

第3章 目標を達成するための取組み

目標を達成するための取組みとして、「なにわ筋線整備事業」を本計画の対象とする。
なお、「なにわ筋線整備事業」は、地域公共交通利便増進事業としての実施を想定。

(1) なにわ筋線整備事業の概要

区 間	○共同営業区間[うめきた(大阪)地下駅～(仮称)西本町] ○JR 営業区間[(仮称)西本町～JR 難波] ○南海営業区間[(仮称)西本町～新今宮(南海)]
建設延長	複線 約 7.2km (地下 6.5km、堀割・盛土 0.3km、高架 0.4km)
設 置 駅	(仮称)中之島駅、(仮称)西本町駅、(仮称)南海新難波駅
総事業費	約 3,300 億円
整備手法	償還型上下分離方式
事業の 実施主体	整備：関西高速鉄道株式会社(第三種鉄道事業者)
	運行：西日本旅客鉄道株式会社(第二種鉄道事業者) 南海電気鉄道株式会社(第二種鉄道事業者)
輸送需要	約 24 万人/日
開業目標	2031 年春予定

(2) 事業に必要な資金の額・調達方法

なにわ筋線整備事業に必要な資金は下表のとおりである。

表3-1 なにわ筋線整備事業の資金の確保等

内訳		調達方法		実施年度
		調達先等	調達主体	
出資金	約 660 億円	・ 大阪府 ・ 大阪市 ・ 鉄道事業者	関西高速 鉄道(株)	2018～2031 年度
補助金	約 1,470 億円	・ 国 (都市鉄道整備事業費補助〔地下高速鉄道〕) ・ 大阪府 (なにわ筋線整備事業費補助金) ・ 大阪市 (なにわ筋線整備事業費補助金)	関西高速 鉄道(株)	2019～2031 年度
借入金	約 1,170 億円	・ 財政融資 (約 1,148 億円)	関西高速 鉄道(株)	2020 年度～
		・ 民間金融機関	関西高速 鉄道(株)	2018 年度～
総事業費	約 3,300 億円			

※現時点の想定額

※上記の財政融資は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第 29 条の 2 に基づく、独立行政法人
鉄道建設・運輸施設整備支援機構からの借入

(3) 整備による効果

① 広域交通ネットワークの拡充

(a) 関西国際空港へのアクセス改善

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、2011年の年間158万人から2019年の年間1,231万人へと年々増加しており、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、こうした海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。

なにわ筋線を整備することで、大阪駅、梅田駅と関西国際空港との所要時間が短縮し、運行頻度の増加や難波ターミナルにおける乗換が不要となることにより、アクセス性の改善が図られる。

(b) 新幹線新大阪駅へのアクセス改善

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、関西及び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。

なにわ筋線を整備することで、乗換回数の減少及び所要時間の短縮により、重要性の増す新大阪駅において、広域的な鉄道ネットワークの充実とアクセス性の改善が図られる。

表3-2 なにわ筋線整備によるアクセス改善

区間	経路	現在※1	なにわ筋線開業※2
新大阪- 関西国際空港	JR	51分・乗換0回	49分・乗換0回
	南海	60分・乗換1回	50分・乗換0回
大阪(梅田)- 関西国際空港	JR	64分・乗換0回	44分・乗換0回
	南海	54分・乗換1回	45分・乗換0回

※1 最速の場合

※2 現時点での平均所要時間の想定

※2 JR東海道線支線地下化、うめきた(大阪)地下駅開業による効果を含む

出典：関西高速鉄道㈱ホームページ「なにわ筋線について」

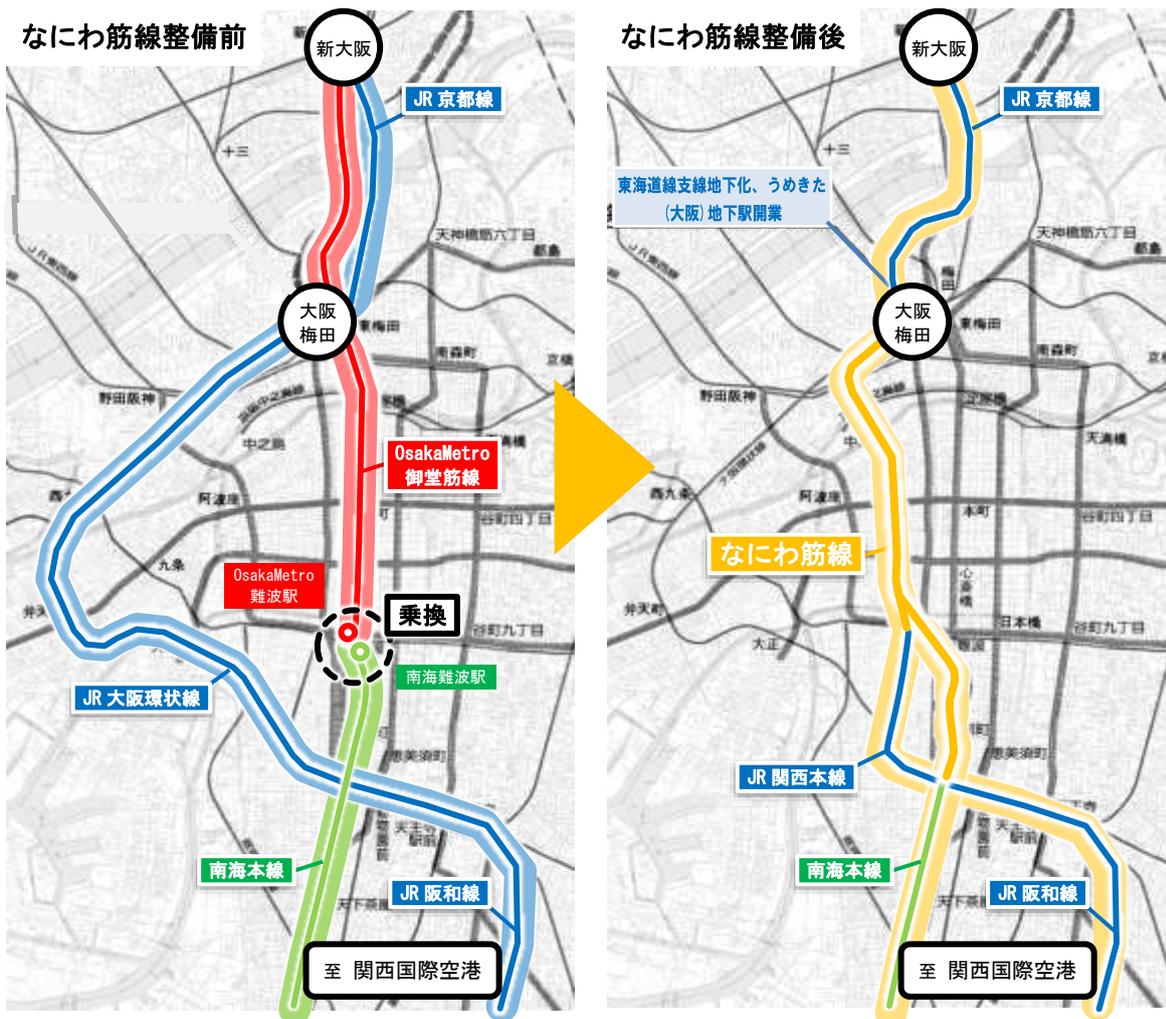


図3-2 なにわ筋線整備によるアクセス改善

※中之島駅、西本町駅、南海新難波駅の名称は仮称

② 都市鉄道ネットワークの強化

大阪駅、梅田駅周辺を中心とするキタエリアと、難波駅、天王寺駅周辺を中心とするミナミエリアをなにわ筋線により直結し、アクセス経路を拡充することで、経路選択の自由度の増加のみならず、以下に示すような効果がもたらされ、鉄道ネットワークの充実に資する。

(a) Osaka Metro 御堂筋線の混雑緩和

Osaka Metro 御堂筋線は、大阪都心部の主要拠点を南北に貫通し、郊外と大阪都心部を結ぶJR線や私鉄の主要路線と接続する利便性の高い路線であり、極めて輸送量が多く、朝の通勤時間帯等において非常に高い混雑度で運行している。

なにわ筋線は、Osaka Metro 御堂筋線と同様に、大阪都心部の主要拠点を南北に貫通し、JR線や南海線と接続する利便性の高い路線であることから、事業計画路線の整備により、Osaka Metro 御堂筋線の混雑が緩和され、利用者の快適性の向上が図られる。



朝のラッシュ時間帯に高密度で運転している Osaka Metro 御堂筋線(梅田-淀屋橋間)の混雑を緩和
⇒約17%※

※うめきた(大阪)地下駅整備時との比較



写真 Osaka Metro 淀屋橋駅の様況

図3-3 Osaka Metro 御堂筋線の混雑緩和

(b) JR線における運行安定性の確保

現在、JR大阪環状線にはJR阪和線、JR大和路線が乗り入れており、JR大阪環状線の運行ダイヤが乱れた場合、他の路線に影響を与える。なにわ筋線を整備することにより、うめきた(大阪)地下駅から関西国際空港及び大阪南部地域へつながる新たな南北ルートが形成され、ルートの多重性が増すため、災害・事故発生時に対して強い鉄道ネットワークが形成される。



※中之島、西本町、南海難波の駅名は仮称

図3-4 運行安定性の確保

(c) 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

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、難波・湊町地区、新今宮地区があり、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。また、なにわ筋線が接続するJR線、南海線と一体的な

鉄道ネットワークが構築されるため、大阪北部地域と大阪南部地域と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等につながる。

また、大阪北部・南部地域等から、キタエリア及びミナミア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、より一層のまちのにぎわいを見せるようになるなど、地域の活性化が図られる。



図3-5 大阪南部から新大阪へのアクセス改善

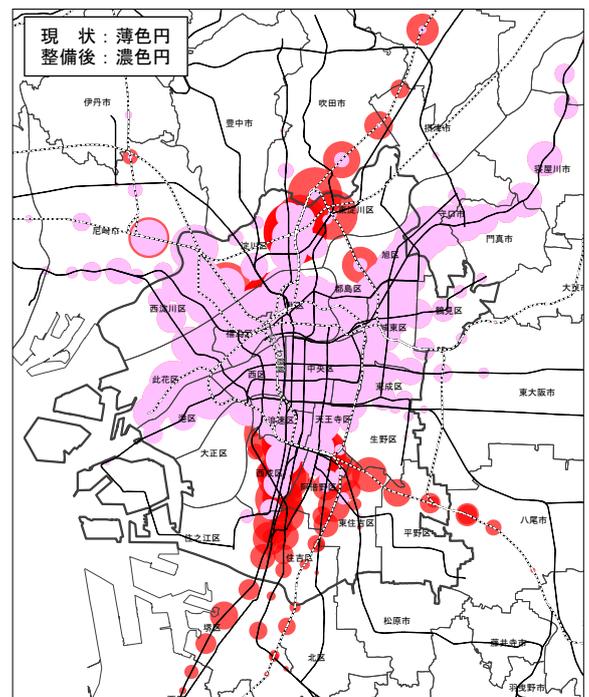


図3-6 中之島30分圏域の拡大