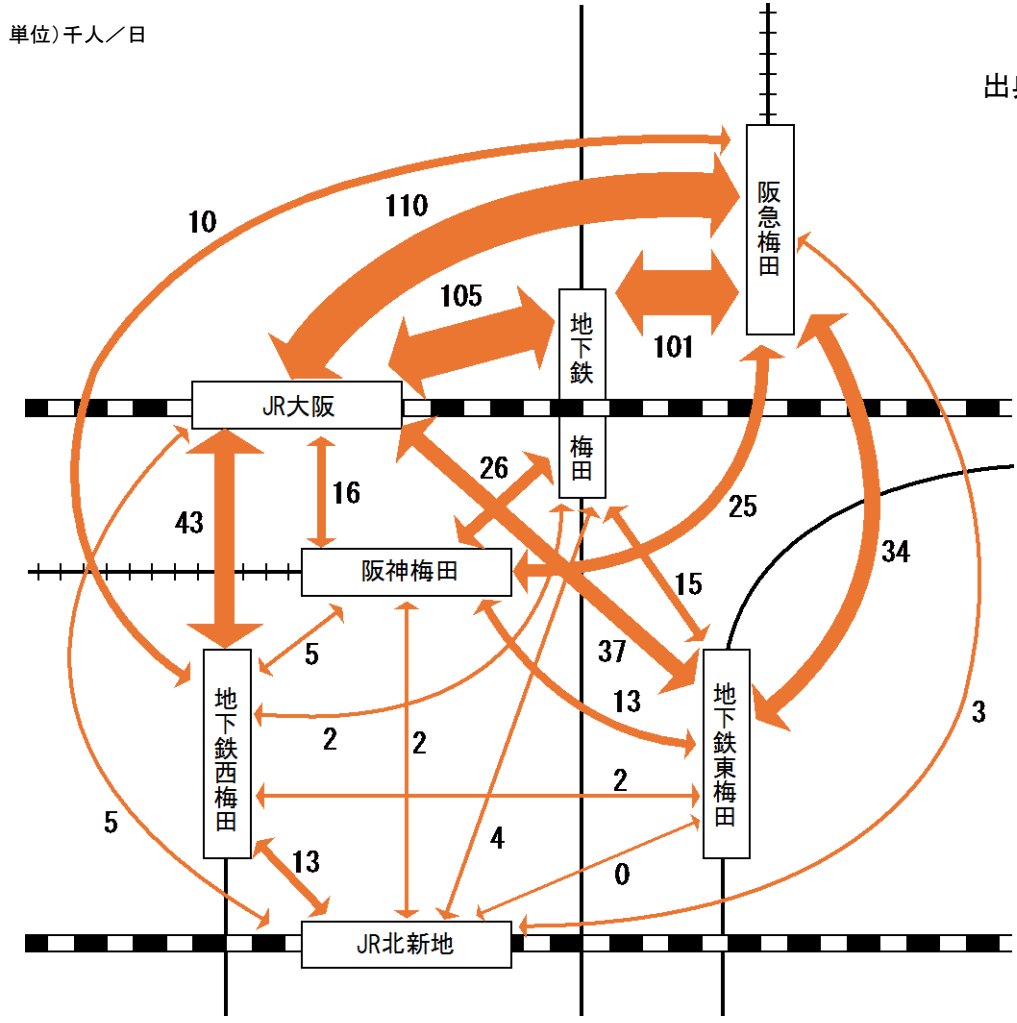


5) 鉄道ネットワークの考え方

① 都心ターミナルにおける乗換の状況

○都心ターミナル駅では、大量の乗換利用が発生している。



出典: H22大都市交通センサスより

梅田ターミナルにおける乗換流動

5) 鉄道ネットワークの考え方

② 私鉄の大阪都心部乗り入れ

- 都心部に乗り入れ・相互直通する路線は着実に増加。
- 相互直通運転などにより、今後さらに乗り継ぎ利便性や速達性の向上を図って行く必要がある。

十三・新大阪連絡線

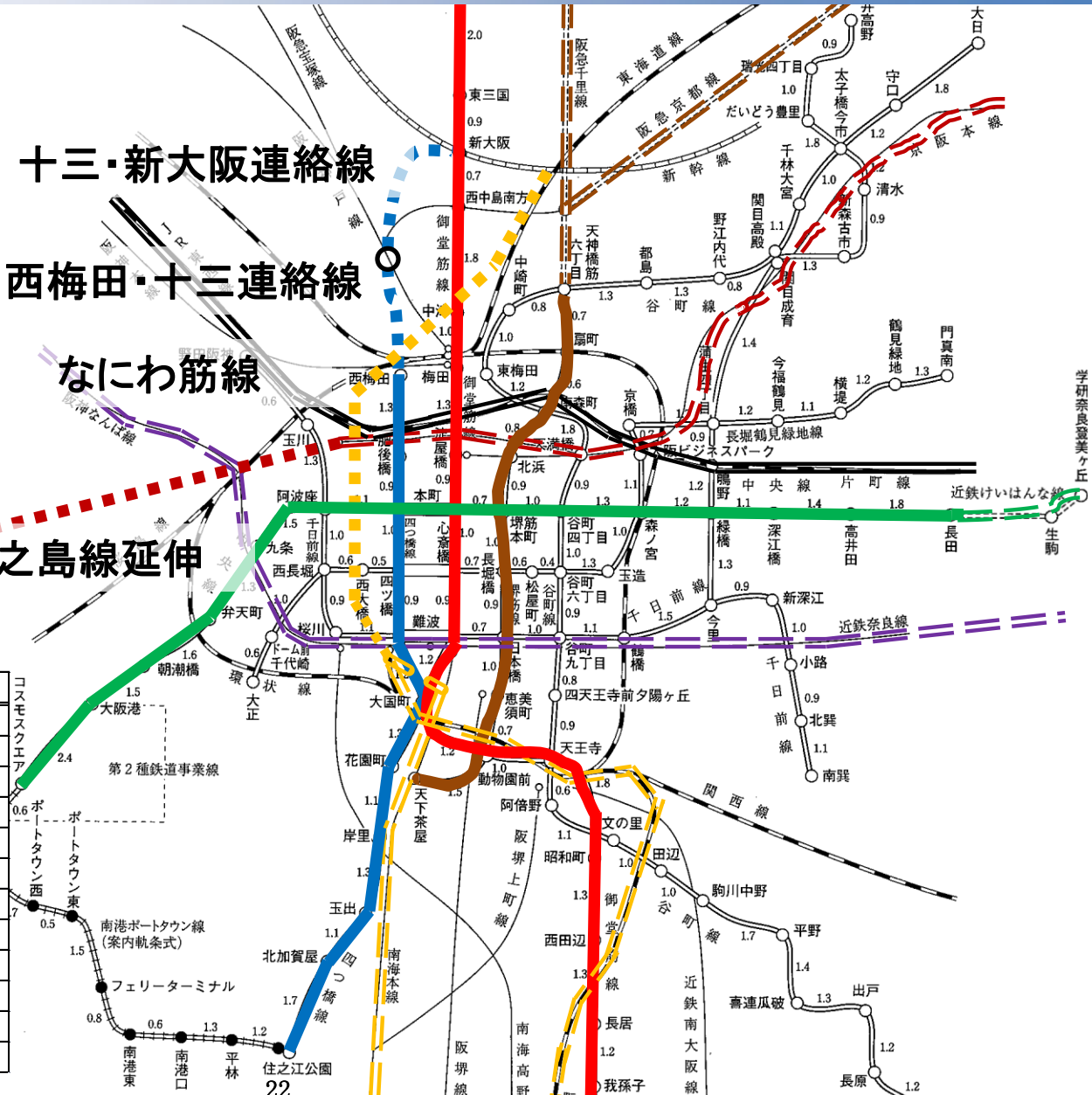
西梅田・十三連絡線

なにわ筋線

中之島線延伸

〔都心部乗り入れの経過と今後の予定〕

事業者	路線名	開業年月日
阪急	堺筋線相直	S44.12.6
北大阪急行	御堂筋線相直	S45.2.24
近鉄	なんば線	H45.3.15
	けいはんな線	S61.10.1 H18.3.27
JR	東西線	H9.3.8
京阪	中之島線	H20.10.19
阪神	なんば線	H21.3.20
(南海・JR)	なにわ筋線	計画
(地下鉄・阪急)	西梅田・十三連絡線	計画
(地下鉄・阪急)	十三・新大阪連絡線	未開業
京阪	中之島線延伸	未開業



5) 鉄道ネットワークの考え方

③ 議論のポイント (案)

○関西の中心に位置する大阪市として、

- ・うめきたを始めとした都心部や臨海部など、成長拠点のポテンシャルアップに寄与する路線
- ・関西国際空港や国土軸との結節点である新大阪へ繋がる、広域交通インフラとしての鉄道ネットワークの向上に寄与する路線
- ・相互直通運転や速達性の向上などの鉄道の利便性向上に寄与する路線
- ・災害や事故時等のリダンダンシー（冗長性・多重性）確保に寄与する路線

などの整備を図っていく必要があると考えられる。