

(案)

資料 2－3

大阪・関西万博 来場者輸送具体方針(アクションプラン)

第4版



2024 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) 夢洲第 1 交通ターミナル	16
2) 夢洲第 2 交通ターミナル	19
3) 万博 P&R 駐車場	21
4) 夢洲障がい者用駐車場	25
5) 自転車駐車場	27
6. 持続可能性に配慮した取組	29
7. 交通分野における新技術の取組	30
8. 来場者輸送対策	31
1) 需要平準化策（来場）	31
2) 需要平準化策（退場）	34
3) 供給拡大策	36
4) その他の輸送円滑化対策	39
5) 来場者に向けた交通サービスの連携及び情報提供	43
6) 雑踏等に備えた警備誘導	47
7) 災害・事故等における対応	51
9. 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	52
1) 鉄道	52
2) 道路	53
10. 働きかけ TDM 実施と期待する効果	55
1) 一定の期間を単位とした取組のメリハリ付け	55
2) 地域による取組のメリハリ付け	58
3) 府県市民・企業等への呼びかけ	59
4) 働きかけ TDM 等により、達成を目指す目標	63
11. 検討・対応が必要な課題	64
12. 今後のスケジュール	65

1. 目的

- 万博来場者の安全・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・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について EV バス導入や EV 充電設備設置を図ることとしている。^{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・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、11月には、第2版からの検討状況を踏まえ、具体方針（第3版）を公表した。

○今般、具体方針（第3版）における課題等の検討を進め、具体方針（第4版）を策定・公表するものとする。

※ 空飛ぶクルマについては、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。

※ 万博開催期間中における万博来場者、IR 工事車両、一般車両（物流を含む）を踏まえた交通影響については、夢洲万博関連事業等推進連絡会議において検討されている。

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.5」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、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。

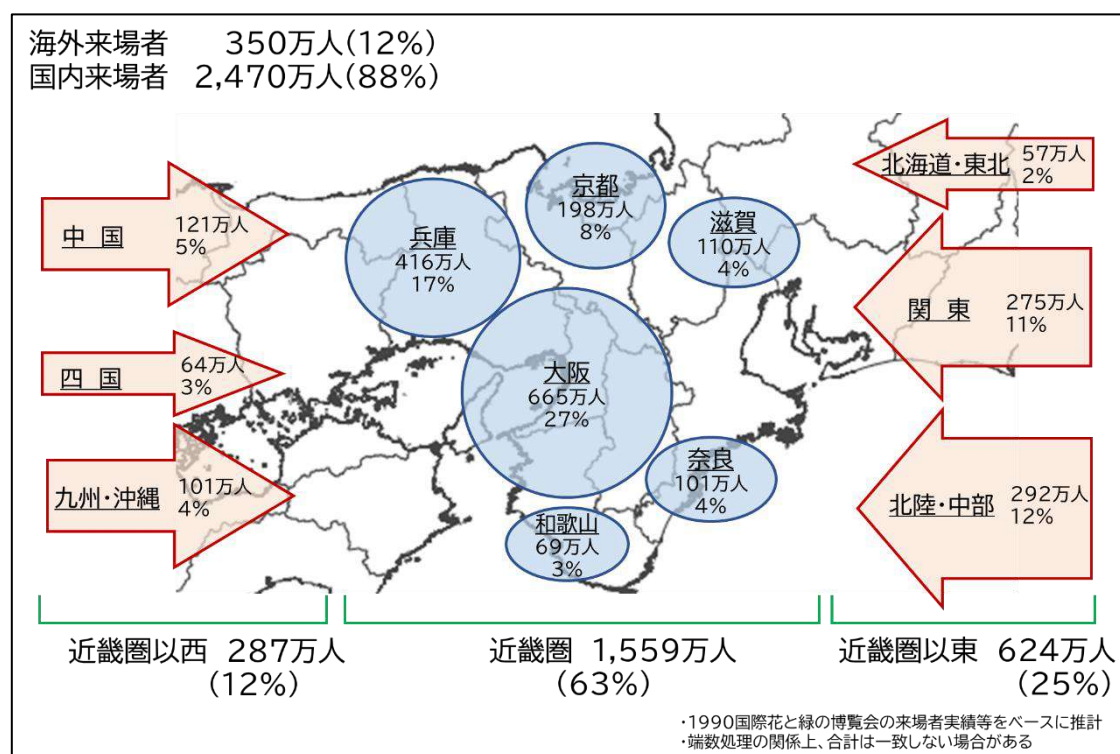


図 1 方向別来場者内訳

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 ^{注 4} 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、13.6 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。

注 4 P&R（パークアンドライド）とは、出発地からは自動車を利用し、途中で電車やバスなどに乗り換えて目的地まで移動する方式のことをいう。大阪・関西万博では、バスにより輸送を行う。

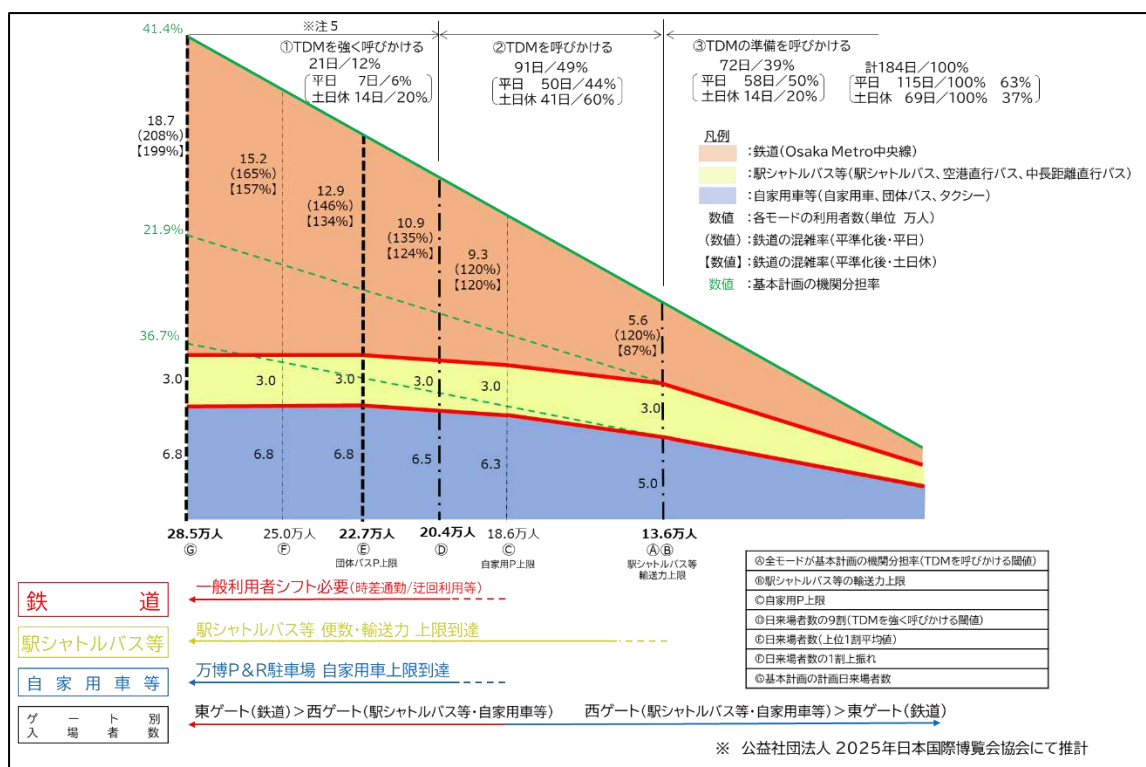


図 2 万博来場者 日來場者数と機関分担率の推移

注5 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のことをいう。

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^{注6}（鉄道＋駅シャトルバス）

③ 淀川左岸線（2期）^{注7}（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

○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：最大16本/時→開催期間中：最大24本/時）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：最大10本/時^{注8}→開催期間中：最大12本/時）が、万博会場には桜島駅にてバス連絡が必要であることから、桜島駅に隣接し、バスターミナルを設置
- ・駅シャトルバスの乗降時間を短縮し、輸送力の向上を図るため、バスターミナルの来場者出入口を2か所設けるとともに、それぞれで改札を行い、バス車内における確認を不要とする等の措置を実施
- ・桜島駅からの駅シャトルバスは全車両EVバスで運行

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）の建設中区間を活用した万博専用アクセスルートを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 駅の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、臨時的に Osaka Metro 中央線や JR 桜島線等の輸送障害時における駅シャトルバスなどの代替乗降場、災害発生時の臨時輸送バスにおける乗降場等として活用

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など、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が可能

エ）中距離直行バス・長距離直行バス

- ・ 近畿地方各府県及び全国各地域から会場まで乗り換えなく完全着座式を基本とした輸送が可能

注 6 通称「JR ゆめ咲線」

注 7 淀川左岸線（２期）の建設中区間を活用した万博専用アクセスルートのことをいう。

注 8 2024 年春のダイヤ改正により、最大 9 本/時から最大 10 本/時に変更



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、万博会場への直接の乗り入れは認めないため、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大阪・関西万博公式 Web サイト・SNS など活用し幅広く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、舞洲、尼崎、堺の万博 P&R 駐車場利用需要の平準化を図り、舞洲については、万博 P&R 駐車場予約枠をコントロールすることにより、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 駐車場利用にあたっては、万博 P&R 駐車場予約枠をコントロールすることにより、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図る。

- 自転車による夢洲会場への来場ルートについては、既存の自転車通行空間と連絡し、安全・円滑な誘導を図る観点から、淀川リバーサイド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」及び大和川リバーサイド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自転車駐車スペースを利用し、Osaka Metro 中央線により来場する「南ルート」を設定する。

- 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、歩道を歩行者の安全に配慮しながら誘導するため、警備誘導の観点から注意が必要な箇所には警備スタッフを配置する。

- 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を図る。

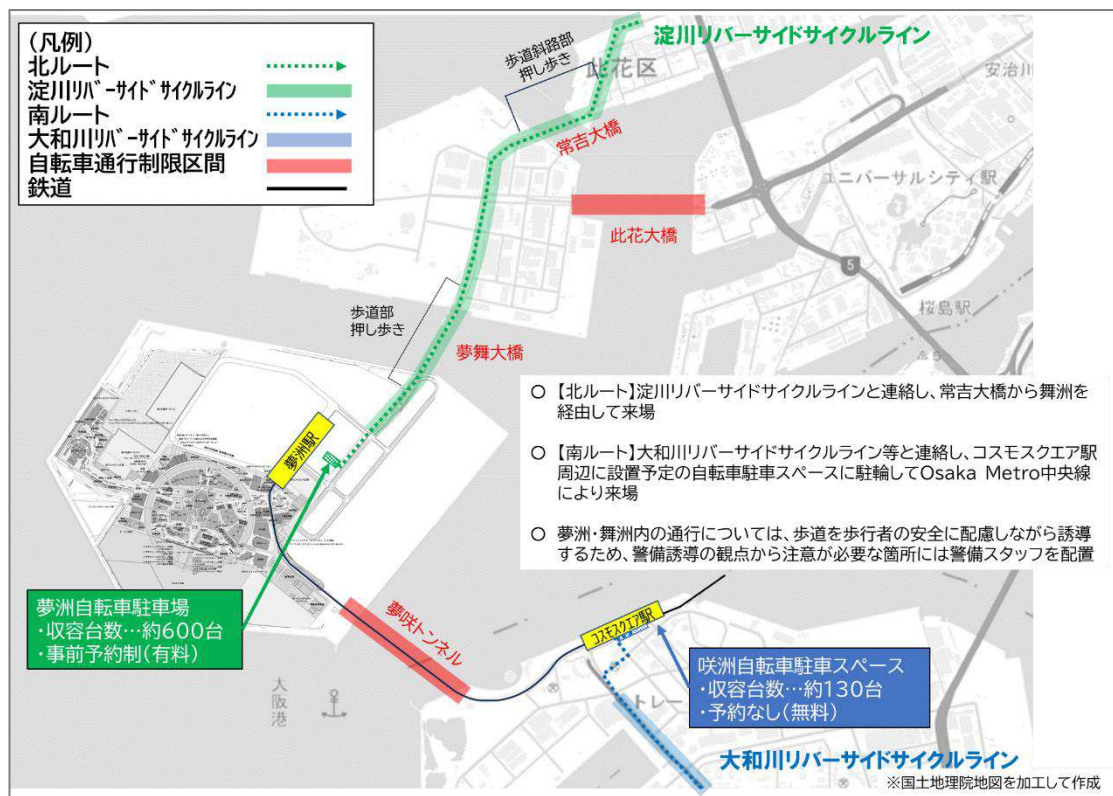


図 4 夢洲・舞洲における自転車等のアクセスルート (案)

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予定されている。

○大阪市内から夢洲への航路については、中之島等の市内中心部から夢洲に向かうルートが予定されている。

○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連絡して運航する船舶事業者が複数必要との条件があるが、一方で大阪市内観光と組み合わせた利用などが期待されている。

○兵庫方面からの航路については、神戸港・神戸空港、淡路島から夢洲に向かうルートが予定されている。

○この航路においては、同方面から乗換を行わずに夢洲へアクセスできる。

○これらに加え、淀川を活用した航路、堺旧港からの航路、夢洲に発着する周遊観光航路が予定されている。

○船舶の発着は、現在、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、水上交通の需要に対応するため、別途、小型船及び中型船の対応が可能な浮棧橋を設置する。

○夢洲周辺の水域では、多くの船舶の往来が見込まれることから、関係機関と連携し、船舶の安全な運航を確保するため、夢洲北岸周辺水域の航行方法等を取りまとめるとともに、浮棧橋の使用に関する規約を制定し、船舶事業者等への周知を行い、安全・円滑に運航できる環境を整える。

○浮栈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を行う。

○航路の事業性確保のため、関係団体の協力を得て、旅行業界等と連携するなどにより、ツアー等の旅行商品への組み込みも目指す。

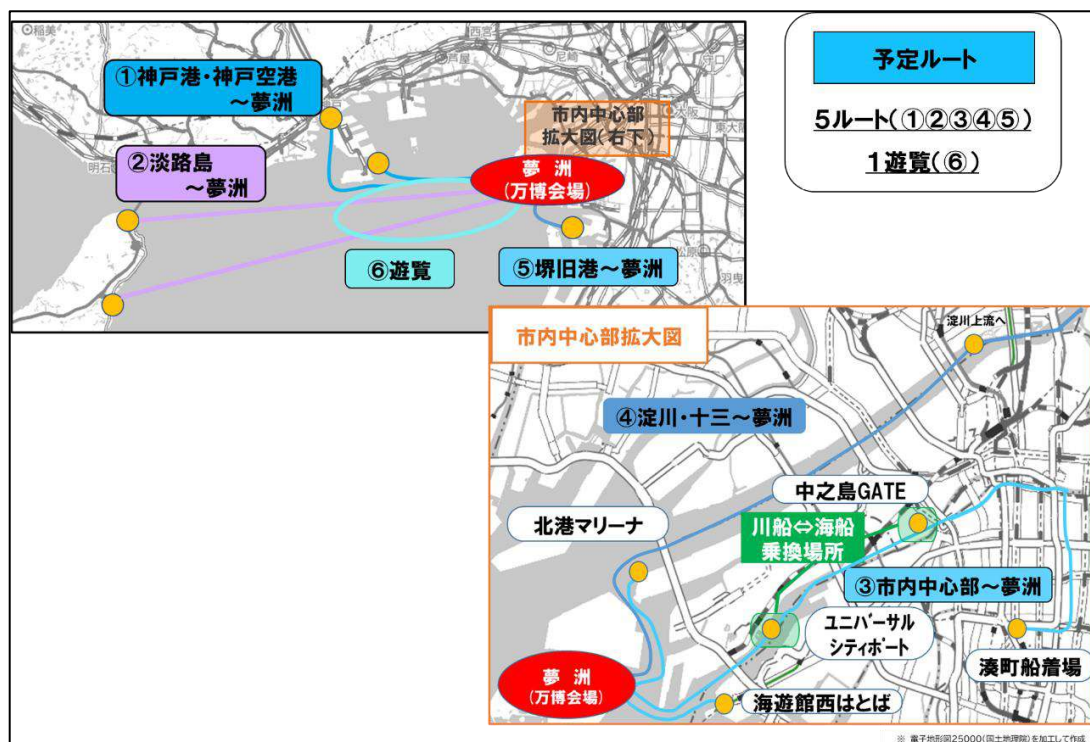
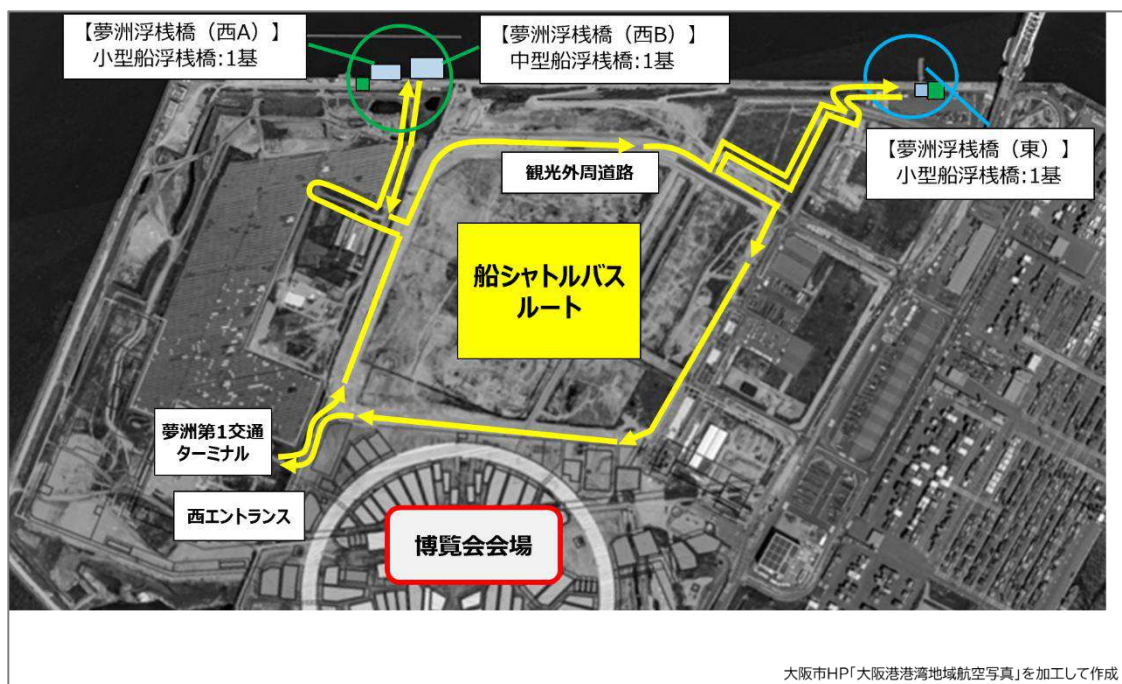


図 5 万博会場への水上航路



大阪市HP「大阪港湾地域航空写真」を加工して作成

図 6 夢洲北岸浮栈橋及び船シャトルバス運行ルート

5. 交通ターミナル・万博 P&R 駐車場等の運用

1) 夢洲第1交通ターミナル

○駅シャトルバス、P&R シャトルバス、船シャトルバス、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。

○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、船シャトルバス、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、朝方と夕方で乗車又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・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。

○夢洲会場周辺における安全・円滑な交通を確保するため、タクシーについては、夢洲第1交通ターミナルでの乗降に限定し、周辺道路等における乗降は認めないこととする。

○指定乗降場所以外の乗降を防ぐため、タクシー事業者への運転士指導の要請、配車アプリにおける乗降の指定場所に限定した運用、周辺道路への必要な警備スタッフの配置などの対策に取り組む。

○タクシー乗降場については、一般タクシーや福祉・ユニバーサルデザインタクシー、アプリ配車車両、ハイヤー等の乗車及び降車需要を踏まえて整備する。

- タクシー乗降場の乗車需要と配車供給をできるだけバランスさせるため、乗降場での利用者の乗車待ちやタクシーの待機スペースにおける待機状況等の情報を、タクシー事業者等にリアルタイムで提供する。
- 関係機関と取りまとめた運用ルールについて、タクシー事業者団体と連携してタクシードライバー向け講習会等を開催するとともに、さらに乗降場の運用ルールの実効性を担保するため、夢洲第1交通ターミナルへの乗り入れは、同講習会受講者が運転する車両に限る等の運用を行う。
- また、大阪・関西万博公式 Web サイトなどを通じて利用者等に対しても指定乗降場所以外の乗降はできない等の情報発信を行い、周知に努める。
- その他、関係機関による検討状況を踏まえ、夢洲会場周辺における安全・円滑な交通の確保の観点から必要な対応を行う。

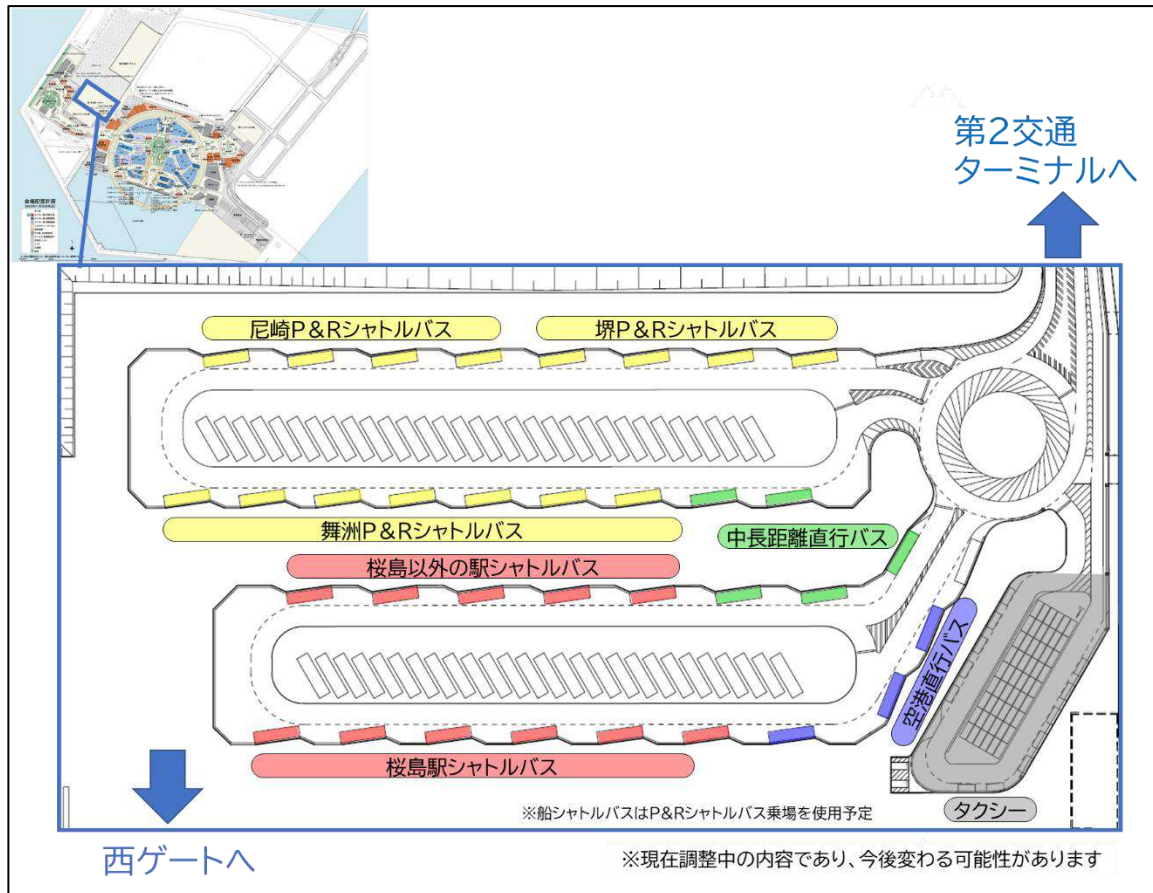


図7 夢洲第1交通ターミナル

2) 夢洲第2交通ターミナル

○団体バスについては、夢洲に事前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、舞洲万博 P&R 駐車場内に設けるものとする。

○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、乗車及び降車バース^{注9}については、事前に日時予約及び料金決済が必要な運用とする。また、バスが待機する場合に必要な駐車場については、舞洲万博 P&R 駐車場内に設けるものとし、こちらについても事前に利用日の予約及び料金決済が必要な運用とする。

注9 乗車及び降車バースとは、バスが駐停車し、来場者が安全・円滑に乗降するためのスペースのことをいう。

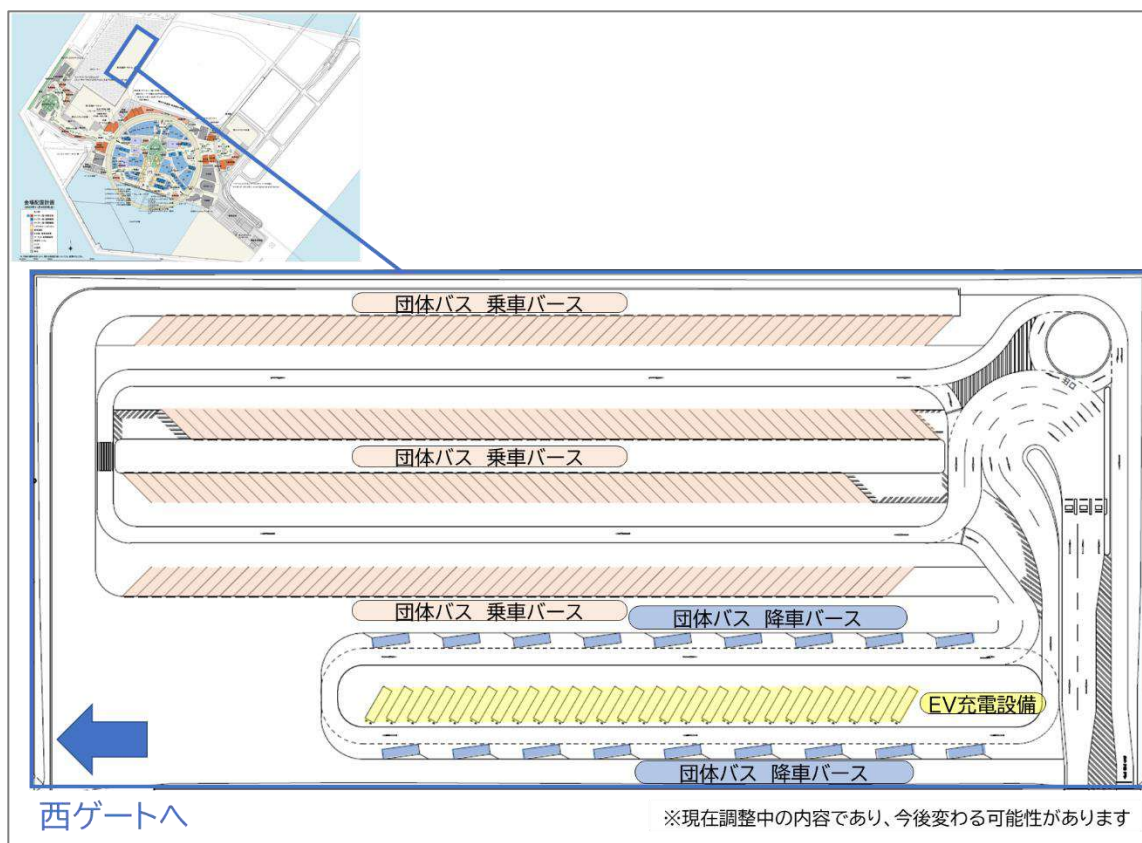


図8 夢洲第2交通ターミナル

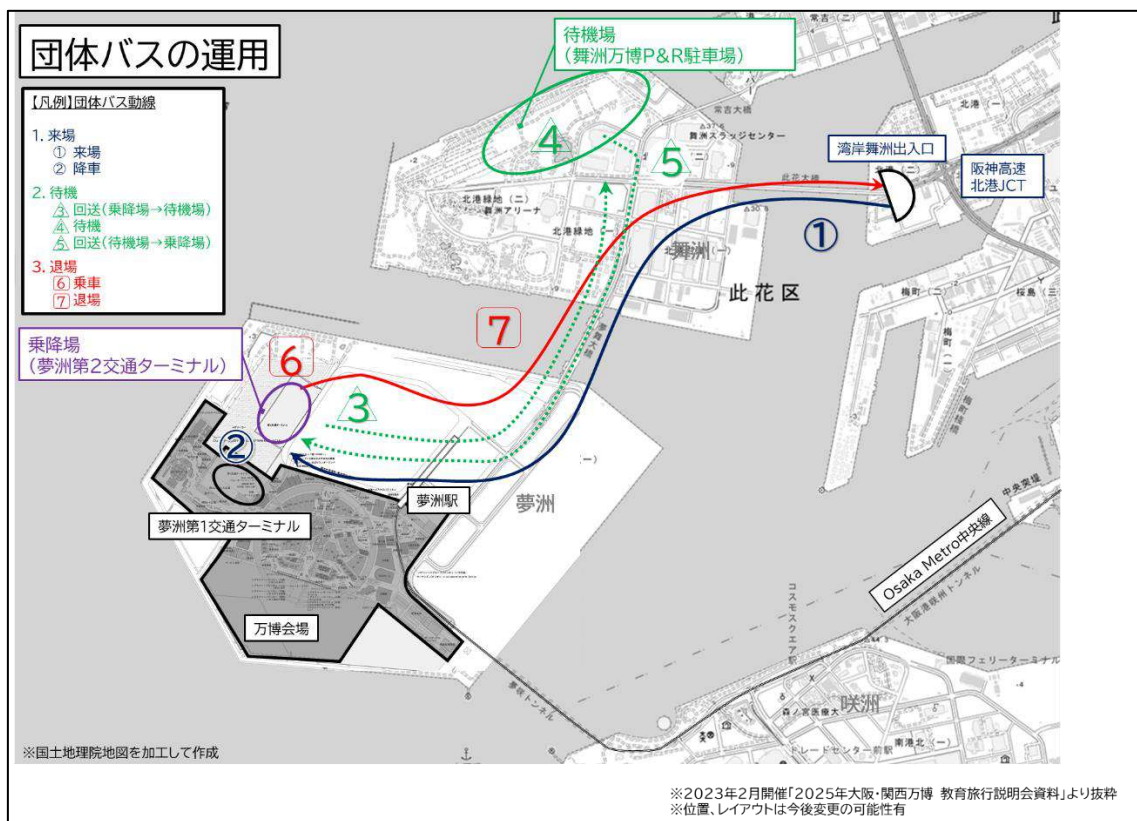


図 9 万博会場周辺 駐車場配置

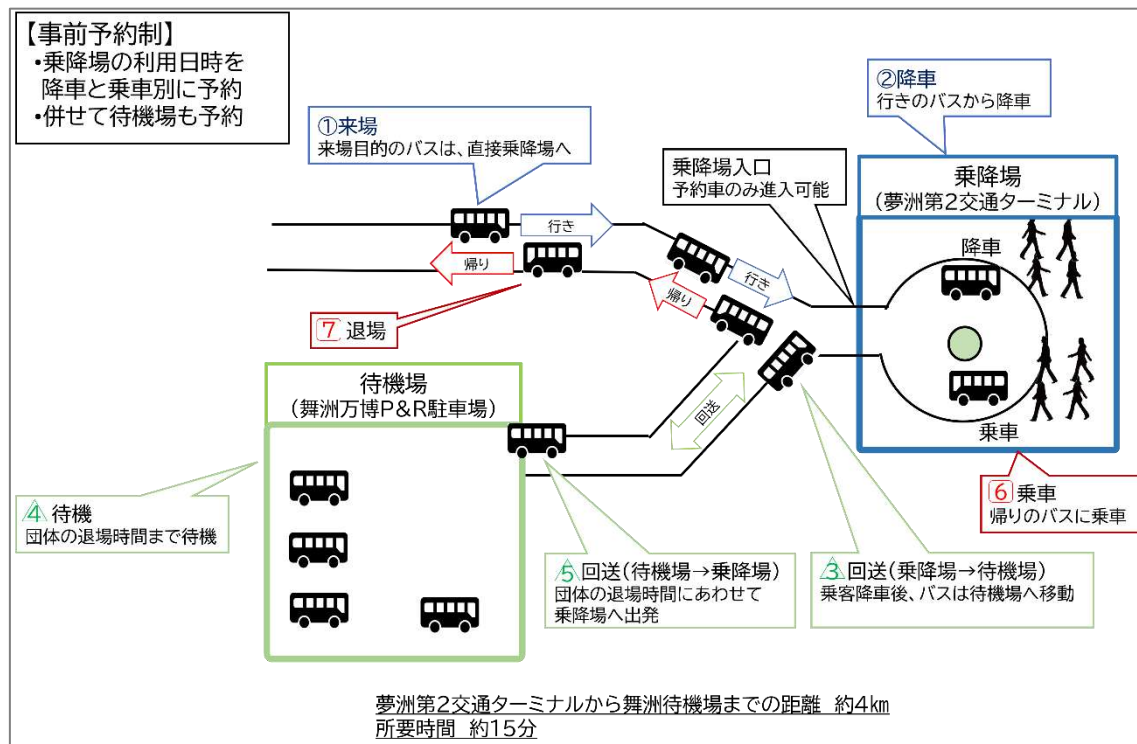


図 10 団体バス運用

3) 万博 P&R 駐車場

- 万博 P&R 駐車場の利用は、事前予約制として運用する。
- 万博 P&R 利用に関する料金は、道路交通課題に対処するため、日時・経路等で料金を変動するダイナミックプライシングを導入する。
- 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、事前に日時及び乗車人数の予約並びに料金決済が必要な運用とする。

○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、スマートフォン等で予約画面等を提示した者のみ利用できるものとして運用する。

○利用料金は、万博 P&R 駐車場及び P&R シャトルバスの利用にかかる料金（以下「万博 P&R 利用料金」という。）として設定する。また、自家用車による輸送力の向上のため、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。

○万博 P&R 利用料金は、①来場時期の平準化、②周辺道路の混雑時間帯の来場抑制、③阪神高速中心部の渋滞への影響低減、④万博 P&R 駐車場の分散利用、⑤阪神高速指定出口の利用による会場及び万博 P&R 駐車場周辺道路の影響低減の観点から ETC 情報を活用し、料金を上下に変動するダイナミックプライシングを導入する。

○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。

○高齢者等の歩行による移動に配慮が必要な方に対して、万博 P&R 駐車場の P&R シャトルバス乗降場に近い場所に、ゆずりあい駐車区画^{注10}を確保する。

○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。

注 10 ゆずりあい駐車区画とは、移動の負担を少なくするため、施設の出入口付近に設置された駐車スペースのことをいう。当該区画については、看板等により誘導する。

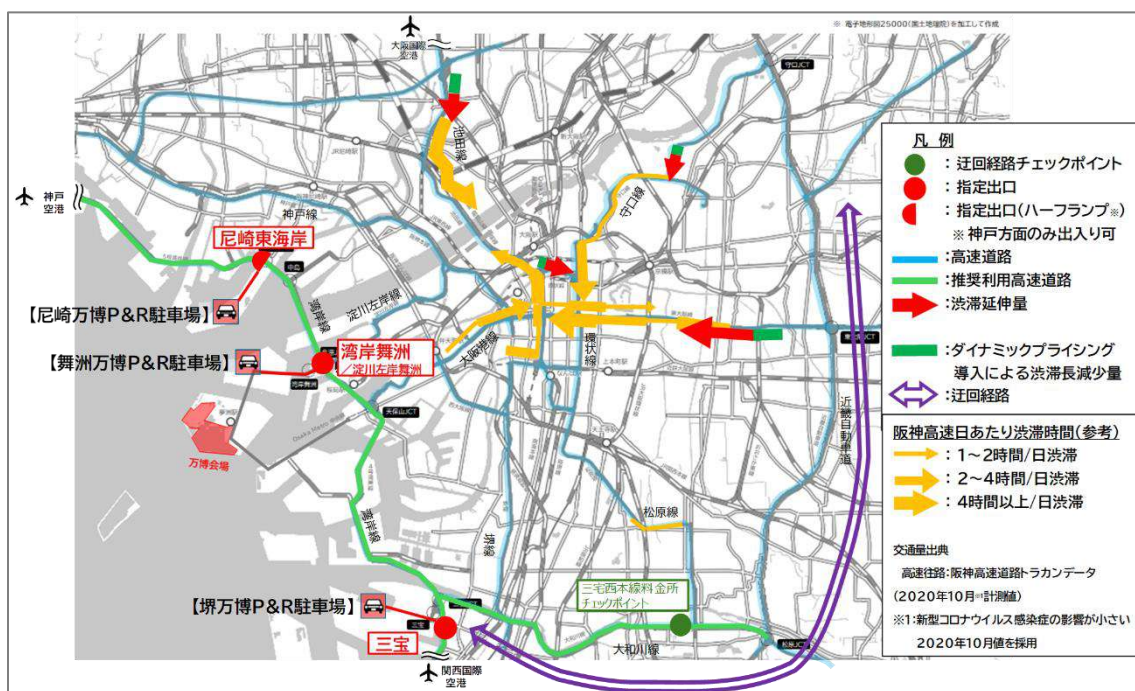


図 11 高速道路の迂回経路及び指定出口

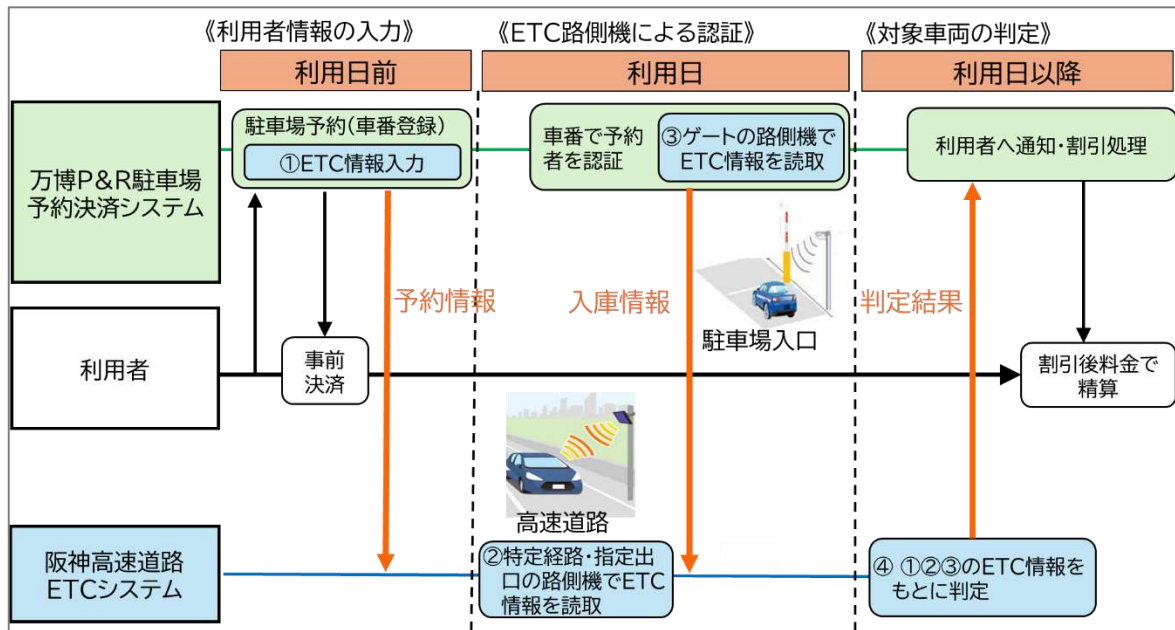


図 12 ETC 情報を活用した迂回経路及び指定出口利用の判定の仕組み

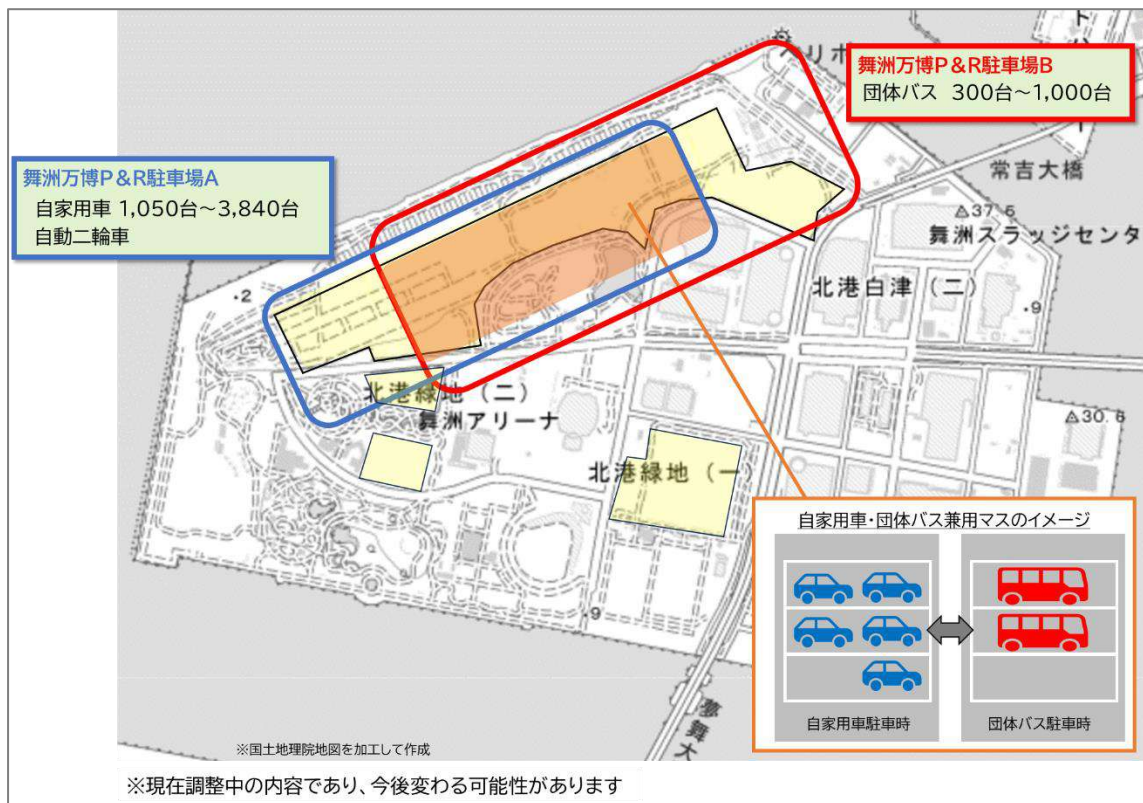


図 13 団体バス待機場の兼用マスのイメージ



図 14 ゆずりあい駐車区画（舞洲万博 P&R 駐車場 AB）

4) 夢洲障がい者用駐車場

- 身体障がい者など移動に配慮を要する方が利用する駐車場（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し、事前予約制として運用する。^{注 11}

- 夢洲障がい者用駐車場の利用は、全て、事前に日時予約及び料金決済が必要な運用とする。

- 障がい者用駐車場は、万博会場の東ゲートへのアクセスが最も近い場所に配置する。

- 障がい者用駐車場に設置する駐車マス等については、以下の利用を想定している。

ア) 駐車マス

- ・ 4.6m 幅：車椅子用の昇降機等を備えた車両
- ・ 3.5m 幅：運転者本人が車椅子等を利用する場合又は車椅子等利用者が同乗する場合の車両
- ・ 2.5m 幅：車椅子等利用者が同乗し、同伴者が運転する場合の車両

イ) 乗降場

- ・ 自家用車用：車椅子等利用者が同乗し、同伴者が運転する場合の車両
- ・ 団体バス用：障がい者が乗車する団体バス

- 障がい者用駐車場の利用者を駐車マス及び乗降場に安全・円滑、快適に誘導できるよう、警備スタッフの配置や案内看板等の設置を適切に行う。

注 11 夢洲障がい者用駐車場の利用対象者は、特別割引券対象者及び傷病等で車椅子又は歩行具を利用しないと移動が困難である者を想定している。



図 15 夢洲障がい者用駐車場へのアクセスルート

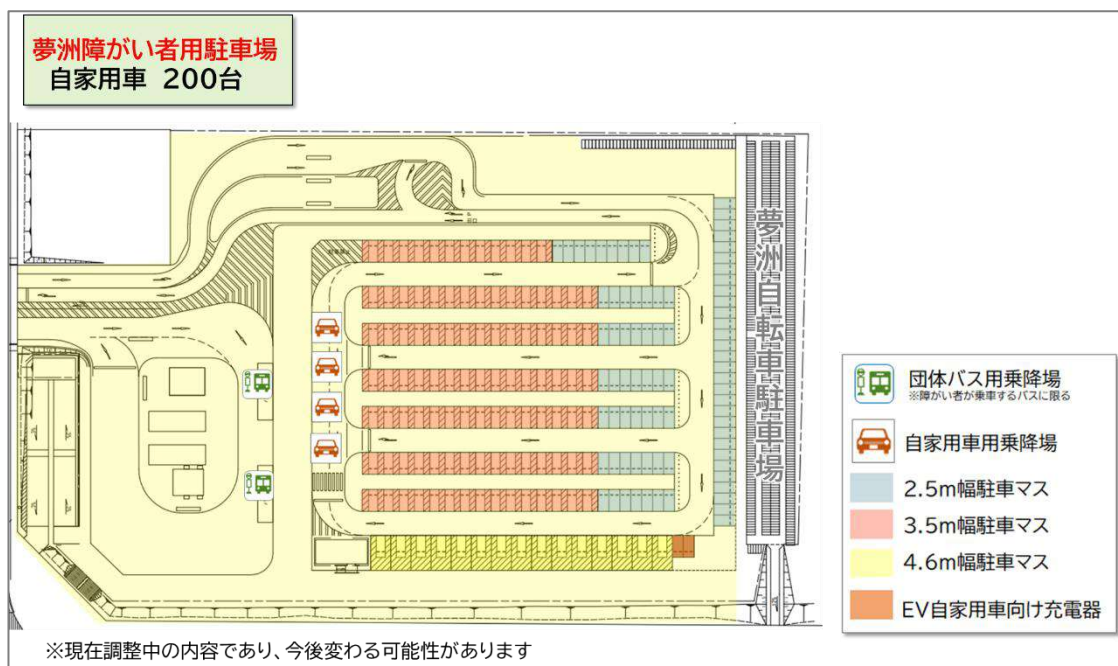


図 16 夢洲障がい者用駐車場

5) 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、事前予約制として運用する。

○自転車駐車場は、夢洲会場に隣接して整備し、利用は全て事前に日時予約及び料金決済が必要な運用とする。

○自転車駐車場以外への駐車については禁止し、警備スタッフ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12}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する。

○その他、咲洲のコスモスクエア駅周辺に、自転車駐車スペース^{注13}を設け、Osaka Metro 中央線に乗り換えることにより万博会場へ連絡する。

注 12 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 km を超える速度を出すことができないこと等

注 13 咲洲のコスモスクエア駅周辺の自転車駐車スペースについては、予約なしかつ無料で運用する。



図 17 夢洲自転車駐車場・咲洲駐輪スペースへのアクセスルート

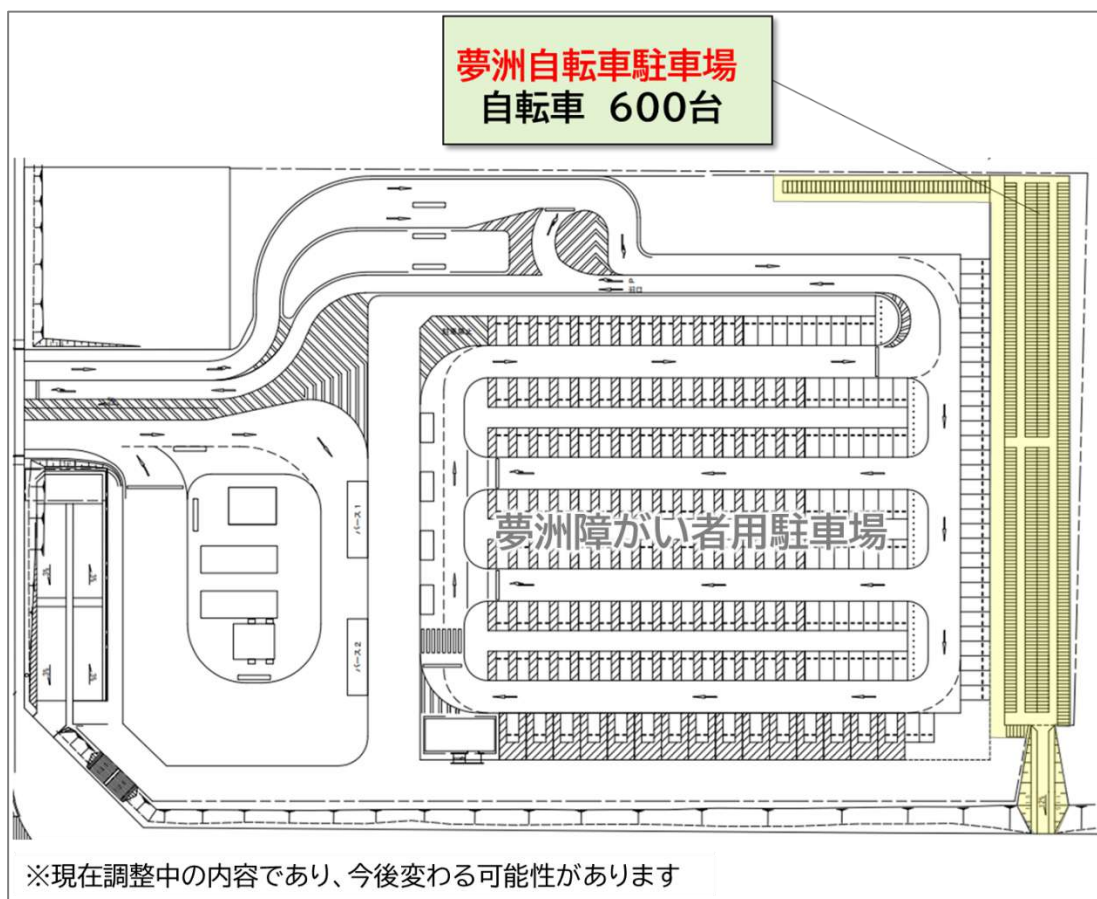


図 18 夢洲自転車駐車場

6. 持続可能性に配慮した取組

- SDGs への貢献を目指し、EV バスの運行及び EV 自家用車の利用促進に関する取組を行う。
- 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 EV バスで運行する。
- 夢洲第 2 交通ターミナル、舞洲万博 P&R 駐車場において、EV バス用の充電設備を設置し、EV バスの運行に必要な継ぎ足し充電を行う。
- 夢洲障がい者用駐車場及び万博 P&R 駐車場の駐車マスの一部に、EV 自家用車向け充電器を設置する。

○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 EV バスで運行する。

○EV バス乗務員の休憩と併せて継ぎ足し充電を行い、バス事業者の営業所への回送を減らす等により、必要となる運用車両数の最適化及び関連道路の交通量の低減を図る観点から、夢洲第 2 交通ターミナル、舞洲万博 P&R 駐車場に、EV バス用の充電設備を設置する。

○EV 自家用車の利用促進の観点から、夢洲障がい者用駐車場、舞洲、尼崎及び堺の万博 P&R 駐車場の駐車マスの一部に EV 自家用車向け充電器を設置する。また、EV 充電器の利用については、万博 P&R 駐車場の予約に併せて行う運用とする。^{注 14}

注 14 EV 充電器については、事前予約制、かつ、充電器利用については無料で運用する。

7. 交通分野における新技術の取組

○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た新たな移動サービスとして、EVバスにおける自動運転車両の運行及び水上輸送における水素燃料電池船の運航を目指す。

○自動運転技術の確立を果たし、都市交通の質的向上を図るために、EVバス車両の一部を活用して次の区間において自動運転の実証を行う。

- ・舞洲万博 P&R 駐車場～夢洲第1交通ターミナル
- ・大阪駅（南）・新大阪駅～夢洲第1交通ターミナルのうち淀川左岸線（2期）区間等を活用

○SDGs への貢献を目指し、夢洲と中之島等の大阪市内中心部を結ぶ航路において、次世代エンジンである水素と電気のハイブリッドを動力とする水素燃料電池船の航行を行い、その実用化を目指す。

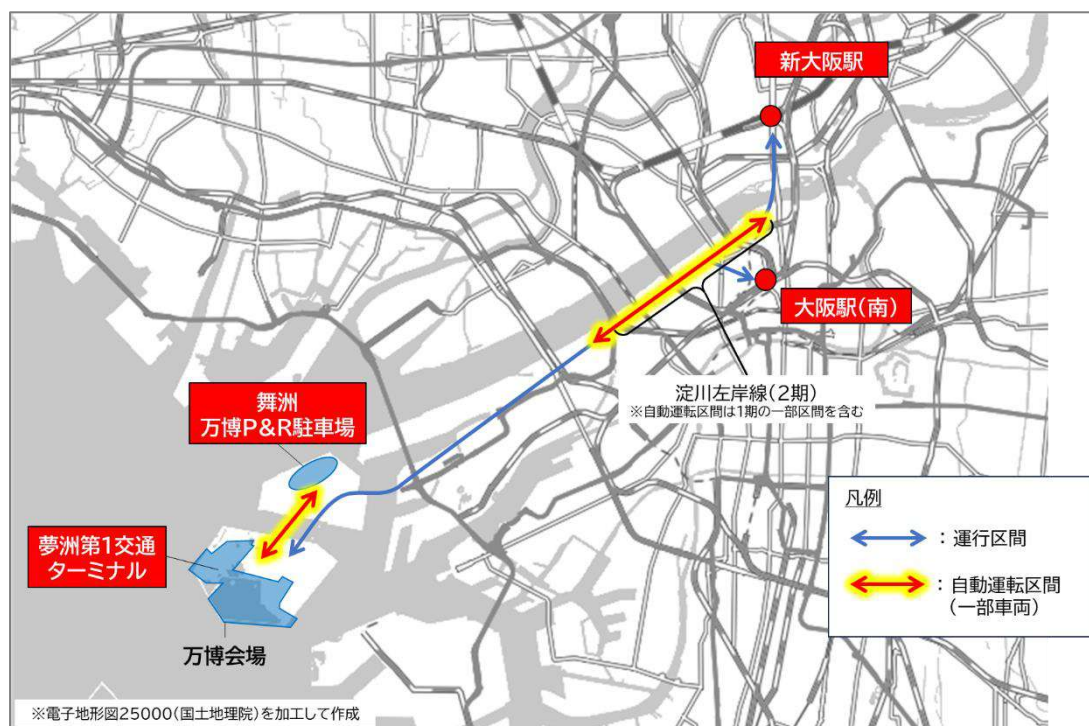


図 19 自動運転の実証を行う区間

8. 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の実施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

○万博 P&R 駐車場の利用料金にダイナミックプライシングを導入すること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。

○また、終盤期の日来場者数のピークを緩和するため、開催期間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設ける。

○会場内や来場する交通機関の過度な混雑を避けるため、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。

○本具体方針においては、この値をベースに検討を行う。

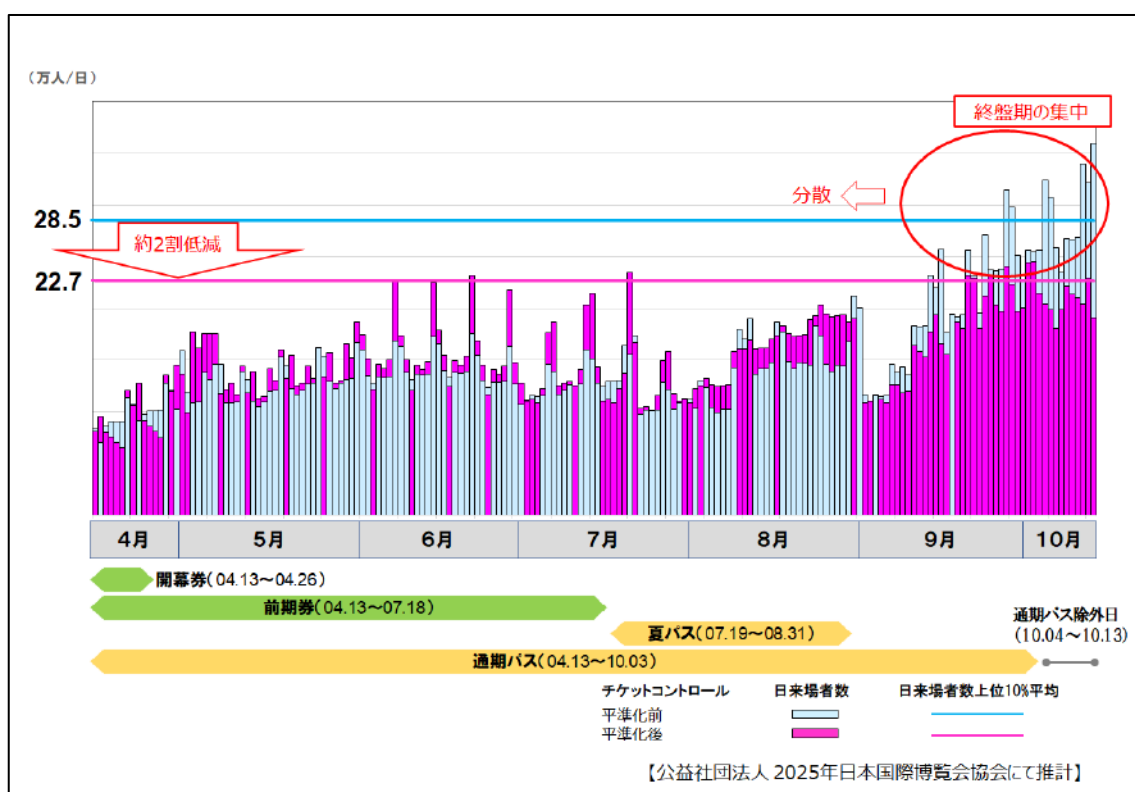


図 20 チケットコントロールによる需要の平準化

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、午前8時台に一般交通の朝のラッシュ時間帯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。
- ・土曜日については、大阪市内全体でみれば、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。

○午前8時台の負荷の低減を図るため、入場時間予約を実施し、予約枠を輸送可能量に応じたものとするにより、ピークを午前9時台に移し、輸送需要についても約1割減少させる。

○また、入場時間予約については、来場者輸送における適切な交通機関の分担の実現を目指すため、万博来場 MaaS と連携する。

○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、来場日時の平準化を図るため、日単位、時間単位で料金を上下に変動するダイナミックプライシングを導入する。

○万博 P&R 利用料金へのダイナミックプライシングの導入により、万博交通の上乗せによる阪神高速の渋滞の延伸を一定程度抑制することを想定している。

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を実施

○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、1 日の閉場時間においても、1 日の来場者の約 2 割が会場内にとどまる結果となっている。
- ・これらの来場者が、閉場に伴い、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、イベントの終了時間及び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を実施する。

○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。

○自家用車については、時間ごとの退場台数の平準化を図るため、万博 P&R 駐車場予約及び事前決済を実施し、帰路の P&R シャトルバスの乗車時間の予約を求めるものとする。

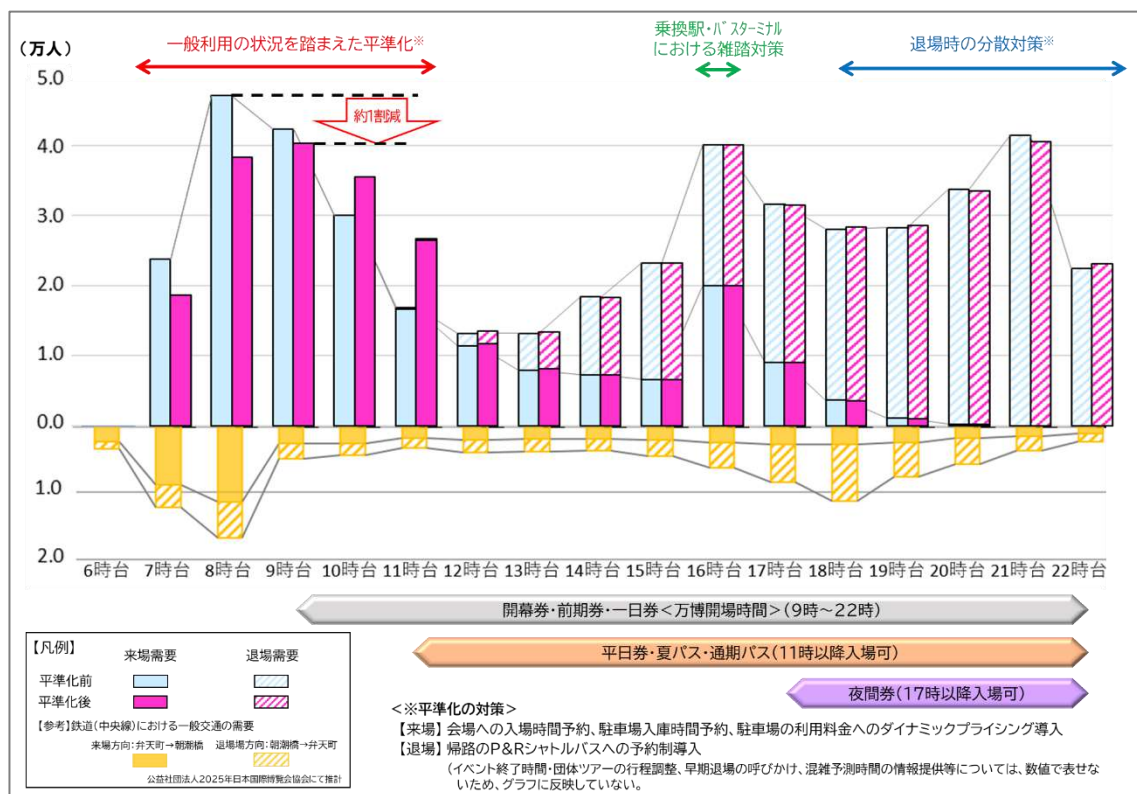


図 21 入場予約制度等による来退場需要の平準化 (22.7 万人/日)

3) 供給拡大策

ア) 鉄道

○鉄道運行本数増便(中央線 16→24 本/時、桜島線 10^{注8}→12 本/時)

イ) 駅シャトルバス

○主要ターミナル駅から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、北港 JCT 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容量拡大及び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、輸送力を増強するため、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帯を拡大する。

○JR 桜島線についても、輸送力を増強するため、必要に応じてピーク時の最大運行本数を 10 本^{注8}から 12 本に増やす。

注 8 (再掲) 2024 年春のダイヤ改正により、最大 9 本/時から最大 10 本/時に変更

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

- ・新大阪駅、大阪駅等発の駅シャトルバスの定時性を確保した安全・円滑な輸送を実現するため、建設中の淀川左岸線（2 期）を、万博専用アクセスルートとして活用する。

ウ) 道路

○阪神高速の JCT 部等での交通容量拡大

- ・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、車線数を 1 車線から 2 車線にする容量拡大を行う。

○舞洲・堺・尼崎の万博 P&R 駐車場周辺への対応

- ・会場周辺では、此花大橋・夢舞大橋の 6 車線化、夢洲・舞洲幹線道路の拡幅、夢洲高架道路の新設、舞洲東交差点の立体交差化（南から東方向）を実施する。
- ・舞洲万博 P&R 駐車場周辺において、万博交通のみならず周辺施設のイベント等による需要増加時も踏まえた対応を図るため、舞洲東交差点の常時左折可（東から南方向）、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、阪神高速三宝出入口から適切な経路により分散誘導を図るとともに、三宝ランプ前交差点の信号 3 現示化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、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安全・円滑な輸送と大阪港におけるコンテナ物流機能の両立を図るため、追加整備したコンテナ車両待機場所を最大限活用できるようコンテナ車両動線の見直し等を行う。
- ・さらに、交通需要に応じて、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等についても調整を進める。

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

○夢洲交通ターミナル、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

エ) 交通案内誘導サイン

○交通案内誘導サインは、大阪・関西万博会場に来場者を安全・円滑に誘導するため、鉄道・バス、道路、船舶等で交通モード共通のデザインを採用

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鉄道駅バスターミナル駅周辺においては、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、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、対象エリアにおいて関係する民間駐車場等と連携し、事前予約システムを導入する。

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の集中が想定される。

○こうしたことから、①Osaka Metro 中央線と②JR 桜島線+駅シャトルバスのルートで需要の平準化が図られるよう適切な運賃を設定する。

ウ) 会場周辺の交通円滑化対策

○万博会場への自家用車の乗り入れを防止し、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、必要な交通規制の調整を進める。

○夢洲交通ターミナルや万博 P&R 駐車場、浮栈橋等の場内及び出入口や会場周辺において、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に情報収集体制を構築する。

エ) 交通案内誘導サイン

○会場周辺、夢洲交通ターミナル、万博 P&R 駐車場等の施設において、大阪・関西万博に係る交通案内誘導サインであることが明確になるよう視覚的に明瞭かつ統一的なデザインを採用する。

○鉄道及び駅シャトルバス、船舶等においては、交通案内誘導サインの基本的な考え方を踏まえ、統一的なデザインの採用に努める。

- 交通案内誘導サインの設置にあたっては、交通モードごとの事業者及び管理者と連携し、来場者の誘導方法等の確認を行うものとする。
- ・鉄道及び駅シャトルバスにおいては、鉄道相互及び駅シャトルバスの乗換拠点で重要となる分岐点等にサインを設置するよう調整を進める。
 - ・道路においては、会場周辺、夢洲交通ターミナル及び万博 P&R 駐車場等の出入口周辺や各施設内に設置するよう調整を進める。
 - ・船舶においては、会場への船乗り場や船シャトルバス乗り場に設置するよう調整を進める。

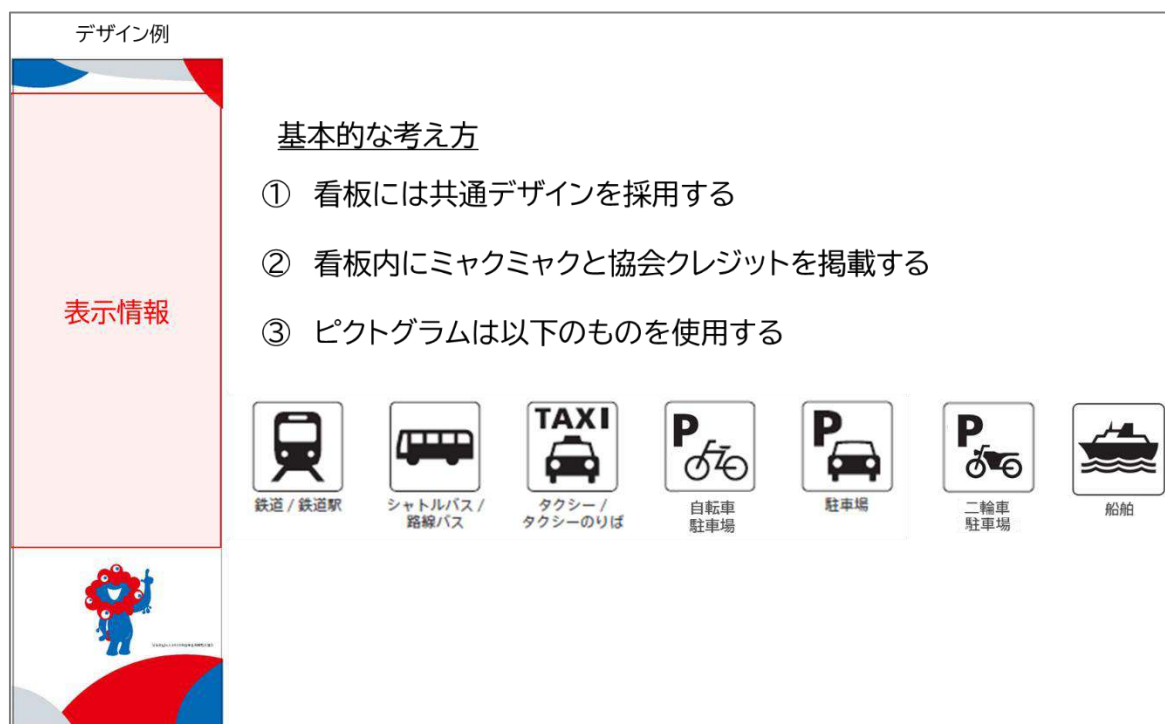


図 22 交通案内誘導サインの基本的な考え方

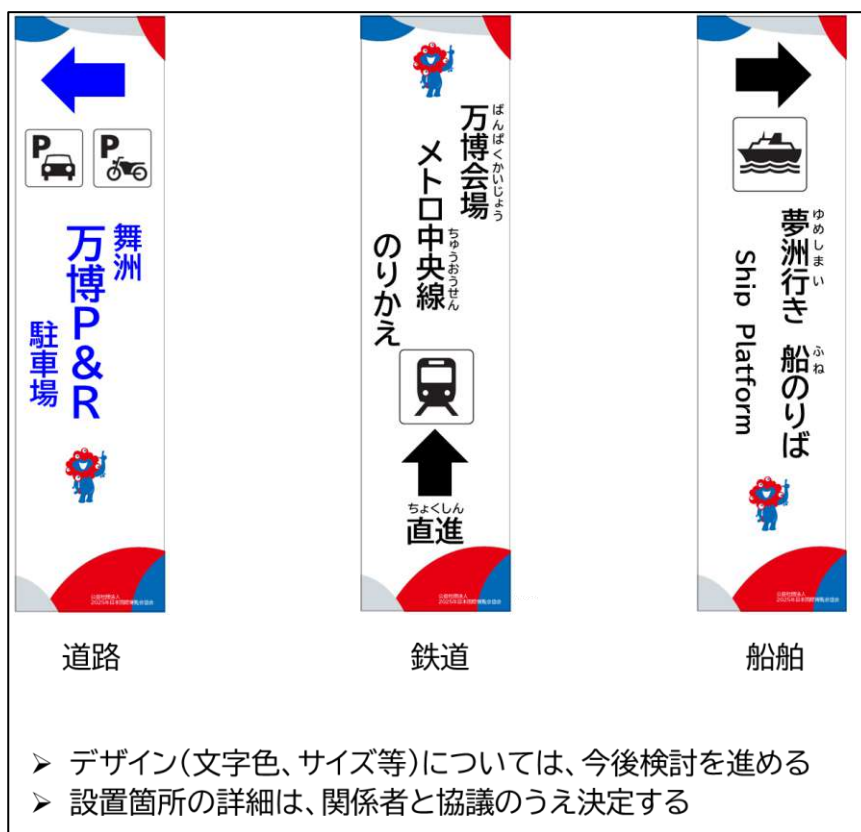


図 23 交通案内誘導サインのイメージ (案)

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・決済等の連携を図る。
- 万博来場 MaaS は、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、駅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、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各種サービスとシームレスに連携する体制を構築する。
- 駅シャトルバスの予約については、関西 MaaS にて実施することを想定している。
- 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において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を行う。
- 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、これらの実情を踏まえ連携を行う。
- 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。
- 水上交通の予約については、運航する船舶事業者等の既存の予約方法などの実情を踏まえ連携を行う。
- 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。

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。

○運行・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、混雑等を避けた最適な経路選択ができるよう、万博来場 MaaS を通じて来場者に提供する。

○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とともに、会場内の混雑等の状況に応じて、鉄道事業者等が乗換駅において適切な案内誘導を行うことができるよう、必要な情報提供を行う。

○さらに、退場時における交通機関の混雑緩和を図るため、万博来場 MaaS、会場内に設置されるサイネージ等を用いて、交通機関等の運行情報を提供するとともに、会場内の混雑状況や交通機関の混雑予測に応じて早期退場の呼びかけ等についても実施する。

○万博開催期間において、関係機関及び事業者等と連携を図り、これらの運行情報等を集約し、関係機関、事業者及び来場者等に提供する「来場者輸送情報センター（仮称）」の設置等について調整を進める。

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、博覧会協会が定める多言語ガイドラインに則り、万博来場 MaaS において日・英を基本とした多言語対応等を行う。

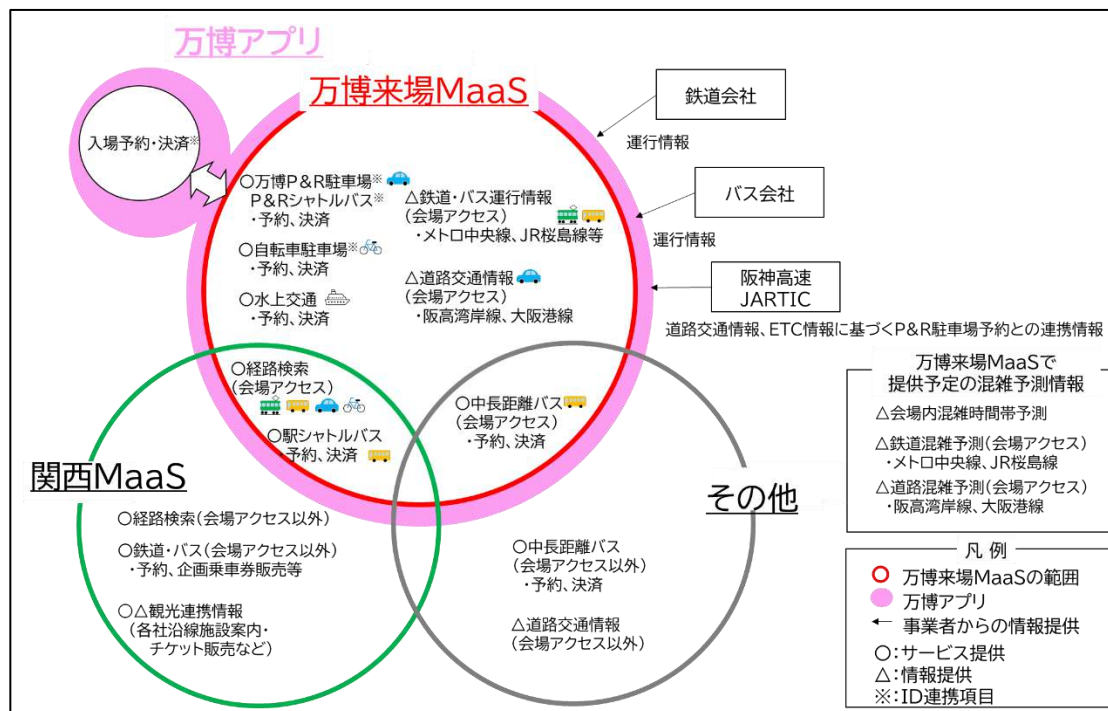


図 24 万博来場 MaaS の主なサービスイメージ

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、警備スタッフ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換拠点では、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、交通案内誘導サインの設置や路面表示等により、動線上の円滑な移動の確保や適切な誘導を行う。

○さらに、乗換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、人流の安全・円滑な移動を図るため、乗換経路の分離や迂回路への誘導などについて実施する。

ア) 弁天町駅

・Osaka Metro 中央線と JR 大阪環状線の乗換利用者の集中や交錯等を防ぐ

- ①乗換通路の増設（JR 駅南口～Osaka Metro 駅東口（JR 弁天町駅の駅舎改良含む））
- ②混雑する時間帯における迂回路の活用（JR 駅北口～大阪ベイタワー～Osaka Metro 駅西口）
- ③駅構内及び迂回路に警備スタッフを配置し、安全・円滑な案内誘導を実施

イ) 本町駅

・Osaka Metro 御堂筋線と中央線の乗換利用者の集中や交錯等を防ぐ

- ①乗換経路における通行分離（「御堂筋線→中央線」「中央線→御堂筋線」の乗換経路において、エスカレーター、階段、乗換旅客の流動が輻輳する箇所における通行の分離）
- ②混雑する時間帯における改札外通路の活用
- ③駅構内に警備スタッフを配置し、安全・円滑な案内誘導を実施

ウ) 桜島駅から桜島駅バスターミナル間の乗り換え

・駅シャトルバス利用者の集中や交錯等を防ぐ

- ①臨時改札口を設け、既設改札口から駅シャトルバス乗り場への経路を2ルート化
- ②駅前公園施設等の改良による、乗換時の列整理及び滞留に必要なスペースを確保

③道路横断時の歩道部において警備スタッフを配置し、安全・円滑な案内誘導を実施

○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、必要な警備スタッフを配置し、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。

○退場時における混雑対策としては、Osaka Metro 中央線等の混雑が深刻な場合、状況に応じて、夢洲駅の改札制限や東ゲートからの退場の一時的制限等を行う。また、夕方から閉場時間帯において、来場者に対する情報提供を行い、早期の退場を促すことにより、閉場間際の集中、積み残しの発生を防ぐ。

○鉄道等への大型荷物の持ち込みについては、乗換経路や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、宿泊事業者等と連携し、キャスターバック等の大型荷物の持ち込みについて自粛の呼びかけを実施する。

○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を実施する。

○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、駐車場内及び周辺道路において、適切に要員を配置し、警備誘導を実施する。

○万博 P&R 駐車場及び交通ターミナルのバス乗降場においては、来場者の安全・円滑な乗車を実施するため、整列乗車を促すものとし、また、予約制度による来退場需要の平準化の実効性を担保するため、予約時間どおりの来場者について優先乗車させる等の運用を行う。

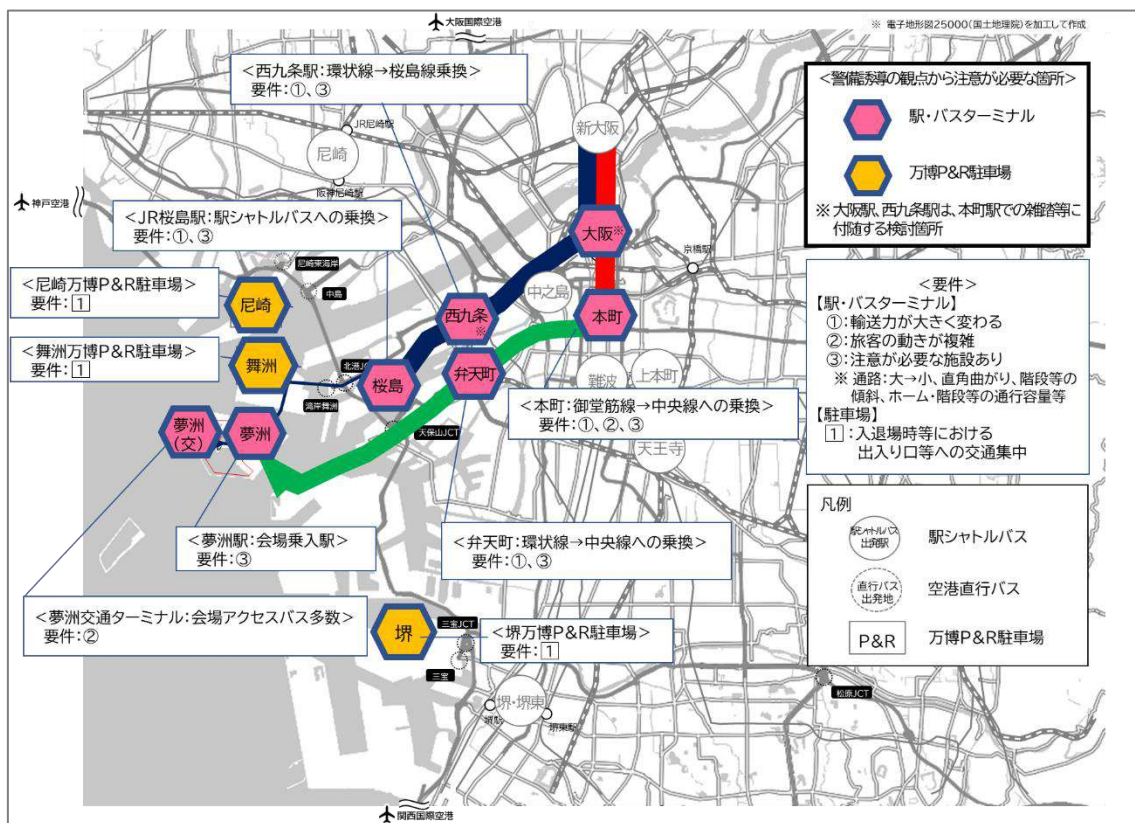


図 25 雑踏等に備えた主な警備誘導想定箇所

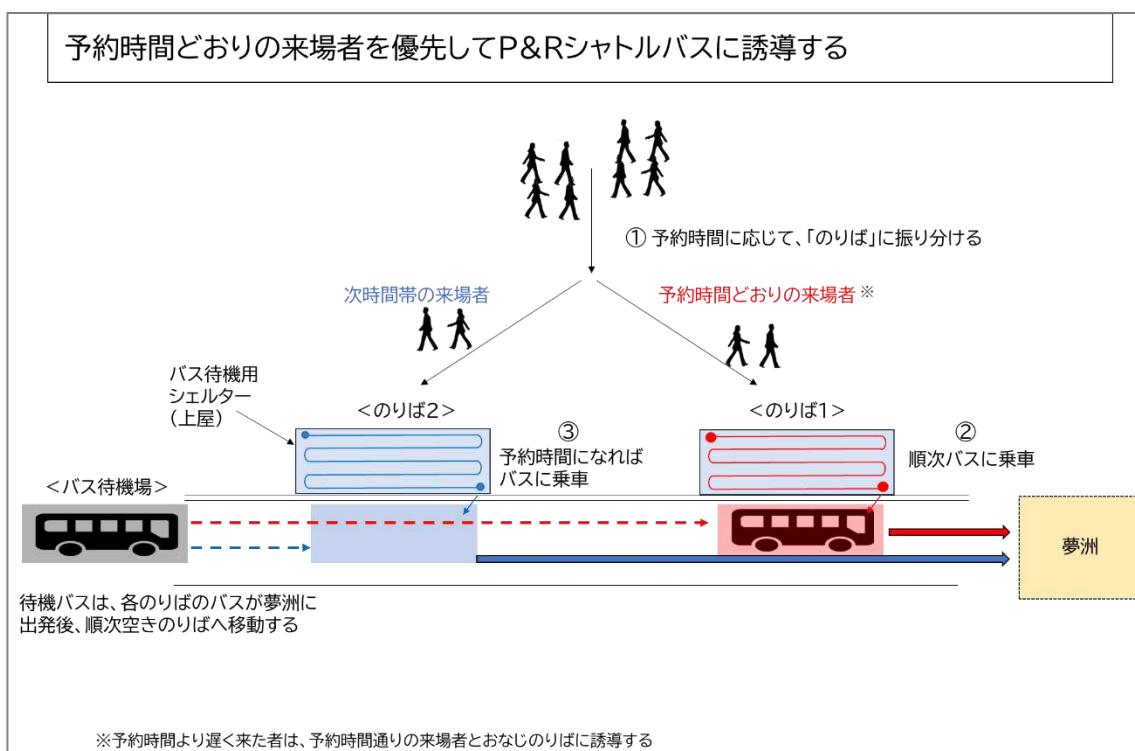


図 26 P&R シャトルバスへの乗車方法のイメージ

7) 災害・事故等における対応

○万博会場へのアクセスルート等における災害・事故の発生時の対応について、関係機関と連携したタイムライン（行動計画）を検討する。

○万博開催期間中は、鉄道・道路のアクセスルートにおける事故による遅延や通行止めをはじめ、風水害・地震等による広域的な運休や通行止め等のリスクが想定される。

○これらの各リスクに対応するため、来場者や事業者・管理者との間で情報収集・提供すべき内容や、代替となる輸送手段・経路の選択等について、関係機関との役割分担を明確にしたタイムラインを検討する。

9. 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15}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とどまる等の乗車習慣、近年利用が増加しているキャスターバッグ等の大型荷物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ため、混雑率を抑制する必要がある。

注 15 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

- ・万博 P&R 利用料金にダイナミックプライシングを導入し需要の平準化を図り、JCT 部の改良等において容量拡大を行っても、ピーク時には、13 号東大阪線で約 2 km、11 号池田線で約 0.3km 渋滞長が延伸する見込み

○舞洲への入口付近（湾岸舞洲出入口～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

○阪神高速では、交通円滑化対策として天保山 JCT 等において容量拡大を実施しても、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、自家用車の受入容量は減少するが、それでも最大時は 6,240 台を受け入れることとなり、万博 P&R 利用料金にダイナミックプライシングを導入し需要の平準化を図り、JCT 部の改良等において容量拡大を行ったとしても、ピーク時には、13 号東大阪線で約 2 km、11 号池田線で約 0.3km 渋滞長が延伸すると予想されている。

○これらの渋滞発生又は悪化が生じると、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じるため、阪神高速における渋滞長が通常時の最大を超えないように対策するものとする。

○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、ピーク時には、この箇所を先頭に約 1 km の渋滞の発生が予想されるが、舞洲万博 P&R 駐車場の予約枠を調整することで、この渋滞の発生を抑えるものとする。

○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が、誘導経路を複数設け、交通を分散させることにより、渋滞の発生を抑えるものとする。

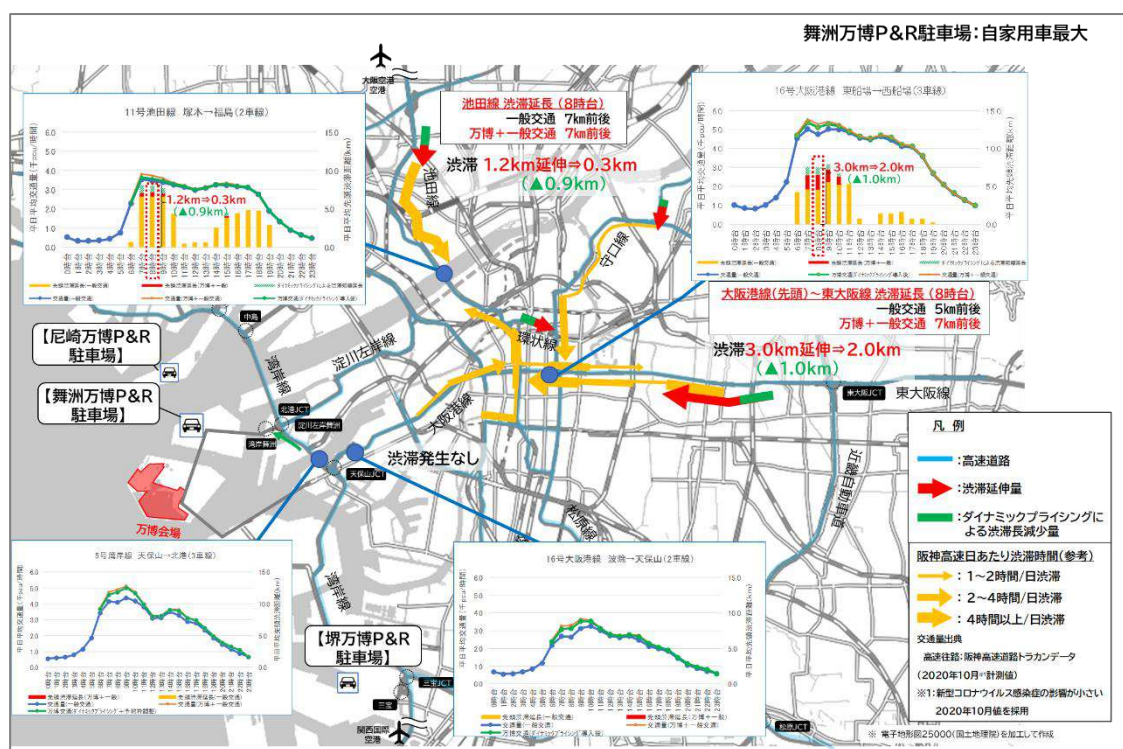


図 27 万博交通による阪神高速への影響(平日・来場)

10.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るよう取組等の工夫を行う。

○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

①TDM の実施を「強く呼びかける」

②TDM の実施を「呼びかける」

③TDM の実施の「準備を呼びかける」

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が予想されることから、必ずしも、万博開催期間中の全ての期間において同じ強度で 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準備を呼びかける」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組を行うものとする。

※ 2022（令和 4）年 12 月 27 日に TDM 推進会議を設置し、安全・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、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。

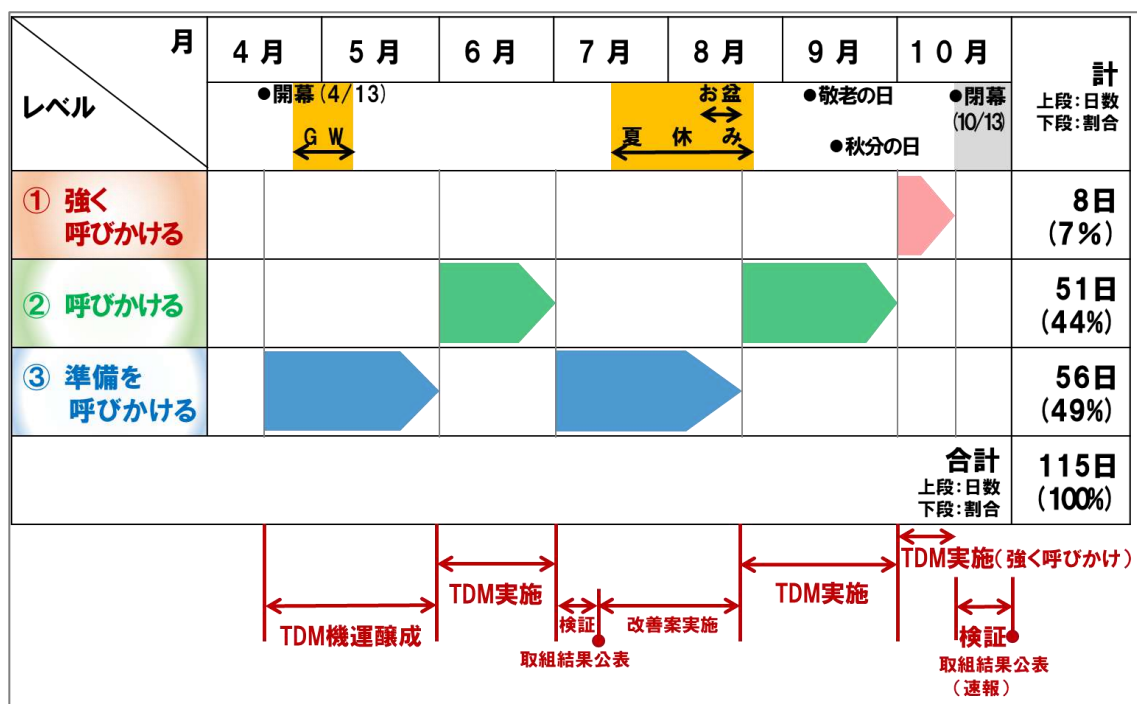


図 28 TDM 呼びかけの強度及び期間

- ※ TDM 実施の強度分けについては、分かりやすさや取り組みやすさの観点から、一定期間の単位で設定するものとする。
- ※ TDM 実施の呼びかけは、通勤・通学又は業務交通需要が大きい平日を対象として行うものとする。
- ※ 土日祝及びゴールデンウィークとお盆期間について、土曜日に港湾物流が稼働している等、会場周辺の交通特性があるものの、平日と交通需要が大きく異なることから、必ずしも、平日と同じ強度で TDM の実施を呼びかける必要はないと考えられる。
- ※ 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。

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、府県市民・関係機関・企業等へ働きかけを実施する。

- 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。

- これら地域の府県市民・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、働きかけを実施する。

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、混雑の軽減を図る。

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。

○鉄道において、万博交通の輸送量を確保しつつ、混雑の軽減を図るため、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を行う。



- 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する。
- こうした取組により、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。
- 迂回誘導の呼びかけについては、高速道路の休憩施設等における利用者への広報等を活用した情報発信を行う。

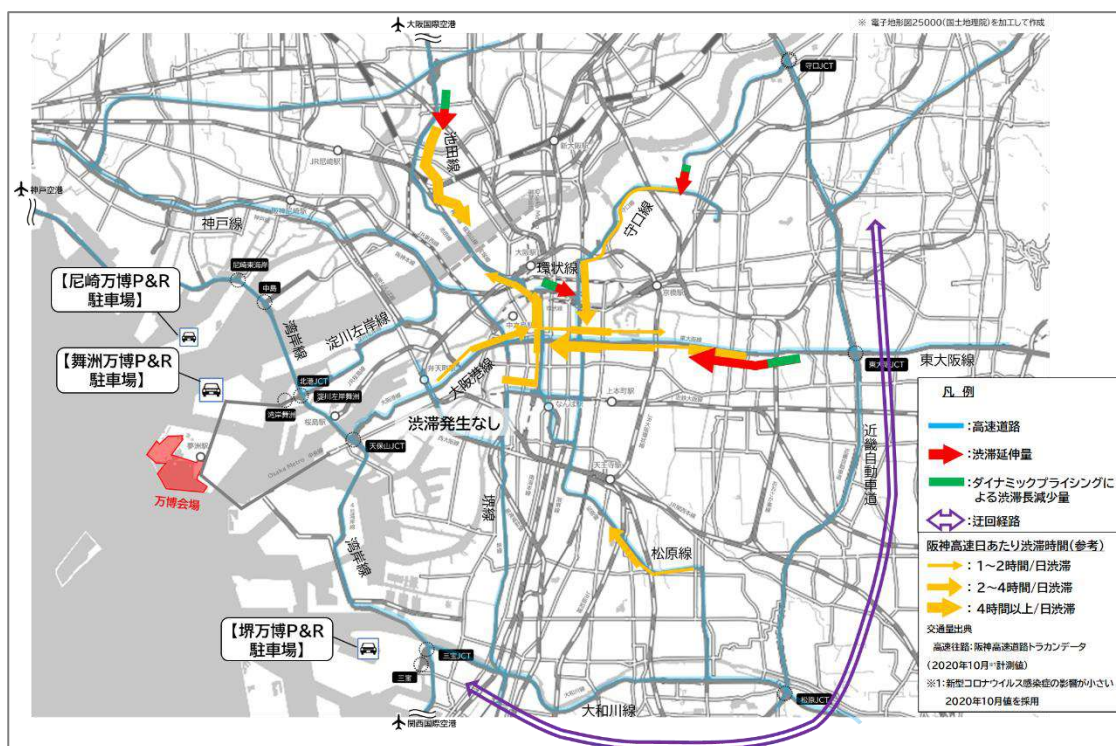


図 30 道路迂回経路

ウ) 配送方法の効率化等の呼びかけ

- 物流において、万博交通と社会経済活動との両立を目指すため、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。

エ) 先導的事例の公表・発信 等

- 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、協力頂ける取組など、実施を呼びかける具体の施策を整理していく。

- 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、協力企業の公募制度^{注16}を設け、企業が TDM の取組を検討する際の参考となるよう、他の企業の先進的・先導的な取組事例を発信する等により、多くの企業に協力いただけるような環境を整える。

- さらに、万博開催の前年にあたる 2024 年秋に、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。

注 16 2024 年（令和 6 年）2 月から「万博 TDM パートナー」として、1 万社・事業所を目標に募集を実施

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 17}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。

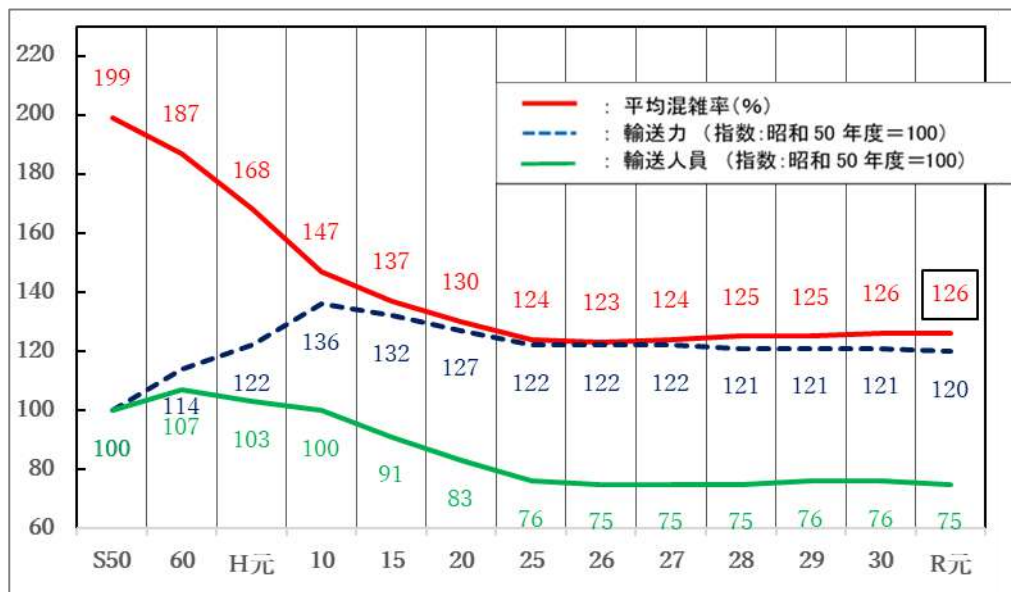


図 31 大阪圏における鉄道の主要区間の平均混雑率・輸送力・輸送人員の推移

注 17 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

11. 検討・対応が必要な課題

○2024年冬に具体方針（第5版（最終版））を取りまとめ、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

○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

○教育旅行における輸送計画の検討

- ・教育旅行として招致される児童・生徒を安全・円滑に来場させるため、関係機関が連携して、教育旅行における輸送計画について検討する。

○観光情報の発信

- ・博覧会協会の観光ポータルサイト「Expo 2025 Official Experiential Travel Guides」や関西 MaaS における観光情報発信との連携も含め、最適な観光情報の発信方法について検討する。

イ) 鉄道・バス

○バス運転士の確保

- ・全国的な運転士不足を踏まえ、各バス事業者の運転士確保の努力に加え、全国の貸切バス事業者等からの運転士の出向等により、必要となる運転士を確保する。

12. 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 年冬に具体方針（第 5 版（最終版））を取りまとめ、公表することを目指す。

○今回取りまとめた具体方針（第 4 版）をもとに、関係機関、事業者等との調整を進め、具体方針（第 5 版（最終版））を 2024 年冬に公表することを目指す。

【資料集】 大阪・関西万博の来場者輸送検討状況