

大阪市地域公共交通利便増進実施計画 (北港テクノポート線)

令和2年(2020年)12月 策定

令和4年(2022年)12月 一部変更

令和5年(2023年)12月 一部変更

大阪市

～ 目 次 ～

第 1 章 目的.....	- 1 -
第 2 章 地域公共交通利便増進事業を実施する区域.....	- 2 -
第 3 章 内容及び実施主体.....	- 6 -
(1) 国による支援の内容	- 8 -
(2) 地域公共交通利便増進事業の実施に必要な資金の額及びその調達方法	- 8 -
(3) 地域公共交通利便増進事業の実施予定期間.....	- 9 -
第 4 章 事業実施による効果	- 10 -

第1章 目的

北港テクノポート線（コスモスクエア駅～（仮称）新桜島駅間）は、大阪港の海面を埋立て、造成された人工島である咲洲、夢洲（一部埋立中）、舞洲を経由し、在来の臨海部・都心部を結び、臨海部における交通需要に対応するために整備するものであり、運輸政策審議会答申第10号（平成元年）において、概ね平成17年を目標に整備に着手することが適当である区間として位置づけられた鉄道路線である。

このうち、北港テクノポート線（コスモスクエア駅～夢洲駅間）をめぐっては、平成29年8月に、「夢洲まちづくり構想」を策定し、その中で夢洲地区では統合型リゾート（IR）を中心とした新たな国際観光拠点を形成し、国際観光拠点の形成を支える都市基盤として、鉄道の整備などにより、臨海部へのアクセス強化を図ることとした。

また、夢洲ではすでに高規格コンテナターミナルを中心とした国際物流拠点を整備しており、国際観光拠点と国際物流拠点のそれぞれが十分な機能を発揮するためには、鉄道の整備による物流と人流の分離など、夢洲の交通負荷を分散し物流を効率化するとともに、周辺道路網に与える影響を軽減することが必要となっている。

さらに、平成30年11月23日に行われたBIE総会において、夢洲が2025年日本国際博覧会の開催場所となり、会場への輸送手段として同鉄道路線が位置づけられており、開催までに完成・供用させることが必要不可欠となった。

以上を踏まえ、2025年日本国際国博覧会の開催を契機とし、大阪都心部から夢洲に整備される大阪の新たな国際観光拠点へのアクセスを向上させるとともに、臨海部における交通の円滑化を図るため、北港テクノポート線（コスモスクエア駅～夢洲駅間）の整備をおこなうものである。

北港テクノポート線（コスモスクエア駅～夢洲駅間）の整備を着実に進め、夢洲へのアクセス改善や臨海部の交通ネットワークの充実を図るため、大阪市地域公共交通利便増進実施計画（北港テクノポート線）を策定するものである。

第2章 地域公共交通利便増進事業を実施する区域

地域公共交通利便増進事業を実施する区域は北港テクノポート線（コスモスクエア駅～夢洲駅）とする。

● コスモスクエア駅 ～ 夢洲駅

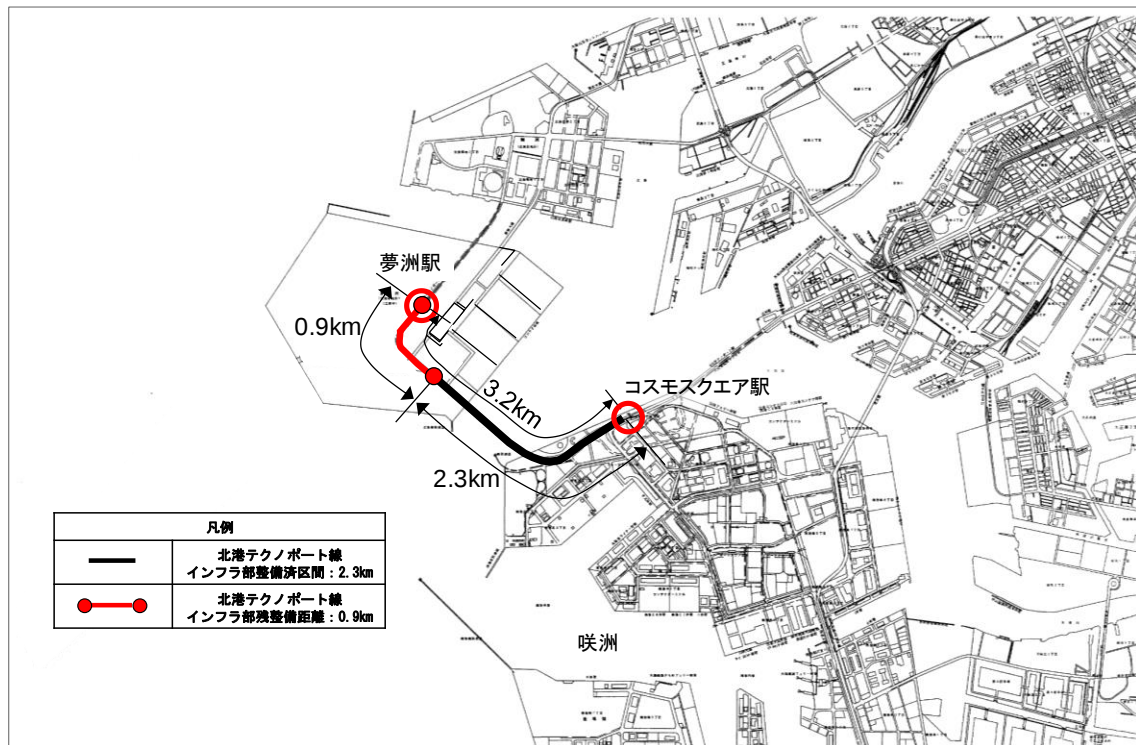


図 2-1 地域公共交通利便増進事業を実施する区域



図2-2 地域公共交通利便増進事業を実施する区域（詳細） 1/2

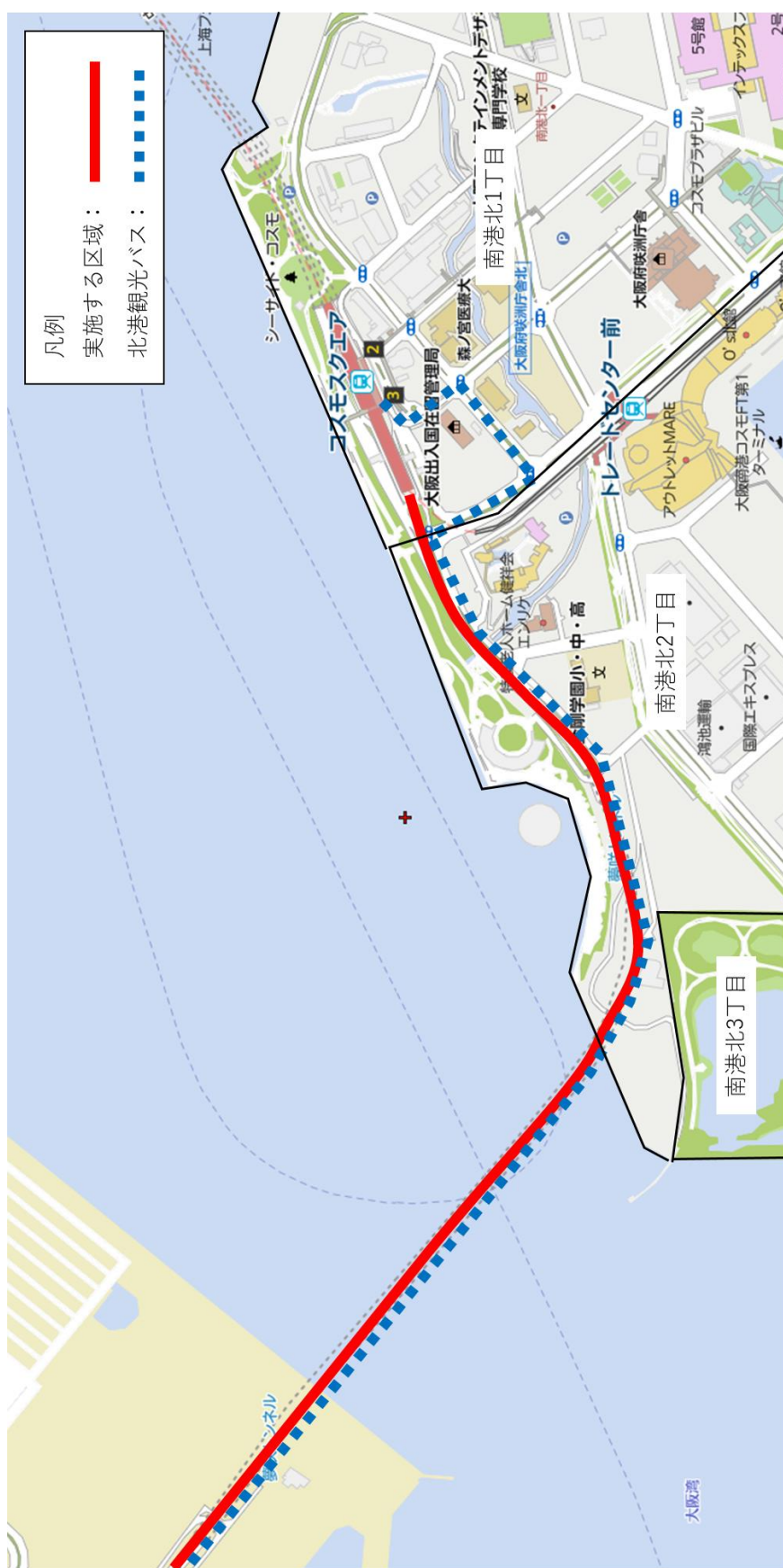


図2-3 地域公共交通利便増進事業を実施する区域（詳細） 2/2



図 2-4 地域公共交通利便増進事業を実施する区域及び周辺のバス路線

第3章 内容及び実施主体

本計画の対象事業を「北港テクノポート線整備事業」とする。

北港テクノポート線（コスモスクエア駅～夢洲駅間）の概要は以下のとおりであり、整備主体は大阪市及び株式会社大阪港トランスポートシステムとする。

表3-1 北港テクノポート線整備事業の概要

区間	コスモスクエア駅～夢洲駅※
建設延長	複線 約3.2km
設置駅	コスモスクエア駅（既設）、夢洲駅
総事業費	約1080億円
整備手法	償還型上下分離方式
事業の 実施主体	整備：大阪市 株式会社 大阪港トランスポートシステム（第一種鉄道事業者） 運行：大阪市高速電気軌道株式会社（第二種鉄道事業者）
輸送需要	約8.3万人／日
開業目標	2025年春予定

※北港テクノポート線の夢洲駅から（仮称）新桜島駅については、大阪市の建設事業有識者会議において事業休止の状態であり、今後の夢洲の段階的な土地利用状況に応じて鉄道の事業主体や運営主体などの整備方針が決まった段階で、改めて大阪市建設事業有識者会議での審議に諮る予定である。

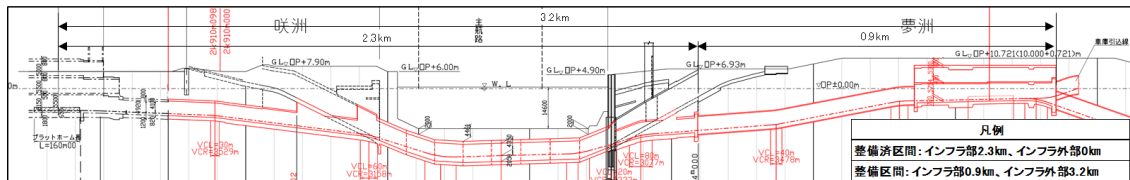
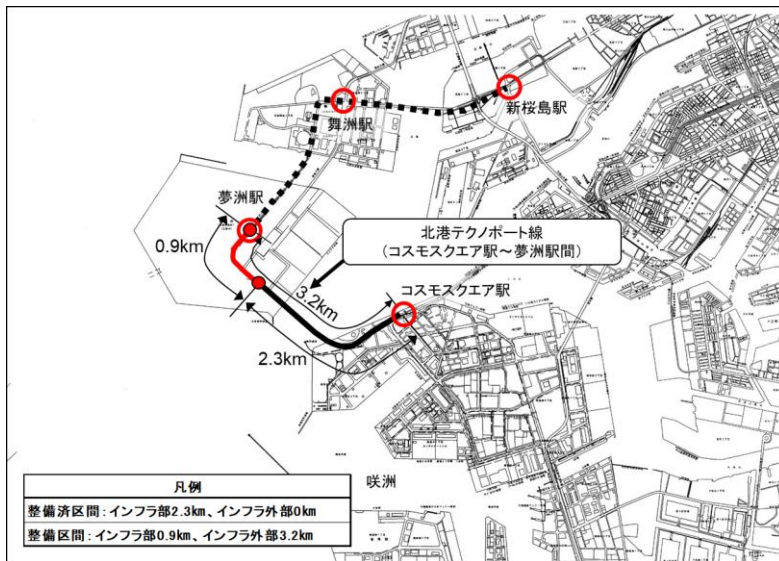


図3-1 平面図・縦断面

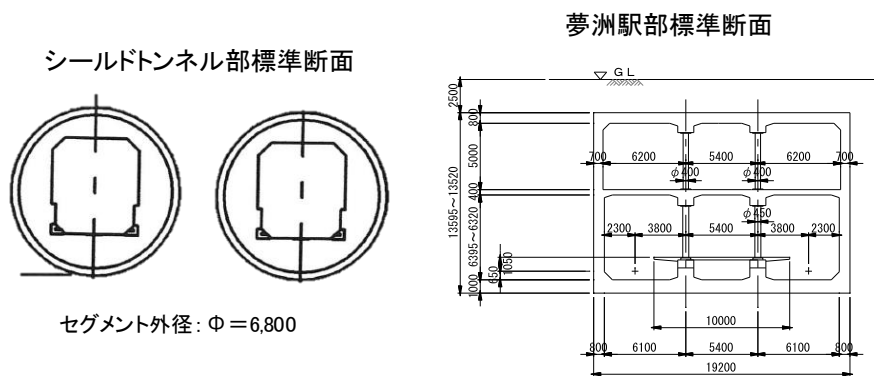


図3-2 標準断面図

(1) 国による支援の内容

北港テクノポート線（コスモスクエア駅～夢洲駅間）整備事業においては、国から『インフラ部建設費に対する補助金』の支援を受けるものとする。

(2) 地域公共交通利便増進事業の実施に必要な資金の額及びその調達方法

北港テクノポート線（コスモスクエア駅～夢洲駅間）整備事業に必要な資金は下表のとおりである。

表 3-2 北港テクノポート線整備事業の資金の確保等(残事業費)

内 訳			調達方法		実施年度
			調達先等	調達主体	
インフラ部	港湾整備事業	約 88 億円	国	大阪市	2020～2027 年度
		約 88 億円	大阪市		
	埋立事業者分担 経費	約 170 億円	財政融資等		
インフラ外部	開発者負担金	約 40 億円	大阪市 (財政融資)	OTS	2021～2024 年度
	出資金	約 30 億円	大阪市 (財政融資)		
	借入金	約 160 億円	財政融資		
	車両費	約 60 億円	自社調達	大阪市高速 電気軌道 株式会社	
総事業費		約 636 億円			

※現時点の想定額

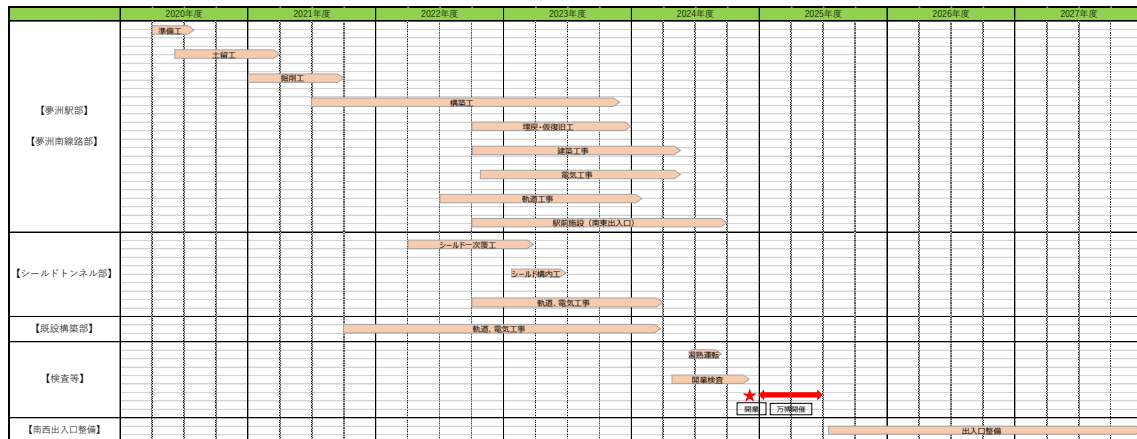
※上記の財政融資は、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第 29 条の 2 に基づ

く、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構からの借入

(3) 地域公共交通利便増進事業の実施予定期間

2021年（令和3年）3月から2028年（令和10年）3月を地域公共交通利便増進事業の実施予定期間とする。

表 3-3 事業スケジュール



第4章 事業実施による効果

■都市鉄道ネットワークの拡充

(a) 大阪都心部からのアクセス改善

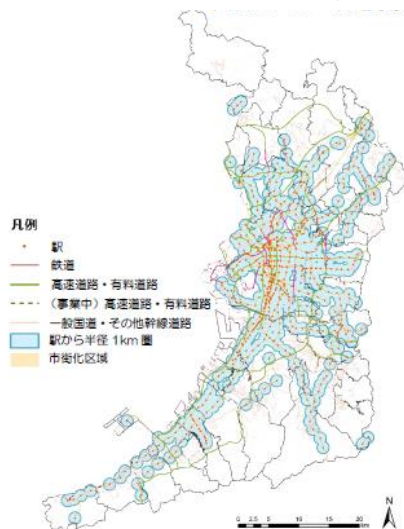
大阪市域の主要な鉄道駅周辺には、日常生活を支える都市機能だけでなく、大学、高度医療施設、大規模文化施設、広域公園等の高次な都市機能が集積しており、鉄道駅勢圏（半径1kmに含まれる町丁目）の人口割合は約94.2%と、人口の9割以上が鉄道駅1km圏に居住していることから、大阪市はおおむね鉄道駅を中心にして都市機能や人口が集積した都市構造をしているといえる。

北港テクノポート線を整備することで、既存の地下鉄路線やJR、私鉄各社の路線からなる鉄道ネットワークと夢洲が連絡されることにより、大阪市域内鉄道駅周辺の様々な都市機能と、夢洲の国際観光拠点及び国際物流拠点へのアクセス改善が図られる。

なお、北港テクノポート線の運行本数の想定は、現行のOsakaMetro中央線のダイヤ（コスモスクエア駅の平日1日当たりの本数343本）を想定している。



図4-1 都市機能の集積状況



都計 区域	駅勢圏人口 (人)	総人口 (人)	割合
1 北部	1,084,369	1,783,746	60.8%
2 東部	1,395,678	2,006,853	69.5%
3 南部	1,517,677	2,357,314	64.4%
4 大阪	2,534,152	2,690,168	94.2%
合計	6,531,876	8,838,081	73.9%

出典：平成27年 国勢調査
(駅勢圏人口は町丁目人口を面積按分で算出)
国土数値情報(平成29年12月時点)より大阪府作成

図4-2 鉄道駅勢圏(駅から半径1km)人口