

2025年に開催される
日本国際博覧会（大阪・関西万博）に関連する
インフラ整備計画（案）の概要

大阪・関西万博に関連するインフラ整備計画（案）

1

名称：2025年に開催される日本国際博覧会（大阪・関西万博）に関連するインフラ整備計画
（国際博覧会推進本部決定）

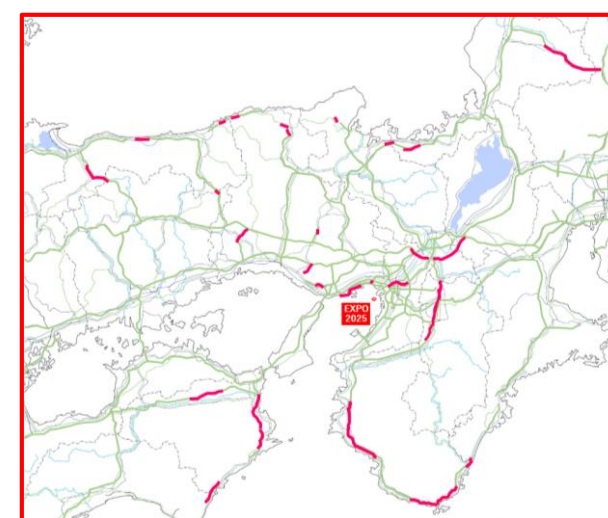
概要：大阪・関西からの要望を参考として、
インフラ整備計画を定め、整備を進めるもの

- 大阪・関西万博の円滑な開催を支える
- 大阪・関西万博の開催の効果を高める
- 地域の社会経済活動を支える成長基盤

主要事業：



2020年12月時点のイメージベースであり、今後変更となる可能性があります。
（提供：うめきた2期地区開発事業者）



会場周辺の インフラ整備	会場への アクセス向上	安全性の 向上	にぎわい・魅力の 向上	広域的な 交通インフラの整備
大阪メトロ中央線延伸 （鉄道南ルート） 万博来場者、国際観光拠点 および国際物流拠点の 来場者のアクセス向上と 港湾物流ネットワークの 円滑化	関西国際空港の機能強化 （第1ターミナルリノ ベーション） 関西へのゲートウェイと して、国際線キャパシ ティ拡大を柱とした抜本 的機能強化	大阪駅前地下空間の 防災・減災対策 （大阪駅前地下道東広場） 西日本最大のターミナル 大阪駅前の建設後80年 以上となる地下広場を更新	うめきた2期開発 （新駅、東海道線支線地下化、公園） 世界をリードする「みど り」と「イノベーション」 の融合拠点を目指し、 それを支える都市基盤 （新駅・東海道線支線 地下化・公園）を整備	新名神高速道路整備 大阪・名古屋間の所要時間 の短縮、交通利便性向上、 生活範囲の拡大などの地 域の活性化
阪神港におけるコンテナ 物流の効率化 （A1ターミナル） 「新・港湾情報システム （CONPAS）」の導入により、 コンテナターミナルの ゲート前混雑解消とともに コンテナトレーラーの ターミナル滞在時間を短 縮	淀川左岸線（2期）整備 2026年度末に完成予 定の工事を前倒しして早 期整備を行い、万博開催 時に新大阪駅・大阪駅か ら万博会場までのシャト ルバスルートとして暫定 利用することにより、ア クセス性を向上	南海トラフ巨大地震対策 大阪市内の河川・海岸等 の耐震対策により、大規 模災害に備え安全性を向 上	淀川の舟運機能強化、 天保山クルーズ客船の 受入機能強化 新たな観光コンテンツの 提供と淀川上流から夢洲 までのアクセス性向上 天保山で世界最大級 のクルーズ客船に対応	なにわ筋線整備 関西の成長基盤となる 広域的な交通インフラで ある鉄道新線を整備し、 大阪（梅田）から関西国際 空港へのアクセスを改善
など	など	など	など	など

1. 会場周辺のインフラ整備

- ◆ 万博会場周辺において旅客輸送力の増強や交通円滑化等を図り、万博の円滑な開催を支えるため、港湾における道路、鉄道などの基盤整備、稼働中の夢洲コンテナターミナルなど物流機能の強化

水上交通ネットワークの整備 (係留施設の整備)

関西国際空港や神戸空港をはじめとする他のエリアからの海上アクセスを確保

下水道整備

舞洲抽水所と此花下水処理場の機能増強

阪神港におけるコンテナ物流の効率化 (AIターミナル)

①トレーラーの特定時間帯への集中を分散・平準化

搬出入予約制度を導入し、特定の時間帯に集中して到着するコンテナ搬出入トレーラーを分散・平準化

②ゲート処理能力の向上

搬出入票の提示等を省略し、PSカード※のタッチのみで入場受付を実施
※ Port Securityカード: 国が発行する、出入管理情報システムを利用するために不可欠な全国共通のICカード



「新・港湾情報システム (CONPAS)」の導入により、コンテナターミナルのゲート前混雑の解消やコンテナトレーラーのターミナル滞在時間の短縮

大阪港北港南 (夢洲) 地区国際海上コンテナターミナル整備 (荷捌き地の拡張)



今後のコンテナ貨物の増加等に対応するための荷捌き地の拡張及びゲート増設による物流機能の強化

舞洲

夢洲

咲洲

此花大橋拡幅 舞洲幹線道路の立体交差化 夢舞大橋拡幅 夢洲域内幹線道路拡幅

会場周辺の道路や橋梁の車線数増加、交差点の立体交差化による交通の円滑化

大阪メトロ中央線延伸 (鉄道南ルート)

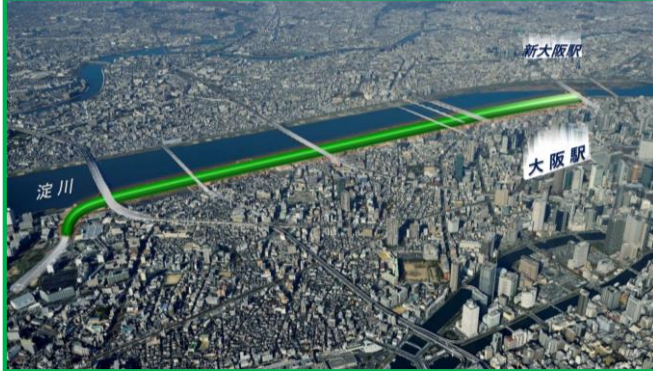


万博来場者、国際観光拠点および国際物流拠点の来場者のアクセス向上と港湾物流ネットワークの円滑化を図る主要な輸送手段の形成

2. 会場へのアクセス向上

- ◆ 会場へのアクセス向上のため、鉄道・道路・空路・海路の交通インフラを機能強化
- ◆ 主要ルートとなる高速道路などに接続するアクセス道路や、隣接府県から大阪府域へのアクセス道路の機能強化

淀川左岸線（2期）整備



2026年度末に完成予定の工事を前倒しして早期整備を行い、万博開催時に新大阪駅・大阪駅から万博会場までのシャトルバスルートとして暫定利用することにより、アクセス性を向上（新大阪→夢洲 現在35分 整備後19分[約46%短縮]）

鉄道バリアフリー化

大阪メトロ、JR西日本、民鉄の主要駅をバリアフリー化する

関西国際空港の機能強化 (第1ターミナルリノベーション)



関西へのゲートウェイとして、国際線キャパシティ拡大を柱とした抜本的機能強化

国際線エリア（南北一体運用へ）

- ・ビル内面積 : +25% (8.4万㎡→10.5万㎡)
- ・スポット数 : +5スポット (34→39)
- ・出発エリア面積 : +60% (1万㎡→1.6万㎡)

- 第2ターミナルと合わせ、国際線で年間約4,000万人のターミナルキャパシティを創出（2018年度実績 年間約2,300万人）



北大阪急行 延伸



- ・北大阪地域と大阪都心部とを直結し、万博会場へのアクセスを向上
- ・並走する国道423号沿線(新御堂筋)において自動車からの転換により、大阪府内の交通渋滞を緩和

国道371号（石仏バイパス）

大阪府・和歌山県間道路の整備によりアクセス性向上

会場周辺の道路やアクセス道路における交通の安全と円滑化を確保するための交通安全施設整備

交通管制システムの整備、交通情報収集・提供環境の拡充整備、公共車両優先システム、信号情報活用運転支援システムなどの交通安全施設の整備

3. 安全性の向上

◆ アクセスルートの安全性の確保や施設の耐震化、災害時の活動拠点の整備などにより、安全・安心な大阪・関西万博の開催を確保

延焼遮断帯整備促進
三国塚口線、寝屋川大東線



密集市街地における広範囲への火災延焼を防ぐため、延焼遮断機能の確保を行い、まちの安全性を向上

南海トラフ巨大地震対策
(堤防の耐震化)



大阪市内の河川・海岸等の耐震対策により、大規模災害に備え安全性を向上

防災公園整備（久宝寺緑地・蜻蛉池公園）



災害時の広域的支援部隊の後方支援活動拠点の整備により、災害時の安全対策を推進



大阪駅前地下空間の防災・減災対策
(大阪駅前地下道東広場)



西日本最大のターミナル大阪駅前の建設後
80年以上となる地下広場を更新
●地下広場の利用者数 1日約40万人

端建蔵橋の架替



戦前に建設された端建蔵橋について架け替え、万博までに供用することで、万博来場者の移動や滞在における安全性を向上

無電柱化（緊急交通路）



無電柱化により歩道の有効幅員を広げ、大規模災害が発生した場合に電柱等が倒壊することによる道路の寸断を防止

ホームドア・可動式ホーム柵整備



大阪メトロ御堂筋、中央線全駅ほか、JR西日本、民鉄主要駅でホームドアを整備

4. にぎわい・魅力の向上

- ◆ 都心部や来場者の宿泊が見込まれる地域で、来場者の交流拡大を図るためのにぎわいや魅力の向上等を推進
- ◆ 夢洲を拠点として関西・西日本をつなぐ新たな水上・海上ネットワークを形成、都心部での水辺魅力向上
- ◆ 万博開催時には「淀川舟運」が復活し、大阪～淀川上流をつなぐ広域的な交通ネットワークを形成
- ◆ コロナ禍で大きなダメージを受けたインバウンド回復にも寄与

うめきた2期開発
(新駅、東海道線支線地下化、公園)



世界をリードする「みどり」と「イノベーション」の融合拠点を目指し、それを支える都市基盤（新駅・東海道線支線地下化・公園）を整備
2020年12月時点のイメージパースであり、今後変更となる可能性があります。（提供：うめきた2期地区開発事業者）

淀川舟運活性化（淀川大堰閘門等）



新たな観光コンテンツの提供と淀川上流から夢洲までのアクセス性向上

道頓堀川・東横堀川の水辺魅力空間づくり



市内中心部の河川で、新たな水辺空間の整備と安全性の高い水処理技術の導入に取り組むことで、水の回廊の連続性を高め、にぎわい・魅力の向上を図り、多くの来訪者が集い憩う空間を創出

難波宮跡公園の整備



大阪の歴史文化を体験してもらう新たなコンテンツの提供により、万博を契機として国内外から観光客を誘致し、万博との相乗効果を創出

なんば駅周辺における空間再編



関西国際空港に直結する交通拠点であるなんば駅前の空間再編を行い、世界をひきつける観光拠点としてのにぎわい・魅力の向上に資するとともに、万博との相乗効果を創出

天保山クルーズ客船受入機能強化



現状の16万総トンから、世界最大級（22万総トン級）のクルーズ客船に対応



5. 広域的な交通インフラの整備

- ◆ 大阪・関西の成長基盤となる広域的な交通インフラの強化に資する道路ネットワーク、鉄道・軌道の整備を推進
- ◆ 環状高速道路ネットワークの形成により、大阪・関西地域の社会経済活動の活性化、大規模災害等に備えた強靱な 国土づくりにも寄与

なにわ筋線整備



- ・大阪(梅田)から関西国際空港へのアクセスを改善
- ・現状の60分程から40分程に短縮

広域幹線道路

- ⑬中国横断自動車道(米子自動車道)整備
(江府IC付近・溝口IC付近の付加車線整備、
県境部・江府IC～溝口ICの4車線化)

- ⑭山陰自動車道整備
(北条道路)

- ⑥鳥取豊岡宮津自動車道(山陰近畿自動車道)整備
(京丹後大宮IC～大宮峰山IC(大宮峰山道路)、
浜坂道路Ⅱ期、竹野道路、岩美道路)

- ⑤北近畿豊岡自動車道整備
一般国道483号
(豊岡道路、豊岡道路Ⅱ期)

- ⑦中国横断自動車道姫路鳥取線整備
(播磨自動車道(播磨新宮IC～穴栗JCT)、
鳥取自動車道(志戸坂峠))

- ⑨東播丹波連絡道路整備
一般国道175号
(西脇北バイパス)

- ⑧東播磨道整備
(八幡稲美ランプ～
(仮)国道175号ランプ)

- ④神戸西バイパス整備

- ③大阪湾岸道路西伸部整備
(六甲アイランド北～駒栄)

EXPO
2025

- ①新名神高速道路整備
(八幡京田辺JCT・IC～高槻JCT・IC、
大津JCT～城陽JCT・IC)

- ②京奈和自動車道整備
一般国道24号
(大和北道路、大和御所道路)

- ②淀川左岸線(2期)整備

- ⑫一般国道42号湯浅御坊道路及び
近畿自動車道松原那智勝浦線の
4車線化(御坊IC～南紀田辺IC)

- ⑫四国横断自動車道整備
(徳島JCT～阿南IC)

- ⑬阿南安芸自動車道整備
(阿南IC～小野IC、
海部IC～野根IC)

- ⑪近畿自動車道紀勢線 一般国道42号道路整備
(すさみ串本道路、串本太地道路、新宮道路、新宮紀宝道路)

大阪モノレール延伸



大阪市鶴見区付近

都心を経由しない移動が可能となる
ことで、旅行時間短縮、乗り換え
回数減など利便性が向上
(例) 瓜生堂～万博記念公園
都心経由より30分短縮

鉄道・軌道