

# 大阪市高速電気軌道株式会社 中央線延伸(森ノ宮・(仮称)森之宮新駅間)の 軌道事業特許について

---

令和6年6月13日

国土交通省鉄道局  
都市鉄道政策課

1. 申請者の概要	.....	P.2
2. 延伸計画の概要	.....	P.6
3. 建設費・資金計画の概要	.....	P.10
4. 需要予測の概要	.....	P.12
5. 収支計画の概要	.....	P.17

# 1. 申請者の概要

---

# 大阪市高速電気軌道株式会社(大阪メトロ)の概要

## 会社概要

名称	大阪市高速電気軌道株式会社
設立	平成30年(2018年)4月1日(民営化)
所在地	大阪市西区九条南1丁目12番62号
代表者	代表取締役社長 河井英明
資本金	2,500億円
株主	大阪市(100%)
営業路線	9路線 137.8km
営業収益構成比	鉄軌道事業98%、その他関連事業2%
社員数	5,028名

※2023年4月1日現在。営業収益構成比は令和5(2023)年度決算ベース。

## 路線概要

(2022年度実績)

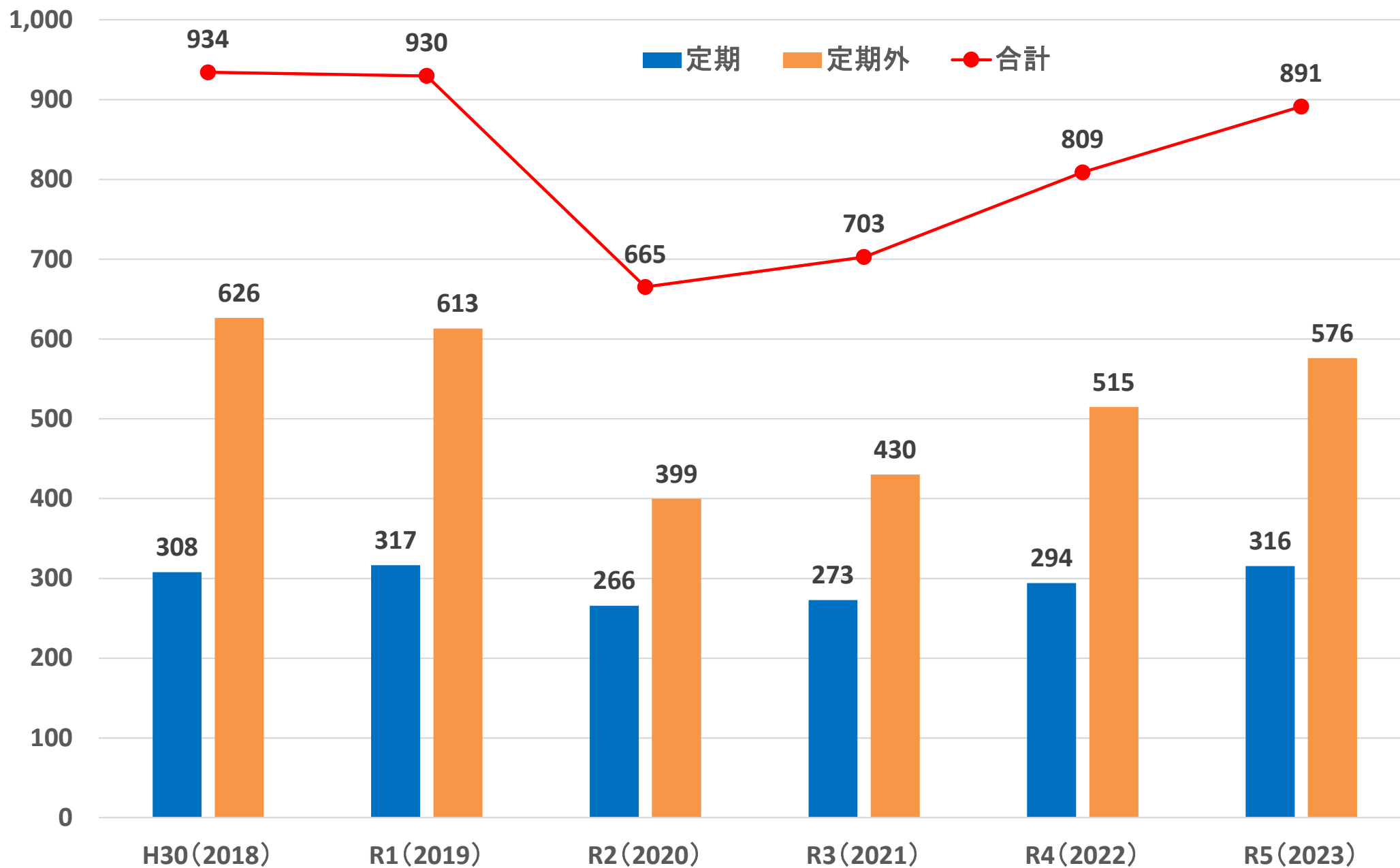
路線名	区間	営業キロ(km)	在籍車両(両)	駅数(駅)	輸送人員(千人/年)
御堂筋線	江坂～中百舌鳥	24.5	400	20	387,670
谷町線	大日～八尾南	28.1	246	26	168,989
四つ橋線	西梅田～住之江公園	11.4	138	11	83,233
中央線	コスモスクエア～長田	17.9	138	14	105,827
千日前線	野田阪神～南巽	12.6	68	14	63,653
堺筋線	天神橋筋六丁目～天下茶屋	8.5	136	10	105,212
長堀鶴見緑地線	大正～門真南	15.0	104	17	58,616
今里筋線	井高野～今里	11.9	64	11	22,891
南港ポートタウン線	コスモスクエア～住之江公園	7.9	80	10	22,332

※南港ポートタウン線のみ新交通システム

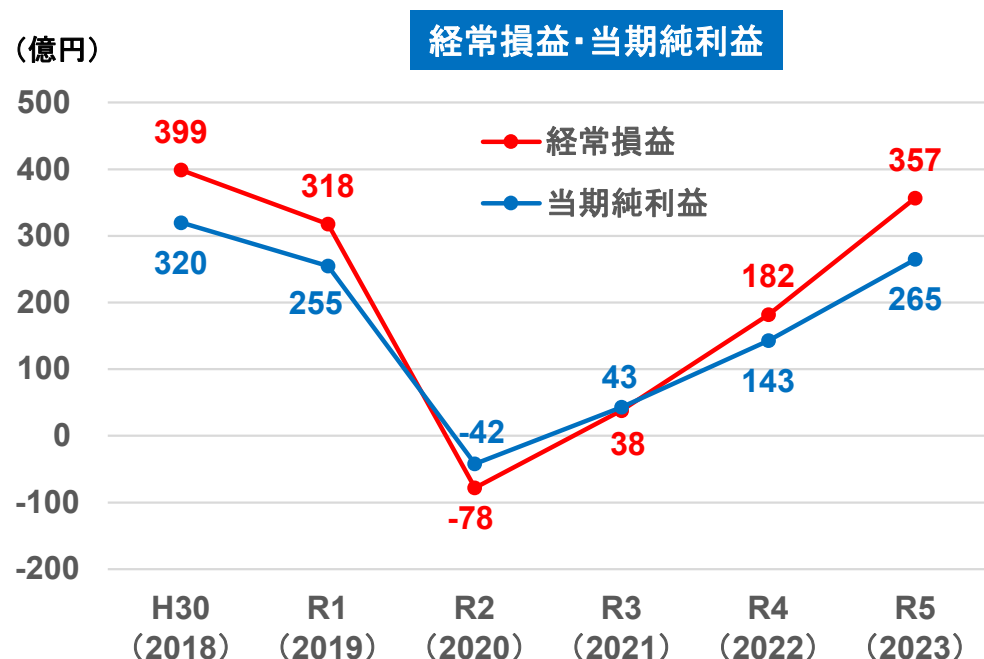
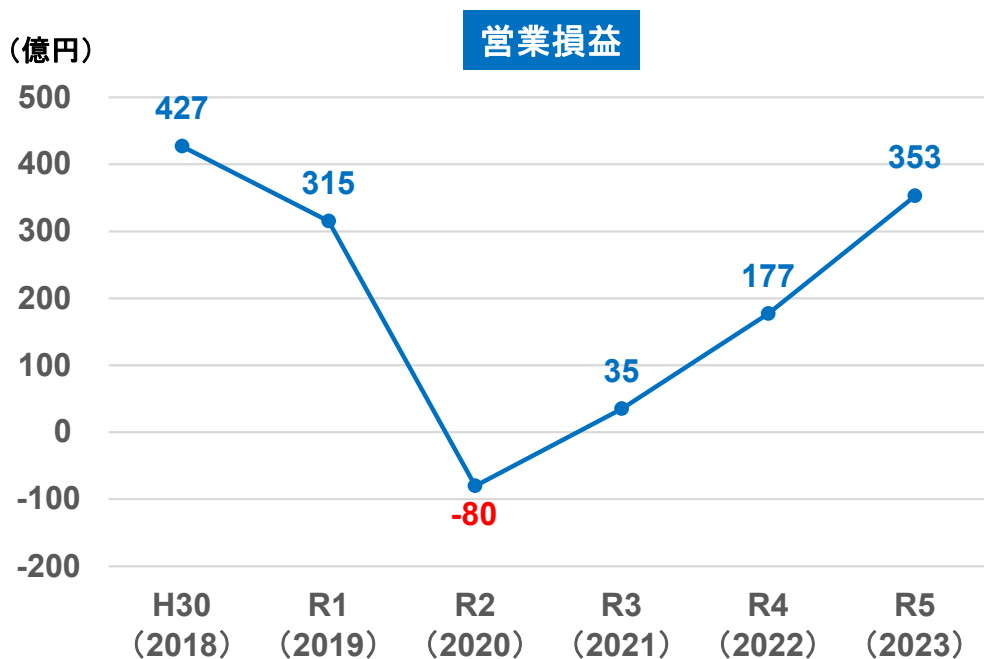
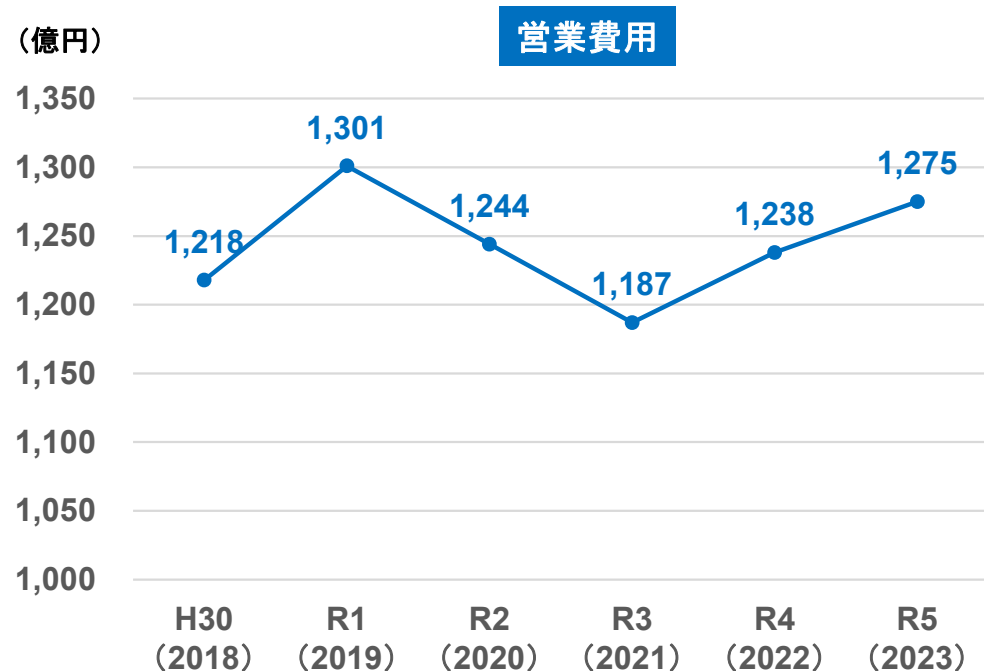
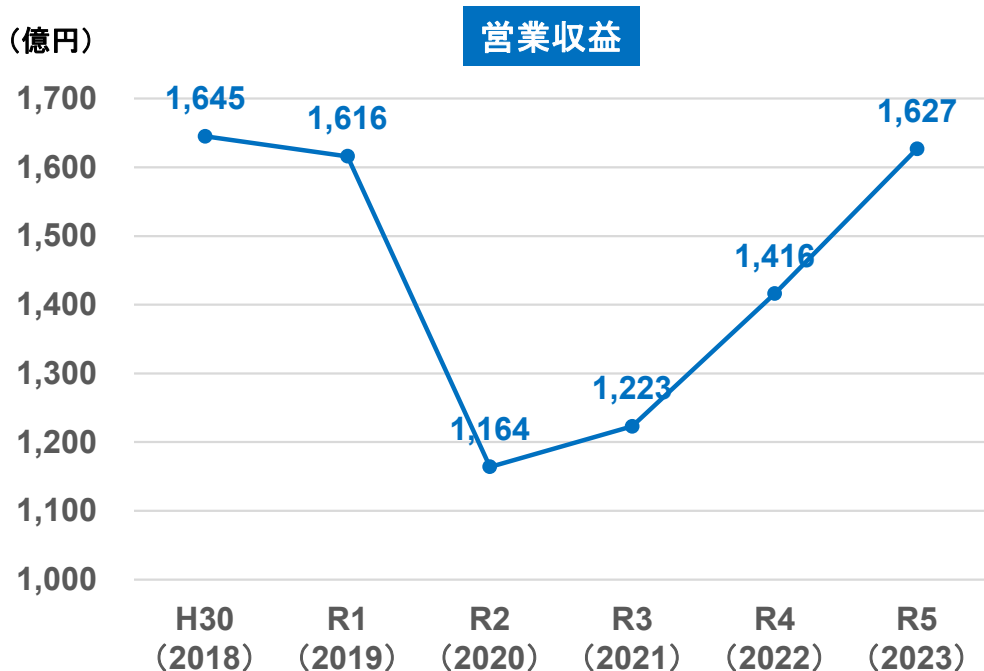


# 輸送人員の推移

(百万人)



(年度)



## 2. 延伸計画の概要

---



## 事業概要

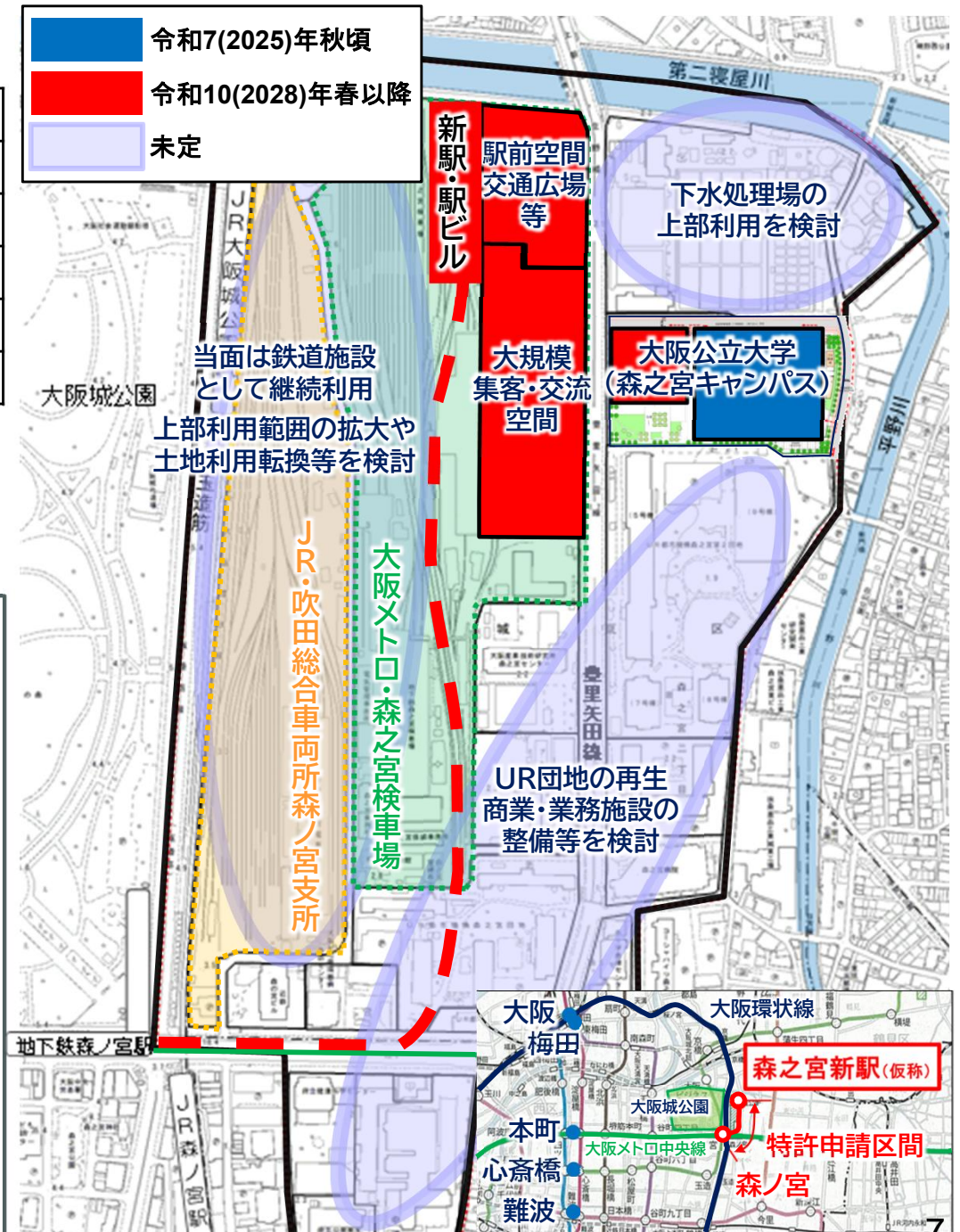
事業主体	大阪市高速電気軌道(株)	
事業区間	森ノ宮駅～(仮称)森之宮新駅 約1.1km	
事業費	約50億円(事業主体が全額自己負担)	
開業予定	令和10(2028)年4月	
運輸収入	約3億円/年※1	約2万人/日
運行計画	上下8本/時(上下それぞれ15分間隔で運行)※2	

※1 大阪メトロの運賃体系を適用(通算運賃とし加算運賃は設定しない)

※2 森ノ宮駅～(仮称)森之宮新駅間の折り返し運転  
アリーナでの大規模イベント開催時等は臨時列車の運行を検討

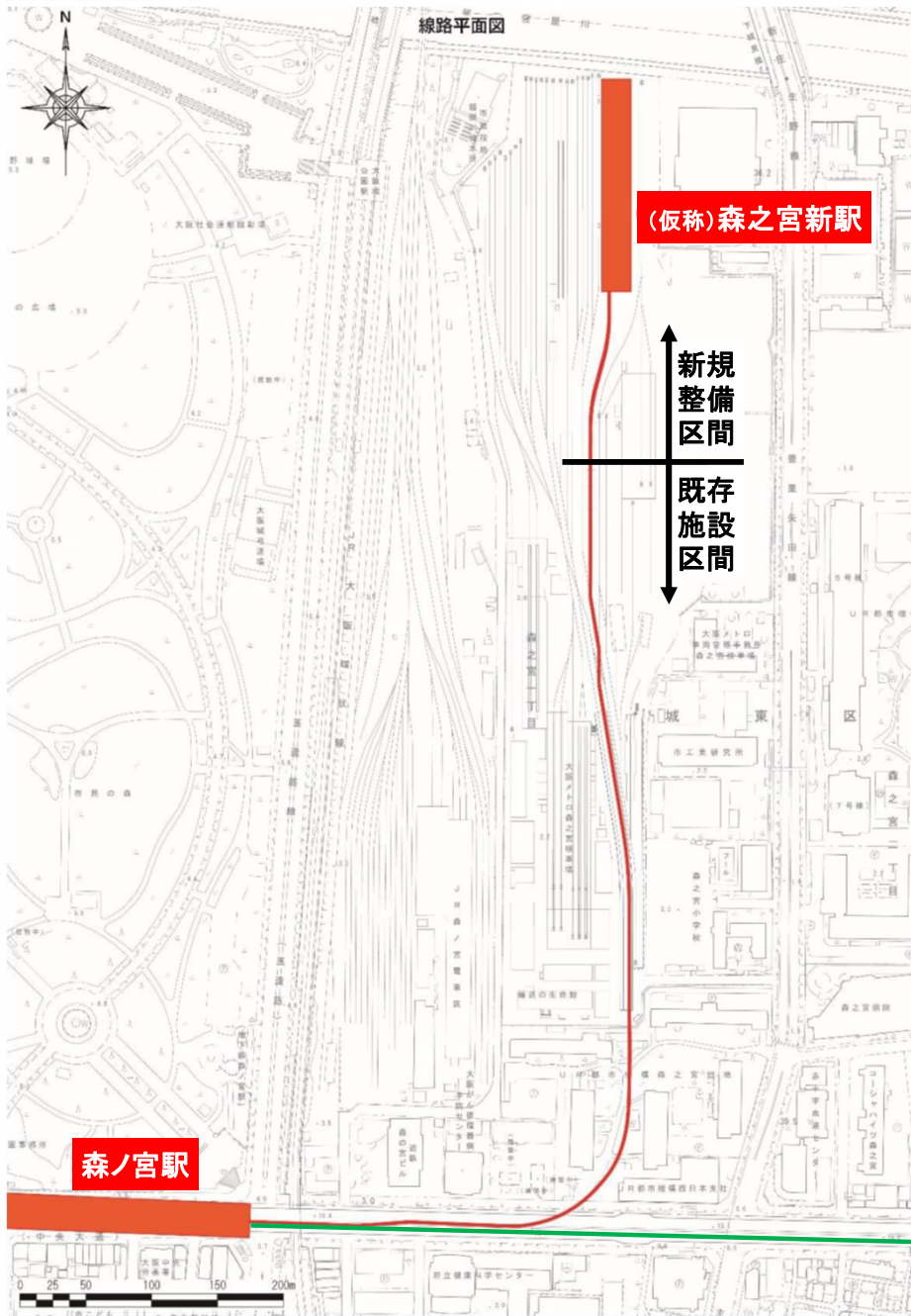
## 経緯・背景

- ▶ 平成24(2012)年6月、大阪府・市が「グランドデザイン・大阪」を策定。今後の取組みとして、森之宮駐車場の活用も含む森之宮周辺の活性化等を位置付け。
- ▶ 令和2(2020)年1月、大阪府・市及び公立大学法人大阪が「新大学基本構想」を公表。令和4(2022)年4月に大阪府立大学、大阪市立大学の2大学を統合して大阪公立大学を新設することや、森之宮に都心メインキャンパスを整備する方針等を示す。
- ▶ 令和2(2020)年9月、大阪府・市が「大阪城東部地区のまちづくりの方向性」を策定。大阪公立大学の森之宮キャンパス設置を先導役にした、多世代・多様な人が集い、交流する国際色ある拠点形成の実現に向けたまちづくりを推進していくことを決定。
- ▶ 令和4(2022)年12月、大阪メトロが「森之宮新駅構想について」を公表。大阪府・市からの要望を受け、森之宮検車場内に万博終了後の留置線跡地を活用して新駅を設置する方針を決定。

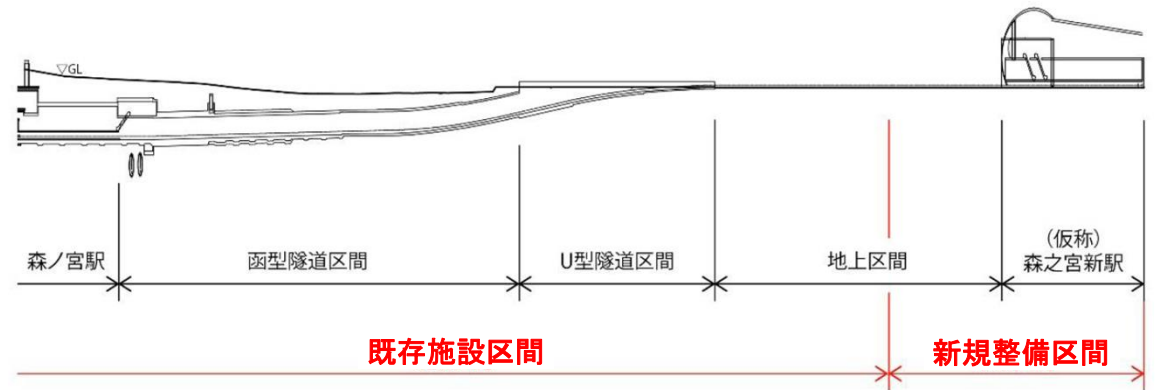




### 線路平面図



### 線路縦断面図



### 森之宮検車場



	R6(2024)年度	R7(2025)年度	R8(2026)年度	R9(2027)年度	開業
建築工事			杭工事・基礎・躯体・外壁仕上げ		
軌道工事			新駅部		
信号通信工事 <small>※可動式ホーム柵、旅客案内表示器、監視カメラ、駅構内放送設備等</small>		製作仕様決定・機器製作・据付工事			
電力工事 <small>※サードレール工事、高圧配電線敷設、電気室配電機器、駅構内電気設備等</small>		製作仕様決定・機器製作・支障移設・据付工事			
駅務機器 <small>※改札機、券売機、精算機等</small>			開発・製造・工事		
建築設備工事			製作・工事		
各種検査				開業検査 習熟運転	
その他	軌道特許	万博	工事施行認可 留置線撤去等		

※主な内容について記載。R10(2028)年4月開業予定。

# 3. 建設費・資金計画の概要

---

## 建設費

項目	金額	主な内容
測量・監督費	150百万円	軌道測量費、設計費等
軌道費	41百万円	軌道(レール・まくらぎ等)敷設
停留場費	2,816百万円	新駅設置工事(建築、駅務機器等)
通信線路費	664百万円	通信・信号設備、ホーム柵設置
電力線路費	1,334百万円	電力設備、サードレール設置
<b>合計</b>	<b>5,005百万円</b>	

- ・ (仮称)森之宮新駅の上部に整備する駅ビル部分に相当する費用は含まれていない。  
また、万博時の輸送力増強のために森之宮検車場内に増設した留置線の撤去費用も含まれていない。
- ・ 現在の森ノ宮駅構内及び検車場の既存引込線(約700m)を活用するため、新設する軌道は(仮称)森之宮新駅付近の約300mのみ。
- ・ 建設工事費デフレーターが過去5年で14.6%上昇している点も考慮し、20%の物価上昇を見込む。
- ・ 車両新造は実施しない(既存車両を充当)。
- ・ (仮称)森之宮新駅は1面1線(単線)で整備。

## 資金計画

- ・ 大阪メロが全額自己資金により整備。  
※国庫補助金等の活用や、地方公共団体による費用負担等はない。
- ・ 大阪メロの内部留保により賄うことを前提としており、資金調達(借入金等)は想定していない。

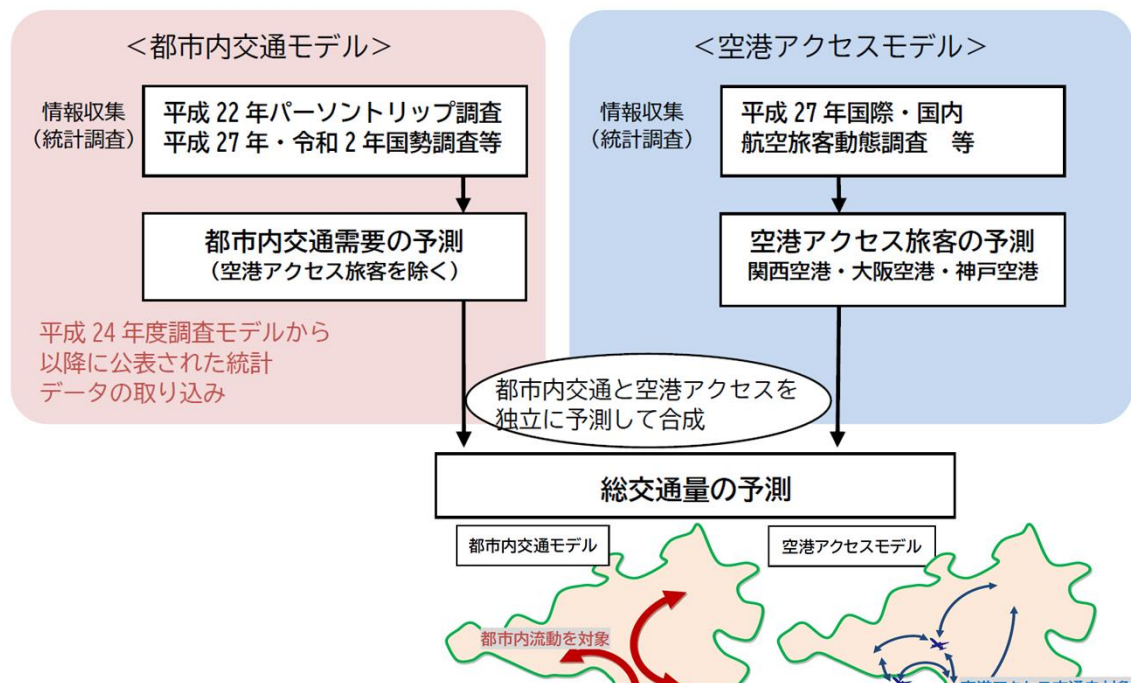
## 4. 需要予測の概要

---

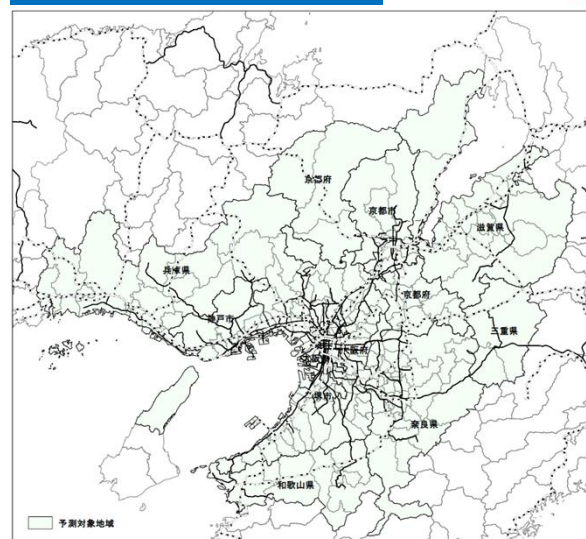


項目	内容
予測対象年次	・令和10(2028)年
基礎データ	・平成27(2015)年、令和2(2020)年国勢調査 ・平成22(2010)年パーソントリップ調査 ・平成27(2015)年航空旅客実態調査
需要予測モデル	・近畿地方交通審議会答申第8号フォローアップ調査(平成24年度～平成26年度)で用いられた需要予測モデル ・各種統計データを更新して設定
予測対象ゾーン	・近畿圏 ※2府5県(大阪府・京都府・兵庫県・滋賀県・奈良県・和歌山県・三重県) ・パーソントリップ調査で用いられるゾーンでは範囲が広いことから、森之宮周辺エリアはゾーンの細分化を実施
将来人口	・国立社会保障・人口問題研究所の平成30(2018)年将来推計人口(平成27(2015)年国勢調査ベース) ※令和2(2020)年国勢調査結果による補正を実施
開発計画	・申請時点で具体化されている開発計画を考慮
将来交通網	・現況の鉄道路線に予測対象年次までに開業予定の事業中路線を加える ・現況の道路網に予測対象年次までに開業予定の主要計画道路を加える

## 需要予測モデルの全体構成



## 予測対象ゾーン



- ・近畿地方交通審議会答申第8号フォローアップ調査(平成24年度～平成26年度)と同様、技術的に確立された将来の交通需要推計手法である「四段階推定法」を用いる。
- ・将来人口フレーム及び生成交通量を予測・設定した上で、「発生・集中交通量」「分布交通量」「機関別交通量」「交通手段別交通量」「鉄道経路別交通量」の各段階における予測を行い、最終的には対象ゾーン内の全駅間の需要を予測する。

## 将来人口フレーム

国立社会保障・人口問題研究所の平成30(2018)年市区町村別将来人口推計を基に「常住人口」「就業人口」「従業人口」「従業人口」「就学人口」「従学人口」を設定

## 生成交通量

対象地域内の居住者によるトリップ総数であり、平成22(2010)年パーソントリップ調査を基に、移動目的(通勤・通学・自由・業務・帰宅)ごとに予測

## 発生・集中交通量

ゾーン毎に発生(出発)移動量と、集中(目的)移動量を予測

## 分布交通量

発生(出発)ゾーンから集中(目的)ゾーンまでを移動する発生交通量、集中交通量を予測(=いわゆるOD交通量)

## 交通機関別交通量

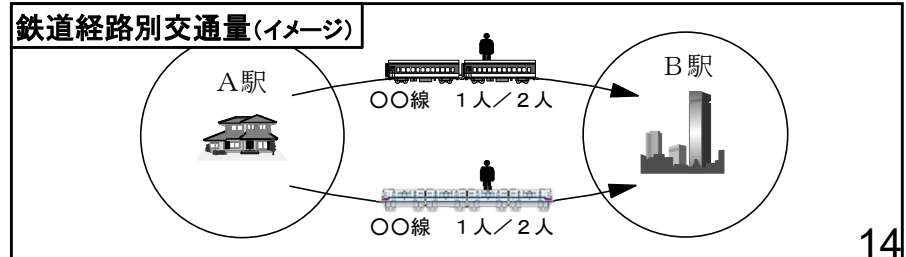
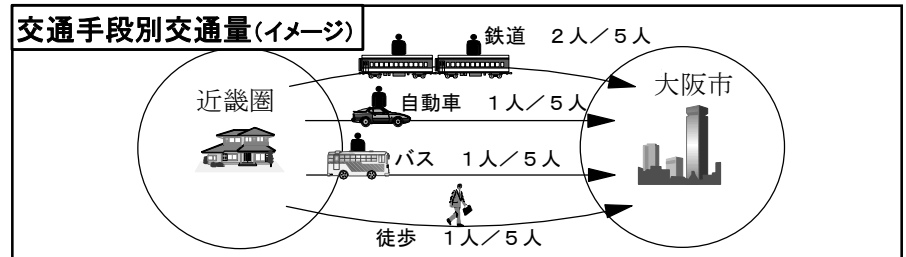
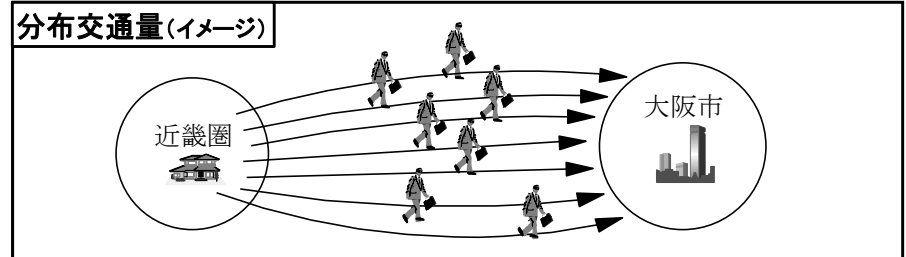
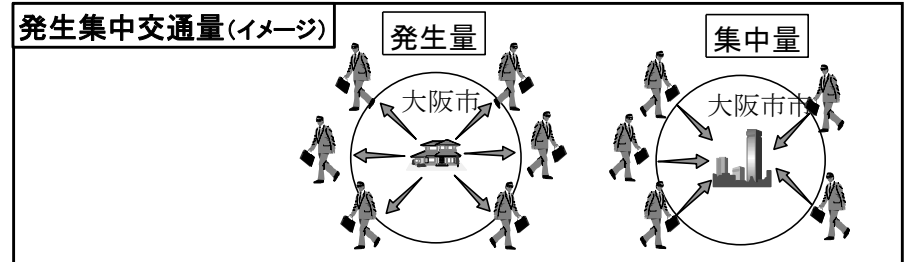
OD間の移動に「徒歩・二輪」「自動車」「鉄道」「バス」のどの移動手段を利用するかを予測

## 鉄道経路別交通量

所要時間、運賃、乗り換え回数等も含めたサービスレベルを基に鉄道経路別の利用量を予測

### <空港アクセス需要>

- ・国内線・国際線旅客数の実績値等を基に、空港から対象ゾーン内の全駅間需要を予測(近畿地方交通審議会答申第8号フォローアップ調査と同様の手法)。





# (仮称)森之宮新駅周辺における開発計画

- ・(仮称)森之宮新駅の周辺地域では、「大阪城東部地区のまちづくりの方向性」(大阪府・大阪市策定)に基づき、多様な開発計画が策定、取り組みが進められているところ。
- ・本申請路線の主な利用需要として、上記の各計画に関する開発人口が想定されるものの、その進捗状況から、開発方針において具体的な開発内容が示されていないものもあることから、これらの開発計画は需要予測の対象からは除外する。

## 需要予測の対象範囲外

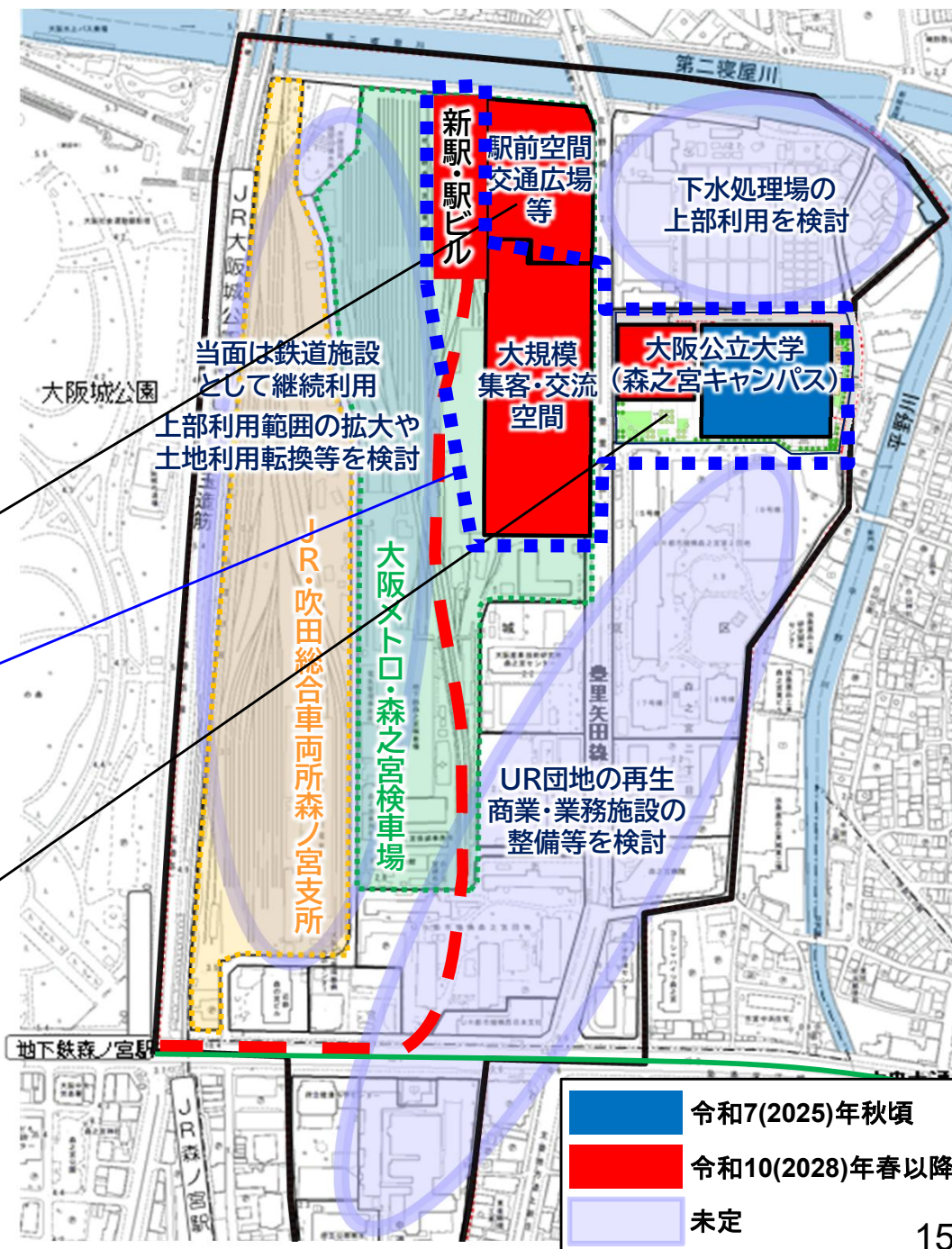
(令和10(2028)年春からのまちびらきとしているものの、  
開発方針において具体的な開発内容が示されていないもの)

## 需要予測の対象範囲

(開発方針において具体的な開発内容が示されているもの)



大阪公立大学・森之宮キャンパス(イメージ)  
※令和7(2025)年秋頃、その他の開発に先行する形で開設。  
※画像出典:大阪公立大学ホームページ



## 運輸総括表

項目	利用者数 (千人/日)	1kmあたり 利用者数 (千人/km)	輸送人キロ (千人キロ)	1kmあたり 輸送人キロ (千人キロ/km)
合計	20.2	18.4	22.2	20.2

## 駅間OD表

(千人/日)

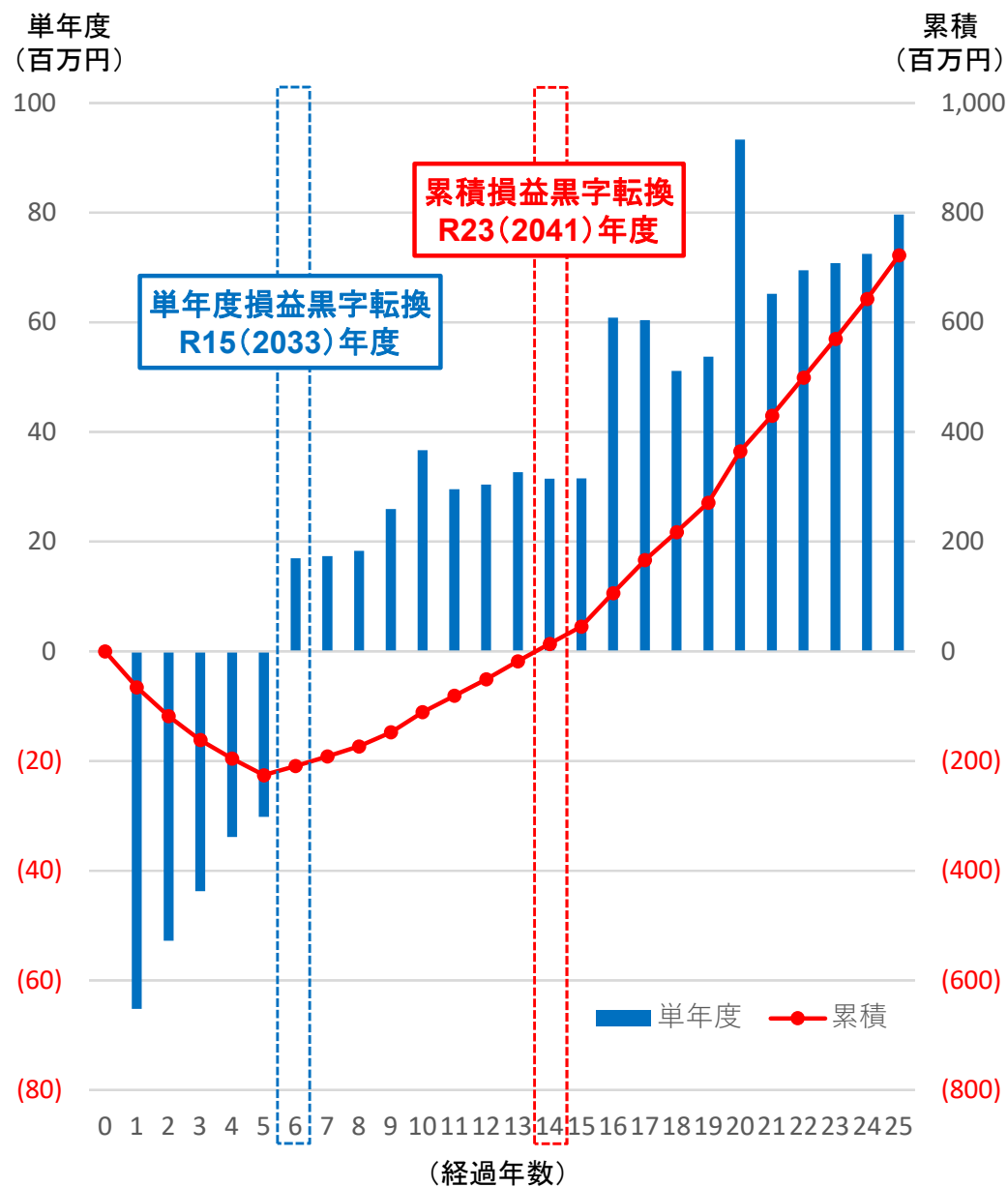
	森ノ宮	(仮称)森之宮新駅	乗車計	うち乗換
森ノ宮	0.0	10.1	10.1	10.0
(仮称)森之宮新駅	10.1	0.0	10.1	0.0
降車計	10.1	10.1	20.2	10.0
うち乗換	10.0	0.0	10.0	0

# 5. 収支計画の概要

---



## 損益収支 償却後利益(税引後)



## 資金収支 資金過不足

