

大阪外環状鉄道（おおさか東線） 事業計画【 2019年度～2020年度 】

資料6

大阪外環状鉄道（株）

1. 大阪外環状鉄道（おおさか東線）について

○事業概要
 おおさか東線は、既存の城東貨物線を、複線・電化し旅客線化を図るものである。本路線の整備により、大阪東部地域において、都心から放射状に広がるJR、私鉄、地下鉄の各路線とのネットワークが形成され、大阪市外縁部における鉄道の利便性が飛躍的に向上し、都心ターミナルの混雑緩和に寄与するとともに、国土軸への接続点となる新大阪へのアクセスが強化される。

・計画概要
 区間 新大阪～久宝寺 延長 20.3km
 駅数 14 駅（既存駅含む）
 事業費 1,243 億円

・事業主体
 建設・施設保有（第三種鉄道事業者）大阪外環状鉄道㈱
 運行（第二種鉄道事業者）西日本旅客鉄道㈱

・資金フレーム

事業費 1,243 億円（うち国庫補助対象事業費 1,128 億円）					
出資金 （事業費×20%） 249 億円		補助金 （国庫補助対象事業費×25.92%） 292 億円		借入金 （事業費-出資金-補助金） 702 億円	
地方自治体 （70%） 174 億円	民間（JR等） （30%） 75 億円	国 （概算×12.96%） 146 億円	地方自治体 （概算×12.96%） 146 億円	地方自治体 498 億円	民間 204 億円

注）四捨五入のため合計は合わない

※地方自治体の負担割合
 大阪府：大阪府：東大阪市：吹田市：八尾市＝41：41：12：3：3

○事業の経過
 ・平成元年5月 運輸政策審議会答申第10号に本路線整備が位置付け
 ・平成8年5月 国の幹線鉄道等活性化事業費補助に採択される
 ・平成8年11月 大阪外環状鉄道株式会社設立
 ・平成11年6月 工事着工
 ・平成20年3月 放出～久宝寺間（南区間）が開業
 ・平成30年3月 衣櫛加美北駅が開業
 ・平成31年3月 全線（新大阪～久宝寺）開業

2. 大阪外環状鉄道株式会社について

○大阪外環状鉄道株式会社の主な業務

○残事業の推進
 ・近隣家屋の事後調査及び補償
 ・環境影響評価事後調査と調査結果に基づく対応

○借入金の返済
 ・返済計画に基づく資金管理、返済の実施

○輸送の安全管理
 ・第二種鉄道事業者（JR西日本）との連携
 （鉄道施設の検査計画・実績報告に基づく施設の安全確認、災害・事故発生時の対応）

3. 今後の事業スケジュール

	2019年度	2020年度	2021年度以降	
残事業の推進 （家屋補償） （環境アセス対応等）	→			建設事業終了に向けて、着実に推進
借入金の返済 金融機関 ～2039年度 自治体 ～2061年度	→			建設に係る借入金を返済計画に基づき、着実に返済
輸送の安全管理の徹底	→			・第二種鉄道事業者との連携（鉄道施設の安全確認、災害・事故等発生時の適切な対応） ・許認可手続きの適切な実施

4. 事業計画における課題と目標

①残事業の実施

- 課 題** 家屋補償については、権利者との交渉が難航することが想定される。また、環境アセス対応については、2019年度に実施する事後調査の結果を踏まえ、対応工事が必要となった場合に事業期間内に適切な工事実施を行う必要がある。
- 目 標** 家屋事後調査・補償及び環境アセス対応等：2020年度までに完了

②借入金の返済

- 課 題** 長期に渡り着実に借入金の返済を行うため、適切な資金管理が必要。また、一般管理費の削減等によるコスト削減の取組みも必要
- 目 標** 借入金の返済

償還計画	2019年度	2020年度	2021年度以降
	6.7億円	7.5億円	657.02億円※

※全線開業43年目までの元本返済額の累計額

コスト削減（一般管理費：見込額からの削減を目指す）

一般管理費 （見込額）	2019年度	2020年度
	203百万円	203百万円

③輸送の安全管理の徹底

- 課 題** 第二種鉄道事業者（JR西日本）との連携を図り、当社保有の鉄道施設の検査・工事が適正に実施されることを確認する必要がある。
- 目 標** 当社保有の鉄道施設の検査・工事の不備による事故ゼロ。

(参考) 開業後 借入金残高・税引き後損益 推移

