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

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[注3]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、通常の通勤・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。

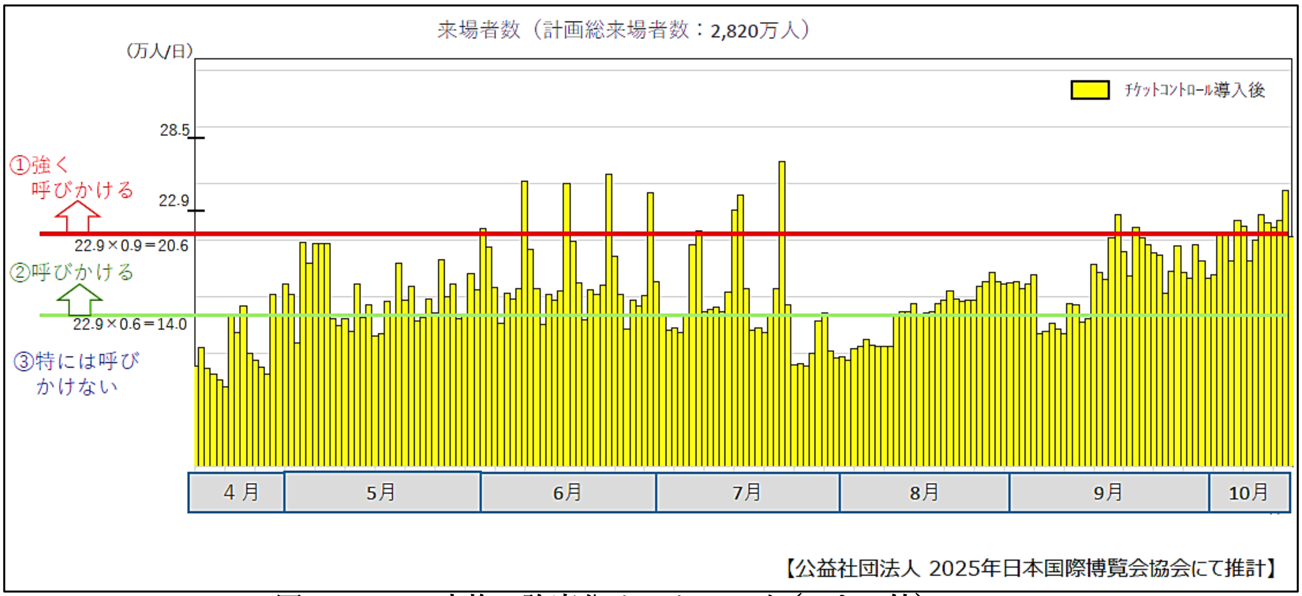

図 6　TDM 実施の強度分けのイメージ（しきい値）

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。

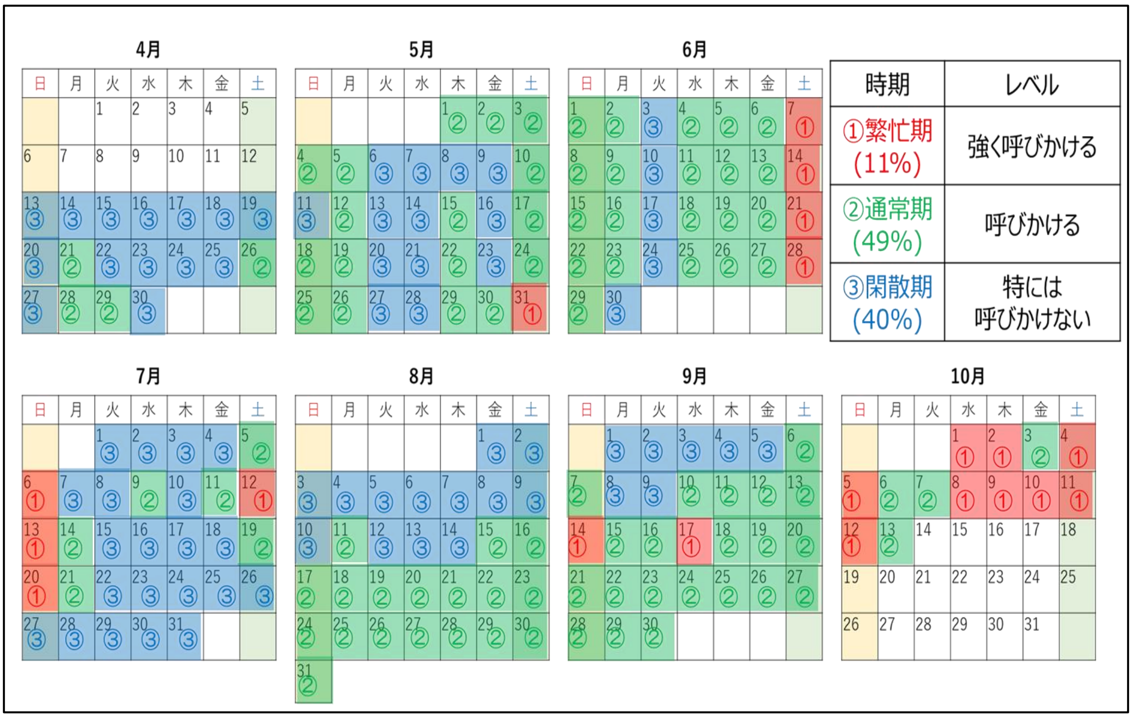

図７　TDM 呼びかけカレンダーイメージ

※　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。

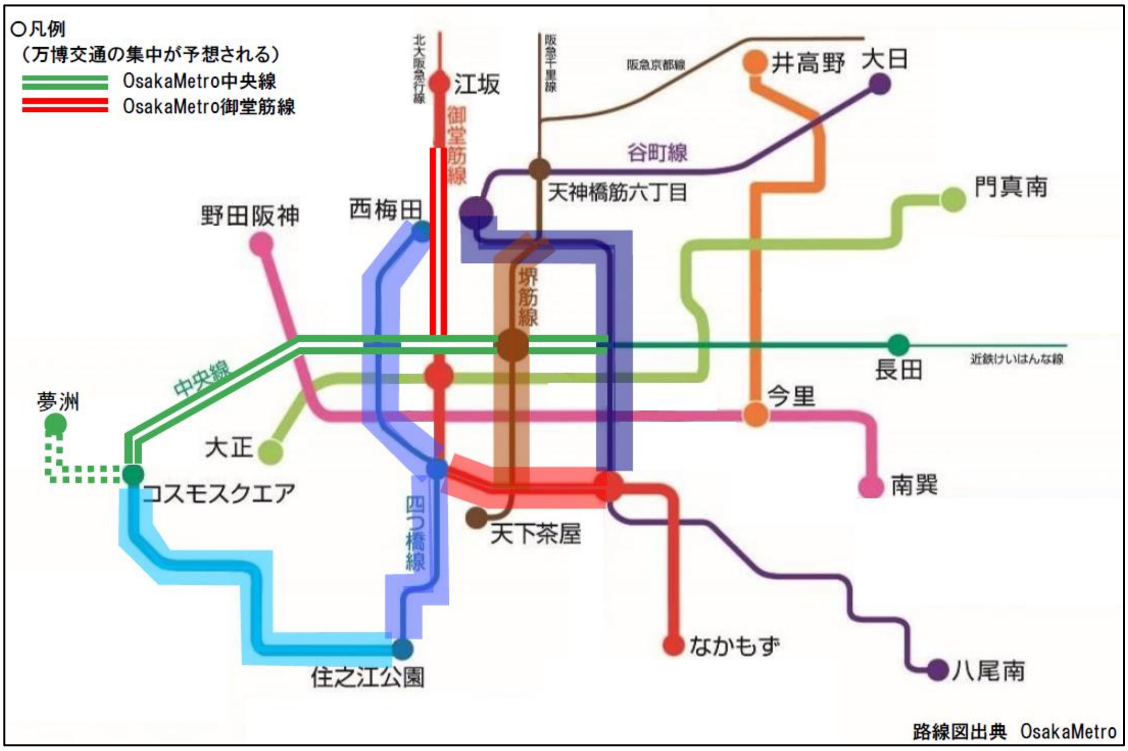

図８　鉄道迂回イメージ

◯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。

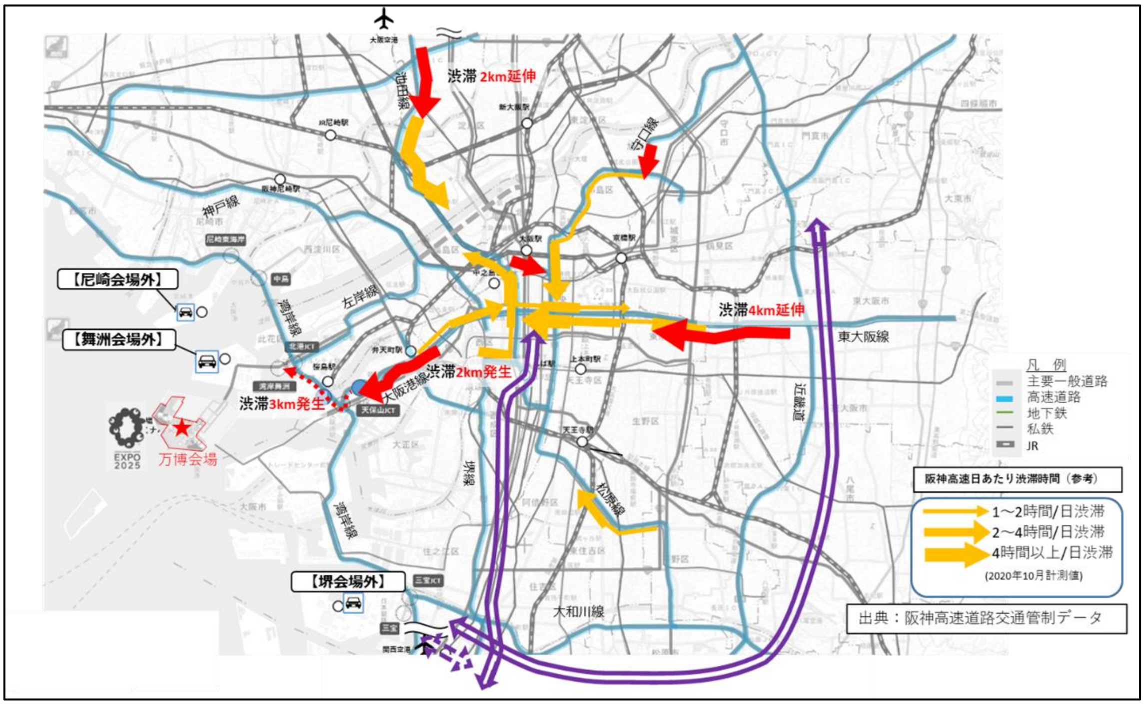

図 9　阪神高速 16 号大阪港線渋滞発生時の迂回想定ルート

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注 4 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。

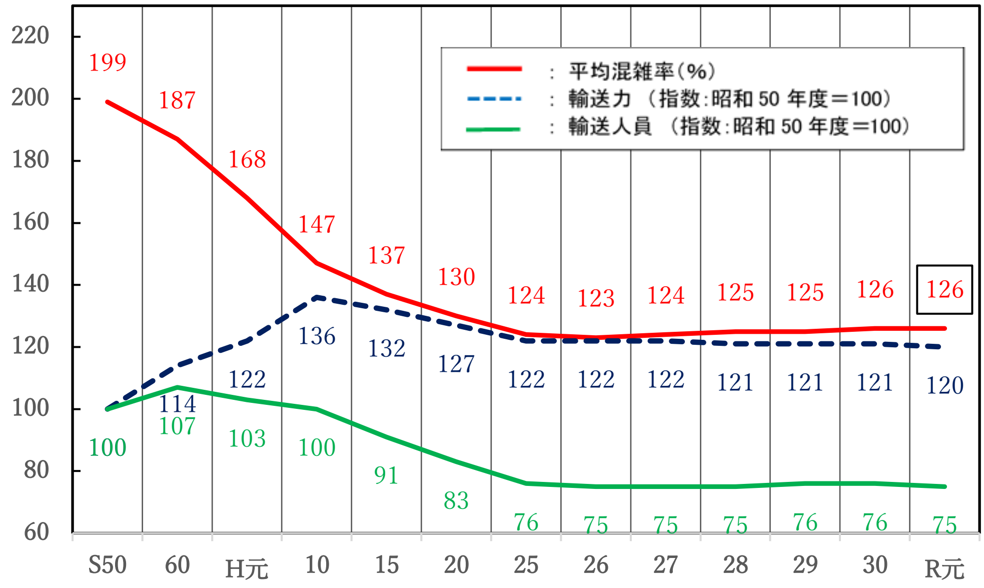

図 10 大阪圏における鉄道の主要区間の平均混雑率・輸送力・輸送人員の推移

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＞

〇TDM 実施の必要性の浸透

・府市民、企業等の万博期間においての 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

〇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

〇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＞

〇混雑時における駅ホーム等における誘導

・ピーク時においては、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

〇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