

大阪モルール延伸事業

(門真市新橋町～東大阪市若江西新町)

(門真市・大阪市・大東市・東大阪市)

【再々評価】

((事業計画の大幅な変更) ※事業費の3割以上)

1. 事業費見直しの時点

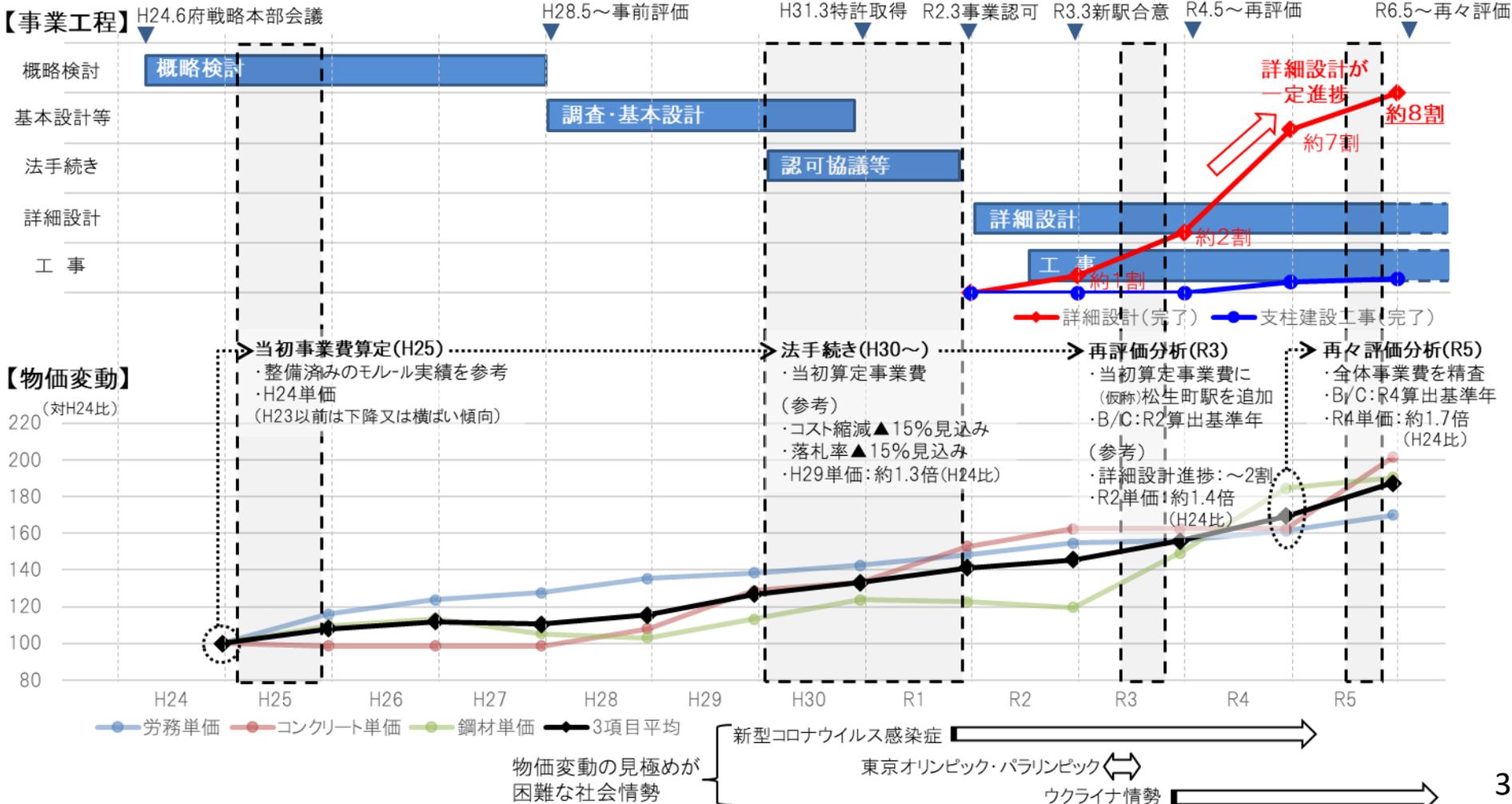
2. 事業費増の詳細

3. 部分開業の検討

4. 事業の効果（定性的な効果）

1. 事業費見直しの時点

- ・大規模プロジェクトにおける事業費や完成時期は、事業を進める上で対外的に示す基本的かつ重要な項目であり、事業全体で設計・協議が一定整う機会を捉え、精度の高い情報を示すべきものと認識。
- ・本事業では、(仮称)松生町駅の追加により実施した再評価時は、物価は上昇傾向にあるが、設計・協議が途上であり事業全体像が見通せていないことから、当初算定した事業費の見直しは実施していない。
- ・今回、詳細設計が一定進捗してきたことから、延伸区間全体の事業費を精査し、再々評価を実施。



2. 事業費増の詳細

【事業費の変更】

【事業費（インフラ部）】 変更前:約786億円 ⇒ 変更後:約1,442 億円（約656億円増加）

【事業費変更内訳】

$A + B = C$

$C + D = E$

(単位：億円)

	① 変更前	② ⇒ 設計変更等	③ 設計 変更後	④ ⇒ 物価 上昇	⑤ 変更後	⑥=②+④ 増減 合計	主な設計変更等の理由	
用地・物件補償費	31	+33	64	-	64	(+33)	・物件調査結果	
工 事 費	調査・設計費等	23	+12	35	+18	53	(+30)	・設計変更費用
	軌道桁	214	+55	269	+216	485	(+271)	・架設工法の見直し、維持管理用設備の追加
	支柱・基礎	231	+72 ▲65	238	+172	410	(+179)	・基礎構造の見直し、既存構造物への対策工追加（増額） ・支柱構造等の変更（減額）
	駅舎	205	+12 ▲25	192	+90	282	(+77)	・基礎構造の見直し、既存構造物への対策工追加（増額） ・屋根構造、材料等の変更（減額）
	その他 (車両基地整備、 関連街路等)	82	+33	115	+33	148	(+66)	・既存構造物への対策工追加
小計	755	+184 ▲90	849	+529	1,378	(+623)		
合計	786	+127	913	+529	1,442	(+656)		

2. 事業費増の詳細

【事業費の変更】

【事業費（インフラ部）】 **約656億円増額**

〔 国補助：約361億円（55%）
府・市※：約295億円（45%） 〕

※大阪府、大阪市、東大阪市

【増額に対する各主体負担の考え方】

- モノレールインフラ部の整備については、国の補助（補助率55%）を受けて実施。
- 大阪市は、大阪中央環状線の大阪市域の道路管理者であることから、大阪市管理区間の負担割合を決めており、増額部分のうち、大阪市の負担額は約22億円。
- 東大阪市は、モノレールインフラ部のほか、関連する駅前広場整備や近鉄新駅事業に対し、70億円を上限として負担することとなっており、増額部分の負担は、今後、上限の範囲内で実務的に協議予定。
- 以上を踏まえ、増額部分の大阪府の負担は約270億円程度となる見込み。

※R4年度の再評価で追加した(仮称)松生町駅については、現在、詳細設計を進めており、事業費(46億円：国・門真市・守口市で負担)を精査中。

2. 事業費増の詳細

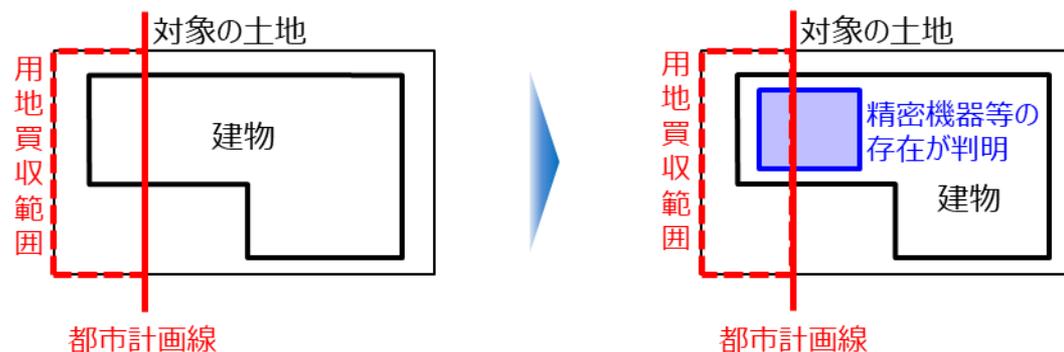
〔用地補償費の増加〕 約33億円

事業着手後に地権者・所有者の許可を得て、物件内部を調査した結果、外観からは分からない精密機器や地下貯水槽があるなど、補償に必要な費用が増加。

<用地補償費内訳>

	用地費	補償費	計
当初	約28億円	約3億円	約31億円
変更	約34億円	約30億円	約64億円
増額	約6億円	約27億円	約33億円

<用地補償費増加のイメージ>



2. 事業費増の詳細

〔現地調査や関係者協議等による設計の変更〕 約184億円

①基礎構造の見直し 約79億円

・土質調査を踏まえた詳細設計の結果や、現場制約がある箇所での検討を踏まえ、基礎構造を変更

基礎構造の変更例

・追加の土質調査結果を踏まえ安定計算や施工性の検証を行ったところ、当初想定工法が適用できず、基礎工法を変更

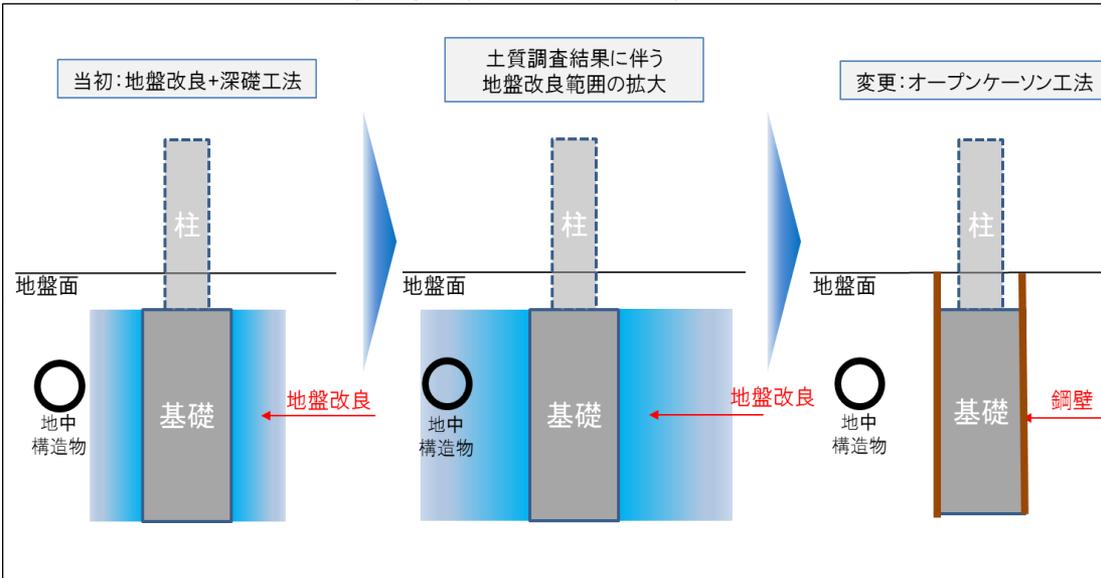
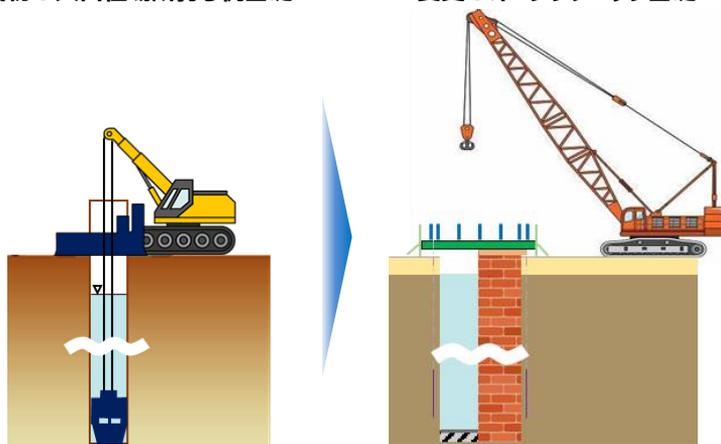
・土質調査の結果、施工時に必要となる地盤改良範囲が地中構造物と干渉することになったため、地盤改良を必要としない基礎工法に変更

＜土質調査結果を踏まえた対応(イメージ)＞

＜既設構造物との干渉対策(イメージ)＞

当初：大口径場所打ち杭基礎

変更：オープンケーソン基礎



オープンケーソン基礎



・筒状の構造物を沈設し、掘削を繰り返しながら、既定の深さまで到達後に、コンクリートを打設し、基礎を構築する工法

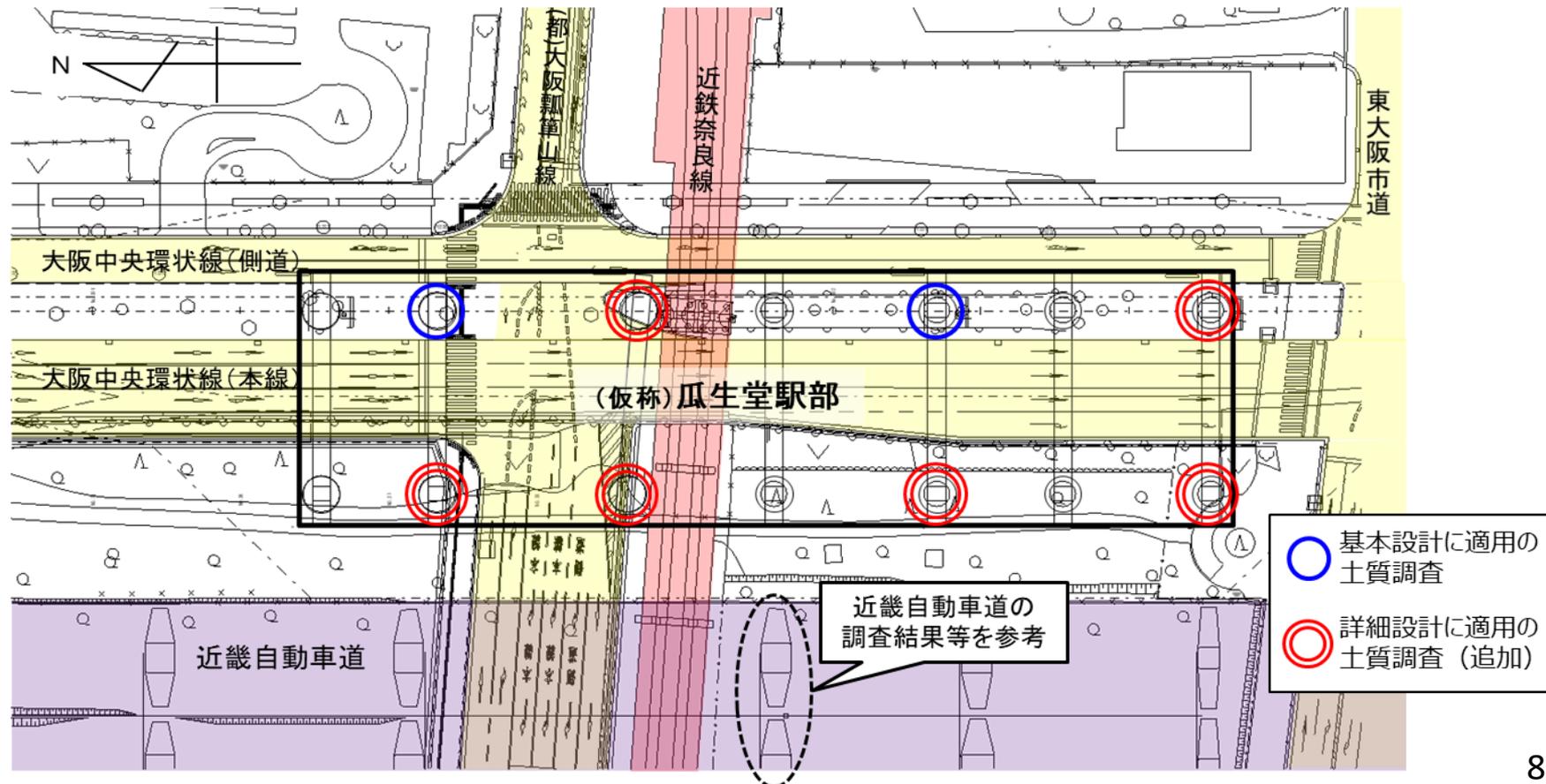
※写真は他事業の施工状況

2. 事業費増の詳細

(土質調査の実施箇所について)

- ・事業化前の段階では、延伸ルート近傍の既存の調査結果等を参考に、概略の調査・検討を実施。
- ・その後、基本設計を進めるにあたり、延伸区間全体のうち代表的な箇所で土質調査を行い、その結果をもとに、基礎の設置箇所や工法を選定。
- ・国の認可取得後、詳細設計を行うために基礎の設置箇所における土質調査を追加で実施し検討を進めたところ、当初想定工法が適用できないことが判明し、基礎工法を変更。

(仮称)瓜生堂駅部の土質調査箇所の例



2. 事業費増の詳細

〔現地調査や関係者協議等による設計の変更〕 約184億円

②既存構造物への対策工（地盤改良、変位計測等）の追加 約56億円

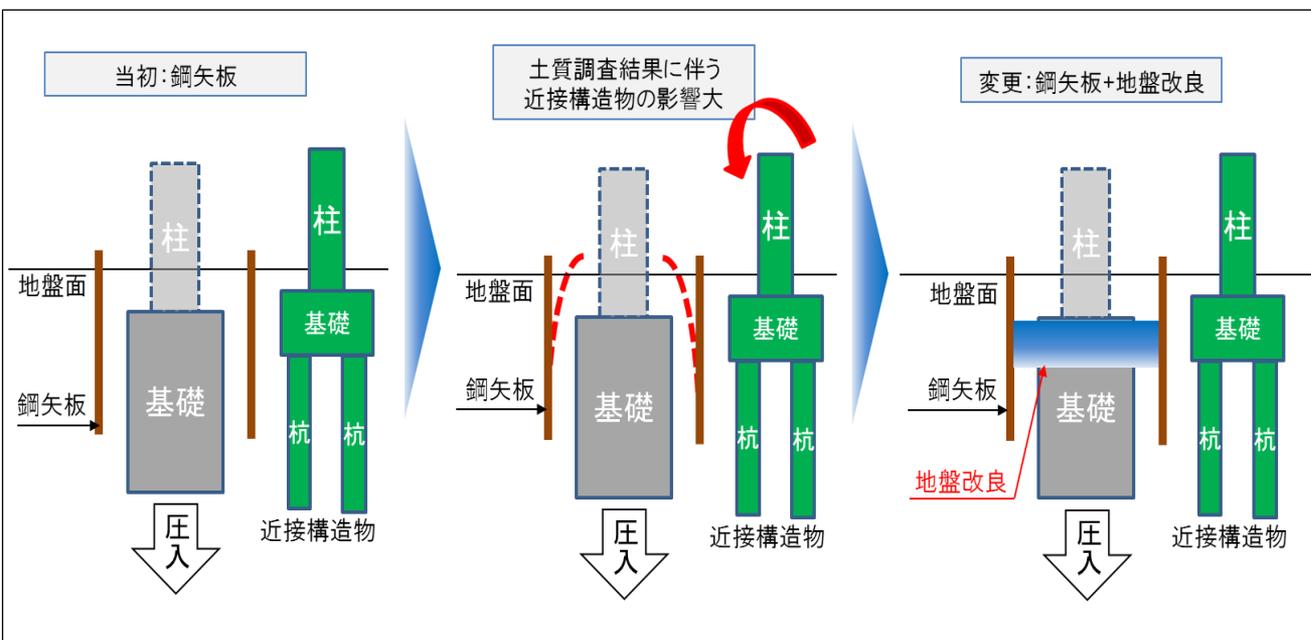
- ・土質調査結果や、近接する既設構造物（高速道路等）の管理者協議を踏まえ、地盤改良等の対策工や、変位が発生していないかの常時観測（変位計測）を追加

対策工の追加例

- ・近接する高速道路の管理者と協議のうえ、詳細な影響解析を行った結果、モノレール基礎の施工時の既設構造物への影響を抑制するため、地盤改良等の対策工を追加

- ・特に近接する箇所においては、利用者の安全を確保するためにモノレール施工中の既設構造物への影響（変位）を常時計測

＜変状抑制対策（イメージ）＞



＜変位計測の例＞



2. 事業費増の詳細

〔現地調査や関係者協議等による設計の変更〕 約184億円

③架設工法の見直し 約23億円

・大阪中央環状線における交差道路や地下構造物を跨る箇所、関係者（警察、施設管理者）との協議の結果、桁架設時のベント（仮受け構台）を設置できるスペースが限られるため、架設工法を変更

④維持管理用設備の追加 約9億円 等

・「大阪府北部地震 被災検証委員会」において、防災力強化・安全性向上方策を検討した結果、即時の点検が困難な箇所（高速道路や鉄道との交差箇所）に常設の点検路の設置を追加

③架設工法の見直し例

＜桁の架設工法の変更(イメージ)＞

当初：クレーンベント架設



変更：送り出し架設



・桁架設箇所にベント（仮受け構台）を設置、桁架設箇所の付近にクレーンを配置し、クレーンで桁を吊り上げて架設する工法

・前後の隣接するヤードで桁本体及び手延べ機を組み立て、桁の設置箇所に送り出す工法
・ベントやクレーンの設置が困難な箇所に適用

※送り出しの写真は他事業の施工状況

④維持管理用設備の追加例

＜点検困難箇所への点検路の追加＞

設置箇所イメージ（モノレール桁下）



点検路イメージ

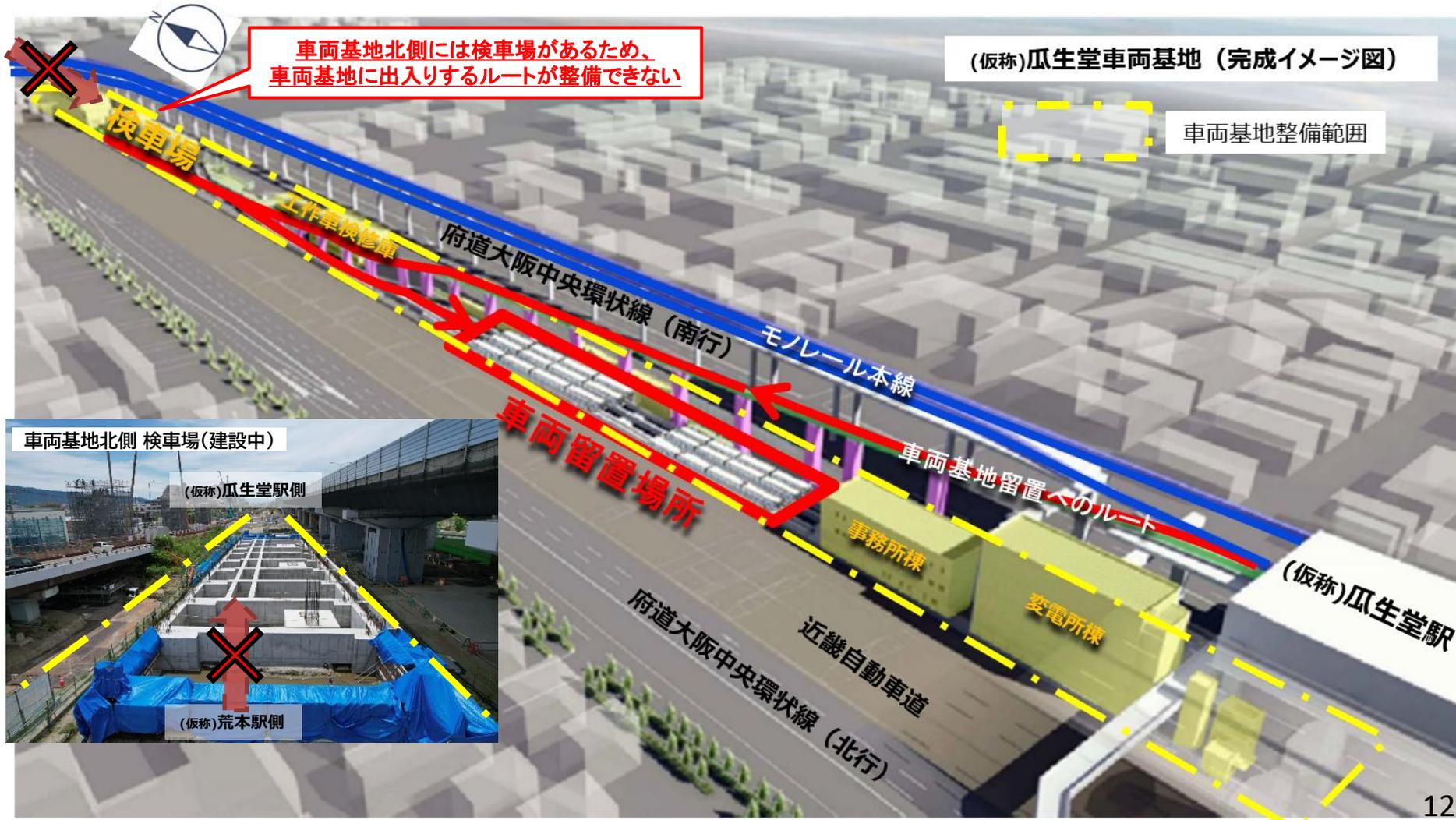


3. 部分開業の検討（車両基地へのアクセス）

（車両基地へのアクセスについて）

- ・現在、(仮称)瓜生堂駅から車両基地へ出入りするためのルートを整備中。（青色:本線、赤色:留置線）
- ・仮に(仮称)荒本駅まで部分開業する場合は、新たに車両基地の北側からのルートを整備することが必要だが、当該箇所には検車場があるため、北側から車両基地に出入りするルートは整備できない。

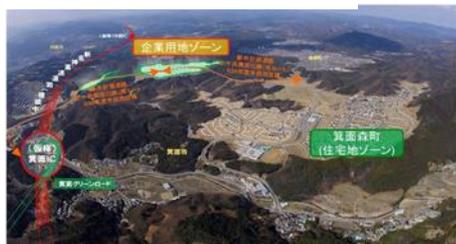
至(仮称)荒本駅



【沿線地域の活性化①】 ※既存線沿線でのまちづくり事例

・平成2年の大阪モノレール開業（※千里中央～南茨木間）以降、沿線やその周辺地域では、ニュータウン開発や大規模商業施設、大学・空港を拠点とするまちづくりなどが進められてきた。

<沿線を取り巻く開発計画>



箕面森町
豊かな自然環境に恵まれた住宅地の開発と共に、北大阪急行線の延伸(H32)や、新名神高速道路の開通(H29)、それに伴う企業誘致の動きなどが連動。地区面積：約313.5ha 計画戸数：約1,800戸 計画人口：約6,000人 事業施行期間：H8～H35



箕面船場地区
北大阪急行延伸に伴う新駅の駅前に、大阪大学薬学新キャンパス、関西スポーツ科学・ヘルスケア総合センター(仮称)等を整備、医学研究やスポーツ・芸術を通じた健康増進等をテーマにまちづくり。地区面積：約4.8ha まちびらき予定：H33春



大阪空港改修プロジェクト
「Speedy&Smart 都市型先進空港 ITM」として、出発・到着動線の改善やバス等乗降場の再配置、イベントエリアの拡充、商業エリアの改装、情報提供のための最新IT・デジタルサイネージの活用等を行う。H31春まで：レストラン等の改装、H33夏まで：ウォークスルー型の商業ゾーンを新設予定。



彩都(国際文化公園都市)
H16にまちびらきをした西部地区は居住人口4,552世帯13,822人(H28.10)で、研究機関の集積や、物流拠点が形成されている。今後も東部地区、中央東地区、山麓周辺地区のまちづくりが進展する予定。



万博公園跡地開発EXPOCITY
水族館や、体験型エンターテインメント施設の他、ショッピング、レストランなど複合施設がH27に整備。隣接地に吹田サッカースタジアムも同時期に完成。敷地面積：約172,000㎡ 店舗面積：約88,000㎡ 施設及び店舗数：約300店

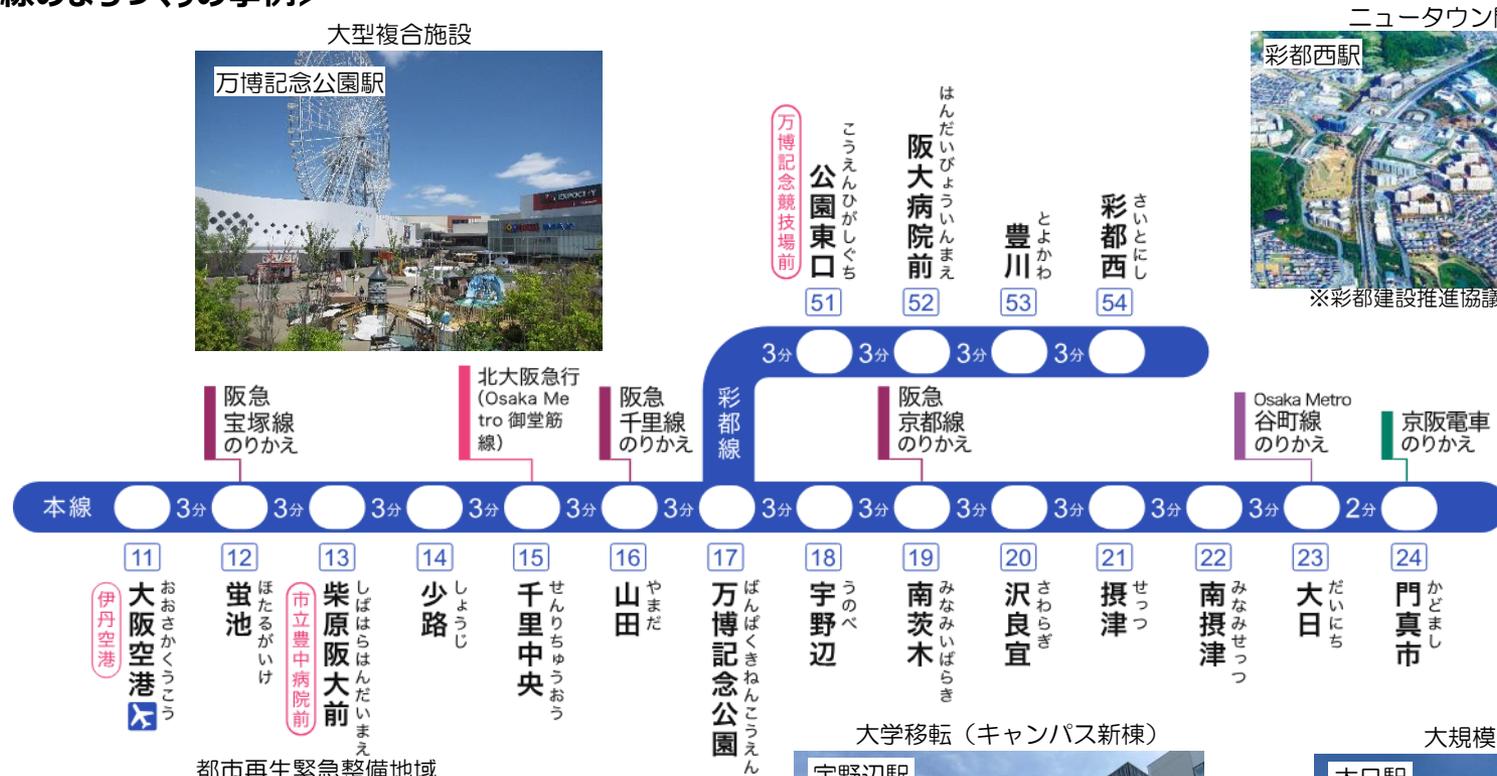


北大阪健康医療都市(健都)
操車場跡地に、国立循環器病研究センター移転、市立吹田市民病院移転、岸辺駅前複合商業施設建設(全てH30完成予定)、企業の誘致や大規模公園整備、等が整備されていく予定。計画対象区域：約24ha

【沿線地域の活性化②】 ※既存線沿線でのまちづくり事例

・大阪モノレール営業線の駅周辺ではまちづくりが進められ、ニュータウン開発等のほか、平成27年11月には万博記念公園駅に大型複合施設のEXPOCITYが開業、令和6年4月には立命館大学映像学部・研究科、情報理工学部・研究科が大阪いばらきキャンパス（宇野辺駅）に移転した。

<営業線のまちづくりの事例>



※豊中市HPより引用



【沿線地域の活性化③】 ※延伸区間でのまちづくり計画等

・大阪モノレールの延伸に伴い、新たな駅の設置による交通不便地の解消や、新たな沿線開発などのまちづくりが促進され、**地域の魅力向上や活性化**につながる。

<延伸区間のまちづくりの事例>



※門真市HPより引用

- ・門真市が門真プラザの再整備を検討
- ・R4.5 門真市駅前地区 市街地再開発準備組合が設立



- ・R5.4 ららぽーと門真、三井アウトレットパーク大阪門真OPEN
- ・R5.8 コストコ門真倉庫店OPEN
⇒ モノレール開業時、駅と開発施設が連絡デッキで直結予定



- ・門真南駅周辺地区まちづくりの検討（門真市）



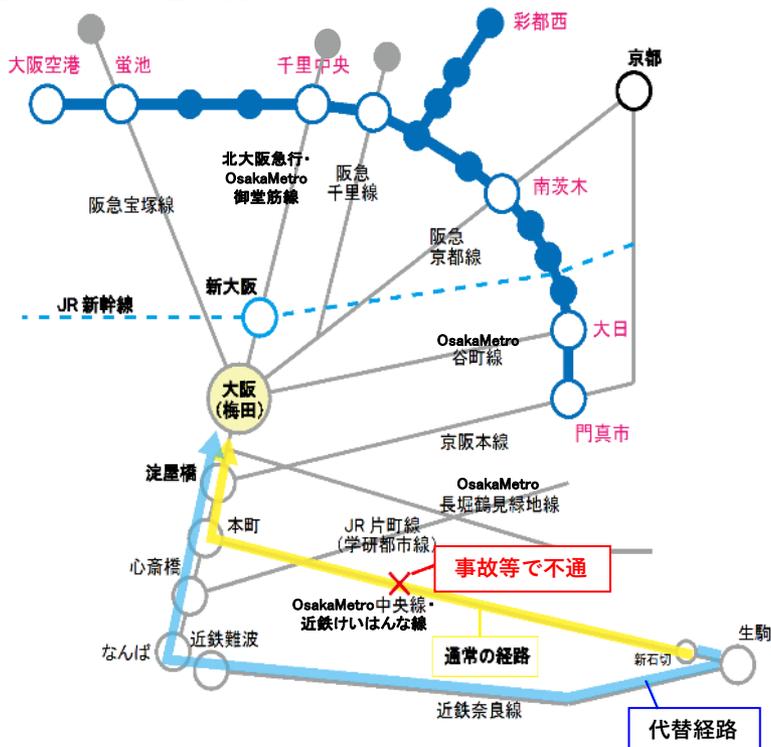
- ・民間開発事業者の再公募に向け調整中
※モノレール開業時、荒本駅と連絡デッキで接続可能



【交通リダンダンシーの確保】

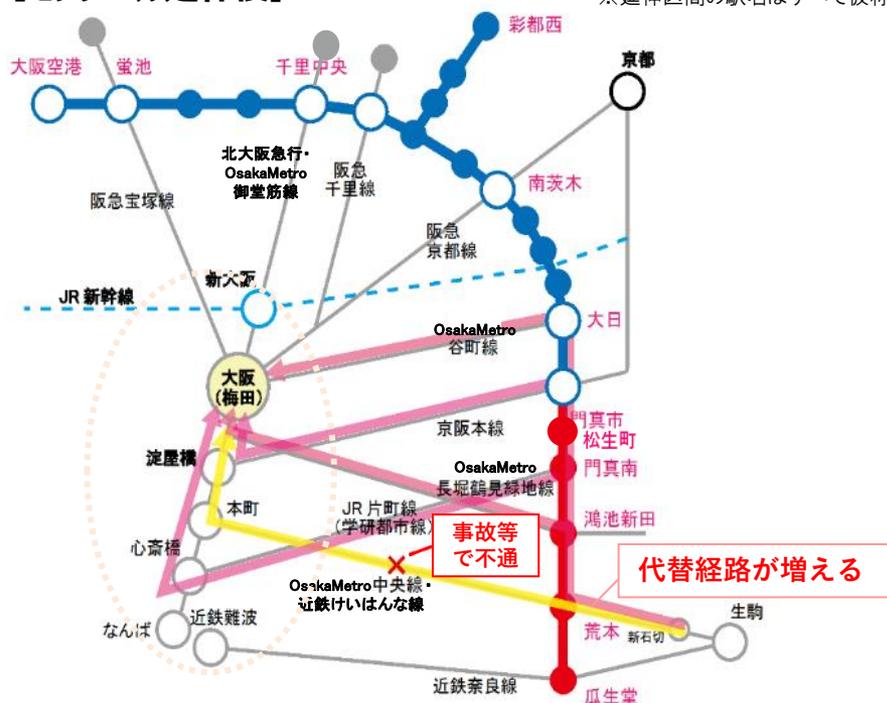
- ・大阪モルールの延伸により、新たにOsakaMetro長堀鶴見緑地線、JR学研都市線、近鉄けいはんな線、近鉄奈良線と結節し、**在来鉄道10路線とネットワークを形成。**
- ・多くの路線とネットワーク化するため、**他路線の輸送障害発生時において、代替ルートが確保される。**

【モルール延伸前】



【モルール延伸後】

※延伸区間の駅名はすべて仮称



【例：新石切→大阪（梅田））に向かう際に、OsakaMetro中央線・近鉄けいはんな線で輸送障害が発生した場合】

＜現状＞

近鉄奈良線を経由する経路で代替。

＜延伸後＞

近鉄けいはんな線と結節する(仮称)荒本駅でモルールに乗り換え、

- ・JR学研都市線を経由する経路
- ・OsakaMetro長堀鶴見緑地線や谷町線を経由する経路
- ・京阪本線を経由する経路 等

が新たに選択可能となる。

【安心・安全、利便性向上の取組】

・大阪モノレールでは、これまで、施設の耐震化やホーム柵設置といった安心・安全の取組をはじめ、キャッシュレス化、企画乗車券の発行、エキナカ施設など、利用者の利便性向上策を実施してきている。

<施設の耐震化>

- ・支柱補強853基、
鋼軌道桁落防188基、
PC軌道桁落防1384基、
駅舎桁落防16駅
平成26年度に耐震化完了



<ホーム柵設置>

- ・令和5年1月には全18駅で
設置完了



<エキナカ施設>

- ・平成14年度の阪大病院前駅のテナント（薬局）を皮切りに、
平成27年度の万博記念公園駅のテナント（コンビニ）、
令和6年度のテナント（保育所）などを実施

<イベント列車運行>

- ・「2025年大阪・関西万博
1年前記念イベント
いのち輝く折り鶴号」を
R6.4.13に運行する等、
毎年イベント列車を運行



<キャッシュレス化>

- ・クレジットカードやデビットカード等の
「タッチ決済」による乗車サービスを、
令和6年4月11日
より開始



<イベント開催>

- ・毎年多数開催



<企画乗車券の発行>

- ・沿線ショッピングモール等での優待付
休日・オフピークモバイルチケットなど

