

万博開催期間中の交通影響検討

令和 6 年6月19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。
- 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

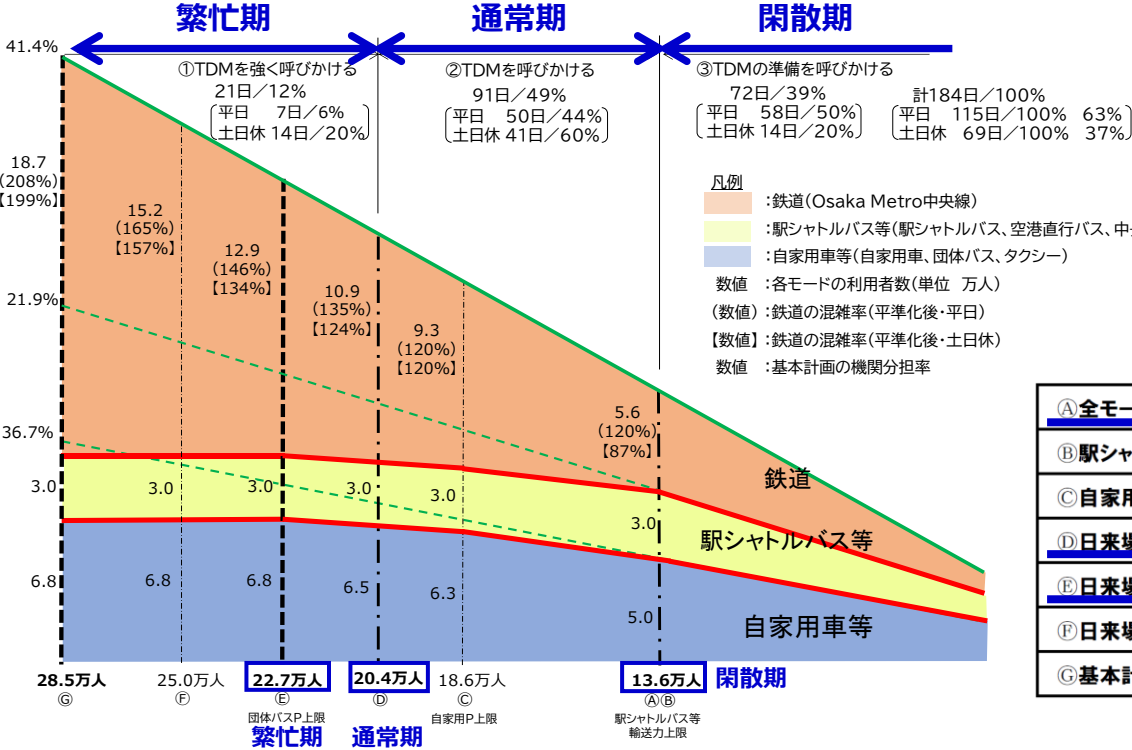
- **万博車両**：「繁忙期」における日ピーク来場者（22.7万人）における台数（**来場者輸送具体方針第4版※1**より）
※「通常期」「閑散期」のピーク日（20.4万人、13.6万人）も合わせてチェック
（資料5-2参照） ※ 万博開催中の物販車両は、夜間の時間帯に搬入。
ボランティアの通勤は鉄道を利用。 ※1:2024年7月19日公表予定 ※ 博覧会協会より提供
- **IR車両**：万博開催期間のうち最大となる令和7年10月時点の車両台数（**2,088台/日**） ※ IR事業者より提供
（資料5-3参照） （前回 2,182台/日）
- **物流車両**：2025年までの伸び率を考慮した約11,200台/日（ピーク週の平日平均）、 ※ 博覧会協会より提供
咲洲シフト（空コンテナシフト、本船シフト）は考慮しない
- **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4版※1より)

※1:2024年7月19日公表予定



※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。

①全モードが基本計画の機関分担率(TDMを呼びかける閾値)
②駅シャトルバス等の輸送力上限
③自家用P上限
④日来場者数の9割(TDMを強く呼びかける閾値)
⑤日来場者数(上位1割平均値)
⑥日来場者数の1割上振れ
⑦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

※ 前回の影響検討で、容量を超過した湾岸舞洲出口の繁忙期・通常期の通行台数を抑制

	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	3.0	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	3.0	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	3.0	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	3.0	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

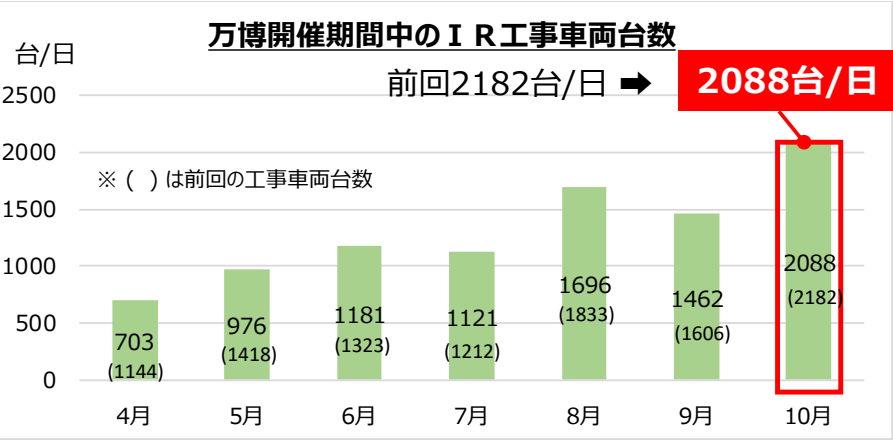
IR工事車両の交通影響検討の条件(前回からの変更点)

①IR工事車両台数の削減

万博開催期間の交通影響の軽減を図るため、IR工事車両の総数を、前回(R6.2時点)から約14%削減

➡ 交通影響検討に用いる車両台数

IR工事車両台数が最大となる「R7年10月時点の2088台/日」で実施(前回：2182台/日)



●IR工事車両のルート・時間帯の割合【R7.10】(片道) () : 前回の値

		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%	50(52)	75(79)	63(65)	63(65)	251(262)
9時台	12%	50(52)	75(79)	63(65)	63(65)	251(262)
10時台	12%	50(52)	75(79)	63(65)	63(65)	251(262)
11時台	12%	50(52)	75(79)	63(65)	63(65)	251(262)
12時台	12%	50(52)	75(79)	63(65)	63(65)	251(262)
13時台	12%	50(52)	75(79)	63(65)	63(65)	251(262)
14時台	12%	50(52)	75(79)	63(65)	63(65)	251(262)
15時台	8%	33(35)	50(52)	42(44)	42(44)	167(175)
16時台	8%	33(35)	50(52)	42(44)	42(44)	167(175)
計		417(436)	626(655)	522(546)	522(546)	2,088(2,182)

※ 流入・流出とも割合は同じ

②交通容量超過箇所への対応(「湾岸舞洲出口」から他の高速出口への利用転換等)

万博の開催期間を通じて交通容量の範囲内で「湾岸舞洲出口」を利用する一方、容量超過する時間帯(R7.10では繁忙期8,9時台、通常期8~10時台)については、一部の工事車両は「南港北」や「南港南」の高速出口の利用(南ルート)に転換する等により対応

※通行台数は、時期・時間・方面別に実際の通行状況等を踏まえて判断
※やむを得ず通行の必要が生じた場合等については、柔軟に対応

➡ IR工事車両のルート・時間帯の調整【R7.10】
【繁忙期】

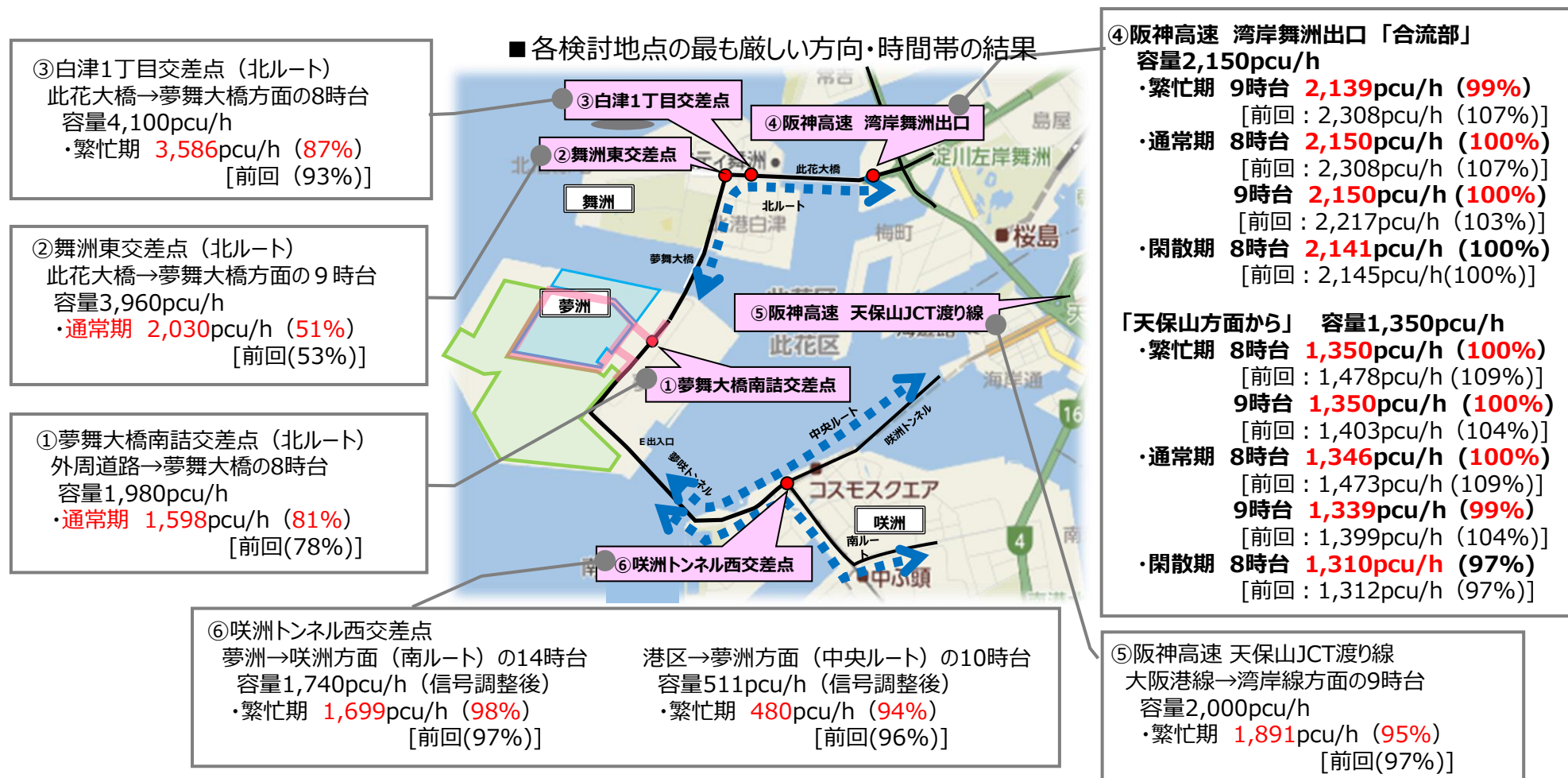
		北ルート 高速	北ルート 一般	中央 ルート	南 ルート	計 (台数)
		20%	30%	25%	25%	
8時台	12%	50→25	75	63	63→88	251
9時台	12%	50→28	75	63	63→85	251
10時台	12%	50	75	63	63	251
11時台	12%	50	75	63	63	251
12時台	12%	50	75	63	63	251
13時台	12%	50	75	63	63	251
14時台	12%	50	75	63	63	251
15時台	8%	33	50	42	42	167
16時台	8%	33	50	42	42	167
計		417→370	626	522	522→570	2,088

【通常期】

		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%	50→25	75	63	63→88	251
9時台	12%	50→19	75	63	63→94	251
10時台	12%	50→45	75	63	63→68	251
11時台	12%	50	75	63	63	251
12時台	12%	50	75	63	63	251
13時台	12%	50	75	63	63	251
14時台	12%	50	75	63	63	251
15時台	8%	33	50	42	42	167
16時台	8%	33	50	42	42	167
計		417→356	626	522	522→584	2,088

■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。
- IR工事車両の調整、および万博来場者車両の予約枠のコントロールにより、前回8時、9時、10時台で容量を超過していた阪神高速湾岸舞洲出口を含め、容量内に収まった。



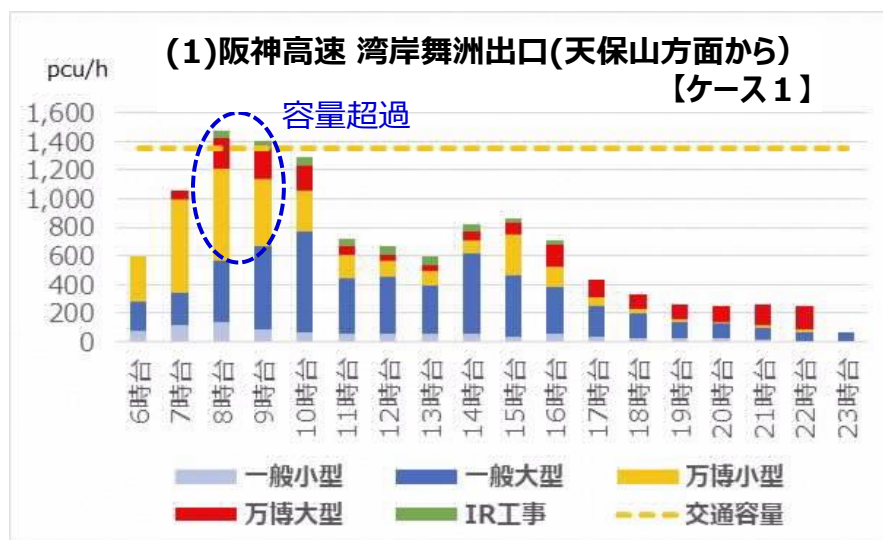
※ 万博来場者車両の予約枠のコントロールは、繁忙期のケース1・ケース2、通常期のケース1で実施。

■ 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

- 前回の交通影響検討で、繁忙期・通常期の8時・9時・10時台で容量を超過した阪神高速湾岸舞洲出口において、容量内に収まるよう、以下の対策を実施。
- ・ IR工事車両の台数削減と他の高速出口の利用による調整
- ・ 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【天保山方面から】（繁忙期）の事例

前回（R6.2時点）

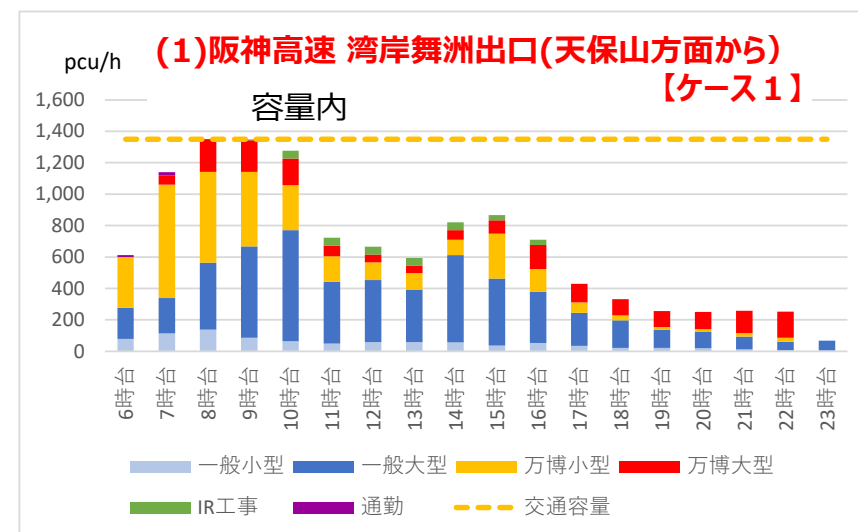


単位：pcu

	一般 小型	一般 大型	万博 小型	万博 大型	IR 工事	合計	容量
8時台	139	426	644	216	52	1,478	1,350
9時台	86	582	474	210	52	1,403	1,350

今回

IR工事車両と万博来場者車両を調整し、容量内に。



単位：pcu

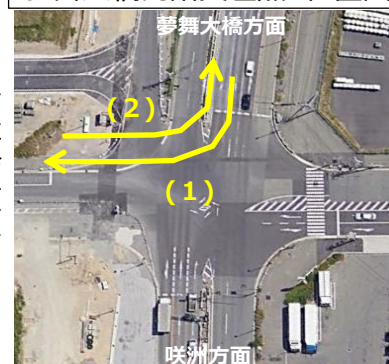
	一般 小型	一般 大型	万博 小型	万博 大型	IR 工事	合計	容量
8時台	139	426	577	208	0	1,350	1,350
9時台	86	582	474	202	6	1,350	1,350

① 夢舞大橋南詰交差点の影響検討結果【繁忙期】

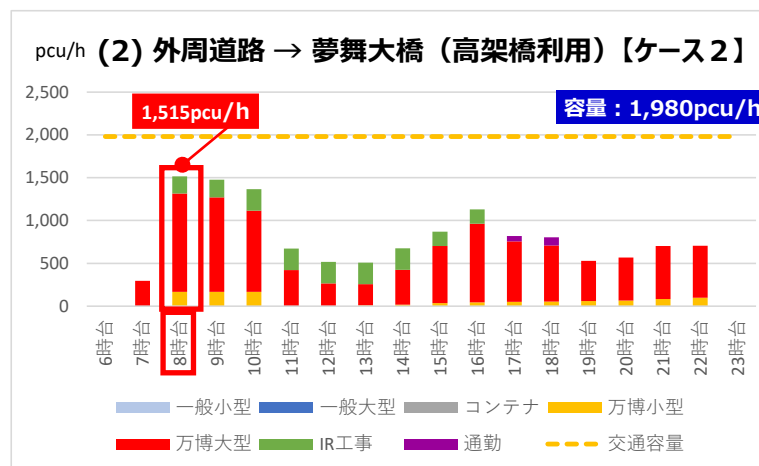
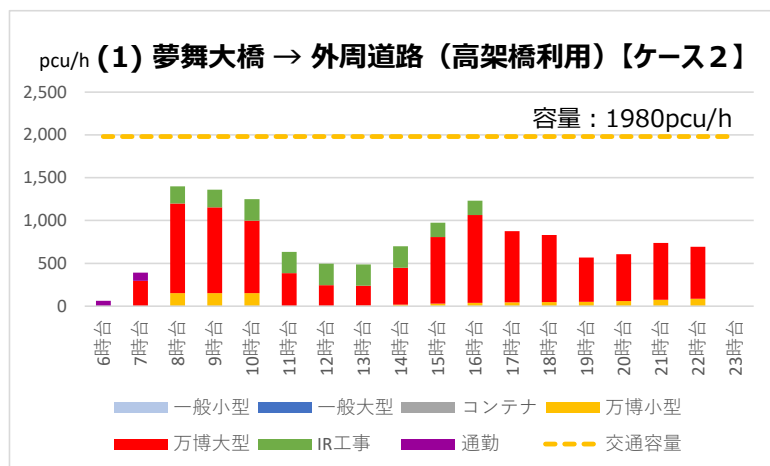
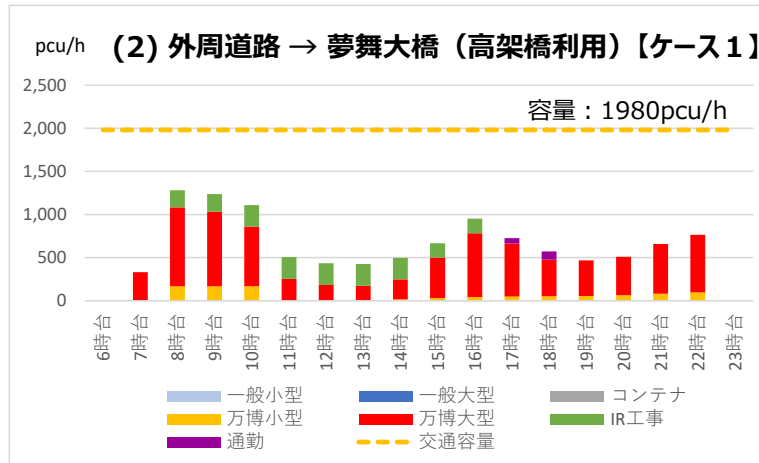
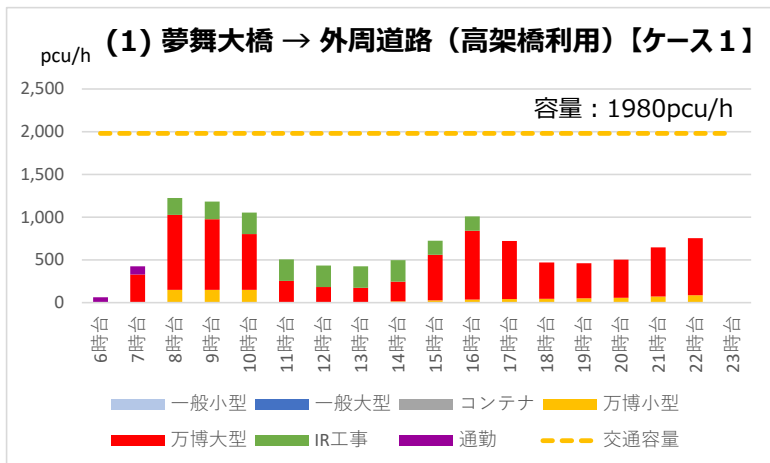
参 考

- ・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



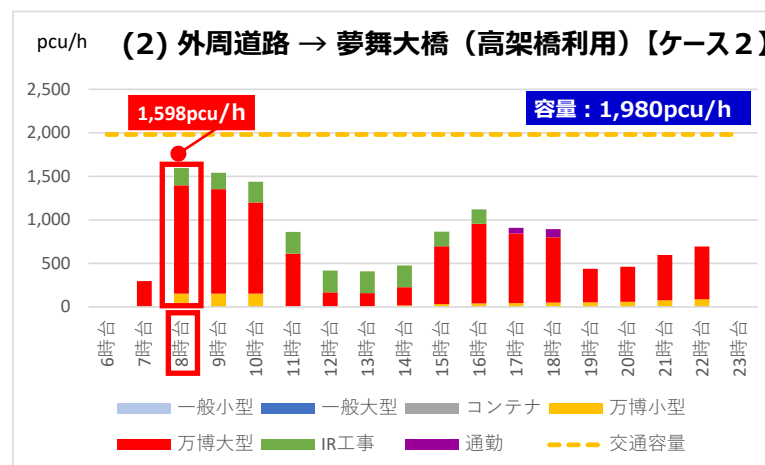
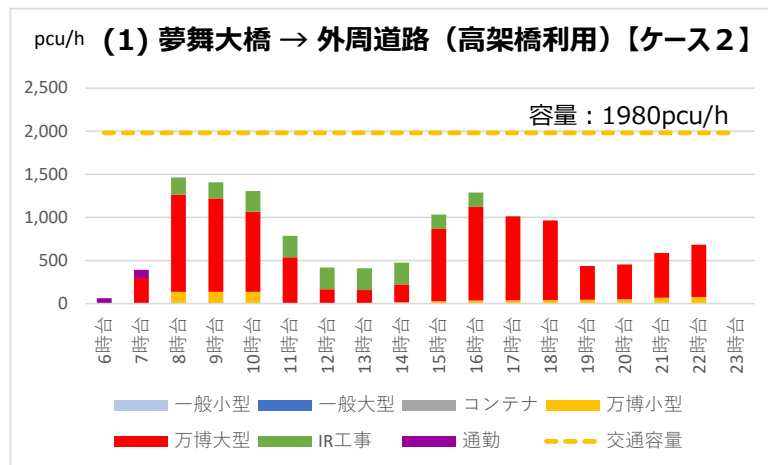
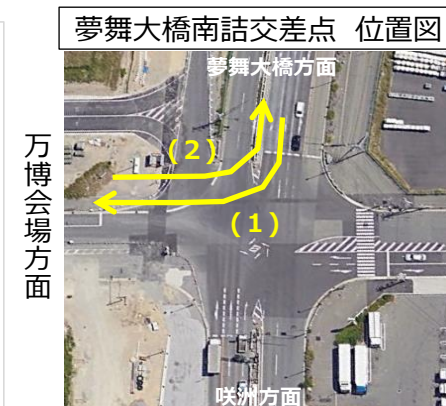
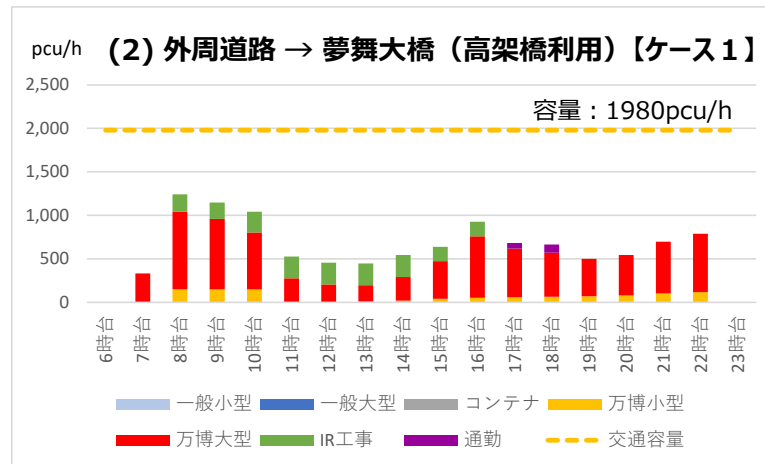
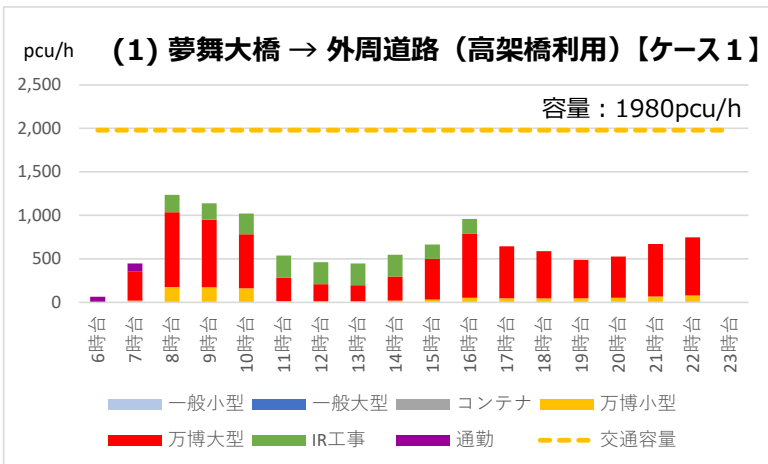
※ コンテナ車は、夢洲・咲洲のコンテナターミナルへの搬入出車両

※ 8時：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%**

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

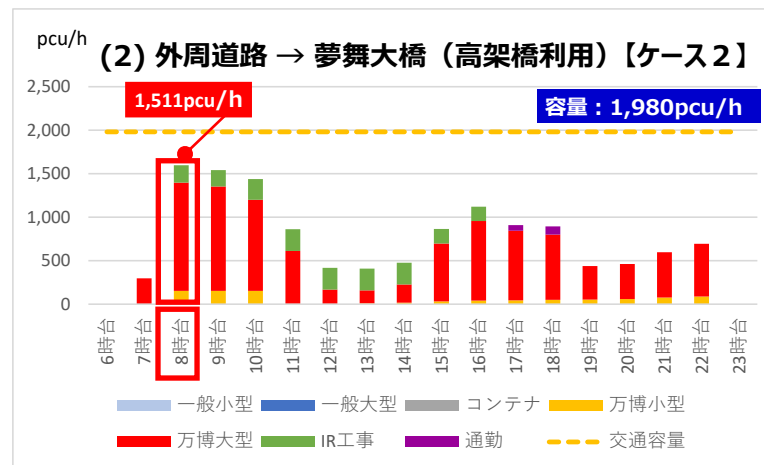
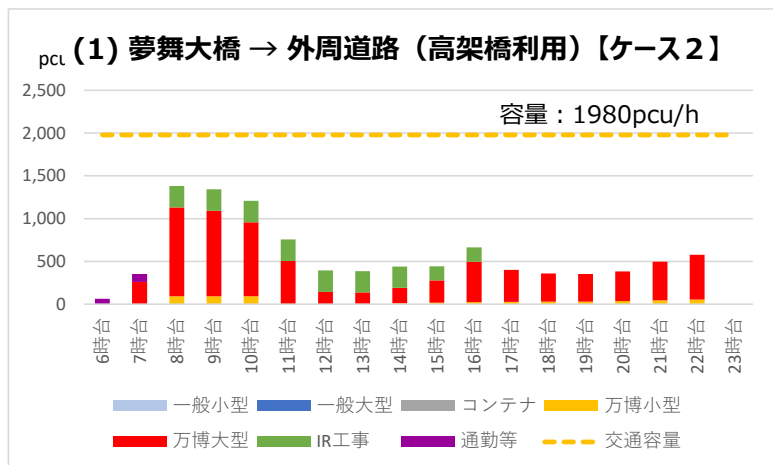
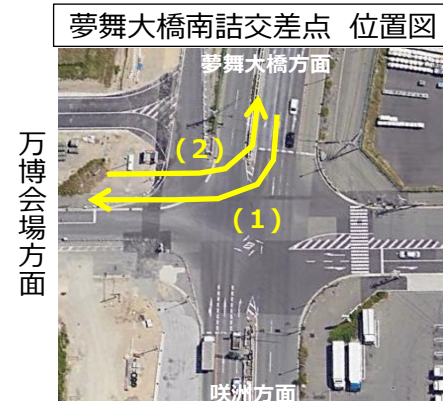
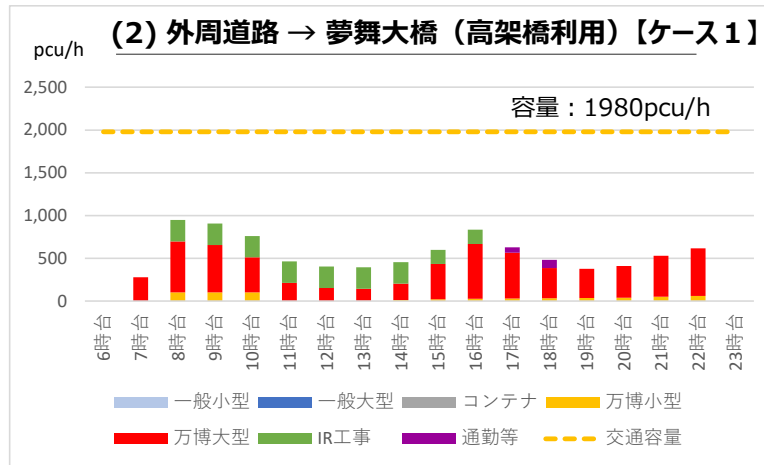
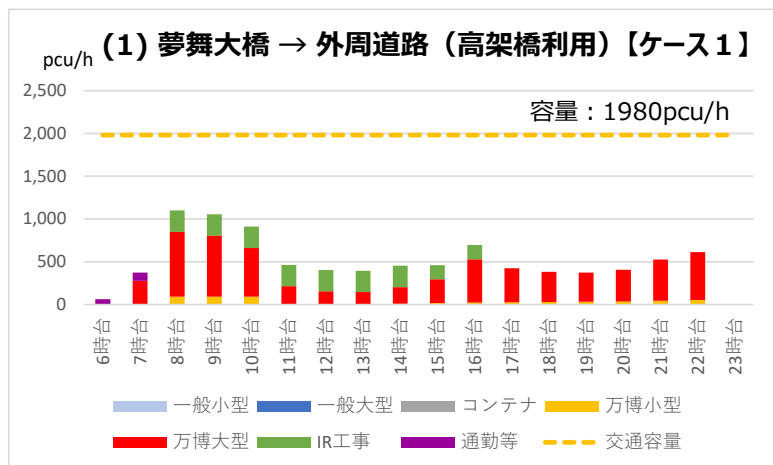


※ 8時：交通容量に対する交通量の割合が最も高い時間帯

道路容量に対する割合：最大81%

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



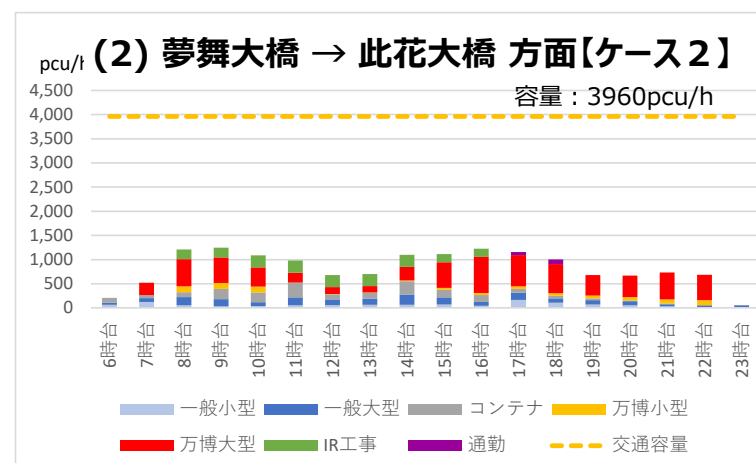
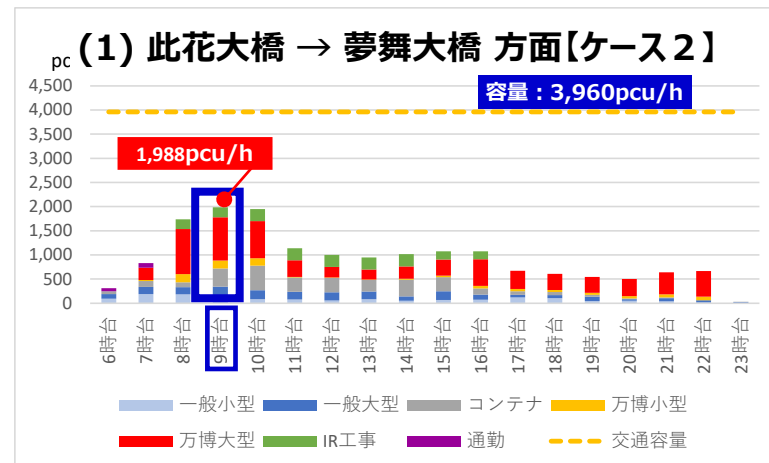
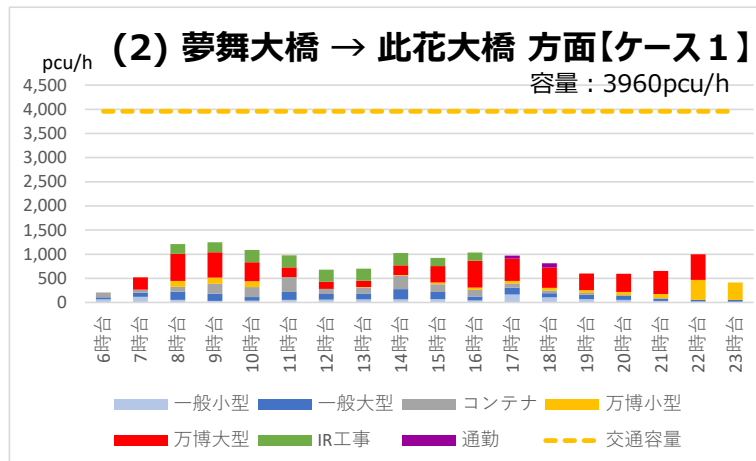
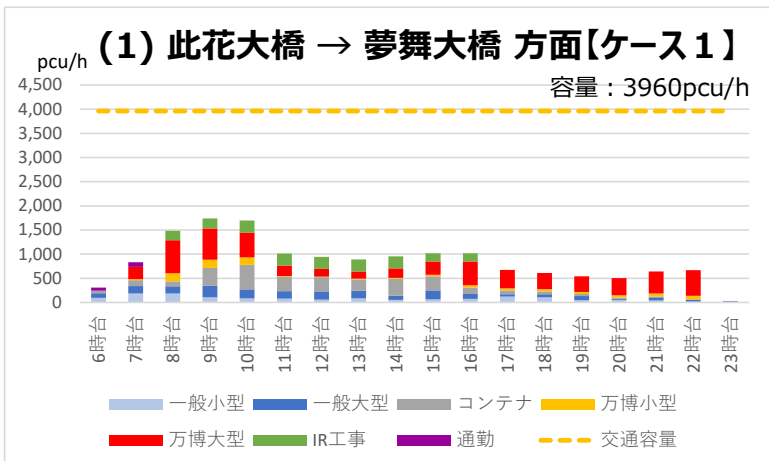
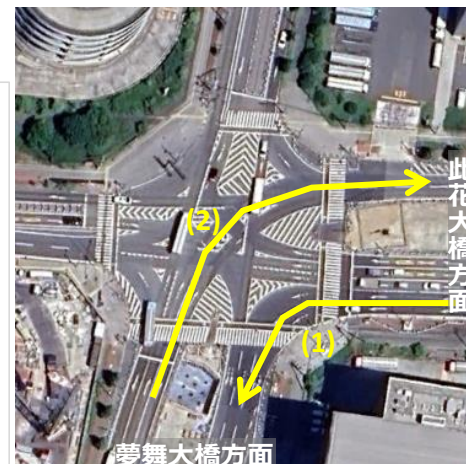
※ 8時：交通容量に対する交通量の割合が最も高い時間帯

道路容量に対する割合：最大 **76%**

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



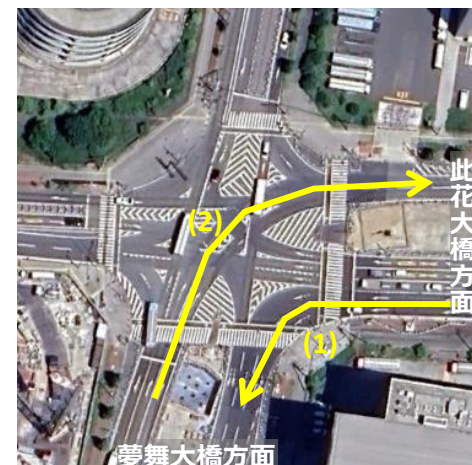
※ 9時台：交通容量に対する交通量の割合が最も高い時間帯

道路容量に対する割合：最大50%

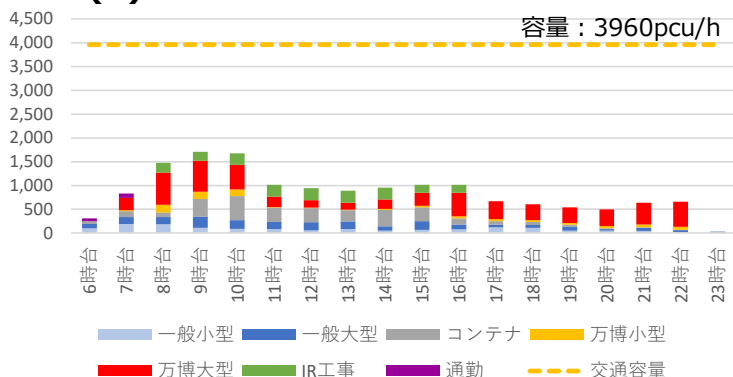
② 舞洲東交差点の影響検討結果【通常期】

- ・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

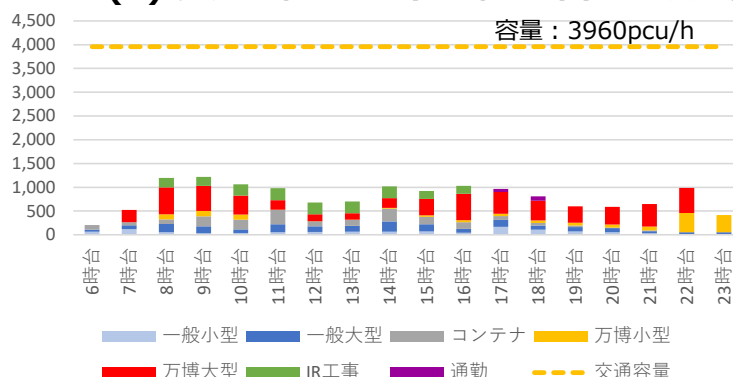
舞洲東交差点 位置図



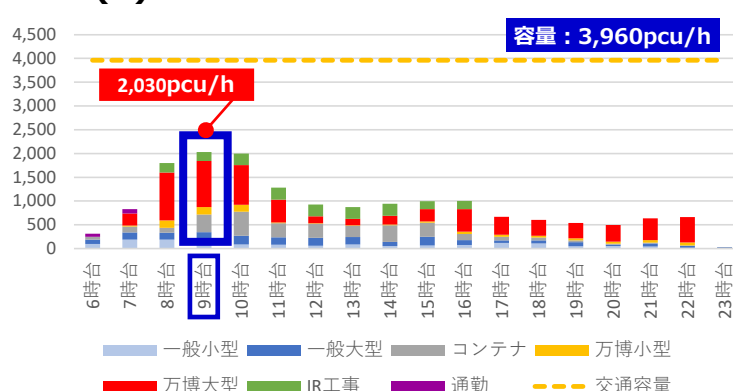
pcu/h (1) 此花大橋 → 夢舞大橋 方面【ケース1】



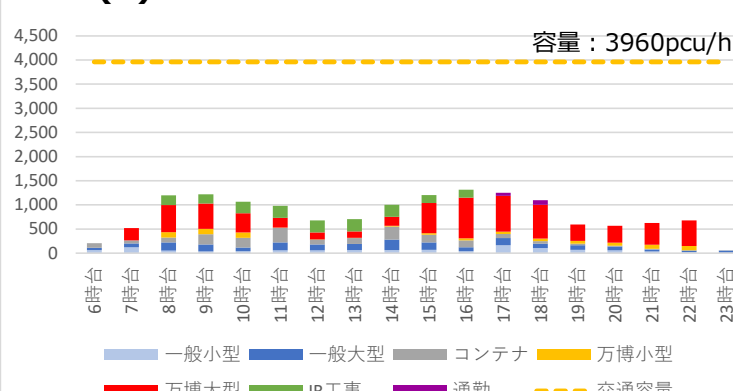
pcu/h (2) 夢舞大橋 → 此花大橋 方面【ケース1】



pcu/h (1) 此花大橋 → 夢舞大橋 方面【ケース2】



pcu/h (2) 夢舞大橋 → 此花大橋 方面【ケース2】



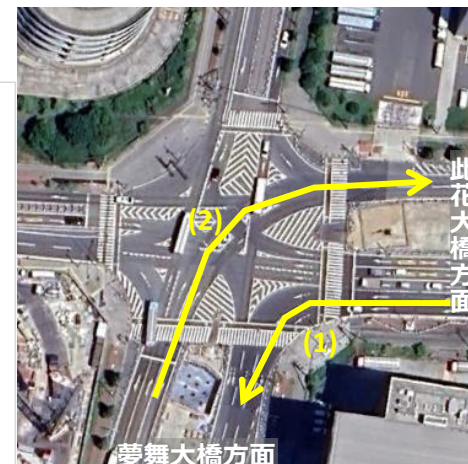
※ 9時：交通容量に対する交通量の割合が最も高い時間帯

道路容量に対する割合：最大 **51%**

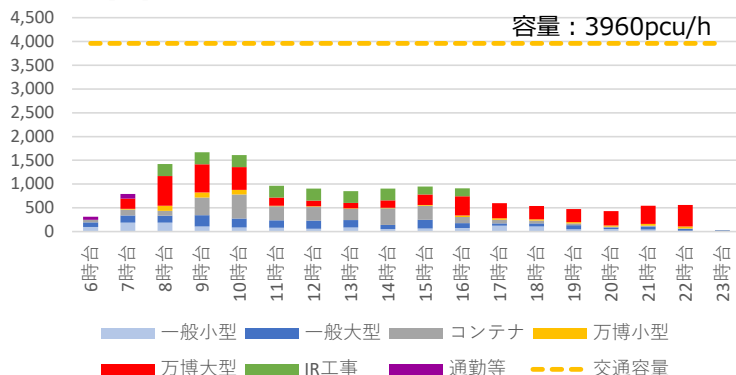
② 舞洲東交差点の影響検討結果【閑散期】

- ・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

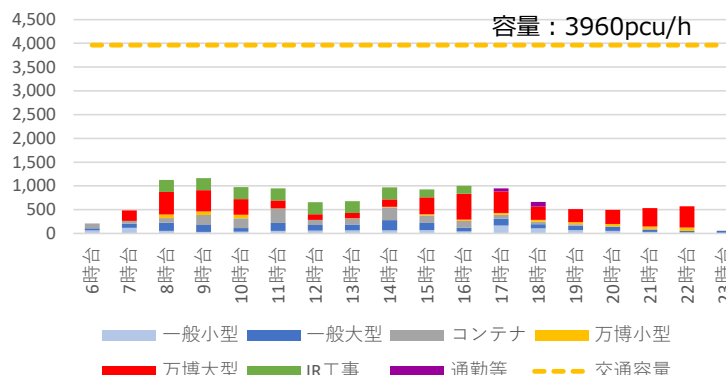
舞洲東交差点 位置図



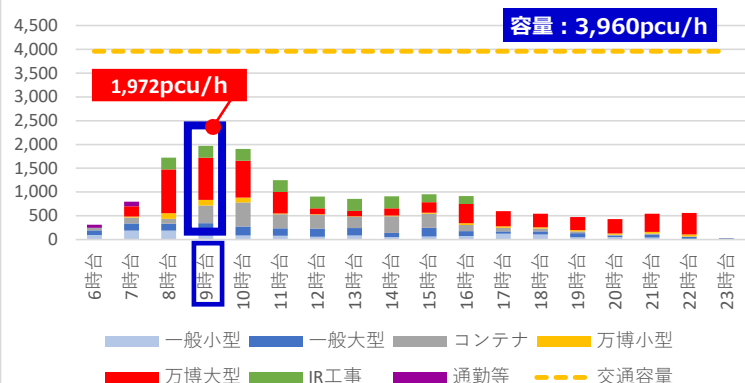
pcu/h (1) 此花大橋 → 夢舞大橋 方面【ケース1】



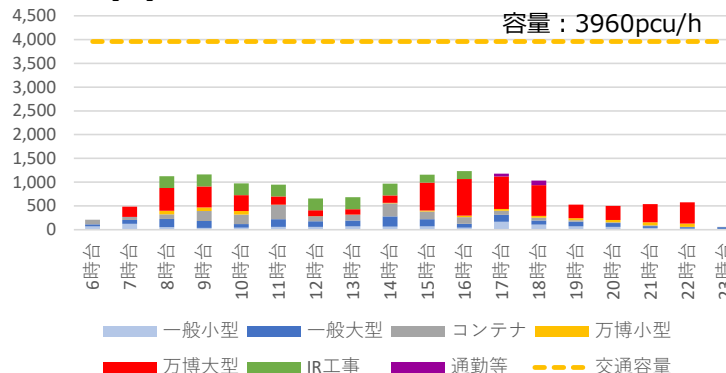
pcu/h (2) 夢舞大橋 → 此花大橋 方面【ケース1】



pcu/h (1) 此花大橋 → 夢舞大橋 方面【ケース2】



pcu/h (2) 夢舞大橋 → 此花大橋 方面【ケース2】



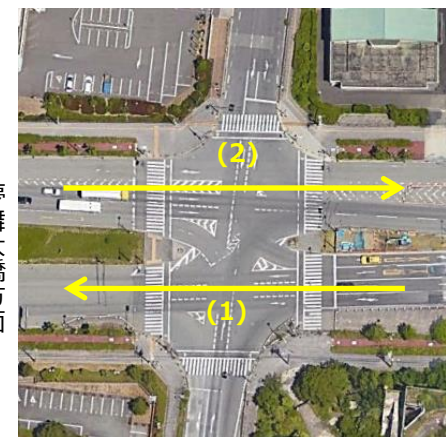
※ 9時：交通容量に対する交通量の割合が最も高い時間帯

道路容量に対する割合：最大50%

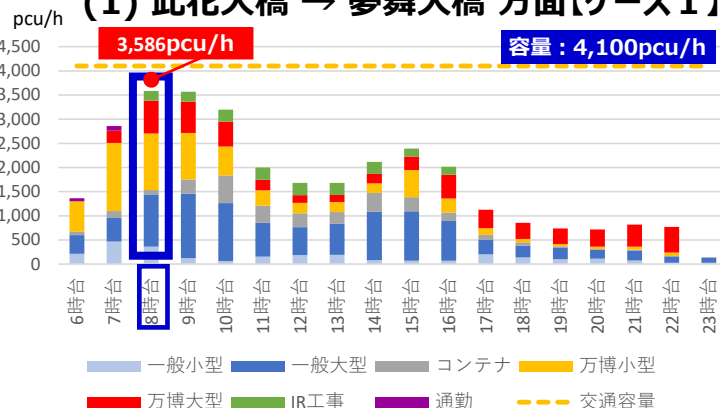
③ 白津 1 丁目交差点の影響検討結果【繁忙期】

- ・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

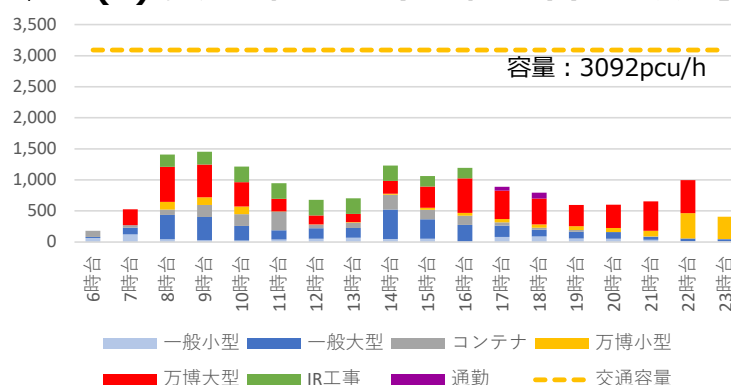
白津1丁目交差点 位置図



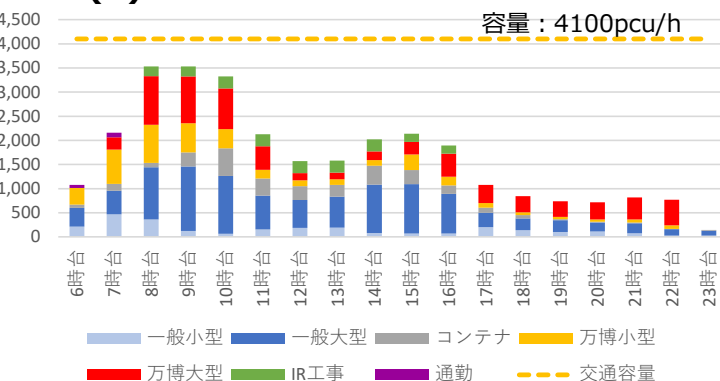
(1) 此花大橋 → 夢舞大橋 方面【ケース 1】



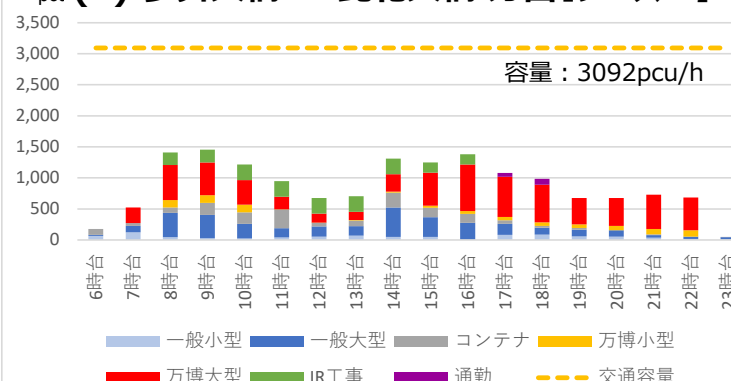
(2) 夢舞大橋 → 此花大橋 方面【ケース 1】



(1) 此花大橋 → 夢舞大橋 方面【ケース 2】



(2) 夢舞大橋 → 此花大橋 方面【ケース 2】



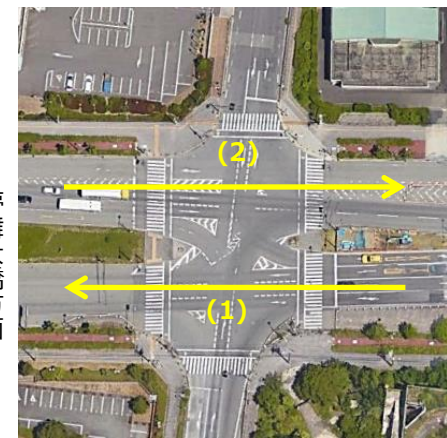
※ : 交通容量に対する交通量の割合が最も高い時間帯

道路容量に対する割合：最大 **87%**

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

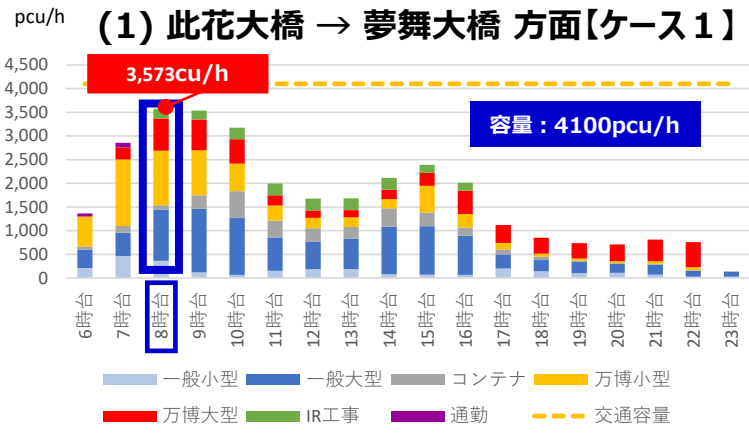
白津1丁目交差点 位置図



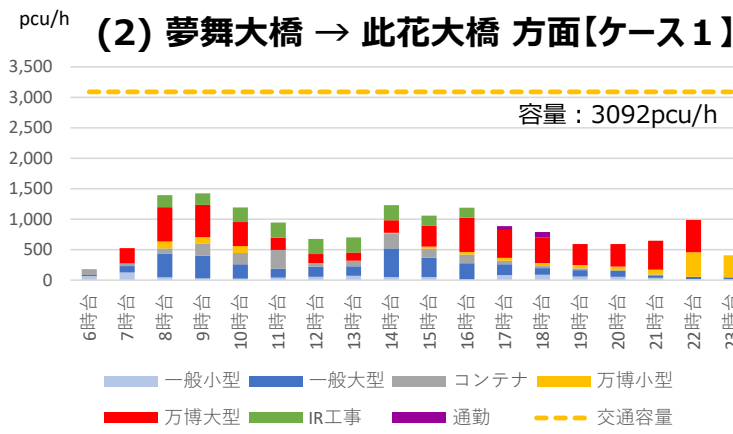
夢舞大橋方面

此花大橋方面

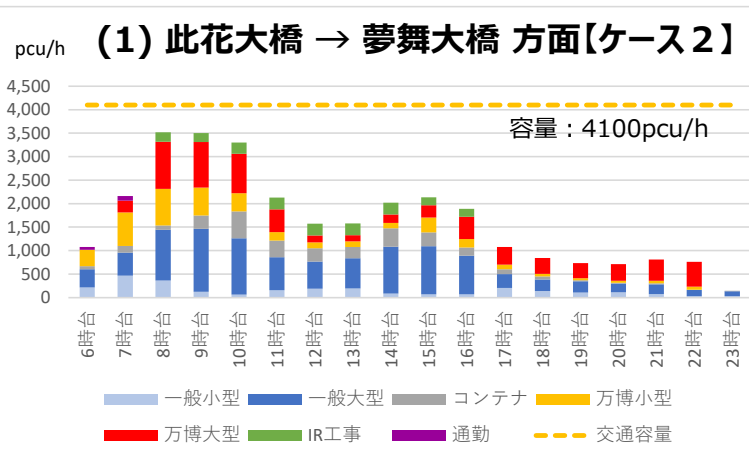
(1) 此花大橋 → 夢舞大橋 方面【ケース 1】



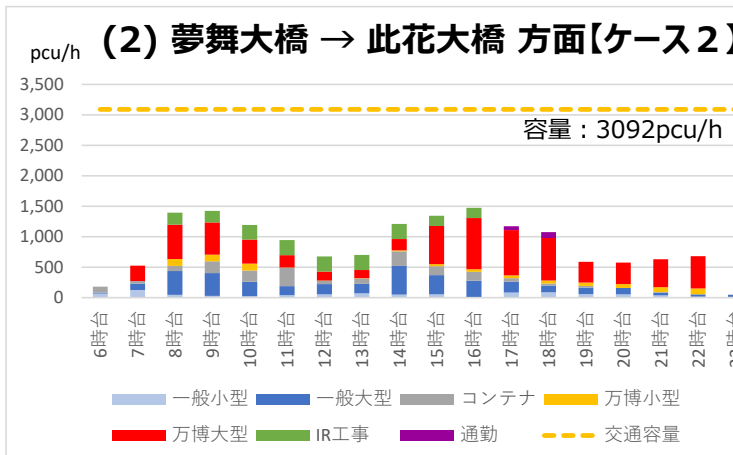
(2) 夢舞大橋 → 此花大橋 方面【ケース 1】



(1) 此花大橋 → 夢舞大橋 方面【ケース 2】



(2) 夢舞大橋 → 此花大橋 方面【ケース 2】



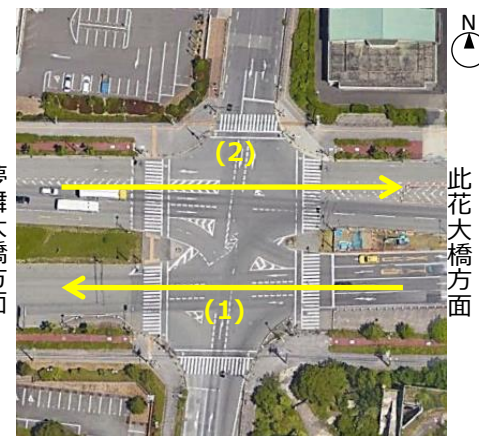
※ : 交通容量に対する交通量の割合が最も高い時間帯

道路容量に対する割合：最大 **87%**

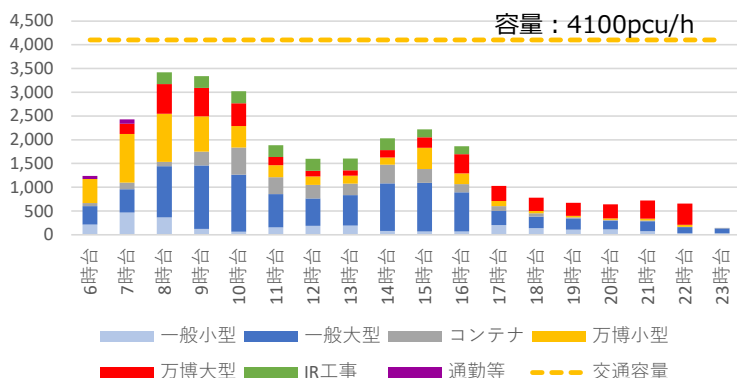
③ 白津 1 丁目交差点の影響検討結果【閑散期】

- ・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

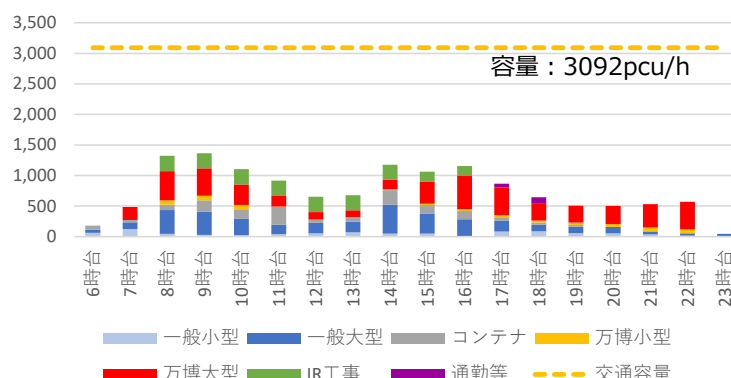
白津1丁目交差点 位置図



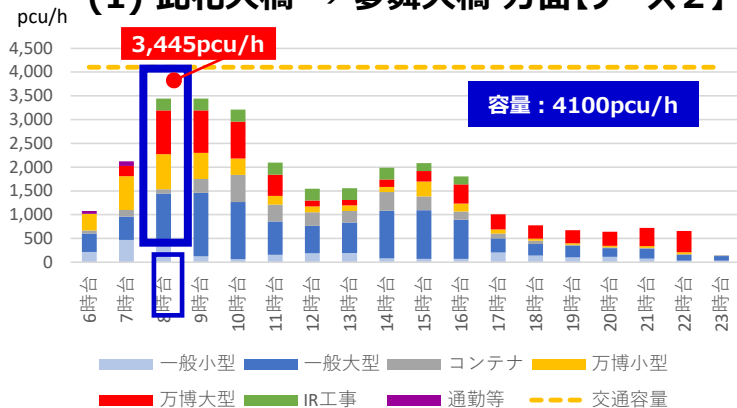
pcu/h (1) 此花大橋 → 夢舞大橋 方面【ケース 1】



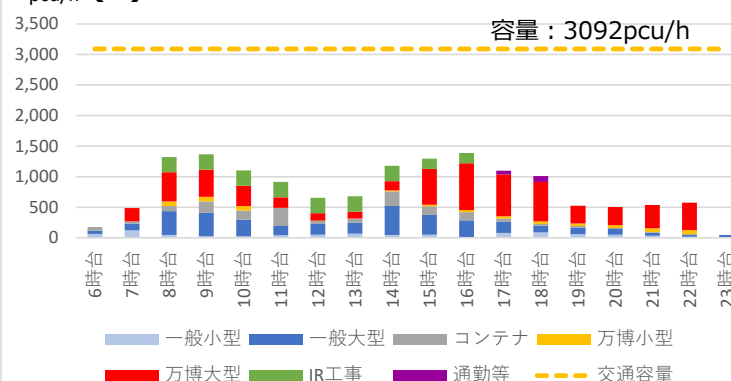
pcu/h (2) 夢舞大橋 → 此花大橋 方面【ケース 1】



pcu/h (1) 此花大橋 → 夢舞大橋 方面【ケース 2】



pcu/h (2) 夢舞大橋 → 此花大橋 方面【ケース 2】



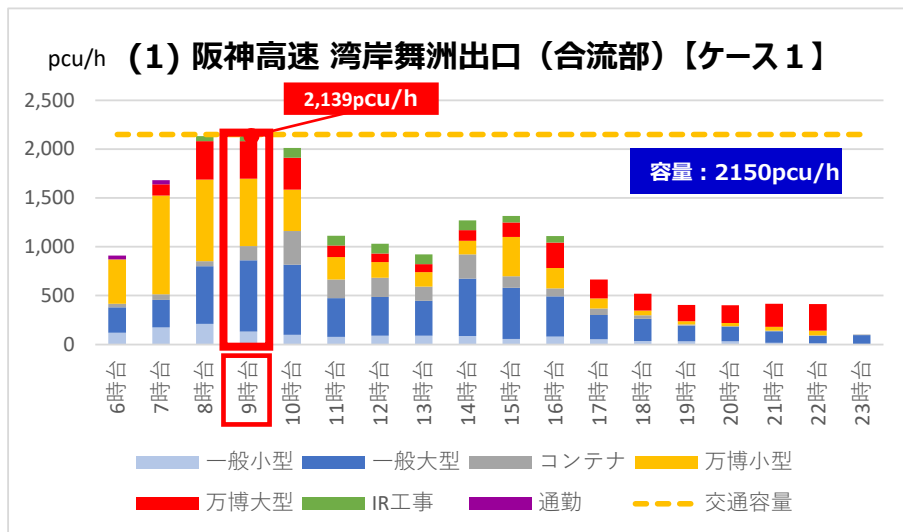
※ : 交通容量に対する交通量の割合が最も高い時間帯

道路容量に対する割合：最大84%

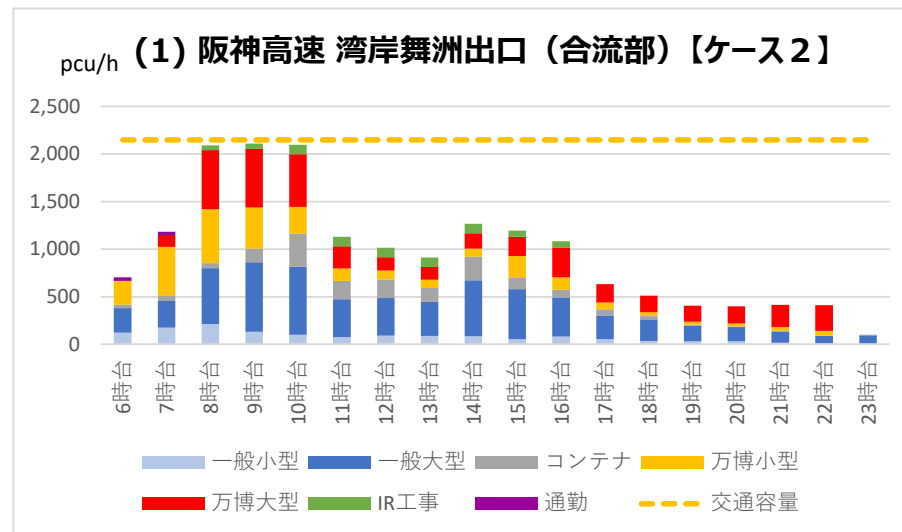
④ 阪神高速 湾岸舞洲出口（合流部）の影響検討結果【繁忙期】

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	コンテナ	万博小型	万博大型	IR工事	通勤	合計	容量
8時台	212	589	52	837	394	50	0	2,133	2,150
9時台	131	731	144	691	386	56	0	2,139	2,150



	一般小型	一般大型	コンテナ	万博小型	万博大型	IR工事	通勤	合計	容量
8時台	212	589	52	566	623	50	0	2,091	2,150
9時台	131	731	144	432	615	56	0	2,110	2,150
10時台	99.3	716	346	282	555	100	0	2,098	2,150

前回

	万博小型	万博大型	IR工事	合計
8時台	930	421	105	2,308
9時台	691	413	105	2,215

前回

	万博小型	万博大型	IR工事	合計
8時台	566	690	105	2,213
9時台	432	683	105	2,226
10時台	282	622	105	2,170

※ 9時台：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99%

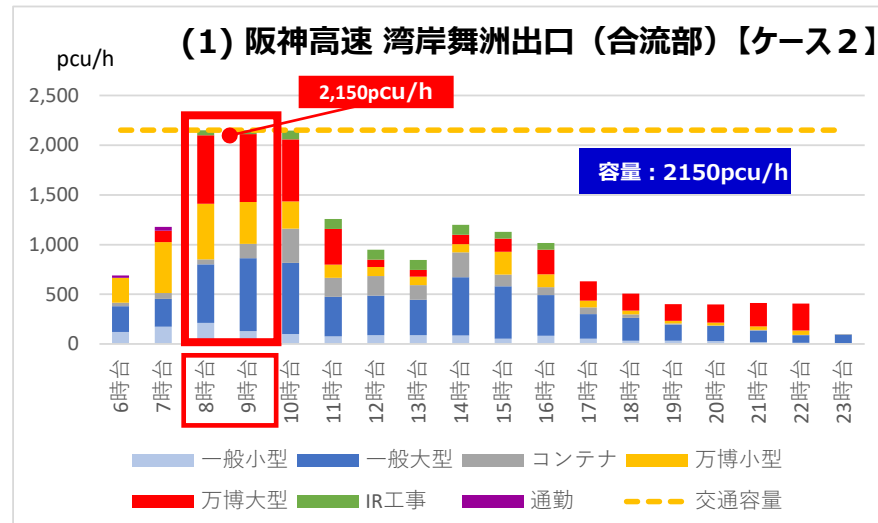
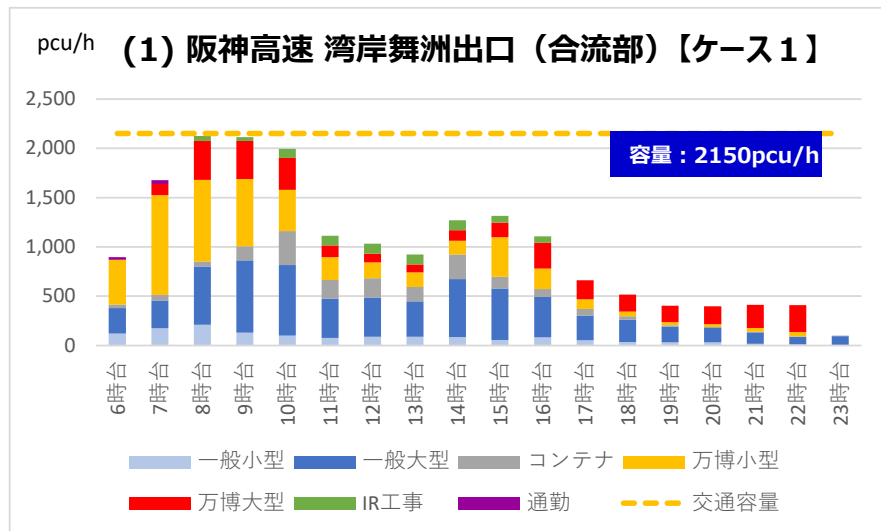
阪神高速 湾岸舞洲出口 検討箇所



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	コンテナ	万博小型	万博大型	IR工事	通勤	合計	容量
8時台	212	589	52	828	394	50	0	2,124	2,150
9時台	131	731	144	682	386	38	0	2,112	2,150

	一般小型	一般大型	コンテナ	万博小型	万博大型	IR工事	通勤	合計	容量
8時台	212	589	52	557	690	50	0	2,150	2,150
9時台	131	731	144	424	683	38	0	2,150	2,150
10時台	99.3	716	346	273	622	90	0	2,147	2,150

前回

	万博小型	万博大型	IR工事	合計
8時台	930	421	105	2,308
9時台	691	413	105	2,215

前回

	万博小型	万博大型	IR工事	合計
8時台	557	690	105	2,204
9時台	424	683	105	2,217
10時台	273	622	105	2,162

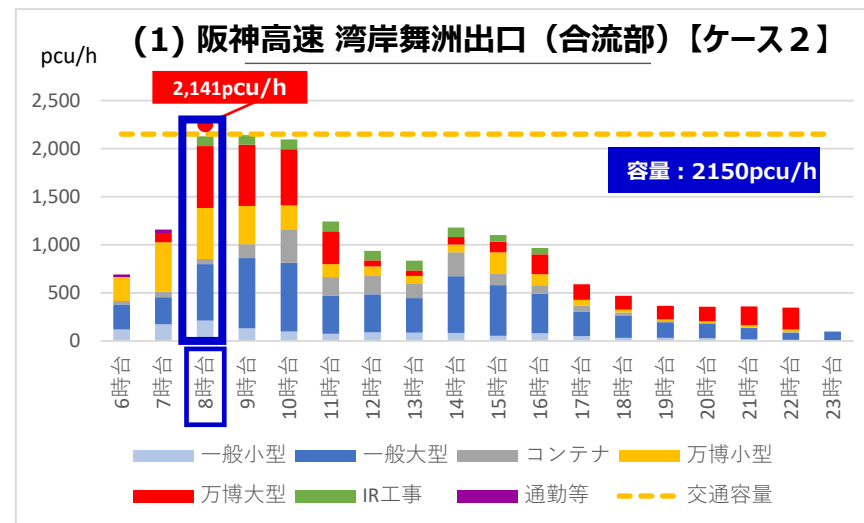
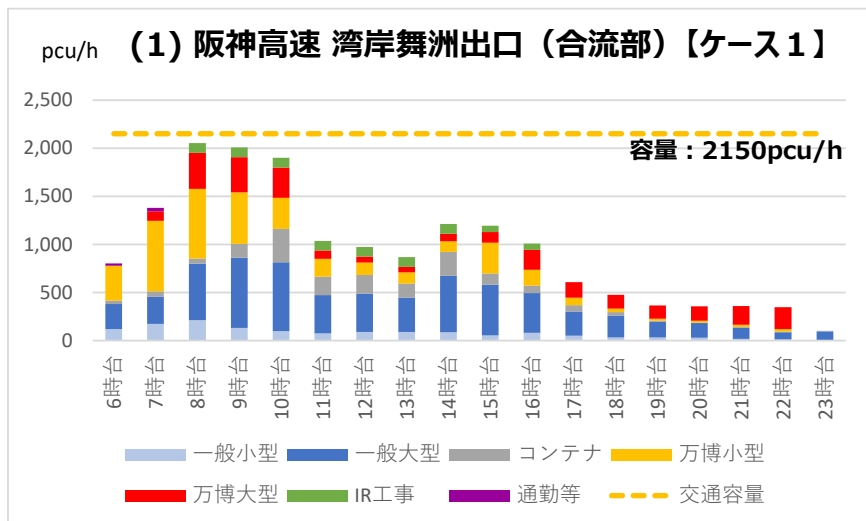
※ ：交通容量に対する交通量の割合が最も高い時間帯

道路容量に対する割合：最大100%



④ 阪神高速 湾岸舞洲出口（合流部）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



※ ：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100%

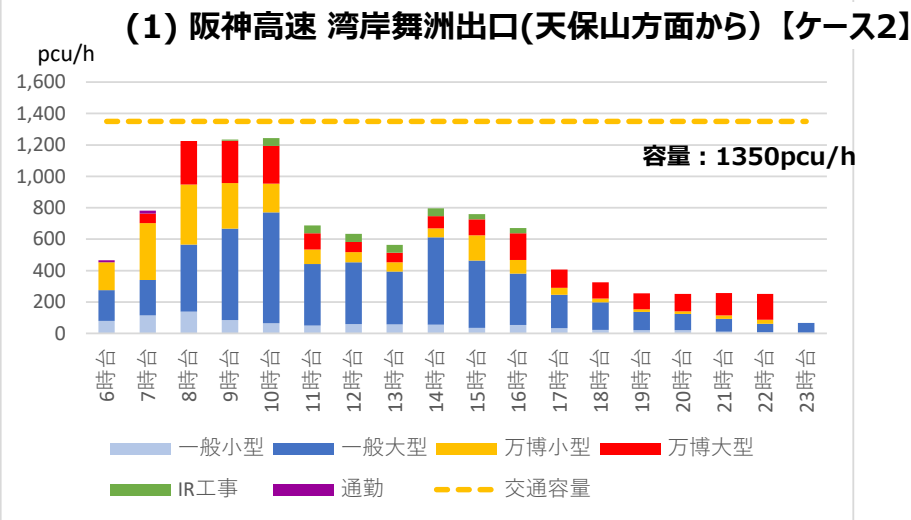
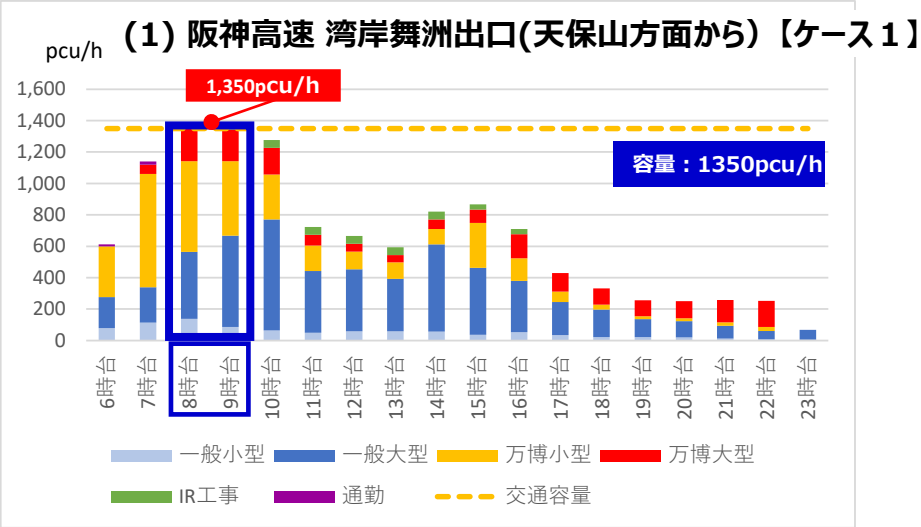
阪神高速 湾岸舞洲出口 検討箇所



④' 阪神高速 湾岸舞洲出口（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	IR工事	通勤	合計	容量
8時台	139	426	577	208	0	0	1,350	1,350
9時台	86	582	474	202	6	0	1,350	1,350

※ 一般大型の台数に、コンテナ車の台数を含む

	一般小型	一般大型	万博小型	万博大型	IR工事	通勤	合計	容量
8時台	139	426	384	277	0	0	1,226	1,350
9時台	86	582	289	271	6	0	1,234	1,350
10時台	65	706	183	240	50	0	1,244	1,350

前回

	万博小型	万博大型	IR工事	合計
8時台	644	216	52	1,478
9時台	474	210	52	1,403

前回

	万博小型	万博大型	IR工事	合計
8時台	384	298	52	1,298
9時台	289	291	52	1,300
10時台	183	260	52	1,266

阪神高速 湾岸舞洲出口（天保山方面） 検討箇所

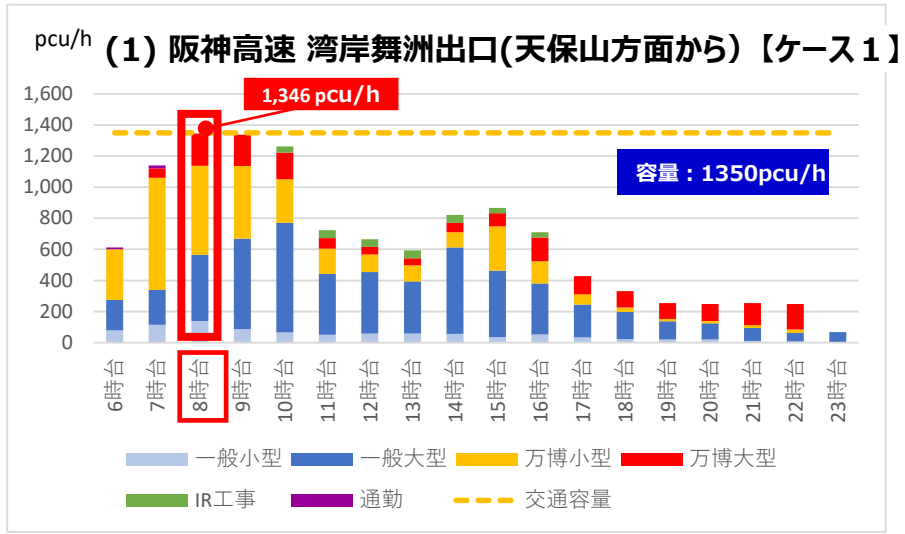


※ ：交通容量に対する交通量が超過する時間帯

道路容量に対する割合：最大100%

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】

- ・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



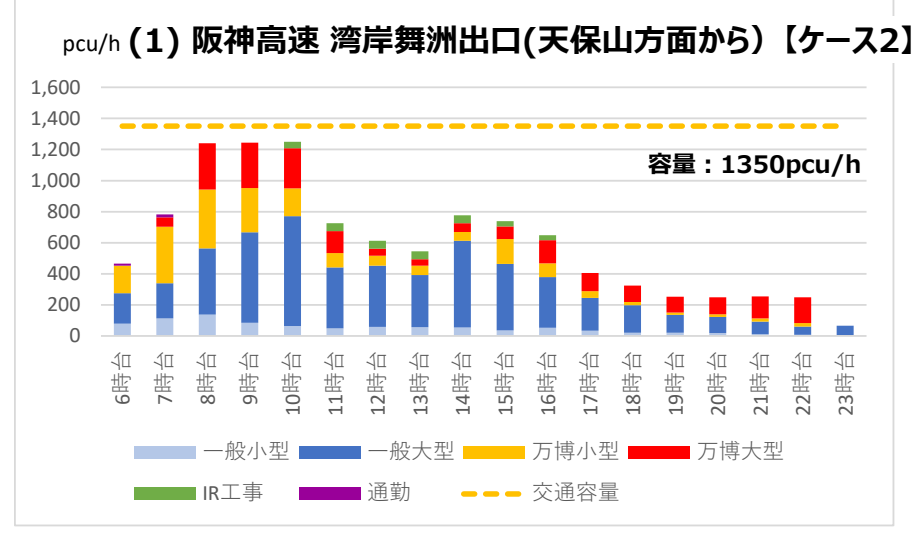
	一般 小型	一般 大型	万博 小型	万博 大型	IR 工事	通勤	合計	容量
8時台	139	426	573	208	0	0	1,346	1,350
9時台	86	582	469	202	0	0	1,339	1,350

※ 一般大型の台数に、コンテナ車の台数を含む

前回

	万博 小型	万博 大型	IR 工事	合計
8時台	640	216	52	1,473
9時台	469	210	52	1,399

※ : 交通容量に対する交通量が超過する時間帯



	一般 小型	一般 大型	万博 小型	万博 大型	IR 工事	通勤	合計	容量
8時台	139	426	379	298	0	0	1,241	1,350
9時台	86	582	284	291	0	0	1,243	1,350
10時台	65	706	178	260	40	0	1,249	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

前回

	万博 小型	万博 大型	IR 工事	合計
8時台	379	298	52	1,294
9時台	284	291	52	1,296
10時台	178	260	52	1,262

阪神高速 湾岸舞洲出口 (天保山方面) 検討箇所



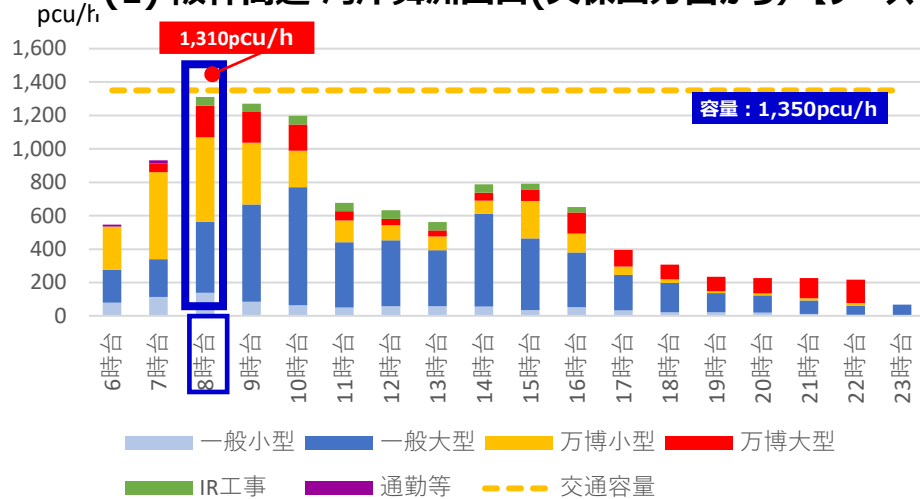
▶ 道路容量に対する割合：最大 **100%**

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

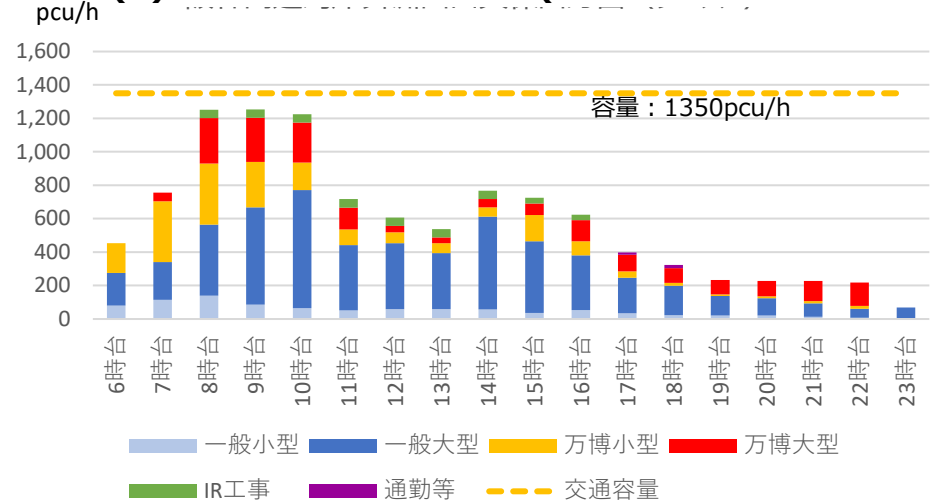
- ・ケース1 団体バス：300台 舞洲自家用車：6240台
- ・ケース2 団体バス：1000台 舞洲自家用車：3450台

(1) 阪神高速 湾岸舞洲出口(天保山方面から)【ケース1】



※ 一般大型の台数に、コンテナ車の台数を含む

(1) 阪神高速 湾岸舞洲出口(天保山方面から)【ケース2】



※ 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

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

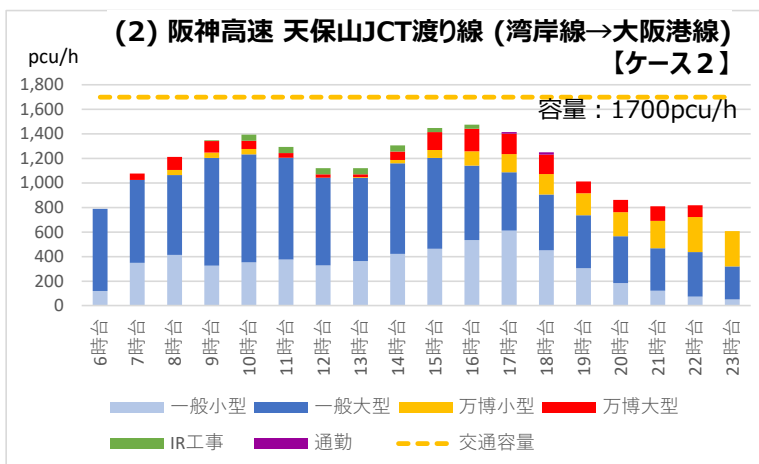
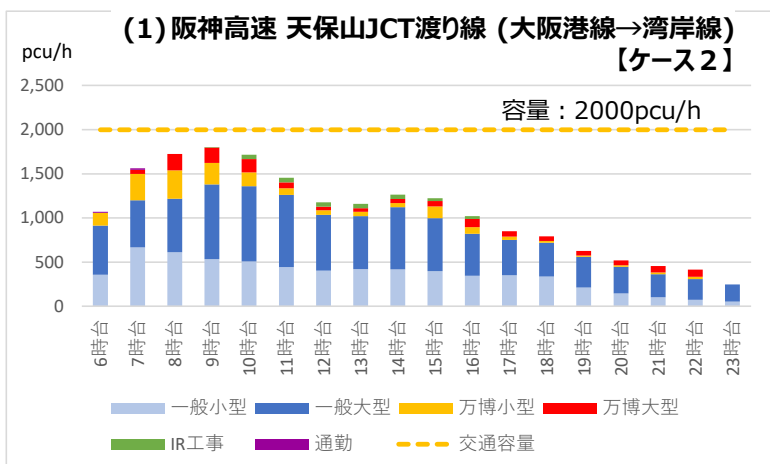
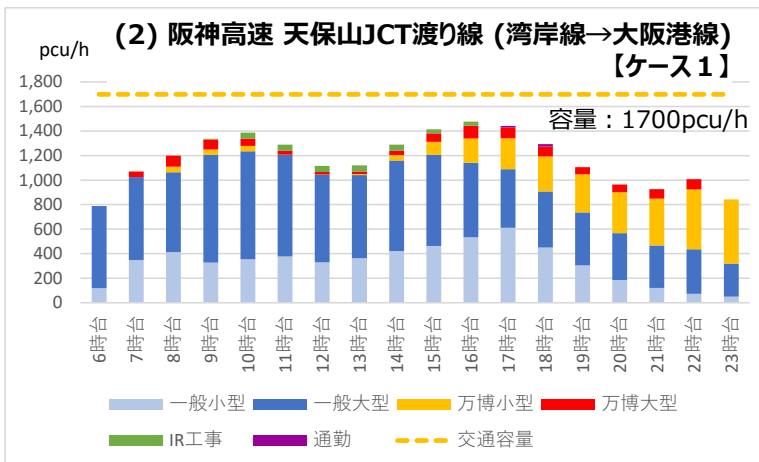
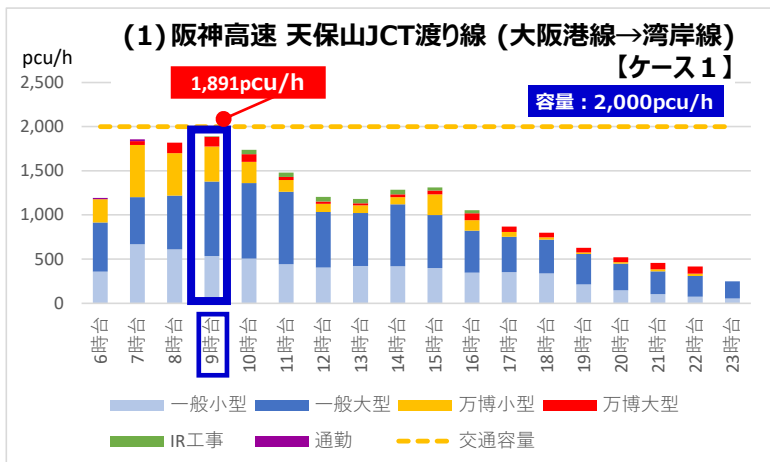
阪神高速 湾岸舞洲出口（天保山方面） 検討箇所



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



※ 一般大型の台数に、コンテナ車の台数を含む

※ 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

※ 9時台 : 交通容量に対する交通量の割合が最も高い時間帯

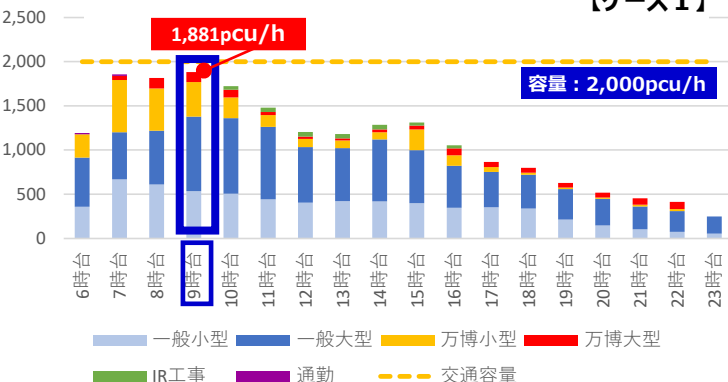
道路容量に対する割合：最大95%

⑤ 阪神高速 天保山JCT渡り線の影響検討結果【通常期】

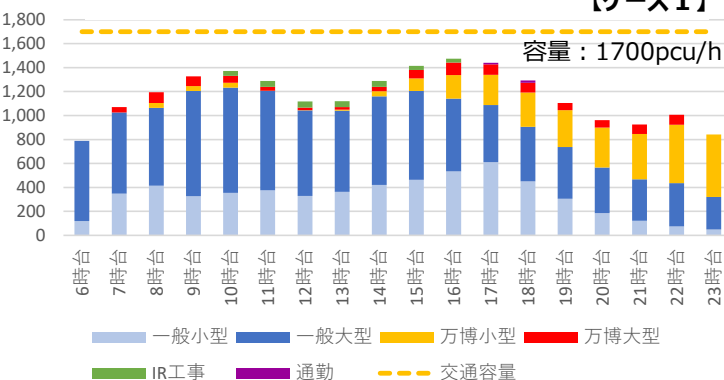
参考

- ・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

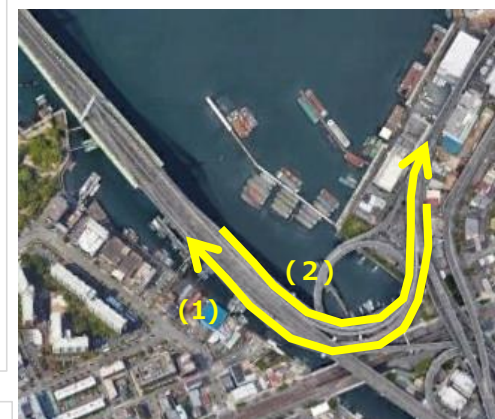
pcu/h (1) 阪神高速 天保山JCT渡り線 (大阪港線→湾岸線) 【ケース1】



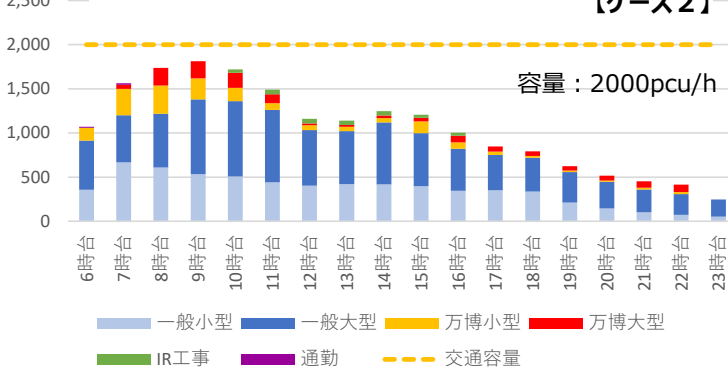
pcu/h (2) 阪神高速 天保山JCT渡り線 (湾岸線→大阪港線) 【ケース1】



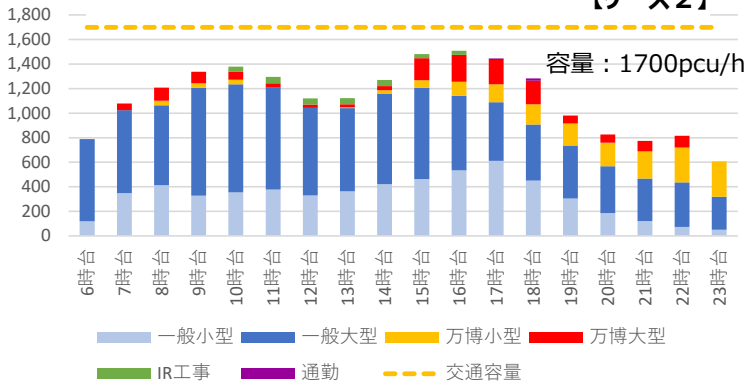
阪神高速 天保山JCT渡り線
(大阪港線⇔湾岸線)



pcu/h (1) 阪神高速 天保山JCT渡り線 (大阪港線→湾岸線) 【ケース2】



pcu/h (2) 阪神高速 天保山JCT渡り線 (湾岸線→大阪港線) 【ケース2】



※ 一般大型の台数に、コンテナ車の台数を含む

※ 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

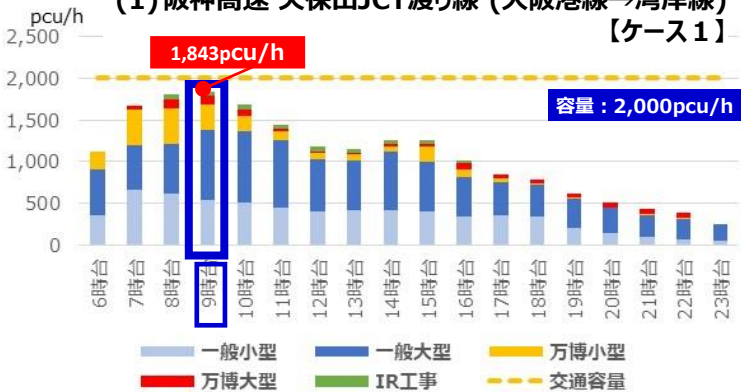
※ : 交通容量に対する交通量の割合が最も高い時間帯

道路容量に対する割合：最大94%

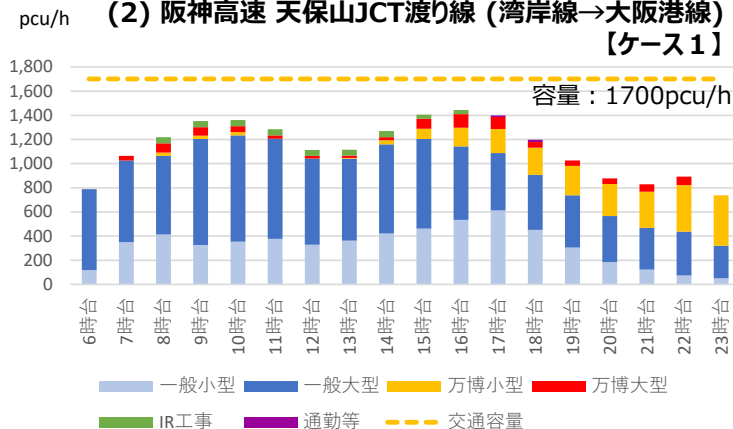
⑤ 阪神高速 天保山JCT渡り線の影響検討結果【閑散期】

- ・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

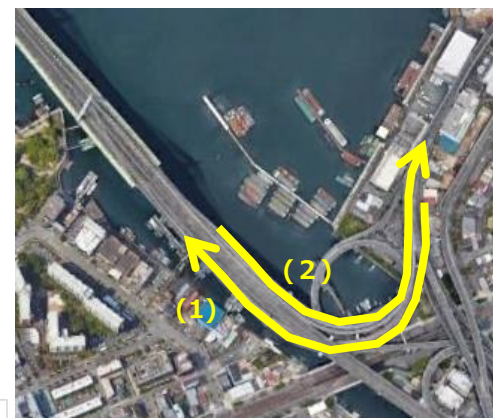
(1) 阪神高速 天保山JCT渡り線 (大阪港線→湾岸線)
【ケース1】



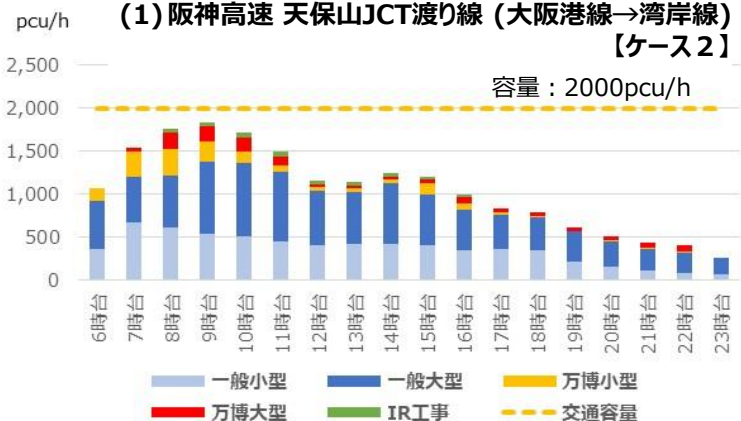
(2) 阪神高速 天保山JCT渡り線 (湾岸線→大阪港線)
【ケース1】



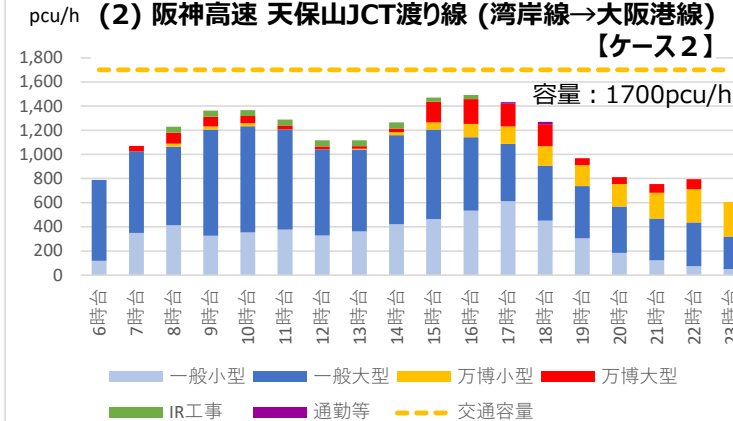
阪神高速 天保山JCT渡り線
(大阪港線⇔湾岸線)



(1) 阪神高速 天保山JCT渡り線 (大阪港線→湾岸線)
【ケース2】



(2) 阪神高速 天保山JCT渡り線 (湾岸線→大阪港線)
【ケース2】



※ 一般大型の台数に、コンテナ車の台数を含む

※ 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

※ : 交通容量に対する交通量の割合が最も高い時間帯

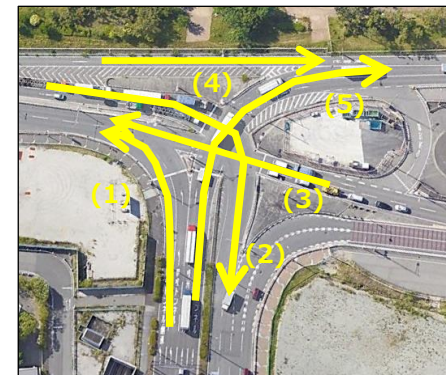
道路容量に対する割合：最大92%

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】

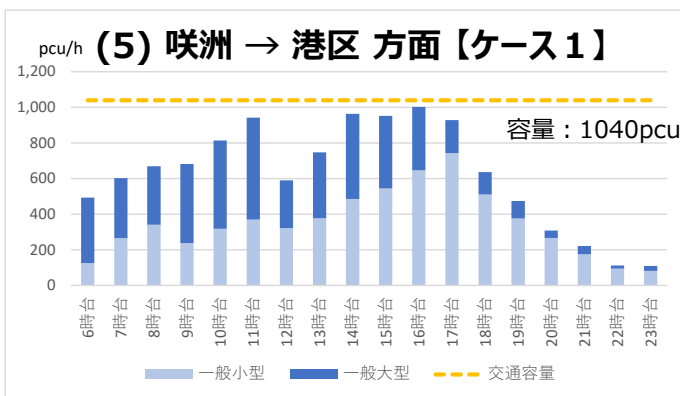
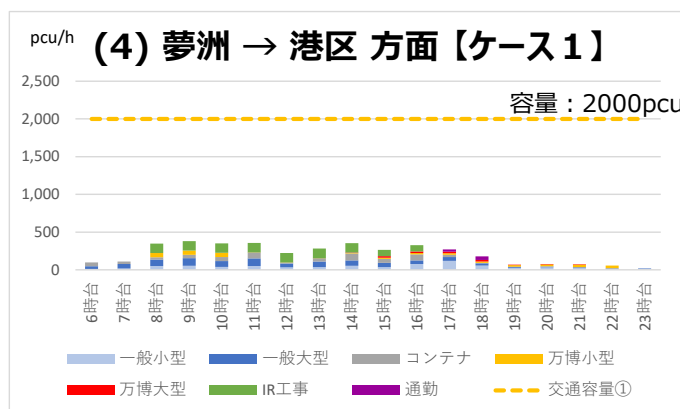
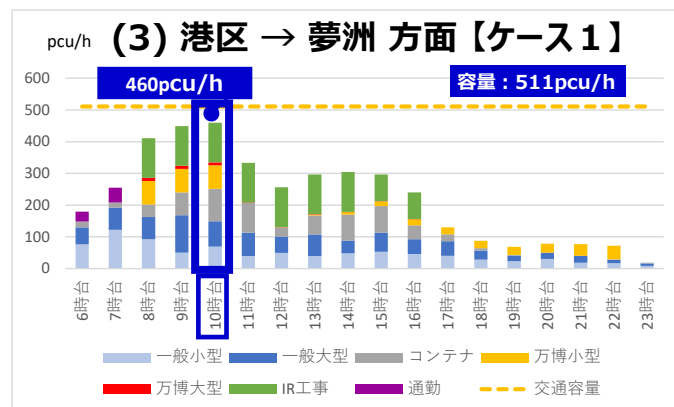
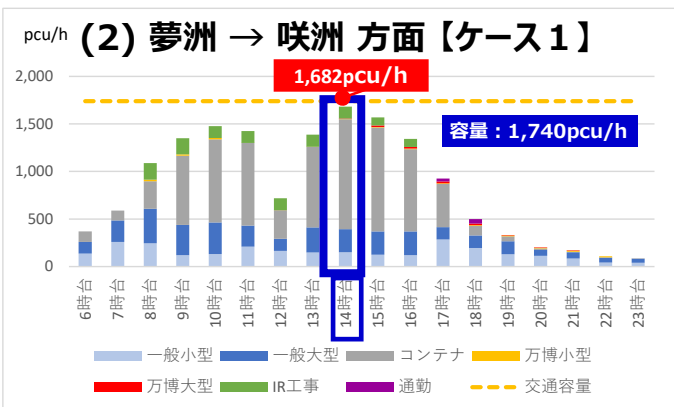
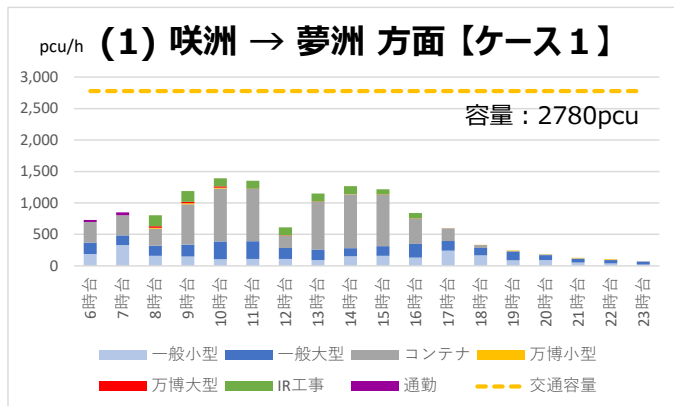
参考

- ・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

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



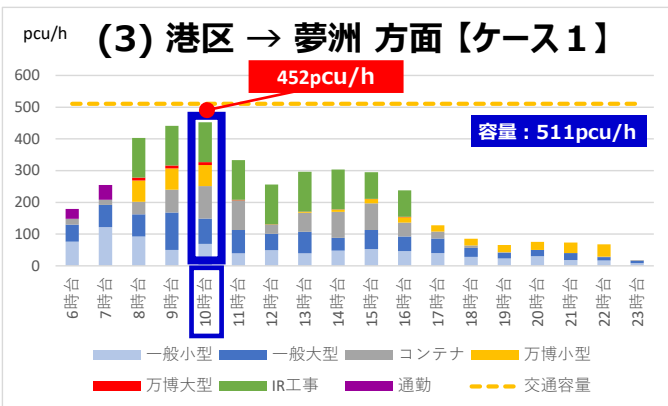
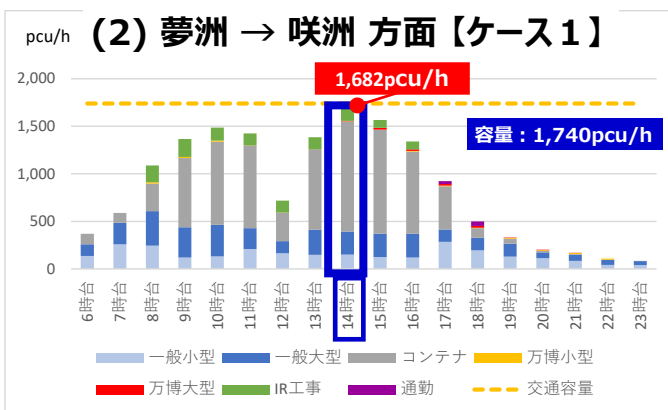
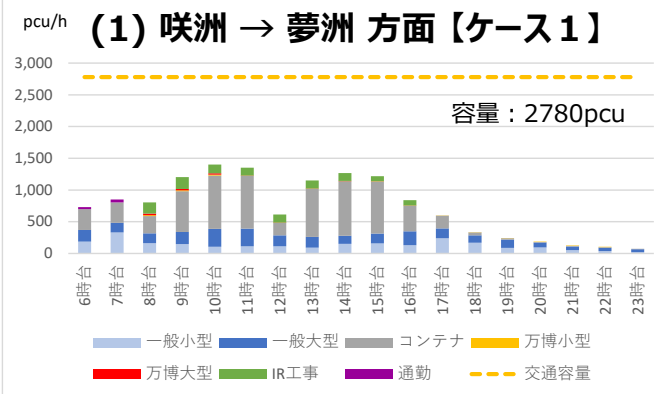
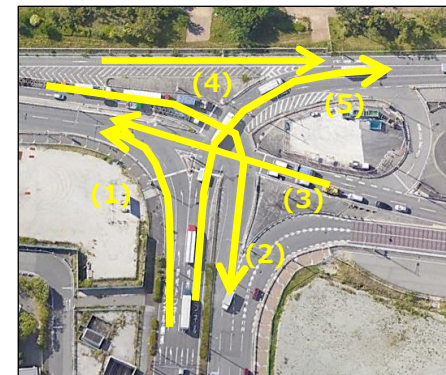
道路容量に対する割合：最大97%

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】

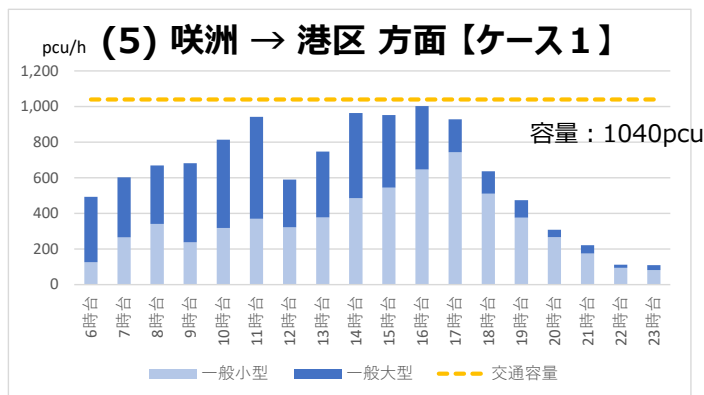
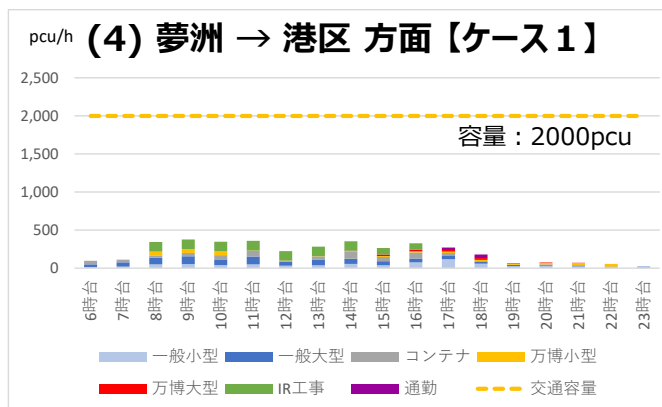
参考

- ・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

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

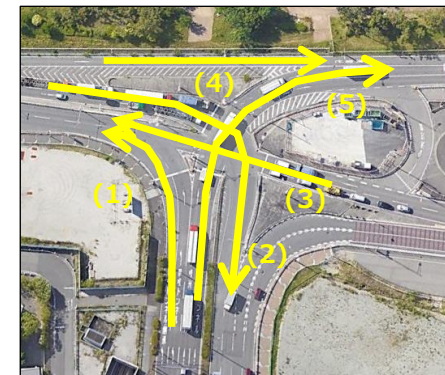


道路容量に対する割合：最大97%

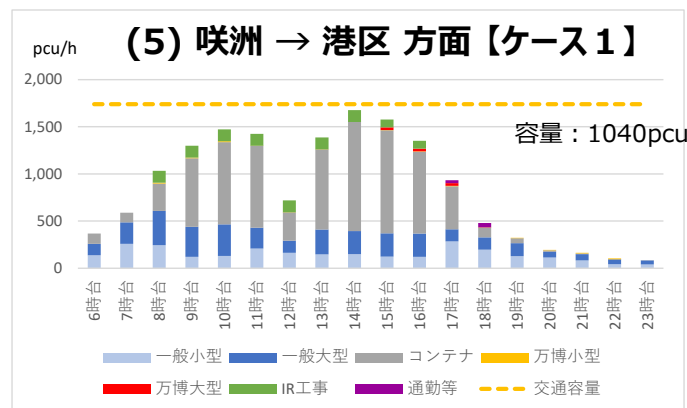
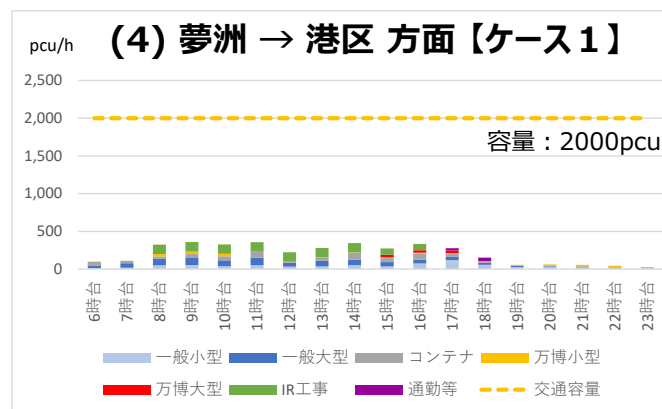
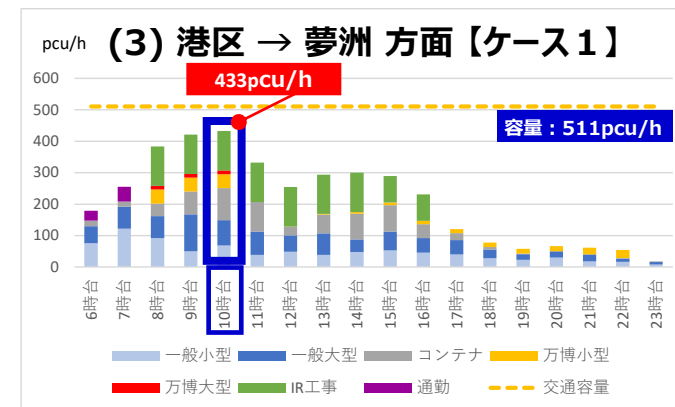
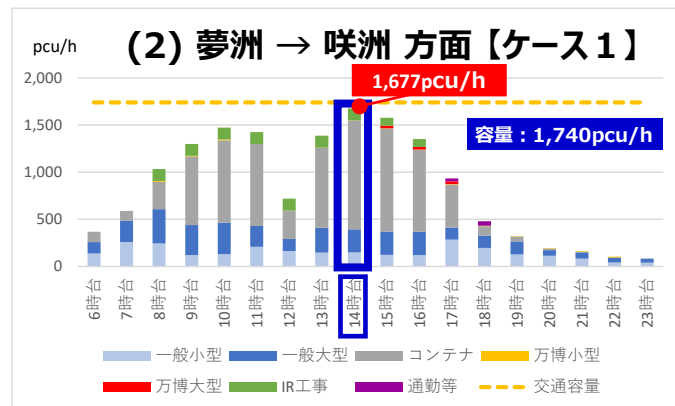
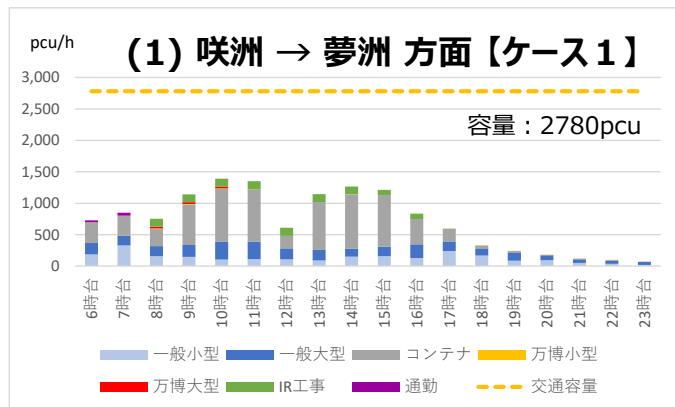
⑥ 咲洲トンネル西交差点の影響検討結果(ケース1)【閑散期】

- ・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



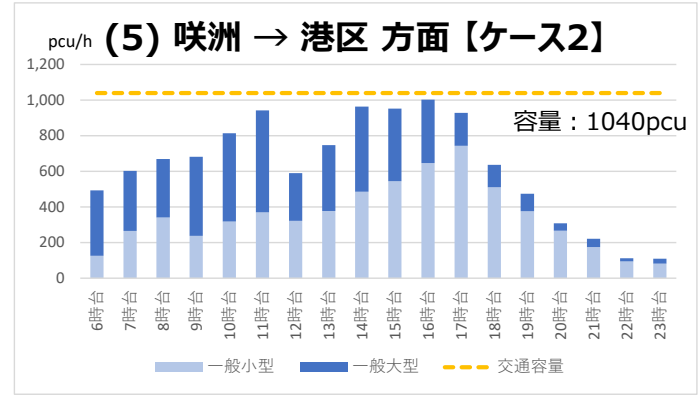
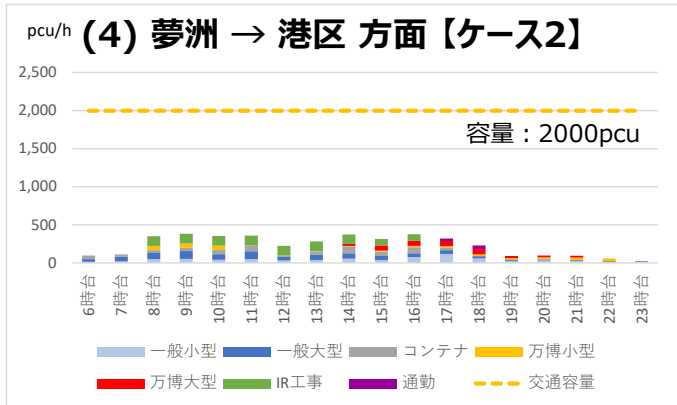
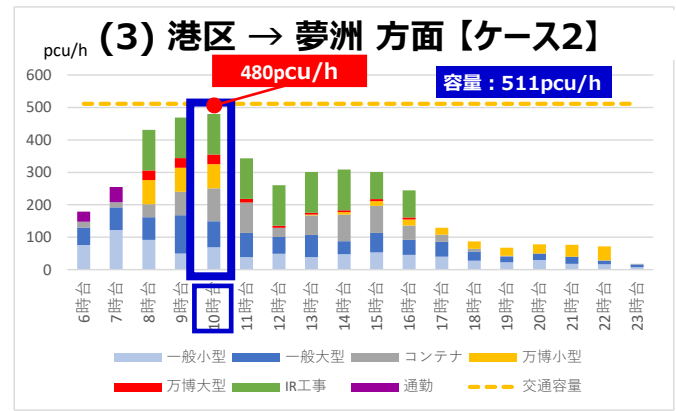
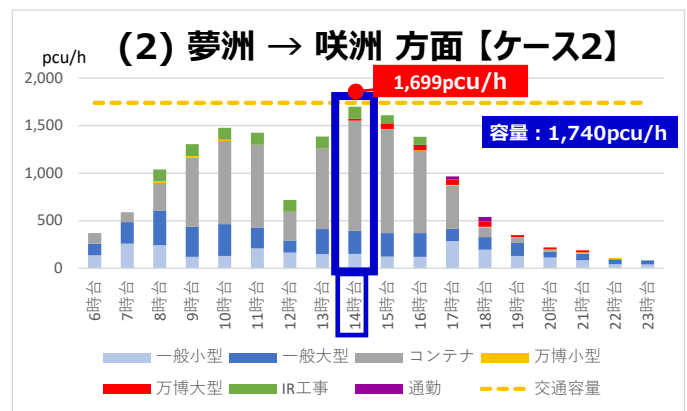
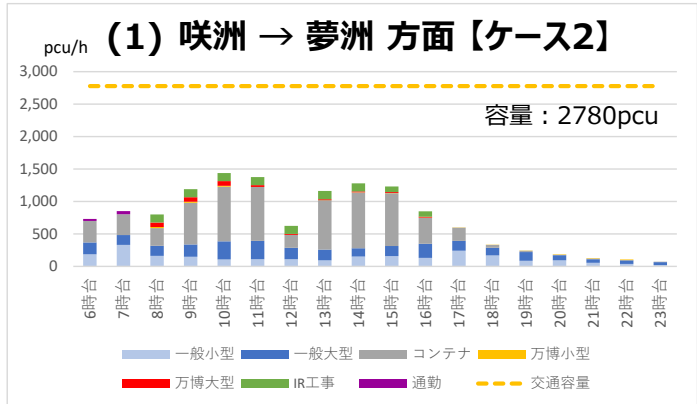
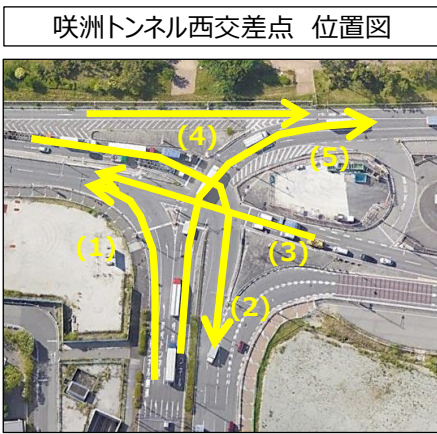
※ : 交通容量に対する交通量の割合が
最も高い南ルート、中央ルートの時間帯



道路容量に対する割合：最大96%

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】

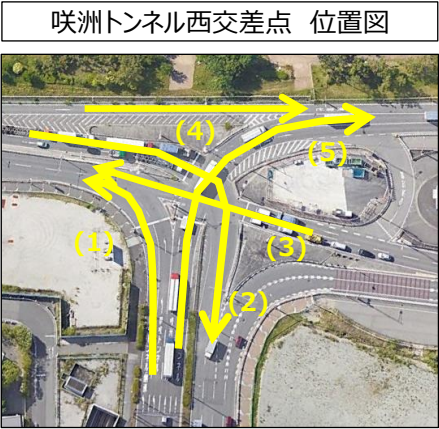
・ケース1 団体バス：300台 舞洲自家用車：6240台
 ・ケース2 団体バス：1000台 舞洲自家用車：3450台



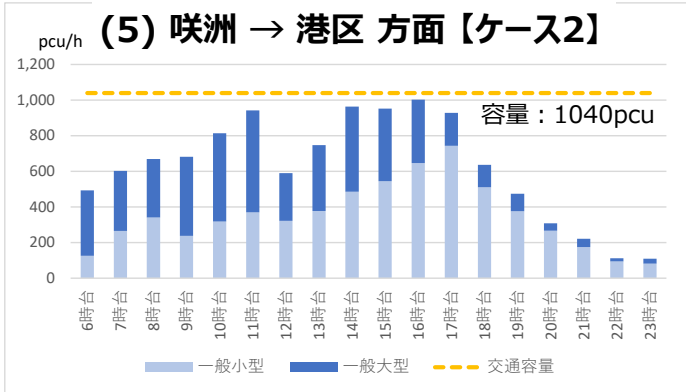
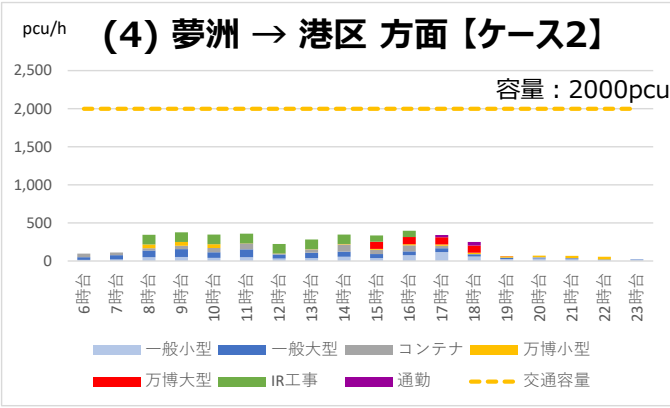
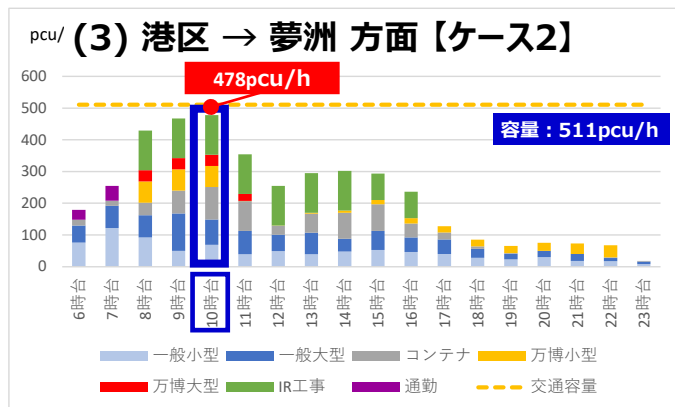
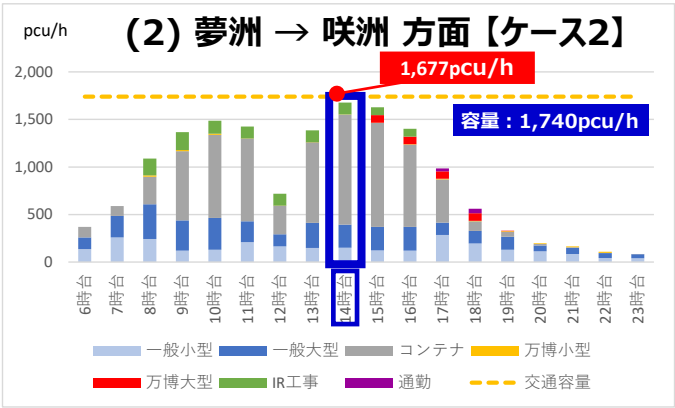
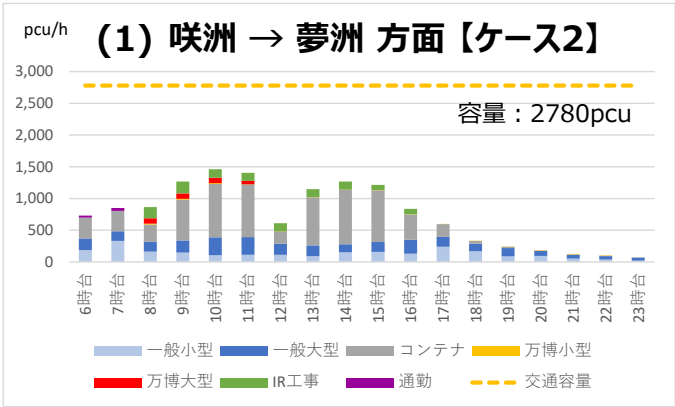
道路容量に対する割合：最大98%

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】

- ・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



※ : 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



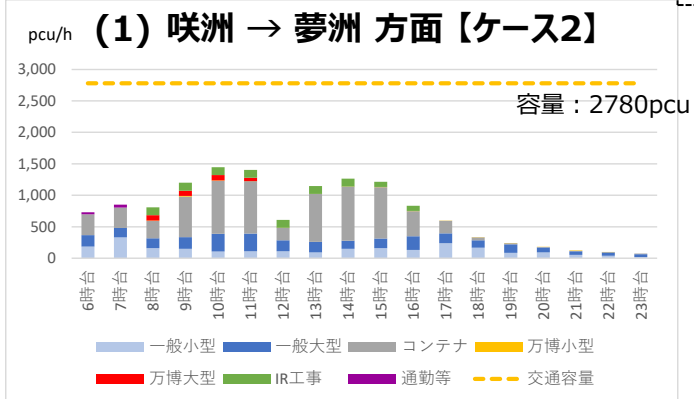
道路容量に対する割合：最大96%

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】

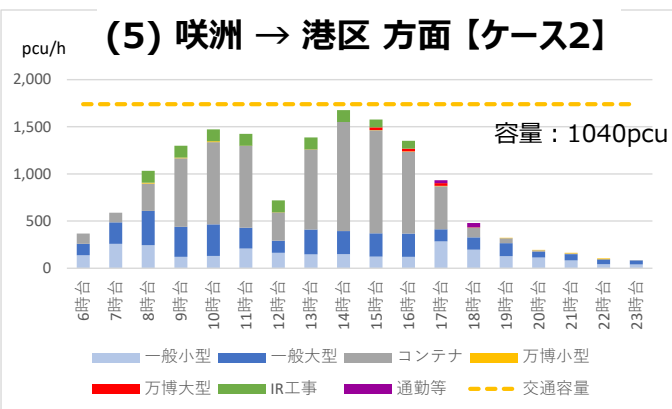
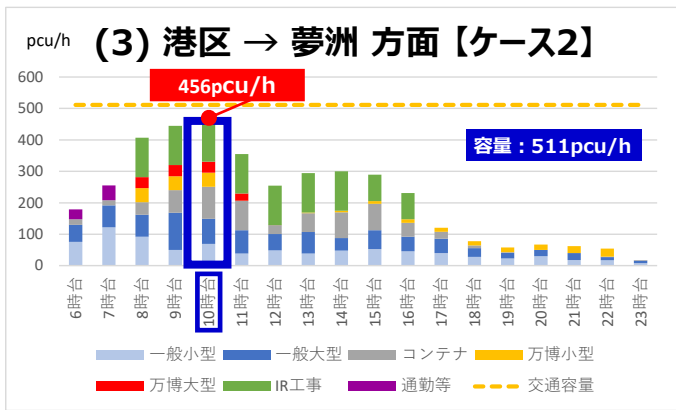
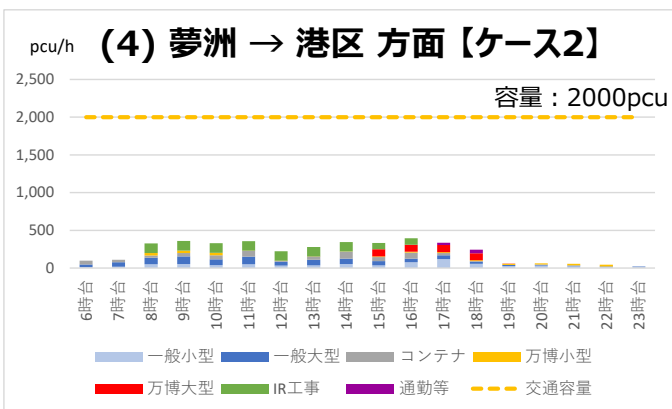
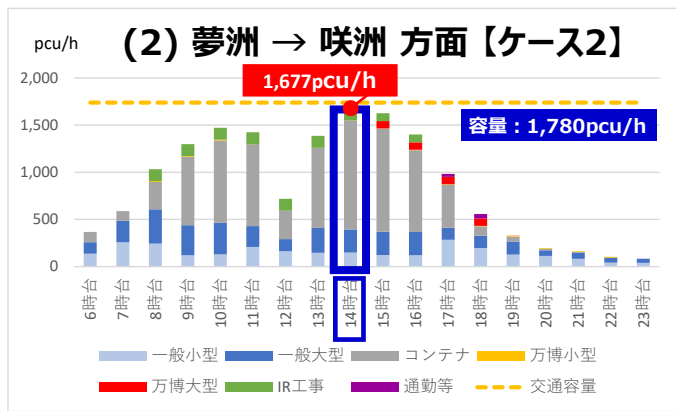
参考

- ・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



※ 14時台：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



道路容量に対する割合：最大94%

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。
 - ※ 特に物流車両については、物流コンテナ車台数が低く推移（2025年・年間最大週の日平均交通量に対し87～91%程度）しており、ピーク台数に達する可能性は低いと考えられる。
 - ※ 「働きかけTDM」の取り組みにより万博会場周辺の一般交通の抑制にも積極的に取り組むこととしている。
- しかしながら、実際の交通量には一定の変動（一般交通等）が想定されることから、不測の事態に備え、博覧会協会が今後設置を予定している「来場者輸送情報センター（仮称）」と十分に連携を取り、実際の交通情報を収集・共有のうえ、交通影響が想定される場所と時間を特定し、関係者間で調整して、交通影響の最小化を図るよう、物流車両、IR工事車両、一般交通などに対して、市として必要となる追加的な対策を検討・実施する。