

- 夢洲における国際観光拠点の形成に向けたまちづくりの状況を踏まえ、夢洲への北側からの鉄道アクセスに係る、国の答申路線と検討路線（ＪＲ桜島線延伸及び京阪中之島線延伸）について、費用便益分析、収支、整備効果等による優位性比較や今後の留意事項等について検討を実施

○ 検討対象路線は、従前からの答申路線である「北港テクノポート線」「中之島新線延伸」と、既設のＪＲ桜島線を活用する案である「ＪＲ桜島線延伸」及び京阪中之島線を延伸して九条駅へ接続する案である「京阪中之島線延伸」

※未開業路線の新駅名は仮称

から
島
留

三
線

京都方面

兵庫

至 神戸空港

至 関西国際空港

和歌山方面

奈良

北ルート

南ルート

舞洲

夢洲

新桜島

桜島

西九条

中之島

九条

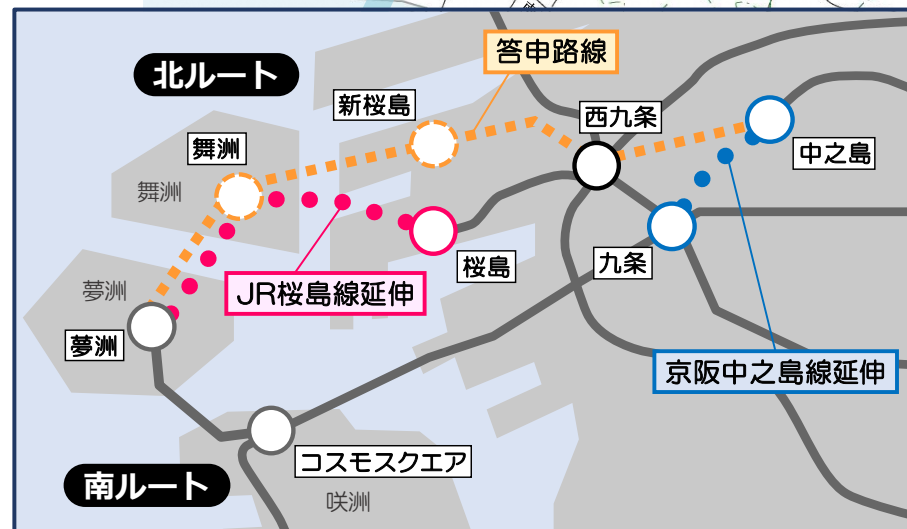
コスモスクエア

咲洲

JR桜島線延伸

京阪中之島線延伸

答申路線



3 優位性の比較

○ 費用便益分析、収支に関する試算のいずれにおいても、検討路線が優位

路 線	事業費※1	輸送人員	費用便益比※2	収支※3
答申路線	約 3,700億円	69,100人/日	0.7～0.8 (1.1～1.3)	40年以内の黒字転換なし
検討路線	約 3,510億円	121,000人/日	1.1～1.2 (1.6～1.8)	概ね良好
J R 桜島線延伸	約 2,850億円	94,400人/日	1.0～1.3 (1.5～1.8)	概ね良好
京阪中之島線延伸	約 660億円	30,000人/日	1.1～1.2 (1.6～1.9)	概ね良好

※1 本検討のために、鉄道事業者からの提供情報を基に一定の前提の下で試算した消費税等を除いた概算値で、車両費を含まない。（2024年度のデフレータを用いて換算。）
※2 上段は、「公共事業評価の費用便益分析に関する技術指針（国土交通省）」に従い社会的割引率を4%とし、夢洲等の沿線開発需要を90%～110%で試算した結果
下段は、参考比較のため社会的割引率を1%～2%とし、沿線開発需要を100%で試算した結果（社会的割引率：将来の費用や効果の価値を現在の価値に換算するための比率）
なお、鉄道整備による効果を全て便益に計上しているものではない（例えば、代替経路の確保（リダンダンシー）、ドライバー不足への対応等に係る効果は未計上）
※3 収支の面から優位性を比較するため、運行主体の線路使用料により整備主体の累積資金収支が黒字転換する年次を次の仮定により試算
（仮定…整備手法：第三セクタ体とする上下分離方式、無償資金比率：約7割（地下高速鉄道整備事業費補助を活用）、線路使用料：運行主体の対象路線の収入額から運行経費を差し引いた額）

○ 夢洲や国土軸などへのアクセス性向上や環境負荷軽減等の整備効果の面で、検討路線が優位

主な整備効果	答申路線	検討路線
アクセス性向上 【時間短縮・乗換回数低減※】	夢洲～新大阪：変化なし （整備後の最短経路も南側からのため）	夢洲～新大阪：約9分短縮（約34分→約25分） 乗換2回低減（2回→0回） ※直通列車又は同一ホーム乗換
大阪臨海部へのアクセス圏拡大 【夢洲60分圏域人口】	ほとんど変化なし	約63万人増（夜間人口）
自動車交通削減による 地球温暖化への負荷軽減 【CO2排出量の削減】	約500トン/年削減	約1,200トン/年削減

※夢洲～新大阪のアクセスルート（最短）
【現 状】夢洲～（Osaka Metro中央線）～弁天町～（JR環状線）～大阪～（JR東海道本線）～新大阪〔所要時間約34分、弁天町駅、大阪駅乗換〕
【整備後】答申路線：現状と同じ。
検討路線：夢洲～（JR直通列車）～新大阪〔所要時間約25分、乗換なし〕

夢洲アクセス鉄道に関する検討について〔概要〕 ③

4 検討路線の整備意義・効果

1 都市鉄道ネットワークの拡充・強化

➤ 広域交通ネットワークのアクセス改善

新大阪駅と夢洲駅との直結による、広域交通のハブ拠点である新大阪と、国際観光拠点の形成をめざす夢洲のアクセス性の改善

➤ 京阪神都市圏及び大阪都心部のアクセス改善

京阪本線・中之島線、Osaka Metro 中央線、阪神なんば線が接続する九条駅を交通結節点とする、京阪神都市圏を結ぶ新たな鉄道ネットワークの形成、京阪沿線や大阪都心部とベイエリアをつなぐ東西軸の強化等、関西全体のアクセス性の改善

➤ リダンダンシーの強化

鉄道による夢洲への南北2ルートアクセスが可能となり、夢洲の将来開発への対応、防災機能の強化、回遊性の向上等に寄与

2 環境負荷の低減やドライバー不足の緩和等による持続可能な都市の形成

自動車から鉄道への転換による環境負荷の低減や、バス等のドライバー不足の緩和が図られるなど、過度に自動車交通に依存することのない、持続可能な都市の形成に寄与

3 観光地へのアクセス改善

国内各所から観光客が集中する新大阪と国際観光拠点の形成をめざす夢洲とのアクセス改善や、九条駅を交通結節点とする、京都・神戸等の世界的な観光資源を多数有する観光地間の移動円滑化による、観光地間相互の結びつき強化



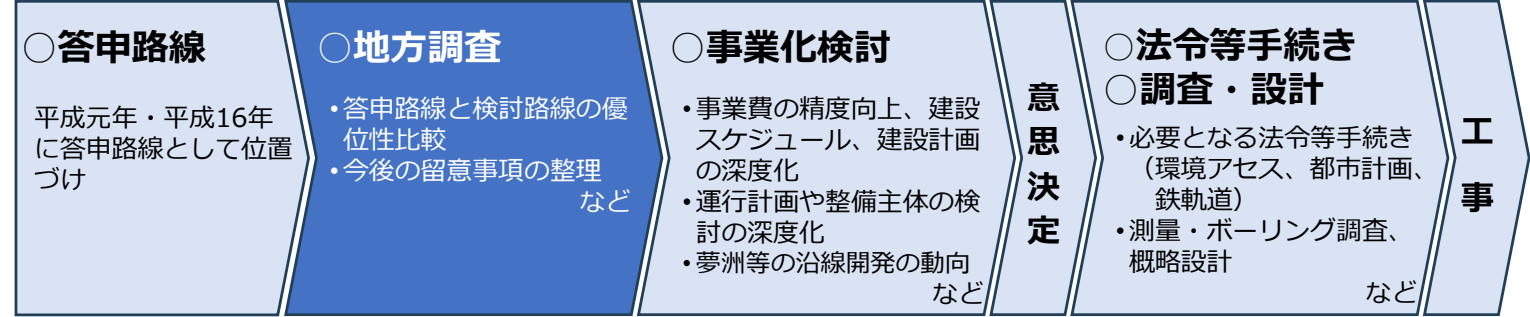
夢洲アクセス鉄道に関する検討について〔概要〕 ④

5 今後の進め方・留意事項

- 今後は、優位性が確認された検討路線について、建設計画や運行計画等の検討の深度化を進める。
- なお、検討の深度化にあたっては、次の事項について留意する。
 - ・ 本検討で用いた需要推計モデルは、2010年パーソントリップ（PT）調査をもとに時間評価値を算出しており、以降の経済状況の変化を踏まえると、時間評価値が過少となっている可能性※がある。

※ 本検討では需要予測モデル（2010年PT調査ベース）から求める時間評価値（通勤目的：37.5円/分）を適用しているが、毎月勤労統計調査によると、2010年から2022年の間で時間評価値は1.08倍（42.3円/分）に上昇している。
 - ・ 本検討において、一定の前提の下で費用便益比、収支を確認したが、事業費や開発需要の変動等による影響は小さくないため、さらなる事業費の精査や沿線開発状況の確認が必要。また、事業費（労務費、建設物価等）上昇が先行している時期の可能性もあり、将来的な時間評価値上昇等についても考慮が必要。
 - ・ 社会経済情勢等を踏まえ、より実態に即した費用便益分析の検討が必要。
 - ・ 鉄道整備に伴う道路交通混雑緩和による港湾物流・人流の円滑化について検討が必要。

＜整備に向けた必要なステップ（イメージ）＞



参考）検討にあたって

- 検討を行うにあたり、「夢洲アクセス鉄道に関する検討会（座長：宇都宮浄人 関西大学教授）」を開催し、有識者等の意見を聴くとともに、関係者による意見交換を実施
 - 【検討会委員】 関西大学経済学部 宇都宮浄人教授（座長）、京都大学防災研究所 松島格也特定教授、大阪府、大阪市、J R 西日本、京阪電鉄、大阪港トランスポートシステム、Osaka Metro、阪神電鉄
 - 【同オブザーバー】 国土交通省（近畿運輸局、近畿地方整備局）