

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2回資料

平成21年12月18日（金）

<目 次>

1. 技術的実現性の検討.....	1
(1) 線形の概略検討.....	1
(2) 既設路線（既設駅）への接続検討.....	1
(3) 中間駅の設置検討.....	1
2. サービス水準等の前提整理.....	2
(1) 運行区間と停車パターン.....	2
(2) 所要時間.....	2
(3) 運行本数.....	2
(4) 運賃.....	2

1. 技術的実現性の検討

今回の検討にあたっては、東海道支線の地下化、おおさか東線は事業が進められていることから、これらの整備を前提としてなにわ筋線の整備が行われるものとして検討を行う。

ただし、事業化にあたっては更なる詳細な調査が必要となる。

(1) 線形の概略検討

- なにわ筋線の平面・縦断線形は、過年度調査結果（都市鉄道調査（平成 11・12 年度））を参考に、現在の土地利用状況、将来の道路計画、まちづくりによる土地の新たな利用計画等を踏まえて検討する。
- 線形の検討にあたっては、基本地形、コントロールポイント、既設路線（既設駅）との結節性等を整理する。
- 線形の検討にあたっては、J R 西日本及び南海電気鉄道の基準を考慮する。

(2) 既設路線（既設駅）への接続検討

- なにわ筋線と接続される、J R 梅田貨物線（新大阪駅）、J R 東海道線支線（北梅田駅（仮称））、J R 関西本線（J R 難波駅）、南海汐見橋線（南海汐見橋駅）を対象にこれらの路線への接続について検討する。
- 北大阪・南大阪の広域から都市拠点たるキタとミナミへの接続の観点から、新しい整備ルートとして南海難波駅（南海本線）への接続についても検討する。
- 検討にあたっては、既設路線（既設駅）の現況及び計画を考慮して行う。

(3) 中間駅の設置検討

- 中間駅の設置検討は、結節される既設路線（既設駅）と新駅との駅位置及び乗換動線の検討を行う。
- なにわ筋線の中間駅の設置検討としては、中津付近（地下鉄御堂筋線、阪急神戸線・宝塚線）、福島付近（阪神本線、J R 東西線）、中之島付近（京阪中之島線）、西本町付近（地下鉄中央線）、西大橋付近（地下鉄長堀鶴見緑地線）を対象とする。

更なる調査は必要であるが、以上を踏まえて検討すると、一案として別添「なにわ筋線計画概略図」が挙げられる。

2. サービス水準等の前提整理

需要予測等の検討のための前提として、運行区間と停車パターン、運行本数、運賃等のサービス水準等については、以下のように設定する。

また、東海道支線の地下化、おおさか東線は事業が進められていることから、これらの整備を前提としてなにわ筋線の整備が行われるものとして検討を行う。

ただし、事業化にあたっては更なる詳細な調査が必要となる。

(1) 運行区間と停車パターン

- 今回検討の運行区間は新大阪～北梅田～JR難波・南海汐見橋（南海難波）間とする。
- 停車パターンについては、時間的・予算的な制約から全ての停車パターンを検討することは困難であるため、まずは試行的に乗降車機会の多さに着目した停車駅の最も多いパターンと速達性に着目した停車駅を極力少なくしたパターンについて検討を行う。

(2) 所要時間

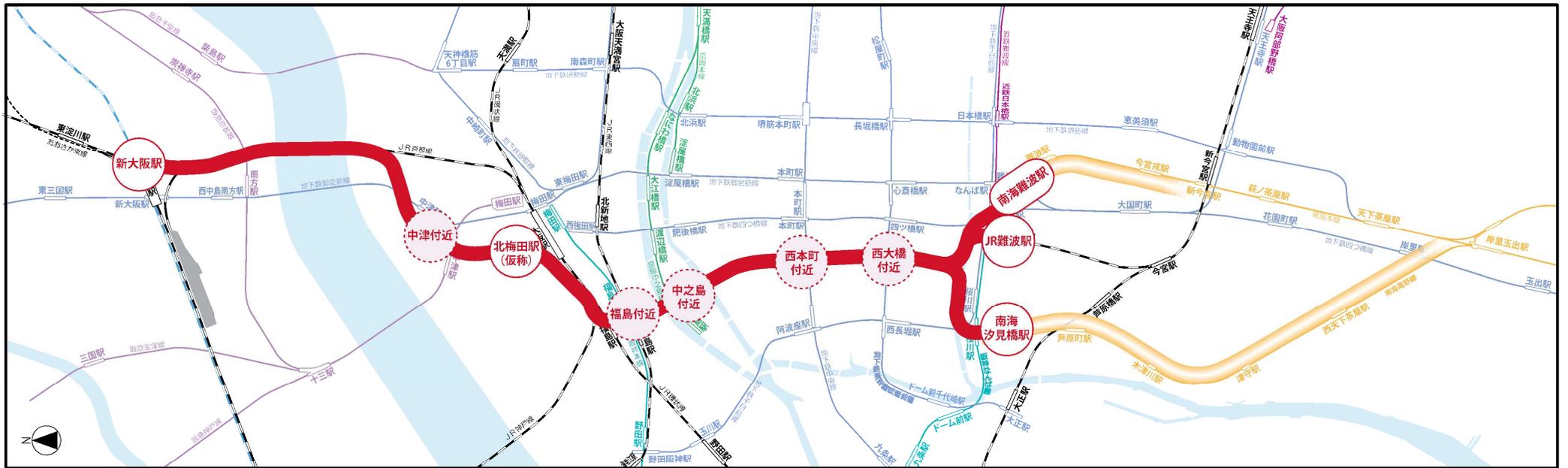
- 線形・既設列車の運転性能等を考慮して、所要時間の設定を行う。

(3) 運行本数

- なにわ筋線の運行本数については、時間的・予算的な制約から多くのケースを検討することは困難であるため、現行の既設列車の運行本数等を参考として設定し検討を行う。

(4) 運賃

- 運賃については、現行の運賃や利用者利便を踏まえつつ、通算方式をベースに検討を行う。（通算方式は、なにわ筋線に接続する鉄道事業者（JR西日本及び南海電気鉄道）の接続区間からの距離を通算して運賃・料金を設定する方式である。）



○ : 駅設置検討エリア

なにわ筋線計画概略図