

【再評価理由】 国庫補助事業で、所管省庁の基準により事業再評価が必要なもの

【事業種別】 港湾整備事業

【事業名】 臨港鉄道整備事業

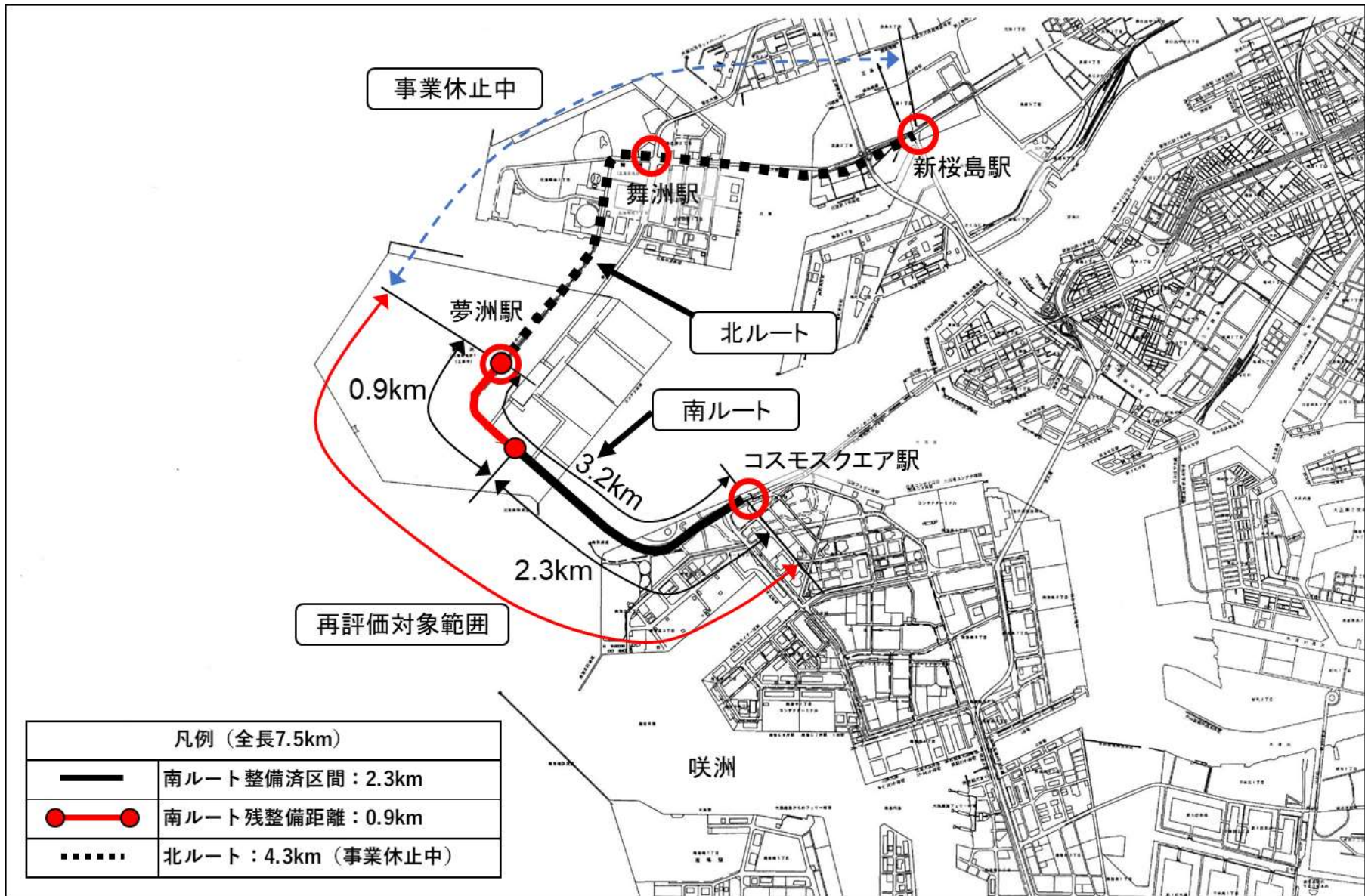
（北港テクノポート線）

<再評価3回目> [前回 平成30年度事業再評価]

令和4年1月

大阪港湾局

住之江区南港北1丁目30番～此花区夢洲中1丁目1番（南ルート）



[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)、舞洲を經由し、在来の臨海部及び都心部を結び、大阪港港湾計画をはじめ夢洲まちづくり構想等に基づく臨海部の開発に伴う交通需要に対応するために整備する鉄道路線であり、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ものである。

本事業は、港湾整備事業としてこの鉄道路線のインフラ部を整備するものである。なお、軌道や駅舎建築設備等のいわゆる鉄道施設のインフラ外部は、鉄道事業者(株大阪港トランスポートシステム)が整備し、当該インフラ部を使用し鉄道を運行するものである。

[上位計画等における位置付け]

◆北港テクノポート線(南ルート)の大阪市の全体計画の中での位置付け

- ・大阪港港湾計画及び大阪都市計画
- ・夢洲まちづくり構想
- ・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(南ルート)の位置付け

本路線は、港湾における交通の円滑化を図るとともに、港湾と背後地域を結ぶ交通施設として港湾計画に位置づけられた臨港鉄道であり、大阪港の骨格となる幹線道路網の補助的機関として、人流と物流を分離することにより、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ことを目的としており、臨海部開発の進展により増大する旅客需要に対応するためにも必要不可欠な鉄道路線と位置づけられている。

また、夢洲においては、夢洲まちづくり構想に基づき、国際観光拠点と国際物流拠点の形成を目指しており、それぞれの機能を十分に発揮するためにも重要な路線である。

さらに、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、2025年大阪・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いる。

2 事業内容

[事業内容]

(事業区間)

延長7.5km(コスモスクエア～新桜島)の内、南ルート3.2km(コスモスクエア～夢洲)

(事業スキーム)

本路線は、港湾整備事業により整備するものであるが、都市機能による需要にも対応するため、開発者負担と合わせてインフラ部を整備するものである。【港湾整備事業:51%、開発者負担:49%】

なお、軌道や駅舎建築設備等のいわゆる鉄道施設のインフラ外部は、鉄道事業者(株)大阪港トランスポートシステム)が整備し、当該インフラ部を使用する。

(事業費)

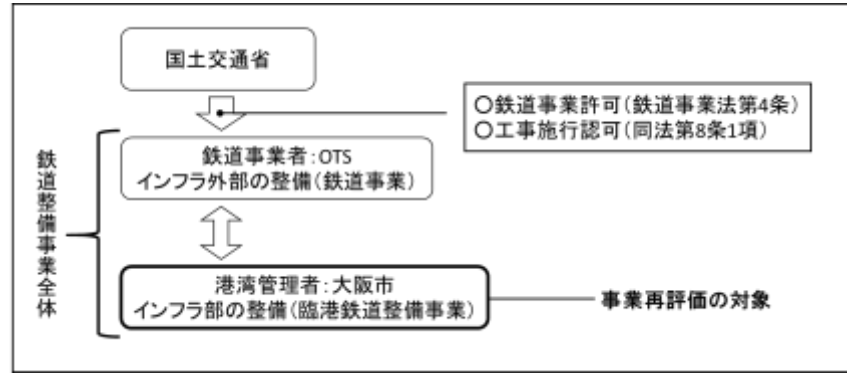
インフラ部 1,236億円(南ルート分:790億円)

インフラ外部 730億円(南ルート分:230億円)

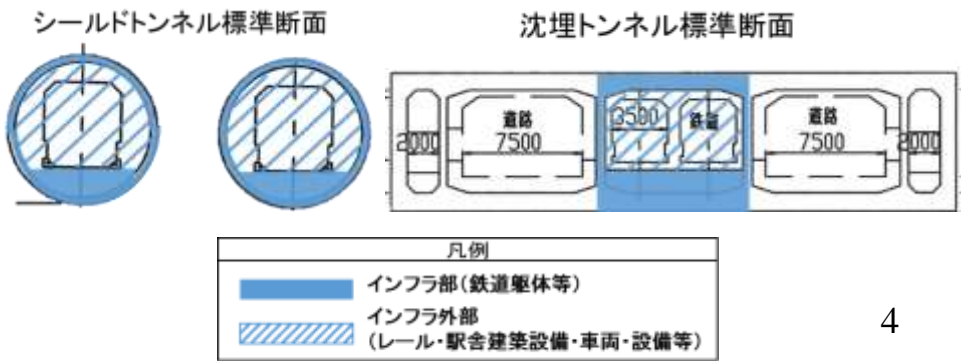
■ 事業区間の平面図



■ 事業スキーム



■ インフラ部とインフラ外部



3 事業の概況 ①経過及び事業スケジュール

	事業開始時点 (平成12年10月)	前回評価時点 (平成30年12月)	今回評価時点 (令和4年1月)
①経過及び完了予定	事業採択年度 平成12年度 着工年度 平成12年度 完了予定年度 平成19年度	事業採択年度 平成12年度 着工年度 平成12年度 完了予定年度 令和6年度 (南ルート)	事業採択年度 平成12年度 着工年度 平成12年度 完了予定年度 令和9年度 (南ルート)
②事業規模	インフラ部 事業区間延長7.5km (区間:コスモスクエア～夢洲 ～舞洲～新桜島)	インフラ部 事業区間延長7.5km(区間:コ スモスクエア～夢洲～舞洲～ 新桜島)の内、南ルート3.2km (区間:コスモスクエア～夢 洲)	インフラ部 事業区間延長7.5km(区間:コ スモスクエア～夢洲～舞洲～ 新桜島)の内、南ルート3.2km (区間:コスモスクエア～夢 洲)
うち完了分	—	整備区間:2.3km	整備区間:2.3km
進捗率	—	南ルート分:71.9% (全体事業:30.7%) (延長ベース)	南ルート分:71.9% (全体事業:30.7%) (延長ベース)
③全体事業費		1,140億円 (南ルート分:694億円)	1,236億円 (南ルート分:790億円)
うち既投資額	—	444億円	469億円
進捗率	—	南ルート分:64.0% (全体事業:38.9%) (事業費ベース)	南ルート分:59.4% (全体事業:37.9%) (事業費ベース)

3 事業の概況 ②事業進捗(事業規模)



残事業の内容

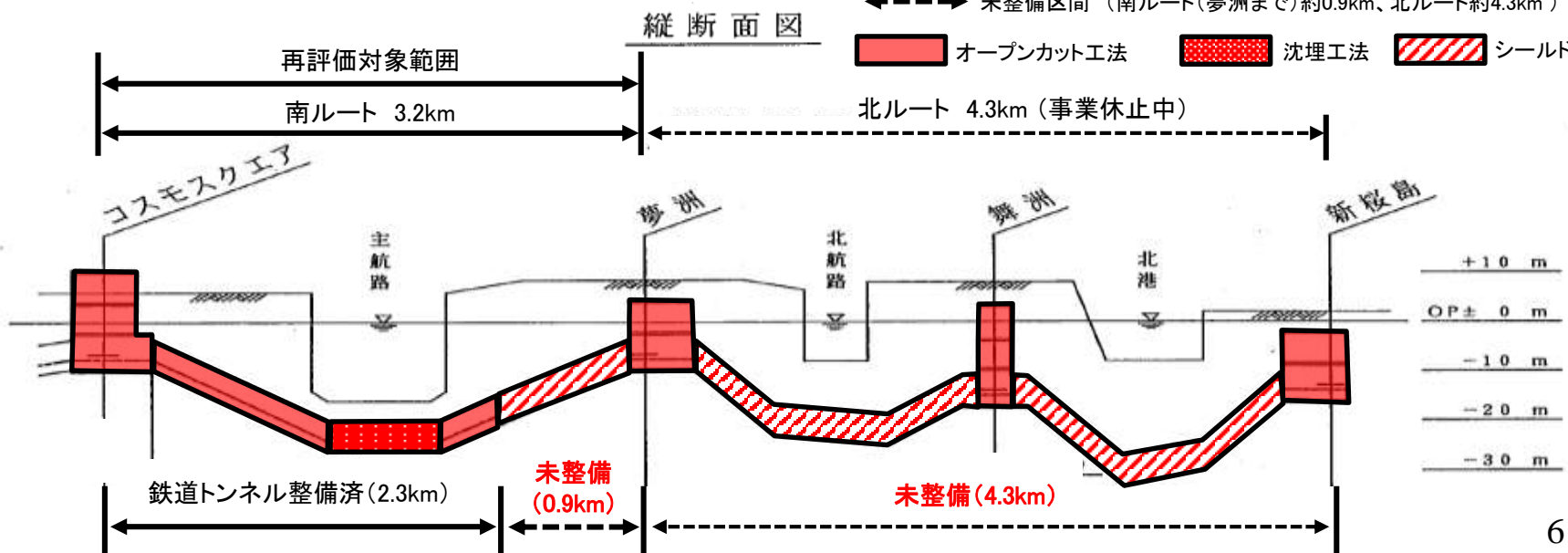
夢洲駅まで
 工事延長: 約0.9km
 残事業費: 約321億円(インフラ部)

新桜島駅まで
 工事延長: 約5.2km
 残事業費: 約767億円(インフラ部)

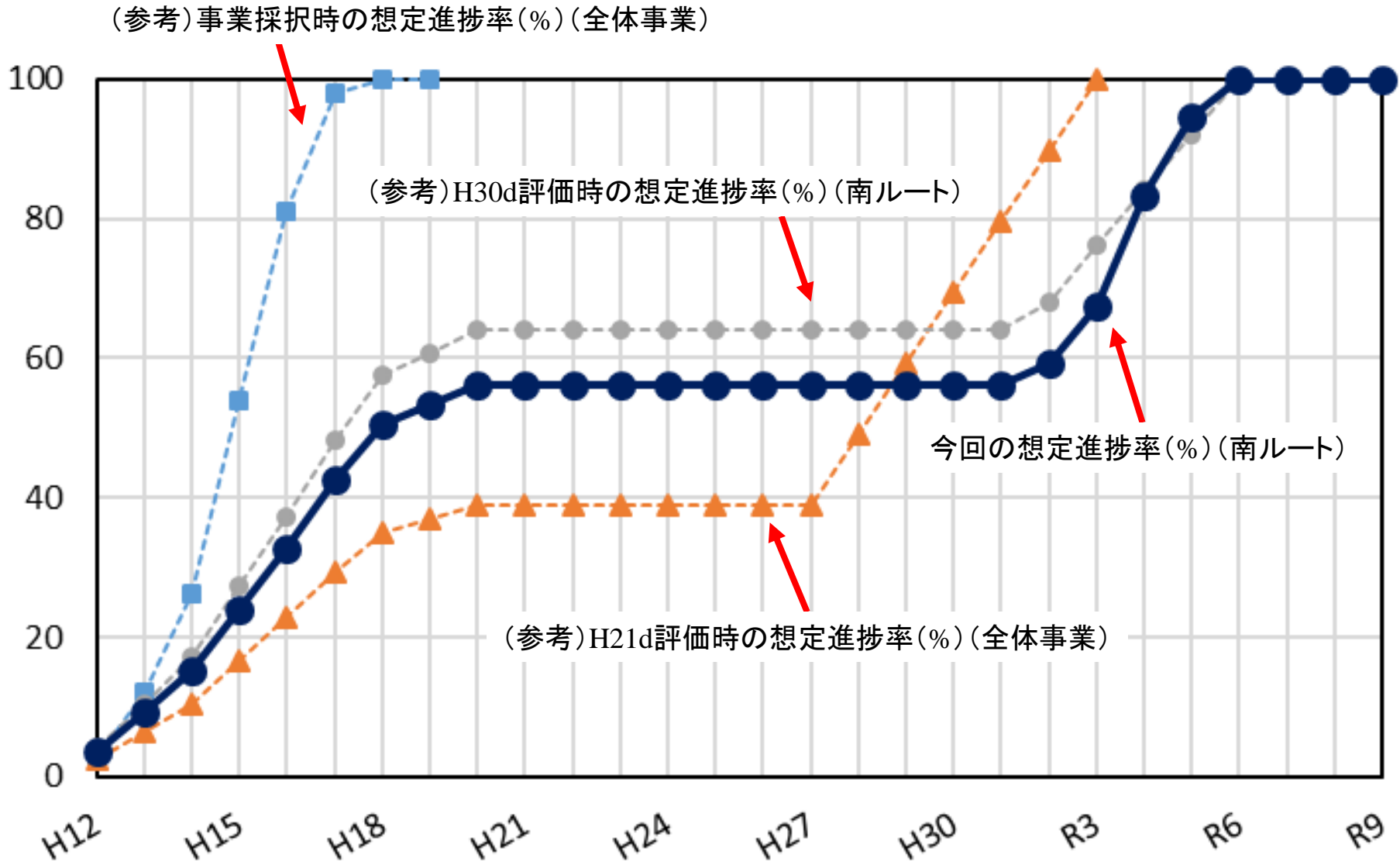
←→ 施工完了区間(未供用区間 約2.3km)

←- - - 未整備区間 (南ルート(夢洲まで)約0.9km、北ルート約4.3km)

オープンカット工法
 沈埋工法
 シールド工法



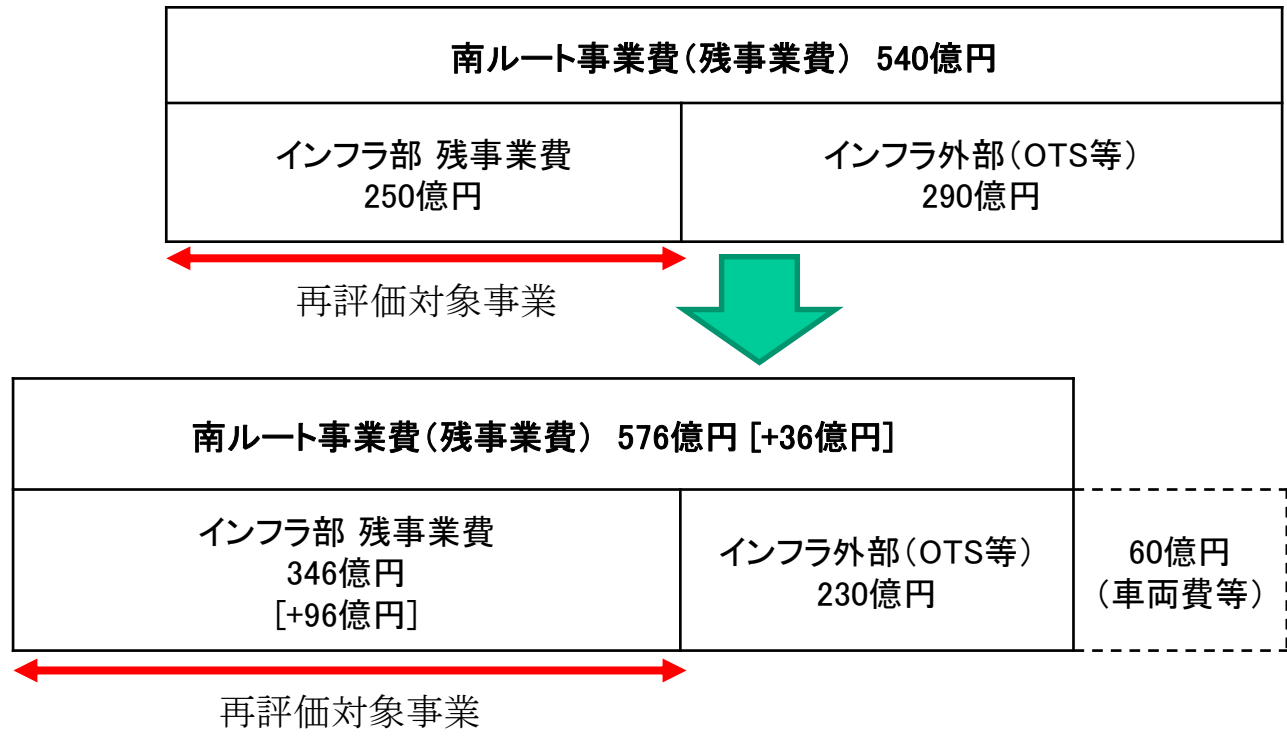
3 事業の概況 ③事業費進捗率(全体事業費)



※令和6年度中に(仮称)夢洲駅までの開業、令和9年度中に事業の完了を予定

【参考】総事業費の変更

◆事業費の変更



◆増額理由

事業計画時の想定に対して、実際の現場条件の違いが判明したこと、また、詳細設計や現地調査により新たに判明した事象への対応等により、全体事業費が増嵩している。

➤ 主な増嵩要素

- ① 夢洲駅本体工事に伴う仮設工の増強(地盤条件の変化) (+15億円)
- ② シールドマシンの1機増設(Uターンの際にマシンを分解する必要が判明したことから施工の安全性を確保) (+25億円)
- ③ シールド掘進工事における防爆対策の必要性判明と到達防護工法(地盤改良工法)の変更 (+17億円)
- ④ シールド掘進工事における想定以上の地盤沈下に伴う地中障害物撤去の追加 (+17億円)
- ⑤ 夢咲トンネル区間における線路部排水工事施工方法の変更 (+7億円)
- ⑥ (仮称)夢洲駅出入口の整備位置の変更(道路地下横断による延長増) (+10億円)
- ⑦ 沈下の影響による既設夢咲トンネル区間の線路部中床版の一部撤去 (+5億円)

【参考】総事業費の変更 主な増額内容

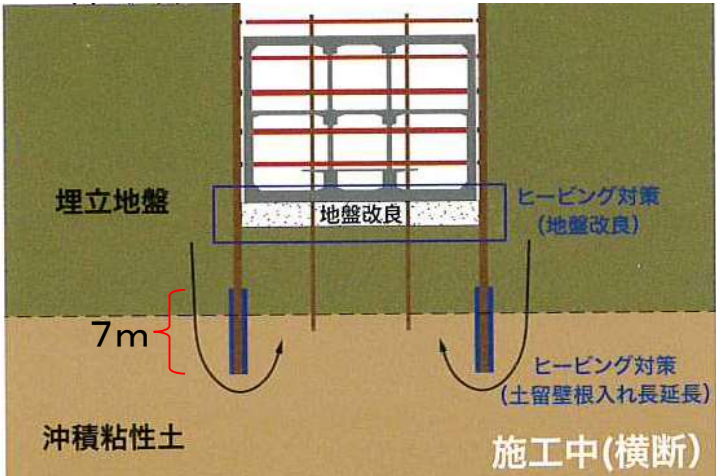
① 夢洲駅本体工事に伴う仮設工の増強

原因

- ◆ 不透水層と想定していた粘土層に砂分の存在が判明したことから、掘削工事中のヒービング現象(掘削面の盛り上がり)により、土留壁崩壊の危険性が判明

対策

- ◆ 土留壁の深さを不透水層まで確実に設置するため7m増大



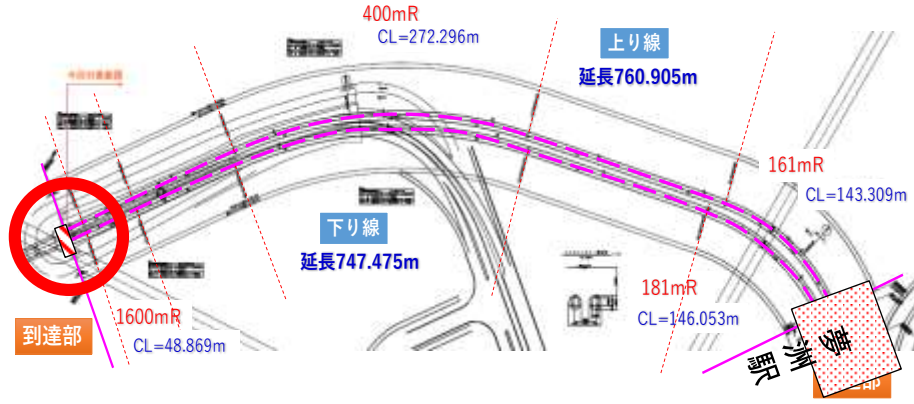
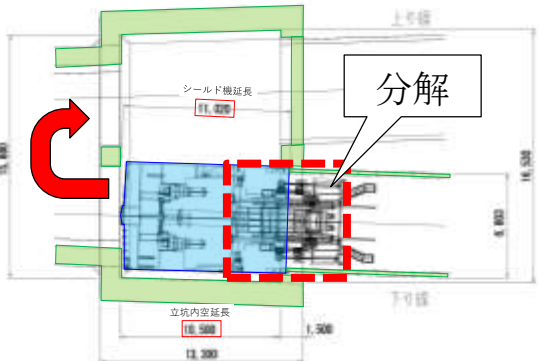
② シールドマシンの1機増設

原因

- ◆ 線路部の上り線と下り線を到達立坑で折り返す「Uターン施工」を予定
- ◆ 詳細設計の結果、地中障害物(鋼管矢板、ドレーン材)切断機能を有するマシンの機長が約11mとなり、当初より約1.7m増大することが判明
- ◆ 「Uターン施工」にはマシンの分解・再組立てが必要となり、現場での再組立てでは、マシンの形状(円形)が確保できず、これが原因となって地下水や土砂の侵入、地盤崩壊の危険性が判明

対策

- ◆ シールドマシンを1機増設し、上下線をそれぞれ掘進



③ シールド掘進工事における防爆対策及び到達防護工法(地盤改良工法)の変更

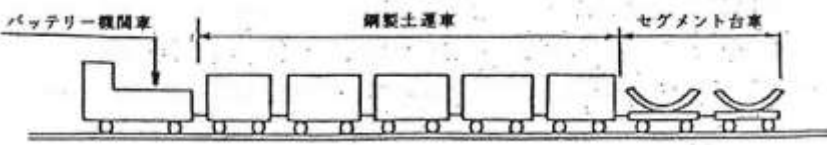
原因

- ◆ 詳細設計における土質調査において、シールド掘進範囲の地中にメタンガスの存在が明らかとなり、シールド工法設備を防爆対策とする必要性が判明
- ◆ 到達立坑前面の地盤を防護する範囲に玉石が存在するため、当初の地盤改良工法では一部に改良できない部分が生じることが判明した

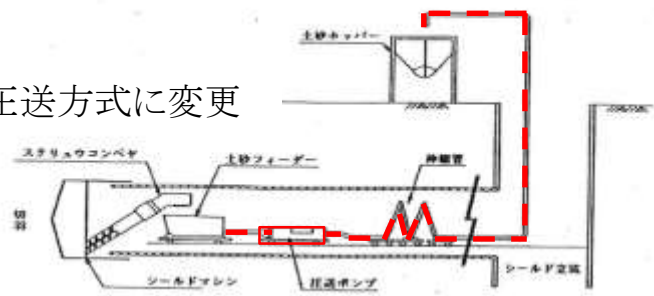
対策

- ◆ 工事の安全性を確保するため、「トンネル工事における可燃性ガス対策基準(大阪市)」に準じ、掘削土の搬出方法を圧送方式に変更
- ◆ 地盤改良工法を高圧噴射攪拌工法から浸透型の薬液注入工法に変更

■当初
シールド掘進で生じた土を鋼製土運車で搬出



■変更
パイプ圧送方式に変更



※ 掘削した土砂はシールド内で空気につれ爆発濃度に達してしまうため、地上まで配管による圧送に変更

④ シールド掘進範囲の地中障害物撤去

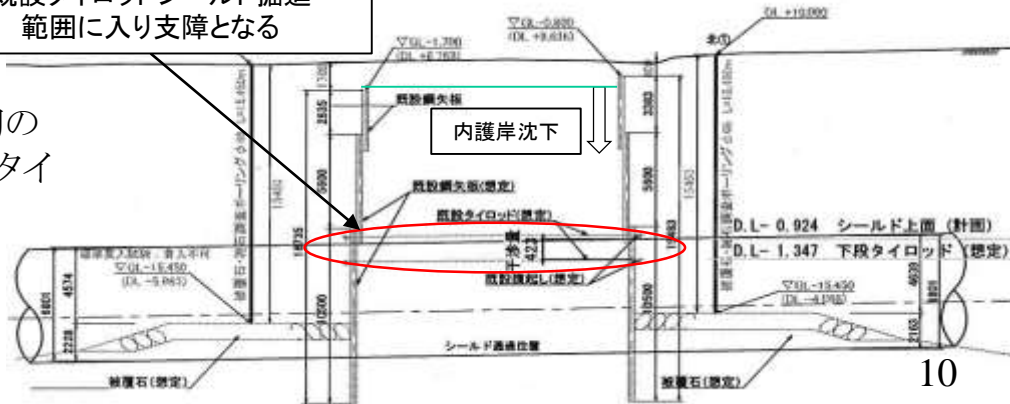
原因

- ◆ シールド掘進範囲に存在する既設内護岸が、当初の想定沈下量より大きく、撤去を想定していなかったタイロッドが支障と判明

対策

- ◆ 事前に地上からの掘削(全旋回工法)により撤去することにより対応

既設タイロッドシールド掘進範囲に入り支障となる



⑤ 夢咲トンネル区間における線路部排水工事施工方法の変更

原因

◆ 夢咲トンネル区間を整備した当初は6箇所の開
口部を活用し排水コンクリートの打設計画をし
ていたが、現在の現地状況や地上部の使用状
況が当時より大きく変化しており、関係各所と
の協議により工事に使用できる仮設開口は咲
洲側、夢洲側で各1箇所(計2箇所)のみとなる
ことが判明

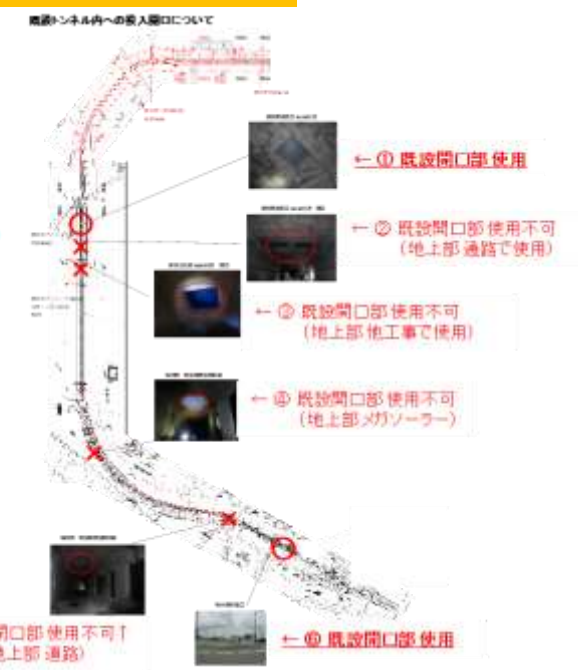
対策

◆ 排水コンクリートを仮設開口部より約1,000m圧送できるようコンクリートの配合
を変更することで対応
(スランプ・強度を増大させて流動化を図る)

平面図



既設トンネル区間 開口箇所



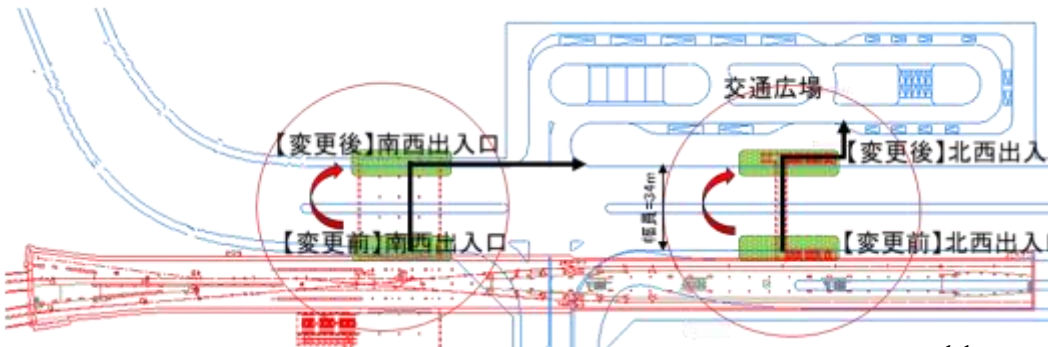
⑥ (仮称)夢洲駅出入口の整備位置の変更(道路地下横断による延長増)

原因

◆ 観光外周道路及び交通広場が位置づけられたこ
とから、駅舎出入口の位置を観光外周道路を横
断する必要が生じた。

対策

◆ 鉄道を利用する身障者を夢洲や舞洲等への交
通結節点となる交通広場へ安全かつスムーズに
誘導するため、観光外周道路を地下で横断する
アクセスルートを確認する。
(通路部分の整備延長を34m増大)



⑦沈下影響による既設夢洲トンネル区間の線路部中床版の一部撤去

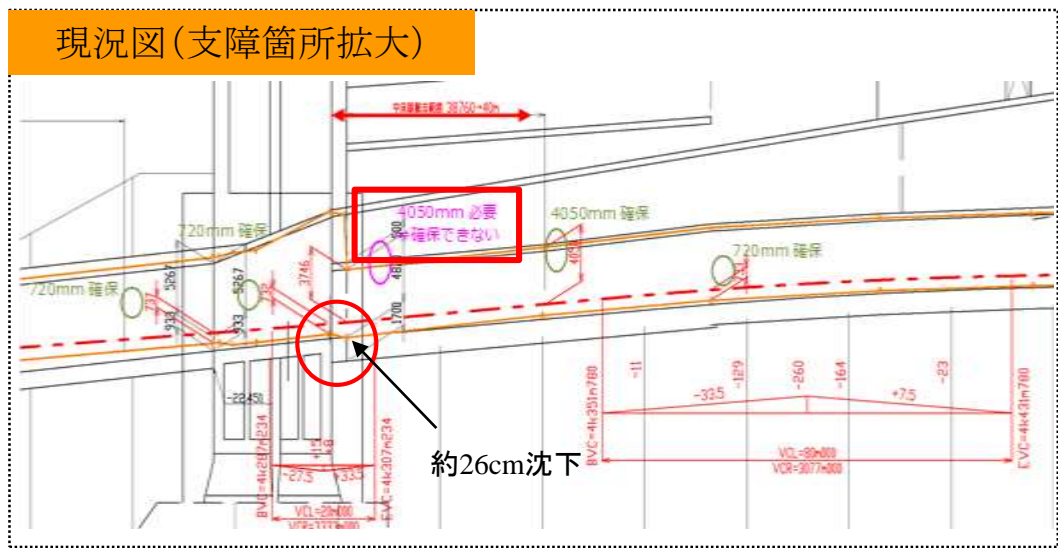
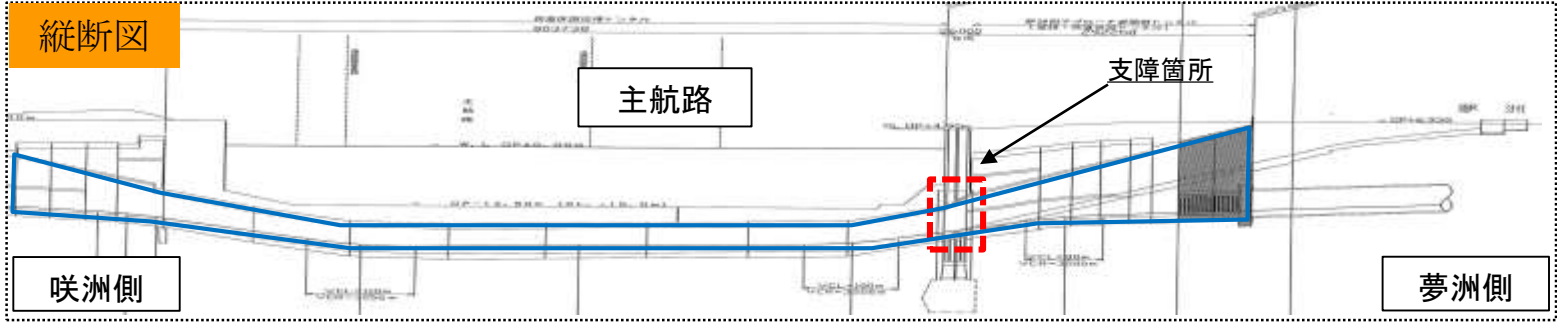
原因

- ◆ 夢洲側に築造されている躯体の沈下影響が起因して、躯体の一部が軌道の建築限界に支障となることが判明

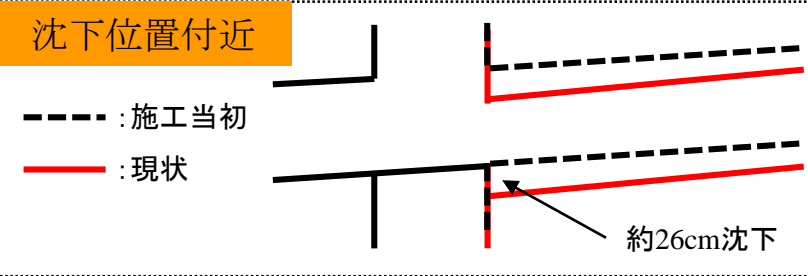
対策

- ◆ 既設躯体(中床版)を一部(延長40m)撤去し所定の建築限界を確保
- ◆ 更なる沈下を見込み延長40mを撤去

□ : 施工済み区間



沈下位置付近拡大



4 事業の必要性の視点 ①事業を取り巻く社会経済情勢等の変化

事業採択時(平成12年)

- 運輸政策審議会答申第10号「大阪圏における高速鉄道を中心とする交通網の整備に関する基本計画」(平成元年5月)
 - ・平成17年を目標に整備することが適当である区間
- 廃棄物、浚渫土砂、建設発生土等の受入場所
 - ・舞洲受入済み(平成4年埋立竣工)
 - ・夢洲受入中

前回評価時点(平成30年)

- 平成28年12月「特定複合観光施設区域の整備の推進に関する法律」(IR推進法)が施行
- 夢洲まちづくり構想の策定(平成29年8月)
- 平成30年7月「特定複合観光施設区域整備法案」(IR実施法)成立
 - ・国は基本方針等を策定した後、IRの区域認定を行う
- 平成30年11月 BIE総会により、夢洲が2025年万国博覧会の開催地に決定

現在(令和3年)

- 令和元年12月 夢洲まちづくり基本方針の策定
- 令和元年12月 大阪・夢洲地区特定複合観光施設設置運営事業を実施する民間事業者の公募・選定手続き開始
- 令和2年6月 夢洲2区の一部が埋立完了
- 令和3年9月 大阪・夢洲地区特定複合観光施設設置運営事業設置運営事業予定者の選定

◆全国、大阪市における当該事業分野の現状

- 大阪港の骨格となる幹線道路網の補助的機関として、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。
- また、2025年の大阪・関西万博において、会場となる夢洲地区への輸送手段として本路線が位置づけられている。

◆ニーズの動向

- 事業着手時(H12)の夢洲開発は、「夢洲まちづくり計画(素案)」により、物流、業務・商業・居住等の土地利用を計画していたが、市の財政悪化に伴い公共事業を抑制し、埋立材となる建設残土等の減少により、埋立工程が延命化され、その間の社会情勢の変化により、平成21年の「夢洲・咲洲地区の活性化に向けて(中間とりまとめ)」において、物流用途の土地利用へ変遷してきた。
- 平成28年に策定した「夢洲まちづくり構想」においては、新たに「国際観光拠点」が位置づけられ、令和3年9月には、IR事業者が選定・公表され、年間来場者数2,000万人の事業計画が提案された。今後、国への区域認定申請の手続きが具体的に進められる。
- このように、夢洲まちづくり構想に基づく「国際物流拠点」と「国際観光拠点」の形成が具体化してきており、本路線の整備が急務となっている。

4 事業の必要性の視点 ②事業の効果

◆定量的効果の具体的な内容[効果項目・受益者]

効果項目	受益者
移動コストの削減 (移動時間コスト削減額、移動コスト削減額)	利用者
交通事故の減少	利用者
既存道路の混雑緩和	地域社会

◆費用便益分析[算出方法・分析結果]

[算出方法]

港湾整備事業の費用対効果分析マニュアル(平成29年3月) 【出典:国土交通省港湾局】

[分析結果]

南ルート

費用便益比 $B/C = 3.97$ (総便益 $B = 5,291.7$ 億円、総費用 $C = 1,334.2$ 億円)

◆定性的効果の具体的な内容[効果項目・受益者]

効果項目	受益者
鉄道路線の導入空間が確保され、大量、高速、定時性の高い鉄道の整備により、臨海部のアクセスが向上する	利用者
臨港鉄道の整備に伴う自動車・バス利用から鉄道利用への転換によって、既存の道路混雑が緩和されるとともに、沿道における騒音や振動等が軽減される	地域社会

◆事業の投資効果

■便益(B)

- ・「港湾整備事業の費用対効果マニュアル」(平成29年3月 国土交通省港湾局)に基づき、「移動コストの削減(移動コスト削減額、移動時間コスト削減額)」、「交通事故の減少」及び「既存道路の混雑緩和」について、本プロジェクトの整備の有無それぞれについて推計し算出。
- ・また、臨港鉄道整備事業による便益については、インフラ部のみを取り出した便益を算定することは困難なため、臨港鉄道整備事業全体の便益を算出したうえで、インフラ部(躯体等)とインフラ外部(軌道・駅舎建築設備・車両・電気設備等)の事業費により按分し、当該事業の便益とした。

■費用(C)

本プロジェクトの整備に係る総事業費及び管理運営費を算出

◆分析結果(割引後)

便益・費用の項目		金額(単位:億円)	
		南ルート I～III期開発	
便益 (B)	移動コストの削減	移動時間コスト削減額 ①	3,994.7
		移動コスト削減額 ②	-405.4
	交通事故の減少 ③		12.2
	既存道路の混雑緩和 ④		2,647.0
	鉄道整備事業全体の便益 ⑤=①+②+③+④		6,248.5
	うち臨港鉄道整備事業(インフラ部)の便益 ⑥ ⑥=⑤×(⑦(インフラ部事業費)/ (⑦(インフラ部事業費)+⑧))		5,291.7
費用 (C)	インフラ部の事業費(残事業費) ⑦		1,319.5
	インフラ外部の事業費 ⑧		238.6
	管理運営費 ⑨		14.7
	総費用C(⑦+⑨)		1,334.2
費用便益比 (B/C)	臨港鉄道整備事業(インフラ部)の 費用便益比(⑥/(⑦+⑨))		3.97

◆算出条件

- 分析開始年度:平成12年 ○基準年度:令和3年 ○検討期間:供用開始後40年間
- 現在価値算出のための社会的割引率:4%
- 適用した費用便益分析マニュアル:港湾整備事業の費用対効果分析マニュアル(平成29年3月 国土交通省港湾局)

- ◆ 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
- ◆ 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
- ◆ 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



事業の必要性の評価 : A~C

5 事業の実現見通しの視点 ①事業内容の変更

◆事業内容の変更状況とその要因

- 平成30年度の大阪市建設事業評価有識者会議において、北港テクノポート線(南ルート)が事業継続(A)となり、本事業を再開した。
- 令和2年度より、本格的に夢洲での工事に着手し、詳細設計や工事を進める中で、事業計画時の想定と実際の現場条件との違いが明らかとなってきたことなどから、新たに必要な対策や現地調査により判明したことへの対応等により、全体事業費が増嵩している。

◆未着工あるいは事業が長期化している理由[前回評価時点から完了予定年度を変更している場合は、その理由]

- 本事業は、平成12年に咲洲～夢洲間(道路と鉄道の一部構造の海底トンネル部を含む区間)から工事に着手し、平成21年に咲洲～夢洲立坑間のインフラ部の躯体が完成した。
- この間、大阪市の財政状況は厳しさを増し、全市的に財政改革に取り組み、この一環として公共事業を抑制してきた。これに伴い、埋立柱となる浚渫土砂や建設発生土等の発生量が抑制され、その受け入れ場所である夢洲の埋立工程も延命化してきた。
- このため、本事業の夢洲立坑～夢洲駅～舞洲駅～新桜島駅の区間については、工事の着工を見合わせるべきとして、平成21年度の大阪市行政評価委員会事業再評価部会において、事業休止(D)となっていた。
- 平成30年度の事業再評価をうけ、北港テクノポート線(南ルート)の事業を再開しているが、夢洲駅の一部出入口については、IRの開業に合わせて整備することとしたため、令和9年度の工事完了を予定している。

◆コスト縮減や代替案立案等の可能性

- 浚渫土砂等により造成した夢洲は、土地利用時の地盤の安定を目的にプラスチックボードドレーンと呼ばれる地盤改良材を地中に打ち込んでいる。このため、夢洲駅本体の建設に必要な土留工事においては、通常、地中の土砂とセメントを混合する工法を用いるが、この地盤改良材が支障となるため事前に撤去が必要となる。
- このため、TRD工法と呼ばれる地中にセメントを混合する際、同時に地盤改良材をかき上げて排出することができる工法を採用することで、事前の撤去工事が不要となる対策を講じている。
- また、土留壁を支える「切梁」と呼ばれる梁材は、通常3m間隔で配置することが標準であるが、ハンマーストラット工法と呼ばれる梁材の間隔を広げる工法を採用することで、鋼材使用量を減少させる取り組みを行った。
- そのような中でも、現場状況の変化等により大きな増額が見込まれることとなったが、対応策については、学識経験者など専門家の意見も聴取し妥当性を確認して進めており、引き続きコスト縮減の可能性を検討していく

- ◆ 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。



事業の実現見通しの評価 : 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、2025年大阪・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等

- 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、2025年の大阪・関西万博の開催においても、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、会場への来場者輸送計画に対応できない。

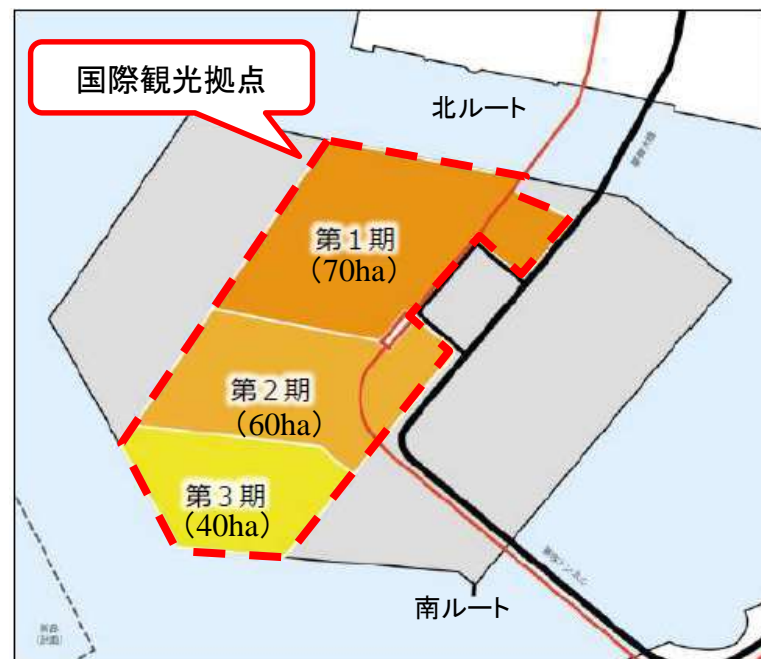


事業の優先度の視点の評価 : A

前回再評価（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。
- ▶ 今回は、夢洲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IR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。

■ 夢洲の段階的な土地利用
〈夢洲まちづくり構想より〉



◆対応方針(案)の選択理由

➤ 事業の必要性の評価

- 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。
- 2025年大阪・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。

➤ 事業の実現見通しの評価

- 事業再開時の想定から、現場条件の違いが明らかになっているものの、計画通りに工事が進捗しており、令和6年度中の(仮称)夢洲駅までの開業が見込めること、また、令和9年度中の事業完成が見込める。

➤ 事業の優先度の視点の評価

- 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、2025年大阪・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。
- 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・関西万博の来場者の輸送計画に影響する。



南ルート 事業継続(A)、北ルート 事業休止(D)

- ◆ 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2025年の大阪・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。

- ◆ 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2025年大阪・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)中に本路線(南ルート)の鉄道整備を進める。
- ◆ 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。