資料の見方

第4回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　検討ケース（全14ケース）

基本的な試算ケース（６ケース）

ルート	なにわ筋線内停車パターン
JR難波・南海難波ルート	全駅停車 2．2．1
	中間駅ノンストップ 2．2．2
	全駅停車・中間駅ノンストップ複合 2．2．3
JR難波・南海汐見橋ルート	全駅停車 2．2．4
	中間駅ノンストップ 2．2．5
	全駅停車・中間駅ノンストップ複合 2．2．6

感度分析的な追加試算ケース（８ケース）

関西国際空港の航空需要 基本ケースより航空需要が20%増加した場合	所要時間 基本ケースより北梅田－関空間の優等列車の所要時間が短縮された場合
中間駅ノンストップ 2．3．1	中間駅ノンストップ 2．4．1
全駅停車・中間駅ノンストップ複合 2．3．2	全駅停車・中間駅ノンストップ複合 2．4．2
中間駅ノンストップパターン 2．3．3	中間駅ノンストップ 2．4．3
全駅停車・中間駅ノンストップ複合 2．3．4	全駅停車・中間駅ノンストップ複合 2．4．4

資料の見方

第４回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
各試算ケース（全１４ケース）に関して以下の６項目について説明・分析

（１）停車駅
前提としたなにわ筋線内の停車駅。

（２）性格
都市鉄道ネットワークの強化や路線沿線の利便性向上、関西空港へのアクセス改善など広域的アクセスの改善等の各ケースの性格・特性。

（３）需要予測等
・なにわ筋線の１日当たり利用者数（需要）や概算建設費。
※（　）内は、そのうち関西空港関係需要。

（４）特性
①関西空港駅までの所要時間短縮
・関西空港駅までの所要時間が短縮される地域とその地域の利用者数。
・なにわ筋線の駅から半径５００m以内の昼間人口。
②北梅田駅までの所要時間短縮
・北梅田駅までの所要時間が短縮される地域とその地域の利用者数。
・なにわ筋線の駅から半径５００m以内の昼間人口。

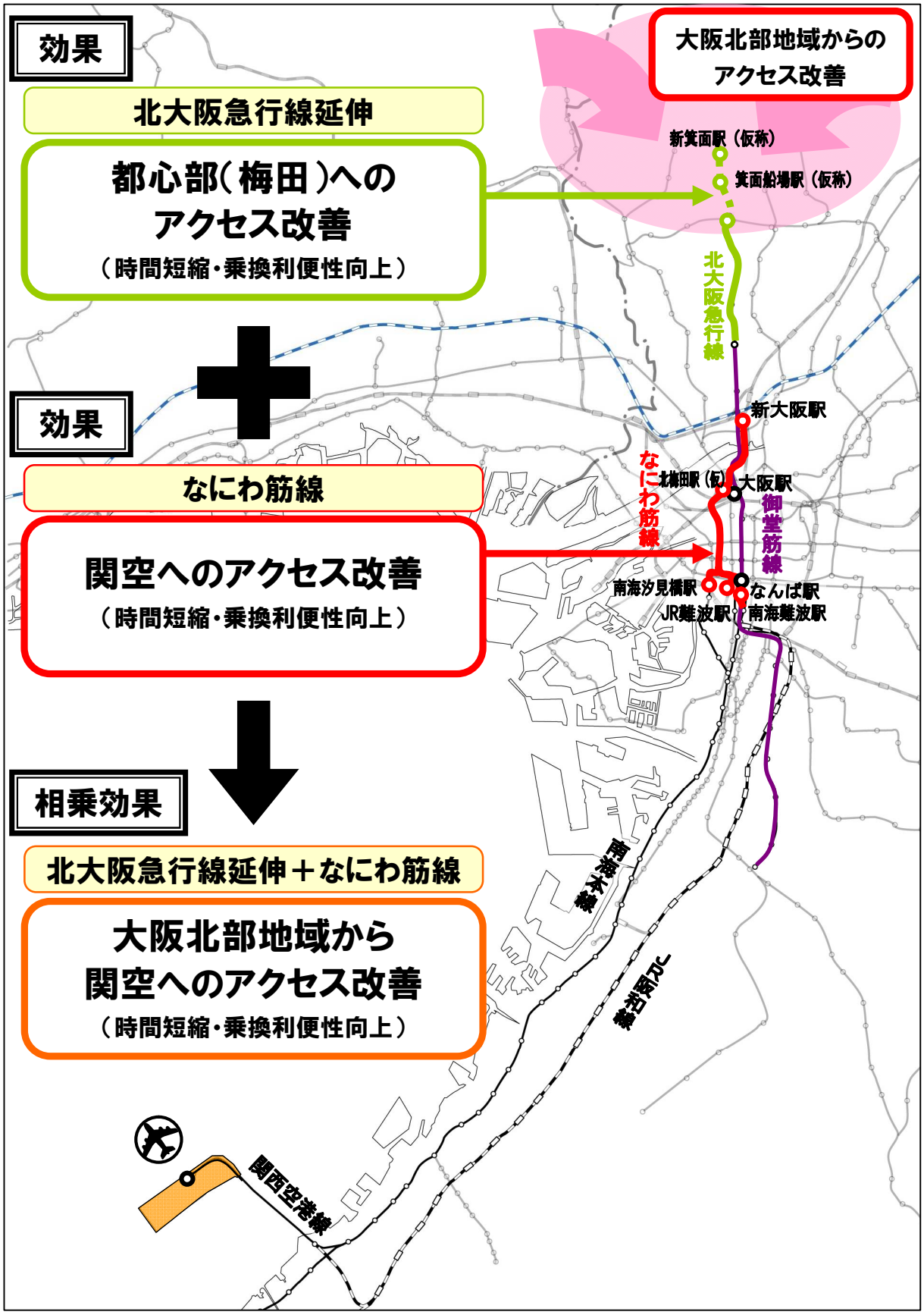
（５）費用便益分析
概算建設費や開業後の 30 年間の再投資に要する費用（C）の合計と整備したことから得られる便益（B）の大きさ。（費用便益比　B／C）

（６）収支採算性
・助成制度ごとに整備主体の累積資金収支が黒字転換可能年。
・必要無償資金割合は都市鉄道利便増進事業費補助が 30 年間、地下高速鉄道整備事業費補助及び空港アクセス鉄道等整備事業費補助が 40 年間で整備主体が資金償還するために必要な整備時の無償資金割合の試算。

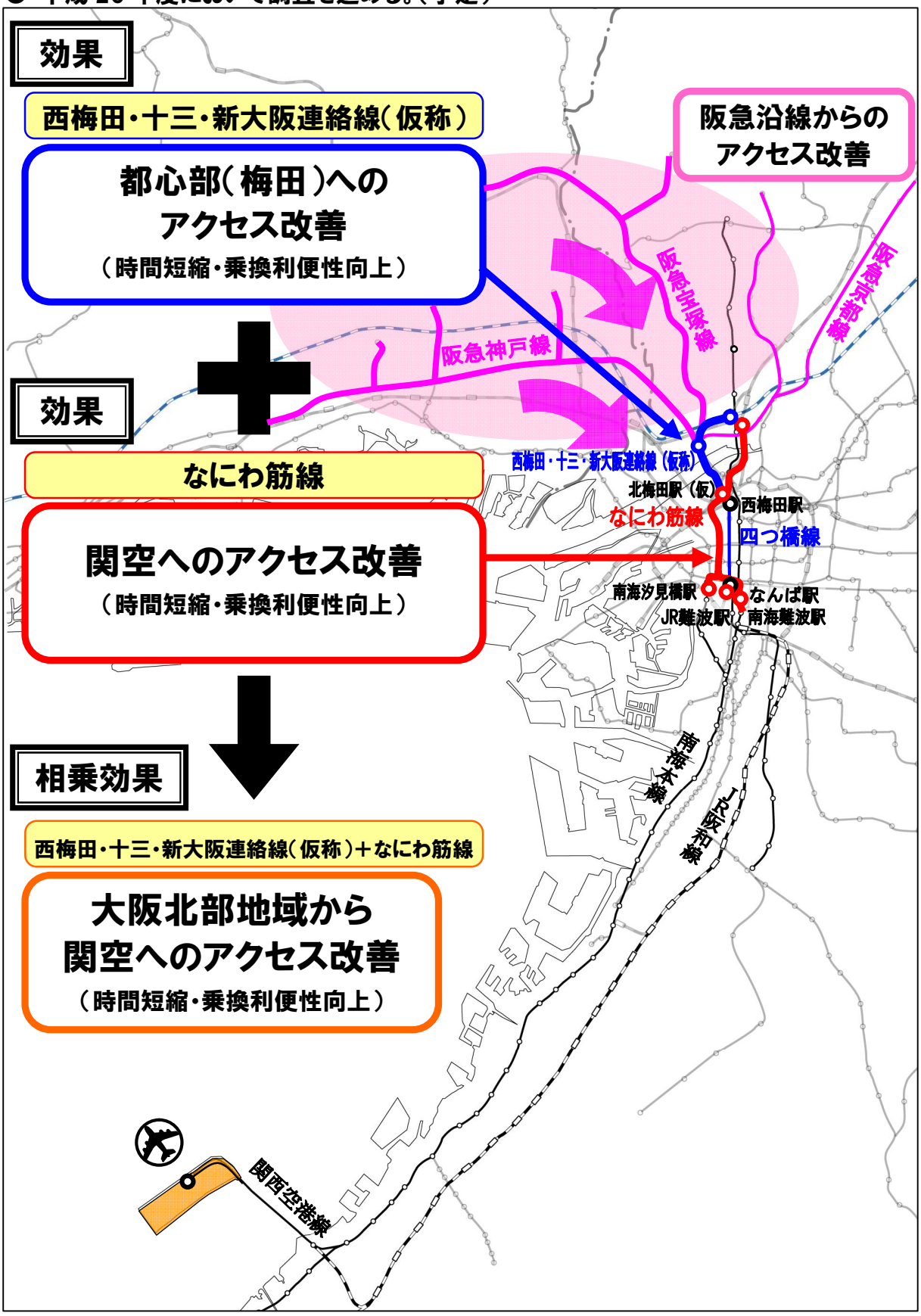
参　考

なにわ筋線と北大阪急行線延伸との相乗効果について（イメージ）

● 平成 23 年度において調査を進める。（予定）



参　考

なにわ筋線と西梅田・十三・新大阪連絡線（仮称）との相乗効果について（イメージ）

● 平成 23 年度において調査を進める。（予定）