
(品川～名古屋)
- ✓ 京急線品川駅の地平化工事
(令和9年度完了)

➔ 前回再評価と同様、今回再評価においても需要予測に反映

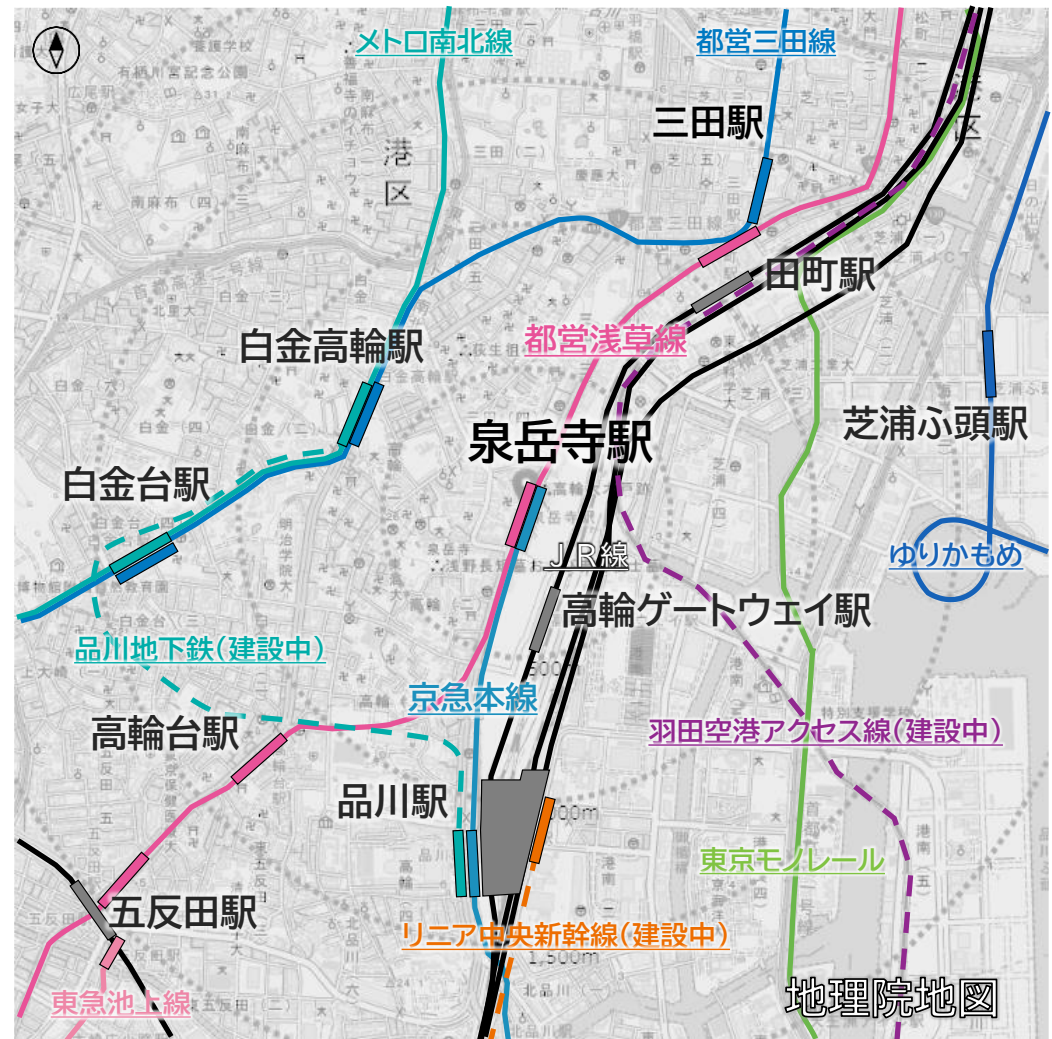


図 泉岳寺駅周辺の鉄道ネットワーク

4. 6 将来の泉岳寺駅乗降者数の予測

- 泉岳寺駅周辺における開発計画の進展や空港利用者想定等を更新した結果、泉岳寺駅乗降者数（改札通過人員）は、前回再評価時と比較し、駅改良を実施する場合について約2.0万人/日増加
- 乗降者数の増加要因は、開発用途の変化・開発床面積の増加が多くを占める。

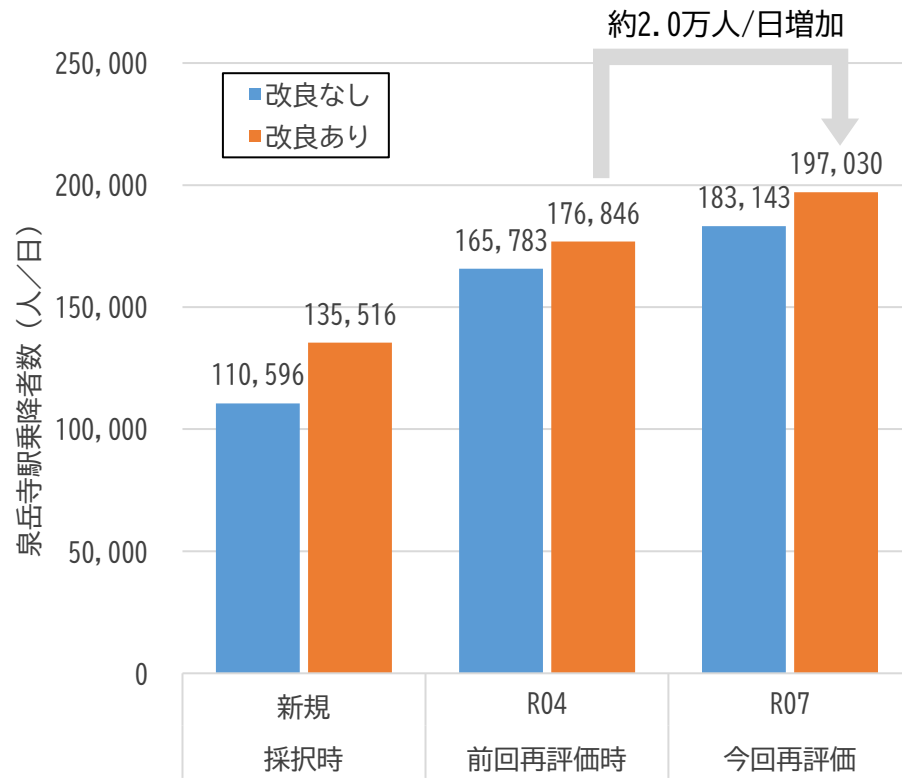


図 駅改良有無による泉岳寺駅乗降者数

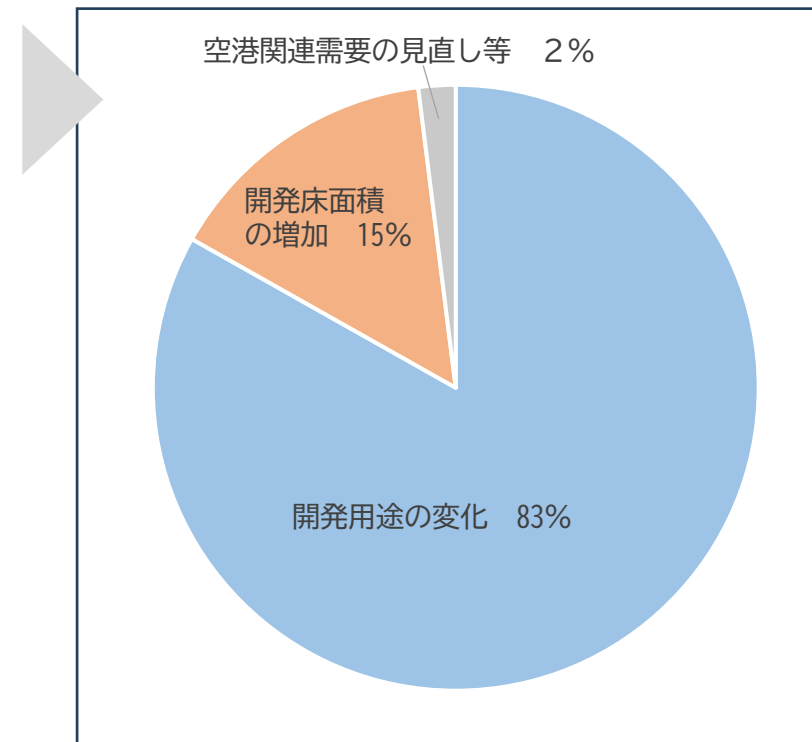


図 前回再評価時と比較した泉岳寺駅乗降者数の増加要因

4. 7. 1 評価する便益項目

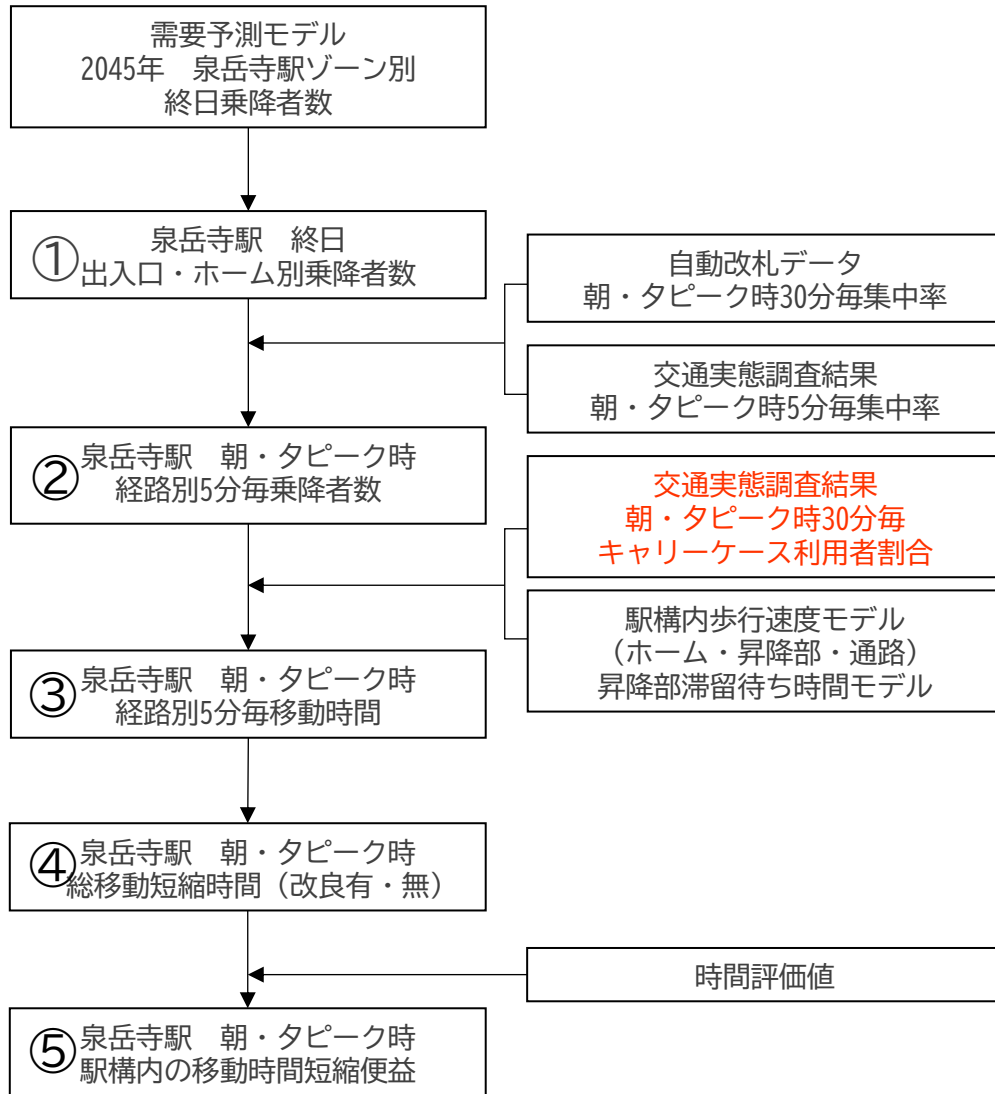
○ 便益計測対象項目は9項目を設定（赤字：今回再評価で新たに設定する内容）

表 今回の再評価で計測する便益項目

受益対象	便益項目	概要
泉岳寺駅利用者	出入口までの移動時間短縮便益（朝夕混雑時）	朝夕混雑時の駅構内混雑の緩和及び出入口新設によるホームから出入口までの移動時間短縮の効果 ※キャリーケース利用者による駅構内混雑の考慮
	バリアフリー化による時間短縮便益	バリアフリールートの新設による、駅係員の介助時間短縮の効果
	鉄道利便性向上による便益	線形改良や引上線増設による駅間所要時間短縮・運行本数増の効果及び、出入口新設による発着地から出入口までの移動時間短縮による効果（朝夕混雑時のホームから出入口までの移動時間短縮の効果は含まない）
浅草線・京急線利用者	列車遅延減少による移動時間短縮便益	ホーム上混雑の緩和による駅停車時の遅延の減少によって泉岳寺駅通過者に生じる効果 ※キャリーケース利用者による駅構内混雑の考慮
	運行支障時の部分運休解消による利用者便益	引上線増設による、運行支障時の京急線品川－泉岳寺間の部分運休回数削減の効果
供給者	鉄道事業者の運賃収入の増減	駅改良の結果、鉄道事業者（都営・JR・京急・メトロ・東京モノレール）の収入変化量
	運行経費増加便益	引上線増設により増発する列車の運行経費増加分（マイナス）
	機器の維持管理便益	エレベーター、エスカレーター、改札機等の増設による機器の維持管理経費の増加分（マイナス）
	警備員人件費削減便益	駅構内の混雑緩和による警備員配置コストの削減

4. 7. 2 出入口までの移動時間短縮便益 (朝夕混雑時)

○ 駅構内の移動時間短縮便益の算出フロー (赤字：今回再評価で新たに設定する内容)



- ①出入口・ホーム別乗降別乗降者数の想定
ゾーンと出入口の関係より、出入口・ホーム別の乗降者数を想定
- ②朝・夕ピーク時5分毎乗降者数の想定
自動改札データより朝・夕ピーク時の30分毎の乗降者数を算定し、さらに過年度に実施した交通量調査を用いて5分毎の乗降者数を算定
- ③経路別5分毎移動時間の推計
新規採択時調査に作成した駅構内歩行速度モデルと昇降部滞留待ち時間モデルを用いて経路別5分毎の移動時間を算定
※キャリアケース利用者による駅構内混雑を考慮するため、構内移動・乗換客に占めるキャリアケース利用者割合を考慮
- ④総移動短縮時間 (改良有・無) の算定
改良有無での総移動時間から、改良による短縮時間を算定
- ⑤駅構内の移動時間短縮便益
総移動短縮時間に時間評価値を乗じることにより、移動時間短縮便益を算出

4. 7. 3 キャリーケース利用者による駅構内混雑の考慮

○ キャリーケース利用者の存在により、駅構内の空間が減少



➔ 歩行速度の低下につながることから、流動調査を実施し便益計測に考慮

表 ラッシュ時間帯における構内移動・乗換客
に占めるキャリーケース利用者割合



調査日： 令和7年11月11日		西馬込方面 階段利用者		三田方面 階段利用者		ホーム上 乗換客
		降車	乗車	降車	乗車	
朝	7:30~8:00	0.0%	4.9%	0.8%	4.9%	6.6%
	8:00~8:30	2.4%	3.7%	0.2%	4.4%	4.5%
	8:30~9:00	0.0%	3.3%	0.7%	2.7%	6.4%
	9:00~9:30	3.4%	7.8%	0.3%	7.5%	2.8%
夕	17:00~17:30	3.8%	4.9%	0.0%	1.3%	4.1%
	17:30~18:00	0.8%	4.2%	4.7%	2.7%	5.8%
	18:00~18:30	0.8%	2.5%	3.0%	1.1%	1.8%
	18:30~19:00	2.1%	4.1%	2.7%	0.8%	4.3%

4. 7. 4 駅構内の流動モデル

- 新規採択時評価の際に行った実態調査での結果をもとに、ホームやコンコースの歩行、階段やESCの滞留、昇降などの歩行速度もしくは通過時間を推計するモデルを構築
- 各変数において、構内移動・乗換旅客に占めるキャリーケース利用者割合を考慮

➔ 改良 なし／あり における各経路の所要時間を算出

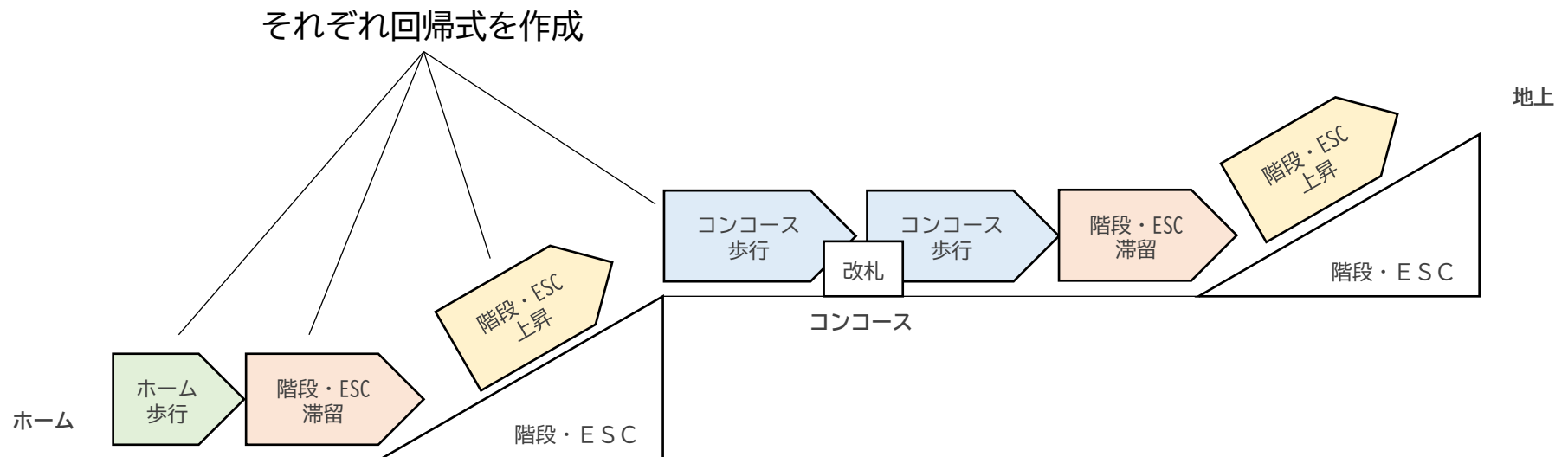


図 降車客に適用する各モデル

※西馬込方面ホーム→A5出入口とする

4. 7. 5 代表経路※での移動時間短縮便益

○ 代表経路での駅改良有無によるホームから地上出入口までの移動時間比較

- ✓ ホーム歩行時間の大幅短縮が見られる。
- ➔ 拡幅によるホーム上での滞留防止効果を確認
- ✓ 出入口の新設効果もあり、改良のなし／ありでは合計66秒の時間短縮

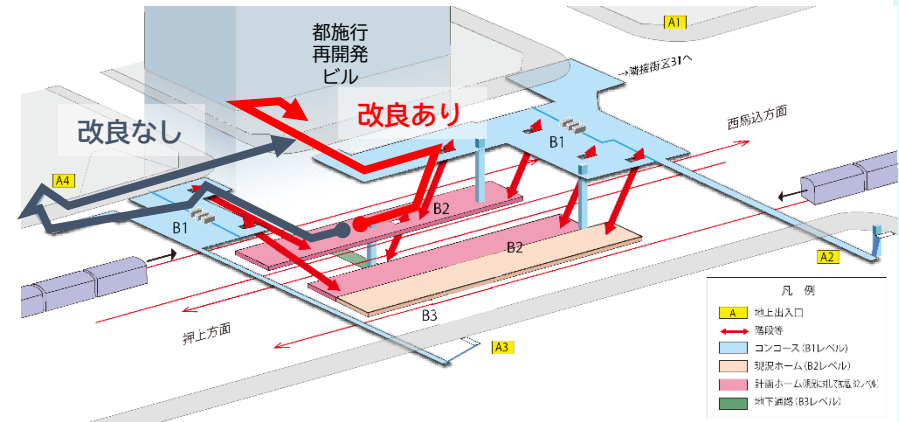


図 ホームからA5出入口までの代表経路

表 代表経路における駅構内移動時間 単位：秒

西馬込方面ホーム→A5出入口 8:45～8:50	推計値	
	改良なし	改良あり
ホーム歩行時間	30	11
ホーム昇降部滞留待ち時間	29	33
ホーム昇降部歩行時間	20	16
コンコース・通路歩行時間	95	85
出入口昇降部滞留待ち時間	10	33
出入口昇降部歩行時間	49	14
地上部歩行時間	25	-
合計	258	192
(参考) 通過人数	252人	229人

➔ 19秒短縮

➔ 66秒短縮

4. 7. 6 バリアフリー化による時間短縮便益

- 泉岳寺駅改良なしの場合は、階段昇降機を使用してホームから改札・地上まで移動
 - ➔ 操作は駅係員に限られ、使用時には準備が必要
 - ➔ 車いす利用者の駅構内通過時間が増加
- 泉岳寺駅改良ありの場合は、エレベーター(EV)を使用して改札・地上まで移動可能に
 - ➔ 車いす利用者は自由に駅構内を移動でき、通過時間が短縮
- 令和6年の階段昇降機の年間使用実績268件/日
 - ➔ 将来も年間件数は等しいと仮定



階段昇降機

使用時のイメージ※↓



表 バリアフリー化によって短縮する駅構内通過時間

	改良なし	改良あり	短縮時間
乗車時	✓地上部で駅係員を呼び出す(1分) ✓地上部➔改札階の昇降機準備(30秒) ✓改札階➔ホームの昇降機準備(30秒) = 合計2分の作業時間	EVでの移動になるため、階段昇降機の準備時間はゼロ	2分
降車時	✓ホーム➔改札階の昇降機準備(30秒) ✓改札階➔地上部の昇降機準備(30秒) = 合計1分の作業時間		1分

※https://www.tokyo-metro.jp/library/station/include/equipment_stairlift.htmlより引用

4. 7. 7 鉄道利便性向上による便益

【引上線増設による経路変更】

- 引上線増設により、京急線品川駅から泉岳寺駅間の運行本数が増加する。

【線形改良による経路変更】

- 泉岳寺駅の線形改良により、泉岳寺駅から三田駅間の所要時間が短縮される。

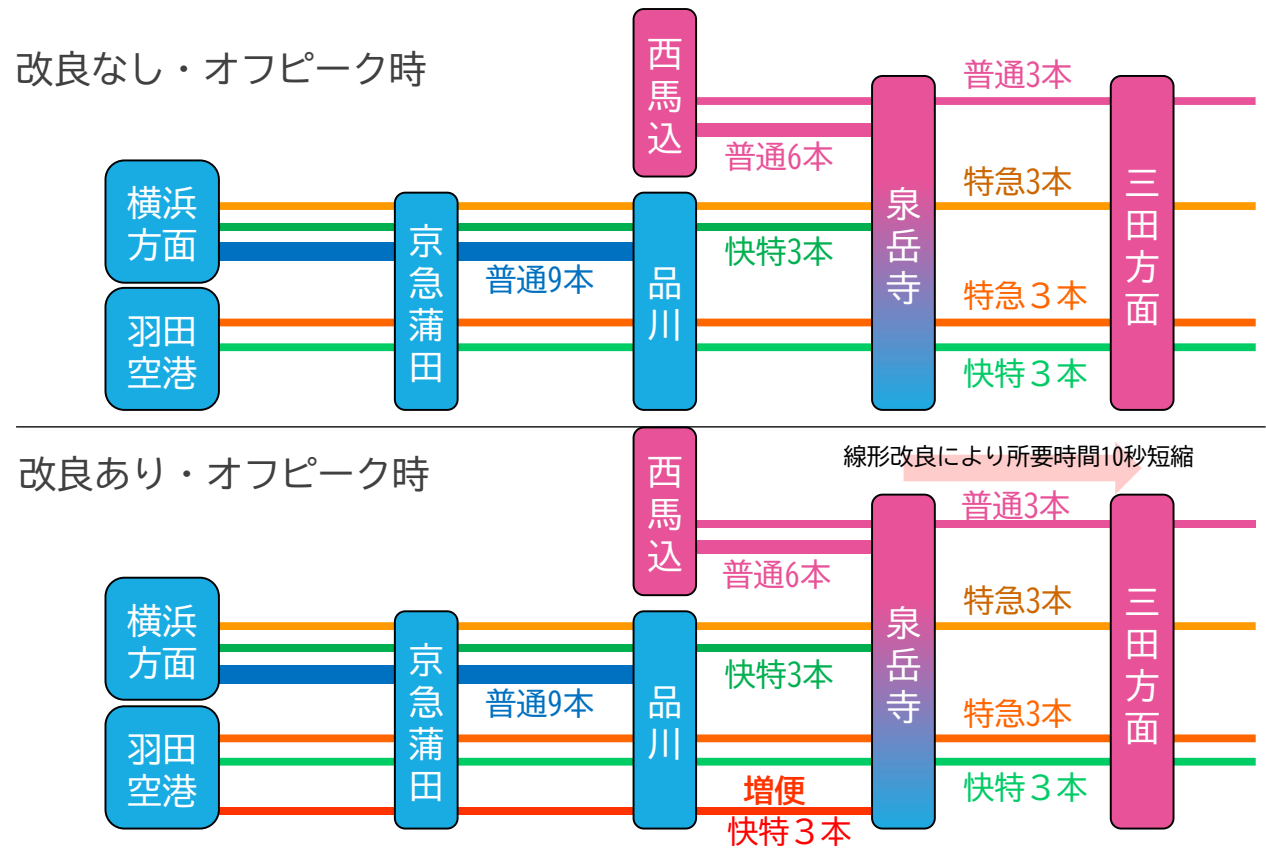


図 引上線増設・線形改良による経路変更・所要時間の短縮

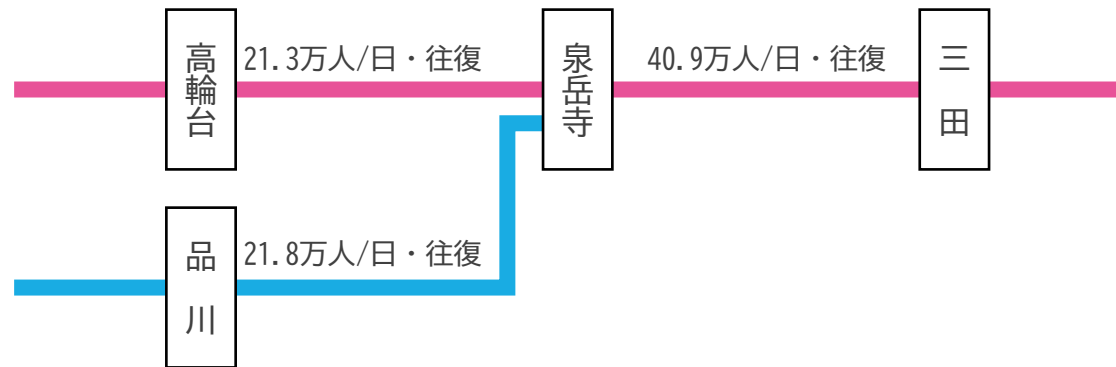
【出入口新設による経路変更】

- 新設されるA5出入口の周辺では、出入口までの移動時間が短縮される。

4. 7. 8 列車遅延減少による移動時間短縮便益

○ 駅改良によりホーム幅が広がることで、列車乗降時の混雑が緩和され、朝・タラッシュ時間帯の列車ドア開閉時間(乗降に要する時間)を起因とした列車遅延が減少

✓ 列車の動き・信号の現示・駅での乗降時間の相互作用を考慮できる、エージェントモデルにて表現



✓ 実態調査の結果をもとに列車ドア開放時間モデルを構築
(乗降者が増えれば、ドア開放時間が長くなる)

➡ 改良 なし/あり における列車毎の停車時間を算出

✓ 列車毎の「改良なし」 - 「改良あり」 = 「短縮時間」

➡ 列車ごとに4~10秒の時間短縮

4. 7. 9 運行支障時の部分運休解消による利用者便益

○ 浅草線・京急線等で運行支障が発生すると、京急線発泉岳寺行き列車を品川折返しとする運用

- ➔ 引上線増設により、ダイヤ乱れ時においても泉岳寺駅での折り返しが可能となるため、品川～泉岳寺間の運行本数が維持
- ➔ 京急線発泉岳寺行き列車の延べ運休本数は1年間で平日8日、休日2.5日分に相当
- ➔ 改良 なし／あり における運行支障発生時の便益の差分を計上

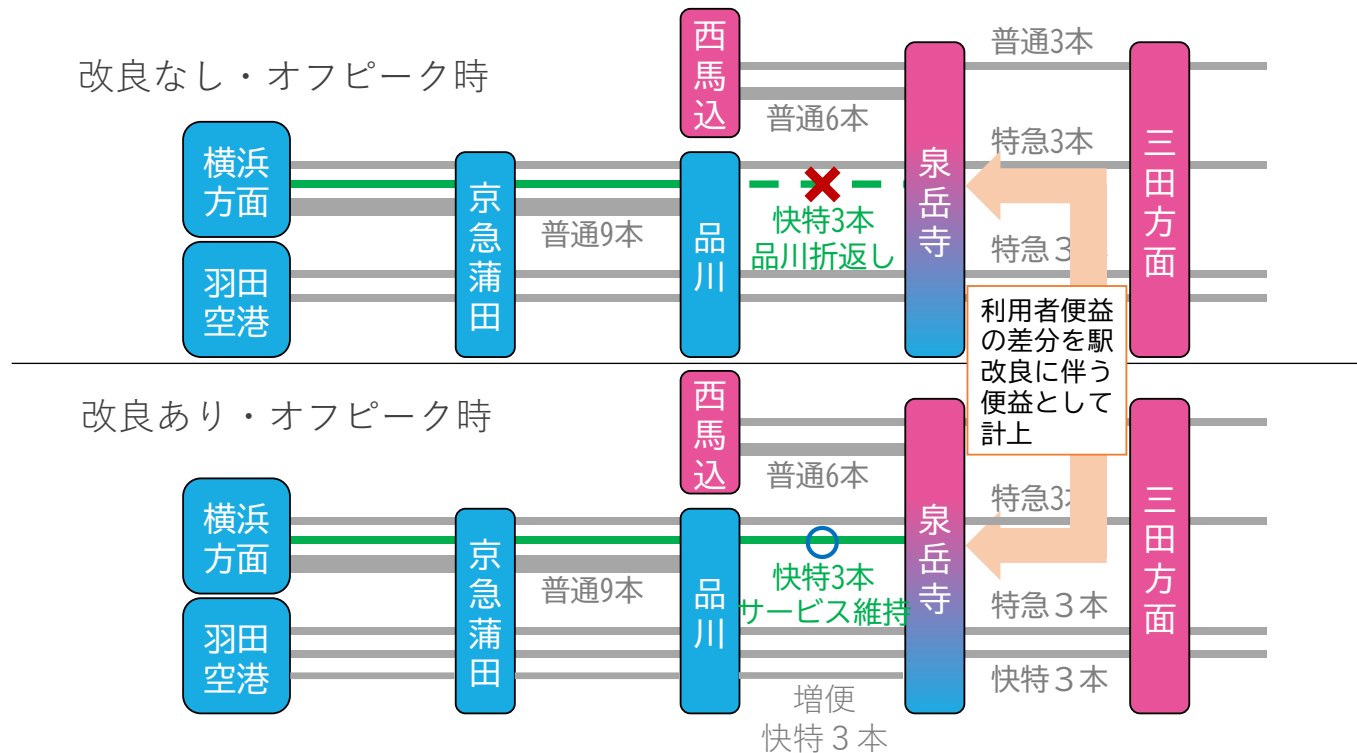


図 運行支障有無での駅間運行本数

4. 7. 10 供給者便益

【収入】

- 泉岳寺駅改良及び浅草線・京急線の利便性改善による、利用者の経路選択変更による
鉄道事業者の収入変化を計測 1.9億円/年増加
 - ➔ 泉岳寺駅周辺の浅草線・三田線・京急線・メトロ南北線・品川地下鉄
・JR（品川駅・羽田空港駅発着路線）・東京モノレールが対象

【経費】

- 引上線増設による、増発する列車の運行経費 3.4億円/年増加
- エレベーター、エスカレーター、改札機等の増設による機器の維持管理経費 0.4億円/年増加
- 駅構内の混雑緩和により削減する警備員の人件費 1.0億円/年減少

※経費については、便益計算上の符号は逆転する（経費増は鉄道事業者にとってマイナス）

4. 8 費用便益分析の結果①

○ 年間利用者便益の算出

開発計画の変更等により駅乗降者数が増加したことなどから、便益は年82.8億円となった。

表 便益の算出結果

受益対象	便益項目	年間利用者便益（億円）		
		今回再評価 令和7年度価格	【参考】 前回再評価 令和4年度価格	【参考】 新規採択時 平成29年度価格
泉岳寺駅 利用者	駅出入口までの移動時間短縮便益（朝夕混雑時）	27.6	26.2	13.4
	バリアフリー化による時間短縮便益	0.0	0.0	0.0
浅草線・ 京急線 利用者	鉄道利便性向上による便益	53.0	39.5	33.7
	列車遅延減少による移動時間短縮便益	2.8	1.1	0.8
	運行支障時の部分運休解消による利用者便益	0.3		
供給者	鉄道事業者の運賃収入の増減	1.9		
	運行経費増加便益	-3.4	-2.9	-2.8
	機器の維持管理便益	-0.4	-0.4	-0.4
	警備員人件費削減便益	1.0	0.8	
合 計		82.8	64.4	44.6

4. 8 費用便益分析の結果①

○ 事業全体の費用便益分析（今回再評価）

- ・ 事業全体での投資効率性を評価
- ・ 便益は30年間で1,005億円、費用は30年間で737億円、B/Cは30年間で1.36（社会的割引率4%を考慮）
 ➔ B/Cは1.0を超えており事業継続の妥当性がある。

表 事業全体の費用便益分析結果

		今回再評価 令和7年度価格	【参考】 前回再評価 令和4年度価格	【参考】 新規採択時 平成29年度価格
便益 (B)	30年間	1,005億円	703億円	620億円
	50年間	1,221億円	893億円	772億円
費用 (C)	30年間	737億円	441億円	516億円
	50年間	740億円	444億円	530億円
費用便益比 (B/C)	30年間	1.36	1.60	1.20
	50年間	1.65	2.01	1.46
【参考】費用便益比 (B/C) [社会的割引率：2%]	30年間	1.97	/	/
	50年間	2.67		
純現在価値 (NPV)	30年間	267億円	262億円	104億円
	50年間	481億円	449億円	242億円
経済的内部収益率 (EIRR)	30年間	5.80%	7.40%	5.52%
	50年間	6.44%	8.06%	6.49%

4. 8 費用便益分析の結果①

○ 事業全体の感度分析(今回再評価)

表 事業全体の感度分析結果

総需要 +10%	総費用 +10%	建設期間 +10%
B/C : 1.50 (1.82) NPV : 371億円 (607億円) EIRR : 6.4% (7.0%)	B/C : 1.25 (1.52) NPV : 201億円 (414億円) EIRR : 5.3% (6.0%)	B/C : 1.33 (1.61) NPV : 241億円 (446億円) EIRR : 5.6% (6.2%)
総需要 -10%	総費用 -10%	建設期間 -10%
B/C : 1.22 (1.48) NPV : 164億円 (355億円) EIRR : 5.2% (5.9%)	B/C : 1.49 (1.81) NPV : 333億円 (548億円) EIRR : 6.3% (6.9%)	B/C : 1.39 (1.69) NPV : 295億円 (518億円) EIRR : 6.0% (6.7%)

評価期間は30年間（（ ）内は50年間）である。

4. 9 費用便益分析の結果②

○ 残事業の費用便益分析(今回再評価)

- ・ 事業継続や中止の判断に必要となる、残事業の投資効率性を評価
 - ・ 便益は30年間で1,005億円 費用は30年間で579億円 B/Cは30年間で1.74 (社会的割引率4%を考慮)
- ➔ B/Cは1.0を超えており事業継続の妥当性がある。

表 残事業の費用便益分析結果

		今回再評価 令和7年度価格
便益	30年間	1,005億円
	50年間	1,221億円
費用	30年間	579億円
	50年間	582億円
費用便益比 (B/C)	30年間	1.74
	50年間	2.10
【参考】費用便益比 (B/C) [社会的割引率: 2%]	30年間	2.44
	50年間	3.30
純現在価値 (NPV)	30年間	426億円
	50年間	640億円
経済的内部収益率 (EIRR)	30年間	7.71%
	50年間	8.20%

事業継続時：654億円
事業中止時：75億円
の差分

4. 10 事業を中止した場合の状況

○ 復旧工事の発生

- ・ 仮移設した埋設物の原状復旧、施工済の土留め杭の撤去、事業範囲全体にわたる路面復旧を実施（埋設物復旧工、杭抜き工、路面復旧工）

○ 駅及び周辺まちづくりへの影響

- ・ ホームの拡幅及びコンコースの拡張が行われなかったため、現在の駅構内混雑が解消されない。
- ・ 今後の周辺開発により駅乗降者数が増加するため、駅構内の混雑や滞留が増加し、これに伴う列車遅延などの影響が懸念される。
- ・ 本事業と一体的に実施する東京都都市整備局の市街地再開発事業の計画見直しが必要となるなど、大きな影響が生じる。

5 事業の進捗状況

5. 1 事業の進捗状況

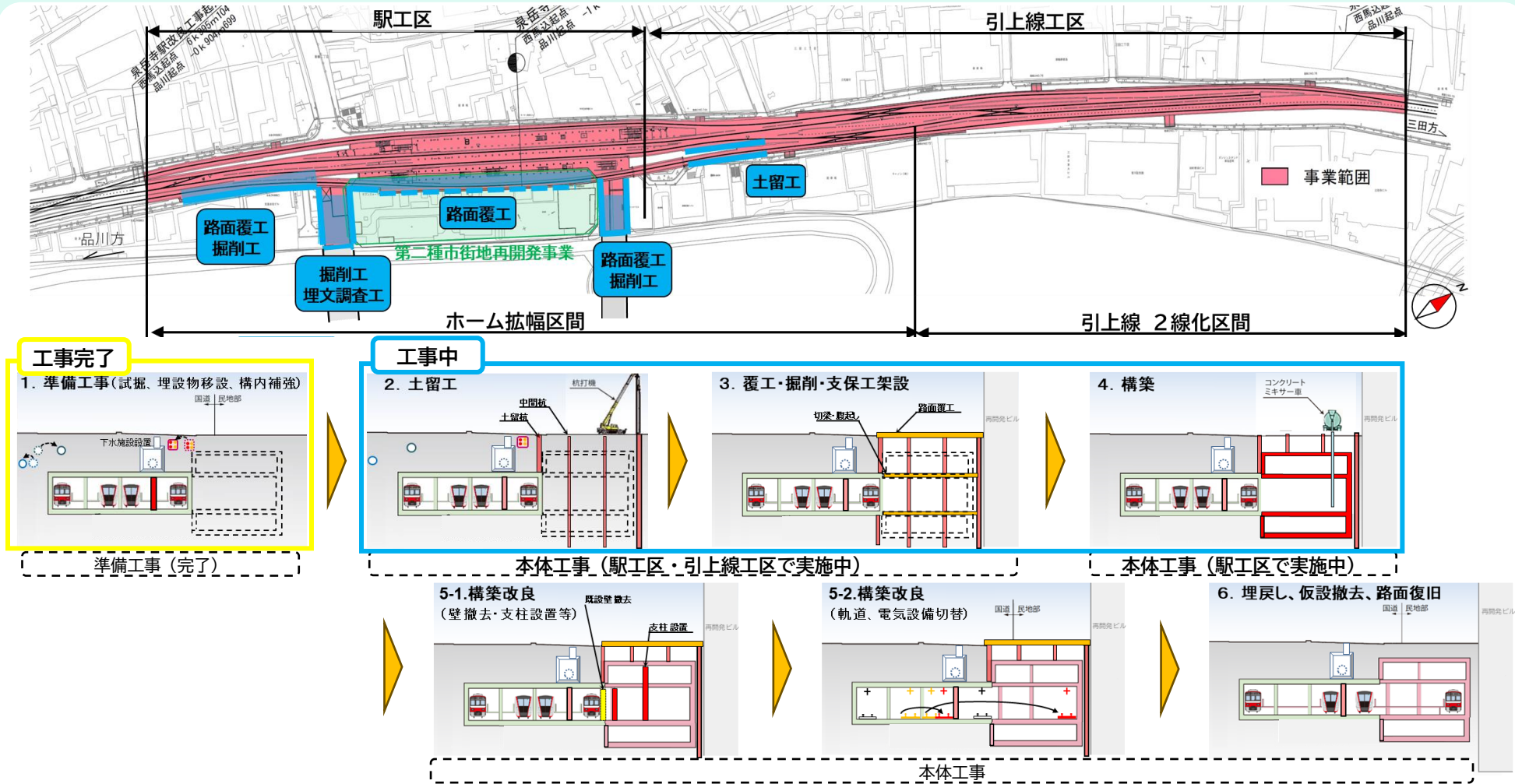


図 事業の進捗状況

- ✓ 土留工及び掘削工を順次実施中
- ✓ 掘削工に伴い埋蔵文化財が出土しており、発掘調査を実施中
- ✓ 構築工のずい道内準備工事に着手

※本事業の工程は再開発事業の工程と密接に関係するため、施工順序や施工場所などについて、両者で綿密な調整を行いながら本体工事を進めていく

5. 2 事業の進捗・見込み（事業の実行性）

○ 関係地方自治体、事業者等の同意

- ✓ 泉岳寺駅を共同使用している他の鉄道事業者をはじめ、地元自治体、地元住民と十分な協議を行っている。

○ 用地の確保

- ✓ ホーム拡幅の用地確保のため、東京都都市整備局施行の市街地再開発事業と一体的に整備を行っている。

5. 3 事業の進捗・見込み（事業の成立性）

○ 上位計画との関係

- ✓ 将来の利用者数の増加要因となる品川駅周辺地域のまちづくりの都市基盤整備事業が国家戦略都市計画建築物等整備事業に認定されている。
- ✓ 平成28年4月20日付交通政策審議会「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」（答申）では、東京圏の都市鉄道が目指すべき姿として、遅延の発生源となる障害解消のため鉄道事業者の駅ホームの増設・拡幅等の取組を促進すること、都市機能の集積の効果をより増大させるため国際競争力強化の拠点となるエリアへのアクセス利便性の向上を図ることが示されている。
- ✓ 「品川駅・田町駅周辺まちづくりガイドライン2020」や「品川駅北周辺地区まちづくりガイドライン2021」などにおいて、品川エリア全体のまちづくりの一部として、交通機能の強化、都市の魅力向上、歩行者中心のネットワーク構築を目指す重要な都市基盤整備の一つとして位置付けられている。

6 コスト縮減や代替案立案等の可能性

6. コスト縮減や代替案立案等の検討

- 事業費に影響の大きい工種について、
新技術の活用などコスト縮減に効果的な工法の採用に関する検討を鋭意実施していく。
- 一体的に整備している再開発事業と綿密な調整をしたうえでの工程管理や、
工程短縮につながる検討を鋭意実施していく。

7 対応方針（案）

社会情勢等の変化及び事業の進捗状況を踏まえて再評価を行い、事業の妥当性を確認したことから、事業を継続したい。

質疑応答・意見交換