

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） 新旧対照表（令和5年12月27日変更）

新	旧																																
<全ページ>【駅名の決定】 駅名決定につき全体を通して「夢洲駅」で統一	<全ページ>【駅名の決定】 駅名未決定につき全体を通して「<u>（仮称）夢洲駅</u>」で統一																																
<6ページ>【表の変更】 表3-1 北港テクノポート線整備事業の概要 <table border="1"> <tr> <td>区間</td><td>コスモスクエア駅～夢洲駅※</td></tr> <tr> <td>建設延長</td><td>複線 約3.2km</td></tr> <tr> <td>設置駅</td><td>コスモスクエア駅（既設）、夢洲駅</td></tr> <tr> <td>総事業費</td><td>約1080億円</td></tr> <tr> <td>整備手法</td><td>償還型上下分離方式</td></tr> <tr> <td>事業の実施主体</td><td>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）</td></tr> <tr> <td>輸送需要</td><td>約8.3万人／日</td></tr> <tr> <td>開業目標</td><td>2025年春予定</td></tr> </table> ※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。	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	<6ページ>【表の変更】 表3-1 北港テクノポート線整備事業の概要 <table border="1"> <tr> <td>区間</td><td>コスモスクエア駅～<u>（仮称）夢洲駅</u>※</td></tr> <tr> <td>建設延長</td><td>複線 約3.2km</td></tr> <tr> <td>設置駅</td><td>コスモスクエア駅（既設）、<u>（仮称）夢洲駅</u></td></tr> <tr> <td>総事業費</td><td>約1080億円</td></tr> <tr> <td>整備手法</td><td>償還型上下分離方式</td></tr> <tr> <td>事業の実施主体</td><td>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：<u>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）</u></td></tr> <tr> <td>輸送需要</td><td>約8.3万人／日</td></tr> <tr> <td>開業目標</td><td>2025年春予定</td></tr> </table> ※北港テクノポート線の<u>（仮称）夢洲駅</u>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。	区間	コスモスクエア駅～ <u>（仮称）夢洲駅</u> ※	建設延長	複線 約3.2km	設置駅	コスモスクエア駅（既設）、 <u>（仮称）夢洲駅</u>	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： <u>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）</u>	輸送需要	約8.3万人／日	開業目標	2025年春予定
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																																
区間	コスモスクエア駅～ <u>（仮称）夢洲駅</u> ※																																
建設延長	複線 約3.2km																																
設置駅	コスモスクエア駅（既設）、 <u>（仮称）夢洲駅</u>																																
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： <u>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）</u>																																
輸送需要	約8.3万人／日																																
開業目標	2025年春予定																																
<8ページ>【表の変更】 （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。	<8ページ>【表の変更】 （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～<u>（仮称）夢洲駅</u>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 <u>30</u> 億円	大阪市 (財政融資)		
	借入金	約 <u>160</u> 億円	財政融資		
	<u>車両費</u>	<u>約 60 億円</u>	<u>自社調達</u>	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

<9 ページ> 【工程表の更新】

（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 年度）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 - 2 北港テクノポート線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		
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）		
		約 10 億円	企業等		
	借入金	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

<8 ページ> 【工程表の更新】

（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 年度）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

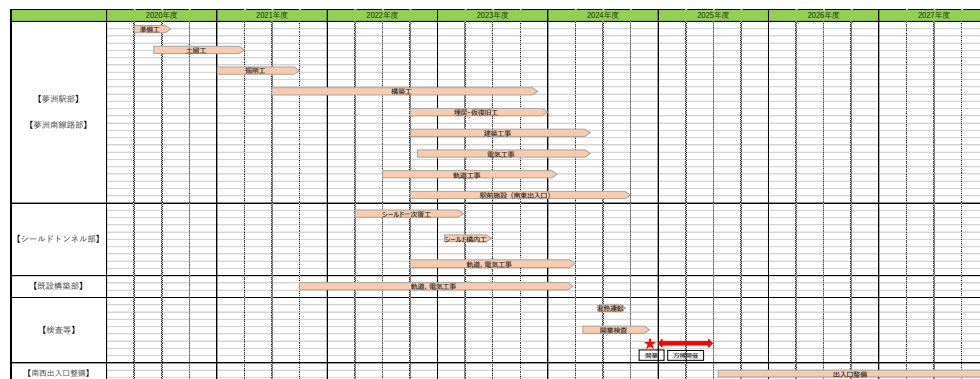


表 3-3 事業スケジュール

