

JR 奈良線 第二期事業 高速化・複線化開業

(JR 藤森～宇治、新田～城陽、山城多賀～玉水)



複線化事業に関連して整備された駅

- 六地藏駅 / 駅舎改築・駅前広場等整備
- 新田駅 / 駅舎改築・駅前広場等整備
- 山城青谷駅 / 駅舎橋上化・自由通路整備・駅前広場等整備
- 山城多賀駅 / 駅舎橋上化・自由通路整備(第2期)
- 玉水駅 / 駅舎橋上化・自由通路整備・駅前広場等整備
- JR 藤森駅・桃山駅・木幡駅・黄檗駅(事業中) / バリアフリー化



奈良線の歴史

- 明治28年(1895年) 奈良鉄道により京都～伏見駅間開業
伏見～桃山駅間延伸開業
- 明治29年(1896年) 桃山～玉水駅間延伸開業
木幡・宇治・新田・長池駅開業
玉水～木津駅間延伸開業、棚倉駅開業
木津～奈良駅間延伸開業
京都～奈良駅間全通
- 明治35年(1902年) 上粕駅開業
- 明治38年(1905年) 奈良鉄道が関西鉄道に事業譲渡
- 明治40年(1907年) 関西鉄道国有化
- 明治42年(1909年) 京都～木津駅間が奈良線、
木津～奈良駅間が関西本線となる
- 大正10年(1921年) 旧東海道本線京都～稲荷駅間を奈良線に編入
稲荷～桃山駅間の新線敷設
京都～伏見駅間廃止
伏見～桃山駅間は貨物支線に
- 大正15年(1926年) 青谷梅林仮停車場(現山城青谷駅)開業
- 昭和 3年(1928年) 伏見～桃山駅間廃止
- 昭和30年(1955年) 山城多賀駅開業
- 昭和32年(1957年) 東福寺駅開業
- 昭和33年(1958年) 城陽駅開業
- 昭和36年(1961年) 黄檗駅開業
- 昭和59年(1984年) 京都～奈良駅間電化開業
- 平成 3年(1991年) 城陽駅橋上化
- 平成 4年(1992年) 六地藏駅開業
- 平成 5年(1993年) 東福寺駅橋上化
- 平成 9年(1997年) JR藤森駅開業
- 平成12年(2000年) 山城多賀・宇治駅橋上化
- 平成13年(2001年) JR奈良線第一期複線化事業完成、JR小倉駅開業
- 平成19年(2007年) 木津駅橋上化
- 平成24年(2012年) 長池駅橋上化
- 平成25年(2013年) JR奈良線の高速化・複線化第二期事業着手
- 平成28年(2016年) 山城多賀駅橋上化(第2期)
- 平成30年(2018年) 新田駅東口新設、玉水駅橋上化
- 令和 4年(2022年) 山城青谷駅橋上化
- 令和 5年(2023年) JR奈良線の高速化・複線化第二期複線化開業
六地藏駅新駅舎完成



京都府・京都市・宇治市・城陽市・木津川市・井手町・宇治田原町



京都府知事

西脇 隆俊



JR奈良線の高速化・複線化第二期事業をこの度無事に開業することができました。これもひとえに、国土交通省、JR西日本をはじめ、事業に携わっていただいた多くの皆様の御尽力の賜であり、心から感謝を申し上げます。

JR奈良線につきましては、全線複線化を目標に、平成9年から関係市町、JR西日本とともに「JR奈良線の高速化・複線化事業」を推進しております。第一期事業において、平成13年に京都駅からJR藤森駅間と宇治駅から新田駅間が複線化され、平成25年からは第二期事業を進めてまいりました。京都駅から城陽駅間と山城多賀駅から玉水駅間が複線化されたことにより、JR奈良線の複線化率は約64%に達したところです。このほか各駅において、ホームの拡幅やバリアフリー化の整備も進むなど、JR奈良線全体の利便性は一層向上しており、利用者の増加や沿線地域の活性化、さらには京都府南部地域の発展につなげてまいりたいと考えております。

京都府といたしましては、「安心」「温もり」「ゆめ実現」の3つの視点に基づき、誰もが未来に夢や希望を持つことができる「あたたかい京都づくり」を進めており、鉄道をはじめとする、地域の成長・交流・暮らしを支える基盤づくりは極めて重要であります。

今後とも、JR奈良線の利用促進に努めるとともに、全線複線化を目指して、取り組んでまいりますので、引き続き、御支援・御協力を賜りますようお願い申し上げます。

結びに当たり、本事業に御協力いただきました全ての皆様の御健勝・御多幸を心から祈念いたします。

令和5年3月19日



西日本旅客鉄道株式会社
代表取締役社長

長谷川 一明



奈良線第二期の複線化（JR藤森～宇治間、新田～城陽間、山城多賀～玉水間）等につきましては、平成25年より鋭意事業を進めてまいりました。この間の沿線の皆様や関係者の皆様の多大なるご協力に深く感謝申し上げますとともに、ここに開業の日を迎える事が出来た事を誠に喜ばしく思います。

奈良線につきましては、これまでも京都府をはじめとする沿線自治体の皆様から、多大なるお力添えをいただき、第一期の複線化や新駅設置等の鉄道整備を進め、利便性の向上を図ってまいりました。一方で、単線区間の介在による定時性の確保等の課題も残されておりました。

このたびの複線化により、ダイヤが乱れた際の回復がこれまで以上に早くなるとともに、行き違い待ちの解消による所要時間の短縮、運転間隔の均等化、列車の増発が可能となり、3月18日に新ダイヤでの運行を開始いたしました。

また、安全性の向上に向け、踏切保安度向上の取り組みのほか、京都駅、六地藏駅ではホーム拡幅等の改良工事を行いました。

さらには本事業にあわせて、沿線自治体の皆様のお力添えをいただきながら、駅の橋上化やバリアフリー化等も行い、より一層便利にお使いいただける駅へと生まれ変わりました。

弊社といたしましては、これからも地域の皆様とともに「訪れたい、住みたい沿線」づくりに取り組み、これまで以上に皆さまから愛される奈良線を目指すとともに、安全最優先をさらに徹底し、安全・安心な輸送サービスの提供に向けて、引き続き全力で取り組んでまいります。

改めて、本事業に多大なるご尽力をいただきました、京都府をはじめとする沿線自治体の皆様に心より厚く御礼申し上げます。

令和5年3月19日

より快適に！ より便利になります！

▶平日朝通勤時間帯の列車増発

京都～宇治間で1往復増発、京都～宇治間の列車2往復を城陽駅まで延長運転

▶所要時間の短縮

快速・区間快速	城陽→京都	最長28分 ▶ 26分	みやこ路快速	京都→奈良	45分 ▶ 44分
普通列車	城陽→京都	最長47分 ▶ 38分	みやこ路快速	奈良→京都	49分 ▶ 44分

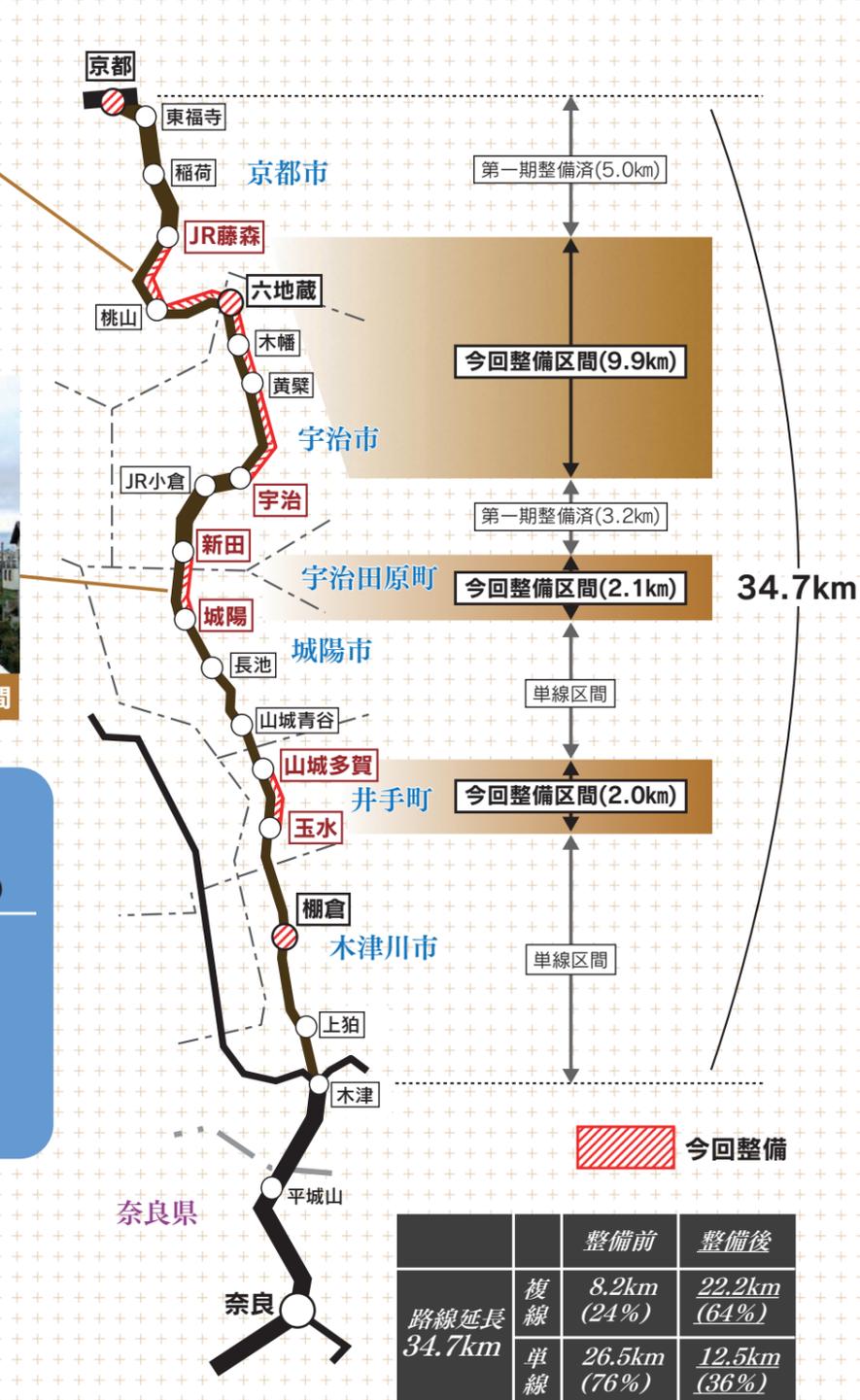
※平日朝通勤時間帯 ※全日

▶運転間隔の均等化

快速・区間快速	城陽→京都	16～20分 ▶ 概ね12分間隔
普通列車	城陽→京都	7分～33分 ▶ 12分～17分間隔

※平日朝通勤時間帯

▶運行ダイヤの安定性の向上、駅の構内改良等による利便性・安全性の向上



JR奈良線の高速化・複線化 第二期事業 (平成25年度～令和6年度)

- 事業費：397.1億円
- 複線化：14.0km
 - JR藤森～宇治 (9.9km)
 - 新田～城陽 (2.1km)
 - 山城多賀～玉水 (2.0km)
- 駅の改良 (京都駅、六地藏駅) 一線スルー化 (棚倉駅) 等

《参考》第一期事業 (平成9年度～平成13年度)

- 平成13年3月3日開業
- 事業費：152億円
- 複線化：8.2km
 - 京都～JR藤森 (5.0km)
 - 宇治～新田 (3.2km)

		整備前	整備後
路線延長 34.7km	複線	8.2km (24%)	22.2km (64%)
	単線	26.5km (76%)	12.5km (36%)