

投資事業評価調書（新規）

部局課名	県土整備部 企画調整局課長	記入責任者職氏名 (担当者氏名)	交通政策担当課長 前田 昌俊 (杉 典英)	内線	4 5 3 9
------	------------------	---------------------	---------------------------	----	---------

事業種目	鉄 道	事業名	事業区間	総事業費	(兵庫県内) 1 1 2 億円 (内用地補償費) 約 4 億円 (全体事業費) (1 1 9 1 億円)
		阪神西大阪線延伸事業に伴う既設線改良事業	西九条駅～難波駅 尼崎駅～大物駅他		
所在地				着工予定年度	完成予定年度
阪神西九条駅～近鉄難波駅、阪神尼崎駅～大物駅 他 4 駅				H 1 3 年度	H 2 0 年度
事業目的			事業内容		
阪神地域と大阪都心南部との間の輸送需要に対応するとともに、大阪市営地下鉄の混雑を緩和するため、東西方向の幹線軸等の都心部のネットワークを強化する必要がある。 そのため、本路線を整備することにより、阪神電鉄と近鉄を直結する広域的ネットワークを形成し、時間短縮や混雑緩和などの利便性の向上を図る。			既設線改良 阪神尼崎駅～大物駅間の立体交差化、尼崎駅の改築及び優等列車停車駅のホーム延伸 等 新線建設 阪神西九条駅～近鉄難波駅 L = 3.4 km		
評価視点					
(1)必要性 広域性・利便性	広域的ネットワークの形成 神戸、姫路方面～大阪間を連絡する阪神電鉄と大阪～奈良、名古屋方面を連絡する近鉄による相互直通運転により広域的な地域間の連携が向上する。 (延長 3.4 km の新線を建設することで、姫路～奈良間(延長約 130 km)の線路が直結される。 利便性の向上 ・ 阪神と近鉄の相互直通運行の実施により、三宮～奈良間の所要時間が短縮され、料金も節減される。 ・ 大阪市内の既存鉄道駅(九条駅、千代崎駅、桜川駅等)との接続が改善される。 ・ 神戸、阪神地域から大阪湾臨海部開発地域(咲洲、夢洲、舞洲、U S J 等)へのアクセス性が向上する。				
快適性	・ 相互直通運転の実施により三宮～奈良間が乗換なしで結ばれる。 ・ 尼崎駅において、阪神本線と西大阪線がホーム to ホームでの乗換が可能となる。				
地域の活性化	・ 尼崎駅に優等列車が停車するようになるため、尼崎駅の拠点性が高まる。 ・ 神戸、阪神地域を含む広域的なアクセス性の向上により、大阪南部の大規模開発プロジェクト(湊町・難波・岩崎橋地区等)の整備推進に資する。				
その他	・ 「ひょうご 2 1 世紀交通ビジョン」において、中期事業(おおむね 2 0 1 0 年までに完成を目指す)として位置づけ。 ・ 運輸政策審議会答申において 2 0 0 5 年までに整備することが適当である路線に位置づけ。				
(2)有効性・効率性 有効性	B / C = 2 . 1 6 (乗継円滑化事業のみの場合: B / C = 6 . 3 3) 事業採算性 公営地下鉄並みの補助及び乗継円滑化事業を適用することで、事業採算性の確保が可能(収支累積黒字転換年 4 0 年以内) 需要 所要時間の短縮及び料金の低減により既存鉄道等から需要が転換し、阪神西大阪線の需要(兵庫県～大阪府境通過人員)は現在の 1 6 千人/日から 5 9 千人/日に増加する。				
効率性 (事業執行環境)	尼崎駅改築関連 ・ 都市計画決定済みである。 ・ 一部用地買収が必要であるが、大半は公的な用地である。				
(3)環境適合性	・ 鉄道利便性の向上に伴い自動車からの転換により環境の改善に寄与する。 ・ 尼崎～大物間の立体交差化による高架橋新設区間は、側方に十分な用地幅があるため日照等の環境への影響は小さい。なお、騒音や振動については、軌道を防振構造にする等によりその軽減に努める。また、新設高架橋による電波障害については調査を実施し対応策を講じる。				
(4)優先性	・ 本路線は、運輸省の都市鉄道調査や運輸政策審議会答申の中で早期に整備すべきプロジェクトと位置づけられており、また尼崎市の現在進めている都市拠点整備事業の推進にも効果があることから、早期の事業着手が必要と考えられる。				
評価の結果	着手妥当	左の理由	上記内容により着手が妥当と認められた。		