

事後評価総括表

【中之島線整備事業】

事業者名：[中之島高速鉄道株式会社]

① 事業概要			
事業名	中之島線整備事業	起点終点	中之島駅～天満橋駅(約 3.0km)
事業期間	平成 14 年 12 月(施工認可) ～ 平成 20 年 10 月(開業)	総事業費	1,307 億円(名目値・消費税除く)
② 事業の主たる目的(ミッション)			
<p>《当該事業の背景、必要性》</p> <p>大阪市中之島地域は、行政施設、商業施設、文化・教育施設が集中する大阪市の中心地域である。さらに中之島の西部地区では、多くの再開発事業が計画されており、交通需要の増加が見込まれていた。</p> <p>そのため、都心部への速達性の向上、既設路線との接続によるネットワークの拡大による効率的な都市活動を実現、沿線地域の活性化、都心部の慢性的な交通混雑の緩和を目的として、東西方向の鉄道利用不便の解消が求められた。</p>			
<p>《事業目的》</p> <p>①中之島地域における東西方向の鉄道整備 ②都心部への速達性の向上 ③既設路線との接続によるネットワークの拡大 ④沿線地域の活性化</p>		<p>《関連する政策目標》</p> <p>「運輸政策審議会答申第 10 号」 「2005 年までに整備に着手することが適当である路線」として位置付けられる。</p>	
③ 事業を取り巻く社会経済情勢の変化			
<p>中之島線沿線の人口は、低迷する経済状況の影響で、従業人口が大幅に減少する傾向にある。さらに、都心回帰の影響により、郊外部から都心部に常住人口・就業人口がシフトしていることから、郊外から都心への通勤という鉄道利用に大きな影響のあるトリップが大幅に減少する傾向にあった。</p> <p>また、交通行動の変化についても、業務トリップの大幅な減少や、自転車分担率の増大、短距離区間での徒歩利用の増大など、鉄道利用に大きな影響を与える変化が見られる。</p>			
④ 事業による効果・影響等の算定基礎となった諸要因の変化			
要因	想定値	実績値	変化の要因
事業費	1,503 億円	1,307 億円	・工事計画等の見直し ・作業の効率化 ・社会的コストの低減 等
工期	約 8 年	約 8 年	(大きな変化なし)
輸送人員	123 千人/日(H20 開業時) 123 千人/日(H24)	25 千人/日(H20 開業時) 27 千人/日(H24)	・従業人口の乖離 ・都心回帰による郊外からの通勤需要の低下 ・短距離での鉄道優位性の低下
⑤ 事業の効果の発現状況			
評価項目	効果・影響	指標	
■利用者への効果・影響	・所要時間の短縮	中之島西部→新大阪の所要時間の短縮 (24 分→22 分) 中之島西部→なんばの所要時間の短縮 (23 分→16 分)	
	・運賃の低減	中之島西部→枚方市の運賃の低減 (480 円→400 円)	
	・乗換回数の減少	中之島西部→枚方市の乗換回数の減少 (1 回→0 回)	
	・鉄道ネットワークの充実	「淀屋橋・大江橋」「肥後橋・渡辺橋」「中之島」の3つのターミナルでアクセス方向が増加	
	・バリアフリー施設の充実	エレベーターの設置によるバリアフリー動線の確保や、案内サインなどのバリアフリー対応がなされ、中之島地域でのバリアフリー施設の充実に寄与	

評価項目		効果・影響		指標			
■ 社会全体への効果・影響	地域経済	施設立地の促進	中之島線沿線の開発の促進		・中之島およびその周辺において、平成 12 年以降に竣工した主な施設は、11 施設、79 万㎡		
		地価上昇	中之島線の駅周辺における地価上昇		・大阪市平均と比較して、開業時に大幅に地価上昇		
		沿線地域の活性化	中之島線の整備によるアクセス性向上に伴い、集客を目的としたイベントの実施		・過去 1 年間の中之島を会場とした主要イベントは 32 回		
	住民生活	生活利便性の向上	駅周辺には、多くの医療施設・文化施設等が立地しており、これら生活関連施設へのアクセス性が向上		・中之島線の駅から 500m 圏内の医療・文化施設は 20 箇所		
		鉄道利用不便地域の解消	中之島の鉄道不便地域が解消され、沿線住民・沿線への通勤等の交通利便性が向上		・中之島線整備により、新たに駅から徒歩 10 分圏内となった従業人口は約 2 万人		
		地下空間ネットワークの形成	中之島島内の地下空間ネットワークが形成		中之島島内の移動や地下鉄肥後橋駅への移動に際して、天候に左右されない快適な歩行空間が実現		
		拠点へのアクセス向上	中之島西部地区への所要時間が短縮し、拠点へ容易にアクセス可能な住民が増加		・中之島西部地区へ 30 分到達圏の人口 (整備前: 約 82 万人 →整備後: 約 159 万人)		
	安全	道路交通量の減少	利便性向上により、自動車から鉄道への転換		・中之島の自動車分担率 (整備前: 約 14% →整備後: 約 10%)		
		安全性の向上	自動車から鉄道への転換により、周辺の道路交通事故が減少		・事故件数の削減(年間 15 件)		
	環境	地球的環境の改善	自動車から鉄道への転換により、地球温暖化への負荷を軽減		・自動車を起因とするCO2排出量が年間 1.5 千トン削減		
局所的環境の改善		自動車から鉄道への転換により、地域の環境が改善		・自動車を起因とするNOx排出量が年間 1.6 トン削減			
■ 費用対便益 [平成 24 年度 価格] 計算期間: 30 年(50 年)	費用	1726 億円 (1726 億円)		貨幣換算した主要な費用: 建設費			
	便益	1881 億円 (2243 億円)		貨幣換算した主要な便益: 利用者便益(時間短縮、費用節減、乗換利便性向上等)、供給者便益、環境等改善便益			
	指標	費用便益比 B/C	1.09 (1.30)	純現在価値 NPV	156 億円 (517 億円)	経済的内部収益率 EIRR	4.53% (5.33%)
■ 採算性分析	単年度営業収支黒字転換年: 平成 42 年度(第 23 年次) 累積損失黒字転換年: 平成 59 年度(第 40 年次)						
<p>上記分析の基礎とした需要予測</p> <p>開業後の実績値に基づき、平成 25 年度以降を予測</p> <p>中之島線の利用者数: 開業 12 年目(平成 32 年※) 48 千人/日</p> <p>(※国立社会保障・人口問題研究所により将来人口が推計されている年次のうち、開業後約 10 年目となる時点として平成 32 年の需要予測を行った。)</p>							
⑥ 事業実施による地球的環境、局地的環境の変化							
<p>自動車利用から中之島線へ転換が進み、自動車交通量が削減されることで、NOx排出量が約 1.6 トン/年、CO2排出量が約 1,500 トン/年の削減に寄与したほか、道路騒音の軽減にも寄与した。また、中之島線は全線地下を走行しており、中之島線の運行による鉄道騒音や振動の重大な影響は確認されなかった。</p>							
⑦ 改善措置の必要性							
<p>中之島線の輸送人員については、当初の計画に満たないものの徐々に定着が進んでいる。また、その整備は、当初の整備目的に合致して整備され、効果も徐々に発現しつつある。</p> <p>さらに、中之島は水都大阪のシンボルであり、大阪府市のランドデザインにおいても、都市魅力の向上が求められる地域として位置づけられており、中之島地区の魅力を上向する上で、中之島線は必要不可欠な路線であるといえる。</p> <p>これまで、中之島地区の活性化や中之島線の利用促進等のため、事業者・自治体等や、あるいはそれらの連携により様々な取り組みが行われてきたが、今後も、中之島線を持続可能な交通として維持・運営していくとともに、沿線開発の促進や地域の活性化に向けての更なる取り組みが求められる。</p>							

⑧ 今後の事後評価の必要性

中之島線においては、都市開発の遅れや景気低迷の影響により、輸送実績は当初予測より少ないものの、費用便益比は1を上回っており、一定の社会的投資効率性が認められ、事業効果は発揮されていると判断されることから、今後の事後評価の必要性はないものとする。

⑨ 同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性

本事後評価委員会における審議において、中之島線の路線の特徴を踏まえた上で、同種事業の計画・調査のあり方として、以下の事項について留意すべきとの意見を頂いた。

- ・開発促進型の路線においては、その効果が十分に発現するには、鉄道整備と沿線開発の進展との両者の進捗が必要不可欠である。
一般に、鉄道新線の整備には約 10 年の期間が必要とされるが、その間の経済情勢等の変化により、沿線開発の進捗状況には当初の想定との乖離が生じる可能性がある。特に、開発促進型の路線整備においては、新路線の開業を待って沿線の都市開発が開始することから、事業による整備効果が発現するまでは長い期間を要する。
鉄道整備事業に関する現在の評価手法は、採算性や効率性を重視したものであるが、今後は、都市計画と鉄道整備計画との連携を前提とした交通政策としての必要性の視点を評価に加えていくことが必要である。
- ・特に昨今では、環境に関する意識が向上していることに加え、高齢化社会の進展が確実視されることから、環境や社会の変化に配慮した交通政策の視点で評価することの必要性も、今後益々大きくなると予想される。
- ・当該路線は、沿線活性化などの都市政策上の期待を背負って整備されただけでなく、周辺施設と接続し、バリアフリーな地下空間ネットワークを形成するなど、事業効率性には表れにくい都市政策上の効果も発現している。
このような事業においては行政側と事業者側の役割分担の関係を明確にし、この種の事業の一層の推進をはかる方法を講じるべきである。

○概要図(位置図)

○中之島線の位置



○備考

【評価の実施時期】

平成 25 年度

【評価の過程で使用したデータ、文献等】

- 鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル 2012 改訂版
- 国勢調査(平成7年、12年、17年、22年)
- 経済センサス(平成17年、22年)
- 京阪神都市圏パーソントリップ調査(平成2年、12年、22年)
- 大都市交通センサス(平成17年、22年)
- 都市交通年報(平成7年～22年)等

【評価の体制】

中之島線整備事業 事後評価委員会(平成25年7月～平成25年11月、計2回)