

大阪圏における鉄道網整備基本計画

2019年11月

関西高速鉄道株式会社

代表取締役社長 岡 安志

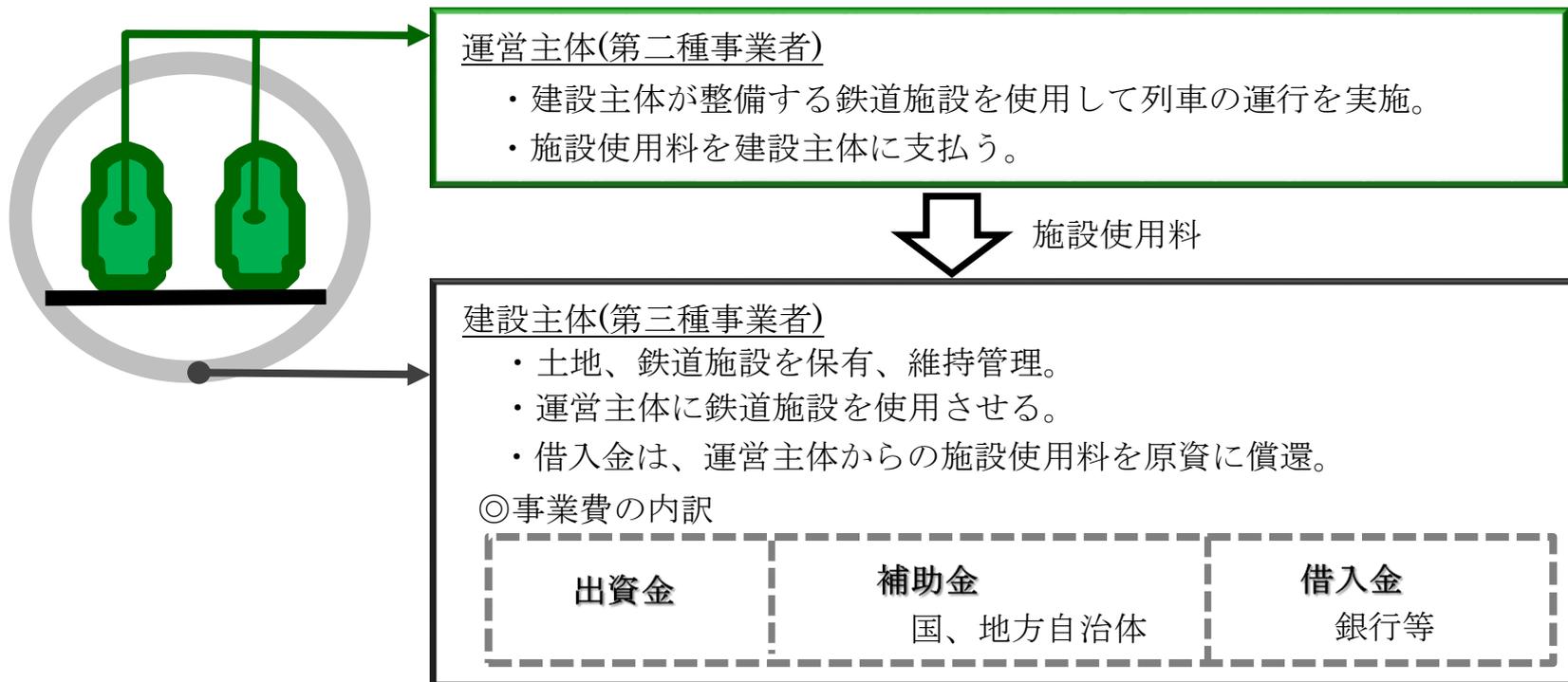
本日本話する内容

- 1. 近畿地方交通審議会答申第8号について
- 2. 最近の都市鉄道整備状況について
- 3. 答申路線の検討状況について
- 4. 広域幹線鉄道について
- 5. なにわ筋線の事業計画について

事業スキーム

2. 事業スキーム(上下分離方式)

- (1)営業主体 既存の鉄道事業者など
(2)建設主体 第3セクター
(3)補助スキーム 地下高速鉄道整備事業費補助による上下分離方式(想定)

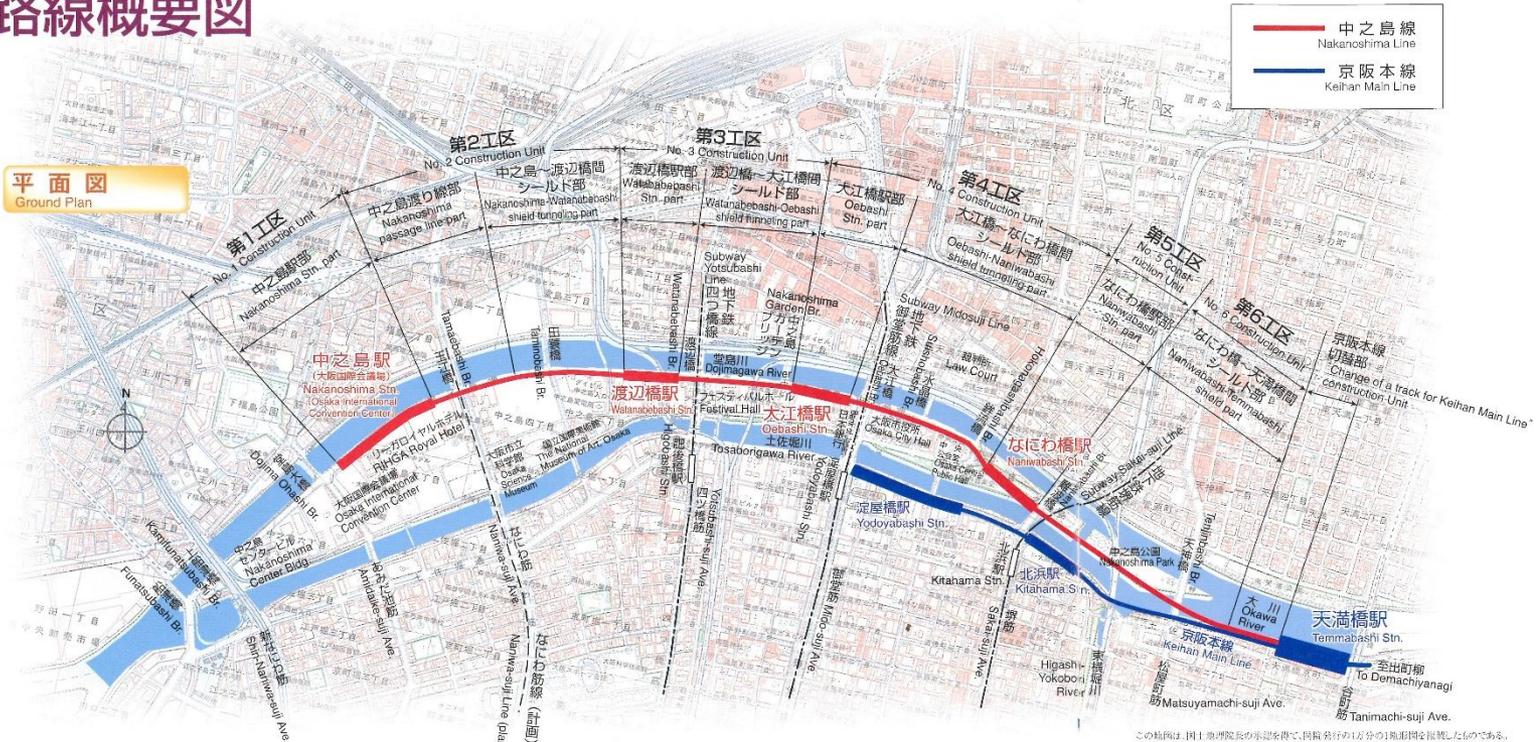


中之島線

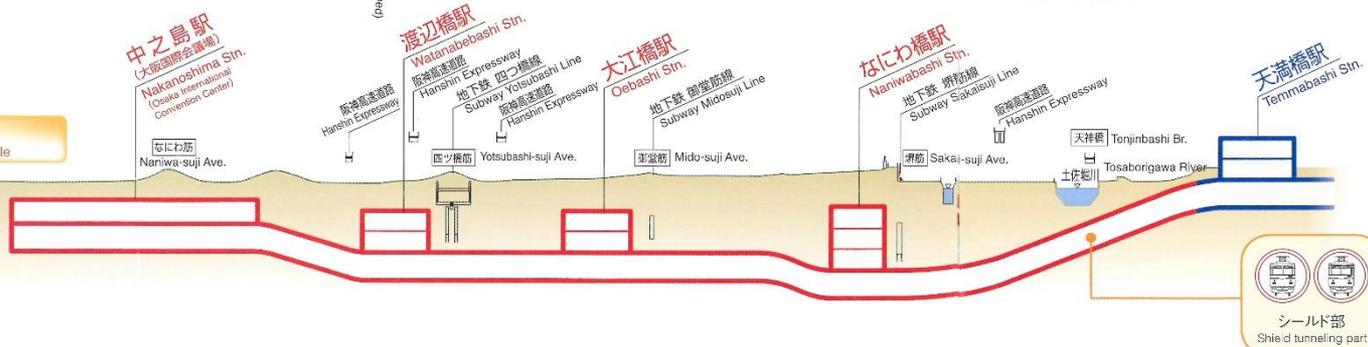
中之島線 Nakanoshima Line **Plans for Line and Surrounding Area**

路線概要図

平面図
Ground Plan



縦断面図
Longitudinal Profile

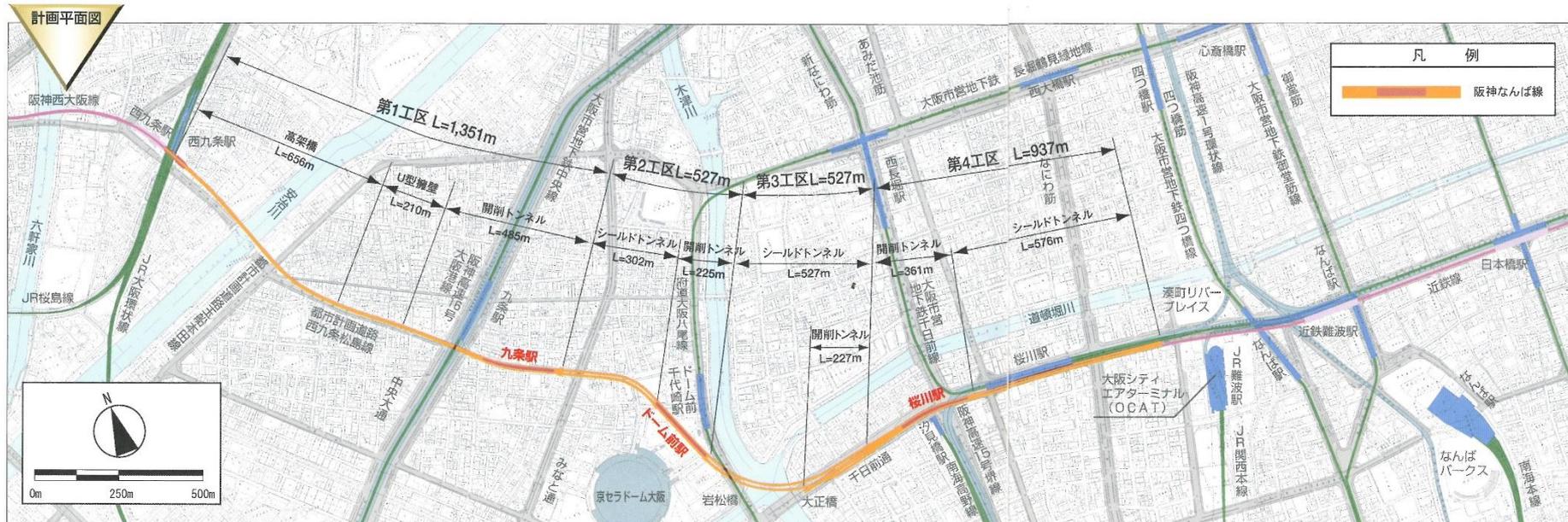


この地図は、国土交通院長の承認を得て、民間発注の1/300縮尺図を掲載したものである。
(承認番号 平野産能-6000号)

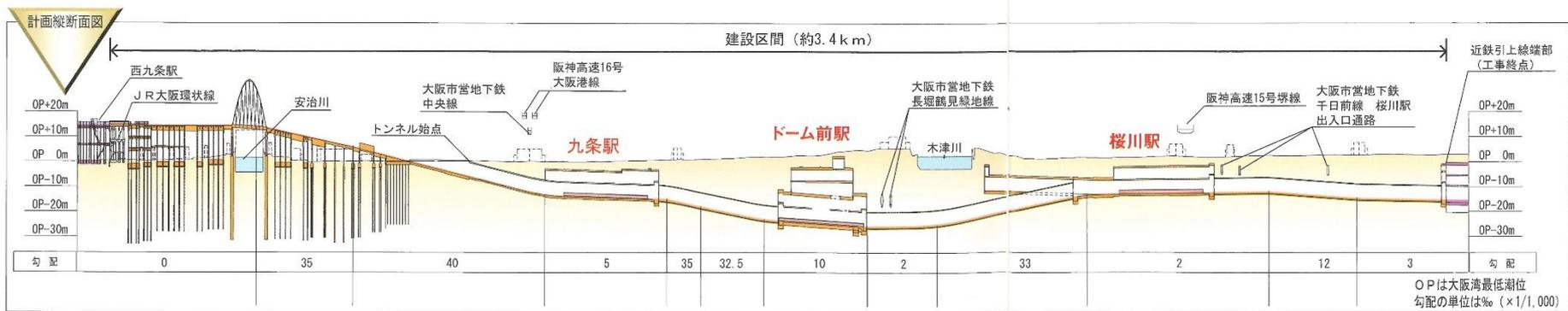


阪神なんば線

計画平面図・計画縦断面図



本地図は、国土地理院「数値地図2500大阪-2」CD-ROM版を加工しています。



おおさか東線

○おおさか東線 路線概要

建設主体:大阪外環状鉄道株式会社

運営主体:JR西日本、JR貨物

整備延長:新大阪～久宝寺間(約20.3km)

放出～久宝寺は2008年3月開業

新大阪～放出は2019年3月開業

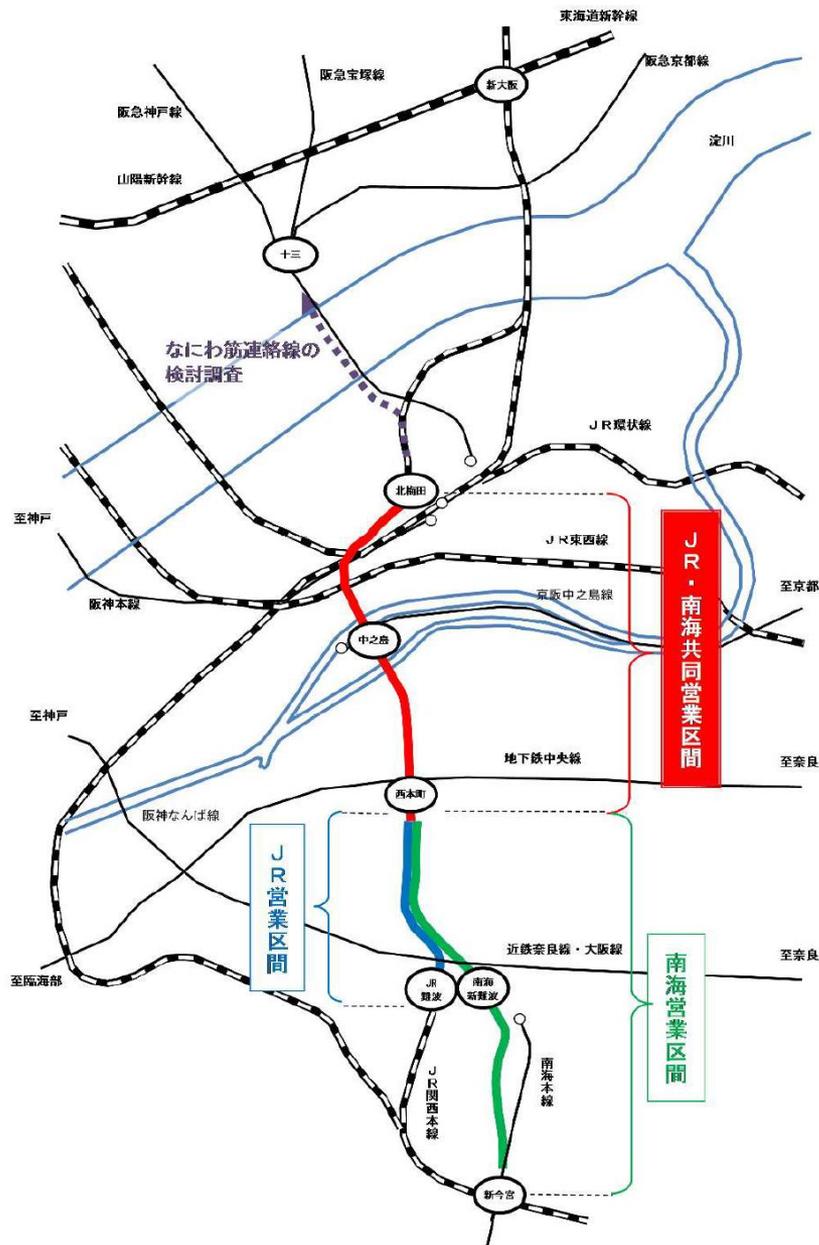
設置駅数:14駅

○おおさか東線が北梅田へ乗入れることで、うめきた地区と新大阪駅地区との連携の強化とともに、大阪市東部地域とのアクセス性も向上し、おおさか東線の整備効果が更に向上することが期待される。



おおさか東線概要図出典: おおさか東線パンフレットより

なにわ筋線となにわ筋連絡線



バイエリア鉄道整備計画



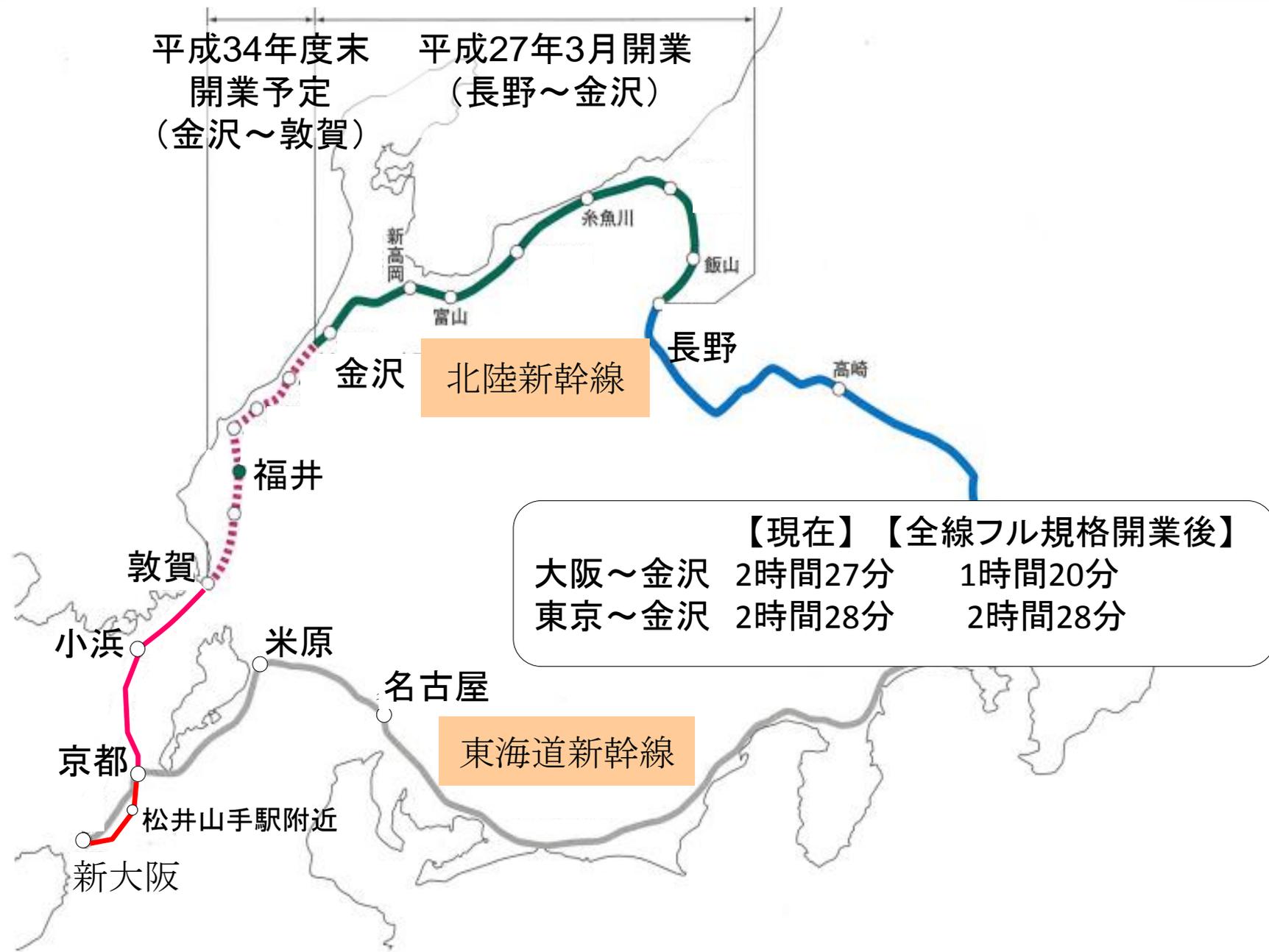
リニア中央新幹線



	【現在】	【～名古屋開業時】	【～大阪開業時】
大阪～名古屋	48分	48分	27分
東京～名古屋	1時間28分	40分	40分

※図はリニア中央新幹線建設促進期成同盟会HPより
 ※※駅間は新大阪～名古屋～品川、乗換時間含まず

北陸新幹線

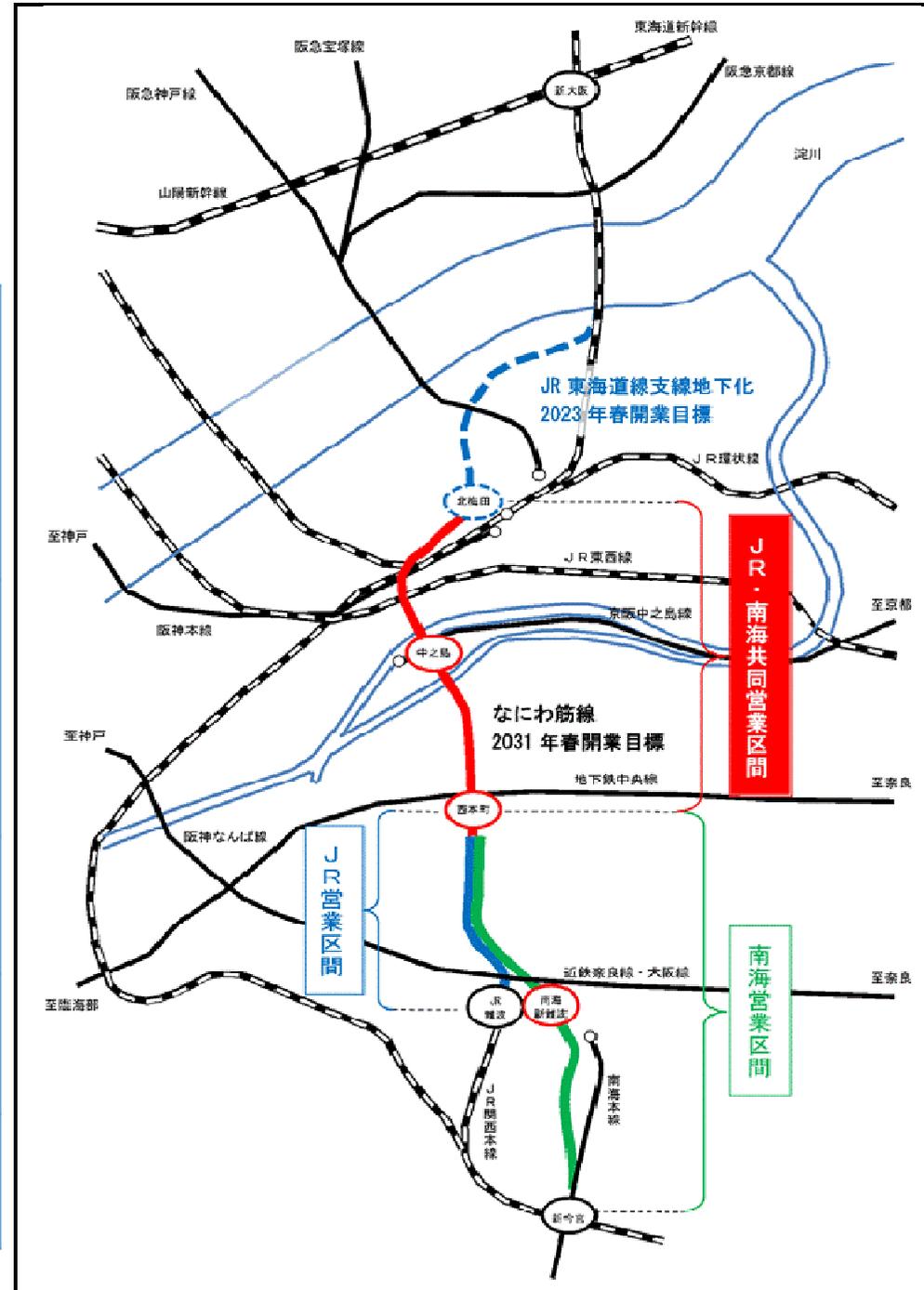


なにわ筋線の事業概要

整備方式・・・上下分離方式

鉄道を建設する主体（第三種鉄道事業者）・・・関西高速鉄道
 鉄道を運営する主体（第二種鉄道事業者）・・・JR西日本、南海電鉄

整備区間	(仮称)北梅田駅～(仮称)西本町駅 ～JR難波駅 (仮称)北梅田駅～(仮称)西本町駅 ～南海新今宮駅
設置駅	(仮称)中之島駅、(仮称)西本町駅、 (仮称)南海新難波駅
建設延長	約7.2km
概算事業費	約3,300億円
開業目標	2031年春



なにわ筋線の整備効果

【I】広域鉄道ネットワークの拡充

○関西国際空港アクセスの現状

関西国際空港は近畿圏における国際ゲートウェイであり、大阪を訪れる外国人観光客は、年々増加しており、今後より一層の利用者の増加が期待される。関西経済をけん引する大阪が持続的に発展していくためには国際競争力の強化が必要であり、こうした国外からの活力を都心部に取り込む必要がある。

しかし、主要国際都市であるロンドン、パリ等では、都心部と各国際空港との所要時間が30分以内であるのに対し、現在、大阪都心部である大阪駅、梅田駅から関西国際空港へアクセスする場合、所要時間が50分以上であり、梅田駅からは難波ターミナルにおいて乗換が必要となるなど、アクセス性は十分ではない。

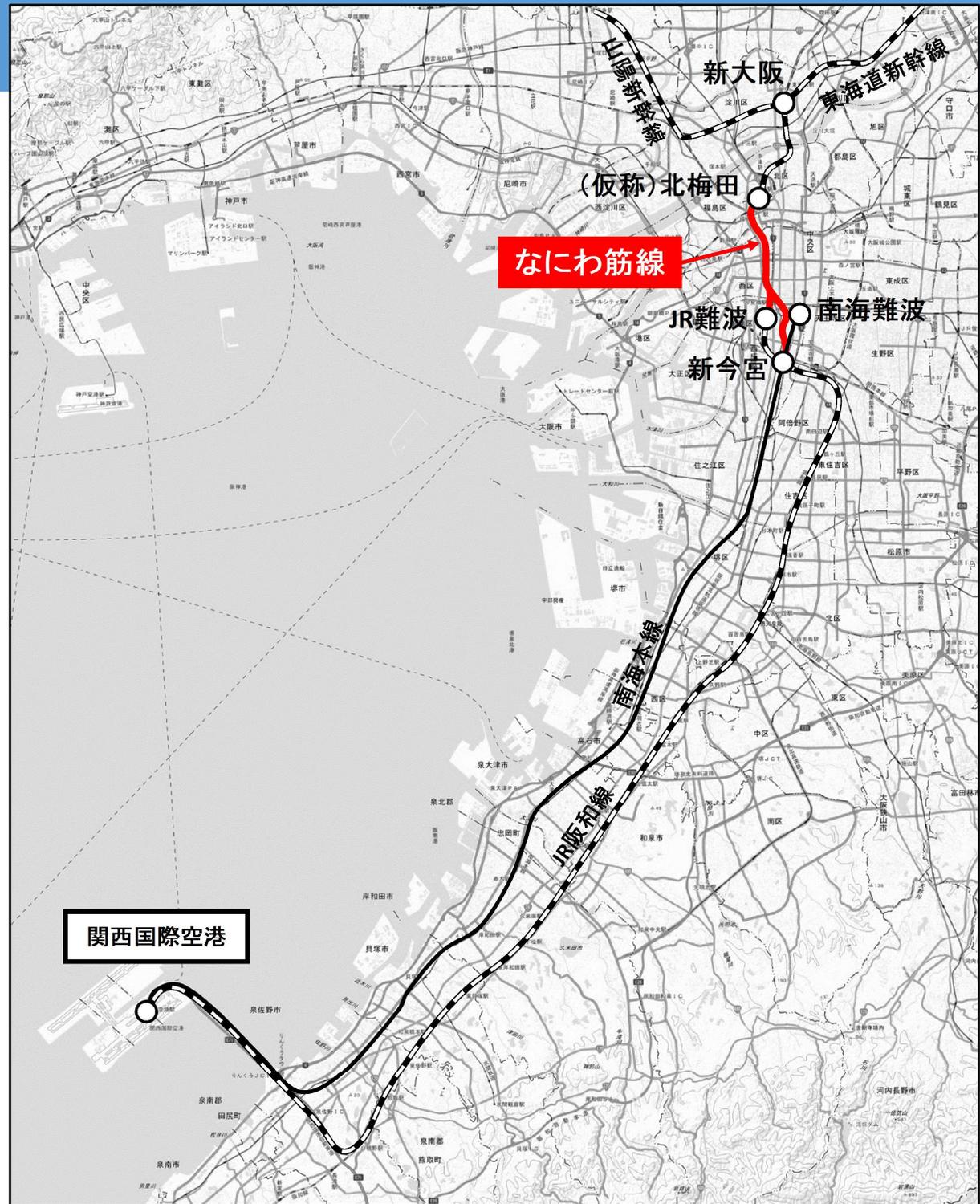
○新大阪アクセスの現状

新大阪駅は、九州新幹線と直結する山陽新幹線沿線や東海道新幹線沿線から大阪へのゲートウェイとなっている。また、リニア中央新幹線、北陸新幹線の開業を見据え、関西ならびに西日本の交通の結節点として、その重要性はますます高まっている。現在、関西国際空港、JR阪和線沿線及び南海線沿線の大阪南部地域から新大阪駅へのアクセスは、JR関空特急はるかの利用を除き、難波ターミナルや天王寺ターミナル等での乗換が必要である。

なにわ筋線の整備効果

【I】広域鉄道ネットワークの拡充

なにわ筋線の整備により、
関西国際空港および新大阪
間のアクセス改善を図る。



なにわ筋線の整備効果

【 I 】広域鉄道ネットワークの拡充

(1)関西国際空港へのアクセス改善

- 大阪駅、梅田駅と関西国際空港との所要時間の短縮
- 運行頻度の増加や難波ターミナルにおける乗換が不要

・大阪への訪日観光客は年々増加しており、関西経済をけん引する大阪が持続的に発展していくための国際競争力の強化に資する。

(2)新大阪駅へのアクセス改善

- 大阪南部地域から新大阪へのアクセス向上

・新大阪駅は、リニア中央新幹線、北陸新幹線の開業を見据え、関西ならびに西日本の交通結節点として重要性がますます高まっている。

・現在、大阪南部地域から新大阪駅へのアクセスは J R 特急はるかを除き難波ターミナルや天王寺ターミナルでの乗換が必要であるが、なにわ筋線の整備により乗換回数の減少及び所要時間の短縮により、広域的なネットワークの充実とアクセス改善が図られる。

(3)観光地アクセスの改善

- 観光地間相互の結びつきの強化

・関西は世界的な観光資源を有しており、なにわ筋線の整備により観光地間の移動における乗換回数の減少や分かりやすさの向上につながる。

なにわ筋線の整備効果

【Ⅱ】都市鉄道ネットワークの強化

(1) 混雑緩和による快適性の向上および輸送障害時の影響の低減

○地下鉄御堂筋線、鉄道乗換空間における混雑緩和



- ・地下鉄御堂筋線は朝のラッシュ時間帯で非常に高密度で運転している。
- ・なにわ筋線の整備により、地下鉄御堂筋線の混雑緩和が図られる。
- ・なにわ筋線の整備により、南海難波駅から他社線への乗換が減少し、難波ターミナルの混雑が緩和される。

(2) 列車安定性の確保、ダイヤ設定の自由度の向上

○JR大阪環状線ダイヤの乱れによるJR阪和線（大阪府南部、和歌山方面）への影響を緩和

- ・現状、JR大阪環状線にJR阪和線・大和路線が乗り入れているため、JR大阪環状線のダイヤが乱れた場合、これらの路線に影響が及ぶ。
- ・なにわ筋線を整備することにより、JR大阪環状線の事故時等においても、JR阪和線への影響を緩和できるほか、南海線利用による多重性が加わり、南北方向の交通機能が強化される。

○輸送体系の選択肢の拡大

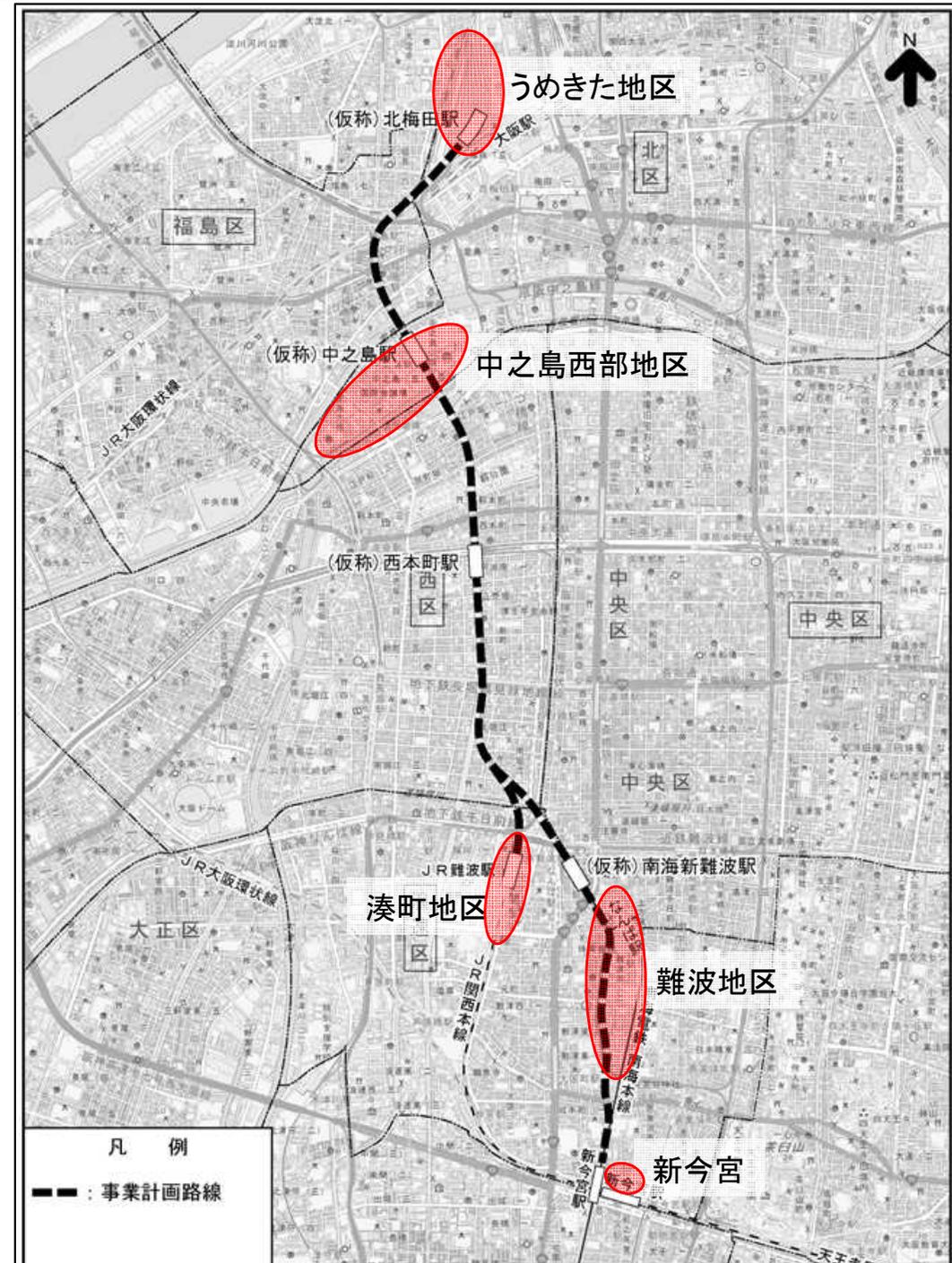
- ・特急はるか・くろしおなどがなにわ筋線に振り替わることによりJR大阪環状線のダイヤ設定の自由度が向上する

なにわ筋線の整備効果

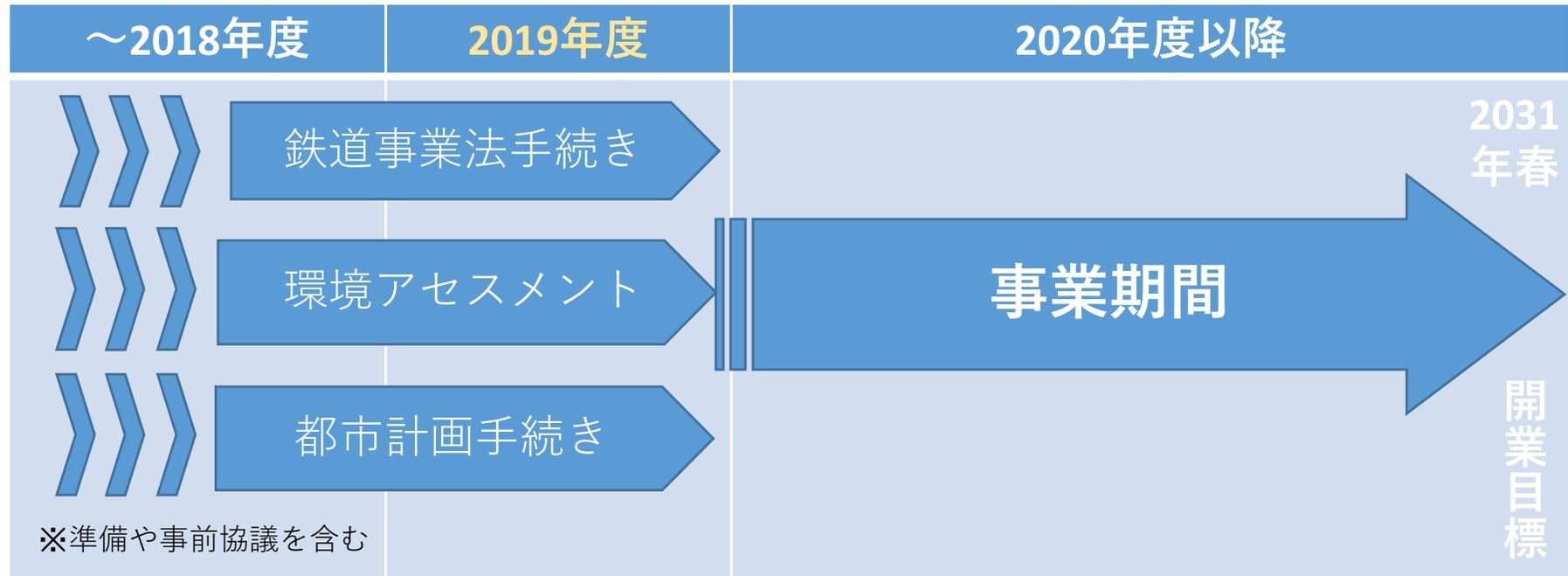
【Ⅲ】沿線拠点開発の促進による都市活動の強化及び交流拠点の形成

○開発拠点へのアクセス性向上

- なにわ筋線の沿線には、大阪市の主要な開発拠点であるうめきた地区、中之島西部地区、湊町地区、難波地区、新今宮があり、これらの開発拠点へのアクセス性が向上することにより、開発の促進が期待できる。
- 事業計画路線が接続するJR線、南海線と一体的な鉄道ネットワークが構築され、大阪北部地域と南部地域の広域的な鉄道利便性が向上し、両地域の交流促進や新たな旅客流動の創出につながる。
- 大阪北部、南部地域からキタエリア、ミナミエリアへのアクセス性が向上するため、両地区の集客力や拠点性が向上し、地域の活性化が図られる。



なにわ筋線事業のスケジュール



ご清聴ありがとうございました。