

第1回 大阪府経営企画会議における審議結果

《審議項目》

おおさか東線（大阪外環状線鉄道）にかかる合意文書について

《審議結果》

- ・ このたび、おおさか東線（大阪外環状線鉄道）北区間の整備に関し、西日本旅客鉄道(株)等から大阪府に対し、①工事中の保安費などの安全対策、②騒音対策、③新大阪駅のホーム配置計画の変更、④鋼材価格等の高騰を主な要因とする工事費増嵩の説明があった。このリスクに対応するため、大阪府・大阪市・西日本旅客鉄道(株)・大阪外環状鉄道(株)の四者間での新たな合意文書の締結について、経営企画会議で審議した。
- ・ おおさか東線の整備に関しては、大阪府・大阪市・東大阪市・吹田市及び八尾市、西日本旅客鉄道(株)並びに大阪外環状鉄道(株)の7者が、平成18年3月31日、「大阪外環状鉄道の整備に関する協定書」を締結の上、さらに「事業費増嵩に対する開業までの措置」、「負担割合」、「負担の限度額」等に関する覚書を締結（平成18年12月21日）している。
- ・ 大阪府としては、今後の事業費増嵩リスクについても、やむを得ないと認められる場合に限り、上記協定書及び覚書の趣旨に則って関係者と協議・調整の上、対応していくことを改めて経営企画会議において確認したところであり、現段階において新たな合意文書の締結は不要であると判断する。

議題2 おおさか東線(大阪外環状線鉄道)の整備について

(都市整備部)

〔概要〕

おおさか東線は、大阪東部地域から国土軸である新大阪への連絡や放射状路線間の移動の利便性の大幅な向上及び都心ターミナルの混雑緩和が図られる重要な路線であり、平成11年に着工し、約522億円を投じて、本年3月15日に南区間の開業を果たしたところ。これから事業費675億円が必要な北区間に本格着手していく節目の時期を迎えており、今秋には国土交通省に対する来年度予算の概算要求も控えている。

主要プロジェクト評価で事業継続とされ20年度予算も認められているが、今後物価が上昇する懸念がある中で、おおさか東線の整備は、コスト増高のリスクあったとしても、関係者の応分の負担を原則に、かつ縮減努力を前提として取り組むべき事業として継続することの確認をお願いしたい。

〔課題〕

事業費増高リスクの可能性

～主な増高要素～

工事中の保安費などの安全対策

騒音対策

新大阪駅のホーム配置計画の変更

鋼材価格等の高騰

〔対応方針〕

- ・コスト縮減努力
- ・コスト分担のあり方

I. タイトル

プロジェクト名	おおさか東線（大阪外環状線鉄道）
担当部課	都市整備部 交通道路室交通対策課 公共交通グループ（連絡先 06-6944-7587）

II. 事業概要

1. 事業概要	<p>(1)事業主体 建設・保有主体[第三種鉄道事業者]：大阪外環状鉄道(株)（第3セクター） 運行主体[第二種鉄道事業者]：西日本旅客鉄道(株)</p> <p>(2)事業手法 「幹線鉄道等活性化事業費補助」制度適用による償還型上下分離方式により、鉄道整備を行う。</p> <p>(3)位置 新大阪駅(大阪市淀川区)～久宝寺駅間（八尾市）</p> <p>(4)上位計画での位置づけ 運輸政策審議会答申第10号「大阪圏における高速鉄道を中心とする交通網の整備に関する基本計画について(平成元年5月)」において、「目標年次（2005年）までに整備することが適当である路線」と位置付けられている。</p> <p>(5)事業内容 概要：現在の城東貨物線を利用し、その旅客線化を図る。 区間：新大阪～久宝寺（延長 20.3 km） 駅数：13 駅（両端駅を含む）</p> <p>(6)事業期間 平成 8 年度～平成 23 年度（放出～久宝寺間は平成 20 年 3 月 15 日開業）</p> <p>(7)事業費 約 1,197 億円</p>
2. 事業目的	<p>(1)目的 ・鉄道ネットワークの強化により、利便性向上及び都心ターミナル等の混雑緩和 ・沿線のまちづくりの促進</p> <p>(2)期待される事業効果 ・大阪東部地域から国土軸である新大阪への連絡や放射状路線間の移動について利便性の大幅な向上及び都心ターミナルの混雑緩和が図られる。 ・沿線地域で進められているまちづくりの促進が図られる。</p>
3. 環境への対応方針	大阪府環境影響評価要綱に基づき平成 11 年 3 月に、また大阪府環境影響評価条例に基づき平成 14 年 11 月に環境影響評価書の公示がなされており、今後も、環境への影響を最小限にとどめるよう、環境保全対策に配慮する。

III. 府が関与する理由

1. 府が関与する理由	<ul style="list-style-type: none"> 本路線は、府域の広域鉄道ネットワークを形成する路線であり、東部大阪地域はもとより、広く沿線地域の発展に寄与することが期待されるため、府としても関与していく必要がある。 国土交通省の幹線鉄道等活性化事業として、地方公共団体は、国と同等の補助を行うこととなっている。 																		
2. 関与の内容	<ul style="list-style-type: none"> 事業主体である大阪外環状鉄道（株）に対して、下図のフレームに基づき出資、貸付け及び補助を行う。 <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">出資金（20%）</th> <th colspan="2">補助金（25.92%）</th> <th colspan="2">貸付金（54.08%）</th> </tr> <tr> <th>地方</th> <th>民間</th> <th>国</th> <th>地方</th> <th>地方</th> <th>民間</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>（14%）</td> <td>（6%）</td> <td>（12.96%）</td> <td>（12.96%）</td> <td>（37.86%）</td> <td>（16.22%）</td> </tr> </tbody> </table> <p>※出資、補助、貸付の地方における負担割合は、 大阪府：大阪市：東大阪市：吹田市：八尾市 = 4：1：4：1：12：3：3</p>	出資金（20%）		補助金（25.92%）		貸付金（54.08%）		地方	民間	国	地方	地方	民間	（14%）	（6%）	（12.96%）	（12.96%）	（37.86%）	（16.22%）
出資金（20%）		補助金（25.92%）		貸付金（54.08%）															
地方	民間	国	地方	地方	民間														
（14%）	（6%）	（12.96%）	（12.96%）	（37.86%）	（16.22%）														

IV. 事業経過と進捗予定

年 月	内 容
平成元年 5 月	運輸政策審議会 10 号答申での位置付けがなされる。
8 年 5 月	平成 8 年度政府予算において、補助対象として認められる。
11 月	大阪外環状鉄道株式会社設立。
12 月	大阪外環状鉄道(株)及び JR 西日本(株)が鉄道事業免許取得。
11 年 2 月	工事施行認可（都島～久宝寺）
3 月	連続立体交差事業区間について都市計画決定。（俊徳道～加美）
6 月	工事着手
12 年 3 月	連立区間事業認可
14 年 12 月	工事施行認可（新大阪～都島）
17 年 2 月	工事完成期限の延長（平成 23 年度末）
19 年 8 月	路線名（おおさか東線）、駅名の決定
20 年 3 月	放出～久宝寺間開業

V. 事業を巡る社会情勢

1. 関連事業、関連施策などの状況	<ul style="list-style-type: none"> 大阪外環状線連続立体交差事業（JR 俊徳道駅～新加美駅間） 事業主体：大阪府、大阪市、事業延長：4.6km、事業期間：平成 11～21 年度 吹田市〔南吹田地域まちづくり構想〕の具体化 （(仮称)西吹田駅周辺地域） 梅田北ヤード開発地域との連絡性向上 淡路駅周辺地区土地区画整理事業 事業主体：大阪市、面積：約 8.9ha、事業期間：平成 8～21 年度 放出駅周辺地区土地区画整理事業 事業主体：大阪市、面積：約 9.7ha、事業期間：平成 6～21 年度 大阪精華都市拠点土地区画整理事業 事業主体：都市再生機構、面積 24.6ha、事業期間：平成 8～17 年度
2. 事業目的に関する諸状況	――
3. その他地域の状況など	――

VI. 事業の進捗状況

1. 進捗概要・整備等の状況	<p>平成 8 年度：各種手続きに係る業務</p> <p>平成 9 年度：工事施行認可申請書（郡島～久宝寺間）、都市計画決定（俊徳道～加美間）に係る環境影響評価準備書の作成</p> <p>平成 10 年度：高架橋工事区間（高井田付近）等の詳細設計</p> <p>平成 11 年度：高井田付近において高架橋新設工事に着手</p> <p>平成 12 年度：連立事業着手</p> <p>平成 14 年度：高井田～永和間盛土区間工事に着手</p> <p>平成 15 年度：俊徳道～加美間において高架橋新設工事に着手</p> <p>平成 16 年度：一部未買収地を除き放出～久宝寺間のほぼ全線で工事着手</p> <p>平成 17 年度：放出～久宝寺間で工事を推進</p> <p>平成 18 年度：放出～久宝寺間で工事を推進 野江～放出間で用地調査等に着手</p> <p>平成 19 年度：放出～久宝寺間 平成 20 年 3 月 15 日開業 野江～放出間で用地調査等を推進</p> <p>進捗率 約 47.7%（平成 19 年度末）</p>
2. 事業目的に対する効果	<p>・放出～久宝寺間は、平成 20 年 3 月 15 日開業。</p> <p>JR 大和路線、学研都市線、近鉄大阪線、奈良線との接続により、モノづくり東部大阪地域と学研都市や、奈良と兵庫（尼崎）とのネットワーク構築に寄与。</p>

3. 事業費内訳

単位：百万円

	H17 年度 までの累計	H18 年度	H19 年度 (見込み)	H20 年度 (予定)	残事業 (予定)	総計 (予定)
事業費	38,502	7,900	5,813	5,230	62,237	119,682
用地取得費	5,741	630	40	738	8,050	15,199
工事費	26,660	6,600	5,446	4,200	48,705	91,611
その他事務費等	6,101	670	327	292	5,482	12,872

VII. 事業見直し等これまでの取組状況

<ul style="list-style-type: none"> ・既存施設（既設橋梁等）の有効活用や区画整理事業等の関連事業との連携を図ることにより、事業費の抑制に努めている。 ・低廉な工法の採用等により、工事費の抑制を図っている。

VIII. 事業の点検結果

項目	点検内容
1. 事業の今日的意義	鉄道ネットワークの充実による利便性向上の期待は大きい。また、沿線地域は居住環境の改善や都市基盤整備等による地域の活性化が課題となっており、市街地再整備のインパクトとしても期待され意義は大きい。
2. 事業手法の妥当性	国が定めた「幹線鉄道活性化事業費補助」の枠組みにおいて設定した資金フレームに基づき、進めているものである。 また既存インフラ（城東貨物線）を活用するため、相対的に低廉な事業費で新線（旅客鉄道）が実現。
3. 事業効果の発揮	全線開業により、新大阪との直結によるモノづくりの拠点である東部大阪地域の活性化や新たな鉄道ネットワーク形成による利便性向上、さらには、都心ターミナル等の混雑緩和、沿線まちづくりの促進等の効果とともに、災害時の多重型ネットワークの形成や環境改善、バリアフリーな移動手段的確保等が図られる。
4. 採算性の確保	収入については、関係者による出資金、補助金、貸付金や JR 西日本からの線路使用料収入等により、確保することとなっている。 大阪外環状鉄道線の採算性確保を前提として、関係者の協力により、事業費の縮減に努める。

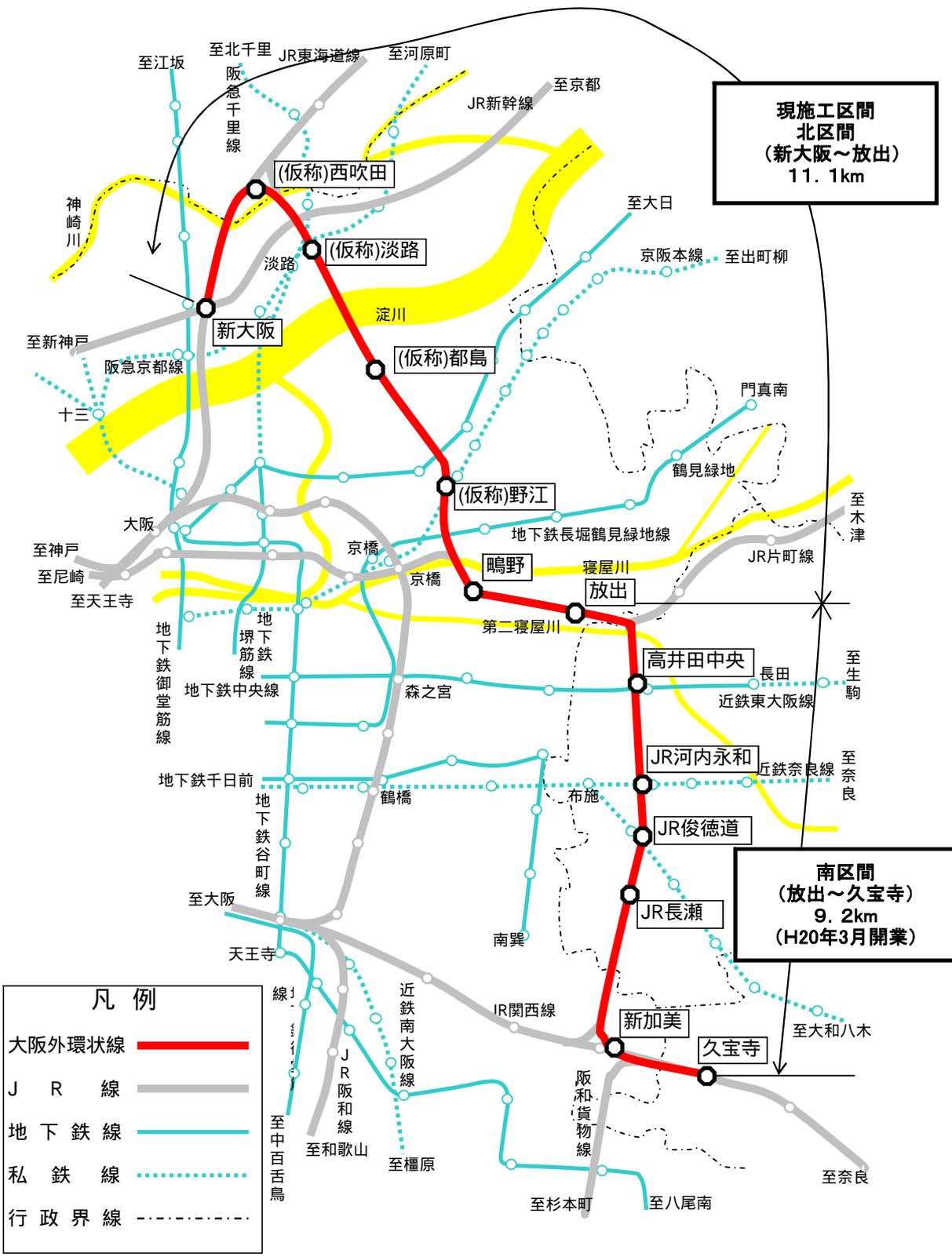
IX. 事業を廃止した場合の影響

<ul style="list-style-type: none"> ・国土軸である新大阪への直結がもたらす東部大阪地域のモノづくり拠点等への発展が期待できなくなる。 ・広域鉄道ネットワークの構築による観光集客の促進や、沿線で進められている開発計画など地域の活性化に支障を来す。 ・環境問題（CO2 削減）、福祉・高齢化社会への対応（鉄道はすべての世代に便利な交通手段）等、将来においても必要な交通基盤施設が形成されない。 ・北区間（新大阪駅までの接続）整備を前提に関係者が協力して進めてきた事業であり、事業を廃止すれば関係者及び沿線住民等の期待に応えられない。

X. 今後の方向

<ul style="list-style-type: none"> ・現施工区間（新大阪～放出間）については、事業主体である大阪外環状鉄道線の採算性確保を前提として、西日本旅客鉄道株式会社をはじめとする関係者との適切な責任分担の下、府の財政負担増を招かないよう、事業費の抑制に努める。
--

おおさか東線（大阪外環状線鉄道）



〔参考データ〕

事業費及び府の負担額

(単位：億円)

	H19年度まで	H20年度以降	計
大阪府負担額	139	182	321
事業費計	522	675	1,197

南区間 9.2 km 北区間 11.1 km 平成8年事業免許時の事業費

建設工事費デフレーター（鉄道・軌道）の推移

