

事後評価総括表

西大阪延伸線整備事業

事業者名: [西大阪高速鉄道株式会社]

① 事業概要			
事業名	西大阪延伸線整備事業	起点終点	西九条～大阪難波(建設延長約3.4km)
事業期間	平成15年1月(施行認可)～平成21年3月(開業)	総事業費	890億円
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>阪神地域と大阪市南部地域の輸送需要に対応し、近鉄奈良線と阪神線との相互直通により、大阪市都心部の東西方向のネットワークを強化、阪神・阪奈間の広域的な流動の確保による沿線地域の活性化、地下鉄御堂筋線等の混雑緩和等を目的とした事業である。</p>			
<p>《事業目的》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大阪圏の都市構造の将来目標誘導に向けた東西都市軸形成支援 ・都市南部の大規模開発プロジェクトの促進および土地利用高度化支援 ・相互直通運転の促進(鉄道ネットワークの連続性の向上) ・臨海部開発地区へのアクセス性の向上 ・都市南部の公共交通利用の促進 		<p>《関連する政策目標》</p> <ul style="list-style-type: none"> ・『運輸政策審議会答申第10号』(平成元年)目標年次(2005年)までに整備することが適当である路線に位置づけ ・『大阪市総合計画21推進のための新指針』(平成13年)多核・多軸型の都市構造の構築 	
③ 事業を取り巻く社会経済情勢の変化			
<p>沿線における就業・従業人口の低迷に加え、外出率の低下、沿線住民の自転車利用の増加等により、特に短距離の利用が低迷した。一方で通過旅客や長距離移動は好調に推移している。</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	約1,070億円	約890億円(▲180億円)	建設の各工程における、構造・工法の見直しや機器の汎用化などの様々な縮減策により減少
工期	8年	8年	用地取得に時間を要したものの、予定通り進捗
輸送人員	(事業許可時) 約89,300人/日	平成24年度実績 約71,900人/日	<p><主な増加要因></p> <ul style="list-style-type: none"> ・既存線から難波方面への流動増加 ・都心回帰による常住人口増加 ・既存線沿線の鉄道分担率の増加 ・沿線イベント等による来訪者の利用増 ・運行計画の見直し ・短距離区間の加算運賃低減 <p><主な減少要因></p> <ul style="list-style-type: none"> ・従業人口の減少 ・外出率・総交通量の減少 ・大阪市への流入交通量の減少 ・沿線短距離利用の自転車増加 ・需要定着の遅れ 等

⑤ 事業の効果の発現状況							
1) 事業の投資効率性							
■費用対便益 [平成25年度価格] 計算期間: 30年(50年)	費用	1,350億円		貨幣換算した主要な費用:建設費、車両費、用地費			
	便益	2,949億円(3,562億円)		貨幣換算した主要な便益:所要時間短縮、交通費用節減、乗換利便性向上、環境等改善便益			
	指標	費用便益比 B/C	2.18 (2.64)	純現在価値 NPV	1,598億円 (2,211億円)	経済的内部 収益率 EIRR	10.67% (10.97%)
■採算性分析	<ul style="list-style-type: none"> ・単年度損益収支黒字転換年:平成36年度(開業後16年) ・累積損益収支黒字転換年:平成60年度(開業後40年) 						
上記分析の基礎とした需要予測 平成32年(開業10年後)需要予測 約78,000人/日							
2) 事業による効果・影響							
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			阪神尼崎～大阪難波 27分→15分		
		運賃の低減			阪神尼崎～大阪難波 460円→320円		
		乗換回数の減少			阪神尼崎～大阪難波 乗換1回→なし		
供給者への効果・影響		運輸収入の増加			阪神線全線の運輸収入の増加		
社会全体への効果・影響	住民生活	地域の拠点地区へのアクセス性向上	所要時間の短縮により、阪神線(西大阪延伸線を含む)沿線住民の難波方面へのアクセス性が向上			ドーム前駅からの30分到達圏の拡大 30分到達圏人口 105万人→147万人	
		生活利便性の向上	所要時間の短縮と乗換回数の軽減により、病院や買物施設等の生活関連施設へより快適にアクセスできるようになり、阪神線沿線住民の生活利便性が向上			阪神九条～大阪難波 乗換1回→なし	
		高速交通の結節点へのアクセス性向上	所要時間の短縮により、阪神線沿線住民の関西空港へのアクセス性が向上し、関西空港の活性化にも寄与			阪神尼崎～関西空港 約75分→約65分	
		通勤圏の拡大	阪神線沿線から難波地区や大阪市中央区方面へのアクセス性が向上し、阪神線沿線住民の通勤利便性が向上			阪神福～大阪難波 乗換2回→なし	
		通学圏の拡大	阪神線・近鉄線の沿線にある大学等の通学圏が双方の沿線間に拡大			近畿大学、武庫川女子大等の沿線相互間の広告掲出等による、西大阪延伸線を経由して通学する学生数の増加	
		鉄道での外出機会の増大	阪神間～難波・奈良方面を中心とする東西方向へのアクセス性向上により、鉄道での外出機会が増加			西大阪延伸線を含む阪神なんば線沿線の鉄道利用者数の増加	
	地域経済	地域の活性化	東西交通の利便性が向上し、新たな商業施設やオフィスビル、マンションの立地などが期待される			沿線(難波、桜川周辺)の商業施設等の立地や、沿線の常住人口の増加。	
		商業の活性化	阪神間から難波地区への所要時間短縮による商圏の拡大			今後難波地区における商業売上の増加が期待される	
	地域社会	定住人口の増加、駅周辺の活性化	西大阪延伸線を含む阪神なんば線沿線から都心方面への直達性が飛躍的に増加し、駅周辺の住宅開発が促進			都心部の駅勢圏人口は増加傾向。今後、阪神なんば線沿線における常住人口の増加が期待される	
		まちづくりの活性化	西大阪延伸線の開通を契機とした東西移動の活性化			ドーム前駅の直近に開業した商業施設との相乗効果や、水都大阪をはじめとする各種イベントとの連携	

⑥ 事業実施による地球的環境、局地的環境の変化

西大阪延伸線の整備により、自動車からの転換が、現況で約1千人程度あったものと試算され、これらの自動車交通の削減により、NOxは約2トン/年、CO2が約2千トン/年、排出量削減に寄与した。

⑦ 改善措置の必要性

1. 定期外旅客(観光等)の利用促進(神戸、奈良等の観光地との関係強化及びイベントのPR、難波、心斎橋等への普段利用の促進等)
2. 通勤・通学等の定期旅客の獲得、需要安定化(通勤旅客の鉄道利用促進、乗継の利便性・快適性の向上とPR等)
3. さらなる鉄道サービスの向上(所要時間の短縮等)

⑧ 今後の事後評価の必要性

西大阪延伸線においては、輸送実績は当初予測より少ないものの引き続き増加傾向となっており、また費用便益比は1を上回っていることから、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

鉄道プロジェクトの効果が顕在化するには一定の年数が必要であり、5年という短い期間では本事業の効果はまだ十分には波及かつ明らかにされていない部分があり、本事後評価で把握できた内容は一部にとどまる。社会インフラとしての鉄道の必要性をうたっていく必要があるが、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ため、今後は、都市全体での交通政策としての必要性の視点を「クロスセクターベネフィット」の観点で評価していくことが必要である。本評価ではクロスセクターベネフィットの評価は定性的なものにとどまるが、沿線の動向が統計的に顕在化されるまで、長期的にフォローアップしていくことが必要である。

○ 概要図(位置図)

阪神なんば線(※西大阪延伸線)位置図

※「西大阪延伸線」は新線部分の西九条～大阪難波間である。運行主体である阪神電気鉄道では既設線部分を含む尼崎～大阪難波間全体を「阪神なんば線」と呼称している。



○ 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	<ul style="list-style-type: none"> ・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(旧:事業所・企業統計調査)(平成18年、21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	西大阪延伸線整備事業 事後評価委員会(平成25年8月～平成25年11月、計2回)