

万博開催時の 新たな交通アクセスルートの 検討について

大阪市

はじめに

- ◆ 2025年大阪・関西万博の会場となる夢洲への交通アクセスに関して、(公社)2025年日本国際博覧会協会(以下、「博覧会協会」)が検討を進める上で、いくつかの懸念が示され、新たな交通アクセスルート設置(夢洲・舞洲間での新橋建設)の提案があった。
- ◆ この提案に対して、博覧会協会と市を中心として、想定される交通量、対応策などの検討を進め、市が提示した対応案を実施することで交通処理が可能であることを確認し、2020年4月1日に博覧会協会との合意に至った。
- ◆ 本資料は、博覧会協会から示された懸念事項に対して、市の対応方針や考え方をまとめたものである。

目次

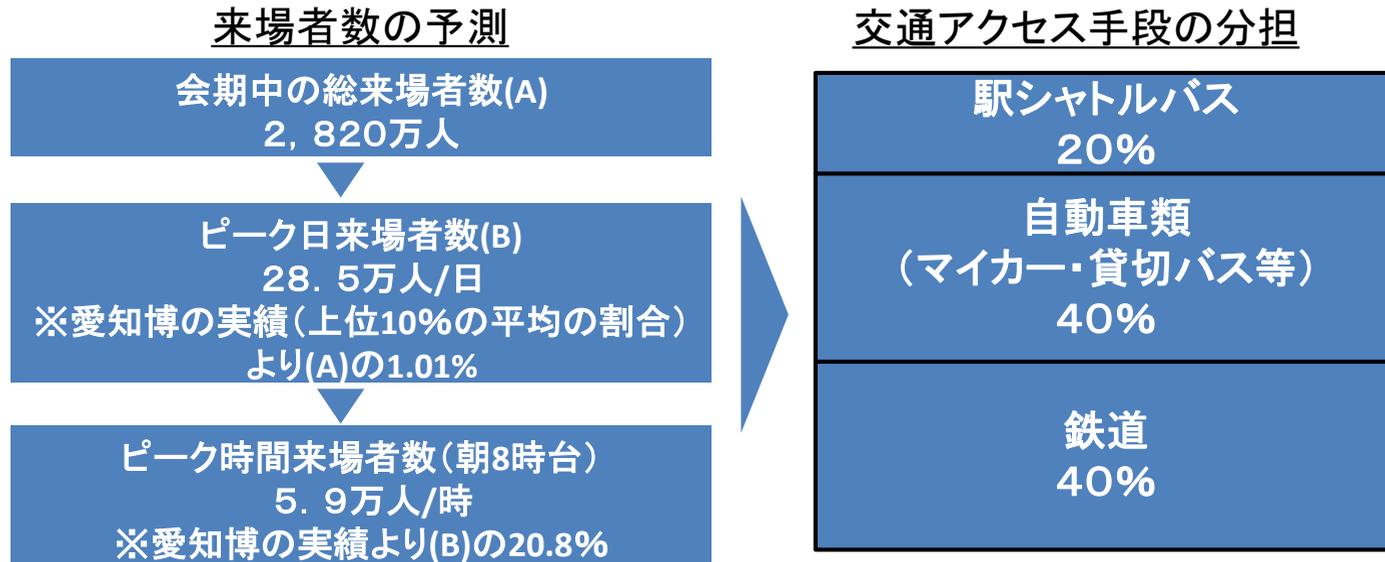
1. 万博開催時の交通アクセスの考え方(「登録申請書」より)
2. 懸念事項と市の対応方針① ～夢洲内の通過交通と物流交通～
3. 懸念事項と市の対応方針② ～ピーク時来場者数の上振れ～
4. 懸念事項と市の対応方針③ ～事故・災害時～

参考資料

- 参考1. ピーク時(朝8時台)来場者数の上振れ
- 参考2. ボトルネックポイントの日交通量

1. 万博開催時の交通アクセスの考え方（「登録申請書」より）

○ 万博開催時の来場者数の予測と交通アクセス手段の分担



○ 交通アクセスルートの確保

- ・此花大橋・夢舞大橋の拡幅(4⇒6車線化)
- ・舞洲内、夢洲内の幹線道路の拡幅
- ・鉄道の延伸(コスモスクエア駅～(仮称)夢洲駅間)

○ 交通シミュレーションの前提

- ・平成17年交通センサスデータに基づく
将来予測より2025年時点を算出



2. 懸念事項と市の対応方針①

～夢洲内の通過交通と物流交通～

懸念事項

- 夢洲の通過交通が、万博開催時でも誘致の際の予測想定ほど迂回しない可能性。
- 夢洲コンテナターミナルを利用する物流交通等への影響の恐れ。
- 舞洲内への物流企業の進出によって周辺の交通量が増加。

市の対応方針

➤ 万博開催時の既存交通量の抑制

・物流交通対策、IR関連交通対策を踏まえた交通シミュレーションでは、夢洲周辺のボトルネックポイントの混雑度が許容値に収まっており、交通処理が可能であることを確認。

◆ 物流交通対策:

- ・万博開催期間中、一部機能を一時的に咲洲へシフトするなどにより、夢洲発着の日交通量を約3,000台削減。
- ・コンテナ車両の滞留対策として、ITを活用した予約システム導入や車両待機場整備等の対策を実施。

◆ IR 関連交通対策:

- ・大阪・夢洲地区特定複合観光施設設置運営事業募集要項(2019.12)での条件等から夢洲発着の日交通量を約3,900台削減。



懸念事項

- ピーク時(朝8時台)の想定来場者数が上振れする可能性。
- 多くのシャトルバス等が通過する舞洲東交差点において、渋滞が発生する恐れ。

市の対応方針

➤ 舞洲東交差点の立体交差化の前倒し整備

- ・舞洲東交差点については、将来の交通量処理において、安全性確保の観点から現状の平面処理ではなく立体交差化が必要。
- ・将来的に必要となるインフラ施設の前倒しとして、立体交差化を実施した場合、上振れ時においても交差点の交通処理能力(交差点需要率、渋滞長など)を満たし、交差点の円滑な交通を確保できることを確認。



懸念事項

- 事故や災害等が起こった際、必要な交通ルートが確保されない恐れ。

市の対応方針

➤ 事故や災害時等においては、以下の観点から対応が可能。

- ・夢洲へは夢舞大橋と夢咲トンネルの2ルートが確保されており、一方が不通等になった場合でも他ルートの活用が可能。
- ・夢舞大橋及び夢咲トンネルは、災害時の緊急交通路に指定しており、L2の地震時(南海トラフレベル)での耐震性を有する。
- ・立体交差化により、交差点内の事故の危険性が減少し、夢洲へのルート確保の信頼性が向上。

※博覧会協会において万博会場内の危機管理計画を検討し、夢洲から市内への避難等についても、大阪府・市、警察等関係機関との多角的な検討を進める予定。

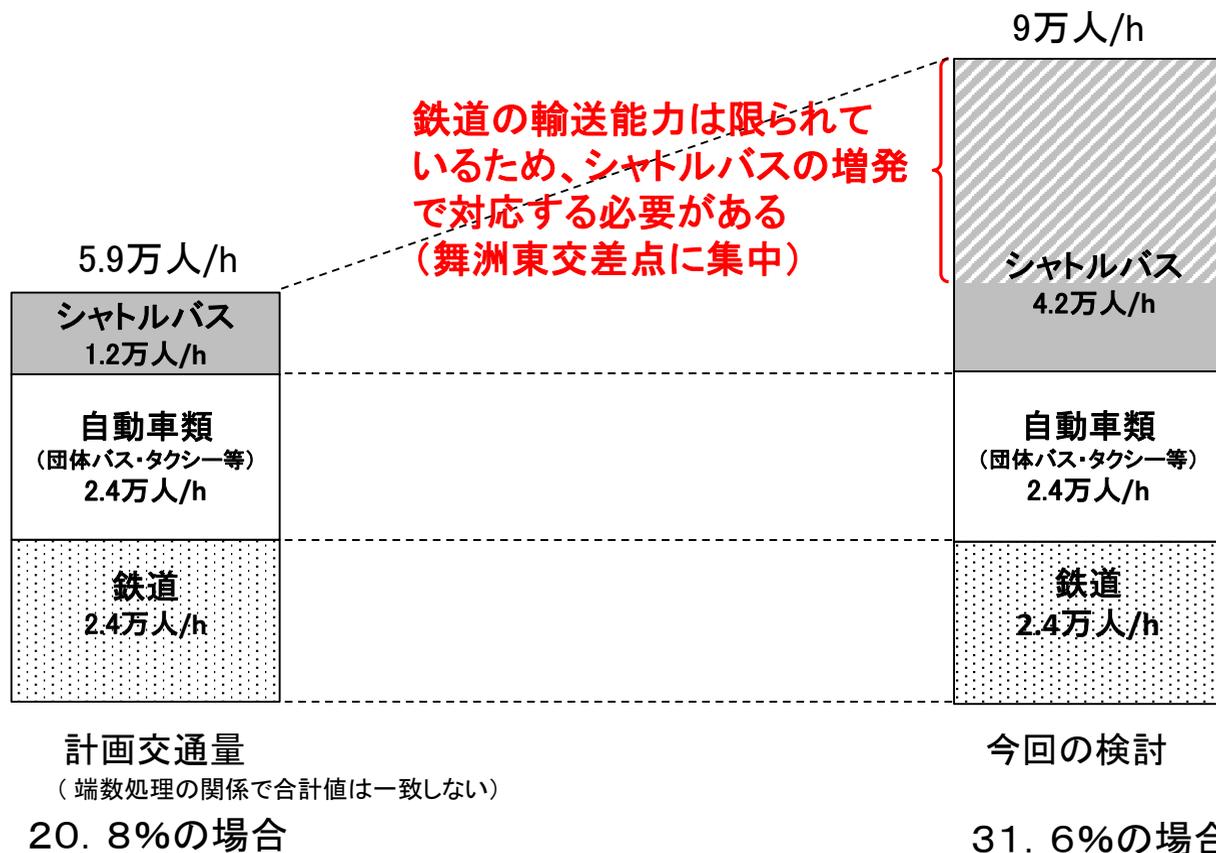
參考資料

参考1. ピーク時（朝8時台）来場者数の上振れ

▶ 博覧会協会から示されたピーク時（朝8時台）来場者数の上振れ

訪日外国人の動向や国内テーマパークの事例などにより、ピーク時来場者数はピーク日来場者数(28.5万人を想定)の20.8%から30%以上に上振れするリスクがある。

※ビッド・ドシエや登録申請書では、愛知博覧会における実績を参考に、ピーク日来場者数に対する率20.8%を採用（ピーク日来場者数28.5万人／日の20.8%がピーク時の8時台に集中）

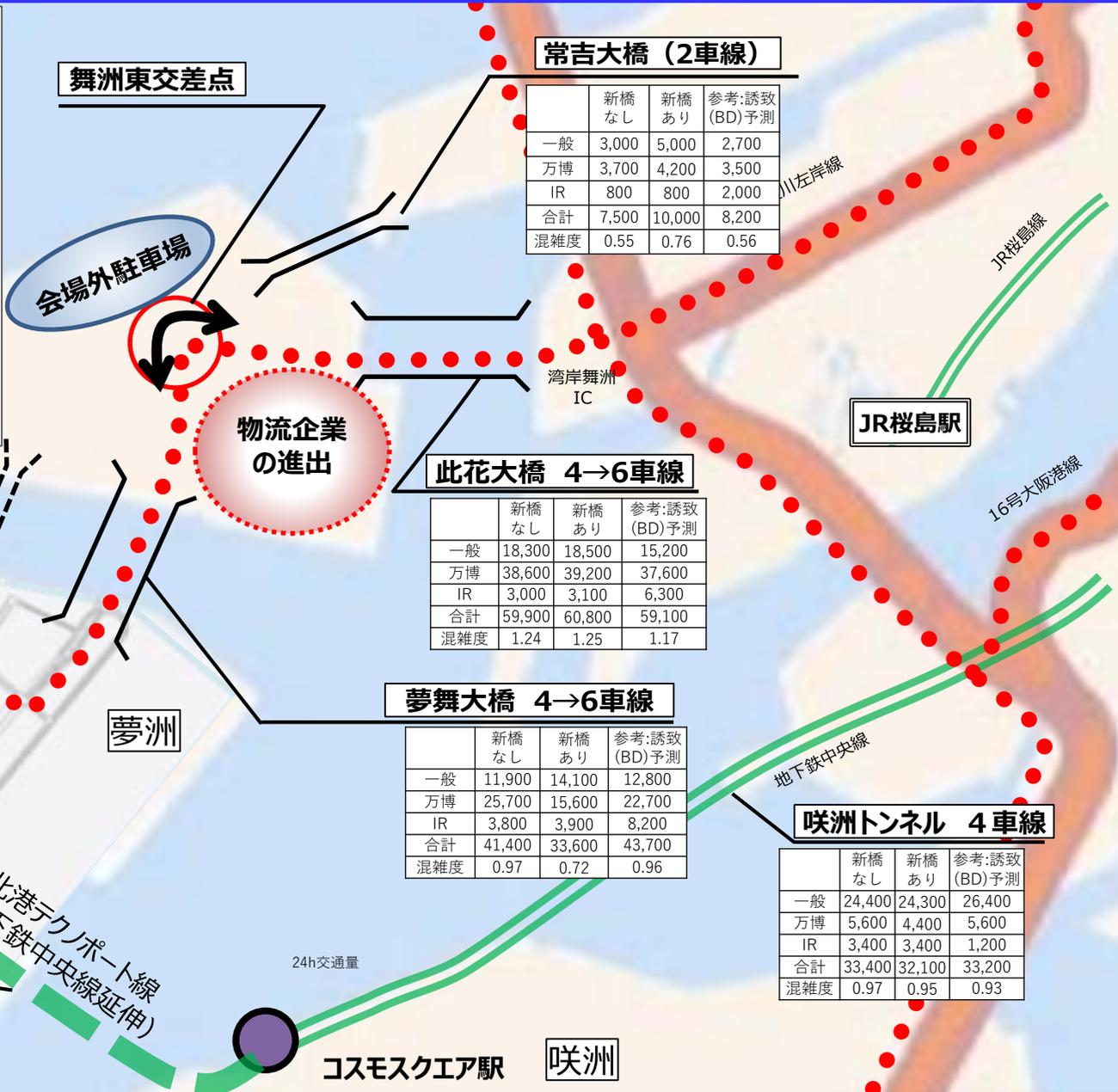


※将来的に必要となるインフラ施設の前倒しとして、立体交差化を実施した場合、上振れ時においても交差点の交通処理能力(交差点需要率、渋滞長など)を満たし、交差点の円滑な交通を確保できることを確認。

参考2. ボトルネックポイントの日交通量

- ・夢洲周辺で交通渋滞が予想される5箇所(夢舞大橋・此花大橋・常吉大橋・夢咲トンネル・咲洲トンネル)での交通量を博覧会協会が試算。
- ・迂回を想定していた通過交通の見直し、舞洲企業進出による舞洲発着の交通量増(約4,000台/日)の反映。
- ・物流交通は、万博期間中、一部機能を一時的に咲洲へシフトするなどにより、夢洲発着の日交通量を約3,000台削減。
- ・IR関連交通は、事業者の募集要項(2019.12)条件から、夢洲発着の日交通量を約3,900台削減。
- ・平成17年交通センサデータに基づき将来予測を試算。
※令和2年3月16日時点の博覧会協会試算のデータに基づく。
※交通量は日交通量(台/日)。

ボトルネックポイントの混雑度が許容値以内



常吉大橋 (2車線)

	新橋なし	新橋あり	参考:誘致(BD)予測
一般	3,000	5,000	2,700
万博	3,700	4,200	3,500
IR	800	800	2,000
合計	7,500	10,000	8,200
混雑度	0.55	0.76	0.56

此花大橋 4→6車線

	新橋なし	新橋あり	参考:誘致(BD)予測
一般	18,300	18,500	15,200
万博	38,600	39,200	37,600
IR	3,000	3,100	6,300
合計	59,900	60,800	59,100
混雑度	1.24	1.25	1.17

夢舞大橋 4→6車線

	新橋なし	新橋あり	参考:誘致(BD)予測
一般	11,900	14,100	12,800
万博	25,700	15,600	22,700
IR	3,800	3,900	8,200
合計	41,400	33,600	43,700
混雑度	0.97	0.72	0.96

咲洲トンネル 4車線

	新橋なし	新橋あり	参考:誘致(BD)予測
一般	24,400	24,300	26,400
万博	5,600	4,400	5,600
IR	3,400	3,400	1,200
合計	33,400	32,100	33,200
混雑度	0.97	0.95	0.93

新橋 2車線

	新橋あり
一般	0
万博	11,200
IR	0
合計	11,200
混雑度	1.25

夢咲トンネル 4車線

	新橋なし	新橋あり	参考:誘致(BD)予測
一般	14,500	16,700	16,200
万博	5,900	4,700	5,900
IR	4,100	4,000	3,600
合計	24,500	25,400	25,700
混雑度	0.76	0.80	0.75

混雑度：1.00～1.25は、昼間12hのうち混雑の可能性のある時間帯が1～2時間（ピーク時間）ある状況。
1.25を超えると、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性が高い状況。

【主要経路 凡例】

シャトルバス : ◀●●●▶

鉄道路線 : ————