

○事業内容						
概要	事業名	なにわ筋線整備事業		整備区間	JR 難波駅～大阪駅 南海新今宮駅～大阪駅	
	供用年度 (開業目標)	新規事業 採択時	2031 年春 (工事期間： 2019 年度～2031 年度)	総事業費	新規事業 採択時	3,297 億円
		再評価時	2031 年春 (工事期間： 2019 年度～2031 年度)		再評価時	3,297 億円
目的	<p>《当該事業の背景、必要性》</p> <p>(1) 関西国際空港へのアクセスの改善</p> <ul style="list-style-type: none"> 大阪では近年、訪日外国人が急増し、2017 年には 1,100 万人/年を超え、短期間の個人旅行客の割合も高まりつつあるため関西国際空港と大阪都心（梅田、中之島、本町、難波）、京都等との空港アクセス利便性の向上が喫緊の課題である。 <p>(2) 新幹線新大阪駅へのアクセス改善</p> <ul style="list-style-type: none"> 新大阪駅はリニア中央新幹線や北陸新幹線の開業を見据え、関西ならびに西日本の結節点としての重要性が高まっている。大阪南部地域から新大阪駅へは、難波駅や天王寺駅での乗換が必要であり、アクセス性の改善が求められる。 <p>(3) 都市鉄道ネットワークの強化</p> <ul style="list-style-type: none"> 既存鉄道路線との結節による一体的な鉄道ネットワークの充実を図ることが必要である。 なにわ筋線と並行する地下鉄御堂筋線は、朝の通勤時間帯において非常に高い混雑度で運行しており、混雑の解消が求められている。 JR 大阪環状線には JR 阪和線、JR 大和路線が乗り入れており、JR 大阪環状線の運行ダイヤが乱れた場合、他の路線に影響が生じる。災害・事故発生時等に強い鉄道ネットワークの形成が必要である。 <p>(4) 大阪都心部への集客力向上と南北都市軸の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> 大阪北部・南部地域から、大阪都心部へのアクセス性を高めることで、大阪都心部の集客力や拠点性が向上し、一層の賑わいの創出など、地域の活性化が期待されている。 <p>(5) 開発プロジェクトの促進・拠点性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> なにわ筋線の沿線には大阪市の主要な開発拠点であるうめきた地区、中之島西部地区、難波・湊町地区、新今宮地区があり、これらの地区の開発促進のためには、関西国際空港や新大阪との直結、広域東西軸を形成する京阪中之島線や阪神なんば線との結節が重要となり、本路線の早期実現が望まれている。 <p>(6) 大阪北部地域と南部地域の交流の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> 大阪北部地域と南部地域との広域的な鉄道利便性が向上し、両地域の交流促進や新たな旅客流動の創出につながることから、地域間の交流を促進する路線として早期実現が急務となっている。 					
		<p>《事業目的（ミッション）》</p> <p>大阪都心部を南北に縦貫する都市鉄道路線を整備し、既存の鉄道路線（JR 線、南海線）と接続させることにより以下の目的を達成する。</p> <p>① 関西国際空港や新幹線新大阪駅へのアクセス改善 【当事業の背景、必要性（1）（2）】</p> <p>② 鉄道ネットワークの強化 【当事業の背景、必要性（3）】</p> <p>③ 新大阪、大阪・梅田、中之島、難波、新今宮、天王寺、関西国際空港をつなぐ新たな軸の形成 【当事業の背景、必要性（4）】</p> <p>④ 沿線拠点開発の促進による都市活動の強化及び交流拠点の形成 【当事業の背景、必要性（5）（6）】</p>	<p>《関連する政策目標》</p> <ul style="list-style-type: none"> 京阪神圏において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。また、交通運輸分野における環境問題への対応（近畿地方交通審議会 8 号答申・2004.10） 「関西ゲートウェイ+ネットワークプロジェクト」の中の「関西国際空港などの機能強化事業」及び「新大阪へのアクセス強化事業」（関西広域地方計画・2016.3） 2030 年訪日外国人旅行者を 6000 万人に（「明日の日本を支える観光ビジョン」・2016.3） 広域拠点へのアクセス性向上、府内地域間の連携強化。乗継時の負担軽減（大阪府公共交通戦略・2019.1） 経済・くらしの向上に向けた主な取り組み（大阪府・大阪市「大阪の再生・成長に向けた新戦略」・2020.12） 国際競争力、観光交流、広域・地域間連携等の確保・強化。都市・地域交通等の快適性、利便性の向上。（国土交通省政策評価基本計画・2022.3） 魅力と活力あふれる大阪をつくる、大阪経済の活性化、交通ネットワークや交通環境の充実（第 2 期大阪市まち・ひと・しごと創生総合戦略【令和 2 年度～令和 6 年度】・2022.9） 			

○事業を取り巻く社会経済情勢等の変化

■人口の変化

大阪市の人口は2000年以降増加傾向にある。特に、なにわ筋線の位置する中央区や西区・北区などは、都心回帰の傾向があり大きく増加している傾向にある。

また特に2010年～2020年にかけては人口増加と就業率上昇に伴い、沿線の就業人口も大きく増加している。

■周辺鉄道ネットワークの整備状況

なにわ筋線が乗り入れする大阪駅（うめきたエリア）地下ホームが2023年3月に開業した。また2019年9月に開業したおおさか東線は大阪駅（うめきたエリア）地下ホームに乗り入れしており、なにわ筋線が整備された場合の乗り継ぎが便利になっている。

■周辺開発状況

なにわ筋線の沿線に位置するうめきたや大阪駅周辺では、2020年にうめきた2期および大阪駅西地区の工事が着手された。また、中之島においても大阪中之島美術館が2022年に開業し、未来医療国際拠点は2024年春開業を予定し、中之島5丁目も地区計画の都市計画手続きが進められるなど沿線の開発が活況になっている。また夢洲においては2022年に「大阪・夢洲地区特定複合観光施設区域の整備に関する計画」が示され2023年には国の区域認定がされるなど、周辺の開発に関する動きも活況になりつつある。

■新型コロナウイルスによる影響

新型コロナウイルス感染症の流行により、緊急事態宣言が発令される等、経済活動に多大な影響が生じ、近畿の鉄道事業においても利用者が2020年4月には半減するなどの影響が生じたが、コロナ禍からの社会経済活動の正常化が進みつつある中、緩やかな持ち直しが続いている。

■物価高騰等による影響

各種建設工事費は、物価高騰や人件費高騰の影響を受け、近年大きく増加している傾向にある。2019年度の事業採択時から2022年度にかけての建設工事費デフレーターも上昇傾向にある。今後の事業の進捗にあわせて考慮していく必要がある。

■総括

大阪都心を貫くなにわ筋線は都心回帰の傾向により人口増加が進む地域を通り、特に沿線では大規模プロジェクトが計画され、事業が活況となっている。新型コロナウイルスの影響により鉄道利用者数は大きく落ち込んだが、現在は社会経済活動の正常化が進みつつあり、回復傾向に向かっていることが示唆される。新型コロナウイルスや物価高騰等の影響による社会経済状況等の変化については、引き続き注視していく必要がある。

○事業による効果・影響の評価

評価項目	評価結果	
	《効果・影響及び指標》	《事業目的、政策目標との関係》
■利用者への効果・影響	<ul style="list-style-type: none"> ○主要区間の所要時間の短縮 関西空港～新大阪（10分短縮） ○主要区間における乗換の解消 関西空港駅～仮称中之島駅（2回→0回） 新大阪駅～仮称中之島駅（1回→0回） 堺駅～梅田地区（1回→0回） 堺駅～新大阪駅（1回→0回） 	<p>《事業目的との関係》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・関西国際空港や新幹線新大阪駅へのアクセス改善が達成される。 <p>《政策目標との関係》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都市・地域交通等の快適性、利便性の向上という国の政策目標と合致
■供給者への効果・影響	<ul style="list-style-type: none"> ○新線の輸送人員が約26.4万人/日 ○二種鉄道事業者の輸送人キロが約239万人・km/日 ○整備路線や既設路線を利用した輸送体系の選択肢拡大 	
■社会全体への効果・影響 住民生活	<ul style="list-style-type: none"> ○キタとミナミに挟まれた大阪都心部から国際ゲートウェイである関西空港に直通。また、新幹線及び将来的には中央リニアとの結節が期待される新大阪への速達性向上。 ○キタとミナミを結ぶ経路選択の自由度が増すことにより、地下鉄御堂筋線の混雑緩和への寄与や災害・事故発生時の代替経路として機能する。 ○南海本線沿線から大阪都心（本町、中之島、梅田）へ直通するため利便性が向上。 	<p>《事業目的との関係》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・関西国際空港や新幹線新大阪駅へのアクセス改善が達成される。 ・鉄道ネットワークの強化が達成される。 <p>《政策目標との関係》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・広域拠点へのアクセス性向上するという府の公共交通戦略の実現。 ・交通ネットワークや交通環境の充実という市のまち・ひと・しごと創生総合戦略と合致。

地域経済	<p>○うめきた二期、中之島西部地区の交通利便性が向上し、同開発における需要定着の早期化、開発効果の促進、それに伴い地域経済の活性化につながる。</p> <p>○南北都市軸の地区を中心に、幹線交通結節点（関西空港、新大阪）や多地域と直結されるため、企業立地のポテンシャルが向上する。</p>	<p>《事業目的との関係》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新大阪、大阪・梅田、中之島、難波、新今宮、天王寺、関西国際空港をつなぐ新たな軸の形成が達成される。 ・沿線拠点開発の促進による都市活動の強化及び交流拠点の形成が達成される。 <p>《政策目標との関係》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・成長を支える都市インフラの整備という府市の新戦略と合致。 ・府内地域間の連携強化という府の公共交通戦略の実現。 ・大阪経済の活性化という市のまち・ひと・しごと創生総合戦略と合致。 	
地域社会	<p>○関西国際空港からの交通利便性が向上により、アジア等の訪日外国人との国際交流機会が増加する。</p> <p>○大阪南部と北部の広域的な交通利便性が向上し、交流の促進や新たな旅客流動が創出される。</p> <p>○キタとミナミへのアクセス性が向上するため、集客力や拠点性が向上し地域が活性化する。</p> <p>○沿線拠点開発の促進により交流拠点が形成される。</p> <p>○鉄道駅の未整備地域に新たに駅を整備することで、地域住民の利便性が向上し、駅周辺の開発やそれに伴う賑わいが創出される。</p>		
環境	<p>○鉄道利便性の向上に伴い、自動車交通量が削減し、結果的に、CO2が1.3kt/年削減され、地球的な環境改善となり、また、NOXが0.006kt/年削減され、局所的な環境改善にもつながる。</p>		<p>《政策目標との関係》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交通運輸分野における環境問題への対応という近畿地方交通審議会8号答申で示された交通のあり方と合致。
安全	<p>○鉄道利便性の向上に伴い、自動車交通量が削減し、結果的に交通事故の削減につながる。</p>		

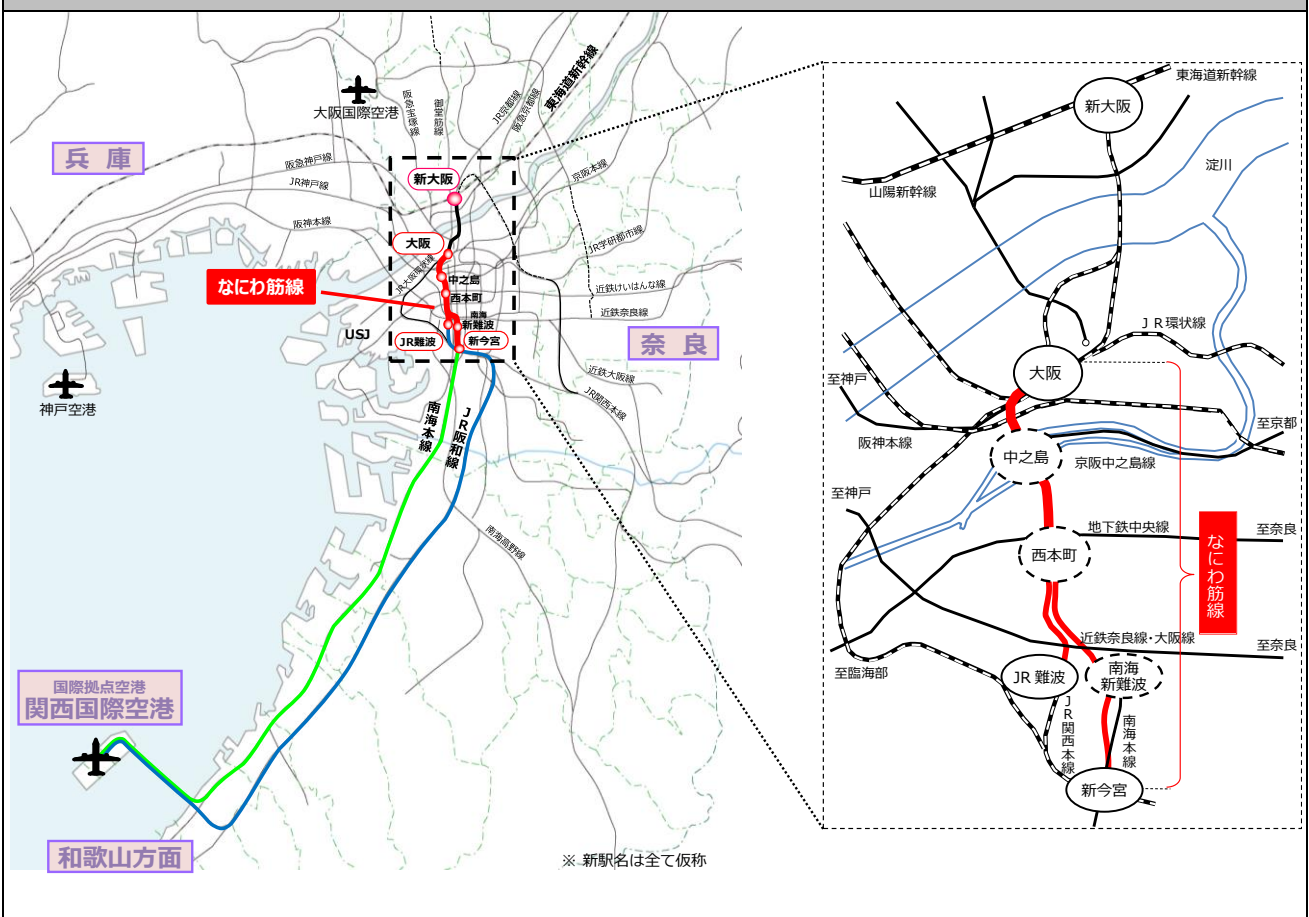
○費用便益分析

【2023年度価格】 ※計算期間： 30年 (50年)	事業全体	費用	3,211億円 (3,336億円)		貨幣換算した主要な費用： 用地費、建設費、設計管理費等			
		便益	4,777億円 (5,526億円)		貨幣換算した主要な便益： 移動時間短縮、利用者増加等			
		指標	費用便益比 B/C	1.49 (1.66)	純現在価値 NPV	1,566億円 (2,190億円)	経済的內部 収益率 EIRR	6.5% (6.8%)
※大阪府・市における新規事業採択時の想定を上回る人口増加により便益が向上								
	残事業	費用	「継続した場合」 2,602億円(2,727億円)		「中止した場合」 0億円(0億円)			
		便益	「継続した場合」 4,777億円(5,526億円)		「中止した場合」 23億円(23億円)			
		指標	費用便益比 B/C	1.83 (2.02)	純現在価値 NPV	2,152億円 (2,776億円)	経済的內部 収益率 EIRR	8.2% (8.4%)
		感度 分析 結果	総需要+10%		総費用+10%		建設期間+1年	
			B/C	2.02(2.24)	B/C	1.67(1.84)	B/C	1.78(1.97)
			NPV	2,646億円(3,392億円)	NPV	1,921億円(2,510億円)	NPV	1,997億円(2,599億円)
EIRR	9.0%(9.2%)		EIRR	7.5%(7.7%)	EIRR	7.8%(8.1%)		
総需要-10%		総費用-10%		建設期間-1年				
B/C	1.64(1.79)	B/C	2.02(2.24)	B/C	1.87(2.06)			
NPV	1,658億円(2,161億円)	NPV	2,382億円(3,042億円)	NPV	2,312億円(2,963億円)			
EIRR	7.3%(7.6%)	EIRR	9.0%(9.2%)	EIRR	8.6%(8.8%)			

「中止した場合」の状況：
事業を中止し、取得済みの用地は売却する。

○採算性分析	
<p>単年度営業収支黒字転換年 16 年、累積資金収支黒字転換年 40 年 上記分析の基礎とした需要予測 JR 難波駅・南海新今宮駅～大阪駅 26.4 万人/年（需要定着年次 2036 年度）</p>	
○事業の進捗の状況	
<p>2020 年 8 月に都市計画法に基づく事業認可を取得し、2021 年 10 月に（仮称）中之島駅部の工事に着手した。現在、（仮称）中之島駅部や（仮称）西本町駅部、南海分岐立坑部、また、JR 西日本への工事委託区間である JR 東海道線・大阪環状線交差部、道頓堀川交差部等において工事を実施中である。 2022 年度末時点で、事業費ベースでの進捗状況は、事業全体で 8%であり、うち、工事進捗率は 5%、用地等進捗率は 16%である。</p>	
<事業の進捗の見込みの視点>	
事業の実行性	<ul style="list-style-type: none"> ■関係主体の合意 <ul style="list-style-type: none"> ・大阪府、大阪市、JR 西日本、南海の 4 者が同路線の事業化に向けて国と協議を進めることに合意 ■法手続きの状況 <ul style="list-style-type: none"> ・2019 年 7 月 鉄道事業法に基づく鉄道事業許可 ・2020 年 2 月 鉄道事業法に基づく工事施工認可ならびに鉄道道路の道路への敷設許可 都市計画決定公告（都市高速鉄道及び関連する道路） 環境影響評価書 公告・縦覧 ・2020 年 8 月 都市計画法に基づく事業許可告示（都市高速鉄道） ・2021 年 1 月 都市計画法に基づく事業許可告示（道路事業） ■交差施設との協議状況 <ul style="list-style-type: none"> ・交差施設の管理者との基本協議は全て完了している。詳細協議は、一部区間において協議中であるが、今後の工事の進捗にあわせて完了する予定である。 ■用地の確保 <ul style="list-style-type: none"> ・2022 年度末時点で用地等進捗率は、事業費ベースで 16%である。 ・未取得用地については、引き続き地元のご理解・ご協力を得ながら用地協議の進捗を図っていく。
事業の成立性	<ul style="list-style-type: none"> ■上位計画との関連 <ul style="list-style-type: none"> ・近畿地方交通審議会第 8 号答申（2004 年 10 月）（国）、関西広域地方計画（2016 年 3 月）（国）、公共交通戦略（2014 年 1 月）（大阪府）、大阪の再生・成長に向けた新戦略（2021 年 3 月版）（大阪府・大阪市）、第 2 期大阪市まち・ひと・しごと創生総合戦略（2020 年 3 月）（大阪市）において、なにわ筋線が位置づけられている。
<コスト縮減や代替案等の可能性の視点>	
<p>新技術の採用や施工方法の見直し等を通じて、随時コスト縮減に努める。</p>	

○概要図(位置図)



○対応方針 (評価結果のまとめ)

当該地域における本事業の社会全体への効果・影響は大きく、費用便益分析、採算性分析についても十分な水準であることから事業を継続する。

<第三者委員会のその他意見>

●社会全体への効果・影響

本事業による地域社会、地域経済、住民生活への効果・影響は非常に大きく、社会的意義が確認された。

●費用便益分析について

便益算出に用いる時間評価値は2010年パーソントリップ調査時点の計測値であり、現在までの経済状況を踏まえると便益を過小評価している可能性がある。当該地域の所得の変化を踏まえて時間評価値を補正することを試みた結果、より高い便益が算出された。今後、便益算出の精度を高めていく必要もあると考えられる。

●事業リスクについて

物価高騰や地質・地盤リスクを把握・管理しながら、これらのリスクを最小限にとどめるよう取り組まれない。

○備考

※評価実施年度：2023年度

※評価の過程で使用した主なデータ、文献等

- ・国勢調査 (2015年・2020年)
- ・近畿圏パーソントリップ調査 (2010年)
- ・大都市交通センサス (2010年・2015年)
- ・航空旅客動態調査 (2015年)
- ・鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル 2012年改訂版