

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5回資料

平成23年12月22日（木）

<目 次>

I. 関西圏における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調査について	- 2 -
II. 平成21・22年度調査概要	- 3 -
III. 平成23年度調査について	- 8 -
1. 検討の概要	- 8 -
1. 1 なにわ筋線のルート	- 8 -
1. 2 なにわ筋線内の停車パターン	- 8 -
1. 3 他路線との相乗効果（他路線の整備によるなにわ筋線への効果や影響の把握）	- 9 -
2. 需要予測・費用便益分析・収支採算性等	- 14 -
2. 1 前提条件及び検討ケース	- 14 -
2. 2 各ケースの停車駅・性格・需要予測・特性・費用便益分析・収支採算性等（試算）	- 16 -
IV. 調査のまとめ（他路線との相乗効果（他路線の整備によるなにわ筋線への効果や影響の把握））	- 64 -
V. 今後の課題	- 66 -

I. 関西圏における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調査について

近畿圏の鉄道については、近畿地方交通審議会答申第8号「近畿圏における望ましい交通のあり方について」において、新たな開発需要への対応、都市機能の強化や広域交通拠点へのアクセスの向上等の観点から、中長期的に望まれる路線が示されている。

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や、都市開発事業と一体となった鉄道整備・鉄道ネットワークの高度化を図っていくことは、近畿圏の地域経済活性化にも繋がるものであり、平成21年4月に行われた「関西活性化に向けた今後の鉄道ネットワークのあり方に関する懇談会」においてなにわ筋線等、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、必要な調査を実施すること等により議論を深めることとされている。

本調査は、これらの背景のもと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うえ、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ことを目的とする。

Ⅱ. 平成 21・22 年度調査概要

1. 平成 21 年度調査概要

平成 21 年度の本調査においては、なにわ筋線の整備の意義・性格、技術的実現性の検討、概算建設費の算定、整備効果等の検討を行った。

概要は以下のとおり。

1. 1 整備の意義・性格

なにわ筋線の整備は、近畿圏における高速交通ネットワークへのアクセスの改善、都市鉄道ネットワークの改善、都市再生の促進や南北軸の強化による関西の国内・国際の都市間競争力の強化、関西の経済活性化等において、効果を有するものと考えられる。(参考図 1 参照)

1. 2 技術的実現性の検討

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った。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。

既設路線（既設駅）への接続については、JR 梅田貨物線（新大阪駅）、JR 東海道線支線（北梅田駅（仮称））、JR 関西本線（JR 難波駅）、南海汐見橋線（南海汐見橋駅）、南海本線（南海難波駅）を対象にこれらの路線への接続について検討を行った。

中間駅の設置検討については、結節される既設路線（既設駅）と新駅の位置及び乗換動線を考慮し、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、JR 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）を対象とした。

更なる調査は必要であるが、以上を踏まえて検討すると、一案として参考図 2 「なにわ筋線計画概略図」が挙げられる。

1. 3 概算建設費の算定（平成22年度調査による精査を反映）

- 整備計画案の検討に伴う概算建設費は、新線部分の建設費、既設路線への接続に伴う改良費について算定した。
- 概算建設費は土木工事、設備工事、用地取得等に係る費用を考慮して、概算を算定した。
- 中間駅の設置の範囲や整備ルート（JR 難波・南海難波ルート又は JR 難波・南海汐見橋ルート）によって幅はあるが、概算建設費は、約 1,900 億円～約 3,900 億円と試算される。

一定の仮定をおいた試算は、以下のとおり。

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む場合:約 3,200 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

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・南海汐見橋ルートで全ての中間駅の概算建設費を含まない場合:約 2,600 億円

- 概算建設費は、地質条件、沿道建物、関連既設構造物、支障物、施工方法等により変動する。

1. 4 整備効果

なにわ筋線整備による整備効果の試算を参考表 1 に示す。

2. 平成22年度調査概要

平成22年度の本調査においては、なにわ筋線の需要予測・費用便益比・収支採算性等の検討を行った。

2. 1 平成22年度調査のまとめ

平成22年度の本調査においては、なにわ筋線の需要予測、費用便益分析等にあたって、既存列車の阪和線、南海本線等既設他路線における停車駅を前提とした所要時間、既存列車の運行本数、通算方式をベースとした運賃設定等をもとに試算したところ、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という結果であった。また、この試算をもとに関西国際空港の航空需要、所要時間について感度分析的な追加的試算を行ったところ、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）0.93～1.94、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20年目に累積資金収支が黒字転換可能というように結果が改善していることも踏まえ、今後さらに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ある課題について検討を深める必要がある。

また、本調査は、総所要時間の変化、総費用の変化、乗換利便性の変化等の利用者便益、CO₂・NO_x排出量の変化、道路・鉄道騒音の変化等の環境等改善便益など鉄道整備に伴う直接的かつ定量的な効果のみから費用便益分析を行っているところであるが、現状では定量的に分析することが難しい効果がある。例えば、平成21年度の本調査においてなにわ筋線の整備の意義・性格を整理したとおり、なにわ筋線沿線の開発プロジェクトの促進やキタとミナミの拠点性の向上、キタとミナミへの直通可能範囲の拡大による両地区の集客力の向上や南北都市軸の強化、近畿圏の二大拠点である大阪・梅田地域と難波・湊町地域を介した大阪北部地域と南部地域の交流の促進、関西の都市間競争力や東アジア諸国の主要都市との国際競争力の強化、海外からのビジネス・観光目的の入込客数の増加による関西の経済活性化、観光地間移動における乗換回数の減少や分かりやすさの向上など観光地アクセスの改善等現状では定量的に分析することが難しいものの大きな可能性が見込まれるところである。

2. 2 今後の課題の整理

今後は、なにわ筋線の整備効果を一層発現させるための設定において試算できるようコスト縮減、関西国際空港アクセス時間の短縮等の深度化を図ることとする。

具体的な今後の課題は以下のとおり。

①他路線との相乗効果

なにわ筋線を取り巻く環境として、近畿圏では北大阪急行線の延伸や西梅田・十三・新大阪連絡線（仮称）の整備事業が検討されている。これらの事業が実施された場合、なにわ筋線の旅客動向に影響することから、他路線の整備による効果や影響を把握し、事業の実施環境を考慮した検討を行う必要がある。

②なにわ筋線内中間駅停車ケース

現在の想定では、なにわ筋線に優等列車（「はるか」や「ラピート」）と普通列車（「関空快速」や「空港急行」等）が運行することと想定している。需要予測等一連の試算を行うにあたっては中間駅の乗降車機会利便性に着目したなにわ筋線内全駅停車パターン、速達性に着目したなにわ筋線内中間駅ノンストップパターン、普通列車はなにわ筋線内全駅停車、優等列車はなにわ筋線内中間駅ノンストップとする複合パターンなどの計6ケースを想定した。それぞれのケースの需要予測、費用便益分析、収支採算性等を試算し、なにわ筋線のおおまかな整備効果等を把握してきたが、更なる整備効果の高い運行パターンのケースの検討が有効な可能性がある。

③コスト縮減

コスト縮減の観点から、線形の浅深度化の検討を行う。なにわ筋線の浅深度化は、なにわ筋線の概算建設費が本調査において試算したものより縮減し、費用便益分析、収支採算性の試算に影響する。また、なにわ筋線の線形の浅深度化は、既設他路線との乗換え旅客の利便性向上につながり、需要予測、費用便益分析等一連の試算にも影響する。

また、運行主体、運行計画、需要に応じた駅施設規模を検討することにより、ホーム延長の縮小化、構造物幅員の縮小化などの検討の余地がある。

④関西国際空港アクセス時間の短縮（既設路線の改良）

大阪都心部から関西国際空港へのアクセス時間短縮を行うためには、なにわ筋線と接続するJR 阪和線及び南海本線の高速化も検討する必要がある。しかし、既設他路線の改良内容によっては新線の整備以上に費用が必要となることが考えられる。今後は、費用対効果等も踏まえて、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する。

⑤運賃・料金の設定の見直し

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ったところである（通算方式は、なにわ筋線に接続する鉄道事業者（JR 西日本及び南海電鉄）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）。今後は、既存運賃体系との整合や適切な運賃水準も考慮しつつ、利用者利便の増進や関西国際空港アクセスコストの改善を図る視点と収支採算の確保を図る視点双方からの運賃・料金の設定の見直しを検討する余地がある。運賃・料金設定の見直しは、需要予測、費用便益分析等一連の試算にも影響する。

⑥運行本数の増加

関西国際空港や新幹線新大阪駅へのアクセス改善、都市鉄道ネットワークの強化等のなにわ筋線の意義・性格を踏まえ、運行本数の増加を図るための技術的な検討を行う余地がある。

⑦南海難波地区の駅配置

JR 難波・南海難波ルートの南海難波地区の駅配置について、なにわ筋線の意義・性格を踏まえるとともに、他路線との乗換利便性や都市整備の方向性を考慮した検討の深度化の余地がある。

⑧なにわ筋線の整備による波及効果や広域的な整備効果

なにわ筋線の整備に伴い発生する、なにわ筋線沿線や接続する既設路線における波及効果、広域鉄道ネットワークとの接続による既設路線沿線に帰着する立地ポテンシャルの向上などの便益等整備効果を見極めるための検討が有効な可能性がある。

⑨事業化に向けた運賃・料金設定、収入・経費の計上、運行主体・運行形態等

事業化に向けた具体的検討の際には、本調査で設定した運賃・料金設定、収入・経費の計上等の検証・精査が必要である。また、なにわ筋線の運行主体・運行形態については、利用者の便益や需要、鉄道事業者の収入・経費に影響するため、具体的な検討が必要である。

上記の今後の課題のうち、特に①他路線との相乗効果、③コスト縮減、④関西国際空港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こととする。

Ⅲ. 平成 23 年度調査について

平成 23 年度の本調査においては、平成 21・22 年度の本調査を踏まえつつ、なにわ筋線のルート、停車パターン、他路線との相乗効果について以下の考え方で需要予測、費用便益分析等を行う。

1. 検討の概要

1. 1 なにわ筋線のルート

なにわ筋線のルートについては平成 21・22 年度の本調査を踏まえ、以下の 2 ルートについて検討する。

- ① JR 難波・南海難波ルート（JR 新大阪駅と JR 難波駅及び南海難波駅を結ぶ約 10.8km の路線（うち JR 北梅田駅（仮称）と JR 難波駅及び南海難波駅の距離は約 6.8km））
- ② JR 難波・南海汐見橋ルート（JR 新大阪駅と JR 難波駅及び南海汐見橋駅を結ぶ約 10.3km の路線（うち JR 北梅田駅（仮称）と JR 難波駅及び南海汐見橋駅の距離は約 6.3km））

1. 2 なにわ筋線内の停車パターン

なにわ筋線の停車パターンについては、平成 21・22 年度の本調査を踏まえ、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、以下の 2 パターンについて検討する。

- ① なにわ筋線内中間駅ノンストップパターン（速達性に着目し停車駅を極力少なくするため、なにわ筋線内の中間駅をノンストップとするパターン）
- ② なにわ筋線内全駅停車・中間駅ノンストップ複合パターン（都市鉄道ネットワークの強化、関西国際空港へのアクセスの改善等複合的なメリットを発現することが期待されることから、普通列車はなにわ筋線内を全駅停車、優等列車はなにわ筋線内の中間駅をノンストップとする複合パターン）

1. 3 他路線との相乗効果（他路線の整備によるなにわ筋線への効果や影響の把握）

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資料中、V. 今後の課題の整理に挙げられている課題のうち、特に①他路線との相乗効果、③コスト縮減、④関西国際空港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こととなったことを受け、まずは他路線との相乗効果の検討を行うものである。

なにわ筋線を取り巻く環境として、近畿圏では北大阪急行線の延伸や西梅田・十三・新大阪連絡線（仮称）の整備事業が検討されている。これらの事業が実施された場合、なにわ筋線の旅客動向に影響することから、他路線の整備によるなにわ筋線への効果や影響を把握し、事業の実施環境を考慮した検討を行う。また、北大阪急行線の延伸及び西梅田・十三・新大阪連絡線（仮称）の構造・距離、運行本数等の前提については、各路線の既存の調査結果及び関係者の意見を踏まえて、比較的整備効果の高いケースを選択した。

なお、平成21年度の本調査等において整理された以下の前提を踏まえつつ、需要予測、費用便益分析等を行う。

- 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、さらに北大阪急行線延伸又は西梅田・十三・新大阪連絡線（仮称）の整備も前提として、なにわ筋線の整備が行われるものとして検討する。
- 中間駅の設置検討については、結節される既設路線（既設駅）と新駅の位置及び乗換動線を考慮し、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、JR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）を対象として検討する。
- 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。
- 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。
- なにわ筋線の運賃については、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西日本及び南海電鉄）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）
- 西梅田・十三・新大阪連絡線（仮称）との相乗効果の検討にあたっては、なにわ筋線及び西梅田・十三・新大阪連絡線（仮称）両線の北梅田駅（仮称）は大阪駅北地区に設置されることを想定していることから、乗換利便性向上のために、両駅間に地下連絡通路の整備が行われるものとして需要予測等の試算を行う。

等

1. 3. 1 北大阪急行線の延伸について

北大阪急行線の延伸については、「近畿圏における望ましい交通のあり方について（答申第8号）」（平成16年10月）（以下「答申第8号」という。）において、なにわ筋線と同様に、「京阪神圏において、中長期的に望まれる鉄道ネットワークを構成する新たな路線」として位置づけられている。

平成20・21年度において、箕面市を中心に「北大阪急行線延伸整備計画深度化調査」（平成21年11月）（以下「北大阪急行線延伸調査」という。）が行われ、一定の需要と整備効果が見込まれ、事業性は概ね良好であるとの調査結果であった。

なにわ筋線との相乗効果を検討するにあたっては、北大阪急行線延伸調査及び関係者の意見を踏まえて、比較的整備効果の高いケースの構造・距離、運行本数等の前提条件を設定するものである。

北大阪急行線延伸調査において、なにわ筋線との相乗効果を検討するにあたって設定した前提条件に基づく需要予測・費用便益分析・収支採算性等の調査結果は以下のとおり。

（1）整備の意義・性格

大阪都心部へのアクセス改善、新幹線・関西国際空港へのアクセス改善をはじめとして、交通混雑の激しい国道423号（新御堂筋）の混雑緩和や環境負荷の軽減・高齢化社会に対応した公共交通中心のまちづくりの推進等に効果を有するものと考えられる。

（2）構造・距離

北大阪急行線千里中央駅と新箕面駅（仮称）を結ぶ約2.5kmの路線。約2.5kmの路線のうち、地下構造は約1.7km、高架構造は約0.8kmである。

（3）概算建設費

平成21年度調査価格 約420億円

（4）需要予測（運行主体）

需要予測は以下のとおり。

表 1-3-1-1 需要予測（平成21年11月試算）

需要（人/日）	約5万人
---------	------

なお、運行主体は北大阪急行電鉄を想定。

（５）費用便益比

費用便益分析は以下のとおりである。

表 1-3-1-2 費用便益分析（平成 21 年 11 月試算）（単位：億円）

		参考値
総便益（B）	7 5 9 億円	（ 2 5 億円） ^{注3}
	利用者便益	（ 1 9 億円） ^{注3}
	供給者便益	（ 4 億円） ^{注3}
	環境等改善便益	（ 1 億円） ^{注3}
	期末残存価値	（ 1 億円） ^{注3}
総費用（C）		
費用便益比（B/C）		

注1）費用、便益の計算期間は、建設期間と開業後の 30 年間で併せた期間としている。

注2）費用は概算建設費を計上。

注3）表中の（ ）内は開業後の 30 年間の便益を参考値として便宜的に単年度単純平均にした場合の便益。

（６）収支採算性（整備主体）

地下高速鉄道整備事業費補助を活用した場合に整備主体が第三セクターとするときに 33 年目に累積資金収支が黒字転換可能という結果であった。

1. 3. 2 西梅田・十三・新大阪連絡線（仮称）について

西梅田・十三・新大阪連絡線（仮称）については、「大阪市交 3 号線延伸」として、答申第 8 号において、なにわ筋線と同様に、「京阪神圏において、中長期的に望まれる鉄道ネットワークを構成する新たな路線」として位置づけられている。

平成 17～19 年度において、国土交通省の都市鉄道整備等基礎調査「速達性向上施策における事業スキームの検討に関する調査 ～西梅田・十三・新大阪連絡線（仮称）の事業実現化方策に係る深度化調査～」(以下「西梅田・十三・新大阪連絡線調査」という。)が行われ、一定の需要と高い整備効果が見込まれ、事業性は概ね良好であるとの調査結果であった。

なにわ筋線との相乗効果を検討するにあたっては、西梅田・十三・新大阪連絡線調査及び関係者の意見を踏まえて、比較的整備効果の高いケースの構造・距離、運行本数等の前提条件を設定するものである。

西梅田・十三・新大阪連絡線調査において、なにわ筋線との相乗効果を検討するにあたって設定した前提条件に基づく需要予測・費用便益分析・収支採算性等の調査結果は以下のとおり。

(1) 整備の意義・性格

- ・阪急線沿線及び地下鉄四つ橋線沿線から大阪駅北地区への鉄道アクセスの向上、大阪駅北地区の開発促進やまちづくり・周辺市街地の再生促進、新幹線へのアクセス改善
- ・西梅田・十三・新大阪連絡線（仮称）による鉄道ネットワークの機能強化により、大幅な乗換改善、大阪都心部との直結性向上、阪急線沿線及び地下鉄四つ橋線沿線の活性化
- ・西梅田・十三・新大阪連絡線（仮称）の北梅田駅（仮称）と東海道支線地下化の北梅田駅（仮称）との総合連携により、JR 線沿線、関西国際空港、阪急線沿線等の相互間の広域鉄道ネットワークの機能強化

(2) 構造・距離

西梅田駅と新大阪駅を結ぶ約 5.2km の路線（うち西梅田駅と阪急十三駅の距離は約 2.9km、阪急十三駅と新大阪駅までの距離は約 2.3km）であり、全て地下構造である。

(3) 概算建設費

平成 19 年度調査価格 約 1,350 億円

（うち西梅田駅と阪急十三駅の概算建設費は約 950 億円、阪急十三駅と新大阪駅までの概算建設費は約 400 億円である。）

(4) 需要予測（運行主体）

需要予測は以下のとおり。

表 1-3-2-1 需要予測（平成 20 年 3 月試算）

需要（人/日）	約 17 万人
---------	---------

なお、運行主体は阪急電鉄を想定。

(5) 費用便益比

表 1-3-2-2 費用便益分析（平成 20 年 3 月試算）（単位：億円）

		参考値
総便益（B）	3, 1 9 2 億円	（1 0 6 億円） ^{注3}
	利用者便益	（9 8 億円） ^{注3}
	供給者便益	（3 億円） ^{注3}
	環境等改善便益	（1 億円） ^{注3}
	期末残存価値	（4 億円） ^{注3}
総費用（C）		
費用便益比（B/C）		2. 9

注1）費用、便益の計算期間は、建設期間と開業後の 30 年間で併せた期間としている。

注2）費用は概算建設費を計上。

注3）表中の（ ）内は開業後の 30 年間の便益を参考値として便宜的に単年度単純平均にした場合の便益。

(6) 収支採算性（整備主体）

都市鉄道利便増進事業費補助を活用した場合に整備主体が第三セクターとするとときに 33 年目に累積資金収支が黒字転換可能、整備主体が鉄道・運輸機構等とするとときに 22 年目に累積資金収支が黒字転換可能という結果であった。

2. 需要予測・費用便益分析・収支採算性等

2. 1 前提条件及び検討ケース

(1) 前提条件

- ・ 予測対象鉄道ネットワーク：北大阪急行線延伸との相乗効果の検討にあたっては、既設路線に加えて、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、さらに北大阪急行線延伸の整備も前提として、なにわ筋線の整備が行われるものとして需要予測等の試算を行う。また、西梅田・十三・新大阪連絡線（仮称）との相乗効果の検討にあたっては、既設路線に加えて、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、さらに西梅田・十三・新大阪連絡線（仮称）の整備も前提として、なにわ筋線の整備が行われるものとして需要予測等の試算を行う。
- ・ なにわ筋線の運賃については、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需要予測等の試算を行う。
- ・ なにわ筋線の運行本数については、現行の既設列車の運行本数等を参考として設定し、需要予測等の試算を行う。
- ・ 予測年次：2020年度（平成32年度）
- ・ 北大阪急行線延伸及び西梅田・十三・新大阪連絡線（仮称）の前提条件については、各路線の調査結果及び関係者の意見を踏まえて、比較的整備効果の高いケースを選択した。
- ・ 西梅田・十三・新大阪連絡線（仮称）との相乗効果の検討にあたっては、なにわ筋線及び西梅田・十三・新大阪連絡線（仮称）両線の北梅田駅（仮称）は大阪駅北地区に設置されることを想定していることから、乗換利便性向上のために、両駅間に地下連絡通路の整備が行われるものとして需要予測等の試算を行う。

(2) 検討ケース

表 2-1-1 需要予測・費用便益分析・収支採算性等の検討ケース

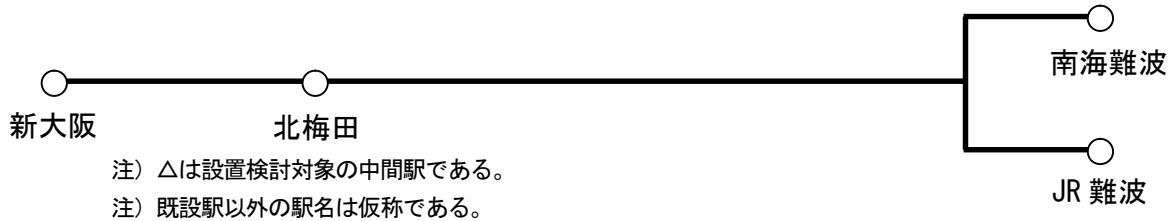
鉄道ネットワークに加える他路線 (計画)	ルート	停車パターン	なにわ筋線内の中間駅のうち 停車する駅(駅名は全て仮称)	個表対応
北大阪急行 線延伸	JR 難波・ 南海難波 ルート	なにわ筋線内 中間駅ノンストップ	全列車：停車駅なし	2. 2. 1
		なにわ筋線内 全駅停車・中間駅ノンストップ 複合	普通列車：中津、福島、中之 島、西本町、西大橋 優等列車：停車駅なし	2. 2. 2
	JR 難波・ 南海 汐見橋 ルート	なにわ筋線内 中間駅ノンストップ	全列車：停車駅なし	2. 2. 3
		なにわ筋線内 全駅停車・中間駅ノンストップ 複合	普通列車：中津、福島、中之 島、西本町、西大橋 優等列車：停車駅なし	2. 2. 4
西梅田・十 三・新大阪 連絡線 (仮称)	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	全列車：停車駅なし	2. 2. 5
		なにわ筋線内 全駅停車・中間駅ノンストップ 複合	普通列車：中津、福島、中之 島、西本町、西大橋 優等列車：停車駅なし	2. 2. 6
	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	全列車：停車駅なし	2. 2. 7
		なにわ筋線内 全駅停車・中間駅ノンストップ 複合	普通列車：中津、福島、中之 島、西本町、西大橋 優等列車：停車駅なし	2. 2. 8

※平成 21 年度の本調査において、中間駅については、中津付近、福島付近、中之島付近、西本町付近、西大橋付近を設置検討対象とした。

2. 2 各ケースの停車駅・性格・需要予測・特性・費用便益分析・収支採算性等（試算）

2. 2. 1 [北大阪急行線延伸との相乗効果] 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

（1）停車駅



（2）性格

JR 新大阪駅と JR 難波駅及び南海難波駅を結ぶルートで、速達性に着目し、中間駅は設置せず、普通列車・優等列車とも、なにわ筋線内は新大阪駅及び北梅田駅並びに JR 難波駅又は南海難波駅のための停車とするケースである。主として、関西国際空港へのアクセスの改善など広域的アクセスの改善に重点を置くものである。

（3）需要予測等

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は、以下の前提条件に基づき需要予測の試算を行った。

①前提条件

- ・ 予測対象鉄道ネットワーク：既設路線に加えて、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、さらに北大阪急行線延伸の整備も前提として、なにわ筋線の整備が行われるものとして需要予測の試算を行う。
- ・ なにわ筋線の運賃については、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需要予測の試算を行う。
- ・ なにわ筋線の運行本数については、現行の既設列車の運行本数等を参考として設定し、需要予測の試算を行う。
- ・ 予測年次：2020 年度（平成 32 年度）

②予測ケース

- ・ 予測ケースは、表 2-1-1 の 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の需要予測の試算を行う。

需要予測は以下のとおりである。

表 2-2-1-1 需要予測（平成 23 年 12 月試算）

需要（人/日）	
（ ）内は関西空港関係需要を示す。	約 15 万人 [－]
（内数）	（約 1.4 万人） [－]

（注記）表中の [] 内は 22 年度調査の基本的試算における同じケースの結果との差。差がないときは [－] とした。

③概算建設費（平成 21 年度調査価格） 約 1,900 億円

(4) 特性

①関西国際空港への所要時間の短縮及び関西空港駅の発生・集中交通量（人/日）（広域）

関西国際空港への所要時間の短縮及び各駅周辺半径 500m の昼間人口（都心拡大）

- ・ 特急「はるか」停車駅となる JR 難波駅において、時間短縮効果が見込まれる。
- ・ 北梅田以北の京都方面、北梅田以西の神戸方面へも時間短縮効果が見込まれる。
- ・ 関西国際空港への時間短縮効果は大阪北部地域、兵庫県、京都府、滋賀県に広がっており、関西国際空港への利用者の約 9 割はそれら以遠も含めた広域からの利用である。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と比較して利用者数は多い。

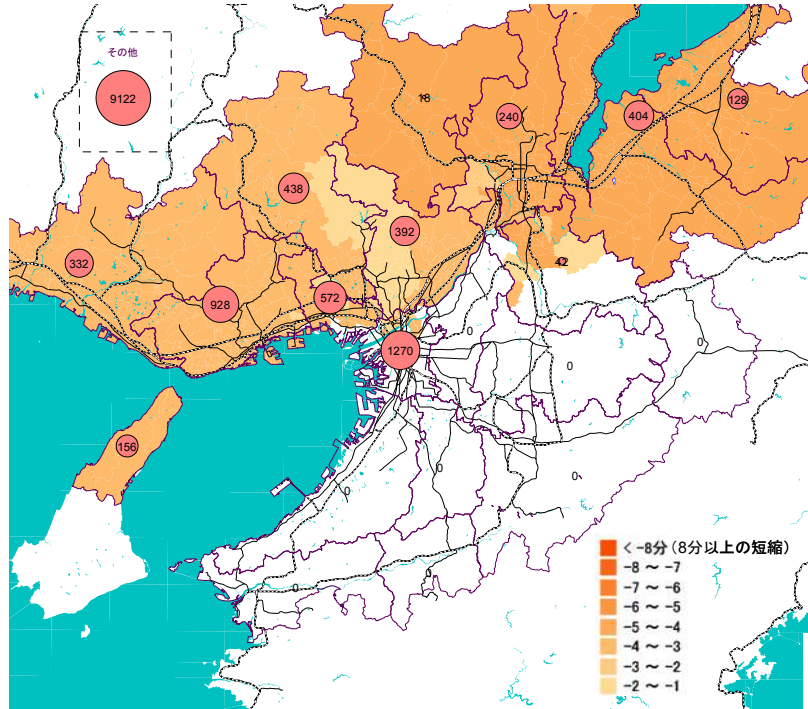


図 2-2-1-1 関西国際空港への駅間所要時間の短縮及び
関西空港駅の発生・集中交通量（人/日）（広域）

(注記)

【関西国際空港への駅間所要時間の短縮】

※所要時間は、なにわ筋線整備時となにわ筋線未整備時を比較している。なお、なにわ筋線未整備時でも東海道支線地下化による北梅田駅の整備を前提としている。

※所要時間は特急「はるか」が天王寺駅～関西空港駅間ノンストップ列車の最速、特急「ラピート」が「ラピートβ」の最速としている。なお、なにわ筋線整備時に、例えば特急「はるか」が JR 難波駅に停車せずに運行した場合や、特急「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（南海難波駅～関西空港駅間約 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があるため、更に時間短縮効果が見込まれる地域がある。

※図は一定の地域単位でアクセス駅を設定し、その駅の所要時間の短縮が単位地域全体に及ぶものとして示す。

【関西空港駅の発生・集中交通量】

※図の各ブロックの数字は、なにわ筋線を経由して関西空港駅を利用する発生・集中交通量（人/日）を表している。

※「その他」は、次の条件のうち 1 つ以上を満たす市町村以外の地域である。

- ①大阪市を中心とする概ね半径 50km の範囲で京都市、神戸市の交通圏を含む地域。（近畿地方交通審議会答申第 8 号（平成 16 年）での予測対象圏域）
- ②国勢調査（平成 17 年度）結果における 3 大都市（大阪市、京都市、神戸市）への通勤・通学 5 % 以上依存圏
- ③国勢調査（平成 17 年度）結果における 3 大都市（大阪市、京都市、神戸市）への通勤・通学 500 人以上依存圏
- ④上記①～③で予測対象圏域の飛び地を防ぐために補完的に追加する市町村

- ・ 関西国際空港への時間短縮効果は、なにわ筋線内の中間駅に停車しないものの、なにわ筋線に隣接する地下鉄線が難波地区に接続しており、JR 難波駅にはるかが停車することにより、地下鉄線に沿って大阪市中心部に面的に広がる。

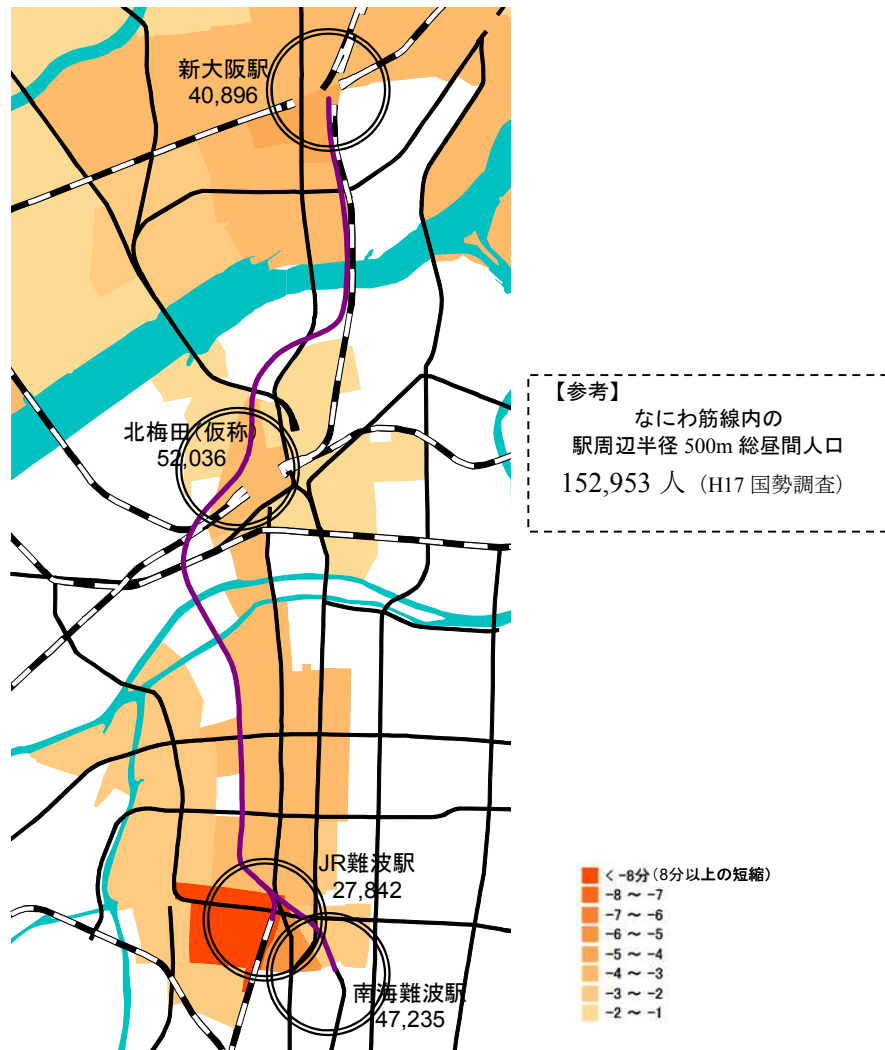


図 2-2-1-2 関西国際空港への駅間所要時間の短縮及び各駅周辺半径 500m の屋間人口（都心拡大）

(注記)

〔各駅周辺半径 500m の屋間人口〕

※駅周辺人口の参考として駅から半径 500m 以内の屋間人口を集計。

※各駅周辺の屋間人口については、国勢調査（平成 17 年度）の最小単位である町丁目単位での屋間人口のうち、駅周辺半径 500m 以内に当該町丁目の中心地点が含まれる町丁目の屋間人口の合計。

※なにわ筋線内の駅周辺半径 500m 総屋間人口は、各駅周辺半径 500m 以内の屋間人口を重複せずに合計した人数。

②北梅田駅からの所要時間の短縮及び北梅田駅の発生・集中交通量（人/日）（広域）

北梅田駅からの所要時間の短縮及び各周辺半径 500m の昼間人口（都心拡大）

- ・ 南海本線において、時間短縮効果が見込まれる。
- ・ なにわ筋線との接続によって JR 阪和線、また、天王寺での乗り換えによって、近鉄南大阪線へも時間短縮効果が見込まれる。
- ・ なにわ筋線と接続する南海本線との乗り換えによって、南海高野線へも時間短縮効果が見込まれる。
- ・ 優等列車、普通列車が北梅田から大阪南部地域へ直通することにより、北梅田から大阪南部地域への利用者数が多い。また、なにわ筋線内の中間駅に停車しないため、既設路線と比較して速達化することにより、北梅田から奈良県、大阪東部地域への利用者数が多い。北梅田からの利用者のうち約 7 割は大阪南部地域への利用者である。

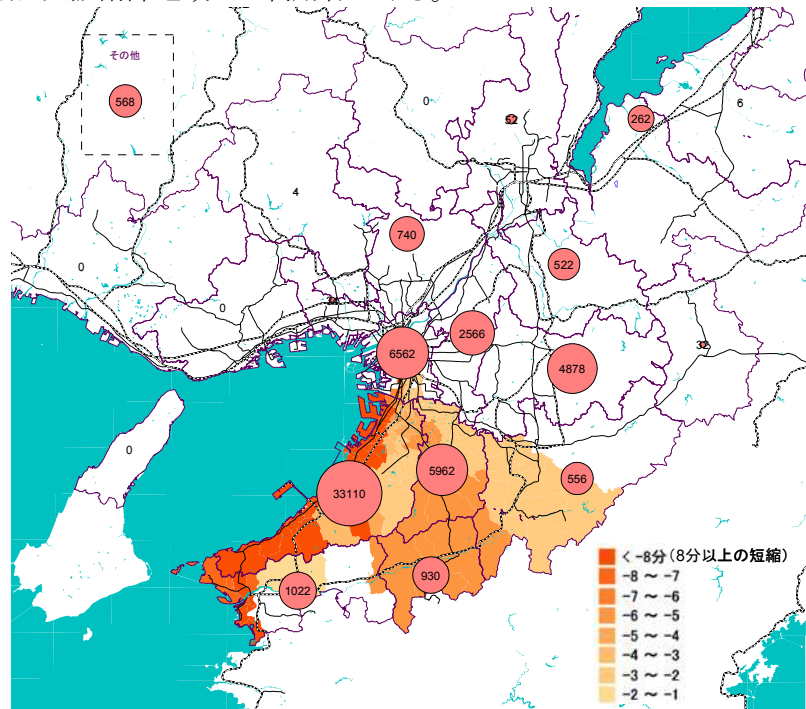


図 2-2-1-3 北梅田駅からの駅間所要時間の短縮及び
北梅田駅の発生・集中交通量（人/日）（広域）

（注記）

〔北梅田駅からの駅間所要時間の短縮〕

※所要時間は、なにわ筋線整備時となにわ筋線未整備時を比較している。なお、なにわ筋線未整備時でも東海道支線地下化による北梅田駅の整備を前提としている。

※所要時間は特急「はるか」が天王寺駅～関西空港駅間ノンストップ列車の最速、特急「ラピート」が「ラピートβ」の最速としている。なお、なにわ筋線整備時に、例えば特急「はるか」が JR 難波駅に停車せずに運行した場合や、特急「ラピート」が南海汐見橋駅又は南海難波駅以南を実績最速時間（南海難波駅～関西空港駅間約 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があるため、更に時間短縮効果が見込まれる地域がある。

※図は一定の地域単位でアクセス駅を設定し、その駅の所要時間の短縮が単位地域全体に及ぶものとして示す。

〔北梅田駅の発生・集中交通量〕

※図の各ブロックの数字は、なにわ筋線を経由して北梅田駅を利用する発生・集中交通量（人/日）を表している。

※「その他」は、次の条件のうち 1 つ以上を満たす市町村以外の地域である。

- ①大阪市を中心とする概ね半径 50km の範囲で京都市、神戸市の交通圏を含む地域。（近畿地方交通審議会答申第 8 号（平成 16 年）での予測対象圏域）
- ②国勢調査（平成 17 年度）結果における 3 大都市（大阪市、京都市、神戸市）への通勤・通学 5 %以上依存圏
- ③国勢調査（平成 17 年度）結果における 3 大都市（大阪市、京都市、神戸市）への通勤・通学 500 人以上依存圏
- ④上記①～③で予測対象圏域の飛び地を防ぐために補完的に追加する市町村

- ・ 北梅田駅からの時間短縮効果は、なにわ筋線内の中間駅に停車しないことにより、はるかが停車する JR 難波駅周辺や南海難波駅周辺に限定される。

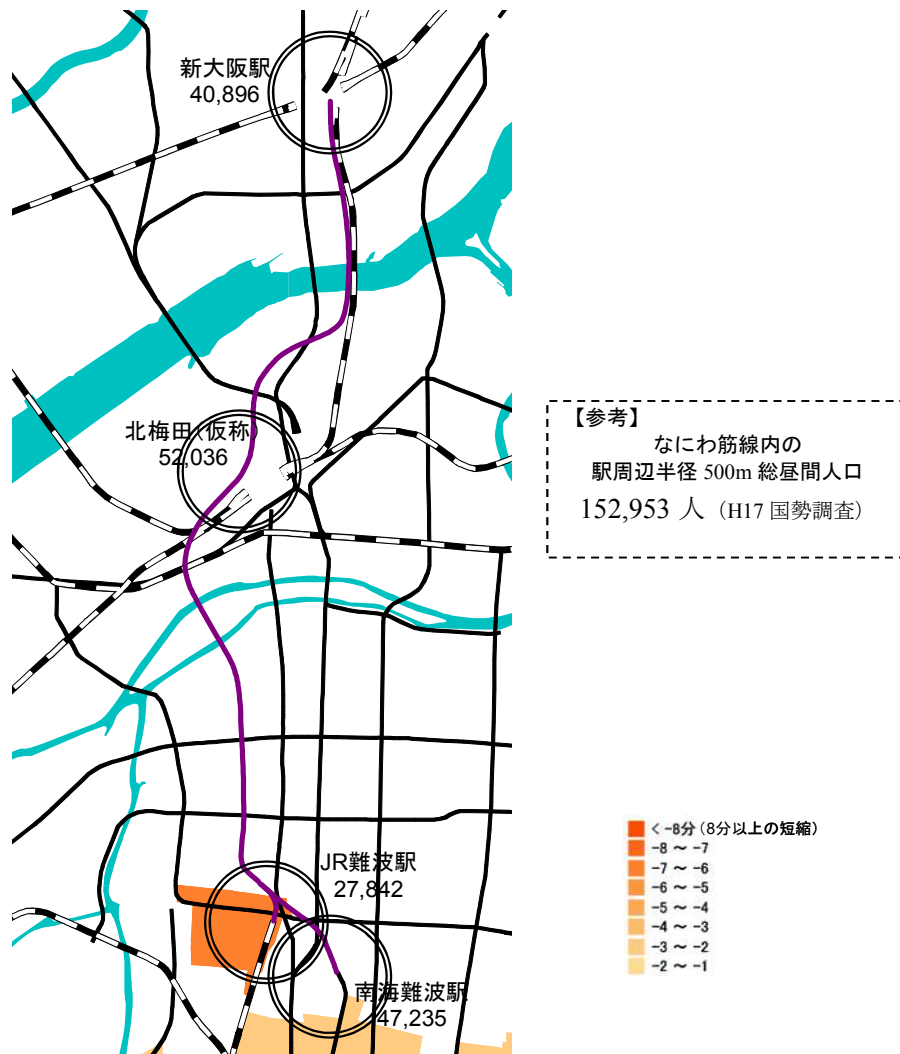


図 2-2-1-4 北梅田駅からの駅間所要時間の短縮及び各駅周辺半径 500m の
昼間人口（都心拡大）

（注記）

〔各駅周辺半径 500m の昼間人口〕

※駅周辺人口の参考として駅から半径 500m 以内の昼間人口を集計。

※各駅周辺の昼間人口については、国勢調査（平成 17 年度）の最小単位である町丁目単位での昼間人口のうち、駅周辺半径 500m 以内に当該町丁目の中心地点が含まれる町丁目の昼間人口の合計。

※なにわ筋線内の駅周辺半径 500m 総昼間人口は、各駅周辺半径 500m 以内の昼間人口を重複せずに合計した人数。

(5) 費用便益分析

費用便益分析は以下のとおりである。

表 2-2-1-2 費用便益分析（平成 23 年 12 月試算）（単位：億円）

		参考値
総便益（B）	2, 734 億円 [－]	(91 億円) [－] 注3
利用者便益	3, 028 億円 [－]	(101 億円) [－] 注3
供給者便益	▲523 億円 [1 億円]	(▲17 億円) [－] 注3
環境等改善便益	62 億円 [－]	(2 億円) [－] 注3
期末残存価値	168 億円 [－]	(6 億円) [－] 注3
総費用（C）	1, 520 億円 [－]	
費用便益比（B/C）	1. 80 [－]	

注1）費用、便益の計算期間は、建設期間と開業後の 30 年間で併せた期間としている。

注2）費用は概算建設費及び開業後の 30 年間のうち再投資に要する費用も計上。

注3）表中の（ ）内は開業後の 30 年間の便益を参考値として便宜的に単年度単純平均にした場合の便益。

注4）運行主体の運行に伴う経費の原単位には平成 17 年度から 19 年度における関西大手民鉄 5 社及び JR 西日本の平均を用いた。当該原単位となにわ筋線を運行する車両走行キロ等を用いて運行主体の運行に伴う経費（車両購入費・改造費は含まない）を試算した。また、鉄道事業者の収入と経費の差は開業以降一定として試算した。

注5）表中の [] 内は 22 年度調査の基本的試算における同じケースの結果との差。差がないときは [－] とした。

(6) 収支採算性

前提条件

- ・ 事業主体：事業主体のうち整備主体は独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構等又は第三セクターを想定した。
- ・ 補助制度：既存の都市鉄道利便増進事業費補助（速達性向上事業）、地下高速鉄道整備事業費補助、空港アクセス鉄道等整備事業費補助のいずれかを活用するものと想定。

収支採算性は、以下のとおりである。

表 2-2-1-3 収支採算性（平成 23 年 12 月試算）

助成制度	整備主体	累積資金収支黒字転換年	必要無償資金割合 ^{注2}
都市鉄道利便増進事業費補助	鉄道・運輸機構等	24 年目 [－]	/ [－]
	第三セクター	30 年目以降 [－]	70% [－]
地下高速鉄道整備事業費補助	第三セクター	39 年目 [－]	/ [－]
空港アクセス鉄道等整備事業費補助	第三セクター	40 年目以降 [－]	68% [－]

注1）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 30 年間に以内に整備主体の累積資金収支が黒字転換可能なのか、それ以外は 40 年間に以内に整備主体の累積資金収支が黒字転換可能なのかを試算した。都市鉄道利便増進事業費補助を活用する場合の補助対象経費及び補助対象外経費並びに累積資金収支黒字転換年の目安を 30 年間とすることについては、整備主体が鉄道・運輸機構等のときには相鉄・東急直通線及び相鉄・JR 直通線事業を、整備主体が第三セクターのときには阪神三宮駅改良を参考とした。なお、空港アクセス鉄道等整備事業費補助の補助率は成田高速鉄道アクセス線整備事業を参考とした。

注2）必要無償資金割合は都市鉄道利便増進事業費補助は 30 年間、それ以外は 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。都市鉄道利便増進事業費補助を活用する場合 30 年間に以内に、それ以外は 40 年間に以内に整備主体の累積資金収支が黒字転換可能なときは「/」とした。整備時の無償資金割合が 100% としても発散するときは「－」とした。

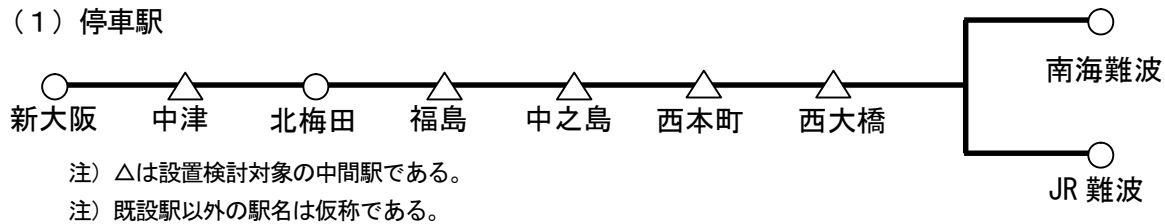
注3）整備主体の収支は、運行主体からの施設使用料により、整備時に要する有償資金、設備更新及び資産保有に係る費用等を賄うものとして試算した。運行主体からの施設使用料は、都市鉄道利便増進事業費補助を活用する場合、なにわ筋線整備による運行主体の増収入の合計額から増経費の合計額を差し引いた額を開業以降一定と仮定して試算した。運行主体からの施設使用料は、地下高速鉄道整備事業費補助及び空港アクセス鉄道等整備事業費補助を活用する場合、運行主体のなにわ筋線の収入の合計額から経費の合計額を差し引いた額を開業以降一定と仮定して試算した。

注4）運行主体の運行に伴う経費の原単位には平成 17 年度から 19 年度における関西大手民鉄 5 社及び JR 西日本の平均を用いた。当該原単位となにわ筋線を運行する車両走行キロ等を用いて運行主体の運行に伴う経費（車両購入費・改造費は含まない）を試算した。

注5）表中の [] 内は 22 年度調査の基本的試算における同じケースの結果との差。差がないときは [－] とした。

2. 2. 2 [北大阪急行線延伸との相乗効果] 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

(1) 停車駅



(2) 性格

JR 新大阪駅と JR 難波駅及び南海難波駅を結ぶルートで、乗降車機会利便性や速達性の確保など複合的なメリットを発現するため、全ての中間駅を設置し、普通列車はなにわ筋線内を全駅停車、優等列車はなにわ筋線内中間駅をノンストップとするケースである。都市鉄道ネットワークの強化や路線沿線の利便性向上のほか、関西国際空港へのアクセスの改善など広域的アクセスの改善を図るものである。

(3) 需要予測等

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は、以下の前提条件に基づき需要予測の試算を行った。

①前提条件

- ・ 予測対象鉄道ネットワーク：既設路線に加えて、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、さらに北大阪急行線延伸の整備も前提として、なにわ筋線の整備が行われるものとして需要予測の試算を行う。
- ・ なにわ筋線の運賃については、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需要予測の試算を行う。
- ・ なにわ筋線の運行本数については、現行の既設列車の運行本数等を参考として設定し、需要予測の試算を行う。
- ・ 予測年次：2020 年度（平成 32 年度）

②予測ケース

- ・ 予測ケースは、表 2-1-1 の 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の需要予測の試算を行う。
- 需要予測は以下のとおりである。

表 2-2-2-1 需要予測（平成 23 年 12 月試算）

需要（人/日） （ ）内は関西空港関係需要を示す。 （内数）	約 21 万人 [－] （約 1.3 万人） [－]
--------------------------------------	-------------------------------

（注記）表中の [] 内は 22 年度調査の基本的試算における同じケースの結果との差。差がないときは [－] とした。

③概算建設費（平成 21 年度調査価格） 約 3,200 億円

(4) 特性

①関西国際空港への所要時間の短縮及び関西空港駅の発生・集中交通量（人/日）（広域）

関西国際空港への所要時間の短縮及び各駅周辺半径 500m の昼間人口（都心拡大）

- ・ なにわ筋線の中間駅並びに特急「はるか」停車駅となる JR 難波駅において、時間短縮効果が見込まれる。
- ・ 北梅田以北の京都方面、北梅田以西の神戸方面へも時間短縮効果が見込まれる。
- ・ 福島での乗換えによって、JR 東西線・宝塚線及び阪神本線へも時間短縮効果が見込まれる。
- ・ 関西国際空港への時間短縮効果は大阪北部地域、兵庫県、京都府、滋賀県に広がっており、関西国際空港への利用者の約 8 割はそれら以遠も含めた広域からの利用である。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と比較して、利用者数は少ないが、その差は大阪北部地域で 1 日あたり 100 人程度である。

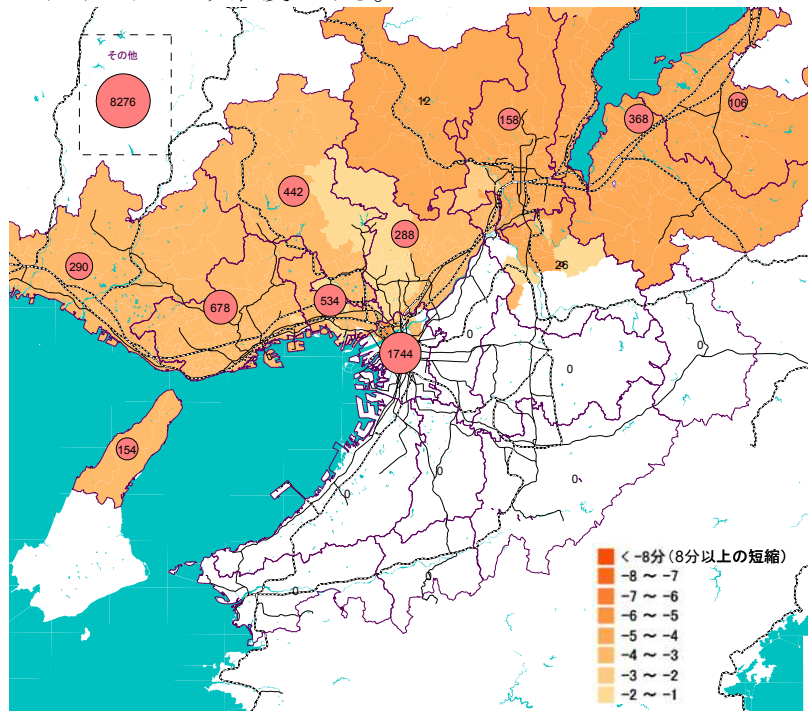


図 2-2-2-1 関西国際空港への駅間所要時間の短縮及び
関西空港駅の発生・集中交通量（人/日）（広域）

(注記)

〔関西国際空港への駅間所要時間の短縮〕

※所要時間は、なにわ筋線整備時となにわ筋線未整備時を比較している。なお、なにわ筋線未整備時でも東海道支線地下化による北梅田駅の整備を前提としている。

※所要時間は特急「はるか」が天王寺駅～関西空港駅間ノンストップ列車の最速、特急「ラピート」が「ラピート β」の最速としている。なお、なにわ筋線整備時に、例えば特急「はるか」が JR 難波駅に停車せずに運行した場合や、特急「ラピート」が南海汐見橋駅又は南海難波駅以南を実績最速時間（南海難波駅～関西空港駅間約 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があるため、更に時間短縮効果が見込まれる地域がある。

※図は一定の地域単位でアクセス駅を設定し、その駅の所要時間の短縮が単位地域全体に及ぶものとして示す。

〔関西空港駅の発生・集中交通量〕

※図の各ブロックの数字は、なにわ筋線を経由して関西空港駅を利用する発生・集中交通量（人/日）を表している。

※「その他」は、次の条件のうち 1 つ以上を満たす市町村以外の地域である。

- ①大阪市を中心とする概ね半径 50km の範囲で京都市、神戸市の交通圏を含む地域。（近畿地方交通審議会答申第 8 号（平成 16 年）での予測対象圏域）
- ②国勢調査（平成 17 年度）結果における 3 大都市（大阪市、京都市、神戸市）への通勤・通学 5 %以上依存圏
- ③国勢調査（平成 17 年度）結果における 3 大都市（大阪市、京都市、神戸市）への通勤・通学 500 人以上依存圏
- ④上記①～③で予測対象圏域の飛び地を防ぐために補完的に追加する市町村

- ・ 関西国際空港への時間短縮効果は、なにわ筋線内の全駅に停車することにより、なにわ筋線に沿って大阪市中心部に面的に広がる。なにわ筋線内の全駅に停車することにより、約 33 万人の昼間人口を駅周辺半径 500m 以内にカバーでき、そのエリアの関西国際空港への時間短縮効果は比較的大きい。
また、地下鉄線が難波地区に接続しており、JR 難波駅にはるかが停車することやなにわ筋線の中間駅と地下鉄線が接続することにより、時間短縮効果は地下鉄沿線に沿っても大阪市中心部に面的に広がる。

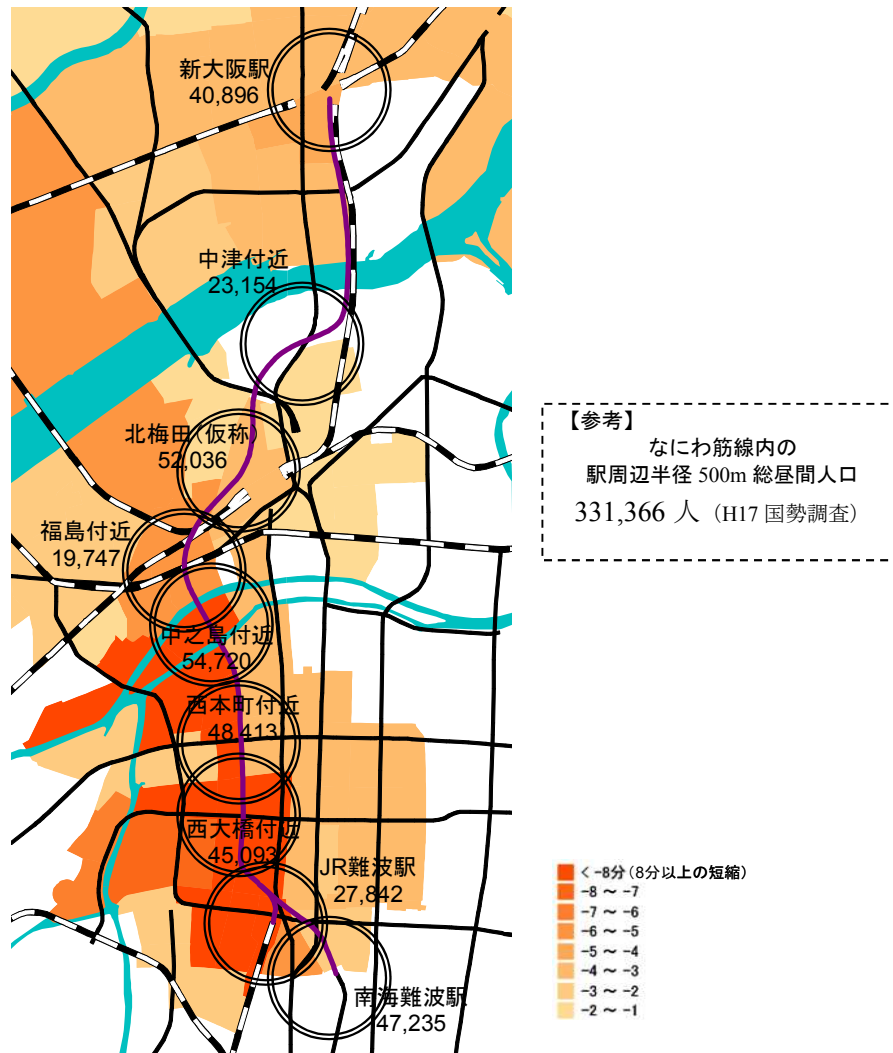


図 2-2-2-2 関西国際空港への駅間所要時間の短縮及び各駅周辺半径 500m の
昼間人口（都心拡大）

(注記)

〔各駅周辺半径 500m の昼間人口〕

※駅周辺人口の参考として駅から半径 500m 以内の昼間人口を集計。

※各駅周辺の昼間人口については、国勢調査（平成 17 年度）の最小単位である町丁目単位での昼間人口のうち、駅周辺半径 500m 以内に当該町丁目の中心地点が含まれる町丁目の昼間人口の合計。

※なにわ筋線内の駅周辺半径 500m 総昼間人口は、各駅周辺半径 500m 以内の昼間人口を重複せずに合計した人数。

②北梅田駅からの所要時間の短縮及び北梅田駅の発生・集中交通量（人/日）（広域）

北梅田駅からの所要時間の短縮及び各駅周辺半径 500m の昼間人口（都心拡大）

- ・ なにわ筋線の間駅並びに南海本線において、時間短縮効果が見込まれる。
- ・ なにわ筋線との接続によって JR 阪和線、また、天王寺での乗り換えによって、近鉄南大阪線へも時間短縮効果が見込まれる。
- ・ なにわ筋線と接続する南海本線との乗り換えによって、南海高野線へも時間短縮効果が見込まれる。
- ・ 優等列車、普通列車が北梅田から大阪南部地域へ直通することにより、北梅田から大阪南部地域への利用者数は多い。また、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と比較して速達性が低いことにより、北梅田から奈良県、大阪東部地域への利用者数は少ない。北梅田からの利用者のうち約 7 割は大阪南部地域への利用者である。

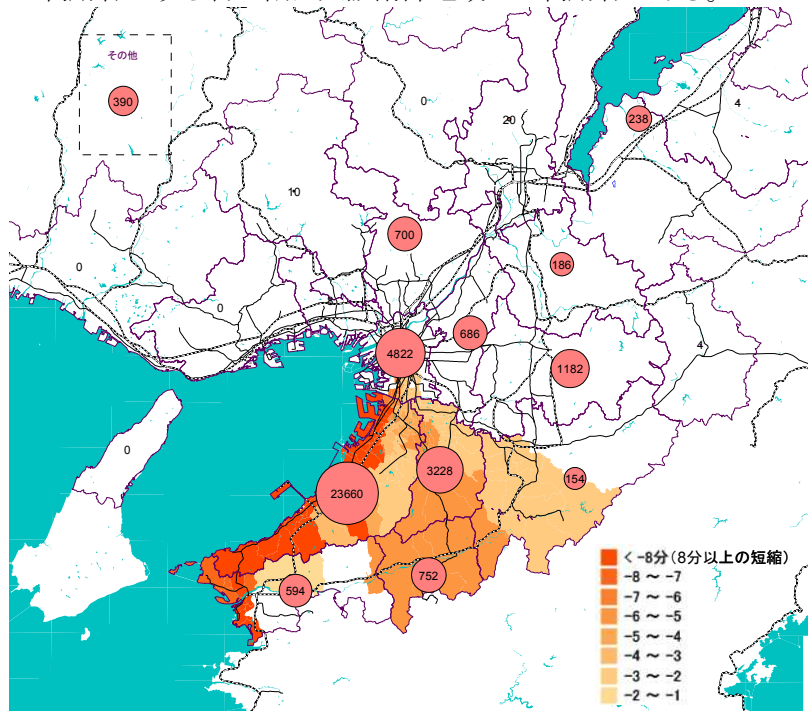


図 2-2-2-3 北梅田駅からの駅間所要時間の短縮及び
北梅田駅の発生・集中交通量（人/日）（広域）

（注記）

〔北梅田駅からの駅間所要時間の短縮〕

※所要時間は、なにわ筋線整備時となにわ筋線未整備時を比較している。なお、なにわ筋線未整備時でも東海道支線地下化による北梅田駅の整備を前提としている。

※所要時間は特急「はるか」が天王寺駅～関西空港駅間ノンストップ列車の最速、特急「ラピート」が「ラピート β」の最速としている。なお、なにわ筋線整備時に、例えば特急「はるか」が JR 難波駅に停車せずに運行した場合や、特急「ラピート」が南海汐見橋駅又は南海難波駅以南を実績最速時間（南海難波駅～関西空港駅間約 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があるため、更に時間短縮効果が見込まれる地域がある。

※図は一定の地域単位でアクセス駅を設定し、その駅の所要時間の短縮が単位地域全体に及ぶものとして示す。

〔北梅田駅の発生・集中交通量〕

※図の各ブロックの数字は、なにわ筋線を経由して北梅田駅を利用する発生・集中交通量（人/日）を表している。

※「その他」は、次の条件のうち 1 つ以上を満たす市町村以外の地域である。

- ①大阪市を中心とする概ね半径 50km の範囲で京都市、神戸市の交通圏を含む地域。（近畿地方交通審議会答申第 8 号（平成 16 年）での予測対象圏域）
- ②国勢調査（平成 17 年度）結果における 3 大都市（大阪市、京都市、神戸市）への通勤・通学 5 %以上依存圏
- ③国勢調査（平成 17 年度）結果における 3 大都市（大阪市、京都市、神戸市）への通勤・通学 500 人以上依存圏
- ④上記①～③で予測対象圏域の飛び地を防ぐために補完的に追加する市町村

- ・ 北梅田駅からの時間短縮効果は、なにわ筋線内の全駅に停車することにより、なにわ筋線に沿って大阪市中心部に面的に広がる。しかしながら、なにわ筋線に隣接する地下鉄線が梅田地区に接続していることにより、北梅田駅からの時間短縮効果の面的広がりとは比較的小さいエリアにとどまる。

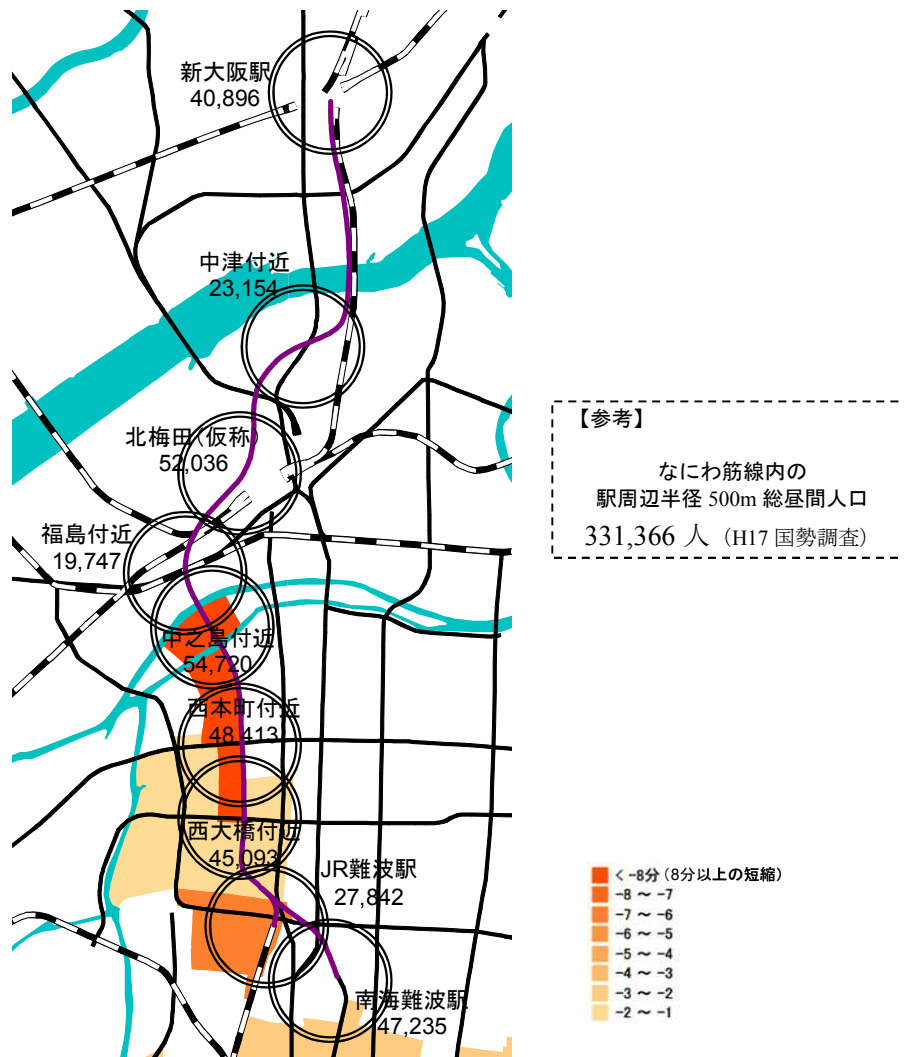


図 2-2-2-4 北梅田駅からの駅間所要時間の短縮及び各駅周辺半径 500m の
屋間人口 (都心拡大)

(注記)

[各駅周辺半径 500m の屋間人口]

※駅周辺人口の参考として駅から半径 500m 以内の屋間人口を集計。

※各駅周辺の屋間人口については、国勢調査 (平成 17 年度) の最小単位である町丁目単位での屋間人口のうち、駅周辺半径 500m 以内に当該町丁目の中心地点が含まれる町丁目の屋間人口の合計。

※なにわ筋線内の駅周辺半径 500m 総屋間人口は、各駅周辺半径 500m 以内の屋間人口を重複せずに合計した人数。

(5) 費用便益分析

費用便益分析は以下のとおりである。

表 2-2-2-2 費用便益分析（平成 23 年 12 月試算）（単位：億円）

		参考値
総便益（B）	3, 393 億円 [－]	（113 億円） [－] 注3
利用者便益	3, 826 億円 [－]	（128 億円） [－] 注3
供給者便益	▲778 億円 [－]	（▲26 億円） [－] 注3
環境等改善便益	53 億円 [－]	（2 億円） [－] 注3
期末残存価値	292 億円 [－]	（10 億円） [－] 注3
総費用（C）	2, 592 億円 [－]	
費用便益比（B/C）	1. 31 [－]	

注1）費用、便益の計算期間は、建設期間と開業後の 30 年間を併せた期間としている。

注2）費用は概算建設費及び開業後の 30 年間のうち再投資に要する費用も計上。

注3）表中の（ ）内は開業後の 30 年間の便益を参考値として便宜的に単年度単純平均にした場合の便益。

注4）運行主体の運行に伴う経費の原単位には平成 17 年度から 19 年度における関西大手民鉄 5 社及び JR 西日本の平均を用いた。当該原単位となにわ筋線を運行する車両走行キロ等を用いて運行主体の運行に伴う経費（車両購入費・改造費は含まない）を試算した。また、鉄道事業者の収入と経費の差は開業以降一定として試算した。

注5）表中の〔 〕内は 22 年度調査の基本的試算における同じケースの結果との差。差がないときは [－] とした。

(6) 収支採算性

前提条件

- ・ 事業主体：事業主体のうち整備主体は独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構等又は第三セクターを想定した。
- ・ 補助制度：既存の都市鉄道利便増進事業費補助（速達性向上事業）、地下高速鉄道整備事業費補助、空港アクセス鉄道等整備事業費補助のいずれかを活用するものと想定。

収支採算性は、以下のとおりである。

表 2-2-2-3 収支採算性（平成 23 年 12 月試算）

助成制度	整備主体	累積資金収支黒字転換年	必要無償資金割合 ^{注2}
都市鉄道利便増進事業費補助	鉄道・運輸機構等	30 年目以降 [－]	70% [－]
	第三セクター	30 年目以降 [－]	76% [－]
地下高速鉄道整備事業費補助	第三セクター	40 年目以降 [－]	75% [－]
空港アクセス鉄道等整備事業費補助	第三セクター	40 年目以降 [－]	75% [－]

注1）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 30 年間に以内に整備主体の累積資金収支が黒字転換可能なのか、それ以外は 40 年間に以内に整備主体の累積資金収支が黒字転換可能なのかを試算した。都市鉄道利便増進事業費補助を活用する場合の補助対象経費及び補助対象外経費並びに累積資金収支黒字転換年の目安を 30 年間とすることについては、整備主体が鉄道・運輸機構等のときには相鉄・東急直通線及び相鉄・JR 直通線事業を、整備主体が第三セクターのときには阪神三宮駅改良を参考とした。なお、空港アクセス鉄道等整備事業費補助の補助率は成田高速鉄道アクセス線整備事業を参考とした。

注2）必要無償資金割合は都市鉄道利便増進事業費補助は 30 年間、それ以外は 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。都市鉄道利便増進事業費補助を活用する場合 30 年間に以内に、それ以外は 40 年間に以内に整備主体の累積資金収支が黒字転換可能なときは「／」とした。整備時の無償資金割合が 100% としても発散するときは「－」とした。

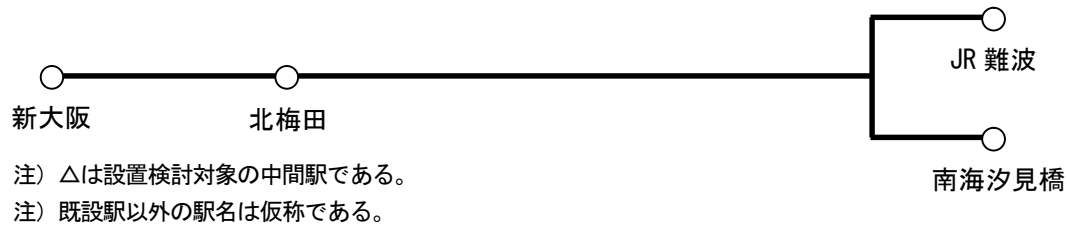
注3）整備主体の収支は、運行主体からの施設使用料により、整備時に要する有償資金、設備更新及び資産保有に係る費用等を賄うものとして試算した。運行主体からの施設使用料は、都市鉄道利便増進事業費補助を活用する場合、なにわ筋線整備による運行主体の増収入の合計額から増経費の合計額を差し引いた額を開業以降一定と仮定して試算した。運行主体からの施設使用料は、地下高速鉄道整備事業費補助及び空港アクセス鉄道等整備事業費補助を活用する場合、運行主体のなにわ筋線の収入の合計額から経費の合計額を差し引いた額を開業以降一定と仮定して試算した。

注4）運行主体の運行に伴う経費の原単位には平成 17 年度から 19 年度における関西大手民鉄 5 社及び JR 西日本の平均を用いた。当該原単位となにわ筋線を運行する車両走行キロ等を用いて運行主体の運行に伴う経費（車両購入費・改造費は含まない）を試算した。

注5）表中の〔 〕内は 22 年度調査の基本的試算における同じケースの結果との差。差がないときは [－] とした。

2. 2. 3 「北大阪急行線延伸との相乗効果」 JR 難波・南海汐見橋ルート・なにわ筋線内中間駅 ノンストップケース

(1) 停車駅



(2) 性格

JR 新大阪駅と JR 難波駅及び南海汐見橋駅を結ぶルートで、速達性に着目し、中間駅は設置せず、普通列車・優等列車とも、なにわ筋線内は新大阪駅及び北梅田駅並びに JR 難波駅又は南海汐見橋駅のための停車とするケースである。主として、関西国際空港へのアクセスの改善など広域的アクセスの改善に重点を置くものである。

(3) 需要予測等

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ケースは、以下の前提条件に基づき需要予測の試算を行った。

①前提条件

- ・ 予測対象鉄道ネットワーク：既設路線に加えて、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、さらに北大阪急行線延伸の整備も前提として、なにわ筋線の整備が行われるものとして需要予測の試算を行う。
- ・ なにわ筋線の運賃については、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需要予測の試算を行う。
- ・ なにわ筋線の運行本数については、現行の既設列車の運行本数等を参考として設定し、需要予測の試算を行う。
- ・ 予測年次：2020 年度（平成 32 年度）

②予測ケース

- ・ 予測ケースは、表 2-1-1 の 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ケースの需要予測の試算を行う。

需要予測は以下のとおりである。

表 2-2-3-1 需要予測（平成 23 年 12 月試算）

需要（人/日） （ ）内は関西空港関係需要を示す。 （内数）	約 14 万人 [－] （約 1.3 万人） [－]
--------------------------------------	-------------------------------

（注記）表中の [] 内は 22 年度調査の基本的試算における同じケースの結果との差。差がないときは [－] とした。

③概算建設費（平成 21 年度調査価格） 約 2,600 億円

(4) 特性

①関西国際空港への所要時間の短縮及び関西空港駅の発生・集中交通量（人/日）（広域）

関西国際空港への所要時間の短縮及び各駅周辺半径 500m の昼間人口（都心拡大）

- ・ 南海汐見橋線並びに特急「はるか」停車駅となる JR 難波駅において、時間短縮効果が見込まれる。
- ・ 北梅田以北の京都方面、北梅田以西の神戸方面へも時間短縮効果が見込まれる。
- ・ 関西国際空港への時間短縮効果は大阪北部地域、兵庫県、京都府、滋賀県に広がっており、関西国際空港への利用者の約 9 割はそれら以遠も含めた広域からの利用である。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ケースと比較して利用者数は多い。

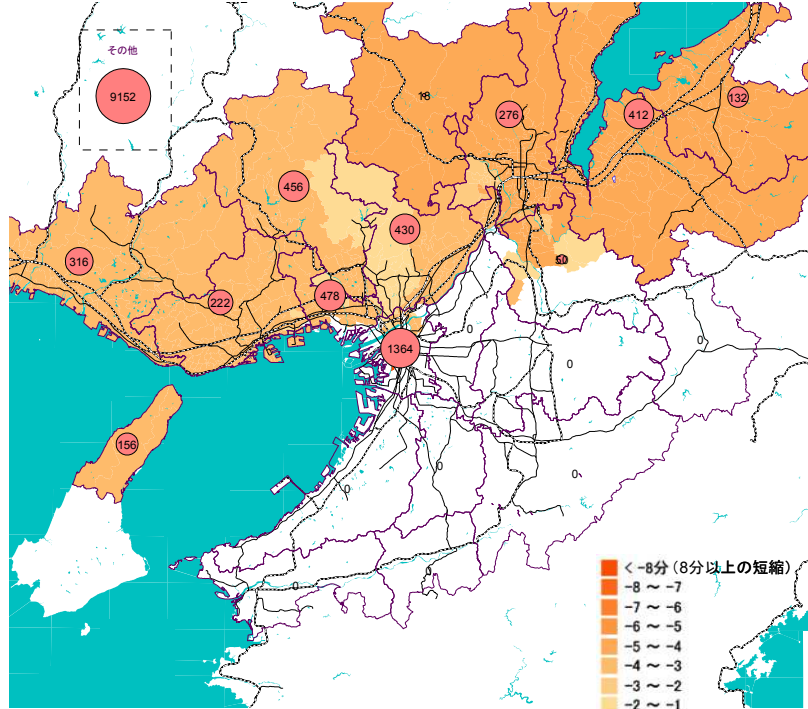


図 2-2-3-1 関西国際空港への駅間所要時間の短縮及び
関西空港駅の発生・集中交通量（人/日）（広域）

(注記)

【関西国際空港への駅間所要時間の短縮】

※所要時間は、なにわ筋線整備時となにわ筋線未整備時を比較している。なお、なにわ筋線未整備時でも東海道支線地下化による北梅田駅の整備を前提としている。

※所要時間は特急「はるか」が天王寺駅～関西空港駅間ノンストップ列車の最速、特急「ラピート」が「ラピートβ」の最速としている。なお、なにわ筋線整備時に、例えば特急「はるか」が JR 難波駅に停車せずに運行した場合や、特急「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（南海難波駅～関西空港駅間約 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があるため、更に時間短縮効果が見込まれる地域がある。

※図は一定の地域単位でアクセス駅を設定し、その駅の所要時間の短縮が単位地域全体に及ぶものとして示す。

【関西空港駅の発生・集中交通量】

※図の各ブロックの数字は、なにわ筋線を経由して関西空港駅を利用する発生・集中交通量（人/日）を表している。

※「その他」は、次の条件のうち 1 つ以上を満たす市町村以外の地域である。

- ①大阪市を中心とする概ね半径 50km の範囲で京都市、神戸市の交通圏を含む地域。（近畿地方交通審議会答申第 8 号（平成 16 年）での予測対象圏域）
- ②国勢調査（平成 17 年度）結果における 3 大都市（大阪市、京都市、神戸市）への通勤・通学 5 % 以上依存圏
- ③国勢調査（平成 17 年度）結果における 3 大都市（大阪市、京都市、神戸市）への通勤・通学 500 人以上依存圏
- ④上記①～③で予測対象圏域の飛び地を防ぐために補完的に追加する市町村

2. 2. 3
JR 難波・南海汐見橋ルート・
なにわ筋線内中間駅
ノンストップケース
[北大阪急行線延伸との相乗効果]

- ・ 関西国際空港への時間短縮効果は、南海汐見橋駅周辺や、なにわ筋線内の中間駅に停車しないものの、なにわ筋線に隣接する地下鉄線が難波地区に接続しており、JR 難波駅にはるかが停車することにより、地下鉄線に沿って大阪市中心部に面的に広がる。

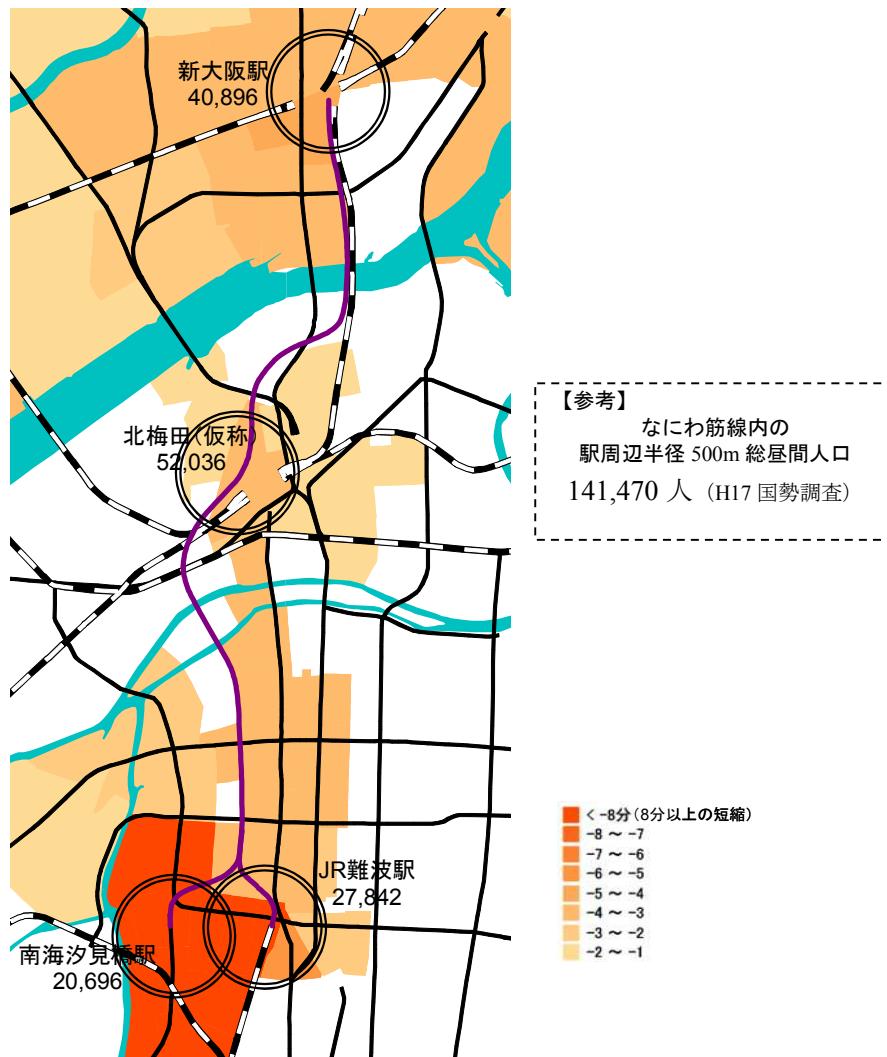


図 2-2-3-2 関西国際空港への駅間所要時間の短縮及び各駅周辺半径 500m の
屋間人口（都心拡大）

(注記)

[各駅周辺半径 500m の屋間人口]

※駅周辺人口の参考として駅から半径 500m 以内の屋間人口を集計。

※各駅周辺の屋間人口については、国勢調査（平成 17 年度）の最小単位である町丁目単位での屋間人口のうち、駅周辺半径 500m 以内に当該町丁目の中心地点が含まれる町丁目の屋間人口の合計。

※なにわ筋線内の駅周辺半径 500m 総屋間人口は、各駅周辺半径 500m 以内の屋間人口を重複せずに合計した人数。

②北梅田駅からの所要時間の短縮及び北梅田駅の発生・集中交通量（人/日）（広域）

北梅田駅からの所要時間の短縮及び各駅周辺半径 500m の昼間人口（都心拡大）

- ・ 南海汐見橋線並びに南海本線において、時間短縮効果が見込まれる。
- ・ なにわ筋線との接続によって JR 阪和線、また、天王寺での乗り換えによって、近鉄南大阪線へも時間短縮効果が見込まれる。
- ・ 優等列車、普通列車が北梅田から大阪南部地域へ直通することにより、北梅田から大阪南部地域への利用者数は多い。また、なにわ筋線内の中間駅に停車しないため、既設路線と比較して速達化することにより、北梅田から奈良県、大阪東部地域への利用者数は多い。北梅田からの利用者のうち約 7 割は大阪南部地域への利用者である。

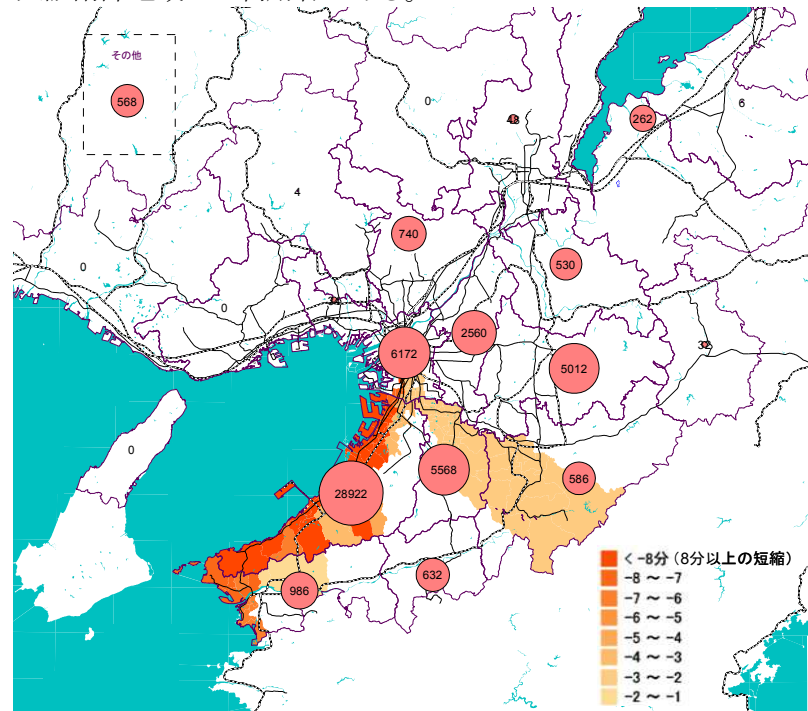


図 2-2-3-3 北梅田駅からの駅間所要時間の短縮及び
北梅田駅の発生・集中交通量（人/日）（広域）

（注記）

〔北梅田駅からの駅間所要時間の短縮〕

※所要時間は、なにわ筋線整備時となにわ筋線未整備時を比較している。なお、なにわ筋線未整備時でも東海道支線地下化による北梅田駅の整備を前提としている。

※所要時間は特急「はるか」が天王寺駅～関西空港駅間ノンストップ列車の最速、特急「ラピート」が「ラピート β」の最速としている。なお、なにわ筋線整備時に、例えば特急「はるか」が JR 難波駅に停車せずに運行した場合や、特急「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（南海難波駅～関西空港駅間約 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があるため、更に時間短縮効果が見込まれる地域がある。

※図は一定の地域単位でアクセス駅を設定し、その駅の所要時間の短縮が単位地域全体に及ぶものとして示す。

〔北梅田駅の発生・集中交通量〕

※図の各ブロックの数字は、なにわ筋線を経由して北梅田駅を利用する発生・集中交通量（人/日）を表している。

※「その他」は、次の条件のうち 1 つ以上を満たす市町村以外の地域である。

- ①大阪市を中心とする概ね半径 50km の範囲で京都市、神戸市の交通圏を含む地域。（近畿地方交通審議会答申第 8 号（平成 16 年）での予測対象圏域）
- ②国勢調査（平成 17 年度）結果における 3 大都市（大阪市、京都市、神戸市）への通勤・通学 5 % 以上依存圏
- ③国勢調査（平成 17 年度）結果における 3 大都市（大阪市、京都市、神戸市）への通勤・通学 500 人以上依存圏
- ④上記①～③で予測対象圏域の飛び地を防ぐために補完的に追加する市町村

- ・ 北梅田駅からの時間短縮効果は、なにわ筋線内の中間駅に停車しないことにより、はるかが停車する JR 難波駅周辺や南海汐見橋駅周辺に限定される。



図 2-2-3-4 北梅田駅からの駅間所要時間の短縮及び各駅周辺半径 500m の
昼間人口（都心拡大）

(注記)

[各駅周辺半径 500m の昼間人口]

※駅周辺人口の参考として駅から半径 500m 以内の昼間人口を集計。

※各駅周辺の昼間人口については、国勢調査（平成 17 年度）の最小単位である町丁目単位での昼間人口のうち、駅周辺半径 500m 以内に当該町丁目の中心地点が含まれる町丁目の昼間人口の合計。

※なにわ筋線内の駅周辺半径 500m 総昼間人口は、各駅周辺半径 500m 以内の昼間人口を重複せずに合計した人数。

(5) 費用便益分析

費用便益分析は以下のとおりである。

表 2-2-3-2 費用便益分析（平成 23 年 12 月試算）（単位：億円）

		参考値
総便益（B）	2, 178 億円 [1 億円]	(73 億円) [－] 注3
利用者便益	2, 482 億円 [▲1 億円]	(83 億円) [－] 注3
供給者便益	▲598 億円 [1 億円]	(▲20 億円) [－] 注3
環境等改善便益	63 億円 [－]	(2 億円) [－] 注3
期末残存価値	230 億円 [－]	(8 億円) [－] 注3
総費用（C）	2, 109 億円 [－]	
費用便益比（B/C）	1.03 [－]	

注1) 費用、便益の計算期間は、建設期間と開業後の30年間を併せた期間としている。

注2) 費用は概算建設費及び開業後の30年間のうち再投資に要する費用も計上。

注3) 表中の（ ）内は開業後の30年間の便益を参考値として便宜的に単年度単純平均にした場合の便益。

注4) 運行主体の運行に伴う経費の原単位には平成17年度から19年度における関西大手民鉄5社及びJR西日本の平均を用いた。当該原単位となにわ筋線を行き止る車両走行キロ等を用いて運行主体の運行に伴う経費（車両購入費・改造費は含まない）を試算した。また、鉄道事業者の収入と経費の差は開業以降一定として試算した。

注5) 表中の[]内は22年度調査の基本的試算における同じケースの結果との差。差がないときは[－]とした。

(6) 収支採算性

前提条件

- ・ 事業主体：事業主体のうち整備主体は独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構等又は第三セクターを想定した。
- ・ 補助制度：既存の都市鉄道利便増進事業費補助（速達性向上事業）、地下高速鉄道整備事業費補助、空港アクセス鉄道等整備事業費補助のいずれかを活用するものと想定。

収支採算性は、以下のとおりである。

表 2-2-3-3 収支採算性（平成 23 年 12 月試算）

助成制度	整備主体	累積資金収支黒字転換年	必要無償資金割合 ^{注2}
都市鉄道利便増進事業費補助	鉄道・運輸機構等	発散 [－]	82% [－]
	第三セクター	発散 [－]	84% [－]
地下高速鉄道整備事業費補助	第三セクター	発散 [－]	86% [－]
空港アクセス鉄道等整備事業費補助	第三セクター	発散 [－]	86% [－]

注1) 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30年間以内に整備主体の累積資金収支が黒字転換可能なのか、それ以外に40年間以内に整備主体の累積資金収支が黒字転換可能なのかを試算した。都市鉄道利便増進事業費補助を活用する場合の補助対象経費及び補助対象外経費並びに累積資金収支黒字転換年の目安を30年間とすることについては、整備主体が鉄道・運輸機構等のときには相鉄・東急直通線及び相鉄・JR直通線事業を、整備主体が第三セクターのときには阪神三宮駅改良を参考とした。なお、空港アクセス鉄道等整備事業費補助の補助率は成田高速鉄道アクセス線整備事業を参考とした。

注2) 必要無償資金割合は都市鉄道利便増進事業費補助は30年間、それ以外に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。都市鉄道利便増進事業費補助を活用する場合30年間以内に、それ以外に40年間以内に整備主体の累積資金収支が黒字転換可能なときは「／」とした。整備時の無償資金割合が100%としても発散するときは「－」とした。

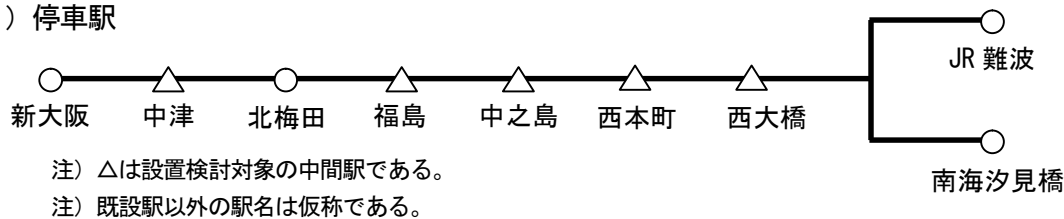
注3) 整備主体の収支は、運行主体からの施設使用料により、整備時に要する有償資金、設備更新及び資産保有に係る費用等を賄うものとして試算した。運行主体からの施設使用料は、都市鉄道利便増進事業費補助を活用する場合、なにわ筋線整備による運行主体の増収の合計額から増収の合計額を差し引いた額を開業以降一定と仮定して試算した。運行主体からの施設使用料は、地下高速鉄道整備事業費補助及び空港アクセス鉄道等整備事業費補助を活用する場合、運行主体のなにわ筋線の収入の合計額から経費の合計額を差し引いた額を開業以降一定と仮定して試算した。

注4) 運行主体の運行に伴う経費の原単位には平成17年度から19年度における関西大手民鉄5社及びJR西日本の平均を用いた。当該原単位となにわ筋線を行き止る車両走行キロ等を用いて運行主体の運行に伴う経費（車両購入費・改造費は含まない）を試算した。

注5) 表中の[]内は22年度調査の基本的試算における同じケースの結果との差。差がないときは[－]とした。

2. 2. 4 [北大阪急行線延伸との相乗効果] 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ケース

(1) 停車駅



(2) 性格

JR 新大阪駅と JR 難波駅及び南海汐見橋駅を結ぶルートで、乗降車機会利便性や速達性の確保など複合的なメリットを発現するため、全ての中間駅を設置し、普通列車はなにわ筋線内を全駅停車、優等列車はなにわ筋線内中間駅をノンストップとするケースである。都市鉄道ネットワークの強化や路線沿線の利便性向上のほか、関西国際空港へのアクセスの改善など広域的アクセスの改善を図るものである。

(3) 需要予測等

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ケースは、以下の前提条件に基づき需要予測の試算を行った。

①前提条件

- ・ 予測対象鉄道ネットワーク：既設路線に加えて、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、さらに北大阪急行線延伸の整備も前提として、なにわ筋線の整備が行われるものとして需要予測の試算を行う。
- ・ なにわ筋線の運賃については、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需要予測の試算を行う。
- ・ なにわ筋線の運行本数については、現行の既設列車の運行本数等を参考として設定し、需要予測の試算を行う。
- ・ 予測年次：2020 年度（平成 32 年度）

②予測ケース

- ・ 予測ケースは、表 2-1-1 の 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ケースの需要予測の試算を行う。

需要予測は以下のとおりである。

表 2-2-4-1 需要予測（平成 23 年 12 月試算）

需要（人/日） （ ）内は関西空港関係需要を示す。 （内数）	約 18 万人 [－] (約 1.3 万人) [－]
--------------------------------------	-------------------------------

（注記）表中の [] 内は 22 年度調査の基本的試算における同じケースの結果との差。差がないときは [－] とした。

③概算建設費（平成 21 年度調査価格） 約 3,900 億円

(4) 特性

①関西国際空港への所要時間の短縮及び関西空港駅の発生・集中交通量（人/日）（広域）

関西国際空港への所要時間の短縮及び各駅周辺半径 500m の昼間人口（都心拡大）

- ・ なにわ筋線の間中間駅及び南海汐見橋線並びに特急「はるか」停車駅となる JR 難波駅において、時間短縮効果が見込まれる。
- ・ 北梅田以北の京都方面、北梅田以西の神戸方面へも時間短縮効果が見込まれる。
- ・ 福島での乗換えによって JR 東西線・宝塚線及び阪神本線へも時間短縮効果が見込まれる。
- ・ 関西国際空港への時間短縮効果は大阪北部地域、兵庫県、京都府、滋賀県に広がっており、関西国際空港への利用者の約 8 割はそれら以遠も含めた広域からの利用である。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複合ケースと比較して、利用者数は少ないが、その差は大阪北部地域で 1 日あたり 100 人程度である。

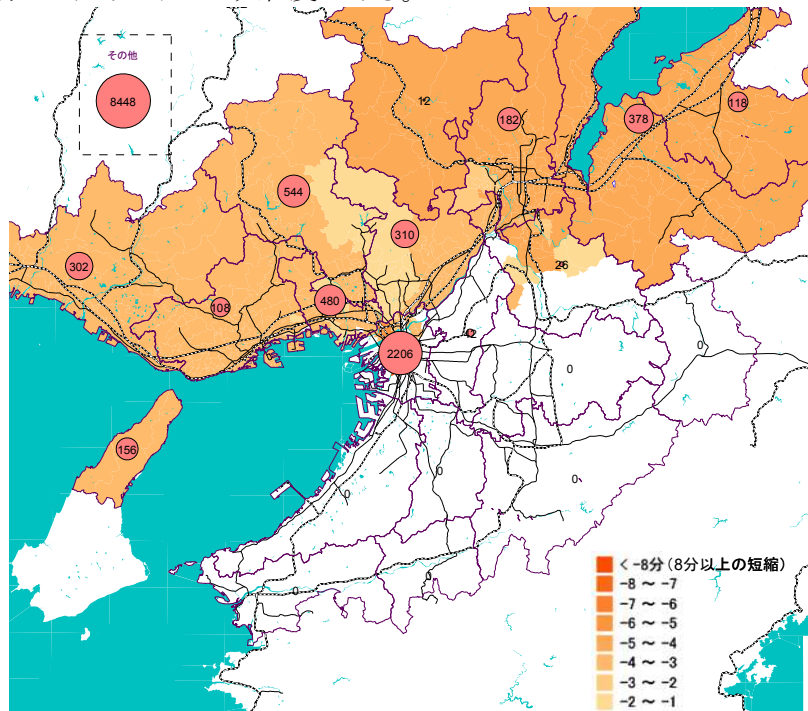


図 2-2-4-1 関西国際空港への駅間所要時間の短縮及び
関西空港駅の発生・集中交通量（人/日）（広域）

(注記)

【関西国際空港への駅間所要時間の短縮】

※所要時間は、なにわ筋線整備時となにわ筋線未整備時を比較している。なお、なにわ筋線未整備時でも東海道支線地下化による北梅田駅の整備を前提としている。

※所要時間は特急「はるか」が天王寺駅～関西空港駅間ノンストップ列車の最速、特急「ラピート」が「ラピート β」の最速としている。なお、なにわ筋線整備時に、例えば特急「はるか」が JR 難波駅に停車せずに運行した場合や、特急「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（南海難波駅～関西空港駅間約 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があるため、更に時間短縮効果が見込まれる地域がある。

※図は一定の地域単位でアクセス駅を設定し、その駅の所要時間の短縮が単位地域全体に及ぶものとして示す。

【関西空港駅の発生・集中交通量】

※図の各ブロックの数字は、なにわ筋線を経由して関西空港駅を利用する発生・集中交通量（人/日）を表している。

※「その他」は、次の条件のうち 1 つ以上を満たす市町村以外の地域である。

- ①大阪市を中心とする概ね半径 50km の範囲で京都市、神戸市の交通圏を含む地域。（近畿地方交通審議会答申第 8 号（平成 16 年）での予測対象圏域）
- ②国勢調査（平成 17 年度）結果における 3 大都市（大阪市、京都市、神戸市）への通勤・通学 5 %以上依存圏
- ③国勢調査（平成 17 年度）結果における 3 大都市（大阪市、京都市、神戸市）への通勤・通学 500 人以上依存圏
- ④上記①～③で予測対象圏域の飛び地を防ぐために補完的に追加する市町村

- ・ 関西国際空港への時間短縮効果は、なにわ筋線内の全駅に停車することにより、なにわ筋線に沿って大阪市中心部に面的に広がる。なにわ筋線内の全駅に停車することにより、約 32 万人の昼間人口を駅周辺半径 500m 以内にカバーでき、そのエリアの関西国際空港への時間短縮効果は比較的大きい。
また、地下鉄線が難波地区に接続しており、JR 難波駅にはるかが停車することやなにわ筋線の中間駅と地下鉄線が接続することにより、時間短縮効果は地下鉄線に沿っても大阪市中心部に面的に広がる。

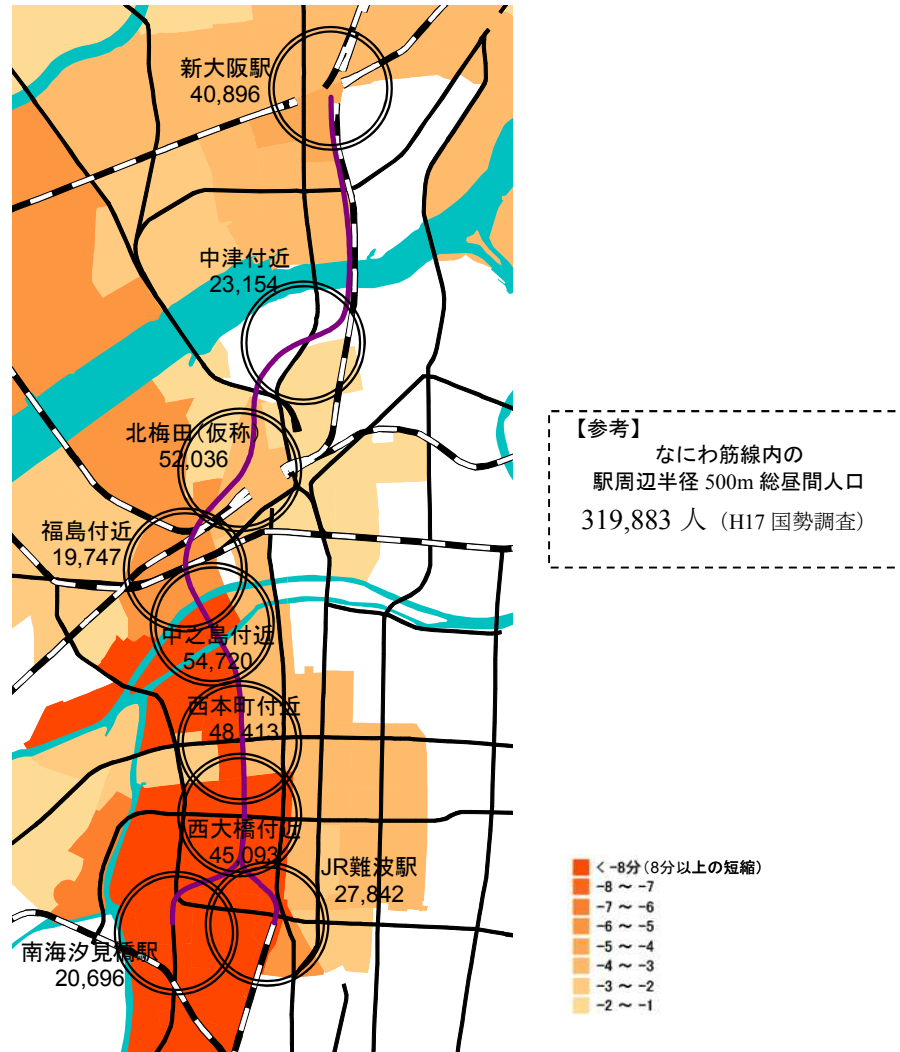


図 2-2-4-2 関西国際空港への駅間所要時間の短縮及び各駅周辺半径 500m の
昼間人口 (都心拡大)

(注記)

〔各駅周辺半径 500m の昼間人口〕

※駅周辺人口の参考として駅から半径 500m 以内の昼間人口を集計。

※各駅周辺の昼間人口については、国勢調査 (平成 17 年度) の最小単位である町丁目単位での昼間人口のうち、駅周辺半径 500m 以内に当該町丁目の中心地点が含まれる町丁目の昼間人口の合計。

※なにわ筋線内の駅周辺半径 500m 総昼間人口は、各駅周辺半径 500m 以内の昼間人口を重複せずに合計した人数。

②北梅田駅からの所要時間の短縮及び北梅田駅の発生・集中交通量（人/日）（広域）

北梅田駅からの所要時間の短縮及び各駅周辺半径 500m の昼間人口（都心拡大）

- ・ なにわ筋線の間駅及び南海汐見橋線並びに南海本線において、時間短縮効果が見込まれる。
- ・ なにわ筋線との接続によって JR 阪和線、また、天王寺での乗り換えによって、近鉄南大阪線へも時間短縮効果が見込まれる。
- ・ 優等列車、普通列車が北梅田から大阪南部地域へ直通することにより、北梅田から大阪南部地域への利用者数は多い。また、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ケースと比較して速達性が低いことにより、北梅田から奈良県、大阪東部地域への利用者数は少ない。北梅田からの利用者のうち約 7 割は大阪南部地域への利用者である。

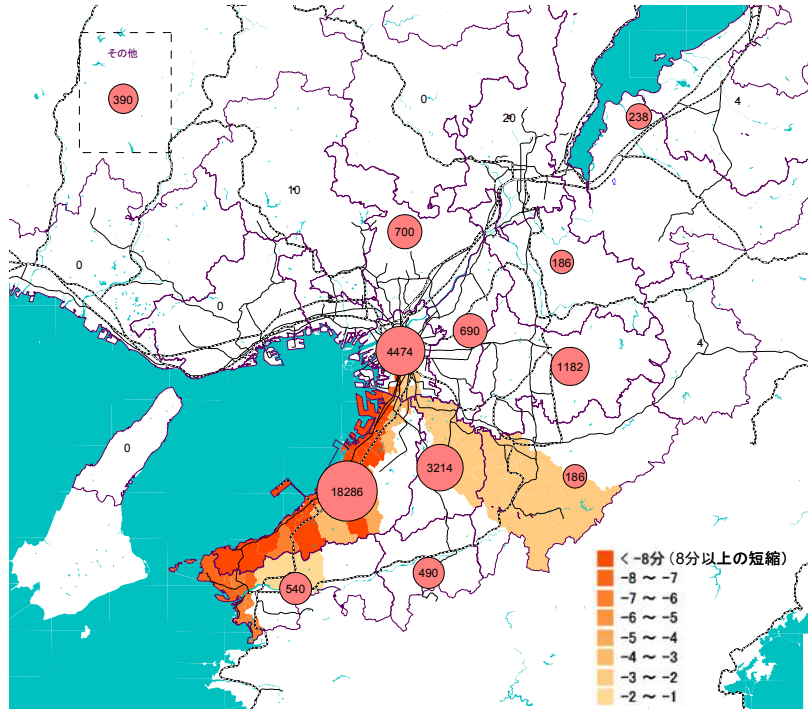


図 2-2-4-3 北梅田駅からの駅間所要時間の短縮及び
北梅田駅の発生・集中交通量（人/日）（広域）

(注記)

〔北梅田駅からの駅間所要時間の短縮〕

※所要時間は、なにわ筋線整備時となにわ筋線未整備時を比較している。なお、なにわ筋線未整備時でも東海道支線地下化による北梅田駅の整備を前提としている。

※所要時間は特急「はるか」が天王寺駅～関西空港駅間ノンストップ列車の最速、特急「ラピート」が「ラピート β」の最速としている。なお、なにわ筋線整備時に、例えば特急「はるか」が JR 難波駅に停車せずに運行した場合や、特急「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（南海難波駅～関西空港駅間約 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があるため、更に時間短縮効果が見込まれる地域がある。

※図は一定の地域単位でアクセス駅を設定し、その駅の所要時間の短縮が単位地域全体に及ぶものとして示す。

〔北梅田駅の発生・集中交通量〕

※図の各ブロックの数字は、なにわ筋線を経由して北梅田駅を利用する発生・集中交通量（人/日）を表している。

※「その他」は、次の条件のうち 1 つ以上を満たす市町村以外の地域である。

- ①大阪市を中心とする概ね半径 50km の範囲で京都市、神戸市の交通圏を含む地域。（近畿地方交通審議会答申第 8 号（平成 16 年）での予測対象圏域）
- ②国勢調査（平成 17 年度）結果における 3 大都市（大阪市、京都市、神戸市）への通勤・通学 5 % 以上依存圏
- ③国勢調査（平成 17 年度）結果における 3 大都市（大阪市、京都市、神戸市）への通勤・通学 500 人以上依存圏
- ④上記①～③で予測対象圏域の飛び地を防ぐために補完的に追加する市町村

- ・ 北梅田駅からの時間短縮効果は、なにわ筋線内の全駅に停車することにより、なにわ筋線に沿って大阪市中心部に面的に広がる。しかしながら、なにわ筋線に隣接する地下鉄線が梅田地区に接続していることにより、北梅田駅からの時間短縮効果の面的広がりとは比較的小さいエリアにとどまる。

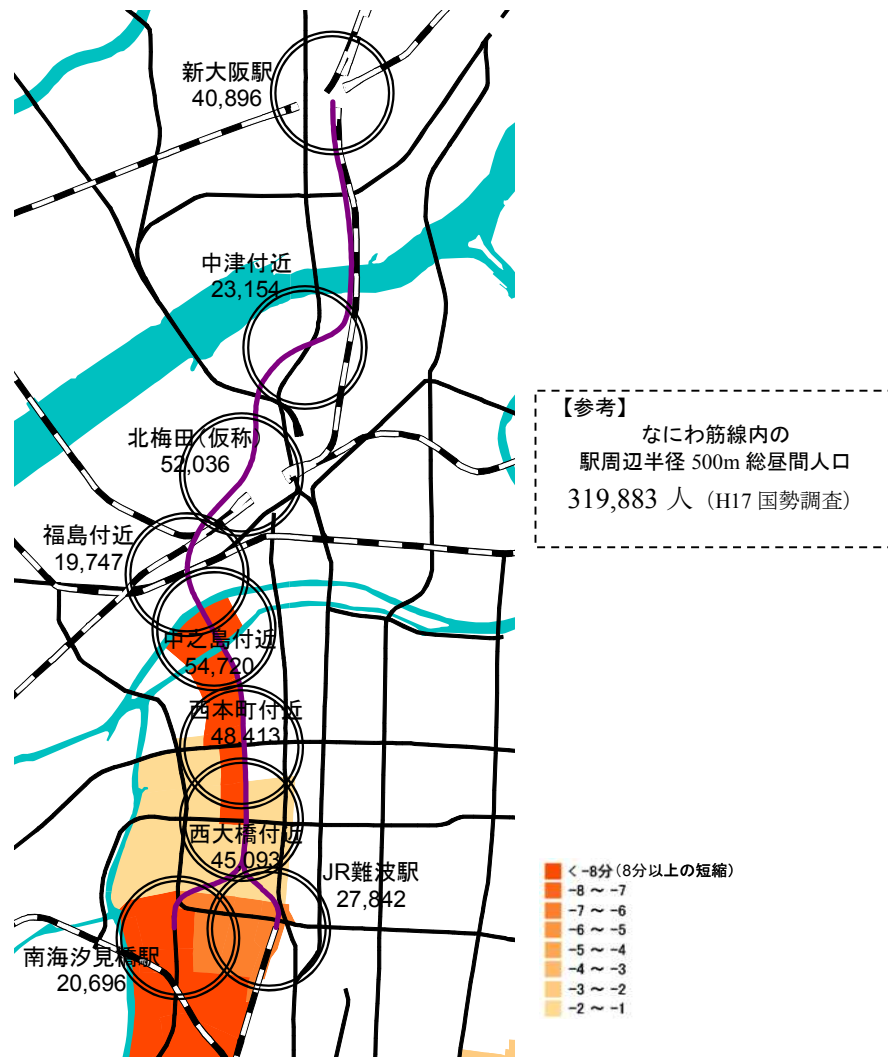


図 2-2-4-4 北梅田駅からの駅間所要時間の短縮及び各駅周辺半径 500m の
昼間人口（都心拡大）

(注記)

[各駅周辺半径 500m の昼間人口]

※駅周辺人口の参考として駅から半径 500m 以内の昼間人口を集計。

※各駅周辺の昼間人口については、国勢調査（平成 17 年度）の最小単位である町丁目単位での昼間人口のうち、駅周辺半径 500m 以内に当該町丁目の中心地点が含まれる町丁目の昼間人口の合計。

※なにわ筋線内の駅周辺半径 500m 総昼間人口は、各駅周辺半径 500m 以内の昼間人口を重複せずに合計した人数。

(5) 費用便益分析

費用便益分析は以下のとおりである。

表 2-2-4-2 費用便益分析（平成 23 年 12 月試算）（単位：億円）

		参考値
総便益（B）	2, 8 4 3 億円 [1 億円]	(9 5 億円) [－] 注3
利用者便益	3, 3 5 4 億円 [－]	(1 1 2 億円) [－] 注3
供給者便益	▲9 0 7 億円 [1 億円]	(▲3 0 億円) [－] 注3
環境等改善便益	4 8 億円 [－]	(2 億円) [－] 注3
期末残存価値	3 4 8 億円 [－]	(1 2 億円) [－] 注3
総費用（C）	3, 1 2 9 億円 [－]	
費用便益比（B/C）	0. 9 1 [－]	

注1) 費用、便益の計算期間は、建設期間と開業後の 30 年間を併せた期間としている。

注2) 費用は概算建設費及び開業後の 30 年間のうち再投資に要する費用も計上。

注3) 表中の（ ）内は開業後の 30 年間の便益を参考値として便宜的に単年度単純平均にした場合の便益。

注4) 運行主体の運行に伴う経費の原単位には平成 17 年度から 19 年度における関西大手民鉄 5 社及び JR 西日本の平均を用いた。当該原単位となにわ筋線を行き止る車両走行キロ等を用いて運行主体の運行に伴う経費（車両購入費・改造費は含まない）を試算した。また、鉄道事業者の収入と経費の差は開業以降一定として試算した。

注5) 表中の [] 内は 22 年度調査の基本的試算における同じケースの結果との差。差がないときは [－] とした。

(6) 収支採算性

前提条件

- ・ 事業主体：事業主体のうち整備主体は独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構等又は第三セクターを想定した。
- ・ 補助制度：既存の都市鉄道利便増進事業費補助（速達性向上事業）、地下高速鉄道整備事業費補助、空港アクセス鉄道等整備事業費補助のいずれかを活用するものと想定。

収支採算性は、以下のとおりである。

表 2-2-4-3 収支採算性（平成 23 年 12 月試算）

助成制度	整備主体	累積資金収支黒字転換年	必要無償資金割合 ^{注2}
都市鉄道利便増進事業費補助	鉄道・運輸機構等	発散 [－]	8 8 % [－]
	第三セクター	発散 [－]	8 8 % [－]
地下高速鉄道整備事業費補助	第三セクター	発散 [－]	9 3 % [－]
空港アクセス鉄道等整備事業費補助	第三セクター	発散 [－]	9 3 % [－]

注1) 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 30 年間に整備主体の累積資金収支が黒字転換可能な年か、それ以外 40 年間に整備主体の累積資金収支が黒字転換可能な年か試算した。都市鉄道利便増進事業費補助を活用する場合の補助対象経費及び補助対象外経費並びに累積資金収支黒字転換年の目安を 30 年間とすることについては、整備主体が鉄道・運輸機構等のときには相鉄・東急直通線及び相鉄・JR直通線事業を、整備主体が第三セクターのときには阪神三宮駅改良を参考とした。なお、空港アクセス鉄道等整備事業費補助の補助率は成田高速鉄道アクセス線整備事業を参考とした。

注2) 必要無償資金割合は都市鉄道利便増進事業費補助は 30 年間、それ以外 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。都市鉄道利便増進事業費補助を活用する場合 30 年間に、それ以外 40 年間に整備主体の累積資金収支が黒字転換可能なときは「／」とした。整備時の無償資金割合が 100%としても発散するときは「－」とした。

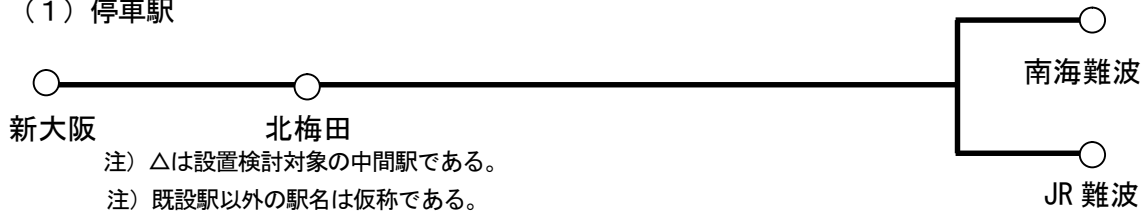
注3) 整備主体の収支は、運行主体からの施設使用料により、整備時に要する有償資金、設備更新及び資産保有に係る費用等を賄うものとして試算した。運行主体からの施設使用料は、都市鉄道利便増進事業費補助を活用する場合、なにわ筋線整備による運行主体の増収の合計額から増収の合計額を差し引いた額を開業以降一定と仮定して試算した。運行主体からの施設使用料は、地下高速鉄道整備事業費補助及び空港アクセス鉄道等整備事業費補助を活用する場合、運行主体のなにわ筋線の収入の合計額から経費の合計額を差し引いた額を開業以降一定と仮定して試算した。

注4) 運行主体の運行に伴う経費の原単位には平成 17 年度から 19 年度における関西大手民鉄 5 社及び JR 西日本の平均を用いた。当該原単位となにわ筋線を行き止る車両走行キロ等を用いて運行主体の運行に伴う経費（車両購入費・改造費は含まない）を試算した。

注5) 表中の [] 内は 22 年度調査の基本的試算における同じケースの結果との差。差がないときは [－] とした。

2. 2. 5 〔西梅田・十三・新大阪連絡線（仮称）との相乗効果〕 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

（１）停車駅



（２）性格

JR 新大阪駅と JR 難波駅及び南海難波駅を結ぶルートで、速達性に着目し、中間駅は設置せず、普通列車・優等列車とも、なにわ筋線内は新大阪駅及び北梅田駅並びに JR 難波駅又は南海難波駅のための停車とするケースである。主として、関西国際空港へのアクセスの改善など広域的アクセスの改善に重点を置くものである。

（３）需要予測等

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は、以下の前提条件に基づき需要予測の試算を行った。

①前提条件

- ・ 予測対象鉄道ネットワーク：既設路線に加えて、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、さらに西梅田・十三・新大阪連絡線（仮称）の整備も前提として、なにわ筋線の整備が行われるものとして需要予測の試算を行う。
- ・ なにわ筋線の運賃については、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需要予測の試算を行う。
- ・ なにわ筋線の運行本数については、現行の既設列車の運行本数等を参考として設定し、需要予測の試算を行う。
- ・ 予測年次：2020 年度（平成 32 年度）
- ・ 西梅田・十三・新大阪連絡線（仮称）との相乗効果の検討にあたっては、なにわ筋線及び西梅田・十三・新大阪連絡線（仮称）両線の北梅田駅（仮称）は大阪駅北地区に設置されることを想定していることから、乗換利便性向上のために、両駅間に地下連絡通路の整備が行われるものとして需要予測等の試算を行う。ただし、地下連絡通路の整備費用は、なにわ筋線の概算建設費、費用便益分析、収支採算性の試算には含めない。

②予測ケース

- ・ 予測ケースは、表 2-1-1 の 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の需要予測の試算を行う。

需要予測は以下のとおりである。

表 2-2-5-1 需要予測（平成 23 年 12 月試算）

需要（人/日） （ ）内は関西空港関係需要を示す。 （内数）	約 15 万人 [－] (約 1.4 万人) [－]
--------------------------------------	-------------------------------

（注記）表中の [] 内は 22 年度調査の基本的試算における同じケースの結果との差。差がないときは [－] とした。

③概算建設費（平成 21 年度調査価格） 約 1,900 億円

（４）特性

①関西国際空港への所要時間の短縮及び関西空港駅の発生・集中交通量（人/日）（広域）

関西国際空港への所要時間の短縮及び各駅周辺半径 500m の昼間人口（都心拡大）

- ・ 特急「はるか」停車駅となる JR 難波駅において、時間短縮効果が見込まれる。
- ・ 北梅田以北の京都方面、北梅田以西の神戸方面へも時間短縮効果が見込まれる。
- ・ 関西国際空港への時間短縮効果は大阪北部地域、兵庫県、京都府、滋賀県に広がっており、関西国際空港への利用者の約 9 割はそれら以遠も含めた広域からの利用である。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と比較して利用者数は多い。

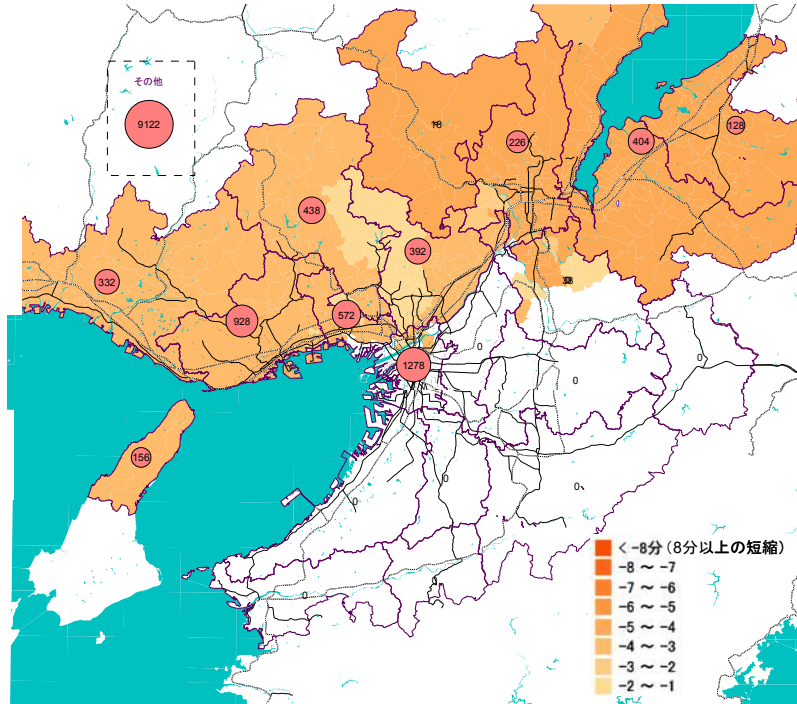


図 2-2-5-1 関西国際空港への駅間所要時間の短縮及び
関西空港駅の発生・集中交通量（人/日）（広域）

（注記）

〔関西国際空港への駅間所要時間の短縮〕

※所要時間は、なにわ筋線整備時となにわ筋線未整備時を比較している。なお、なにわ筋線未整備時でも東海道支線地下化による北梅田駅の整備を前提としている。

※所要時間は特急「はるか」が天王寺駅～関西空港駅間ノンストップ列車の最速、特急「ラピート」が「ラピート β」の最速としている。なお、なにわ筋線整備時に、例えば特急「はるか」が JR 難波駅に停車せずに運行した場合や、特急「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（南海難波駅～関西空港駅間約 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があるため、更に時間短縮効果が見込まれる地域がある。

※図は一定の地域単位でアクセス駅を設定し、その駅の所要時間の短縮が単位地域全体に及ぶものとして示す。

〔関西空港駅の発生・集中交通量〕

※図の各ブロックの数字は、なにわ筋線を経由して関西空港駅を利用する発生・集中交通量（人/日）を表している。

※「その他」は、次の条件のうち 1 つ以上を満たす市町村以外の地域である。

- ①大阪市を中心とする概ね半径 50km の範囲で京都市、神戸市の交通圏を含む地域。（近畿地方交通審議会答申第 8 号（平成 16 年）での予測対象圏域）
- ②国勢調査（平成 17 年度）結果における 3 大都市（大阪市、京都市、神戸市）への通勤・通学 5 % 以上依存圏
- ③国勢調査（平成 17 年度）結果における 3 大都市（大阪市、京都市、神戸市）への通勤・通学 500 人以上依存圏
- ④上記①～③で予測対象圏域の飛び地を防ぐために補完的に追加する市町村

2. 2. 5
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
[西梅田・十三・新大阪連絡線(仮称)との相乗効果]

- ・ 関西国際空港への時間短縮効果は、なにわ筋線内の中間駅に停車しないものの、なにわ筋線に隣接する地下鉄線が難波地区に接続しており、JR 難波駅にはるかが停車することにより、地下鉄線に沿って大阪市中心部に面的に広がる。

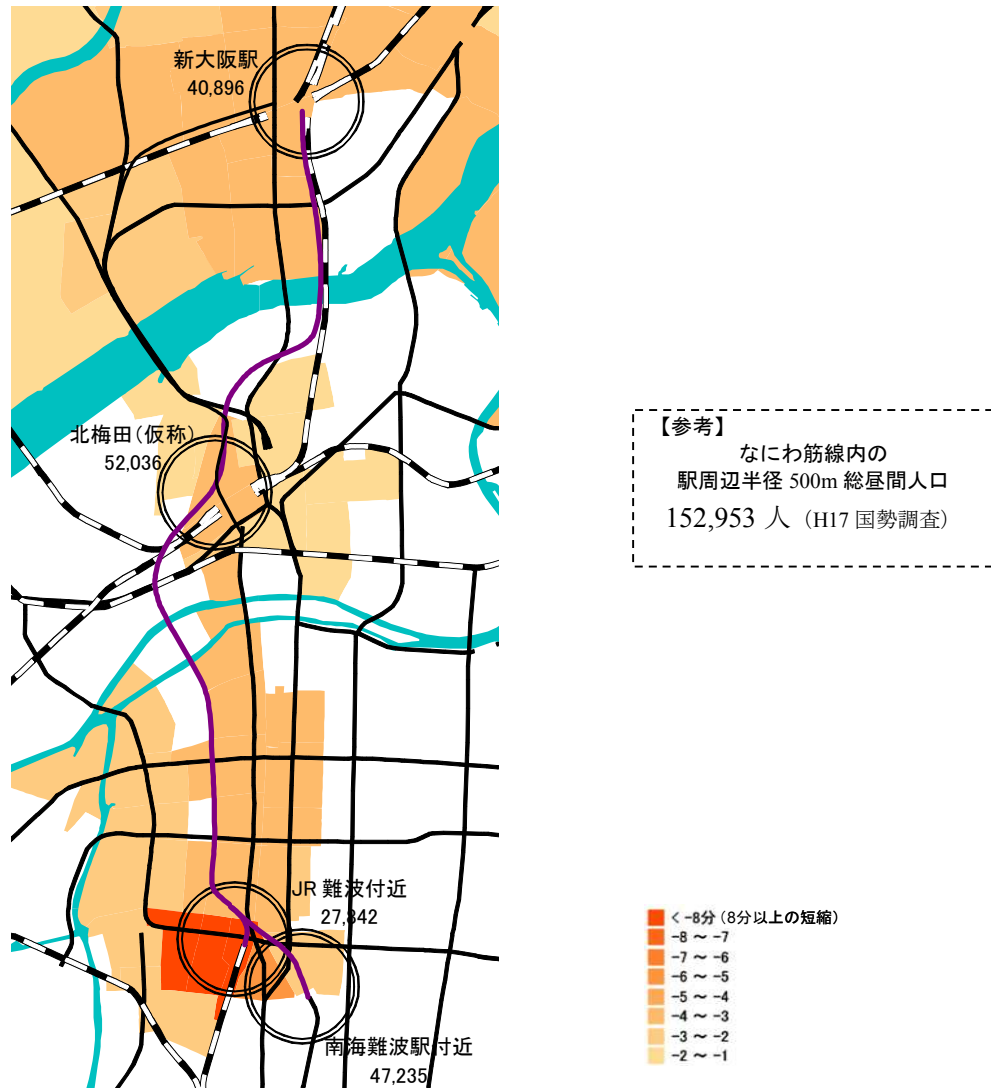


図 2-2-5-2 関西国際空港への駅間所要時間の短縮及び各駅周辺半径 500m の
屋間人口（都心拡大）

(注記)

[各駅周辺半径 500m の屋間人口]

※駅周辺人口の参考として駅から半径 500m 以内の屋間人口を集計。

※各駅周辺の屋間人口については、国勢調査（平成 17 年度）の最小単位である町丁目単位での屋間人口のうち、駅周辺半径 500m 以内に当該町丁目の中心地点が含まれる町丁目の屋間人口の合計。

※なにわ筋線内の駅周辺半径 500m 総屋間人口は、各駅周辺半径 500m 以内の屋間人口を重複せずに合計した人数。

②北梅田駅からの所要時間の短縮及び北梅田駅の発生・集中交通量（人/日）（広域）

北梅田駅からの所要時間の短縮及び各周辺半径 500m の昼間人口（都心拡大）

- ・ 南海本線において、時間短縮効果が見込まれる。
- ・ なにわ筋線との接続によって JR 阪和線、また、天王寺での乗り換えによって、近鉄南大阪線へも時間短縮効果が見込まれる。
- ・ なにわ筋線と接続する南海本線との乗り換えによって、南海高野線へも時間短縮効果が見込まれる。
- ・ 優等列車、普通列車が北梅田から大阪南部地域へ直通することにより、北梅田から大阪南部地域への利用者数が多い。また、なにわ筋線内の中間駅に停車しないため、既設路線と比較して速達化することにより、北梅田から奈良県、大阪東部地域への利用者数が多い。北梅田からの利用者のうち約 7 割は大阪南部地域への利用者である。

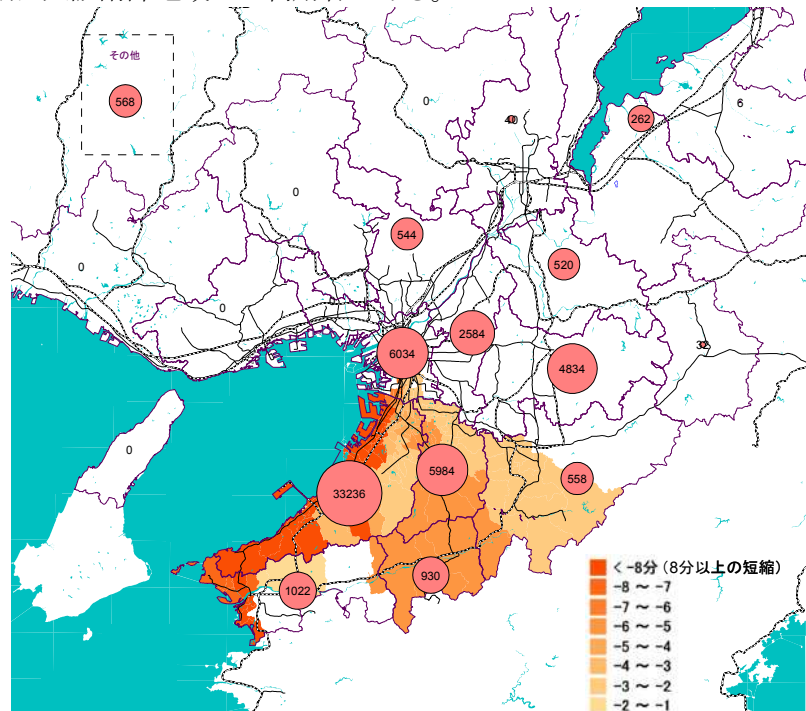


図 2-2-5-3 北梅田駅からの駅間所要時間の短縮及び
北梅田駅の発生・集中交通量（人/日）（広域）

（注記）

〔北梅田駅からの駅間所要時間の短縮〕

※所要時間は、なにわ筋線整備時となにわ筋線未整備時を比較している。なお、なにわ筋線未整備時でも東海道支線地下化による北梅田駅の整備を前提としている。

※所要時間は特急「はるか」が天王寺駅～関西空港駅間ノンストップ列車の最速、特急「ラピート」が「ラピートβ」の最速としている。なお、なにわ筋線整備時に、例えば特急「はるか」が JR 難波駅に停車せずに運行した場合や、特急「ラピート」が南海汐見橋駅又は南海難波駅以南を実績最速時間（南海難波駅～関西空港駅間約 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があるため、更に時間短縮効果が見込まれる地域がある。

※図は一定の地域単位でアクセス駅を設定し、その駅の所要時間の短縮が単位地域全体に及ぶものとして示す。

〔北梅田駅の発生・集中交通量〕

※図の各ブロックの数字は、なにわ筋線を経由して北梅田駅を利用する発生・集中交通量（人/日）を表している。

※「その他」は、次の条件のうち 1 つ以上を満たす市町村以外の地域である。

- ①大阪市を中心とする概ね半径 50km の範囲で京都市、神戸市の交通圏を含む地域。（近畿地方交通審議会答申第 8 号（平成 16 年）での予測対象圏域）
- ②国勢調査（平成 17 年度）結果における 3 大都市（大阪市、京都市、神戸市）への通勤・通学 5 %以上依存圏
- ③国勢調査（平成 17 年度）結果における 3 大都市（大阪市、京都市、神戸市）への通勤・通学 500 人以上依存圏
- ④上記①～③で予測対象圏域の飛び地を防ぐために補完的に追加する市町村

- ・ 北梅田駅からの時間短縮効果は、なにわ筋線内の中間駅に停車しないことにより、はるかが停車する JR 難波駅周辺や南海難波駅周辺に限定される。



図 2-2-5-4 北梅田駅からの駅間所要時間の短縮及び各駅周辺半径 500m の屋間人口（都心拡大）

（注記）

〔各駅周辺半径 500m の屋間人口〕

※駅周辺人口の参考として駅から半径 500m 以内の屋間人口を集計。

※各駅周辺の屋間人口については、国勢調査（平成 17 年度）の最小単位である町丁目単位での屋間人口のうち、駅周辺半径 500m 以内に当該町丁目の中心地点が含まれる町丁目の屋間人口の合計。

※なにわ筋線内の駅周辺半径 500m 総屋間人口は、各駅周辺半径 500m 以内の屋間人口を重複せずに合計した人数。

（５）費用便益分析

費用便益分析は以下のとおりである。

表 2-2-5-2 費用便益分析（平成 23 年 12 月試算）（単位：億円）

		参考値
総便益（Ｂ）	2, 695 億円 [▲39 億円]	(90 億円) [▲1 億円] 注3
利用者便益	3, 000 億円 [▲28 億円]	(100 億円) [▲1 億円] 注3
供給者便益	▲535 億円 [▲11 億円]	(▲18 億円) [▲1 億円] 注3
環境等改善便益	61 億円 [▲1 億円]	(2 億円) [－] 注3
期末残存価値	168 億円 [－]	(6 億円) [－] 注3
総費用（Ｃ）	1, 520 億円 [－]	
費用便益比（Ｂ／Ｃ）	1.77 [▲0.03]	

注1）費用、便益の計算期間は、建設期間と開業後の30年間を併せた期間としている。

注2）費用は概算建設費及び開業後の30年間のうち再投資に要する費用も計上。

注3）表中の（ ）内は開業後の30年間の便益を参考値として便宜的に単年度単純平均にした場合の便益。

注4）運行主体の運行に伴う経費の原単位には平成17年度から19年度における関西大手民鉄5社及びJR西日本の平均を用いた。当該原単位となにわ筋線を運行する車両走行キロ等を用いて運行主体の運行に伴う経費（車両購入費・改造費は含まない）を試算した。また、鉄道事業者の収入と経費の差は開業以降一定として試算した。

注5）地下連絡通路の整備費用は、なにわ筋線の概算建設費、費用便益分析、収支採算性の試算には含まない。

注6）表中の〔 〕内は22年度調査の基本的試算における同じケースの結果との差。差がないときは「－」とした。

（６）収支採算性

前提条件

- ・ 事業主体：事業主体のうち整備主体は独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構等又は第三セクターを想定した。
- ・ 補助制度：既存の都市鉄道利便増進事業費補助（速達性向上事業）、地下高速鉄道整備事業費補助、空港アクセス鉄道等整備事業費補助のいずれかを活用するものと想定。

収支採算性は、以下のとおりである。

表 2-2-5-3 収支採算性（平成 23 年 12 月試算）

助成制度	整備主体	累積資金収支黒字転換年	必要無償資金割合注2
都市鉄道利便増進事業費補助	鉄道・運輸機構等	24 年目 [－]	／ [－]
	第三セクター	30 年目以降 [－]	70% [－]
地下高速鉄道整備事業費補助	第三セクター	40 年目以降 [1 年]	69% [1%]
空港アクセス鉄道等整備事業費補助	第三セクター	40 年目以降 [－]	69% [1%]

注1）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30年間以内に整備主体の累積資金収支が黒字転換可能なのか、それ以外は40年間以内に整備主体の累積資金収支が黒字転換が可能なのか試算した。都市鉄道利便増進事業費補助を活用する場合の補助対象経費及び補助対象外経費並びに累積資金収支黒字転換年の目安を30年間とすることについては、整備主体が鉄道・運輸機構等のときには相鉄・東急直通線及び相鉄・JR直通線事業を、整備主体が第三セクターのときには阪神三宮駅改良を参考とした。なお、空港アクセス鉄道等整備事業費補助の補助率は成田高速鉄道アクセス線整備事業を参考とした。

注2）必要無償資金割合は都市鉄道利便増進事業費補助は30年間、それ以外は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。都市鉄道利便増進事業費補助を活用する場合30年間以内に、それ以外は40年間以内に整備主体の累積資金収支が黒字転換可能なときは「／」とした。整備時の無償資金割合が100%としても発散するときは「－」とした。

注3）整備主体の収支は、運行主体からの施設使用料により、整備時に要する有償資金、設備更新及び資産保有に係る費用等を賄うものとして試算した。運行主体からの施設使用料は、都市鉄道利便増進事業費補助を活用する場合、なにわ筋線整備による運行主体の増収入の合計額から増経費の合計額を差し引いた額を開業以降一定と仮定して試算した。運行主体からの施設使用料は、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を活用する場合、運行主体のなにわ筋線の収入の合計額から経費の合計額を差し引いた額を開業以降一定と仮定して試算した。

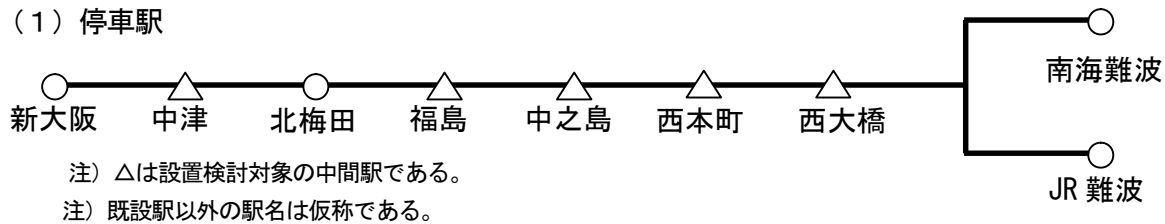
注4）運行主体の運行に伴う経費の原単位には平成17年度から19年度における関西大手民鉄5社及びJR西日本の平均を用いた。当該原単位となにわ筋線を運行する車両走行キロ等を用いて運行主体の運行に伴う経費（車両購入費・改造費は含まない）を試算した。

注5）地下連絡通路の整備費用は、なにわ筋線の概算建設費、費用便益分析、収支採算性の試算には含まない。

注6）表中の〔 〕内は22年度調査の基本的試算における同じケースの結果との差。差がないときは「－」とした。

2. 2. 6 〔西梅田・十三・新大阪連絡線（仮称）との相乗効果〕 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

（１）停車駅



（２）性格

JR 新大阪駅と JR 難波駅及び南海難波駅を結ぶルートで、乗降車機会利便性や速達性の確保など複合的なメリットを発現するため、全ての中間駅を設置し、普通列車はなにわ筋線内を全駅停車、優等列車はなにわ筋線内中間駅をノンストップとするケースである。都市鉄道ネットワークの強化や路線沿線の利便性向上のほか、関西国際空港へのアクセスの改善など広域的アクセスの改善を図るものである。

（３）需要予測等

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は、以下の前提条件に基づき需要予測の試算を行った。

①前提条件

- ・ 予測対象鉄道ネットワーク：既設路線に加えて、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、さらに西梅田・十三・新大阪連絡線（仮称）の整備も前提として、なにわ筋線の整備が行われるものとして需要予測の試算を行う。
- ・ なにわ筋線の運賃については、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需要予測の試算を行う。
- ・ なにわ筋線の運行本数については、現行の既設列車の運行本数等を参考として設定し、需要予測の試算を行う。
- ・ 予測年次：2020 年度（平成 32 年度）
- ・ 西梅田・十三・新大阪連絡線（仮称）との相乗効果の検討にあたっては、なにわ筋線及び西梅田・十三・新大阪連絡線（仮称）両線の北梅田駅（仮称）は大阪駅北地区に設置されることを想定していることから、乗換利便性向上のために、両駅間に地下連絡通路の整備が行われるものとして需要予測等の試算を行う。ただし、地下連絡通路の整備費用は、なにわ筋線の概算建設費、費用便益分析、収支採算性の試算には含めない。

②予測ケース

- ・ 予測ケースは、表 2-1-1 の 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の需要予測の試算を行う。

需要予測は以下のとおりである。

表 2-2-6-1 需要予測（平成 23 年 12 月試算）

需要（人/日） （ ）内は関西空港関係需要を示す。 （内数）	約 20 万人 [▲ 1 万人] （約 1.3 万人） [－]
--------------------------------------	------------------------------------

（注記）表中の [] 内は 22 年度調査の基本的試算における同じケースの結果との差。差がないときは [－] とした。

③概算建設費（平成 21 年度調査価格） 約 3,200 億円

（４）特性

①関西国際空港への所要時間の短縮及び関西空港駅の発生・集中交通量（人/日）（広域）

関西国際空港への所要時間の短縮及び各駅周辺半径 500m の昼間人口（都心拡大）

- ・ なにわ筋線の間駅並びに特急「はるか」停車駅となる JR 難波駅において、時間短縮効果が見込まれる。
- ・ 北梅田以北の京都方面、北梅田以西の神戸方面へも時間短縮効果が見込まれる。
- ・ 福島での乗換えによって、JR 東西線・宝塚線及び阪神本線へも時間短縮効果が見込まれる。
- ・ 関西国際空港への時間短縮効果は大阪北部地域、兵庫県、京都府、滋賀県に広がっており、関西国際空港への利用者の約 8 割はそれら以遠も含めた広域からの利用である。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と比較して、利用者数は少ないが、その差は大阪北部地域で 1 日あたり 100 人程度である。

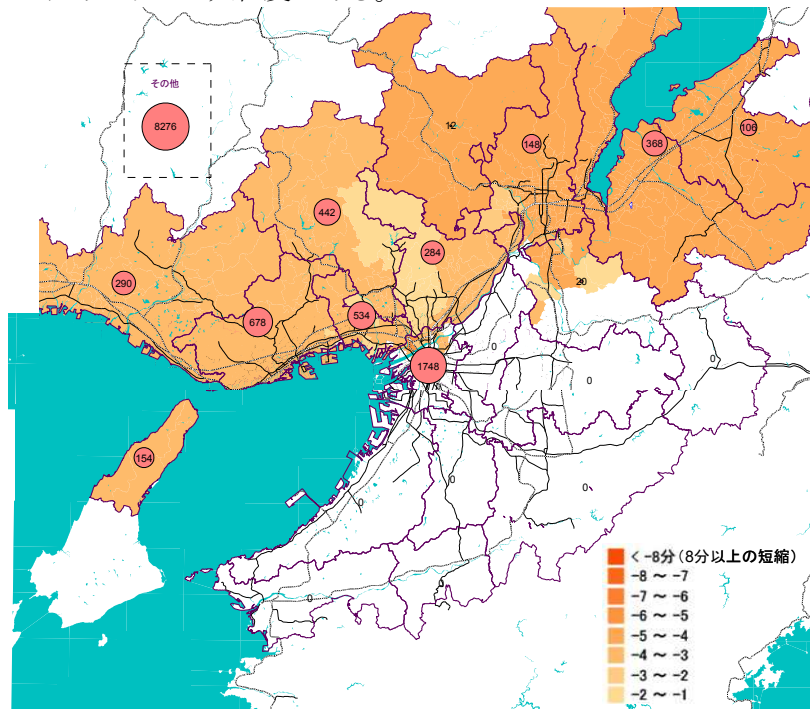


図 2-2-6-1 関西国際空港への駅間所要時間の短縮及び
関西空港駅の発生・集中交通量（人/日）（広域）

（注記）

〔関西国際空港への駅間所要時間の短縮〕

※所要時間は、なにわ筋線整備時となにわ筋線未整備時を比較している。なお、なにわ筋線未整備時でも東海道支線地下化による北梅田駅の整備を前提としている。

※所要時間は特急「はるか」が天王寺駅～関西空港駅間ノンストップ列車の最速、特急「ラピート」が「ラピートβ」の最速としている。なお、なにわ筋線整備時に、例えば特急「はるか」が JR 難波駅に停車せずに運行した場合や、特急「ラピート」が南海汐見橋駅又は南海難波駅以南を実績最速時間（南海難波駅～関西空港駅間約 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があるため、更に時間短縮効果が見込まれる地域がある。

※図は一定の地域単位でアクセス駅を設定し、その駅の所要時間の短縮が単位地域全体に及ぶものとして示す。

〔関西空港駅の発生・集中交通量〕

※図の各ブロックの数字は、なにわ筋線を経由して関西空港駅を利用する発生・集中交通量（人/日）を表している。

※「その他」は、次の条件のうち 1 つ以上を満たす市町村以外の地域である。

- ①大阪市を中心とする概ね半径 50km の範囲で京都市、神戸市の交通圏を含む地域。（近畿地方交通審議会答申第 8 号（平成 16 年）での予測対象圏域）
- ②国勢調査（平成 17 年度）結果における 3 大都市（大阪市、京都市、神戸市）への通勤・通学 5 %以上依存圏
- ③国勢調査（平成 17 年度）結果における 3 大都市（大阪市、京都市、神戸市）への通勤・通学 500 人以上依存圏
- ④上記①～③で予測対象圏域の飛び地を防ぐために補完的に追加する市町村

- ・ 関西国際空港への時間短縮効果は、なにわ筋線内の全駅に停車することにより、なにわ筋線に沿って大阪市中心部に面的に広がる。なにわ筋線内の全駅に停車することにより、約 33 万人の昼間人口を駅周辺半径 500m 以内にカバーでき、そのエリアの関西国際空港への時間短縮効果は比較的大きい。
また、地下鉄線が難波地区に接続しており、JR 難波駅にはるかが停車することやなにわ筋線の間駅と地下鉄線が接続することにより、時間短縮効果は地下鉄沿線に沿っても大阪市中心部に面的に広がる。

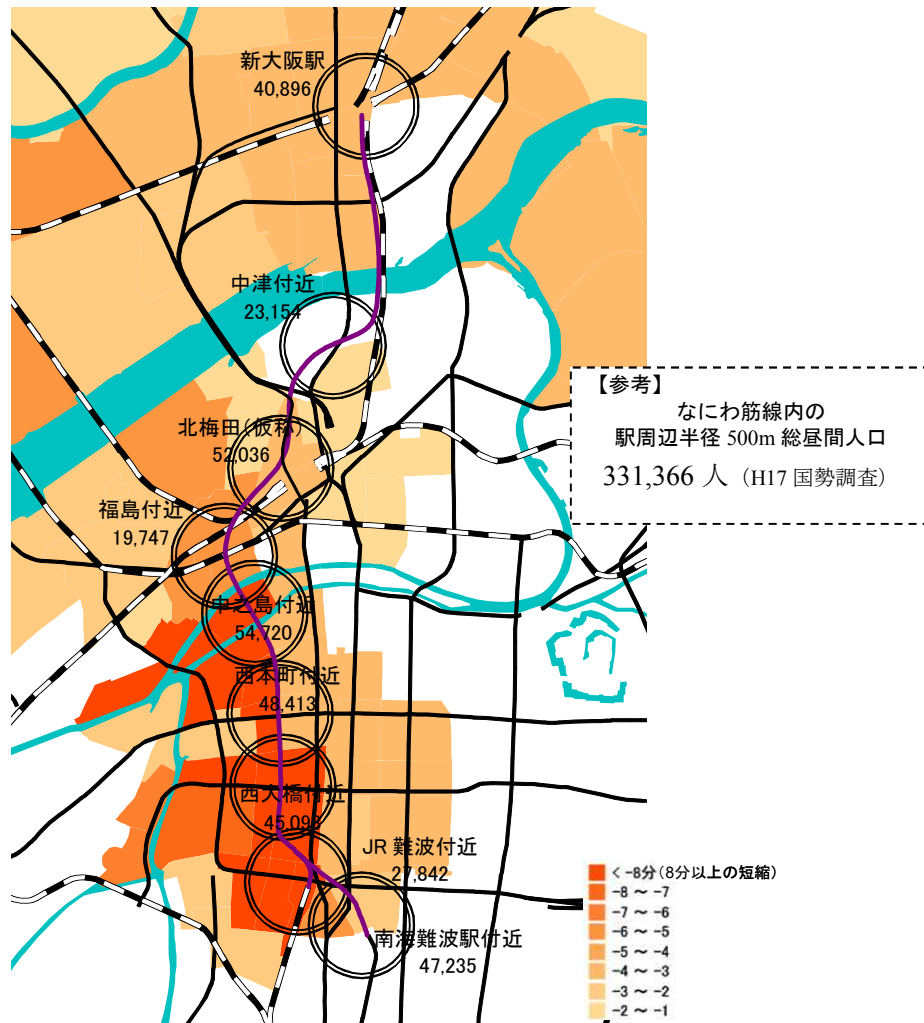


図 2-2-6-2 関西国際空港への駅間所要時間の短縮及び各駅周辺半径 500m の
昼間人口（都心拡大）

（注記）

〔各駅周辺半径 500m の昼間人口〕

※駅周辺人口の参考として駅から半径 500m 以内の昼間人口を集計。

※各駅周辺の昼間人口については、国勢調査（平成 17 年度）の最小単位である町丁目単位での昼間人口のうち、駅周辺半径 500m 以内に当該町丁目の中心地点が含まれる町丁目の昼間人口の合計。

※なにわ筋線内の駅周辺半径 500m 総昼間人口は、各駅周辺半径 500m 以内の昼間人口を重複せずに合計した人数。

②北梅田駅からの所要時間の短縮及び北梅田駅の発生・集中交通量（人/日）（広域）

北梅田駅からの所要時間の短縮及び各駅周辺半径 500m の昼間人口（都心拡大）

- ・ なにわ筋線の間駅並びに南海本線において、時間短縮効果が見込まれる。
- ・ なにわ筋線との接続によって JR 阪和線、また、天王寺での乗り換えによって、近鉄南大阪線へも時間短縮効果が見込まれる。
- ・ なにわ筋線と接続する南海本線との乗り換えによって、南海高野線へも時間短縮効果が見込まれる。
- ・ 優等列車、普通列車が北梅田から大阪南部地域へ直通することにより、北梅田から大阪南部地域への利用者数は多い。また、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と比較して速達性が低いことにより、北梅田から奈良県、大阪東部地域への利用者数は少ない。北梅田からの利用者のうち約 8 割は大阪南部地域への利用者である。

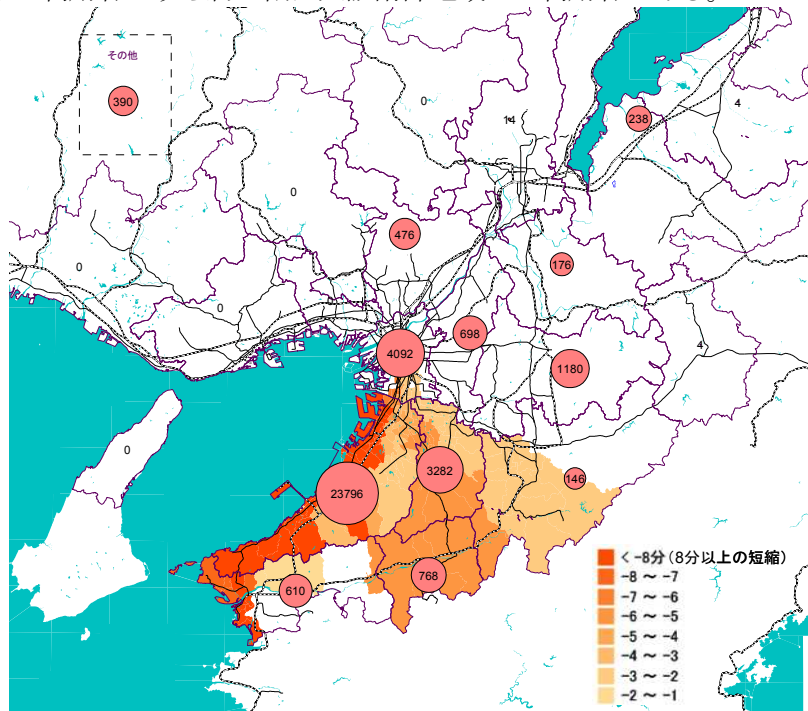


図 2-2-6-3 北梅田駅からの駅間所要時間の短縮及び
北梅田駅の発生・集中交通量（人/日）（広域）

（注記）

〔北梅田駅からの駅間所要時間の短縮〕

※所要時間は、なにわ筋線整備時となにわ筋線未整備時を比較している。なお、なにわ筋線未整備時でも東海道支線地下化による北梅田駅の整備を前提としている。

※所要時間は特急「はるか」が天王寺駅～関西空港駅間ノンストップ列車の最速、特急「ラピート」が「ラピートβ」の最速としている。なお、なにわ筋線整備時に、例えば特急「はるか」が JR 難波駅に停車せずに運行した場合や、特急「ラピート」が南海汐見橋駅又は南海難波駅以南を実績最速時間（南海難波駅～関西空港駅間約 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があるため、更に時間短縮効果が見込まれる地域がある。

※図は一定の地域単位でアクセス駅を設定し、その駅の所要時間の短縮が単位地域全体に及ぶものとして示す。

〔北梅田駅の発生・集中交通量〕

※図の各ブロックの数字は、なにわ筋線を経由して北梅田駅を利用する発生・集中交通量（人/日）を表している。

※「その他」は、次の条件のうち 1 つ以上を満たす市町村以外の地域である。

- ①大阪市を中心とする概ね半径 50km の範囲で京都市、神戸市の交通圏を含む地域。（近畿地方交通審議会答申第 8 号（平成 16 年）での予測対象圏域）
- ②国勢調査（平成 17 年度）結果における 3 大都市（大阪市、京都市、神戸市）への通勤・通学 5 %以上依存圏
- ③国勢調査（平成 17 年度）結果における 3 大都市（大阪市、京都市、神戸市）への通勤・通学 500 人以上依存圏
- ④上記①～③で予測対象圏域の飛び地を防ぐために補完的に追加する市町村

- ・ 北梅田駅からの時間短縮効果は、なにわ筋線内の全駅に停車することにより、なにわ筋線に沿って大阪市中心部に面的に広がる。しかしながら、なにわ筋線に隣接する地下鉄線が梅田地区に接続していることにより、北梅田駅からの時間短縮効果の面的広がり是比较的狭いエリアにとどまる。

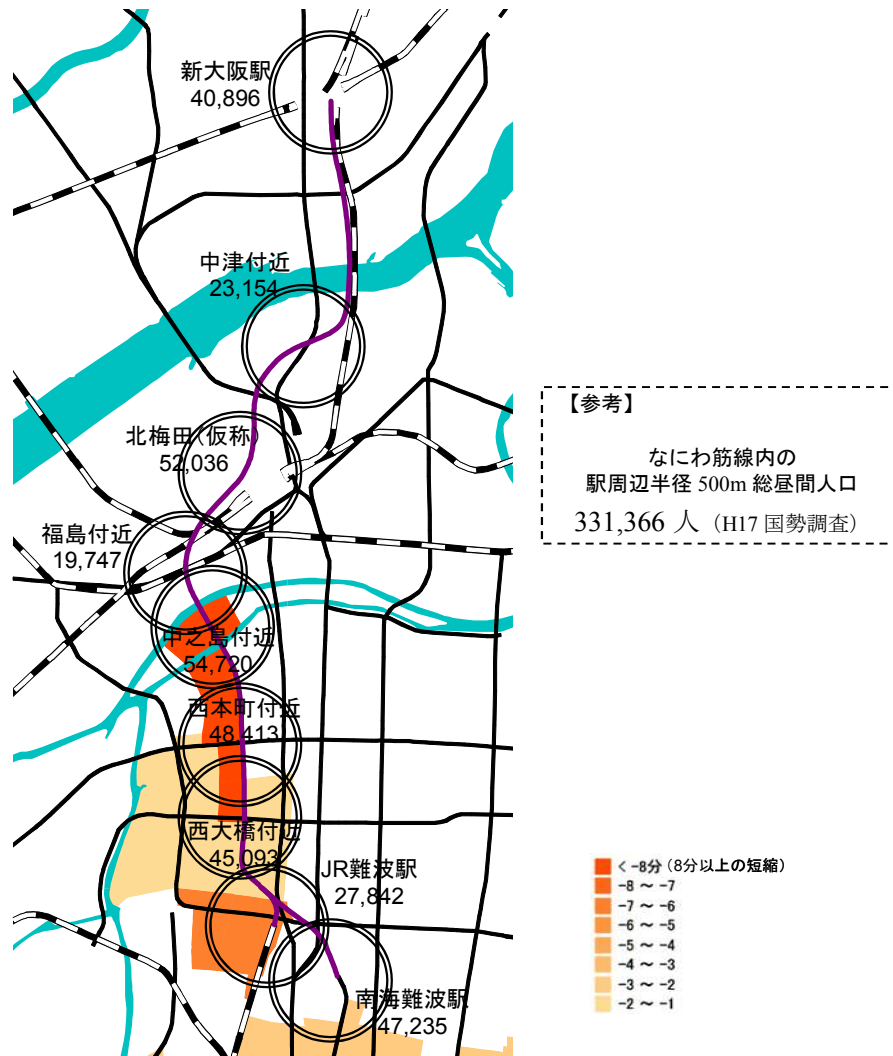


図 2-2-6-4 北梅田駅からの駅間所要時間の短縮及び各駅周辺半径 500m の
昼間人口（都心拡大）

（注記）

〔各駅周辺半径 500m の昼間人口〕

※駅周辺人口の参考として駅から半径 500m 以内の昼間人口を集計。

※各駅周辺の昼間人口については、国勢調査（平成 17 年度）の最小単位である町丁目単位での昼間人口のうち、駅周辺半径 500m 以内に当該町丁目の中心地点が含まれる町丁目の昼間人口の合計。

※なにわ筋線内の駅周辺半径 500m 総昼間人口は、各駅周辺半径 500m 以内の昼間人口を重複せずに合計した人数。

（５）費用便益分析

費用便益分析は以下のとおりである。

表 2-2-6-2 費用便益分析（平成 23 年 12 月試算）（単位：億円）

		参考値
総便益（B）	3, 285 億円 [▲108 億円]	（110 億円） [▲3 億円] 注3
利用者便益	3, 724 億円 [▲102 億円]	（124 億円） [▲4 億円] 注3
供給者便益	▲783 億円 [▲5 億円]	（▲26 億円） [－] 注3
環境等改善便益	52 億円 [▲1 億円]	（2 億円） [－] 注3
期末残存価値	292 億円 [－]	（10 億円） [－] 注3
総費用（C）	2, 592 億円 [－]	
費用便益比（B/C）	1. 27 [▲0. 04]	

注1）費用、便益の計算期間は、建設期間と開業後の 30 年間で併せた期間としている。

注2）費用は概算建設費及び開業後の 30 年間のうち再投資に要する費用も計上。

注3）表中の（ ）内は開業後の 30 年間の便益を参考値として便宜的に単年度単純平均にした場合の便益。

注4）運行主体の運行に伴う経費の原単位には平成 17 年度から 19 年度における関西大手民鉄 5 社及び JR 西日本の平均を用いた。当該原単位となにわ筋線を行き止る車両走行キロ等を用いて運行主体の運行に伴う経費（車両購入費・改造費は含まない）を試算した。また、鉄道事業者の収入と経費の差は開業以降一定として試算した。

注5）地下連絡通路の整備費用は、なにわ筋線の概算建設費、費用便益分析、収支採算性の試算には含まない。

注6）表中の〔 〕内は 22 年度調査の基本的試算における同じケースの結果との差。差がないときは「－」とした。

（６）収支採算性

前提条件

- ・ 事業主体：事業主体のうち整備主体は独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構等又は第三セクターを想定した。
- ・ 補助制度：既存の都市鉄道利便増進事業費補助（速達性向上事業）、地下高速鉄道整備事業費補助、空港アクセス鉄道等整備事業費補助のいずれかを活用するものと想定。

収支採算性は、以下のとおりである。

表 2-2-6-3 収支採算性（平成 23 年 12 月試算）

助成制度	整備主体	累積資金収支黒字転換年	必要無償資金割合 ^{注2}
都市鉄道利便増進事業費補助	鉄道・運輸機構等	30 年目以降 [－]	70% [－]
	第三セクター	30 年目以降 [－]	76% [－]
地下高速鉄道整備事業費補助	第三セクター	40 年目以降 [－]	75% [－]
空港アクセス鉄道等整備事業費補助	第三セクター	40 年目以降 [－]	75% [－]

注1）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 30 年以内、整備主体の累積資金収支が黒字転換可能なのか、それ以外 40 年以内、整備主体の累積資金収支が黒字転換が可能なのかを試算した。都市鉄道利便増進事業費補助を活用する場合の補助対象経費及び補助対象外経費並びに累積資金収支黒字転換年の目安を 30 年間とすることについては、整備主体が鉄道・運輸機構等のときには相鉄・東急直通線及び相鉄・JR 直通線事業を、整備主体が第三セクターのときには阪神三宮駅改良を参考とした。なお、空港アクセス鉄道等整備事業費補助の補助率は成田高速鉄道アクセス線整備事業を参考とした。

注2）必要無償資金割合は都市鉄道利便増進事業費補助は 30 年間、それ以外 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。都市鉄道利便増進事業費補助を活用する場合 30 年以内、それ以外 40 年以内、整備主体の累積資金収支が黒字転換可能なときは「／」とした。整備時の無償資金割合が 100% としても発散するときは「－」とした。

注3）整備主体の収支は、運行主体からの施設使用料により、整備時に要する有償資金、設備更新及び資産保有に係る費用等を賄うものとして試算した。運行主体からの施設使用料は、都市鉄道利便増進事業費補助を活用する場合、なにわ筋線整備による運行主体の増収入の合計額から増経費の合計額を差し引いた額を開業以降一定と仮定して試算した。運行主体からの施設使用料は、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を活用する場合、運行主体のなにわ筋線の収入の合計額から経費の合計額を差し引いた額を開業以降一定と仮定して試算した。

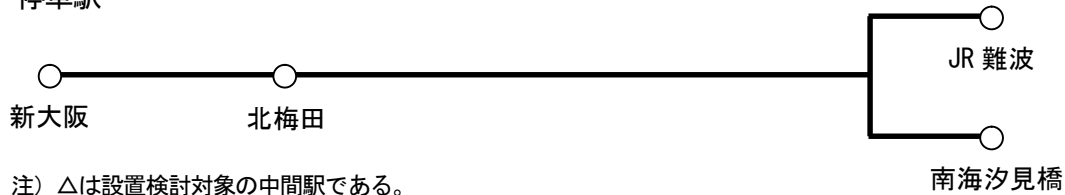
注4）運行主体の運行に伴う経費の原単位には平成 17 年度から 19 年度における関西大手民鉄 5 社及び JR 西日本の平均を用いた。当該原単位となにわ筋線を行き止る車両走行キロ等を用いて運行主体の運行に伴う経費（車両購入費・改造費は含まない）を試算した。

注5）地下連絡通路の整備費用は、なにわ筋線の概算建設費、費用便益分析、収支採算性の試算には含まない。

注6）表中の〔 〕内は 22 年度調査の基本的試算における同じケースの結果との差。差がないときは「－」とした。

2. 2. 7 〔西梅田・十三・新大阪連絡線（仮称）との相乗効果〕 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ケース

（１）停車駅



注) △は設置検討対象の中間駅である。

注) 既設駅以外の駅名は仮称である。

（２）性格

JR 新大阪駅と JR 難波駅及び南海汐見橋駅を結ぶルートで、速達性に着目し、中間駅は設置せず、普通列車・優等列車とも、なにわ筋線内は新大阪駅及び北梅田駅並びに JR 難波駅又は南海汐見橋駅のみの停車とするケースである。主として、関西国際空港へのアクセスの改善など広域的アクセスの改善に重点を置くものである。

（３）需要予測等

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ケースは、以下の前提条件に基づき需要予測の試算を行った。

①前提条件

- ・ 予測対象鉄道ネットワーク：既設路線に加えて、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、さらに西梅田・十三・新大阪連絡線（仮称）の整備も前提として、なにわ筋線の整備が行われるものとして需要予測の試算を行う。
- ・ なにわ筋線の運賃については、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需要予測の試算を行う。
- ・ なにわ筋線の運行本数については、現行の既設列車の運行本数等を参考として設定し、需要予測の試算を行う。
- ・ 予測年次：2020 年度（平成 32 年度）
- ・ 西梅田・十三・新大阪連絡線（仮称）との相乗効果の検討にあたっては、なにわ筋線及び西梅田・十三・新大阪連絡線（仮称）両線の北梅田駅（仮称）は大阪駅北地区に設置されることを想定していることから、乗換利便性向上のために、両駅間に地下連絡通路の整備が行われるものとして需要予測等の試算を行う。ただし、地下連絡通路の整備費用は、なにわ筋線の概算建設費、費用便益分析、収支採算性の試算には含めない。

②予測ケース

- ・ 予測ケースは、表 2-1-1 の 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ケースの需要予測の試算を行う。

需要予測は以下のとおりである。

表 2-2-7-1 需要予測（平成 23 年 12 月試算）

需要（人/日） （ ）内は関西空港関係需要を示す。 （内数）	約 14 万人 [－] （約 1.3 万人） [－]
--------------------------------------	-------------------------------

（注記）表中の [] 内は 22 年度調査の基本的試算における同じケースの結果との差。差がないときは [－] とした。

③概算建設費（平成 21 年度調査価格） 約 2,600 億円

(4) 特性

①関西国際空港への所要時間の短縮及び関西空港駅の発生・集中交通量(人/日)(広域)

関西国際空港への所要時間の短縮及び各駅周辺半径 500m の昼間人口(都心拡大)

- ・ 南海汐見橋線並びに特急「はるか」停車駅となる JR 難波駅において、時間短縮効果が見込まれる。
- ・ 北梅田以北の京都方面、北梅田以西の神戸方面へも時間短縮効果が見込まれる。
- ・ 関西国際空港への時間短縮効果は大阪北部地域、兵庫県、京都府、滋賀県に広がっており、関西国際空港への利用者の約 9 割はそれら以遠も含めた広域からの利用である。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ケースと比較して利用者数は多い。

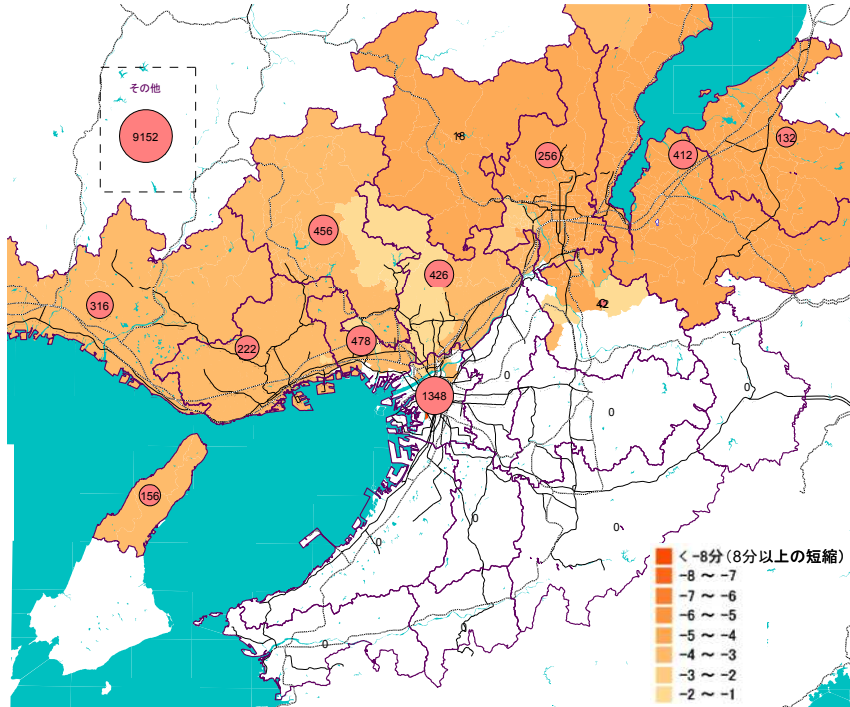


図 2-2-7-1 関西国際空港への駅間所要時間の短縮及び
関西空港駅の発生・集中交通量(人/日)(広域)

(注記)

【関西国際空港への駅間所要時間の短縮】

※所要時間は、なにわ筋線整備時となにわ筋線未整備時を比較している。なお、なにわ筋線未整備時でも東海道支線地下化による北梅田駅の整備を前提としている。

※所要時間は特急「はるか」が天王寺駅～関西空港駅間ノンストップ列車の最速、特急「ラピート」が「ラピートβ」の最速としている。なお、なにわ筋線整備時に、例えば特急「はるか」が JR 難波駅に停車せずに運行した場合や、特急「ラピート」が南海汐見橋駅又は南海難波駅以南を実績最速時間(南海難波駅～関西空港駅間約 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があるため、更に時間短縮効果が見込まれる地域がある。

※図は一定の地域単位でアクセス駅を設定し、その駅の所要時間の短縮が単位地域全体に及ぶものとして示す。

【関西空港駅の発生・集中交通量】

※図の各ブロックの数字は、なにわ筋線を経由して関西空港駅を利用する発生・集中交通量(人/日)を表している。

※「その他」は、次の条件のうち 1 つ以上を満たす市町村以外の地域である。

- ①大阪市を中心とする概ね半径 50km の範囲で京都市、神戸市の交通圏を含む地域。(近畿地方交通審議会答申第 8 号(平成 16 年)での予測対象圏域)
- ②国勢調査(平成 17 年度)結果における 3 大都市(大阪市、京都市、神戸市)への通勤・通学 5%以上依存圏
- ③国勢調査(平成 17 年度)結果における 3 大都市(大阪市、京都市、神戸市)への通勤・通学 500 人以上依存圏
- ④上記①～③で予測対象圏域の飛び地を防ぐために補完的に追加する市町村

- ・ 関西国際空港への時間短縮効果は、南海汐見橋駅周辺や、なにわ筋線内の中間駅に停車しないものの、なにわ筋線に隣接する地下鉄線が難波地区に接続しており、JR 難波駅にはるかが停車することにより、地下鉄線に沿って大阪市中心部に面的に広がる。

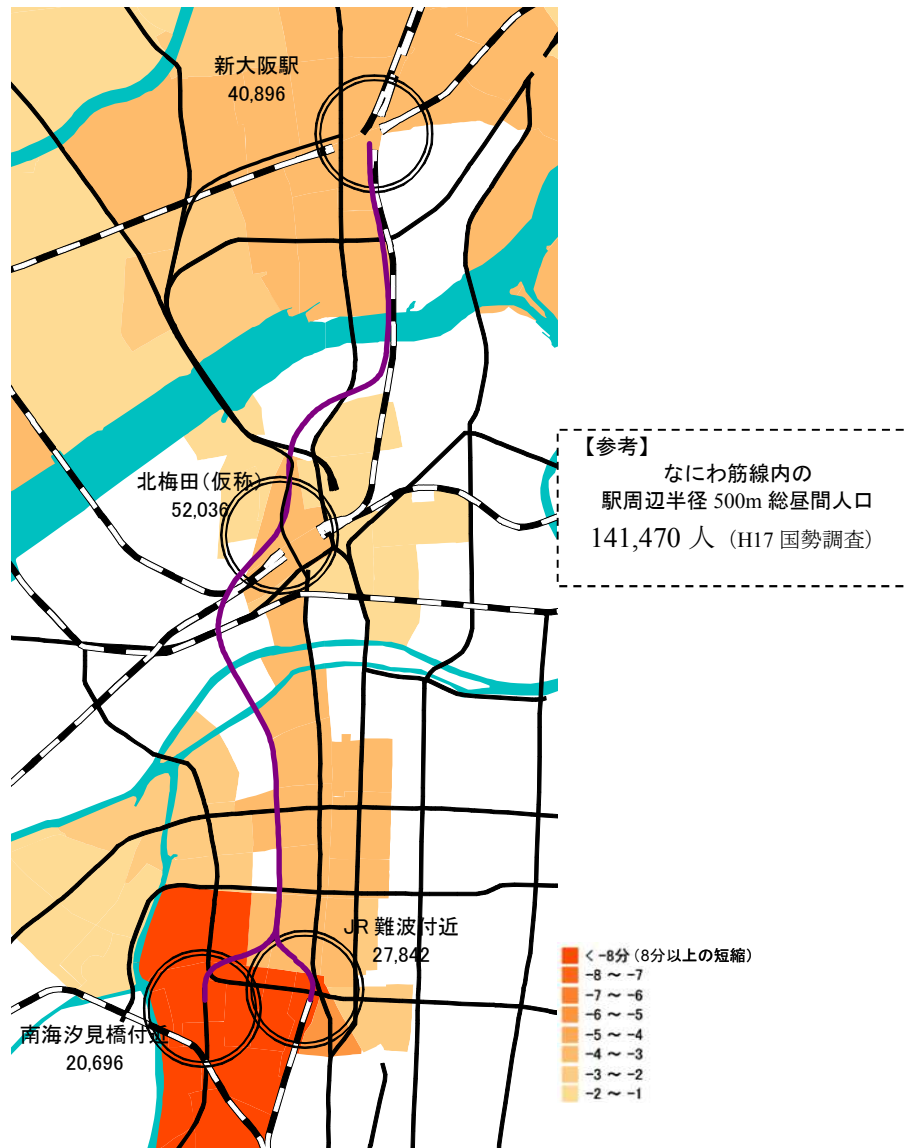


図 2-2-7-2 関西国際空港への駅間所要時間の短縮及び各駅周辺半径 500m の昼間人口（都心拡大）

（注記）

〔各駅周辺半径 500m の昼間人口〕

※駅周辺人口の参考として駅から半径 500m 以内の昼間人口を集計。

※各駅周辺の昼間人口については、国勢調査（平成 17 年度）の最小単位である町丁目単位での昼間人口のうち、駅周辺半径 500m 以内に当該町丁目の中心地点が含まれる町丁目の昼間人口の合計。

※なにわ筋線内の駅周辺半径 500m 総昼間人口は、各駅周辺半径 500m 以内の昼間人口を重複せずに合計した人数。

②北梅田駅からの所要時間の短縮及び北梅田駅の発生・集中交通量（人/日）（広域）

北梅田駅からの所要時間の短縮及び各駅周辺半径 500m の昼間人口（都心拡大）

- ・ 南海汐見橋線並びに南海本線において、時間短縮効果が見込まれる。
- ・ なにわ筋線との接続によって JR 阪和線、また、天王寺での乗り換えによって、近鉄南大阪線へも時間短縮効果が見込まれる。
- ・ 優等列車、普通列車が北梅田から大阪南部地域へ直通することにより、北梅田から大阪南部地域への利用者数は多い。また、なにわ筋線内の中間駅に停車しないため、既設路線と比較して速達化することにより、北梅田から奈良県、大阪東部地域への利用者数は多い。北梅田からの利用者のうち約 7 割は大阪南部地域への利用者である。

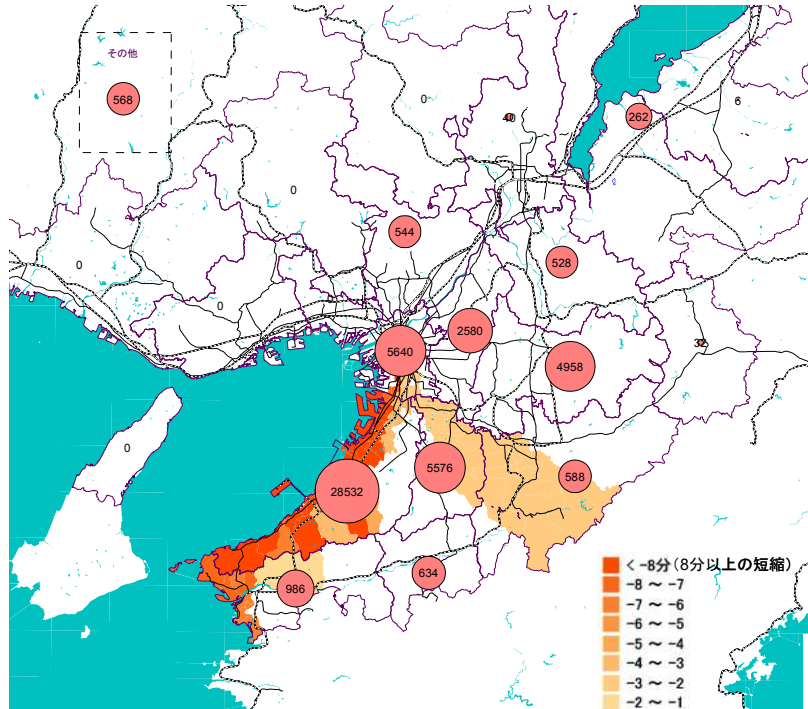


図 2-2-7-3 北梅田駅からの駅間所要時間の短縮及び
北梅田駅の発生・集中交通量（人/日）（広域）

（注記）

〔北梅田駅からの駅間所要時間の短縮〕

※所要時間は、なにわ筋線整備時となにわ筋線未整備時を比較している。なお、なにわ筋線未整備時でも東海道支線地下化による北梅田駅の整備を前提としている。

※所要時間は特急「はるか」が天王寺駅～関西空港駅間ノンストップ列車の最速、特急「ラピート」が「ラピート β」の最速としている。なお、なにわ筋線整備時に、例えば特急「はるか」が JR 難波駅に停車せずに運行した場合や、特急「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（南海難波駅～関西空港駅間約 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があるため、更に時間短縮効果が見込まれる地域がある。

※図は一定の地域単位でアクセス駅を設定し、その駅の所要時間の短縮が単位地域全体に及ぶものとして示す。

〔北梅田駅の発生・集中交通量〕

※図の各ブロックの数字は、なにわ筋線を経由して北梅田駅を利用する発生・集中交通量（人/日）を表している。

※「その他」は、次の条件のうち 1 つ以上を満たす市町村以外の地域である。

- ①大阪市を中心とする概ね半径 50km の範囲で京都市、神戸市の交通圏を含む地域。（近畿地方交通審議会答申第 8 号（平成 16 年）での予測対象圏域）
- ②国勢調査（平成 17 年度）結果における 3 大都市（大阪市、京都市、神戸市）への通勤・通学 5 % 以上依存圏
- ③国勢調査（平成 17 年度）結果における 3 大都市（大阪市、京都市、神戸市）への通勤・通学 500 人以上依存圏
- ④上記①～③で予測対象圏域の飛び地を防ぐために補完的に追加する市町村

- ・ 北梅田駅からの時間短縮効果は、なにわ筋線内の中間駅に停車しないことにより、はるかが停車する JR 難波駅周辺や南海汐見橋駅周辺に限定される。

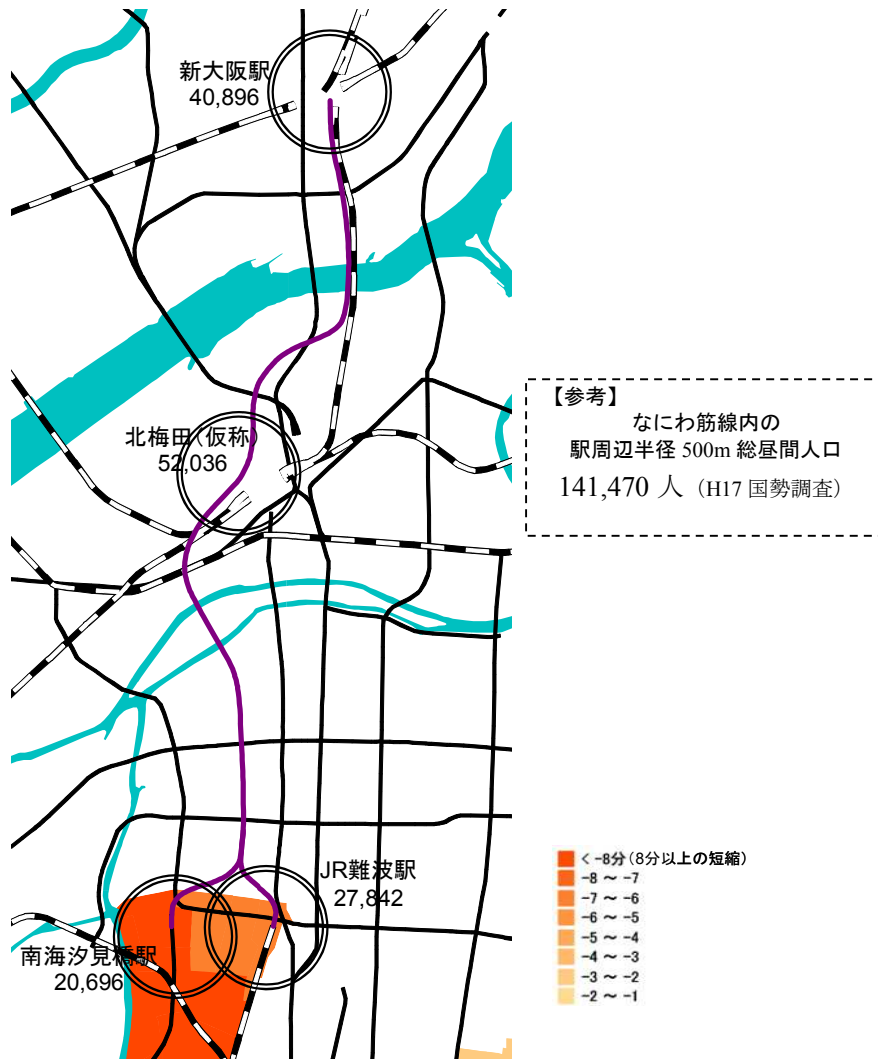


図 2-2-7-4 北梅田駅からの駅間所要時間の短縮及び各駅周辺半径 500m の
屋間人口（都心拡大）

(注記)

[各駅周辺半径 500m の屋間人口]

※駅周辺人口の参考として駅から半径 500m 以内の屋間人口を集計。

※各駅周辺の屋間人口については、国勢調査（平成 17 年度）の最小単位である町丁目単位での屋間人口のうち、駅周辺半径 500m 以内に当該町丁目の中心地点が含まれる町丁目の屋間人口の合計。

※なにわ筋線内の駅周辺半径 500m 総屋間人口は、各駅周辺半径 500m 以内の屋間人口を重複せずに合計した人数。

（５）費用便益分析

費用便益分析は以下のとおりである。

表 2-2-7-2 費用便益分析（平成 23 年 12 月試算）（単位：億円）

		参考値
総便益（B）	2, 1 1 6 億円 [▲ 6 1 億円]	（7 1 億円） [▲ 2 億円] 注3
利用者便益	2, 4 3 3 億円 [▲ 5 0 億円]	（8 1 億円） [▲ 2 億円] 注3
供給者便益	▲ 6 1 0 億円 [▲ 1 1 億円]	（▲ 2 0 億円） [－] 注3
環境等改善便益	6 2 億円 [▲ 1 億円]	（2 億円） [－] 注3
期末残存価値	2 3 0 億円 [－]	（8 億円） [－] 注3
総費用（C）	2, 1 0 9 億円 [－]	
費用便益比（B/C）	1. 0 0 [▲ 0. 0 3]	

注1）費用、便益の計算期間は、建設期間と開業後の 30 年間を併せた期間としている。

注2）費用は概算建設費及び開業後の 30 年間のうち再投資に要する費用も計上。

注3）表中の（ ）内は開業後の 30 年間の便益を参考値として便宜的に単年度単純平均にした場合の便益。

注4）運行主体の運行に伴う経費の原単位には平成 17 年度から 19 年度における関西大手民鉄 5 社及び JR 西日本の平均を用いた。当該原単位となにわ筋線を運行する車両走行キロ等を用いて運行主体の運行に伴う経費（車両購入費・改造費は含まない）を試算した。また、鉄道事業者の収入と経費の差は開業以降一定として試算した。

注5）地下連絡通路の整備費用は、なにわ筋線の概算建設費、費用便益分析、収支採算性の試算には含めない。

注6）表中の [] 内は 22 年度調査の基本的試算における同じケースの結果との差。差がないときは [－] とした。

（６）収支採算性

前提条件

- ・ 事業主体：事業主体のうち整備主体は独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構等又は第三セクターを想定した。
- ・ 補助制度：既存の都市鉄道利便増進事業費補助（速達性向上事業）、地下高速鉄道整備事業費補助、空港アクセス鉄道等整備事業費補助のいずれかを活用するものと想定。

収支採算性は、以下のとおりである。

表 2-2-7-3 収支採算性（平成 23 年 12 月試算）

助成制度	整備主体	累積資金収支黒字転換年	必要無償資金割合注2
都市鉄道利便増進事業費補助	鉄道・運輸機構等	発散 [－]	8 2 % [－]
	第三セクター	発散 [－]	8 4 % [－]
地下高速鉄道整備事業費補助	第三セクター	発散 [－]	8 7 % [1 %]
空港アクセス鉄道等整備事業費補助	第三セクター	発散 [－]	8 7 % [1 %]

注1）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 30 年以内に整備主体の累積資金収支が黒字転換可能なのか、それ以外に 40 年以内に整備主体の累積資金収支が黒字転換が可能なのか試算した。都市鉄道利便増進事業費補助を活用する場合の補助対象経費及び補助対象外経費並びに累積資金収支黒字転換年の目安を 30 年間とすることについては、整備主体が鉄道・運輸機構等のときには相鉄・東急直通線及び相鉄・JR 直通線事業を、整備主体が第三セクターのときには阪神三宮駅改良を参考とした。なお、空港アクセス鉄道等整備事業費補助の補助率は成田高速鉄道アクセス線整備事業を参考とした。

注2）必要無償資金割合は都市鉄道利便増進事業費補助は 30 年間、それ以外に 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。都市鉄道利便増進事業費補助を活用する場合 30 年以内に、それ以外に 40 年以内に整備主体の累積資金収支が黒字転換可能なときは「／」とした。整備時の無償資金割合が 100% としても発散するときは「－」とした。

注3）整備主体の収支は、運行主体からの施設使用料により、整備時に要する有償資金、設備更新及び資産保有に係る費用等を賄うものとして試算した。運行主体からの施設使用料は、都市鉄道利便増進事業費補助を活用する場合、なにわ筋線整備による運行主体の増収入の合計額から増経費の合計額を差し引いた額を開業以降一定と仮定して試算した。運行主体からの施設使用料は、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を活用する場合、運行主体のなにわ筋線の収入の合計額から経費の合計額を差し引いた額を開業以降一定と仮定して試算した。

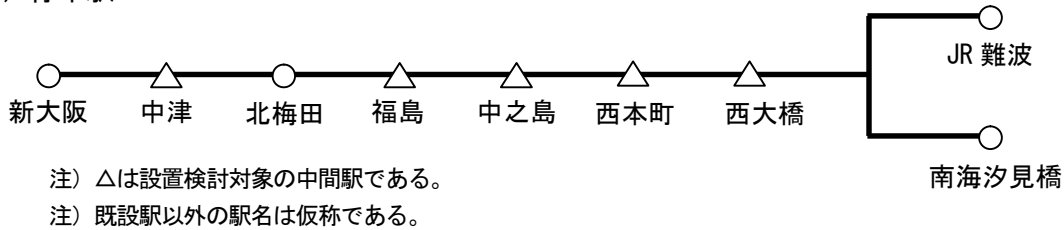
注4）運行主体の運行に伴う経費の原単位には平成 17 年度から 19 年度における関西大手民鉄 5 社及び JR 西日本の平均を用いた。当該原単位となにわ筋線を運行する車両走行キロ等を用いて運行主体の運行に伴う経費（車両購入費・改造費は含まない）を試算した。

注5）地下連絡通路の整備費用は、なにわ筋線の概算建設費、費用便益分析、収支採算性の試算には含めない。

注6）表中の [] 内は 22 年度調査の基本的試算における同じケースの結果との差。差がないときは [－] とした。

2. 2. 8 〔西梅田・十三・新大阪連絡線（仮称）との相乗効果〕 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ケース

（1）停車駅



（2）性格

JR 新大阪駅と JR 難波駅及び南海汐見橋駅を結ぶルートで、乗降車機会利便性や速達性の確保など複合的なメリットを発現するため、全ての中間駅を設置し、普通列車はなにわ筋線内を全駅停車、優等列車はなにわ筋線内中間駅をノンストップとするケースである。都市鉄道ネットワークの強化や路線沿線の利便性向上のほか、関西国際空港へのアクセスの改善など広域的アクセスの改善を図るものである。

（3）需要予測等

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ケースは、以下の前提条件に基づき需要予測の試算を行った。

①前提条件

- ・ 予測対象鉄道ネットワーク：既設路線に加えて、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、さらに西梅田・十三・新大阪連絡線（仮称）の整備も前提として、なにわ筋線の整備が行われるものとして需要予測の試算を行う。
- ・ なにわ筋線の運賃については、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需要予測の試算を行う。
- ・ なにわ筋線の運行本数については、現行の既設列車の運行本数等を参考として設定し、需要予測の試算を行う。
- ・ 予測年次：2020 年度（平成 32 年度）
- ・ 西梅田・十三・新大阪連絡線（仮称）との相乗効果の検討にあたっては、なにわ筋線及び西梅田・十三・新大阪連絡線（仮称）両線の北梅田駅（仮称）は大阪駅北地区に設置されることを想定していることから、乗換利便性向上のために、両駅間に地下連絡通路の整備が行われるものとして需要予測等の試算を行う。ただし、地下連絡通路の整備費用は、なにわ筋線の概算建設費、費用便益分析、収支採算性の試算には含めない。

②予測ケース

- ・ 予測ケースは、表 2-1-1 の 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ケースの需要予測の試算を行う。

需要予測は以下のとおりである。

表 2-2-8-1 需要予測（平成 23 年 12 月試算）

需要（人/日）	
（ ）内は関西空港関係需要を示す。	約 18 万人 [－]
（内数）	（約 1.3 万人） [－]

〔注記〕表中の [] 内は 22 年度調査の基本的試算における同じケースの結果との差。差がないときは [－] とした。

③概算建設費（平成 21 年度調査価格） 約 3,900 億円

（４）特性

①関西国際空港への所要時間の短縮及び関西空港駅の発生・集中交通量（人/日）（広域）

関西国際空港への所要時間の短縮及び各駅周辺半径 500m の昼間人口（都心拡大）

- ・ なにわ筋線の間駅及び南海汐見橋線並びに特急「はるか」停車駅となる JR 難波駅において、時間短縮効果が見込まれる。
- ・ 北梅田以北の京都方面、北梅田以西の神戸方面へも時間短縮効果が見込まれる。
- ・ 福島での乗換えによって JR 東西線・宝塚線及び阪神本線へも時間短縮効果が見込まれる。
- ・ 関西国際空港への時間短縮効果は大阪北部地域、兵庫県、京都府、滋賀県に広がっており、関西国際空港への利用者の約 8 割はそれら以遠も含めた広域からの利用である。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ケースと比較して、利用者数は少ないが、その差は大阪北部地域で 1 日あたり 100 人程度である。

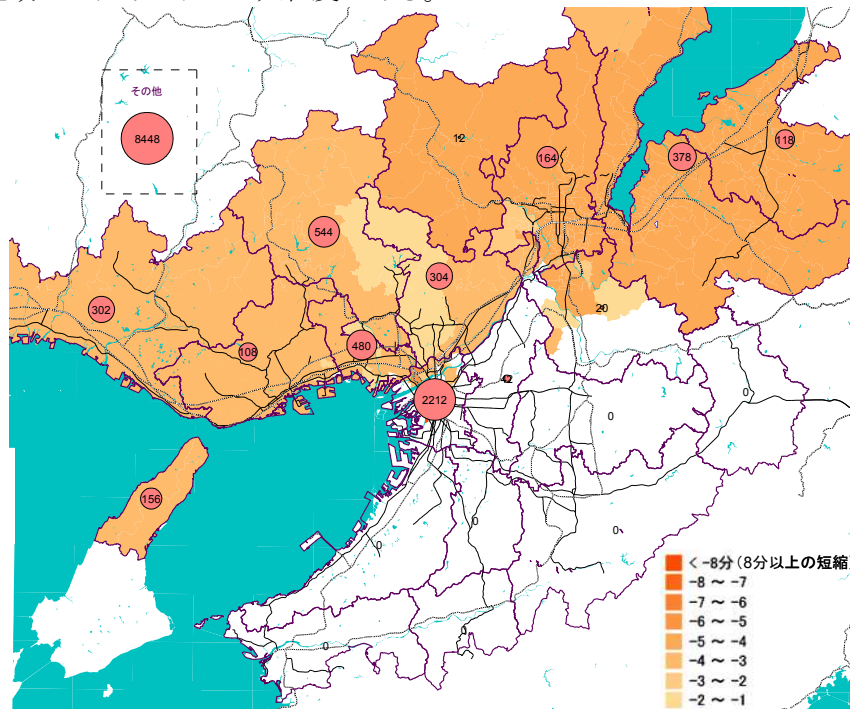


図 2-2-8-1 関西国際空港への駅間所要時間の短縮及び
関西空港駅の発生・集中交通量（人/日）（広域）

（注記）

〔関西国際空港への駅間所要時間の短縮〕

※所要時間は、なにわ筋線整備時となにわ筋線未整備時を比較している。なお、なにわ筋線未整備時でも東海道支線地下化による北梅田駅の整備を前提としている。

※所要時間は特急「はるか」が天王寺駅～関西空港駅間ノンストップ列車の最速、特急「ラピート」が「ラピートβ」の最速としている。なお、なにわ筋線整備時に、例えば特急「はるか」が JR 難波駅に停車せずに運行した場合や、特急「ラピート」が南海汐見橋駅又は南海難波駅以南を実績最速時間（南海難波駅～関西空港駅間約 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があるため、更に時間短縮効果が見込まれる地域がある。

※図は一定の地域単位でアクセス駅を設定し、その駅の所要時間の短縮が単位地域全体に及ぶものとして示す。

〔関西空港駅の発生・集中交通量〕

※図の各ブロックの数字は、なにわ筋線を経由して関西空港駅を利用する発生・集中交通量（人/日）を表している。

※「その他」は、次の条件のうち 1 つ以上を満たす市町村以外の地域である。

- ①大阪市を中心とする概ね半径 50km の範囲で京都市、神戸市の交通圏を含む地域。（近畿地方交通審議会答申第 8 号（平成 16 年）での予測対象圏域）
- ②国勢調査（平成 17 年度）結果における 3 大都市（大阪市、京都市、神戸市）への通勤・通学 5 %以上依存圏
- ③国勢調査（平成 17 年度）結果における 3 大都市（大阪市、京都市、神戸市）への通勤・通学 500 人以上依存圏
- ④上記①～③で予測対象圏域の飛び地を防ぐために補完的に追加する市町村

- ・ 関西国際空港への時間短縮効果は、なにわ筋線内の全駅に停車することにより、なにわ筋線に沿って大阪市中心部に面的に広がる。なにわ筋線内の全駅に停車することにより、約 32 万人の昼間人口を駅周辺半径 500m 以内にカバーでき、そのエリアの関西国際空港への時間短縮効果は比較的大きい。
また、地下鉄線が難波地区に接続しており、JR 難波駅にはるかが停車することやなにわ筋線の間駅と地下鉄線が接続することにより、時間短縮効果は地下鉄線に沿っても大阪市中心部に面的に広がる。

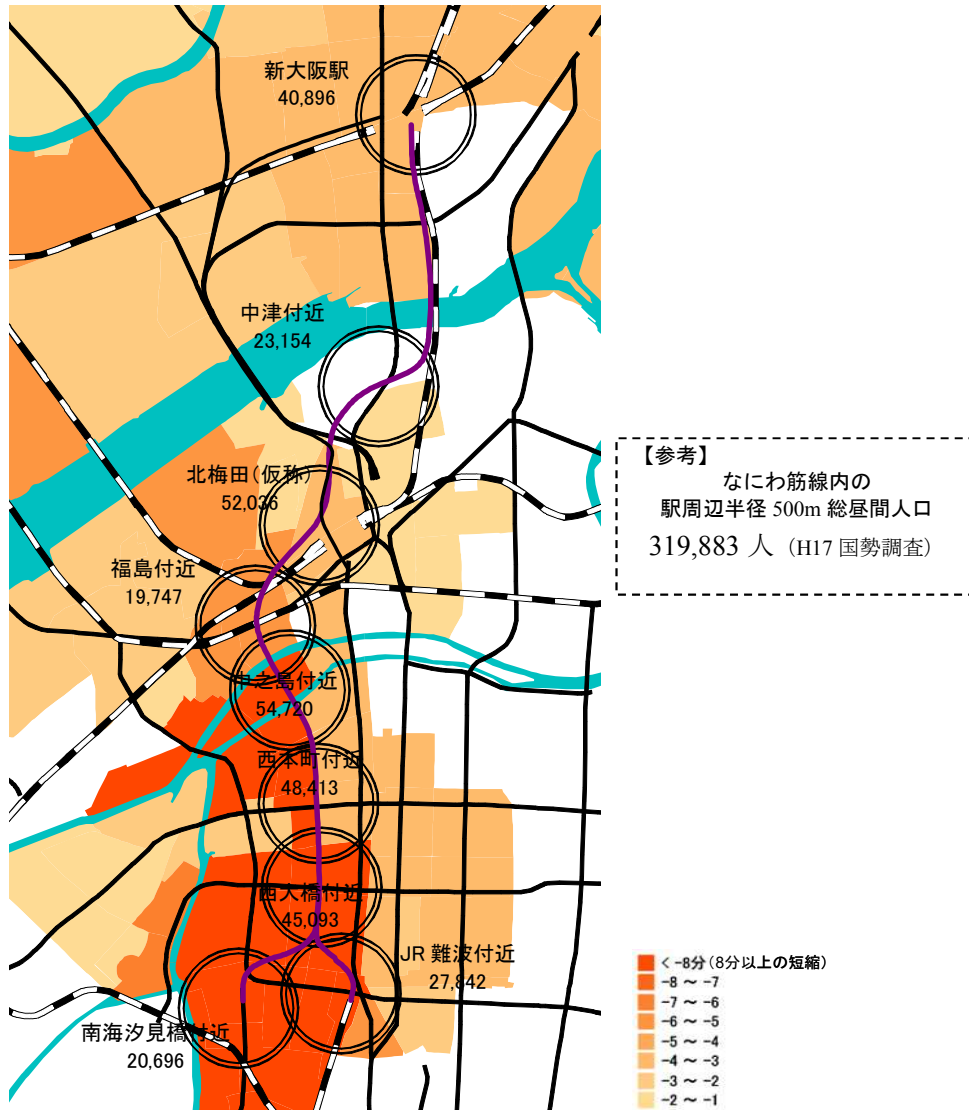


図 2-2-8-2 関西国際空港への駅間所要時間の短縮及び各駅周辺半径 500m の
昼間人口（都心拡大）

（注記）

〔各駅周辺半径 500m の昼間人口〕

※駅周辺人口の参考として駅から半径 500m 以内の昼間人口を集計。

※各駅周辺の昼間人口については、国勢調査（平成 17 年度）の最小単位である町丁目単位での昼間人口のうち、駅周辺半径 500m 以内に当該町丁目の中心地点が含まれる町丁目の昼間人口の合計。

※なにわ筋線内の駅周辺半径 500m 総昼間人口は、各駅周辺半径 500m 以内の昼間人口を重複せずに合計した人数。

②北梅田駅からの所要時間の短縮及び北梅田駅の発生・集中交通量（人/日）（広域）

北梅田駅からの所要時間の短縮及び各駅周辺半径 500m の昼間人口（都心拡大）

- ・ なにわ筋線の間駅及び南海汐見橋線並びに南海本線において、時間短縮効果が見込まれる。
- ・ なにわ筋線との接続によって JR 阪和線、また、天王寺での乗り換えによって、近鉄南大阪線へも時間短縮効果が見込まれる。
- ・ 優等列車、普通列車が北梅田から大阪南部地域へ直通することにより、北梅田から大阪南部地域への利用者数は多い。また、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ケースと比較して速達性が低いことにより、北梅田から奈良県、大阪東部地域への利用者数は少ない。北梅田からの利用者のうち約 7 割は大阪南部地域への利用者である。

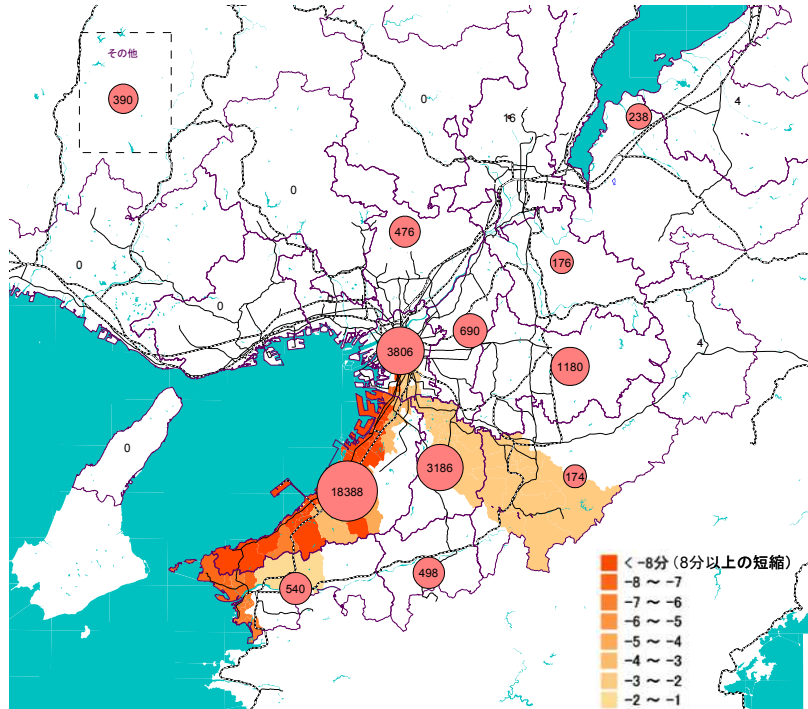


図 2-2-8-3 北梅田駅からの駅間所要時間の短縮及び
北梅田駅の発生・集中交通量（人/日）（広域）

（注記）

〔北梅田駅からの駅間所要時間の短縮〕

※所要時間は、なにわ筋線整備時となにわ筋線未整備時を比較している。なお、なにわ筋線未整備時でも東海道支線地下化による北梅田駅の整備を前提としている。

※所要時間は特急「はるか」が天王寺駅～関西空港駅間ノンストップ列車の最速、特急「ラピート」が「ラピート β」の最速としている。なお、なにわ筋線整備時に、例えば特急「はるか」が JR 難波駅に停車せずに運行した場合や、特急「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（南海難波駅～関西空港駅間約 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があるため、更に時間短縮効果が見込まれる地域がある。

※図は一定の地域単位でアクセス駅を設定し、その駅の所要時間の短縮が単位地域全体に及ぶものとして示す。

〔北梅田駅の発生・集中交通量〕

※図の各ブロックの数字は、なにわ筋線を経由して北梅田駅を利用する発生・集中交通量（人/日）を表している。

※「その他」は、次の条件のうち 1 つ以上を満たす市町村以外の地域である。

- ①大阪市を中心とする概ね半径 50km の範囲で京都市、神戸市の交通圏を含む地域。（近畿地方交通審議会答申第 8 号（平成 16 年）での予測対象圏域）
- ②国勢調査（平成 17 年度）結果における 3 大都市（大阪市、京都市、神戸市）への通勤・通学 5% 以上依存圏
- ③国勢調査（平成 17 年度）結果における 3 大都市（大阪市、京都市、神戸市）への通勤・通学 500 人以上依存圏
- ④上記①～③で予測対象圏域の飛び地を防ぐために補完的に追加する市町村

- ・ 北梅田駅からの時間短縮効果は、なにわ筋線内の全駅に停車することにより、なにわ筋線に沿って大阪市中心部に面的に広がる。しかしながら、なにわ筋線に隣接する地下鉄線が梅田地区に接続していることにより、北梅田駅からの時間短縮効果の面的広がり是比较的狭いエリアにとどまる。

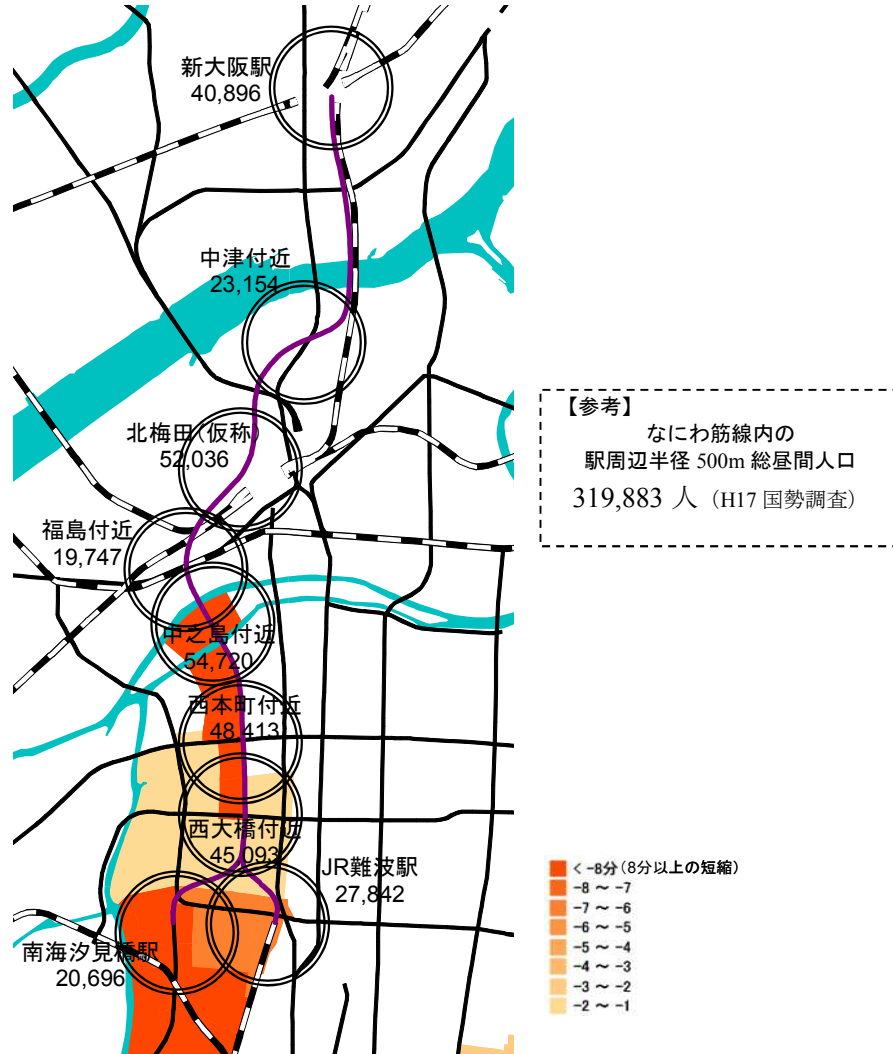


図 2-2-8-4 北梅田駅からの駅間所要時間の短縮及び各駅周辺半径 500m の
屋間人口（都心拡大）

（注記）

〔各駅周辺半径 500m の屋間人口〕

※駅周辺人口の参考として駅から半径 500m 以内の屋間人口を集計。

※各駅周辺の屋間人口については、国勢調査（平成 17 年度）の最小単位である町丁目単位での屋間人口のうち、駅周辺半径 500m 以内に当該町丁目の中心地点が含まれる町丁目の屋間人口の合計。

※なにわ筋線内の駅周辺半径 500m 総屋間人口は、各駅周辺半径 500m 以内の屋間人口を重複せずに合計した人数。

(5) 費用便益分析

費用便益分析は以下のとおりである。

表 2-2-8-2 費用便益分析（平成 23 年 12 月試算）（単位：億円）

		参考値
総便益（B）	2, 7 3 3 億円 [▲1 0 9 億円]	（9 1 億円） [▲4 億円] 注3
利用者便益	3, 2 4 8 億円 [▲1 0 6 億円]	（1 0 8 億円） [▲4 億円] 注3
供給者便益	▲9 1 0 億円 [▲2 億円]	（▲3 0 億円） [－] 注3
環境等改善便益	4 7 億円 [▲1 億円]	（2 億円） [－] 注3
期末残存価値	3 4 8 億円 [－]	（1 2 億円） [－] 注3
総費用（C）	3, 1 2 9 億円 [－]	
費用便益比（B/C）	0. 8 7 [▲0. 0 4]	

注1）費用、便益の計算期間は、建設期間と開業後の 30 年間を併せた期間としている。

注2）費用は概算建設費及び開業後の 30 年間のうち再投資に要する費用も計上。

注3）表中の（ ）内は開業後の 30 年間の便益を参考値として便宜的に単年度単純平均にした場合の便益。

注4）運行主体の運行に伴う経費の原単位には平成 17 年度から 19 年度における関西大手民鉄 5 社及び JR 西日本の平均を用いた。当該原単位となにわ筋線を運行する車両走行キロ等を用いて運行主体の運行に伴う経費（車両購入費・改造費は含まない）を試算した。また、鉄道事業者の収入と経費の差は開業以降一定として試算した。

注5）地下連絡通路の整備費用は、なにわ筋線の概算建設費、費用便益分析、収支採算性の試算には含まない。

注6）表中の〔 〕内は 22 年度調査の基本的試算における同じケースの結果との差。差がないときは「－」とした。

(6) 収支採算性

前提条件

- ・ 事業主体：事業主体のうち整備主体は独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構等又は第三セクターを想定した。
- ・ 補助制度：既存の都市鉄道利便増進事業費補助（速達性向上事業）、地下高速鉄道整備事業費補助、空港アクセス鉄道等整備事業費補助のいずれかを活用するものと想定。

収支採算性は、以下のとおりである。

表 2-2-8-3 収支採算性（平成 23 年 12 月試算）

助成制度	整備主体	累積資金収支黒字転換年	必要無償資金割合 ^{注2}
都市鉄道利便増進事業費補助	鉄道・運輸機構等	発散 [－]	8 7 % [▲1 %]
	第三セクター	発散 [－]	8 8 % [－]
地下高速鉄道整備事業費補助	第三セクター	発散 [－]	9 4 % [1 %]
空港アクセス鉄道等整備事業費補助	第三セクター	発散 [－]	9 4 % [1 %]

注1）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 30 年間以内に整備主体の累積資金収支が黒字転換可能なのか、それ以外に 40 年間以内に整備主体の累積資金収支が黒字転換が可能なのか試算した。都市鉄道利便増進事業費補助を活用する場合の補助対象経費及び補助対象外経費並びに累積資金収支黒字転換年の目安を 30 年間とすることについては、整備主体が鉄道・運輸機構等のときには相鉄・東急直通線及び相鉄・JR 直通線事業を、整備主体が第三セクターのときには阪神三宮駅改良を参考とした。なお、空港アクセス鉄道等整備事業費補助の補助率は成田高速鉄道アクセス線整備事業を参考とした。

注2）必要無償資金割合は都市鉄道利便増進事業費補助は 30 年間、それ以外に 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。都市鉄道利便増進事業費補助を活用する場合 30 年間以内に、それ以外に 40 年間以内に整備主体の累積資金収支が黒字転換可能なときは「／」とした。整備時の無償資金割合が 100%としても発散するときは「－」とした。

注3）整備主体の収支は、運行主体からの施設使用料により、整備時に要する有償資金、設備更新及び資産保有に係る費用等を賄うものとして試算した。運行主体からの施設使用料は、都市鉄道利便増進事業費補助を活用する場合、なにわ筋線整備による運行主体の増収入の合計額から増経費の合計額を差し引いた額を開業以降一定と仮定して試算した。運行主体からの施設使用料は、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を活用する場合、運行主体のなにわ筋線の収入の合計額から経費の合計額を差し引いた額を開業以降一定と仮定して試算した。

注4）運行主体の運行に伴う経費の原単位には平成 17 年度から 19 年度における関西大手民鉄 5 社及び JR 西日本の平均を用いた。当該原単位となにわ筋線を運行する車両走行キロ等を用いて運行主体の運行に伴う経費（車両購入費・改造費は含まない）を試算した。

注5）地下連絡通路の整備費用は、なにわ筋線の概算建設費、費用便益分析、収支採算性の試算には含まない。

注6）表中の〔 〕内は 22 年度調査の基本的試算における同じケースの結果との差。差がないときは「－」とした。

IV. 調査のまとめ（他路線との相乗効果（他路線の整備によるなにわ筋線への効果や影響の把握））

平成 21・22 年度の本調査においては、なにわ筋線の需要予測、費用便益分析等にあたって、既存列車の阪和線、南海本線等既設他路線における停車駅を前提とした所要時間、既存列車の運行本数、通算方式をベースとした運賃設定等をもとに試算したところ、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という結果であった。また、この試算をもとに関西国際空港の航空需要、所要時間について感度分析的な追加的試算を行ったところ、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）0.93～1.94、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 20 年目に累積資金収支が黒字転換可能というように結果が改善していた。

平成 23 年度の本調査においては、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資料中、V. 今後の課題の整理に挙げられている課題のうち、特に①他路線との相乗効果、③コスト縮減、④関西国際空港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こととなったことを受け、まずは①他路線との相乗効果の検討を行うものである。

なにわ筋線を取り巻く環境として、近畿圏では北大阪急行線の延伸や西梅田・十三・新大阪連絡線（仮称）の整備事業が検討されている。これらの事業が実施された場合、なにわ筋線の旅客動向に影響することから、他路線の整備によるなにわ筋線への効果や影響を把握し、事業の実施環境を考慮した検討を行う。

北大阪急行線延伸との相乗効果については、なにわ筋線の需要予測、費用便益分析等にあたって、既存列車の阪和線、南海本線等既設他路線における停車駅を前提とした所要時間、既存列車の運行本数、通算方式をベースとした運賃設定等をもとに試算したところ、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）0.91～1.80、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という結果であった。

西梅田・十三・新大阪連絡線（仮称）との相乗効果については、なにわ筋線の需要予測、費用便益分析等にあたって、既存列車の阪和線、南海本線等既設他路線における停車駅を前提とした所要時間、既存列車の運行本数、通算方式をベースとした運賃設定等をもとに試算したところ、需要予測については約 14 万人/日～約 20 万人/日、費用便益分析については費用便益比（B/C）0.87～1.77、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という結果であった。

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。しかしながら、需要予測・費用便益分析・収支採算性等以外の相乗効果として、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）との乗換利便性の向上やこれに伴う大阪北部地域、阪急沿線等と関西国際空港をはじめとした大阪南部地域等の相互のアクセス改善が

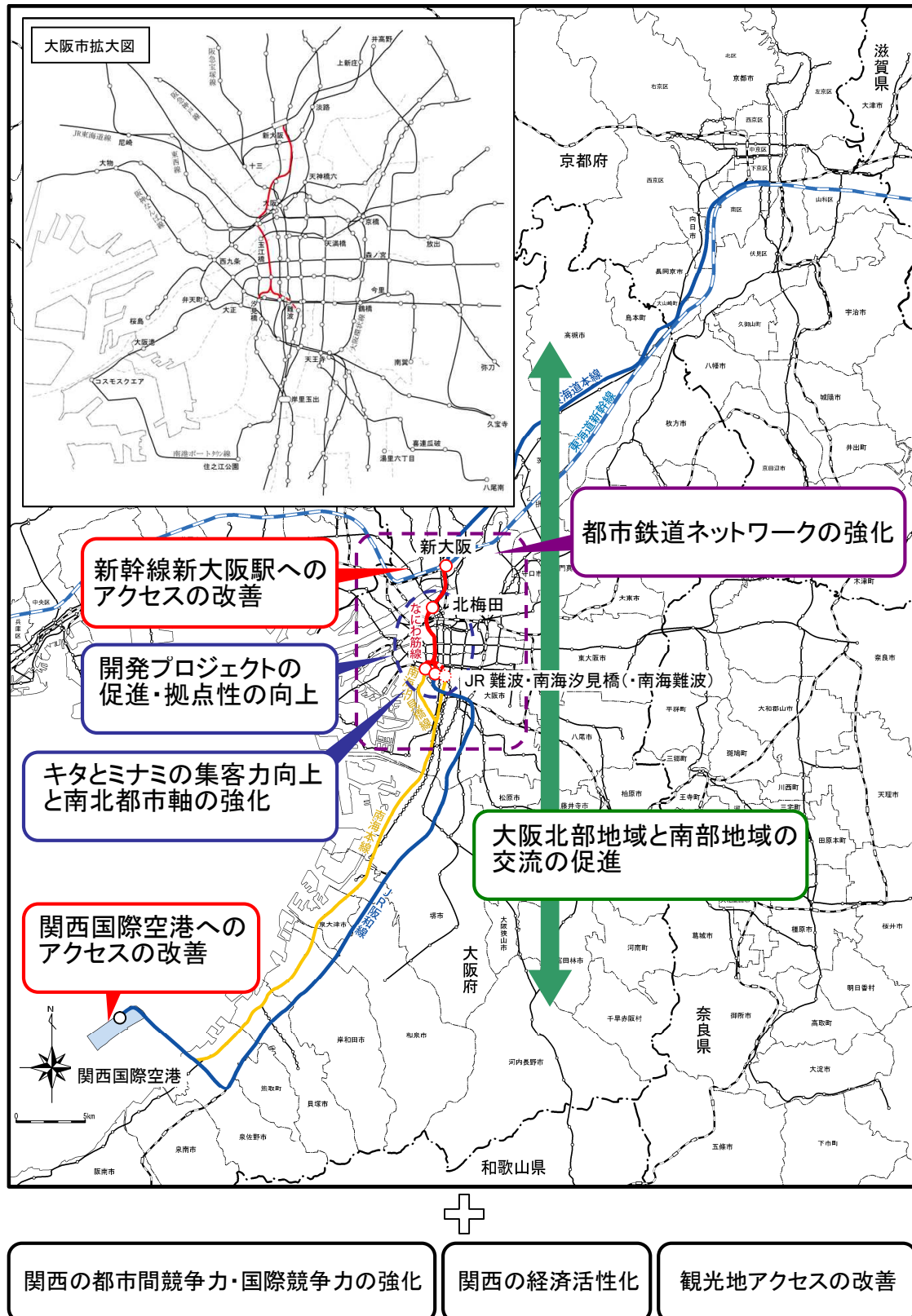
期待される。

また、本調査は、総所要時間の変化、総費用の変化、乗換利便性の変化等の利用者便益、CO₂・NO_x排出量の変化、道路・鉄道騒音の変化等の環境等改善便益など鉄道整備に伴う直接的かつ定量的な効果のみから費用便益分析を行っているところであるが、現状では定量的に分析することが難しい効果がある。例えば、平成21年度の本調査においてなにわ筋線の整備の意義・性格を整理したとおり、なにわ筋線沿線の開発プロジェクトの促進やキタとミナミの拠点性の向上、キタとミナミへの直通可能範囲の拡大による両地区の集客力の向上や南北都市軸の強化、近畿圏の二大拠点である大阪・梅田地域と難波・湊町地域を介した大阪北部地域と南部地域の交流の促進、関西の都市間競争力や東アジア諸国の主要都市との国際競争力の強化、海外からのビジネス・観光目的の入込客数の増加による関西の経済活性化、観光地間移動における乗換回数の減少や分かりやすさの向上など観光地アクセスの改善等現状では定量的に分析することが難しいものの大きな可能性が見込まれるところである。

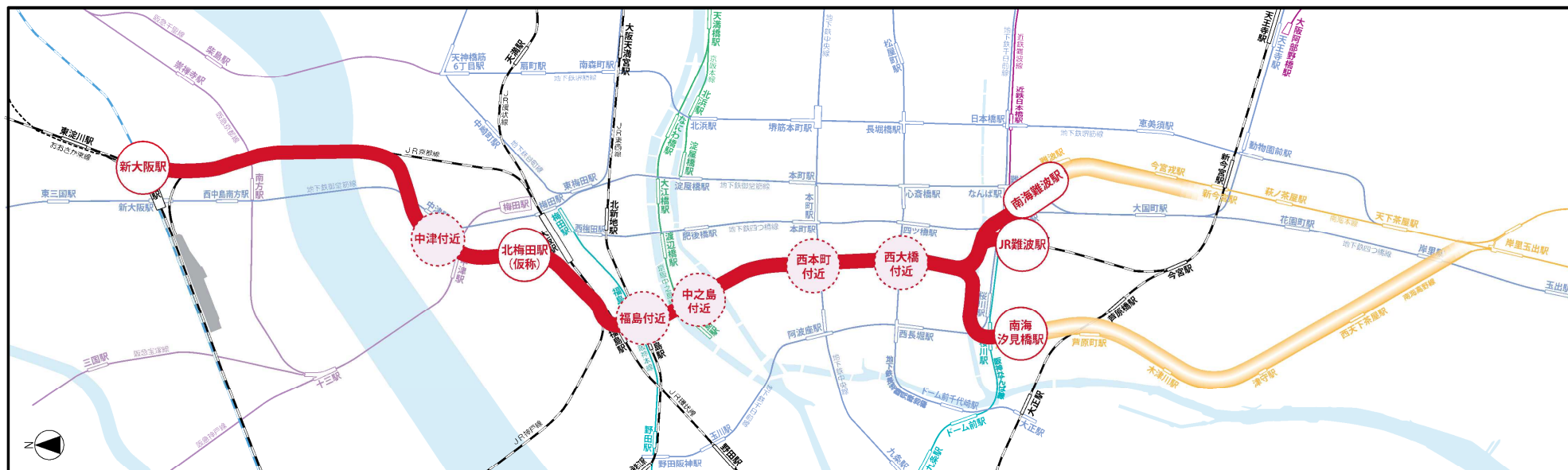
V. 今後の課題

今後は、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資料中、V. 今後の課題の整理に挙げられている課題のうち、③コスト縮減、④関西国際空港アクセス時間の短縮（既設路線の改良）等なにも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こととする。

○ なにわ筋線の整備の意義・性格



参考図 1 整備の意義・性格



○ : 駅設置検討エリア

参考図 2 なにわ筋線計画概略図

整備効果〔試算暫定〕
鉄道サービス水準の向上〔試算暫定〕

参考表1 主要出発地から関西国際空港への所要時間・乗換回数〔試算暫定〕

主要出発地	経路	現況				東海道支線地下化時 〔仮定をおいた一試算〕			なにわ筋線整備時 〔仮定をおいた一試算〕			備考
		所要時間	利用列車 運行頻度	乗換 回数	乗換 距離	所要時間 〔試算〕	乗換 回数	乗換 距離	所要時間 〔試算〕	乗換 回数	乗換 距離	
大阪 (梅田)	JR 利用	平均:約 68 分	関空快速 3 本	0 回	—	はるか 最速:約 44 分 平均:約 51 分 ※現行はるか 2 本/時	0 回	—	はるか 最速:約 41 分 平均:約 46 分 〔注 1 最速:3 0 分台後半〕	0 回	—	注 1 : なにわ筋線整備時に、例えば特急「はるか」が JR 難波駅に停車せずに運行した場合や、特急「ラピート」が南海汐見橋又は南海難波以南を実績最短時間（南海難波－関空間約 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がある。 注 2 : なにわ筋線整備時には、所要時間の短縮に加え、JR 利用の場合、JR 環状線を経由しないことにより、ダイヤ乱れのリスクの低減が期待できる。
	南海利用 (南海汐見橋ルート)	最速:約 55 分 平均:約 56 分	御堂筋線 15 本 ラピート 2 本	1 回 (難波)	約 360m	御堂筋線・ラピート 最速:約 55 分 平均:約 56 分 ※現行御堂筋線 15 本/時・ラピート 2 本/時	1 回 (難波)	約 360m	ラピート 最速:約 46 分 平均:約 47 分 〔注 1 最速: 30 分台後半〕	0 回	—	
	南海利用 (南海難波ルート)								ラピート 最速:約 46 分 平均:約 47 分 〔注 1 最速: 30 分台後半〕	0 回	—	
新大阪	JR 利用	最速:約 47 分 平均:約 54 分	はるか 2 本	0 回	—	はるか 最速:約 48 分 平均:約 55 分 ※現行はるか 2 本/時	0 回	—	はるか 最速:約 46 分 平均:約 51 分	0 回	—	
	南海利用 (南海汐見橋ルート)	最速:約 62 分 平均:約 63 分	御堂筋線 15 本 ラピート 2 本	1 回 (難波)	約 360m	御堂筋線・ラピート 最速:約 62 分 平均:約 63 分 ※現行御堂筋線 15 本/時・ラピート 2 本/時	1 回 (難波)	約 360m	ラピート 最速:約 50 分※6 平均:約 51 分	0 回※6	—	
	南海利用 (南海難波ルート)								ラピート 最速:約 50 分※6 平均:約 51 分	0 回※6	—	
中之島	JR 利用	最速:約 61 分 平均:約 66 分	中之島線 8 本 谷町線 12 本 はるか 2 本	2 回 〔①天満橋 ②天王寺〕	①約 180m ②約 310m	中之島線・谷町線・はるか 最速:約 61 分 平均:約 66 分 ※現行中之島線 8 本/時・谷町線 12 本/時・はるか 2 本/時	2 回 〔①天満橋 ②天王寺〕	①約 180m ②約 310m	はるか 最速:約 40 分注3 平均:約 44 分 〔注 1 最速: 30 分台後半〕	0 回注3	—	注 1 : なにわ筋線整備時に、例えば特急「はるか」が JR 難波駅に停車せずに運行した場合や、特急「ラピート」が南海汐見橋又は南海難波以南を実績最短時間（南海難波～関空間約 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がある。 注 2 : なにわ筋線整備時には、所要時間の短縮に加え、JR 利用の場合、JR 環状線を経由しないことにより、ダイヤ乱れのリスクの低減が期待できる。 注 3 : なにわ筋線整備時に、なにわ筋線内において中之島（玉江橋）のみに停車すると仮定した場合の所要時間及び乗換回数。なお、なにわ筋線内において全ての中間駅に停車する場合の所要時間については約 2 分の増加と見込まれる。
	南海利用 (南海汐見橋ルート)	最速:約 63 分 平均:約 64 分	中之島線 8 本 御堂筋線 15 本 ラピート 2 本	2 回 〔①大江橋 ②難波〕	①約 400m ②約 360m	中之島線・御堂筋線・はるか 最速:約 63 分 平均:約 64 分 ※現行中之島線 8 本/時・御堂筋線 15 本/時・ラピート 2 本/時	2 回 〔①大江橋 ②難波〕	①約 400m ②約 360m	ラピート 最速:約 44 分注3 平均:約 45 分 〔注 1 最速: 30 分台後半〕	0 回注3	—	
	南海利用 (南海難波ルート)								ラピート 最速:約 44 分注3 平均:約 45 分 〔注 1 最速: 30 分台後半〕	0 回注3	—	

※1 所要時間は乗車時間（対象列車の平均所要時間）、乗換時間（平成 17 年度大都市交通センサスの結果及び独自調査）、乗換待ち時間（乗換前後で運行頻度の高い列車の平均待ち時間）を含む。なお、なにわ筋線と中間駅を含む乗換路線とで接続ダイヤを設定する場合、更に時間短縮効果が見込まれる。（所要時間、運行本数等は平成 22 年 3 月時点のダイヤを前提）

※2 所要時間について JR 利用の場合は上段が特急「はるか」の天王寺駅～関西空港駅間/ノストップ 列車の最速、下段が特急「はるか」全列車の平均所要時間。また、南海利用の場合は上段が特急「ラピート β」の最速、下段が全ラピートの平均所要時間。（所要時間、運行本数等は平成 22 年 3 月時点のダイヤを前提）

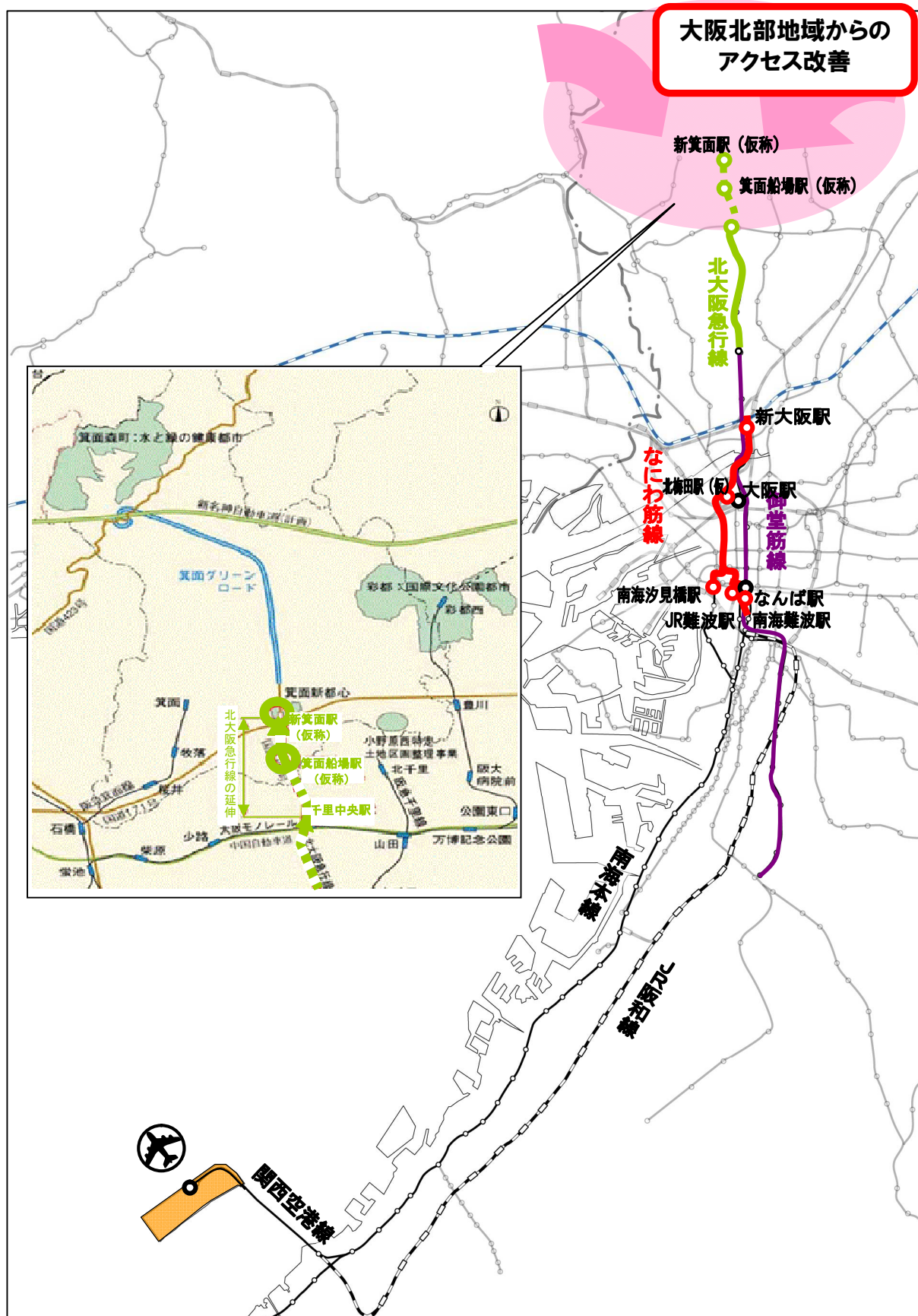
※3 運行頻度は 13:00～14:00 における対象区間の運行本数（複数ある場合は、上段から利用順に応じる）。東海道支線地下化時の運行頻度は現況の 13:00～14:00 における対象区間の運行本数と仮定。（所要時間、運行本数等は平成 22 年 3 月時点のダイヤを前提）

※4 乗換回数は発生する場合にその降車側の駅名を乗換順に記載（乗換が生じない場合は 0 回）。

※5 乗換距離は平成 17 年度大都市交通センサスの結果及び独自調査による。

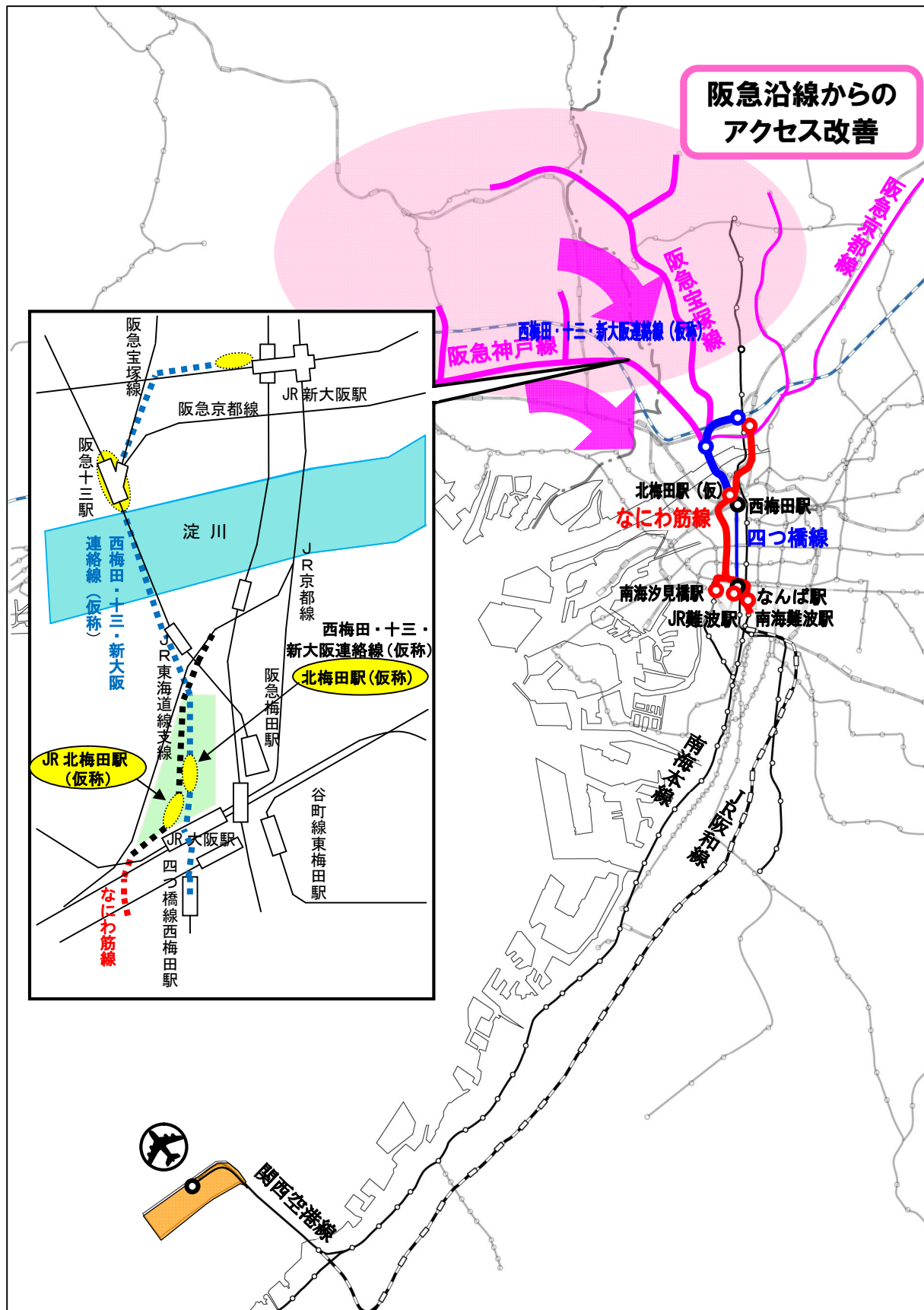
※6 なにわ筋線整備時に特急「ラピート」が新大阪まで乗り入れると仮定した場合の所要時間及び乗換回数。

なにわ筋線と北大阪急行線延伸について



参考図3 なにわ筋線と北大阪急行線延伸について

なにわ筋線と西梅田・十三・新大阪 連絡線(仮称)について



参考図4 なにわ筋線と西梅田・十三・新大阪連絡線(仮称)について

整備効果〔試算暫定〕
鉄道サービス水準の向上〔試算暫定〕

参考表2 主要出発地から関西国際空港への所要時間・乗換回数〔試算暫定〕

主要 出発地	経路	現況				東海道支線地下化時 〔仮定をおいた一試算〕			なにわ筋線整備時 〔仮定をおいた一試算〕			北大阪急行線延伸又は西梅田・十三・新大阪連絡線(仮称)及びなにわ筋線整備時 〔仮定をおいた一試算〕		
		所要 時間 ※1※2	利用列車 運行頻度 ※3	乗換 回数 ※4	乗換 距離 ※5	所要時間※1※2 〔試算〕	乗換 回数 ※4	乗換 距離 ※5	所要時間※1※2 〔試算〕	乗換 回数 ※4	乗換 距離 ※5	所要時間※1※2 〔試算〕	乗換 回数 ※4	乗換 距離 ※5
新箕面 (仮称)	JR 利用	最速:約 90 分 平均:約 98 分	阪急バス 5 本 北急(・御堂筋線) 8 本 はるか 2 本	2 回 ①千里中央 ②新大阪	①約 120m ②約 400m	阪急バス・北急(・御堂筋線)・はるか 最速:約 91 分 平均:約 99 分 ※阪急バス 5 本/時・北急(・御堂筋線) 8 本/時・はるか 2 本/時	2 回 ①千里中央 ②新大阪	①約 120m ②約 400m	阪急バス・北急(・御堂筋線)・はるか 最速:約 89 分 平均:約 94 分	2 回 ①千里中央 ②新大阪	①約 120m ②約 400m	北急延伸(・御堂筋線)・はるか 最速:約 77 分 平均:約 82 分	1 回 (新大阪)	約 400m
	南海利用 (南海難波ルート)	最速:約 94 分 平均:約 95 分	阪急バス 5 本 北急(・御堂筋線) 8 本 ラピート 2 本	2 回 ①千里中央 ②難波	①約 120m ②約 360m	阪急バス・北急(・御堂筋線)・ラピート 最速:約 94 分 平均:約 95 分 ※阪急バス 5 本/時・北急(・御堂筋線) 8 本/時・ラピート 2 本/時	2 回 ①千里中央 ②難波	①約 120m ②約 360m	阪急バス・北急(・御堂筋線)・ラピート ※6 最速:約 92 分 平均:約 94 分	2 回 ①千里中央 ②新大阪	①約 120m ②約 400m	北急延伸(・御堂筋線)・ラピート※6 最速:約 80 分 平均:約 81 分	1 回 (新大阪)	約 400m
	南海利用 (南海汐見橋ルート)								阪急バス・北急(・御堂筋線)・ラピート ※6 最速:約 92 分 平均:約 93 分	2 回 ①千里中央 ②新大阪	①約 120m ②約 400m	北急延伸(・御堂筋線)・ラピート※6 最速:約 80 分 平均:約 81 分	1 回 (新大阪)	約 400m
十三	JR 利用	最速:約 64 分 平均:約 69 分	阪急京都線 18 本 御堂筋線 15 本 はるか 2 本	2 回 ①梅田 ②天王寺	①約 300m ②約 180m	※阪急京都線・御堂筋線・はるか 阪急京都線・はるか 最速:約 64 分 平均:約 69 分 ※阪急京都線 18 本/時・御堂筋線 15 本/時・はるか 2 本/時	2 回 ①梅田 ②天王寺	①約 300m ②約 180m	阪急京都線・はるか 最速:約 63 分 平均:約 68 分	1 回 (梅田)	約 750m	※西梅田・十三・新大阪連絡線(仮称)・はるか 最速:約 57 分 平均:約 62 分	1 回 (北梅田)	約 420m
	南海利用 (南海難波ルート)	最速:約 65 分 平均:約 67 分	阪急京都線 18 本 御堂筋線 15 本 ラピート 2 本	2 回 ①梅田 ②難波	①約 300m ②約 360m	阪急京都線・御堂筋線・ラピート 最速:約 65 分 平均:約 67 分 ※阪急京都線 18 本/時・御堂筋線 15 本/時・ラピート 2 本/時	2 回 ①梅田 ②難波	①約 300m ②約 360m	阪急京都線・ラピート 最速:約 66 分 平均:約 67 分	1 回 (梅田)	約 750m	※西梅田・十三・新大阪連絡線(仮称)・ラピート 最速:約 60 分 平均:約 62 分	1 回 (北梅田)	約 420m
	南海利用 (南海汐見橋ルート)								阪急京都線・ラピート 最速:約 66 分 平均:約 67 分	1 回 (梅田)	約 750m	※西梅田・十三・新大阪連絡線(仮称)・ラピート 最速:約 60 分 平均:約 61 分	1 回 (北梅田)	約 420m

※1 所要時間は乗車時間（対象列車の平均所要時間）、乗換時間（平成 17 年度大都市交通センサスの結果及び独自調査）、乗換待ち時間（乗換前後で運行頻度の高い列車の平均待ち時間）を含む。なお、なにわ筋線と乗換路線とで接続ダイヤを設定する場合、更に時間短縮効果が見込まれる。（所要時間、運行本数等は平成 23 年 12 月時点のダイヤを前提）

※2 所要時間について JR 利用の場合は上段が特急「はるか」の天王寺駅～関西空港駅間/ノストップ 列車の最速所要時間を適用し、下段が特急「はるか」全列車の平均所要時間を適用した。また、南海利用の場合は上段が特急「ラピートβ」の最速、下段が全ラピートの平均所要時間。（所要時間、運行本数等は平成 23 年 12 月時点のダイヤを前提）

※3 運行頻度は 12:00～13:00 における対象区間の運行本数（複数ある場合は、上段から利用順に応じる）。東海道支線地下化時の運行頻度は現況の 12:00～13:00 における対象区間の運行本数と仮定。なにわ筋線及び西梅田・十三・新大阪連絡線（仮称）の運行本数は本調査の設定本数と仮定。（所要時間、運行本数等は平成 23 年 12 月時点のダイヤを前提）

※4 乗換回数は発生する場合にその降車側の駅名を乗換順に記載（乗換が生じない場合は 0 回）。

※5 乗換距離は平成 17 年度大都市交通センサスの結果及び独自調査による。

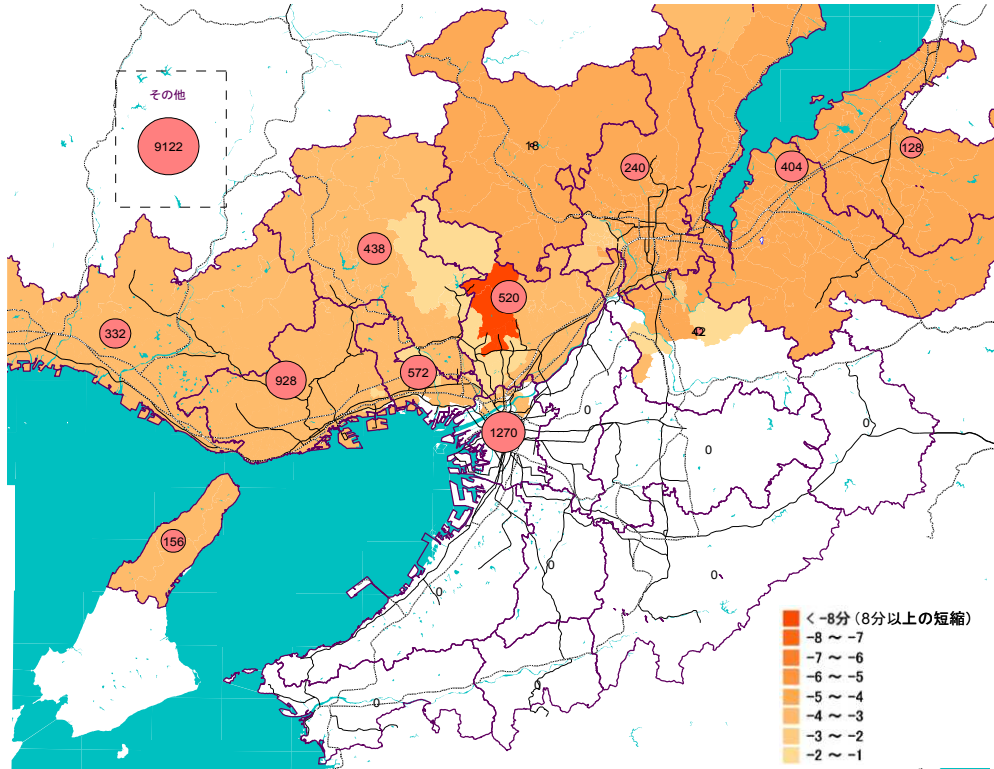
※6 なにわ筋線整備時に特急「ラピート」が新大阪まで乗り入れると仮定した場合の所要時間及び乗換回数。

〔参考〕 なにわ筋線及び北大阪急行線延伸の両線が整備された場合

関西国際空港への所要時間の短縮及び関西空港駅の発生・集中交通量（人/日）（広域）

関西国際空港への所要時間の短縮（箕面市付近拡大）

- ・ 特急「はるか」停車駅となる JR 難波駅において、時間短縮効果が見込まれる。
- ・ 北梅田以北の京都方面、北梅田以西の神戸方面へも時間短縮効果が見込まれる。
- ・ 関西国際空港への時間短縮効果は大阪北部地域、兵庫県、京都府、滋賀県に広がっており、関西国際空港への利用者の約 9 割はそれら以遠も含めた広域からの利用である。
- ・ 北大阪急行線延伸によって、箕面市域の時間短縮が大きく見込まれる。



参考図 5 関西国際空港への駅間所要時間の短縮及び関西空港駅の発生・集中交通量（人/日）（広域）

（注記）

〔関西国際空港への駅間所要時間の短縮〕

※所要時間は、なにわ筋線及び北大阪急行線延伸整備時となにわ筋線及び北大阪急行線延伸未整備時を比較している。なお、なにわ筋線及び北大阪急行線延伸未整備時でも東海道支線地下化による北梅田駅の整備を前提としている。

※所要時間は特急「はるか」が天王寺駅～関西空港駅間ノンストップ列車の最速、特急「ラピート」が「ラピート β」の最速としている。なお、なにわ筋線整備時に、例えば特急「はるか」が JR 難波駅に停車せずに運行した場合や、特急「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（南海難波駅～関西空港駅間約 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があるため、更に時間短縮効果が見込まれる地域がある。

※図は一定の地域単位でアクセス駅を設定し、その駅の所要時間の短縮が単位地域全体に及ぶものとして示す。

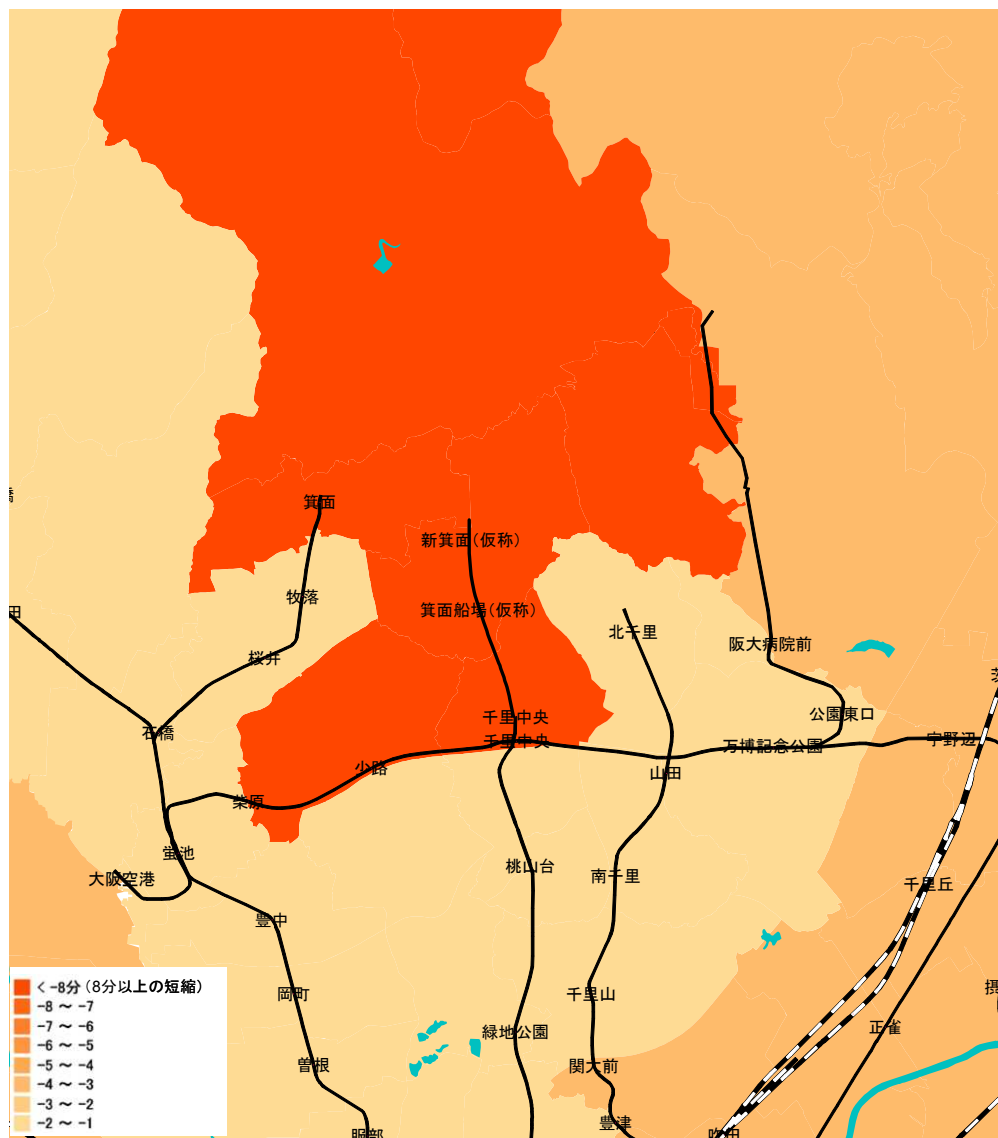
〔関西空港駅の発生・集中交通量〕

※図の各ブロックの数字は、なにわ筋線又は北大阪急行線延伸を經由して関西空港駅を利用する発生・集中交通量（人/日）を表している。

※「その他」は、次の条件のうち 1 つ以上を満たす市町村以外の地域である。

- ①大阪市を中心とする概ね半径 50km の範囲で京都市、神戸市の交通圏を含む地域。（近畿地方交通審議会答申第 8 号（平成 16 年）での予測対象圏域）
- ②国勢調査（平成 17 年度）結果における 3 大都市（大阪市、京都市、神戸市）への通勤・通学 5 %以上依存圏
- ③国勢調査（平成 17 年度）結果における 3 大都市（大阪市、京都市、神戸市）への通勤・通学 500 人以上依存圏
- ④上記①～③で予測対象圏域の飛び地を防ぐために補完的に追加する市町村

参考
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



参考図6 関西国際空港への駅間所要時間の短縮（箕面市付近拡大）

(注記)

〔関西国際空港への駅間所要時間の短縮〕

※所要時間は、なにわ筋線及び北大阪急行線延伸整備時となにわ筋線及び北大阪急行線延伸未整備時を比較している。なお、なにわ筋線及び北大阪急行線延伸未整備時でも東海道支線地下化による北梅田駅の整備を前提としている。

※所要時間は特急「はるか」が天王寺駅～関西空港駅間ノンストップ列車の最速、特急「ラピート」が「ラピートβ」の最速としている。なお、なにわ筋線整備時に、例えば特急「はるか」がJR 難波駅に停車せずに運行した場合や、特急「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（南海難波駅～関西空港駅間約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があるため、更に時間短縮効果が見込まれる地域がある。

※図は一定の地域単位でアクセス駅を設定し、その駅の所要時間の短縮が単位地域全体に及ぶものとして示す。

〔関西空港駅の発生・集中交通量〕

※図の各ブロックの数字は、なにわ筋線又は北大阪急行線延伸を経由して関西空港駅を利用する発生・集中交通量（人/日）を表している。

※「その他」は、次の条件のうち1つ以上を満たす市町村以外の地域である。

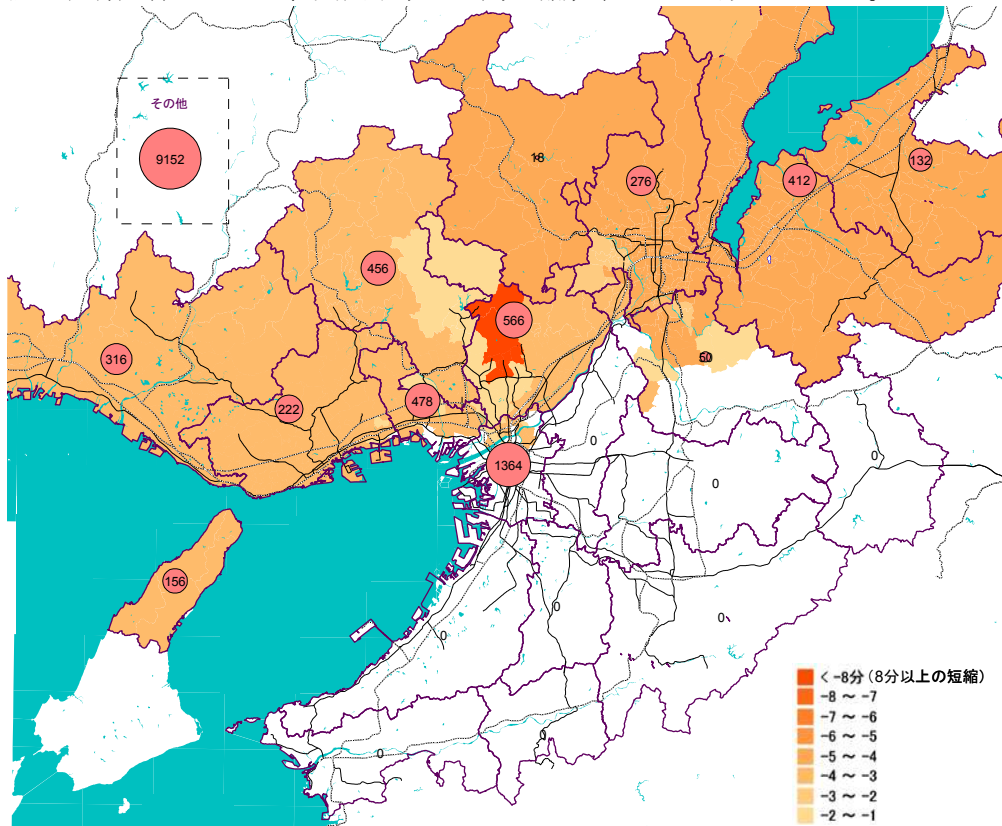
- ①大阪市を中心とする概ね半径50kmの範囲で京都市、神戸市の交通圏を含む地域。（近畿地方交通審議会答申第8号（平成16年）での予測対象圏域）
- ②国勢調査（平成17年度）結果における3大都市（大阪市、京都市、神戸市）への通勤・通学5%以上依存圏
- ③国勢調査（平成17年度）結果における3大都市（大阪市、京都市、神戸市）への通勤・通学500人以上依存圏
- ④上記①～③で予測対象圏域の飛び地を防ぐために補完的に追加する市町村

〔参考〕 なにわ筋線及び北大阪急行線延伸の両線が整備された場合

関西国際空港への所要時間の短縮及び関西空港駅の発生・集中交通量（人/日）（広域）

関西国際空港への所要時間の短縮（箕面市付近拡大）

- ・ 南海汐見橋線並びに特急「はるか」停車駅となる JR 難波駅において、時間短縮効果が見込まれる。
- ・ 北梅田以北の京都方面、北梅田以西の神戸方面へも時間短縮効果が見込まれる。
- ・ 関西国際空港への時間短縮効果は大阪北部地域、兵庫県、京都府、滋賀県に広がっており、関西国際空港への利用者の約 9 割はそれら以遠も含めた広域からの利用である。
- ・ 北大阪急行線延伸によって、箕面市域の時間短縮効果が大きく見込まれる。



参考図 7 関西国際空港への駅間所要時間の短縮及び関西空港駅の発生・集中交通量（人/日）（広域）

（注記）

〔関西国際空港への駅間所要時間の短縮〕

※所要時間は、なにわ筋線及び北大阪急行線延伸整備時となにわ筋線及び北大阪急行線延伸未整備時を比較している。なお、なにわ筋線及び北大阪急行線延伸未整備時でも東海道支線地下化による北梅田駅の整備を前提としている。

※所要時間は特急「はるか」が天王寺駅～関西空港駅間ノンストップ列車の最速、特急「ラピート」が「ラピート β」の最速としている。なお、なにわ筋線整備時に、例えば特急「はるか」が JR 難波駅に停車せずに運行した場合や、特急「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（南海難波駅～関西空港駅間約 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があるため、更に時間短縮効果が見込まれる地域がある。

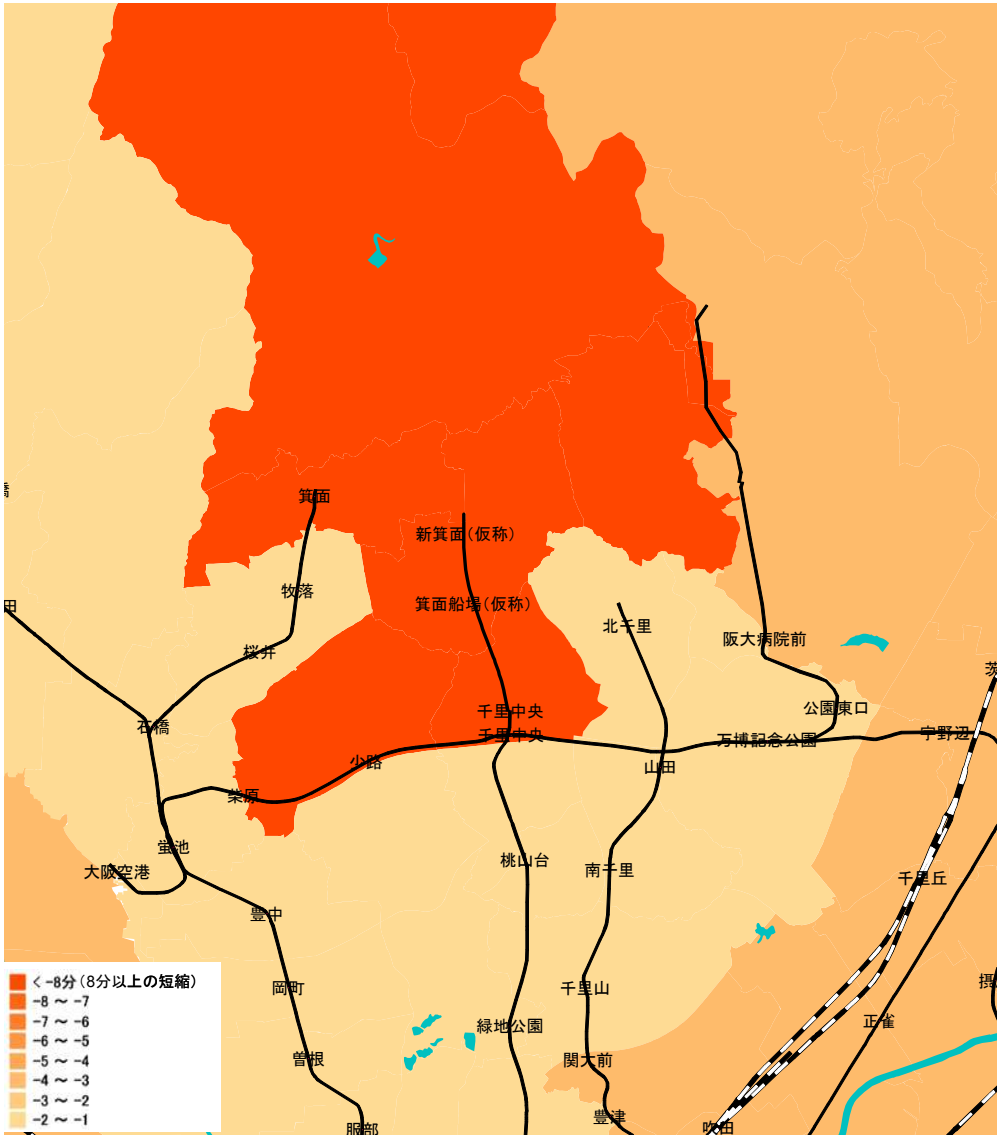
※図は一定の地域単位でアクセス駅を設定し、その駅の所要時間の短縮が単位地域全体に及ぶものとして示す。

〔関西空港駅の発生・集中交通量〕

※図の各ブロックの数字は、なにわ筋線又は北大阪急行線延伸を経由して関西空港駅を利用する発生・集中交通量（人/日）を表している。

※「その他」は、次の条件のうち 1 つ以上を満たす市町村以外の地域である。

- ①大阪市を中心とする概ね半径 50km の範囲で京都市、神戸市の交通圏を含む地域。（近畿地方交通審議会答申第 8 号（平成 16 年）での予測対象圏域）
- ②国勢調査（平成 17 年度）結果における 3 大都市（大阪市、京都市、神戸市）への通勤・通学 5 % 以上依存圏
- ③国勢調査（平成 17 年度）結果における 3 大都市（大阪市、京都市、神戸市）への通勤・通学 500 人以上依存圏
- ④上記①～③で予測対象圏域の飛び地を防ぐために補完的に追加する市町村



参考図8 関西国際空港への駅間所要時間の短縮（箕面市付近拡大）

(注記)

〔関西国際空港への駅間所要時間の短縮〕

※所要時間は、なにわ筋線及び北大阪急行線延伸整備時となにわ筋線及び北大阪急行線延伸未整備時を比較している。なお、なにわ筋線及び北大阪急行線延伸未整備時でも東海道支線地下化による北梅田駅の整備を前提としている。

※所要時間は特急「はるか」が天王寺駅～関西空港駅間ノンストップ列車の最速、特急「ラピート」が「ラピート β」の最速としている。なお、なにわ筋線整備時に、例えば特急「はるか」がJR 難波駅に停車せずに運行した場合や、特急「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（南海難波駅～関西空港駅間約 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があるため、更に時間短縮効果が見込まれる地域がある。

※図は一定の地域単位でアクセス駅を設定し、その駅の所要時間の短縮が単位地域全体に及ぶものとして示す。

〔関西空港駅の発生・集中交通量〕

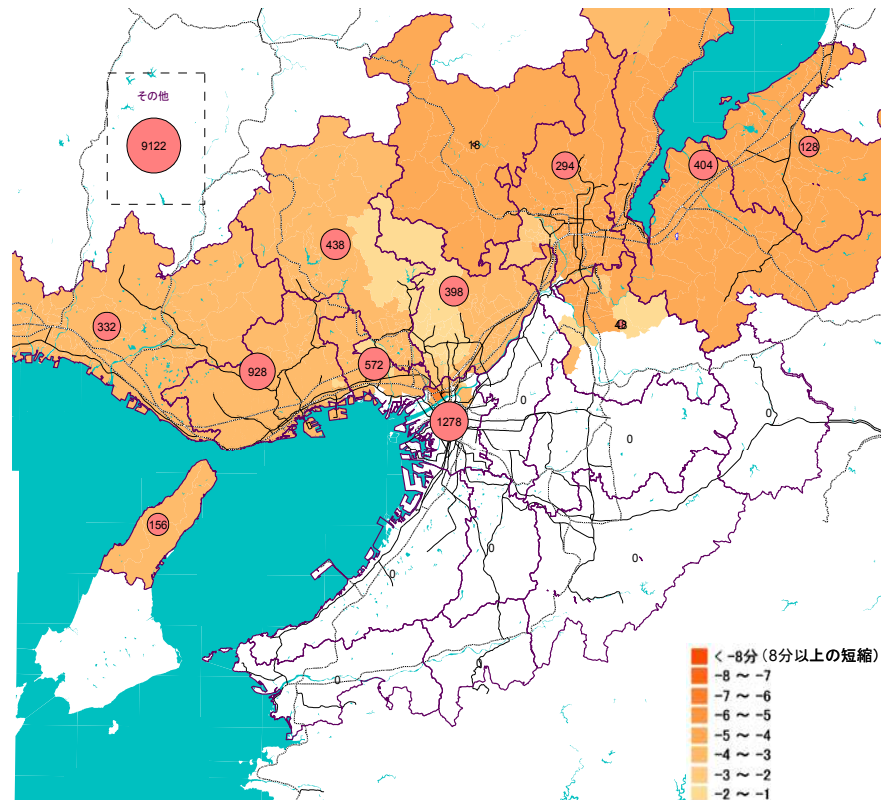
※図の各ブロックの数字は、なにわ筋線又は北大阪急行線延伸を經由して関西空港駅を利用する発生・集中交通量（人/日）を表している。

※「その他」は、次の条件のうち1つ以上を満たす市町村以外の地域である。

- ①大阪市を中心とする概ね半径 50km の範囲で京都市、神戸市の交通圏を含む地域。(近畿地方交通審議会答申第 8 号(平成 16 年)での予測対象圏域)
②国勢調査(平成 17 年度)結果における 3 大都市(大阪市、京都市、神戸市)への通勤・通学 5%以上依存圏
③国勢調査(平成 17 年度)結果における 3 大都市(大阪市、京都市、神戸市)への通勤・通学 500 人以上依存圏
④上記①～③で予測対象圏域の飛び地を防ぐために補完的に追加する市町村

〔参考〕 なにわ筋線及び西梅田・十三・新大阪連絡線（仮称）の両線が整備された場合
関西国際空港への所要時間の短縮及び関西空港駅の発生・集中交通量（人/日）（広域）
関西国際空港への所要時間の短縮（十三駅付近拡大）

- ・ 特急「はるか」停車駅となる JR 難波駅において、時間短縮効果が見込まれる。
- ・ 北梅田以北の京都方面、北梅田以西の神戸方面へも時間短縮効果が見込まれる。
- ・ 関西国際空港への時間短縮効果は大阪北部地域、兵庫県、京都府、滋賀県に広がっており、関西国際空港への利用者の約 9 割はそれら以遠も含めた広域からの利用である。
- ・ 西梅田・十三・新大阪連絡線（仮称）の停車駅である阪急十三駅付近において、時間短縮効果が見込まれる。



参考図 9 関西国際空港への駅間所要時間の短縮及び関西空港駅の発生・集中交通量（人/日）（広域）
（注記）

〔関西国際空港への駅間所要時間の短縮〕

※所要時間は、なにわ筋線及び西梅田・十三・新大阪連絡線（仮称）整備時となにわ筋線及び西梅田・十三・新大阪連絡線未整備時を比較している。

なお、なにわ筋線及び西梅田・十三・新大阪連絡線（仮称）未整備時でも東海道支線地下化による北梅田駅の整備を前提としている。

※所要時間は特急「はるか」が天王寺駅～関西空港駅間ノンストップ列車の最速、特急「ラビート」が「ラビート β」の最速としている。なお、なにわ筋線整備時に、例えば特急「はるか」が JR 難波駅に停車せずに運行した場合や、特急「ラビート」が南海汐見橋駅又は南海難波駅以南を実績最短時間（南海難波駅～関西空港駅間約 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があるため、更に時間短縮効果が見込まれる地域がある。

※図は一定の地域単位でアクセス駅を設定し、その駅の所要時間の短縮が単位地域全体に及ぶものとして示す。

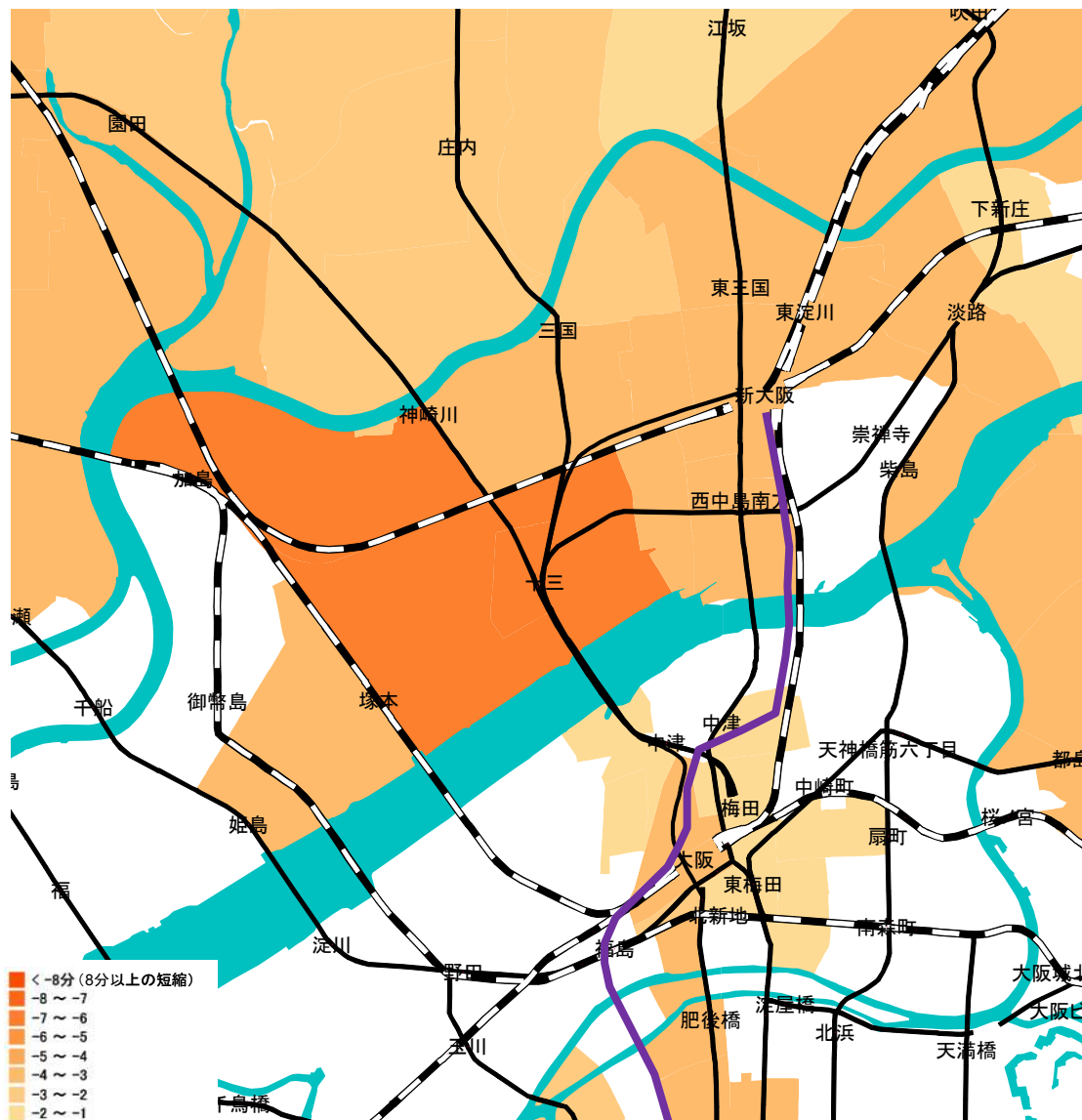
〔関西空港駅の発生・集中交通量〕

※図の各ブロックの数字は、なにわ筋線又は西梅田・十三・新大阪連絡線（仮称）を經由して関西空港駅を利用する発生・集中交通量（人/日）を表している。

※「その他」は、次の条件のうち 1 つ以上を満たす市町村以外の地域である。

- ①大阪市を中心とする概半半径 50km の範囲で京都市、神戸市の交通圏を含む地域。（近畿地方交通審議会答申第 8 号（平成 16 年）での予測対象圏域）
- ②国勢調査（平成 17 年度）結果における 3 大都市（大阪市、京都市、神戸市）への通勤・通学 5 %以上依存圏
- ③国勢調査（平成 17 年度）結果における 3 大都市（大阪市、京都市、神戸市）への通勤・通学 500 人以上依存圏
- ④上記①～③で予測対象圏域の飛び地を防ぐために補完的に追加する市町村

参考
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



参考図 10 関西国際空港への駅間所要時間の短縮（十三駅付近拡大）

（注記）

〔関西国際空港への駅間所要時間の短縮〕

※所要時間は、なにわ筋線及び西梅田・十三・新大阪連絡線（仮称）整備時となにわ筋線及び西梅田・十三・新大阪連絡線未整備時を比較している。

なお、なにわ筋線及び西梅田・十三・新大阪連絡線（仮称）未整備時でも東海道支線地下化による北梅田駅の整備を前提としている。

※所要時間は特急「はるか」が天王寺駅～関西空港駅間ノンストップ列車の最速、特急「ラピート」が「ラピートβ」の最速としている。なお、なにわ筋線整備時に、例えば特急「はるか」がJR 難波駅に停車せずに運行した場合や、特急「ラピート」が南海汐見橋駅又は南海難波駅以南を実績最速時間（南海難波駅～関西空港駅間約 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があるため、更に時間短縮効果が見込まれる地域がある。

※図は一定の地域単位でアクセス駅を設定し、その駅の所要時間の短縮が単位地域全体に及ぶものとして示す。

〔関西空港駅の発生・集中交通量〕

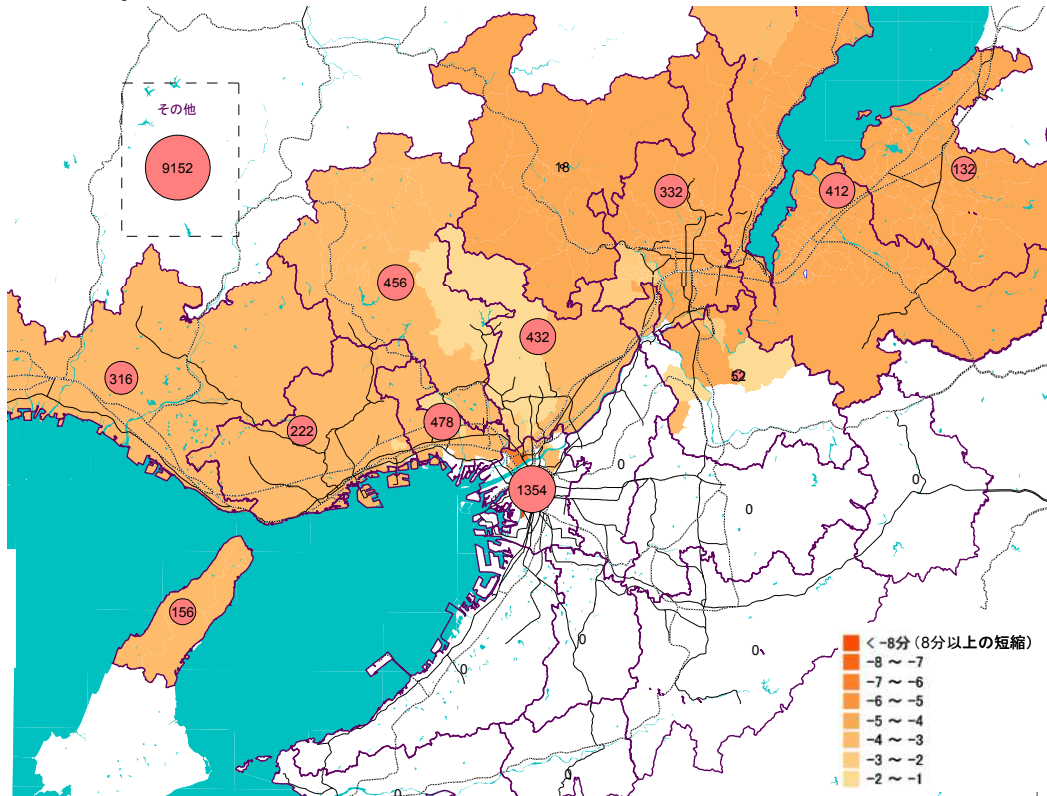
※図の各ブロックの数字は、なにわ筋線又は西梅田・十三・新大阪連絡線（仮称）を経由して関西空港駅を利用する発生・集中交通量（人/日）を表している。

※「その他」は、次の条件のうち 1 つ以上を満たす市町村以外の地域である。

- ①大阪市を中心とする概ね半径 50km の範囲で京都市、神戸市の交通圏を含む地域。（近畿地方交通審議会答申第 8 号（平成 16 年）での予測対象圏域）
- ②国勢調査（平成 17 年度）結果における 3 大都市（大阪市、京都市、神戸市）への通勤・通学 5 % 以上依存圏
- ③国勢調査（平成 17 年度）結果における 3 大都市（大阪市、京都市、神戸市）への通勤・通学 500 人以上依存圏
- ④上記①～③で予測対象圏域の飛び地を防ぐために補完的に追加する市町村

〔参考〕 なにわ筋線及び西梅田・十三・新大阪連絡線（仮称）の両線が整備された場合
関西国際空港への所要時間の短縮及び関西空港駅の発生・集中交通量（人/日）（広域）
関西国際空港への所要時間の短縮（十三駅付近拡大）

- ・ 南海汐見橋線並びに特急「はるか」停車駅となる JR 難波駅において、時間短縮効果が見込まれる。
- ・ 北梅田以北の京都方面、北梅田以西の神戸方面へも時間短縮効果が見込まれる。
- ・ 関西国際空港への時間短縮効果は大阪北部地域、兵庫県、京都府、滋賀県に広がっており、関西国際空港への利用者の約9割はそれら以遠も含めた広域からの利用である。
- ・ 西梅田・十三・新大阪連絡線（仮称）の停車駅である阪急十三駅付近において、時間短縮効果が見込まれる。



参考図 11 関西国際空港への駅間所要時間の短縮及び関西空港駅の発生・集中交通量（人/日）（広域）
（注記）

〔関西国際空港への駅間所要時間の短縮〕

※所要時間は、なにわ筋線及び西梅田・十三・新大阪連絡線（仮称）整備時となにわ筋線及び西梅田・十三・新大阪連絡線未整備時を比較している。

なお、なにわ筋線及び西梅田・十三・新大阪連絡線（仮称）未整備時でも東海道支線地下化による北梅田駅の整備を前提としている。

※所要時間は特急「はるか」が天王寺駅～関西空港駅間ノンストップ列車の最速、特急「ラピート」が「ラピートβ」の最速としている。なお、なにわ筋線整備時に、例えば特急「はるか」がJR 難波駅に停車せずに運行した場合や、特急「ラピート」が南海汐見橋駅又は南海難波駅以南を実績最速時間（南海難波駅～関西空港駅間約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があるため、更に時間短縮効果が見込まれる地域がある。

※図は一定の地域単位でアクセス駅を設定し、その駅の所要時間の短縮が単位地域全体に及ぶものとして示す。

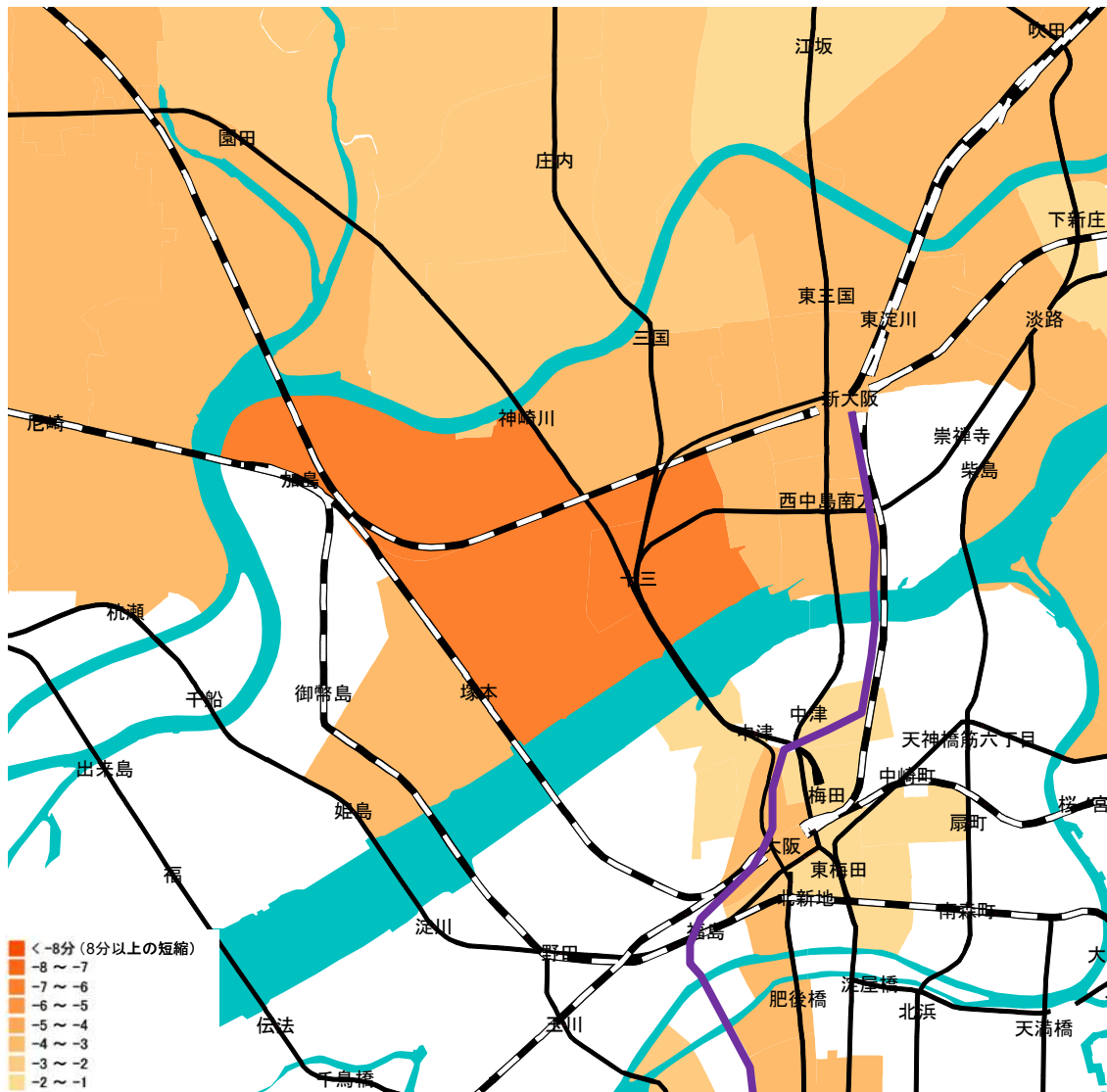
〔関西空港駅の発生・集中交通量〕

※図の各ブロックの数字は、なにわ筋線又は西梅田・十三・新大阪連絡線（仮称）を經由して関西空港駅を利用する発生・集中交通量（人/日）を表している。

※「その他」は、次の条件のうち1つ以上を満たす市町村以外の地域である。

- ①大阪市を中心とする概半径50kmの範囲で京都市、神戸市の交通圏を含む地域。（近畿地方交通審議会答申第8号（平成16年）での予測対象圏域）
- ②国勢調査（平成17年度）結果における3大都市（大阪市、京都市、神戸市）への通勤・通学5%以上依存圏
- ③国勢調査（平成17年度）結果における3大都市（大阪市、京都市、神戸市）への通勤・通学500人以上依存圏
- ④上記①～③で予測対象圏域の飛び地を防ぐために補完的に追加する市町村

参考
JR 難波・南海汐見橋ルート・
なにわ筋線内中間駅
ノンストップケース



(注記)

【関西国際空港への駅間所要時間の短縮】

※所要時間は、なにわ筋線及び西梅田・十三・新大阪連絡線（仮称）整備時となにわ筋線及び西梅田・十三・新大阪連絡線未整備時を比較している。

なお、なにわ筋線及び西梅田・十三・新大阪連絡線（仮称）未整備時でも東海道支線地下化による北梅田駅の整備を前提としている。

※所要時間は特急「はるか」が天王寺駅～関西空港駅間ノンストップ列車の最速、特急「ラピート」が「ラピートβ」の最速としている。なお、なにわ筋線整備時に、例えば特急「はるか」がJR 難波駅に停車せずに運行した場合や、特急「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（南海難波駅～関西空港駅間約 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があるため、更に時間短縮効果が見込まれる地域がある。

※図は一定の地域単位でアクセス駅を設定し、その駅の所要時間の短縮が単位地域全体に及ぶものとして示す。

【関西空港駅の発生・集中交通量】

※図の各ブロックの数字は、なにわ筋線又は西梅田・十三・新大阪連絡線（仮称）を經由して関西空港駅を利用する発生・集中交通量（人/日）を表している。

※「その他」は、次の条件のうち 1 つ以上を満たす市町村以外の地域である。

- ①大阪市を中心とする概ね半径 50km の範囲で京都市、神戸市の交通圏を含む地域。（近畿地方交通審議会答申第 8 号（平成 16 年）での予測対象圏域）
- ②国勢調査（平成 17 年度）結果における 3 大都市（大阪市、京都市、神戸市）への通勤・通学 5% 以上依存圏
- ③国勢調査（平成 17 年度）結果における 3 大都市（大阪市、京都市、神戸市）への通勤・通学 500 人以上依存圏
- ④上記①～③で予測対象圏域の飛び地を防ぐために補完的に追加する市町村