

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 概要案(表面)

資料1-1

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

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・駅シャトルバス等・自家用車等の機関分担率

- 2024年8月の駅シャトルバスの調査結果を踏まえ変更
(鉄道:12.9→13.3万人(57→59%)、駅シャトルバス等:3.0→2.6万人(13→11%))
- 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

4.主な来場者想定ルート【更新】

1)公共交通利用(鉄道・駅シャトルバス等)

ア)3つの主要ルート

- ①Osaka Metro中央線(鉄道)
- ②JR桜島線(鉄道+駅シャトルバス)(朝の時間帯※午前8時台～10時台において、事前決済した方を駅シャトルバスに優先乗車させる制度を導入)
- 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

- 道路運送法第21条による運行要請者を追加

ウ)空港ターミナルからの直行バス

1)中距離直行バス・長距離直行バス

2)自家用車利用(原則、公共交通機関利用を呼びかけ)

- 舞洲、尼崎、堺万博P&R駐車場からシャトルバスで会場に連絡

3)自転車利用

- 北ルート(淀川リバーサイドサイクリン等と連絡)と南ルート(大和川リバーサイドサイクリン等と連絡)を設定
- 地域の自転車を活用したまちづくりやイベント等との広域的な連携を図る
- 新しいモビリティのスタイルとしてシェアサイクル等の導入を図る

4)水上交通利用

- 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を予定
- 夢洲北岸周辺水域の航行方法等を取りまとめ
- 浮桟橋の使用に関するルールを制定
- 浮桟橋から万博会場までは船シャトルバスによる二次輸送を行う

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、中長距離直行バスは、会場に隣接したバスターミナルにて乗降
- タクシーは第1交通ターミナルでの乗降に限定し、周辺道路等の乗降は認めない
- 指定乗降場所以外の乗降を防ぐため、事業者への運転士指導の要請、配車アプリの乗降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
- タクシーの待機状況等を事業者リアルタイムで提供
- タクシードライバ向け講習会等を実施し、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で運用

(右上に続く)

2)夢洲第2交通ターミナル

- 団体バスは、事前に日時予約が必要な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駐車場内に設置

3)万博P&R駐車場

- 日時及び乗車人数の事前予約制を採用
- ETC情報を活用し、日時・経路等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
- 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を確保
- 自動二輪車駐車場は、舞洲万博P&R駐車場内に整備

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

5)自転車駐車場

- 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
- 咲洲のコスモシア駅周辺に無料の自転車駐車スペースを設け、Osaka Metro中央線への乗り換えにより万博会場へ連絡

6.持続可能性に配慮した取組

- SDGsへの貢献を目指し、桜島駅シャトルバス、舞洲P&Rシャトルバスは、全車両EVバスで運行
- 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の実施

7.交通分野における新技術の取組

- 「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を運航

8.輸送需要平準化対策【更新】

- 入場券販売価格・利用ルール、入場日予約による平準化
- 入場時間予約等による平準化
- 万博P&R駐車場の料金による平準化
- 駐車場料金にダイナミックプライシングを導入
- 比較的混雑していない時期に団体バス乗降場等に優先予約枠を設けること等による来場者数のピークの平準化

9.輸送供給拡大対策【更新】

- 鉄道の運行本数増便(中央線16→24本/h、桜島線10→12本/h)
- 淀川左岸線(2期)を駅シャトルバスの万博専用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

10.輸送円滑化対策【更新】

- 弁天町駅周辺及び桜島駅シャトルバスターミナルに大型荷物一時預かり所を整備
- Osaka Metroでは新大阪駅、東梅田駅、なんば駅等でコインロッカーを増設し、本町駅で手荷物の一時預かり所を整備
- 観光事業者、宿泊事業者等と連携した鉄道等への大型荷物持ち込み対策の実施
- 駅バスターミナル、万博P&R駐車場周辺のうろつき交通対策のため、対象エリアの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
- 夢洲会場周辺における交通対策を実施
- 駅シャトルバス等の運行ルートにおける万博期間中の路上工事を縮減
- 交通案内誘導サインは、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
- 博覧会協会が整備・管理する施設については、「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」に基づき整備を実施

11.来場者に向けた交通サービスの連携及び情報提供【更新】

- 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・料金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
- EXPO2025 Visitorsのお知らせ通知機能等を活用し、プッシュ型の通知を行う

12.雑踏等に備えた警備誘導【更新】

- 鉄道・バス等の乗換拠点で、交通案内誘導サイン・路面サイン等により適切に誘導
- 弁天町駅、本町駅、西九条駅、夢洲駅および桜島駅(桜島駅バスターミナル間の乗り換え)で、乗換利用者の交錯防止対策を実施

13.万博開催期間における体制【新規】

- 来場者輸送の状況把握、交通事業者及び関係機関等との情報共有を行い必要な対応を行うため、体制を整備
- 来場者輸送情報センターは、万博開催期間において、公共交通等の運行情報・万博会場内の情報等を集約し、交通事業者、関係機関等及び来場者に必要な情報等を提供
- 会場内の来場者への交通に関する情報提供等については、催事、パビリオン運営等の会場運営と連携して実施
- 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)を策定

14.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・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
- 2)道路・阪神高速でピーク時渋滞長延伸(東大阪線:約2km池田線:約0.3km)
- ・舞洲入口付近の交通集中

15.働きかけTDM実施と期待する効果

- 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

- 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」

2)地域による取組のメリハリ付け

- 会場周辺や駅シャトルバス発着地周辺等に、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

3)府県市民・企業等への呼びかけ

- 先導的事例の公表・発信
- 時出勤・在宅勤務、迂回利用、配送方法の効率化等を呼びかけ
- 協力企業の公募制度(万博TDMパートナー)を設け募集を実施

4)働きかけTDM等により、達成を目指す目標

- Osaka Metro中央線:混雑率約120%
- 阪神高速:渋滞長が通常時の最大を超えない

16.今後のスケジュール【更新】

- 第5版を最終版とするとともに、同版をもとに習熟に向けた訓練及び運用テストを実施
- 万博開催期間中は、新たに立ち上げる輸送対策部会で輸送状況等を報告するとともに、必要な助言をいただき、適切に対応

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 概要案(裏面)

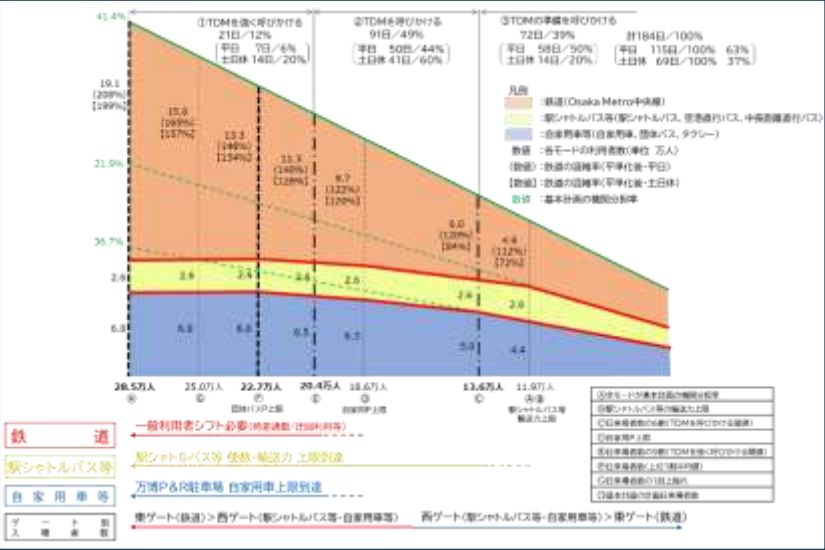


図1 万博来場者 日來場者数と機関分担率の推移



図4 夢洲交通ターミナル等の配置

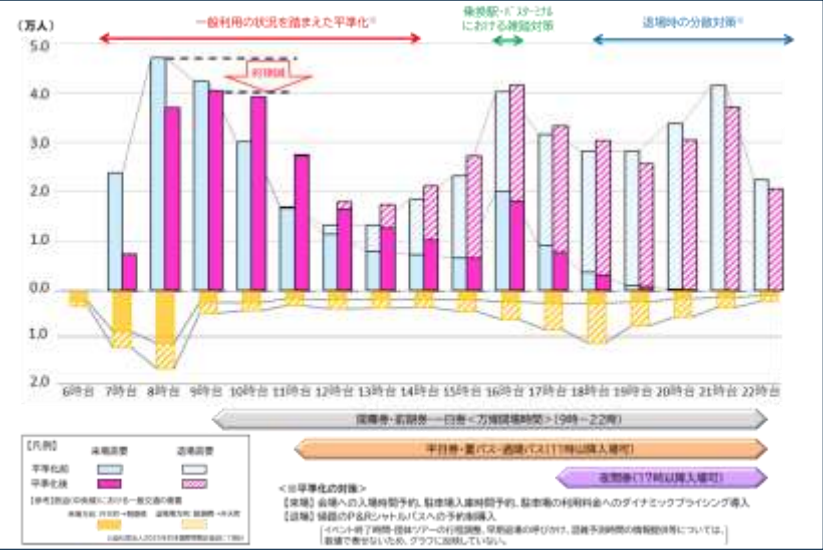


図7 入場予約制度等による来場者需要の平準化(22.7万人/日)



図2 主な来場者想定ルート

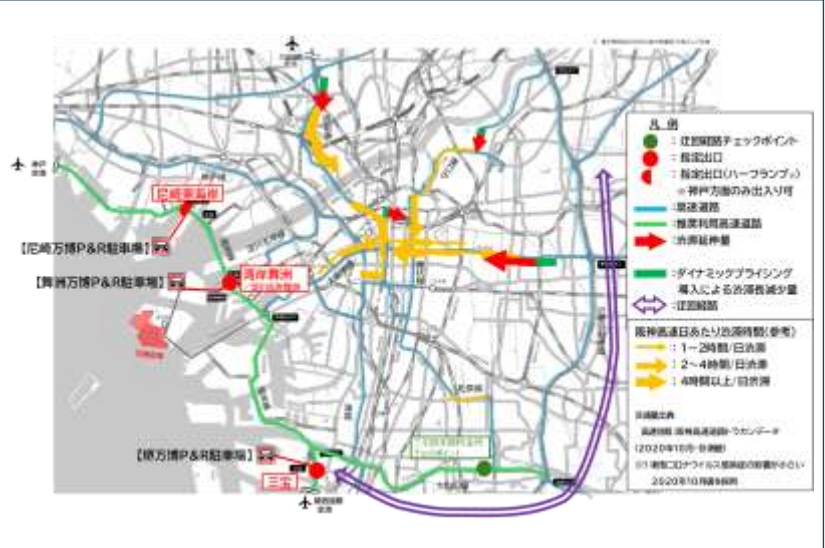


図5 高速道路の迂回経路及び指定出口

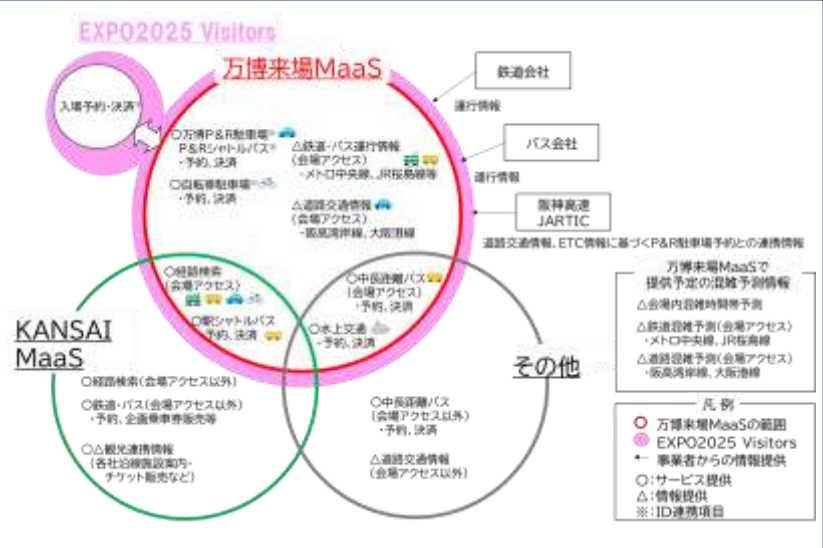


図8 万博来場MaaSの主なサービスイメージ



図3 万博会場への水上航路

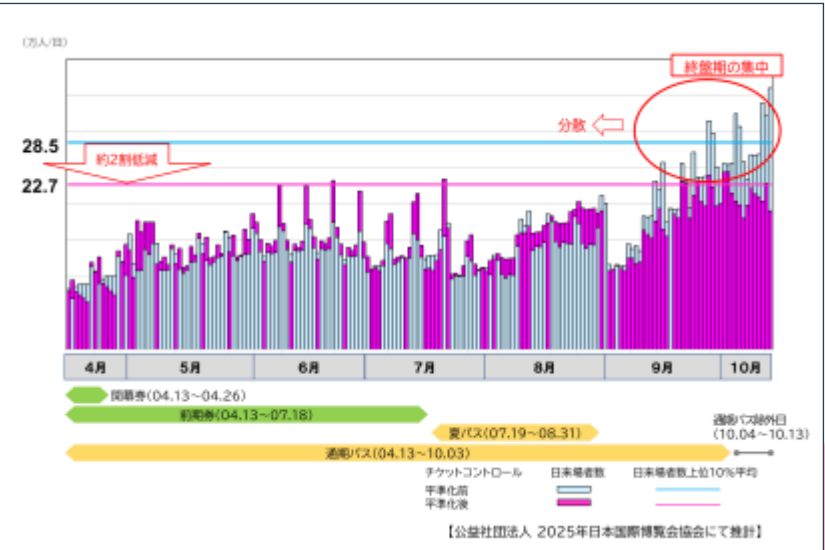


図6 チケットコントロールによる需要の平準化

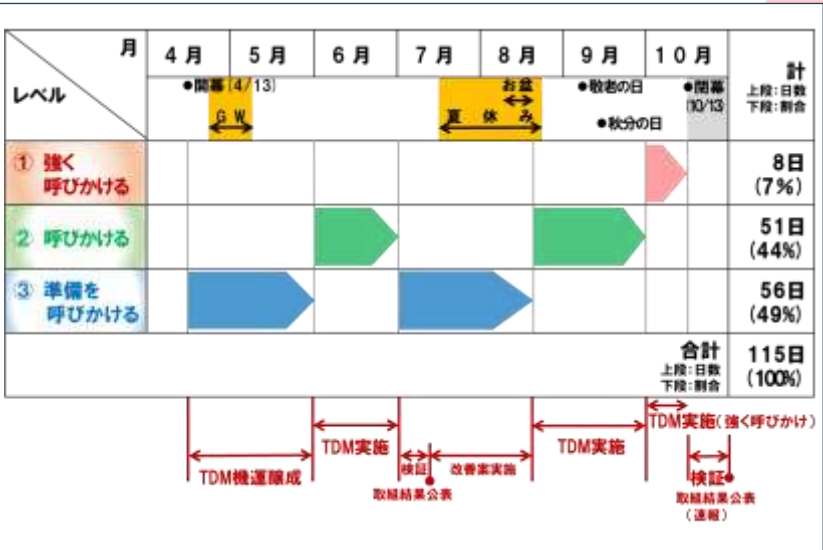


図9 TDM呼びかけの強度及び期間