

再評価の結果

【鉄道駅総合改善事業（次世代ステーション創造事業）】

事業者名 [小田急電鉄株式会社]

○事業内容							
概要	事業名	小田急中央林間駅総合改善事業		整備区間	小田急江ノ島線中央林間駅		
	供用年度	新規事業採択時	令和5年度 (建設期間：平成29年～令和4年)	総事業費	新規事業採択時	25億円(平成28年度価格)	
		計画変更時	令和7年度 (建設期間：平成29年～令和6年)		計画変更時	25億円(令和5年度価格)	
変更理由：一部事業計画に変更が生じたため。							
目的	≪当該事業の背景、必要性≫ ・中央林間駅は相対式2面2線の地上駅であり、東京急行電鉄(株)との乗換駅であることから朝ラッシュ時には特に乗換え流動が多く混雑が著しい。改札口は南口と北口の2箇所にあるが、東京急行電鉄(株)側(東口)に出られる南口の利用が集中している。 ・中央林間駅周辺の地域では年少年齢人口の増加の見込及び平成30(2018)年度に完了した小田急小田原線複々線化整備により、駅利用者がさらに増加する可能性があり、今後さらなる混雑悪化や安全性に悪影響が生じることが想定される。 ・これらの課題を踏まえ、東口改札設置やホーム拡幅等の中央林間駅改良工事の実施により、現状の課題への対応や利便性向上、まちづくりとの連携を図るものである。						
	≪事業目的≫ ① 中央林間駅東口改札設置、ホーム拡幅、迂回通路新設により、ホームや階段付近での混雑を緩和するとともに北東側の利用者からの利便性向上を行う。 ② ホームドア設置により利用者の安全性を向上 ③ 駅機能の高度化(生活支援施設設置)			≪関連する政策目標≫ (1) 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  (2) 地域計画等 ・まちづくりの基本方針 ① 駅を中心とした便利で安全なまち ② 多世代が交流するまち ③ 健康で豊かなまち (中央林間地区街づくりビジョンより)			
<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 テレワーク率の進展等により人々の生活様式や移動に影響が及んでいる。							
○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					
■利用者への効果・影響	≪効果・影響及び指標≫ ・混雑緩和 東口改札増設、ホーム拡幅により利用者の分散、容量の拡大が図られ、ホームやコンコースでの混雑が緩和		≪事業目的、政策目標との関係≫ 混雑緩和により歩行速度低下の解消や安全性、利便性の向上が図られる。				
	≪効果・影響及び指標≫ ・安全性の向上 ホームドア設置によりホーム上の安全性が向上		≪事業目的、政策目標との関係≫ 利用者の安全性の向上が図られる。				
	≪効果・影響及び指標≫ ・生活支援施設設置による利便性向上 保育施設等の生活支援施設が導入されることにより子育て世代の利便性向上が図られる。		≪事業目的、政策目標との関係≫ 待機児童解消に寄与。				
■社会全体への効果・影響	住民生活	≪効果・影響及び指標≫ ・東口改札新設により北東部の地域からの利便性が向上			≪事業目的、政策目標との関係≫ ・駅を中心としたまちづくりに貢献		
	地域社会	≪効果・影響及び指標≫ ・生活支援施設設置により、保育所入所児童数が増加および地域の拠点性の向上			≪事業目的、政策目標との関係≫ ・駅機能の高度化が実現 ・まちのにぎわいつくりへ寄与		
■費用便益分析 全体： [令和5年度 価格]注2	事業全体	費用	29億円 (30億円)	貨幣換算した主要な費用：事業費、施設更新費			
		便益	43億円 (51億円)	貨幣換算した主要な便益：アクセス・イグレス短縮、駅移動時間短縮等			
		指標	費用便益比 B/C	1.50 (1.74)	純現在価値 NPV	14億円 (22億円)	経済的内部収益率 EIRR

※計算期間： 30年 (50年)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・利用者便益算出に用いる需要予測モデルは、交政審 198 号答申モデルの考え方を踏襲し H30PT、H27 大都市交通センサスに更新して構築</li> <li>・将来夜間人口は、国立社会保障・人口問題研究所における「日本の地域別将来推計人口（平成 30（2018）年推計）」をベースとして、令和 2 年推計値と令和 2 年国勢調査実績値の差分を補正して設定</li> <li>・新型コロナウイルスによる需要減を反映</li> </ul>							
	残事業	費用	「継続した場合」 29 億円 (30 億円) ：事業費、施設更新費			「中止した場合」 22 億円 (22 億円)		
		便益	「継続した場合」 43 億円 (51 億円) ：駅移動時間短縮等			「中止した場合」 33 億円 (39 億円)		
		指標	費用便益比 B/C	1.44 (1.64)	純現在価値 NPV	3 億円 (5 億円)	経済的内部収益率 EIRR	8.10% (8.70%)
		感度分析結果	総需要±10%		総費用±10%		建設期間±10%	
	<総需要 10%減> B/C : 1.29 (1.47) B-C : 2 億円 (4 億円) EIRR : 6.78% (7.52%)		<総費用 10%減> B/C : 1.60 (1.83) B-C : 4 億円 (6 億円) EIRR : 9.45% (9.93%)		<建設期間 10%増 (+1年)> B/C : 1.49 (1.68) B-C : 3 億円 (5 億円) EIRR : 8.66% (9.16%)			
※設定した「中止した場合」の状況： ホームドア、保育施設等の整備を取りやめ、安全措置を実施した上で供用することを想定。								
上記分析の基礎とした需要予測 交政審 198 号答申モデルの考え方を踏襲して構築した需要予測システム 小田急中央林間駅 乗降者数 84.8 千人/日 (令和 7 年) ただし、新型コロナウイルスによる影響として、令和 5 年 4 月の輸送需要を参考に、通勤 10%減、通学増減なし、その他目的 15%減とする。(77.4 千人/日) ・利用者便益算出に用いる需要予測モデルは、交政審 198 号答申モデルの考え方を踏襲し、H30PT、H27 大都市交通センサスに更新して構築した需要予測システム ・将来夜間人口は、「日本の地域別将来推計人口（平成 30（2018）年推計）」（国立社会保障・人口問題研究所）の令和 7 年推計値を反映（ただし、令和 2 年推計値と令和 2 年国勢調査実績値の差分を補正） ・新型コロナウイルスによる需要減を反映								

注 1：段階的に整備が進められた事業においては、事業期間や事業費、輸送人員等について、各供用段階における数値を記述する。  
 注 2：表中の（）内は 50 年の計算期間を前提とした場合の数値を示す。

○事業の進捗の状況

令和5年12月現在、事業の進捗率は71%、残事業についてはホームドア整備、保育施設等。新型コロナウイルス感染症等の影響により事業の進捗が遅れている。

<事業の進捗の見込みの視点>

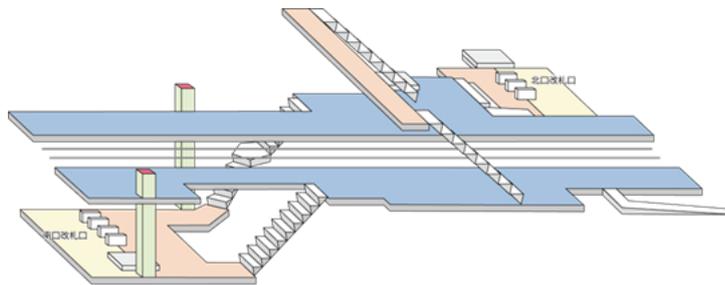
事業の実行性	大和市、地元関係者、鉄道事業者等で協議会を設立し事業を実施しており、関係者間の合意は図られている。
事業の成立性	鉄道2路線間の乗継利便性、都市機能の整備とあわせて駅周辺の拠点性強化に向けた駅施設及び交通結節機能の充実として駅機能の改善を促進することが大和市総合交通施策で挙げられているとともに、具体的な整備方針が大和中央林間地区街づくりビジョンで挙げられている。

<コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点>

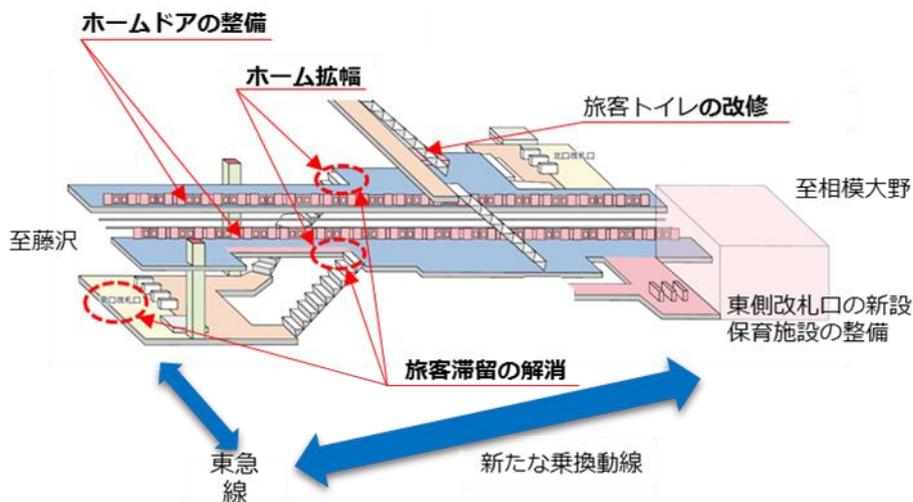
ホームドア整備に伴うホーム補強において、「可動式ホーム柵支持部の設計に関する手引き」（国土交通省鉄道局・公益財団法人鉄道総合技術研究所）の策定に基づき、設計の見直しを行うことでコスト縮減を検討する。

○概要図（位置図）

【整備前】



【整備後】



○対応方針（評価結果のまとめ）

事業の投資効果が得られることから事業を継続する。

○備考

- ・評価実施時期：令和5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、平成27年度国勢調査、平成30年東京都市圏パーソントリップ調査、平成27年度大都市交通センサス調査等
- ・評価の体制（有識者の委員会等）：小田急中央林間駅総合改善事業再評価委員会（令和5年12月25日実施）

<参考資料>

新規事業採択時評価と同様に、参考資料を添付する。

事業全体の投資効率性については、新規事業採択時評価と共通の書式とする。残事業の投資効率性の評価に当たっては、中止した場合に想定される費用について、残事業を実施する場合は発生しないため、マイナスの費用として計上する。

表 2.1 費用便益分析結果（事業全体）

前提条件						
評価年次	令和 5 年	開業年次	令和 7 年	建設期間	平成 29 年～令和 6 年	
社会的割引率	4%	時間評価値	通勤非高齢：43.5 円/分 通勤高齢：31.2 円/分 通学：15.2 円/分 （選好接近法）			
総便益・総費用の内訳 [令和 5 年度価格] 計算期間：30 年（50 年）						
便益	利用者便益		4,364 百万円 (5,243 百万円)			
			東口改札新設便益 （駅アクセス時間短縮）	3,283 百万円 (3,945 百万円)		
			駅改良便益 （ホーム混雑緩和による時間短縮便益）	1,081 百万円 (1,299 百万円)		
	供給者便益		-76 百万円 ( -95 百万円)			
便益計		4,288 百万円 (5,148 百万円)				
費用	建設投資額		2,615 百万円 (2,615 百万円)			
			建設費	2,615 百万円 (2,615 百万円)		
			用地関係費	0 百万円 ( 0 百万円)		
	施設更新費		ホームドア、自動改札機、券売機	250 百万円 ( 340 百万円)		
費用計		2,864 百万円 (2,954 百万円)				
指標	費用便益比 B/C	1.50 (1.74)	純現在価値 NPV	14 億円 (22 億円)	経済的内部収益率 EIRR	7.42% (8.00%)

注：表中の（）内は 50 年の計算期間を前提とした場合の数値を示す。

表 2.2 費用便益分析結果（残事業）

前提条件						
評価年次	令和 5 年	開業年次	令和 7 年	建設期間	平成 29 年～令和 6 年	
社会的割引率	4 %	時間評価値	通勤非高齢：43.5 円/分 通勤高齢：31.2 円/分 通学：15.2 円/分 （選好接近法）			
総便益・総費用の内訳 [令和 5 年度価格] 計算期間：30 年（50 年） 注 1						
便益	利用者便益	1,081 百万円 (1,299 百万円)				
		東口改札新設便益 （駅アクセス時間短縮）	0 百万円 ( 0 百万円)			
		駅改良便益 （ホーム混雑緩和による時間短縮便益）	1,081 百万円 (1,299 百万円)			
	供給者便益	-50 百万円 ( -62 百万円)				
便益計		1,031 百万円 (1,237 百万円)				
費用	建設投資額	625 百万円 ( 625 百万円)				
		建設費	625 百万円 ( 625 百万円)			
		用地関係費	0 百万円 ( 0 百万円)			
		中止した場合の想定費用 注 2	0 百万円 ( 0 百万円)			
	施設更新費・再投資費	ホームドア、自動改札機、 券売機	90 百万円 ( 127 百万円)			
費用計		715 百万円 (752 百万円)				
指標	費用便益比 B/C	1.44 (1.64)	純現在価値 NPV	3 億円 (5 億円)	経済的内部収益率 EIRR	8.10% (8.70%)

注 1：表中の（）内は 50 年の計算期間を前提とした場合の数値を示す。

注 2：中止した場合の想定費用については、マイナスの費用として計上する。