





凡例

-  会場予定地
-  (仮称) 舞洲駐車場予定地
-  市区界
-  車両出口

供用時の施設関連車両主要走行ルート (退場・乗用車)

-  都市高速道路
-  一般道路

注：走行ルートは現時点での計画を示しており、今後の周辺道路の整備状況等により変更となる可能性がある。
出口については代表的な位置を示している。

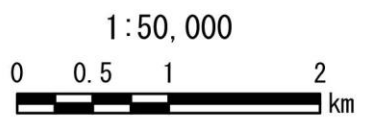


図 1.2.8(10) 供用時の施設関連車両の主要な走行ルート (退場・乗用車)

【事業計画地周辺の交通処理計画】

交差点需要率評価地点及び混雑度評価地点を図 1.2.9 に示す。

なお、万博開催期間中に、舞洲や咲洲でイベントが開催される際には、イベントの規模や開催時期を踏まえ、周辺環境への影響が考えられる場合は、関係者と調整を行い、適切に対応する。また、今後夢洲での取扱貨物量が増加する場合の対応として、大阪市は、開催期間中における船舶着岸場所や空コンテナ返却場所を、一時的に夢洲から咲洲に変更する「咲洲シフト」等を検討している。

①交差点需要率

万博車両の会場へのアクセスは北ルートから舞洲に入る地点に最も集中することから、(仮称)舞洲駐車場の近傍及び舞洲に流入する手前の地点 No. 4 の近傍で交通処理検討を行った。そのほか、南ルートで最もアクセスが集中する箇所として地点 No. 5 の近傍において交通処理検討を行った。

一般車両の交通量については令和 2 年度の調査結果等を用い、特に万博交通が集中する舞洲 3 交差点 (①～③) については万博車両の来場・退場のピーク時間帯、島屋交差点④と咲洲トンネル西交差点⑤については万博交通と一般交通の合計が最大となる午前・午後の時間帯を想定して検討を行った。万博車両のピーク時間帯及びピーク率の設定は愛知博の実績を用いている。

検討の結果、地点①～⑤のいずれの交差点も交差点需要率は 0.9 を下回った。

なお、交差点需要率は全て信号現示の調整を考慮したものであることから、今後、対策の実施について関係機関と協議していく。

②混雑度

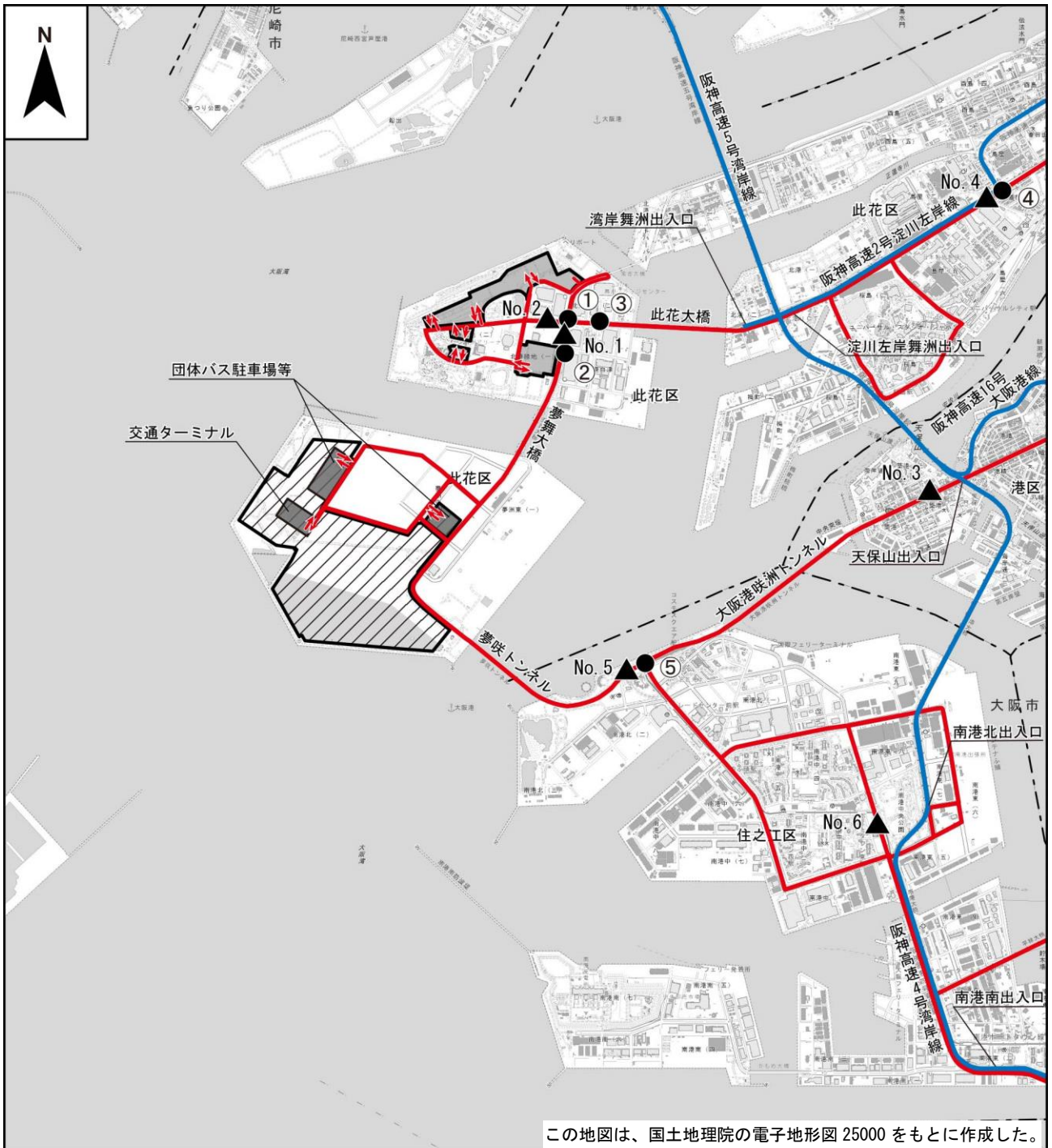
各予測地点の混雑度を確認しており、いずれの地点も 1.0 以下となった。

各予測地点の混雑度は表 1.2.1 に示す。

以上のことから、交通処理は可能と判断される。

表 1.2.1 予測地点の混雑度

地点	評価基準 交通量 (pcu/12h)	予測 交通量 (pcu/12h)	うち施設関連車両 交通量 (万博)	混雑度 (12h)
No. 1	42,518	42,426	22,243	1.00
No. 2	17,692	15,795	11,803	0.89
No. 3	44,529	20,813	3,666	0.47
No. 4	38,632	26,234	2,261	0.68
No. 5	29,071	28,975	5,434	1.00
No. 6	17,256	14,572	720	0.84



凡例



会場予定地



(仮称) 舞洲駐車場予定地



市区界



交差点需要率評価地点 (①~⑤)



混雑度評価地点 (No. 1~No. 6)

供用時の施設関連車両主要走行ルート



都市高速道路



一般道路

1:50,000

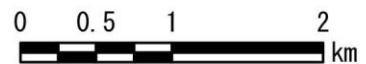


図 1.2.9 交差点需要率評価地点及び混雑度評価地点