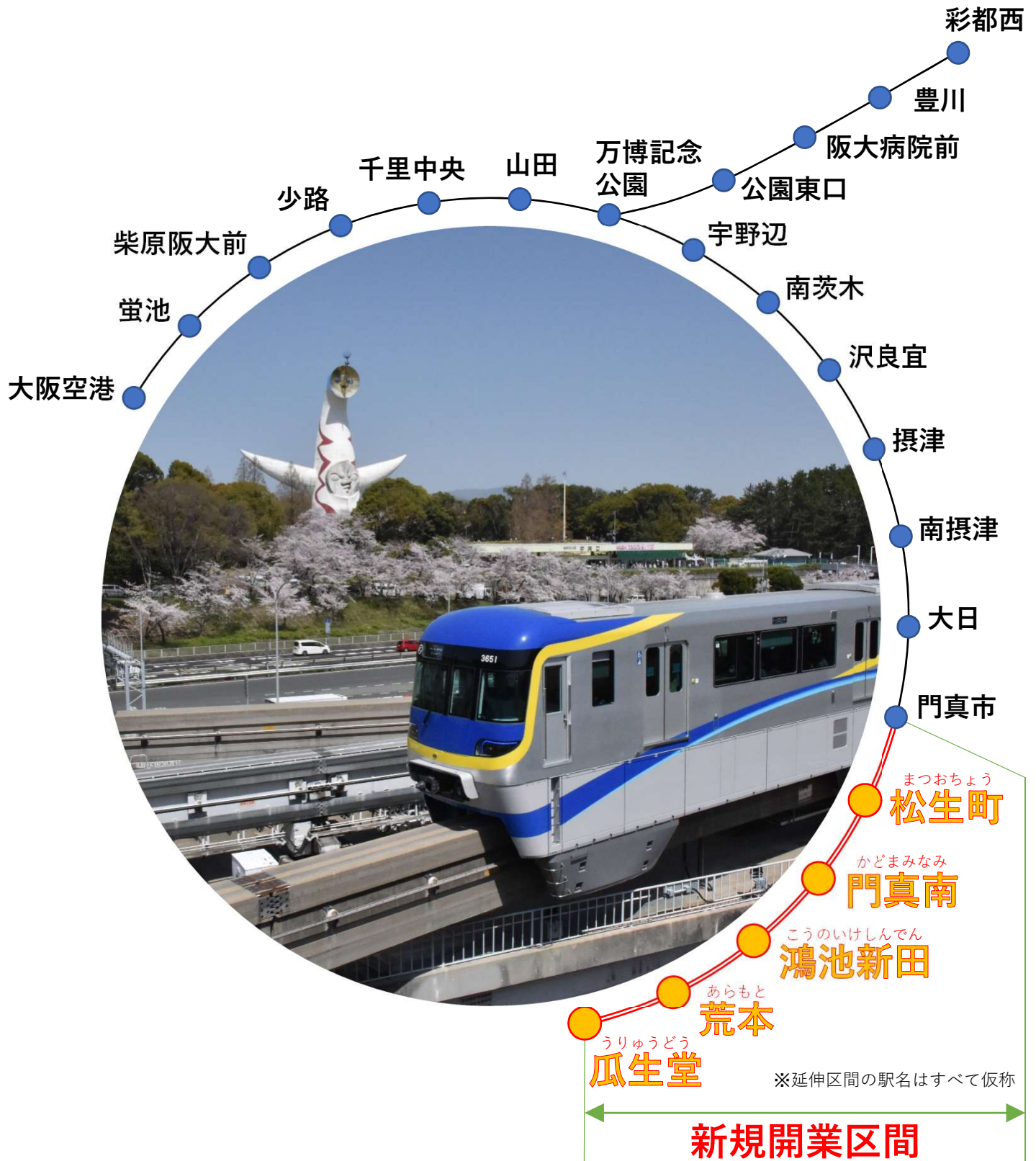


大阪のまちをつなぐ、広げる、つくる

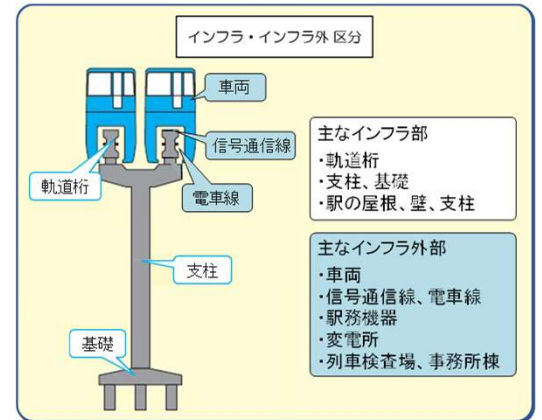
大阪モノレール延伸事業

(門真市駅～(仮称)瓜生堂駅)



事業概要

- 建設区間 門真市駅～(仮称)松生町駅～(仮称)門真南駅～(仮称)鴻池新田駅～(仮称)荒本駅～(仮称)瓜生堂駅
- 路線延長 約8.9km
- 駅数 5駅
- 開業目標 2029年
- 事業主体 インフラ部：大阪府
インフラ外部：大阪モノレール株式会社
- 構造形式 複線高架形式(跨座式モノレール)
- 事業費 約1050億円(税込)
※ただし、(仮称)松生町駅は除く



新規開業駅

まつおちょう

(仮称)松生町駅



地上3階建て構造で、門真市駅と(仮称)門真南駅の間に設置され、商業系複合施設に隣接しています。

かどまみなみ

(仮称)門真南駅



地上2階建て構造で、Osaka Metro長堀鶴見緑地線へ乗換えができます。

こうのいけしんでん

(仮称)鴻池新田駅



地上3階建て構造で、JR学研都市線へ乗換えができます。JRと乗換えのできる初めての駅です。

あらもと

(仮称)荒本駅



地上3階建て構造で、近鉄けいはんな線・Osaka Metro中央線へ乗換えができます。駅周辺には東大阪市役所や府立図書館があります。

うりゅうどう

(仮称)瓜生堂駅



地上3階建て構造で、近鉄の新しい駅と直結しています。近鉄奈良線へ乗換えができ、奈良方面へのアクセスが便利です。

大阪モノレールでつながる・ひろがる鉄道ネットワーク

大阪モノレール延伸により、大阪都心部から放射状に形成された鉄道4路線と、新たに環状方向に結節し、現在の営業区間と合わせて10路線と接続します。

整備効果1 広域的な鉄道ネットワーク機能の強化

- 不通時の代替ルートがより簡単に確保できます。
- 移動時間、乗換回数が減り、利便性が向上します。

整備効果2 沿線地域の活性化に寄与します

- 沿線には、大型商業施設や大学が多く立地しています。
- 東大阪市や奈良方面とつながることで、新たな交流が生まれます。



京都



○ 他社線への
● 結節駅

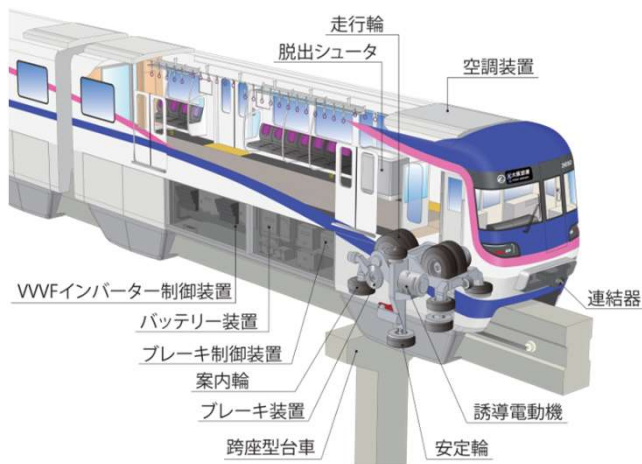
けいはんな

奈良

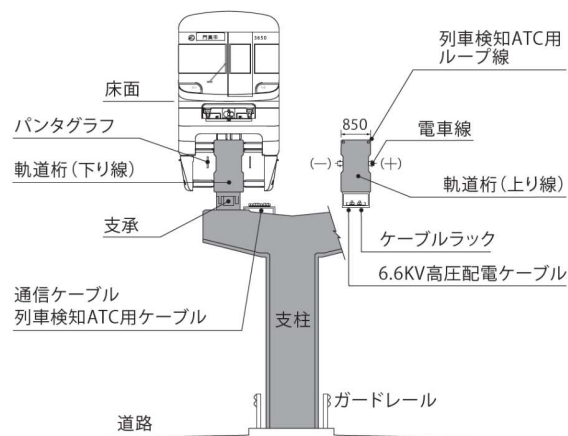
※1 彩都（国際文化公園都市）建設推進協議会より写真提供
 ※2 近畿大学より写真提供
 ※3 延伸区間の駅名はすべて仮称

跨座式モノレール

跨座式モノレールとは、車両が軌道桁（レール）の上を走行する方式のモノレールで、軌道桁を左右から車輪で挟むことで安定して走行することができます。2018年から、安全性をさらに高めた3000系車両を導入しています。



3000系車両



軌道桁・支柱

モノレールの桁（レール）の種類

モノレールが走行する軌道桁（レール）は、経済的なコンクリート製のPC軌道桁を基本として整備しています。また、幅の広い道路や鉄道、河川などの上を越える時に支柱が離れている区間では鋼軌道桁やモノレール橋を採用しています。

PC軌道桁

支柱間が22m以下の幅の狭い区間ではPC軌道桁を採用しています。



鋼軌道桁

支柱間が22m～50mと比較的離れている区間では鋼軌道桁を採用しています。



分岐器

軌道桁を左右に転換させて進路を構成しています。スムーズにモノレールを走行させるため、5.5mの短い桁を折れ線状に移動させて軌道曲線を滑らかにしています。



モノレール橋

支柱間が50mを超える場合には、モノレール橋を設置しています。モノレール橋は、鋼製の橋の上にPC軌道桁を載せた構造になっています。



PC軌道桁製作

モノレールの乗り心地を良くするためには、軌道桁（レール）を非常に高い精度で製作する必要があります。

そのため、専用の製作ヤードを新たに設け、一本ずつ精密な測定と使用材料などの品質管理を行いながら軌道桁を製作します。今回の延伸事業では、（仮称）松生町駅と（仮称）門真南駅の間にある府道大阪中央環状線内の未利用地に製作ヤードを設置します。



鉄筋の組み立て



型枠へのコンクリート打込み



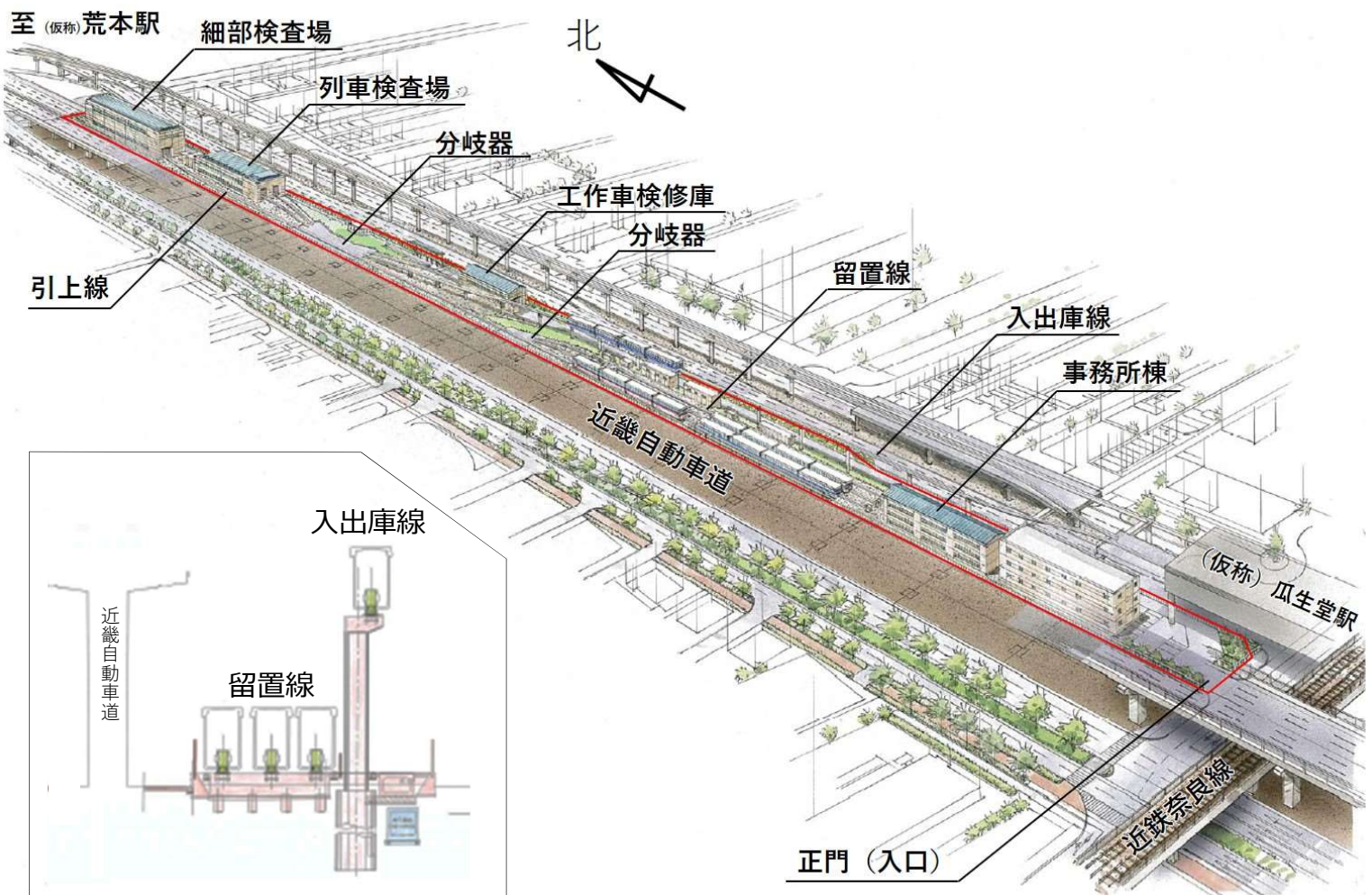
型枠を外した軌道桁

※写真は大阪モノレールまたは沖縄都市モノレールの営業線建設時のものです。

（仮称）瓜生堂車両基地

車両の増加に対応するほか、災害時には万博車両基地の代替機能として活用するために、（仮称）瓜生堂駅の北側に新たに車両基地を整備します。

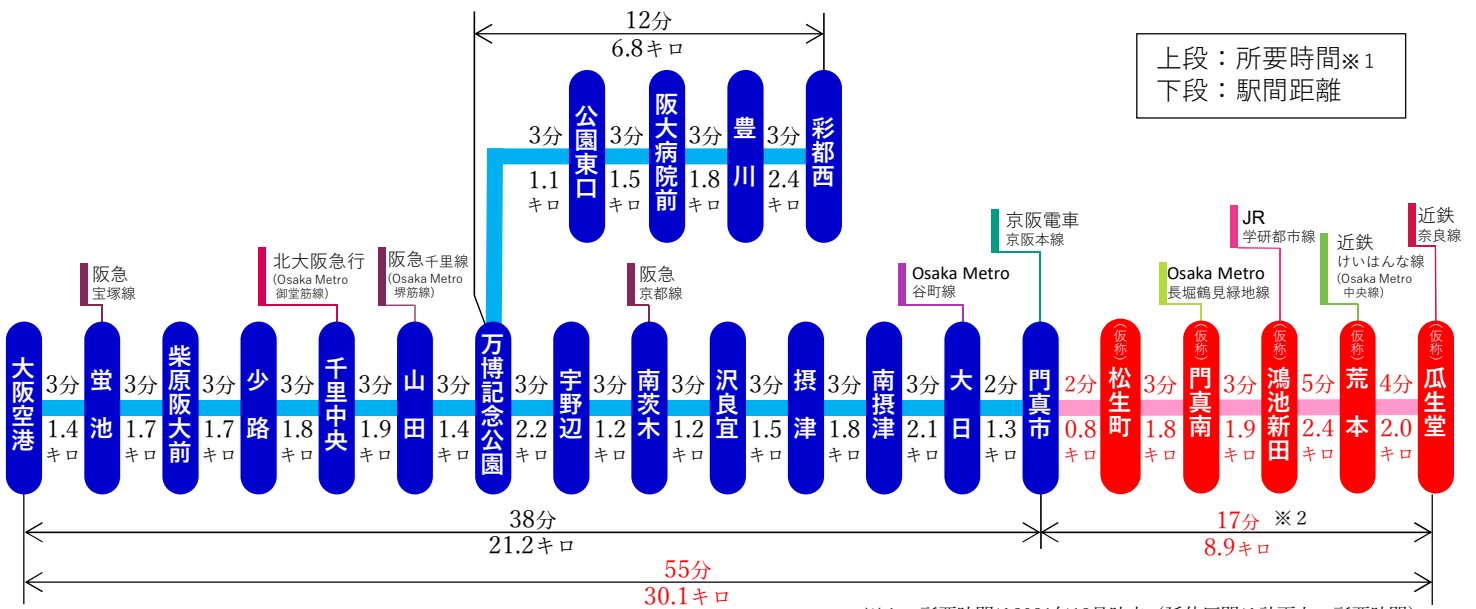
車両基地内には列車の留置線や検査場などを設置する予定です。



スケジュール

	2019年度	2020年度	2021年度	2022年度	2023年度～2028年度	2029年
法手続き	事業認可 工事施行認可					開 業
インフラ部		用地買収	2020年度より支柱工事	支柱・桁・駅舎工事着手		
インフラ外部			車庫内のインフラ部整備工事		電気通信 駅構内等	
			車庫内のインフラ外部整備工事		開業準備	

各駅間の所要時間・距離



大阪モノレールの安全対策



可動式ホーム柵

ホームの安全対策として、ホームからの転落や列車との接触を防ぐために、可動式ホーム柵を設置しています。



脱出シュータ

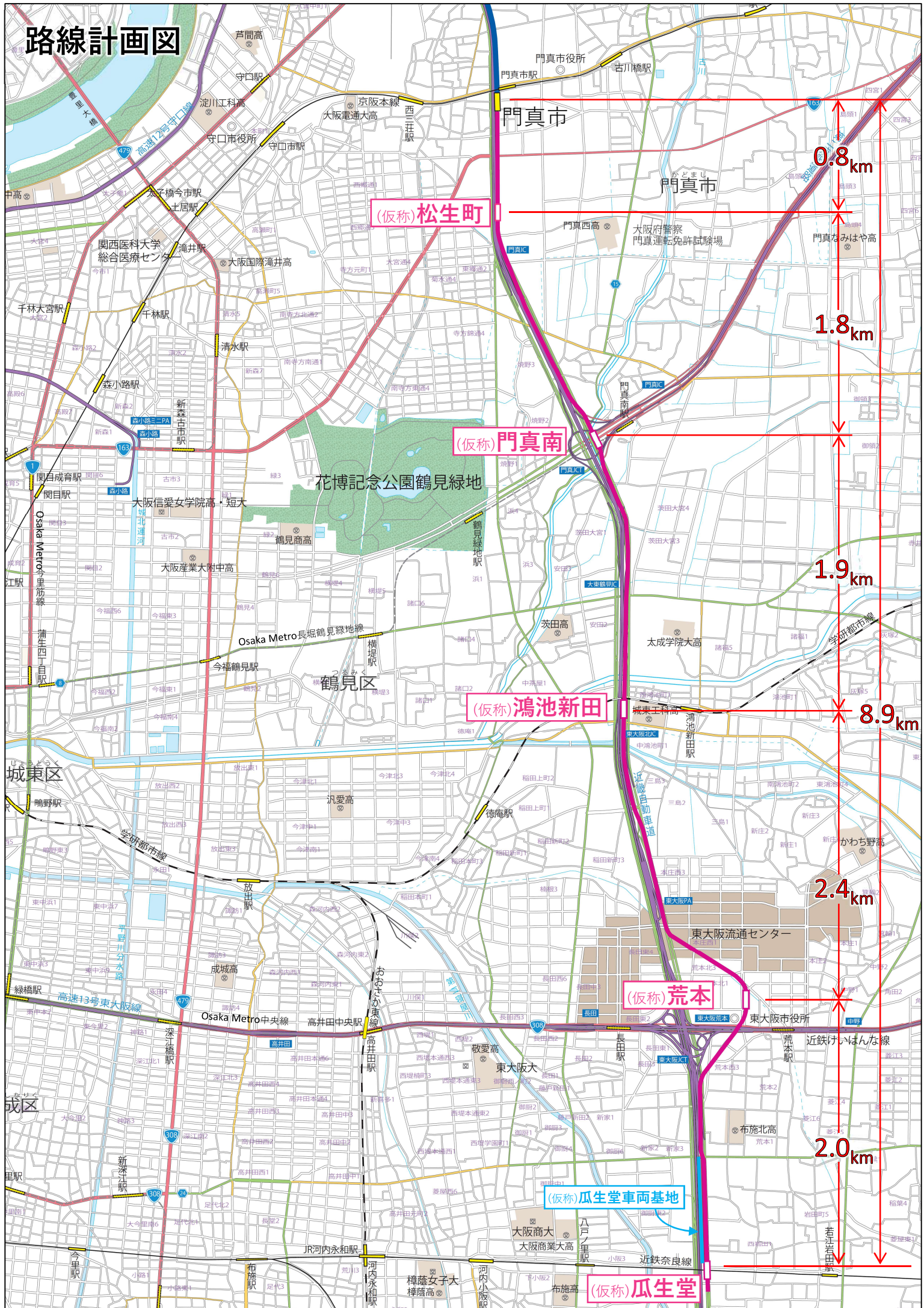
万が一に備え各先頭車に設けており、筒の中をらせん状に滑り降りることで、早く安全に地上へ脱出することができます。



運転シミュレータ

異常時における運転士の対応力強化のための装置です。日本のモノレール事業者では初めて本格的なシミュレータを導入しました。

路線計画図





大阪モノレール
「鉄道むすめ 豊川まどか」

© TOMYTEC/イラスト:藤島真ノ介



大阪府 広報担当副知事
「もずやん」

©2014 大阪府もずやん



<http://www.pref.osaka.lg.jp/monoken/>



<http://www.osaka-monorail.co.jp/>