

大阪・関西万博の来場者輸送に関する意識調査結果についての考察

関西大学大学院 学生員 ○釜賀 一輝
関西大学 正会員 井ノ口弘昭
関西大学 正会員 秋山 孝正

1. はじめに

大阪・関西万国博覧会が、2025 年に大阪市此花区夢洲で開催される。また大阪・関西万博の基本計画が2020 年 12 月に提案され来場者輸送に関する各種の想定が提案されている¹⁾。万国博覧会の来訪者輸送では通常交通に加えた大量の交通負荷が予想され、適正な交通機関分担と道路混雑回避(交通分散)が必要であると考えられる。このため本研究では、来訪予定者に対する意識調査結果に基づき、具体的に検討すべき来場者輸送計画に関する課題について基本的な整理を行う。

2. 大阪・関西万国博覧会の概要

大阪・関西万国博覧会は、BIE(博覧会国際事務局)に登録された、人類の発展や最先端の技術を世界へ向け発信する大規模イベントで 2025 年に開催される。BIE の万国博では、2020 年のドバイ万博以来であり、わが国では 2005 年の愛知万博以来の開催である。

大阪・関西万国博覧会のテーマは、「いのち輝く未来社会のデザイン」であり、SDGs の達成を目標として、Society 5.0 に示される社会の実現を目指している。

図 1 に大阪・関西万国博覧会会場の位置を示す。夢洲は、大阪市西部の港湾地区の造成エリアであり、将来 IR の誘致が計画されている地域である。

表 1 に大阪・関西万国博覧会の概要を示す。基本計画では、開催期間の総来場者数を想定している。また、基本的な来場者交通処理の考え方が示されている¹⁾。



図 1：大阪・関西万国博覧会会場の位置

表 1：大阪・関西万国博覧会の概要(基本計画)

会場	大阪府大阪市此花区夢洲
開催期間	2025年4月13日～10月13日
来場者数	総来場者数 合計2,820万人 うち、近畿圏1,560万人 他地方910万人 海外350万人
	1日平均 15.2万人/日
	1日最大 28.5万人/日

3. 万国博覧会来場者意識調査に基づく分析

大阪・関西万国博覧会来場者の交通選択に関する意識を把握するため、万国博覧会の設定に対する意識調査を実施した。近畿 2 府 4 県在住の 500 名を対象に Web 調査(楽天インサイト)を行った。調査項目として、万国博覧会実施時の交通行動を質問した。回答者 500 名の地域構成比率は 2 府 4 県の人口構成比とほぼ同一で、近畿圏全域を対象とした調査となっている。

Q1 では、大阪・関西万国博覧会の来訪回数を質問した。この結果、328 人(65.6%)が万博の来場(1 回以上)を回答している。基本計画の記載(72.2%)に対して若干少数である。一方で平均来訪回数は 1.83 回である。すなわち来場者数は両項目を考慮して検討できる。

Q2 では、来場者の利用交通手段(地下鉄・シャトルバス・自動車(貸切バスを含む)・その他)を質問している。図 2 に交通機関分担算定結果を示す。本図では、基本計画に記載の想定割合を併せて掲載している。

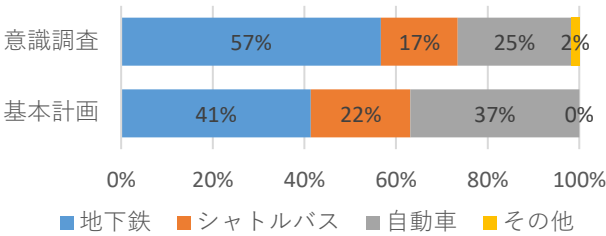


図 2：来訪者の交通機関選択

本図より、全般的に地下鉄利用が大きい一方で、自動車利用の割合は相対的に小さい。すなわち公共交通需要は現行の想定を超過する可能性が大きい。

また Q3 では、交通機関の選択理由(複数回答)を質問している。図 3 に交通機関別の集計結果を示す。地下鉄は「定時性」「高頻度」「速達性」「低価格」などの理由が多数である。自動車は「快適性」「直行」の理由が多数である。またシャトルバスは「直行」の理由が多数である。すなわち、地下鉄利用を中心とした、来場者の多様性に対応した輸送計画が期待される。

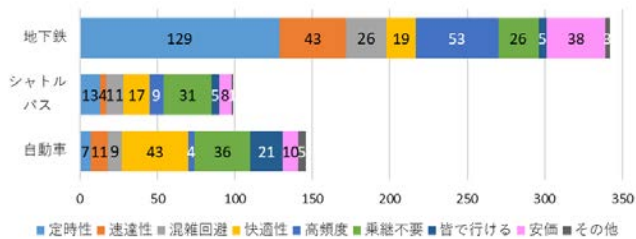


図 3：各交通機関の選択理由

4. 道路交通分散に関する考察

既存研究で万国博覧会開催時の広域的な道路網に関する経路誘導の検討が報告されている²⁾。ここでは、会場周辺の道路混雑問題について検討する。

すなわち、Q7 で自動車による来訪時に選択する駐車場について質問している。具体的には、図 4 に想定する駐車場の概要を示して選択を求めるものである。

Q7.大阪国際博覧会の駐車場として、次に示す5箇所を想定します。あなたは、どの駐車場を利用したいと思いますか。

選択肢	A	B	C	D	E
駐車場	舞洲	尼崎A	堺A	尼崎B	堺B
駐車料金+バス料金	2,800円	1,800円	1,800円	1,300円	800円
会場までの所要時間	5分	20分	20分	25分	30分
駐車台数	7,500台	3,000台	3,000台	2,150台	2,150台

図 4：駐車場選択に関する質問内容

この想定は、基本計画の「会場から 15km 圏内に駐車場を設け、P&R 方式を行う」に対応する。具体的には「舞洲」「尼崎」「堺」の 3 地域を設定した。

図 5 に自動車利用者(81 名)の駐車場選択結果を示す。約 6 割が舞洲(会場)駐車場を選択している。

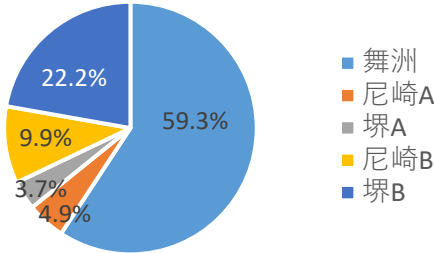


図 5：駐車場選択結果

図 6 に地域別の駐車場選択状況を整理した。この図より、駐車場エリアとして、堺(C・E)では合計 25.9%、尼崎(B・D)では 14.8%である。すなわち、①駐車場容量との関係性は少なく、多数は会場近隣の駐車を期待している、②近畿圏の地理的特性から相対的に大阪府南部方面の場外駐車場の必要性が大きいことがわかる。

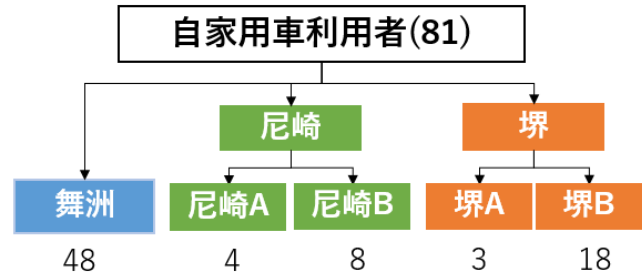


図 6：場外駐車場の選択結果

5. おわりに

大阪・関西万国博覧会に関する来場者輸送計画について、近畿圏における来場予定者に対する意識調査結果を用いて、具体的な検討課題を抽出した。本研究の主要な成果は以下のように整理できる。

- 1)大阪・関西万国博覧会の基本計画の想定に関する問題点を整理するとともに、公共交通・道路交通に関する検討事項を具体化した。
- 2)来場者の交通機関分担に関して、基礎的集計を行い、地下鉄を中心とした来訪者の多様性を考慮した公共交通機関の利用の必要性が示された。
- 3)来場者輸送計画の道路交通における問題点として、駐車場分散の課題を検討した。この結果地域間の道路交通条件を考慮した交通分散の重要性が示された。今後の大阪・関西万国博覧会の来場者輸送計画策定においては、既存の想定値の変更や新規交通機関の導入などの都市交通サービスの状況変化を踏まえた検討が必要であると思われる。

参考文献

1) 公益社団法人 2025 年日本国際博覧会協会基本計画 https://www.expo2025.or.jp/wp/wp-content/themes/expo2025orjp/assets/pdf/masterplan/expo2025_masterplan.pdf

2) 釜賀一輝,井ノ口弘昭,秋山孝正：大阪国際博覧会の来場者交通の対する道路交通運用についての考察, 2021 年度 土木学会関西支部年次学術講演会