

## 事後評価総括表

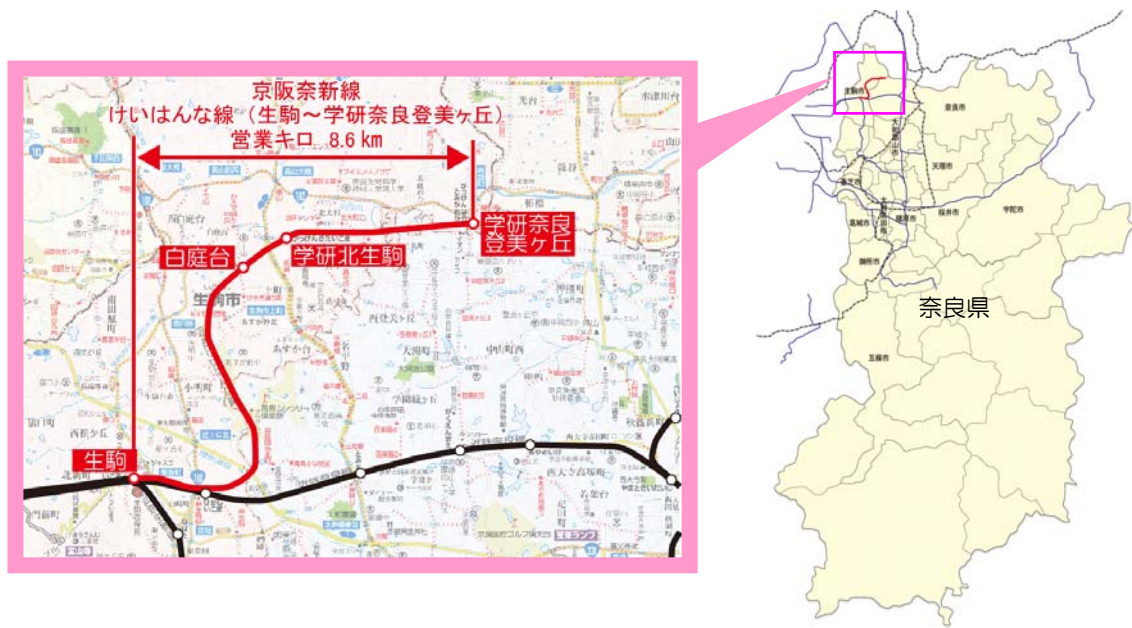
けいはんな線(生駒～学研奈良登美ヶ丘)

事業者名:[ 奈良生駒高速鉄道株式会社 ]

① 事業概要					
事業名	京阪奈新線鉄道整備事業	起点終点	生駒～学研奈良登美ヶ丘(8.6km)		
事業期間	平成10年9月(免許取得)～ 平成18年3月27日(開業)	総事業費	約785億円(消費税・建設利息を含む)		
② 事業の目的・必要性					
<p>&lt;解決すべき課題・背景&gt;</p> <p>京都府、大阪府、奈良県の6市2町にまたがる地域において、国家プロジェクト「関西文化学術研究都市」の建設が21世紀初頭までの概成を目指して進められる中、セカンドステージへの推進に当たって、学研都市への交通アクセスが最も大きな課題であった。</p> <p>京阪奈新線は、「学研都市への交通アクセスの対応」の他、「学研都市へのアクセス駅となっている学園前駅の道路混雑の緩和」や「混雑の激しい近鉄奈良線の混雑緩和」、「住宅地開発に伴い発生する輸送需要の増加に対応」、「学研都市の整備推進」などを目的として事業の実施に至った。</p> <p>&lt;達成すべき目標&gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・学研都市への交通アクセスの対応(大阪都心部と関西文化学術研究都市を直結する東西方向の幹線軸の形成)</li> <li>・近鉄東大阪線を活用した近鉄奈良線の混雑緩和</li> </ul>					
③ 評価の基礎要因の変化と要因					
要因	想定値	実績値	変化の要因		
事業費	1135億円	785億円	構造物見直し 車両運用見直し等		
工期	8年	8年	(変化なし)		
輸送人員	66千人/日(開業時) 84千人/日(開業5年目)	19千人/日(開業時) 25千人/日(平成21年度)	学研都市の進捗 宅地開発の遅れ		
④ 事業効率および事業に関する効果・影響の発現状況					
1) 事業全体の投資効率性					
■費用対便益[平成22年度価格] 計算期間:30年(50年)					
費用	1,111億円 (1,128億円)	貨幣換算した主要な費用:建設費、車両費、用地費			
便益	1,345億円 (1,574億円)	貨幣換算した主要な便益:所要時間短縮、交通費用節減、快適性向上、環境等改善便益			
費用便益比 B/C	1.21 (1.40)	純現在価値 NPV	234億円 (446億円)	経済的内部収益率 EIRR	5.14% (5.69%)
■採算性	開業後の実績に基づき、平成22年度(事後評価時点)以降を予測 単年度営業収支黒字転換年 平成29年度(第12年次) 累積資金収支黒字転換年 平成41年度(第24年次) 財務的内部収益率FIRR 5.14%				
上記分析の基礎とした需要予測					
開業後の実績値に基づき、平成22年度以降を予測					
生駒～学研奈良登美ヶ丘間の輸送人員(開業後10年目(平成27年)30千人/日)					

2) 事業による効果・影響	
評価項目	評価結果
利用者への効果・影響	(1) 関西文化学術研究拠点へのアクセスルートの確保 大阪都心部と学研都市の精華・西木津地区が直結し、学研都市への交通アクセス性が向上した。
社会全体への効果・影響	(2) 住宅地開発に伴い発生する交通需要への対応 学研都市の開発に伴う住宅地開発の沿線である生駒市北部・奈良市北西部を通り、大阪都心部との直結・生駒駅での近鉄奈良線との接続によるネットワークにより、公共交通ネットワークを確保した。
	(3) 地域住民の大阪都心部への通勤・通学の利便性向上 地下鉄中央線との相互直通運転により、沿線と大阪都心部とを直結し、大阪都心部への通勤・通学の利便性が向上した。
	(4) 学研都市の整備推進 学研都市の都市施設としての交通機能を有し、学研都市の整備推進に寄与した。
<b>⑤ 社会経済情勢の変化</b>	
開業後の輸送人員は順調に増加しているものの、世界的な景気後退により、学研都市の開発プロジェクトに遅れが生じており、当初予想の輸送人員を下回っている。	
<b>⑥ 改善措置の必要性</b>	
事業者の責務として、今後も第二種鉄道事業者と協働して、利用者の増加に努め、一層の効率的な経営に努める必要がある。 また、本来一体的に進められるべきであった開発事業については、自治体・事業者に対し、開発事業の推進を要望し、京阪奈新線が有効なストックとしてより活用されるよう努める必要がある。	
<b>⑦ 今後の事後評価の必要性</b>	
当初予想より需要は少ないが、費用便益比は 1.2 以上であり今後の事後評価の必要性はないが、少子高齢化の進展などにより、京阪奈新線の需要が予想より大幅に落ち込んだ場合には、直近の動向を踏まえて評価・検証が必要である。	
<b>⑧ 同種事業の計画・調査のあり方や事業評価手法の見直しの必要性</b>	
本事業評価の対象である京阪奈新線鉄道整備事業は、概成した都市を走る路線ではなく、醸成されつつある都市を走る「開発誘導型」の路線であり、特に京阪奈新線においては、国家プロジェクトである学研都市へのアクセス路線としての意味合いが強い。 開発誘導型の路線においては、開発地区の人口増加が需要予測の変化の大きな要因となる一方で、地域の交通アクセス利便性の向上は、開発プロジェクトの推進の有無に大きく関わり、都市施設の一部としての意味合いが強い。 しかしながら、マニュアルに沿って試算すると、時間短縮や費用縮減などの鉄道利用に関する便益のみが計上され、都市施設としての便益が計上されないことから、適切でないといえる。	

⑨ 概要図(位置図)



○ 備考

評価の実施時期:

平成22年12月

委員会での結論的なコメント・評価の結論:

社会の動きが大きく変わったということが一番大きな課題

委員会での審議の結果、「事後評価内容について了承」

評価の過程で使用したデータ:

国勢調査(平成17年)、第4回京阪神都市圏パーソントリップ調査(平成12年)、事業所・企業統計調査(平成18年)、各自治体人口統計表(住民基本台帳人口と外国人登録人口による・平成21年)、日本の市区町村別将来推計人口(平成20年12月推計)、平成21年版都市交通年報

評価の過程で使用した文献:

鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル2005