

なにわ筋線について

1. 会議の論点

なにわ筋線の事業計画について、大阪府・大阪市・鉄道事業者（JR西日本・南海）で検討を進めてきたところ、整備主体や事業スキーム、府市の負担割合などについて、方向性の一致が見えてきたため、

「府市負担割合を1：1とすること」、「整備主体は関西高速鉄道(株)を活用すること」、「今後のスケジュールとして環境アセスメント検討調査に着手すること」

を含めた現計画内容について確認いただき、これを前提に、府、市、鉄道事業者が国に対してなにわ筋線の事業化に向けた協議を開始したい。

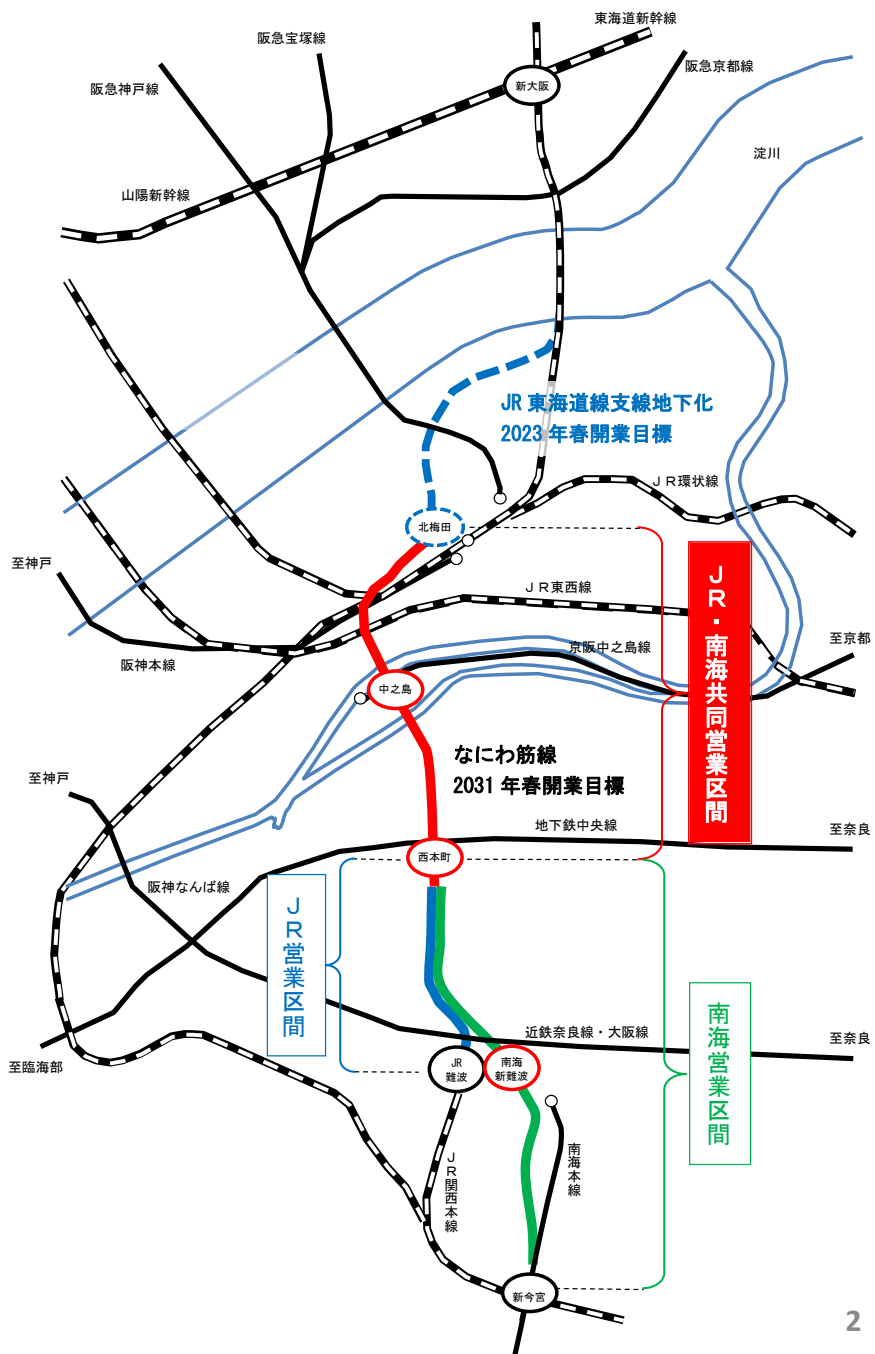
2. 事業内容 ※今後、鉄道事業許可・工事施行認可に向けた国等との協議を経て確定していく

①経過

1989年5月	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」において2005年までに整備する路線と位置付けられる。
2004年10月	近畿地方交通審議会答申第8号「近畿圏における望ましい交通のあり方」において、再度位置付けられる。
2009～2011年度	国交省による調査を実施
2014年～	大阪府・大阪市・JR西日本・南海の検討会を実施
2017年5月	関係者において、なにわ筋線計画の概要を公表し、今後、早期事業化をめざして計画を深度化することを表明

②なにわ筋線整備計画

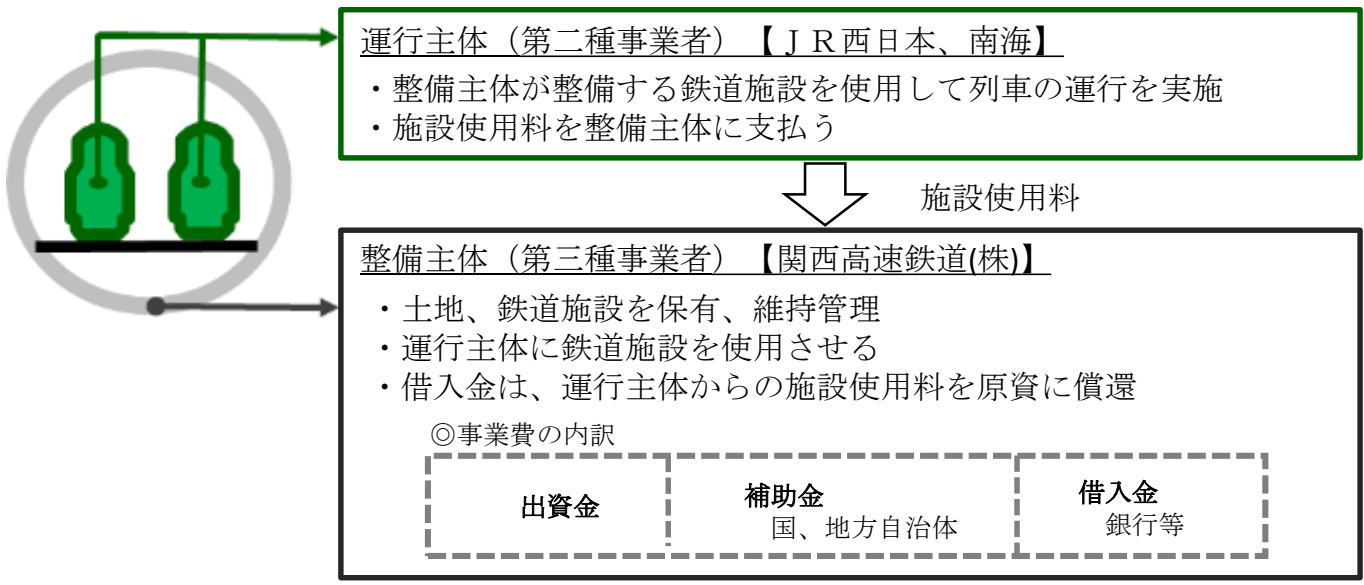
[事業概要]	
整備区間	(仮称)北梅田駅～(仮称)西本町駅～JR難波駅 (仮称)北梅田駅～(仮称)西本町駅～南海新今宮駅
設置駅	(仮称)中之島駅 (仮称)西本町駅 (仮称)南海新難波駅
路線延長	約7.4km(建設延長)
概算事業費	約3,300億円
整備主体	関西高速鉄道(株)
運行主体	JR西日本、南海
許可区間	JR：JR難波～北梅田駅 南海：南海新今宮～北梅田駅
運行本数 (デイトム)	JR：特急3本/時、快速4本/時 南海：特急2本/時、急行4本/時
開業目標	2031年(H43)春
需要予測	約20万人/日*
費用便益比	30年：1.40* 50年：1.59*



*これまでの4者の検討会における検討結果をもとに試算

③整備手法

○上下分離方式による整備

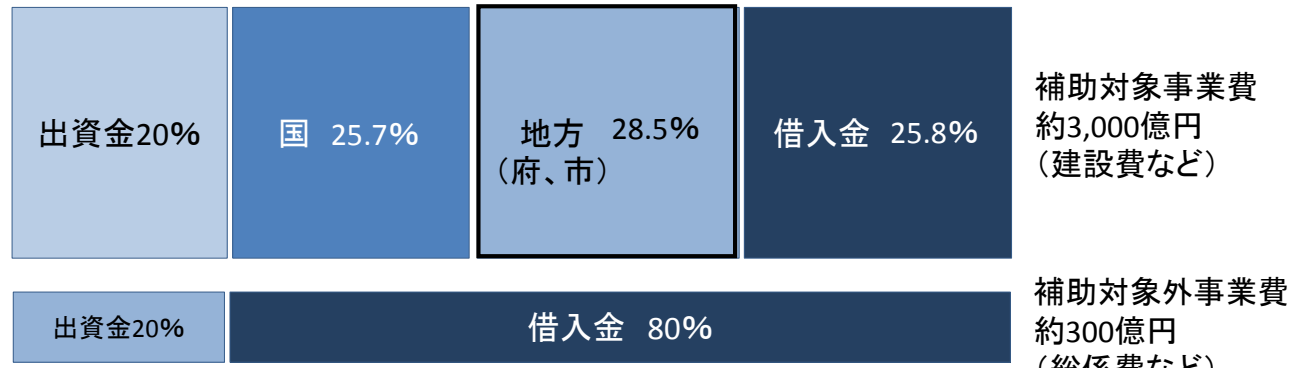


④事業スキーム

○地下高速鉄道事業費補助（想定）

整備主体
【関西高速鉄道(株)】

総事業費



地方 10%（府、市）

民間 10%（鉄道事業者等）

100%

	出資金	補助金	借入金	計
国	—	770億円	—	770億円
地方	330億円	850億円	—	1,180億円
鉄道事業者等	330億円	—	—	330億円
整備主体	—	—	1,020億円	1,020億円
計	660億円	1,620億円	1,020億円	3,300億円

※整備主体の借入金約1,020億円については、開業後の線路使用料収入で償還（鉄道事業者が40年で借入金を完済できる額を負担）

⑤事業採算性

○整備主体である関西高速鉄道(株)の事業成立性について(償還期間40年としての評価)

[条件]
 建設費：過去の実績や近年の施工単価等を反映し、安全側に算出(出資金・補助金・借入金で調達)
 建設期間：着工後～2030年度
 収入：運行主体からの線路使用料
 経費：実績を参考に人件費単価・要員数等を設定
 借入金利：金利動向の実績と将来を勘案し、2.5%を設定

整備主体の借入金の償還が完了し、累積収支が開業後40年で黒字転換することを確認

⑥事業リスクに対する対応

○基本的な考え方

- ・開業前の事業費増嵩等については、やむを得ないと認められる場合に限り、上下分離方式の趣旨を踏まえ、鉄道事業者に加えて、府・市も事業スキームに基づき、応分の負担を行うことが適当
- ・開業後の需要変動等のリスクについては、鉄道事業者が負担することが適当

想定リスク		リスク負担		負担方法
		府・市	鉄道事業者	
建設中	事業費増 工期延期(建中利息増)	○	○	【府・市】出資金・補助金 【鉄道事業者】出資金・線路使用料
			○	鉄道事業者の経営努力
開業後	需要変動		○	鉄道事業者の経営努力
	金利変動		○	鉄道事業者の線路使用料

※事業の継続が困難となった場合、借入金について府市は負担しない。

ただし、原因が天災地変等によるものである場合は、府・市・鉄道事業者間で別途協議

⑦整備効果

【I】広域鉄道ネットワークの拡充

(1) 関西国際空港へのアクセス改善

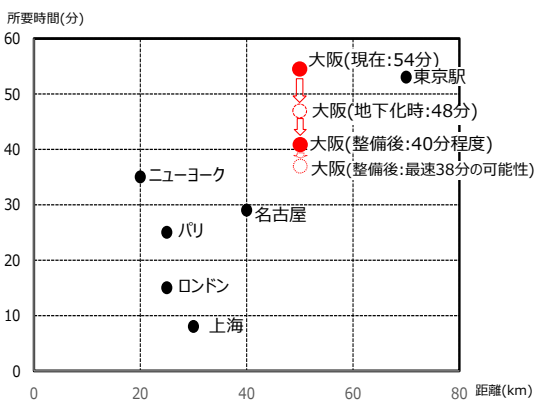
- 速達性の向上 ⇒ 南海特急「ラピート」が北梅田・新大阪へ直結
- 定時性の確保 ⇒ JR特急「はるか」がJR大阪環状線のダイヤに影響されない運行
- 利便性の向上 ⇒ 大阪(梅田)からの運行頻度が2倍になる

大阪(梅田)から関西空港までのアクセス時間

< 現状 (最速時間) >	約64分※1 (JR関空快速利用) 乗換0回	※1 Yahoo路線情報より
	約54分※1 (地下鉄御堂筋、南海ラピート利用) 乗換1回	
< 東海道線支線地下化時 >	約48分※2 (JRはるか利用) 乗換0回	※2 需要予測上の数値
< なにわ筋線整備後 >	40分程度 (精査中) 乗換0回	

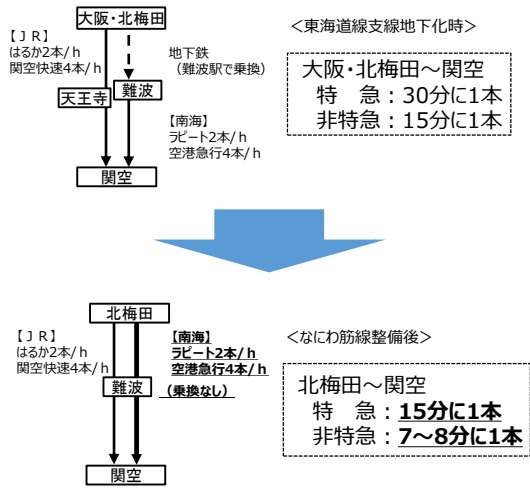
※H23国交省調査では、「最速、ラピートが難波駅にのみ停車した場合には約38分まで短縮の可能性あり」としている

主要国際空港からの都心アクセスの比較



(参照：国交省「第15回交通政策審議会航空分科会基本政策部会」参考資料)

利便性 (運行頻度) の向上



(2) 重要性を増す新大阪駅へのアクセス改善

- リニア中央新幹線、北陸新幹線を見据えた関西・西日本の交通結節点として新大阪駅の重要性が益々高まっており、新大阪駅の広域ネットワークの充実が重要
- なにわ筋線整備により大阪南部地域から、新大阪へアクセス性向上



うち、市内駅の乗車人員は約11万人/日

凡例
— : なにわ筋線整備により新大阪までの所要時間が10分以上短縮する路線

図 大阪南部から新大阪へのアクセスの改善

【Ⅱ】都市鉄道ネットワークの強化

(1) 混雑緩和による快適性の向上および輸送障害時の影響の低減

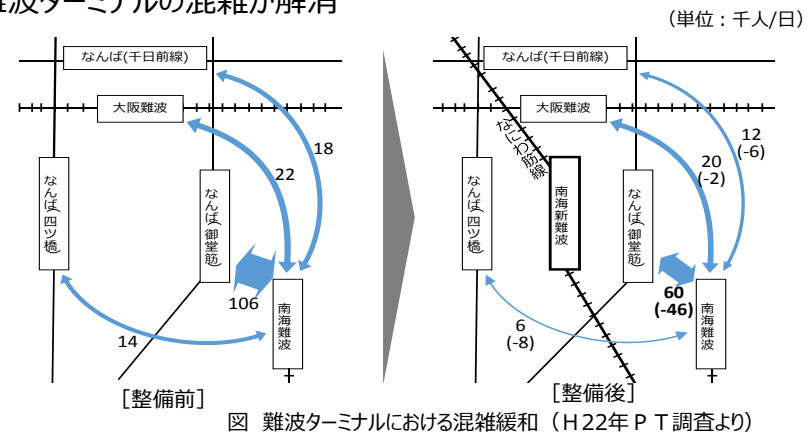
○地下鉄御堂筋線、鉄道乗換空間における混雑緩和



- ・御堂筋線は朝のラッシュ時間帯で非常に高密度で運転している。
- ・なにわ筋線の整備により、御堂筋線梅田-淀屋橋間において、約17%の混雑緩和が図られる。(北梅田駅整備時との比較)

写真 地下鉄淀屋橋駅の様相

難波ターミナルの混雑が解消



【歩行者交通量によるサービス水準】

	現状	整備後
歩行者交通量	約80人/m・分	約45人/m・分
歩行者サービス水準	D	B

※整備後の歩行者交通量は、乗換空間の混雑緩和率 (60/106) から算出
 ※平日朝ラッシュ時の交通量 (H29 8/9 8:30~8:40)

(参考)

歩行者交通量によるサービス水準	
A: 自由歩行	~27人/m・分
B: やや制約	27~51
C: やや困難	51~71
D: 困難	71~87
E: ほとんど不可能	87~100



図 歩行者交通量調査地点

(2) 運行安定性の確保、ダイヤ設定の自由度の向上

○JR大阪環状線ダイヤの乱れによるJR阪和線(大阪府南部、和歌山方面)への影響を緩和

- ・現状、JR大阪環状線にJR阪和線・大和路線が乗り入れているため、JR大阪環状線のダイヤが乱れた場合、これら路線に影響を与え、市民生活に支障を与えている。
- ・なにわ筋線を整備することにより、JR大阪環状線の事故時においても、JR阪和線への影響を緩和できるほか、南海線利用のリダンダンシーが加わり、南北方向の交通機能が強化される。

○輸送体系(桜島方面への増便等)の選択肢拡大の可能性

- ・特急はるか・くろしお、閑空快速がなにわ筋線に振り替わることで、JR大阪環状線のダイヤ設定の自由度が向上し、桜島方面への増便も含めた輸送体系の選択肢が拡大する。



図 JR桜島線増便などダイヤ設定の自由度の向上

【Ⅲ】経済的な効果

(1) 利用者への便益

○時間短縮、乗換利便性向上等による便益 371億円/年
 ※「鉄道プロジェクト評価手法マニュアル」に基づき試算
 ○一次・二次波及効果 233億円/年
 ※時間短縮便益の内、企業が受ける便益を大阪市産業連関表に当てはめて算定

(2) なにわ筋線整備による経済波及効果

○建設投資による経済波及効果 5,104億円
 ※建設投資額を大阪市産業連関表に当てはめて算定

(3) なにわ筋線沿道地域等(新大阪駅・北梅田～難波)における土地利用の高度化

○建設投資による経済波及効果 3,416億円
 ○雇用拡大における生産額の増加 1,067億円/年

※JR東西線(H9年3月開業)の整備前後における土地利用の変化(H4年⇒H25年)
 実績によると、延床面積の増加率は市域全体1.27倍に対し、JR東西線沿道1.34倍であったことから、鉄道整備が寄与する延床面積増加率を $1.34 / 1.27 = 1.05$ と見込んで、なにわ筋線沿道の開発規模を算定。
 なお、業務用途に限定すると $1.18 / 1.06 = 1.1$ となる。

表 なにわ筋線沿道等の開発促進による経済効果

項目	整備効果	根拠
延床増加面積	73ha (うち業務用途51ha)	$1,450\text{ha} \times 0.05$ $(505\text{ha} \times 0.1)$
建設投資額	1,460億円	$73\text{ha} \times 20\text{万円}/\text{m}^2$
建設投資による経済効果 (直接・一次・二次)	3,416億円	大阪市産業連関表より
新規雇用者数	26,520人	$51\text{ha} \times 0.65$ (有効面積比率) $\div 12.5\text{m}^2$
雇用者増加による生産額の増大	1,067億円	$26,520\text{人} \times 4,022\text{千円}/\text{人}\cdot\text{年}$

(4) 沿線拠点開発の促進による効果

○うめきた開発、中之島西部地区の開発が動く中、第2の御堂筋としてこれらの拠点を相互に結節することで、さらなるポテンシャルアップなど大阪の活性化に寄与

- ・中之島西部地区は、現状、南北方向の鉄道手段がないため、開発ポテンシャルが十分活かされておらず、低未利用地が多く存在する。
- ・鉄道利便性の向上により、地区の開発ポテンシャルの向上と民間開発の促進が期待できる。

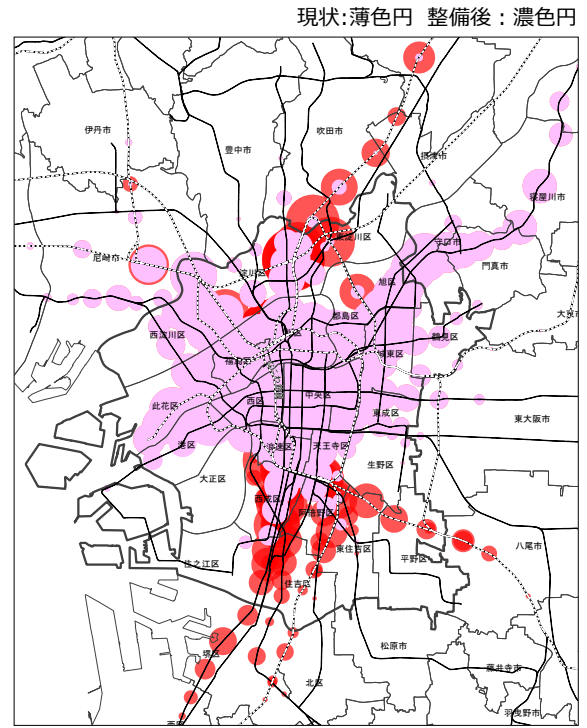


図 中之島30分圏域の拡大

3. 府市負担割合

- ・新たな鉄道整備事業において、現行法令等に基づく府市負担ルールはない。
- ・なにわ筋線は、整備区間が大阪市内で完結するものの、大阪都心部と関西国際空港及び国土軸である新大阪を直結する路線
- ・過去のJR関連の鉄道整備事例であるJR東西線、おおさか東線での府市負担は1：1
- ・なにわ筋線の整備主体となる、関西高速鉄道(株)に対する府市負担も1：1



なにわ筋線による都市鉄道ネットワーク強化および広域的整備効果や過去の鉄道整備事例を踏まえ、府市負担は1：1とし、府市協調のもと進める。

4. 関西高速鉄道(株)の活用

○関西高速鉄道(株)の概要

- ・JR東西線(H元年着工、H9年完成)の整備主体としてS63年5月設立
- ・JR東西線事業は、関西高速鉄道(株)が出資金および借入金を原資として、鉄道を整備した事業であり、当該借入金は列車の運行主体であるJR西日本からの線路使用料により償還中(2026年(H38年)度償還予定)

○なにわ筋線の第三種事業者として活用する利点

- ・JR東西線での実績を有し、上下分離方式での経験により、第二種事業者と調整しつつ施設管理を行うとともに、ファイナンスの実績を有している。
- ・JR東西線事業を含めて1社にすることにより、新たに第三種事業者を設置する必要がなく、人的配置や行政監督など効率的な運営が図られる。

5. スケジュール

