

6. 夢洲がめざす都市空間 I 交通インフラの基本的な考え方

(1) 夢洲の交通計画を検討するにあたって留意すべき臨海部の交通課題

- (鉄道)
- 地下鉄中央線の平日朝ラッシュ時（8時台）のコスモスクエア駅方面行きのみ混雑への影響
 - JR桜島線の休日のUSJ来訪者ピーク（9時台）ユニバーサルシティ駅方面行きのみ混雑への影響
- (道路)
- 在来臨海部の平面街路と国道43号の主要交差点への影響
 - 夢洲関連道路（夢洲内の幹線道路、此花大橋、夢舞大橋）への影響
- ※夢洲内のコンテナ車両の滞留については、夢洲内の待機場の整備などにより解消可能

(参考) 鉄道と道路の現況交通量と輸送力

	現況交通量 (A)	輸送定員 (B)	(A/B)
北ルート※1	人/時 3,600	人/時 9,100	40%
南ルート※2	15,200	12,900	118%

※1 JR桜島線 ユニバーサルシティ駅方面（西九条～安治川）（休日のUSJ来訪者ピーク（9時台）を想定）
 ※2 中央線 JR桜島線方面（本町～阿波座）（平日朝ラッシュ時（8時台）を想定）
 ※3 混雑率150%が近畿圏の目標値

	現況試算 (A)	設計基準交通量 (B)	(A/B)
北ルート※1	台/日 20,000	台/日 27,000	74%
南ルート※2	16,000	27,000	59%

※1 此花大橋での評価であり、設計基準交通量の上段は現況の4車線、下段は6車線の数値
 ※2 夢洲トンネルでの評価であり、設計基準交通量は、4車線の数値

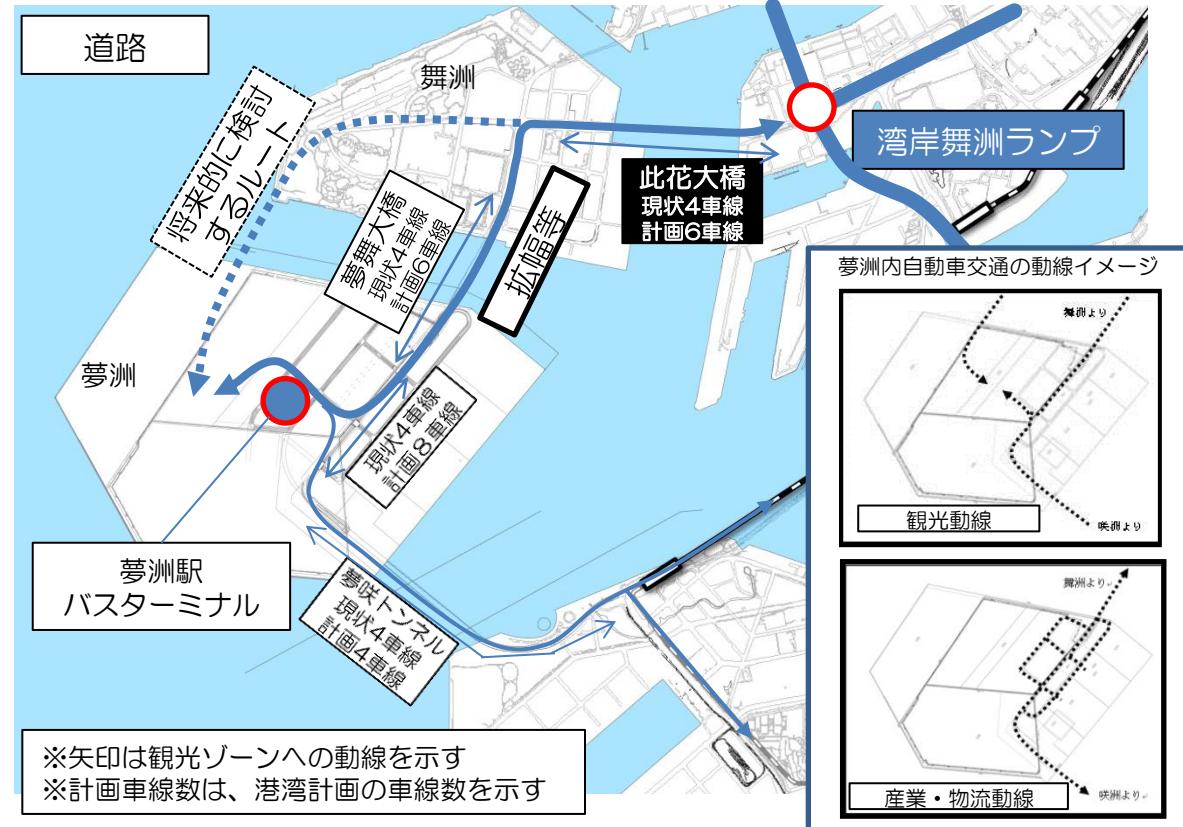
(2) 交通インフラの基本的な考え方

夢洲の周辺の交通課題を踏まえつつ、ゾーニングに沿った交通インフラの基本的な考え方は以下のとおり。

- (鉄道)
- 広域アクセスと市域内アクセスの両立、リタndanシーの確保、交通分散化の観点から鉄道ネットワークを考ることとする。
 - 夢洲駅を発着点とし、「北ルート（京阪中之島線延伸・JR桜島線延伸）」と「南ルート（中央線延伸）」の2方向のネットワークの構成が考えられ、土地利用の状況に応じ、具体化について検討していくこととする。
 - 夢洲駅の駅前広場（バスターミナル等）から各ゾーン内、及びゾーン間の移動については、必要に応じて別途交通手段を検討することとする。
- (道路)
- 阪神高速道路の最寄りの湾岸舞洲ランプからのアクセスを基本とする。観光交通と物流交通の動線が交錯しないよう、目的別の動線を設けることとする。
 - 湾岸舞洲ランプと夢洲間の道路の機能強化（拡幅等）を図り、夢洲のゾーニングに適した道路配置を検討することとする。
 - 将来的な街の成熟に伴う交通需要の状況等に応じ、新規ルートを検討することとする。
 - 夢洲駅には、駅前広場を設け、一時利用の観光車両の集約確保に努めることとする。

- (海上)
- 閑空アクセスなど、鉄道や高速道路を補完するルートとして、海上のシャトル便が利用できるよう努めることとする。

※交通インフラの整備については、開発計画が具体化する段階で、改めて、整備内容、実現方策、整備時期、費用負担について、関係者との協議調整が必要である。



※矢印は観光ゾーンへの動線を示す
 ※計画車線数は、港湾計画の車線数を示す