

第 2 回審議会での指摘事項への対応等

1 地下鉄第 8 号線と他の計画路線との比較（輸送需要・建設費）

	地下鉄第 8 号線延伸 (今里～湯里六丁目間)	北大阪急行線延伸	大阪モノレール延伸
延長	約 6.7 km	約 2.5 km	約 9.0 km
輸送需要（1 日あたり）	約 3.2 万人 ^{※1}	約 4.2 万人	約 3.7 万人
建設費（車両費含む）	約 1,280 億円 ^{※2}	約 650 億円	約 1,050 億円
うち事業者負担 (事業者負担割合)	約 370 億円 (約 28.9%) [運営主体：約 20 億円、 建設主体：約 350 億円]	約 80 億円 ^{※3} (約 12.3%)	約 310 億円 ^{※4} (約 29.5%)
キロ当たり輸送需要	約 4.8 千人/km	約 16.8 千人/km	約 4.1 千人/km
キロ当たり建設費	約 191 億円/km	約 260 億円/km	約 117 億円/km

※1 開業から5年後の定着時

※2 民営でコスト削減した場合

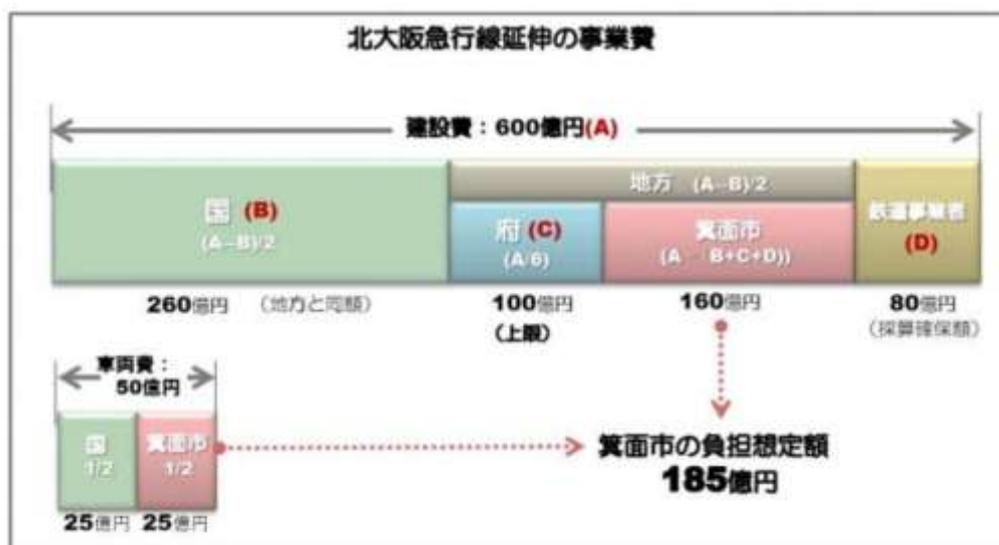
※3 鉄道整備とまちづくりの一体整備が前提

※4 出資金等を含む

資料：北大阪急行線については大阪府戦略本部会議HP及び箕面市HP

大阪モノレール延伸については大阪府戦略本部会議HP

○北大阪急行線延伸について



資料：箕面市HP（北大阪急行線延伸プロジェクト・アウトライン 平成 26 年 2 月）

2. 北大阪急行延伸について

■ 路線の概要

《これまでの経緯》

- H16 近畿地方交通審議会答申 8号に位置付け
- H24 事業調査 開始

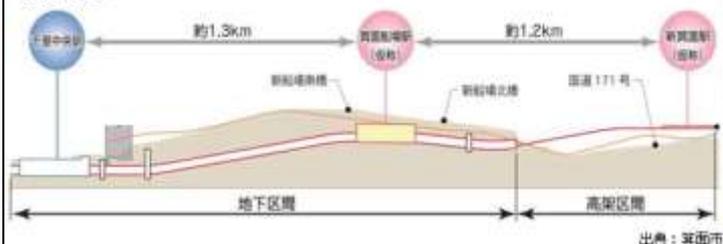
《路線の概要》

- 区間：千里中央～箕面船場～新箕面
- 延長：2.5km（豊中市域0.8km・箕面市域1.7km）

《路線の効果》

- 鉄道利用需要約4.2万人
- 大阪都心部への時間短縮12分

（縦断図）



（位置図）



■ 事業スキーム（方向性の確認）

（1）整備主体等

	千里中央駅～	箕面船場駅～新箕面駅
事業手法	鉄道事業法	軌道法
事業主体	北大阪急行軌	北大阪急行軌（インフラ外） 箕面市（インフラ）

（2）総事業費 約600億円

（3）負担割合

北急軌(A) (受益の範囲)	国(B) ((事業費-A)/2)	地方	
		大阪府(C) (事業費/6)	箕面市 (事業費-(A+B+C))

※負担額確定は議会議決を経た上で、基本協定締結時（H27年度）

※ただし、府：株式譲渡なども含め、100億円相当を上限に財源措置

北急：80億円（需要に応じて負担額増額）

（4）リスク負担

* 増高リスク、国費措置のリスクは、全て箕面市が負担

○大阪モノレール延伸について

3. 大阪モノレール延伸について

■路線の概要



《これまでの経過》

- H16 近畿地方交通審議会答申8号に位置付け
- H24 延伸の検討を戦略本部会議で確認

《概要》

- 区 間：門真市～鴻池新田～荒本～瓜生堂
- 延 長：9.0 km

《H25検討のまとめ》

- 事業費：約1,050億円
- 需 要：南伸区間 3万7千人/日
(全区間 13万9千人/日)
- ルート：大阪中央環状線の未利用地を活用
荒本駅側を經由
- 駅 数：既存鉄道と結節する4駅
モノレールとの結節のための近鉄奈良線の新駅
整備が必要
- 車 庫：大阪中央環状線の未利用地を活用

■事業化に向けた取組み

※来年度、事業化意思決定

(1) 整備主体

	インフラ部	インフラ外部
事業主体	大阪府	OKT (大阪高速鉄道㈱)

(2) 総事業費 約1,050億円

(3) 負担割合

インフラ部 約740億円		インフラ外部 約310億円
国 407億円 (55%)	地方 333億円 (45%)	OKT 310億円 (出資金等を含む)

※ 別途、近鉄奈良線の新駅や乗継施設等の整備が必要



(4) 今後の方針

- * インフラ外部の採算性の検証を深める
 - * 沿線市に応分の負担を求めていく (インフラ部の負担、OKTへの出資、新駅整備など)
- ⇒ 採算性の検証を進め、沿線市等との協議により、負担が確定した上で
事業化を意思決定 (平成26年度)

2 需要分析

(1) ネットワーク効果

第8号線延伸部の沿線から都心方向へ向かう際に、今までは近鉄南大阪線を利用し天王寺で乗換え、御堂筋線や谷町線を利用していた人等が、第8号線延伸により今里で乗換え千日前線、あるいは緑橋で乗換え中央線を利用に転換することなどにより、利用者にとって利便性が向上するとともに、地下鉄全体として乗車人員や輸送人キロが増加するなど地下鉄のネットワーク効果が表れている。

表 1 地下鉄第8号線延伸による地下鉄輸送人員・乗車人員の変化

		8号線延伸無①	8号線延伸有②	②-①
輸送人員	御堂筋線	1,009 千人/日	1,006 千人/日	▲3 千人/日
	谷町線	453 千人/日	445 千人/日	▲8 千人/日
	四つ橋線	232 千人/日	232 千人/日	0 千人/日
	中央線	263 千人/日	265 千人/日	2 千人/日
	千日前線	175 千人/日	177 千人/日	1 千人/日
	堺筋線	277 千人/日	276 千人/日	0 千人/日
	長堀鶴見緑地線	143 千人/日	144 千人/日	1 千人/日
	今里筋線	54 千人/日	82 千人/日	28 千人/日
	南港 ^ホ -タウン線	53 千人/日	53 千人/日	0 千人/日
乗車人員	全線	2,153 千人/日	2,161 千人/日	8 千人/日

注) 路線別の輸送人員は、路線別の乗車人員に他線からの乗換人員を加えたもの
四捨五入のため合計が合わないことがある

表 2 地下鉄第8号線延伸による地下鉄輸送人キロの変化

		8号線延伸無①	8号線延伸有②	②-①
輸送人キロ	御堂筋線	5,381 千人和/日	5,363 千人和/日	▲18 千人和/日
	谷町線	2,212 千人和/日	2,143 千人和/日	▲69 千人和/日
	四つ橋線	921 千人和/日	921 千人和/日	0 千人和/日
	中央線	1,392 千人和/日	1,403 千人和/日	11 千人和/日
	千日前線	603 千人和/日	605 千人和/日	2 千人和/日
	堺筋線	1,047 千人和/日	1,044 千人和/日	▲3 千人和/日
	長堀鶴見緑地線	532 千人和/日	531 千人和/日	▲1 千人和/日
	今里筋線	240 千人和/日	403 千人和/日	163 千人和/日
	南港 ^ホ -タウン線	169 千人和/日	169 千人和/日	0 千人和/日
	全線	12,497 千人和/日	12,582 千人和/日	85 千人和/日

注) 四捨五入のため合計が合わないことがある

●事例（湯里付近→本町）

第8号線延伸前	第8号線延伸後
時間：26分 費用：430円 乗換回数：1回	時間：26分 費用：270円（▲160円） 乗換回数：1回

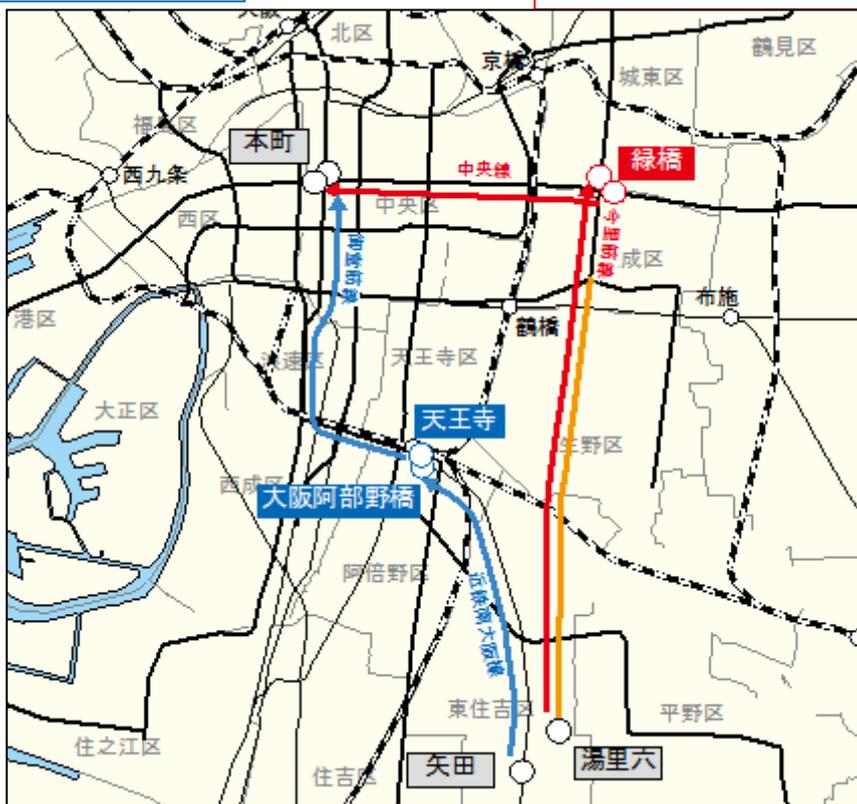


図 1 経路変更による所要時間・費用等の変化(湯里付近～本町)

○地下鉄のネットワーク効果

表 3 地下鉄第8号線延伸による輸送人員・乗車人員、輸送人キロ、運賃収入の変化

	輸送人員・乗車人員	輸送人キロ	運賃収入
全線	増減なし（±0人）	増（5.5 km→12.2 km）	増（230円→270円）
御堂筋線	減（-1人）	減（5.3 km→0 km）	-
中央線	増（+1人）	増（0 km→4.2 km）	-
今里筋線	増（+1人）	増（0 km→8.0 km）	-

※その他の効果

- ・御堂筋線の混雑緩和

●事例（湯里付近→鶴橋）

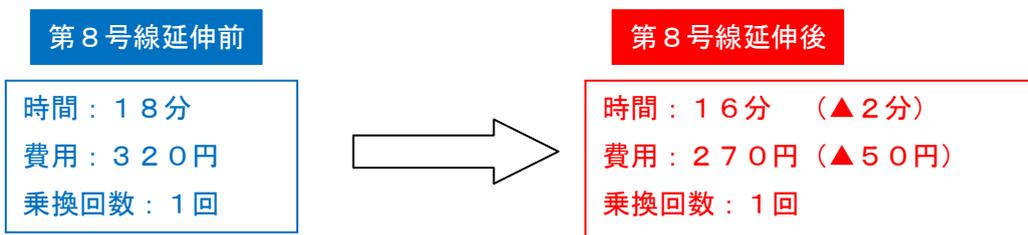


図 2 経路変更による所要時間・費用等の変化(湯里付近～鶴橋)

○地下鉄のネットワーク効果

表 4 地下鉄第8号線延伸による輸送人員・乗車人員、輸送人キロ、運賃収入の変化

	輸送人員・乗車人員	輸送人キロ	運賃収入
全線	増 (+1人)	増 (0 km→8.2 km)	増 (0円→270円)
千日前線	増 (+1人)	増 (0 km→1.5 km)	—
今里筋線	増 (+1人)	増 (0 km→6.7 km)	—

●事例（湯里付近→瑞光四丁目）

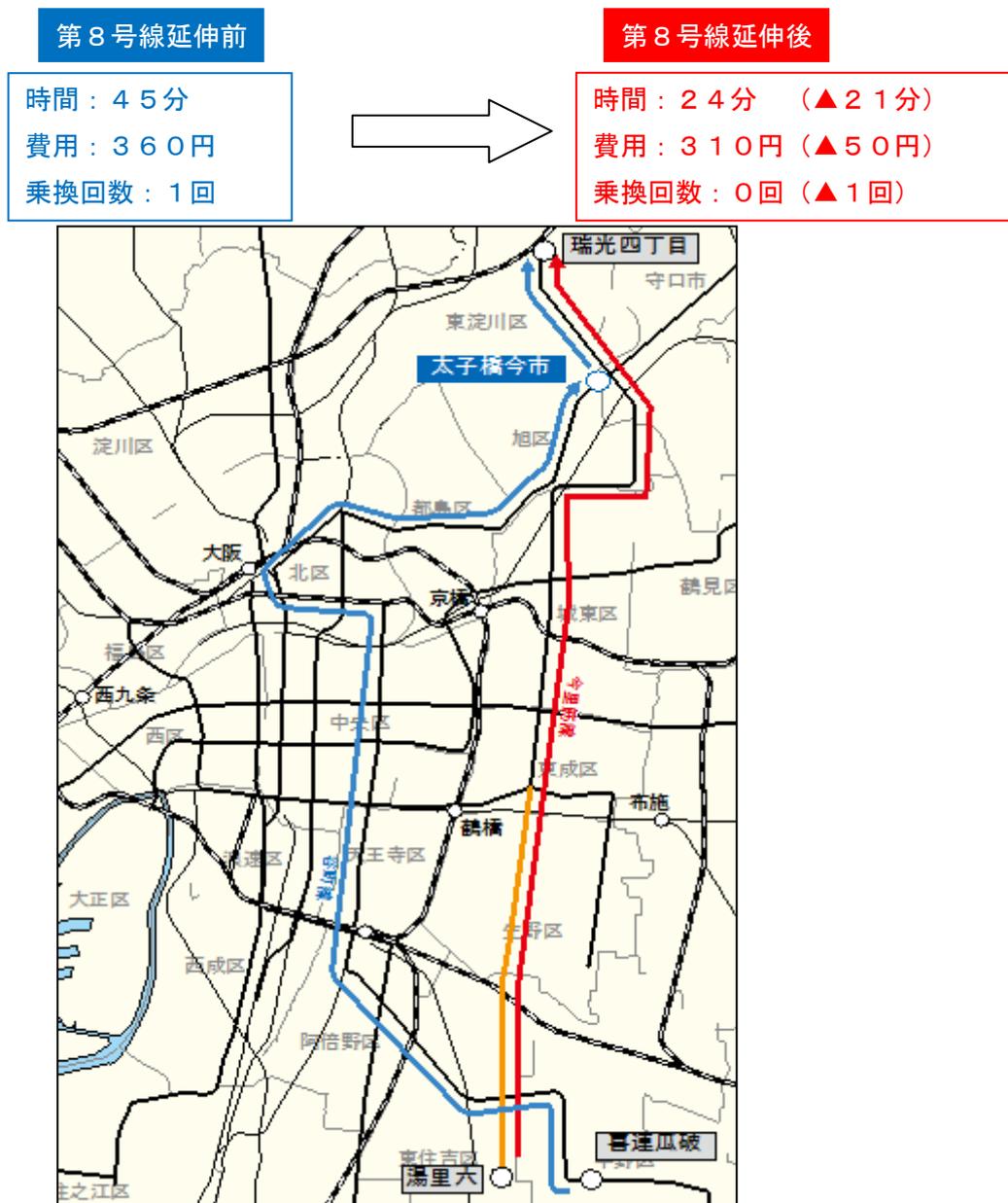


図 3 経路変更による所要時間・費用等の変化(湯里付近～瑞光四丁目)

○地下鉄のネットワーク効果

表 5 地下鉄第8号線延伸による輸送人員・乗車人員、輸送人キロ、運賃収入の変化

	輸送人員・乗車人員	輸送人キロ	運賃収入
全線	増減なし (±0人)	減 (22.1 km→17.7 km)	減 (360円→310円)
谷町線	減 (-1人)	減 (19.3 km→0 km)	-
今里筋線	増減なし (±0人)	増 (2.8 km→17.7 km)	-

(2) 今里筋線延伸部需要が少ない要因

◆沿線の常住人口、従業員人口が減少

原因：沿線に開発計画がない（生野区南部地区整備事業のみ）

⇒ 一定のシナリオ（仮説）のもとで試算 ⇒ (3. (2) へ)

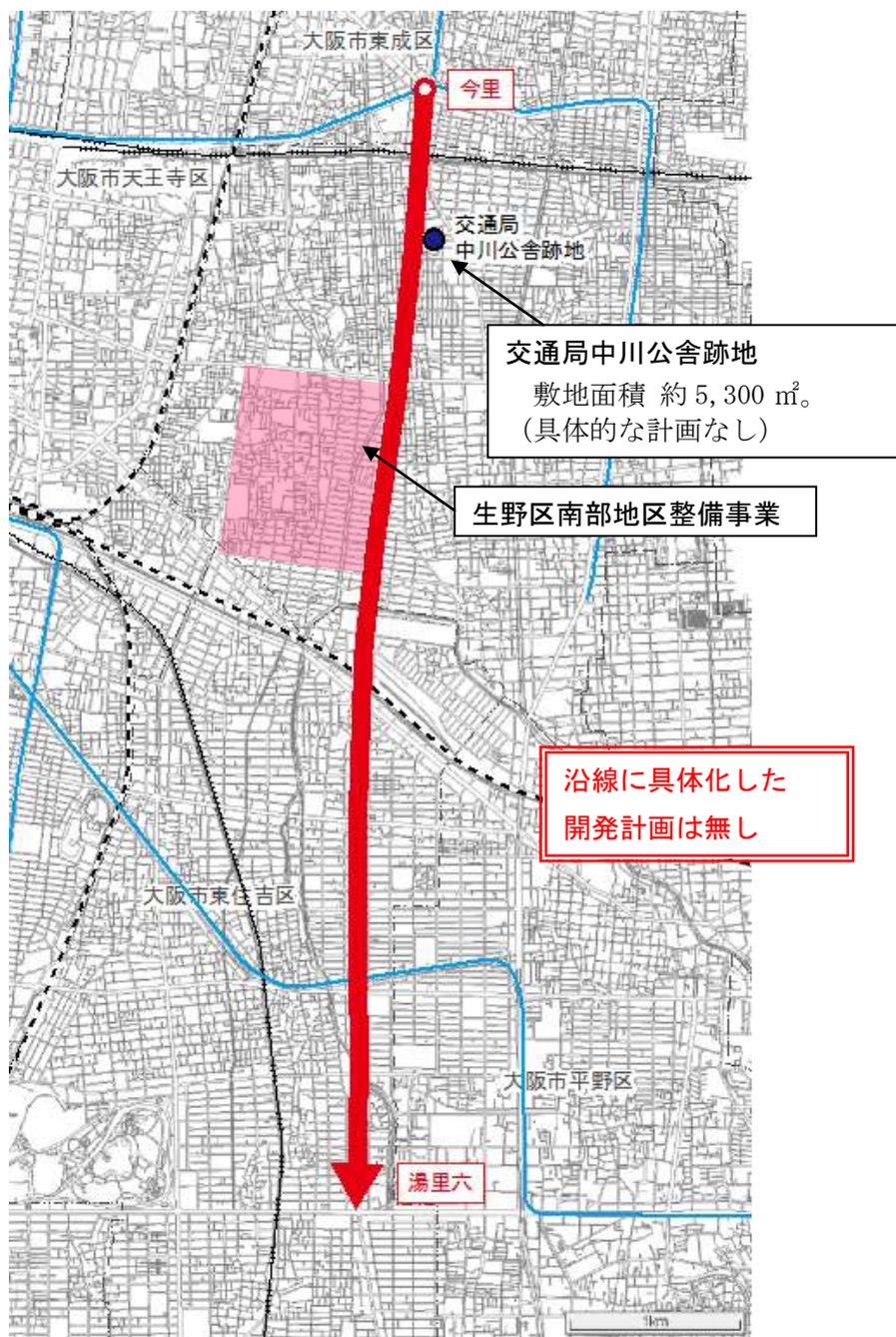


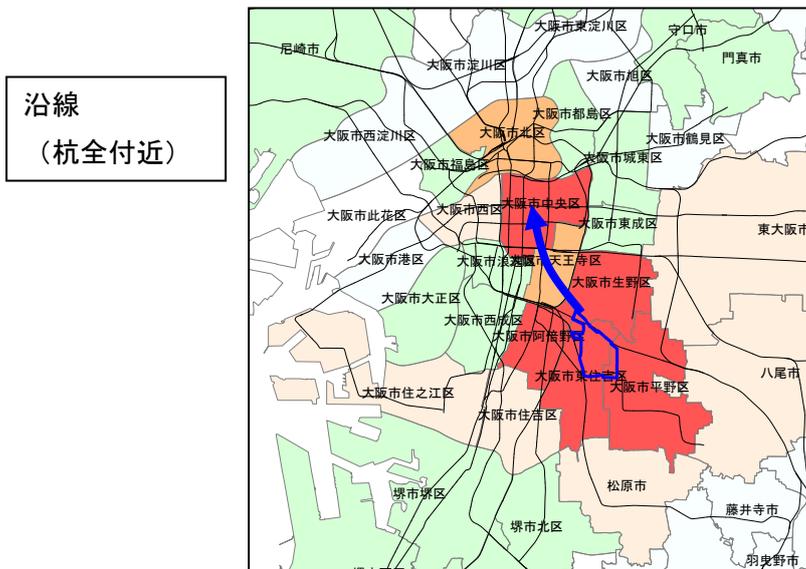
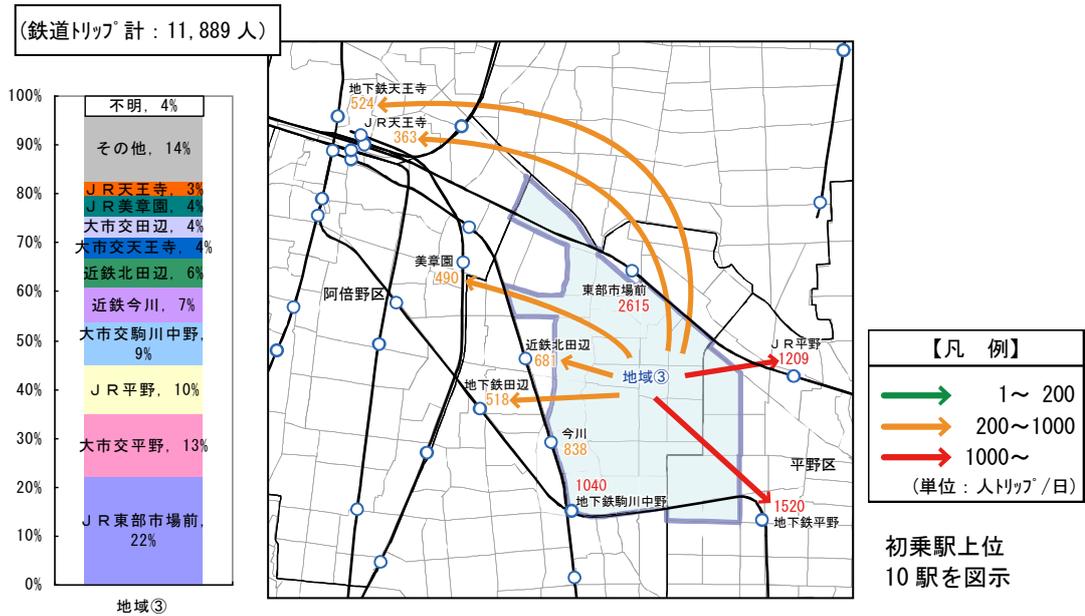
図 4 沿線の開発計画

◆路線の性格（方向性）と沿線の移動ニーズのミスマッチ

原因：沿線からは天王寺方面（天王寺経由を含む）への移動が多い
しかし、

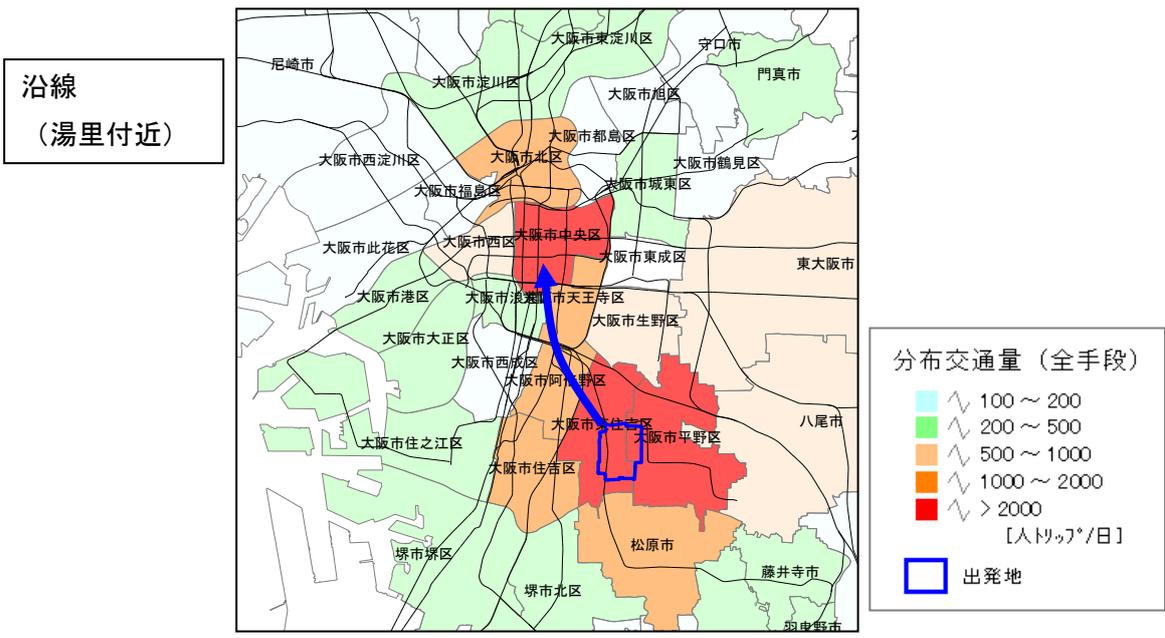
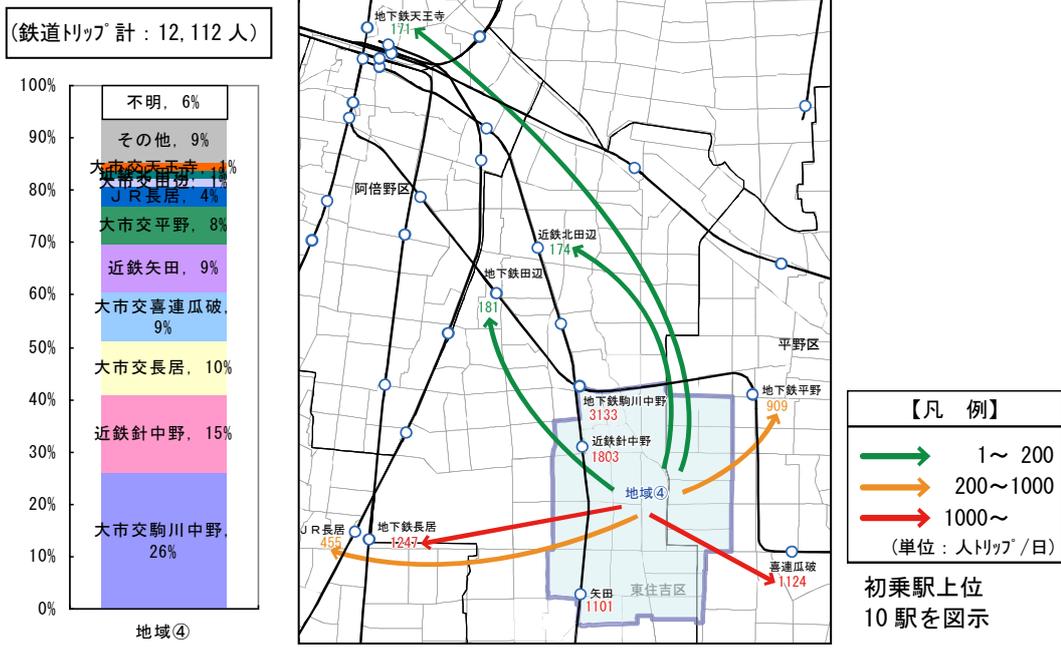
- ①沿線からは地下鉄の1回乗継で天王寺にアクセスできない
- ②谷町線（駒川中野～平野間）と交差するが接続できない
- ③都心部（御堂筋線）に直結しておらず、乗継が必要となる

⇒ 多様な機種（LRT、BRT）の導入可能性の検討 ⇒（4. へ）



資料：平成22年近畿圏パーソントリップ調査

図5 杭全付近からの初乗駅分布と、目的地分布(全交通手段トリップ)



資料：平成22年近畿圏パーソントリップ調査

図6 湯里付近からの初乗駅分布と、目的地分布(全交通手段トリップ)

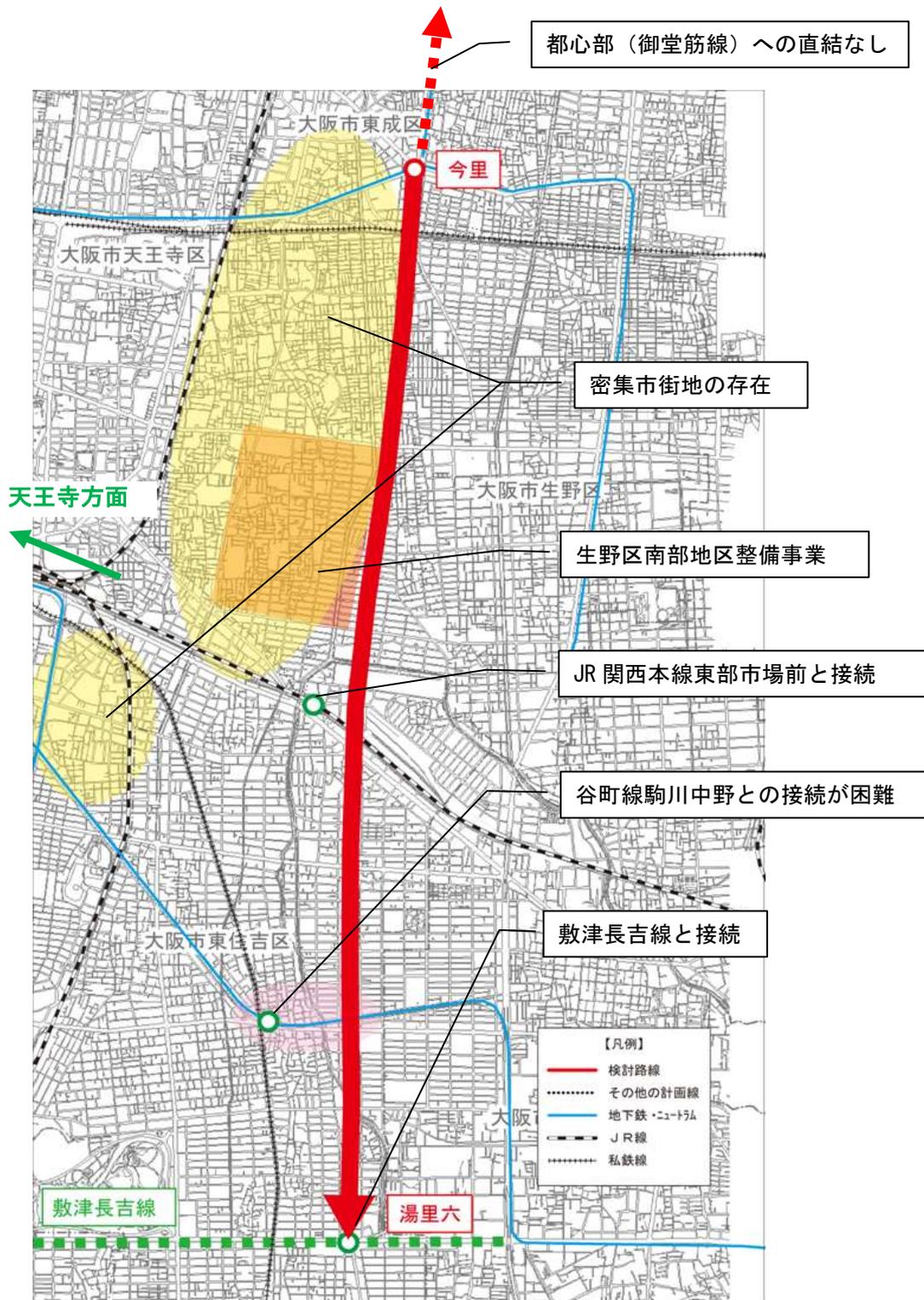


図 7 第8号線延伸沿線の特徴と課題