

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 1 回資料

平成 21 年 11 月 6 日（金）

## <目次>

I. 調査の進め方	- 2 -
1. 背景と目的	- 2 -
2. 主な検討課題	- 2 -
II. 検討内容	- 3 -
1. 社会経済情勢等の変化の整理	- 3 -
(1) 将来人口、人口分布、開発計画の状況等の把握・整理	- 3 -
2. 近畿圏の都市鉄道ネットワーク等の現状把握と基礎データの整理	- 3 -
(1) 鉄道ネットワークの現状、空港アクセス、新幹線アクセスの状況等の把握	- 3 -
(2) 流動等基礎データの整理、交通流動の変化等	- 4 -
3. アクセス改善方策(なにわ筋線)に関する検討	- 5 -
3. 1 整備の意義・性格	- 5 -
3. 2 整備の前提整理	- 7 -
III. 補足事項案	- 8 -
IV. 参照資料	- 9 -

## I. 調査の進め方

### 1. 背景と目的

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。

本業務は、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。

### 2. 主な検討課題

主に以下の課題について3回程度の検討会を開催し、調査を進める。

表 検討会の議題として想定する主な検討課題（案）

検討会開催	主な検討課題（案）
第1回	<ul style="list-style-type: none"><li>社会経済情勢等の変化の整理</li><li>近畿圏の都市鉄道ネットワーク等の現状把握と基礎データの整理</li><li>アクセス改善方策（なにわ筋線）に関する検討 整備の意義・性格 整備の前提整理</li></ul>
第2回	<ul style="list-style-type: none"><li>アクセス改善方策（なにわ筋線）に関する検討 技術的実現性の検討 サービス水準等の想定・整理</li></ul>
第3回	<ul style="list-style-type: none"><li>アクセス改善方策（なにわ筋線）に関する検討 技術的実現性の検討 サービス水準等の想定・整理 需要予測 整備効果等 今後の課題の整理・検討</li></ul>

※他路線との相乗効果等に関する検討は、なにわ筋線の整備効果等を踏まえ実施

## II. 検討内容

### 1. 社会経済情勢等の変化の整理

#### (1) 将来人口、人口分布、開発計画の状況等の把握・整理

##### <関西の経済の現状>

- 近畿圏の域内総生産（GRP）は中部圏よりも大きいですが、一人当たりの GRP は近畿圏の方が低い。（表 1）
- 近畿圏とアジアとの結び付きは深く、輸出入の貿易額は増加傾向（図 2、図 4）であり、全国に占める大阪管内（大阪税関の管轄範囲）の輸出貿易額のシェアは、対中国が 15.1%、中国も含めた対アジアでは 16.1%となっており（図 3）、輸入貿易額のシェアは、対アジアでは 18.5%、対中国の場合は 22.5%となっている（図 5）。

##### <人口分布と将来人口>

- 平成 12 年度から 17 年度の推移を見ると、常住人口は都心回帰の傾向が確認される（図 6）が、従業人口は、特に大阪市内での減少度が高い（図 7）。
- 国立社会保障人口問題研究所の人口見通しによると、平成 42 年では神戸、京都、大阪都心部と一部の地域を除き多くの市町村で常住人口の減少が予測されている。（図 8）

##### <開発計画の状況>

- 近畿圏においては、経済活力に満ちあふれた都市として再生することを目的とした都市再生緊急整備地域が 20 地域指定されている。（図 10、表 2）

### 2. 近畿圏の都市鉄道ネットワーク等の現状把握と基礎データの整理

#### (1) 鉄道ネットワークの現状、空港アクセス、新幹線アクセスの状況等の把握

##### <関西国際空港へのアクセスの現状>

- 運輸政策審議会答申第 19 号（平成 12 年 8 月）に示される空港と都心部の所要時間 30 分台を目指すという目標からすると、関西国際空港から大阪都心部へは、それよりも長くなっている。（図 11）

##### <新幹線新大阪駅へのアクセスの現状>

- 新幹線新大阪駅からは JR 線沿線の利便性が高く、特に京都方面では 30 分以内のアクセス圏が他の地域に比べて広い。（図 12）
- 新幹線新大阪駅へのアクセスは京都、神戸方面に乗換えのない地域が広がるものの、大阪南部では御堂筋線沿線以外は乗換えを要する地域となっている。（図 13）

##### <都市鉄道ネットワークの現状>

- 大阪環状線内において頭端駅となる大阪市近郊の鉄道路線は、7 路線存在する（南海本線、南海汐見橋線、JR 関西本線、京阪本線、京阪中之島線、阪神本線、近鉄大阪線）。（図 14）
- 大阪ビジネス拠点の一つである中之島駅は、大阪（梅田）駅、難波駅に比べると 30 分以内のアクセス圏が狭く、近畿圏各地への乗換え回数も大阪（梅田）駅、難波駅に比べると多くなっている。（図 15）

## (2) 流動等基礎データの整理、交通流動の変化等

### <流動等基礎データの整理>

#### ①関西国際空港アクセス

- 関西国際空港を利用する国内航空旅客は大阪市内及び泉州地域の利用者が多い。(図 16)
- 関西国際空港へのアクセス・イグレス交通手段は、大阪市内や泉州地域では鉄道が多いものの、その他の多くの地域では、鉄道分担率は 50%以下である。特にそれらの地域ではリムジンバスの利用が多くなっている。(図 16)
- 国際航空旅客の利用者は大阪市内に多く、続いて、神戸市、北大阪地域が多い。それに次いで、東部大阪地域、京都市、奈良県北部地域、泉州地域の航空旅客が多い。(図 17)
- 関西空港国際線利用の場合は、国内線利用と比べて多くの地域でリムジンバスの利用割合が大きくなる。(図 17)
- リムジンバス路線が運行していない滋賀県中部地域では鉄道分担率が高い。(図 17)

#### ②新幹線新大阪駅アクセス

- 新幹線新大阪駅の利用者は、大阪市内や尼崎地域、豊中地域、東大阪地域からの利用が多く、これら地域と比べると堺地域からの利用が少ない。(図 18)

#### ③都市圏内流動

- 大阪市内を中心として、周辺の東部大阪地域、北大阪地域、泉州地域との間の流動が特に多い。(図 19)

### <交通流動の変化>

- 平成 7 年から平成 17 年にかけての JR 西日本、関西大手民鉄 5 社、大阪市交通局の年間輸送人員は、各社ともに減少している傾向にある。(図 20)

### 3. アクセス改善方策（なにわ筋線）に関する検討

#### 3. 1 整備の意義・性格

##### <位置付け>

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。

##### <整備の意義>

###### (1) 関西国際空港へのアクセスの改善

- ・ 大阪駅北地区、中之島地区、難波・湊町地区等の大阪の中心を貫き、関西国際空港へ鉄道路線が直通することで、乗換抵抗の軽減や速達性の向上に資するものと考えられる。
- ・ 広域交通拠点である新大阪駅からの速達性の向上は、新幹線等の幹線鉄道を通じた岡山、広島、京都、滋賀などからのアクセス利便性の向上にもつながるものと考えられ、その効果は、特に国際線の航空旅客に対する利便性の向上に資する面がありうる。
- ・ 近畿圏の中でも比較的人口が多い大阪北部地域からの利用において所要時間の短縮によるサービス改善に資するものと考えられる。

###### (2) 新幹線新大阪駅へのアクセスの改善

- ・ 新幹線新大阪駅は九州新幹線が直通することになる山陽新幹線沿線の岡山、広島や東海道新幹線沿線の京都、米原等から大阪へのゲートウェイとなっている。
- ・ 都市再生緊急整備地域である大阪駅北地区、中之島地区、難波・湊町地区等の都市拠点や、南海線沿線、阪和線沿線等の大阪南部地域からの乗換え回数の減少や速達性の向上によるアクセス改善に資するものと考えられる。

###### (3) 都市鉄道ネットワークの強化

- ・ 大阪都心部の再開発地域であるキタとミナミに対して直接的な鉄道アクセス経路が拡充され、経路選択の自由度が増すことから、利便性の向上に資するものと考えられる。
- ・ 主要ターミナルである大阪・梅田地区及び難波・湊町地区や交差する鉄道との結節が図られれば、鉄道ネットワークの強化、乗換回数の減少や所要時間の短縮などの効果がもたらされ、鉄道サービスの高質化に寄与するものと考えられる。
- ・ 平成20年3月にはおおさか東線（放出～久宝寺）、10月には京阪中之島線（中之島～天満橋）、さらに平成21年3月には阪神なんば線（西九条～大阪難波）が開業しており、これらの新線と同様に、ネットワークの充実による利用者利便の向上と沿線地域の活性化につながりうる面がある。

###### (4) 開発プロジェクトの促進・拠点性の向上

- ・ 路線の整備及び駅の設置により、大阪駅周辺・中之島・御堂筋周辺地域や難波・湊町地域（都市再生緊急整備地域）の開発プロジェクトの促進やキタとミナの拠点性の向上につながりうる面がある。

#### **(5) キタとミナミの集客力向上と南北都市軸の強化**

- ・ キタとミナミへの直通可能範囲が拡大されることで、両地区の集客力が向上し、拠点性が向上し、まちがより一層のにぎわいを見せるようになるなど、地域の活性化に寄与しうる面がある。
- ・ また、大阪駅周辺・中之島・御堂筋周辺地域、難波・湊町地域、阿倍野地域は大阪都心部を南北方向に連なる主要拠点であり、地下鉄御堂筋線、地下鉄四つ橋線、地下鉄堺筋線とともに南北軸の面的な幅を広げられることで、都市機能の集積に寄与しうる面があり、南北都市軸の強化につながりうるものと考えられる。

#### **(6) 大阪北部地域と南部地域の交流の促進**

- ・ 大阪の北部地域と南部地域はJR路線によって接続されているものの、なにわ筋線の整備は、近畿圏の二大拠点である大阪・梅田地域と難波・湊町地域を介して両地域の結節を強化しうる面があり、両地域の交流の促進や新たな旅客流動の創出などにつながりうるものと考えられる。

#### **(7) 関西の都市間競争力・国際競争力の強化**

- ・ なにわ筋線の整備は、都市再生緊急整備地域での開発を促進しうる面があり、大阪都心部における拠点の活性化が促進されることで、特に国際的なつながりを重視する大阪駅北地区や中之島地域の活性化に寄与しうるものと考えられる。
- ・ また、なにわ筋線を介してキタ、ミナミ等の集客力向上による拠点活性化に資する面があり、それが関西の活力向上として、都市間競争力の強化、東アジア諸国の主要都市との国際競争力の強化に繋がりうるものと考えられる。

#### **(8) 関西の経済活性化**

- ・ 近畿圏における国際ゲートウェイである関西国際空港とのアクセスを改善することは、国際競争力の強化に資する面があり、海外からのビジネス・観光目的の入込客数の増加に繋がれば、関西の経済活性化に寄与しうるものと考えられる。

#### **(9) 観光地アクセスの改善**

- ・ 近畿圏は、世界遺産である「古都京都の文化財（京都）」、「古都奈良の文化財（奈良）」、「法隆寺地域の仏教建造物（奈良）」、「紀伊山地の霊場と参詣道（三重、奈良、和歌山）」をはじめ、大阪や神戸のような都市観光も楽しめる地域であり世界的な観光資源を有している。
- ・ これらの地域と大阪都心部を結ぶ鉄道路線は大阪・梅田地域及び難波・湊町地域に集中していることから、なにわ筋線の整備は、観光地間移動における乗換え回数の減少や分かりやすさの向上につながり、観光地間相互の結びつきの強化に資する面がありうる。

### 3. 2 整備の前提整理

#### (1) 将来予測における鉄道ネットワーク

- ・ 本調査では、既存路線を前提になにわ筋線を整備することによる整備効果等を検討する。
- ・ 東海道線支線の地下化、おおさか東線は事業が進められていることから、整備を前提として、なにわ筋線を整備することによる整備効果等を検討する。
- ・ なお、本調査の「他路線との相乗効果等に関する検討」においては、西梅田・十三・新大阪連絡線（仮称）、北大阪急行線延伸等による相乗効果も併せて検討する。

#### (2) 近畿圏における人口の将来見通し

- ・ 国立社会保障・人口問題研究所より推計された将来人口を用いる。

#### (3) 検討対象

- ・ 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、まずは試行的に新大阪ーJR 難波・南海汐見橋間の停車駅の最も多いパターンと停車駅を北梅田のみとするパターンで検討を開始する。
- ・ 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（南海難波）についても検討を行う。

### Ⅲ. 補足事項案

#### 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の進め方 補足事項案

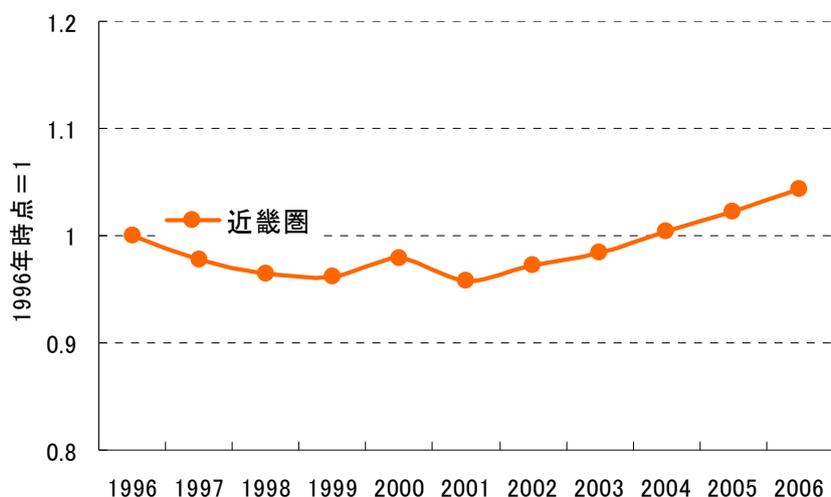
- ・ 関空アクセスの機能、都市鉄道の機能、京都、神戸、和歌山などと大阪を結ぶ都市間輸送機能、大阪駅北地区開発との関連性を有するなど、複合的かつ多面的な機能を有することを考慮。
- ・ 市域内の都市鉄道ネットワーク形成の観点から私鉄や地下鉄との接続及び多数の開発プロジェクト拠点との関係を踏まえた駅の設置の検討。
- ・ 既存の交通ネットワーク同士を短絡的に接続することにより、相乗的な機能向上が生じる面があることも踏まえた検討の実施。
- ・ 東海道線支線の地下化の進捗の十分な考慮。
- ・ 現行の関西国際空港への鉄道アクセスの運行パターンとその所要時間を整理した上で、関空アクセスを優先した運行パターンによる時間短縮効果の検討。
- ・ 海外における空港アクセス鉄道の状況の把握。

#### IV. 参照資料

表 1 一人あたり GRP の比較

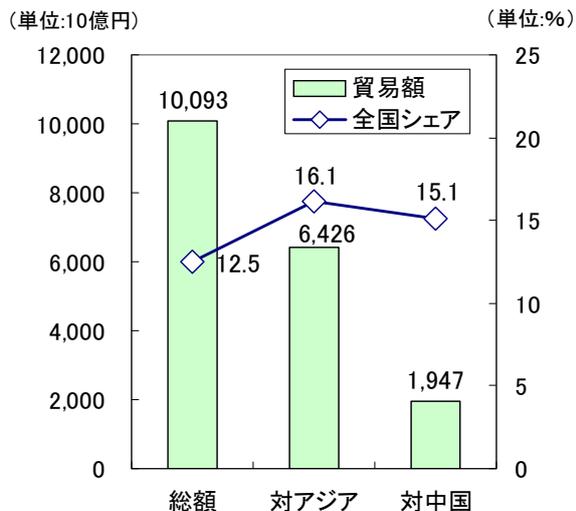
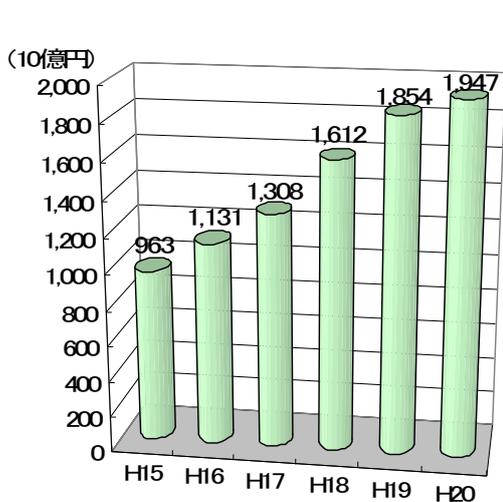
	平成 17 年度 GRP (百万円)	平成 17 年人口 (人)	一人あたり GRP (百万円)
全 国	513,460,752	127,767,994	4.019
首都圏	192,351,524	42,379,351	4.539
茨城県	10,859,362	2,975,167	3.650
栃木県	8,210,625	2,016,631	4.071
群馬県	7,542,835	2,024,135	3.726
埼玉県	20,728,167	7,054,243	2.938
千葉県	19,165,699	6,056,462	3.165
東京都	91,420,376	12,576,601	7.269
神奈川県	31,228,255	8,791,597	3.552
山梨県	3,196,205	884,515	3.614
中部圏	67,361,298	15,021,270	4.484
岐阜県	7,368,253	2,107,226	3.497
静岡県	16,602,248	3,792,377	4.378
愛知県	35,646,847	7,254,704	4.914
三重県	7,743,950	1,866,963	4.148
近畿圏	80,874,922	20,893,067	3.871
滋賀県	5,990,694	1,380,361	4.340
京都府	9,895,479	2,647,660	3.737
大阪府	38,569,990	8,817,166	4.374
兵庫県	19,141,371	5,590,601	3.424
奈良県	3,761,550	1,421,310	2.647
和歌山県	3,515,838	1,035,969	3.394

出所：内閣府 HP(GRP)及び総務省統計局 HP(人口：平成 17 年国勢調査)



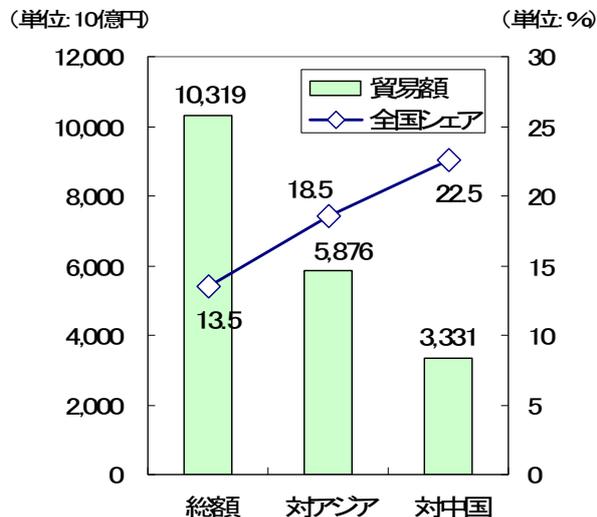
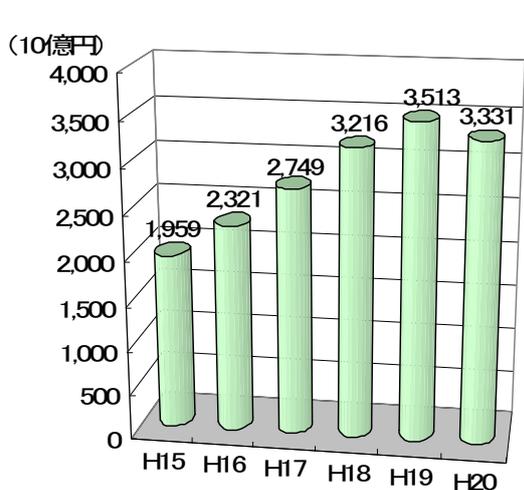
出所：平成 18 年度県民経済計算

図 1 近畿圏の域内総生産額の推移



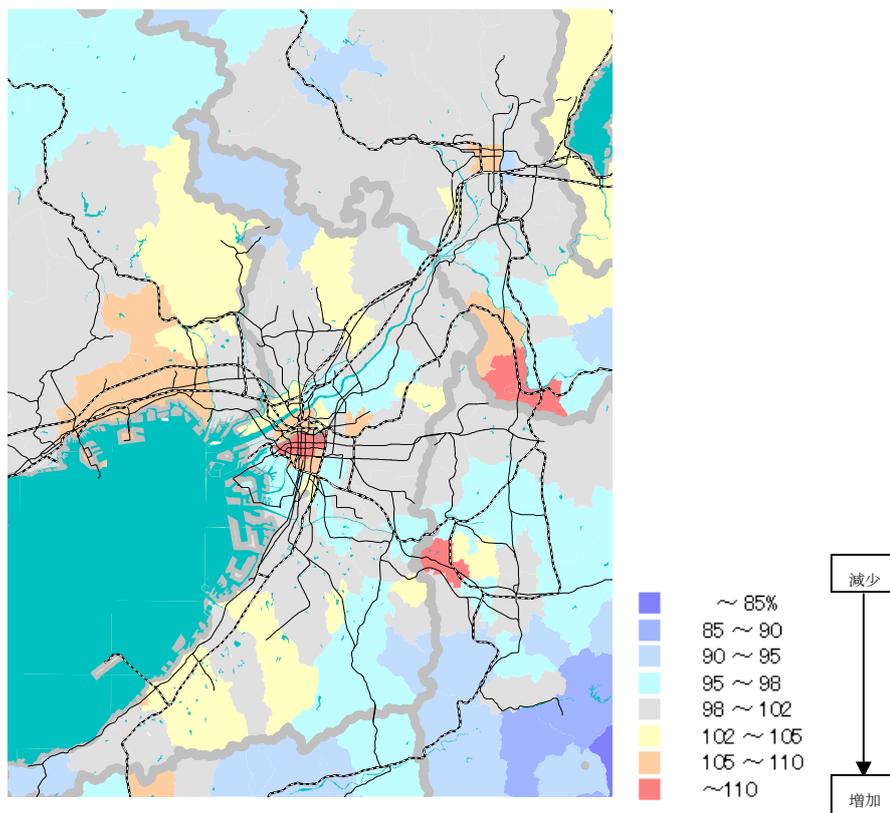
※大阪管内:大阪税関の管轄範囲(大阪、京都、滋賀、奈良、和歌山、福井、石川、富山の2府6県)  
出典:財務省貿易統計 HP 貿易統計

図 2 大阪管内の対中国貿易額の推移(輸出) 図 3 平成20年の大阪管内の貿易額(輸出)



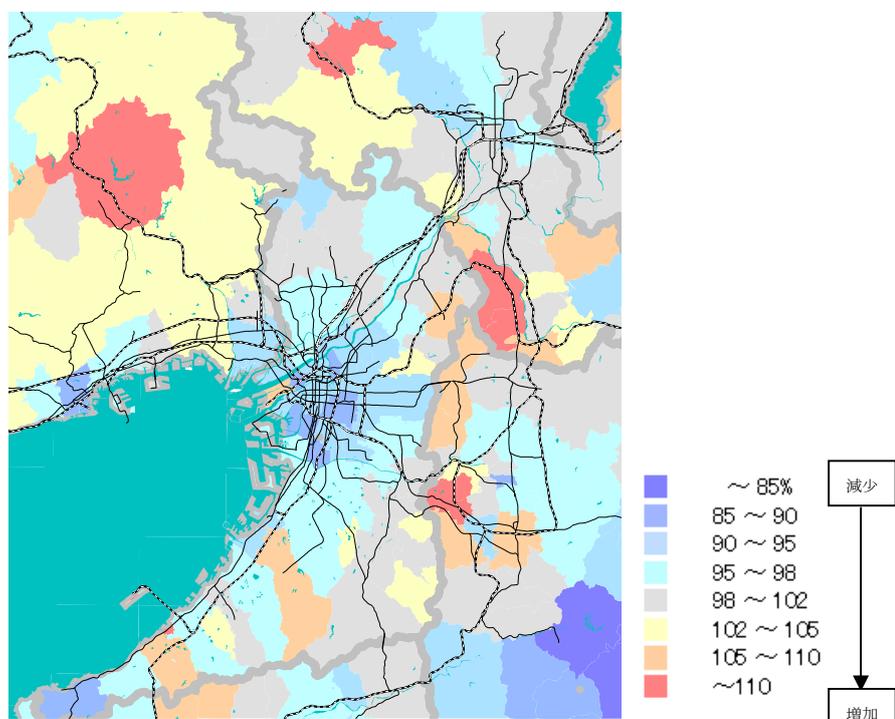
※大阪管内:大阪税関の管轄範囲(大阪、京都、滋賀、奈良、和歌山、福井、石川、富山の2府6県)  
出典:財務省貿易統計 HP 貿易統計

図 4 大阪管内の対中国貿易額の推移(輸入) 図 5 平成20年の大阪管内の貿易額(輸入)



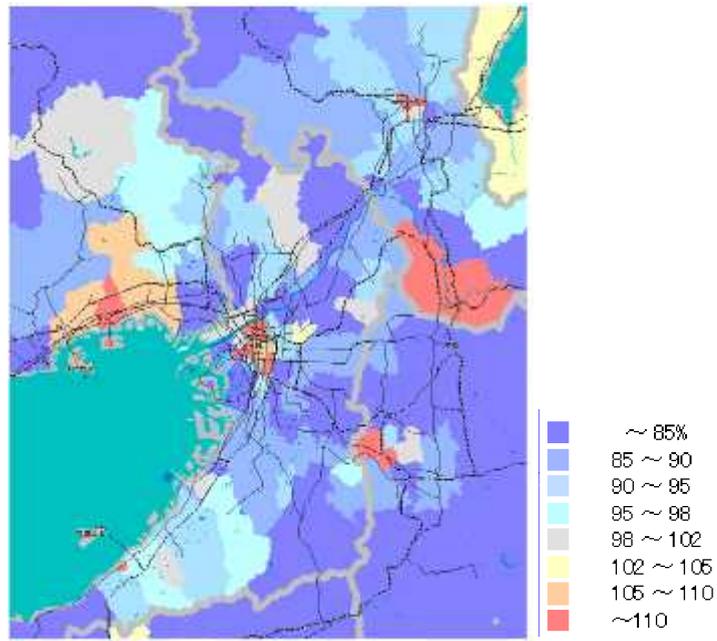
出所：平成12年国勢調査、平成17年国勢調査

図6 市区町村常住人口の変化（平成12年→17年）（%）



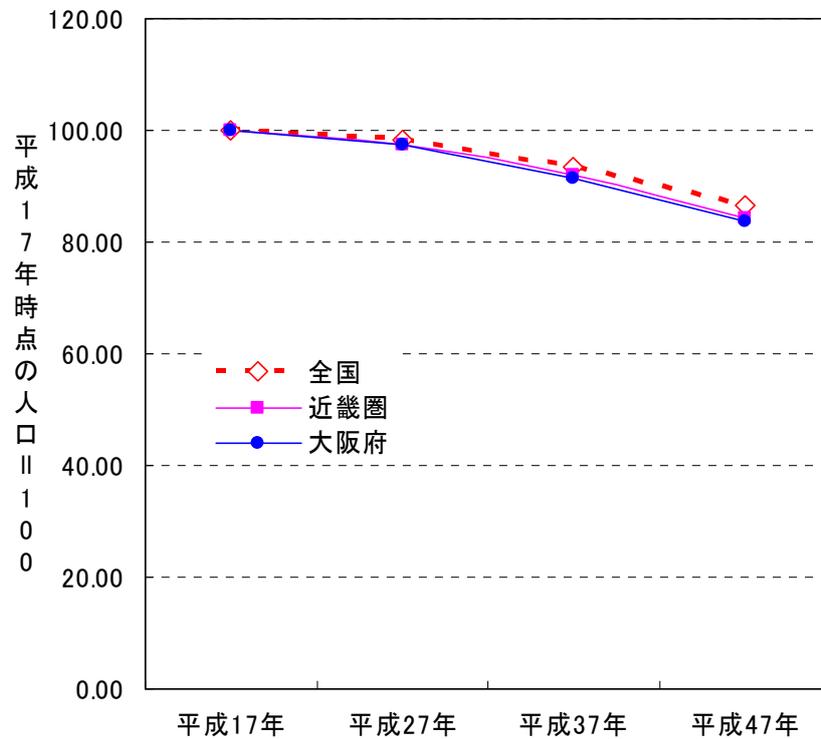
出所：平成12年国勢調査、平成17年国勢調査

図7 市区町村従業人口の変化（平成12年→17年）（%）



出典：国立社会保障・人口問題研究所予測人口

図 8 市区町村別将来人口の変化（平成 17 年→平成 42 年）(%)



※平成 17 年の人口を 100 とした場合の将来の人口増減傾向

資料：国立社会保障・人口問題研究所『日本の市区町村別将来推計人口』（平成 20 年 12 月推計）

図 9 将来人口の推移

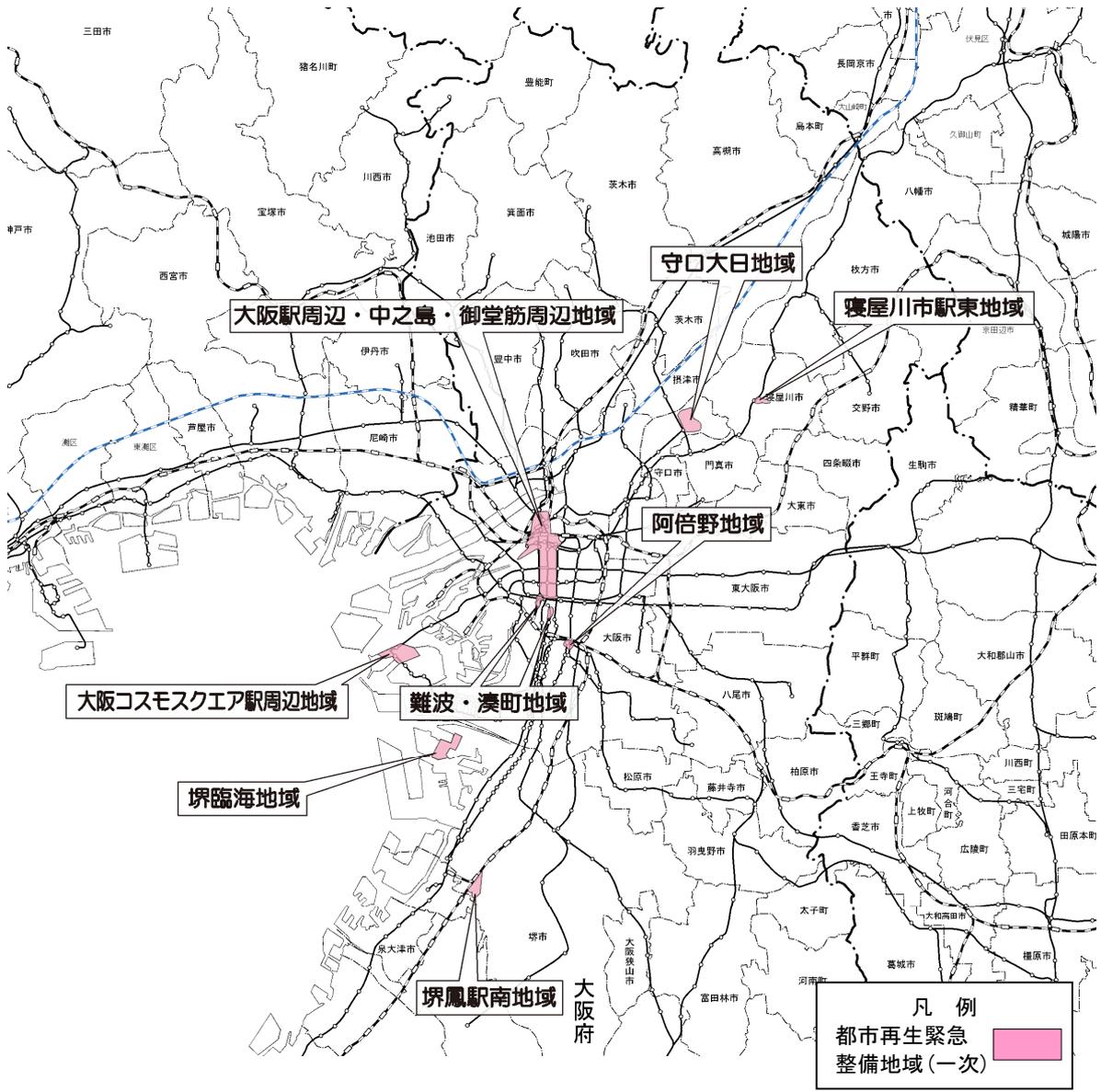


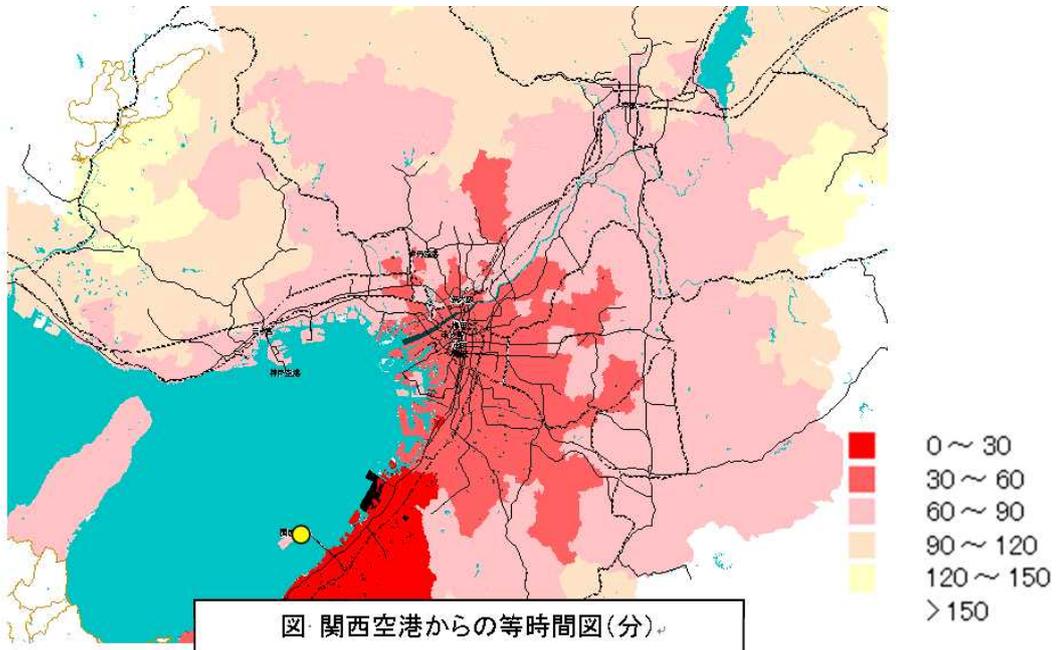
図 10 近畿圏の都市再生緊急整備地域（一次）

表 2 近畿圏における都市再生緊急整備地域一覧

都市名		地域名	指定	○都市再生特別地区 ●認定都市再生事業計画	地域数	面積			
京都府	京都市	京都駅南地域	第二次		4 地域	254ha			
		京都南部油小路通沿道地域	第二次						
	京都市向日市	京都久世高田・向日寺戸地域	第二次						
	長岡京市	長岡京駅周辺地域	第二次						
大阪府	大阪市	大阪駅周辺・中之島・御堂筋周辺地域	第一次	○心斎橋筋一丁目地区 ○淀屋橋地区 ○角田町地区 ○梅田二丁目地区 ○大阪駅地区 ○西本町一丁目地区 ○本町三丁目南地区 ○小松原町地区 ○大阪駅北地区 ○中之島四つ橋筋地区 ○大阪駅西地区 ●大阪駅改良・新北ビル開発・アクティ大阪増築事業	12 地域	1,077ha			
				難波・湊町地域			第一次+	●なんばパークス 2 期事業	
				阿倍野地域			第一次	○阿倍野筋一丁目地区	
				大阪コスモススクエア駅周辺地域			第一次		
	堺市	堺鳳駅南地域	第一次						
		堺東駅西地域	第四次						
		堺臨海地域	第一次	●(仮称)堺第 2 区臨海部開発事業					
	豊中市	千里中央駅周辺地域	第四次	●千里中央地区再整備事業					
	高槻市	高槻駅周辺地域	第四次	○大学町地区					
	守口市	守口大日地域	第一次	●三洋電機・大日地区開発計画					
	寝屋川市	寝屋川萱島駅東地域	第四次						
		寝屋川市駅東地域	第一次						
	兵庫県	神戸市	神戸ポートアイランド西地域	第二次				4 地域	371ha
			神戸三宮駅南地域	第二次			○●三宮駅前第 1 地区		
尼崎市		尼崎臨海西地域	第二次						
		西日本旅客鉄道尼崎駅北地域	第二次						

+第六次指定で範囲拡大

出所：内閣官房地域活性化統合事務局 都市再生本部 HP より



※所要時間は空港からの所要時間最短経路であり、一部空港アクセス有料特急の利用も考慮

図 11 関西国際空港からの所要時間

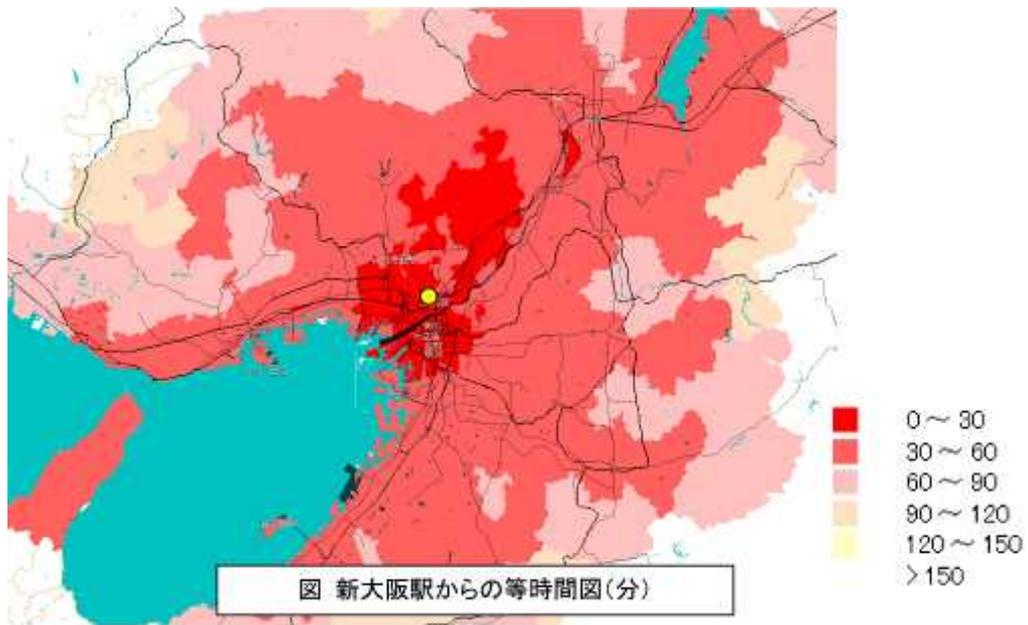


図 12 新大阪駅からの等時間図 (分)

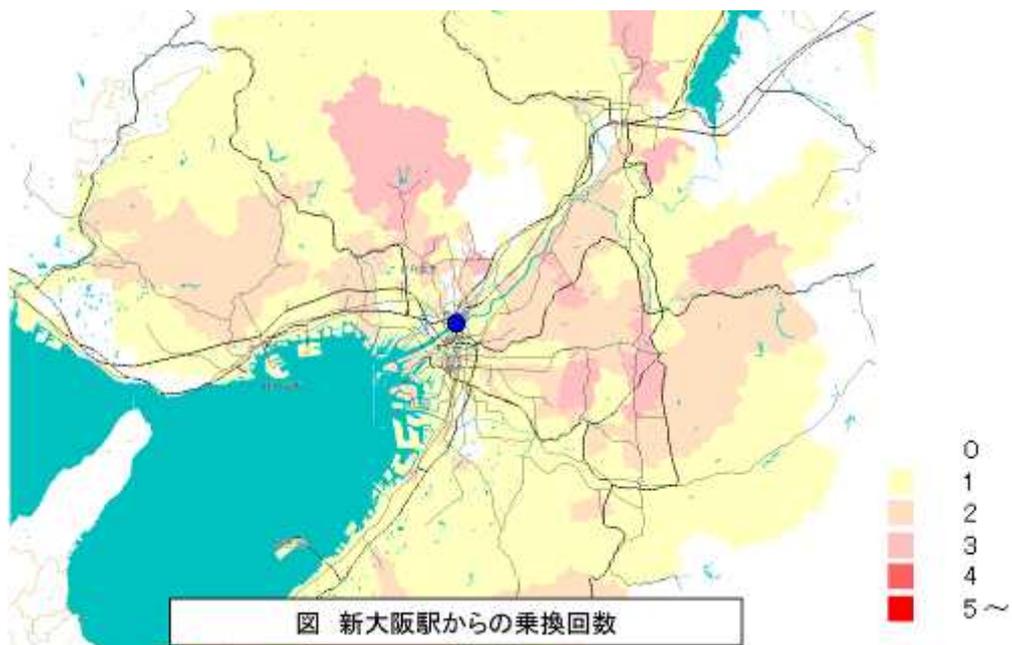
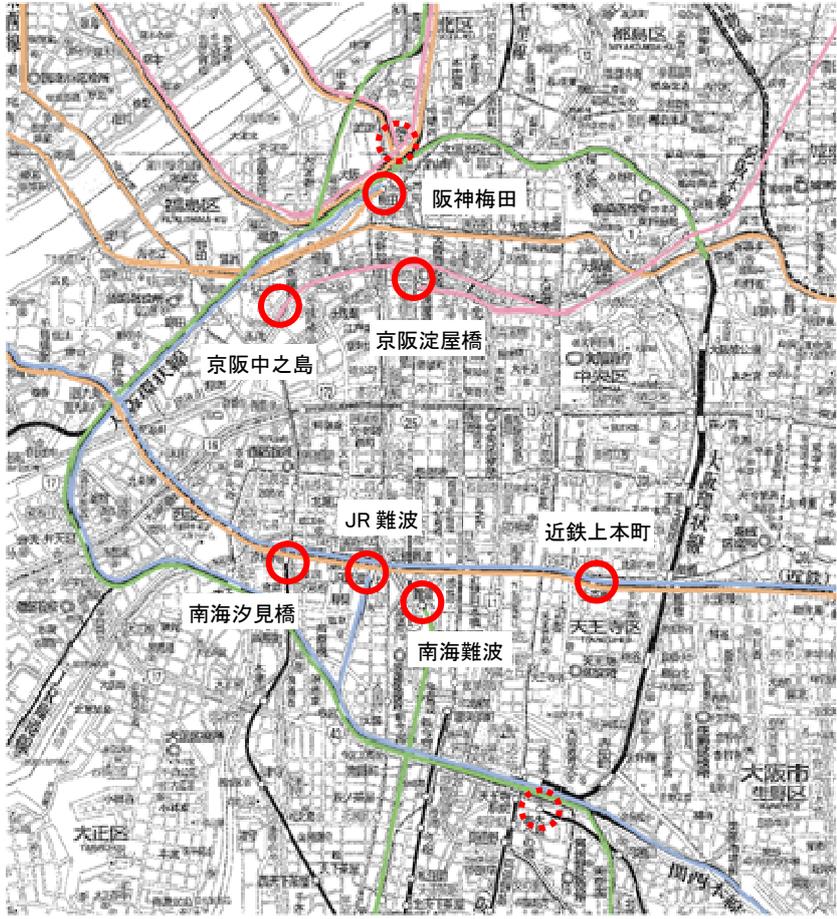


図 13 新大阪駅からの乗換回数

神戸から

京都から

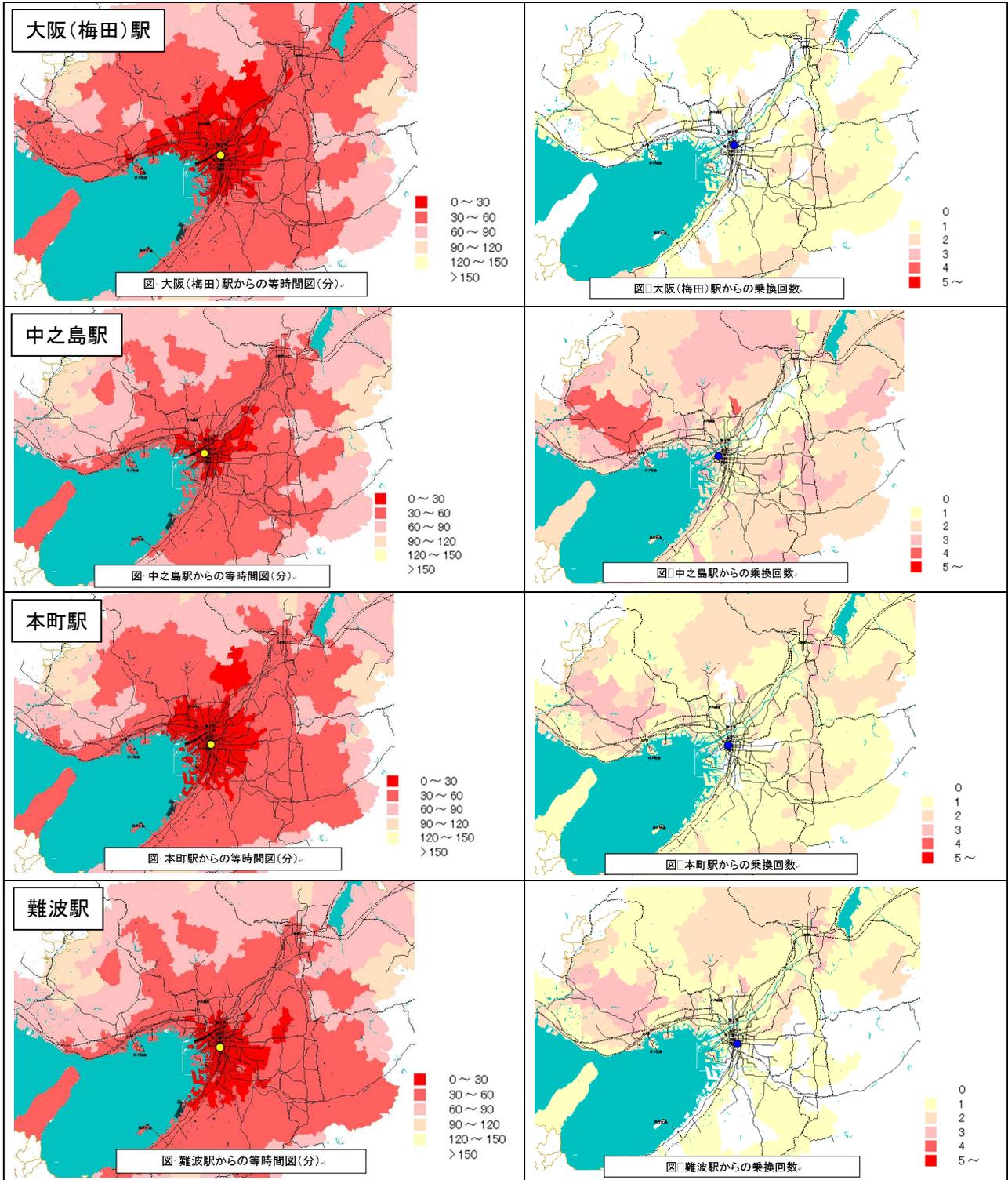


和歌山から

図 14 各エリアからの都心部へのアクセス（都心部拡大図）

大阪ビジネス拠点駅からの所要時間

乗換え回数



※所要時間、乗換え回数はゾーン別に所要時間最短の経路を適用。所要時間、乗換え回数にはるか、ラピートのみ考慮

図 15 業務中心地の拠点駅からの所要時間と乗換え回数

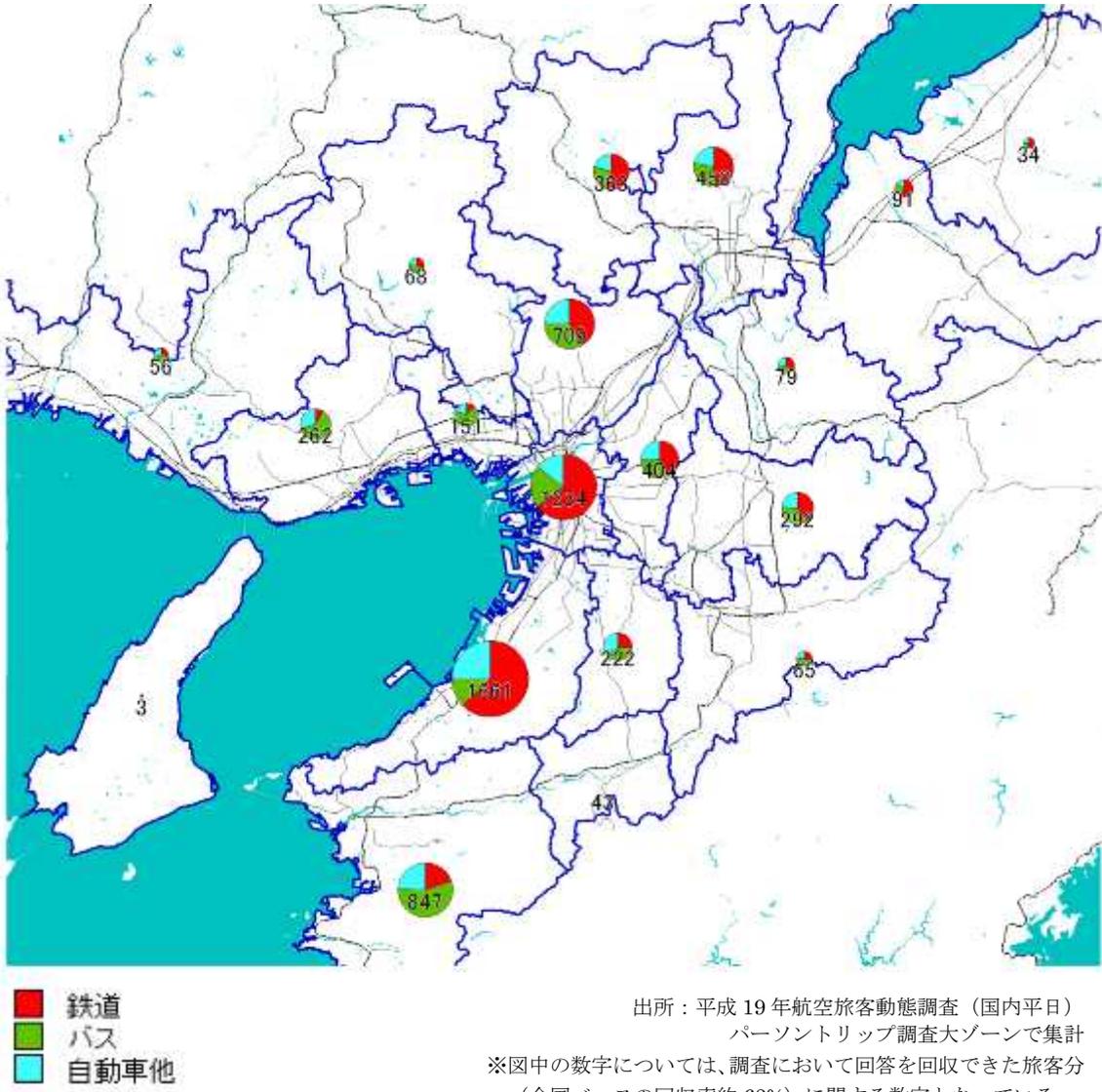
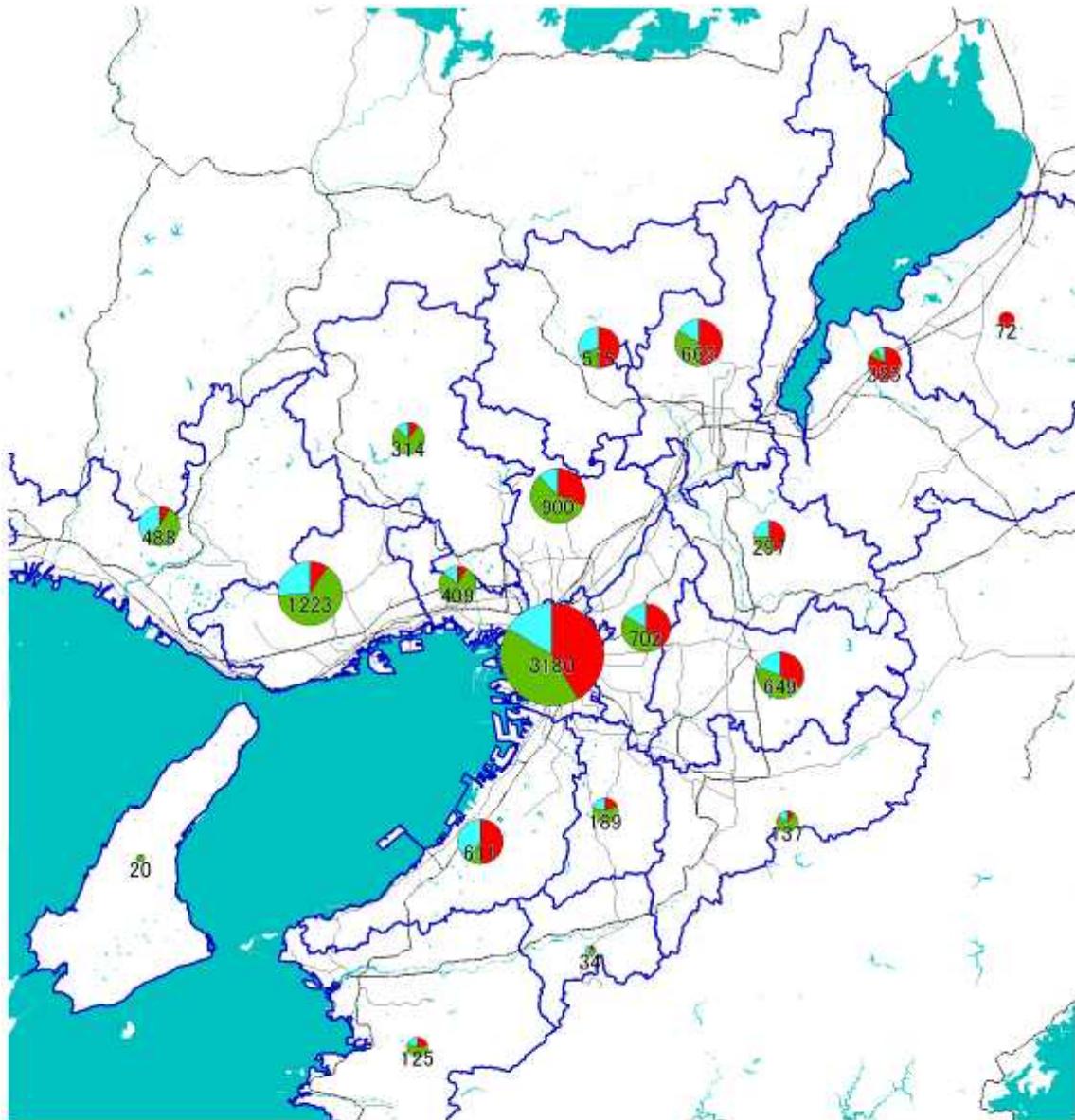


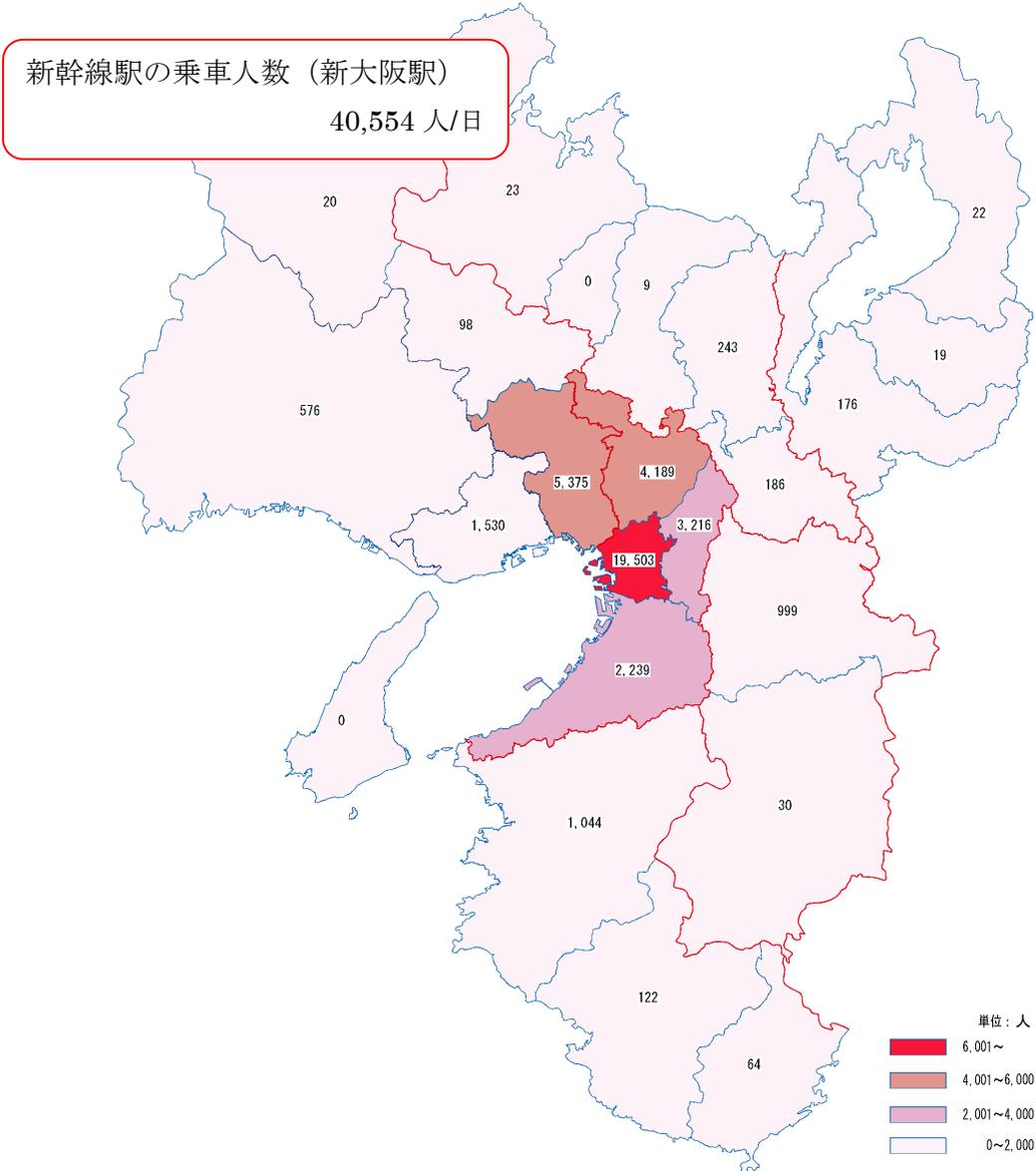
図 16 関西国際空港国内線のアクセス・イグレス手段別発着分布（人／日）



- 鉄道
- バス
- 自動車他

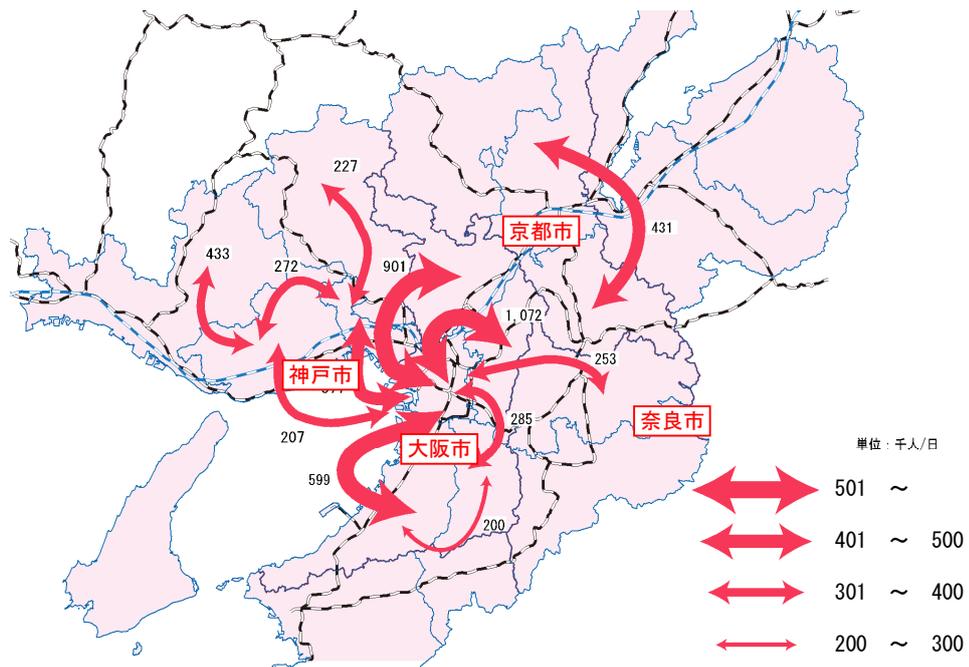
出所：平成 19 年航空旅客動態調査（国際線・日本人＋外国人）  
 日本人は居住地，外国人は最終訪問都市のパーソントリップ調査大ゾーンで集計

図 17 関西国際空港国際線の出国者のアクセス手段別発地分布（人／日）



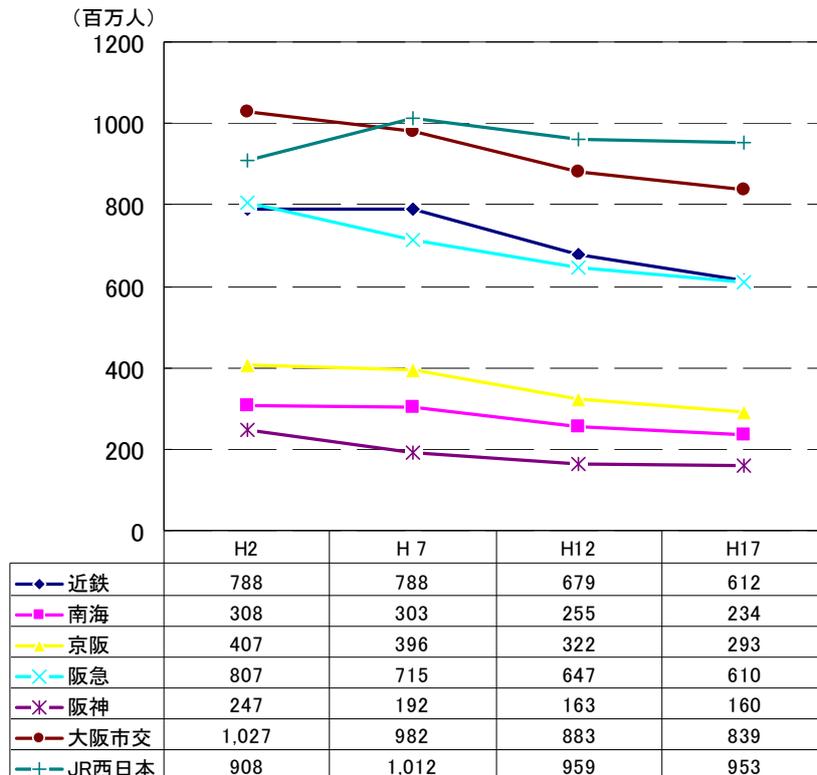
出所：平成 18 年全国幹線旅客純流動調査

図 18 新大阪駅のアクセス旅客の発地分布



出所：平成 12 年度 京阪神都市圏パーソントリップ調査

図 19 都市圏内交通における分布交通量



※JR 西日本は大阪周辺の電車特定区間のみ計上

出所：鉄道統計年報、データでみる JR 西日本

図 20 年間輸送人員の推移

(JR 西日本、関西大手民鉄 5 社、大阪市交通局)

○ なにわ筋線の整備の意義・性格

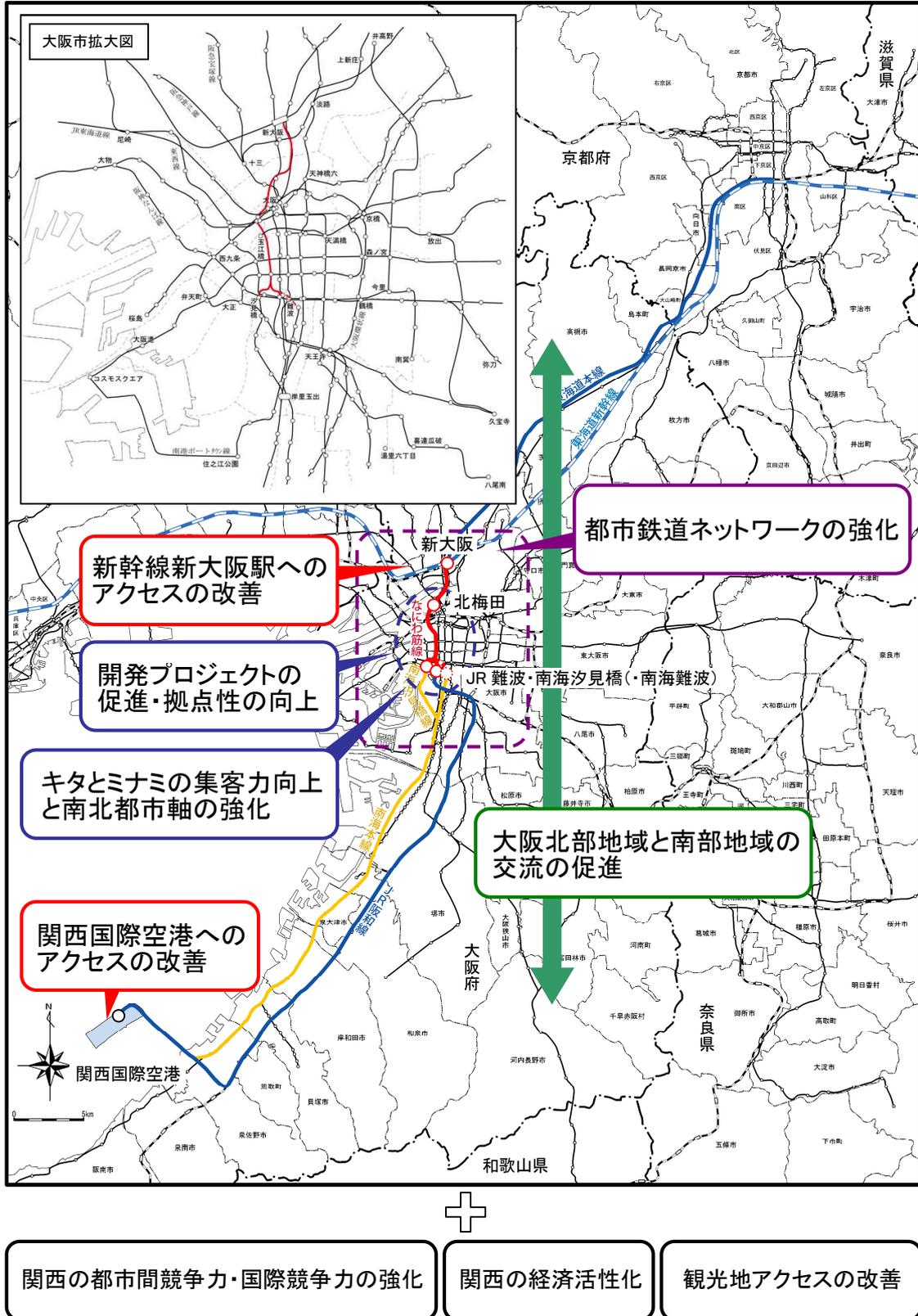


図 21 整備の意義・性格