

# 相互乗入れ・乗継改善 検討案(たたき台)

平成29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行ったものではない。
- \* 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29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

## ■ 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、意見交換を行い、乗継改善・利便性向上に向けた議論  
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)】

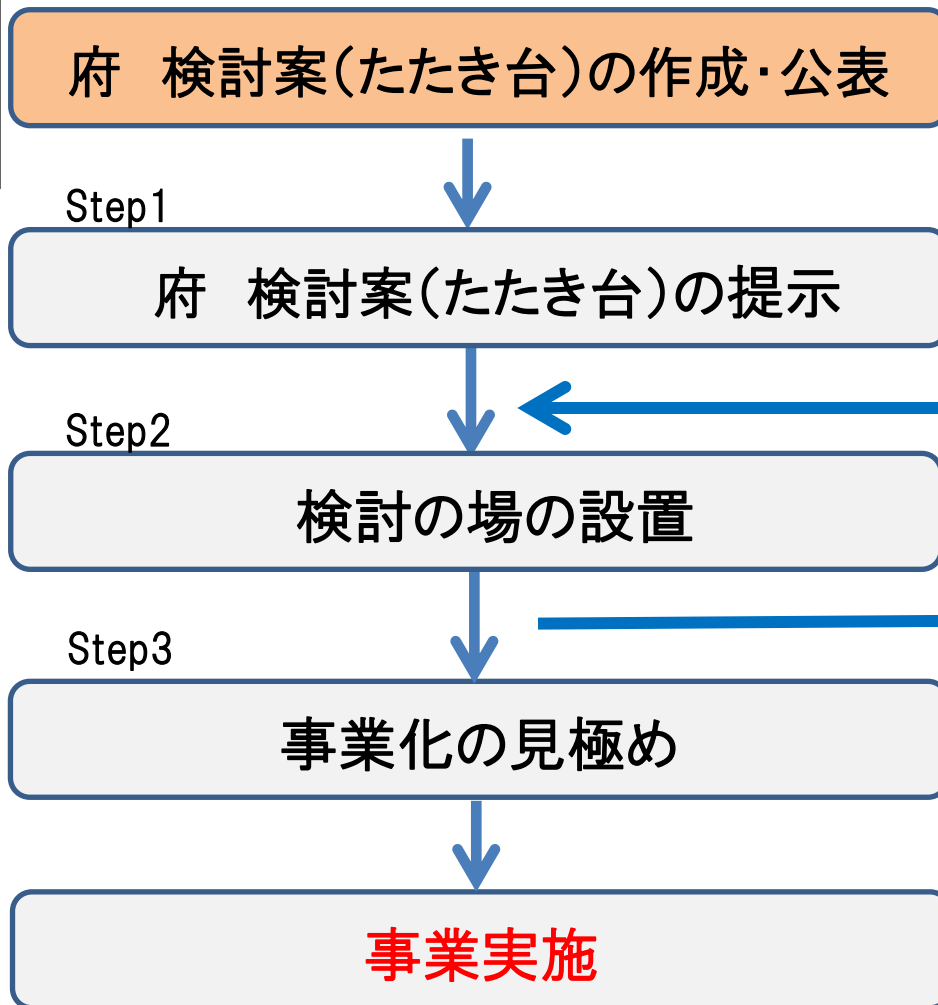
- ①現状・課題
- ②改善の意義・ねらい
- ③改善案
- ④効果 など

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

### 《検討フロー》



▼ 【本資料】

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**

# 【梅田（大阪・東梅田・西梅田） [1/2]】現状分析

## ■ 位置図

○梅田（大阪・東梅田・西梅田）は、JR・私鉄2社・地下鉄3路線の乗継結節駅であり日本でも有数のターミナル駅



## ■ ターミナル構成と駅特性

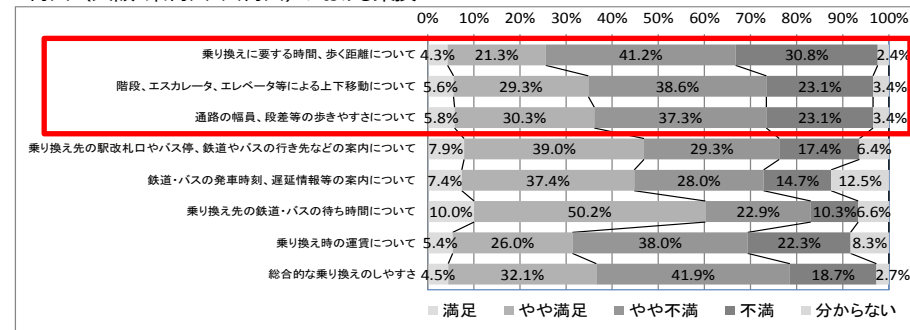
- 梅田（大阪・東梅田・西梅田）駅は、乗降数が計約230万人/日であり、世界でも第4位の巨大ターミナル
- 会社別では、JRが86.3万人/日と一番多く、次いで阪急、地下鉄御堂筋線の順

駅名	事業者	路線名	乗降数 (万人/日)
大阪駅	JR	東海道線 環状線、福知山線 阪和線 関西空港線 他	86.3
梅田駅	阪急	宝塚線 神戸線 京都線 他	53.6
梅田駅	阪神	阪神本線	16.6
梅田駅	地下鉄	御堂筋線	44.3
東梅田駅	地下鉄	谷町線	16.7
西梅田駅	地下鉄	四つ橋線	11.5

※乗降数は府統計値

## ■ 利用者の声

- 「乗換に要する時間・歩く距離」「上下移動」「通路幅・段差」で、6～7割の方が「不満・やや不満」を感じている
- 自由意見では、「乗り換え経路がわかりにくい」といった意見が多い
- 梅田（大阪・東梅田・西梅田）における乗換

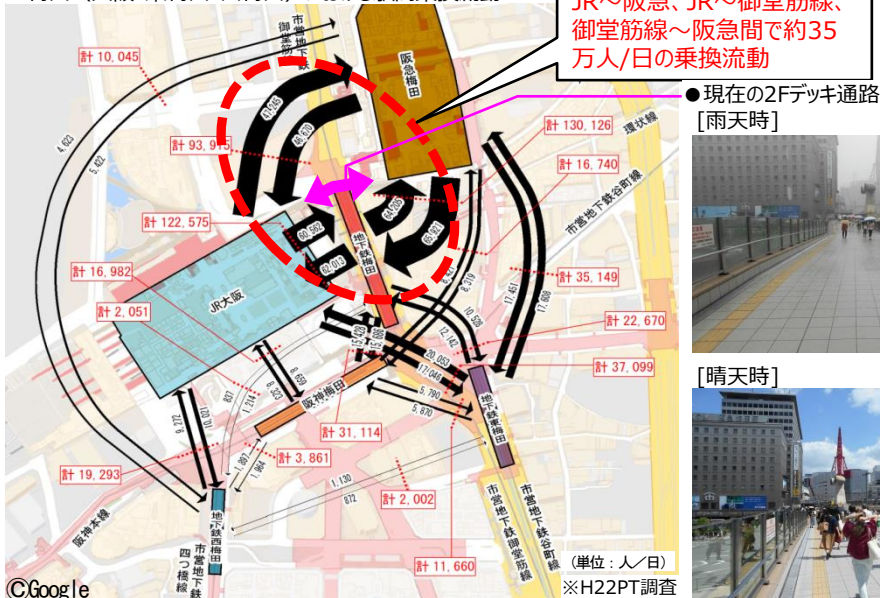


※H23年度 住民・利用者アンケート結果より

## ■ 乗換流動特性と課題

- 乗換流動がJR～御堂筋線～阪急で特に多く、混雑が顕著（特に雨天時）
- 地下街も含め乗り換え経路が長く複雑であり、わかりにくい

●梅田（大阪・東梅田・西梅田）における駅間乗換流動



# 【梅田（大阪・東梅田・西梅田）[2/2]】改善イメージ

## 意義とねらい

乗換経路の快適性向上・案内強化による「梅田」の利便性向上  
 【快適性の向上とともに混雑の緩和を図り、回遊性・賑わいを向上】

## 改善案

### 【概要】

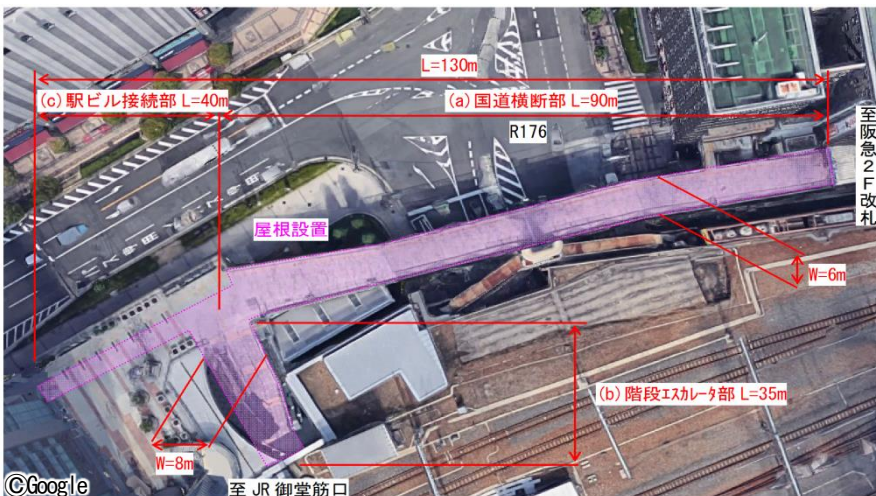
- 乗換移動時の快適性向上
  - ・JR～阪急間の2Fデッキ通路（国道176号上）への屋根設置
  - ・雨天時における乗継経路の利便性向上が図られるルートに屋根等の設置を検討。
- 案内サインの適切な場所への設置並びにデザインの統一
  - ・乗換経路上の適切な場所への案内サイン設置により駅間案内を強化
  - ・「梅田」全体での案内サインデザインの統一によりわかりやすさを向上（「梅田」地区の一体感の創出）

## 効果

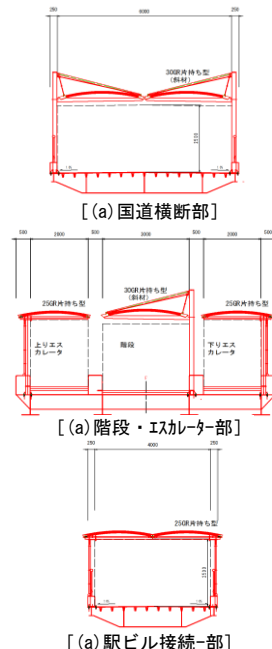
- JR～阪急間の乗換時の快適性が向上
- 雨天時における地下通路の混雑緩和
- 「梅田」地区全体の回遊性・賑わいの向上

【イメージ図①：2Fデッキ通路への屋根設置】

### ●平面概略図



### ●標準横断面図



## 実現にあたっての課題

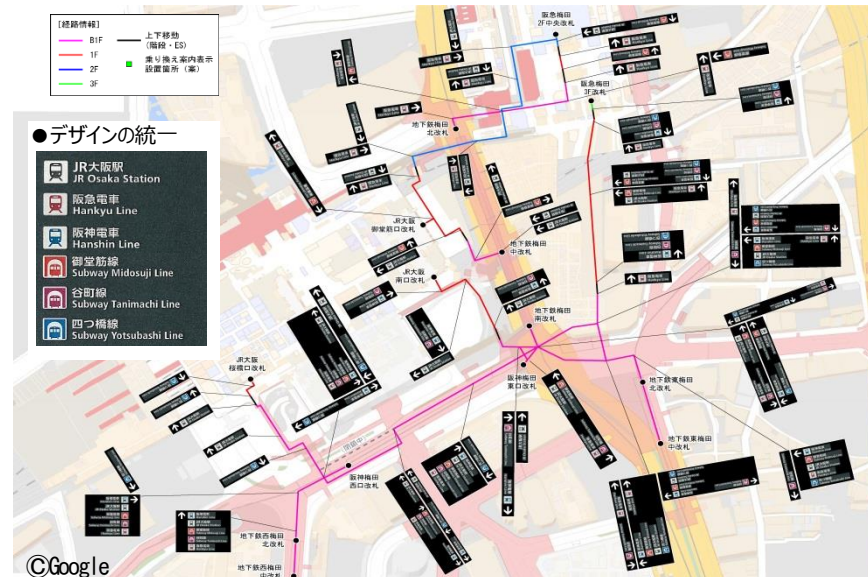
関係者による検討、事業化の見極めが必要

- 整備費、維持費の確保
- 構造上の詳細検討の実施
- 事業主体の調整（維持管理含む）
- 各鉄道事業者・商業施設間の調整・連携
- 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②：案内サインの適切な場所への設置とデザイン統一】

●駅間最短乗換経路上における案内サイン設置箇所（案）



### ●デザインの統一

- JR大阪駅
- 阪急電車 Hankyu Line
- 阪神電車 Hanshin Line
- 御堂筋線 Subway Midousuji Line
- 谷町線 Subway Tanimachi Line
- 四つ橋線 Subway Yotsubashi Line

# 【鶴橋 [1/3]】現状分析

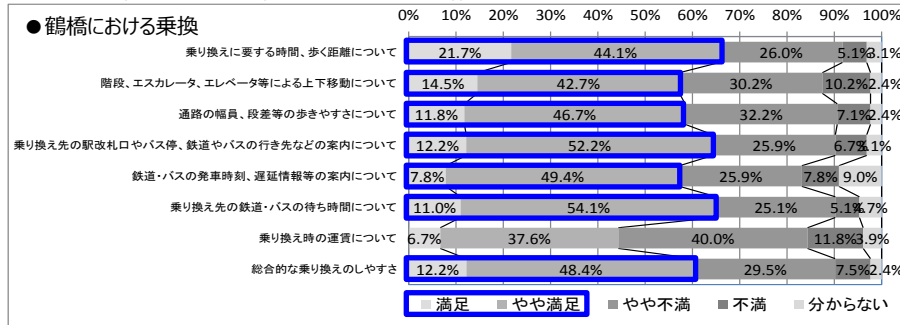
## ■ 位置図

○鶴橋は、南大阪・奈良方面から、都心への“東の玄関口”  
都心部の交通を担う路線（JR環状線、地下鉄）と近鉄線が結節



## ■ 利用者の声

- 「乗換時の運賃」以外は、半数以上の方が「満足・やや満足」と感じており、「不満・やや不満」を上回っている
- 自由意見では、「乗り換え時の乗客集中による混雑」や「エスカレーターの不備」に関する不満が多い



※H23年度 住民・利用者アンケート結果より

## ■ 乗換流動特性と課題

- 乗換流動はJR～近鉄で特に多く、駅全体の約9割を占める
- 移動制約者はJR～近鉄間の乗換専用改札が利用できないほか、地下鉄～JR・近鉄間の乗り換え経路が長く不便（地上移動の必要あり）
- JR～近鉄間の乗換専用改札におけるエスカレーターの数が少ない

### ●鶴橋における駅間乗換流動



## ■ ターミナル構成と駅特性

- 鶴橋駅は、乗降数が計約383.2千人/日
- 会社別では、JRが194.5千人/日と最多、次いで近鉄、地下鉄の順
- J R 鶴橋駅と近鉄鶴橋駅間には、大阪近郊では珍しい乗換専用改札が存在

駅名	事業者	路線名	乗降数 (千人/日)
鶴橋駅	JR	環状線	194.5
鶴橋駅	近鉄	奈良線 大阪線	160.2
鶴橋駅	地下鉄	千日前線	28.6

※乗降数は府統計値



## 【鶴橋 [3/3]】改善イメージ

## 意義とねらい

乗換経路の移動円滑化により鶴橋駅全体をバリアフリー化  
【エレベーター・エスカレーターの設置により誰でも使いやすい乗換駅を創出】

## 課題 2

- 地下鉄～JR・近鉄間の乗換経路
  - ・地下鉄出入口でエレベーターが設置されているのは、西側の1箇所のみであり、移動制約者にとって、乗継経路の距離が長く、雨天時の利便性も低い。
  - ・最も近い地下鉄6番出口には階段しかなく、また勾配も急であるため高齢者や大きな荷物を持った観光客の乗継が不便

## 現状

- 地下鉄～JR・近鉄間の乗換経路（移動制約者）



## 改善案 2

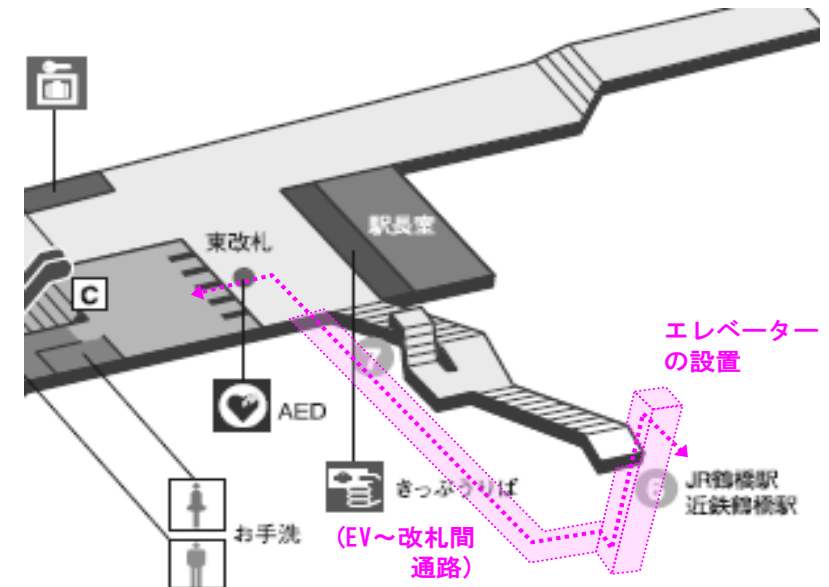
- 移動制約者の乗換経路の短縮
  - ・地下鉄6番出入口へのエレベーター設置

## 効果

- 移動制約者の乗換時の負荷が軽減
- 新たな経路の設置により混雑の分散化に期待
- 今後のさらなる高齢化を見据えた人に優しい乗換駅の創出

## 改善案

【イメージ図：地下鉄6番出入口へのエレベーター設置】





# 【新大阪 [1/2]】現状分析

## ■ 位置図

- 新大阪は、大阪唯一の新幹線駅であり、広域鉄道交通の“玄関口”
- 新幹線と在来線、都心部の交通を担う路線（地下鉄）が結節



## ■ ターミナル構成と駅特性

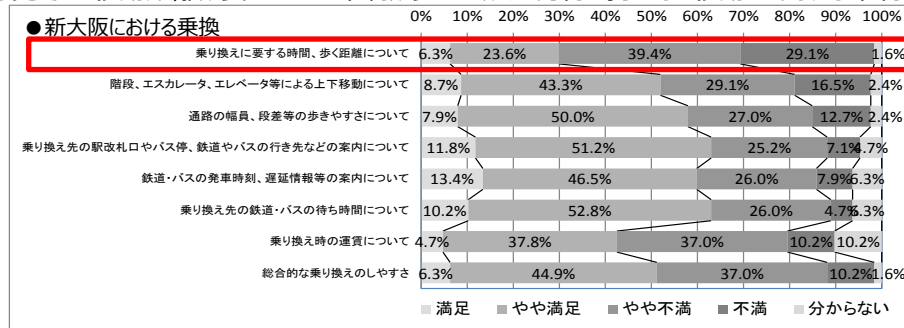
- 新大阪駅は、乗降数が計約410.5千人/日
- 会社別では、JR新幹線が156.0万人/日と最多、次いで地下鉄、JR在来線の順
- 新幹線ホームの東端にJR在来線、西端に地下鉄線の駅が存在
- 多くの高速バス路線も乗り入れ

駅名	事業者	路線名	乗降数 (千人/日)
新大阪駅	JR (新幹線)	東海道・山陽新幹線	156.0
新大阪駅	JR (在来線)	東海道線	111.5
新大阪駅	地下鉄	御堂筋線	143.0

※乗降数は府統計値

## ■ 利用者の声

- 「乗換に要する時間・歩く距離」で約7割の方が「不満・やや不満」を感じているが、その他の項目については運賃を除きおおむね半数以上が満足側の回答
- 自由意見でも「移動距離が長い」という不満が多いほか、「荷物を持つ移動」に関する不満もあり

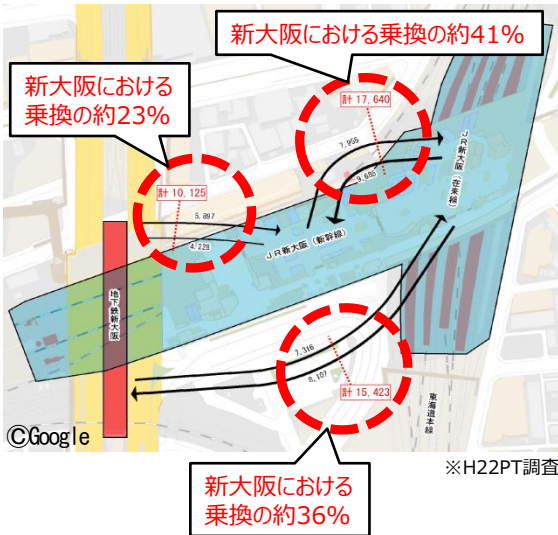


※H23年度 住民・利用者アンケート結果より

## ■ 乗換流動特性と課題

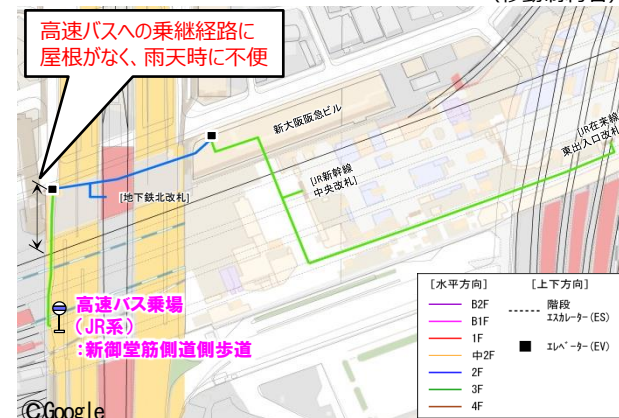
- 乗換流動が最も多いのはJR新幹線～JR在来線だが、その他のペアもあまり遜色がない値
- JR在来線～地下鉄線間の距離が長い（現在の鉄道路線の位置関係上、短縮は困難）
- 高速バスのりばの場所がわかりにくい。移動制約者は大幅な迂回が生じる経路を利用する必要があるうえ、雨天時でも屋根のないルートを通る必要がある。

### ●新大阪における駅間乗換流動



### ●JR新幹線・JR在来線・地下鉄線～高速バス乗り場間のルート

(移動制約者)



- ・JR側は新幹線・在来線ともに新大阪阪急ビル内のエレベーターを経由する必要があり、大幅な迂回が発生
- ・地下鉄については、北改札からはアクセス可能だが中改札及び南改札からはアクセス困難

# 【新大阪 [2/2]】改善イメージ

## 意義とねらい

高速バスも含めた乗換経路の移動円滑化及び案内強化により新大阪駅のターミナル機能を強化【エレベーター・エスカレーターの設置及びデジタルサイネージの設置により誰でも使いやすいターミナル駅を創出】

## 改善案

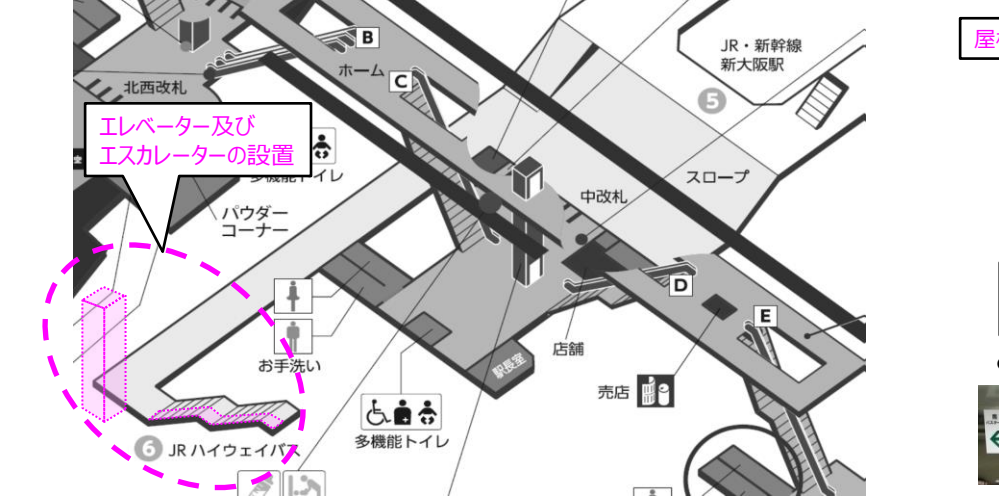
### 【概要】

- 移動制約者等の乗換経路の短縮・利便性向上（鉄道～高速バス）
  - ・地下鉄6番出入口へのエレベーター・エスカレーター設置
  - ・乗継経路である御堂筋線側道の歩道部に屋根を設置
- 案内の強化
  - ・デジタルサイネージの設置による案内誘導の強化
  - ・共通切符売り場の設置による利便性向上、案内誘導の強化

## 効果

- 移動制約者の乗換時の負荷が軽減
- 旅行者や出張者など荷物の大きな利用者の負担が軽減
- 今後のさらなる高齢化を見据えた人に優しいターミナル駅の創出
- 外国人旅行者にも配慮したインバウンド観光対応ターミナル駅の創出

### 【イメージ図①：地下鉄6番出入口へのエレベーター・エスカレーター設置】



## 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
  - 事業主体の調整（維持管理含む）
  - 掲載内容等の検討
  - 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②：デジタルサイネージの設置による案内誘導の強化 共通切符売り場の設置による利便性向上、案内誘導の強化】

●デジタルサイネージ及び共通切符売り場の設置箇所（案）

●デジタルサイネージのイメージ

●バス乗り場案内 イメージ

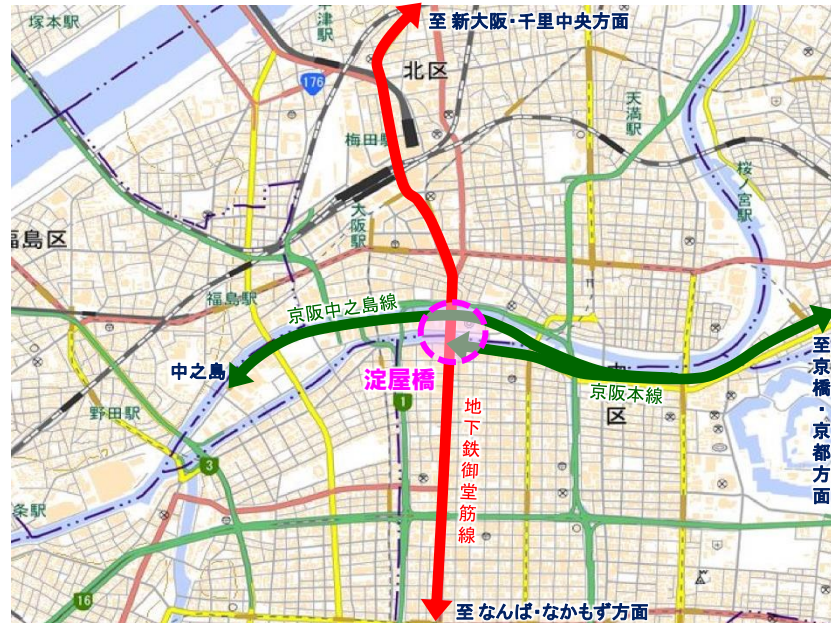
●AIやIoT等の新技術の活用  
・ターミナルの混雑予測やスマートスピーカー、ウェアラブルと連動した経路案内、高度な認証技術の導入によるタッチレス化など

【水平方向】	【上下方向】
● B2F	----- 階段
● B1F	----- エスカレーター (ES)
● 1F	■ エレベーター (EV)
● 2F	
● 3F	
● 4F	

# 【淀屋橋（大江橋） [1/2]】現状分析

## ■ 位置図

- 淀屋橋は、大阪の代表的オフィス街に位置する乗継駅
- 京阪2路線と都心部の交通を担う路線（地下鉄）が結節



## ■ ターミナル構成と駅特性

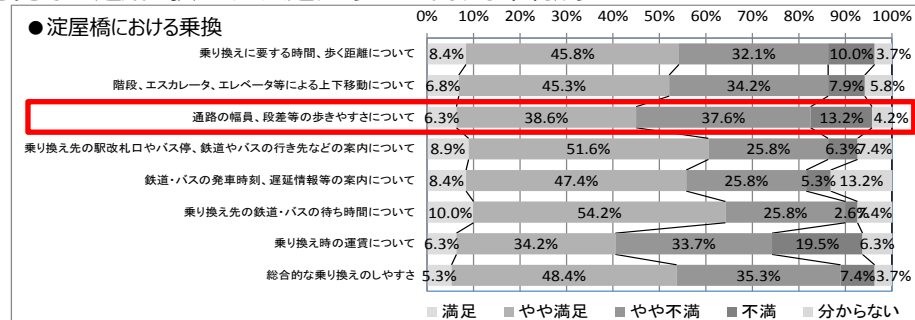
- 淀屋橋駅は、乗降数が計約341.4千人/日
- 会社別では、地下鉄が228.1千人/日と最多、次いで京阪本線、中之島線の順
- 中之島線の乗降数は1万人/日未満

駅名	事業者	路線名	乗降数 (千人/日)
淀屋橋駅	京阪	京阪本線	107.3
淀屋橋駅	地下鉄	御堂筋線	228.1
大江橋駅	京阪	中之島線	6.0

※乗降数は府統計値

## ■ 利用者の声

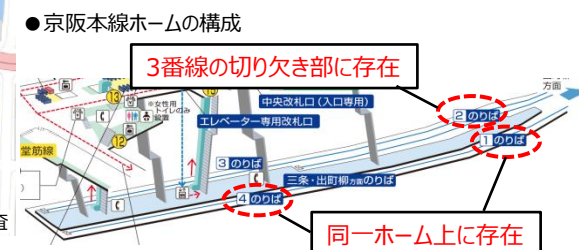
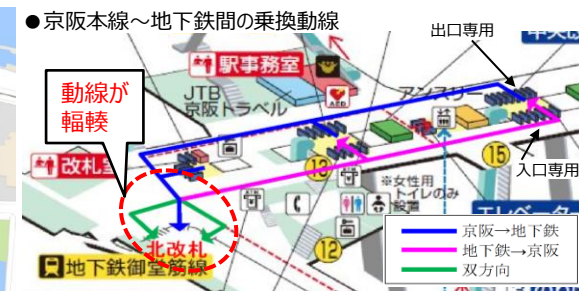
- 「通路の幅・段差等のあるきやすさ」で約半数の方が「不満・やや不満」を感じているが、その他の項目については運賃を除きおおむね半数以上が満足側の回答
- 自由意見でも「通路の狭さ」や「人通りの多さ」に関する不満が多い



※H23年度 住民・利用者アンケート結果より

## ■ 乗換流動特性と課題

- 乗換流動は京阪本線～地下鉄がほとんどを占めており、中之島線～地下鉄値が若干数、京阪本線～中之島線の乗換流動はなし（2駅東側の天満橋で乗換可能なため）
- 京阪本線と地下鉄側との乗換動線が輻輳
- 京阪淀屋橋駅のホーム構造・運用が特殊である（1番線と4番線が同一ホーム上、2番線が3番線の切り欠き部に存在する）ため、不慣れな人には発車ホームがわかりにくい



※H22PT調査

## 【淀屋橋（大江橋） [2/2]】改善イメージ

## 意義とねらい

乗換流動の輻輳緩和と案内強化により淀屋橋駅の快適性を向上  
 【改札への動線明示による輻輳緩和及びデジタルサイネージの設置により快適な乗換駅を創出】

## 改善案

## 【概要】

- 輻輳する動線の改善
  - ・誘導の改良
  - ・京阪本線 入口専用改札への案内を明示
- 案内の強化
  - ・デジタルサイネージの設置による発車ホーム案内誘導の強化（京阪本線ホーム）

## 効果

- 混雑時の輻輳が緩和し利用者の負荷が軽減
- 外国人旅行者にも配慮したインバウンド観光対応乗換駅の創出

## 実現にあたっての課題

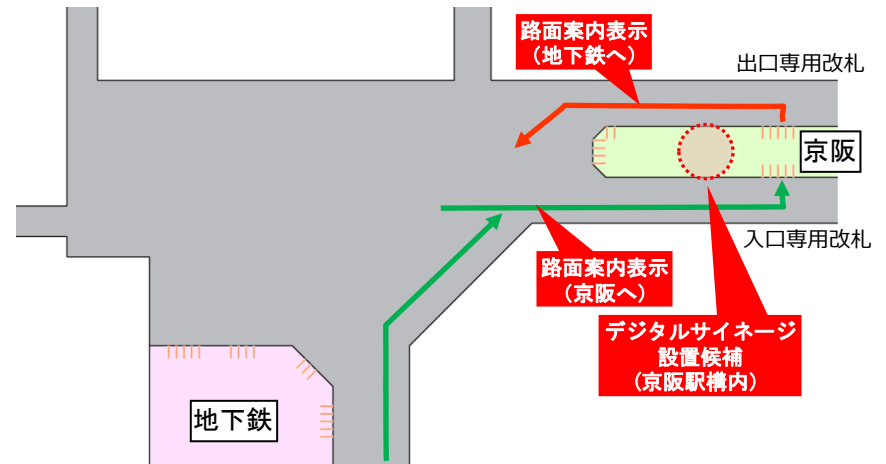
関係者による検討、事業化の見極めが必要

- 整備費、維持費の確保
- 掲載内容等の検討
- 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：誘導の改良（路面案内表示）  
 デジタルサイネージの設置による案内誘導の強化】

●対策実施箇所のイメージ（案）



●デジタルサイネージのイメージ



・発車ホームの案内等  
 1番線から4番線のホームの位置を表示し、ホームへの降り口や発車ホームを分かり易く案内

●路面案内表示のイメージ



# 【河内磐船（河内森） [1/2]】現状分析

## ■ 位置図

○河内磐船（河内森）は、京阪本線の支線である交野線と片町線(学研都市線)が結節する乗換駅



## ■ ターミナル構成と駅特性

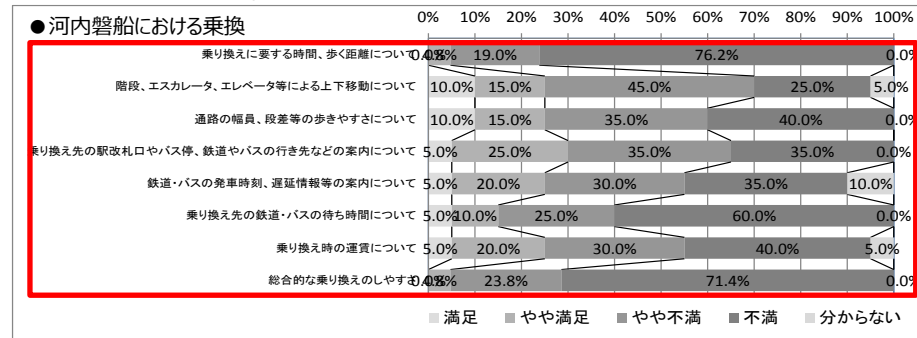
- 河内磐船(河内森)は、乗降数が計約33.5千人/日
- 会社別では、JRが22.4千人/日、京阪が11.1千人/日

駅名	事業者	路線名	乗降数 (千人/日)
河内磐船駅	JR	片町線 (学研都市線)	22.4
河内森駅	京阪	交野線	11.1

※乗降数は府統計値

## ■ 利用者の声

- 全ての項目で不満側の回答が満足側を上回っている  
("乗り換えに要する時間、歩く距離"に関しては9割以上が不満)
- 自由意見でも"駅間の移動距離"に関する不満がほとんど



※H23年度 住民・利用者アンケート結果より

## ■ 乗換流動特性と課題

- 乗換流動は両駅間で約6千人/日
- 乗換経路は延長が約370m（ホーム間）であり、大部分が歩道の無い市道で構成
- 移動の快適性だけでなく、安全性確保の観点からも課題がある

●河内磐船(河内森)における駅間乗換流動



・歩道は無く、歩行者通行帯の路面標示（グリーンライン）が敷設されているが、幅員は狭く自動車の通行時には歩行者の危険性が高まる。  
・バリアフリー重点整備地区の特定経路となっている。

## 【河内磐船（河内森） [2/2]】改善イメージ

## 意義とねらい

乗換経路の快適性・安全性の向上

【京阪交野線盛土への新たな乗換経路の設置により快適性と安全性を向上】

## ■ 改善案

## 【概要】

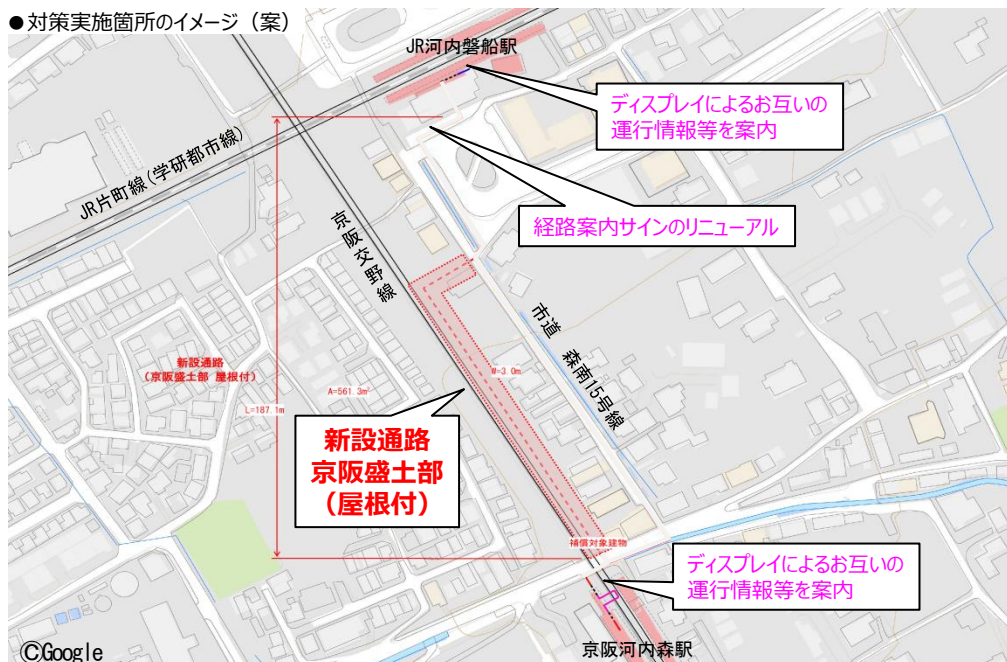
- 安全性・快適性に配慮した乗換経路の整備
  - ・京阪交野線盛土への新たな乗換経路の設置
  - ・乗継案内の充実、運行情報表示や案内サインのリニューアルなど

## ■ 効果

- 屋根付きの経路整備により乗換時の快適性が向上
- 自動車交通との完全な分離により安全性が向上

## 【イメージ図：京阪交野線盛土への新たな乗換経路の設置】

## ●対策実施箇所のイメージ（案）



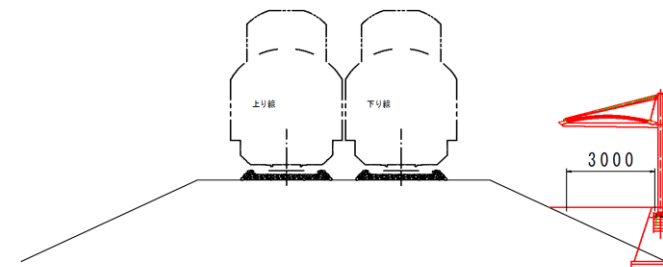
## ■ 実現にあたっての課題

関係者による検討、事業化の見極めが必要

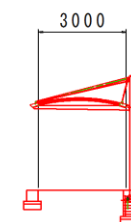
- 整備費、維持費の確保
- 構造上の詳細検討の実施
- 事業主体の調整（維持管理含む）
- 事業スキームの関係者合意 など

※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。

## ●横断面のイメージ



〔鉄道盛土併走部〕



〔単路部〕