

# 大阪・関西万博 来場者輸送基本方針



2022年6月

2025年日本国際博覧会来場者輸送対策協議会

## 【目 次】

1. 基本理念	.....	1
2. 基本目標	.....	4
(1) 鉄道の目標		
(2) シャトルバス・自動車の目標		
3. 輸送計画	.....	7
(1) アクセスルートの計画		
(2) 万博交通マネジメント		
(3) 一般交通への働きかけ		
(4) 新たな移動サービスの実践		
4. 推進体制	.....	13
5. 今後の取組	.....	14

## 1. 基本理念

- 大阪・関西万博開催期間中における万博来場者の円滑な移動を実現するため、大阪・関西の既存インフラを最大限活用したアクセスルートを計画し、各アクセスルートのバランスの取れた利用を図る。
- 大阪・関西圏の日々の社会経済活動における人や物の移動（以下「一般交通」という。）と万博来場者の移動（以下「万博交通」という。）の双方が安全で円滑に移動できるような輸送をめざす。
- 大阪・関西万博を契機に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めざす。

大阪・関西万博の会場は、夢洲（ゆめしま）という大阪市臨海部に位置する人工島である。会場の四方を海に囲まれた初の国際博覧会「海の万博」として開催される。

（図－1）

一方で、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、アクセスが集中しないバランスの取れた輸送計画の検討が重要であり、十分な準備が必要である。

これらの準備を滞りなく行うために、令和2年12月に策定した「2025年日本国際博覧会（略称「大阪・関西万博」）基本計画」（以下「基本計画」という。）における輸送分野の方針を基に想定来場者数約2,820万人を踏まえ、円滑な来場を実現するための基本方針を定める。

なお、基本方針から更なる検討、関係機関協議等を深めた上で目標や取組内容等を改めて公表する。



図－1 大阪・関西万博会場位置図

## (1) インフラ整備計画

令和3年8月27日に大阪・関西万博に向けた計画として「2025年に開催される日本国際博覧会（大阪・関西万博）に関連するインフラ整備計画」※<sup>1</sup>（以下「インフラ整備計画」という。）が決定された。

この計画に基づき、万博開催後の大阪・関西の成長基盤となる交通インフラの機能強化や会場周辺のインフラの整備、広域からのアクセス整備等が進められる。

会場周辺では、北港テクノポート線（Osaka Metro 中央線延伸区間）の万博会場の最寄り駅となる（仮称）夢洲駅までの鉄道延伸や、舞洲幹線道路の立体交差化、此花大橋・夢舞大橋の拡幅整備などのハード整備が、また、万博会場へのアクセス向上に資する事業として淀川左岸線（2期）などが挙げられている。

### ※1（内閣官房 HP）

[https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/expo\\_suisin\\_honbu/kaigi/dai2/ketsugi\\_gijishidai.html](https://www.cas.go.jp/jp/seisaku/expo_suisin_honbu/kaigi/dai2/ketsugi_gijishidai.html)

（国土交通省 HP）

[https://www.mlit.go.jp/report/press/sogo15\\_hh\\_000292.html](https://www.mlit.go.jp/report/press/sogo15_hh_000292.html)

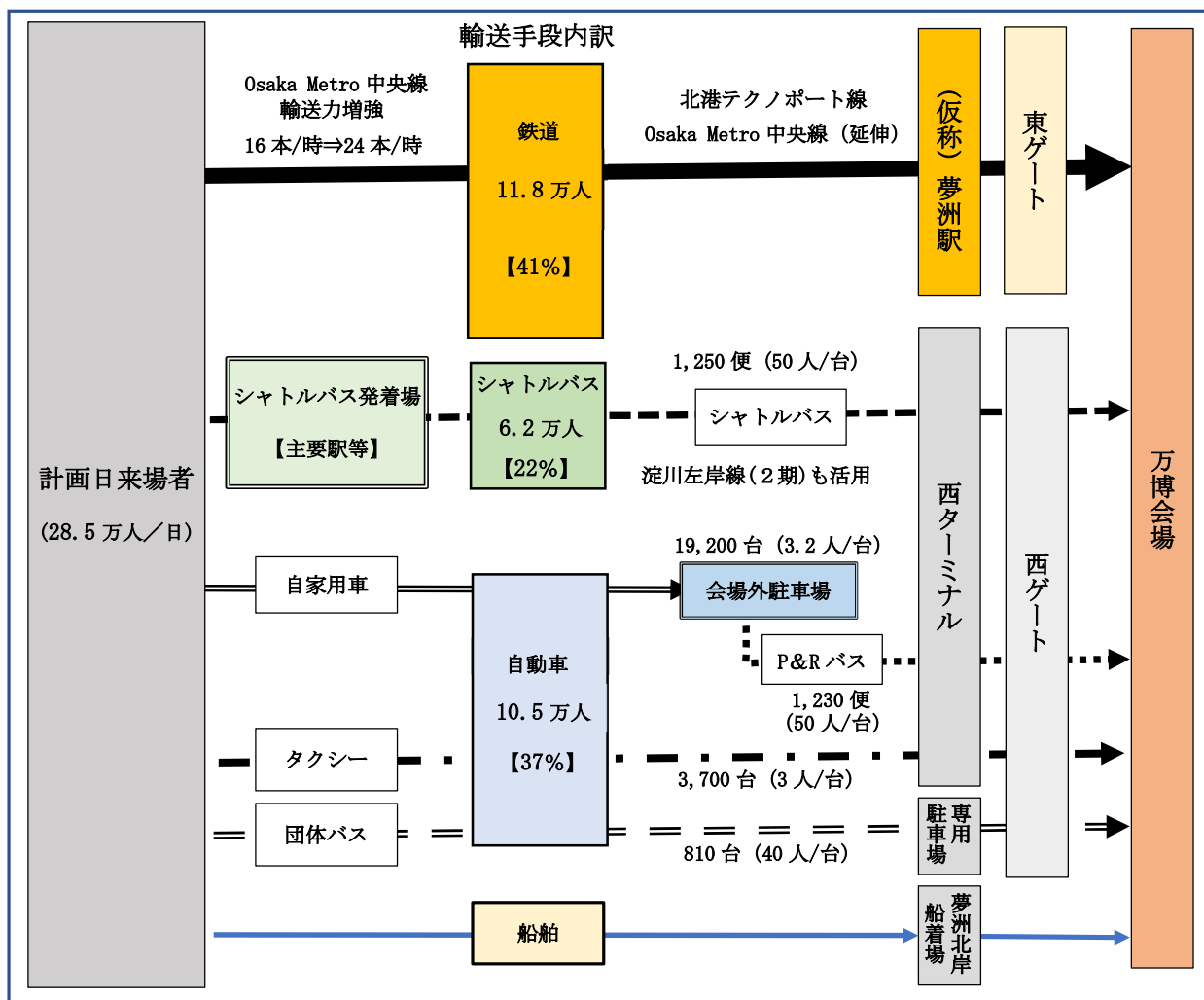
## (2) 万博会場へのアクセスルートの計画

（仮称）夢洲駅までの鉄道延伸により、Osaka Metro 中央線が大阪都心部から万博会場への主要公共交通ルートとなるが、Osaka Metro 中央線への来場者の集中を回避するため主要駅等からシャトルバスを運行することとしている。また、自家用車による来場需要に対しては、会場外に設ける駐車場からパークアンドライドバスで会場まで輸送する計画である。

基本計画では、これらの計画に2025年までの経済成長等の要素を加味して交通需要予測を行い、万博開催期間中のピーク時来場者数約28.5万人/日に対する輸送手段別内訳として、鉄道11.8万人（41%）、シャトルバス6.2万人（22%）、自動車10.5万人（37%）と想定している。（図-2）

この基本計画で定めたそれぞれの輸送手段について、既存の交通インフラ及びインフラ整備計画に基づき新たに整備される交通インフラを最大限活用したアクセスルートを計画し、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。

アクセスルートの検討にあたっては、ピーク時間あたりの来場者数に着目して対応を検討し、入場時及び退場時のピーク時における来場者輸送を安全で円滑に行うことをめざす。



図－2 来場者輸送の概要（基本計画に基づく想定）

### （3）一般交通と万博交通

万博が開催される大阪・関西地域は、大阪、京都、神戸などの個性豊かな都市圏を中心にして、首都圏と並ぶ我が国有数の都市圏として多様な価値（経済、産業、文化、生活等）が集まり今なお成長し続けている。この中心となる大阪都心部は、豊富な交通インフラが日々の一般交通を支えているものの、平日の通勤・通学時間帯などで渋滞や混雑が生じている区間や場所がある。

これに万博交通が加わると、渋滞や混雑が生じる区間や場所・時期・時間帯が広がる可能性があることから、万博開催期間中において、一般交通と万博交通の双方が安全で円滑に移動できるような輸送をめざす。

### （4）新たな移動サービスの実践

大阪・関西万博では、テーマとしている「いのち輝く未来社会」を実現するアプローチとして「未来社会の実験場」をコンセプトとしている。万博会場へのアクセスにおいてもこのコンセプトを踏まえ、関西圏における未来社会の絵姿を想像できるよう

な取組を行うことは、大阪・関西全体の成長にとって有意義なものであることから、大阪・関西万博の開催を契機として、MaaS<sup>※2</sup>や自動運転などの新たな移動サービスを実践し、適切な形で関西の未来社会へ受け継がれることをめざす。

※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。

(出典：国土交通省 HP)

[https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei\\_transport\\_tk\\_000160.html](https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/transport/sosei_transport_tk_000160.html)

## 2. 基本目標

主たる輸送手段となる鉄道及びシャトルバス・自動車について基本目標を定める。

### (1) 鉄道の目標

主たる路線において快適な移動を実現するため、混雑率<sup>※3</sup>150%以下をめざす。

### (2) シャトルバス・自動車の目標

主たるアクセスルートで渋滞が予想される区間や箇所において、混雑を緩和させる。

### (1) 鉄道の目標

大阪都心部から万博会場への主要公共交通ルートとなるOsaka Metro中央線では輸送力増強(次章参照)を計画しているが、それでもなお朝の通勤ラッシュと重なる時間帯には相当の混雑が予想される。また、Osaka Metro御堂筋線では、現状(新型コロナウイルス感染症流行前)でも、朝の通勤・通学ラッシュ時には混雑率が約150%となっており、ここに万博交通が加わることでピーク時には150%以上の混雑率となることが懸念される。(表-1)

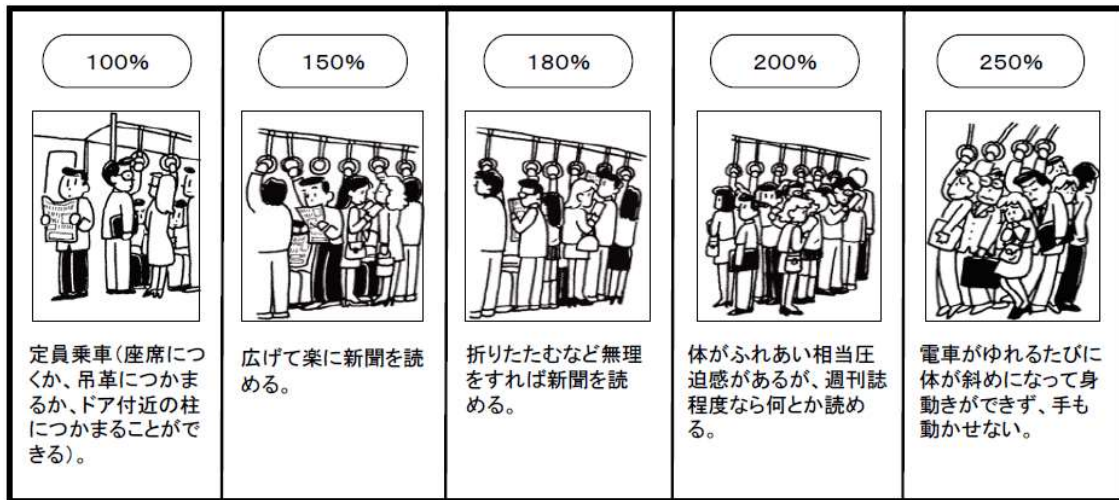
鉄道については、主たる路線において、万博来場者が加わっても混雑率150%以下となることをめざすこととし、そのため、Osaka Metro中央線の輸送力増強や鉄道輸送を補完するシャトルバスの適切な配置、一般乗客の経路分散や時間分散などの様々な取組を行う。

表－1 対策を講じない場合に混雑が懸念される区間の朝ラッシュ時の混雑率

	現状（コロナ前） 2019年交通調査結果	万博会期中 予測値（注1）
Osaka Metro 中央線（弁天町→朝潮橋）	78%	186%
Osaka Metro 御堂筋線（梅田→淀屋橋）	148%	150%以上

（注1）輸送力増強（次章参照）以外の対策を講じない場合の予測値

※3 混雑率とは、1時間当たりの平均の列車の混み具合を示す数値であり、輸送人員÷輸送力×100（%）で算出される。現在、都市鉄道における整備水準の指標として「大都市圏における都市鉄道のすべての区間のそれぞれの混雑率を150%以内とする。」とされている。【平成12年8月1日運輸政策審議会答申第19号】（「図－3 鉄道のサービス指標」参照）



出典：「混雑率の目安」（国土交通省 HP）

図－3 鉄道のサービス指標（混雑率）

## （2）シャトルバス・自動車の目標

主要駅からのシャトルバスや会場外駐車場からのパークアンドライドバスについては、阪神高速道路が主たる来場経路になると考えている。

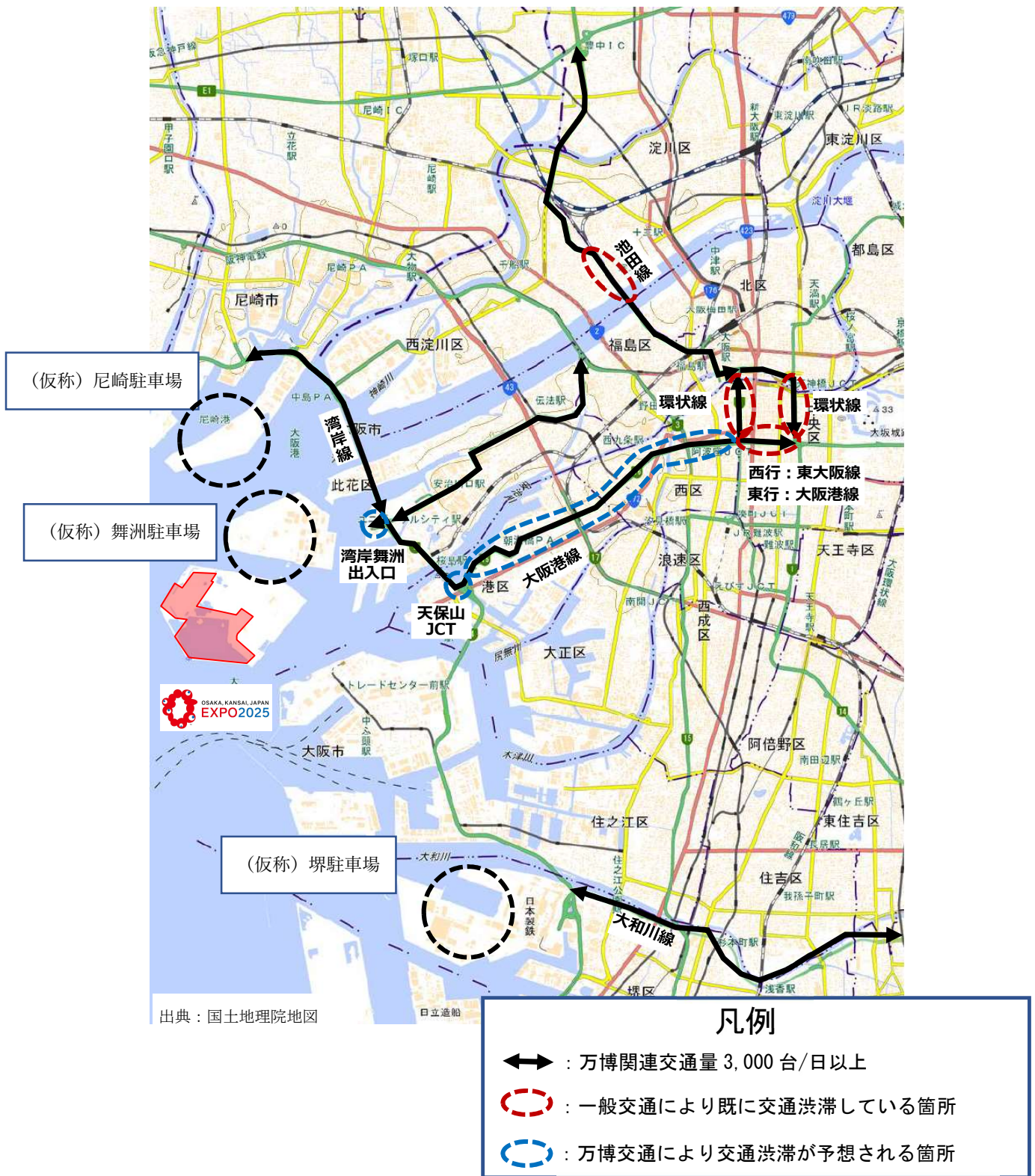
また、会場外駐車場を利用する自家用車については、ICT等の技術を活用した高速道路利用誘導方策を検討する。

しかしながら、阪神高速道路では、大阪都心部の環状線、池田線、東大阪線及び大阪港線において、通常でも一般交通が多く、平日の朝夕のラッシュ時などで渋滞が発生しており、万博交通を加える余地が少ない。

また、大阪都心部から万博会場への主要ルートとなる大阪港線、天保山ジャンクション渡り線や会場近傍の湾岸舞洲出入口では、万博交通が集中するため、ピーク時に渋滞が発生する可能性がある。（図－4）

そのため、局所的な交通容量の拡大に加え、万博交通の平準化、経路の分散等を誘導し、渋滞発生箇所や万博交通が集中する箇所などにおける混雑を緩和させる。

これら万博交通マネジメントを行ったうえで、一般交通についても、抑制、分散、平準化などを働きかける。



図－4 阪神高速道路における万博開催期間中の渋滞予想箇所



### 3. 輸送計画

#### (1) アクセスルートの計画

鉄道や道路などの既存交通インフラを最大限活用したアクセスルートを計画し、各アクセスルートのバランスの取れた利用を図る。

- 1) 鉄道輸送力増強
- 2) シャトルバス発着場の適切な配置
- 3) 会場外駐車場の分散配置
- 4) 道路の局所的な容量拡大
- 5) 移動円滑化への取組
- 6) 他の来場手段の検討

#### (2) 万博交通マネジメント

万博来場者の集中による交通渋滞や混雑等を軽減するために、万博交通マネジメントを行う。

- 1) チケットコントロール※4
- 2) 鉄道の経路分散
- 3) 道路の経路誘導・経路分散
- 4) 団体バスの活用
- 5) 来場者への情報提供（M a a S等の活用）

#### (3) 一般交通への働きかけ

万博交通マネジメントを着実に行ったうえで、慢性的な渋滞や混雑への対策等のため、一般交通への働きかけ等を行う。

#### (4) 新たな移動サービスの実践

大阪・関西万博の開催を契機として、関西の未来社会へ受け継がれることをめざして、新たな移動サービスや新技術等を実践する。

※4 入場できる時間や時期を限定した入場券や入場日時事前予約の導入により、来場者数を平準化し、混雑を緩和する方策。

## (1) アクセスルートの計画

### 1) 鉄道輸送力増強

万博への主要なアクセスルートとなる Osaka Metro 中央線では、輸送力を増強するため、車両の新造や施設の改良により、ピーク時において1時間あたり24本の運行を計画している。

### 2) シャトルバス発着場の適切な配置

Osaka Metro 中央線への過度な集中を避けるため、大阪都心部及び周辺の主要ターミナル駅等から万博会場まで運行するシャトルバスを設ける。発着場については、新大阪駅や桜島駅など、10か所程度を候補地として検討する。また、大阪都市圏から直行するシャトルバスについても、意向調査を実施する。さらに、近畿圏などの広域の候補地についても検討する。(図-5)

### 3) 会場外駐車場の分散配置

一般の自家用車については、会場から概ね15km圏内に設ける会場外駐車場でバスに乗り換えるパークアンドライド方式を採用し、万博会場のある夢洲への乗入れを原則として禁止し、会場周辺の交通混雑を回避する。

会場外駐車場の配置については、万博来場者の出発地の分布や来場ルート等から、舞洲、尼崎市域及び堺市域の3か所を予定しているが、さらに活用可能な駐車場を広域的に検討する。(図-5)

### 4) 道路の局所的な容量拡大

主要なアクセスルートにおいて、ボトルネックとなる箇所の交通容量拡大を検討する。

<対象区間等の例示>

・ 阪神高速道路

湾岸舞洲出口、天保山ジャンクション渡り線

### 5) 移動円滑化への取組

各アクセスルートでは、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を進める。

6) 他の来場手段の検討

①水上輸送

四方を海に囲まれた人工島での開催という立地を活かし、空港や臨海部などの周辺地域からの船舶によるアクセスを検討する。

②団体バス・タクシー等

会場となる夢洲には、団体バスや障がい者専用の駐車場、自転車駐車場、シャトルバスやパークアンドライドバス及びタクシーの乗降空間となる交通ターミナルを整備する。

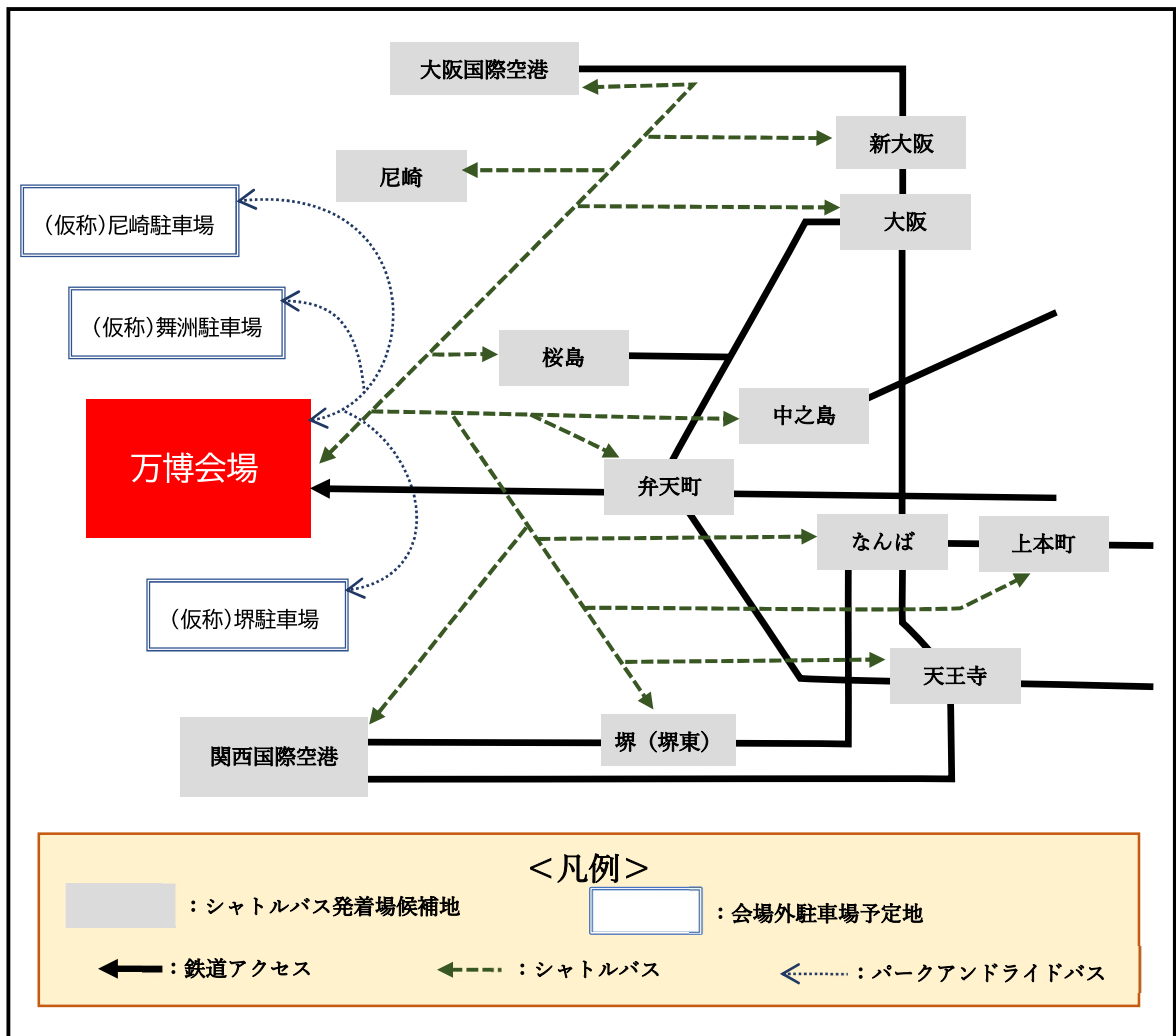


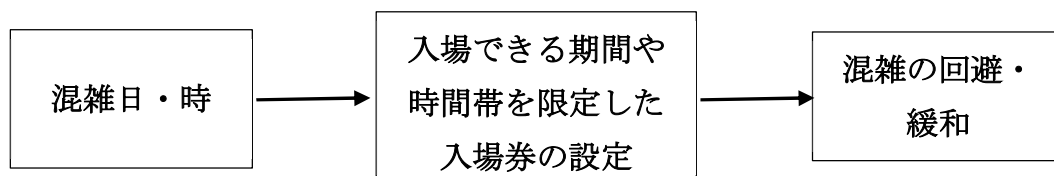
図-5 シャトルバス発着場候補地・会場外駐車場予定地

## (2) 万博交通マネジメント

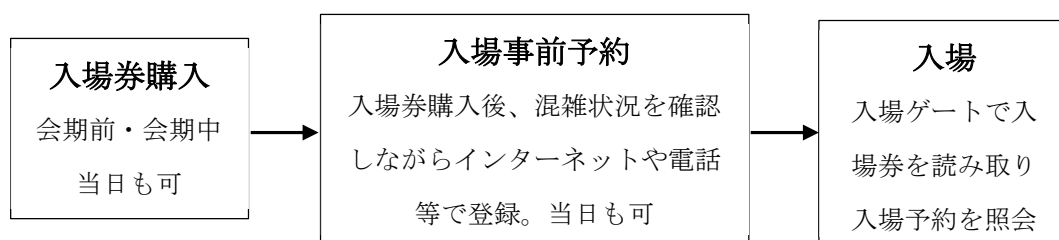
### 1) チケットコントロール

#### ① 万博会場入場券

万博来場者の安全性・快適性を保ち、混雑が予想される日や来場者が集中するピーク時間帯の混雑を緩和するために、入場できる期間や時間帯を限定した入場券を設定する。



また、入場事前予約制度を導入するとともに時間帯別の予約枠を設定することで、道路・交通機関の混雑緩和を図る。なお、入場日時の事前予約制度を導入することで、事前に混雑度を予測することができるようになるため、来場者は混雑する日を避けて来場することが可能になる。



#### ② 会場外駐車場事前予約

自家用車の来場が集中すると想定される時間帯は一般交通も多いことから、主要な来場経路となる阪神高速道路等への過度の交通集中を避けるため、駐車場を事前予約制とし、時間帯別の予約枠を設定するなど、来場時間の平準化を図る。(図-6)

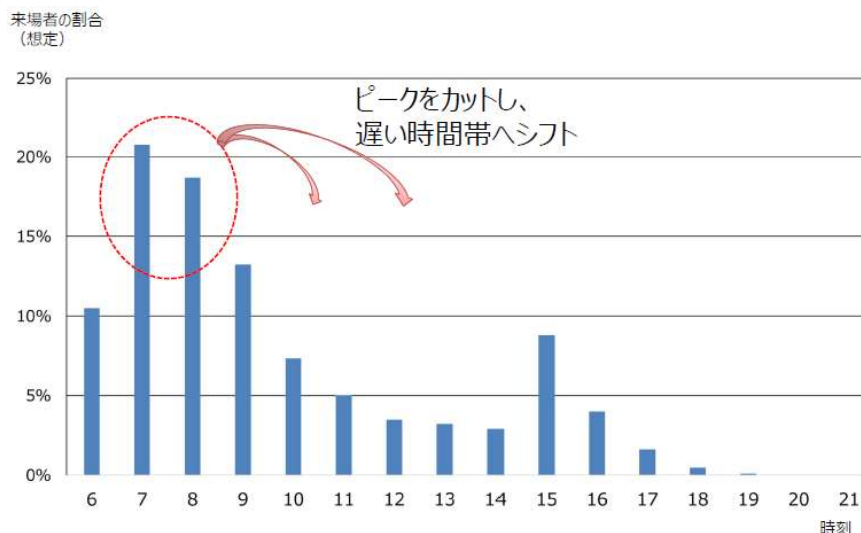


図-6 来場時間平準化 (イメージ)

## 2) 鉄道の経路分散

Osaka Metro 中央線や御堂筋線への過度な集中を避けるため、広域アクセスの利便性が高く、Osaka Metro と並行する鉄道アクセスである桜島駅からシャトルバスの積極的な利用促進方策を検討する。

## 3) 道路の経路誘導・経路分散

主要駅からのシャトルバスや会場外駐車場からのパークアンドライドバスについては、経路の大部分で高速道路利用を基本とする。また、会場外駐車場を利用する自家用車については、ICT等の活用による高速道路利用誘導方策を検討する。

また、シャトルバスやパークアンドライドバスの経路については、速達性や定時性確保につながるような方策として、経路分散、迂回誘導等を検討する。

## 4) 団体バスの活用

大阪・関西全体の活性化・観光促進と自家用車による来場の低減を期待し、広域的な団体バスによる来場促進方策について検討する。

(検討例)

- ・団体バスと入場券のセット販売
- ・他の観光地や飲食とのセット等によるパックツアー
- ・団体バス内でのおみやげ販売や車内観光案内等による魅力向上
- ・渋滞や混雑を避けた企画による満足度向上

## 5) 来場者への情報提供

MaaS等を活用し、入場事前予約と連動した最適な推奨ルートの提供等について検討する。

(検討例)

- ・電車やバスなどの公共交通機関に関する情報や、道路渋滞情報等をリアルタイムで提供し、バランスの取れたアクセスルートの利用を促す仕組みを検討

## (3) 一般交通への働きかけ

万博は関西経済の発展に資するものであり、関西全体で盛り上げ、成功に結び付けるために、輸送力増強や万博交通マネジメントを行っただけで、一般交通の抑制、分散、平準化を目的とした取組を働きかけるTDM<sup>\*5</sup>（以下「働きかけTDM」という。）を行う。

平準化の方策としては、沿線企業等に対してテレワーク・時差出勤の促進や、事

業活動に伴う一般交通車両の渋滞箇所の通過を避けるようお願いすること、夢洲内や大阪都心部等の物流交通を含む交通負荷低減等を想定している。

対象とする区間や期間・取組内容等については、今後具体的に検討することとするが、実施する効果が高いと想定される区間等について例示する。

#### <対象区間等の例示>

##### ① シャトルバス運行経路

シャトルバスやパークアンドライドバスは、自家用車と比べ多くの来場者を輸送できる手段であり、シャトルバス等の定時性を高めるため、一般交通による交通負荷を下げる必要がある。

##### ② Osaka Metro 中央線（本町駅～コスモスクエア駅間）

Osaka Metro 中央線は、万博会場に直結する唯一のマストランジットであり、万博来場者の主要な輸送手段となることから、輸送力を増強してもなお、平日の朝のラッシュ時などで混雑が予想される。

##### ③ 混雑や渋滞が発生している箇所

阪神高速道路環状線や Osaka Metro 御堂筋線、また、コンテナターミナルをはじめ物流機能が集積する夢洲地区及びその周辺地域等、渋滞や混雑が発生している箇所は、万博来場者が加わり、さらに渋滞や混雑が激しくなる可能性がある。

※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。

#### （４）新たな移動サービスの実践

「未来社会の実験場」をコンセプトとして掲げている大阪・関西万博の開催を契機として、M a a S や自動運転等を積極的に取り入れた新たな移動サービスを実践する。

また、カーボンニュートラルを切り口とした新技術等を導入する。

（例）

新たな移動サービス：M a a S や自動運転 等

新技術：E V、F C V、空飛ぶクルマ等

## 4. 推進体制

- 「アクセスルートの計画」及び「万博交通マネジメント」については、2025年日本国際博覧会来場者輸送対策協議会（以下「輸送対策協議会」という。）で検討を進める。
- 「一般交通への働きかけ」については、輸送対策協議会において、働きかけの内容や範囲、期間など、来場者予測に応じた具体的な取組内容を議論した後、関係者の役割分担の下、必要に応じた推進体制を整備し、広く一般への働きかけを実施する。

### （1）アクセスルートの計画及び万博交通マネジメントの推進体制

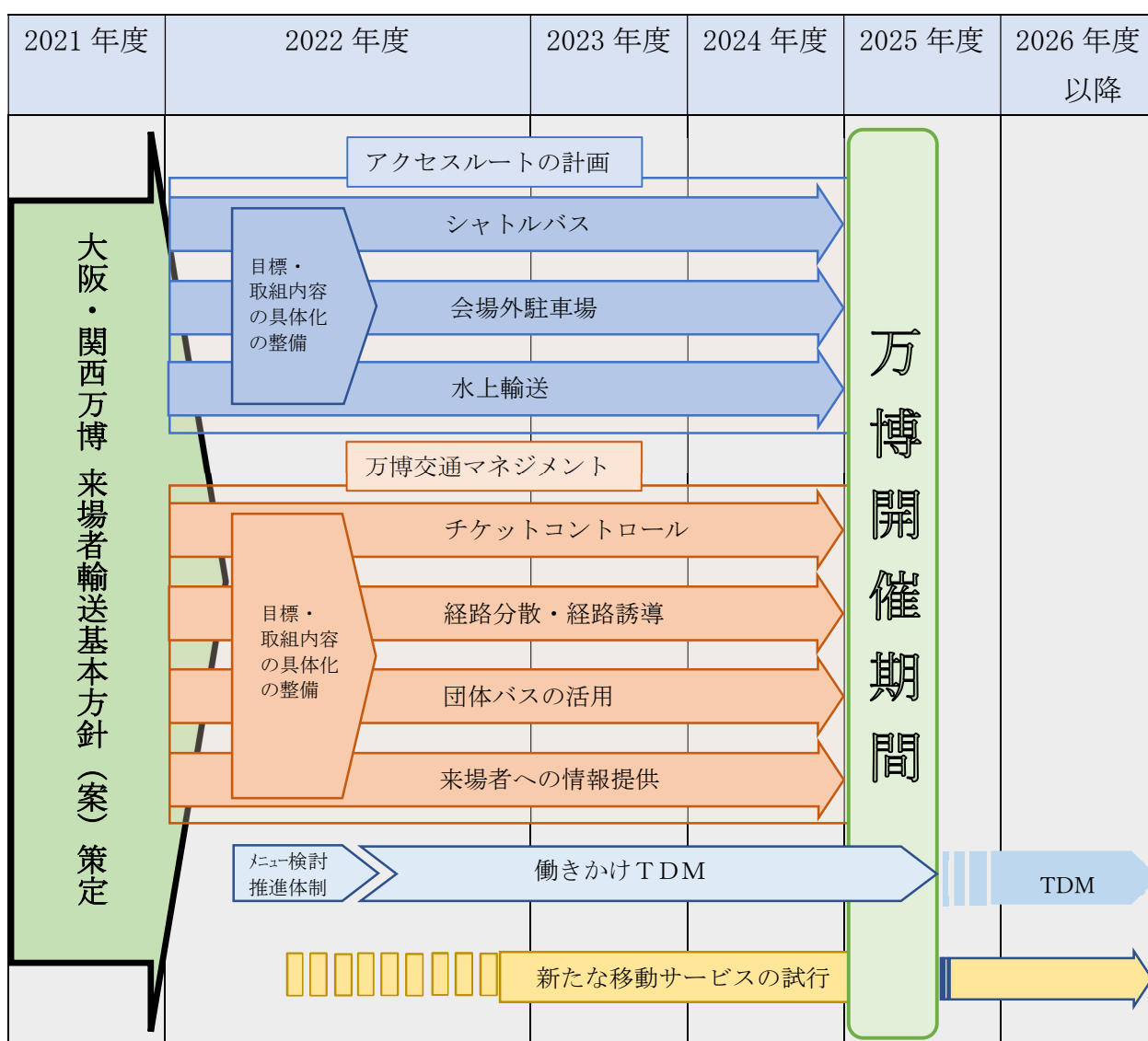
アクセスルートの計画及び万博交通マネジメントについては、会場外駐車場やチケットコントロール、主要駅シャトルバス発着拠点など、万博運営と関連することが多いため、運営を担う公益社団法人2025年日本国際博覧会協会が、計画や取組内容等を提案し、輸送対策協議会で議論し、関係者それぞれの役割分担により推進する。

### （2）一般交通への働きかけの推進体制

一般交通への働きかけについては、交通需要の抑制、分散、平準化を図ることが目的であるが、都市活動や経済活動の安定との両立が不可欠なことから、輸送対策協議会において、働きかけの内容や範囲、期間など、来場者予測に応じた具体的な取組内容を議論した後、関係者の役割分担の下、大阪府・大阪市をはじめ、国や関係機関、経済界等による、必要に応じた推進体制を整備し、広く一般への働きかけを実施する。

## 5. 今後の取組

- 2022年秋頃までに、アクセスルートの計画や万博交通マネジメント、一般交通への働きかけの目標や取組内容についての具体化を図る。
- 2022年秋頃を目途に一般交通への働きかけを推進するための体制を整備する。
- 働きかけTDMについては、万博開催までに試行し、認知度の向上を図るとともに試行結果を分析、検討し、必要に応じて施策内容の見直しや更なる対応について検討する。



- ・ 2022年秋頃までに目標や取組内容についての具体化を図り、とりまとめる。
- ・ 2022年秋頃を目途に、働きかけTDMの推進体制を整備する。
- ・ 万博開催後は、開催時に得た知見を活かして、TDMに引続き取り組んでいく。