

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

目次

1 検討の概要

- 1-1 背景と目的 4
- 1-2 検討フロー 5
- 1-3 検討体制・経過 6
- 1-4 検討対象路線 8

2 社会経済条件等の想定

- 2-1 年次・鉄道ネットワーク等の想定 . . 13
- 2-2 将来人口等 16
- 2-3 開発人口 19
- 2-4 条件設定のまとめ 20

3 検討条件の設定

- 3-1 基本的な考え方 22
- 3-2 需要推計ケース・路線の整備概要 . . 23

4 優位性の比較

- 4-1 需要推計（輸送人員） 25
- 4-2 費用便益分析 27
- 4-3 収支の試算 32
- 4-4 整備意義・効果 34

5 まとめ

- 5-1 優位性の比較（まとめ） 47
- 5-2 路線の整備意義 49
- 5-3 今後の検討における留意事項 52
- 5-4 今後の進め方 55

1 検討の概要

1-1 背景と目的

- 大阪港に浮かぶ約 390ha の埋立地「夢洲」では、大阪府・大阪市・経済界において策定された「夢洲まちづくり構想（平成29年8月策定）」及び「夢洲まちづくり基本方針（令和元年12月策定）」に基づき、国際観光拠点の形成に向けたまちづくりが進められている。
- 夢洲第1期区域においては、「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（令和5年4月認定）」に基づく統合型リゾート（IR）の整備に向けた取組が進められるとともに、コスモスクエア駅から夢洲駅に至る鉄道（Osaka Metro 中央線、令和7年1月開業）や観光外周道路など、夢洲の土地利用に必要なインフラ整備が進捗している。
- 令和7年4月から2025年日本国際博覧会が開催されており、その跡地となる夢洲第2期区域においては、「夢洲第2期区域マスタープランの策定に向けた民間提案募集（令和6年9月募集開始）」の提案を踏まえ、大阪府・大阪市において策定する「夢洲第2期区域マスタープラン」に沿った開発事業者募集が、令和7年度後半に実施される予定となっている。
- このような、夢洲におけるまちづくりの状況を踏まえ、夢洲への北側からの鉄道アクセスに係る、国の答申路線と検討路線（JR 桜島線延伸及び京阪中之島線延伸）について、費用便益分析、収支、整備効果等による優位性比較や今後の留意事項等について検討を行い、その結果を関係者間で共有する。
- 本検討により、夢洲と広域交通のハブ拠点である新大阪、京阪神都市圏等とを結ぶ夢洲アクセス鉄道の具体化に向けた、国、地方自治体、鉄道事業者等の議論を促進し、国際観光拠点の形成に向けて取り組む夢洲のまちづくりの加速、持続可能な開発、さらには大阪臨海部のポテンシャル向上をめざす。

- 以下のフローのとおり検討を実施

社会経済条件等の想定

- 1 年次の想定
- 2 鉄道ネットワーク等の想定
- 3 将来人口等
- 4 開発人口

検討条件の設定

- 1 基本的な考え方
- 2 需要推計ケース・路線の整備概要

需要推計モデルの構築

優位性の比較

- 1 需要推計（輸送人員）
- 2 費用便益分析
- 3 収支の試算
- 4 整備意義・効果

まとめ

- 1 優位性の比較（まとめ）
- 2 路線の整備意義
- 3 今後の検討における留意事項
- 4 今後の進め方

- 需要推計モデルは、国土交通省による「近畿地方交通審議会答申第8号フォローアップ調査（平成24年度～平成26年度）」で構築されたモデルがベース
- 本検討では、平成29年度に国が実施した「近畿圏における空港アクセス鉄道ネットワークに関する調査」（以下「H29国費調査」という。）時の情報を基に、以降、新たに更新された将来人口や開発計画などを反映し需要推計を実施

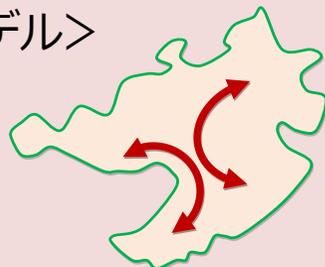
需要推計モデル（イメージ） H29国費調査時

<都市内交通モデル>

情報収集
(統計調査)

H22パ-リットリップ調査
H27国勢調査等

都市内交通需要の予測
(空港アクセス旅客を除く)



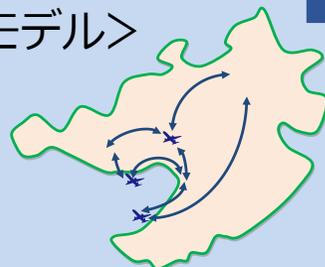
都市内流動を対象

<空港アクセスモデル>

情報収集
(統計調査)

H27国際・国内
航空旅客動態調査等

空港アクセス旅客の予測
関西空港・大阪空港・神戸空港

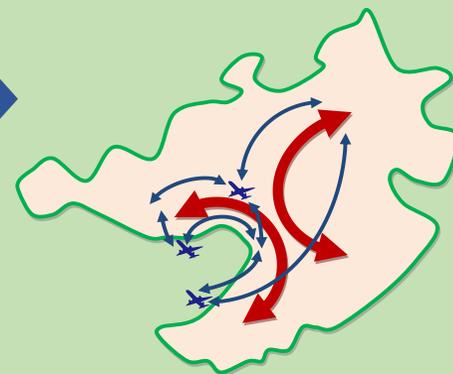


空港アクセス交通を対象

合成

総交通量の予測

都市内交通と空港アクセスを
独立に予測して合成



(1) 検討体制

- 本検討を行うにあたり、「夢洲アクセス鉄道に関する検討会（座長:宇都宮浄人 関西大学教授）」を開催

夢洲アクセス鉄道に関する検討会 委員名簿

() : 第1回、第2回時の委員

	氏名	所属・役職等
座長	宇都宮 浄人	関西大学経済学部教授
委員	松島 格也	京都大学防災研究所特定教授
委員	西本 英二 (青木 淳)	西日本旅客鉄道株式会社 地域まちづくり本部部長
委員	前田 勝	京阪電気鉄道株式会社 経営企画部部長
委員	丸山 順也 (生嶋 圭二)	株式会社大阪港トランスポートシステム 鉄道事業本部長
委員	中井 亮太郎	大阪市高速電気軌道株式会社 交通事業本部交通ネットワーク部長
委員	奥野 裕	阪神電気鉄道株式会社 都市交通事業本部都市交通計画部長
委員	正垣 啓之 (日田 哲也)	大阪府・大阪市 大阪都市計画局計画推進室長 (大阪府・大阪市 大阪都市計画局拠点開発室長)
委員	池田 佳介	大阪府・大阪市 大阪港湾局計画整備部長
委員	山野 光昭 (松本 次朗)	大阪府都市整備部交通戦略室長
委員	野口 浩 (松田 弘)	大阪市計画調整局交通政策室長
オブザーバー	平山 耕史 (北川 健司)	国土交通省近畿運輸局交通政策部長
オブザーバー	苔口 聖史 (古土井 健)	国土交通省近畿地方整備局

(2) 検討会の開催概要

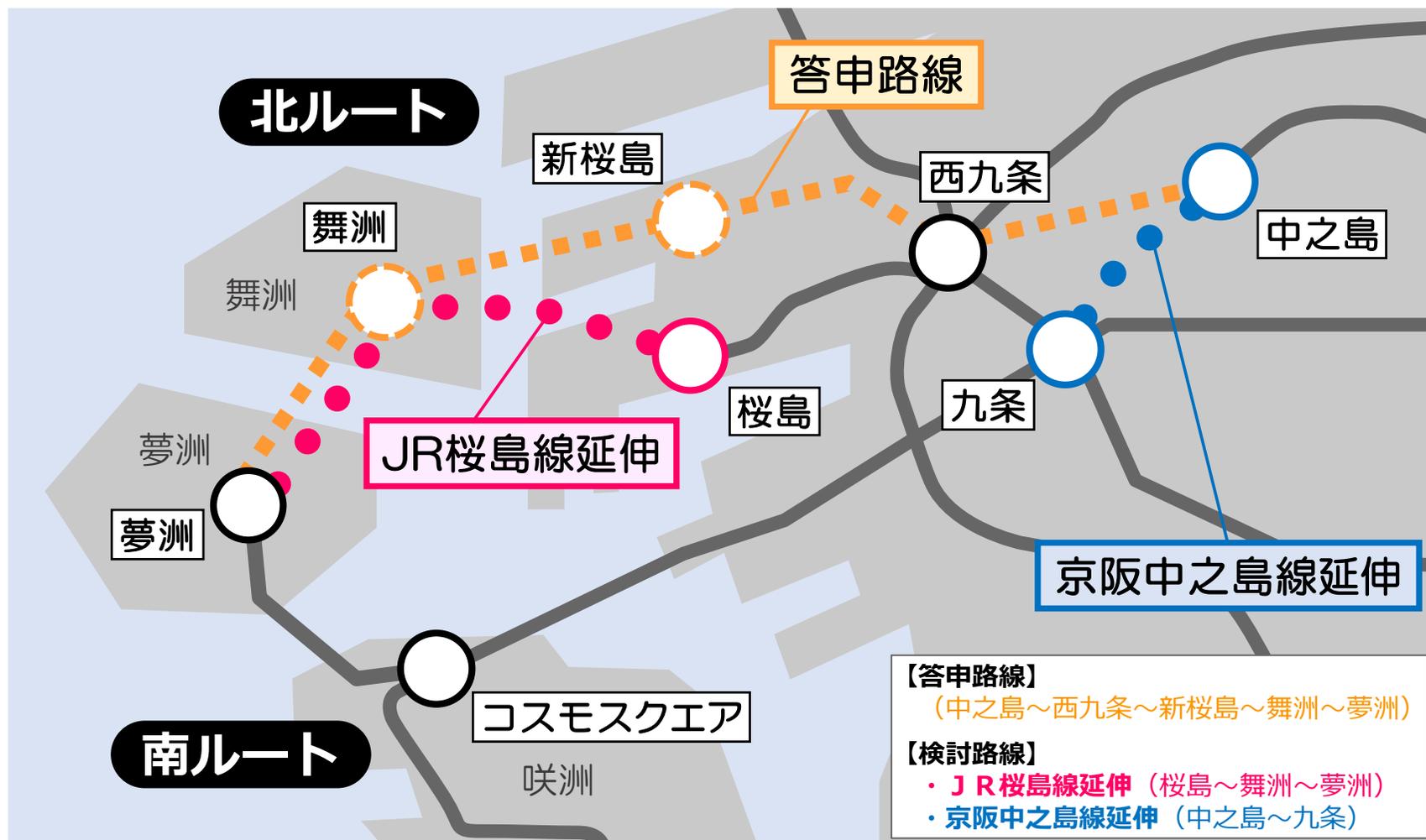
- 令和6年11月より検討会を3回開催し、下表に示す議題について検討

検討会の主な議題

検討会	開催日	主な議題
第1回	令和6年11月6日(水)	(1) 座長の選任について (2) 検討会について (3) 検討の進め方について (4) 検討手法について
第2回	令和7年3月26日(水)	(1) 前回の振り返り (2) 分析結果(中間)について (3) とりまとめの方向性について
第3回	令和7年7月28日(月)	(1) 前回の振り返り (2) とりまとめについて

(1) 検討対象路線

- 検討対象路線は、従前からの答申路線である「北港テクノポート線」及び「京阪中之島新線延伸」と、既設のJR桜島線を活用する案である「JR桜島線延伸」及び京阪中之島線を延伸して九条駅へ接続する案である「京阪中之島線延伸」とする。



(2) 路線の概要

	路線名	概要
答申路線	北港テクノポート線 (新桜島～舞洲～夢洲)	<ul style="list-style-type: none"> ○ 平成元年5月の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について」に位置付け <ul style="list-style-type: none"> ・ 北港地区の輸送需要に対応するために必要な路線 ○ 平成12年10月に鉄道事業許可を取得し事業着手（コスモスクエア～新桜島）、その後、平成22年2月に大阪市事業（インフラ部）の事業休止 ○ 平成30年12月の大阪市建設事業評価有識者会議における意見等を参考に、南ルート（コスモスクエア～夢洲）の事業再開、北ルート（夢洲～新桜島）の事業休止※を決定 <ul style="list-style-type: none"> ※ 夢洲の2期開発以降における土地利用の状況に応じて鉄道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審議 ○ 南ルート（コスモスクエア～夢洲）については、令和2年に事業を再開し、令和7年1月に開業 ○ 検討対象は、南ルートを除く夢洲以北の区間（新桜島～舞洲～夢洲）
	中之島新線延伸 (中之島～西九条～新桜島)	<ul style="list-style-type: none"> ○ 平成16年10月の近畿地方交通審議会答申第8号「近畿圏における望ましい交通のあり方について」に位置付け <ul style="list-style-type: none"> ・ 西九条駅での阪神西大阪線（現・阪神なんば線）との連絡による神戸方面、JR環状線との連絡による関西空港方面へのネットワークの強化に資する路線 ・ 京阪本線から、大阪駅周辺・中之島・御堂筋周辺地域（都市再生緊急整備地域）及び大阪臨海部をつなぐ東西軸を形成し、都市機能の強化に資する路線 ○ 中之島駅以东（天満橋～中之島）については、平成13年11月に鉄道事業許可を取得し事業着手、平成20年10月に開業
検討路線	JR桜島線延伸 (桜島～舞洲～夢洲)	<ul style="list-style-type: none"> ○ 夢洲への鉄道アクセスとして、JR桜島線を活用し延伸するルート案 ○ 「夢洲まちづくり構想（平成29年8月策定）」に記載
	京阪中之島線延伸 (中之島～九条)	<ul style="list-style-type: none"> ○ 京阪中之島線を延伸し、九条駅へ接続するルート案

(3) 路線の位置付け

- 検討対象路線は、大阪府、大阪市、経済界の策定した「夢洲まちづくり構想（平成29年8月）」において、夢洲駅に至る北ルートとして示され、大阪府の公共交通に関する取組の方向性を示す「公共交通戦略（令和元年11月）」において、主として大阪の鉄道ネットワークを形成する路線として中之島線延伸が、夢洲エリアのまちづくりのための路線として桜島線延伸が示されている。
- また、大阪の再生・成長に向けた取組の方向性を示す「大阪の再生・成長に向けた新戦略（令和2年12月）」において、成長を支える都市インフラとして位置付け、大阪全体のまちづくりの方向性を示す「大阪のまちづくりグランドデザイン（令和4年12月）」において、大阪の成長・発展をけん引する拠点エリア「中之島・周辺エリア」及び「夢洲・咲洲エリア」のまちづくりの戦略として、本路線による臨海部と都心部のアクセス・連携強化が示されている。



図 鉄道アクセス



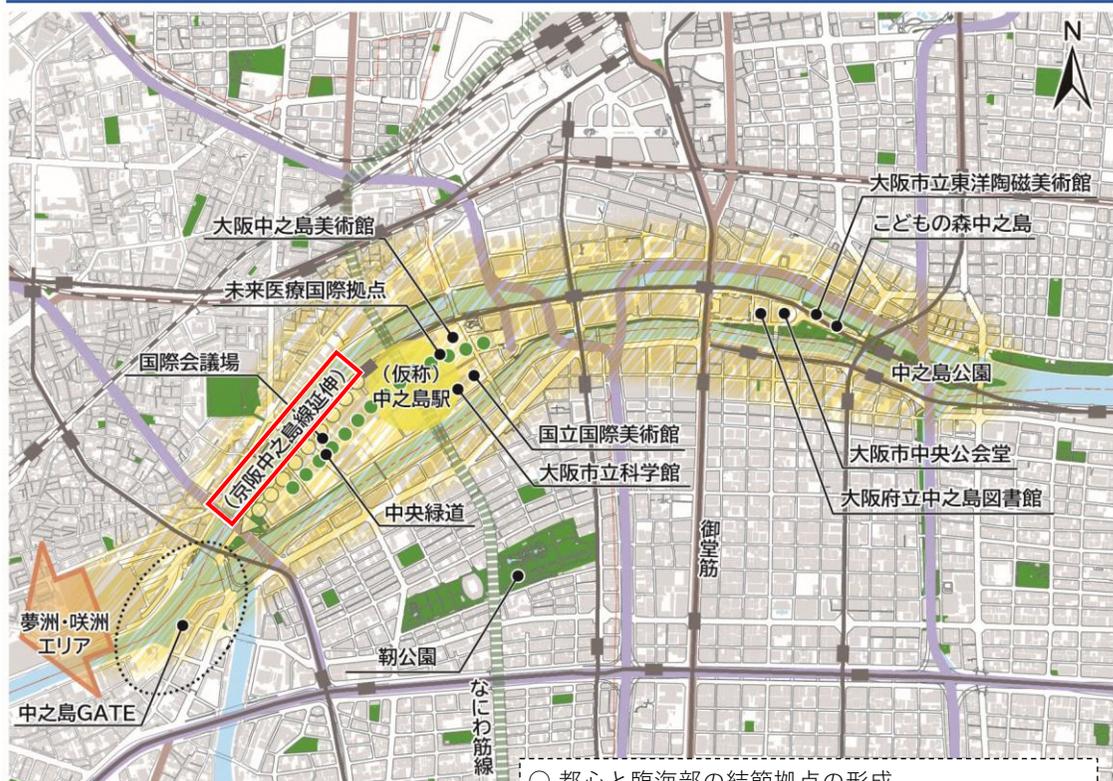
図 路線図（大阪都心部拡大）

(3) 路線の位置付け



成長・発展をけん引する拠点エリアを形成

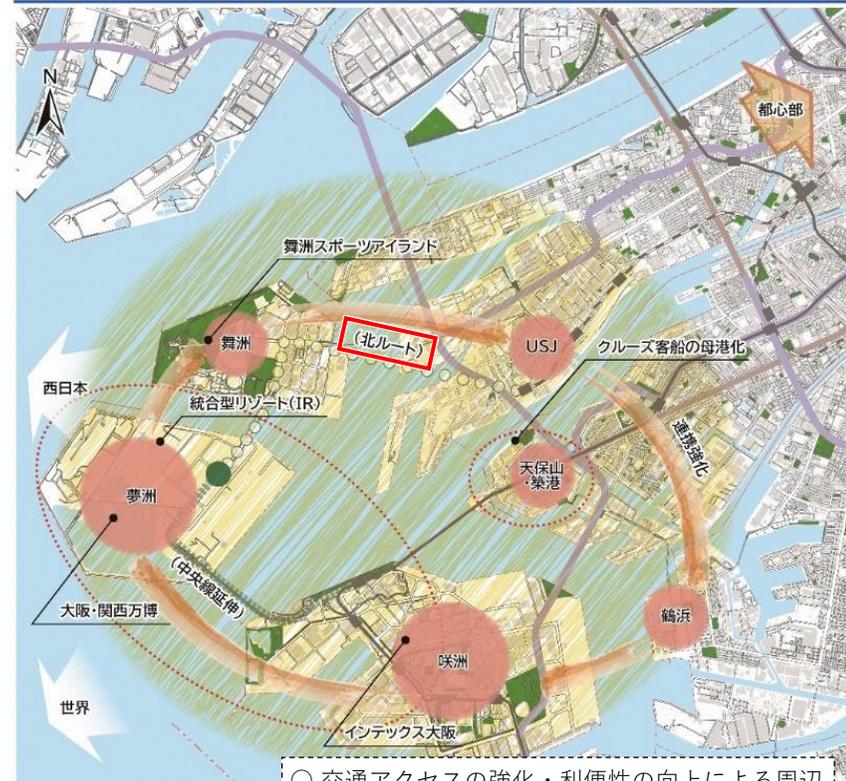
中之島・周辺エリア <水・みどり・光を活かした水都大阪のシンボル>



○ 都心と臨海部の結節拠点の形成
 ・ 京阪中之島線の延伸による鉄道アクセスの強化

凡例	市区町村界	鉄道駅	緑地・公園	高速道路	事業中(鉄道)
	鉄道	水域	主要な道路	◁○○○	構想路線(鉄道)

夢洲・咲洲エリア <国際観光・国際物流・国際交流拠点>



○ 交通アクセスの強化・利便性の向上による周辺臨海部・都心部との連携強化
 ・ 鉄道延伸(中央線延伸・北ルート)や道路整備、新たな交通システムの導入

2 社会経済条件等の想定

(1) 年次の想定

- 検討対象路線の開業想定年次は、事業化に必要な法令等の手続き期間や工事期間等を考慮し2037年頃、予測対象年次は、路線の需要定着期間や国立社会保障・人口問題研究所の将来推計年次（5年毎）、夢洲開発等を考慮し、2040年と設定する。

(2) 前提条件として考慮する鉄道路線

- 予測時点では、以下の鉄道路線が開業していることを前提とする。

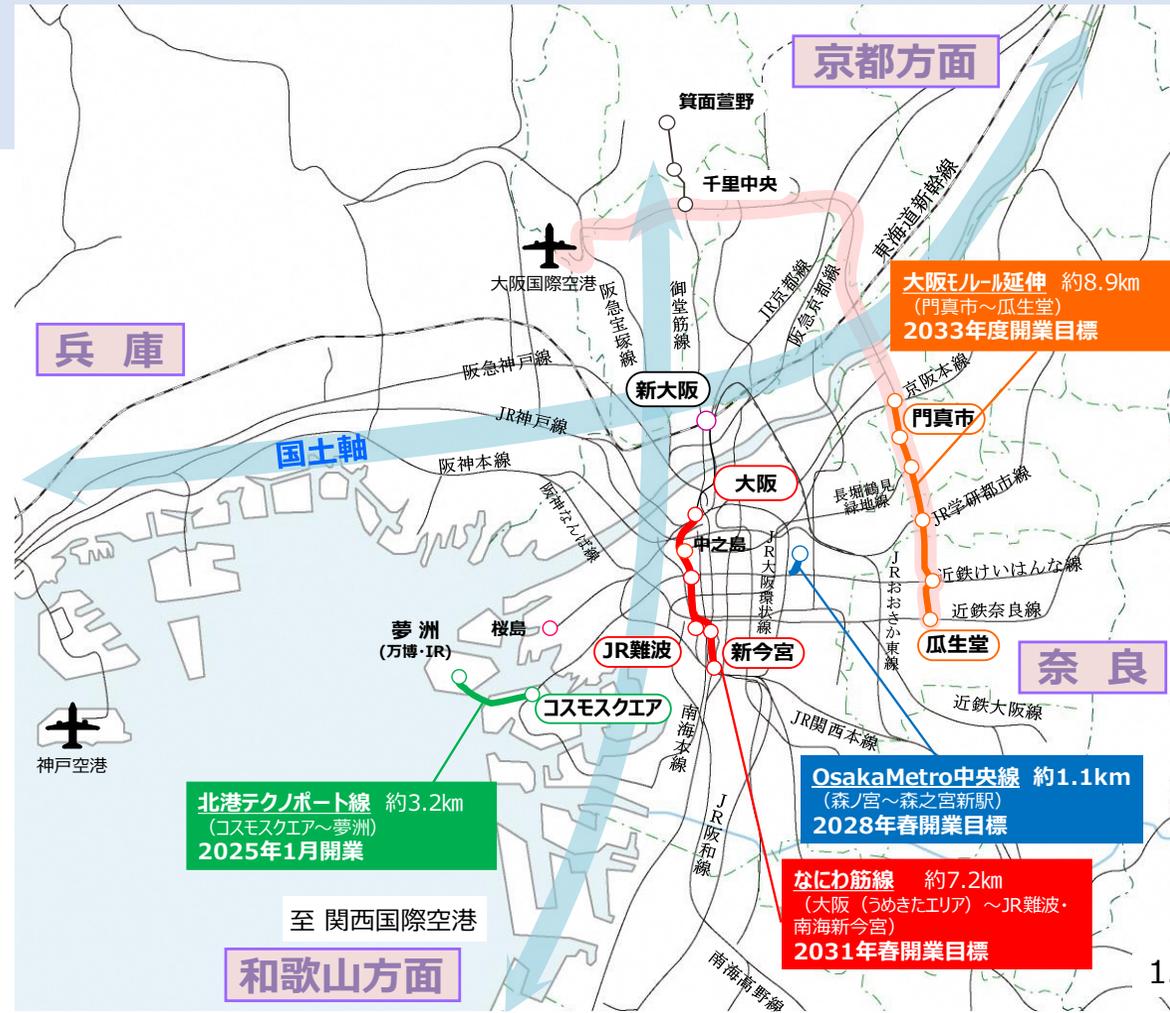
<都市間鉄道>

- リニア中央新幹線
(H29国費調査と同様の設定)

<都市内鉄道>

- なにわ筋線
(大阪～JR難波・南海新今宮)
- 北港テクノポート線
(コスモスクエア～夢洲)
- 大阪モノレール延伸
(門真市～瓜生堂)
- Osaka Metro 中央線
(森ノ宮～森之宮新駅)

※未開業路線の新駅名は仮称



(3) 北ルート未整備時の交通手段 (without)

- 夢洲開業時には、夢洲への唯一の鉄道アクセスルートである南ルート (Osaka Metro中央線) の混雑が想定されるため、北ルートが整備されるまでは、バス (シャトルバス) が鉄道輸送の一部を代替すると想定する。

<バス (シャトルバス) のネットワーク条件等>

【バスの運行台数】

- 万博時の想定来場者数及び運行台数を基に、夢洲の運行台数を設定

	来場者数	運行台数
万博時想定	約22.7万人/日	431台/日
想定来場者数の比率を基に設定 ▼		
夢洲想定 (本検討)	約8.6万人/日	164台/日

※大阪・関西万博 来場者輸送具体方針 (アクションプラン) 第5版を参照



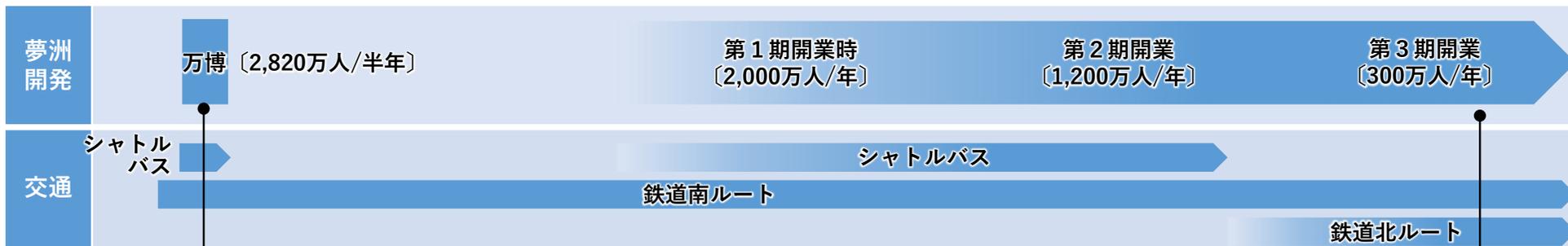
【運行ダイヤの設定】

- 「主要駅シャトルバス等時刻表 (EXPO2025交通インフォメーション)」を基に設定

【バス運賃の設定】

- 鉄道を利用して、シャトルバス発着地から南ルートを経由して夢洲にアクセスする場合の運賃と同程度に設定

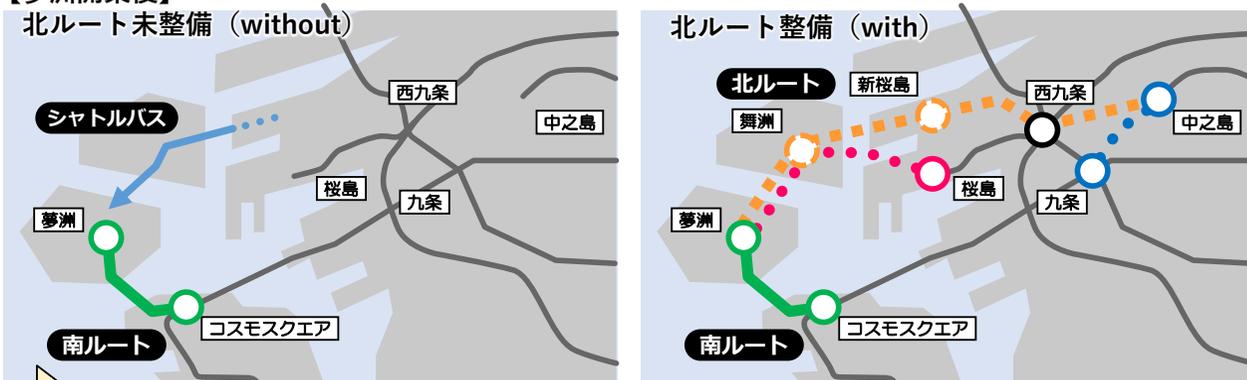
<北ルート未整備時の交通手段の想定>



【万博開催期間中】



【夢洲開業後】



- 夢洲第3期開業時に北ルートが未整備の場合 (without)、南ルートのピーク時混雑率は150%を超える見込み (一定の仮定のもとでの試算)
- そのため、北ルート未整備時には鉄道輸送の一部を他の交通手段が代替するものと想定
- 交通手段として「乗用車」「バス」「タクシー」が考えられるが、IR等の国際観光拠点・夢洲へのアクセスであり、大量輸送可能な「バス (シャトルバス)」が運行されているものと想定 (北ルート整備 (with) では鉄道利用に転換)

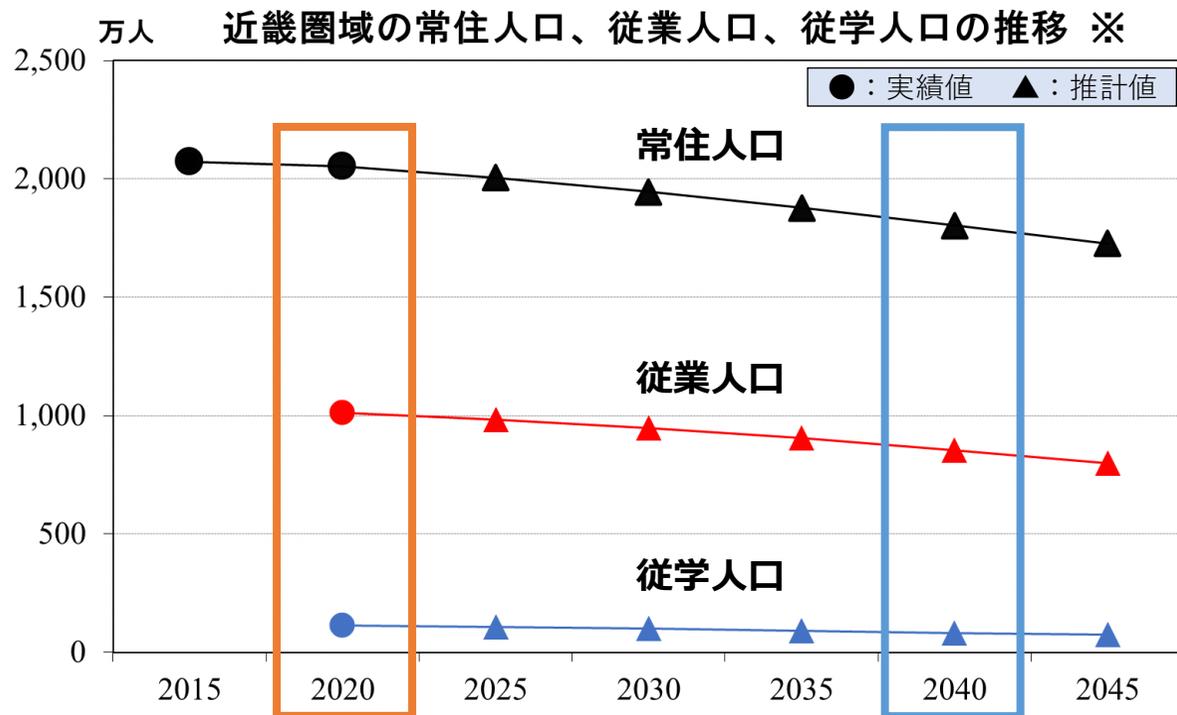
(1) 近畿圏の将来人口の設定

- 将来人口は、国立社会保障人口問題研究所の将来推計や国勢調査、実績値により設定
- 近畿圏の将来人口は単調減少にあり、予測対象年次である2040年時点では、常住人口が1割減、従業人口が2割減、従学人口が3割減

<将来推計人口（推計年次 2040年）>

現況 2020年 → 将来 2040年

- ① **常住人口**
現況 2,054万人 → 将来 1,803万人
(約12%減)
- ② **従業人口**
現況 1,013万人 → 将来 852万人
(約16%減)
- ③ **従学人口（15歳以上）**
現況 114万人 → 将来 81万人
(約29%減)



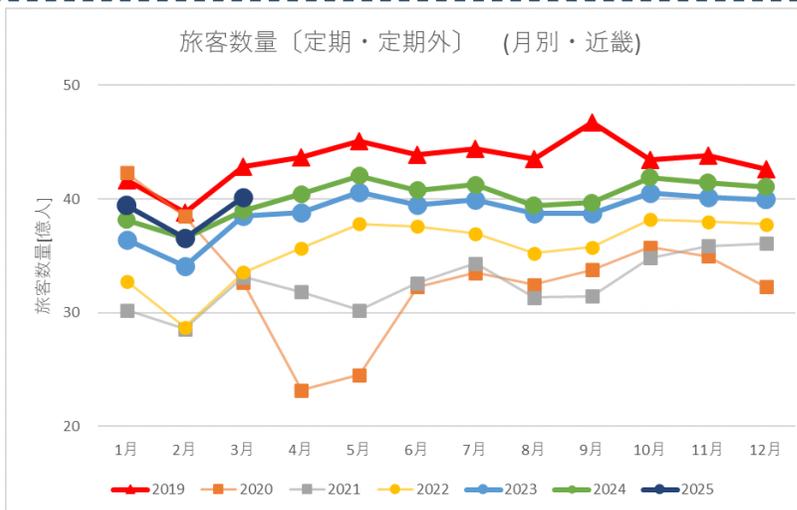
※ 2020年 : 令和2年国勢調査の実績値
 2025年~ : 常住人口…「日本の地域別将来推計人口（令和5年推計）」（国立社会保障・人口問題研究所）
 従業人口、従学人口…常住人口の推計値及び令和2年国勢調査の結果を基に算出

(2) 近畿圏等の移動の動向

- ・ コロナ禍後、鉄道需要、宿泊者数ともに回復傾向がみられる。

<アフターコロナの鉄道需要>

- ・ 2020年のコロナ危機を契機として、鉄道による旅客輸送需要が低下していたものの、9割程度まで回復しており、今後緩やかな回復傾向が想定される。

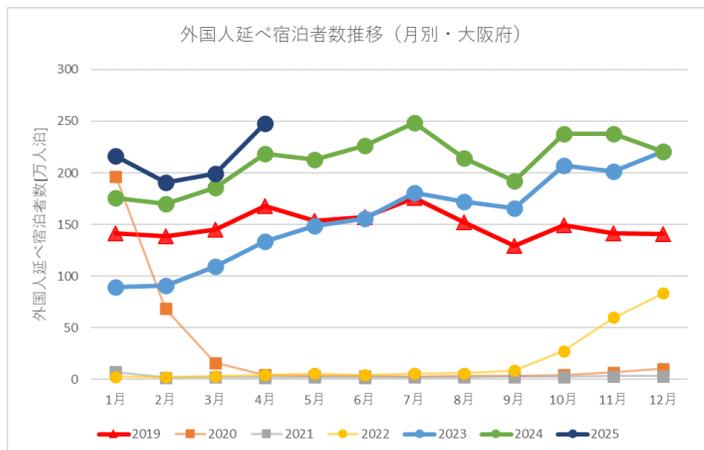
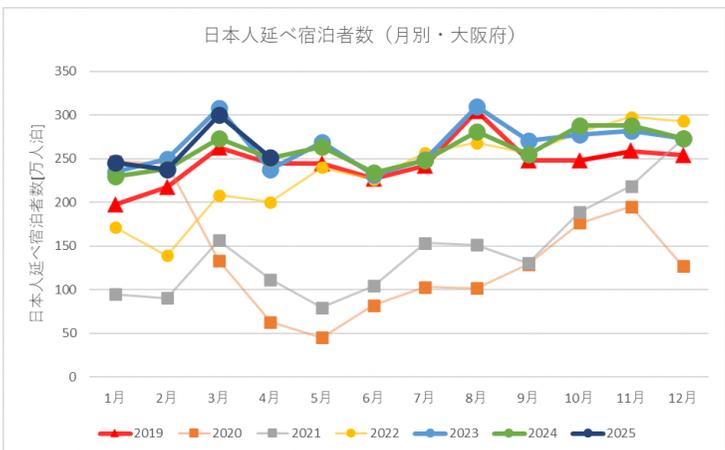


▲ : コロナ禍前 (2019)
 ■ : コロナ禍中 (2020~2021)
 ● : コロナ禍後 (2022~2025)

※「鉄道輸送統計調査」(国土交通省鉄道局)を基に作成

<宿泊者数の推移>

- ・ 宿泊者数については、概ね2023年以降はコロナ禍前を上回る傾向にある。



▲ : コロナ禍前 (2019)
 ■ : コロナ禍中 (2020~2021)
 ● : コロナ禍後 (2022~2025)

※「宿泊旅行統計調査」(観光庁)を基に作成

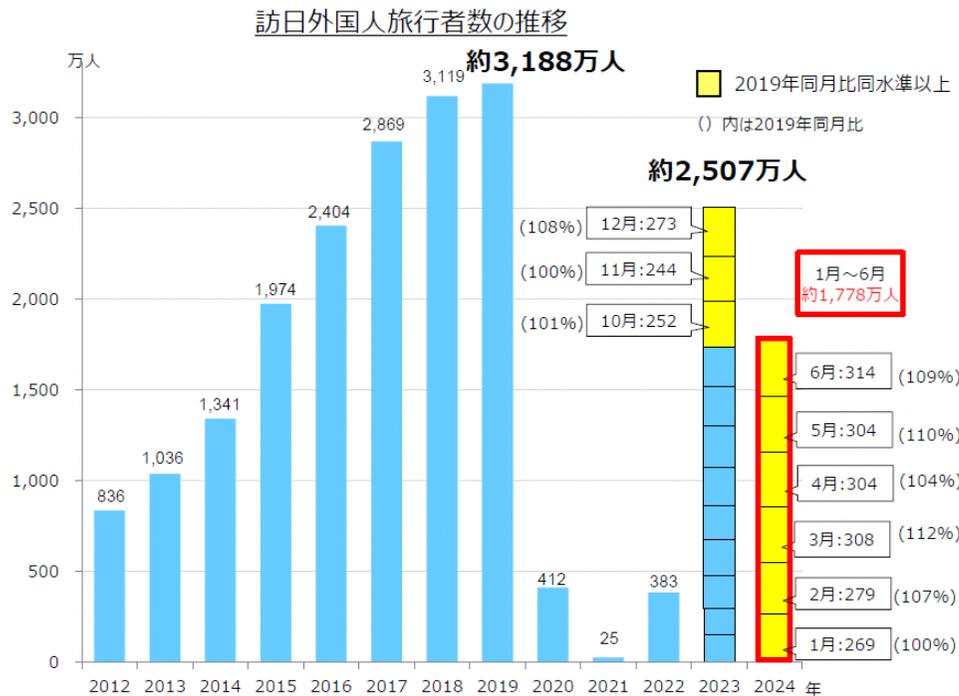
(3) 航空需要の設定

- ①明日の日本を支える観光ビジョン構想会議（平成28年3月30日）
 - ・ 2030年政府目標：訪日外国人旅行者数 6,000万人・訪日外国人旅行消費額15兆円
- ②通常国会本会議の施政方針演説（2024年1月30日）
 - ・ 2030年の訪日外国人旅行者数 6,000万人、消費額15兆円の達成の目標を堅持

○2024年上半期のペースが続けば2024年は3,500万人も視野※、さらに直近の伸び率で推移すれば2030年は6000万人も視野

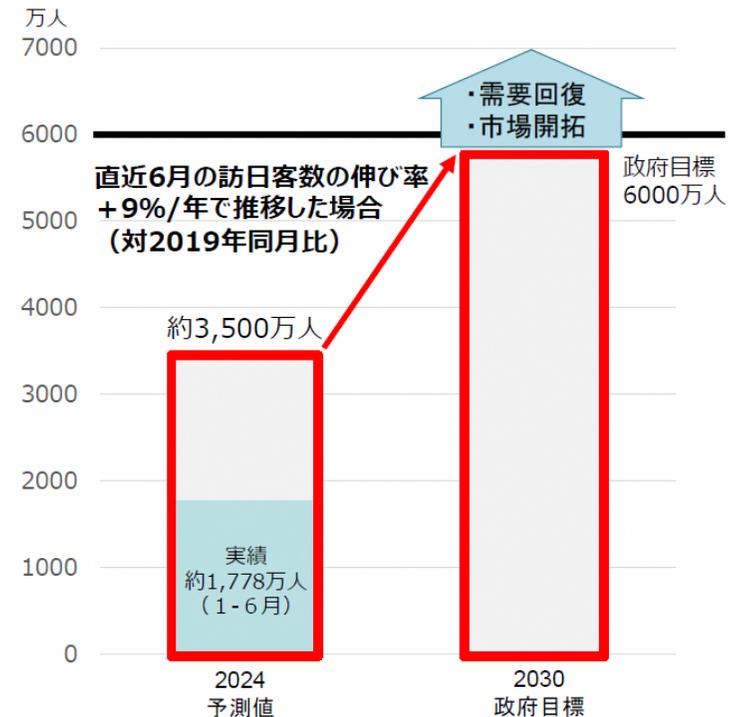
出典：観光立国推進閣僚会議資料（2024年7月19日）

※ 2024年の訪日外国人旅行者数の実績：約3,687万人（訪日外客統計（日本政府観光局）より）



出典：日本政府観光局（JNTO）

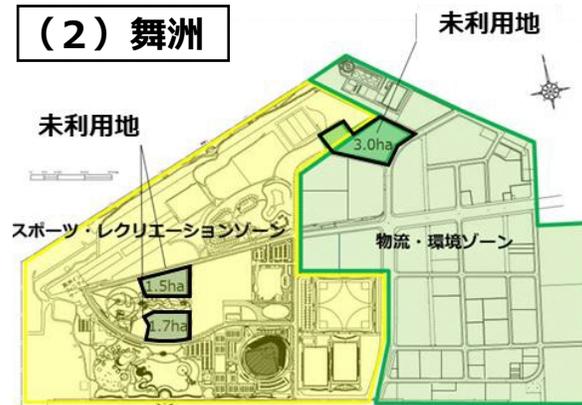
※ 2022年以前は確定値、2023年、2024年1月~4月の値は暫定値、2024年5月及び6月は推計値



- 開発人口は、H29国費調査時の設定を基本に、検討対象路線への影響が大きいと想定される沿線開発（夢洲、舞洲、中之島）について、現時点の開発計画等を踏まえ更新する。



※第1期：「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（R6.4届出）」を基に設定
 第2期・第3期：「夢洲まちづくり構想（H29.8策定）」を基に設定



※約6haの未利用地に商業、教育施設が立地すると設定



※地区計画の内容等を基に設定

<開発人口の更新（概要）>

地区	H29国費調査		更新	
	開発種別	開発人口	開発種別	開発人口（想定）
(1) 夢洲	産業・物流	約 9,000人（従業）	〔物流ゾーン〕 産業・物流	約 7,600人（従業）
			〔第1～3期〕 IR等	約 86,400人/日（来訪） 約 31,000人（従業）
(2) 舞洲	スポーツ・物流他	約 9,000人（従業）	〔未利用地以外〕 スポーツ・物流	約 8,800人（従業）
			〔未利用地〕 商業・教育施設	約 6,700人/日（来訪） 約 1,300人（従学）
(3) 中之島5丁目	文化・業務・商業・住宅	約 10,400人（従業）	〔全体〕 業務・商業・住宅	約 13,200人（従業） 約 900人（常住）

- H29国費調査時の需要推計モデルを基に、将来人口や開発計画などを更新

太字下線部：H29国費調査からの更新・変更

項目		設定内容
予測対象圏域		近畿圏
予測対象年次		2040年
将来人口等	各種人口	国立社会保障人口問題研究所の 令和5年推計人口 就業率・就学率等については 令和2年国勢調査
	開発計画	H29国費調査時の設定を基本に、沿線の主な開発計画を更新 <ul style="list-style-type: none"> ・ 夢洲：夢洲第1～3期開発による想定来訪者数（年間3,500万人）を設定 ・ 舞洲：約6haの未利用地に商業、教育施設が立地すると設定 ・ 中之島：中之島5丁目地区地区計画の内容等を基に設定
交通ネットワーク	未開業の鉄道路線 (考慮する路線)	<都市間鉄道> <ul style="list-style-type: none"> ・ リニア中央新幹線 ※H29国費調査と同様の設定 <都市内鉄道> <ul style="list-style-type: none"> ・ なにわ筋線（大阪～JR難波・南海新今宮） ※2025年1月開業 ・ 北港テクノポート線（コスモスクエア～夢洲） ・ 大阪モノレール延伸（門真市～瓜生堂） ・ Osaka Metro中央線（森ノ宮～森之宮新駅） ※未開業路線の新駅名は仮称
	検討対象路線	【答申路線】 中之島新線延伸 : 中之島～西九条～新桜島 北港テクノポート線 : 新桜島～舞洲～夢洲 【検討路線】 JR桜島線延伸 : 桜島～舞洲～夢洲 京阪中之島線延伸 : 中之島～九条 ※加算運賃又は併算運賃を設定 ※開業想定年次は、 2037年頃と仮定 ※北ルートが整備されるまでは、 バス（シャトルバス）が鉄道輸送の一部を代替すると想定
	航空需要	訪日外国人旅行者数 6,000万人/年（2030年における目標値）

3 検討条件の設定

- 事業性の検討にあたっては、路線の運行条件などに影響を受ける一方、現時点で確定的な条件設定を行うことは困難であるため、本検討では以下のような考え方を基に設定する。

<運行パターンの考え方>

- 列車の運行パターンについては、既存線の運行パターンを基に想定される線路容量の制約の範囲内で設定する。

<鉄道各社の運賃改定について>

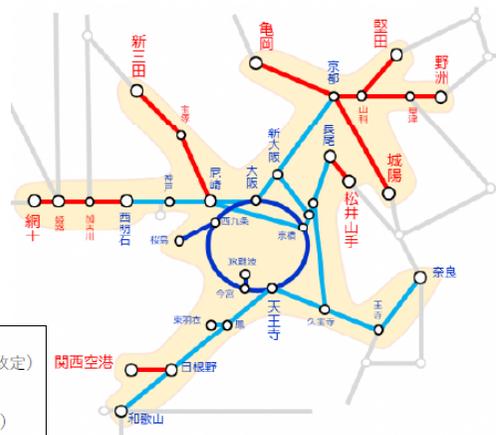
- H29国費調査以降、消費税法改正や鉄道駅バリアフリー料金制度の影響等により、各鉄道事業者が運賃改定を行っており、今後の改定予定含め、検討に反映する。
今回の検討にあたり主要となる鉄道事業者の運賃改定の概要は以下に示すとおり。

運賃改定の概要

<西日本旅客鉄道株式会社>

都市圏域の拡大に伴う輸送サービスや利用状況と運賃水準との不一致が課題であったため、「大阪附近の電車特定区間」を見直し、新たに京阪神都市圏を適用エリアとする共通の運賃水準を設定
(2025年4月)

●	電車特定区間(改定)
■	大阪環状線内
■	電車特定区間
■	幹線(拡大区間)



<京阪電気鉄道株式会社>

従来から続く沿線の少子高齢化による利用者の減少に加え、コロナ禍を経た新たな生活様式の定着が減収に拍車をかけたため、各種施策を着実に推進し、「安全で安心な旅客サービスの提供」を行うため、不足する費用の一部を補うための運賃水準を設定した運賃改定を実施予定
(2025年10月)

【京阪線】 (単位：キロ、円)

キロ程	現行運賃	申請 上限運賃
1～3	160	180
4～7	210	240
8～12	270	320
13～17	310	360
18～22	340	400
23～28	360	420
29～34	380	440
35～40	400	460
41～46	410	480
47～52	420	490
53～54	430	500

■ その他、運賃改定を行った事業者

《バリアフリ》 阪急電鉄・阪神電鉄・神戸高速鉄道・Osaka Metro

《運賃改定》 近鉄・叡山電鉄・京福電鉄・南海電鉄・泉北高速鉄道・北大阪急行電鉄・水間電鉄・能勢電鉄・神戸電鉄・伊賀電鉄・阪堺電気軌道

《バリアフリ・運賃改定》 山陽電鉄

《消費税のみ》 近江電鉄・信楽高原電鉄・神戸市交通局・京都市交通局・神戸新交通・大阪モノレール

- 需要推計ケース及び検討対象路線の整備概要を下表のとおりとする。

ケース	答申路線	検討路線	JR桜島線延伸	京阪中之島線延伸
イメージ <small>(想定の運行主体別に色分け)</small>				
路線	北港テクノポート線 (夢洲～舞洲～新桜島) 中之島新線延伸 (新桜島～西九条～中之島)	JR桜島線延伸 (夢洲～舞洲～桜島) 京阪中之島線延伸 (九条～中之島)	(夢洲～舞洲～桜島)	(九条～中之島)
延長	北港テクノポート線 : 4.3km 中之島新線延伸 : 6.7km	JR桜島線延伸 : 4.9km 京阪中之島線延伸 : 2.1km	4.9km	2.1km
事業費※	約3,700億円	約3,510億円	約2,850億円	約660億円

※ 本検討のために、鉄道事業者からの提供情報を基に一定の前提の下で試算した消費税等を除いた概算値で、車両費を含まない。
(2024年度のデフレーターを用いて換算。)