

夢洲は大阪の再起点となるか

ーアフター万博が問うアクセスルートへの設計ー

たなべ りえ

田邊 理恵

交通経済研究所副主任研究員

2025 年 4 月から約半年間開催された大阪・関西万博は、多くの来場者を惹きつけた。1970 年の万博後に地域経済が減速した大阪にとって、今回は未来の都市づくりにつながる展示会と位置づけられた点に意義がある。会場跡地となる夢洲では、2030 年頃の開業を目指し、日本初の IR（統合型リゾート）を核とした国際観光拠点の開発が計画されている。大阪経済の次なる起爆剤として期待が高まる中、夢洲を起点に都市として飛躍するには、交通アクセスの改善を含む都市整備が問われている。

■大阪経済の再生と観光需要の高まり

東京一極集中により長らく経済成長が鈍化していた大阪にとって、2025 年万博の開催地に選ばれたことは大きな転機となった。大阪府が人工島・夢洲を会場に選定した背景には、ニューヨークなどの国際都市をモデルとしたバイエリア起点の経済振興戦略があり、IR誘致を並行して進めることで、都市の持続的成長を目指す構想が描かれていた。

コロナ禍の収束後、大阪は「アジア No. 1 の国際観光文化都市」へのさらなる成長を目指し、多くの観光客を集めて経済の回復を遂げている。特にインバウンドの増加が顕著で、2024 年には関西国際空港からの年間外国人入国者数が過去最高を記録した。外資系の高級宿泊施設も相次

いで進出し、大阪の国際的評価は着実に高まっている。

■観光拠点としての夢洲の課題

インバウンドの追い風もあり、未来構想が広がる一方で、大阪の都市整備には課題も残されている。森記念財団が発表する「世界の都市総合力ランキング（GPCI）」によれば、2024 年時点で東京が世界第 3 位に位置するのに対し、大阪は 35 位と大きな差があり、観光分野では交通アクセスなどの評価が伸び悩んでいる。

今後、夢洲を観光拠点とするのであれば、市街地とバイエリアを結ぶ交通網の改善は不可欠である。万博期間中、8 月 13 日の夜間に大阪メトロ中央線が運転を見合わせた際には、臨時バスの輸送力不足に加え、雑踏事故防止の観点から一部情報の発信が抑制されたことも影響し、多くの来場者が帰宅困難に陥り、夢洲内に足止めされる事態となった。万博協会によれば、公共交通を活用した 1 時間あたり最大の輸送力は、鉄道駅のある東ゲート側は約 2.3 万人、バス乗り場のある西ゲート側は約 0.5 万人前後と偏りがあり、島への出入りの分散には限界があった。アクセスを多様化・分散化し、旅行者に分かりやすく提示する視点が重要となる。

JR 桜島線の延伸も計画されているが、MICE やインバウンド富裕層、ウェルネス志向の旅行者

など、鉄道のみでは対応しきれない多様な移動ニーズが想定される。車線の拡幅や動線整理によってハイヤーやバスの円滑な運行を確保するほか、海路のキャパシティ拡大や、島内移動を兼ねた自転車専用道路の整備も視野に入れるべきである。

さらに、GPCIの項目で評価が低い「空港から都市内へのアクセス」の観点を広げれば、関西国際空港と夢洲を直結する交通手段の整備も、今後の課題として浮上する。

■水上交通の拡充で「水都」を強みに

海路の充実を図るのであれば、大阪市が推進する「水都大阪」プロジェクトにも注目したい。大阪はかつて水路を活かして商業で栄えたが、工業化により水質汚染が進み、水辺から人々の生活が遠ざかっていった。大阪市は、歴史的アイデンティティである「水都」の再生を目指し、都市の象徴としてリブランディングを進めている。「北浜テラス」や「中之島公園」の整備は、水辺の景観を活かし、都市魅力の向上に成功した事例である。湾岸や河川沿いの水辺空間は都市の個性を示す重要な資源であり、「水都」は都市開発における差別化要素となる。さらに、夢洲やベイエリアの開発も連動することで、大阪の国際的存在感を高める強みとなる。

こうした動きを踏まえれば、ニューヨーク市で観光や通勤に利用されている水上バス「NYCフェリー」などをモデルに水上交通網の整備を進めることも有力な選択肢となる。比較的雨量が少ない大阪の気候は水上交通に適しており、夢洲を含むベイエリア間の往来を活性化させる可能性がある。万博期間中には、河川沿いの中之島や臨海部と夢洲を結ぶ旅客船が運行され、会場アクセスの一端を担った。

夢洲に接続する主要な交通手段は【図】に示したとおりである。関西国際空港と都心部の移動時間を短縮する「なにわ筋線」開業や京阪中

之島線延伸が実現すれば、中之島がベイエリアへの接続拠点として発展することも期待される。

■アフター万博ならではの知見の活用を

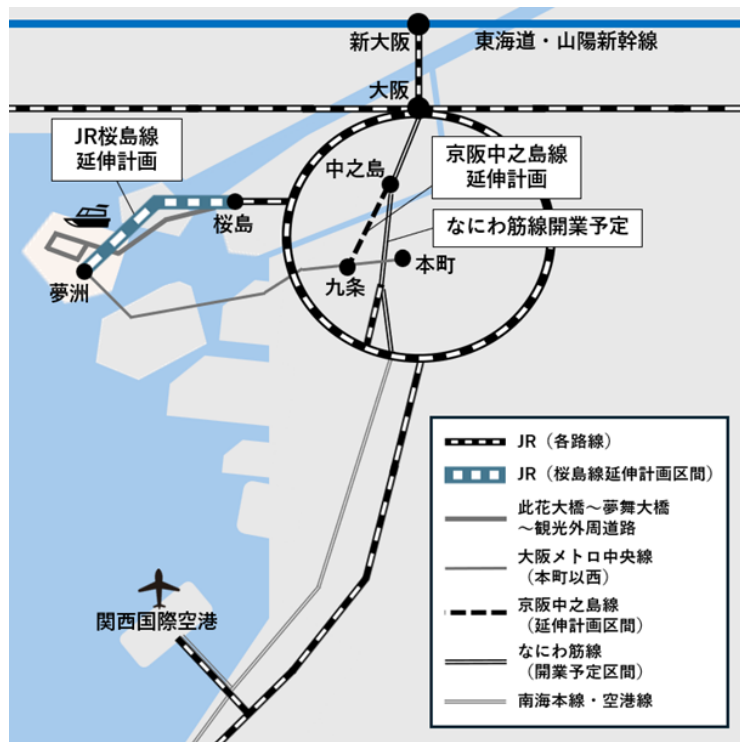
夢洲における新たな観光拠点の開発は重要な施策である一方、島までストレスなく接続する交通手段の検討や、シームレスな運用体制の整備が課題となる。アクセスに課題が残れば、再訪意欲の低下や周辺地域への波及効果の減退につながりかねない。

今後は、空・陸・海の交通事業者や開発事業者が連携し、旅行者目線で夢洲への交通の全体最適化を図ることが求められる。まずは、夢洲への出入りや島内移動の選択肢を拡充し、輸送力の強化を図るべきである。加えて、船や自動車の待機場所や乗降動線の整理、案内表示の規格統一、ICT技術を活用したシームレスな情報提供サービス基盤の整備など、ソフト面の充実も重要となる。

さらに、各交通手段が旅行者の属性などに応じて役割を分担し、島内外の移動を一体的に構成するルート設計の検討が求められる。たとえば、海路はベイエリア間の移動や空港からの直行便に、バスは島内周遊や団体対応に適しており、それらをターゲット別に最適化しつつ、混雑時には相互補完を図ることで、効率性と利便性の向上が期待される。

こうした議論を通じて、今回の万博で得られた実践的な知見が活用され、将来的には大阪市全域の交通改善へと展開されることが期待される。

【図】 夢洲周辺における主要アクセスの現状と今後



注) 図は各社プレスリリース等をもとに筆者作成。
必要な情報に絞って構成しており、地形や配置は簡略化しています。