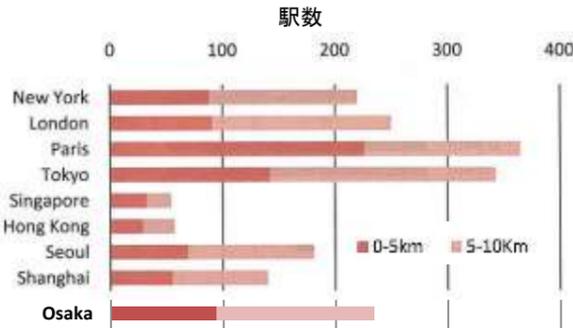


4. 鉄道ネットワークの状況／なにわ筋線の概要

<鉄道駅の集積・ネットワークの状況>

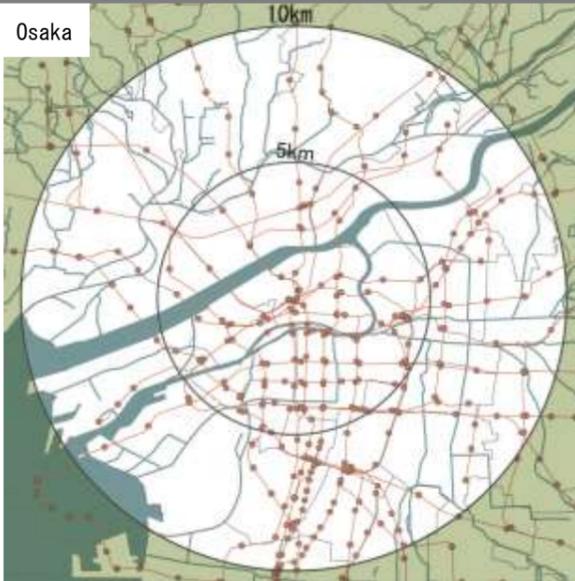
・大阪は 0-5km 圏の鉄道駅の集積密度はパリ、東京に次いで高い。今後、うめきた地区の新駅設置、なにわ筋線の整備によりさらに集積が強化される。



出典：森記念財団都市戦略研究所「世界の都市総合カインデックス 2010」

大阪のデータは、出典：国土数値情報・平成 25 年度鉄道データ（国土交通省国土政策局国土情報課）より作成

※注：国土数値情報は全国の旅客鉄道・軌道の路線や駅について整備したデータ／駅数は同一名でも乗り換え駅でない場合は別カウントで集計



<なにわ筋線の意義・性格>

○近畿地方交通審議会答申第 8 号（平成 16 年 10 月）において、「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」に位置づけ

[意義]

・JR 阪和線、南海本線等を介し、関西国際空港連絡線に直結する路線であり、JR 新大阪および京阪神圏の各拠点都市から関西国際空港へのアクセス機能の強化に資する路線である。

○平成 21～23 年度に実施されたなにわ筋線に関する国調査において、なにわ筋線の整備効果や事業性などについて検討。

[概要]

新大阪 ～ 北梅田（うめきた新駅） ～ JR 難波
 および南海汐見橋/南海難波
 需要予測・費用便益分析・収支採算性等の試算を行い、良好な結果



なにわ筋線の意義・性格

出典：平成 21～23 年度国調査結果概要より抜粋

<なにわ筋線の整備効果(時間短縮効果)等>

大阪(梅田)から関空

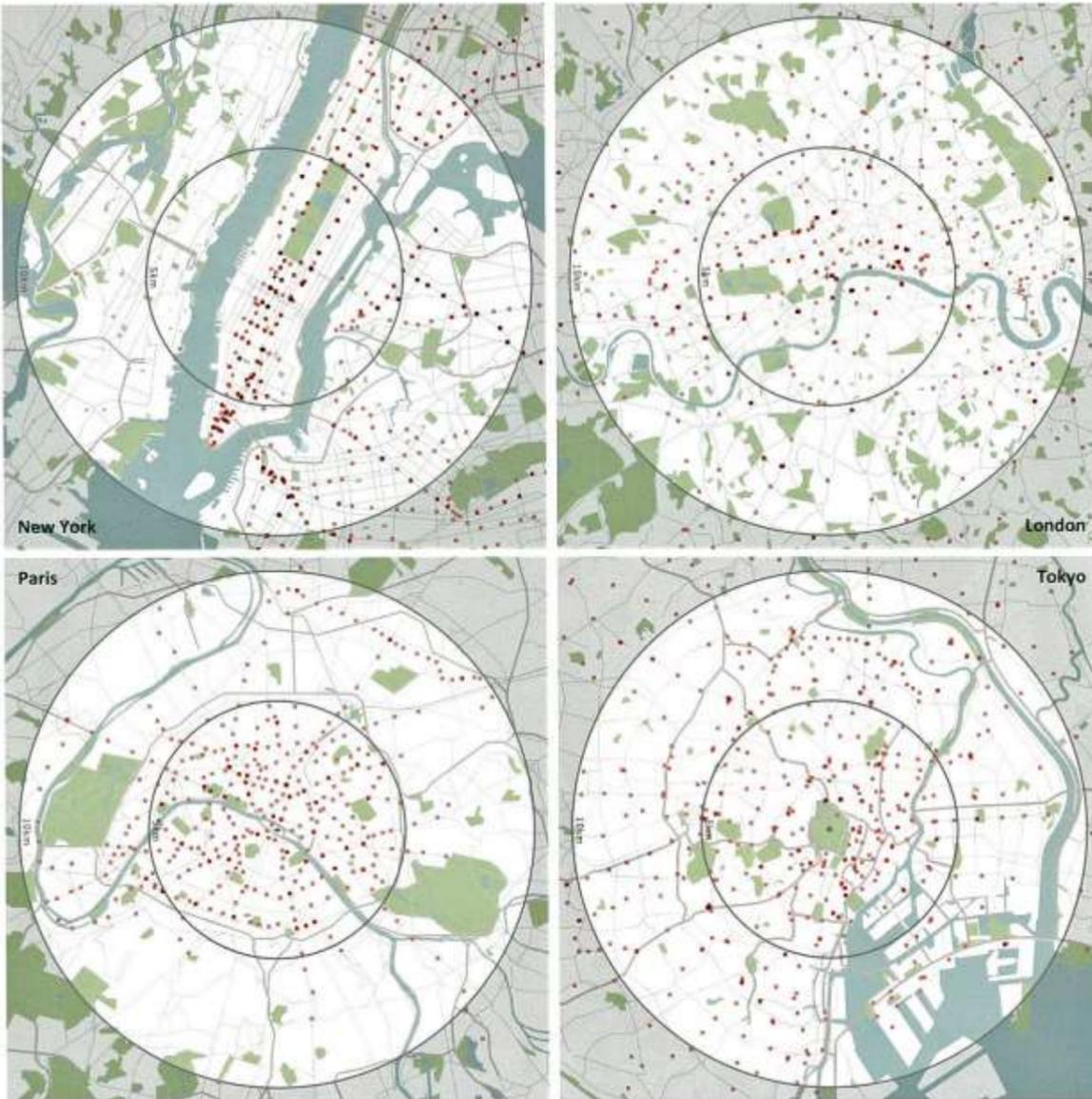
	現状	東海道支線地下化時	なにわ筋線整備時
JR	約 68 分 (0 回)	約 51 分 (0 回)	約 46 分 (0 回) [※1 最速：約 40 分]
南海	約 56 分 (1 回)	約 56 分 (1 回)	約 47 分 (0 回) [※1 最速：約 38 分]

※：はるかか天王寺駅のみに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のみに停車した場合には約 38 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



世界主要都市の 5km 圏、10km 圏の駅の分布

出典：森記念財団都市戦略研究所「世界の都市総合カインデックス 2010」