

事業再評価調査

[事業種別] 事業名【再評価理由】		[港湾整備事業] 臨港鉄道整備事業(北港テクノポート線) 【①所管省庁の基準により事業再評価が必要なもの3回目】	
担 当		大阪港湾局計画整備部計画課 (電話番号：06-6615-7768)	
1 事業目的		北港テクノポート線は、大阪臨海部の人工島である咲洲、夢洲（埋立中）、舞洲を経由し、在来の臨海部・都心部とを結び、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。 臨港鉄道整備事業は、港湾整備事業としてこの鉄道路線の導入空間（以後インフラ部とする）を整備するものである。なお、インフラ部は鉄道事業者（（株）大阪港トランスポートシステム）が使用する予定である。	
2 事業内容		臨港鉄道整備事業（インフラ部） 【事業区間延長7.5km（区間：コスモスクエア～新桜島）の内、南ルート3.2km（区間：コスモスクエア～夢洲）】	
3 事業の概況 ※[]内は前回評価時		事業開始 平成12年 事業完了予定 令和9年[令和6年] 全体事業費 1236億円[1140億円] (南ルート 790億円[694億円]) 既投資額 469億円[444億円]	進捗率 事業費ベース 全体事業 37.9%[38.9%] 南ルート 59.4%[64.0%] 延長ベース 全体事業 30.7%[30.7%] 南ルート 71.9%[71.9%]
視点毎の評価	4 事業の必要性の評価 A～C	大阪港の骨格となる幹線道路網の補助的機関として、本路線の整備により人流と物流を分離し、幹線道路網の交通負荷を軽減し、港湾物流の円滑化を図り、臨海部開発の進展により増大する旅客需要に対応していくことが重要である。 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形成しており、国際観光拠点とともに、それぞれが十分な機能を発揮するためには、鉄道網の整備により交通負荷を分散し周辺道路網に与える影響を軽減することが必要である。 さらに、本路線は夢洲まちづくり構想において、国際観光拠点の形成を支える夢洲への主要なアクセス手段として位置づけられており、2025年の大阪・関西万博においても、会場となる夢洲地区への輸送手段としても位置づけられている。	
		【費用便益分析結果】 費用便益比 B／C＝3.97（総便益B：5291.7億円、総費用C：1334.2億円）	
	5 事業の実現見通しの評価 A	夢洲における特定複合観光施設（IR）の事業者が選定され、今後、国への区域認定申請等の手続きも具体的に進められていく予定である。また、夢洲Ⅰ期開発区域のまちづくりが具体的に進展しており、夢洲Ⅱ期開発区域の土地造成も完了（埋立竣工）し、さらには、夢洲Ⅲ期開発区域の土地造成にも着手している。 このように、夢洲まちづくり構想に基づく「国際観光拠点」としてのまちづくりが進められており、すでに稼働している夢洲コンテナターミナルをはじめとする「国際物流拠点」としての機能とが相乗的に効果を発揮できるよう、臨海部の交通の円滑化を図るため本路線（南ルート）の整備を行うことが必要不可欠である。 本事業の再開にあたって想定していた現場条件の違いが明らかとなり、事業費の増加が判明しているものの、令和6年度での（仮称）夢洲駅までの開業、令和9年度での事業完成が見込める。	

	6 事業の優先度の視点の評価 A	【重点化の考え方】 国際物流拠点と国際観光拠点のまちづくりにより、相乗的に効果を発揮させるためには、人流と物流を分離し、臨海部の幹線道路網における交通負荷を軽減することで港湾物流の円滑化を図ることが重要である。また、大阪の成長戦略（平成30年）において、人流を支える鉄道アクセス・ネットワーク強化の具体的取組のひとつとして、夢洲への地下鉄中央線延伸の検討が位置づけられており、大阪・関西万博開催時においても、夢洲地区への主要な交通手段として本路線が位置づけられており、本事業を実施する必要性は高い。 【事業が遅れることによる影響】 本事業が遅れた場合、夢洲Ⅰ期開発区域での特定複合観光施設（IR）を中心とした「国際観光拠点」の形成に伴う交通需要に対応することができないほか、夢洲コンテナターミナルを中心とした「国際物流拠点」の円滑な港湾物流を阻害することが懸念される。 また、大阪・関西万博においても、会場への主要な輸送手段として本路線（南ルート）が位置づけられており、事業が遅れた場合、夢洲への来場者輸送計画に対応できない。
7	特記事項	前回の再評価時（平成30年度）と今回再評価の費用便益分析の考え方について・平成30年度の再評価では、夢洲のⅠ期開発区域の開業時の集客人口のみの費用便益分析を行っているが、今回は、夢洲のⅡ期開発区域の土地造成が完了し、大阪・関西万博後にすみやかに開発事業者を募集することとなったことに加え、夢洲Ⅲ期開発区域の土地造成にも着手しており、夢洲Ⅲ期開発区域のまちづくりも見据えることが可能な状況となっている。 ・令和3年9月に事業者が選定され、国への区域認定申請が行われること、また、区域整備計画も策定されたことから、夢洲Ⅰ期開発区域の開業とⅡ期、Ⅲ期へのまちづくりの拡張も見込まれることから、夢洲Ⅲ期開発区域の開業時までの集客人口を見込んだ条件で費用便益分析を行うものとした。
8	対応方針（案）	南ルート：事業継続（A） 北ルート：事業休止（D）
	(理由)	夢洲における国際物流拠点と国際観光拠点としての機能を十分発揮するためには、臨海部における幹線道路網の交通負荷を軽減し、港湾物流の円滑化を図る必要がある。さらに、大阪・関西万博開催においても、会場となる夢洲地区への主要な輸送手段として本路線（南ルート）が位置づけられており、鉄道整備は必要不可欠である。 また、本事業の再開にあたって想定していた現場条件の違いが明らかとなり、事業費の増加が判明しているものの、令和6年度での（仮称）夢洲駅までの開業、令和9年度での事業完成が見込める。 大阪の成長戦略において、人流を支える鉄道アクセス・ネットワーク強化の具体的取組のひとつとして、夢洲への地下鉄中央線延伸の検討が位置づけられており、大阪・関西万博開催時においても、夢洲地区への主要な交通手段として本路線が位置づけられており、本事業を重点的に実施する必要性が高い。 以上の理由により、本路線（南ルート）については、臨海部の交通需要に対応し、港湾物流の円滑化のために必要であり、かつ、特定複合観光施設（IR）や大阪・関西万博開催時の主要な交通手段として位置づけられていることから、南ルートを事業継続（A）とする。
9	今後の取組方針（案）	夢洲における国際観光拠点と国際物流拠点としての十分な機能を発揮するため、人流と物流を分離し、幹線道路網の交通負荷を軽減し、港湾物流の円滑化を図る必要があり、その手段として本路線の整備を進める。 平成30年11月、夢洲における大阪・関西万博の開催が決定し、会場となる夢洲地区への主要な輸送手段として本路線（南ルート）が位置づけられていることから、夢洲への来場者輸送に対応するため、令和6年度（2024年度）までに（仮称）夢洲駅の開業を目指し整備を進める。 北ルートの整備については、夢洲Ⅰ期開発以降の夢洲Ⅱ期・Ⅲ期開発における段階的な土地利用の状況に応じて、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評価有識者会議に諮る。