

## 京阪神圏において、既存施設の改良に関し検討すべき主な事業

現時点で、京阪神圏において、事業の具体化の可能性を検討すべき主なものは以下のとおり。

### 1. 乗継ぎ利便性の向上に資する事業

#### (相互直通運転)

阪急神戸線と神戸市交通局西神・山手線(三宮駅付近)

- ・ 神戸市交西神・山手線の急行運転を検討

J R 山陰本線と東海道本線の大阪方面(梅小路の短絡線活用)

J R 奈良線と東海道本線の大阪方面(京都から梅小路への貨物線活用)

京阪宇治線と本線の大阪方面(中書島駅)

京阪交野線と本線の大阪方面(枚方市駅)

阪急京都線と神戸線(梅田駅)

阪急今津線と宝塚線(宝塚駅)

### 2. 路線の機能の向上に資する事業

#### (1) 電化

J R 関西本線(加茂以東)

J R 姫新線

#### (2) 急行運転等速達性の向上

テクノポート線・大阪市交4号線・近鉄東大阪線

#### (3) 優等列車停車

京阪本線東福寺駅(J R 奈良線との接続)

京阪本線門真市駅(大阪モノレールとの接続)

### 3. 輸送力の強化等によるサービスの向上に資する事業

#### (複線化)

J R 山陰本線複線化(園部以北)

J R 草津線複線化(草津~柘植)

J R 奈良線複線化(藤森~宇治、新田~木津)

J R 片町線複線化（木津～松井山手）

J R 関西本線複線化（木津～加茂）

#### 4．駅の新設・改良等によるサービスの向上に資する事業 （駅の大規模改良等）

J R 京橋駅の大規模改良（乗継ぎ利便の向上・輸送力増強）

J R 天王寺駅の大規模改良（相互直通運転の増発）

阪神本線三宮駅（乗継ぎ利便の向上）

大阪・京都と北陸を結ぶ特急「サンダーバード」と関西特急「はるか」の京都駅等途中駅で同一ホーム乗換え等乗継ぎ利便性の向上を図る。

#### 5．大阪駅北地区再開発関係

大阪駅の大規模改良及び駅周辺の通路、広場の整備等による乗換え利便性の向上、混雑緩和

梅田貨物駅西端部を運行している東海道線支線は、貨物駅とともに、当地区の都市基盤や一体的な土地利用の支障となっており、踏切の解消、地区アクセス道路のネットワーク効果の向上、土地利用増進のために地下化を図る。また、九条梅田線と四ツ橋筋との交差点北西部付近に新駅を設置し、特急「はるか」や「くろしお」等を停車させることで関西国際空港や和歌山へのアクセスの向上を図る。

### 京阪神圏において、中長期的に望まれる鉄道 ネットワークを構成する新たな路線

- 京都市交東西線延伸 天神川～梅津～上桂～洛西 7.7km  
(京都市交東西線天神川駅から洛西へ延伸する路線)
- ・ 洛西地域の開発状況の成熟化に伴い発生する輸送需要に対応するとともに、京都都心部へのアクセス機能の強化に資する路線である。
  - ・ 桂川以北までの段階的な整備を検討する必要がある。
- 京都市交烏丸線延伸 竹田～大手筋～京阪本線交差付近(横大路付近) 4.4km  
(京都市交烏丸線竹田駅から京阪本線交差付近(横大路付近)へ延伸する路線)
- ・ 京都市南部における高度集積地区整備等に伴い発生する輸送需要に対応するとともに、京都南部油小路通り沿線地域(都市再生緊急整備地域)と大阪都心部及び京都都心部へのアクセス機能の強化、並びに京阪本線沿線から新幹線京都駅へのアクセス機能の強化に資する路線である。
  - ・ 京阪本線との相互直通運転を検討する必要がある。
- 北大阪急行南北線延伸 千里中央～箕面船場～新箕面 2.5km  
(北大阪急行千里中央駅から新箕面へ延伸する路線)
- ・ 箕面新都心、「水と緑の健康都市」の開発等に伴い発生する輸送需要に対応するとともに、当該地域からJR新大阪駅及び大阪都心部へのアクセス機能の強化に資する路線である。
  - ・ 道路交通混雑の緩和及び環境負荷の軽減のために資する路線である。
- 大阪国際空港広域レールアクセス JR伊丹～西桑津～大阪国際空港 3.7km  
(JR伊丹駅と大阪国際空港を結ぶ路線)
- ・ 大阪圏の各拠点都市から大阪国際空港へのアクセス機能強化に資する路線である。
  - ・ JR福知山線との直通運転化を検討する必要がある。
  - ・ 航空政策における大阪国際空港の役割を踏まえ検討する必要がある。
- 京阪奈新線延伸 登美ヶ丘～高の原 3.8km  
(京阪奈新線登美ヶ丘駅から近鉄京都線高の原駅へ延伸する路線)

登美ヶ丘～学研中央～祝園NT～新祝園 6.2km

(京阪奈新線登美ヶ丘駅から近鉄京都線新祝園駅へ延伸する路線)

- ・ 関西文化学術研究都市における開発等に伴い発生する輸送需要に対応するとともに、大阪都心部と関西文化学術研究都市を直結する東西方向の幹線軸を形成する路線である。
- ・ 今後、平城・相楽地区及び精華・西木津地区の開発状況に伴う新規需要の規模等を勘案し、両路線のいずれが望まれる路線として優先されるかの見極めが必要である。

大阪モノレール延伸 門真市～鴻池新田～荒本～瓜生堂 8.7km

(大阪モノレール門真駅から瓜生堂付近へ延伸する路線)

- ・ 大阪市外縁部において放射状路線と連絡し、環状方向の流動に対応するとともに、東大阪新都心から大阪国際空港へのアクセス機能強化に資する路線である。
- ・ 近鉄奈良線との乗継ぎ利便性を検討する必要がある。
- ・ 現在整備中の大阪外環状線の今後の輸送需要等を踏まえて、久宝寺方面への延伸の可能性を検討する必要がある。

なにわ筋線 新大阪～北梅田～玉江橋～堀江～JR難波・南海汐見橋  
10.2km

(JR新大阪駅とJR難波駅及び南海汐見橋駅を結ぶ路線)

- ・ JR阪和線、南海本線等を介し、関西国際空港連絡線に直結する路線であり、JR新大阪駅及び京阪神圏の各拠点都市から関西国際空港へのアクセス機能の強化に資する路線である。
- ・ 大阪駅周辺・中之島・御堂筋周辺地域(都市再生緊急整備地域)と難波・湊町地域(都市再生緊急整備地域)を貫通し、当地域間のアクセス機能及び大阪都心部における鉄道ネットワークの強化並びに大阪市交1号線の混雑緩和に資する路線である。
- ・ 事業規模が大きく受益が広範囲に及び、関係者が多岐にわたることから、大阪市等が中心となり整備手法等につき調整する必要がある。
- ・ 大阪駅北地区開発の際の東海道支線地下化構想との関係に留意する必要がある。

大阪市交3号線延伸 西梅田～北梅田～十三 2.9km

(大阪市交3号線西梅田駅から阪急十三駅へ延伸する路線)

- ・ 大阪市交3号線と阪急各線を接続することにより、阪急各線と大阪都心南部

及び西梅田地区との直結性を高めるとともに、大阪市交3号線の活性化及び梅田ターミナルの混雑緩和に資する路線である。

- ・ 阪急各線との乗継ぎ利便性を検討する必要がある。

中之島新線延伸 玉江橋～西九条～千鳥橋～新桜島 6.7km

(中之島新線玉江橋駅から北港テクノポート線新桜島駅へ延伸する路線)

- ・ 西九条駅での阪神西大阪線との連絡による神戸方面、JR環状線との連絡による関西空港方面へのネットワークの強化に資する路線である。
- ・ 京阪本線から大阪駅周辺・中之島・御堂筋周辺地域(都市再生緊急整備地域)及び大阪臨海部をつなぐ東西軸を形成し、都市機能の強化に資する路線である。
- ・ 西九条駅までの段階的な整備を検討する必要がある。

大阪市交8号線延伸 今里～杭全～中野～湯里六丁目 6.7km

(大阪市交8号線今里駅から湯里六丁目へ延伸する路線)

- ・ 大阪市都心周辺部において放射線状路線と連絡し、環状方向の流動に対応する路線である。

大阪市交7号線延伸 大正～千島～南恩加島～鶴町 5.5km

(大阪市交7号線大正駅から鶴町へ延伸する路線)

- ・ 大阪湾ベイエリア開発に伴い発生する輸送需要に対応するとともに、現在バス輸送に委ねている大正区全域の輸送環境改善に資する路線である。

## (LRT関係)

堺市東西鉄軌道 堺第2区～堺～堺東～堺市 8.3km

(臨海新都心(堺第2区)からJR阪和線堺市駅を結ぶ路線)

- ・ 堺臨海地域(都市再生緊急整備地域)と堺都心部をつなぐ東西軸を形成し、都市機能の強化に資する路線である。
- ・ 南北方向の路線と連絡し、鉄道ネットワークの強化に資する路線である。

滋賀県南部地域、京都市、神戸市、尼崎市においてLRTの導入の可能性につき検討を進める。

各路線における起終点以外の地名は経由地を意味する。