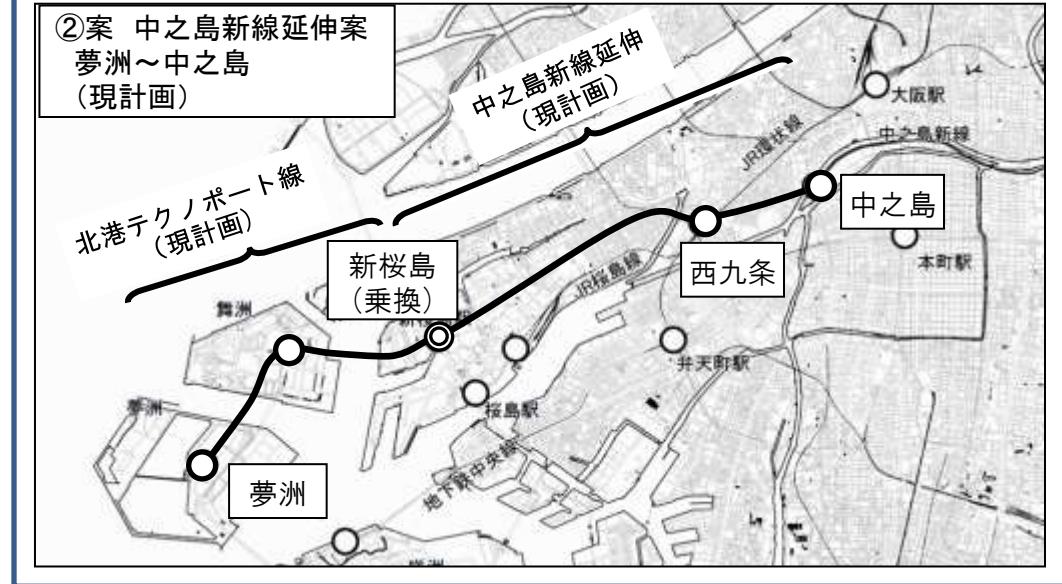


夢洲への鉄道アクセスの技術的検討について

夢洲への鉄道アクセスとしては、現計画では、中之島新線延伸（計画路線）と北港テクノポート線（事業休止路線）によって構成されるネットワークが検討されてきた。今回、既設路線であるJR桜島線を活用し延伸する案についても、ネットワークを構成する路線の一つとして検討を加え、複数案を提示するものである。なお、本検討案は、あくまでも概ねのルートなどについての技術的な検討内容を示すものであり、実現に向けては、今後、事業性の検討はもとより、鉄道の事業主体・運営主体を含め、国等の関係機関との協議・調整が必要となる。

1. ルート案



2. 比較一覧表

ルート	工事延長 [km]	概算整備費 [億円]	供用時期 () は工期		所要時間 [分]	大阪駅周辺へのアクセス		夢洲から関西の主要エリアへの乗換回数 (◎：1回、○：2回、△：3回)						
			標準工期 [年]	短縮工期 [年]		回数 [回]	平面距離 [m]	関空	新大阪	京都	神戸	奈良	高野山	
														乗換
北ルート ①	JR桜島線延伸案 夢洲～桜島 [ユニバーサルシティ駅西付近から地下化]	約6 [要用地取得]	約1,700	2026 (11)	2024 (9)	約22	0	0	◎	◎	◎	◎	◎	○
北ルート ②	中之島新線延伸案 夢洲～(新桜島)～中之島 [北港テクノポート線(現計画) / 中之島新線延伸(現計画)]	約11 [要用地取得]	約3,500	2026 (11)	2025 (10)	約40	2 [新桜島西九条]	約400	○	△	◎	○	○	△
南ルート ③	地下鉄中央線延伸案 夢洲～コスモスクエア [北港テクノポート線(現計画)]	約3	約540	2022 (7)	2021 (6)	約30	1 [本町]	約200	◎	◎	○	○	◎	○

3. まとめ

北ルート ①	JR桜島線延伸案	南ルートよりは整備費が大きく、工期も3年～4年長くなるものの、関西の主要拠点へのアクセス性が改善される。用地取得（地上権設定）による工期の遅れの恐れがある。別途検討中の中之島新線延伸（西九条～中之島間）を加えると、更なるネットワークの充実および京都の主要観光地へのアクセスが強化される。
北ルート ②	中之島新線延伸案	工事延長が長く、整備費が大きくなるものの、京都の主要観光地へのアクセスは強化される。用地取得による工期の遅れの恐れがある。
南ルート ③	地下鉄中央線延伸案	整備費が最も小さく、工期も短く、早期の供用開始が見込めるものの、京都、神戸方面へのアクセス性については、大阪駅での乗換が前提となるため、北ルートのJR桜島線延伸よりも乗換回数が多くなる。

- 備考—
- [ルート]
- JR桜島線延伸案については
 - ・港湾護岸を下越するため、ユニバーサルシティ駅西付近より地下化し、桜島駅は地下駅としている。
 - ・夢洲駅での南ルートとの接続には、鉄道規格（軌間等）の違いにより、乗り換えとなる。
 - 中之島新線延伸案については
 - ・中之島～新桜島間は、中之島新線を延伸し、新桜島～夢洲間の北港テクノポート線については、南ルートの地下鉄中央線延伸と一連となっている。なお、新桜島駅での接続には、鉄道規格（集電方法等）の違いにより、乗り換えを想定している。
 - ※中之島新線：天満橋～中之島間(3.0km)、2008年に開通し、京阪本線と一体的に運行されている。
 - 地下鉄中央線延伸案については
 - ・コスモスクエア駅から夢咲トンネル部分までトンネル構造物は施工済である。
 - ※北港テクノポート線は、平成21年12月の大阪市行政評価委員会の答申を受けて、事業休止とされており、事業再開には同委員会に改めて諮り、評価を得る必要がある。
- [工事延長]
- JR桜島線延伸案については、ユニバーサルシティ駅以西～桜島駅間の工事区間の延長を含む。
- [概算整備費]
- 標準工期の概算事業費を示しており、短縮工期の採用や事業化に向けた詳細な精査などにより変更となる可能性がある。
- [工期]
- 工期の算定については、2014年内のIR推進法の制定を前提とし、2015年度からの事業化に向けた調整・調査・設計の期間及び工事期間を合算したものである。なお、駅間をシールドマシン1機の往復施工の場合を工期としており、短縮工期は、シールドマシン2機の導入による工期を示す。また、北港テクノポート線の工期については、現計画のルート・駅位置を前提としている。
 - 用地取得の協議等により、工期が延長される場合がある。
- [大阪駅周辺へのアクセス]
- 所要時間は、移動に要する時間と、乗換駅での待ち時間の合算としている。なお、JR桜島線延伸案の所要時間の22分については、直通運行の場合を示す。
 - 平面距離については、ホーム中心間の移動距離を示す。
- [大阪駅周辺へのアクセス、夢洲から関西の主要エリアへの乗換回数]
- 現行ダイヤを基に、原則、所要時間が最短となるルートの所要時間、乗換回数を示す。