

図3-1 平面図・縦断面

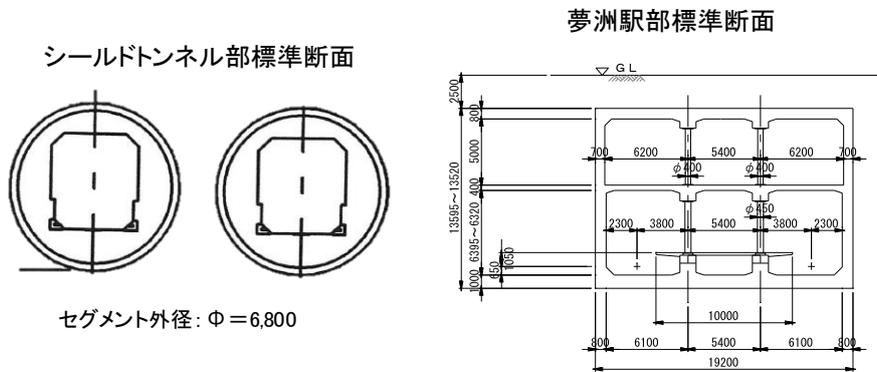


図3-2 標準断面図

(2) 事業に必要な資金の額・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）に必要な資金は下表のとおりである。

表3-1 北港テクノポート線整備事業（コスモスクエア駅～夢洲駅間）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		
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) 整備による効果

#### ■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

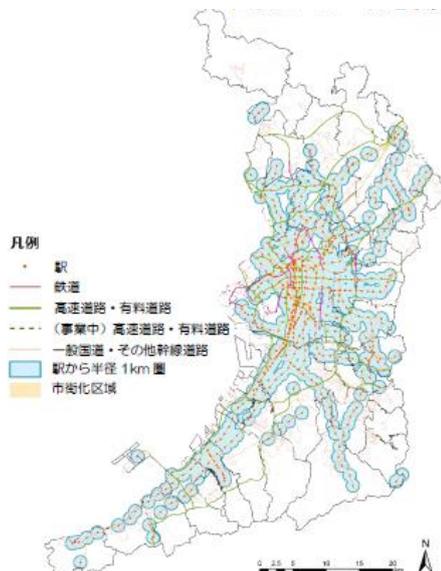
大阪市域の主要な鉄道駅周辺には、日常生活を支える都市機能だけでなく、大学、高度医療施設、大規模文化施設、広域公園等の高次な都市機能が集積しており、鉄道駅勢圏（半径1kmに含まれる町丁目）の人口割合は約94.2%と、人口の9割以上が鉄道駅1km圏に居住していることから、大阪市はおおむね鉄道駅を中心にして都市機能や人口が集積した都市構造をしているといえる。

北港テクノポート線（コスモスクエア駅～夢洲駅間）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。

図3-3 都市機能の集積状況



図3-4 鉄道駅勢圏(駅から半径1km)人口



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

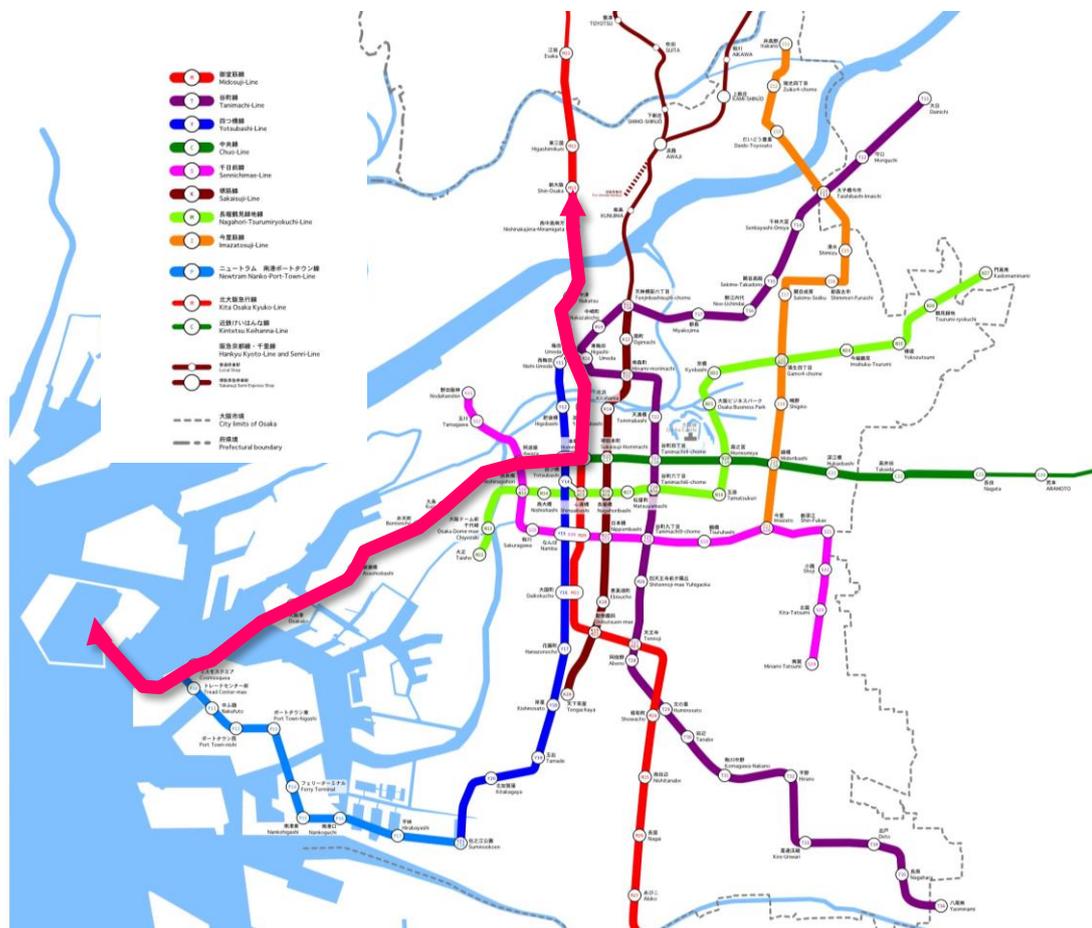


(c) 新幹線新大阪駅からのアクセス改善

新大阪駅は、九州新幹線と直結する山陽新幹線沿線や東海道新幹線沿線から大阪へのゲートウェイとなっている。また、リニア中央新幹線、北陸新幹線の開業を見据え、関西及び西日本の交通の結節点として、その重要性はますます高まっている。

北港テクノポート線（コスモスクエア駅～夢洲駅間）を整備することで、乗換回数の減少及び所要時間の短縮により、国内各所から観光客が集中する新大阪駅から夢洲の国際観光拠点へのアクセス改善が図られる。

図3-6 大阪メトロ地下鉄ネットワーク



(d) 観光地へのアクセス改善

関西は、多数の世界遺産を有するとともに都市観光も楽しめる地域であり、世界的な観光資源を有しているため、これらの地域と、既存鉄道ネットワークを介して国際的な観光拠点となる夢洲を結ぶ北港テクノポート線の整備は、夢洲を拠点とした観光ツーリズム等において、観光地間の移動の円滑化や、回遊性、分かりやすさの向上につながり、観光地間相互の結びつきの強化に資する。



図3-7 大阪港から主要都市への所要時間

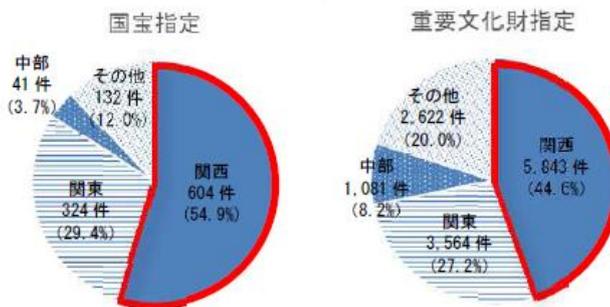


図3-8 国宝及び重要文化財の地域別登録件数

出典：「夢洲まちづくり構想～新たな国際観光拠点の形成に向けて～ 夢洲まちづくり構想検討会」

### ■ 港湾における物流の効率化

大阪港は、国際コンテナ戦略港湾である阪神港の一翼をなし、大阪都市圏、ひいては日本の成長戦略を支える港湾である。中でも夢洲コンテナターミナルは岸壁延長 1,350m の高規格コンテナターミナルであり、物流の中心的役割を担っている。一方、夢洲への物流車両のアクセスは、現時点では夢咲トンネルと夢舞大橋の2か所からであり、今後、国際観光拠点の形成が進めば、交通混雑が発生し物流機能に影響を与える可能性がある。

このため、北港テクノポート線（コスモスクエア駅～夢洲駅間）を整備し、人の輸送の一部を鉄道が担うことで、道路を利用する物流車両の混雑を緩和する。将来（令和 14 年度）、九条駅前（大阪メトロ、阪神電車）～夢洲コンテナターミナルを走行するトラックの走行時間は、北港テクノポート線を通じて混雑が緩和されることにより、32分から28分へと短縮することが推計されており、港湾における物流の効率化が図られる。

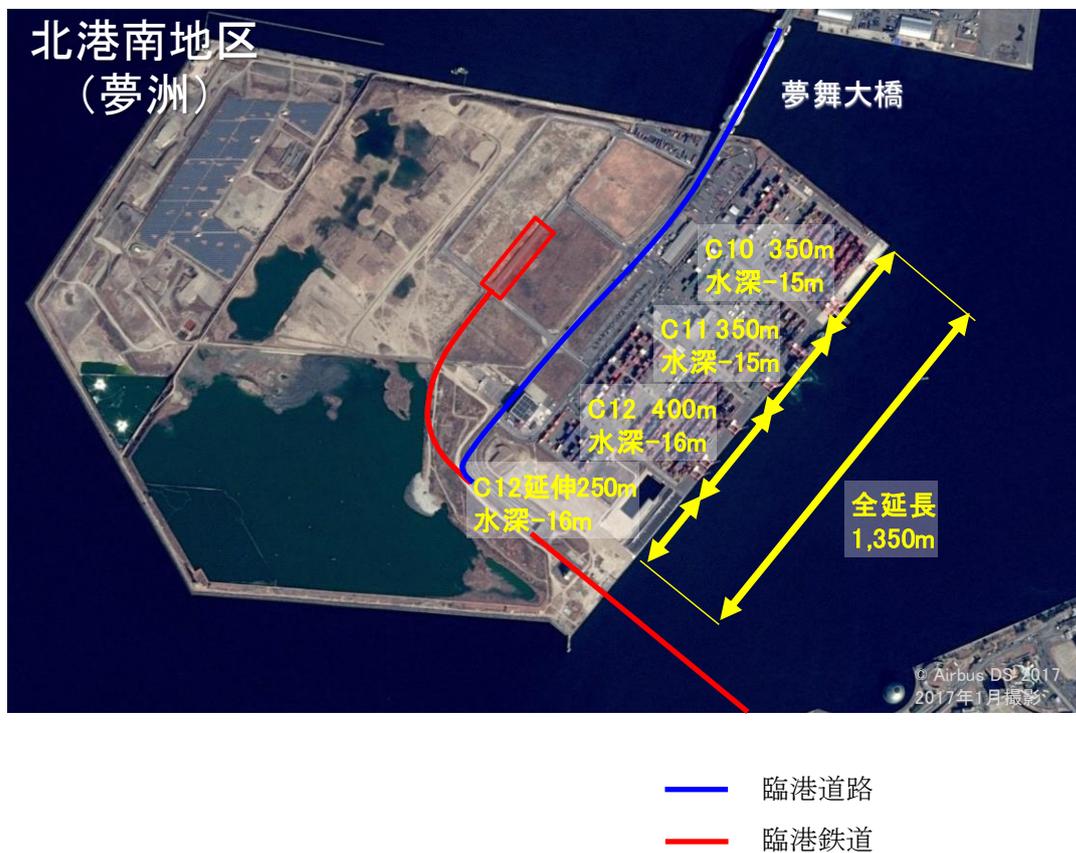


図 3 - 9 夢洲コンテナターミナルの概要