

# 相互乗入れ・乗継改善 検討案(たたき台)

平成27年度版  
大阪府 都市整備部 都市交通課

## 〔本資料の位置付け〕

- \* 本資料は、「公共交通戦略(H26.1)」の柱の一つである「公共交通の利便性向上」の取組みとして、相互乗入れ・乗継改善について、大阪府が利用者の視点に立って独自に検討し、「たたき台」としてまとめたもので、鉄道事業者等と調整を終えたものではない。
- \* 今後、この検討案をもとに、鉄道事業者等と意見交換、議論を進める予定。

# ■ 検討箇所(これまでの検討経過)

大阪府内の全駅数 約500駅

乗継利用が考えられる箇所の洗い出し (ターミナル駅、乗継利用のある駅) 100箇所

乗継利用者が一定規模以上ある駅等を対象に、広域的な観点から対象駅を検証 50箇所

- 【広域的観点の分類】 ※公共交通戦略に基づき、以下の5分類を設定**
- (1)大阪外縁部から大阪市内へのアクセス強化(地下鉄等市内鉄道NWとの接続向上)
  - (2)放射環状型鉄道ネットワークの形成(環状鉄道との結節性向上)
  - (3)都市間連携の強化/広域的な交通結節点(関空、大阪空港、新大阪)へのアクセス強化
  - (4)世界遺産等観光資源へのアクセス強化
  - (5)事故、災害時等におけるリダンダンシー確保(放射鉄道のバックアップ確保)

対象駅の検証をもとに広域的な観点から駅・路線の重要性を考慮、検討箇所を抽出 15箇所

- ◎乗継利用者が2万人以上 かつ 事業者が異なる箇所(11箇所)  
梅田、★天王寺、京橋、難波、★上本町、鶴橋、新今宮、新大阪、天下茶屋、淀屋橋、西九条
  - ◎その他、観光集客の観点などから特に検討が必要な箇所(4箇所)  
(観光集客) : ★柏原・道明寺、★河内長野 (関空アクセス): ★日根野  
(利用者対応) : 河内磐船(JR) [河内森(京阪)]
- ★:平成27年度検討箇所**

※中百舌鳥駅等は過年度から別途検討中

15箇所について、3ヶ年程度(H27~H29年度)で検討予定

(参考)平成28年度検討予定箇所:京橋、難波、新今宮、天下茶屋、西九条

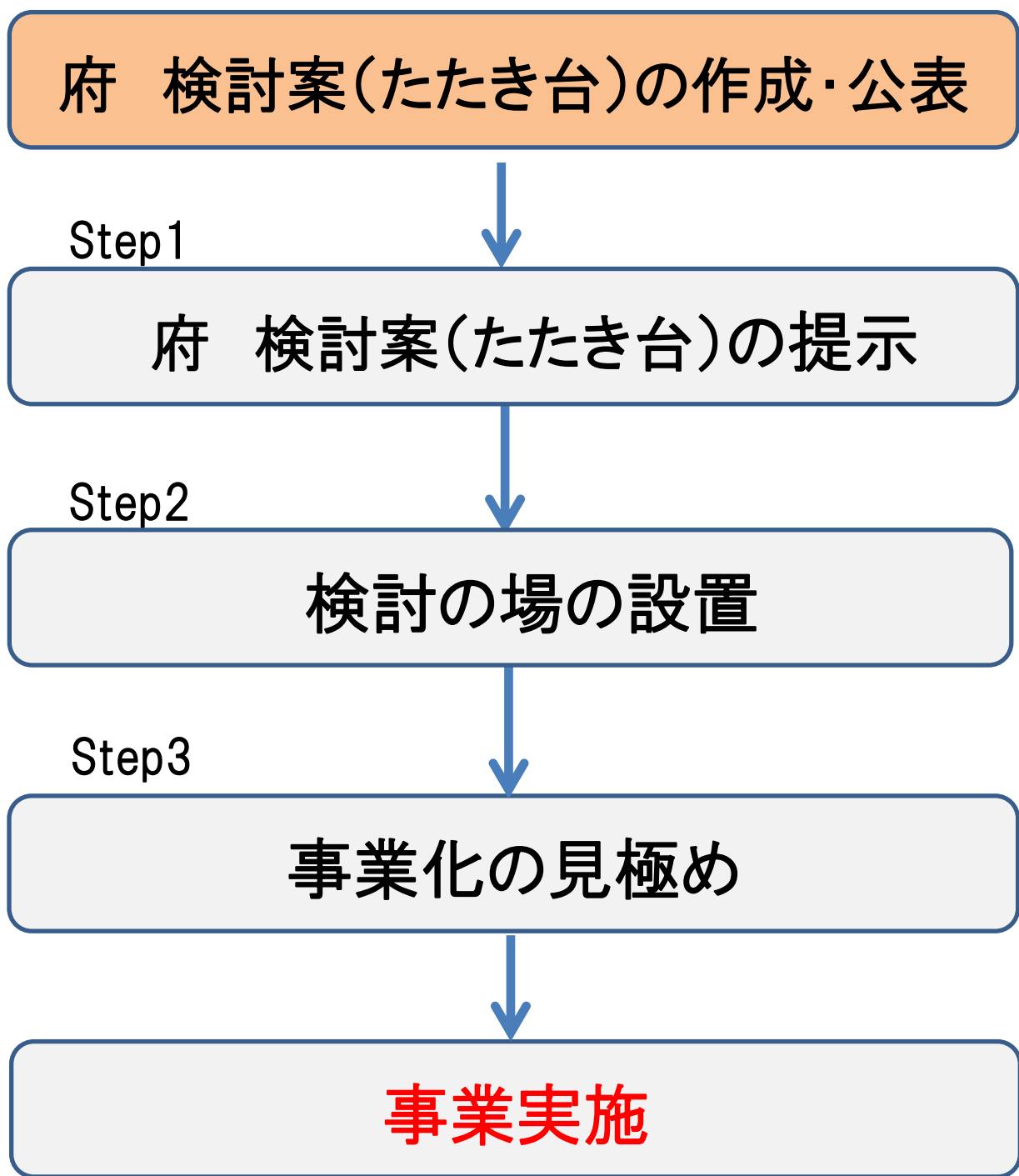
# ■ 検討フロー

- \* 府の検討案(たたき台)をもとに、  
Step1 各鉄道事業者等への検討案(たたき台)の提示  
Step2 関係者による検討の場を設け、本格的な議論の開始  
Step3 事業化の見極め  
を行い、関係者と合意できたものから順次、事業実施

15箇所について、H27～H29年度で  
検討案(たたき台)を作成

- 【検討案(たたき台)】
- ①現状・課題
  - ②改善の意義・ねらい
  - ③改善案
  - ④効果 など

## 《検討フロー》



▼ [本資料]

鉄道事業者、  
関係自治体等へ

勉強会、検討会等

事業化の可能性  
事業主体、スキーム等  
の合意

府のたたき台を基本に、  
具体化に向けた  
検討をスタート

**事業実施**



# 【谷町九丁目（大阪上本町）駅 [1/2]】現状分析

## ■ 位置図

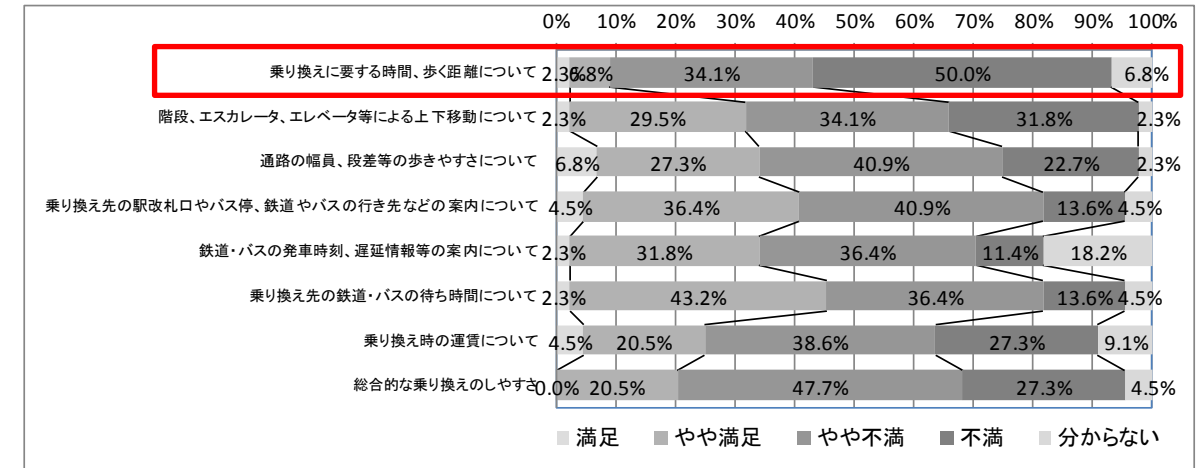
○谷町九丁目（大阪上本町）は、中河内・奈良方面からの都市内鉄道（地下鉄）との乗継駅



## ■ 利用者の声

- 乗換に要する時間、歩く距離に、8割を超える方が「不満・やや不満」を感じている
- 自由意見でも、「遠く、つらい」との意見が多い

### ●谷町9丁目・上本町駅における乗換



※H23年度 住民・利用者アンケート結果より

## ■ ターミナル構成と駅特性

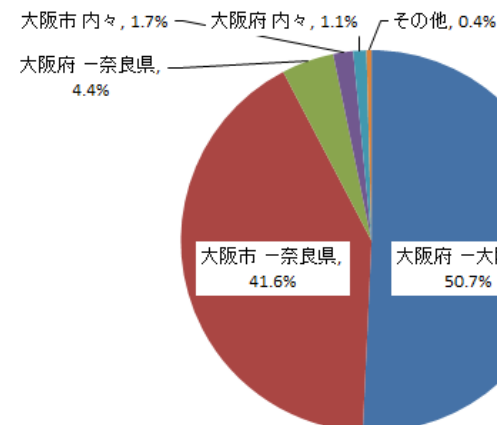
○谷町九丁目（大阪上本町）駅は、乗降数が約15万人/日であり、府内の主要ターミナル

駅名	事業者	路線名	乗降数 (千人/日)
谷町九丁目駅	地下鉄	谷町線 千日前線	70.6
大阪上本町駅	近鉄	大阪線 奈良線	76.2

※乗降数は府統計値

## ■ 乗換利用特性

○乗換利用者の9割以上が、大阪市⇔大阪府（大阪市除く）・奈良県〔東大阪市・奈良市等〕の移動(市内⇔市内移動は限定)

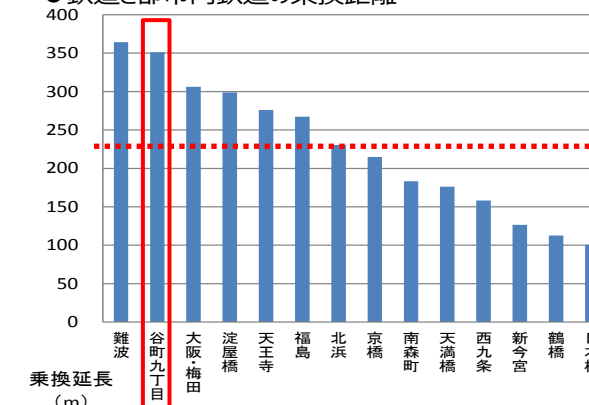


※H22PT調査から谷町九丁目-大阪上本町駅間の乗継利用者を集計

## ■ 課題

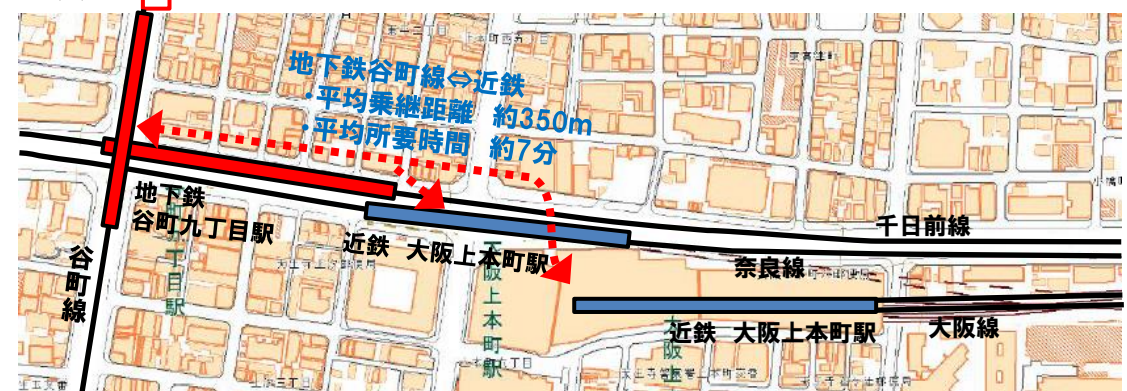
- 近鉄と地下鉄との乗継距離は約350m（平均は約230m）
- 大阪の主な乗り換え駅においても、二番目に移動距離が長く、乗換時間は約7分

### ●鉄道と都市内鉄道の乗換距離



平均 約230m

※主要鉄道（JR、近鉄、京阪、南海、阪急、阪神）と都市内鉄道（JR環状線及び地下鉄）の平均



駅	乗換者数	水平	垂直	時間
谷町九丁目⇔大阪上本町	9.9千人/日	約280m~ 約420m	約3~8m	約5~8分

※乗換者数はH22センサス値

## 【谷町九丁目（大阪上本町）駅 [2/2]】改善イメージ

## 意義とねらい

地下鉄との乗継円滑化による大阪都心部へのアクセス強化  
【地下鉄と近鉄をムービングウォークで結ぶとともに賑わい空間を創出】

## 改善案

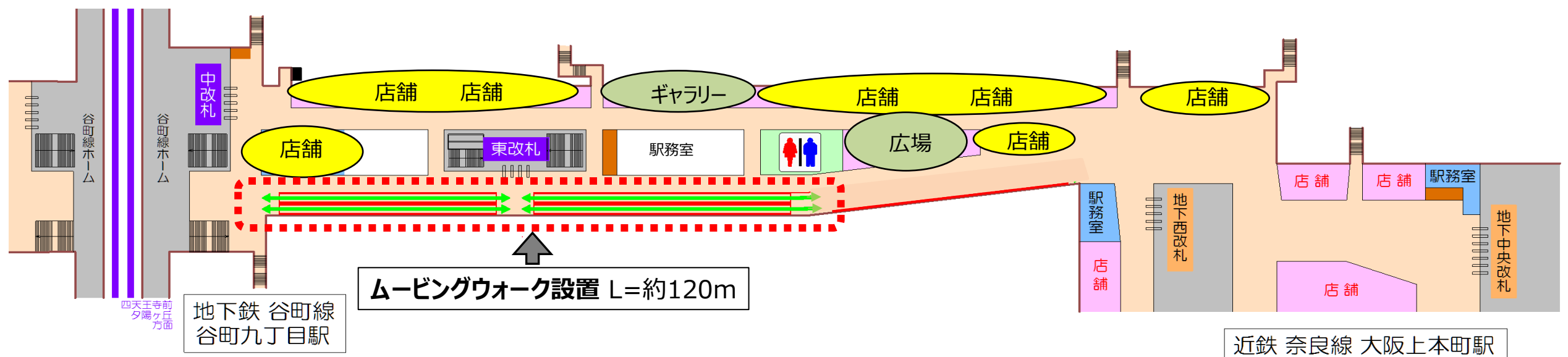
## 【概要】

- スムーズな移動の実現
  - ・谷町九丁目（地下鉄）～大阪上本町（近鉄）の地下通路にムービングウォークを設置
- 乗り換えを楽しめる空間づくり = 地下街の形成
  - ・広場、ギャラリーなどの憩いの場を提供
  - ・ショッピングモールで日常の利便を提供  
(近鉄側店舗と連続することで、一体的な賑わい空間を形成)

## 効果

- ムービングウォーク設置による移動負担の軽減
- 乗継通路の賑わい向上（乗継時の体感時間の短縮）
- 店舗、広告料等による収入増

## 【イメージ図】



## 実現にあたっての課題

関係者による検討、事業化の見極めが必要

- 整備費、維持費の確保
- 歩行者の通行空間の確保
- 既存店舗との調整
- 維持管理に関する調整
- 事業スキームの関係者合意 など

※今後、上記課題を踏まえ、鉄道事業者をはじめとする関係機関と協議・調整を進める。



# 【天王寺駅 [1/2]】現状分析

## ■ 位置図

- 天王寺駅は、南大阪・奈良方面から、都心への“南の玄関口”  
都心部の交通を担う路線（JR環状線、地下鉄）と、放射鉄道とが結節



## ■ ターミナル構成と駅特性

- 天王寺駅は、大阪における主要ターミナルの中で、3番目に乗降客が多い一大ターミナル
- 会社別の乗降客数でみると、JRが268.1千人/日と一番多く、次いで地下鉄、近鉄南大阪線の順となっている

駅名	事業者	路線名	乗降数 (千人/日)
天王寺駅	JR西日本	大阪環状線、 関西本線、阪和線	268.1
天王寺駅	地下鉄	御堂筋線、谷町線	246.5
大阪阿部野橋駅	近鉄	南大阪線	159.1

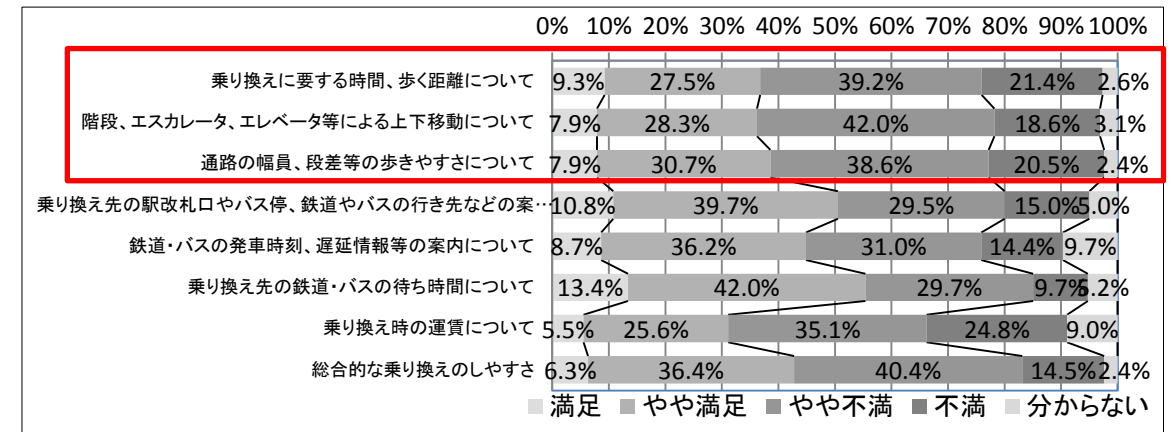
※乗降数は府統計値

## ■ 利用者の声

- 鉄道と鉄道（異なる鉄道間）の乗換に対して、乗換時間、距離、上下移動、通路の幅員、段差等の歩きやすさへの不満が、どの項目も6割を超えている。
- 自由意見でも、乗継の遠さ、上下移動の不便、ルートのがかりにくさに対して不満あり

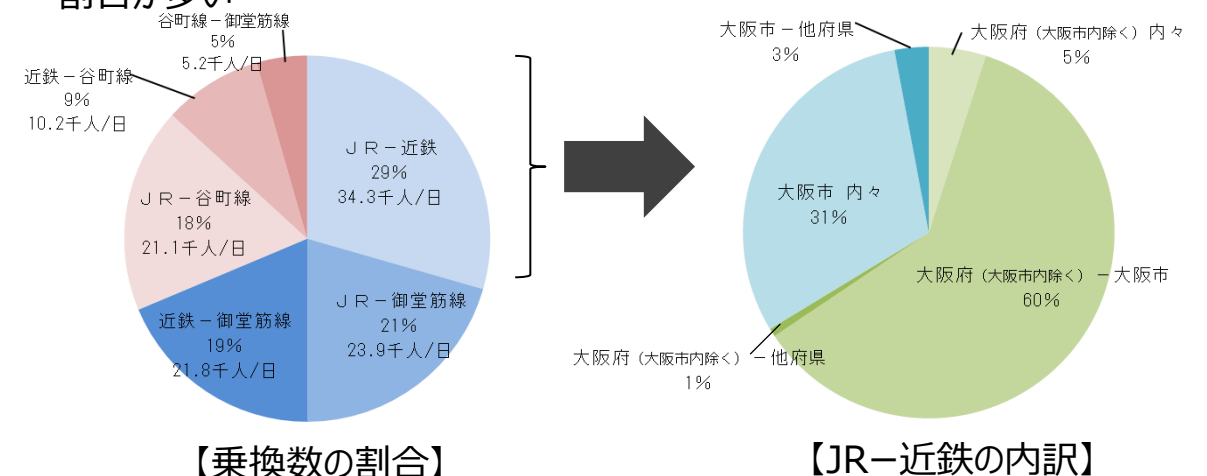
### ● 天王寺駅における乗換

※H23年度 住民・利用者アンケート結果より



## ■ 乗換利用特性

- 会社間の乗換者数の割合は、JR-近鉄が約3割と一番多い
- その内訳は、「大阪府（大阪市除く）-大阪市」で、約6割と広域的な移動の割合が多い



【乗換数の割合】

【JR-近鉄の内訳】

※H22PT調査より集計

## ■ 課題

- 近鉄南大阪線から梅田、新大阪方面への移動には必ず乗継が発生
- 乗継が最も多い、JR・近鉄との乗継距離は約280m



## 【天王寺駅 [2/2]】改善イメージ

## 意義とねらい

南河内・奈良方面から大阪・新大阪へ直結  
【近鉄とJRを直結し、大阪・新大阪にアクセス】

## ■ 改善案

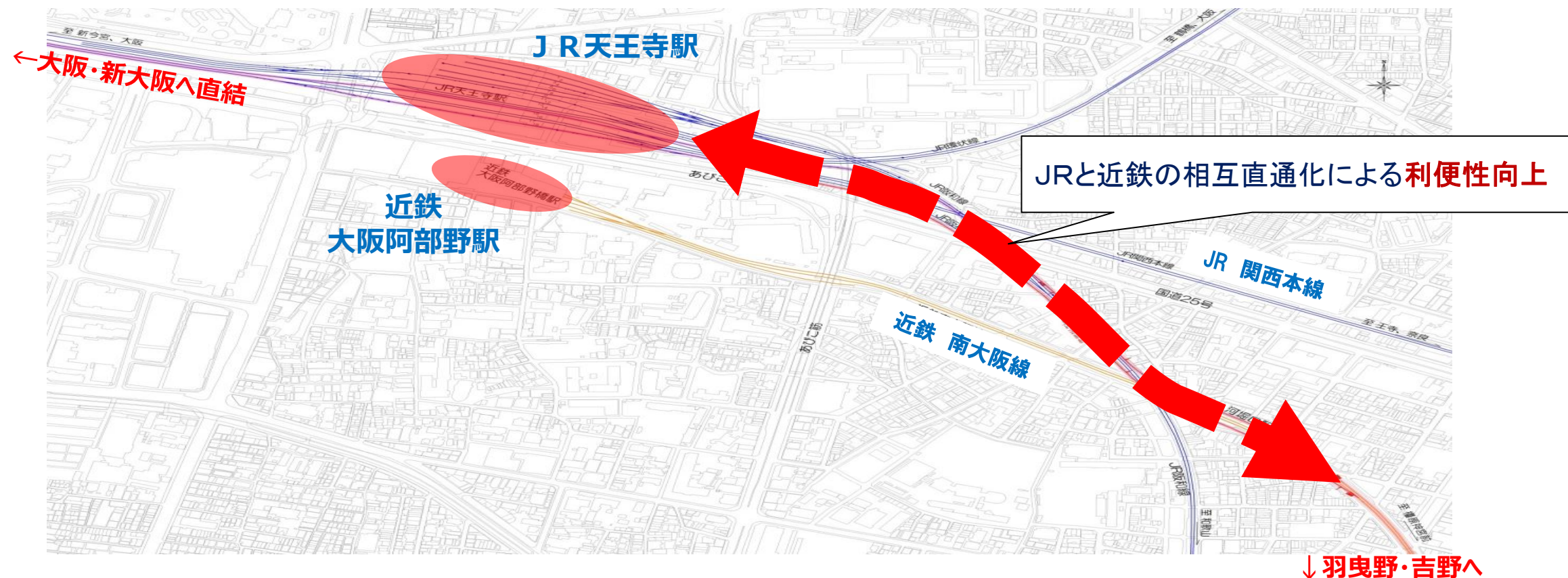
## 【概要】

- 近鉄とJRを相互直通化することで、南河内・奈良方面から大阪、新大阪、京都方面への連携を強化

## ■ 効果

- 乗換回数の低減  
(例)古市⇔梅田〔乗換1回→0回〕、古市⇔京都〔乗換2回→0回〕
- 南河内・奈良方面の魅力向上（近鉄南大阪線沿線のまちづくり促進、吉野・高野山など観光集客UP）

## 【イメージ図】



## ■ 実現にあたっての課題

関係者による検討、事業化の見極めが必要

- 整備費及び用地の確保
- 相互直通化に伴うダイヤ調整
- 事業者間の制御システム等の統一化
- 天王寺駅周辺の賑わい（商業施設等）への影響
- 事業スキームの関係者合意 など

※今後、上記課題を踏まえ、鉄道事業者をはじめとする関係機関と協議・調整を進める



# 【日根野駅 [1/2]】現状分析

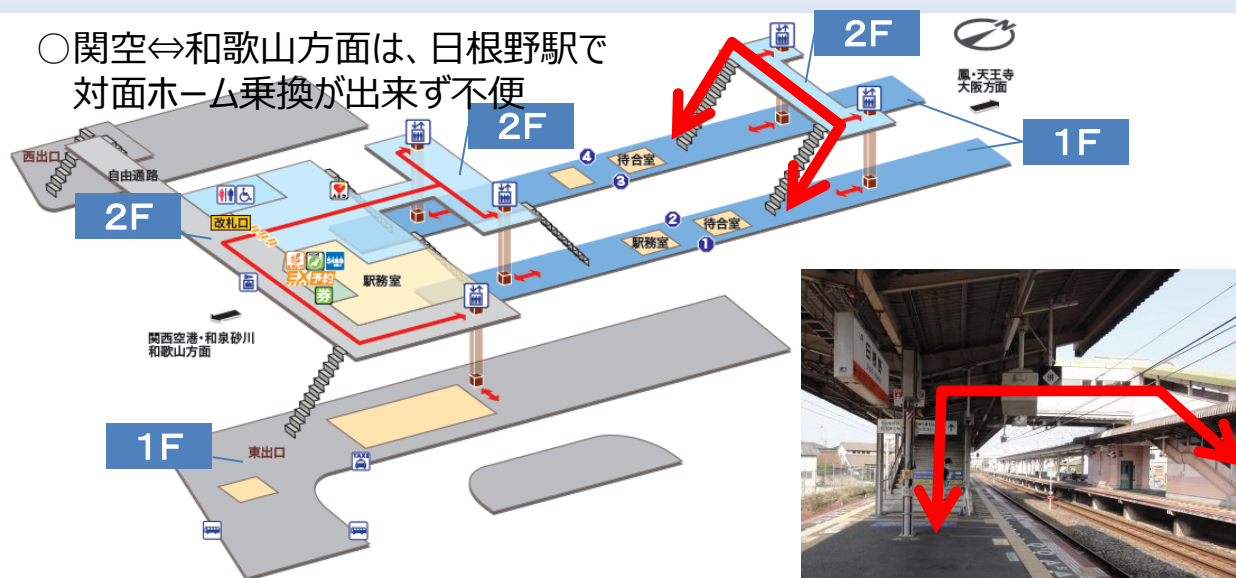
## 位置図

○日根野駅は、和歌山方面から関空への乗継結節駅



## 駅構内図

○関空⇔和歌山方面は、日根野駅で対面ホーム乗換が出来ず不便



## ターミナル構成と駅特性

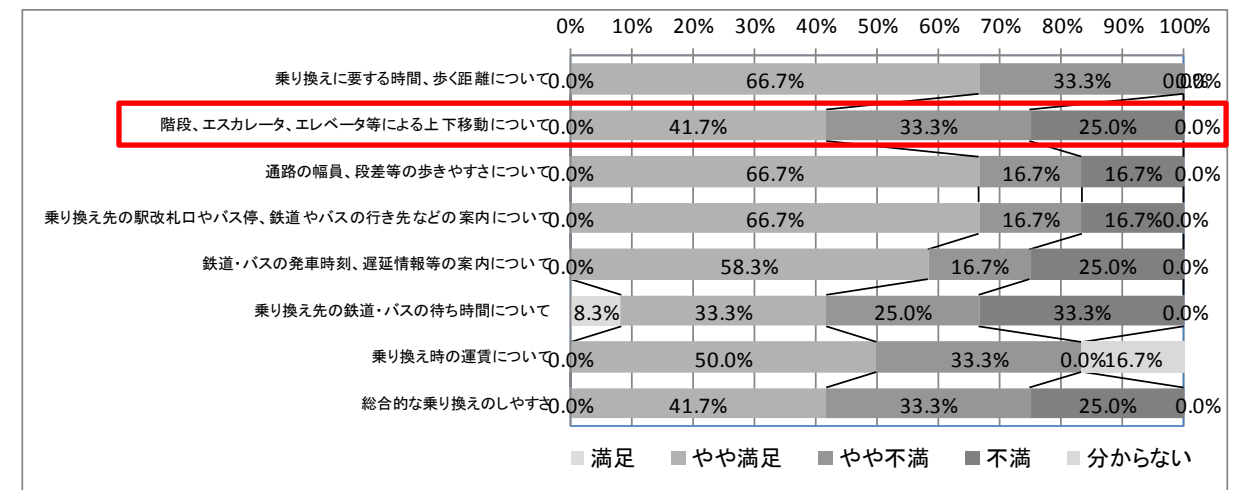
○阪和線-関西空港線の乗換者数：約19.2千/日  
 （日根野以北方面からの乗換：約17.8/日根野以南：約1.4）

駅名	事業者	路線名	乗降数 (千人/日)	乗換者 (千人/日)	水平距離	垂直距離	所要時間
日根野駅	JR西日本	阪和線、 関西空港線	15.9	19.2	約150m	約9m	約3分

※乗降数は府統計値・乗換数はH22PT調査データより集計  
 ※利用者数は、H22PTによる関西空港駅及びびりんくうタウン駅のOD集計値  
 （外国や京阪神圏域外からの観光利用等は含まれていない）

## 利用者の声

- 乗換にかかる上下移動に、約6割の方が「不満・やや不満」と回答
- 自由意見では、「乗換案内の車内放送が、わかりにくい 乗換時間がギリギリ」との指摘
  - 日根野駅における乗換



※H23年度 住民・利用者アンケート結果より

## 課題

- 関西空港方面～和歌山方面の乗換は、階段を上下移動しホーム移動が必要（荷物の多い関空利用者等にとっては不便）
- 「関西の鉄道利用に関する調査結果（H21.9）」によると、JR西日本利用者では、「乗換え等を含めた空港までの全アクセス時間の短縮」を望む回答が30.6%

（参考）南海泉佐野駅

・南海泉佐野駅では、島式ホーム3面4線で、内側2線を本線利用し、同一ホームで対面乗換を実現



# 【日根野駅 [2/2]】改善イメージ

## 意義とねらい

大阪南部や和歌山方面からの関空アクセス強化  
**【大阪南部・和歌山方面 ⇔ 関空方面の同一ホーム乗換によるアクセス強化】**

## 改善案

### 【概要】

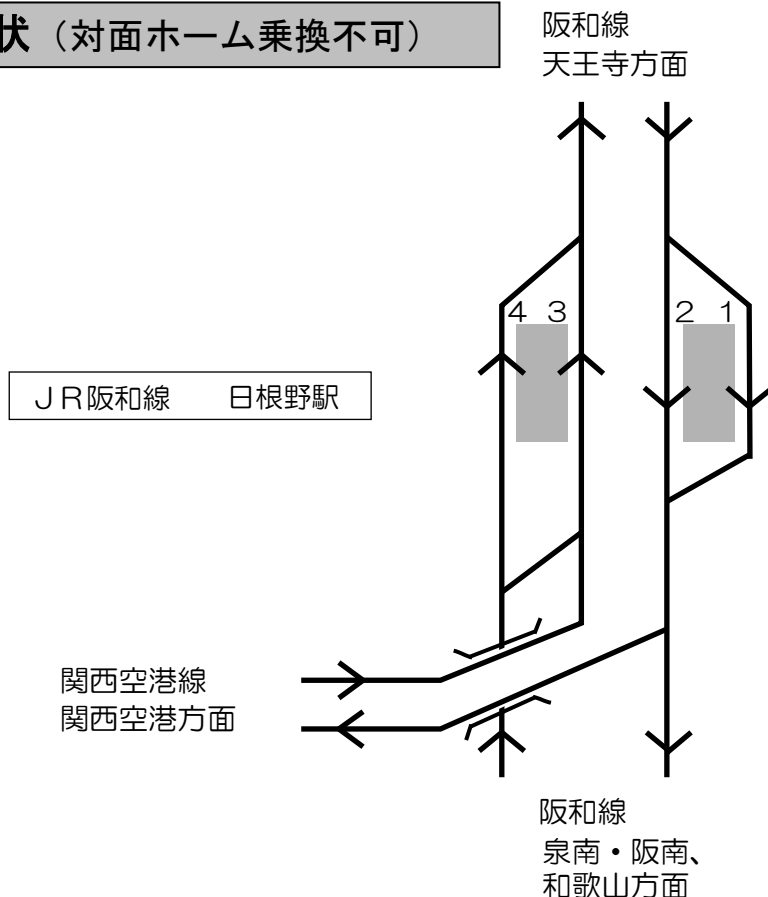
- 両方向への同一ホーム対面乗換が可能な駅構造に変更
- 駅ホームを増設し、現状の2面4線から3面4線に改良

## 効果

- 関西国際空港へのアクセス強化
  - ・同一ホーム乗換の実現、乗継移動時間の短縮（約3分⇒約10秒、上下移動なしを実現）
- 大阪南部・和歌山方面への観光振興、魅力向上

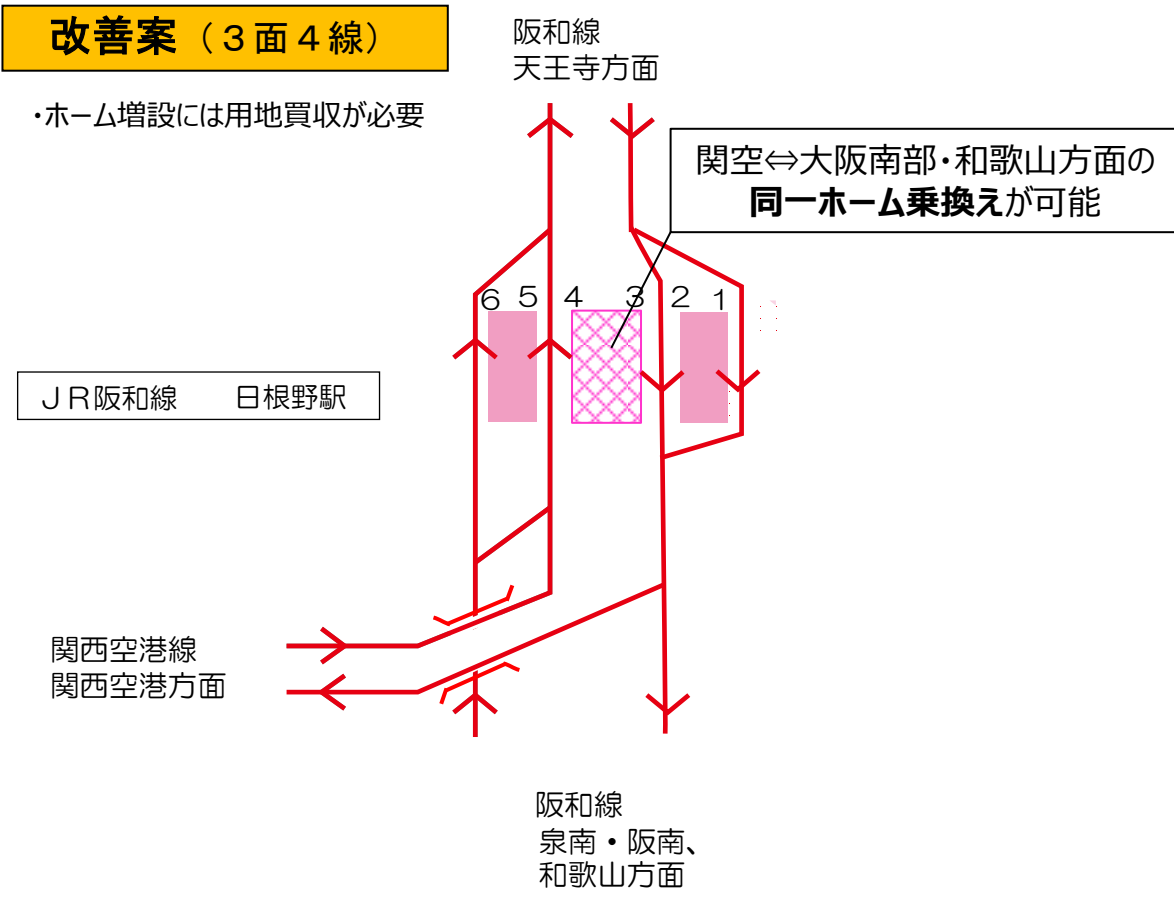
### 【イメージ図】

#### 現状（対面ホーム乗換不可）



#### 改善案（3面4線）

・ホーム増設には用地買収が必要



# 【柏原・道明寺・河内長野駅 [1/2]】現状分析

## 位置図

- 新大阪から約70km圏域に世界遺産をはじめとする観光地が多数存在
- これら観光地から、新大阪を介し京都・神戸方面へ繋がる



## 課題

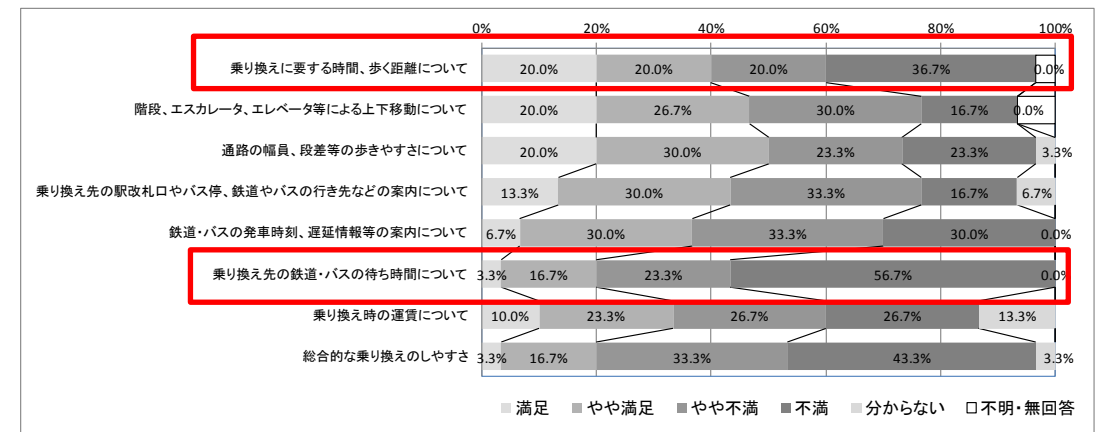
- 大阪・新大阪駅から世界遺産の高野山、吉野へは鉄道直結なし  
※新大阪→高野山・吉野まで約2時間、必ず乗継が発生
- 大阪に宿泊した観光客のうち、新大阪を利用した人は約4割（観光施設調査）
- 観光地を訪れる旅行客の多くが鉄道を利用（高野山：約3割、吉野：約4割）  
※「吉野大峯・高野地域の観光交流促進に係る基盤整備調査」（国土交通省）  
⇒新大阪と観光地を結ぶ直結ルートの整備が、新たな観光需要を生む

## 利用者の声

### 《柏原駅》

- 乗換の待ち時間や、乗換に要する時間・距離に、不満を感じている。自由意見でも、「近鉄とJRの乗換」についての不満意見あり

#### ●柏原駅における乗換



※H23年度 住民・利用者アンケート結果より

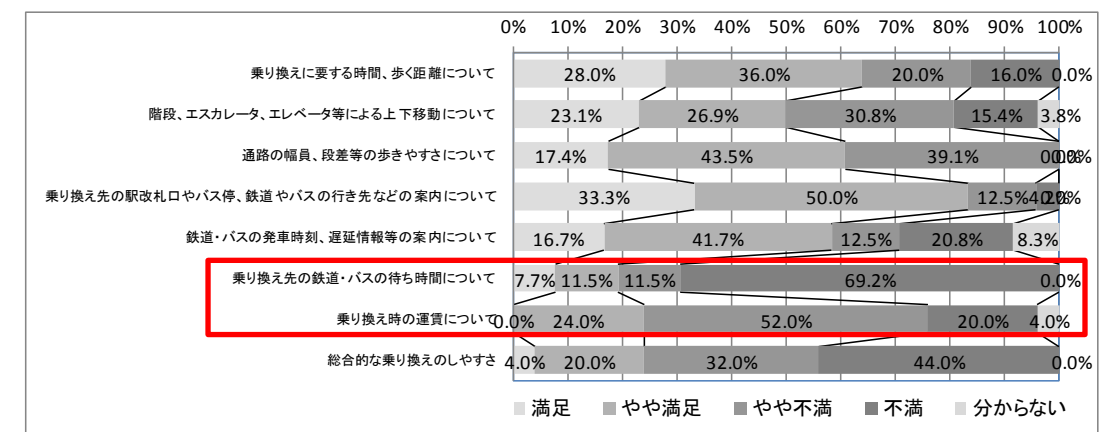
### 《道明寺駅》 ※アンケート回収数 10未満により分析なし

- 自由意見では、「南大阪線と道明寺線の乗換えで待ち時間が長いことが多い」との指摘あり

### 《河内長野駅》

- 乗換の運賃、待ち時間について、不満・やや不満を感じている。自由意見でも「改札を出ないで近鉄-南海間を乗り換えできれば便利」との意見あり

#### ●河内長野駅における乗換



※H23年度 住民・利用者アンケート結果より



# 【柏原・道明寺・河内長野駅 [2/2] 】改善イメージ

## 意義とねらい

新大阪の観光ハブ機能向上、新たな観光需要・観光サービスの創出  
**【新大阪から世界遺産の高野山・吉野方面へ直結】**

## 改善案

### 【概要】

- 柏原、道明寺、河内長野駅付近で、隣接する路線同士を接続し相互乗入れを実現
- J R おおさか東線の新大阪延伸により、観光地から新大阪へ直結 → 観光列車の運行

## 効果

- 高野山、吉野など世界遺産へのアクセス強化による観光集客に寄与 ⇒ 新大阪から高野山、吉野方面へ直結
- 南海高野線と近鉄長野線の相互乗入れにより、南大阪地域の周遊性向上
- 新たな観光事業創造のための夢のある周遊観光列車等の具体化  
 ex クルーズトレイン ななつ星、JRKYUSHU SWEET TRAIN「或る列車」

## 実現にあたっての課題

- 関係者による検討、事業化の見極めが必要
- 整備費及び用地の確保
  - 既存運行ダイヤへの影響
  - 事業者間の制御システム等の統一化
  - 事業スキームの関係者合意 など

※ 今後、上記課題を踏まえ、鉄道事業者をはじめとする関係機関と協議・調整を進める。

【イメージ図】

