

高速交通ネットワークへの鉄道アクセス改善方策に関する検討会 第6回資料（概要）

1. コスト縮減等に関する検討

東海道支線地下化の線形精査を踏まえた深度化、埋設物等の詳細把握を踏まえたなにわ筋線の線形の浅深度化、需要に応じた中間駅等のホーム延長の縮小化、西大橋駅（仮称）の配線見直しによる駅施設規模の縮小化、他路線（地下鉄御堂筋線・四つ橋線・千日前線、近鉄難波線、阪神なんば線）との乗換利便性の向上を考慮した南海難波駅（新設）の配置の変更等のコスト縮減等を図る。

コスト縮減等の検討結果は以下のとおり。**コスト縮減額最大約 700 億円。**

検討ケース	平成23年度試算 (平成21年度調査価格)	平成22年度試算 (平成21年度調査価格)	コスト縮減額
JR難波・南海難波ルート ・なにわ筋線内中間駅 ノンストップ	約1,800億円	約1,900億円	▲約100億円
JR難波・南海難波ルート ・なにわ筋線内全駅停車 ・中間駅ノンストップ複合	約2,500億円	約3,200億円	▲約700億円
JR難波・南海汐見橋ルート ・なにわ筋線内中間駅 ノンストップ	約2,500億円	約2,600億円	▲約100億円
JR難波・南海汐見橋ルート ・なにわ筋線内全駅停車・ 中間駅ノンストップ複合	約3,200億円	約3,900億円	▲約700億円

2. 関西国際空港アクセス時間の短縮（既設路線の改良）の検討

なにわ筋線と接続するJR阪和線及び南海本線の課題を把握し、費用対効果等も踏まえて、効果的な高速化施策の可能性について検討する。

（1）JR阪和線の検討

JR阪和線の速度向上にあたっては、天王寺駅～鳳駅の線路増設（単線）等の線路容量を増やすための抜本的な改良の検討を行う。

概算建設費：**約 1,500 億円**

整備効果：北梅田駅（仮称）～関西空港駅 **最速約 37 分**（短縮時間約 3 分）

注）JR 阪和線の改良、なにわ筋線の整備、天王寺駅のみ停車と仮定した特急「はるか」の最速所要時間。

（2）南海本線の検討

南海本線の速度向上にあたっては、設定最高速度向上のために信号改良、軌道改良、待避線設置、環境対策等の検討を、曲線通過速度向上のために高性能車両（車体傾斜装置付き車両）の導入の検討を行う。

概算建設費：**約 300 億円**（高性能車両の車両費を含む）

整備効果：北梅田駅（仮称）～関西空港駅 **最速約 34 分**（短縮時間約 4 分）

注 1) 南海本線の改良及び高性能車両の導入、なにわ筋線の整備、南海難波駅のみ停車と仮定した高性能車両の最速所要時間。

注 2) 南海本線の改良及び高性能車両の導入については、得られる整備効果に対する費用が比較的小さいため、需要予測等の試算の前提とした。ただし、南海本線の改良及び高性能車両の導入については、幹線鉄道等活性化事業費補助の活用が想定されるものの、費用便益比（B/C）0.61 と整備効果は必ずしも高くない結果であったことに留意する必要がある。

3. 需要予測・費用便益分析・収支採算性等

コスト縮減等、コスト縮減等及び関西国際空港アクセス時間の短縮（既設路線の改良）を前提とした需要予測・費用便益分析・収支採算性等の検討結果は以下のとおり。

	ルート	パターン	概算建設費	需 要	費用便益比	収支採算性
コスト縮減等	JR難波・南海難波ルート	なにわ筋線内中間駅ノンストップ	約1,800億円	約15万人 (約1.4万人)	1.90	21年目
		なにわ筋線内全駅停車・中間駅ノンストップ複合	約2,500億円	約21万人 (約1.3万人)	1.74	22年目
	JR難波・南海汐見橋ルート	なにわ筋線内中間駅ノンストップ	約2,500億円	約14万人 (約1.3万人)	1.11	30年目以降
		なにわ筋線内全駅停車・中間駅ノンストップ複合	約3,200億円	約18万人 (約1.3万人)	1.11	発散
コスト縮減等及び関西国際空港アクセス時間の短縮（既設路線改良）	JR難波・南海難波ルート	なにわ筋線内中間駅ノンストップ	約1,800億円	約15万人 (約1.5万人)	2.17	20年目
		なにわ筋線内全駅停車・中間駅ノンストップ複合	約2,500億円	約21万人 (約1.4万人)	1.97	21年目
	JR難波・南海汐見橋ルート	なにわ筋線内中間駅ノンストップ	約2,500億円	約14万人 (約1.4万人)	1.27	30年目以降
		なにわ筋線内全駅停車・中間駅ノンストップ複合	約3,200億円	約18万人 (約1.4万人)	1.30	発散

※需要は 人/日、（ ）内は閑空需要を示す（内数）。収支採算性は都市鉄道利便増進事業費補助を活用する場合に整備主体の累積資金収支が黒字転換する年数。

4. 平成 21～23 年度調査のまとめ

平成 21～23 年度の本調査において、需要予測・費用便益分析・収支採算性等のケース別試算を行った全 30 ケースのうち、性格、費用便益比、収支採算性等を踏まえ、比較的良好な 2 ケースは以下のとおりである。

- ・ 【コスト縮減等】 JR難波・南海難波ルート・なにわ筋線内中間駅ノンストップケース
- ・ 【コスト縮減等】 JR難波・南海難波ルート・なにわ筋線内全駅停車・中間駅ノンストップ複合ケース

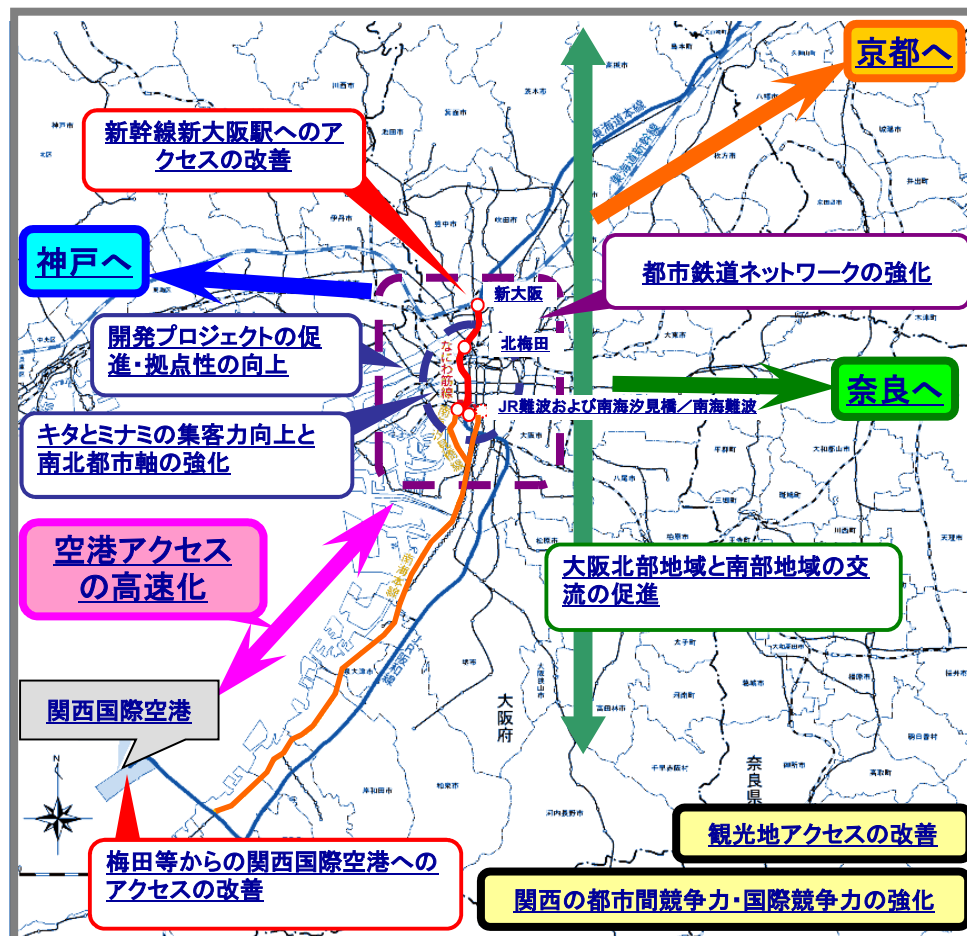
今後のなにわ筋線整備に向けたより具体的な検討にあたっては、本調査結果等を踏まえ、なにわ筋線の整備に向けた便益を享受する地域の地方自治体が連携して関係の鉄道事業者等との調整を進め、事業化に向けた運行主体・運行形態等の検討を行い、具体化を目指すことが期待される。

※詳細につきましては、第 6 回資料本体をご確認下さい。

目的

大阪ビジネス拠点から関西国際空港をはじめとした高速交通ネットワークへのアクセス改善方策について、近畿圏の都市鉄道ネットワーク等の現状、社会経済情勢等の変化を整理の上、高速交通ネットワークへの鉄道アクセス改善方策、整備効果等に関する検討を行い、今後の課題について整理する。

I. なにわ筋線の意義・性格



II. 技術的実現性の検討

【整備ルート検討】: JR難波・南海汐見橋ルートに加え、JR難波・南海難波ルートについても検討

【中間駅設置検討】: 中津・福島・中之島・西本町・西大橋付近

【概算建設費】: 約1,900億円～約3,900億円

JR難波・南海汐見橋ルートで全ての中間駅の概算建設費を含む場合: 約3,900億円
JR難波・南海難波ルートで全ての中間駅の概算建設費を含まない場合: 約1,900億円

III. 整備効果(時間短縮効果)等

大阪(梅田)から関空

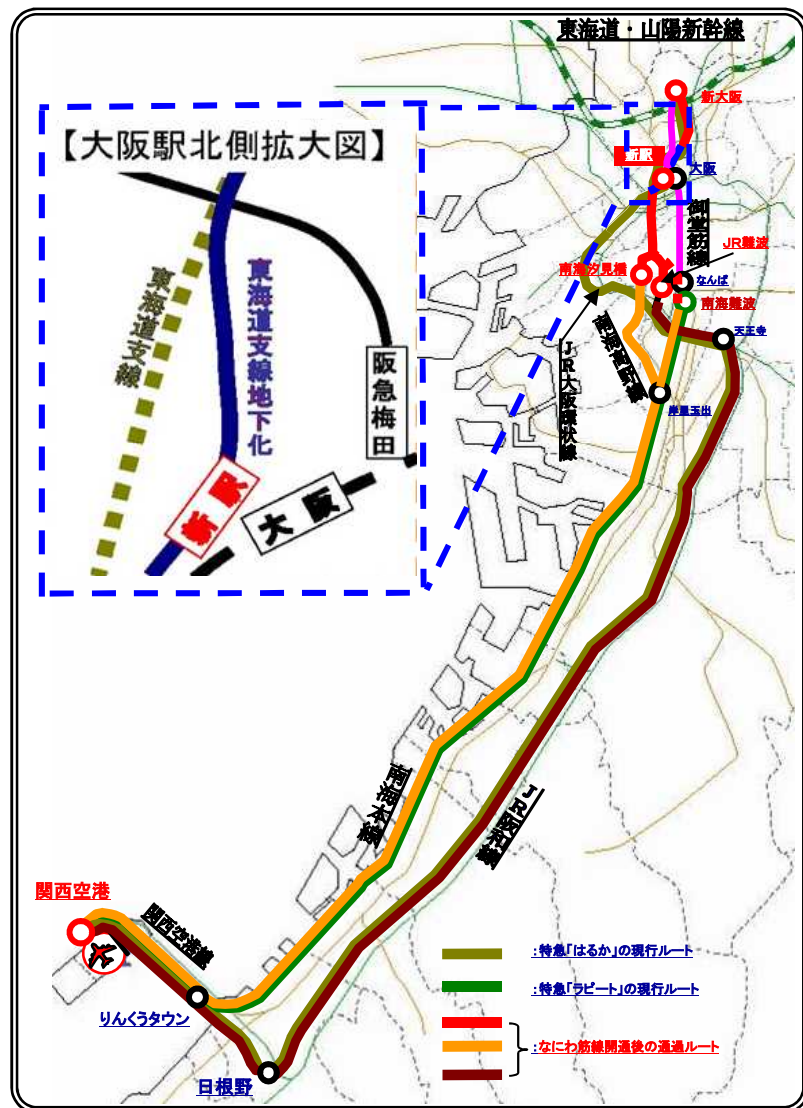
	現状	東海道支線地下化時	なにわ筋線整備時
JR	約68分(0回)	約51分(0回)	約46分(0回)
南海	約56分(1回)	約56分(1回)	約47分(0回)

【※最速30分台後半】

※はるかがJR難波駅を停車せず、ラピートが南海汐見橋駅又は南海難波駅以南を実績最短時間(29分)と同程度で運行した場合、30分台後半まで短縮の可能性あり。

※()内は乗換回数

なにわ筋線計画イメージ図



IV. 需要予測・費用便益分析・収支採算性等

【基本的試算】需要予測については約14万人/日～約21万人/日、費用便益分析については費用便益比(B/C)0.76～1.80、収支採算性については都市鉄道利便増進事業費補助を活用した場合に最短24年目に累積資金収支が黒字転換可能。

ルート	ケース	概算建設費	需 要	費用便益比	収支採算性
JR難波・南海難波ルート	なにわ筋線内全駅停車	約3,200億円	約20万人 (約0.5万人)	1.24	30年目以降
	なにわ筋線内中間駅ノンストップ	約1,900億円	約15万人 (約1.4万人)	1.80	24年目
	なにわ筋線内全駅停車・中間駅ノンストップ複合	約3,200億円	約21万人 (約1.3万人)	1.31	30年目以降
JR難波・南海汐見橋ルート	なにわ筋線内全駅停車	約3,900億円	約17万人 (約0.6万人)	0.76	発散
	なにわ筋線内中間駅ノンストップ	約2,600億円	約14万人 (約1.3万人)	1.03	発散
	なにわ筋線内全駅停車・中間駅ノンストップ複合	約3,900億円	約18万人 (約1.3万人)	0.91	発散

※需要は 人/日、()内は閑空需要を示す(内数)。収支採算性は都市鉄道利便増進事業費補助を活用する場合に整備主体の累積資金収支が黒字転換する年数。

V. 今後の課題

他路線との相乗効果、コスト縮減、閑空アクセス時間の短縮(既設路線の改良)等なにわ筋線の整備効果の一層の発現につながる可能性の高い課題について優先的に深度化を図る。

平成23年度調査

【第5回検討会(平成23年12月22日開催)】

・他路線との相乗効果

なにわ筋線と北大阪急行線延伸又は西梅田・十三・新大阪連絡線(仮称)との相乗効果(他路線の整備によるなにわ筋線への効果や影響の把握)の検討において、需要予測・費用便益分析・収支採算性等については大きな影響はないことが分かった。

【第6回検討会(平成24年3月下旬開催予定)】

・コスト縮減

なにわ筋線の線形の浅深度化や駅施設規模の縮小化(ホーム延長の縮小化等)によるコスト縮減の可能性について検討。

・閑空アクセス時間の短縮(既設路線の改良)

なにわ筋線と接続する既設路線(JR阪和線及び南海本線)の線形や信号設備の改良、高性能車両の導入等も含めた効果的な高速化施策の可能性について検討。