

事業再評価総括表

おおさか東線

事業者名：[大阪外環状鉄道株式会社]

① 事業概要						
事業名	おおさか東線鉄道整備事業		起点終点	新大阪～久宝寺(20.3km)		
事業期間	【南区間(放出～久宝寺)】H8～H22年度 【北区間(新大阪～放出)】H18～H30年度		総事業費	約1200億円		
② 事業の主たる目的(ミッション)						
<p>大阪東部地区は、都心部に近接した密集市街地でありながら、鉄道網の現況は都心に対して放射軸のみであり、各路線を接続する南北方向の鉄道が未整備となっている。このため、大阪市外縁部における放射状路線間の移動や国土軸への結節点となる新大阪へのアクセスが都心部を経由した不便なルートとなっている。また、そのため都心部への流動集中をもたらしている。</p> <p>おおさか東線は、既存の城東貨物線を活用して、「放射状路線を相互に連絡し、ネットワークを形成するとともに、新大阪へのアクセス等都心周辺部における環状方向の流動に対応すること」、「都心部の混雑緩和、都心ターミナルへの集中緩和等に対応すること」を目的として整備される路線である。</p>						
i) 放射状路線を相互に連絡し、ネットワークを形成するとともに、新大阪へのアクセス等都心周辺部における環状方向の流動に対応。			<関連する政策目標> 鉄道サービスの高度化(乗継不便の解消)(運輸政策審議会答申第十号)			
ii) 都心部の混雑緩和、都心ターミナルへの集中緩和等に対応			<関連する政策目標> 混雑の緩和(車内混雑の緩和・ターミナル混雑の緩和)(運輸政策審議会答申第十号)			
③ 事業効率(費用対便益・採算性)						
■費用対便益[平成27年度価格] 計算期間:30年(50年)						
○事業全体の投資効率性						
費用	2006億円(2006億円)		貨幣換算した主要な費用:建設費、車両費、用地費			
便益	2633億円(2942億円)		貨幣換算した主要な便益:所要時間短縮、交通費用節減、快適性向上			
費用便益比 B/C	1.31 (1.47)	純現在価値 NPV	628億円 (935億円)	経済的内部収益率 EIRR	5.56% (5.92%)	
○残事業の投資効率性						
費用	「継続した場合」2006億円(2006億円)		「中止した場合」1735億円(1736億円)			
便益	「継続した場合」2633億円(2942億円)		「中止した場合」1908億円(2058億円)			
費用便益比 B/C	2.68 (3.27)	純現在価値 NPV	455億円 (613億円)	経済的内部収益率 EIRR	12.83% (13.05%)	
感度分析結果 (残事業の投資効率性)	需要+10%		費用+10%		建設期間+1年	
	B/C 2.94		B/C 2.45		B/C 2.61	
	NPV 525億円		NPV 431億円		NPV 428億円	
	EIRR 13.94%		EIRR 11.78%		EIRR 12.09%	
需要-10%		費用-10%		建設期間-1年		
B/C 2.42		B/C 2.97		B/C 2.73		
NPV 385億円		NPV 480億円		NPV 476億円		
EIRR 11.67%		EIRR 14.08%		EIRR 13.58%		
「中止した場合」の状況:おおさか東線全線のうち、すでに開業している南区間(放出～久宝寺)は運行を継続し、北区間(新大阪～放出)の旅客化に関する事業を中止する。ただし、現行路線が貨物線として利用されているため、撤去は行わないものとする。						
■採算性 累積資金収支黒字転換年 全線開業後43年						
上記分析の基礎とした需要予測 新大阪～久宝寺の輸送人員(全線開業年度 87,564人/日、需要安定年度 107,084人/日)						

④ 事業による効果・影響		
評価項目	評価結果	
利用者への効果・影響	所要時間の短縮	・久宝寺～高井田において22分短縮、久宝寺～淡路において21分短縮
	乗換利便性の向上 混雑緩和	・おおさか東線に接続する路線間の乗換ルートのうち、122のルートで乗換利便性が向上 ・都心部に集中する交通が分散され、都心部の路線の混雑緩和、および京橋・天王寺などの都心部ターミナルでの混雑緩和
	需要の定着	・おおさか東線の利用者数は、需要の定着が進み、京阪神圏の需要が減少する中、着実に増加の傾向にある
社会全体への効果・影響	鉄道ネットワークの充実	・既設放射状路線を連絡して関西圏の広域鉄道ネットワークの一翼を担い、職・住・学・遊の広域流動に寄与する ・既設各線との接続により、鉄道ネットワーク全体の利便性や利用価値が増大し、国土交通軸へのアクセスや関西圏の都市間および地域間の利便性の向上により、住民や観光客等の広域連携が深まる（全区間の整備により充実する） ・大阪駅北地区や関西文化学術研究都市など大規模プロジェクトが路線の延長上に位置しており、広域的に、住民、従業者、および研究者等の交流が増大して社会や経済が活性化する（全区間の整備により充実する）
	高速交通結節点へのアクセス性向上	・新大阪駅での結節により、新たに新大阪駅へ乗換抵抗なく移動可能となる駅付近の人口は大阪府域内で81万人
	地域の活性化	・東大阪市・八尾市・大阪市北東部および大阪市北部の沿線地域において、環状方向からのアクセスが可能となり、沿線施設への新たな利用客の増加により産業が活性化される ・吹田市域において「南吹田地域のまちづくり基本計画」が策定され、その後「南吹田駅まちづくり推進市民協議会」が発足し住民主導で新駅周辺のまちづくりの機運が高まっている
	鉄道空白地域の解消	・吹田市南部・大阪市北東部・東大阪市西部・大阪市東部における鉄道空白地域に、新たに西吹田駅・都島駅・JR長瀬駅が新設され、地域の利便性が向上する
	生活利便性の向上	・沿線地域に隣接して立地する八尾市民病院や久宝寺緑地などの施設、および大阪外環状線と接続する放射状路線の沿線地域に立地する東大阪市庁舎・東大阪市立総合病院・関西医大付属病院・東大阪アリーナなどの施設へ、新たに南北からのアクセスが可能となる ・連続立体交差事業により地域分断が解消される
	企業立地の促進	・路線の高架化により、新たに導入される高架下空間は68千㎡
	定住人口の増加	・駅周辺にはマンションなど多くの建物が新築・更新されており、駅周辺が活性化
	環境改善	・自動車から鉄道への転換によるNOx削減量は1.5トン／年 ・自動車から鉄道への転換によるCO2削減量は385トン／年
	安全性向上	・おおさか東線の整備により、大阪八尾線・中央環状線などを中心に交通量が減少し、事故件数が削減される。
	関連社会資本整備の促進	・都市計画道路事業、土地区画整理事業などおおさか東線の沿線では各種の社会資本整備※が計画されており、鉄道建設事業の実施によりおおさか東線に関連する社会資本の整備が促進される ※(道路)歌島豊里線・淀川北岸線・南吹田駅前線、(区画整理)淡路・竜華 など
⑤ 実施環境		
事業の実行性	<ul style="list-style-type: none"> ■ 関連自治体等の合意 ・国および関係自治体、事業者、地元住民と十分な協議を行っており問題はない。 ■ 法手続の状況 ・鉄道事業免許(H8)取得済み、工事施工(都島～久宝寺H11、新大阪～都島H14)認可済み 	
事業の成立性	<ul style="list-style-type: none"> ■ 上位計画との関連 ・運輸政策審議会答申第10号において目標年次(2005年)までに整備することが適当であると位置づけされた路線 ・近畿圏整備法において整備を推進するとされた路線 	
⑥ 事業を巡る社会経済情勢等の変化		
沿線地域の常住人口は大きく変化していないものの、景気低迷などにより従業人口は大幅に減少している。そのため、今回の予測ではその傾向を踏まえ精査を行っている。		
⑦ 事業の進捗状況		
南区間(放出～久宝寺)については平成20年3月に開業している。北区間(新大阪～放出)については、全工区において工事が本格化し、大規模な線路切替を実施するなど確実に工事が進捗している。平成26年度末時点の工事進捗率は約42%である。		
⑧ 費用縮減や代替案立案等の可能性の視点		
前回の事業再評価以降、関係自治体、第二種鉄道事業者及び当社からなる「おおさか東線コスト縮減及び事業費検討委員会」においてコスト縮減の検討を進め、その成果を踏まえて工事を進めているところである。「早期開業」及び「事業費の縮減」はおおさか東線鉄道建設事業の最重要課題であり、関係者の協力を得つつ、継続して取組を図る。		

⑨ 対応方針

新大阪～久宝寺間の全線整備の、平成30年度末の完成に向けて、事業を継続する。

⑩ 対応方針理由

事業を巡る社会情勢等の変化、事業の投資効果及び事業の進捗状況について評価を行った結果、事業継続が妥当であると確認されたため。

⑪ 事業評価監視委員会の結論・意見

委員会の結論：

おおさか東線鉄道整備事業等は、審議の結果、必要性が認められ、かつ、事業進捗上も特段の支障がないと考えられるため、「事業継続は妥当」と判断する。

委員会の意見：

平成20年3月に放出～久宝寺が部分開業して以降、放射状路線を相互に連絡しネットワークを形成した効果が現れ、利用者数は着実に増加している。また、新大阪～放出についても、平成30年度末の完成に向けて、順調に工事が進捗している。

おおさか東線は新大阪までの全線が整備されることにより、都心部の混雑緩和や都心ターミナルへの集中緩和がより一層図られるとともに、国土軸である新幹線と直結することで、住民の利便性向上に加えて沿線におけるまちづくりの起爆剤となるものである。このため、大阪外環状鉄道株式会社には、新大阪～久宝寺全線の平成30年度末の完成にむけた努力を要請するとともに、あわせて、平成30年春にむけたJR長瀬～新加美間の新駅整備やうめきたエリアへの乗り入れ実現などについて、沿線自治体および第二種鉄道事業者等の積極的な取り組みを期待する。

⑫ 概要図(位置図)



○ 備考

評価実施時期(平成27年8月～12月)

評価の過程で使用したデータ：

国勢調査(昭和60年～平成22年)、近畿圏パーソントリップ調査(平成12、22年)、各自治体人口統計表(平成22、26年)、日本の市区町村別将来推計人口(平成24年推計)、事業所・企業統計調査(昭和61年～平成18年)、経済センサス(平成21、24年)、公示地価(平成27年)、大阪府統計年鑑(昭和60年～平成25年)、都市交通年報(昭和40年～平成22年)

評価の過程で使用した文献：

鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル2012