

令和 6 年度 再々評価調書

1 事業概要

事業名	大阪モノレール延伸事業（門真市新橋町～東大阪市若江西新町）									
担当部署	都市整備部 交通戦略室 鉄道推進課 連立・鉄軌道グループ（連絡先 06-6944-7587）									
事業箇所	門真市新橋町～東大阪市若江西新町									
再々評価理由	事業計画の大幅な変更（事業費増）									
事業目的	<ul style="list-style-type: none"> ・大阪都心部から放射状に形成された既存鉄道を環状方向に結節することにより、広域的な鉄道ネットワークを形成することを目的とする。 ・今回の延伸により、OsakaMetro 長堀鶴見緑地線・JR 学研都市線・近鉄けいはんな線・近鉄奈良線の 4 路線と新たに結節し、在来 10 路線とネットワークする。 ・併せて、新たな沿線開発、まちづくりが促進されるなど沿線地域の活性化を目的とする。 									
事業内容 () 内の数値は 前回評価時点のもの	<p>区 間 : 門真市新橋町～東大阪市若江西新町 松生町駅、門真南駅、鴻池新田駅、荒本駅、瓜生堂駅の 5 駅 ※駅名はいずれも仮称</p> <p>延 長 : 約 8.9km</p> <p>事業期間 : 平成 28 年度～令和 15 年度（令和 11 年）</p> <p>事業費 : 約 1,442 億円（約 786 億円）</p> <p>事業主体 : 大阪府 ※インフラ外部：大阪モノレール(株)</p>									
事業費 () 内の数値は 前回評価時点のもの	<ul style="list-style-type: none"> ・インフラ部事業費 約 1,442 億円（約 786 億円） <p>〔 国 : 約 791 億円（約 430 億円） 府・市*: 約 651 億円（約 356 億円） 〕 ※大阪府、大阪市、東大阪市、門真市、守口市</p> <p>【内訳】</p> <table border="0"> <tr> <td>調査費等</td> <td>: 約 53 億円（約 23 億円）</td> <td></td> </tr> <tr> <td>用地費</td> <td>: 約 64 億円（約 31 億円）</td> <td></td> </tr> <tr> <td>工事費</td> <td>: 約 1,325 億円（約 732 億円）</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> 軌道桁 約 485 億円（約 214 億円） 支柱, 基礎 約 410 億円（約 231 億円） 駅舎 約 282 億円（約 205 億円） その他 約 148 億円（約 82 億円） </td> </tr> </table> <p>(参考)</p> <p>インフラ外部（府試算*） : 約 422 億円（約 327 億円）</p> <p>インフラ部+インフラ外部（府試算*） : 約 1,864 億円（約 1,113 億円）</p> <p>※現時点のインフラ外部事業費約 327 億円に加え、人件費や物価の高騰を反映して試算</p>	調査費等	: 約 53 億円（約 23 億円）		用地費	: 約 64 億円（約 31 億円）		工事費	: 約 1,325 億円（約 732 億円）	<ul style="list-style-type: none"> 軌道桁 約 485 億円（約 214 億円） 支柱, 基礎 約 410 億円（約 231 億円） 駅舎 約 282 億円（約 205 億円） その他 約 148 億円（約 82 億円）
調査費等	: 約 53 億円（約 23 億円）									
用地費	: 約 64 億円（約 31 億円）									
工事費	: 約 1,325 億円（約 732 億円）	<ul style="list-style-type: none"> 軌道桁 約 485 億円（約 214 億円） 支柱, 基礎 約 410 億円（約 231 億円） 駅舎 約 282 億円（約 205 億円） その他 約 148 億円（約 82 億円） 								
事業費の変更理由	<ul style="list-style-type: none"> ・支柱形状の見直し等によるコスト縮減に取り組んでいるものの、昨今の物価高騰による影響に加え、用地補償費の増加、土質調査結果による基礎構造の変更等により、事業費が増加 									
維持管理費	<p>開業から 20 年目まで : 約 6,200 万円/年 (支柱や桁、分岐器、昇降施設の保守点検)</p> <p>開業後 20 年目以降 : 約 2 億 1,800 万円/年 (支柱や桁、分岐器、昇降施設の保守点検に加え、鋼構造物の塗装塗替や PC 軌道桁のひびわれ注入等の長寿命化対策)</p>									

2 事業の必要性等に関する視点

	事前評価時点 [H28]	再評価時点 [R4]	再々評価時点 [R6]	変動要因の分析
事業を巡る社会 経済情勢等の変化	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通への転換 環境省の「環境白書（平成27年版）」において、低炭素型の都市・地域構造や社会経済システムの形成のため、「公共交通利用促進のための鉄道新線整備の推進」を挙げており、環境負荷の小さいまちづくりの実現に向けた公共交通への転換が求められている。 沿線の開発状況 平成27年4月に立命館大学の茨木新キャンパスが開校、11月には万博記念公園駅にEXPOCITY（エキスポシティ）が開業するなど、新たな沿線開発により、モノレール利用者は平成26年度に比べ1割以上増加している。 	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通への転換 環境省の「環境白書（令和3年版）」において、低炭素型の都市・地域構造や社会経済システムの形成のため、「公共交通利用促進のための鉄道新線整備の推進」を挙げており、環境負荷の小さいまちづくりの実現に向けた公共交通への転換が求められている。 沿線の開発状況 門真市松生町にてパナソニック(株)工場跡地（約11.7万㎡）を活用した開発が進められており、令和5年春に商業施設の開業を予定している。 	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通への転換 環境省の「環境白書（令和5年版）」において、低炭素型の都市・地域構造や社会経済システムの形成のため、「公共交通利用促進のための鉄道新線整備の推進」を挙げており、環境負荷の小さいまちづくりの実現に向けた公共交通への転換が求められている。 沿線の開発状況 令和5年4月に門真市松生町にららぽーと門真、8月にコストコが開業。令和6年4月に立命館大学映像学部・研究科、情報理工学部・研究科が大阪いばらきキャンパスに移転。今後、万博記念公園駅前に大規模アリーナの開業が予定。 社会情勢の変化で 建設資材や人件費が高騰している。 	<ul style="list-style-type: none"> 環境白書における「公共交通利用促進のための鉄道新線整備の推進」の位置付けに変動はない。 新たに大規模商業施設の開発等が進み、大阪モノレールの更なる需要が見込まれる。 建設資材及び人件費が高騰している。
地元の 協力体制等	<ul style="list-style-type: none"> 大阪モノレール延伸部沿線活性化検討連絡会において、新駅周辺や延伸部沿線地域の魅力向上、活性化の実現に向けた検討を行っている。 （構成：守口市、門真市、東大阪市、大阪府） （仮称）松生町駅に関する建設事業費については、国費補助を除いた金額を門真市、守口市が全額負担する。 モノレール延伸区間の各駅では、地元市が事業主体となり、駅前広場等の整備に向けた取り組みが進められている。 			

	事前評価時点 [H28]	再評価時点 [R4]	再々評価時点 [R6]	変動要因の分析
<p>事業の投資効果 <費用便益分析> または <代替指標></p>	<p>【効果項目】 ・利用者便益（時間短縮、費用節減、乗換利便性向上、車両内混雑緩和） ・供給者便益（当該事業者収益、競合・補完事業者収益） ・環境等改善便益（環境改善、道路混雑緩和、道路交通事故削減）</p> <p>【分析結果】 <事業全体> ・B/C=2.06（30年間） B=1,384億円 C=673億円 ・B/C=2.43（50年間） B=1,670億円 C=687億円</p> <p>【算出方法】 「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル 2012年改訂版」</p> <p>【受益者】 ・鉄道利用者 ・地域住民 ・道路利用者</p>	<p>【効果項目】 ・利用者便益（時間短縮、費用節減、乗換利便性向上、車両内混雑緩和） ・供給者便益（当該事業者収益、競合・補完事業者収益） ・環境等改善便益（環境改善、道路混雑緩和、道路交通事故削減）</p> <p>【分析結果】 <事業全体> ・B/C=2.18（30年間） B=1,898億円 C=869億円 ・B/C=2.57（50年間） B=2,277億円 C=886億円</p> <p>【算出方法】 「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル 2012年改訂版」</p> <p>【受益者】 ・鉄道利用者 ・地域住民 ・道路利用者</p>	<p>【効果項目】 ・利用者便益（時間短縮、費用節減、乗換利便性向上、車両内混雑緩和） ・供給者便益（当該事業者収益、競合・補完事業者収益） ・環境等改善便益（環境改善、道路混雑緩和、道路交通事故削減）</p> <p>【分析結果】 <事業全体> ・B/C=1.23（30年間） B=1,731億円 C=1,403億円 ・B/C=1.42（50年間） B=2,026億円 C=1,423億円</p> <p><残事業> ・B/C=1.36（30年間） B=1,722億円 C=1,268億円 ・B/C=1.57（50年間） B=2,025億円 C=1,288億円</p> <p>【算出方法】 「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル 2012年改訂版」</p> <p>【受益者】 ・鉄道利用者 ・地域住民 ・道路利用者</p>	<p>事業費及び開業目標の変更に伴い、B/Cが低下。</p>
<p>事業効果の 定性的分析 （安心・安全、活力、 快適性等の有効性）</p>	<p>【効果項目】 ・OsakaMetro 長堀鶴見緑地線、JR 学研都市線、近鉄けいはんな線及び近鉄奈良線と結節することで、これらの路線の輸送障害による運行停止時において、代替ルートが確保され、交通リダンダンシーの確保に寄与する。 ・交通不便地の解消や新たな沿線開発など、まちづくりが促進され、沿線地域の魅力向上や活性化につながる。</p> <p>【受益者】 ・鉄道利用者 ・地域住民 ・道路利用者</p>			

	事前評価時点 [H28]	再評価時点 [R4]	再々評価時点 [R6]	変動要因の分析
事業の進捗状況 <経過> ① 事業採択年度 ② 事業着工年度 ③ 完成予定年度	① 平成 28 年度 ② 平成 28 年度 ③ 令和 11 年	① 平成 28 年度 ② 平成 28 年度 ③ 令和 11 年	① 平成 28 年度 ② 平成 28 年度 ③ 令和 15 年度	詳細な土質調査の結果、地盤が想定より軟弱であることが判明し、駅舎の基礎工法の変更が必要となったことに伴う施工期間の長期化等
<進捗状況>	—	・全体 8.7% (68.0 億円/786.0 億円) ・調査費等 60.0% (13.8 億円/ 23.0 億円) ・用地 4.5% (1.4 億円/31.0 億円) ・工事 7.2% (52.8 億円/732.0 億円)	・全体 15.8% (228.3 億円/1,442.0 億円) ・調査費等 96.8% (51.7 億円/53.4 億円) ・用地 59.3% (38.2 億円/64.4 億円) ・工事 10.4% (138.4 億円/1,324.6 億円)	
事業の必要性等に関する視点	・本事業は広域的な鉄道ネットワーク機能の強化や災害時の代替ルート確保等が目的であることから、事業の必要性に変わりはない。			

3 事業の進捗の見込みの視点

事業の進捗の見込みの視点	<ul style="list-style-type: none"> ・詳細設計は約 8 割が完了済。(22 件/29 件) ・用地買収は約 8 割が契約済 (14 件/17 件) であり、残る用地交渉も鋭意進めている。 ・支柱建設工事は約 6 割が発注済 (5.4 km/9 km) であり、一部ではすでに建設が完了。 ・(仮称)松生町駅付近では大型商業施設が開業するなど、沿線開発が進捗している。 ・今回、事業費と開業目標を変更しても、B/C は 1.0 を超えている。
--------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

4 コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点	<p>[コスト縮減]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・発生土や盛土材の公共工事間流用、夜間施工工事の縮減など、更なるコスト縮減に努める。 <p>[代替案立案等の可能性：LRT やバスを導入する場合]</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大阪中央環状線は慢性的な混雑状態の区間が多く存在しており、更に自動車の交通混雑が悪化し、周辺環境へも影響がある。 ・自動車の交通混雑により輸送の定時性を確保することが困難であり、定時性を確保するため LRT やバスの専用レーンを設置する場合は、ほぼ全線にわたる用地買収や拡幅工事が必要となる。 ・営業中のモノレールからの乗換えが必要となる。 <p>⇒以上から、営業中のモノレールの延伸が最適である。</p>
---------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

5 特記事項

自然環境等への影響とその対策	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通機関の利用促進により、大気への負荷物質の排出量の低減に寄与する。 ・なお、モノレールは府道大阪中央環状線等の道路区域内に設置するものであり、建設によって新たに自然環境等へ与える影響はほとんどないものと考えられる。
前回評価時の意見具申（付帯意見）と府の対応	—
上位計画等	<ul style="list-style-type: none"> ・近畿地方交通審議会答申第8号（平成16年10月） 「京阪神圏における中長期的に望まれる鉄道ネットワークを構成する新たな路線」 ・大阪府公共交通戦略（平成26年1月策定、令和元年11月改訂） ・大阪府都市整備中期計画（案）（令和3年1月）
その他特記事項	—

6 対応方針（原案）

対応方針（原案）	<p><u>○事業継続</u></p> <p><判断の理由></p> <ul style="list-style-type: none"> ・本事業により大阪の広域的な鉄道ネットワークを形成と、新たな開発など沿線地域の活性化に寄与する。 ・今回、事業費と開業目標を変更しても、全体B/C、残事業B/Cともに1.0以上を確保しており、投資効率性が確認できる。 ・詳細設計は約8割が完了済、用地買収は約8割が契約済、支柱建設工事は約6割が発注済（5.4 km/9 km）であり、一部ではすでに建設が完了している。 ・（仮称）松生町駅付近では大型商業施設が開業するなど、沿線開発が進捗しており、今後の更なる需要も見込まれる。 <p>以上の理由により、事業を継続する。</p>
----------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------