

## 大阪市地域公共交通計画（大阪港咲洲・夢洲地域）（案）

表題がパブリックコメント中である。まずは、計画案の概要、計画の変更に係る背景から紹介。令和2年12月に北港テクノポート線（コスモスクエア駅～（仮称）夢洲駅間）の整備について夢洲における大阪の新たな国際観光拠点へのアクセスを向上させるとともに、臨海部における交通の円滑化を図るため、「地域公共交通計画」を策定するとともに、「地域公共交通利便増進実施計画」を策定した。令和4年度において同路線の事業期間の延長や事業費の変更が見込まれたことから、計画の変更を行う。

変更内容は、夢洲駅で入口の一部を、2024年度の開業後に整備着手することから計画期間を2020年度から2024年度を、2027年度までに変更する。事業費のうちインフラ部の事業費が変更となったため、変更後の事業費に修正する。令和3年12月の大阪・夢洲地区特定複合観光施設区域の整備に関する計画（案）の骨子において、年間来場者数が見直されたことを受け、輸送需要を更新する。

夢洲 IR 差し止め訴訟に関係するので、パブコメしようと考えているが、とりあえず注目しておきたい箇所を記しておく。

2017年8月に「夢洲まちづくり構想」を策定し、国際物流拠点とともに、新たな国際観光拠点の形成に向けて取り組んでいる。土地利用については、「物流ゾーン、産業・物流ゾーン」「観光・産業ゾーン」「グリーンテラスゾーン」の3つのゾーニングを行い、まちづくりを進めることとしている。「物流ゾーン、産業・物流ゾーン」では、既に国際物流拠点として機能している夢洲コンテナターミナルをはじめ、引き続き高付加価値物流機能等を備えた物流機能等の確保を、「観光・産業ゾーン」では、エンターテインメント機能やレクリエーション機能を中心に、先端技術等が体験できる空間の創出など、産業振興に資する機能も導入するなど、新たな国際観光拠点の形成を図ることとしている。

大阪港は、国際コンテナ戦略港湾である阪神港の一翼をなし、大阪都市圏、ひいては日本の成長戦略を支える港湾である。中でも夢洲コンテナターミナルは岩壁延長1350mの高規格コンテナターミナルであり、物流の中心的役割を担っている。一方、夢洲への物流車両のアクセスは、現時点では夢咲トンネルと夢舞大橋の2か所からであり、今後、国際観光拠点の形成が進めば、交通混雑が発生し物流機能に影響を与える可能性がある。このため、北港テクノポート線を整備し、人の輸送の一部を鉄道が担うことで、道路を利用する物流車両の混雑を緩和する。

（2022年10月26日）

