# 大阪・関西万博　来場者輸送具体方針（アクションプラン）第3版　概要（案）

資料1-1

## 1.目的

- 万博来場者の安全で円滑な移動の実現
- 大阪･関西圏の社会経済活動を支える人流･物流への影響の最小化

## 2.来場者の方向別内訳

- 来場者総数約2,820万人のうち、国内約9割、海外約1割と想定
- 国内のうち、近畿圏内約6割、近畿圏外約4割と想定

## 3.想定する機関分担率【更新】

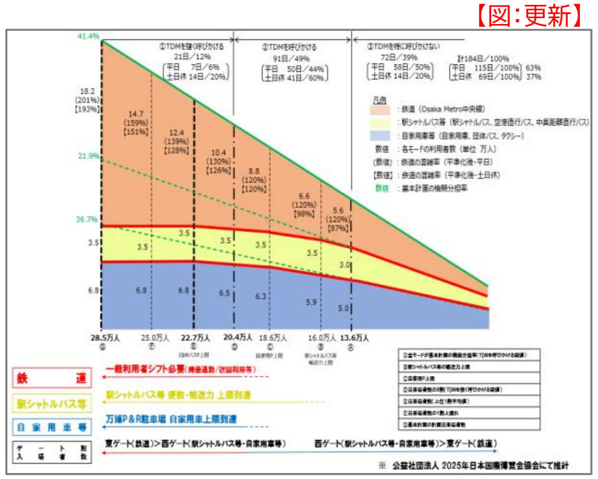
○ 鉄道･駅ｼｬﾄﾙﾊﾞｽ等･自家用車等の機関分担率

- 各交通機関の輸送力等の限界から、日来場者数に応じて変化

○ 鉄道の分担率

- おおむね20万人/日を超えたあたりから、加速度的に増加

【図：更新】




※入場ﾁｹｯﾄの券種及び価格が確定したことにより、日来場者数上位1割平均が22.9万人から22.7万人に変更

## 4.主な来場者想定ルート【更新】

1)公共交通利用（鉄道･駅ｼｬﾄﾙﾊﾞｽ等）

ｱ)3つの主要ﾙｰﾄ

①Osaka Metro中央線（鉄道）　②JR桜島線（鉄道＋駅ｼｬﾄﾙﾊﾞｽ）

③淀川左岸線（2期）（新大阪駅、大阪駅等発の駅ｼｬﾄﾙﾊﾞｽ）

ｲ)主要鉄道駅ﾊﾞｽﾀｰﾐﾅﾙからの予約制の駅ｼｬﾄﾙﾊﾞｽ等【更新】

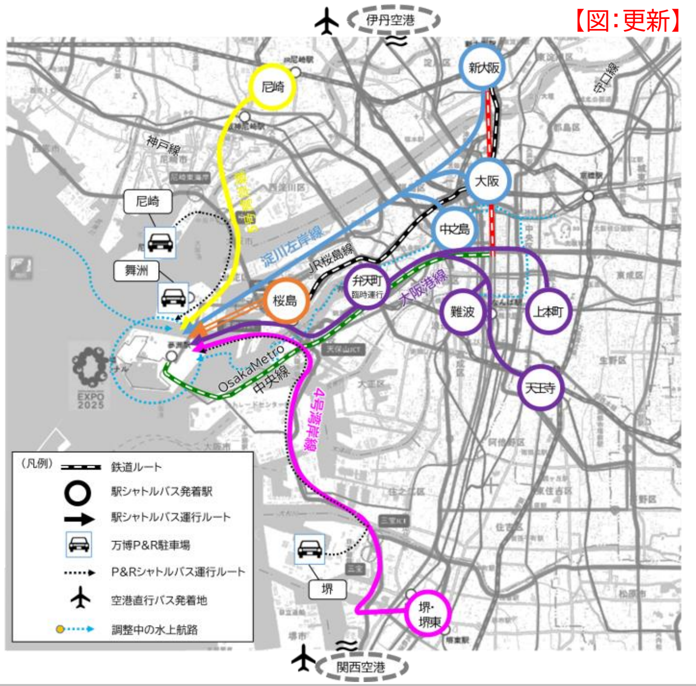
連絡窓口会社、P&Rｼｬﾄﾙﾊﾞｽ運行委託事業者を決定

ｳ)空港ﾀｰﾐﾅﾙからの直行ﾊﾞｽ【新規】

ｴ)中距離直行ﾊﾞｽ･長距離直行ﾊﾞｽ

2)自家用車利用（原則、公共交通機関利用を呼びかけ）

【図：更新】

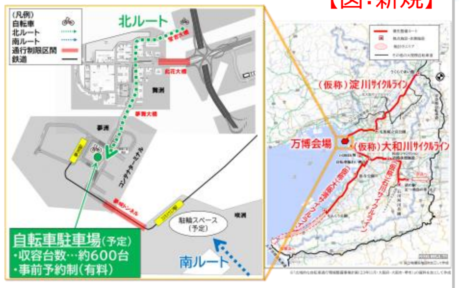



（右上に続く）

### 3)自転車利用【新規】

- 北ﾙｰﾄ（（仮称）淀川ｻｲｸﾙﾗｲﾝ等と連絡）と南ﾙｰﾄ※（（仮称）大和川ｻｲｸﾙﾗｲﾝ等と連絡）を設定
- 地域の自転車を活用したまちづくりやｲﾍﾞﾝﾄ等と広域的な連携を検討

【図：新規】




※南ルートは、ｺｽﾓｽｸｴｱ駅からOsaka Metro中央線で夢洲会場に連絡

### 4)水上交通利用【更新】

- 就航の意向がある大阪市内や兵庫方面からの航路を中心に具体化を進める

## 5.交通ターミナル･万博P&R駐車場の運用【更新】

1)夢洲交通ﾀｰﾐﾅﾙ【更新】

- 駅ｼｬﾄﾙﾊﾞｽ、P&Rｼｬﾄﾙﾊﾞｽ、空港直行ﾊﾞｽ、中長距離直行ﾊﾞｽ及びﾀｸｼｰは、会場に隣接したﾀｰﾐﾅﾙにて乗降
- 団体ﾊﾞｽは、夢洲で乗降を行い、舞洲で待機
- ﾀｸｼｰの交通ﾀｰﾐﾅﾙにおける運用ﾙｰﾙ等を検討

2)万博P&R駐車場（完全予約制）【更新】

- 自動二輪駐車場は、舞洲駐車場内に整備
- 阪神高速の推奨出口利用や迂回利用者へのｲﾝｾﾝﾃｨﾌﾞを調整

3)自転車駐車場【新規】

- 夢洲会場に隣接し、事前予約制の有料自転車駐車場を整備
- 咲洲のｺｽﾓｽｸｴｱ駅周辺に自転車駐車ｽﾍﾟｰｽを設け、Osaka Metro中央線で会場に連絡する方法を検討

4)持続可能性に配慮した取組【新規】

- 桜島駅ｼｬﾄﾙﾊﾞｽ、舞洲P&Rｼｬﾄﾙﾊﾞｽは、全車両EVﾊﾞｽを想定
- 夢洲交通ﾀｰﾐﾅﾙ、舞洲万博P&R駐車場等にEV充電器を設置予定

## 6.来場者輸送対策【更新】

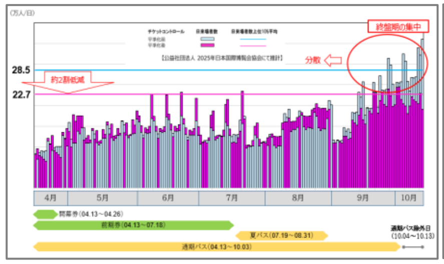
1)需要平準化策（来場）

- ﾁｹｯﾄｺﾝﾄﾛｰﾙ、入場時間･駐車場入庫時間予約制度を導入

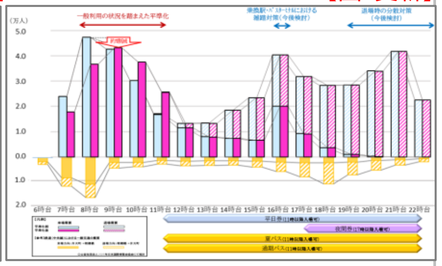
2)需要平準化策（退場）【更新】

- 早期退場の呼びかけ、帰路のP&Rｼｬﾄﾙﾊﾞｽの予約制導入等を検討

【図：更新】




【図：更新】



3)供給拡大策

- 鉄道の運行本数増便（中央線16→24本/h、桜島線9→12本/h）
- 淀川左岸線（2期）を駅ｼｬﾄﾙﾊﾞｽのｱｸｾｽﾙｰﾄとして活用
- 阪神高速JCT交通容量拡大　・万博 P&R駐車場周辺への対策
- 夢洲での万博交通の円滑化とｺﾝﾃﾅ物流機能の両立

4)その他の輸送円滑化対策【更新】

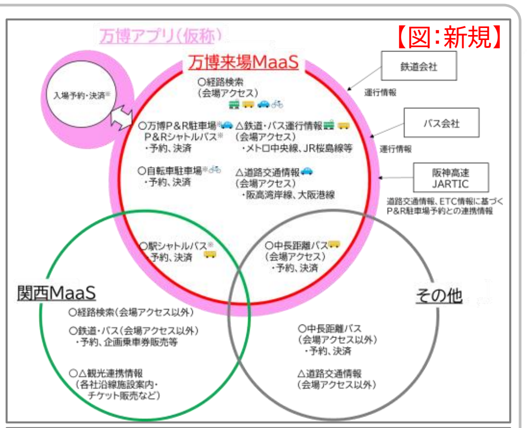
- 駅ﾊﾞｽﾀｰﾐﾅﾙ、万博 P&R駐車場周辺のうろつき交通対策のため、民間駐車場等と連携し、事前予約ｼｽﾃﾑ、対象ｴﾘｱ、実施期間等を調整
- 夢洲会場周辺における交通規制を検討
- 夢洲交通ﾀｰﾐﾅﾙ、万博 P&R駐車場、周辺道路の交通状況をﾓﾆﾀﾘﾝｸﾞ

（右上に続く）

### 5)来場者に向けた交通ｻｰﾋﾞｽの連携及び情報提供

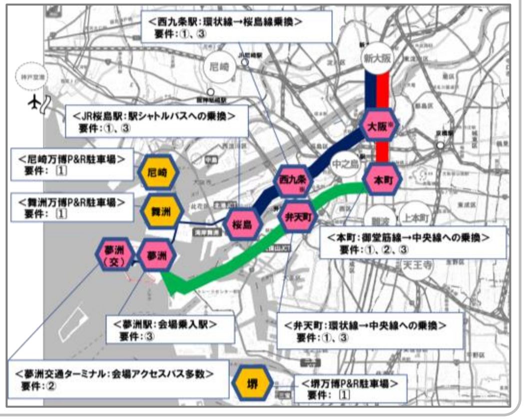
- 万博来場MaaSを構築し、個別に検討が進められている検索･予約･決済等の連携を図る
- 会場･各交通機関の混雑状況･予測等を提供

【図：新規】




### 6)雑踏等に備えた警備誘導【更新】

- 鉄道･ﾊﾞｽ等の乗換拠点で、案内看板･路面ｻｲﾝ等により適切に誘導
- 弁天町駅や本町駅等で、乗換利用者の交錯防止対策を検討
- 大型荷物の持ち込みの自粛呼びかけについて実施を検討
- 既存の一時荷物預かり、配送サービス等との連携を検討




## 7. 来場者輸送対策を実施しても発生が想定される万博交通による影響

1)鉄道　・中央線で朝ﾋﾟｰｸの混雑率が140%に到達

2)道路　・阪神高速でﾋﾟｰｸ時渋滞長延伸（東大阪線:約3km池田線:約1km）

・舞洲入口付近の交通集中

## 8.働きかけTDM実施と期待する効果【更新】

■ 対策後も万博交通による影響が解消されないことから、一般交通の抑制、分散、平準化を目的としTDMの実施を働きかけ

1)一定の期間単位による取組のﾒﾘﾊﾘ付け

2)地域による取組のﾒﾘﾊﾘ付け【新規】

・会場周辺や駅ｼｬﾄﾙﾊﾞｽ発着地周辺等に、地域ごとに取組のﾒﾘﾊﾘ付けを検討

3)府県市民･企業等への呼びかけ【更新】

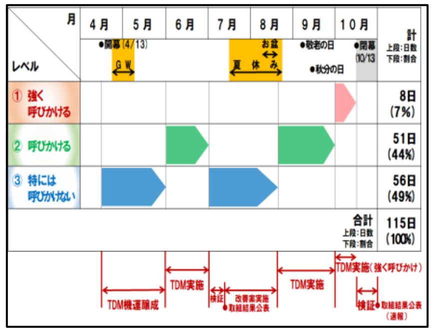
・時差出勤･在宅勤務･迂回利用･配送方法の効率化等を呼びかけ

・先導的事例の公表･発信

4)働きかけTDM等により、達成を目指す目標

・中央線:混雑率約120%

・阪神高速:渋滞長通常時の最大を超えない




## 9.検討対応が必要な課題【更新】

■2024年夏の改定時までに具体化

- TDM実施の必要性の浸透
- 災害･事故時における対応
- 退場ﾙｰﾄにおける混雑対策
- ﾊﾞｽ運転士の確保　等

## 10.今後のスケジュール【更新】

- 2024年夏に第4版を取りまとめ公表
- 半年に1回のﾍﾟｰｽで更新