

プロジェクト事前評価調査書

プロジェクト名	京阪中之島線（調査段階）
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

【調査の概要】

調査概要	目的
	<p>運輸政策審議会答申第10号において位置付けられている「京阪中之島線事業」について、路線整備計画や建設事業費について調査・設計を行い、併せて鉄道事業法の申請、都市計画決定、施行認可申請等、許認可申請業務を進める。</p> <p>また、これらの結果をもって平成15年度以降の建設工事に参画するための判断材料とする。</p>
調査概要	内容
	<p>本調査業務においては、鉄道事業に関する調査のうち、施設整備とそれに係る調査・設計および各種手続・許認可等を対象業務とする。</p> <p>なお、列車運行等に係る調査については、2種事業者である京阪電鉄株式会社が行う。</p> <p>調査項目</p> <p>路線整備計画 整備路線の線形計画と駅位置等の詳細決定とともに、京阪本線の運行ダイヤを考慮して、具体的な列車運行計画を立てる。また、それに伴う要員計画も検討する。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 路線及び駅設置位置の決定</li> <li>・ 配線設計</li> <li>・ 駅部詳細設計</li> <li>・ 構造設計</li> <li>・ 運行計画</li> <li>・ 要員計画</li> <li>・ その他（土質調査、地下埋設物調査等）</li> </ul> <p>建設費の積算 路線整備計画に基づき、建設工程の計画、建設費の積算を行う。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 建設計画</li> <li>・ 建設費の積算</li> </ul> <p>社会・経済効果 「鉄道プロジェクトの費用対効果分析マニュアル（運輸省鉄道局監修）」に基づき、費用便益分析の算定と個別効果の分析を行う。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 費用便益分析</li> <li>・ その他個別の費用対効果分析</li> </ul> <p>各種手続・許認可</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 鉄道事業法許可申請（61条但し書き含む）</li> <li>・ 都市計画決定手続</li> <li>・ その他（河川協議、警察協議、各施設管理者協議等）</li> </ul>

調査手法	調査主体									
	京阪電気鉄道株式会社、大阪市、大阪府、他出資の第3セクター									
	手法概要									
	<p>新規第3セクターを設立し、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。</p> <p>期 間：平成13年度～平成14年度                  調査費：平成13年度： 2億6000万円                  （うち、府出資：約 900万円、府補助金：約 2,000万円）                  平成14年度：11億8800万円                  （うち、府出資：約4,000万円、府補助金：約 8,800万円）                  13～14計：14億4800万円                  （うち、府出資：約4,900万円、府補助金：約10,800万円）</p>									
	府が関与する理由									
<p>京阪中之島線が、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、本調査業務にも、府として関与する必要がある。</p>										
関与の内容										
<p>下図の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。</p> <table border="1" style="width: 100%; text-align: center;"> <tr> <td colspan="2">出資金（20%）</td> <td colspan="2">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>国庫補助 (25.2%)</td> <td>地方補助 (28%)</td> <td>第3セクター 自己調達資金</td> </tr> </table> <p>なお、大阪府は出資金・補助金の地方負担分のうち3分の1を負担し、残りの3分の2については、大阪市が負担する。（府市負担割合 「府：市 = 1：2」）</p>	出資金（20%）		補助金（53.2%）		借入金（26.8%）	地方 (10%)	民間 (10%)	国庫補助 (25.2%)	地方補助 (28%)	第3セクター 自己調達資金
出資金（20%）		補助金（53.2%）		借入金（26.8%）						
地方 (10%)	民間 (10%)	国庫補助 (25.2%)	地方補助 (28%)	第3セクター 自己調達資金						

【調査対象事業の概要】

(プロジェクト名：京阪中之島線(調査段階))

事業概要	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。
	内容	区 間：京阪天満橋～玉江橋(仮称)(延長L=2.9km) 駅 数：5駅・・・天満橋、新北浜、大江橋、渡辺橋、玉江橋(駅名は仮称) 事業主体：運営-京阪電気鉄道株式会社 :建設-第3セクター 事業期間：平成15年度～平成20年度(予定) 事業費：約1,503億円(消費税含まず)
事業手法	事業主体	運営・・・京阪電気鉄道株式会社 建設・・・京阪電気鉄道株式会社、大阪市、大阪府、他出資の第3セクター。
	手法概要	償還型上下分離方式により鉄道整備を行う。 償還型上下分離方式とは、第3セクター(3種事業者)が線路・駅舎などのインフラを整備し、電鉄会社(2種事業者)が列車の運行を行う方式であり、第3セクターはインフラ建設に要した費用を電鉄会社からの線路使用料で賄う。
	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。

上位計画等の位置付け	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。 また、同答申における本路線の性格は以下のとおりとされている。 <ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ul>	
事業の進捗予定	事業段階ごとの進捗予定と効果 平成13～14年度：詳細調査・設計・許認可申請 平成15年度      :事業着手 平成20年度      :工事完了 完成予定年        平成20年度	
事業を巡る社会経済情勢	事業目的に関する諸状況	中之島西部地区には多くの施設が集積しており、また、再開発に伴う地区内外における流動の活発化が期待される地区であるにもかかわらず、既存の各最寄鉄道駅から、徒歩により相当の時間を要するアクセス不便地区となっている。
	地域の状況	本路線沿線には、大阪市役所、中央公会堂、府立図書館、市立科学館、国際会議場などの施設があり、国立国際美術館(仮称)や市立近代美術館などの建設が予定されている。また、中之島を含めて、堂島川の北側、土佐堀川の南側にも大阪の主要なオフィスが多く集積している。
関連事業	特になし。	

(プロジェクト名：京阪中之島線(調査段階))

効率性	具体的な便益内容		受益者	費用便益比	備考
	費用便益分析	利用者便益	利用者	2.99 (30年間) 3.63 (50年間)	<ul style="list-style-type: none"> <li>分析結果は所得接近法による</li> <li>価格は平成11年度価格</li> <li>数値は「都市鉄道調査(平成13年3月)」による</li> <li>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。</li> </ul>
	供給者便益	供給者	総費用 C=879.0億円		
	環境等改善便益	府民	総便益 B=2,631.7億円 (30年間) B=3,193.3億円 (50年間)		

有効性・事業効果の定性的判断	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	<ul style="list-style-type: none"> <li>渋滞緩和</li> <li>緊急車両の通行</li> <li>事故の減少</li> <li>環境改善効果</li> </ul>	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。	府民
			渋滞の緩和により、緊急車両の通行が容易になる。	
	活力	沿線地域の活性化	渋滞緩和・交通量の減少により、交通事故が減少する。	府民
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				
快適性	<ul style="list-style-type: none"> <li>時間短縮効果</li> <li>広域鉄道ネットワークの形成</li> <li>騒音低下</li> </ul>	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形成 道路騒音が軽減される。	利用者 府民	

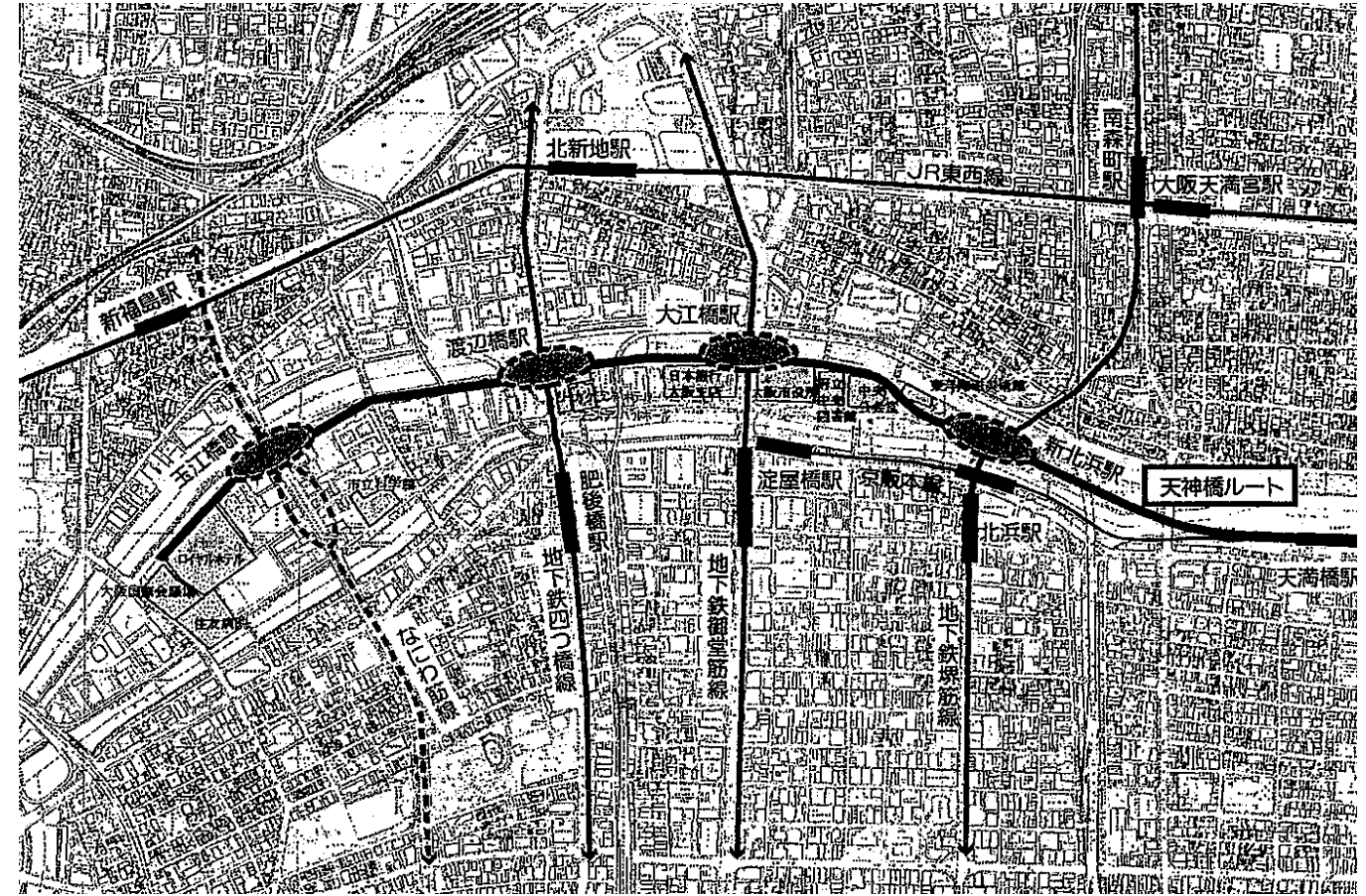
採算性	<p>大阪府の出資する第3セクターは3種事業者であり、2種事業者である京阪電鉄(株)から支払われる線路使用料を、インフラ整備に要した建設費の返済に充てる。</p> <p>都市鉄道調査においては、第3セクターの採算性は、損益収支で開業後40年目に黒字転換、資金収支で開業後32年目に黒字転換することとなっている。</p>
自然環境等への影響と対策	<p>環境への影響等については、対応策も含めて調査業務の中で検討する。</p>
代替案との比較検討	<p>代替案との比較検討</p> <p>河川の横過方法や路線の線形、駅位置などの全体計画も含めて、今後の調査業務の中で検討していく。</p>
	<p>事業廃止した場合の影響</p> <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、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>特になし。</p>

○都市鉄道路線図



(プロジェクト名:京阪中之島線(調査段階))

○平面図(都市鉄道調査報告書より抜粋)



○縦断面図(都市鉄道調査報告書より抜粋)

