

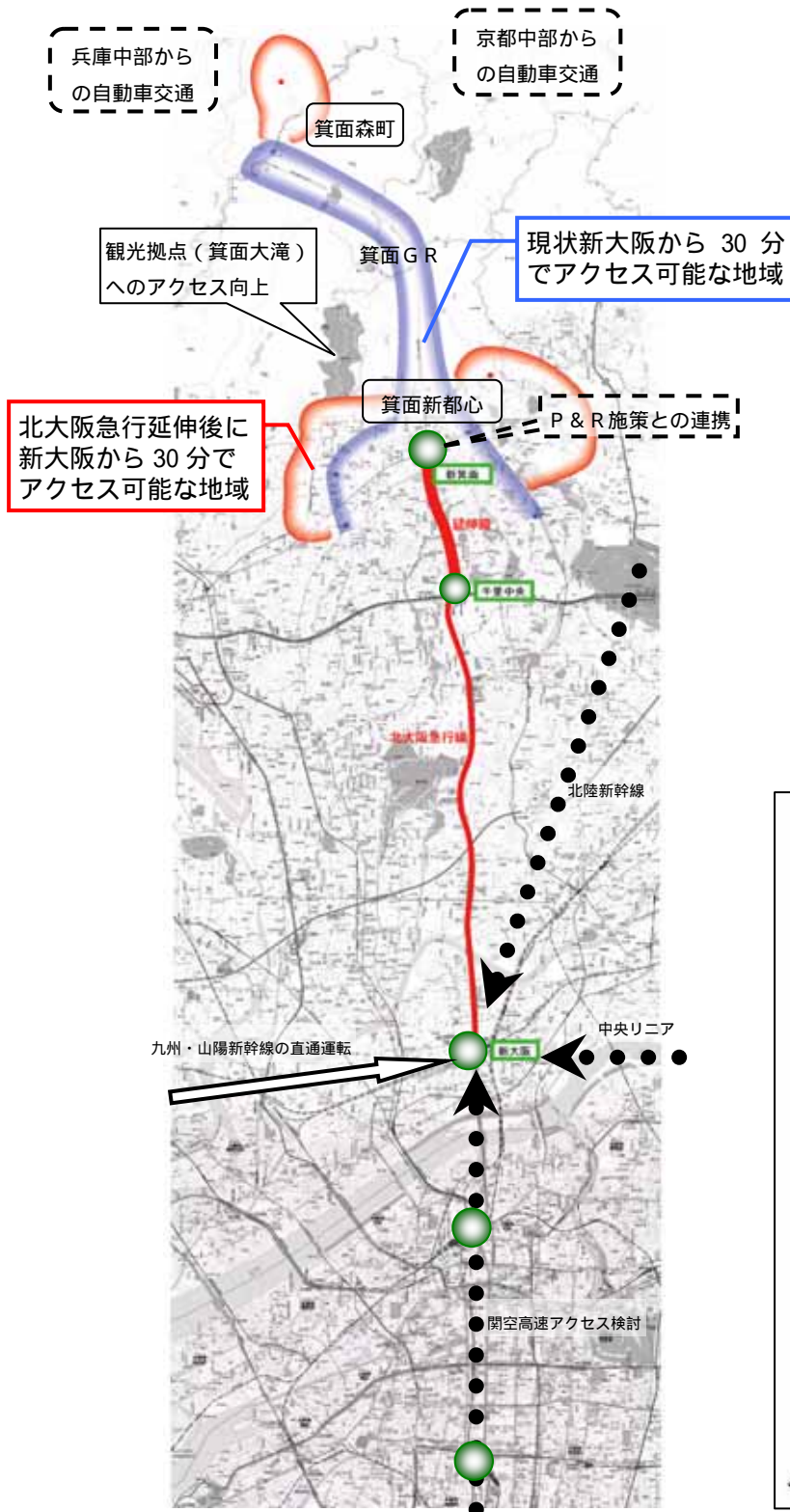
広域的効果の整理について（案）

▶ 新大阪（国土軸）をはじめとする都心部へのアクセス強化（南北軸の強化）

- ・ 今後、さらに重要な交通拠点となる新大阪（国土軸）をはじめとする都心部へのアクセス強化
- ・ 都心部へのアクセス強化により、関空アクセス改善にも寄与

H22年度「都市鉄道調査」において、なにわ筋線との相乗効果を検証予定

- ・ P & Rとの連携により、箕面GRを活用した京都中部地域等からの広域的なアクセス強化が可能
- ・ 鉄道不便地域の解消とともに、開発拠点整備（箕面森町、箕面新都心等）に伴う輸送需要に対応



【新箕面からの時間短縮事例】

- ・ 新大阪（国土軸）へのアクセス

現在は 29分（乗換1回）

開業後 17分

約12分
短縮

- ・ 梅田（都心部）へのアクセス

現在は 36分（乗換1回）

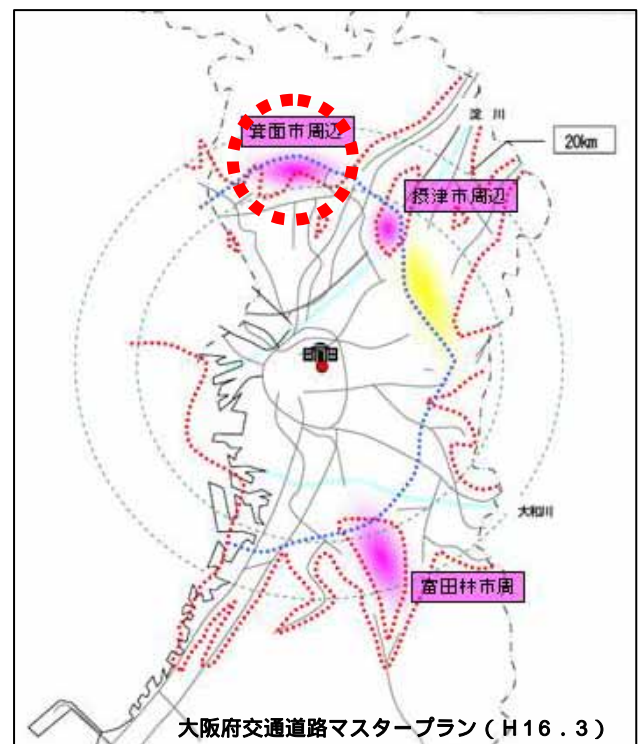
開業後 24分

約12分
短縮

- ・ 関西空港へのアクセス（参考）

現在 89分 72分

なにわ筋線整備により、新大阪～関空間
特急45分、新大阪駅乗換10分と仮定

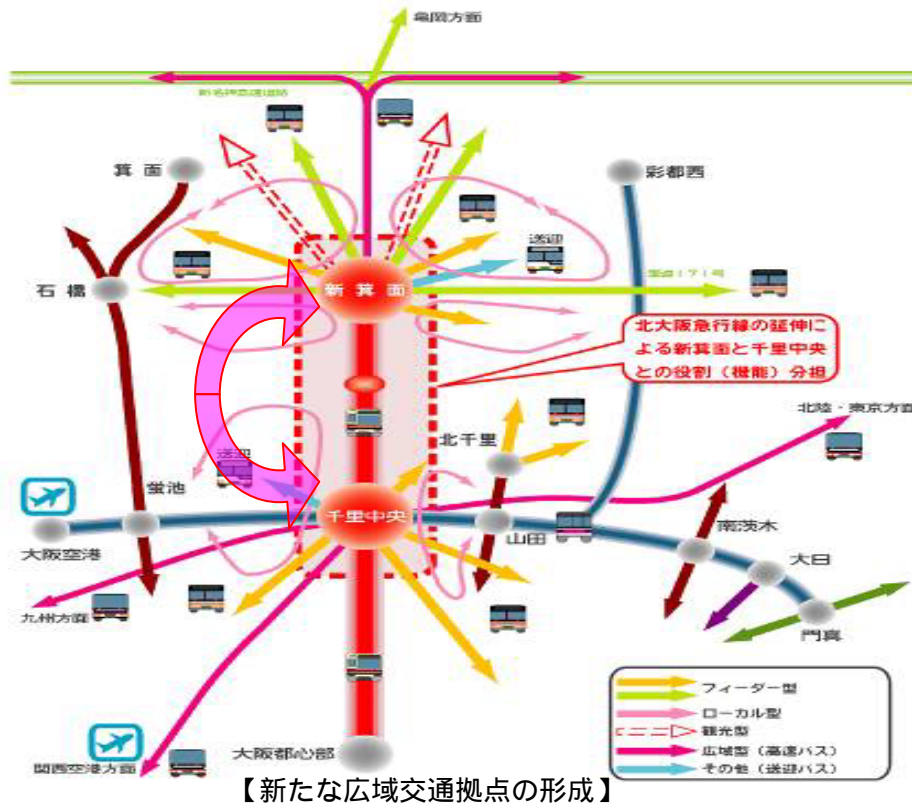


【整備前後の新大阪を拠点とした30分アクセス圏域】

【大阪都心から20km圏の鉄道不便地域】

➤ 北部大阪地域の広域交通拠点としての機能強化（公共交通への利用促進）

- ・新たな交通拠点となるかやの中央地区が加わることで、広域交通拠点としての機能を強化



【期待される自動車からの転換量】

ピーク時半数乗り入れケース

自動車利用人数	-4,400 人/日	自動車走行台数	-3,200 台/日
---------	------------	---------	------------

➤ 道路混雑の緩和及び環境負荷の低減

- ・広域的な幹線道路（新御堂筋等）における自動車交通削減による混雑緩和
- ・バス走行距離減少、自動車交通削減に伴う CO2 等削減による環境負荷の低減



【CO2削減効果】

	年間の排出削減量
バス走行距離減少	556 t/年
自動車交通削減	3,876 t/年
合計	4,432 t/年

年間約 4,400 トン削減
 （東京ドーム 287 個分の面積を持つ森林が 1 年間に吸収する CO₂ の量に相当）

CO₂削減量の森林面積換算：国の京都議定書目標達成計画の目標値から、森林 1m²の CO₂吸収量を 0.328kgCO₂/m²として算定

【整備前後の交通量の減少（百台/日）】