

2025年日本国際博覧会来場者輸送対策協議会 輸送対策部会（第2回）

日時：2025年7月17日（木）15:00～16:30

場所：オンライン開催（Teams）

○ 次第

【報告事項】

- 1 輸送実績（～7/9）について ----- 資料 1
- 2 来場者輸送等の状況について ----- 資料 2
- 3 TDMの実施状況について ----- 資料 3
- 4 今後のスケジュールについて ----- 資料 4
- 5 開催概要のHP公表（案）について ----- 資料 5

○ 配布資料

- ・ 次第
- ・ 出席者名簿
- ・ 資料 1 4/13～7/9 までの輸送実績
- ・ 資料 2 来場者輸送等の状況について
- ・ 資料 3 TDMの実施状況について
- ・ 資料 4 今後のスケジュール
- ・ 資料 5 開催概要のHP公表（案）

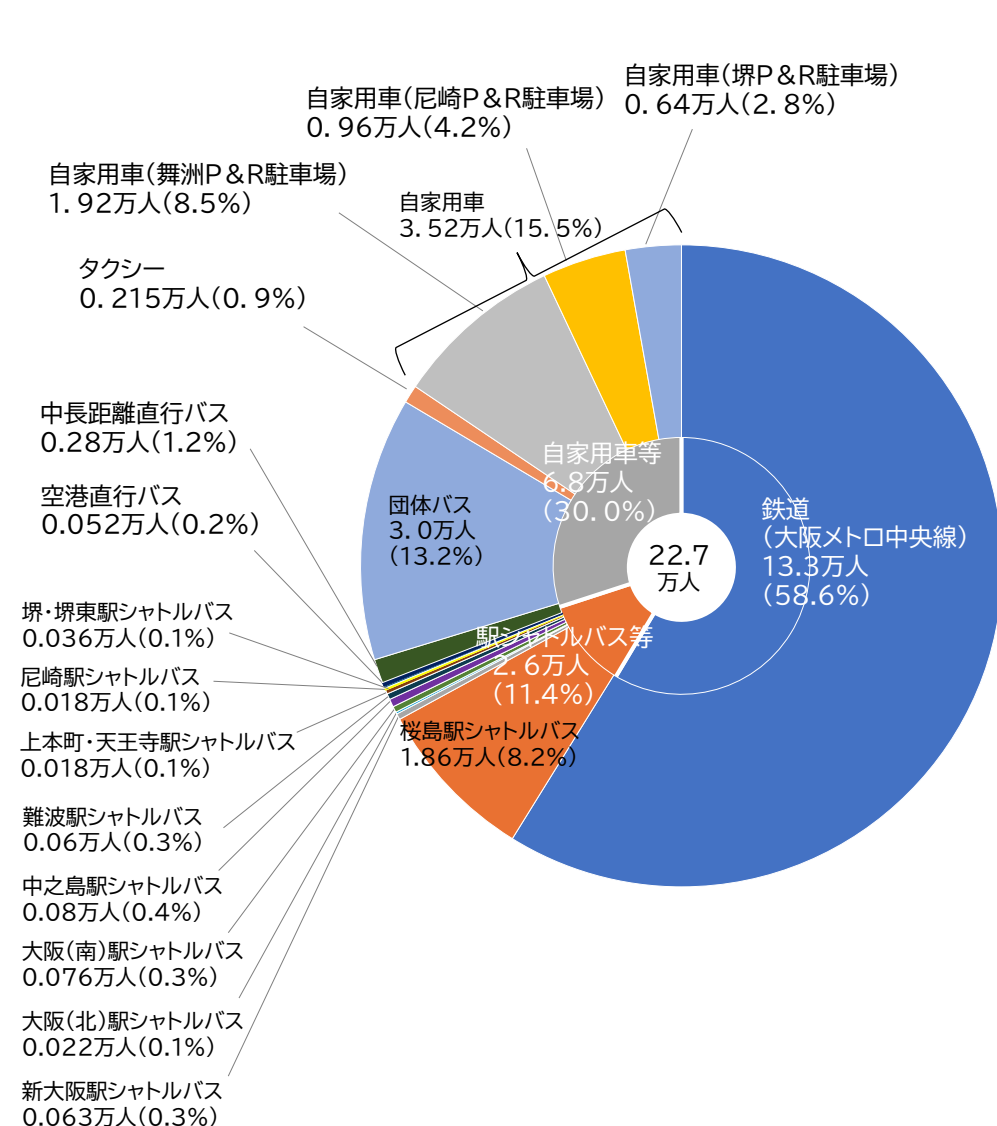
出席者名簿

輸送対策部会	氏名	代理出席者
大阪公立大学大学院工学研究科 教授	内 田 敬	
京都大学大学院工学研究科 教授	宇 野 伸 宏	
京都大学経営管理大学院 教授 (京都大学大学院工学研究科 教授 併任)	山 田 忠 史	
流通科学大学 名誉教授	森 隆 行	ご 欠 席
国土交通省近畿地方整備局 企画部長	野 坂 周 子	川 島 隆 宏
国土交通省近畿地方整備局 道路部長	西 野 毅	星野 龍一郎
国土交通省近畿運輸局 交通政策部長	平 山 耕 吏	
国土交通省近畿運輸局 海事振興部長	寺 地 健 二	
海上保安庁 第五管区海上保安本部 交通部長	伊 藤 智 人	北 村 友 佐
大阪府・大阪市 万博推進局 整備調整部長	藤 川 佳 宏	
大阪港湾局 計画整備部長	池 田 佳 介	
大阪府警察本部 交通部長	中 嶋 正 浩	大 北 良 弘
兵庫県警察本部 交通部長	田 中 英 敦	大 槻 佳 彦
大阪市 建設局 企画部長	吉 田 孝 介	寺 田 昌 広
(公社) 関西経済連合会 理事・地域連携部長	神 田 彰	松 岡 憲 弘
大阪商工会議所 理事・地域振興部長兼万博協力推進室長	玉 川 弘 子	
(一社) 関西経済同友会 企画調査部長	與 口 修	樽 井 亮 太
近畿バス団体協議会 一般社団法人大阪バス協会 専務理事	田 内 文 雄	
一般社団法人大阪タクシー協会 専務理事	井 田 信 雄	

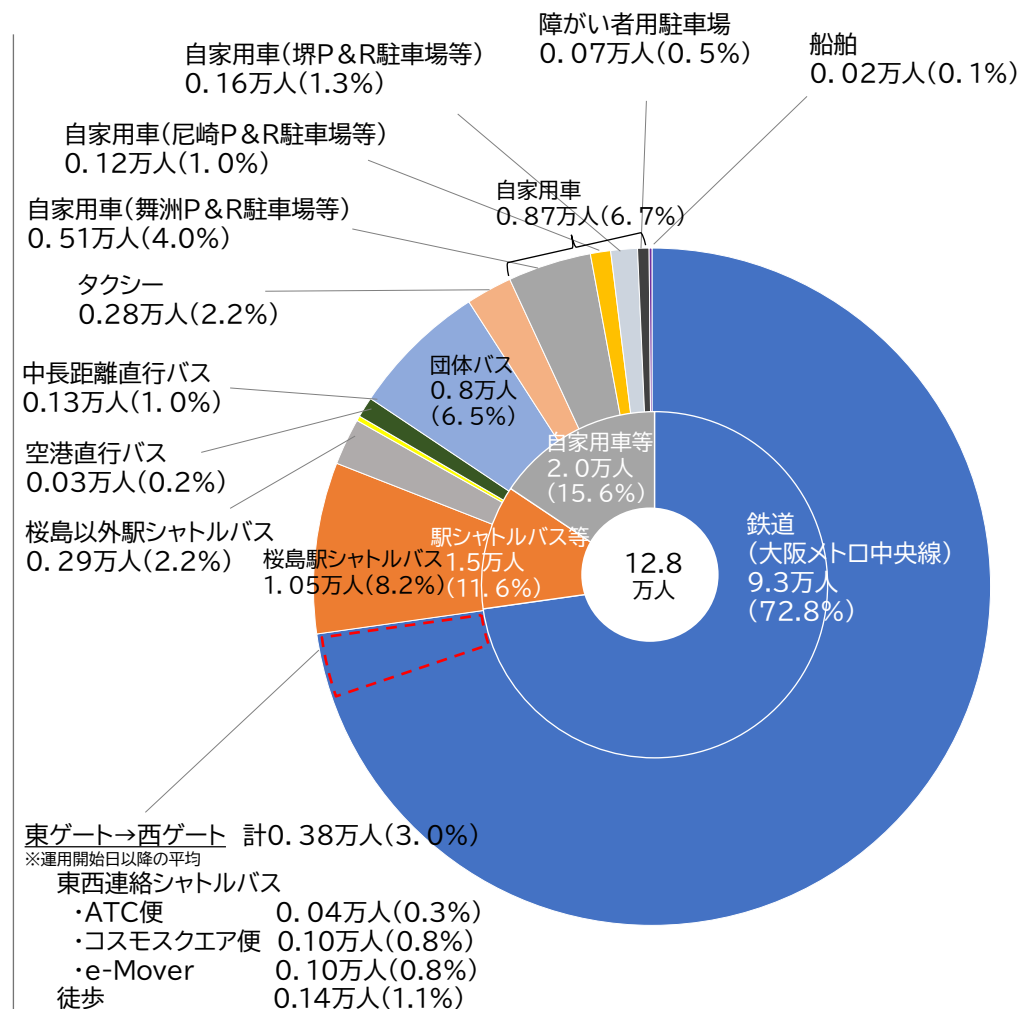
関西鉄道協会 専務理事	南 條 正 幸	
阪神高速道路株式会社 計画部長	門 間 俊 幸	
大阪市高速電気軌道株式会社 交通事業本部万博輸送管理センター万博輸送統括部長（鉄道部門）	中 井 亮 太 朗	
西日本旅客鉄道株式会社 地域まちづくり本部万博プロジェクト推進室担当部長	村 井 孝 至	
（公社）２０２５年日本国際博覧会協会	飛 田 章 淡 中 泰 雄 寺 田 幸 紀 駒 谷 善 弘 梅 野 秀 明 廣 橋 徹	
（公社）２０２５年日本国際博覧会協会交通局輸送企画チーム（事務局）		
内閣官房国際博覧会推進本部事務局（オブザーバー）		

来場者輸送実績(暫定値)

来場者輸送具体方針 機関分担率(22.7万人ベース)



4月13日～7月9日の“全体”平均 機関分担率



※端数調整を行っているため、合計は一致しない

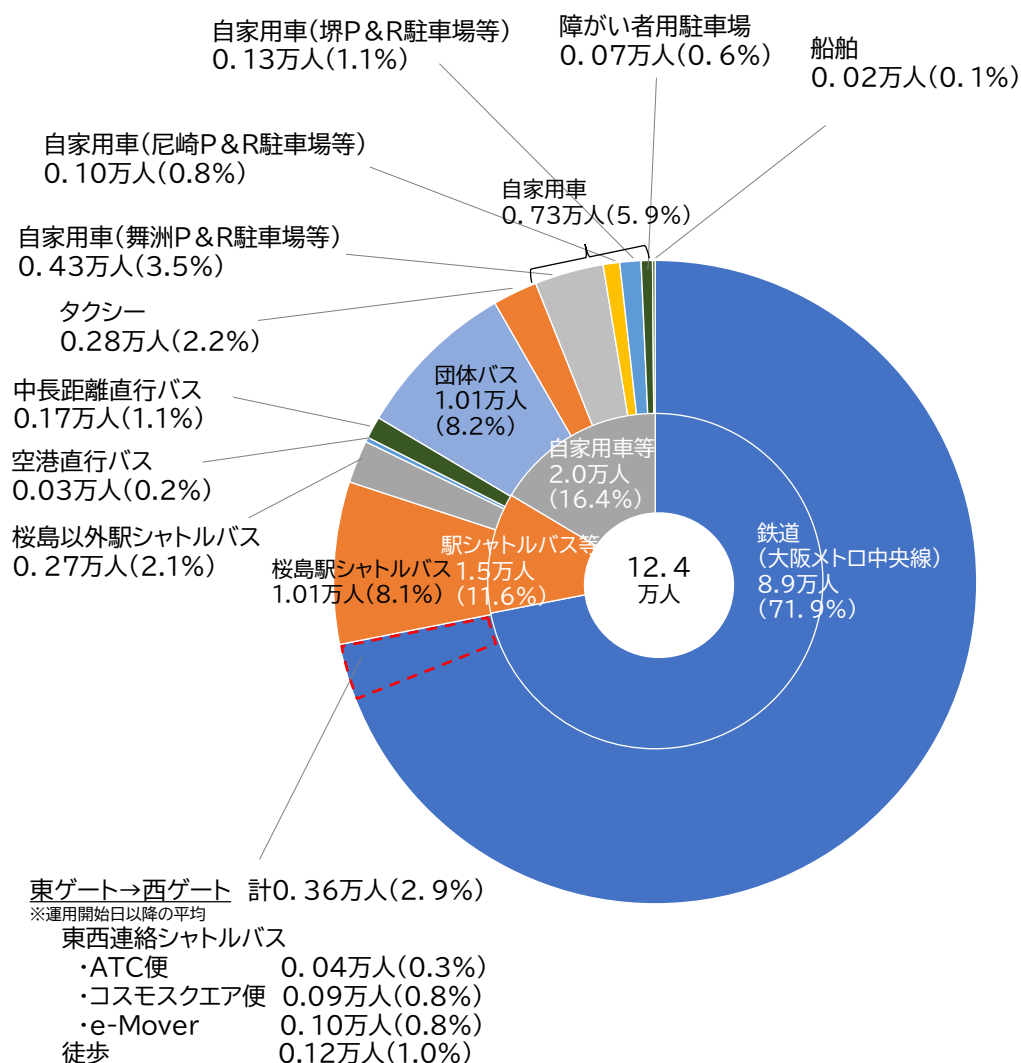
※公益社団法人2025年日本国際博覧会協会にて計画値及び暫定値推計

※来場手段別の暫定値については速報版であり、今後変更する可能性がある

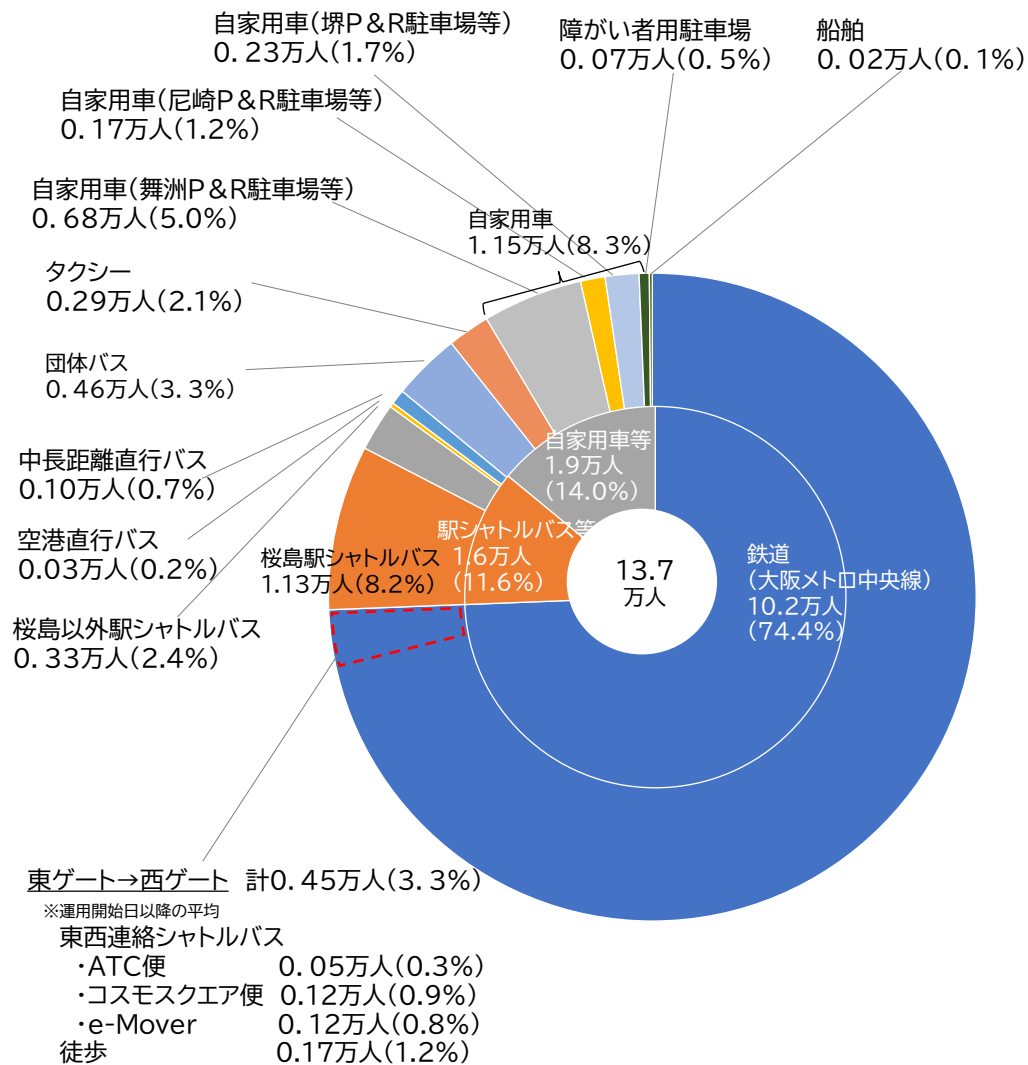
※具体方針の機関分担率は愛知万博をベースに推計されているため船舶は含まれない

来場者輸送実績(暫定値)

4月13日～7月9日の“平日”平均 機関分担率



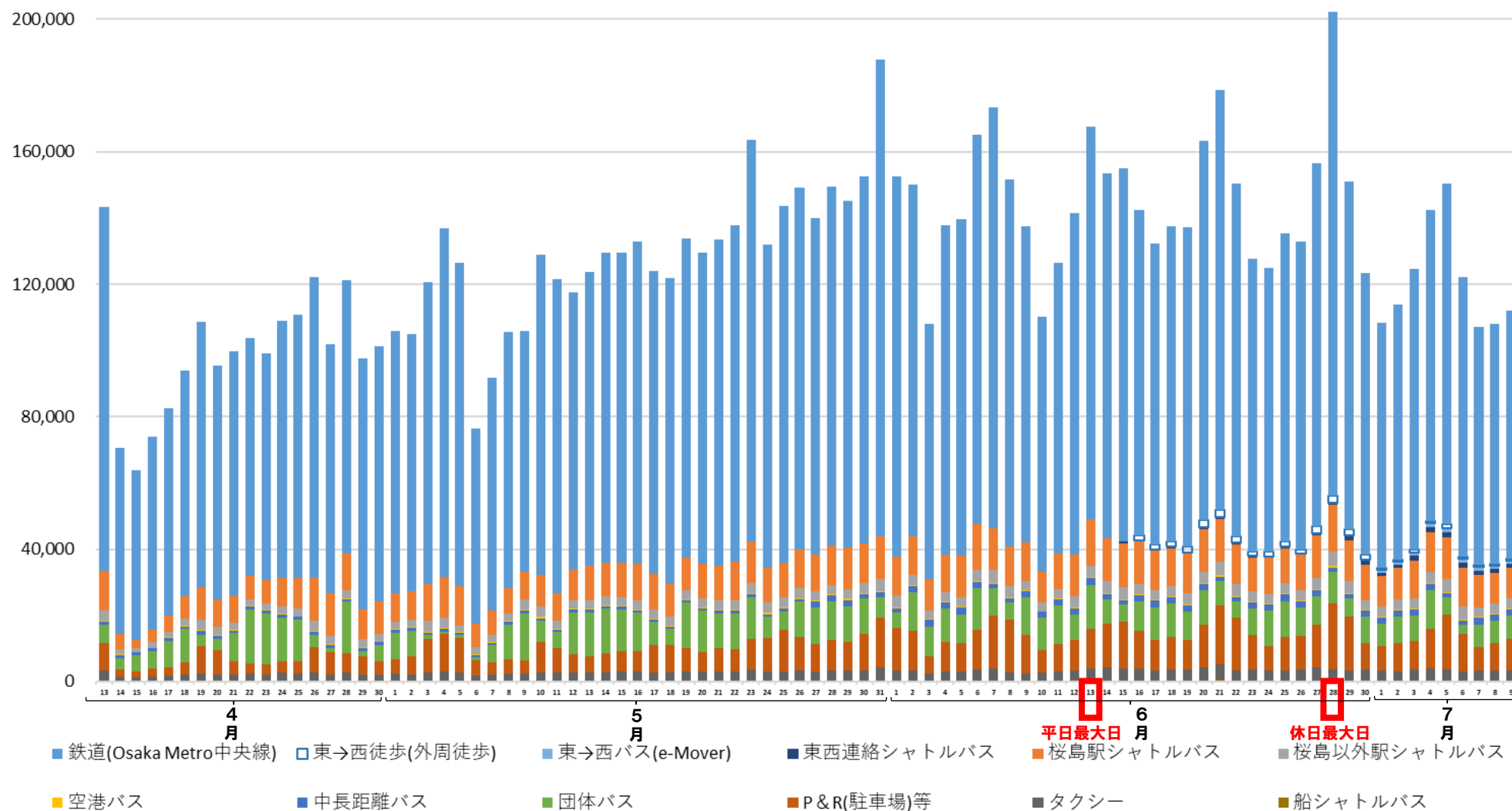
4月13日～7月9日の“土休日”平均 機関分担率



※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暫定値推計
 ※来場手段別の暫定値については速報版であり、今後変更する可能性がある

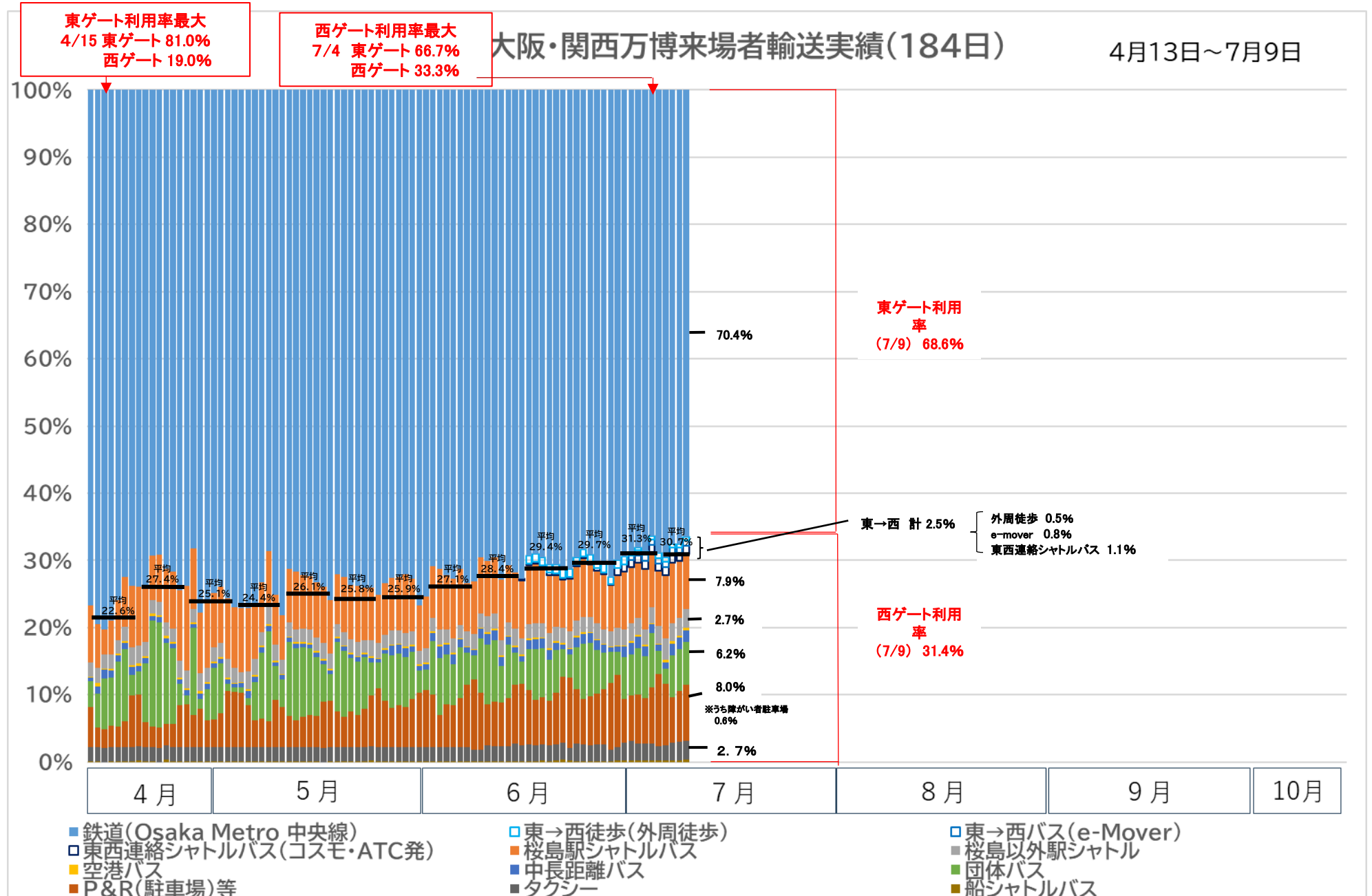
大阪・関西万博 来場者輸送実績

4月13日～7月9日



※数値については全て協会における推計

※速報版であり、数値は今後変更する可能性がある



※数値については全て協会における推計

※速報版であり、数値は今後変更する可能性がある

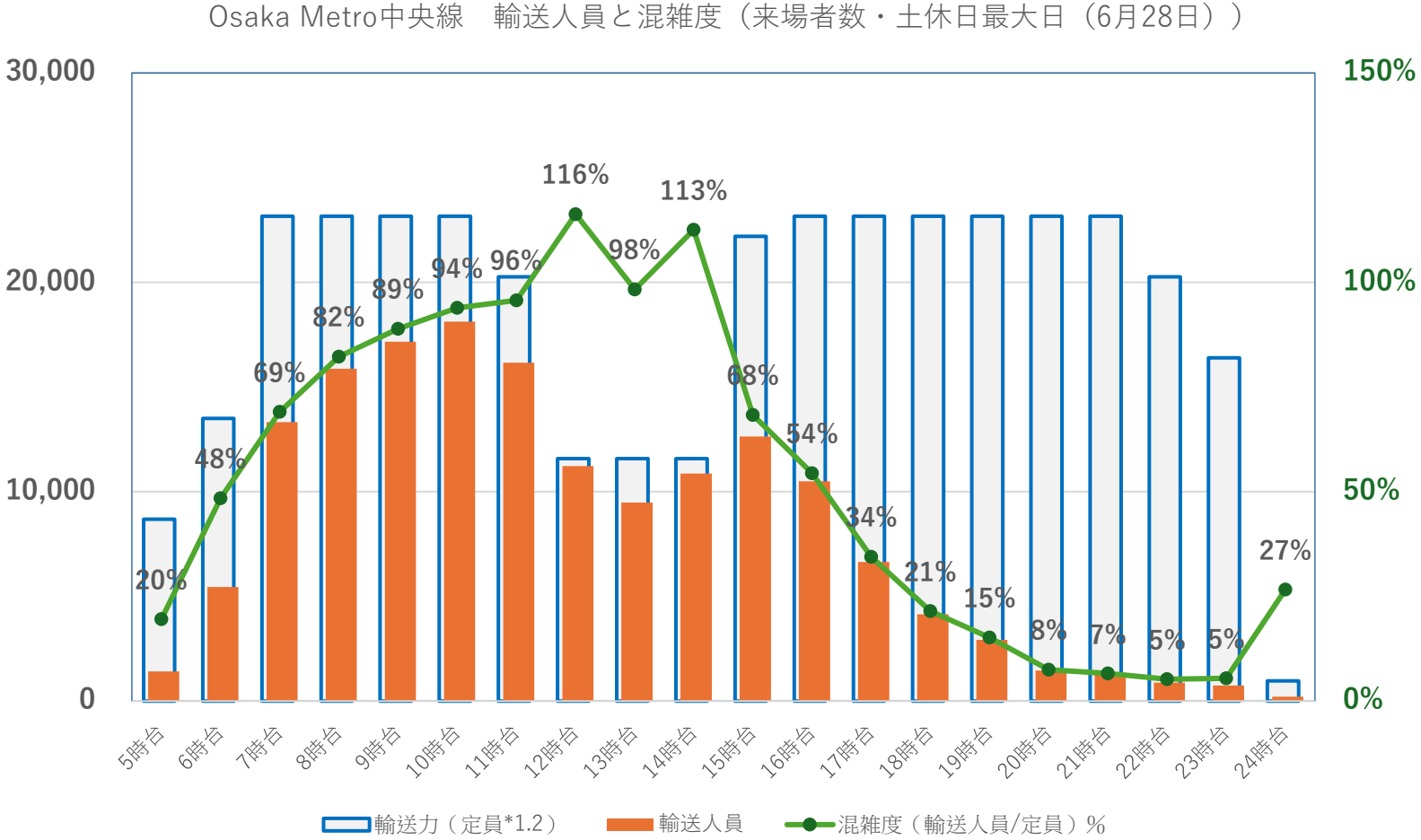
開幕後の来場者に向けた取組状況

資料1

- 東ゲート・午前中の混雑の傾向が顕著。ゲート数が多い(東:27ゲート<西:34ゲート)
- 西ゲートの活用を行うべく各種取組を実施
- 午前中に来場が集中・過去事例からも会期後半の大混雑することを踏まえて来場日・時間の分散を行う施策を実施

開始日	方策	内容
4/13~	【来場日の分散】 予約枠の段階的引き上げ	交通状況・ゲート運営の状況を勘案しつつ、段階的に予約枠引き上げ
5/7	【来場時期の分散】 トワイライトキャンペーンの実施	夜間券の1時間前倒し入場(17時→16時)
5/24	P&R駐車場の利用促進 ①優先レーンの設置 ②当日予約枠の開設 ③15時以降予約枠の割引 ④障がい者枠の増設	①西ゲートで優先レーンを設定し利用促進 ②前日までの事前予約制から、当日予約枠可能に ③利用率が低い午後枠の利用向上 ④予約が困難となっていた障がい者用駐車場の増設
5/25	【来場時間の分散】 アーリーゲートオープンの開始	ゲート前の混雑緩和・パビリオン予約時間に来館可能とするように前倒しゲートオープンを実施
5/30	桜島シャトルバスの完全予約化	乗車率が高い午前(～10:30)を完全予約化し、全アクセスのフル活用促進
6/15	新規バス路線の開設①	ATC⇒夢洲(西ゲート)のバス路線開設
6/16	歩行ルート of 開設	夢洲駅⇒西ゲートへの歩行ルート開設
6/29	新規バス路線の開設②	コスモスクエア⇒夢洲(西ゲート)のバス路線開設
	P&R駐車場・水上アクセスの利用促進	P&R:優先レーン時間の拡大 水上アクセス:浮桟橋利用時間延長・優先レーン設置開始
7/1	外周バスの活用	西ゲート予約来場者に対する東ゲート前⇒西ゲート前への外周バスでの移動手段提供
	桜島シャトルバスの補強	桜島シャトルバスの始発繰り上げ・増便を実施
	【来場時間の分散】 店舗の営業時間延長	店舗の営業時間の延長を実施し「夜楽しめる」環境づくりと退場時の混雑緩和をめざす
7/15	アプリタクシーの乗り場の変更	アプリ予約を受けたタクシー(日本版ライドシェア含む)の乗車場所を、第1交通ターミナル⇒第2交通ターミナルに変更
7/15	多客日の夜間時間帯における夢洲第1交通ターミナルからのバス乗車の完全予約制導入	花火大会開催日など多客日の夜間時間帯(20時以降)の桜島シャトルバス等の原則、予約のある方のみ乗車

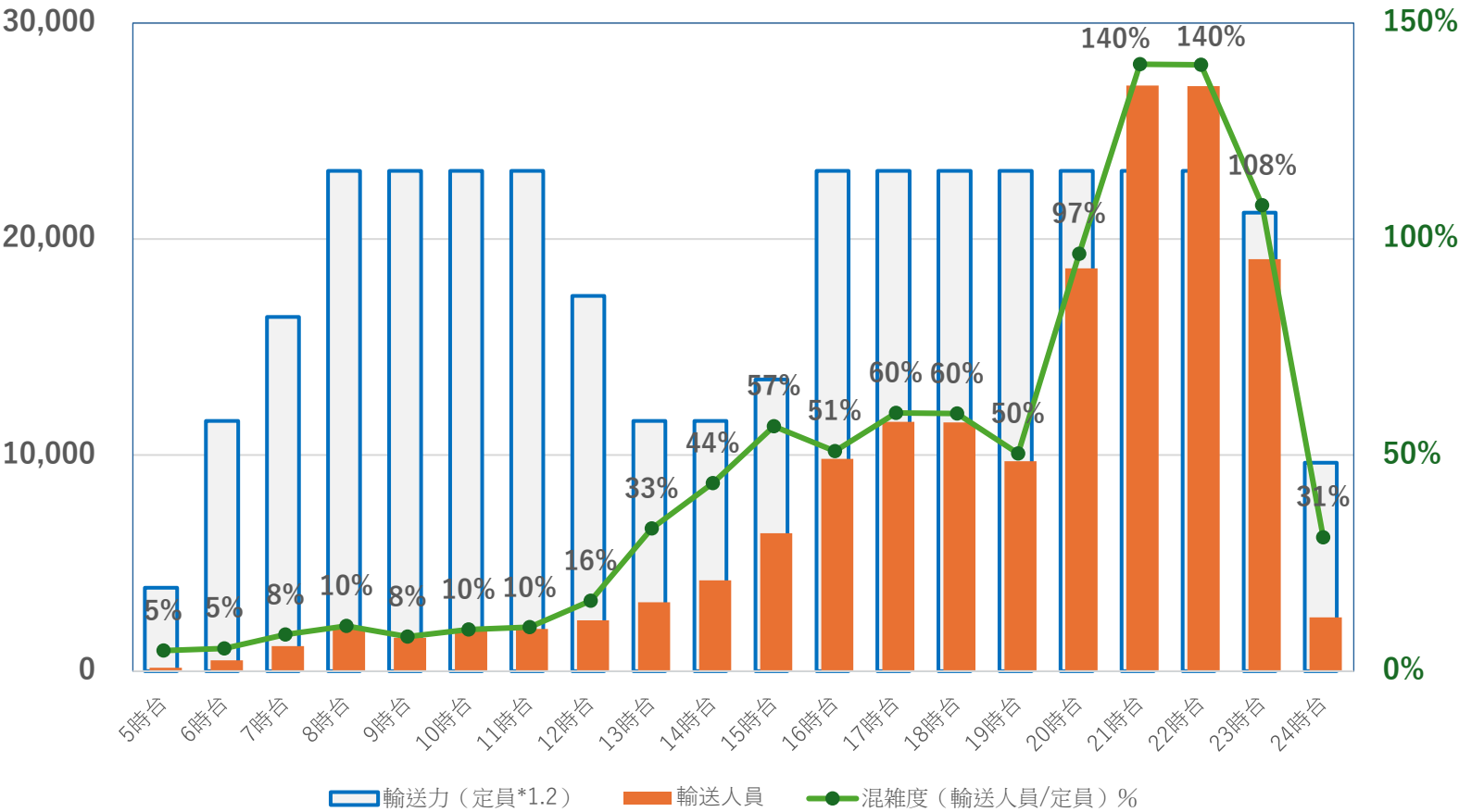
来場方向／弁天町➡朝潮橋間



※輸送人員は鉄道会社の速報値。混雑度は博覧会協会で推計。

退場方向／朝潮橋→弁天町間

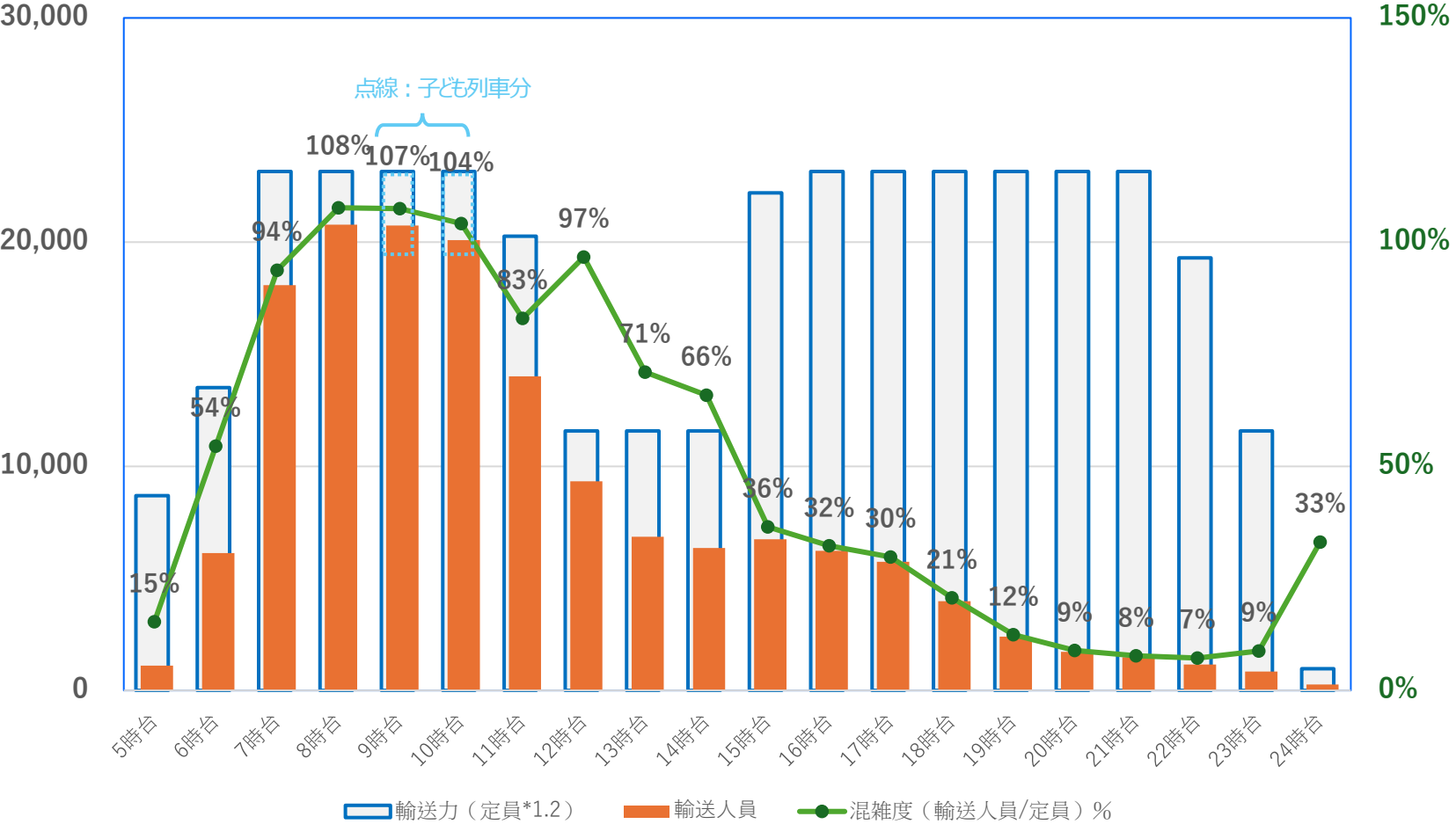
Osaka Metro中央線 輸送人員と混雑度 (来場者数・土休日最大日 (6月28日))



※輸送人員は鉄道会社の速報値。混雑度は博覧会協会で推計。

来場方向／弁天町➡朝潮橋間

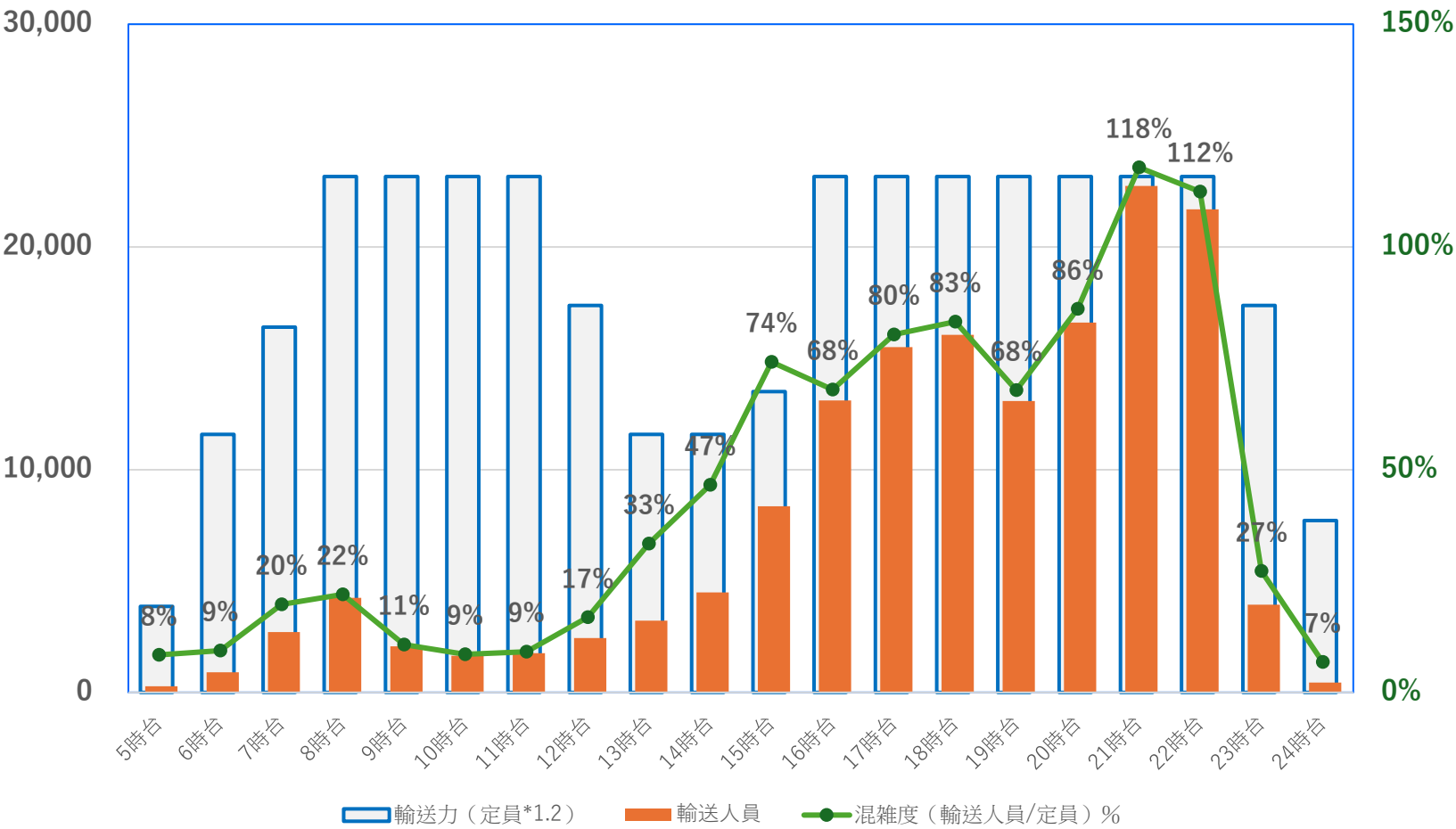
Osaka Metro中央線 輸送人員と混雑度 (来場者数・平日最大日 (6月13日))



※輸送人員は鉄道会社の速報値。混雑度は博覧会協会で推計。

退場方向／朝潮橋→弁天町間

Osaka Metro中央線 輸送人員と混雑度 (来場者数・平日最大日 (6月13日))



※輸送人員は鉄道会社の速報値。混雑度は博覧会協会で推計。

2025年7月17日時点

主要鉄道アクセス／駅シャトルバス、中長距離直行バス、空港直行バス運行計画(往路便)

資料2-②

※ 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	4台	270人/6便	90人/2便

【大阪国際空港直行バス】(3台)
日(最大): 280人/7便
時間(最大): 80人/2便

【淀川左岸線ルート】			
発着駅	台数	日(最大)	時間(最大)
新大阪	5台	850人/19便	135人/3便
大阪(北)	3台	580人/13便	90人/2便
大阪(南)	15台	760人/19便	160人/4便
中之島	15台	800人/20便	160人/4便
計	23台	2,990人/71便	545人/13便

【尼崎P&Rシャトルバス】(39台)
日(最大):4,350人/ 87便
時間(最大): 800人/ 16便

【舞洲P&Rシャトルバス】(48台)
日(最大):14,700人/ 297便
時間(最大): 2,360人/ 47便
※自動運転車両を含む

【大阪港線ルート】			
発着駅	台数	日(最大)	時間(最大)
難波	5台	600人/15便	80人/2便
上本町	6台	580人/13便	90人/2便
天王寺	6台	270人/6便	45人/1便
計	11台	1,450人/34便	215人/5便

【4号湾岸線ルート】			
発着駅	台数	日(最大)	時間(最大)
堺・堺東	3台	440人/11便	80人/2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	79台	19,500人/354便	4,000人/72便

JR桜島線	
日(最大) [輸送能力]	時間(最大)[輸送能力]
19,500人[186,000人]/130便	4,000人[17,200人]/12便
Osaka Metro中央線	
日(最大) [輸送能力]	時間(最大)[輸送能力]
133,000人[347,000人]/360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	120台	24,650人/476便	4,930人/ 94便
東西連絡シャトルバス ※1便あたり1~4台で運行	24台	3,510人/ 43便	500人/ 6便
空港直行バス	6台	400人/ 10便	120人/ 3便
中長距離直行バス	—	2,790/ 62便	—
小 計	151台	31,350人/ 591便	5,550人/ 103便
P&Rシャトルバス	129台	24,100人/ 485便	4,060人/ 81便
総 計	280台	55,450人/1,076便	9,610人/ 184便

【堺P&Rシャトルバス】(42台)
日(最大):5,050人/101便
時間(最大): 900人/ 18便

【関西国際空港直行バス】(3台)
日(最大): 120人/3便
時間(最大): 40人/1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 バスの台数、輸送能力、便数等の数値は、2025年7月17日の時刻表を基に博覧会協会で集約(臨時便等の不定期便は除く)

注2 鉄道の輸送能力は、2025年7月17日時点の時刻表を基に博覧会協会が試算

中長距離直行バス・空港直行バス 運行計画(往路便)

※2025年7月17日時点

【計画便数】

- 空港直行バス:10便
- 中長距離直行バス:62便

中国:1便	
発着地	便数
広島	1便

四国:3便	
発着地	便数
徳島	2便
香川国分寺	1便

近畿:36便	
発着地	便数
神戸三宮	20便
神戸空港	3便
姫路	2便
三田	1便
京都	2便
JR奈良駅	3便
大和八木駅	5便

北信越:1便	
発着地	便数
福井	1便

フェリーシャトルバス:7便	
発着地	便数
六甲FT	1便
大阪港	6便

空港直行バス:10便	
発着地	便数
伊丹	7便
関空	3便

中部:3便	
発着地	便数
名古屋	1便
清水	1便
浜松	1便

関東・東北:11便	
発着地	便数
東京・新宿	5便
大宮	2便
西船橋	3便
仙台	1便

※便数等の数値は、2025年7月17日時点の運行各社の時刻表等を博覧会協会が集約

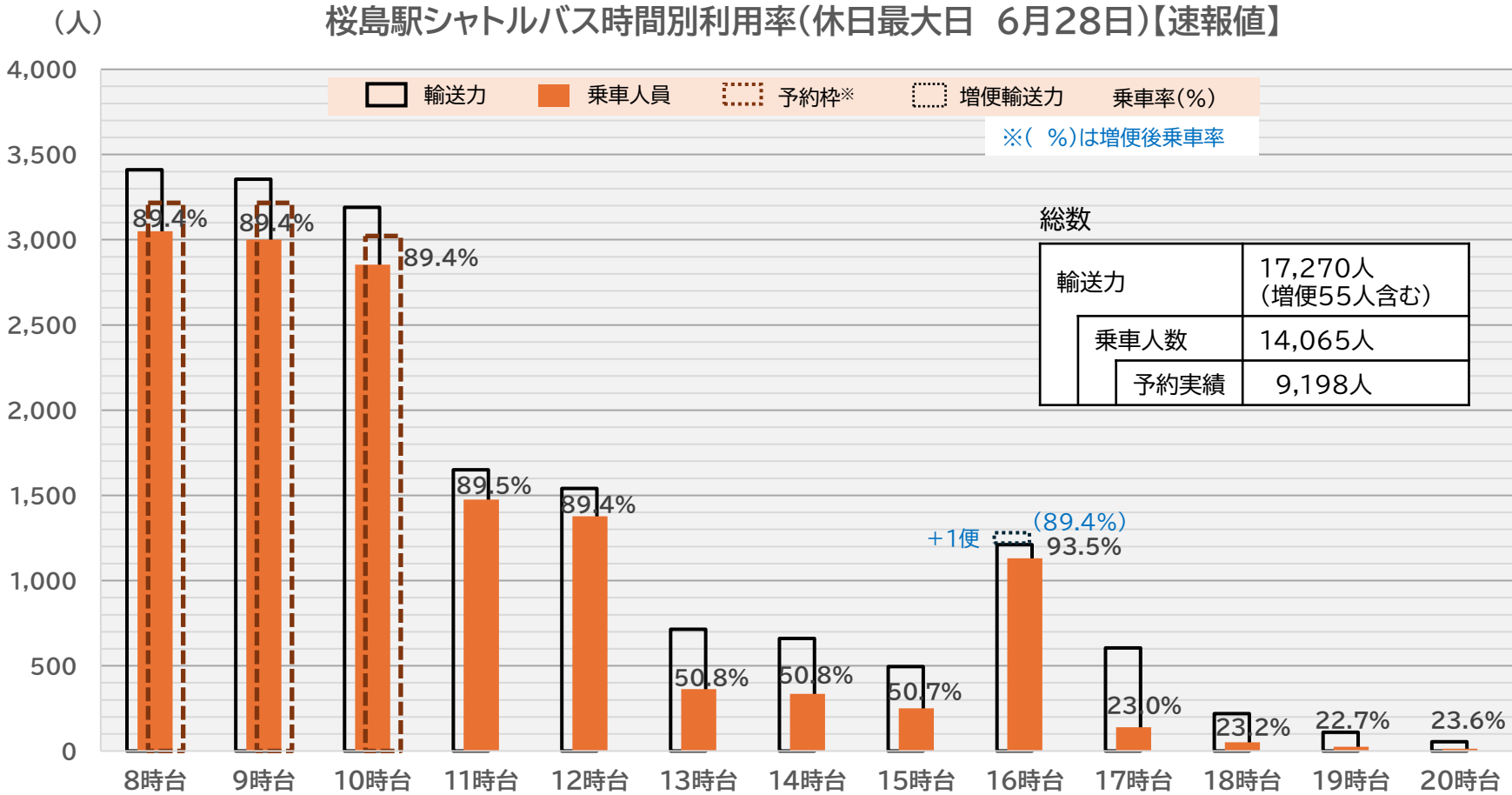
中長距離・空港直行バス・フェリーターミナルシャトルバスの輸送力

中長距離・空港直行バス・フェリーターミナルシャトルバスの輸送力等(※ピーク時1日あたり) 2025年7月17日時点

発地エリア	発地	便数(往路)		輸送力(人)
北信越	福井駅東口	1	1	45
関東・東北	仙台	1	11	45
	西船橋駅、プレナ幕張	3		135
	バスタ新宿、東京駅	5		225
	大宮駅西口	2		90
中部	名古屋南ささしまライブ	1	3	45
	清水駅前	1		45
	浜松	1		45
近畿	京都駅八条口	2	36	90
	JR奈良駅(大和西大寺駅発含む)	3		135
	大和八木駅	5		225
	神戸空港(神戸ベイシェラトン経由、神戸三宮経由)	3		135
	神戸三宮	20		900
	姫路駅、三田市街	3		135
四国	徳島駅前	2	3	90
	香川国分寺バスターミナル	1		45
中国	広島駅南口	1	1	45
フェリーシャトルバス	阪九フェリー六甲アイランドFT	1	7	45
	大阪南港・大阪港国際フェリーターミナル	6		270
空港直行バス	大阪国際空港	7	10	280
	関西国際空港	3		120

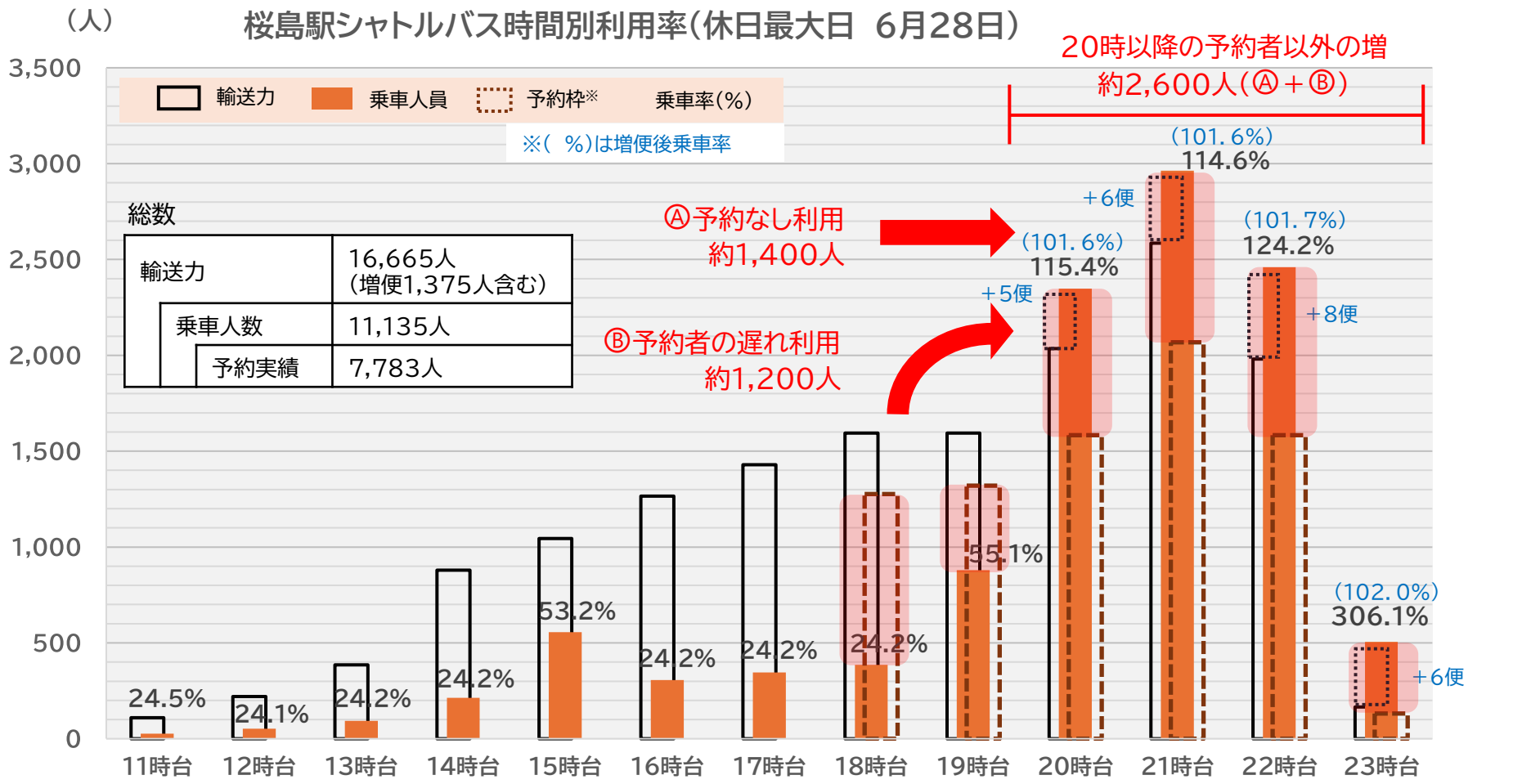
※便数には、続行便や臨時便は含まれない。 ※輸送力は中長距離・フェリーターミナルシャトルバス:45人、空港直行バス:40人乗りで計上。

来場方向／桜島駅→夢洲第1交通ターミナル



※始発～10時30分発は完全予約制
10時30分以降は時間帯別の予約枠を設定
※8時台・9時台・10時台の予約枠は、ほぼ売り切れ

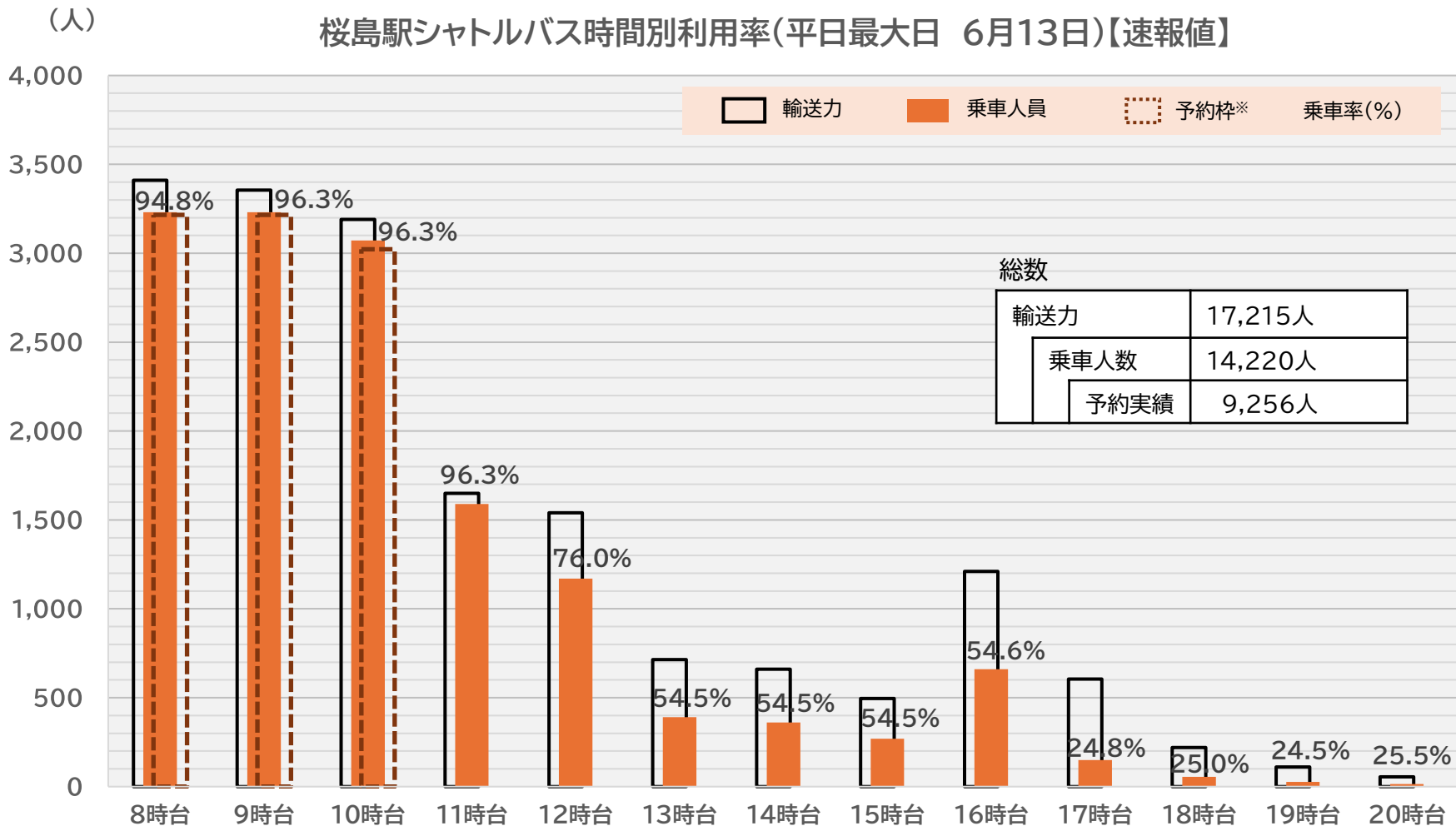
退場方向／夢洲第1交通ターミナル➡桜島駅



※予約枠は18時以降設定
※18時以降の予約枠は、ほぼ売り切れ

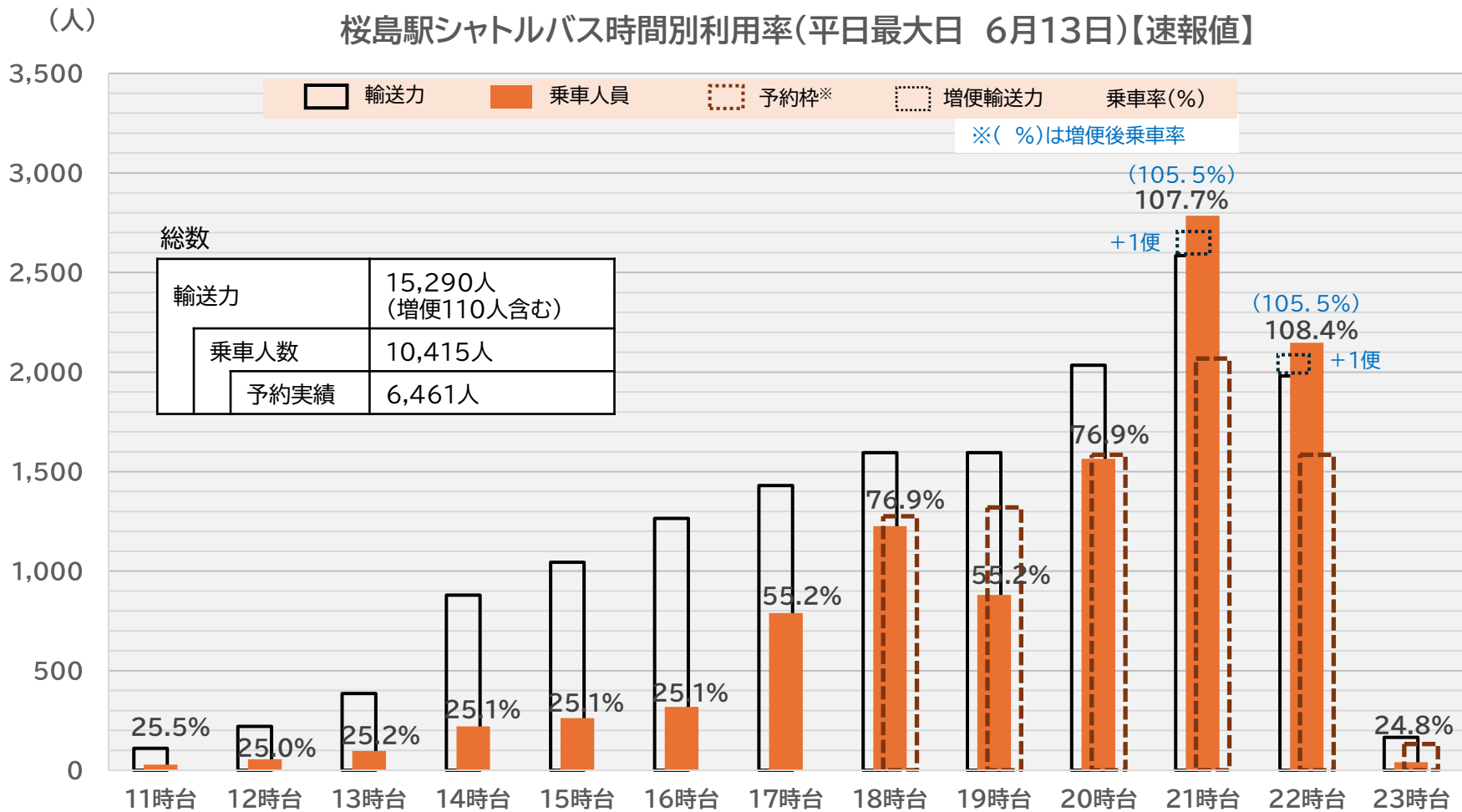
緊急増便 ➡ +5便 +6便 +8便 +6便

来場方向／桜島駅→夢洲第1交通ターミナル



※始発～10時30分発は完全予約制
10時30分以降は時間帯別の予約枠を設定
※ 8時台・9時台・10時台の予約枠は、ほぼ売り切れ

退場方向／夢洲第1交通ターミナル→桜島駅



※予約枠は18時以降設定
※20時台・21時台・22時台の予約枠は、ほぼ売り切れ

東西連絡シャトルバス(コスモスクエア路線) 乗車率(時間帯別:6月29日～7月9日平均)

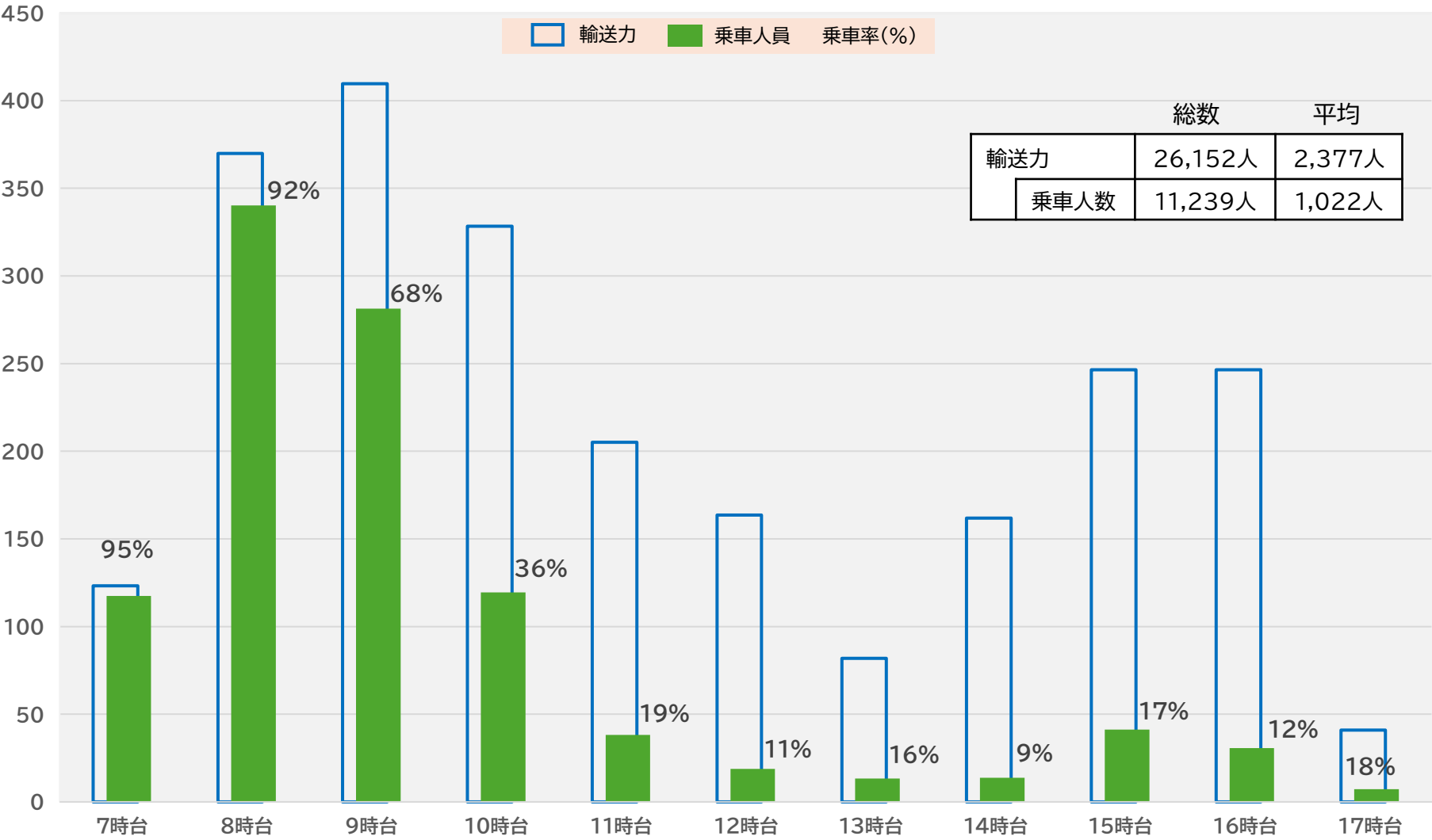
来場方向／コスモスクエア駅→夢洲第1交通ターミナル

資料2-②

(人)

コスモスクエア路線※ 時間別利用率(6月29日～7月9日平均)

※時間帯予約制

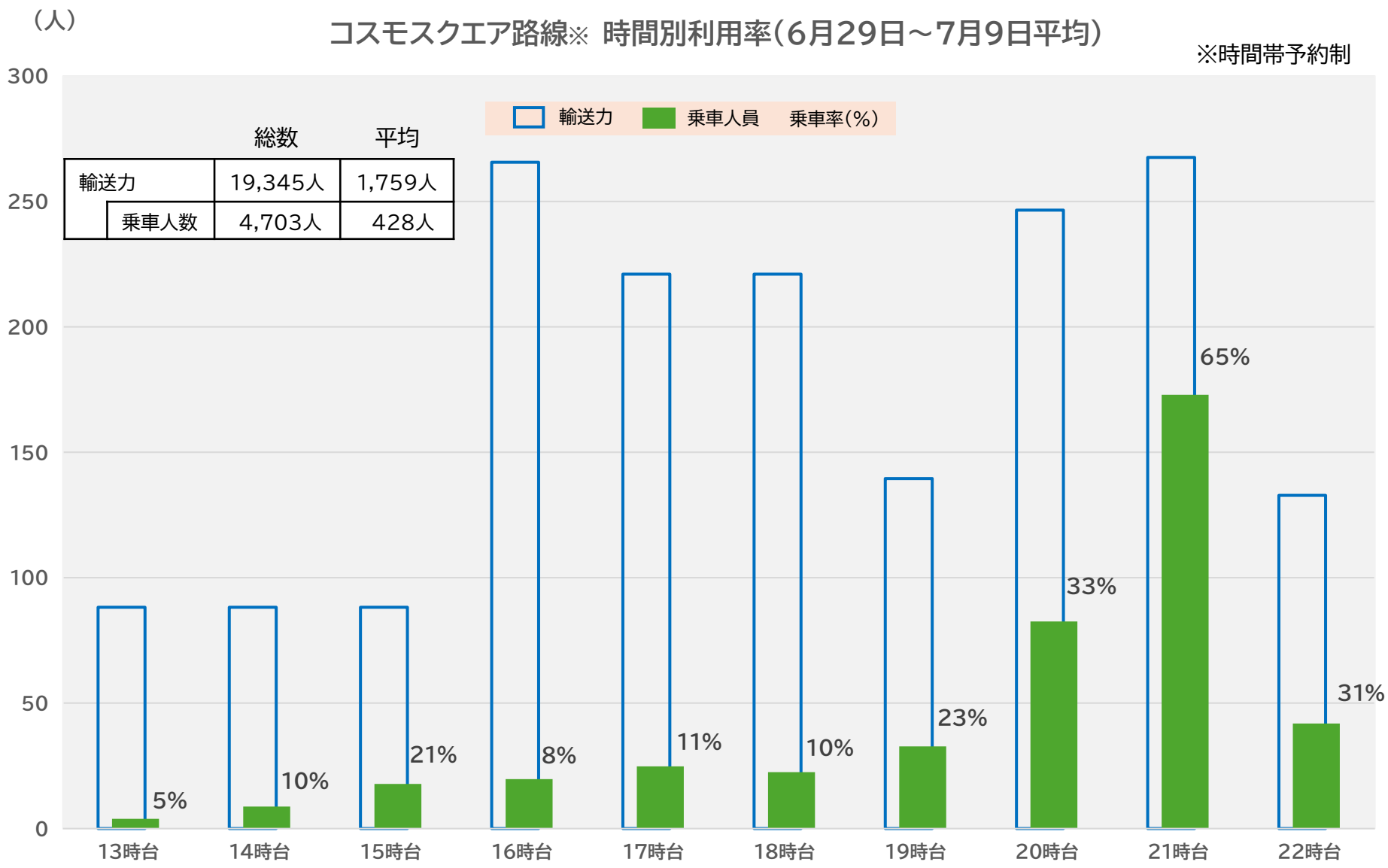


	総数	平均
輸送力	26,152人	2,377人
乗車人数	11,239人	1,022人

東西連絡シャトルバス(コスモスクエア路線) 乗車率(時間帯別:6月29日～7月9日平均)

退場方向／夢洲第1交通ターミナル➡コスモスクエア駅

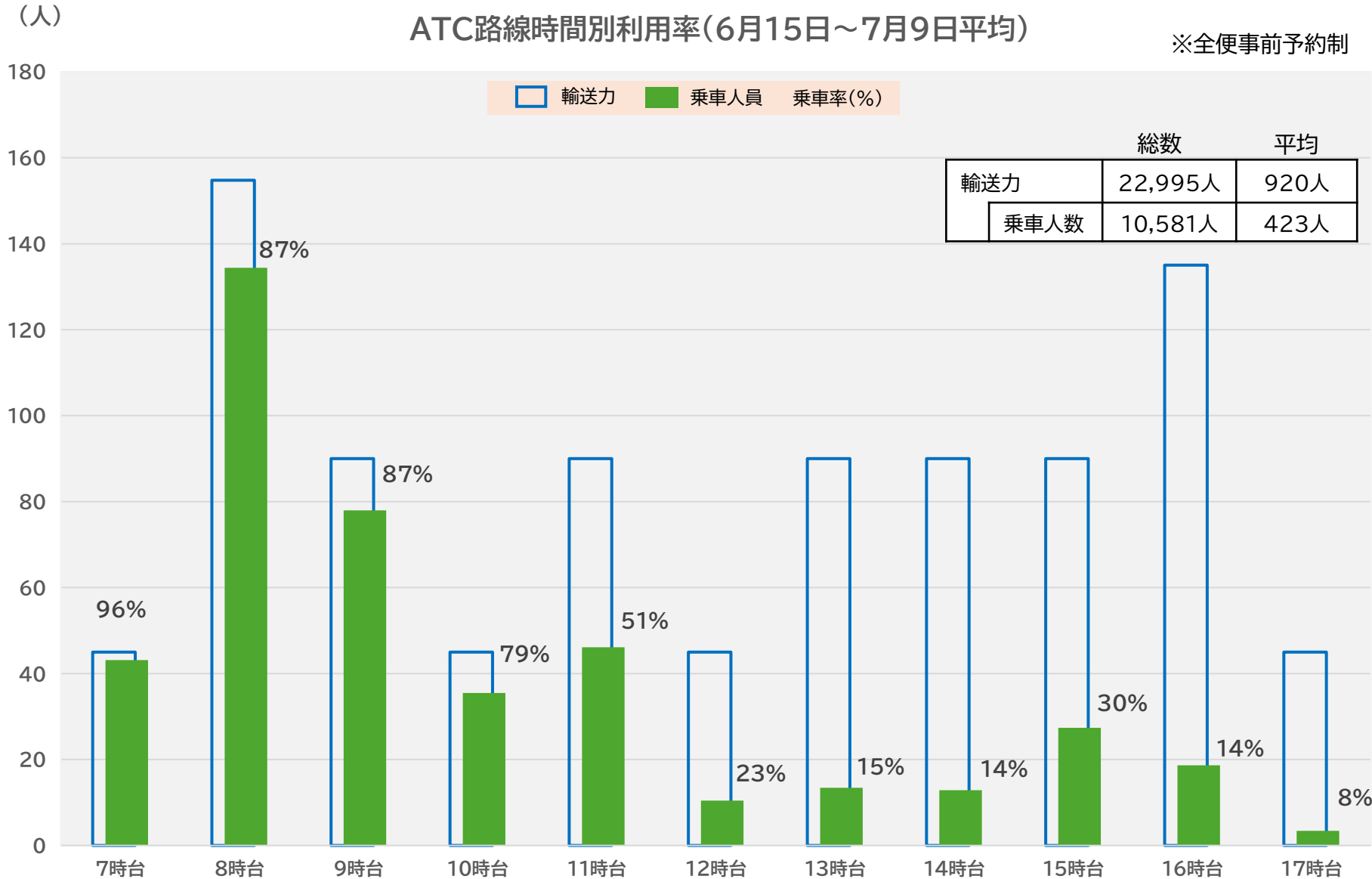
資料2-②



東西連絡シャトルバス(ATC路線) 乗車率(時間帯別:6月15日～7月9日平均)

来場方向／ATC➡夢洲第1交通ターミナル

資料2-②



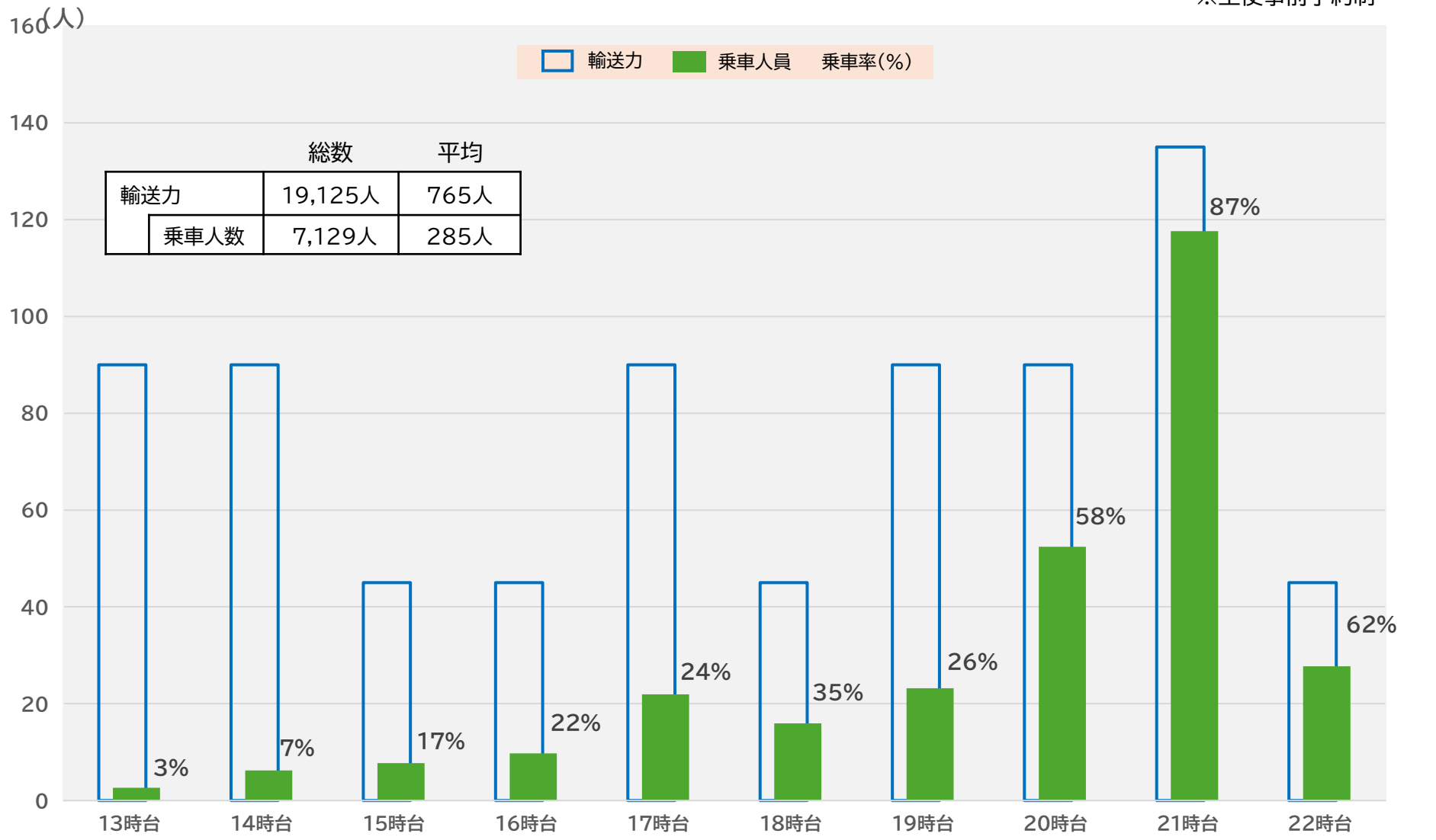
東西連絡シャトルバス(ATC路線) 乗車率(時間帯別:6月15日～7月9日平均)

退場方向／夢洲第1交通ターミナル➡ATC

資料2-②

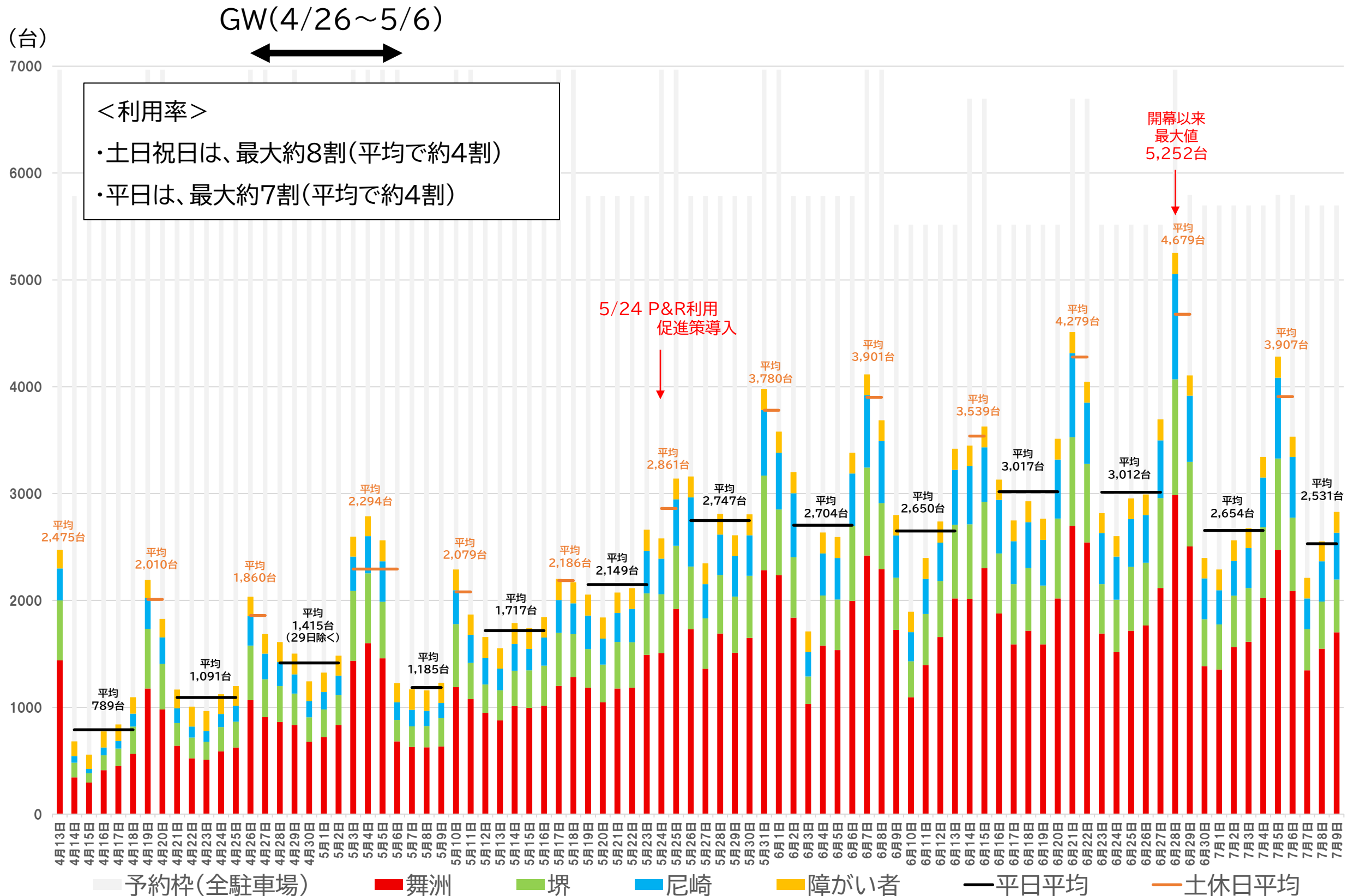
ATC路線時間別利用率(6月15日～7月9日平均)

※全便事前予約制



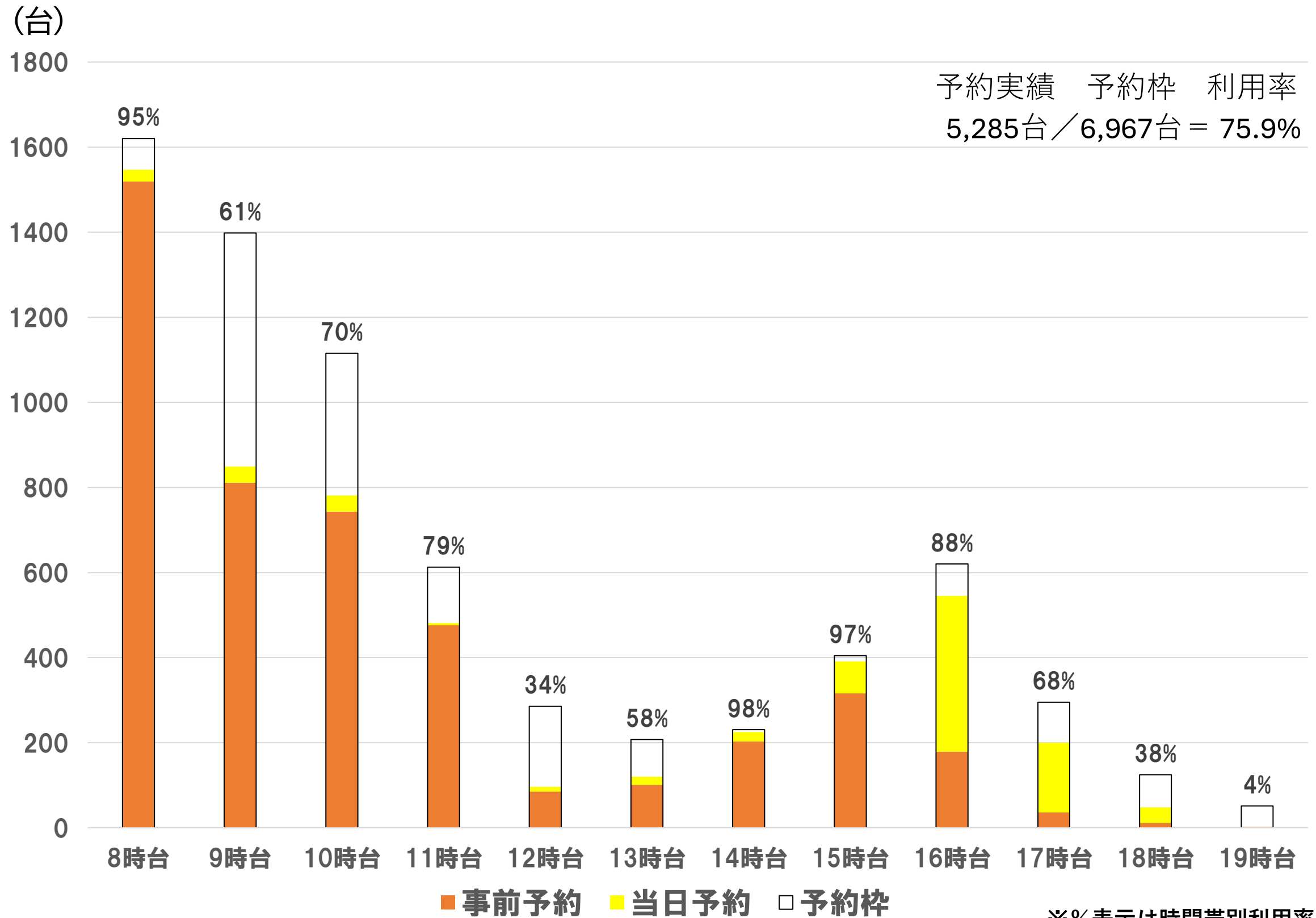
万博P&R駐車場等 実績値(全体:4/13~7/9)

資料2-③



※数値は速報版であり、今後変更する可能性がある

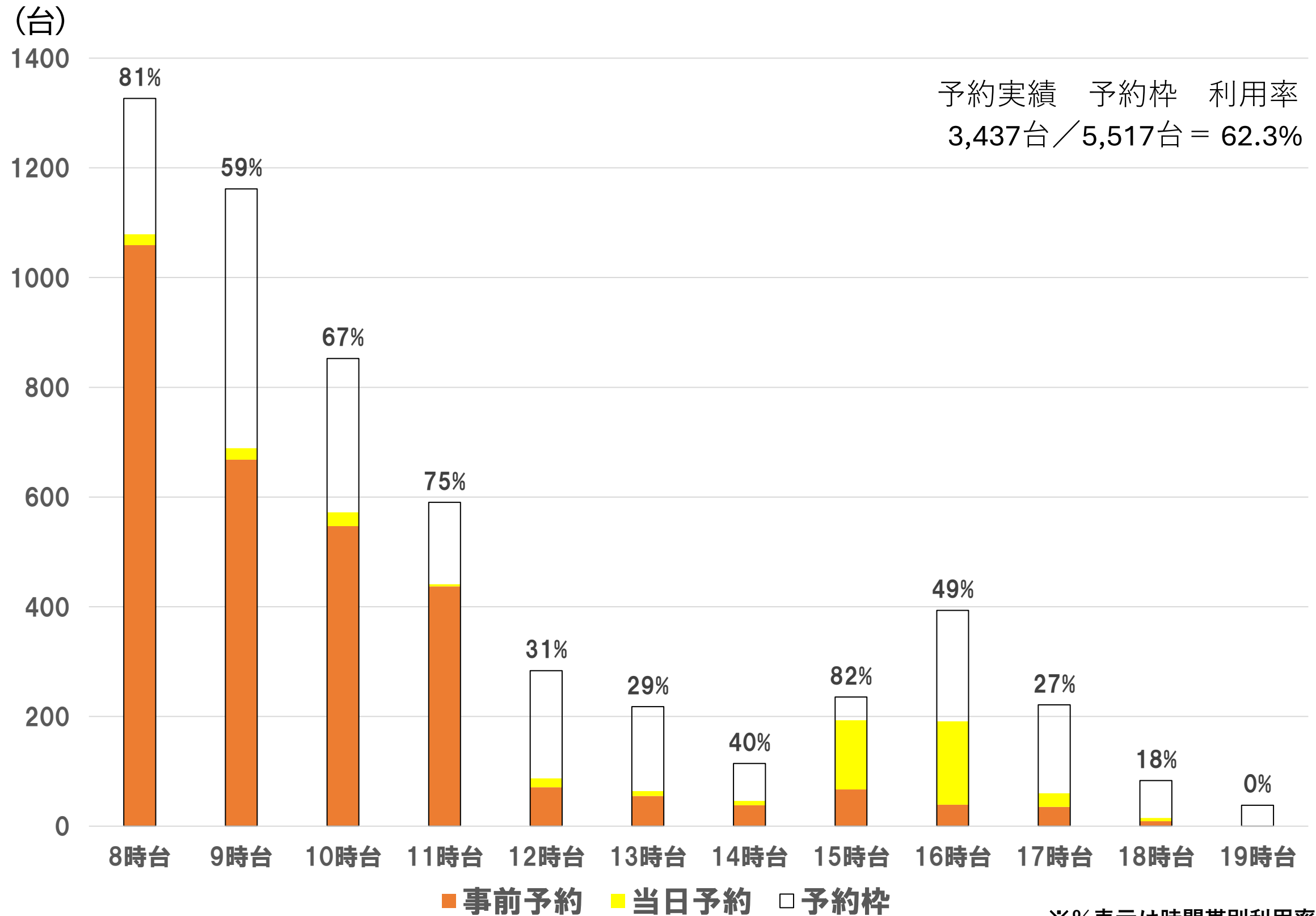
P&R駐車場・障がい者用駐車場(合計) 利用率(時間帯別:土休日予約実績最大日(6月28日))



※%表示は時間帯別利用率

※数値は速報版であり、今後変更する可能性がある

P&R駐車場・障がい者用駐車場(合計) 利用率(時間帯別:平日予約実績最大日(6月13日))



※%表示は時間帯別利用率

※数値は速報版であり、今後変更する可能性がある

万博P&R駐車場 インセンティブ付与状況

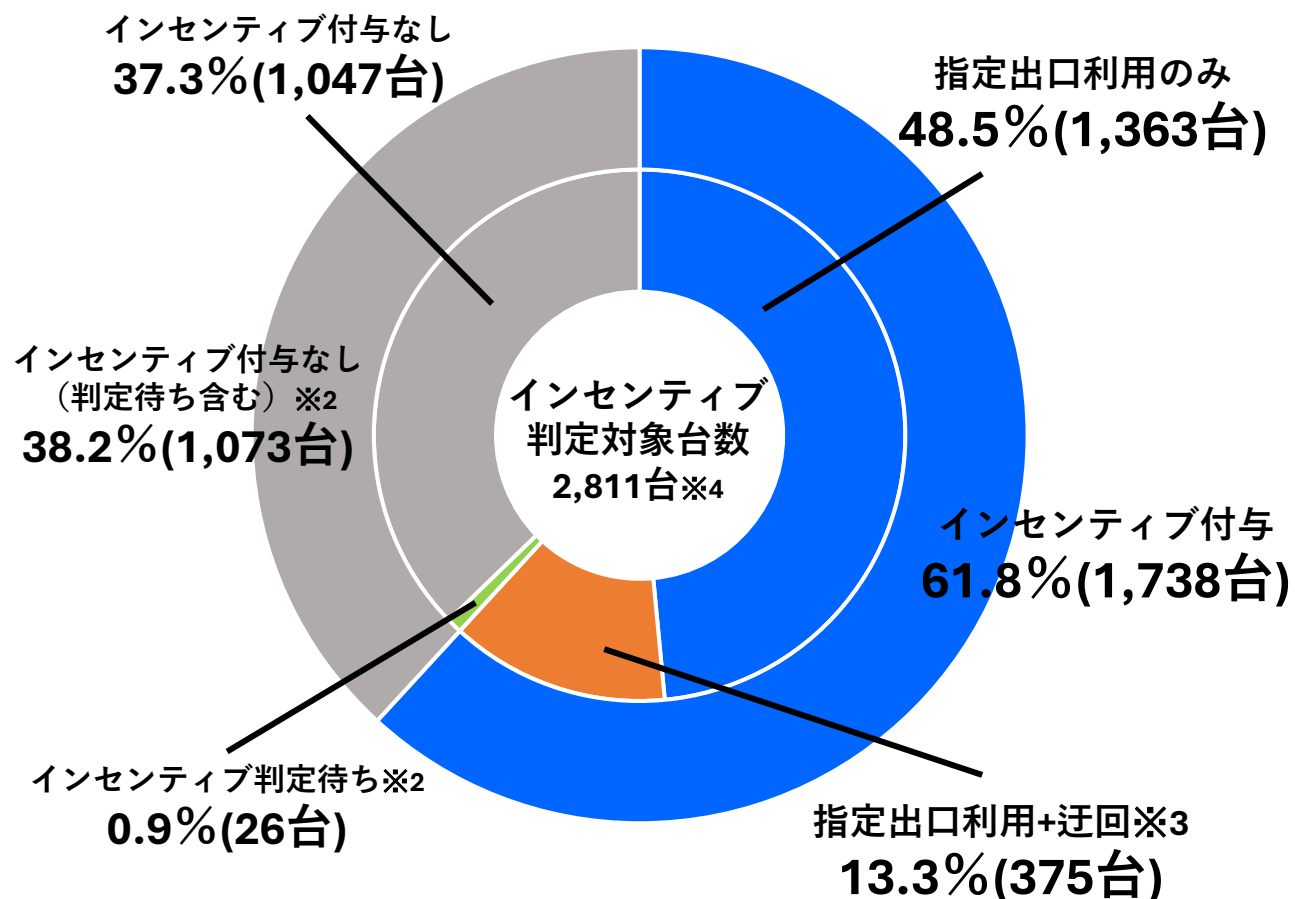
資料2-③

○万博P&R駐車場の高速道路利用インセンティブ付与台数は、
平日平均は4月が約4割、5月・6月が約5割。
土休日平均は4月が約4割、5月・6月が約5割。

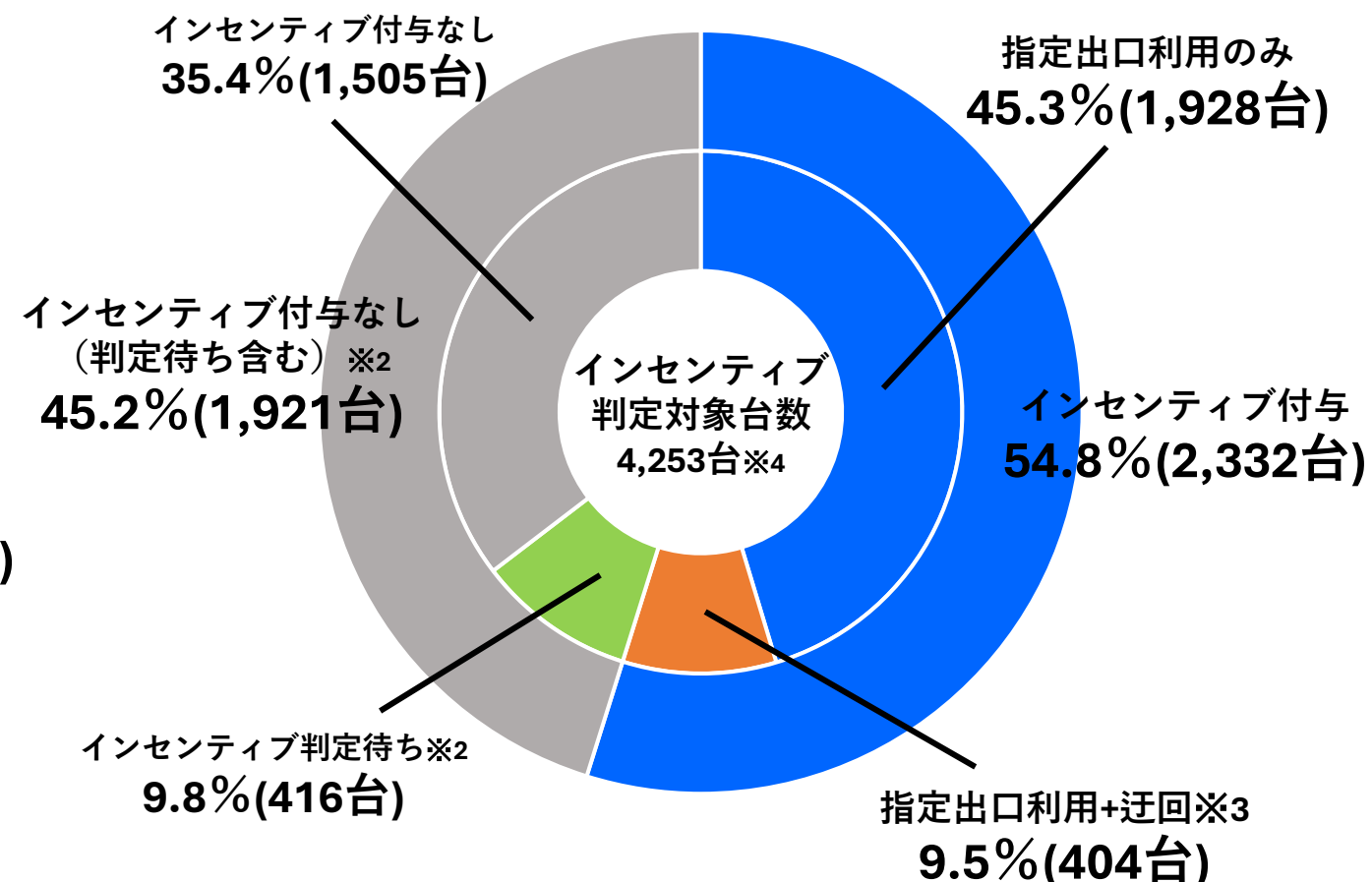
インセンティブ付与率(暫定値)

		全日平均	平日平均	土休日平均
指定出口	4月	40%	40%	41%
	5月	47%	48%	46%
	6月	48%	47%	48%
指定出口+迂回	4月	11%	10%	11%
	5月	10%	10%	10%
	6月	10%	11%	9%

6月13日のインセンティブ付与状況
(舞洲・尼崎・堺)



6月28日のインセンティブ付与状況
(舞洲・尼崎・堺)



※1 数値は暫定値であり、今後変更する可能性がある。

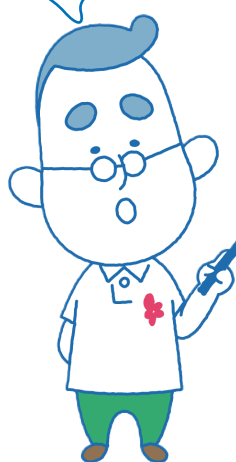
※2 インセンティブの判定待ちは、駐車場ゲートにおけるETCデータの読み取りができなかった車両等についての予約情報等による突合待ち。

※3 指定出口利用+迂回利用のインセンティブ付与は、舞洲・堺万博P&R駐車場の利用かつ6号大和川線三宅本線料金所を通過する車両が対象。

※4 インセンティブ判定対象台数については、万博P&R駐車場予約システムによる予約台数のみ。(当日予約の台数はインセンティブ判定対象外)

万博 P&R 駐車場を利用して 西ゲートからスマートに入場しよう！

こんな質問がきているよ



万博に行くぞ！って決めて
いざ来場日時予約をしようと思ったら、
行きたい日の朝早い時間は満員でした…
なるべく早く入場するにはどうしたらいいですか？

9:00 入場が埋まっていたても、あきらめたらあかん！
P&R 駐車場の利用者やったら、西ゲート入場予約
時間の **1 時間前から** 会場に入れるんやで～

例えば、西ゲート 10:00 のチケットでもな、
P&R 駐車場の予約が 8 ～ 9 時台でとれてたら
会場には 9 時台に入れるんやで！



大阪・関西万博 P&R（パーク＆ライド）駐車場利用者の西ゲート優先入場について

○大阪・関西万博へ自家用車で来場するお客様に向け、万博 P&R（パーク＆ライド）駐車場を舞洲・
尼崎・堺の3箇所に開設しています。

○万博 P&R 駐車場をご利用の方は、西ゲート入場 P&R 優先入場レーンをご利用できます。来場
日時予約が 10:00 の場合は 9:00 の列、11:00 の場合は 10:00 の列、12:00 の場合は 11:00 の列
のように、1 時間前の時間※に並ぶことができます。

※ゲート前の混雑の状況により、入場日時予約の 1 時間前の入場を保証するものではありません。



会場周辺における想定交通と実績比較(6月28日)

(土曜・来場方向)

計画:団体バス:300台

実績:団体バス:193台

舞洲自家用車:6,240台

舞洲自家用車:2,501台

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 信号調整

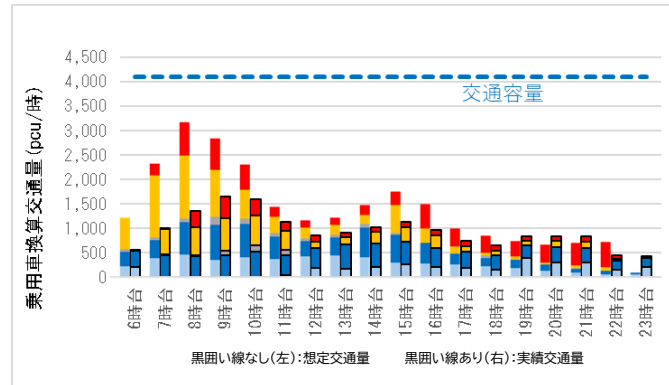
○:交通容量4100pcu/h(東流入左直車線)

>最大想定交通量:3181pcu(8時台)

(一般1200+万博1981)

>最大実績交通量:1655pcu(9時台)

(一般538+万博1117)



湾岸舞洲出口(天保山方面から)

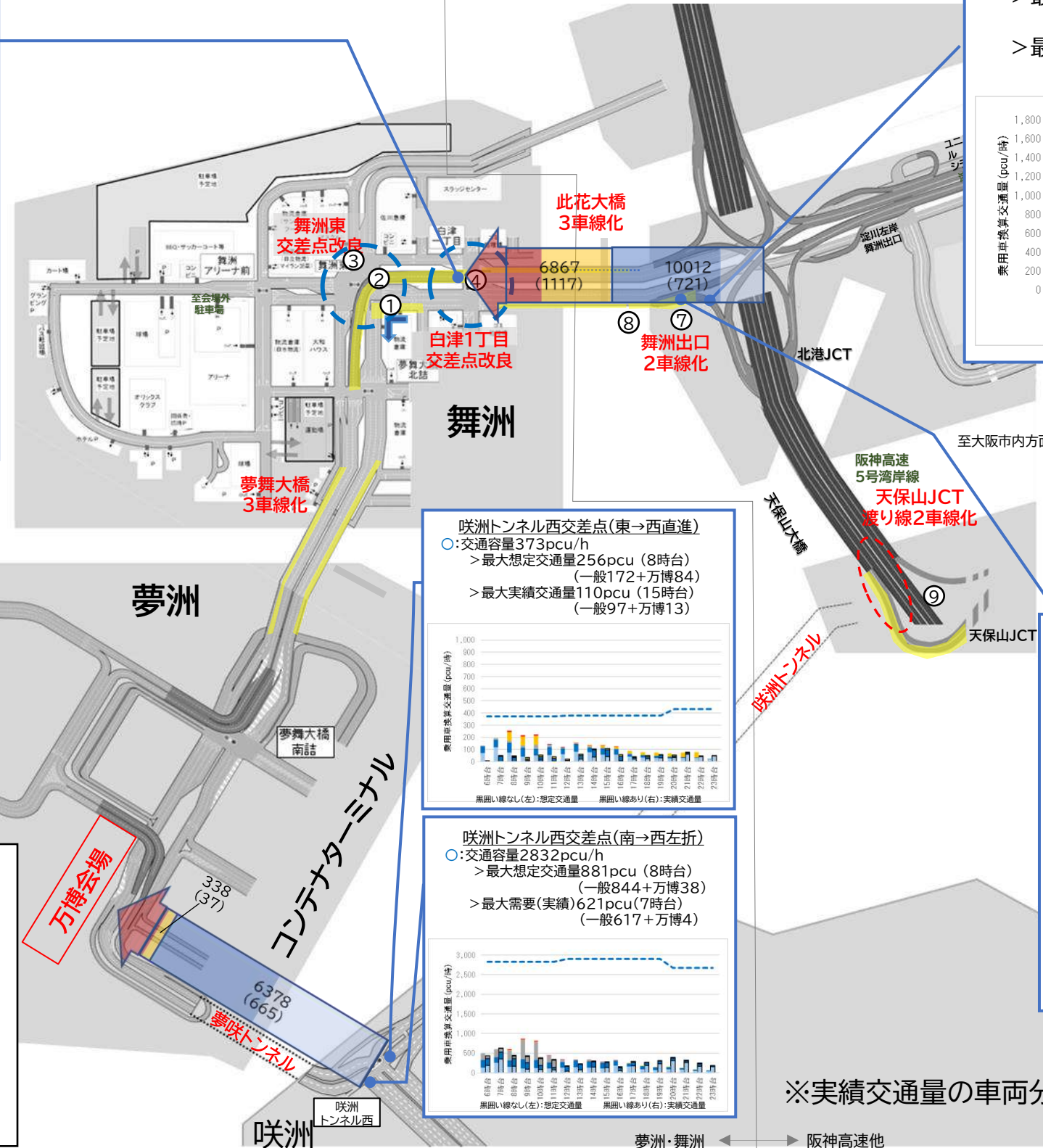
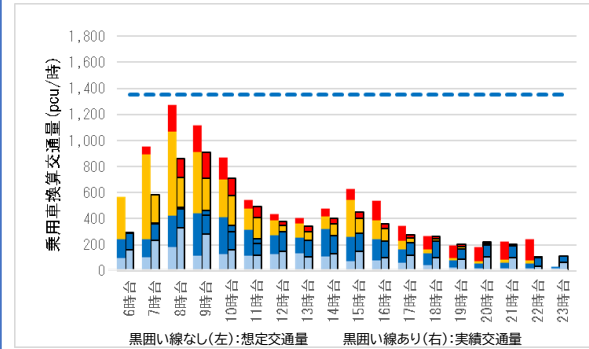
○:交通容量1350pcu/h(1車線)

>最大想定交通量 1267pcu(8時台)

(一般415+万博852)

>最大実績交通量:909pcu(9時台)

(一般465+万博444)



吹洲トンネル西交差点(東→西直進)

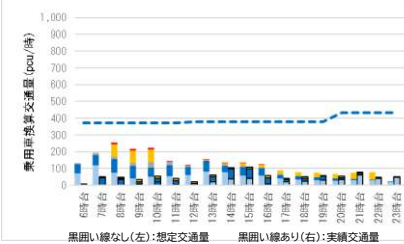
○:交通容量373pcu/h

>最大想定交通量256pcu(8時台)

(一般172+万博84)

>最大実績交通量110pcu(15時台)

(一般97+万博13)



吹洲トンネル西交差点(南→西左折)

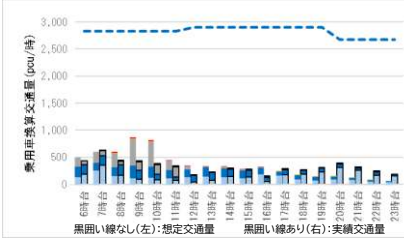
○:交通容量2832pcu/h

>最大想定交通量881pcu(8時台)

(一般844+万博38)

>最大需要(実績)621pcu(7時台)

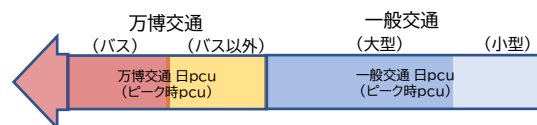
(一般617+万博4)



凡 例

交通量
棒グラフ

黒囲い線なし(左):想定交通量
黒囲い線あり(右):実績交通量



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の合計とする。
ピーク時pcuは万博交通、一般交通それぞれのピーク時間帯のpcuとする。

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

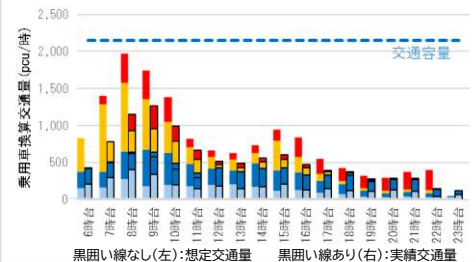
⑧ 出口部の此花大橋付加車線直接接続

○:交通容量1350pcu/h(改良前)

→2150pcu/h(改良後)

>最大想定交通量1952pcu(8時台)

>最大実績交通量 1260pcu(9時台)



※実績交通量の車両分類の台数は想定台数である。

夢洲・舞洲

阪神高速他

会場周辺における想定交通と実績比較(6月13日)

(平日・来場方向)

計画:団体バス:1000台

舞洲自家用車:3,450台

実績:団体バス:326台

舞洲自家用車:2,018台

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 信号調整

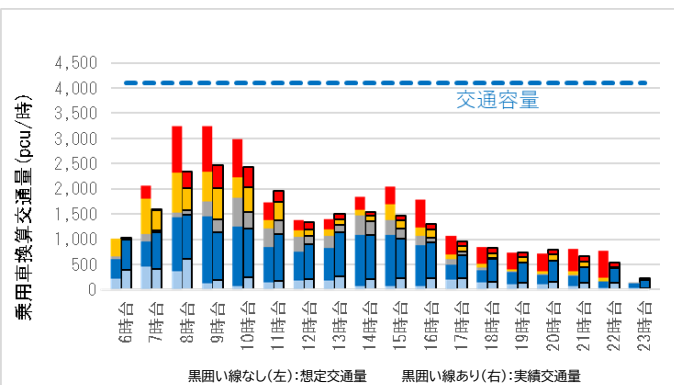
○:交通容量4100pcu/h(東流入左直車線)

>最大想定交通量:3259pcu(8時台)

(一般1536+万博1723)

>最大実績交通量:2475pcu(9時台)

(一般1391+万博1084)



湾岸舞洲出口(天保山方面から)

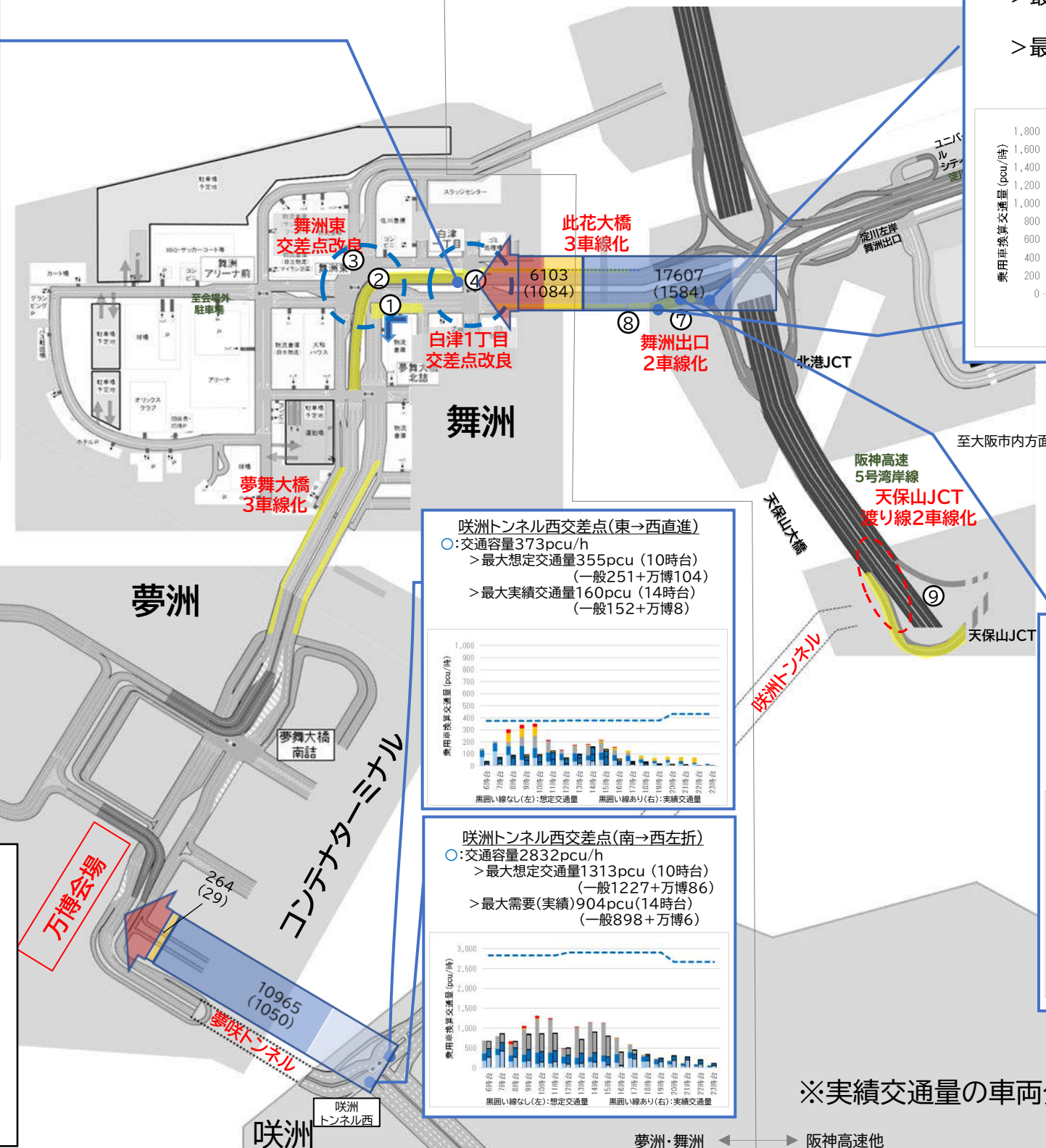
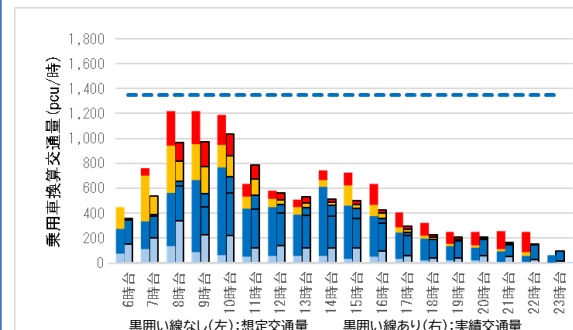
○:交通容量1350pcu/h(1車線)

>最大想定交通量 1228pcu(9時台)

(一般668+万博560)

>最大実績交通量:1033pcu(10時台)

(一般693+万博340)



凡 例

交通量
棒グラフ黒囲い線なし(左):想定交通量
黒囲い線あり(右):実績交通量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の合計とする。
ピーク時pcuは万博交通、一般交通それぞれのピーク時間帯のpcuとする。

※実績交通量の車両分類の台数は想定台数である。

万博期間中の阪神高速における交通状況

資料2-③



先進の道路サービスへ

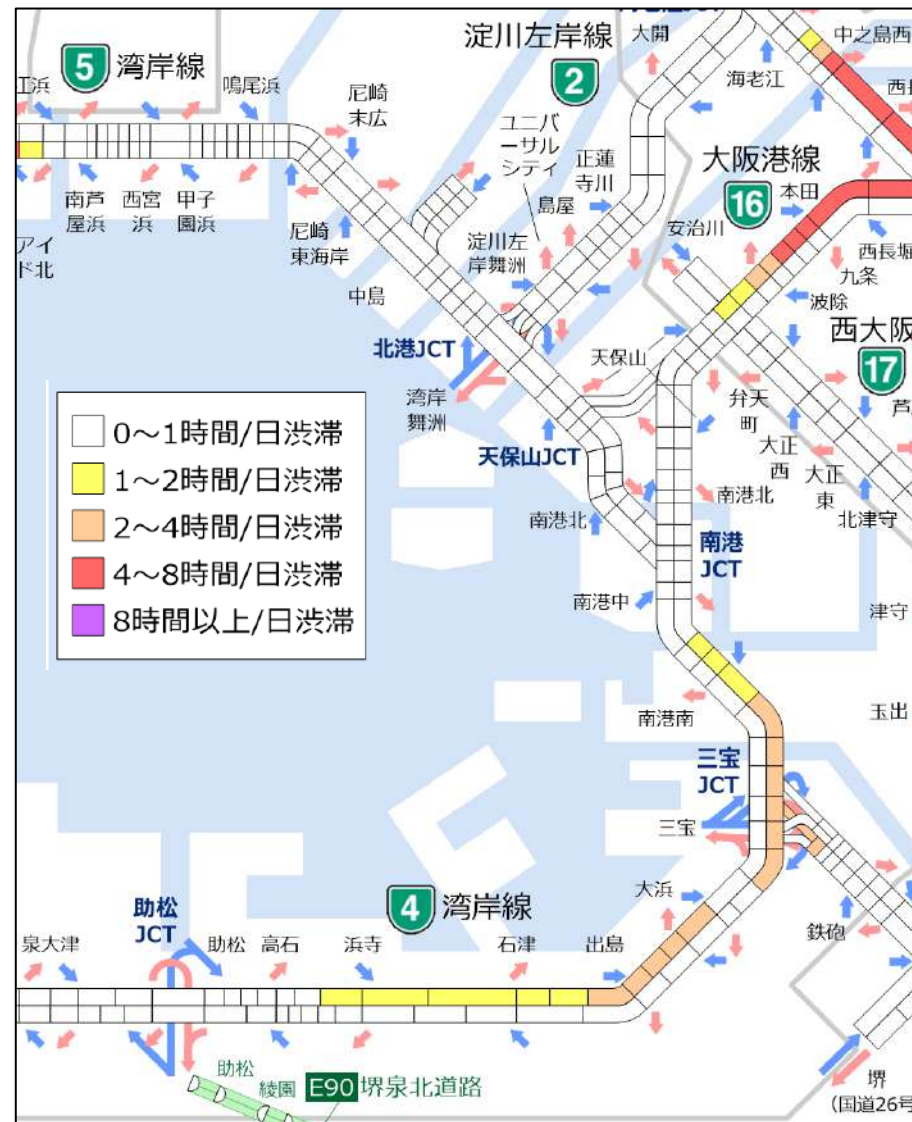
万博P&R駐車場最寄りの出口交通量は増加が見受けられるが、それに関する大きな渋滞は発生していない。



万博会場方向の出口交通量変動(平日平均)

【R7.4.13~6.30】 - 【R6.4.14~7.1】

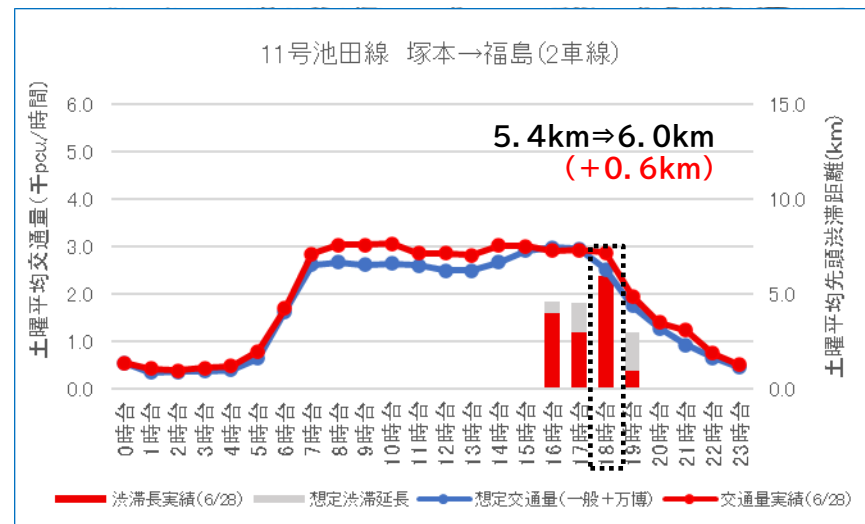
※湾岸線RN工事期間(2024.4.16~2024.4.26)は集計対象から除外



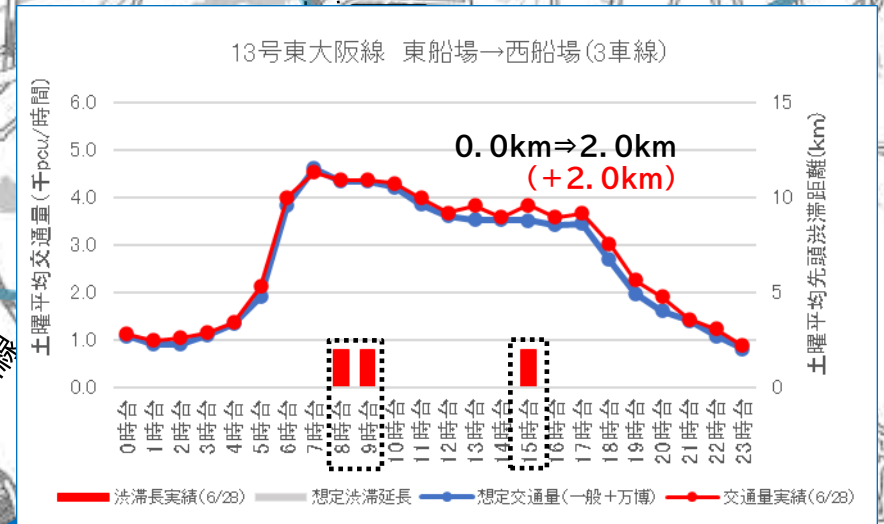
阪神高速における想定交通と実績比較(6/28)(土曜)

資料2-③

- 11号池田線について、渋滞長が6.0kmとなり、想定より +0.6km
- 13号東大阪線について、渋滞長実績は2.0kmとなり、想定より +2.0km
- 16号大阪港線について、渋滞長実績は1.0kmとなり、想定より+1.0km

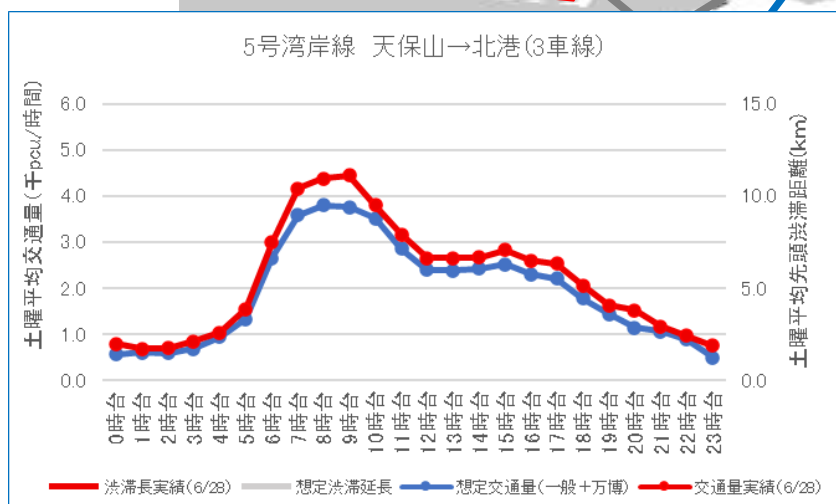
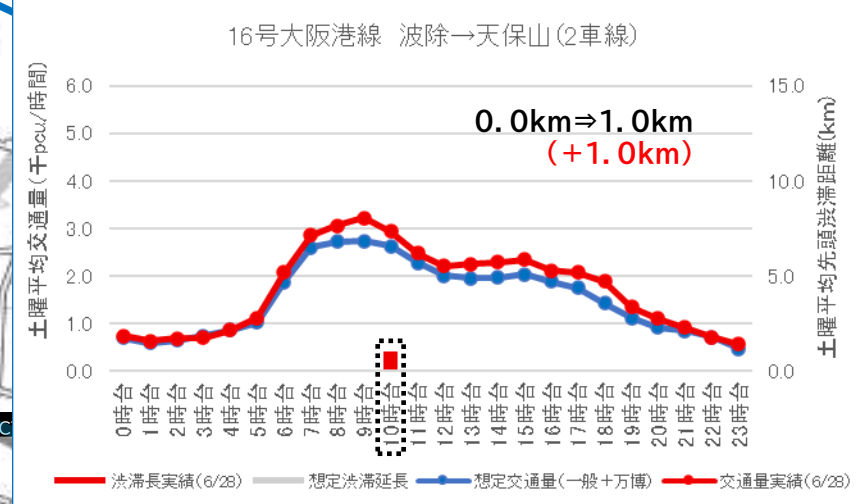


池田線 渋滞長(18時台)
万博+一般交通(想定) 5km前後
万博+一般交通(実績) 6km



大阪港線(先頭)～東大阪線 渋滞長(8, 9, 15時台)
万博+一般交通(想定) 渋滞なし
万博+一般交通(実績) 2km

16号大阪港線 波除→天保山(2車線)
万博+一般交通(想定) 渋滞なし
万博+一般交通(実績) 1km



【堺万博P&R 駐車場】

凡 例

- : 高速道路
- ➡ : 渋滞長実績
- ➡ : 渋滞長想定

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※計測値)

※1: 新型コロナウイルス感染症の影響が小さい

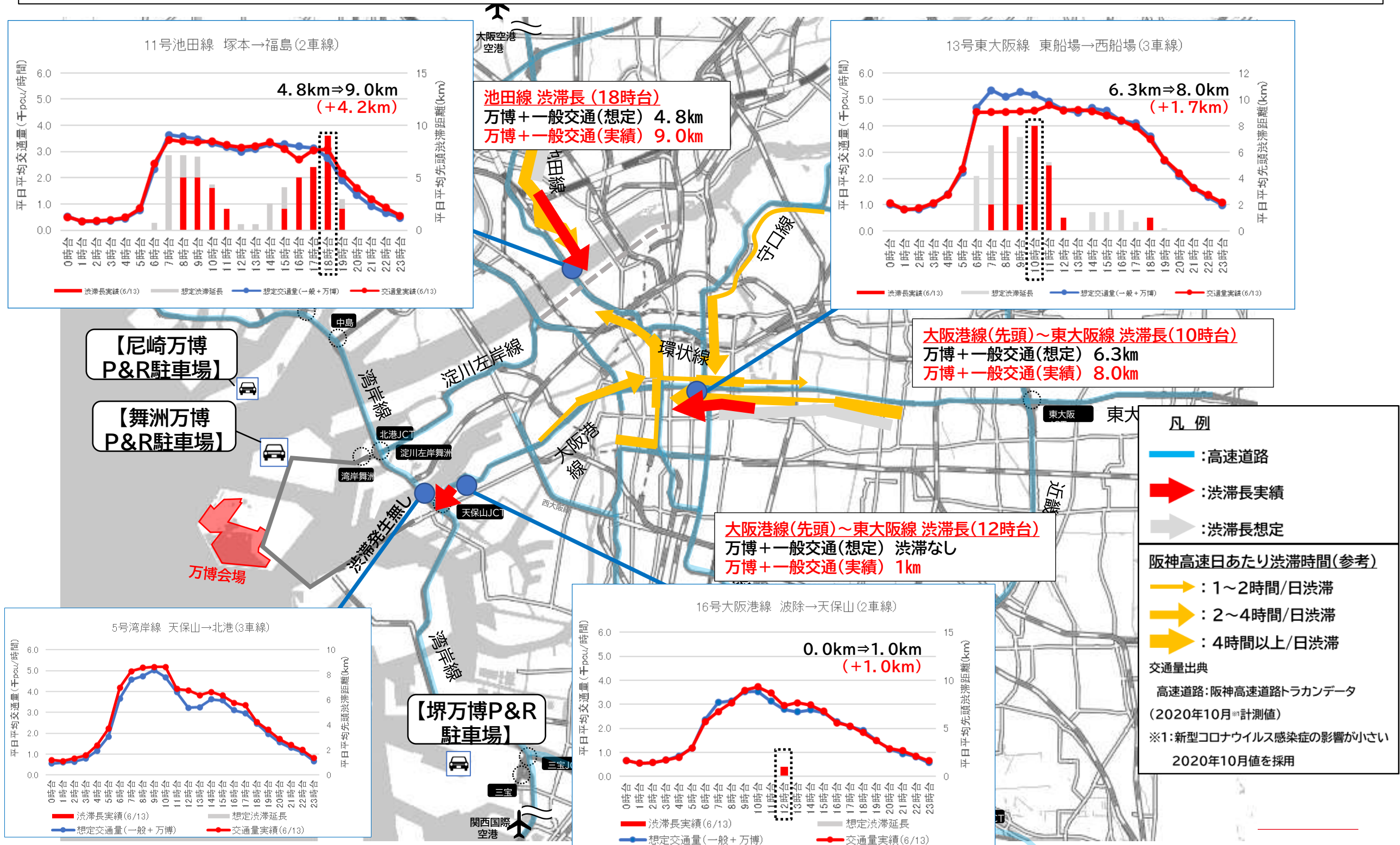
2020年10月値を採用

※ 電子地形図25000(国土地理院)を加工して作成

阪神高速における想定交通と実績比較(6/13)(平日)

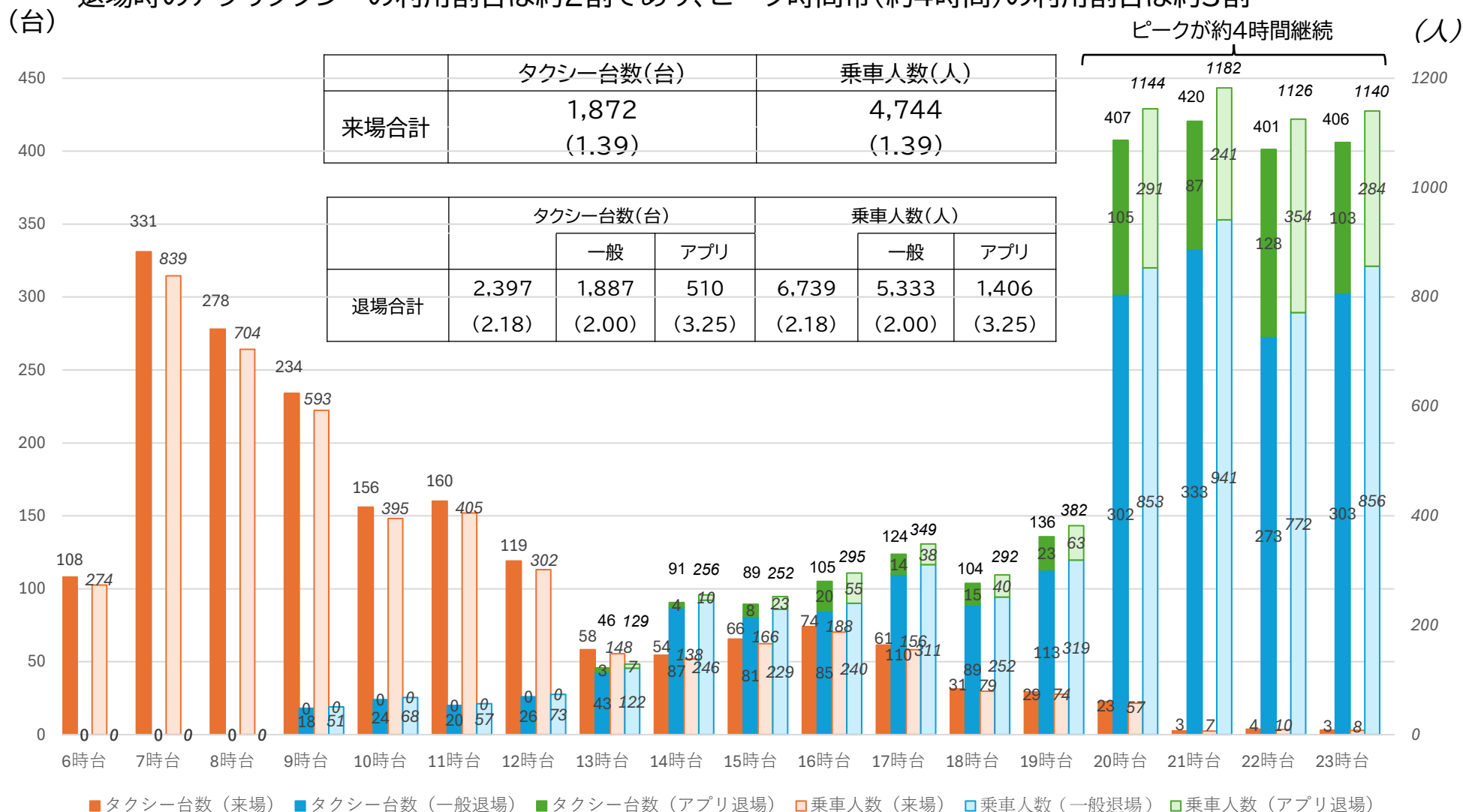
資料2-③

- 11号池田線について、渋滞長が9.0kmとなり、想定より +4.2km
- 13号東大阪線について、渋滞長が8.0kmとなり、想定より +1.7km
- 16号大阪港線について、渋滞長実績は1.0kmとなり、想定より+1.0km



タクシー台数及び乗車人数の推計(時間帯別、来場・退場別)(6/28)

- ・来場時のタクシー台数は平均と比べて約1.4倍、退場時のタクシー台数は平均と比べて約2.2倍であった
- ・1日あたりのタクシーの台数は、来場時に対して退場時が約1.3倍であった
- ・ピーク時間帯は、来場時は7時台であったが、退場時は20時台から23時台まで約4時間継続した
- ・退場時のアプリタクシーの利用割合は約2割であり、ピーク時間帯(約4時間)の利用割合は約3割



※1:タクシーの台数はAIカメラから当日に取得

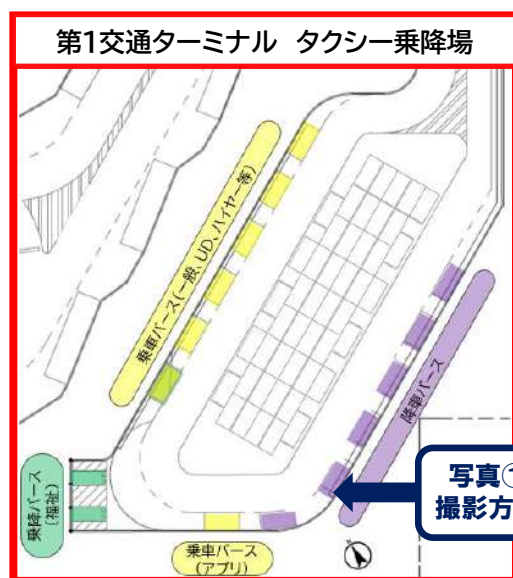
※2:一般(ハイヤー等含む)、アプリの台数については、5/20,25、6/10,14,23に実施した実地調査により、時間ごとの比率を求めて算出

※3:1台あたりの平均乗車人数については、5日間の実地調査のタクシー台数、乗車人数から算出

※4:平均乗車人員は※1、※2で算出したタクシー台数に※3で算出した1台あたりの乗車人数を乗じて推計

※5:速報版であり、今後変更する可能性がある

<参考> 6/28 花火大会後のタクシー乗降場等の混雑状況



① 第1交通ターミナル タクシー乗降場の混雑状況

② 夢洲北高架橋(観光外周道路)の混雑状況



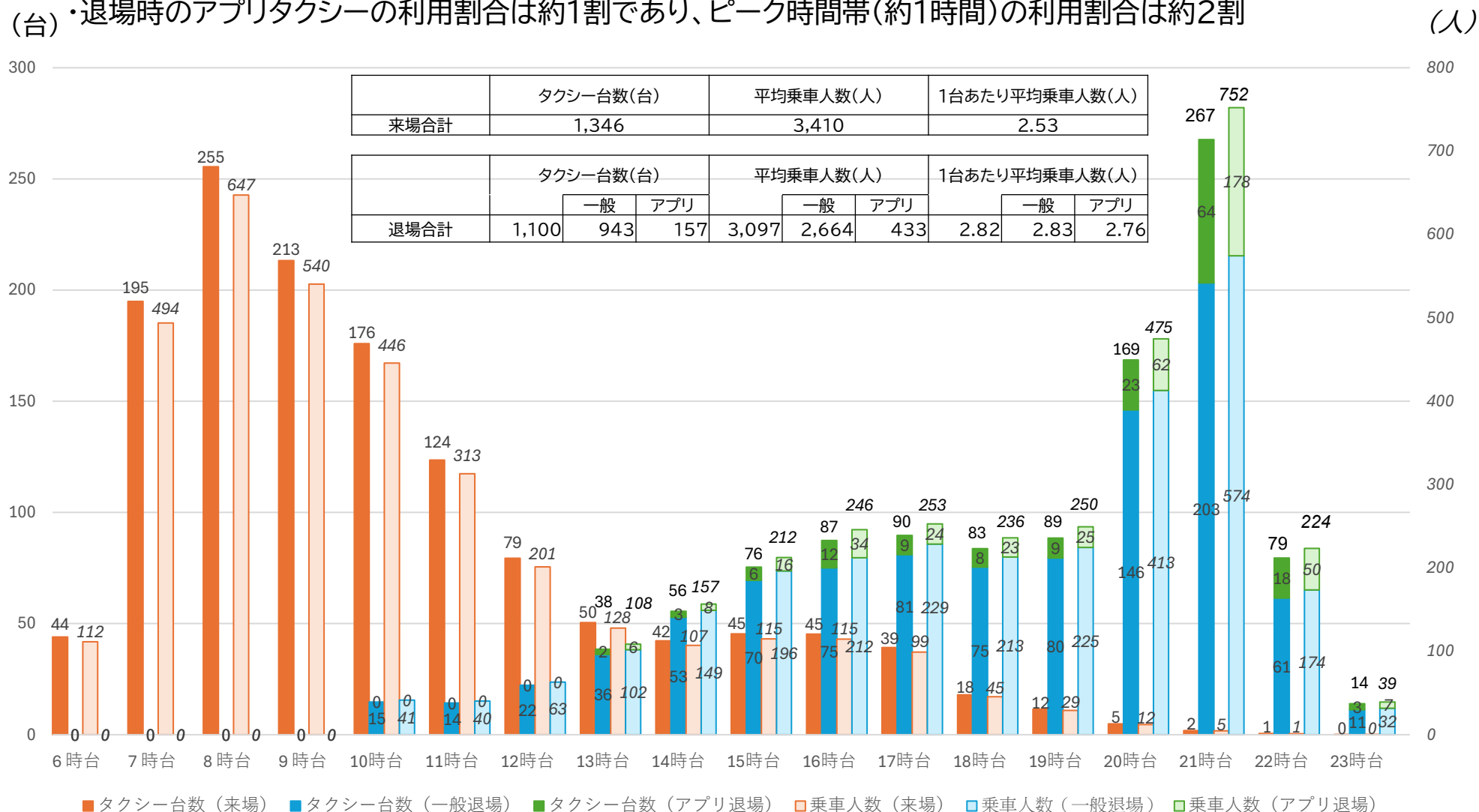
22:20 第1交通ターミナル 約6,000人
うち タクシー乗車待ち 約1,000人



21:52 タクシーの滞留にともない、シャトルバスも滞留、
最大25分遅れ

<参考>タクシー台数及び乗車人数の推計(時間帯別、来場・退場別)(平均値)

- ・1日あたりの平均タクシー台数、乗車人数:来場時 約1350台、約3400人、退場時約1100台、約3100人
- ・1台あたりの平均乗車人数は来場時で2.53人、退場時で2.82人と退場時のほうが平均乗車人数は高い
- ・ピーク時間帯は来場時で8時台、退場時で21時台
- ・退場時のアプリタクシーの利用割合は約1割であり、ピーク時間帯(約1時間)の利用割合は約2割



※1:タクシーの台数はAIカメラで5/8から7/6に取得したデータから1日平均を算出

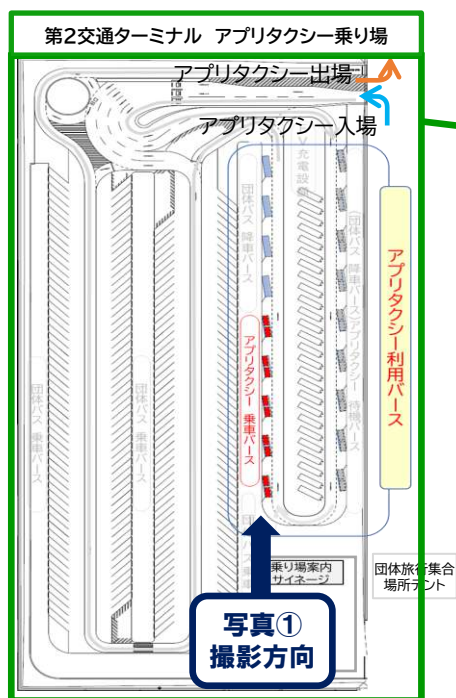
※2:一般(ハイヤー等含む)、アプリの台数については、5/20,25、6/10,14,23に実施した実地調査により、時間ごとの比率を求めて算出

※3:1台あたりの平均乗車人数については、5日間の実地調査のタクシー台数、乗車人数より算出

※4:平均乗車人数は※1、※2で算出したタクシー台数に※3で算出した1台当たりの乗車人数を乗じて推計

※5:速報版であり、今後変更する可能性がある

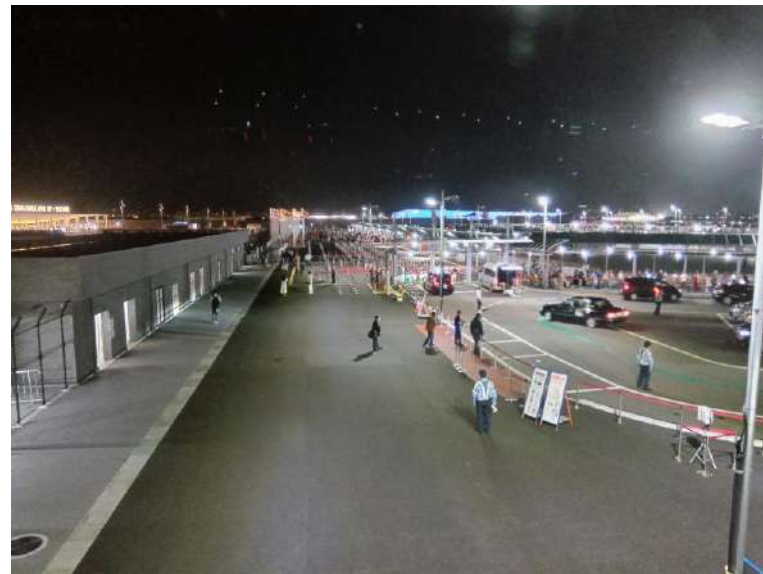
<参考> 7/15 アプリタクシー移設後のタクシー乗降場の状況



① 第2交通ターミナル アプリタクシー乗り場の状況



② 第1交通ターミナル 一般タクシー乗降場の状況



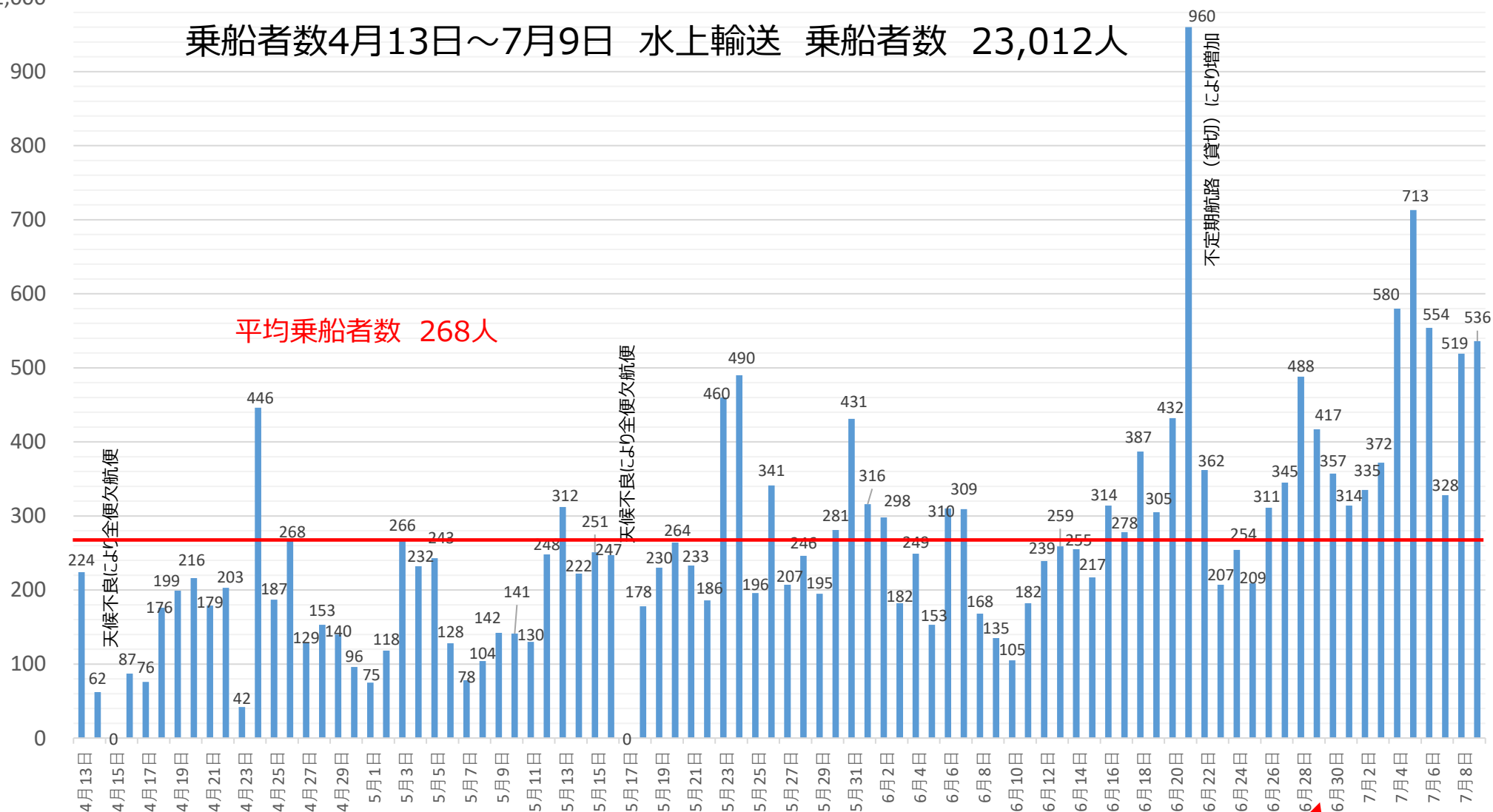
船便の乗船者数(暫定値:4月13日～7月9日)

資料2-⑤

(人)

乗船者数4月13日～7月9日 水上輸送 乗船者数 23,012人

平均乗船者数 268人



※ 乗船人数は、往路復路の合算
 平均乗船者数は欠航日を除いて算出
 暫定値については速報版であり、今後変更する可能性がある

6/29～ 棧橋利用時間延長(～22時)及び優先レーン運用開始

6月の万博TDMの取組みについて

■交通量の検証【鉄道（Osaka Metro中央線）】

検証期間

- Osaka Metro提供データに基づき、
「TDM取組前の直近週〔5月26日（月）～5月30日（金）〕
と「TDM取組期間の〔6月2日（月）～6月27日（金）の平日〕
を比較し、交通量変動を検証。

検証時間

- 混雑が想定される平日朝ピーク時（8時台～10時台）

検証データ

- 混雑率

検証内容

- Osaka Metro中央線（弁天町→朝潮橋）の区間混雑率の変化
 - Osaka Metro中央線において最も混雑が予測される当該区間における
TDMパートナー企業※や大阪府市（ATC、咲洲部局）等の取組による効果の把握
- ※TDMパートナー企業数（7月16日 17時時点）：3,549事業所

検証区間

Osaka Metro中央線（弁天町→コスモスクエア）



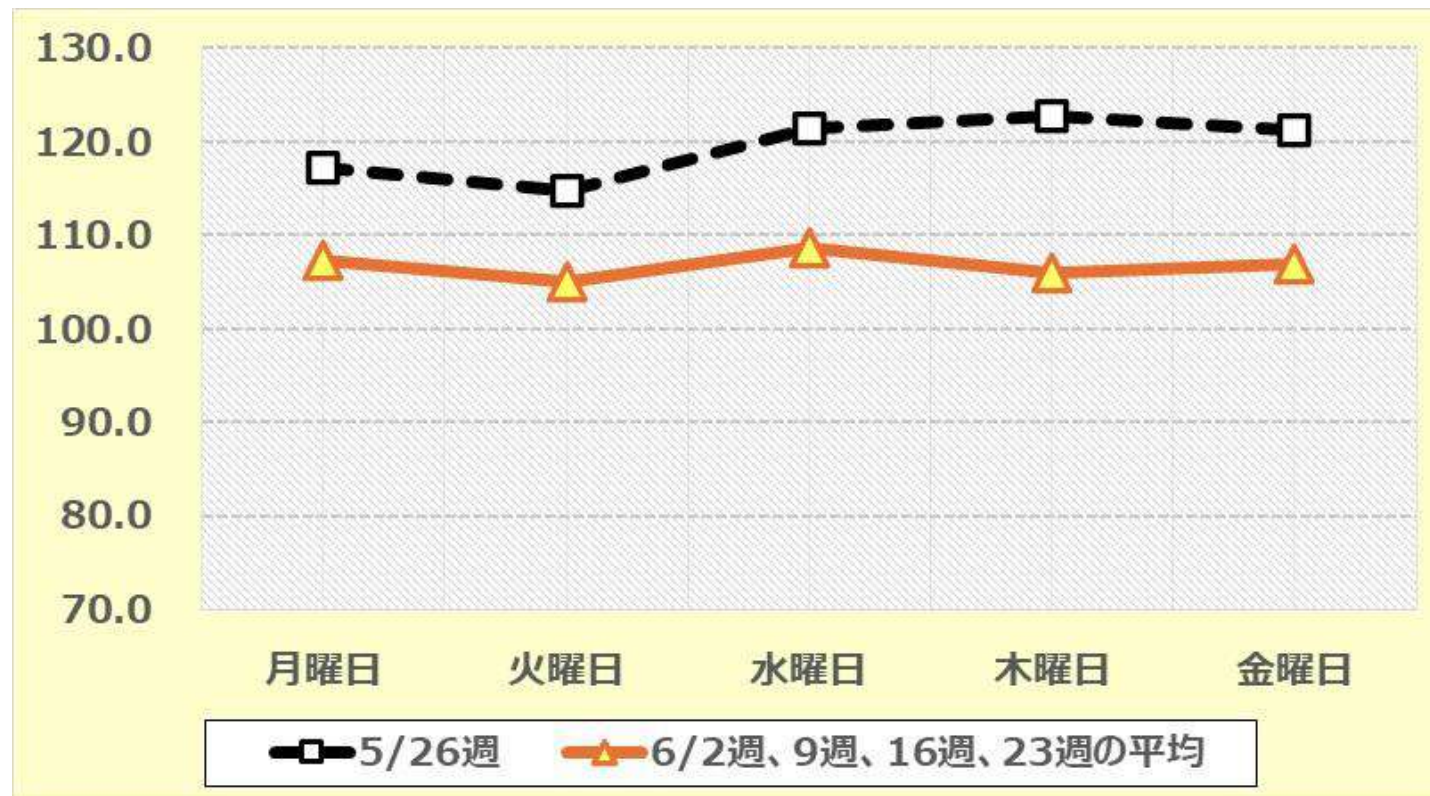
■交通量の検証【鉄道（Osaka Metro中央線）】

『弁天町→朝潮橋駅 区間混雑率（8時台）』の推移

- ✓ TDM取組週の全日において、取組前よりも混雑率が低いことを確認

- TDM取組前（5/26週）： 平均 **120%**
- TDM取組週（6/2週、6/9週、16週、23週）： 平均 **107%**

- ✓ TDM取組週の混雑率は、平均107%であり、万博来場者が上昇傾向にある中、目標値の120%を下回る（TDMの取組がなければ、混雑率が120%を超過する可能性が高い）
⇒TDMパートナー企業や府市の取組みによるものと推測



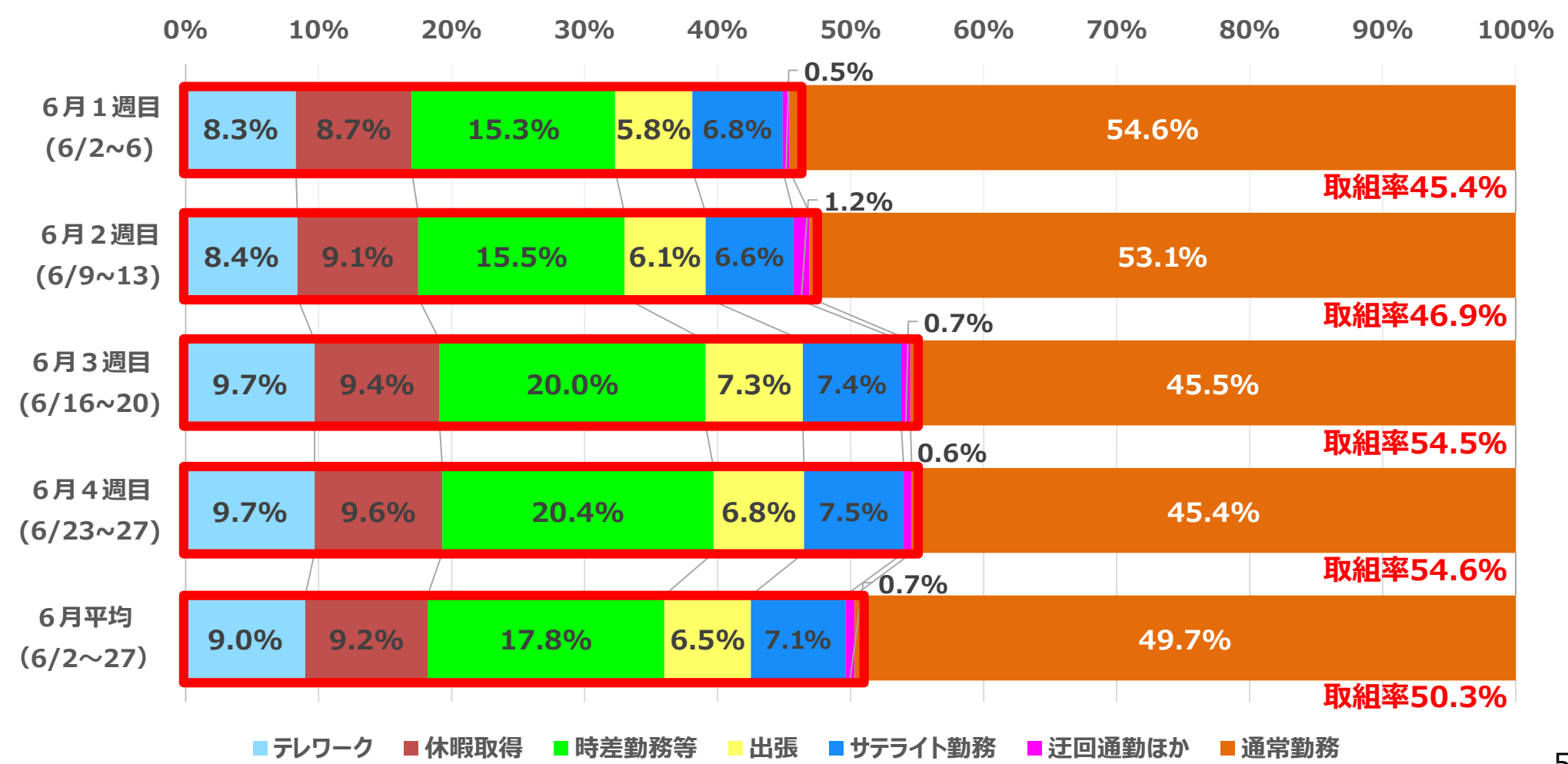
『コスモスクエア・トレードセンター前駅 降車人数（8時台～10時台）』の変化

- TDM取組前の直近週（5/26週）よりも、全体としてTDM取組期間である6月の降車人数が
少ない結果を確認
⇒6/16（月）及び17（火）は沿線主要集客施設において、大規模なイベントがあったため、
イベント来訪者による降車人数増が、比較対象週の5/26（月）及び27日（火）との差分が小さい
主たる要因と推測
- また、沿線主要集客施設においては、催事時におけるニュートラム迂回の推奨や、混雑時間帯における
オンライン授業を実施している施設もあり、引き続き、ニュートラム迂回等呼びかけていく



府市職員のTDM取組結果（6月）について

- 咲洲・ATC庁舎部局（約3,600人）において、取組目標3割（6月1週目・2週目）に対して約46%、取組目標5割（6月3週目・4週目）に対して約55%がTDM（混雑が想定される8時台から10時台に中央線の乗車を回避）に取り組んだ
- 取組内容は、「時差勤務等」が最も多く、次いで「休暇取得」、「テレワーク」が多い傾向であった



■ 交通量の検証 【万博会場周辺道路】

検証期間

- AIカメラ等によるモニタリング結果に基づき、
「TDM取組前の直近週【5月26日（月）～5月30日（金）】と
「TDM取組期間の【6月2日（月）～6月27日（金）の平日】
を比較し、交通量変動を検証。

検証時間

- 混雑が想定される平日朝ピーク時（8時台～10時台）

検証データ

- 各地点を通過する車両台数（pcu/h）

※pcu（passenger car unit）：

通行する交通がトラック等の大型車、二輪車などを含まず乗用車だけから構成されている場合における（乗用車のみの）通行台数を示すもの。大型車は小型車の2倍。

検証内容

- 4地点（阪神高速 湾岸舞洲出口（高速ルート）、白津1丁目交差点、咲洲トンネル西交差点（南ルート）（中央ルート））の交通量の変化
 ↳ TDMパートナー企業等の取組による効果の把握

検証箇所

会場周辺の4地点



■交通量の検証【万博会場周辺】

<阪神高速 湾岸舞洲出口（高速ルート）>

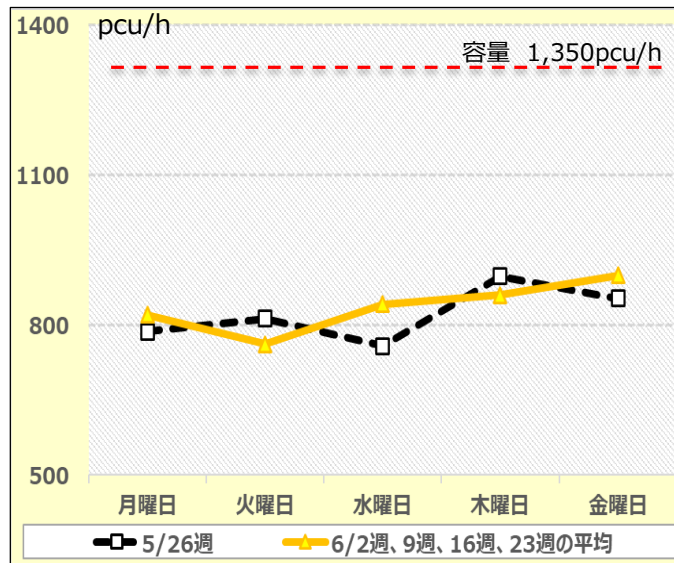
- ▶TDM期間中において、道路交通量（湾岸舞洲出口）の減少傾向を確認するには至らず。（他の3地点も同様）
- ▶各時間帯（8時台～10時台）において、平均30%程度の余裕があり、混雑は発生していない。

	5/26週の平均		6/2週、9週、16週、23週の平均	
8時台	822pcu/h	容量比61%	837pcu/h	容量比62%
9時台	995pcu/h	容量比74%	970pcu/h	容量比72%
10時台	889pcu/h	容量比66%	893pcu/h	容量比66%

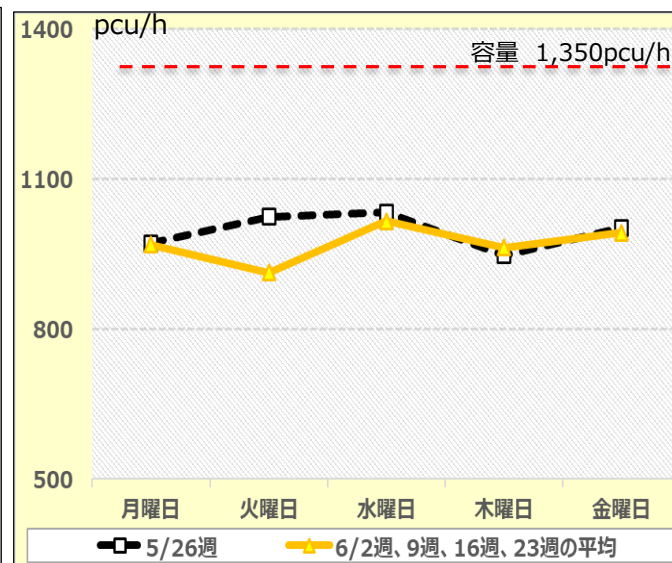
- ▶今後、舞洲P&R駐車場の利用が大幅に増加する場合は、湾岸舞洲出口（高速ルート）の容量が逼迫する可能性があるため、引き続きTDMの取組への協力を呼びかけ



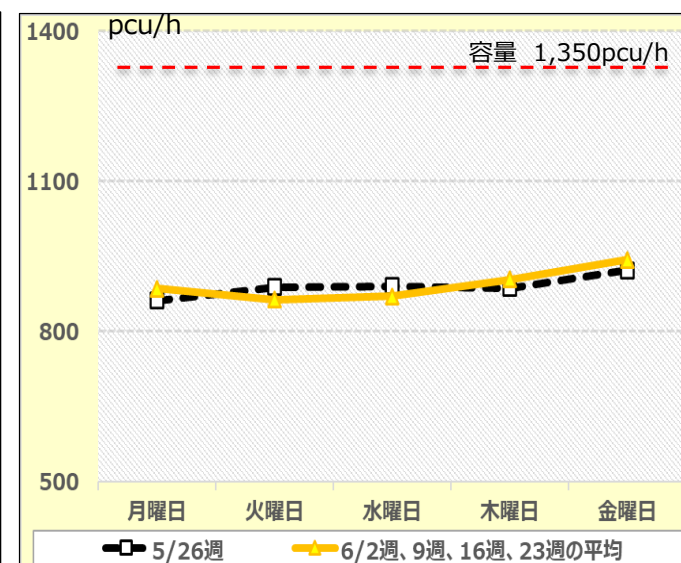
〔湾岸舞洲出口（高速ルート）8時台〕



〔湾岸舞洲出口（高速ルート）9時台〕



〔湾岸舞洲出口（高速ルート）10時台〕



万博TDM機運醸成に向けた取組

①大阪ヘルスケアパビリオン催事専用スペース活用

催事事業者よりポスターやステージでの映像等により、自社におけるTDM取組内容を発信
いただいております。万博TDMの機運醸成に寄与しています。

6月22日(大伸社グループ)



6月22日(STUDIO PORT MINA)



6月29日(カワテック)



7月2日(ノルディックウォーク)



7月2日(れんくる)



万博TDM機運醸成に向けた取組

②万博TDM出前授業実施状況

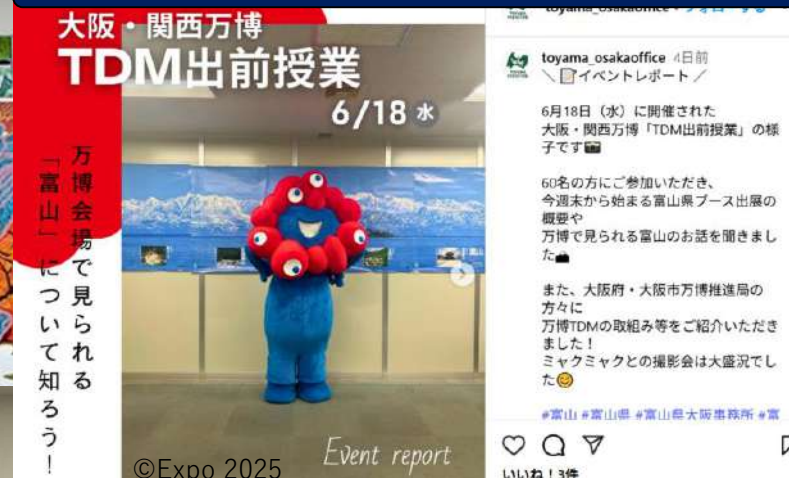
資料3

訪問企業(神戸製鋼所・富山県(大阪事務所)・近畿富山会館・寺本運輸倉庫・大伸社グループ)から、万博TDM出前授業やミャクミャク登場に関する感謝のメッセージや、企業HP・SNSでの投稿報告が届いており、万博TDMの機運醸成に寄与している。

6月25日(大伸社グループ)



6月18日(富山県(大阪事務所)、近畿富山会館)



6月25日(寺本運輸倉庫)



6月18日(神戸製鋼所大阪支社)

TDM機運醸成に向けた取組

③【万博TDM出前授業】の追加募集(第2回)

混雑が想定される閉幕期に向け、万博TDMの機運醸成や理解促進、また、さらなるパートナー企業の登録促進に向け、これまでご好評をいただいている出前授業をインセンティブ(特典)として追加で実施

【募集概要】

<募集企業数>

- 万博TDMパートナー登録企業:最大10社
内、既登録企業5社(2025年7月15日までに登録した企業等)
新規登録企業5社(2025年7月16日以降に登録した企業等)

<実施期間・頻度>

- 2025年9月9日(火)～25日(木)の平日の一部
- 週1～2回(1日あたり2社程度)

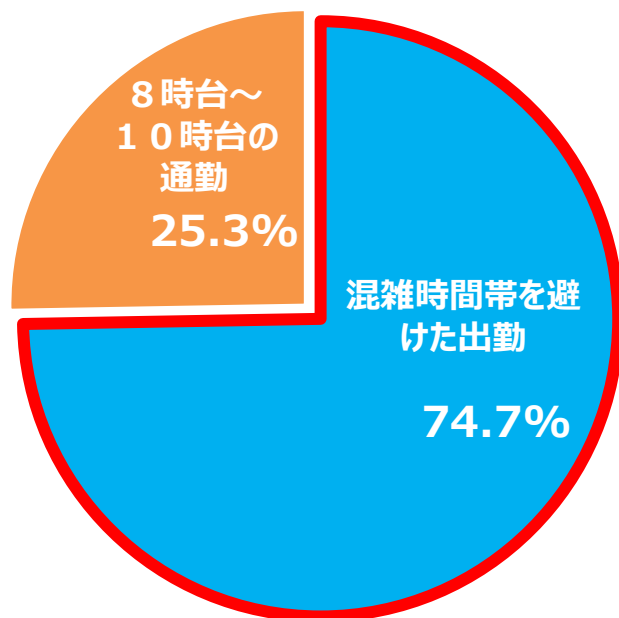
<選考方法>

- ◆ 募集:2025年7月16日(水)(予定) ⇒ 決定:8月5日(火)(予定)
- ① 出前授業を希望する企業より、TDMの取組概要資料を提出
- ② 選考にあたっては、混雑区間や万博会場周辺においてTDMの取組をされている企業等を優先

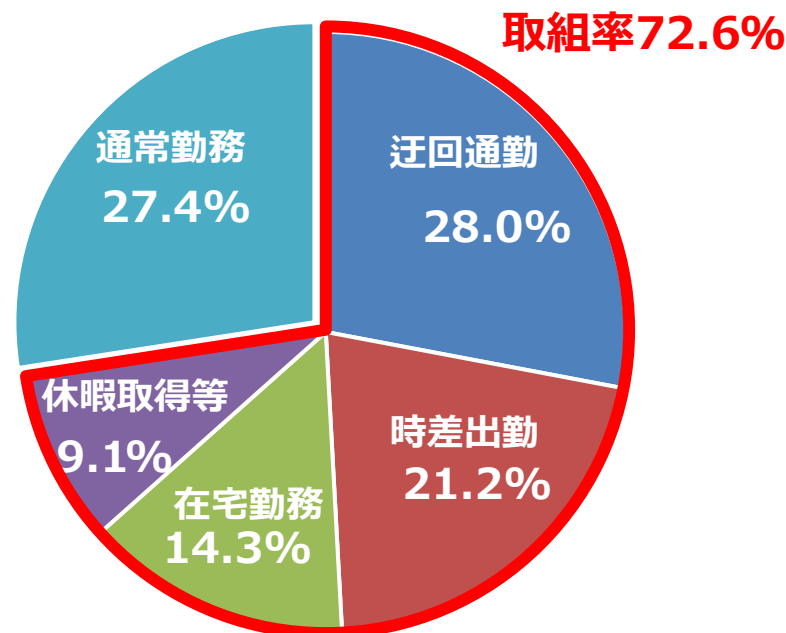
■ 6月のTDM取組結果（博覧会協会職員）

- ▶ 協会職員約 800 人のうち、夢洲勤務が約 8 割、ATC・咲洲勤務が約 2 割
- ▶ 夢洲勤務の職員においては、約 75 %が混雑時間帯（8 時台～10 時台）を避けて出勤
- ▶ ATC・咲洲勤務の職員においては、約 73 %がTDMに取組んだ

夢洲勤務の職員の出勤状況



ATC・咲洲勤務の職員のTDM取組状況



※ 6月の平日を集計

今後のスケジュール（案）

	来場者輸送対策協議会	備考
4月	13日 開幕	TDM 準備呼びかけ
5月	28日 輸送対策部会（第1回）開催	〃
6月		TDM 実施（6月1日～30日）
7月	17日 輸送対策部会（第2回）開催	TDM 準備呼びかけ
8月	下旬頃 輸送対策部会（第3回）開催予定	下旬～TDM 実施（呼びかけ）
9月		TDM 実施（呼びかけ）
10月	13日 閉幕	TDM（強く呼びかけ）
11月	中旬頃 専門部会開催	
12月	上旬頃 来場者輸送対策協議会 開催予定 下旬頃 実績報告書公表	
1月以降	来場者輸送対策協議会 開催予定 *実施報告書（抜粋版）報告	

(案)

活動報告

「2025年日本国際博覧会来場者輸送対策協議会 輸送対策部会（第2回）を開催しました」

公益社団法人2025年日本国際博覧会協会は、2024年12月に策定しました「大阪・関西万博 来場者輸送具体方針（最終版）」に基づき、万博開催期間中における円滑な来場者輸送を目的に、学識者等から必要な措置等についてアドバイスをいただくため、輸送対策部会（第2回）を開催いたしました。

【日時】

2025年7月17日（木）15:00～16:30

【場所】

オンライン会議

【開催概要】

7月9日までの輸送実績、来場者輸送等の状況、6月のTDMの取組状況等について、事務局等より報告し、学識者及び関係者と意見交換を行った。

当日資料については、以下をご覧ください。

- ・ 次第
- ・ 出席者名簿
- ・ [資料1](#) 4/13～7/9 までの輸送実績
- ・ [資料2](#) 来場者輸送等の状況について
- ・ [資料3](#) TDMの実施状況について
- ・ [資料4](#) 今後のスケジュール
- ・ [資料5](#) 開催概要のHP公表（案）