資料５

万博開催期間中の交通影響検討

令和６年２月21日
大阪市建設局

■万博開催期間中における交通影響検討について

1．影響検討方法

- 万博開催期間中の通行車両については、**来場者・IR工事・一般交通（物流を含む）の各車両ピーク台数を合算**して推計。
- 来場者のピークは繁忙期（22.7万人/日）を想定するが、その際に**交通影響が想定される地点については、通常期・閑散期についても合わせてチェック**。
- 通行車両の合計が、**各ルート上にあるボトルネックとなる交差点における時間帯ごとの交通容量を算出**し、通行車両台数が道路交通容量以下に収まっているか確認。

2．影響検討前提条件

- **万博車両**：日ピーク来場者（22.7万人）における台数（来場者輸送具体方針 第3版より）　※ 博覧会協会より提供
  ※ 交通影響が想定される地点は、万博の「通常期」「閑散期」（ともに来場者輸送具体方針 第3版より）のピーク日（20.4万人、13.6万人）も合わせてチェック（資料5-2参照）

- **ＩＲ車両**：万博開催期間のうち最大となる令和7年10月時点の車両台数（2,182台/日）　※ IR事業者より提供
  （資料5-3参照）

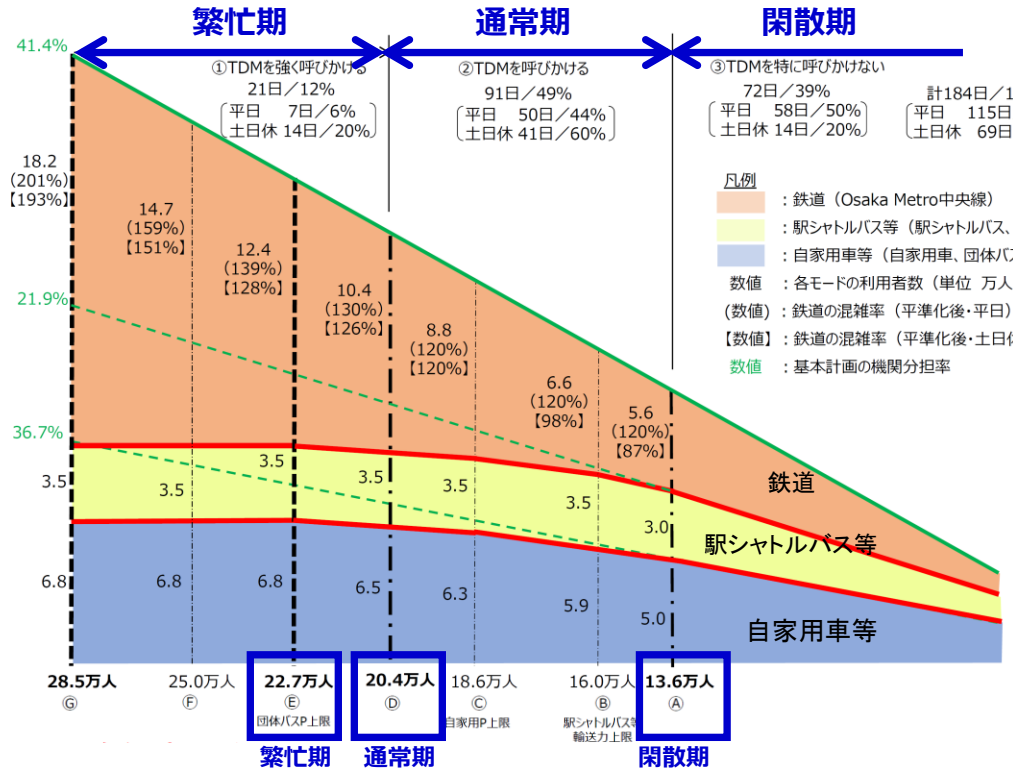
- **物流車両**：2025年までの伸び率を考慮した約11,200台/日(ピーク週の平日平均）、咲洲シフト（空コンテナシフト、本船シフト）は考慮しない　※ 博覧会協会より提供

- **一般車両**：2021年10月の博覧会協会調査の交通量調査結果を反映　※ 博覧会協会より提供

検討パターンの整理

機関分担率

※ 来場者輸送具体方針
（第３版より）



※繁忙期の来場者の車両台数

○28.5万人の来場者をチケットコントロールにより、22.7万人に低減させる計画。
○駅シャトルバス等・自家用車等を合わせた台数は、22.7万人時点で最大。
（→それ以上増えると鉄道で負担）
○このため、繁忙期の台数は、22.7万人時の台数で検討。

- Ⓐ全モードが基本計画の機関分担率（TDMを呼びかける閾値）
- Ⓑ駅シャトルバス等の輸送力上限
- Ⓒ自家用P上限
- Ⓓ日来場者数の9割（TDMを強く呼びかける閾値）
- Ⓔ日来場者数（上位1割平均値）
- Ⓕ日来場者数の1割上振れ
- Ⓖ基本計画の計画日来場者数

舞洲駐車場は団体バスと自家用車を駐車。団体バスの駐車台数に応じて、自家用車の駐車台数が決まるため、団体バスの最小・最大の２ケースを検討

●ケース１　団体バス300台、舞洲Ｐ自家用車6240台
●ケース２　団体バス1000台、舞洲Ｐ自家用車3450台

	時期	日来場者数	団体バス	舞洲P	尼崎P	堺P	駅シャトルバス等	タクシー	乗用車	駅シャトルバス等	貸切バス	P&Rバス（舞洲）	P&Rバス（尼崎）	P&Rバス（堺）	P&Rバス（尼＋堺）	タクシー
		万人	台	台	台	台	万人	台	比率	比率	比率	比率	比率	比率	比率	比率
ケース１	繁忙期	22.7	**300**	**6,240**	3,000	2,000	3.5	715	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
	通常期	20.4	**300**	**6,240**	3,000	2,000	3.5	642	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000	0.8979
	閑散期	13.6	**300**	**4,984**	2,392	1,661	3.0	428	0.7987	0.8571	1.0000	0.7987	0.7973	0.8305	0.8106	0.5986
ケース２	繁忙期	22.7	**1,000**	**3,450**	3,000	2,000	3.5	715	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000
	通常期	20.4	**1,000**	**3,450**	3,000	2,000	3.5	642	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000	1.0000	0.8979
	閑散期	13.6	**1,000**	**3,450**	2,392	1,661	3.0	428	1.0000	0.8571	1.0000	1.0000	0.7973	0.8305	0.8106	0.5986

➡ ケース１・２別に「繁忙期」「通常期」「閑散期」の計6パターンを各交差点毎に検証

IR工事車両の交通影響検討の条件

●IR工事車両の台数

●IR工事車両のルート・時間帯の割合（片道）

※　流入・流出とも割合は同じ

		北ルート 高速	北ルート 一般	中央 ルート	南 ルート	計 （台数）
		20%	30%	25%	25%	
8時台	12%	52	79	65	65	262
9時台	12%	52	79	65	65	262
10時台	12%	52	79	65	65	262
11時台	12%	52	79	65	65	262
12時台	12%	52	79	65	65	262
13時台	12%	52	79	65	65	262
14時台	12%	52	79	65	65	262
15時台	8%	35	52	44	44	175
16時台	8%	35	52	44	44	175
計		436	655	546	546	**2,182**

➡交通影響検討に用いる車両台数

万博開催期間中の交通影響検討は、IR工事車両台数が最大となる「**R7年10月時点の2182台/日**」で実施

➡交通影響検討の結果、道路容量を超過する場合

通行の時間帯や他の出口の利用等により調整する

■万博開催期間中の交通影響検討の結果

- 万博・IR・物流とも、**全てのピーク台数の予測値を合算**し、**厳しい条件のもと影響検討**を実施。
- **阪神高速湾岸舞洲出口の繁忙期・通常期**においては、**８時、9時、10時台で容量を超過**。
- **湾岸舞洲出口以外は、容量内に収まっている**。
- 引き続き、来場者輸送具体方針の更新等、必要に応じて、適宜影響検討を見直す。

■各検討地点の最も厳しい方向・時間帯の結果

③白津1丁目交差点（北ルート）
此花大橋→夢舞大橋方面の8時台
容量4,100pcu/h
・繁忙期　3,808pcu/h（93%）
・通常期　3,795pcu/h（93%）
・閑散期　3,456pcu/h（84%）

②舞洲東交差点（北ルート）
此花大橋→夢舞大橋方面の９時台
容量3,960pcu/h
・繁忙期　2,117pcu/h（53%）

①夢舞大橋南詰交差点（北ルート）
夢舞大橋→外周道路の8時台
容量1,980pcu/h
・繁忙期　1,540pcu/h（78%）

④阪神高速　湾岸舞洲出口
「合流部」の8時台
容量2,150pcu/h
・繁忙期　2,308pcu/h（107%）
・通常期　2,300pcu/h（107%）
・閑散期　2,145pcu/h（100%）
※　繁忙期、通常期の8時・9時・10時台で超過

「天保山方面から」の8時台
容量1,350pcu/h
・繁忙期　1,478pcu/h（109%）
・通常期　1,473pcu/h（109%）
・閑散期　1,312pcu/h（97%）
※　繁忙期、通常期の8時・9時台で超過

⑤阪神高速 天保山JCT渡り線
大阪港線→湾岸線方面の9時台
容量2,000pcu/h
・繁忙期　1,945pcu/h（97%）
・通常期　1,941pcu/h（97%）
・閑散期　1,845pcu/h（92%）

⑥咲洲トンネル西交差点

夢洲→咲洲方面（南ルート）の14時台
容量1,740pcu/h（信号調整後）
・繁忙期　1,683pcu/h（97%）
・通常期　1,683pcu/h（97%）
・閑散期　1,682pcu/h（97%）

港区→夢洲方面（中央ルート）の10時台
容量511pcu/h（信号調整後）
・繁忙期　491pcu/h（96%）
・通常期　484pcu/h（95%）
・閑散期　462pcu/h（90%）

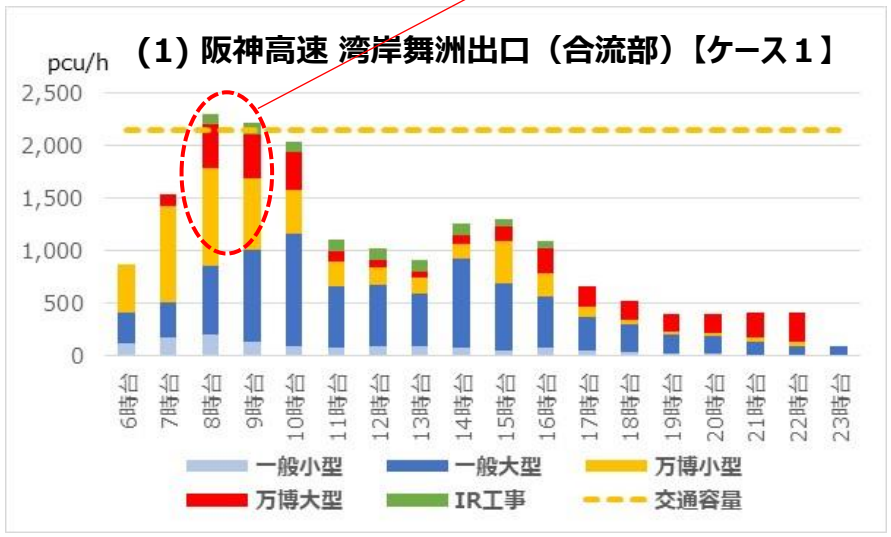
■交通影響検討結果を踏まえた交通容量超過箇所への基本的な対応

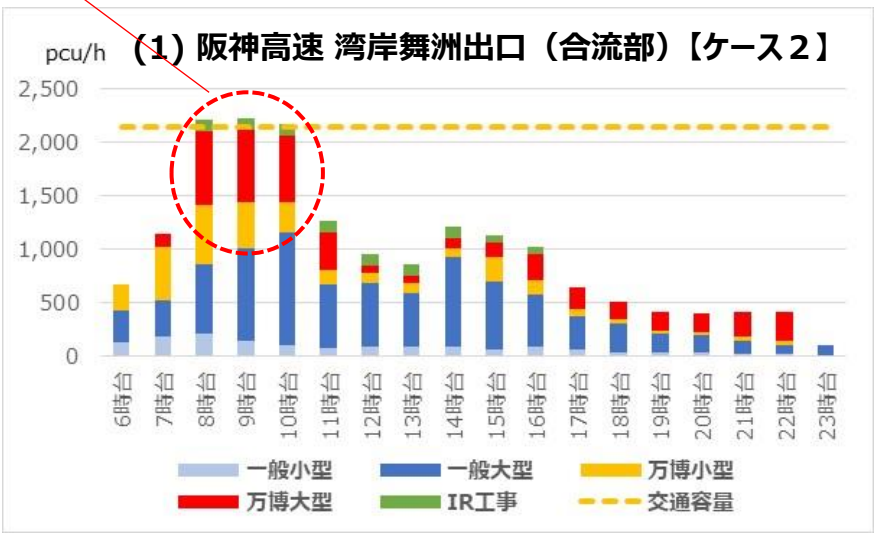
- 交通影響検討の結果、**阪神高速湾岸舞洲出口**において、**繁忙期・通常期の8時・９時・10時台で容量を超過**。

- **容量超過箇所への対応として**、以下の**対策を実施し**、**容量内に収める**。
  - **IR工事車両**の通行の**時間帯**や**他の出口の利用**等による調整。
  - **万博来場者車両**の時間帯ごとの**予約枠のコントロール**による調整・

④阪神高速　湾岸舞洲出口 【合流部】（繁忙期）の結果

容量超過分を、IRでの調整のうえ、万博においても調整し、容量内に収める



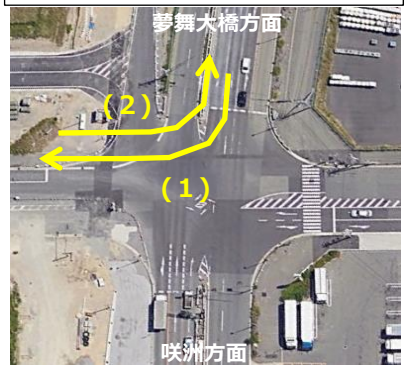


① 夢舞大橋南詰交差点の影響検討結果 【繁忙期】

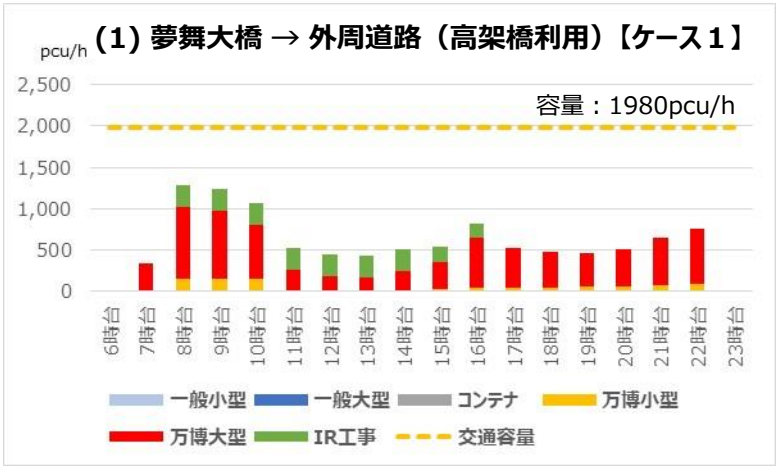
参 考

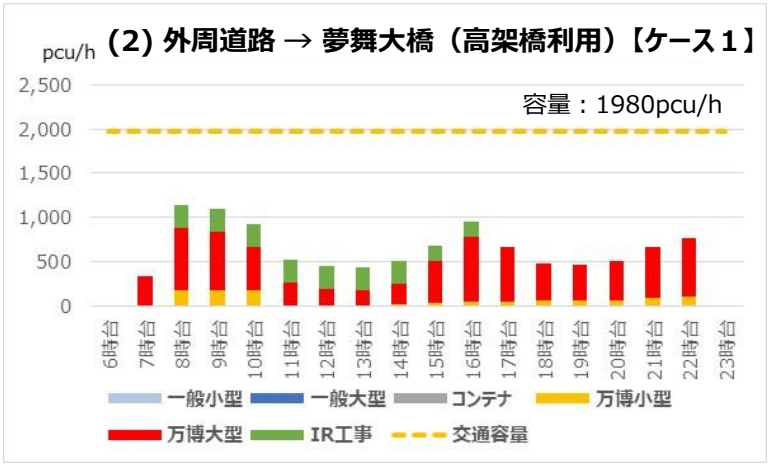
・ケース１　団体バス：300台　　舞洲自家用車：6240台
・ケース２　団体バス：1000台　舞洲自家用車：3450台

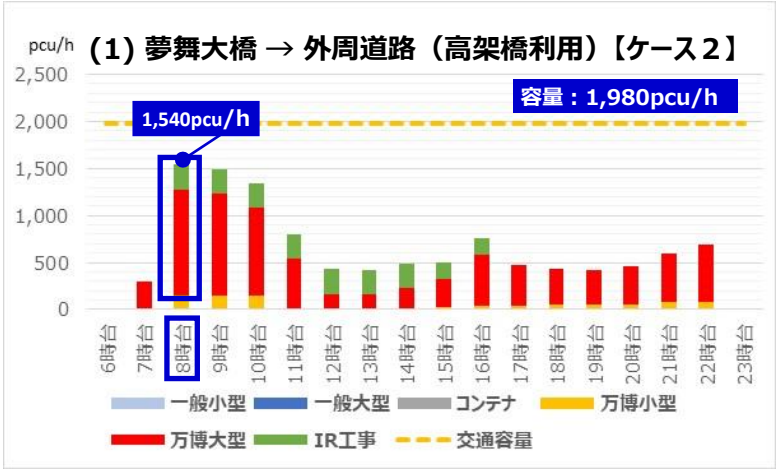
夢舞大橋南詰交差点　位置図

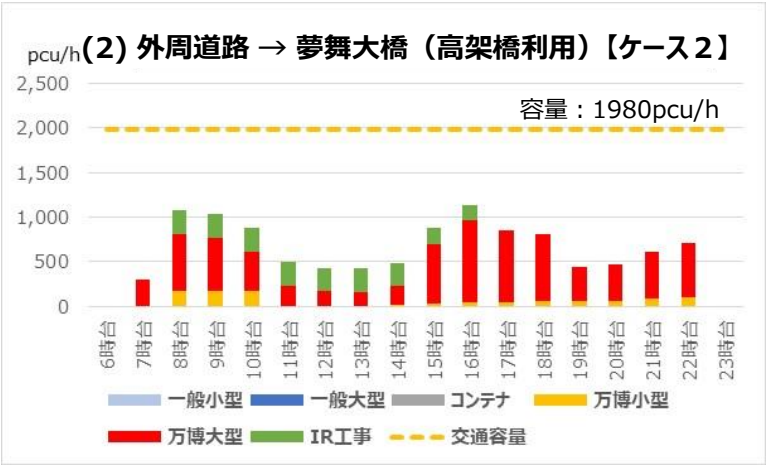


万博会場方面









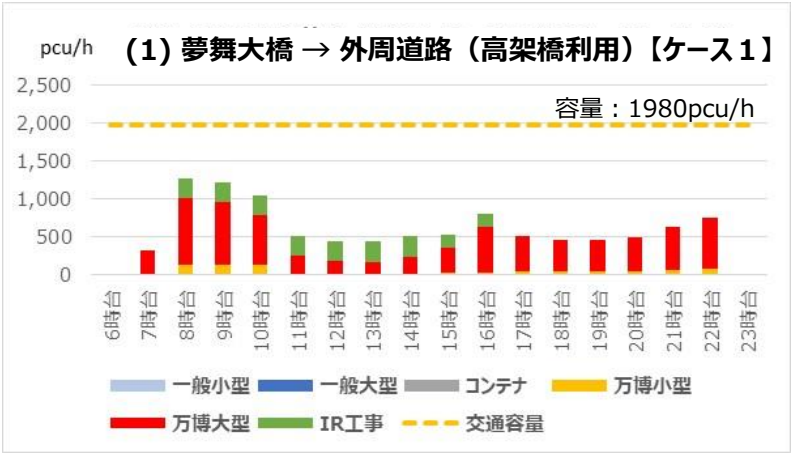
道路容量に対する割合：最大78%

※□：交通容量に対する交通量の割合が最も高い時間帯

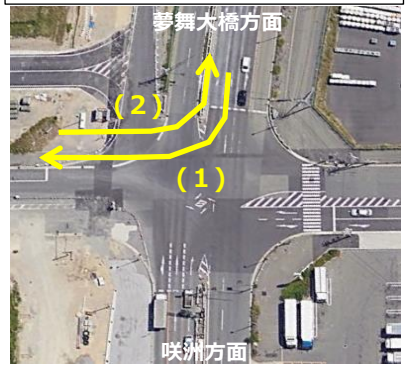
参　考

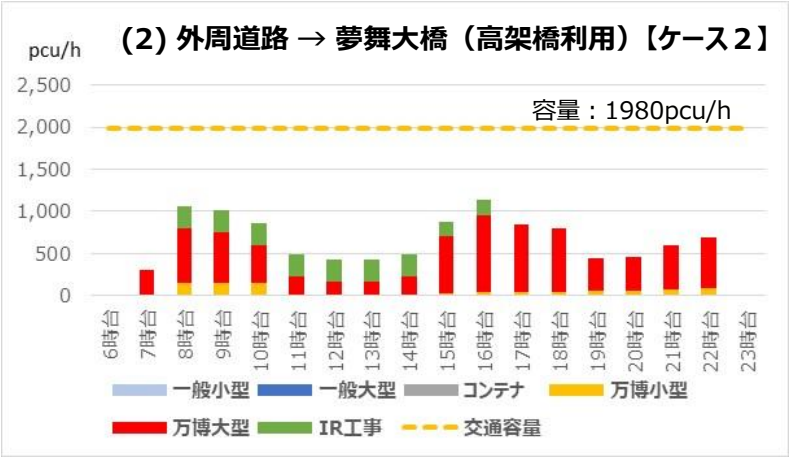
① 夢舞大橋南詰交差点の影響検討結果 【通常期】

・ケース１　団体バス：300台　　舞洲自家用車：6240台
・ケース２　団体バス：1000台　舞洲自家用車：3450台



夢舞大橋南詰交差点　位置図





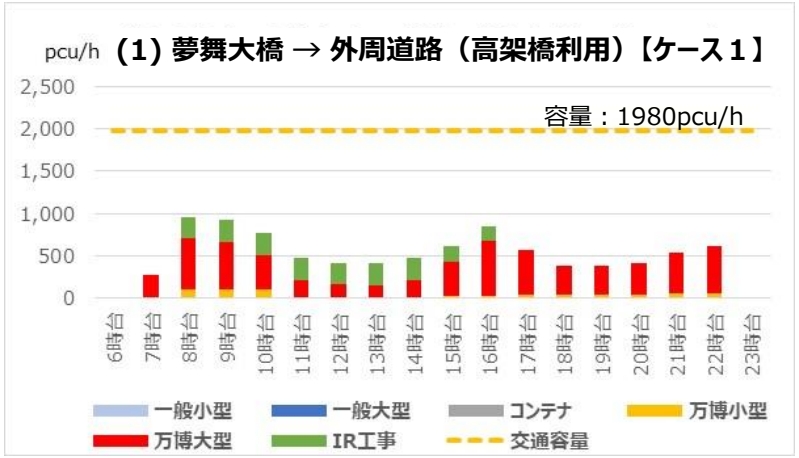
※□：交通容量に対する交通量の割合が最も高い時間帯

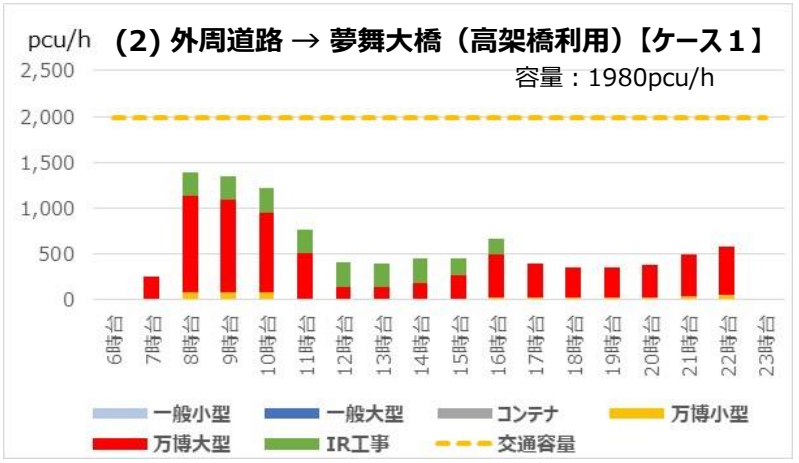
道路容量に対する割合：最大77%

参　考

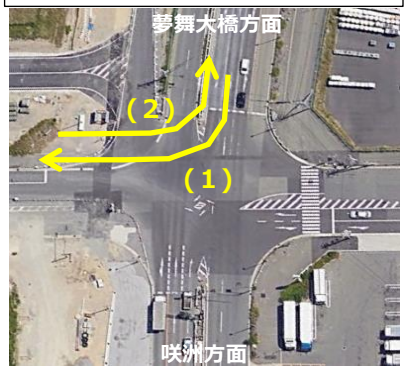
① 夢舞大橋南詰交差点の影響検討結果 【閑散期】

・ケース１　団体バス：300台　　舞洲自家用車：4984台
・ケース２　団体バス：1000台　舞洲自家用車：3450台

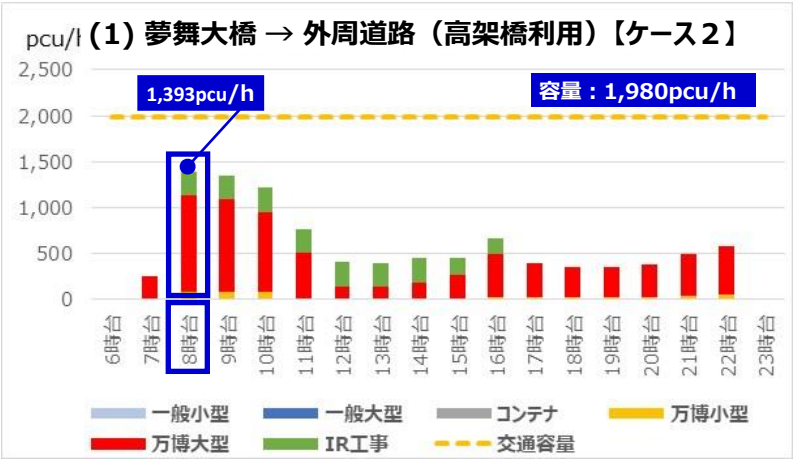


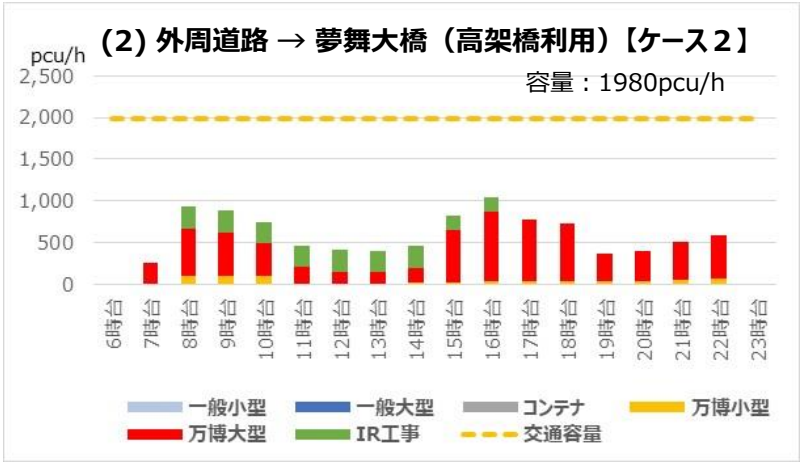


夢舞大橋南詰交差点　位置図



万博会場方面





※□：交通容量に対する交通量の割合が最も高い時間帯

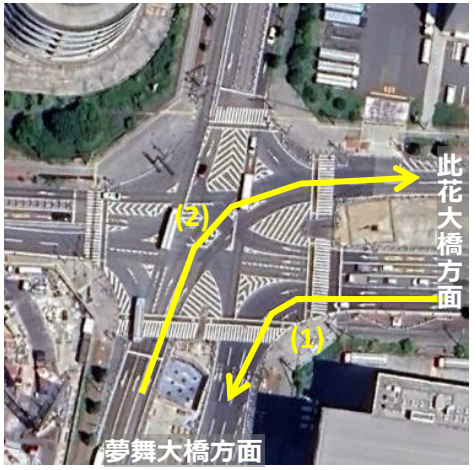
道路容量に対する割合：最大70%

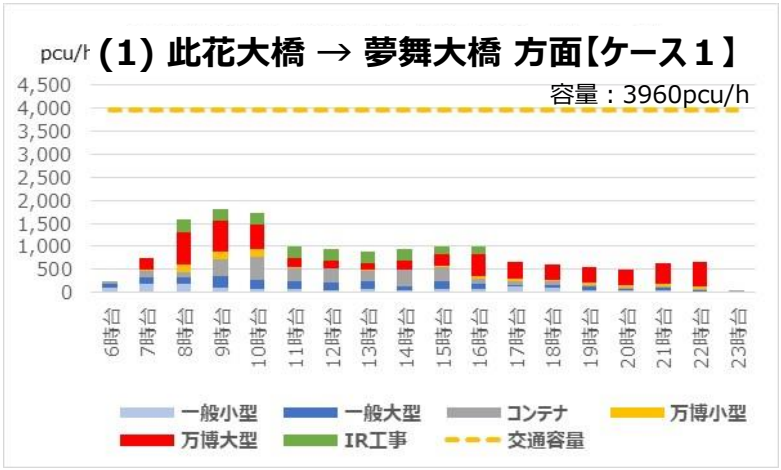
参　考

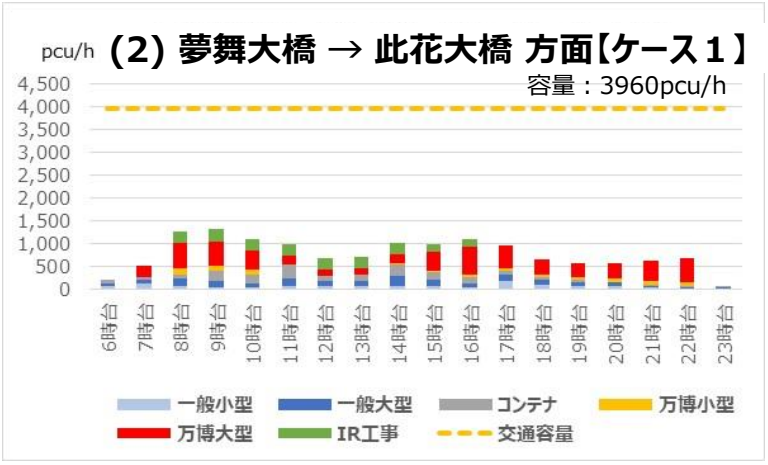
② 舞洲東交差点の影響検討結果【繁忙期】

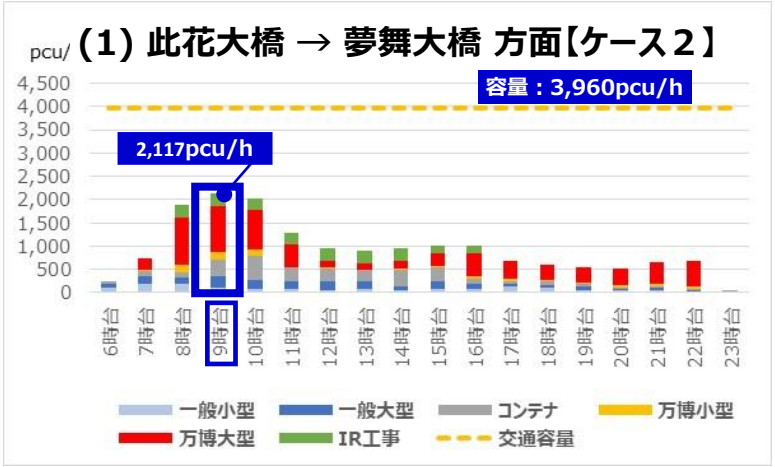
・ケース１　団体バス：300台　　舞洲自家用車：6240台
・ケース２　団体バス：1000台　　舞洲自家用車：3450台

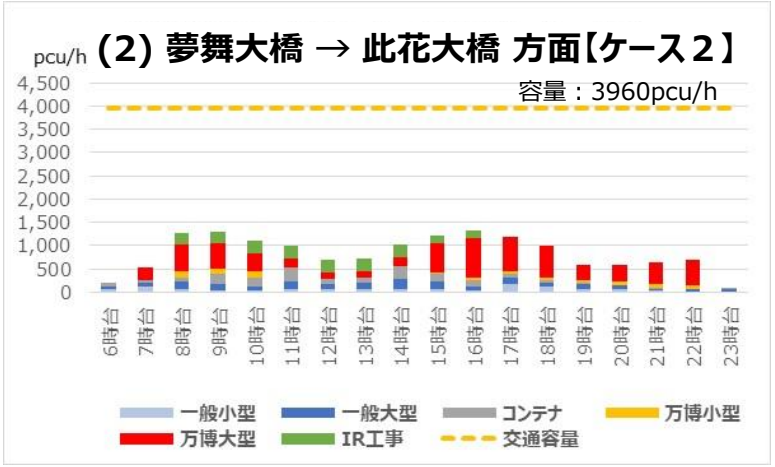
舞洲東交差点　位置図











※□：交通容量に対する交通量の割合が最も高い時間帯

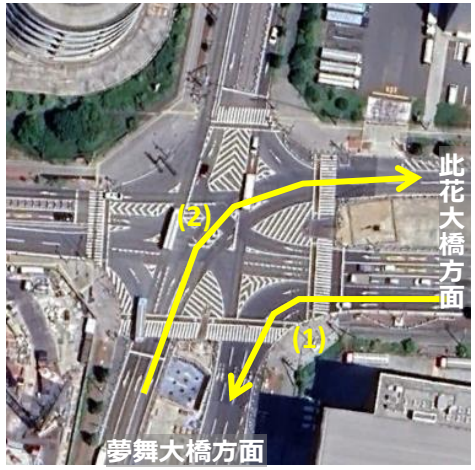
道路容量に対する割合：最大53%

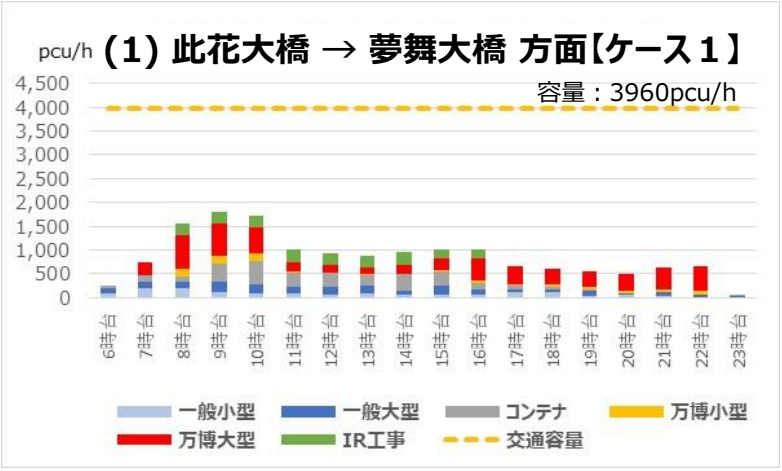
② 舞洲東交差点の影響検討結果【通常期】

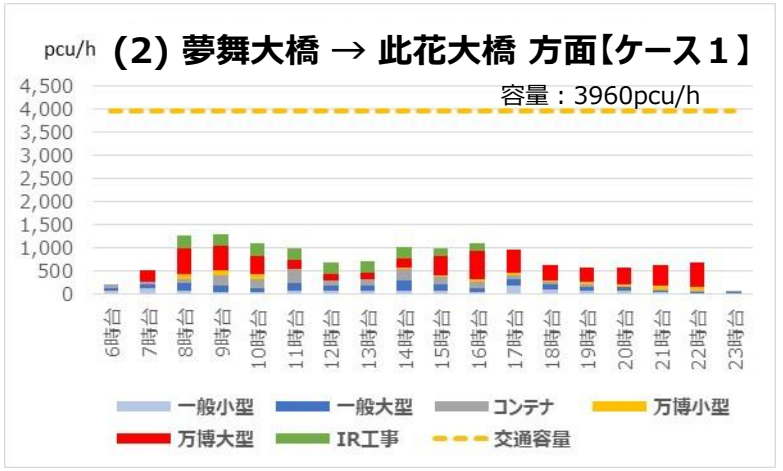
参 考

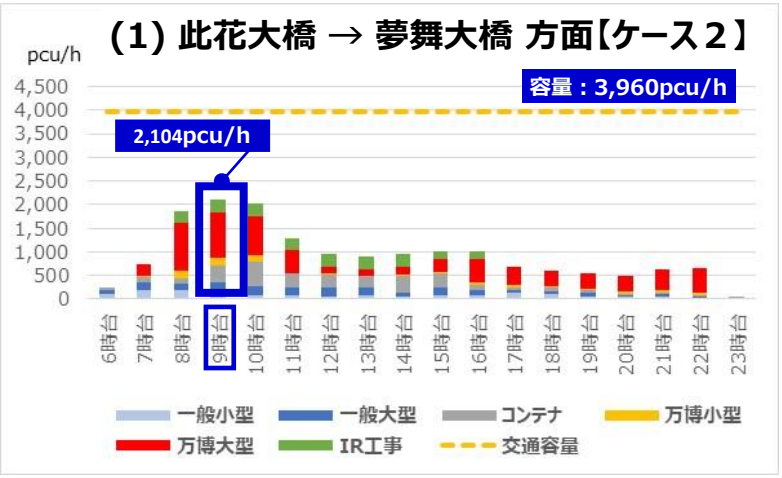
・ケース１　団体バス：300台　　舞洲自家用車：6240台
・ケース２　団体バス：1000台　舞洲自家用車：3450台

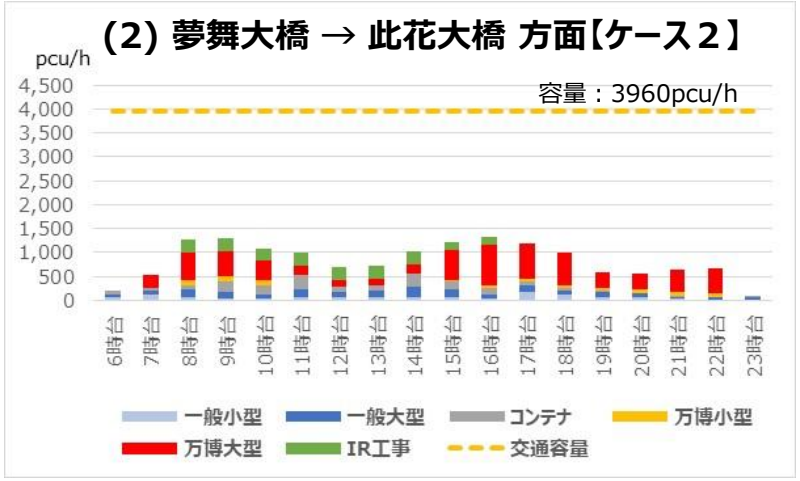
舞洲東交差点　位置図











※□：交通容量に対する交通量の割合が最も高い時間帯

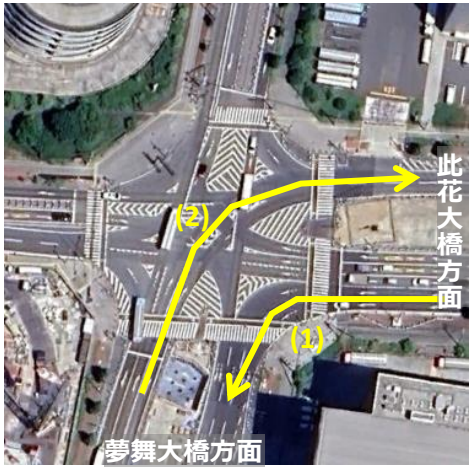
道路容量に対する割合：最大53%

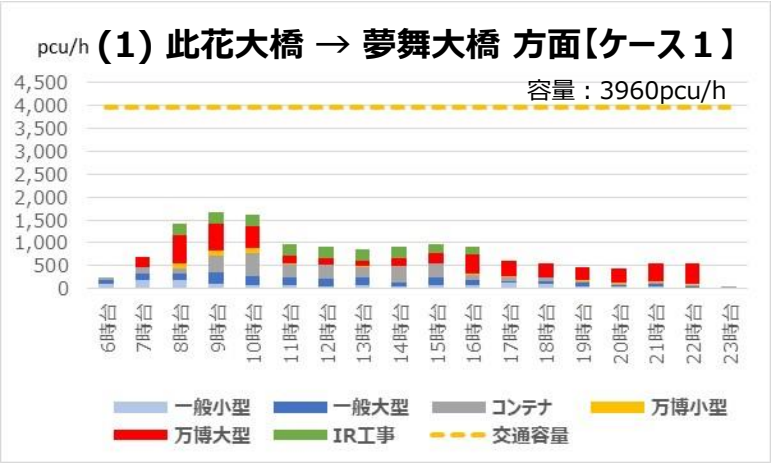
参 考

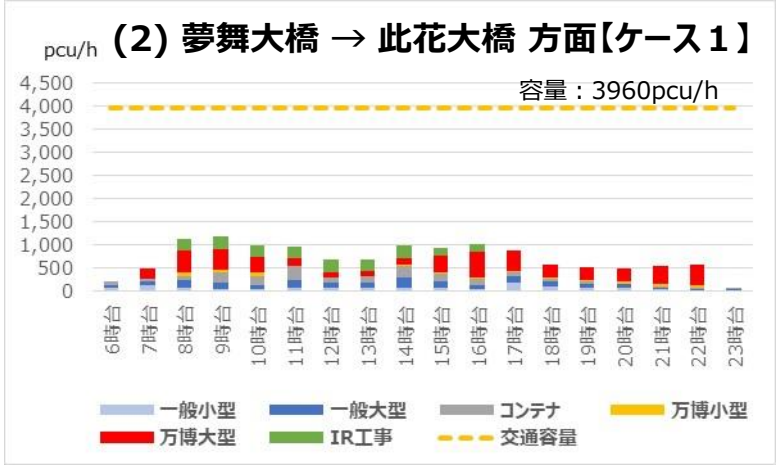
② 舞洲東交差点の影響検討結果【閑散期】

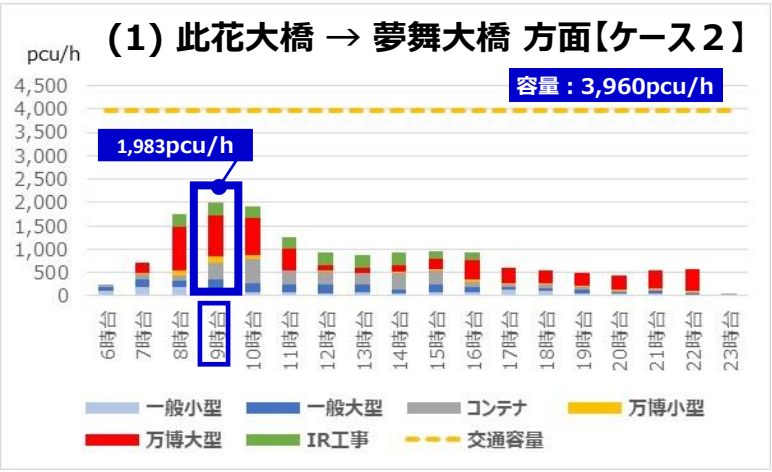
・ケース１　団体バス：300台　　舞洲自家用車：4984台
・ケース２　団体バス：1000台　舞洲自家用車：3450台

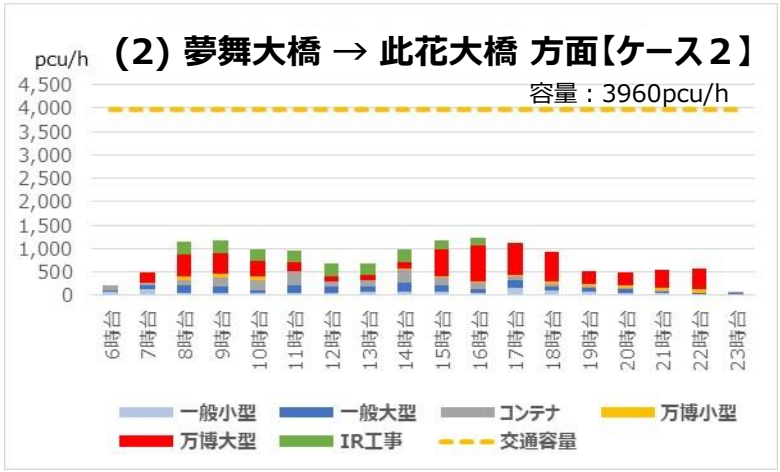
舞洲東交差点　位置図











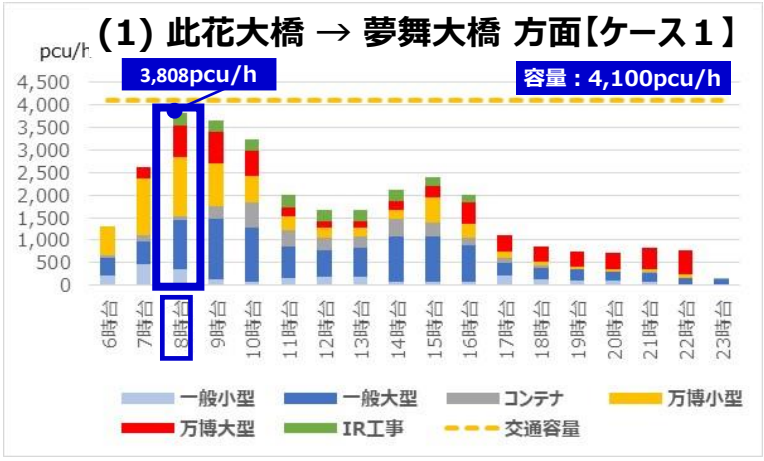
※□：交通容量に対する交通量の割合が最も高い時間帯

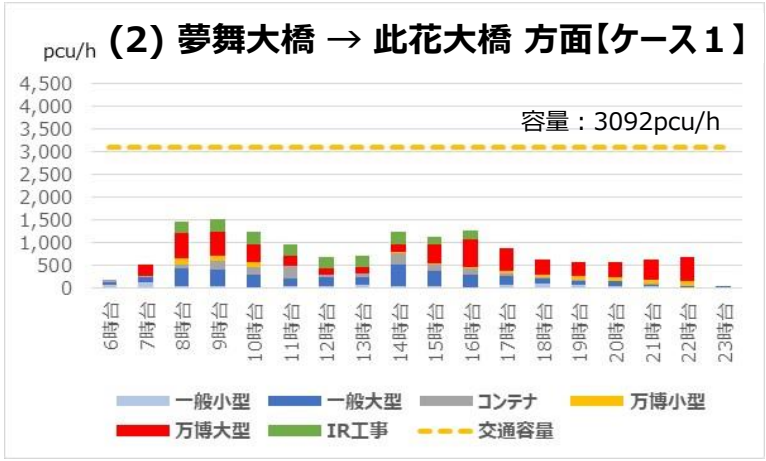
道路容量に対する割合：最大50%

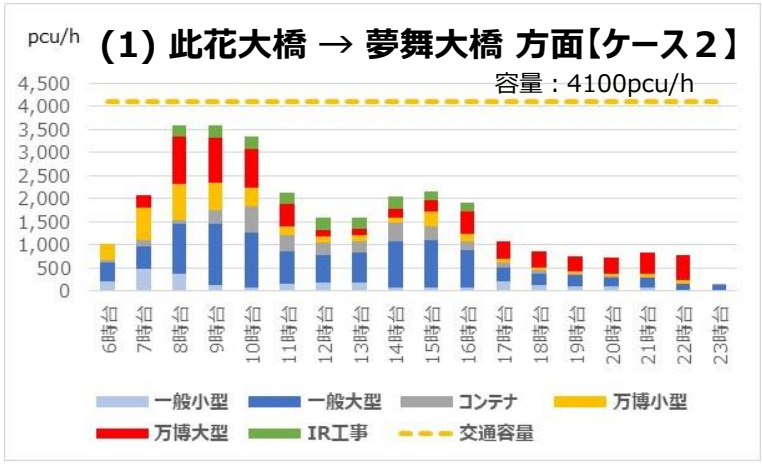
参 考

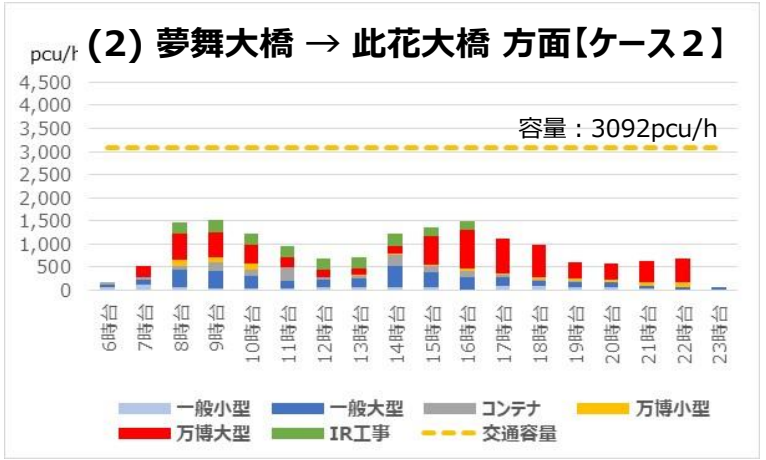
③ 白津１丁目交差点の影響検討結果【繁忙期】

・ケース１　団体バス：300台　　舞洲自家用車：6240台
・ケース２　団体バス：1000台　舞洲自家用車：3450台

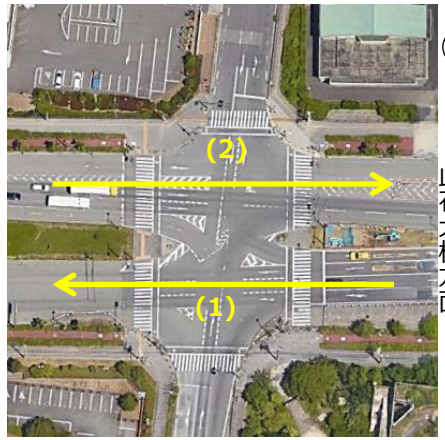








白津1丁目交差点　位置図



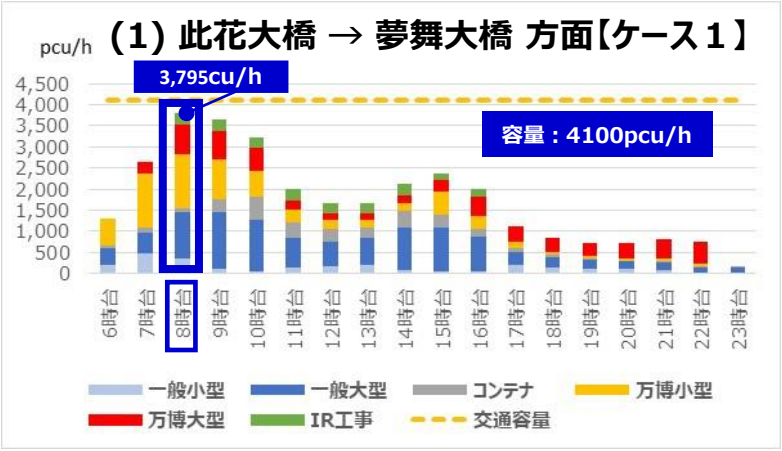
※□：交通容量に対する交通量の割合が最も高い時間帯

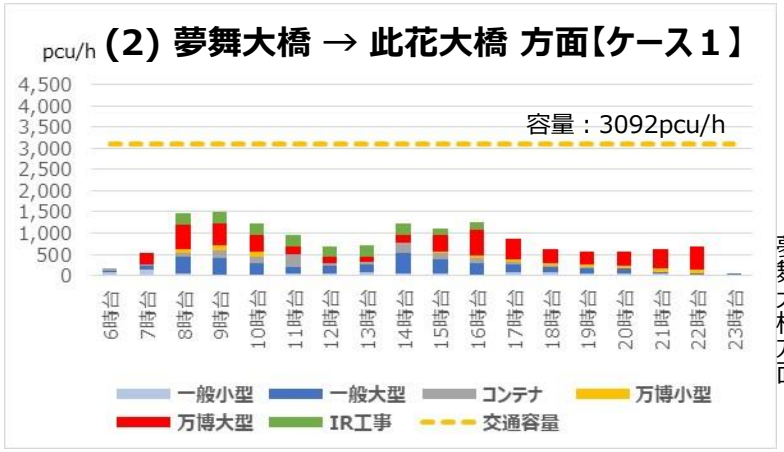
道路容量に対する割合：最大93%

参 考

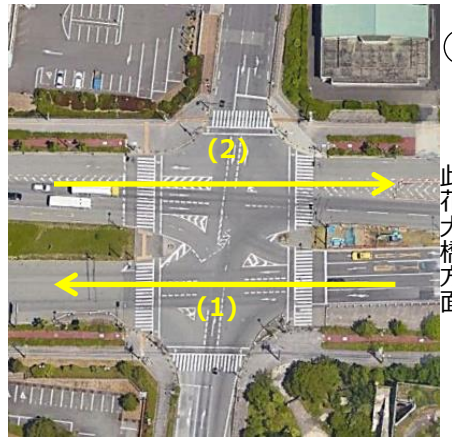
③ 白津１丁目交差点の影響検討結果【通常期】

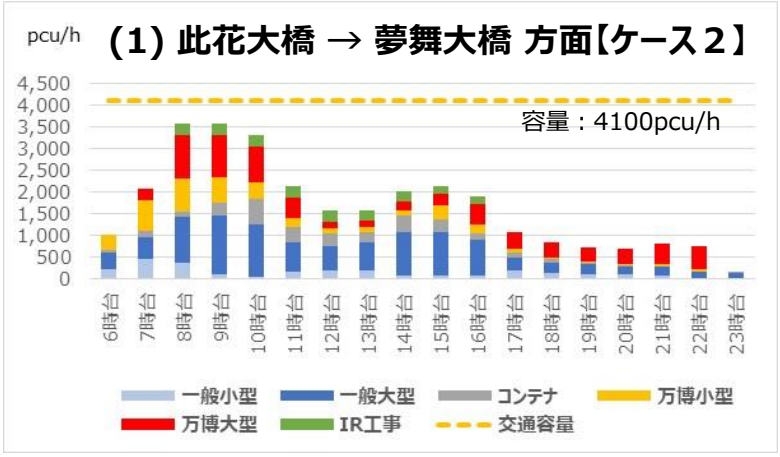
・ケース１　団体バス：300台　　舞洲自家用車：6240台
・ケース２　団体バス：1000台　舞洲自家用車：3450台

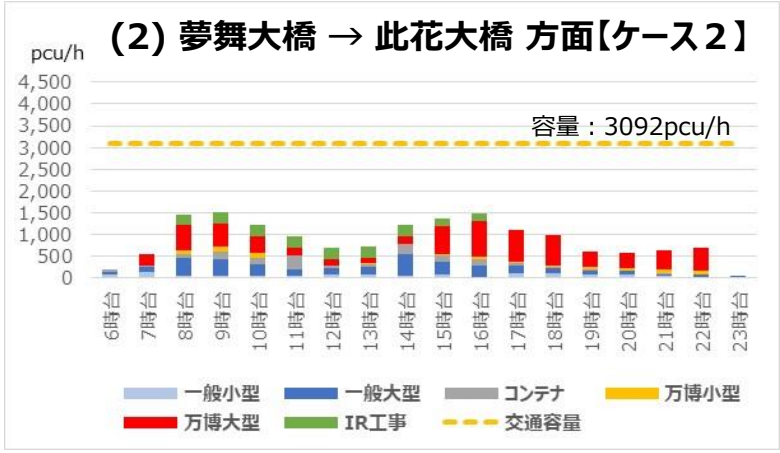




白津1丁目交差点　位置図







※□：交通容量に対する交通量の割合が最も高い時間帯

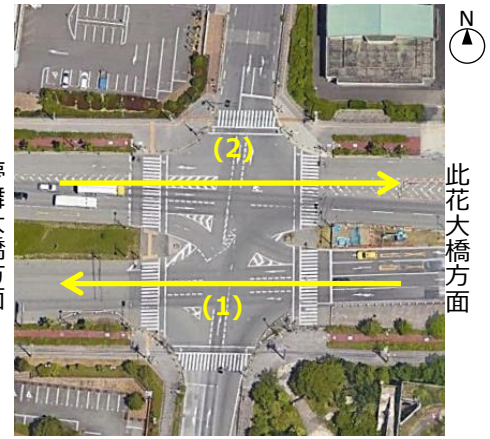
道路容量に対する割合：最大93%

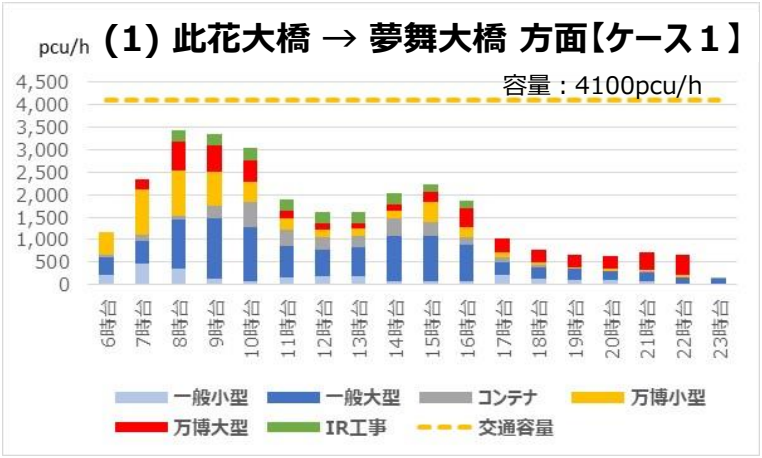
参 考

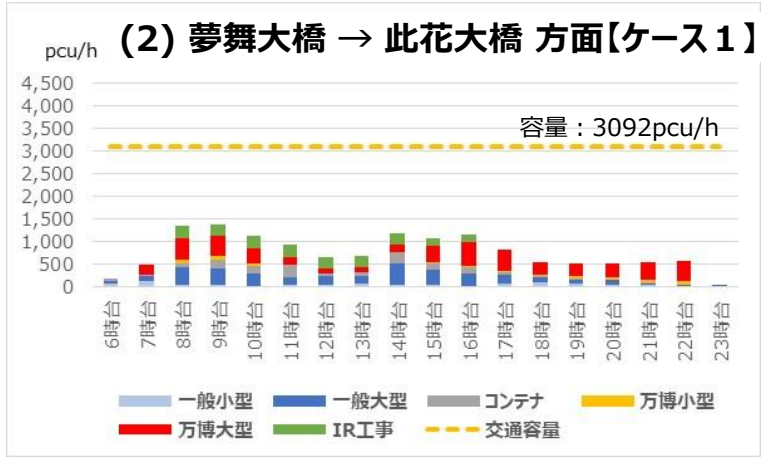
③ 白津１丁目交差点の影響検討結果【閑散期】

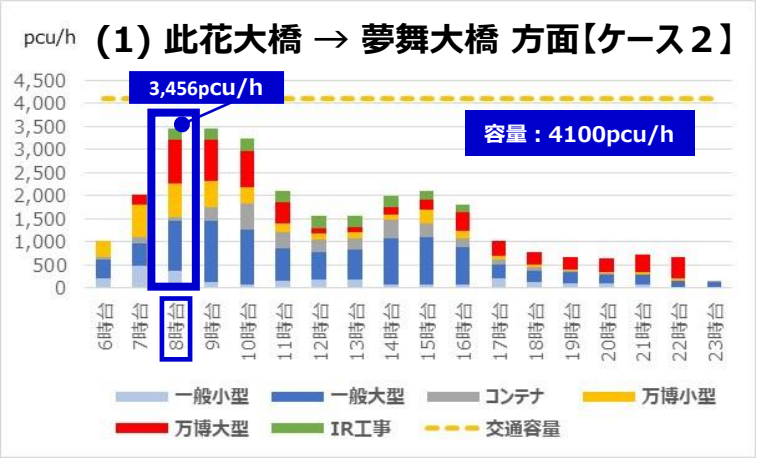
・ケース１　団体バス：300台　　舞洲自家用車：4984台
・ケース２　団体バス：1000台　　舞洲自家用車：3450台

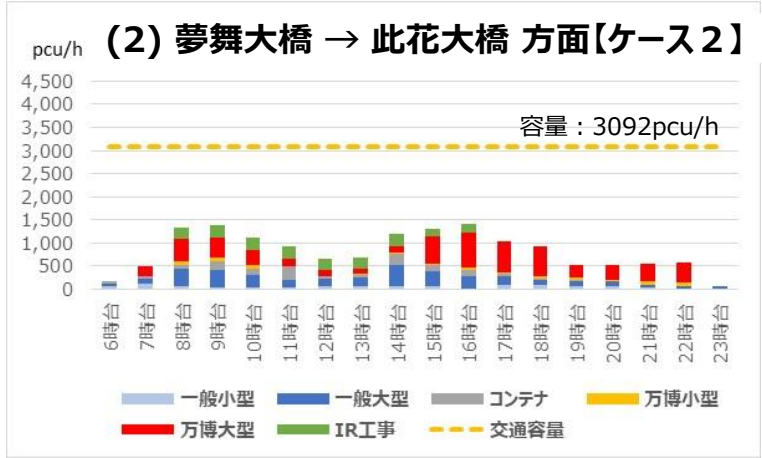
白津1丁目交差点　位置図











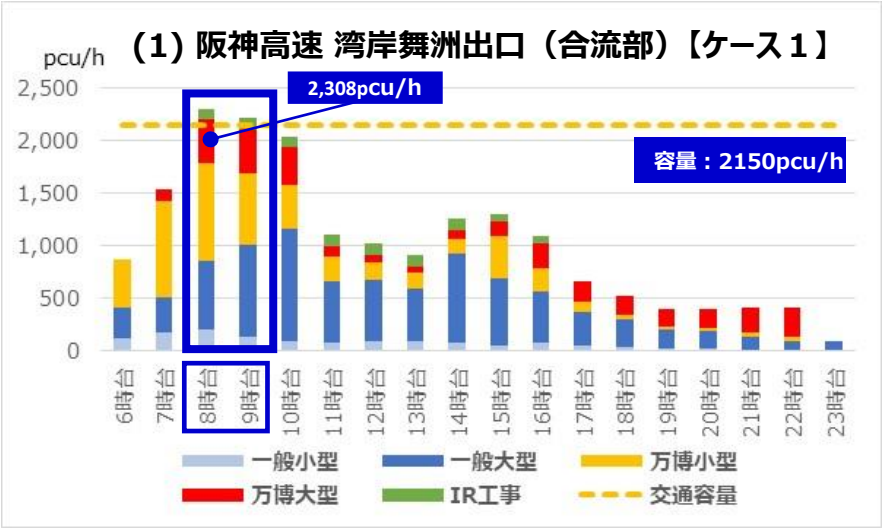
※□：交通容量に対する交通量の割合が最も高い時間帯

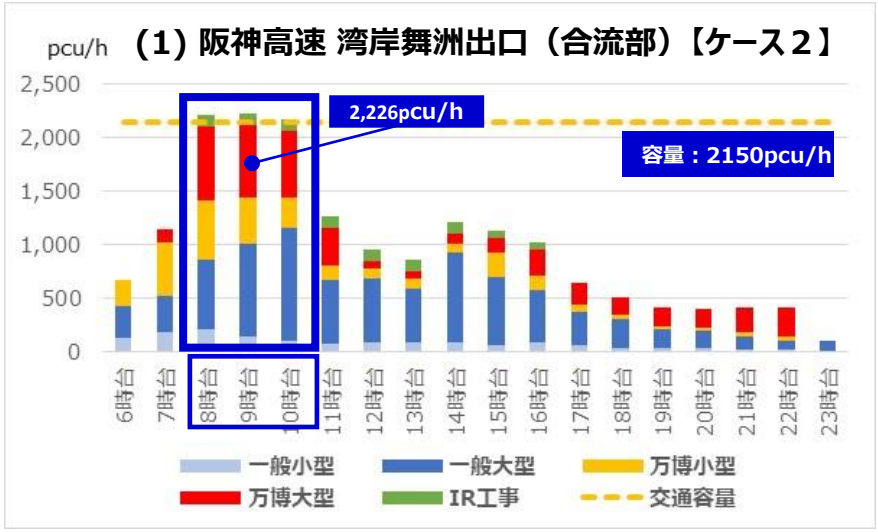
道路容量に対する割合：最大84%

④ 阪神高速 湾岸舞洲出口（合流部）の影響検討結果【繁忙期】

参 考

・ケース１　団体バス：300台　　舞洲自家用車：6240台
・ケース２　団体バス：1000台　　舞洲自家用車：3450台





	一般小型	一般大型	万博小型	万博大型	小計	IR工事	合計	容量
8時台	212	641	930	421	**2,204**	105	**2,308**	2,150
9時台	131	875	691	413	2,110	105	**2,215**	2,150

	一般小型	一般大型	万博小型	万博大型	小計	IR工事	合計	容量
8時台	212	641	566	690	2,108	105	**2,213**	2,150
9時台	131	875	432	683	2,121	105	**2,226**	2,150
10時台	99	1,062	282	622	2,066	105	**2,170**	2,150

【ケース１】
➤８時・９時台の通行台数が道路容量を超過（8時台：107%）
【ケース２】
➤8時・9時・10時台の通行可能台数が容量を超過（９時台：104%）

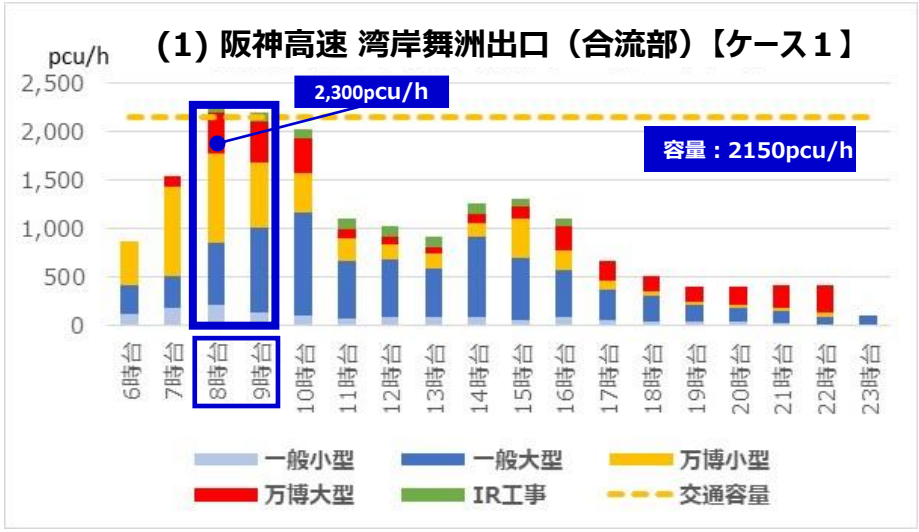
※□：交通容量に対する交通量が超過する時間帯

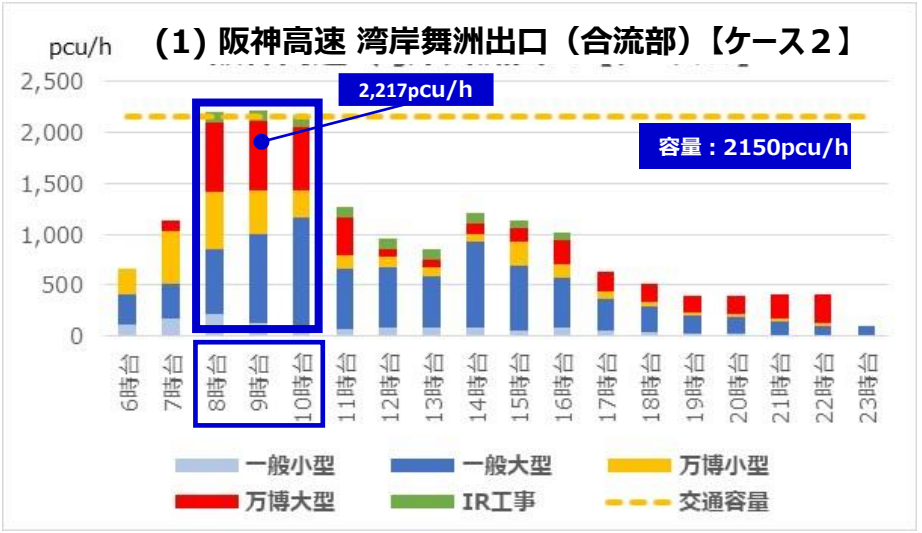
阪神高速 湾岸舞洲出口　検討箇所

④ 阪神高速 湾岸舞洲出口（合流部）の影響検討結果【通常期】

参 考

・ケース１　団体バス：300台　　舞洲自家用車：6240台
・ケース２　団体バス：1000台　　舞洲自家用車：3450台





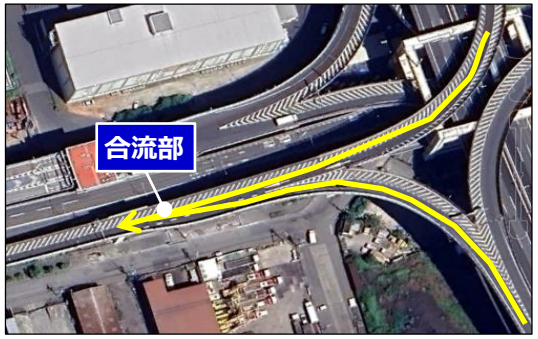
	一般小型	一般大型	万博小型	万博大型	小計	IR工事	合計	容量
8時台	212	641	922	421	**2,195**	105	**2,300**	2,150
9時台	131	875	682	413	2,101	105	**2,206**	2,150

	一般小型	一般大型	万博小型	万博大型	小計	IR工事	合計	容量
8時台	212	641	557	690	2,100	105	**2,204**	2,150
9時台	131	875	424	683	2,112	105	**2,217**	2,150
10時台	99	1,062	273	622	2,057	105	**2,162**	2,150

【ケース１】
➤８時・９時台の通行台数が道路容量を超過（8時台：107%）
【ケース２】
➤8時・9時・10時台の通行可能台数が容量を超過（９時台：104%）

※□：交通容量に対する交通量が超過する時間帯

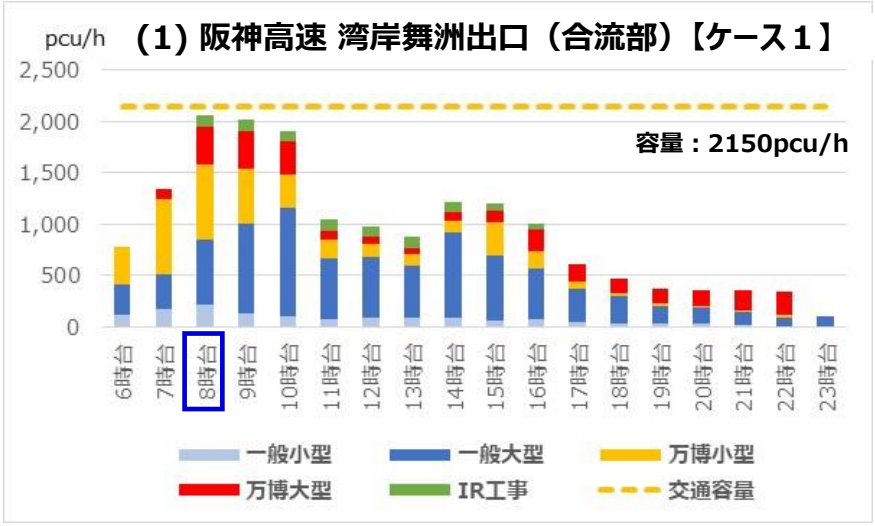
阪神高速 湾岸舞洲出口　検討箇所

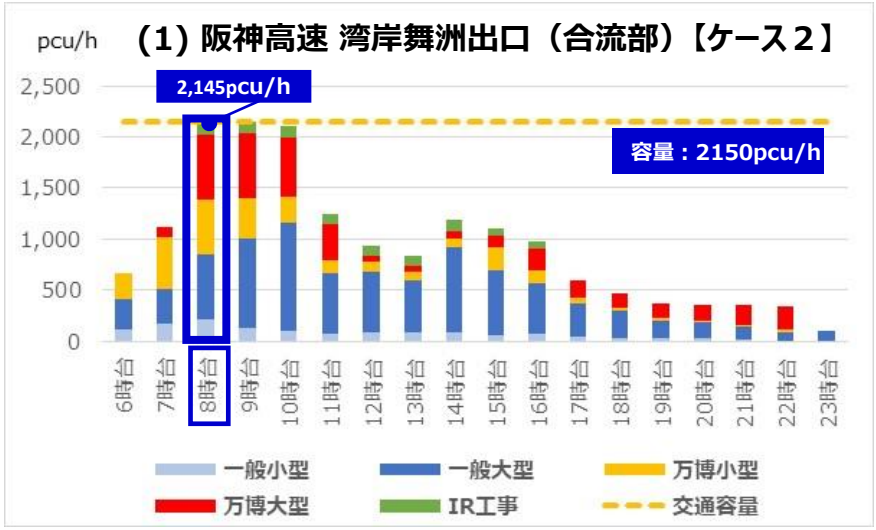


④ 阪神高速 湾岸舞洲出口（合流部）の影響検討結果【閑散期】

参 考

・ケース１　団体バス：300台　　舞洲自家用車：4984台
・ケース２　団体バス：1000台　　舞洲自家用車：3450台



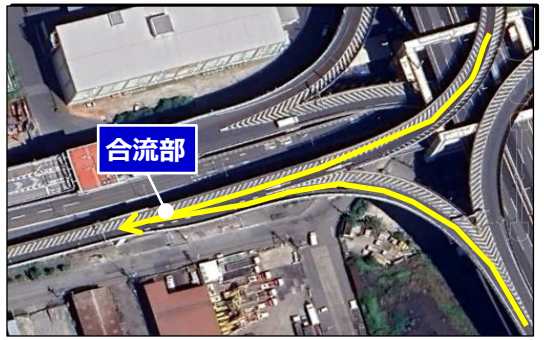


	一般小型	一般大型	万博小型	万博大型	小計	IR工事	合計	容量
8時台	212	641	726	373	1,952	105	2,057	2,150
9時台	131	875	535	367	1,907	105	2,012	2,150

	一般小型	一般大型	万博小型	万博大型	小計	IR工事	合計	容量
8時台	212	641	532	643	2,027	105	2,132	2,150
9時台	131	875	398	636	2,041	105	2,145	2,150
10時台	99	1,062	248	586	1,995	105	2,100	2,150

道路容量に対する割合：最大100%

阪神高速 湾岸舞洲出口　検討箇所

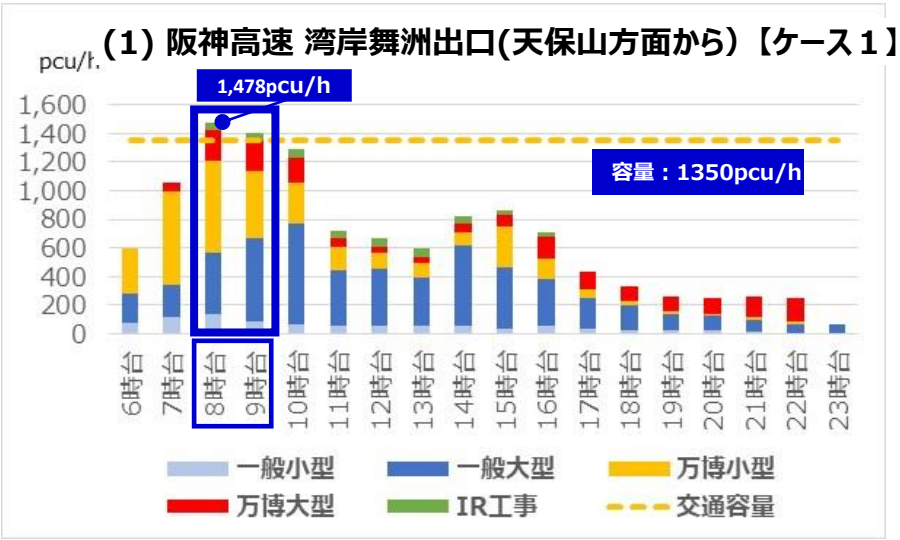


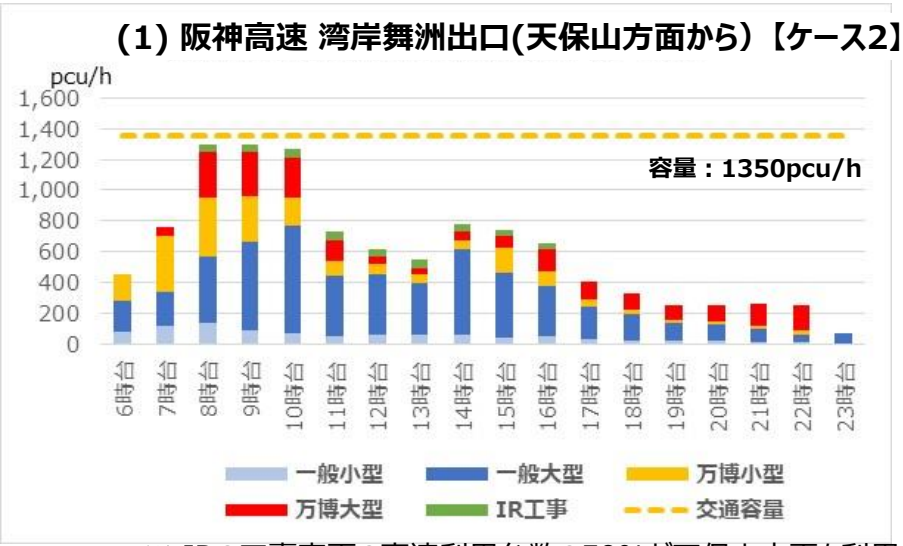
※□：交通容量に対する交通量の割合が最も高い時間帯

④’ 阪神高速 湾岸舞洲出口（天保山方面から）の影響検討結果【繁忙期】

参考

・ケース１　団体バス：300台　　舞洲自家用車：6240台
・ケース２　団体バス：1000台　　舞洲自家用車：3450台





※ IRの工事車両の高速利用台数の50%が天保山方面を利用と想定

	一般小型	一般大型	万博小型	万博大型	小計	IR工事	合計	容量
8時台	139	426	644	216	**1,425**	52	**1,478**	1,350
9時台	86	582	474	210	**1,351**	52	**1,403**	1,350

	一般小型	一般大型	万博小型	万博大型	小計	IR工事	合計	容量
8時台	139	426	384	298	1,246	52	1,298	1,350
9時台	86	582	289	291	1,248	52	1,300	1,350
10時台	65	706	183	260	1,214	52	1,266	1,350

【ケース１】
➤８時・９時台の通行台数が道路容量を超過（8時台：109%）

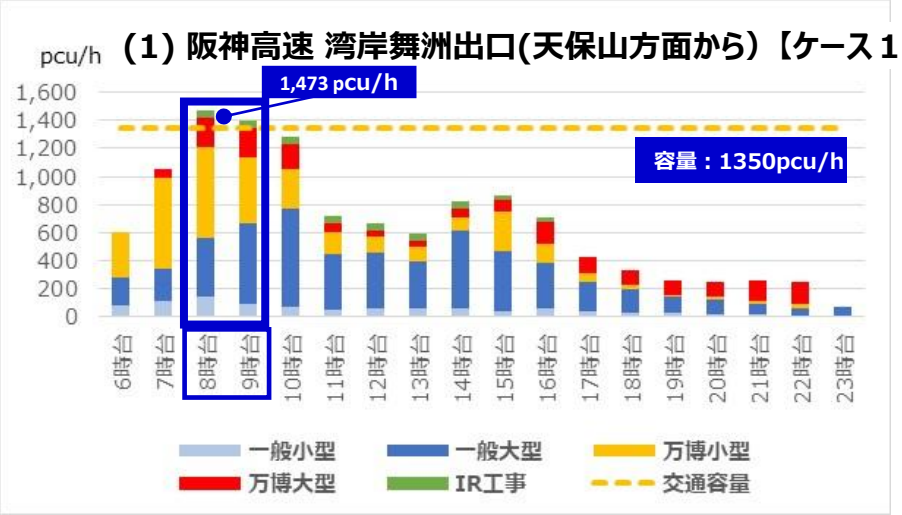
※ □ ：交通容量に対する交通量が超過する時間帯

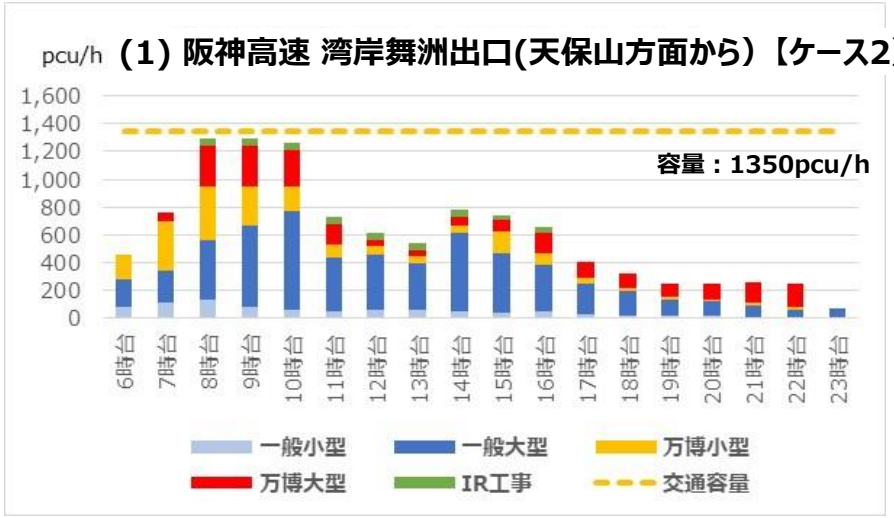
阪神高速 湾岸舞洲出口（天保山方面） 検討箇所

④′ 阪神高速 湾岸舞洲出口（天保山方面から）の影響検討結果【通常期】

参 考

・ケース１　団体バス：300台　　舞洲自家用車：6240台
・ケース２　団体バス：1000台　　舞洲自家用車：3450台





	一般小型	一般大型	万博小型	万博大型	小計	IR工事	合計	容量
8時台	139	426	640	216	**1,421**	52	**1,473**	1,350
9時台	86	582	469	210	1,346	52	**1,399**	1,350

	一般小型	一般大型	万博小型	万博大型	小計	IR工事	合計	容量
8時台	139	426	379	298	1,241	52	1,294	1,350
9時台	86	582	284	291	1,243	52	1,296	1,350
10時台	65	706	178	260	1,209	52	1,262	1,350

※ IRの工事車両の高速利用台数の50%が天保山方面を利用と想定

【ケース１】
➤８時・９時台の通行台数が道路容量を超過（8時台：109%）

阪神高速 湾岸舞洲出口（天保山方面） 検討箇所

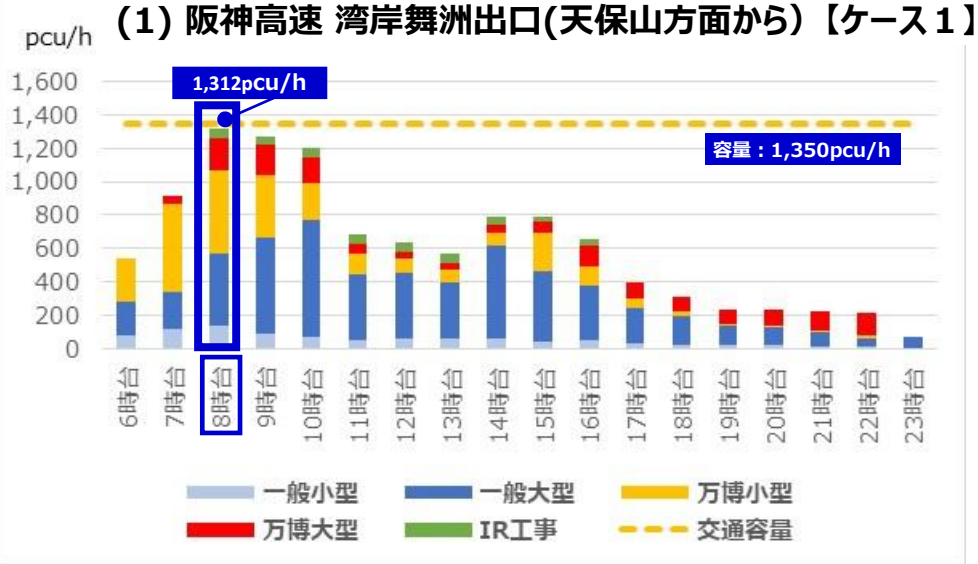
※□：交通容量に対する交通量が超過する時間帯

④’ 阪神高速 湾岸舞洲出口（天保山方面から）の影響検討結果【閑散期】

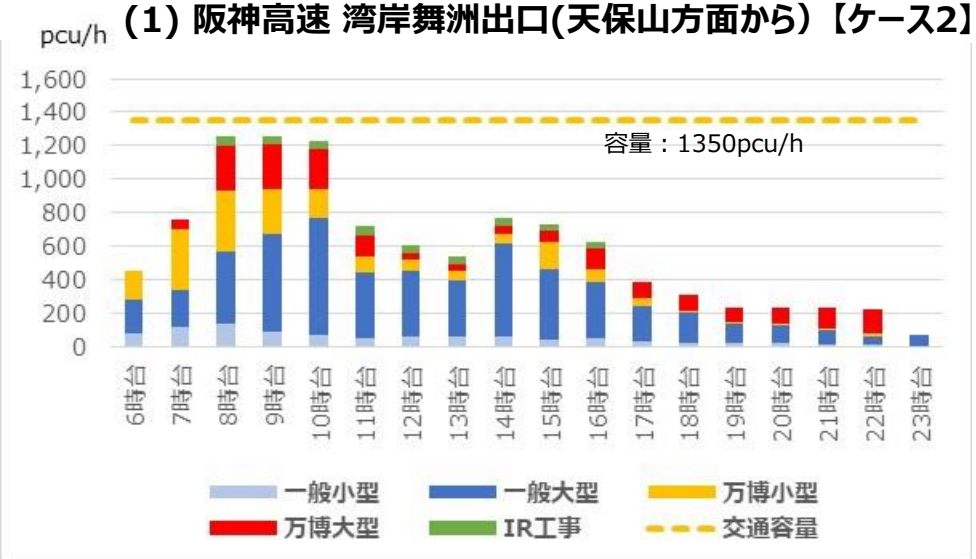
参考

・ケース１　団体バス：300台　　舞洲自家用車：6240台
・ケース２　団体バス：1000台　舞洲自家用車：3450台

(1) 阪神高速 湾岸舞洲出口(天保山方面から)【ケース１】



(1) 阪神高速 湾岸舞洲出口(天保山方面から)【ケース2】



	一般小型	一般大型	万博小型	万博大型	小計	IR工事	合計	容量
8時台	139	426	506	189	1,260	52	1,312	1,350
9時台	86	582	369	184	1,221	52	1,273	1,350

※ IRの工事車両の高速利用台数の50%が天保山方面を利用と想定

	一般小型	一般大型	万博小型	万博大型	小計	IR工事	合計	容量
8時台	139	426	366	271	1,201	52	1,254	1,350
9時台	86	582	271	266	1,204	52	1,256	1,350
10時台	65	706	165	239	1,175	52	1,227	1,350

道路容量に対する割合：最大97%

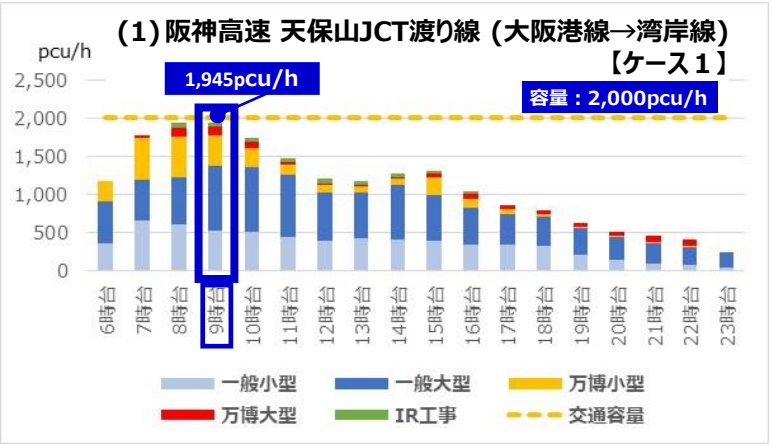
※□：交通容量に対する交通量の割合が最も高い時間帯

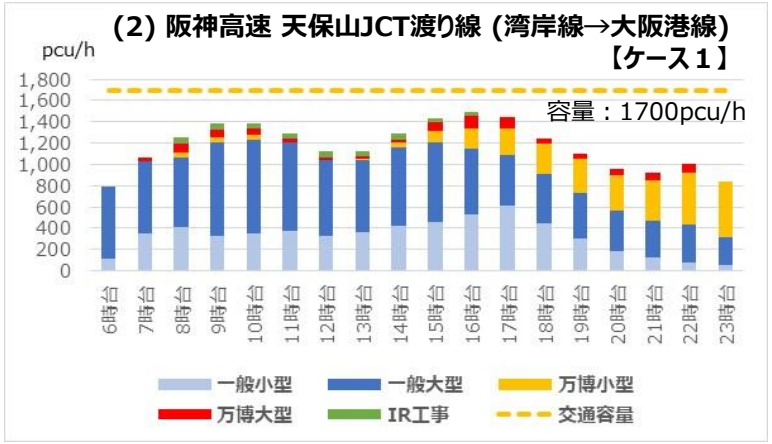
阪神高速 湾岸舞洲出口（天保山方面） 検討箇所

⑤ 阪神高速 天保山JCT渡り線の影響検討結果【繁忙期】

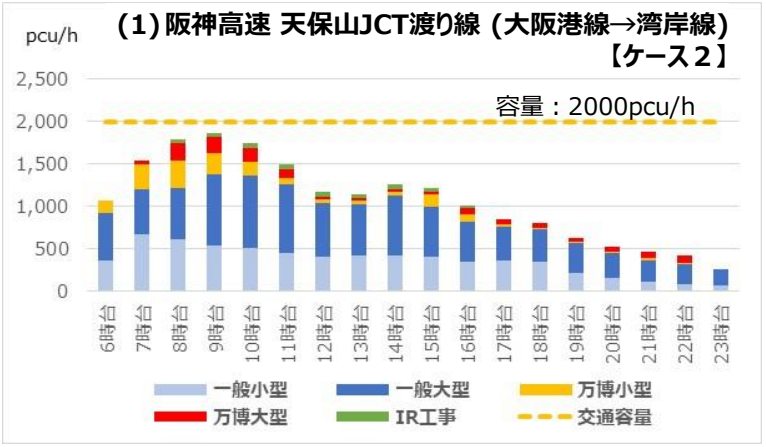
参 考

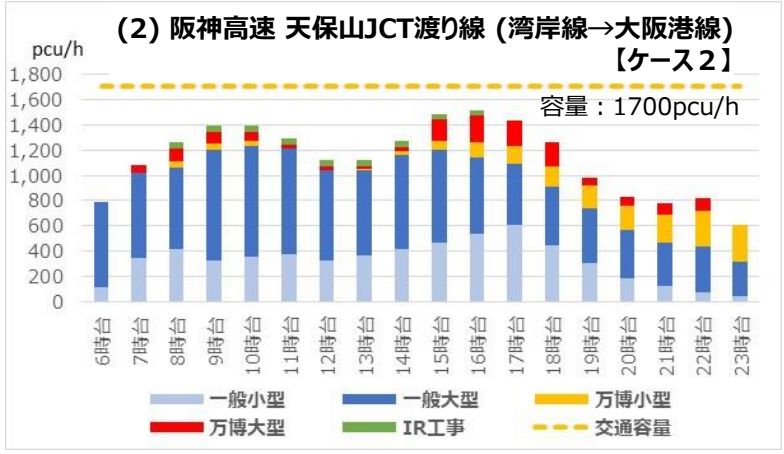
・ケース１　団体バス：300台　　舞洲自家用車：6240台
・ケース２　団体バス：1000台　舞洲自家用車：3450台





阪神高速　天保山JCT渡り線
（大阪港線⇔湾岸線）





※IRの工事車両の高速利用台数の50%が天保山JCTを利用と想定

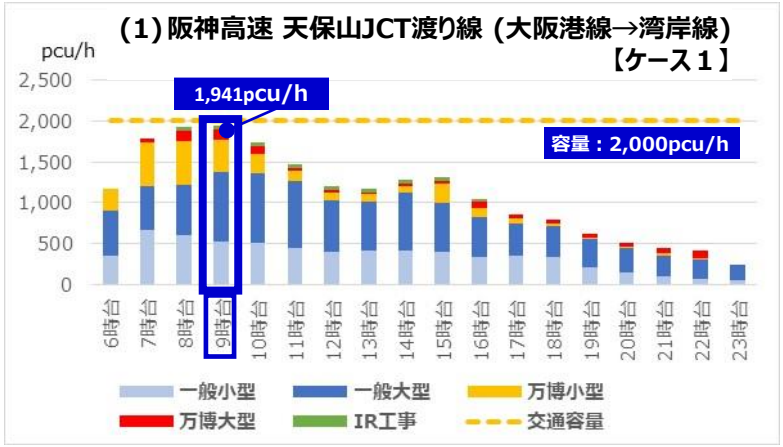
道路容量に対する割合：最大97%

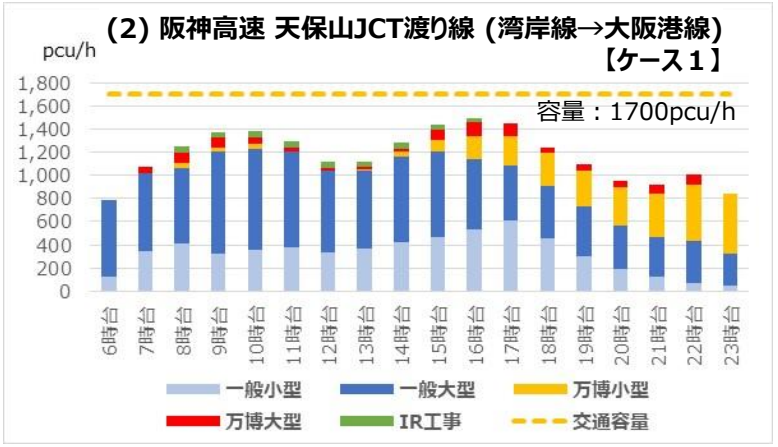
※□：交通容量に対する交通量の割合が最も高い時間帯

⑤ 阪神高速 天保山JCT渡り線の影響検討結果【通常期】

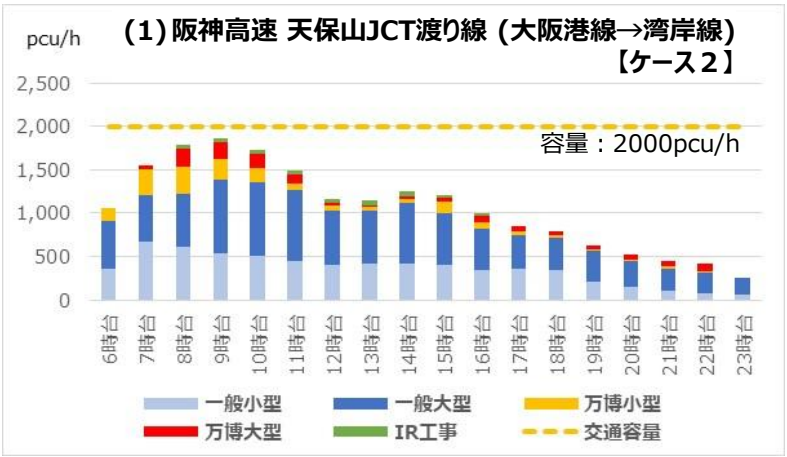
参 考

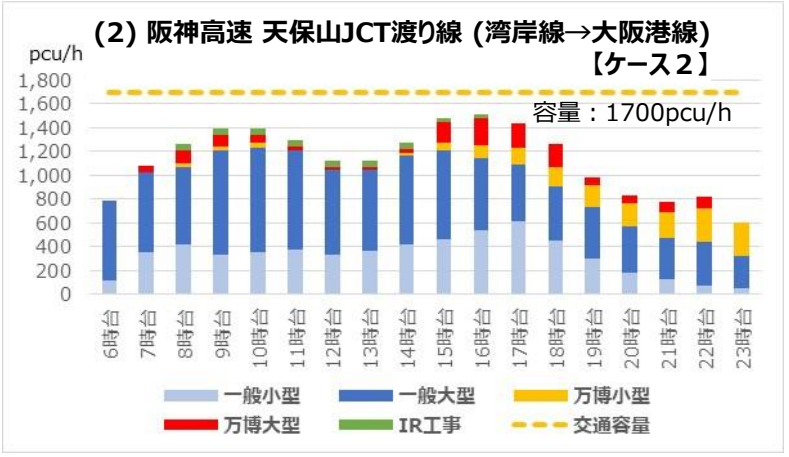
・ケース１　団体バス：300台　　舞洲自家用車：6240台
・ケース２　団体バス：1000台　　舞洲自家用車：3450台





阪神高速　天保山JCT渡り線
（大阪港線⇔湾岸線）





※IRの工事車両の高速利用台数の50%が天保山JCTを利用と想定

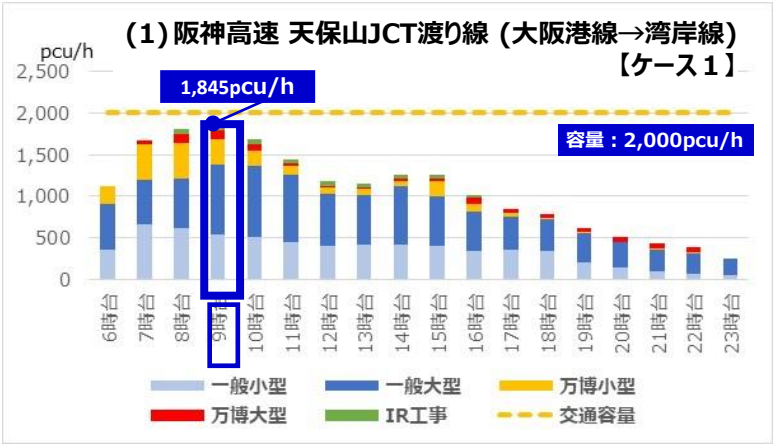
道路容量に対する割合：最大97%

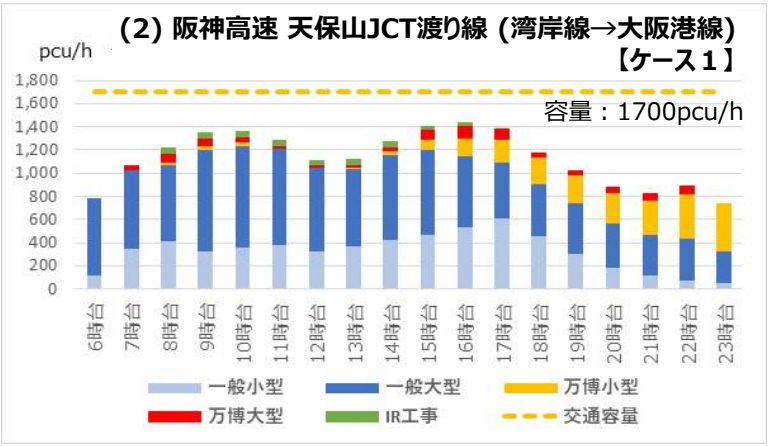
※□：交通容量に対する交通量の割合が最も高い時間帯

参 考

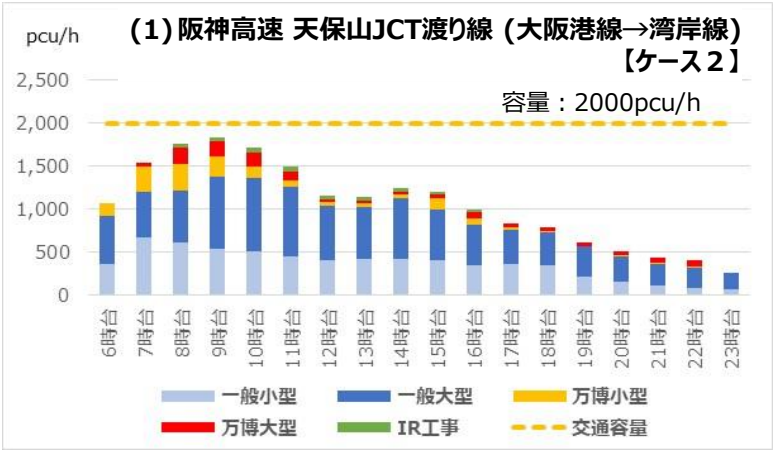
⑤ 阪神高速 天保山JCT渡り線の影響検討結果【閑散期】

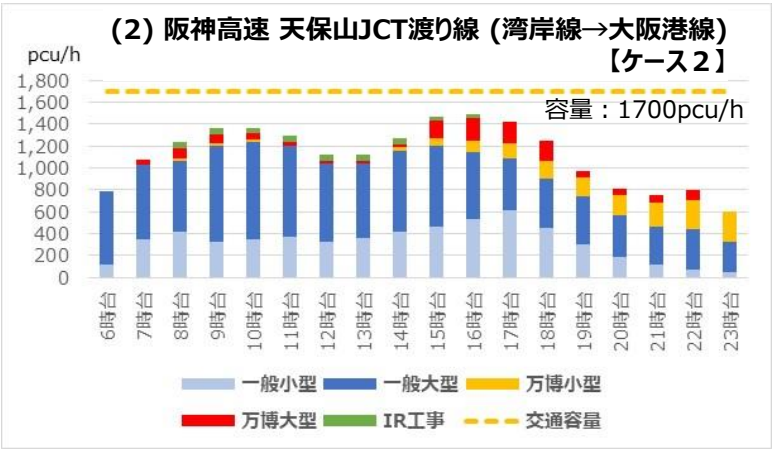
・ケース１　団体バス：300台　　舞洲自家用車：4984台
・ケース２　団体バス：1000台　　舞洲自家用車：3450台





阪神高速　天保山JCT渡り線
（大阪港線⇔湾岸線）





※IRの工事車両の高速利用台数の50%が天保山JCTを利用と想定

道路容量に対する割合：最大92%

※□：交通容量に対する交通量の割合が最も高い時間帯

⑥ 咲洲トンネル西交差点の影響検討結果(ケース1)【繁忙期】

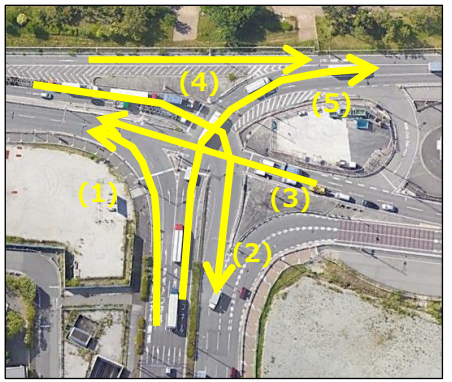
参考

・ケース１　団体バス：300台　　舞洲自家用車：6240台
・ケース２　団体バス：1000台　　舞洲自家用車：3450台

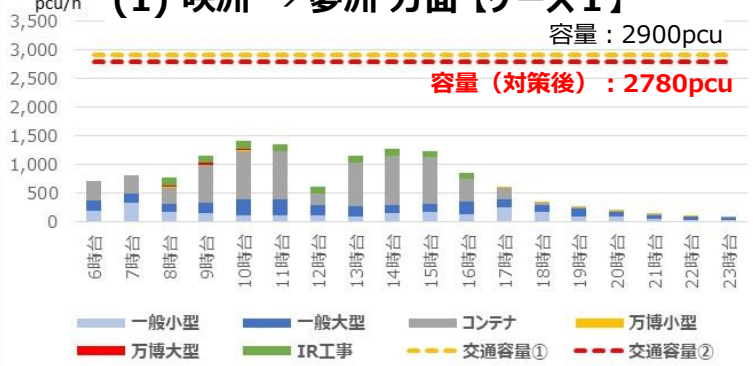
※□：交通容量に対する交通量の割合が最も高い南ルート、中央ルートの時間帯

対策　・(3)港区→夢洲方面が容量を超過するため、信号秒数の調整による対策を実施

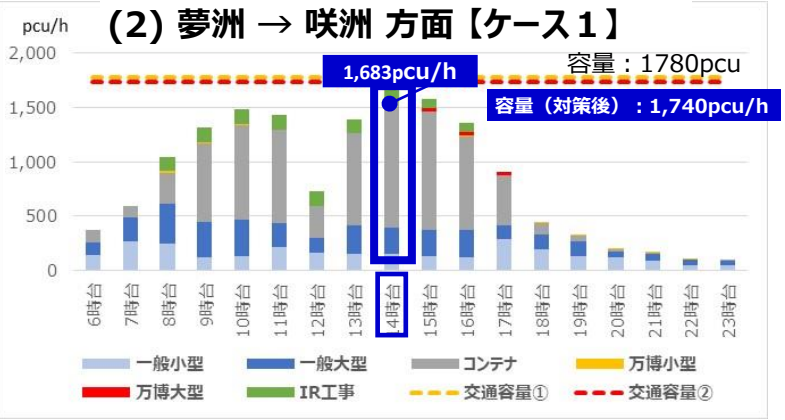
咲洲トンネル西交差点　位置図



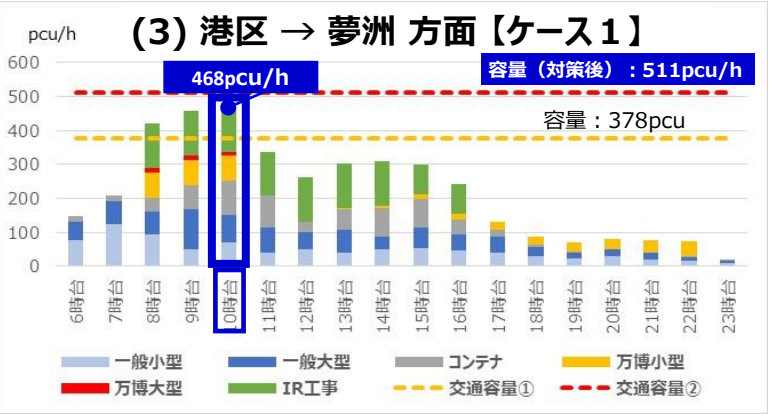
(1) 咲洲 → 夢洲 方面【ケース１】



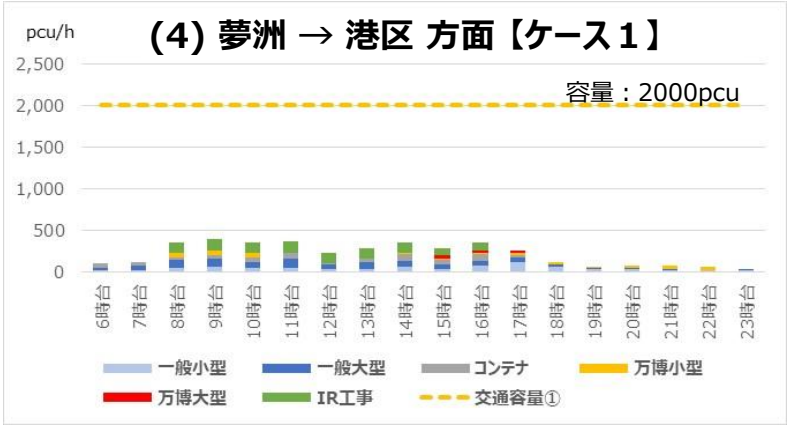
(2) 夢洲 → 咲洲 方面【ケース１】



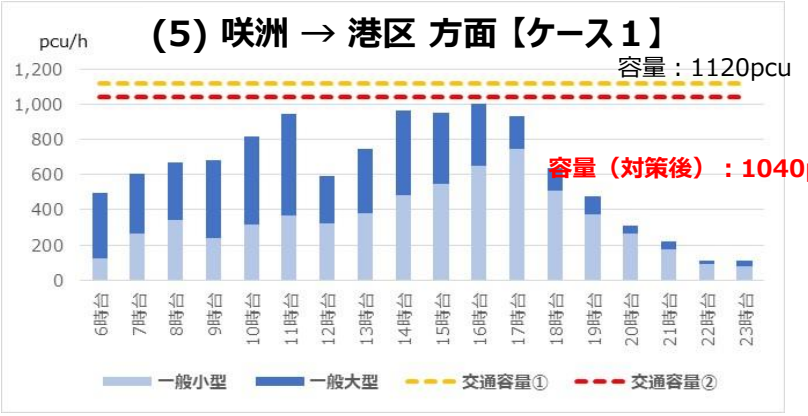
(3) 港区 → 夢洲 方面【ケース１】



(4) 夢洲 → 港区 方面【ケース１】



(5) 咲洲 → 港区 方面【ケース１】



道路容量に対する割合：最大97%

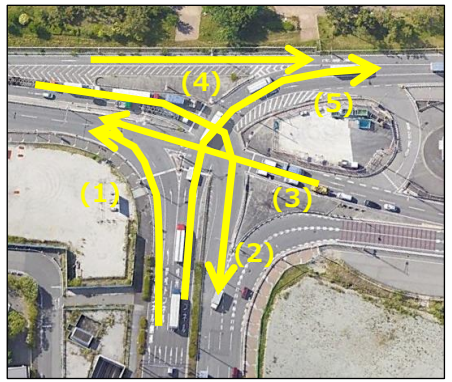
⑥ 咲洲トンネル西交差点の影響検討結果(ケース1)【通常期】

参 考

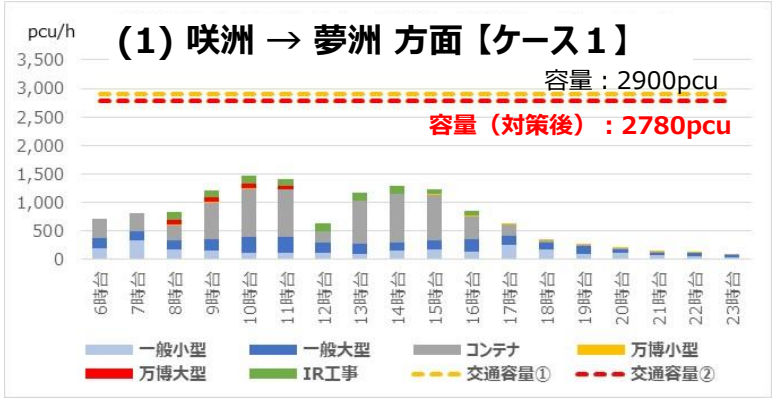
・ケース１　団体バス：300台　　舞洲自家用車：6240台
・ケース２　団体バス：1000台　　舞洲自家用車：3450台

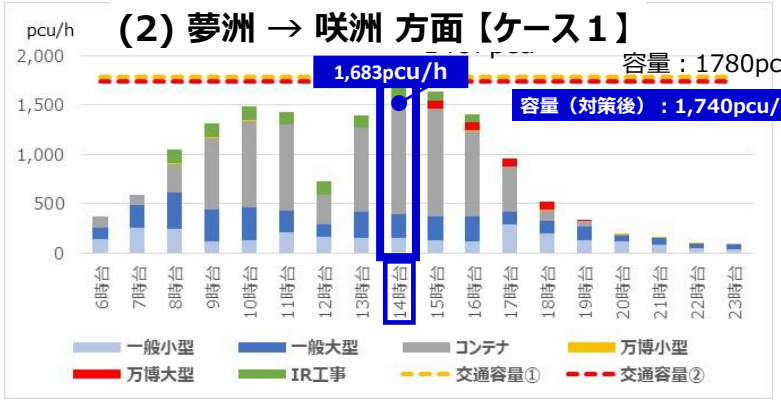
※□：交通容量に対する交通量の割合が最も高い南ルート、中央ルートの時間帯

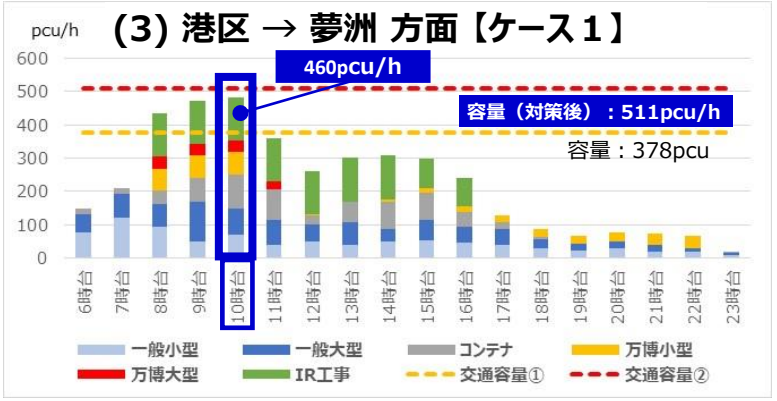
咲洲トンネル西交差点　位置図

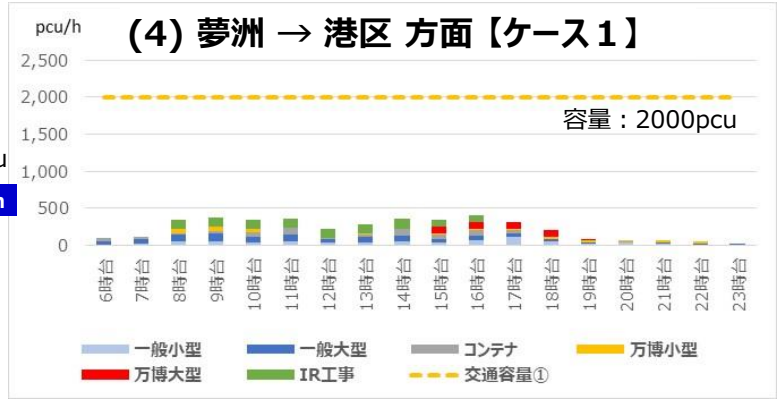


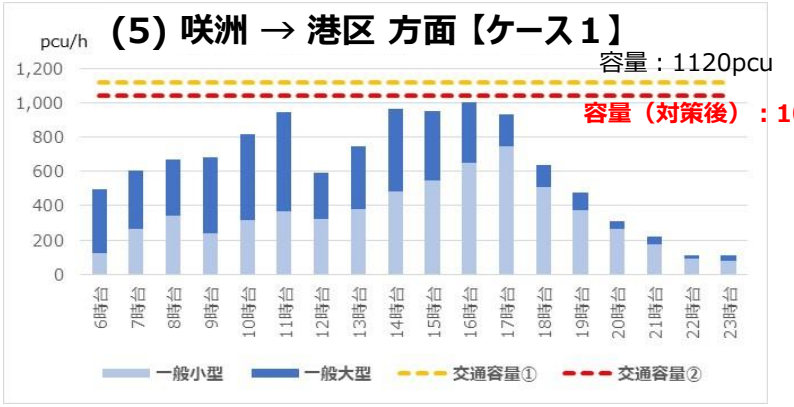
対策　・(3)港区→夢洲方面が容量を超過するため、信号秒数の調整による対策を実施











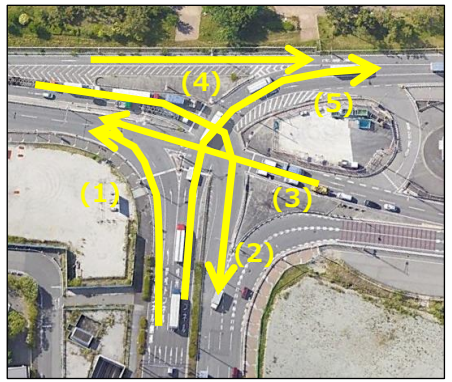
道路容量に対する割合：最大97%

⑥ 咲洲トンネル西交差点の影響検討結果(ケース1)【閑散期】

参 考

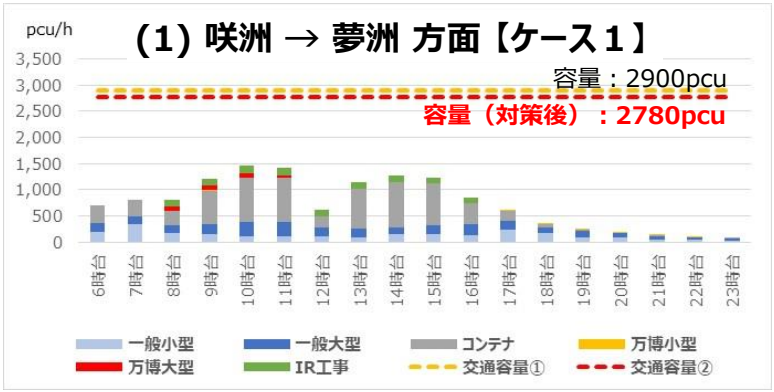
・ケース１　団体バス：300台　　舞洲自家用車：4984台
・ケース２　団体バス：1000台　　舞洲自家用車：3450台

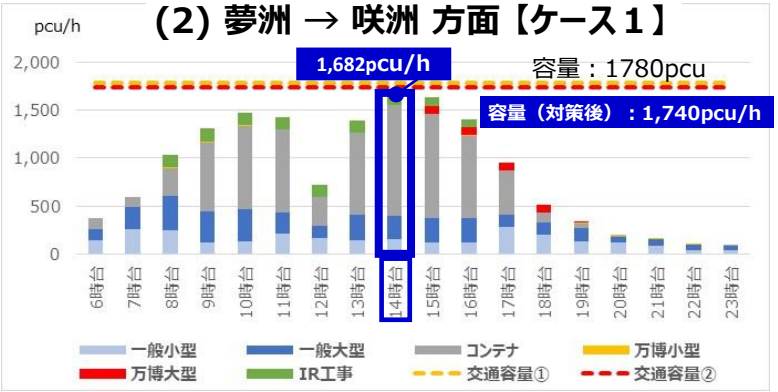
咲洲トンネル西交差点　位置図

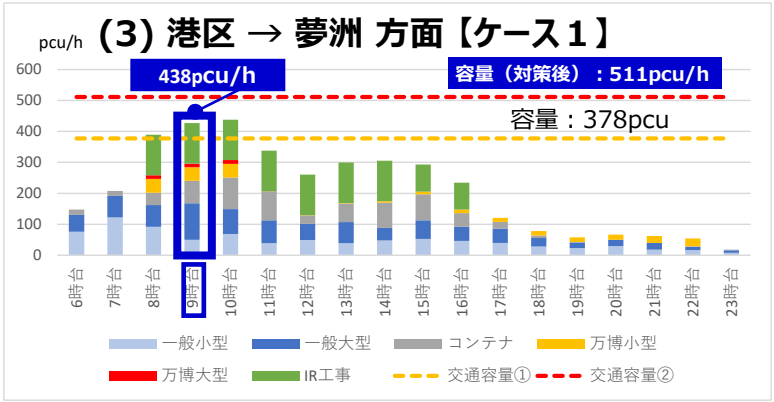


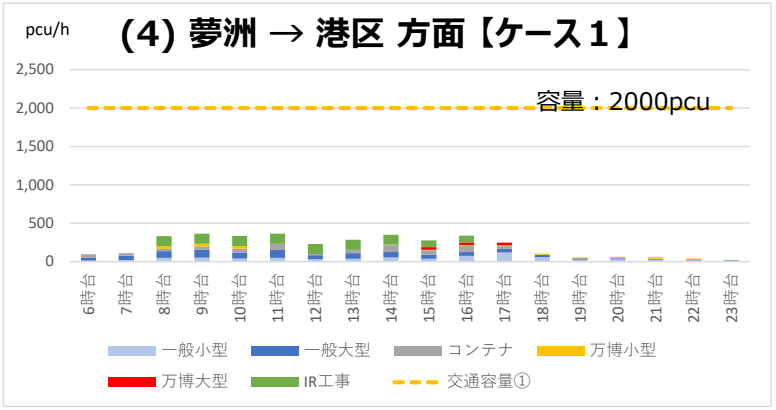
※□：交通容量に対する交通量の割合が最も高い南ルート、中央ルートの時間帯

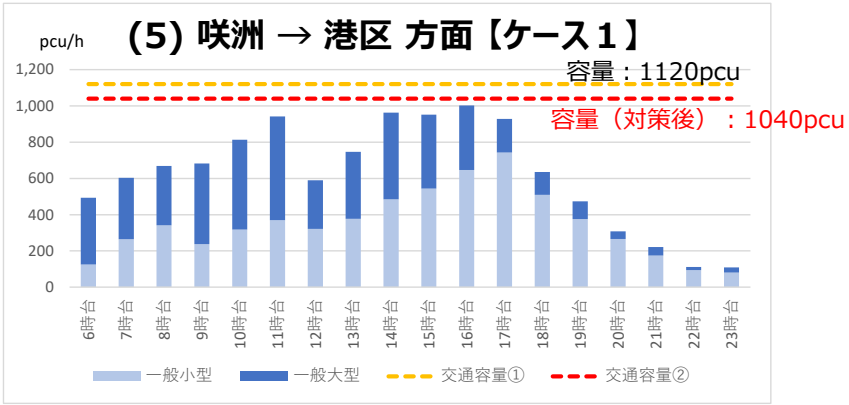
対策　・(3)港区→夢洲方面が容量を超過するため、信号秒数の調整による対策を実施











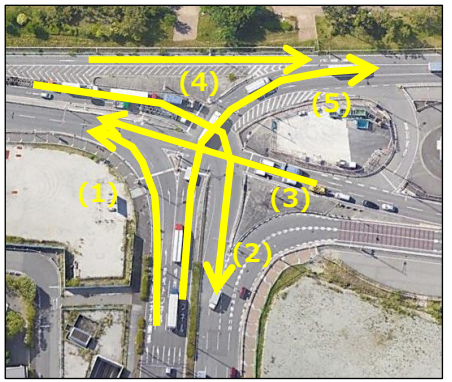
道路容量に対する割合：最大97%

⑥ 咲洲トンネル西交差点の影響検討結果(ケース2)【繁忙期】

参 考

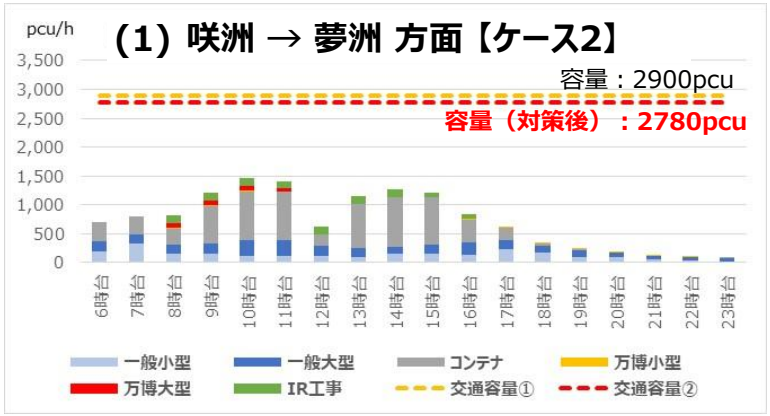
・ケース１　団体バス：300台　　舞洲自家用車：6240台
・ケース２　団体バス：1000台　　舞洲自家用車：3450台

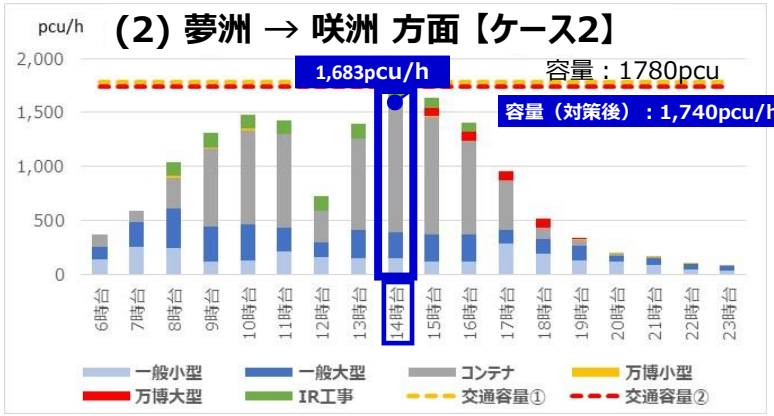
咲洲トンネル西交差点　位置図

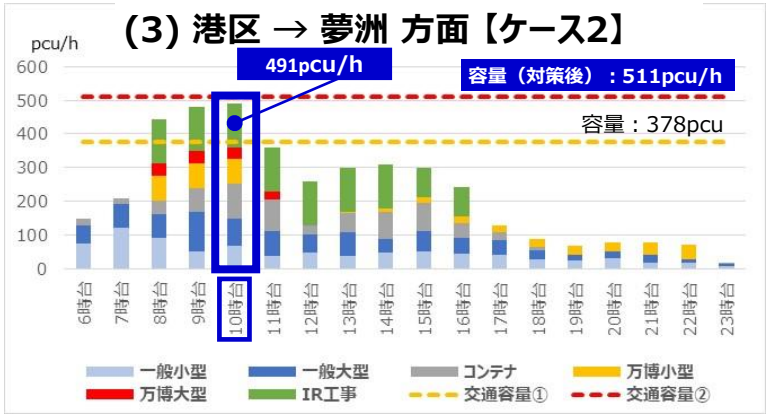


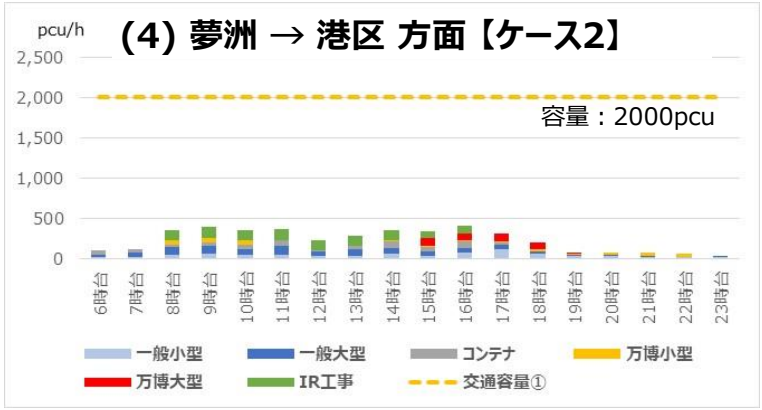
※□：交通容量に対する交通量の割合が
最も高い南ルート、中央ルートの時間帯

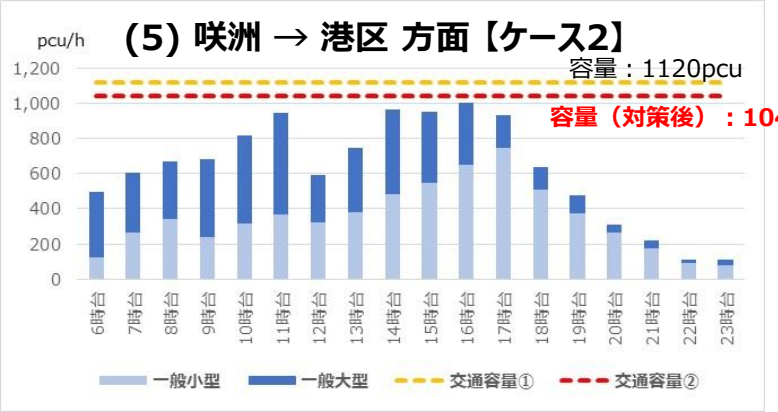
対策　・(3)港区→夢洲方面が容量を超過するため、
信号秒数の調整による対策を実施











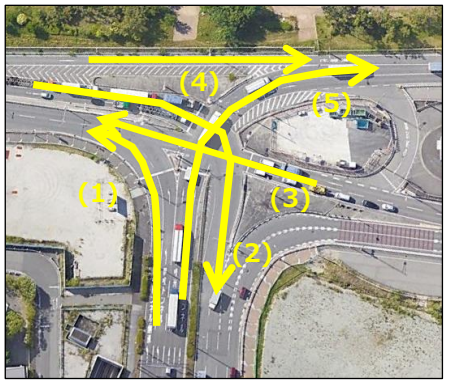
道路容量に対する割合：最大97%

⑥ 咲洲トンネル西交差点の影響検討結果(ケース2)【通常期】

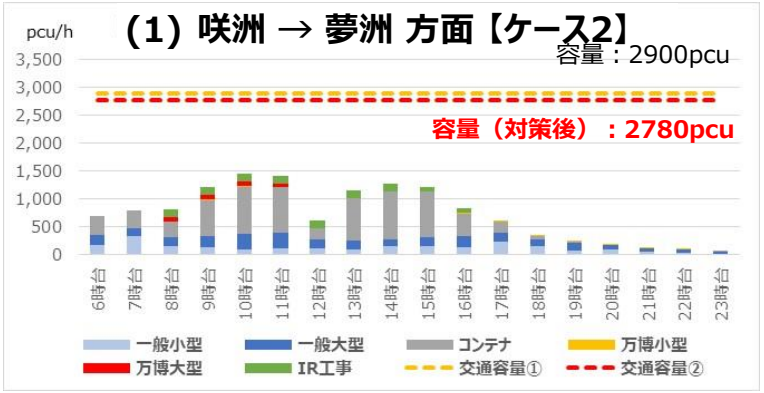
参 考

・ケース１　団体バス：300台　　舞洲自家用車：4984台
・ケース２　団体バス：1000台　　舞洲自家用車：3450台

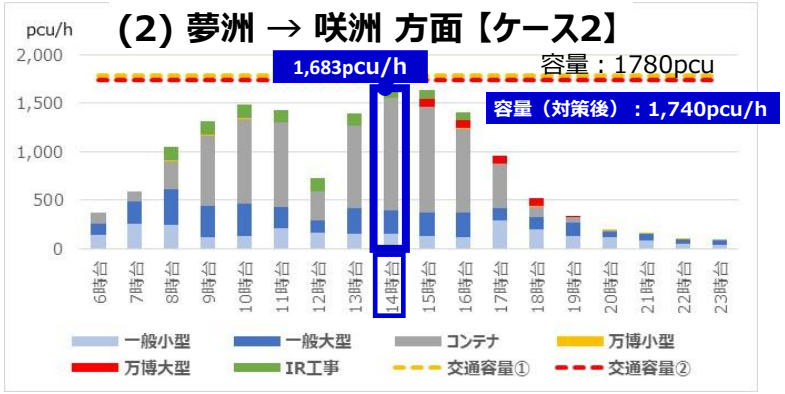
咲洲トンネル西交差点　位置図



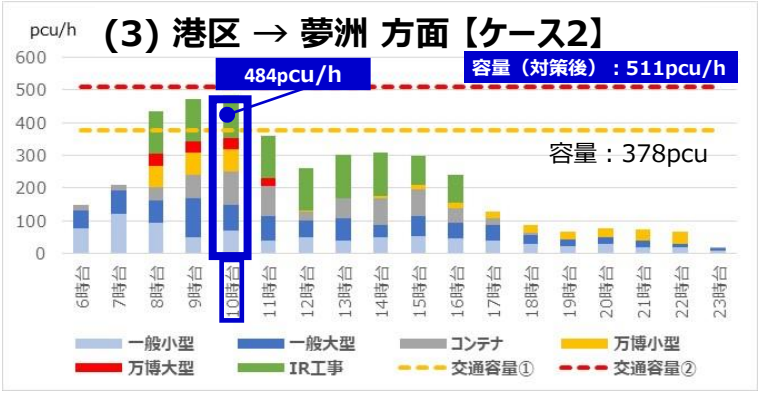
(1) 咲洲 → 夢洲 方面【ケース2】



(2) 夢洲 → 咲洲 方面【ケース2】



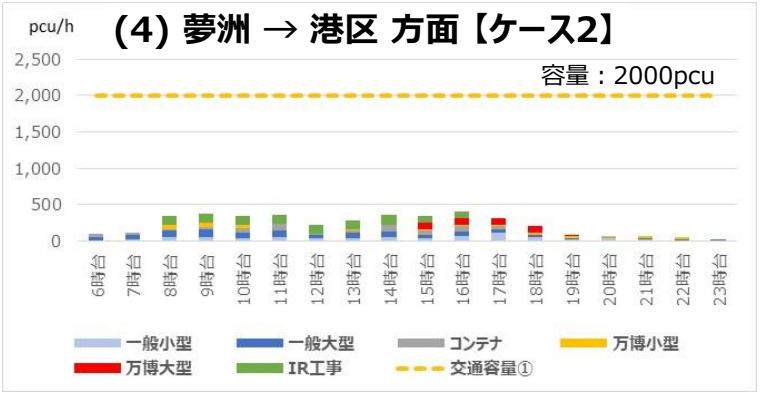
(3) 港区 → 夢洲 方面【ケース2】



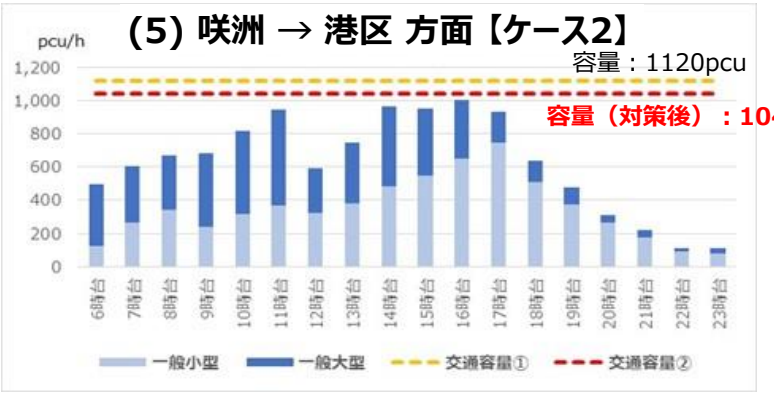
※ □ ：交通容量に対する交通量の割合が
最も高い南ルート、中央ルートの時間帯

対策　・(3)港区→夢洲方面が容量を超過するため、
信号秒数の調整による対策を実施

(4) 夢洲 → 港区 方面【ケース2】



(5) 咲洲 → 港区 方面【ケース2】



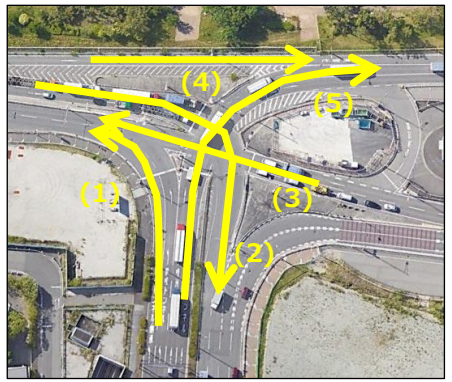
道路容量に対する割合：最大97%

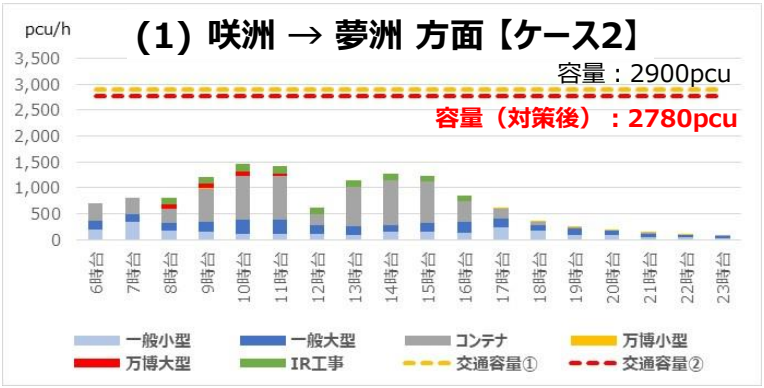
⑥ 咲洲トンネル西交差点の影響検討結果(ケース2)【閑散期】

参 考

・ケース１　団体バス：300台　　舞洲自家用車：4984台
・ケース２　団体バス：1000台　　舞洲自家用車：3450台

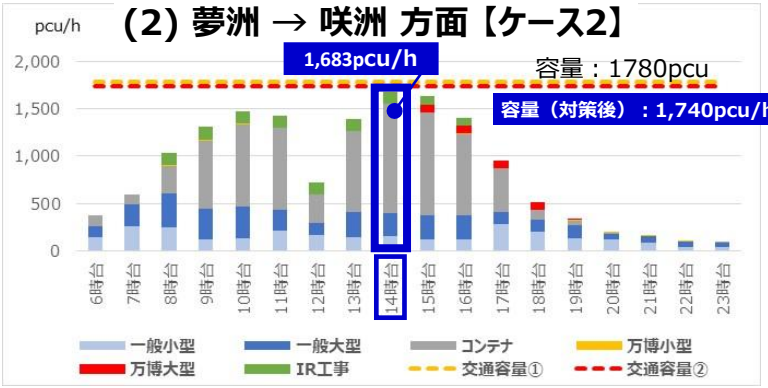
咲洲トンネル西交差点　位置図

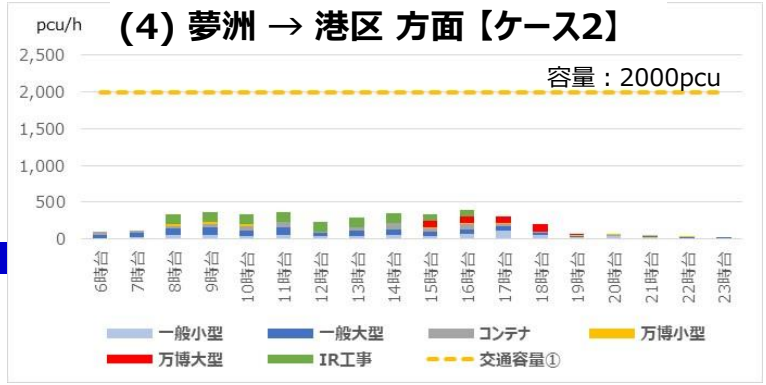


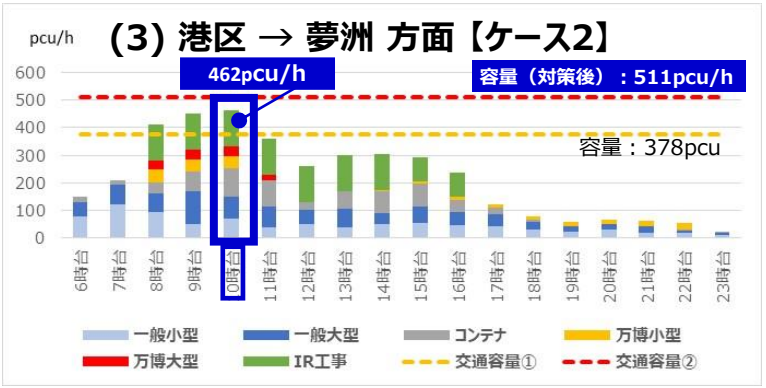


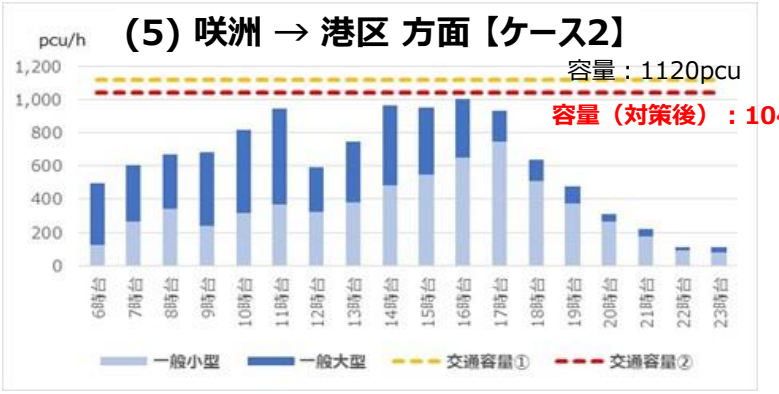
※□：交通容量に対する交通量の割合が最も高い南ルート、中央ルートの時間帯

対策　・(3)港区→夢洲方面が容量を超過するため、信号秒数の調整による対策を実施









道路容量に対する割合：最大97%

円滑な交通確保に向けた追加的な対応（案）

- 今回の交通影響の推計は、来場者・IR工事・物流全てのピーク台数の予測値を合算し、**厳しい条件で行っており、このような状況が懸念される時間帯等は限定的**と考えられるが、**実際の交通量に一定の変動（一般交通等）が想定されることから、追加的な手法について準備を進めることが重要**。

- 万博開催期間中は、最新のデータから**直近のより詳細な交通量の把握**を行い、**交通影響が想定される場合は、その場所・時間帯等を特定し、対策を実施**する。

- 具体的な**対策手法の抽出**や、**必要性を判断し対策を決定する仕組み**など、**早急に具体化を図る**。