

(案)

資料2-4

【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

2024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4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

万博会場（夢洲）



目次

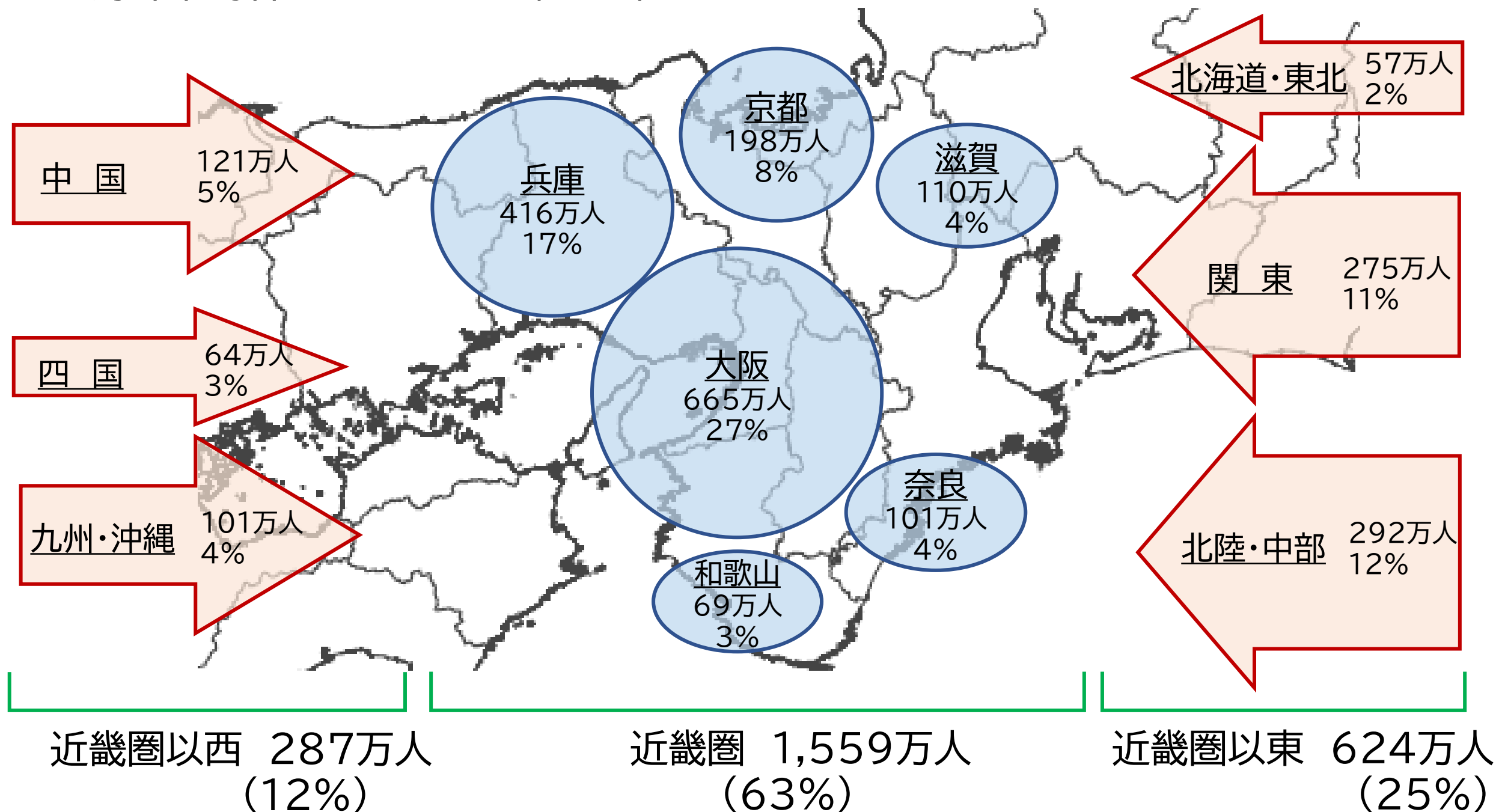
■本編

■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
- 交通分野における新技術の取組
- 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
- 各種料金表
- 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・万博P & R駐車場等の運用

□交通分野における新技術の取組

□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

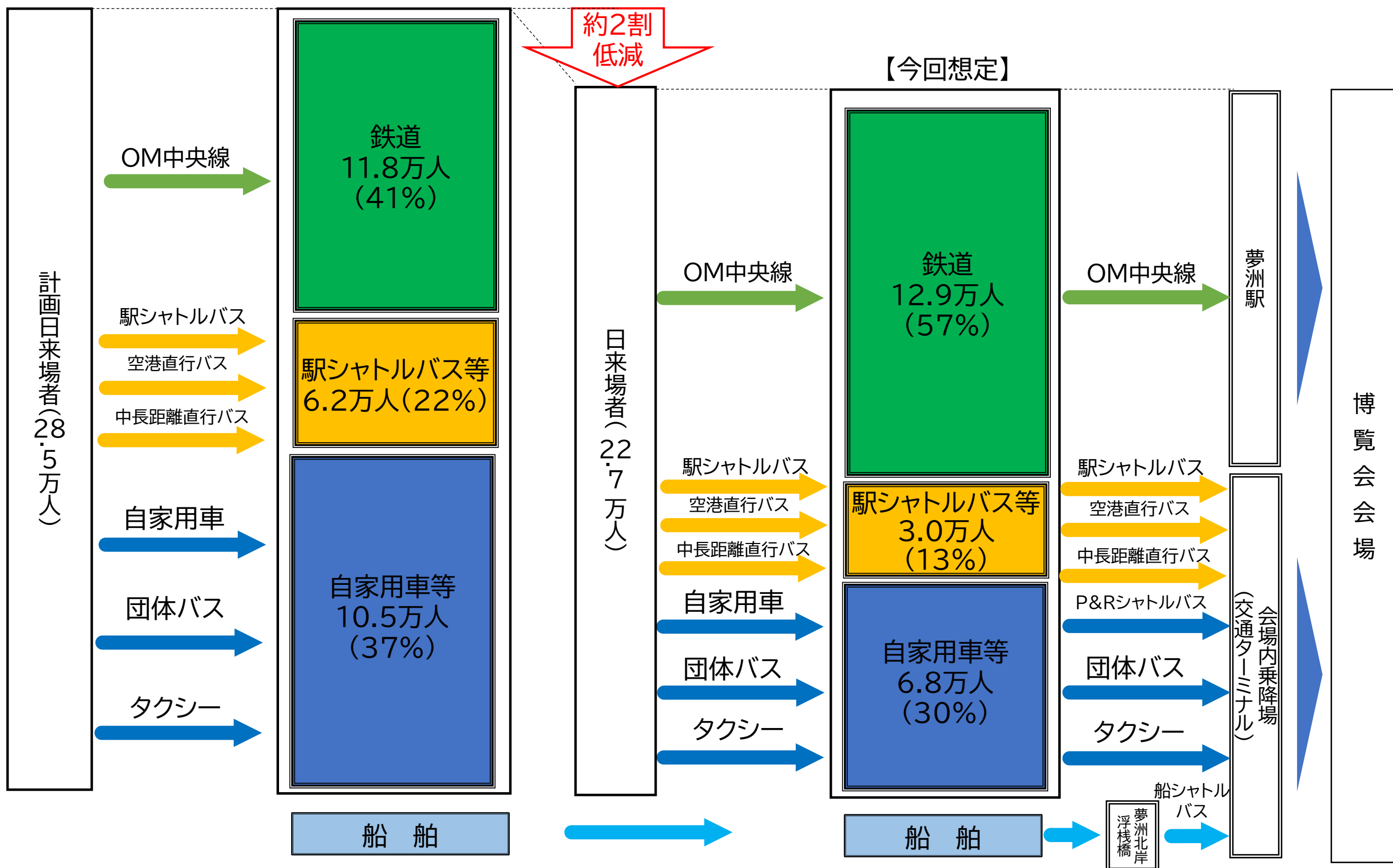
□働きかけTDM実施と期待する効果

□基礎データ

□各種料金表

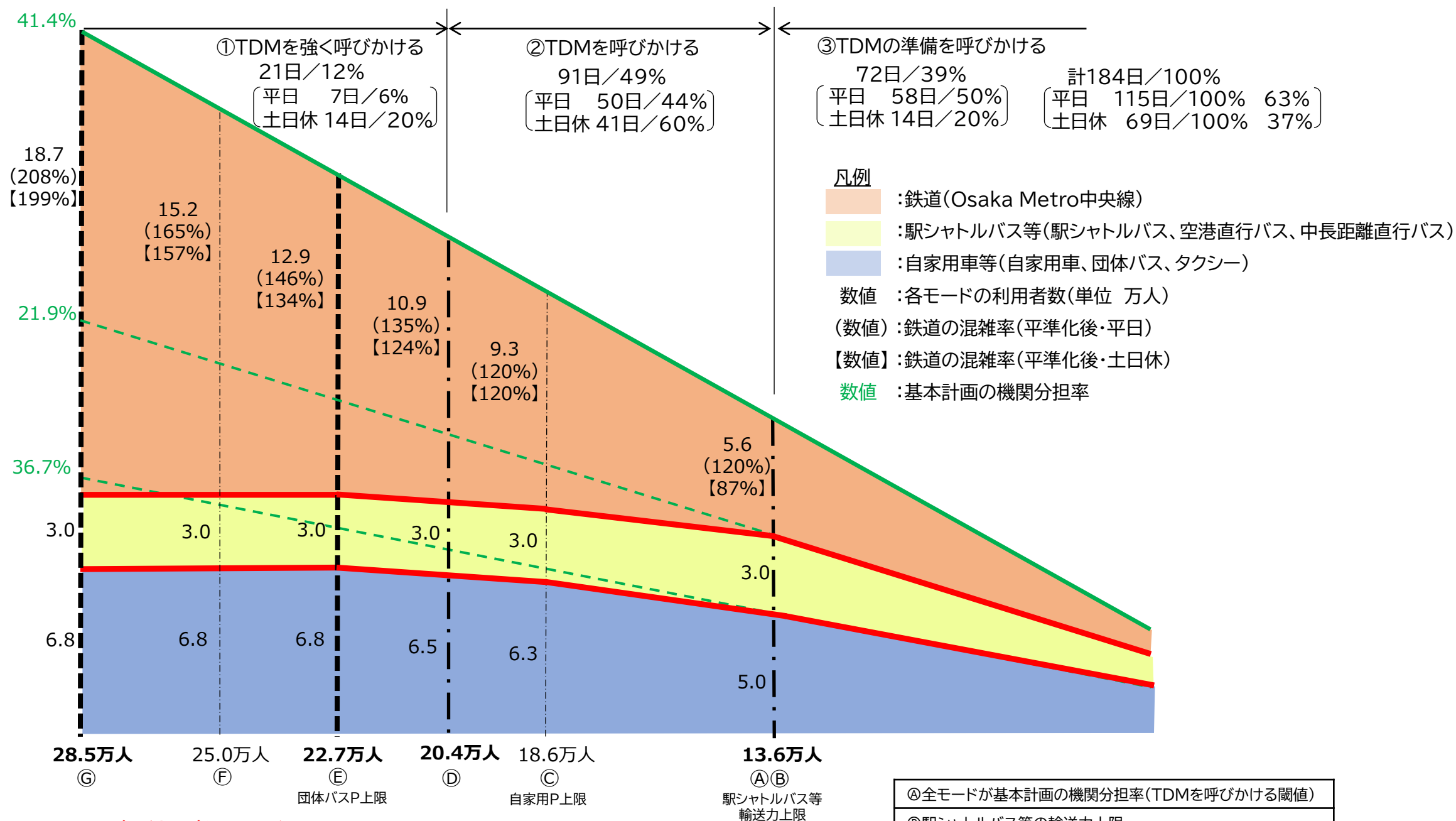
□混雑事例

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
駅シャトルバス等	
自家用車等	
ゲ入	場
ト者	別数

← 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 便数・輸送力 上限到達

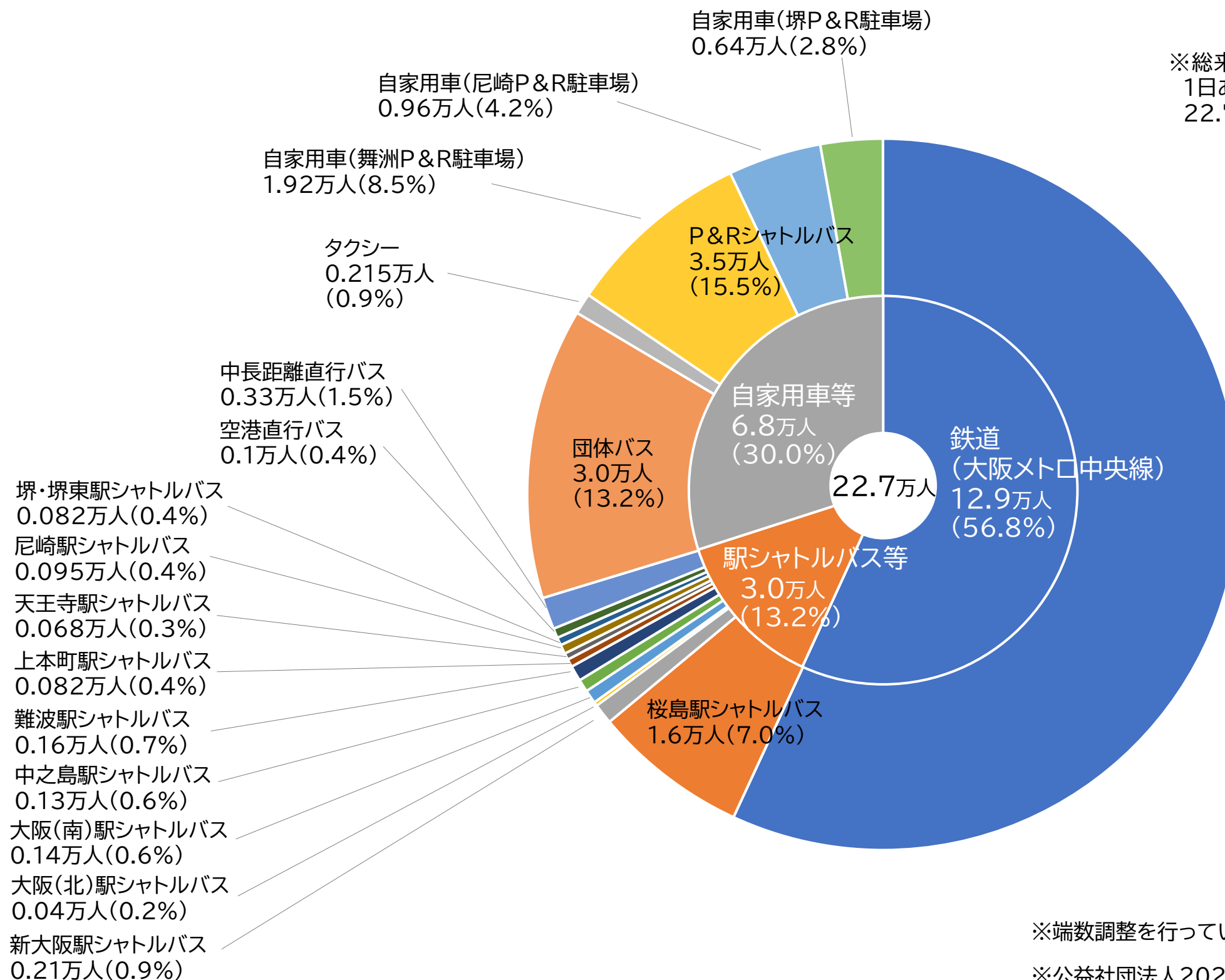
← 万博P&R駐車場 自家用車上限到達

← 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) →

④全モードが基本計画の機関分担率(TDMを呼びかける閾値)
⑤駅シャトルバス等の輸送力上限
⑥自家用P上限
⑦日来場者数の9割(TDMを強く呼びかける閾値)
⑧日来場者数(上位1割平均値)
⑨日来場者数の1割上振れ
⑩基本計画の計画日来場者数

※ 公益社団法人 2025年日本国際博覧会協会にて推計

万博来場者輸送具体方針における各モードシェア図

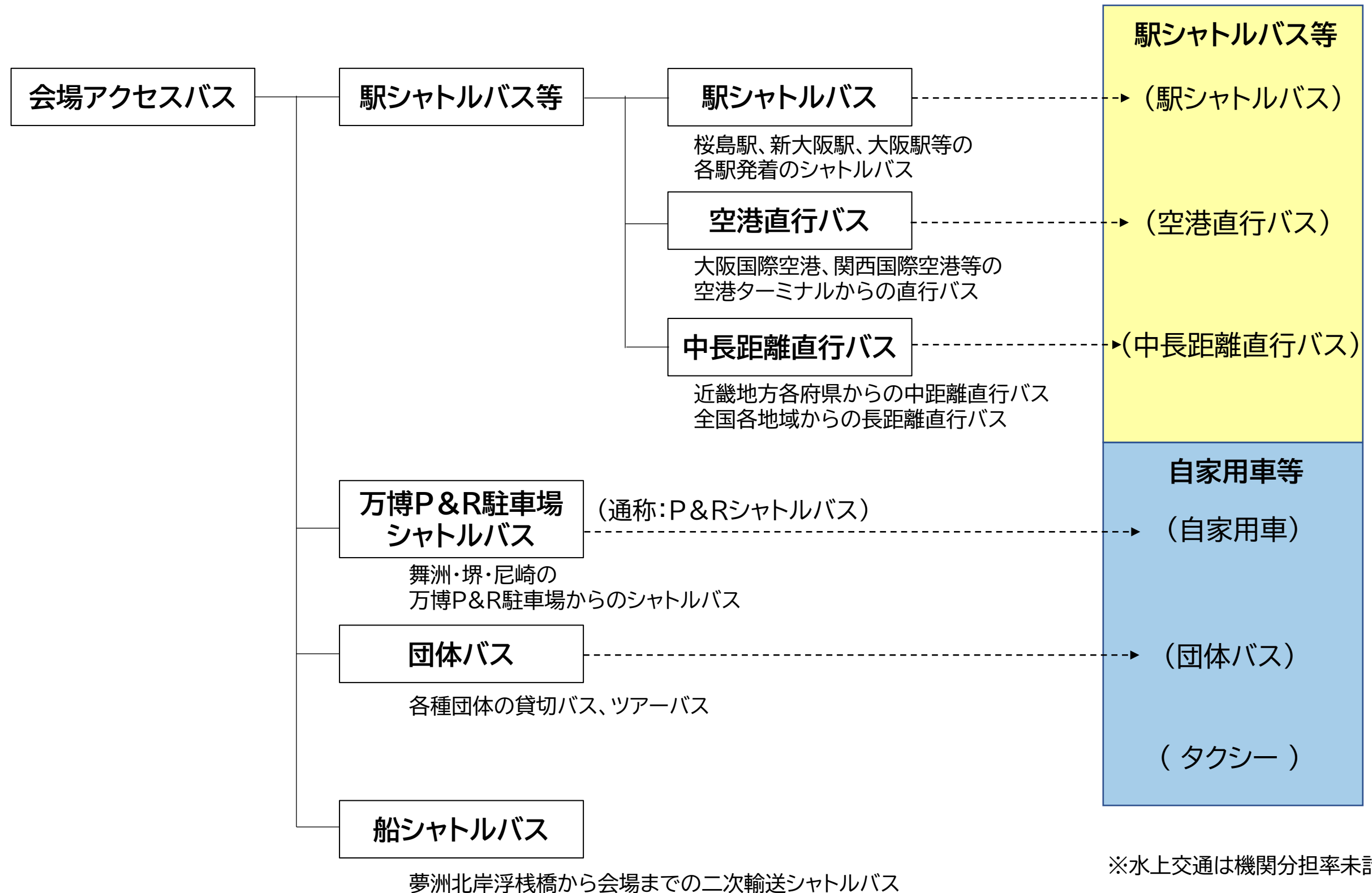


※端数調整を行っているため、合計は一致しない

※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

□交通分野における新技術の取組

□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

□各種料金表

□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

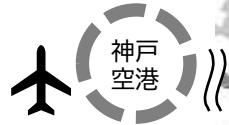


【大阪国際空港直行バス】(9台)
日(最大): 600人/15便
時間(最大): 120人/ 3便

※ 電子地形図25000(国土地理院)を加工して作成

【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



【尼崎P&Rシャトルバス】(51台)
日(最大): 9,600人/213便
時間(最大): 1,900人/ 45便

【舞洲P&Rシャトルバス】(49台)
日(最大): 19,200人/ 350便
時間(最大): 3,300人/ 60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]
129,000人[316,000人]/328便	22,000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	14台	1,000人/ 25便	160人/ 4便
中長距離直行バス ※注2	—	3,300人/ 72便	—
小 計	151台	30,370人/ 618便	6,380人/125便
P&Rシャトルバス	139台	35,200人/ 705便	6,600人/135便
総 計	290台	65,570人/1,323便	12,980人/260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

- (凡例)
- 鉄道ルート
 - 駅シャトルバス発着駅
 - 駅シャトルバス運行ルート
 - 万博P&R駐車場
 - P&Rシャトルバス運行ルート
 - 空港直行バス発着地

※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 2024年2月の日本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

12

夢洲・舞洲における自転車等のアクセスルート(案)

(凡例)

北ルート

淀川リバーサイドサイクルライン

南ルート

大和川リバーサイドサイクルライン

自転車通行制限区間

鉄道



歩道斜路部
押し歩き

淀川リバーサイドサイクルライン

常吉大橋

此花大橋

歩道部
押し歩き

夢舞大橋

- 【北ルート】淀川リバーサイドサイクルラインと連絡し、常吉大橋から舞洲を経由して来場
- 【南ルート】大和川リバーサイド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自転車駐車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ため、警備誘導の観点から注意が必要な箇所には警備スタッフを配置

夢洲自転車駐車場

- ・収容台数…約600台
- ・事前予約制(有料)

夢咲トンネル

コスモスクエア駅

- 咲洲自転車駐車スペース
- ・収容台数…約130台
 - ・予約なし(無料)

大和川リバーサイドサイクルライン

※国土地理院地図を加工して作成

関西エリアにおける主なサイクルライン等

淀川リバーサイドサイクルライン

石川リバーサイドサイクルライン

大和川リバーサイドサイクルライン

大阪ベイサイドサイクルライン

京奈和自転車道

太平洋岸自転車道

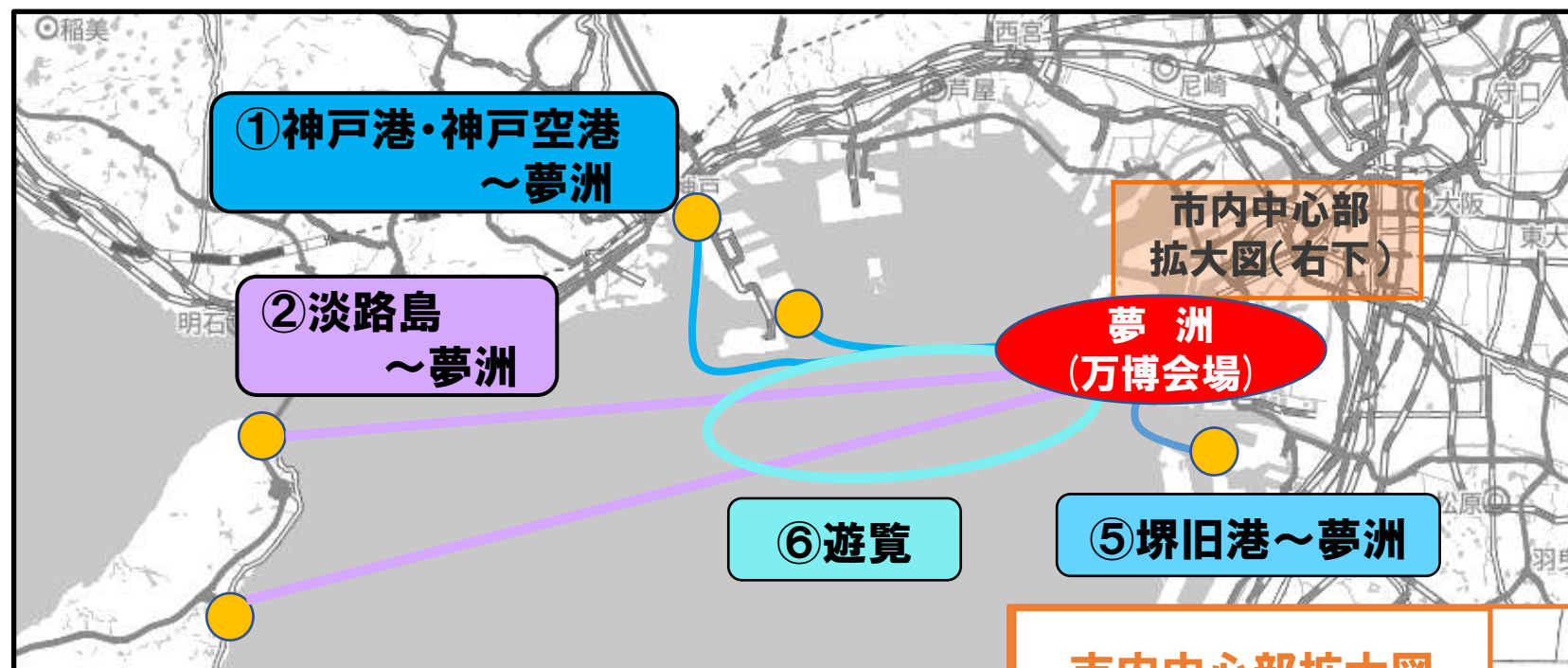
京都府	京都丹波サイクルルート 京都やましろ茶いくるライン ゆりー 加悦岩滝自転車道線
大阪府	なにわ自転車道 北大阪サイクルライン 北河内サイクルライン 南河内サイクルライン
兵庫県	ひょうごサイクリングモデルルート
奈良県	奈良まほろばサイク∞リング (大和平野内における幹線ルート)
和歌山県	WAKAYAMA800

凡 例

- 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)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



万博会場への水上航路



予定ルート

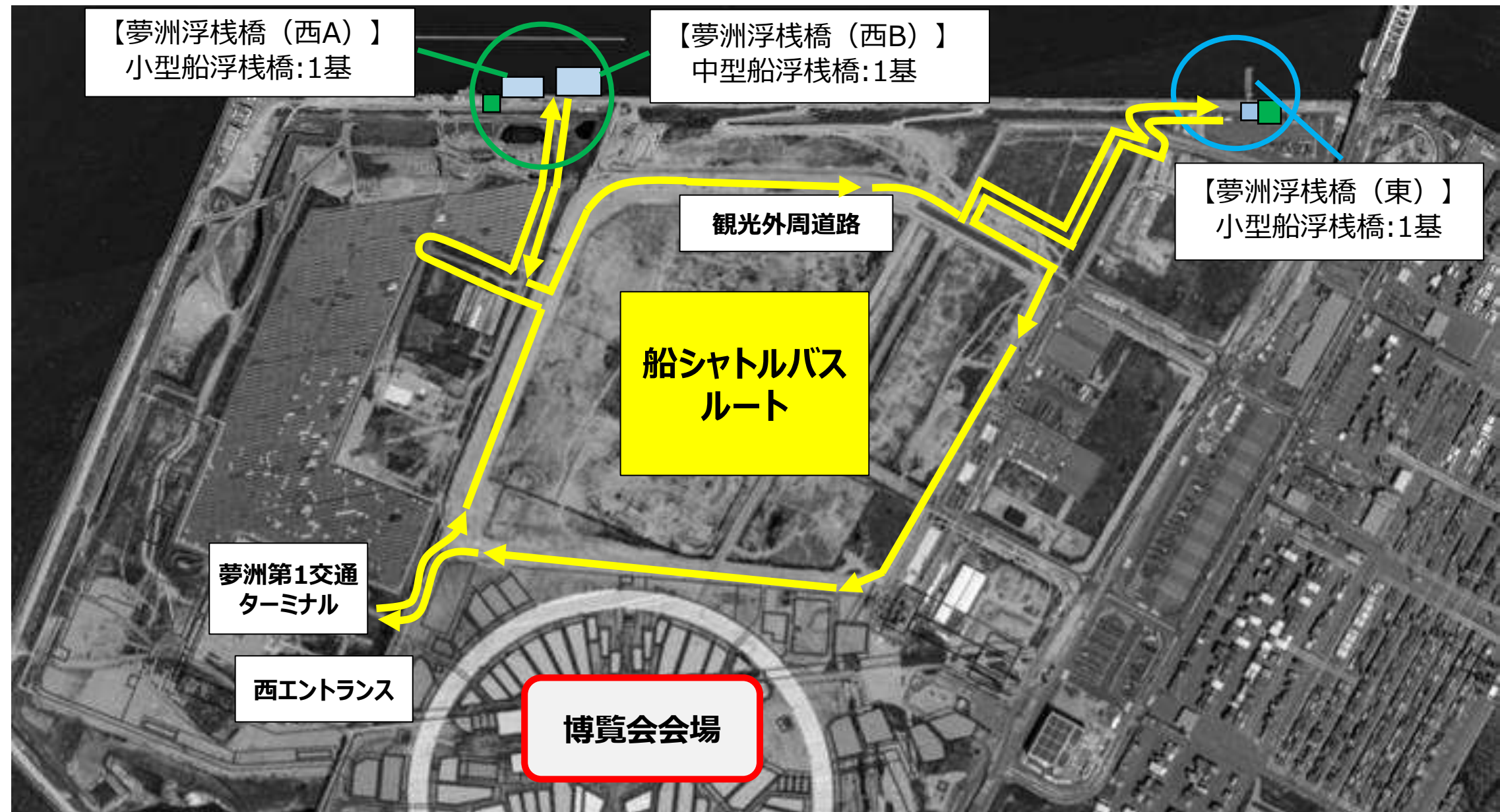
5ルート(①②③④⑤)

1遊覧(⑥)

番号	海上/河川	予定ルート
①	海上	神戸港・神戸空港 ~ 夢洲
②	海上	淡路島 ~ 夢洲
③	河川/海上	市内中心部 ~ 夢洲
④	河川/海上	淀川・十三 ~ 夢洲
⑤	海上	堺旧港 ~ 夢洲
⑥	海上	夢洲発着の遊覧



夢洲北岸浮棧橋及び船シャトルバス運行ルート



大阪市HP「大阪港港湾地域航空写真」を加工して作成

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

- 交通分野における新技術の取組
- 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
- 各種料金表
- 混雑事例

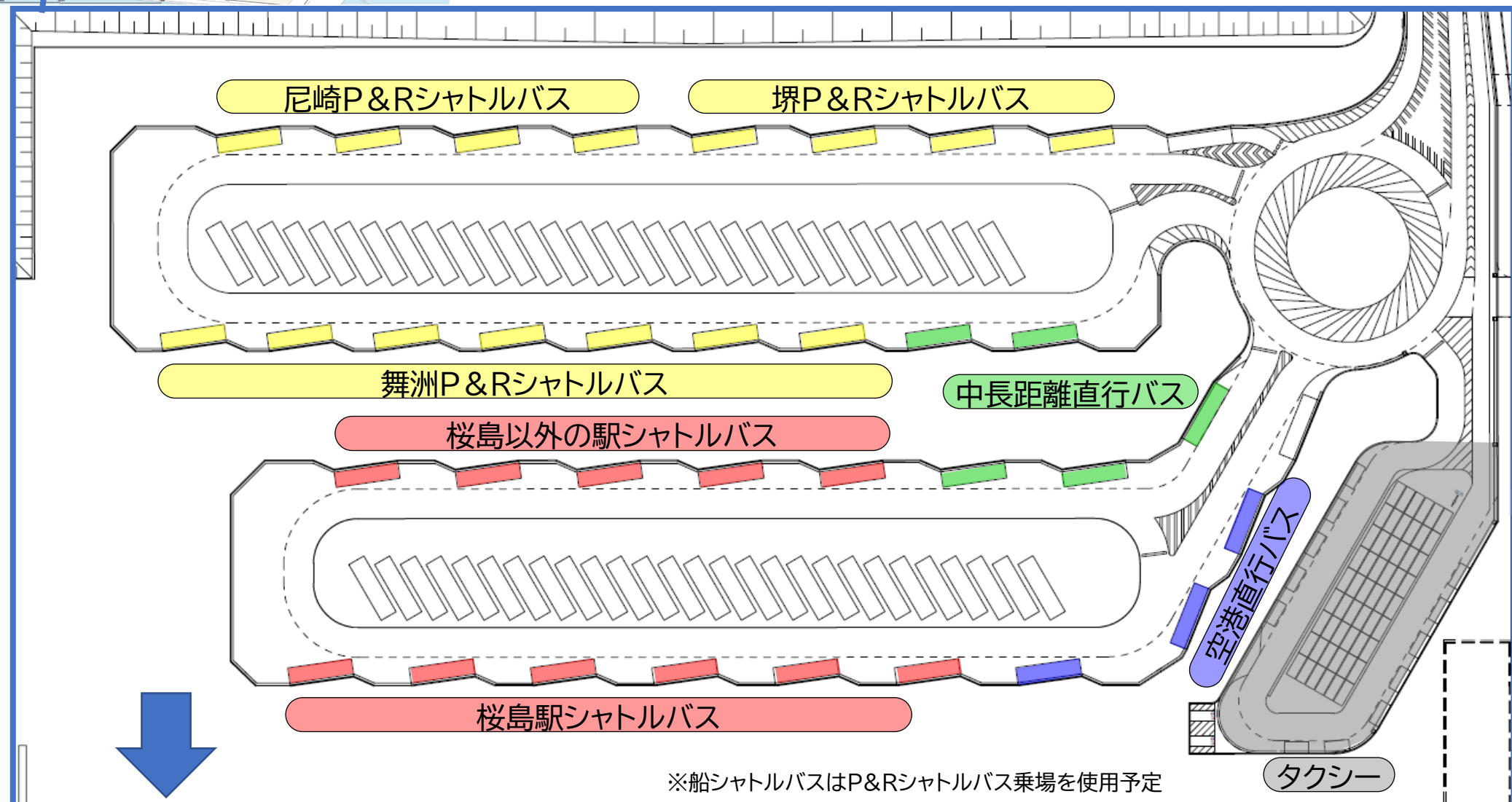
夢洲交通ターミナル等の配置



夢洲第1交通ターミナル



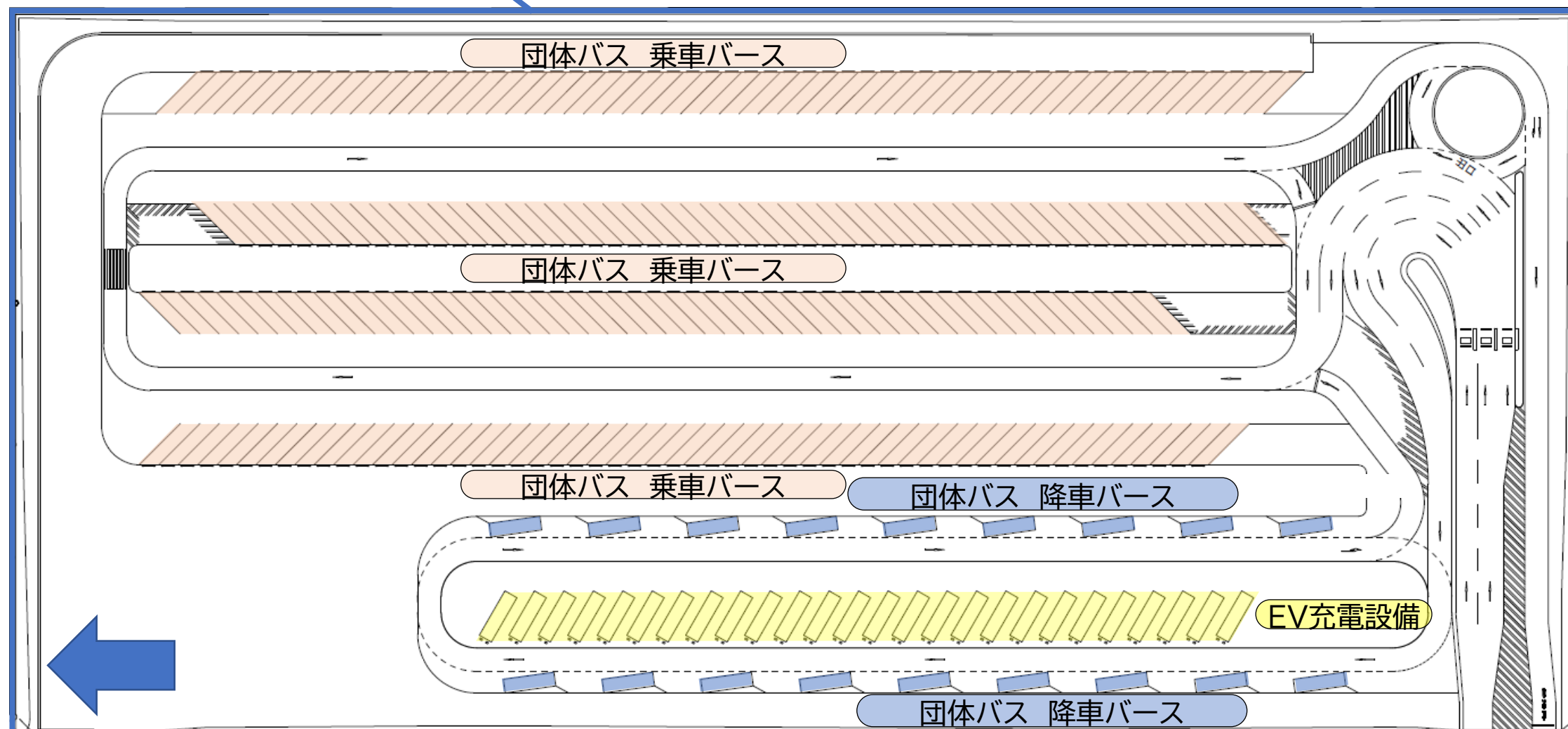
第2交通
ターミナルへ



西ゲートへ

※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

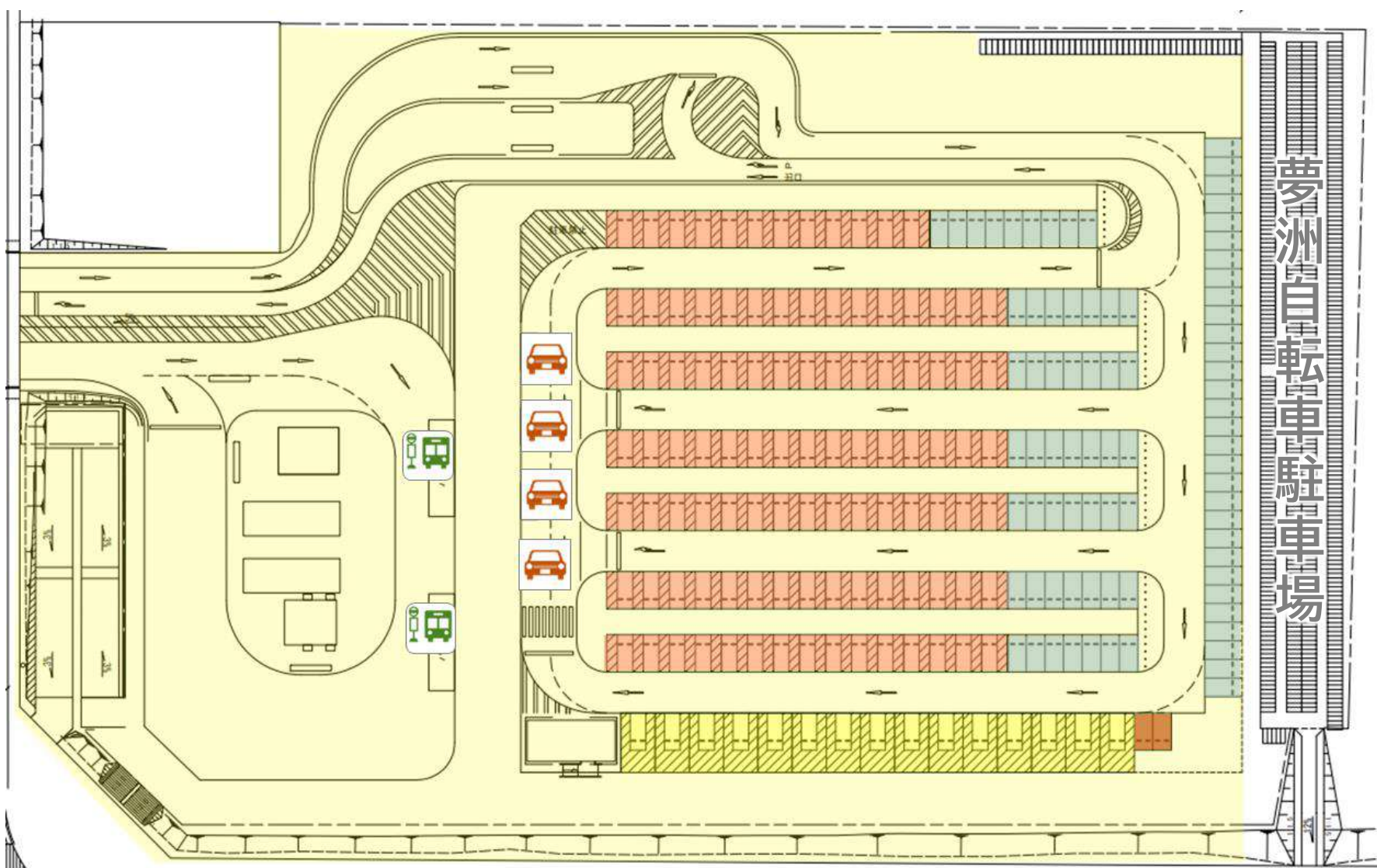


西ゲートへ

※現在調整中の内容であり、今後変わる可能性があります

夢洲障がい者用駐車場

夢洲障がい者用駐車場
自家用車 200台



-  団体バス用乗降場
※障がい者が乗車するバスに限る
-  自家用車用乗降場
-  2.5m幅駐車マス
-  3.5m幅駐車マス
-  4.6m幅駐車マス
-  EV自家用車向け充電器

※現在調整中の内容であり、今後変わる可能性があります



22

舞洲万博P&R駐車場

舞洲万博P&R駐車場全体





団体バス 300～1,000台
自家用車 3,450～6,240台

A 自家用車 1,050台～3,840台
自動二輪車
B 団体バス 300台～1,000台



※国土地理院地図を加工して作成



-  万博P&R駐車場
シャトルバス乗降場
-  万博P&R駐車場
シャトルバス待機場
-  ゆずりあい駐車区画
-  EV自家用車向け充電器

※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

舞洲万博P&R駐車場全体

団体バス 300～1,000台
自家用車 3,450～6,240台

舞洲AB

A 自家用車 1,050台～3,840台
自動二輪車
B 団体バス 300台～1,000台

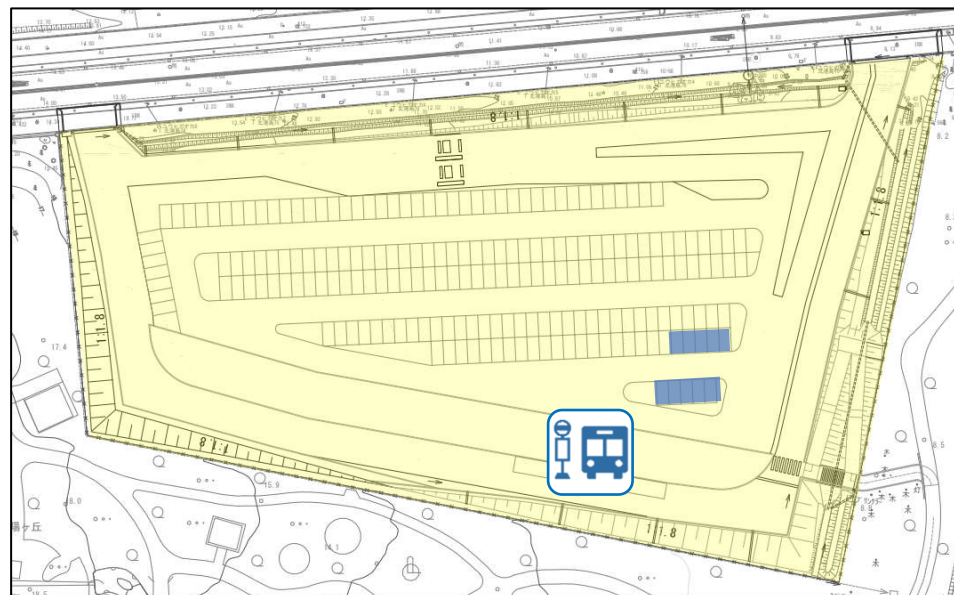


- 万博P&R駐車場
シャトルバス乗降場
- 万博P&R駐車場
シャトルバス待機場
- ゆずりあい駐車区画
- EV自家用車向け充電器

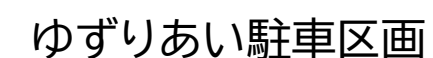
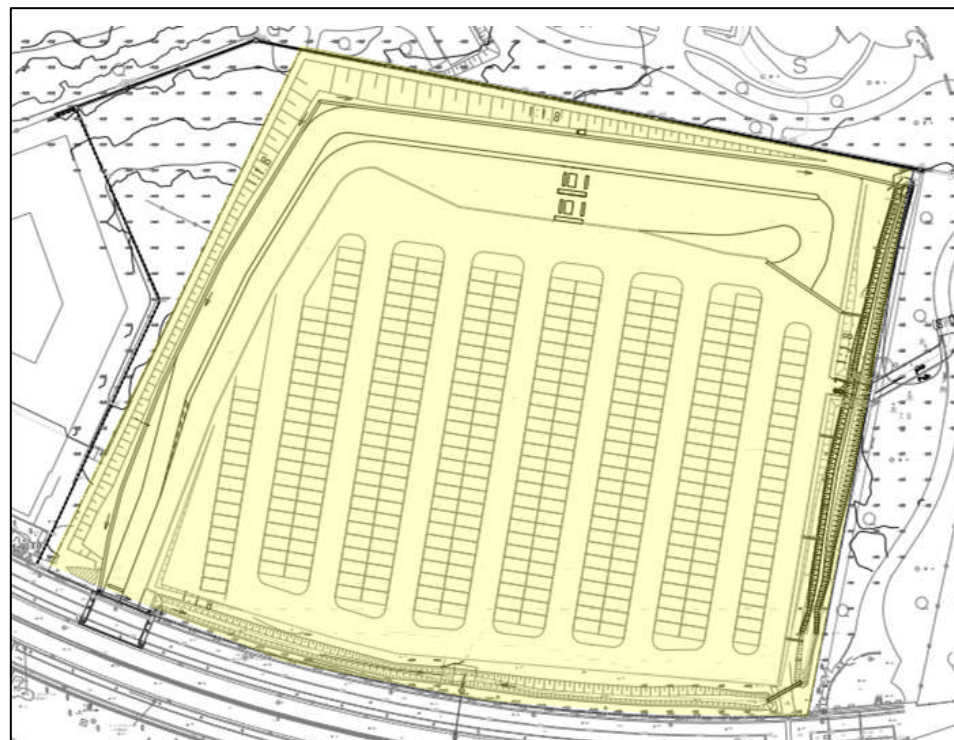
※現在調整中の内容であり、今後変わる可能性があります

団体バス	300~1,000台
自家用車	3,450~6,240台

C 自家用車200台



D 自家用車300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

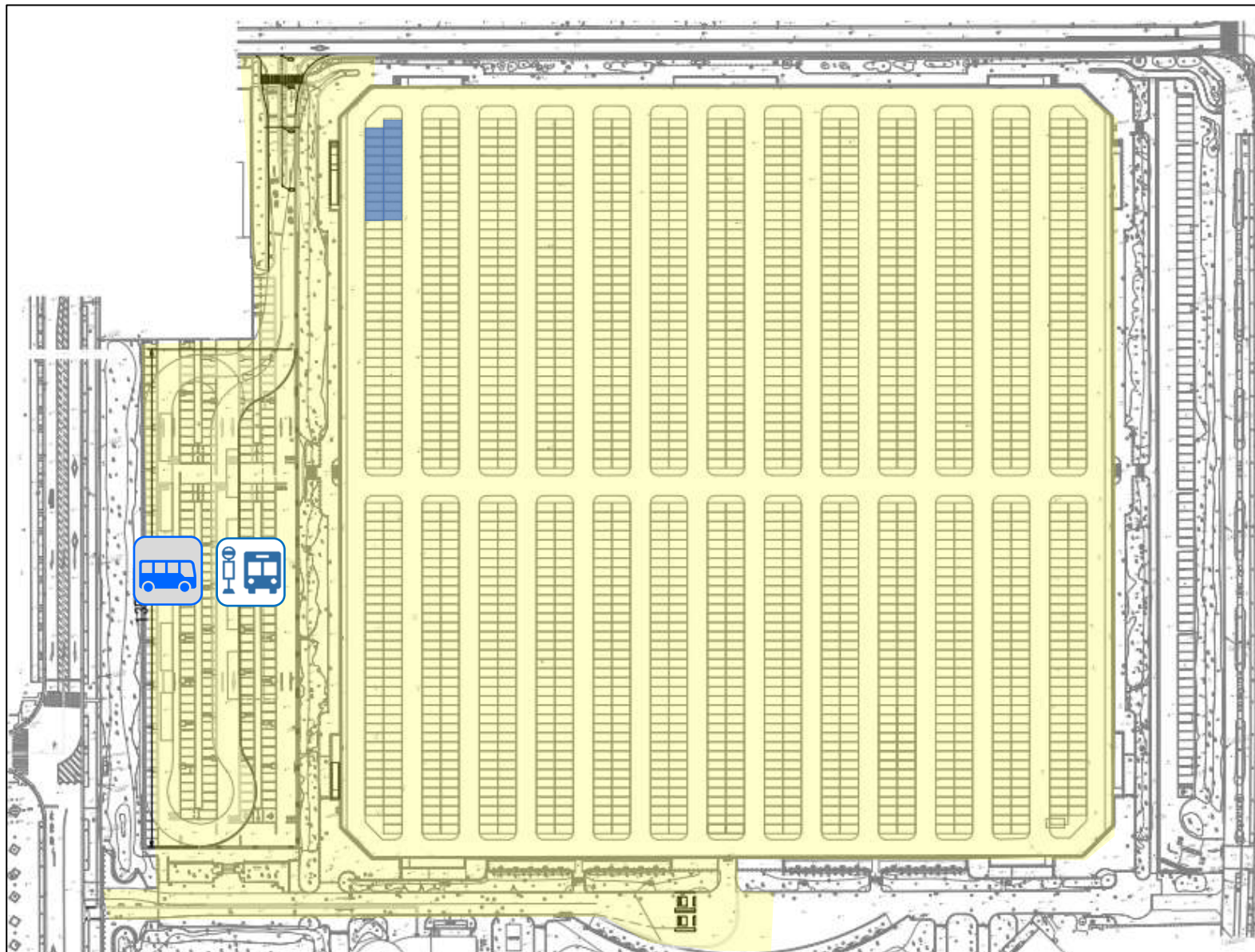
舞洲万博P&R駐車場

舞洲万博P&R駐車場全体

団体バス 300～1,000台
自家用車 3,450～6,240台

舞洲E

E 自家用車1,900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



万博P&R駐車場
シャトルバス乗降場



万博P&R駐車場
シャトルバス待機場

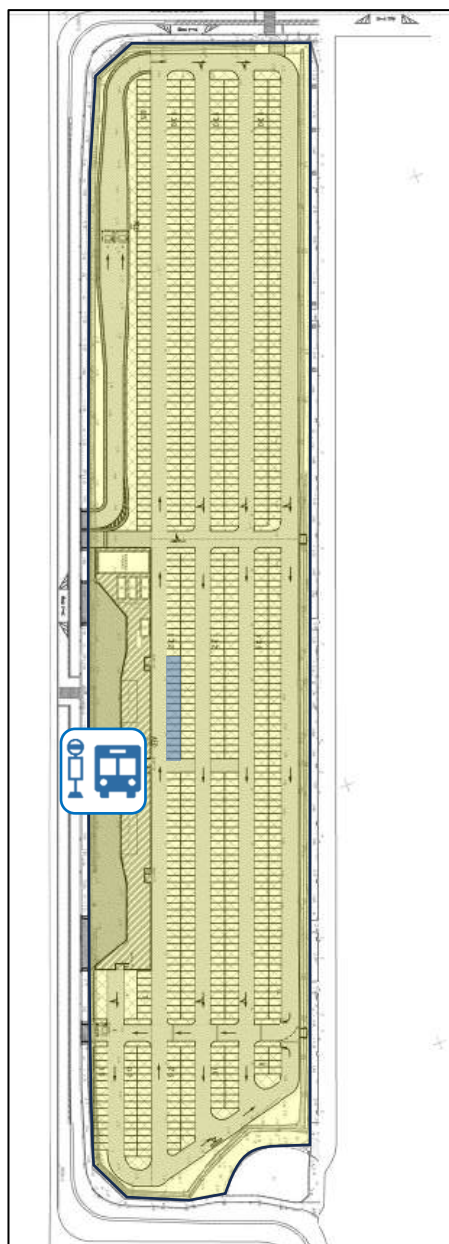


ゆずりあい駐車区画

堺万博P&R駐車場

堺万博P&R駐車場全体
自家用車 2,000台

堺B



堺A



堺万博P&R駐車場A
自家用車 1,000台

堺万博P&R駐車場B
自家用車 1,000台



万博P&R駐車場
シャトルバス乗降場



万博P&R駐車場
シャトルバス待機場



ゆずりあい駐車区画

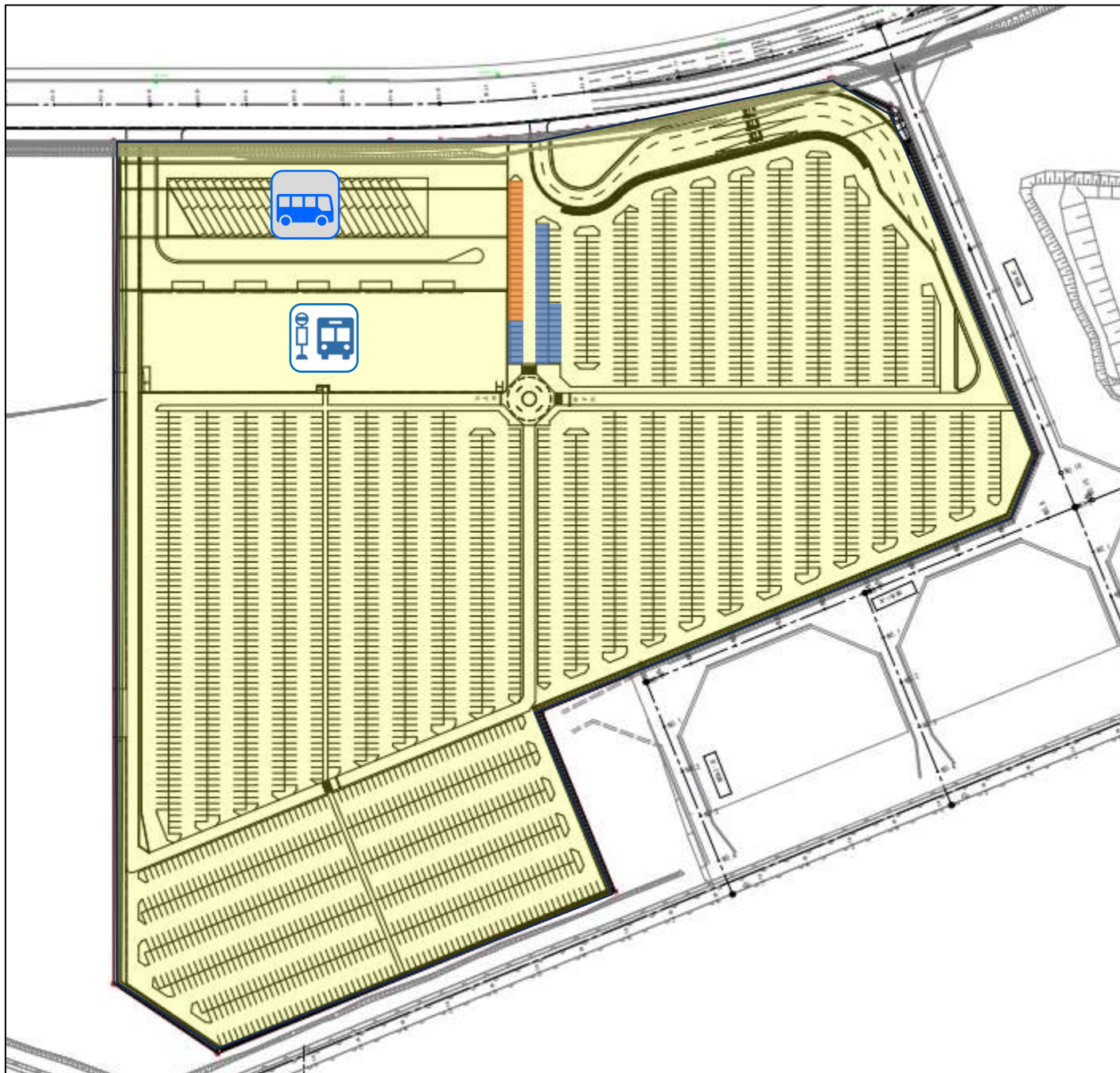


EV自家用車向け充電器





※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

尼崎万博P&R駐車場
自家用車 3,000台




※国土地理院地図を加工して作成

-  万博P&R駐車場
シャトルバス乗降場
-  万博P&R駐車場
シャトルバス待機場
-  ゆずりあい駐車区画
-  EV自家用車向け充電器

※現在調整中の内容であり、今後変わる可能性があります

万博P&R駐車場等の施設所在地

施 設	施設所在地	施設の入口所在地	
	住所	緯度/経度	マップコード※ 
舞洲万博P&R駐車場A	大阪府大阪市此花区北港緑地2丁目1	34°39'59.7"N 135°23'33.9"E	1 272 553*78
舞洲万博P&R駐車場B	大阪府大阪市此花区北港緑地2丁目1	34°40'09.8"N 135°24'12.6"E	1 273 862*75
		34°40'07.1"N 135°23'58.0"E	1 273 757*17
舞洲万博P&R駐車場C	大阪府大阪市此花区北港緑地2丁目2	34°39'59.6"N 135°23'33.8"E	1 272 523*45
舞洲万博P&R駐車場D	大阪府大阪市此花区北港緑地2丁目2	34°39'51.3"N 135°23'32.5"E	1 272 282*03
舞洲万博P&R駐車場E	大阪府大阪市此花区北港緑地1丁目1	34°39'48.8"N 135°23'54.0"E	1 273 214*51
堺万博P&R駐車場A	大阪府堺市堺区匠町	34°36'02.3"N 135°25'55.9"E	1 037 606*03
堺万博P&R駐車場B	大阪府堺市堺区築港八幡町1	34°35'59.7"N 135°26'47.6"E	1 038 567*74
尼崎万博P&R駐車場	兵庫県尼崎市船出	34°41'10.2"N 135°23'34.3"E	1 332 854*00
夢洲障がい者用駐車場	大阪府大阪市此花区夢洲中1丁目1	34°39'05.5"N 135°23'29.2"E	1 212 699*27
夢洲第1交通ターミナル	大阪府大阪市此花区夢洲中1丁目地先	34°39'09.9"N 135°22'52.2"E	1 211 842*62
夢洲第2交通ターミナル	大阪府大阪市此花区夢洲中1丁目地先	34°39'24.1"N 135°23'00.7"E	1 241 340*23
夢洲自転車駐車場	大阪府大阪市此花区夢洲中1丁目1	34°39'07.7"N 135°23'35.5"E	1 212 766*21

※マップコードとは、日本全国の緯度経度を数値化した番号。マップコードの検索や利用は無料。カーナビの目的地設定で利用可能(対応機種に限る)。
「マップコード」および「MAPCODE」は(株)デンソーの登録商標です。

【凡例】団体バス動線

- 6 乗車
7 退場

乗降場
(夢洲第2交通ターミナル)

夢洲第1交通ターミナル

万博会場

待機場
(舞洲万博P&R駐車場)

湾岸舞洲出入口

阪神高速
北港JCT

夢洲駅

夢洲

Osaka Metro 中央線

※国土地理院地図を加工して作成

※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

団体バスの運用

【事前予約制】

- 乗降場の利用日時を
降車と乗車別に予約
- 併せて待機場も予約

①来場

来場目的のバスは、直接乗降場へ

②降車

行きのバスから降車

乗降場入口
予約車のみ進入可能

乗降場
(夢洲第2交通ターミナル)

降車

乗車

⑦退場

待機場
(舞洲万博P&R駐車場)

④待機

団体の退場時間まで待機

⑤回送(待機場→乗降場)
団体の退場時間にあわせて
乗降場へ出発

③回送(乗降場→待機場)
乗客降車後、バスは待機場へ移動

⑥乗車

帰りのバスに乗車

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



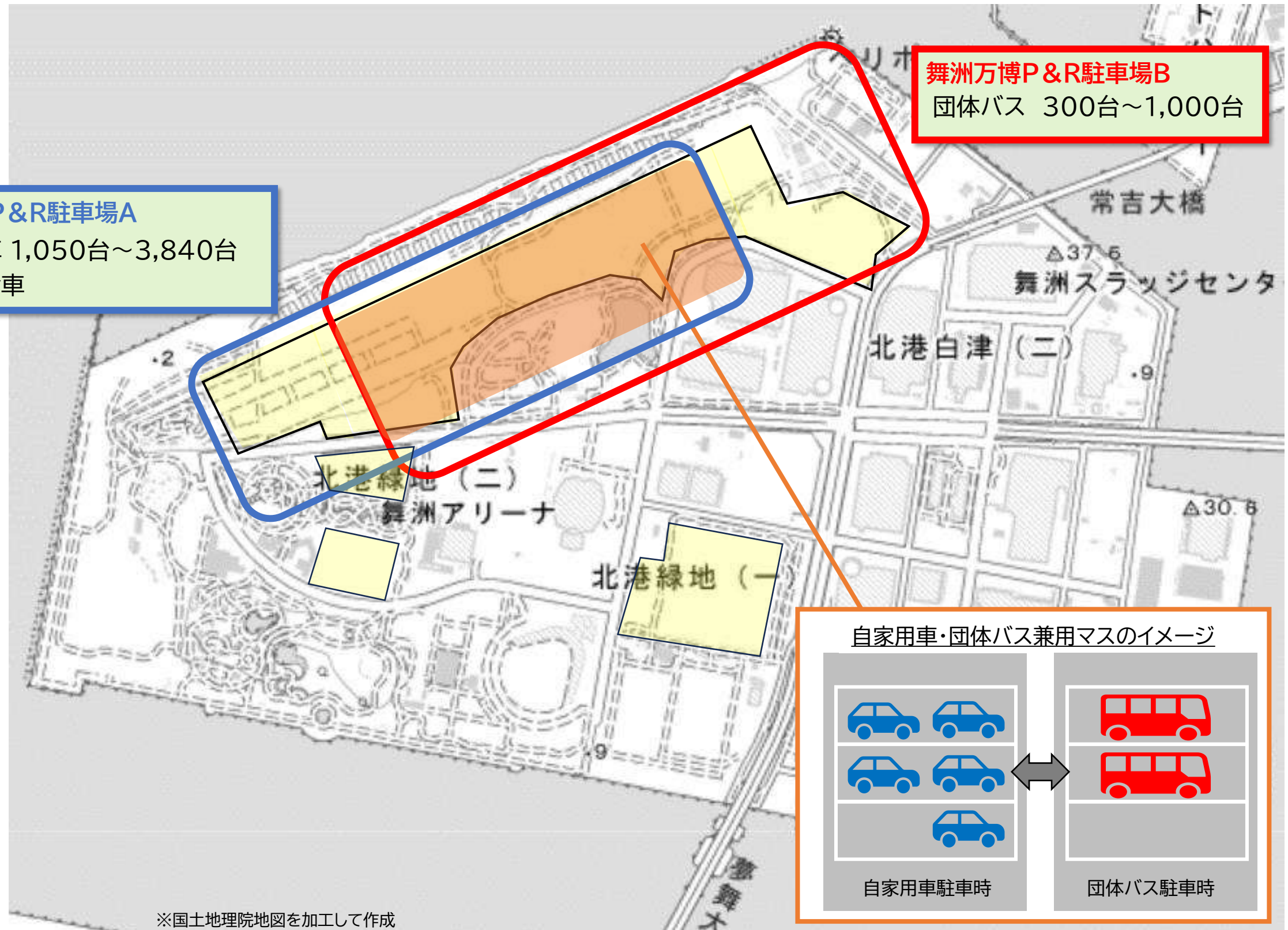
団体バス待機場の兼用マスのイメージ

舞洲万博P&R駐車場A

自家用車 1,050台～3,840台
自動二輪車

舞洲万博P&R駐車場B

団体バス 300台～1,000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

万博P&R駐車場等における料金区分と受入車種

料金区分	車種区分	(参考) ※※ ナンバープレートの地色	(参考) 代表的な車種のイメージ
自家用車	軽自動車	黄色 黒色 秋田599 あ 20-46 品川55 そ 42-49	 画像提供: 本田技研工業株式会社 出典: トヨタ同社株式会社HP N-BOX ピクニス など
	普通自動車 (横幅2.5m×車長5.0m以下の車両に限る) (乗車定員10人以下)	白色 緑色 秋田599 あ 20-46 秋田599 あ 20-46	 出典: トヨタ自動車株式会社HP プリウス ハイエース など
自動二輪車	原動機付自転車 (特例特定小型原動機付自転車以外の 第一種原動機付自転車※) (総排気量50cc以下)	白色 水色 (代表例であり、自治体により異なる) 大阪市1 は2025 大阪市8 は2025	 画像提供: 本田技研工業株式会社 画像提供: 株式会社Luup ミニバイク ミニカー 電動キックボード ※特例特定小型原動機付自転車を除くもの
	原動機付自転車 (第二種原動機付自転車※) (総排気量50cc超125cc以下)	黄色 桃色 (代表例であり、自治体により異なる) 大阪市6 は2025 大阪市7 は2025	 画像提供: 本田技研工業株式会社 バイク
	自動二輪車 (総排気量125cc超)	白色(緑枠) 緑色(白枠) 東京 あ 12-34 東京 あ 12-34	 画像提供: 本田技研工業株式会社 オートバイ
自転車	軽車両(自転車)	—	 画像提供: 株式会社あさひ 自転車
	原動機付自転車 (特例特定小型原動機付自転車に限る) (総排気量50cc以下)	白色 市市市市市市 55	 画像提供: 株式会社Luup 電動キックボード ※最高速度表示灯の点滅時に6km/hを超える速度が出ない等の条件を満たすもの
バス	中型自動車 (横幅2.5m×車長5.0mを超過する車両) (乗車定員11人以上)	白色 緑色 秋田599 あ 20-46 秋田599 あ 20-46	 画像提供: 三菱ふそうトラック・バス株式会社 ロングバン マイクロバス
	大型自動車、特殊自動車 (横幅3.3m×車長13.0m以下の車両に限る)	白色 緑色 秋田599 あ 20-46 秋田599 あ 20-46	 画像提供: いすゞ自動車株式会社 大型バス

※道路運送車両法による分類

※※出典: 国交省及び各自治体HP等

万博P&R駐車場等における受入車種区分

○:利用可能な駐車場・交通ターミナルを示す
 (下表に含まれない車両は、原則受け入れ不可とする)

料金区分		場所	万博P & R駐車場						夢洲第2 交通 ターミナル	夢洲 障がい者用 駐車場	夢洲 自転車 駐車場		
			舞洲					堺				尼崎	
			A	B	C	D	E	A					B
自家用車			○	—	○	○	○	○	○	○	—	○	—
	うち、EV車両の受入 (EV充電器設置駐車場)		○	—	—	—	—	○	—	○	—	○	—
自動 二輪車			○	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
自転車			—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	○
バス			—	○	—	—	—	—	—	—	○ (乗降のみ)	○ (乗降のみ)	—

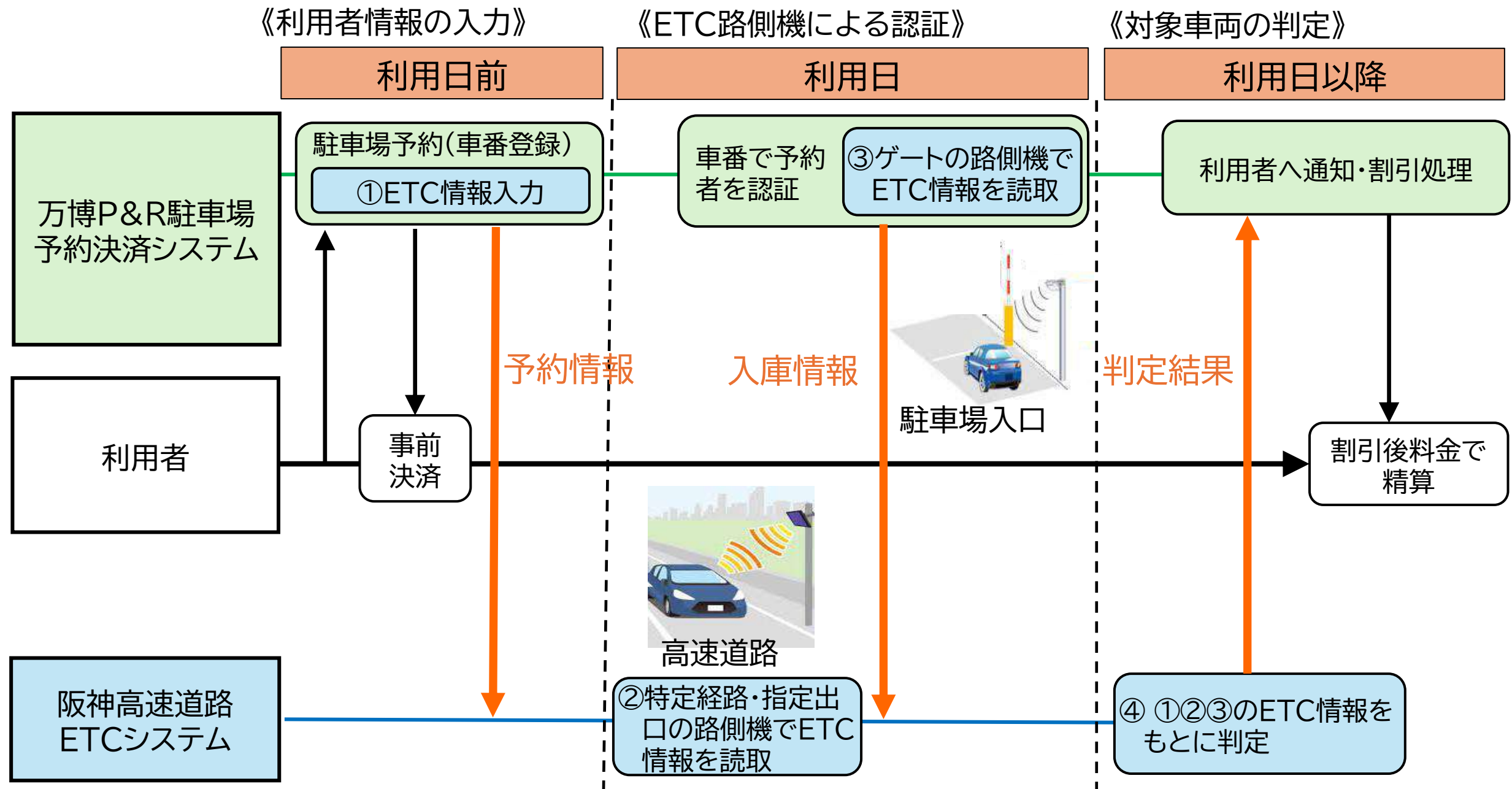
万博P&R駐車場・交通ターミナル等における受入車種区分

○:利用可能な駐車場・交通ターミナルを示す
 (下表に含まれない車両は、原則受け入れ不可とする)
 (下表に記載する車両については、料金を徴収しない)

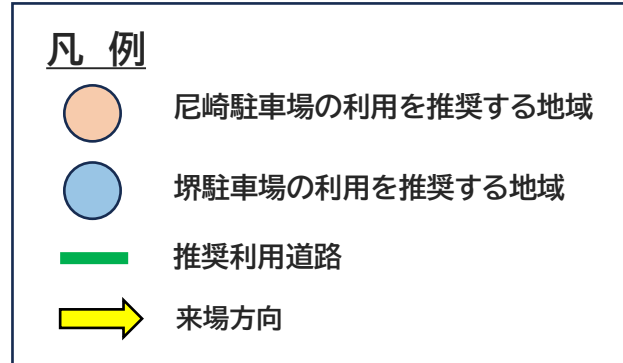
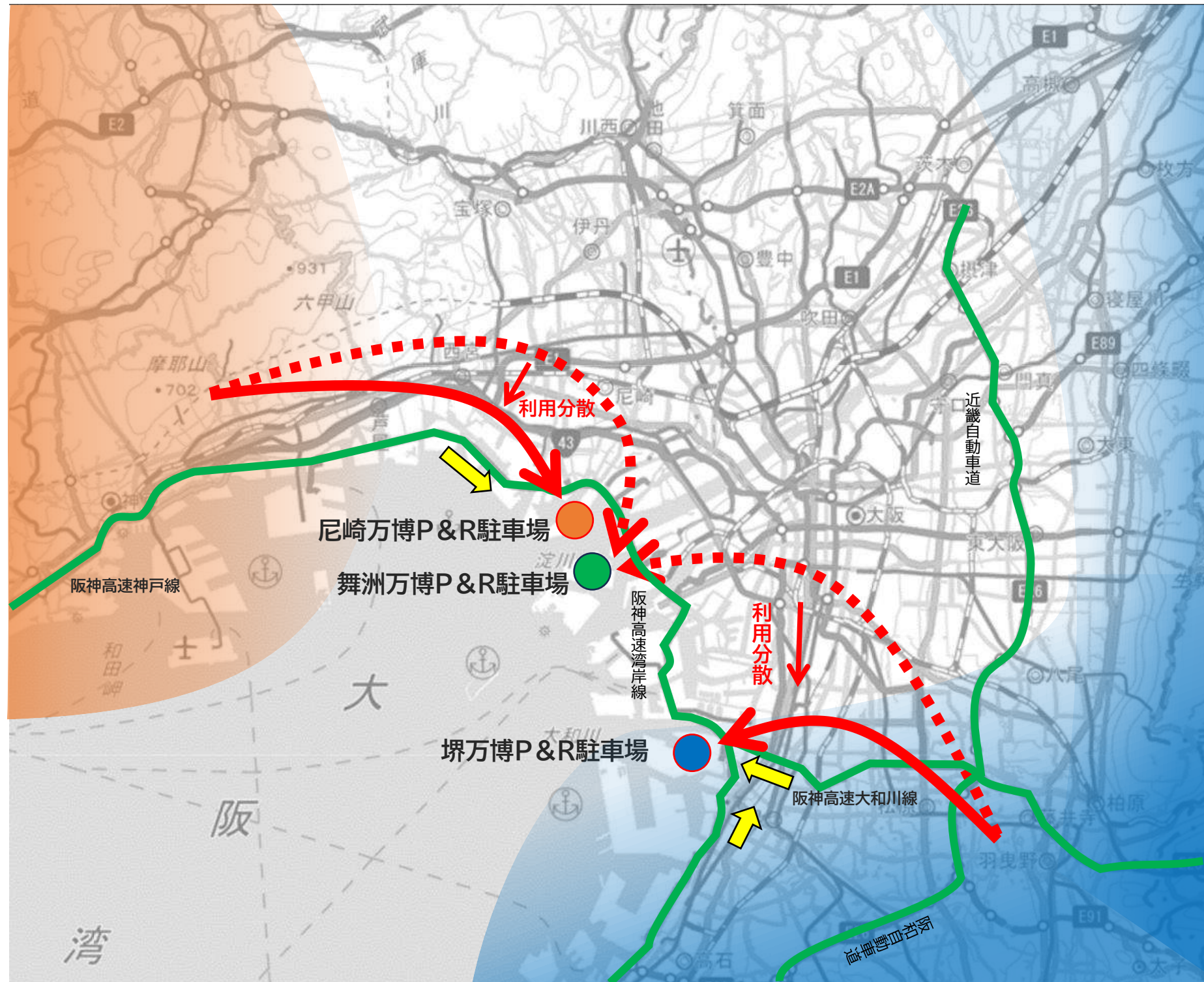
区分 \ 場所	夢洲第1 交通 ターミナル	万博P&R駐車場							
		舞洲					堺		尼崎
		A	B	C	D	E	A	B	
駅シャトルバス 中・長距離直行バス 空港直行バス	○ (乗降のみ)	—	—	—	—	—	—	—	—
P&Rシャトルバス	○ (乗降のみ)	○ (乗降のみ)	—	○ (乗降のみ)	—	○ (乗降のみ)	○ (乗降のみ)	○ (乗降のみ)	○ (乗降のみ)
タクシー	○ (乗降のみ)	—	—	—	—	—	—	—	—

※これらの車両は料金を徴収しない

ETC情報を活用した迂回経路及び指定出口利用の判定の仕組み



尼崎・堺万博P & R駐車場の利用を推奨する地域



※国土地理院地図を加工して作成

目次

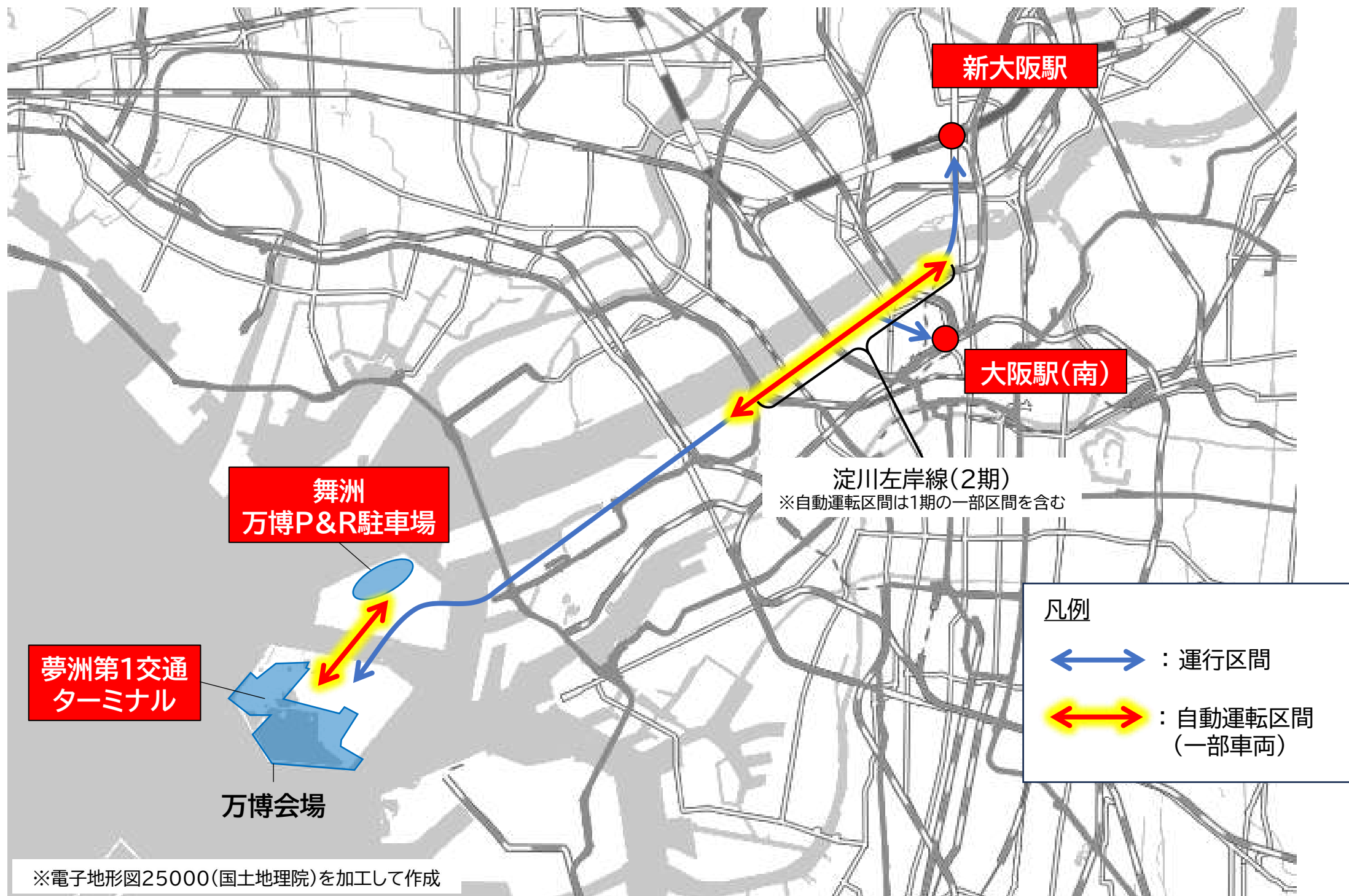
■本編

- 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



■交通分野における新技術の取組

- 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
- 各種料金表
- 混雑事例

自動運転の実証実験を行う区間



各ルートにおける自動運転の検討状況

<p>想定ルート</p>	<p>① 新大阪駅・大阪駅ルート</p>  <p>赤色実線：自動運転区間</p>	<p>② 舞洲駐車場～万博会場</p>  <p>赤色実線：自動運転区間</p>	<p>③ 万博会場内の外周道路</p>  <p>赤色実線：自動運転区間</p>
<p>運行主体・自動運転区間</p>	<p>京阪バス、阪急バス</p> <p>淀川左岸線2期を対象とし、運転手が乗車するレベル4相当</p>	<p>Osaka Metro</p> <p>レベル4 (今後、関係者間で安全面・技術面及び運用面で検討を進め、実現可能なレベルを決定していく)</p>	<p>Osaka Metro</p> <p>レベル4 (万博敷地内) (今後、関係者と調整)</p>
<p>運行車両</p>	<p>京阪バス BYD製 路線バスタイプ1台 阪急バス EVMJ製 観光バスタイプ1台</p>	<p>EVMJ製大型 6台</p>	<p>EVMJ製小型 4台</p>
<p>インフラ設備</p>	<p>磁気マーカー、ラインペイント 合流支援</p>	<p>磁気マーカー、ラインペイント 信号協調、スマートポール</p>	<p>自動運転のためのインフラ設備は道路の状況により検討中 (基本的には車両のセンサー、カメラ等で対応)</p>

目次

■本編

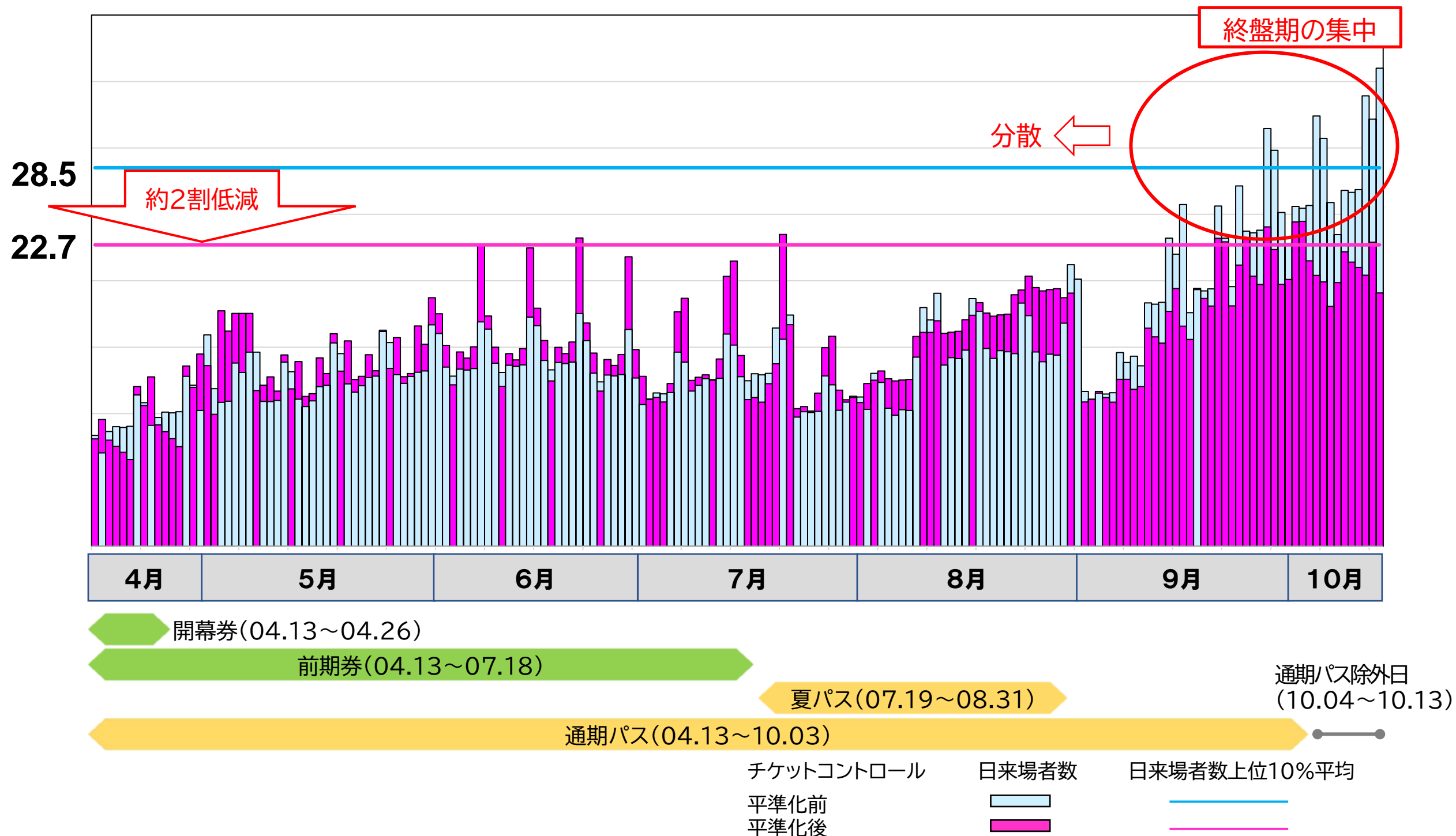
- 来場者の方向別内訳
- 想定する機関分担率
- 主な来場者想定ルート
- 交通ターミナル・万博P & R駐車場等の運用
- 交通分野における新技術の取組

■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
- 各種料金表
- 混雑事例

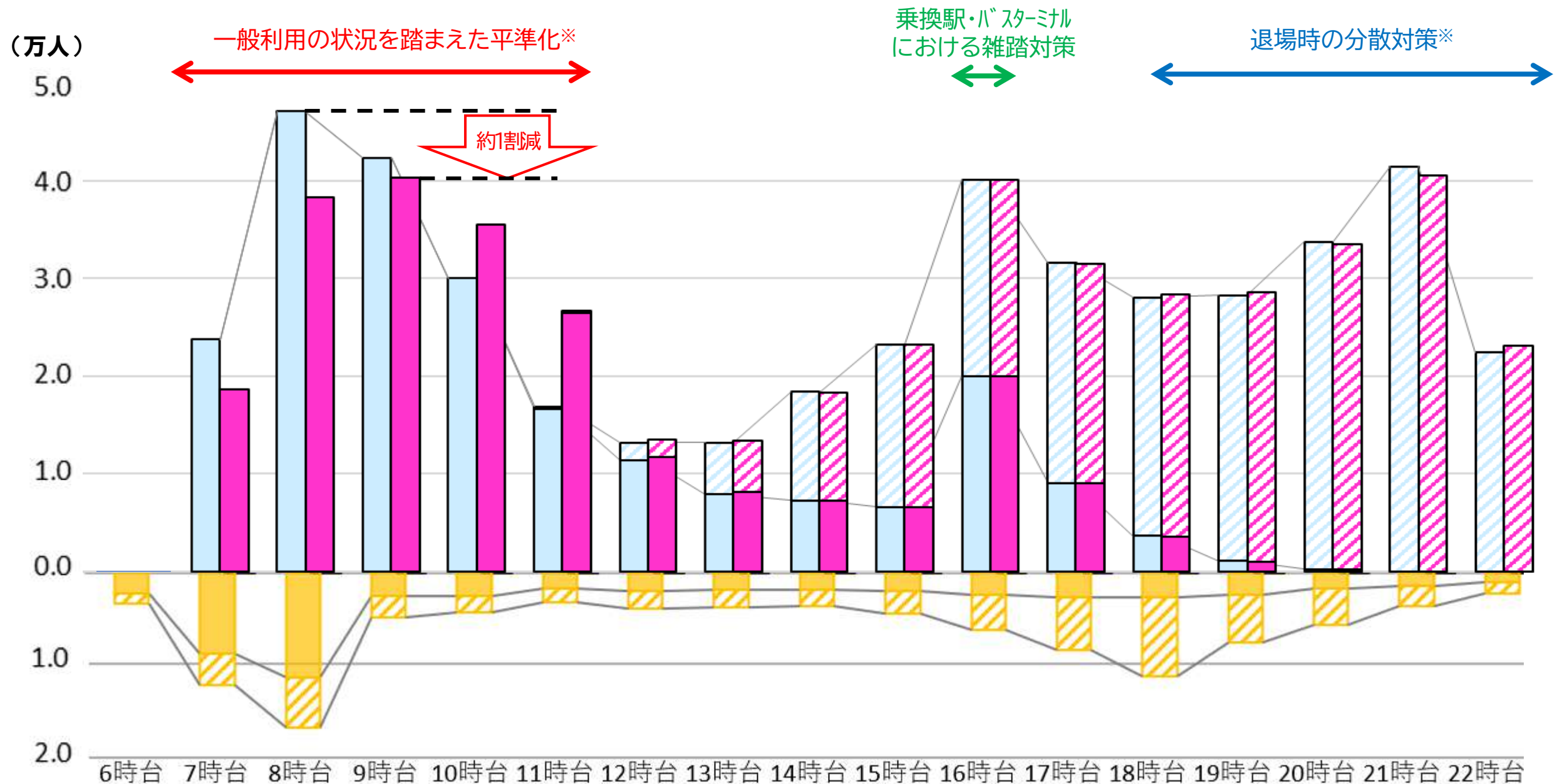
チケットコントロールによる需要平準化

(万人/日)



【公益社団法人 2025年日本国際博覧会協会にて推計】

入場予約制度等による来退場需要の平準化(22.7万人/日)



開幕券・前期券・一日券<万博開場時間>(9時~22時)

平日券・夏パス・通期パス(11時以降入場可)

夜間券(17時以降入場可)

【凡例】 来場需要 退場需要

平準化前

来場需要

退場需要

平準化後

来場需要

退場需要

【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

来場需要

退場需要

公益社団法人2025年日本国際博覧会協会にて推計

<※平準化の対策>

【来場】会場への入場時間予約、駐車場入庫時間予約、駐車場の利用料金へのダイナミックプライシング導入

【退場】帰路のP&Rシャトルバスへの予約制導入

〔イベント終了時間・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については、数値で表せないため、グラフに反映していない。〕

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2.2万人/時※1)
	桜島線増強	・ダイヤ10本/時→12本/時	最大約1.7万人/時※1 (万博交通0.4万人/時※1)
バス	駅シャトルバス	・発着場10ターミナル選定	0.6万人/時※1 (桜島0.4万人/時※1)
	直行バス	・関空・伊丹・三宮・京都等	0.02万人/時 (空港直行分のみ 2024年2月調査による)
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

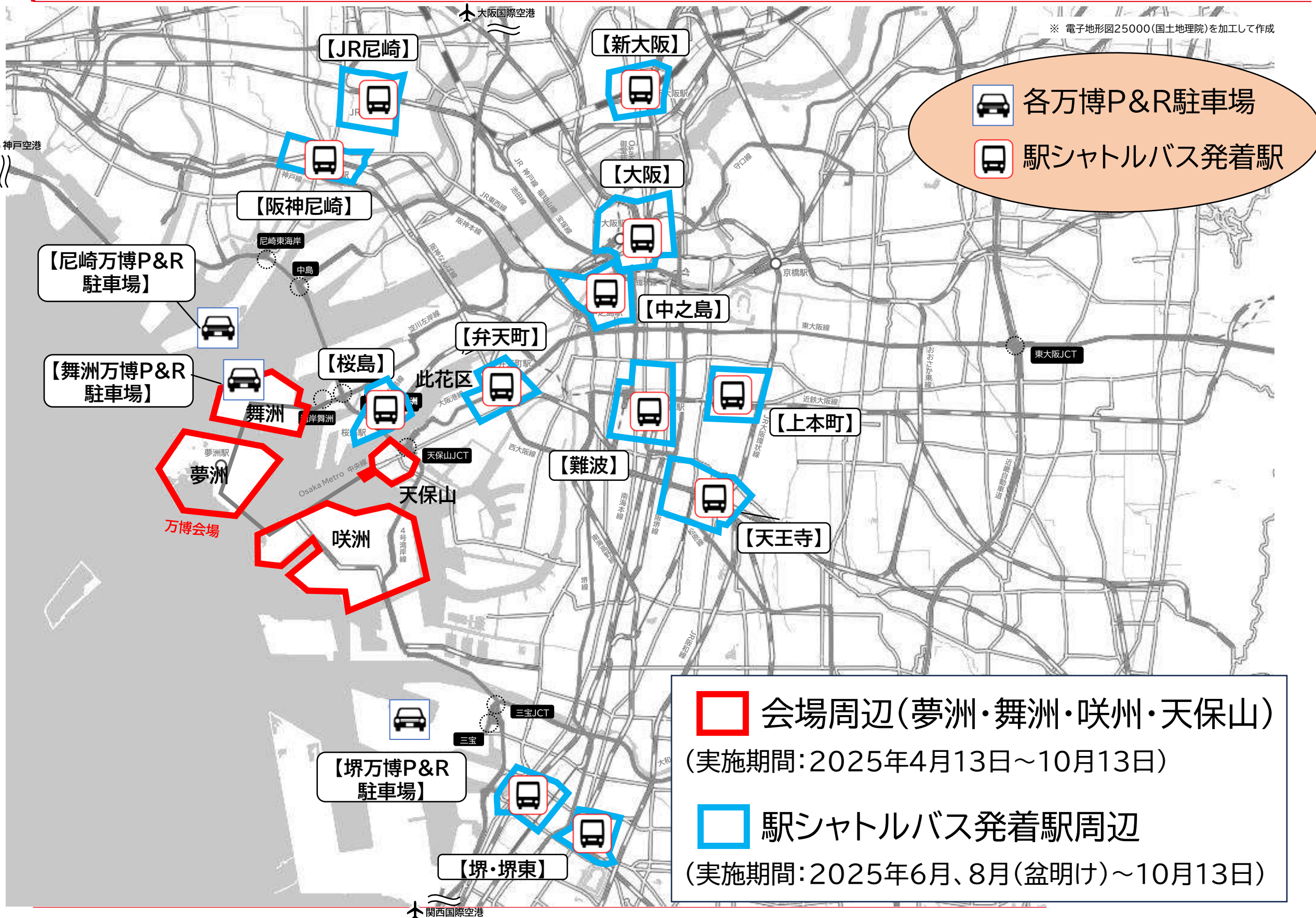
※1 鉄道・シャトルバスの輸送量については博覧会協会による推計

※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

「うろつき交通対策」実施工エリア及び実施期間

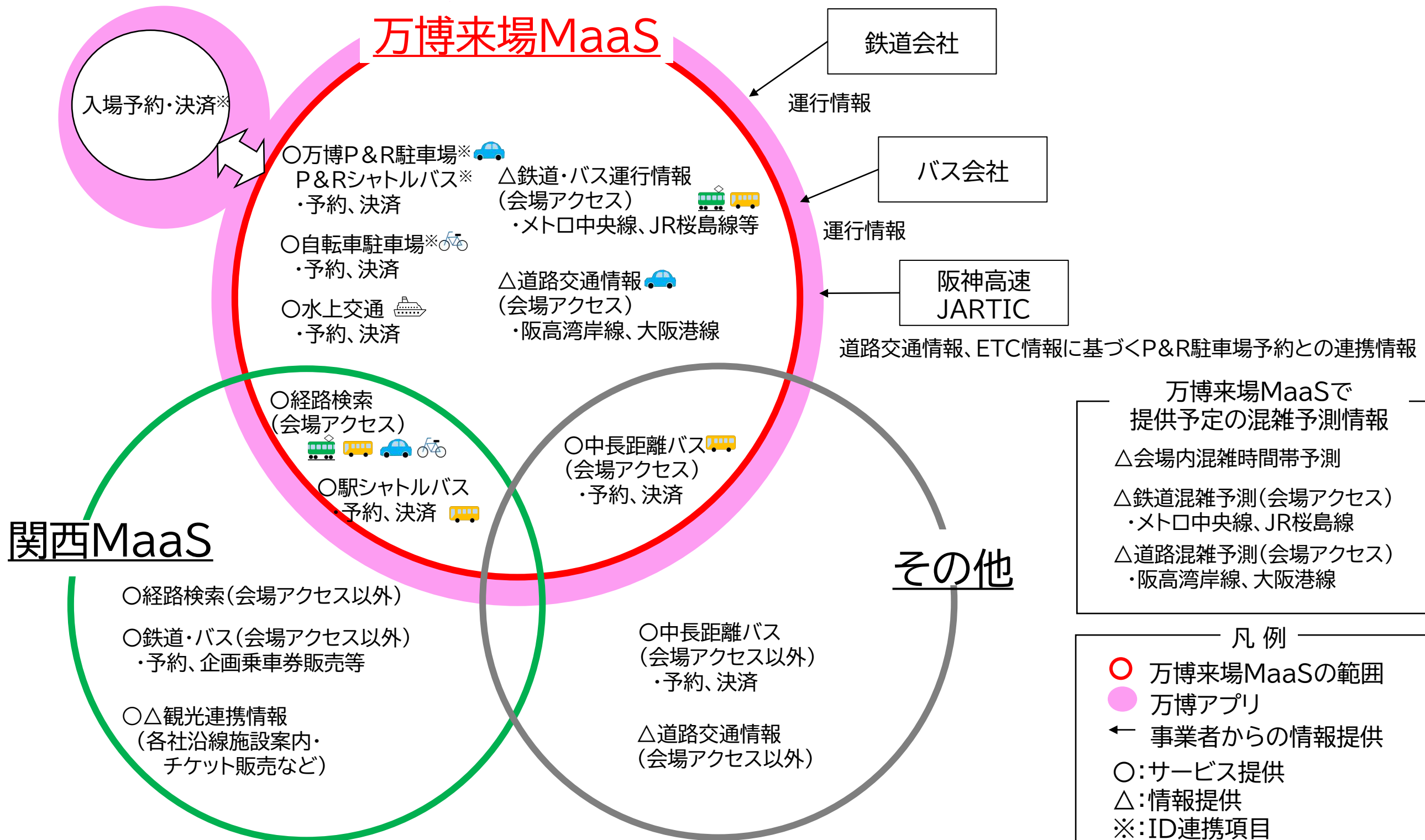
※ 電子地形図25000(国土地理院)を加工して作成



万博来場MaaSの主なサービス

万博アプリ

万博来場MaaS



関西MaaSと万博来場MaaSの連携駅シャトルバスの予約イメージ

駅シャトルバス予約(初回予約)

- ・入場日時予約時に来場手段を選択する。
(東ゲート(地下鉄/自転車/障がい者用駐車場)、西ゲート(駅シャトルバス等/自家用車/水上交通))
- ・経路検索機能(会場アクセス)を用いて来場手段を検討・選択する。
- ・予約決済機能を用いて駅シャトルバスを予約する。

・入場予約を選択
(事前に万博ID登録
チケット購入)

I-1
入場日時を
選択する

I-2
来場方法
を選択する

II
経路検索画面で
経路検索を行う

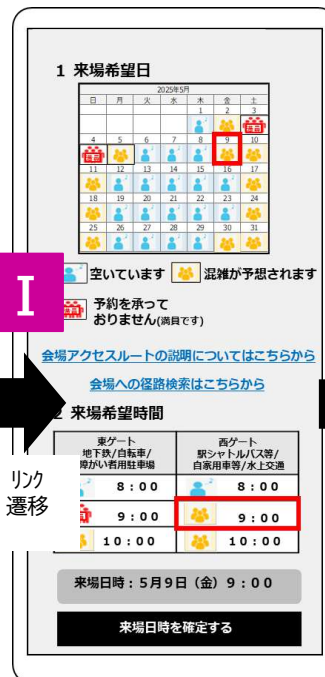
III-1
乗車券購入画面で
路線を選択し、
日時指定乗車券を
購入する

III-2
乗車確認画面を
提示して乗車する

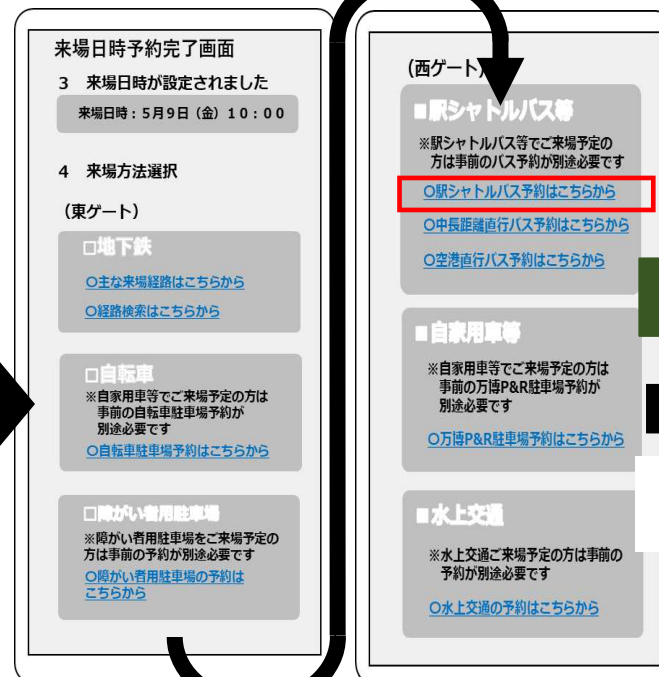
万博アプリ
TOP画面



入場日時
選択画面



来場方法選択画面



経路検索画面



乗車券購入画面



乗車確認画面



入場予約・決済

関西MaaS

万博来場MaaS

※来場手段選択前に
万博来場MaaSにリンク遷移し、
来場手段紹介ページを参照可能にする
ことを検討中

※各来場手段の予約は、入場予約後に実施可能とする予定
※各画面は博覧会協会による現時点の想定であり、今後変更の可能性があります

万博来場MaaSにおける万博P&R駐車場の予約イメージ①

万博P & R駐車場予約(初回予約 1/2)

○万博アプリからリンク遷移し、万博P & R駐車場予約決済システムで必要事項を入力・決済

利用日前

1. 万博アプリ TOPページ

2. 万博P & R駐車場 予約決済システム TOPページ

3. 駐車場予約 画面

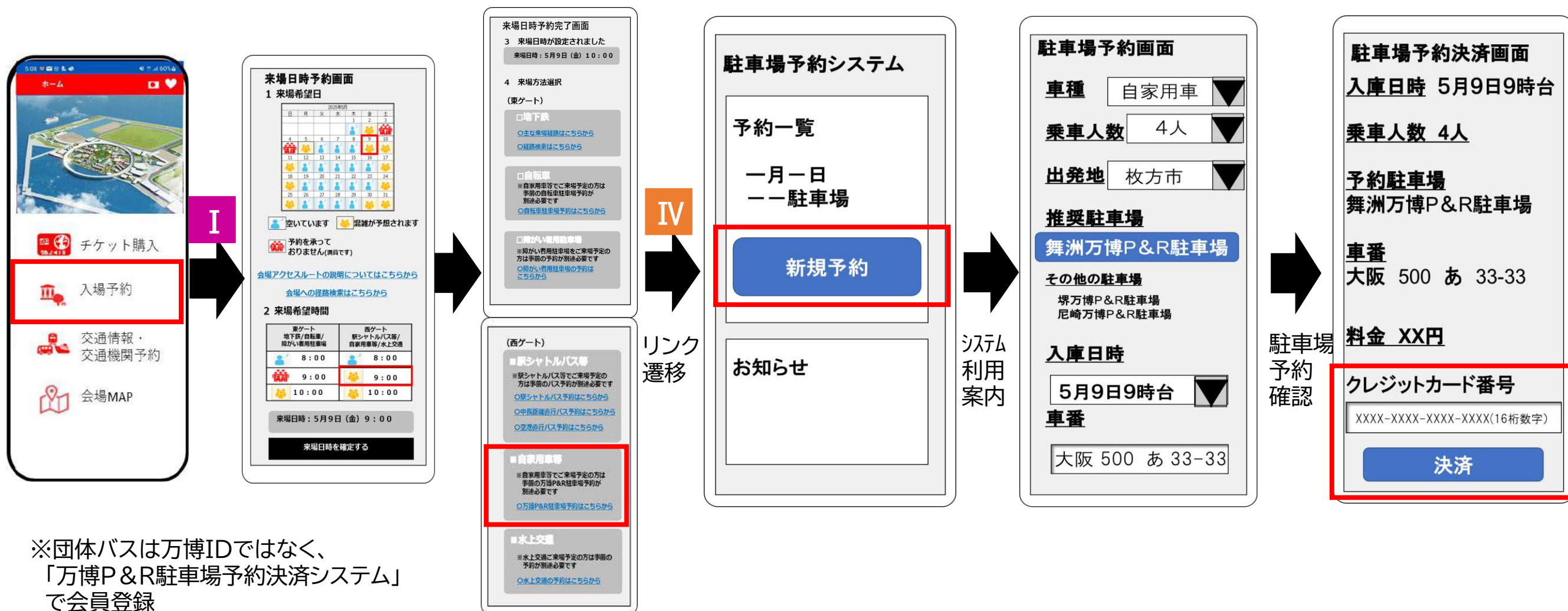
4. 駐車場予約 決済画面

万博アプリで入場予約し、入場日時・来場方法を選択
※事前に万博IDを登録
(氏名、電話番号、メールアドレス等)

入場予約後、
万博P & R駐車場
予約決済システム
TOPページへ移動

必要事項の入力
(車種、乗車人数、
出発地、入庫日時、
車番)

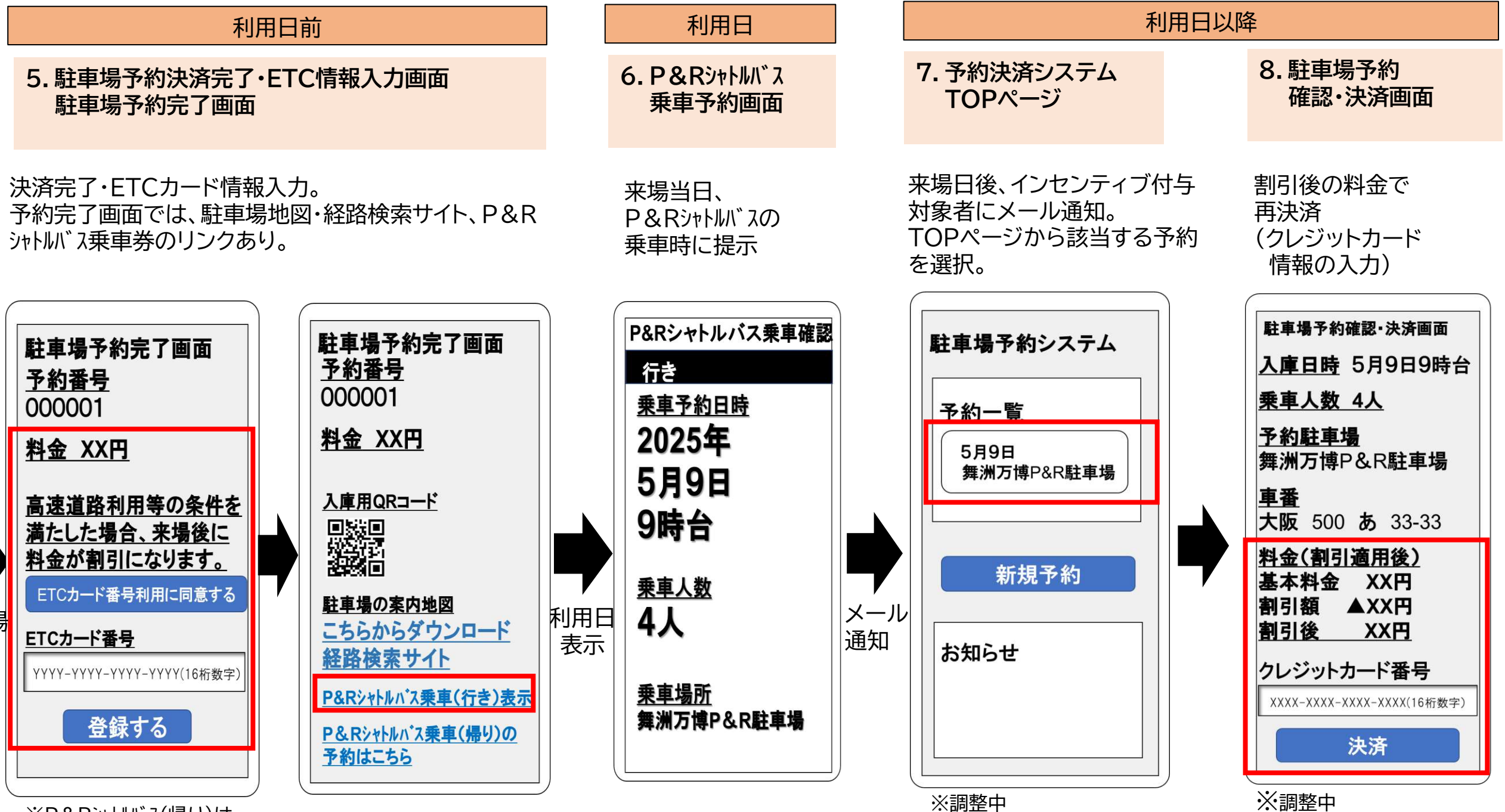
事前決済
(クレジットカード
情報の入力)



万博来場MaaSにおける万博P&R駐車場の予約イメージ②

万博P & R駐車場予約(初回予約 2/2)

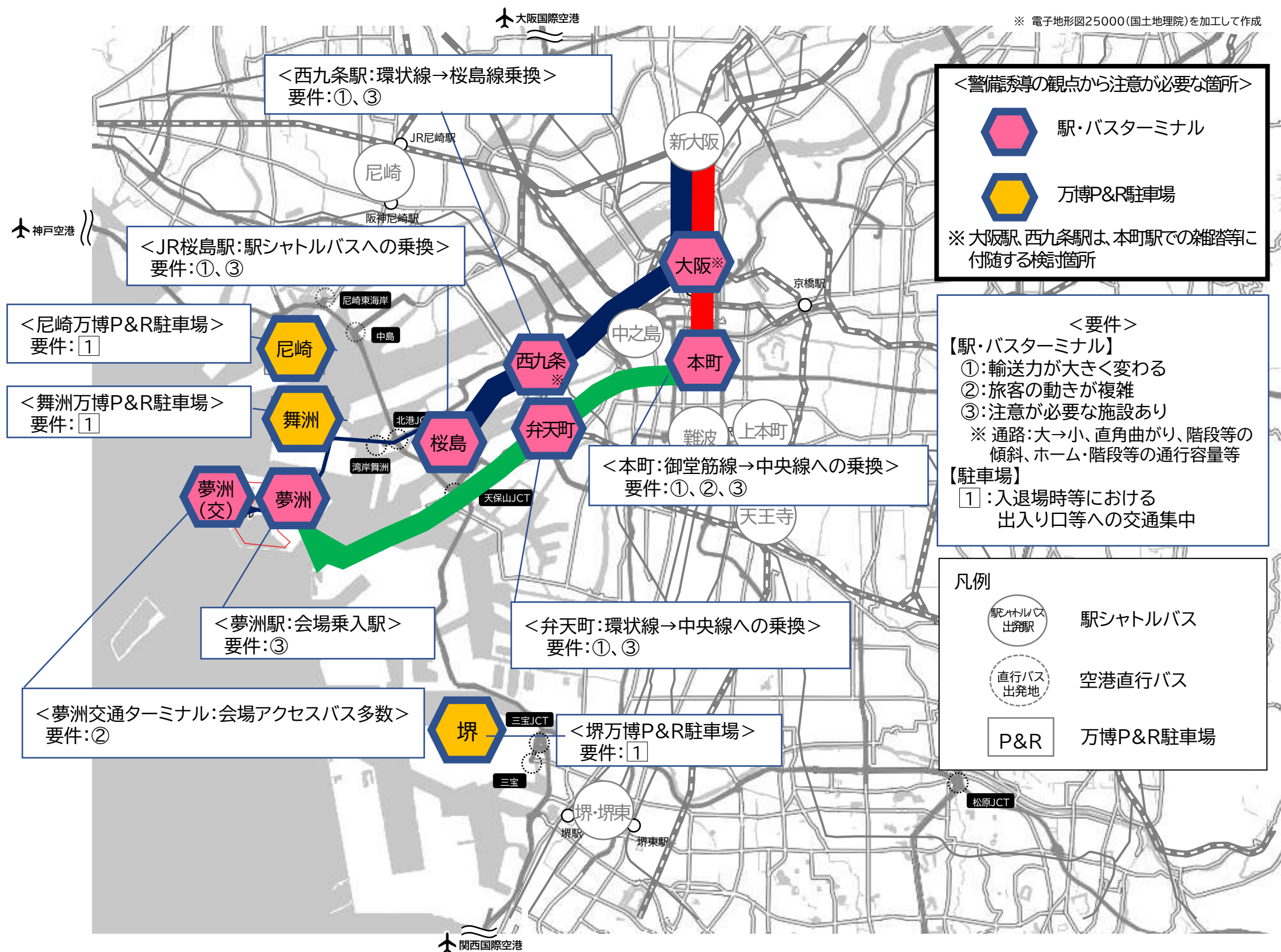
- 決済後にETCカード情報を入力
- 当日はシャトルバス乗車券を表示
- 利用日以降に該当者にインセンティブ※を付与



※P&Rシャトルバス(帰り)は
運行委託事業者の
システムでの予約を検討中

※各画面は博覧会協会作成のイメージです

雑踏等に備えた主な警備誘導箇所



弁天町駅 | 来場ピーク時(JR弁天町→メトロ弁天町)

弁天町駅

来場ピーク時(JR弁天町→メトロ弁天町)

混雑する状況に応じた迂回路の活用

近隣商業施設

大阪ベイタワー

OsakaMetro
西改札

Osaka Metro 中央線

OsakaMetro
東改札

地下道

JR弁天町駅

JR弁天町駅
新駅舎

JR大阪環狀線

バイタワー 連絡橋

旧北口

旧南口

連絡通路増設

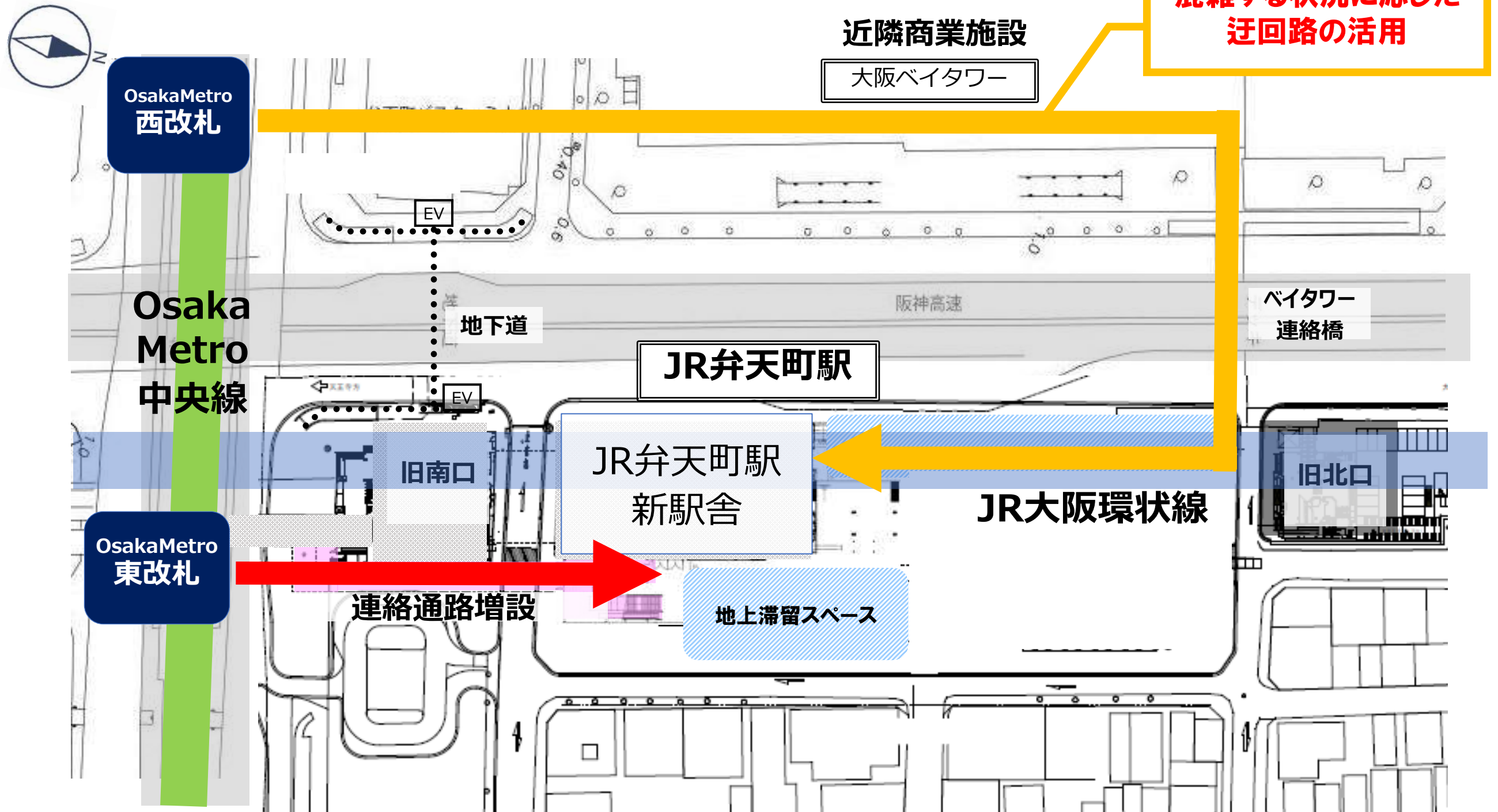
地上滞留スペース

※駅構内及び迂回路に警備スタッフを配置する

※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)



※駅構内及び迂回路に警備スタッフを配置する

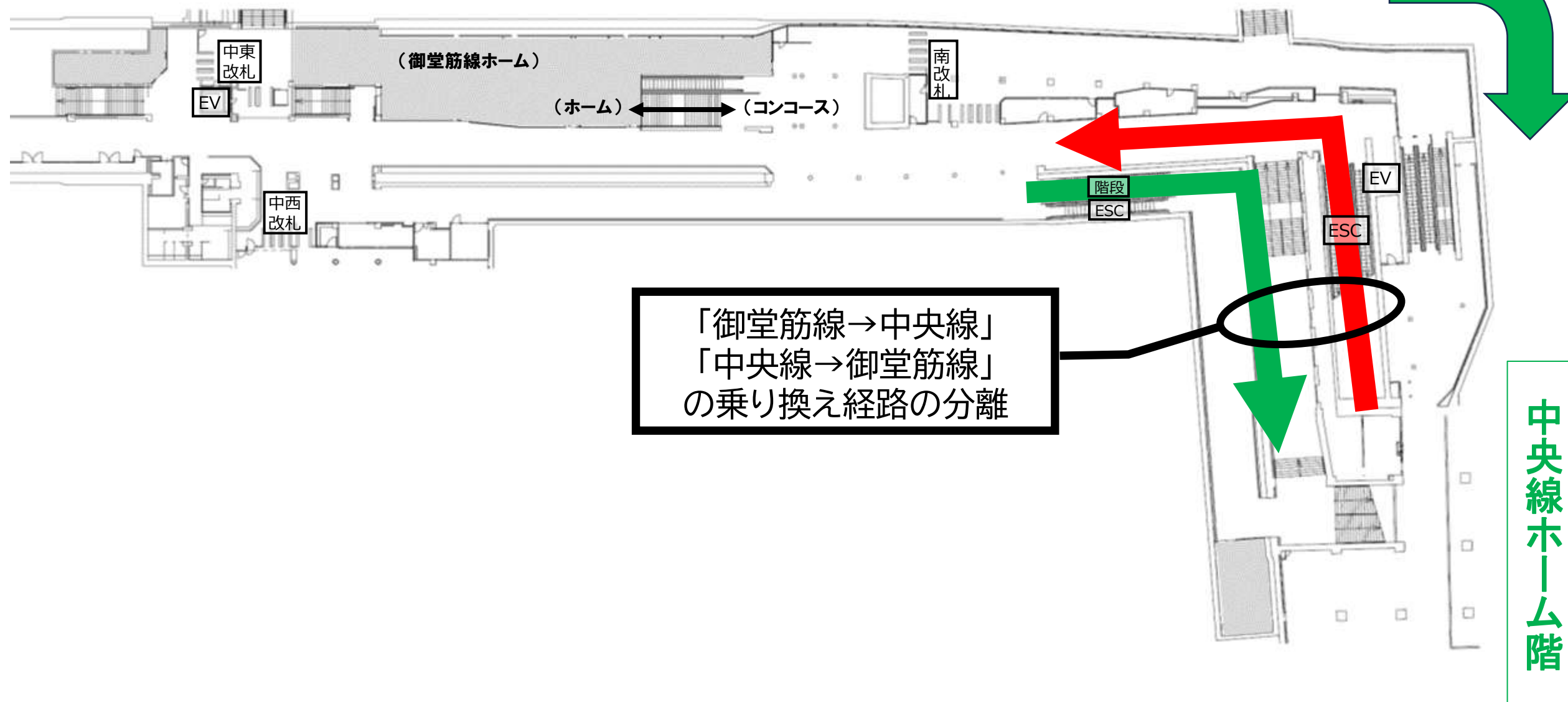
※現在調整中の内容であり、今後変わる可能性があります

本町駅乗換（御堂筋線～中央線）の主要経路

本町駅



御堂筋線コンコース階



※駅構内に警備スタッフを配置する

※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

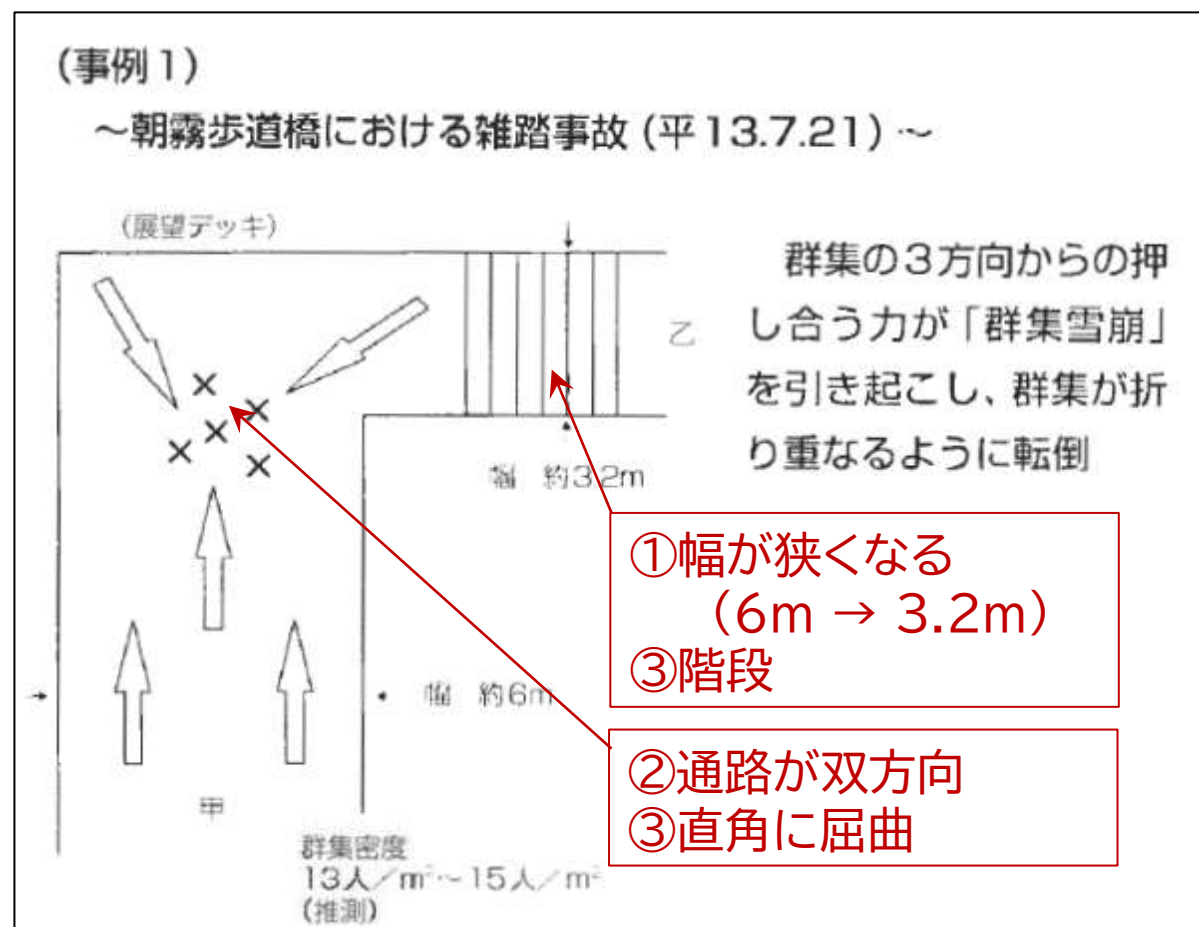
■兵庫県警「雑踏警備の手引き」(抜粋) 出典URL 兵庫県警察－雑踏警備 (hyogo.lg.jp)

○通路の形状・幅

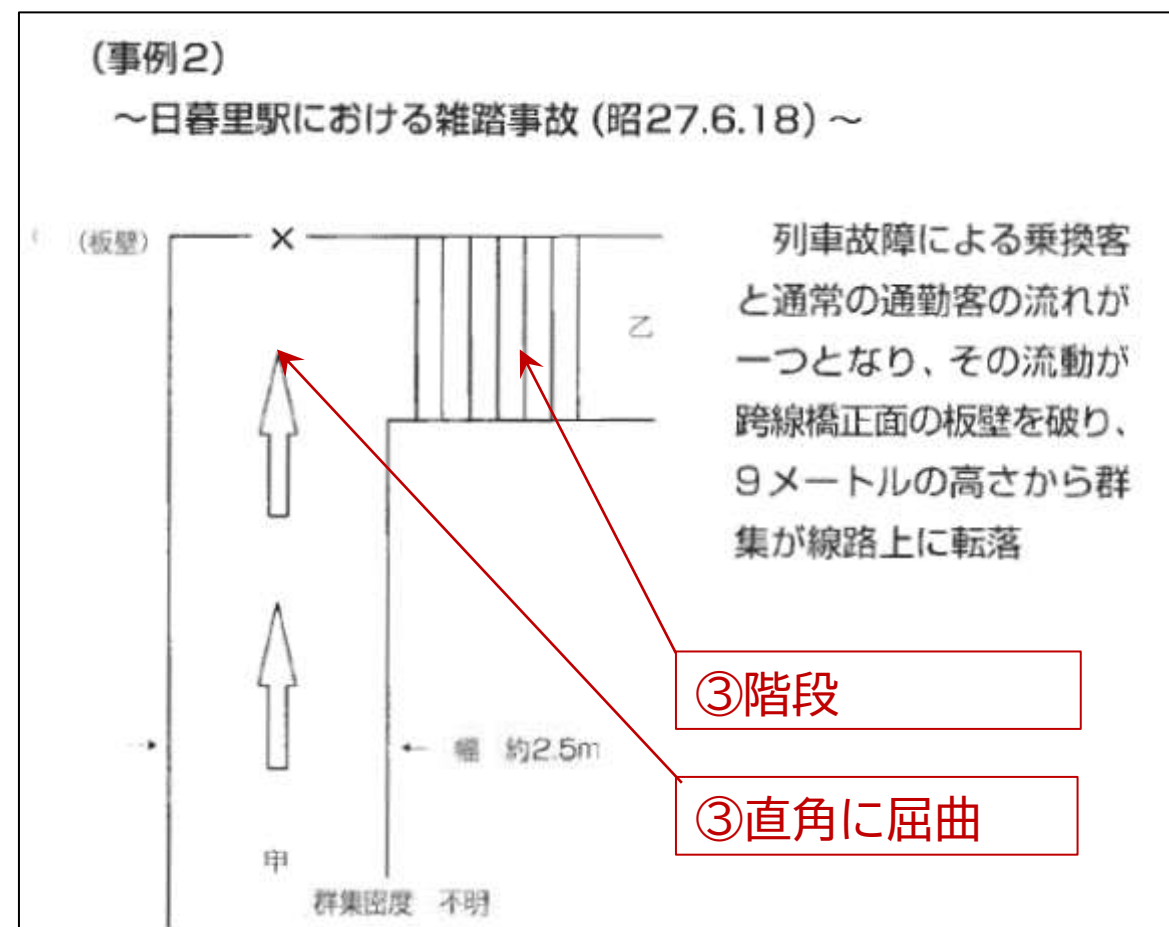
- ・直角に近い状態に曲折している場合に、乙の幅が甲の幅より狭くなるほど、危険が増大
- ・さらに乙が階段や下り坂であれば、さらに危険が増大

【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

交通案内誘導サインの基本的な考え方

デザイン例



基本的な考え方

- ① 看板には共通デザインを採用する
- ② 看板内にミyakumiyakuと協会クレジットを掲載する
- ③ ピクトグラムは以下のものを使用する



鉄道 / 鉄道駅



シャトルバス /
路線バス



タクシー /
タクシーのりば



自転車
駐車場



駐車場



二輪車
駐車場

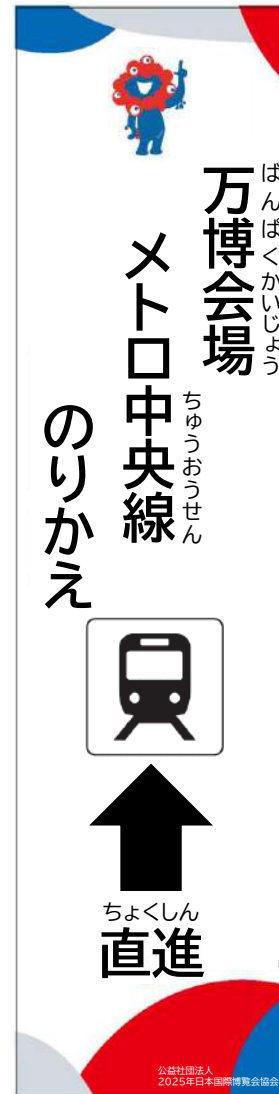


船舶

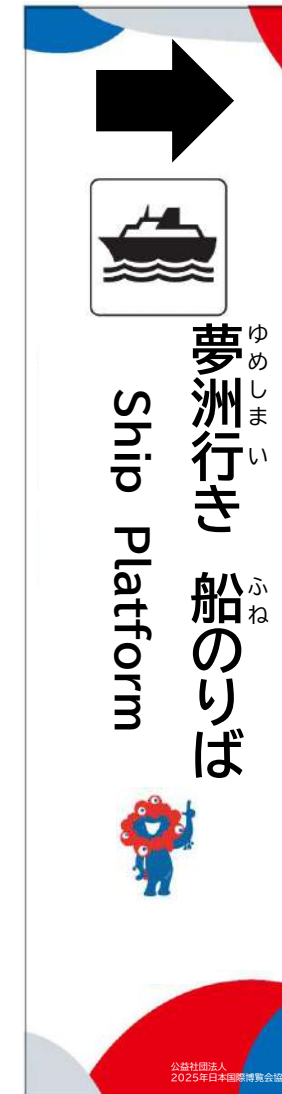
交通案内誘導サインイメージ(案)



道路



鉄道



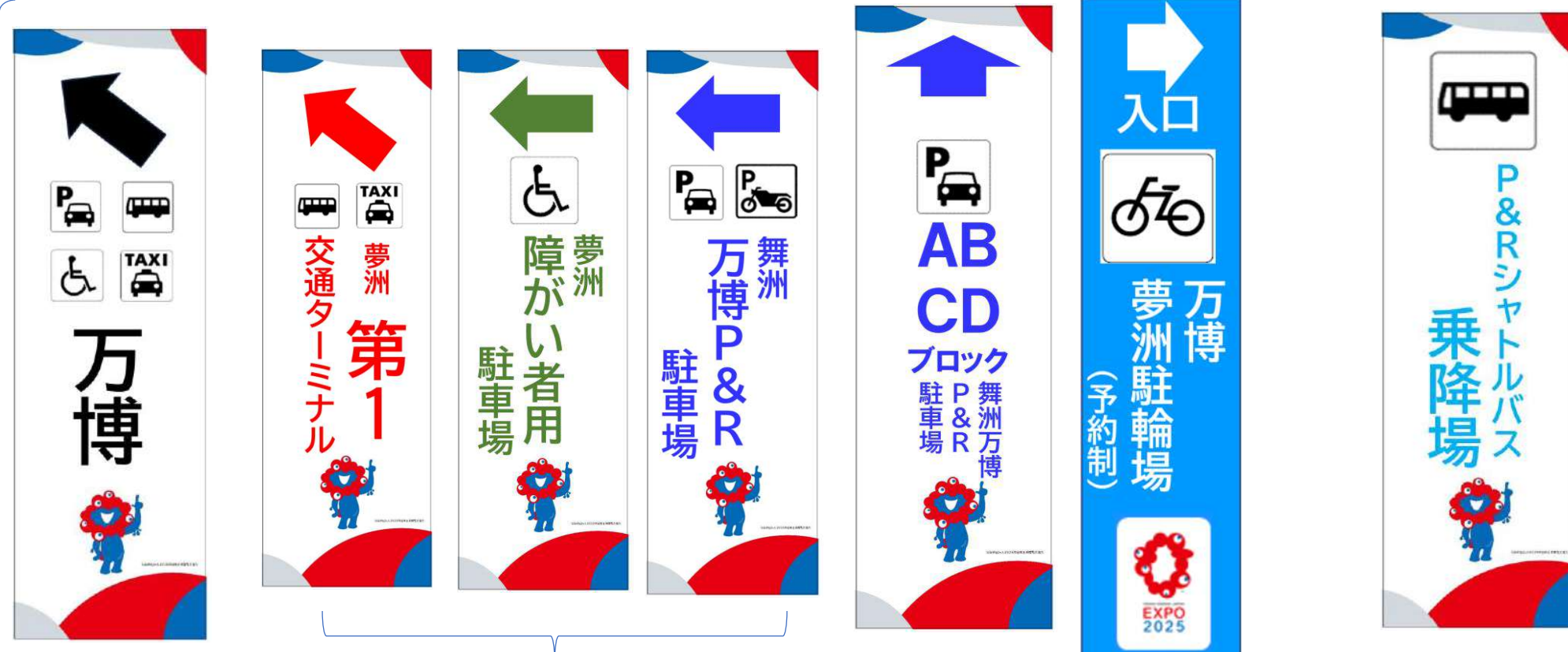
船舶

- デザイン(文字色、サイズ等)については、今後検討を進める
- 設置箇所の詳細は、関係者と協議のうえ決定する

道路における交通案内誘導サイン

場所	広域	会場周辺	施設出入口周辺	施設内
内容	著名地点		詳細施設名	
地点	分岐点・通過点		施設出入口周辺	施設内

- 対象のピクトグラム
- フレームデザインは万博共通デザインを採用
- 万博公式キャラクター(ミャクミャク)を看板内にデザイン



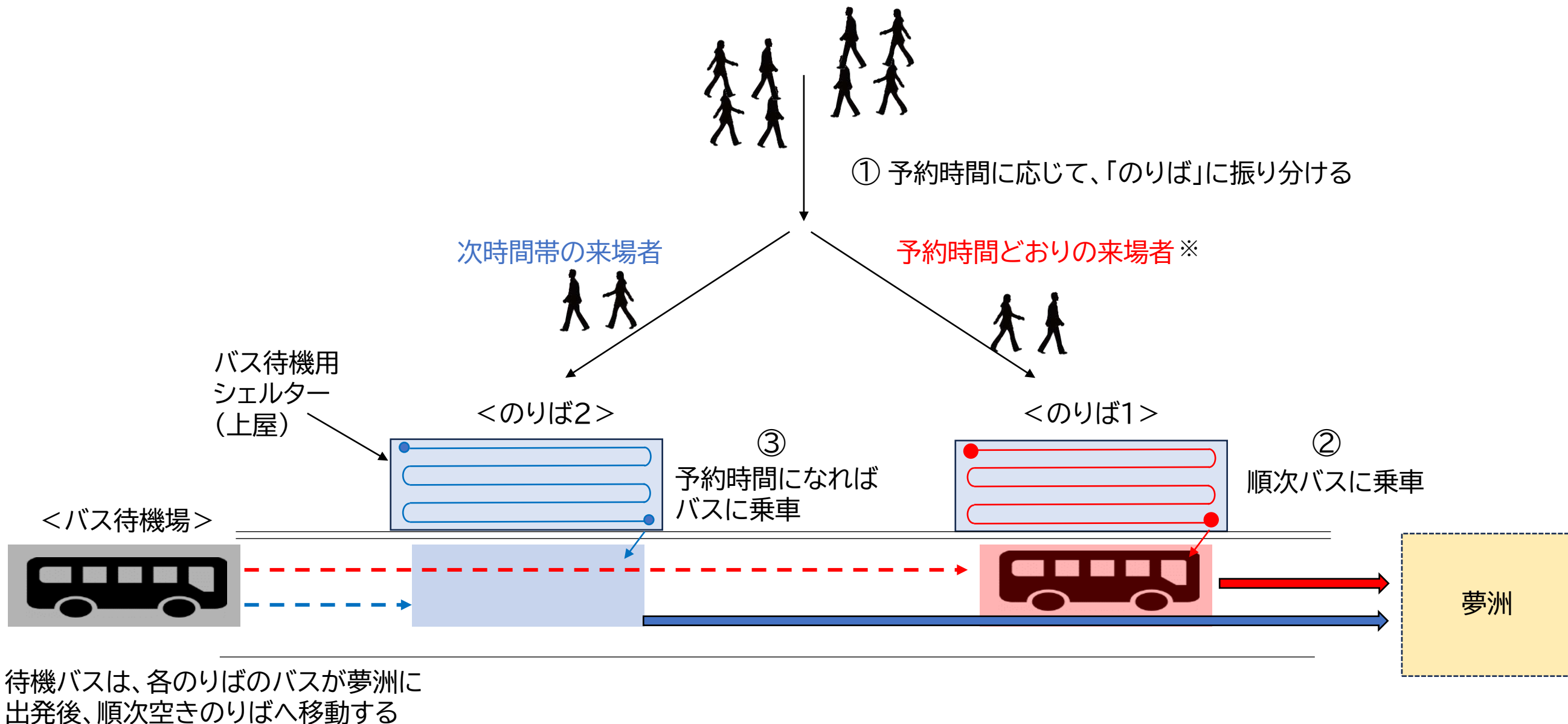
●目的地別色分け(矢印・文字色)

※自転車は、「広域的な自転車通行環境整備事業計画」の標準仕様看板と同様のデザインとします

- デザイン(文字色、サイズ等)については、今後検討を進めます
- 設置個所の詳細は、道路管理者と協議のうえ決定します

P&Rシャトルバスへの乗車方法

予約時間どおりの来場者を優先してP&Rシャトルバスに誘導する



※予約時間より遅く来た者は、予約時間通りの来場者とおなじのりばに誘導する

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

□交通分野における新技術の取組

□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

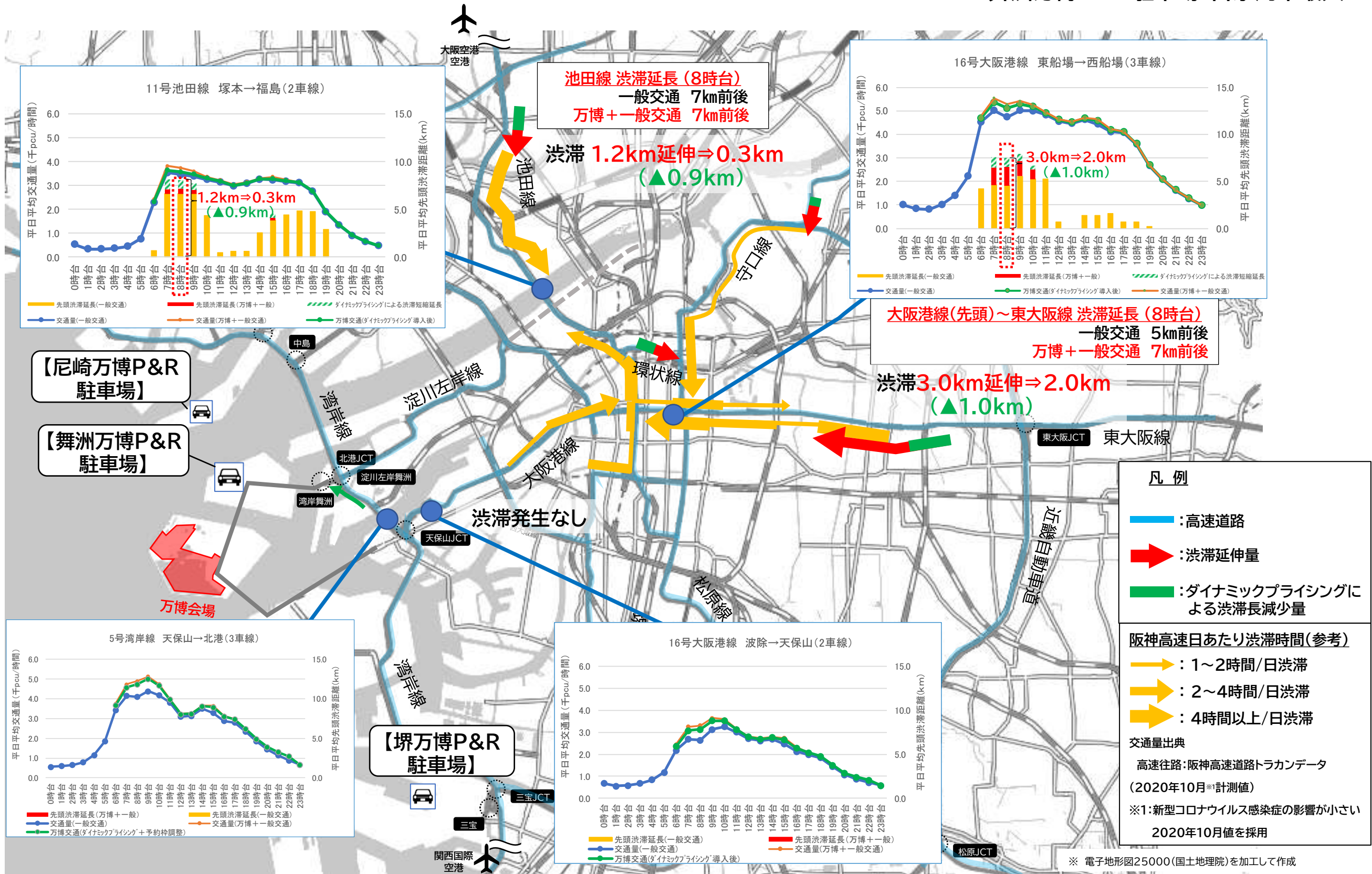
□基礎データ

□各種料金表

□混雑事例

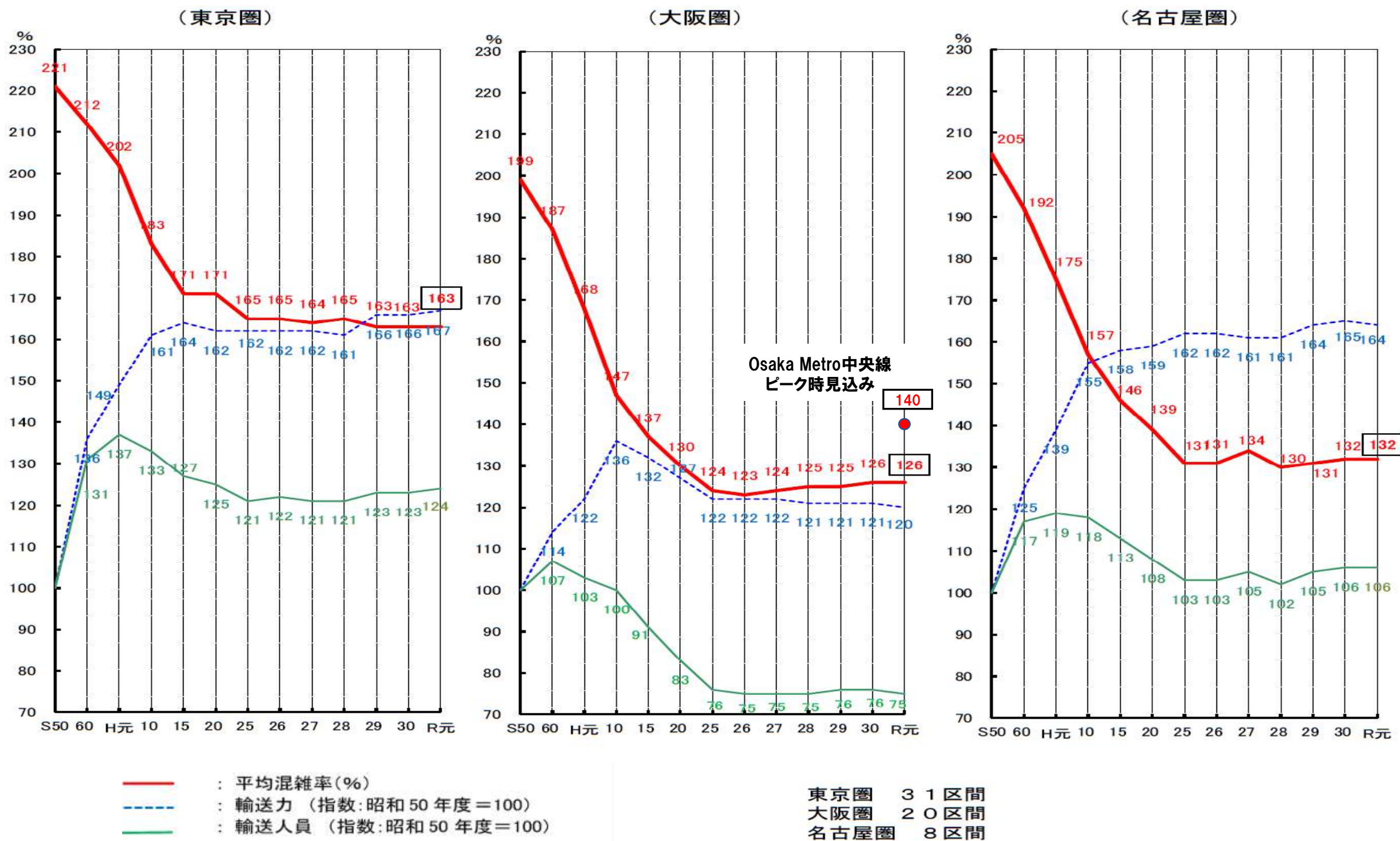
万博交通による阪神高速への影響(平日・来場)

舞洲万博P&R駐車場: 自家用車最大



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



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
- 交通分野における新技術の取組
- 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

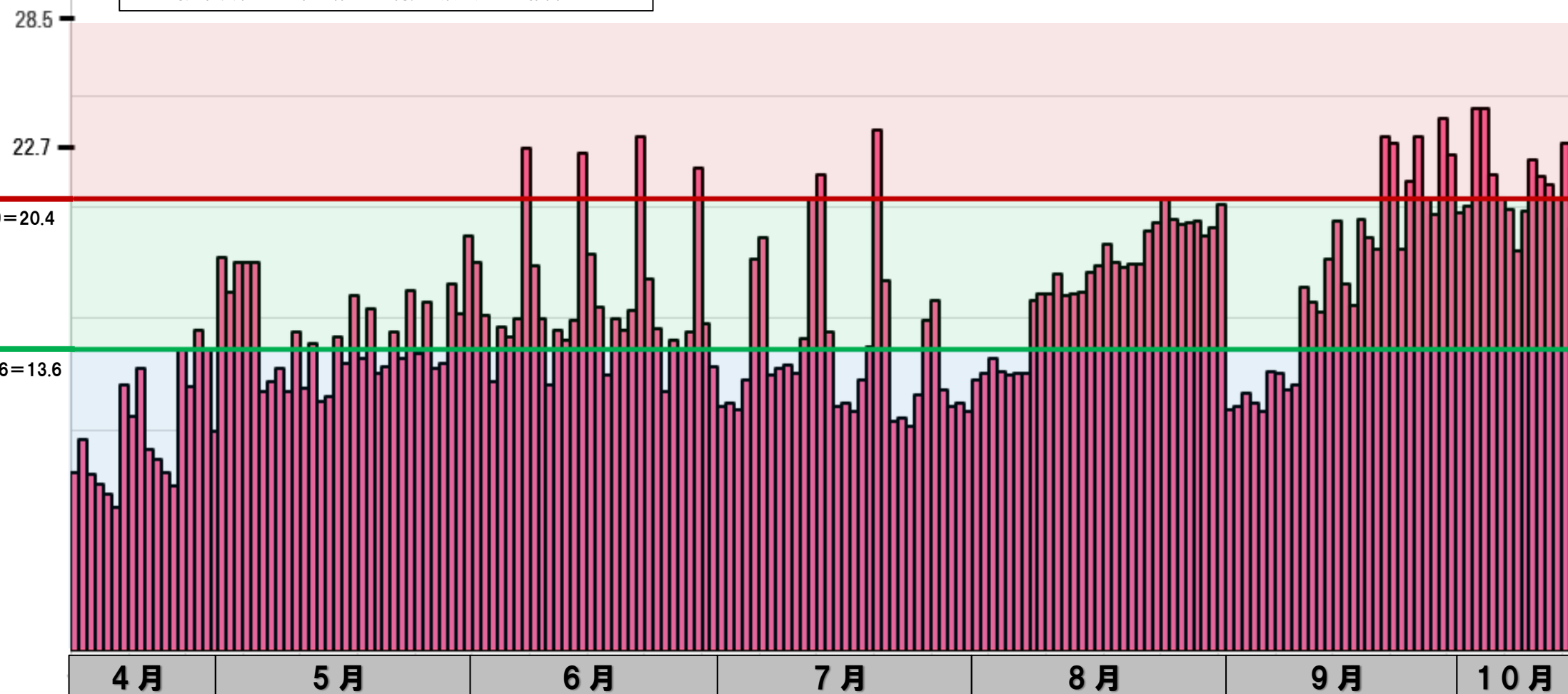
■働きかけTDM実施と期待する効果

- 基礎データ
- 各種料金表
- 混雑事例

TDM実施の強度分け(しきい値) <日來場者22.7万人>

万人/日

<凡例>
 フットコントロールによる平準化後 (日來場者数)
 強く呼びかける(しきい値)
 呼びかける(しきい値)
 ※想定來場者数:2,820万人
 ※入場券制度(23.06)を踏まえた博覧会協会による推計



① 強く
呼びかける



$$22.7 \times 0.9 = 20.4$$

② 呼びかける



$$22.7 \times 0.6 = 13.6$$

③ 準備を
呼びかける

開幕券(04.13~04.26)

前期券(04.13~07.18)

夏パス(07.19~08.31)

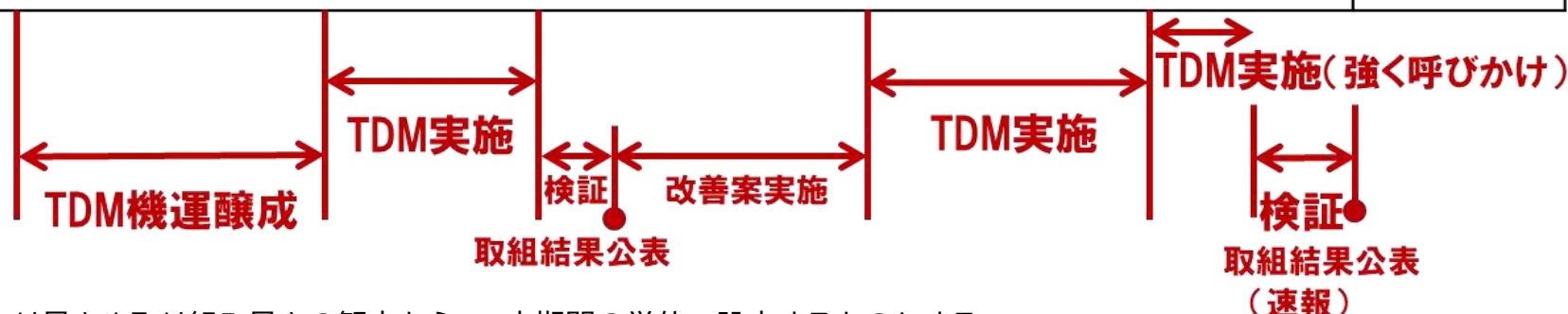
通期パス(04.13~10.03)

通期パス除外日
(10.04~10.13)

TDM呼びかけの強度及び期間

○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。

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 休み	●敬老の日 ●秋分の日	●閉幕(10/13)	
① 強く呼びかける								8日 (7%)
② 呼びかける								51日 (44%)
③ 準備を呼びかける								56日 (49%)
							合計 上段：日数 下段：割合	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。
- ※ TDM実施の呼びかけは、通勤・通学又は業務交通需要が大きい平日を対象として行うものとする。
- ※ 土日祝及びゴールデンウィークとお盆期間について、土曜に港湾物流が稼働している等、会場周辺の交通特性があるものの、平日と交通需要が大きく異なることから、必ずしも、平日と同じ強度でTDMの実施を呼び掛ける必要はないと考えられる。
- ※ 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。

【参考】日来場者数 3段階日ごと割り付け(平日のみ)

■ 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	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30			

5月

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

6月

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

時期	日来場者数(万人/日)
①非常に混雑 7日 : 6%	22.7×0.9 = 20.4以上
②混雑 50日 : 44%	22.7×0.6 = 13.6以上
③やや混雑 58日 : 50%	—

7月

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

8月

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

9月

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

10月

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

【参考】日來場者数 3段階日ごと割り付け(全日)

■ 混雑3段階 日ごと割り付け

4月

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

5月

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

6月

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

時期	日來場者数(万人/日)
①非常に混雑 21日 : 11.4%	$22.7 \times 0.9 = 20.4$ 以上
②混雑 91日 : 49.5%	$22.7 \times 0.6 = 13.6$ 以上
③やや混雑 72日 : 39.1%	—

7月

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

8月

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

9月

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

10月

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

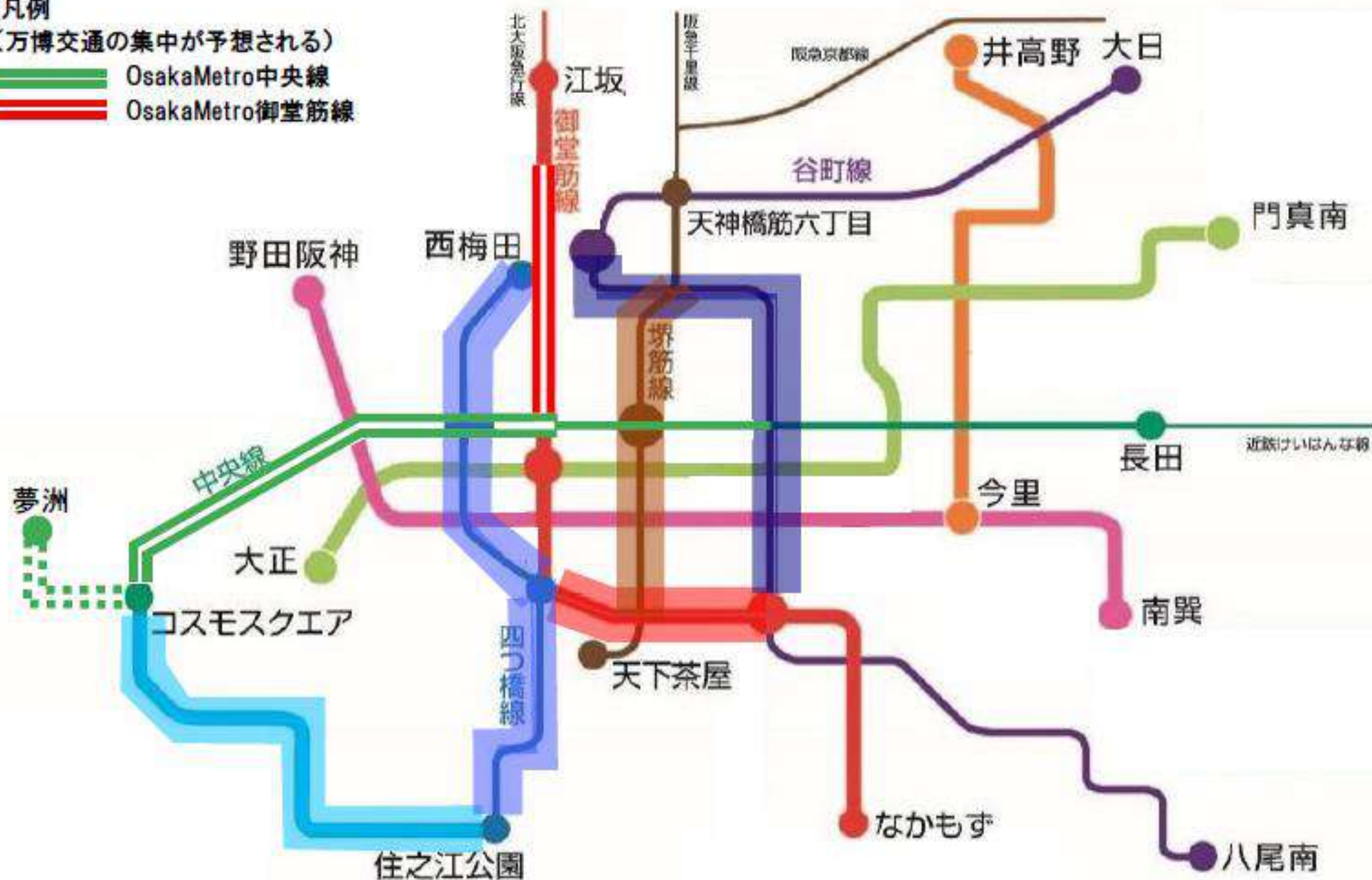
鉄道迂回イメージ

○凡例

(万博交通の集中が予想される)

OsakaMetro中央線

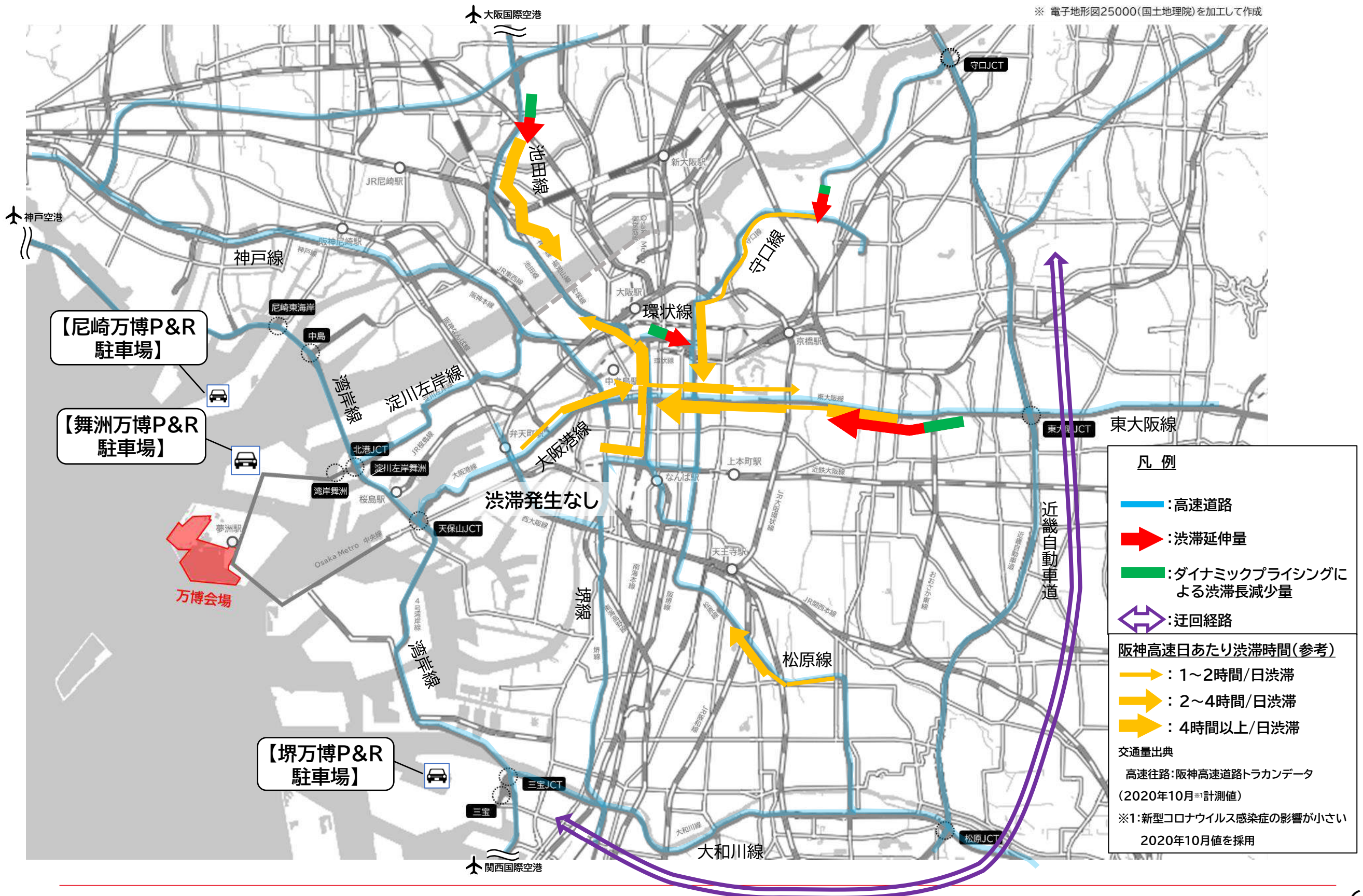
OsakaMetro御堂筋線



路線図出典 OsakaMetro

阪神高速(都心部)の迂回経路

※ 電子地形図25000(国土地理院)を加工して作成



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

□各種料金表

□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	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)

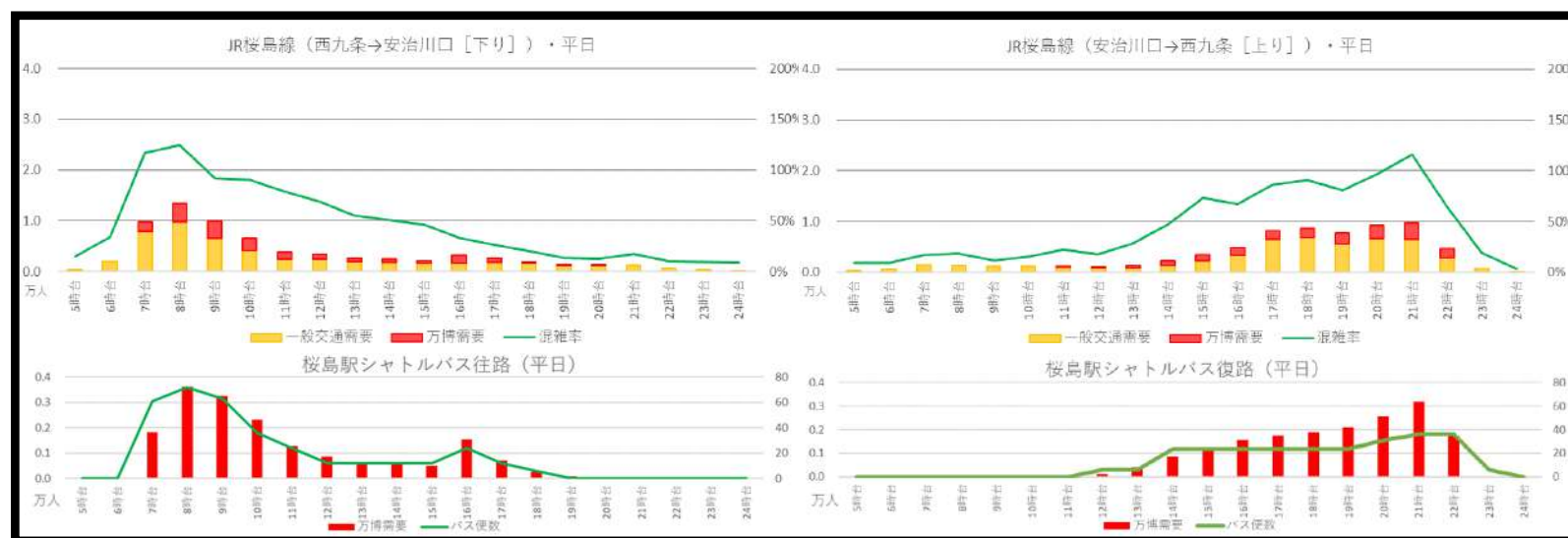
■鉄道

□道路

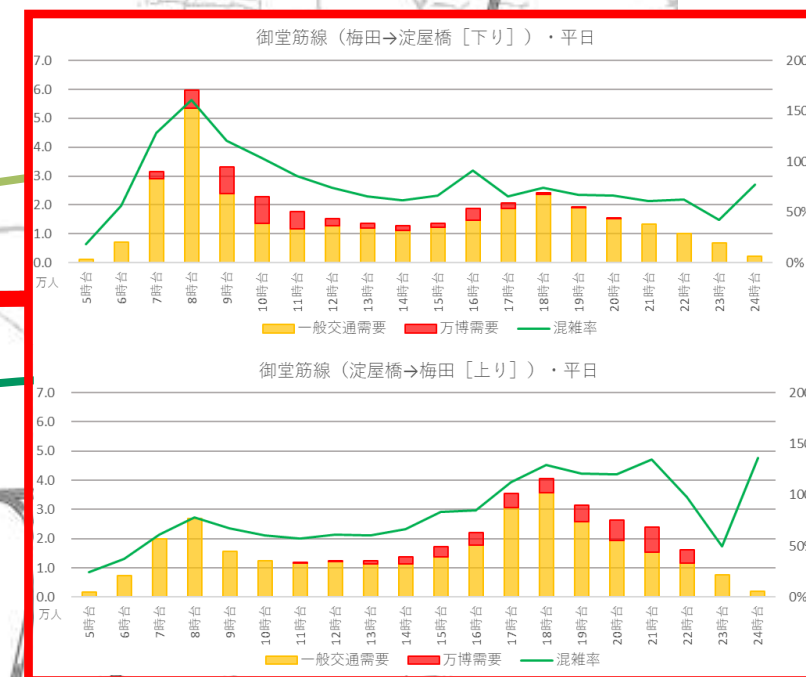
□各種料金表

□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



※ 電子地形図25000(国土地理院)を加工して作成



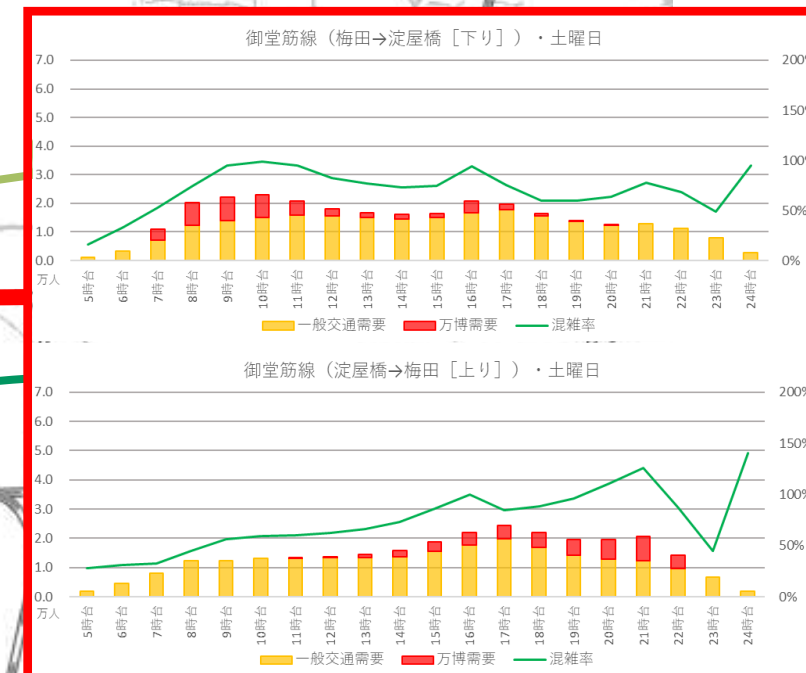
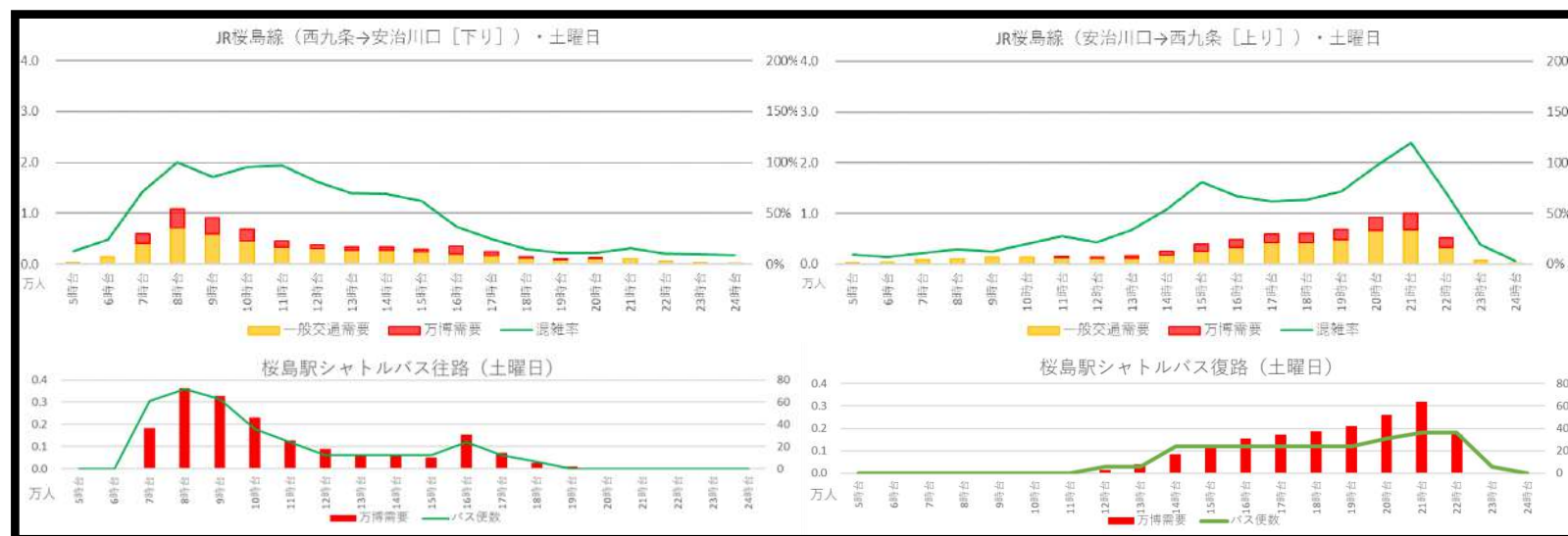
グラフ内凡例

【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



グラフ内凡例

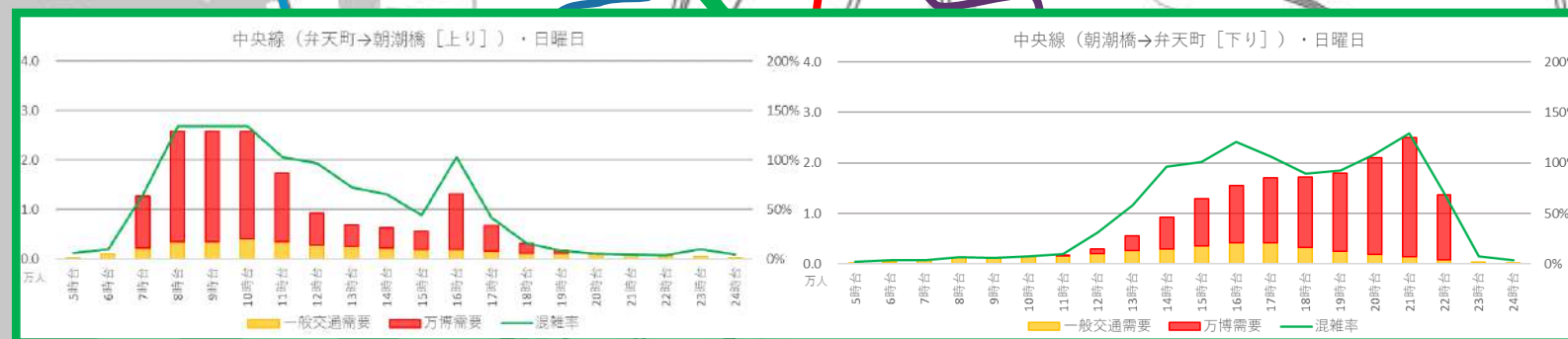
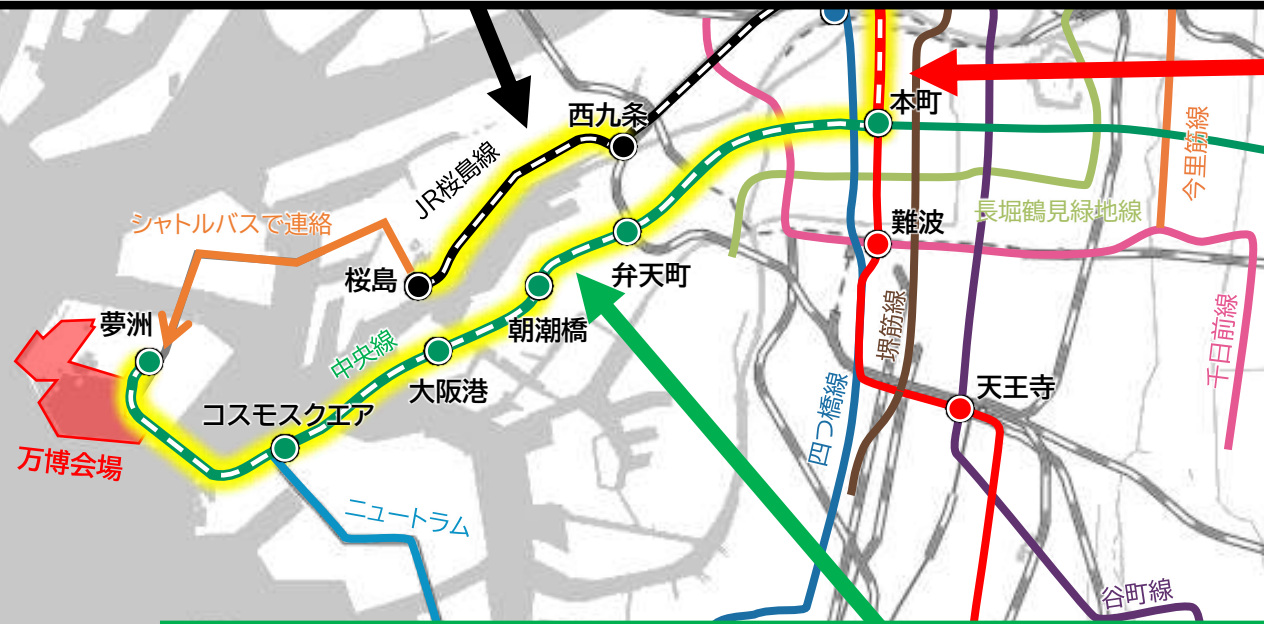
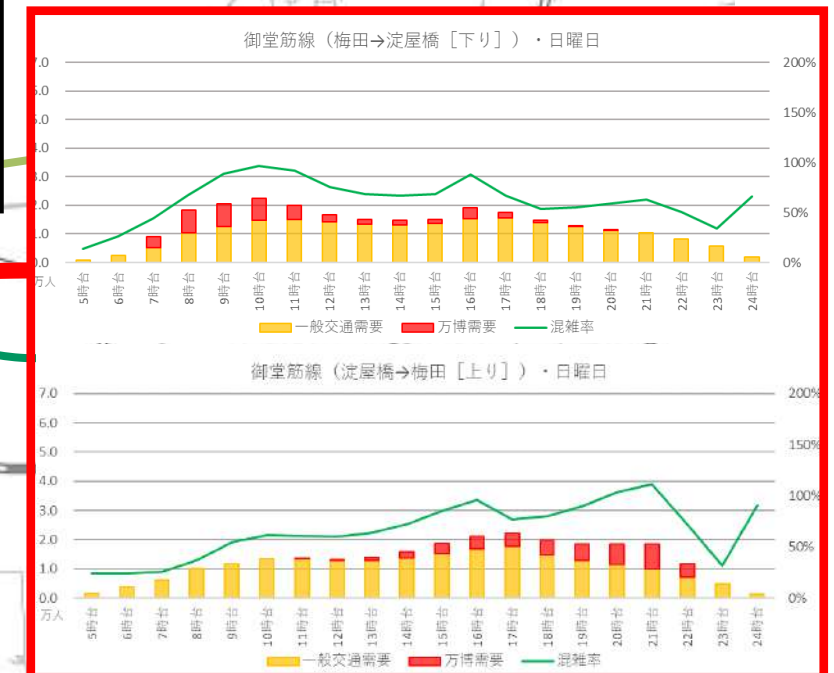
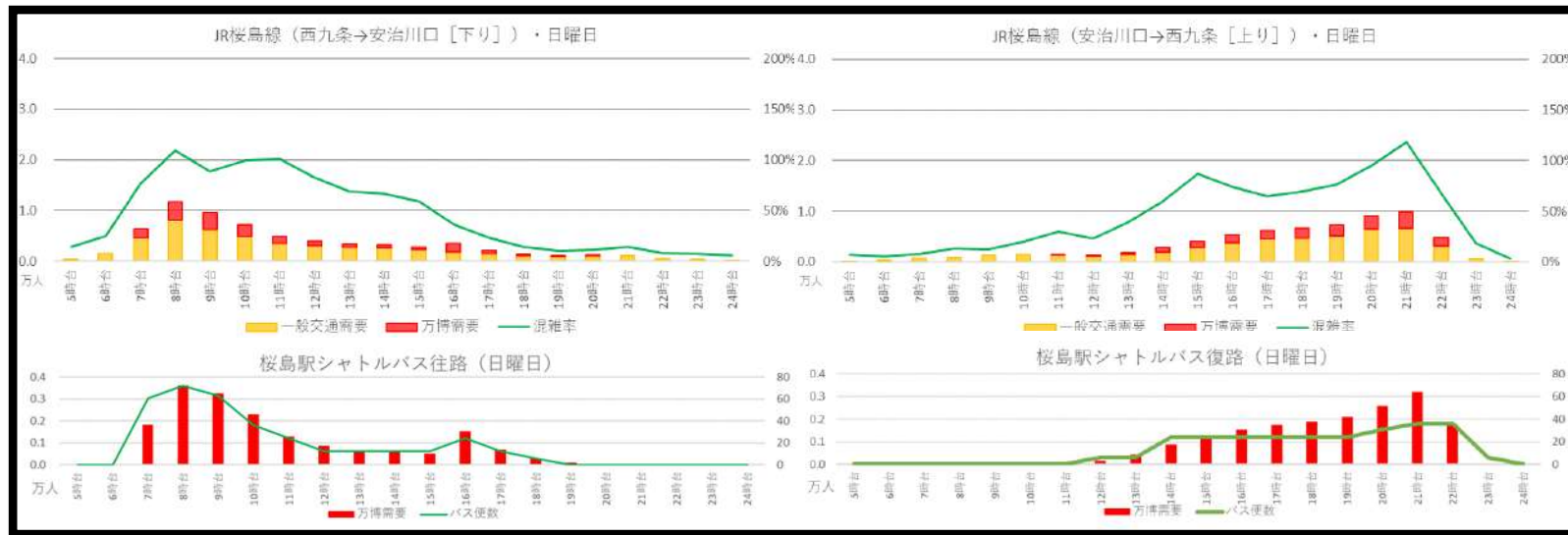
【鉄道】
左軸 人数
右軸 混雑率

【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

※ 電子地形図25000(国土地理院)を加工して作成



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、博覧会協会が推計

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

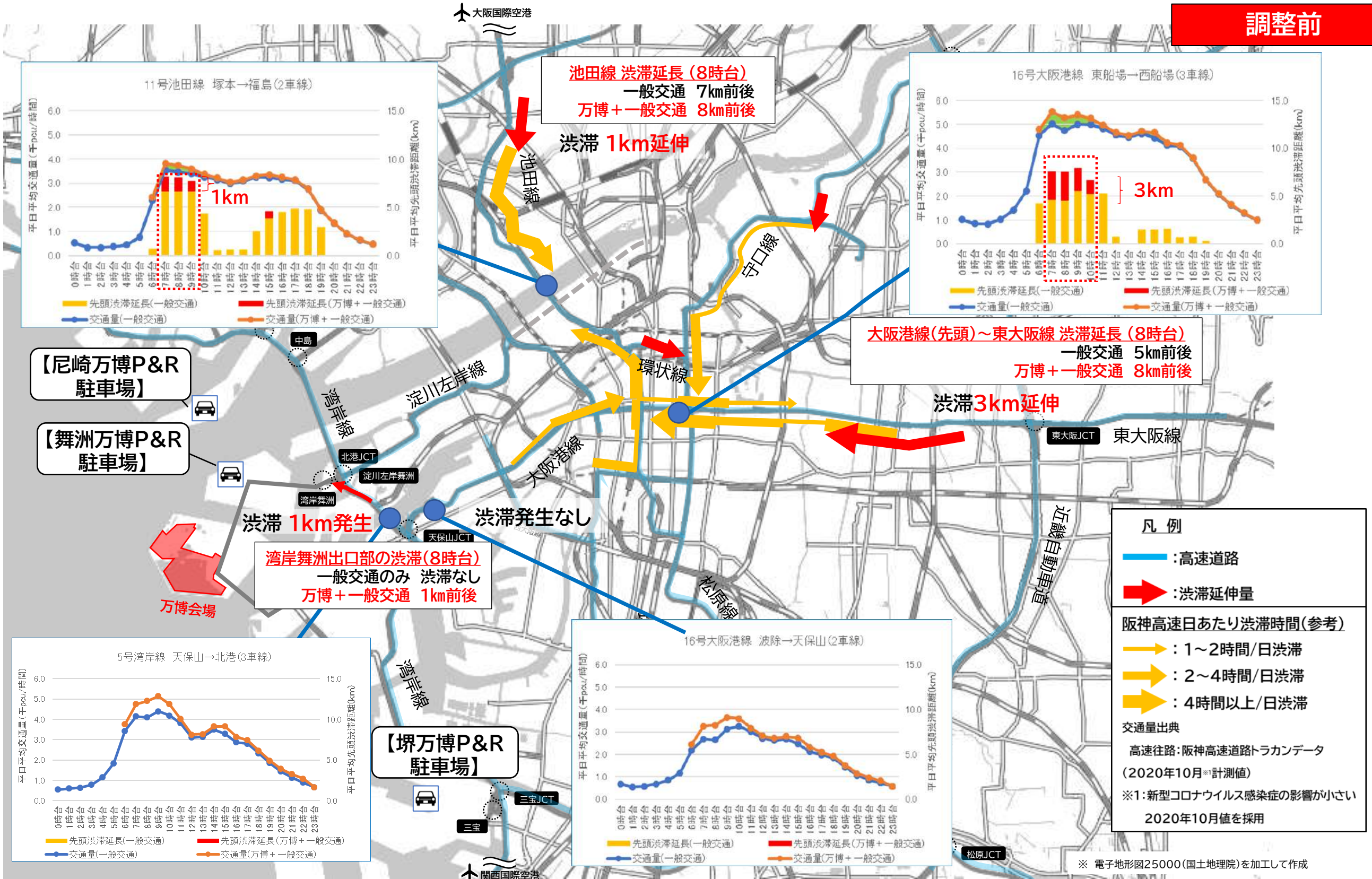
□各種料金表

□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

調整前

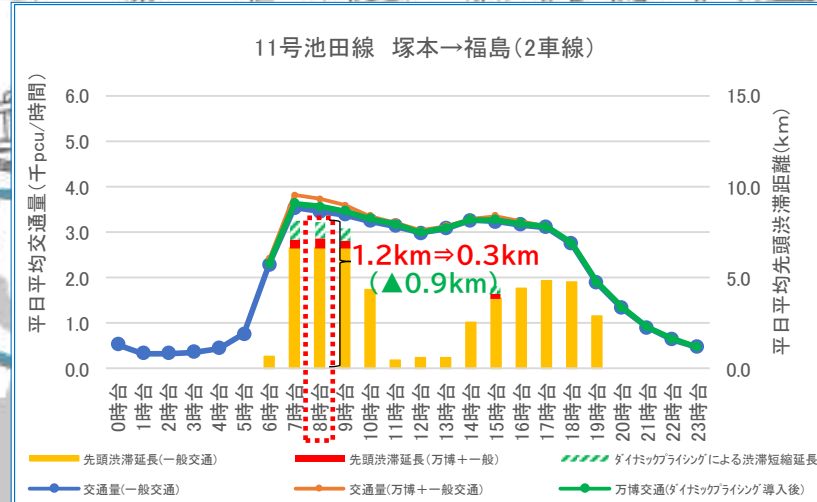


現況交通と万博交通の重ね合わせ(平日・来場:道路) 時間あたり

舞洲万博P&R駐車場: 自家用車最大

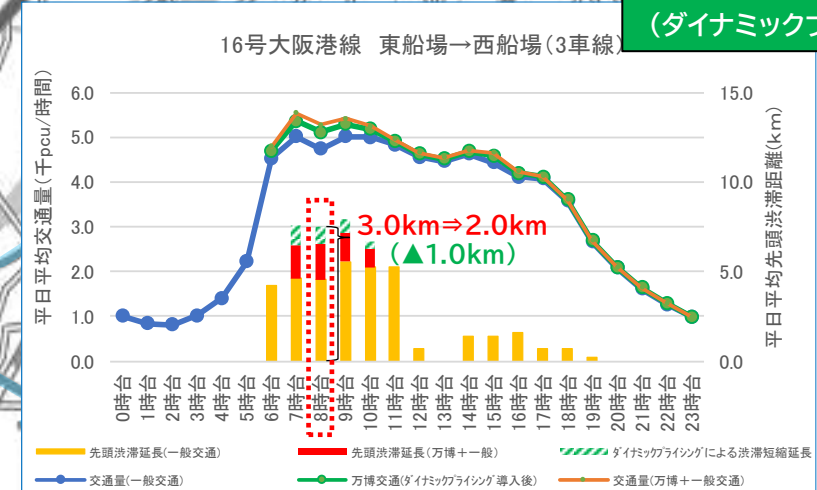
調整後

(ダイナミックプライシング導入)



池田線 渋滞延長(8時台)
一般交通 7km前後
万博+一般交通 7km前後

渋滞 1.2km延伸 \Rightarrow 0.3km
(Δ 0.9km)



大阪港線(先頭)~東大阪線 渋滞延長(8時台)
一般交通 5km前後
万博+一般交通 7km前後

渋滞3.0km延伸 \Rightarrow 2.0km
(Δ 1.0km)

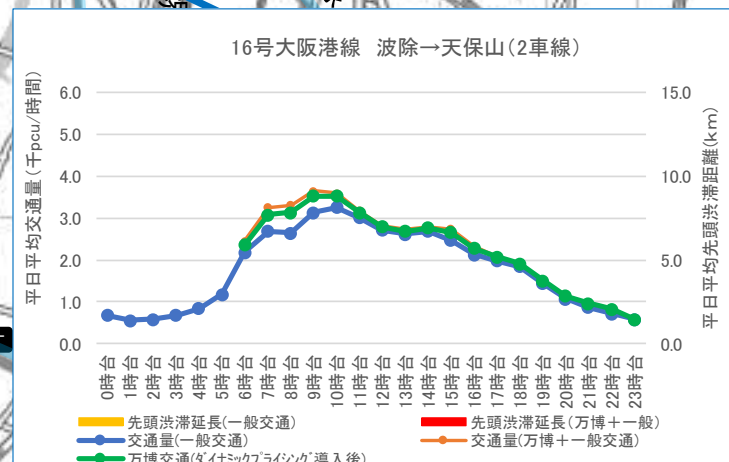
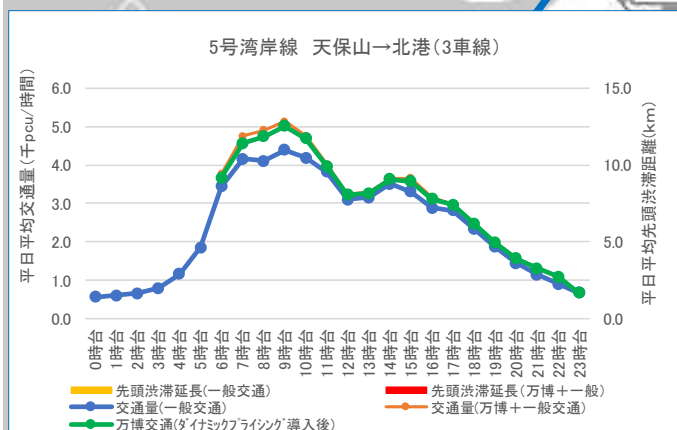
【尼崎万博P&R
駐車場】

【舞洲万博P&R
駐車場】

万博会場

渋滞発生なし

【堺万博P&R
駐車場】



凡 例

- : 高速道路
- ➡ : 渋滞延伸量
- : ダイナミックプライシングによる渋滞長減少量

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

高速往路: 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

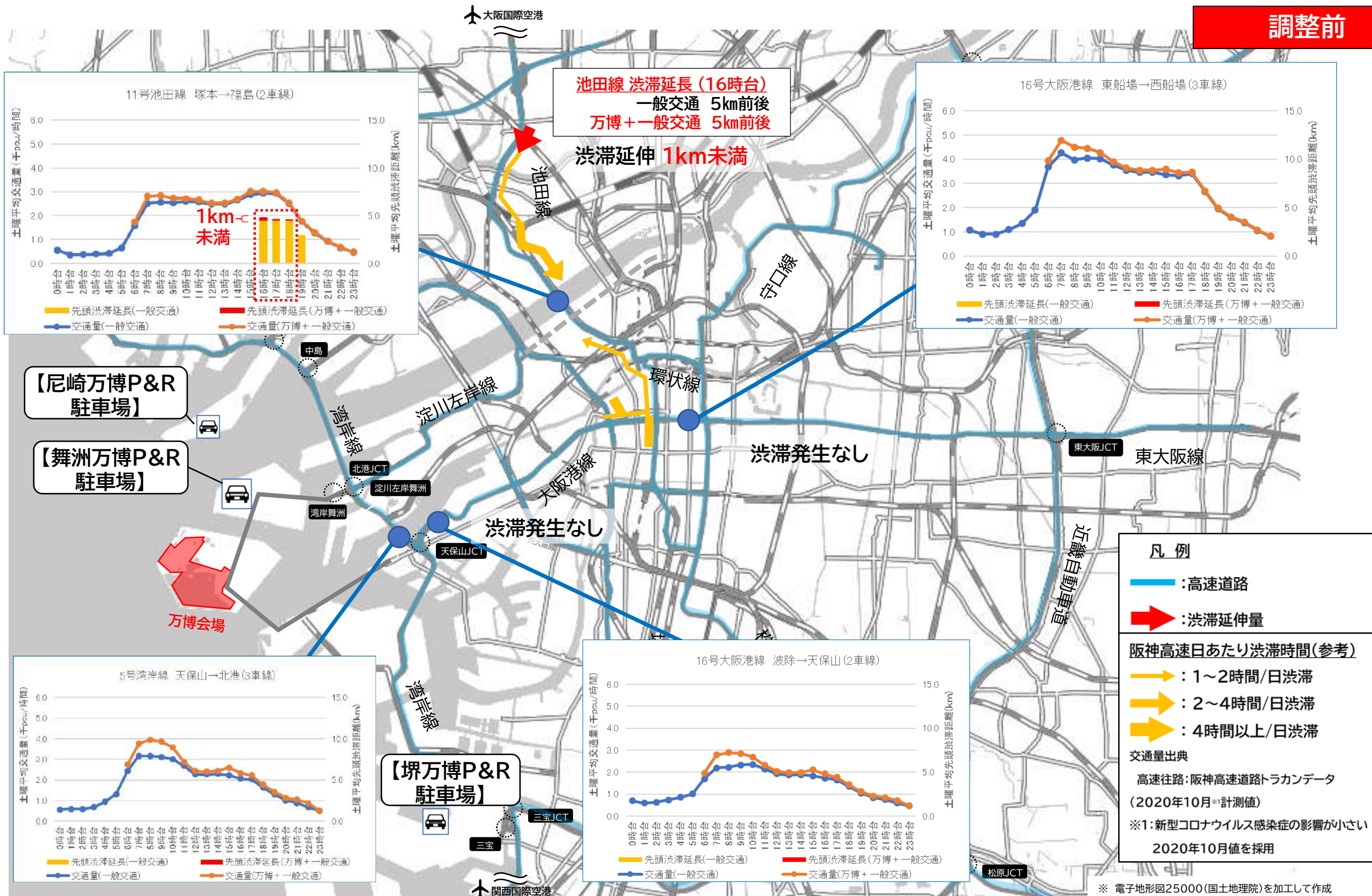
2020年10月値を採用

※ 電子地形図25000(国土地理院)を加工して作成

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

調整前

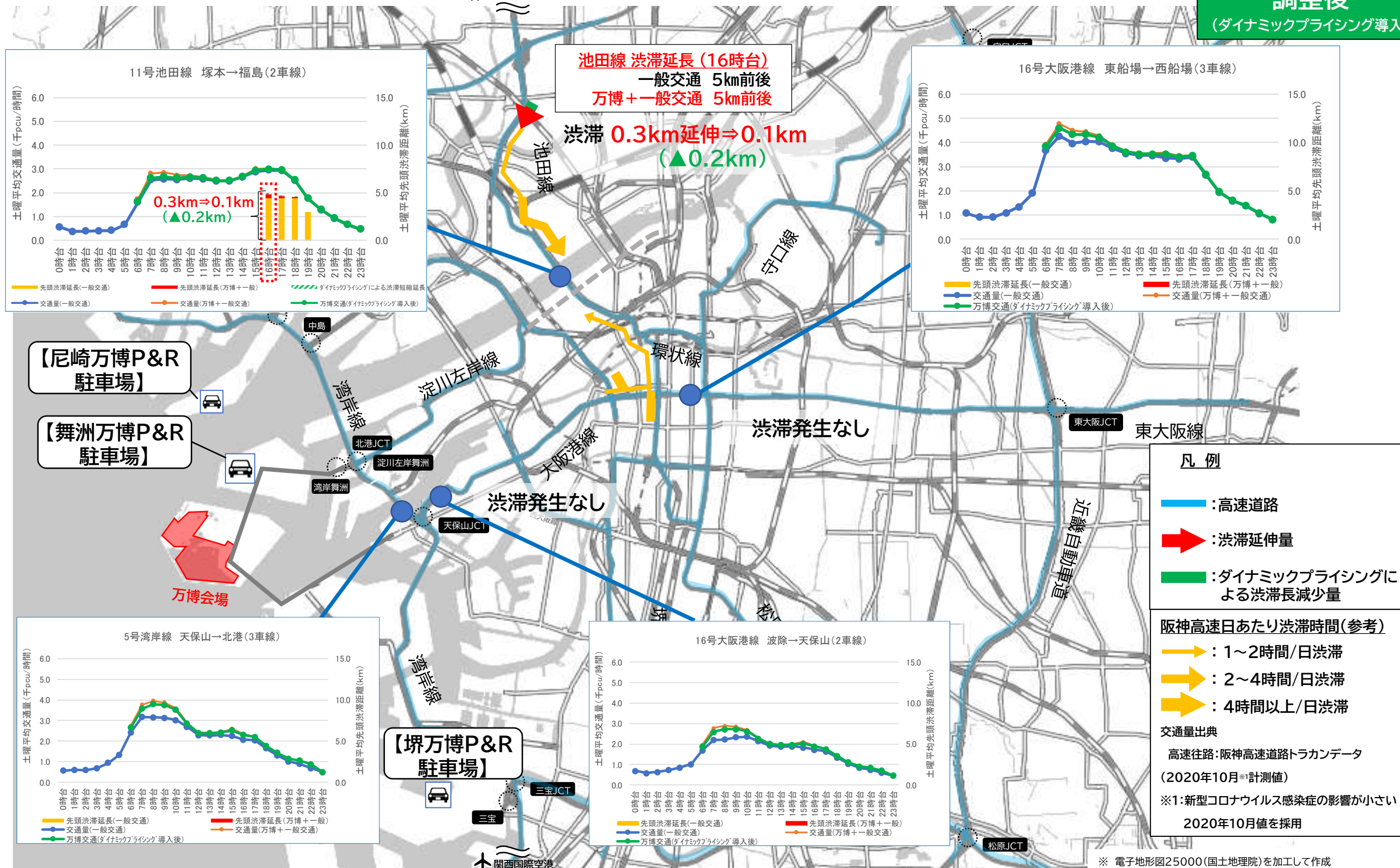


※ 電子地形図25000(国土地理院)を加工して作成

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

調整後
(ダイナミックプライシング導入)

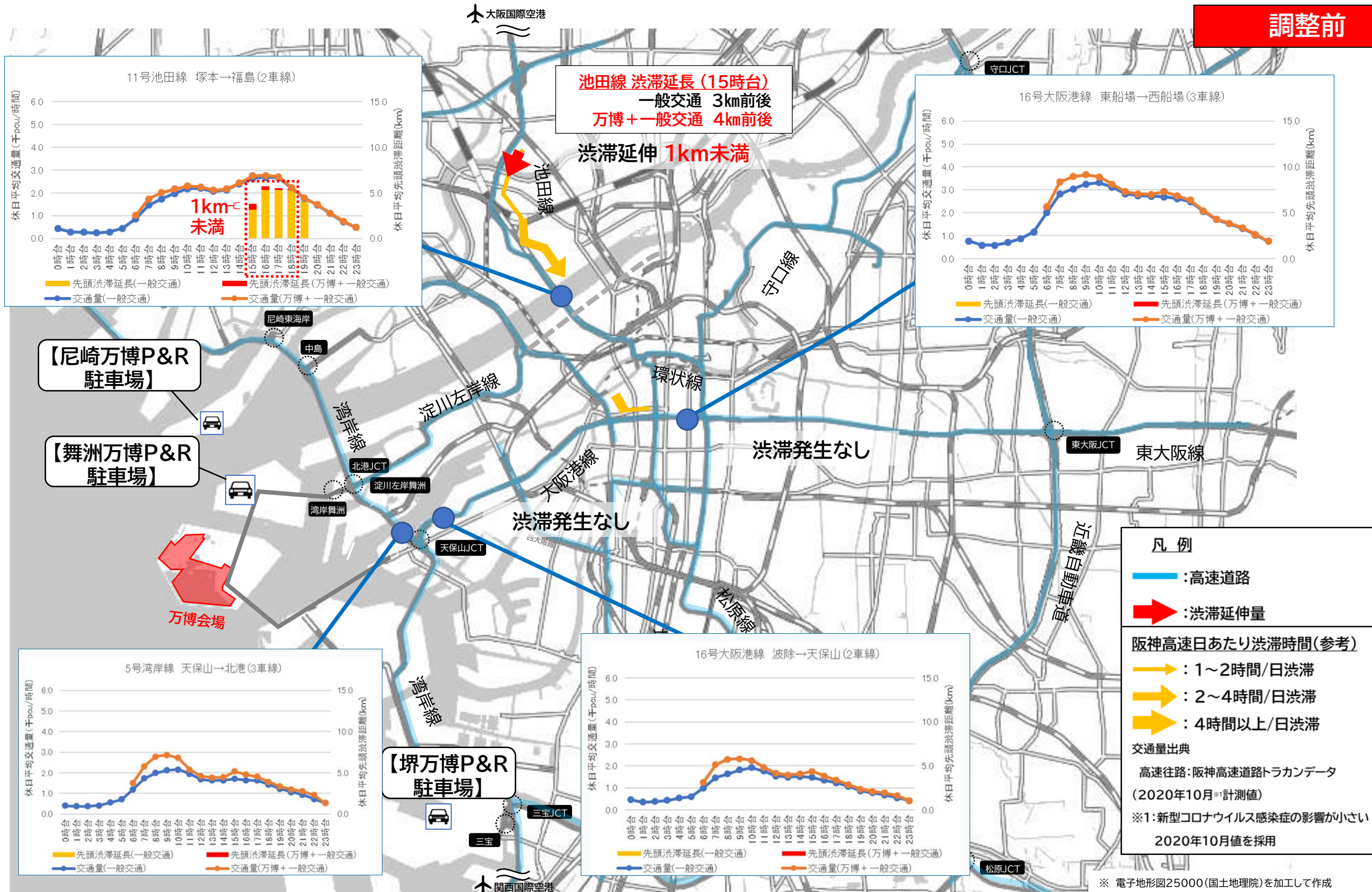


※ 電子地形図25000(国土地理院)を加工して作成

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

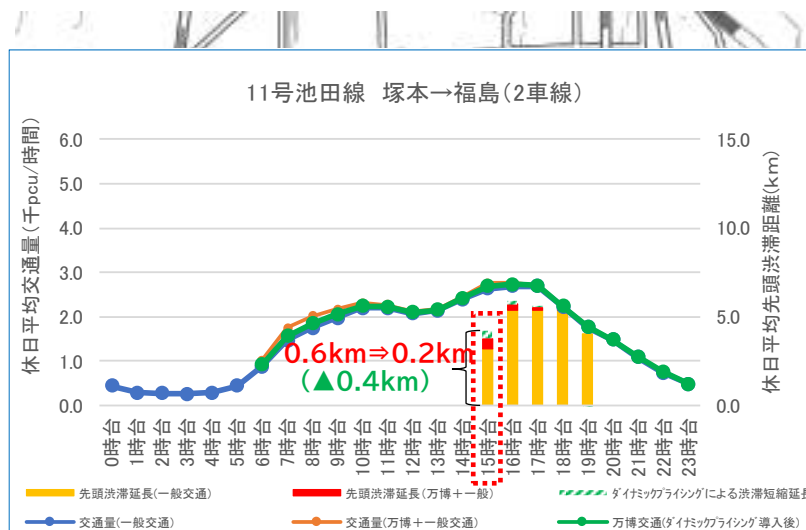
調整前



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

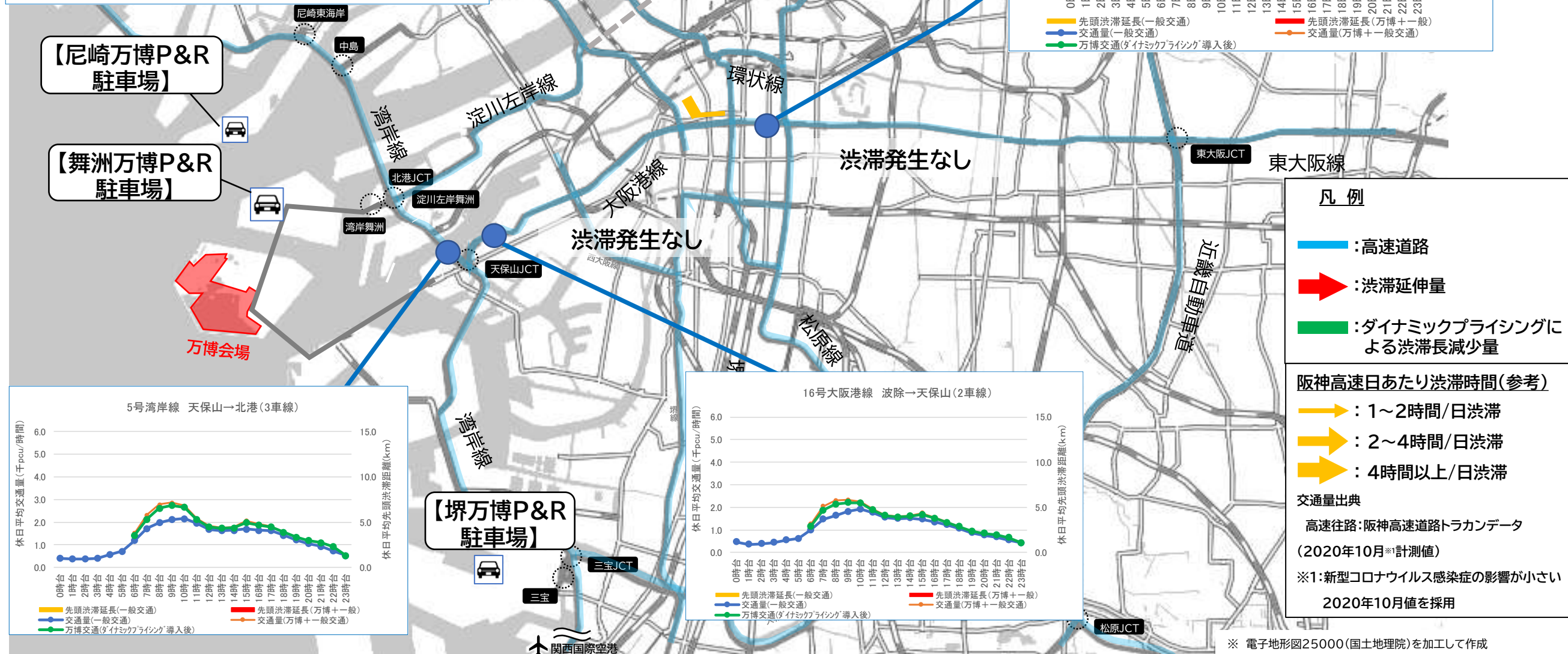
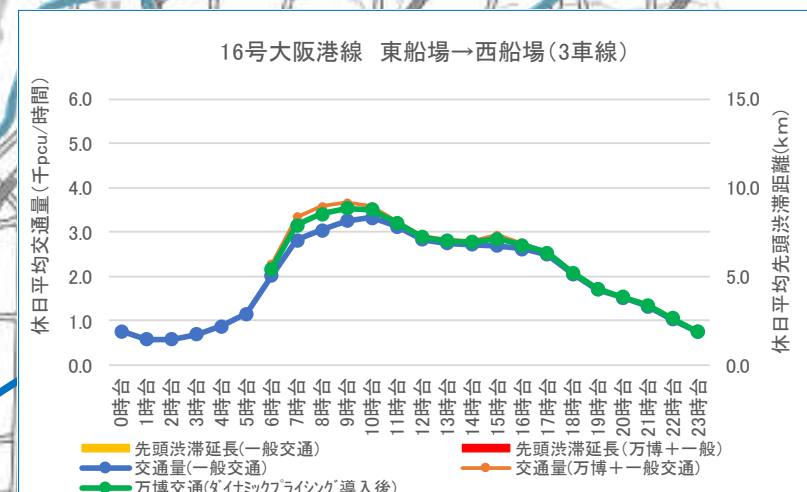
舞洲万博P&R駐車場: 自家用車最大

調整後
(ダイナミックプライシング導入)



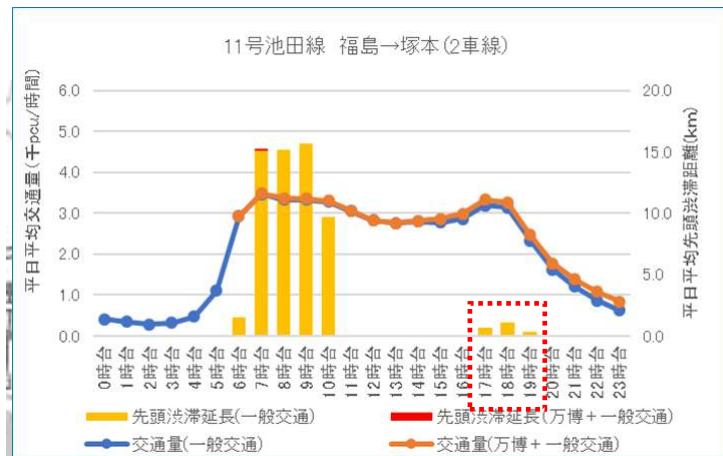
池田線 渋滞延長(15時台)
一般交通 3km前後
万博+一般交通 3km前後

渋滞 0.6km延伸⇒0.2km
(▲0.4km)

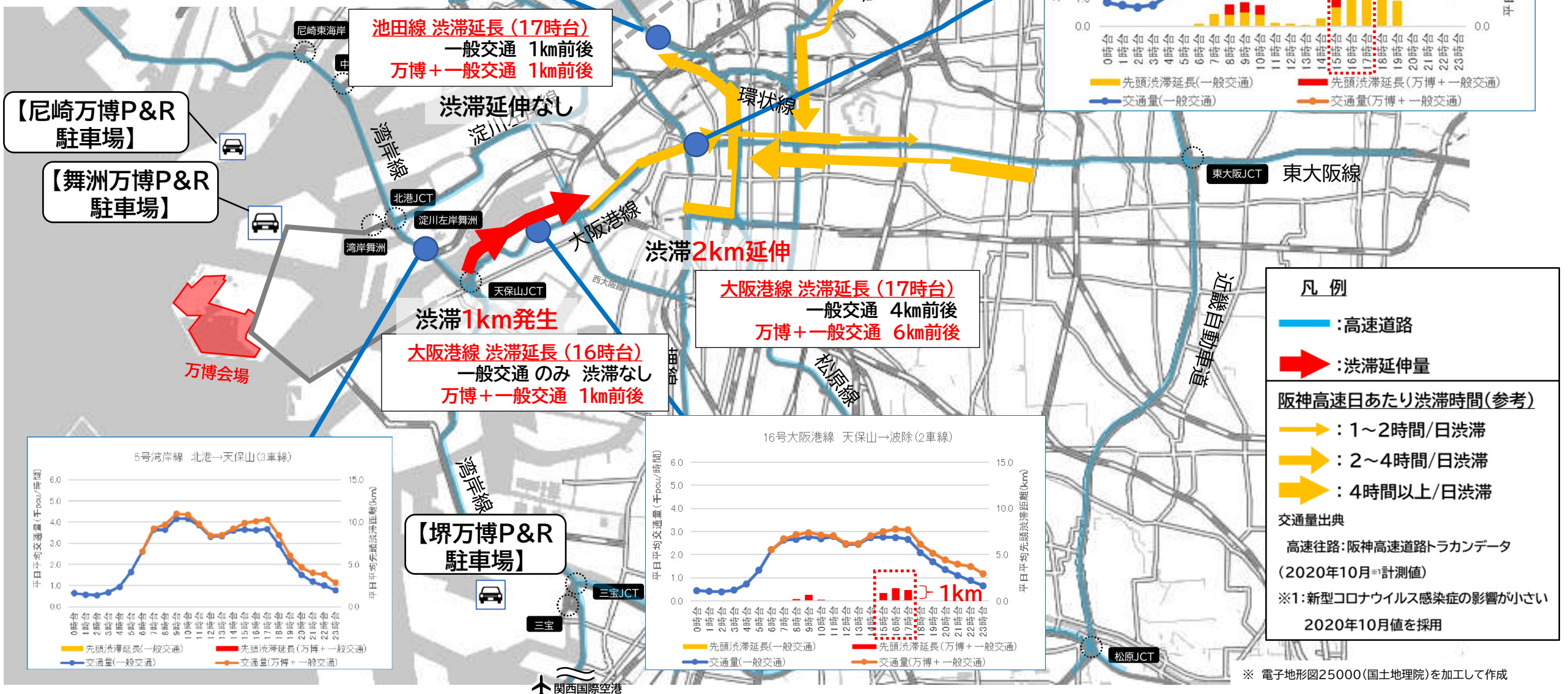


現況交通と万博交通の重ね合わせ(平日・退場:道路) 時間あたり

舞洲万博P&R駐車場: 自家用車最大

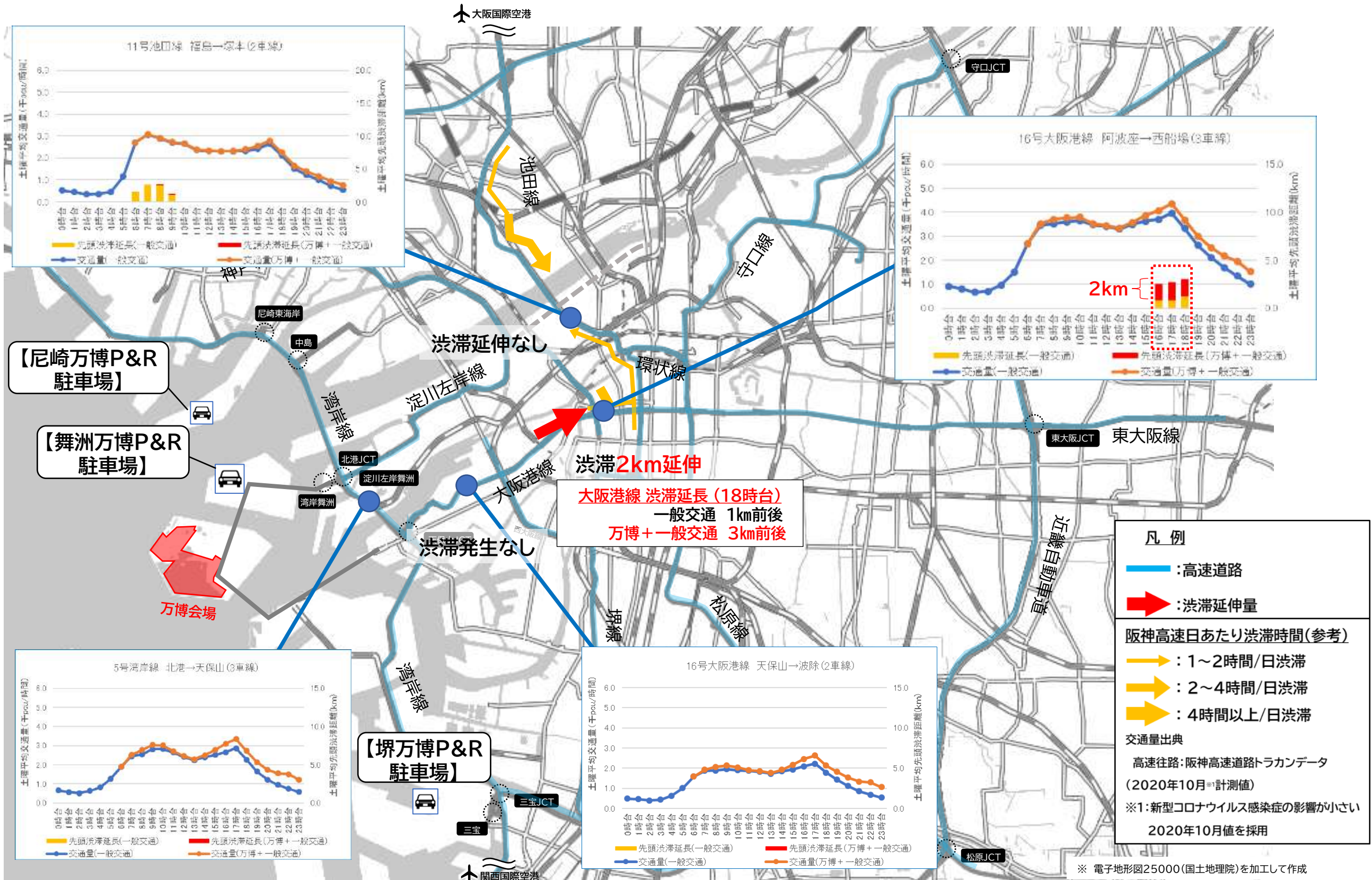


※管制業務日誌において、東大阪線や大阪港線等までつながる渋滞は、池田線を先頭とした渋滞として記録されることがある。(渋滞長として環状線以遠も含まれる)



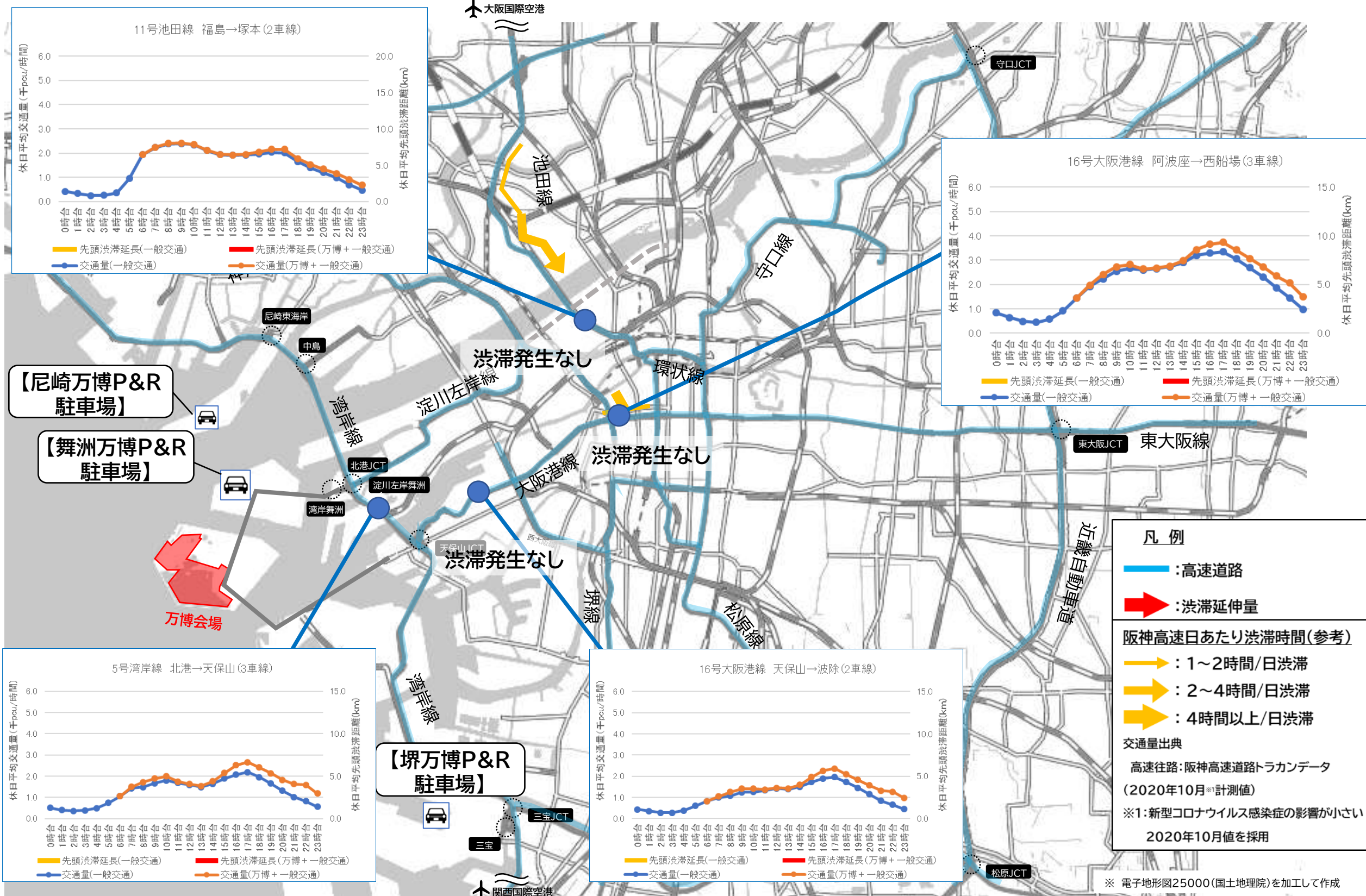
現況交通と万博交通の重ね合わせ(土曜・退場:道路) 時間あたり

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



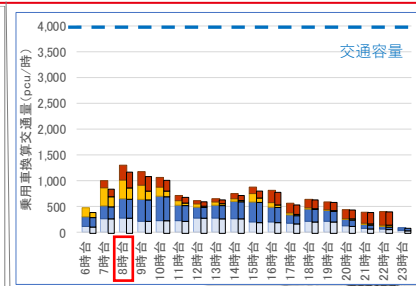
(平日・来場方向)
 ケース1 団体バス:300台 舞洲自家用車:6,240台
 ケース2 団体バス:1,000台 舞洲自家用車:3,450台



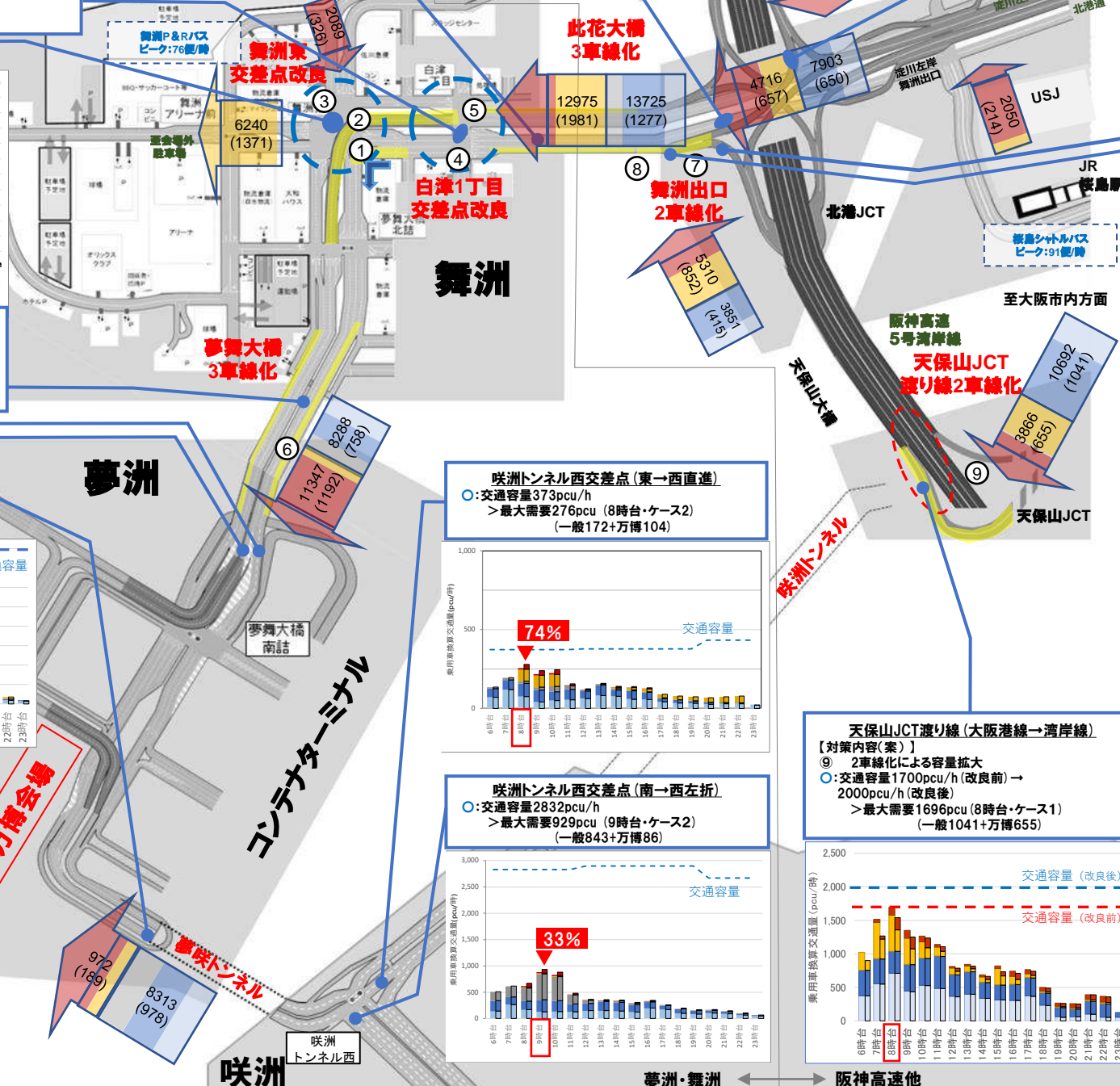
ケース2 団体バス:1,000台 舞洲自家用車:3,450台



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



○:交通容量3960pcu/h
 >最大需要1307pcu(8時台・ケース1)
 (一般650+万博657)



此花大橋側方面へ
2車線・3車線化

阪神・神戸より
北海通

速川左岸側へ
北海通より

阪神高速
5号湾岸線

天保山JCT方面より

湾岸舞洲出口部〜此花大橋側イメージ

富島流入式
改良区画

2車線化
改良区画

1車線区画

2車線区画

3車線区画

⑧

⑦

Route	Before Improvement (Red)	After Improvement (Blue)
6時台	750	600
7時台	1,350	1,000
8時台	1,900	2,000
9時台	1,750	1,700
10時台	1,450	1,400
11時台	800	750
12時台	550	500
13時台	650	600
14時台	700	650
15時台	900	850
16時台	750	700
17時台	550	500
18時台	400	350
19時台	300	250
20時台	250	200
21時台	350	300
22時台	350	300
23時台	50	50

集用車換算交通量 (pcu/時)

交通容量 (改良後)

交通容量 (改良前)

6階台 7階台 8階台 9階台 10階台 11階台 12階台 13階台 14階台 15階台 16階台 17階台 18階台 19階台 20階台 21階台 22階台 23階台

阪神高速他

乗車量換算交通量 (pcu/h)

交通容量

33%

バス停	乗車量換算交通量 (pcu/h)
6時台	500
7時台	550
8時台	600
9時台	850
10時台	800
11時台	450
12時台	350
13時台	350
14時台	350
15時台	350
16時台	300
17時台	250
18時台	200
19時台	200
20時台	200
21時台	150
22時台	100
23時台	100

幕洲・舞洲

Figure 1: Average Daily Traffic Volume of Expressway Sections (pcu/h)

Section	Volume (pcu/h)
6号台	150
7号台	200
8号台	350
9号台	250
10号台	200
11号台	150
12号台	100
13号台	150
14号台	150
15号台	150
16号台	100
17号台	100
18号台	100
19号台	100
20号台	100
21号台	100
22号台	100
23号台	100

乗用車換算交通量(pcu/時)

交通容量

29%

時刻	乗用車換算交通量(pcu/時)
6時台	~600
7時台	~800
8時台	~1,000
9時台	~1,100
10時台	~1,100
11時台	~600
12時台	~400
13時台	~400
14時台	~400
15時台	~400
16時台	~400
17時台	~300
18時台	~200
19時台	~200
20時台	~200
21時台	~200
22時台	~100
23時台	~100

○交通容量:1980pcu/h (1車線)
 >最大需要:1198pcu (8時台・ケース2)
 (一般0pcu+万博1198pcu)

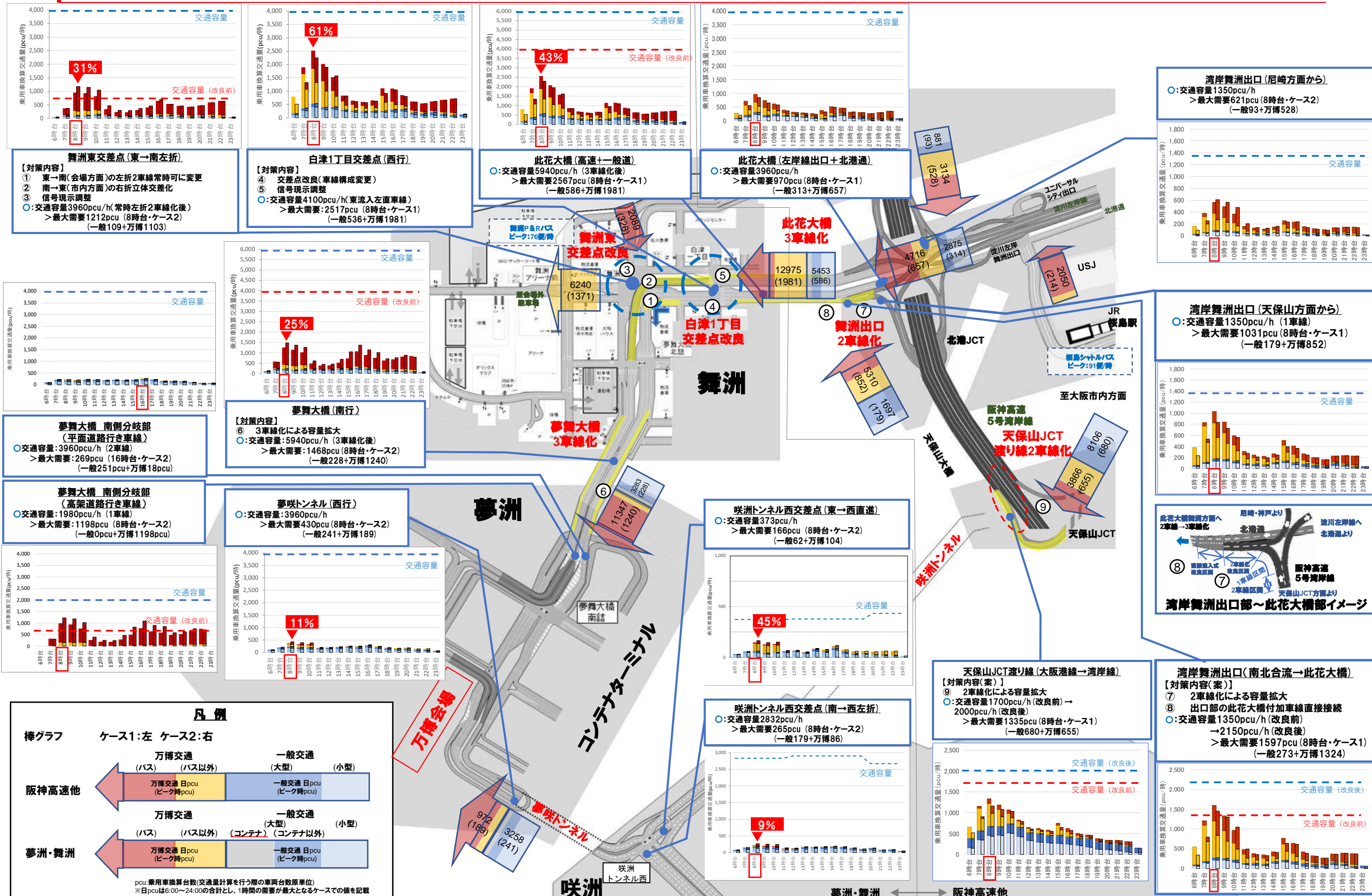
※日pcuは6:00～24:00の合計とし、1時間の需要が最大となるケースでの値を記載

天保山JCT～会場周辺における交通影響

(休日・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



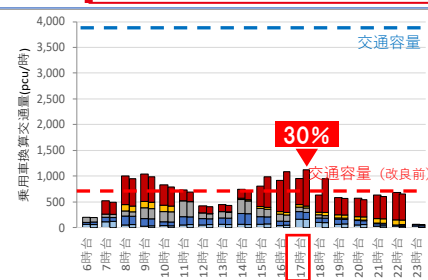
天保山JCT～会場周辺における交通影響

(平日・退場方向)

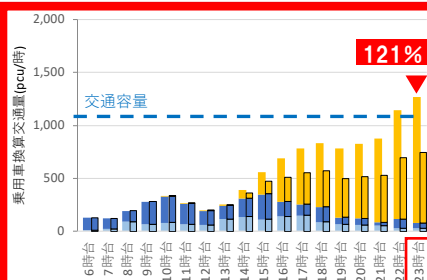
ケース1 団体バス:300台 舞洲自家用車:6,240台

ケース2 団体バス:1,000台 舞洲自家用車:3,450台

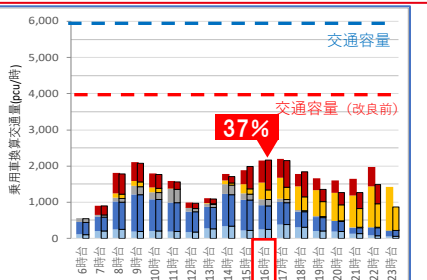
調整前



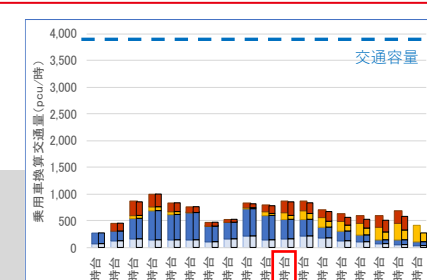
舞洲東交差点(南→東右折)
【対策内容】
① 東→南(会場方面)の左折2車線常時に変更
② 南→東(市内方面)の右折立体交差化
③ 信号現示調整
○:交通容量3960pcu/h(右折高架後)
>最大需要1189pcu (17時台・ケース2)
(一般396+万博793)



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)



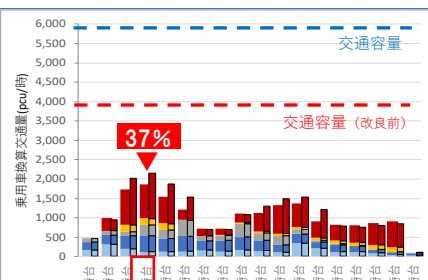
此花大橋(高速+一般道)
○:交通容量5940pcu/h (3車線化後)
>最大需要2197pcu (16時台・ケース2)
(一般1084+万博1113)



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)

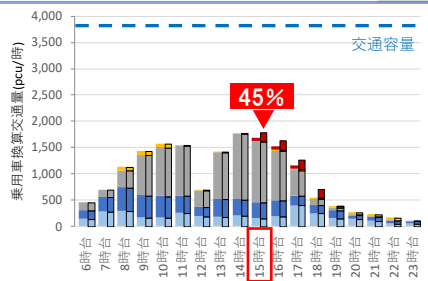
淀川左岸舞洲入口
○:交通容量1350pcu/h
>需要92pcu (22時台・ケース1)
(一般4+万博88)

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)

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)



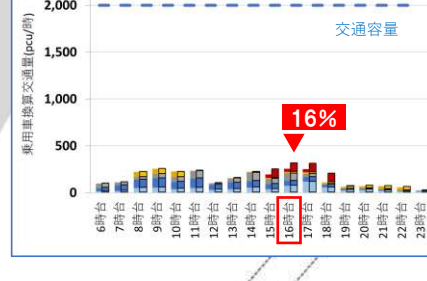
万博会場

夢洲

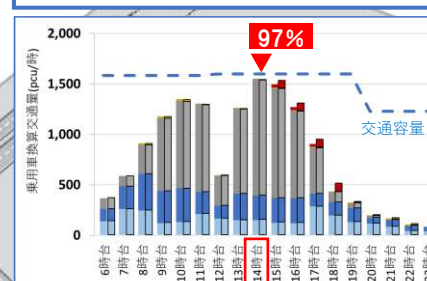
コンテナターミナル

舞洲

咲洲トンネル西交差点(西→東直進)
○:交通容量2000pcu/h
>最大需要316pcu (16時台・ケース2)
(一般206+万博110)



咲洲トンネル西交差点(西→南右折)
○:交通容量1600pcu/h
>最大需要1552pcu (14時台・ケース1,2)
(一般1550+万博2)



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)

阪神高速5号湾岸線
天保山大橋

天保山JCT
天保山JCT

天保山JCT
天保山JCT

天保山JCT
天保山JCT

天保山JCT
天保山JCT

天保山JCT
天保山JCT

天保山JCT
天保山JCT

天保山JCT
天保山JCT

天保山JCT
天保山JCT

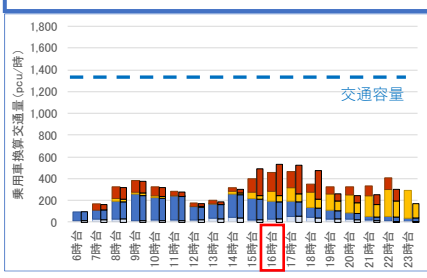
天保山JCT
天保山JCT

天保山JCT
天保山JCT

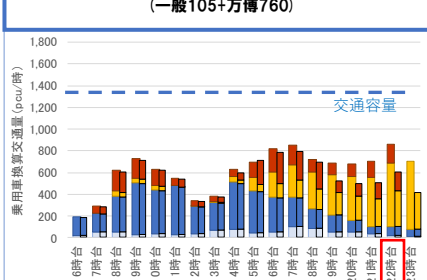
天保山JCT
天保山JCT

天保山JCT
天保山JCT

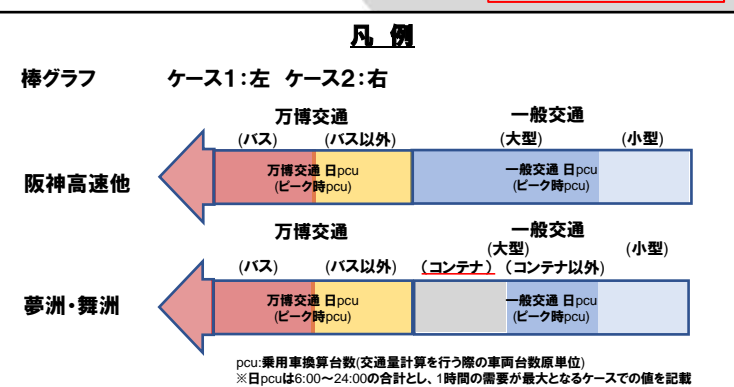
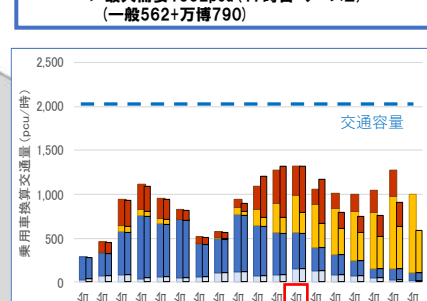
湾岸舞洲入口(尼崎方面へ)
○:交通容量1350pcu/h
>最大需要714pcu (16時台・ケース2)
(一般189+万博357)



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)



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)



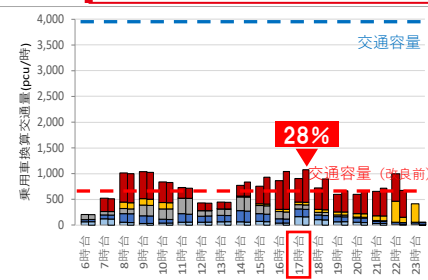
天保山JCT～会場周辺における交通影響

(平日・退場方向)

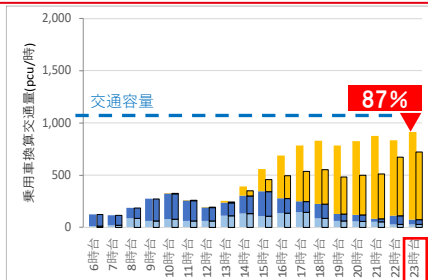
ケース1 団体バス:300台 舞洲自家用車:6,240台

ケース2 団体バス:1,000台 舞洲自家用車:3,450台

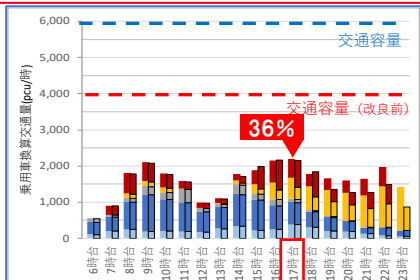
調整後
(経路誘導で調整)



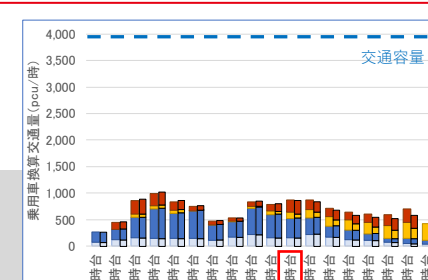
舞洲東交差点(南→東右折)
【対策内容】
① 東→南(会場方面)の左折2車線常時に変更
② 南→東(市内方面)の右折立体交差化
③ 信号現示調整
○:交通容量3960pcu/h(右折高架後)
>最大需要1095pcu (17時台・ケース2)
(一般396+万博699)



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912pcu (23時台・ケース1) ※
(一般74+万博838)



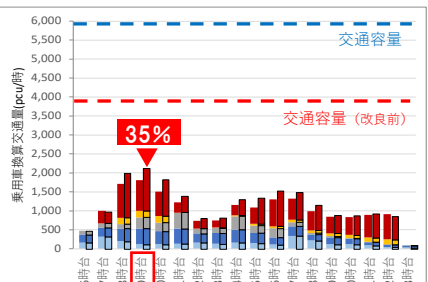
此花大橋(高速+一般道)
○:交通容量5940pcu/h (3車線化後)
>最大需要2138pcu (17時台・ケース1)
(一般1095+万博1043)



此花大橋(左岸線入口+北港通)
○:交通容量3960pcu/h
>需要871pcu (16時台・ケース1)
(一般522+万博349)

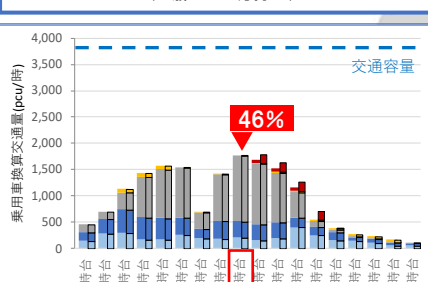
淀川左岸舞洲入口
○:交通容量1350pcu/h
>需要92pcu (22時台・ケース1)
(一般4+万博88)

北港通
○:交通容量3960pcu/h
>最大需要716pcu (14時台・ケース1)
(一般692+万博24)



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2099pcu (9時台・ケース2)
(一般828+万博1271)

夢咲トンネル(東行)
○:交通容量:3960pcu/h
>最大需要1821pcu (14時台・ケース2)
(一般1766+万博55)



万博会場

※ケース1の22・23時台は舞洲万博P&R駐車場の退場車両の3割を夢舞大橋北詰交差点経由に誘導するものとして算出

舞洲東交差点改良

夢舞大橋 3車線化

此花大橋 3車線化

夢咲トンネル西交差点(西→東直進)
○:交通容量2000pcu/h
>最大需要292pcu (16時台・ケース2)
(一般206+万博86)

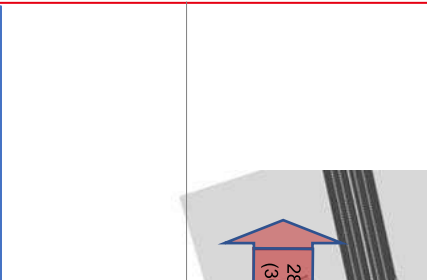
夢咲トンネル西交差点(西→南右折)
○:交通容量1600pcu/h
>最大需要1574pcu (14時台・ケース2)
(一般1550+万博24)

天保山JCT渡り線(湾岸線→大阪港線)
○:交通容量1700pcu/h
>最大需要1443pcu (16時台・ケース1)
(一般1142+万博301)

湾岸舞洲入口(尼崎方面へ)
○:交通容量1350pcu/h
>最大需要494pcu (16時台・ケース2)
(一般189+万博305)

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)

湾岸舞洲入口(料金所)
○:交通容量2000pcu/h
>最大需要1270pcu (22時台・ケース1)
(一般159+万博1111)



夢咲トンネル西交差点(西→東直進)
○:交通容量2000pcu/h
>最大需要292pcu (16時台・ケース2)
(一般206+万博86)

夢咲トンネル西交差点(西→南右折)
○:交通容量1600pcu/h
>最大需要1574pcu (14時台・ケース2)
(一般1550+万博24)

天保山JCT渡り線(湾岸線→大阪港線)
○:交通容量1700pcu/h
>最大需要1443pcu (16時台・ケース1)
(一般1142+万博301)

湾岸舞洲入口(尼崎方面へ)
○:交通容量1350pcu/h
>最大需要494pcu (16時台・ケース2)
(一般189+万博305)

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)

湾岸舞洲入口(料金所)
○:交通容量2000pcu/h
>最大需要1270pcu (22時台・ケース1)
(一般159+万博1111)

夢咲トンネル西

夢咲トンネル西

夢咲トンネル西

夢咲トンネル西

夢咲トンネル西

夢咲トンネル西

夢咲トンネル西

夢咲トンネル西

夢咲トンネル西

夢咲トンネル西

夢咲トンネル西

夢咲トンネル西

夢咲トンネル西

夢咲トンネル西

夢咲トンネル西

夢咲トンネル西

夢咲トンネル西

夢咲トンネル西

夢咲トンネル西

夢咲トンネル西

夢咲トンネル西

夢咲トンネル西

夢咲トンネル西

夢咲トンネル西

夢咲トンネル西

夢咲トンネル西

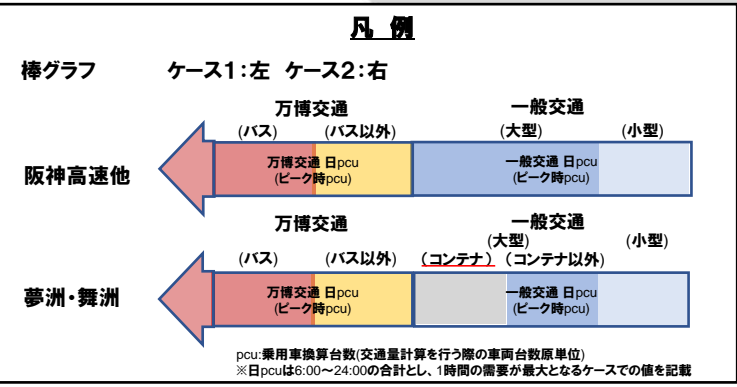
夢咲トンネル西

夢咲トンネル西

夢咲トンネル西

夢咲トンネル西

夢咲トンネル西



天保山JCT～会場周辺における交通影響

(土曜・退場方向)

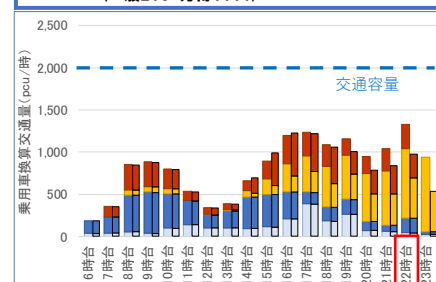
ケース1 団体バス:300台 舞洲自家用車:6,240台

ケース2 団体バス:1,000台 舞洲自家用車:3,450台

調整後
(経路誘導で調整)

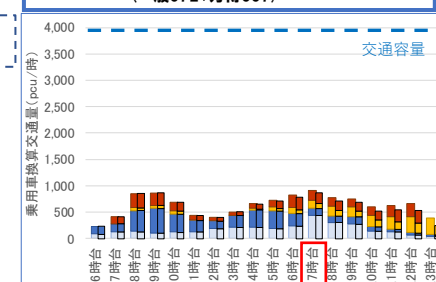
湾岸舞洲入口(料金所)

○:交通容量2000pcu/h
>最大需要1327pcu(22時台・ケース1)
(一般216+万博1111)



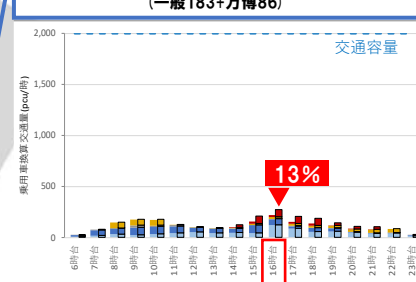
此花大橋(左岸線入口+北港通)

○:交通容量3960pcu/h
>需要909pcu(17時台・ケース1)
(一般572+万博337)



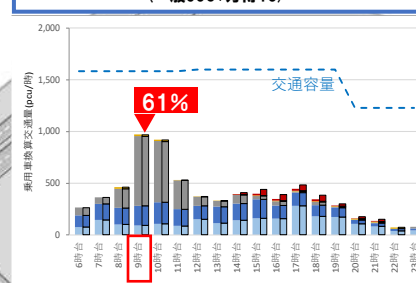
咲洲トンネル西交差点(西→東直進)

○:交通容量2000pcu/h
>最大需要269pcu(16時台・ケース2)
(一般183+万博86)



咲洲トンネル西交差点(西→南右折)

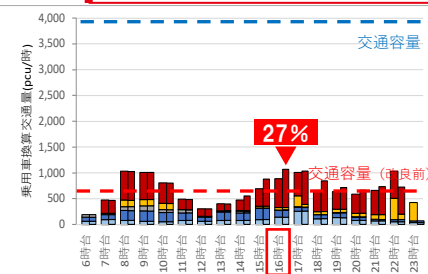
○:交通容量1600pcu/h
>最大需要971pcu(9時台・ケース2)
(一般956+万博15)



咲洲トンネル西

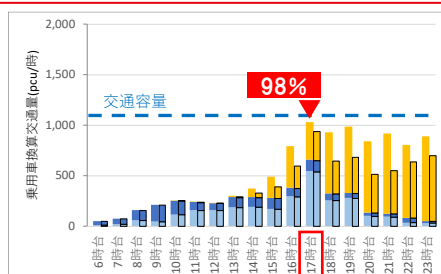
夢洲・舞洲

阪神高速他



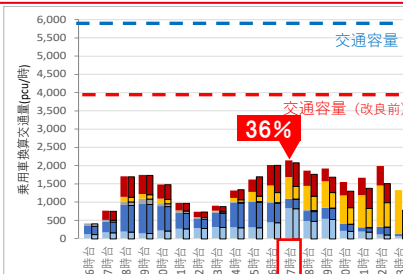
舞洲東交差点(南→東右折)

【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1075pcu(16時台・ケース2)
(一般282+万博793)



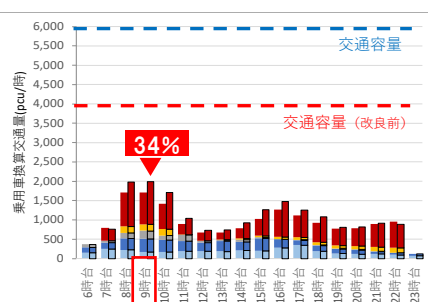
白津一丁目交差点(平面・東行)

【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1031pcu(17時台・ケース1)※
(一般658+万博373)



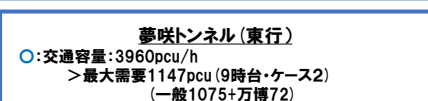
此花大橋(高速→一般道)

○:交通容量5940pcu/h(3車線化後)
>最大需要2141pcu(17時台・ケース1)
(一般1098+万博1043)



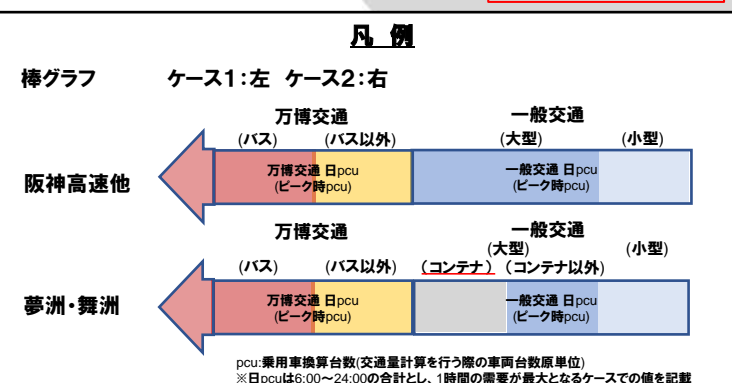
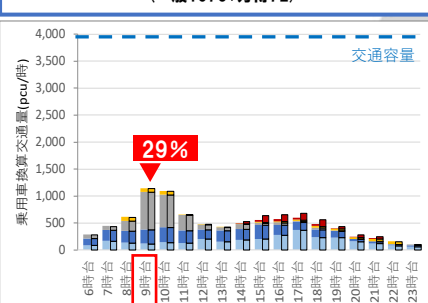
夢舞大橋(北行)

【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1991pcu(9時台・ケース2)
(一般720+万博1271)

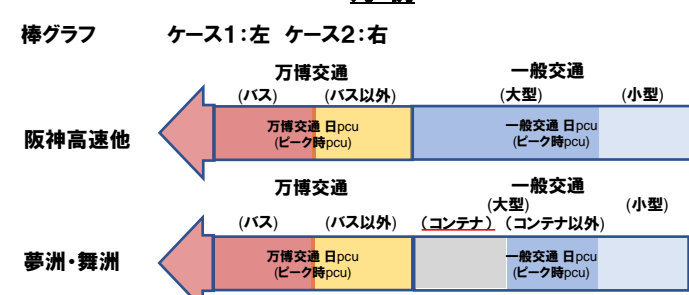


夢咲トンネル(東行)

○:交通容量:3960pcu/h
>最大需要1147pcu(9時台・ケース2)
(一般1075+万博72)



凡例



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の合計とし、1時間の需要が最大となるケースでの値を記載

天保山JCT～会場周辺における交通影響

(休日・退場方向)

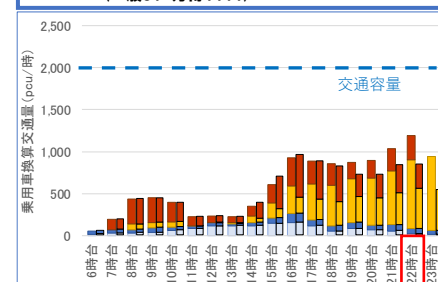
ケース1 団体バス:300台 舞洲自家用車:6,240台

ケース2 団体バス:1,000台 舞洲自家用車:3,450台

調整前

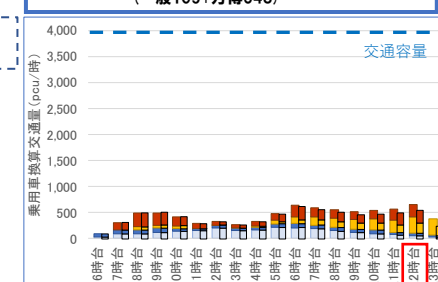
湾岸舞洲入口(料金所)

○:交通容量2000pcu/h
>最大需要1192pcu(22時台・ケース1)
(一般81+万博1111)



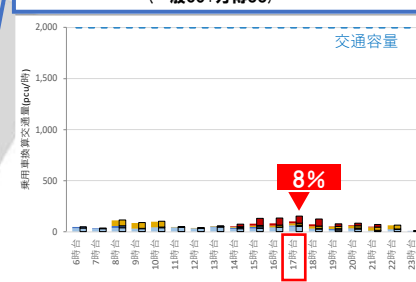
此花大橋(左岸線入口+北港通)

○:交通容量3960pcu/h
>需要657pcu(22時台・ケース1)
(一般109+万博548)



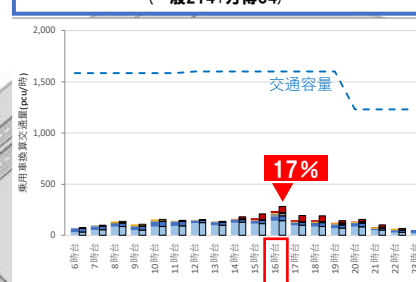
咲洲トンネル西交差点(西→東直進)

○:交通容量2000pcu/h
>最大需要151pcu(17時台・ケース2)
(一般63+万博88)



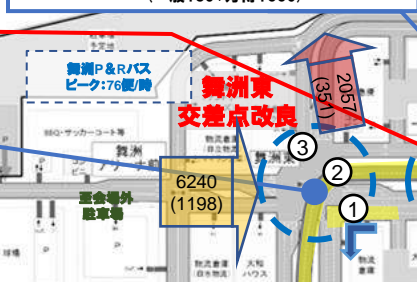
咲洲トンネル西交差点(西→南右折)

○:交通容量1600pcu/h
>最大需要278pcu(16時台・ケース2)
(一般214+万博64)



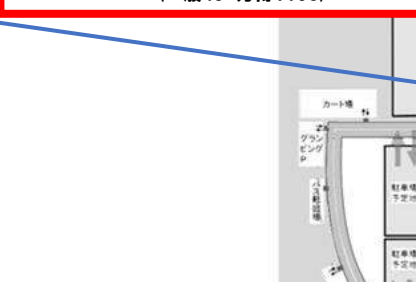
此花大橋(高速+一般道)

○:交通容量5940pcu/h(3車線化後)
>最大需要1849pcu(22時台・ケース1)
(一般189+万博1660)



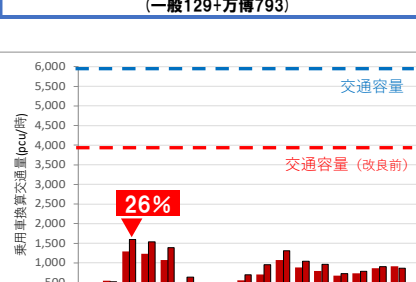
白津一丁目交差点(平面・東行)

【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1247pcu(23時台・ケース1)
(一般49+万博1198)



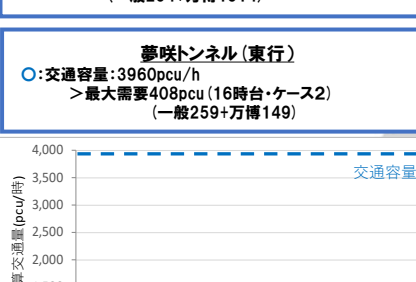
舞洲東交差点(南→東右折)

【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(右折高架後)
>最大需要922pcu(16時台・ケース2)
(一般129+万博793)



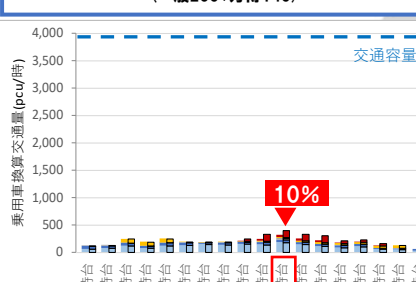
夢舞大橋(北行)

【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1568pcu(8時台・ケース2)
(一般254+万博1314)



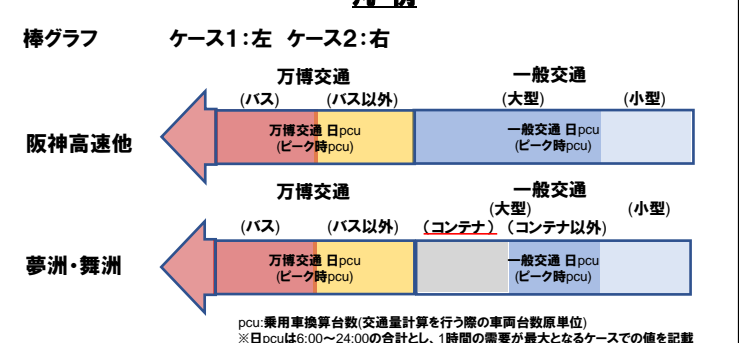
夢咲トンネル(東行)

○:交通容量:3960pcu/h
>最大需要408pcu(16時台・ケース2)
(一般259+万博149)



万博会場

凡例



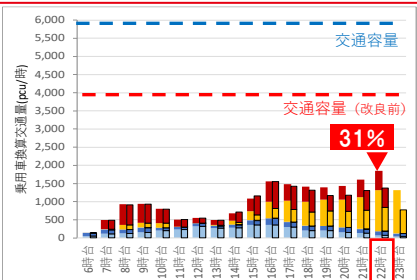
(休日・退場方向)
 ケース1 団体バス:300台 舞洲自家用車:6,240台
 ケース2 団体バス:1,000台 舞洲自家用車:3,450台



Figure 10 is a stacked bar chart showing the estimated vehicle exchange volume (pcu/hour) for each hour from 6:00 to 22:00. The Y-axis represents the volume in pcu/hour, ranging from 0 to 2,500. The X-axis represents the hours of the day. A horizontal line at 2,000 pcu/hour indicates the traffic capacity. The estimated volume is shown as stacked bars, with the total volume for each hour. The volume peaks at 17:00 and 22:00, exceeding the capacity.

時間 (時間)	推定車換算交通量 (pcu/時)
6時台	~100
7時台	~200
8時台	~450
9時台	~450
10時台	~400
11時台	~250
12時台	~250
13時台	~250
14時台	~400
15時台	~600
16時台	~950
17時台	~950
18時台	~850
19時台	~850
20時台	~750
21時台	~1,150
22時台	~850
23時台	~550

Hour	Average Volume (pcu/hour)
6時台	100
7時台	250
8時台	350
9時台	450
10時台	400
11時台	250
12時台	200
13時台	250
14時台	300
15時台	350
16時台	650
17時台	550
18時台	450
19時台	350
20時台	450
21時台	550
22時台	650
23時台	350

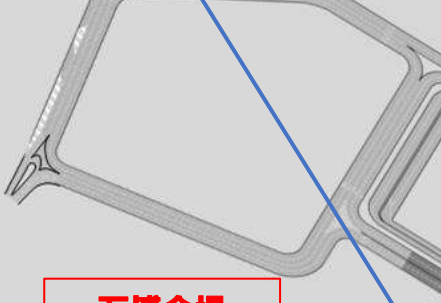


白津一丁目交差点(平面・東行)
【対策内容】
④ 西側高架取付に伴う交差点改良
○:交通容量1051pcu/h
>最大需要887pcu(23台・ケース1)※
(一般49+万博838)

此花大橋(高速+一般道)
 ○:交通容量5940pcu/h(3車線化後)
 >最大需要1849pcu(22時台・ケース1)
 (一般189+万博1660)



Year	Percentage of respondents
2009	65%
2010	65%
2011	68%
2012	72%
2013	70%
2014	75%



此花大橋 (高速+一般道)

○: 交通容量 5940pcu/h (3車線化後)
 > 最大需要 1849pcu (22時台・ケース1)
 (一般 189+万博 1660)

舞洲P & Rバス
 ピーク: 76 部/時

舞洲東
 交差点改良

6240
 (838)

2057
 (351)

3
 2
 1

夢舞大橋
 3車線化

3672
 (254)

11151
 (1314)

5

夢洲

夢舞大橋
 南詰

コンテナターミナル

1168
 (149)

2800
 (259)

舞洲トンネル

咲洲
 トンネル西

Figure 10: Monthly average traffic volume (pcu/hour) for various bus routes. The chart shows that the traffic volume for all routes is significantly below the traffic capacity (approximately 1,900 pcu/hour). Route 17 is highlighted with a red box and a red arrow pointing to it with the text '8%'.

Route	Monthly Average Traffic Volume (pcu/hour)
6時台	~50
7時台	~100
8時台	~150
9時台	~100
10時台	~150
11時台	~50
12時台	~100
13時台	~50
14時台	~100
15時台	~150
16時台	~100
17時台	~100
18時台	~100
19時台	~50
20時台	~100
21時台	~50
22時台	~100
23時台	~50

Figure 10: Monthly average traffic volume (pcu/h) for each hour of the day. The chart shows that the traffic volume is generally low, with a peak of 17% of capacity during the 16th hour (4 PM).

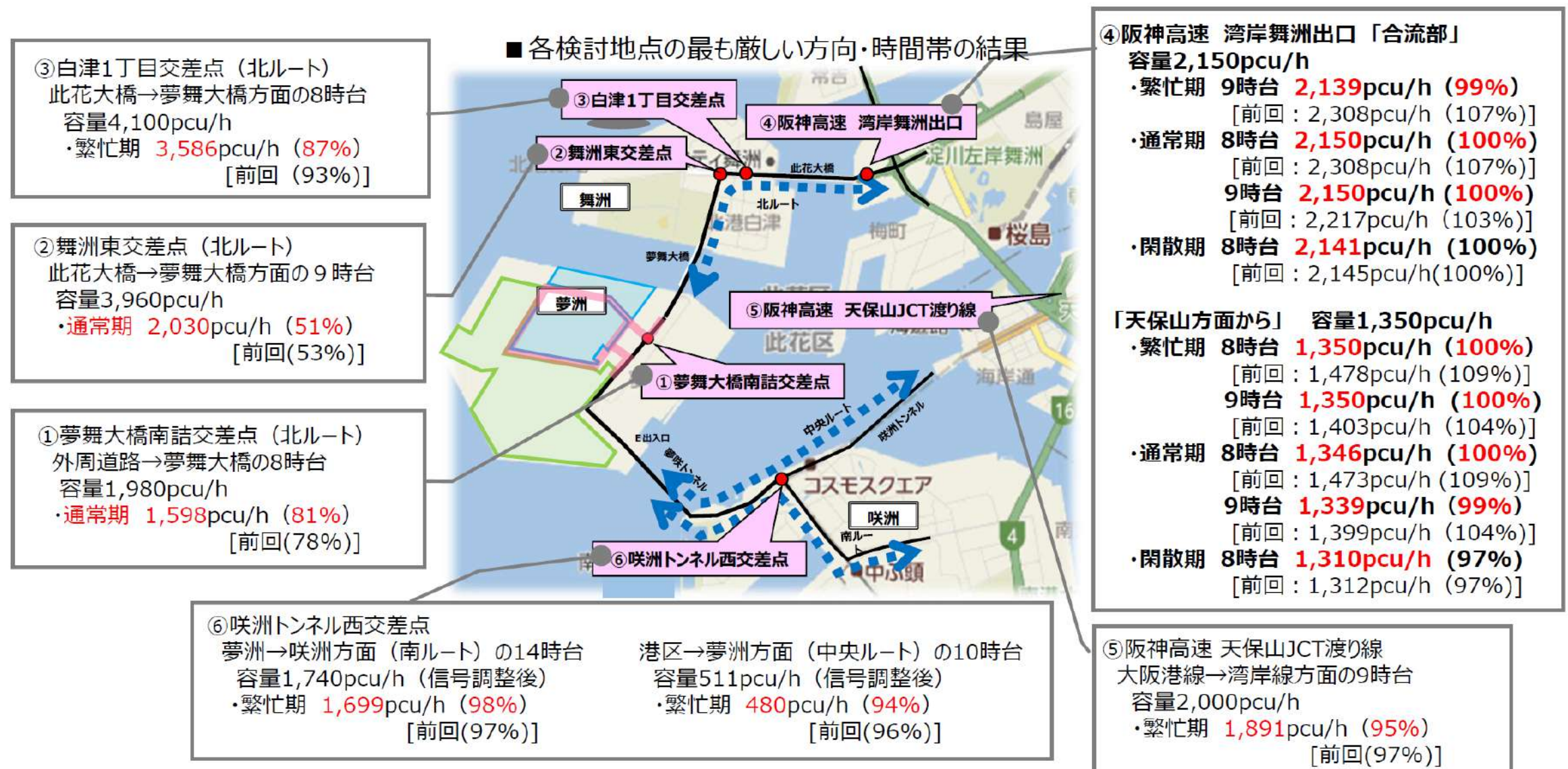
Hour	Monthly Average Traffic Volume (pcu/h)
6時台	~50
7時台	~100
8時台	~150
9時台	~200
10時台	~250
11時台	~300
12時台	~350
13時台	~400
14時台	~450
15時台	~500
16時台	~800 (17% of capacity)
17時台	~600
18時台	~500
19時台	~400
20時台	~300
21時台	~200
22時台	~100
23時台	~50

莒州·舞洲 ←

万博開催期間中における万博来場者、IR工事車両、一般車両 (物流を含む)を踏まえた交通影響

■万博開催期間中の交通影響検討の結果

- 万博・IR・物流とも、全てのピーク台数の予測値を合算し、厳しい条件のもと影響検討を実施。
- IR工事車両の調整、および万博来場者車両の予約枠のコントロールにより、前回8時、9時、10時台で容量を超過していた阪神高速湾岸舞洲出口を含め、容量内に収まった。



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

資料5 - 4

※第5回夢洲万博関連事業等推進連絡会議資料より

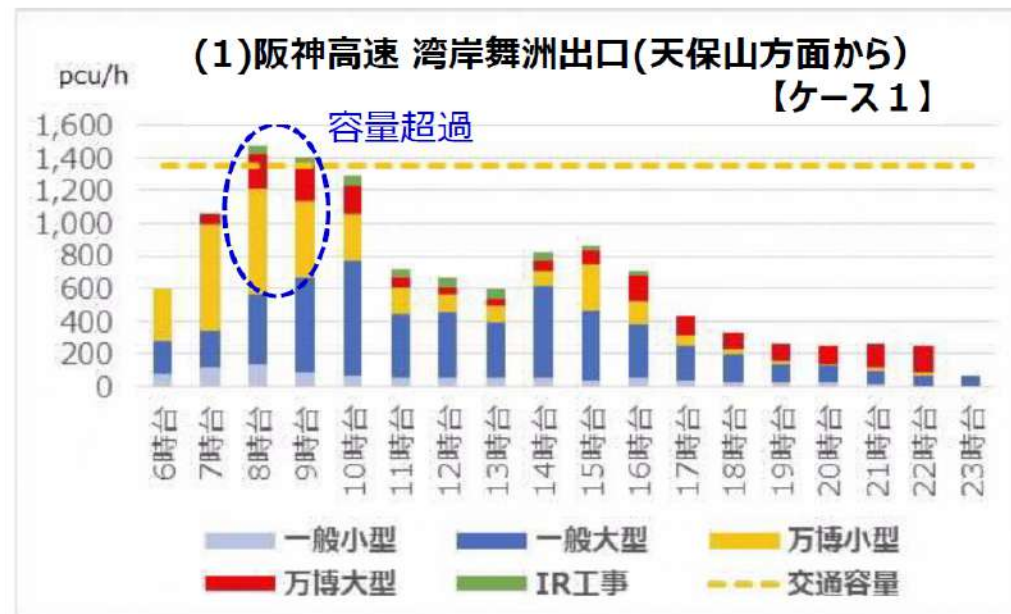
万博開催期間中における万博来場者、IR工事車両、一般車両 (物流を含む)を踏まえた交通影響

交通影響検討結果を踏まえた交通容量超過箇所への基本的な対応

- 前回の交通影響検討で、繁忙期・通常期の8時・9時・10時台で容量を超過した阪神高速湾岸舞洲出口において、容量内に収まるよう、以下の対策を実施。
 - ・ IR工事車両の台数削減と他の高速出口の利用による調整
 - ・ 万博来場者車両の時間帯ごとの予約枠のコントロールによる調整

④'阪神高速 湾岸舞洲出口【天保山方面から】（繁忙期）の事例

前回（R6.2時点）

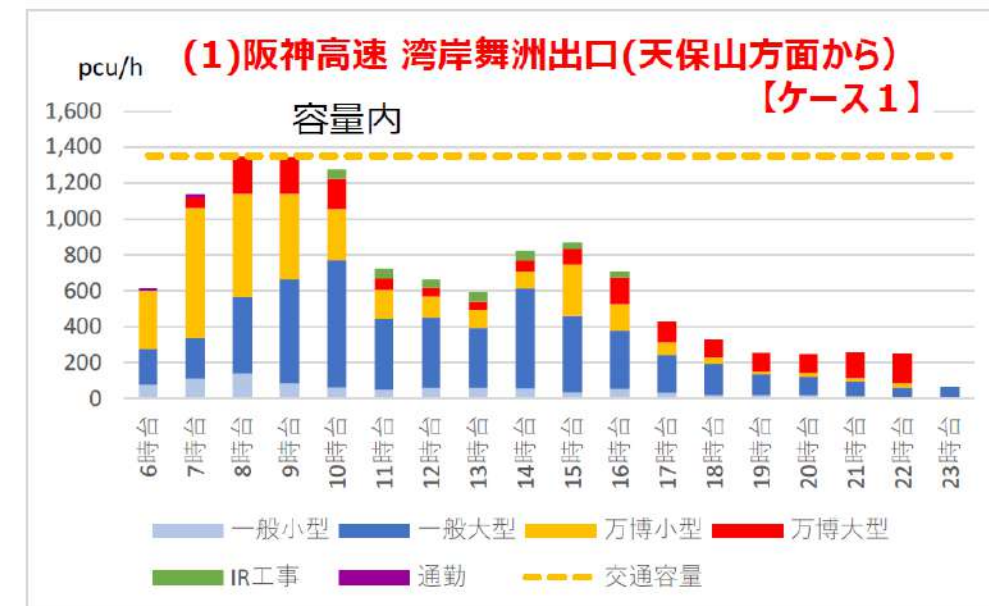


単位: pcu

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

今回

IR工事車両と万博来場者車両を調整し、容量内に。



単位: pcu

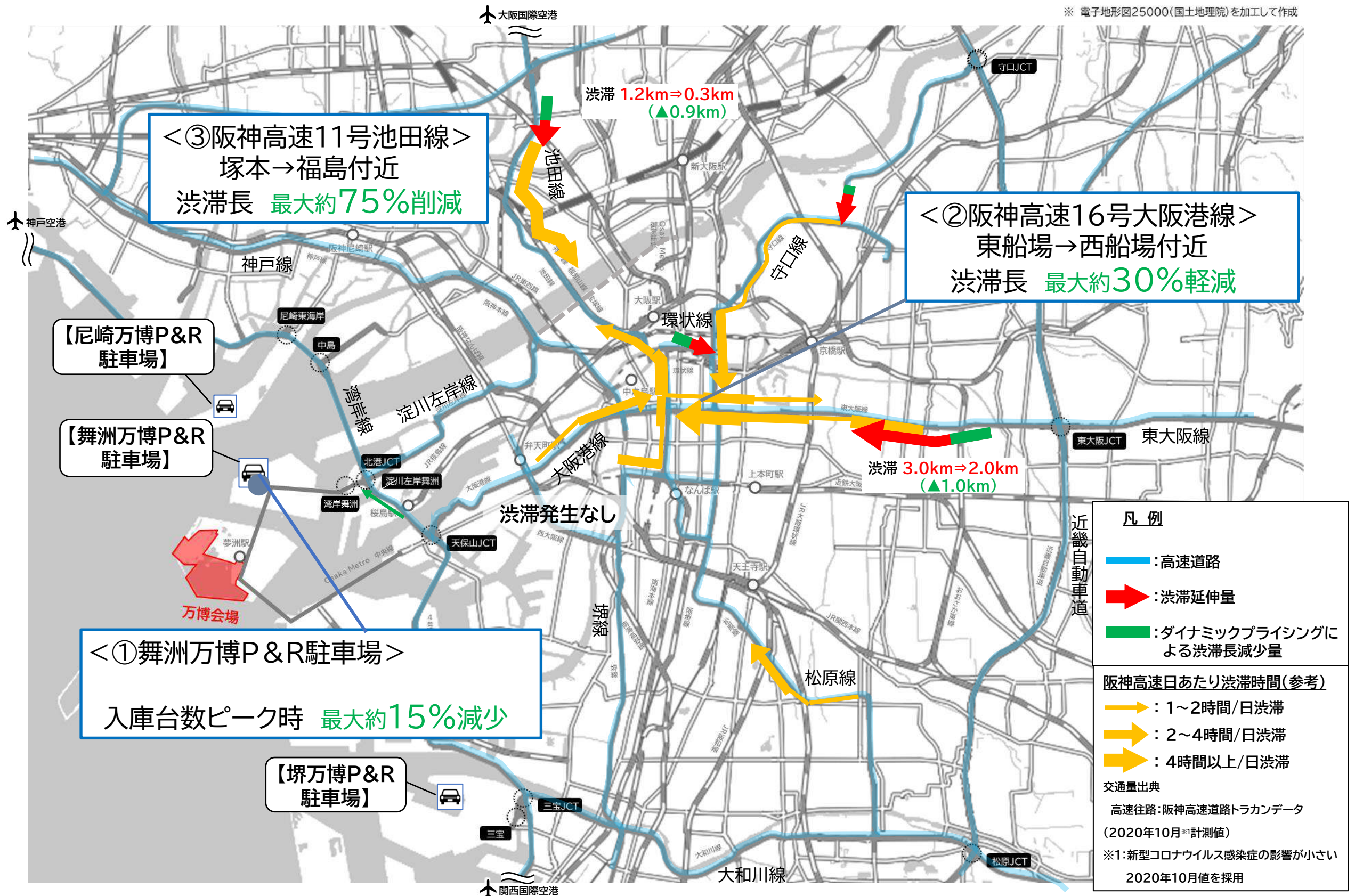
	一般小型	一般大型	万博小型	万博大型	IR工事	合計	容量
8時台	139	426	577	208	0	1,350	1,350
9時台	86	582	474	202	6	1,350	1,350

資料5 - 5

※第5回夢洲万博関連事業等推進連絡会議資料より

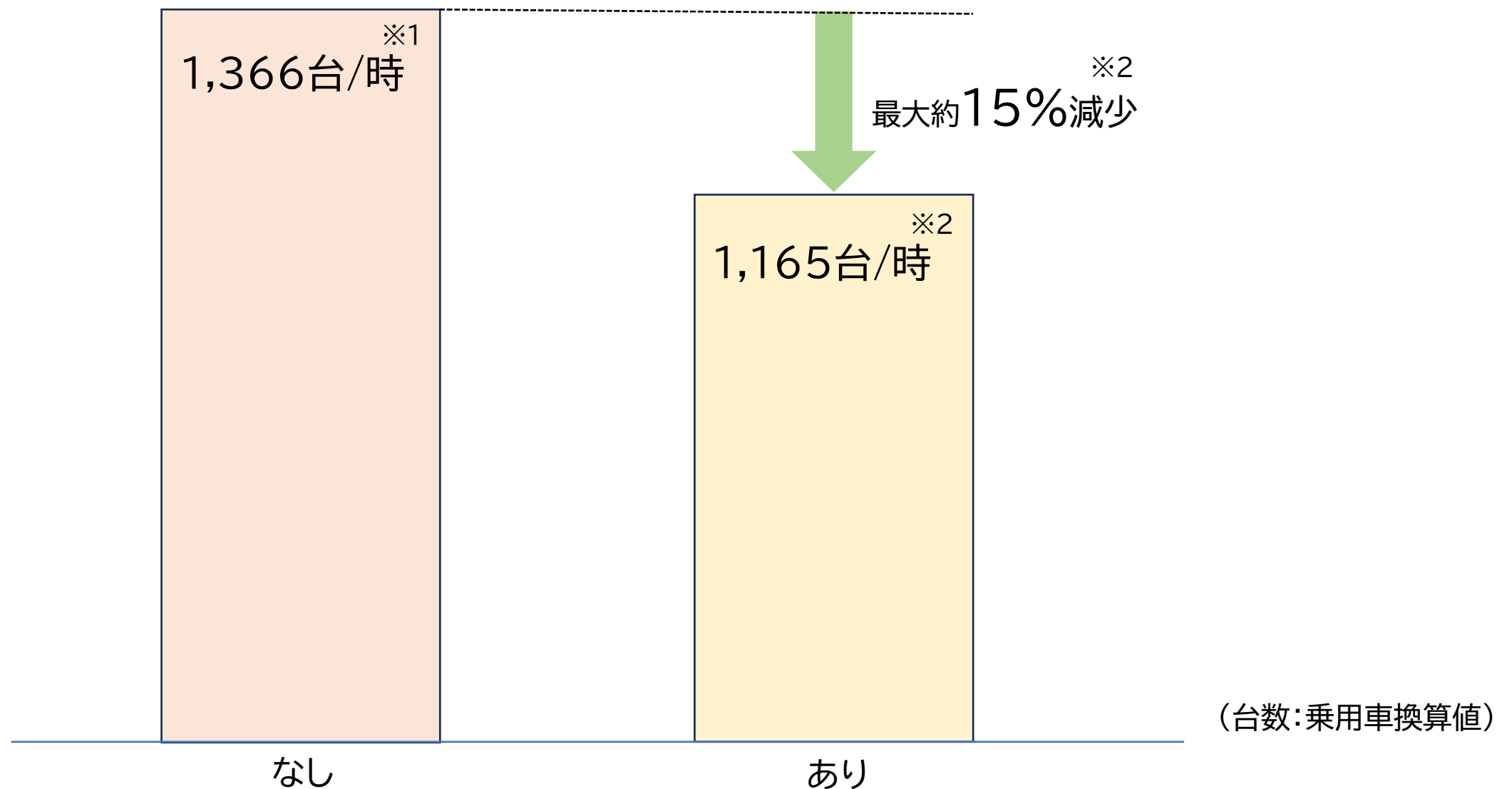
万博P&R利用料金 ダイナミックプライシングによる効果推計

※ 電子地形図25000(国土地理院)を加工して作成



舞洲万博P & R駐車場の入庫台数（繁忙期ピーク時間帯）は、最大約15%減少

<①舞洲万博P & R駐車場>

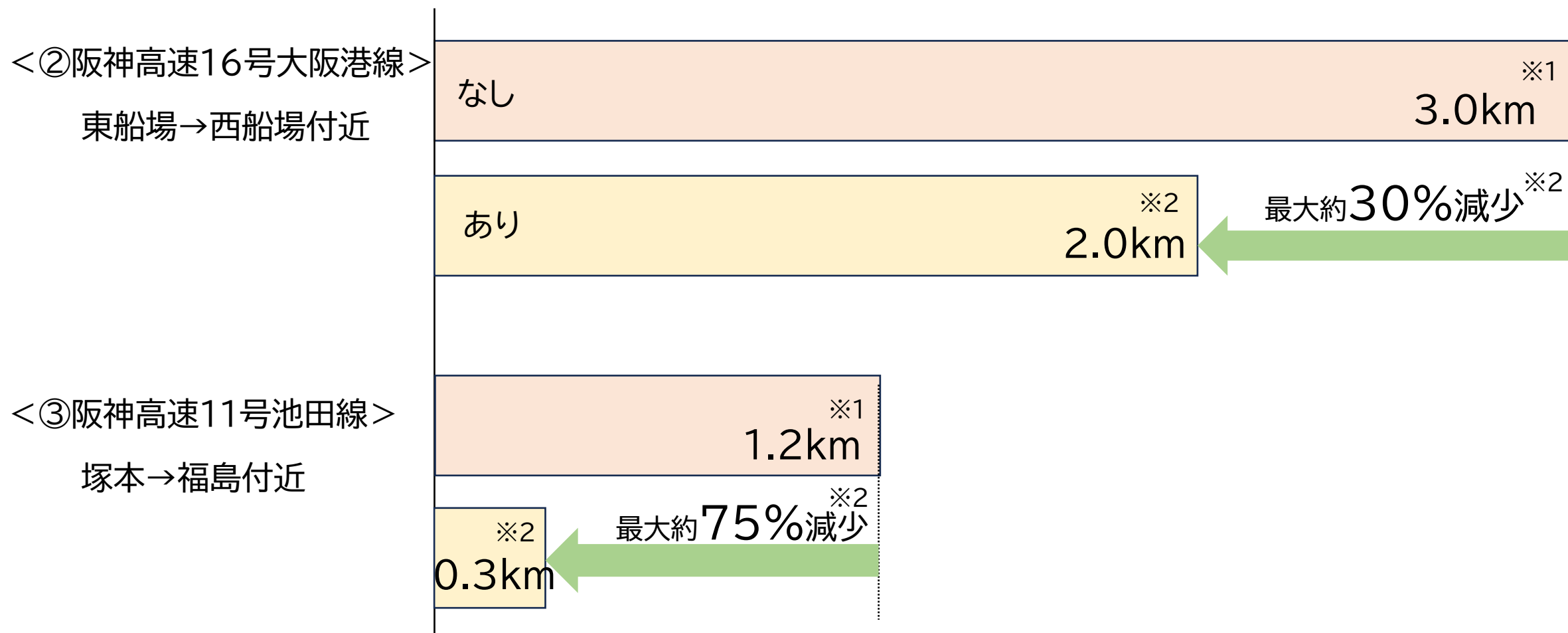


※1: 繁忙期(10月)、平日、ピーク時間帯(入庫9時台)

※2: 料金弾性値を一律0.4とした場合の推計値(0.3ケースでは1,216台/日)

万博P&R利用料金 ダイナミックプライシングによる効果推計

阪神高速の渋滞長(繁忙期ピーク時間帯)の延伸は、16号大阪港線は最大約30%減少、11号池田線は、最大約75%減少



※1: 来場方向、繁忙期(10月)、平日、ピーク時間帯(8時台)

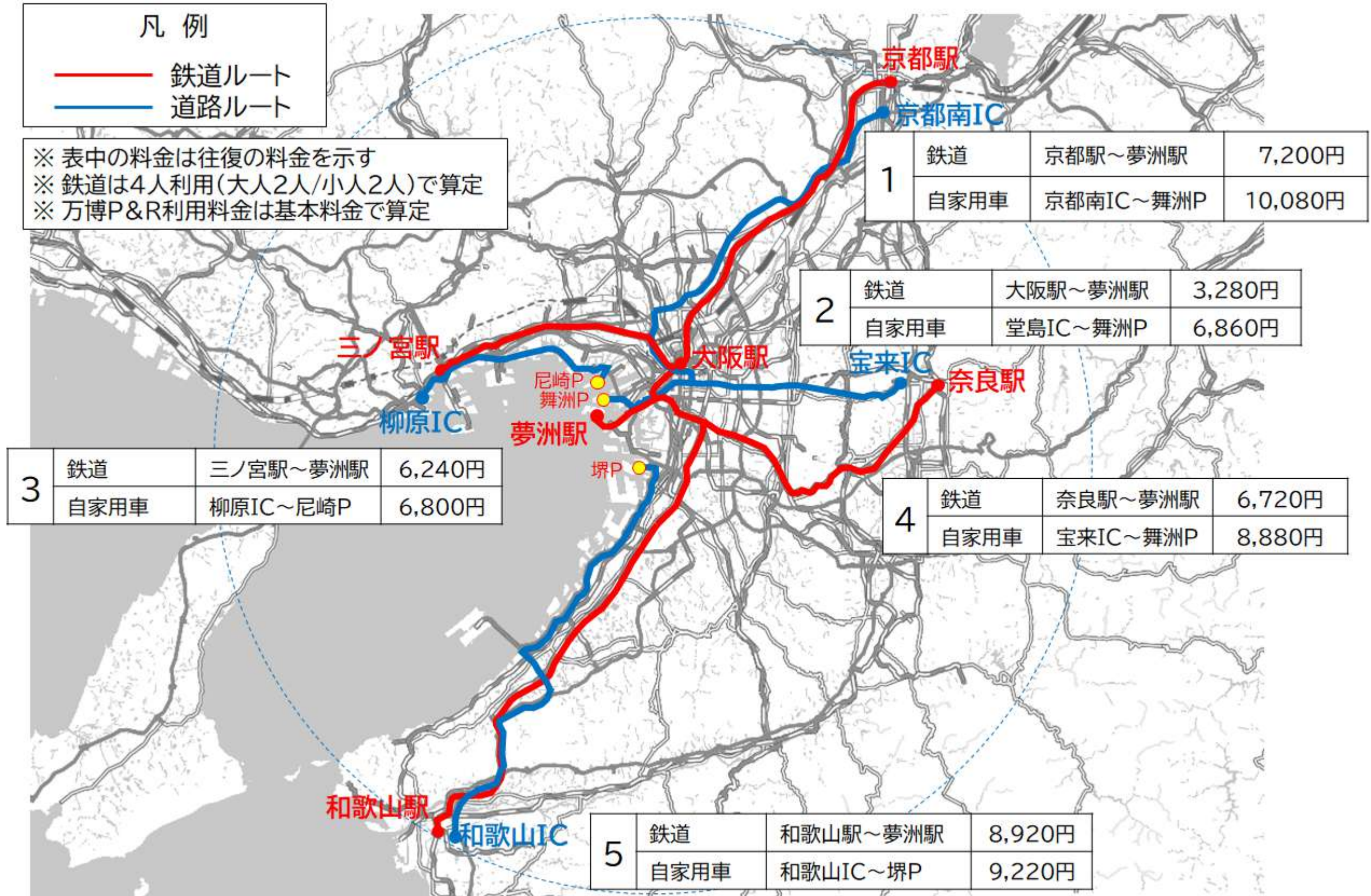
※2: 料金弾性値を一律0.4とした場合の推計値(0.3ケースでは②2.2km、③0.5km)

《近距離(近畿圏)》主要都市における万博来場手段別 利用料金の比較(往復利用)(公共交通機関利用と自家用車利用)

凡 例

— 鉄道ルート
— 道路ルート

※ 表中の料金は往復の料金を示す
※ 鉄道は4人利用(大人2人/小人2人)で算定
※ 万博P&R利用料金は基本料金で算定



※ 電子地形図25000(国土院)を加工して作成

目次

□本編

□基礎データ

■各種料金表

□混雑事例

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	3,700 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

万博P & R利用料金表(車種・施設別)

車種 (料金区分)	施設	利用料金 (円)	基本料金 (円)	変動料金(円)				高速道路 インセンティブ(円) ※1
				日			混雑時間帯	阪高中心部 迂回
				繁忙期	通常期	閑散期	8～10時台	
自家用車	舞洲	4,500 ～ 6,500	5,500	500	0	▲ 500	500	▲ 500
	尼崎	4,500 ～ 6,000	5,000					—
	堺	4,000 ～ 6,000						▲ 500
自動二輪車	舞洲	1,600 ～ 2,400	2,000	200	0	▲ 200	200	▲ 200
自転車	夢洲	500	500	—	—	—	—	—
バス	舞洲	9,000 ～13,000	11,000	1,000	0	▲ 1,000	1,000	▲ 1,000
	夢洲第2交通ターミナル(乗降のみ)	1,100 ～ 1,900	1,500	200	0	▲ 200	200	▲ 200

※1: 阪高指定出口を利用しない場合(一般道で来場)は、上記に一律1,000円(バスは2,000円)を加算した料金を徴収

◇障がい者等の利用料金

車種 (料金区分)	施設	利用料金 (円)	基本料金 (円)	変動料金(円)				高速道路 インセンティブ(円) ※2
				日			混雑時間帯	阪高中心部 迂回
				繁忙期	通常期	閑散期	8～10時台	
自家用車	夢洲	2,250 ～ 3,250	2,750	250	0	▲ 250	250	▲ 250
バス	舞洲	4,500 ～ 6,500	5,500	500	0	▲ 500	500	▲ 500
	夢洲(乗降のみ)	550 ～ 950	750	100	0	▲ 100	100	▲ 100

※2: 阪高指定出口を利用しない場合(一般道で来場)においても、加算料金は徴収しない

夢洲北岸浮棧橋の利用料金表

1. 浮棧橋管理料金

浮棧橋管理料金（1着棧あたり）							
船舶種別	利用料金(円)			基本料金 (円)	時間帯(円)		多頻度 利用(円)
					繁忙時間	閑散時間	
大	28,000	～	38,500	35,000	3,500	▲3,500	▲3,500
中	24,000	～	33,000	30,000	3,000	▲3,000	▲3,000
小	20,000	～	27,500	25,000	2,500	▲2,500	▲2,500

船舶種別（大）：
旅客定員300人以上の船舶

船舶種別（中）：
旅客定員100人～299人の船舶

船舶種別（小）：
旅客定員100人未満の船舶

※浮棧橋管理料金＝基本料金＋繁忙割増（閑散割引）＋多頻度利用割引

2. 施設利用料金(船シャトルバス・待合所等)

施設利用料金（旅客1人あたり）			
利用料金(円)	基本料金 (円)	時間帯(円)	
		繁忙時間	閑散時間
270 ～ 330	300	30	▲30

※施設利用料金＝基本料金＋繁忙割増（閑散割引）

※浮棧橋管理料金及び施設利用料金については、船舶運航事業者から合わせて徴収

目次

□本編

□基礎データ

□各種料金表

■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

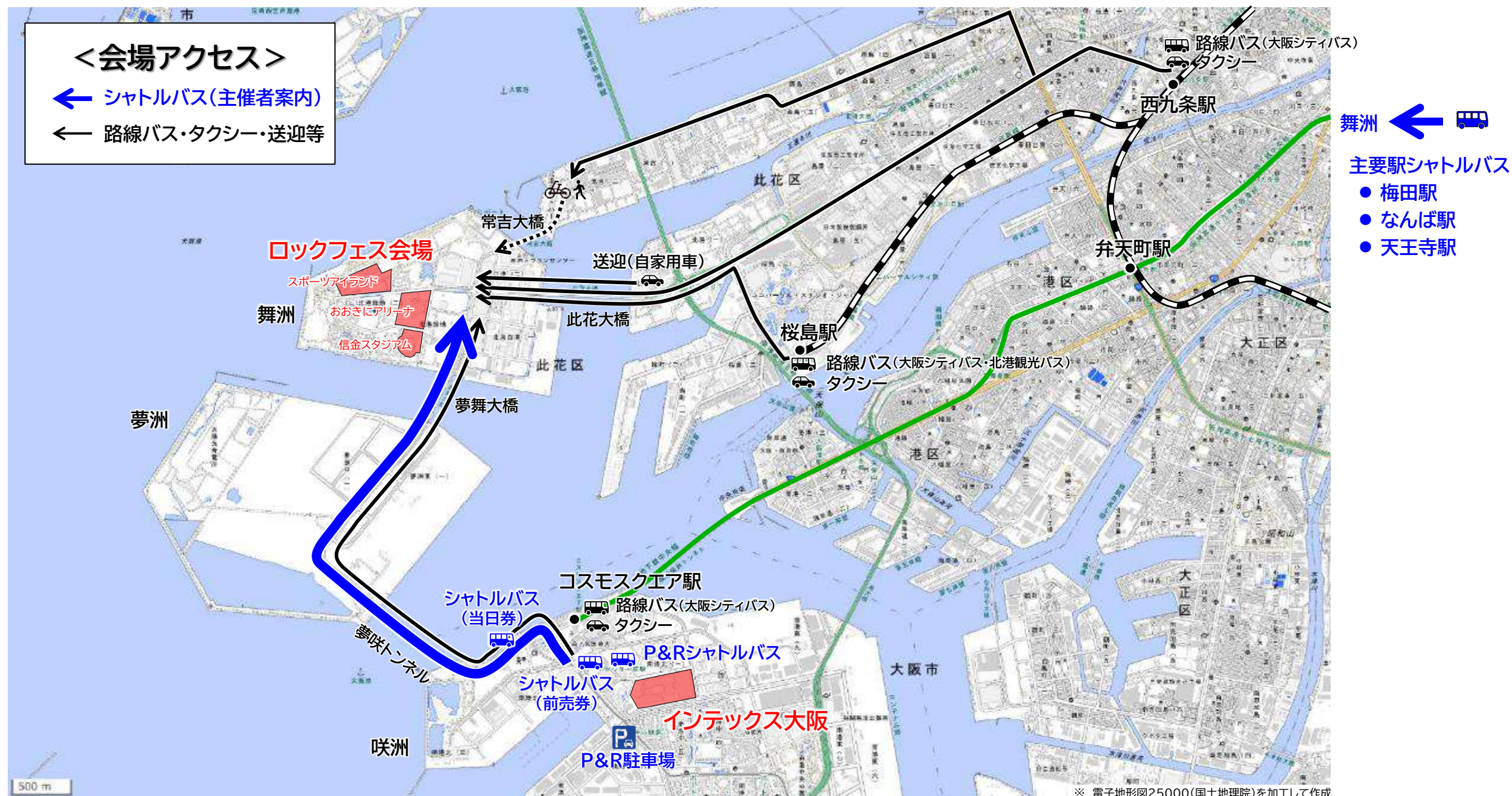
舞洲大規模イベント開催時における道路交通等状況(概要)

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

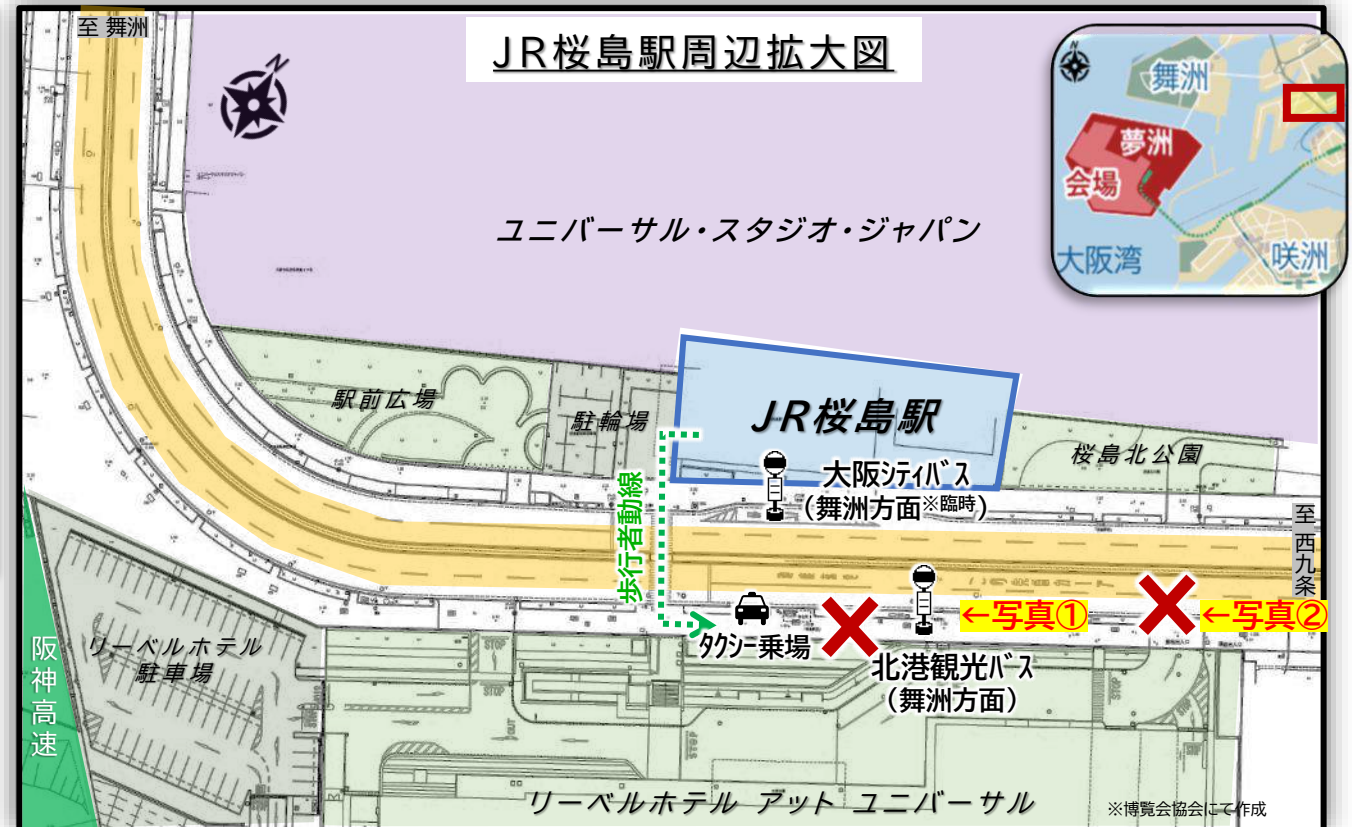


🕒 9:00頃 📍 JR桜島駅バス停周辺
最大約300人のバス待機列
・ホテル前の歩道に約100m滞留
⇒**歩行者の通行を阻害**

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 📍 咲洲庁舎周辺道路
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

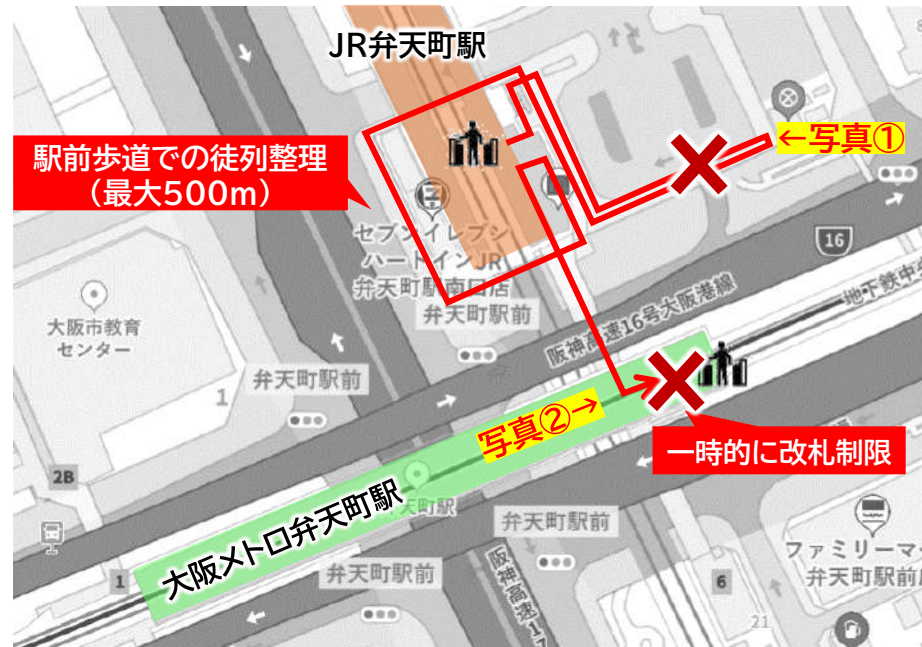


🕒 8:30頃
📍 P&R駐車場周辺道路
入庫待ちの渋滞
・約600mの待機列発生
⇒**一般車の通行を阻害**



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

※ 電子地形図25000(国土地理院)を加工して作成

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

- ・北港ヨットハーバー付近に、ゲリラ駐車場が発生

⇒うろつき交通対策

