

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 3 回）

日時：2025 年 8 月 25 日（月）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（～8/17）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 会期終盤にかけての万博 TDM へのご協力をお願いについて --- 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 4/13～8/17 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 会期終盤にかけての万博 TDM へのご協力をお願いについて
- ・ 資料 4 今後のスケジュール
- ・ 資料 5 開催概要のHP公表（案）

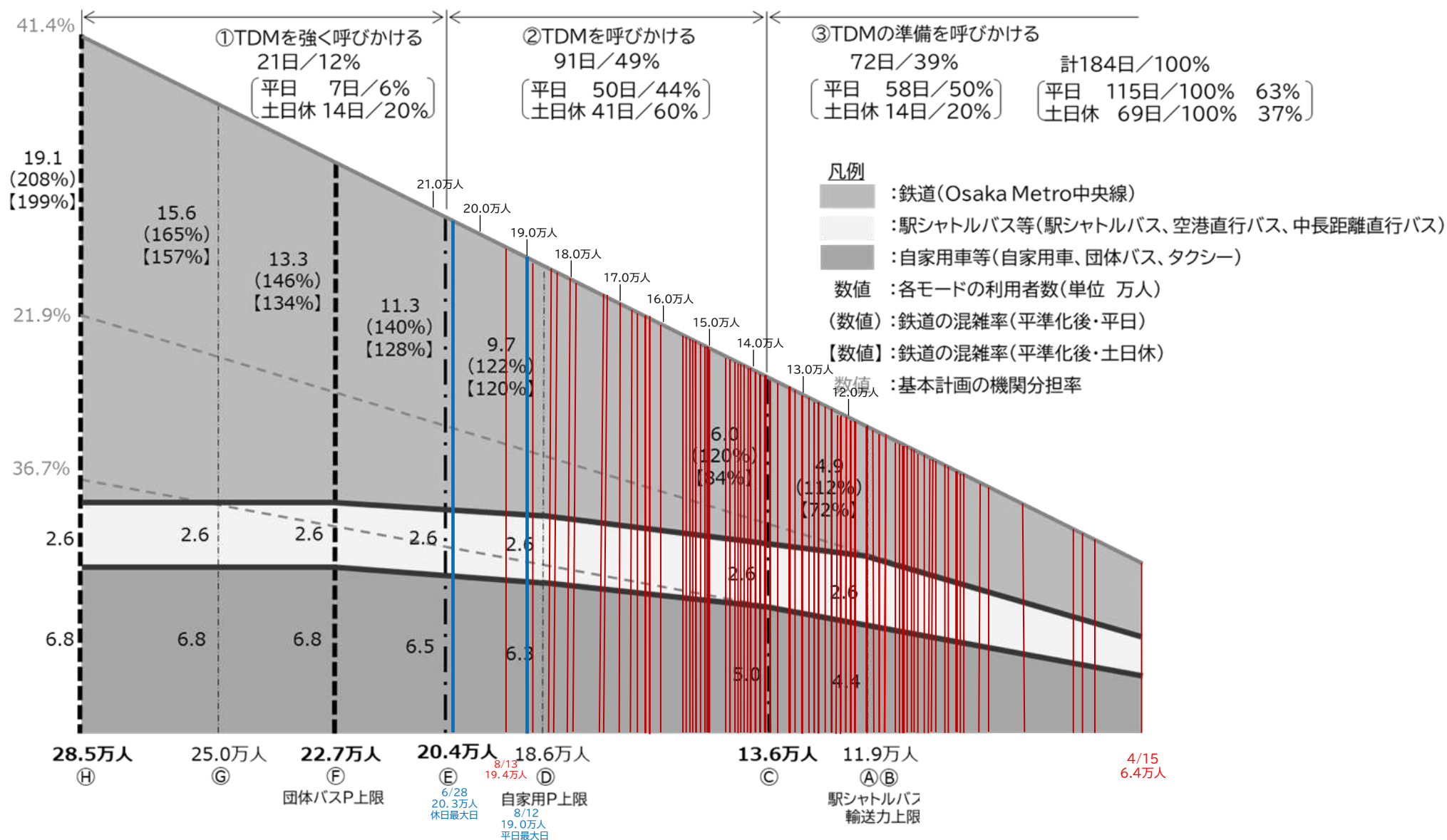
出席者名簿

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	ご 欠 席
流通科学大学 名誉教授	森 隆 行	
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	
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	本 宮 亜 希 子
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	

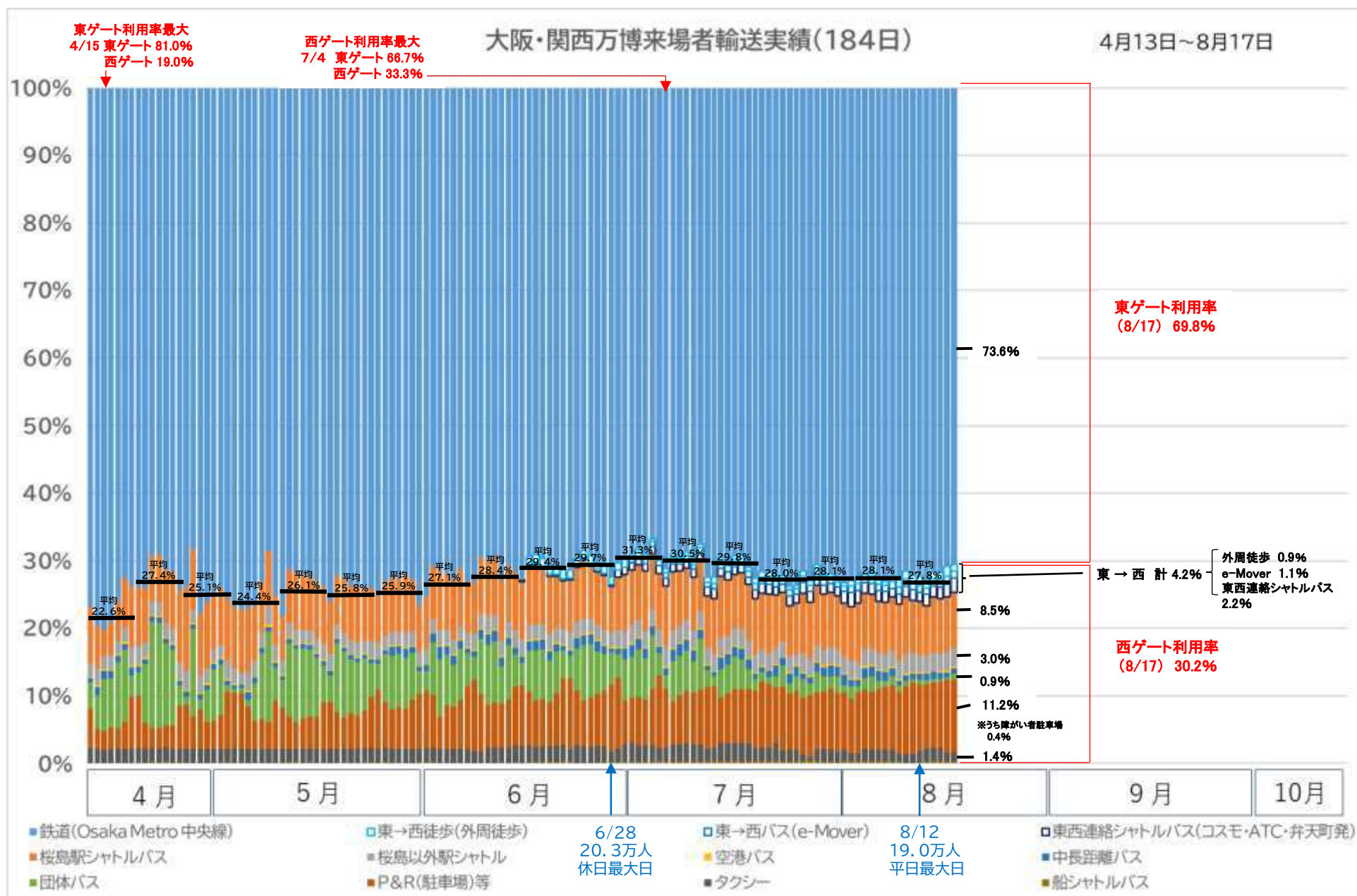
一般社団法人大阪タクシー協会 専務理事	井 田 信 雄	
関西鉄道協会 専務理事	南 條 正 幸	
阪神高速道路株式会社 計画部長	門 間 俊 幸	上 田 勝 久
大阪市高速電気軌道株式会社 交通事業本部万博輸送管理センター万博輸送統括部長（鉄道部門）	中 井 亮 太 朗	
西日本旅客鉄道株式会社 地域まちづくり本部万博プロジェクト推進室担当部長	村 井 孝 至	
（公社）２０２５年日本国際博覧会協会	飛 田 章 淡 中 泰 雄 寺 田 幸 紀 駒 谷 善 弘 梅 野 秀 明 廣 橋 徹	
（公社）２０２５年日本国際博覧会協会交通局輸送企画チーム（事務局）		
内閣官房国際博覧会推進本部事務局（オブザーバー）		

万博来場者 日来場者数と機関分担率の推移

資料1



※4/13～8/16の来場者数は協会HP上の公表値、それ以降は速報値であり、数値は今後変更する可能性がある
 ※非公表資料のため、取り扱いに注意してください



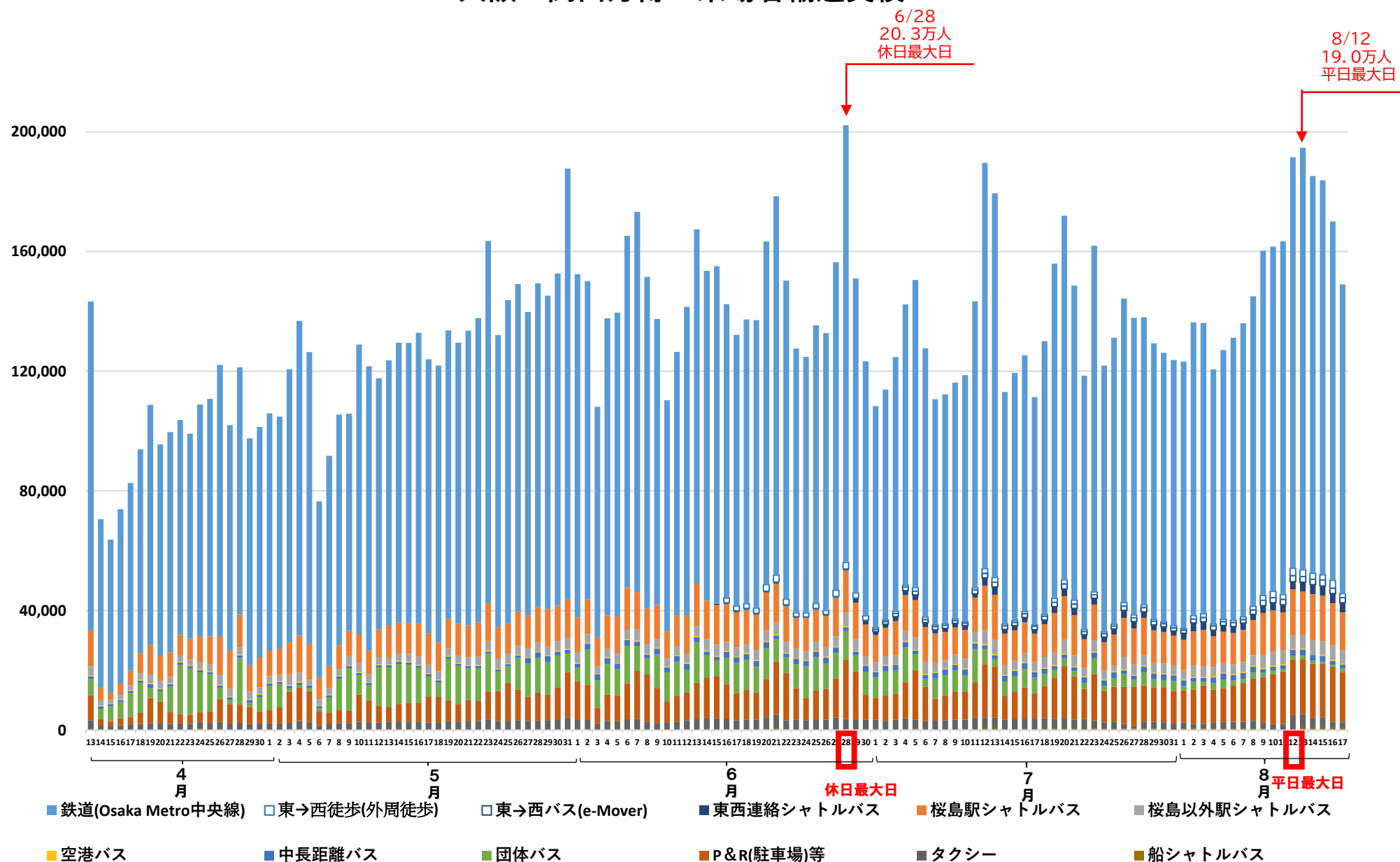
※数値については全て協会における推計

※速報版であり、数値は今後変更する可能性がある

※非公表資料のため、取り扱いに注意してください

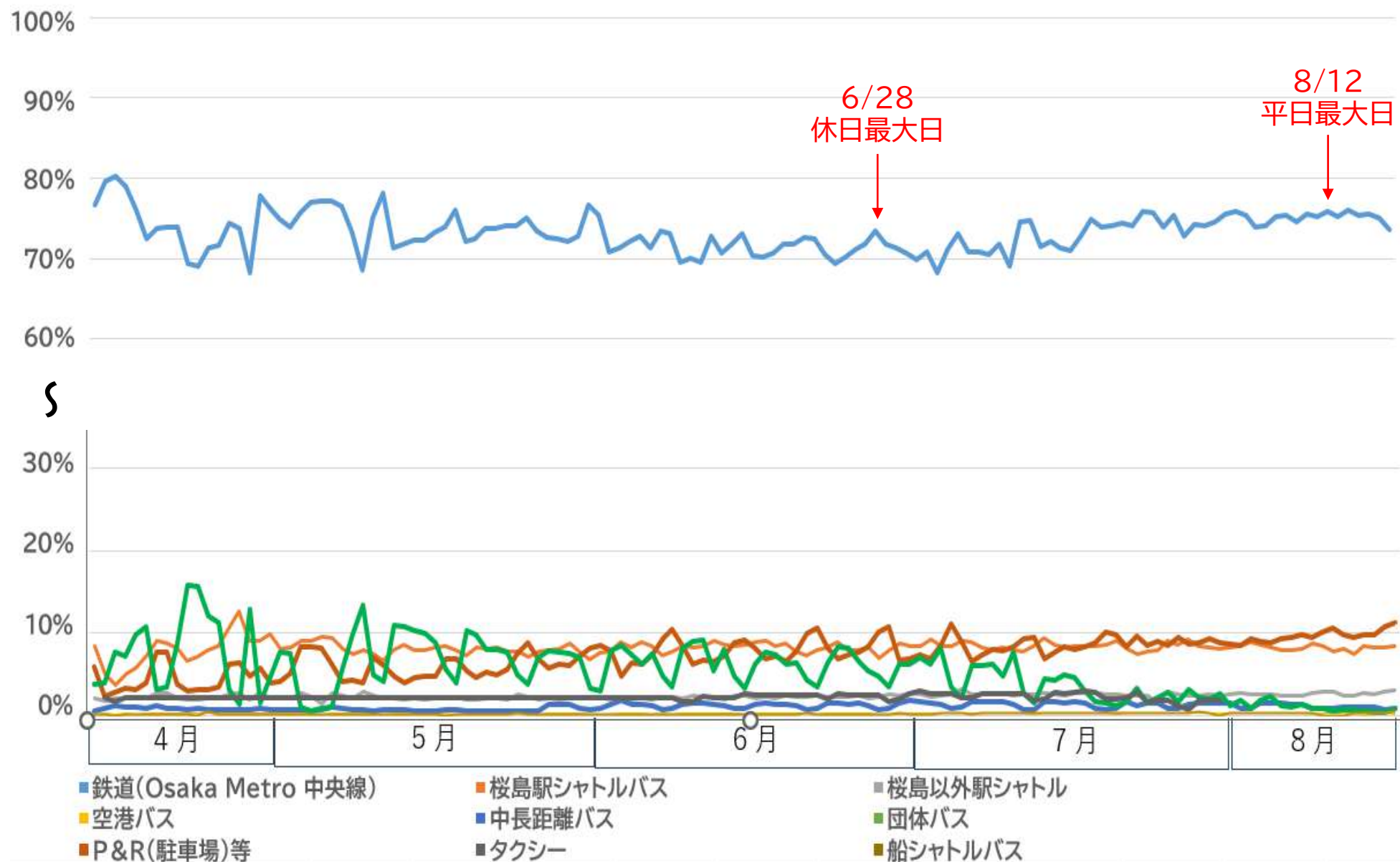
大阪・関西万博 来場者輸送実績

4月13日～8月17日



大阪・関西万博来場者輸送実績(184日)

4月13日～8月17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

開幕後の来場者に向けた取組状況

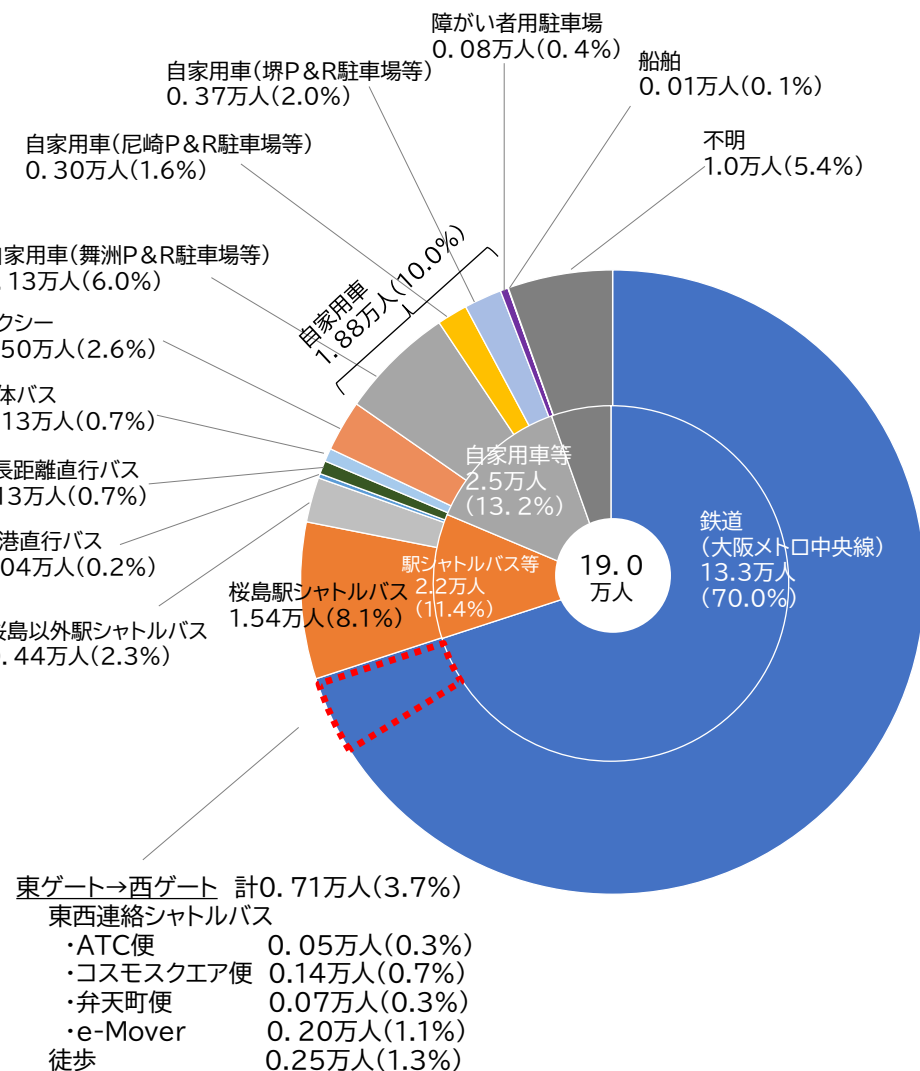
資料1

- 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

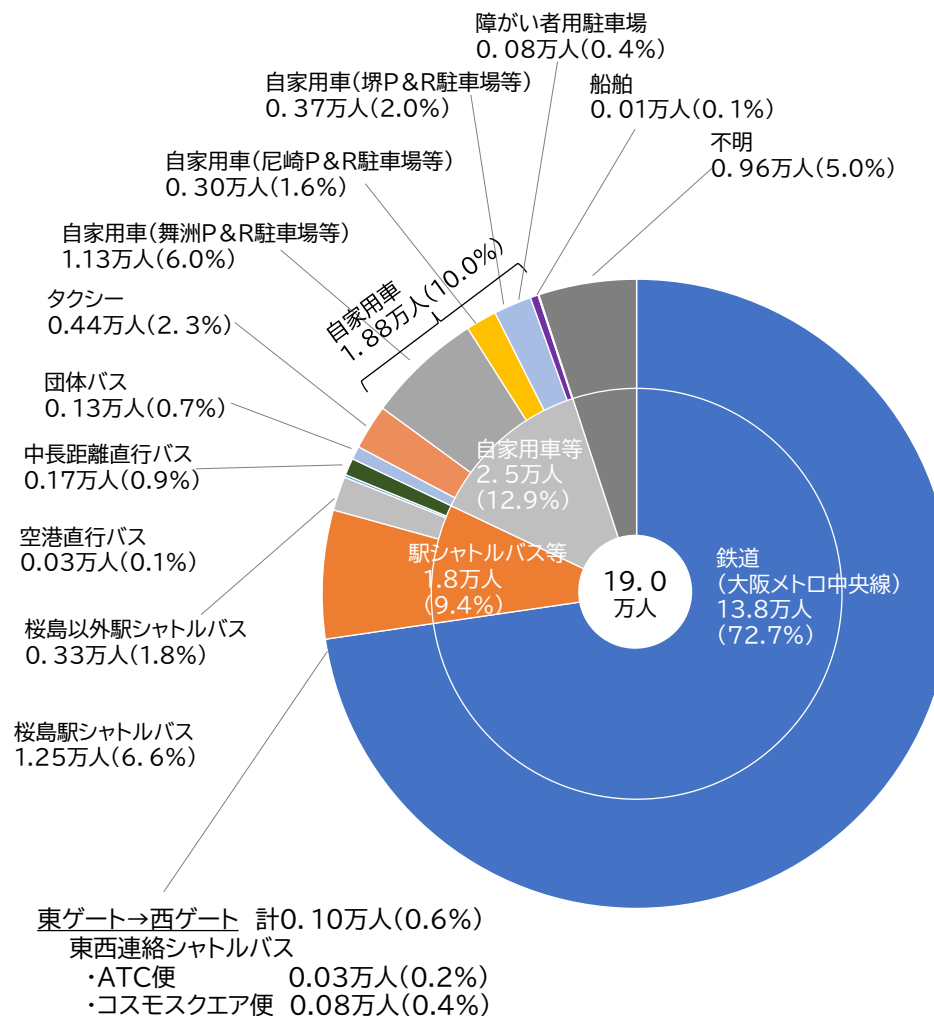
開始日・公表日	方策	内容
4/13~	【来場日の分散】 予約枠の段階的引き上げ	交通状況・ゲート運営の状況を勘案しつつ、段階的に予約枠引き上げ
5/7	【来場時期の分散】 トワイライトキャンペーンの実施	夜間券の1時間前倒し入場(17時→16時)
5/24	P&R駐車場の利用促進 ①優先レーンの設置 ②当日予約枠の開設 ③15時以降予約枠の割引 ④障がい者枠の増設	①西ゲートで優先レーンを設定し利用促進 ②前日までの事前予約制から、当日予約枠可能に ③利用率が低い午後枠の利用向上 ④予約が困難となっていた障がい者用駐車場の増設
5/25	【来場時間の分散】 アーリーゲートオープンの開始	ゲート前の混雑緩和・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朝ピーク完全予約化	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	歩行ルートの開設	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 P&R駐車場・水上アクセスの利用促進	コスモスクエア⇒夢洲(西ゲート)のバス路線開設 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 桜島シャトルバスの補強 【来場時間の分散】 店舗の営業時間延長	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始発繰り上げ・増便を実施 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
8/1	新規バス路線の開設③	弁天町駅⇒夢洲(西ゲート)のバス路線開設 ※7時30分発から13時10分発の運行時間、万博会場へ向かうルートのみ運行
8/18	万博会期末の繁忙期に備えた輸送体系の変更 (第1回)	舞洲万博P&R・堺万博P&Rシャトルバスの往路の朝早い時間、復路の夜20時以降の時間について増便、ATC及びコスモスクエア駅発着のシャトルバスの復路便の廃止と往路便のダイヤの見直し
9/13 (予定)	万博会期末の繁忙期に備えた輸送体系の変更 (第2回)	①舞洲万博P&R駐車場C・Dの開設 ②ATC便はコスモスクエア便に統合し廃止

8月12日 往路・復路別の来場者輸送実績(暫定値)

8月12日 機関分担率(往路)



8月12日 機関分担率(復路)



※端数調整を行っているため、合計は一致しない

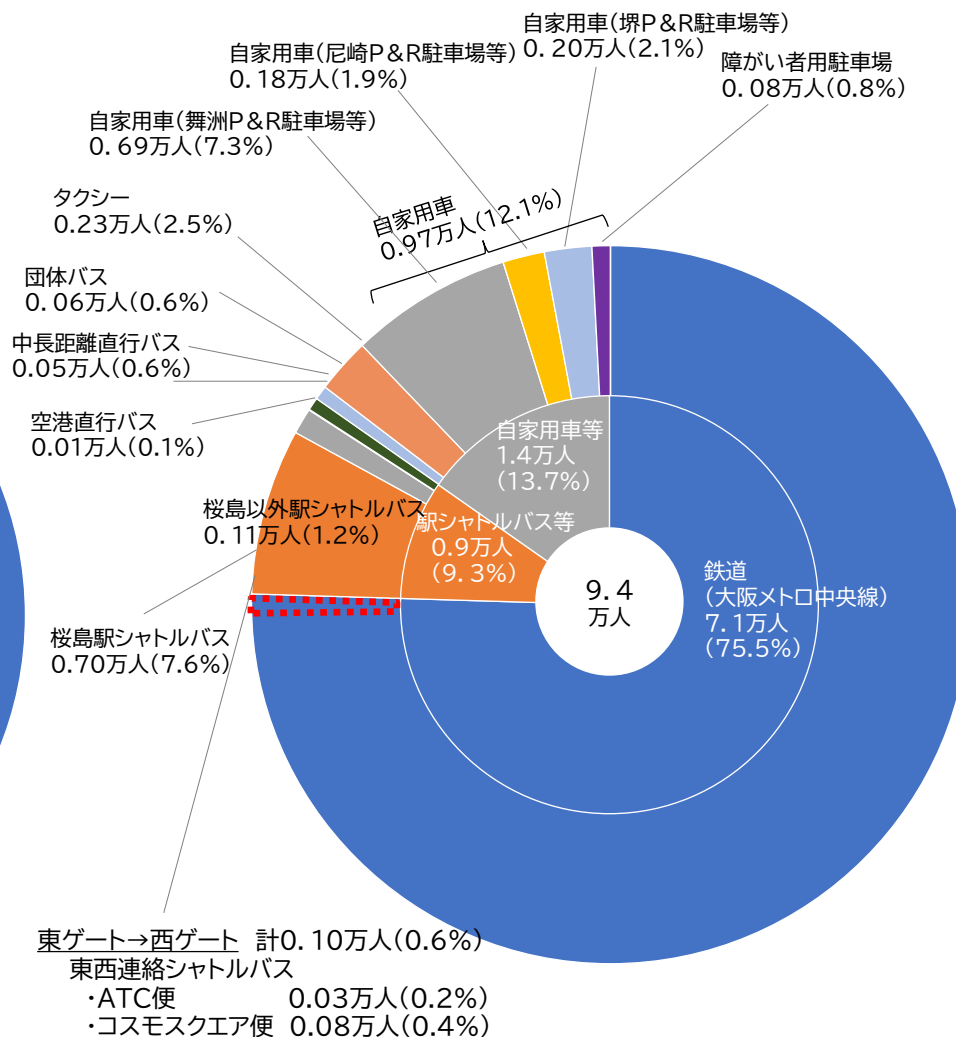
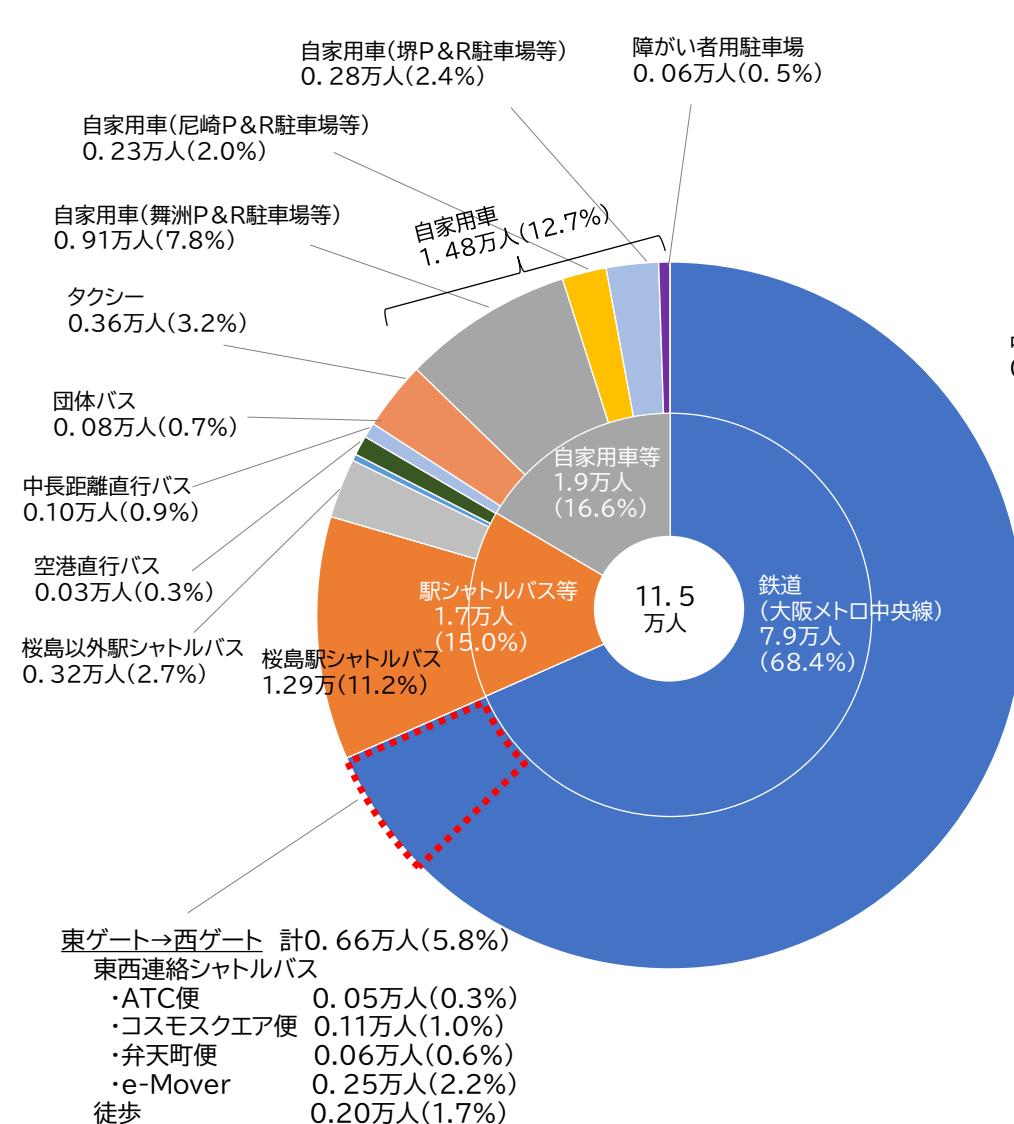
※公益社団法人2025年日本国際博覧会協会にて暫定値推計

※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

8月12日 往路・復路別ピーク時間帯の来場者輸送実績(暫定値)

8月12日 6時台～11時台の機関分担率(往路)

8月12日 20時台～23時台の機関分担率(復路)



※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

需要想定と実績値の比較対照(実績数値:8月12日)

想定約 約22.7万人
実績約 約19.0万人

資料2-①

○5時台～11時台

実績 115,885人 ① [61.0%]

実績を22.7万人に換算 138,388人 ② [61.0%]

想定 151,090人 ② [66.6%]

○20時以降

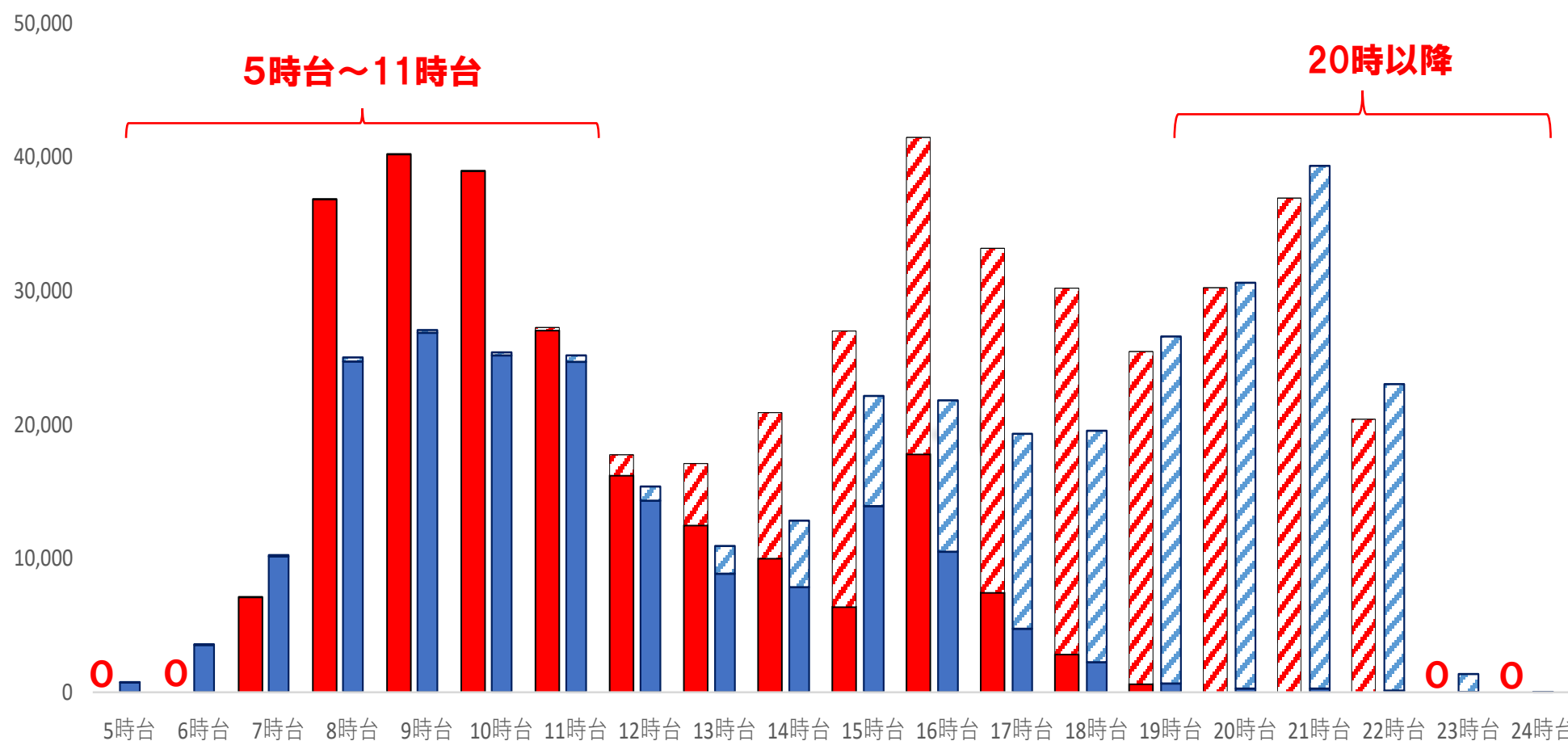
実績値 93,646人 ① [49.3%]

実績値(22.7万人に換算) 111,831人 ② [49.3%]

想定 87,943人 ② [38.7%]

① [] 内の%は、8月12日の来場者数約19.0万人に占める割合。

(人) ② [] 内の%は、想定来場者数22.7万人に占める割合。



【凡例】

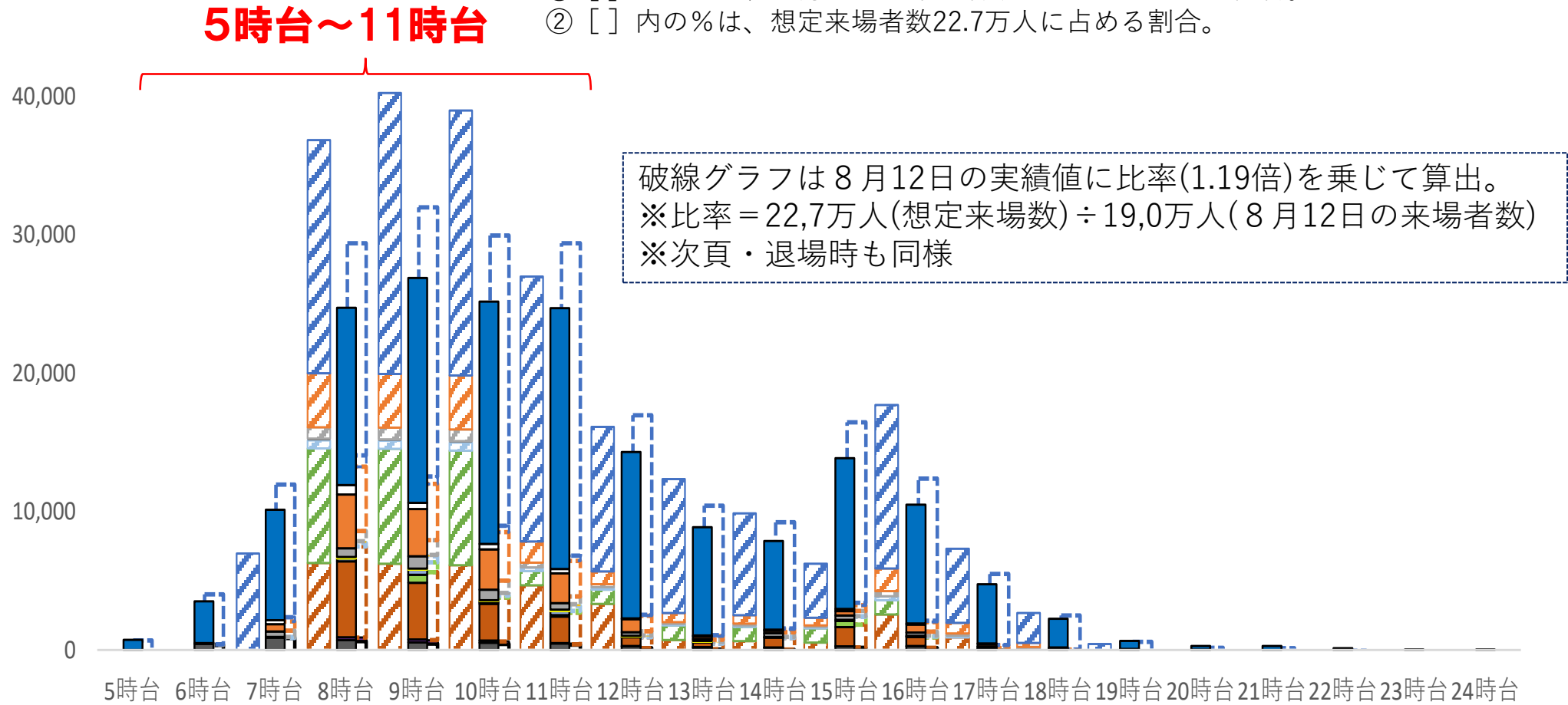
■ 来場(需要想定) □ 退場(需要想定) ■ 実績値(来場) □ 実績値(退場)

※斜線のグラフは退場時の数値。

(人) 来場時(交通手段別)

○5時台～11時台		
実績	115,885人	① [61.0%]
実績を22.7万人に換算	138,388人	② [61.0%]
想定	151,090人	② [66.6%]

① [] 内の%は、8月12日の来場者数19.0万人に占める割合。
② [] 内の%は、想定来場者数22.7万人に占める割合。



【凡例】

- 鉄道

■桜島駅以外のシャトルバス

■団体バス

■タクシー
- 東西連絡シャトルバス

■空港バス

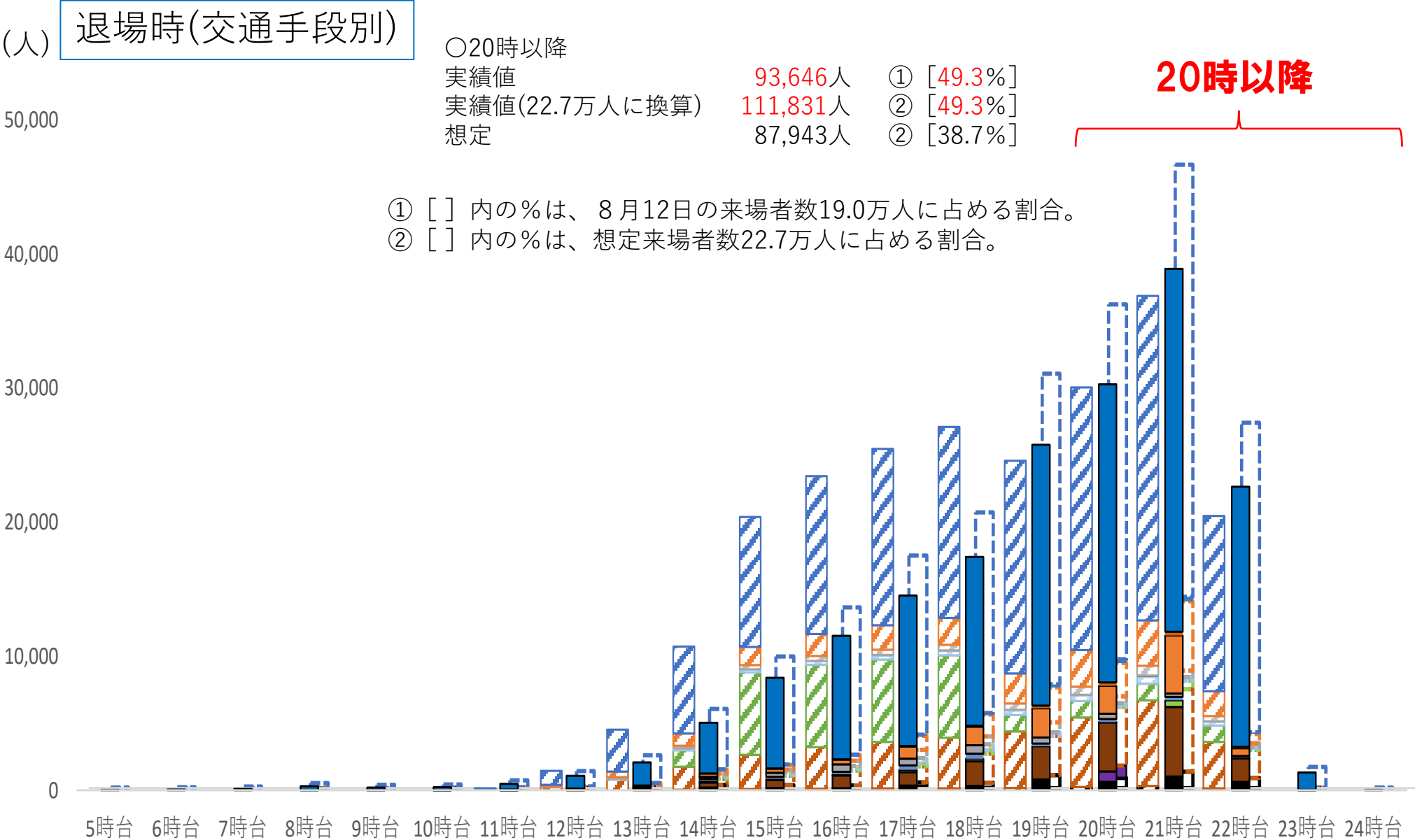
■P&Rシャトルバス(舞洲・堺・尼崎)

■船シャトルバス
- 桜島駅シャトルバス

■中長距離バス

■障がい者用駐車場

※斜線のグラフは需要想定の数値、破線のグラフは8月12日の実績値を基に来場者数22.7人とした数値。



【凡例】

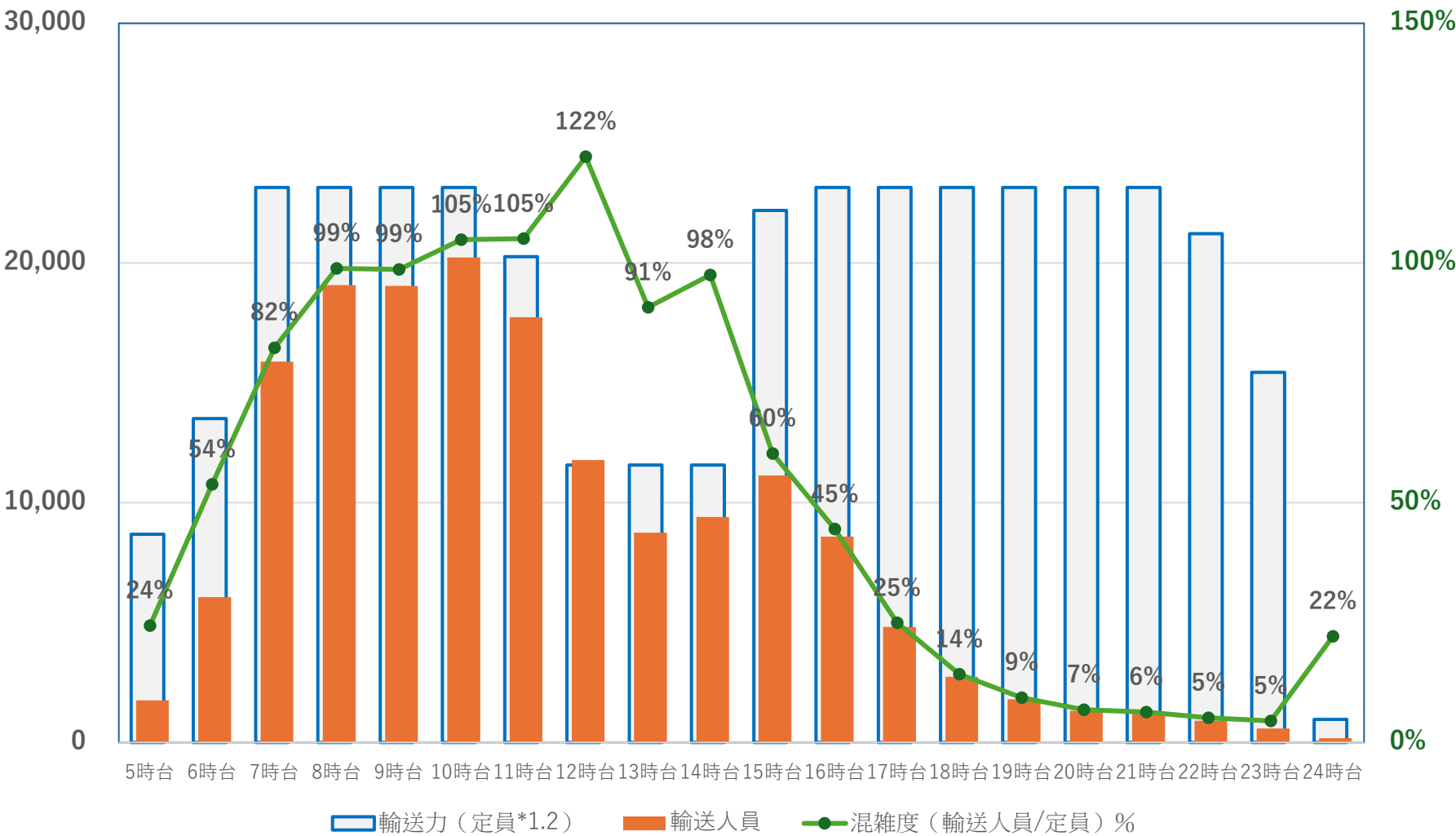
- 鉄道
- 桜島駅以外のシャトルバス
- 団体バス
- タクシー
- 東西連絡シャトルバス
- 空港バス
- P&Rシャトルバス(舞洲・堺・尼崎)
- 船シャトルバス
- 桜島駅シャトルバス
- 中長距離バス
- 障がい者用駐車場

※斜線のグラフは需要想定の数値、破線のグラフは8月12日の実績値を基に来場者数22.7人とした数値。

Osaka Metro中央線 輸送人員と混雑度(時間帯別:8月12日)

来場方向／弁天町➡朝潮橋間

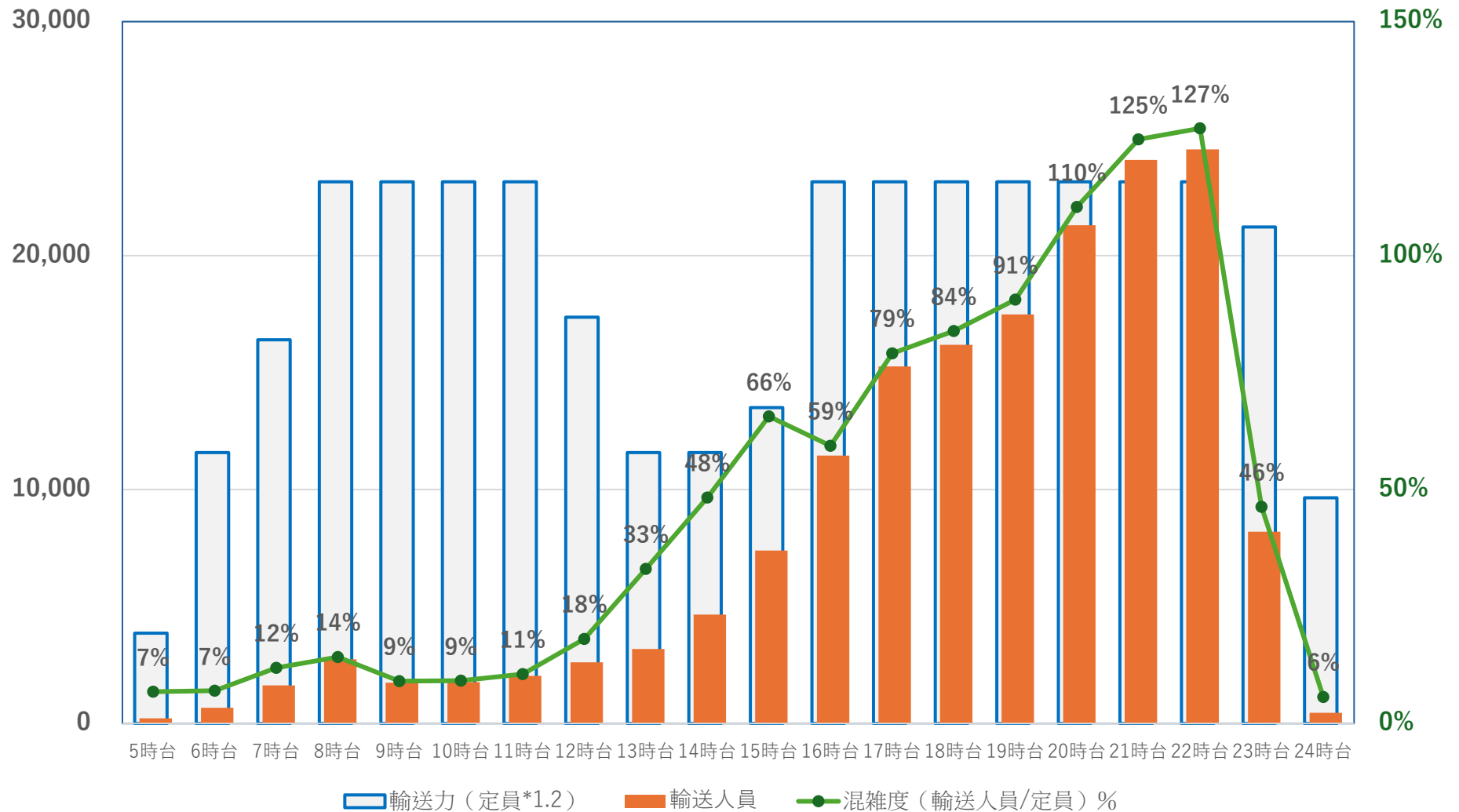
Osaka Metro中央線 輸送人員と混雑度 (お盆期間中の代表日：8月12日)



※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 (お盆期間中の代表日:8月12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8月18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)

※ 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	990人/22便	135人/3便
大阪(北)	3台	630人/14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	3,180人/75便	545人/13便

【尼崎P&Rシャトルバス】(39台)
日(最大):4,400人/ 88便
時間(最大): 850人/ 17便

【舞洲P&Rシャトルバス】(55台)
日(最大):17,150人/ 327便
時間(最大): 3,150人/ 59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/355便	4,000人/71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	24,840人/481便	4,930人/ 93便
東西連絡シャトルバス ※1便あたり1~4台で運行 ※弁天町・ATC・コスモスクエア	24台	3,960人/ 58便	890人/ 12便
空港直行バス	7台	440人/ 11便	120人/ 3便
中長距離直行バス	—	2,790/ 62便	—
小 計	151台	32,030人/ 612便	5,940人/ 108便
P&Rシャトルバス	146台	27,400人/ 532便	5,050人/ 97便
総 計	297台	59,430人/1,144便	10,990人/ 205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
- 東西連絡シャトルバス運行ルート
- 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、輸送人数、便数等の数値は、2025年8月18日の時刻表を基に博覧会協会が集約(臨時便等の不定期便は除く)

注2 鉄道の輸送能力は、2025年8月18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8月18日時点

【計画便数】

 空港直行バス:11便
 中長距離直行バス:70便

中国:6便	
発着地	便数
広島	2便
岡山	3便
出雲	1便

四国:3便	
発着地	便数
徳島	2便
香川国分寺	1便

近畿:38便	
発着地	便数
神戸三宮	22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

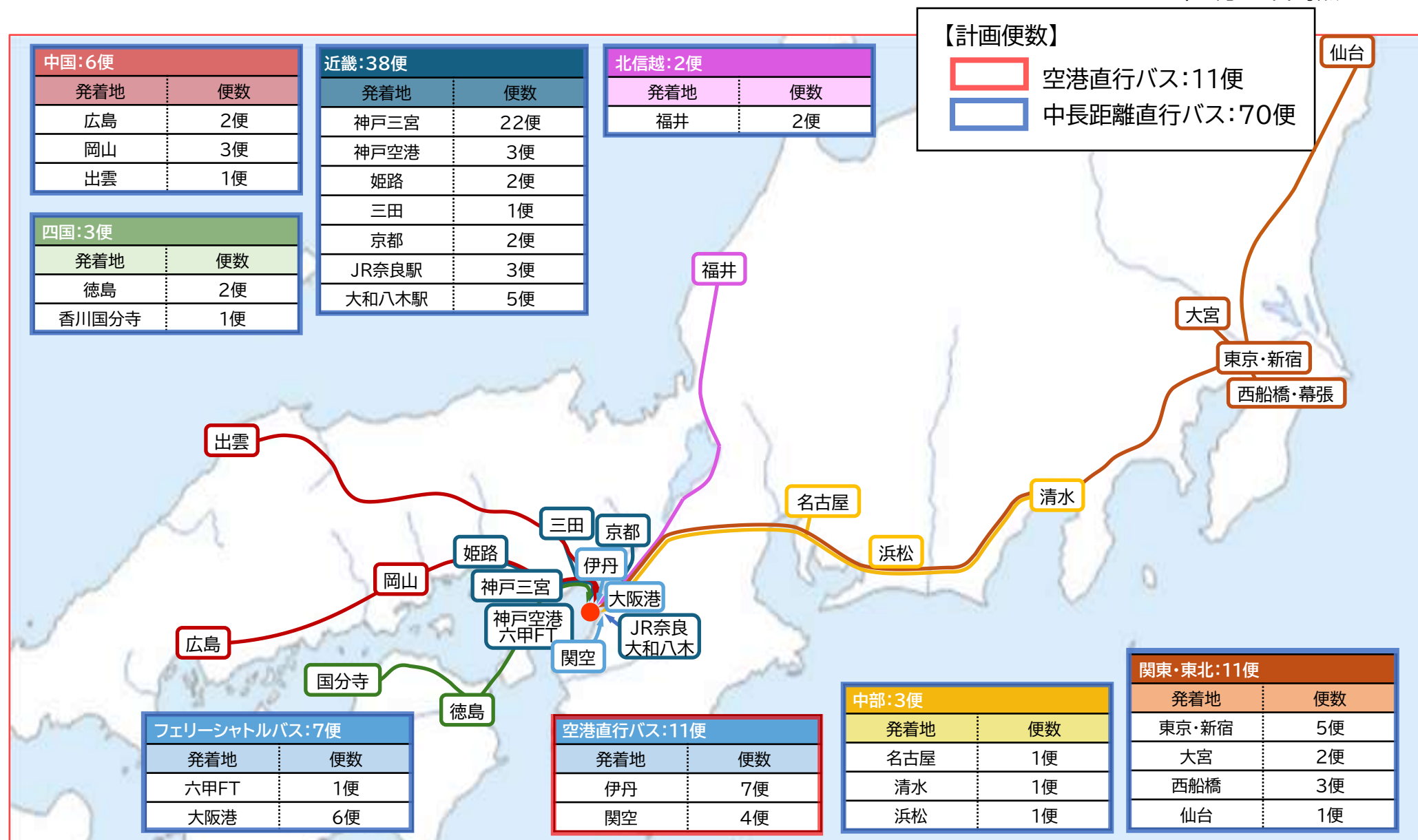
北信越:2便	
発着地	便数
福井	2便

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:11便	
発着地	便数
伊丹	7便
関空	4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8月18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量

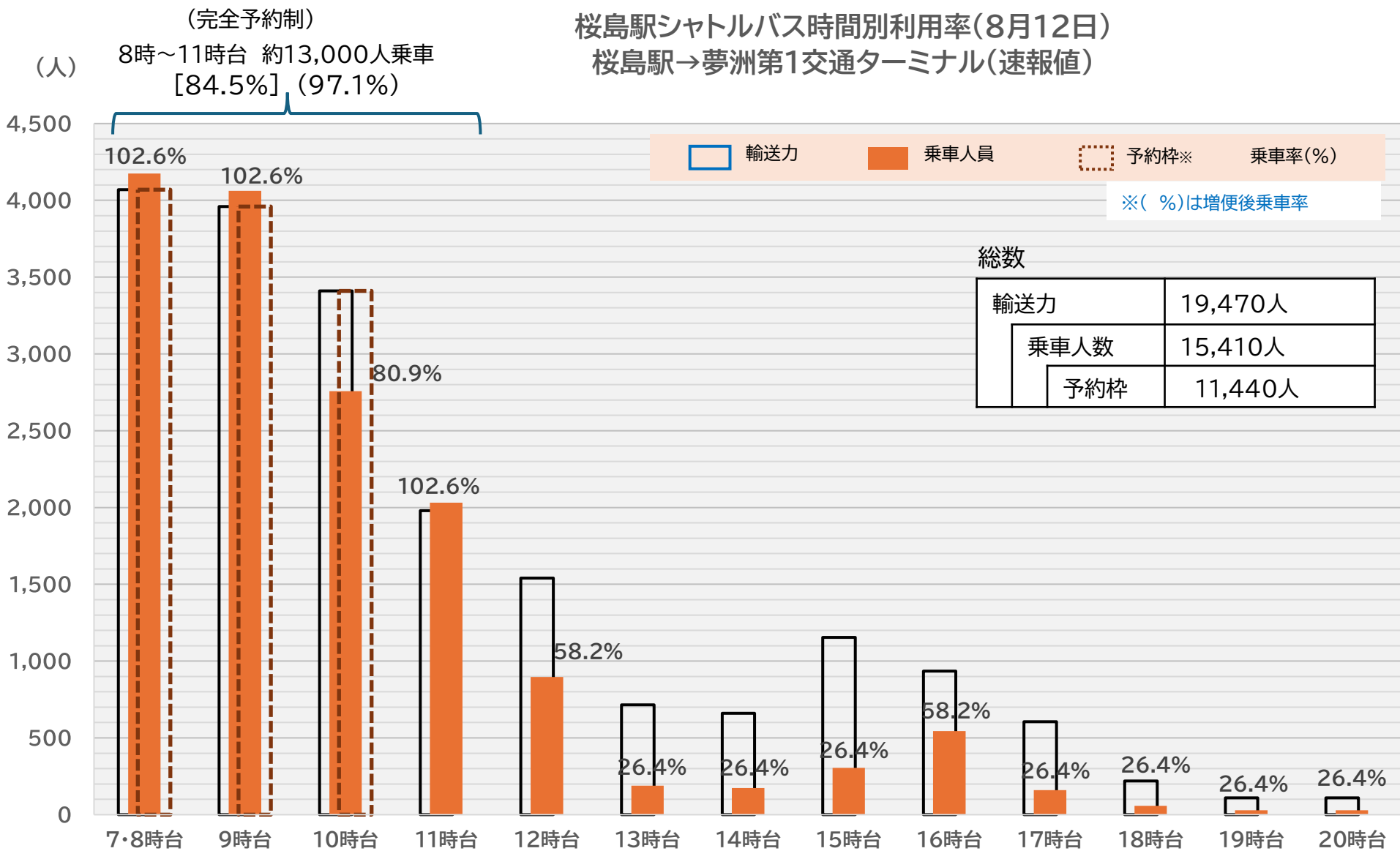
資料2-③

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量等(※ピーク時1日あたり) 2025年8月18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	2	2	90
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	38	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(神戸ベイシエラトン経由、神戸三宮経由)	3		135
	神戸三宮	22		990
	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	2	6	90
	岡山駅西口	3		135
	出雲市駅	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	11	280
	関西国際空港	4		160
合計			81	3590

※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

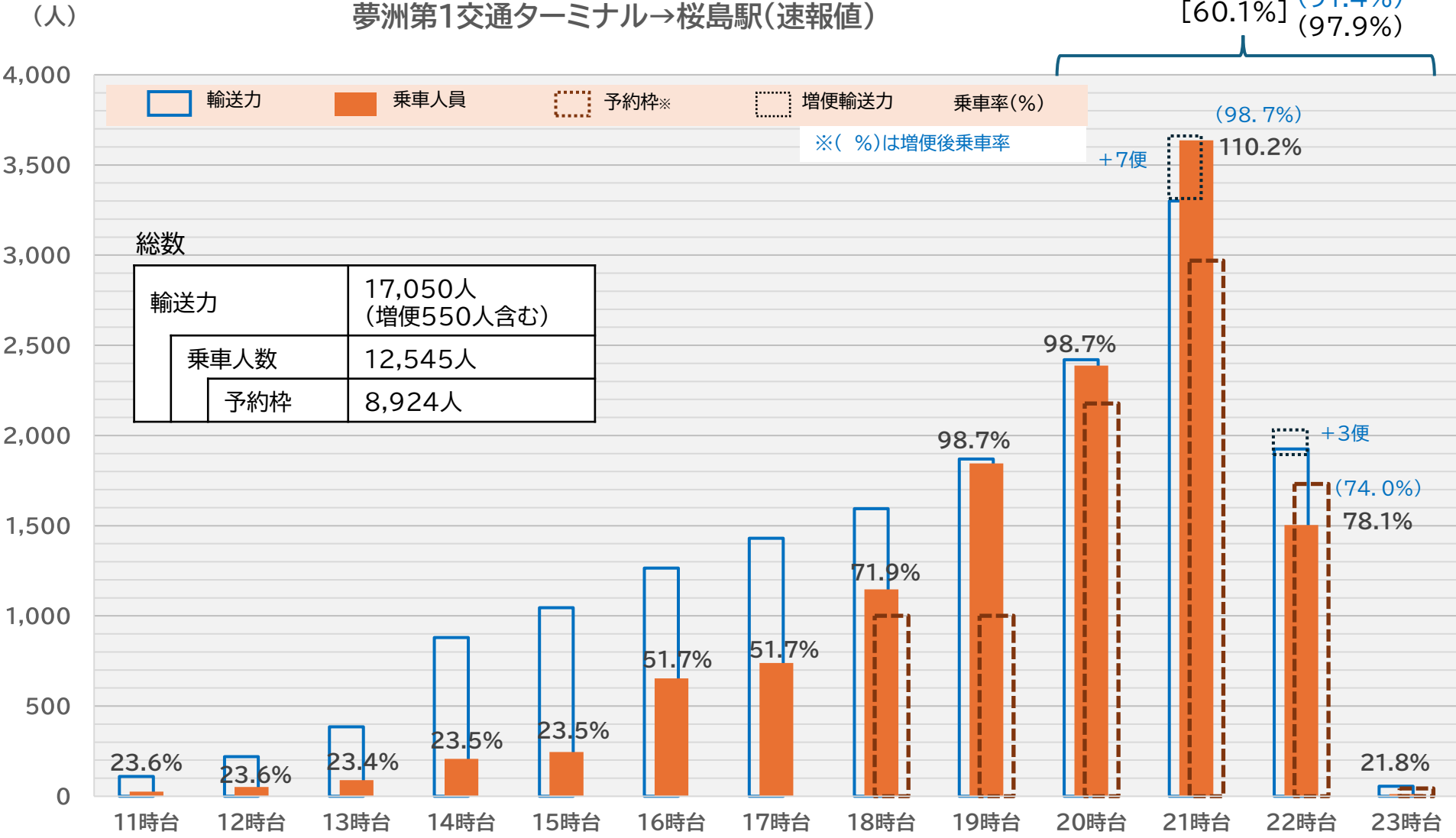


※始発～10時30分発は完全予約制
10時30分以降は時間帯別の予約枠を設定
※7・8時台、9時台の予約枠は、ほぼ売り切れ
※(%)8時～11時台の輸送力に対する乗車人員の割合
[%]往路全体の乗車人数に対する8～11時台の乗車人員の割合

桜島駅シャトルバス 乗車率(時間帯別:8月12日)

退場方向／夢洲第1交通ターミナル→桜島駅

桜島駅シャトルバス時間帯利用率(8月12日)
夢洲第1交通ターミナル→桜島駅(速報値)



(完全予約制)
20時以降 約7,500人乗車
[60.1%] (91.4%)
(97.9%)

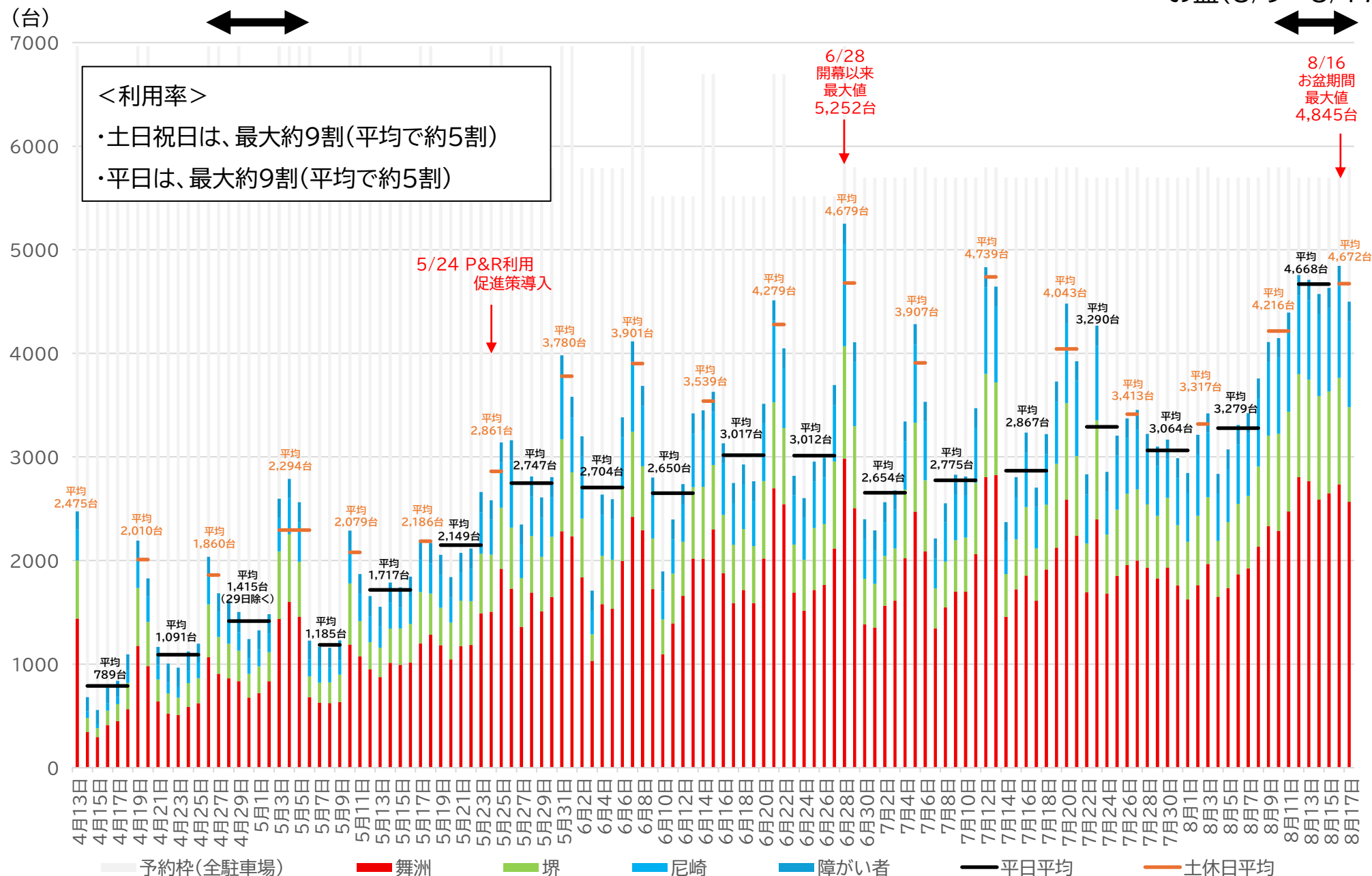
※予約枠は18時以降設定
※20時以降は完全予約制
※20時台、21時台、22時台の予約枠は、ほぼ売り切れ
※(%)20時以降の輸送力に対する乗車人員の割合
[%]復路全体の乗車人数に対する20時以降の乗車人員の割合

万博P&R駐車場等 実績値(全体:4/13~8/17)

資料2-④

GW(4/26~5/6)

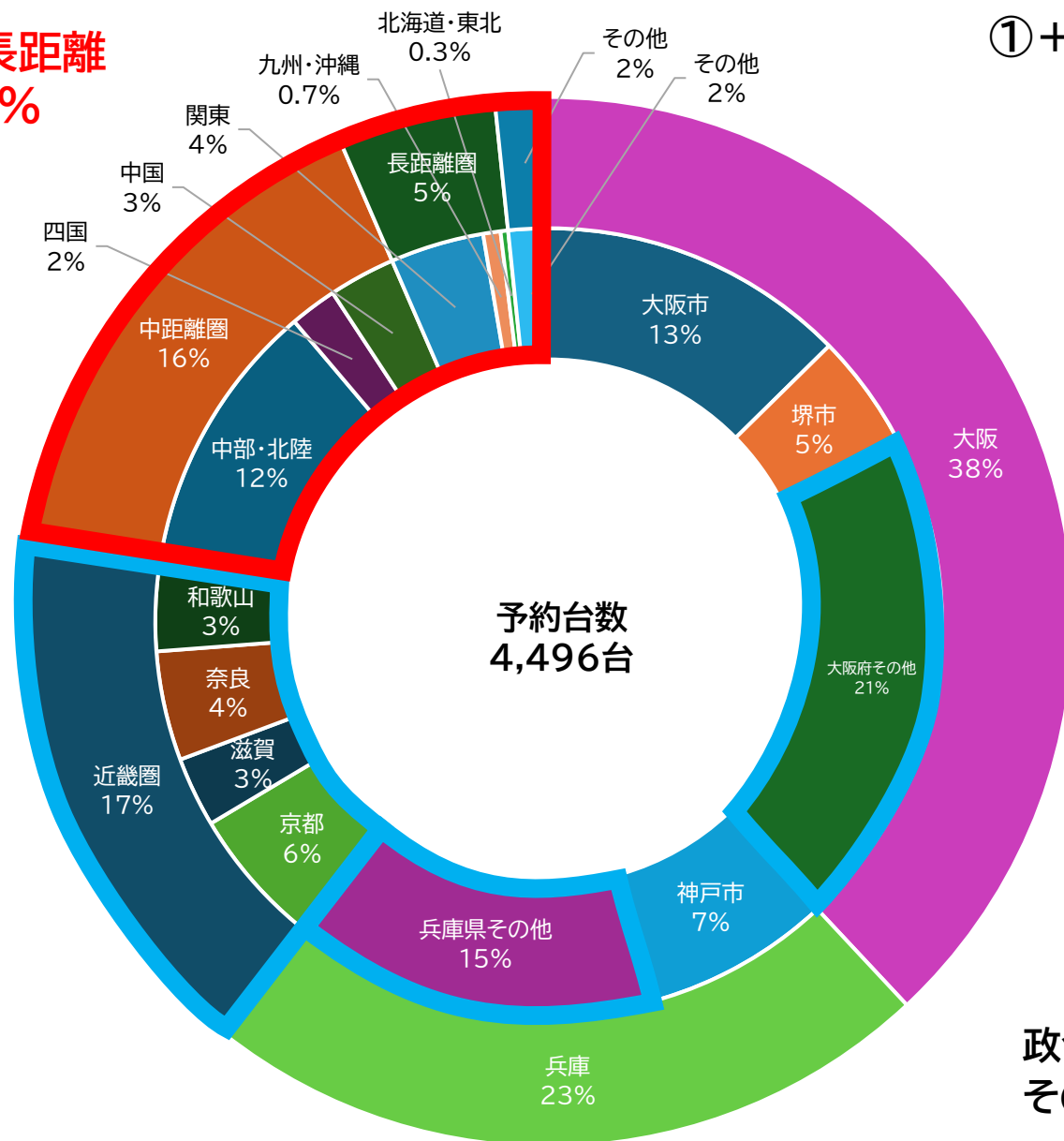
お盆(8/9~8/17)



※数値は速報版であり、今後変更する可能性がある

①中長距離
23%

①+② 75%



中長距離圏の内訳(8/12)

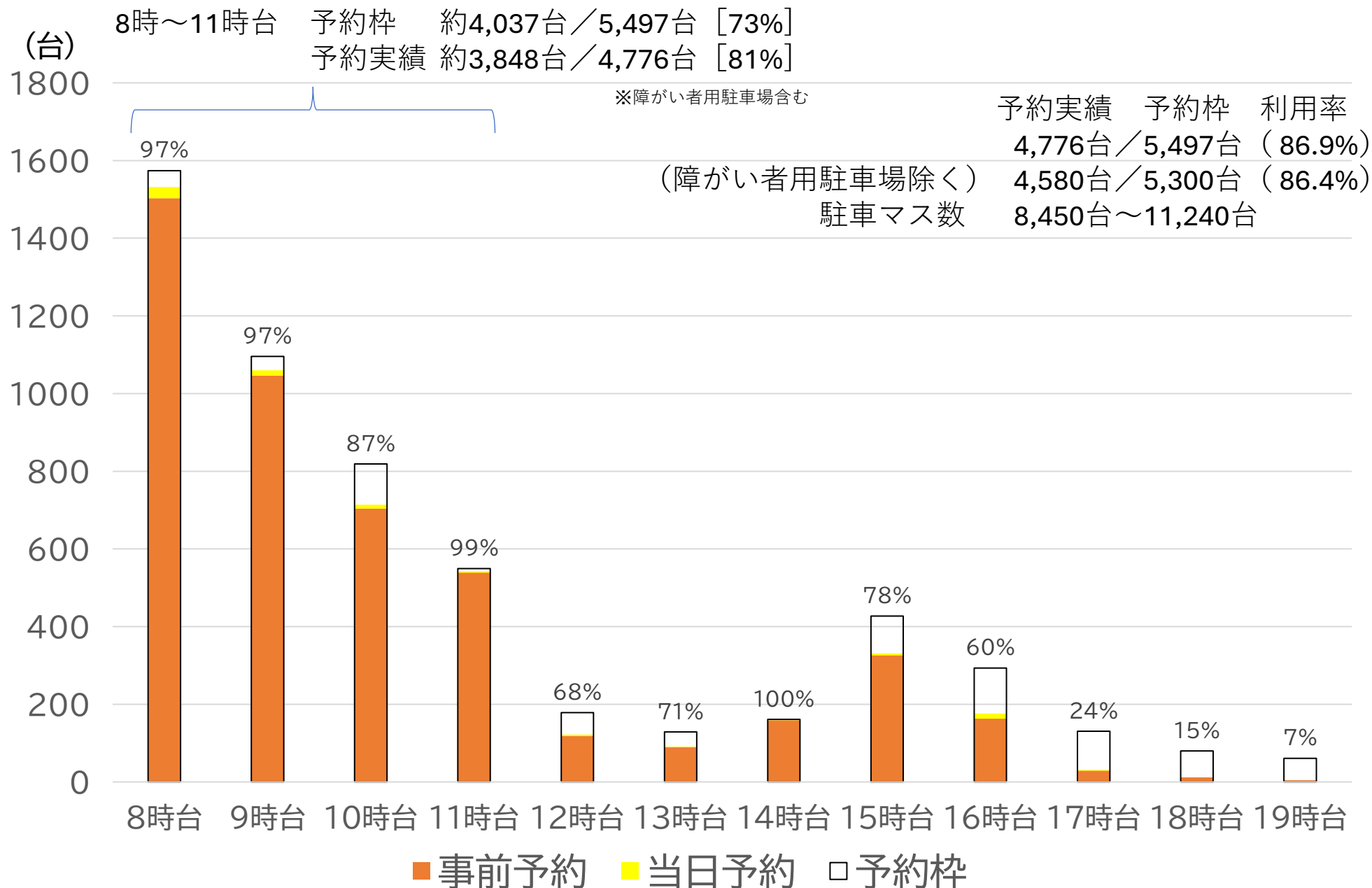
中部・北陸	11%	関東	4%
愛知県	7%	東京	1%
三重県	2%	神奈川	1.1%
岐阜県	1%	埼玉	0.4%
静岡県	1%	千葉	0.7%
石川県	0%	その他	0.3%
その他	1%		
中国	3%	九州・沖縄	0.7%
岡山県	1%	福岡	0.4%
広島県	1%	佐賀	0.0%
その他	0%	その他	0.3%
四国	2%	北海道・東北	0.3%
香川県	1%	福島	0.1%
徳島県	0%	その他	0.2%
その他	1%		

政令指定都市(大阪市・堺市・神戸市) 25%
その他都市 75%

②大阪・兵庫・近畿圏であるが
公共交通利用が不便な地域
52%

※1 大阪・兵庫、近畿圏は事前予約時に登録する台数・出発地情報より算出。
※2 中距離圏・長距離圏は予約時に登録する出発地情報・車両ナンバーより算出。
うち出発地と車両ナンバーに矛盾が生じているものは「その他」で算出。
(例: 出発地が西日本、車両ナンバーが東京など)

P&R駐車場・障がい者用駐車場(合計) 利用率(時間帯別:8月12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シャトルバス(合計:舞洲・堺・尼崎) 往復路 利用状況(時間帯別:8月12日)

資料2-④

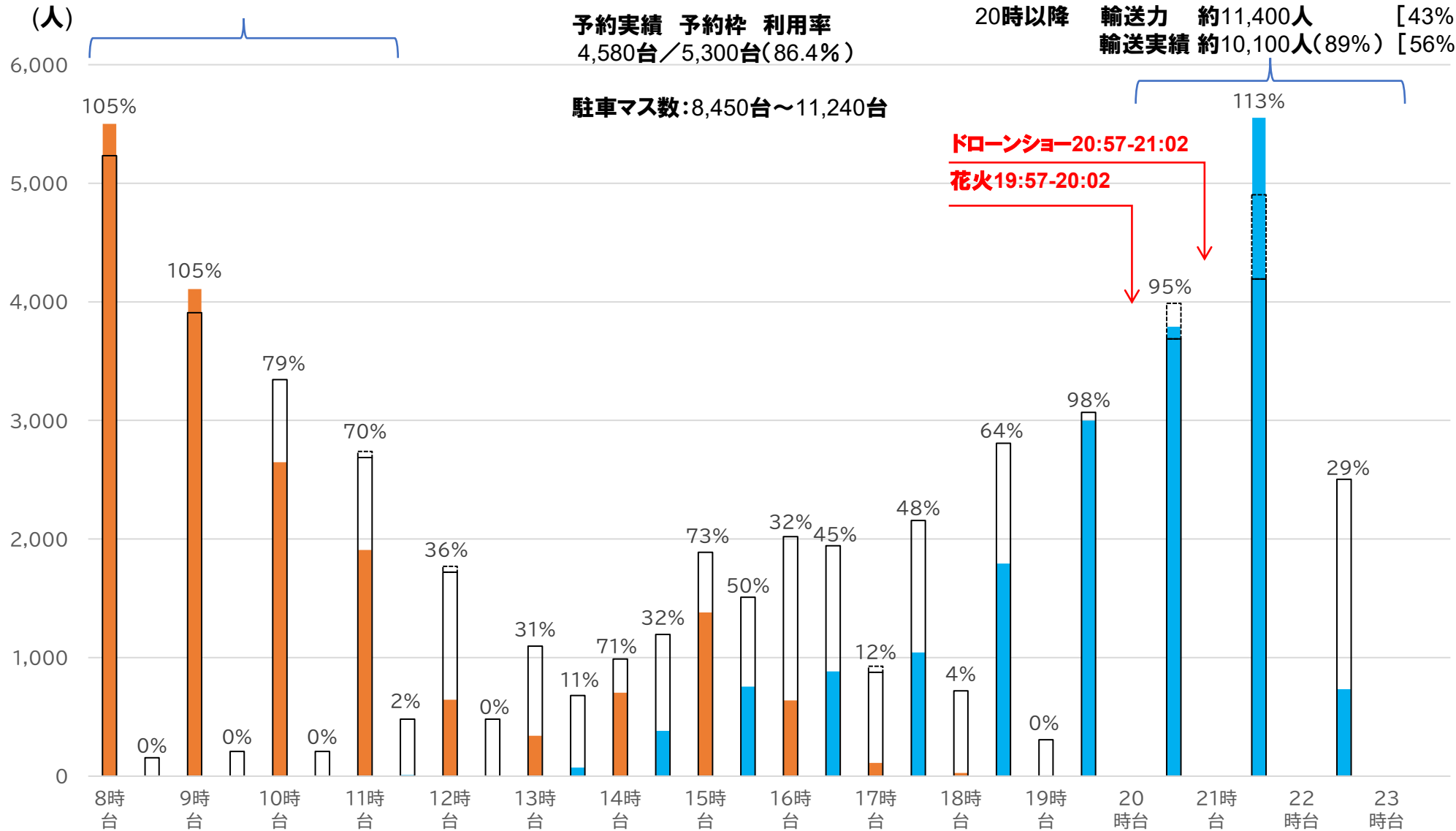
8時~11時台 輸送力 約15,200人 [61%]
輸送実績 約14,200人(93%) [79%]

(往路) 輸送力 約24,900人
輸送実績 約18,000人
(復路) 輸送力 約26,300人
輸送実績 約18,000人

予約実績 予約枠 利用率
4,580台 / 5,300台 (86.4%)

20時以降 輸送力 約11,400人 [43%]
輸送実績 約10,100人(89%) [56%]

駐車マス数:8,450台~11,240台



ドローンショー20:57-21:02

花火19:57-20:02

(%) 輸送力(往路・復路)に対する輸送実績の割合

[%] 全体の輸送力(往路・復路)に対する輸送力(8時~11時台、20時以降)の割合

- バス輸送能力(ダイヤ)
- バス輸送能力(臨時便)
- 予約人数(往路)
- 乗車人数(復路)

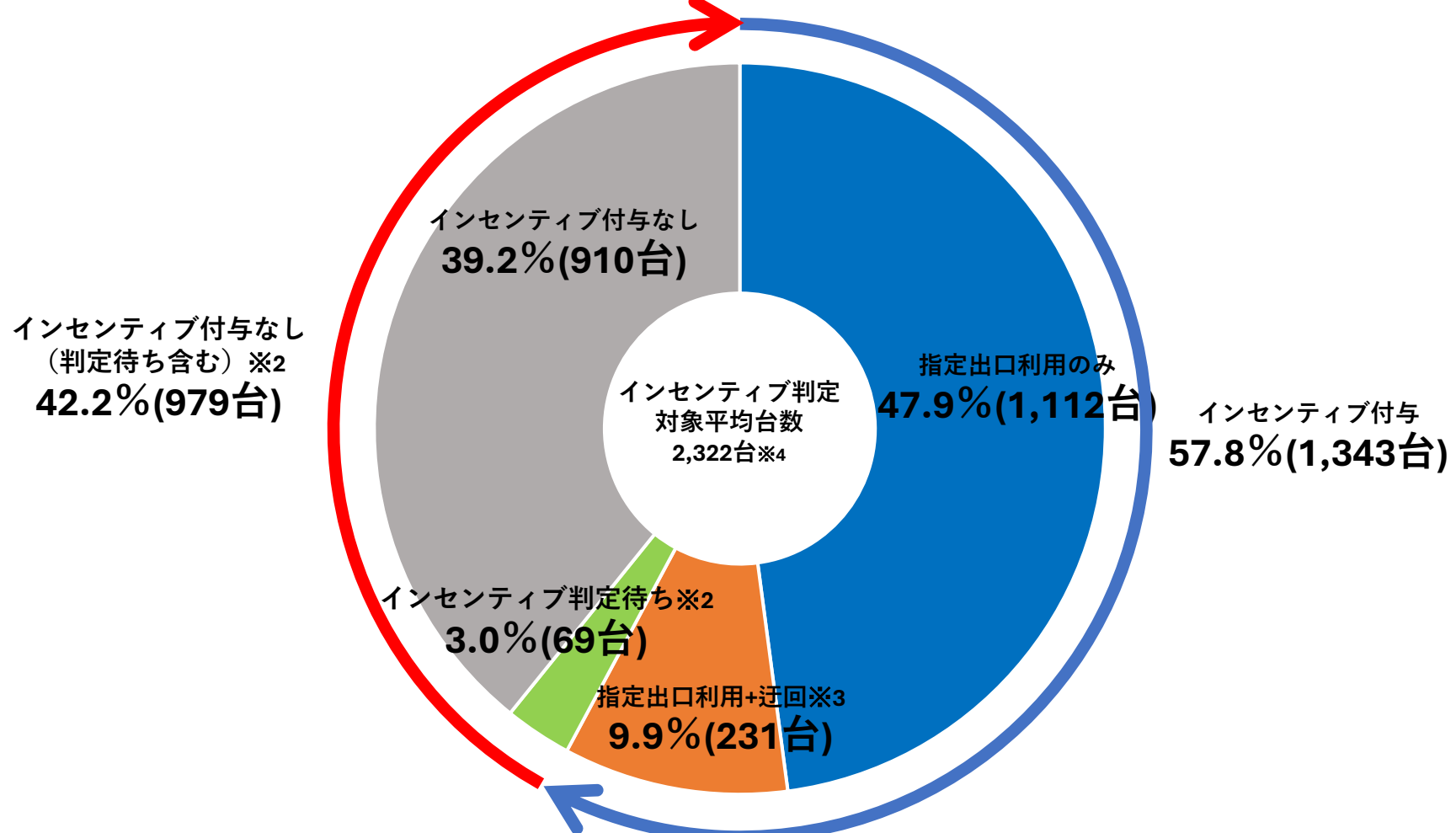
万博P&R駐車場 利用料金のインセンティブ付与状況

○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・土休日ともに平均6割程度。

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
指定出口のみ	48.2%	47.4%	47.9%
指定出口+迂回	10.1%	9.8%	9.9%

<4月13日～8月17日の平均>



※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)

会場周辺における想定交通と実績比較(8月12日)

(休日・来場方向)

計画:団体バス:300台

実績:団体バス: 27台

舞洲自家用車:6,240台

舞洲自家用車:2,796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

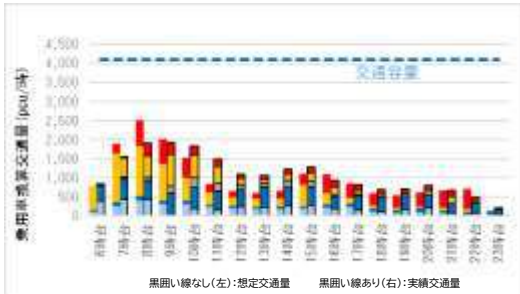
○:交通容量4100pcu/h(東流入左直車線)

>最大想定交通量:2517pcu (8時台)

(一般536+万博1981)

>最大実績交通量:1927pcu (9時台)

(一般777+万博1150)



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:1031pcu(8時台)

(一般179+万博852)

>最大実績交通量:814pcu(8時台)

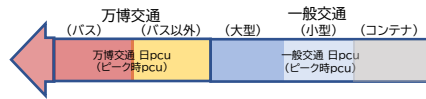
(一般433+万博381)



舞洲

夢洲

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。

咲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146pcu (8時台)

(一般62+万博84)

>最大実績交通量139pcu (15時台)

(一般139+万博0)



咲洲トンネル西交差点(南→西左折)

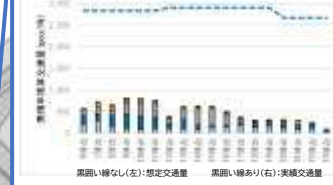
○:交通容量2832pcu/h

>最大想定交通量217pcu (8時台)

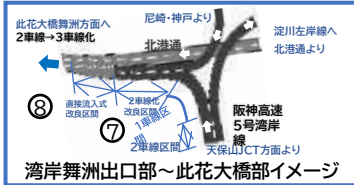
(一般179+万博38)

>最大需要(実績)809pcu(7時台)

(一般713+万博96)



至大阪市内方面



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 1597pcu(8時台)

>最大実績交通量 1118pcu(8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

万博期間中の阪神高速における交通状況

資料2-④



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)
【R7.4.13~8.12】 - 【R6.4.14~8.13】

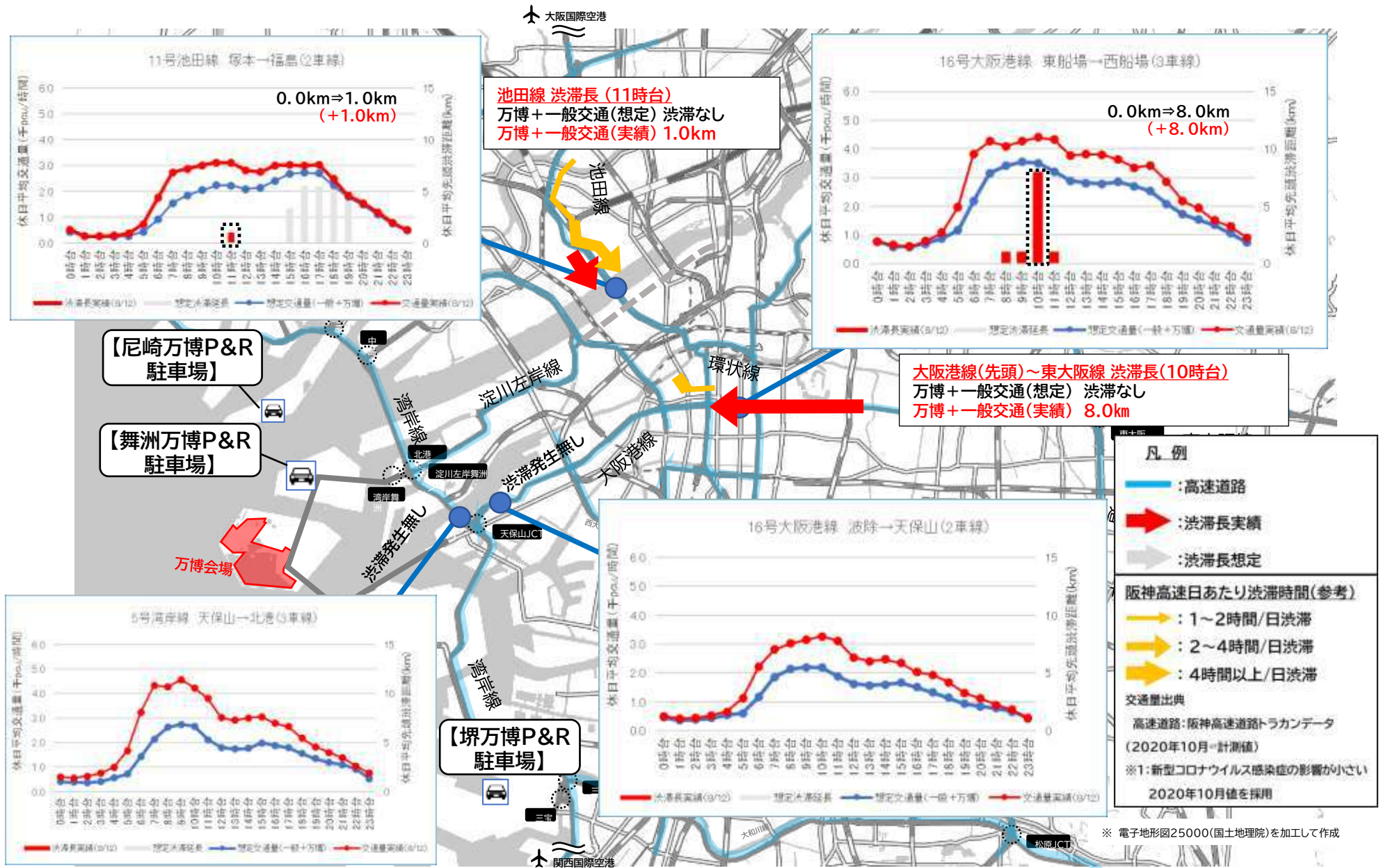


渋滞状況図(R7.8.1~12平日平均)

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

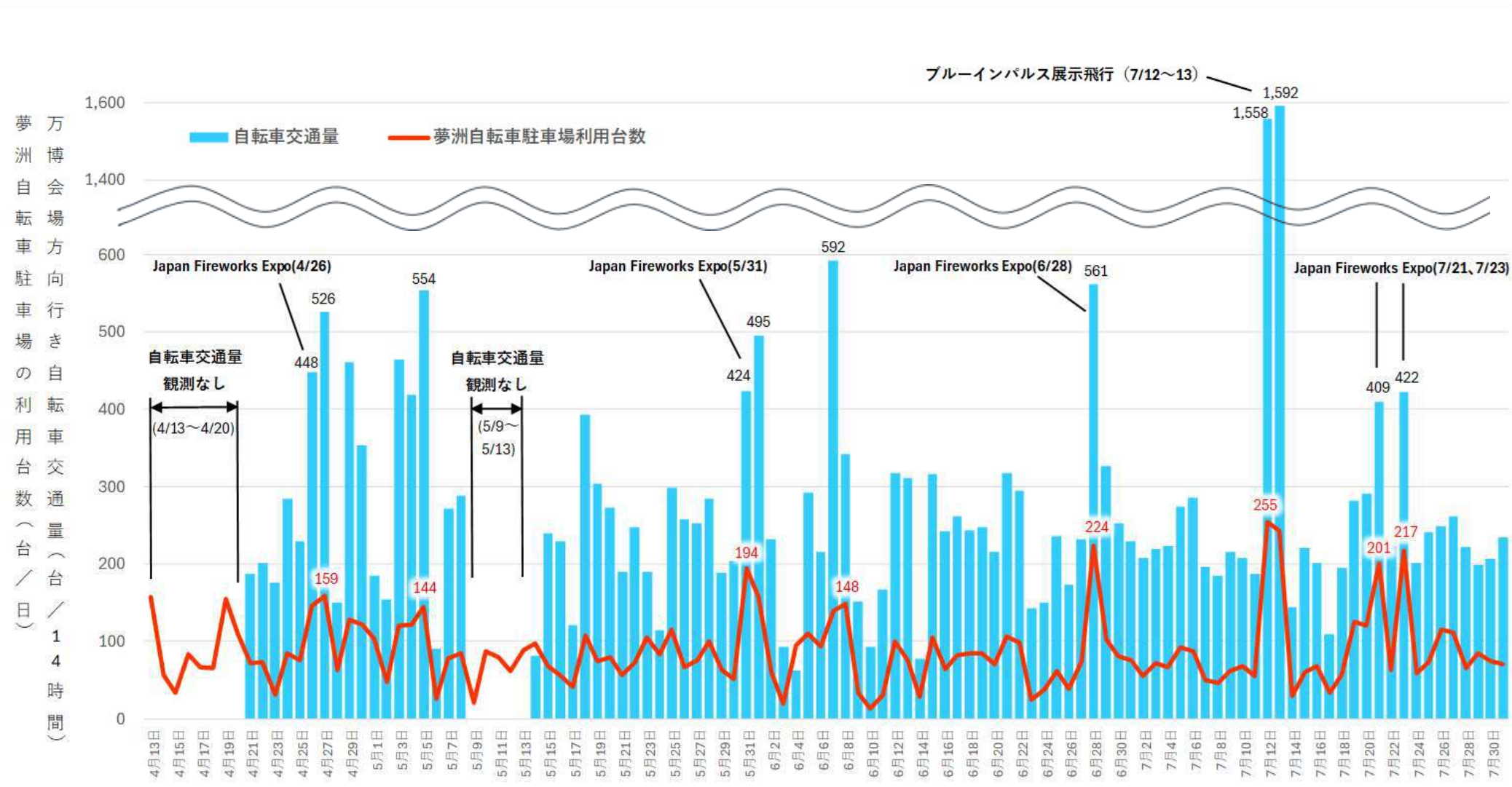
阪神高速における想定交通と実績比較(8/12)(休日)

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



夢洲自転車駐車場利用台数と淀川リバーサイドサイクルライン自転車交通量（万博会場方面行き）

資料2-⑤



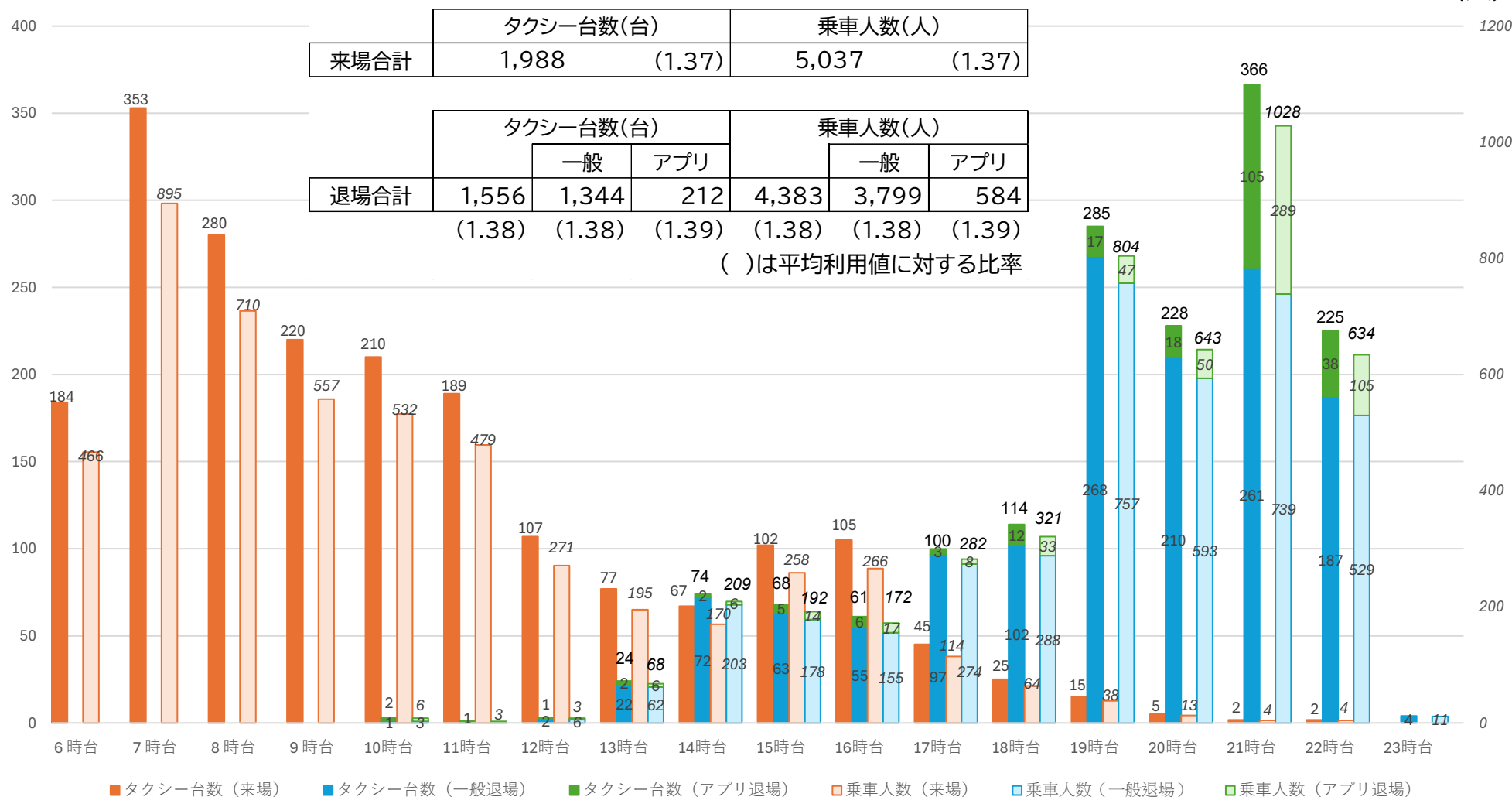
夢洲自転車駐車場利用台数：公益社団法人 2025 年日本国際博覧会協会
自転車交通量：近畿地方整備局（A1カメラによる観測：8～22時の14時間、大阪・関西万博営業時間の前1時間）
A1カメラの観測地点：大阪府大阪市此花区常吉2丁目地先
※次の月日の自転車交通量は、一部データ欠損あり。4/21、5/14、5/23、6/3、6/4、6/6

タクシー台数及び乗車人数の推計(時間帯別、来場・退場別)(8/12)

- ・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1.4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0.8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21時台であった
- ・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3割

(台)

(人)



※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、AIカメラでカウントしたデータのほか、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

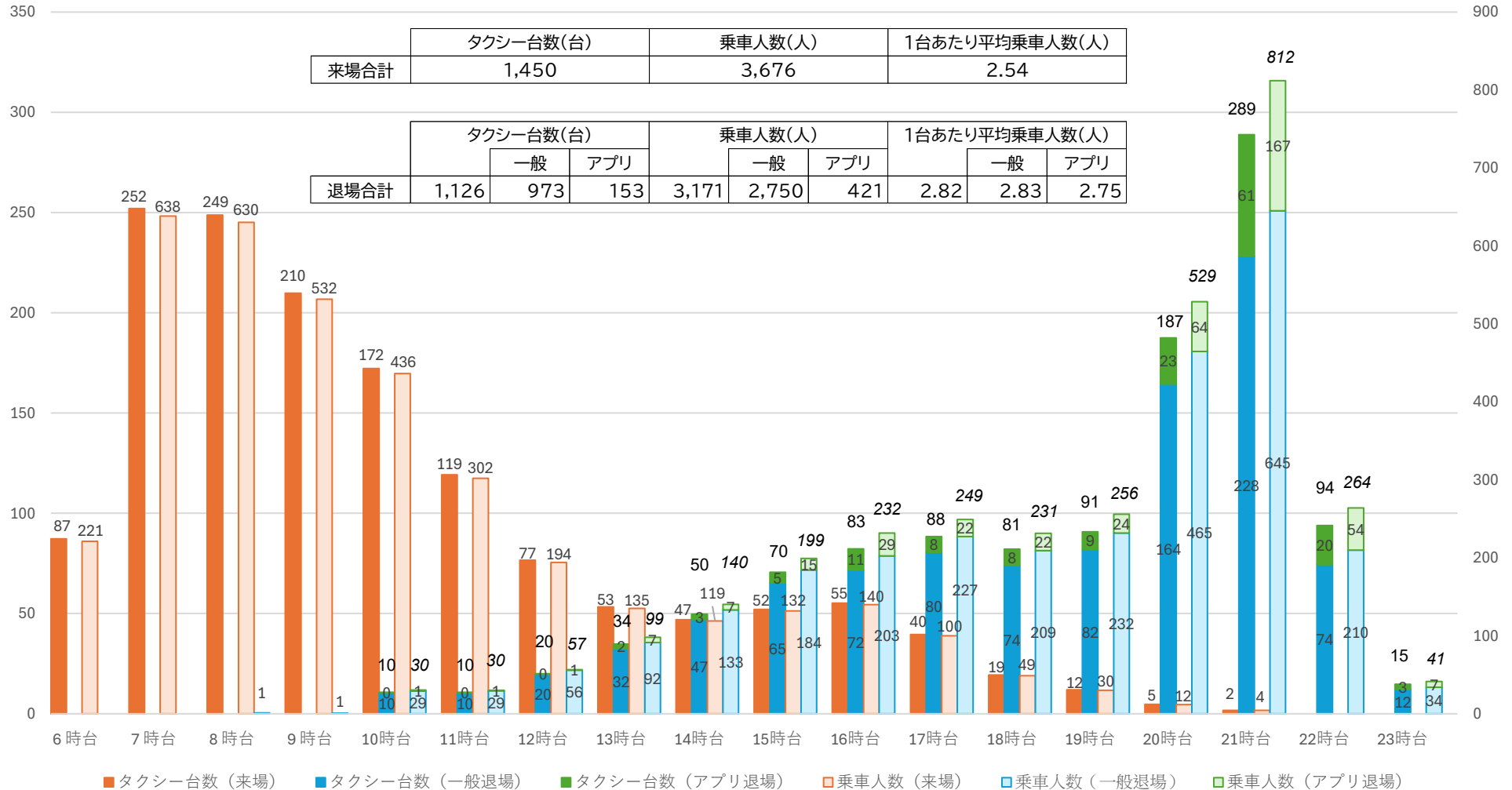
※4:乗車人員は※1、※2で算出したタクシー台数に※3で算出した1台当たりの乗車人数を乗じて推計

※5:速報版であり、今後変更する可能性がある

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1500台、約3700人、退場時約1100台、約3200人
- ・1台あたりの平均乗車人数は来場時で2.54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7時台から8時台に、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

(台) (人)



※1:タクシーの台数はAIカメラで5/8から8/17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

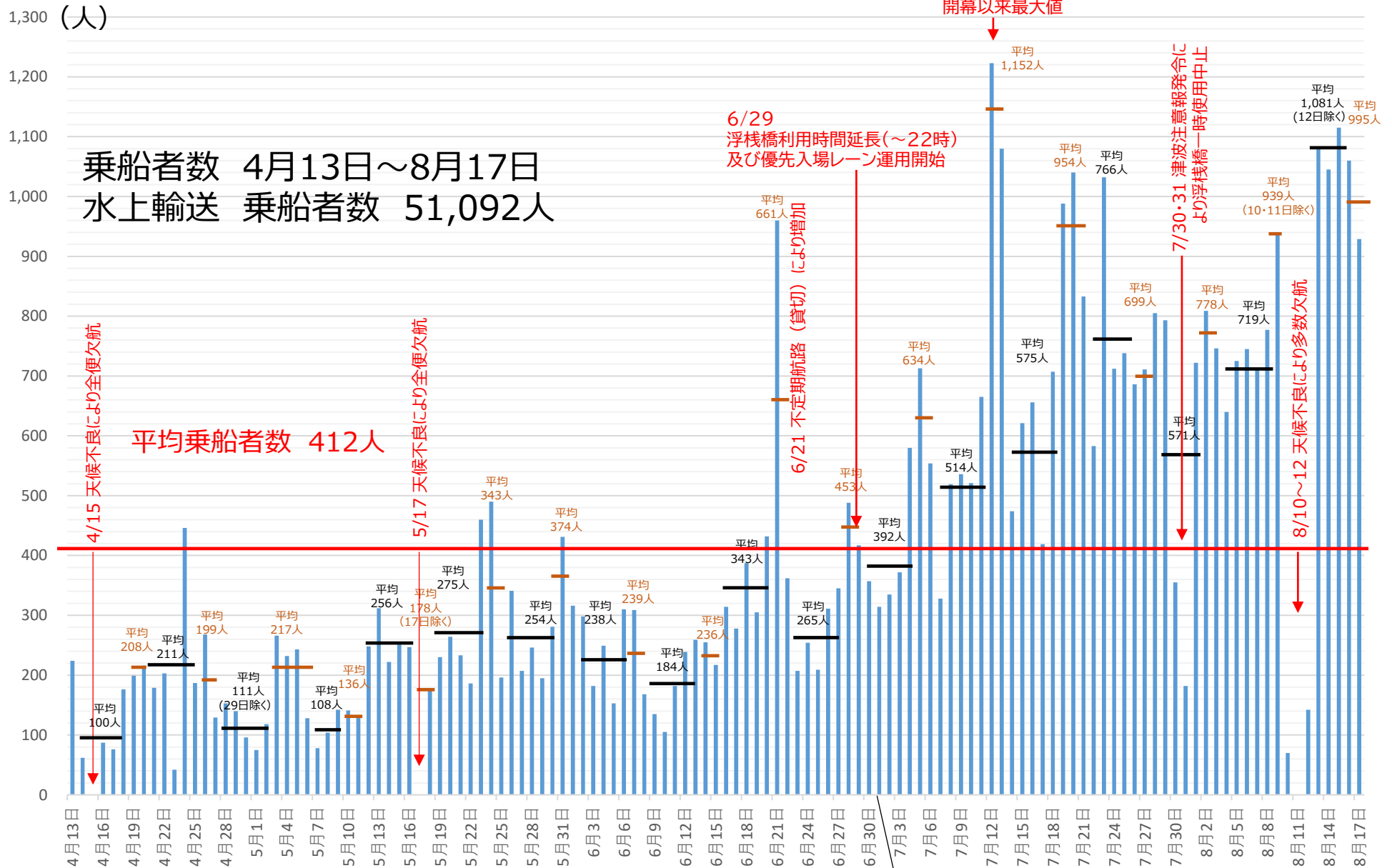
※3:1台あたりの平均乗車人数については、5日間の実地調査のタクシー台数、乗車人数より算出

※4: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台当たりの乗車人数を乗じて推計

※5:8/13の24時以降に発生した利用は除く。

※6:速報版であり、今後変更する可能性がある

船便の乗船者数(暫定値:4月13日～8月17日)



※ 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

※7月1日より、一部船社にて料金の値下げを実施

— 平日平均 — 休日平均

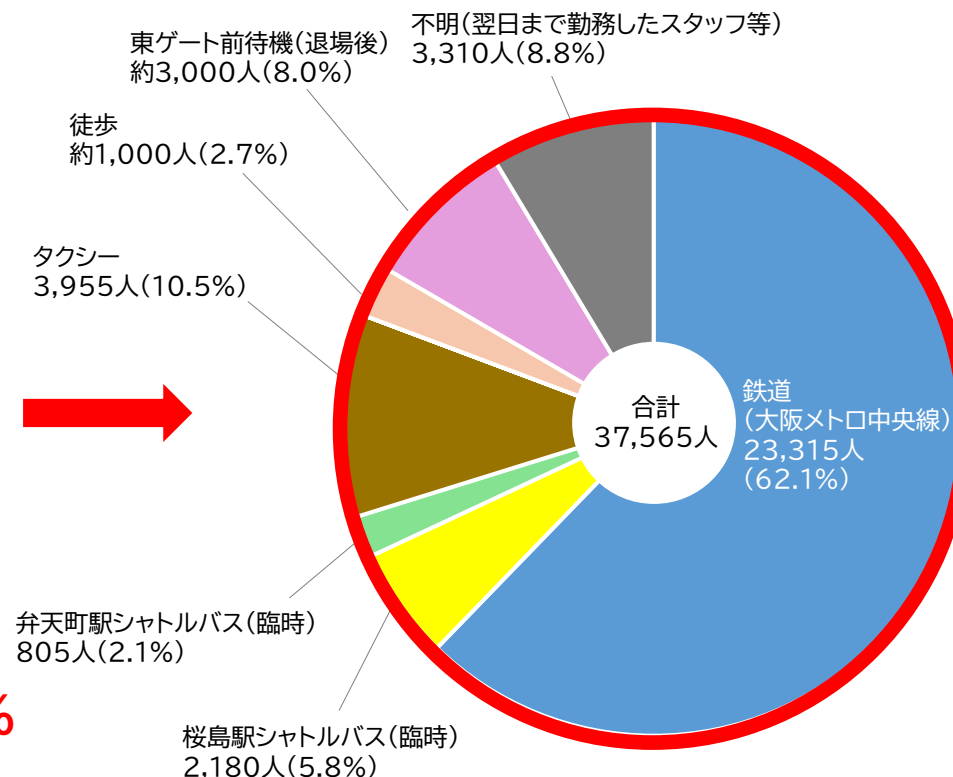
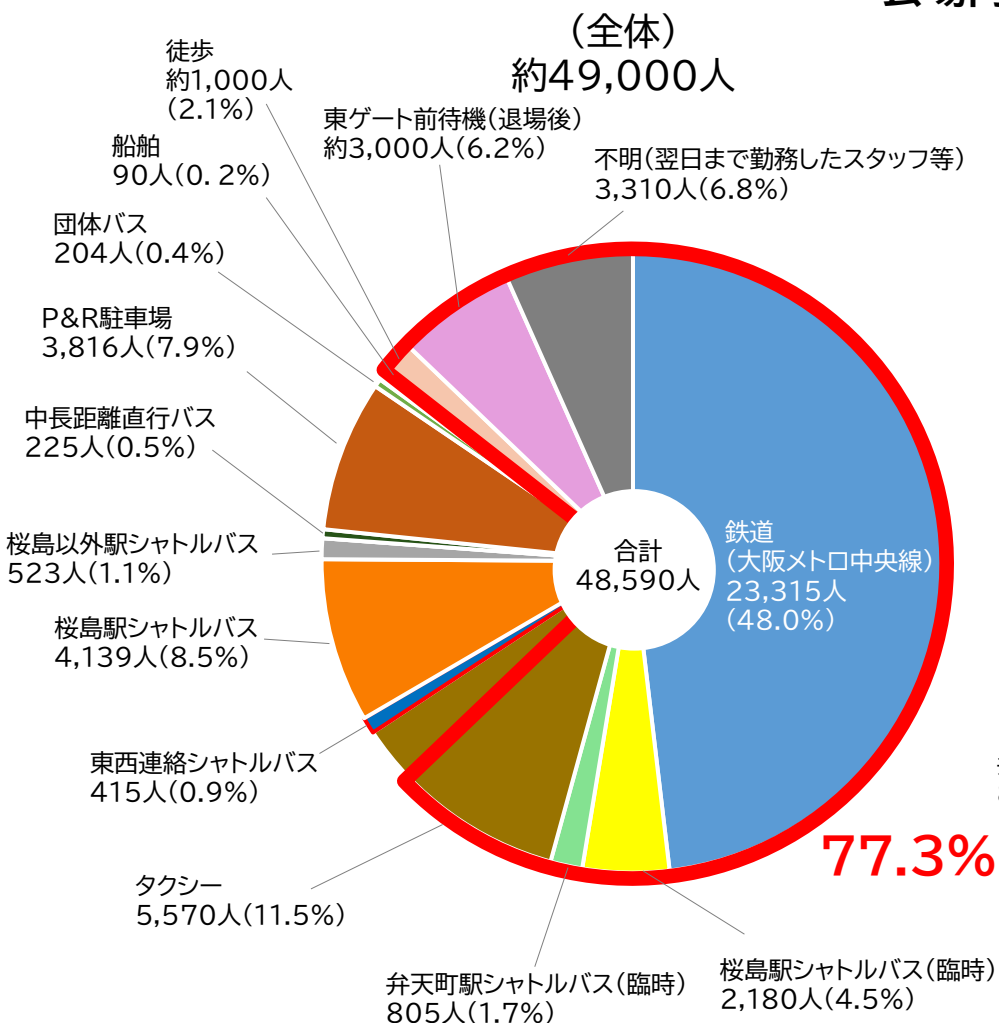
8/13～8/14 Osaka Metro輸送障害時の会場内滞在者数(推定)

時点	会場内滞在者数	事象
8/13 21:30	49,000 うち通常の交通手段で帰宅できなかった人数 38,000	21:28 Osaka Metro中央線運行停止 ※通常の交通手段: 駅シャトルバス、P&Rシャトルバス、タクシー(23時まで)等
8/14 0:00	32,000	22:10 中央線 夢洲～コスモスクエア間のピストン輸送開始 23:40 桜島駅行き臨時バスの運行開始
5:00	11,000	1:20 臨時バスを弁天町駅行きに切り替え 4:30 弁天町駅行き臨時バスの最終 5:25 Osaka Metro中央線全面復旧

- ※ 輸送手段別の積み上げでの計上のため、公式発表の数字とは異なる。(公式発表: 来場者193,554人)
- ※ スタッフ約18,000人を含む
- ※ 東ゲート前待機(退場後)約3,000人については、時間毎の測定が不可のため、便宜上8:00～9:00に一括計上している。
- ※ 中央線の夢洲～コスモスクエア間のピストン輸送については、ニュートラム、四つ橋線を活用した迂回輸送に連絡。

8/13 21:30時点の会場内滞在者の帰宅手段割合

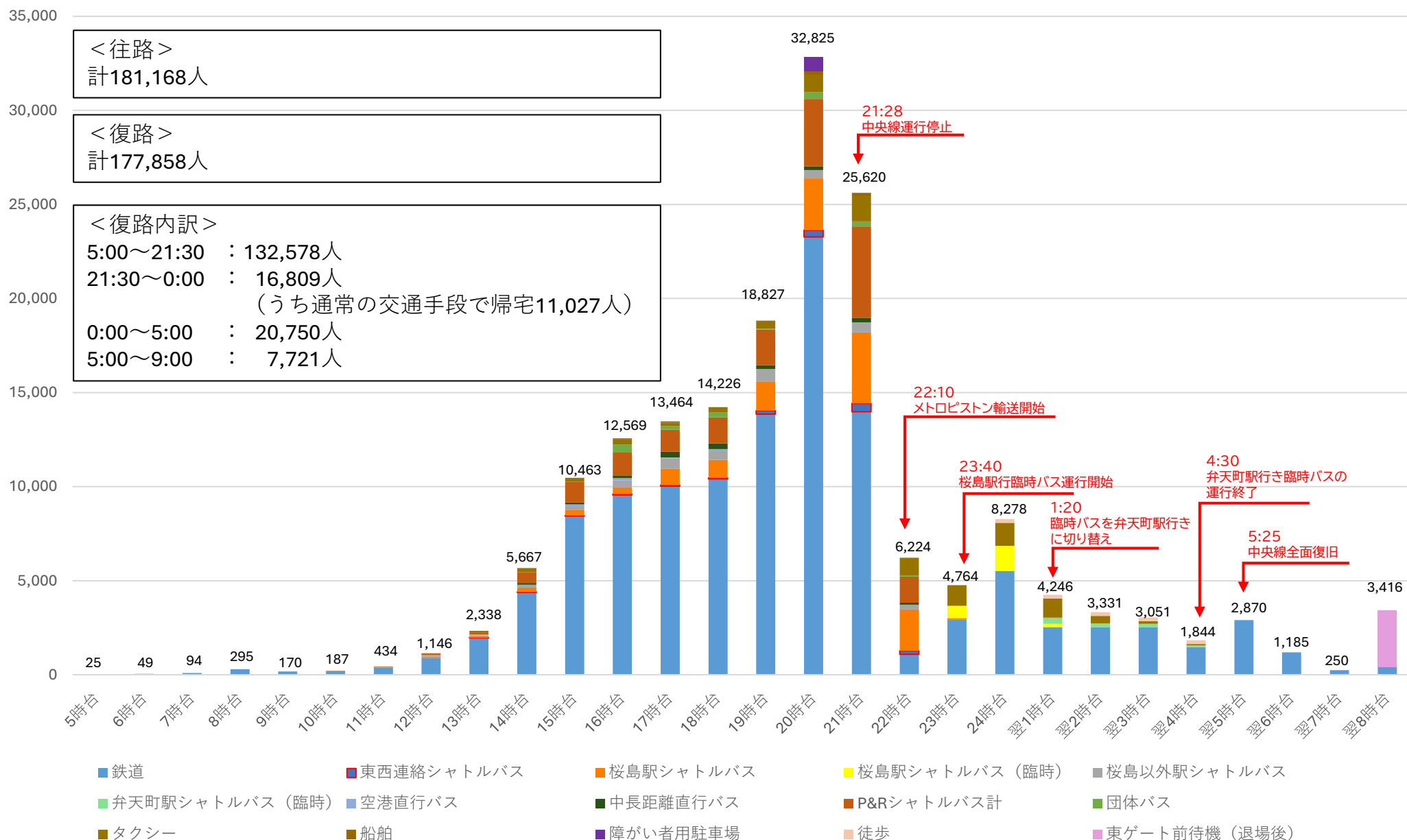
会場内滞在者数



※端数調整を行っているため、合計は一致しない

※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

8/13 復路 時間帯及び交通手段別 輸送等実績

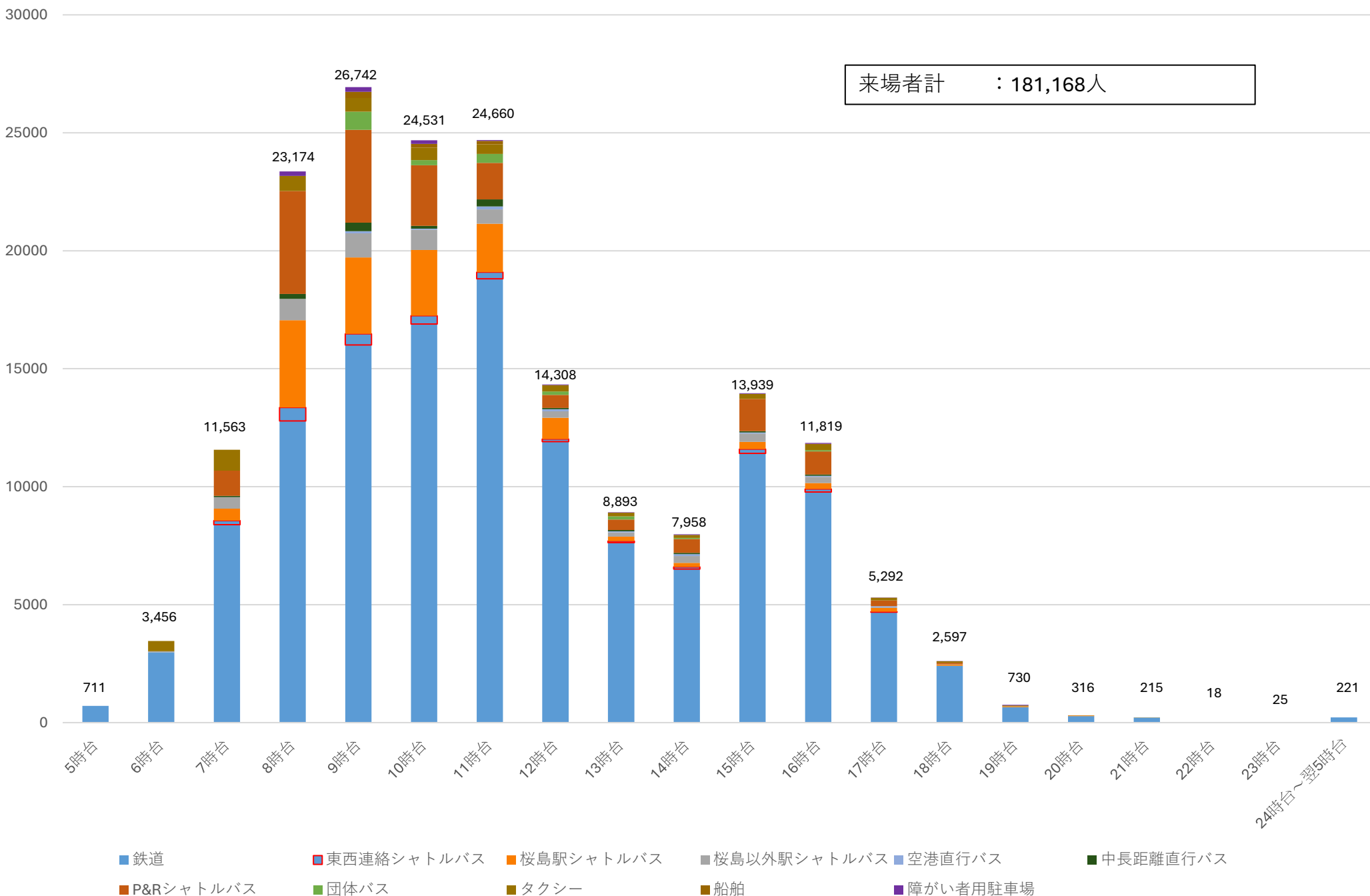


※東ゲート前待機 (退場後) 約3,000人については、時間帯毎の測定が不可のため、便宜上8:00～9:00に一括計上している。

※中央線の夢洲～コスモスクエア間のピストン輸送については、ニュートラム、四つ橋線を活用した迂回輸送に連絡。

<参考> 8/13 往路 時間帯及び交通手段別 輸送等実績

来場者計 : 181,168人



会期終盤にかけての万博TDMへのご協力のお願いについて

- ◆ 今後、会期終盤にかけて、万博来場者が増加する見込み。
- ◆ 万博来場者の円滑な交通手段の確保、万博会場周辺を含む府域内の企業の方々の都市活動との両立のため、平日の在宅勤務や時差出勤などの交通混雑緩和の取組（TDM）への協力をお願い。

万博TDM 取組期間 8月18日(月)～10月13日(月)の平日

混雑する時間帯・エリア



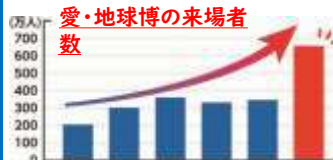
平日朝8時台～10時台の

Osaka Metro **中央線・御堂筋線** (梅田～本町間)

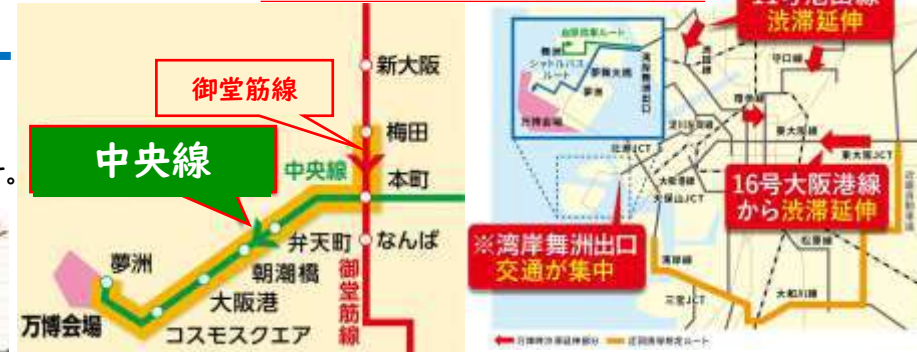


平日午前中の阪神高速道路 **湾岸舞洲出口等、会場周辺の一般道路**

過去博では、会期終盤にかけて来場者が増える傾向があります。



想定される主な混雑区間<鉄道・道路>



※湾岸舞洲出口はダイナミックプライシング導入・舞洲P&R駐車場の予約枠調整により、渋滞の発生を抑えています。

ご協力いただきたいこと

移動量の削減

(例) 在宅勤務・
オンライン会議の推進



混雑時間帯の回避

(例) 時差出勤・
フレックスタイム



混雑ルートの回避

(例) 移動・通勤ルートの変更



万博期間中の交通混雑緩和の
取組にご協力いただく
TDMパートナー企業を募集中!



大阪市公式LINEで
交通混雑予測情報を発信中!
受信設定をお願いします。



会期終盤に向けた広報(9月中旬～)

これまでも実施しているOsaka Metroの交通広告等での呼びかけのほか、**テレビCM**での広報も行う。

万博TDM関連キャンペーン

Osaka Metroの取り組み

Osaka Metroでは、時差出勤及び中央線のご利用から比較的混雑が少ないニュートラムへの迂回にご協力いただいた方に

eMETROアプリにて
**Osaka Point
プレゼント!**



タッチ決済キャンペーン

キャンペーン期間 8月18日(月)～10月13日(月)

11:00～15:59にOsaka Metro線内にて
タッチ決済を利用して乗車または降車いただくと

**30%を即時
キャッシュバック!**



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	25 日 輸送対策部会（第 3 回）開催	TDM 実施 （8 月 18 日～10 月 13 日）
9 月		
10 月	13 日 閉幕	
11 月	下旬頃 専門部会開催	
12 月	中下旬頃 来場者輸送対策協議会 開催予定 下旬頃 実績報告書公表予定	
1 月以降		実施報告書（抜粋版）作成予定

(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3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3回）を開催いたしました。

【日時】

2025年8月25日（月）15:00～16:30

【場所】

オンライン会議

【開催概要】

8月17日までの輸送実績、来場者輸送等の状況を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。

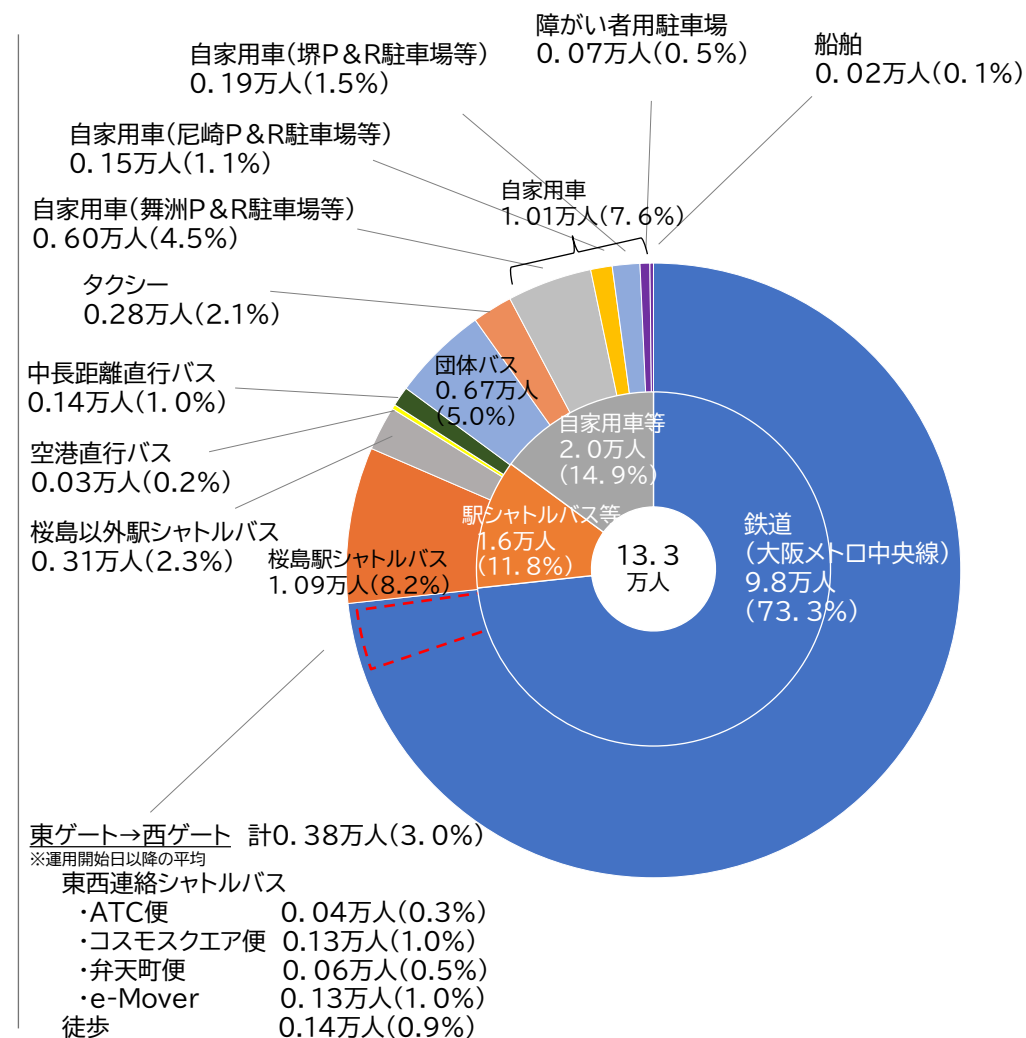
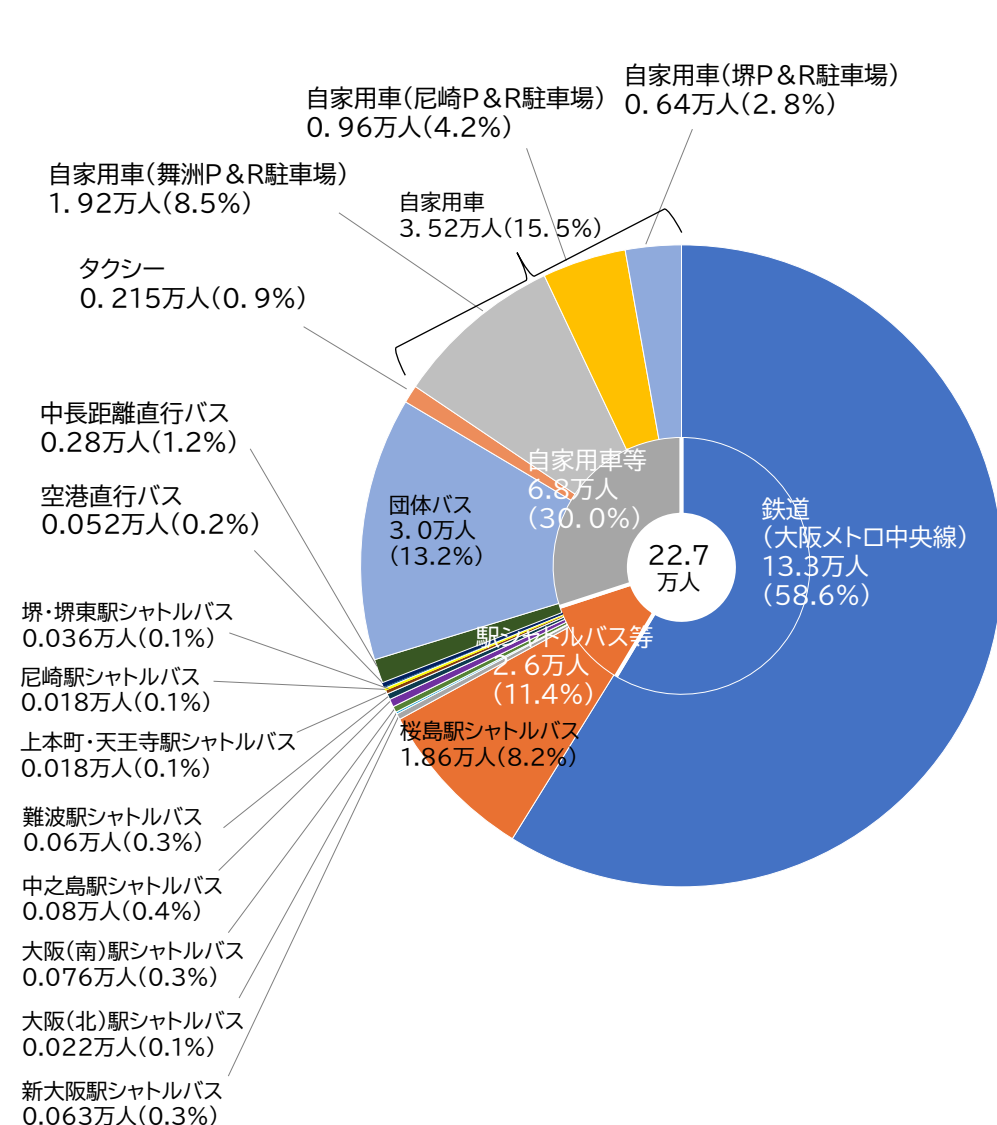
- ・ 次第
- ・ 出席者名簿
- ・ [資料1](#) 4/13～8/17 までの輸送実績
- ・ [資料2](#) 来場者輸送等の状況について
- ・ [資料3](#) 会期終盤にかけての万博 TDM へのご協力をお願いについて
- ・ [資料4](#) 今後のスケジュール
- ・ [資料5](#) 開催概要のHP公表（案）

来場者輸送実績(暫定値)

参考資料1

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～8月17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

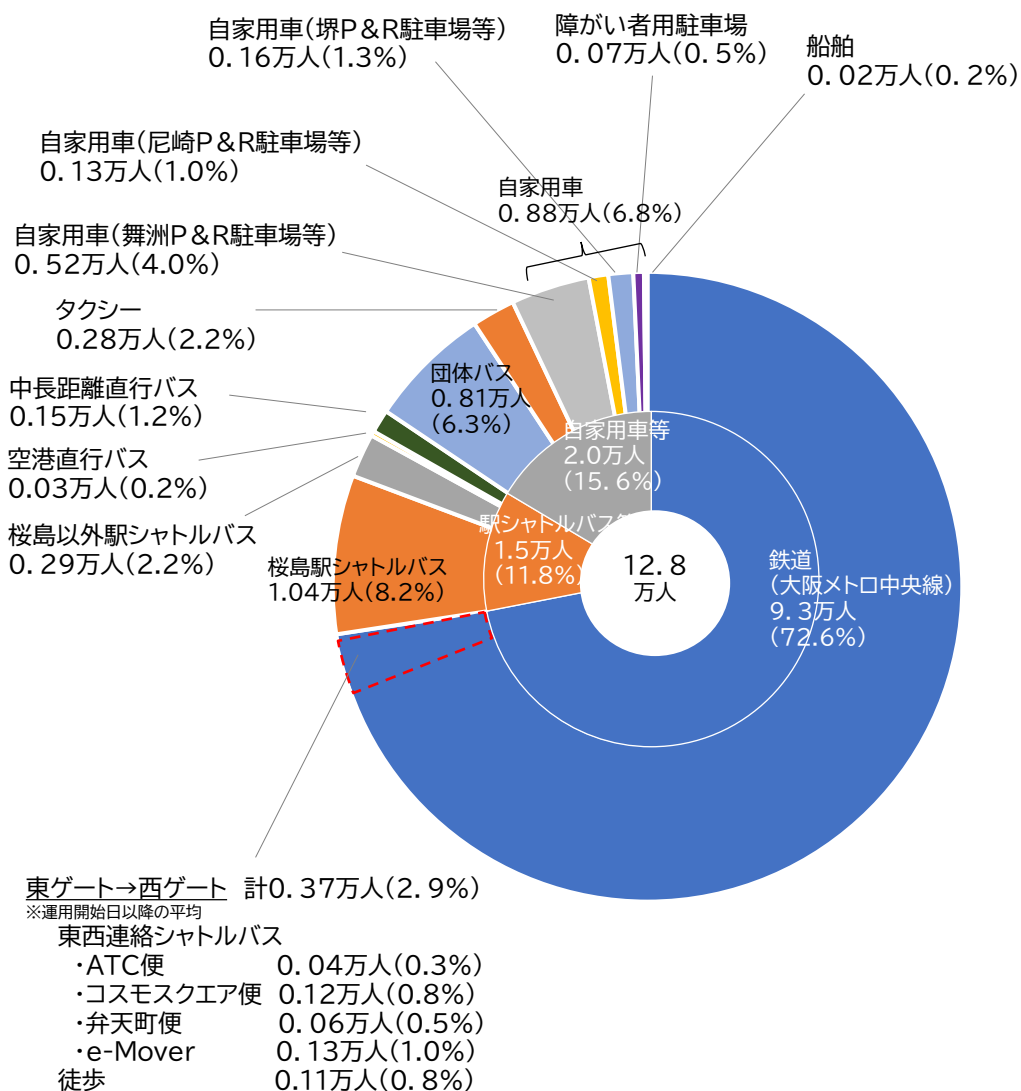
※来場手段別の暫定値については速報版であり、今後変更する可能性がある

※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

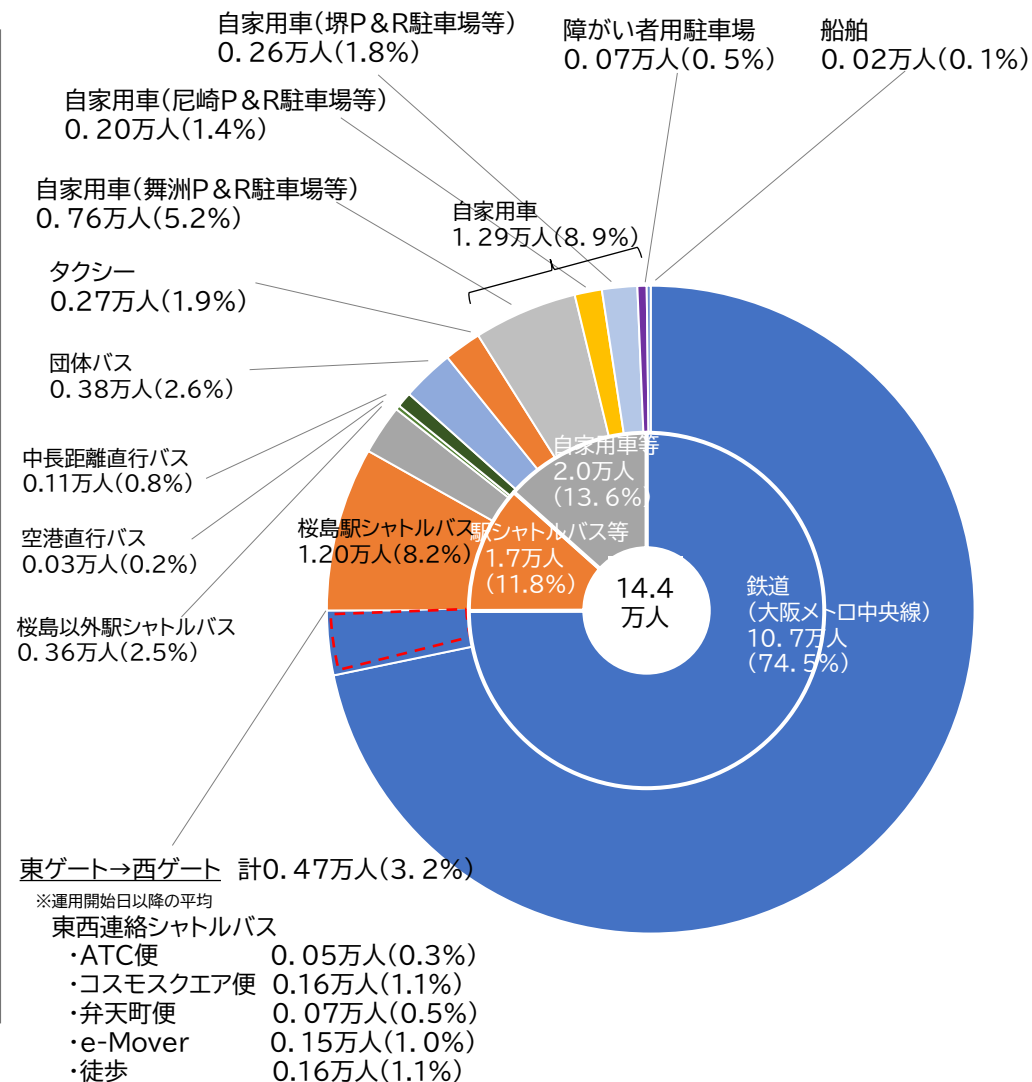
来場者輸送実績(暫定値)

参考資料1

4月13日～8月17日の“平日”平均 機関分担率



4月13日～8月17日の“土休日”平均 機関分担率



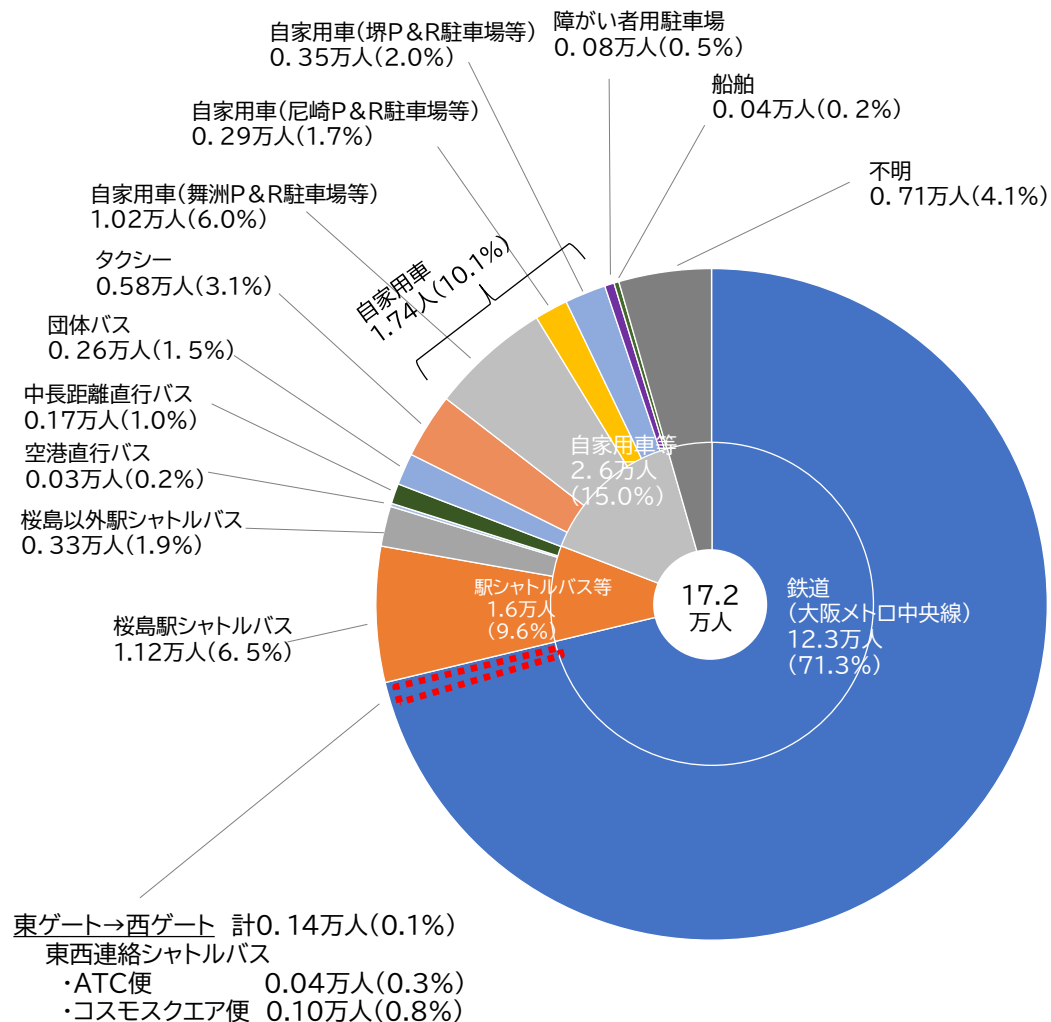
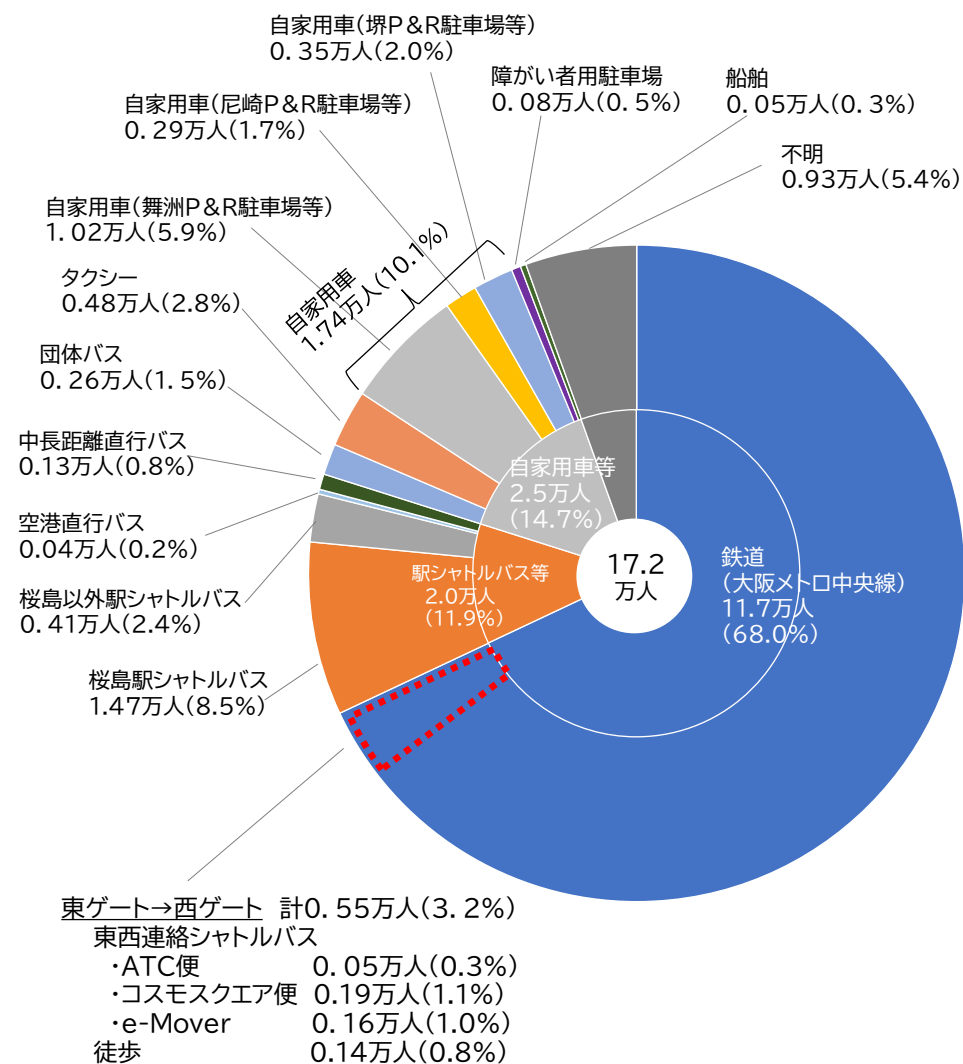
※端数調整を行っているため、合計は一致しない
 ※公益社団法人2025年日本国際博覧会協会にて暫定値推計
 ※来場手段別の暫定値については速報版であり、今後変更する可能性がある

7月20日 往路・復路別の来場者輸送実績(暫定値)

参考資料2-①

7月20日 機関分担率(往路)

7月20日 機関分担率(復路)



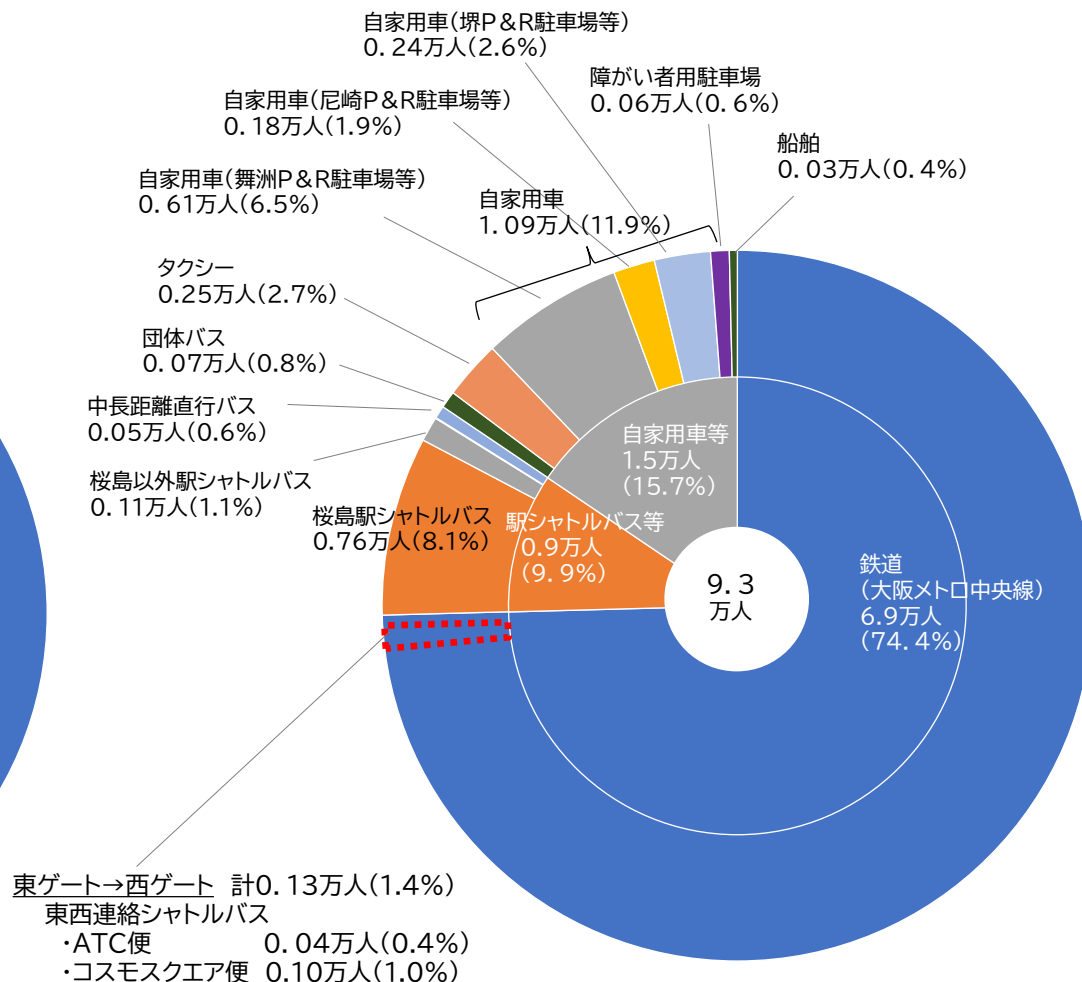
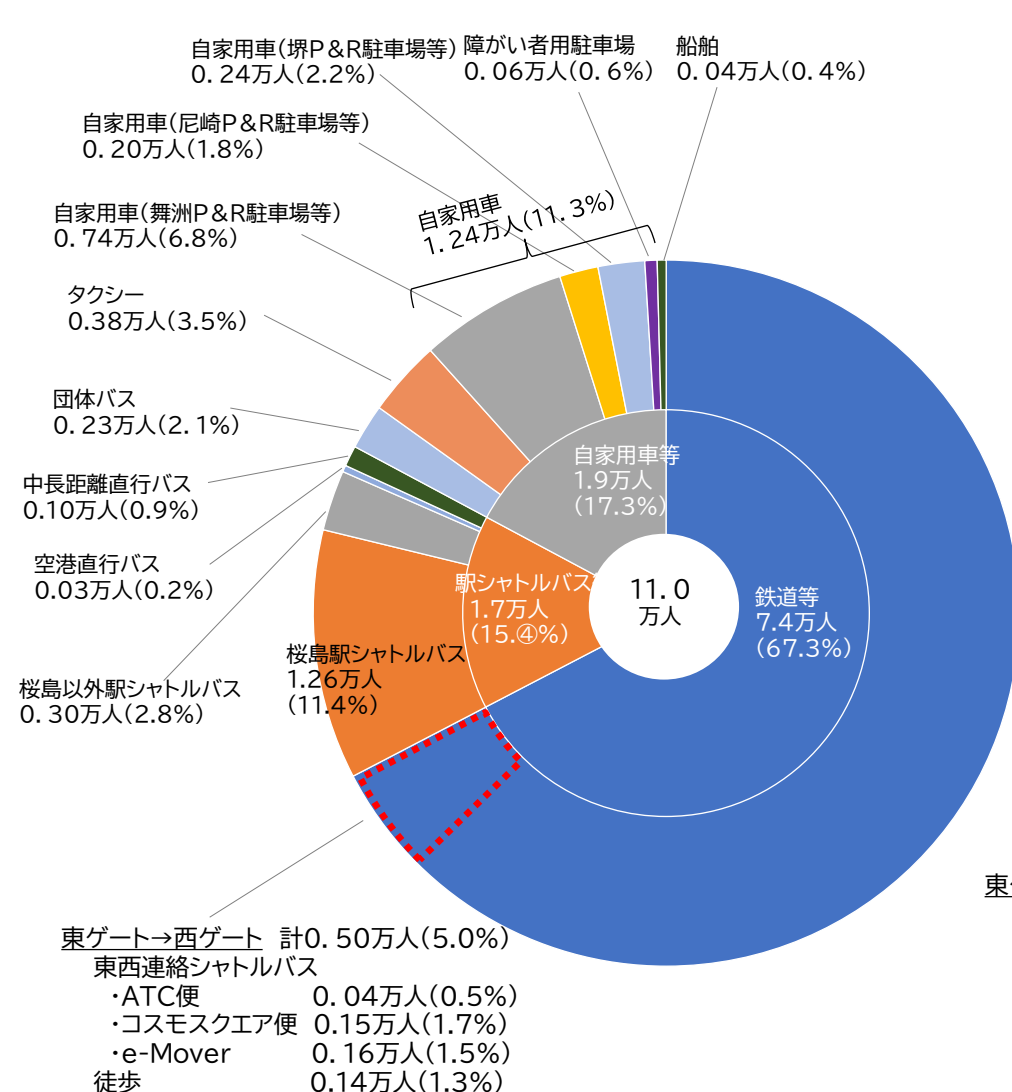
※端数調整を行っているため、合計は一致しない
 ※公益社団法人2025年日本国際博覧会協会にて暫定値推計
 ※来場手段別の暫定値については速報版であり、今後変更する可能性がある

7月20日 往路・復路別ピーク時間帯の来場者輸送実績(暫定値)

参考資料2-①

7月20日 6時台～11時台の機関分担率(往路)

7月20日 20時台～23時台の機関分担率(復路)

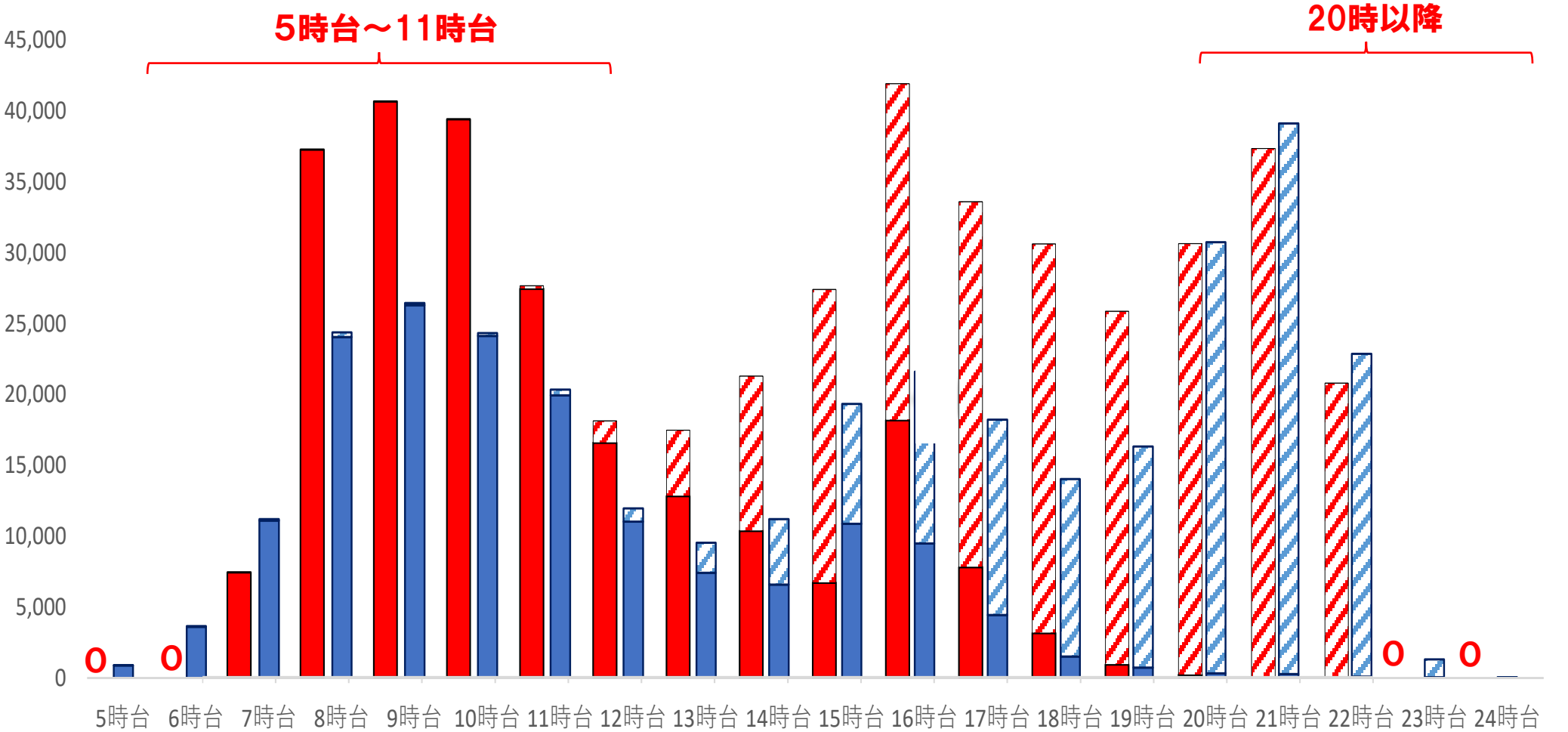


※端数調整を行っているため、合計は一致しない
 ※公益社団法人2025年日本国際博覧会協会にて暫定値推計
 ※来場手段別の暫定値については速報版であり、今後変更する可能性がある

需要想定と実績値の比較対照(実績数値:7月20日)

○5時台～11時台		○20時以降	
実績	109,966人 ① [63.9%]	実績値	93,368人 ① [54.3%]
実績を22.7万人に換算	145,154人 ② [63.9%]	実績値(22.7万人に換算)	123,245人 ② [54.3%]
(人) 想定	151,090人 ② [66.6%]	想定	87,943人 ② [38.7%]

① [] 内の%は、7月20日の来場者数約17.2万人に占める割合。
② [] 内の%は、想定来場者数22.7万人に占める割合。



【凡例】

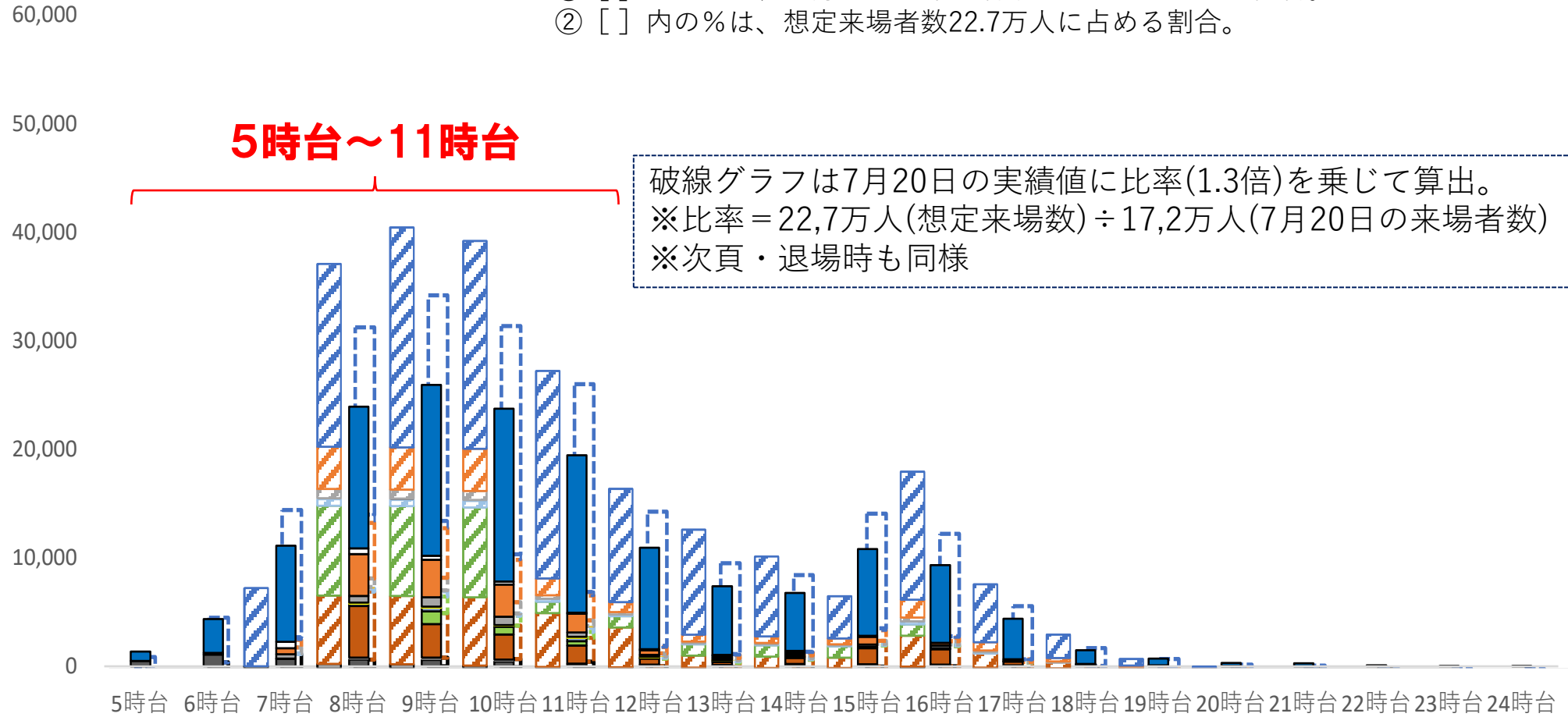
■ 来場(需要想定) ▨ 退場(需要想定) ■ 実績値(来場) ▨ 実績値(退場)

※斜線のグラフは退場時の数値。

(人) 来場時(交通手段別)

○5時台～11時台	
実績	109,966人 ① [63.9%]
実績を22.7万人に換算	145,154人 ② [63.9%]
想定	151,090人 ② [66.6%]

① [] 内の%は、7月20日の来場者数17.2万人に占める割合。
② [] 内の%は、想定来場者数22.7万人に占める割合。



【凡例】

- 鉄道
- 桜島駅以外のシャトルバス
- 団体バス
- タクシー
- 東西連絡シャトルバス
- 空港バス
- P&Rシャトルバス(舞洲・堺・尼崎)
- 船シャトルバス
- 桜島駅シャトルバス
- 中長距離バス
- 障がい者用駐車場

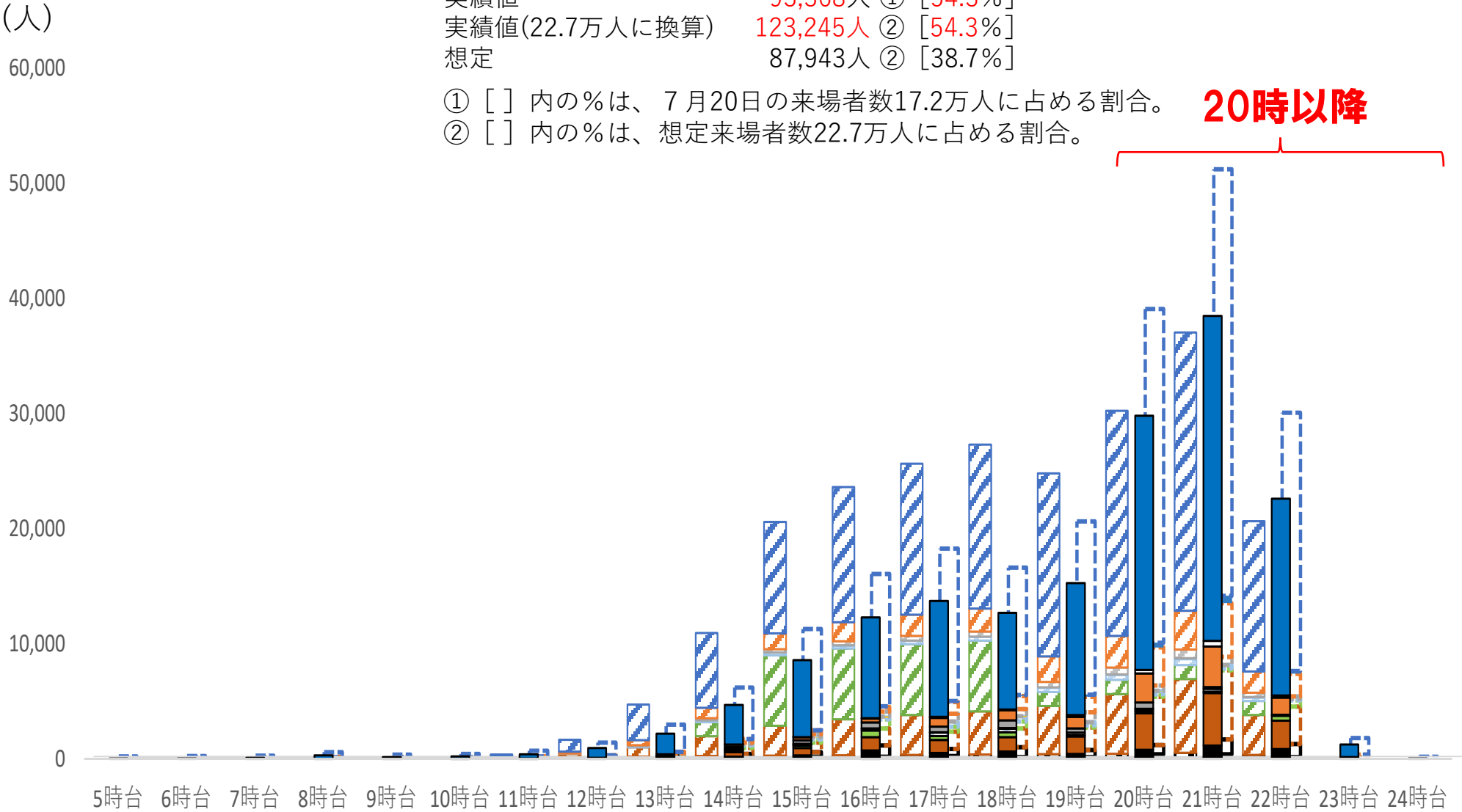
※斜線のグラフは需要想定の数値、破線のグラフは7月20日の実績値を基に来場者数22.7人とした数値。

退場時(交通手段別)

○20時以降
実績値 93,368人 ① [54.3%]
実績値(22.7万人に換算) 123,245人 ② [54.3%]
想定 87,943人 ② [38.7%]

① [] 内の%は、7月20日の来場者数17.2万人に占める割合。
② [] 内の%は、想定来場者数22.7万人に占める割合。

20時以降



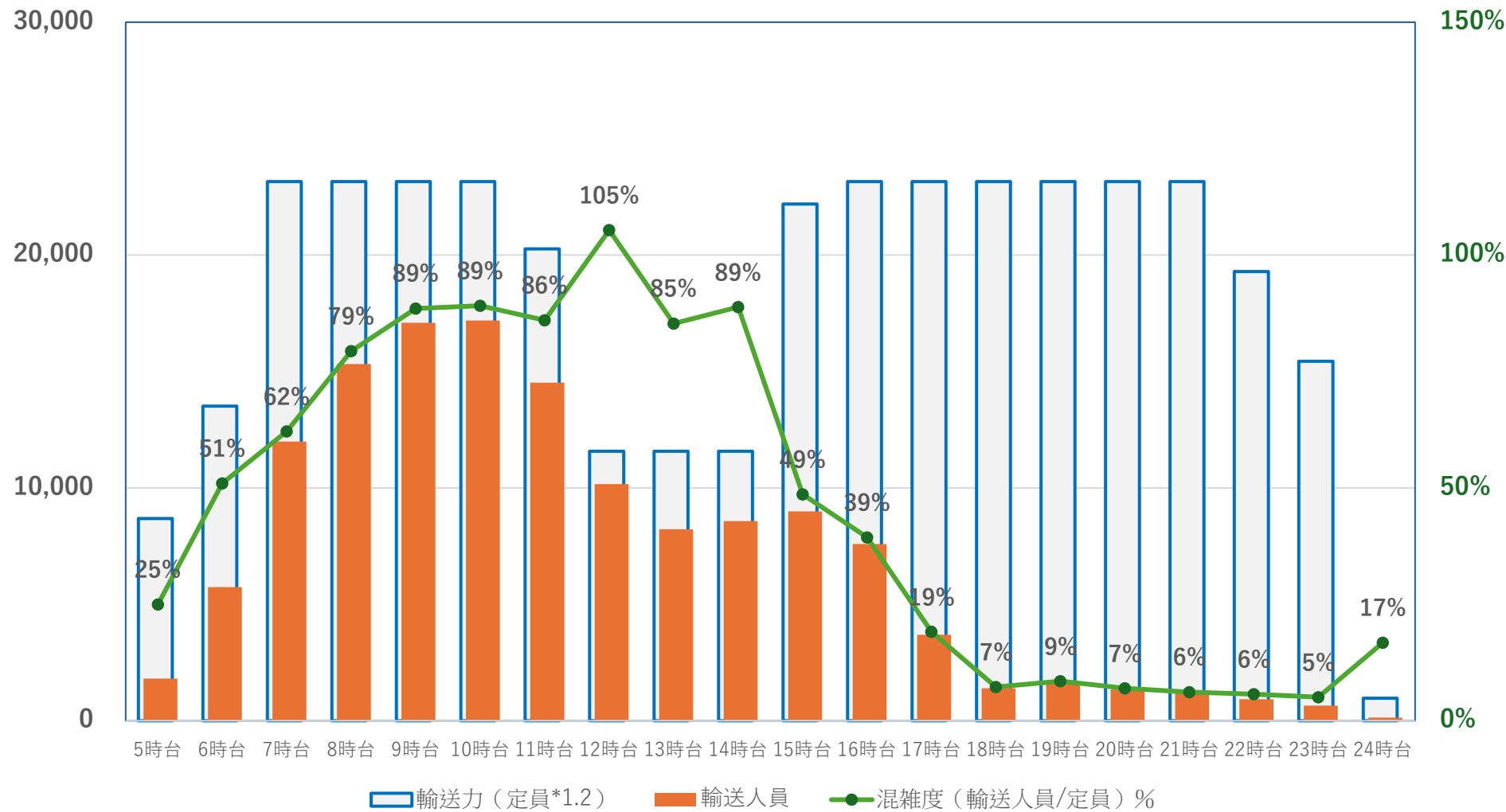
【凡例】

- 鉄道
- 桜島駅以外のシャトルバス
- 団体バス
- タクシー
- 東西連絡シャトルバス
- 空港バス
- P&Rシャトルバス(舞洲・堺・尼崎)
- 船シャトルバス
- 桜島駅シャトルバス
- 中長距離バス
- 障がい者用駐車場

※斜線のグラフは需要想定の数値、破線のグラフは7月20日の実績値を基に来場者数22.7人とした数値。

来場方向／弁天町➡朝潮橋間

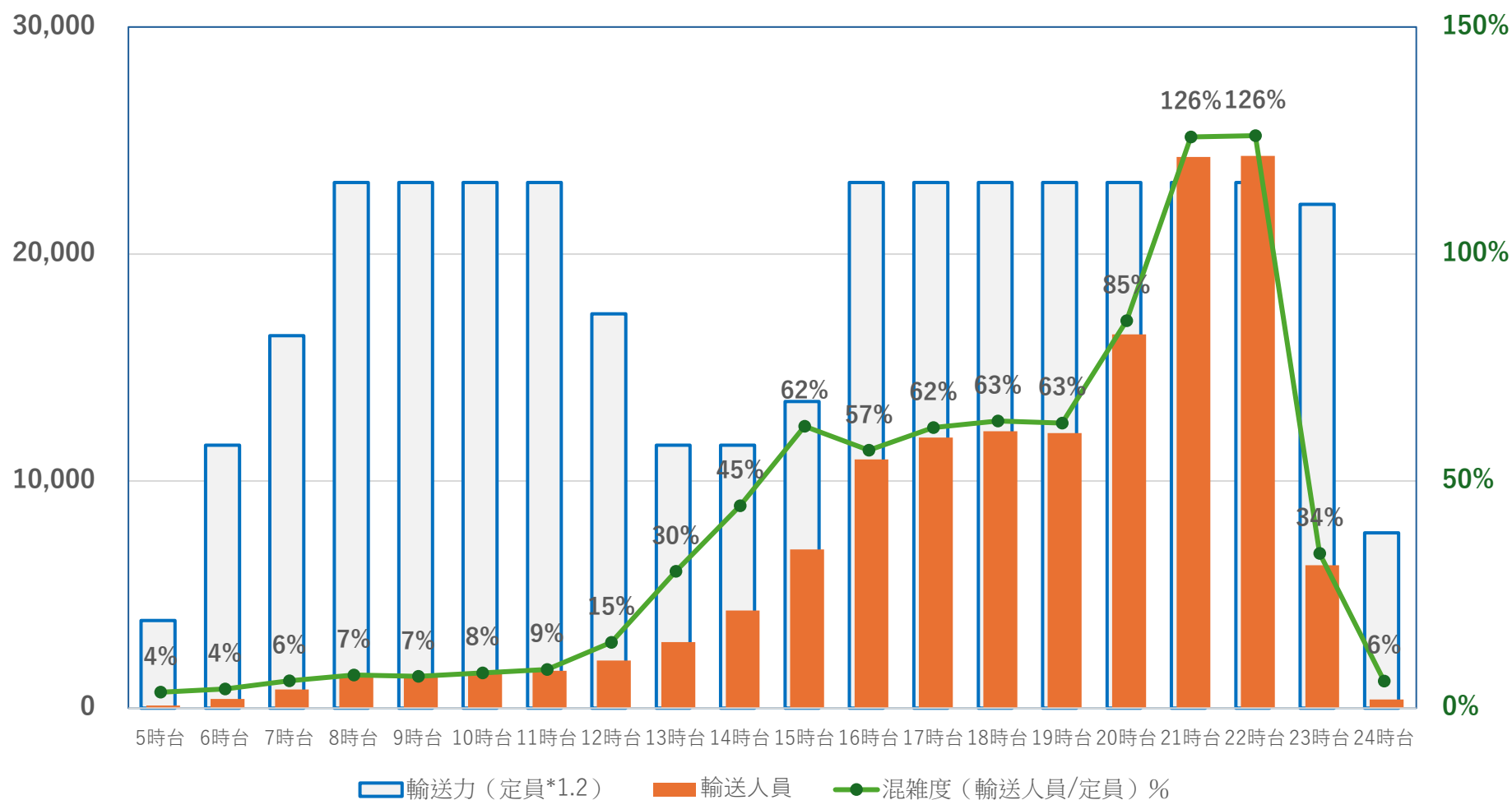
Osaka Metro中央線 輸送人員と混雑度 (夏休み初日 三連休中日:7月20日)



※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。

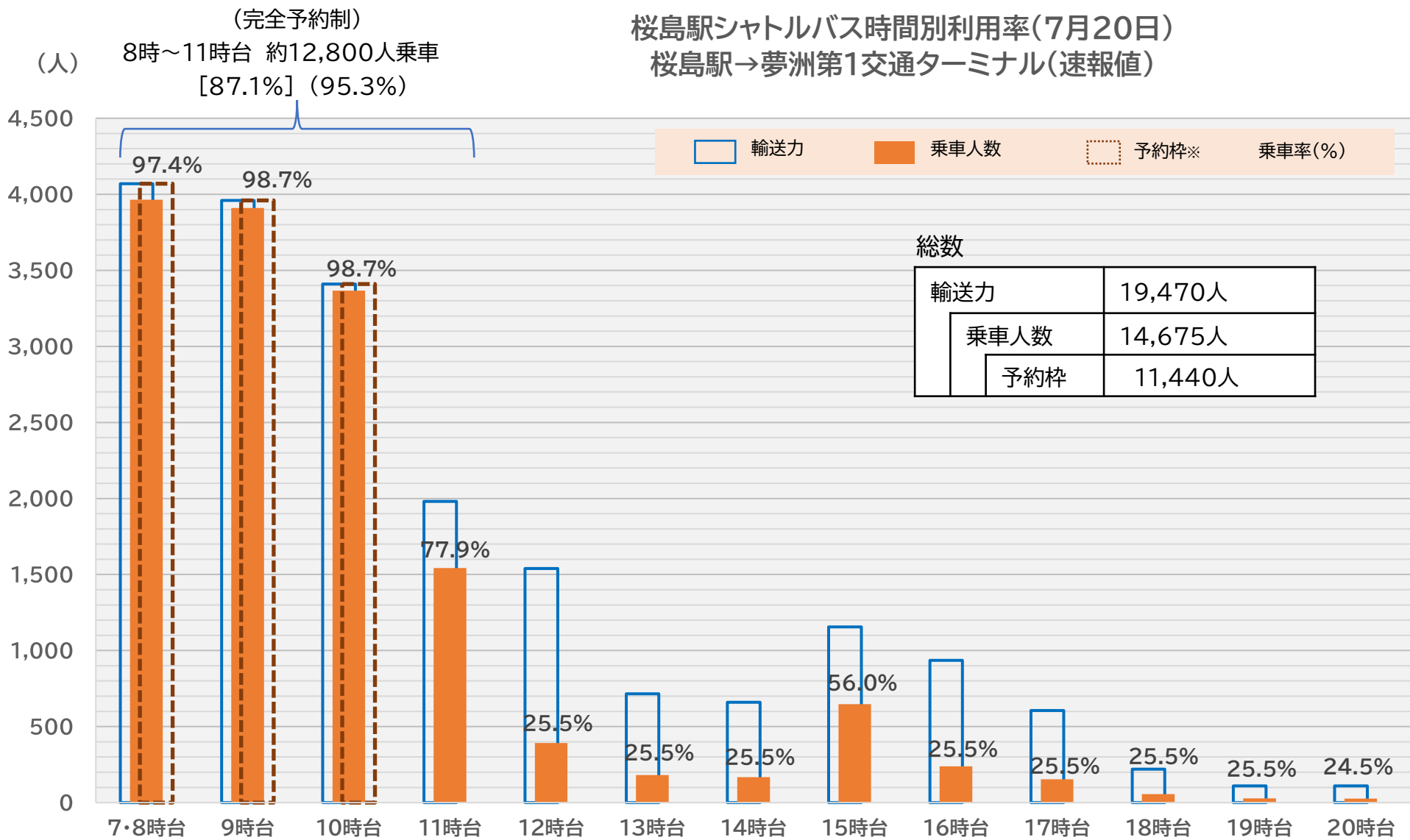
退場方向／朝潮橋→弁天町間

Osaka Metro中央線 輸送人員と混雑度 (夏休み初日 三連休中日:7月20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。

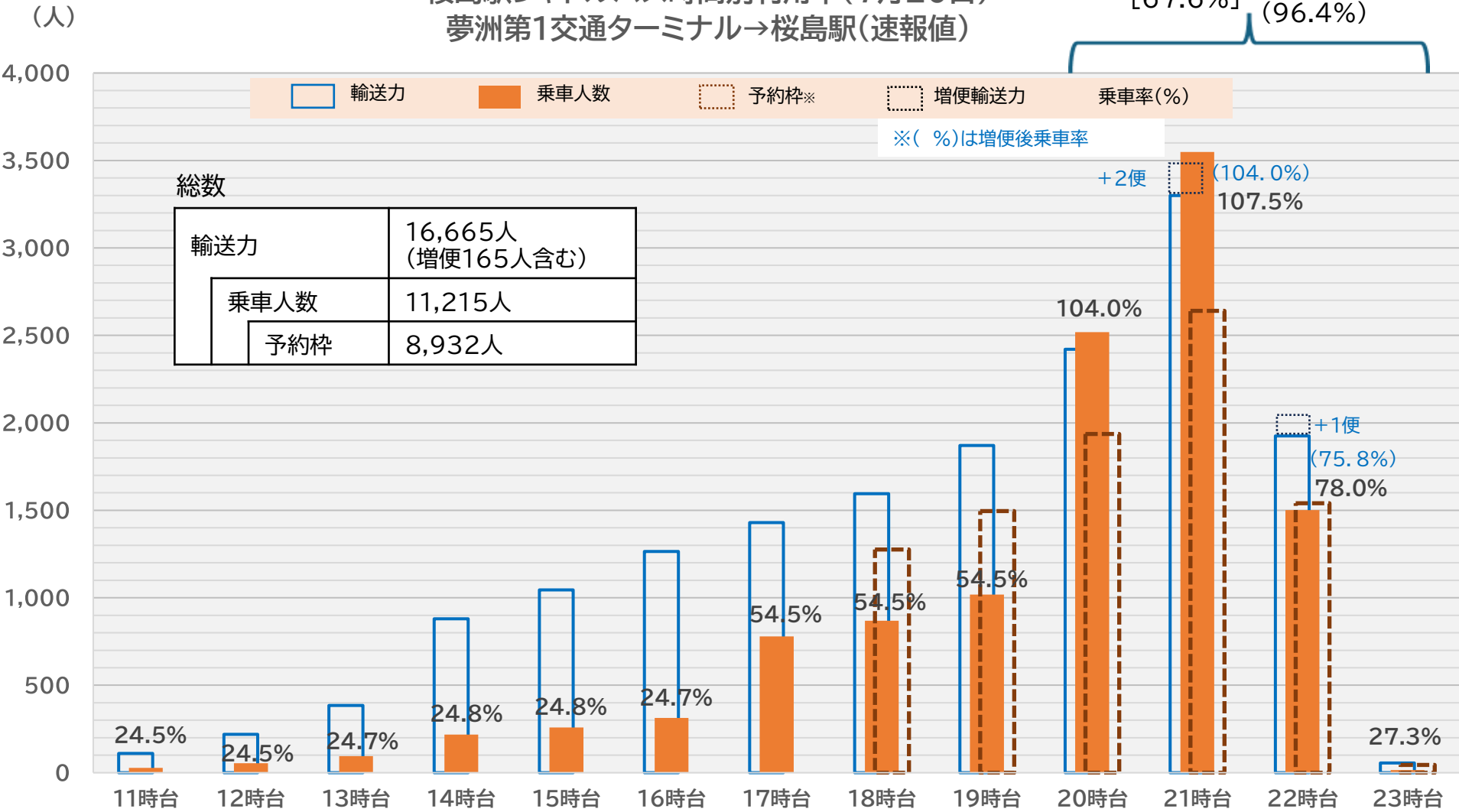
来場方向／桜島駅→夢洲第1交通ターミナル



※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
※ 7・8時台、9時台の予約枠は、ほぼ売り切れ
※(%)8時～11時台の輸送力に対する乗車人員の割合
[%]往路全体の乗車人数に対する8～11時台の乗車人員の割合

退場方向／夢洲第1交通ターミナル→桜島駅

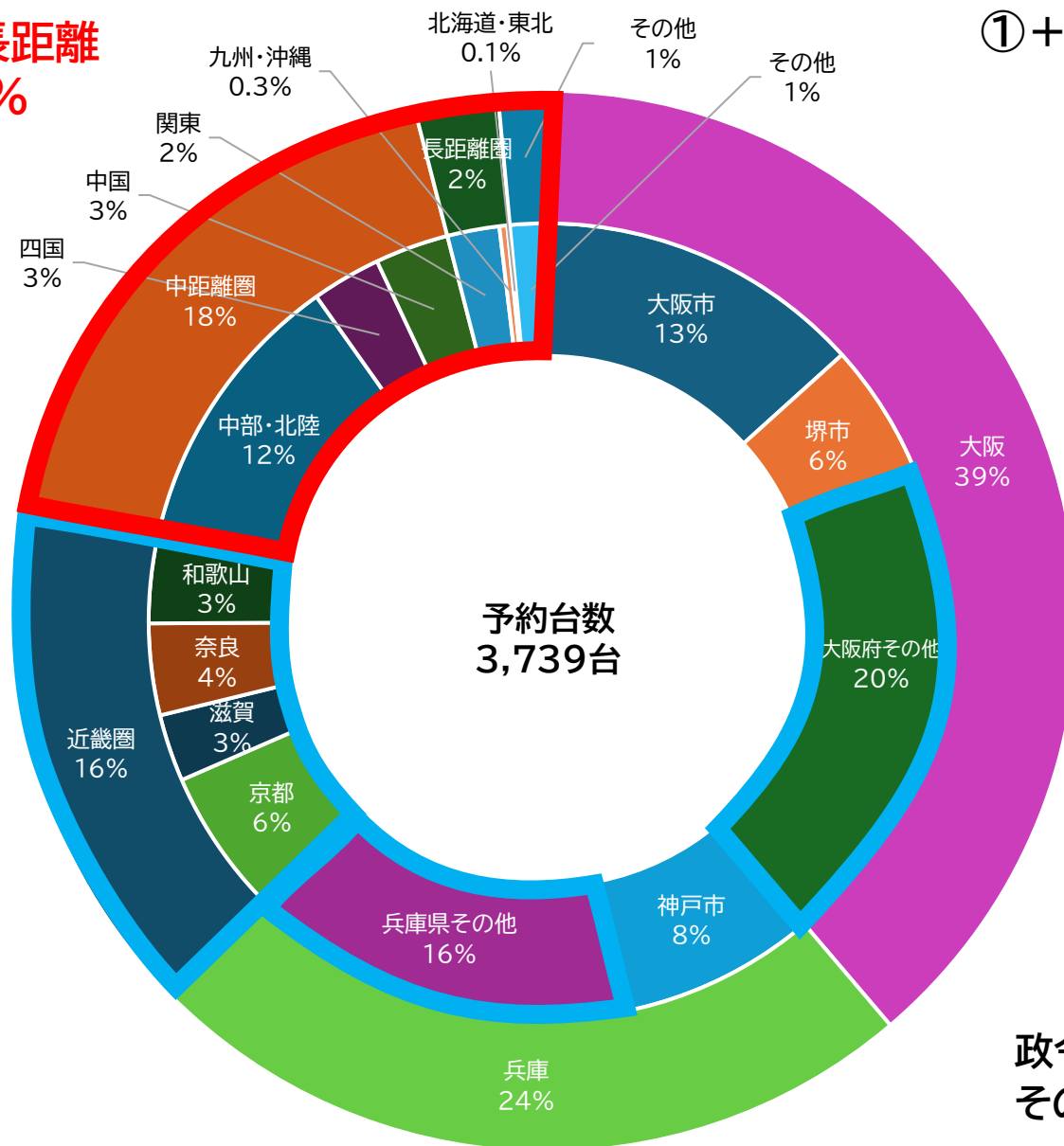
桜島駅シャトルバス時間別利用率(7月20日)
夢洲第1交通ターミナル→桜島駅(速報値)



※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
※(%)20時以降の輸送力に対する乗車人員の割合
[%]復路全体の乗車人数に対する20時以降の乗車人員の割合

①中長距離
21%

①+② 73%



中長距離圏の内訳(7/20)

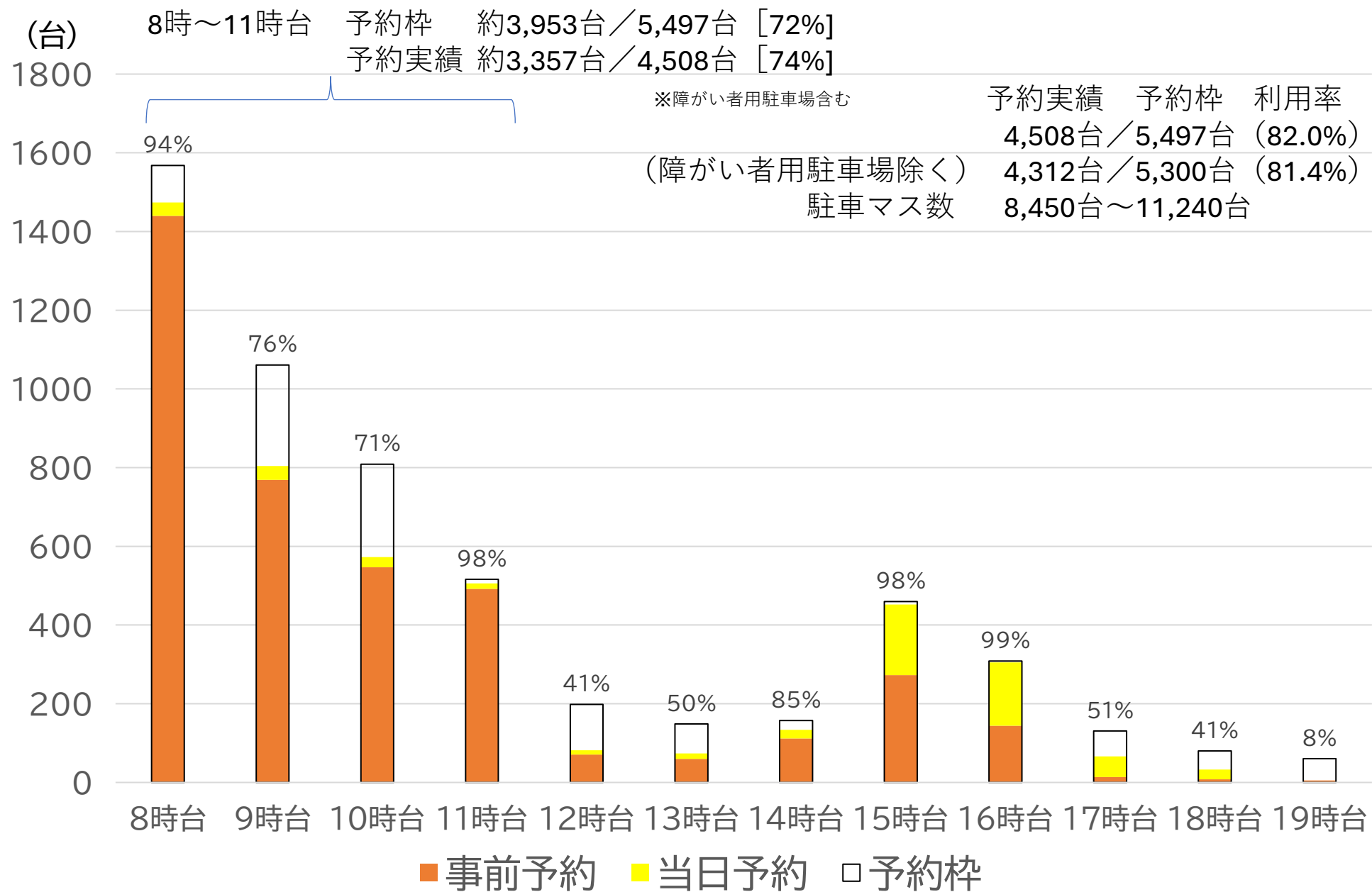
中部・北陸	12%	関東	2%
愛知県	6%	東京	1%
三重県	2%	神奈川	0.6%
岐阜県	1%	埼玉	0.3%
静岡県	1%	千葉	0.2%
石川県	0%	その他	0.3%
その他	1%		
中国	3%	九州・沖縄	0.3%
岡山県	2%	福岡	0.2%
広島県	1%	佐賀	0.1%
その他	1%	その他	0.1%
四国	3%	北海道・東北	0.1%
香川県	1%	福島	0.1%
徳島県	1%	その他	0.1%
その他	1%		

政令指定都市(大阪市・堺市・神戸市) 27%
その他都市 73%

②大阪・兵庫・近畿圏であるが
公共交通利用が不便な地域
52%

※1 大阪・兵庫、近畿圏は事前予約時に登録する台数・出発地情報より算出。
※2 中距離圏・長距離圏は予約時に登録する出発地情報・車両ナンバーより算出。
うち出発地と車両ナンバーに矛盾が生じているものは「その他」で算出。
(例: 出発地が西日本、車両ナンバーが東京など)

P&R駐車場・障がい者用駐車場(合計) 利用率(時間帯別:7月20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シャトルバス(合計:舞洲・堺・尼崎) 往復路 利用状況(時間帯別:7月20日)

参考資料2-⑤

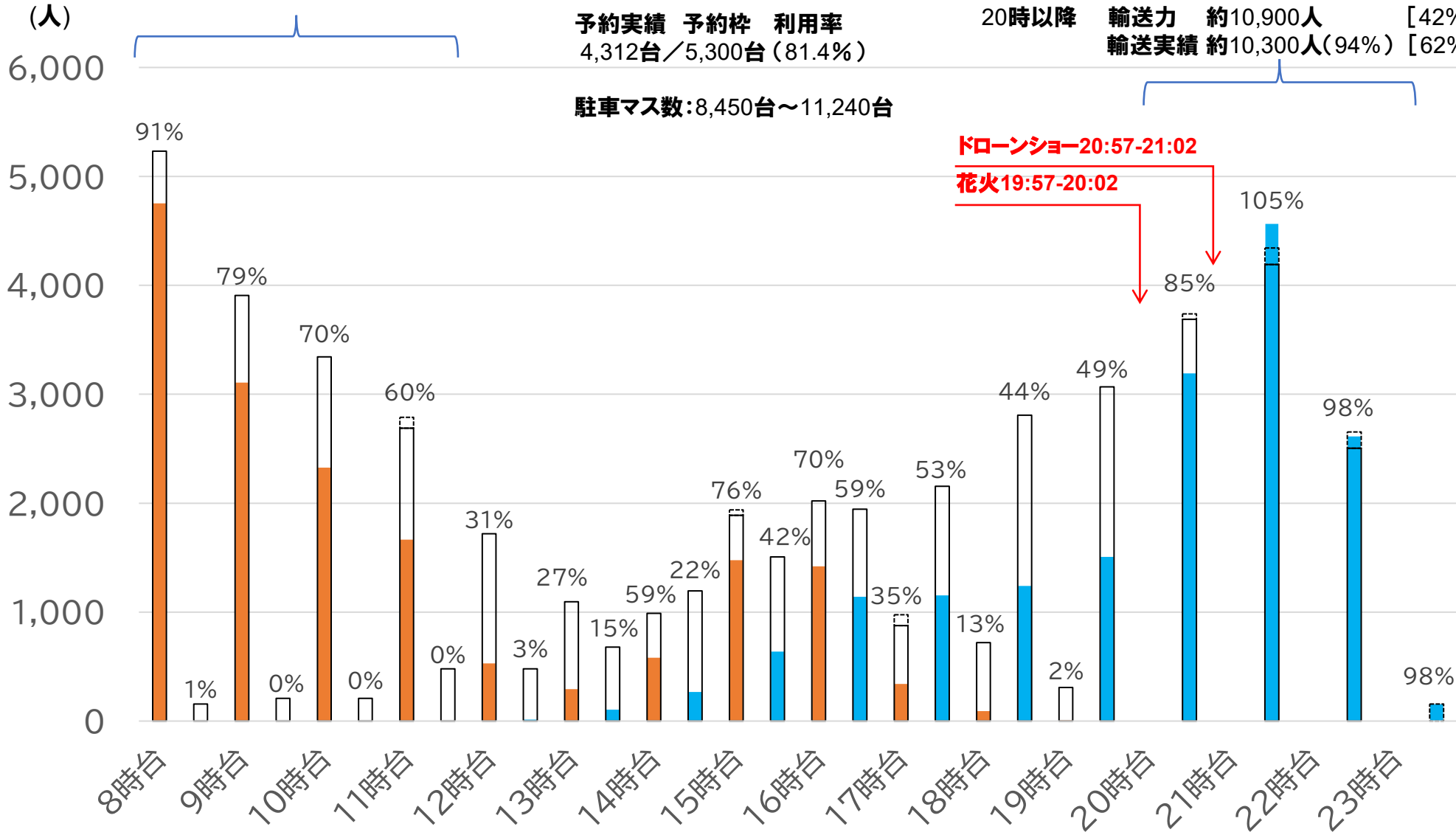
8時~11時台 輸送力 約15,300人 [61%]
輸送実績 約11,900人(78%) [71%]

(往路) 輸送力 約25,000人
輸送実績 約16,600人
(復路) 輸送力 約25,800人
輸送実績 約16,600人

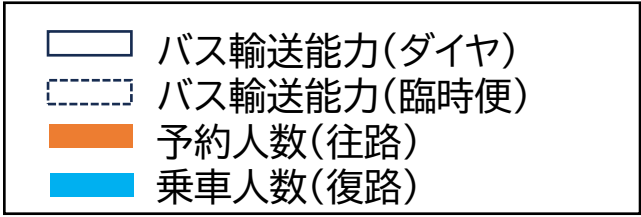
予約実績 予約枠 利用率
4,312台 / 5,300台 (81.4%)

20時以降 輸送力 約10,900人 [42%]
輸送実績 約10,300人(94%) [62%]

駐車マス数:8,450台~11,240台



(%) 輸送力(往路・復路)に対する輸送実績の割合
[%] 全体の輸送力(往路・復路)に対する輸送力(8時~11時台、20時以降)の割合

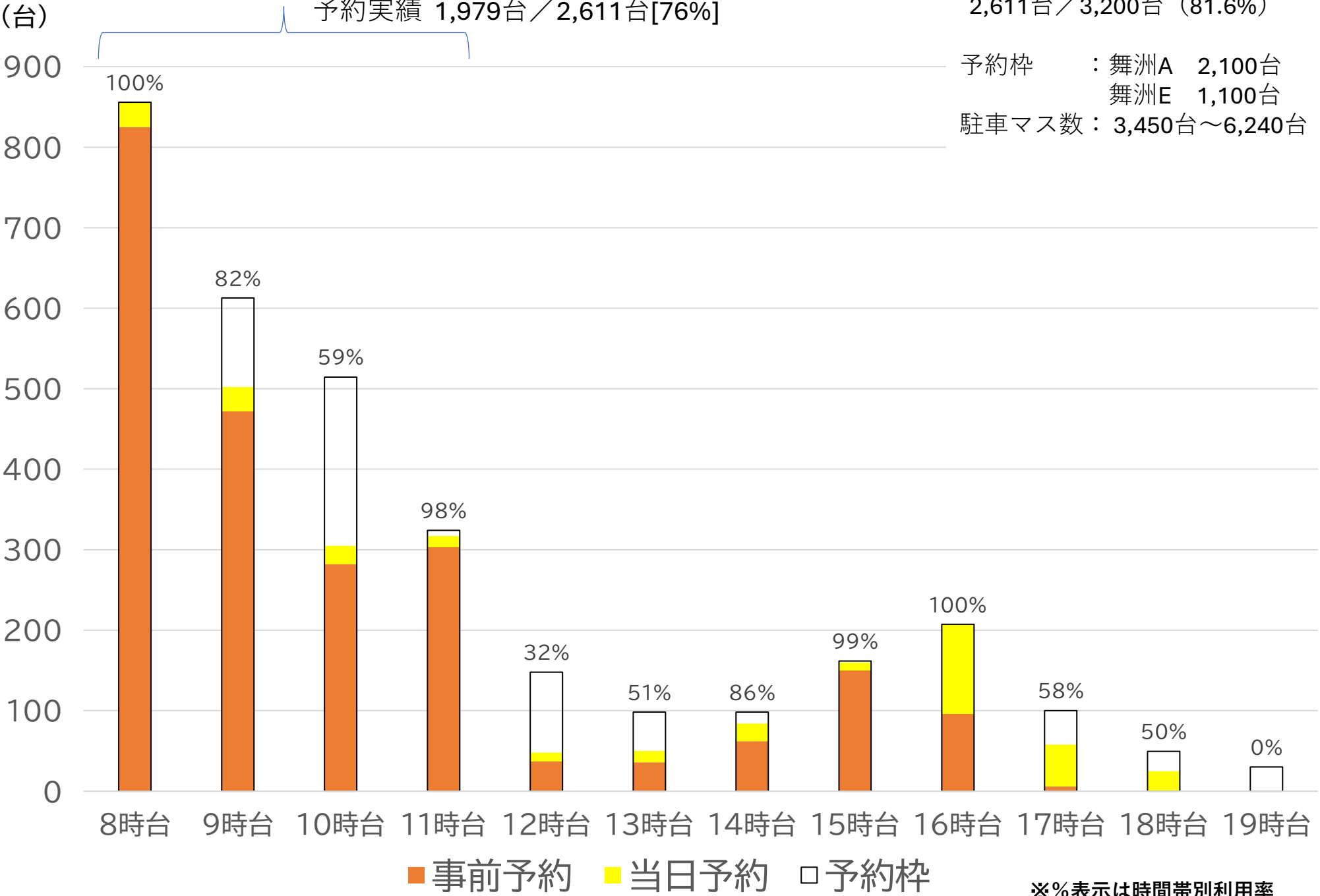


P&R駐車場(舞洲) 利用率(時間帯別:7月20日)

8時～11時台 予約枠 2,307台／3,200台[72%]
予約実績 1,979台／2,611台[76%]

予約実績 予約枠 利用率
2,611台／3,200台 (81.6%)

予約枠 : 舞洲A 2,100台
舞洲E 1,100台
駐車マス数 : 3,450台～6,240台



※%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シャトルバス(舞洲) 往復路 利用状況(時間帯別:7月20日)

参考資料2-⑤

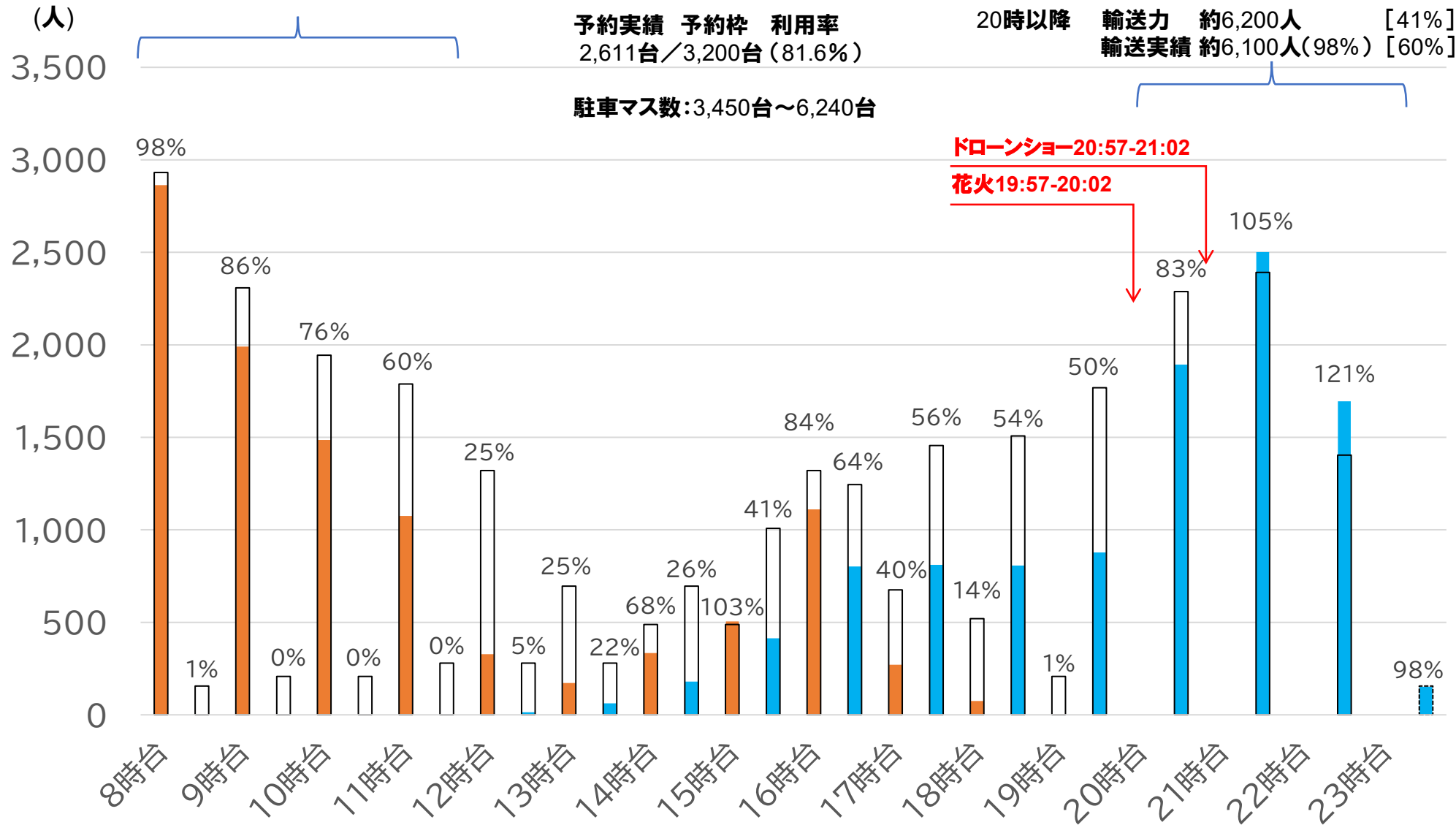
8時~11時台 輸送力 約9,000人 [61%]
輸送実績 約7,400人(82%) [73%]

(往路) 輸送力 約14,700人
輸送実績 約10,200人
(復路) 輸送力 約15,200人
輸送実績 約10,200人

予約実績 予約枠 利用率
2,611台/3,200台 (81.6%)

20時以降 輸送力 約6,200人 [41%]
輸送実績 約6,100人(98%) [60%]

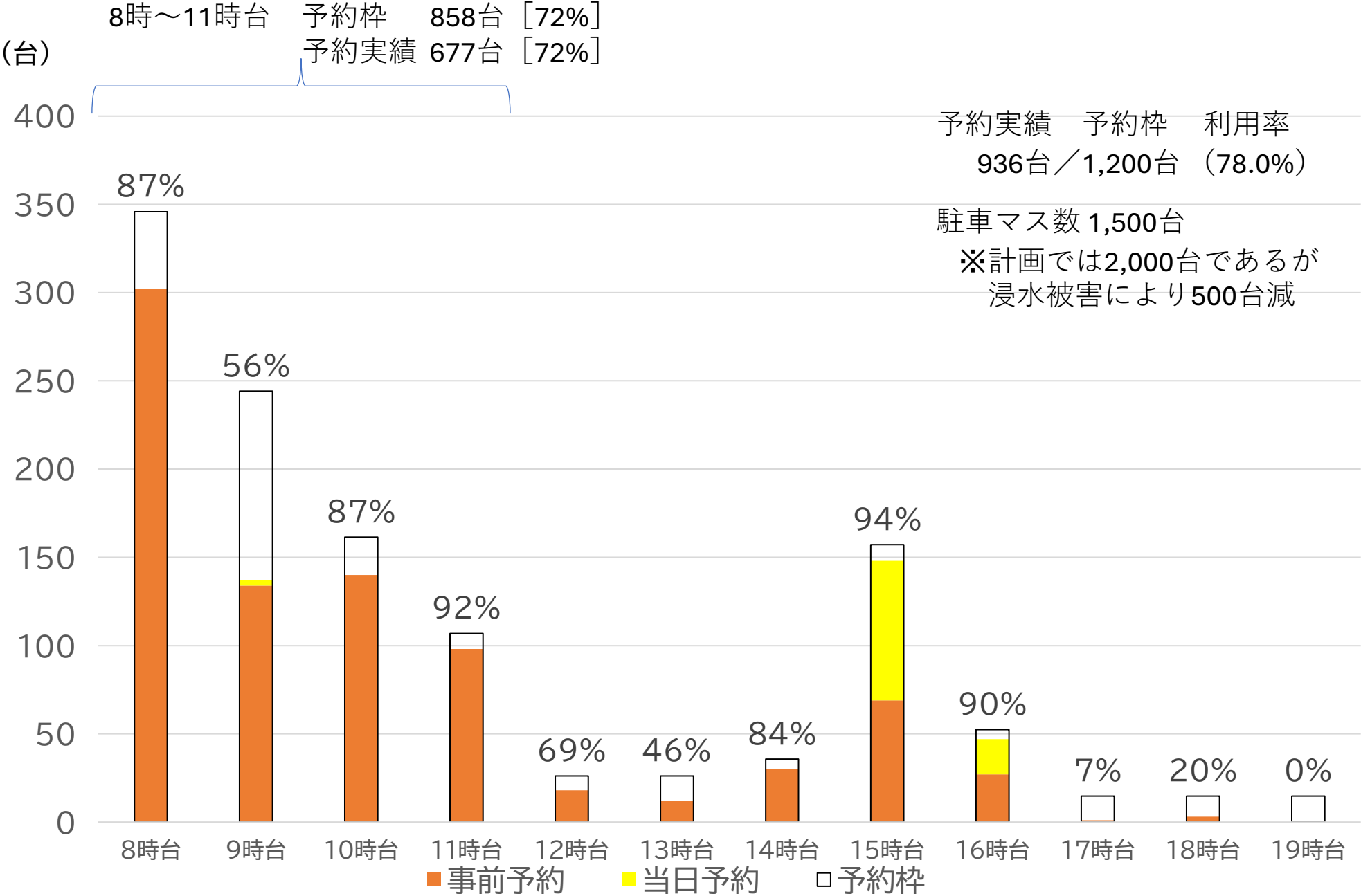
駐車マス数:3,450台~6,240台



(%) 輸送力(往路・復路)に対する輸送実績の割合

[%] 全体の輸送力(往路・復路)に対する輸送力(8時~11時台、20時以降)の割合

- バス輸送能力(ダイヤ)
- バス輸送能力(臨時便)
- 予約人数(往路)
- 乗車人数(復路)



※%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シャトルバス(堺) 往復路 利用状況(時間帯別:7月20日)

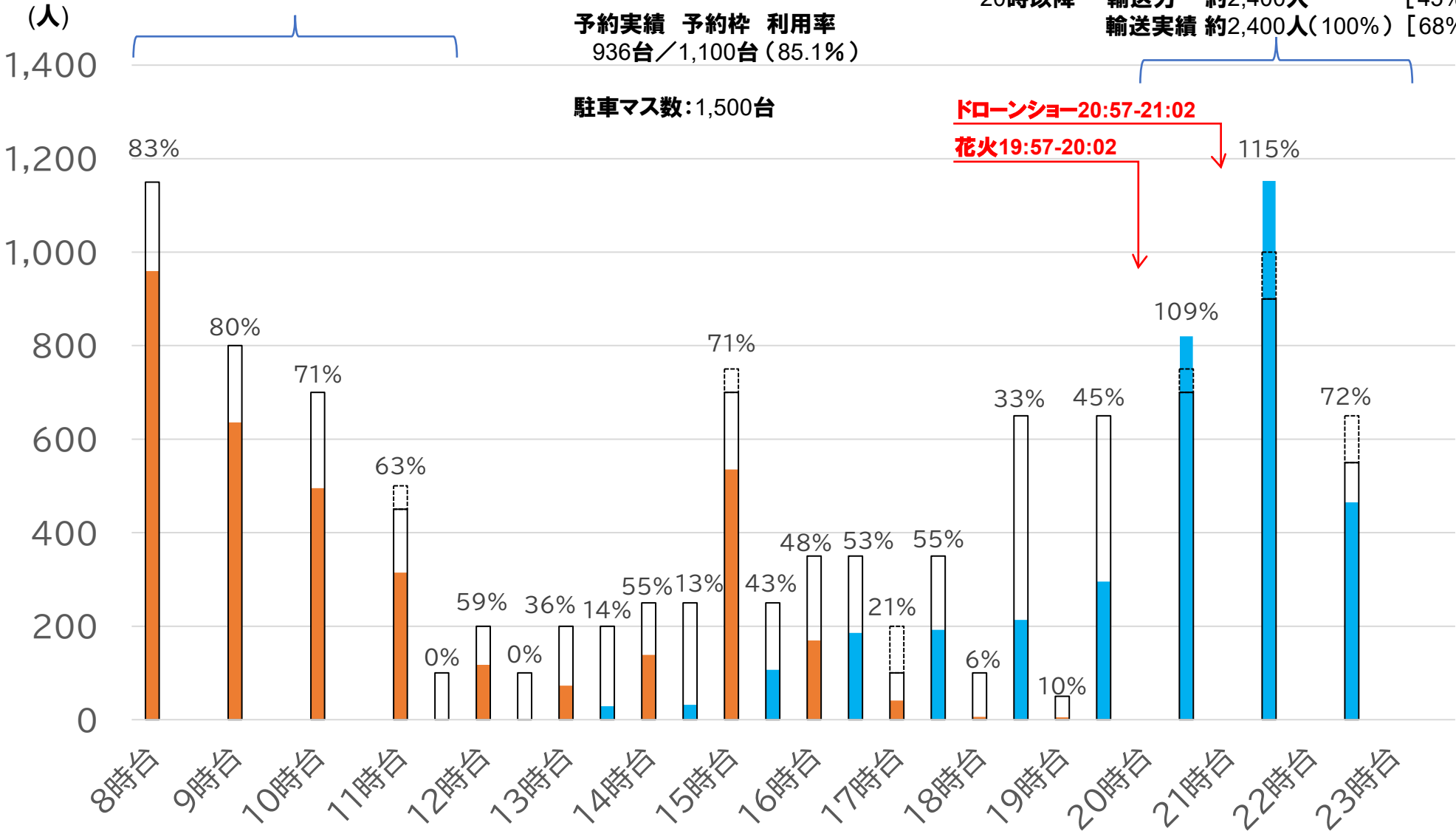
参考資料2-⑤

8時~11時台 輸送力 約3,200人 [60%]
輸送実績 約2,400人(75%) [69%]

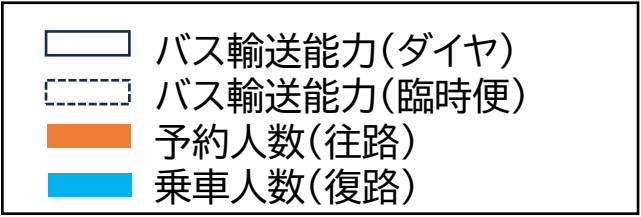
(往路) 輸送力 約5,300人
輸送実績 約3,500人
(復路) 輸送力 約5,300人
輸送実績 約3,500人
20時以降 輸送力 約2,400人 [45%]
輸送実績 約2,400人(100%) [68%]

予約実績 予約枠 利用率
936台 / 1,100台 (85.1%)

駐車マス数:1,500台



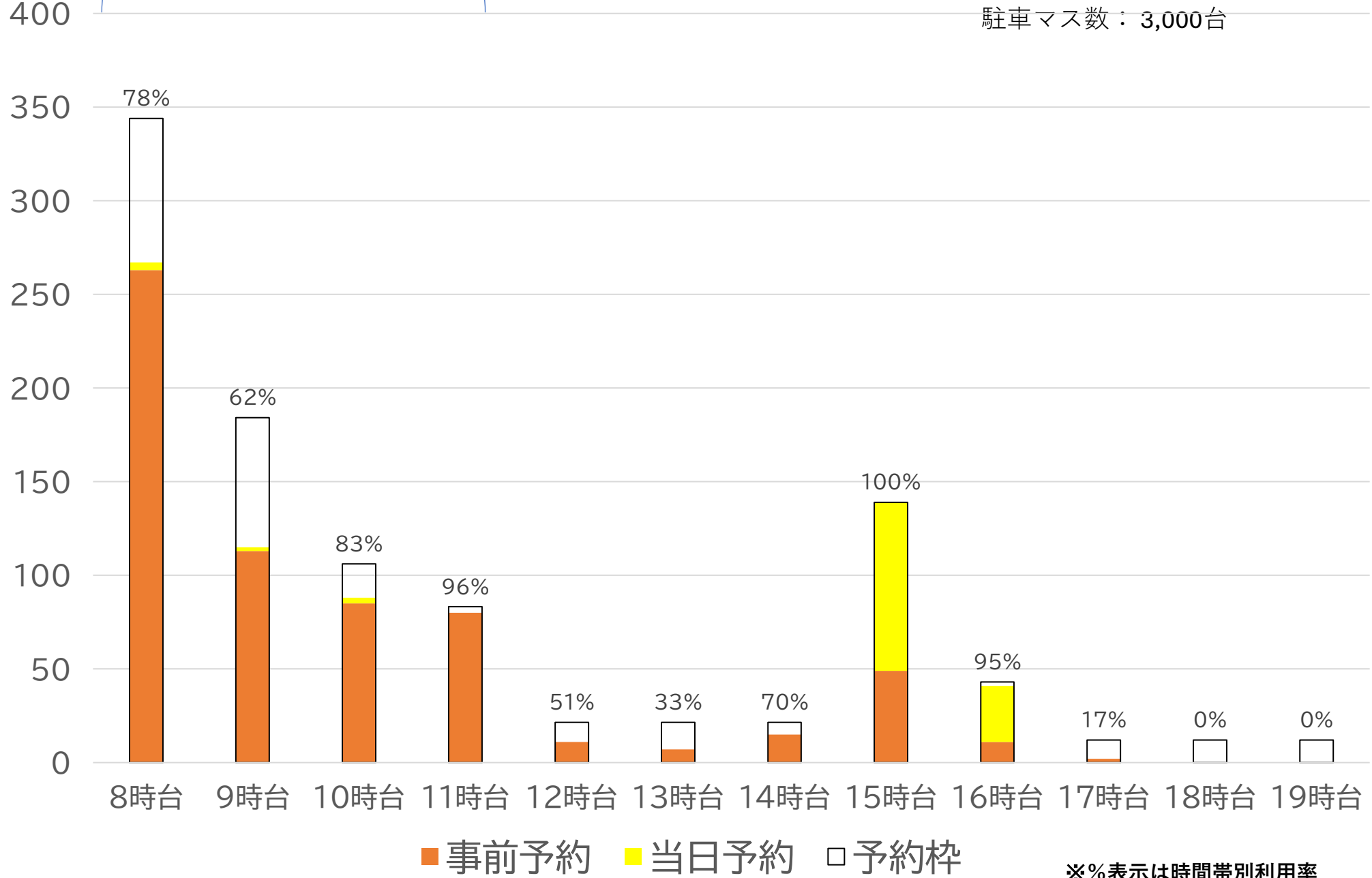
(%) 総輸送力(往路・復路)に対する輸送実績
[%] 総輸送実績(往路・復路)に対する輸送実績(8時~11時台、20時以降)の割合



8時～11時台 予約枠 717台／1,000台 [72%]
予約実績 550台／765台 [72%]

予約実績 予約枠 利用率
765台／1,000台 (76.5%)

駐車マス数：3,000台

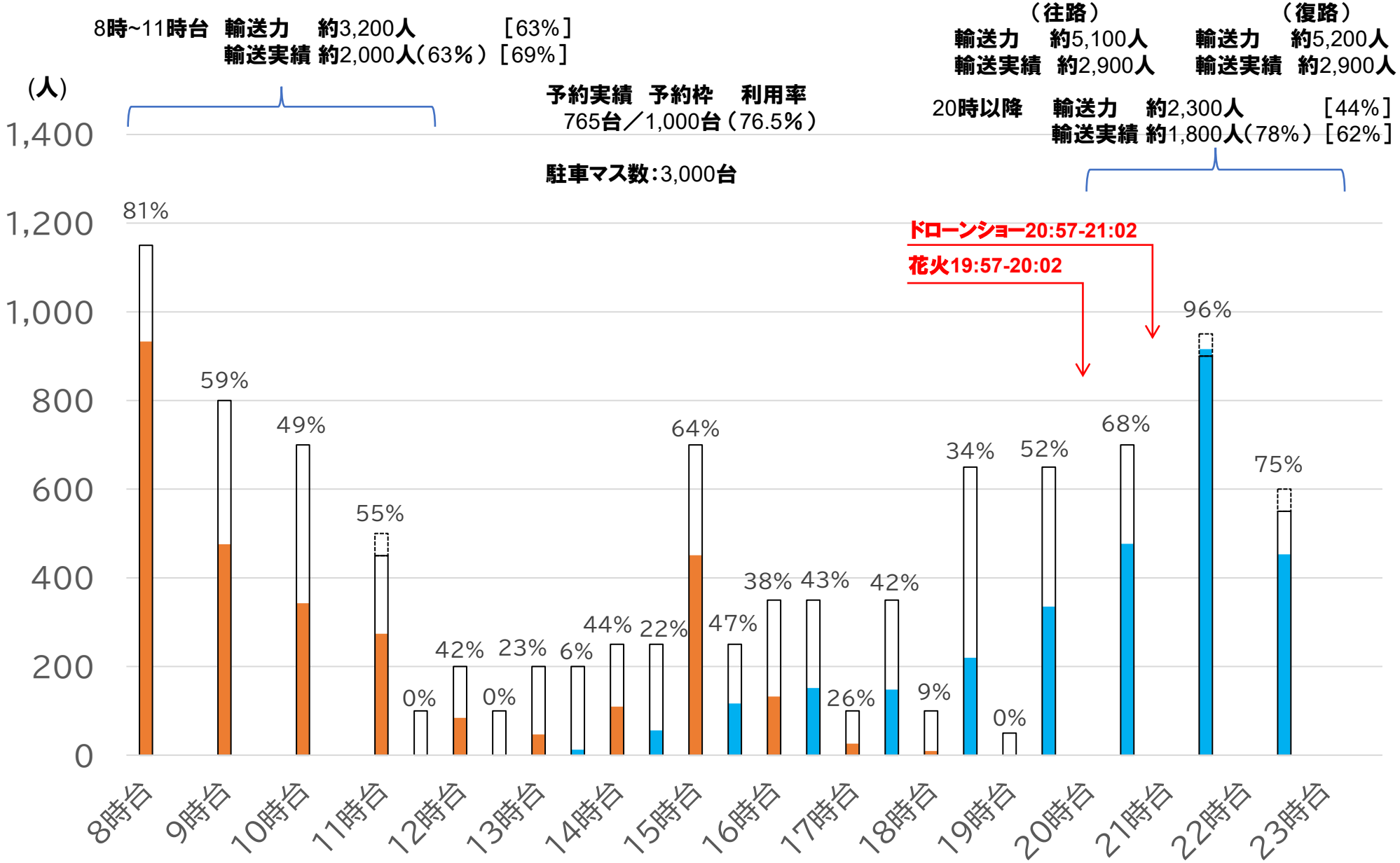


※%表示は時間帯別利用率

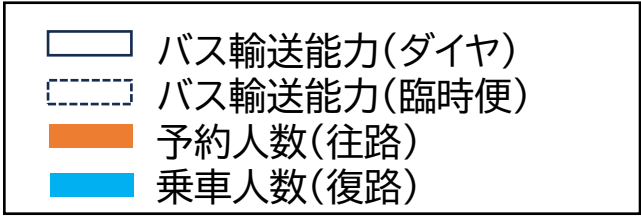
※数値は速報版であり、今後変更する可能性がある

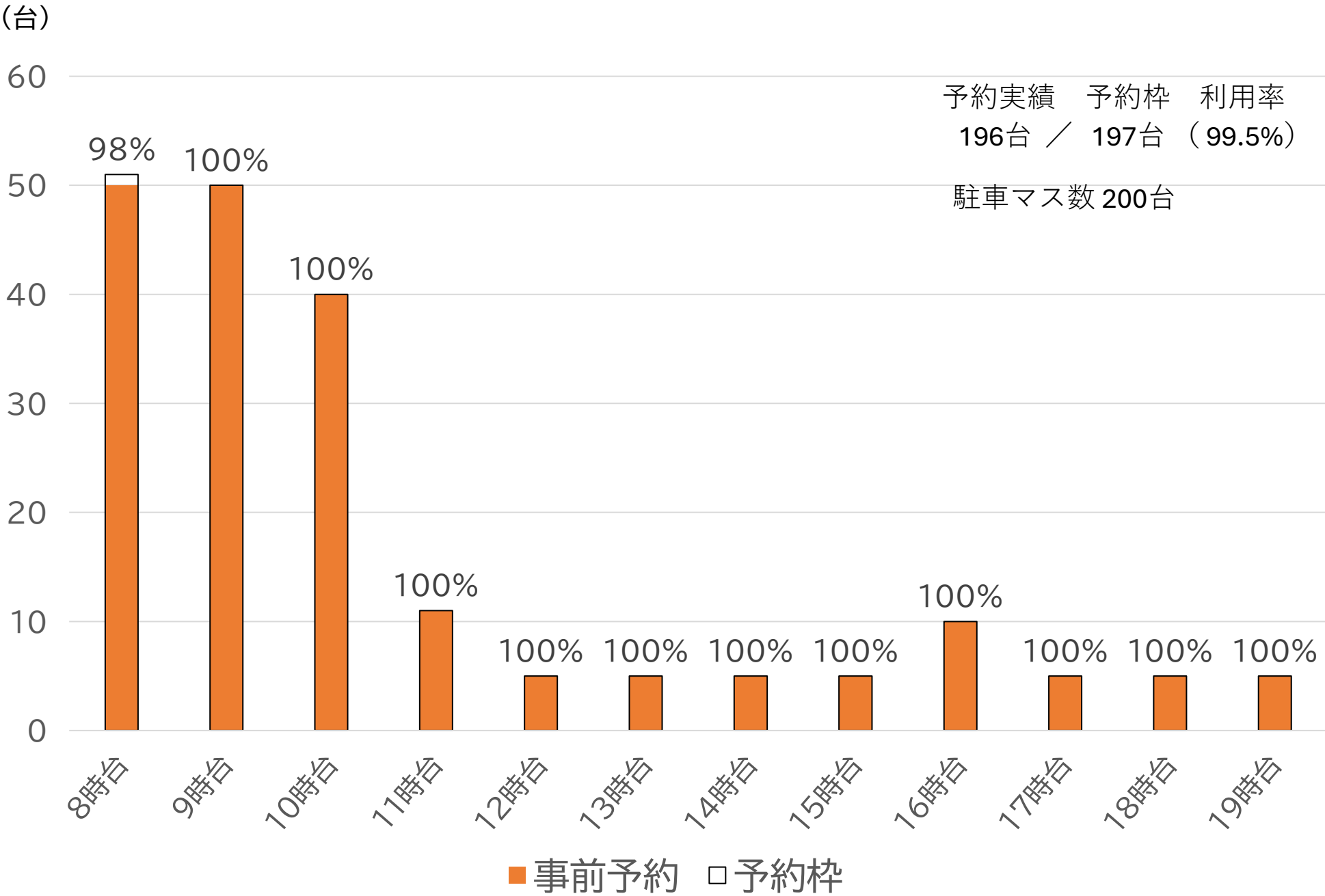
P&Rシャトルバス(尼崎) 往復路 利用状況(時間帯別:7月20日)

参考資料2-⑤



(%) 輸送力(往路・復路)に対する輸送実績の割合
[%] 全体の輸送力(往路・復路)に対する輸送力(8時~11時台、20時以降)の割合





※%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

会場周辺における想定交通と実績比較(7月20日)

(休日・来場方向)

計画: 団体バス: 300台
実績: 団体バス: 58台

舞洲自家用車: 6,240台
舞洲自家用車: 2,611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: 2517pcu (8時台)

(一般536+万博1981)

> 最大実績交通量: 1272pcu (8時台)

(一般342+万博931)



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 1031pcu(8時台)

(一般179+万博852)

> 最大実績交通量: 635pcu(9時台)

(一般285+万博350)



咲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146pcu (8時台)

(一般62+万博84)

> 最大実績交通量88pcu (15時台)

(一般88+万博0)



咲洲トンネル西交差点(南→西左折)

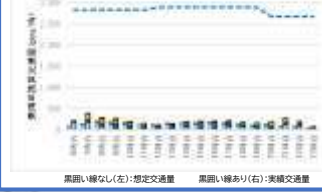
○: 交通容量2832pcu/h

> 最大想定交通量217pcu (8時台)

(一般179+万博38)

> 最大需要(実績)393pcu(7時台)

(一般254+万博139)



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 1597pcu(8時台)

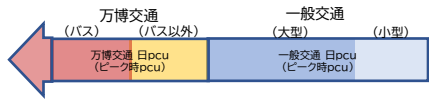
> 最大実績交通量 825pcu(8時台)



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)

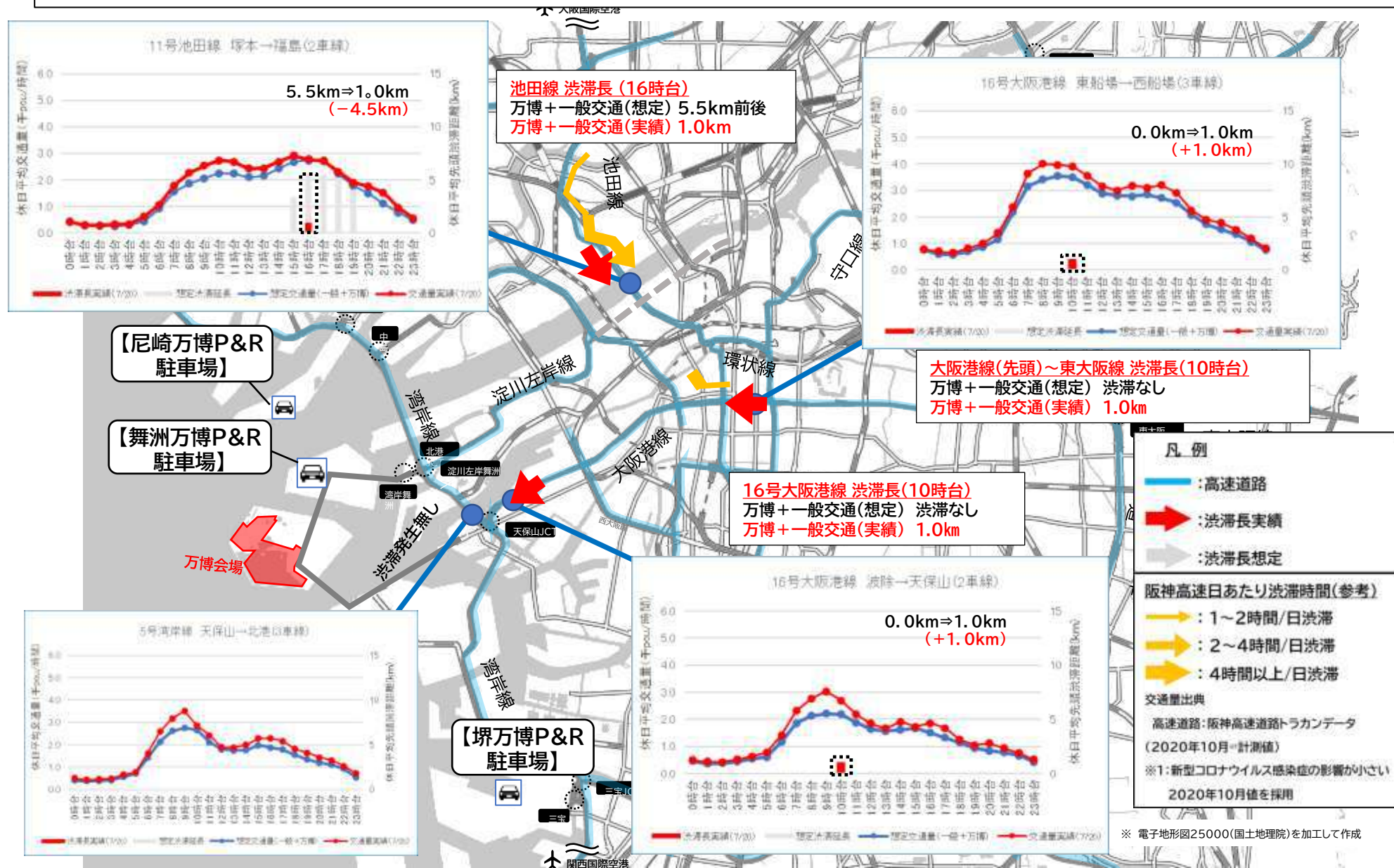
※日pcuは6:00~24:00の8計とする。

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。

阪神高速における想定交通と実績比較(7/20)(休日)

- 11号池田線について、渋滞長が1.0kmとなり、想定より-4.5km
- 13号東大阪線について、渋滞長実績は1.0kmとなり、想定より+1.0km
- 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



タクシー台数及び乗車人数の推計(時間帯別、来場・退場別)(7/20)

(台)

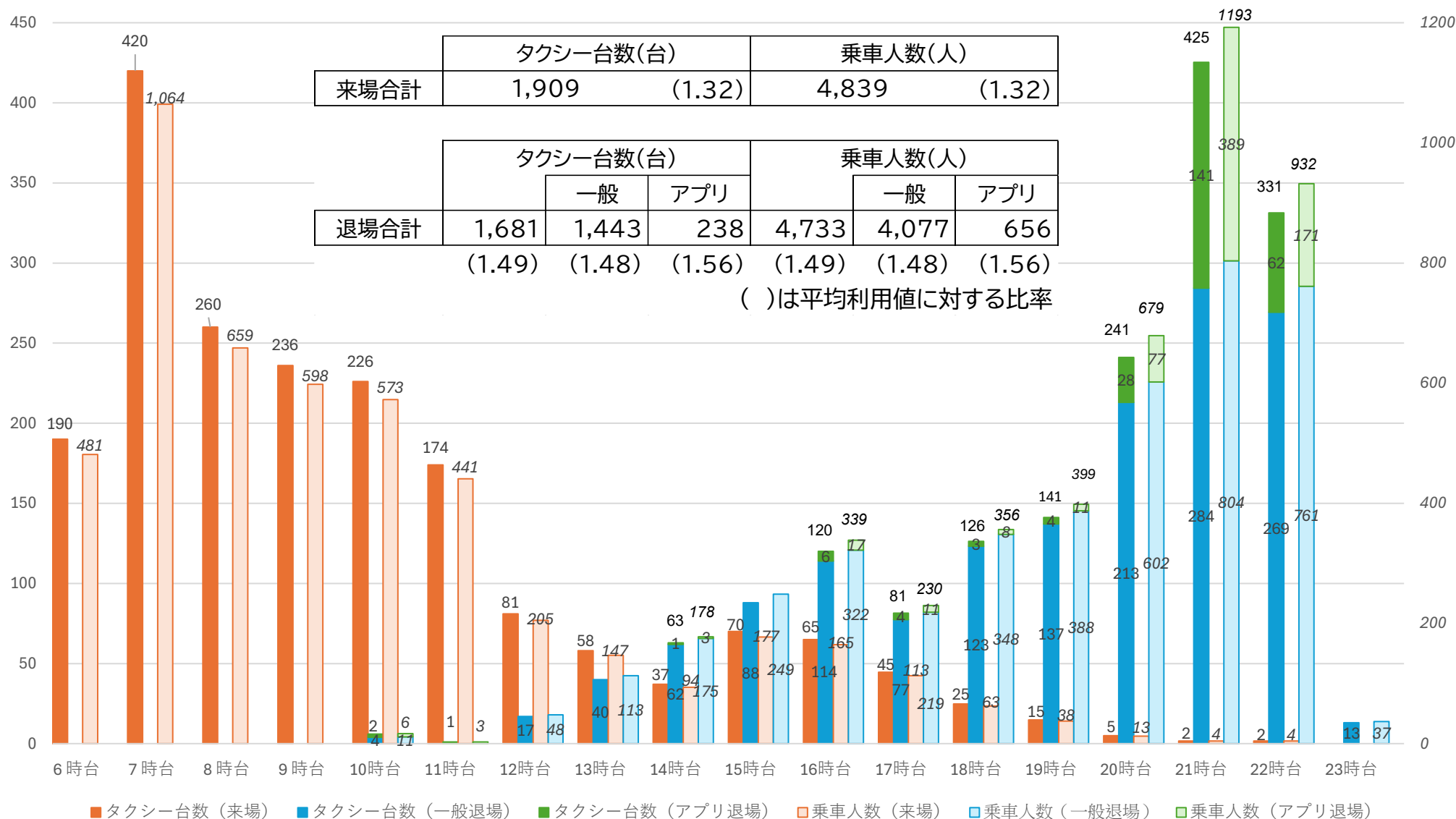
(人)

	タクシー台数(台)		乗車人数(人)	
来場合計	1,909	(1.32)	4,839	(1.32)

	タクシー台数(台)		乗車人数(人)		
	一般	アプリ	一般	アプリ	
退場合計	1,681	238	4,733	656	

(1.49) (1.48) (1.56) (1.49) (1.48) (1.56)

()は平均利用値に対する比率



※1:タクシーの台数はAIカメラから当日に取得

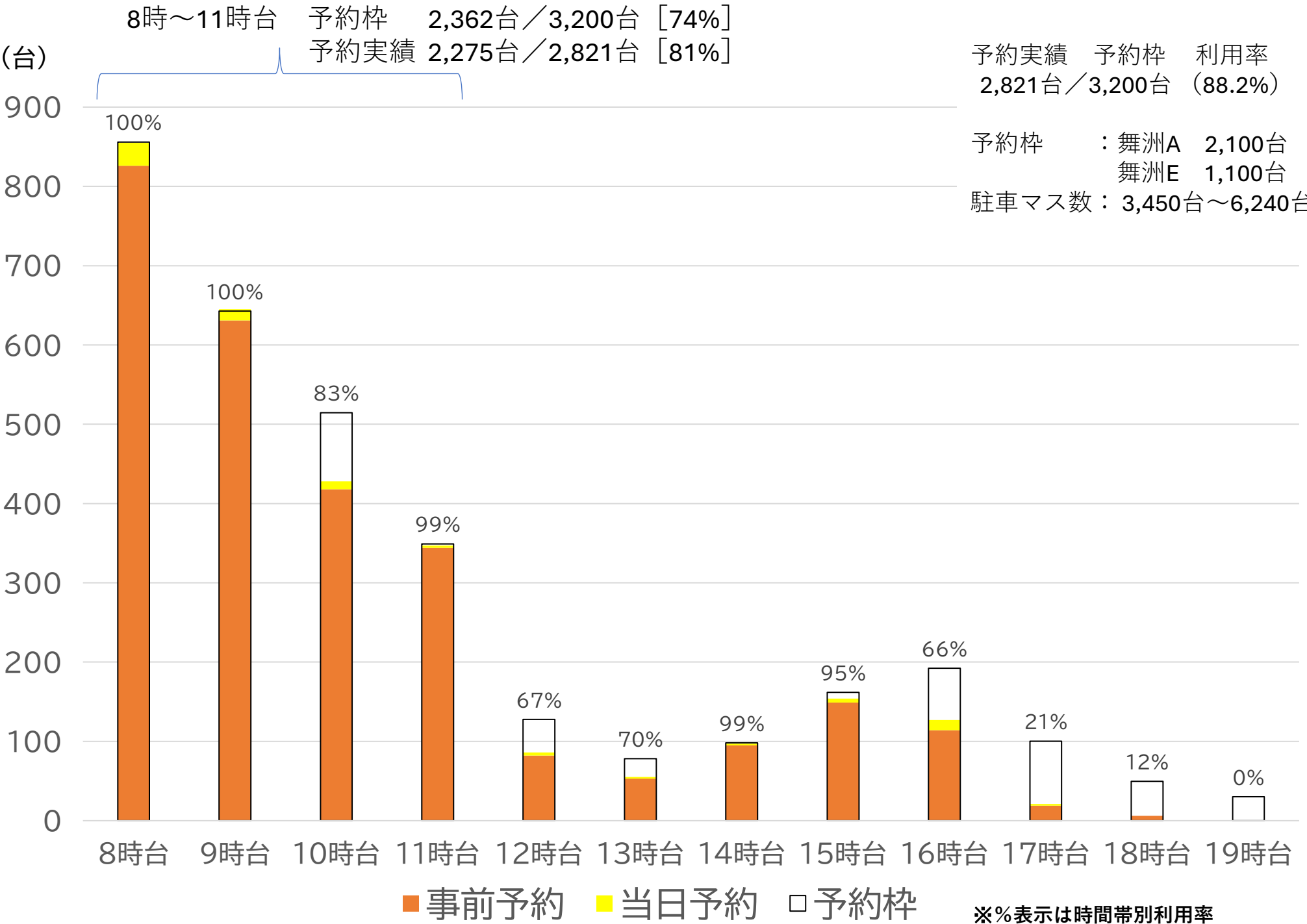
※2:アプリの台数については、一部時間帯(18~23時)において実地調査により算出

※3:1台あたりの平均乗車人数については、5日間(5/20,25、6/10,14,23)の実地調査のタクシー台数、乗車人数から算出

※4:速報版であり、今後変更する可能性がある

P&R駐車場(舞洲) 利用率(時間帯別:8月12日)

参考資料3



※%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シャトルバス(舞洲) 往復路 利用状況(時間帯別:8月12日)

参考資料3

(往路)

(復路)

輸送力 約14,700人

輸送力 約15,500人

輸送実績 約11,300人

輸送実績 約11,300人

20時以降 輸送力 約6,400人

[41%]

輸送実績 約6,900人(109%) [61%]

8時~11時台 輸送力 約9,000人 [61%]

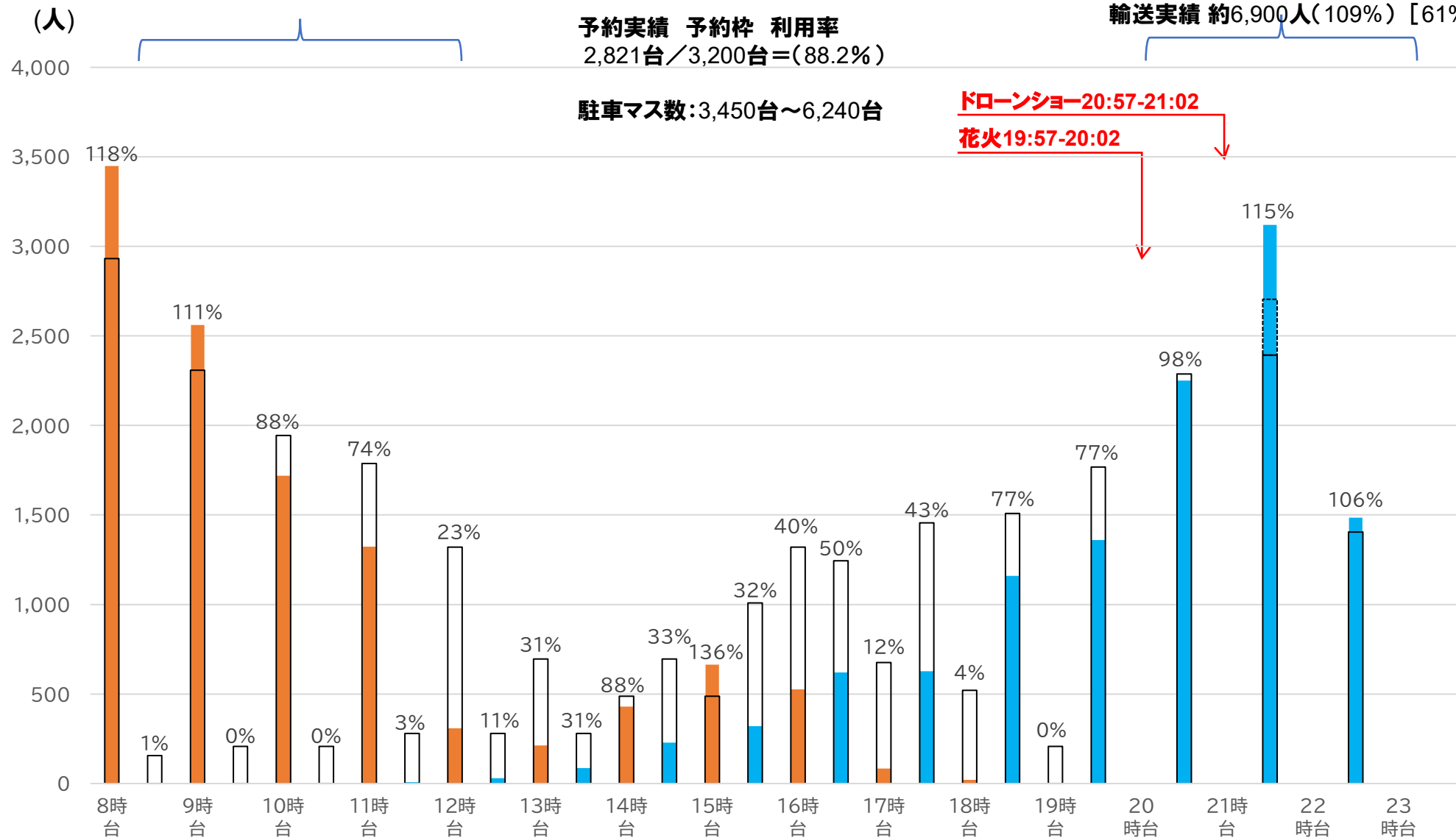
輸送実績 約9,100人(101%) [81%]

予約実績 予約枠 利用率
2,821台/3,200台=(88.2%)

駐車マス数:3,450台~6,240台

ドローンショー20:57-21:02

花火19:57-20:02



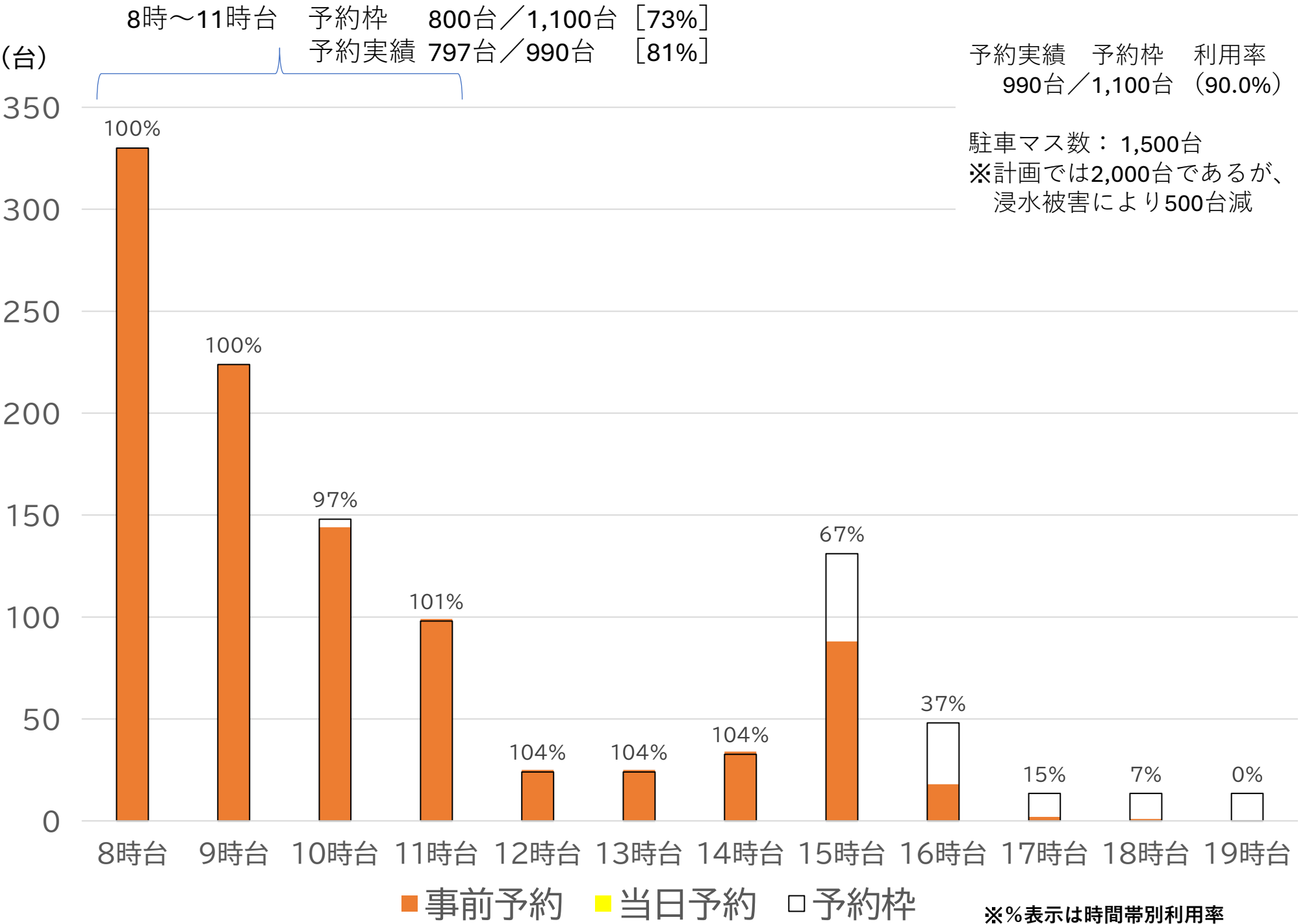
(%) 輸送力(往路・復路)に対する輸送実績

[%] 輸送実績(往路・復路)に対する輸送実績(8時~11時台、20時以降)の割合

- バス輸送能力(ダイヤ)
- バス輸送能力(臨時便)
- 予約人数(往路)
- 乗車人数(復路)

P&R駐車場(堺) 利用率(時間帯別: 8月12日)

参考資料3



※%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シャトルバス(堺) 往復路 利用状況(時間帯別:8月12日)

参考資料3

8時~11時台

輸送力 約3,200人
輸送実績 約2,800人(88%)

[62%]
[76%]

(往路)

輸送力 約5,200人
輸送実績 約3,700人

(復路)

輸送力 約5,600人
輸送実績 約3,700人

(人)

1,400

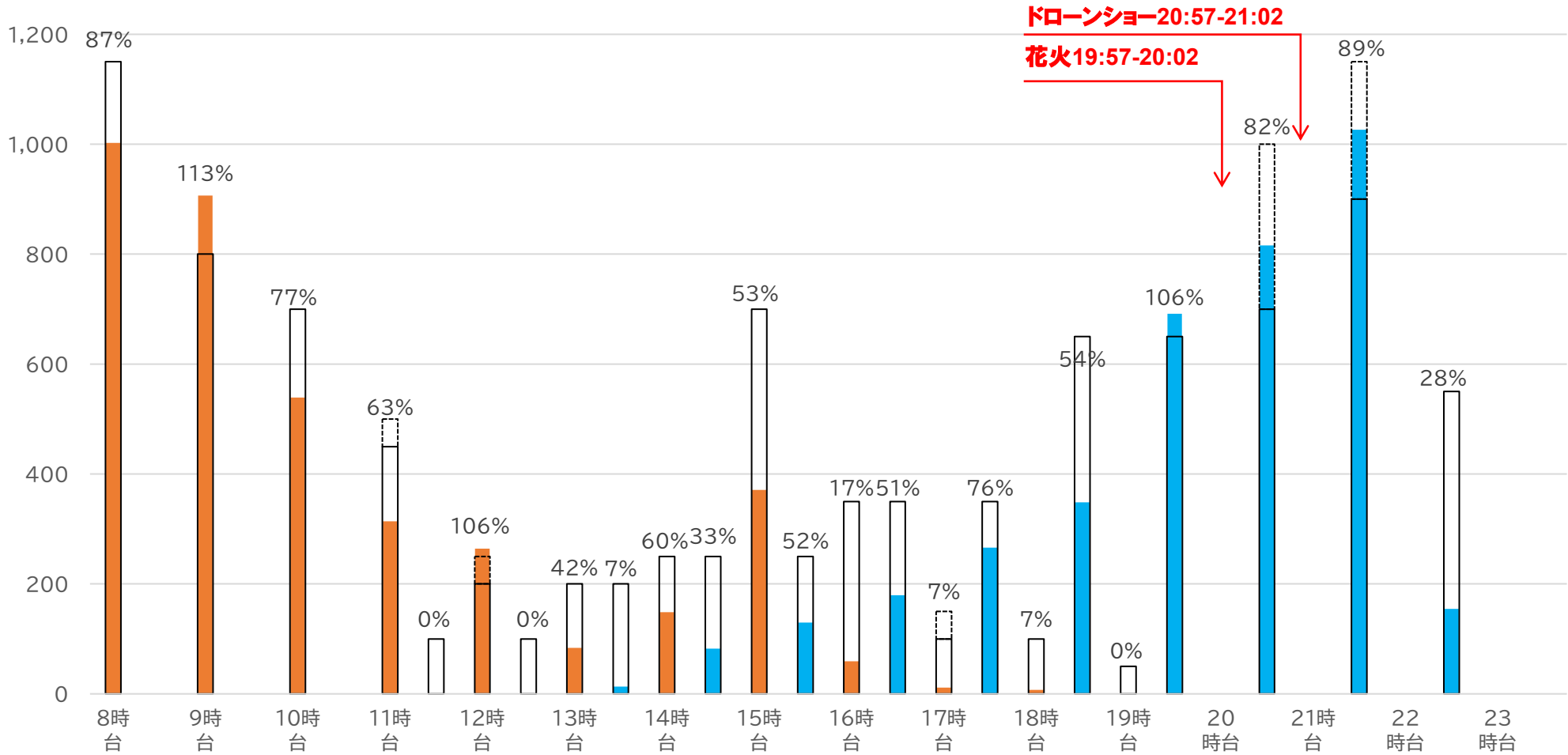
予約実績 予約枠 利用率
990台/1,100台 (90.0%)

20時以降

輸送力 約2,700人
輸送実績 約2,000人(74%)

[48%]
[54%]

駐車マス数:1,500台



(%) 輸送力(往路・復路)に対する輸送実績の割合
[%] 全体の輸送力(往路・復路)に対する輸送力(8時~11時台、20時以降)の割合

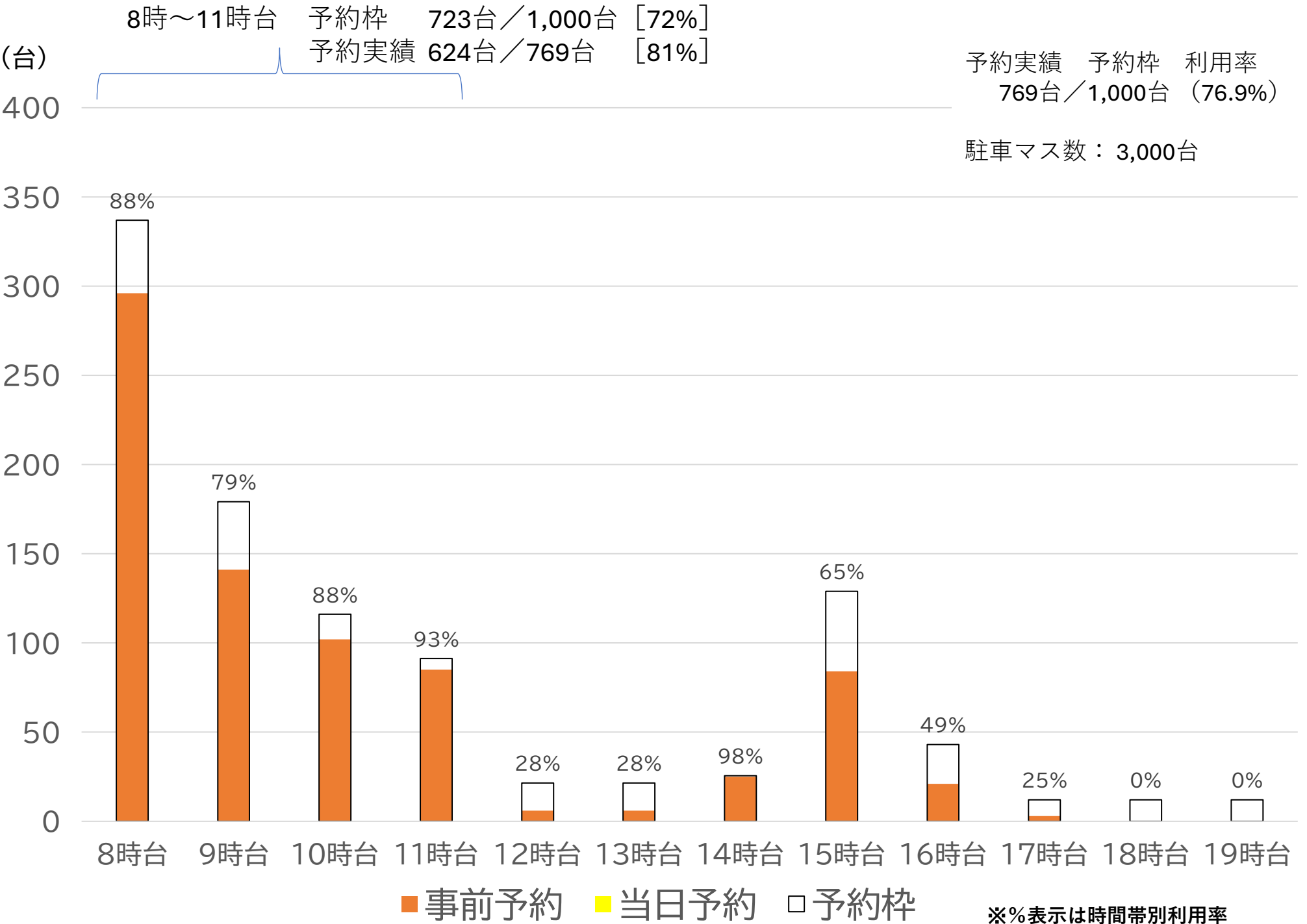
バス輸送能力(ダイヤ)

バス輸送能力(臨時便)

予約人数(往路)

乗車人数(復路)

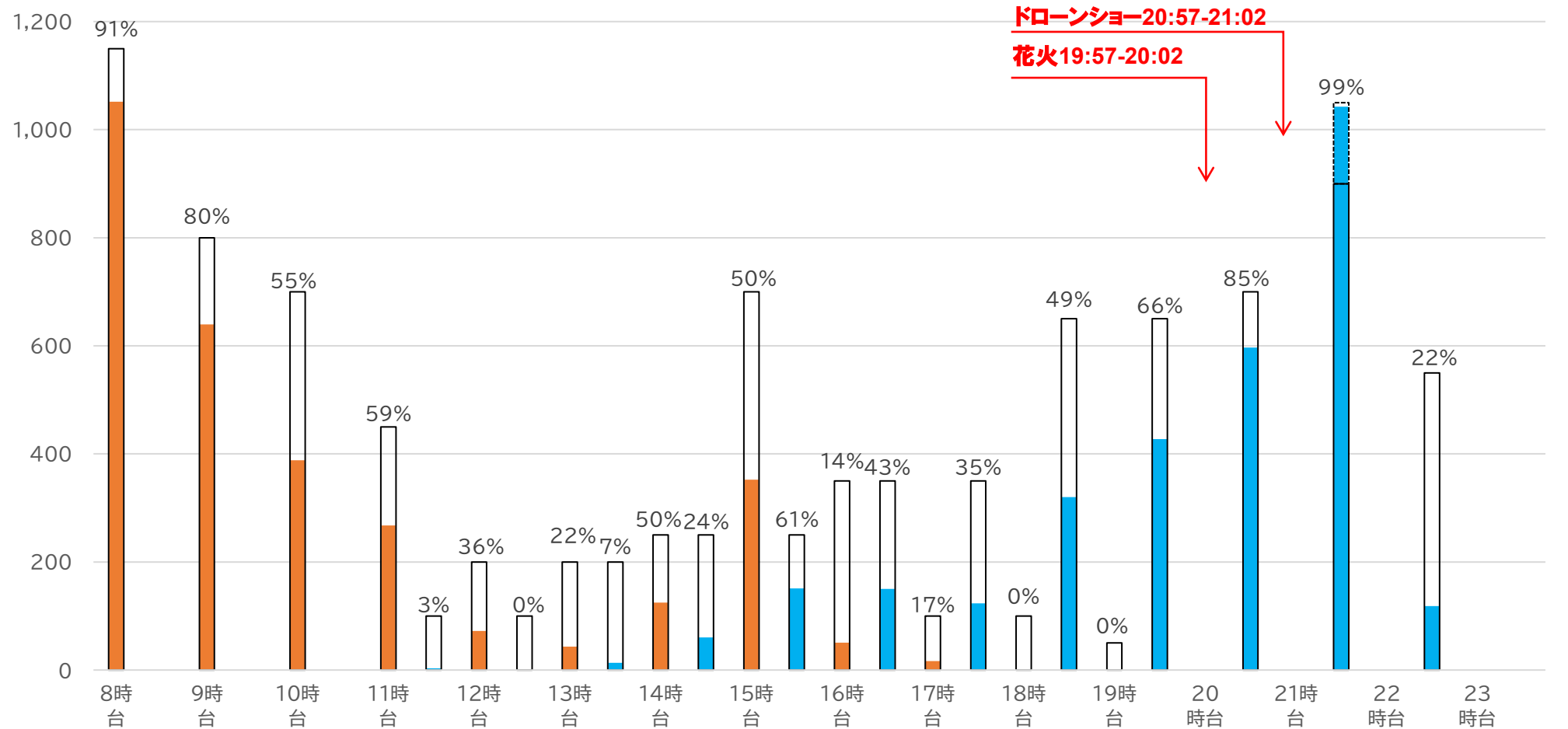
P&R駐車場(尼崎) 利用率(時間帯別: 8月12日)



※%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

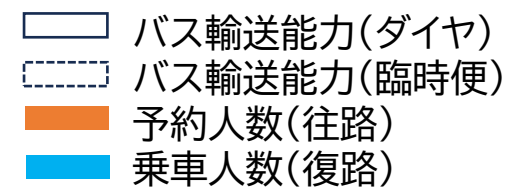
P&Rシャトルバス(尼崎) 往復路 利用状況(時間帯別:8月12日)

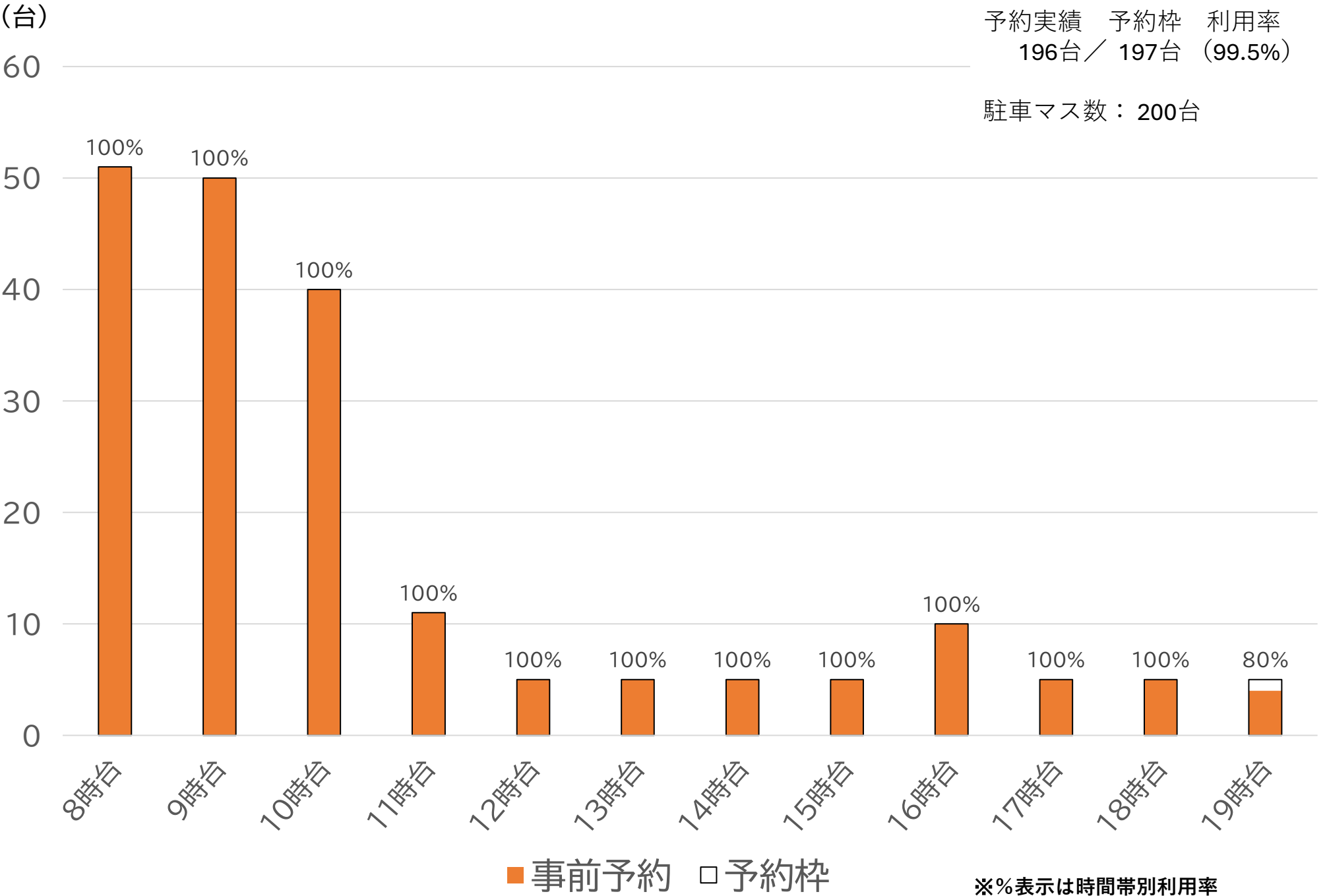
参考資料3



(%) 輸送力(往路・復路)に対する輸送実績の割合

[%] 全体の輸送力(往路・復路)に対する輸送力(8時~11時台、20時以降)の割合





※%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