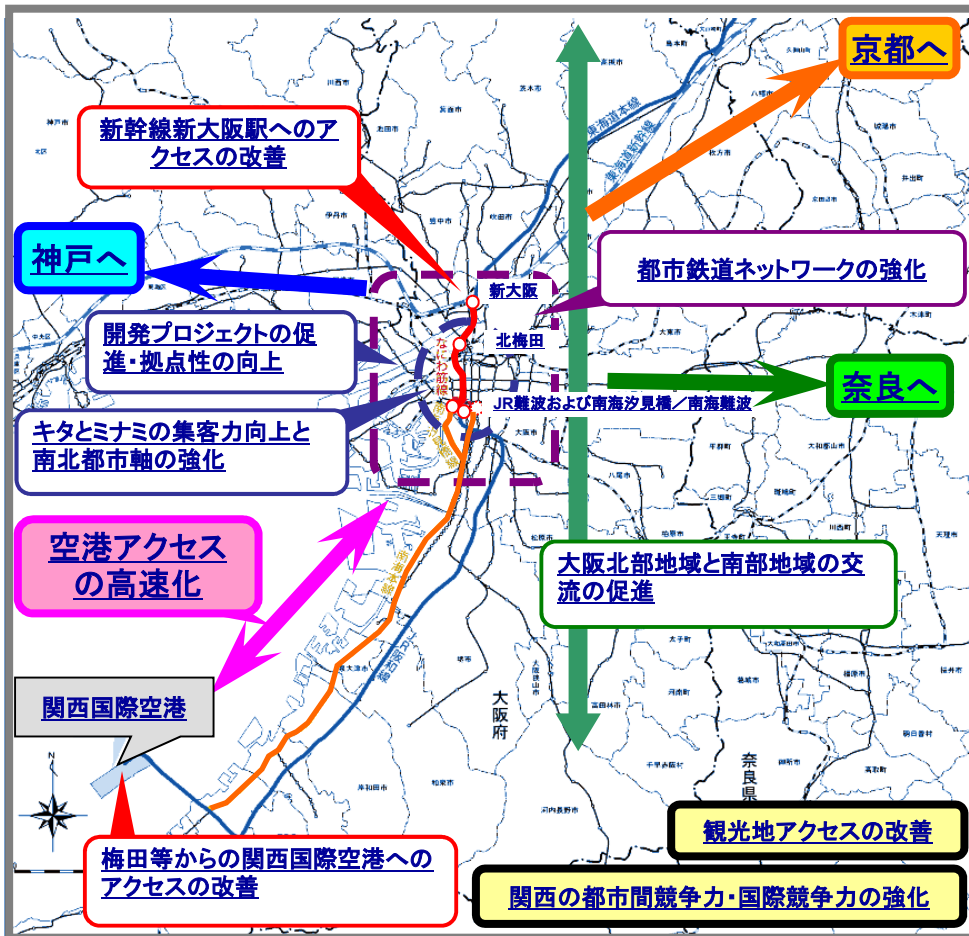


目的

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

I. なにわ筋線の意義・性格



II. 技術的実現性の検討

【整備ルート検討】: JR難波・南海汐見橋ルートに加え、JR難波・南海難波ルートについても検討
 【中間駅設置検討】: 中津・福島・中之島・西本町・西大橋付近
 【概算建設費】: 約1,900億円～約3,900億円
 JR難波・南海汐見橋ルートで全ての中間駅の概算建設費を含む場合: 約3,900億円
 JR難波・南海難波ルートで全ての中間駅の概算建設費を含まない場合: 約1,900億円

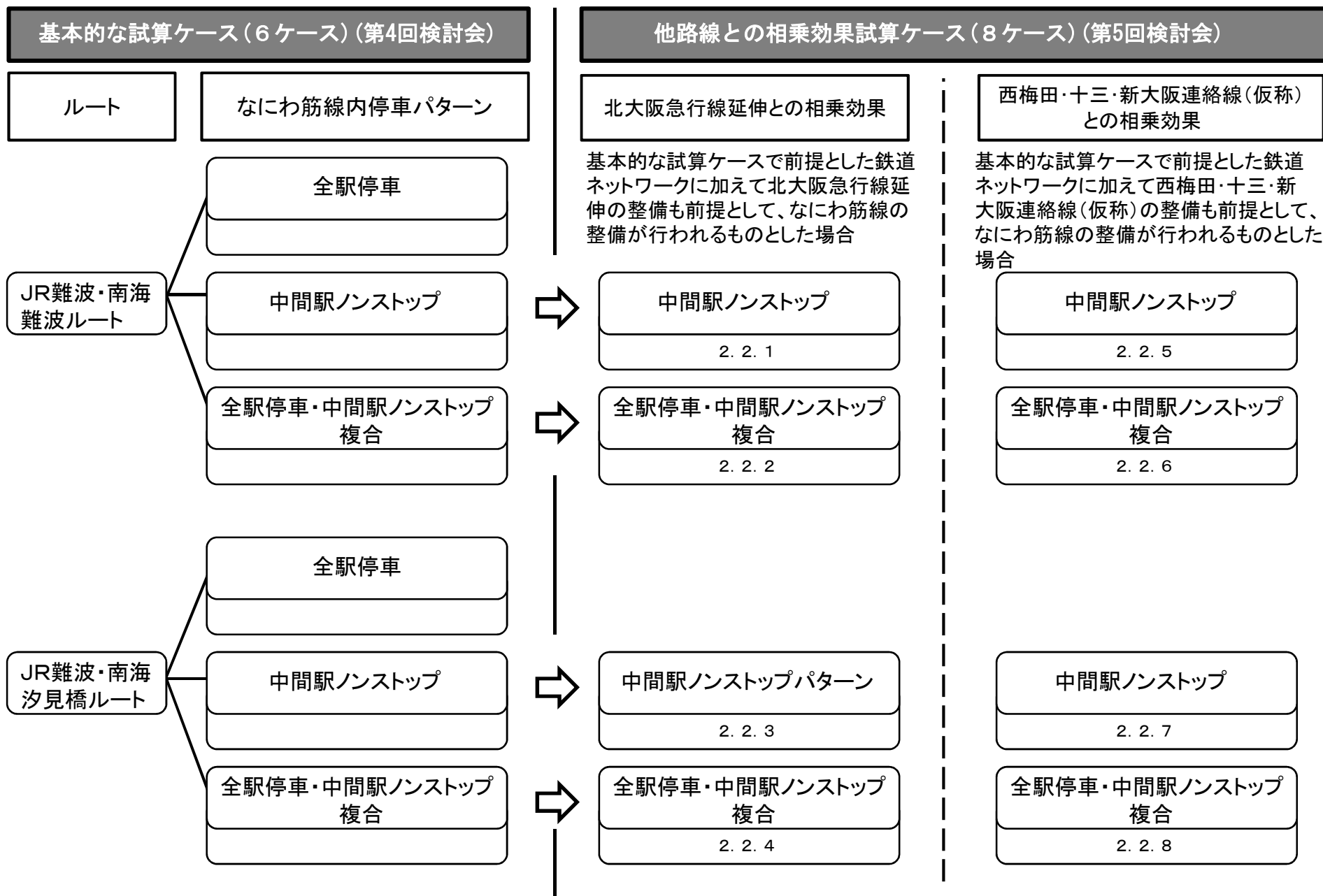
III. 整備効果(時間短縮効果)等

大阪(梅田)から関空

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

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

第5回高速交通ネットワークへの鉄道アクセス改善方策に関する検討会 検討ケース(8ケース)



第5回高速交通ネットワークへの鉄道アクセス改善方策に関する検討会
各試算ケース（8ケース）に関して以下の6項目について説明・分析

(1) 停車駅

前提としたなにお筋線内の停車駅。

(2) 性格

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

(3) 需要予測等

・なにお筋線の1日当たり利用者数（需要）や概算建設費。

※（ ）内は、そのうち関西空港関係需要。

(4) 特性

①関西空港駅までの所要時間短縮

- ・関西空港駅までの所要時間が短縮される地域とその地域の利用者数。
- ・なにお筋線の駅から半径500m以内の昼間人口。

②北梅田駅までの所要時間短縮

- ・北梅田駅までの所要時間が短縮される地域とその地域の利用者数。
- ・なにお筋線の駅から半径500m以内の昼間人口。

(5) 費用便益分析

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

(6) 収支採算性

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