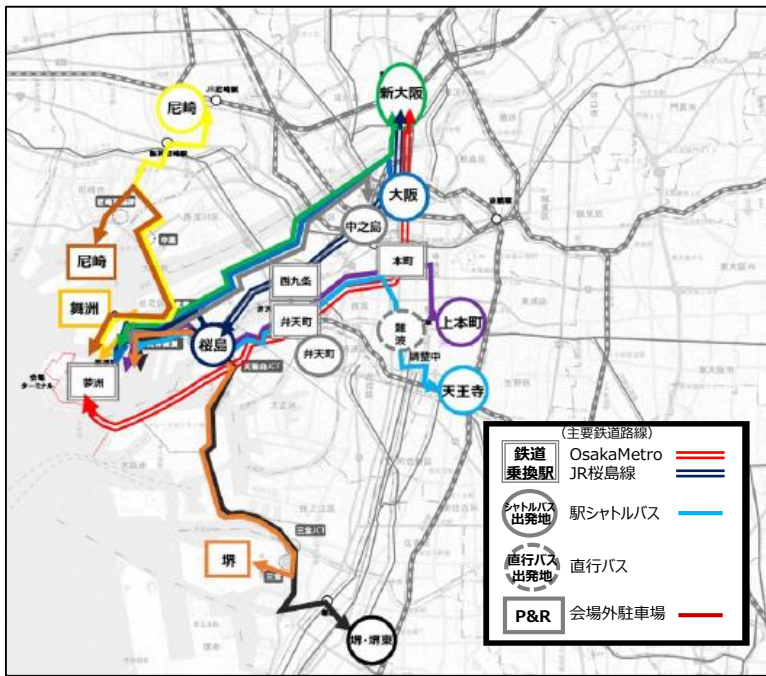


大阪・関西万博 来場者輸送具体方針（アクションプラン）

**策定時期** 2022年10月  
**策定者** 2025年日本国際博覧会来場者輸送対策協議会  
**目的** 万博開催期間中における来場者の安全かつ円滑な来場を実現するための具体方針  
**主要内容** 来場者輸送対策、万博交通による影響、働きかけTDMイメージ

○来場者輸送対策

- 公共交通機関の利用を呼びかけ
- 需要平準化策**  
 チケットコントロール  
 （会期前半入場券の料金割引等）  
 会場への入場時間予約
- 供給拡大策**  
 鉄道運行本数増便  
 （メトロ中央線16→24本/時間など）  
 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活用  
 阪神高速JCTの交通容量拡大等



○万博交通による影響

- 〔鉄道〕
  - Osaka Metro中央線への集中混雑率約140%  
 →安全円滑な誘導等に課題
- 〔道路〕
  - 阪神高速等の交通状況の悪化 渋滞発生・悪化  
 →社会経済活動に大きな影響

<働きかけTDMの目標>

- 〔鉄道〕
  - \* 混雑率約**120%**  
 混雑率120%は大阪圏の主要区間の平均(R元)  
 （参考）御堂筋線(梅田→淀屋橋148%)  
 谷町線 (谷九→谷六 124%)
- 〔道路〕
  - \* 渋滞長が通常時の最大を超えない

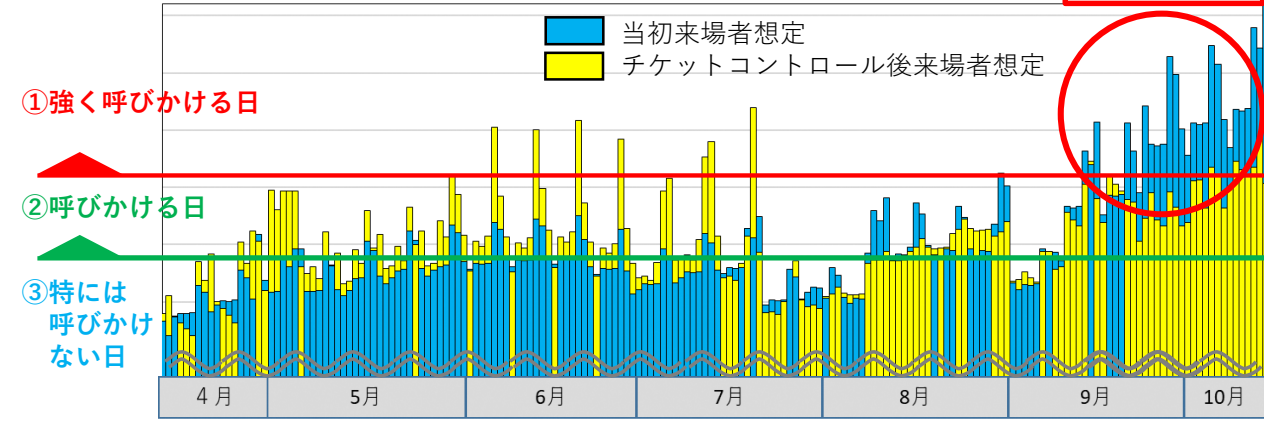
○働きかけTDMのイメージ

- 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やすい取り組み等の工夫を実施**する。

○TDM実施のイメージ

- ◆来場者は会期前半で少なく、会期終盤に集中し大幅に増加する。
- ◆わかりやすさの観点から3段階程度にTDM実施の強度をわける（カレンダー方式によるメリハリ付け）。

■TDM実施の強度分けのイメージ



■TDM呼びかけカレンダーのイメージ



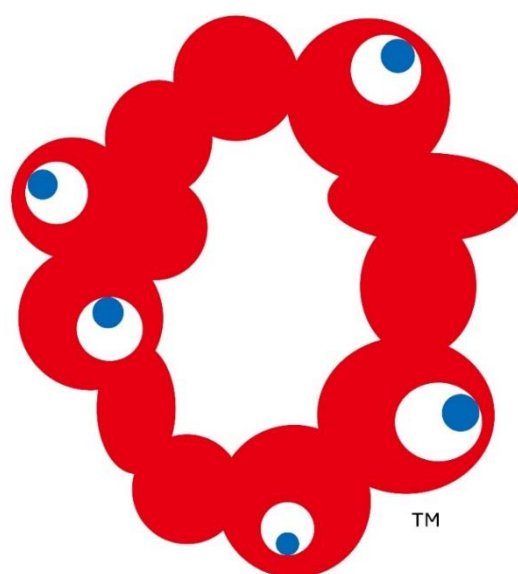
- ◆ **強く呼びかける※日には個別に呼び掛け**、TDMの実効性を高める取り組みを行う。  
 ※「強く呼びかける」のイメージ  
 : Osaka Metro中央線を通勤等に利用する割合が高い咲洲等の関係機関・企業に対して、個別に呼びかけを実施し、TDMの実効性を高める取り組みを行う

○今後の進め方（案）

- 通勤や物流等にかかる一般交通に向けた本会議での検討と万博来場者交通向けの検討が相互に関係することから、万博来場者輸送対策を検討する「2025年日本国際博覧会来場者輸送対策協議会」と並列して検討・対策を進める
- 2022年度 会議・検討体制の設置・整理
- 2023年度 働きかけTDMの対象・メニューの整理、関係者への協力要請
- 2024年度 働きかけTDMにかかる周知・広報、働きかけTDMの試行

# 大阪・関西万博 来場者輸送具体方針(アクションプラン)

初 版



OSAKA, KANSAI, JAPAN

**EXPO**  
**2025**

2022 年 10 月

2025 年日本国際博覧会来場者輸送対策協議会

## 6. 働きかけ TDM<sup>注3</sup>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やすい取り組み等の工夫を実施する。

### 1) カレンダー方式によるメリハリ付け

- ① TDMの実施を「強く」呼びかける日
  - ② TDMの実施を呼びかける日
  - ③ TDMの実施を特には呼びかけない日
- 等を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必要がある。

○前述のように、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から、必ずしも、万博開催中の全ての期間で同じ強度でTDMを実施する必要はないと思われる。

○わかりやすさの観点から3段階程度に、TDM実施の強度を分け、それぞれに応じて、「①強く呼びかける日」、「②呼びかける日」、「③特には呼びかけない日」と働きかけの強度を分けるものとする。

○特に「①強く呼びかける日」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関係機関・企業に対して、個別に呼びかけを実施し、TDMの実効性を高める取り組みを行うものとする。

○TDM実施の強度分けについては、例えば、会期終盤など来場者の大幅な増加が見込まれる時期等はわかりやすさの観点から、日単位ではなく、期間で設定する事などについて、引き続き検討するものとする。

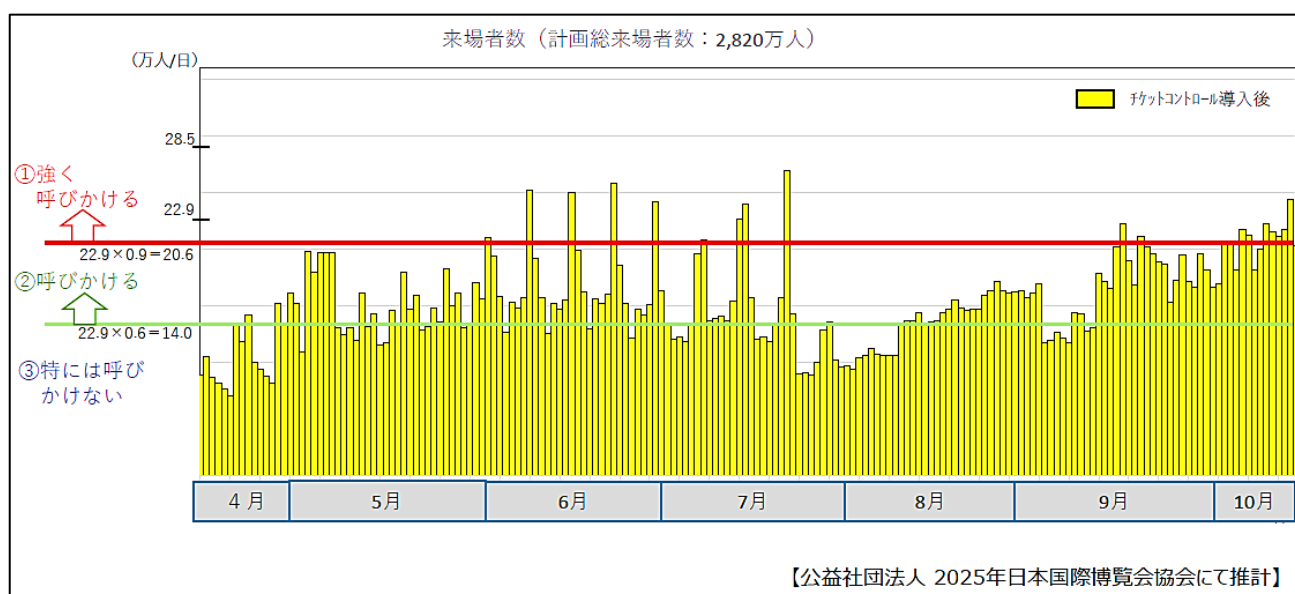


図 6 TDM 実施の強度分けのイメージ (しきい値)

注 3 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。

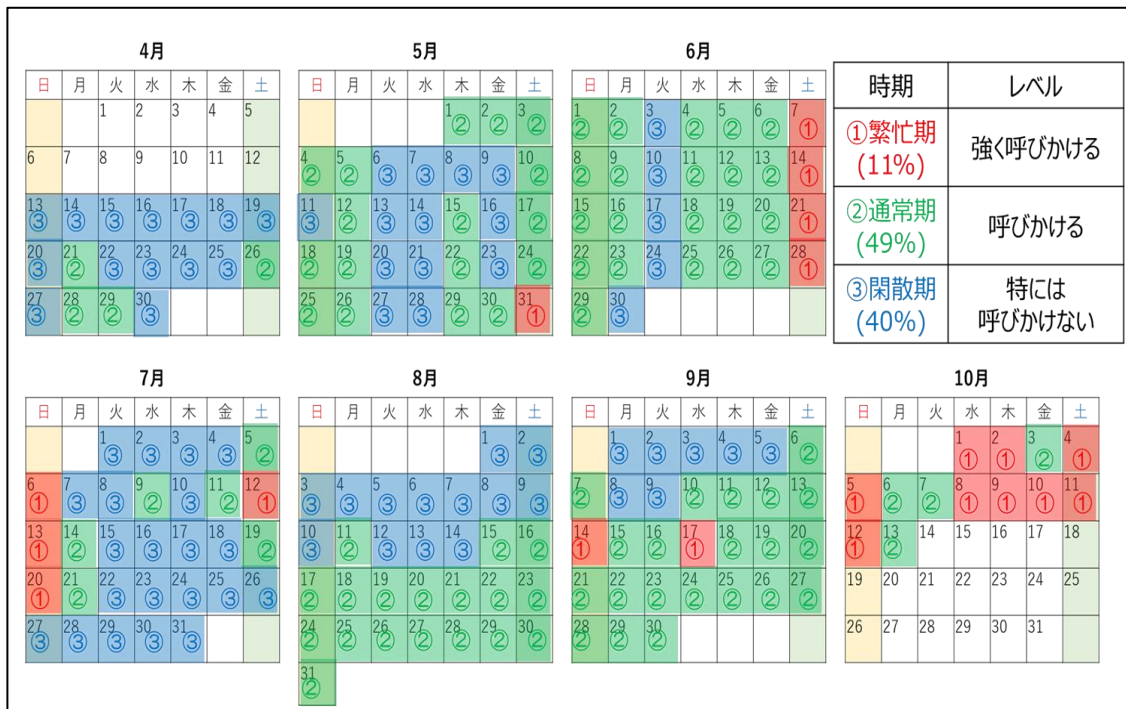


図7 TDM呼びかけカレンダーイメージ

- ※ 土日については、平日と通勤・通学または業務による交通需要が異なる、一方で土曜については、港湾物流が稼働している等、会場周辺の交通特性もあることから、TDMの実施の必要性を含め、今後検討する。
- ※※ カレンダーの色分けについてはイメージ、P.17 図6の来場者数の推計グラフを基とし、機械的に割り振った。実際の日割りについては、TDMの実効性等を踏まえ、今後検討する。

## 2) 府県市民・企業等への時差出勤等の呼びかけ

- ・府・市・協会・経済界等で連携し、来場者が集中する日について、時差出勤・在宅勤務、迂回利用などを呼びかける等により、万博交通の輸送量を確保しつつ、混雑を軽減する。

○府・市・協会・経済界等で連携し、来場者が集中する日における時差出勤・在宅勤務、出勤者や物流・業務交通、その他府県市民の移動に対して迂回利用などを呼びかけ、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。

○鉄道においては、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に、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により、万博交通の輸送量を確保しつつ、混雑を軽減する。

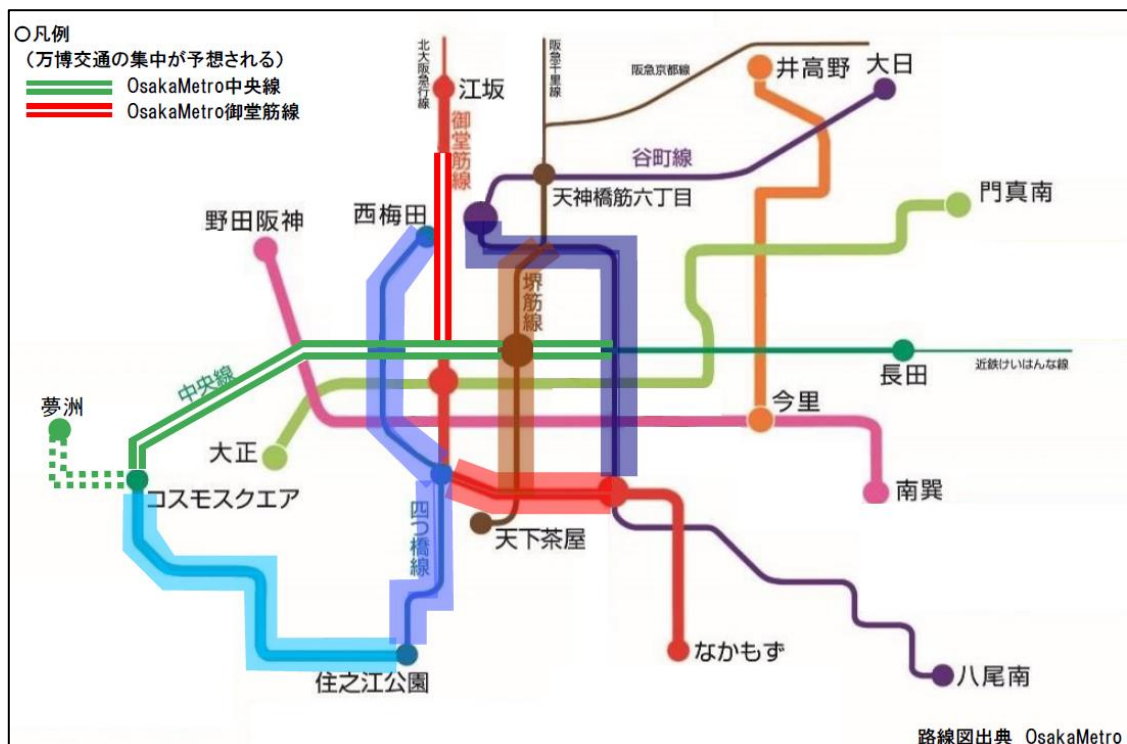


図 8 鉄道迂回イメージ

○道路では、阪神高速において、万博交通が集中する16号大阪港線、影響を受ける13号東大阪線・11号池田線から、近畿道・6号大和川線、15号堺線等の別の路線への迂回を呼びかけること等により、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。

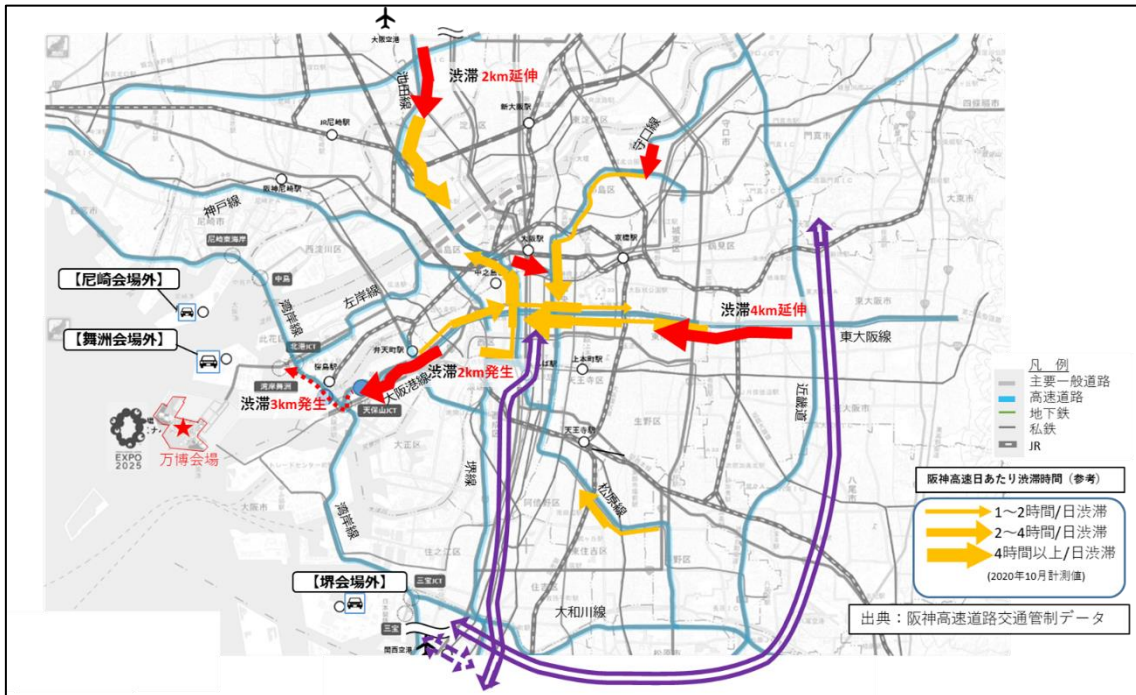


図 9 阪神高速 16号大阪港線渋滞発生時の迂回想定ルート

3) 働きかけ TDM 等により、以下の目標の達成を目指す。

<鉄道>

- ・ Osaka Metro 中央線において混雑率約 120%

<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。

○鉄道においては、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<sup>注 4</sup> の約 120%の達成を目指すものとする。

○道路においては、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。

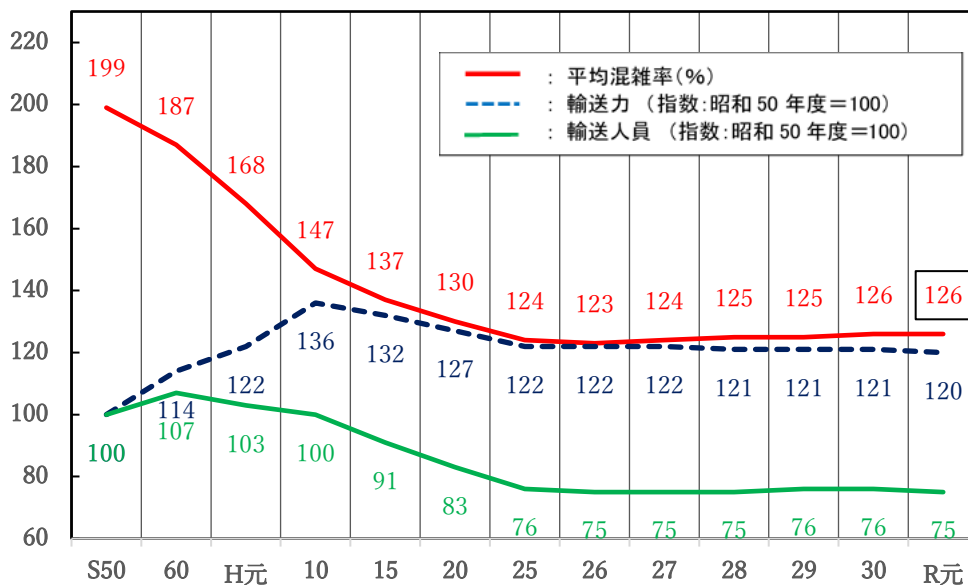


図 10 大阪圏における鉄道の主要区間の平均混雑率・輸送力・輸送人員の推移

注 4 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



## 7. 検討・対応が必要な課題

### <全体>

#### ○TDM 実施の必要性の浸透

- ・府市民、企業等の万博期間における TDM の必要性や意識の浸透等、戦略を策定
- ・TDMの実効性・課題を洗い出すため試行実施を検討 等

#### ○チケットコントロール等で想定していない来場者への対応

- ・かなり時間に余裕をもった来場者 等

#### ○来場者に対する各交通機関の混雑状況等のリアルタイム提供

- ・来場者に対して、リアルタイムの情報提供を行い、退場時間や特定の交通機関への集中を回避することを検討 等

### <鉄道>

#### ○混雑時における駅ホーム等における誘導

- ・ピーク時には、鉄道相互、鉄道・バス等の乗り換え拠点を中心に相当の混雑が想定され、利用者の安全確保のため、動線の確保、適切な誘導方策 等

#### ○整列乗車マナーの意識啓発

- ・ホームにおける整列乗車、乗車後にできるだけ車内の奥まで詰めて乗車する等、列車の定時発着による高頻度運行および輸送力の確保のため必要なマナーの啓発 等

○輸送障害時における対応

- ・ Osaka Metro 中央線、JR 桜島線、その他の関連路線等において、輸送障害等が発生したときにおける代替輸送手段の確保、来場者交通の誘導方針 等

<バス>

○シャトルバス発着ターミナルにおける案内誘導

- ・ 主要ルートのうち、JR 桜島線の桜島駅におけるシャトルバスへの乗り換えについては、ピーク時においては、Osaka Metro 中央線に次ぐ輸送量となるため、安全で円滑な乗り換えの検討を行う。
- ・ その他のシャトルバス発着ターミナルにおいても、鉄道等からシャトルバス乗り場への統一された案内サインの表示による案内等、来場者の安全で円滑な誘導方法について検討を行う。

<道路>

○高速道路等における迂回誘導対策

- ・ 16号大阪港線、13号東大阪線、11号池田線の利用者への、実効性のある迂回誘導方法 等

○舞洲付近の交通誘導策

- ・ 自動車及びバス交通が集中する「湾岸舞洲 IC～此花大橋～舞洲」において、①シャトルバスの定時性、②物流交通への影響最小化を確保するための交通誘導方策 等

○うろつき交通の発生可能性とその対策

- ・ 指定駐車場を利用せず、料金が安価な民間駐車場を利用しようとする自家用車のうろつき、それにともなう交通障害 等

トップページ > 報道発表資料 > 万博推進局報道発表資料 >

報道発表資料 万博時の「空飛ぶクルマ」会場外ポート候補地について

## 報道発表資料 万博時の「空飛ぶクルマ」会場外ポート候補地について

ページ番号：594240 2023年3月3日

問合せ先：万博推進局総務企画部企画課（06-6690-7556）、経済戦略局産業振興部イノベーション課（06-6615-3726）、計画調整局計画部交通政策課（06-6208-7843）、大阪府商工労働部成長産業振興室（06-6210-9485）

令和5年3月3日 13時発表

同時資料提供：大阪府政記者会

大阪府・大阪市は、大阪・関西万博のコンセプト「未来社会の実験場」を体現する代表的なプロジェクトの一つである「空飛ぶクルマ」について、万博会場との2地点間運航をめざして、下記のとおり、空飛ぶクルマが離発着する会場外ポートの候補地を決定しましたので、お知らせします。

今後、候補地については、「大阪・関西万博 空飛ぶクルマ 準備会議」等において、関係者と共に、ポートとしての使用決定に向けた具体的な検討を、先行して進めていきます。

### 1 会場外ポート候補地の場所（公有地）

運航事業者からの活用ニーズが見込めること、法令において設置することに決定的な制約がないこと、観光ポテンシャルがある地域であることなどの会場外ポート設置に求められる条件を踏まえ、以下3地区を決定

- 大阪港地区（中央突堤）：大阪市港区海岸通1丁目
- 大阪城東部地区（森之宮）：大阪市城東区森之宮1丁目
- 桜島地区（USJ南部）：大阪市此花区桜島1丁目

### 2 その他、市有地（大阪港地区（中央突堤）・大阪城東部地区（森之宮））における決定事項

- 公募により、ポート運営事業者を選定していくこと
- 上記1に加え、それぞれの地区が有する特性、準備期間等を含め万博開催時に使用可能であること、並びにポート事業者の利用ニーズも見込めること等をもとに選定
- 市有地の貸付にかかる使用料は、無償とすること
- 市有地の貸付期間は、万博時の運航に必要な期間（準備期間等を含む）に限った暫定とすること
- 2023年内の事業者決定と十分な公募期間を確保した公募スケジュールとすること
- 関係局・区の連携・協力により、「空飛ぶクルマ」の2地点間運航実現をめざすこと

### 3 経緯

令和4年12月27日～令和5年1月20日

公益社団法人2025年日本国際博覧会協会（以下、「博覧会協会」という。）において、未来社会ショーケース事業スマートモビリティ万博の企画の一つとして、「空飛ぶクルマ」運航事業者募集を実施

#### 令和5年2月21日

博覧会協会において、運航事業者及び会場内ポート運営事業者を選定・発表

#### 運航事業者

- ANAホールディングス株式会社／Joby Aviation Inc
- 日本航空株式会社
- 丸紅株式会社
- 株式会社SkyDrive

#### 会場内ポート運営者

- オリックス株式会社

#### 令和5年2月27日

「空飛ぶクルマ」の実運航に向けて解決すべき課題に対し、関係者間で幅広い情報共有と意見調整を行う「大阪・関西万博 空飛ぶクルマ準備会議（第1回）」において、国（内閣官房・経済産業省・国土交通省航空局）・博覧会協会・運航事業者・大阪府・大阪市等が参加し、以下の方針について決定

#### 方針

- 上記1の3地区を大阪における会場外ポート候補地として先行的に検討する。
- 今回の3地区及び関西国際空港をはじめとして、今後も候補地を検討していく。



#### 【参考：各候補地の概要】

##### (1) 大阪港地区（中央突堤）

- 住所：大阪市港区海岸通1丁目
- 面積：約10,000平米



(注) 図中の面積は目安

## (2) 大阪城東部地区(森之宮)

- 住所：大阪市城東区森之宮1丁目
- 面積：約12,000平米



(注) 図中の面積は目安

## (3) 桜島地区(USJ南部)

- 住所：大阪市此花区桜島1丁目
- 面積：未定
- その他：同エリアについては、公益財団法人大阪府都市整備推進センターが、同エリアにおける水辺賑わいづくり事業者の公募・選定中



(注) 出典：此花西部臨港緑地エリア水辺賑わいづくり協議会

### 問合せ先

#### 桜島地区に関すること

大阪府商工労働部成長産業振興室 ([06-6210-9485](tel:06-6210-9485))

#### 大阪港地区・大阪城東部地区に関すること

万博推進局総務企画部企画課 ([06-6690-7556](tel:06-6690-7556))

経済戦略局産業振興部イノベーション課 ([06-6615-3726](tel:06-6615-3726))

計画調整局計画部交通政策課 ([06-6208-7843](tel:06-6208-7843))