

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 採択時	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)	再評価時	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)
総事業費	新規事業 採択時	549 億円 (平成 29 年度価格)	再評価時	615 億円 (令和 4 年度価格)
供用年度・ 総事業費を 変更した理由	<p>・令和 2 年 11 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 6 年度末から 9 年度末に延長されたことを踏まえ、同事業と一体的に施行する当該駅改良工事の工程を見直した結果、新規採択時に予定していた拡幅ホームの供用開始時期を、令和 6 年度末から令和 9 年度末に延伸せざるを得なくなった。</p> <p>・物価変動等に合わせ、建設費単価の上昇等を総事業費に反映した（平成 29 年度価格から令和 4 年度価格に変更）。</p>			
・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発見している。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、動線錯綜、快適性低下などが想定される。また、乗降時間の増大による遅延は、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>≪事業目的≫</p> <p>ホームの拡幅、コンコースの改良、通路・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、エレベーターによるバリアフリールートの整備等により駅利用者の利便性を向上させる。</p> <p>≪関連する政策目標≫</p> <p>国土交通省政策評価基本計画（平成 26 年 3 月）</p> <p>政策目標及び施策目標</p> <p>政策目標：8 都市・地域交通等の快適性、利便性の向上</p> <p>施策目標：29 鉄道網を充実・活性化させる</p>				
<事業の必要性等に関する視点>				
○事業を取り巻く社会経済情勢等の変化				
<p>【駅周辺の人口動向と新規開発】</p> <p>（新規事業採択時から想定していた変化）</p> <p>・泉岳寺駅と高輪ゲートウェイ駅に挟まれた地域に位置する「品川開発プロジェクト」は令和 6 年頃のまちびらきが想定されている。</p> <p>（再評価時に明らかとなった変化）</p> <p>・泉岳寺駅と一体的な整備を行う東京都都市整備局が施工する再開発事業が 3 年程度遅延。</p>				

- ・泉岳寺駅の周辺で新たな民間開発事業が計画されている。
- ・港区の 2045 年の将来人口予測値が、新規事業採択時に想定していた予測値に対し 1.56 倍になる見込み。

【鉄道ネットワークの変化】

(新規事業採択時から想定していた変化)

- ・高輪ゲートウェイ駅 令和 2 年 3 月開業
(再評価時に明らかとなった変化)
- ・羽田空港アクセス線 令和 11 年度開業予定
- ・羽田空港第 1・第 2 ターミナル駅 (京浜急行線) の引き上げ線工事 令和 4 年 8 月着工
- ・南北線延伸 (品川・白金高輪間) 2030 年代半ば開業予定
- ・有楽町線延伸 (豊洲・住吉間) 2030 年代半ば開業予定

【その他】

・令和 2 年初頭から蔓延した新型コロナウイルス感染症の拡大等に伴い、リモートワークや WEB 会議の導入等の行動変容が見られたが、政府の行動制限が徐々に緩和され、それにより旅客需要は回復傾向にある。今後も引き続き旅客需要の動向を注視していく必要がある。

○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、採算性分析)

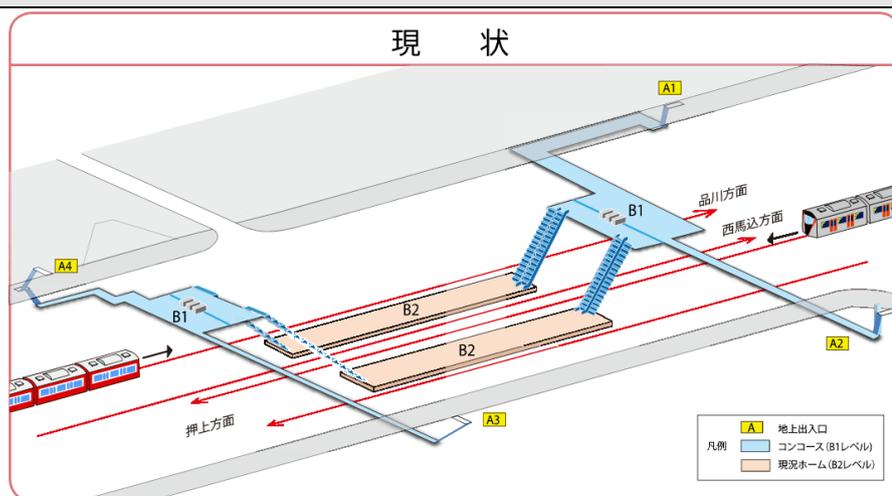
評価項目		評価結果
		効果・影響及び指標、事業目的との関係
■利用者への効果・影響		<ul style="list-style-type: none"> ●歩行速度の向上や滞留待ち時間の減少による泉岳寺駅乗降者の駅構内移動時間の短縮 <ul style="list-style-type: none"> ・ホーム～A4 出口 出場ルート：最大 57 秒短縮 ・ホーム～新設中央昇降部～新設 A5 出口 出場ルート：最大 100 秒短縮 ●泉岳寺駅改良による浅草線・京急線への経路選択利用者の移動時間短縮、待ち時間短縮、乗換時間短縮 <ul style="list-style-type: none"> ・線形改良により、泉岳寺→三田間の所要時間が 10 秒短縮 ・引上げ線の増設により、京急本線及び京急空港線の快特を増便 ●乗降時間の短縮による遅延時間の短縮 <ul style="list-style-type: none"> ・南行ホーム、ピーク 1 時間、1 列車あたり平均 20 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) <ul style="list-style-type: none"> ・高齢者やベビーカー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) ●駅構内における歩きやすさや安全性の向上 <ul style="list-style-type: none"> ・混雑緩和によりホーム上での転倒防止、階段等からの転落防止に寄与
■供給者への効果・影響		<ul style="list-style-type: none"> ・利便性向上による利用者の増加 ・エレベーター・エスカレーター・改札機等の増設による駅設備のランニングコストの増加
■社会全体への効果・影響	住民生活	<ul style="list-style-type: none"> ・速達性の向上と定時性の確保 ・駅規模の拡大による利用者の増加に伴う駅周辺地区の拠点性の向上
	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できる。

		・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できる。				
	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される。				
	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する。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。				
	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。				
■費用便益分析 [令和4年度価格] 計算期間：30年(50年)						
・事業全体						
費用	441億円(444億円)		貨幣換算した主要な費用：建設費			
便益	703億円(893億円)		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	1.60 (2.01)	純現在価値 NPV	262億円 (450億円)	経済的内部収益率 EIRR	7.4% (8.1%)	
(備考)事業費の増加に加え、新たな鉄道ネットワーク整備に伴う泉岳寺駅通過旅客が減少するものの、駅周辺地域の開発規模の増大や想定を上回る居住人口の増加により、B/Cが新規事業採択時の1.24から上昇した。						
・残事業						
費用	継続した場合	441億円(444億円)	中止した場合	11億円(11億円)		
便益	継続した場合	703億円(893億円)	中止した場合	0億円(0億円)		
指標	費用便益比 B/C	1.70 (2.15)	純現在価値 NPV	291億円 (478億円)	経済的内部収益率 EIRR	8.1% (8.7%)
・感度分析結果	総需要 +10%		総費用 +10%		建設期間 +10%	
	B/C : 1.76 (2.22)		B/C : 1.46 (1.84)		B/C : 1.56 (1.98)	
	NPV : 335億円 (542億円)		NPV : 221億円 (409億円)		NPV : 243億円 (428億円)	
	EIRR : 8.2% (8.7%)		EIRR : 6.7% (7.5%)		EIRR : 7.2% (7.9%)	
	総需要 -10%		総費用 -10%		建設期間 -10%	
	B/C : 1.43 (1.81)		B/C : 1.76 (2.22)		B/C : 1.63 (2.04)	
	NPV : 190億円 (357億円)		NPV : 303億円 (491億円)		NPV : 284億円 (471億円)	
	EIRR : 6.6% (7.3%)		EIRR : 8.2% (8.7%)		EIRR : 7.7% (8.3%)	
総需要 -15%						
B/C : 1.35 (1.70)						
NPV : 153億円 (311億円)						
EIRR : 6.1% (7.0%)						
総需要 -20%						
B/C : 1.27 (1.60)						
NPV : 117億円 (265億円)						
EIRR : 5.7% (6.6%)						
「中止した場合の状況」	【復旧工事】 ・仮移設した埋設物の原状復旧、本体工事にて施工した土留め杭の撤去を実施するとともに					

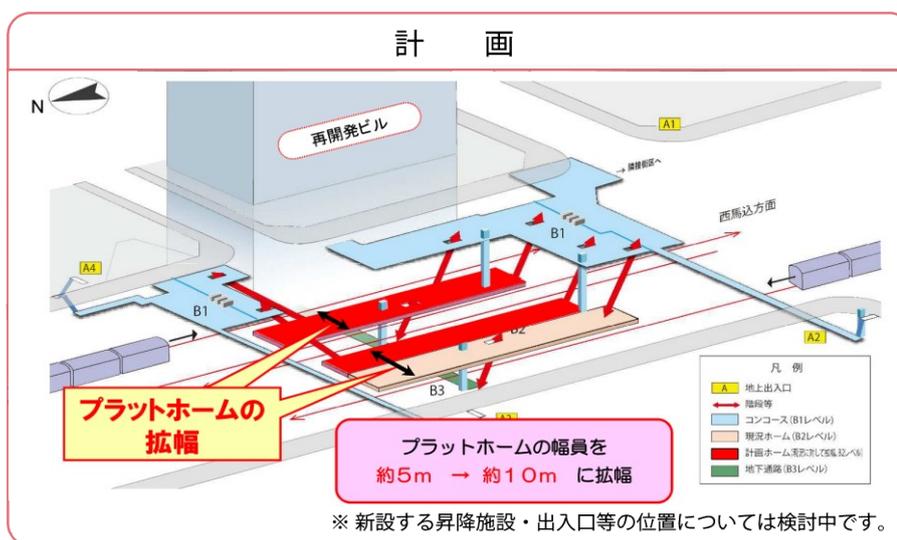
	<p>に、事業範囲全体にわたる路面復旧を実施（埋設物復旧工、杭抜き工、路面復旧工）</p> <p>【駅および周辺まちづくりへの影響】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ホーム及びコンコースの拡幅が行われないため、現在の駅構内混雑が解消されない。 ・今後の周辺開発により駅利用者が増加するため、駅構内の混雑や滞留が発生し、これに伴う列車遅延などの影響が懸念される。 ・本事業と一体的に実施する、東京都都市整備局の開発事業の計画見直しが必要となるなど、大きな影響が生じる。
<p>上記分析の基礎とした需要予測 泉岳寺駅乗降人員 令和 27 年 17.7 万人/日（参考：平成 28 年 6.5 万人/日）</p>	
<p>○事業の進捗状況</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ・準備工事は、令和 5 年度上期の工期末に向けて下水管移設工事を施工中。 ・本体工事は、準備工事が完了し施工可能となった道路部などから順次土留め工を施工中。 ・再開発事業の施行期間延長に伴い、再開発事業用地内にて施工する本体工事に着手できない状況。 ・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。 ・当局施工区域内から埋蔵文化財が出土しており、その発掘調査を実施中。 	
<p><事業の進捗の見込みの視点></p>	
<p>事業の実行性</p>	<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おり、事業進捗に影響する事象・インシデントは発生していない。 ■用地の確保 <ul style="list-style-type: none"> ・ホーム拡幅の用地確保のため、東京都施行の市街地再開発事業により駅改良とまちづくりを一体的に行っている。 ■供用開始時期延期 <ul style="list-style-type: none"> ・再開発事業の施行期間延長（令和 6 年度末から 9 年度末）に伴い、同事業と一体的に施行する本事業の一部供用開始時期について、延伸せざるを得なくなった（令和 6 年度末から 9 年度末）。
<p>事業の成立性</p>	<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。
<p><コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点></p>	
<p>既設構造物の壁や柱の撤去を伴う構築拡幅など難度の高い設計を行うにあたり、第三者の専門家を委員とする「技術検討委員会」を設置して、既設構造物の強度評価や新旧構造物の接続方法など、合理的な設計手法の選定等を検討している。</p>	

○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

委員会の結論：当該地域における本事業の意義と定量的な評価結果及び定性的な各種効果を踏まえると、事業の継続は妥当と判断される。

委員会の意見：

- ・ 駅周辺地区における開発動向や新型コロナを契機とした行動変容は、旅客需要へ影響を及ぼすことから、引き続き注視していくとともに、需要予測への反映について継続的に検討いただきたい。
- ・ 開業時期の延長は、駅構内の混雑問題のさらなる深刻化や各種便益の発現の遅れにつながり、社会的な影響も大きいことから、円滑なスケジュール確保に向けて開発等の関連事業との調整を図ることで、一層の進捗管理に努めていただきたい。

○備考

※評価実施時期

- ・令和 4 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