

なにわ筋線について（事業概要、整備効果、B/C、事業採算性）

■ 経過

- 2004.10 国・近畿地方交通審議会の答申8号に位置付け
- 2009～2011 国・都市鉄道調査
- 2014.1 府・公共交通戦略4路線に位置付け
- 2014～2017 府・市・鉄道事業者による検討会（なにわ筋線検討会）

■ 事業概要

- 整備区間：(仮称)北梅田駅～(仮称)西本町駅～JR難波駅
(仮称)北梅田駅～(仮称)西本町駅～南海新今宮駅
- 建設延長：約7.4 km
- 整備駅：(仮称)中之島駅、(仮称)西本町駅、(仮称)南海新難波駅
- 概算建設費：約3,300億
- 事業スキーム：地下高速鉄道整備事業費補助による上下分離方式（想定）

■ 整備効果 [別添資料]

- 国土軸の新大阪や大阪都心部と関西空港や大阪南部地域間のアクセス強化
- 交差する既存鉄道との結節等による都市内の鉄道ネットワーク強化
- 「うめきた」の拠点性向上や「中之島」等のまちづくり促進 など

■ 費用便益分析（B/C）

（「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル」に基づき算出）

	30年	50年
総便益（B）	3,103億	3,575億
総費用（C）	2,220億	2,244億
費用便益比（B/C）	1.40 > 1	1.59 > 1

※開業後のなにわ筋線の総需要：約20万人／日

※これまでのなにわ筋線検討会における検討結果等をもとに試算

（費用便益分析結果）

⇒ 費用便益比（B/C）は1を上回っており、事業の効率性・妥当性を確認

■ 事業採算性分析（「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル」に基づき算出）

- 整備主体の事業の成立性について、事業スキームの償還期間で評価

<条件設定>

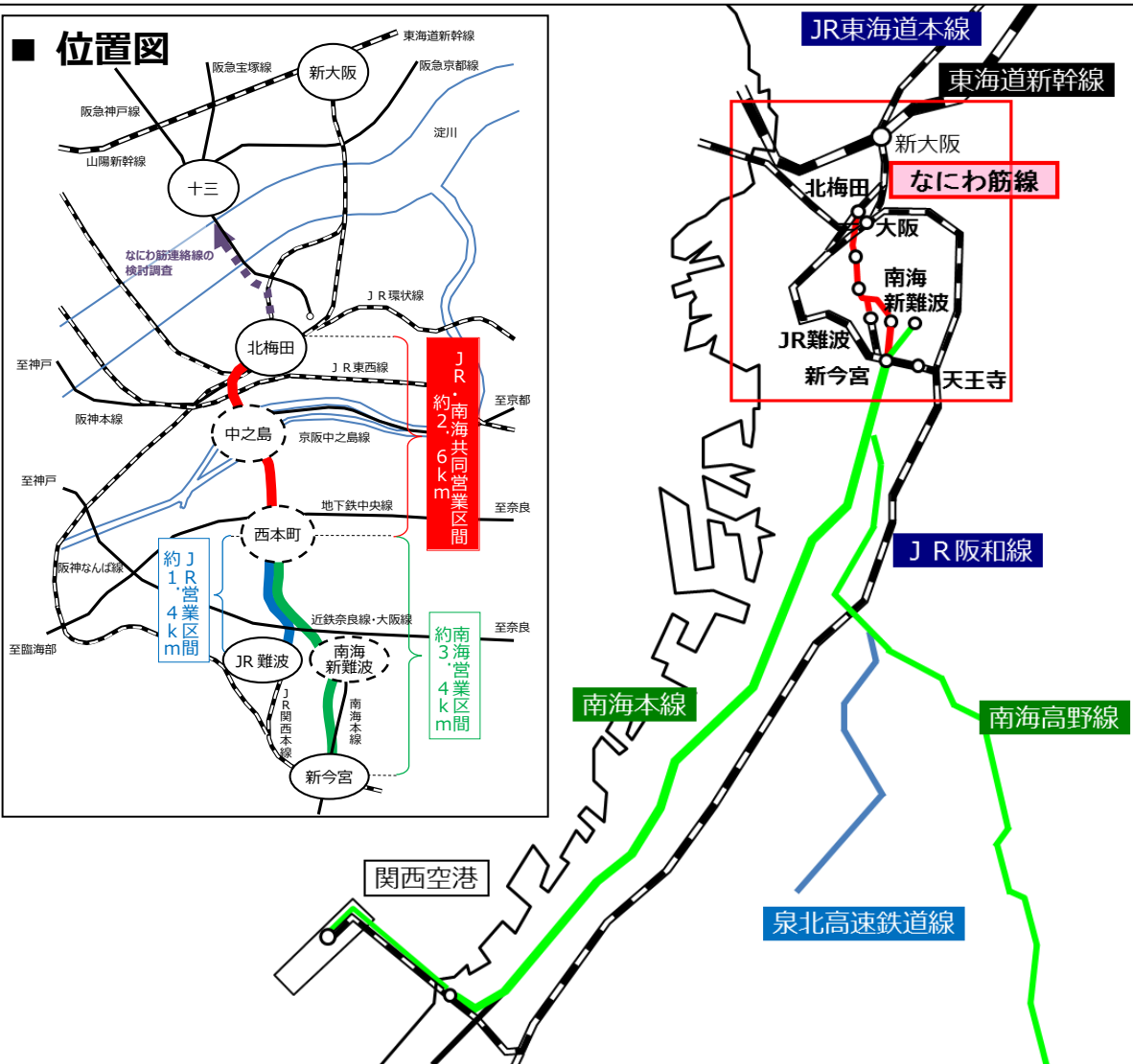
- 建設費：過去の整備路線の実績や近年の施工単価等を反映し、積み上げ
- 建設期間：2030年度までとして設定
- 収入：運行主体（JR西日本・南海電鉄）から受け取る線路使用料
- 経費：過去の整備路線等を参考に、人件費単価・要員数等を設定
減価償却費は定額法により設定（補助分は圧縮）
- 金利：金利動向の実績と将来の見通しを勘案し、2.5%と設定

※これまでのなにわ筋線検討会における検討結果等をもとに試算

（事業採算性分析結果）

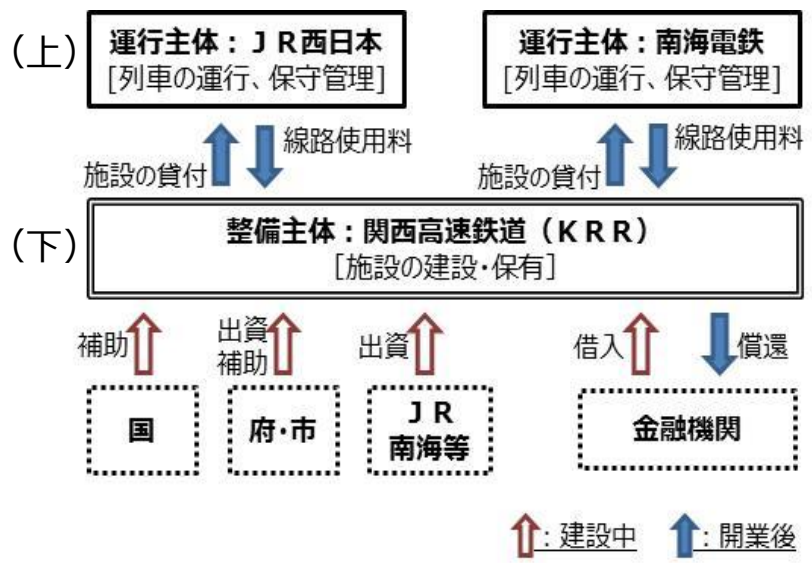
⇒ 運行主体（JR西日本・南海電鉄）からの線路使用料収入により、開業後40年で整備主体の累積収支が黒字に転換することから、事業採算性の確保を確認

○ **なにわ筋線については、以上のとおり、整備効果、事業の効率性や成立性が認められる。**

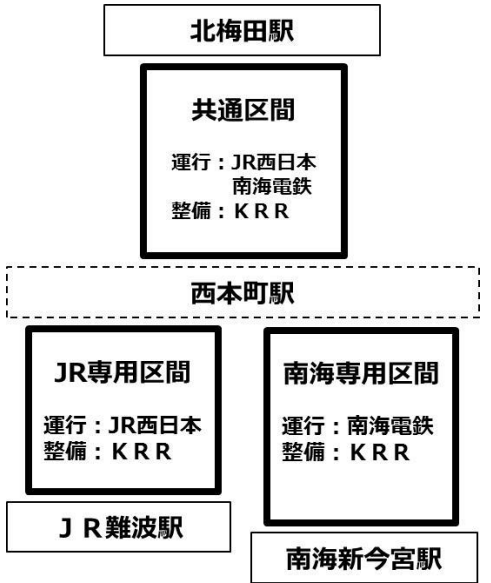


なにわ筋線について（事業スキーム、スケジュール）

■ 整備手法（上下分離方式）



■ 各区間の運行・整備主体



■ リスク分担

- 【基本的な考え方】
- 開業前の事業費増高等については、やむを得ないと認められる場合に限り、上下分離方式の趣旨を踏まえ、鉄道事業者に加えて、府・市も事業スキームに基づき応分の負担を行うことが適当
 - 開業後の需要変動等のリスクについては、鉄道事業者が負担することが適当

想定リスク	リスク分担		負担方法
	府・市	鉄道事業者	
事業費増 工期遅延（建中利息増）	○	○	【府・市】出資、補助 【鉄道事業者】出資、線路使用料
需要変動		○	経営努力による
金利変動		○	線路使用料

※ 事業の継続が困難となった場合、借入金について府及び市は負担しない
ただし、原因が天災地変等によるものである場合は、府・市・鉄道事業者間で別途協議

○ **以上の事業スキームを前提に、府・市・鉄道事業者が、国に対して、なにわ筋線の事業化に向けた協議を開始することとする。**

■ 資金フレーム（地下高速鉄道整備事業費補助【想定】）

補助対象 約3,000億 (工事費・用地費など)	出資（20%） 600億		補助（54.2%） 1,620億		借入金 780億
	地方 10% 300億	民間 10% 300億	国 25.7% 770億	地方 28.5% 850億	自己調達 25.8% 780億
補助対象外 約300億 (総係費など)	出資（20%） 60億		借入金（80%） 240億		
	地方 30億	民間 30億	自己調達 240億		

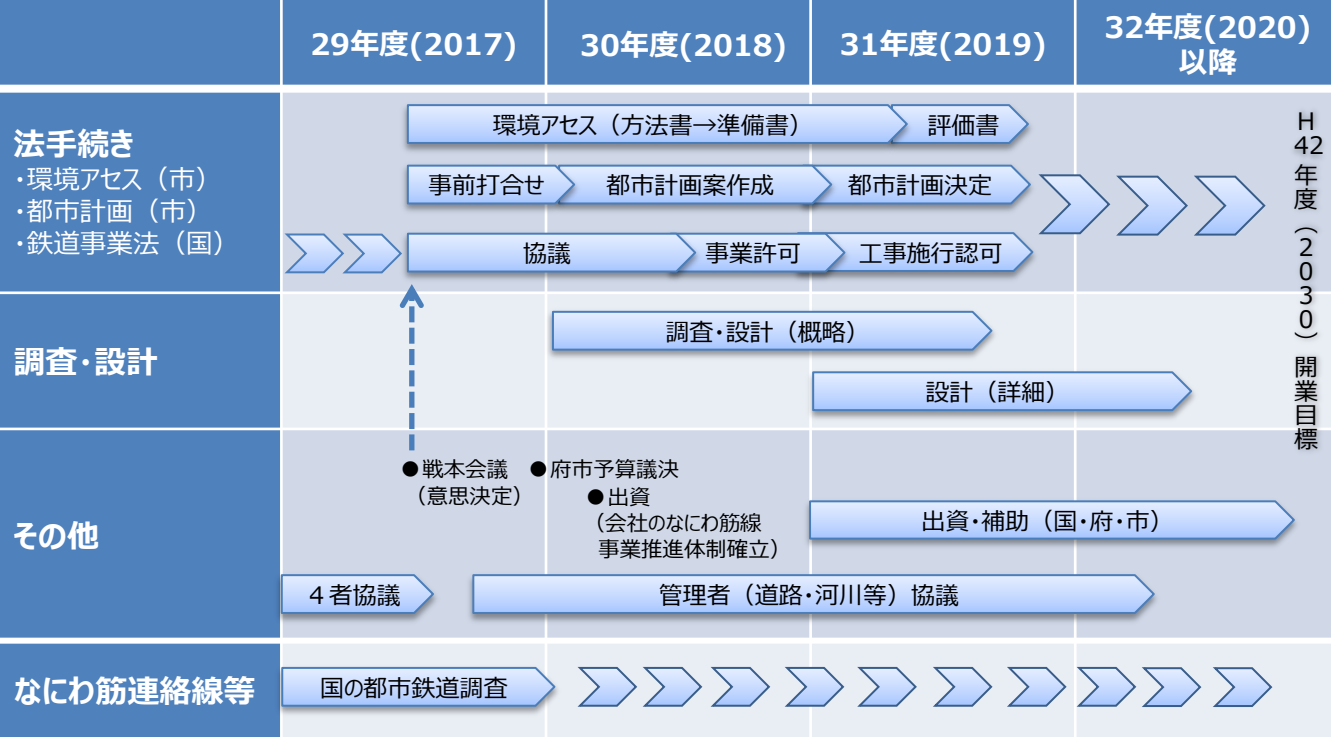
⇒ 整備主体（KRR）の鉄道施設建設のための借入金（約1,020億円）については、開業後の線路使用料収入で償還（鉄道事業者が40年で借入金を完済できる額を負担）

■ 府市負担割合

- 新たな鉄道整備事業において、現行法令等に基づく府市負担ルールはなし
- 国土軸の新大阪・大阪都心部(キタ・ミナミ)と関西空港や大阪南部地域間のアクセス強化等に資する広域的な鉄道ネットワークを形成する路線
- また、大阪市域の都市鉄道ネットワークの強化や、新駅整備等に伴うまちづくりの促進といった沿線地域の活性化に寄与
- 過去のJR関連の鉄道整備事例（JR東西線、おおさか東線）において、府：市=1：1で実施

なにわ筋線の事業効果（広域と市域）や過去の鉄道整備事例を踏まえ、**府市負担割合は「1：1」とし、府市協調のもと、早期開業をめざす。**

■ 事業実施スケジュール（案）



なにわ筋線による効果 (大阪・関西の成長に資する鉄道ネットワークの充実・強化)

- **関西空港へのアクセス強化** (速達性(時間短縮)や定時性(JR単線区間等の走行回避)に加え、運行頻度やリダンダンシーも向上)
- **国土軸の新大阪や大阪都心部(キタ・ミナミ)と大阪南部地域等を直結**
- 交差する既存鉄道との結節による鉄道ネットワークの強化 (京阪中之島線、阪神なんば線、近鉄奈良線等)
- 「うめきた」の拠点性向上 や「中之島」のまちづくり促進 に寄与
- 豊富な観光資源を多数有する関西圏における**広域的な観光拠点間の時間短縮、乗換回数軽減、定時性確保**

うめきた2期のまちづくり

大阪の顔、関西のハブとなる「みどりとイノベーションの融合拠点」

- ・2024年 先行まちびらき
- ・2027年 全体まちびらき

うめきた2期区域

グランフロント大阪

JR大阪駅

中之島のまちづくり

国際的なビジネス・文化・学術・交流拠点としての機能向上形成

- ・新美術館の整備
- ・産学・社会学連携拠点の形成(中之島アゴラ)
- ・再生医療国際拠点の導入
- ・都市型MICE機能

中之島5丁目

中之島4丁目

中之島3丁目

中之島2丁目

中之島1丁目

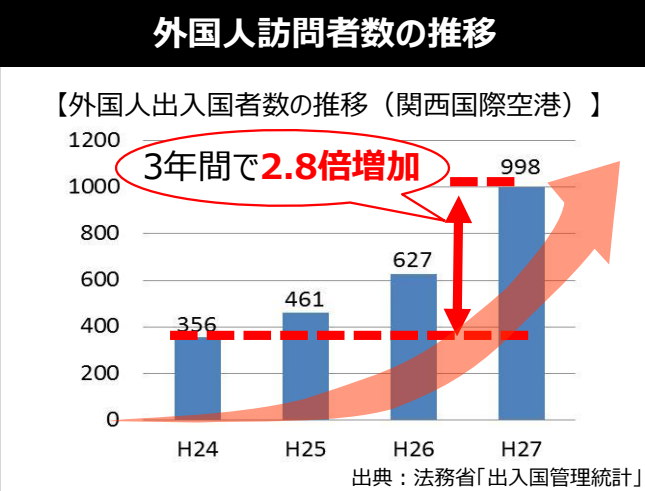
中之島6丁目

大田区立中之島センター

国立国際美術館

大田区立中之島センター

住友病院



※新駅名称は、全て仮称