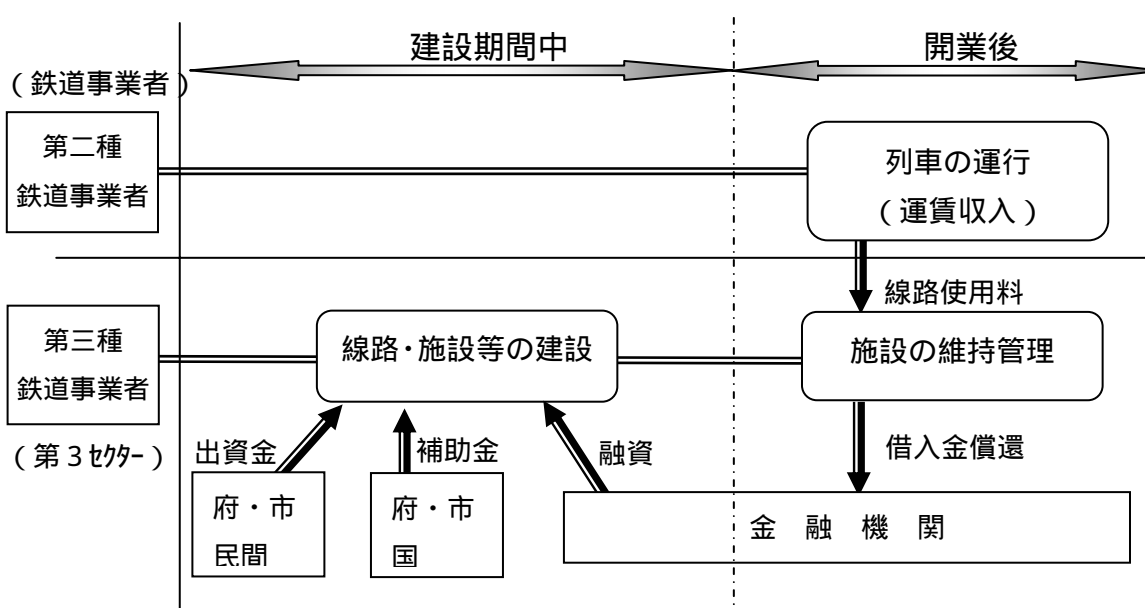


プロジェクト事前評価調査

(プロジェクト名：西大阪延伸線)

プロジェクト名	西大阪延伸線
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
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 - 阪神電気鉄道株式会社 建設 - 西大阪高速鉄道株式会社
手法概要	
内容	<p>区 間：阪神西九条～近鉄難波（建設延長L=3.4km）</p> <p>駅 数：新設3駅…九条、岩崎橋、汐見橋（駅名は仮称） 既設2駅…西九条、近鉄難波 計5駅</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1,071億円（消費税含まず）</p> <p>上位計画等の位置づけ</p> <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>
府が関与する理由	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、阪神電気鉄道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。

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> <table border="1" style="width:100%; text-align:center;"> <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>自己調達資金</td> <td>地方(28%)</td> <td>自己調達資金</td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td>国(25.2%)</td> <td></td> <td></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%)	自己調達資金	地方(28%)	自己調達資金			国(25.2%)		
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%)	自己調達資金	地方(28%)	自己調達資金																											
		国(25.2%)																													
府の関与																															
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>																														
事業を巡る社会経済情勢	<p>関連事業の状況</p> <p>再開発事業等 岩崎橋地区開発、ルネッサなんば開発（湊町プロジェクト）、難波地区再開発、臨海部整備 阪神尼崎駅等改良工事</p> <p>近鉄との相互直通運転の実施に対応するため、尼崎駅のホーム延伸・増設を行うとともに、西大阪線から本線に直接乗り入れることができるよう、尼崎駅～大物駅間において本線と西大阪線の立体交差化を行う。</p> <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>また、臨海部においては「テクノポート大阪計画」等による新都心の形成が、都心南部においては湊町・難波・岩崎橋地区等の大規模開発事業をインパクトに都市機能、経済機能の強化が図られており、これらの開発整備の円滑な推進を支援するために、広域的なアクセス機能の強化が必要とされている。</p> <p>さらに、都心部の本路線沿線においては、地形上の制約から既存鉄道駅へのアクセス性やバス路線の利便性が十分でなく、また、大量の自動車交通の発生により終日にわたる道路の混雑を生起していることから、公共交通機関の整備による利便性の向上、及び自動車交通の抑制による環境負荷の軽減が求められている。</p> <p>地元等の協力体制</p> <p>西大阪線事業推進協議会（平成11年7月） 大阪市、阪神電気鉄道㈱、近畿日本鉄道㈱〔オブザーバー〕 阪神電車九条乗入促進委員会 西大阪延伸線沿線の地元住民による組織で、大阪市や阪神電気鉄道㈱に対して、西大阪延伸線の早期整備促進を求める陳情（昭和63年3月及び平成9年3月）等を行っている。</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	2.16 (30年間) 2.59 (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= 869.2 億円 (30年間)			
環境等改善便益	府 民	C= 874.1 億円 (50年間) 総便益 B=1,881.2 億円 (30年間) B=2,266.6 億円 (50年間)			
その他の指標 (代替指標)		西大阪延伸線利用人員 約 8 . 1 万人 / 日 (開業年予測値)			
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	<ul style="list-style-type: none"> 渋滞緩和 緊急車両の通行 事故の減少 環境改善効果 	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	
	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	<ul style="list-style-type: none"> 乗り継ぎ利便性 広域鉄道ネットワークの形成 騒音低下 	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	
	その他	特に無し。			
採算性					
<p>大阪府の出資する第3セクターである西大阪高速鉄道(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>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)資金収支で開業後30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>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	代替案との比較検討
	<p>本事業においては、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。</p> <p>ただし、駅位置や駅出入口などの詳細については、詳細設計と併せて検討していく。</p>
代替案との比較検討	事業廃止した場合の影響
	<p>西大阪延伸線沿線では、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	
<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通りとされている。</p> <ul style="list-style-type: none"> 阪神西大阪線西九条駅と近鉄難波駅を結ぶ路線である。 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。 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。 <p>都市鉄道調査の報告書(平成13年3月)において、本路線整備の必要性は以下の通りとされている。</p> <ul style="list-style-type: none"> 大阪圏の都市構造の将来目標誘導に向けた東西都市軸形成支援 都心南部の大規模開発プロジェクトの促進および都市利用高度化支援 相互直通運転の促進(鉄道ネットワークの連続性の向上) 臨海部開発地区へのアクセス性の向上 都心南部の公共交通利用の促進 	

