

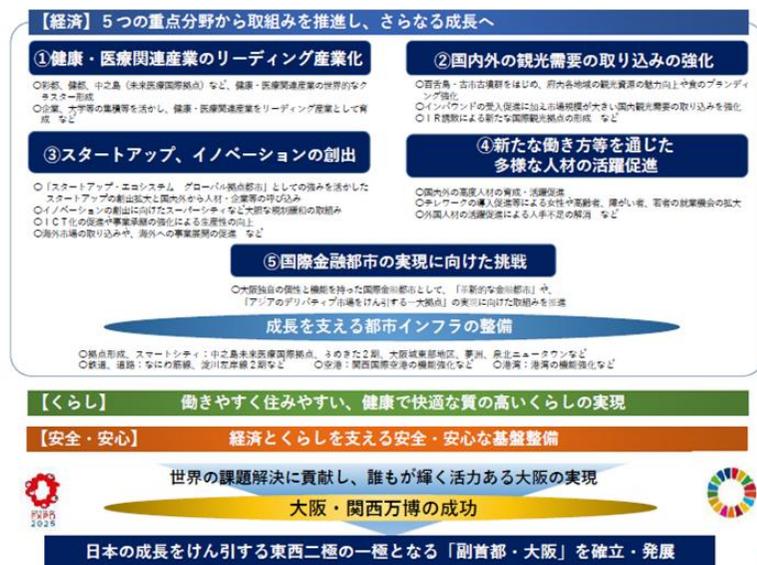
大阪市地域公共交通計画（大阪港咲洲・夢洲地域） 新旧対照表（令和5年12月27日変更）

新	旧
<p><全ページ> 【駅名の決定】 駅名決定のため全体を通して「夢洲駅」で統一</p>	<p><全ページ> 【駅名の決定】 駅名未決定のため全体を通して「(仮称) 夢洲駅」で統一</p>
<p><7 ページ> 【上位計画及び関連計画の更新】 2-2 上位計画及び関連計画 本計画の上位計画及び関連計画として、以下の計画概要を次ページ以降に示す。</p> <p>① 「大阪都市計画区域マスタープラン（大阪市）」 （2020年（R2年）10月策定）</p> <p>② 「<u>大阪の再生・成長に向けた新戦略（大阪府・大阪市）」</u> （2020年（R2年）12月策定、具体的な取組み集（R5年7月版））</p> <p>③ 「<u>夢洲まちづくり構想（夢洲まちづくり構想検討会）」</u> （2017年（H29年）8月策定）</p>	<p><7 ページ> 【上位計画及び関連計画の更新】 2-2 上位計画及び関連計画 本計画の上位計画及び関連計画として、以下の計画概要を次ページ以降に示す。</p> <p>① 「大阪都市計画区域マスタープラン（大阪市）」 （2020年（R2年）10月策定）</p> <p>② 「<u>大阪の成長戦略（大阪府・大阪市）」</u> （2010年（H22年）12月策定、2018年（H30年）3月改訂）</p> <p>③ 「<u>夢洲まちづくり構想（夢洲まちづくり構想検討会）」</u> （2017年（H29年）8月策定）</p>
<p><12 ページ～13 ページ> 【上位計画及び関連計画の更新】 ② <u>大阪の再生・成長に向けた新戦略</u> 大阪の再生・成長に向けた新戦略は、これまで「大阪の成長戦略」を策定し、大阪の成長に向けた取組みを進めてきたが、新型コロナウイルスの感染拡大により、インバウンドの消失や雇用環境の悪化など大阪経済や府民生活が甚大な影響を受けるとともに、「新しい生活様式」やDX（デジタルトランスフォーメーション）の加速など、社会システムの変革をもたらす新たな潮流が生じていること、また、政治・経済・人口が過度に東京に一極集中する日本の国土構造の脆弱性があらためて顕在化したことから、この危機を乗り越え、大阪の再生・成長を図っていくためには、健康・医療関連産業の集積等の強みや広域インフラ整備をはじめとする都市機能の強化など、これま</p>	<p><12 ページ～15 ページ> 【上位計画及び関連計画の更新】 ② <u>大阪の成長戦略</u> 大阪の成長戦略は、概ね2020年までの10年間の成長目標を実現するための大阪府と大阪市共通の戦略として、短期・中期（3～5年）の具体的な取組方向を明らかにすることをねらいに策定したものである。 社会経済情勢の変化に応じて、具体的な取組内容について適宜、追加・修正を行うなど、基本的な方向性を堅持しつつ、必要に応じ柔軟に見直しを図っていくこととしており、これまでに数度にわたり改訂を行ってきた。</p>

で府市一体で進めてきた取組みを土台に、さらには、コロナ終息後の世界的なビッグイベントとなる大阪・関西万博のインパクトを活かしながら、取組みを加速させていかなければならないことを踏まえ、経済や府民生活へのダメージを最小限に抑えるために緊急的に取り組むべきもの、さらには、コロナ終息を見据え、大阪の再生・成長に向けて取り組むべき方向性を明らかにするための、新たな戦略を大阪府・大阪市において策定したものである。

この戦略により、大阪の再生を確たるものとし、さらなる成長につなげるとともに、その取組みの成果を、2025年の大阪・関西万博の成功、SDGsの達成へとつなげていくこととしている。

大阪の再生・成長に向けた新戦略では、第2章「戦略の全体イメージ」において5つの重点分野を示すとともに、「成長を支える都市インフラの整備」が位置付けられている。



また、第6章においては、取組みの方向の概要として「ポストコロナに向けた大阪の再生・成長」を示しており、大阪・関西万博をインパクトに大阪

- 2013年（平成25年）1月改訂
東日本大震災の教訓を踏まえ点検・強化。大阪府・大阪市の成長戦略を一本化
- 2015年（平成27年）2月改訂
国家戦略特区の指定など、大阪の成長にも影響を与える状況の変化を踏まえ、大阪・関西が到達すべき将来像を提示
- 2016年（平成28年）12月改訂
来阪外国人旅行者数目標の再設定（650万人→1,300万人）

2018年3月の改訂においては、新たに重点化を図る分野として「I 健康・医療関連産業の世界的なクラスター形成」、「II インバウンドの増加を契機としたアジア市場の取り込み強化」、「III 第4次産業革命に対応したイノベーションの促進と生産性向上」、「IV 人口の減少と産業構造の変化に対応した人材力強化」の4つの分野が示され、それらの分野を踏まえた成長のための5源泉毎の取組みが示されている。

新たに重点化を図る分野を踏まえた、成長のための5源泉毎の取組み

- 1. 内外の集客力強化**
 - (1) 世界的な創造都市、国際エンターテインメント都市の創出
 - (2) 文化・スポーツを活かした都市魅力の創出
 - (3) 世界有数の国際都市をめざした受入環境の整備
 - (4) 関西が一体となった観光ポータル化の推進
- 2. 人口減少、少子高齢化に対応した人材力強化・活躍の場づくり**
 - (1) 女性や高齢者、若者など多様な人材が活躍し続ける仕組みづくりとセーフティネットの整備
 - (2) 国際競争を勝ち抜くハイエンド人材の育成
 - (3) 外国人高度専門人材等の受入拡大
 - (4) 成長を支える基盤となる人材の育成力強化
 - (5) 地域の強みを活かす労働市場の構築
- 3. 強みを活かす産業・技術の強化**
 - (1) 健康・医療関連産業の世界的なクラスター形成
 - (2) 大阪の強みを活かした先端技術産業の強化とイノベーションの促進
 - (3) 世界市場に打って出る大阪産業・大阪企業への支援
 - (4) 対内投資促進による国際競争力の強化
 - (5) ハイエンドなものづくりの推進
 - (6) 成長分野に挑戦する企業への支援・経済活動の新陳代謝の促進
- 4. アジア活力の取り込み強化・物流人流インフラの活用**
 - (1) 関西国際空港の国際ハブ化
 - (2) 阪神港の国際ハブ化
 - (3) 物流を支える高速道路機能の強化
 - (4) 人流を支える鉄道アクセス・ネットワーク強化
 - (5) 官民連携等による戦略インフラの強化
- 5. 都市の再生**
 - (1) 企業・人材・情報が集い、イノベーションが生まれる都市づくり
 - (2) 安全・安心を確保し、持続的に発展する都市づくり
 - (3) 新たなエネルギー社会の構築と環境先進都市づくり
 - (4) みどりを活かした都市づくり
 - (5) 農空間の多面的な機能を活かした都市づくり・都市農業の推進

の再生・成長に向けた取組みを加速させていくこと、成長を支える都市インフラを土台に、5つの重点分野を中心に経済成長に向けた取組みや、働きやすく住みやすい、健康で快適な質の高いくらしの実現に向けた取組みを進めていくこと、また、経済とくらしを支える安全・安心な基盤づくりを着実に進めていくことが示されており、夢洲アクセス鉄道路線として「北港テクノポート線」が位置づけられている。

(2) ポストコロナに向けた大阪の再生・成長

○万博成功への着実な準備や、万博の理念等の実現に向けた先行的取組みを推進するとともに、ポストコロナに向けて、万博をインパクトに大阪の再生・成長に向けた取組みを加速させていく。
○成長を支える都市インフラを土台に、5つの重点分野を中心に経済成長に向けた取組みや、働きやすく住みやすい、健康で快適な質の高いくらしの実現に向けた取組みを進めていく。あわせて、経済とくらしを支える安全・安心な基盤づくりを着実に進めていく。

コロナ後の世界的ビッグイベントとなる万博をインパクトに取組みを加速

経済

①健康・医療関連産業のリーディング産業化

- ライフサイエンス分野における企業、大学等の集積等を活かした、彩都や健康、中之島（未来医療国際拠点）、うめきたなどにおける拠点形成の推進等による健康・医療関連【未来医療の実用化・産業化のエコシステム】産業の世界的なクラスター形成
- 再生医療の産業化に向けた取組みの推進
- 今後高齢化が進捗するアジアなどの海外需要の取り込み
- 府内企業の技術力等を活かした機器開発や産業化の促進 など



②国内外の観光需要の取り込みの強化

- 国内旅行需要の取り込みに向け、百舌鳥・古市古墳群をはじめ府内各地域の観光資源の魅力向上や、食のブランディング強化など、大阪の強みを活かした魅力やコンテンツを発信
- VR等を活用したリアルな価値を高めるコンテンツの展開
- 誘致可能となった国から順次プロモーションを開始するなど、インバウンドの再生に向けた需要喚起
- 関西国際空港の機能強化など、受入環境の整備促進
- IR誘致による新たな国際観光拠点の形成 など

③スタートアップ、イノベーションの創出

- 「スタートアップエコシステム」の確立と、国内外のスタートアップ等の呼び込みの加速
- うめきた2期における「みどり」と「イノベーション」の融合拠点の形成
- スーパーシティの区域指定獲得をのぞき、大胆な規制緩和などにより、「未来社会の実験場」となる万博に向け、自動運転や空飛ぶクルマなど新たなイノベーションを創出
- スタートアップの推進（ヘルスケア分野等におけるビッグデータを活用した新たなビジネスの創出など）
- ICT化の促進や事業承継の強化による生産性の向上
- 海外市場の取り込みや、海外への事業展開の促進 など

④新たな働き方等を通じた多様な人材の活躍促進

- 世界で活躍するグローバル人材の育成や、海外からの高度外国人材の呼び込み
- テレワーク、副業等の導入促進による女性や高齢者、障がい者、若者の就業機会の拡大
- キャリアアップ等を目的とした幅広い社会人に対するリカレント教育の促進
- 外国人留学生の受入促進と、外国人材の受入環境の整備 など

5 源泉毎の取組みの1つである、「1.内外の集客力強化」における「(1) 世界的な創造都市、国際エンターテインメント都市の創出」の具体的な取組として、2025日本国際博覧会誘致に向けた取組み及び、世界最高水準のエンターテインメント、MICEなど様々な機能を持つ「統合型リゾート（IR）」の夢洲への立地促進が、また「4. アジア活力の取組み強化・物流人流インフラの活用」における「(4) 人流を支える鉄道アクセス・ネットワーク強化」の具体的な取組として、夢洲への地下鉄中央線の延伸（北港テクノポート線）の検討（IR・万博に向けた鉄道アクセス整備）が示されている。

1. 内外の集客力強化

(1) 世界的な創造都市、国際エンターテインメント都市の創出

方向性	海外観光客の玄関口である「中継都市・大阪」に、世界的な創造都市、世界最高水準のエンターテインメント都市を創出する。 オリンピック・パラリンピックが東京で開催される2020年は、日本が世界から注目され、大阪にとっても国際社会の中でのプレゼンスを高める好機であることから、2020年に向けてオール大阪で連携し、魅力あふれるまちづくりや観光資源づくり、アジア等からの効果的な府域への誘客や海外への情報発信を戦略的に展開する。 さらに、成長への大きなインパクトとなる2025年の万国博覧会の大阪開催誘致については、国・自治体・経済界がオールジャパンで誘致活動を展開し、開催を確実に勝ち取っていく。 また、統合型リゾート（IR）の立地推進についても、着実に準備を進めるとともに、ギャンブル等依存症など懸案事項対策の取組みを進める。
具体的取組	<ul style="list-style-type: none"> ★2025日本万国博覧会の誘致に向けた取組み ★世界最高水準のエンターテインメント、MICEなど様々な機能を持つ「統合型リゾート（IR）」の夢洲への立地推進 ★G20大阪サミットの開催 ★MICE誘致の推進 （大阪MICE推進委員会による大規模会議・インセンティブツアーの受入れ推進 等） ★大阪全体の都市魅力の向上 （百舌鳥・古市古墳群の魅力創出、水と光のまちづくりの推進、万博記念公園の魅力創出、ストーリー性をもたせた大阪魅力の再編集・発信、ナイトカルチャーの発掘・創出、ランドマークのライトアップの時間延長・創出、なんば駅周辺における空間再編等） ★公共空間の民間活用等による観光資源の魅力向上 （大阪城公園パークマネジメント事業の推進、天王寺公園・動物園の魅力向上 等） ★閑空周辺の地域魅力の向上 （泉州観光プロモーション推進協議会と連携した取組み 等）

(2) ポストコロナに向けた大阪の再生・成長

成長を支える都市インフラの整備



31

4. アジア活力の取り込み強化・物流人流インフラの活用

(4) 人流を支える鉄道アクセス・ネットワーク強化

方向性	<p>ストックの組換え等により大阪において「中継都市」にふさわしい鉄道ネットワークの充実を図るとともに、強い国土構造の構築を図る上で不可欠となる大都市圏を結ぶ広域交通インフラの複数ルート確保に向けて、リニア中央新幹線・北陸新幹線の大阪までの早期全線開業に向けた取組みを進める。</p>
具体的取組	<p>★鉄道ネットワークの充実（北大急行延伸、大阪モレール延伸、なにわ筋線など）、公共交通の利便性向上などの実現に向けた公共交通戦略の推進</p> <p>★夢洲への地下鉄中央線の延伸（北港テクノポート線）の検討（IR・万博に向けた鉄道アクセス整備）</p> <p>◇リニア中央新幹線の早期全線開業に向けた取組み （リニア中央新幹線早期全線開業実現協議会（経済界と自治体が連携した地元の協議会）における要望・要請、調査・研究、広報啓発活動 等）</p> <p>◇北陸新幹線の早期全線開業に向けた取組み</p> <p>◇近畿地方交通審議会の次期答申に向けた対応（将来の鉄道ネットワークのあり方について検討）</p> <p>◇大阪市営交通の民営化</p> <p>◇おおさか東線的全線開業に向けた事業促進</p>

【参考】 データでみる「大阪の成長戦略」別冊 p4・p5・p59

1. 内外の集客力強化

(1) 世界的な創造都市、国際エンターテインメント都市の創出

具体的取組（成長戦略の記載内容）	取組状況
<p>★2025日本万国博覧会の誘致に向けた取組み</p>	<p>○「2025年国際博覧会を大阪に誘致するための基本構想案を策定」[H28.11]</p> <p>○「2025年日本万国博覧会誘致委員会設立」[H29.3]</p> <p>○国において、2025年国際博覧会の入札誘致に向けて立候補と開催申請を行うことを協議了解 [H29.4]</p> <p>○国が、博覧会国際事務局（BIE）に対し立候補 [H29.4]</p> <p>○BIE総会においてプレゼンテーションを実施 [H29.6、11、H30.6]</p> <p>○国が、ビッド・ドキュメント（立候補申請書）を提出 [H29.9]</p> <p>○BIE調査団の受入れに備え、国と連携してBIE関係者を招致 [H29.12]</p> <p>○BIE調査団を受入れ、プレゼンテーションやサロンの実施 [H30.3]</p> <p>○誘致推進の議決</p> <p>・大阪府において、誘致の実現に向けた全庁横断的な組織として「大阪府万国博覧会推進本部」を設置 [H29.4]</p> <p>・大阪府において、市内機運醸成に向けた庁内推進体制「大阪府万国博覧会推進本部」を設置 [H29.4]</p> <p>・誘致DMZの決定 [H29.6]</p> <p>・主催イベントをはじめ、あらゆる機会を捉え、府民、企業等の誘致機運を醸成</p> <p>・賛同者数（誘致委員会賛同者、署名等）約134万人、自治体の決議等277団体 [H30.11 最終]</p> <p>○BIE総会において、2025年国際博覧会が大阪・関西で開催決定 [H30.11]</p> <p>○2025年日本万国博覧会の成功に向けた取組みの開始</p> <p>・大阪府において、「大阪府万国博覧会推進本部」を終了し、庁内推進体制「大阪府万国博覧会推進本部」を新設 [H30.11]</p> <p>・大阪府において「大阪府万国博覧会推進本部」を改組し、全庁横断組織「大阪府万国博覧会推進本部」を設置 [H30.12]</p> <p>・一般社団法人2025年日本国際博覧会協会設立 [H21.11]</p> <p>・「平成三十七年に開催される国際博覧会の準備及び運営のために必要とする法律」の成立・施行 [R1.5]</p> <p>・国が、国際博覧会の準備及び開催運営等を行う法人として、一般社団法人2025年日本国際博覧会協会を指定 [R1.5]</p>

1. 内外の集客力強化

(1) 世界的な創造都市、国際エンターテインメント都市の創出

具体的取組（成長戦略の記載内容）	取組状況
<p>★世界最高水準のエンターテインメント、MICEなど様々な機能を持つ「統合型リゾート（IR）」の夢洲への立地推進</p>	<p>○統合型リゾート（IR）の立地促進に向けた取組み ・大阪エンターテインメント都市構想推進検討会の開催 [H22.7～]、基本コンセプト案とりまとめ [H26.4] ・府民向けシンポジウム、アンケートの実施 [H25] ・大阪府市IR立地準備会議の設置 [H25.12～]、夢洲への鉄道アクセス検討報告 [H26.9] ・IR立地による影響調査等の実施 [H28] ・外部有識者や経済界と構成するIR推進会議を立ち上げ [H29.2～] ・府民共同の内閣組織としてIR推進府を設置 [H29.4] ・IRに対する理解促進のための府民・市民向けセミナーを開催 [H29.6～] ・IRの制度設計に対する大規模・市民の考え方を取りまとめ、IRに対して意見等を提出 [H29.6～] ・大阪IR基本構想（案）・中間報告取りまとめ [H29.8] ・大阪IRの事業化、事業設計及び事業者公募に係る業務支援を行うアドバイザー契約を締結 [H30.3] ・キャンブル等依存症対策研究会設置 [H30.5] ・大阪IR基本構想（案）取りまとめ [H31.2] ・「（仮称）大阪・夢洲地区特定複合観光施設設置運営事業」のコンセプト募集の実施 [H31.4～]</p>
<p>★G20大阪サミットの開催</p>	<p>○G20サミット（2019年）の誘致に向けた応募書類を提出 [H29.11] ○G20サミットの開催地に決定 [H30.2] ○2019年G20大阪サミット関西推進協力協議会設立 [H30.3] ○サミットの開催に向けた取組み ▼住民・事業者等への周知、参画機運の醸成 [H30.4～R1.6] ・サミット講座「G20サミットについて学ぼう！」を実施 [H30.12～R1.5] ・住民・事業者向け説明会の開催 [H31.1～R1.6] ・市内の全公立小中学校等に、子ども新聞や教材を配布し、学校現場で活用 [R1.5～6] ▼会議の開催支援 ・府市合同PTによる防災・危機管理、保健医療対策の実施 [H30.5～R1.6] ・宿泊予約センターを設置し、サミット関係者へ宿泊先を安定的に供給 [H30.6～R1.6] ・G20サミット開催時における小型無人機（ドローン）対策（府条例を施行） [H31.4] ・検問等の負担軽減策として「住民・事業者札認カード」を発行 [R1.5] （次ページに続く）</p>

(4) 人流を支える鉄道アクセス・ネットワーク強化

(1/2)

具体的取組（成長戦略の記載内容）	取組状況
<p>★鉄道ネットワークの充実（北大阪急行延伸、大阪モルレル延伸、ななわ筋線など）、公共交通の利便性向上などの実現に向けた公共交通戦略の推進</p>	<p>○公共交通戦略の推進 ・北大阪急行延伸は、事業者主体である箕面市及び北大阪急行電鉄㈱がR5年度の開業目標に向け、駅工事・高架工事を実施中 [H28～]、新駅の名称が決定 [H30.7] ・モルレル延伸は、都市計画決定するとともに、大阪高速鉄道㈱が軌道法に基づく特許を取得 [H31.3] ・ななわ筋線の整備主体や事業スキーム等について府市意思決定（2030年度末開業目標） [H29.9]、ななわ筋線に係る環境影響評価方法書手続き [H30.2～5]、都市計画案業説明会 [H31.3]を実施。ななわ筋線について、国が新規事業採択 [H31.3]、鉄道事業許可 [R1.7] ・ななわ筋線延伸・新大阪連絡線（西梅田十三新大阪連絡線）の事業性（需要予測や収支採算性の試算等）に関する調査結果を国が公表 [H30.4] ・集積利便性向上に向けた府検討案を15箇所作成 [H27～H29] ○JR東海道線支線地下化、うめきた新駅設置事業の工事を推進中 [H27.11～]</p>
<p>★夢洲への地下鉄中央線の延伸（北港テクノポート線）の検討（IR・万博に向けた鉄道アクセス整備）</p>	<p>○「統合型リゾート（IR）」の夢洲への立地推進 ・夢洲への鉄道アクセス検討報告 [H26.9] ○夢洲まちづくり構想策定 [H29.8] ○2025年日本国際博覧会の誘致に向けた取組み ・BIE総会において、2025年国際博覧会が大阪・関西で開催決定 [H30.11]</p>
<p>○リニア中央新幹線の早期全線開業に向けた取組み（リニア中央新幹線早期全線開業実現協議会（経済界と自治体が連携した地元の協議会）における要望・要請、調査・研究、広報発信活動等）</p>	<p>○リニア中央新幹線は、早期全線開業の実現に向け、関西経済団体と構成する協議会において国等の要望・提案、シンポジウム等機運醸成の取組みを実施。 ・「未来への投資を実現する経済対策」に全線開業最大8年前倒しが記載 [H28.8] ・沿線府県との連携強化の一環として、国、国会議員、JR東海など関係者を招き、「三重・奈良・大阪リニア中央新幹線建設促進大会」を開催 [H29.9、H30.12] ・国において「スーパー・メガリニア」構想検討会を設置 [H29.9]。同検討会に関西自治体が出席し意見交換を実施 [H31.1]。 ・「生産性革命プロジェクト（国土交通省）」に「地方創生回廊中央駅構想」が追加 [H30.5] ・早期全線開業の機運醸成に向けたシンポジウムを開催 [H30.6] ・国の経済財政運営と改革の基本方針（骨太の方針）において、「建設主体が全線の駅・ルート」の公表に向けた準備を進められるよう、必要な連携、協力を行う。また、新大阪駅について、リニア中央新幹線、北陸新幹線等との集積利便性の観点から、結節機能強化や容量制約の解消を図るため、民間プロジェクトの組成など事業スキームを検討し、新幹線ネットワークの充実を図る」と明記 [R1.6]</p>

<30 ページ> 【表の変更】

(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。

<32 ページ> 【表の変更】

(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～（仮称）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）、（仮称）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：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）
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（仮称）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。

<32 ページ> 【表の変更】

(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）

<34 ページ> 【表の変更】

(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～（仮称）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～（仮称）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

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		
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 40 億円	大阪市 (財政融資)		
	借入金	約 10 億円	企業等		
		約 200 億円	財政融資		
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