大阪府

令和３年度

交通施策のポイント

大阪府都市整備部
交通戦略室

～ もくじ ～

交通戦略室　施策のポイント ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ P.1

成長・活力

- 大阪・関西の成長、活力を支える交通 ・・・・・・・・・・・・・・・ P.2

安全・安心

- 災害に強い都市を支える交通 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ P.5
- 安全・安心な暮らしを支える交通 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ P.5
- 戦略的な維持管理 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ P.8

都市魅力

- 都市の魅力を高める交通 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ P.9

◆◆資料編◆◆

○交通戦略室・道路室の予算（令和二年度補正＋令和三年度当初） ・・・ P. 資料1

○リニア中央新幹線・北陸新幹線の実現に向けた取組み ・・・・・・・・・・ P. 資料2

○公共交通戦略（令和元年11月改訂）の概要 ・・・・・・・・・・・・・・・・ P. 資料3

○大阪府内の駅ホームにおける安全性向上の取組みについて ・・・・・・・ P. 資料4

○令和３年府民運動大綱の概要 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ P. 資料5

○鉄軌道の整備状況 ・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ P. 資料6

本資料は以下ホームページに掲載しています。

大阪府　交通施策のポイント　検索

https://www.pref.osaka.lg.jp/kotsukeikaku/sesakupoint/sesakupoint-r3.html

施策のポイント

府民の暮らしや都市の成長を支え、豊かな社会を実現するため、
交通体系の目指すべき方向性を見据えつつ、総合的な交通施策を推進

成長・活力

ポイント-１：大阪・関西の成長・活力を支える交通

- リニア中央新幹線・北陸新幹線の早期全線開業の実現
- 大阪・関西の鉄道ネットワークの充実・強化
- 公共交通の利便性向上
- 公共交通の利用促進

〔鉄道の整備〕

〔連続立体交差〕

安全・安心

ポイント-２：災害に強い都市を支える交通

- 災害に強い交通インフラの構築

〔鉄道施設の耐震性強化〕

ポイント-３：安全・安心な暮らしを支える交通

- 公共交通のユニバーサルデザイン化
- 大阪府自転車条例に基づく自転車対策の強化
- 交通安全の普及啓発
- 地域公共交通にかかる取組み（市町村支援）

〔可動式ホーム柵の整備〕

〔交通安全の普及啓発〕

ポイント-４：戦略的な維持管理

- 計画的な維持管理
- 公共ストックの有効活用

都市魅力

ポイント-5：都市の魅力を高める交通

- （再掲）公共交通の利用促進

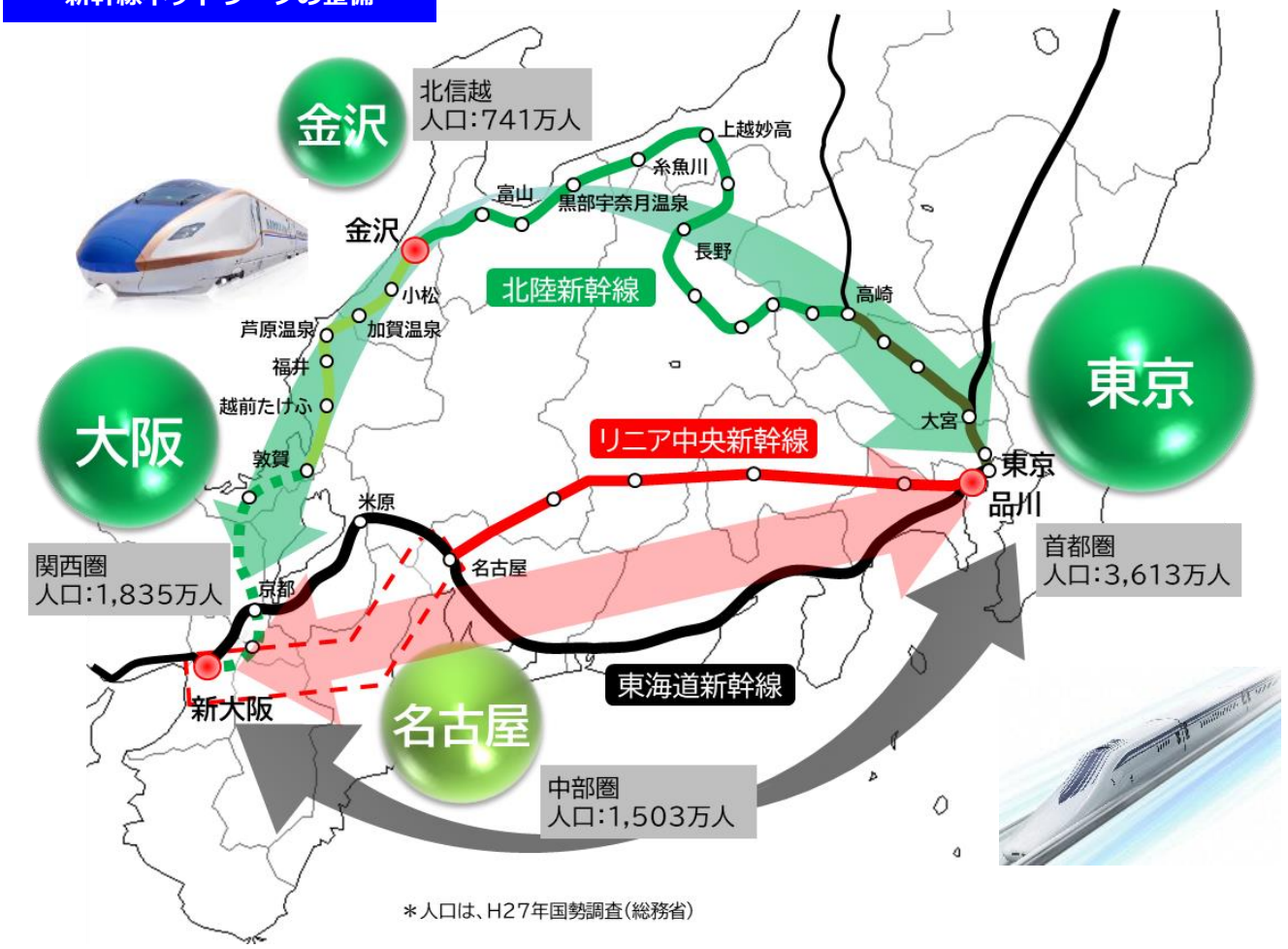
〔鉄道モデルルートの発信など〕

ポイント-１： 大阪・関西の成長・活力を支える交通

◆リニア中央新幹線・北陸新幹線の早期全線開業の実現

リニア中央新幹線・北陸新幹線の大阪までの１日も早い全線開業に向け、大阪の官民が一体となった協議会等を通じ、オール大阪で国等への働きかけや機運の醸成に取り組みます。

新幹線ネットワークの整備



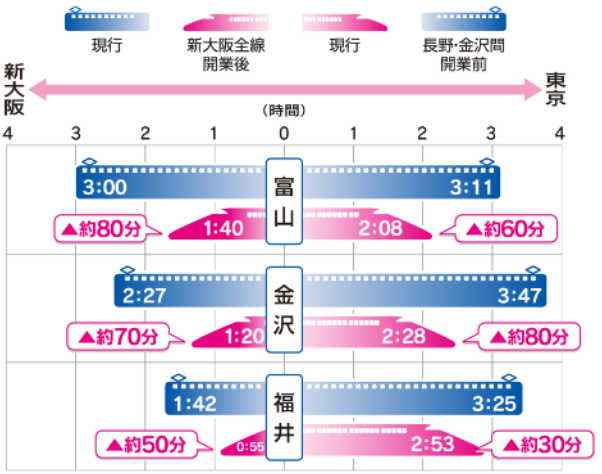
＜時間短縮効果＞

○リニア中央新幹線全線開業による時間短縮効果

	大阪・名古屋間 <152km>	大阪・東京間 <438km>
現行	47分	135分
全線開業時	27分 （▲20分）	67分 （▲68分）

出典:リニア中央新幹線建設促進期成同盟会パンフレット

○北陸新幹線全線開業による時間短縮効果



出典:北陸新幹線建設促進同盟会パンフレット

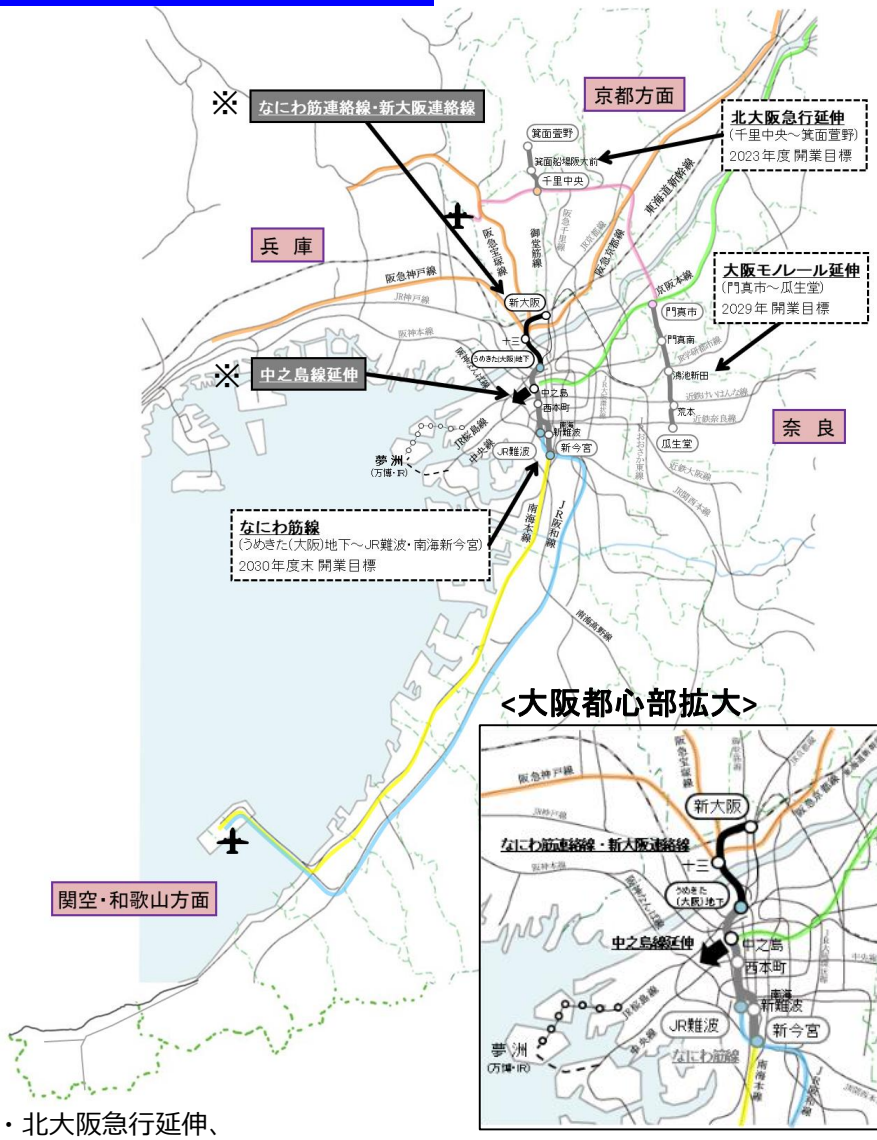
＜令和３年度の主な取組み＞

官民一体となった地元協議会や沿線府県等と連携した活動を通じ、建設促進大会の開催や国等への働きかけを行うとともに、広報啓発事業の実施などの機運醸成を図る取組みを進めます。

◆大阪・関西の鉄道ネットワークの充実・強化

令和元年11月に改訂した「公共交通戦略」に基づき、大阪・関西の成長に向け、事業者や関係機関とともに、国土軸や関西国際空港へのアクセス強化、放射環状型の鉄道ネットワーク形成といった取組みを進めます。

公共交通戦略路線



なにわ筋線

モノレール延伸

駅舎イメージ

北大阪急行延伸

シールド区間　施工状況（軌道）

・北大阪急行延伸、
　うめきた（大阪）地下駅以外の新駅名は仮称
・公共交通戦略（令和元年11月改訂）を基に作成（※新たに位置付けた戦略路線）

<令和３年度の主な事業路線>

令和3年度 知事重点事業

・なにわ筋線〔北梅田※～ＪＲ難波・南海新今宮〕（令和12（2030）年度末開業目標）
　(事業主体：関西高速鉄道㈱)

・大阪モノレール延伸〔門真市～瓜生堂※〕（令和11（2029）年開業目標）
　（事業主体：大阪府・大阪モノレール㈱）
　※駅名は仮称

・北大阪急行延伸〔千里中央～箕面萱野〕（令和５（2023）年度開業目標）
　（事業主体：箕面市・北大阪急行電鉄㈱）

◆公共交通の利便性向上

【連続立体交差事業】

鉄道を高架化することで、「開かずの踏切」による交通渋滞や踏切事故を解消するとともに、鉄道により分断されている市街地の一体化を図り、安全で快適なまちづくりを推進します。

南海本線・高師浜線（高石市）
高架化工事の状況

京阪本線（寝屋川市・枚方市）
用地買収の状況

＜令和３年度の主な取組み＞

・南海本線・高師浜線（高石市）羽衣駅～高石駅付近　【事業認可期間：～令和7年度】
⇒ 令和3年５月に本線上り線（難波方面行き）の高架切替を行い、高師浜線の高架化工事に着手。

・京阪本線（寝屋川市・枚方市）香里園駅～枚方公園駅付近　【事業認可期間：～令和10年度】
⇒ 令和4年度の高架化工事着手に向け、用地買収及び文化財調査を実施。

・阪急京都線（摂津市）摂津市駅付近　【事業認可期間：～令和15年度】
⇒ 早期の工事着手に向け、用地買収及び鉄道施設設計を実施。

・近鉄奈良線（東大阪市）若江岩田駅～東花園駅付近　【事業認可期間：～令和6年度】
⇒ 道路等復旧工事を実施（H26高架化完了済）。

【乗継改善の取組み】

乗継時の移動負担の軽減など、利用者の目線に立った公共交通の利便性向上に向けた取組みを進めます。

＜令和３年度の主な取組み＞
スマートフォンを活用した乗継案内等を行う鉄道事業者に対し、企業版ふるさと納税等を活用し、事業費の一部を補助することで、利用者の利便性向上を図ります。

＜イメージ＞

多言語による床面案内表示

◆公共交通の利用促進

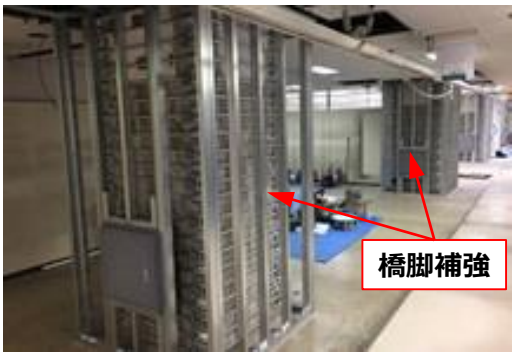
【利用促進に向けた取組み】
観光・商業・まちづくりなど、様々な主体と連携した取組みや啓発活動などにより、公共交通の利用機会の増加を促します。

ポイント-２： 災害に強い都市を支える交通

◆災害に強い交通インフラの構築

【鉄道施設の耐震化】

鉄道利用者などの安全確保、および鉄道と交差・並走する広域緊急交通路などの機能確保のため、鉄道事業者が実施する耐震補強事業に補助を行います。



鉄道高架駅の耐震補強

広域緊急交通路と並走する
鉄道高架橋の耐震補強

＜令和３年度の主な補助事業箇所＞

高架駅：近鉄奈良線 八戸ノ里駅、河内永和駅　など

高架橋など：阪神なんば線　西九条～千鳥橋、Osaka Metro中央線・近鉄けいはんな線 長田駅　など

ポイント-３： 安全・安心な暮らしを支える交通

◆公共交通のユニバーサルデザイン化

【駅ホームにおける転落防止対策】

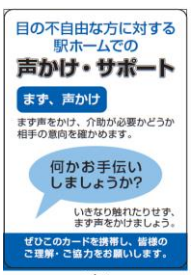
「大阪府内の駅ホームにおける安全性向上の取組みについて（令和３年４月修正）」に基づき、ハード・ソフトの両面で駅ホームからの転落事故の未然防止を図ります。

ハード対策：鉄道事業者が実施する可動式ホーム柵整備に対し、補助を行います。

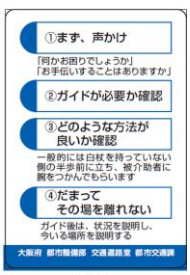
ソフト対策：新技術を活用した安全対策の取組みや、
目の不自由な方への声かけが促進されるよう啓発活動を実施します。

可動式ホーム柵の設置（扉式）

声かけの啓発活動



（表）



（裏）

新技術等を活用した安全対策の取組み（事例）

点状ブロック上に設置したＱＲコードを、スマートフォン上の専用アプリで読み取ることで、事前に設定した目的地までの点字ブロックの経路を音声で案内するシステム。山陽新幹線新神戸駅において実証実験（令和2年8月～令和3年3月）。

出典：西日本旅客鉄道㈱ホームページ

＜令和３年度の主な補助事業箇所＞

阪神 大阪梅田駅　Osaka Metro 御堂筋線 なんば駅、あびこ駅など

◆大阪府自転車条例に基づく自転車対策の強化

「大阪府自転車の安全で適正な利用の促進に関する条例（平成28年4月1日施行）」に基づき、幅広い世代を対象とした交通安全の周知啓発活動や、企業と連携した条例の普及啓発、保険の加入促進などを推進します。

＜条例の４本柱＞

自転車保険の加入義務化
（平成28年7月1日施行）

自転車利用者が損害賠償責任を負った場合の経済的負担の軽減と、被害者の保護を図るため、自転車損害賠償保険の加入を義務化しました。

交通安全教育の充実

児童・生徒に対する交通安全教育の指導強化や家庭職場における交通安全教育の実施に努めましょう。

自転車の安全利用

●高齢者のヘルメット着用
65歳以上の高齢者が自転車に乗車するときは、ヘルメットを着用し、自分の身を守りましょう。ヘルメットは自転車で転倒したときに頭を守ってくれます。

●自転車の点検及び整備
反射器材の装着、タイヤの空気圧やブレーキの効きなどの自己点検のほか、異常を感じた際には、販売業者の点検整備を受けましょう。

交通ルール・マナーの向上

自転車は車両です。
ルール・マナーを守って自転車を安全・適正に利用しましょう。

●自転車は車道の左側を走りましょう	●歩道は歩行者優先	●交差点での一時停止と安全確認	●信号を守る	●夜間はライトを点灯

【主な取組み（ソフト対策）】

（１）自転車条例に基づき、自転車の安全適正利用に対する府民意識の醸成を図るため、学校などでの自転車安全講習会や各種リーフレット配布、自転車保険の加入義務化についての更なる広報啓発活動などを実施します。

（２）保険加入については、保険会社、自転車販売店などと連携しながら、自転車保険の種類、加入方法などについて効果的な普及・啓発を推進します。

◆交通安全の普及啓発

交通安全イベントの実施、リーフレット配布、自転車シュミレーターを活用した自転車安全講習会や子供、高齢者などの対象に応じた交通安全活動を推進するほか、歩行者の安全確保に向けた「横断歩道ハンドサイン運動」や運転中・歩行中にスマートフォン等の操作を行う「ながら行為」の防止などの交通安全の普及啓発を図ります。

自転車マナーアップイベント

小学生に対する交通安全教室

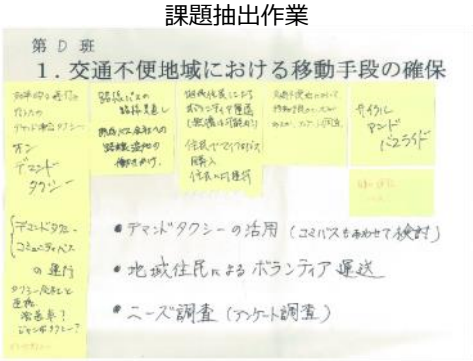
◆地域公共交通にかかる取組み（市町村支援）

大阪府では、近畿運輸局と連携し、課題の共有や解決に向けた、意見交換等の機会となる研修会の開催や、市町村が主催する地域公共交通会議へ委員として参画し、計画策定の支援や、他地域での好事例の紹介等を行うなど、市町村の取組みを支援します。

《大阪府内における協議会等の設置状況》

43市町村のうち、25の市町村で地域公共交通会議等を設置
うち、７市町村で地域公共交通にかかる計画を策定

地域公共交通確保・維持のための
課題抽出作業



講義形式の研修

ワークショップ形式の研修

《他地域での事例の紹介等》

河内長野市の南花台では、令和元年１２月より、手動の７人乗り電動ゴルフカートを活用し、地域の移動支援の取組みとして、南花台モビリティ「クルクル」の運行を地域住民主体で進めています。これと並行し、現在、電磁誘導方式の自動運転による移動支援の実用化を目指し、実証実験を行っております。

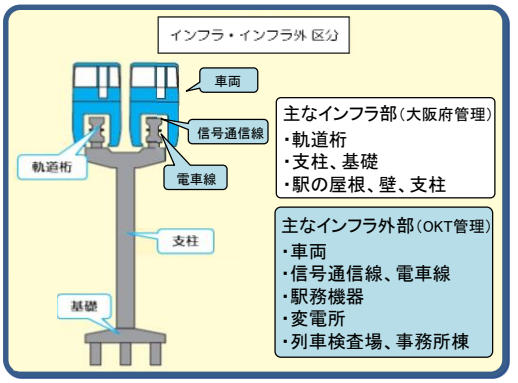
南花台モビリティの乗降ニーズ・各種施設位置、走行時の安全性等を考慮しルート決定

ポイント-４： 戦略的な維持管理

◆計画的な維持管理

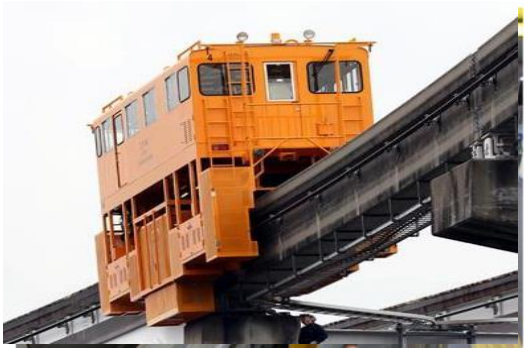
【モノレール施設の点検、予防保全対策】

大阪モノレールでは、インフラ部施設を管理している大阪府とインフラ外部施設を管理している大阪モノレール㈱が協力し、計画的な維持管理を行っています。大阪府では効率・効果的な維持管理の充実・強化のため、平成26年度に策定した「大阪府都市基盤施設長寿命化計画」に基づき、施設・設備の点検、劣化状況の診断、健全度の評価を行い、施設の損傷や劣化が進行する前に補修する予防保全対策や設備更新を実施することにより、長寿命化、機能維持に取り組みます。

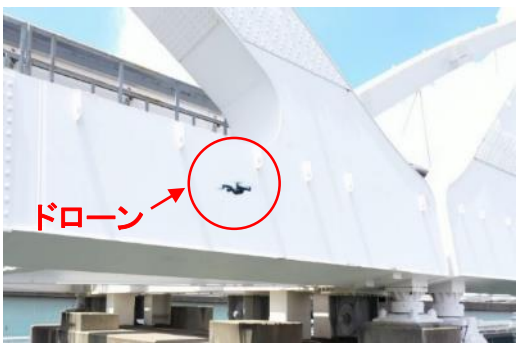


モノレール施設管理区分

予防保全対策工事（塗装塗替）



工作車による軌道桁点検



ドローンによる特殊橋点検

◆公共ストックの有効活用

【府営駐車場の有効活用】

廃止を予定している江坂立体駐車場と新石切立体駐車場について、さらなる有効活用を図るため、高架下占用事業者の公募を進めます。なお、茨木地下駐車場は引き続き府営駐車場として効率的な管理運営を行うため、指定管理者の公募を進めます。

▲江坂立体駐車場
（吹田市）

▲新石切立体駐車場
（東大阪市）

ポイント-５： 都市の魅力を高める交通

◆（再掲）公共交通の利用促進

公共交通の利用促進に向けた取組みを進める交通環境学習の実施やパーク＆ライド、レンタサイクルなどのウェブページを用いた公共交通利用の情報発信、鉄道等で地域の魅力を巡って楽しめるようなモデルルート等のソフト施策の充実を図り、公共交通の利用促進に取り組みます。

【交通環境学習】
交通安全等のイベントと連携し、児童向けのすごろく式の「交通ゲーム」等により、遊びを通じて、渋滞に左右されず時刻どおりの移動ができることや、環境負荷の低減等、公共交通を利用した移動のメリットを学ぶことができます。

交通ゲーム ルール
進めるマスの数

でんしゃ		3 変わらない
くるま	1 人	6 スーイスイ♪
	2 人	5 スイスイ
	3 人	4 少し渋滞
	4 人	2 渋滞
	5 人	1 大渋滞
	6 人	0 進まない

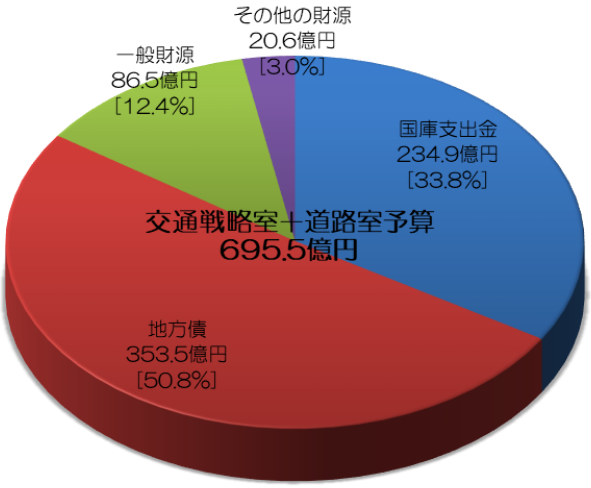
【地域の魅力を鉄道で巡るモデルルート】
観光や地域のにぎわいづくりと連携した公共交通の利用促進の取組みの一環として、鉄道を利用して地域の歴史や見どころを楽しんで巡っていただくモデルルートを作成し、大阪府のホームページにおいて公表するほか、各種イベントと連携したＰＲを行っていきます

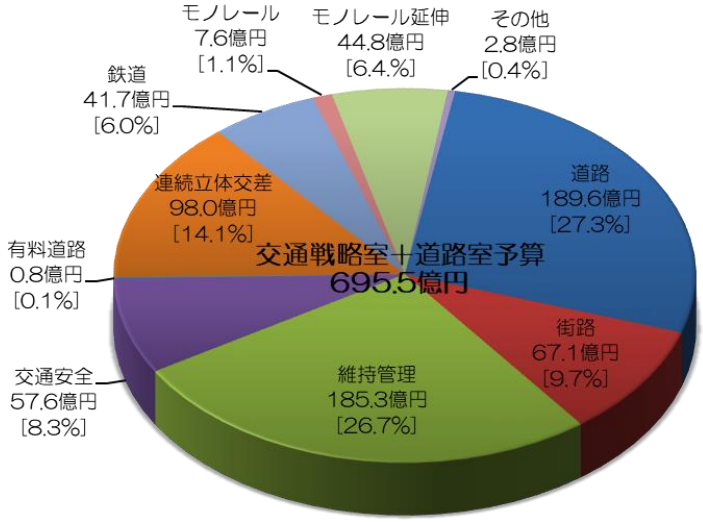
モデルルートの例

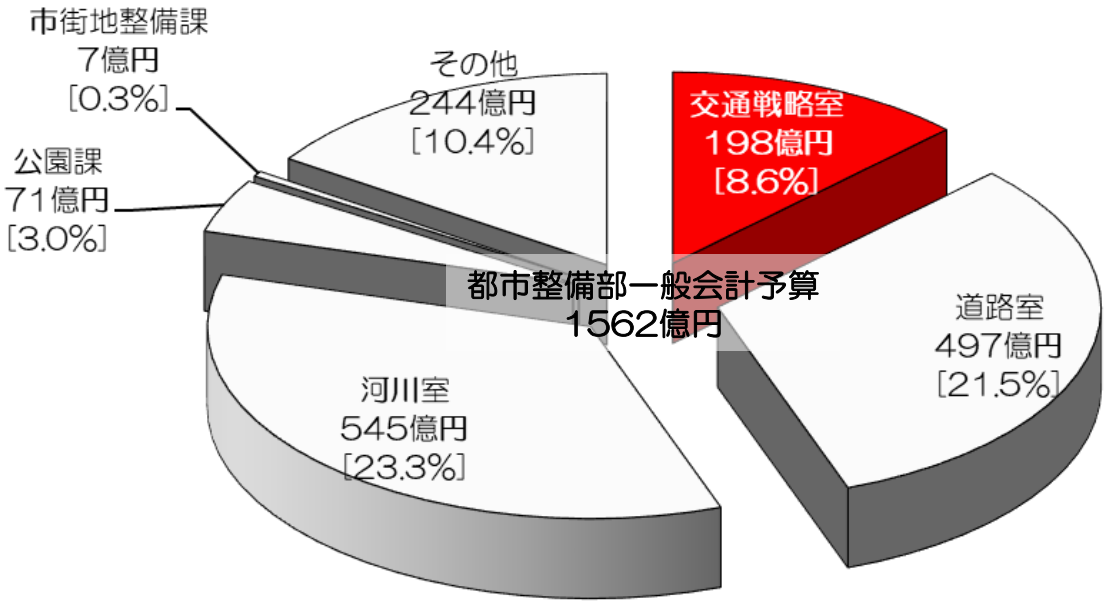
竹内街道の取組みと連携したＰＲ
（大阪府立図書館での掲示）

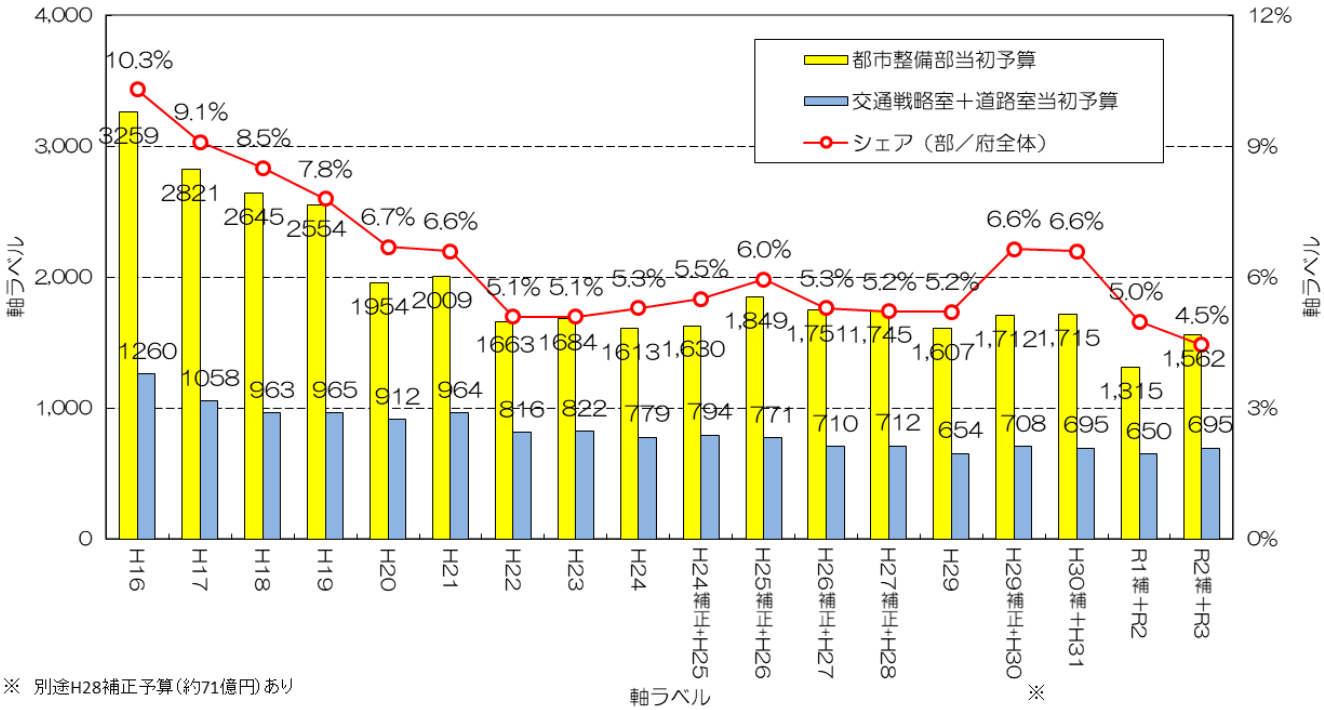
資料編

交通戦略室＋道路室の予算（R2度補正＋R3年度当初）









※ 別途H28補正予算（約71億円）あり

※

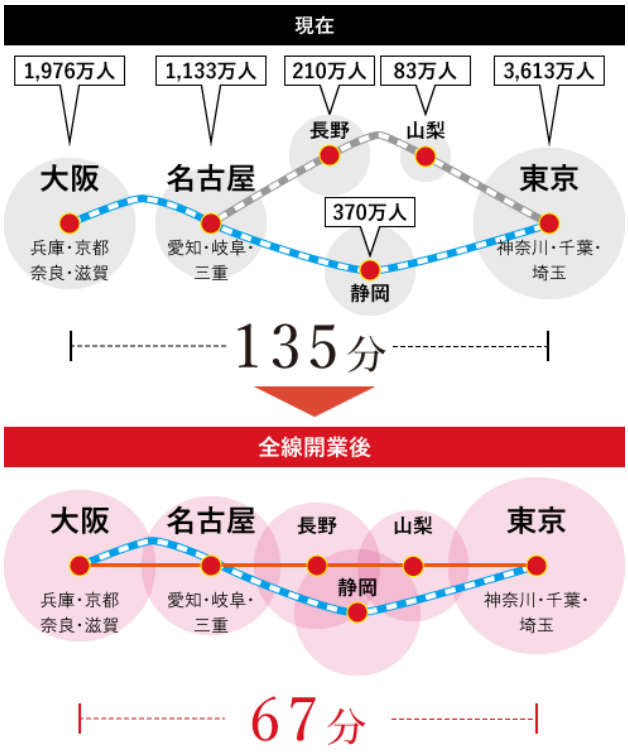
資料1

リニア中央新幹線・北陸新幹線の実現に向けた取組み

■リニア中央新幹線と北陸新幹線に期待される主な開業効果

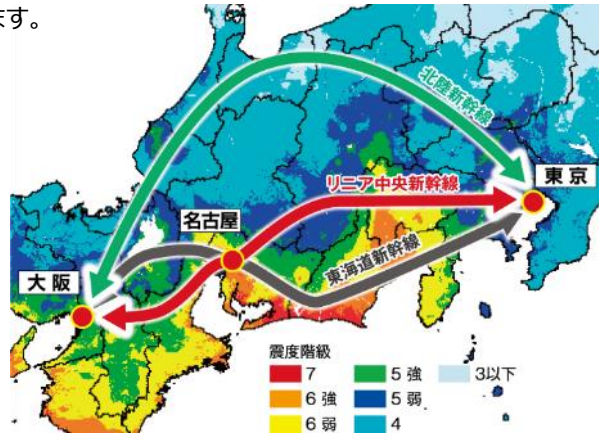
スーパーメガリージョンの形成

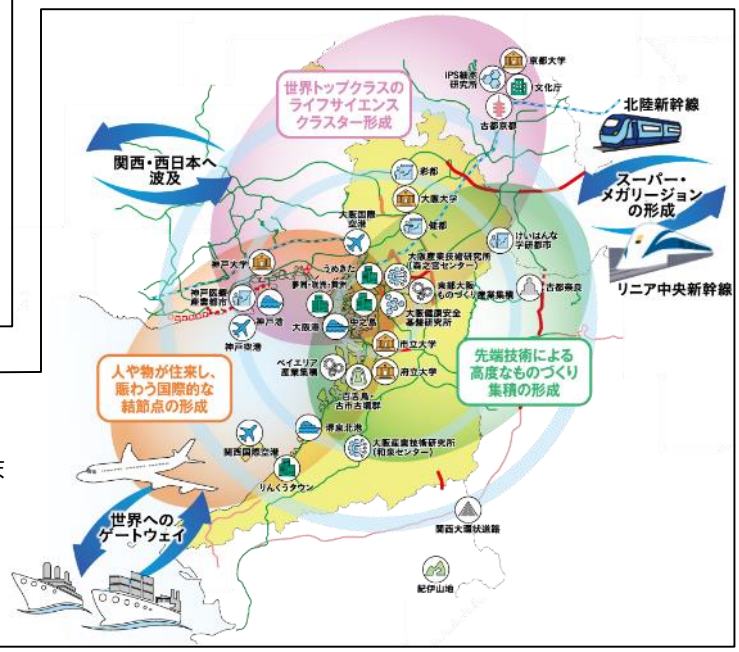
リニア中央新幹線の全線開業が実現することで、3大都市圏が一体化し、人口約7,000万人、日本のGDPの約6割、約300兆円の世界最大のスーパー・メガリージョンを形成。



国土軸の多重化

日本経済の大動脈である大阪～東京の多重化が完成。今後30年以内に70%～80%の確率で発生するとされる南海トラフ巨大地震発生等による東西の断絶リスクを大幅に軽減することができます。

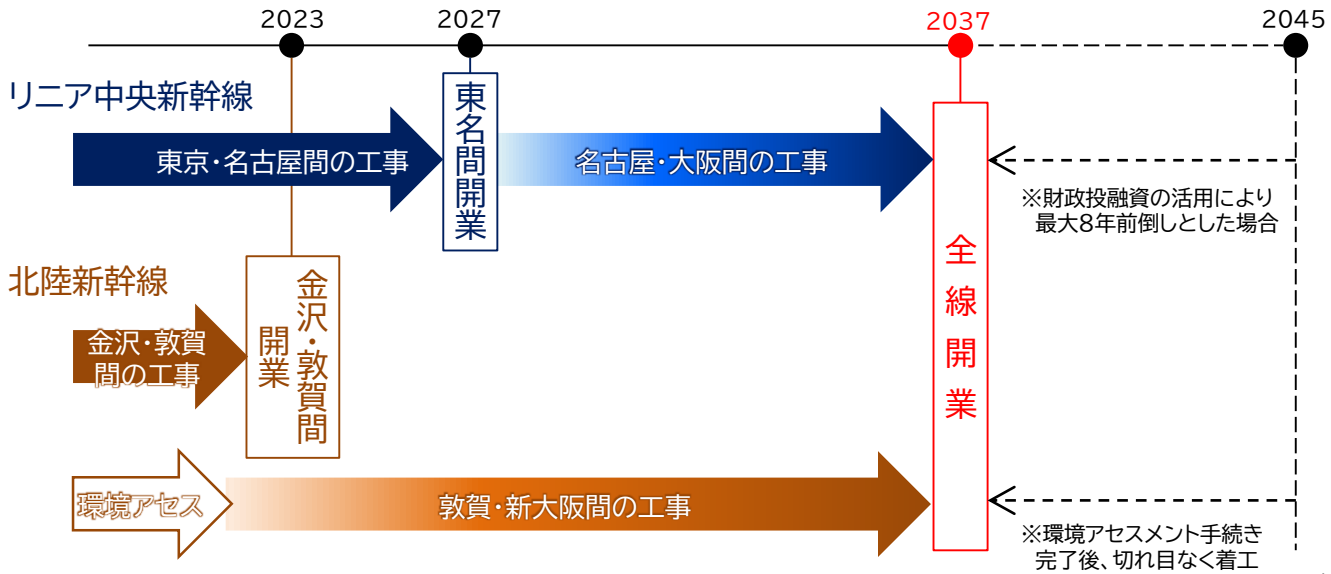




大阪・関西の活性化、新大阪の広域拠点化

広域交通ネットワークの一大ハブとなり、多様な人や情報が集まる新しい広域拠点が形成されるとともに、波及効果を拡散する取組みにより、大阪・関西が活性化します。

■リニア中央新幹線と北陸新幹線の想定スケジュール



資料2

公共交通戦略（令和元年11月改訂）の概要

■ 目的

都市の成長・魅力向上や、府民の暮らしの充実を図るため、**公共交通に関する取組みの方向性を明示**

■ 取組みの方向性（３つの柱）

１．鉄道ネットワークの充実　２．公共交通の利便性向上　３．公共交通の利用促進

１．鉄道ネットワークの充実

○大阪・関西のさらなる成長のため、一定の公共交通ストック、魅力ある資源（商業・観光）の集積を最大限に生かしつつ、「新大阪・関西３空港・世界遺産へのアクセス強化」「京阪神各都市の結節強化」「放射状鉄道の環状結節」「都市防災機能の向上」などの観点から鉄道ネットワークの充実を図る

（取組みイメージ）

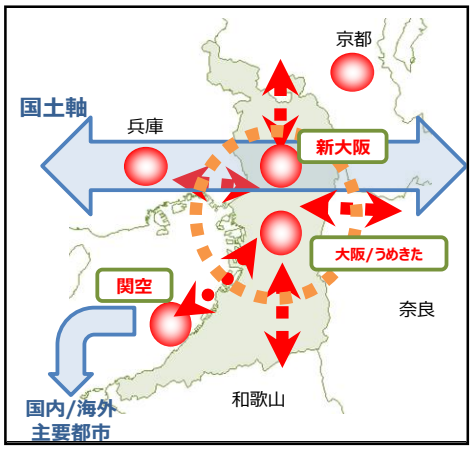
◆広域拠点へのアクセス性向上やネットワークの多重化

＊アジアと日本各地をつなぐ関西国際空港や、大阪・関西を代表的するターミナル駅である新大阪、大阪（うめきた）などへのアクセス性向上やネットワークの多重化を図る

◆都市間の連携強化、観光拠点へのアクセス性を向上

＊大阪周辺都市や府内における地域間の連携を強化する

＊観光拠点へのアクセス性向上を図る



《事業中の戦略路線》

○なにわ筋線　○大阪モノレール延伸　○北大阪急行延伸

《個別検討路線》

今回の改訂により、現時点において、料金収入により運営費を賄うことができるものとして、今後、事業実施の可否について、個別に検討が必要な路線として、

○なにわ筋連絡線・新大阪連絡線　**○中之島線延伸**を位置付け

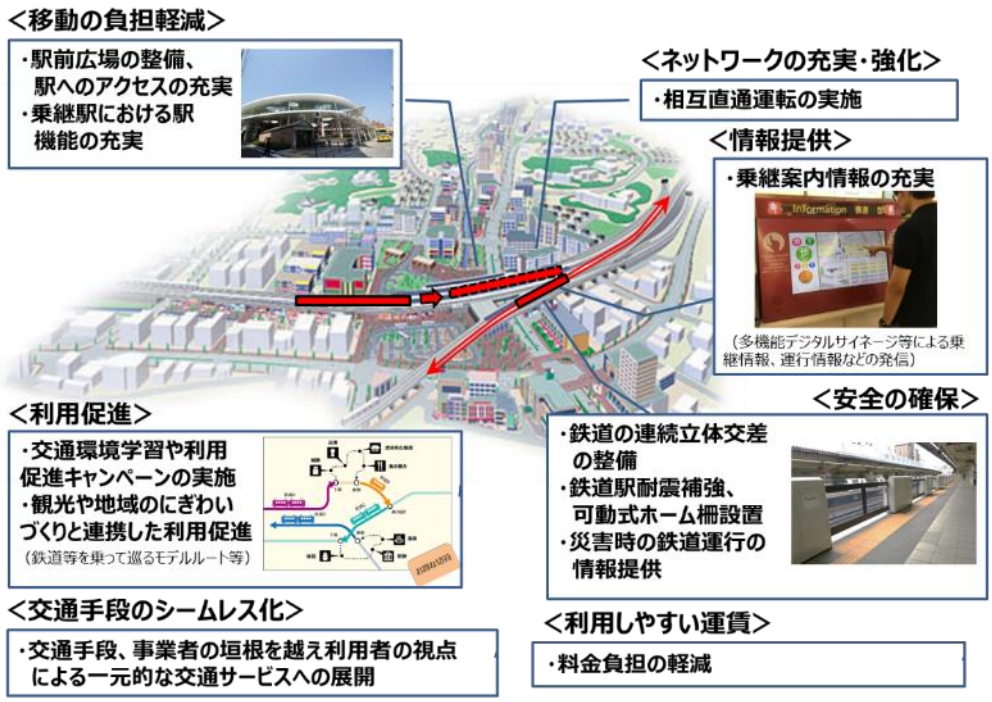
２．公共交通の利便性向上／３．公共交通の利用促進

○利用者の視点にたった乗継ぎ時の移動負担の軽減や情報案内の充実などにより、さらなる利便性の向上を図る

○観光・商業・まちづくりなど、様々な主体と連携した取組みや啓発活動等により、公共交通の利用機会の増加を促す

○アクティブシニアやインバウンド等、ニーズの多様化を踏まえた、鉄道による周遊性の向上を図る

○鉄道施設の耐震化等の防災対策や、災害時に迅速かつ適切な鉄道運行の情報提供に取り組むことで、利用者の安全を確保する。



資料3

大阪府内の駅ホームにおける安全性向上の取組みについて（令和３年４月修正）

バリアフリー法に基づく基本方針改正の概要(Ｒ3.4.1 施行)

・可動式ホーム柵について、転落および事故の発生状況、駅の構造及び利用実態、地域の実情を勘案し、令和7年度までに3,000番線を整備する。そのうち、一日あたりの利用者数が10万人以上駅 において、800番線を整備する。

・内方線付き点状ブロックについて、一日あたりの利用者数が3,000人以上駅は令和7年度までに原則整備する。

（取組方針）

【ハード対策】

１．<u>可動式ホーム柵について</u>

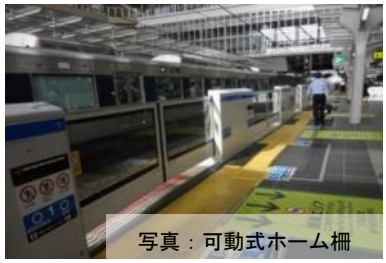
＊転落および接触事故の発生状況、鉄道駅の構造および利用実態、地域の実情等を勘案し優先度が高いホームでの番線に着目し整備促進を図る。

（優先度の高いホーム）

・乗換駅において方面別により乗車客が多く利用するホーム

・幅が狭く混雑するホーム

・曲線駅で見通しの悪いホーム　など


写真：可動式ホーム柵

＊上記の優先度を考慮しつつ、引き続き、10万人以上の駅（番線）について整備促進を図る。

２．<u>内方線付き点状ブロックについて</u>

＊国が示す一日あたりの利用者数が3,000人以上の駅を優先的に整備し、可能な限り府内全駅に整備に努める。

【ソフト対策】

＊新技術等を活用した安全対策の取組み

＊鉄道事業者と行政が連携し、「声かけ・サポートカード」を活用した駅利用者による声かけなどについての啓発活動

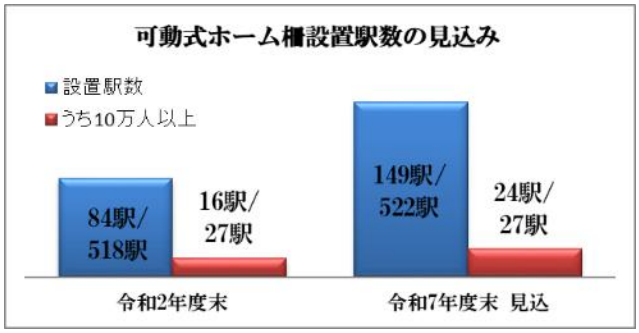
＊駅施設の改修

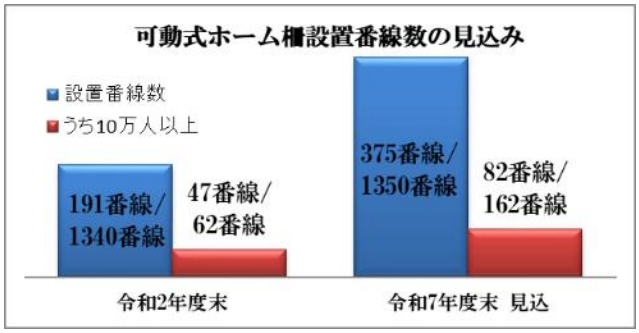
【ハード対策の取組み】

◆可動式ホーム柵の今後の整備見込み

・令和7年度末までの整備を予定、
もしくは検討している駅【65駅　184番線】
Osaka Metro　：51駅147番線
大阪モノレール：6駅12番線　など

・うち10万人以上駅【8駅　35番線】
JR西日本：新今宮(2/4番線)
京　阪　：京橋(2/4番線)
阪　神　：大阪梅田(6/6番線)　など





◆内方線付き点状ブロックの整備状況

・府内3,000人以上の436駅は、令和3年3月末時点で432駅整備

・令和7年度までに全駅で整備される見込み

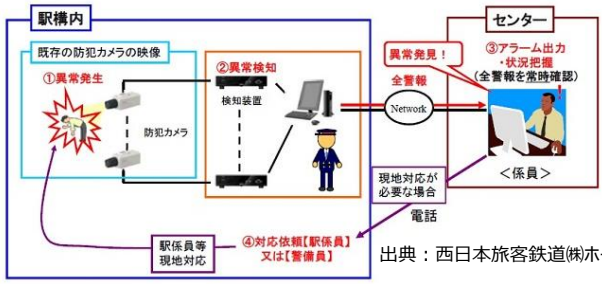
【ソフト対策の取組み】

◆新技術等を活用した安全対策の取組み

多額の費用負担や、扉位置の不一致など、対応が難しいこと等から、可動式ホーム柵によらない安全対策について、各事業者において実証実験など取組みが行われている。

（１）<u>実用化済みの取組み</u>

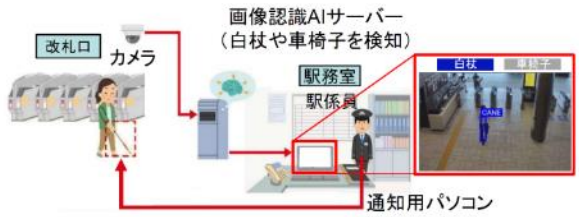
ホーム上のカメラ映像から蛇行歩行や長時間座り込んでいる旅客を検知し、係員に通知、画像を確認後、危険性があれば駅に連絡して対応するシステム



出典：西日本旅客鉄道㈱ホームページ

（２）<u>実証実験中の取組み</u>

駅を訪れる視覚障がい者等に対して、改札口のカメラの映像から白杖や車椅子をＡＩで認識し、駅係員に通知するシステム



出典：国土交通省ホームページ
(https://www.mlit.go.jp/common/001388836.pdf)

◆周知・啓発の取組み

・鉄道事業者と連携し、声かけ・サポートカードの配布　など

令和３年府民運動大綱の概要

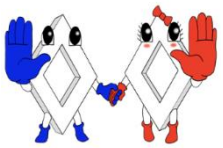
■ 目的

この府民運動は、自治体・関係機関・団体の緊密な連携のもとに、交通事故防止対策、駐車対策等を効果的に推進し、府民一人ひとりに交通ルールの遵守と交通マナーを習慣付けることにより、交通の安全と円滑を図ることを目的とする。

■ 運動の重点

１　交通死亡事故の防止
２　めいわく駐車・放置自転車の追放
３　公共交通の利用促進

ダイヤくん　ダイヤちゃん



「横断歩道ハンドサイン運動」
啓発キャラクター

ＳＴＯＰながらスマホ啓発ロゴ

©2014 大阪府もずやん

■ 運動の進め方

下記の主要行事計画等に基づいて府民運動を効果的に推進することとする。
各運動等では、府内における交通事故の特徴を踏まえ、その都度運動の重点を定め、別途推進要綱を策定し、新型コロナウイルス感染拡大防止に配意しながら効果的に運動等を展開することとする

令和3年の主要行事計画	期　　間
春の全国交通安全運動	４月６日（火）～４月15日（木） （準備期間　3月17日（水）～4月5日（月））
夏の交通事故防止運動	7月1日（木）～7月31日（土）
秋の全国交通安全運動	9月21日（火）～9月30日（木） （準備期間　9月1日（水）～9月20日（月））
踏切事故防止キャンペーン	11月1日（月）～11月10日（水）
自転車マナーアップ強化月間 （駅前放置自転車クリーンキャンペーン）	11月1日（月）～11月30日（火）
年末の交通事故防止運動	12月1日（水）～12月31日（金）

◇　各季の交通安全運動ポスター

◇　自転車マナーアップイベント

資料5

鉄軌道の整備状況

なにわ筋線

路線の意義： 国土軸の新大阪や大阪都心部（キタ・ミナミ）と関西国際空港や大阪南部地域間のアクセス強化等に資する広域的な鉄道ネットワークを形成するとともに、大阪市域の都市鉄道ネットワークの強化や新駅整備等に伴うまちづくり促進に寄与

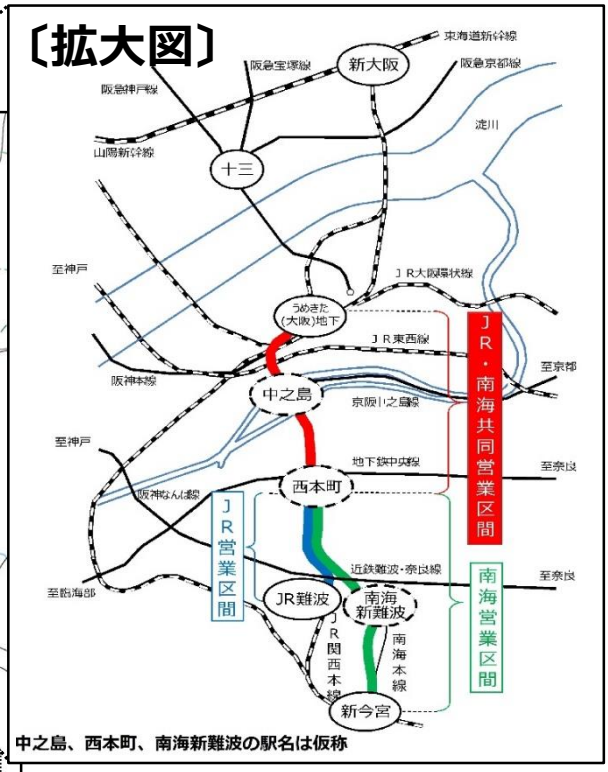
整備区間 ： うめきた（大阪）地下駅～（仮）西本町駅～JR難波・南海新今宮駅

中間駅 ： （仮）中之島駅、（仮）西本町駅、（仮）南海新難波駅

事業主体 ： 〔建設・保有〕関西高速鉄道(株) 〔運営〕西日本旅客鉄道(株)、南海電気鉄道(株)

総事業費 ： 約3,300億円

開業目標 ： 2031年春（2030年度末）



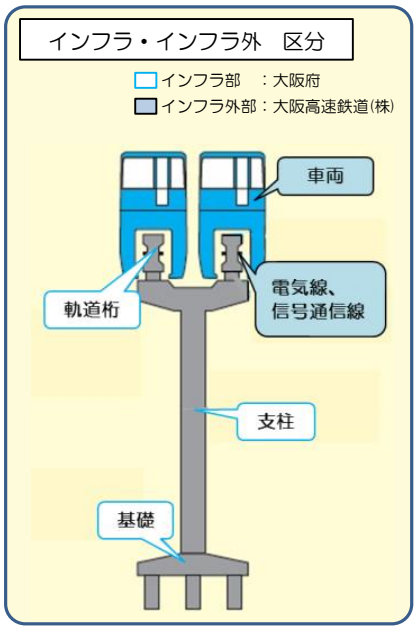
〔ルートイメージ〕

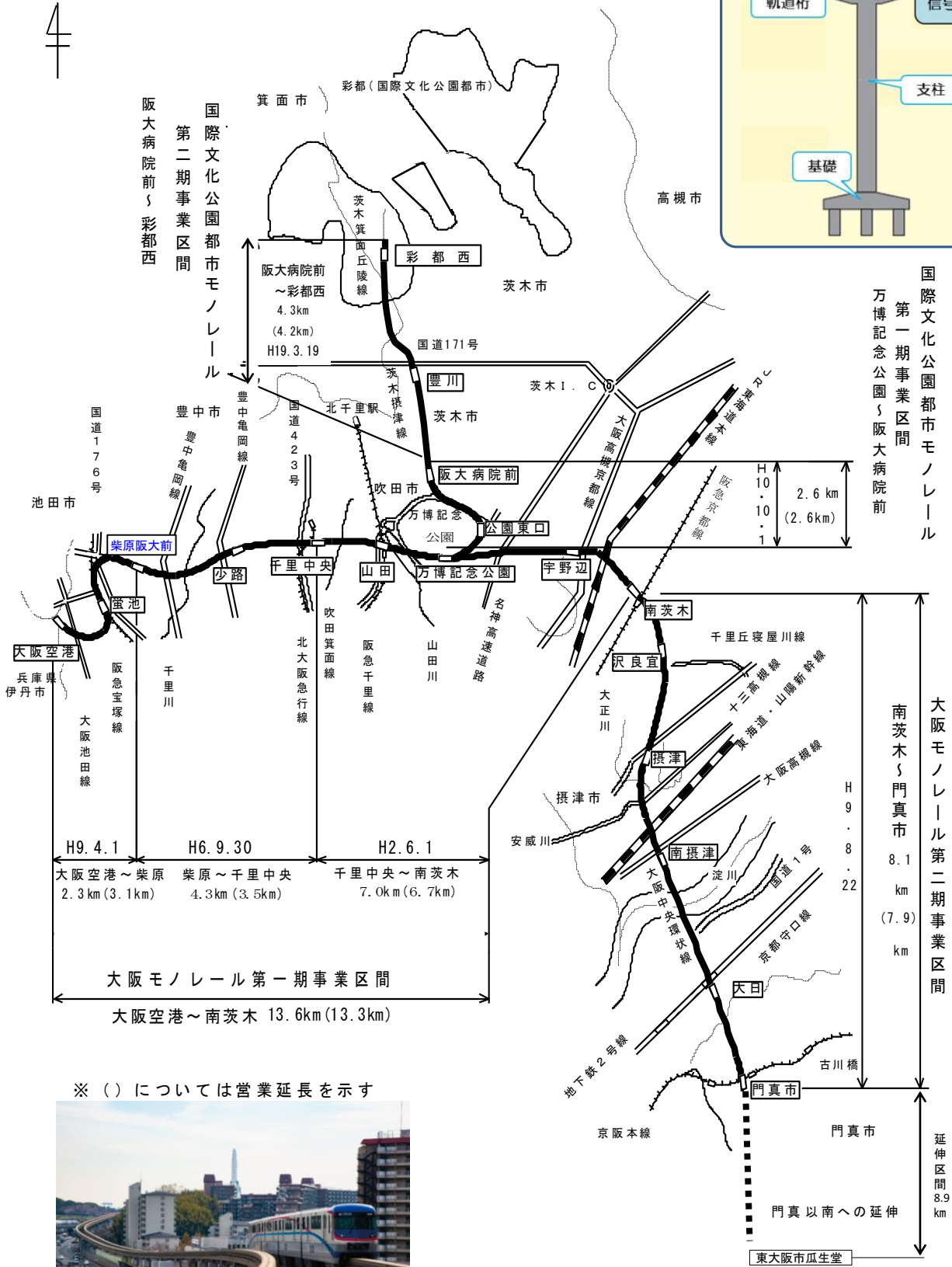
出典：関西高速鉄道株式会社 資料6

大阪モノレール

営業線

区間	距離
大阪空港～門真市	21.7km
万博記念公園～彩都西	6.9km





※（）については営業延長を示す

連続立体交差事業

府内には約800箇所（うち政令市約240箇所）に踏切が設置されており、特に市街地内において、著しい交通渋滞を引き起こす他、安全性にも大きな支障をきたしています。
大阪府では、これまで南海本線（泉大津市）など、府内15箇所45.4ｋｍの事業を完成し、150箇所の踏切を除却しました。また、事業中路線においても９箇所の踏切を除却しています。

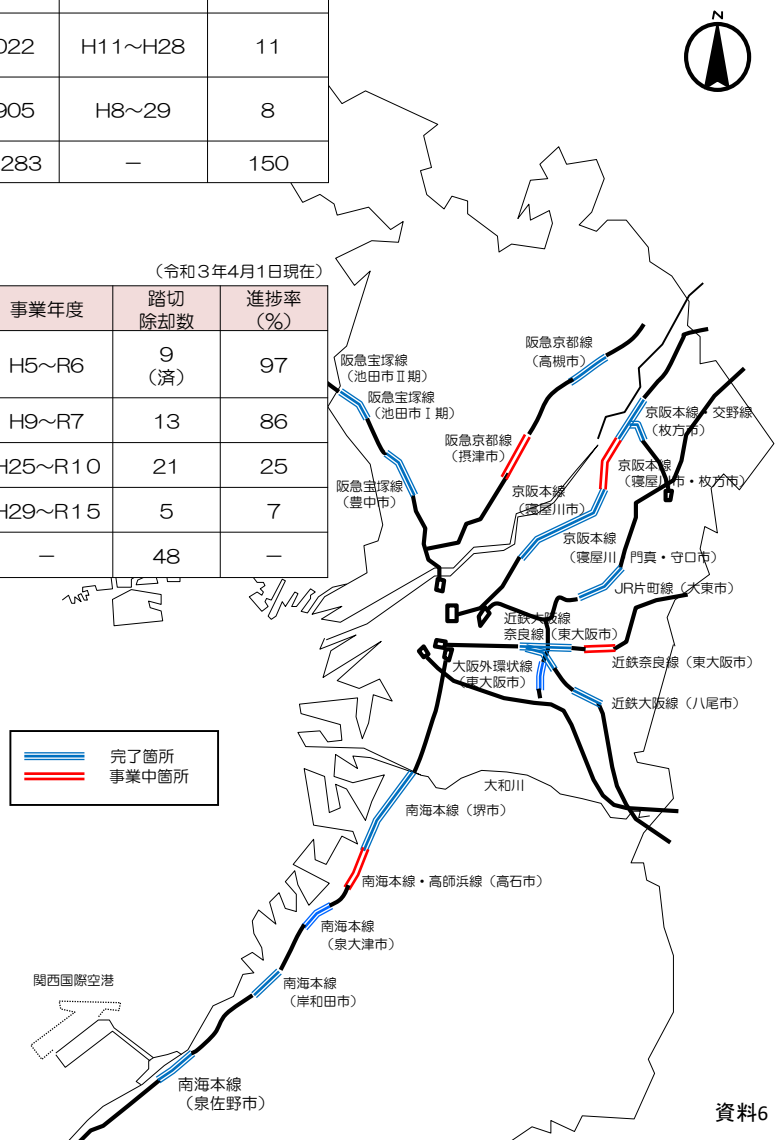
連続立体交差事業の概要

（1）事業完了路線

（令和３年4月1日現在）

路線名（都市名）	区間内の駅	事業延長（km）	全体事業費（百万円）	事業年度	踏切除却数
阪急宝塚線（池田市・Ⅰ期）	－	2.0	1,477	S43～S45	6
近鉄大阪線・奈良線（東大阪市）	布施駅、河内永和駅 河内小坂駅、俊徳道駅	5.2	16,694	S46～S54	19
近鉄大阪線（八尾市）	八尾駅	2.2	10,004	S48～S54	6
京阪本線（守口市・門真市・寝屋川市）	守口市駅、西三荘駅、門真市駅、古川橋駅、大和田駅、萱島駅	5.8	30,385	S47～S56	20
阪急宝塚線（池田市・Ⅱ期）	池田駅	1.3	13,497	S52～S61	3
南海本線（堺市）	七道駅、堺駅、湊駅、石津川駅	5.4	25,201	S47～S62	20
ＪＲ片町線（大東市）	住道駅	3.3	18,973	S50～H3	7
阪急京都線（高槻市）	高槻市駅	2.8	30,317	S53～H5	10
京阪本線・交野線（枚方市）	枚方市駅	2.7	35,679	S50～H6	5
南海本線（岸和田市）	岸和田駅	1.7	22,159	S53～H7	8
阪急宝塚線（豊中市）	曽根駅、岡町駅、豊中駅	3.8	55,815	S54～H12	14
京阪本線（寝屋川市）	寝屋川市駅	1.8	37,600	S56～H13	4
南海本線（泉佐野市）	泉佐野駅	2.8	52,555	S62～H22	9
大阪外環状線（東大阪市）	ＪＲ長瀬駅	2.2	16,022	H11～H28	11
南海本線（泉大津市）	泉大津駅、松ノ浜駅	2.4	45,905	H8～29	8
計（15路線）		45.4	412,283	－	150

（2）事業中路線

（令和３年4月1日現在）

路線名（都市名）	区間内の駅	事業延長（km）	全体事業費（百万円）	事業年度	踏切除却数	進捗率（%）
近鉄奈良線（東大阪市）	若江岩田駅、河内花園駅 東花園駅	3.3	71,310	H5～R6	9（済）	97
南海本線・高師浜線（高石市）	羽衣駅 高石駅	4.1	71,690	H9～R7	13	86
京阪本線（寝屋川市・枚方市）	香里園駅、光善寺駅 枚方公園駅	5.5	106,737	H25～R10	21	25
阪急電鉄京都線（摂津市）	摂津市駅	2.1	43,184	H29～R15	5	7
計（４路線）		15.0	292,921	－	48	－