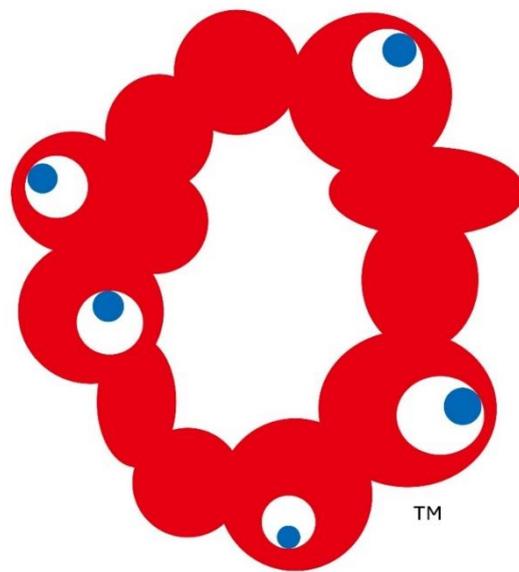


(案)

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



OSAKA, KANSAI, JAPAN

EXPO
2025

2023 年●月

2025 年日本国際博覧会来場者輸送対策協議会

目次

1. 目的	2
2. 来場者の方向別内訳	4
3. 想定する機関分担率	5
4. 主な来場者想定ルート	7
1) 公共交通利用（鉄道・駅シャトルバス等）	7
2) 自家用車利用	10
3) 自転車利用	12
4) 水上交通利用	14
5. 交通ターミナル・万博P & R駐車場等の運用	16
1) 夢洲交通ターミナル	16
2) 万博P & R駐車場	19
3) 自転車駐車場	22
4) 持続可能性に配慮した取組	23
6. 来場者輸送対策	24
1) 需要平準化策（来場）	24
2) 需要平準化策（退場）	27
3) 供給拡大策	29
4) その他の輸送円滑化対策	32
5) 来場者に向けた交通サービスの連携及び情報提供	34
6) 雑踏等に備えた警備誘導	38
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	41
1) 鉄道	41
2) 道路	42
8. 働きかけTDM実施と期待する効果	44
1) 一定の期間を単位とした取組のメリハリ付け	44
2) 地域による取組のメリハリ付け	47
3) 府県市民・企業等への呼びかけ	48
4) 働きかけTDM等により、達成を目指す目標	52
9. 検討・対応が必要な課題	53
10. 今後のスケジュール	54

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

- 2025年日本国際博覧会（略称「大阪・関西万博」）は、大阪市臨海部の人工島である「夢洲」にて、会場の四方を海で囲まれた初の国際博覧会「海の万博」として開催される。
- アクセスルートが限られた人工島での開催となるため、万博来場者を安全・円滑に輸送するためには、アクセスが特定の交通手段や経路に集中しないバランスの取れた輸送計画を立案することが必要であり、その計画を着実に実行するために十分な準備が必要となる。
- 令和2年(2020年)12月に「2025年日本国際博覧会基本計画」（以下「基本計画」という。）が策定され、想定来場者数は約2,820万人と定められた。
- 令和4年(2022年)6月には、基本計画を受け、「大阪・関西万博 来場者輸送基本方針」（以下「基本方針」という。）を策定し、来場者の円滑な輸送を実現するための基本的な方針を定めた。
- 基本方針では、交通インフラを最大限活用し、国・地域、文化、人種、性別、世代、障がいの有無に関わらず、すべての人が安全で快適に移動できるような取組^{注1}を進めるとともに、各アクセスルートのバランスの取れた利用を図るものとされた。
- また、大阪・関西万博の「未来社会の実験場」のコンセプトを踏まえ、MaaS^{注2}や自動運転等の新たな移動サービスを実践し、関西の未来社会へ受け継がれることを目指すこととされた。

- さらに、EXPO 2025 グリーンビジョンのもと、脱炭素化及び持続可能性の実現に向け、会場に乗り入れる車両としてのEVバス導入やEV充電設備設置を図る。^{注3}
- 令和4年(2022年)10月、基本方針から更なる検討、関係機関などとの協議を進め、万博来場者の安全で円滑な移動を実現し、大阪・関西圏の社会経済活動を支える人流・物流への影響を最小化する目的のもと、「大阪・関西万博 来場者輸送具体方針（アクションプラン）」（以下「具体方針」という。）の初版を公表した。
- 令和5年(2023年)5月には、初版からの検討状況などを踏まえ、具体方針（第2版）を公表した。
- 今般、具体方針（第2版）における課題等の検討を進め、具体方針（第3版）を策定・公表するものとする。

※ 空飛ぶクルマや自動運転等の新技術の取組については、大阪・関西万博の未来社会ショーケース事業にて検討することとしている。

注1 大阪・関西万博での交通アクセスに関するユニバーサルデザインについては、別途の2025年日本国際博覧会交通アクセスユニバーサルデザイン検討会において、令和5年（2023年）6月に「交通アクセスに関するユニバーサルデザインガイドライン」を公表し、関係する交通事業者等が指針として参考とすることとしている。

注2 MaaSとは、Mobility as a Service の略で、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスのことをいう。

注3 政府の「2025年大阪・関西万博アクションプラン Ver.4」において、日本の優れたEVバスを積極的に活用し、世界への技術・ノウハウの発信を行うこととされている。

2. 来場者の方向別内訳

- 来場者総数の約 2,820 万人のうち、国内来場者は約 9 割、海外来場者は約 1 割と想定される。
- 国内来場者のうち、近畿圏内が約 6 割、近畿圏外が約 4 割と想定される。

○万博会場が、人工島にあり、アクセス手段が限られることから、今般改めて、来場者の方向別内訳について整理を行った。

○来場者総数の約 2,820 万人のうち、国内来場者は約 2,470 万人 (88%)、海外来場者が約 350 万人 (12%) と想定される。

○国内来場者のうち、近畿圏内は約 1,559 万人 (63%)、近畿圏外は約 911 万人 (37%) と想定される。

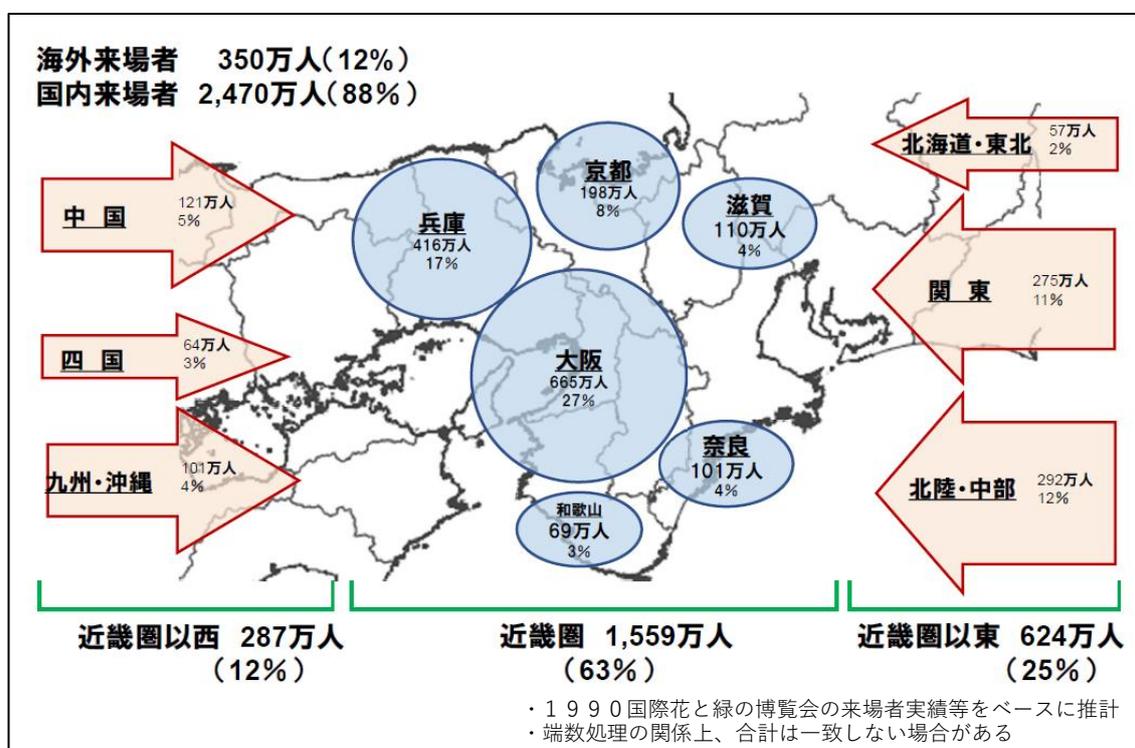


図 1 方向別来場者内訳

3. 想定する機関分担率

- 鉄道・駅シャトルバス等・自家用車等の機関分担率は、各交通機関の輸送力、バスターミナルの処理能力、駐車場の収容能力等の限界から、日来場者数に応じて変わる。
- 日来場者数の増加に伴い鉄道の分担率は高くなり、おおむね 20 万人/日を超えたあたりからは、加速度的に増加する。

○日来場者数が、10 万人程度までにおいては、駅シャトルバス等の輸送力及び万博 P & R 駐車場の収容能力に比較的余裕があることから、愛知万博ベースの機関分担率で輸送が行われると考えている。

○しかしながら、日来場者数が、16 万人に達すると、まず、駅シャトルバス等の輸送力が、夢洲交通ターミナルや各駅バスターミナルの受け入れ容量及び各バス事業者が運行できるバスの便数等から、限界に達する。

○さらに、日来場者数が、18.6 万人に達すると、万博 P & R 駐車場の自家用車が受け入れ限界に達し、22.7 万人に達すると、団体バスも受け入れ限界に達する。

○こうしたことから、日来場者数が、おおむね 20 万人を超えたあたりから、輸送における鉄道の割合が加速度的に増加するため、それに備えた対策が必要となる。

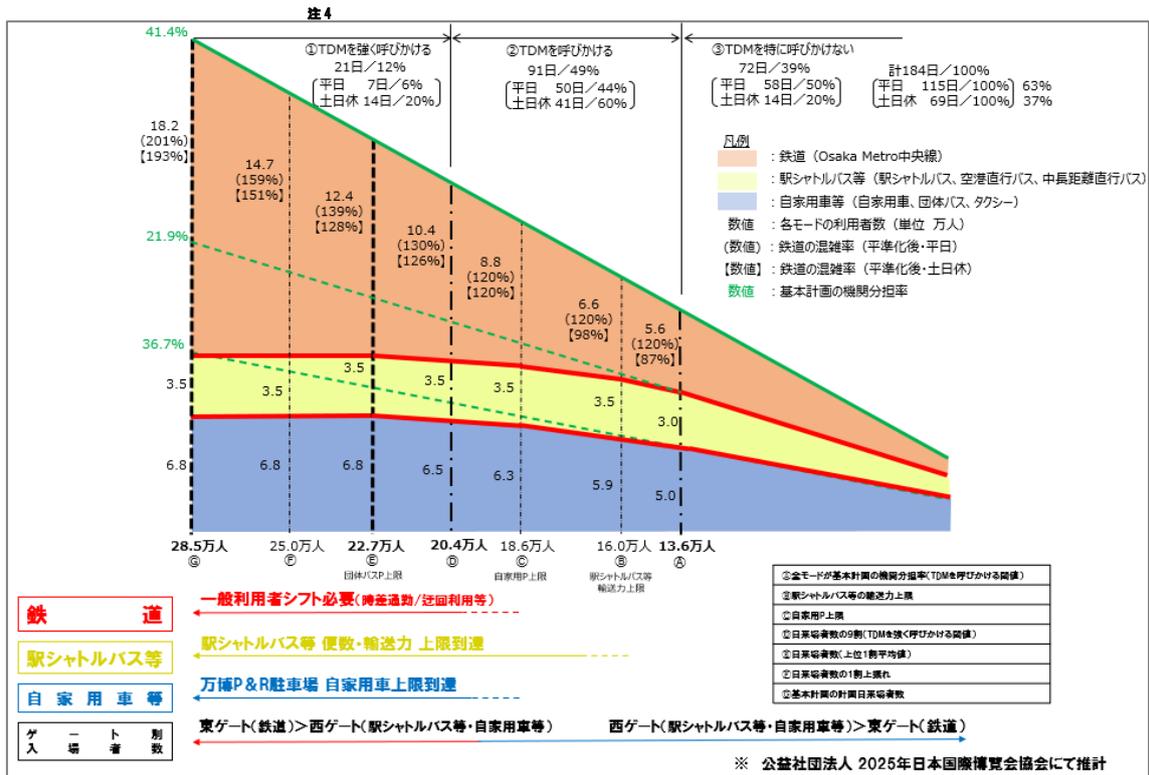


図 2 万博来場者 日來場者数と機関分担率の推移

注 4 TDM (交通需要マネジメント) とは、 Transportation Demand Management の略で、既存の交通システムの利用効率を最大化する目的で移動者側に行動変更を促す諸施策。

4. 主な来場者想定ルート

1) 公共交通利用（鉄道・駅シャトルバス等）

ア) 3つの主要ルート：

- ① Osaka Metro 中央線（鉄道）
- ② JR 桜島線（鉄道＋駅シャトルバス）
- ③ 淀川左岸線（2期）（新大阪駅、大阪駅等発の駅シャトルバス）

イ) 主要鉄道駅バスターミナルからの予約制の駅シャトルバス 等

ウ) 空港ターミナルからの直行バス

エ) 中距離直行バス・長距離直行バス

○現時点の来場者輸送における公共交通の各交通手段・ルート及びその特徴は次のとおりである。

1) 公共交通利用（鉄道・駅シャトルバス等）

ア) 3つの主要ルート：

- ① Osaka Metro 中央線（鉄道）
 - ・最も輸送力（6両編成、現行ダイヤ：170便/日）があり、万博会場に直接乗り入れが可能
- ② JR 桜島線（鉄道＋駅シャトルバス）
 - ・鉄道の輸送力は大きい（8両編成、現行ダイヤ：112便/日）が、万博会場には桜島駅にてバス連絡が必要
 - ・桜島駅からの駅シャトルバスは全車両E Vバスを想定
- ③ 淀川左岸線（2期）（新大阪駅、大阪駅等発の駅シャトルバス）
 - ・淀川左岸線（2期）の建設中区間を駅シャトルバスのアクセスルートとして暫定整備することにより、新大阪駅、大阪駅等の大阪中心部より、定時性を確保した高密度なバス運行が可能

- イ) 主要鉄道駅バスターミナルからの予約制の駅シャトルバス等
- ・ 10 駅バスターミナルより運行を予定 (ア) 3つの主要ルート：
②③を含む)
 - ・ 輸送力は小さいが、鉄道各社の特急列車と連携等した予約制の駅シャトルバスの運行や、完全着座式バスの導入などにより、快適性を確保した輸送が可能
 - ・ なお、弁天町駅バスターミナルは、通常時におけるバスの発着は行わず、鉄道の輸送障害時の代替輸送等、緊急対応のための臨時的な活用を予定
- ウ) 空港ターミナルからの直行バス
- ・ 海外からのインバウンド等の空港を利用する来場者を対象として、空港から会場まで、完全着座式を基本とする円滑・快適性を確保した輸送を予定
- エ) 中距離直行バス・長距離直行バス
- ・ 近畿地方各府県からの中距離直行バスや全国各地域からの長距離直行バスについても、予約制による運行を予定

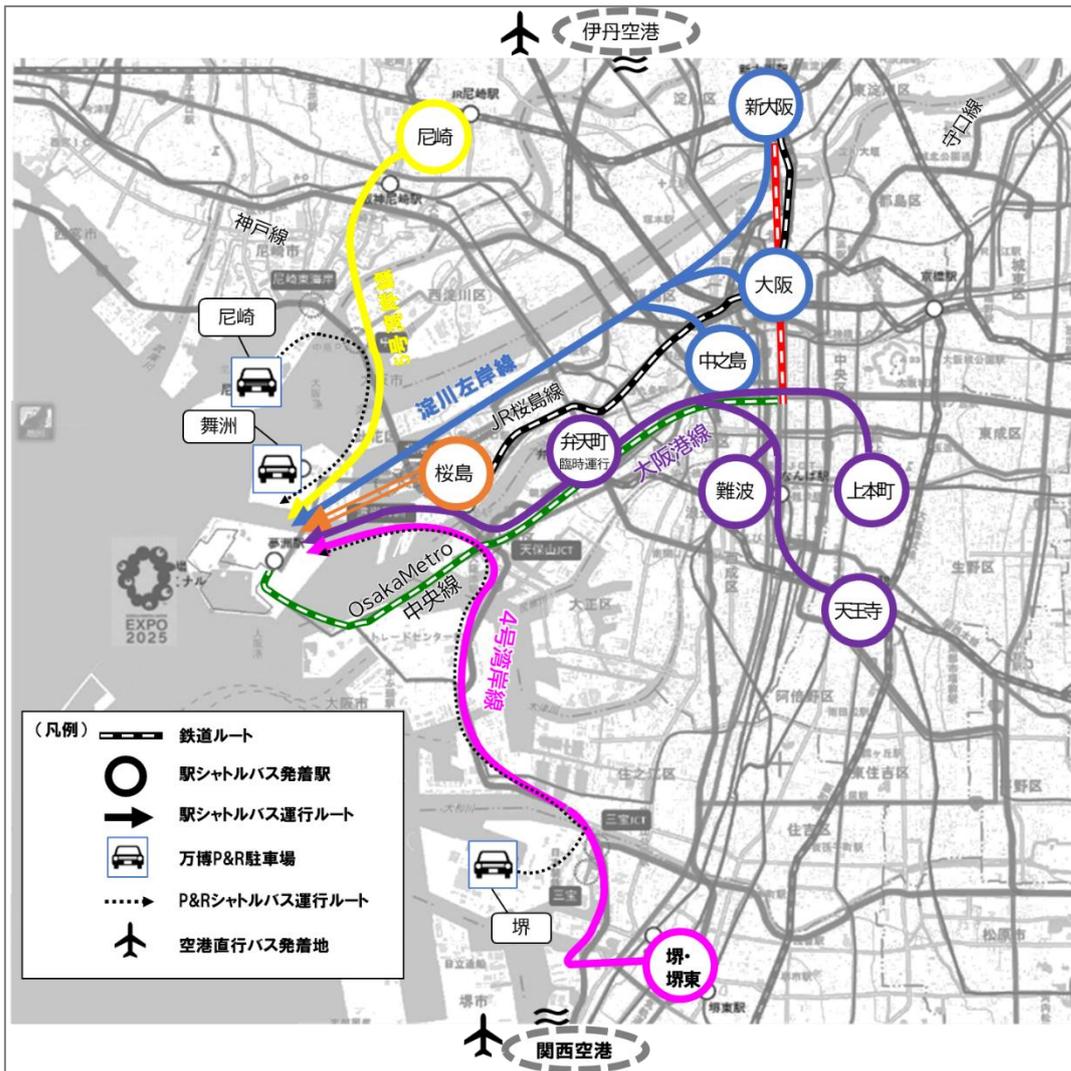


図 3 主な来場者想定ルート

2) 自家用車利用

- 原則、公共交通機関の利用を呼びかける。
 - やむを得ず自家用車を利用する者に対しては、尼崎、堺の万博P & R駐車場の利用に誘導し、舞洲については、万博P & R駐車場シャトルバス（以下「P & Rシャトルバス」という。）の運行、物流交通に影響を与えない範囲の利用に抑制する。
-
- 万博会場への自家用車利用によるアクセスについては、夢洲への直接の乗り入れは認めない方針であり、舞洲、尼崎、堺の万博P & R駐車場の利用によるシャトルバス連絡となる。
 - 舞洲へのアクセスについては、自家用車、駅シャトルバス、P & Rシャトルバス、空港直行バス及び中長距離直行バスともに、阪神高速利用の場合は、北港JCT～湾岸舞洲出口～此花大橋の利用がほとんどとなり、一本のルートに集中する。
 - 特に、京都・奈良方面からの自動車は、主に阪神高速1号環状線、16号大阪港線を経由して来場することになるため、交通集中が想定される。
 - こうしたことから、駅シャトルバス、P & Rシャトルバス、空港直行バス及び中長距離直行バスの定時性、大阪港の物流交通確保のためには、道路交通に一定の制約が必要となる。
 - そのため、自家用車利用については、できるだけ抑制を図り、公共交通機関の利用を呼びかけることとしている。

- 公共交通機関の利用が難しい等、やむを得ず自家用車を利用して来場する者に対しては、万博P & R駐車場の料金設定等により、尼崎、堺の万博P & R駐車場利用に誘導し、舞洲については、会場アクセスバスの運行、物流交通に影響を与えない範囲の利用に抑制するものとする。

- なお、尼崎、堺の万博P & R駐車場利用への誘導にあたっては、周辺の物流等の交通への影響等について配慮を行うものとする。

3) 自転車利用

○夢洲へのアクセスルートについては、万博会場への安全・円滑な誘導に加え、大阪府内の広域的な自転車通行空間との連絡等による地域との広域的な連携を検討する。

○夢洲会場への来場ルートについては、(仮称)淀川サイクルライン等と連絡し、常吉大橋から舞洲を経由する「北ルート」及び(仮称)大和川サイクルライン等と連絡し、コスモスクエア駅周辺に確保する駐輪スペースを利用して、Osaka Metro 中央線により来場する「南ルート」を設定し、安全・円滑に誘導する方法を検討する。

○夢洲・舞洲内の通行については、車道は、会場アクセスバスや物流等の大型車両が多いことから警備員等の配置を行い、歩道を歩行者の安全に配慮しながら誘導する方法を検討する。

○これらの検討に加え、大阪府内のサイクルライン等の広域的な自転車通行空間との連絡等により、地域の自転車を活用したまちづくりやイベント等との広域的な連携による万博の機運醸成についても検討する。

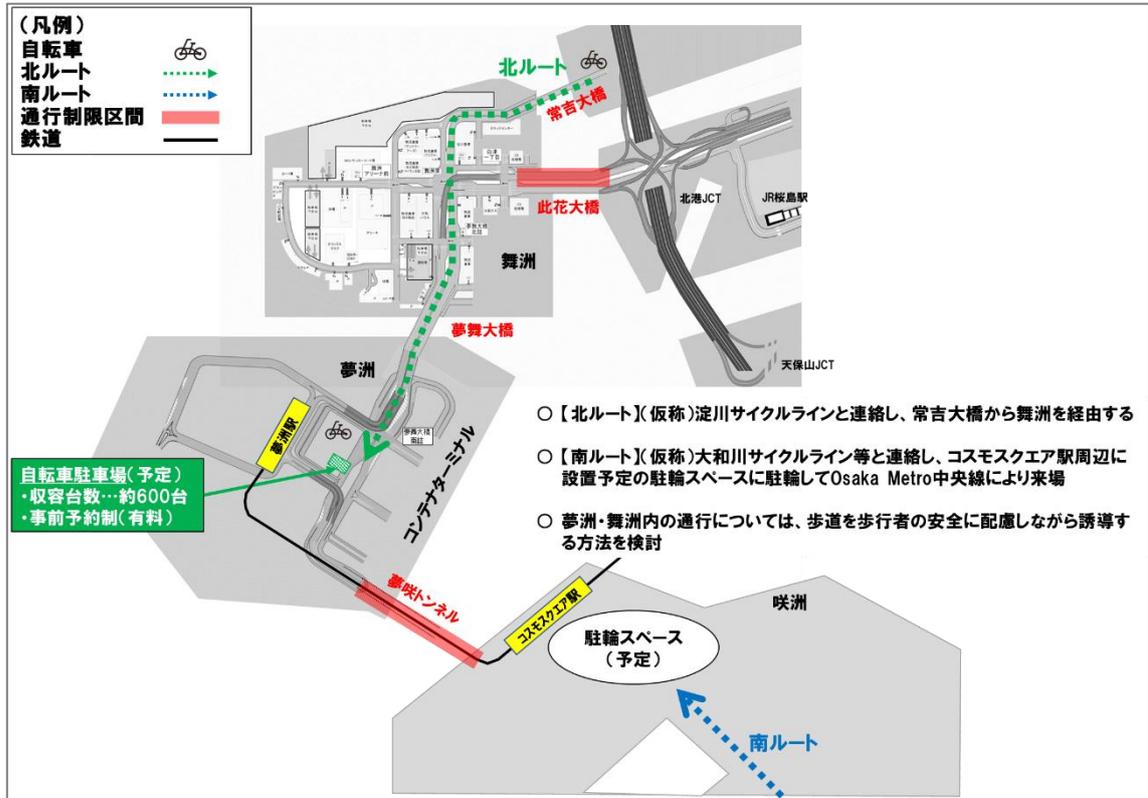


図 4 夢洲・舞洲における自転車等のアクセスルート (案)

4) 水上交通利用

○水上交通については、大阪市内から夢洲への航路、兵庫方面から夢洲への航路、夢洲発着の遊覧航路等が実現に向けて調整が進められている。

○大阪市内から夢洲への航路は、中之島等の市内中心部から夢洲に向かう航路について、実現に向けて調整が進められている。

○この航路においては、波浪の有無といった水域の違いから、川船から海船への乗換拠点及び運航する船舶事業者が複数必要となることが課題である。

○兵庫方面からの航路としては、神戸港・神戸空港・淡路島から夢洲に向かう航路について、実現に向けて調整が進められている。

○これらに加え、淀川を活用した航路、堺旧港からの航路についても実現に向けて調整が進められている。

○その他、夢洲に発着する周遊観光航路についても、検討が進められている。

○船舶の発着は、夢洲北岸に設置されている小型船用浮棧橋を活用するとともに、中型船の需要に対応するため、別途、中型船の対応が可能な浮棧橋を設置する。

○船舶事業者等に対する浮棧橋利用の意向調査を踏まえ、棧橋の利用時間調整等の方法について検討を進める。

○浮棧橋から万博会場までのアクセスについては、船シャトルバスによる二次輸送で対応する。

○いずれの航路についても、船舶事業者の確保が課題となっており、関係団体の協力を得て、旅行業界等と連携し、ツアー等の旅行商品の一部となる航路についても実現を目指す。

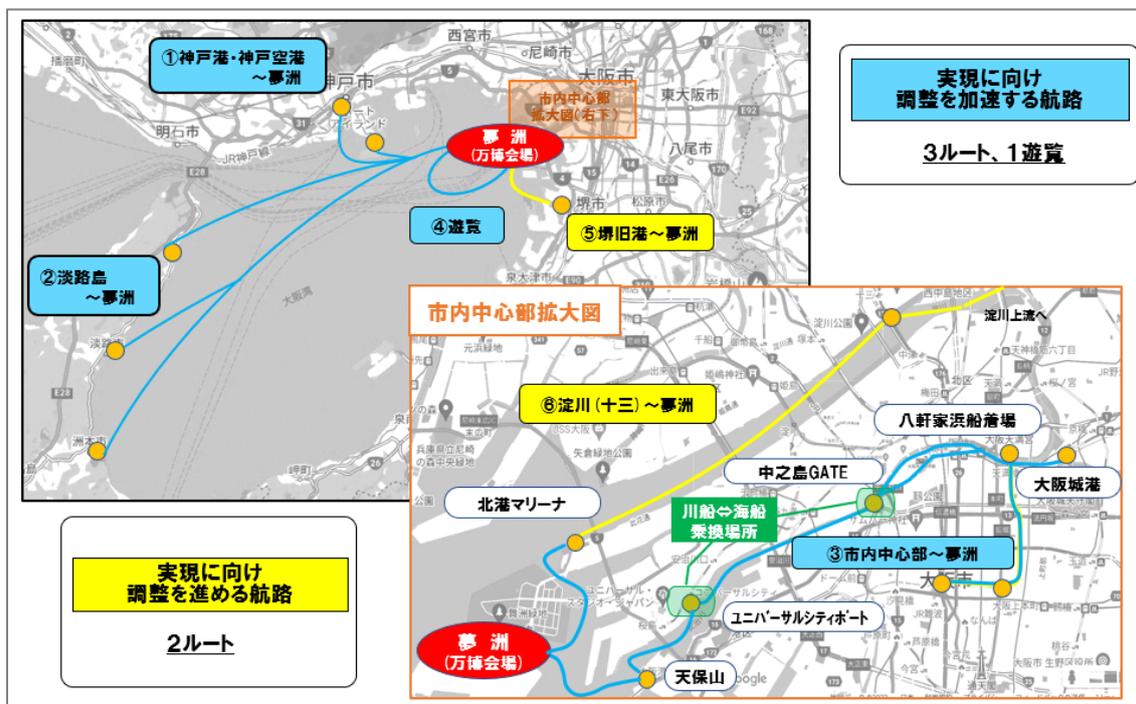


図 5 航路検討状況

表 1 航路検討状況

検討結果	番号	海上/河川	航路
実現に向け調整を加速する航路	①	海上	神戸港・神戸空港 ~ 夢洲
	②	海上	淡路島 ~ 夢洲
	③	河川	市内中心部 ~ 夢洲
	④	海上	夢洲発着の遊覧
実現に向け調整を進める航路	⑤	海上	堺旧港 ~ 夢洲
	⑥	河川	淀川(十三) ~ 夢洲

5. 交通ターミナル・万博P & R駐車場等の運用

1) 夢洲交通ターミナル

- 駅シャトルバス、P & Rシャトルバス、空港直行バス及び中長距離直行バスについては、会場に隣接して設置するバスターミナルで乗降を行うものとする。
- 団体バスについては、別途、夢洲に予約制の乗降場を設置するものとし、バスの待機場については、舞洲に設けるものとする。
- タクシーについては、会場に隣接して乗降場を設けるものとする。

○ 駅シャトルバス、P & Rシャトルバス、空港直行バス及び中長距離直行バスについては、会場西ゲート前に設置する夢洲第1交通ターミナルにおいて、乗降を行うものとする。

○ 夢洲第1交通ターミナルにおいては、朝夕の乗車または降車の需要が大きく変動することから、時間帯に応じて乗り場の変更を行う等の運用上の工夫を行う。

○ 来場者の安全かつ円滑な誘導のため、来場者向けの情報提供システム（以下「万博来場 MaaS」という。）、会場内及び交通ターミナルにおけるデジタルサイネージ等により、適切に乗り場への案内誘導を行う。

○ 団体バスについては、夢洲第2交通ターミナルにおいて乗降を行うものとし、利用バースについては、予約制を採用する。また、バスが待機する場合に必要な駐車場については、舞洲に設けるものとし、こちらについても予約制を採用する。

○ タクシーについては、夢洲第1交通ターミナルにおいて、乗降を行うものとし、タクシー事業者団体などと、運用ルール等について検討する。

- タクシーのアプリ予約の配車については、舞洲等における大規模イベントや近隣大規模集客施設における運用等の状況を踏まえ、交通ターミナル運用上の課題等について整理し、対応を検討する。

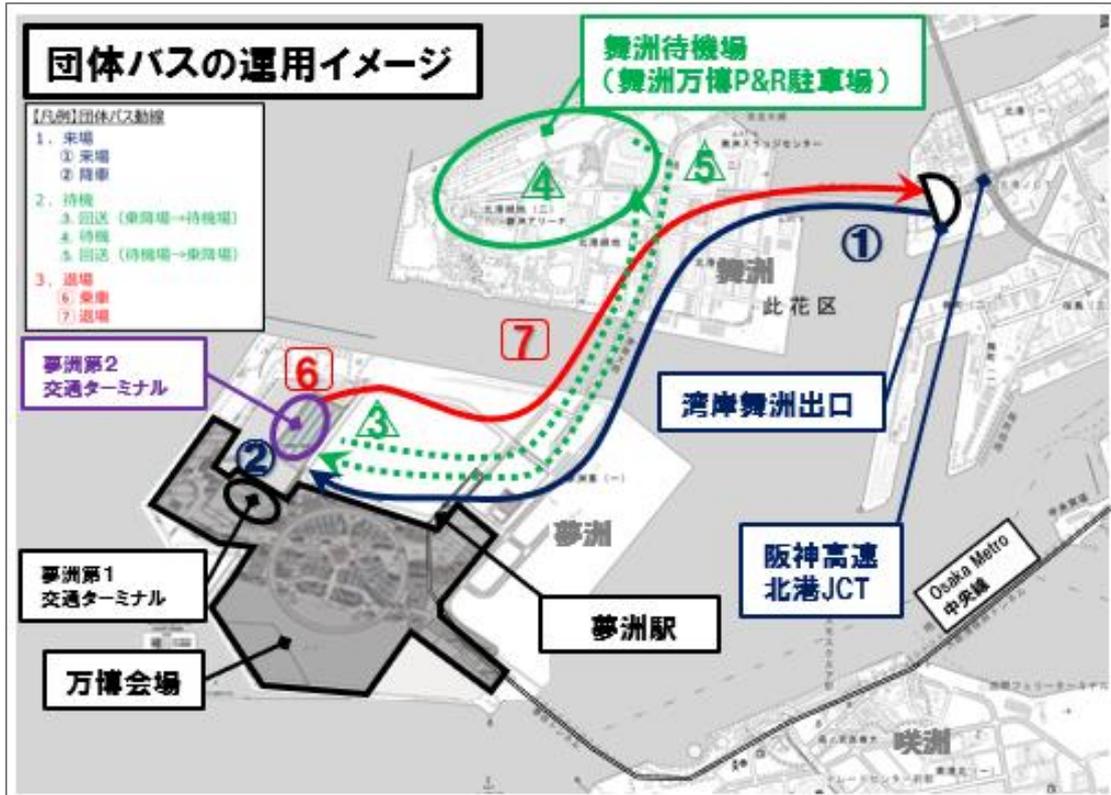


図 6 万博会場周辺 駐車場配置図

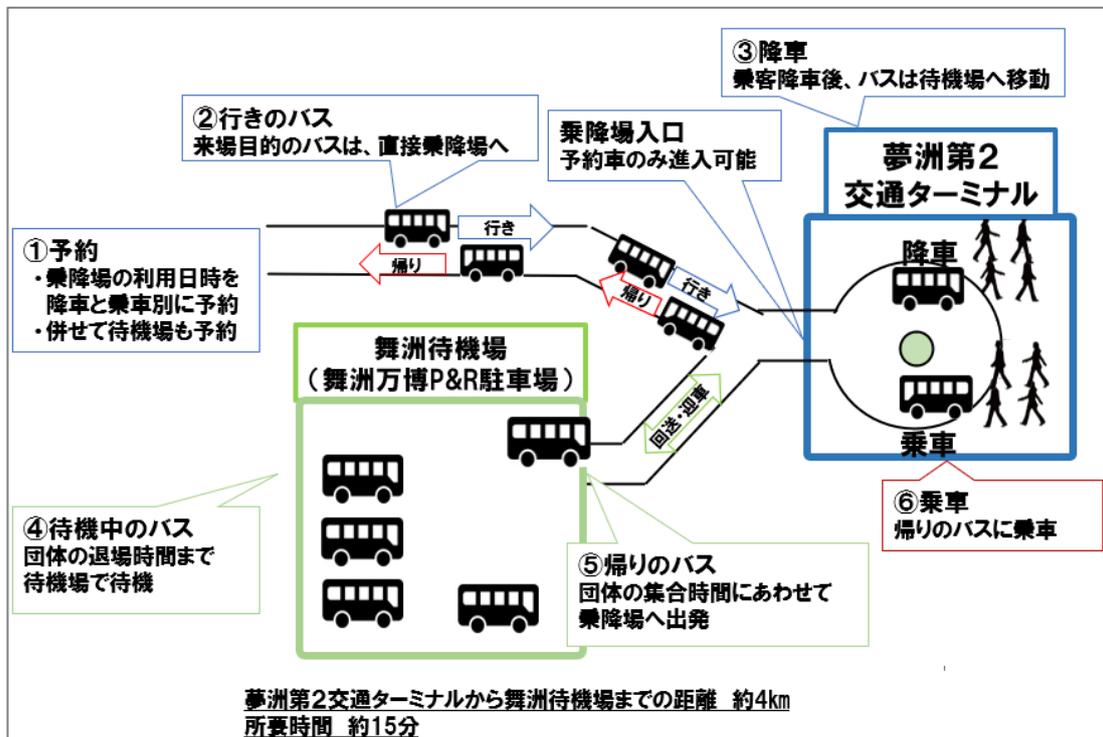


図 7 団体バス運用イメージ

2) 万博 P & R 駐車場

- 万博 P & R 駐車場の利用は、全て事前予約が必要な運用とする。
- 舞洲万博 P & R 駐車場については、自家用車の駐車と団体バスの待機の双方に需要対応できるように、兼用マスの設置等により対応を行う。

○万博 P & R 駐車場の利用は、全て、日時及び乗車人数の予約が必要な運用とする。

○万博 P & R 駐車場の利用は、万博交通アクセスとして利用される一般道や周辺地域への影響低減の観点から、最寄りの阪神高速出口の利用を推奨するものとし、推奨出口を利用した来場者の駐車料金については、ETC 情報を活用し、相対的に引き下げる等のインセンティブの調整を進める。

○併せて、阪神高速 1 号環状線等の大阪中心部の混雑区間を迂回する来場者に対するインセンティブについても調整を進める。

○万博 P & R 駐車場からの P & R シャトルバスの利用については、万博 P & R 駐車場の予約者及びその同乗者に限ることとし、予約 ID 等を提示した者のみ利用できるものとして運用する。

○料金については人数によらず、1 台あたりで徴収し、できるだけ複数の人数による乗車を促進することで、自家用車による輸送力の向上を目指すものとする。

○舞洲万博 P & R 駐車場への集中利用を避け、尼崎及び堺万博 P & R 駐車場への分散利用を図るため、尼崎及び堺万博 P & R 駐車場の料金を舞洲万博 P & R 駐車場の料金よりも相対的に引き下げることについて調整を進める。

- 団体バスの待機場として必要となる舞洲万博P & R駐車場については、バスと自家用車のそれぞれの需要に応じて適正な駐車マスを供給できるよう、高速道路のSA・PAで見られるような兼用マスを採用する。
- 自動二輪車駐車場は、舞洲に整備し、会場へのアクセスについては、P & Rシャトルバスの利用とする等、予約等のルールを含め、自家用車と同様の取扱いとする。
- 身体障がい者など移動に配慮を要する方が利用される駐車場（以下「障がい者用駐車場」という。）については、夢洲会場に隣接して整備する。



図 8 各駐車場利用の際に推奨する阪神高速の出口

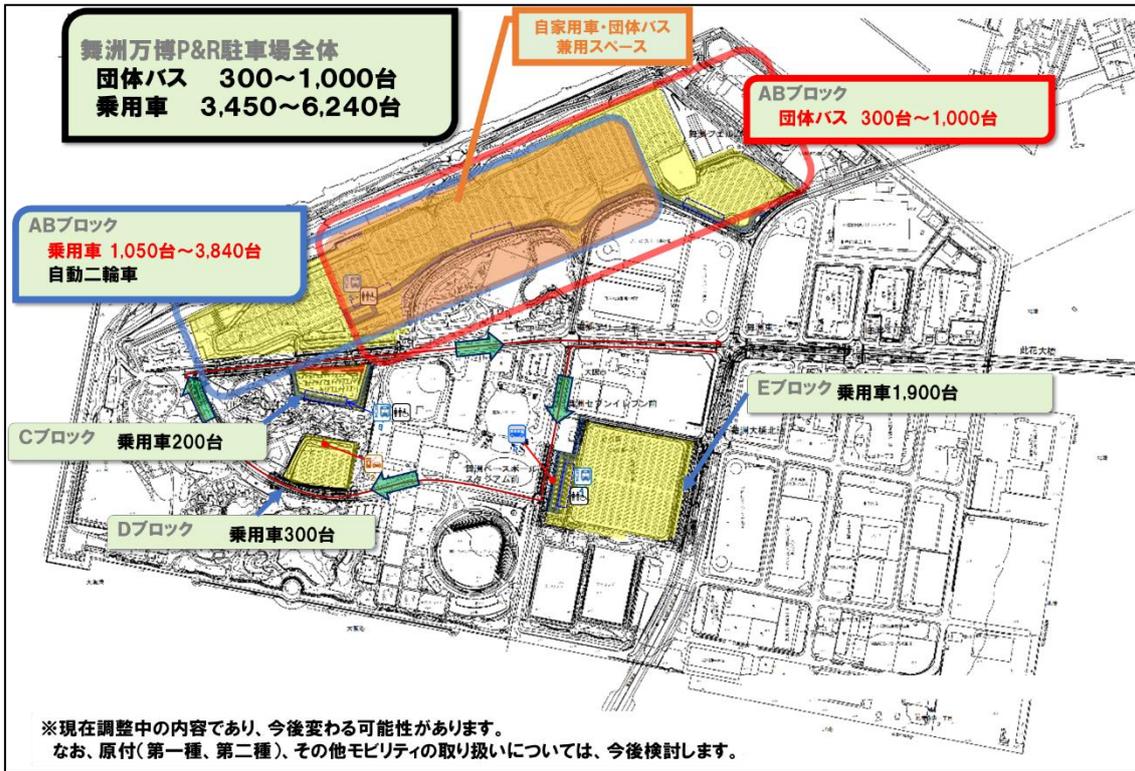


図 9 舞洲万博 P & R 駐車場配置

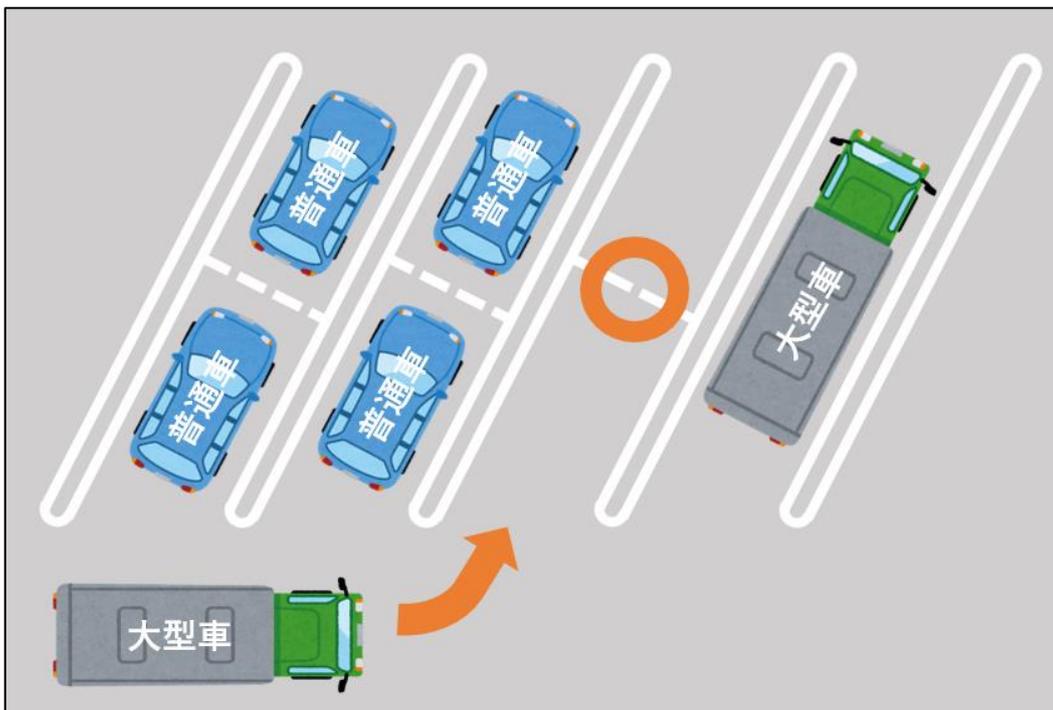


図 10 兼用マスのイメージ

出典：西日本高速道路株式会社

3) 自転車駐車場

○自転車駐車場は、夢洲会場に隣接して整備し、全て事前予約が必要として運用する。

○自転車駐車場は、夢洲会場に隣接して整備し、利用は全て事前予約が必要として運用する。

○自転車駐車場以外への駐輪については禁止し、警備員等により排除誘導を行う。

○特例特定小型原動機付自転車^{注5}については、自転車駐車場に駐車することとし、夢洲・舞洲内の通行の取扱いは、自転車に準ずるものとして検討する。

○咲洲のコスモスクエア駅周辺に、自転車駐車スペースを設け、Osaka Metro 中央線に乗り換えてもらい万博会場へ連絡する方法についても検討する。

注 5 特例特定小型原動機付自転車とは、特定小型原動機付自転車（いわゆる電動キックボード等）のうち、次の基準を全て満たすものをいう。

- ・最高速度表示灯を点滅させること
- ・時速6キロメートルを超える速度を出すことができないこと等

4) 持続可能性に配慮した取組

- 桜島駅に発着する駅シャトルバス及び舞洲万博P & R駐車場に発着するP & Rシャトルバスは、全車両E Vバスでの運行を想定している。
- 夢洲交通ターミナル、桜島駅バスターミナル、舞洲万博P & R駐車場において、E Vバス用の充電設備を設置し、E Vバスの運行に必要となる継ぎ足し充電を予定している。
- 夢洲障がい者用駐車場及び万博P & R駐車場の車マスの一部に、E V自家用車向け充電器の設置を予定している。

○カーボンニュートラル推進の観点から、桜島駅に発着する駅シャトルバス及び舞洲万博P & R駐車場に発着するP & Rシャトルバスは、全車両E Vバスでの運行を想定している。

○夢洲交通ターミナル、桜島駅バスターミナル、舞洲万博P & R駐車場において、E Vバス用の充電設備を設置し、桜島駅シャトルバス、舞洲P & Rシャトルバス等のE Vバスの運行に必要となる継ぎ足し充電を予定している。

○夢洲障がい者用駐車場、舞洲、尼崎及び堺の万博P & R駐車場の車マスの一部にE V自家用車向け充電器の設置を予定している。

6. 来場者輸送対策

1) 需要平準化策（来場）

ア）入場券販売価格・利用ルール、入場日予約による平準化

（チケットコントロール）

○入場券販売において会期前半の料金割引入場券の販売や入場日予約等による日来場者数のピークの平準化

イ）入場時間予約等による平準化

○会場への入場時間予約や駐車場入庫時間予約等による時間来場者数のピークの平準化

ウ）万博P & R駐車場の料金による平準化

○来場者が集中する日・時間における万博P & R駐車場の利用料金引き上げによるピークの平準化

ア）入場券販売価格・利用ルール、入場日予約による平準化

（チケットコントロール）

○来場者が終盤期の開催日に集中することへの対策

・愛知万博の実績ベースで推計すると、終盤期において来場者の集中がみられ、終盤の1か月間に全体の約3割が来場するため、会場内の混雑、輸送機関の負荷の大幅な増大が想定される。

○会期後半の混雑を緩和するため、比較的来場者が少ないと想定される前期や夏季にできるだけ来場者にシフトしていただけるよう、開幕券、前期券等の割引券や夏期のみ利用可能な夏パスを販売する。

- 一方で、会期中に何度でも来場できる通期パスについては、終盤期に利用除外日を設け、終盤期の日来場者数のピークを緩和する取組を行う。
- 入場日については事前に予約を求め、日あたりの予約人数についても上限値を設けるものとする。
- これらの取組により、来場者シミュレーションにおいては、日来場者の上位1割平均で、約2割低減させることができ、終盤期1か月の日来場者のピークを分散させることができる結果となっている。
- 具体方針においては、この値をベースに検討を行う。

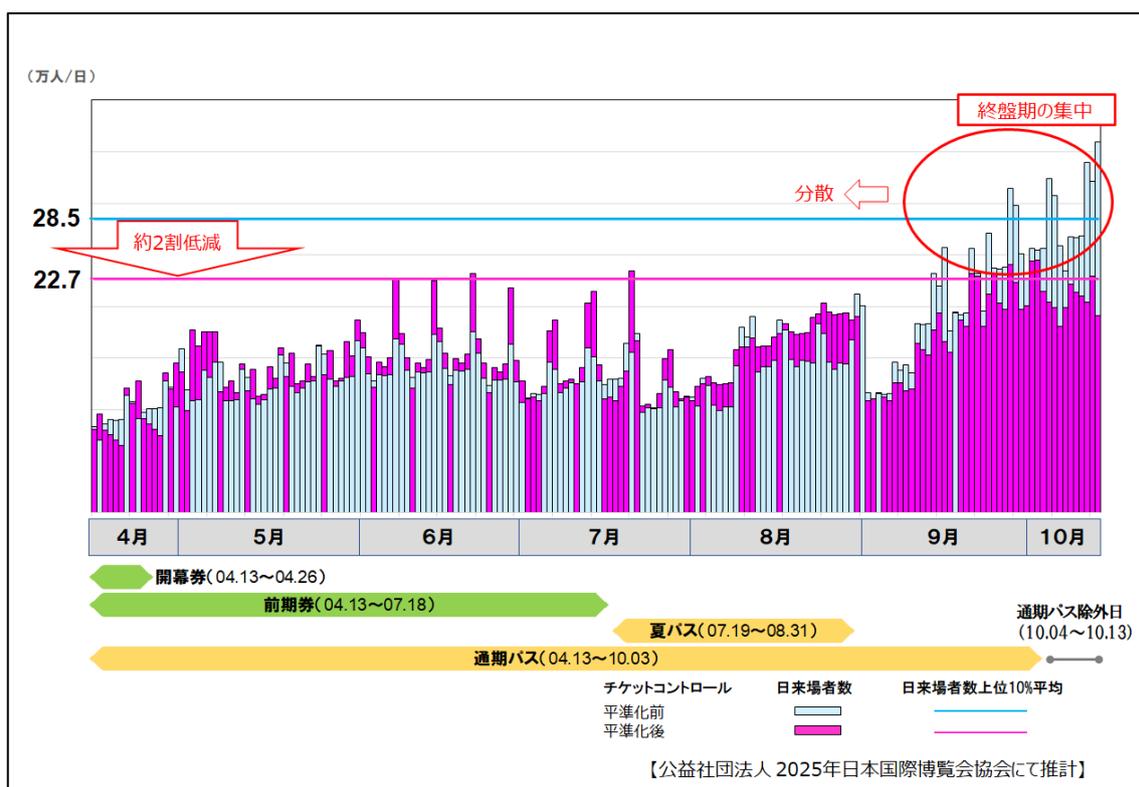


図 11 来場者数の推計グラフ (チケットコントロールによる需要平準化)

イ) 入場時間予約等による平準化

○来場者の入場が午前中の早い時間に集中することへの対策

- ・来場者の入場時間についても、午前中の入場が全体の約7割を占め、特に開場直後の午前9時台には、全体の2～3割と最も集中する。
- ・特に、平日については、一般交通の朝のラッシュ時と来場者の移動のピークが重なるため、交通機関の負荷は極めて大きくなる。
- ・土曜については、大阪市内全体で見れば、一般交通の朝のラッシュは発生せず、来場者の移動のピークとの重なりはみられないものの、万博会場周辺においては、港湾物流が平日と同様に稼働しているため、これらの交通と来場者輸送の重なりを考慮した対応について検討が必要となる。

○入場時間予約制度を導入し、予約枠を輸送可能量に応じたものとするにより、ピーク時の負荷の低減を図る。

○また、入場時間予約については、そのシステムを万博来場 MaaS などと連携させることを検討しており、これらの連携により来場者輸送における適正な交通機関の分担の実現を目指す。

○さらに、自動車については万博P & R駐車場の入庫時間予約制度により予約枠を道路交通容量に応じたものにする。

ウ) 万博P & R駐車場の料金による平準化

○万博P & R駐車場の料金については、来場者が集中する日・時間においては、日単位、時間単位で料金を引き上げることについても調整を進める。

2) 需要平準化策（退場）

○閉場間際の退場者対策として、イベントの終了時間調整、団体ツアーの行程調整、早期退場の呼びかけ、帰路のP & Rシャトルバスへの予約制の導入、混雑予測時間の情報提供等の実施

○来場者の退場が特定時間に集中することへの対策

- ・愛知万博の実績ベースの推計では、一日の閉場時間においても、一日の来場者の約2割が会場内に留まる結果となっている。
- ・これらの来場者が、閉場にともない、一斉に退場することとなると、交通機関の負荷が短時間に増大する。

○閉場間際の退場者の分散を図るため、イベントやパビリオンの終了時間、団体ツアーの行程調整、早期退場の促し、混雑予測時間の情報提供などの実施方策を検討する。

○自家用車については、万博P & R駐車場予約時に入庫時間のみならず、出庫予定時刻についての入力により、帰路のP & Rシャトルバスの需要をコントロールすることによる、退場時需要の平準化を図る取組について検討する。

○また、各交通機関の利用時間や手段の分散を図るため、会場内において、鉄道・バス・道路等の混雑状況をリアルタイムで情報提供することを検討する。

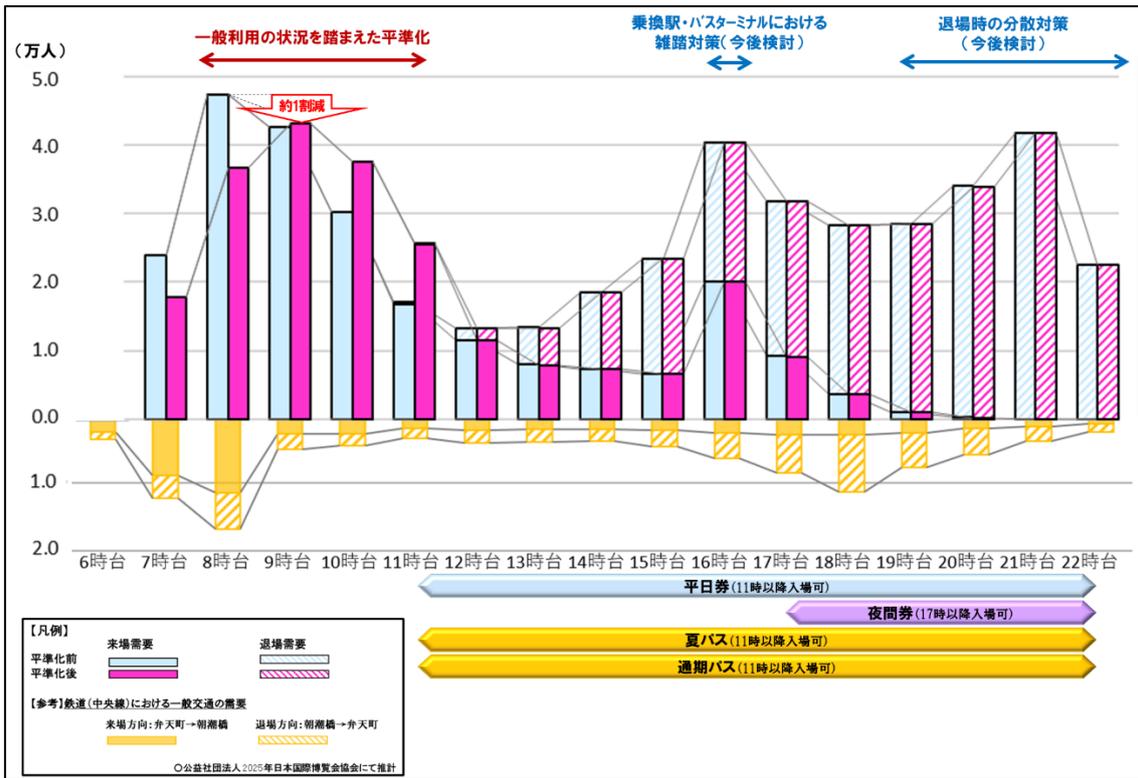


図 12 入場券予約制度による需要平準化 (22.7 万人/日)

3) 供給拡大策

ア) 鉄道

○鉄道運行本数増便（中央線 16→24 本/h、桜島線 9→12 本/h）

イ) 駅シャトルバス

○ターミナル駅等出発の駅シャトルバスの設定（10 路線）

○淀川左岸線（2 期）を駅シャトルバスのアクセスルートとして活用

ウ) 道路

○阪神高速 JCT における交通容量拡大等の交通円滑化対策（天保山 JCT 渡り線、湾岸舞洲出口）

○舞洲、尼崎・堺の万博 P & R 駐車場周辺における交通管理者と連携した広域管制の調整等

○夢洲コンテナターミナル搬出入車両の低減等により、来場者輸送向けの道路交通容量を拡大

○コンテナ車両待機場所の追加整備等により、アクセス道路の路上待機車両を解消

ア) 鉄道

○Osaka Metro 中央線については、車両を増備し、ピーク時の最大運行本数を 16 本から 24 本に増やすとともに、最大運行本数の運行時間を拡大し、輸送力を拡大する。

○JR 桜島線については、ピーク時の最大運行本数を 9 本から 12 本に増やし、輸送力を拡大する。

イ) 駅シャトルバス

- 鉄道各社の特急列車と連携する等の駅バスターミナルからの駅シャトルバスを 10 路線設定する。
- 淀川左岸線（2 期）における駅シャトルバスのアクセスルート設定
 - ・建設中の淀川左岸線（2 期）を、駅シャトルバスの専用道路として活用し、定時性を確保した安定的な輸送を実現する。

ウ) 道路

- 阪神高速の JCT 部等での交通容量拡大検討
 - ・現在においても、阪神高速は、1 号環状線への合流部を先頭に放射路線において混雑し、特に、朝のラッシュ時を中心に交通集中による激しい渋滞が発生している。
 - ・万博交通による負荷増大が発生した場合、特に 16 号大阪港線・13 号東大阪線・11 号池田線や道路交通容量が小さい JCT 部において、更なる渋滞の悪化、物流等への影響が懸念される。
 - ・そのため、天保山 JCT の渡り線、交通が集中する北港 JCT の湾岸舞洲出口部において容量拡大等の交通円滑化対策の具体化に向けた調整を進める。
- 舞洲・堺・尼崎の万博 P & R 駐車場周辺の対応
 - ・舞洲万博 P & R 駐車場周辺においては、主要交差点における信号現示の調整（白津 1 丁目・舞洲東・舞洲アリーナ前）・周辺道路の一方通行化・横断場所の一本化・舞洲東交差点の常時左折可等の具体化に向けた調整を進める。
 - ・堺万博 P & R 駐車場周辺においては、三宝ランプ交差点の信号 3

- 現示化・適切な経路による誘導等の具体化に向けた調整を進める。
- ・ 尼崎万博 P & R 駐車場周辺においては、阪神高速尼崎東海岸ランプの一時停止規制の変更・清掃局第 2 工場前交差点における信号現示調整等の具体化に向けた調整を進める。

○夢洲のコンテナ物流の取扱い

- ・ 夢洲における万博交通の円滑化と大阪港におけるコンテナ物流機能の両立を図るため、物流関係者等が集まる会議の場において、港湾関係事業者の協力により一部の空コンテナを咲洲で取扱うこと、コンテナ車両待機場所の運用等について、必要な調整を図る。

4) その他の輸送円滑化対策

ア) 混雑箇所等のうろつき交通対策

○混雑が予想される駅バスターミナル周辺における駐車場対策の実施

イ) 適切な料金設定による交通モード間の需要平準化

○Osaka Metro 中央線への過度な集中を防ぐための適切な運賃設定

ウ) 会場周辺の交通円滑化対策

○会場周辺道路における円滑な通行を確保するための交通対策の実施

○交通ターミナル、万博P & R駐車場、周辺道路等の状況をリアルタイムで監視し、一般交通への影響が生じた際に速やかに対応できる体制を構築

ア) 混雑箇所等のうろつき交通対策

○大阪・関西万博開催期間中は、人流・物流が盛んになることが想定され、特に大阪市内の主要駅周辺においては、その動きが活発になると考えられる。

○そのため、主要駅周辺において、普段、駐車できる民間駐車場等が利用できない等により、周辺の空き駐車場を求め移動する「うろつき交通」が発生することが懸念される。

○また、万博P & R駐車場の周辺においても、より安い料金の民間駐車場等を求め移動する「うろつき交通」が発生することも懸念される。

○こうした「うろつき交通」を防止するために、関係する民間駐車場等と連携し、事前予約システムの内容や対象エリアの設定、実施期間等について、調整を進める。

イ) 適切な料金設定による交通モード間の需要平準化

○夢洲会場への公共交通機関のアクセスは、特に来場者の利用が多い、①Osaka Metro 中央線、②JR 桜島線+ 駅シャトルバスの2ルートに限られる。特に、Osaka Metro 中央線については、乗り換えなしで会場に直行でき、定時性等の観点から利用が集中しやすいと考えられる。

○こうしたことから、

①Osaka Metro 中央線の 신설区間 (夢洲~コスモスクエア) の運賃については、

②JR 桜島線+ 駅シャトルバスのルート

と利用の平準化が図られるものとなるよう、関係機関で検討を行う。

ウ) 会場周辺の交通円滑化対策

○夢洲観光外周道路等における会場アクセスバス等の円滑な通行を確保するため、必要な交通規制を検討する。

○夢洲交通ターミナルや万博P & R駐車場等の場内及び出入口、遠方の交差点を確認できる位置にカメラを設置する等により、車両の混雑・渋滞状況や来場者の雑踏状況を速やかに把握できるよう調整を進める。

5) 来場者に向けた交通サービスの連携及び情報提供

ア) 交通サービスとの連携

- 来場者の会場アクセスの利便性向上や最適な経路選択を促すため、万博来場 MaaS を構築し、交通に関する MaaS やシステムの検索・予約・決済等の連携の実現を図る。
- 入場予約に加えて、万博 P & R 駐車場の予約、駅シャトルバスの予約等のサービスと連携する。

イ) 交通に関する情報提供

- 関西 MaaS、鉄道・バス事業者及び道路交通情報等との連携を行い、各交通機関の運行・混雑状況、シャトルバス等の予約状況等について情報提供を行う。
- 日及び時間毎の入場予約、当日の入退場の状況を踏まえ、各交通機関の混雑予測、特に退場時に混雑が予想される場合には、早期退場の呼びかけ等の情報を提供する。

ウ) 地域観光に関する情報提供

- 関西 MaaS・高速道路会社等の大阪・関西地域のアプリと連携し、地域観光情報等を提供する。

エ) 海外からの来場者への対応

- 海外からの来場者の円滑な移動の実現を図るため、多言語対応等の検討を行う。

- 万博来場 MaaS を構築し、関西 MaaS 等の一般公共交通に関わる MaaS や、万博 P & R 駐車場予約等の万博交通に関わるシステムなど、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とともに、当日の会場及び各交通機関の混雑の状況、予測等の提供を行う。

ア) 交通サービスの連携

- 交通サービスの連携としては、万博来場 MaaS により、入場予約に併せ、ワンストップで万博 P & R 駐車場の予約、駅シャトルバスの予約が実施できるサービスと連携する。
- 駅シャトルバスの予約については、関西 MaaS にて実施する予定であり、便指定での予約を想定している。
- 空港直行バスの予約については、現行の空港リムジンバスが予約制を採用していない路線もあることから、運行形態にあわせた連携方法を検討する。
- 中長距離直行バスの予約については、既存のバス予約システムを利用している路線が多いことから、これらの実状に即した連携方法を検討する。
- 万博 P & R 駐車場予約システムにおいて、P & R シャトルバスの予約も同時に行うことを想定している。
- 水上交通の予約については、運行事業者等が決まった段階において連携方法を検討する。
- 道路の渋滞予測については、駅シャトルバス及び P & R シャトルバスの運行計画や利用者への運行情報提供に活用することを検討する。

イ) 交通に関する情報提供

- 交通に関する情報提供においては、関西 MaaS 及び関係する鉄道・バス事業者や道路交通情報等と連携の上、来場者輸送への関係が高い交通機関の運行及び混雑情報を中心に提供を行い、来場者の移動に対する安全安心を確保し、円滑性を向上させることを目指す。

- 混雑情報の提供にあたっては、鉄道、駅シャトルバス及びP & Rシャトルバスなど、来場者が選択可能な交通モード及び路線相互の比較により、適切な交通手段を選択できる方法について検討する。
- 当日の会場の入退場者数からリアルタイムの滞留者数を算出し、当日のイベントの開催状況等を踏まえ、退場時の交通機関の混雑予測を行う。
- さらに、退場時に夢洲駅における改札制限等、大きな混雑が予想される場合には、交通機関の混雑予測を付した早期退場の呼びかけを行う等の積極的な情報提供を行い、輸送の平準化の実現を目指す。

ウ) 地域観光に関する情報提供

- 万博への来場のみならず、大阪・関西地域の観光地への来訪等、波及効果を図るため、関西 MaaS・高速道路会社等の大阪・関西地域のアプリと連携し、地域観光情報等を提供する。

エ) 海外からの来場者への対応

- 海外からの来場者の円滑な移動の実現を図るため、万博来場 MaaS 等において多言語対応等を検討する。

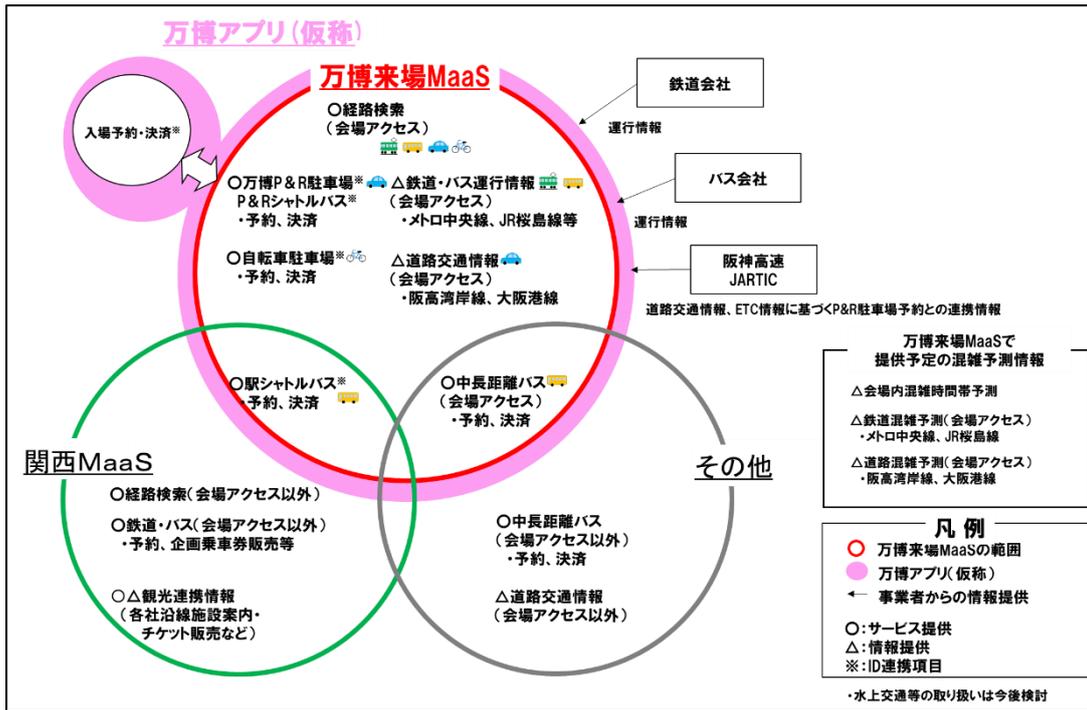


図 13 万博来場 MaaS の主なサービスイメージ

6) 雑踏等に備えた警備誘導

- 乗り換え等において輸送能力が大きく異なる箇所、動線上の構造が複雑である等、雑踏災害に注意が必要な箇所において、要員を配置する等により適切に警備誘導を行うものとする。
- 万博P & R駐車場においても、入退場時等における出入口等への交通集中に備えて、要員を適切に配置するものとする。

○日来場者数が多い日で20万人を超え、少ない日においても10万人近くと想定されている大阪・関西万博において、来場者の雑踏対策は極めて重要である。

○交通機関では、鉄道・駅シャトルバスにおいては、乗り換え駅、駅バスターミナル等、自家用車においては、万博P & R駐車場の出入口等が、人の流れや自動車の流れに混乱が生じやすいポイントとなる。

- 特に、鉄道・駅シャトルバスにおいては、
 - ア) 鉄道から駅シャトルバスへの乗り換え等、輸送能力が大きく異なるモードが接続する箇所
 - イ) 鉄道相互乗換においても
 - ①輸送力が大きく変わる
 - ②旅客の動きが複雑
 - ③駅の構造について、通路が入り組んでいたり、途中で通路や階段の幅が狭くなったり、急な傾斜の階段やスロープがある等を有する箇所等において、雑踏に備えた警備誘導が必要である。

○これらの注意を必要とする箇所においては、警備誘導要員を適切に配置するものとする。

- 鉄道相互及び鉄道・駅シャトルバスの乗り換え拠点では、ピーク時を中心に相当な混雑が想定されることから、利用者の安全確保のため、案内看板・路面サイン表示を図る等により、動線上の円滑な移動の確保や適切な誘導を行う。

- さらに、乗り換え利用者の需要が大きく、かつ、駅構造等において対応が必要な箇所については、人流の円滑化を図るため、乗換経路の分離や迂回路への誘導などについて検討を進める。
 - ア) 弁天町駅
 - ・Osaka Metro 中央線と JR 大阪環状線の乗り換え利用者の交錯を防ぐ
 - ①連絡通路の増設
 - ②混雑する時間帯における迂回路の活用
 - イ) 本町駅
 - ・Osaka Metro 御堂筋線と中央線の乗り換え利用者の交錯を防ぐ
 - ①「御堂筋線→中央線」「中央線→御堂筋線」の乗り換え経路の分離
 - ②混雑する時間帯における改札外通路の活用
 - ウ) 桜島駅から桜島駅バスターミナル間の乗り換え
 - ・駅シャトルバス乗降利用者の交錯を防ぐため、混雑の状況に応じて行き帰りの経路を分離

- また、列車の定時発着による高頻度運行及び輸送力の確保のために必要なホーム等において、必要な警備誘導要員を配置し、整列乗車や乗車後にできるだけ車内の奥まで詰める乗車を呼びかける等、マナーの啓発等を行う。

- 鉄道等への大型荷物の持ち込みについては、乗り換え経路や列車内等における混雑の原因となる可能性があるため、鉄道・バス事業者のみならず、観光事業者等と連携し、キャスターバック等の大型荷物の持ち込みの自粛の呼びかけについて実施を検討する。

○さらに、既存の鉄道駅等で実施されている一時荷物預かり、配送サービス、宿泊施設におけるフロント預かり等との連携についても検討する。

○万博P & R駐車場においても、入退場時の出入口への交通集中等により、大規模滞留の発生等の混乱が生じないように、駐車場内のみならず周辺道路においても、適切に要員を配置し、警備誘導を行うものとする。

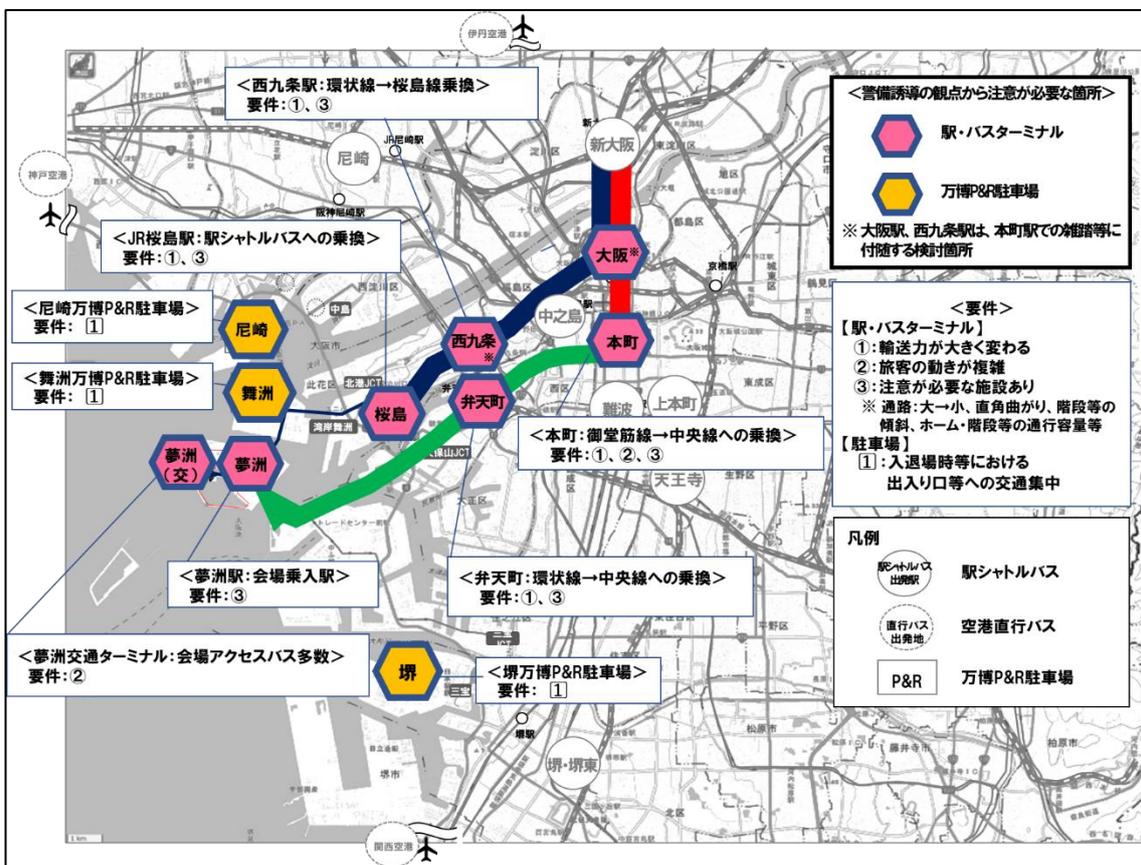


図 14 雑踏等に備えた警備誘導想定箇所

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

○来場者が集中する日のピーク時を中心として、次の課題の発生が想定される

1) 鉄道

○Osaka Metro 中央線の混雑率^{注6}の悪化

- ・朝のピークにおいて、混雑率が約140%に達し、ホーム等における来場者の安全性、快適性、列車の定時運行等に支障のおそれ

○チケットコントロール等を実施し、来場者需要の平準化を行ったとしても、駅シャトルバス等の輸送力、夢洲交通ターミナルの処理能力、万博P & R駐車場の受入容量、道路ネットワークや道路交通容量の制約等により舞洲への自動車交通を抑制せざるを得ないことから、結果として、最も輸送力が大きく、かつ、会場に直接乗り入れることができる Osaka Metro 中央線への万博交通の集中は避けられない。

○現状の推計では、Osaka Metro 中央線の混雑率は、ピーク時に運行本数を16本から24本に増加させる供給拡大策を行ったとしても、約140%に達する見込みであり、大阪圏の主要路線の混雑率の平均を大きく上回る。

○Osaka Metro 中央線のホームの幅、大阪圏の駅ホームにおける整列状況、混雑時においても車内のドア付近に留まる等の乗車習慣、近年利用が増加しているキャスターバッグ等の持ち込み状況等の実態を踏まえると、Osaka Metro 中央線において、混雑率約140%の状況では、駅ホームにおける安全円滑な誘導、2～3分間隔の定時運行に課題が生じると考えられる。

注6 混雑率：1つの鉄道路線における主要区間の最混雑時間帯1時間の混雑率（乗車人数／乗車定員）

2) 道路

○阪神高速の交通状況の悪化

- ・JCT 部の改良等において容量拡大を行ったとしても、ピーク時においては、13号東大阪線で約3km、11号池田線で約1km渋滞長が延伸する見込み

○舞洲への入口付近（湾岸舞洲IC～此花大橋～舞洲）の交通集中

- ・来場者が集中する日のピーク時を中心に交通集中が発生するため、会場アクセスバスの定時運行及び物流交通等への影響が懸念

○阪神高速の天保山JCT等において、容量拡大等の交通円滑化対策について、具体化に向け調整が進められている。これらを実施したとしても、万博交通が上乗せされることにより、現況において既に混雑している環状線への合流部を先頭とする各路線の渋滞がさらに悪化する可能性がある。

○舞洲万博P & R駐車場については、団体バスとの兼用マスを設置することで、自家用車の駐車容量は減少するが、それでも最大時は6,240台を受け入れることとなるため、ピーク時では、13号東大阪線では約3km、11号池田線では約1kmの渋滞が延伸すると予想されている。

○舞洲への入口となる北港JCTにおいては、渡り線に1車線の区間が存在するため、ピーク時においては、この箇所を先頭に約1kmの渋滞の発生が予想されている。

○これらの渋滞発生・悪化が生じると、阪神高速ネットワークの東西南北の主軸となる交通に大きな影響が生じ、物流等の社会経済活動に大きな影響が発生するとともに、来場者輸送においても会場アクセスバスの運行等に大きな影響が生ずることが懸念される。

○舞洲・夢洲内については、閉場後の退場ピーク時において、白津一丁目交差点西側の側道で渋滞の発生が予想されているものの、一般交通に大きな影響を及ぼす渋滞の発生は予想されていない。

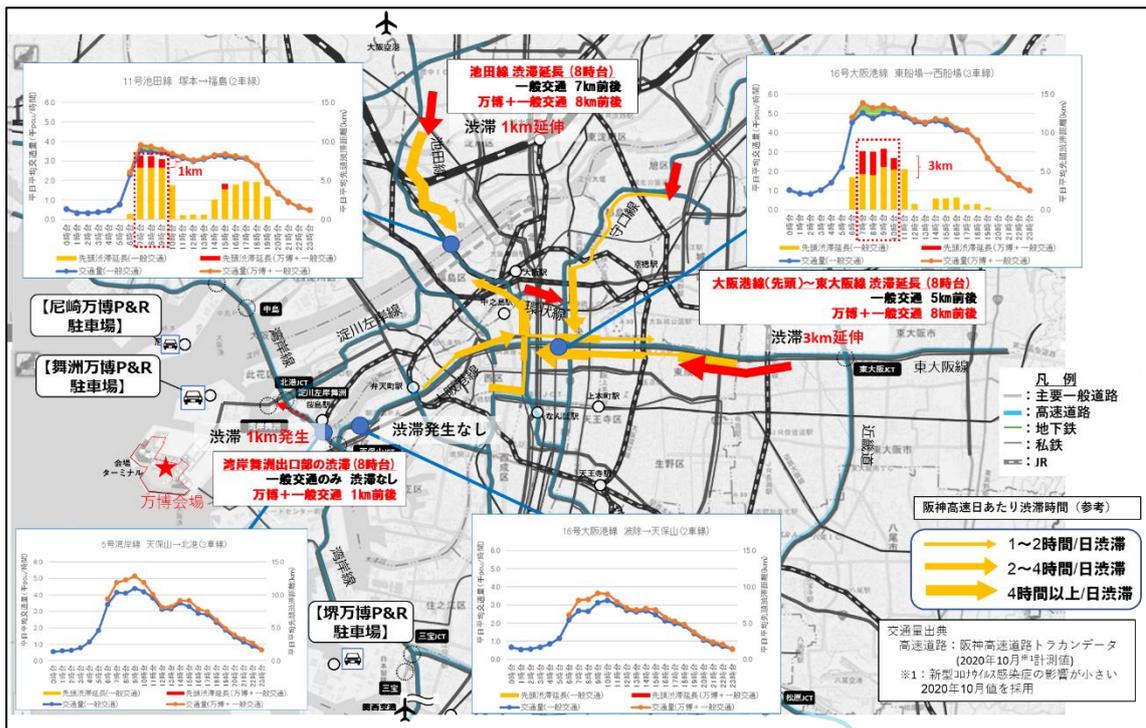


図 15 万博交通による阪神高速への影響 (平日・来場)

8. 働きかけTDM実施と期待する効果

- 来場者輸送対策を実施しても、交通における課題が解消されないことから、一般交通の抑制、分散、平準化を目的としたTDMの実施を働きかける必要がある。
- 万博開催期間は、6か月と長期にわたるため、早い時期からTDMの必要性を丁寧に説明し、実施の程度について段階を設けるなど、府県市民・企業の協力が得られやすい取組等の工夫を実施する。
- TDM実施にあたっては、府県市民の協力はもとより企業の協力が不可欠であるため、大阪府・大阪市・協会・経済界等で連携し設立した「2025年大阪・関西万博交通円滑化推進会議（以下「TDM推進会議」という。）」で検討し、働きかけを行うものとする。

1) 一定の期間を単位とした取組のメリハリ付け

- ① TDMの実施を「強く」呼びかける
 - ② TDMの実施を呼びかける
 - ③ TDMの実施を特には呼びかけない
- 等について協力の度合いがわかるように明示

- 鉄道・道路での発生が懸念される混雑等の課題を回避するため、万博開催期間中に府県市民・経済界の協力を得て、通常の通勤・通学・物流等の社会経済活動に変更を求めるTDMの実施を働きかける。
- 来場者は開期前半で少なく、開期終盤に集中し大幅に増加することから、必ずしも、万博開催期間中の全ての期間で同じ強度でTDMを実施する必要はないと考えられる。

- わかりやすさの観点から、TDM実施の強度を分け、それぞれに応じて、「①強く呼びかける」、「②呼びかける」、「③特には呼びかけない」と3段階に働きかけの強度を分けるものとする。

- 特に「①強く呼びかける」期間については、Osaka Metro 中央線を通勤等に利用する割合が高い咲洲等の臨海部の関係機関・企業等に対して、個別に呼びかけを実施し、TDMの実効性を高める取り組みを行うものとする。

- ※ 円滑な万博来場者の輸送と都市活動の両立を目指すために、令和4年12月27日にTDM推進会議を設置し、関係者が一体となって具体方策を検討し、府県市民・企業等へ広く働きかけることとした。

- ※ TDM推進会議は、会長に大阪府知事、会長代行に大阪市長、副会長に公益社団法人2025年日本国際博覧会協会事務総長、委員に経済3団体の代表及び協力委員に国関係機関の局長や鉄道やバスの協会会長で構成されている。

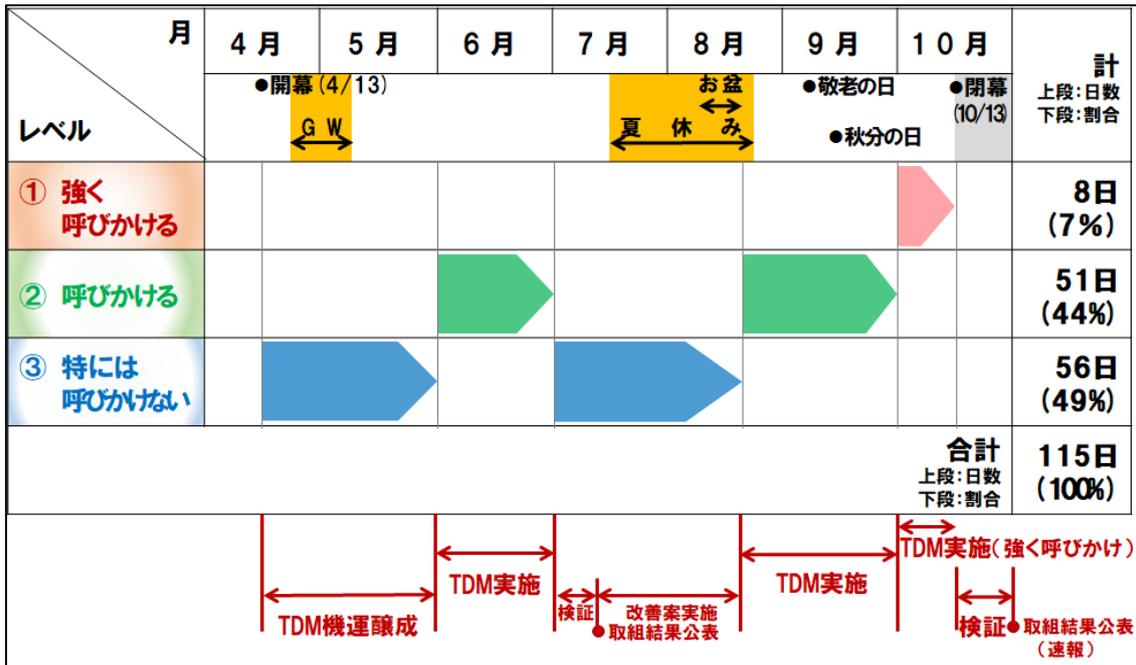


図 16 TDM呼びかけ (案)

- ※ TDM実施の強度分けについては、分かり易さや取り組み易さの観点から、一定期間の単位で設定するものとする。
- ※ 一定期間の設定を、土日祝及びゴールデンウィークとお盆期間に相当する日数を除いた平日のみで整理していることから、本文図2 (資料集 P.7) に記載の日数とは一致しない。
- ※ 土日祝及びゴールデンウィークとお盆期間については、平日と通勤・通学または業務による交通需要が異なる。一方で土曜については、港湾物流が稼働している等、会場周辺の交通特性もあることから、TDMの実施の必要性を含め、今後検討する。

2) 地域による取組のメリハリ付け

○来場者により混雑が予想される会場周辺や駅シャトルバス発着地の周辺等、地域ごとに取組のメリハリを付けることを検討している。

○来場者需要により、人流・物流が集中し、混雑が予想される会場周辺、駅シャトルバス発着地周辺地域の企業等について、TDMを取り組んでもらうことにより大きな効果が期待できると考えられる。

○これら地域の関係機関・企業等に対し、重点的にTDM実施への協力を求める等、地域ごとに取組のメリハリを付けることを検討している。

3) 府県市民・企業等への呼びかけ

○来場者が集中する日などにおいて、次の実施を呼びかける等により、万博交通の輸送量を確保しつつ、混雑を軽減する。

ア) 時差出勤・在宅勤務の呼びかけ

イ) 迂回利用の呼びかけ

ウ) 配送方法の効率化等の呼びかけ

エ) 先導的事例の公表・発信 等

○万博開催期間中には、万博交通と通勤や物流等の一般交通が輻輳するため、人流や物流に着目して適切な対策を講じる必要がある。

○現時点において、効果が高いと考えられるものとしては、

ア) 時差出勤・在宅勤務

イ) 迂回利用等

ウ) 配送方法の効率化等

があるが、TDM実施に向けた企業ヒアリング等の結果を踏まえ、

エ) 先導的事例

については公表・発信し、実効性のある更なる取組について検討を進めるものとする。

ア) 時差出勤・在宅勤務の呼びかけ

○来場者が集中する日における時差出勤・在宅勤務などを呼びかけ、万博交通が集中する午前 8 時台を中心に一般交通を減少させること等により、混雑の軽減を図ることを目指すものとする。

イ) 迂回利用の呼びかけ

- 鉄道において、万博交通の集中が予想される Osaka Metro 御堂筋線・中央線等の路線の利用者へ、比較的混雑が少ない四つ橋線・堺筋線・谷町線等の並行路線及び住之江公園経由でのニュートラム利用による迂回を呼びかける等により、万博交通の輸送量を確保しつつ、混雑の軽減を図ることとする。

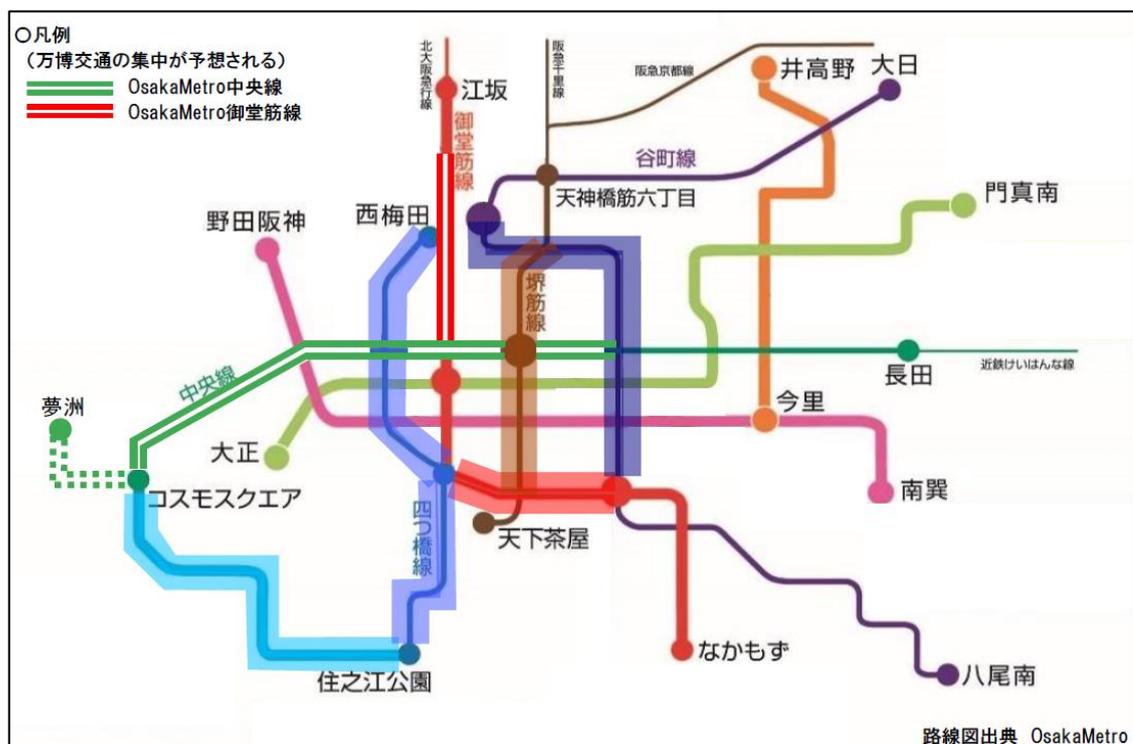


図 17 鉄道迂回イメージ

- 道路では、阪神高速の混雑区間である、1号環状線・13号東大阪線・11号池田線から、近畿道・6号大和川線等の別の路線への迂回誘導について、来場者に対する取組に加え、物流・業務交通や一般利用者に対しても呼びかけを行うこととしている。
- こうした取り組みにより、万博来場の交通容量を確保しつつ、渋滞を通常時並みに抑え、物流等の社会経済活動への影響の最小化を図ることとしている。
- 迂回誘導の呼びかけについては、高速道路の休憩施設等を活用した情報発信についても調整を進める。

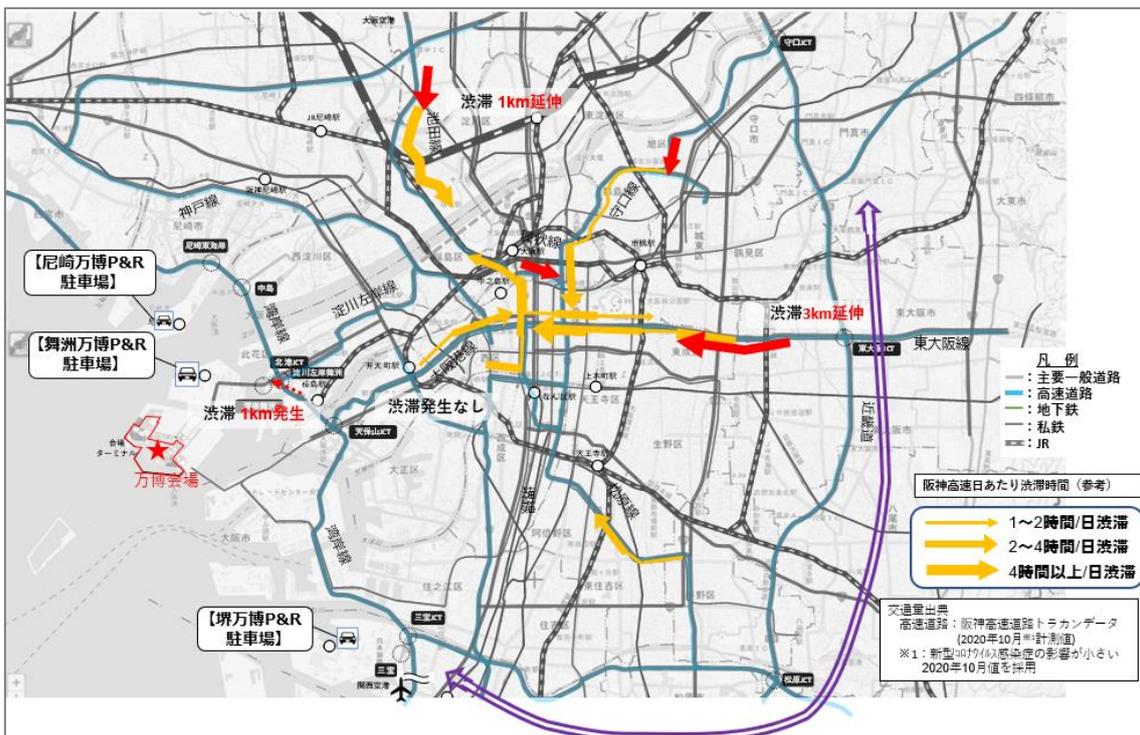


図 18 道路迂回想定ルート

ウ) 配送方法の効率化等の呼びかけ

- 物流において、共同・混載配送や納品時期の調整など配送方法の効率化やオフピーク時へのシフトを呼びかけることにより、万博交通と社会経済活動との両立を目指す。

エ) 先導的事例の公表・発信

- 重点的にTDM実施への協力を求めるエリアの企業・事業所を中心に、人流や物流の取組について、個別にヒアリングを実施しており、今後、協力頂ける具体的な取組について検討し、実施を呼びかける施策を整理していくことを検討している。
- 具体施策については、業種ごとに実施に協力いただける取組に違いがあることから、企業に検討いただくにあたっては
 - ・過去の大規模イベントにおける取組事例の提示
 - ・企業間の連携が必要な場合にその橋渡しをすること等により、少しでも多くの企業に、TDMの実施に協力いただけるよう、働きかけを行う。
- また、TDMの先進的・先導的な取組を行っていただける企業・事業者の取組を広く紹介することにより、TDMの取り組む企業の検討に活用するなど、多くの企業に協力いただけるような仕組みを検討していく。
- さらに、万博開催の前年度に、働きかけTDMの試行を行い、その結果を分析・検証するとともに、公表・発信し、万博開催に向けての準備をすることとしている。

4) 働きかけTDM等により、達成を目指す目標

ア) 鉄道

○Osaka Metro 中央線において混雑率約 120%

イ) 道路

○阪神高速における渋滞長は、通常時の最大を超えない

○府・市・協会・経済界等が連携し、府県市民・企業等に協力を得て、TDMを着実に実施し、以下の目標の達成を目指すものとする。

ア) 鉄道

○万博会場に直接乗り入れる唯一の路線となる Osaka Metro 中央線において、より快適に移動可能となるよう、大阪圏の主要路線における平均混雑率^{注7}である約 120%の達成を目指すものとする。

イ) 道路

○阪神高速における渋滞長について、通常時の最大の渋滞長が、万博交通によりさらに伸びることがないことを目標とし、その達成を目指すものとする。

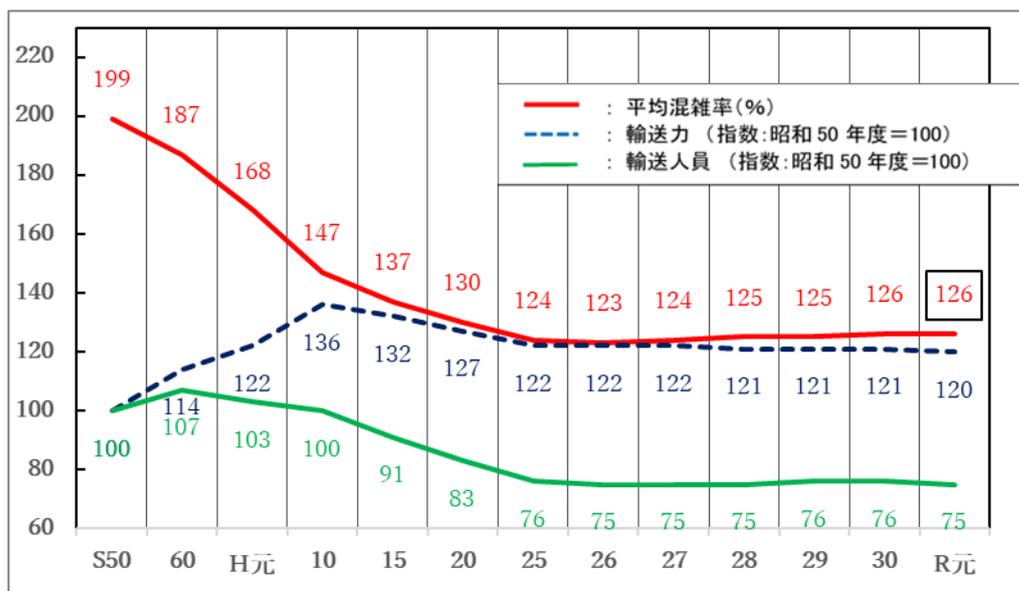


図 19 大阪圏における鉄道の主要区間の平均混雑率・輸送力・輸送人員の推移

注7 平均混雑率：大阪圏に存する鉄道路線を通じた、各路線主要区間の最混雑時間帯1時間の混雑率の平均値

9. 検討・対応が必要な課題

○2024年夏に具体方針（第4版）をとりまとめ、公表することを見据え、以下の課題について、具体化を図ることを目指すものとする。

ア) 全体

○TDM実施の必要性の浸透

- ・府県市民、企業等の万博開催期間中におけるTDMの必要性や意識の浸透、実効性・課題を洗い出すための試行実施等

○災害・事故時における対応

- ・災害、輸送障害等の事象発生時における来場者輸送に関して、情報提供すべき内容、誘導のあり方について検討

○退場ルートにおける混雑対策

- ・来場者への混雑情報の提供に加え、退場ルートに関わる実効性のある対策を講ずることを検討

イ) 鉄道・バス

○バス運転士の確保

- ・運転士不足の問題から、桜島駅シャトルバスをはじめ、各駅シャトルバスの輸送力確保が困難となるため、関係機関が連携して運転士不足に対する対策を検討

10. 今後のスケジュール

○具体方針については、今後の状況を踏まえ、2024年夏に具体方針（第4版）をとりまとめ、公表することを目指す。

○今回とりまとめた具体方針（第3版）をもとに、関係機関、事業者等との調整を進め、今後とも半年に1回のペースを基本に、改定し公表するものとする。

【資料集】 大阪・関西万博の来場者輸送検討状況