（案）

資料1ー4

【資料集】
大阪・関西万博の来場者輸送検討状況

2025年日本国際博覧会来場者輸送対策協議会

2023年●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3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
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・万博P＆R駐車場等の運用

□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

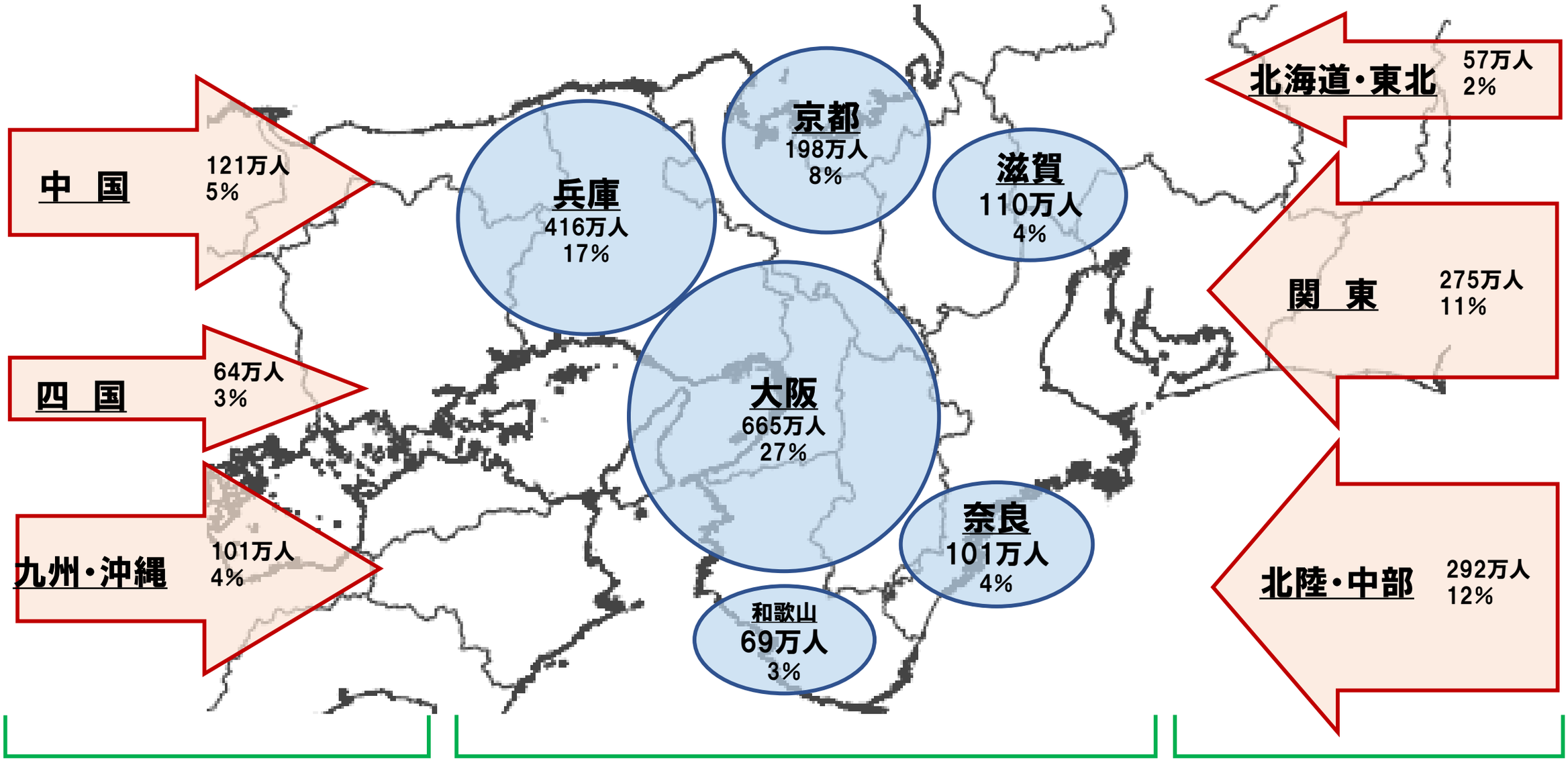
□基礎データ

□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　近畿県外　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）



近畿圏以西　287万人
（12%）

近畿圏　1,559万人
（63%）

近畿圏以東　624万人
（25%）

・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・万博P＆R駐車場等の運用

□来場者輸送対策

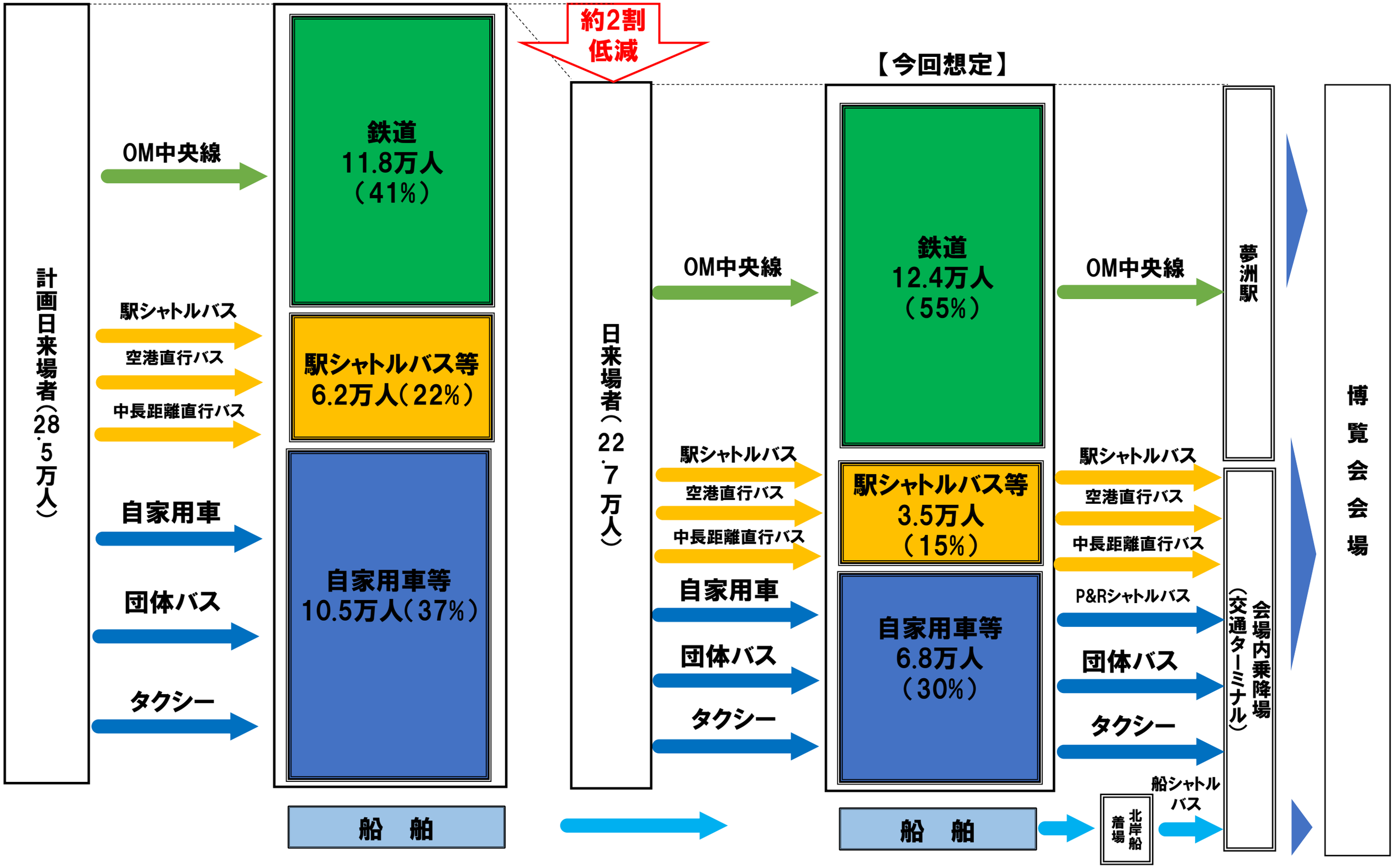
□来場者輸送対策を実施しても発生が想定される万博交通による影響

□働きかけTDM実施と期待する効果

□基礎データ

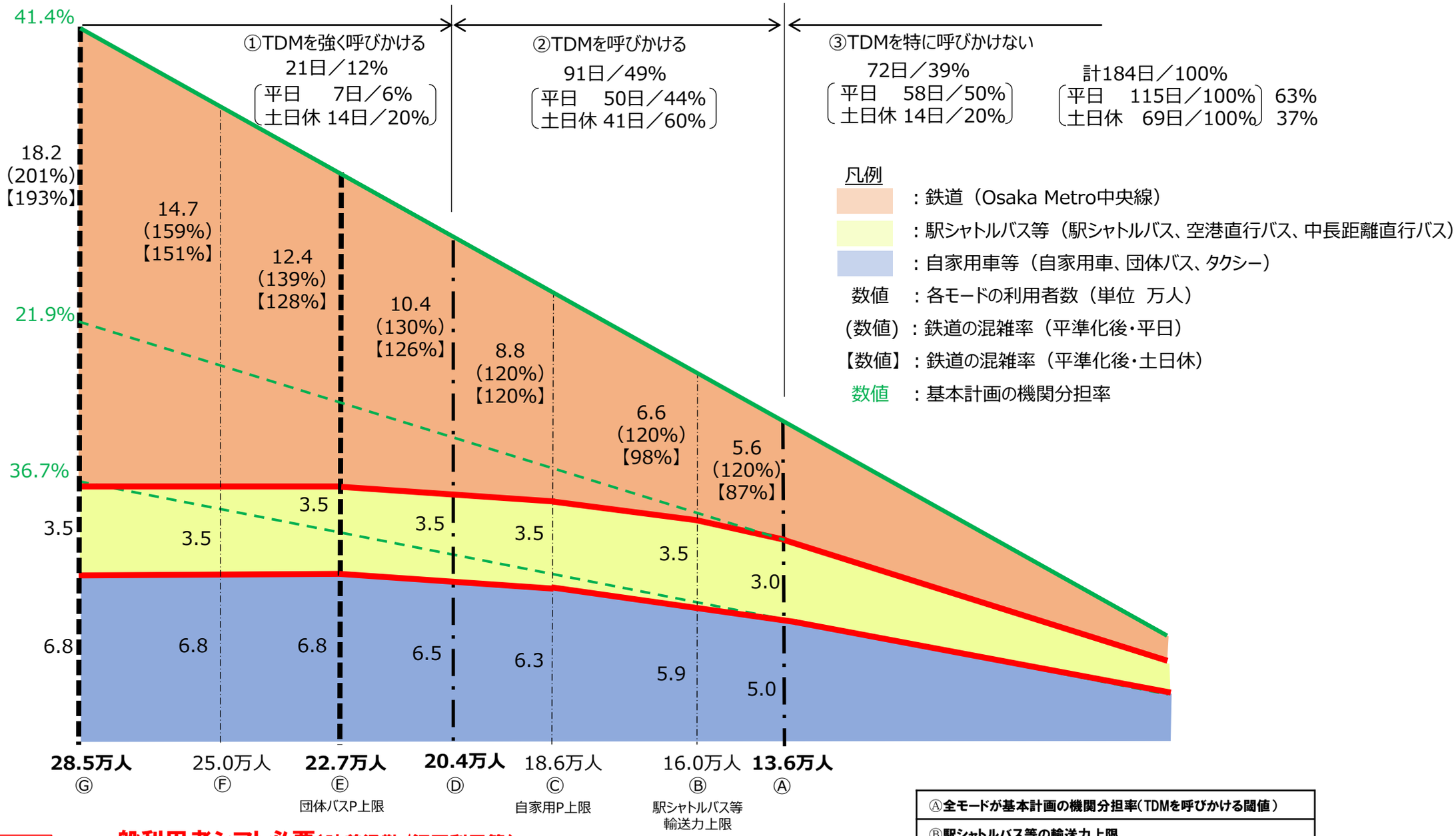
□混雑事例

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



Ⓐ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

鉄道 ← **一般利用者シフト必要（時差通勤/迂回利用等）**

駅シャトルバス等 ← **駅シャトルバス等 便数・輸送力 上限到達**

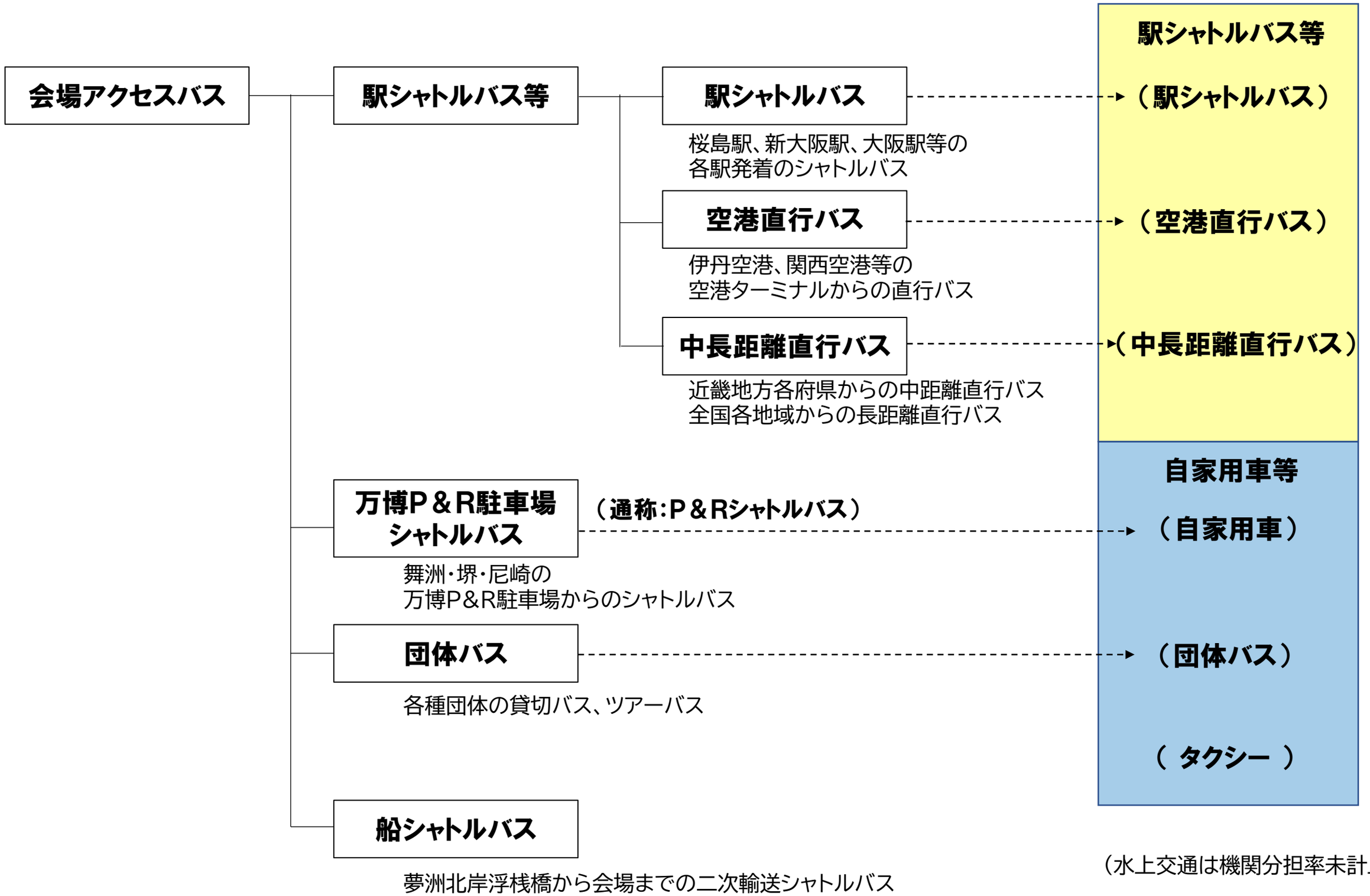
自家用車等 ← **万博P＆R駐車場 自家用車上限到達**

ゲート別入場者数 ← **東ゲート（鉄道）＞西ゲート（駅シャトルバス等・自家用車等）** **西ゲート（駅シャトルバス等・自家用車等）＞東ゲート（鉄道）** →

※ 公益社団法人 2025年日本国際博覧会協会にて推計

会場アクセスバスの定義

機関分担率との関係



（水上交通は機関分担率未計上）

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・万博P＆R駐車場等の運用

□来場者輸送対策

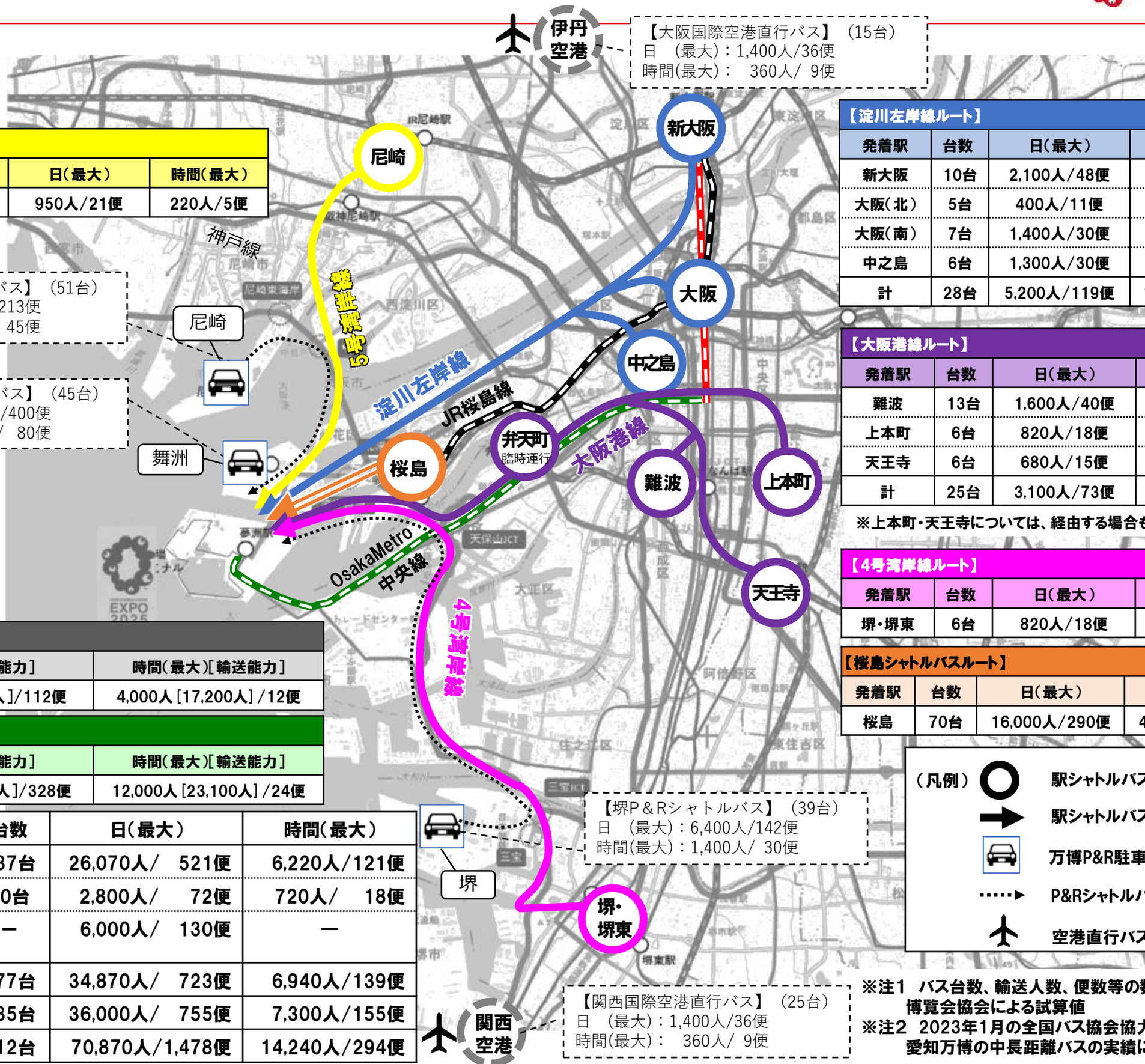
□来場者輸送対策を実施しても発生が想定される万博交通による影響

□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シャトルバスアクセス運行計画（往路便）※注1



【5号湾岸線ルート】

発着駅	台数	日（最大）	時間（最大）
尼崎	8台	950人/21便	220人/5便

【淀川左岸線ルート】

発着駅	台数	日（最大）	時間（最大）
新大阪	10台	2,100人/48便	360人/8便
大阪（北）	5台	400人/11便	135人/3便
大阪（南）	7台	1,400人/30便	315人/7便
中之島	6台	1,300人/30便	300人/7便
計	28台	5,200人/119便	1,110人/25便

【大阪港線ルート】

発着駅	台数	日（最大）	時間（最大）
難波	13台	1,600人/40便	400人/10便
上本町	6台	820人/18便	180人/4便
天王寺	6台	680人/15便	130人/3便
計	25台	3,100人/73便	710人/17便

※上本町・天王寺については、経由する場合もある。

【4号湾岸線ルート】

発着駅	台数	日（最大）	時間（最大）
堺・堺東	6台	820人/18便	180人/4便

【桜島シャトルバスルート】

発着駅	台数	日（最大）	時間（最大）
桜島	70台	16,000人/290便	4,000人/70便

JR桜島線

日（最大）［輸送能力］	時間（最大）［輸送能力］
16,000人［161,000人］/112便	4,000人［17,200人］/12便

OsakaMetro中央線

日（最大）［輸送能力］	時間（最大）［輸送能力］
126,000人［316,000人］/328便	12,000人［23,100人］/24便

バス種別	台数	日（最大）	時間（最大）
駅シャトルバス	137台	26,070人/　521便	6,220人/121便
空港直行バス	40台	2,800人/　72便	720人/　18便
中長距離直行バス ※注2	ー	6,000人/　130便	ー
小　計	177台	34,870人/　723便	6,940人/139便
P&Rシャトルバス	135台	36,000人/　755便	7,300人/155便
総　計	312台	70,870人/1,478便	14,240人/294便

※注1　バス台数、輸送人数、便数等の数値は、いずれも博覧会協会による試算値
※注2　2023年1月の全国バス協会協力による調査及び愛知万博の中長距離バスの実績による試算値

駅シャトルバス連絡窓口会社・P＆Rシャトルバス運行委託事業者

駅シャトルバス

発着地	連絡窓口会社
桜島	西日本ジェイアールバス
新大阪	阪急バス
大阪（北：うめきた）	西日本ジェイアールバス
大阪（南：マルビル）	京阪バス
中之島	京阪バス
弁天町　※	―
尼崎	阪神バス
上本町	近鉄バス
天王寺	近鉄バス
難波	南海バス
堺・堺東	南海バス

※非常時用

P＆Rシャトルバス

万博P&R駐車場	運行委託事業者
舞洲	大阪市高速電気軌道
尼崎	東武トップツアーズ・阪急交通社JV
堺	東武トップツアーズ・阪急交通社JV

夢洲・舞洲における自転車等のアクセスルート（案）

○【北ルート】（仮称）淀川サイクルラインと連絡し、常吉大橋から舞洲を経由する

○【南ルート】（仮称）大和川サイクルライン等と連絡し、コスモスクエア駅周辺に設置予定の駐輪スペースに駐輪してOsaka Metro中央線により来場

○ 夢洲・舞洲内の通行については、歩道を歩行者の安全に配慮しながら誘導する方法を検討

広域的な自転車通行空間との連絡図

広域的な自転車通行環境整備事業計画　大阪府・大阪市・堺市

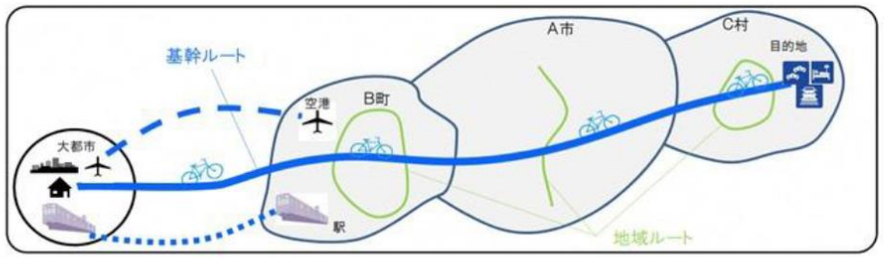
概要版

1．整備目的

- 2025年大阪・関西万博の開催を契機に、国内外からの多くの来阪者が安全、快適に府内各地を周遊できる環境の整備に向けて、広域的な自転車通行環境の充実を図ることを目的とする。

2．整備の考え方

- 既存の大規模自転車道等を活用し、広域的に安全、快適に移動できるルート（基幹ルート）を設定し、自転車通行空間の整備や府内の統一的な案内サイン等の設置を行う。



・基幹ルート：広域にわたり都市間を結ぶ骨格となるルート
（空港や駅、大都市と目的地を結び、安全・安心に移動できる）
・地域ルート：（基幹ルート周辺の）地域のルート
（基幹ルートから離れているビューポイントなど、隠れた地域資源を楽しめる）

- 本計画期間は2025年度までとし、必要に応じ、計画の見直しを行う。

3．整備内容

■ 自転車通行空間の整備

一般道における矢羽根型（標準形）路面表示

河川空間を活用した自転車歩行者専用道路

■ 案内サイン等の設置イメージ※

※写真出典：国土交通省HP（太平洋岸自転車道）

4．整備対象ルート

- 「大阪・関西万博に関連するインフラ整備計画」に位置付けられている淀川左岸サイクルロードや（仮称）大和川サイクルライン（堺市区間）と連携し、整備の目途が立ったルートを2025年度までに優先的に整備するルートとして設定。
- 検討中エリアは、引き続き課題の解決に向けた検討・調整を行い、段階的にネットワークの拡大を図る。

ルート名称（仮称）	主な構成路線	総延長	うち優先整備ルート
淀川サイクルライン	淀川左岸サイクルロード、北大阪サイクルライン（淀川沿い）、北河内サイクルライン（淀川沿い）	約50km	約50km
大和川サイクルライン	(仮称)大和川サイクルライン（堺市区間）、(仮)南港自転車道、大和川ヘルスストリート、南河内サイクルライン（大和川沿い）	約25km	約25km
石川サイクルライン	南河内サイクルライン　（石川沿い）	約15km	約15km
大阪湾サイクルライン	――――――――	約50km	約30km

※ 整備対象ルート・延長については協議状況により変更となる場合があります。

※ 国土地理院地図を加工して作成

（参考）関西エリアにおける主なサイクルライン等

※国土地理院地図を加工して作成

（仮称）淀川サイクルライン

（仮称）大和川サイクルライン

（仮称）石川サイクルライン

（仮称）大阪湾サイクルライン

京奈和自転車道

太平洋岸自転車道

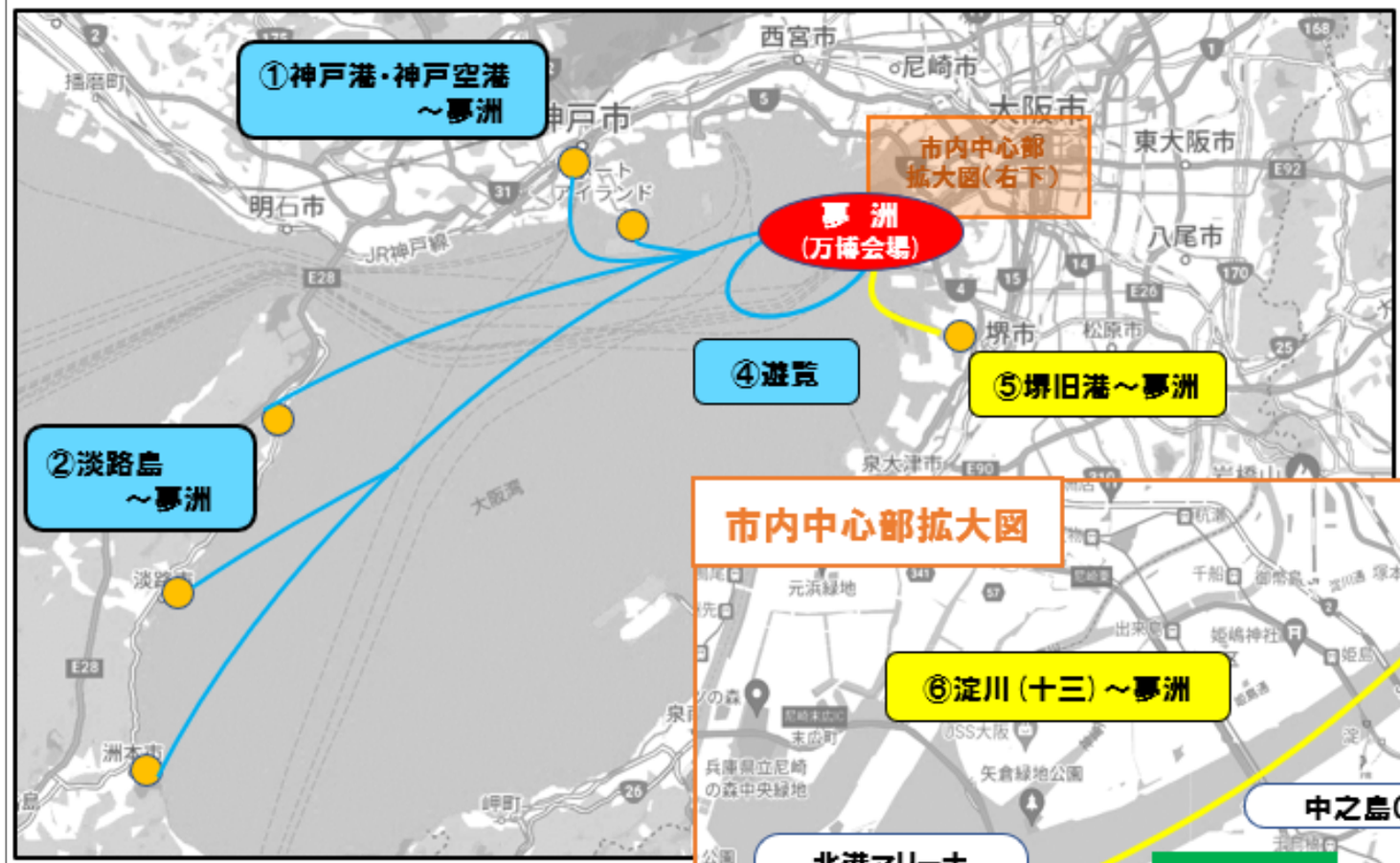
凡　例

- 広域的な自転車通行環境整備事業計画における優先整備ルート
- 府県を跨ぐ自転車道
- その他のサイクルライン等

滋賀県	ビワイチ
京都府	京都丹波サイクルルート 京都やましろ茶いくるライン ゆラリー 加悦岩滝自転車道線
大阪府	なにわ自転車道 北大阪サイクルライン 北河内サイクルライン 南河内サイクルライン
兵庫県	ひょうごサイクリングモデルルート
奈良県	奈良まほろばサイク∞リング （大和平野内における幹線ルート）
和歌山県	WAKAYAMA800

博覧会協会による近畿２府４県の自治体HP等調べ

航路検討状況



実現に向け
調整を加速する航路

3ルート、1遊覧

実現に向け
調整を進める航路

2ルート

検 討 結 果	番号	海上/河川	航　路
実現に向け調整を加速する航路	①	海上	神戸港・神戸空港　～　夢洲
	②	海上	淡路島　～　夢洲
	③	河川	市内中心部　～　夢洲
	④	海上	夢洲発着の遊覧
実現に向け調整を進める航路	⑤	海上	堺旧港　～　夢洲
	⑥	河川	淀川(十三)　～　夢洲

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・万博P＆R駐車場等の運用

□来場者輸送対策

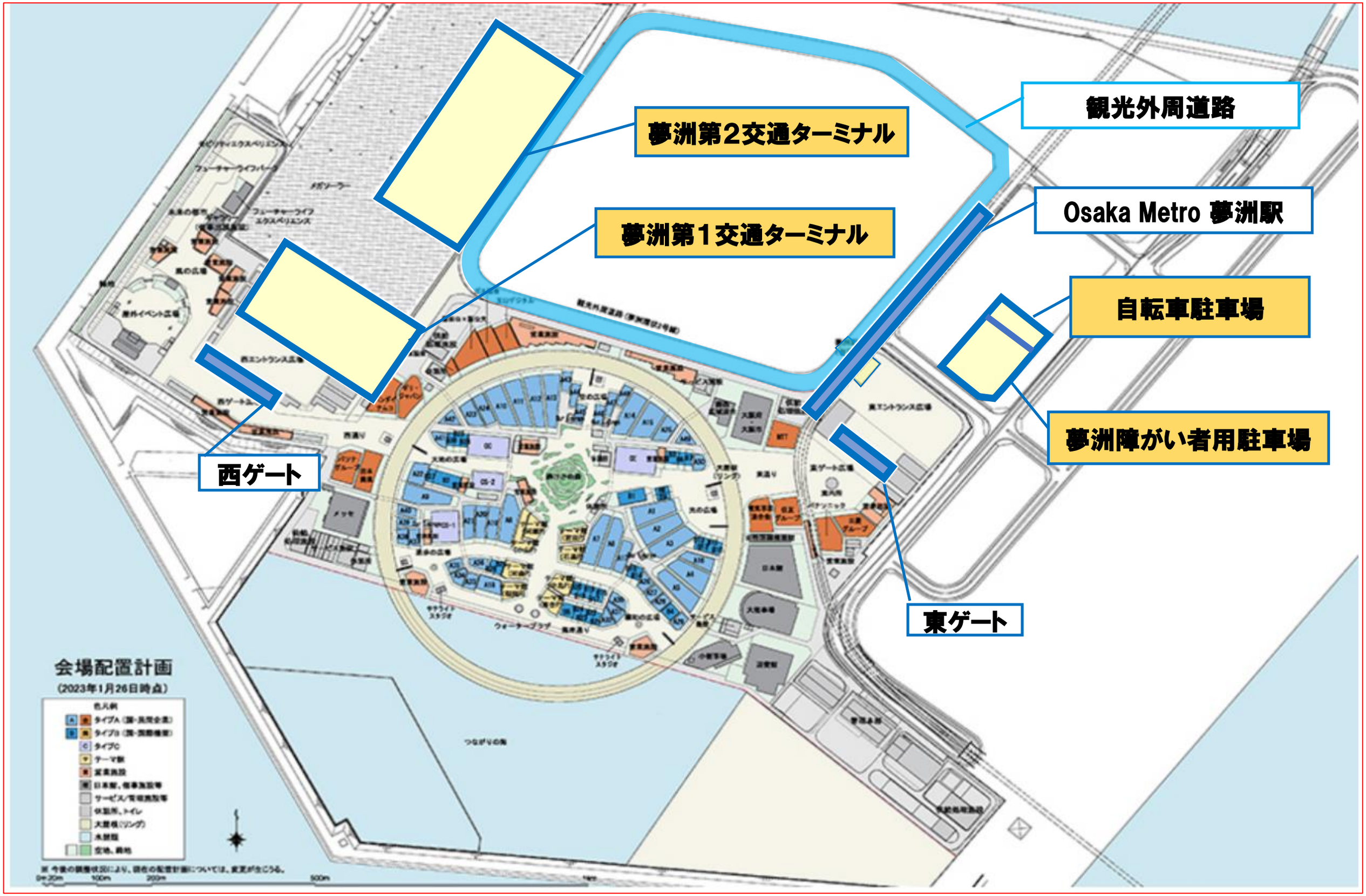
□来場者輸送対策を実施しても発生が想定される万博交通による影響

□働きかけTDM実施と期待する効果

□基礎データ

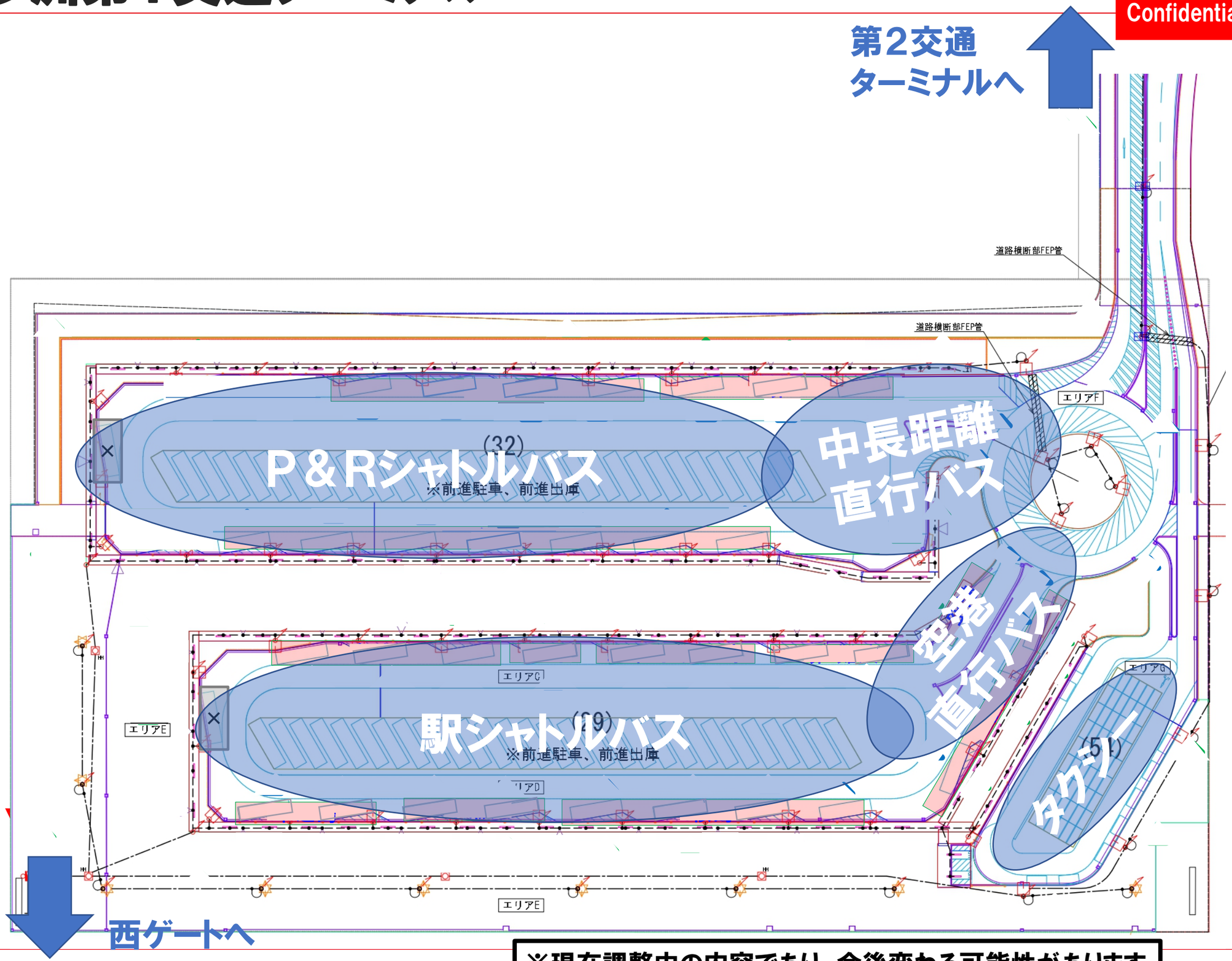
□混雑事例

夢洲交通ターミナル位置図



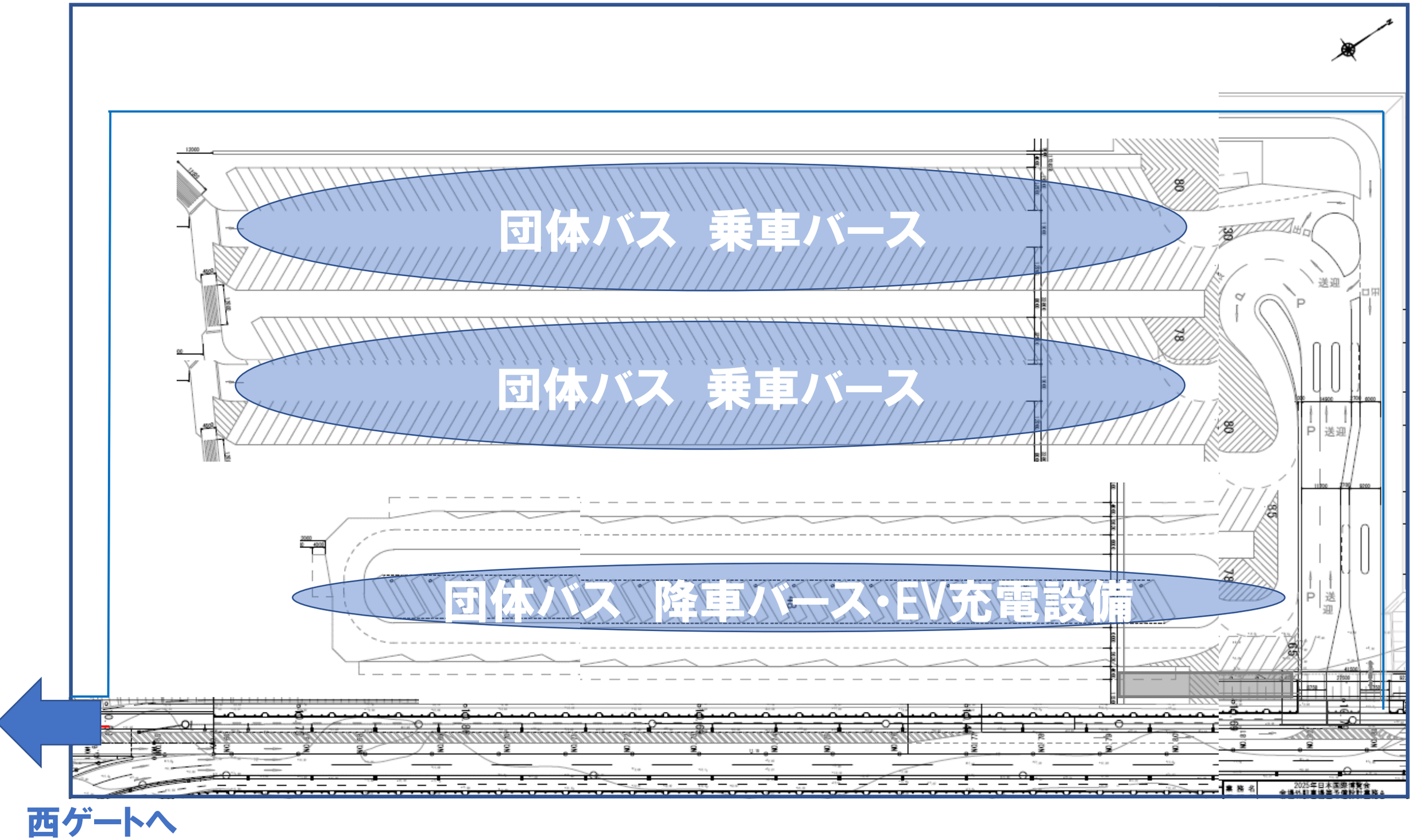
夢洲第1交通ターミナル

Confidential



※現在調整中の内容であり、今後変わる可能性があります

夢洲第2交通ターミナル



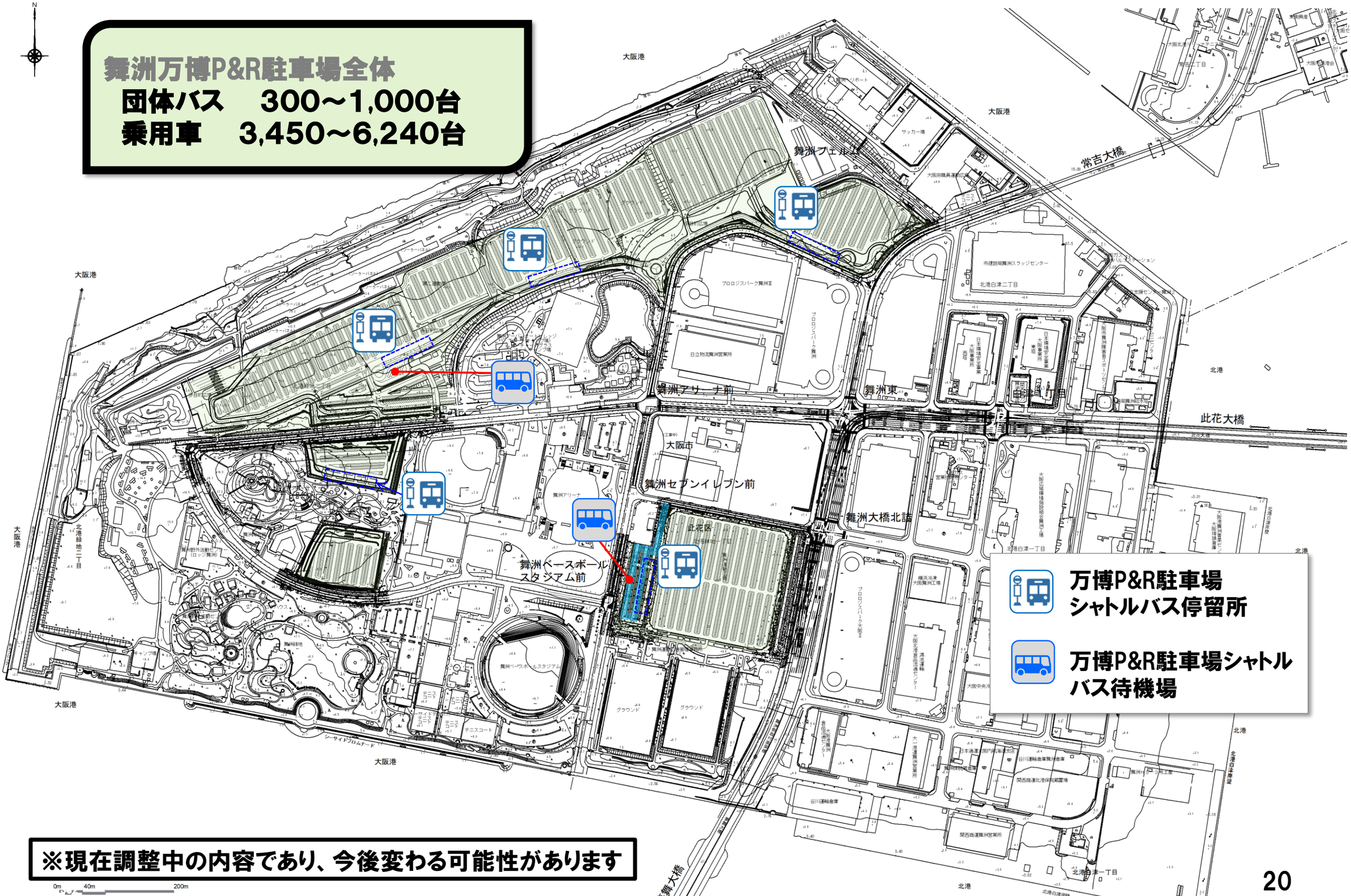
※現在調整中の内容であり、今後変わる可能性があります

舞洲万博P&R駐車場の検討状況

舞洲万博P&R駐車場全体

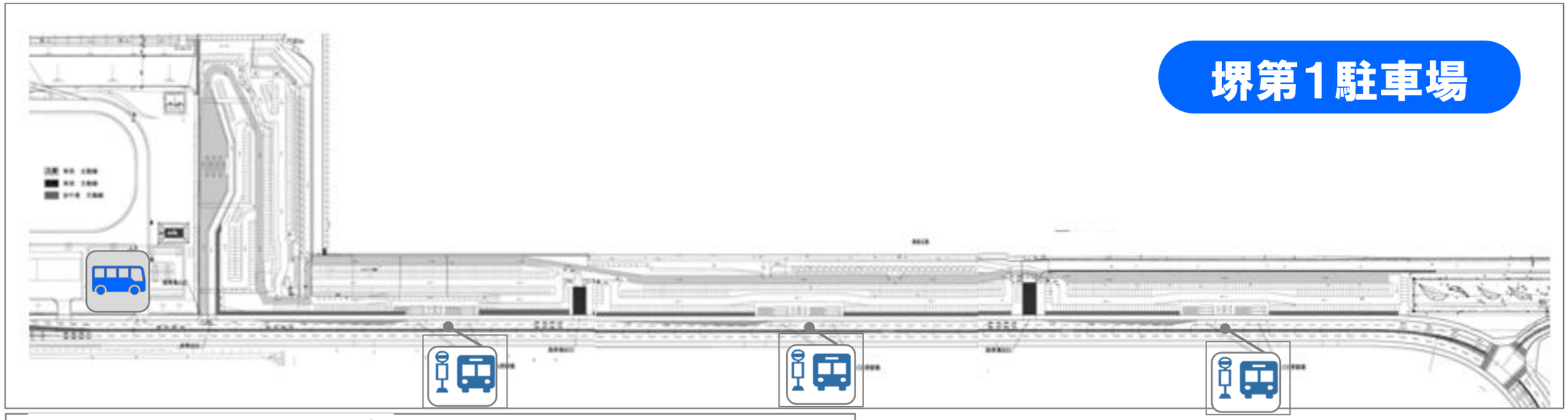
団体バス　300～1,000台

乗用車　3,450～6,240台



※現在調整中の内容であり、今後変わる可能性があります

堺万博P&R駐車場の検討状況



堺万博P&R駐車場全体
乗用車　2,000台

万博P&R駐車場
シャトルバス停留所

万博P&R駐車場シャトル
バス待機場

※現在調整中の内容であり、今後変わる可能性があります

尼崎万博P&R駐車場の検討状況

尼崎万博P&R駐車場全体
乗用車　3,000台

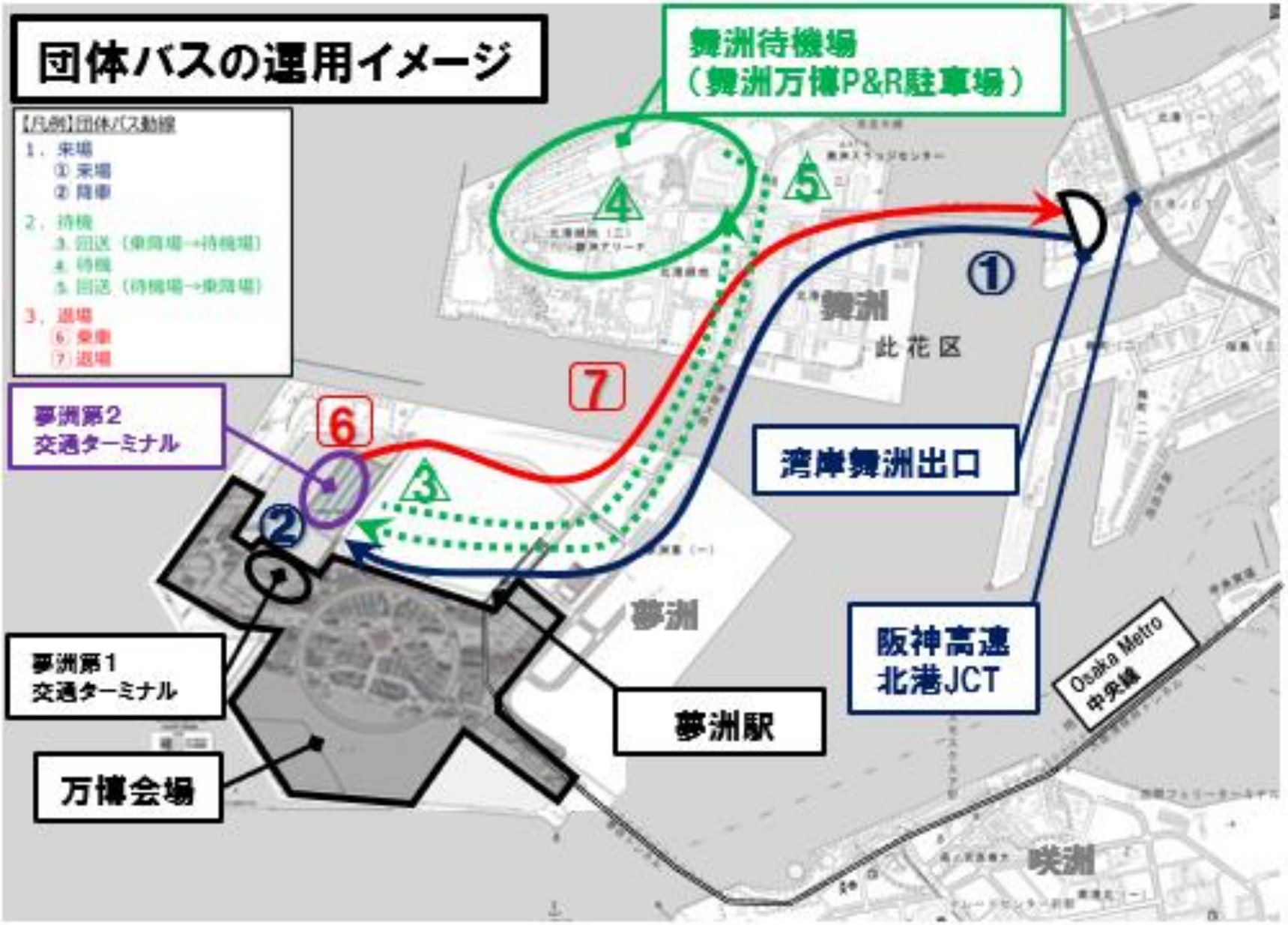
万博P&R駐車場
シャトルバス停留所

万博P&R駐車場シャトル
バス待機場

※現在調整中の内容であり、今後変わる可能性があります

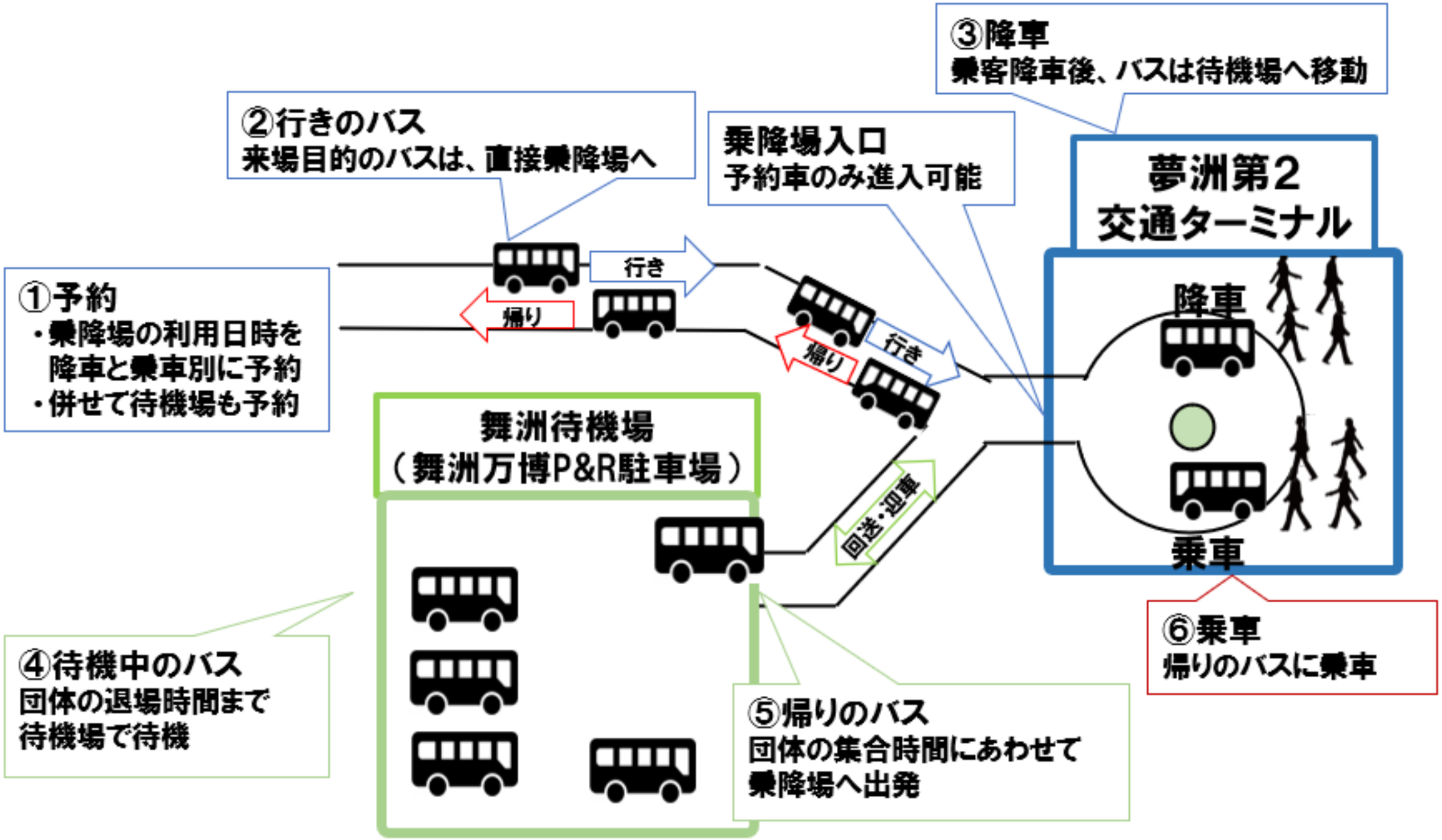
団体バスによる来場

- 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



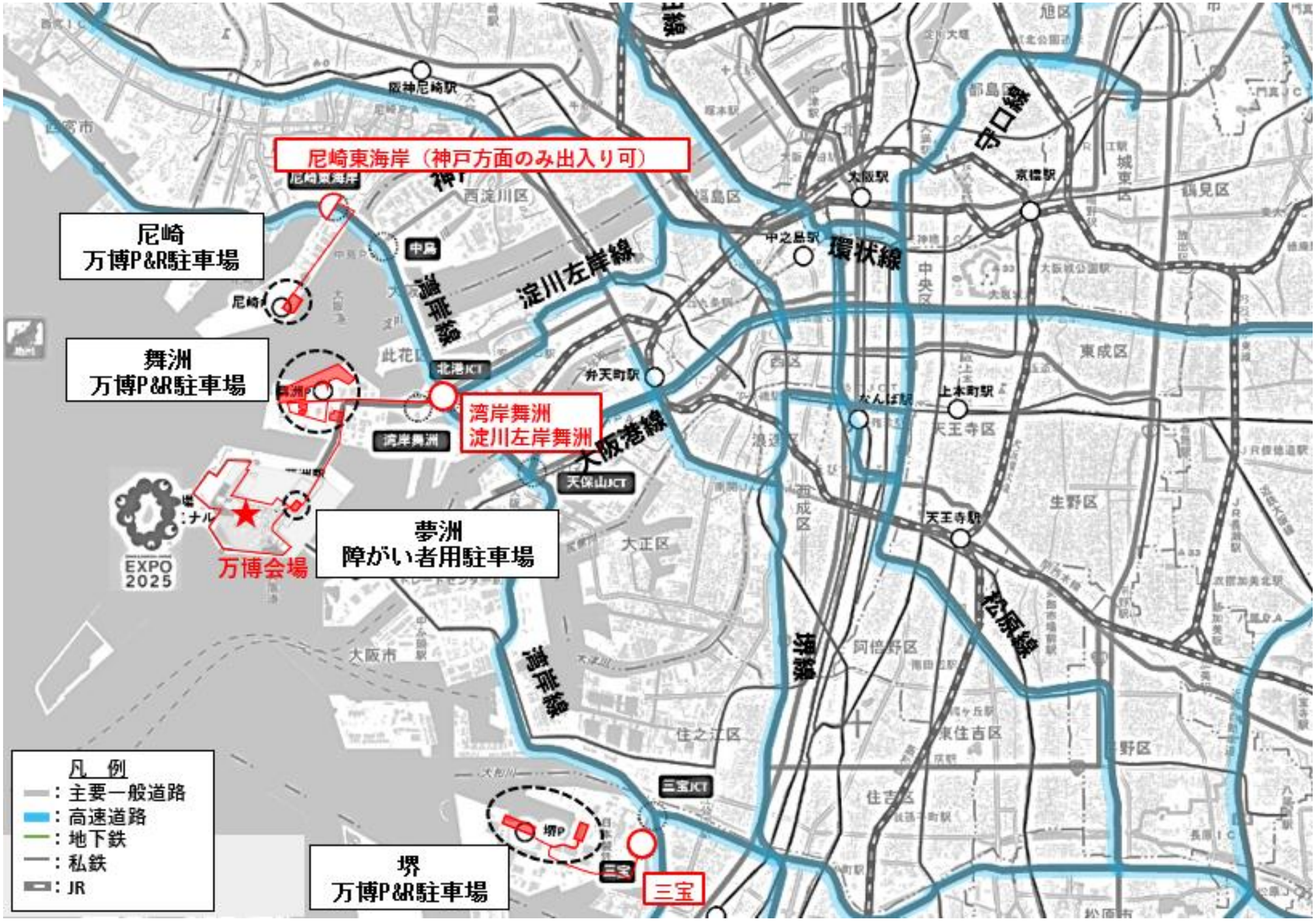
※2023年2月開催「2025年大阪・関西万博　教育旅行説明会資料」より抜粋
※位置、レイアウトは今後変更の可能性有

団体バス運用イメージ

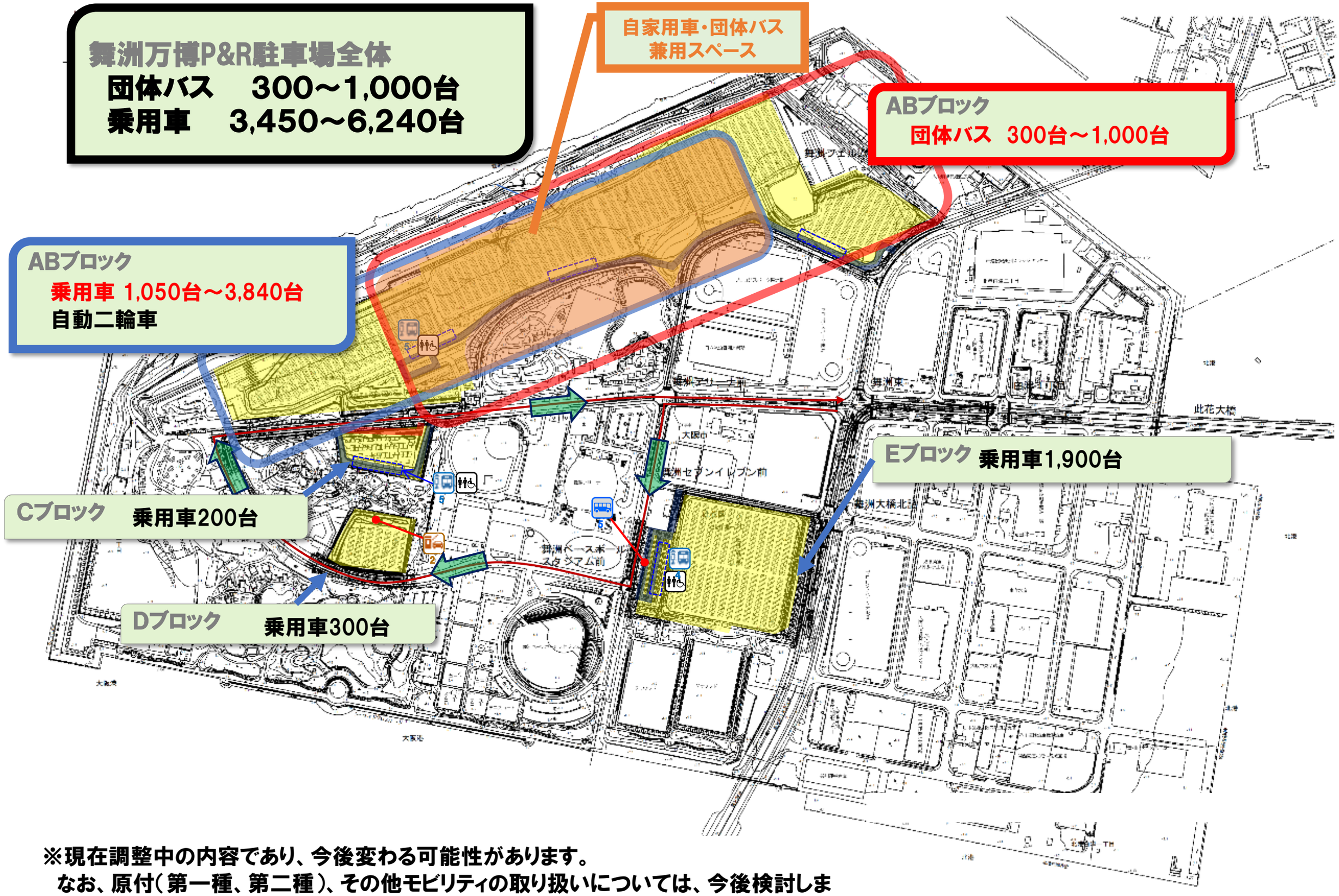


夢洲第2交通ターミナルから舞洲待機場までの距離　約4km
所要時間　約15分

各駐車場利用の際に推奨する阪神高速の出口

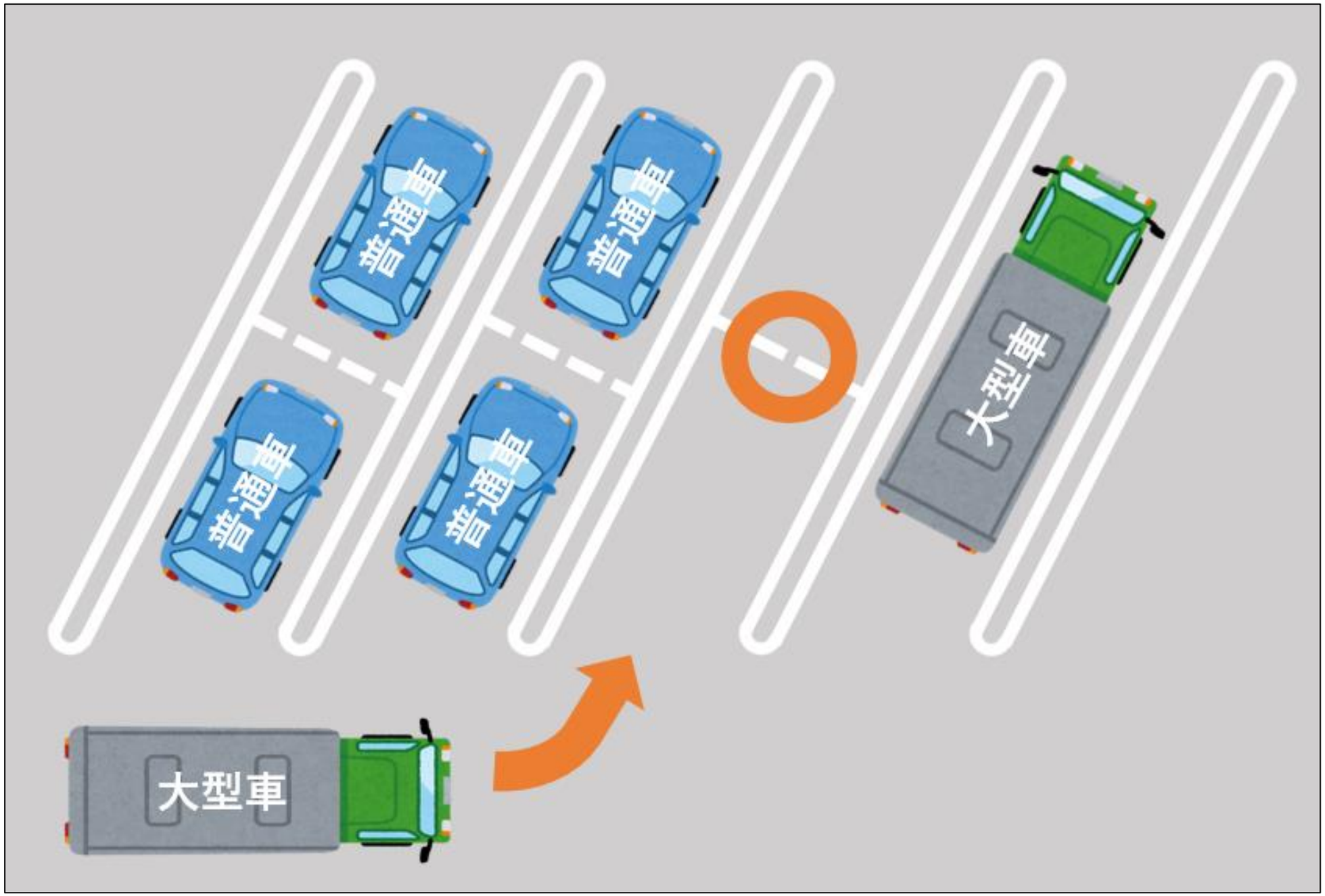


舞洲万博P&R駐車場配置



※現在調整中の内容であり、今後変わる可能性があります。
なお、原付（第一種、第二種）、その他モビリティの取り扱いについては、今後検討します。

兼用マスのイメージ



出典：西日本高速道路株式会社

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・万博P＆R駐車場等の運用

■来場者輸送対策

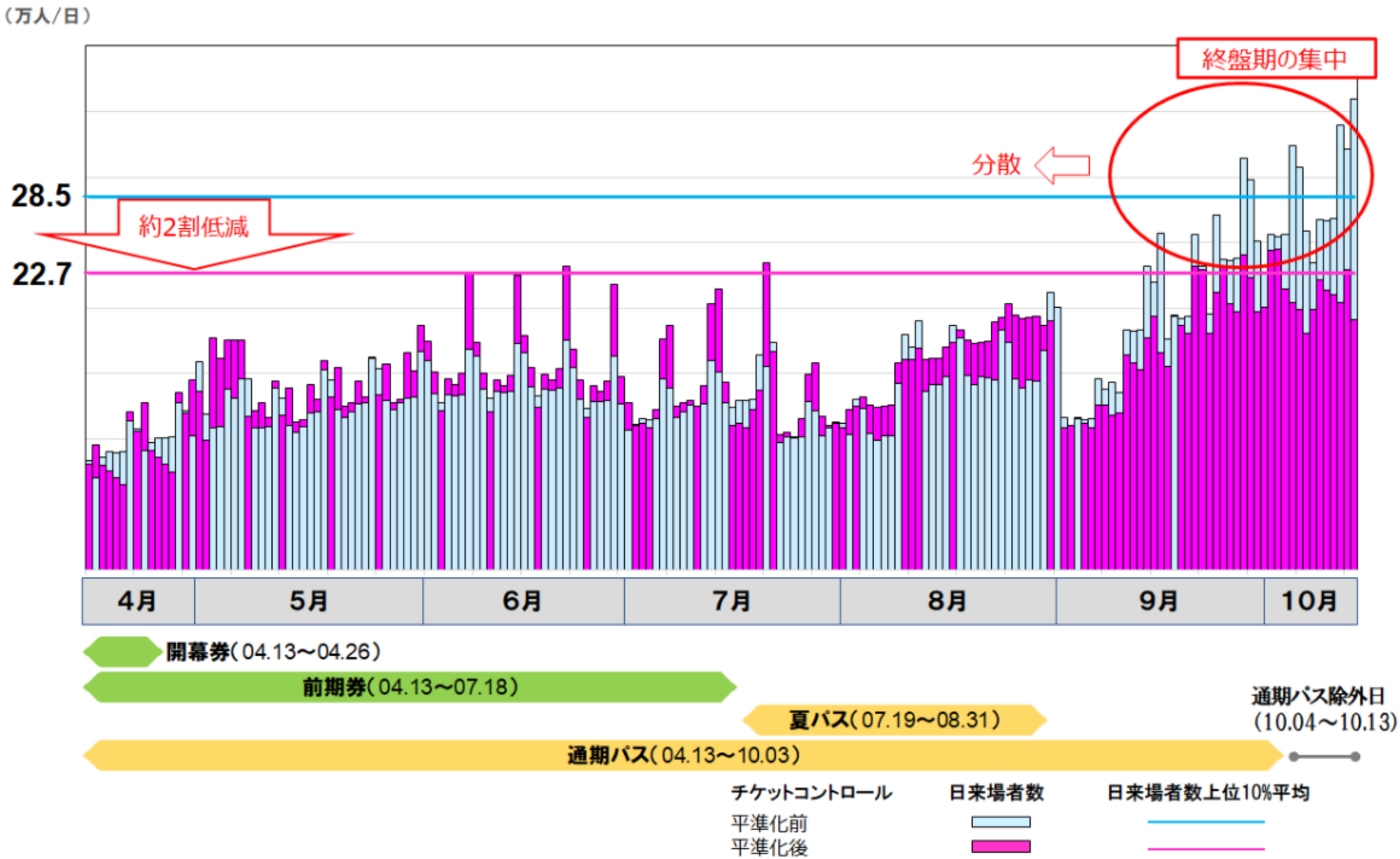
□来場者輸送対策を実施しても発生が想定される万博交通による影響

□働きかけTDM実施と期待する効果

□基礎データ

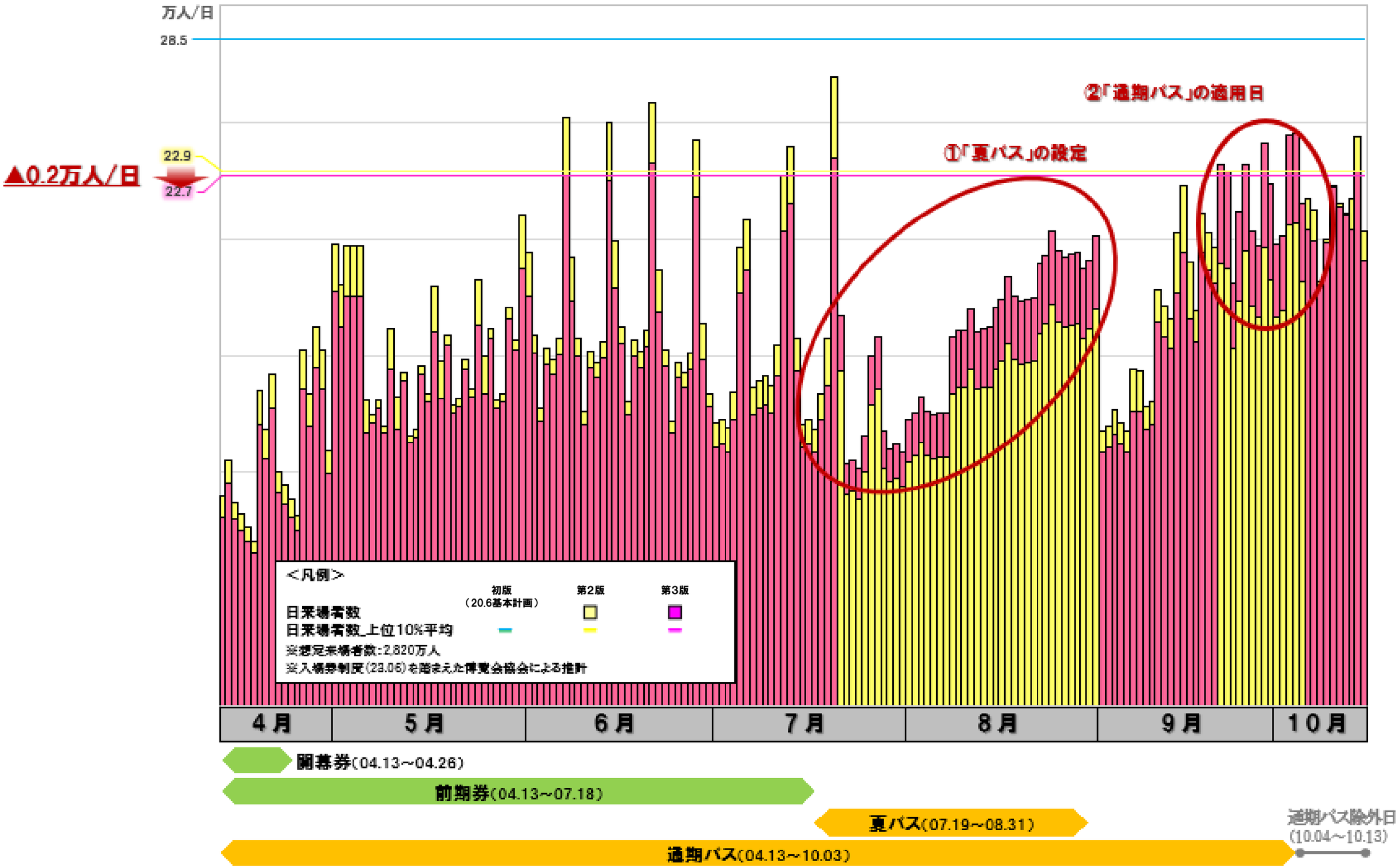
□混雑事例

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）

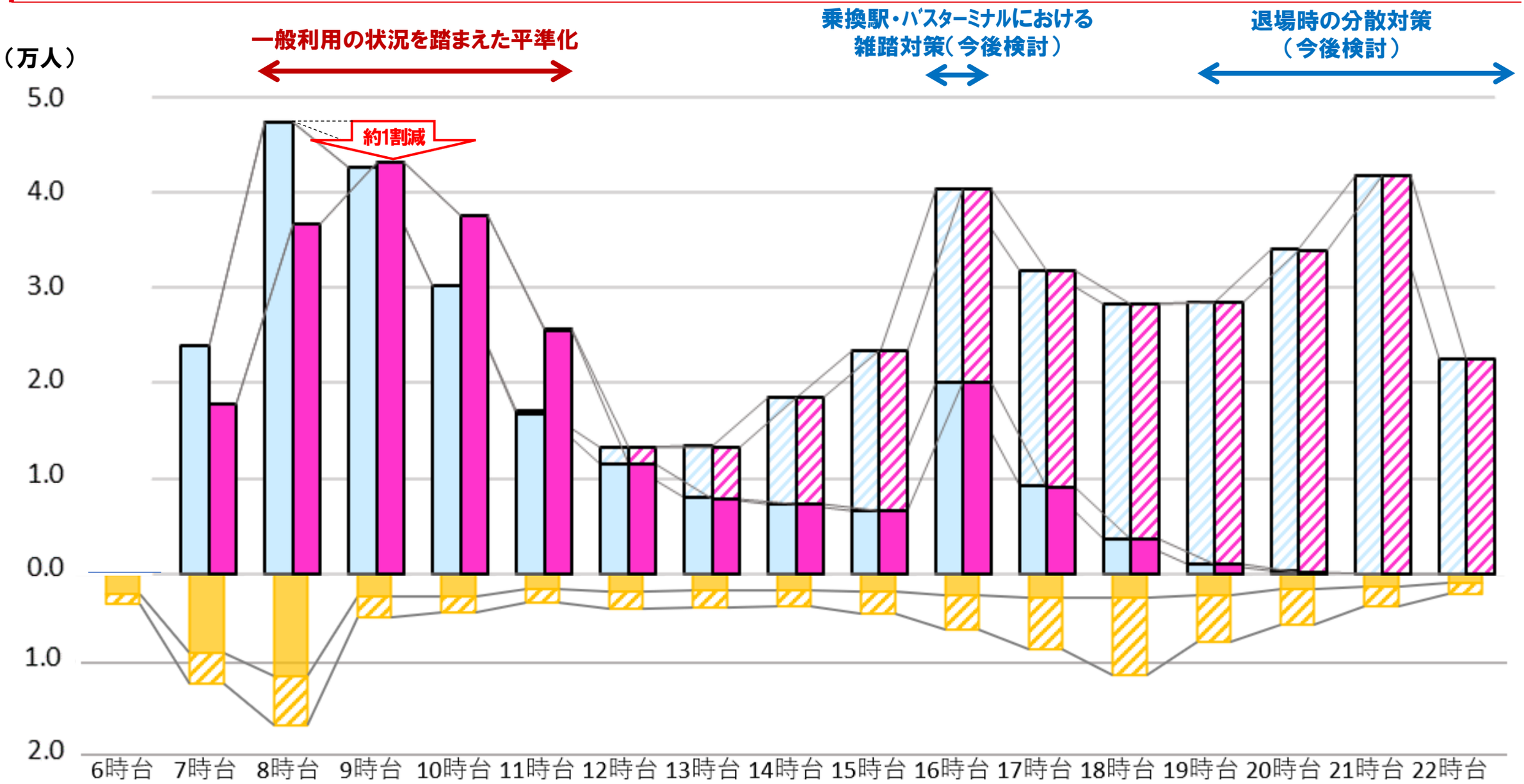


【公益社団法人 2025年日本国際博覧会協会にて推計】

日来場者数の推計グラフ（第2版/第3版比較）



入場券予約制度による需要平準化（22.7万人/日）



【凡例】

	来場需要	退場需要
平準化前		
平準化後		

【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　　退場方向：朝潮橋→弁天町

○公益社団法人2025年日本国際博覧会協会にて推計

平日券（11時以降入場可）

夜間券（17時以降入場可）

夏パス（11時以降入場可）

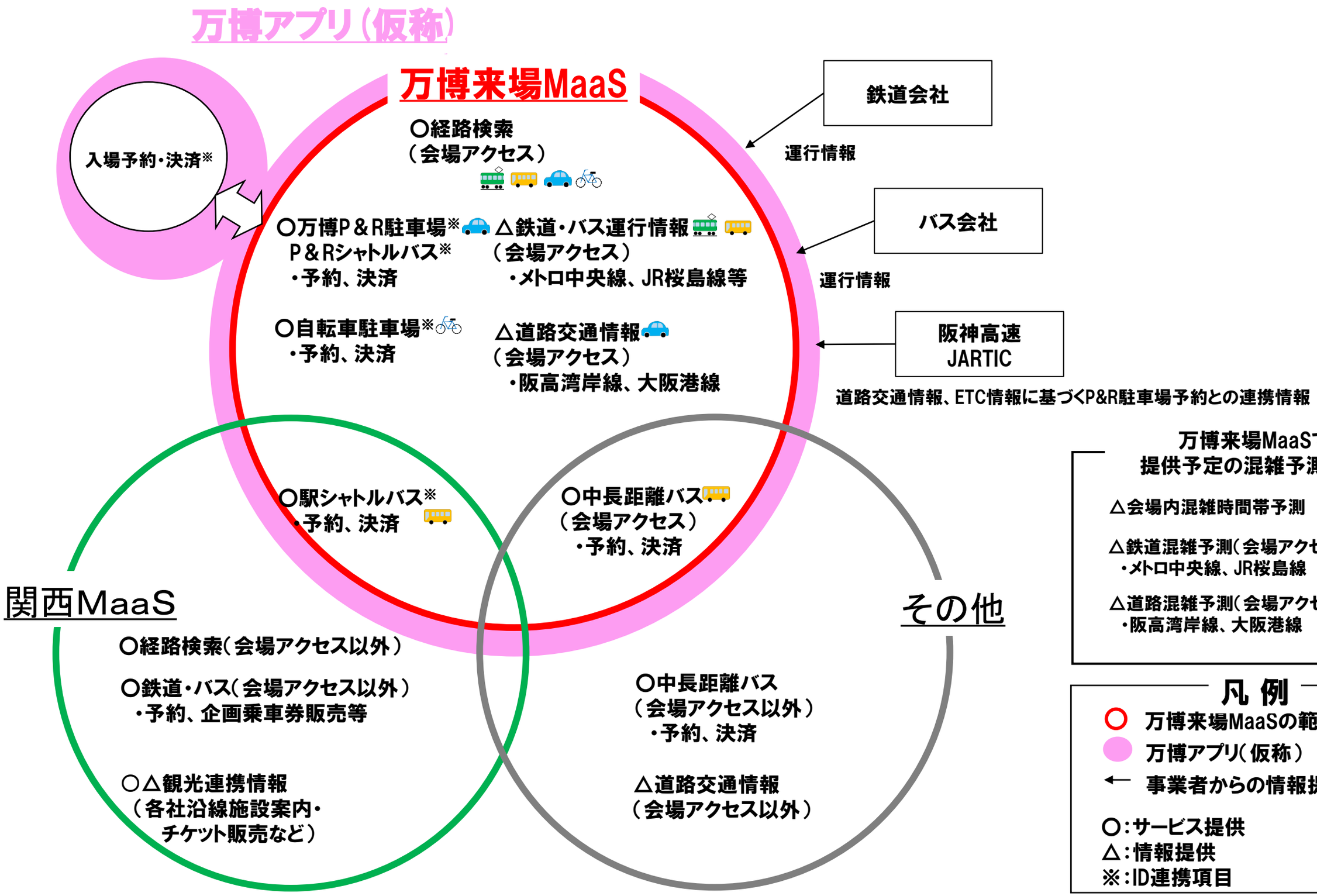
通期パス（11時以降入場可）

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 （万博P&R駐車場交通渋滞対策）	・舞洲万博P&R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 万博P&R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

万博来場MaaSの主なサービスイメージ



万博来場MaaSで提供予定の混雑予測情報

△会場内混雑時間帯予測

△鉄道混雑予測（会場アクセス）
・メトロ中央線、JR桜島線

△道路混雑予測（会場アクセス）
・阪高湾岸線、大阪港線

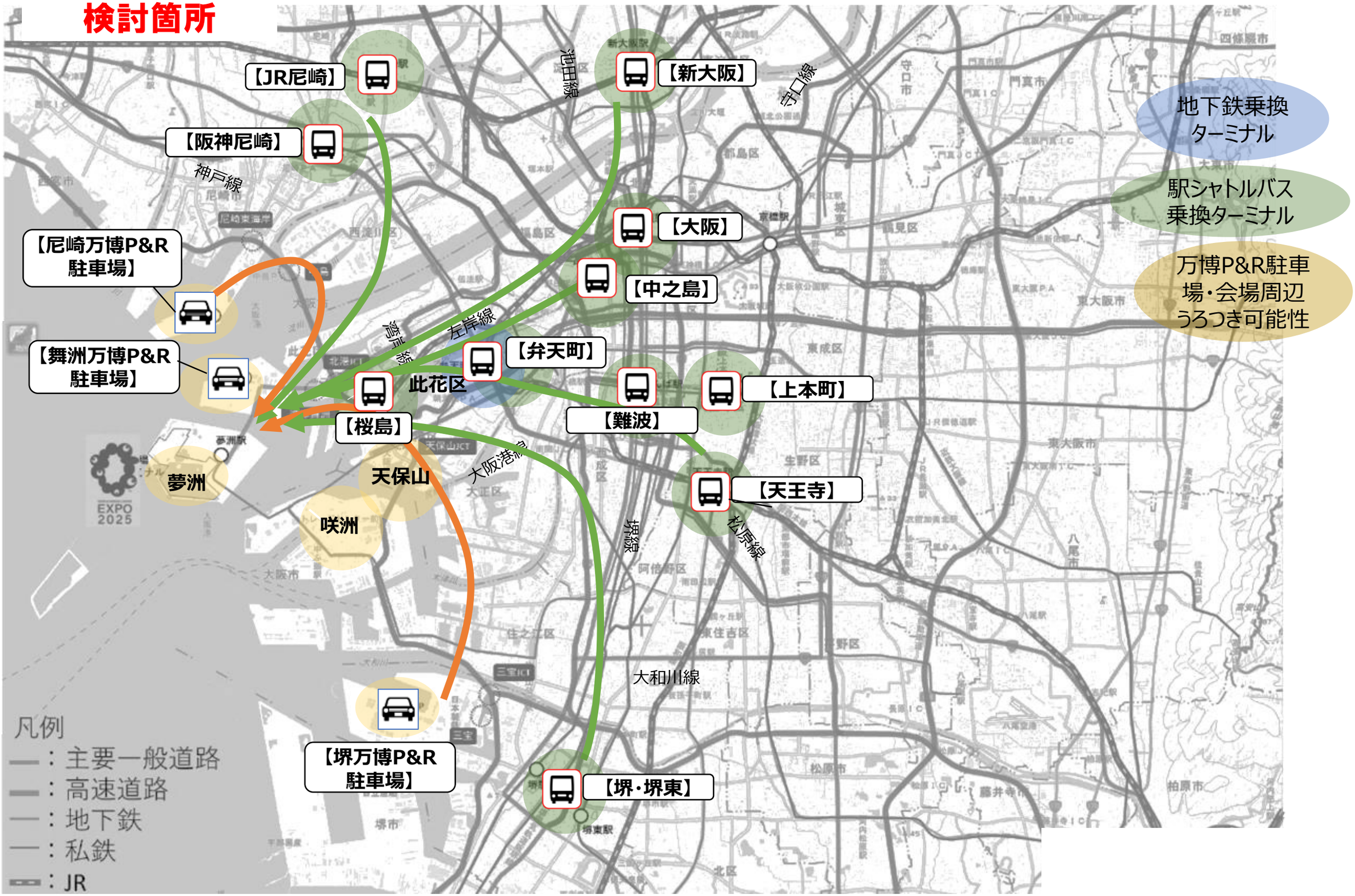
凡 例

〇 万博来場MaaSの範囲
● 万博アプリ（仮称）
← 事業者からの情報提供

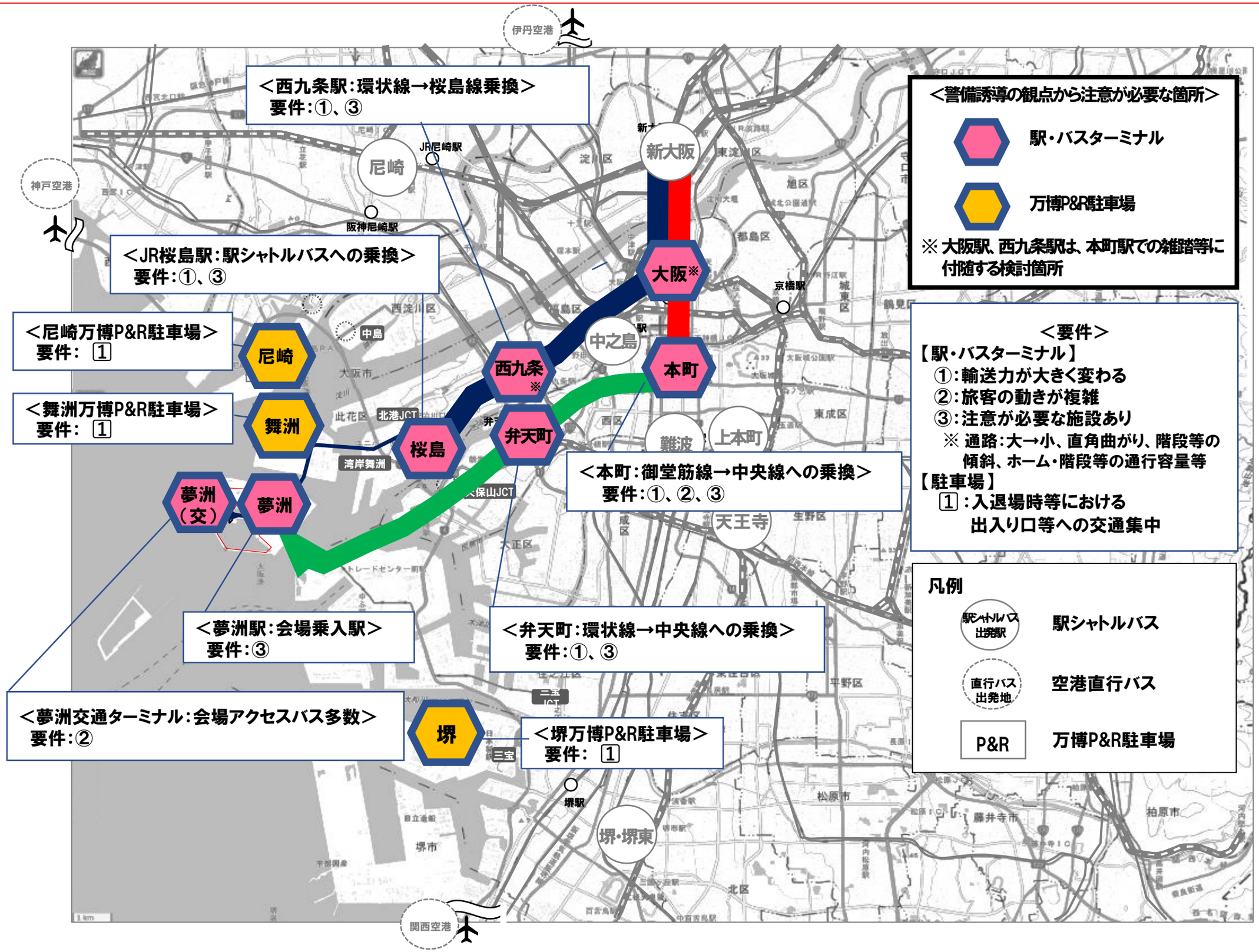
〇：サービス提供
△：情報提供
※：ID連携項目

・水上交通等の取り扱いは今後検討

うろつき交通への対策が必要と想定される箇所

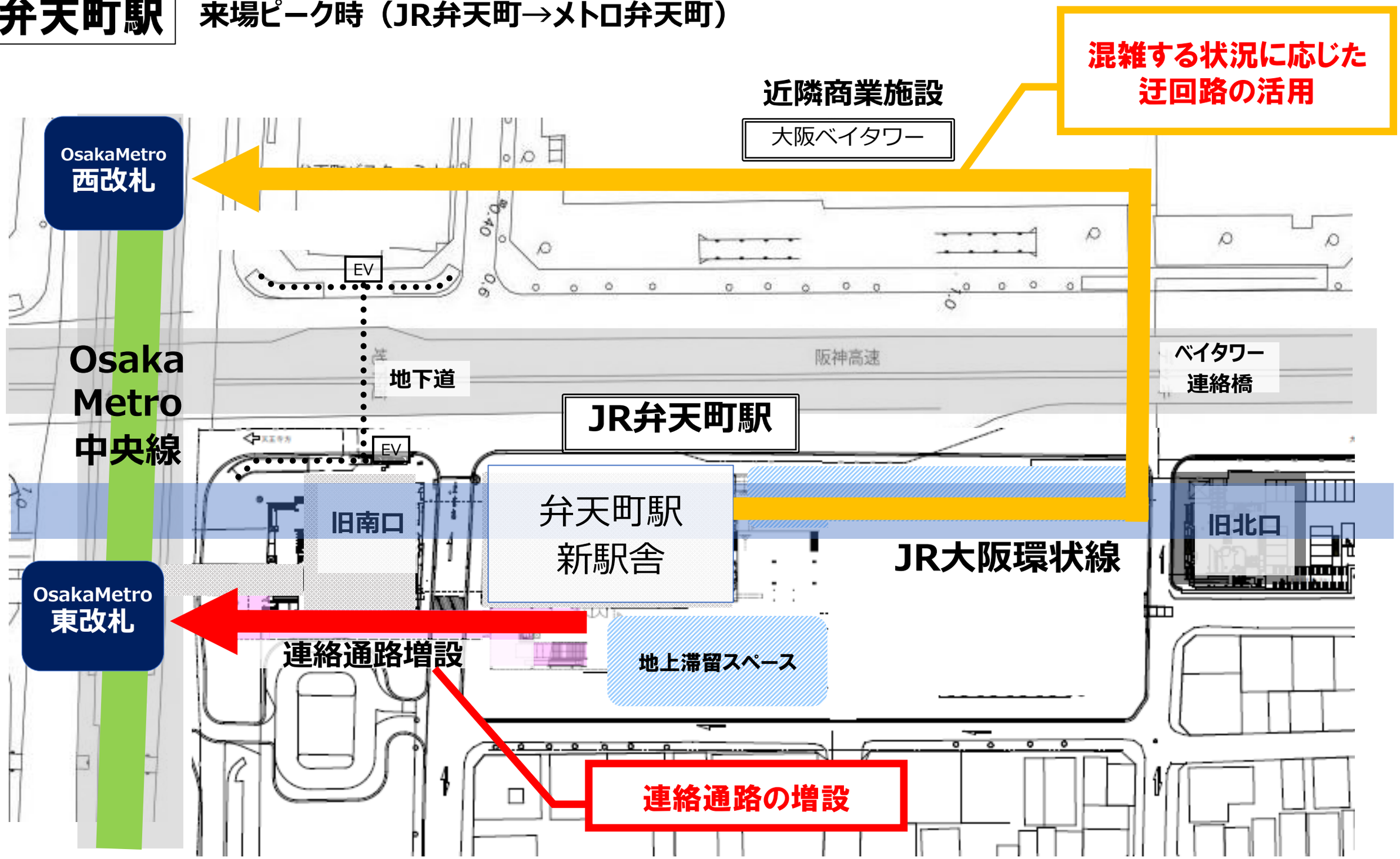


雑踏等に備えた警備誘導



弁天町駅乗換（JR大阪環状線～OsakaMetro中央線）の主要経路

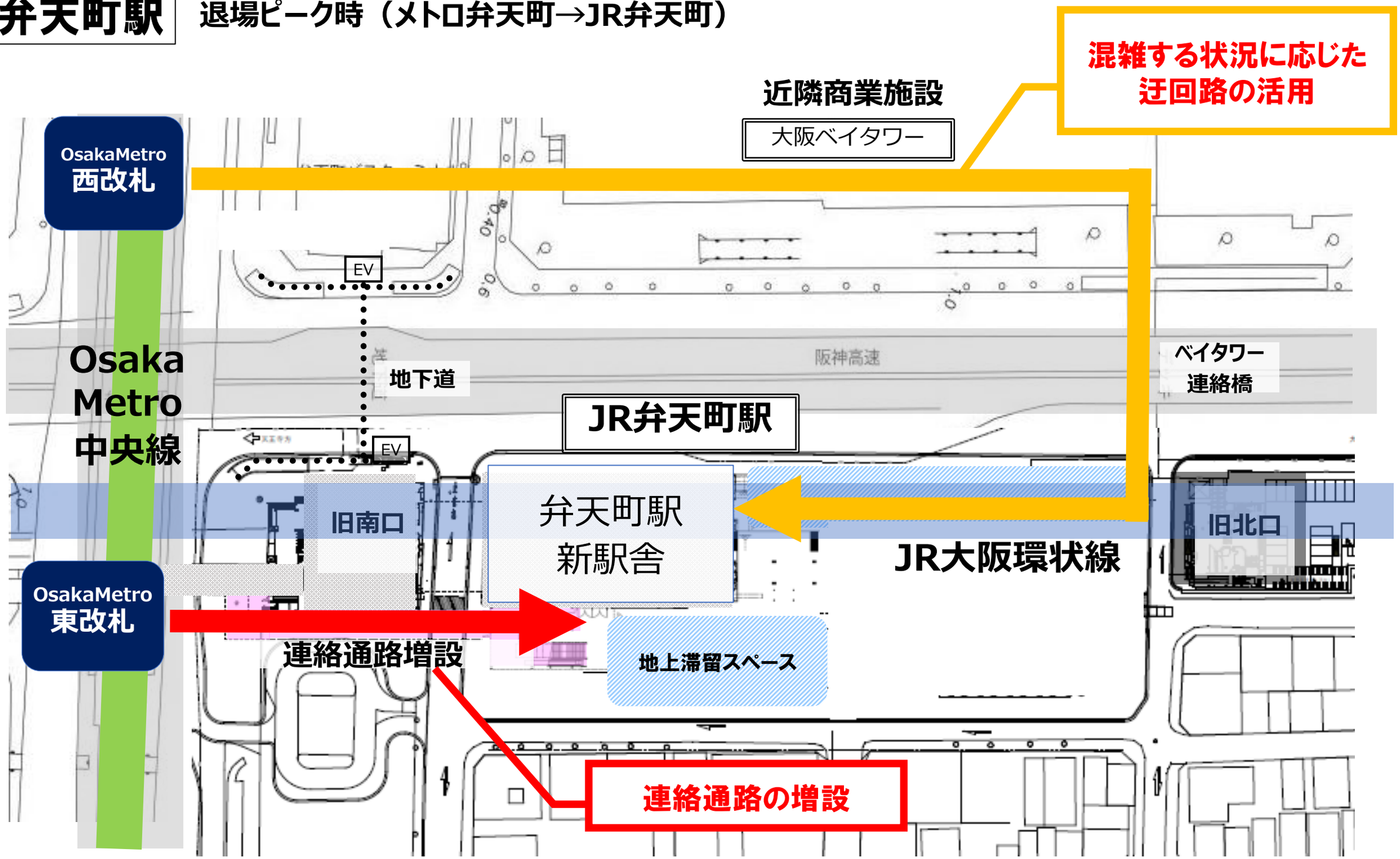
弁天町駅　来場ピーク時（JR弁天町→メトロ弁天町）



※現在調整中の内容であり、今後変わる可能性があります

弁天町駅乗換（JR大阪環状線～OsakaMetro中央線）の主要経路

弁天町駅　退場ピーク時（メトロ弁天町→JR弁天町）



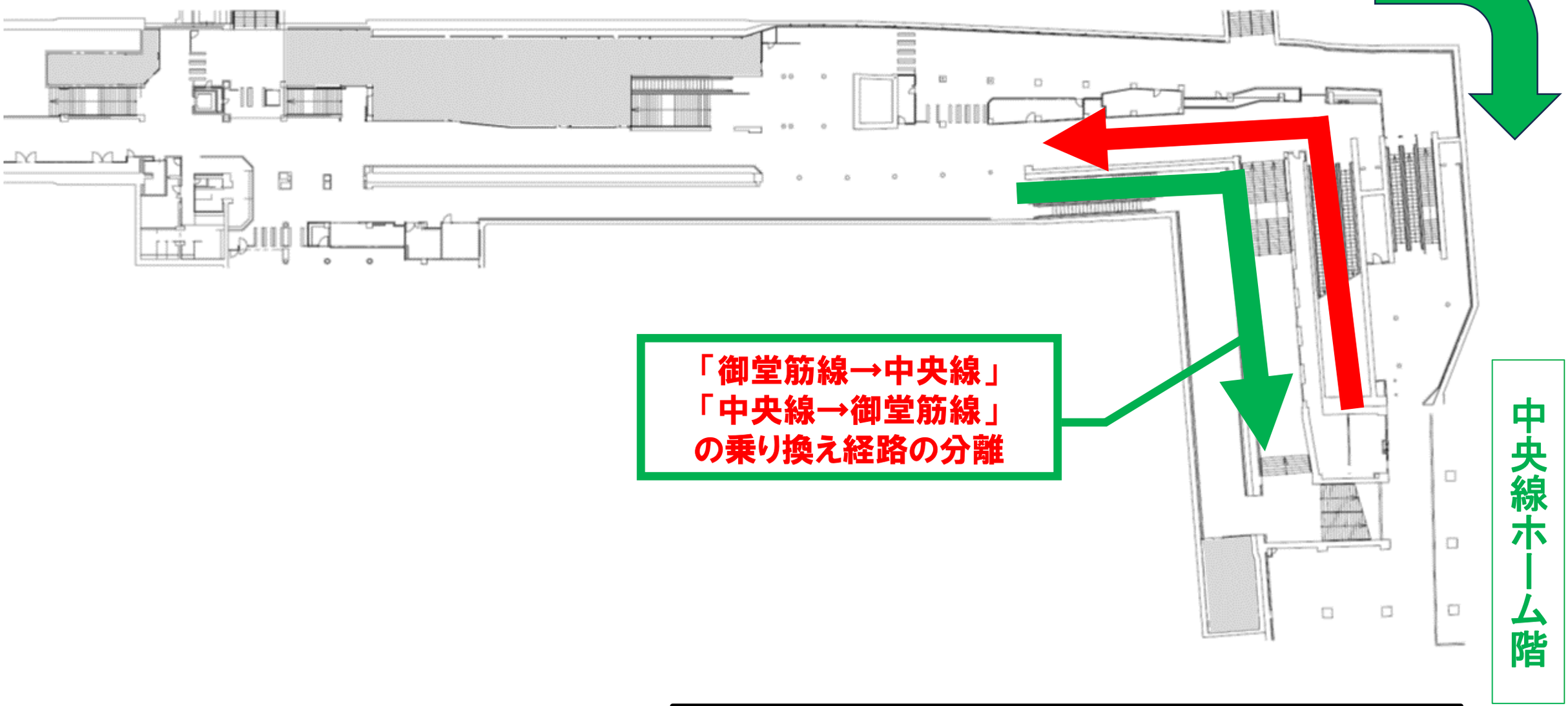
※現在調整中の内容であり、今後変わる可能性があります

本町駅乗換（御堂筋線～中央線）の主要経路

本町駅

混雑する時間帯には
改札外通路を活用

御堂筋線コンコース階



「御堂筋線→中央線」
「中央線→御堂筋線」
の乗り換え経路の分離

※現在調整中の内容であり、今後変わる可能性があります

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）

〇通路の形状・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

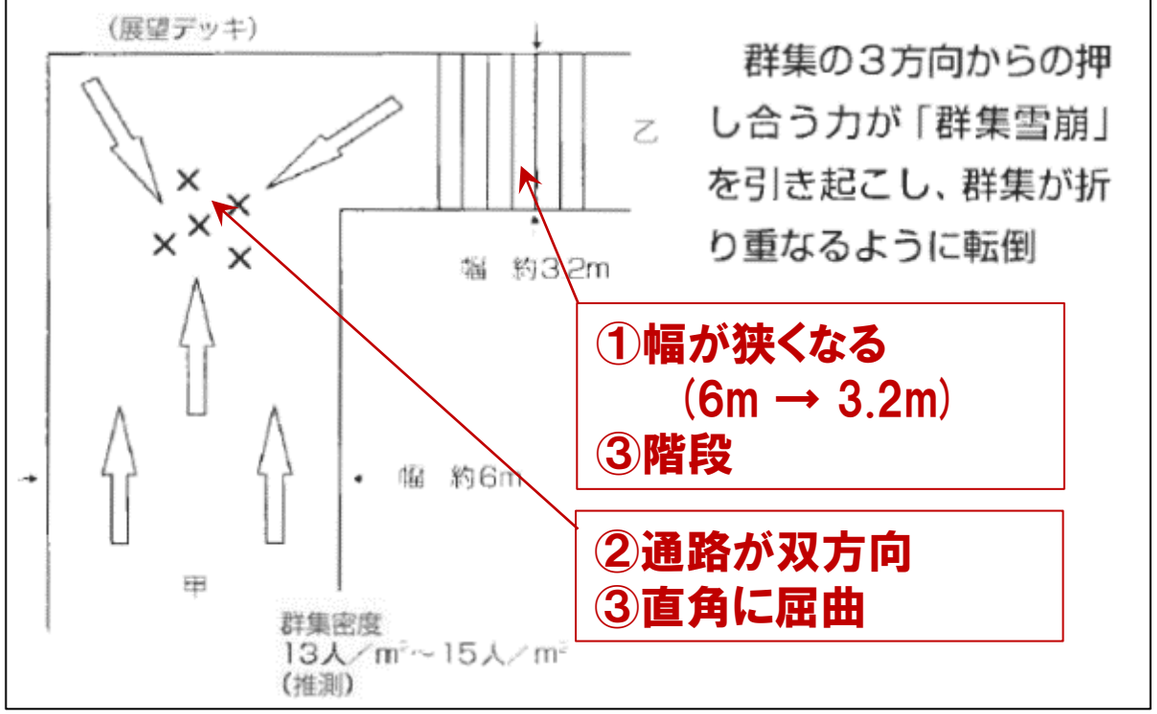
・さらに乙が階段や下り坂であれば、さらに危険が増大

【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

（事例１）

～朝霧歩道橋における雑踏事故（平13.7.21）～



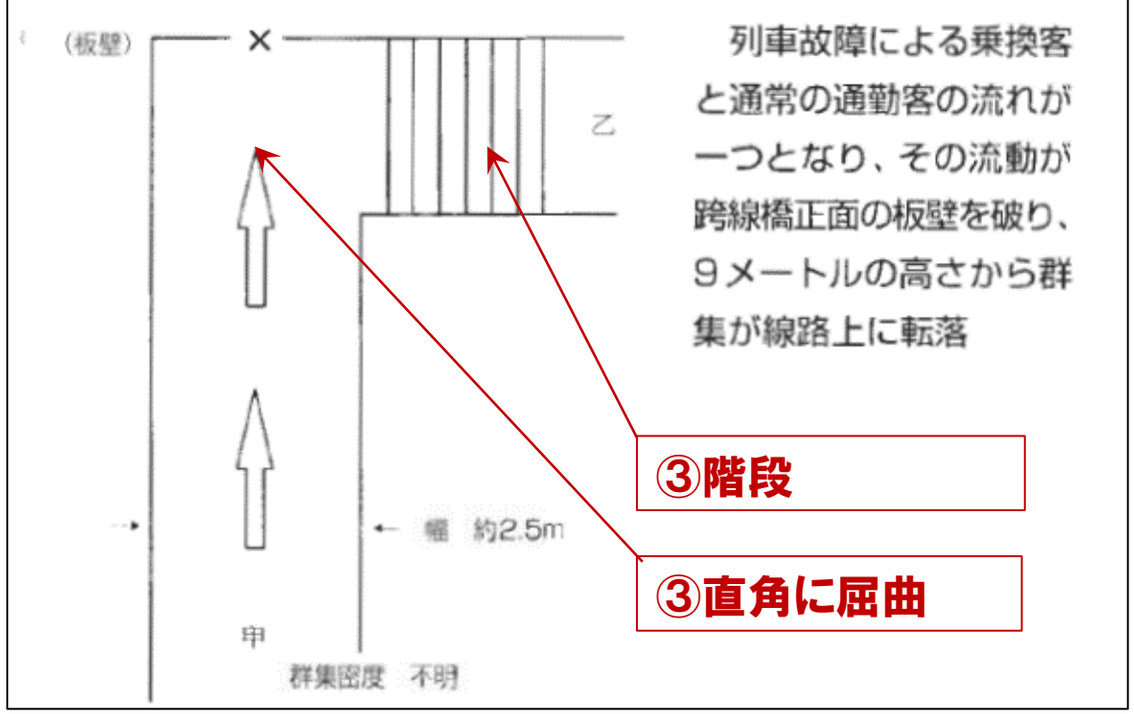
・一箇所に集中することによる事故

・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

（事例２）

～日暮里駅における雑踏事故（昭27.6.18）～



・一方向に集中することによる事故

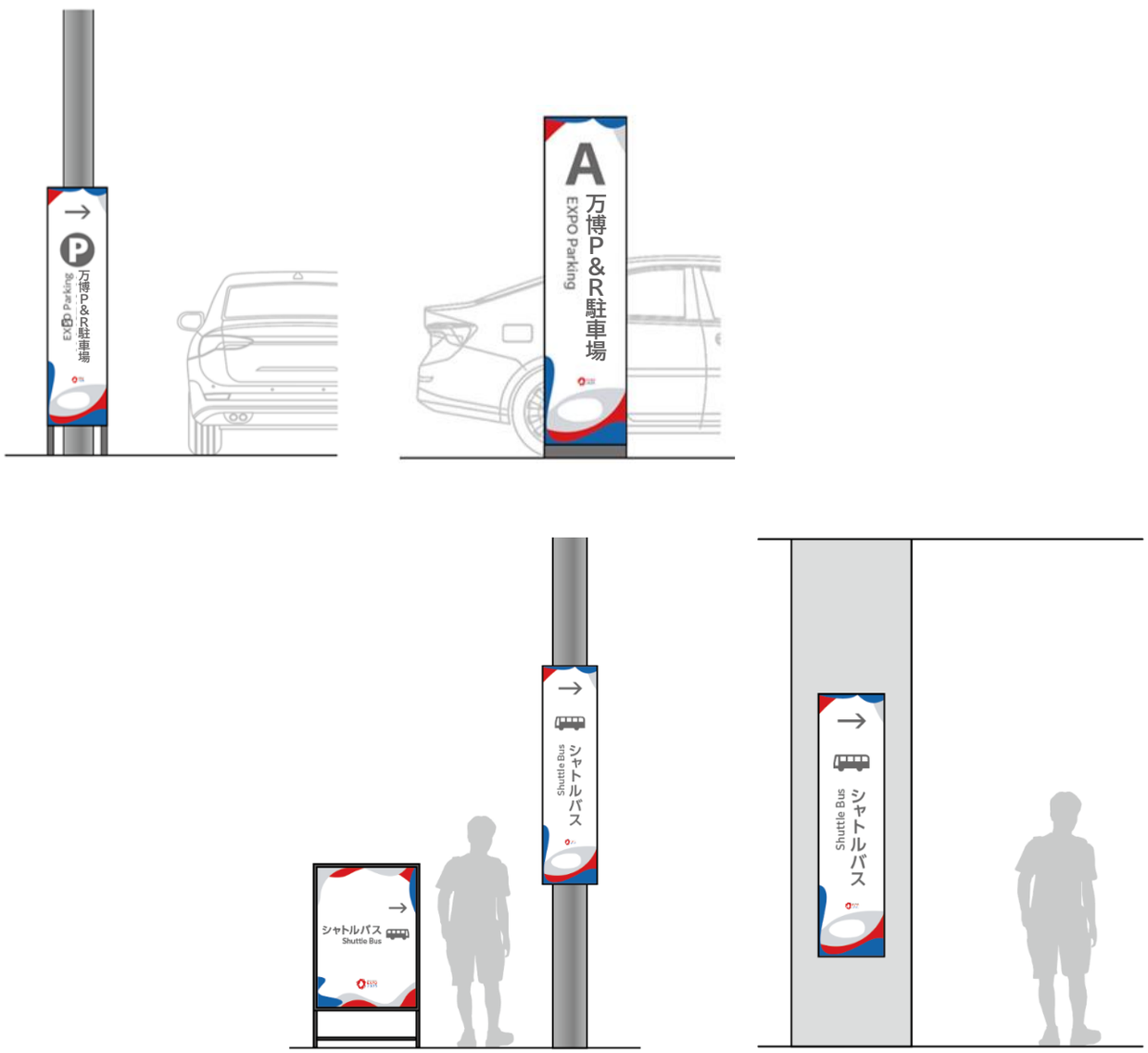
・施設の収容能力以上に人を入れることによる事故

案内サイン表示の検討について

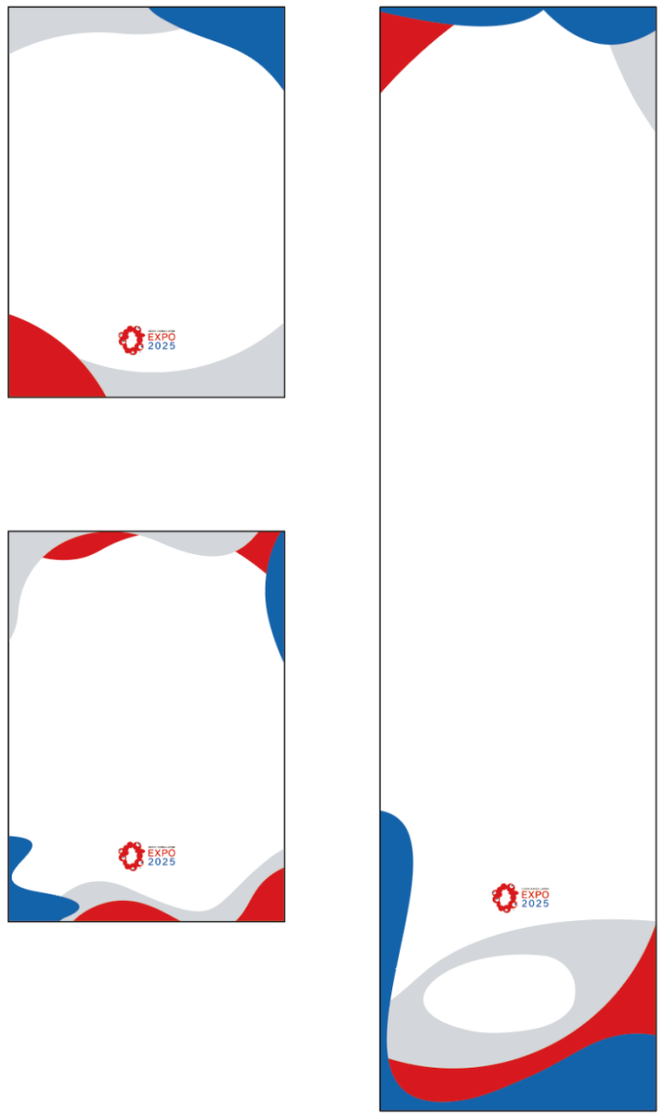
○サイン設置方針

・夢洲交通ターミナル、万博P&R駐車場はじめ、主要鉄道駅や、駅シャトルバスターミナルなどにおいて、視覚的かつ統一的な案内サイン表示の設置を検討する。

【案内サインの展開例】



【フレーム例】



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・万博P＆R駐車場等の運用

□来場者輸送対策

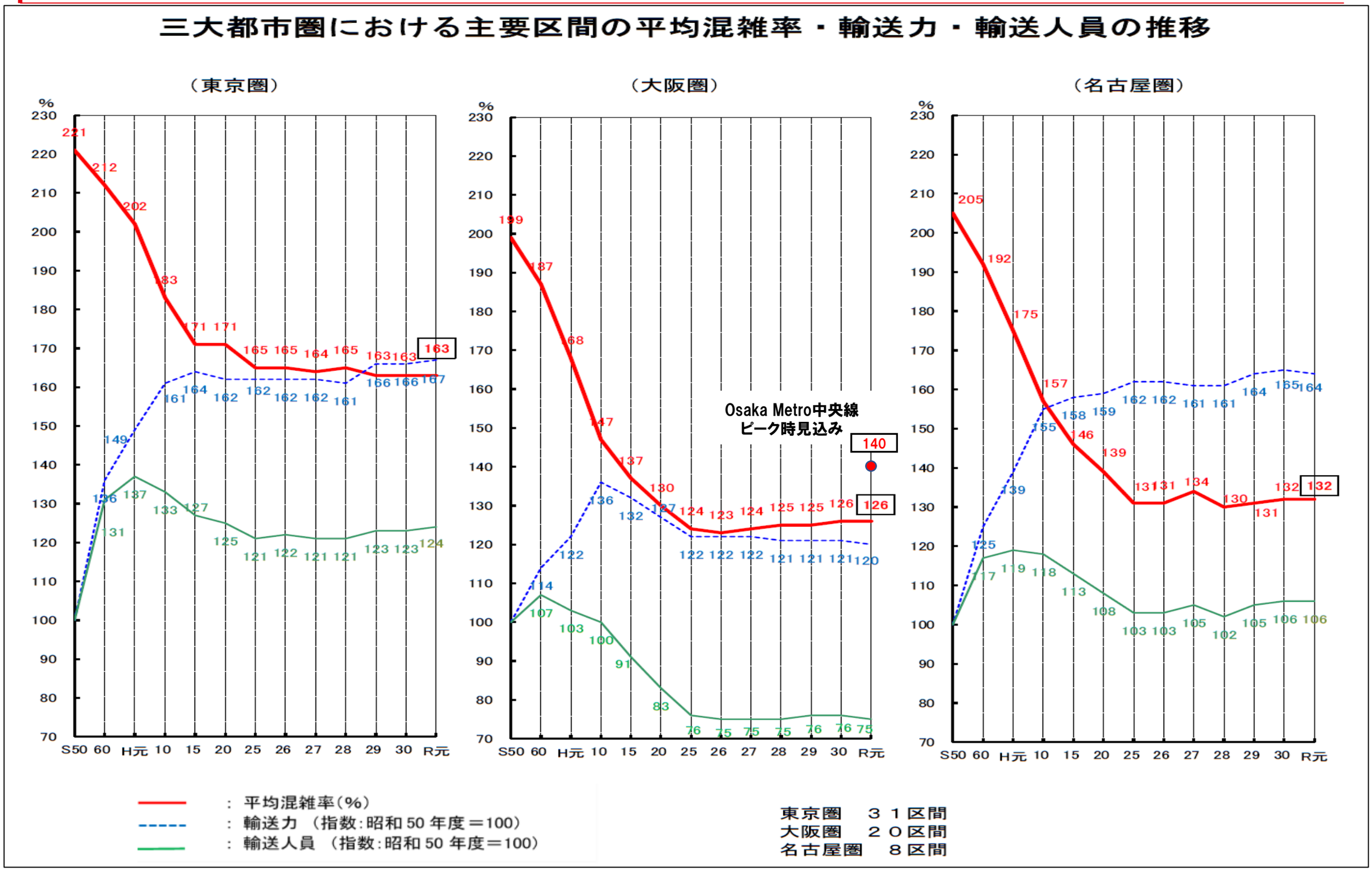
■来場者輸送対策を実施しても発生が想定される万博交通による影響

□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)



出典 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)

URL 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・万博P＆R駐車場等の運用

□来場者輸送対策

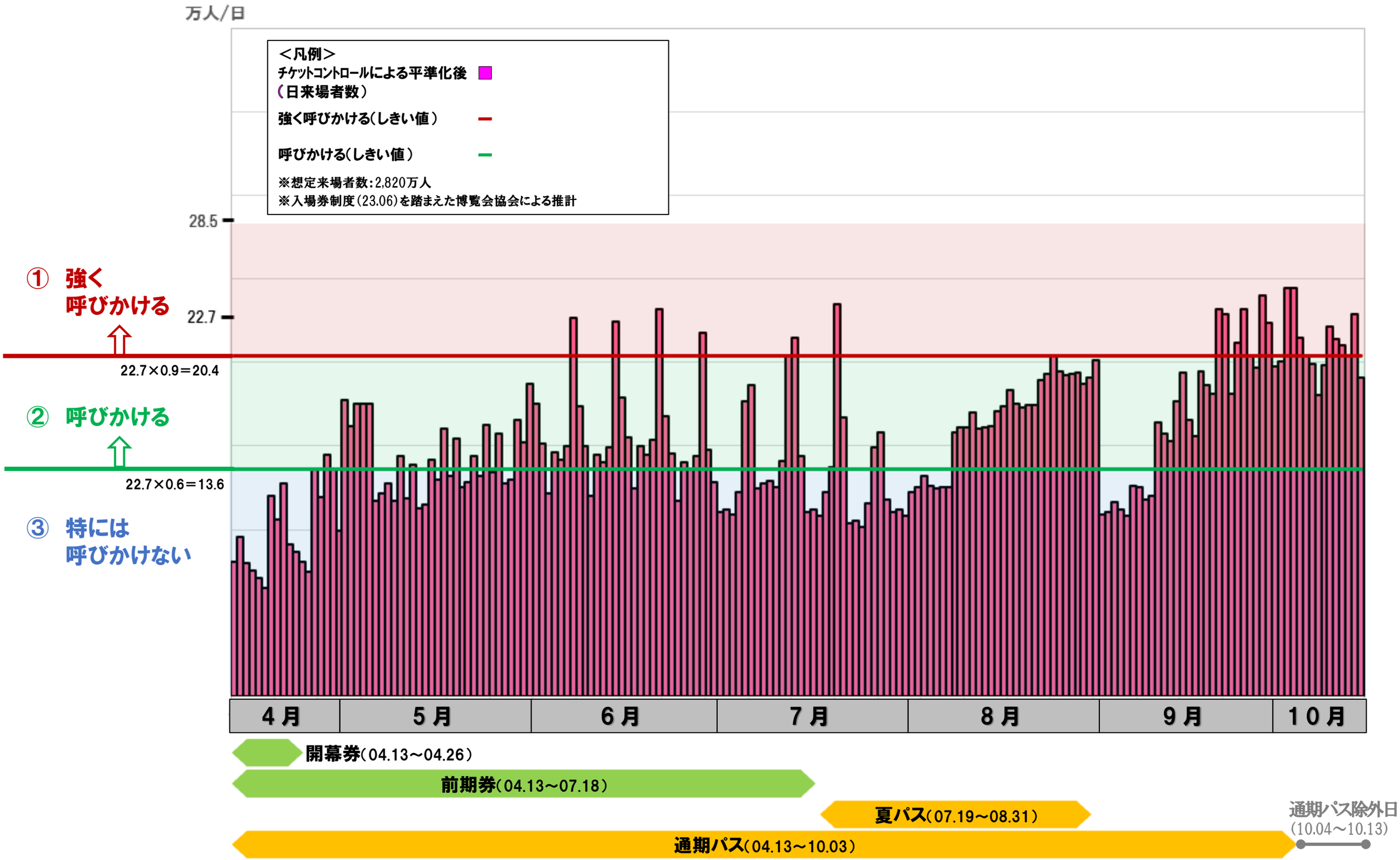
□来場者輸送対策を実施しても発生が想定される万博交通による影響

■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(しきい値）＜日来場者22.7万人＞



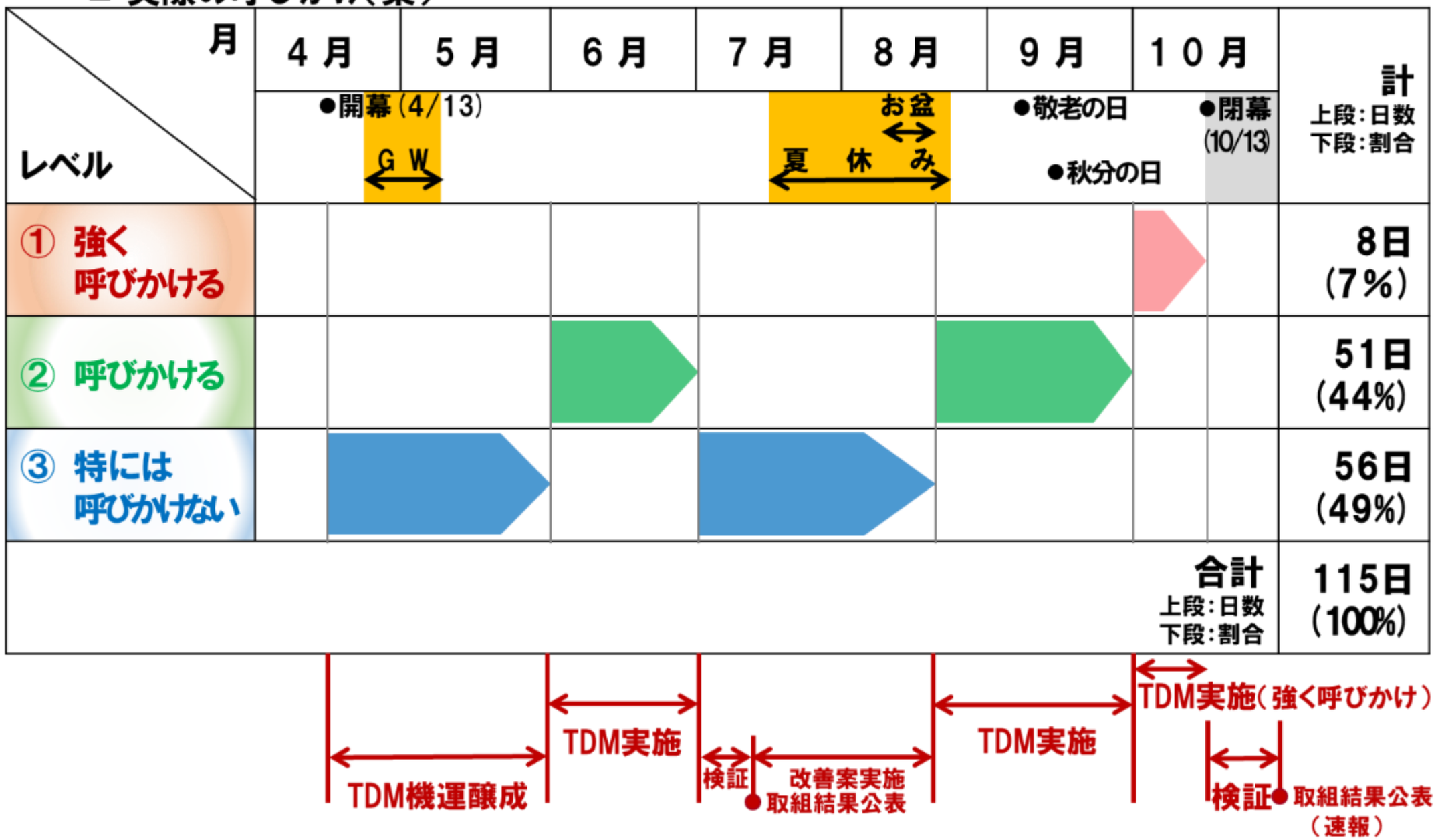
入場チケットの券種・価格

項目	券種		概要	大人 (満 18 歳以上)	中人 (満 12-17 歳)	小人 (満 4-11 歳)
前売 チケット	開幕券		4/13 から 4/26 まで 1 回入場可	4,000 円	2,200 円	1,000 円
	前期券		4/13 から 7/18 まで 1 回入場可	5,000 円	3,000 円	1,200 円
	一日券	超早期購入割引 (23/11/30～24/10/6)	会期中いつでも 1 回入場可	6,000 円	3,500 円	1,500 円
		早期購入割引 (24/10/7～開幕前)	会期中いつでも 1 回入場可	6,700 円	3,70 0 円	1,700 円
会期中販売 チケット	一日券		会期中いつでも 1 回入場可	7,500 円	4,200 円	1,800 円
	平日券		土日祝を除く平日 11 時以降 1 回入場可	6,000 円	3,500 円	1,500 円
	夜間券		会期中いつでも 17 時以降 1 回入場可	3,700 円	2,000 円	1,000 円
前売・会期中販売チケット	特別割引券		障がい者手帳等をお持ちの方および同伴者 1 名が購入可能で、会期中いつでも 1 人 1 回入場可	3,700 円	2,000 円	1,000 円
複数回入場パス	夏パス		7/19 から 8/31 まで 11 時以降何度も入場可	12,000 円	7,000 円	3,000 円
	通期パス		4/13 から 10/3 まで 11 時以降何度も入場可	30,000 円	17,000 円	7,000 円
団体	一般団体割引券		15 名以上の一般団体が会期中いつでも 1 回同時入場可	6,300 円	3,500 円	1,500 円
					高校生	中学生 小学生・園児
	前期学校団体割引券		学校団体が開幕から 7/18 までに 1 回同時入場可	–	2,000 円	1,000 円
	後期学校団体割引券		学校団体が 7/19 から 10/13 までに 1 回同時入場可	–	2,400 円	1,000 円

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）



※ 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】日来場者数 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

日	月	火	水	木	金	土
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13開幕	14 ③	15 ③	16 ③	17 ③	18 ③	19
20	21 ③	22 ③	23 ③	24 ③	25 ③	26
27	28	29	30			

5月

日	月	火	水	木	金	土
				1	2	3
4	5	6	7 ③	8 ③	9 ③	10
11	12 ②	13 ③	14 ③	15 ②	16 ③	17
18	19 ②	20 ③	21 ③	22 ②	23 ③	24
25	26 ②	27 ③	28 ③	29 ②	30 ②	31

6月

日	月	火	水	木	金	土
1	2 ②	3 ③	4 ②	5 ②	6 ②	7
8	9 ②	10 ③	11 ②	12 ②	13 ②	14
15	16 ②	17 ③	18 ②	19 ②	20 ②	21
22	23 ②	24 ③	25 ②	26 ②	27 ②	28
29	30 ③					

時期	日来場者数(万人/日)
①繁忙期 （6日：5%） 7日：6%	（22.9×0.9＝20.6以上） 22.7×0.9＝20.4以上
②通常期 （52日：45%） 50日：44%	（22.9×0.6=14.0以上） 22.7×0.6=13.6以上
③閑散期 （57日：50%） 58日：50%	－

( )内は入場チケットの券種及び価格決定前

7月

日	月	火	水	木	金	土
		1 ③	2 ③	3 ③	4 ③	5
6	7 ③	8 ③	9 ③	10 ③	11 ②	12
13	14 ②	15 ③	16 ③	17 ③	18 ③	19
20	21	22 ③	23 ③	24 ③	25 ③	26
27	28 ③	29 ③	30 ③	31 ③		

8月

日	月	火	水	木	金	土
					1 ③	2
3	4 ③	5 ③	6 ③	7 ③	8 ②	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18 ②	19 ②	20 ②	21 ②	22 ②	23
24	25 ②	26 ②	27 ②	28 ②	29 ②	30
31						

9月

日	月	火	水	木	金	土
	1 ③	2 ③	3 ③	4 ③	5 ③	6
7	8 ③	9 ③	10 ②	11 ②	12 ②	13
14	15	16 ②	17 ②	18 ②	19 ②	20
21	22 ②	23	24 ①	25 ②	26 ②	27
28	29 ②	30 ②				

10月

日	月	火	水	木	金	土
			1 ①	2 ①	3 ①	4
5	6 ②	7 ②	8 ①	9 ①	10 ①	11
12	13閉幕	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	

【凡例】

上段 / 下段

変更箇所
（上段：第２版、下段：第３版）

【参考】日来場者数 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

日	月	火	水	木	金	土
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13 開幕 ③	14	15	16	17	18	19 ③
20 ③	21	22	23	24	25	26 ③
27 ③	28 ②	29 ②	30 ③			

5月

日	月	火	水	木	金	土
				1 ②	2 ②	3 ②
4 ②	5 ②	6 ③	7	8	9	10 ②
11 ③	12	13	14	15	16	17 ②
18 ③	19	20	21	22	23	24 ②
25 ③	26	27	28	29	30	31 ②

6月

日	月	火	水	木	金	土
1 ②	2	3	4	5	6	7 ①
8 ②	9	10	11	12	13	14 ①
15 ②	16	17	18	19	20	21 ①
22 ②	23	24	25	26	27	28 ①
29 ②	30					

時期	日来場者数(万人/日)
①繁忙期 （14日：20%） 14日：20%	（22.9×0.9＝20.6以上） 22.7×0.9＝20.4以上
②通常期 （39日：57%） 41日：60%	（22.9×0.6=14.0以上） 22.7×0.6=13.6以上
③閑散期 （16日：23%） 14日：20%	－

( )内は入場チケットの券種及び価格決定前

7月

日	月	火	水	木	金	土
		1	2	3	4	5 ②
6 ②	7	8	9	10	11	12 ②
13 ①	14	15	16	17	18	19 ②
20 ①	21 ②	22	23	24	25	26 ②
27 ②	28	29	30	31		

8月

日	月	火	水	木	金	土
					1	2 ③
3 ③	4	5	6	7	8	9 ②
10 ②	11 ②	12 ②	13 ②	14 ②	15 ②	16 ②
17 ②	18	19	20	21	22	23 ②
24 ②	25	26	27	28	29	30 ②
31 ②						

9月

日	月	火	水	木	金	土
	1	2	3	4	5	6 ③
7 ③	8	9	10	11	12	13 ②
14 ②	15 ②	16	17	18	19	20 ①
21 ①	22	23 ①	24	25	26	27 ①
28 ①	29	30				

10月

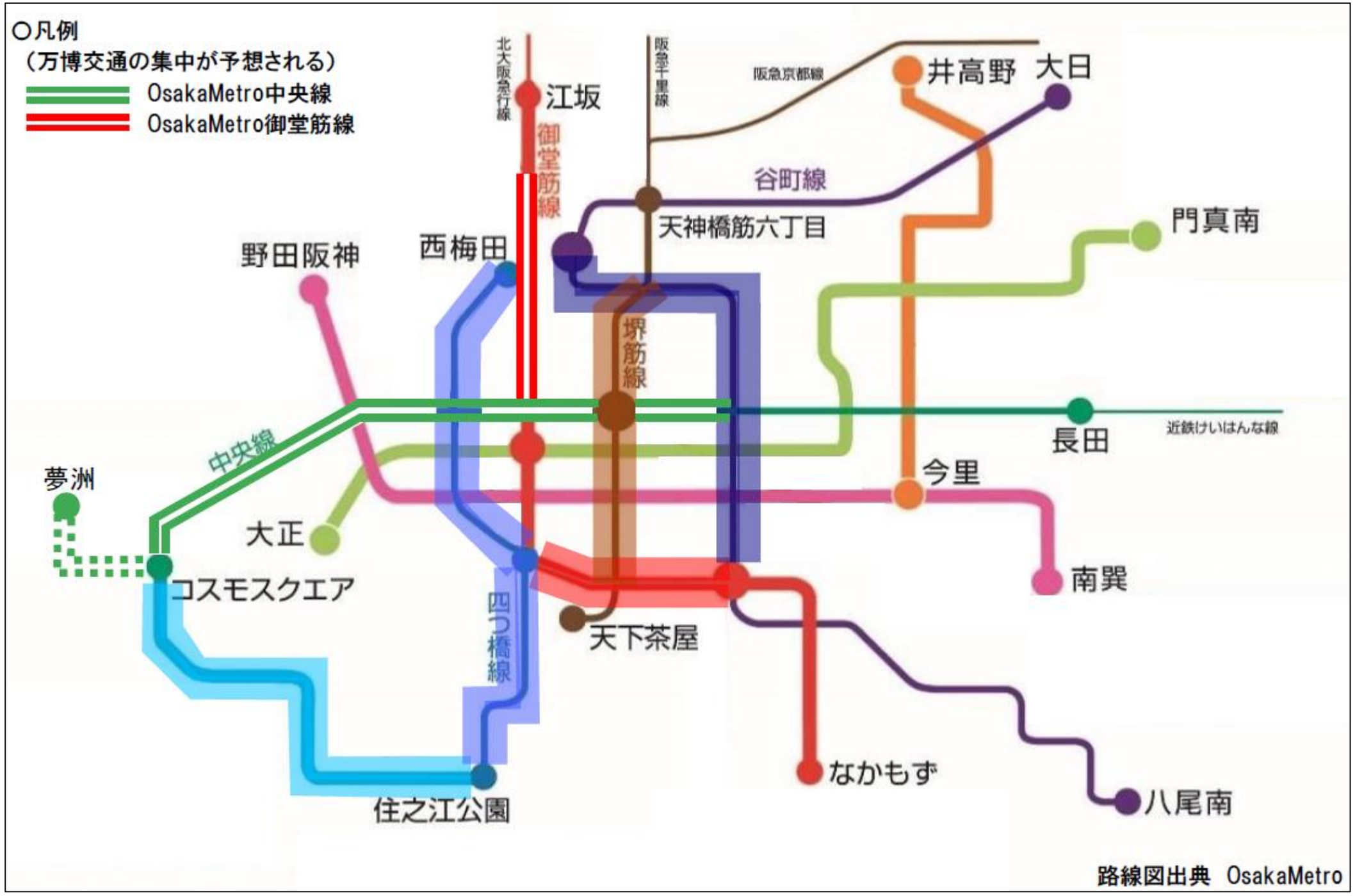
日	月	火	水	木	金	土
			1	2	3	4 ①
5 ②	6	7	8	9	10	11 ①
12 ①	13 閉幕 ②	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	

【凡例】

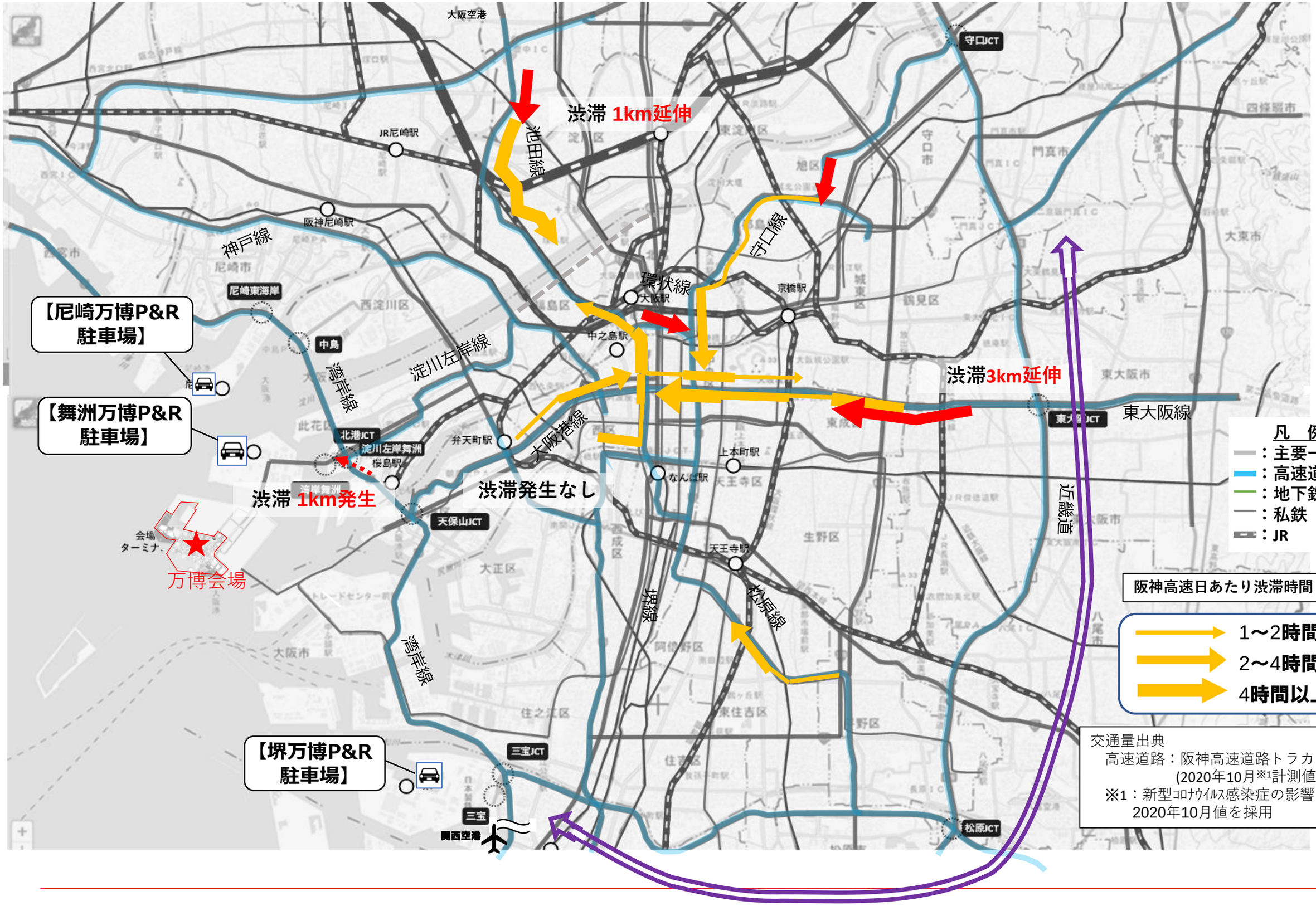
上段 / 下段

変更箇所
（上段：第２版、下段：第３版）

鉄道迂回イメージ


○凡例
（万博交通の集中が予想される）
OsakaMetro中央線
OsakaMetro御堂筋線
北大阪急行線
江坂
御堂筋線
阪急千里線
阪急京都線
井高野
大日
谷町線
天神橋筋六丁目
門真南
野田阪神
西梅田
堺筋線
長田
近鉄けいはんな線
中央線
夢洲
今里
大正
コスモスクエア
南巽
四つ橋線
天下茶屋
なかもず
八尾南
住之江公園
路線図出典　OsakaMetro

阪神高速16号大阪港線渋滞発生時の迂回想定ルート



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

来場手段＼出発地		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	Osaka Metro 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%	0 0% 【0%】 0%	720 81% 【100%】 29%	166 19% — 47%	886 100% — 31%
	駅シャトルバス	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%	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%
	団体バス	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%	0 0% 【0%】 0%	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

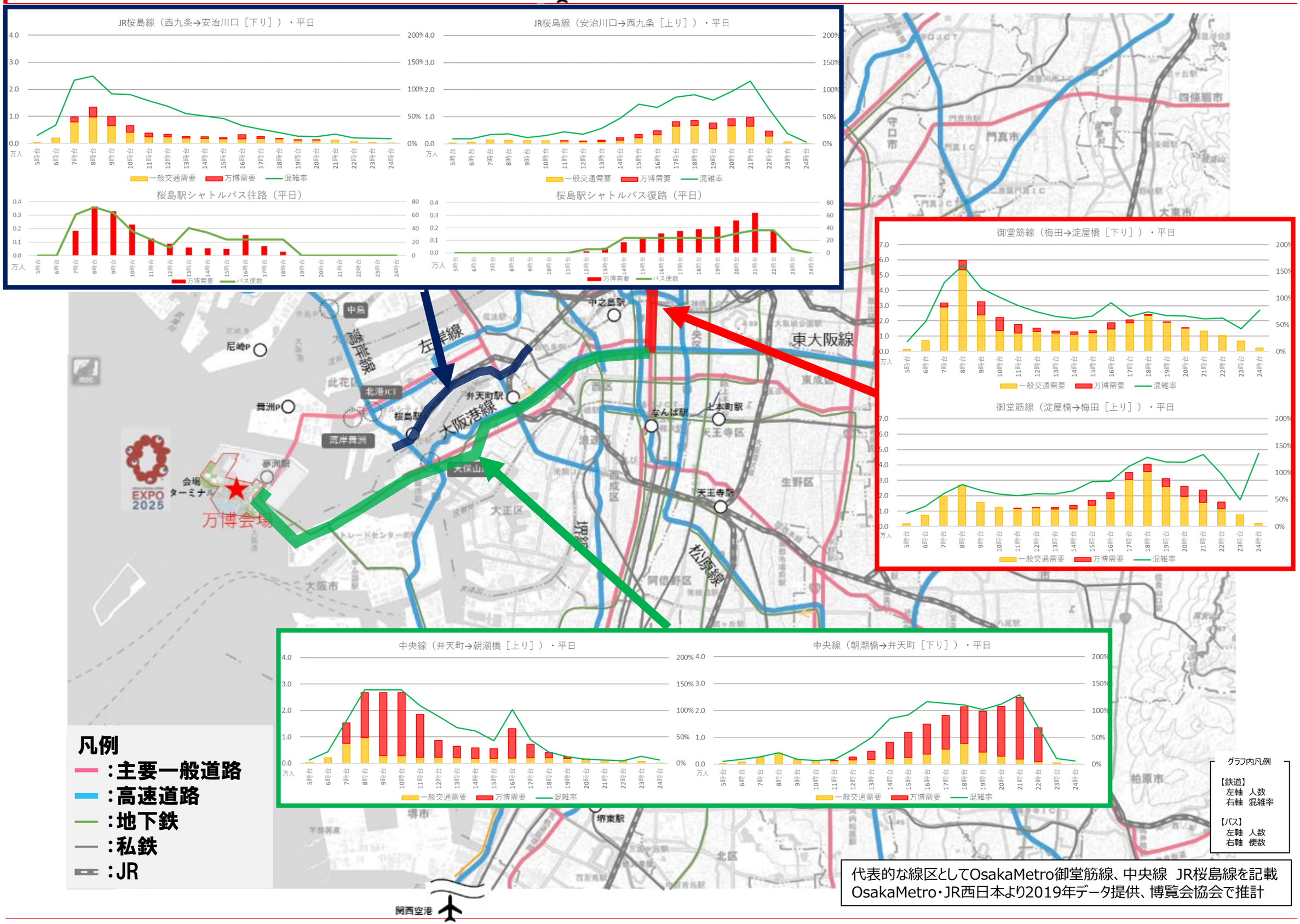
■一般交通と万博交通の重ね合わせ（時間当たり）

■鉄道

□道路

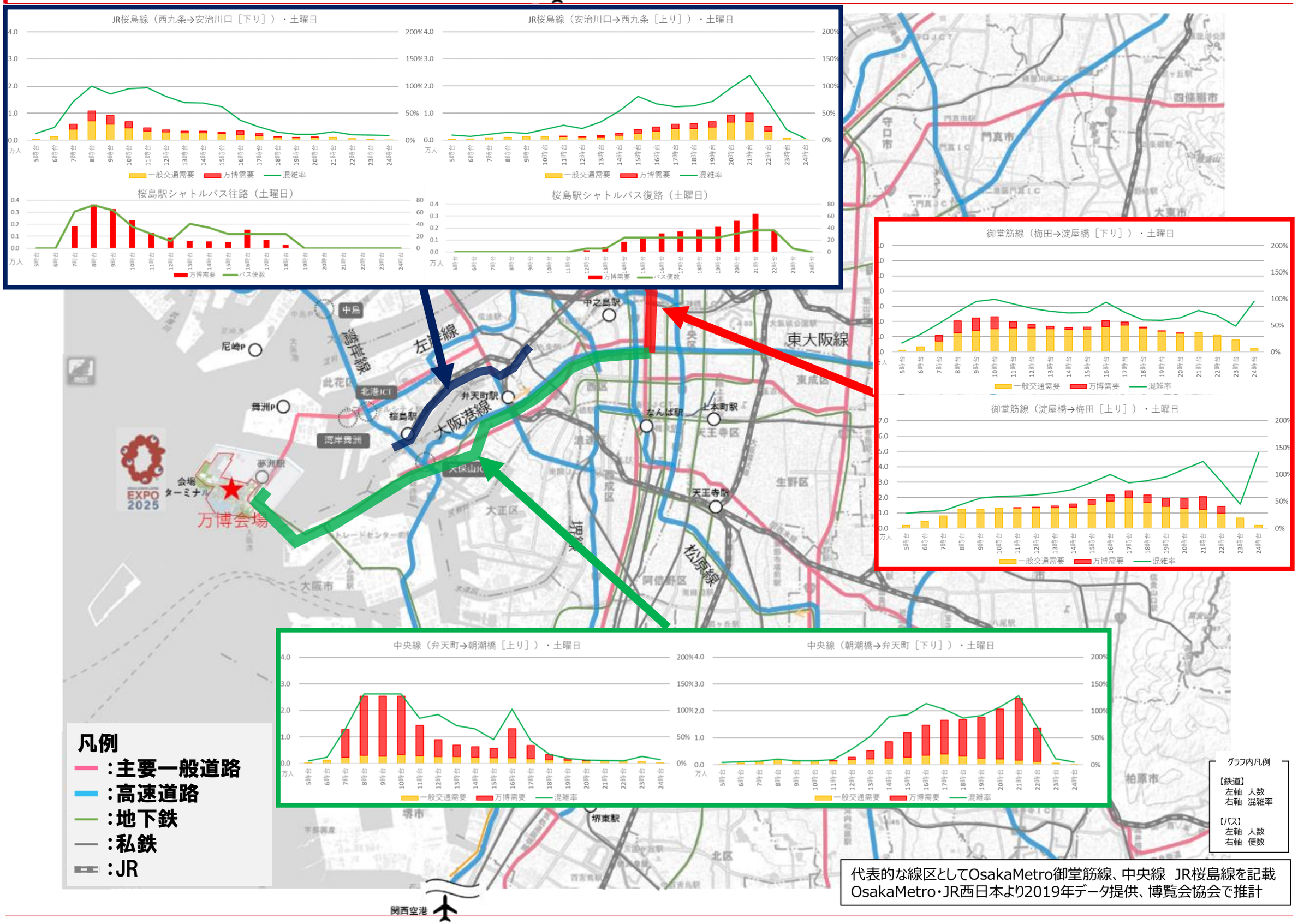
□混雑事例

現況交通と万博交通の重ね合わせ（平日：鉄道）時間あたり



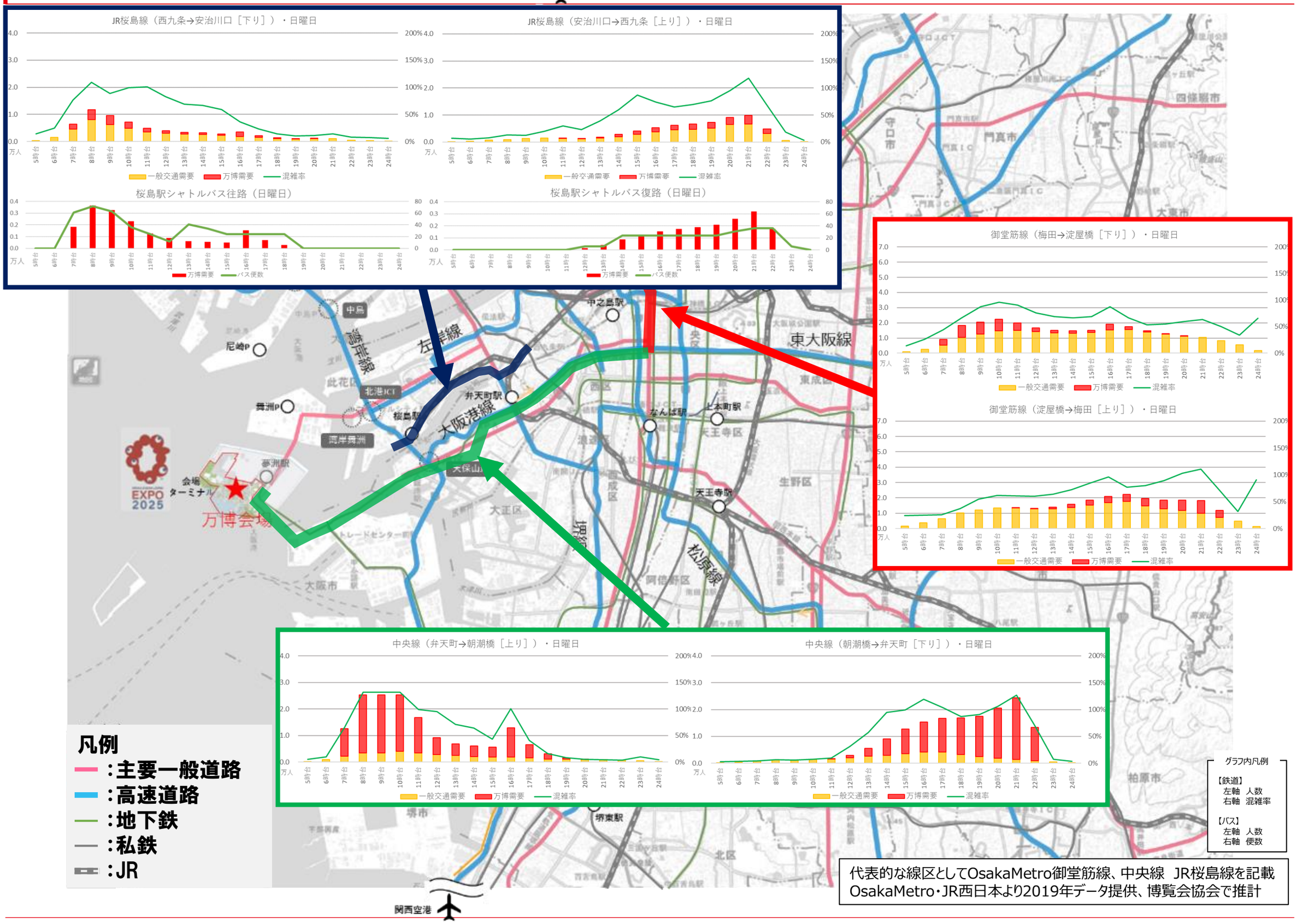
代表的な線区としてOsakaMetro御堂筋線、中央線　JR桜島線を記載
OsakaMetro・JR西日本より2019年データ提供、博覧会協会で推計

現況交通と万博交通の重ね合わせ（土曜：鉄道）時間あたり



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



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）

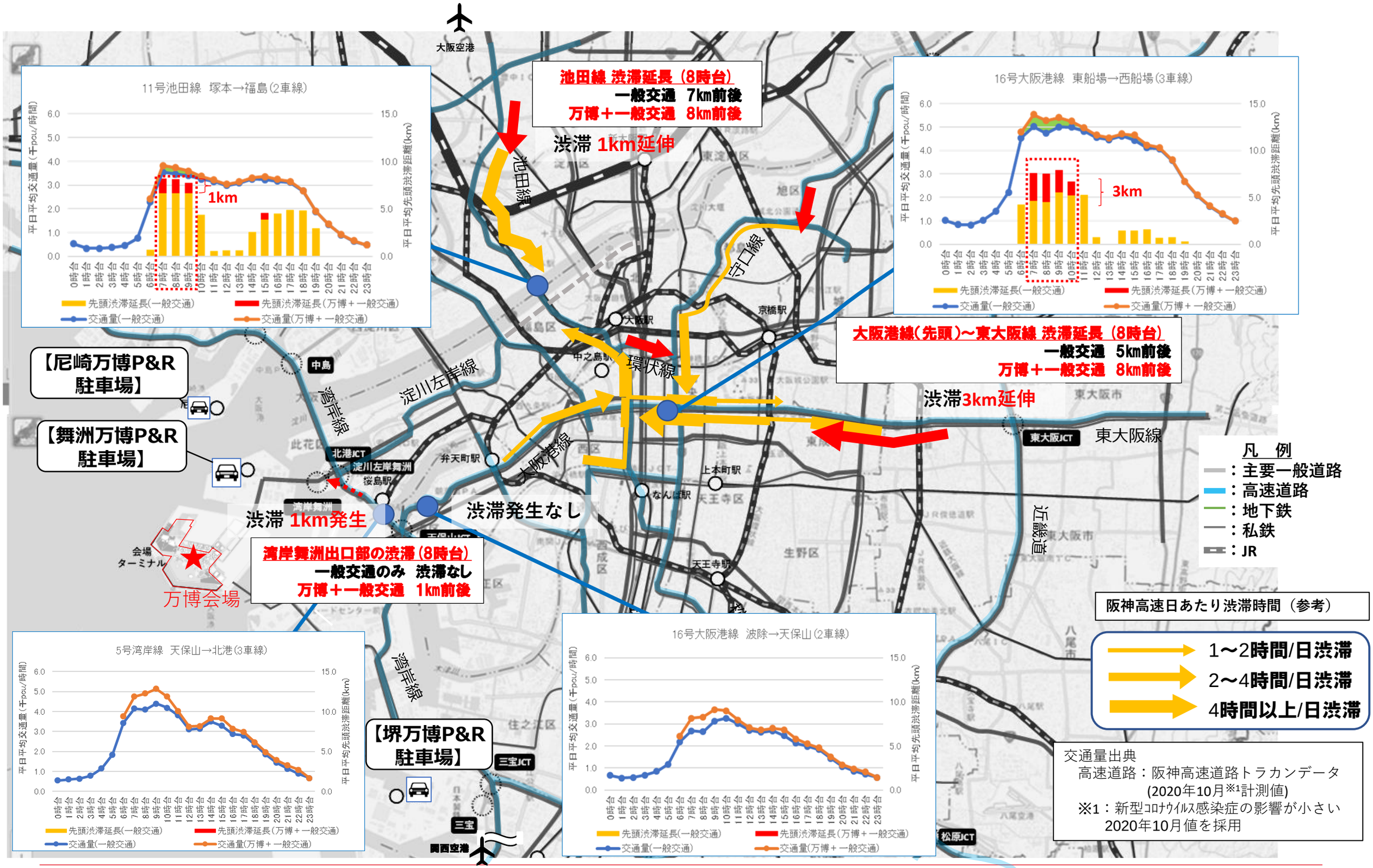
□鉄道

■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

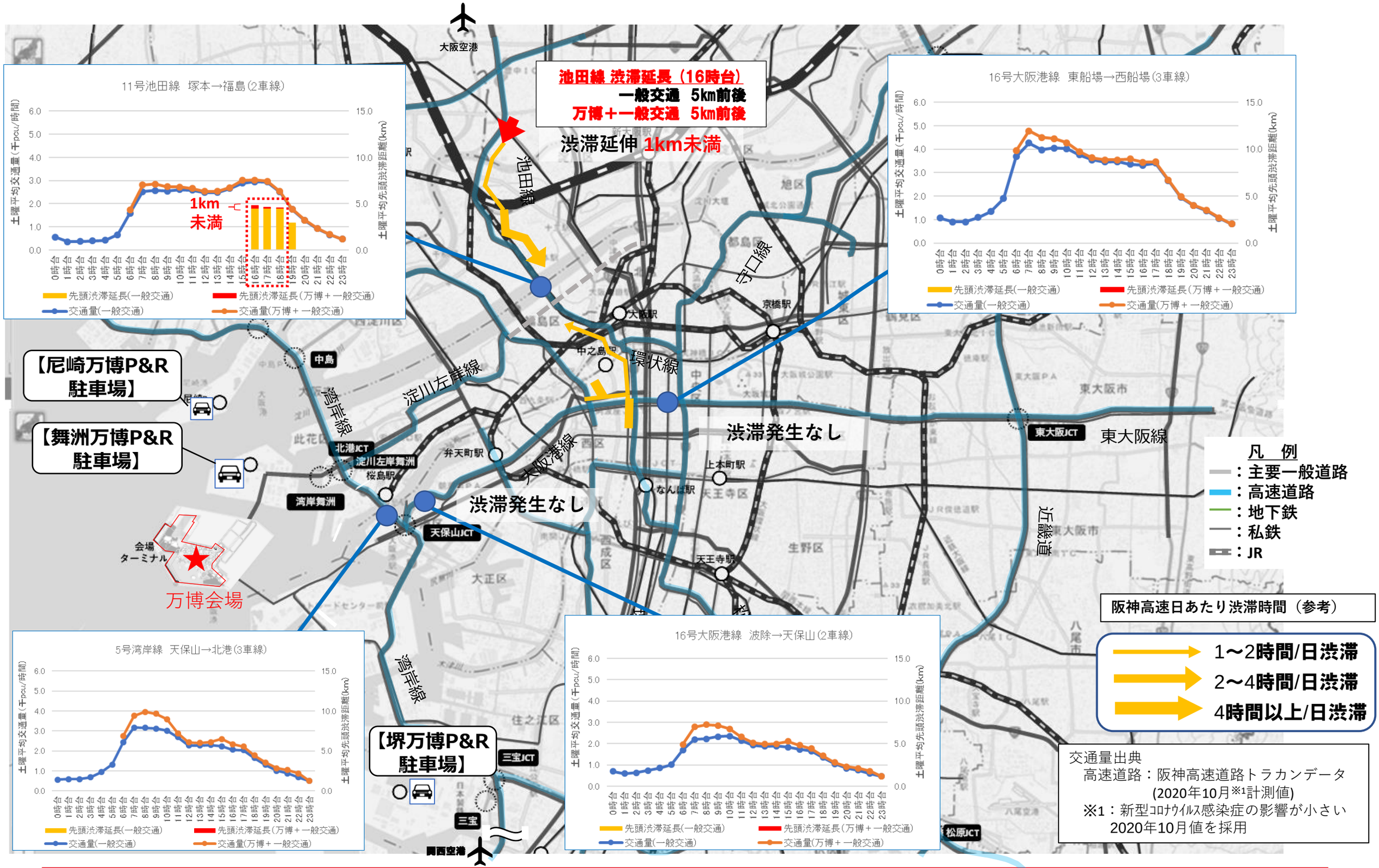
舞洲万博P&R駐車場：自家用車最大



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

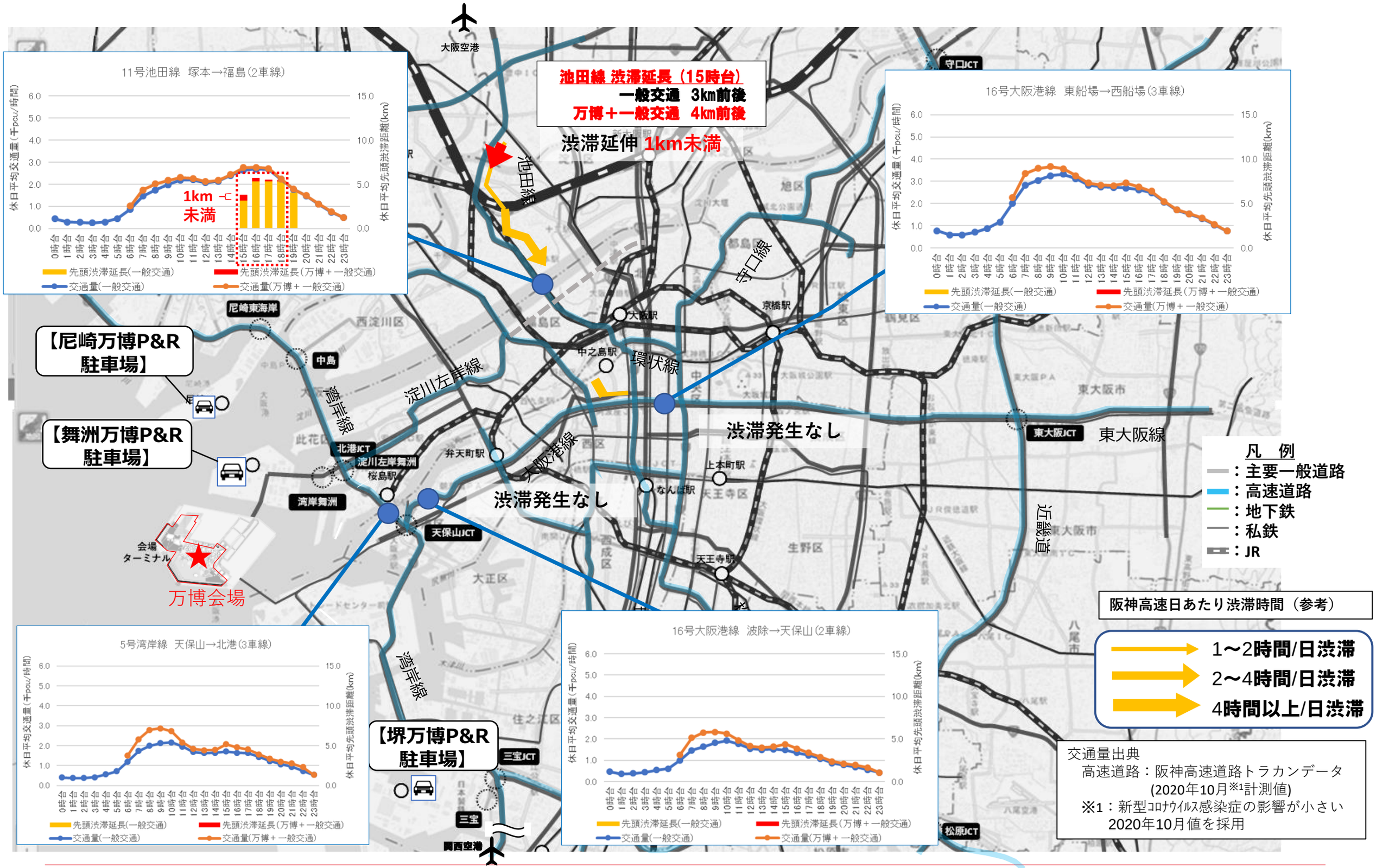
現況交通と万博交通の重ね合わせ(土曜・来場:道路）時間あたり

舞洲万博P&R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・来場：道路）時間あたり

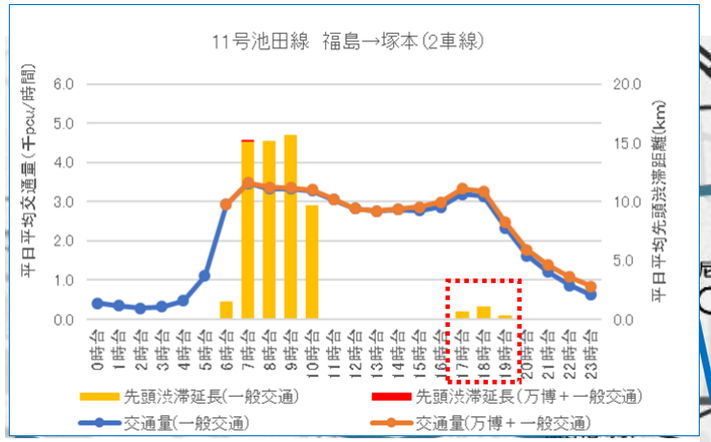
舞洲万博P&R駐車場：自家用車最大



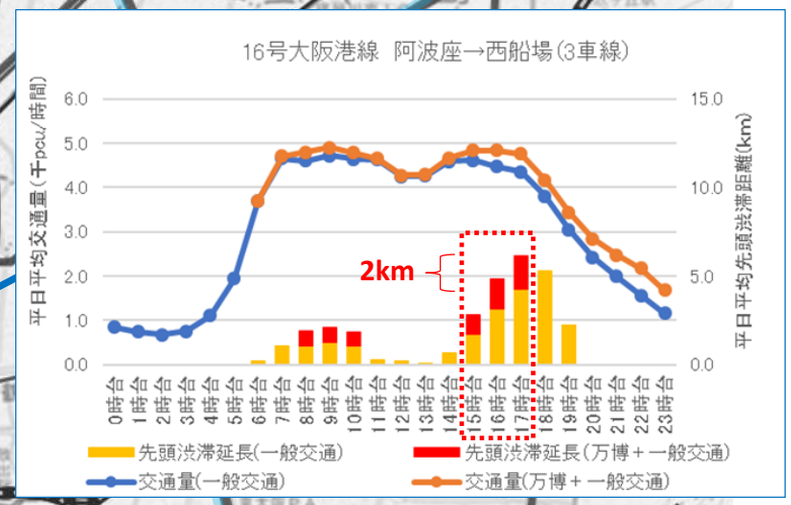
交通量出典
高速道路：阪神高速道路トラカンデータ
(2020年10月※1計測値)
※1：新型ｺﾛﾅｳｲﾙｽ感染症の影響が小さい
2020年10月値を採用

現況交通と万博交通の重ね合わせ（平日・退場：道路）時間あたり

舞洲万博P&R駐車場：自家用車最大



※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

渋滞延伸なし

【尼崎万博P&R駐車場】

【舞洲万博P&R駐車場】

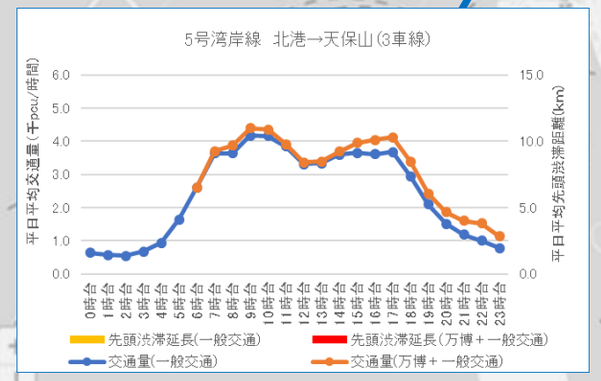
渋滞2km延伸

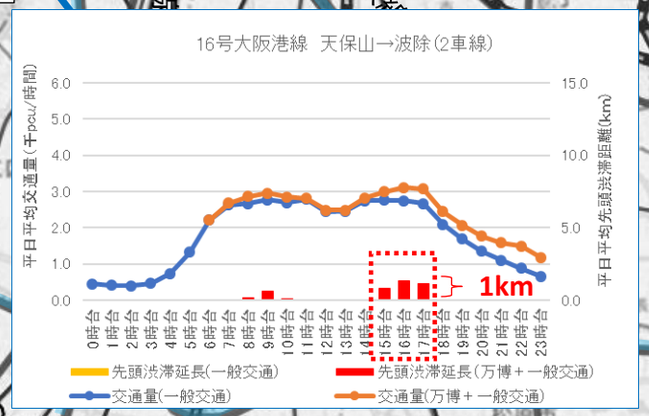
渋滞1km発生

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

【堺万博P&R駐車場】





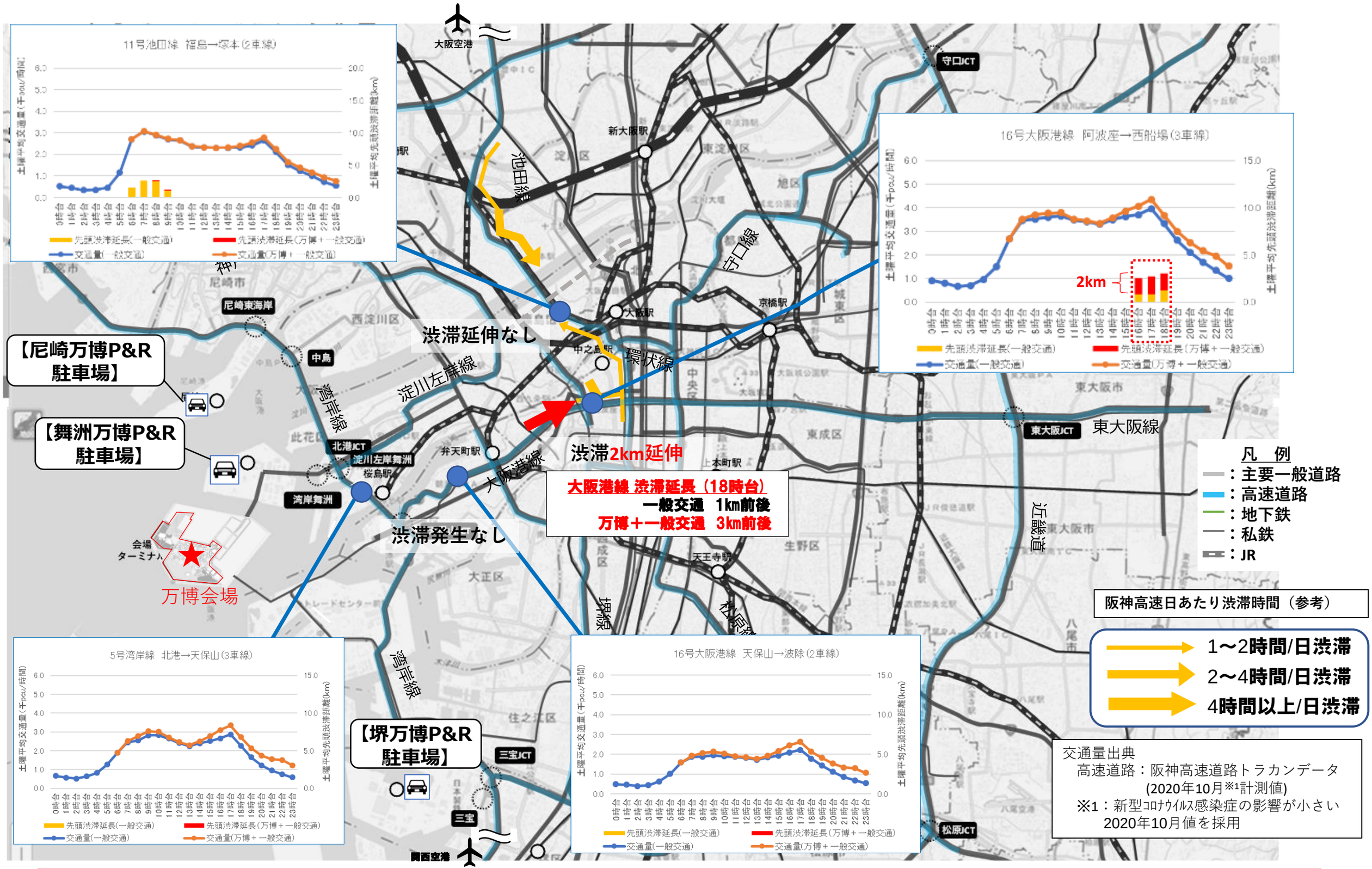
凡　例
- ：主要一般道路
- ：高速道路
- ：地下鉄
- ：私鉄
- ：JR

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

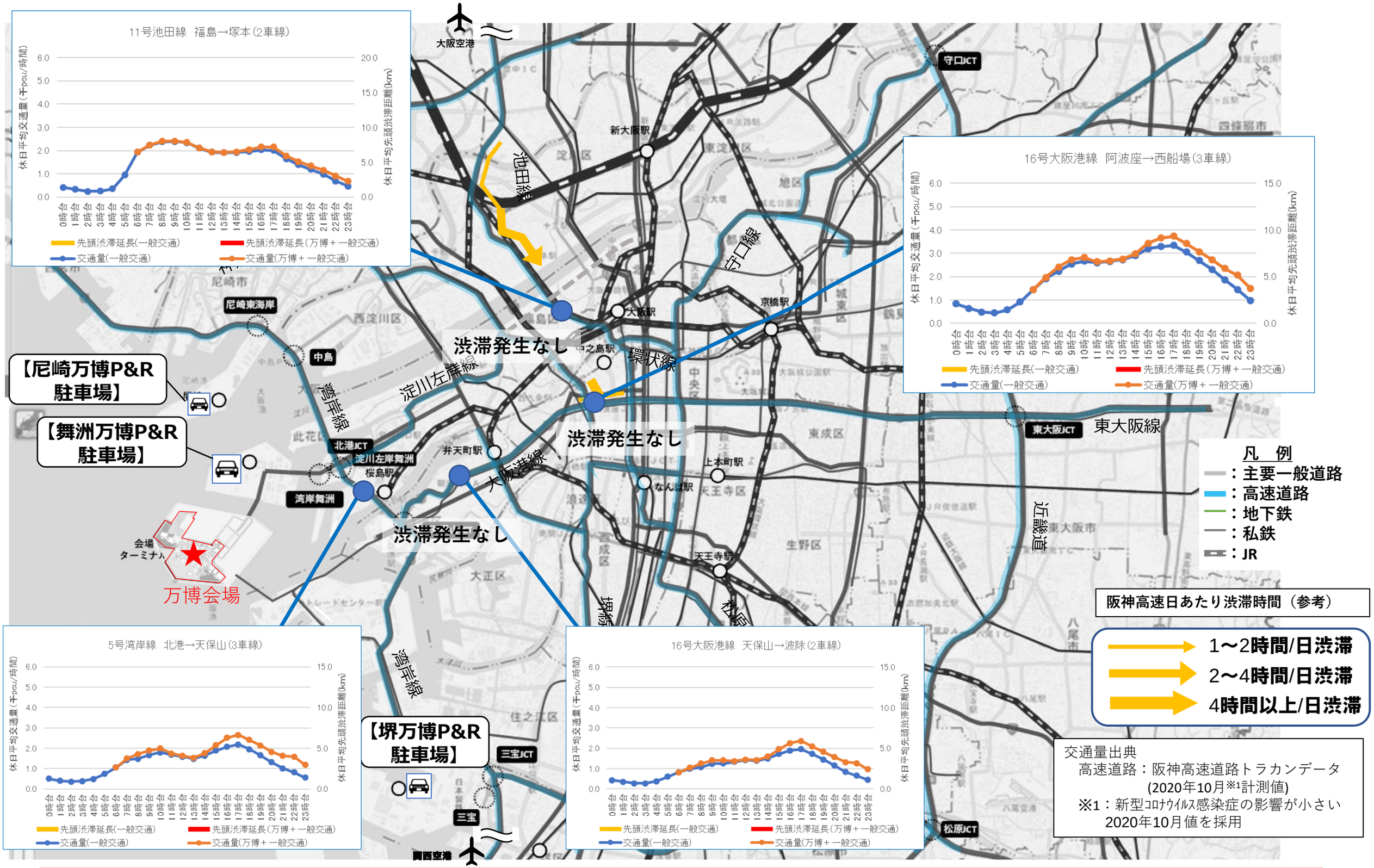
現況交通と万博交通の重ね合わせ（土曜・退場：道路）時間あたり

舞洲万博P&R駐車場：自家用車最大



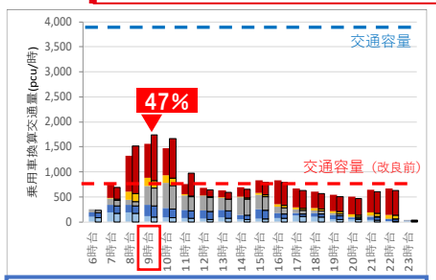
現況交通と万博交通の重ね合わせ（休日・退場：道路） 時間あたり

舞洲万博P&R駐車場：自家用車最大

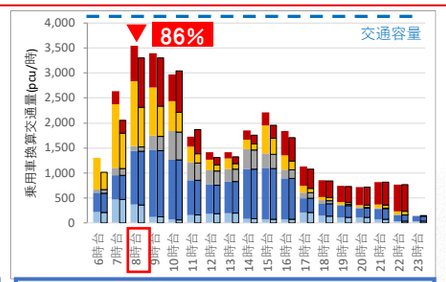


天保山JCT～会場周辺における交通影響

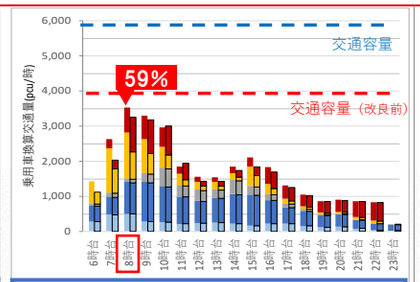
（平日・来場方向）
ケース1　団体バス：300台　舞洲自家用車：6,240台
ケース2　団体バス：1,000台　舞洲自家用車：3,450台



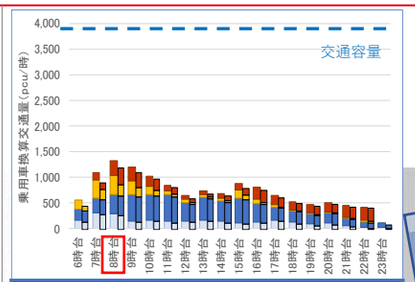
舞洲東交差点（東→南左折）
【対策内容】
①　東→南（会場方面）の左折2車線常時可に変更
②　南→東（市内方面）の右折立体交差化
③　信号現示調整
○：交通容量3960pcu/h（常時左折2車線化後）
＞最大需要1855pcu（9時台・ケース2）
（一般718+万博1137）



白津1丁目交差点（西行）
【対策内容】
④　交差点改良（車線構成変更）
⑤　信号現示調整
○：交通容量4100pcu/h（東流入左直車線）
＞最大需要：3546pcu（8時台・ケース1）
（一般1536+万博2010）



此花大橋（高速+一般道）
○：交通容量5940pcu/h（3車線化後）
＞最大需要3529pcu（8時台・ケース1）
（一般1519+万博2010）

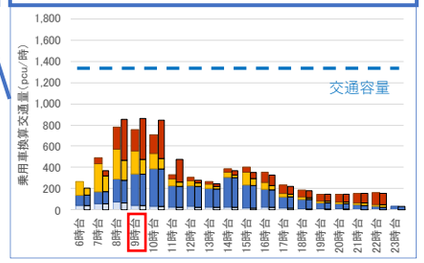


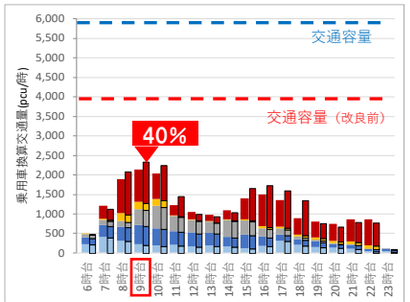
此花大橋（左岸線出口＋北港通）
○：交通容量3960pcu/h
＞最大需要1326pcu（8時台・ケース1）
（一般667+万博659）

淀川左岸舞洲出口
○：交通容量1350pcu/h
＞最大需要154pcu（8時台・ケース1）
（一般33+万博121）

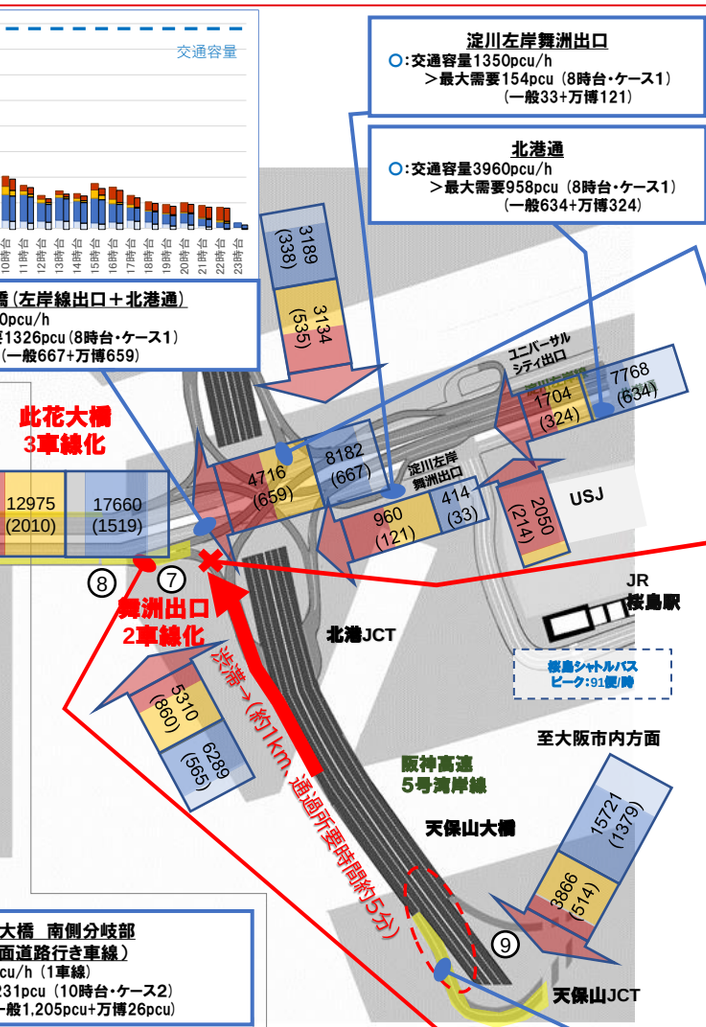
北港通
○：交通容量3960pcu/h
＞最大需要958pcu（8時台・ケース1）
（一般634+万博324）

湾岸舞洲出口（尼崎方面から）
○：交通容量1350pcu/h
＞最大需要873pcu（9時台・ケース2）
（一般338+万博535）

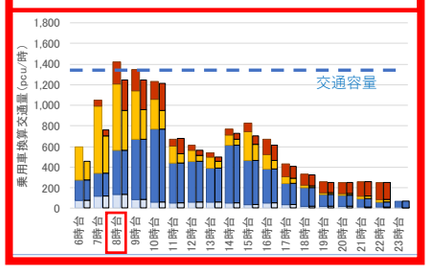




夢舞大橋（南行）
【対策内容】
⑥　3車線化による容量拡大
○：交通容量：5940pcu/h（3車線化後）
＞最大需要：2402pcu（9時台・ケース2）
（一般1130+万博1272）

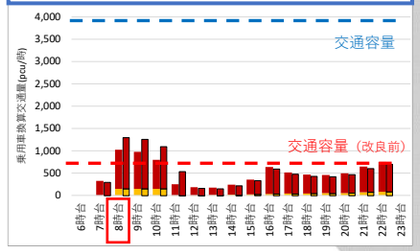


湾岸舞洲出口（天保山方面から）
✖：交通容量1350pcu/h（1車線）
＜最大需要1425pcu（8時台・ケース1）
（一般565+万博860）

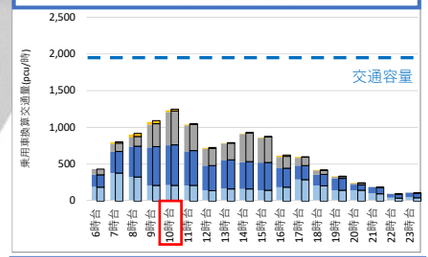


湾岸舞洲出口部～此花大橋部イメージ

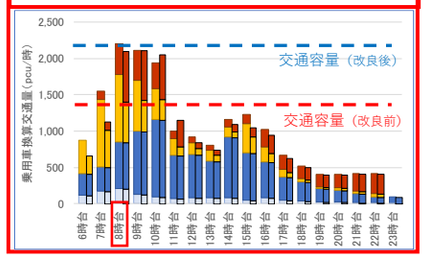
夢舞大橋　南側分岐部
（高架道路行き車線）
○交通容量：3960pcu/h（2車線）
＞最大需要：1278pcu（8時台・ケース2）
（一般0pcu+万博1278pcu）



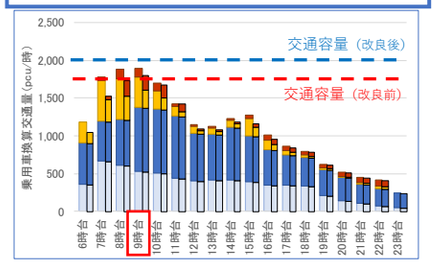
夢舞大橋　南側分岐部
（平面道路行き車線）
○交通容量：1,980pcu/h（1車線）
＞最大需要：1,231pcu（10時台・ケース2）
（一般1,205pcu+万博26pcu）



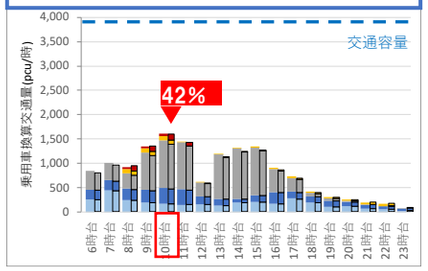
湾岸舞洲出口（南北合流→此花大橋）
【対策内容（案）】
⑦　2車線化による容量拡大
⑧　出口部の此花大橋付加車線直接接続
✕：交通容量1350pcu/h（改良前）
→2150pcu/h（改良後）
＜最大需要2203pcu（8時台・ケース1）
（一般852+万博1351）

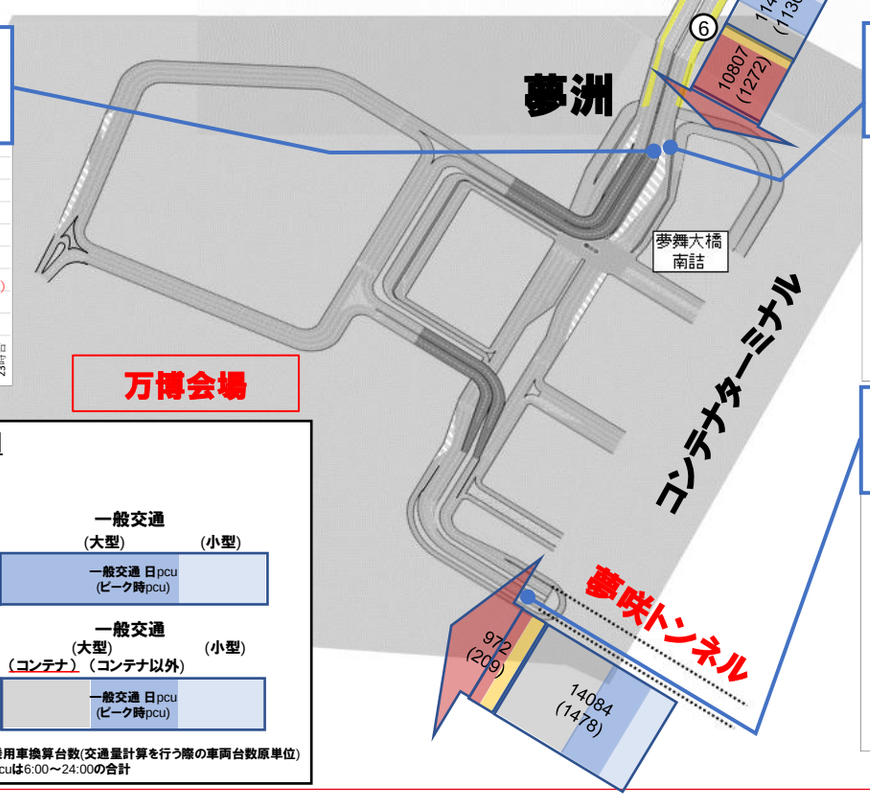


天保山JCT渡り線（大阪港線→湾岸線）
【対策内容（案）】
⑨　2車線化による容量拡大
○：交通容量1700pcu/h（改良前）→2000pcu/h（改良後）
＞最大需要1893pcu（9時台・ケース1）
（一般1379+万博514）



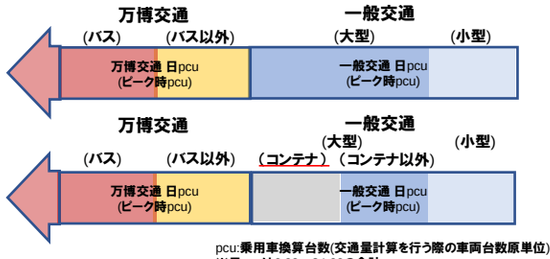
夢咲トンネル（西行）
○：交通容量：3960pcu/h
＞最大需要1687pcu（10時台・ケース2）
（一般1478+万博209）





凡例

棒グラフ　ケース1：左　ケース2：右



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)
※日pcuは6:00～24:00の合計

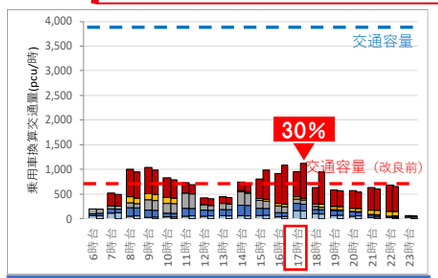
夢洲・舞洲 ⟷ 阪神高速他

天保山JCT～会場周辺における交通影響

（平日・退場方向）

ケース1　団体バス：300台　舞洲自家用車：6,240台

ケース2　団体バス：1,000台　舞洲自家用車：3,450台



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

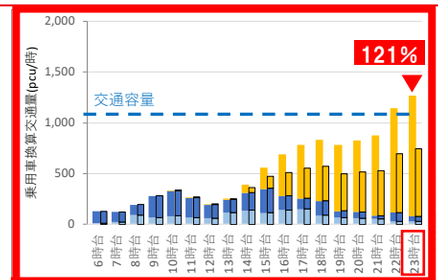
② 南→東（市内方面）の右折立体交差化

③ 信号現示調整

○：交通容量3960pcu/h（右折高架後）

＞最大需要1189pcu（17時台・ケース2）

（一般396+万博793）



白津一丁目交差点（平面・東行）

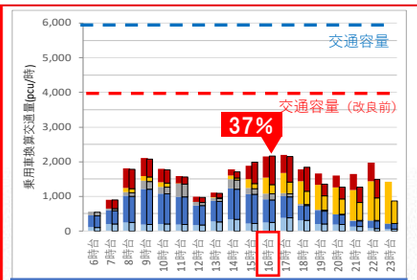
【対策内容】

④ 西側高架取付に伴う交差点改良

✖：交通容量1051pcu/h

＞最大需要1272pcu（23時台・ケース1）

（一般74+万博1198）

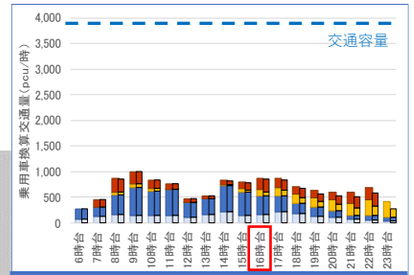


此花大橋（高速+一般道）

○：交通容量5940pcu/h（3車線化後）

＞最大需要2197pcu（16時台・ケース2）

（一般1084+万博1113）



此花大橋（左岸線入口+北港通）

○：交通容量3960pcu/h

＞需要876pcu（16時台・ケース1）

（一般522+万博353）

淀川左岸舞洲入口

○：交通容量1350pcu/h

＞需要92pcu（22時台・ケース1）

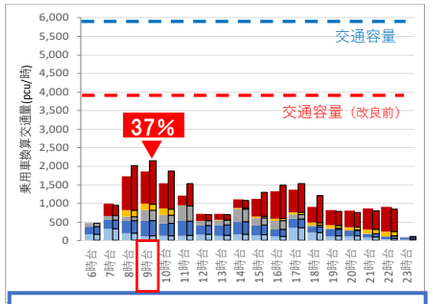
（一般4+万博88）

北港通

○：交通容量3960pcu/h

＞最大需要714pcu（14時台・ケース1）

（一般692+万博22）



夢舞大橋（北行）

【対策】3車線化による容量拡大

○：交通容量5940pcu/h（3車線化後）

＞最大需要2199pcu（9時台・ケース2）

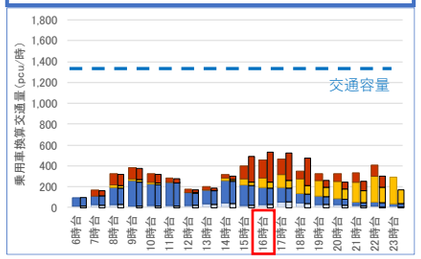
（一般828+万博1371）

湾岸舞洲入口（尼崎方面へ）

○：交通容量1350pcu/h

＞最大需要546pcu（16時台・ケース2）

（一般189+万博357）

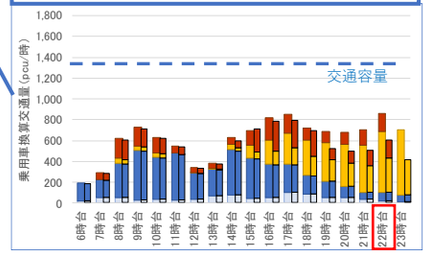


湾岸舞洲入口（天保山方面へ）

○：交通容量1350pcu/h

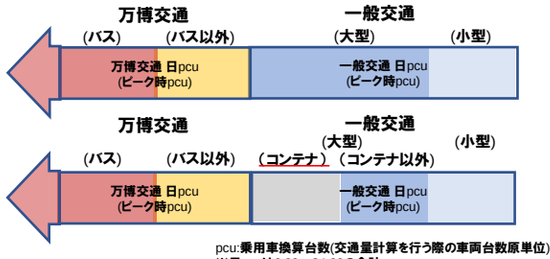
＞最大需要865pcu（22時台・ケース1）

（一般105+万博760）



凡例

棒グラフ　ケース1：左　ケース2：右



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)

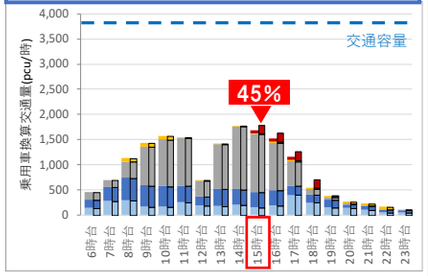
※日pcuは6:00～24:00の合計

夢咲トンネル（東行）

○：交通容量：3960pcu/h

＞最大需要1798pcu（15時台・ケース2）

（一般1609+万博189）

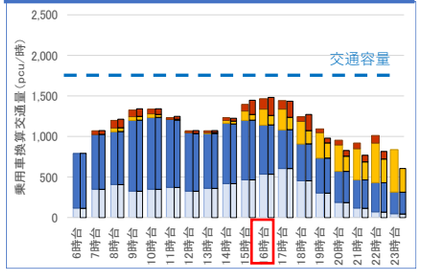


天保山JCT渡り線（湾岸線→大阪港線）

○：交通容量1700pcu/h

＞最大需要1476pcu（16時台・ケース2）

（一般1142+万博334）

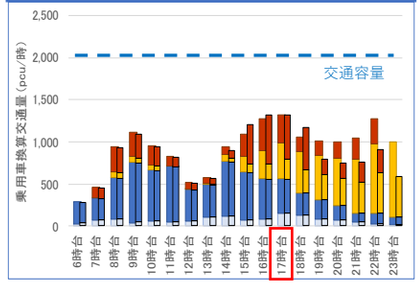


湾岸舞洲入口（料金所）

○：交通容量2000pcu/h

＞最大需要1352pcu（17時台・ケース2）

（一般562+万博790）



夢洲・舞洲 ←→ 阪神高速他

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

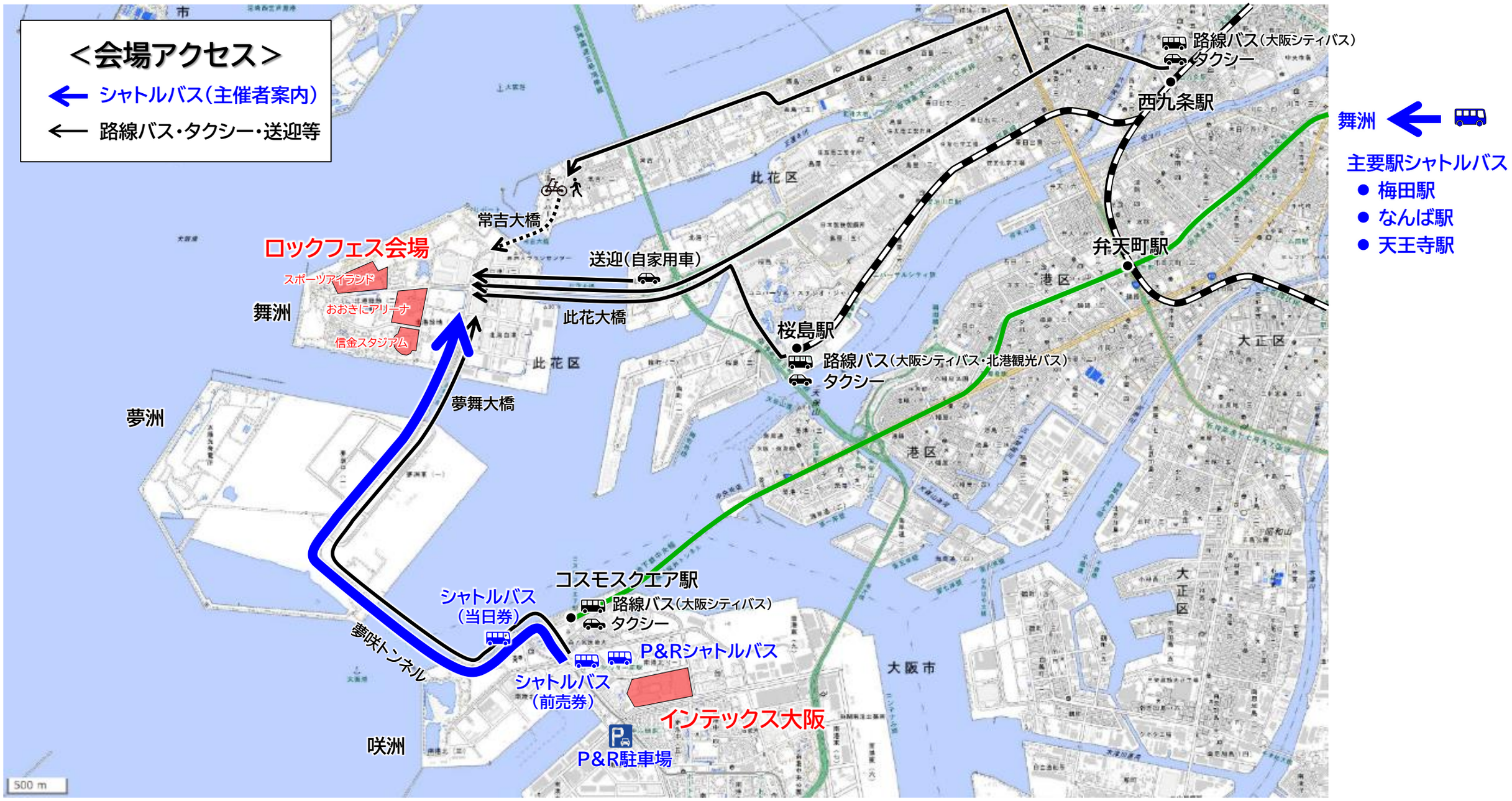
舞洲大規模イベント開催時における道路交通等状況（概要）

都市型ロック・フェスティバル

- 日　時：2023.8.19(土)～8.20(日)　10:00～22:00
- 来場者：**約4万人/日**(計　約8万人)
- 会　場：舞洲(スポーツアイランド、おおきにアリーナ、大阪シティ信用金庫スタジアム)

スーパーコミックシティ

- 日　時：2023.8.20(日)　10:30～15:00
- 来場者：**約4.5万人/日**
- 会　場：インテックス大阪(全館)



舞洲大規模イベント開催時における道路交通等状況（桜島・咲洲）

写真①

9:00頃 JR桜島駅バス停周辺

最大約300人のバス待機列

・ホテル前の歩道に約100m滞留

⇒歩行者の通行を阻害

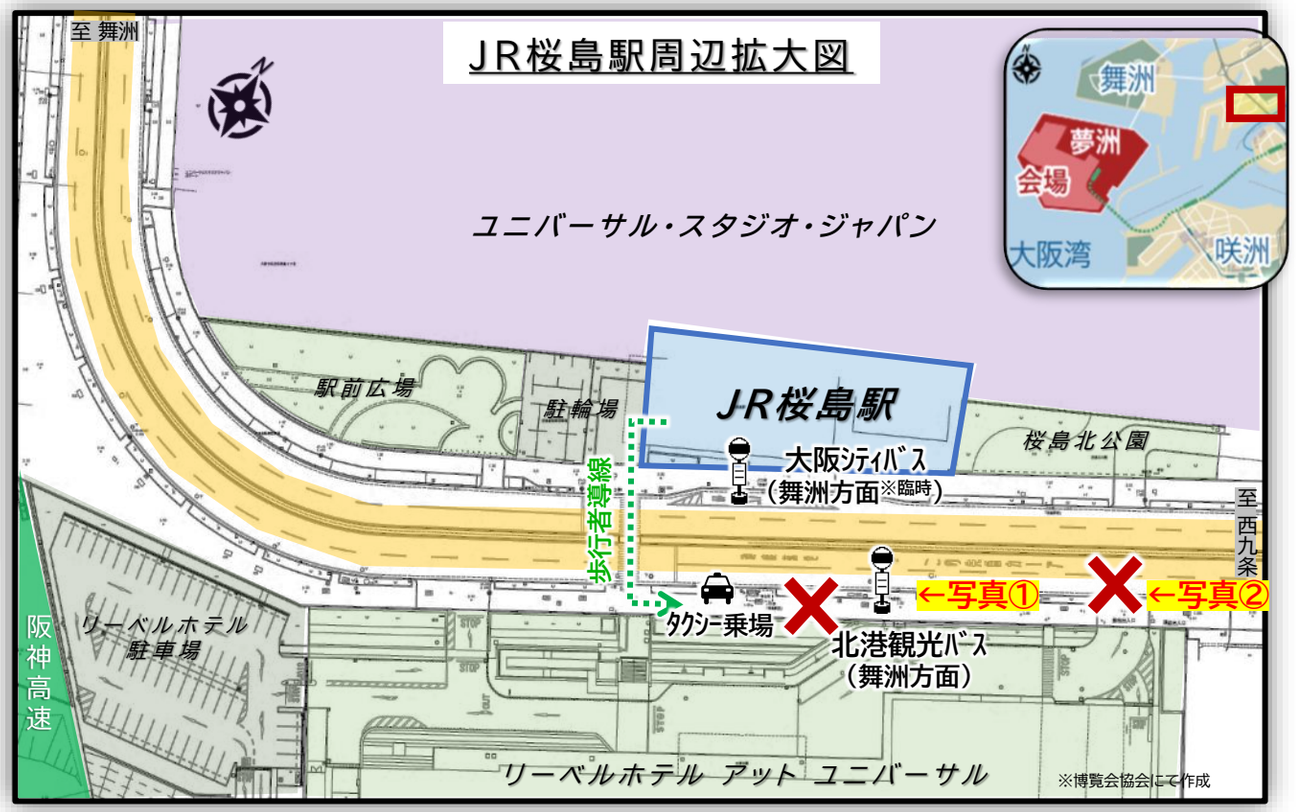
写真②

9:00頃 JR桜島駅前道路

客待ちタクシーによる駐停車

・バス停付近に約10台が駐停車

⇒路線バスの定時運行に支障



写真③

11:00頃 咲州庁舎周辺道路

バスターミナル周辺道路での待機バス

・ターミナル内に待機できないバスが、周辺道路に駐停車

⇒一般車の通行を阻害

写真④

写真⑤

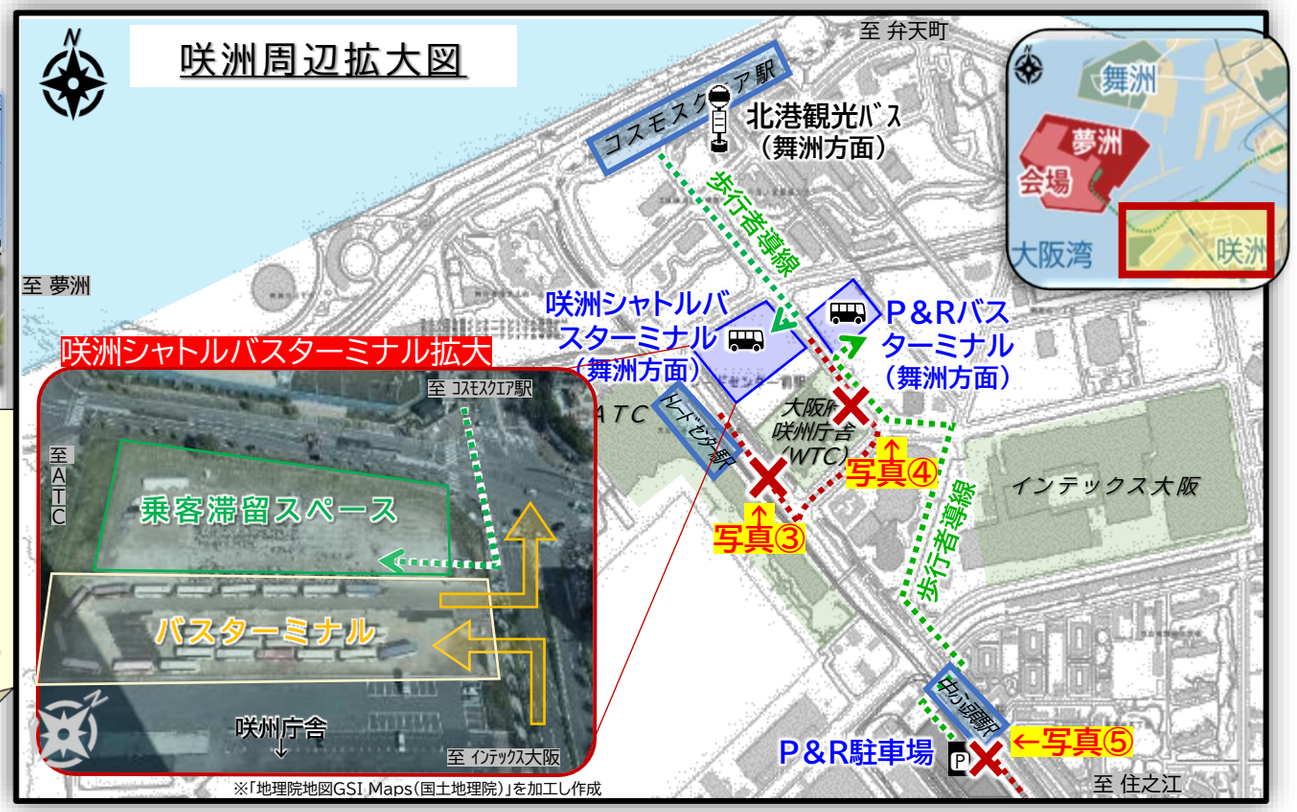
8:30頃

P&R駐車場周辺道路

入庫待ちの渋滞

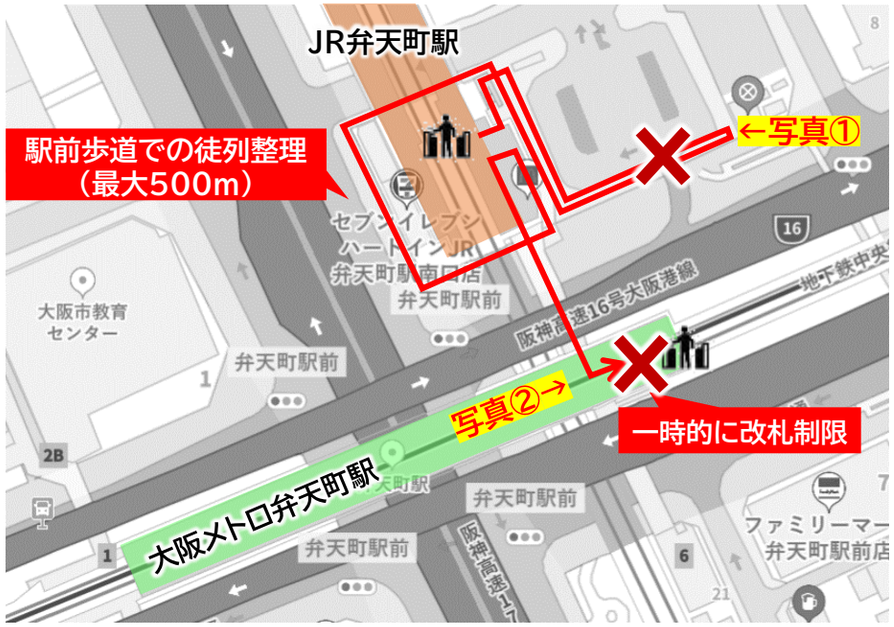
・約600mの待機列発生

⇒一般車の通行を阻害



舞洲大規模イベント開催時における道路交通等状況（弁天町・西九条）

弁天町駅周辺



写真①

9:00頃　JR弁天町駅前

乗換通路渋滞による駅前徒列整理

- 駅前歩道での徒列整理（最大500m）
  JR（12本/時）＞ メトロ（8本/時）

⇒混雑による雑踏対策

写真②

10:15頃　大阪メトロ弁天町東改札

ホーム混雑による改札制限

- ホーム混雑により、一時的に改札制限

⇒混雑による雑踏対策

西九条駅周辺

写真③

8:00頃　西九条駅付近歩道

路線バス乗場300人程度のバス待ち

- 安価な路線バス利用の待ち列発生。

⇒混雑による雑踏対策

写真④

10:00頃　弁天町駅前タクシー乗場

タクシー乗場40名程度の待ち

- 路線バス混雑により多くの待ちが発生

⇒混雑による雑踏対策

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：来場）

※「地理院地図GSI Maps(国土地理院)」及び「SUMMER SONIC 2023 OSAKA MAP」を加工し作成
「SUMMER SONIC 2023 OSAKA MAP」URL：https://www.summersonic.com/info/osaka/map/

写真①

13:00頃　夢舞大橋・常吉大橋付近

常設駐車場は営業

- 規制エリア外から出入りできる2箇所の常設駐車場は営業

⇒来場者の民間駐車場利用

写真②

13:00頃　常吉大橋歩道

常吉大橋経由の自転車利用

- シェアサイクル利用者も多数確認

⇒自転車利用者への適切な誘導

写真③

13:15頃　遊びの丘事務所前

300台程度の自転車が駐輪

- 駐輪場ではない場所に多数の駐輪を確認

⇒予約制駐輪場の周知、違法駐輪対策

写真④

10:30頃　おおきにアリーナ前

タクシーの無理な客扱い

- 誘導に従わず無理なUターンを行うタクシー

⇒誘導に従わないタクシーの規制対応

写真⑤

13:00頃　北港ヨットハーバー付近

ゲリラ駐車場の発生

- 北港ﾖｯﾄﾊｰﾊﾞｰ付近に、ゲリラ駐車場が発生

⇒うろつき交通対策

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：退場）

※「地理院地図GSI Maps（国土地理院）」及び「SUMMER SONIC 2023 OSAKA MAP」を加工し作成
「SUMMER SONIC 2023 OSAKA MAP」URL：https://www.summersonic.com/info/osaka/map/

写真①

21:00頃　舞洲アリーナ前交差点付近

シャトルバスルート上で送迎車両が駐停車

・此花大橋方面に送迎車両による駐停車が多発

⇒シャトルバス及び路線バスの定時運行に支障

写真②

18:00頃　中央シャトルバスターミナル

主要イベント終了後に群衆発生

・1,000人越えの群衆が瞬間的に発生

⇒雑踏対策が必要

写真③

21:00頃　舞洲アリーナ前交差点付近

北バスターミナルへ送迎車の誤侵入

・送迎車両が多数誤侵入

⇒シャトルバスの定時運行に支障

写真④

17:30頃　舞洲アリーナ前交差点付近

バスルート上で客探しタクシーが多数周回

・退場者を探すタクシーが多数周回

⇒シャトルバスの定時運行に支障

写真⑤

18:00頃　バス停（舞洲中央）

路線バス停に約200人のバス待機列

・歩道に約100mの待機列が滞留

⇒歩行者の通を行阻害