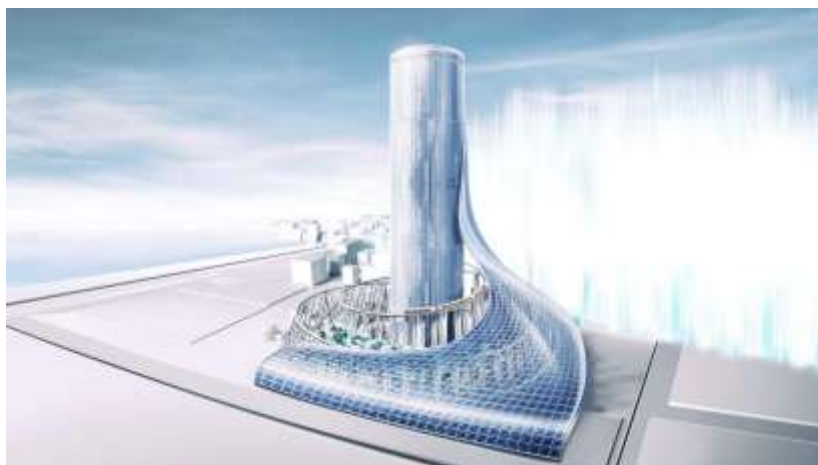


大阪・関西万博および IR 施設への交通アクセス



↑夢洲に建設される予定の駅ビル「夢洲駅タワービル」(上)と夢洲駅構内(下)のイメージ図 どちらも、Osaka Metro ホームページ(subway.osakametro.co.jp/)より引用

1.はじめに

多くの方がご存じのことと思いますが、2025年、大阪・関西万博が開催されます。1975年の大阪万博以来50年ぶりに大阪で万博が開催されるということで、会場には多くの方が来場することが予想されます。また、万博開催後にはIR施設の誘致も決定していて、万博終了後も多くの人でにぎわうことでしょう。

そのため、Osaka Metroなどの関西の鉄道会社数社が、大阪・関西万博が開催される大阪市此花区の夢洲へのアクセスのための計画を発表しています。



産経新聞(www.sankei.com)より引用

現在夢洲までの新路線を計画している鉄道会社は、JR 西日本・京阪電鉄・Osaka Metro の3社です。また、Osaka Metro に直通するかたちで、近畿日本鉄道の乗り入れも計画されています。今回は、それらの計画について研究しました。最後までお読みいただければ幸いです。

2.JR 西日本

JR 西日本では、現在ユニバーサル・スタジオ・ジャパンへのアクセスの役割を担っている桜島線(愛称：ゆめ咲線)を延伸するかたちで、夢洲までの路線の建設を計画しています。



大阪市ホームページ(www.city.osaka.lg.jp)より引用

延伸が行われる際は、ユニバーサルシティ駅西側より地下化工事を行い(現在は地

上)、桜島駅も地下化され、その先は地下のまま舞洲へと路線を伸ばし、舞洲に駅を設置、その後南下し夢洲に至るというルートで建設されます。開業した場合、大阪駅から直通して夢洲駅まで 22 分で結ぶとされています。

ただし、現在建設工事は始まっていません。2022 年度までの中期経営計画で「夢洲アクセス検討」が挙げられているため、今後建設される可能性はありますが、建設期間は標準工期で 11 年、短縮工期で 9 年とされています。よって、万博開催時までの開催は不可能で、IR へのアクセス路線となりそうです。

3.京阪電鉄

京阪電鉄では、京阪本線のバイパス路線の役割を果たす中之島線を延伸し、夢洲方面へアクセスする計画です。



大阪市ホームページ(www.city.osaka.lg.jp/)より引用

中之島線にはもともと中之島以西に路線を延伸する計画があり、2004 年の時点で、中之島駅から西九条駅を経て新桜島・夢洲方面へ延伸する案が示されています。また、西九条駅から阪神なんば線に直通する構想もあったそうです。

しかし、2008 年に実際に開業した中之島線の利用状況は思わしくなく、この延伸計画はなかなか進展しなくなってしまう。

そして現在は、万博開催までに、夢洲への延伸がほぼ確実な **Osaka Metro** 中央線(後述)の通っている九条駅まで一旦路線を伸ばし、1 度の乗り換えのみで夢洲方面へ向かえるようにし、その後中之島～西九条～新桜島～夢洲の路線を建設するという案が示されています。また、先述の通り中之島線は利用客が非常に少ないため、万博・IR への需要で中之島線の乗客をどうにか増やしたいという思惑もあると思われます。ただ、これも構想段階であり、実現するかは定かではありません。

4.Osaka Metro

Osaka Metro では、大阪市を東西に横断し、近鉄との直通運転も行っている中央

線を延伸し、夢洲へアクセスする計画があります。

この延伸は、夢洲への新線計画の中で唯一ほぼ確実な計画が立てられているものであり、唯一開業が万博開催に間に合う見込みのある計画で、万博開催1年前の2024年までに建設することが発表されています。

この計画は、コスモスクエアから夢洲・舞洲を経由して新桜島駅に至る「北港テクノポート線」計画から始まります。以前から計画は存在していたため、先行工事として夢咲トンネル(下図の矢印部分)は完成していて、残るは電気設備工事や軌道工事、夢洲駅の施設工事のみとなっています。コスモスクエア駅から夢洲駅までは1駅で3.0kmとやや長めの距離です。

また、夢洲内に6両10編成を留置でき、検査線や洗浄線も兼ね備えた地下式の車庫も建設予定ですが、2024年までに完成するかは不明です。

また、「北港テクノポート線」計画の夢洲～新桜島間は、先述の桜島線延伸および京阪中之島線延伸が該当します。

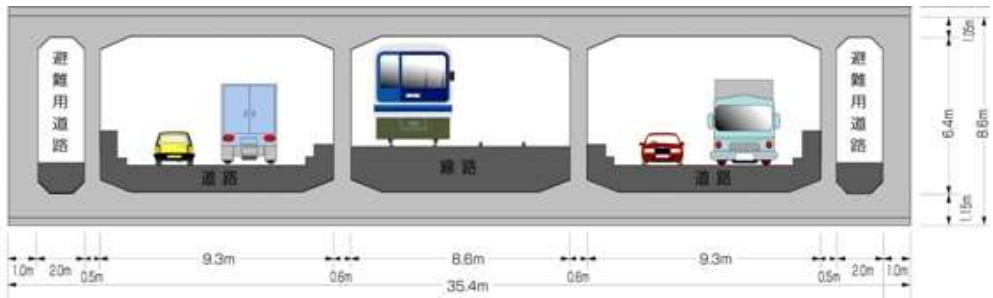
この計画は万博開催に間に合うので、計画は順調のように思えますが、実は問題もあります。というのも、IRの建設が遅れていて、IR開業は2020年台後半となることが予想されています。よって、万博終了(2025年)からIRの開業まで数年間が空いてしまいます。この期間は、延伸区間であるコスモスクエア～夢洲間はほぼ完全に乗客が見込めなくなるので、その対策はどのように行われるのか、今後のOsaka Metroの発表に注目です。



←北港テクノポート線の延伸計画。コスモスクエア～夢洲間が中央線として開業する計画。

大阪市 ホームページ

(www.city.osaka.lg.jp)より引用



↑夢咲トンネルの構造。開通当時から鉄道建設の計画があったため、線路を通す場所の基礎工事は終了しています。Osaka-Subway.com (osaka-subway.com)より引用

5. 近畿日本鉄道



産経新聞(www.sankei.com)より引用

近畿日本鉄道では、夢洲に直接乗り入れるための新路線は計画していませんが、けいはんな線が先述の Osaka Metro 中央線と直通運転を行っているため、近鉄各線から夢洲方面に直通するための準備が進められています。

その準備というのが、直通車両の新造です。奈良や伊勢志摩などの近鉄各駅から夢洲方面に列車を直通させるには、近鉄各線からけいはんな線・Osaka Metro 中央線に乗り入れる必要がありますが、両線は集電方法が違うため(中央線とけいはんな線は、線路脇に電気が流れるレールを設置し、車両についている集電靴で集電する「第三軌条方式」なのに対し、けいはんな線以外の近鉄各線は、線路上の架線から、車両の屋根についているパンタグラフを通して集電する「架空電車線方式」がとられています)、従来の車両では直通ができません。よって、両方の集電方法に対応できる車両を開発することが決定しています。

なお、第三軌条方式と架空電車線方式という、別々の集電方式がとられている路

線を直通する列車というのは日本では初めての例で、世界的にみても珍しいものとなります。よって、実績のあるドイツの企業と共同で技術開発が行われています。

しかし、この直通運転は、中央線の夢洲延伸(2024年)に合わせて開始される予定だったのですが、それが見送られ、2020年後半のIR開業後に延期されることが決定しました。これは、万博終了後からIR開業まで空白の期間ができ、乗客が見込めなくなることが影響しています。ただ、直通運転が実施されるのはほぼ確実ではあります。

6. さいごに

いかがでしたでしょうか。今のところ万博への旅客輸送を直接担うのはOsaka Metro中央線だけの計画ですが、それ以外の路線も混雑することが見込まれるので、関西の鉄道各社が、列車の増発など、どのような対応を取るのか注目です。

また、万博開催後のIRに向け、Osaka Metro以外の延伸計画も少しずつですが進みつつあるので、そちらも非常に楽しみです。

それでは、最後までお読みいただきありがとうございました。

7. 参考文献

Osaka Metro ホームページ subway.osakametro.co.jp/

大阪市 ホームページ www.city.osaka.lg.jp/

産経新聞 www.sankei.com/

Osaka-Subway.com osaka-subway.com/

鉄道計画データベース railproject.tabiris.com/index.html