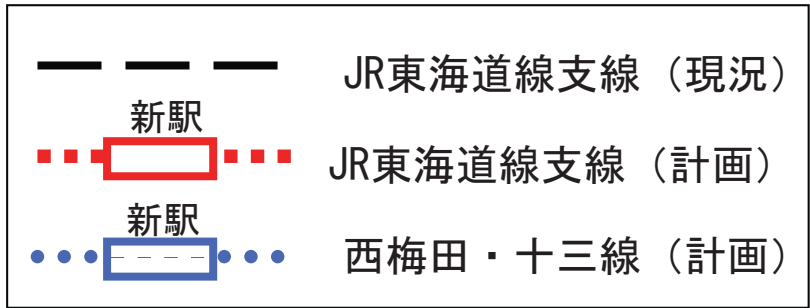
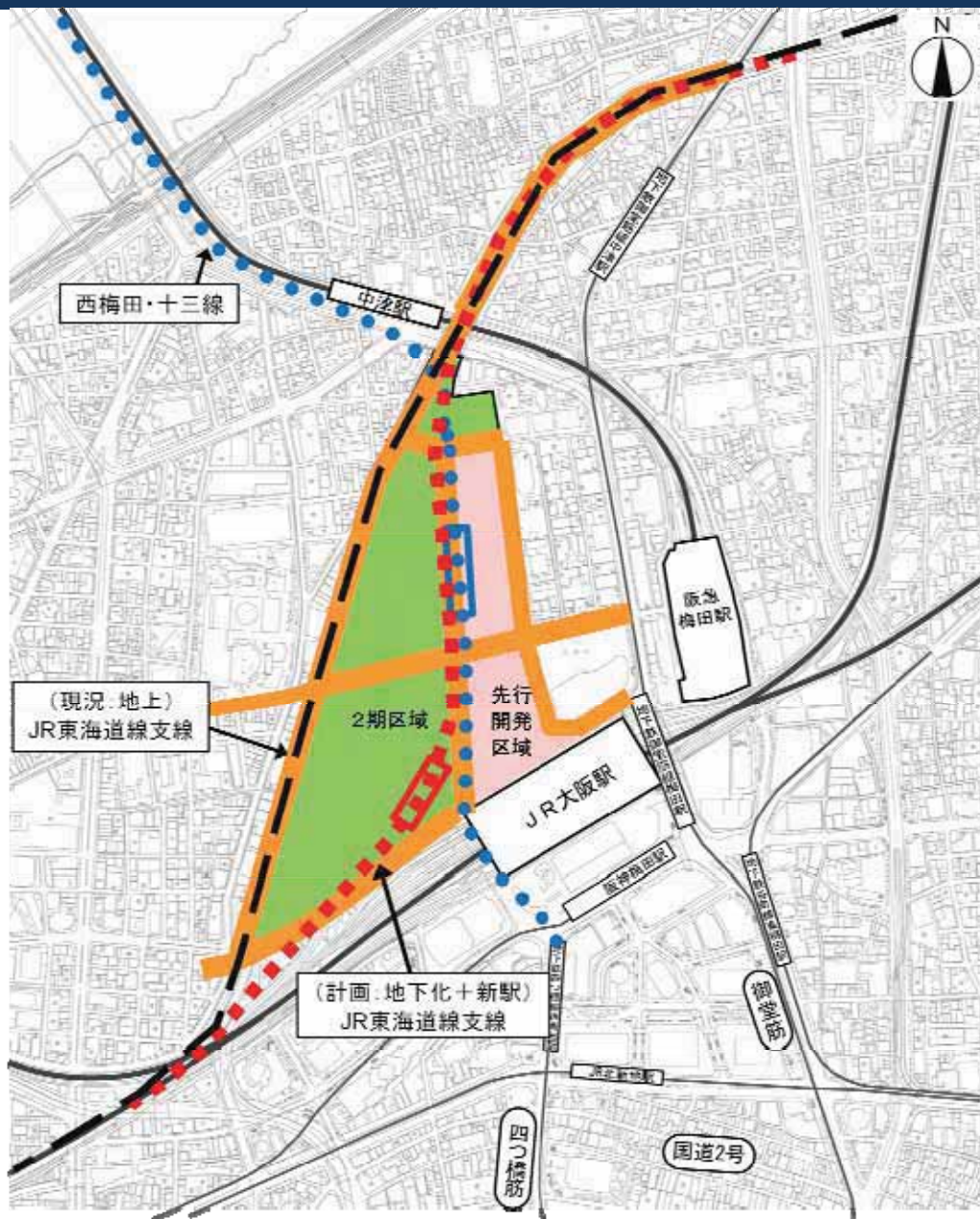


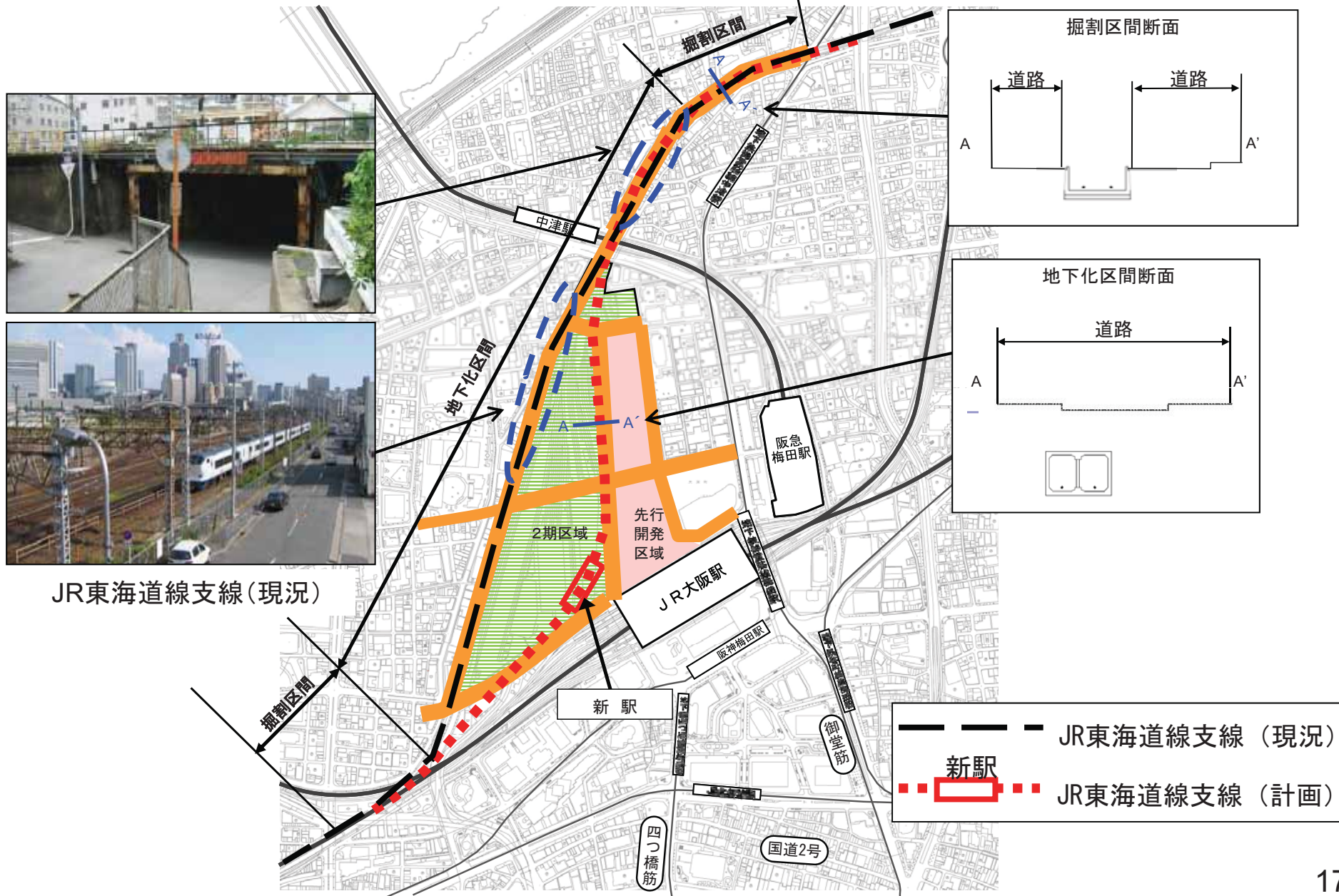
⑤-1 JR東海道線支線地下化・新駅設置

大阪駅周辺地域における鉄道整備計画



⑤-2 JR東海道線支線地下化・新駅設置

JR東海道線支線地下化・新駅の概要



⑤-3 JR東海道線支線地下化・新駅設置

周辺地区の交通環境への効果

○都市防災の強化・
地域分断の解消

○周辺交通の円滑化



凡例

	先行開発区域完成時点 アクセス動線
	地下化時 追加アクセス動線

● 地下化整備後に交通量が1割以上
減少する主な箇所

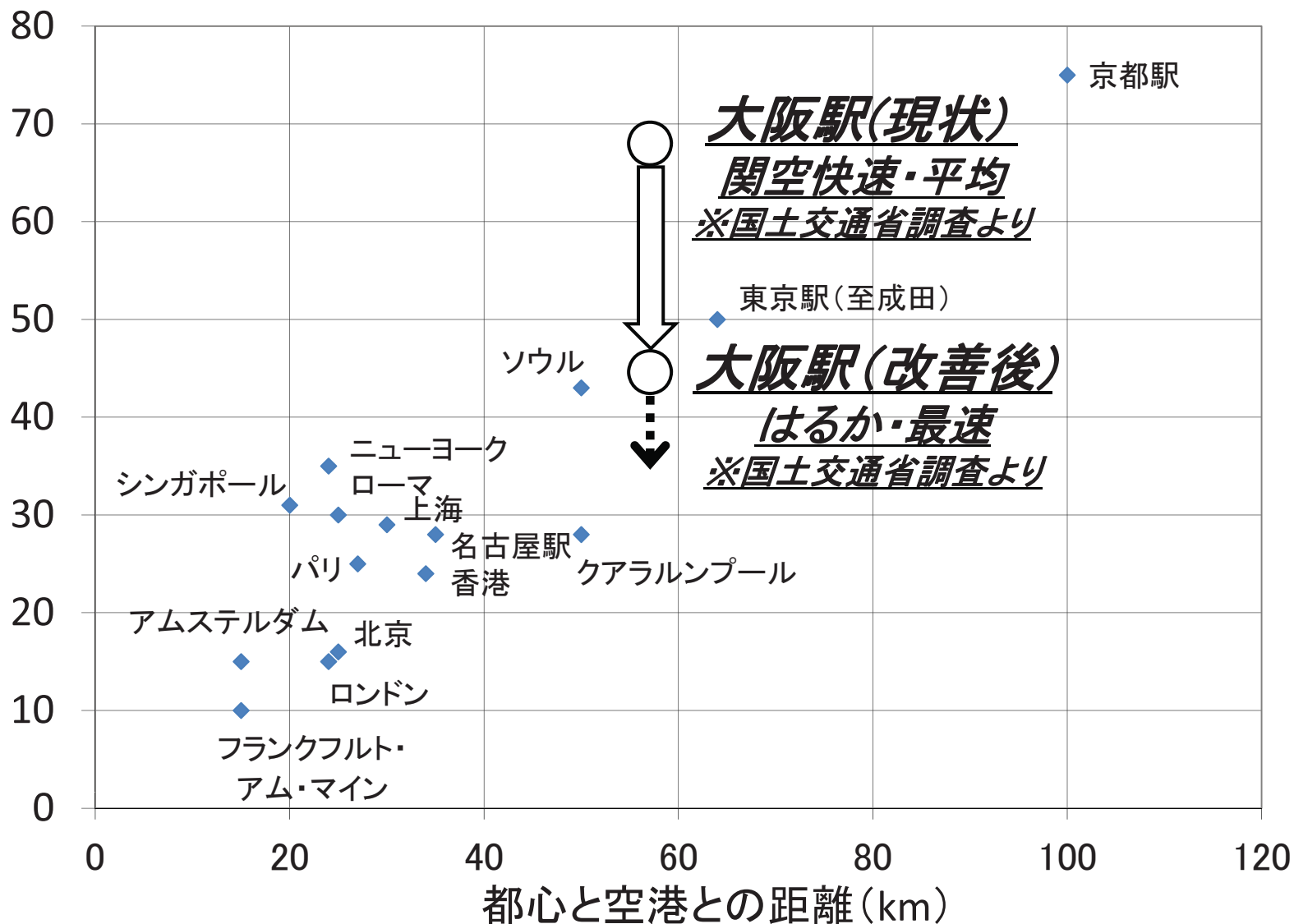
○交通渋滞及び踏切事故
の解消

⑤-4 JR東海道線支線地下化・新駅設置

□国際競争力の強化(新駅設置による「国際空港」とのアクセス性の向上)

所要時間(分)

主要国際空港からの都心アクセス(時間・距離)

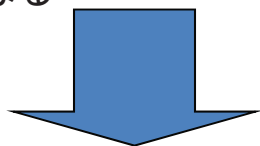


⑤-5 JR東海道線支線地下化・新駅設置

□鉄道ネットワークの強化(広域ネットワーク機能の向上)

(現状)

- 特急「はるか」、「くろしお」など、東海道線から、関空・和歌山方面にアクセスする列車の大阪駅乗り入れが不可
- おおさか東線が完成しても、新大阪駅止まりとなる



(新駅設置後)

- 関空・和歌山方面とのアクセス
・特急「はるか」、「くろしお」が大阪駅(新駅)に発着可能
- 大阪東部方面とのアクセス
・おおさか東線が、大阪駅(新駅)まで乗り入れ可能
- 北陸方面とのアクセス
・将来、北陸新幹線が開業し、フリーゲージトレインが導入されれば、大阪駅(新駅)経由で、大阪駅以南(天王寺・関空など)への乗り入れ可能

