

相互乗入れ・乗継改善 検討案(たたき台)

平成28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28年度検討箇所 (下線部は検討案作成済箇所)

※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29年度検討箇所:梅田、鶴橋、新大阪、淀屋橋、河内磐船

■ 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》

府 検討案(たたき台)の作成・公表

▼ [本資料]

Step1

府 検討案(たたき台)の提示

鉄道事業者、
関係自治体等へ

Step2

検討の場の設置

勉強会、検討会等

Step3

事業化の見極め

事業化の可能性
事業主体、スキーム等
の合意

事業実施

府のたたき台を基本に、
具体化に向けた
検討をスタート

位置図

京都・大阪北東部・兵庫方面と大阪都心部を連絡する「東の乗継拠点」。

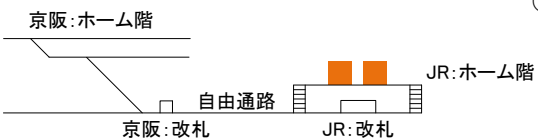
至 兵庫県

梅田・東海道線・阪和線方面（環状線利用）



至 泉北・関西空港

現況断面図



○乗継のメイン経路である「京阪中央改札口⇔JR北改札口」は、平面で連絡しており、ともに改札が1階にあるため、京阪⇔JRの乗換に際しては2・3回の上下移動が発生するが、京阪中央改札口から京阪ホーム(4階)へは直通エスカレーターで移動が可能となっている。

ターミナル構成と駅特性

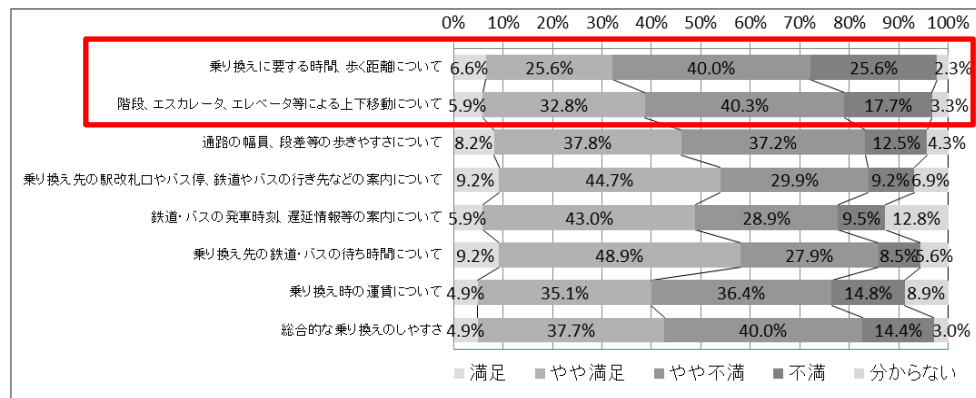
○会社別で見るとJRが、約26万1,500人/日と一番多く、次いで京阪、地下鉄の順

○京阪は同社駅の中で最も乗降客の多い駅

駅名	事業者	路線名	乗降数 (千人/日)
京橋駅	JR西日本	大阪環状線 片町線、東西線	261.5
京橋駅	京阪	京阪本線	177.3
京橋駅	地下鉄	長堀鶴見緑地線	34.1

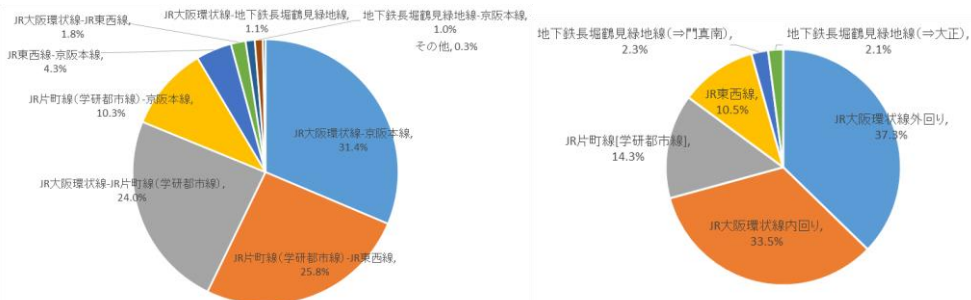
利用者の声

○「乗り換えに要する時間、歩く距離」「階段、エスカレーター、エレベーター等による上下移動」については、約6割近くの人が不満に感じている。



※H23年度 住民・利用者アンケート結果より

乗換利用特性



乗換数の割合（大都市交通センサス）

京阪本線⇒乗換先の割合（PT）

○JRと京阪本線の乗降客で約9割の利用

○JR⇔京阪本線の乗換えが全体の40%を占めており、更に京阪本線方面からの乗換先を見ると「JR大阪環状線」が70%となっている。

意義とねらい

京都方面から神戸方面・関西方面へのアクセス強化
【京阪とJRの乗継経路を新設し、分かりやすくスムーズな乗継に】

■ 現状の課題

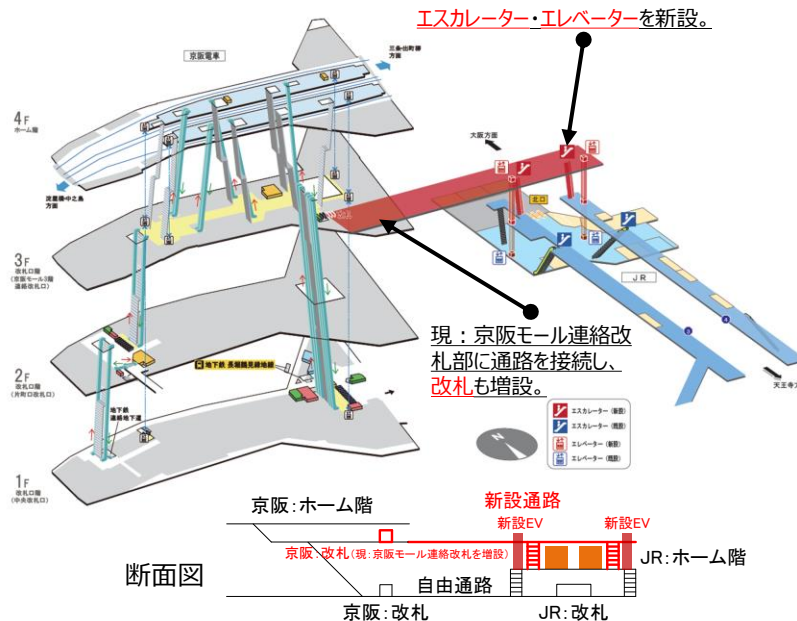
- ターミナルとしての上下移動・平行移動が多い。
- 上下移動の距離が多い経路は、もっとも主要な乗継経路である京阪本線⇔JR環状線間であり、改札間の移動距離は約70mではあるものの、約12mの上下移動（JR側約4m、京阪側約8m）を強いられる。

■ 京橋駅 乗継改善案

【概要】

- 京阪モール3階部とJR大阪環状線の上部との間に、連絡通路・改札口を設置し、京阪とJRを結ぶ経路を新設。

■ 乗継改善イメージ図



■ 効果

- 最も乗継利用の多い「環状線⇔京阪線」の乗継ルートが改善。
- 上下移動の最小化により、約8mの短縮が可能。
- 乗換がスムーズな拠点駅としての機能がより一層高まり、日常的なビジネスのみならず、京都方面への観光の活性化への寄与も期待できる。
- 1階自由通路部分の混雑緩和。

■ 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
- 連絡通路上に存在する、既存駐輪場、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。



■ 位置図

大阪・ミナミを代表する大規模ターミナル型の乗継拠点。

JR・地下鉄・南海・近鉄・阪神の各路線が集結するターミナル駅となっており、地下鉄による大阪市内への移動の他に、関西空港・和歌山（JR・南海）、奈良（JR・近鉄）、名古屋・伊勢志摩（近鉄）、神戸三宮（阪神）といった、大阪府内に限らず広範な移動が可能となる拠点駅である。



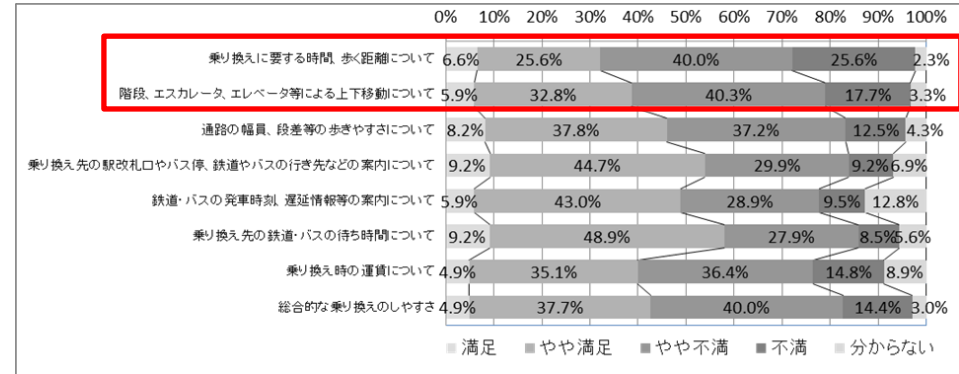
■ ターミナル構成と駅特性

駅名	事業者	路線名	乗降数 (千人/日)
なんば駅	地下鉄	御堂筋線、千日前線、四つ橋線	355.0
難波駅	南海	南海本線、南海高野線	244.0
大阪難波駅	近鉄	近鉄難波線	136.5
大阪難波駅	阪神	阪神なんば線	54.5
JR難波駅	JR西日本	関西本線	51.0

- 地下鉄は全駅中梅田駅に次いで2番目、南海は同社駅の中で1番目、近鉄は同社全駅の中で大阪阿部野橋・鶴橋駅に次いで3番目の乗降客数となっている。
- 5社8路線が接続することで、各方面間の乗換利用が見られる。
(近鉄・阪神は相互直通運転を実施)

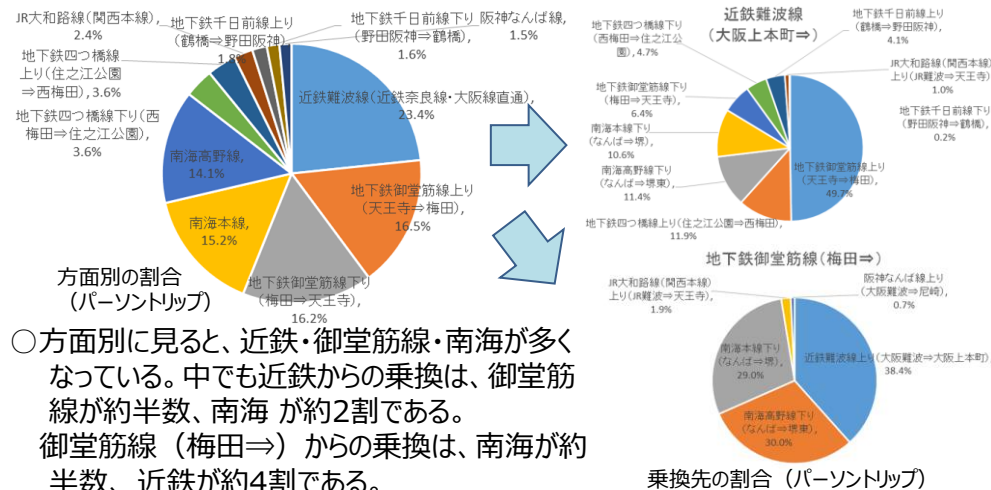
■ 利用者の声

- 「乗り換えに要する時間、歩く距離」「階段、エスカレーター、エレベーター等による上下移動」については、約6割前後の人が不満に感じている。
- 「歩きやすさ」「運賃」「総合的な乗り換えのしやすさ」においても、約半数の人が不満に感じている。



※H23年度 住民・利用者アンケート結果より

■ 乗換利用特性



- 方面別に見ると、近鉄・御堂筋線・南海が多くなっている。中でも近鉄からの乗換は、御堂筋線が約半数、南海が約2割である。御堂筋線（梅田⇒）からの乗換は、南海が約半数、近鉄が約4割である。

意義とねらい

8路線が接続する「難波駅」での乗継改善
 【乗継情報の「連続性」「明瞭性」を確保することで、複雑な乗継経路を明確に】

■ 現状の課題

- 5社8路線が接続することに加え、それぞれの駅が離れていることから乗継経路や案内において複雑化している。
- 関西空港との路線経路上にあるターミナルであることから、インバウンド利用にも対応した整備が望まれる。

■ 難波駅 乗継改善案

【概要】

- 主要乗継経路上、特に交差部において案内表示の改良、床面表示の新設、相互運行情報ディスプレイの設置をすることで、情報面で乗継利用者の利便性を向上。

■ 乗継改善イメージ図

＜案内表示の改良＞

既存の案内表示を、乗継利用に関する情報を強調した内容に見直す

南海電車の表記が不足している箇所には、「南海電車」の表記とピクトグラムを追加



＜床面表示の新設＞



＜相互運行情報ディスプレイの新設＞

【表示する運行情報（例）】
 これらを可変表示

- ・各路線時刻表
- ・運行情報
- ・多言語化

■ 効果

- ＜案内表示の改良＞
案内表示に「連続性」「明瞭性」を持たせることで、複雑な乗継経路においても利用者が迷うことなくスムーズな乗継ができるよう利便性の向上が期待できる。
- ＜床面表示の新設＞
吊り下げ型サインではスペースの関係で1度に表示できる内容が限られてくるため、比較的スペースに余裕のある床面表示を新設することで、既存の案内表示を補完することができる。
- ＜相互運行情報ディスプレイの新設＞
相互運行情報ディスプレイを改札口付近に新設する事で、乗継先の他社線の輸送障害等の運行情報を乗り換える前（改札口を通過する前）に知ることができる。
また、可変表示ができ様々な情報を表示できる特性を活用し、多言語案内を表示することで、異常時に限らずインバウンド利用の乗継案内などにも対応できることが期待できる。

■ 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
- 案内表示に統一性を図るための各事業者間調整
- 相互運行情報ディスプレイなどのシステムの統一、運営管理面など鉄道各事業者間の調整
- 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。

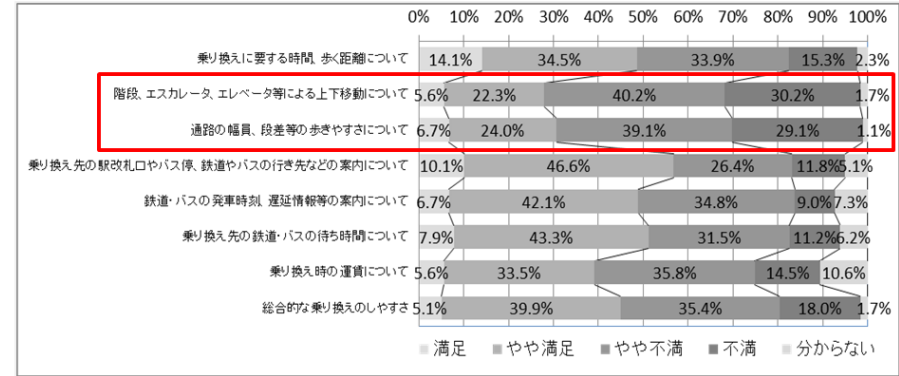
位置図

南大阪・和歌山・奈良方面と大阪都心部を連絡する「南の乗継拠点」。



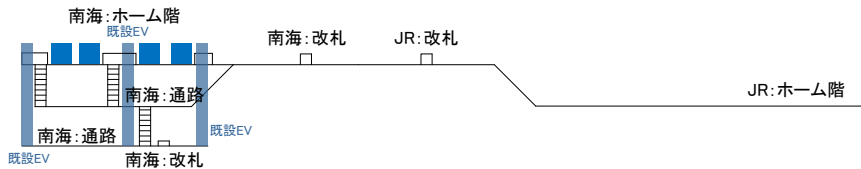
利用者の声

○「階段、エスカレーター、エレベーター等による上下移動」「通路の幅員、段差等の歩きやすさ」については、約7割近くの人が不満に感じている。



※H23年度 住民・利用者アンケート結果より

現況断面図



JR構内：西改札口に向かう通路・階段が、各ホームに対し1箇所ずつ。また、階段のみでエレベーター・エスカレーターは未設置。

南海構内：各ホームに1機ずつエレベーターが設置しており、加えて2・3番のりばのみにエスカレーターが2機設置してあるが、その他は階段での移動であり構内での移動も複雑な動きをする。

ターミナル構成と駅特性

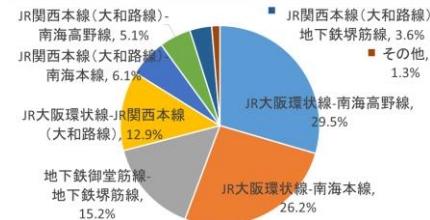
○新今宮駅は、会社別の乗降客数で見ると、JRが126.6千人 / 日と一番多く、次いで南海本線・高野線、地下鉄堺筋線の順となっている。

駅名	事業者	路線名	乗降数 (千人/日)
新今宮駅	JR 西日本	大阪環状線、関西本線	126.6
新今宮駅	南海	南海本線、南海高野線	86.7
動物園前駅	地下鉄	堺筋線	27.0

乗換利用特性

- JR-南海との乗換が、約7割以上である。
- 南海を路線別に見ると、どちらも大きな偏りはなく、「大阪府-大阪市」「大阪府-大阪府」などの広域的な移動が多い。

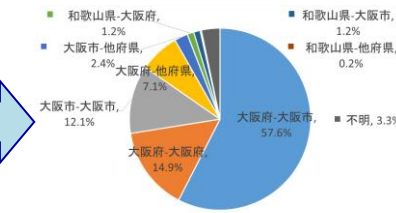
乗換数の割合（大都市交通センサス）



JR-南海高野線の内訳



JR-南海本線の内訳



※大阪府は、大阪市内を除く他府県は、和歌山県を除く

意義とねらい

誰もが利用しやすい環境整備

【JR新今宮駅西口へのバリアフリー経路を確保し南海⇄JRの乗継を改善】

■ 現状の課題

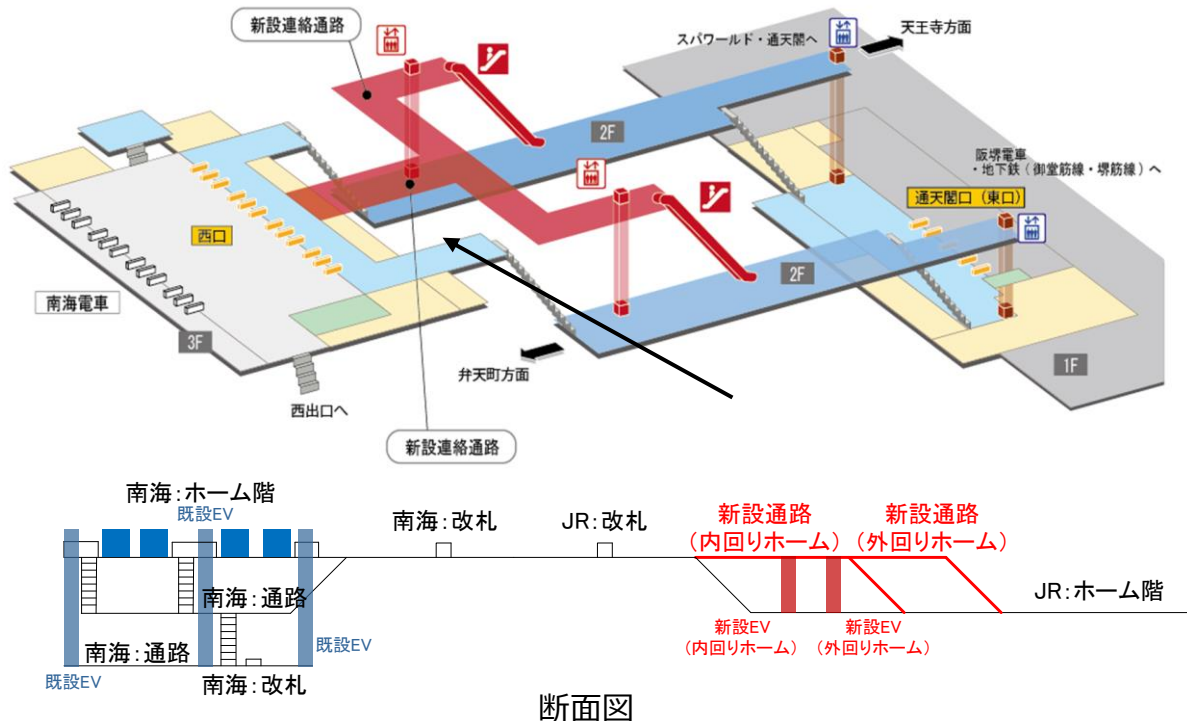
- 昇降施設の設備不足により、乗継利用におけるバリアフリー経路が十分整備されていない。
- 利用者数の多い駅であるが、現在のバリアフリー経路は移動距離が長い上、雨天時などは乗継ぎのための移動が特に大変。

■ 新今宮駅 乗継改善案

【概要】

- JR構内の連絡通路部を現行ホーム上部にまで拡張し、階段（エスカレーター）・エレベーターを新設。

■ 乗継改善イメージ図



■ 効果

- EV・ESの整備により、約300mのバリアフリー経路短縮が実現
- 大阪南部・和歌山・高野山方面への観光振興、魅力向上

■ 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
- 維持管理に関する調整
- 乗降客の安全（空間）確保
- 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。



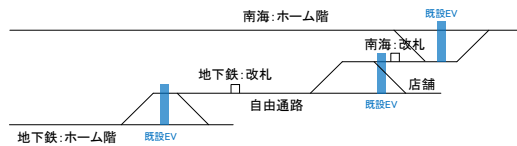
位置図

南大阪・和歌山方面と大阪都心部を連絡する「南の乗継拠点」。

天下茶屋駅は、南海本線（和歌山・関西空港方面）と南海高野線（橋本方面）の分岐駅であり、地下鉄堺筋線の始発駅である。堺筋線は天神橋筋六丁目で阪急線と相互乗り入れしており北は大阪市のみならず大阪北部・京都方面への乗継拠点となっている。



現況断面図



- 南海・地下鉄ともに改札口は1箇所ずつであり、相互間の乗継動線も1つである。
- 南海が高架ホーム、地下鉄が地下ホームであり、また南海の改札階は中間階にあるため、乗継の際は3回の上下移動が発生する。
- 南海の改札口と地下鉄の改札口は対面で設置されているため、上下移動はあるもののほぼ直線移動となる。

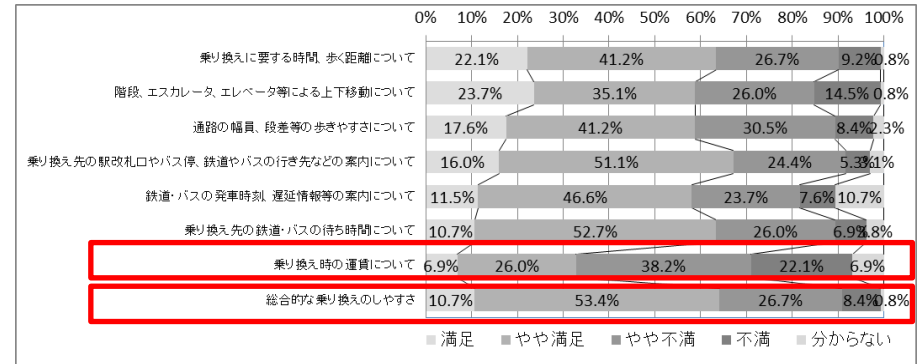
ターミナル構成と駅特性

○天下茶屋駅は、会社別の乗降客数でみると、地下鉄が7万人/日であり、南海本線と南海高野線を合わせた乗降客数（65万3千人/日）とほぼ同数である。

駅名	事業者	路線名	乗降数 (千人/日)
天下茶屋駅	地下鉄	堺筋線	70.0
天下茶屋駅	南海	南海本線、南海高野線	65.3

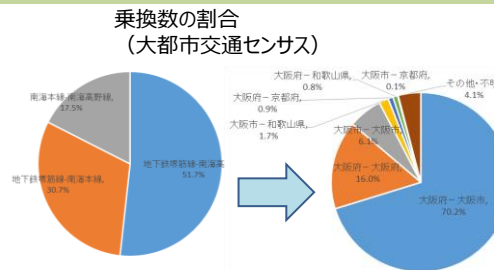
利用者の声

- 「乗り換え時の運賃」については、約6割近くの人が不満に感じている。
- 「総合的な乗り換えのしやすさ」においては、不満に感じている人は約3割強である。



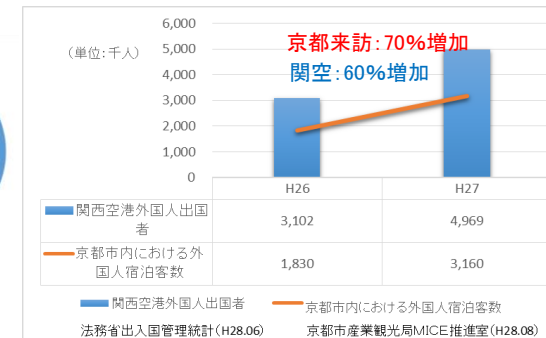
※H23年度 住民・利用者アンケート結果より

乗換利用特性



※大阪府は、大阪市内を除く
他府県は、和歌山県・京都府を除く

○方面別に見ると地下鉄堺筋線方面からの利用者が全体の80%を占めており、「大阪市-大阪府」「大阪府-大阪府」といった広域的な移動が多い。



○平成26年から平成27年で関西空港利用者は約60%増加しており、京都来訪の観光客数（宿泊）についても約70%増加している

○南海・阪急・阪神各社は「京都（関空）アクセスきっぷ」を販売し利用者促進を行っている。

意義とねらい

和歌山・関西国際空港方面からのアクセス性向上
【乗継経路を新設し、地下鉄と南海の乗継時間を短縮】

■ 現状の課題

- 南海と地下鉄それぞれのホームの設置場所が離れているため、乗継移動距離が長い。
- 南海線ホームから改札階に向かうエスカレーター設置箇所では、改札・地下鉄方向に向かってUターンするような形態をとっており、乗継方向への歩行動線に無駄が生じる。



- 昨今のインバウンド増加も踏まえ、他の大型ターミナルよりも移動距離が少なく、京都方面へのアクセスの利便性を生かした乗継ぎ整備を行う必要がある。

■ 効果

- 乗換の移動経路・昇降移動長の短縮が期待できる。
- エレベーターのみを利用した乗換の場合、エレベーター利用が1回減少する。
- 他の大規模ターミナルよりも移動距離が短く、昨今のインバウンドが増加していることから、京都方面へのアクセスの利便性を生かした乗継ぎにより、利用者の拡大が期待される。

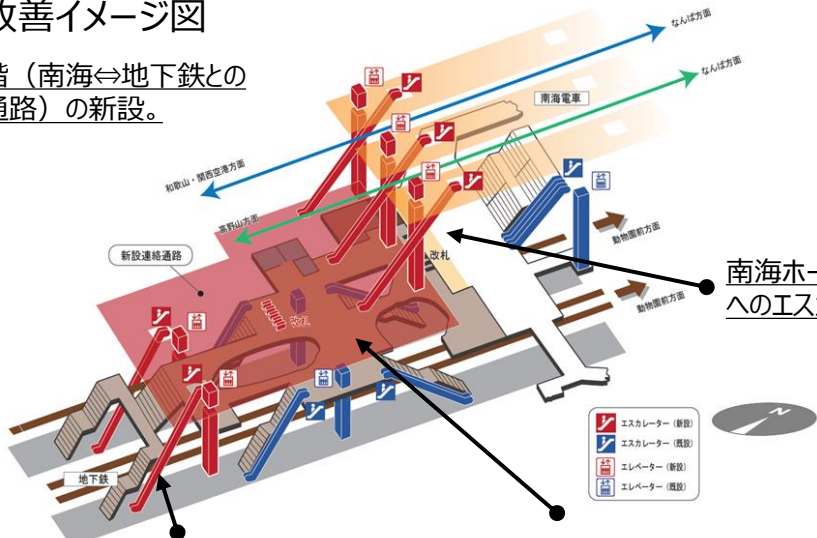
■ 天下茶屋駅 乗継改善案

【概要】

- 地下鉄堺筋線の改札階の上部に、南海線との中間階を設置して連絡通路階とし、乗継改札を設けることで南海線のホーム南側とを連絡。

■ 乗継改善イメージ図

中間階（南海⇔地下鉄との連絡通路）の新設。



南海ホームから新設の中間階（連絡通路部）へのエスカレーター・エレベーターを新設。

地下鉄ホーム階とのエスカレーター・エレベーターの設置。

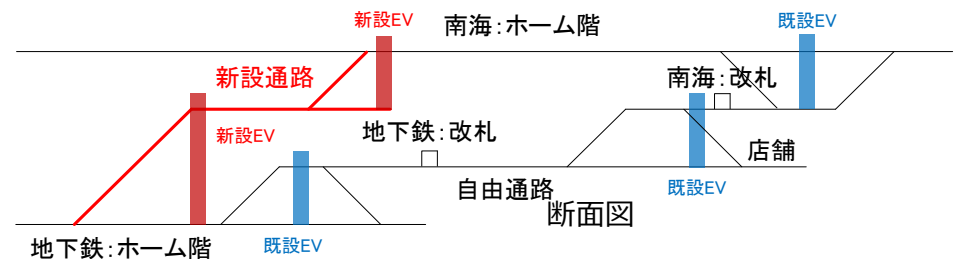
新設の中間階（連絡通路部）には、改札を新設。

■ 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
- 中間階の施工・運営における鉄道事業者間調整
- 維持管理に関する調整
- 事業スキームの関係者合意 など

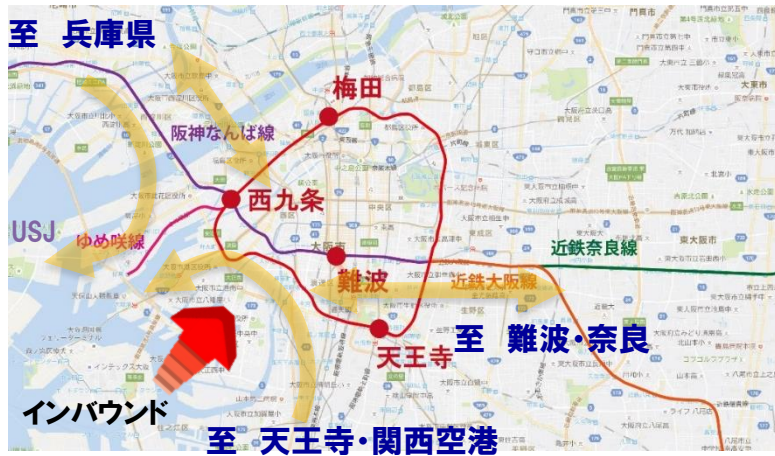
※今後、上記課題を踏まえ、鉄道事業者をはじめとする関係機関と協議・調整を進める。



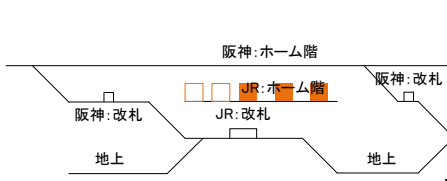
■ 位置図

兵庫・奈良方面と大阪市都心部を連絡する「西の乗継拠点」。

大阪市内においては此花区の玄関口の役割を担っており、大規模テーマパーク（ユニバーサル・スタジオ・ジャパン）等の観光利用者増加などにより、広域的な連携拠点としての位置づけが、今後高まっていくことが予想される。



■ 現況断面図



阪神構内：東西2箇所の改札口があり、乗継を含めた利用のメインは西改札となっているが、バリアフリー経路としては東改札を経由した遠回りルートとなっている。

JR構内：JR桜島線[ゆめ咲線]へは、両ホームから乗降可能。両ホームから改札へはEV・ES（下のみ）が設置してある。

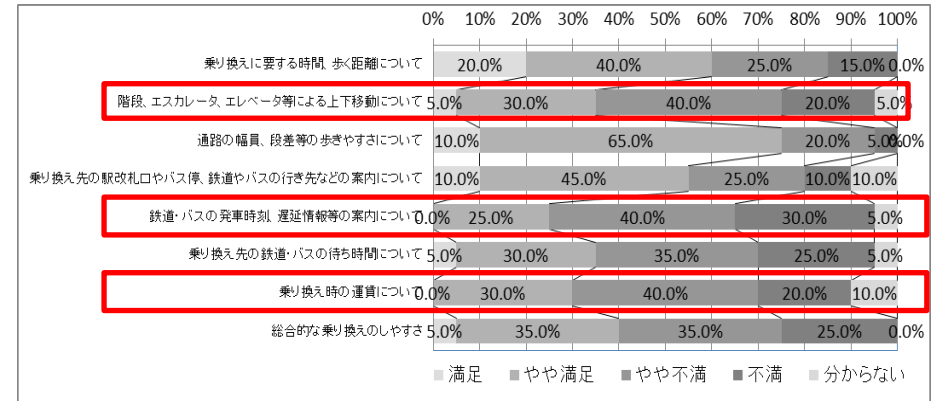
■ ターミナル構成と駅特性

- 阪神は、阪神なんば線内において2目に乗降客が多い駅。
- JRは、環状線⇔ゆめ咲線の同一社間の乗換が目立つ。

駅名	事業者	路線名	乗降数 (千人/日)
西九条駅	JR西日本	大阪環状線、桜島線	56.4
西九条駅	阪神	阪神なんば線	29.0

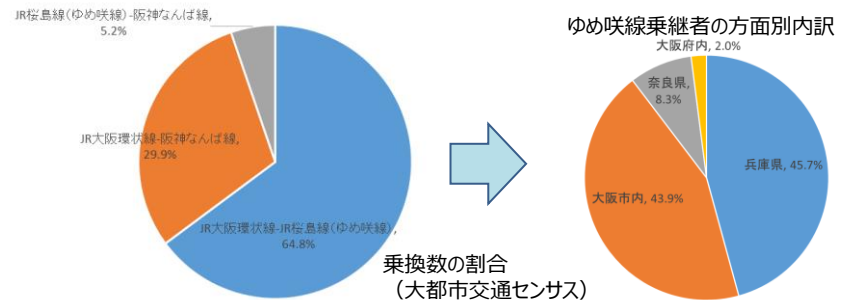
■ 利用者の声

- 「階段、エスカレーター、エレベーター等による上下移動」については、約6割近くの人々が不満に感じており、「総合的な乗り換えのしやすさ」においても同様である。
- 「鉄道・バスの発車時刻、遅延情報等の案内」については、約7割の人が不満に感じている。



※H23年度 住民・利用者アンケート結果より

■ 乗換利用特性



- JR桜島線[ゆめ咲線]との乗継利用に関しては、ユニバーサル・スタジオ・ジャパン（USJ）利用者（特に近年増加しているインバウンド利用）が反映されていない点を留意しておく必要がある。
- ※近年ではUSJの来園客数が増加（平成22年750万人/年間→平成26年1,270万人/年間 **約70%増加**）にともない、当該駅の利用客数も増加傾向にある（平成26/平成22年の日乗降客数比 **約19%増加**）。

意義とねらい

JRと阪神電鉄の乗継改善による観光拠点（USJ等）へのアクセス強化
【エレベータ新設による旅行者などの乗継ぎ時の移動負担の軽減】

現状の課題

- 主要乗換経路（JR線改札⇔阪神線西側改札、阪神線西側改札⇔大阪難波方面ホーム）におけるバリアフリー経路が十分整備されていない。
- 阪神線東改札口が孤立化している（JR改札を出て東側にエレベータは設置されているものの乗継経路としての案内が不十分である。）

西九条駅 乗継改善案

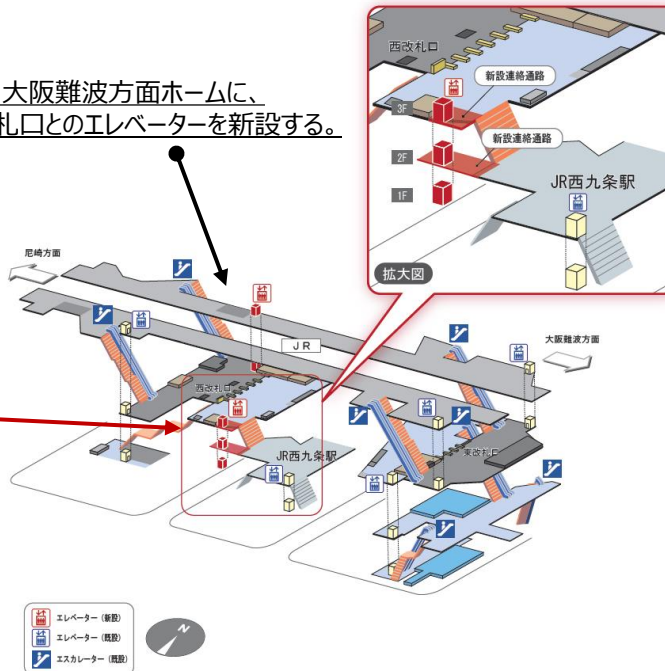
【概要】

- 阪神西改札口とJR改札口との間にエレベーターおよび接続する通路を新設することで、バリアフリー経路を確保。
- 同時に、阪神 大阪難波方面ホームに西改札口とのエレベーターを新設。

乗継改善イメージ図



阪神 大阪難波方面ホームに、
西改札口とのエレベーターを新設する。



効果

- 現状の遠回りを強いられるバリアフリー経路の改善。
- USJへの乗換駅としての機能を向上。
- 駅周辺には、教育施設、スポーツ施設、病院施設等の施設が多く立地しているため、実施施策の整備に伴い、利用者の移動負担が軽減化されることから、人の移動の活性化が期待される。

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
 - 維持管理に関する調整
 - エレベータ地上部の道路管理者との協議
 - 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。

