

事後評価総括表

【おおさか東線鉄道整備事業】

事業者名[大阪外環状鉄道株式会社]

○事業概要			
事業名	おおさか東線鉄道整備事業	整備区間	新大阪駅～久宝寺駅間（20.3km）
事業期間	【南区間(放出～久宝寺)】平成 8～22 年度 【北区間(新大阪～放出)】平成 18～30 年度	総事業費	約 1,200 億円
○事業の目的（ミッション）			
目的	<p>《当該事業の背景、必要性》</p> <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、鉄道網の状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た。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おり、都心部への流動集中につながっていた。</p> <p>おおさか東線は、既存の城東貨物線の用地・施設を活用して、「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た路線である。</p>		
	<p>《事業目的》</p> <p>① 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</p> <p>② 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</p>	<p>《関連する政策目標》</p> <p>① 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）</p> <p>② 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）</p>	
○事業を取り巻く社会経済情勢の変化			
<p>・我が国全体では、少子高齢化がさらに進展する一方で、カーボンニュートラル社会の実現、さらには、デジタル技術などのテクノロジーの進展など、まちづくりを取り巻く新たな潮流が生まれている。加えて、コロナ禍の影響により在宅勤務を始めとする働き方・暮らし方などの変化が見られる。</p> <p>・一方、大阪都市圏では、「大阪まちづくりグランドデザイン(令和 4 年 11 月策定)」に基づいて我が国の成長、発展をけん引する拠点エリアの形成などが進められている。特に当路線沿線は、新大阪駅周辺において、北陸新幹線やリニア中央新幹線の乗入れを見据え、世界有数の広域交通ターミナルのまちづくりが進められるとともに、大阪駅周辺では令和 6 年 9 月にうめきた 2 期の先行まちびらきが行われる予定である。また、東部大阪においては、国内有数のモノづくり産業の集積によるイノベーション創出を促すまちづくりが進められている。</p>			
○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（再評価時）	実績値	変化の要因
事業費	約 1,200 億円	約 1,200 億円	－
工期	23 年	23 年	－
輸送人員	8.8 万人/日 (全線開業時、令和元年) 10.7 万人/日 (開業 4 年目、令和 4 年)	10.2 万人/日 (全線開業時、令和元年) 11.4 万人/日 (開業 4 年目、令和 4 年)	・新大阪への快速運行本数の増加 ・快速系統の停車駅増加

○事業の効果の発現状況							
評価項目		評価結果					
■利用者への効果・影響		<ul style="list-style-type: none"> <li>・快速系の運用も含めると久宝寺～高井田駅間において 26 分短縮、久宝寺～淡路駅間において 19 分短縮、新大阪～久宝寺駅間において 4 分短縮、新大阪～奈良駅間において 4 分短縮</li> <li>・おおさか東線により、従来の経路に比べて乗換回数や上下の移動が減少し、乗換利便性が向上するとともに高齢者などの移動にやさしい環境の創出に貢献</li> <li>・都心部に集中する交通が分散され、都心部路線・ターミナルの混雑が緩和</li> <li>・南区間開業(2008)以降、各駅での乗降人員の着実な増加、並びに全線開業(2019)以降では、コロナ禍からの回復途上において、前回再評価(2016)の値を上回る乗降人員を記録し、想定した以上に効果が発現</li> </ul>					
■社会全体への効果影響	住民生活	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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部を担当</li> <li>・うめきた地区等の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、来訪者等の交流増大に貢献</li> <li>・連続立体交差事業と一体的に実施したことにより地域の分断を解消</li> <li>・沿線に立地する医療施設・公園施設等について、新たに南北方向からのアクセス網として機能</li> <li>・大阪市の外延地域の住民の「足」としての役割も果たせる身近な「都市鉄道」としても機能</li> <li>・高齢者を含め人々が自動車等の個別交通機関に依存せず、鉄道の利用が容易にでき、地域社会間での交流にも貢献する路線として機能</li> </ul>					
	地域経済	<ul style="list-style-type: none"> <li>・沿線の駅周辺ではホテルやマンションなどの建設がみられるとともに沿線全体の地価も上昇傾向にあり資産価値の向上に貢献</li> <li>・路線の高架化により新たに 72 千 m<sup>2</sup> の高架下空間を整備し、商業施設、駐輪場、駐車場、公共施設などに活用し、地域経済の活性化に貢献</li> </ul>					
	地域社会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・沿線の駅周辺の定住人口はおおさか東線開業以降増加する傾向</li> <li>・吹田市南部、大阪市北東部の鉄道空白地域に新たに南吹田駅・城北公園通駅を整備</li> <li>・歌島豊里線、淀川北岸線、南吹田駅前線等の社会資本整備の促進に貢献</li> </ul>					
	安全	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車から鉄道への転換により、自動車交通量が減少し事故件数減少に寄与</li> </ul>					
■費用便益分析[令和5年度価格] 計算期間：30年(50年)	費用	3,354 億円(3,355 億円)					
	便益	3,618 億円(4,005 億円)					
	指標	費用便益比 B/C	1.08 (1.19)	純現在価値 NPV	264 億円 (650 億円)	経済的内部 収益率 EIRR	4.42% (4.85)
※コロナ禍に伴う需要減少の影響、建設工事費の高騰に伴うデフレート時の費用増加の影響により前回再評価時の費用便益比 1.31 から減少							
■採算性分析	単年度収支黒字転換年(全線開業後 20 年)						
	借入金償還年(全線開業後 43 年)			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 開業後の実績に基づき、令和5年度(事業評価時点)以降を予測 新大阪駅～久宝寺駅間 需要安定年(令和11年度) 約 11.2 万人/日							

<p>○事業実施による地球的環境、局地的環境の変化</p>
<p>おおさか東線の整備に伴う、自動車利用から鉄道利用への転換によりNOx が 1.4t/年、CO<sub>2</sub>が 362t-c/年削減される</p>
<p>○改善措置の必要性</p>
<p>放射状路線を相互に連絡したネットワーク形成、新大阪駅へのアクセス向上等の当初の目標は達成しており、利用者数も着実に増加する傾向にあることから、改善措置は不要とする</p>
<p>○今後の事業評価の必要性</p>
<p>改善措置が不要であること、費用便益分析の結果から事業効果が発揮されていると判断できるため、今後の事業評価は不要とする</p>
<p>○同種事業の計画・調査のあり方、事業評価手法の見直しの必要性</p>
<p>コロナ禍の影響・回復に伴う利用者の変動が大きく、将来需要の想定を行うことが難しい。将来需要想定を行う際の指針の設定が必要と考える 建設工事費について、建設工事費デフレーターにより現在価値に修正することへの検討の必要が考えられる</p>
<p>○概要図（位置図）</p>
<div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div style="text-align: center;"> <p>【整備前】</p>  </div> <div style="text-align: center;"> <p>【整備後】</p>  </div> </div>
<p>○備考</p>
<p>※評価体制：学識2名を含むおおさか東線鉄道整備事業評価監視委員会により評価 ※評価実施時期：令和5年度（委員会開催は令和5年度11月）</p>
<p>参考文献 鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル 2012</p>