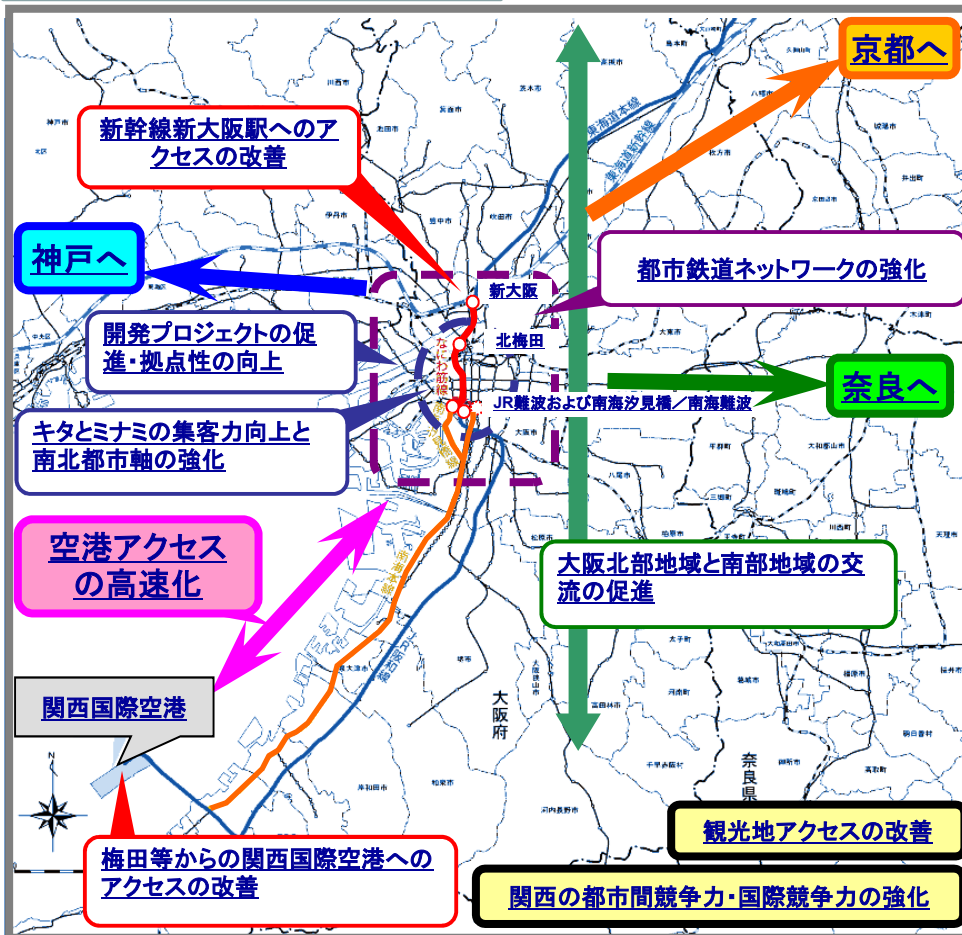




目的

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1,800億円～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1,800億円
 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3,200億円]

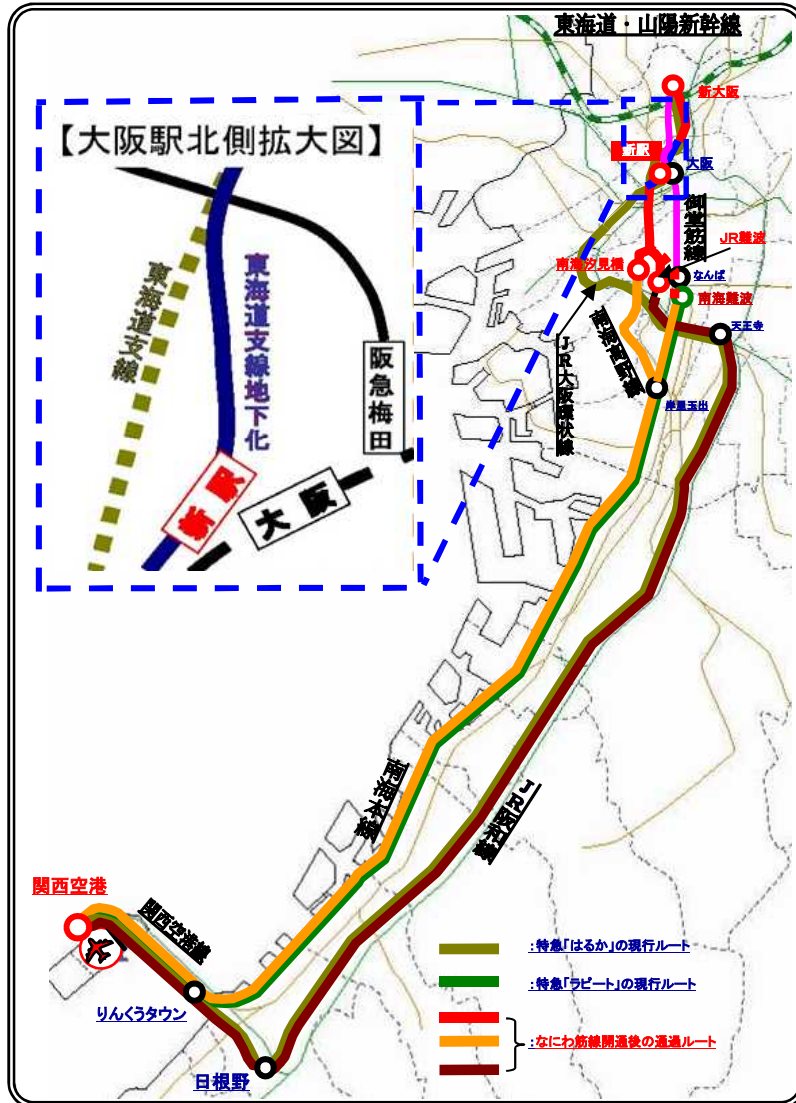
III. 整備効果(時間短縮効果)等

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) [※1最速:約40分]
南海	約56分(1回)	約56分(1回)	約47分(0回) [※1最速:約38分] [※2最速:約34分]

※1: はるか天王寺駅にのみ停車した場合には約40分まで、ラピートが南海難波駅又は南海汐見橋駅にのみ停車した場合には約38分まで短縮の可能性あり。
 ※2: 南海利用の場合、上記に加えて、南海本線の改良及び高性能車両の導入(約300億円)がなされる時には、約34分まで短縮の可能性あり。
 ※()内は乗換回数

なにわ筋線計画イメージ図



IV. 需要予測・費用便益分析・収支採算性等

【コスト縮減等】(基本的試算にコスト縮減等の検討結果を反映)
 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)1.11～1.90、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21年目に累積資金収支が黒字転換可能。

ルート	ケース	中間駅の有・無	概算建設費	需要	費用便益比	収支採算性
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	なし	約1,800億円	約15万人 (約1.4万人)	1.90	21年目
	なにわ筋線内全駅停車・中間駅ノンストップ複合	あり	約2,500億円	約21万人 (約1.3万人)	1.74	22年目
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	なし	約2,500億円	約14万人 (約1.3万人)	1.11	30年目以降
	なにわ筋線内全駅停車・中間駅ノンストップ複合	あり	約3,200億円	約18万人 (約1.3万人)	1.11	発散

※需要は 人/日、()内は閑空需要を示す(内数)。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に整備主体の累積資金収支が黒字転換する年数。

V. 調査のまとめ

需要予測・費用便益分析・収支採算性等のケース別試算を行った全30ケースのうち、性格、費用便益比、収支採算性等を踏まえ、比較的良好な2ケースは以下のとおり。

- ・〔コスト縮減等〕
 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
- ・〔コスト縮減等〕
 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

今後のなにわ筋線整備に向けたより具体的な検討にあたっては、本調査結果等を踏まえ、なにわ筋線の整備に向けた便益を享受する地域の地方自治体が連携して関係の鉄道事業者等との調整を進め、事業化に向けた運行主体・運行形態等の検討を行い、具体化を目指すことが期待される。