

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

3. 主な来場者想定ルート

1) 公共交通利用(鉄道・バス)

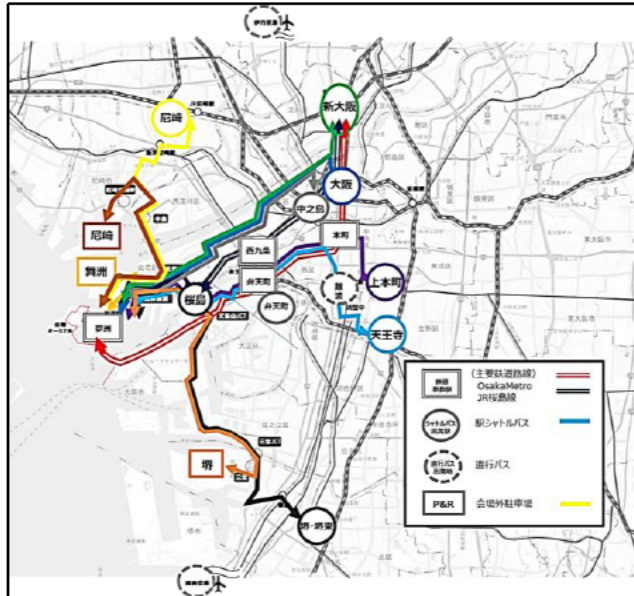
ア) 3つの主要ルート

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

イ) 主要鉄道ターミナルからのシャトルバス等

2) 自家用車利用

- ・原則、公共交通機関の利用を呼びかけ
- ・やむを得ない場合、尼崎・堺P&Rを利用
- ・舞洲P&Rは、シャトルバスの運行、物流交通に影響を与えない範囲の利用に抑制



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

4. 来場者輸送対策

1) 需要平準化

- ・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

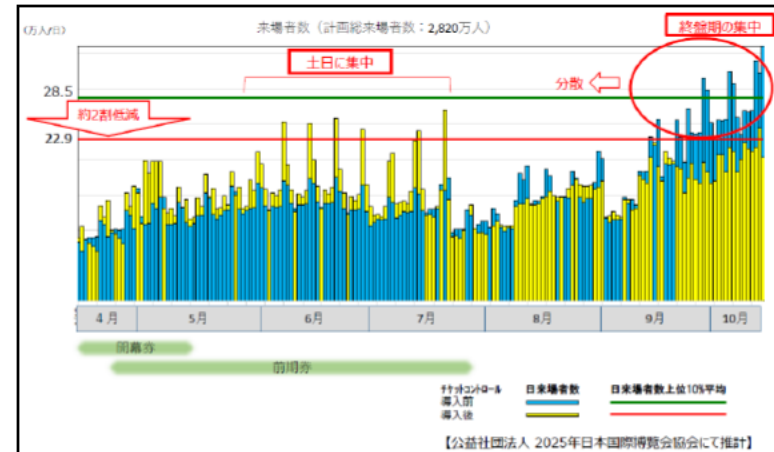
2) 供給拡大策

<鉄道>

- ・運行本数増便
中央線16→24本/h
桜島線9→12本/h等

<道路(バス・自家用車等)>

- ・淀川左岸線(2期)をシャトルバス等のアクセスルートとして活用
- ・阪神高速JCTにおける交通容量拡大等



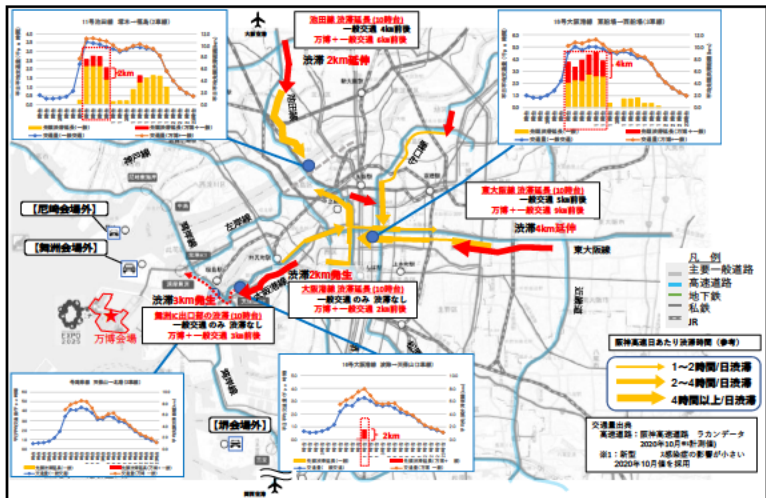
5. 来場者輸送対策を実施しても発生が予想される万博交通による影響

1) 鉄道

- ・中央線の朝ピークの混雑率が約140%に到達

2) 道路

- ・阪神高速においてピーク時に、
大阪港線で約2km、
東大阪線で約4km、
池田線で約2km
渋滞長が延伸見込み
- ・舞洲への入口付近の交通集中



6. 働きかけTDM実施のイメージと期待する効果

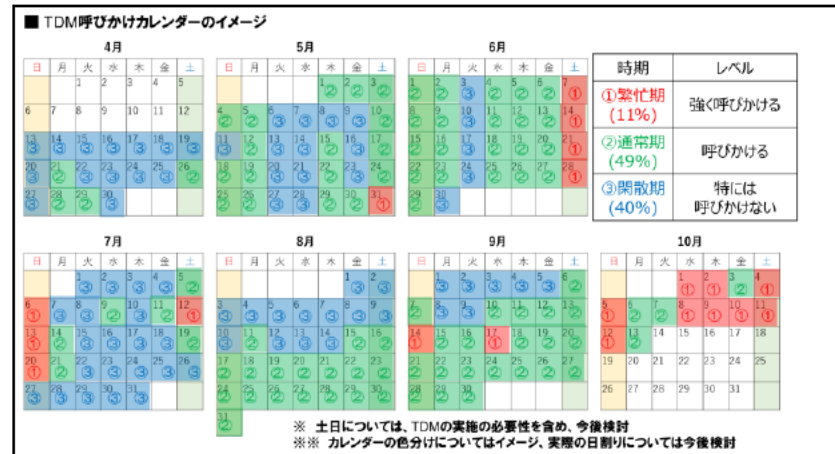
- 来場者輸送対策を実施しても、交通における課題が解消されないことから、一般交通の抑制、分散、平準化を目的としTDMの実施を働きかけ
- 万博開催期間が、6か月と長期にわたるため、実施の程度に段階を設ける等の工夫を実施

1) カレンダー方式によるメリハリ付け

- ・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、迂回利用等の呼びかけ

- 3) TDM実施により、Metro中央線：混雑率約120%、阪神高速：渋滞長通常の最大を超えないことを目指す



7. 検討・対応が必要な課題

- ・TDM実施の必要性の浸透
- ・混雑状況等のリアルタイムの情報提供
- ・混雑時の駅ホーム等における誘導
- ・シャトルバス発着ターミナルにおける案内誘導
- ・高速道路における迂回誘導対策
- ・うろつき交通への対策等

8. 今後のスケジュール

- ・2023年春に第2版を取りまとめ公表
- ・半年に1回のペースで更新