

鉄道検討部会報告書

平成13年8月11日

大阪府建設事業評価委員会 鉄道検討部会

平成13年8月11日

大阪府建設事業評価委員会委員長 柏原 士郎 様

大阪府建設事業評価委員会
鉄道検討部会長 岡田 憲夫

鉄道検討部会の審議結果について（報告）

このたび、大阪府建設事業評価委員会の事前評価案件である阪神西大阪線延伸及び京阪中之島線の調査について、本部会で審議を行ったところ、下記のとおりの結果となりましたので報告いたします。

記

1 対応方針について

阪神西大阪線延伸及び京阪中之島線の調査事業への大阪府の関与は妥当と判断する。

ただし建設に着手するまでに、改めて調査結果に基づいて事前評価（建設段階）を行うこととする。

(理 由)

- (1) 両事業が、市街地再開発拠点への対応、鉄道の混雑緩和、鉄道サービスの高度化などの課題に対処し整備が必要な路線と位置つけた運輸政策審議会第10号答申（平成元年5月）の内容を確認し、同答申後の社会経済情勢の変化等を踏まえ国が実施した都市鉄道調査（平成13年3月）などに基づき、両事業の社会的な必要性和大阪府の関与の妥当性について、総合的に検討を行ったこと。
- (2) 運輸政策審議会第19号答申（平成12年8月）及び都市鉄道調査で指摘された補助制度の見直しと第3セクターによる償還型上下分離方式の必要性を確認し、更にこれに基づき設置される第3セクターに対し地方自治体が出資及び補助という形で参画する地下高速鉄道建設にかかる事業費（都市鉄道調査による）及び補助フレームを確認した。それを前提として、両事業が府民の利便性の向上や公共交通と自動車交通が調和した交通体系の形成など、事業効果が期待されることから、府の負担（出資金・補助金）については妥当性が認められること、また関係者の基本合意により、今後、建設着手前の事前評価段階で確定する事業費をベースに、府民にとって妥当と考えられる形で、府の負担額が定められる体制づくりが確認されたことから、現段階で府として両事業の調査に関与することは妥当であると判断されたこと。

2 提言事項

本部会としては、調査が実施されるにあたって、次の諸点に留意されるよう提言する。

(1) 調査項目について

調査にあたっては、予定されている調査項目を基本としつつ、主として下記のような建設・運営段階での変動要因、いわゆる事業リスクを可能な範囲で調査し、その削減や対応方策も含めて検討を行うべきである。

また、事業採算性の判断をより適切に行うためには、需要予測の数値を変動要因も勘案し可能な範囲で精査すべきであり、鉄道会社（2種事業者）に対しても、必要な情報の提供などを含め協力を要請すべきである。

【建設段階】

- ・ 事業費の増嵩
- ・ 事業着手及び供用開始の遅延
- ・ 資金調達（補助含む）及び利息の増嵩
- ・ 管理費の増嵩 等

【運営段階】

- ・ 資金調達（短期）及び返済
- ・ 管理費の増嵩
- ・ 利用者の変動 等

(2) 調査段階において検討すべき事項について

事業全体のリスクの関係者による分担の仕方については、事業成立性を判断する上での前提条件であることから、上記のリスク予測とその分析を行った上で、役割分担を検討し、その仕組みや運用のルールについて、建設着手の可否に係る事前評価を行う段階までに関係者で調整しておくべきである。

主要プロジェクト事前評価審議対象事業一覧表(2事業)

事業名 [所在地]	事業手法	上位計画等 の位置付け	事業を巡る 社会経済情勢	定性的評価
事業概要	府の関与	事業の進捗予定	効率性 (費用便益比)	採算性
<p>〔事業名〕 〔鉄動道〕 阪神西大阪線延伸 〔調査段階〕 [大阪市]</p> <p>〔事業概要〕 調査の概要 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き・許認可等を対象とする。</p> <p>調査主体： 第3セクター 調査費： 14.89億円 調査対象事業の概要 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 区 間 阪神西九条駅 ～近鉄難波駅 延 長 L=3.4km 事業主体 運営：阪神電鉄㈱ 建設：第3セクター 事業費 約1,071億円</p>	<p>〔事業手法〕 償還型上下分離方式を採用</p> <p>第3セクター(3種事業者)が線路・駅舎等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セクターは建設時の借入金を、電鉄会社からの線路使用料で賄う。</p> <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。地下高速鉄道建設補助フレーム上、補助の受け皿としての第3セクターが必要となるため。</p> <p>〔関与の内容〕 同補助フレームに基づき、出資・補助を行う。</p>	<p>〔位置付け〕 運輸政策審議会 答申第10号 (平成元年5月) において、「目標年次までに整備することが適当である路線」との位置付け。</p> <p>〔進捗予定〕 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</p>	<p>〔事業を巡る情勢〕 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、これらの結節性が悪く、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>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、臨海部整備地区等がある。</p> <p>〔費用便益比〕 B/C=2.52(30年間) 3.04(50年間) B=2,337.3億円(30年間) B=2,818.2億円(50年間) C=926.7億円</p>	<p>〔定性的評価〕 ・渋滞緩和 ・緊急車両の通行 ・事故の減少 ・環境改善効果 ・沿線地域の活性化 ・乗り継ぎ利便性 ・広域鉄道ネットワークの形成 ・騒音低下</p> <p>〔採算性〕 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年目に償還完了、資金収支で開業後33年目に償還完了することとなっている。</p>

自然環境への影響と対策	委員会における主な審議内容 (2事業共通)	評価 (2事業共通)
代替案との比較検討		
<p>〔自然環境への影響〕 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> <p>〔代替案との比較検討〕 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、ルートの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、今後の調査業務の中で検討していく。</p>	<p>〔事業の必要性について〕 ・運輸政策審議会答申第10号及び国が実施した都市鉄道調査において、両事業が、市街地再開発拠点への対応、鉄道の混雑緩和、鉄道サービスの高度化などの課題に対処し整備が必要な路線と位置付けられていることを確認した。</p> <p>・運輸政策審議会答申第10号は平成元年答申であるが、都市鉄道調査の最終報告は平成12年度であり、答申後の社会経済情勢の変化等を踏まえていることを確認した。</p> <p>〔府の関与について〕 ・第3セクターは、建設期間中においては3種事業者として出資金および補助金の受け皿として機能するとともにインフラ部の建設を行い、開業後には2種事業者(鉄道会社)からの線路使用料を収入とし、借入金返済にあてることを確認した。</p> <p>・運輸政策審議会答申第19号において補助制度の見直しと民間事業者に対する上下分離方式の適用の必要性が指摘されていること、都市鉄道調査において両事業が補助制度の見直しと償還型上下分離方式の採用があれば採算性が確保されることとしていること及びその場合の事業費を確認した。</p> <p>・第3セクターに対し地方自治体が出資及び補助という形で参画することを前提とした国の補助フレームと全体事業費のフレームを確認した。</p> <p>・これらを前提として、両事業が府民にとって利便性の高い広域的な鉄道ネットワークの形成や質の高い交通サービスの確保、公共交通と自動車交通が調和した交通体系の形成など、事業効果が期待されることを確認した。</p> <p>・そのため、第3セクターに対して府が出資金や補助金を負担することについては、妥当性が認められる。</p> <p>・また、関係者の基本合意により、今後、建設着手前の事前評価段階で確定する事業費をベースに、府の負担額の上限が定められる体制づくりを確認した。</p> <p>(2/2に続く)</p>	<p>大阪府の関与は妥当</p>

主要プロジェクト事前評価審議対象事業一覧表(2事業)

事業名 [所在地]	事業手法	上位計画等 の位置付け	事業を巡る 社会経済情勢	定性的評価
事業概要	府の関与	事業の進捗予定	効率性 (費用便益比)	採算性
<p>〔事業名〕 〔鉄動道〕 京阪中之島線(調査段階) [大阪市]</p> <p>〔事業概要〕 調査の概要 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き・許認可等を対象とする。</p> <p>調査主体: 第3セクター 調査費: 14.48億円 調査対象事業の概要 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 区間 京阪天満橋駅～玉江橋駅(仮称) 延長 L=2.9km 事業主体 運営:京阪電鉄株 建設:第3セクター 事業費 約1,503億円</p>	<p>〔事業手法〕 償還型上下分離方式を採用</p> <p>第3セクター(3種事業者)が線路・駅舎等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セクターは建設時の借入金を、電鉄会社からの線路使用料で賄う。</p> <p>〔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、なにわ筋線との結節により、将来の広域鉄道網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。</p> <p>地下高速鉄道建設補助フレーム上、補助の受け皿としての第3セクターが必要となるため。</p> <p>〔関与の内容〕 同補助フレームに基づき、出資・補助を行う。</p>	<p>〔位置付け〕 運輸政策審議会答申第10号(平成元年5月)において、「目標年次までに整備に着手することが適当である路線」との位置付け。</p> <p>〔進捗予定〕 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</p>	<p>〔事業を巡る情勢〕 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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>〔費用便益比〕 B/C= 2.99(30年間) 3.63(50年間) B=2,631.7億円(30年間) B=3,193.3億円(50年間) C=879.0億円</p>	<p>〔定性的評価〕 ・渋滞緩和 ・緊急車両の通行 ・事故の減少 ・環境改善効果 ・沿線地域の活性化 ・時間短縮効果 ・広域鉄道ネットワークの形成 ・騒音低下</p> <p>〔採算性〕 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年目に償還完了することとなっている。</p>

自然環境への影響と対策	委員会における主な審議内容 (2事業共通)	評価 (2事業共通)
代替案との比較検討		
<p>〔自然環境への影響〕 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>〔代替案との比較検討〕 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>(1/2からの続き) (リスクについて) ・事業の実施にあたっては下記のような様々なリスク要因があることを確認した。事業の着手にあたっては、事前にリスクを分析した上で、それを管理することが必要である。</p> <p>【建設段階】 ・事業費の増高 ・事業着手及び供用開始の遅延 ・資金調達(補助含む)及び利息の増高 ・管理費の増高 等</p> <p>【運営段階】 ・資金調達(短期)及び返済 ・管理費の増高 ・利用者の変動 等</p> <p>(調査項目について) ・土質調査等を含めた路線整備計画、事業費の積算、事業効果の測定、各種手続きなどが、現在予定されている調査項目であることを確認した。</p> <p>・これらの調査項目を基本としつつ、主として上記のような事業リスクを可能な範囲で調査し、その削減や対応方策も含めて検討を行うべきである。</p> <p>・事業採算性の判断をより適切に行うためには、需要予測の数値を変動要因も勘案し可能な範囲で精査すべきである。需要変動のリスクを2種事業者である鉄道会社が負うとしても、必要な情報の提供などを含め協力を要請すべきである。</p> <p>(調査段階において検討すべき項目について) ・事業全体のリスクの、鉄道会社や第3セクター、行政などの関係者による役割分担は、事業が成立するか否かを判断する上での前提条件である。</p> <p>・そのため、上記のリスク予測とその分析を行った上で、役割分担を検討し、その仕組みや運用のルールについて、建設着手の可否に係る事前評価を行う段階までに関係者で調整しておくべきである。</p>	

審 議 日 程

年 月 日	審 議 経 過
平成13年7月23日	第1回鉄道検討部会 評価システム説明 事業概要説明 個別事業審議
平成13年8月11日	第2回鉄道検討部会 個別事業審議 報告書に向けての意見交換 報告書取りまとめ

大阪府建設事業評価委員会 鉄道検討部会 委員名簿

* うえの ゆうこ
上野 祐子 (株)マーケティングダイナミックス研究所代表取締役

おかだ のりお
岡田 憲夫 京都大学防災研究所教授

* こばやし きよし
小林 潔司 京都大学大学院工学研究科教授

* しょうじ けんいち
正司 健一 神戸大学大学院経営学研究科教授

ますだ のぼる
増田 昇 大阪府立大学大学院農学生命科学研究科教授

(五十音順・敬称略 部会長 * 専門委員)