

Contents *大阪モノレール 2029 年の延伸でどう変わり何が期待できるか？

*2023 年 4 月改正民法で変わる越境した枝の切除 *コラム

大阪モノレール 2029 年の延伸で どう変わり、何が期待できるか？



近い将来、堺市まで延伸すると噂されている大阪モノレール。2029年の開業を目標に、現在門真市駅から(仮称)瓜生堂駅までの8.9kmの延伸計画が2020年よりスタートしています。事業費は約1,050億円と言われています。

大阪モノレールの延伸で何がどう変化するのか、現状での情報をもとにお伝えします。

藤田 敏治

① 延伸計画とその背景

2020年4月1日付けで国土交通大臣より工事施工認可を取得した今回の延伸計画は、門真市駅から(仮称)瓜生堂駅までの8.9kmを予定しています。全区間が複線で建設されており、門真南駅、鴻池新田駅、荒本駅(いずれも仮称)を設置し、終点の瓜生堂駅には北側に車両基地が設けられる予定になっています。

とともに、不通時の代替ルート確保や、利便性の向上も図ることができそうです。

開業すると、門真市から瓜生堂間は約17分、大阪空港から瓜生堂間は約55分のアクセスが可能になります。

そもそも、大阪モノレールは、公共交通網が大阪市を中心の一点集中型だったため、その恩恵を享受できない人々との二極化問題があり、その解消のために開業されました。

新設される駅は、Osakame tro 鶴見緑地線、Osakame tro 中央線、JR学研都市線、近鉄奈良線といった他路線と連絡が可能であるため、東大阪市や奈良方面と繋がることで新たな交流が生まれる

1990年に大阪モノレール千里中央駅から南茨木駅までを開業、利用者や旅客収入はゆるやかに上昇していましたが、爆発的に乗客数や売上が伸びたのは、1997年の大阪空港駅から柴原駅(3.1km)と南茨木駅から門真市駅(7.9km)を開業した年になります。旅客数は約2,148万5千人、旅客収入は約45億円と開業した1990年と比較すると5