

プロジェクト事前評価調査書

プロジェクト名	阪神西大阪線延伸（調査段階）
所在地	大阪市此花区西九条3丁目（阪神西九条駅）～ 中央区難波2丁目（近鉄難波駅）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「阪神西大阪線延伸事業」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>
	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種事業者である阪神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、相互直通運転を考慮して、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>・ 都市計画決定手続き</li> <li>・ 環境影響評価</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	阪神電気鉄道株式会社、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</p> <p>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：12億2900万円 （うち、府出資：約4,100万円、府補助金：約7,800万円） 13～14計：14億8900万円 （うち、府出資：約5,000万円、府補助金：約9,800万円）</p>											
	府が関与する理由	<p>阪神西大阪線延伸が、阪神地域と阪奈地域を結ぶ広域的な鉄道ネットワークに寄与するとともに、阪神電鉄と近畿日本鉄道との相互直通運転を実現することから、乗り継ぎ利便性も高まり、府民の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%）
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：阪神西大阪線延伸(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	<p>区 間：阪神西九条～近鉄難波(延長L=3.4km)</p> <p>駅 数：5駅・・・西九条、九条、岩崎橋、汐見橋、近鉄難波(駅名は仮称)</p> <p>事業主体：運営-阪神電気鉄道株式会社 ：建設-第3セクター</p> <p>事業期間：平成15年度～平成20年度(予定)</p> <p>事業費：約1,071億円(消費税含まず)</p>
事業手法	事業主体	<p>運営・・・阪神電気鉄道株式会社</p> <p>建設・・・阪神電気鉄道株式会社、大阪市、大阪府、他出資の第3セクター。</p>
	手法概要	<p>償還型上下分離方式により鉄道整備を行う。</p> <p>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。</p>
	府が関与する理由	<p>阪神地域と阪奈地域を結ぶ広域的な鉄道ネットワークに寄与するとともに、阪神電鉄と近畿日本鉄道との相互直通運転を実現することから、乗り継ぎ利便性も高まり、府民の利便性向上に役立つため。</p>
	関与の内容	<p>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>

上位計画等の位置付け	<p>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)までに整備することが適当である区間」と位置付けられている。</p> <p>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 阪神西大阪線西九条駅と近鉄難波駅を結ぶ路線である。</li> <li>・ 阪神地域と大阪都心南部との間の輸送需要に対応し、東西方向の幹線軸となる路線であり、都心部のネットワークを強化するとともに、大阪市交1号線の混雑を緩和するために必要な路線である。</li> <li>・ 近鉄難波駅との相互直通運転により、阪神・阪奈間の広域的な流動に資する路線である。</li> </ul>
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</p> <p>平成15年度：事業着手</p> <p>平成20年度：工事完了</p> <p>完成予定年：平成20年度</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>大阪における鉄道網は、放射状に広がる都市間鉄道と、都心部を結節する都市内鉄道で構成されているが、この都市間鉄道と都市内鉄道との結節性が悪く、各ターミナルでは乗り換えが必要となっており、連続性を持った鉄道ネットワークが求められている。</p> <p>地域の状況</p> <p>沿線の主要施設については、OCATや大阪ドーム、府立体育館などの大規模集客施設や中央図書館、スポーツセンター等の市民の生活基盤施設が点在している。</p> <p>また、主要開発プロジェクトとして、岩崎橋地区、湊町地区、難波地区、臨海部整備地区などがある。</p>
関連事業	<p>特になし。</p>

(プロジェクト名：阪神西大阪線延伸(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	2.52 (30年間) 3.04 (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=926.7億円		
	環境等改善便益	府民	総便益 B=2,337.3億円 (30年間) B=2,818.2億円 (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。	
			渋滞緩和・交通量の減少により、交通事故が減少する。	
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>乗り継ぎ利便性</li> <li>広域鉄道ネットワークの形成</li> <li>騒音低下</li> </ul>	相互直通運転の実現による連続性を持った公共交通ネットワークの形成 神戸方面に伸びる阪神電鉄と奈良・名古屋方面に伸びる近畿日本鉄道の結節による広域ネットワークの形成 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種事業者である阪神電鉄(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33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> <p>なお、本事業については事業規模が大きいことから、調査業務と並行して、大阪市の環境影響評価を行っていく。</p>
代替案との比較検討	<p>代替案との比較検討</p> <p>阪神西大阪線延伸事業においては、過去の経緯から、既に用地買収を行っている部分もあり、路線線形がほぼ確定しているため、ルートを選定について検討の余地は少ない。ただし、駅位置や駅出入口などの詳細については、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>阪神西大阪線延伸線沿線では、都心部の他地区に比べ鉄道の路線密度が低く、自動車交通への依存度が高い。</p> <p>したがって、本事業が実現されなかった場合、沿線地域の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る。</p>
その他特記すべき事項	特になし。

