

1.目的

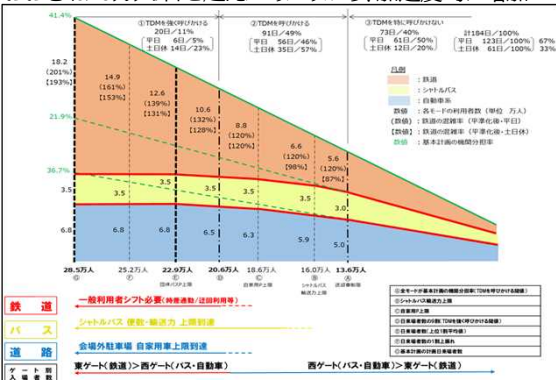
- 万博来場者の安全で円滑な移動の実現
- 大阪・関西圏の社会経済活動を支える人流・物流への影響の最小化

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・バス・自動車の機関分担率
- 各交通機関の輸送力等の限界から、日來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・バス)

- 3つの主要ルート;
- ①Osaka Metro中央線(鉄道) ②JR桜島線(鉄道+シャトルバス)
- ③淀川左岸線(2期)(新大阪駅、大阪駅等発のシャトルバス)

1)主要鉄道ターミナルからの予約制シャトルバス等【更新】

10ターミナル(難波追加)

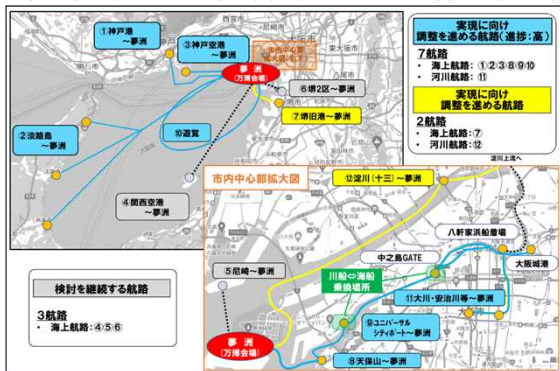
2)中長距離直行バス【新規】

2)自家用車利用(原則、公共交通機関利用を呼びかけ)

- やむを得ない、尼崎、堺P&Rを利用
- 舞洲P&Rは、シャトルバスと物流交通に影響がない範囲の利用に抑制

3)水上交通利用【新規】

- 大阪市内~夢洲・兵庫方面~夢洲・夢洲発着の遊覧航路等



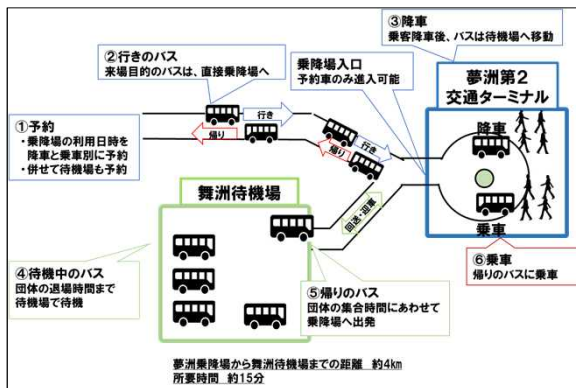
5.交通ターミナル・会場外駐車場の運用【新規】

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、タクシーは、会場に隣接したターミナルにて乗降
- 中長距離直行バス、団体バスは、夢洲で乗降を行い、舞洲で待機

2)会場外駐車場(完全予約制)

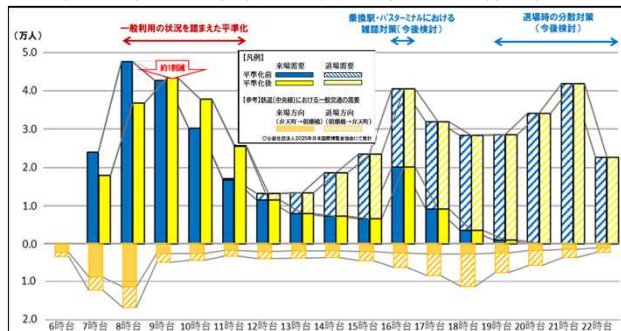
- 阪神高速の推奨出口利用者や迂回利用者へインセンティブを検討
- 自家用車と団体バスの需給に対応するため、舞洲へ兼用バスを設置



6.来場者輸送対策【更新】

1)需要平準化策

- チケットコントロール
- 会場入場時間予約制度
- 駐車場入庫時間予約制度
- 閉場間際の退場者対策



2)供給拡大策

- <鉄道>
- 運行本数増便(中央線16→24本/h、桜島線 9→12本/h)

<道路(バス・自家用車等)>

- 淀川左岸線(2期)をシャトルバスのアクセラートとして活用
- 阪神高速JCT交通容量拡大・会場外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

3)その他の輸送円滑化対策【新規】

- 駅ターミナル、会場外駐車場周辺のうろつき交通対策
- Osaka Metro中央線へ過度な集中を防ぐための適切な運賃設定

4)来場者への情報提供及び交通サービスの連携【新規】

<情報提供>

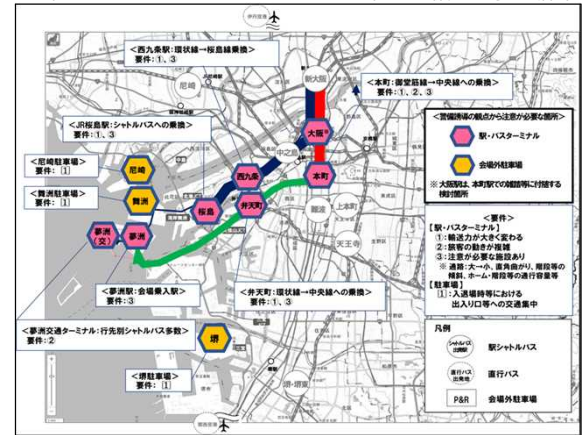
- 関西MaaSや道路交通情報等との連携
- 入場予約、入退場状況を踏まえた各交通機関混雑予測の提供等

<交通サービスの連携>

- 検索・予約・決済等の各システム連携 (右上につづく)

5)雑踏等に備えた警備誘導【新規】

- 鉄道駅・ハスターミナル等の災害注意箇所へ要員配置
- 駐車場出入口等へ入退場等の交通集中に備えた要員配置



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【更新】

- 1)鉄道・中央線に朝ピークの混雑率が140%に到達
- 2)道路・阪神高速でピーク時渋滞長延伸(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

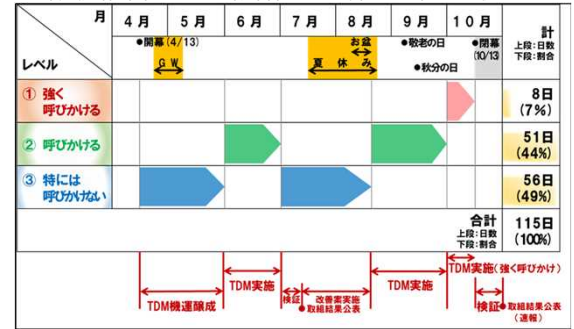
1)一定期間の単位によるメリリ付け【更新】

- ・TDM実施を①「強く」呼びかける ②呼びかける ③特には呼びかけない

2)府県市民・企業等への時差出勤等の呼びかけ

3)TDMの実施により、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】

■2023年秋の改定時まで具体的に

- ・TDM実施の必要性の浸透
- ・退場ルートにおける混雑対策
- ・来場者の安全かつ円滑な誘導
- ・高速道路等の迂回誘導対策
- ・水上輸送の具体的な運航計画
- ・会場周辺の交通モニタリング等

10.今後のスケジュール【更新】

- ・2023年秋に第3版を取りまとめ公表・半年に1回のペースで更新