

再評価 総括表

【泉岳寺駅改良事業】

事業者名 [東京都交通局]

○事業内容					
・事業概要					
事業名	泉岳寺駅改良事業		整備区間	浅草線 泉岳寺駅	
供用年度	新規事業 採択評価時 (平成 29 年度)	平成 36(令和 6)年度一部供用開始 (建設期間：平成 30 年度 ～平成 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	<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た結果、前回再評価時に予定していた南行線拡幅ホームの供用開始時期を令和 9 年度末から令和 13 年度末に延伸せざるを得なくなった。なお、周辺のまちびらき等に伴い乗降が増加し、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こととし、引上線増設を含む建設期間は令和 18 年度まで延伸する。 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て連絡する通路や昇降施設を本事業の対象外としたことによる工事費の減少等を反映した結果、総事業費は 847 億円となった。 				
・事業の目的					
<p>≪当該事業の背景、必要性≫</p> <p>泉岳寺駅はホームが狭隘なため、現状でもホームがラッシュ時に混雑しており滞留が頻発している。一方、今後、国家戦略特区に区域指定された品川駅周辺地域の開発、中央リニア新幹線の開業を契機とした拠点性の向上により利用者の大幅な増加が見込まれる中、ホーム上の混雑や安全性の低下などが想定される。乗降時間の増大による列車遅延は、浅草線だけでなく京急線、京成線など相互直通運転を行う路線へ波及することが見込まれる。</p> <p>また、コンコースからホームへの階段昇降機は設置されているものの、エレベーターやエスカレーターは未設置であり、一層のバリアフリー化が求められている。加えて、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の京急線発の列車は、品川駅折り返しで運用されており、利便性の向上も不可欠である。</p> <p>≪事業目的≫</p> <p>ホームの拡幅、コンコースの拡張、通路や出入口の新設等を行うことにより、利用者のホームでの滞留を防止し、乗降時間の増大による列車遅延時間を短縮する。また、エレベーター整備によるバリアフリールートの充実等により、誰もが円滑に移動できる駅とする。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。</p>					

<<関連する政策目標>> 国土交通省政策評価基本計画（令和 6 年 3 月） 政策目標及び施策目標 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	
<事業の必要性等に関する視点>	
○事業を巡る社会経済情勢等の変化	
■駅周辺の開発動向（前回再評価からの変化） ・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 年度から令和 14 年度に延伸） ・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 ■鉄道ネットワークの変化（前回再評価からの変化） ・羽田空港アクセス線の開業時期が 2 年延伸（令和 11 年度から令和 13 年度に延伸） ■その他 ・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。 ・成田空港における滑走路新設等の機能強化による将来利用者数の増加	
○事業の投資効果（事業による効果・影響の評価、費用便益分析）	
評価項目	評価結果
	効果・影響及び指標、事業目的との関係
■利用者への効果・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 例) ホーム～新設中央昇降部～新設 A5 出入口 出場ルート：66 秒短縮 ●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 ・線形改良により、泉岳寺→三田間の所要時間が 10 秒短縮 ・引上線の増設により、京急本線及び京急空港線の快特を増便 ・運行支障発生時の品川～泉岳寺間の運行本数を維持 ●乗降時間の短縮による遅延時間の短縮 ・南行ホーム、ピーク 1 時間、1 列車あたり平均 4～10 秒短縮 ●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（乗車時 2 分、降車時 1 分短縮） ・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
■供給者への効果・影響	・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				
■社会全体への効果・影響	地域社会	・ 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、歩道混雑が緩和				
	地域経済	・ 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	・ 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、CO ₂ 排出量が減少し地球環境改善に寄与。同様に、NO _x 、SO _x 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	・ ホーム・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	・ 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				
■費用便益分析 [令和7年度価格] 計算期間：30年（50年）						
・ 事業全体						
費用	737億円（740億円）	貨幣換算した主要な費用：建設費				
便益	1,005億円（1,221億円）	貨幣換算した主要な費用：移動時間短縮便益				
費用便益比 B/C	1.36 (1.65)	純現在価値 NPV	267億円 (481億円)	経済的内部収益率 EIRR	5.8% (6.4%)	
(備考) 駅周辺地域の開発規模の増大による便益の増加と事業費の増加が発生した。 参考として、社会的割引率を2%としたときのB/Cは1.97（30年）、2.67（50年）である。						
・ 残事業						
費用	継続した場合	654億円（657億円）	中止した場合	75億円（75億円）		
便益	継続した場合	1,005億円（1,221億円）	中止した場合	0億円（0億円）		
指標	費用便益比 B/C	1.74 (2.10)	純現在価値 NPV	426億円 (640億円)	経済的内部収益率 EIRR	7.7% (8.2%)
・ 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%	

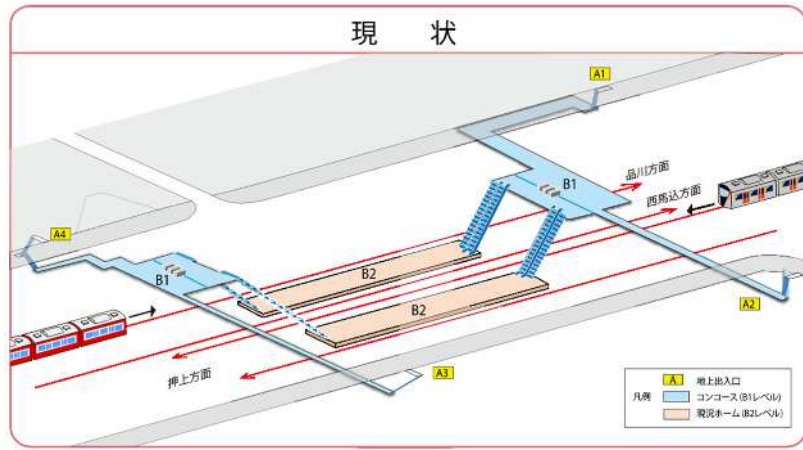
	B/C : 1.22 (1.48) NPV : 164 億円 (355 億円) EIRR : 5.2% (5.9%)	B/C : 1.49 (1.81) NPV : 333 億円 (548 億円) EIRR : 6.3% (6.9%)	B/C : 1.39 (1.69) NPV : 295 億円 (518 億円) EIRR : 6.0% (6.7%)
・「中止した 場合」の状況	<ul style="list-style-type: none"> ●復旧工事の発生 <ul style="list-style-type: none"> ・仮移設した埋設物の原状復旧、施工済の土留め杭の撤去、事業範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 <ul style="list-style-type: none"> ・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。 		
<p>上記分析の基礎とした需要予測 泉岳寺駅乗降人員 令和 27 年 19.7 万人/日（参考：平成 28 年 6.5 万人/日）</p>			
○事業の進捗状況			
<ul style="list-style-type: none"> ・土留工及び掘削工を順次実施中 ・構築工のずい道内準備工事に着手 ・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 ・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。 			
<事業の進捗の見込みの視点>			
■事業の 実行性	<ul style="list-style-type: none"> ●関係地方自治体、事業者等の同意 <ul style="list-style-type: none"> ・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 <ul style="list-style-type: none"> ・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。 		
■事業の 成立性	<ul style="list-style-type: none"> ●上位計画との関係 <ul style="list-style-type: none"> ・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。 		

<コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点>

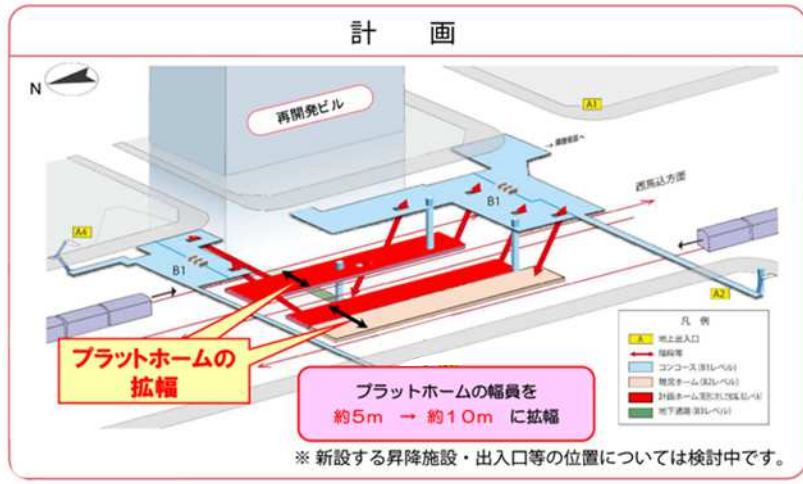
- ・事業費に影響の大きい工種について、新技術の活用などコスト縮減に効果的な工法の採用に関する検討を鋭意実施していく。
- ・一体的に整備している再開発事業と綿密な調整をしたうえでの工程管理や、工程短縮につながる検討を鋭意実施していく。

○概要図（位置図）

<改良前イメージ>



<改良後イメージ>



○対応方針（評価結果のまとめ）

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、事業を継続する。

○事業評価委員会の結論・意見

- ・定量的な評価結果及び定性的な各種効果に基づく当該地域における事業の意義等を踏まえ、本事業の継続は妥当と考える。
- ・開業時期の遅れは便益の発現の遅れに繋がり、社会的な影響も大きいことから、引き続き事業の進捗管理等に努めていただきたい。

○備考

- ※評価実施時期
 - ・令和7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年改訂版