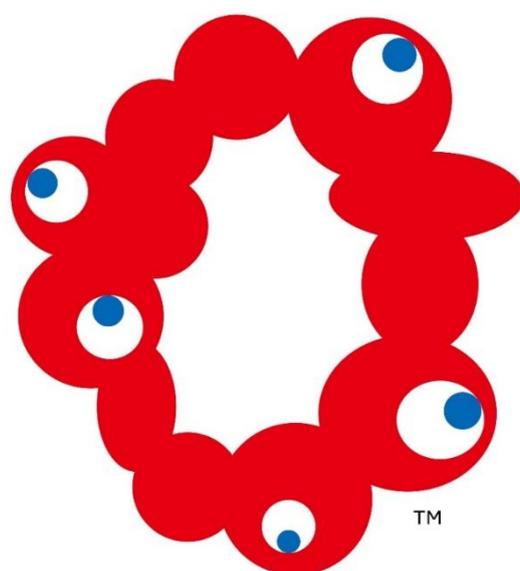


大阪・関西万博 来場者輸送具体方針(アクションプラン)

第2版



OSAKA, KANSAI, JAPAN

EXPO
2025

2023年5月

2025年日本国際博覧会来場者輸送対策協議会

目次

1. 目的	2
2. 来場者の方向別内訳	4
3. 想定する機関分担率	5
4. 主な来場者想定ルート	7
1) 公共交通利用（鉄道・バス）	7
2) 自家用車利用	9
3) 水上交通利用	11
5. 交通ターミナル・会場外駐車場の運用	13
1) 夢洲交通ターミナル	13
2) 会場外駐車場	15
6. 来場者輸送対策	18
1) 需要平準化策	18
2) 供給拡大策	21
3) その他の輸送円滑化対策	23
4) 来場者への交通等に関する情報提供および交通サービスの連携	24
5) 雑踏等に備えた警備誘導	26
7. 来場者輸送対策を実施しても発生が想定される万博交通による影響	28
1) 鉄道	28
2) 道路	29
8. 働きかけ TDM 実施と期待する効果	31
1) 一定期間の単位によるメリハリ付け	31
2) 府県市民・企業等への時差出勤等の呼びかけ	33
3) 働きかけ TDM 等により、達成を目指す目標	36
9. 検討・対応が必要な課題	37
10. 今後のスケジュール	40

1. 目的

- 万博来場者の安全で円滑な移動の実現
- 大阪・関西圏の社会経済活動を支える人流・物流への影響の最小化

- 大阪・関西万博は、大阪市臨海部の人工島である「夢洲」にて、会場の四方を海で囲まれた初の国際博覧会「海の万博」として開催される。
- アクセスルートが限られた人工島での開催となるため、万博来場者を安全・円滑に輸送するためには、アクセスが特定の交通手段や経路に集中しないバランスの取れた輸送計画を立案することが必要であり、その計画を着実に実行するために十分な準備が必要となる。
- 令和2年(2020年)12月に「2025年日本国際博覧会(略称「大阪・関西万博」)基本計画」(以下「基本計画」という。)が策定され、想定来場者数が約2,820万人と定められた。
- 令和4年(2022年)6月には、基本計画を受け、「大阪・関西万博 来場者輸送基本方針」(以下「基本方針」という。)を策定し、来場者の円滑な輸送を実現するための基本方針を定めた。
- 基本方針では、交通インフラを最大限活用し、国・地域、文化、人種、性別、世代、障がいの有無に関わらず、すべての人が安全で快適に移動できるような取組を進めるとともに、各アクセスルートのバランスの取れた利用を図るものとされた。

- また、大阪・関西万博の「未来社会の実験場」のコンセプトを踏まえ、MaaS^{注1}や自動運転等の新たな移動サービスを実践し、関西の未来社会へ受け継がれることを目指すこととされた。

- 令和4年(2022年)10月、基本方針から更なる検討、関係機関協議等を進め、万博来場者の安全で円滑な移動を実現し、大阪・関西圏の社会経済活動を支える人流・物流への影響を最小化する目的のもと、「大阪・関西万博 来場者輸送具体方針(初版)」(以下「具体方針(初版)」という。)を公表した。

- 今般、具体方針(初版)における課題等の検討を進め、「大阪・関西万博 来場者輸送具体方針(第2版)」(以下「具体方針(第2版)」という。)を策定・公表するものとする。

- ※ 大阪・関西万博での交通アクセスに関するユニバーサルデザインについては、別の検討会においてガイドラインを取りまとめることとしている。

- ※ 空飛ぶクルマや自動運転等の新技術の取り組みについては、大阪・関西万博の未来社会ショーケース事業にて検討することとしている。

注1 MaaSとは、Mobility as a Service の略で、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスのこと。

2. 来場者の方向別内訳

- 来場者総数の約 2,820 万人のうち、国内来場者は約 9 割、海外来場者は約 1 割と想定される。
- 国内来場者のうち、近畿圏内が約 6 割、近畿圏外が約 4 割と想定される。

○万博会場が、人工島にあり、アクセス手段が限られることから、今般改めて、来場者の方向別内訳について整理を行った。

○来場者総数の約 2,820 万人のうち、国内来場者は約 2,470 万人（88%）、海外来場者が約 350 万人（12%）と想定される。

○国内来場者のうち、近畿圏内は約 1,559 万人（63%）、近畿圏外は約 911 万人（37%）と想定される。

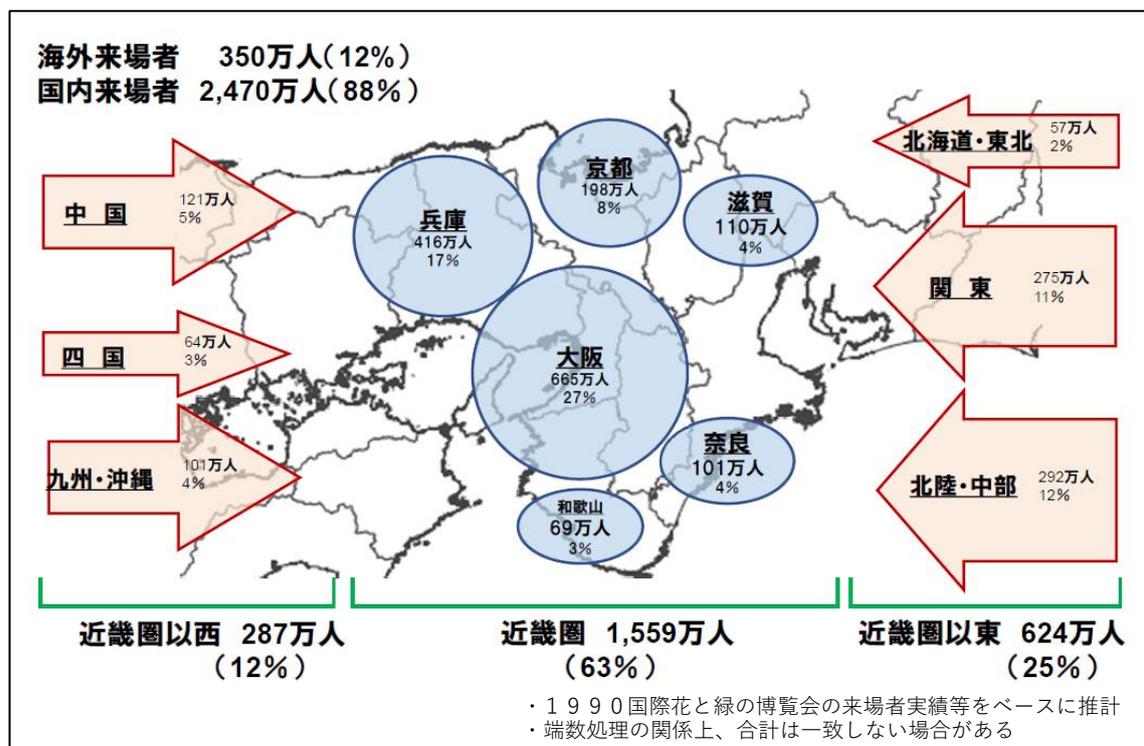


図 1 方向別来場者内訳

3. 想定する機関分担率

- 鉄道・バス・自動車の機関分担率は、各交通機関の輸送力、バスターミナルの処理能力、駐車場の収容能力等の限界から、日来場者数に応じて変わる。
- 日来場者数の増加に伴い鉄道の分担率は高くなり、おおむね 20 万人/日を超えたあたりからは、加速度的に増加する。

○日来場者数が、10 万人程度までにおいては、シャトルバスの輸送力および会場外駐車場の収容能力に比較的余裕があることから、愛知万博ベースの機関分担率で輸送が行われると考えている。

○しかしながら、日来場者数が、16 万人に達すると、まず、シャトルバスの輸送力が、夢洲交通ターミナルや各駅ターミナルの受け入れ容量および各バス事業者が運行できるバスの便数等から、限界に達する。

○さらに、日来場者数が、18.6 万人に達すると、会場外の自家用車駐車場が受け入れ限界に達し、22.9 万人に達すると、団体バス駐車場も受け入れ限界に達する。

○こうしたことから、日来場者数が、おおむね 20 万人を超えたあたりから、輸送における鉄道の割合が加速度的に増加するため、それに備えた対策が必要となる。

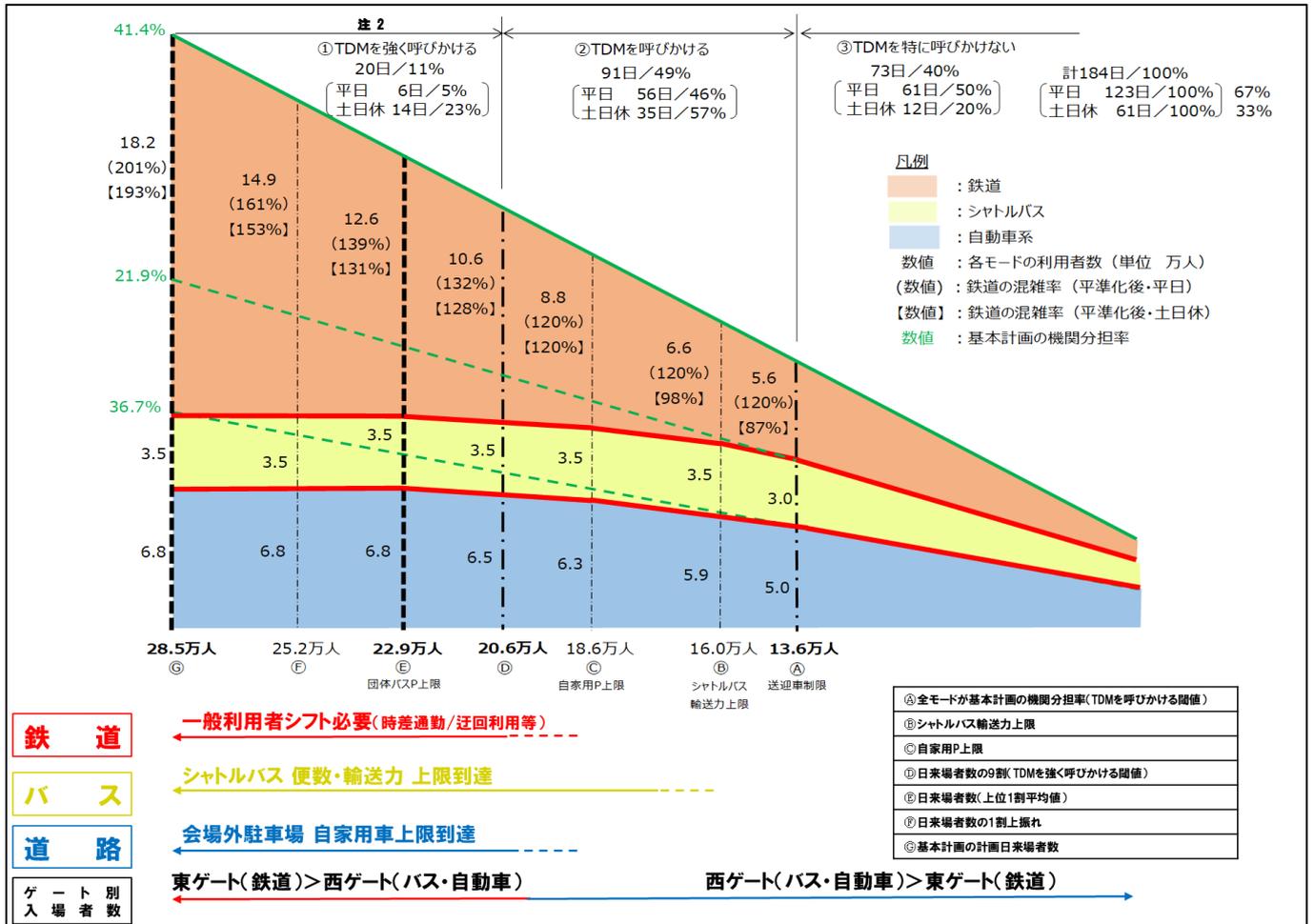


図 2 万博来場者 日來場者数と機関分担率の推移

注 2 TDM (交通需要マネジメント) とは、 Transportation Demand Management の略で、既存の交通システムの利用効率を最大化する目的で移動者側に行動変更を促す諸施策。

4. 主な来場者想定ルート

1) 公共交通利用（鉄道・バス）

ア) 3つの主要ルート：

- ① Osaka Metro 中央線（鉄道）
- ② JR 桜島線（鉄道＋シャトルバス）
- ③ 淀川左岸線（2期）（新大阪駅、大阪駅等発のシャトルバス）

イ) 主要鉄道ターミナルからの予約制シャトルバス 等

ウ) 中距離直行バス・長距離直行バス

○現時点の来場者輸送における公共交通の各交通手段・ルートおよびその特徴は次のとおりである。

1) 公共交通利用（鉄道・バス）

ア) 3つの主要ルート：

① Osaka Metro 中央線（鉄道）

- ・最も輸送力（6両編成、現行ダイヤ：170便/日）があり、万博会場に直接乗り入れが可能

② JR 桜島線（鉄道＋シャトルバス）

- ・鉄道の輸送力は大きい（8両編成、2019年度ダイヤ：113便/日）が、万博会場には桜島駅にてバス連絡が必要

③ 淀川左岸線（2期）（新大阪駅、大阪駅等発のシャトルバス）

- ・淀川左岸線（2期）の建設中区間をシャトルバスのアクセスルートとして暫定整備することにより、新大阪駅、大阪駅等の大阪中心部より、定時性を確保した高密度なバス運行が可能

イ) 主要鉄道ターミナルからの予約制シャトルバス 等

- ・ 10 ターミナル駅より運行を予定 (ア) 3つの主要ルート：②③を含む)
- ・ 輸送力は小さいが、鉄道各社の特急列車と連携等した予約制のシャトルバスを運行するなどにより、完全着座式を基本とした快適性を確保した輸送が可能

ウ) 中距離直行バス・長距離直行バス

- ・ 近畿地方各府県からの中距離直行バスや全国各地域からの長距離直行バスについても、予約制による運行を予定

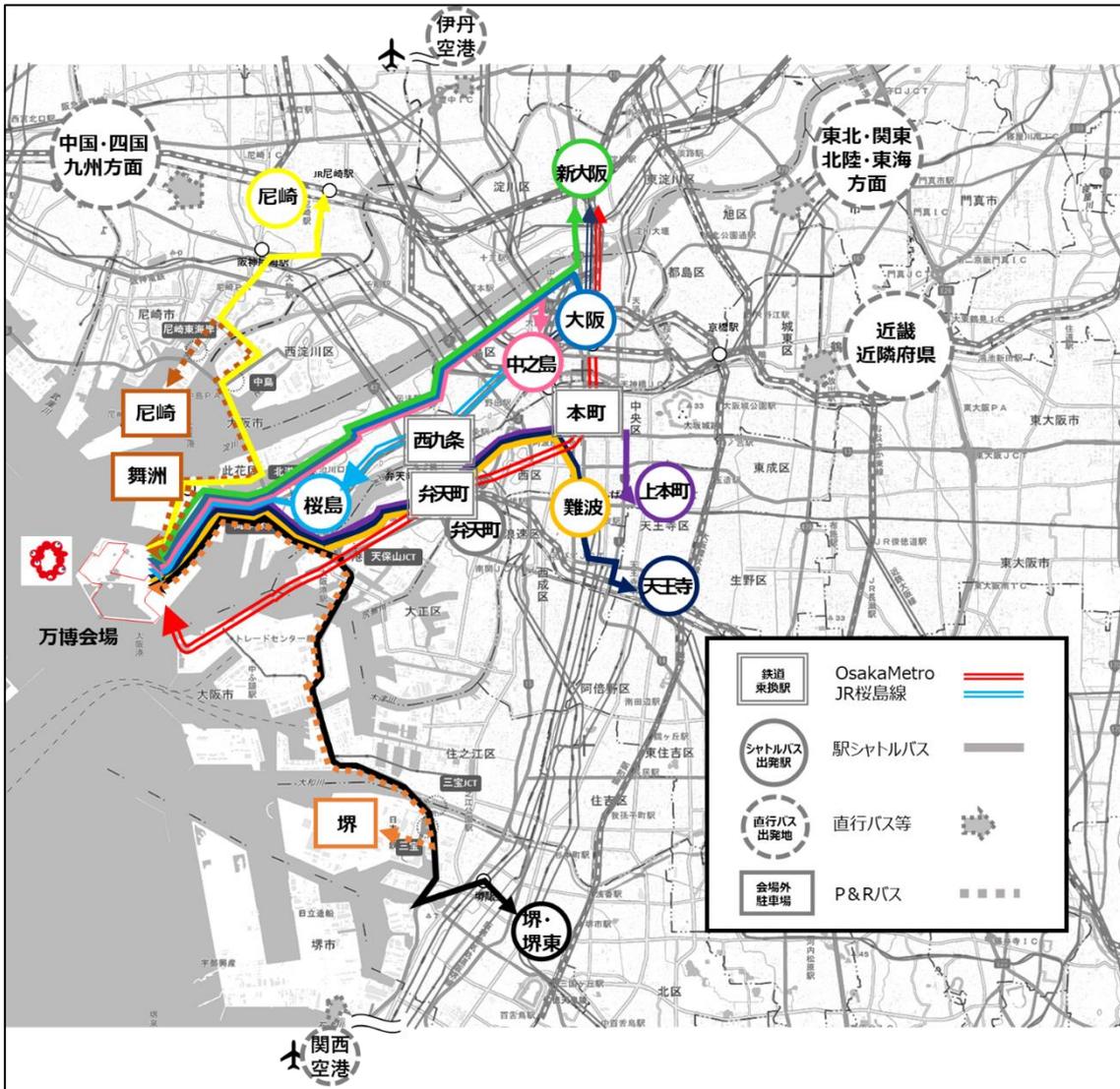


図 3 主要鉄道駅・シャトルバス、P&Rバスルート

2) 自家用車利用

- ・原則、公共交通機関の利用を呼びかける。
- ・やむを得ず利用する者に対しては、尼崎、堺の会場外（P&R）駐車場利用に誘導し、舞洲については、シャトルバスの運行、物流交通に影響を与えない範囲の利用に抑制する。

- 万博会場への自家用車利用によるアクセスについては、夢洲への直接の乗り入れは認めない方針であり、舞洲、尼崎、堺の会場外（P & R）駐車場の利用によるシャトルバス連絡となる。
- 舞洲へのアクセスについては、自家用車、バスともに、阪神高速利用の場合は、北港 J C T ～湾岸舞洲出口～此花大橋の利用がほとんどとなり、一本のルートに集中する。
- 特に、京都・奈良方面からの自動車は、主に阪神高速 1 号環状線、16 号大阪港線を経由して来場することになるため、交通集中が想定される。
- こうしたことから、シャトルバスの定時性、大阪港の物流交通確保のためには、道路交通に一定の制約が必要となる。
- そのため、自家用車利用については、できるだけ抑制を図り、公共交通機関の利用を呼びかけることとしている。
- 公共交通機関の利用が難しい等、やむを得ず自家用車を利用して来場する者に対しては、会場外（P & R）駐車場の料金設定等により、尼崎、堺の会場外（P & R）駐車場利用に誘導し、舞洲については、シャトルバスの運行、物流交通に影響を与えない範囲の利用に抑制するものとする。

- なお、尼崎、堺の会場外（P&R）駐車場利用への誘導にあっても、周辺の物流等の交通への影響等について配慮を行うものとする。

3) 水上交通利用

○水上交通については、大阪市内から夢洲への航路、兵庫方面から夢洲への航路、夢洲発着の遊覧航路等が実現に向けて調整が進められている。

○大阪市内から夢洲への航路は、中之島等の市内中心部から夢洲に向かう航路について、実現に向けて調整が進められている。

○この航路においては、波浪の有無といった水域の違いから、川船から海船への乗換拠点および運航する船舶事業者が複数必要となることが課題である。

○兵庫方面からの航路としては、神戸港・神戸空港・淡路島からの夢洲に向かう航路について、実現に向けて調整が進められている。

○これらに加え、淀川を活用した航路、堺旧港からの航路についても実現に向けて調整が進められている。

○その他、夢洲から発着する周遊観光航路についても、検討が進められている。

○いずれの航路についても、船舶事業者の確保が課題となっている。

○船舶の発着は、夢洲北岸に設置されている小型船用浮棧橋を活用する方向で調整している。なお、中型船等の接岸が困難なため、別途浮棧橋の設置の必要性について検討している。

○船舶事業者等の棧橋の利用方法については、今後検討を進める。

○浮棧橋から万博会場までのアクセスが必要であることから、バス等による二次輸送を検討する。

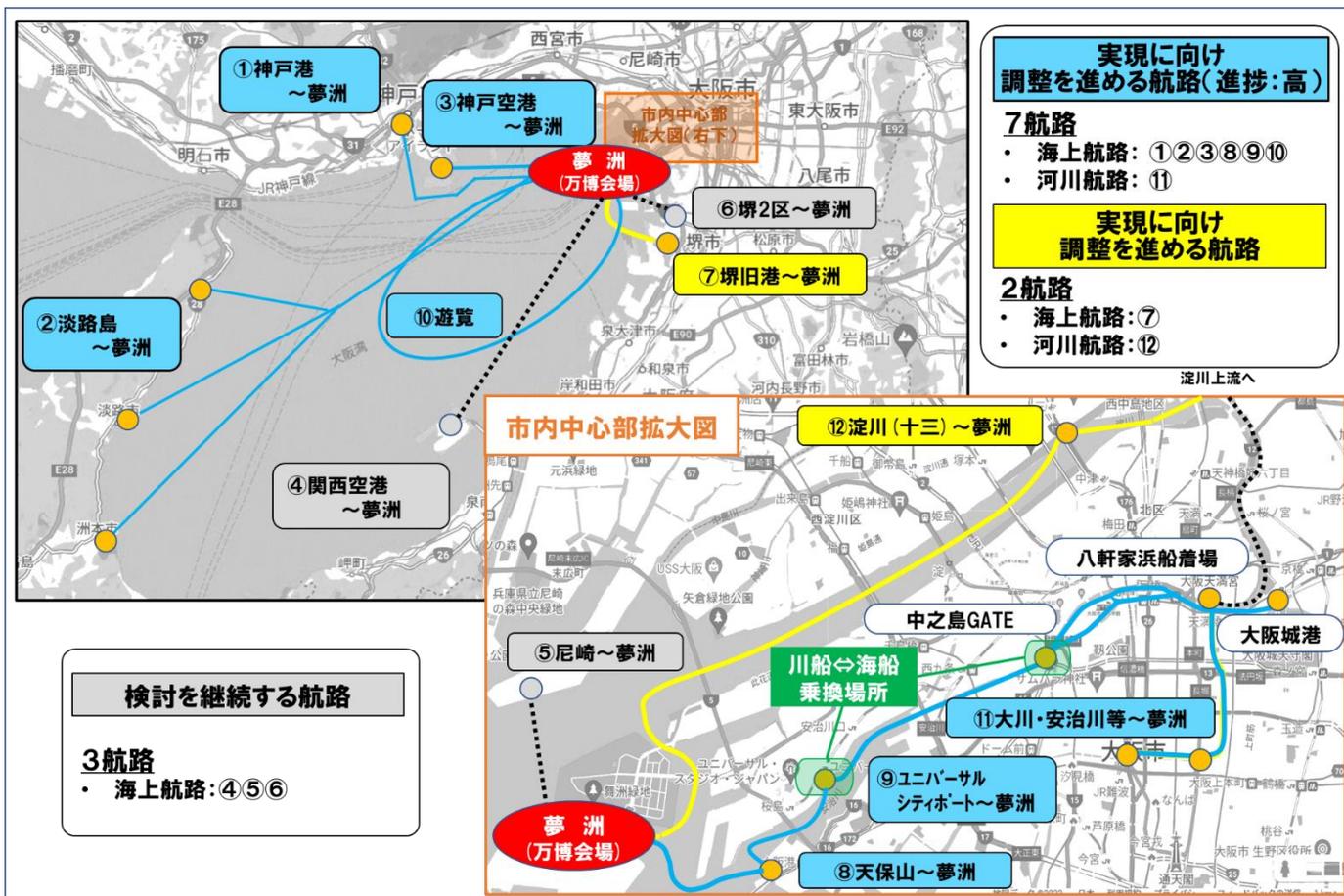


図 4 航路検討状況

表 1 航路検討状況

検討結果	番号	海上/河川	航路
実現に向け調整を進める航路 (進捗:高)	①	海上	神戸港 ~ 夢洲
	②	海上	淡路島 ~ 夢洲
	③	海上	神戸空港 ~ 夢洲
	⑧	海上	天保山 ~ 夢洲
	⑨	海上	ユニバーサル シティポート ~ 夢洲
	⑩	海上	夢洲発着の遊覧
	⑪	河川	大川・安治川等 ~ 夢洲
実現に向け調整を進める航路	⑦	海上	堺旧港 ~ 夢洲
	⑫	河川	淀川(十三) ~ 夢洲
検討を継続する航路	④	海上	関西空港 ~ 夢洲
	⑤	海上	尼崎 ~ 夢洲
	⑥	海上	堺2区 ~ 夢洲

5. 交通ターミナル・会場外駐車場の運用

1) 夢洲交通ターミナル

- 駅シャトルバス、P&R シャトルバスについては、会場に隣接して設置するバスターミナルで乗降を行うものとする。
 - 中長距離直行バス、団体バスについては、別途、夢洲に予約制の乗降場を設置するものとし、これらのバスの待機場については、舞洲に設けるものとする。
 - タクシーについては、会場に隣接して乗降場を設けるものとする。
-
- 駅シャトルバス、P&R シャトルバスについては、会場西ゲート前に設置する夢洲第1交通ターミナルにおいて、乗降を行うものとする。
 - 夢洲第1交通ターミナルにおいては、朝夕の乗車または降車の需要が大きく変動することから、時間帯に応じて乗り場の変更を行う等の運用上の工夫を行う。
 - 来場者の安全かつ円滑な誘導のため、万博来場者向けの情報提供システム、会場内および交通ターミナルにおけるデジタルサイネージ等により、適切な乗り場案内誘導を行う。
 - 中長距離直行バス、団体バスについては、夢洲第2交通ターミナルにおいて乗降を行うものとし、利用バースについては、予約制を採用する。また、これらのバスが待機する場合に必要な駐車場については、舞洲に設けるものとし、こちらについても予約制を採用する。
 - タクシーについては、夢洲第1交通ターミナルにおいて、乗降を行うものとする。

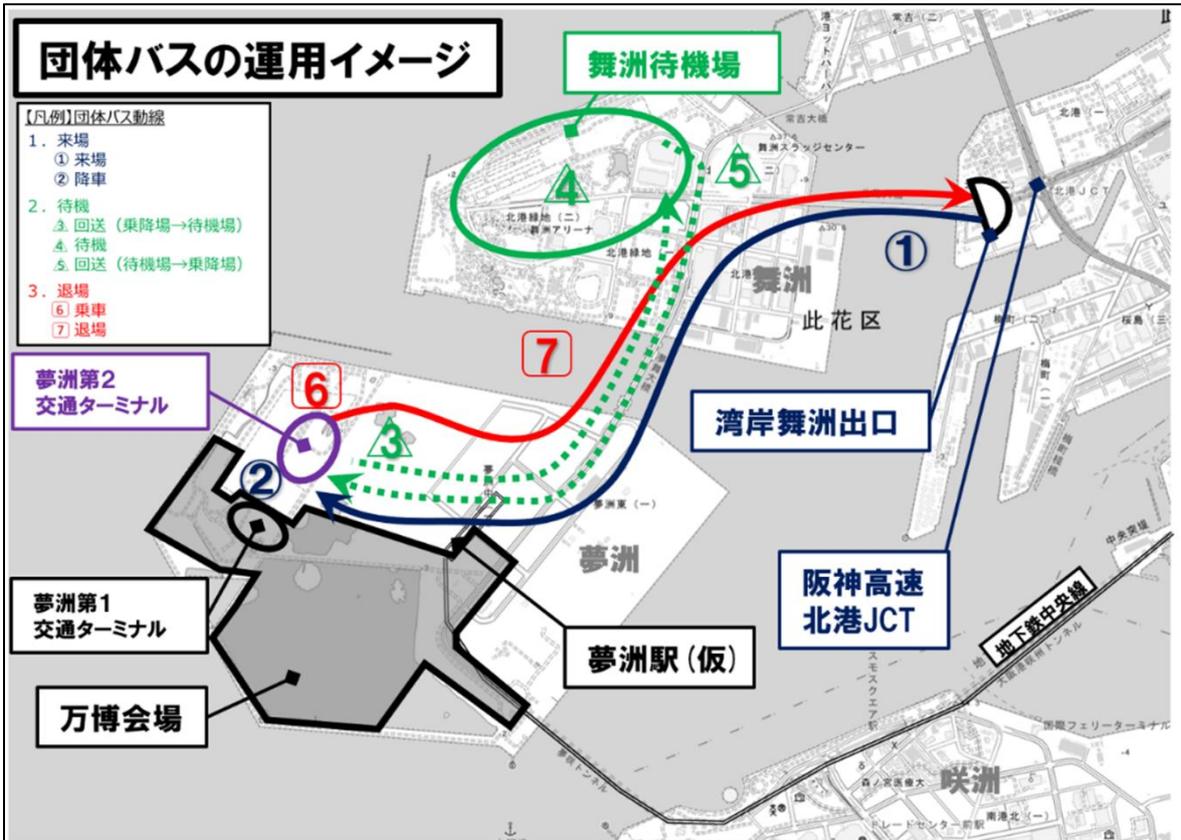


図 5 万博会場周辺 駐車場配置図

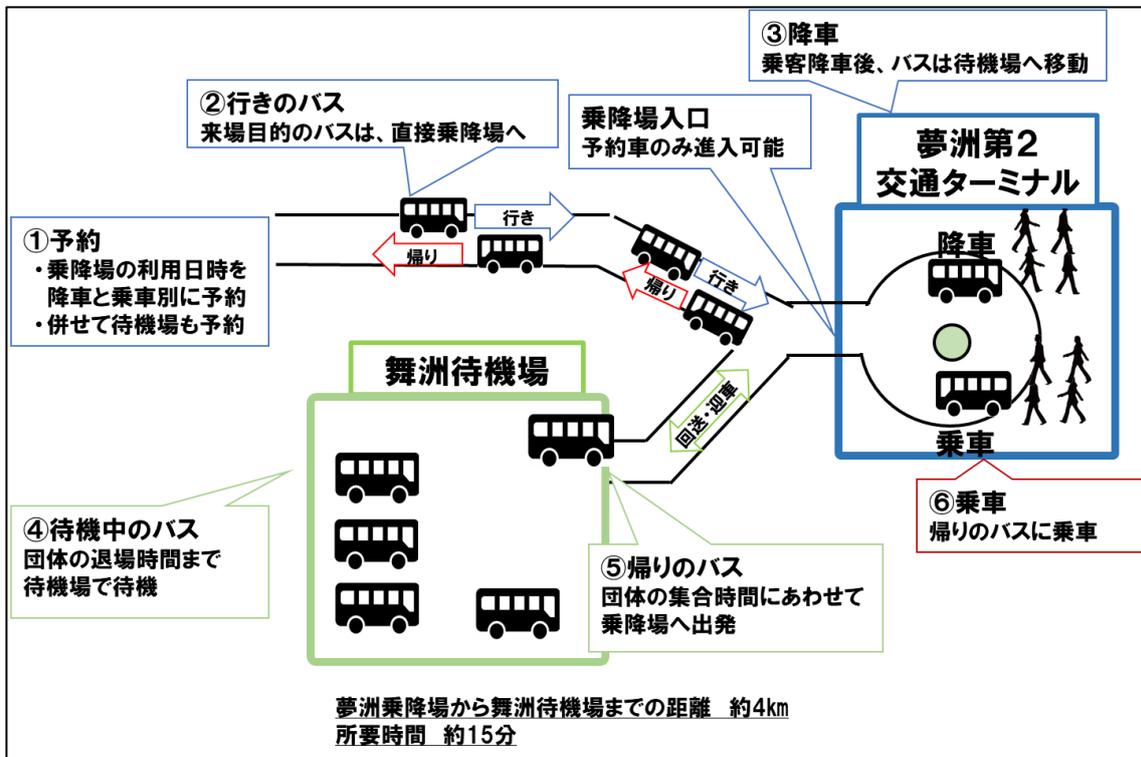


図 6 中長距離直行バス、団体バス運用イメージ

2) 会場外駐車場

- 会場外駐車場の利用は、全て事前予約が必要として運用する。
- 舞洲の会場外駐車場については、自家用車の駐車と団体バスの待機の双方に需要対応できるように、兼用マスの設置等により対応を行うものとする。

- 会場外駐車場の利用は、全て、日時および乗車人数の予約が必要として運用する。
- 会場外駐車場の利用は、万博交通によりアクセスとして利用される一般道や周辺地域への影響低減の観点から、最寄りの阪神高速の出口の利用を推奨するものとし、推奨出口を利用した来場者の駐車料金については、ETC 情報を活用し、相対的に引き下げる等のインセンティブを検討する。
- 併せて、阪神高速 1 号環状線等の大阪中心部の混雑区間を迂回する利用を行った来場者に対するインセンティブについても検討する。
- 会場外駐車場からのシャトルバスの利用については、会場外駐車場の予約者およびその同乗者に限ることとし、ID 等を提示した者のみ利用できるものとして運用する。
- 料金については人数によらず、1 台あたりで徴収し、できるだけ複数の人数による乗車を促進することで、自家用車による輸送力の向上を目指すものとする。

- 中長距離直行バス・団体バスの待機場として必要となる舞洲駐車場については、これらのバスと自家用車のそれぞれの需要に応じて適正な駐車マスを供給できるよう、高速道路のSA・PAで見られるような兼用マスの採用を検討する。
- 舞洲駐車場への集中利用を避け、尼崎および堺駐車場への分散利用を図るため、尼崎および堺駐車場の料金を舞洲駐車場の料金よりも相対的に引き下げること検討する。



図 7 各駐車場利用の際に推奨する阪神高速の出口

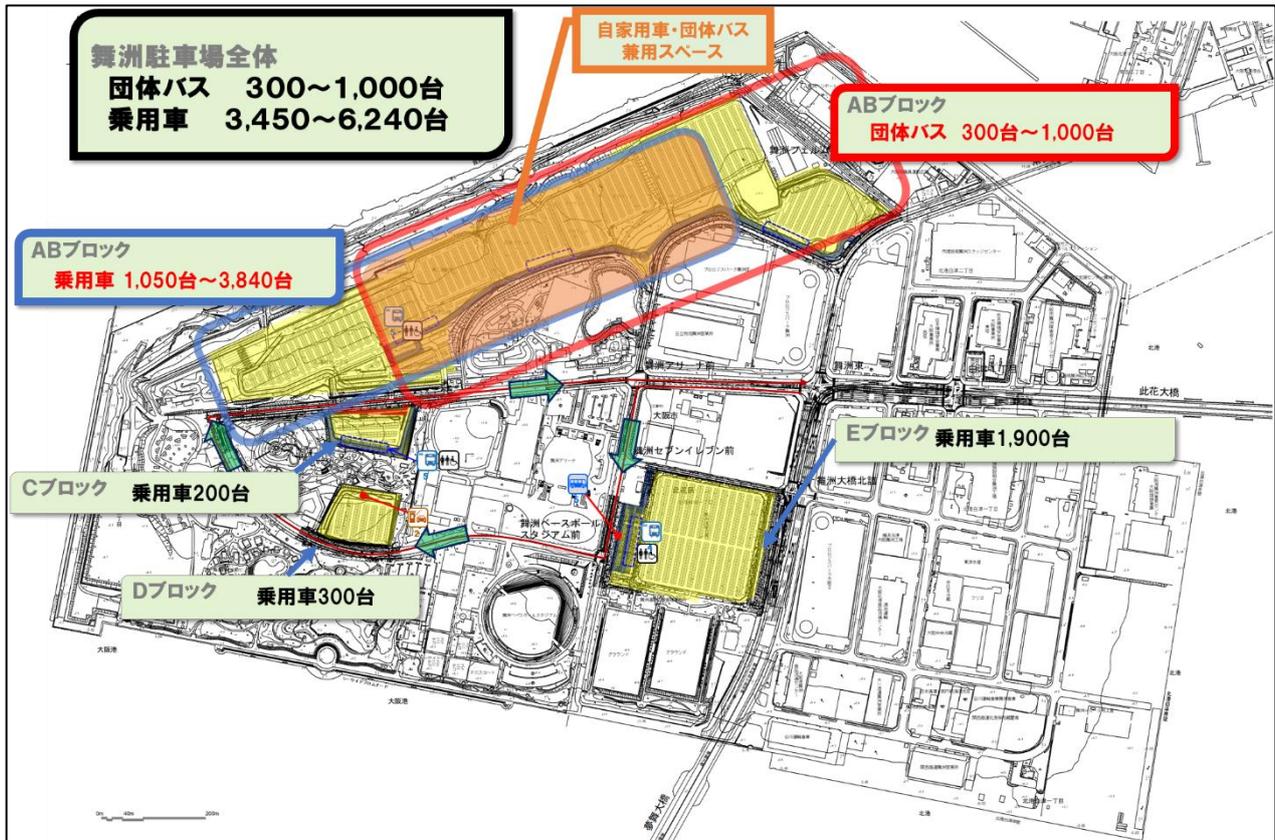


図 8 舞洲会場外駐車場配置

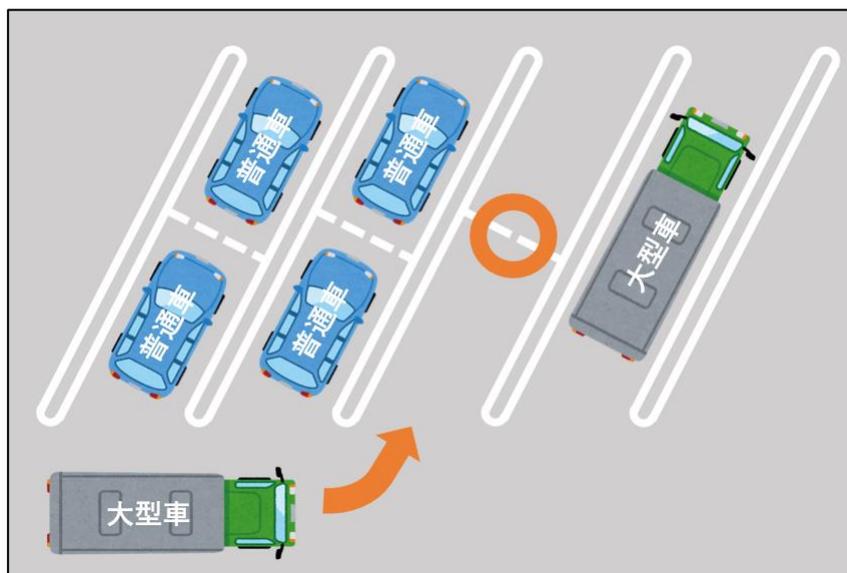


図 9 兼用マスのイメージ

出典：西日本高速道路株式会社

6. 来場者輸送対策

1) 需要平準化策

- ・ 入場券販売において会期前半の料金割引入場券の販売や入場日予約等による日来場者数のピークの平準化（チケットコントロール）
- ・ 会場への入場時間予約や駐車場入庫時間予約等による時間来場者数のピークの平準化
- ・ 来場者が集中する日における会場外駐車場の利用料金引き上げもしくは予約枠の制限
- ・ 閉場間際の退場者対策として、イベントの終了時間調整、団体ツアーの行程調整、早期退場の呼びかけ、混雑予測時間の情報提供等の実施

○来場者の終盤期の集中への対策

- ・ 愛知万博の実績ベースで推計すると、終盤期において来場者の集中がみられ、1 か月間について全体の約 3 割が来場するため、会場内の混雑、輸送機関の負荷のかなりの増大が想定される。
- ・ このため、開幕前期に開幕券、前期券等の割引券を発売し、来場者の行動変容を促すとともに、終盤期には通期パス除外日を設け日来場者数のピークを緩和し、安全性、快適性を向上させる取り組みを行う。
- ・ また、入場日については事前に予約を求めるものとする。
- ・ これらの取り組みにより、来場者シミュレーションにおいては、日来場者の上位 1 割平均で、約 2 割低減させることができ、終盤期 1 か月の日来場者のピークを、分散させることができる結果となっている。
- ・ 具体方針においては、この値をベースに検討を行うこととした。

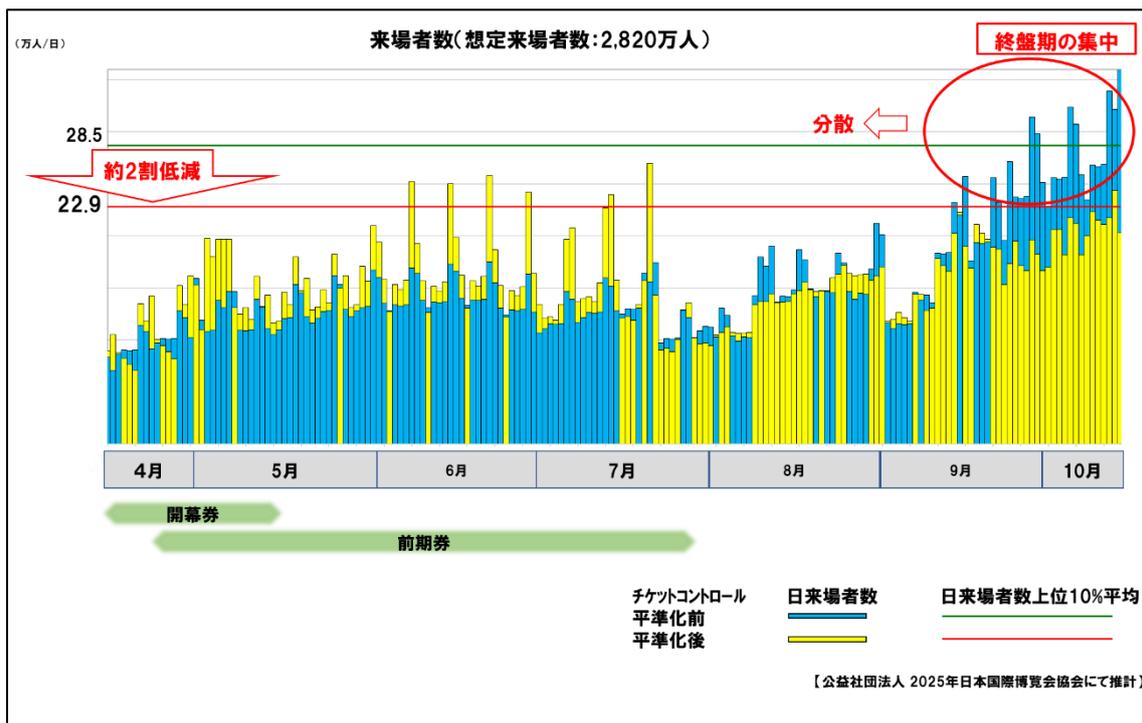


図 10 来場者数の推計グラフ (チケットコントロールによる需要平準化)

○来場者の入場が午前中の早い時間に集中することへの対策

- ・来場者の入場時間についても、午前中の入場が全体の約7割を占め、特に開場直後の午前9時台には、全体の2～3割と最も集中する。
- ・特に、平日については、一般交通の朝のラッシュ時に来場者の移動のピークが重なるため、交通機関の負荷は極めて大きくなる。
- ・土曜については、大阪市内全体で見れば、一般交通の朝のラッシュは発生せず、来場者の移動のピークとの重なりはみられないものの、万博会場周辺においては、港湾物流が平日と同様に稼働しているため、これらの交通と来場者輸送の重なりを考慮した対応について検討が必要となる。
- ・そのため、入場時間予約制度を導入し、予約枠を輸送可能量に応じたものとするにより、ピーク時の負荷の低減を図る。
- ・また、入場時間予約については、そのシステムを MaaS などと連携させることを検討しており、これらの連携により来場者輸送における適正な交通機関の分担の実現を目指すこととしている。

- ・さらに、自動車については駐車場入庫時間予約制度により予約枠を道路交通容量に応じたものにするとともに、特に来場者が集中する日においては、日単位、時間単位で料金を引き上げることも検討する。

○来場者の退場が特定時間に集中することへの対策

- ・愛知万博の実績ベースの推計では、一日の閉場時間においても、一日の来場者の約2割が会場内に留まる結果となっている。
- ・これらの来場者が、閉場にともない、一斉に退場することとなると、交通機関の負荷が短時間に増大する。
- ・閉場間際の退場者の分散を図るため、イベントやパビリオンの終了時間、団体ツアーの行程調整、早期退場の促し、混雑予測時間の情報提供などの実施方策を検討する。
- ・また、各交通機関の利用時間や手段の分散を図るため、会場内において、鉄道・バス・道路等の混雑状況をリアルタイムで情報提供することを検討する。

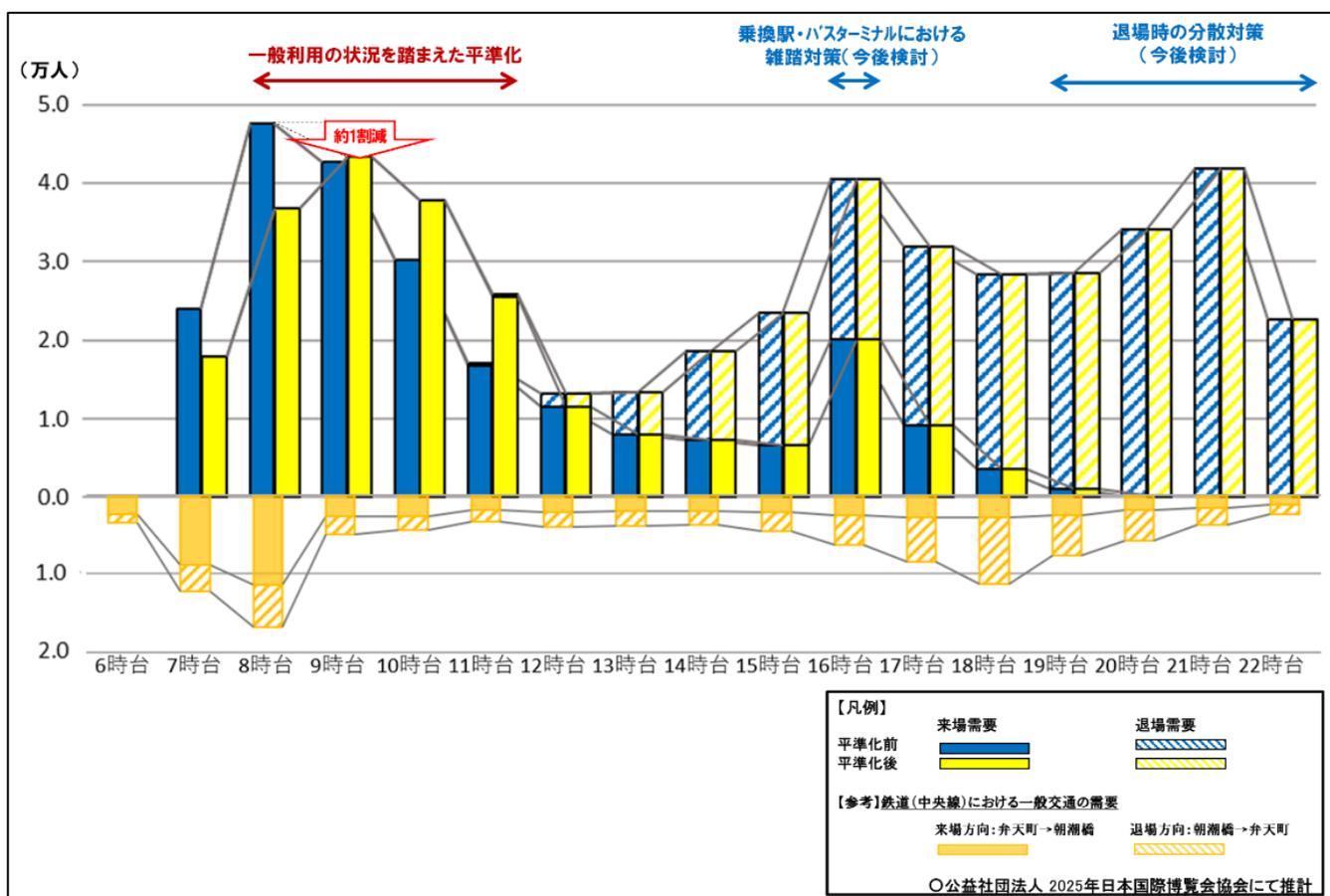


図 11 入場券予約制度による需要平準化 (22.9 万人/日)

2) 供給拡大策

- ・鉄道運行本数増便（中央線 16→24 本/h、桜島線 9→12 本/h）
- ・ターミナル駅等出発のシャトルバスの設定（10 路線）
- ・淀川左岸線（2 期）をシャトルバスのアクセスルートとして活用
- ・阪神高速 JCT における交通容量拡大等の交通円滑化対策（天保山 JCT 渡り線、湾岸舞洲出口）
- ・舞洲、尼崎・堺の会場外（P & R）駐車場周辺における交通管理者と連携した広域管制の調整等
- ・夢洲コンテナターミナル搬出入車両の低減等により、万博来場者輸送向けの道路交通容量を拡大
- ・コンテナ車両待機場所の追加整備等により、アクセス道路の路上待機車両を解消

<鉄道>

- Osaka Metro 中央線については、車両を増備し、ピーク時の最大運行本数を 16 本から 24 本に増やすとともに、最大運行本数の運行時間を拡大し、輸送力を拡大する。
- JR 桜島線については、ピーク時の最大運行本数を 9 本から 12 本に増やし、輸送力を拡大する。

<バス>

- 鉄道各社の特急列車と連携する等のターミナル駅からのシャトルバスを 10 路線設定する。

<道路（バス・自家用車等）>

- 淀川左岸線（2 期）におけるシャトルバスのアクセスルート設定
- ・建設中の淀川左岸線（2 期）を、シャトルバスの専用道路として活用し、定時性を確保した安定的な輸送を実現する。

○阪神高速の JCT 部等での交通容量拡大検討

- ・現在においても、阪神高速は、1号環状線への合流部を先頭に放射路線において混雑し、特に、朝のラッシュ時を中心に交通集中による激しい渋滞が発生している。
- ・万博交通による負荷増大が発生した場合、特に16号大阪港線・13号東大阪線・11号池田線や道路交通容量が小さい JCT 部において、更なる渋滞の悪化、物流等への影響が懸念される。
- ・そのため、天保山 JCT の渡り線、交通が集中する北港 JCT の湾岸舞洲出口部において容量拡大等の交通円滑化対策の具体化に向けた調整を進める。

○舞洲・堺・尼崎の会場外（P&R）駐車場周辺の対応

- ・舞洲駐車場周辺においては、主要交差点における信号現示の調整（白津1丁目・舞洲東・舞洲アリーナ前）・周辺道路の一方通行化・横断場所の一本化・舞洲東交差点の常時左折可等の具体化に向けた調整を進める。
- ・堺駐車場周辺においては、三宝ランプ交差点の信号3現示化等の具体化に向けた調整を進める。
- ・尼崎駐車場周辺においては、阪神高速尼崎東海岸ランプの一時停止規制の変更・清掃局第2工場前交差点における信号現示調整等の具体化に向けた調整を進める。

○夢洲のコンテナ物流の取り扱い

- ・夢洲における万博交通の円滑化と大阪港におけるコンテナ物流機能の両立を図るため、物流関係者等が集まる会議の場において、港湾関係事業者の協力により一部の空コンテナを咲洲で取扱うこと、コンテナ車両待機場所の運用等について、必要な調整を図る。

3) その他の輸送円滑化対策

- 混雑が予想される駅ターミナル周辺における駐車場対策の実施
- Osaka Metro 中央線への過度な集中を防ぐための適切な運賃設定

○大阪・関西万博開催期間中は、人流・物流が盛んになることが想定され、特に大阪市内の主要駅周辺においては、その動きが活発になると考えられる。

○そのため、主要駅周辺において、普段、駐車できる民間駐車場等が利用できない等により、周辺の空き駐車場を求め移動する「うろつき交通」が発生することが懸念される。

○また、会場外駐車場の周辺においても、より安い料金の民間駐車場等を求め移動する「うろつき交通」が発生することも懸念される。

○こうした「うろつき交通」を防止するために、関係する民間駐車場等と連携し予約制の駐車場等の対策を行う。

○夢洲会場への公共交通機関のアクセスは、特に来場者の利用が多い、①Osaka Metro 中央線、②JR 桜島線+シャトルバスの2ルートに限られる。特に、Osaka Metro 中央線については、乗り換えなしで会場に直行でき、定時性等の観点から利用が集中しやすいと考えられる。

○こうしたことから、①Osaka Metro 中央線の新設区間（夢洲～コスモスクエア）の運賃については、②JR 桜島線+シャトルバスのルートと利用の平準化が図られるものとなるよう、関係機関で検討を行う。

4) 来場者への交通等に関する情報提供および交通サービスの連携

<情報提供>

- 関西 MaaS や道路交通情報等との連携を行い、各交通機関の運行・混雑状況、シャトルバスの予約状況等について情報提供を行う。
- 日および時間毎の入場予約、当日の入退場の状況を踏まえ、各交通機関の混雑予測、特に退場時に混雑が予想される場合には、早期退場の呼びかけ等の情報を提供する。
- 関西 MaaS・高速道路会社等の大阪・関西地域のアプリと連携し、地域観光情報等を提供する。

<交通サービスの連携>

- 来場者の会場アクセスの利便性向上や最適な経路選択を促すため、関西 MaaS 等の一般公共交通に関わる MaaS や、P&R 駐車場予約等の来場者交通に関わるシステムなど、個別に検討が進められている検索・予約・決済等のシステムを連携した万博来場者向け MaaS を構築する。
- 入場予約と併せた P&R 駐車場の予約、駅シャトルバスの予約が実施できるサービスを提供する。

○来場者向けアプリケーション（万博アプリ）等を用いて、当日の会場および各交通機関の混雑の状況、予測等の提供を行う。

○この情報提供においては、関西 MaaS や道路交通情報等と連携の上、万博来場者輸送への関係が高い交通機関を中心に情報提供を行い、来場者の移動に対する安全安心を確保し、円滑性を向上させることを目指す。

- 当日の会場の入退場者数からリアルタイムの滞留者数を算出し、当日のイベントの開催状況等を踏まえ、退場時の交通機関の混雑予測を行う。

- さらに、退場時に夢洲駅における改札制限等、大きな混雑が予想される場合には、交通機関の混雑予測を付した早期退場の呼びかけを行う等の積極的な情報提供を行い、輸送の平準化の実現を目指す。

- 万博への来場のみならず、大阪・関西の地域への観光地への来訪等、波及効果を図るため、関西 MaaS・高速道路会社等の大阪・関西地域のアプリと連携し、地域観光情報等を提供する。

- 交通サービスの連携としては、入場予約に併せ、ワンストップで P&R 駐車場の予約、駅シャトルバスの予約が実施できるサービスを提供する。

- 万博来場者向け MaaS の具体内容については、関係機関と連携し、今後検討を進める。

5) 雑踏等に備えた警備誘導

- 鉄道からバスへの乗り換え等の輸送能力が大きく異なる箇所、鉄道相互の乗り換えであっても、駅の構造が複雑である等、雑踏災害に注意が必要な箇所において、要員を配置する等により適切に警備誘導を行うものとする。
- 駐車場においても、入退場時等における出入口等への交通集中に備えて、要員を適切に配置するものとする。

○日来場者数が多い日で 20 万人を超え、少ない日においても 10 万人近くと想定されている大阪・関西万博において、来場者の雑踏対策は極めて重要である。

○交通機関では、鉄道・バスにおいては、乗り換え駅、バスターミナル等、自家用車においては、駐車場の出入口等が、人の流れや自動車の流れに混乱が生じやすいポイントとなる。

○特に、鉄道・バスにおいては、①鉄道からバスへの乗り換え等、輸送能力が大きく異なるモードが接続する箇所、②鉄道相互乗換においても、ア) 輸送力が大きく変わる、イ) 旅客の動きが複雑、ウ) 駅の構造が通路が入り組んでいたり、途中で通路や階段の幅が狭くなったり、急な傾斜の階段やスロープがある等を有する箇所において、雑踏に備えた警備誘導が必要である。

○これらの注意を必要とする箇所においては、警備誘導要員を適切に配置するものとする。

○ピーク時は、鉄道相互および鉄道・バス等の乗り換え拠点を中心に相当の混雑が想定されることから、利用者の安全確保のため、動線の確保や適切な誘導方策等を行う。

7. 来場者輸送対策を実施しても発生が想定される万博交通による影響

■来場者が集中する日のピーク時を中心として、次の課題の発生が想定される

1) 鉄道

○中央線の混雑率^{注3}の悪化

- ・朝のピークにおいて、混雑率が約140%に達し、ホーム等における来場者の安全性、快適性、列車の定時運行等に支障のおそれ

○チケットコントロール等を実施し、来場者需要の平準化を行ったとしても、シャトルバスの輸送力、夢洲交通ターミナルの処理能力の限界、会場外駐車場の受入容量、道路ネットワークや道路交通容量の制約等により舞洲への自動車交通を抑制せざるを得ないことから、結果として、最も輸送力が大きく、かつ、会場に直接乗り入れることができる Osaka Metro 中央線への万博来場者交通の集中は避けられない。

○現状の推計では、Osaka Metro 中央線の混雑率は、ピーク時に運行本数を16本から24本に増加させる供給拡大策を行ったとしても、約140%に達する見込みであり、大阪圏の主要路線の混雑率の平均を大きく上回る。

○Osaka Metro 中央線のホームの幅、大阪圏の駅ホームにおける整列状況、混雑時においても車内のドア付近に留まる等の乗車習慣、近年利用が増加しているキャスターバッグ等の持ち込み状況等の実態を踏まえると、Osaka Metro 中央線において、混雑率約140%の状況では、駅ホームにおける安全円滑な誘導、2～3分間隔の定時運行に課題が生じると考えられる。

注3 混雑率：1つの鉄道路線における主要区間の最混雑時間帯1時間の混雑率（乗車人数／乗車定員）

2) 道路

○阪神高速の交通状況の悪化

- ・JCT 部の改良等において容量拡大を行ったとしても、ピーク時においては、13号東大阪線で約3km、11号池田線で約1km 渋滞長が延伸する見込み

○舞洲への入口付近（湾岸舞洲 IC～此花大橋～舞洲）の交通集中

- ・来場者が集中する日のピーク時を中心に交通集中が発生するため、シャトルバスの定時運行および物流交通等への影響が懸念

○阪神高速の天保山 JCT 等において、容量拡大等の交通円滑化対策について、具体化に向け調整が進められている。これらを実施したとしても、万博来場者交通が上乘せされることにより、現況において既に混雑している環状線への合流部を先頭とする各路線の渋滞がさらに悪化する可能性がある。

○団体バスとの兼用マスを設置することで、舞洲駐車場における自家用車の駐車容量は減少するが、それでも最大時は6,240台を受け入れることとなるため、ピーク時では、13号東大阪線では約3km、11号池田線では約1kmの渋滞が延伸すると予想されている。

○舞洲への入口となる北港 JCT においては、渡り線に1車線の区間が存在するため、ピーク時においては、この箇所を先頭に約1kmの渋滞の発生が予想されている。

○これらの渋滞発生・悪化が生じると、阪神高速ネットワークの東西南北の主軸となる交通に大きな影響が生じ、物流等の社会経済活動に大きな影響が発生するとともに、来場者輸送においてもシャトルバスの運行等に大きな影響が生ずることが懸念される。

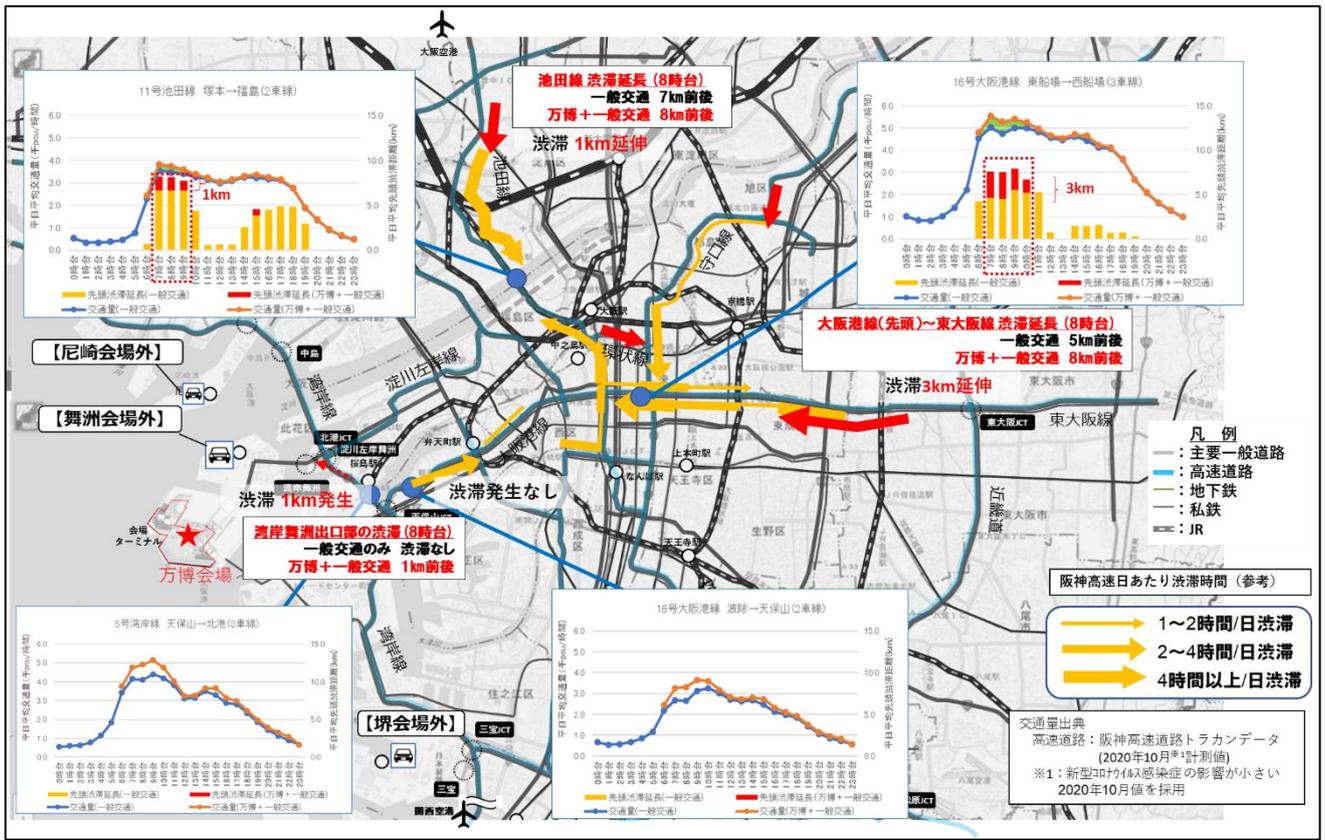


図 13 万博交通による阪神高速への影響(平日・来場)

8. 働きかけ TDM 実施と期待する効果

■来場者輸送対策を実施しても、交通における課題が解消されないことから、一般交通の抑制、分散、平準化を目的とした TDM の実施を働きかける必要がある。

■万博開催期間は、6 か月と長期にわたるため、早い時期から TDM の必要性を丁寧に説明し、実施の程度について段階を設けるなど、府県市民・企業の協力が得られやすい取り組み等の工夫を実施する。

1) 一定期間の単位によるメリハリ付け

① TDM の実施を「強く」呼びかける

② TDM の実施を呼びかける

③ TDM の実施を特には呼びかけない

等について協力の度合いがわかるように明示

○鉄道・道路での発生が懸念される課題を回避するため、万博開催期間中に府県市民・経済界の協力を得て、通常の通勤・通学・物流等の社会経済活動に変更を求める TDM の実施を働きかける。

○前述のように、来場者は開期前半で少なく、開期終盤に集中し大幅に増加することから、必ずしも、万博開催中の全ての期間で同じ強度で TDM を実施する必要はないと考えられる。

○わかりやすさの観点から、TDM 実施の強度を分け、それぞれに応じて、「①強く呼びかける」、「②呼びかける」、「③特には呼びかけない」と 3 段階に働きかけの強度を分けるものとする。

○特に「①強く呼びかける」期間については、Osaka Metro 中央線
を通勤等に利用する割合が高い咲洲等の臨海部の関係機関・企業
等に対して、個別に呼びかけを実施し、TDMの実効性を高める
取り組みを行うものとする。

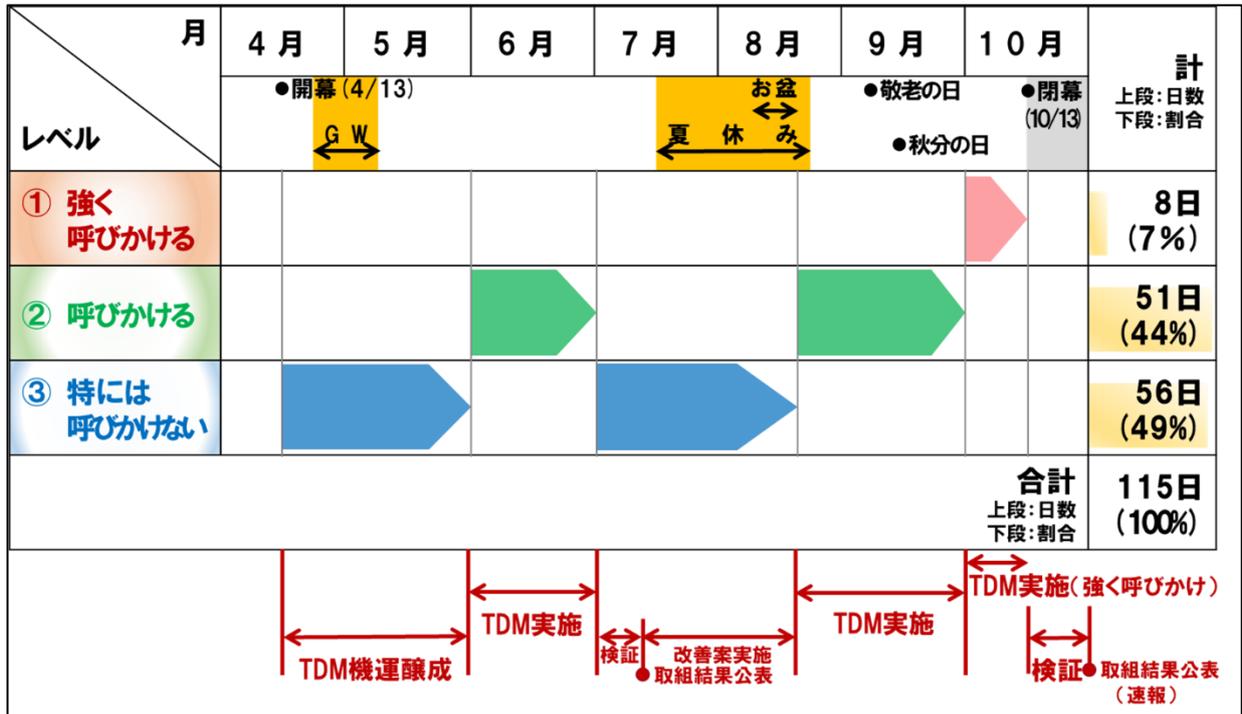


図 14 TDM呼びかけ (案)

- ※ TDM実施の強度分けについては、分かり易さや取り組み易さの観点から、一定期間の単位で設定するものとする。
- ※ 一定期間の設定を、土日祝およびゴールデンウィークとお盆期間に相当する日数を除いた平日のみで整理していることから、本文図2 (資料集 P.7) に記載の日数とは一致しない。
- ※ 土日祝およびゴールデンウィークとお盆期間については、平日と通勤・通学または業務による交通需要が異なる。一方で土曜については、港湾物流が稼働している等、会場周辺の交通特性もあることから、TDMの実施の必要性を含め、今後検討する。

2) 府県市民・企業等への時差出勤等の呼びかけ

- ・大阪府・大阪市・協会・経済界等で連携し、来場者が集中する日について、時差出勤・在宅勤務、迂回利用などを呼びかける等により、万博交通の輸送量を確保しつつ、混雑を軽減する。

○万博期間中には、万博来場者交通と通勤や物流等の一般交通が輻輳するため、適切な対策を講じる必要がある。

○大阪府・大阪市・協会・経済界等で連携し、来場者が集中する日における時差出勤・在宅勤務、出勤者や物流・業務交通、その他府県市民の移動に対して迂回利用などを呼びかけ、万博交通が集中する午前 8 時台を中心に一般交通を減少させること等により、混雑の軽減を図ることを目指すものとする。

○円滑な万博来場者の輸送と都市活動の両立を目指すために、令和 4 年 12 月 27 日に「2025 年大阪・関西万博 交通円滑化推進会議」（以下「TDM 推進会議」という。）を設置し、関係者が一体となって具体方策を検討し、府県市民・企業等へ広く働きかけることとした。

○TDM 推進会議は、会長に大阪府知事、会長代行に大阪市長、副会長に公益社団法人 2025 年日本国際博覧会協会事務総長、委員に経済 3 団体の代表および協力委員に国関係機関の局長や鉄道やバスの協会会長で構成されている。

- 万博来場者は Osaka Metro 中央線の利用が多いことから、今後 TDM 推進会議で Osaka Metro 中央線を通勤で利用する咲洲、大阪港駅周辺の企業・事業所に対し、勤務形態等（在宅勤務・時差通勤実施の状況や可能性）について、個別にヒアリングを実施し、協力頂ける取り組みについて検討し、具体施策を整理していくこととしている。
- TDM 推進会議では、万博開催の前年度に、働きかけTDMの試行を行い、その結果を分析・検証し、万博開催に向けての準備をすることとしている。
- 鉄道において、TDM 推進会議で万博交通の集中が予想される Osaka Metro 御堂筋線・中央線等の路線の利用者へ、比較的混雑が少ない四つ橋線・堺筋線・谷町線等の並行路線および住之江公園経由でのニュートラム利用による迂回を呼びかける等により、万博交通の輸送量を確保しつつ、混雑の軽減を図ることとしている。

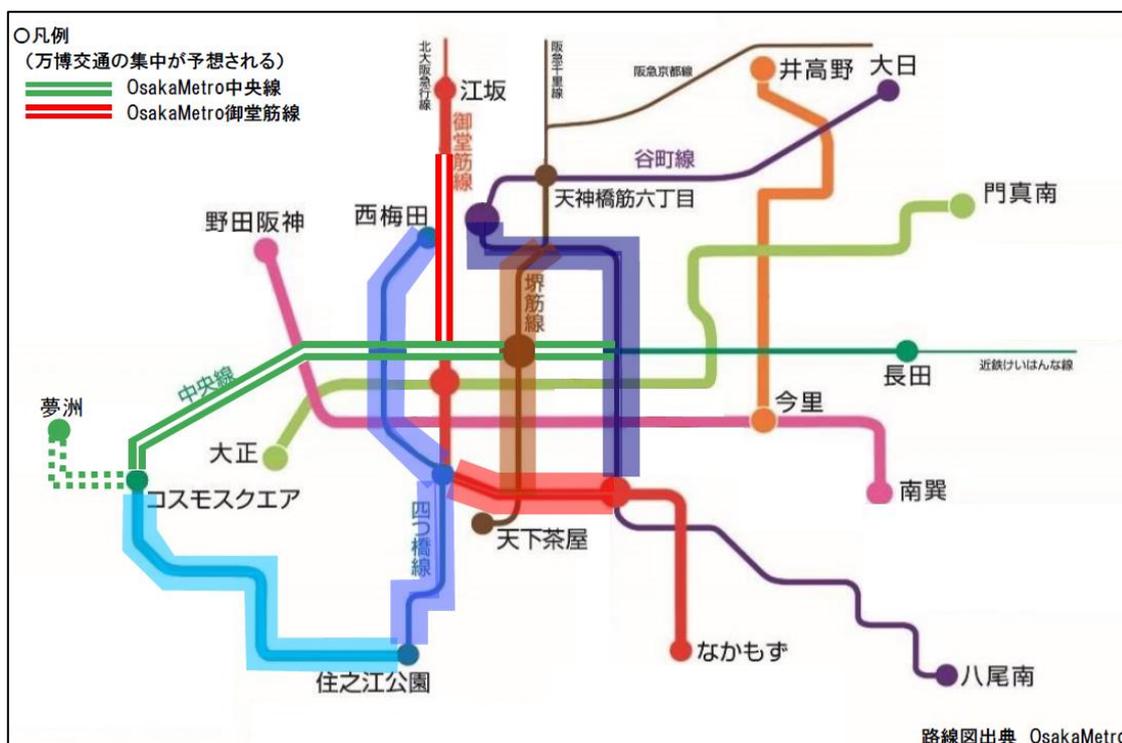


図 15 鉄道迂回イメージ

- 道路では、阪神高速の混雑区間である、1号環状線・13号東大阪線・11号池田線から、近畿道・6号大和川線等の別の路線への迂回誘導について、来場者に対する取り組みに加え、TDM推進会議より、一般利用者に対しても呼びかけを行うこととしている。
- こうした取り組みにより、万博来場の交通容量を確保しつつ、渋滞を通常時並みに抑え、物流等の社会経済活動への影響の最小化を図ることとしている。

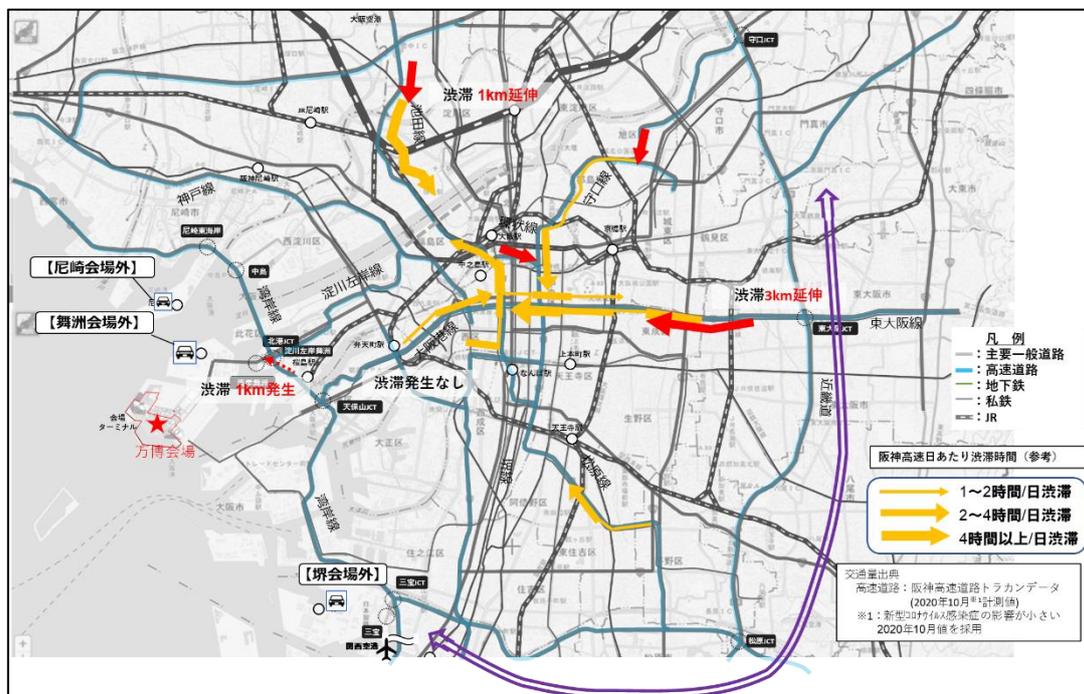


図 16 道路迂回想定ルート

3) 働きかけ TDM 等により、達成を目指す目標

< 鉄道 >

- ・ Osaka Metro 中央線において混雑率約 120%

< 道路 >

- ・ 阪神高速における渋滞長は、通常時の最大を超えない

○府・市・協会・経済界等が連携し、府県市民・企業等に協力を得て、TDM を着実に実施し、以下の目標の達成を目指すものとする。

○鉄道においては、万博会場に直接乗り入れる唯一の路線となる Osaka Metro 中央線において、より快適に移動可能となるよう、大阪圏の主要路線における平均混雑率^{注 4}である 約 120%の達成を目指すものとする。

○道路においては、阪神高速における渋滞長について、通常時の最大の渋滞長が、万博交通によりさらに伸びることがないことを目標とし、その達成を目指すものとする。

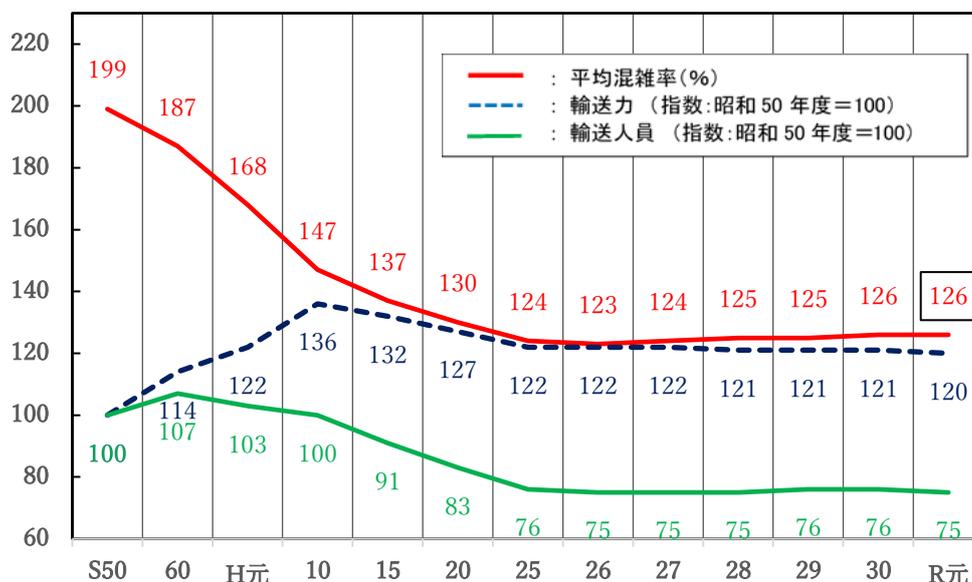


図 17 大阪圏における鉄道の主要区間の平均混雑率・輸送力・輸送人員の推移

注 4 平均混雑率：大阪圏に存する鉄道路線を通じた、各路線主要区間の最混雑時間帯 1 時間の混雑率の平均値

9. 検討・対応が必要な課題

■2023 年秋に具体方針（第3版）をとりまとめ、公表することを見据え、以下の課題について、具体化を図ることを目指すものとする。

<全体>

○TDM 実施の必要性の浸透

- ・府県市民、企業等の万博期間における TDM の必要性や意識の浸透等、戦略を策定
- ・TDMの実効性・課題を洗い出すための試行実施

○退場ルートにおける混雑対策

- ・来場者への混雑情報の提供に加え、退場ルートに関わる実効性のある対策を講ずることを検討

○災害・事故時における対応

- ・災害等の事象発生時における来場者輸送に関して、情報提供すべき内容、誘導のあり方について検討

○広域的な交通分散

- ・会場周辺地域での交通需要を軽減し、関西地域において広域的な交通分散を図るための観光等の方策について検討

<鉄道・バス>

○輸送障害時における対応

- ・Osaka Metro 中央線、JR 桜島線、その他の関連路線等において、輸送障害等が発生した際の代替輸送手段の確保、万博交通の誘導方針 等

○来場者の安全かつ円滑な誘導

- ・鉄道事業者・バス事業者と協働で主要駅における看板・サイン等による適切な案内を実施するとともに、ホームページやアプリ等による情報提供等により、移動円滑性を実現

○シャトルバス発着ターミナルにおける案内誘導

- ・シャトルバス発着ターミナルにおいても、鉄道等からシャトルバス乗り場への統一された案内サインの表示による案内等、来場者の安全で円滑な誘導方法

<道路>

○高速道路等における迂回誘導対策

- ・16号大阪港線、13号東大阪線、11号池田線の利用者への実効性のある迂回誘導方法 等

○夢洲・舞洲における交通対策

- ・自動車およびバス交通が集中する「湾岸舞洲 IC～此花大橋～舞洲～夢洲」において、①シャトルバスの定時性、②物流交通への影響最小化を両立確保するための交通対策 等

<水上交通>

○具体的な運航計画

- ・船舶事業者の確保とともに、航路や便数等の具体的な運航計画の検討

○夢洲浮棧橋運用ルール

- ・夢洲浮棧橋において船舶の着岸時間等の輻輳も想定されることから、安全な船舶運航を行うための運用ルールについて検討

○浮棧橋からのアクセス

- ・浮棧橋から万博会場までのアクセス手段について、バス等による二次輸送を検討

<輸送円滑化>

○会場周辺の交通モニタリング

- ・開催期間中において、会場周辺の交通ターミナル、会場外駐車場、それらのアクセス道路等、運用状況等を把握するため、計測機器や使用データ等との連携体制の構築

10. 今後のスケジュール

○来場者輸送具体方針については、今後の状況を踏まえ、2023年秋に第3版をとりまとめ、公表することを目指す。

○今回とりまとめた具体方針（第2版）をもとに、関係機関、事業者等との調整を進め、今後とも半年に1回のペースを基本に、改定し公表するものとする。

【資料集】 大阪・関西万博の来場者輸送検討状況（鉄道・バス・道路交通）

【別冊】 各施策工程表（アクションプラン）

【資料集】
大阪・関西万博の来場者輸送検討状況
(鉄道・バス・道路交通)

2025年日本国際博覧会来場者輸送対策協議会

2023年5月

大阪・関西万博 来場者輸送具体方針(アクションプラン)第2版



大阪・関西万博 会場

開催概要

名称 2025年日本国際博覧会(略称:大阪・関西万博)

テーマ **いのち輝く未来社会のデザイン**

サブテーマ
Saving Lives(いのちを救う)
Empowering Lives(いのちに力を与える)
Connecting Lives(いのちをつなぐ)

コンセプト **People's Living Lab(未来社会の実験場)**

会場 夢洲(ゆめしま)(大阪市此花区)

開催期間 2025年4月13日～10月13日 万博会場(夢洲)

想定来場者数 約2,820万人



目次

■本編

■来場者の方向別内訳

□想定する機関分担率

□主な来場者想定ルート

□交通ターミナル・会場外駐車場の運用

□来場者輸送対策

□来場者輸送対策を実施しても発生が想定される万博交通による影響

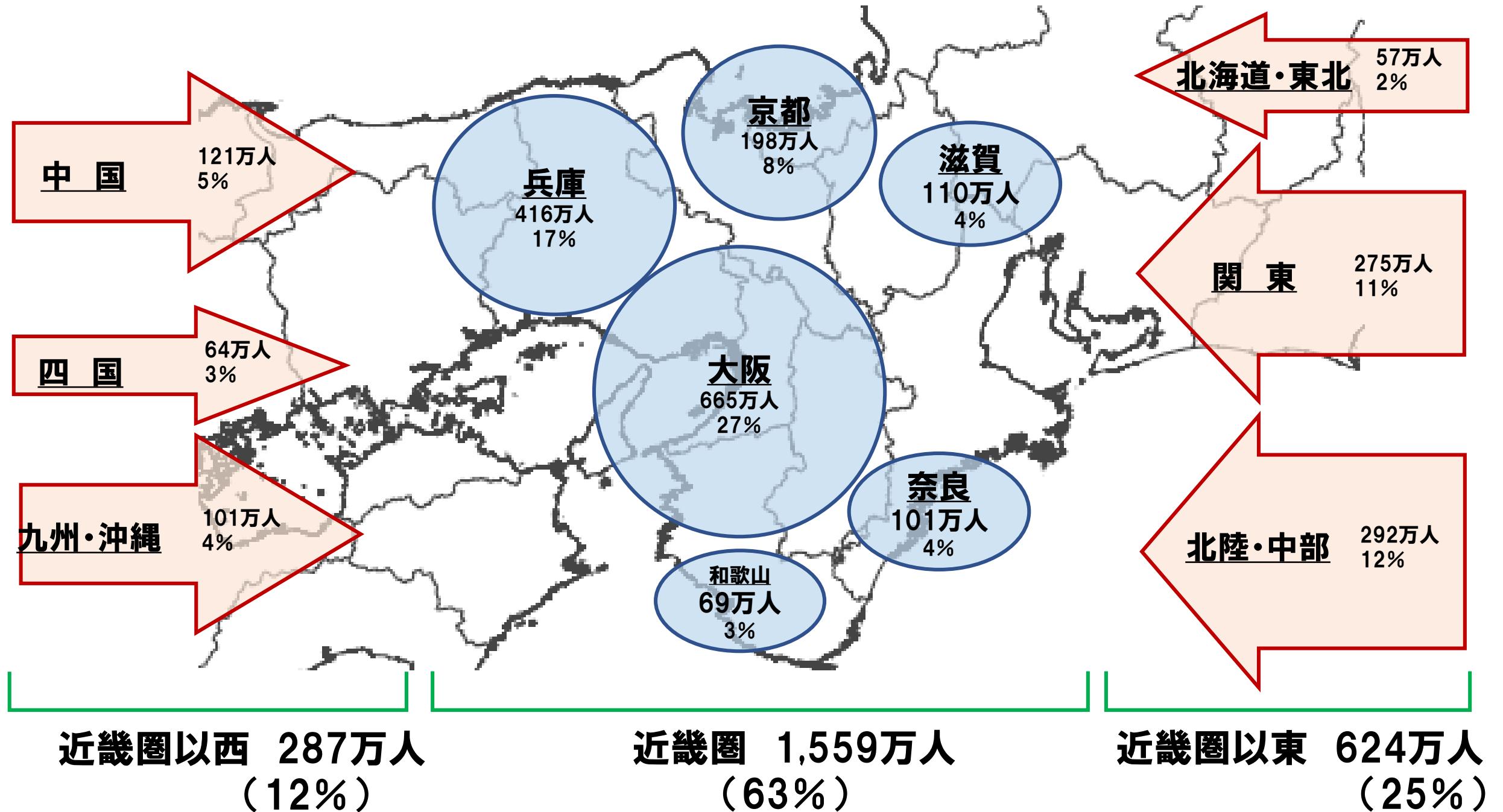
□働きかけTDM実施と期待する効果

□基礎データ

□混雑事例

方向別来場者内訳

来場者総数 2,820万人
 うち、国内来場者 2,470万人(近畿圏内 1,559万人 近畿圏外 911万人)
 うち、海外来場者 350万人(12%)
 (%は国内来場者総数に対する割合)



・1990国際花と緑の博覧会の来場者実績等をベースに推計
 ・端数処理の関係上、合計は一致しない場合がある

目次

■本編

□来場者の方向別内訳

■想定する機関分担率

□主な来場者想定ルート

□交通ターミナル・会場外駐車場の運用

□来場者輸送対策

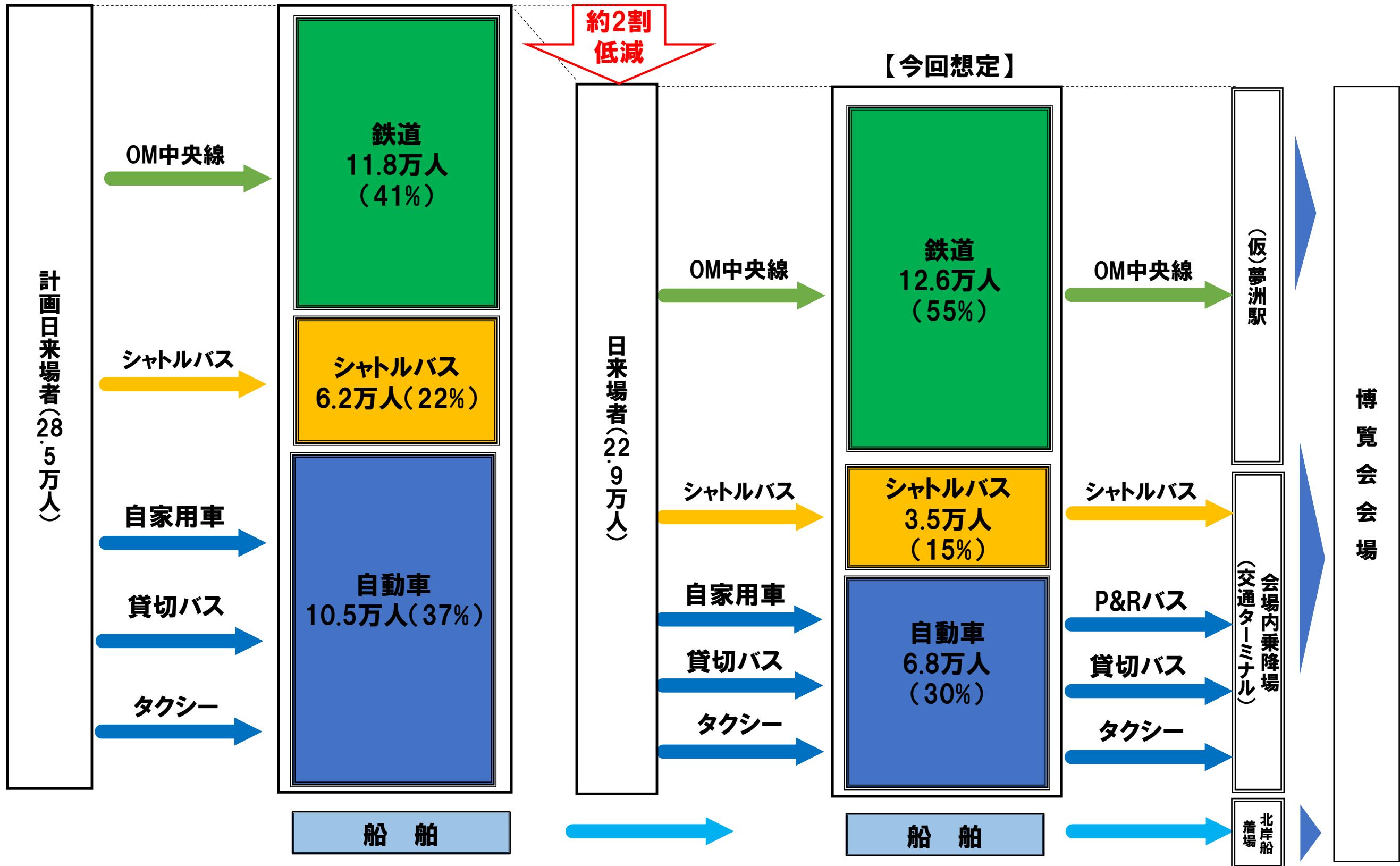
□来場者輸送対策を実施しても発生が想定される万博交通による影響

□働きかけTDM実施と期待する効果

□基礎データ

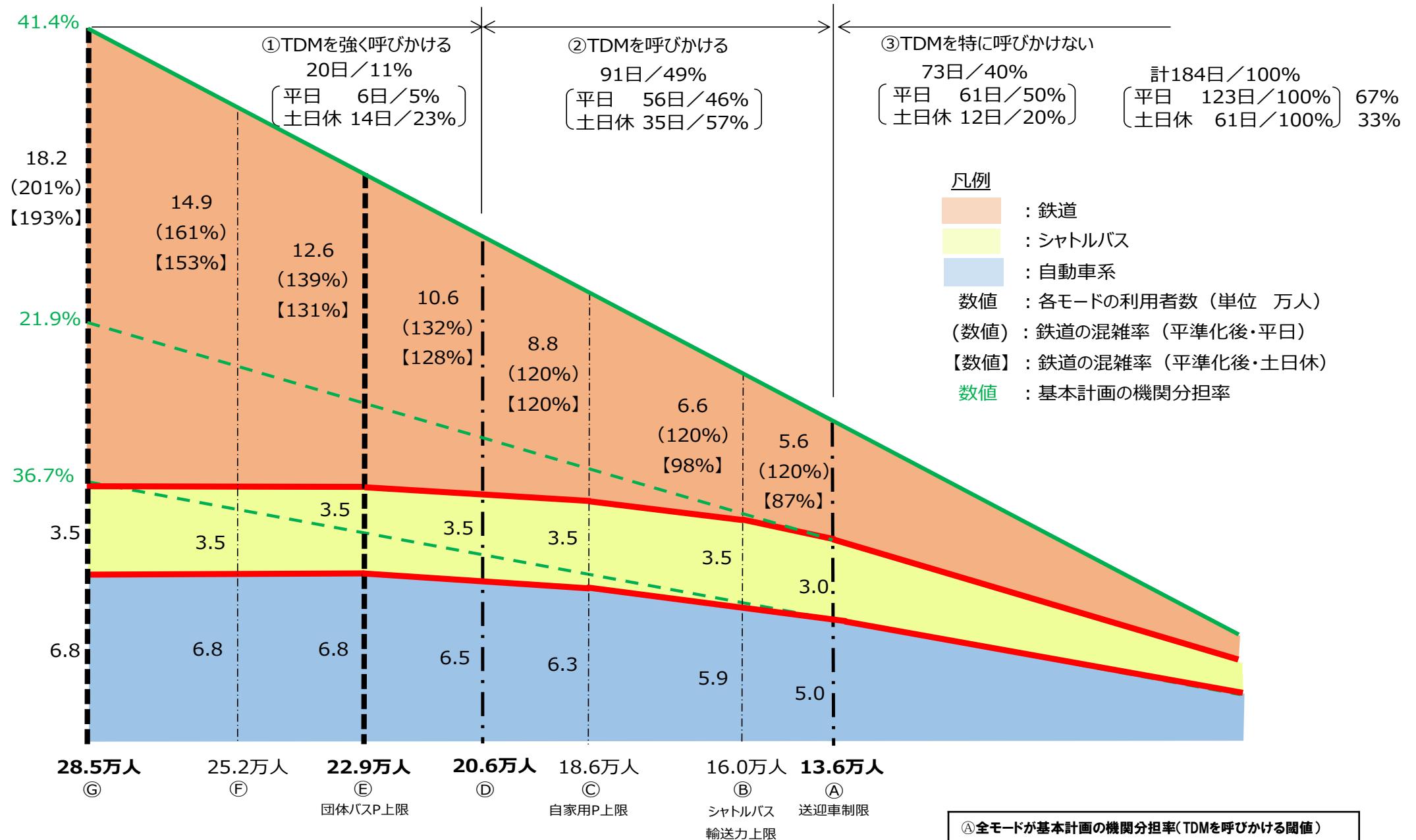
□混雑事例

交通手段別来場者内訳



※ 公益社団法人 2025年日本国際博覧会協会にて推計

万博来場者 日来場者数と機関分担率の推移



鉄 道

バ ス

道 路

ゲート別
入場者数

← 一般利用者シフト必要(時差通勤/迂回利用等) →

← シャトルバス 便数・輸送力 上限到達 →

← 会場外駐車場 自家用車上限到達 →

← 東ゲート(鉄道) > 西ゲート(バス・自動車) → ← 西ゲート(バス・自動車) > 東ゲート(鉄道) →

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シャトルバス輸送力上限
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

目次

■本編

□来場者の方向別内訳

□想定する機関分担率

■主な来場者想定ルート

□交通ターミナル・会場外駐車場の運用

□来場者輸送対策

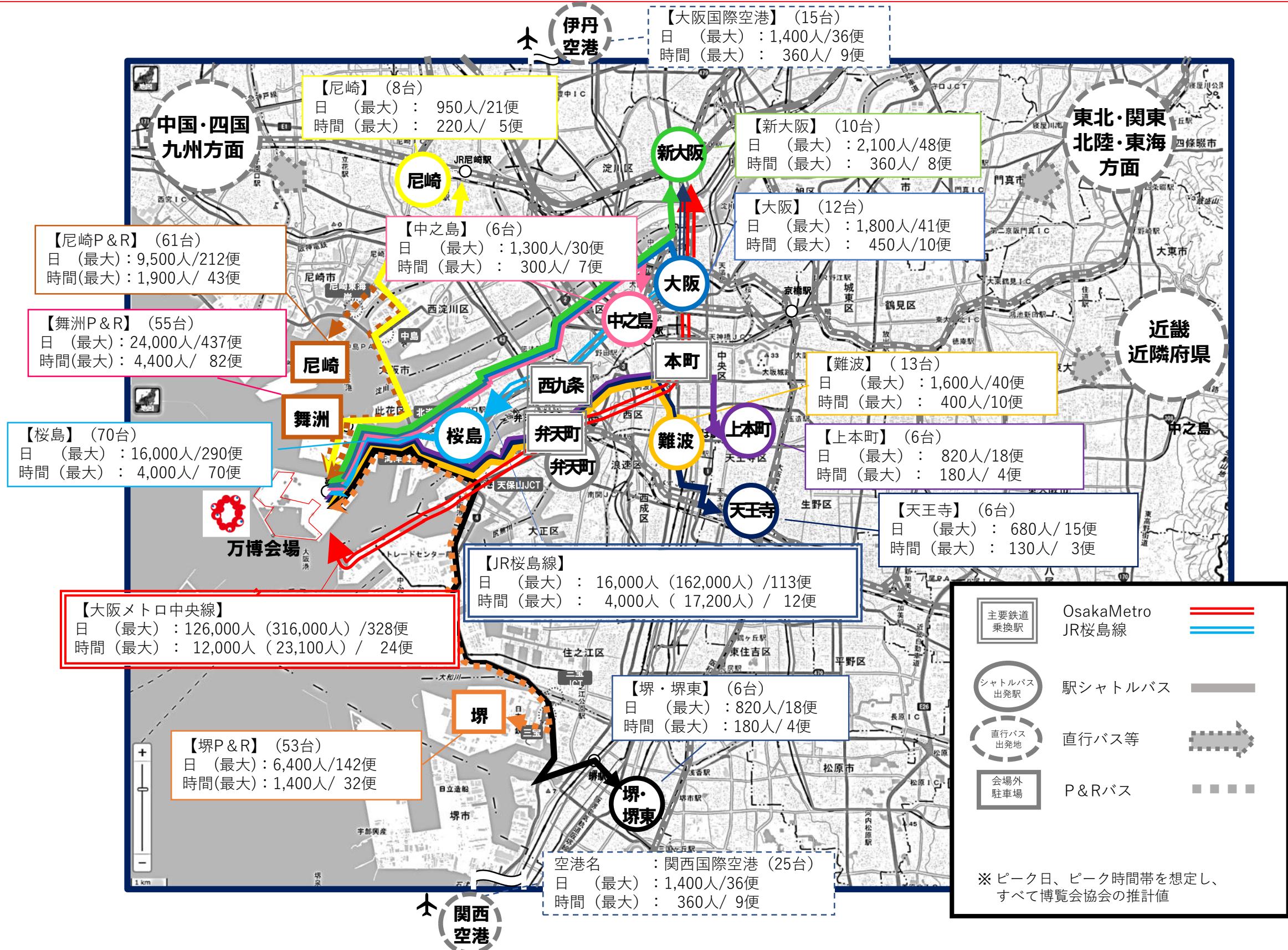
□来場者輸送対策を実施しても発生が想定される万博交通による影響

□働きかけTDM実施と期待する効果

□基礎データ

□混雑事例

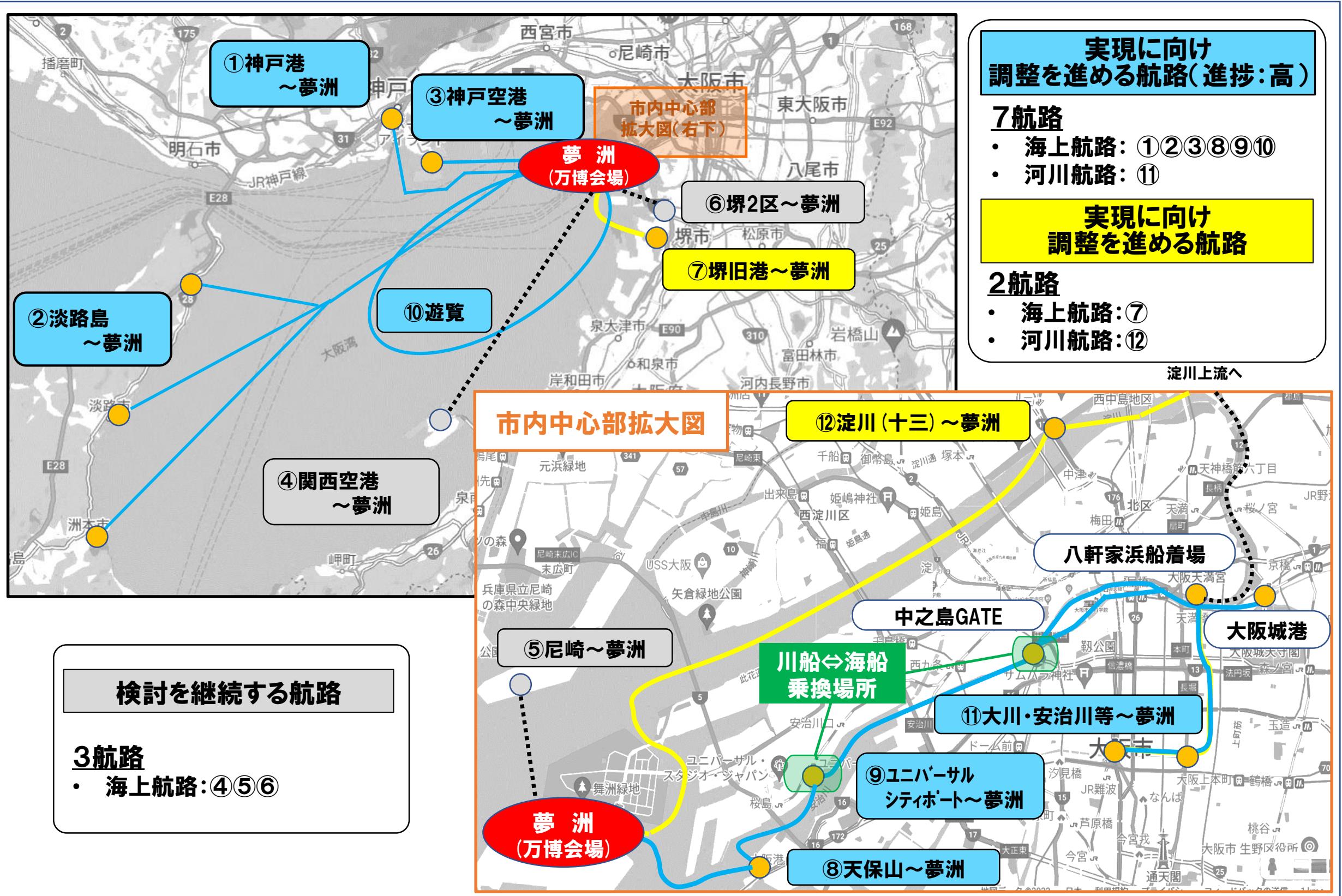
主要鉄道アクセス／駅シャトルバス、P&Rバスアクセス



主要鉄道 乗換駅	OsakaMetro JR桜島線	
シャトルバス 出発駅	駅シャトルバス	
直行バス 出発地	直行バス等	
会場外 駐車場	P&Rバス	

※ ピーク日、ピーク時間帯を想定し、すべて博覧会協会の推計値

航路検討状況



目次

■本編

□来場者の方向別内訳

□想定する機関分担率

□主な来場者想定ルート

■交通ターミナル・会場外駐車場の運用

□来場者輸送対策

□来場者輸送対策を実施しても発生が想定される万博交通による影響

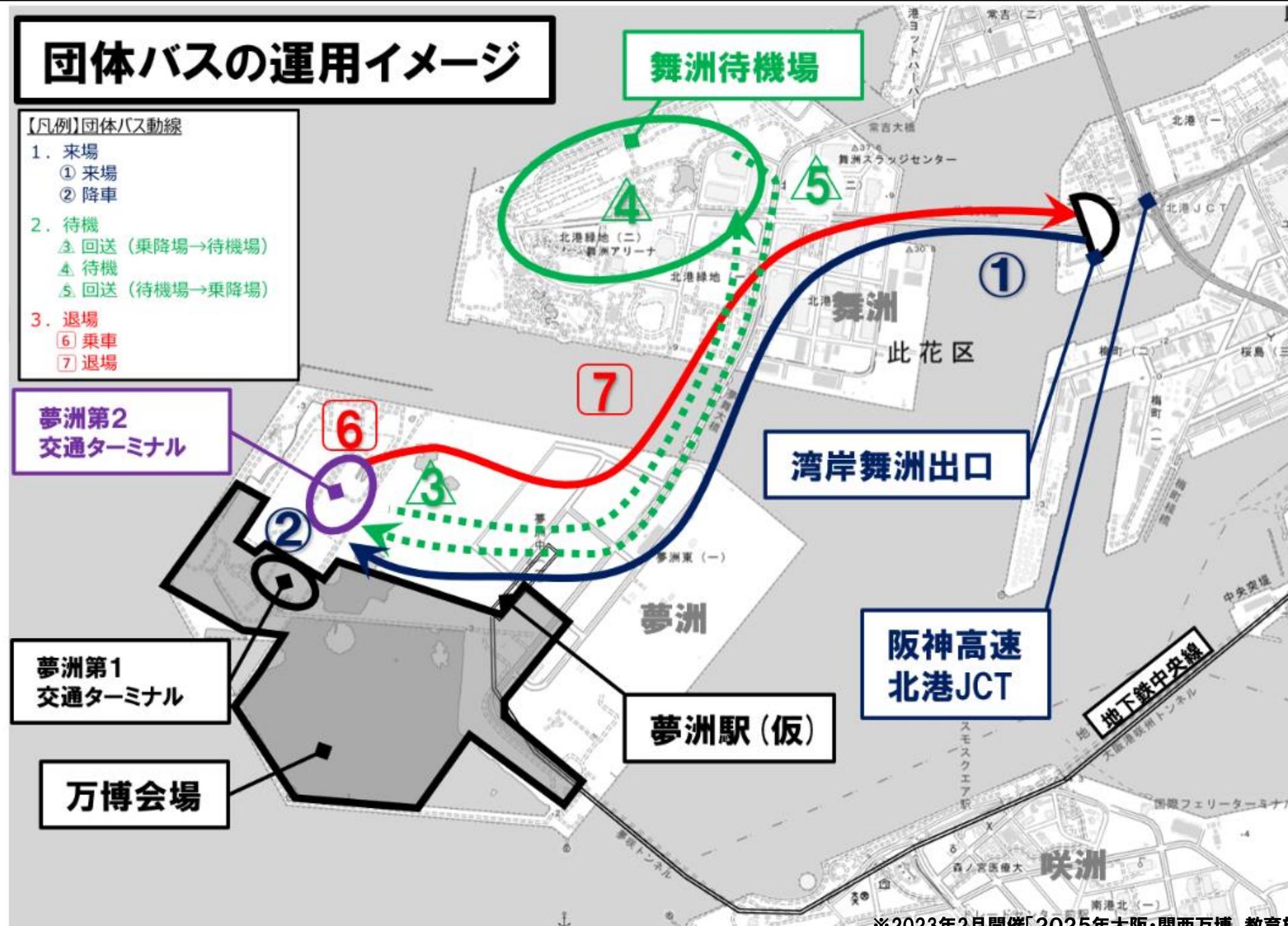
□働きかけTDM実施と期待する効果

□基礎データ

□混雑事例

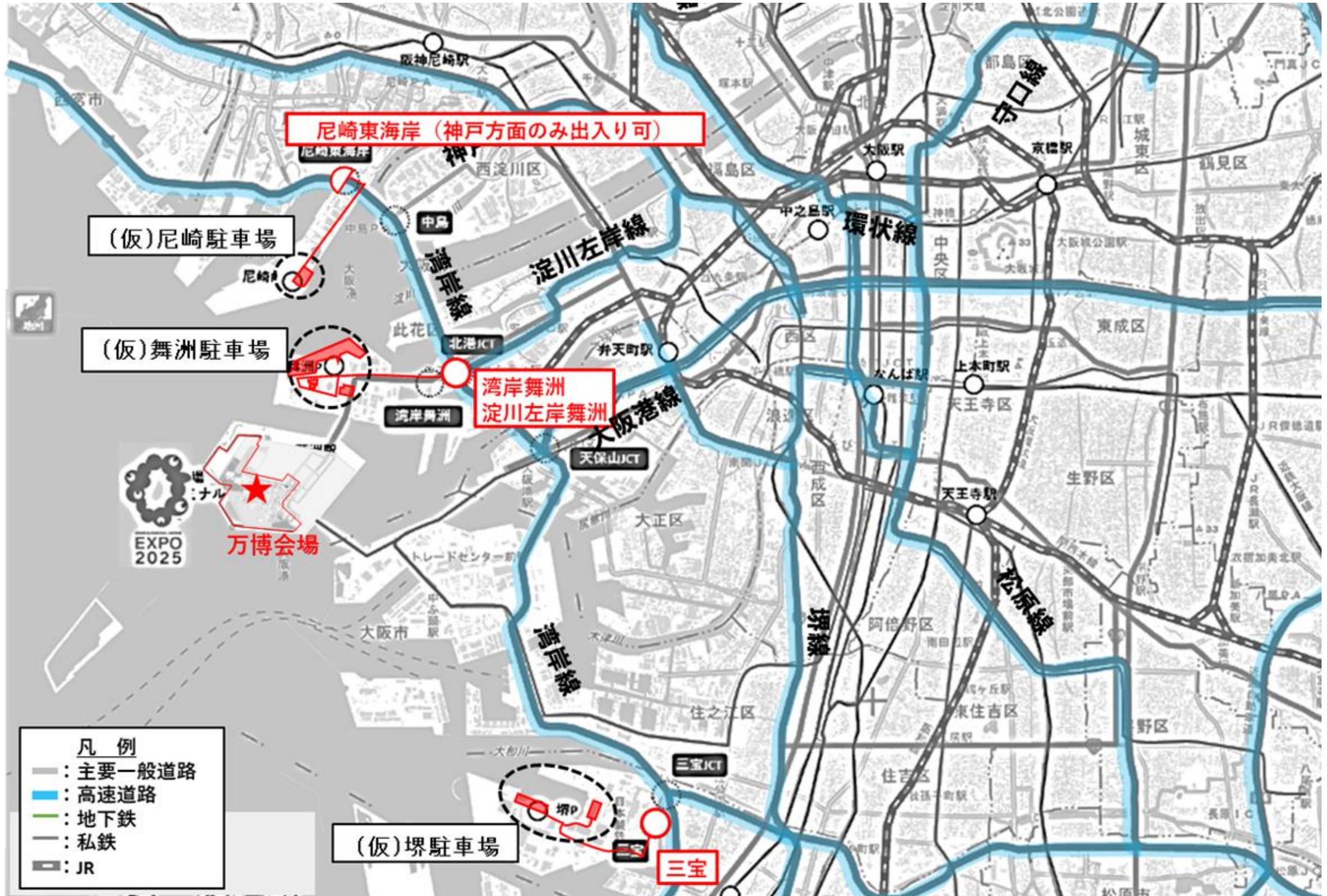
団体バスによる来場

- 会場の駐車スペースが限られるため、夢洲の乗降場(夢洲第2交通ターミナル)とは別に、舞洲に待機場を設置
- 乗降場への出入については、京都駅南口等で実施されている方式を導入する予定
- 乗降場及び待機場の利用は事前予約制とし、予約状況により、乗降場・待機場の双方に上限台数を設定する場合あり



※2023年2月開催「2025年大阪・関西万博 教育旅行説明会資料」より抜粋
※位置、レイアウトは今後変更の可能性有

各駐車場利用の際に推奨する阪神高速の出口



舞洲会場外駐車場配置

舞洲駐車場全体

団体バス 300~1,000台
乗用車 3,450~6,240台

自家用車・団体バス
兼用スペース

ABブロック

団体バス 300台~1,000台

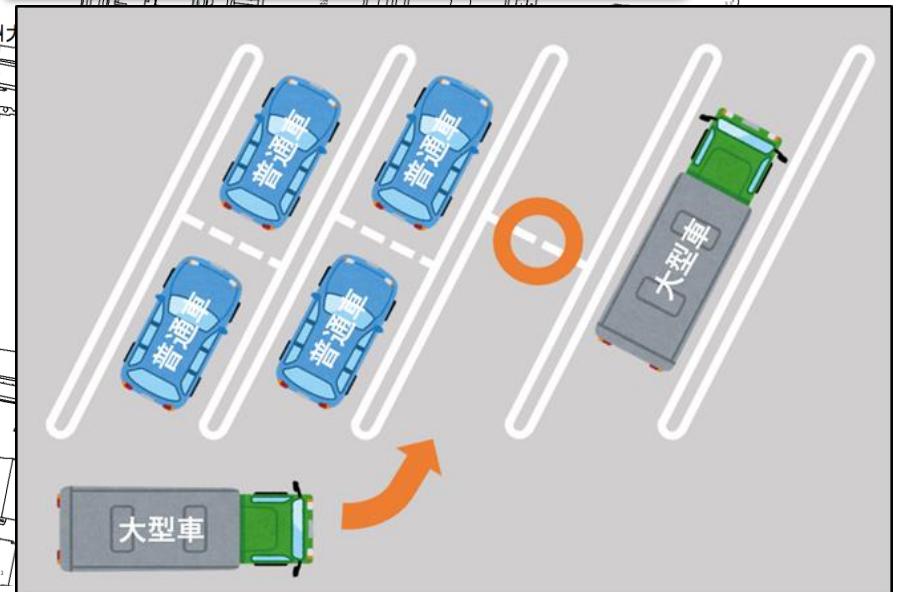
ABブロック

乗用車 1,050台~3,840台

Cブロック 乗用車200台

Dブロック 乗用車300台

Eブロック 乗用車1,900台



兼用マスイメージ図

出典: 西日本高速道路株式会社

0m 40m 200m

目次

■本編

- 来場者の方向別内訳
- 想定する機関分担率
- 主な来場者想定ルート
- 交通ターミナル・会場外駐車場の運用

■来場者輸送対策

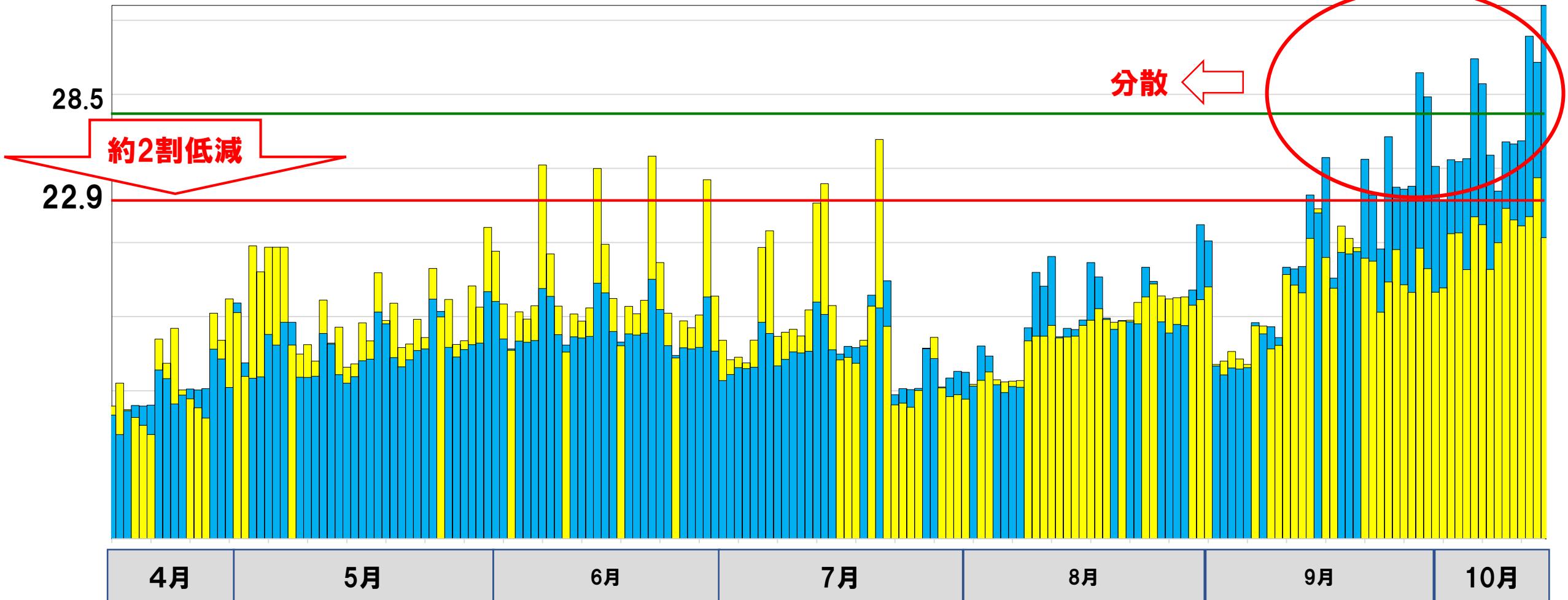
- 来場者輸送対策を実施しても発生が想定される万博交通による影響
- 働きかけTDM実施と期待する効果
- 基礎データ
- 混雑事例

来場者数の推計グラフ(チケットコントロールによる需要平準化)

来場者数(想定来場者数:2,820万人)

終盤期の集中

(万人/日)



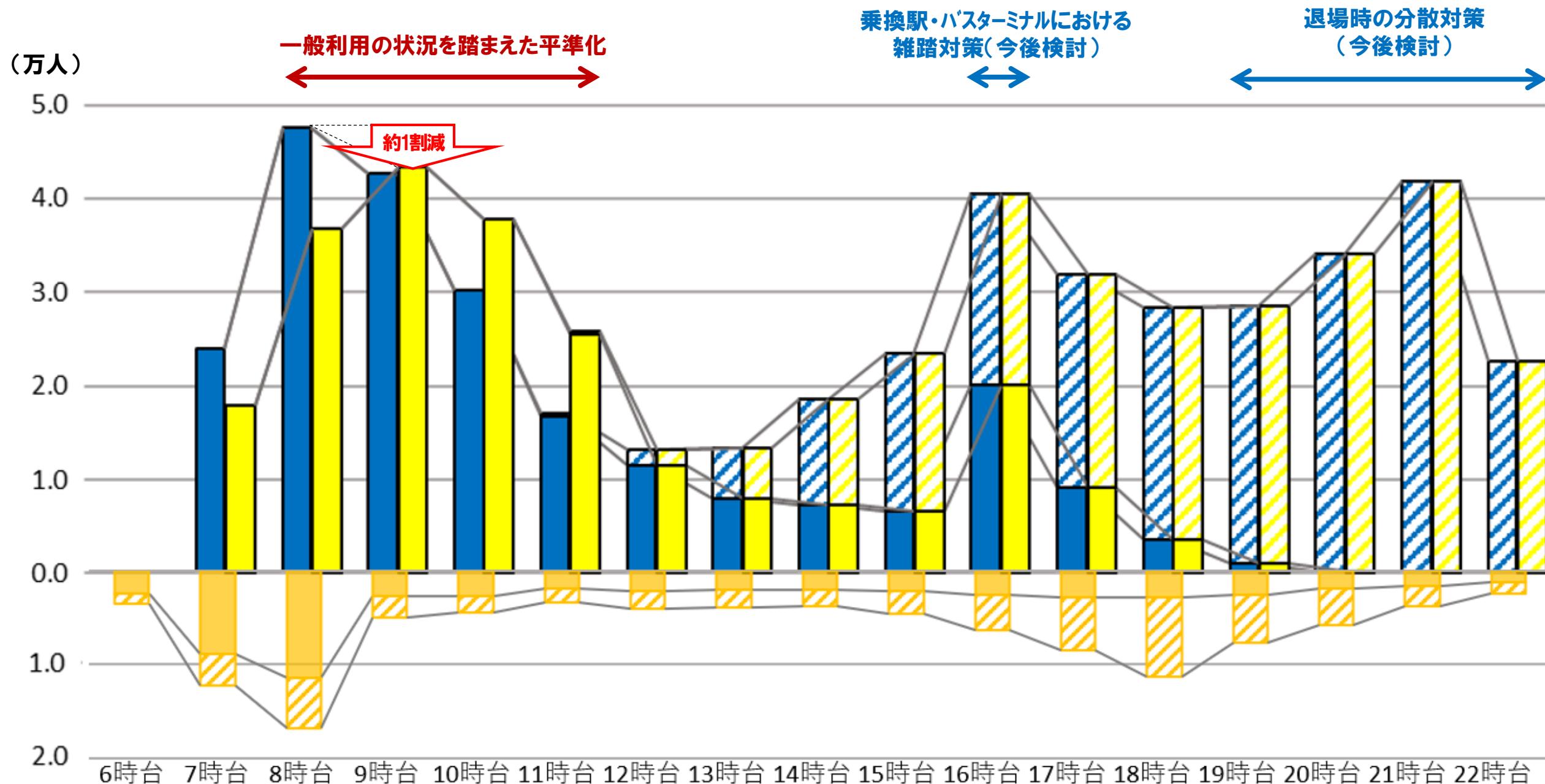
開幕券
前期券

チケットコントロール
平準化前
平準化後

日来場者数
日来場者数上位10%平均

【公益社団法人 2025年日本国際博覧会協会にて推計】

入場券予約制度による需要平準化(22.9万人/日)



【凡例】

来場需要	退場需要
平準化前 (実色)	平準化前 (斜線)
平準化後 (黄色)	平準化後 (斜線)

【参考】鉄道(中央線)における一般交通の需要

来場方向: 弁天町→朝潮橋 (実色)	退場方向: 朝潮橋→弁天町 (斜線)
--------------------	--------------------

○公益社団法人 2025年日本国際博覧会協会にて推計

供給拡大策

	項目	内容	規模
鉄道	中央線増強	・ダイヤ16本/時→24本/時	最大約2.3万人/時 ^{※1} (万博交通1.2万人/時 ^{※1})
	桜島線増強	・ダイヤ9本/時→12本/時	最大約1.7万人/時 ^{※1} (万博交通0.5万人/時 ^{※1})
バス	駅シャトルバス	・発着場10ターミナル選定	0.75万人/時 ^{※1} (桜島0.4万人/時 ^{※1})
	直行バス	・関空・伊丹・三宮・京都等(今後意向調査)	0.15万人/時 ^{※1} (愛知実績ベース)
道路	交通渋滞対策 (交通容量拡大) ^{※2}	・阪神高速道路 天保山JCTのボトルネック箇所における容量拡大等の交通円滑化対策の検討	捌け交通量増
		・5号湾岸線 湾岸舞洲出口部のボトルネック箇所における容量拡大等の交通円滑化対策の検討	捌け交通量増
		・此花大橋 車線増 (片側2→3車線)	捌け交通量増 (約4,000台/時→約5,900台/時 ^{※3})
		・舞洲東交差点 交差点改良(東→南常時左折可車線設置)	改良による捌け交通量増 (交差点を先頭とした交通混雑を発生させない)
		・舞洲東交差点 交差点改良(南→東立体交差設置)	改良による捌け交通量増 (交差点を先頭とした交通混雑を発生させない)
	・夢舞大橋 車線増 (片側2車線→3車線)	車線増による捌け交通量増 (約4,000台/時→約5,900台/時 ^{※3})	
交通渋滞対策 (会場外駐車場 交通渋滞対策)	・舞洲会場外駐車場アクセス道路の交通容量拡大検討	交通流円滑化及び 会場外駐車場への容易なアクセスの確保	

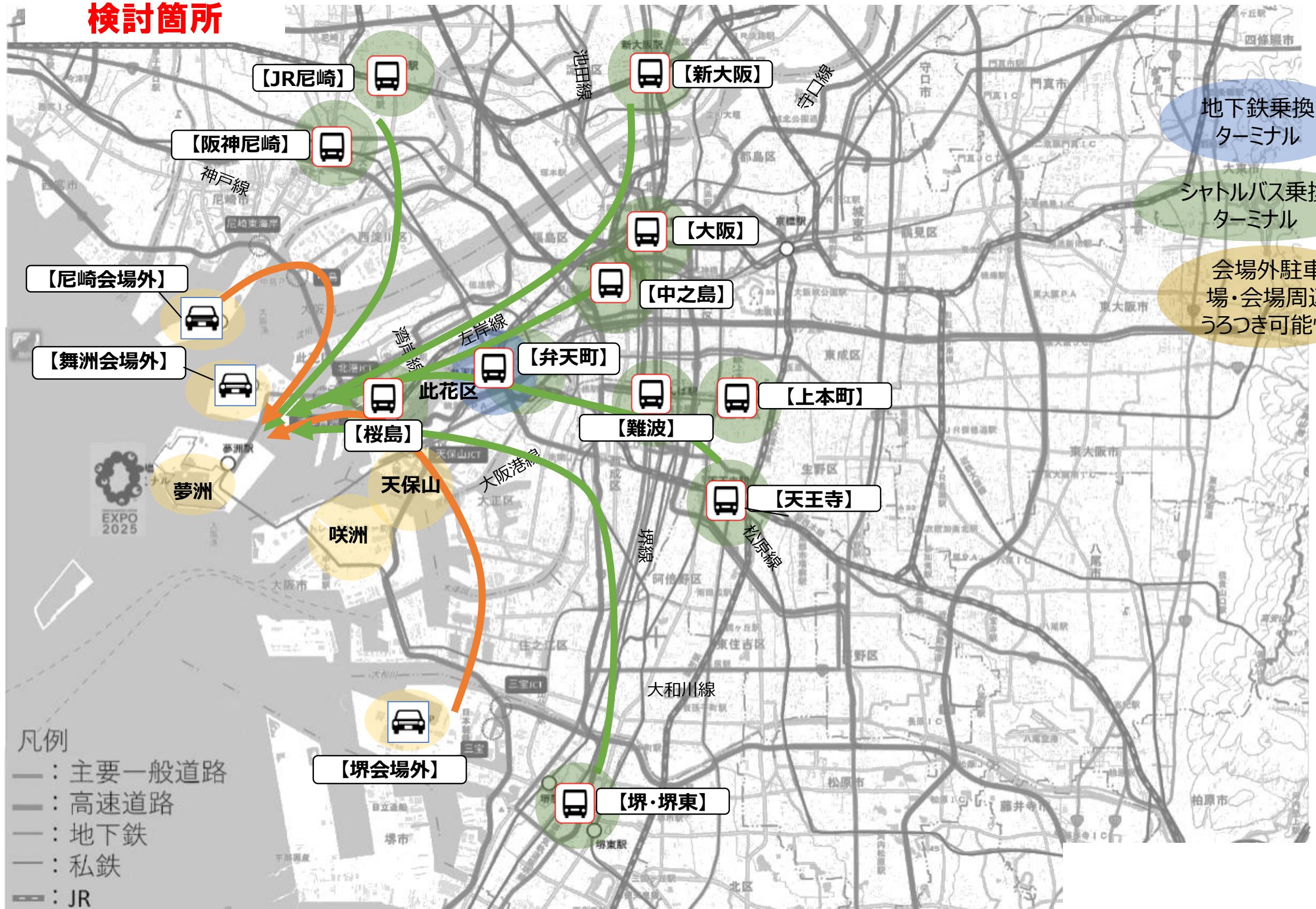
※1 鉄道・シャトルバスの輸送量については博覧会協会による推計

※2 その他、交通容量拡大に寄与する会場周辺のインフラ整備は、舞洲・夢洲幹線道路の拡幅、夢洲高架道路がある

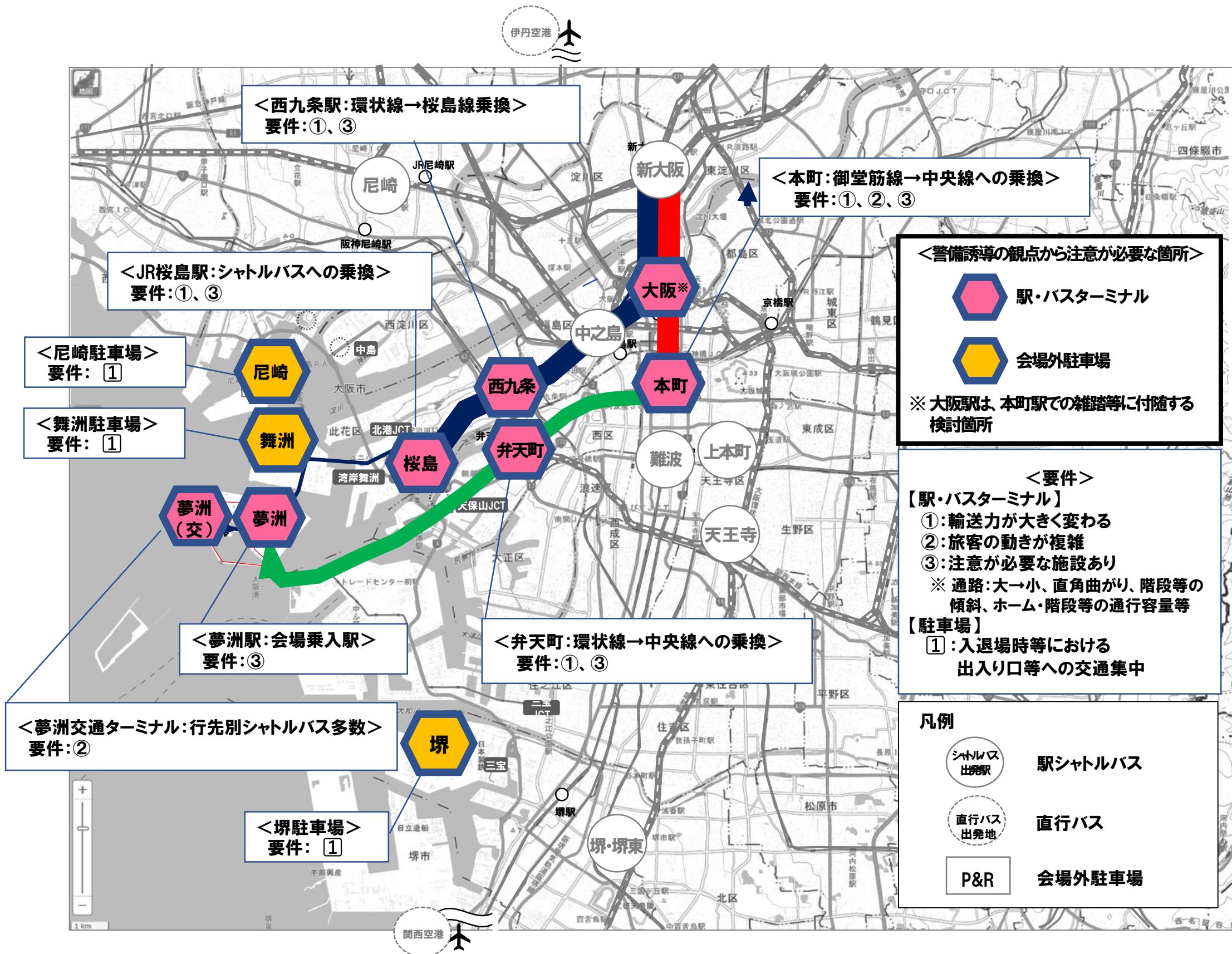
※3 道路の捌け交通量については博覧会協会による推計

うろつき交通への対策が必要と想定される箇所

検討箇所



雑踏等に備えた警備誘導混雑想定箇所



雑踏対策で気を付けるべきポイントの例

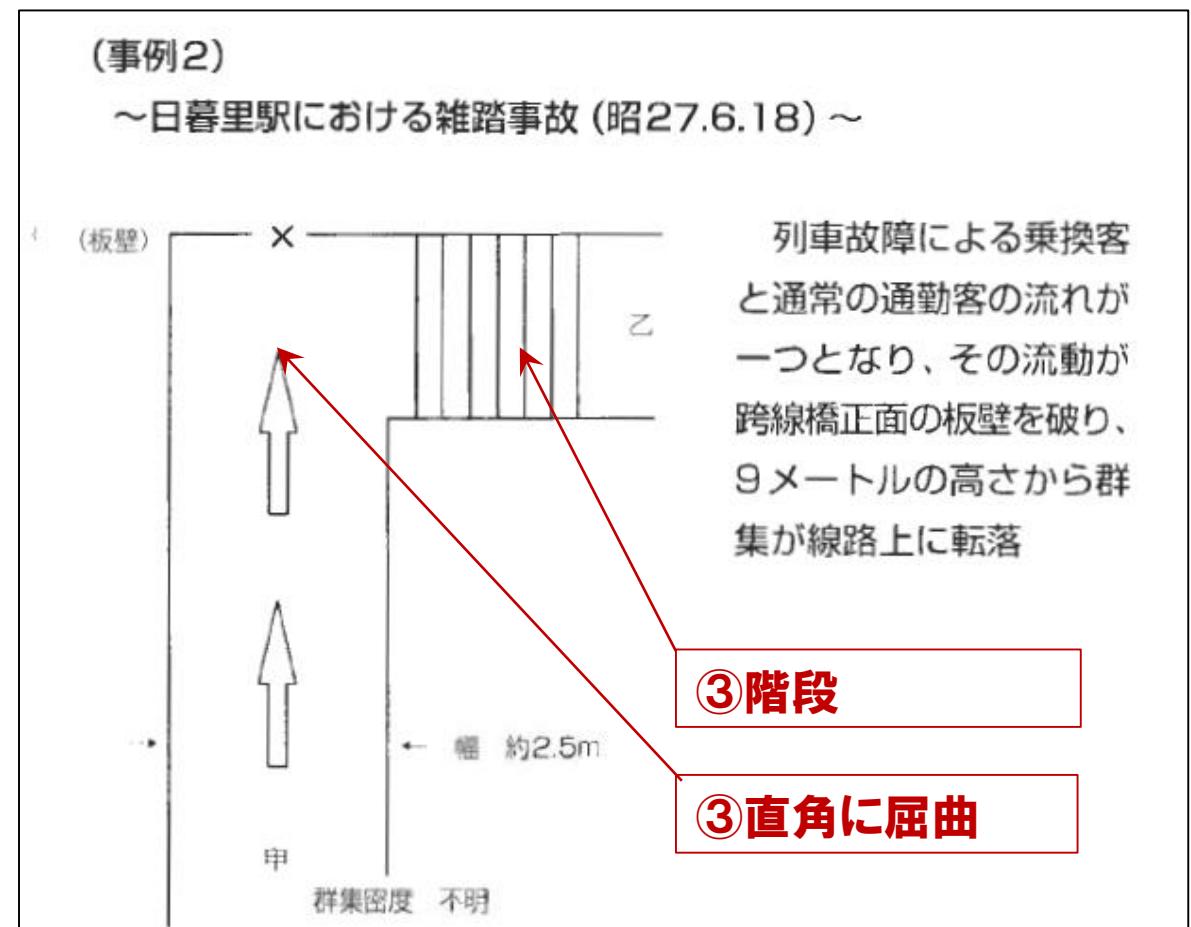
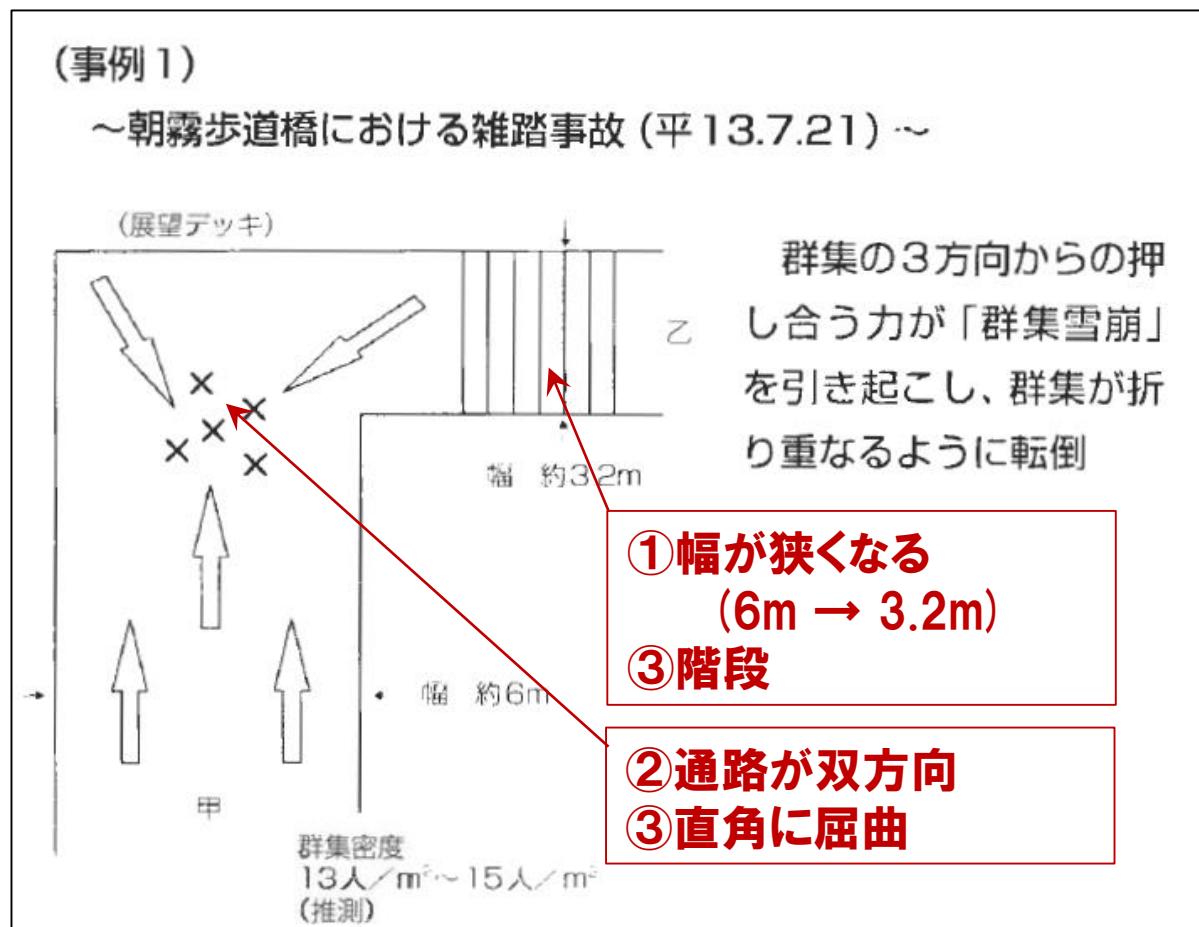
■兵庫県警「雑踏警備の手引き」(抜粋) 出典URL 兵庫県警察—雑踏警備 (hyogo.lg.jp)

○通路の形状・幅

- ・直角に近い状態に曲折している場合に、乙の幅が甲の幅より狭くなるほど、危険が増大
- ・さらに乙が階段や下り坂であれば、さらに危険が増大

【駅・バスターミナルのポイント】

①:通行可能容量の急な変化 ②:通行方法・双方向 等 ③:構造・階段・直角に屈曲 等



- ・一箇所に集中することによる事故
- ・移動に移る際の人相互の圧力による事故
- ・施設の収容能力以上に人を入れることによる事故

- ・一方向に集中することによる事故
- ・施設の収容能力以上に人を入れることによる事故

目次

■本編

□来場者の方向別内訳

□想定する機関分担率

□主な来場者想定ルート

□交通ターミナル・会場外駐車場の運用

□来場者輸送対策

■来場者輸送対策を実施しても発生が想定される万博交通による影響

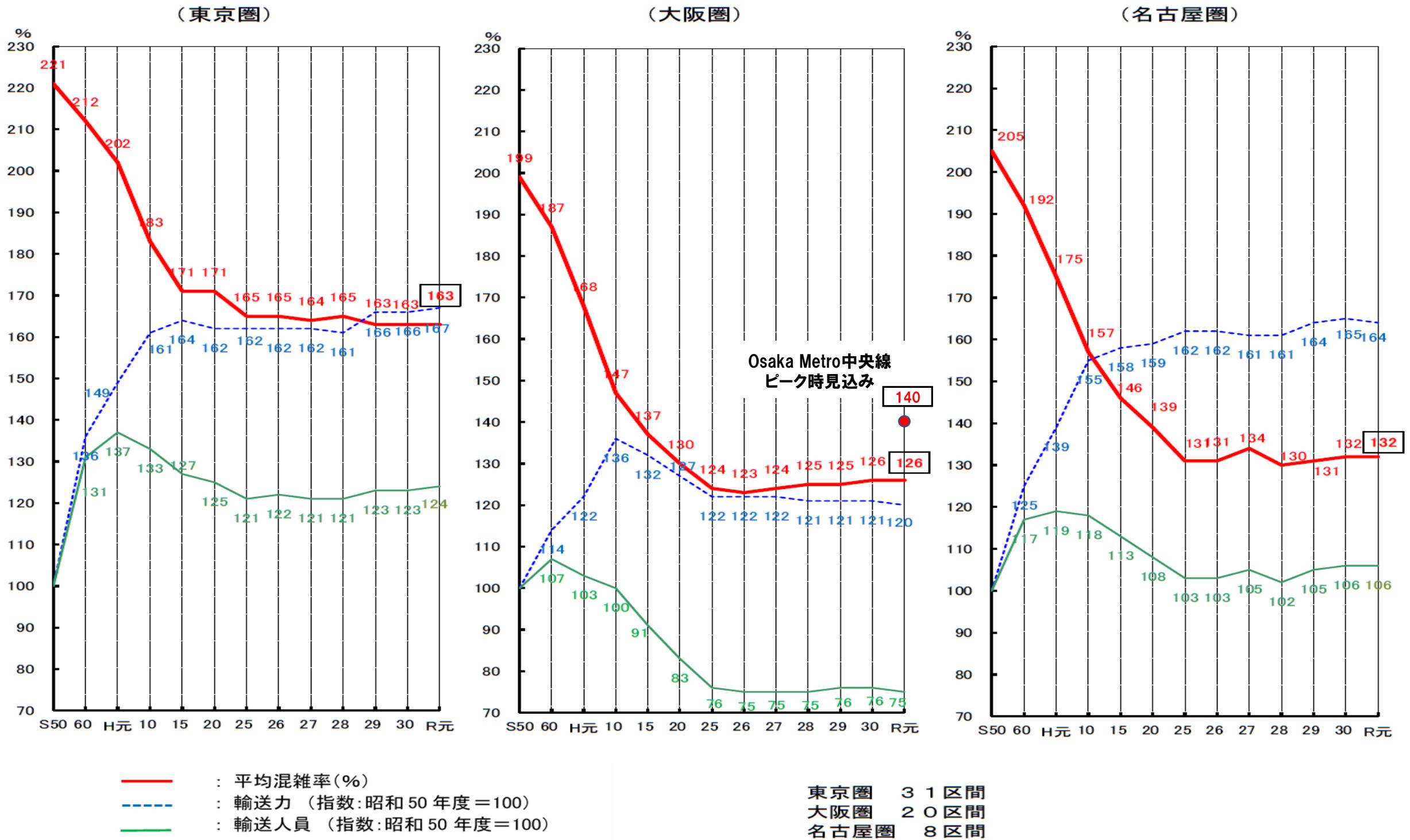
□働きかけTDM実施と期待する効果

□基礎データ

□混雑事例

三大都市圏の鉄道における主要区間の平均混雑率推移(2019)

三大都市圏における主要区間の平均混雑率・輸送力・輸送人員の推移



出典 URL 三大都市圏の平均混雑率は横ばい～都市鉄道の混雑率調査結果を公表(令和元年度実績)～資料1:国土交通省(一部改変)
https://www.mlit.go.jp/report/press/tetsudo04_hh_000095.html

目次

■本編

□来場者の方向別内訳

□想定する機関分担率

□主な来場者想定ルート

□交通ターミナル・会場外駐車場の運用

□来場者輸送対策

□来場者輸送対策を実施しても発生が想定される万博交通による影響

■働きかけTDM実施と期待する効果

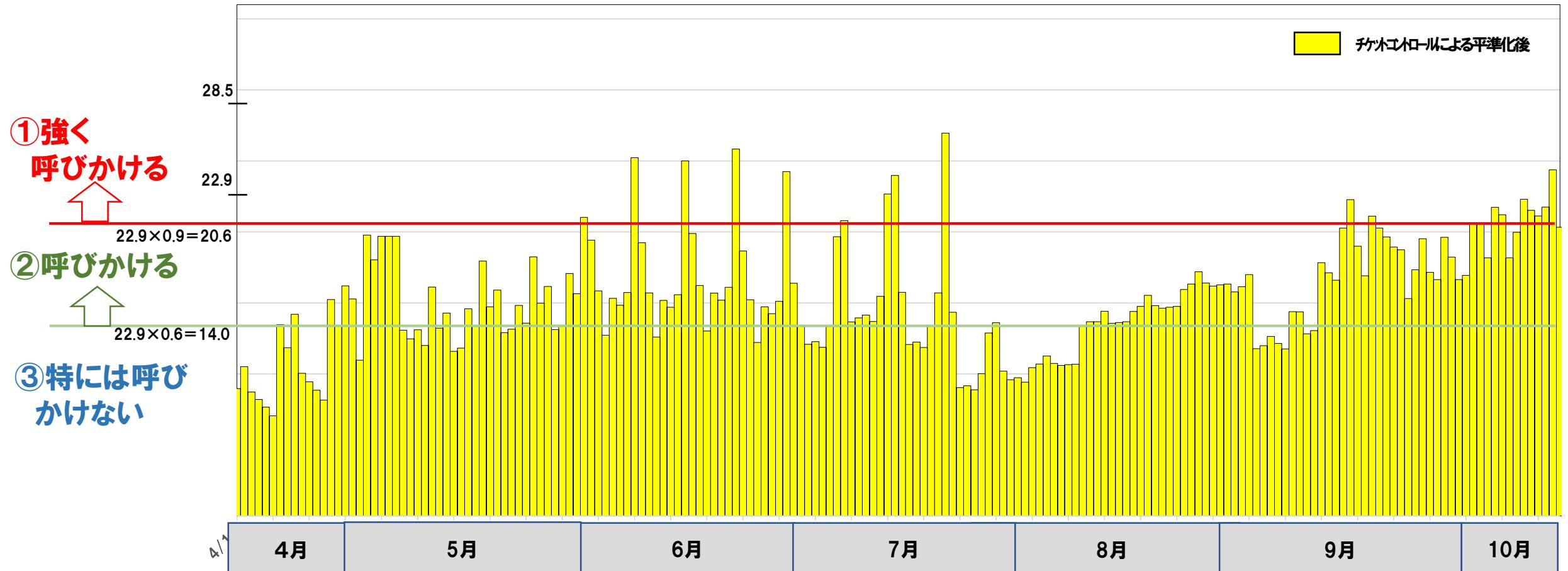
□基礎データ

□混雑事例

TDM実施の強度分けのイメージ(しきい値)

来場者数(想定来場者数:2,820万人)

(万人/日)



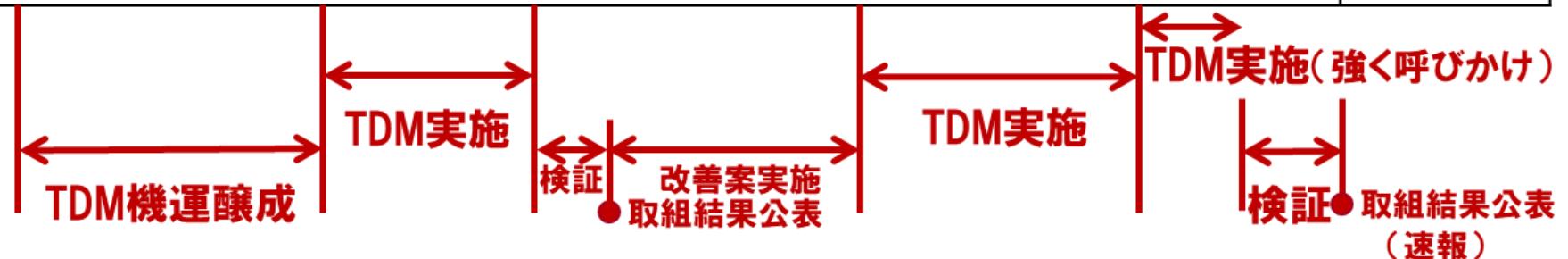
【公益社団法人 2025年日本国際博覧会協会にて推計】

TDM呼びかけ(案)

○TDM実施の強度分けについては、分かり易さや取り組み易さの観点から、一定期間の単位で設定するものとする。

■ 実際の呼びかけ(案)

月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	計 上段:日数 下段:割合
	レベル	●開幕(4/13) GW			夏休	お盆 み	●敬老の日 ●秋分の日	
① 強く呼びかける								8日 (7%)
② 呼びかける								51日 (44%)
③ 特には呼びかけない								56日 (49%)
合計								115日 (100%)



- ※ TDM実施の強度分けについては、分かり易さや取り組み易さの観点から、一定期間の単位で設定するものとする。
- ※ 一定期間の設定を、土日祝及びゴールデンウィークとお盆期間に相当する日数を除いた平日のみで整理していることから、本文図2(資料集P.7)に記載の日数とは一致しない。
- ※ 土日祝及びゴールデンウィークとお盆期間については、平日と通勤・通学または業務による交通需要が異なる、一方で土曜については、港湾物流が稼働している等、会場周辺の交通特性もあることから、TDMの実施の必要性を含め、今後検討する。

【参考】日來場者数 3段階日ごと割り付け

■ 混雑3段階 日ごと割り付け(平日)

4月							5月							6月							時期	日來場者数(万人/日)							
日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土									
		1	2	3	4	5					1	2	3	1	2	3	4	5	6	7	①繁忙期 6日: 5%	22.9×0.9 = 20.6以上							
6	7	8	9	10	11	12	4	5	6	7	8	9	10	8	9	10	11	12	13	14			②通常期 52日: 45%	22.9×0.6 = 14.0以上					
13	14	15	16	17	18	19	11	12	13	14	15	16	17	15	16	17	18	19	20	21					③閑散期 57日: 50%	-			
20	21	22	23	24	25	26	18	19	20	21	22	23	24	22	23	24	25	26	27	28									
27	28	29	30				25	26	27	28	29	30	31	29	30														
7月							8月							9月							10月								
日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土		
		1	2	3	4	5						1	2		1	2	3	4	5	6				1	2	3	4		
6	7	8	9	10	11	12	3	4	5	6	7	8	9	7	8	9	10	11	12	13	5	6	7	8	9	10	11		
13	14	15	16	17	18	19	10	11	12	13	14	15	16	14	15	16	17	18	19	20	12	13	14	15	16	17	18		
20	21	22	23	24	25	26	17	18	19	20	21	22	23	21	22	23	24	25	26	27	19	20	21	22	23	24	25		
27	28	29	30	31			24	25	26	27	28	29	30	28	29	30					26	27	28	29	30	31			
							31																						

【参考】日來場者数 3段階日ごと割り付け

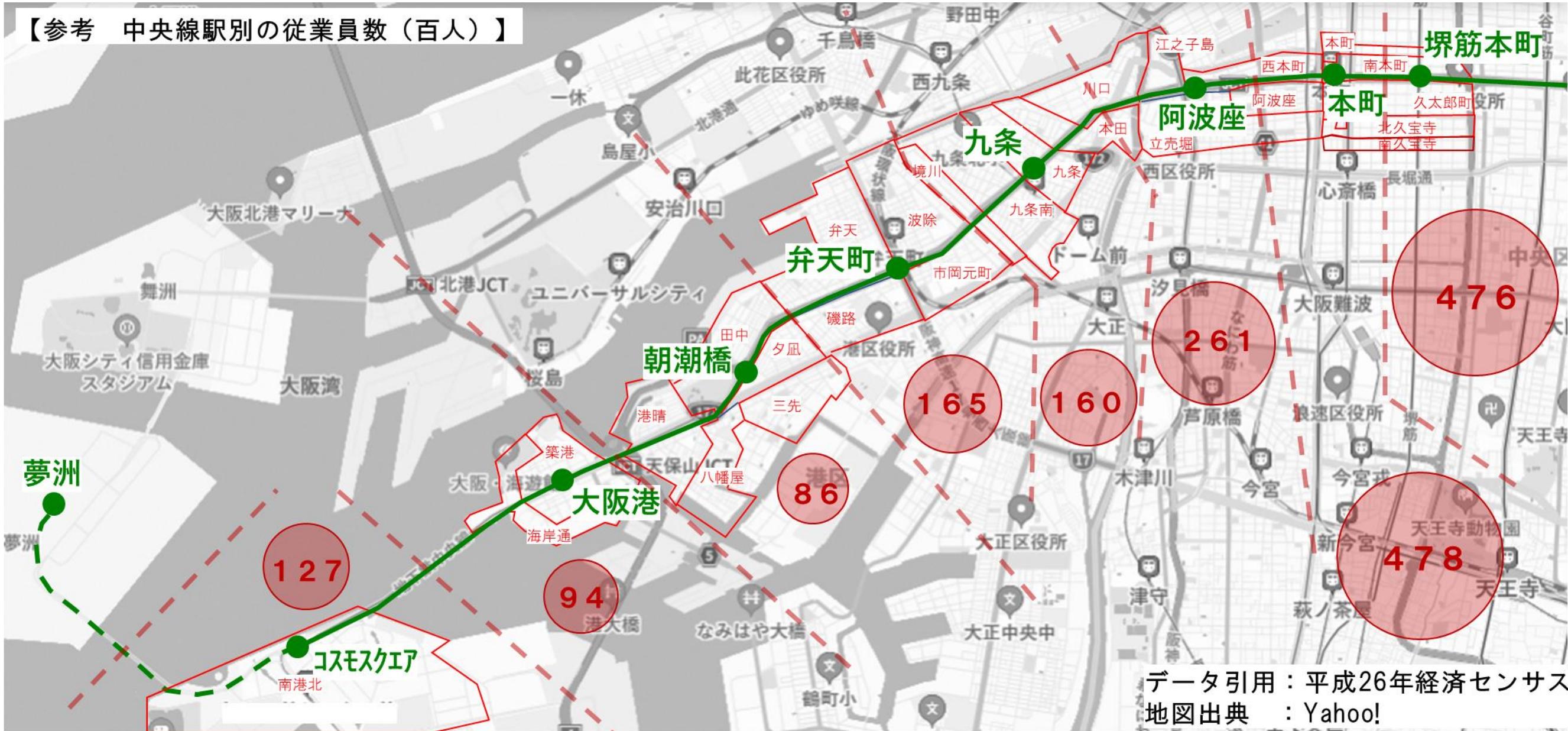
■ 混雑3段階 日ごと割り付け(土休日)

4月							5月							6月							時期	日來場者数(万人/日)						
日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土								
		1	2	3	4	5					1 ^②	2 ^②	3 ^②	1 ^②	2	3	4	5	6	7 ^①	①繁忙期 14日: 20%	22.9×0.9 = 20.6以上						
6	7	8	9	10	11	12	4 ^②	5 ^②	6 ^③	7	8	9	10 ^②	8 ^②	9	10	11	12	13	14 ^①								
13 ^③	14	15	16	17	18	19 ^③	11 ^③	12	13	14	15	16	17 ^②	15 ^②	16	17	18	19	20	21 ^①	②通常期 39日: 57%	22.9×0.6 = 14.0以上						
20 ^③	21	22	23	24	25	26 ^②	18 ^②	19	20	21	22	23	24 ^②	22 ^②	23	24	25	26	27	28 ^①								
27 ^③	28 ^②	29 ^②	30 ^③				25 ^②	26	27	28	29	30	31 ^①	29 ^②	30							③閑散期 16日: 23%	-					
7月							8月							9月							10月							
日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	日	月	火	水	木	金	土	
		1	2	3	4	5 ^②						1	2 ^③		1	2	3	4	5	6 ^②				1	2	3	4 ^①	
6 ^①	7	8	9	10	11	12 ^①	3 ^③	4	5	6	7	8	9 ^③	7 ^②	8	9	10	11	12	13 ^②	5 ^①	6	7	8	9	10	11 ^①	
13 ^①	14	15	16	17	18	19 ^②	10 ^③	11 ^②	12 ^③	13 ^③	14 ^③	15 ^②	16 ^②	14 ^①	15 ^②	16	17	18	19	20 ^②	12 ^①	13 ^②	14	15	16	17	18	
20 ^①	21 ^②	22	23	24	25	26 ^③	17 ^②	18	19	20	21	22	23 ^②	21 ^②	22	23 ^②	24	25	26	27 ^②	19	20	21	22	23	24	25	
27 ^③	28	29	30	31			24 ^②	25	26	27	28	29	30 ^②	28 ^②	29	30						26	27	28	29	30	31	
							31 ^②																					

中央線沿線の事業所等への呼びかけ(TDM)

○一定以上の万博来場者が見込まれる日には、咲洲などOsaka Metro中央線沿線の事業所等へ個別にテレワークや時差勤務などの対応を呼び掛けることを検討

【参考 中央線駅別の従業員数（百人）】



目次

□本編

■基礎データ

■出発地別・来場手段別来場者数

□一般交通と万博交通の重ね合わせ(時間当たり)

□鉄道

□道路

□混雑事例

出発地別・来場手段別 来場者数

国内：2470万人（近畿1559万人、近畿外911万人）
海外：350万人

単位：万人

出発地 来場手段		国内														海外	合計	
		近畿圏内							近畿圏外									国内 合計
		大阪府	兵庫県	京都府	奈良県	滋賀県	和歌山県	計	北海道 東北	関東	北陸 中部	中国	四国	九州 沖縄	計			
航空機	0 0% 【0%】 0%	0 0% 【0%】 0%	0 0% 【0%】 0%	0 0% 【0%】 0%	0 0% 【0%】 0%	0 0% 【0%】 0%	0 0% 【0%】 0%	47 31% 【31%】 83%	57 37% 【37%】 21%	2 1% 【1%】 1%	0 0% 【0%】 0%	6 4% 【4%】 10%	42 27% 【27%】 42%	156 100% 【100%】 17%	156 100% 【100%】 6%	0 0% — 0%	156 100% — 6%	
新幹線等	0 0% 【0%】 0%	0 0% 【0%】 0%	0 0% 【0%】 0%	0 0% 【0%】 0%	0 0% 【0%】 0%	0 0% 【0%】 0%	0 0% 【0%】 0%	9 2% 【2%】 15%	193 38% 【38%】 70%	165 33% 【33%】 56%	68 14% 【14%】 56%	10 2% 【2%】 15%	55 11% 【11%】 55%	499 100% 【100%】 55%	499 100% 【100%】 20%	0 0% — 0%	499 100% — 18%	
幹線バス	0 0% 【0%】 0%	0 0% 【0%】 0%	0 0% 【0%】 0%	0 0% 【0%】 0%	0 0% 【0%】 0%	0 0% 【0%】 0%	0 0% 【0%】 0%	1 1% 【1%】 2%	15 19% 【19%】 5%	15 19% 【19%】 5%	21 27% 【27%】 18%	24 30% 【30%】 37%	3 4% 【4%】 3%	79 100% 【100%】 9%	79 100% 【100%】 3%	0 0% — 0%	79 100% — 3%	
鉄道	メトロ中央線	346 39% 【48%】 52%	67 8% 【9%】 16%	112 13% 【16%】 57%	66 7% 【9%】 65%	84 9% 【12%】 76%	45 5% 【6%】 66%	720 81% 【100%】 46%	0 0% 【0%】 0%	0 0% 【0%】 0%	0 0% 【0%】 0%	0 0% 【0%】 0%	0 0% 【0%】 0%	0 0% 【0%】 0%	720 81% 【100%】 29%	166 19% — 47%	886 100% — 31%	
	駅シャトル	39 17% 【52%】 6%	21 9% 【27%】 5%	13 6% 【18%】 7%	1 0% 【1%】 1%	1 0% 【1%】 1%	1 0% 【1%】 2%	76 33% 【100%】 5%	0 0% 【0%】 0%	0 0% 【0%】 0%	0 0% 【0%】 0%	0 0% 【0%】 0%	0 0% 【0%】 0%	0 0% 【0%】 0%	76 33% 【100%】 3%	153 67% — 44%	229 100% — 8%	
自動車	自家用車	179 29% 【29%】 27%	213 35% 【35%】 51%	46 8% 【8%】 23%	23 4% 【4%】 22%	17 3% 【3%】 15%	14 2% 【2%】 21%	491 81% 【81%】 32%	0 0% 【0%】 0%	7 1% 【1%】 2%	72 12% 【12%】 25%	21 3% 【3%】 17%	16 3% 【3%】 24%	1 0% 【0%】 1%	116 19% 【19%】 13%	607 100% 【100%】 25%	0 0% — 0%	607 100% — 22%
	貸切バス	94 29% 【29%】 14%	112 35% 【35%】 27%	24 8% 【8%】 12%	12 4% 【4%】 12%	9 3% 【3%】 8%	8 2% 【2%】 11%	258 81% 【81%】 17%	0 0% 【0%】 0%	3 1% 【1%】 1%	38 12% 【12%】 13%	11 3% 【3%】 9%	8 3% 【3%】 13%	0 0% 【0%】 0%	61 19% 【19%】 7%	319 100% 【100%】 13%	0 0% — 0%	319 100% — 11%
	タクシー	8 17% 【57%】 1%	4 8% 【29%】 1%	2 5% 【14%】 1%	0 0% 【0%】 0%	0 0% 【0%】 0%	0 0% 【0%】 0%	14 31% 【100%】 1%	0 0% 【0%】 0%	0 0% 【0%】 0%	0 0% 【0%】 0%	0 0% 【0%】 0%	0 0% 【0%】 0%	0 0% 【0%】 0%	14 31% 【100%】 1%	14 31% 【100%】 1%	31 69% — 9%	45 100% — 2%
合計		665 24% 【27%】 100%	416 15% 【17%】 100%	197 7% 【8%】 100%	101 4% 【4%】 100%	110 4% 【4%】 100%	69 2% 【3%】 100%	1,559 55% 【63%】 100%	57 2% 【2%】 100%	275 10% 【11%】 100%	292 10% 【12%】 100%	121 4% 【5%】 100%	64 2% 【3%】 100%	101 4% 【4%】 100%	911 32% 【37%】 100%	2,470 88% 【100%】 100%	350 12% — 100%	2,820 100% — 100%

※複数の来場手段を利用する場合は、主たる来場手段を計上
※海外来場者は近畿圏内の滞在先から来場するものと想定

1段：地域別・輸送モード別の来場者数
2段：輸送モード毎の地域別来場者の割合(%)
3段：輸送モード毎の国内地域別来場者の割合(%)
4段：地域毎の輸送モード別来場者の割合(%)

※1990国際花と緑の博覧会の来場者実績等をベースに推計

目次

□本編

■基礎データ

□出発地別・来場手段別来場者数

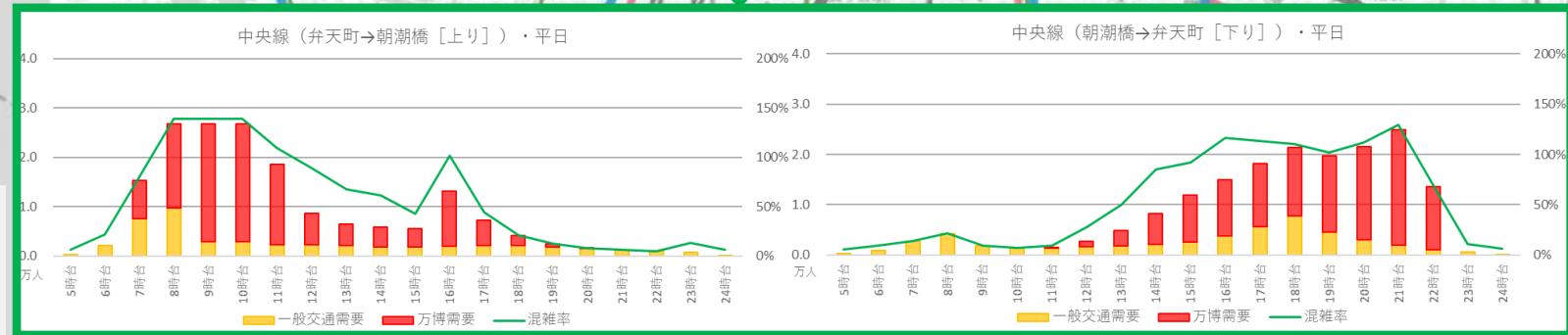
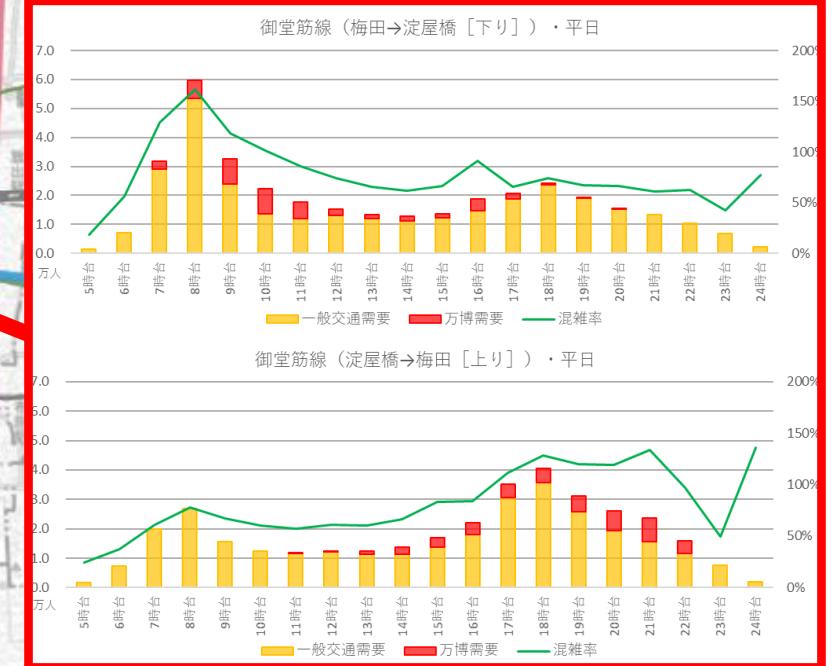
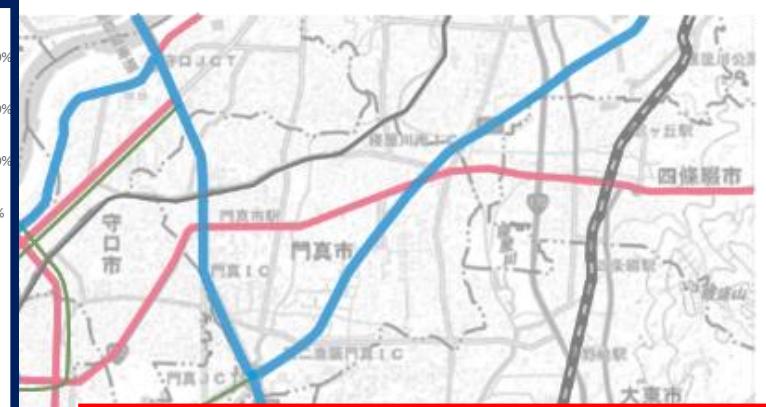
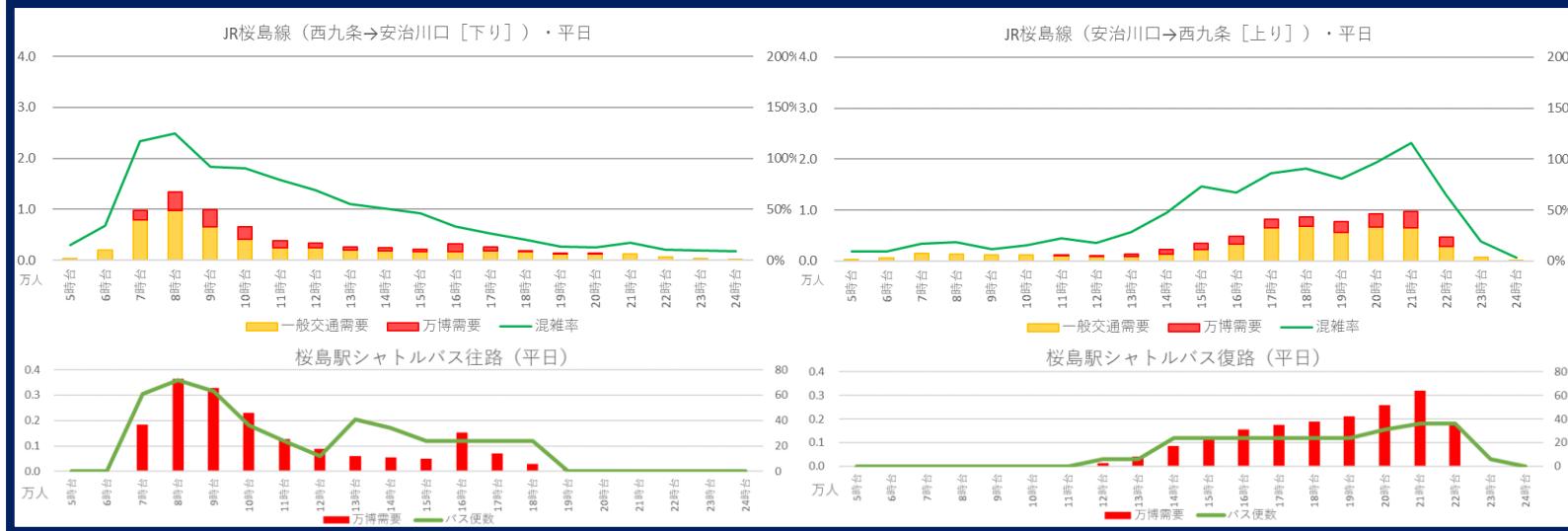
■一般交通と万博交通の重ね合わせ(時間当たり)

■鉄道

□道路

□混雑事例

現況交通と万博交通の重ね合わせ(平日:鉄道)時間あたり

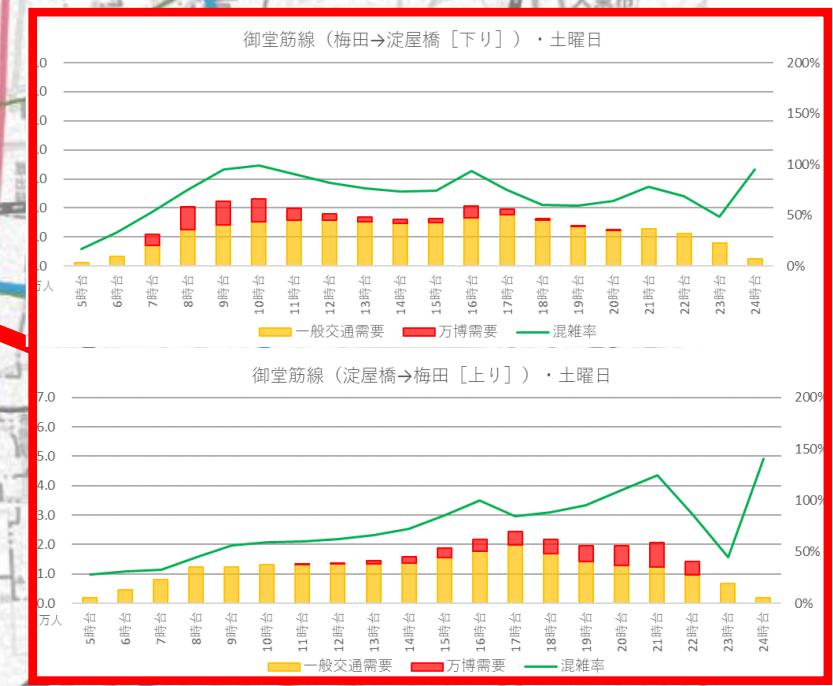


- 凡例**
- 主要一般道路
 - 高速道路
 - 地下鉄
 - 私鉄
 - JR

- グラフ内凡例**
- 【鉄道】
 - 左軸 人数
 - 右軸 混雑率
 - 【バス】
 - 左軸 人数
 - 右軸 便数

代表的な線区としてOsakaMetro御堂筋線、中央線 JR桜島線を記載
OsakaMetro・JR西日本より2019年データ提供、博覧会協会で推計

現況交通と万博交通の重ね合わせ(土曜:鉄道)時間あたり

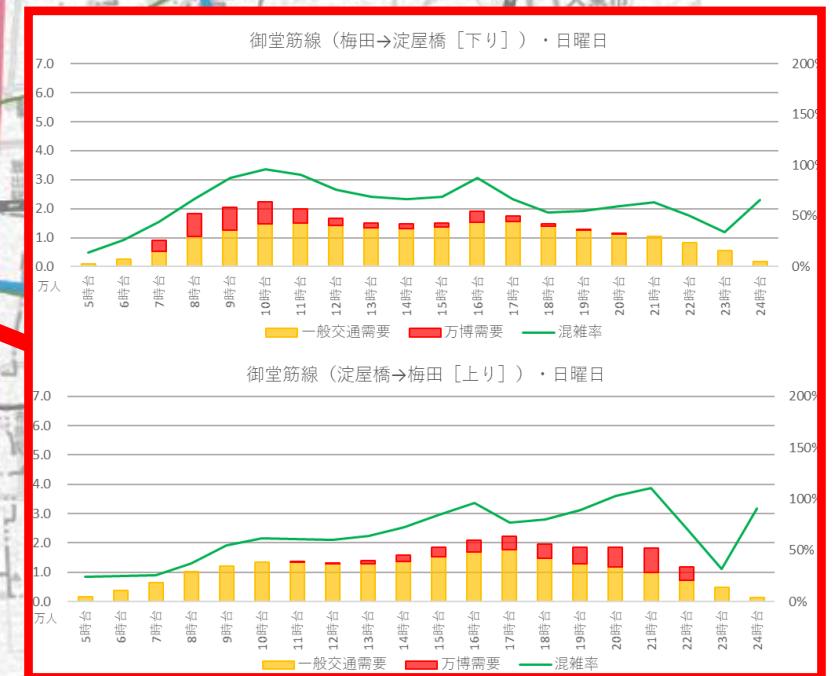
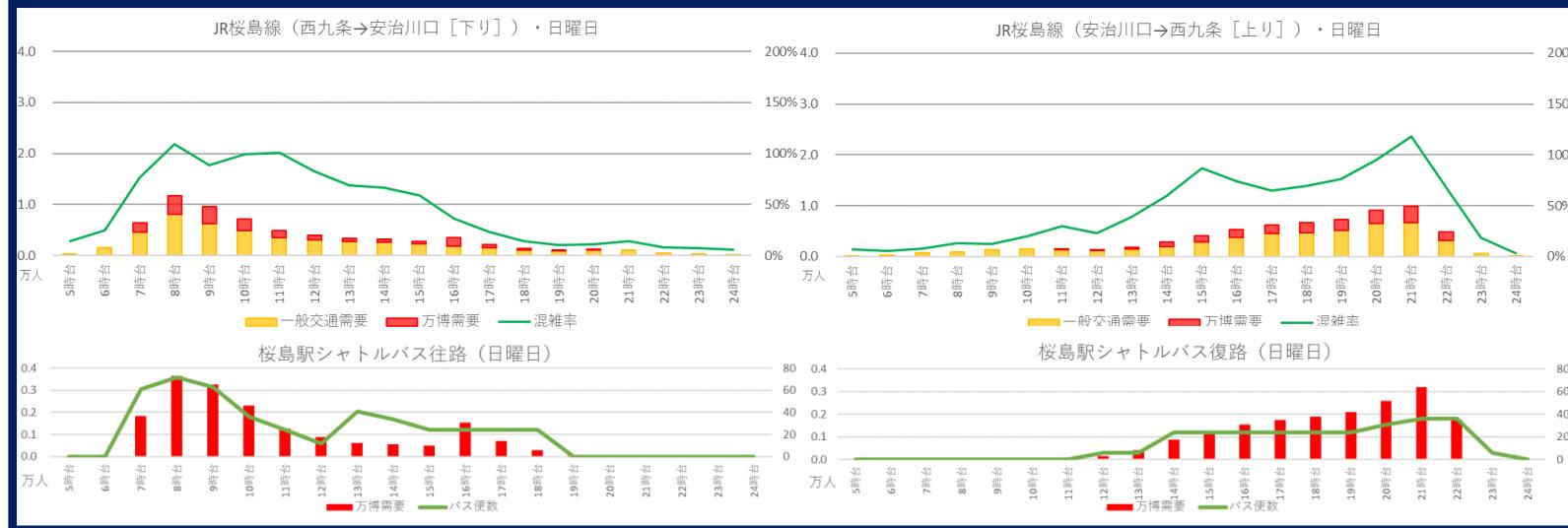


- 凡例**
- : 主要一般道路
 - : 高速道路
 - : 地下鉄
 - : 私鉄
 - : JR

- グラフ内凡例**
- 【鉄道】
左軸 人数
右軸 混雑率
- 【バス】
左軸 人数
右軸 便数

代表的な線区としてOsakaMetro御堂筋線、中央線 JR桜島線を記載
OsakaMetro・JR西日本より2019年データ提供、博覧会協会で推計

現況交通と万博交通の重ね合わせ(休日:鉄道)時間あたり



- 凡例**
- : 主要一般道路
 - : 高速道路
 - : 地下鉄
 - : 私鉄
 - : JR

- グラフ内凡例
- 【鉄道】
左軸 人数
右軸 混雑率
- 【バス】
左軸 人数
右軸 便数

代表的な線区としてOsakaMetro御堂筋線、中央線 JR桜島線を記載
OsakaMetro・JR西日本より2019年データ提供、博覧会協会で推計



目次

□本編

■基礎データ

□出発地別・来場手段別来場者数

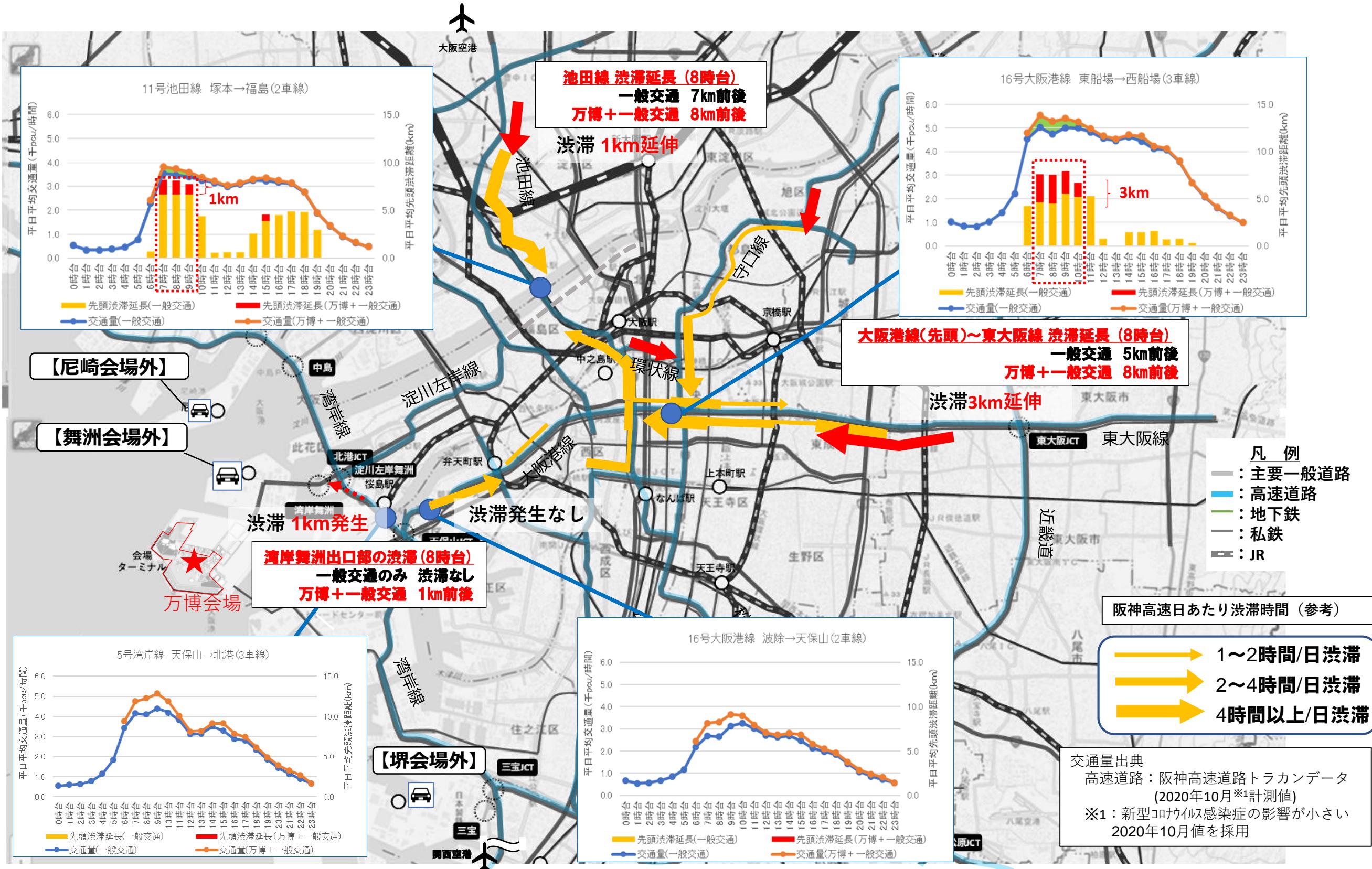
■一般交通と万博交通の重ね合わせ(時間当たり)

□鉄道

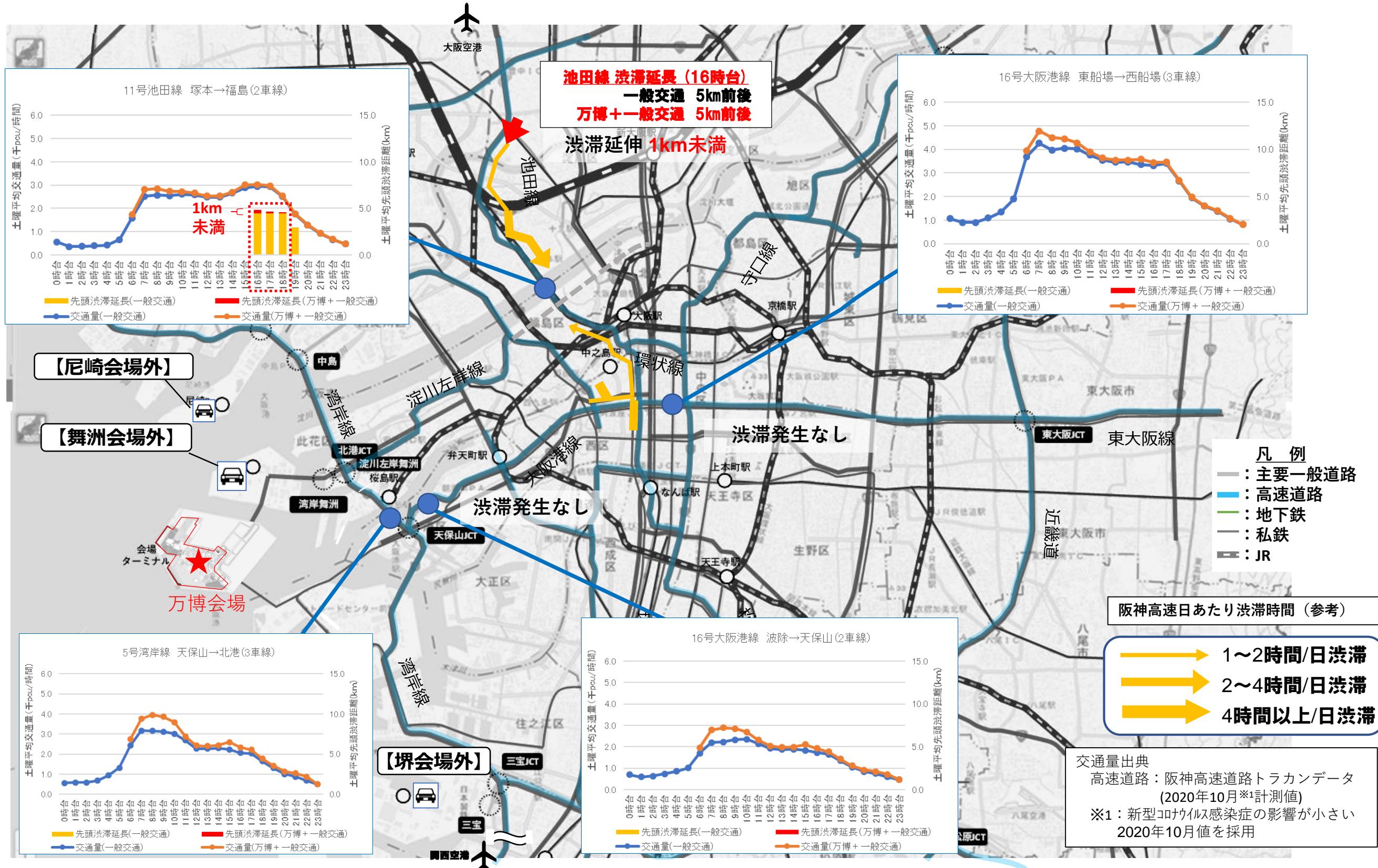
■道路

□混雑事例

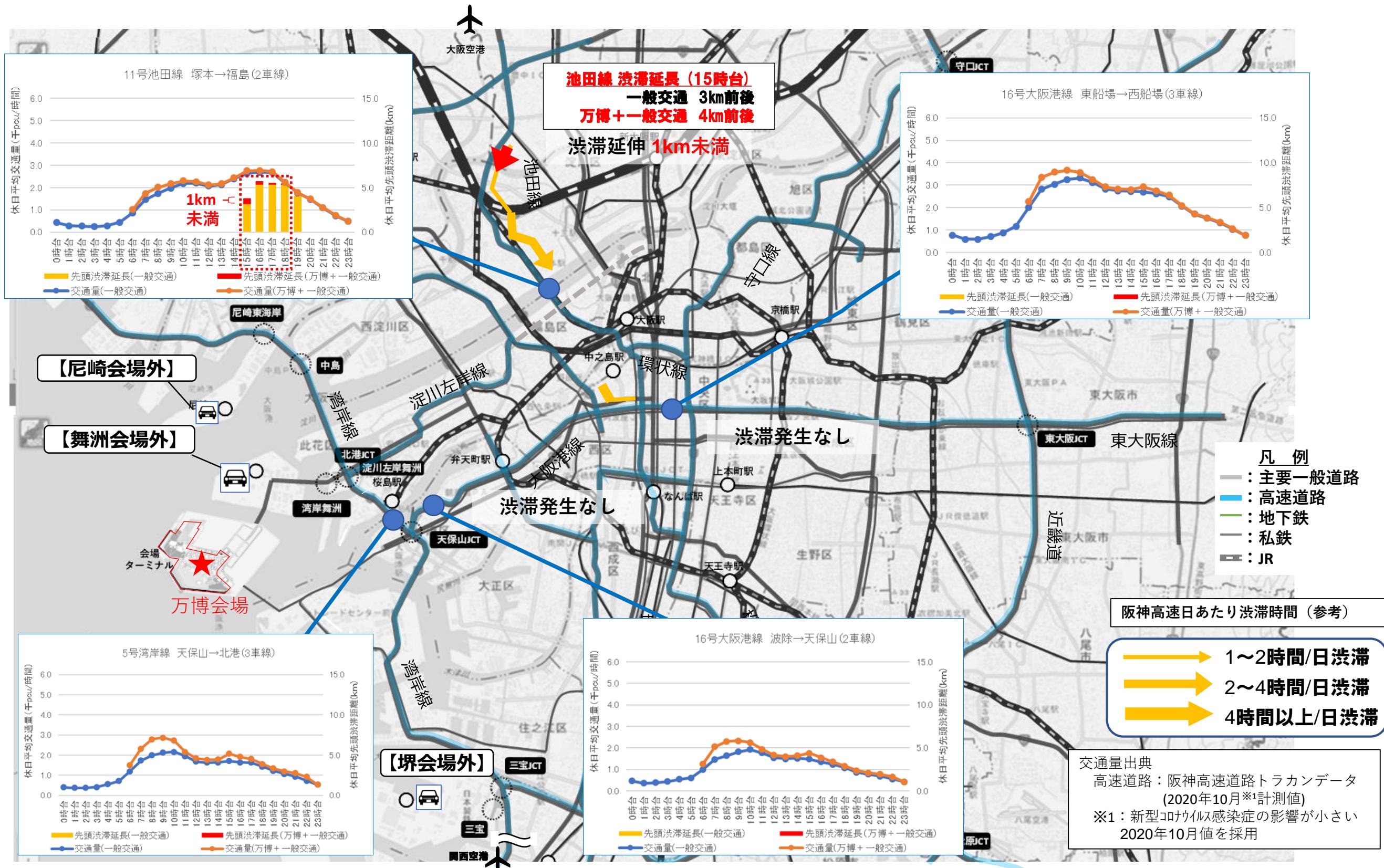
現況交通と万博交通の重ね合わせ(平日・来場:道路) 時間あたり



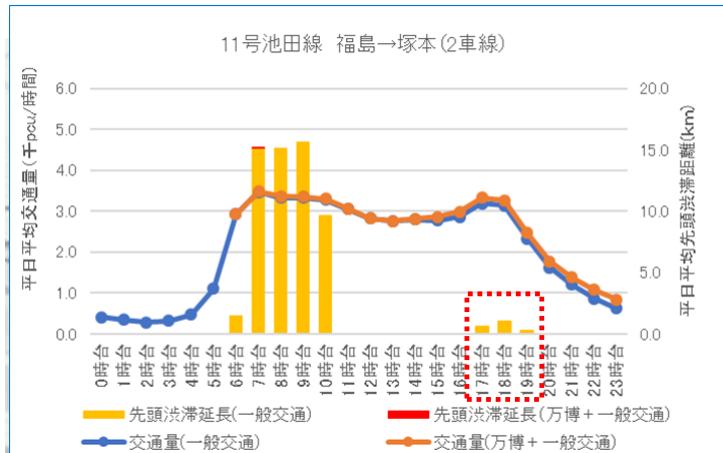
現況交通と万博交通の重ね合わせ(土曜・来場:道路) 時間あたり



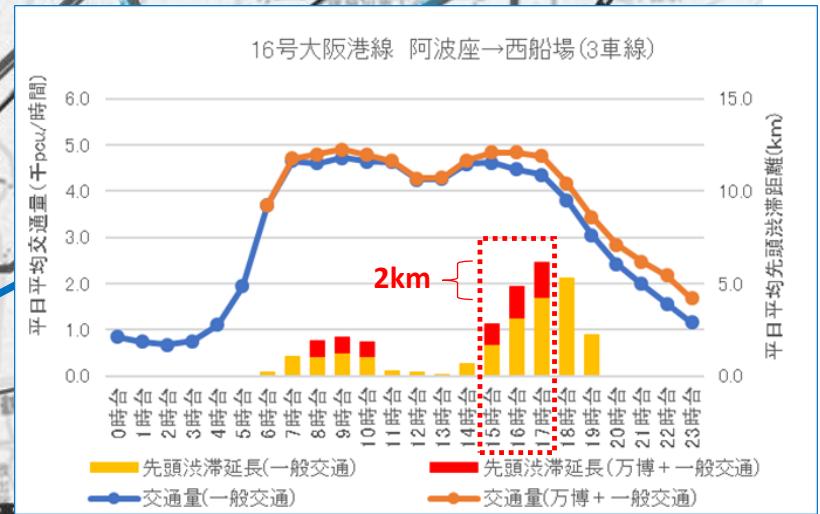
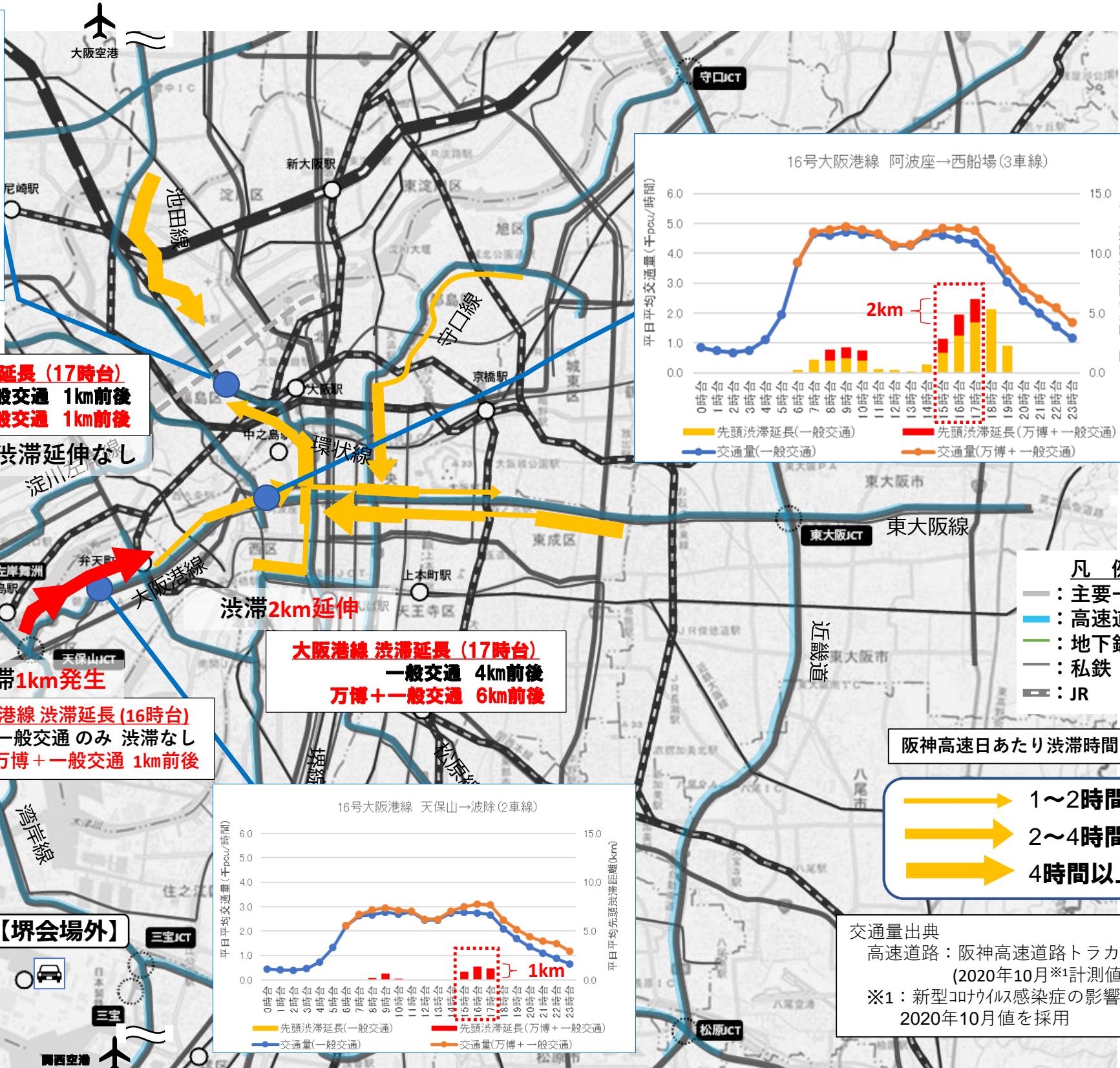
現況交通と万博交通の重ね合わせ(休日・来場:道路) 時間あたり



現況交通と万博交通の重ね合わせ(平日・退場:道路) 時間あたり



※管制業務日誌において、東大阪線や大阪港線等までつながる渋滞は、池田線を先頭とした渋滞として記録されることがある。(渋滞長として環状線以遠も含まれる)



池田線 渋滞延長 (17時台)
 一般交通 1km前後
 万博+一般交通 1km前後

大阪港線 渋滞延長 (17時台)
 一般交通 4km前後
 万博+一般交通 6km前後

大阪港線 渋滞延長 (16時台)
 一般交通のみ 渋滞なし
 万博+一般交通 1km前後

【尼崎会場外】

【舞洲会場外】

万博会場

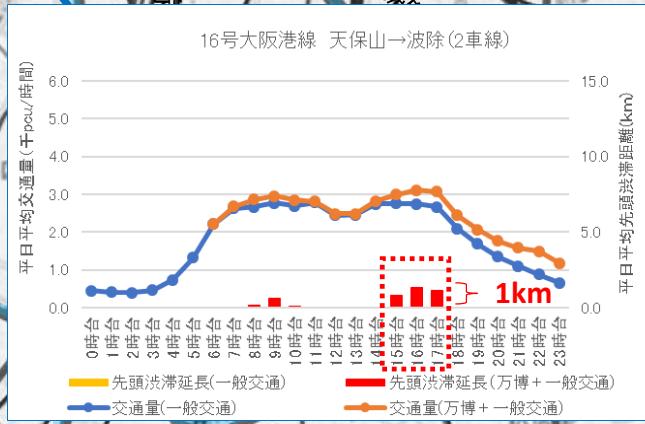
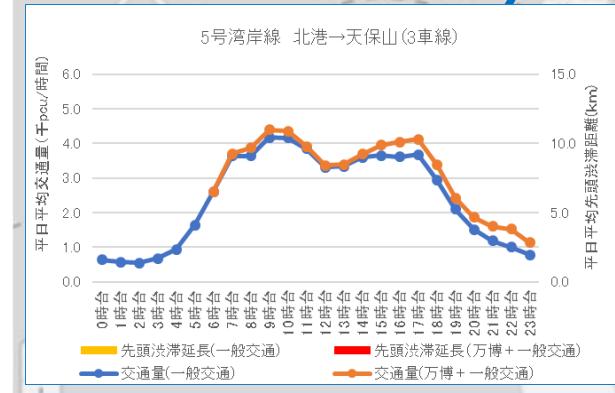
【堺会場外】

- 凡例
- : 主要一般道路
 - : 高速道路
 - : 地下鉄
 - : 私鉄
 - : JR

阪神高速日あたり渋滞時間 (参考)

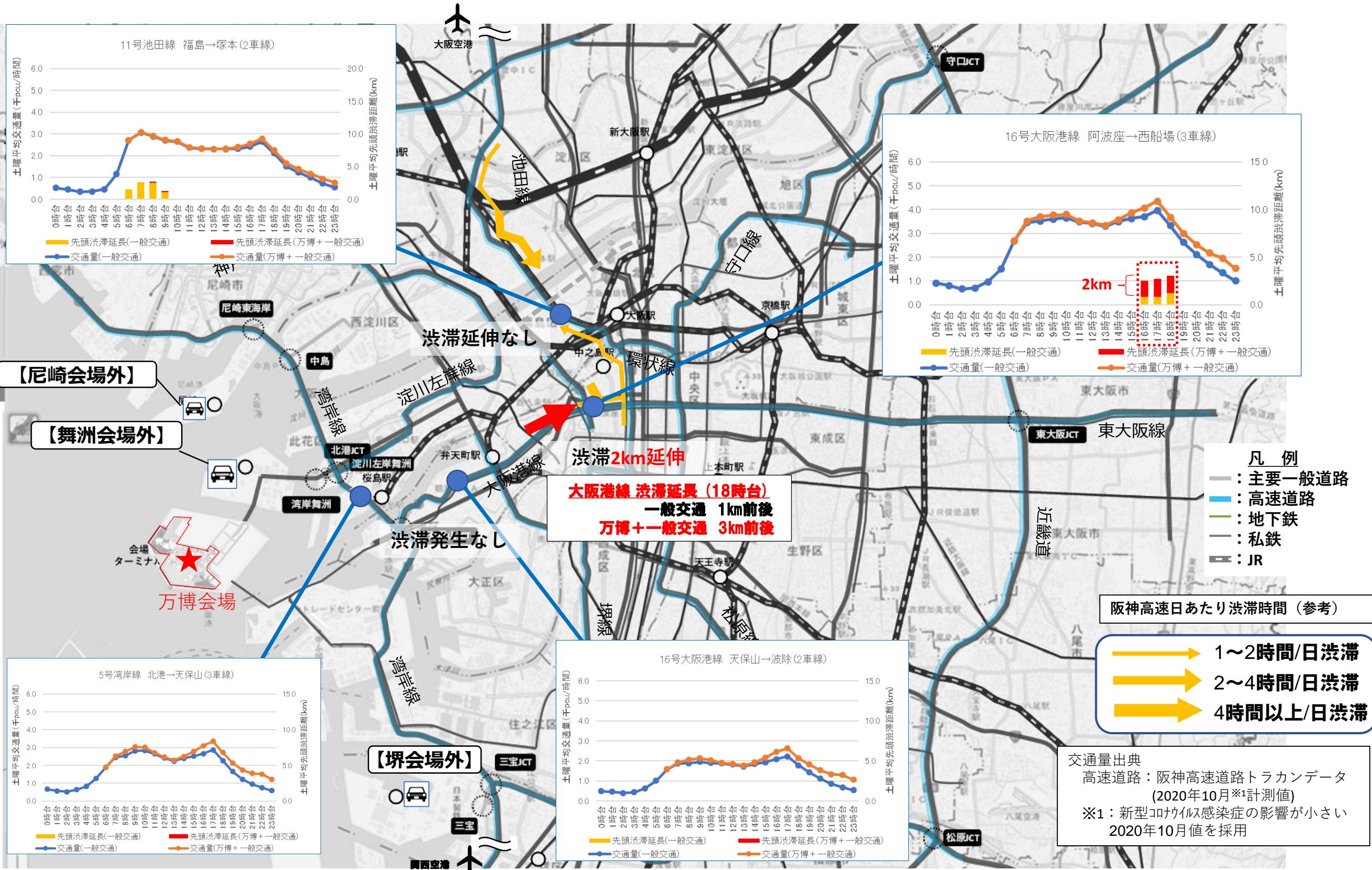
- 1~2時間/日渋滞
- 2~4時間/日渋滞
- 4時間以上/日渋滞

交通量出典
 高速道路: 阪神高速道路トラカンデータ (2020年10月*1計測値)
 ※1: 新型コロナウイルス感染症の影響が小さい2020年10月値を採用



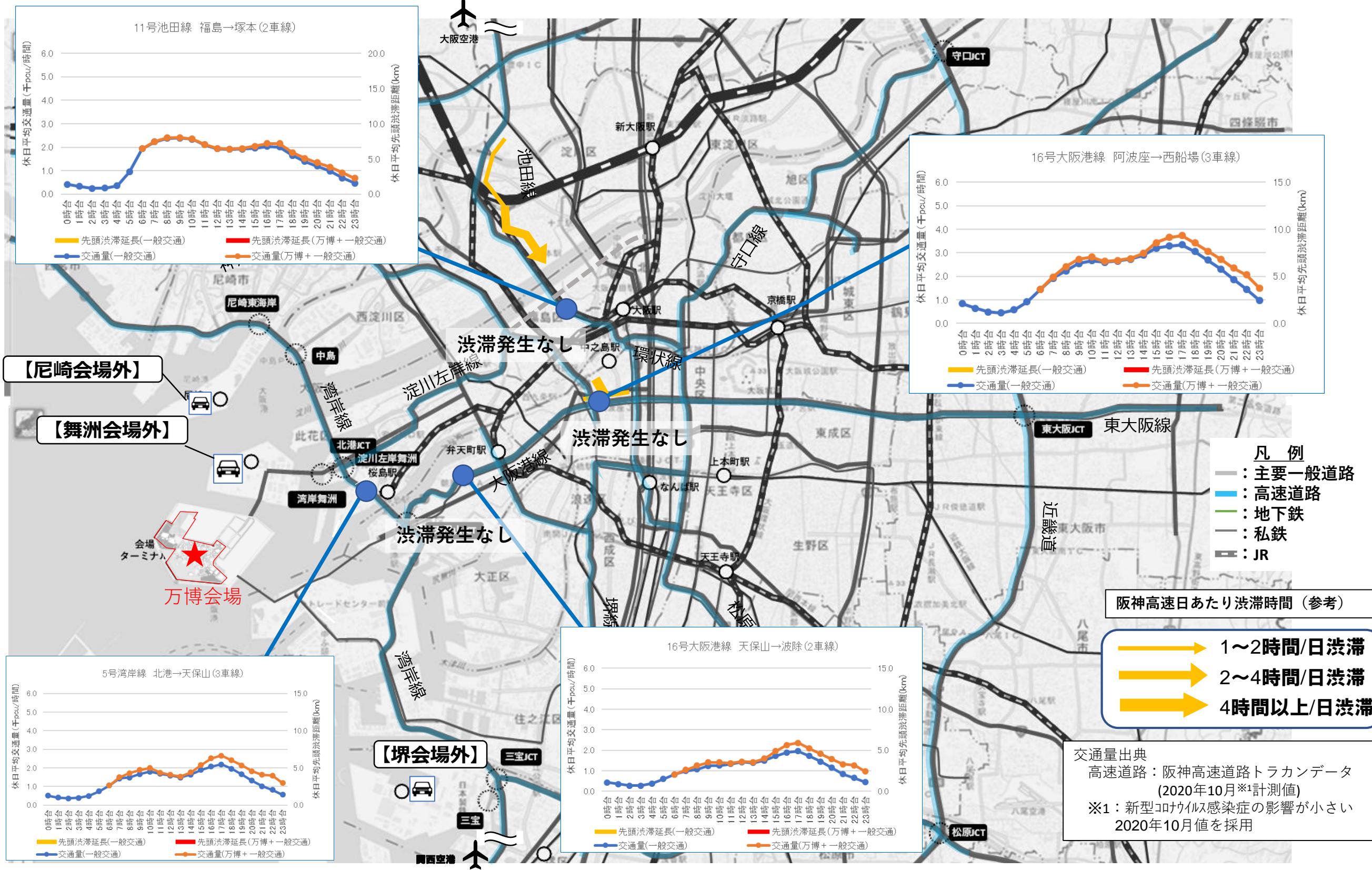
現況交通と万博交通の重ね合わせ(土曜・退場:道路) 時間あたり

舞洲駐車場:自家用車最大



現況交通と万博交通の重ね合わせ(休日・退場:道路) 時間あたり

舞洲駐車場:自家用車最大



天保山JCT～会場周辺における交通影響(平日・来場)

舞洲駐車場:自家用車最大

舞洲東交差点(東→南左折)

【対策内容】

- 東→南(会場方面)の左折2車線常時可に変更
- 南→東(市内方面)の右折立体交差化
- 信号現示調整

○:交通容量3960pcu/h(常時左折2車線化後)
>需要1560pcu(9時台)
(一般718+万博842)

白津1丁目交差点(西行)

【対策内容】

- 交差点改良(車線構成変更)
- 信号現示調整

○:交通容量:4100pcu/h(東流入左直車線)
>需要:3546pcu(8時台)
(一般1536+万博2010)

夢舞大橋

【対策】3車線化による容量拡大

○:交通容量:5940pcu/h(3車線化後)
>需要:2143pcu(9時台)
(一般1130+万博1013)

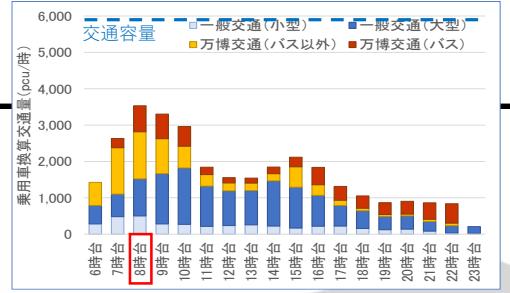
凡例

改良(検討)箇所

pcu:乗用車換算台数
(交通量計算を行う際の車両台数原単位)

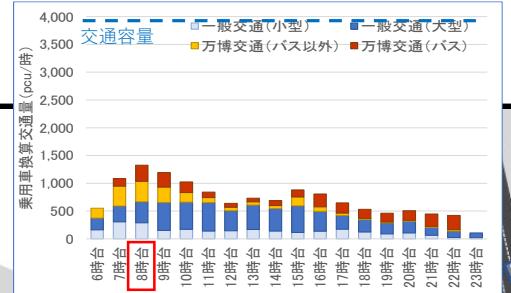
万博交通 (バス) (バス以外)	一般交通 (大型) (小型)
万博交通 日pcu (ピーク時pcu)	一般交通 日pcu (ピーク時pcu)

※日pcuは6:00～24:00の合計



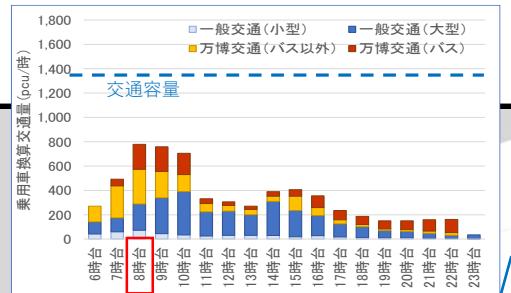
此花大橋(高速+一般道)

○:交通容量5940pcu/h(3車線化後)
>需要3529pcu(8時台)
(一般1519+万博2010)



此花大橋(左岸線出口+北港通)

○:交通容量3960pcu/h
>需要1326pcu(8時台)
(一般667+万博659)



湾岸舞洲出口(尼崎方面から)

○:交通容量1350pcu/h
>需要779pcu(8時台)
(一般288+万博491)

北港通

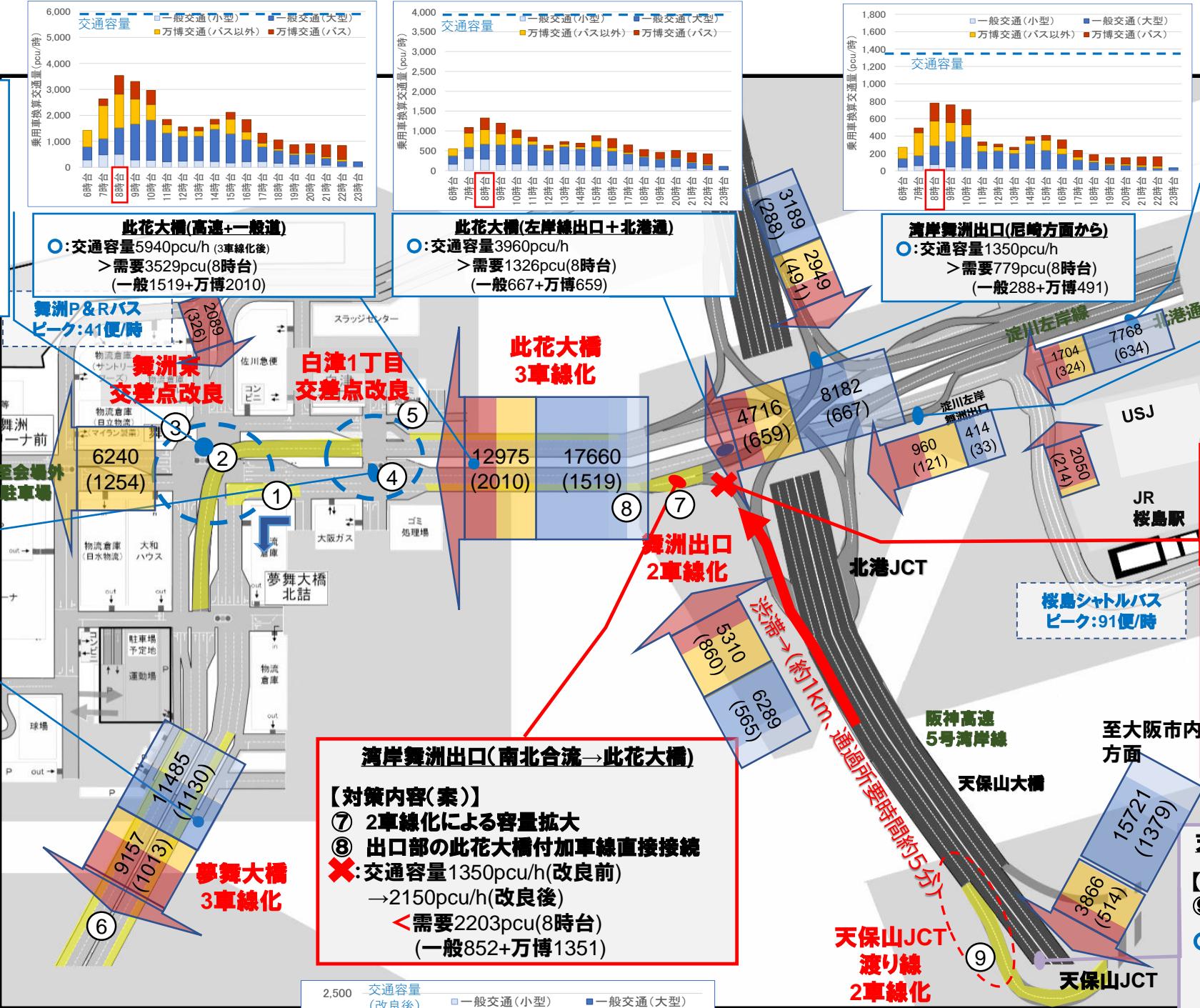
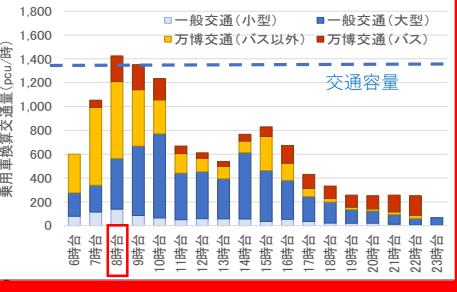
○:交通容量3960pcu/h
>需要958pcu(8時台)
(一般634+万博324)

淀川左岸舞洲出口

○:交通容量1350pcu/h
>需要154pcu(8時台)
(一般33+万博121)

湾岸舞洲出口(天保山方面から)

✗:交通容量1350pcu/h(1車線)
<需要1425pcu(8時台)
(一般565+万博860)

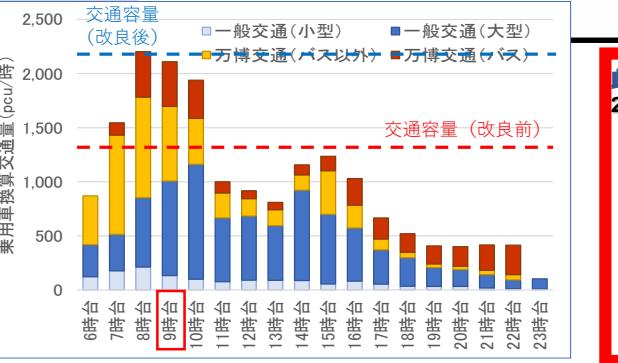


湾岸舞洲出口(南北合流→此花大橋)

【対策内容(案)】

- 2車線化による容量拡大
- 出口部の此花大橋付加車線直接接続

✗:交通容量1350pcu/h(改良前)
→2150pcu/h(改良後)
<需要2203pcu(8時台)
(一般852+万博1351)



此花大橋舞洲方面へ

⑧ 直接流入式 2車線化改良区間
⑦ 1車線区間 2車線区間

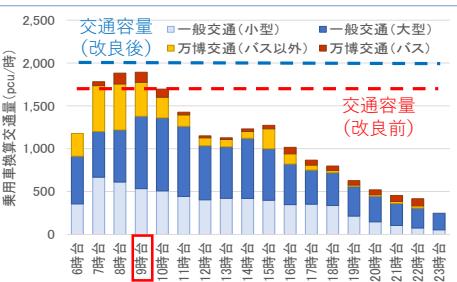
湾岸舞洲出口部～此花大橋部イメージ

天保山JCT渡り線(大阪港線→湾岸線)

【対策内容(案)】

- 2車線化による容量拡大

○:交通容量1700pcu/h(改良前)
→2000pcu/h(改良後)
>需要1893pcu(9時台)
(一般1379+万博514)



天保山JCT～会場周辺における交通影響(平日・退場)

舞洲駐車場:自家用車最大

白津一丁目交差点(平面・東行)
【対策内容】
④ 西側高架取付に伴う交差点改良
✖:交通容量1051pcu/h
<需要1272pcu(23時台)
(一般74+万博1198)

舞洲東交差点(南→東右折)
【対策内容】
① 東→南(会場方面)の左折2車線常時可に変更
② 南→東(市内方面)の右折立体交差化
③ 信号現示調整
○:交通容量3960pcu/h(右折高架化後)
>需要960pcu(17時台)
(一般396+万博564)

夢舞大橋
⑤ 【対策】3車線化による容量拡大
○:交通容量5940pcu/h(3車線化後)
>需要1378pcu(17時台)
(一般700+万博678)

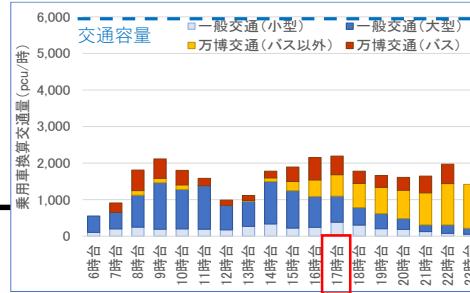
凡例

改良(検討)箇所

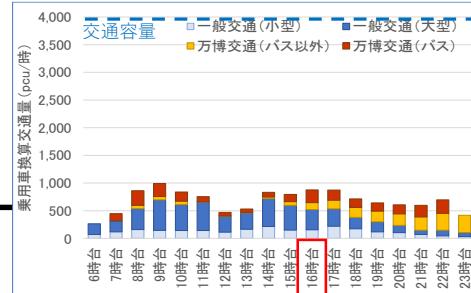
pcu:乗用車換算台数
(交通量計算を行う際の車両台数原単位)

万博交通 (バス) (バス以外)	一般交通 (大型) (小型)
万博交通 日pcu (ピーク時pcu)	一般交通 日pcu (ピーク時pcu)

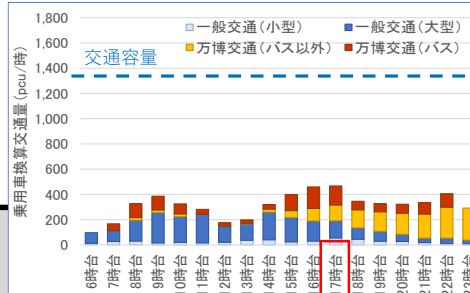
※日pcuは6:00～24:00の合計



此花大橋(高速+一般道)
○:交通容量5940pcu/h(3車線化後)
>需要2192pcu(17時台)
(一般1095+万博1097)



此花大橋(左岸線入口+北港通)
○:交通容量3960pcu/h
>需要876pcu(16時台)
(一般522+万博353)

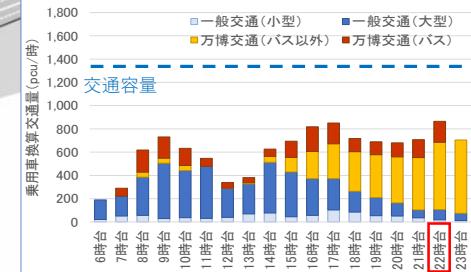


湾岸舞洲入口(尼崎方面へ)
○:交通容量1350pcu/h
>需要467pcu(17時台)
(一般190+万博277)

北港通
○:交通容量3960pcu/h
>需要714pcu(14時台)
(一般692+万博22)

淀川左岸舞洲入口
○:交通容量1350pcu/h
>需要92pcu(22時台)
(一般4+万博88)

湾岸舞洲入口(天保山方面へ)
○:交通容量1350pcu/h
>需要865pcu(22時台)
(一般105+万博760)



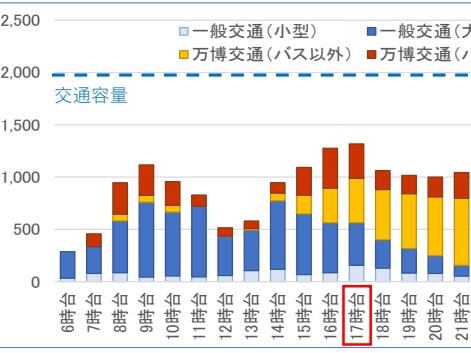
此花大橋 3車線化

8208 (562) 8503 (755) 7649 (522) 4561 (353)

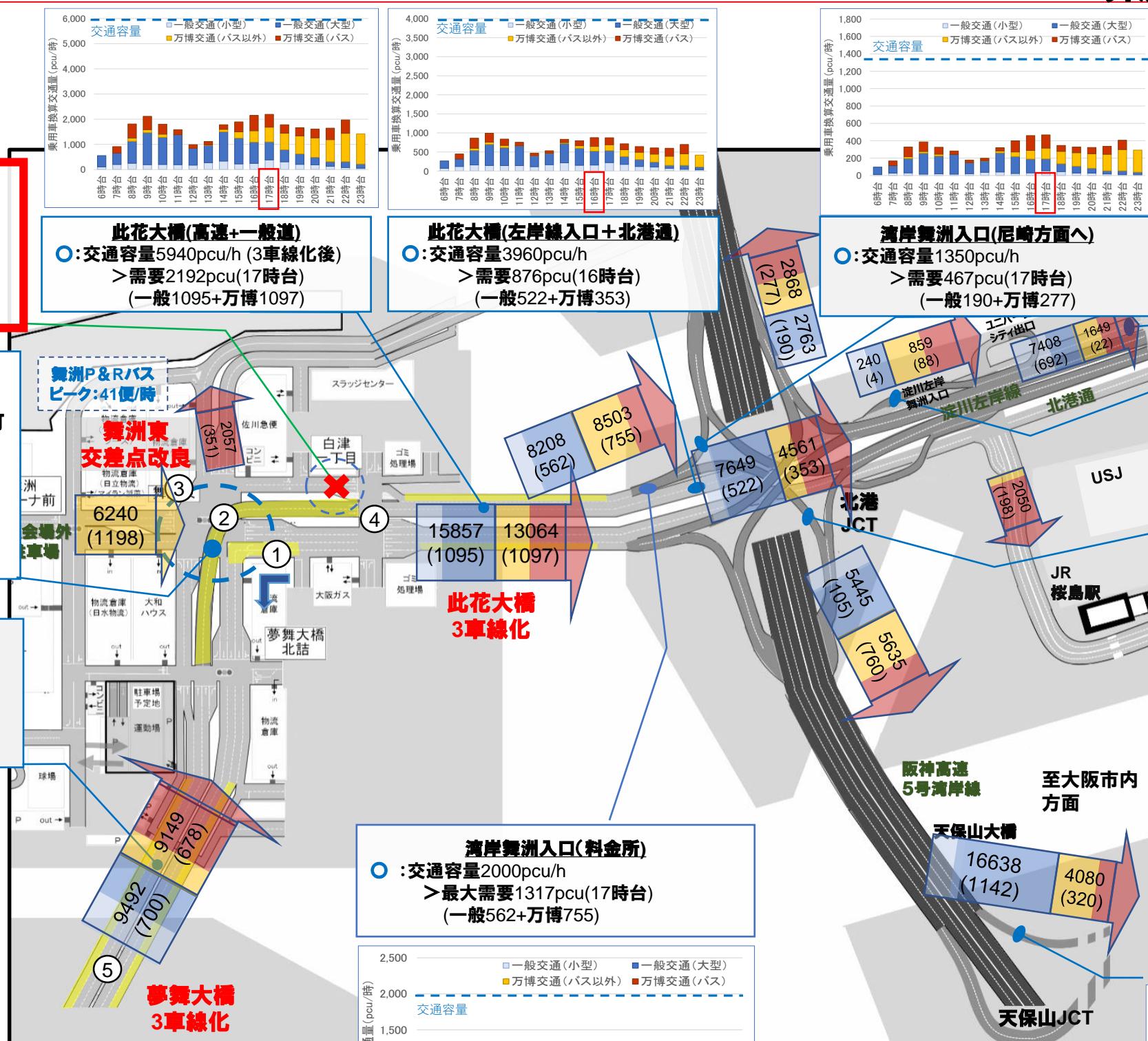
15857 (1095) 13064 (1097)

湾岸舞洲入口(料金所)
○:交通容量2000pcu/h
>最大需要1317pcu(17時台)
(一般562+万博755)

天保山大橋
16638 (1142) 4080 (320)



天保山JCT渡り線(湾岸線→大阪港線)
○:交通容量1700pcu/h
>最大需要1462pcu(16時台)
(一般1142+万博320)



目次

□本編

□基礎データ

■混雑事例

■舞洲大規模イベント開催時における道路交通等状況

舞洲大規模イベント開催時における道路交通等状況

ネモフィラ祭

(2022.4.7～5.8開催)

【1. 来場者数】

- ・25.7万人 (32日間)
- ・ピーク日2.1万人

【2. シャトルバス】

- ・運行無し
- ・路線バス運行あり
(大阪シティバス・北港バス)

【3. 運行時間】

- ・大阪シティバス 6時～22時台
- ・北港バス 6時～22時台

【4. 駐車場料金】

- ・普通車 800円
- ・大型車 2,000円
- ・合計 2,550台

【5. 気づいた事項】

- アクセス
- ・JR桜島駅でのタクシー待ち車列
- ・民間駐車場利用車による右折渋滞



音楽フェス

(2022.7.23-7.24開催)

【1. 来場者数】

- ・3.7万人
- ・23日1.3万人 24日2.4万人

【2. シャトルバス】

- ・コスモスクエア駅発着場 (なにわの海の時空館 跡地・WTC) ⇄ 会場発着場
- ・別途京阪神の主要駅や地方ツアーバスあり

【3. 運行時間】

- ・往路 (行き) 8:00～ 13:00
- ・復路 (帰り) 18:00～

【4. 駐車場料金】

- ・前売 3,500円
- ・当日 4,000円
- ・合計 1,000台

【5. 気づいた事項】

- アクセス
- ・会場近隣駐車場における、大阪府外からの自家用車利用
- ・本町や弁天町の乗換え駅で、階段付近等の特定車両への乗車集中
- その他
- ・会場周辺での民間臨時駐車場の営業
- ・咲洲での一般駐車場利用のうろつき車両
- ・タクシーアプリ予約利用者による混雑

舞洲大規模イベント開催時における道路交通等状況

音楽フェス (2022.8.20-8.21開催)

スーパーコミックシティ (2022.8.21開催)

黄色い線 イベント主催者による自家用車・タクシー乗り入れ制限告知区域への進入防止対応実施

【1. 来場者数】

- ・8万人 (2日間)
- ・各日とも4万人

【2. シャトルバス】

- ・コスモスクエア駅発着場 (なにわの海の時空館 跡地・WTC) ⇔ 会場発着場
- ・桜島、USJ⇔会場発着場
- ・P&Rバス (WTC)

【3. 運行時間】

- ・大阪シティバス 6時～22時台
- ・北港バス 6時～22時台

【4. 自家用車駐車場】

- ・自家用車駐車のみは無し
- ・P&Rバス 5,000円

【5. 気づいた事項】

○アクセス

- ・目立った交通渋滞無し
- ・会場周辺道路におけるタクシー乗降、客待ち
- ・桜島駅で多くのタクシー利用



① タクシー滞留により一車線を占有



② 来場者の降車により一車線を占有

【1. 気づいた事項】

OOsaka Metro 中央線

- ・スーツケースを持った利用者多数
- ・本町、弁天町駅での後方車両滞留
- ・車内のドア付近混雑



① 本町乗換え (車両後方に集中)



② 中央線車内 (ドア付近に集中)



⑤ 民間臨時駐車場の営業



④ 来場者のタクシー降車によるシャトルバス通行障害



③ タクシー乗り場の待機列



⑥ 進入禁止道路へのタクシー流入