

森之宮新駅構想 について



目次

第一部

1. 大阪城東部地区のまちづくりと新駅設置

- ① 大阪城東部地区のまちづくり
- ② Osaka Metroの南北軸・東西軸の重要性
- ③ 当社にとっての森之宮開発の重要性と位置づけ
- ④ 新駅設置で目指すもの

第二部

1. 新駅について

- ステージ① 万博開催まで
 - ステージ② 万博開催終了後から新駅設置まで
 - ステージ③ 新駅開業
- ### 2. 今後の取組み

1 - 1 大阪城東部地区のまちづくりと新駅設置

<① 大阪城東部地区のまちづくり>

- 「大阪城東部地区のまちづくりの方向性」を策定し、計画が進んでいる
- 当社は、開発者の一員として、大阪城東部地区のまちづくりコンセプトを踏まえ、当社の中央線（東西軸）の東の拠点形成する

【参考】 大阪城東部地区のまちづくりの方向性（大阪府・市2020年9月公表資料）

① 『イノベーション・コアゾーン』

- ・1期としては、土地の高度利用を図りながら、まちに開かれた新大学の都心キャンパスを整備する。
- ・1.5期として、民間活力を導入し土地の高度利用を図りながら、大学施設関連機能を中心に、国際色ある業務・商業・宿泊・居住などの多様な交流・連携機能等の確保を図る。

② 『親水空間+立体活用ゾーン』

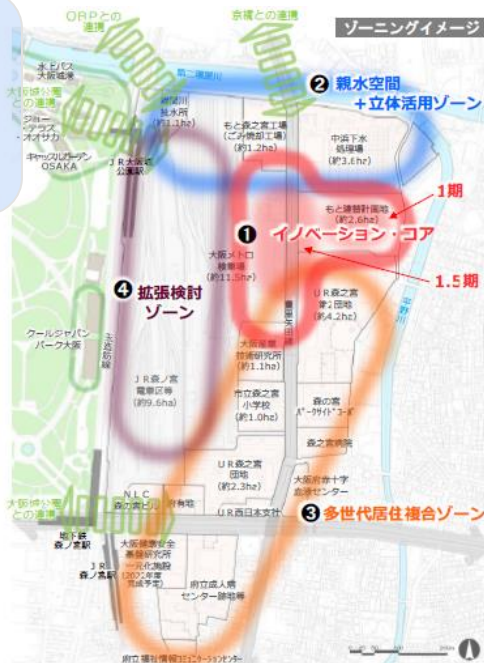
- ・河川との親水性や大阪城公園との一体性を図る。
- ・鉄道施設・下水処理場等の上部利用等により、立体的な土地の高度利用を図る。

③ 『多世代居住複合ゾーン』

- ・健康医療機能等と連携し、スマートエイジングシティの取組みを展開しながら、多様な世代が健康で安全に住み続けられる、商業・業務なども含めた住環境の実現を図る。

④ 『拡張検討ゾーン』

- ・当面は鉄道施設として継続利用し、将来的には、社会動向や地区内のまちづくりの動向を踏まえ、上部利用範囲の拡大や土地利用転換等も検討する。



◆ まちづくりコンセプト

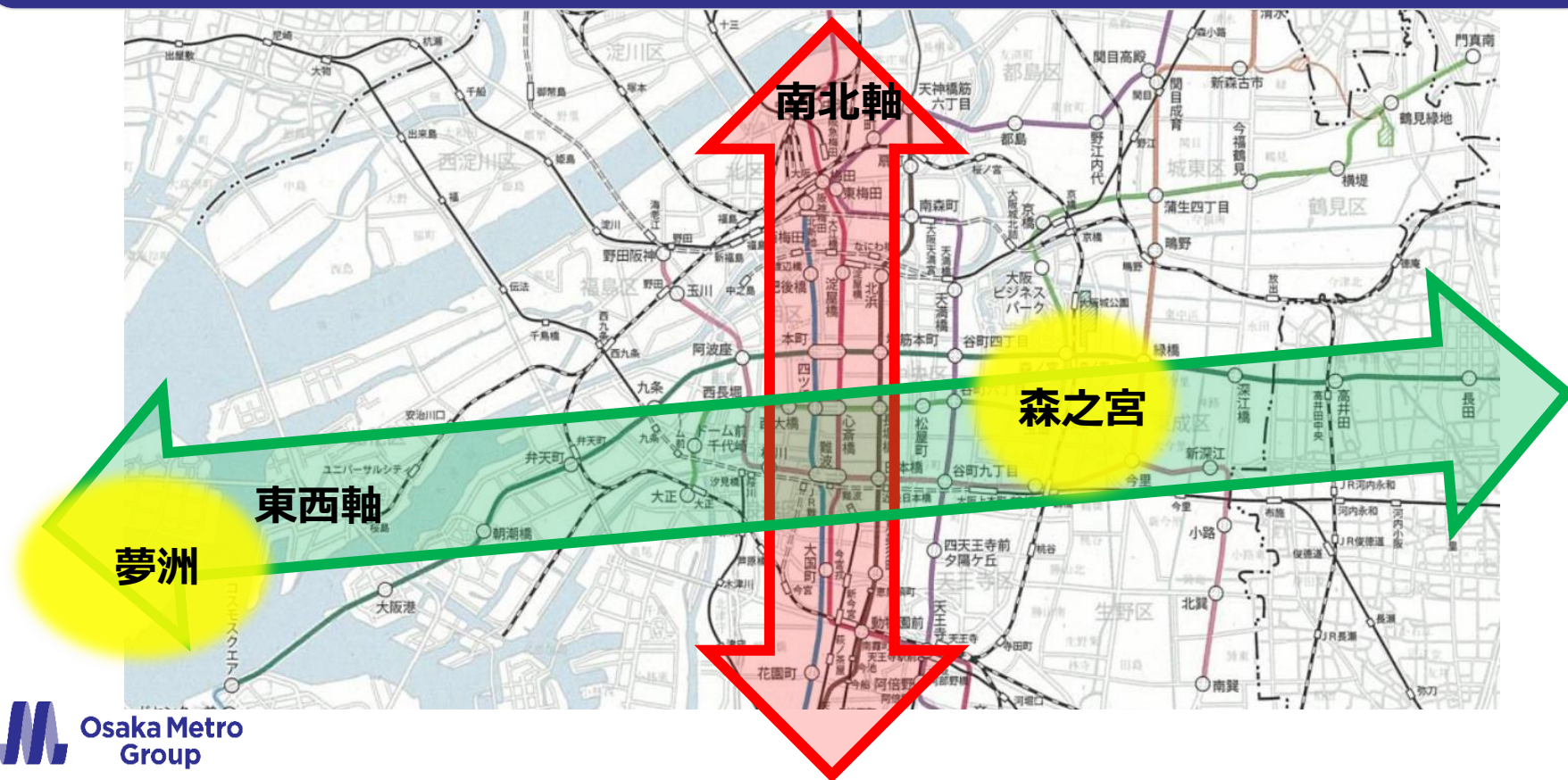
『大学とともに成長するイノベーション・フィールドシティ』

大阪公立大学を先導役として、
多世代・多様な人が集い・交流する
国際色あるまち

1 - 1 大阪城東部地区のまちづくりと新駅設置

<② Osaka Metroの南北軸・東西軸の重要性>

- 交通を核にした生活まちづくり企業を目指す当社にとって、大阪の大動脈であり、広域輸送系統に繋がる御堂筋線（南北軸）と、西の夢洲と東の学研都市を広域的につなぎ、大阪市域を東西に面的に広げる中央線（東西軸）を強化することで、大阪のさらなる発展に寄与することを目指している。



1 - 1 大阪城東部地区のまちづくりと新駅設置

<③ 当社にとっての森之宮開発の重要性と位置づけ>

- 大阪城東部地区は、大阪市東部の当社東西軸上の開発エリアであり、
 - 国際的な観光拠点である大阪城公園と隣接
 - 中央線、長堀鶴見緑地線、JR環状線の駅に近接
 - 大阪の主要ターミナルである京橋エリアにも近接に位置しており、東の重要拠点となるポテンシャルを有している
- 当社として、地区内に開発用地を保有しており、交通を始めとした全グループ事業が一体となった拠点づくりを実施できる
- 大阪城東部地区のまちづくりコンセプトである「多世代・多様な人が集い・交流する」は、当社の目指す「活カインフラ」そのものであり、「活カインフラ拠点」として、南北軸や東西軸を通じて開発エリアへ人を誘導し、当社路線を含めた周辺交通の活性化につなげる



- 一方、開発エリアは、当社の開発や大学などの需要に対してアクセス性が弱く、交通環境の整備が必須である

1 - 1 大阪城東部地区のまちづくりと新駅設置

<④ 新駅設置で目指すもの>

- 東西軸強化の起爆剤として、西の拠点となる「夢洲」と「森之宮」を直結させ、地域の活性化を図る
- 開発エリアに隣接して立地している強みを活かし、保有施設を有効活用することで新駅を設置し、鉄道によって東西軸への結節点である森ノ宮へのアクセス性の向上と、開発エリアのポテンシャル向上を図る
- 鉄道・オンデマンドバスなどに加え、他の輸送モビリティとも結節した次世代交通ターミナルの設置を目指す
- 次世代鉄道システム導入に向けた実証の場とし、鉄道技術を進化させる。また、カーボンニュートラルの取組みを進め、SDGsに貢献する



新駅開業時期は、1.5期開発に間に合うよう、2028年春を目指す

2 - 1 新駅について

<ステージ① 万博開催までの取組み>

- 新駅の設置に活用する森之宮検車場は、現在、中央線と千日前線の列車の日常検査、保守及び留置機能、および、線路保守施設を有し、日々の安全運行の確保に努めている



森之宮検車場

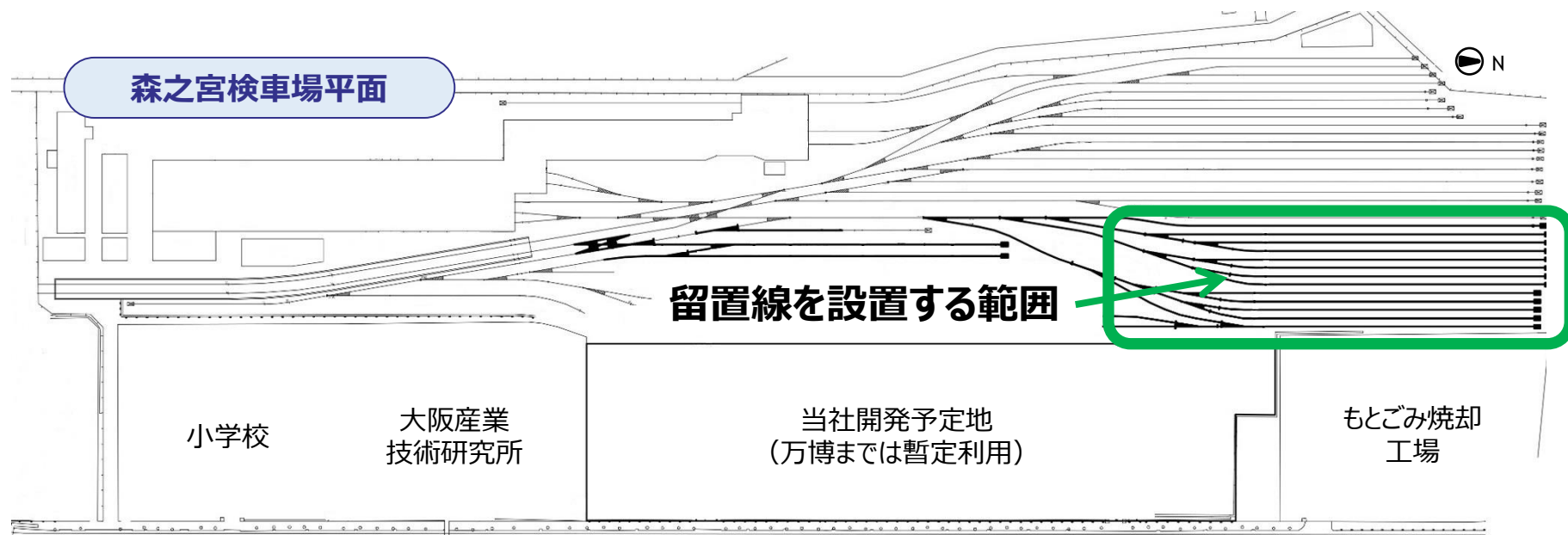


日常検査

2-1 新駅について

<ステージ① 万博開催までの取組み>

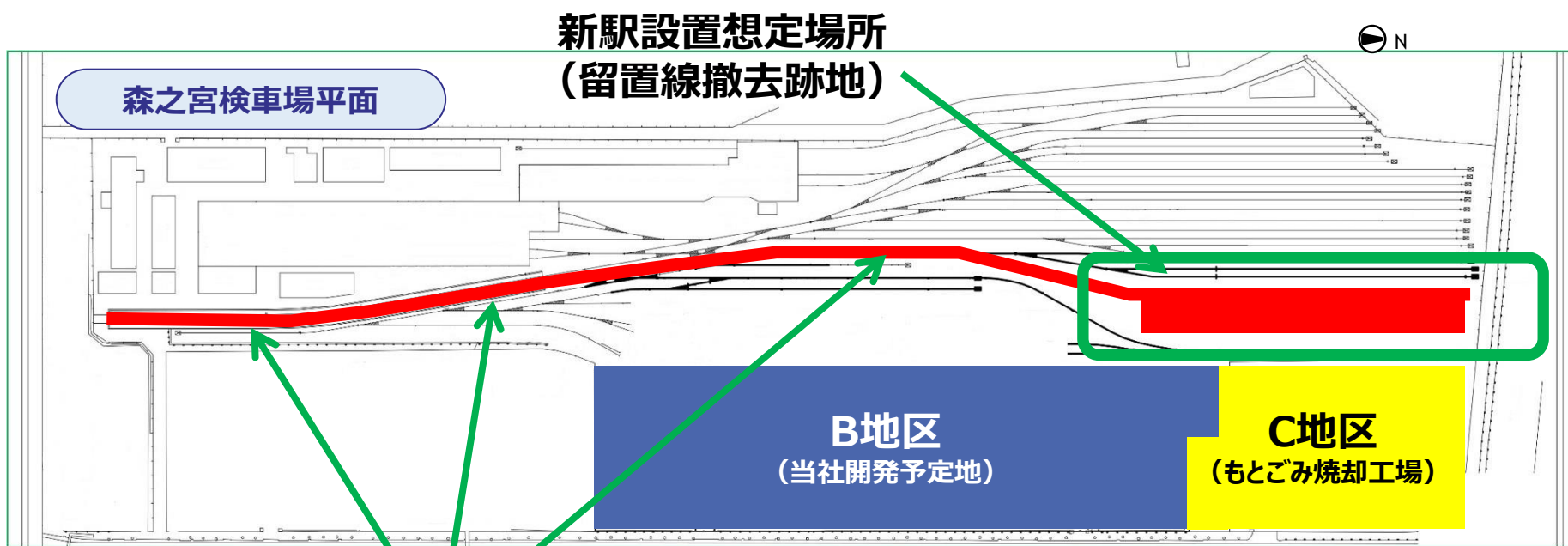
- 大阪・関西万博開催時、会場となる夢洲へのメインアクセス線として、夢洲まで運行する
- 多くのお客さまを会場へお運びするため、中央線の最小運行間隔を3分45秒から2分30秒に短縮し、輸送力増強を行う
- そのため、夢洲延伸で3列車、輸送力増強で10列車、計13列車を増備する
- 既存の保守施設を移設・撤去し、森之宮検車場内に13列車分の留置線を整備する（現在、工事中）



2-1 新駅について

<ステージ② 万博終了後から新駅設置まで>

- 万博終了後、増備した列車を他号線へ転用するため、改造を行う
- 他路線へ列車を移動した後、留置線を撤去する
- 留置線跡地を活用し、新駅を設置する
- 既存の側線を営業線化に対応できるよう、線路設備・信号設備の高度化を図る



既存の側線を有効活用し営業線化

2 - 1 新駅について

<ステージ③ 新駅開業 デザインパース>

- 大阪城東部地区のまちづくりのコンセプトと合致し、西の拠点と対峙する「シンボリック、かつ、インテリジェンス（知）・イノベーション（革新）・インキュベーション（新規事業等の孵化）」を球体が浮かび上がってくるイメージで表す唯一無二のデザインとしていく



2-1 新駅について

<ステージ③ 新駅開業 デザインパース>

- 駅構内は、開放感があり、多世代・多様な人が集い・交流する国際色ある場を創出する



2-2 今後の取組み

- 今回、必要性・基本的な収支計画・投資回収計画等を踏まえて、設置方針を決定



今後、具体化に向けて：

- 社内において、需要予測、収支、建設計画、運転計画などの詳細検討を行っていく

- 新駅設置の事業化に向け、関係者と継続した協議を実施する



- 詳細が決定次第、お知らせします



**Osaka Metro
Group**