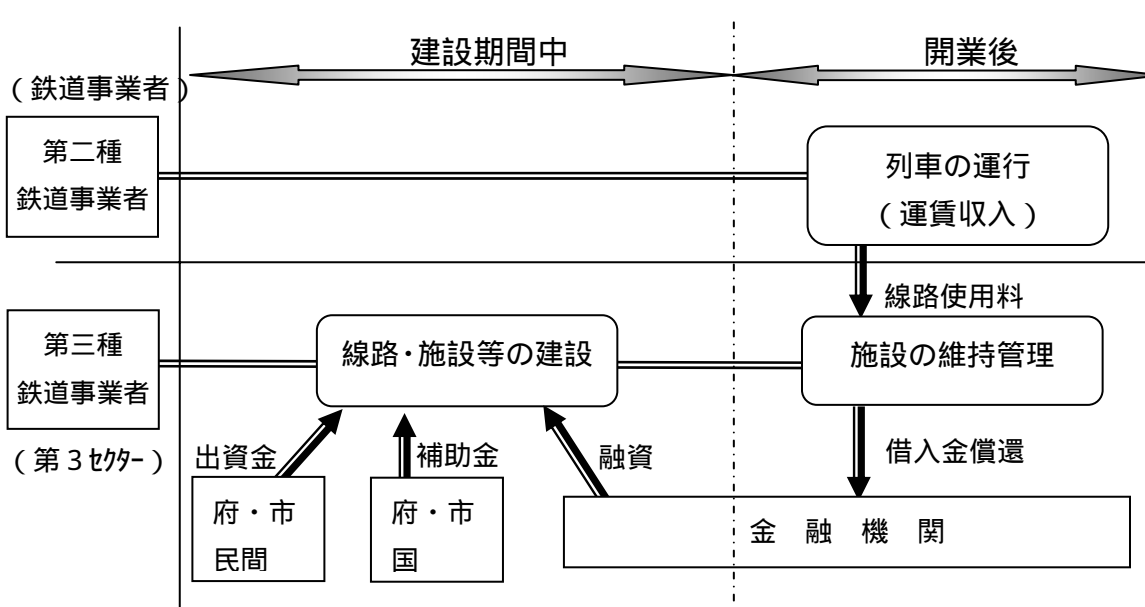


プロジェクト事前評価調書

プロジェクト名	中之島新線
所在地	大阪市中央区天満橋京町1丁目(天満橋駅)～ 北区中之島5丁目(玉江橋駅(仮称))地先
目的	都市の生活基盤として必要な都市鉄道ネットワークの形成のため、都市鉄道の整備やサービスの改善・向上を図る。
事業主体	事業主体：運営 - 京阪電気鉄道株式会社 建設 - 中之島高速鉄道株式会社
手法概要	
内容	<p>区 間：京阪天満橋～玉江橋(仮称)(延長L=2.9km)</p> <p>駅 数：新設4駅 新北浜、大江橋、渡辺橋、玉江橋(駅名は仮称) 計5駅 既設1駅 天満橋</p> <p>事業期間：平成13年度～平成20年度(予定) 調査期間：平成13年度～平成14年度</p> <p>事業費：約1,503億円(消費税含まず)</p>
上位計画等の位置づけ	運輸政策審議会答申第10号「大阪圏における高速鉄道を中心とする交通網の整備に関する基本計画について(平成元年5月)」において、「目標年次(2005年)までに整備に着手することが適当である区間」と位置付けられている。

府が関与する理由	中之島西部地区の再開発に伴い発生する輸送需要に対応するとともに、なにわ筋線と結節することにより、将来の広域鉄道網の形成に資する路線であることから、府民の公共交通利便性向上に役立つものであるため。																														
関与の内容	地下高速鉄道建設費補助フレームに基づき、出資・補助を行う。																														
府の関与	<table border="1"> <tr> <th colspan="5">全体事業費</th> </tr> <tr> <th colspan="2">補助対象外</th> <th colspan="3">補助対象</th> </tr> <tr> <th>総掛費</th> <th>建中利息</th> <th>事務費</th> <th colspan="2">直接工事費</th> </tr> <tr> <td>出資金(20%)</td> <td>借入金(80%)</td> <td>出資金(20%)</td> <td>補助金(53.2%)</td> <td>借入金(26.8%)</td> </tr> <tr> <td>地方(10%)</td> <td>民間(10%)</td> <td>地方(10%)</td> <td>国(25.2%)</td> <td>地方(28%)</td> </tr> <tr> <td></td> <td>自己調達資金</td> <td></td> <td></td> <td>自己調達資金</td> </tr> </table>	全体事業費					補助対象外		補助対象			総掛費	建中利息	事務費	直接工事費		出資金(20%)	借入金(80%)	出資金(20%)	補助金(53.2%)	借入金(26.8%)	地方(10%)	民間(10%)	地方(10%)	国(25.2%)	地方(28%)		自己調達資金			自己調達資金
全体事業費																															
補助対象外		補助対象																													
総掛費	建中利息	事務費	直接工事費																												
出資金(20%)	借入金(80%)	出資金(20%)	補助金(53.2%)	借入金(26.8%)																											
地方(10%)	民間(10%)	地方(10%)	国(25.2%)	地方(28%)																											
	自己調達資金			自己調達資金																											
事業の進捗予定	<p>事業段階ごとの進捗予定と効果</p> <p>平成13～14年度：詳細調査・設計・許認可申請 平成15年度：建設工事着手 平成20年度：工事完了</p> <p>本事業に関しては、工事完了後に開業することから、段階ごとの効果は期待できない。</p> <p>完成予定年 平成20年度</p>																														
関連事業の状況	<p>中之島西部地区等再開発</p> <p>中之島西部地区周辺は、文化・学术交流機能、国際交流機能等を担う大阪のシンボリック都市拠点として整備が進められており、平成12年には住友病院、平成13年には大阪第5地方合同庁舎が竣工し、現在、国立国際美術館や新関電ビル等の施設が着工し再開発計画が進行中。</p>																														
事業を巡る社会経済情勢	<p>事業目的に関する諸状況</p> <p>大阪都心部においては、その機能の高度化を図ることを目的とし、東西の都市軸を結ぶ公共交通、特に大量輸送機関として鉄道サービスの整備が必要とされている。</p> <p>中でも、大阪市のほぼ中心に位置する中之島地区、特にその西部地区はホテル、病院、オフィスビル等の大阪の主要な施設が集積し、国内外を問わず多くの来訪者があるにもかかわらず、アクセス手段は徒歩かバスに依存している。徒歩では最寄駅からでも相当の時間を要し、路線バスは道路状況を勘案すると運行頻度の増加に限界がある。</p> <p>また、同地区では今後再開発によりオフィスビルその他、美術館等の文化施設等の整備が計画されており、今後一層増加が予想される従業者・来訪者の輸送需要へ対応するためにも、鉄道アクセスの充実が求められている。</p> <p>さらに、大阪の主要施設が立地する地区として、地区内外における人の流動の活発化を促し、中之島地区が国際交流機能並びに文化・学术交流機能を促進していく上でも、広域的鉄道ネットワークの充実が不可欠である。</p>																														
地元等の協力体制	<p>中之島新線協議会(平成12年2月)</p> <p>中之島地区の主要地権者を中心に発足、中之島新線の整備に向けて協力体制を確立。</p>																														

事業効果の定量的分析	費用便益分析	具体的な便益内容	受益者	費用便益比	備考
		利用者便益	利用者	2.3 (30年間) 2.7 (50年間)	<ul style="list-style-type: none"> 分析結果は所得接近法による 価格は平成11年度価格 費用便益分析における総費用には、建中利息、総掛費などは含まない。
供給者便益	供給者	総費用 C=1,046億円 (30年間)			
環境等改善便益	府民	C=1,048億円 (50年間)			
		総便益 B=2,403億円 (30年間) B=2,870億円 (50年間)			
その他の指標 (代替指標)		・利用人員 約12.7万人/日			
事業効果の定性的分析	大項目	小項目	効果の指標または具体的な効果等	受益者	
	安全・安心	・渋滞緩和	公共交通機関の充実により、自動車交通渋滞が緩和される。渋滞の緩和により、緊急車両の通行が容易になる。渋滞緩和・交通量の減少により、交通事故が減少する。二酸化炭素(CO2)、窒素酸化物(NOx)の削減による大気汚染負荷の低減	府民	
		・緊急車両の通行			
		・事故の減少			
		・環境改善効果			
活力	・沿線地域の活性化	沿線開発整備の促進 土地利用の高度化 都市機能、経済機能の強化	府民		
快適性	・乗り継ぎ利便性 ・広域鉄道ネットワークの形成 ・騒音低下	東西方向鉄道サービスの充実により、各施設間の移動時間が短縮される。なにわ筋線との結節による、将来の広域公共交通ネットワークの形成 道路騒音が軽減される。	利用者 府民		
その他	特に無し。				
採算性					
<p>大阪府の出資する第3セクターである中之島高速鉄道(株)は第三種鉄道事業者であり、第二種鉄道事業者である京阪電鉄(株)から支払われる線路使用料を、インフラ整備に要した建設費の返済に充てる。</p> <p>なお、第三種鉄道事業者の採算性は、損益収支で開業後40年目に償還完了(累積収支黒字転換)し、資金収支で開業後32年目に償還完了することとなっている。</p> <p>事業リスクについては以下のとおり。</p> <p>【建設期間中】 府の負担額は、調査により得られた事業費から資金フレームにより算出される額を上限とする。</p> <p>【開業後】 会社の経営に発生するリスクについては、府は負担しないものとする。</p>					

自然環境等への影響と対策																																		
<p>条例上、環境アセスメントの必要は無いが、事業規模等を考慮して、調査業務と並行しながら大阪市の環境影響評価技術指針を基に評価を行い、必要な対策を講じる。</p>																																		
代替案との比較検討																																		
<p>都市鉄道調査において、4ルート(天神橋ルート・難波橋ルート・土佐堀ルート・肥後橋ルート)が比較検討された。検討結果は次のとおり。</p> <p>4ルート案比較検討表</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>天神橋ルート</th> <th>難波橋ルート</th> <th>土佐堀ルート</th> <th>肥後橋ルート</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>利便性</td> <td></td> <td></td> <td>×</td> <td></td> </tr> <tr> <td>交通ネットワークの充実</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>用地買収</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td>×</td> </tr> <tr> <td>施行面</td> <td></td> <td></td> <td>×</td> <td>×</td> </tr> <tr> <td>検討結果</td> <td>採用</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table> <p>なお、駅位置や出入口等の詳細については、詳細設計とあわせて検討していく。</p>						天神橋ルート	難波橋ルート	土佐堀ルート	肥後橋ルート	利便性			×		交通ネットワークの充実					用地買収				×	施行面			×	×	検討結果	採用	-	-	-
	天神橋ルート	難波橋ルート	土佐堀ルート	肥後橋ルート																														
利便性			×																															
交通ネットワークの充実																																		
用地買収				×																														
施行面			×	×																														
検討結果	採用	-	-	-																														
事業廃止した場合の影響																																		
<p>中之島地区は大阪の主要オフィス街であり、現在でも鉄道利用の混雑区域となっている。しかしながら、中之島西部地区においては全地区が最寄の鉄道駅から徒歩で10分以上を要する鉄道アクセス不便地となっているのが現状である。</p> <p>したがって、本事業が実現されなかった場合、現在進行中の中之島西部地区の再開発に伴う輸送需要の拡大などに対応できず、自動車交通への過度の依存による環境負荷の増大や、交通渋滞による経済的損失が拡大する恐れがあり、さらに、アクセスの不便により、オフィス等床需要が低下することも考えられる。</p>																																		
その他特記すべき事項																																		
<p>運輸政策審議会答申第10号(平成元年5月)において、本路線の性格は以下のとおりとされている。</p> <ul style="list-style-type: none"> 京阪本線天満橋駅から分岐し、なにわ筋線へ連絡する路線である。 中之島西部の再開発に伴い発生する輸送需要に対応するとともに、京阪本線の輸送力増強、淀屋橋駅の混雑緩和のためにも必要な路線である。 <p>都市鉄道調査の報告書(平成13年3月)において、本路線整備の意義は以下の通りとされている。</p> <ul style="list-style-type: none"> 大阪都心高度化を図る東西の都市軸形成の基盤となる鉄道 中之島地区へのユニバーサルサービス向上のための公共交通サービスの強化 中之島西部地区再開発を促進し、オフィス等床需要の喚起要因となる鉄道 中之島西部地区や周辺から集中・発生する鉄道利用者へのアクセス 中之島及び周辺ゾーンを中枢とした広域連携を強化していくための鉄道 																																		

