

【再評価理由】 ①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

【再評価回数】 4回目

【前回実施年度】 令和3年度

【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)

令和7年12月

大阪港湾局

担当連絡先
計画整備部計画課
(06-6615-7768)

目 次

1. 事業の概要
2. 事業目的
3. 事業内容
4. 事業の必要性の視点
 - (1)事業を巡る社会経済情勢等の変化
 - (2)事業の投資効果 定量的効果
 - (3)事業の投資効果 定性的効果
 - (4)事業の必要性の評価
5. 事業の実現見通しの視点
 - (1)事業の進捗状況・事業費の見込み
 - (2)事業の進捗状況
 - (3)事業費進捗率(全体事業費)
 - (4)事業の進捗の見込み・コスト縮減や代替案立案等の可能性
 - (5)事業の実現見通しの評価
6. 事業の優先度の視点の評価
7. 対応方針(案)
8. 今後の取組方針(案)

1 事業の概要

【事業目的】

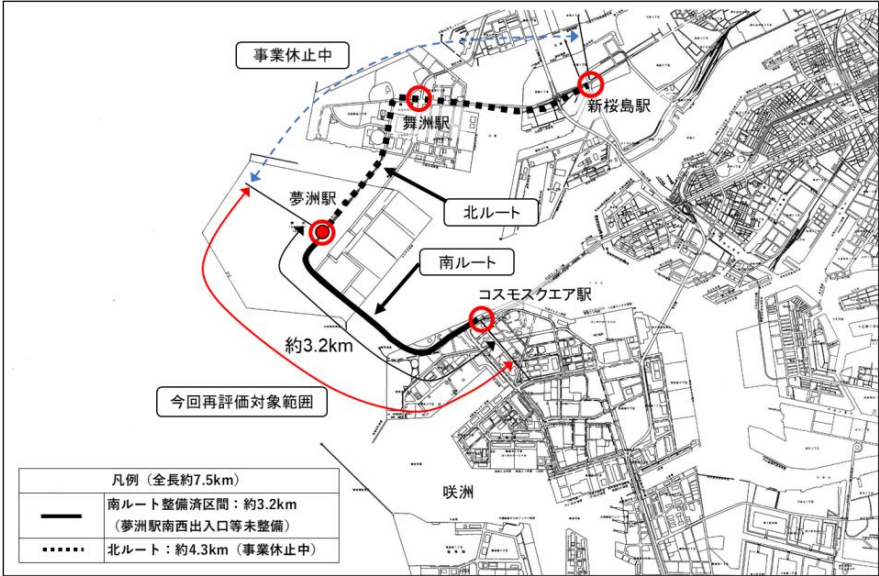
- 北港テクノポート線は、大阪臨海部の人工島である咲洲、夢洲(埋立中)、舞洲を経由し、在来の臨海部及び都心部を結び、臨海部の開発に伴う交通需要に対応するために整備する鉄道路線である。
- 本事業は、港湾整備事業としてこの鉄道路線のインフラ部(躯体等の土木構造物)を整備するものである。
(なお、インフラ外部(軌道・駅舎建築設備・電気設備等)については(株)大阪港トランスポートシステム(OTS)が整備を行う。)

【事業概要】

- ◆臨港鉄道整備事業:[延長約7.5km(コスモスクエア～新桜島)の内、南ルート約3.2km(コスモスクエア～夢洲)]
- ◆事業期間
平成12年度～令和11年度(南ルート)
(前回評価時の事業完了予定は令和9年度)
※北ルートについては平成21年度から
事業休止中
- ◆事業費
南ルート分:778億円(全体事業:1,224億円)
(参考:インフラ外部南ルート分:193億円(全体事業:693億円))
(前回評価時)
南ルート分:790億円(全体事業:1,236億円)
(参考:インフラ外部南ルート分:230億円(全体事業:730億円))

南ルート想定事業費（億円）				事業主体
インフラ部	港湾整備事業（一般会計）	国費	198	大阪市
		市費	198	
	開発者負担（港営事業会計）		382	
	計		778	
インフラ外部			193	OTS

【位置図】



1 事業の概要

【事業経過】

- ・平成元年度：運輸政策審議会答申第10号（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。）
- ・平成12年度：事業開始
- ・平成20年度：コスモスクエア駅～夢洲立坑（約2.3km）のインフラ部のみ整備完了。
- ・平成21年度：大阪市行政評価委員会 事業再評価部会での意見聴取を経て、全市的な財政改革による公共事業の抑制、事業の選択と集中の観点等から事業休止。
- ・平成30年度：「夢洲まちづくり構想」の策定や、2025年大阪・関西万博の開催決定等を受け、夢洲の開発計画が大きく動き出したことから、大阪市建設事業評価有識者会議での意見聴取を経て、南ルートのみ事業再開（北ルートは引き続き事業休止中）。
- ・令和6年度：南ルート（コスモスクエア駅～夢洲駅）開業。南ルートの残事業は、R12秋開業予定の特定複合観光施設（IR）の夢洲第1期区域に接続する夢洲駅の一部出入口等のみとなる。（令和8年度工事着手予定）

【再評価理由】

・残事業部分について、詳細設計に伴う工程見直しや、IR出入口施設側との協議・調整に伴う着手時期の変更（旧：令和7年度⇒新：令和8年度）により、完了年度を前回評価時の「令和9年度」から「令和11年度」に変更する必要が生じた。

なお、事業費は、数量精査により前回評価時よりも低減することとなる（南ルート「790億」→「778億」）

・完了年度の変更にあたり、所管省庁の基準における「社会経済情勢の急激な変化、技術革新等により再評価の実施の必要が生じた事業」に該当するため、今回、事業再評価を実施する。

2 事業目的

【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、在来の臨海部及び都心部を結ぶ鉄道路線である。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、第1種鉄道事業者（株）大阪港トランスポートシステム）が整備し、第2種鉄道事業者（大阪市高速電気軌道（株）（大阪メトロ））が鉄道を運行するものである。

※第1種鉄道事業：自らが敷設する鉄道線路を使用し、鉄道での旅客又は貨物の運送を行う事業。

※第2種鉄道事業：自らが敷設する鉄道線路以外の鉄道線路を使用して鉄道による旅客又は貨物の運送を行う事業をいう。

【背景・課題】

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、それぞれが十分な機能を発揮するためには、港湾物流の円滑化を図るとともに、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。

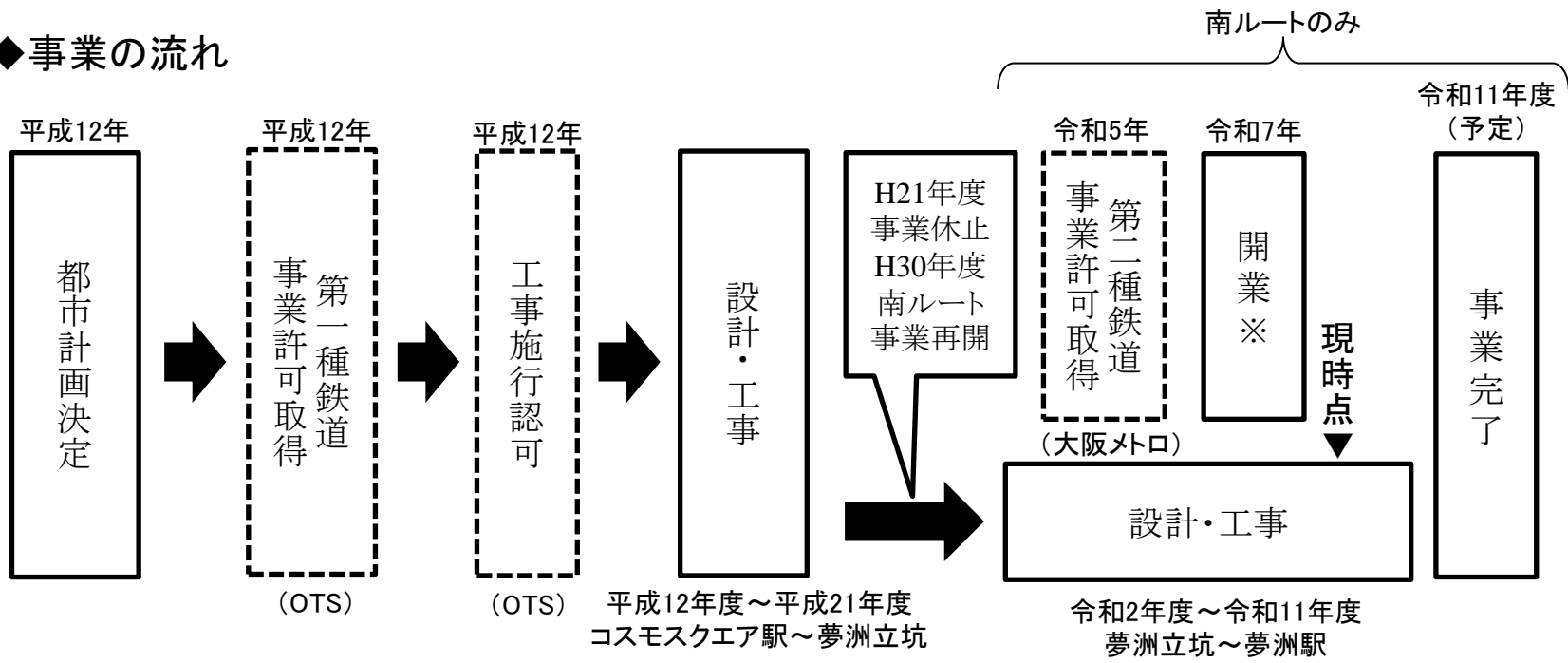
【北港テクノポート線（南ルート）に関する大阪市の上位計画等における位置付け】

- 大阪港港湾計画（平成10年11月変更）において臨港交通施設、大阪都市計画（平成12年12月都市計画決定）において都市高速鉄道として位置づけられた。
- 夢洲まちづくり構想（平成29年8月策定）において、国際観光拠点と国際物流拠点が位置づけられ、それぞれが機能発揮するために、本路線を含め、円滑な交通アクセスの確保が必要不可欠としている。

3 事業内容

【事業内容】

◆事業の流れ



※北港テクノポート線南ルートについて、令和7年1月に一部出入口等を除いて完成し、鉄道の運行・営業が可能な状態となったことから、2025年大阪・関西万博の需要等に対応するため、事業完了より先に開業を迎えた。

◆財源等(南ルート)

- 本路線は、人流と物流を分離することで、港湾物流の円滑化に資するものであることから、港湾整備事業(一般会計)により整備するものであるが、臨海部の開発においても必要不可欠な路線であり、都市的な土地利用による交通需要にも対応するものであることから、開発者負担(港営事業会計)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、第1種鉄道事業の事業者(株)大阪港トランスポートシステム)が整備する。

4 事業の必要性の視点 (1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化

【事業を取り巻く現状】

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)
- 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(令和3年)

- 平成29年8月 夢洲まちづくり構想の策定
- 平成30年11月 大阪での2025年万博開催が決定
- 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(IR)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(IR)設置運営事業設置運営事業予定者の選定

現在(令和7年)

- 令和5年4月 大阪・夢洲地区特定複合観光施設区域の整備に関する計画(区域整備計画)を国土交通大臣が認定
- 令和7年4月 夢洲第2期区域マスタープランVer.1.0策定
- 令和7年4月 2025年大阪・関西万博開催
- 令和7年10月 夢洲第2期区域マスタープランVer.2.0策定

【大阪市における当該事業分野の現状】

- 北港テクノポート線は、大阪の臨海部及び都心部を結び、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。
- また、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た。

4 事業の必要性の視点 (1) 事業を巡る社会経済情勢等の変化

【ニーズの動向】

- 事業着手時(H12)の夢洲開発は、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、物流用途の土地利用へ変遷してきた。
- 平成22年には国際コンテナ戦略港湾として阪神港(大阪港・神戸港)が選定され、大阪港において中心的機能を担う夢洲は、高規格コンテナターミナルをはじめとする物流施設の集積が進んでおり、国際物流拠点として機能を果たしている。
- 一方で、平成29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、夢洲第1期開発では令和3年9月に、夢洲における特定複合観光施設(IR)の設置運営事業予定者が選定され、令和5年4月には国土交通大臣から区域整備計画の認定を受けた。
- また、令和7年10月に夢洲第2期区域マスタープランVer.2.0が策定され、2026年春頃には、本マスタープランに沿って開発事業者の募集が開始される予定。
- 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いるなか、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、また、本路線の整備により人流と物流を分離することで、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など、「国際物流拠点」と「国際観光拠点」のそれぞれが十分な機能を発揮するためには、本路線の整備が必要不可欠である。

4 事業の必要性の視点 (2) 事業の投資効果 定量的効果

【定量的効果の具体的な内容〔効果目的・受益者〕】

効果目的	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]

➤ 便益(B)

「港湾整備事業の費用対効果分析マニュアル」(令和6年6月 国土交通省港湾局)に基づき、「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)」、「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した。

また、臨港鉄道整備事業(インフラ部)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・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した。

[分析結果]

南ルート

費用便益比 $B/C=3.87$ (総便益 $B=7,048.0$ 億円、総費用 $C=1,820.9$ 億円)

※分析の詳細については次頁参照

4 事業の必要性の視点 費用便益分析の概要

【分析結果（割引後）】

便益・費用の項目			金額(単位:億円)
便益 (B)	移動コストの削減	移動時間コスト削減額 ①	4,592.6
		移動コスト削減額 ②	140.6
	交通事故の減少 ③		14.0
	既存道路の混雑緩和 ④		3,039.4
	鉄道整備事業全体の便益 ⑤=①+②+③+④		7,786.6
	うち臨港鉄道整備事業(インフラ部)の便益 ⑥ ⑥=⑤×(インフラ部の事業費⑦/ (インフラ部の事業費⑦+インフラ外事業費⑧))		7,048.0
費用 (C)	インフラ部の事業費 ⑦		1,807.3
	インフラ外部の事業費 ⑧		189.4
	管理運営費 ⑨		13.6
	総費用C ⑦+⑨		1,820.9
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))		3.87

【整備効果についての補足的な指標】

【来場者想定】

- ・ 夢洲第1期開発後：2,000万人/年
- ・ 夢洲第2期開発後：3,200万人/年
- ・ 夢洲第3期開発後：3,500万人/年

【本路線整備による主な効果】

- ・ 移動時間コスト削減額について、大阪駅周辺である北区を例にすると、本路線の整備により夢洲までの所要時間が約10分短縮される。
- ・ 既存道路の混雑緩和について、本路線の整備により、夢舞大橋経由で平均で3分、夢咲トンネル経由で平均で4分短縮される。

※移動時間コスト削減額は、本路線を整備することにより、夢洲までの所要時間が短縮されることから、その効果を便益として計上したもの。

※移動コスト削減額は、本路線の整備の有無による公共交通機関の運賃差額について、便益として計上したもの。

※交通事故の減少は、本路線の整備により、夢洲への移動がバス等の自動車利用から鉄道利用へ転換することで、交通量が減少し、既存道路の事故が減少する効果を便益として計上したもの。

※既存道路の混雑緩和は、本路線の整備により、バス等の自動車利用から鉄道利用へ転換することで、既存道路の混雑が緩和される効果を便益として計上したもの。

【算出条件】

- 分析開始年度:平成12年 ○基準年度:令和7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(令和6年6月 国土交通省港湾局)

4 事業の必要性の視点 (3) 事業の投資効果 定性的効果

【定性的効果の具体的な内容【効果目的・受益者】】

効果目的	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

4 事業の必要性の視点 （４）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
- 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已形成しており、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いる。

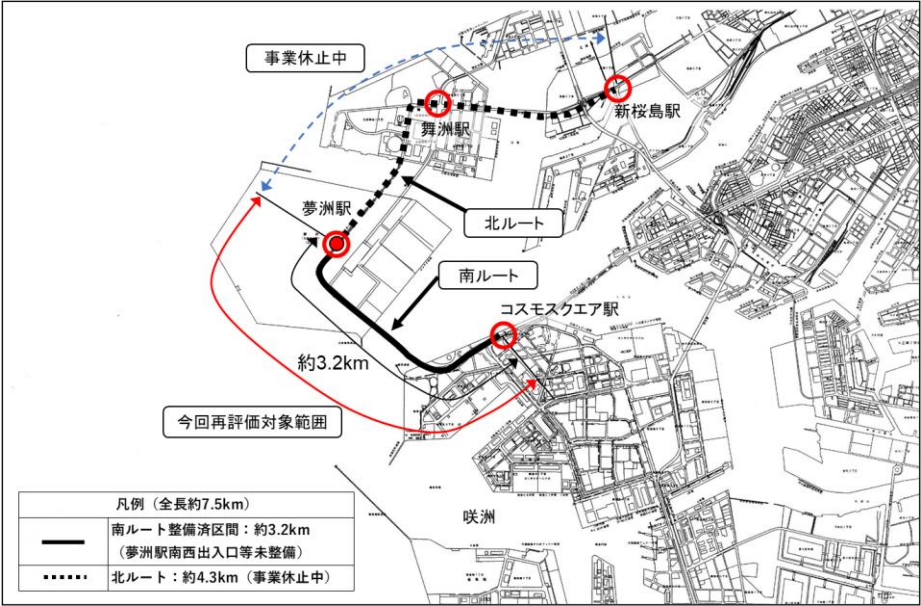
事業の必要性の評価：A～C（前回：A～C）
（投資効果があり、社会経済情勢等の変化に対しても適合している）

5 事業の実現見通しの視点 (1) 事業の進捗状況・事業費の見込み

	事業開始時点 (平成12年度)	事業再開時点 (平成30年度)	前回評価時点 (令和4年1月)	今回評価時点 (令和7年12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)	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11年度 (南ルート)
②事業規模	インフラ部 事業区間延長 約7.5km (コスモスクエア～夢 洲～舞洲～新桜 島)	インフラ部 事業区間延長約7.5km (コスモスクエア～夢 洲～新桜島)の内、南ル ート約3.2km(コスモスク エア～夢洲)	インフラ部 事業区間延長約7.5km (コスモスクエア～夢 洲～新桜島)の内、南ル ート約3.2km(コスモスク エア～夢洲)	インフラ部 事業区間延長約7.5km(コ スモスクエア～夢洲～舞 洲～新桜島)の内、南ル ート約3.2km(コスモスク エア～夢洲)
うち完了分	—	整備区間：約2.3km	整備区間：約2.3km	整備区間：約3.2km
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)	南ルート分：100% (全体事業：42.7%) (延長ベース)
③全体事業費	—	南ルート分：694億円 (全体事業費：1,140 億円)	南ルート分：790億円 (全体事業費：1,236 億円)	南ルート分：778億円 (全体事業費：1,224 億円)
うち既投資額	—	444億円	469億円	774億円
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)	南ルート分：99.5% (全体事業：63.2%) (事業費ベース)

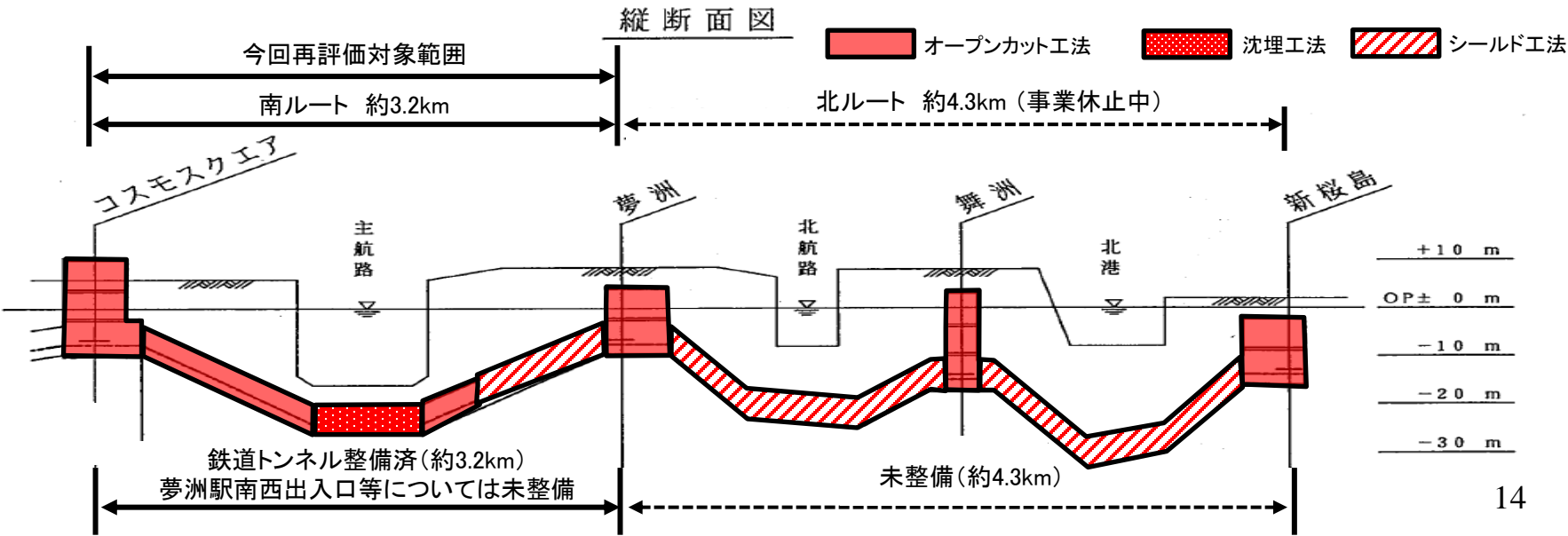
※平成21年度に事業を休止し、平成30年度に南ルートのみ事業を再開。

5 事業の実現見通しの視点 (2) 事業の進捗状況

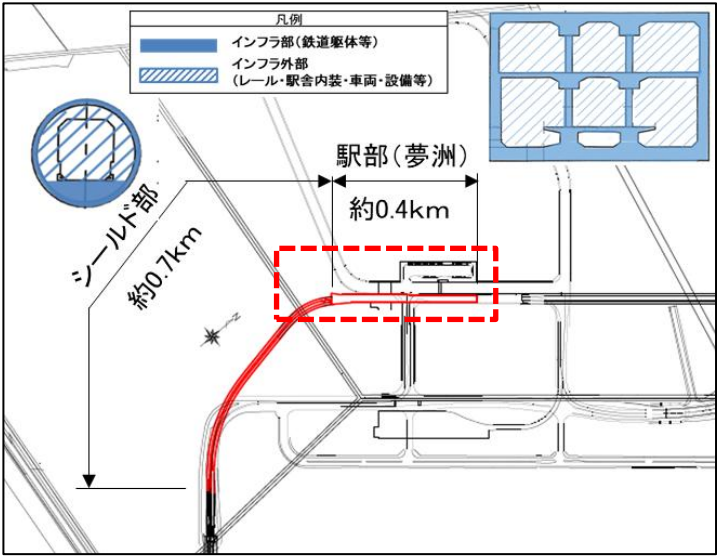


進捗状況

コスモスクエア駅～夢洲駅まで整備済
(夢洲駅南西出入口等については未整備)
延長：約3.2km
整備済事業費：774億円



5 事業の実現見通しの視点 (2) 事業の進捗状況



残事業の内容

夢洲駅まで

夢洲駅南西出入口(工事内容:掘削、コンクリート打設等)

残事業費:3億円

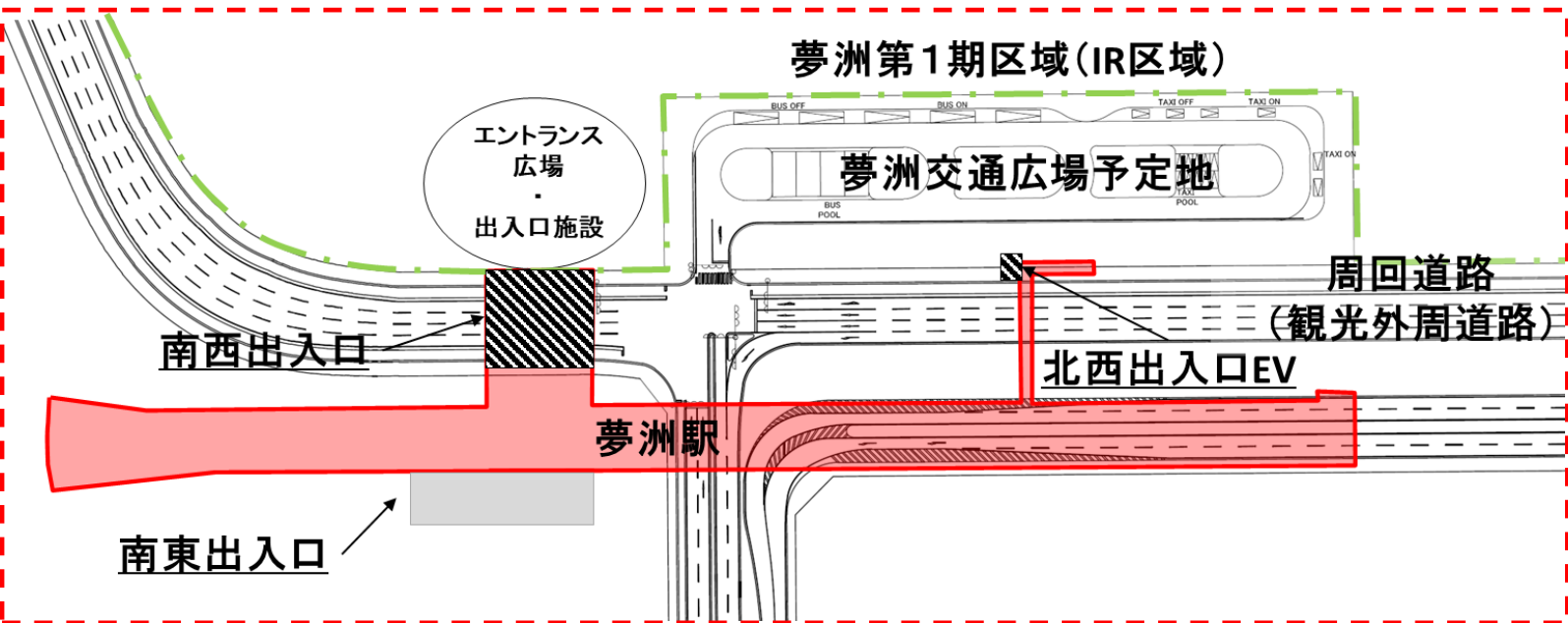
※幅員30mのうち、3m分の費用を、鉄道施設として最低限必要な幅員分として、本鉄道事業により負担し、残り27m分の費用は、夢洲まちづくりに係る円滑な人流のための駅空間確保に必要な幅員分として、開発者負担(港営事業会計)としている。

夢洲駅北西出入口エレベータ(工事内容:設備設置、配線等)

残事業費:1億円

合計

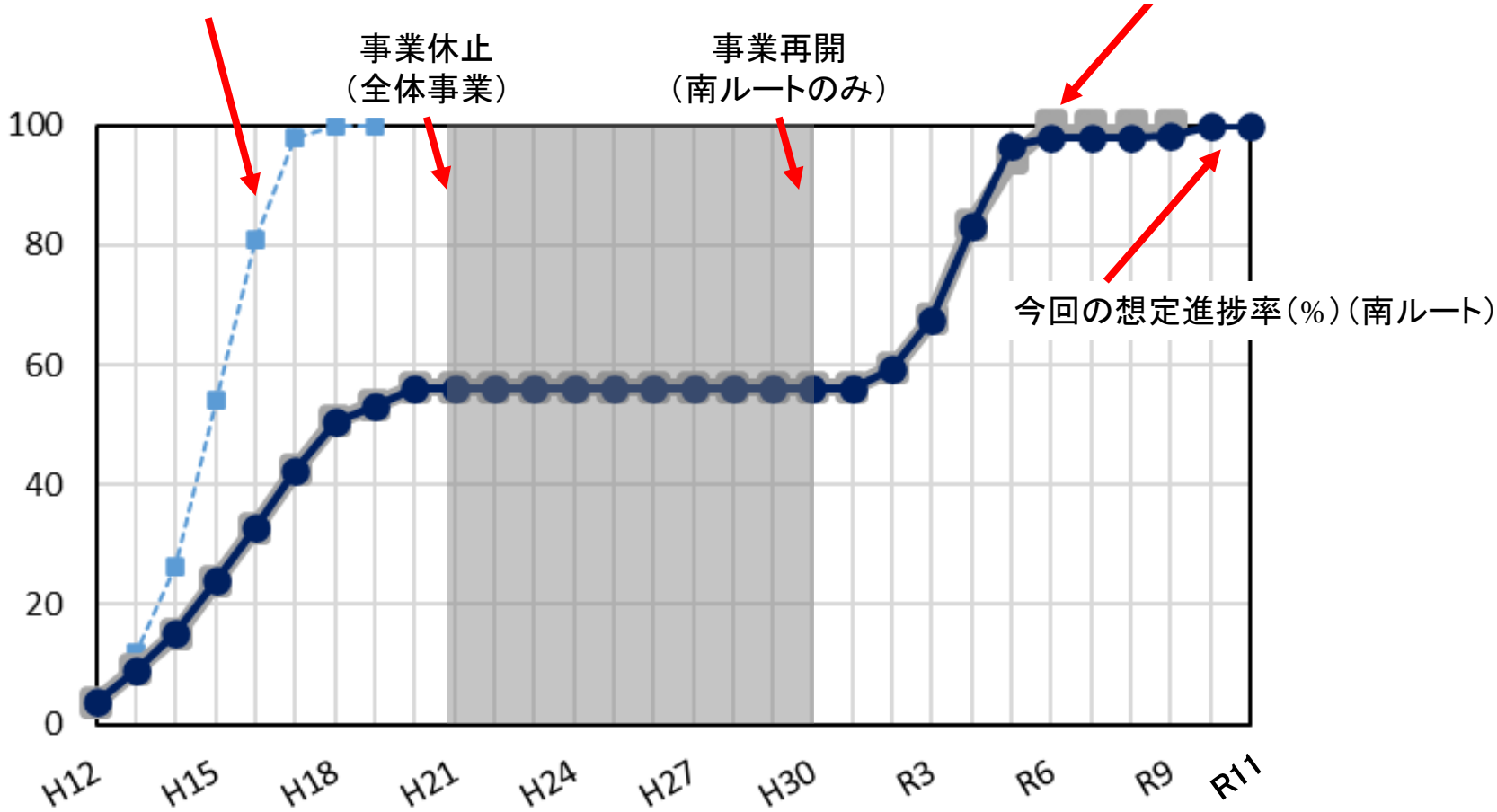
残事業費:4億円



5 事業の実現見通しの視点 (3) 事業費進捗率(全体事業費)

(参考) 事業採択時の想定進捗率(%) (全体事業)

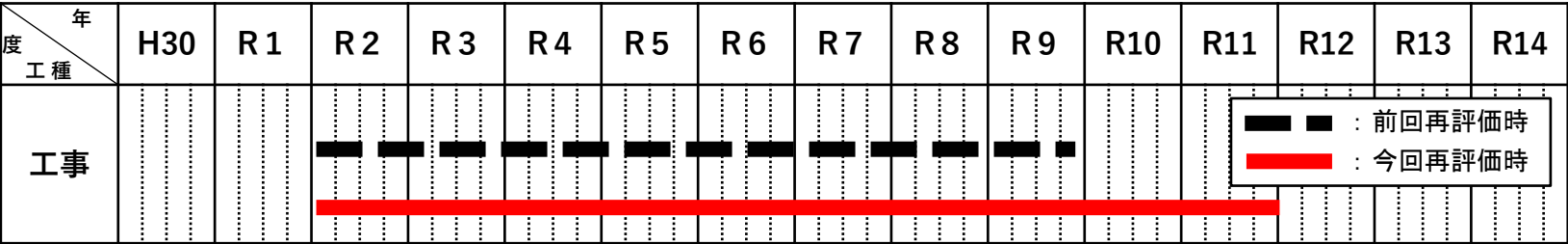
(参考) 令和3d評価時の想定進捗率(%) (南ルート)



※ 令和7年1月に夢洲駅まで開業済、令和11年度中に事業の完了を予定

5 事業の実現見通しの視点 【参考】事業の進捗・事業費の見込み

【事業規模（事業内容・事業スケジュール）の変更状況とその要因】



【事業規模（事業費）の変更状況とその要因】

増減項目	前回評価 （事業費）	今後の見通し （事業費）	増減額	増減理由
南ルート	790億円	778億円	▲12億円	事業進捗に伴う数量精査による減
計	790億円	778億円	▲12億円	

5 事業の実現見通しの視点 （4）事業の進捗の見込み・コスト縮減や代替案立案等の可能性

【完了年度変更の理由】

- 前回評価時点においては、夢洲駅南西出入口等の残事業について、2025年大阪・関西万博の閉幕後（令和7年度）から工事に着手し、令和9年度に事業完了の予定としていた。
- その後、詳細設計を進めるにあたり、工程の見直しを行い、工事期間が「約2年半」から「約3年」に変更となった。
- また、夢洲駅南西出入口に隣接し、地下で接続する特定複合観光施設（IR）の出入口施設の整備について、夢洲駅南西出入口と同時に施工する計画としていたが、IR出入口施設側との協議・調整により、同時施工による工事調整の煩雑さや責任区分の明確化等を考慮し、同時施工の計画を見直し、南西出入口工事の着手時期を令和7年度から令和8年度に変更した。
- 上記の経過から事業完了年度を令和9年度から令和11年度に変更する。

5 事業の実現見通しの視点 (5) 事業の実現見通しの評価

- 夢洲における特定複合観光施設（IR）の設置運営事業予定者が選定され、令和5年4月に国土交通大臣から区域整備計画の認定を受けている。
- また、夢洲第1期区域のまちづくりが具体的に進展しており、夢洲第2期区域の土地造成も完了（埋立竣工）し、さらには、夢洲第3期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」とが共存し、それぞれが十分な機能を発揮するためには、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。
- 夢洲駅を含む本路線（南ルート）については、詳細設計が完了し工程見直しにより、確度の高い工事期間を出せていることから、残事業についても完了時期の実現可能性が高い。

**事業の実現見通しの評価：A（前回：A）
（完了時期の実現可能性が高い）**

6 事業の優先度の視点の評価

【重点化の考え方】

- 夢洲において国際物流拠点と国際観光拠点が共存し、それぞれが十分な機能を発揮するためには、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。
- 夢洲に地下鉄中央線が延伸しており、今後、夢洲第1期区域における特定複合観光施設(IR)の整備や夢洲第2期区域の開発等を控える「国際観光拠点」において必要不可欠な交通手段であることから、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、「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。

事業の優先度の視点の評価：A（前回：A）
（影響が極めて大きい）

7 対応方針（案）

【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已形成しており、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。

➤ 事業の実現見通しの評価

- 夢洲駅を含む本路線（南ルート）については、詳細設計が完了し工程見直しにより、確度の高い工事期間を出せていることから、残事業についても完了時期の実現可能性が高い。

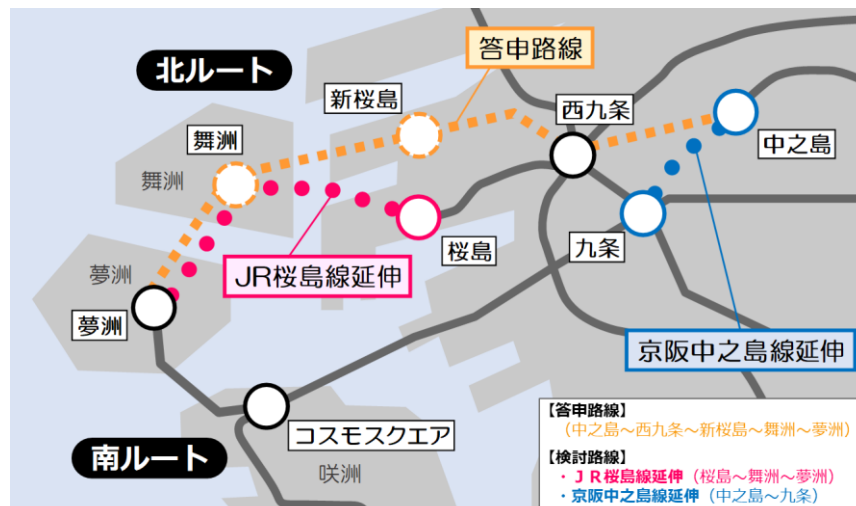
➤ 事業の優先度の視点の評価

- 夢洲に地下鉄中央線が延伸しており、今後、夢洲第1期区域における特定複合観光施設（IR）の整備や夢洲2期区域の開発等を控える「国際観光拠点」においても必要不可欠な交通手段であり、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、「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。

事業継続（A）（前回：A）
（完了時期を宣言し、重点的に実施するもの）

8 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。
- 今後、夢洲第1期開発区域における特定複合観光施設(IR)の整備や夢洲第2期区域の開発等を控える「国際観光拠点」において必要不可欠な交通手段であることから、来場者輸送に対応するため、令和11年度までに南ルート of 整備を完了する。
- 北ルートの整備について、本市では令和6年11月から「夢洲アクセス鉄道に関する検討会」を開催し、新桜島から夢洲までの北ルートを含む「答申路線」に対し、既存のJR桜島線を活用し、桜島から夢洲へ延伸する路線を含む「検討路線」を設定し、答申路線よりも検討路線の方が費用対効果や収支、整備効果の面から優位であること、また、検討路線は答申路線の整備意義を継承することを確認した。(令和7年8月に検討結果を公表)
- 今後は、優位性が確認された検討路線について、建設計画や運行計画等の検討の深度化を進めることとしている。



※「夢洲アクセス鉄道に関する検討について
(令和7年8月大阪府・大阪市)」より抜粋。
※本事業の北ルートは、答申路線のうち
新桜島～舞洲～夢洲。