

大阪・関西万博 来場者輸送具体方針(アクションプラン)  
第5版(最終版)



2024 年 12 月

2025 年日本国際博覧会来場者輸送対策協議会

## 目次

|                                  |    |
|----------------------------------|----|
| 1. 目的 .....                      | 3  |
| 2. 来場者の方向別内訳 .....               | 6  |
| 3. 想定する機関分担率 .....               | 7  |
| 4. 主な来場者想定ルート .....              | 9  |
| 1) 公共交通利用（鉄道・駅シャトルバス等） .....     | 9  |
| 2) 自家用車利用 .....                  | 13 |
| 3) 自転車利用 .....                   | 15 |
| 4) 水上交通利用 .....                  | 17 |
| 5. 交通ターミナル・万博 P&R 駐車場等の運用 .....  | 19 |
| 1) 夢洲第 1 交通ターミナル .....           | 19 |
| 2) 夢洲第 2 交通ターミナル .....           | 22 |
| 3) 万博 P&R 駐車場 .....              | 25 |
| 4) 夢洲障がい者用駐車場 .....              | 29 |
| 5) 自転車駐車場 .....                  | 31 |
| 6. 持続可能性に配慮した取組 .....            | 33 |
| 7. 交通分野における新技術の取組 .....          | 34 |
| 8. 輸送需要平準化対策 .....               | 35 |
| 1) 需要平準化対策（来場） .....             | 35 |
| 2) 需要平準化対策（退場） .....             | 39 |
| 9. 輸送供給拡大対策 .....                | 41 |
| 1) 鉄道 .....                      | 41 |
| 2) 駅シャトルバス .....                 | 42 |
| 3) 道路 .....                      | 43 |
| 10. 輸送円滑化対策 .....                | 45 |
| 1) 適切な料金設定による交通モード間の需要平準化 .....  | 45 |
| 2) 鉄道等における乗車、整列のマナー啓発 .....      | 46 |
| 3) 鉄道等への大型荷物持ち込み対策 .....         | 47 |
| 4) 混雑箇所等のうろつき交通対策 .....          | 48 |
| 5) 道路交通円滑化対策 .....               | 49 |
| 6) 交通案内誘導サイン .....               | 50 |
| 7) ユニバーサルデザイン対応 .....            | 52 |
| 11. 来場者に向けた交通サービスの連携及び情報提供 ..... | 54 |
| 1) 交通サービスとの連携 .....              | 54 |
| 2) 交通に関する情報提供 .....              | 56 |
| 3) 地域観光に関する情報提供 .....            | 57 |
| 4) 海外からの来場者への対応 .....            | 58 |
| 12. 雑踏等に備えた警備誘導 .....            | 59 |

|                                          |    |
|------------------------------------------|----|
| 13. 万博開催期間における体制 .....                   | 63 |
| 1) 運営体制 .....                            | 63 |
| 2) 来場者輸送情報センターの役割及び機能 .....              | 64 |
| 3) 会場運営との連携 .....                        | 65 |
| 4) 災害・事故等における対応 .....                    | 66 |
| 14. 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 ..... | 67 |
| 1) 鉄道 .....                              | 67 |
| 2) 道路 .....                              | 68 |
| 15. 働きかけ TDM 実施と期待する効果 .....             | 70 |
| 1) 一定の期間を単位とした取組のメリハリ付け .....            | 70 |
| 2) 地域による取組のメリハリ付け .....                  | 73 |
| 3) 府県市民・企業等への呼びかけ .....                  | 74 |
| 4) 働きかけ TDM 等により、達成を目指す目標 .....          | 78 |
| 16. 今後のスケジュール .....                      | 79 |

## 1. 目的

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

- 2025年日本国際博覧会（略称「大阪・関西万博」）は、大阪市臨海部の人工島である「夢洲」にて、会場の四方を海で囲まれた初の国際博覧会「海の万博」として開催される。
- アクセスルートが限られた人工島での開催となるため、万博来場者を安全・円滑に輸送するためには、アクセスが特定の交通手段や経路に集中しないバランスの取れた輸送計画を立案することが必要であり、その計画を着実に実行するために十分な準備が必要となる。
- 令和2年(2020年)12月に「2025年日本国際博覧会基本計画」（以下「基本計画」という。）が策定され、想定来場者数は約2,820万人と定められた。
- 令和3年(2021年)7月に来場者輸送対策協議会を立ち上げ、各交通モードの専門部会を設置し、来場者輸送に係る協議、検討の体制を整えた。
- 令和4年(2022年)6月には、基本計画を受け、「大阪・関西万博 来場者輸送基本方針」（以下「基本方針」という。）を策定し、来場者の円滑な輸送を実現するための基本的な方針を定めた。
- 基本方針では、交通インフラを最大限活用し、国・地域、文化、人種、性別、世代、障がいの有無に関わらず、すべての人が安全・快適に移動できるような取組<sup>注1</sup>を進めるとともに、各アクセスルートのバランスの取れた利用を図るものとされた。

- また、大阪・関西万博の「未来社会の実験場」のコンセプトを踏まえ、MaaS<sup>注2</sup>や自動運転等の新たな移動サービスを実践し、関西の未来社会へ受け継がれることを目指すこととされた。
- さらに、EXPO 2025 グリーンビジョンのもと、脱炭素化及び持続可能性の実現に向け、会場に乗り入れる車両について EV バス導入や EV 充電設備設置を図ることとしている。<sup>注3</sup>
- 令和4年(2022年)10月、基本方針から更なる検討、関係機関などとの協議を進め、万博来場者の安全・円滑な移動を実現し、大阪・関西圏の社会経済活動を支える人流・物流への影響を最小化する目的のもと、「大阪・関西万博 来場者輸送具体方針（アクションプラン）」（以下「具体方針」という。）の初版を公表した。
- その後の検討状況を踏まえ、令和5年(2023年)5月に具体方針（第2版）、11月に具体方針（第3版）、令和6年(2024年)7月に具体方針（第4版）を公表した。
- 今般、具体方針（第4版）における課題等の検討を進め、具体方針（第5版（最終版））を策定・公表するものとする。

- ※ 空飛ぶクルマについては、大阪・関西万博の未来社会ショーケース事業にて検討することとしている。
- ※ 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については、夢洲万博関連事業等推進連絡会議において検討されている。

注1 大阪・関西万博での交通アクセスに関するユニバーサルデザインについては、別途の2025年日本国際博覧会交通アクセスユニバーサルデザイン検討会において、令和5年（2023年）6月に「交通アクセスに関するユニバーサルデザインガイドライン」を公表し、関係する交通事業者等が指針として参考とすることとしている。

注2 MaaS とは、Mobility as a Service の略で、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・料金決済等を一括で行うサービスのことをいう。

注3 政府の「2025年大阪・関西万博アクションプラン Ver.6」において、日本の優れたEVバスを積極的に活用し、世界への技術・ノウハウの発信を行うこととされている。

## 2. 来場者の方向別内訳

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

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

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

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

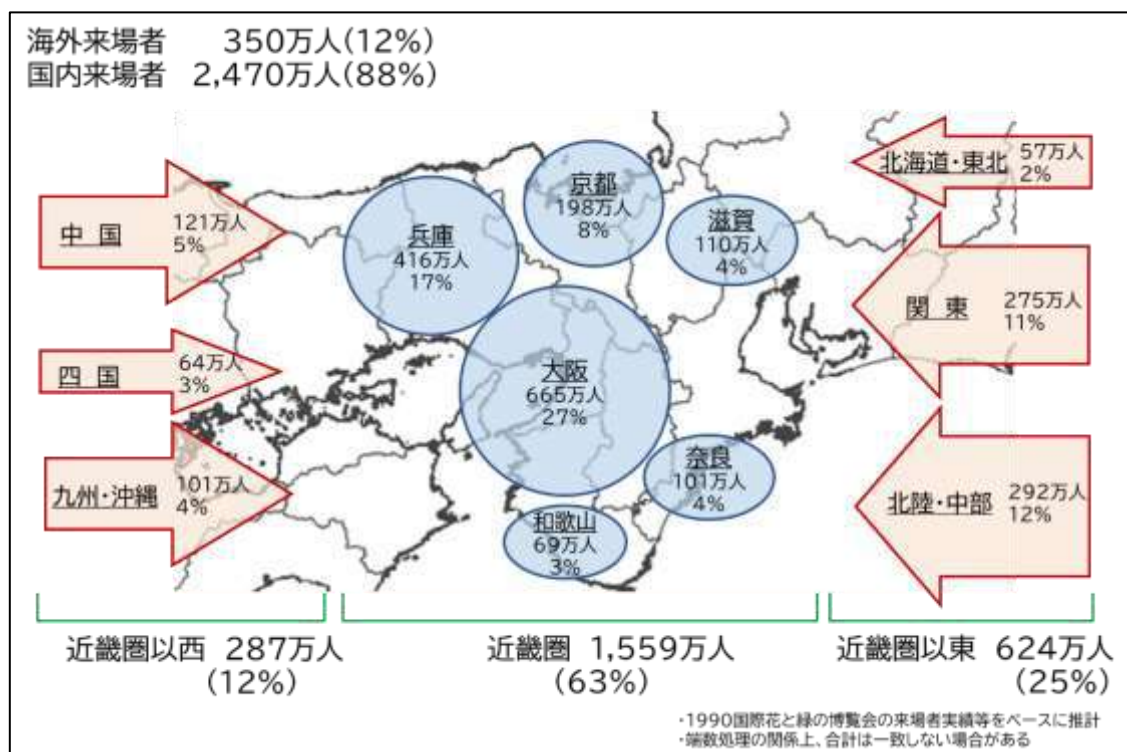


図 1 方向別来場者内訳

### 3. 想定する機関分担率

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

○日来場者数が、10 万人程度までにおいては、駅シャトルバス等の輸送力及び万博 P&R <sup>注 4</sup> 駐車場の収容能力に比較的余裕があることから、愛知万博ベースの機関分担率で輸送が行われると考えている。

○しかしながら、日来場者数が、11.9 万人に達すると、まず、駅シャトルバス等の輸送力が、夢洲交通ターミナルや各駅バスターミナルの受け入れ容量及び各バス事業者が運行できるバスの便数等から、限界に達する。

○さらに、日来場者数が、18.6 万人に達すると、万博 P&R 駐車場の自家用車が受け入れ限界に達し、22.7 万人に達すると、団体バスも受け入れ限界に達する。

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

注 4 P&R（パークアンドライド）とは、出発地からは自動車を利用し、途中で電車やバスなどに乗り換えて目的地まで移動する方式のことをいう。大阪・関西万博では、バスにより輸送を行う。

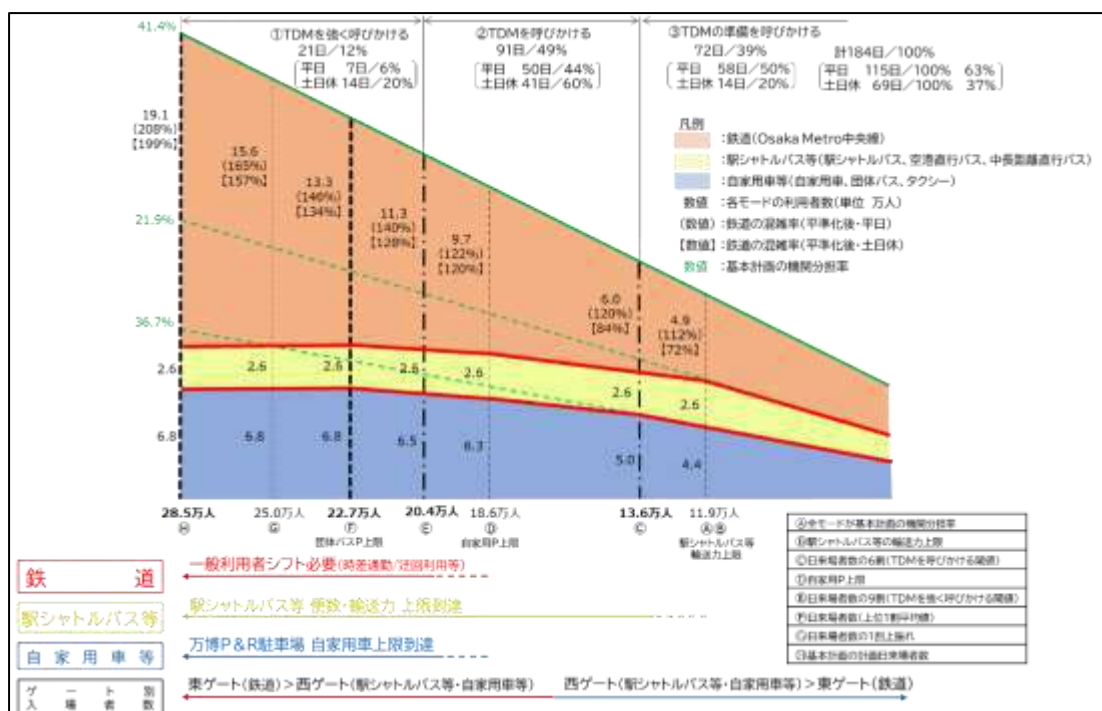


図 2 万博来場者 日来場者数と機関分担率の推移

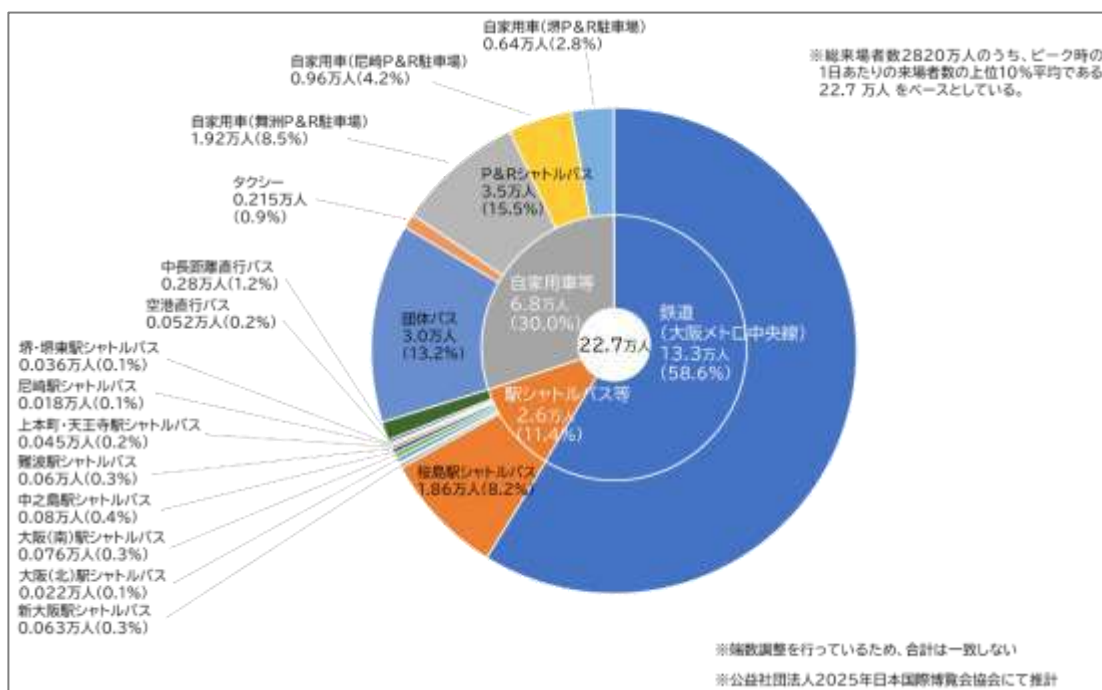


図 3 万博来場者輸送具体方針における各モードのシェア

注 5 TDM (交通需要マネジメント) とは、Transportation Demand Management の略で、既存の交通システムの利用効率を最大化する目的で移動者側に行動変更を促す諸施策のことをいう。

#### 4. 主な来場者想定ルート

##### 1) 公共交通利用（鉄道・駅シャトルバス等）

##### ア) 3つの主要ルート：

##### ① Osaka Metro 中央線（鉄道）

##### ② JR 桜島線<sup>注6</sup>（鉄道＋駅シャトルバス）

##### ③ 淀川左岸線（2期）<sup>注7</sup>（新大阪駅、大阪駅等発の駅シャトルバス）

イ) 主要鉄道駅バスターミナルからの予約制の駅シャトルバス 等

ウ) 空港ターミナルからの直行バス（以下「空港直行バス」という。）

エ) 中距離直行バス・長距離直行バス

○来場者輸送における公共交通の各交通手段・ルート及びその特徴は次のとおりである。

##### 1) 公共交通利用（鉄道・駅シャトルバス等）

##### ア) 3つの主要ルート：

##### ① Osaka Metro 中央線（鉄道）

- ・最も輸送力（6両編成、現行ダイヤ：最大16本/時→開催期間中：最大24本/時）があり、万博会場に直接乗り入れが可能

##### ② JR 桜島線（鉄道＋駅シャトルバス）

- ・鉄道の輸送力は大きい（8両編成、現行ダイヤ：最大10本/時<sup>注8</sup>→開催期間中：最大12本/時）が、万博会場には桜島駅にてバス連絡が必要であることから、桜島駅に隣接し、バスターミナルを設置
- ・駅シャトルバスの乗降時間を短縮し、輸送力の向上を図るため、バスターミナルの来場者出入口を2か所設けるとともに、それぞれで改札を行い、バス車内における確認を不要とする等の措置を実施

- ・桜島駅シャトルバスについては、混雑が想定される朝の時間帯（午前8時台～10時台）において、乗換円滑化による混雑の緩和を図るため、事前に料金決済した方を優先乗車させる制度を導入。また、車椅子やベビーカーの安全かつ円滑な利用を図るため、終日事前予約を可能とする制度を導入
- ・桜島駅からの駅シャトルバスは全車両 EV バスで運行

### ③ 淀川左岸線（2期）（新大阪駅、大阪駅等発の駅シャトルバス）

- ・新大阪駅、大阪駅等の大阪中心部より、定時性を確保した高密度なバス運行を可能とするため、淀川左岸線（2期）の建設中区間を万博専用アクセスルートとして活用

### イ）主要鉄道駅バスターミナルからの予約制の駅シャトルバス等

- ・10駅のバスターミナルより運行を予定（ア）（3つの主要ルート：②③を含む）
- ・鉄道各社の特急列車と連携等した予約制の駅シャトルバスの運行や、完全着座式バス<sup>注9</sup>の導入などにより、輸送力は小さいものの、快適性を確保した輸送が可能
- ・なお、弁天町駅バスターミナルは、臨時的に Osaka Metro 中央線やJR桜島線等の輸送障害時における駅シャトルバスなどの代替乗降場、災害発生時の臨時輸送バスにおける乗降場等として活用

### ウ）空港直行バス

- ・海外からのインバウンド等の空港を利用する来場者など、空港から会場まで、完全着座式を基本とする円滑・快適性を確保した輸送が可能

### エ）中距離直行バス・長距離直行バス

- ・近畿地方各府県及び全国各地域から会場まで乗り換えなく完全着座式を基本とした輸送が可能

注6 通称「JR ゆめ咲線」

注 7 淀川左岸線（2 期）の建設中区間を活用した万博専用アクセスルートのことをいう。

注 8 2024 年春のダイヤ改正により、最大 9 本/時から最大 10 本/時に変更

注 9 一部のバスは EV の路線型バスを運行する



## 2) 自家用車利用

- 原則、公共交通機関の利用を呼びかける。
- やむを得ず自家用車を利用する者に対しては、尼崎、堺の万博 P&R 駐車場の利用に誘導し、舞洲については、万博 P&R 駐車場シャトルバス（以下「P&R シャトルバス」という。）の運行、物流交通に影響を与えない範囲の利用に抑制する。

○万博会場への自家用車利用によるアクセスについては、万博会場への直接の乗り入れは認めないため、舞洲、尼崎、堺の万博 P&R 駐車場の利用によるシャトルバス連絡となる。

○舞洲へのアクセスについては、自家用車、駅シャトルバス、P&R シャトルバス、空港直行バス及び中長距離直行バスともに、阪神高速利用の場合は、北港 JCT～湾岸舞洲出口～此花大橋の利用がほとんどとなり、一本のルートに集中する。

○特に、京都・奈良方面からの自動車は、主に阪神高速 1 号環状線、16 号大阪港線を経由して来場することになるため、交通集中が想定される。

○こうしたことから、駅シャトルバス、P&R シャトルバス、空港直行バス及び中長距離直行バスの定時性、大阪港の物流交通確保のためには、道路交通に一定の制約が必要となる。

○そのため、自家用車利用については、できるだけ抑制を図り、公共交通機関の利用を大阪・関西万博公式 Web サイト・SNS など活用し幅広く呼びかけることとしている。

- 公共交通機関の利用が難しい等、やむを得ず自家用車を利用して来場する者に対しては、万博 P&R 駐車場の料金設定等により、舞洲、尼崎、堺の万博 P&R 駐車場利用需要の平準化を図る。
- また、自家用車を利用して来場する者に対して、阪神高速指定出口利用及び阪神高速中心部迂回による万博 P&R 利用料金の割引について、大阪・関西万博公式 WEB サイト・万博 P&R 駐車場予約システムなども活用し、幅広く呼びかけを行い、高速道路利用による来場を呼びかける。
- さらに舞洲については、万博 P&R 駐車場予約枠をコントロールすることにより、会場アクセスバスの運行、物流交通に影響を与えない範囲の利用に抑制し、尼崎、堺の万博 P&R 駐車場利用にあっても、万博 P&R 駐車場予約枠をコントロールすることにより、周辺の物流等の交通への影響等について配慮を行うものとする。

### 3) 自転車利用

- 夢洲へのアクセスルートについては、万博会場への安全・円滑な誘導に加え、大阪府内の広域的な自転車通行空間との連絡等による地域との広域的な連携を図る。
- 新しいモビリティのスタイルとしてシェアサイクル等の導入を図る。

○自転車による夢洲会場への来場ルートについては、既存の自転車通行空間と連絡し、安全・円滑な誘導を図る観点から、淀川リバーサイドサイクルライン等と連絡し、常吉大橋から舞洲を経由する「北ルート」及び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確保する自転車駐車スペースを利用し、Osaka Metro 中央線により来場する「南ルート」を設定する。

○夢洲・舞洲における通行については、車道は、会場アクセスバスや物流等の大型車両が多いことから、歩行者の安全に配慮しながら自転車利用者を歩道へ誘導するため、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する。

○これらの検討に加え、大阪府内のサイクルライン等の広域的な自転車通行空間との連絡等により、地域の自転車を活用したまちづくりやイベント等との広域的な連携による万博の機運醸成を図る。

○また、新しいモビリティのスタイルとしてシェアサイクル等の導入を図り、必要なポートを設置する。



図 5 夢洲・舞洲における自転車等のアクセスルート（案）

#### 4) 水上交通利用

○水上交通については、大阪市内から夢洲への航路、兵庫方面から夢洲への航路、夢洲発着の遊覧航路等が予定されている。

○大阪市内から夢洲への航路については、中之島等の市内中心部から夢洲に向かうルートが予定されている。

○この航路においては、波浪の有無といった水域の違いから、川船から海船への乗換拠点及び連絡して運航する船舶事業者が複数必要などの条件があるが、一方で大阪市内観光と組み合わせた利用などが期待されている。

○兵庫方面からの航路については、神戸港・神戸空港、淡路島から夢洲に向かうルートが予定されている。

○これらに加え、淀川を活用した航路、堺旧港からの航路、夢洲に発着する周遊観光航路が予定されている。

○これらの航路においては、同方面から陸上ルートでは必要となる乗換を行わずに夢洲へアクセスが可能である。

○船舶の発着は、現在、夢洲北岸に設置されている小型船用浮棧橋を活用するとともに、水上交通の需要に対応するため、別途、小型船及び中型船の対応が可能な浮棧橋を設置する。

○夢洲周辺の水域では、多くの船舶の往来が見込まれることから、関係機関と連携し、船舶の安全な運航を確保するため、夢洲北岸周辺水域の航行方法等を取りまとめるとともに、浮棧橋の使用に関するルールを制定し、船舶事業者等への周知を行い、安全・円滑に運航できる環境を整える。

○浮栈橋から万博会場までのアクセスについては、船シャトルバスによる二次輸送を行う。

○航路の事業性確保のため、関係団体の協力を得て、旅行業界等と連携するなどにより、ツアー等の旅行商品への組み込みも目指す。

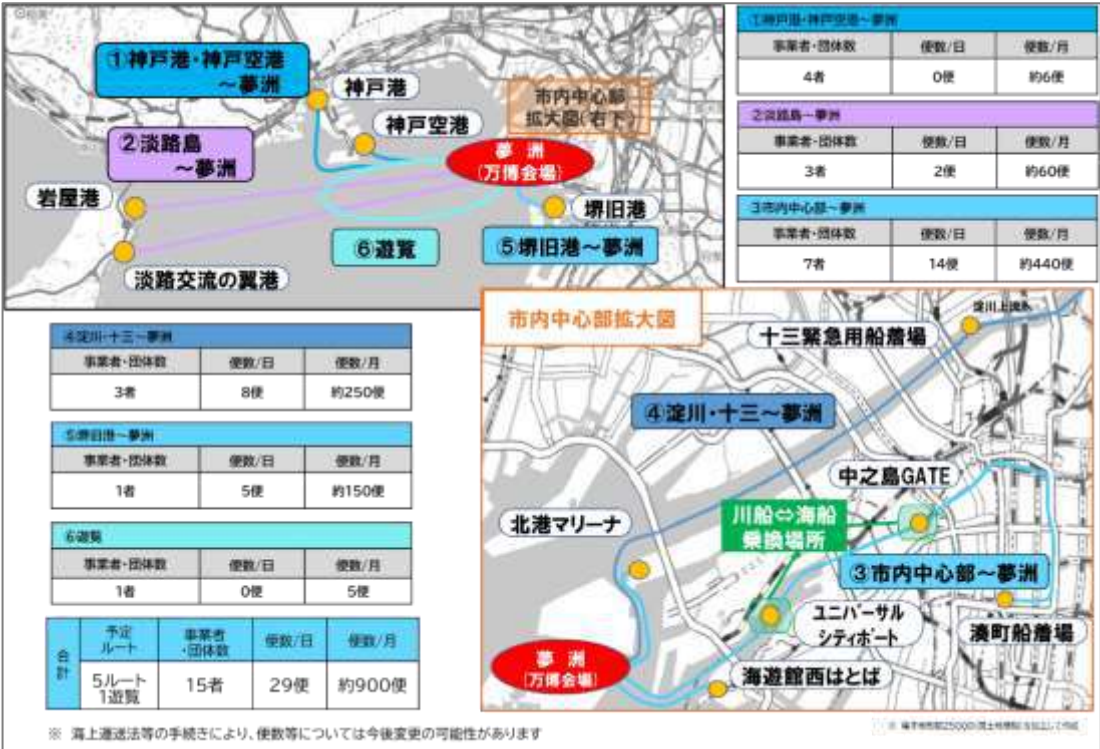


図 6 万博会場への水上航路



図 7 夢洲北岸浮栈橋及び船シャトルバス運行ルート

## 5. 交通ターミナル・万博 P&R 駐車場等の運用

### 1) 夢洲第1交通ターミナル

○駅シャトルバス、P&R シャトルバス、船シャトルバス、空港直行バス及び中長距離直行バスについては、会場に隣接して設置するバスターミナルで乗降を行うものとする。

○タクシーについては、会場に隣接して乗降場を設けるものとする。

○駅シャトルバス、P&R シャトルバス、船シャトルバス、空港直行バス及び中長距離直行バスについては、会場西ゲート前に設置する夢洲第1交通ターミナルにおいて、乗降を行うものとする。

○夢洲第1交通ターミナルにおいては、朝方と夕方で乗車又は降車の需要が大きく変動することから、時間帯に応じて乗り場の変更を行う等の運用上の工夫を行う。

○来場者の安全・円滑な誘導のため、来場者向けの情報提供システム(以下「万博来場 MaaS」という。)、会場内及び交通ターミナルにおけるデジタルサイネージ等により、適切に乗り場への案内誘導を行う。

○夢洲会場周辺における安全・円滑な交通を確保するため、タクシーについては、夢洲第1交通ターミナルでの乗降に限定し、周辺道路等における乗降は認めないこととする。

○指定乗降場所以外の乗降を防ぐため、タクシー事業者への運転士指導の要請、配車アプリにおける乗降の指定場所に限定した運用、周辺道路への必要な警備スタッフの配置などの対策を行う。

○タクシー乗降場については、一般タクシーや福祉・ユニバーサルデザインタクシー、アプリ配車車両、ハイヤー等の乗車及び降車需要を踏まえて整備する。

- タクシー乗降場の乗車需要と配車供給をできるだけバランスさせるため、乗降場での利用者の乗車待ちやタクシーの待機スペースにおける待機状況等の情報を、タクシー事業者等にリアルタイムで提供する。
- 関係機関と取りまとめた運用ルールについて、タクシー事業者団体と連携してタクシードライバー向け講習会等を開催するとともに、さらに乗降場の運用ルールの実効性を担保するため、夢洲第1交通ターミナルへの乗り入れは、同講習会受講者が運転する車両に限る等の運用を行う。
- また、大阪・関西万博公式 Web サイトなどを通じて利用者等に対しても指定乗降場所以外の乗降はできない等の情報発信を行い、周知に努める。
- その他、関係機関による検討状況を踏まえ、夢洲会場周辺における安全・円滑な交通の確保の観点から必要な対応を行う。

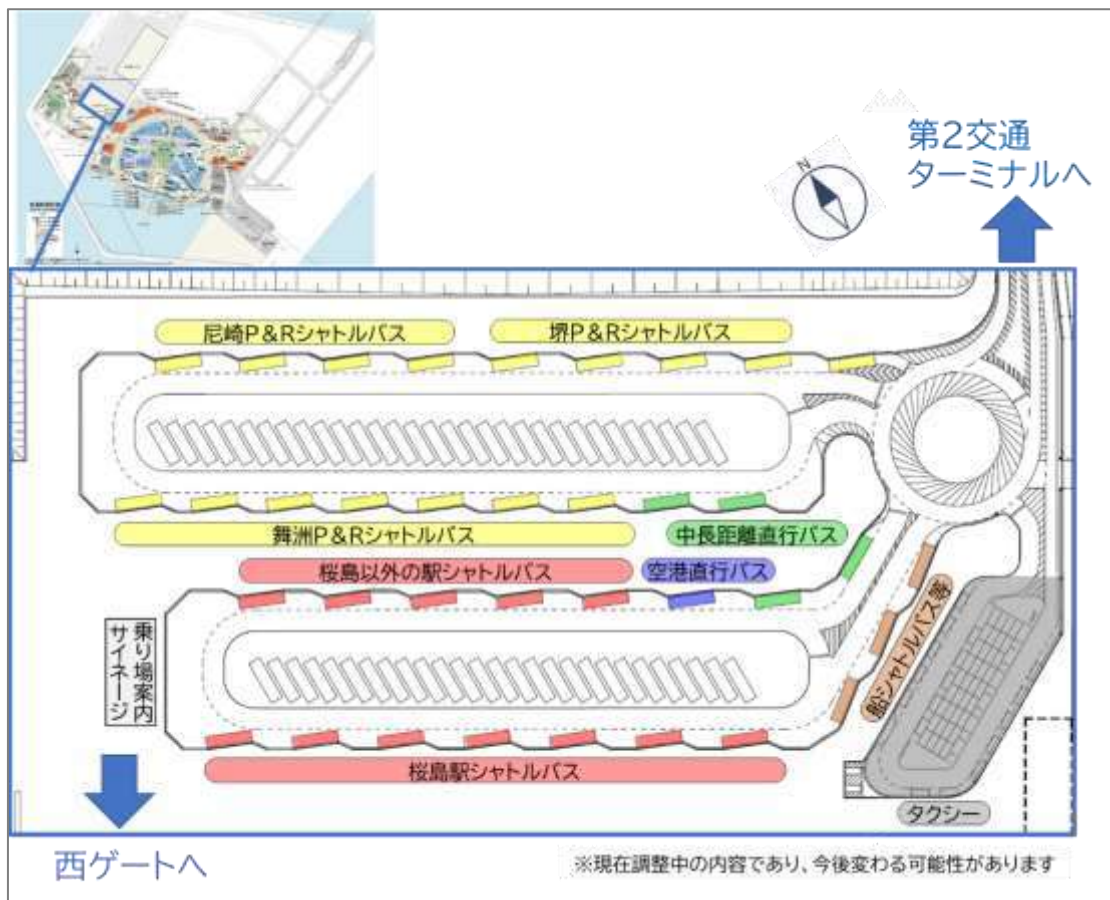


図8 夢洲第1交通ターミナル

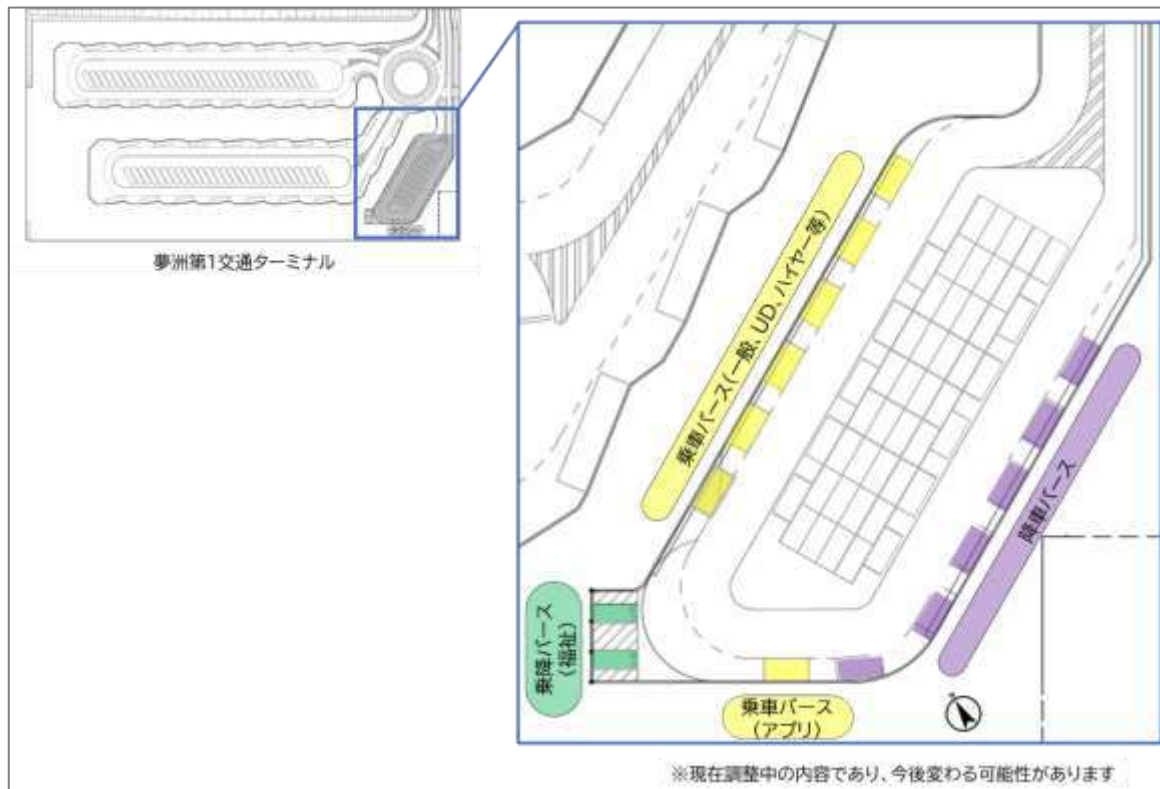


図9 タクシー乗降場

## 2) 夢洲第2交通ターミナル

○団体バスについては、夢洲に事前予約制の乗降場を設置するものとし、バスの待機場については、舞洲万博 P&R 駐車場内に設けるものとする。

○団体バスについては、夢洲第2交通ターミナルにおいて乗降を行うものとし、乗車及び降車バース<sup>注10</sup>については、事前に日時予約及び料金決済が必要な運用とする。

○また、バスが待機する場合に必要な駐車場については、舞洲万博 P&R 駐車場内に設けるものとし、こちらについても事前に利用日の予約及び料金決済が必要な運用とする。

○来場者の安全・円滑な誘導のため、交通ターミナルに設置するデジタルサイネージ等により、適切に乗り場への案内誘導を行う。

注 10 乗車及び降車バースとは、バスが駐停車し、来場者が安全・円滑に乗降するためのスペースのことをいう。

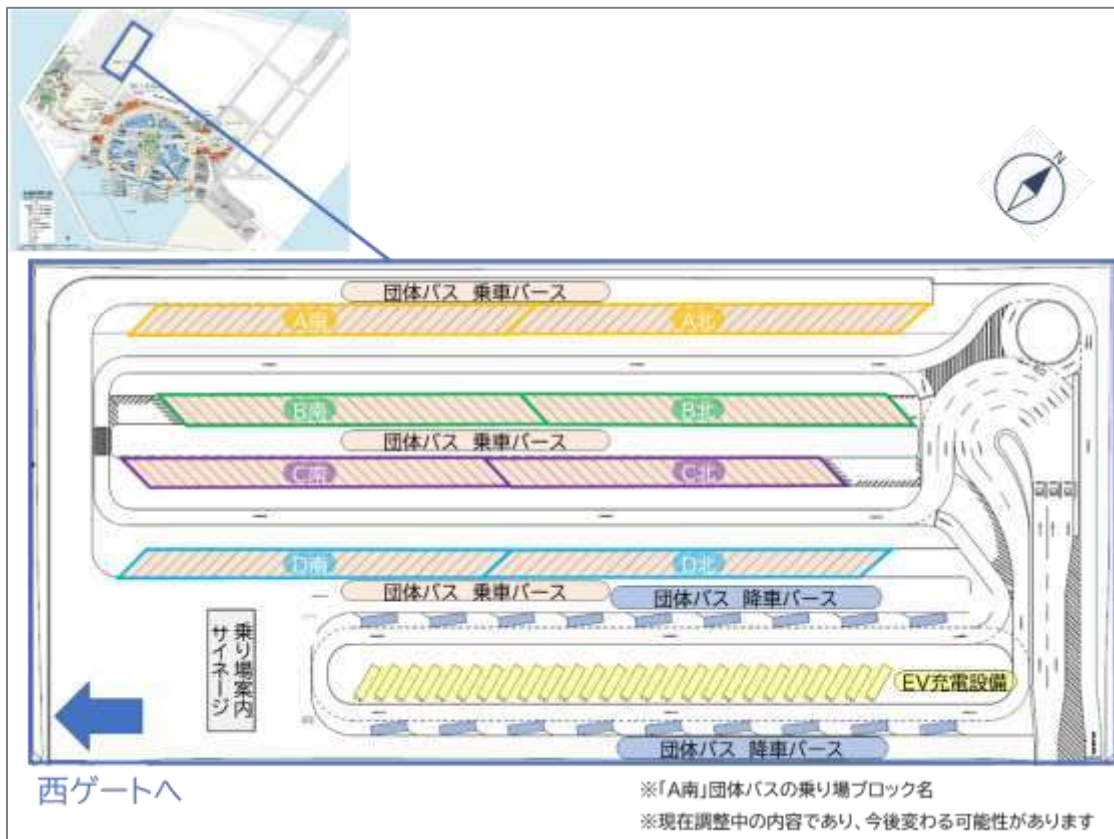


図 10 夢洲第2交通ターミナル

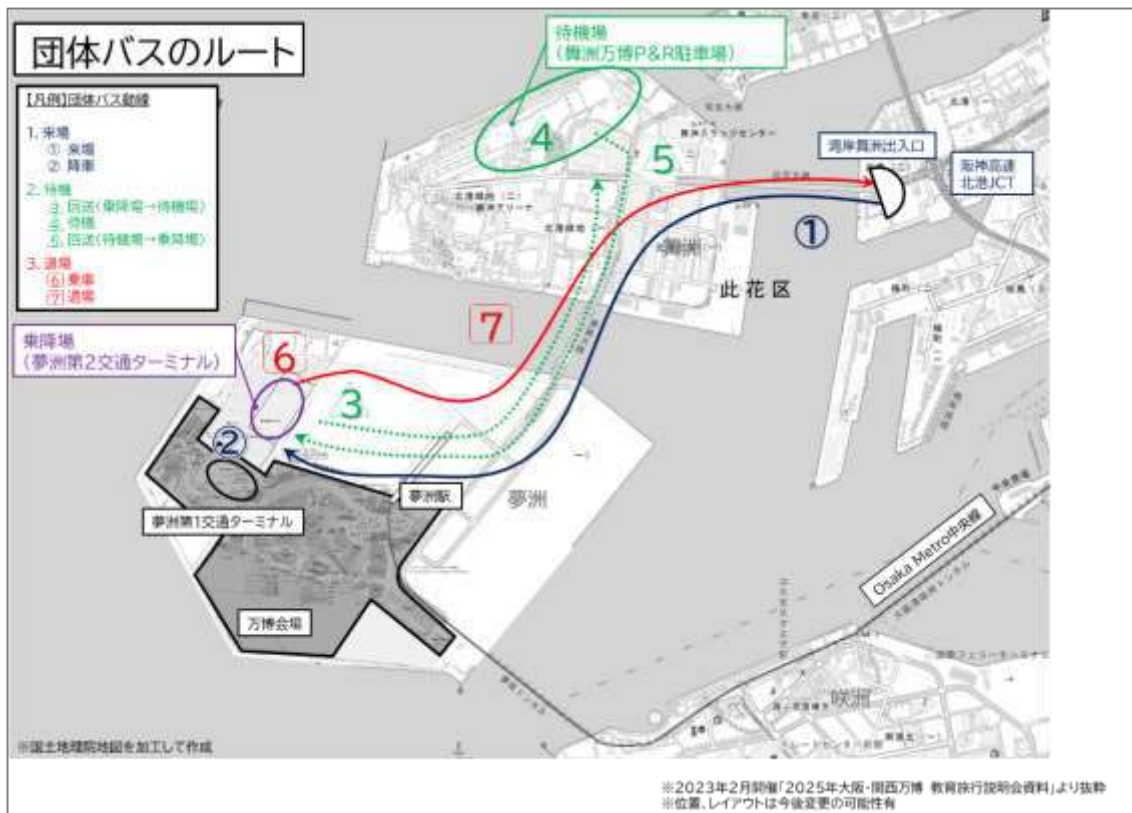


図 11 万博会場周辺 団体バスのルート

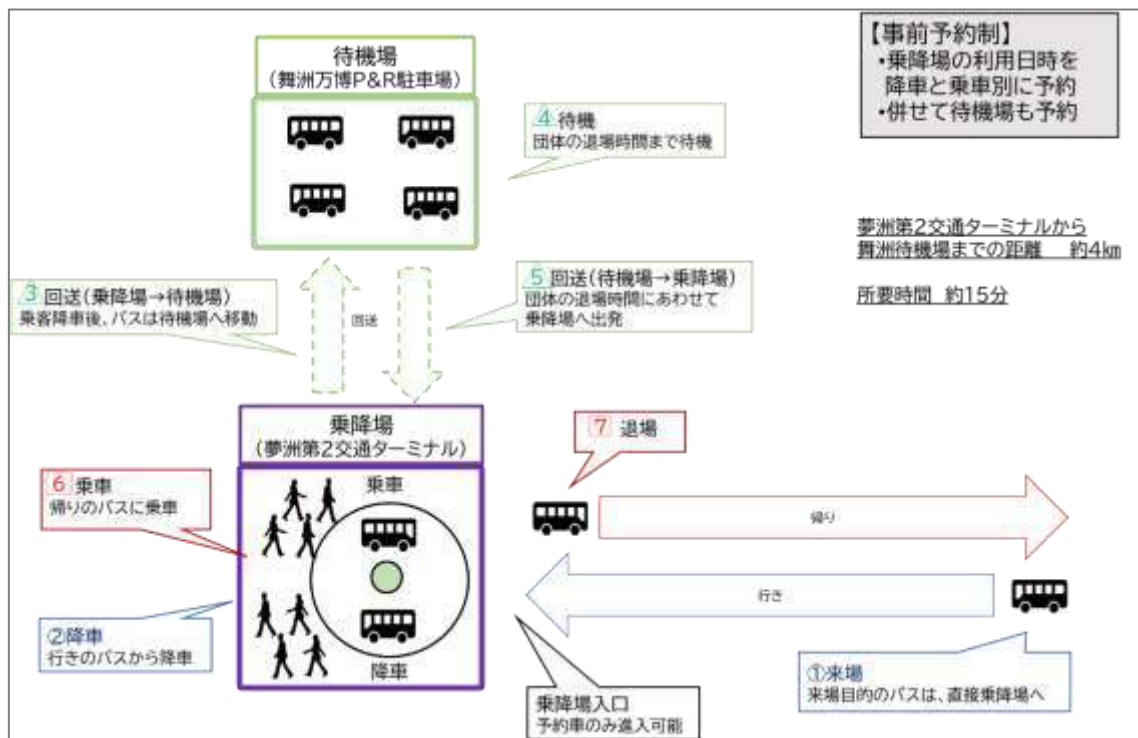


図 12 団体バスの運用

### 3) 万博 P&R 駐車場

- 万博 P&R 駐車場の利用は、事前予約制として運用する。
- 万博 P&R 利用に関する料金は、道路交通における混雑等の課題に対応するため、日時・経路等で料金を変動するダイナミックプライシングを導入する。
- 舞洲万博 P&R 駐車場については、自家用車の駐車と団体バスの待機の双方に需要対応できるように、兼用マスの設置等により対応を行う。

○万博 P&R 駐車場の利用は、全て、事前に日時及び乗車人数の予約並びに料金決済が必要な運用とする。

○万博 P&R 駐車場からの P&R シャトルバスの利用については、万博 P&R 駐車場の予約者及びその同乗者に限ることとし、スマートフォン等で予約画面等を提示した者のみ利用できるものとして運用する。

○万博 P&R 駐車場及び交通ターミナルのバス乗降場においては、来場者の安全・円滑な乗車を実施するため、整列乗車を促すものとし、また、予約制度による来退場需要の平準化の実効性を担保するため、予約時間どおりの来場者について優先乗車させる等の運用を行う。

○利用料金は、万博 P&R 駐車場及び P&R シャトルバスの利用にかかる料金（以下「万博 P&R 利用料金」という。）として設定する。また、自家用車による輸送力の向上のため、料金については人数によらず、1 台あたりで徴収し、できるだけ複数の人数による乗車を促進する。

- 万博 P&R 利用料金は、①来場時期の平準化、②周辺道路の混雑時間帯の来場抑制、③阪神高速中心部の渋滞への影響低減、④万博 P&R 駐車場の分散利用、⑤阪神高速指定出口の利用による会場及び万博 P&R 駐車場周辺道路の影響低減の観点から ETC 情報を活用し、料金を上下に変動させるダイナミックプライシングを導入する。
- 団体バスの待機場として必要となる舞洲万博 P&R 駐車場については、バスと自家用車のそれぞれの需要に応じて適正な駐車マスを供給できるよう、高速道路の SA・PA で見られるような兼用マスを採用する。
- 高齢者等の歩行による移動に配慮が必要な方に対して、万博 P&R 駐車場の P&R シャトルバス乗降場に近い場所に、ゆずりあい駐車区画<sup>注 11</sup>を確保する。
- 自動二輪車駐車場は、舞洲に整備し、会場へのアクセスについては、P&R シャトルバスの利用とする等、予約等のルールを含め、自家用車と同様の取扱いとする。

注 11 ゆずりあい駐車区画とは、移動の負担を少なくするため、施設の出入口付近に設置された駐車スペースのことをいう。当該区画については、看板等により誘導する。



図 13 兼用マスのイメージ (舞洲万博 P&R 駐車場)

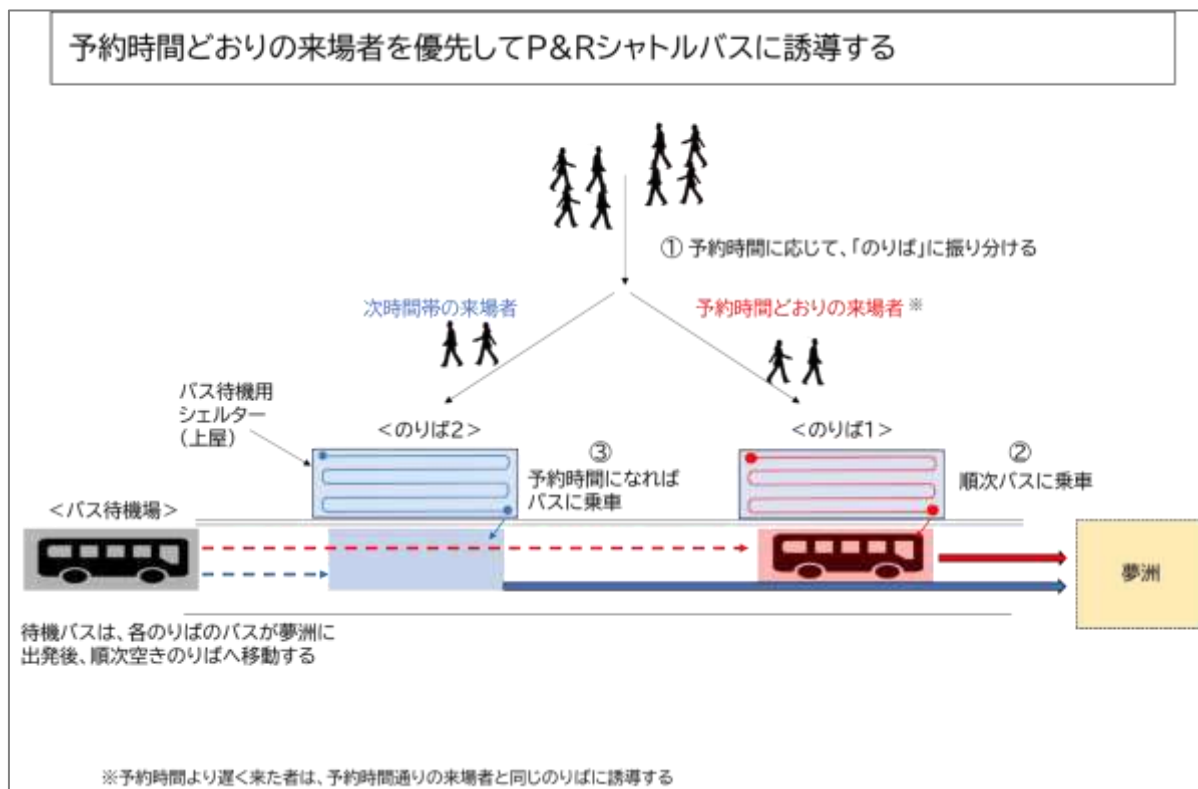


図 14 P & R シャトルバスへの乗車方法 (案)

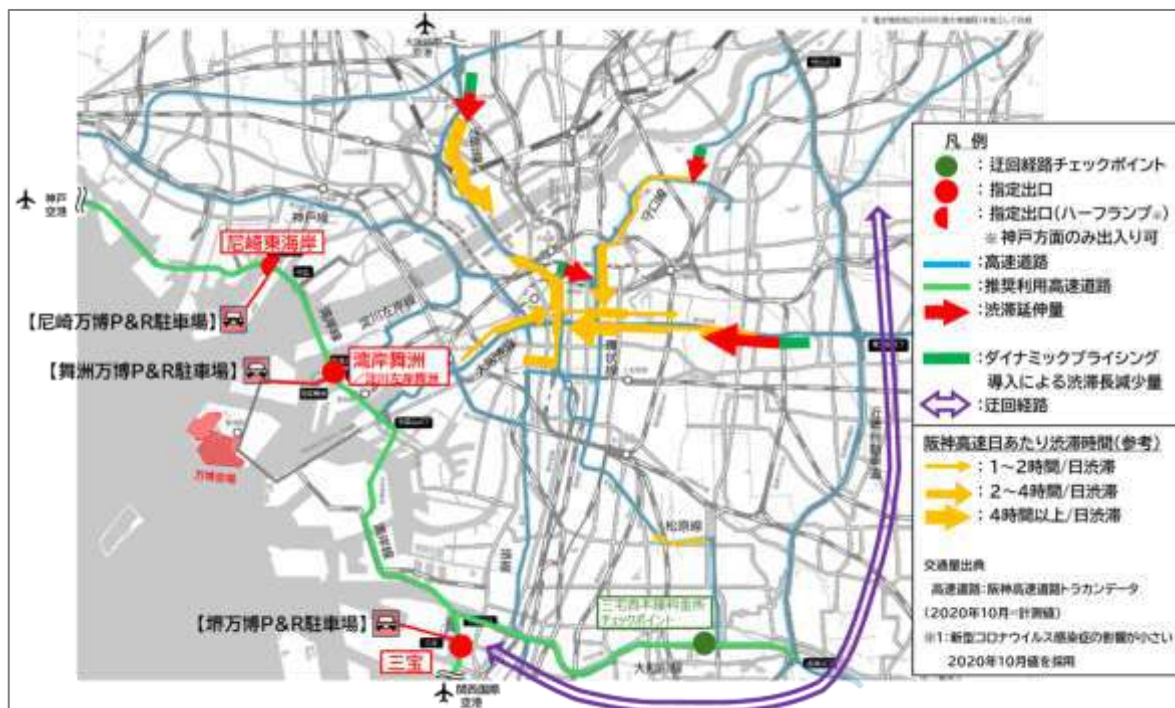


図 15 高速道路の迂回経路及び指定出口

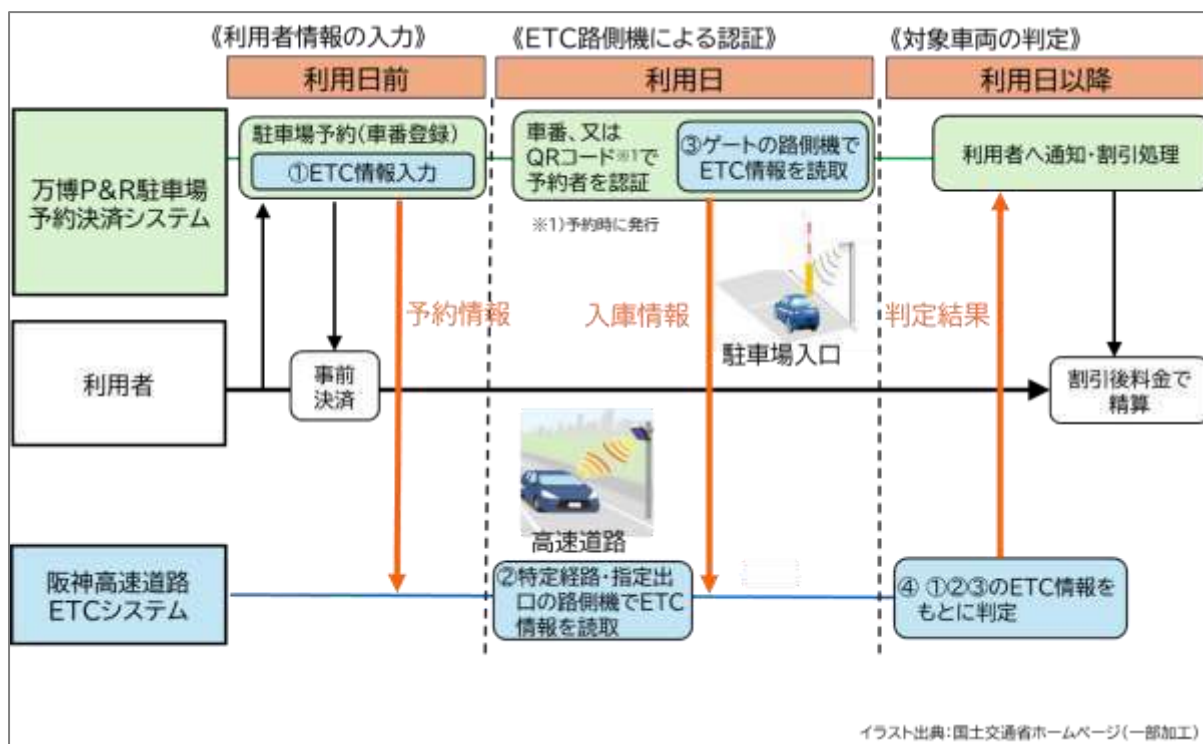


図 16 ETC 情報を活用した迂回経路及び指定出口利用の判定の仕組み

#### 4) 夢洲障がい者用駐車場

- 身体障がい者など移動に配慮を要する方が利用する駐車場（以下「障がい者用駐車場」という。）については、夢洲会場に隣接して整備し、事前予約制として運用する。<sup>注 12</sup>

○障がい者用駐車場の利用は、全て、事前に日時予約及び料金決済が必要な運用とする。

○障がい者用駐車場は、万博会場の東ゲートへのアクセスが最も近い場所に配置する。

○障がい者用駐車場に設置する駐車マス等については、種類に応じて以下の利用を想定している。

##### ア) 駐車マス

- ・ 4.6m 幅：車椅子用の昇降機等を備えた車両
- ・ 3.5m 幅：運転者本人が車椅子等を利用する場合又は車椅子等利用者が同乗する場合の車両
- ・ 2.5m 幅：車椅子等利用者が同乗し、同乗者が運転する場合の車両

##### イ) 乗降場

- ・ 自家用車用：車椅子等利用者が同乗し、同乗者が運転する場合の車両
- ・ 団体バス用：障がい者が乗車する団体バス

○障がい者用駐車場の利用者を駐車マス及び乗降場に安全かつ円滑に誘導できるよう、警備スタッフの配置や案内看板等の設置を行う。

注 12 夢洲障がい者用駐車場の利用対象者は、特別割引券対象者及び傷病等で車椅子又は歩行具を利用しないと移動が困難である者としている。



図 17 夢洲障がい者用駐車場へのアクセスルート



図 18 夢洲障がい者用駐車場

## 5) 自転車駐車場

○自転車駐車場は、夢洲会場に隣接して整備し、事前予約制として運用する。

○自転車駐車場は、夢洲会場に隣接して整備し、利用は全て事前に日時予約及び料金決済が必要な運用とする。

○自転車駐車場以外への駐車については禁止し、警備スタッフ等により排除誘導を行う。

○特例特定小型原動機付自転車<sup>注13</sup>については、自転車駐車場に駐車することとし、夢洲・舞洲内の通行の取扱いは、自転車に準ずるものとする。

○近年利用が増加しているシェアサイクル等の需要を踏まえ、新しいモビリティのスタイルとしてシェアサイクル等の導入に必要なポートを設置する。

○その他、咲洲のコスモスクエア駅周辺に、自転車駐車スペース<sup>注14</sup>を設け、Osaka Metro 中央線に乗り換えることにより万博会場へ連絡する。

注 13 特例特定小型原動機付自転車とは、特定小型原動機付自転車（いわゆる電動キックボード等）のうち、次の基準を満たすものをいう。

- ・最高速度表示灯を点滅させること
- ・時速 6 km を超える速度を出すことができないこと等

注 14 咲洲のコスモスクエア駅周辺の自転車駐車スペースについては、予約なしかつ無料で運用する。



図 19 夢洲自転車駐車場・咲洲駐輪スペースへのアクセスルート

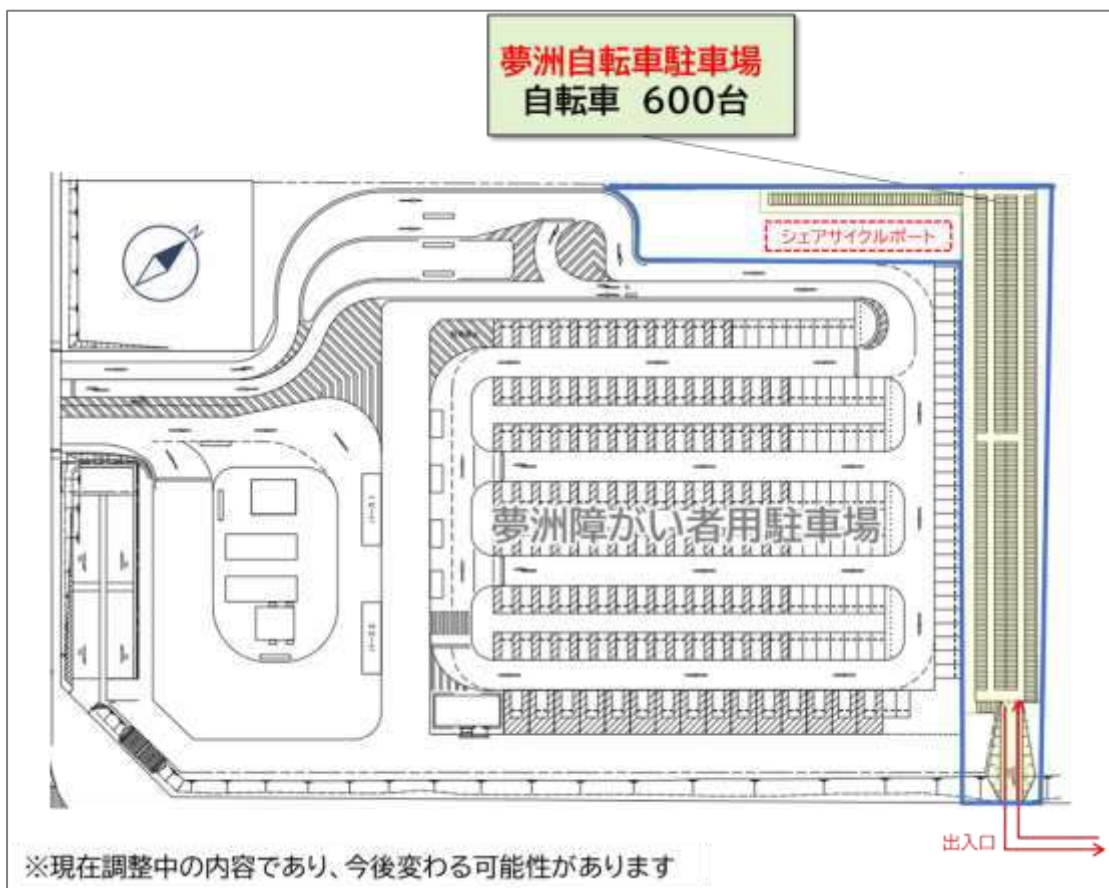


図 20 夢洲自転車駐車場

## 6. 持続可能性に配慮した取組

- SDGs への貢献を目指し、EV バスの運行及び EV 自家用車の利用促進に関する取組を行う。
- 桜島駅に発着する駅シャトルバス及び舞洲万博 P&R 駐車場に発着する P&R シャトルバスは、全車両 EV バスで運行する。
- 夢洲第 2 交通ターミナル、舞洲万博 P&R 駐車場において、EV バス用の充電設備を設置し、EV バスの運行に必要な継ぎ足し充電を行う。
- 夢洲障がい者用駐車場及び万博 P&R 駐車場の駐車マスの一部に、EV 自家用車向け充電器を設置する。

○カーボンニュートラル推進の観点から、桜島駅に発着する駅シャトルバス及び舞洲万博 P&R 駐車場に発着する P&R シャトルバスは、全車両 EV バスで運行する。

○EV バス乗務員の休憩と併せて継ぎ足し充電を行い、バス事業者の営業所への回送を減らす等により、必要となる運用車両数の最適化及び関連道路の交通量の低減を図る観点から、夢洲第 2 交通ターミナル、舞洲万博 P&R 駐車場に、EV バス用の充電設備を設置する。

○EV 自家用車の利用促進の観点から、夢洲障がい者用駐車場、舞洲、尼崎及び堺の万博 P&R 駐車場の駐車マスの一部に EV 自家用車向け充電器を設置する。また、EV 充電器の利用については、万博 P&R 駐車場の予約に併せて行う運用とする。<sup>注 15</sup>

注 15 EV 充電器については、事前予約制、かつ、充電器利用については無料で運用する。

## 7. 交通分野における新技術の取組

○大阪・関西万博の「未来社会の実験場」のコンセプトを踏まえた新たな移動サービスとして、EVバスにおける自動運転車両の運行及び水上輸送における水素燃料電池船の運航を行う。

○自動運転技術の確立を果たし、都市交通の質的向上を図るために、EVバス車両の一部を活用して次の区間において自動運転の実証を行う。

- ・舞洲万博 P&R 駐車場～夢洲第1交通ターミナル
- ・大阪駅（南）・新大阪駅・中之島駅～夢洲第1交通ターミナルのうち淀川左岸線（2期）区間等を活用

○SDGs への貢献を目指し、夢洲と中之島等の大阪市内中心部を結ぶ航路において、次世代エンジンである水素と電気のハイブリッドを動力とする水素燃料電池船を運航し、その実用化を目指す。



図 21 自動運転の実証を行う区間

## 8. 輸送需要平準化対策

### 1) 需要平準化対策（来場）

#### ア）入場券販売価格・利用ルール、入場日予約による平準化

（チケットコントロール）

○入場券販売において会期前半の料金割引入場券の販売や入場日予約等の実施による日来場者数のピークの平準化

#### イ）入場時間予約等による平準化

○会場への入場時間予約や駐車場入庫時間予約等による時間来場者数のピークの平準化

#### ウ）万博 P&R 駐車場の料金による平準化

○万博 P&R 駐車場の利用料金にダイナミックプライシングを導入することによる来場者数のピークの平準化

#### エ）団体旅行の閑散期等への誘導による平準化

○近畿の各府県にて実施される日帰り教育旅行について、比較的混雑していない時期に団体バス乗降場等に優先予約枠を設けること等による来場者数のピークの平準化

#### ア）入場券販売価格・利用ルール、入場日予約による平準化

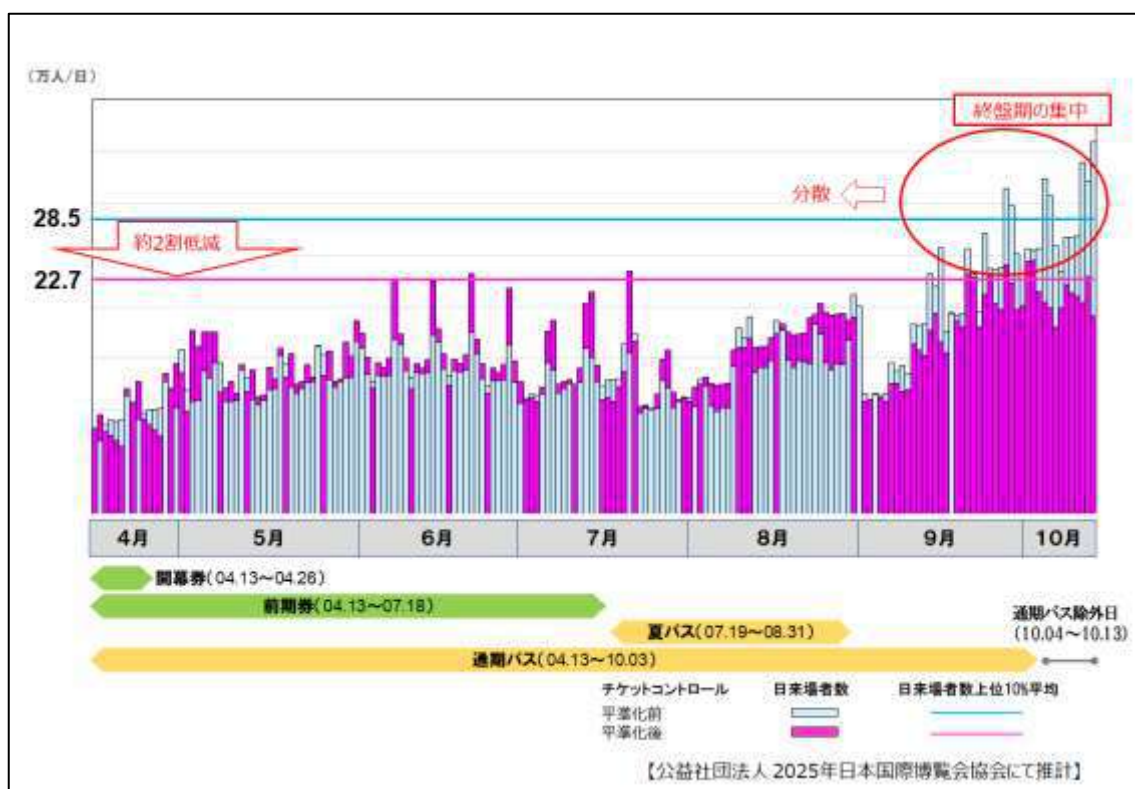
（チケットコントロール）

○来場者が終盤期の開催日に集中することへの対策

・愛知万博の実績ベースで推計すると、終盤期において来場者の集中がみられ、終盤の1か月間に全体の約3割が来場するため、会場内の混雑、輸送機関の負荷の大幅な増大が想定される。

○会期後半の混雑を緩和するため、比較的来場者が少ないと想定される前期や夏季にできるだけ来場者にシフトしていただけるよう、開幕券、前期券等の割引券や夏期のみ利用可能な夏パスを販売する。

- また、終盤期の日来場者数のピークを緩和するため、開催期間中に何度でも来場できる通期パスについては、終盤期に利用除外日設ける。
- 会場内や来場する交通機関の過度な混雑を避けるため、入場日については事前に予約を求め、日あたりの予約人数についても上限値を設ける。
- これらの取組により、来場者シミュレーションにおいては、日来場者の上位1割平均で、約2割低減させることができ、終盤期1か月の日来場者のピークを分散させることができる結果となっている。
- 本具体方針においては、この値をベースに検討を行う。



#### イ) 入場時間予約等による平準化

##### ○来場者の入場が午前中の早い時間に集中することへの対策

- ・来場者の入場時間についても、午前中の入場が全体の約 7 割を占め、特に開場直後の午前 9 時台には、全体の 2 ～ 3 割と最も集中する。
- ・特に、平日については、午前 8 時台に一般交通の朝のラッシュ時間帯と来場者の移動のピークが重なるため、交通機関の負荷は極めて大きくなる。
- ・土曜日については、大阪市内全体でみれば、一般交通の朝のラッシュは発生せず、来場者の移動のピークとの重なりはみられないものの、万博会場周辺においては、港湾物流が平日と同様に稼働しているため、これらの交通と来場者輸送の重なりを考慮し対応する。

##### ○午前 8 時台の負荷の低減を図るため、入場時間予約を実施し、予約枠を輸送可能量に応じたものとするにより、ピークを午前 9 時台に移し、輸送需要についても約 1 割減少させる。

##### ○また、入場時間予約については、来場者輸送における適切な交通機関の分担の実現を目指すため、万博来場 MaaS と連携する。

##### ○さらに、自動車については万博 P&R 駐車場の入庫時間予約により予約枠を道路交通容量に応じたものにする。

#### ウ) 万博 P&R 駐車場の料金による平準化

##### ○万博 P&R 駐車場の料金については、来場日時の平準化を図るため、日単位、時間単位で料金を上下に変動させるダイナミックプライシングを導入する。

##### ○万博 P&R 利用料金へのダイナミックプライシングの導入により、万博交通の上乗せによる阪神高速の渋滞の延伸を一定程度抑制することを想定している。

エ) 団体旅行の閑散期等への誘導による平準化

- 近畿の各府県において実施される日帰り教育旅行について、関係機関と連携し、7月の夏休みまでの来場を推奨する等により、来場者数の平準化を図る。
  
- 団体バス乗降場、待機場については、当該期間において、日帰り教育旅行優先受付枠を設け、閑散期等への誘導を図る。

## 2) 需要平準化対策（退場）

○閉場間際の退場者対策として、イベントの終了時間調整、団体ツアーの行程調整、帰路の P&R シャトルバスへの予約制の導入等を実施

○来場者の退場が特定時間に集中することへの対策

- ・愛知万博の実績ベースの推計では、1 日の閉場時間においても、1 日の来場者の約 2 割が会場内にとどまる結果となっている。
- ・これらの来場者が、閉場に伴い、一斉に退場することとなると、交通機関の負荷が短時間に増大する。

○閉場間際の退場者の分散を図るため、イベントの終了時間及び団体ツアーの行程調整などを実施する。

○自家用車については、時間ごとの退場台数の平準化を図るため、万博 P&R 駐車場予約及び事前の料金決済を実施し、帰路の P&R シャトルバスの乗車時間の予約を求めるものとする。

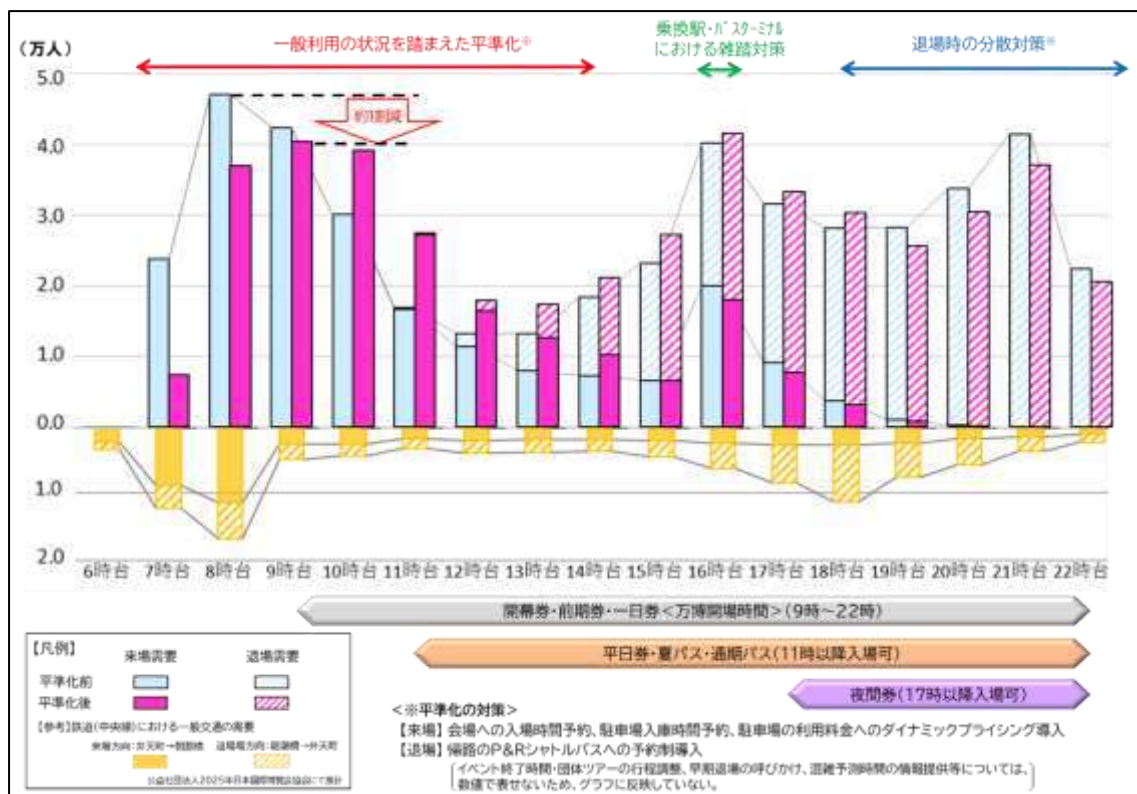


図 23 入場予約制度等による来退場需要の平準化 (22.7 万人/日)

## 9. 輸送供給拡大対策

### 1) 鉄道

○鉄道運行本数増便(中央線 16→24 本/時、桜島線 10<sup>注8</sup>→12 本/時)

○Osaka Metro 中央線については、輸送力を増強するため、車両を増備し、ピーク時の最大運行本数を 16 本から 24 本に増やすとともに、最大運行本数の運行時間帯を拡大する。

○JR 桜島線についても、輸送力を増強するため、必要に応じてピーク時の最大運行本数を 10 本<sup>注8</sup>から 12 本に増やす。

注8 (再掲) 2024 年春のダイヤ改正により、最大 9 本/時から最大 10 本/時に変更

## 2) 駅シャトルバス

- 主要ターミナル駅からの駅シャトルバスの設定（10 路線）
- 淀川左岸線（2 期）を駅シャトルバスのアクセスルートとして活用

○鉄道各社の特急列車と連携する等の駅バスターミナルからの駅シャトルバスを 10 路線設定する。

○淀川左岸線（2 期）における駅シャトルバスのアクセスルート設定  
・新大阪駅、大阪駅等発の駅シャトルバスの定時性を確保した安全・円滑な輸送を実現するため、建設中の淀川左岸線（2 期）を、万博専用アクセスルートとして活用する。

### 3) 道路

- 阪神高速 JCT における交通容量拡大等の交通円滑化対策（天保山 JCT 渡り線、北港 JCT 湾岸舞洲出口）
- 舞洲・尼崎・堺の万博 P&R 駐車場周辺における交通容量拡大及び交通管理者と連携した広域管制の調整等
- 夢洲コンテナターミナル搬出入車両の低減等により、来場者輸送向けの道路交通容量を拡大
- コンテナ車両待機場所の追加整備等により、アクセス道路の路上待機車両を解消

#### ○阪神高速の JCT 部等での交通容量拡大

- ・現在においても、阪神高速は、1 号環状線への合流部を先頭に放射路線において混雑し、特に、朝のラッシュ時を中心に交通集中による激しい渋滞が発生している。
- ・万博交通による負荷増大が発生した場合、特に 16 号大阪港線・13 号東大阪線・11 号池田線や道路交通容量が小さい JCT 部において、更なる渋滞の悪化、物流等への影響が懸念される。
- ・そのため、天保山 JCT の渡り線、交通が集中する北港 JCT の湾岸舞洲出口部において、車線数を 1 車線から 2 車線にする容量拡大を行う。

#### ○舞洲・堺・尼崎の万博 P&R 駐車場周辺の対応

- ・会場周辺では、此花大橋・夢舞大橋の 6 車線化、夢洲・舞洲幹線道路の拡幅、夢洲高架道路の新設、舞洲東交差点の立体交差化（南から東方向）を実施する。
- ・舞洲万博 P&R 駐車場周辺において、万博交通のみならず周辺施設のイベント等による需要増加時も踏まえた対応を図るため、舞洲東交差点の常時左折可（東から南方向）、主要交差点における信号調整（白津 1 丁目・舞洲東・舞洲アリーナ前）・周辺道路の一方通行化等の交通対策を実施する。

- ・堺万博 P&R 駐車場周辺においては、阪神高速三宝出入口から適切な経路誘導を図るとともに、三宝ランプ前交差点の信号 3 現示化等の交通対策を実施する。
- ・尼崎万博 P&R 駐車場周辺においては、清掃局第 2 工場前交差点における信号調整等の交通対策を実施する。

#### ○夢洲のコンテナ物流の取扱い

- ・夢洲における万博交通の安全・円滑な輸送と大阪港におけるコンテナ物流機能の両立を図るため、追加整備したコンテナ車両待機場所を最大限活用できるようコンテナ車両動線の見直し等を行う。
- ・さらに、交通需要を踏まえ、港湾関係事業者の協力により一部の空コンテナを夢洲以外で取扱うこと等を必要に応じて行う。

## 10. 輸送円滑化対策

### 1) 適切な料金設定による交通モード間の需要平準化

#### ○Osaka Metro 中央線への過度な集中を防ぐための適切な運賃設定

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

○こうしたことから、①Osaka Metro 中央線と②JR 桜島線+駅シャトルバスのルートで需要の平準化が図られるよう適切な運賃とする。

## 2) 鉄道等における乗車、整列のマナー啓発

○必要なホーム等において、警備スタッフ等を配置し、整列乗車や乗車後にできるだけ車内の奥まで詰める乗車を呼びかける等、マナーの啓発等を実施

○列車の定時発着による高頻度運行及び適切な乗車による輸送力を確保するために、必要なホーム等において、警備スタッフ等を配置し、整列乗車や乗車後にできるだけ車内の奥まで詰める乗車を呼びかける等、マナーの啓発等を行う。

### 3) 鉄道等への大型荷物持ち込み対策

○万博会場では、秩序維持及び安全対策・保安上の観点から、大型荷物<sup>注16</sup>の持ち込みは禁止されている。

○万博会場では大型荷物の持ち込みが禁止されていることから、万博会場への持ち込み対策として、万博会場に近い弁天町駅周辺及び桜島駅シャトルバスターミナルに大型荷物等一時預かり所を整備し、来場者の手荷物の一時預かり及び配送サービスを実施する。

○鉄道等への大型荷物の持ち込みについては、乗換経路や車内等における混雑の原因となる可能性があるため、鉄道・バス事業者等と連携し対策を実施する。

- ・鉄道駅の自由通路等において、通路管理者の協力により、大型荷物対応のコインロッカーの整備を進める。
- ・Osaka Metro では、新大阪駅、東梅田駅、なんば駅をはじめ駅でコインロッカーの増設を行う。また、本町駅においては、手荷物の一時預かり所を整備する。
- ・既存の鉄道駅等で実施されている一時荷物預かり、配送サービス、宿泊施設におけるフロント預かり等との連携を実施する。

○さらに、観光事業者、宿泊事業者等と連携し、キャスターバック等の大型荷物の持ち込みについて自粛の呼びかけを行う。

注 16 大型荷物は、ハードケース及びスーツケース、物品を運ぶようなカート、キャリーケース等を想定している。

#### 4) 混雑箇所等のうろつき交通対策

##### ○混雑が予想される駅バスターミナル周辺における駐車場対策の実施

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

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

○また、万博P&R駐車場の周辺において、より安い料金の民間駐車場等を求め移動する「うろつき交通」が発生することも懸念される。

○こうした「うろつき交通」を防止するために、対象エリアにおいて関係する民間駐車場等と連携し、事前予約システムを導入する。

#### 5) 道路交通円滑化対策

- 会場周辺道路における円滑な通行を確保するための交通対策の実施
- 夢洲交通ターミナル、万博 P&R 駐車場、周辺道路等の状況をリアルタイムで監視し、一般交通への影響が生じた際に速やかに対応できる体制を構築
- 駅シャトルバス及び P&R シャトルバスの定時性確保のため、運行ルートにおける万博期間中の路上工事縮減

○万博会場への自家用車の乗り入れを防止し、夢洲観光外周道路等における会場アクセスバス等の円滑な通行を確保するため、必要な交通対策を実施する。

○夢洲交通ターミナルや万博 P&R 駐車場、浮棧橋等の場内及び出入口や会場周辺において、車両の混雑・渋滞状況や来場者の雑踏状況を速やかに把握できるように情報収集体制を構築する。

○駅シャトルバス及び P&R シャトルバスによる来場者輸送にあたっては、入場日時予約制度の実効性を担保するためにも定時制の確保が重要である。

○このため、万博期間中、駅シャトルバス及び P&R シャトルバス運行ルートのシャトルバス運行時間帯において、道路管理者や占有企業者が行う路上工事を縮減する。

#### 6) 交通案内誘導サイン

○交通案内誘導サインは、大阪・関西万博会場に来場者を安全・円滑に誘導するため、鉄道・バス、道路、船舶等で交通モード共通のデザインを採用

○会場周辺、夢洲交通ターミナル、万博 P&R 駐車場等の施設において、大阪・関西万博に係る交通案内誘導サインであることが明確になるよう視覚的に明瞭かつ統一的なデザインを採用する。

○鉄道及び駅シャトルバス、船舶等においては、交通案内誘導サインの基本的な考え方を踏まえ、統一的なデザインを採用する。

○交通案内誘導サインの設置にあたっては、交通モードごとの事業者及び管理者と連携し、来場者の誘導方法等の確認を行うものとする。

- ・鉄道及び駅シャトルバスにおいては、鉄道相互及び駅シャトルバスの乗換拠点で重要となる分岐点等にサインを設置する。
- ・道路においては、会場周辺、夢洲交通ターミナル及び万博 P&R 駐車場等の出入口周辺や各施設内に設置する。
- ・船舶においては、夢洲北岸浮棧橋や船シャトルバス乗り場に設置し、出発地側の船乗り場においても設置を求める。



図 24 交通案内誘導サインの基本的な考え方

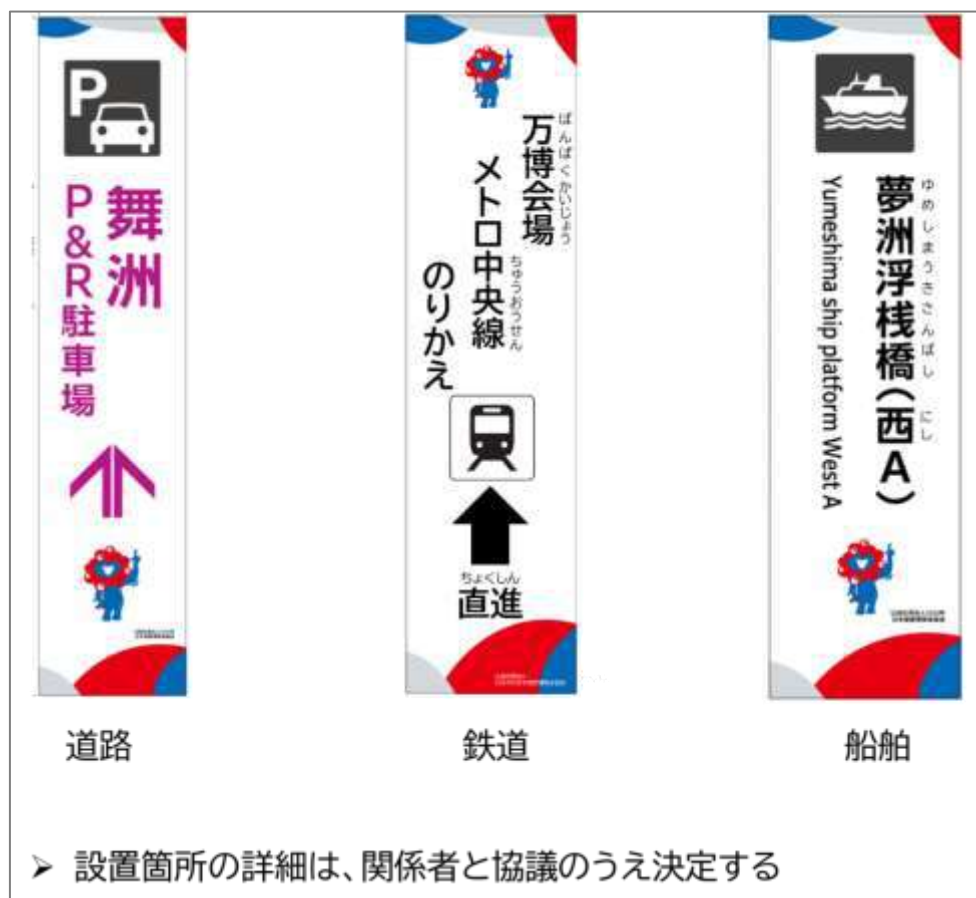


図 25 交通案内誘導サインのデザイン

## 7) ユニバーサルデザイン対応

○万博会場までの交通アクセスについて、大阪・関西万博を訪れるすべての人々が安全で快適に会場まで移動できる環境の実現を目指す。

○大阪・関西万博を訪れるすべての人が安全で快適に会場まで移動できる交通アクセスの実現に向けて、学識経験者・障がい当事者の意見を踏まえ、令和5年6月「交通アクセスに関するユニバーサルデザインガイドライン」を策定し、交通事業者が主要なルートにおける交通関連施設の新設・改良などを行う際に参考とする指針として公表した。

○博覧会協会が整備・管理する施設については、以下のとおり同ガイドラインに基づき整備を行う。

- ・会場東ゲートに隣接し、夢洲障がい者用駐車場を整備する。
- ・万博 P&R 駐車場にゆずりあい駐車区画を確保する。
- ・夢洲第1交通ターミナルに福祉・ユニバーサルデザインタクシー乗降場を設置する。
- ・夢洲第2交通ターミナル、桜島駅シャトルバスターミナル、万博 P&R 駐車場、夢洲障がい者用駐車場にバリアフリースペースを設置する。
- ・夢洲第2交通ターミナル、桜島駅シャトルバスターミナル、万博 P&R 駐車場、夢洲障がい者用駐車場に障がい者等が休憩するためのカームダウン・クールダウンスペースを設置する。

○交通事業者が主要なルートにおける交通関連施設を新設・改良する際に、関係法令等によるもののほか、同ガイドラインを参考として整備を行う。

- ・夢洲駅ではバリアフリースイレ・可動式ホーム柵を設置するとともに、エレベーターは、車いすやベビーカーを利用される方が乗降のしやすい片開き式エレベーターを採用する。
- ・JR 弁天町駅では、バリアフリースイレ・可動式ホーム柵を設置するとともに、新設するエレベーターは、車いすやベビーカーを利用される方が乗降のしやすい片開き式エレベーターを採用する。
- ・JR 弁天町駅から Osaka Metro 弁天町駅東口改札に、段差なくスムーズな乗換を可能とするため、新たに連絡通路を整備する。
- ・Osaka Metro 弁天町駅、JR 西九条駅に可動式ホーム柵を設置する。

○桜島駅シャトルバスルートにおいて、車いすやベビーカーを利用される方について、終日事前予約できる制度を導入する。

## 11. 来場者に向けた交通サービスの連携及び情報提供

### 1) 交通サービスとの連携

○来場者の会場アクセスの利便性向上や最適な経路選択を促すため、万博来場 MaaS を構築し、交通に関する MaaS やシステムの検索・予約・料金決済等の連携を図る。

○万博来場 MaaS は、入場予約に加えて、万博 P&R 駐車場の予約、駅シャトルバスの予約等のサービスと連携する。

○万博来場 MaaS を構築し、KANSAI MaaS 等の一般公共交通に関わる MaaS や、万博 P&R 駐車場予約等の万博交通に関わるシステムなど、個別に検討が進められている検索・予約・料金決済等の連携を図るとともに、当日の会場及び各交通機関の混雑の状況、予測等の提供を行う。

○交通サービスの連携としては、万博来場 MaaS により、入場予約に併せ、万博 P&R 駐車場の予約、駅シャトルバスの予約が実施できる各種サービスとシームレスに連携する体制を構築する。

○駅シャトルバスの予約については、KANSAI MaaS にて実施する。

○空港直行バス及び中長距離直行バスの予約については、現行の運行形態にあわせた連携を行う。

○万博 P&R 駐車場予約システムにおいて、P&R シャトルバスの予約も同時に行う。

○水上交通の予約については、運航する船舶事業者等の予約方法にあわせた連携を行う。

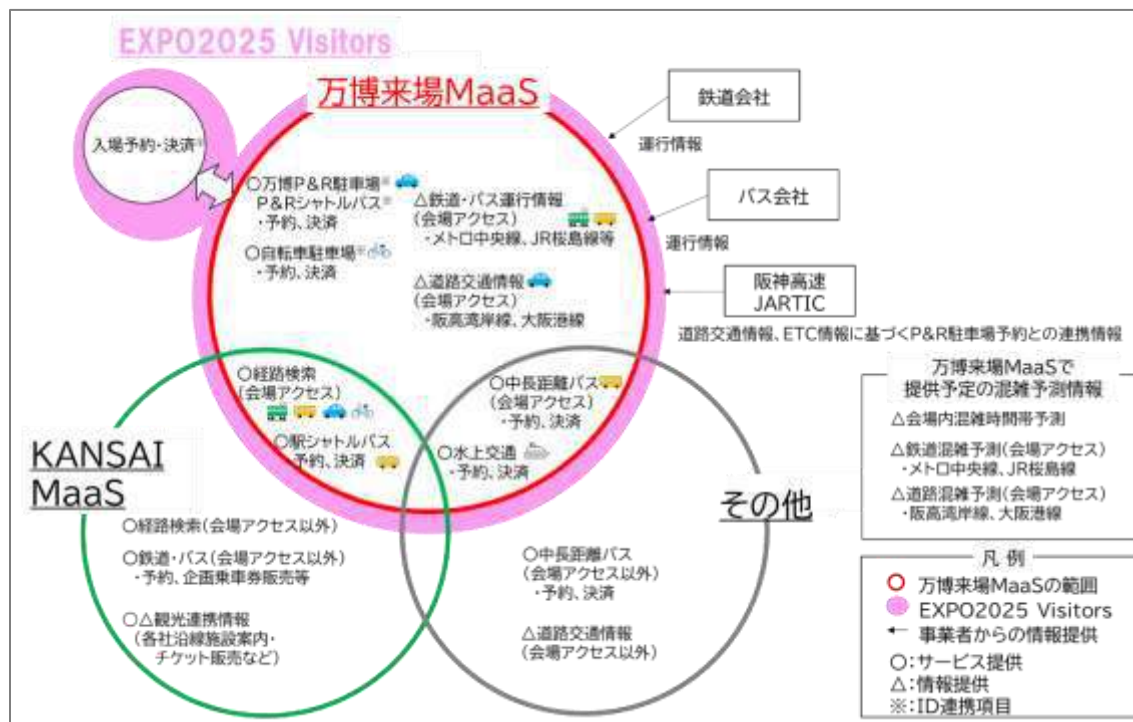


図 26 万博来場 MaaS の主なサービスイメージ

## 2) 交通に関する情報提供

- KANSAI MaaS、鉄道・バス事業者及び道路交通情報等との連携を行い、各交通機関の運行・混雑状況、駅シャトルバス等の予約状況等について情報提供を行う。
- 日及び時間毎の入場予約、当日の入退場の状況を踏まえ、各交通機関の混雑予測、特に退場時に混雑が予想される場合には、早期退場の呼びかけ等の情報を提供する。

○交通に関する情報について、KANSAI MaaS 及び関係する鉄道・バス事業者や道路交通情報等と連携の上、来場者輸送への関係が高い交通機関の運行及び混雑情報を中心に提供を行い、来場者の安全で円滑な移動を確保する。

○運行・混雑情報については、鉄道、駅シャトルバス及び P&R シャトルバスなど、来場者が選択可能な交通モード及び路線相互の比較により、混雑等を避けた最適な経路選択ができるよう、来場者に万博来場 MaaS を通じて提供する。

○道路の渋滞予測を駅シャトルバス及び P&R シャトルバスの運行予測に活用する等により万博来場 MaaS を通じて来場者等に提供する。

○来場者に提供することが必要な交通に関する運行・混雑、道路における渋滞等の情報については、EXPO2025 Visitors<sup>注17</sup>のお知らせ通知機能や、大阪・関西万博公式 SNS 等を活用し、プッシュ型の通知を行う。

注 17 EXPO2025 Visitors とは、従来、万博アプリ（仮称）と記載していた 2025 年大阪・関西万博の公式アプリである。

### 3) 地域観光に関する情報提供

○KANSAI MaaS や万博公式観光ポータルサイト等へのリンクを設け、地域観光情報等を提供する。

○万博への来場のみならず、大阪・関西地域の観光地への来訪等、波及効果を図るため、万博来場 MaaS に KANSAI MaaS や万博公式観光ポータルサイト<sup>注18</sup>へのリンクを設け、地域観光情報等を提供する。

注 18 万博公式観光ポータルサイトは、政府の Visit Japan Web 等、観光周遊のサイトとリンクにより連携している。

#### 4) 海外からの来場者への対応

○海外からの来場者の円滑な移動の実現を図るため、多言語対応等を行う。

○海外からの来場者の円滑な移動の実現を図るため、博覧会協会が定める多言語ガイドラインに則り、万博来場 MaaS において日・英を基本とした多言語対応等を行う。

○交通ターミナル等に外国人対応案内スタッフを配置し、翻訳アプリを活用する等により、外国人の円滑な誘導を図る。

## 12. 雑踏等に備えた警備誘導

- 乗り換え等において輸送能力が大きく異なる箇所、動線上の構造が複雑である等、雑踏災害に注意が必要な箇所において、要員を配置する等により適切に警備誘導を行うものとする。
- 万博 P&R 駐車場等においても、入退場時等における出入口等への交通集中に備えて、要員を適切に配置するものとする。

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

○交通機関では、鉄道・駅シャトルバスにおいては、乗り換え駅、駅バスターミナル等、自家用車においては、万博 P&R 駐車場の出入口等が、人の流れや自動車の流れに混乱が生じやすいポイントとなる。

- 特に、鉄道・駅シャトルバスにおいては、
    - ア) 鉄道から駅シャトルバスへの乗り換え等、輸送能力が大きく異なるモードが接続する箇所
    - イ) 鉄道相互乗換においても
      - ①輸送力が大きく変わる
      - ②旅客の動きが複雑
      - ③駅の構造について、通路が入り組んでいたり、途中で通路や階段の幅が狭くなったり、急な傾斜の階段やスロープがある等を有する箇所
- 等において、雑踏に備えた警備誘導が必要である。

○これらの注意を必要とする箇所においては、警備スタッフを適切に配置するものとする。

○鉄道相互及び鉄道・駅シャトルバスの乗換拠点では、ピーク時を中心に相当な混雑が想定されることから、利用者の安全確保のため、交通案内誘導サインの設置や路面表示等により、動線上の円滑な移動の確保や適切な誘導を行う。

○さらに、乗換利用者の需要が大きく、かつ、駅構造等において対応が必要な箇所については、人流の安全・円滑な移動を図るため、乗換経路の分離や迂回路への誘導などについて実施する。

#### ア) 弁天町駅

・Osaka Metro 中央線と JR 大阪環状線の乗換利用者の集中や交錯等を防ぐ対策を実施する。

- ①乗換通路の増設（JR 駅南口～Osaka Metro 駅東口（JR 弁天町駅の駅舎改良含む））
- ②混雑する時間帯における迂回路の活用（JR 駅北口～大阪ベイタワー～Osaka Metro 駅西口）
- ③駅構内及び迂回路に警備スタッフを配置し、案内誘導

#### イ) 本町駅

・Osaka Metro 御堂筋線と中央線の乗換利用者の集中や交錯等を防ぐ対策を実施する。

- ①乗換経路における通行分離（「御堂筋線→中央線」「中央線→御堂筋線」の乗換経路において、エスカレーター、階段、乗換旅客の流動が輻輳する箇所における通行の分離）
- ②混雑する時間帯における改札外通路の活用
- ③駅構内に警備スタッフを配置し、案内誘導

#### ウ) 桜島駅から桜島駅シャトルバスターミナル間の乗り換え

・駅シャトルバス利用者の集中や交錯等を防ぐ対策を実施する。

- ①臨時改札口を設け、既設改札口から駅シャトルバス乗り場への経路を2ルート化

- ②駅前公園施設等の改良による、乗換時の列整理及び滞留に必要なスペースを確保
- ③道路横断時の歩道部において警備スタッフを配置し、案内誘導

エ) 西九条駅

- ・JR 大阪環状線や JR 桜島線の輸送障害発生時等に駅構内に滞留する旅客に対し、改札外への一時退避等、JR と連携した案内・誘導を実施する。

オ) 夢洲駅

- ・夢洲駅改札口から東エントランス広場までの間の旅客の集中等を防ぐ対策を実施する。

- ① 通路・エスカレーター・階段における来退場者動線を分離
- ② 来場者動線における安全なバリアフリールート of 確保及び適切な警備スタッフを配置し、案内誘導

- 万博 P&R 駐車場等においても、入退場時の出入口への交通集中等により、大規模滞留の発生等の混乱が生じないように、駐車場内及び周辺道路において、適切に要員を配置し、警備誘導を実施する。

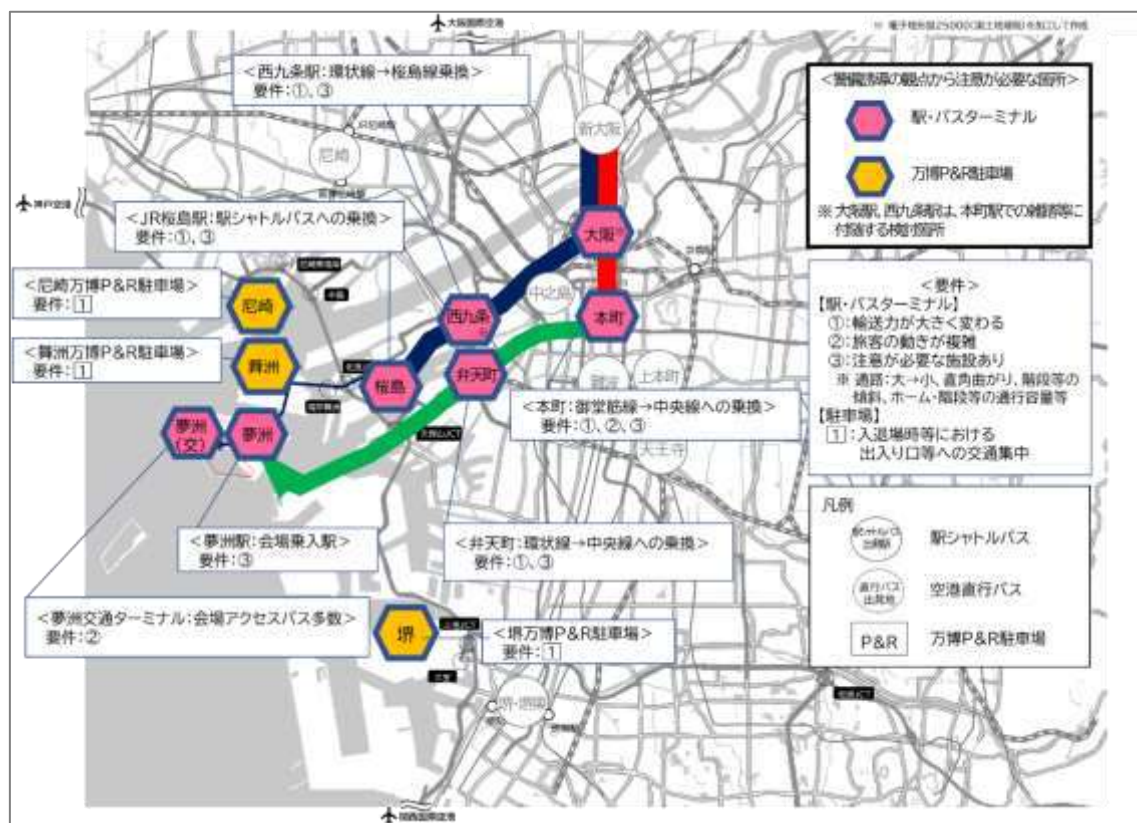


図 27 雑踏等に備えた主な警備誘導想定箇所

### 13. 万博開催期間における体制

#### 1) 運営体制

○万博開催期間における来場者輸送の状況把握、交通事業者及び関係機関等との情報共有を行い必要な対応を行うため、体制を整備する。

○万博開催期間において、来場者輸送を安全かつ円滑に行うためには、万博を運営する博覧会協会と、交通事業者及び道路管理者、警察等の関係機関が、緊密な連携を行うことが不可欠である。

○常設の組織として、博覧会協会に来場者輸送情報センターを設け、交通事業者及び関係機関等と必要な情報の共有を図るとともに、事象発生時にはこれらの機関と連携し、適時適切に対応を行うものとする。

○また、来場者輸送対策協議会に輸送対策部会を設け、開催期間中の輸送状況等を報告するとともに、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き、適切に対応を行うものとする。

## 2) 来場者輸送情報センターの役割及び機能

○来場者輸送情報センターは、万博開催期間において、公共交通等の運行情報・万博会場内の情報等を集約し、交通事業者、関係機関等及び来場者に必要な情報等の提供を行う。

○来場者輸送情報センターは、万博開催期間において、交通事業者および道路管理者、警察等の関係機関及び博覧会協会内の運営本部、危機管理センター等の組織との連携を図り、運行等の交通情報を集約し、事業者、関係機関及び来場者に提供等を行う。

○来場者輸送情報センターで取扱う交通情報等は以下を想定している。

- ・ 交通機関運行情報、道路交通情報
- ・ 来場者入場者数（滞在者数）、会場内混雑情報
- ・ 夢洲における交通ターミナル、桜島駅シャトルバスターミナル、万博 P&R 駐車場の混雑状況
- ・ 乗換駅などの混雑情報 等

○来場者輸送情報センターの役割及び機能は、以下を想定している。

- ・ 来場者輸送状況、混雑状況の把握及び事象に応じた会場内運営及び関係部局との連携
- ・ 万博 P&R シャトルバス運行事業者、ターミナル管理委託業者、警備業者等への業務指示
- ・ 交通事業者等への万博会場側の情報提供
- ・ 来場者への交通情報（運休・遅延等）及び万博会場内の情報提供（会場閉鎖時の周知等） 等

○特に、来場者輸送情報センターへのリエゾンの派遣が予定されている、大阪市、交通事業者、警察等の機関とは、密接に情報共有及び連携を行う。

### 3) 会場運営との連携

- 会場内の来場者への交通に関する情報提供等については、催事、パビリオン運営等の会場運営と連携して実施する。

#### ア) 交通に関する情報提供

- 会場内の来場者への交通に関する情報提供については、会場内のサイネージ、放送等を通じて行うとともに、来場者の携帯端末に対しても EXPO2025 Visitors 等のアプリを通じて実施する。

#### イ) 退場時の混雑対策

- 退場時における混雑対策としては、会場運営と連携し以下の取り組みを行う。
  - ・ Osaka Metro 中央線等の混雑が深刻な場合、状況に応じて、Osaka Metro による夢洲駅の改札制限と連携し、東ゲートからの退場の一時的制限
  - ・ 夕方から閉場時間帯において、来場者に対する情報提供を行い、早期の退場を促すことにより、閉場間際の輸送需要の集中、積み残しの発生の防止
  - ・ 当日の会場の入退場者数からリアルタイムの滞留者数を算出し、当日のイベントの開催状況等を踏まえ、退場時の交通機関の混雑予測を行うとともに、会場内の混雑等の状況に応じて、鉄道事業者等が乗換駅において適切な案内誘導を行うことができるよう、事業者に対する必要な情報提供
  - ・ 退場時における交通機関の混雑緩和を図るため、来場者に交通機関等の運行情報及び混雑状況を提供するとともに、会場内の混雑状況や交通機関の混雑予測に応じて早期退場を呼びかけ 等

#### 4) 災害・事故等における対応

○万博会場へのアクセスルート等における災害・事故の発生時の対応について、関係機関と連携したタイムライン（行動計画）を策定する。

○万博開催期間中は、鉄道・道路のアクセスルートにおける事故による遅延や通行止めをはじめ、風水害・地震等による広域的な運休や通行止め等のリスクが想定される。

○これらの各リスクに対応するため、来場者や事業者・管理者との間で情報収集・提供すべき内容や、代替となる輸送手段・経路の選択等について、関係機関との役割分担を明確にしたタイムラインを策定するとともに、関係機関とも共有する。

○例えば、万博の閉場決定時などの混乱が予想される際には、タイムラインに基づき、来場者輸送情報センターと事業者、関係機関等と連携<sup>注19</sup>し、来場者に対して速やかに情報発信を行い、来場ルート途中の各駅や各バスターミナルにおける混乱を最小限にとどめる。

○なお、地震等の大規模災害発生時については、博覧会協会の防災実施計画(2024年9月)に基づき、関係機関と連携し帰宅支援等の対応を実施する。

注 19 来場者輸送情報センターで取扱う情報

交通機関運行情報、道路交通情報、来場者入場者数（滞在者数）、会場内混雑情報、夢洲における交通ターミナル、桜島駅シャトルバスターミナル、万博 P&R 駐車場の混雑状況等

#### 14. 来場者輸送対策を実施しても発生が想定される万博交通による影響

○来場者が集中する日のピーク時を中心として、次の課題の発生が想定される

##### 1) 鉄道

○Osaka Metro 中央線の混雑率<sup>注 20</sup>の悪化

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

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

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

○Osaka Metro 中央線のホームの幅、大阪圏の駅ホームにおける整列状況、混雑時においても車内のドア付近にとどまる等の乗車習慣、近年利用が増加しているキャスターバッグ等の大型荷物の持ち込み状況等の実態を踏まえると、Osaka Metro 中央線において、混雑率約 140%の状況では、駅ホームにおける安全・円滑な誘導、2～3 分間隔の定時運行に課題が生じるため、混雑率を抑制する必要がある。

注 20 混雑率:1 つの鉄道路線における主要区間の最混雑時間帯 1 時間の混雑率(乗車人数/乗車定員)

## 2) 道路

### ○阪神高速の交通状況の悪化

- ・万博 P&R 利用料金にダイナミックプライシングを導入し需要の平準化を図り、JCT 部の改良等において容量拡大を行っても、ピーク時には、13 号東大阪線で約 2 km、11 号池田線で約 0.3km 渋滞長が延伸する見込み

### ○舞洲への入口付近（湾岸舞洲出入口～此花大橋～舞洲）の交通集中

- ・来場者が集中する日のピーク時を中心に交通集中が発生するため、会場アクセスバスの定時運行及び物流交通等への影響が懸念

- 阪神高速では、交通円滑化対策として天保山 JCT 等において容量拡大を実施しても、万博交通が上乗せされることにより、現況において既に混雑している環状線への合流部を先頭とする各路線の渋滞がさらに悪化する可能性がある。

- 舞洲万博 P&R 駐車場については、団体バスとの兼用マスを設置することで、自家用車の受入容量は減少するが、それでも最大時は 6,240 台を受け入れることとなり、万博 P&R 利用料金にダイナミックプライシングを導入し需要の平準化を図り、JCT 部の改良等において容量拡大を行ったとしても、ピーク時には、13 号東大阪線で約 2 km、11 号池田線で約 0.3km 渋滞長が延伸すると予想されている。

- これらの渋滞発生又は悪化が生じると、阪神高速ネットワークの東西南北の主軸となる交通に大きな影響が生じ、物流等の社会経済活動に大きな影響が発生するとともに、来場者輸送においても会場アクセスバスの運行等に大きな影響が生じるため、阪神高速における渋滞長が通常時の最大を超えないように対策するものとする。

○舞洲・夢洲内については、閉場後の退場ピーク時において、白津一丁目交差点西側の側道で渋滞の発生が予想されているが、誘導経路を複数設け、交通を分散させることにより、渋滞の発生を抑えるものとする。

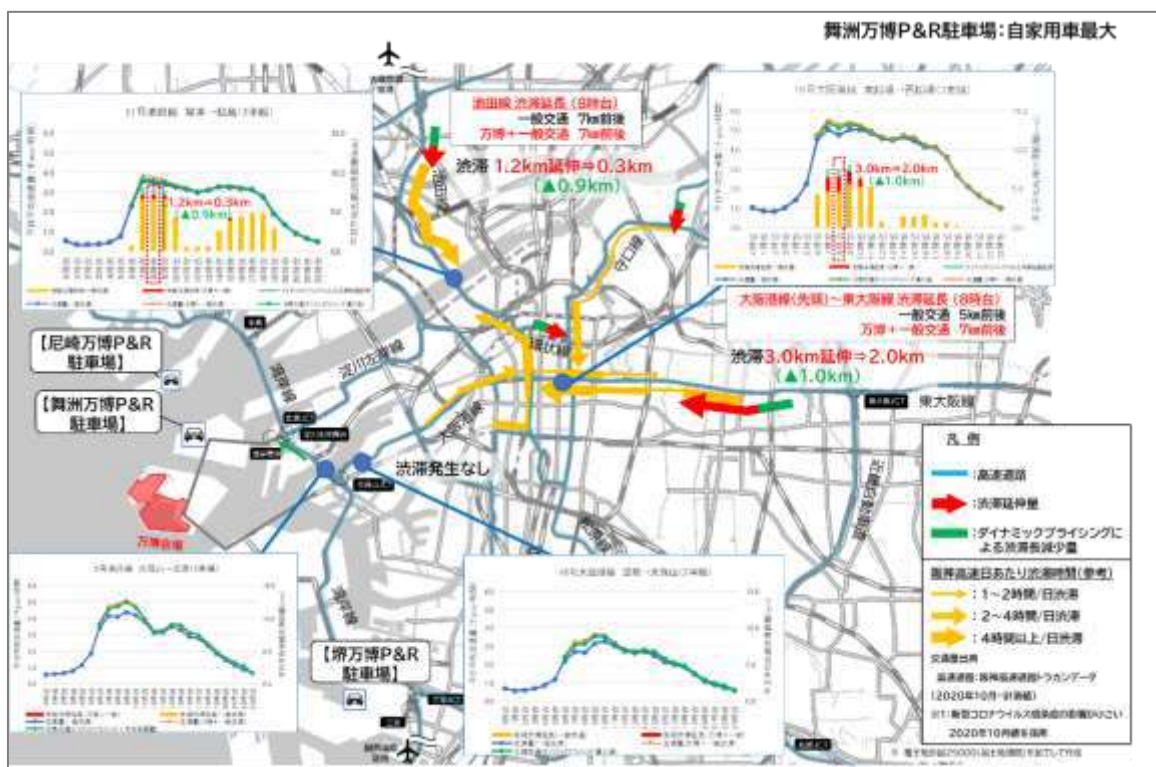


図 28 万博交通による阪神高速への影響（平日・来場）

## 15.働きかけ TDM 実施と期待する効果

- 来場者輸送対策を実施しても、交通における課題が解消されないことから、一般交通の抑制、分散、平準化を目的とした TDM の実施を働きかける必要がある。
- 万博開催期間は、6 か月と長期にわたるため、早い時期から TDM の必要性を丁寧に説明し、実施の程度について段階を設けるなど、府県市民・企業の協力が得られるよう取組等の工夫を行う。
- TDM 実施にあたっては、府県市民の協力はもとより企業の協力が不可欠であるため、大阪府・大阪市・協会・経済界等で連携し設立した「2025 年大阪・関西万博交通円滑化推進会議（以下「TDM 推進会議」という。）」で検討し、働きかけを行うものとする。

### 1) 一定の期間を単位とした取組のメリハリ付け

- ①TDM の実施を「強く呼びかける」
  - ②TDM の実施を「呼びかける」
  - ③TDM の実施の「準備を呼びかける」
- 等について協力の度合いがわかるように明示

- 鉄道・道路での発生が懸念される混雑等の課題を回避するため、万博開催期間中に府県市民・経済界の協力を得て、通常の通勤・通学・物流等の社会経済活動に変更を求める TDM の実施を働きかける。
- 来場者は開期前半で少なく、開期終盤に集中し大幅に増加することが予想されることから、必ずしも、万博開催期間中の全ての期間において同じ強度で TDM を実施する必要はないと考えられる。
- わかりやすさの観点から、TDM 実施の強度を分け、それぞれに応じて、「①強く呼びかける」、「②呼びかける」、「③準備を呼びかける」と 3 段階に働きかけの強度を分けるものとする。

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

※ 令和4(2022)年12月27日にTDM推進会議を設置し、安全・円滑な万博来場者の輸送と都市活動の両立を目指すために、関係者が一体となって具体方策を検討し、府県市民・企業等へ広く働きかけることとした。

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

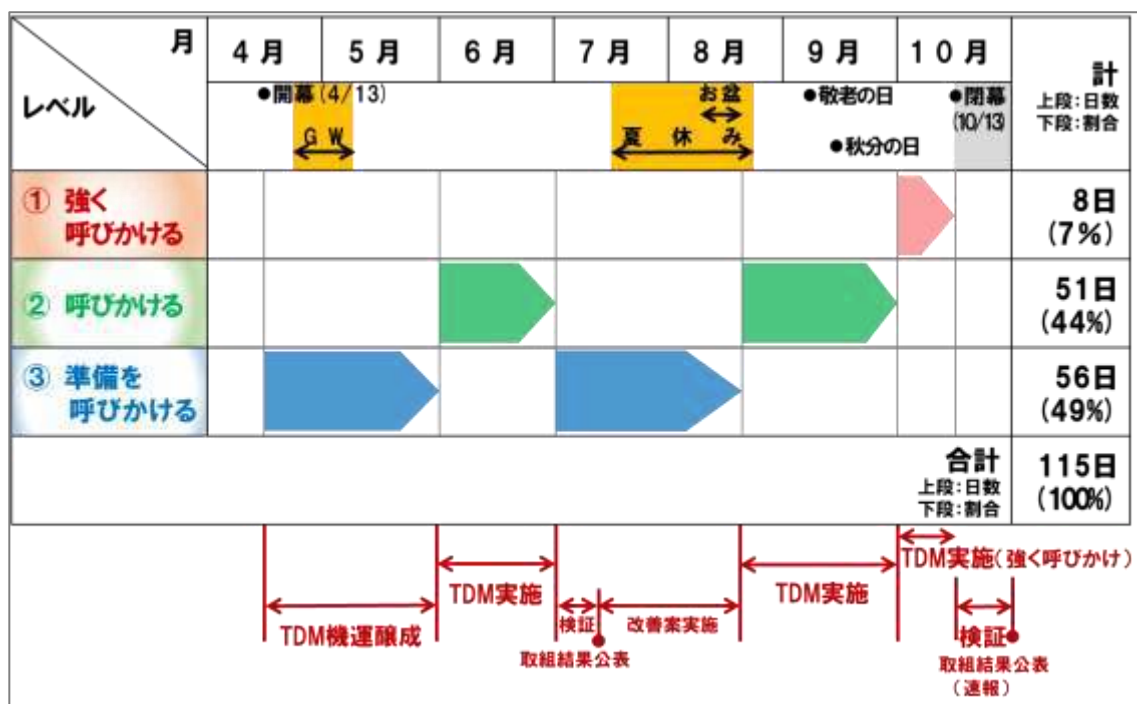


図 29 TDM 呼びかけの強度及び期間

- ※ TDM 実施の強度分けについては、分かりやすさや取り組みやすさの観点から、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、土曜日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 の実施を呼びか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。

## 2) 地域による取組のメリハリ付け

- 来場者により混雑が予想される会場周辺や駅シャトルバス発着地の周辺等、地域ごとに取組のメリハリを付け、府県市民・関係機関・企業等へ働きかけを実施する。

- 来場者需要により、人流・物流が集中し、混雑が予想される会場周辺、駅シャトルバス発着地周辺地域の企業等について、TDM を取り組んでもらうことにより大きな効果が期待できると考えられる。

- これら地域の府県市民・関係機関・企業等に対し、重点的に TDM 実施への協力を求める等、地域ごとに取組のメリハリを付け、働きかけを実施する。

### 3) 府県市民・企業等への呼びかけ

○来場者が集中する日などにおいて、次の実施を呼びかける等により、万博交通の輸送量を確保しつつ、混雑の軽減を図る。

ア) 時差出勤・在宅勤務の呼びかけ

イ) 迂回利用の呼びかけ

ウ) 配送方法の効率化等の呼びかけ

エ) 先導的事例の公表・発信 等

○万博開催期間中には、万博交通と通勤や物流等の一般交通が輻輳するため、人流や物流に着目して適切な対策を講じる必要がある。

○現時点において、効果が高いと考えられるものとしては、

ア) 時差出勤・在宅勤務

イ) 迂回利用等

ウ) 配送方法の効率化等

があるが、TDM 実施に向けた企業ヒアリング等の結果を踏まえ、

エ) 先導的事例

については公表・発信し、実効性のある更なる取組について検討を進めるものとする。

○府県市民への働きかけについては、万博機運の高まりの時期等を勘案し、万博開催の 100 日前を目途に開始することとしている。

ア) 時差出勤・在宅勤務の呼びかけ

○来場者が集中する日における時差出勤・在宅勤務などを呼びかけ、万博交通が集中する午前 8 時台を中心に一般交通を減少させること等により、混雑の軽減を図ることを目指すものとする。

○鉄道において、万博交通の輸送量を確保しつつ、混雑の軽減を図るため、万博交通の集中が予想される Osaka Metro 御堂筋線・中央線等の路線の利用者へ、比較的混雑が少ない四つ橋線・堺筋線・谷町線等の並行路線及び住之江公園経由でのニュートラム利用による迂回を呼びかける等を行う。



- 道路では、阪神高速の混雑区間である、1号環状線・13号東大阪線・11号池田線から、近畿道・6号大和川線等の別の路線への迂回誘導について、来場者に対する取組に加え、物流・業務交通や一般利用者に対しても呼びかけを行うこととする。
- こうした取組により、万博来場の交通容量を確保しつつ、渋滞を通常時並みに抑え、物流等の社会経済活動への影響の最小化を図る。
- 迂回誘導の呼びかけについては、高速道路の休憩施設等における利用者への広報等を活用した情報発信を行う。

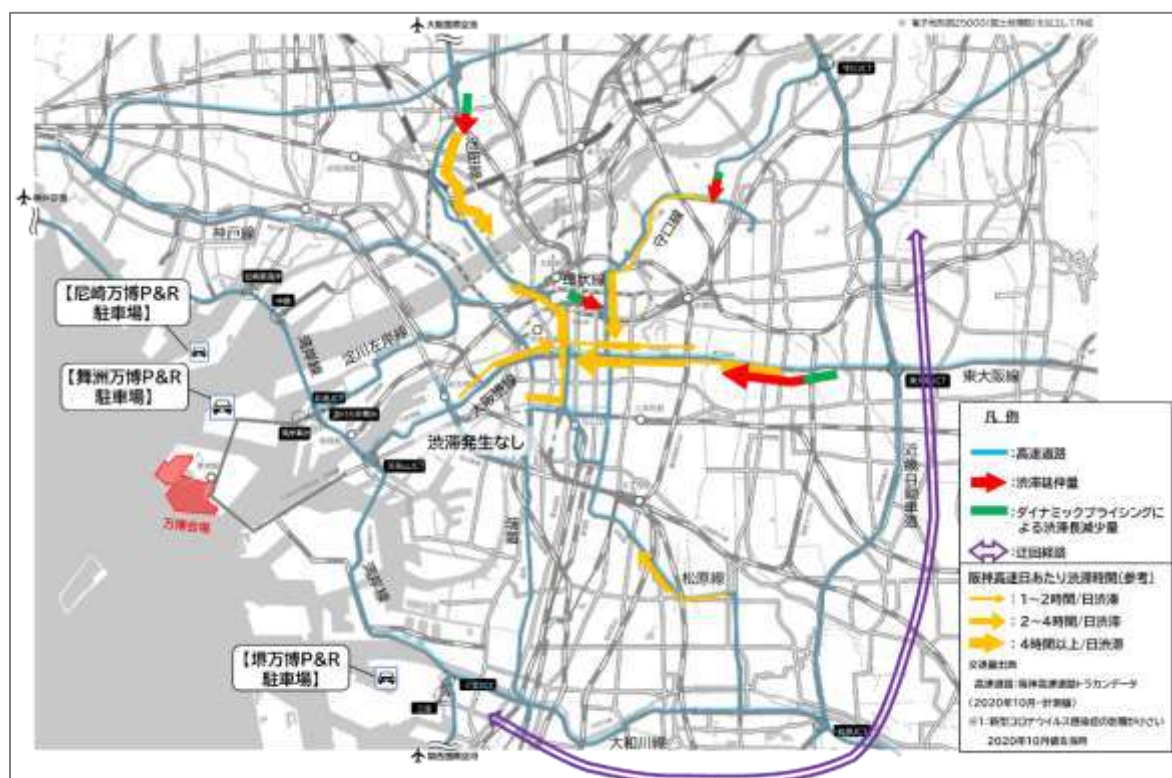


図 31 阪神高速（都心部）の迂回経路

ウ) 配送方法の効率化等の呼びかけ

- 物流において、万博交通と社会経済活動との両立を目指すため、共同・混載配送や納品時期の調整など配送方法の効率化やオフピーク時へのシフトを呼びかける。

エ) 先導的事例の公表・発信 等

- 重点的に TDM 実施への協力を求めるエリアの企業・事業所を中心に、人流や物流の取組について、個別にヒアリングを実施しており、協力いただける取組など、実施を呼びかける具体の施策を整理していく。

- 具体施策については、業種ごとに実施に協力いただける取組に違いがあることから、企業に検討いただくにあたっては

- ・過去の大規模イベントにおける取組事例の提示
  - ・企業間の連携が必要な場合にその橋渡しをすること
- 等により、少しでも多くの企業に、TDM の実施に協力いただけるよう、働きかけを行う。

- また、協力企業の公募制度<sup>注 21</sup>を設け、企業が TDM の取組を検討する際の参考となるよう、他の企業の先進的・先導的な取組事例の発信や、開催期間中の混雑情報をプッシュ型で提供する等により、多くの企業に協力いただけるような環境を整える。

- さらに、万博開催の前年にあたる 2024 年冬に、実施した万博 TDM トライアル<sup>注 22</sup>の結果を分析・検証するとともに、公表・発信し、万博開催に向けての準備をすることとしている。

注 21 令和 6 年(2024 年)2 月から「万博 TDM パートナー」として、1 万社・事業所を目標に募集を実施

注 22 令和 6 年(2024 年)9 月 30 日から 10 月 4 日の 5 日間、万博 TDM パートナー企業を中心に、大阪府内の企業へ参加を呼びかけ、万博 TDM トライアルを実施

4) 働きかけ TDM 等により、達成を目指す目標

ア) 鉄道

○Osaka Metro 中央線において混雑率約 120%

イ) 道路

○阪神高速における渋滞長は、通常時の最大を超えない

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

ア) 鉄道

○万博会場に直接乗り入れる唯一の路線となる Osaka Metro 中央線において、安全・円滑かつ、より快適に移動可能となるよう、大阪圏の主要路線における平均混雑率<sup>注23</sup>である約120%の達成を目指すものとする。

イ) 道路

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

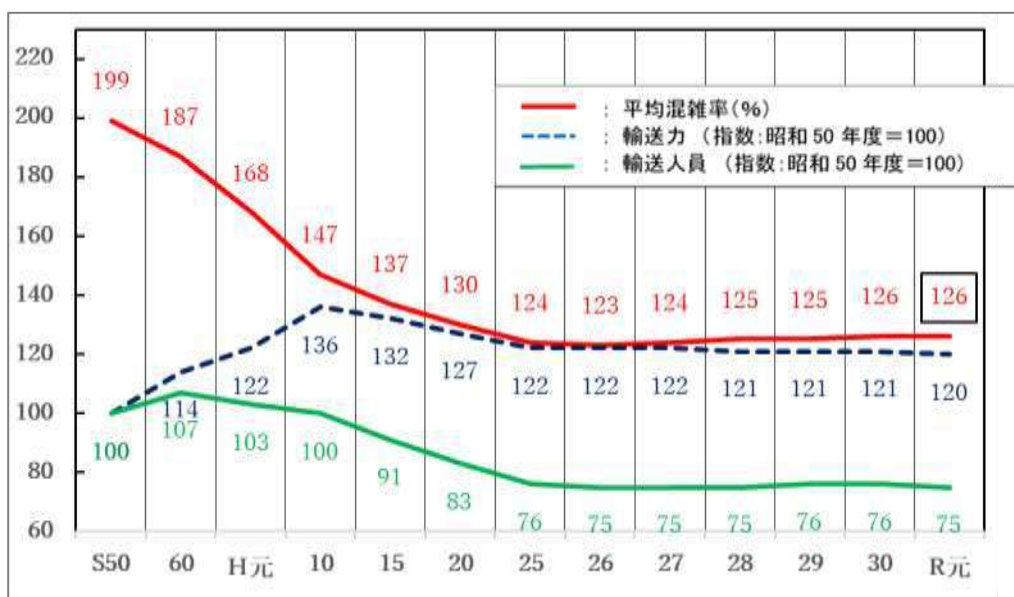


図 32 大阪圏における鉄道の主要区間の平均混雑率・輸送力・輸送人員の推移

注 23 平均混雑率：大阪圏に存する鉄道路線を通じた、各路線主要区間の最混雑時間帯 1 時間の混雑率の平均値

## 16. 今後のスケジュール

○具体方針については、第5版を最終版とするとともに、同版をもとに習熟に向けた訓練及び運用テストを行い、万博開催期間中の安全・円滑な来場者輸送を目指す。

○今回取りまとめた具体方針（第5版（最終版））をもとに、関係機関、事業者等との調整、習熟に向けた訓練及び運用テストを行い、万博開催期間中の安全・円滑な来場者輸送を目指す。

○万博開催期間中は、新たに立ち上げる輸送対策部会で輸送状況等を報告するとともに、学識者等から必要な措置等についてアドバイスいただき、適切に対応する。

○また、将来のレガシーとなるよう、引き続き必要な検討を行う。

【資料集】 大阪・関西万博の来場者輸送検討状況

# 【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12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5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

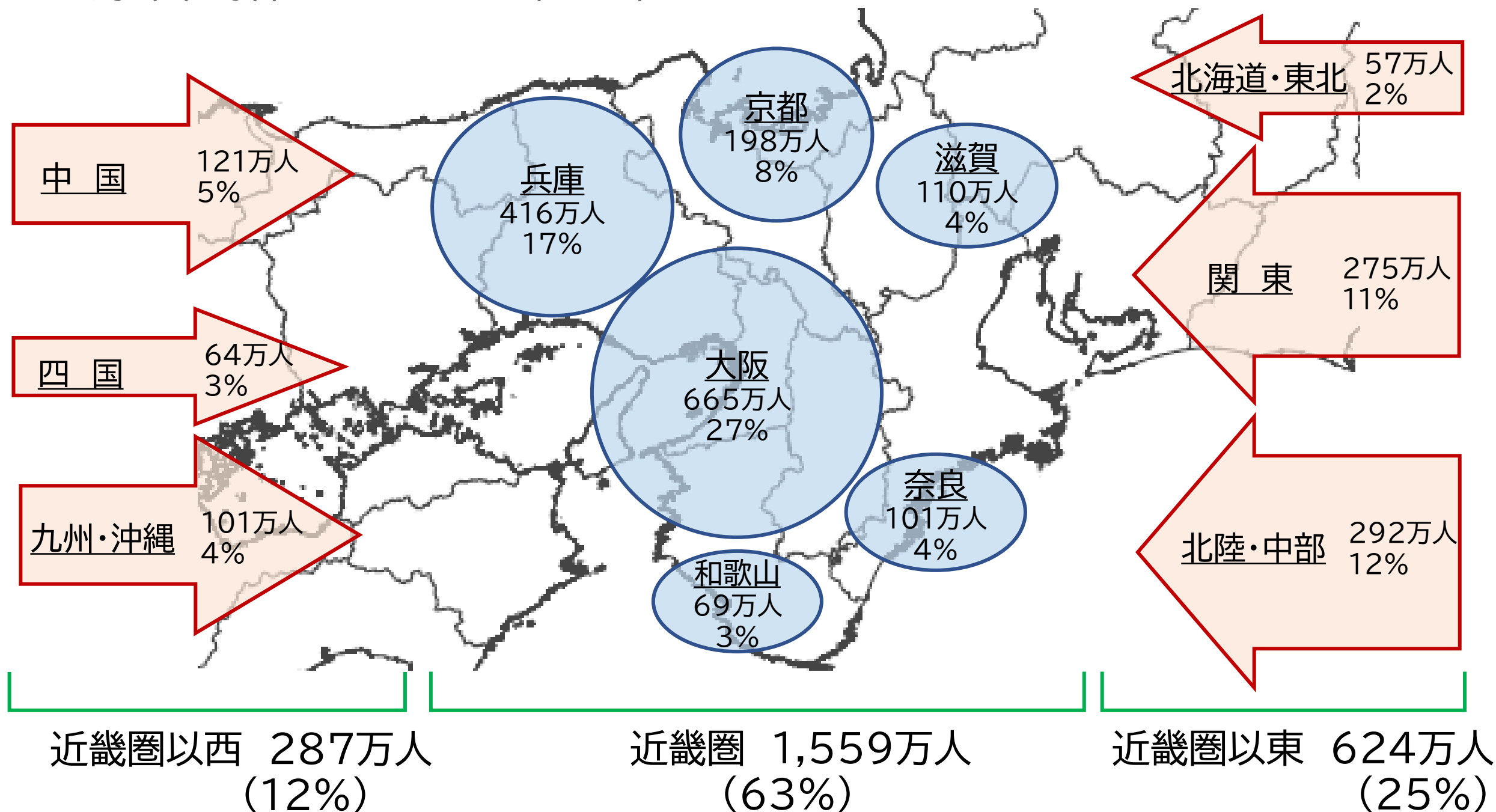
## ■本編

### ■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
- ☐ 輸送需要平準化対策
- ☐ 輸送供給拡大対策
- ☐ 輸送円滑化対策
- ☐ 来場者に向けた交通サービスの連携及び情報提供
- ☐ 雑踏等に備えた警備誘導
- ☐ 万博開催期間における体制
- ☐ 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
- ☐ イメージパース

# 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

□輸送需要平準化対策

□輸送供給拡大対策

□輸送円滑化対策

□来場者に向けた交通サービスの連携及び情報提供

□雑踏等に備えた警備誘導

□万博開催期間における体制

□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

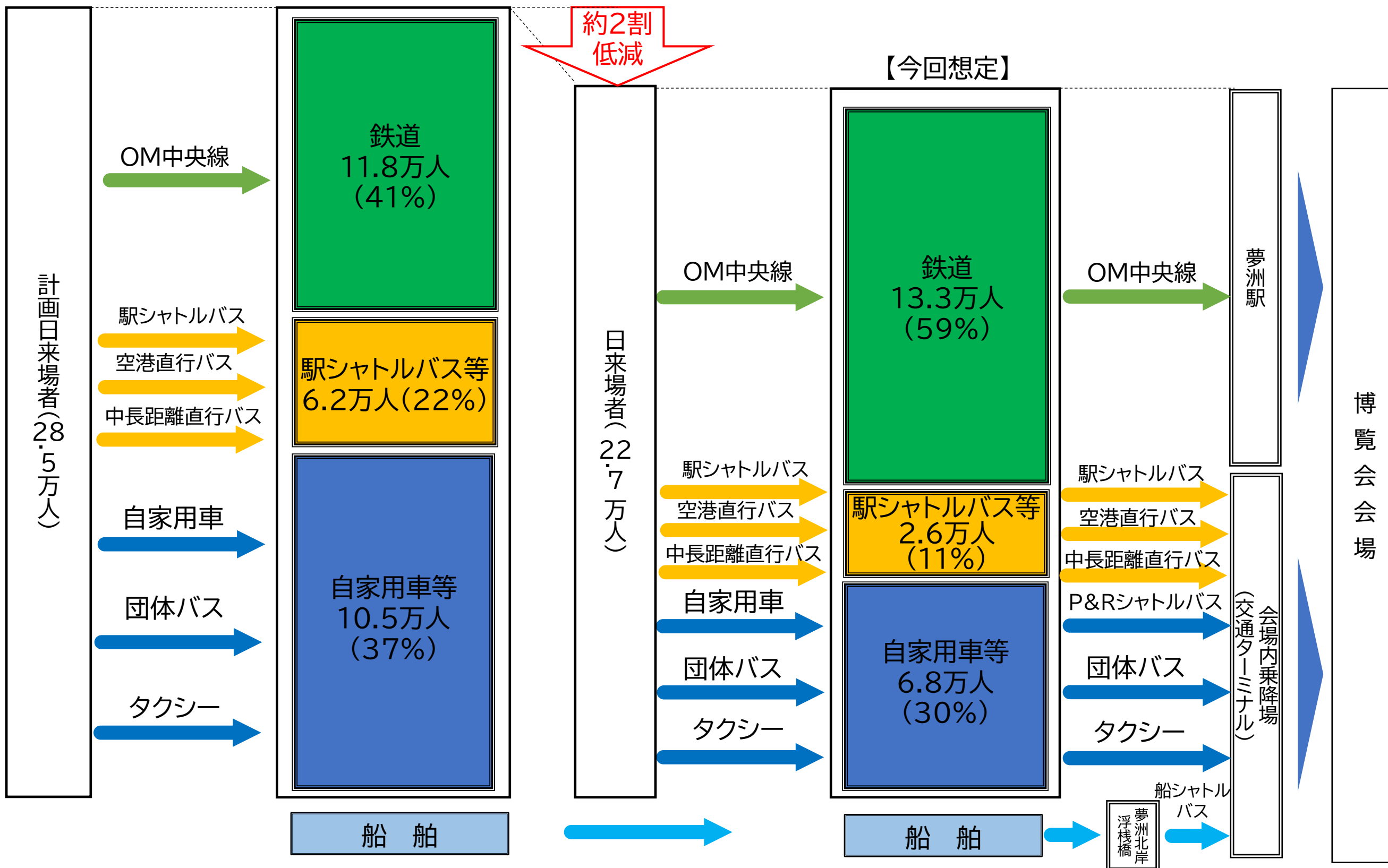
□基礎データ

□各種料金表

□混雑事例

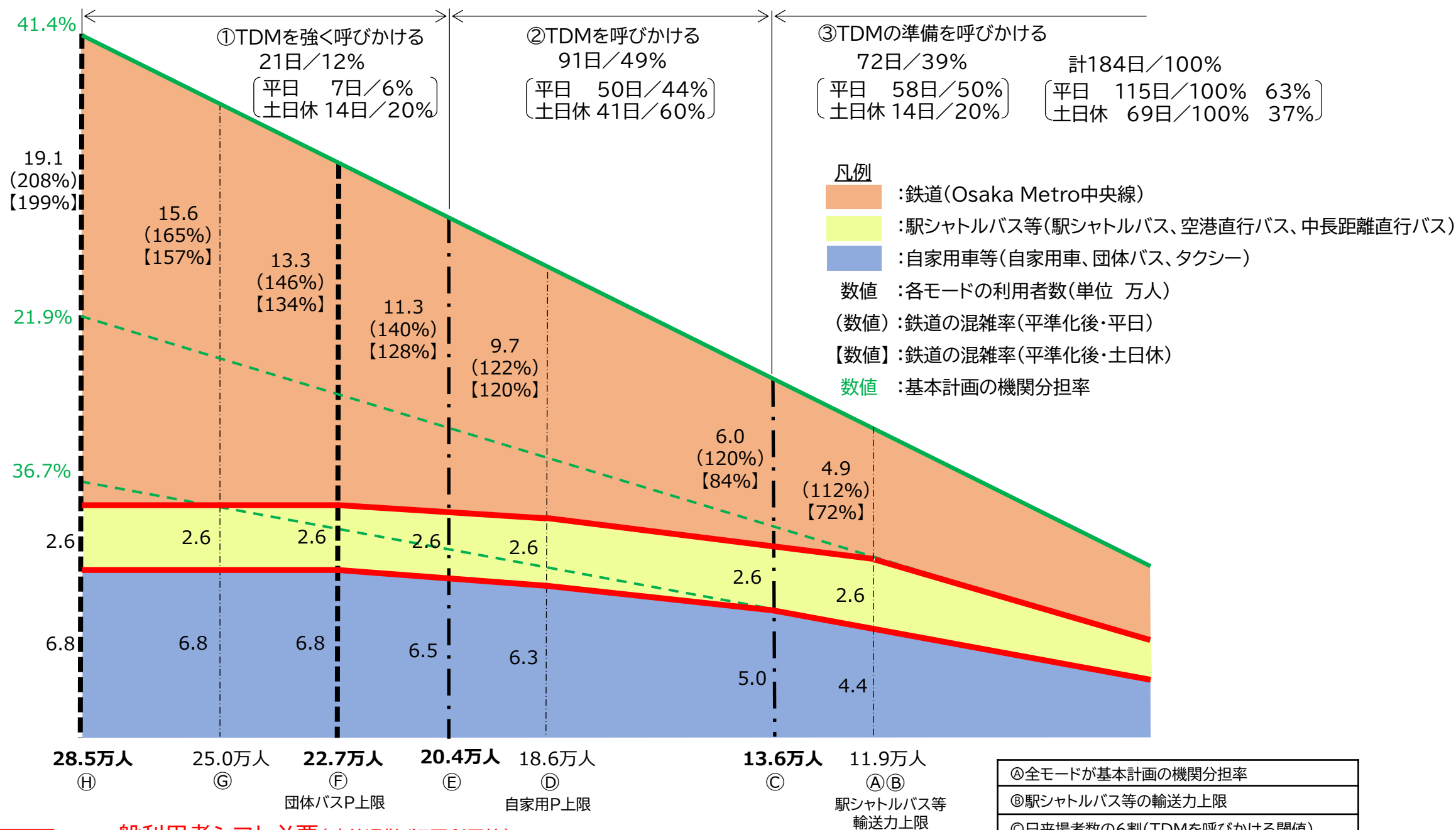
□イメージパース

# 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 日來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

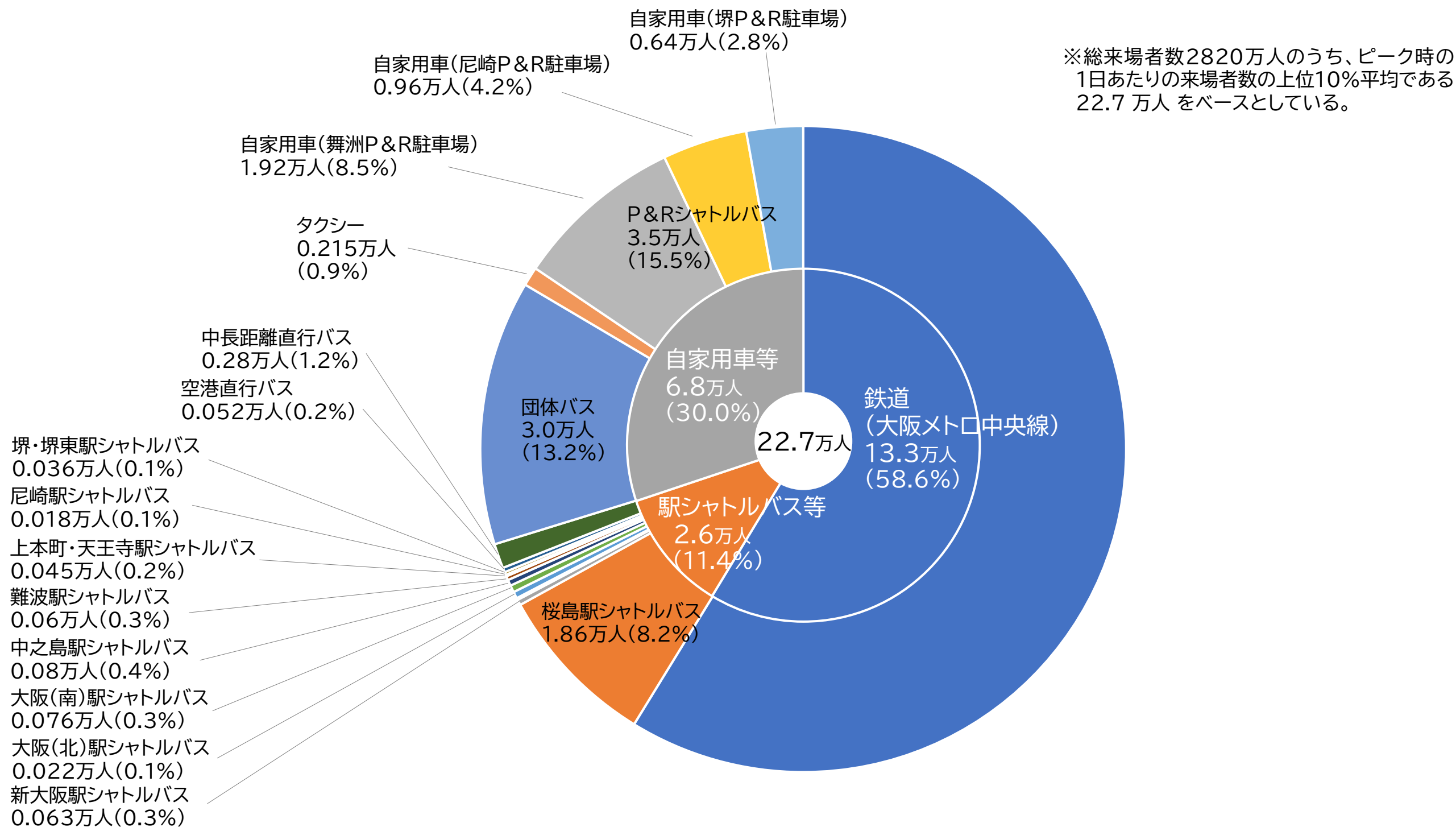
万博P&R駐車場 自家用車上限到達

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         |
| ⑤駅シャトルバス等の輸送力上限          |
| ⑥日來場者数の6割(TDMを呼びかける閾値)   |
| ⑦自家用P上限                  |
| ⑧日來場者数の9割(TDMを強く呼びかける閾値) |
| ⑨日來場者数(上位1割平均値)          |
| ⑩日來場者数の1割上振れ             |
| ⑪基本計画の計画日來場者数            |

※ 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

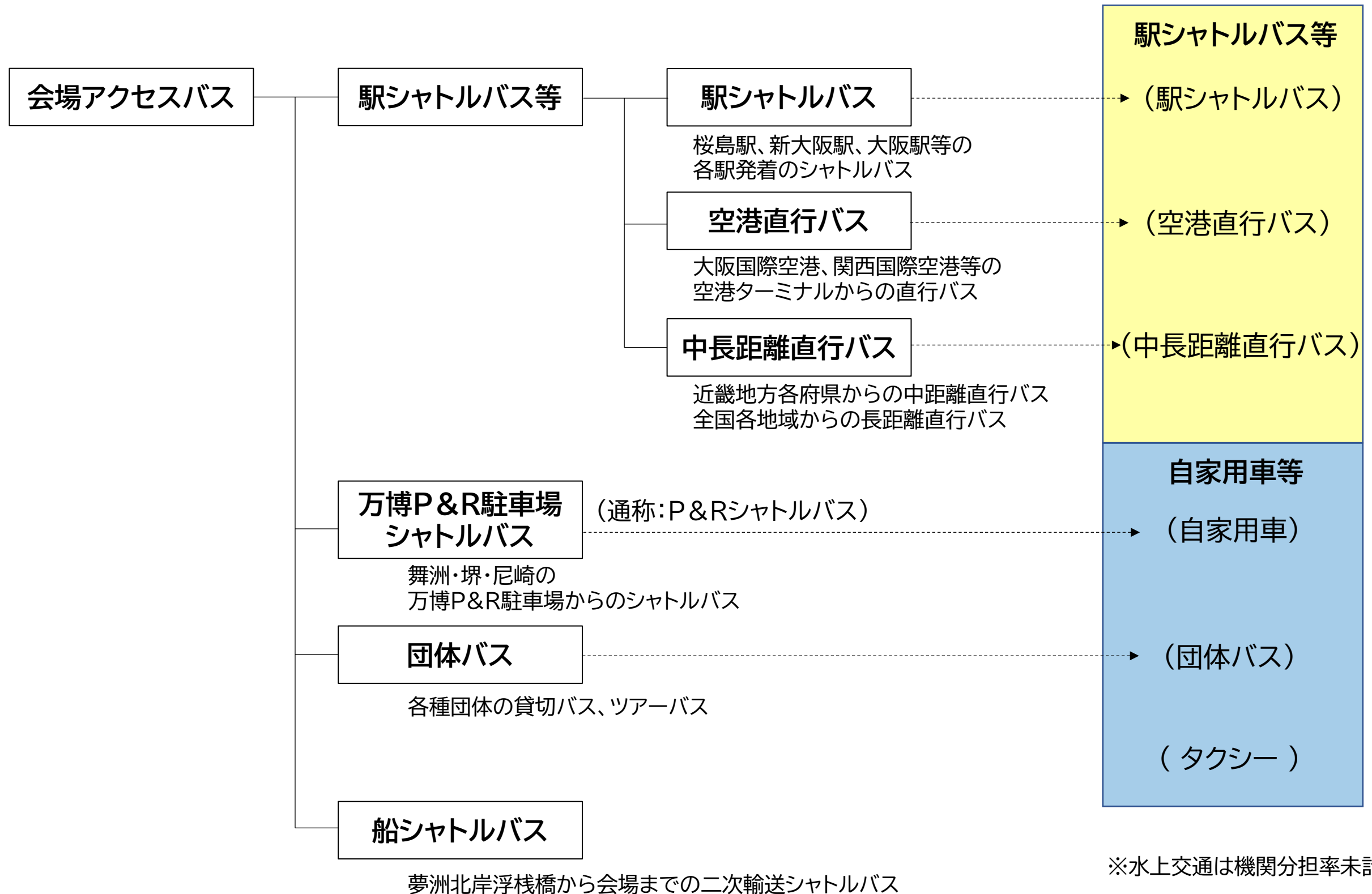


※端数調整を行っているため、合計は一致しない

※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



# 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

□輸送需要平準化対策

□輸送供給拡大対策

□輸送円滑化対策

□来場者に向けた交通サービスの連携及び情報提供

□雑踏等に備えた警備誘導

□万博開催期間における体制

□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

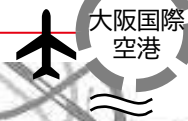
□各種料金表

□混雑事例

□イメージパース

# 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】(4台)  
日(最大): 400人/10便  
時間(最大): 80人/2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         | 2台 | 180人/4便 | 90人/2便 |



【尼崎P&Rシャトルバス】(73台)  
日(最大): 9,600人/192便  
時間(最大): 1,700人/ 34便

【舞洲P&Rシャトルバス】(50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]       |
| 18,600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]        |
| 133,000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         | 106台 | 22,600人/418便   | 4,800人/87便   |
| 空港直行バス          | 7台   | 520人/ 13便      | 120人/ 3便     |
| 中長距離直行バス<br>※注2 | —    | 2,790人/ 62便    | —            |
| 小 計             | 113台 | 25,910人/ 493便  | 4,920人/90便   |
| P&Rシャトルバス       | 177台 | 35,200人/ 670便  | 6,300人/120便  |
| 総 計             | 290台 | 61,110人/1,163便 | 11,220人/210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  | 630人/14便   | 90人/2便   |
| 大阪(北)      | 2台  | 220人/5便    | 45人/1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          | 22台 | 2,410人/58便 | 455人/11便 |

| 【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・天王寺   | 5台  | 450人/10便   | 135人/3便 |
| 計         | 10台 | 1,050人/25便 | 215人/5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       | 2台 | 360人/9便 | 40人/1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 | 18,600人/322便 | 4,000人/68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、輸送人数、便数等の数値はバス事業者想定  
のものを博覧会協会で集約  
鉄道に関する数値は博覧会協会による試算値  
(2024.9.27時点)

※注2 2024年8月のアンケート調査結果による

# 駅シャトルバス連絡窓口会社・P&Rシャトルバス運行事業者

## 駅シャトルバス

| 発着地        | 連絡窓口会社      | 道路運送法第21条による運行要請先                                                    | 主な要請内容                                                                                                      |
|------------|-------------|----------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 桜島         | 西日本ジェイアールバス | 大阪シティバス<br>近鉄バス<br>南海バス<br>西日本ジェイアールバス<br>はやぶさ国際観光バス<br>阪急バス<br>阪神バス | <p>&lt;運行区間&gt;<br/>桜島駅<br/>～夢洲第1交通ターミナル</p> <p>&lt;運行運賃&gt;<br/>350円<br/>※適切な料金設定による交通モード間の需要平準化を考慮し設定</p> |
| 新大阪        | 阪急バス        | 阪急バス、阪急観光バス                                                          | <p>&lt;運行区間&gt;<br/>左記発着地<br/>～夢洲第1交通ターミナル</p>                                                              |
| 大阪(北:うめきた) | 西日本ジェイアールバス | 西日本ジェイアールバス                                                          |                                                                                                             |
| 大阪(南:マルビル) | 京阪バス        | 京阪バス、明星観光バス、中央交通バス                                                   |                                                                                                             |
| 中之島        | 京阪バス        | 京阪バス、明星観光バス、中央交通バス                                                   |                                                                                                             |
| 弁天町        | —           | —                                                                    | <p>&lt;運行区間&gt;<br/>左記発着地<br/>～夢洲第1交通ターミナル</p>                                                              |
| 尼崎         | 阪神バス        | 阪神バス                                                                 |                                                                                                             |
| 上本町        | 近鉄バス        | 近鉄バス                                                                 |                                                                                                             |
| 天王寺        | 近鉄バス        | 近鉄バス                                                                 |                                                                                                             |
| 難波         | 南海バス        | 南海バス、熊野御坊南海バス                                                        |                                                                                                             |
| 堺・堺東       | 南海バス        | 南海バス                                                                 |                                                                                                             |

## P&Rシャトルバス

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

※ 弁天町駅は、臨時的に活用運用については別途検討

# 中長距離直行バス・空港直行バス 運行計画(往路便)

| 中国:1便 |    |
|-------|----|
| 発着地   | 便数 |
| 広島    | 1便 |

| 四国:3便 |    |
|-------|----|
| 発着地   | 便数 |
| 国分寺   | 1便 |
| 徳島    | 2便 |

| 近畿:29便 |     |
|--------|-----|
| 発着地    | 便数  |
| 神戸・三宮  | 11便 |
| 神戸空港   | 4便  |
| 姫路     | 2便  |
| 三田     | 1便  |
| 京都     | 2便  |
| 守山     | 3便  |
| 長浜     | 3便  |
| 水口     | 3便  |

| 北信越:3便 |    |
|--------|----|
| 発着地    | 便数 |
| 福井     | 3便 |

## 【計画便数】

- 空港直行バス:13便
- 中長距離直行バス:62便(※)



※図には事業者から公開の了承を得た経路のみ掲載しており、便数は計画便数と合致しない

## 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

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) 2024年8月時点

| 発地                | 便数(往路) | 輸送人数(人) |
|-------------------|--------|---------|
| 福井駅東口             | 3      | 135     |
| TDS、西船橋駅、幕張駅      | 3      | 135     |
| バスタ新宿、東京、八重洲、埼玉大宮 | 3      | 135     |
| TDS、大宮            | 2      | 90      |
| TDS               | 1      | 45      |
| 東京駅、バスタ新宿         | 2      | 90      |
| 名古屋西口             | 1      | 45      |
| 清水駅               | 1      | 45      |
| 京都駅八条口            | 2      | 90      |
| 神戸空港、神戸ベイシエラトン    | 4      | 180     |

# 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

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) 2024年8月時点

| 発地                 | 便数(往路) | 輸送人数(人) |
|--------------------|--------|---------|
| 長浜、水口、守山           | 9      | 405     |
| 神戸三宮、神戸空港、姫路駅、三田市街 | 14     | 630     |
| 広島駅南口              | 1      | 45      |
| 徳島駅前               | 2      | 90      |
| 香川国分寺バス ターミナル      | 1      | 45      |
| 阪九フェリー六甲アイランドFT    | 1      | 45      |
| 大阪南港FT             | 2      | 90      |
| 関西国際空港             | 3      | 120     |
| 大阪国際空港             | 10     | 400     |

※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

# 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する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)

シェアサイクル等ポート  
・収容台数…約200台

咲洲自転車駐車スペース  
・収容台数…約130台  
・予約なし(無料)

シェアサイクルポート  
・収容台数…約30台  
※大阪港湾局がコスモスクエア地区の周遊性向上の実証実験として実施

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<br>京都やましろ茶いくるライン<br>ゆりー<br>加悦岩滝自転車道線  |
| 大阪府  | なにわ自転車道<br>北大阪サイクルライン<br>北河内サイクルライン<br>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<br>(大和平野内における幹線ルート)                 |
| 和歌山県 | WAKAYAMA800                                       |

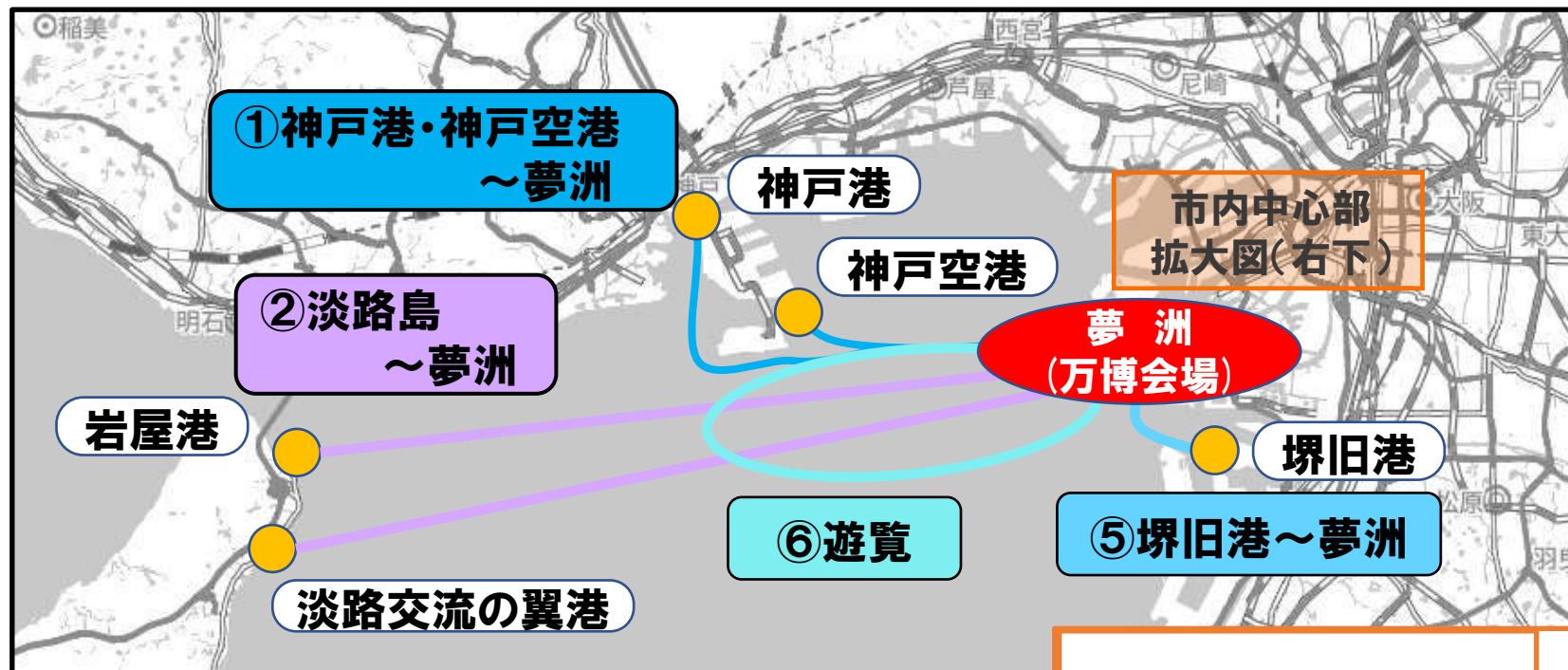
## 凡 例

- 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



出典:「広域的な自転車通行環境整備事業計画 大阪府・京都府・大阪市・堺市」(2024年3月)

# 万博会場への水上航路



| ①神戸港・神戸空港～夢洲 |      |      |
|--------------|------|------|
| 事業者・団体数      | 便数/日 | 便数/月 |
| 4者           | 0便   | 約6便  |

| ②淡路島～夢洲 |      |      |
|---------|------|------|
| 事業者・団体数 | 便数/日 | 便数/月 |
| 3者      | 2便   | 約60便 |

| ③市内中心部～夢洲 |      |       |
|-----------|------|-------|
| 事業者・団体数   | 便数/日 | 便数/月  |
| 7者        | 14便  | 約440便 |

| ④淀川・十三～夢洲 |      |       |
|-----------|------|-------|
| 事業者・団体数   | 便数/日 | 便数/月  |
| 3者        | 8便   | 約250便 |

| ⑤堺旧港～夢洲 |      |       |
|---------|------|-------|
| 事業者・団体数 | 便数/日 | 便数/月  |
| 1者      | 5便   | 約150便 |

| ⑥遊覧     |      |      |
|---------|------|------|
| 事業者・団体数 | 便数/日 | 便数/月 |
| 1者      | 0便   | 5便   |

| 合計 | 予定ルート       | 事業者・団体数 | 便数/日 | 便数/月  |
|----|-------------|---------|------|-------|
|    | 5ルート<br>1遊覧 | 15者     | 29便  | 約900便 |



※ 海上運送法等の手続きにより、便数等については今後変更の可能性があります

※ 電子地形図25000(国土地理院)を加工して作成

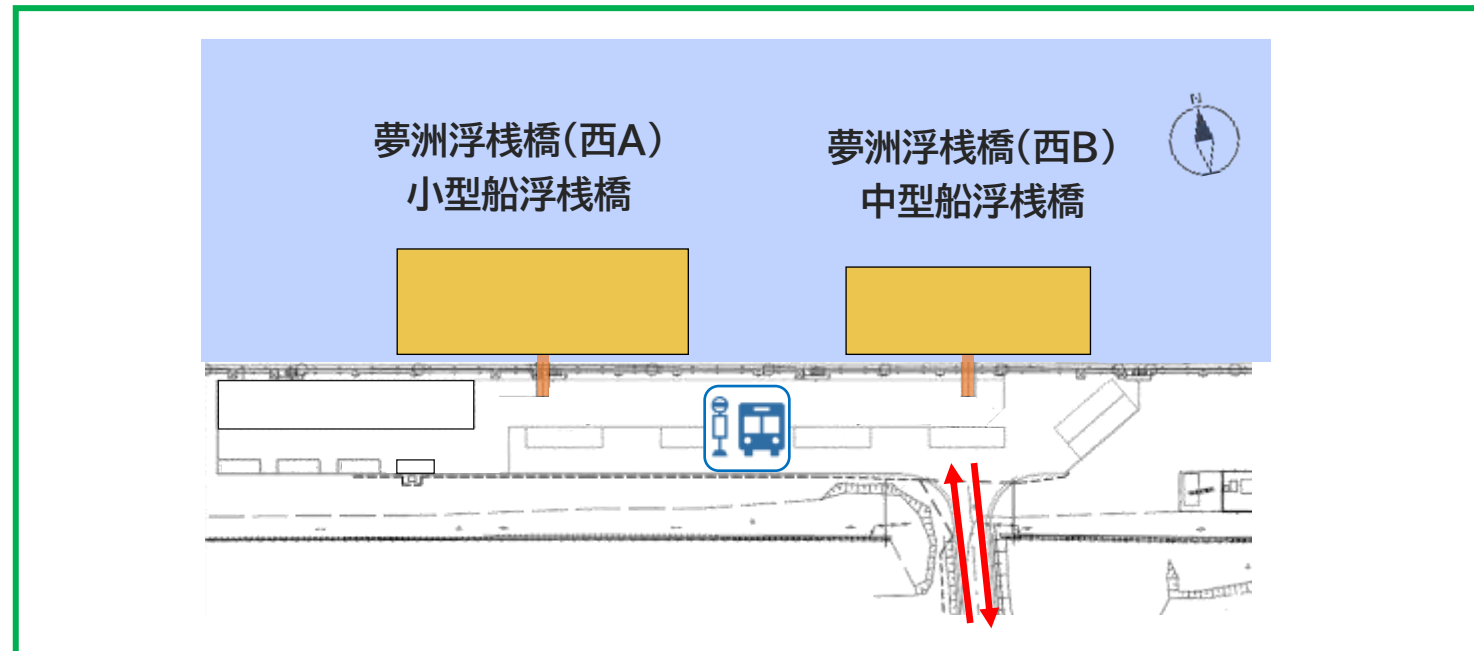
# 夢洲北岸浮棧橋及び船シャトルバス運行ルート



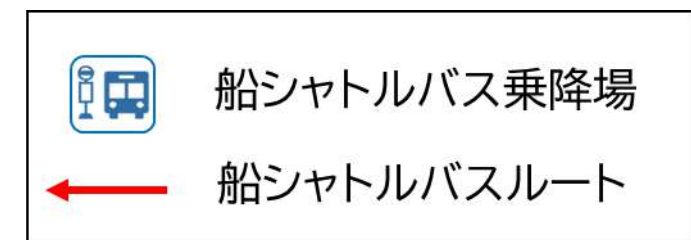
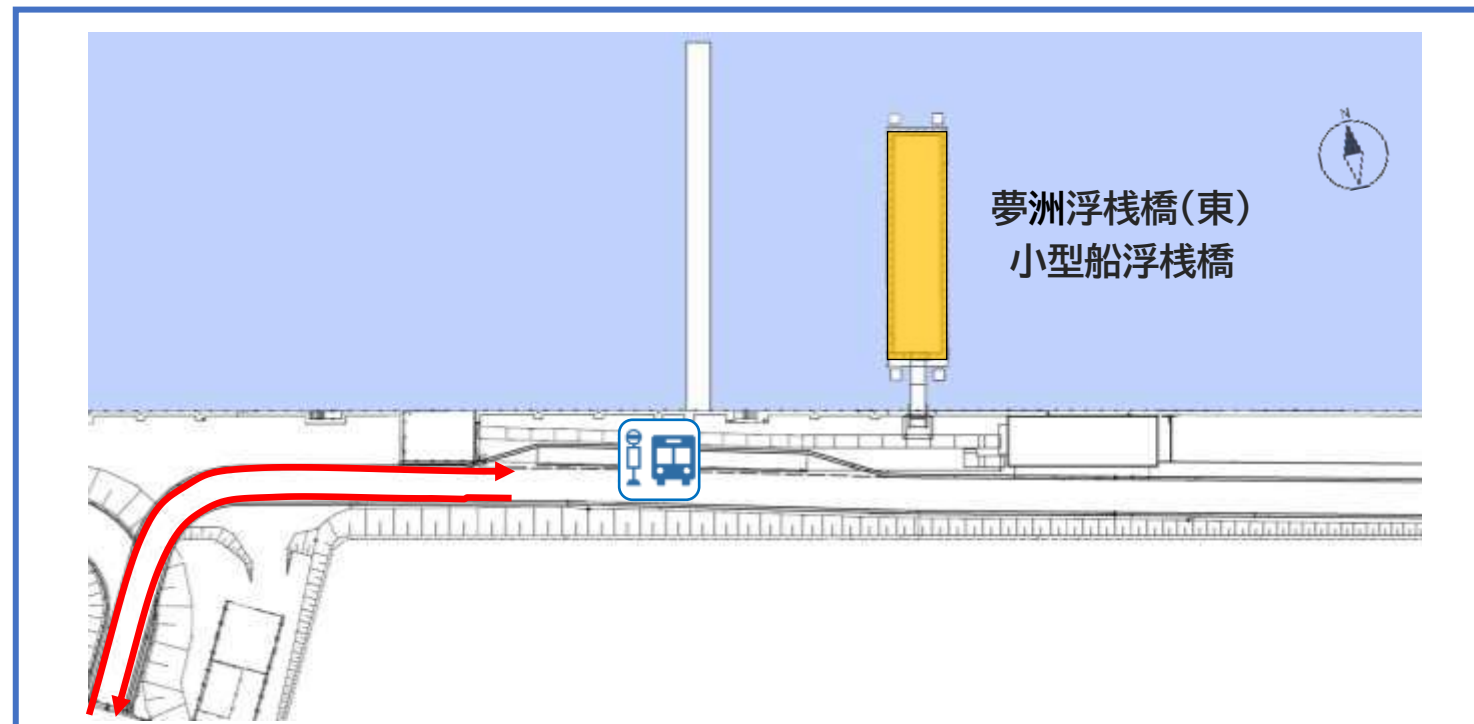
※国土地理院地図を加工して作成

# 夢洲北岸浮棧橋

## 夢洲浮棧橋(西)



## 夢洲浮棧橋(東)



# 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

□輸送需要平準化対策

□輸送供給拡大対策

□輸送円滑化対策

□来場者に向けた交通サービスの連携及び情報提供

□雑踏等に備えた警備誘導

□万博開催期間における体制

□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

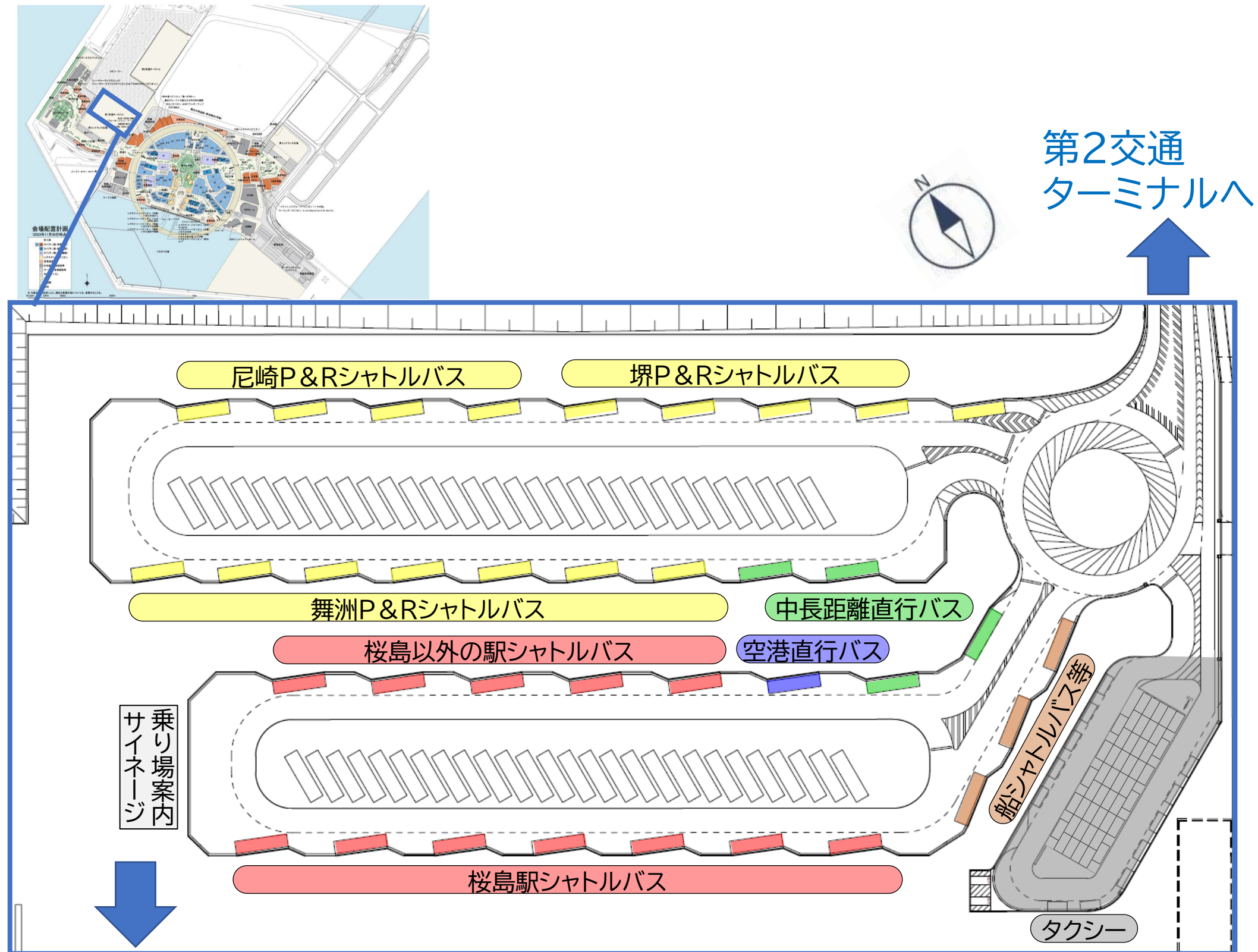
□イメージパース

# 夢洲交通ターミナル等の配置



※現在調整中の内容であり、今後変わる可能性があります

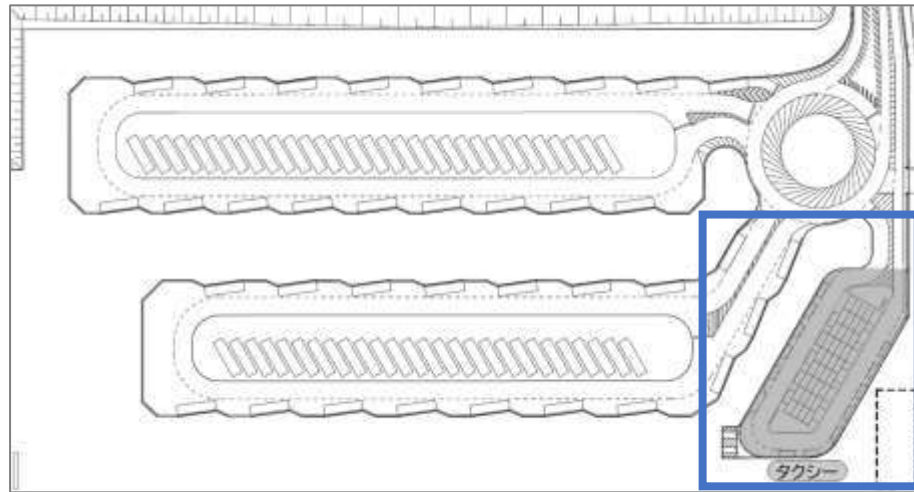
# 夢洲第1交通ターミナル



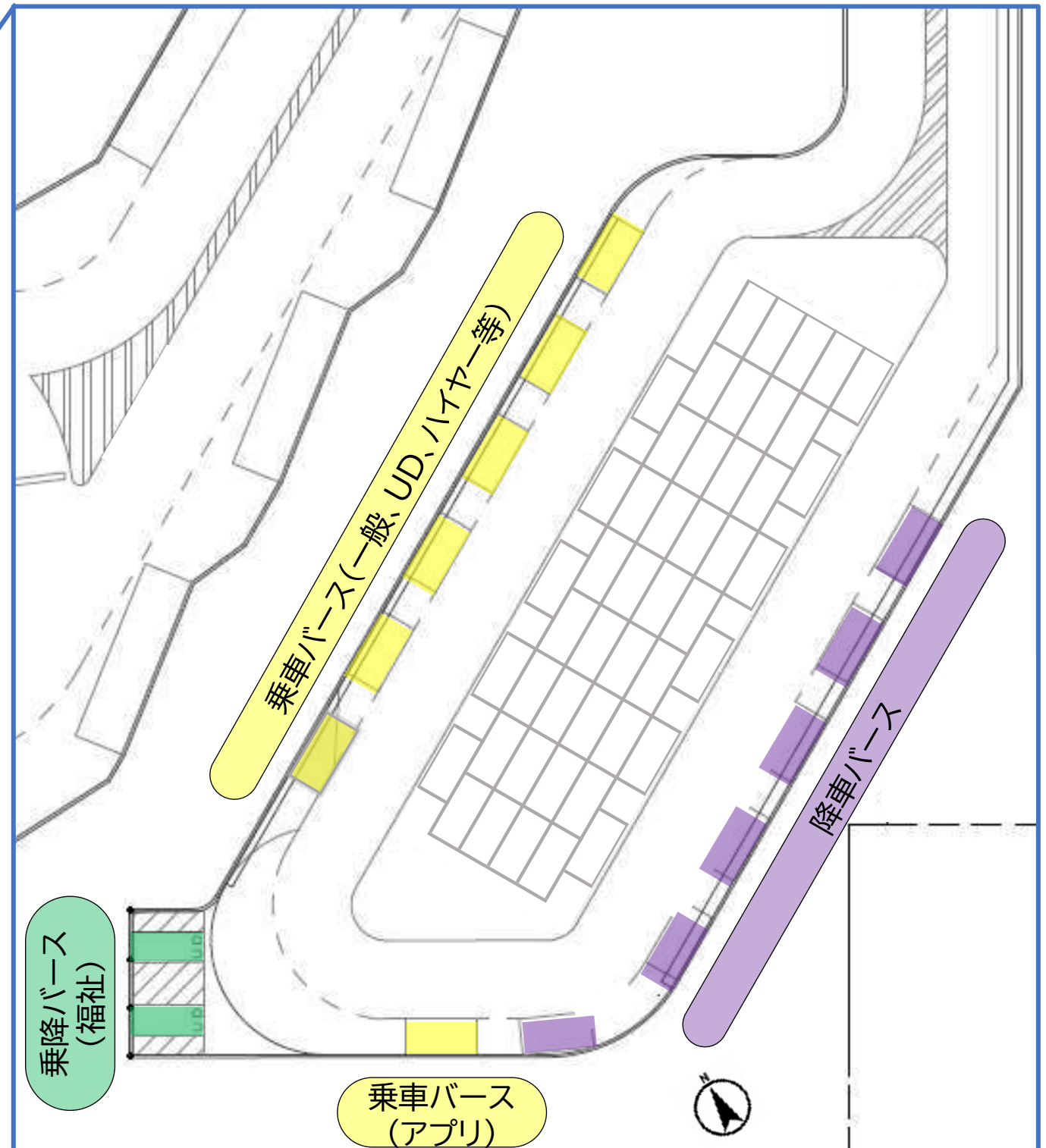
西ゲートへ

※現在調整中の内容であり、今後変わる可能性があります

# 夢洲第1交通ターミナル(タクシー乗降場)

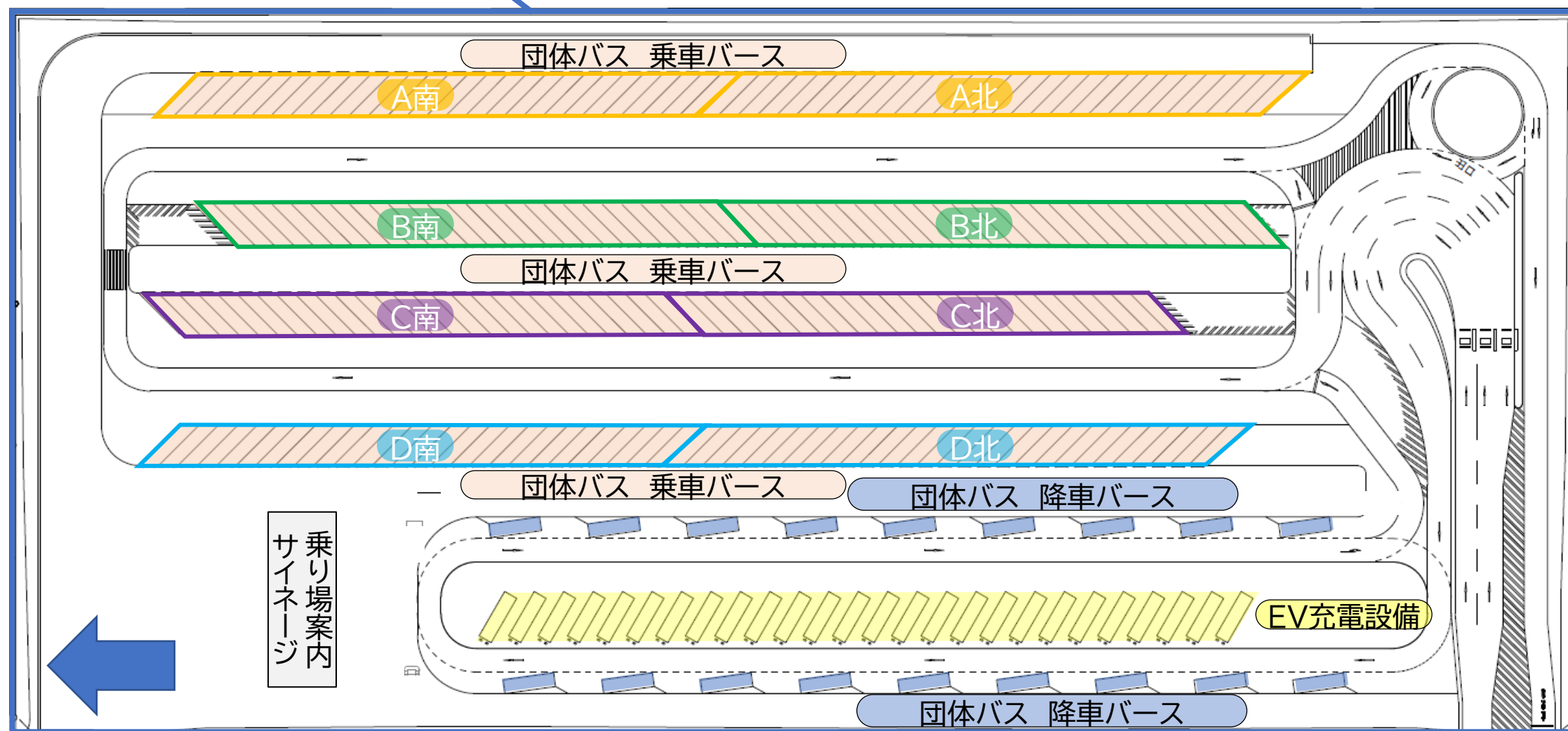


夢洲第1交通ターミナル



※現在調整中の内容であり、今後変わる可能性があります

# 夢洲第2交通ターミナル



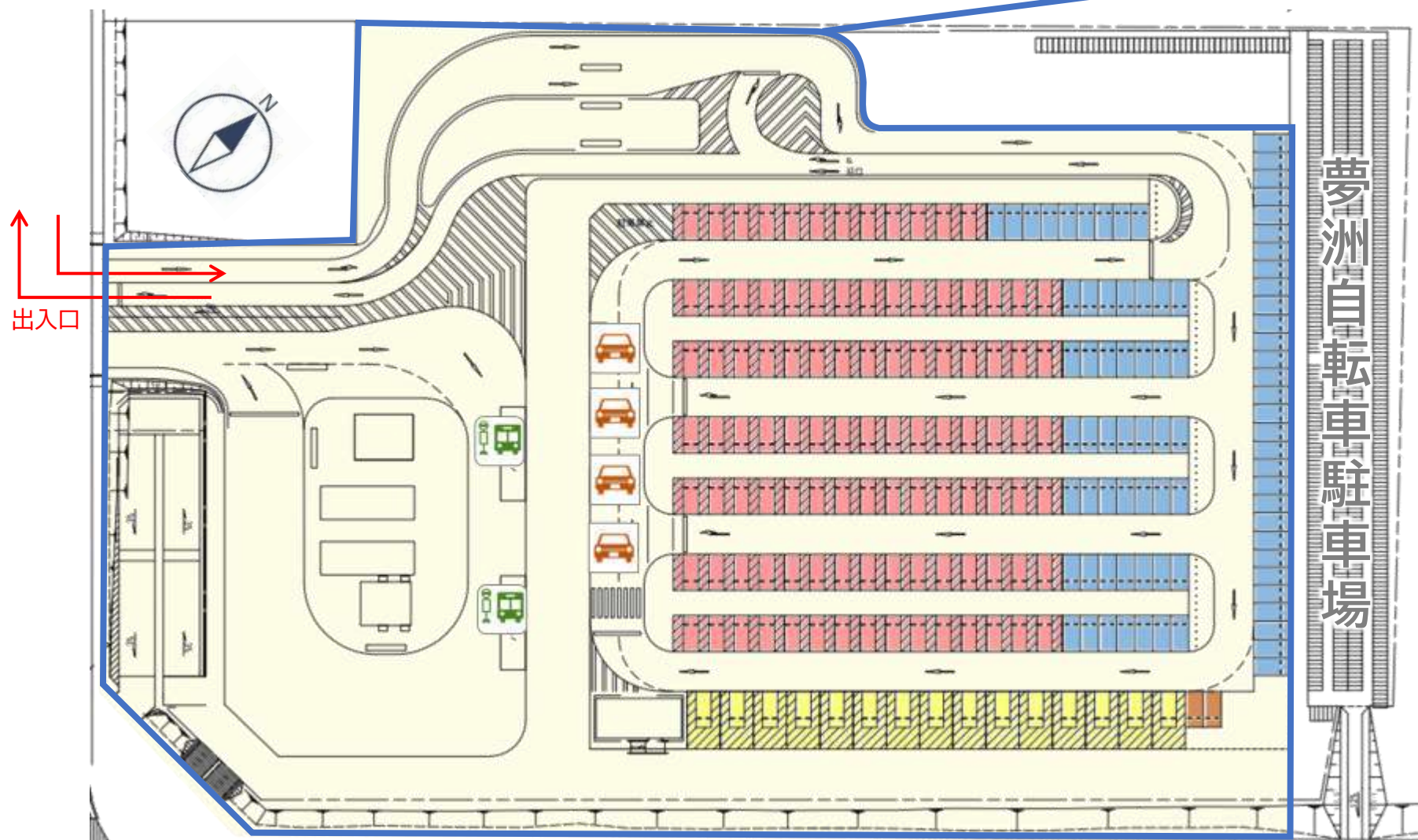
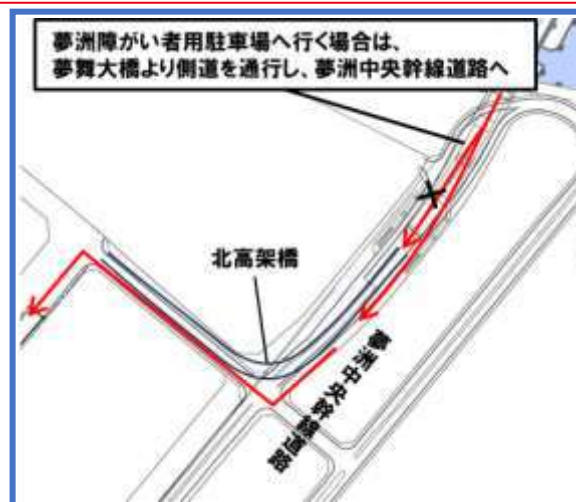
西ゲートへ

※「A南」団体バスの乗り場ブロック名

※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

# 夢洲自転車駐車場

夢洲自転車駐車場  
自転車 600台

シェアサイクルポート

夢洲障がい者用駐車場



出入口

※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

### 舞洲万博P&R駐車場A

自家用車 1,050台～3,840台  
(自動二輪車 150台)

### 舞洲万博P&R駐車場B

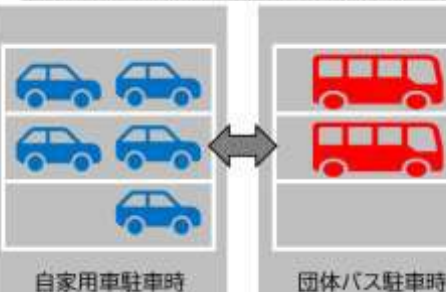
団体バス 300台～1,000台

C 自家用車200台

D 自家用車300台

E 自家用車1,900台

自家用車・団体バス兼用マスのイメージ



 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

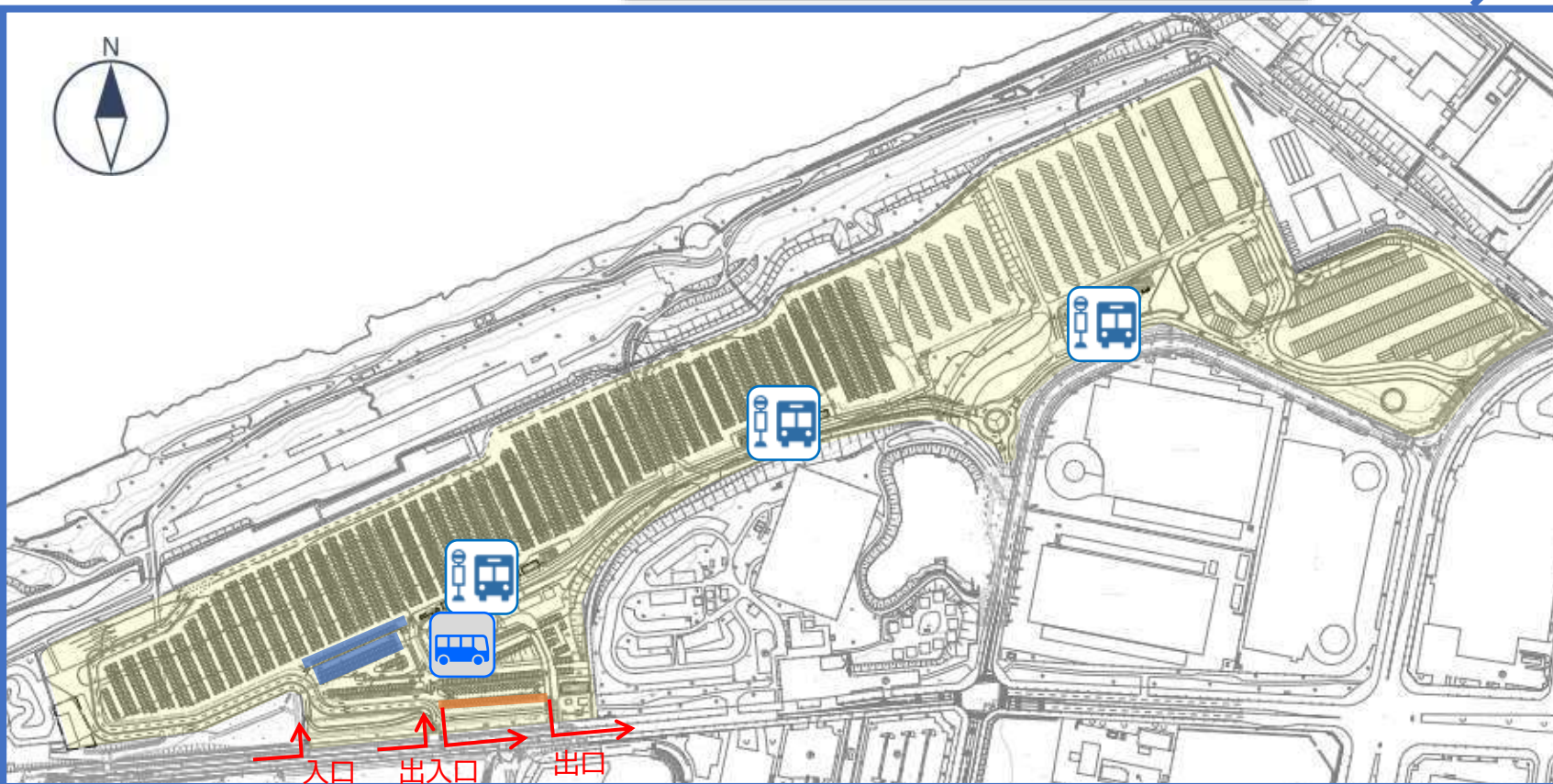
# 舞洲万博P&R駐車場

## 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(150台)  
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

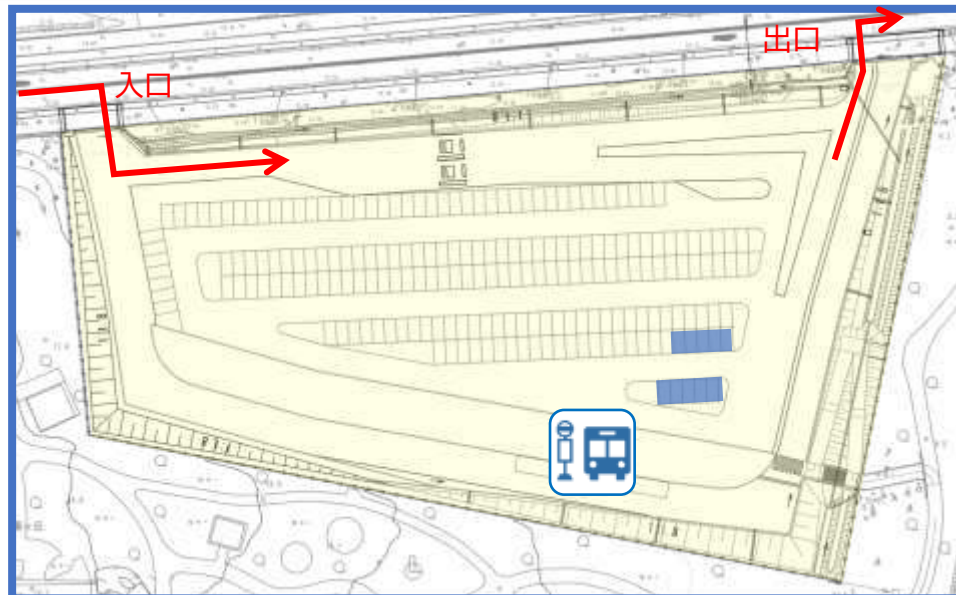
# 舞洲万博P&R駐車場

## 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

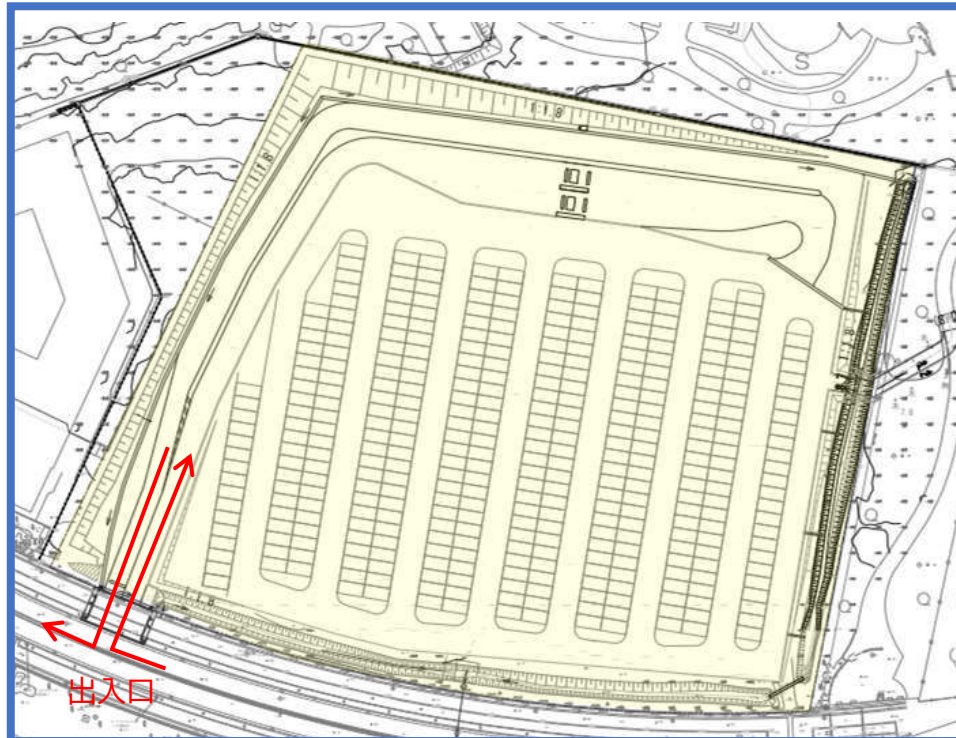
### 舞洲C

C 自家用車200台



### 舞洲D

D 自家用車300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

※現在調整中の内容であり、今後変わる可能性があります

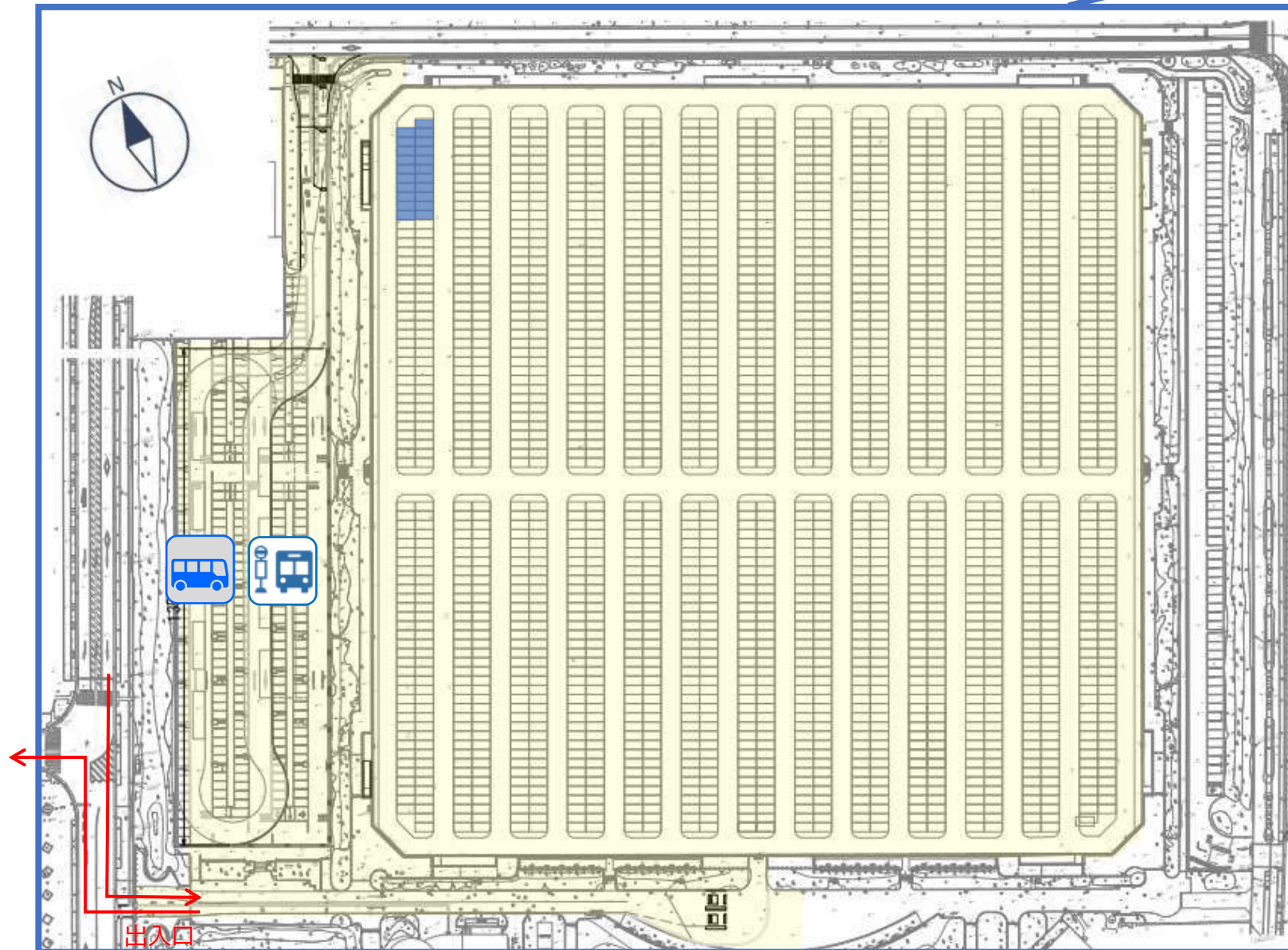
# 舞洲万博P&R駐車場

## 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



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



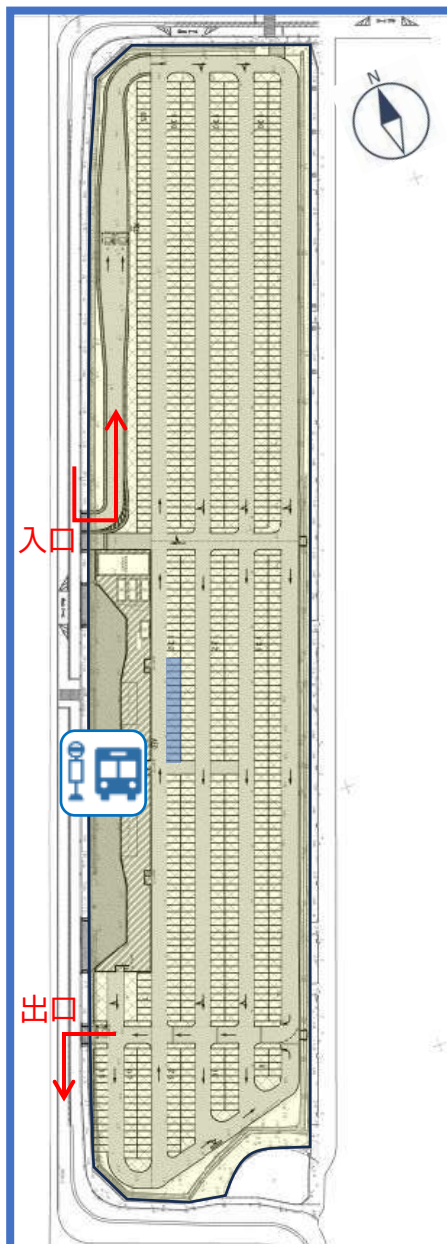
ゆずりあい駐車区画

※現在調整中の内容であり、今後変わる可能性があります

# 堺万博P&R駐車場

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

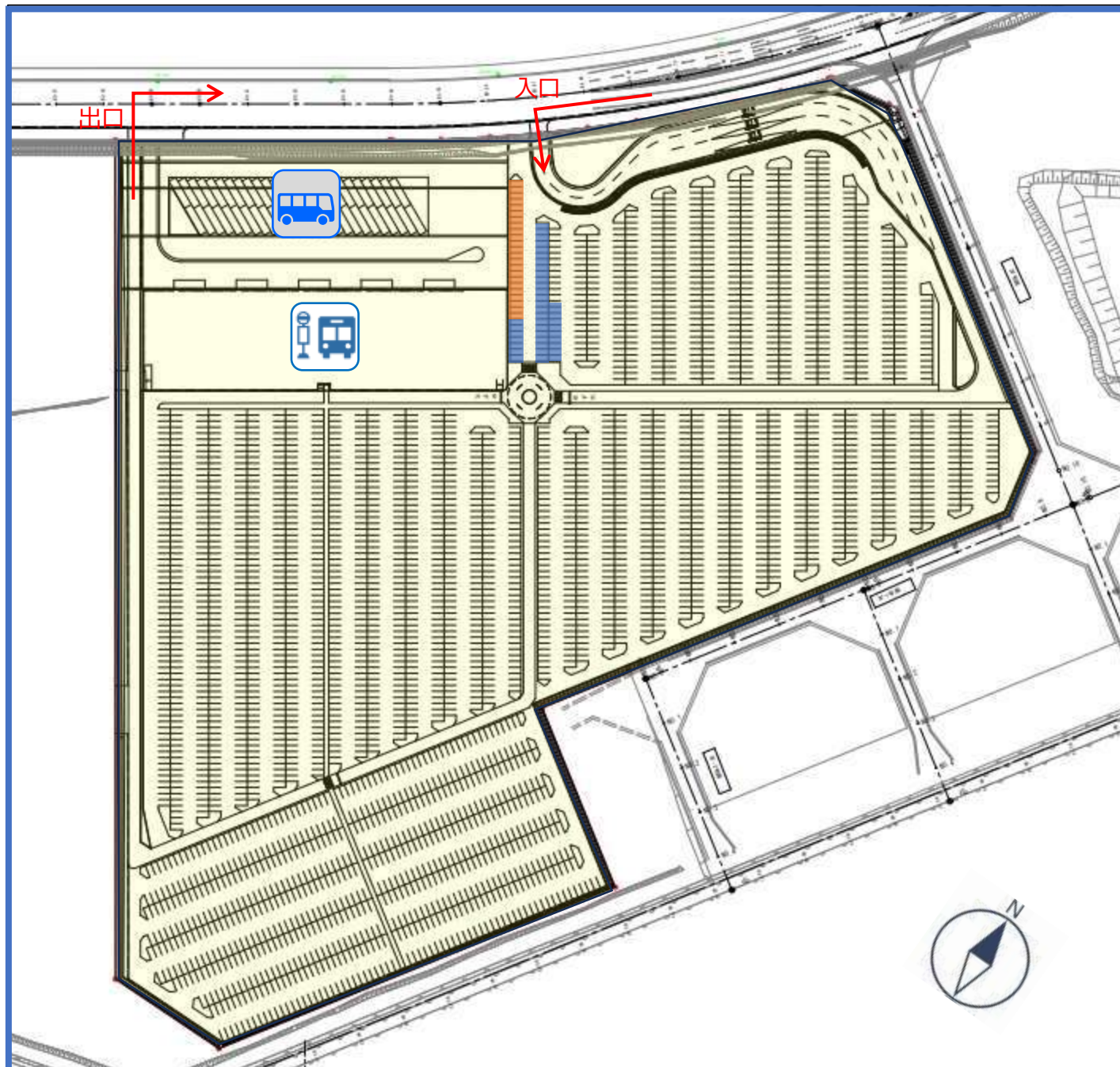
ゆずりあい駐車区画

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<br>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<br>135°24'12.6"E | 1 273 862*75                                                                                |
|             |                   | 34°40'07.1"N<br>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<br>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<br>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<br>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<br>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<br>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<br>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<br>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<br>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<br>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<br>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。

# 万博会場周辺の団体バスのルート

## 団体バスのルート

### 【凡例】団体バス動線

#### 1. 来場

- ① 来場
- ② 降車

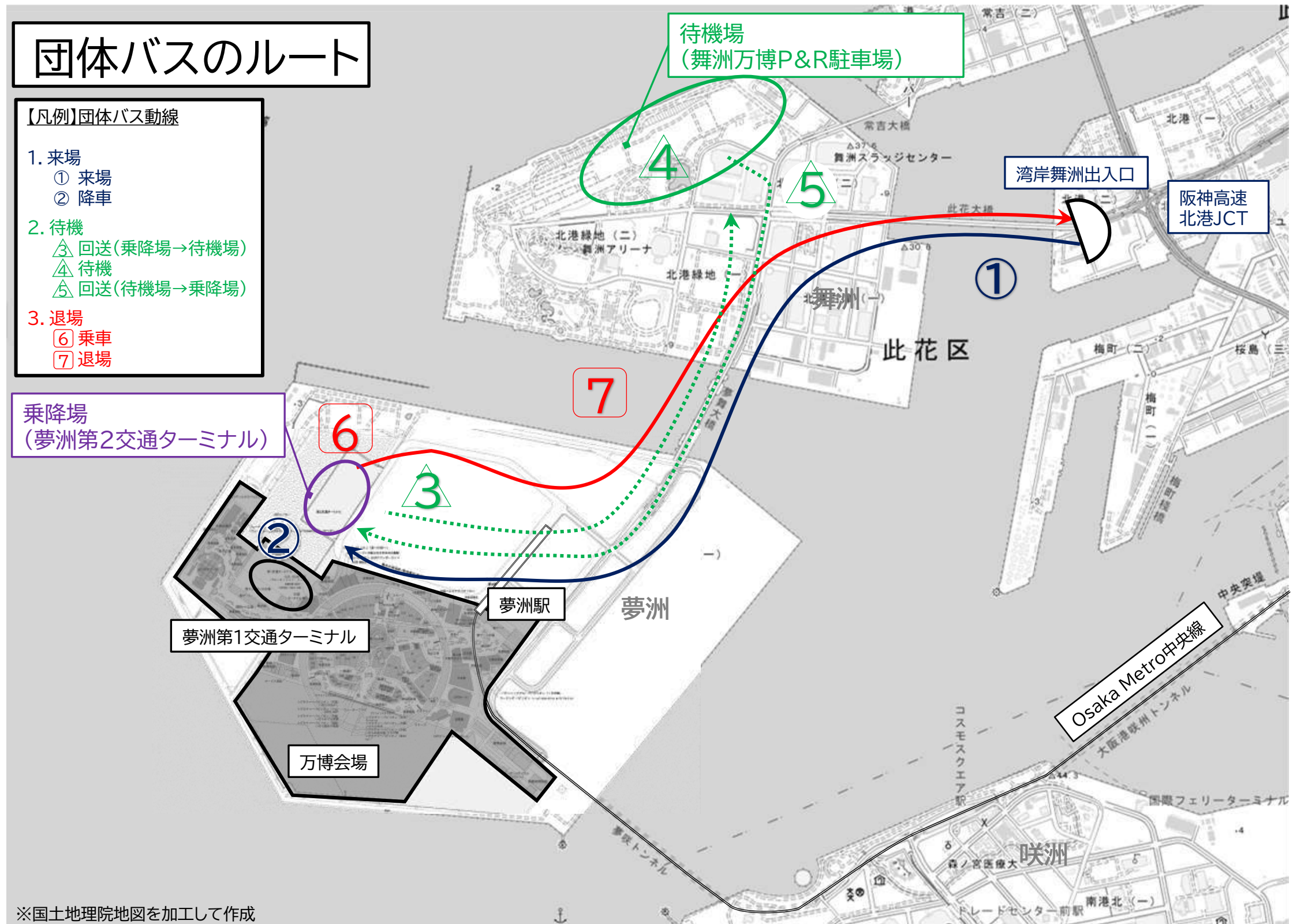
#### 2. 待機

- △ 回送(乗降場→待機場)
- △ 待機
- △ 回送(待機場→乗降場)

#### 3. 退場

- ⑥ 乗車
- ⑦ 退場

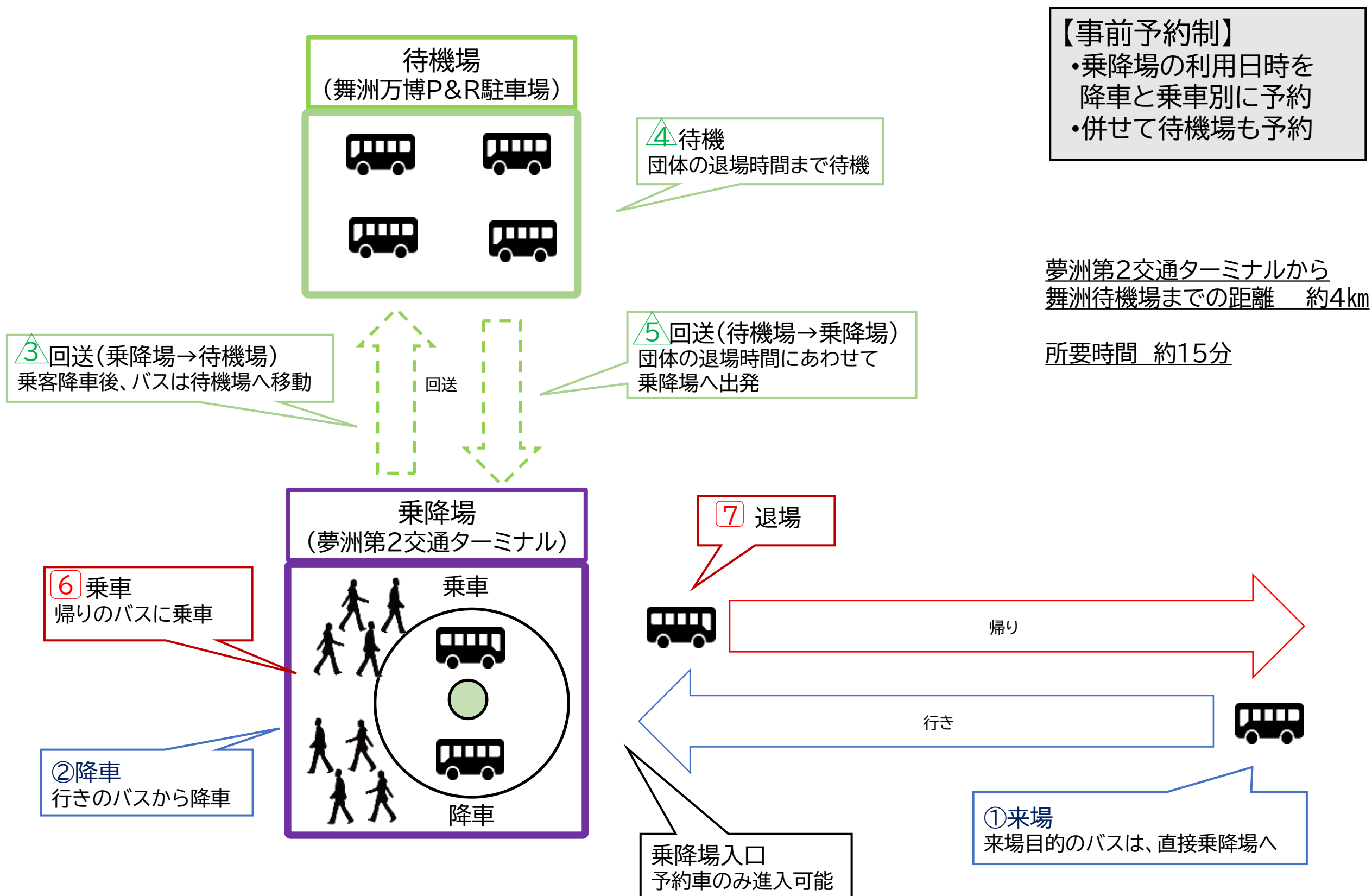
乗降場  
(夢洲第2交通ターミナル)



※国土地理院地図を加工して作成

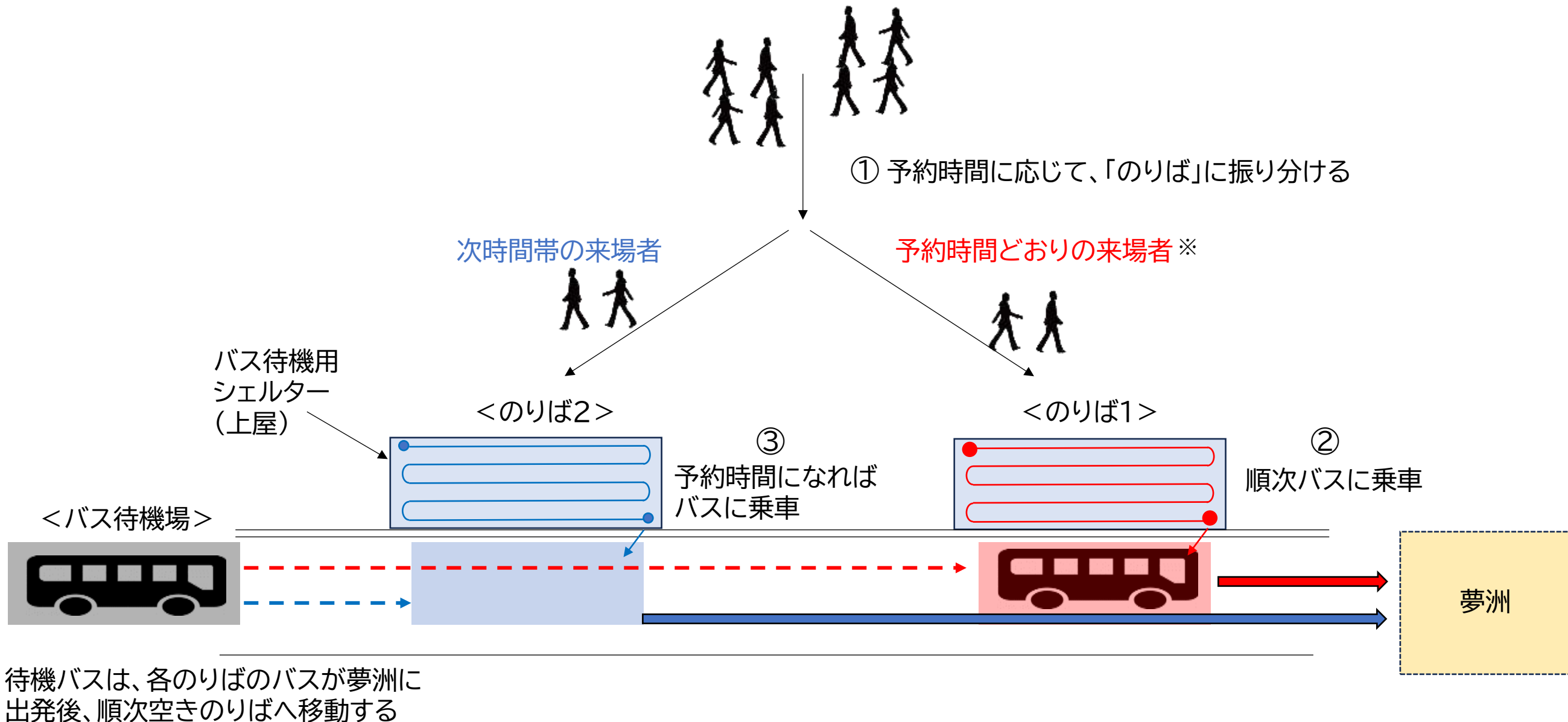
※2023年2月開催「2025年大阪・関西万博 教育旅行説明会資料」より抜粋  
※位置、レイアウトは今後変更の可能性有

# 団体バスの運用イメージ



# P&Rシャトルバスへの乗車方法(案)

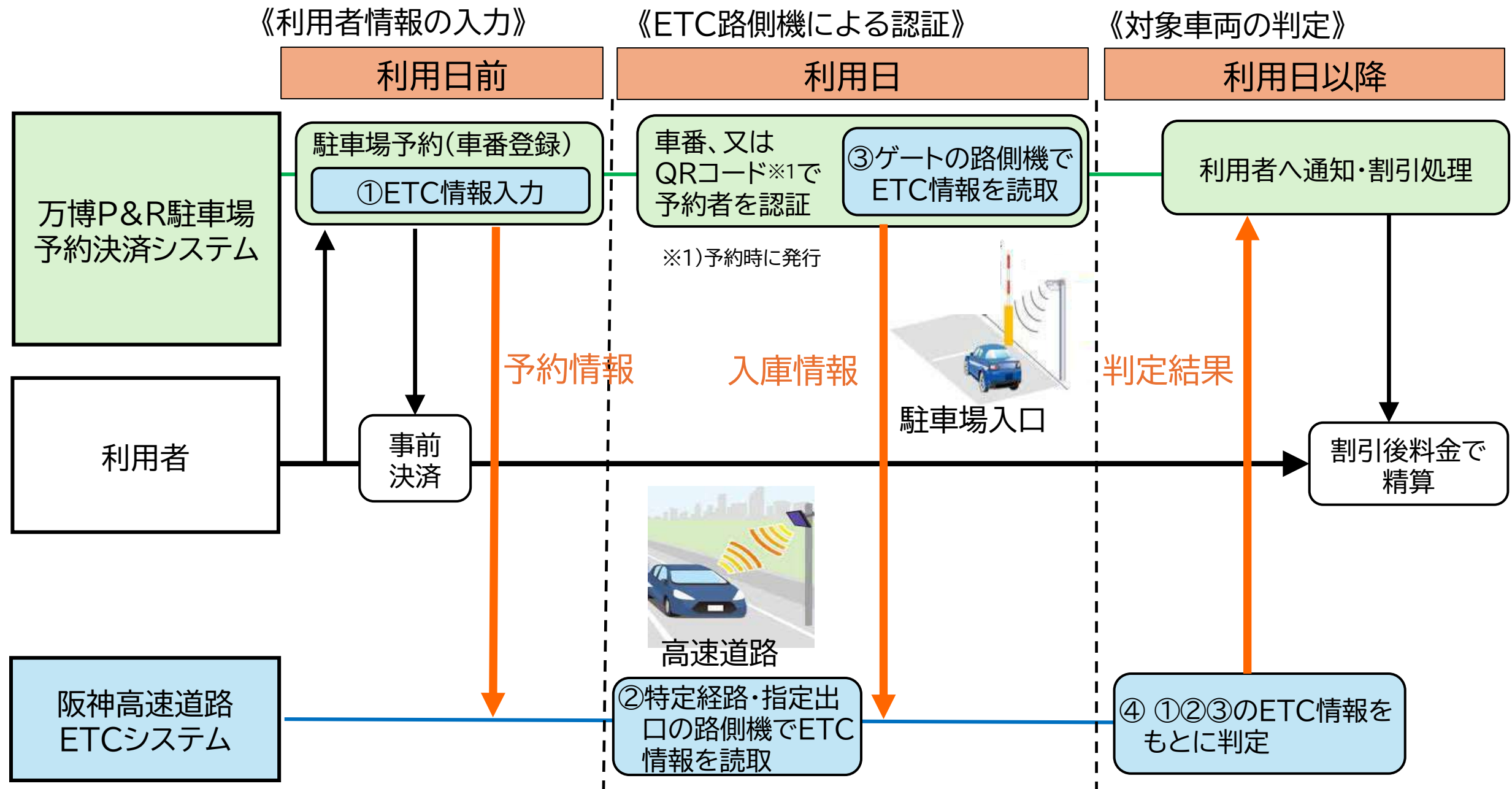
予約時間どおりの来場者を優先してP&Rシャトルバスに誘導する



※予約時間より遅く来た者は、予約時間通りの来場者と同じのりばに誘導する



# 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



イラスト出典: 国土交通省ホームページ(一部加工)

# 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      | 受入車種区分                                                        | (参考) ※2<br>ナンバープレートの地色                                                    | (参考)<br>代表的な車種のイメージ                                            |
|-----------|---------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------|
| 自家用車      | 軽自動車                                                          | 黄色 大阪589<br>20-25 黒色 大阪589<br>れ20-25<br>画像提供: 本田技研工業株式会社 出典: トヨタ自動車株式会社HP | N-BOX<br>ピクシス など                                               |
|           | 普通自動車<br>(横幅2.5m×車長5.0m以下の車両に限る)<br>(乗車定員10人以下)               | 白色 大阪599<br>さ20-25 緑色 大阪599<br>あ20-25<br>出典: トヨタ自動車株式会社HP                 | プリウス<br>ハイエース など                                               |
| 自動<br>二輪車 | 原動機付自転車<br>(特例特定小型原動機付自転車以外の<br>第一種原動機付自転車※1)<br>(総排気量50cc以下) | 白色 (代表例であり、自治体により異なる) 水色<br>大阪市1 は2025 大阪市8 は2025<br>画像提供: 本田技研工業株式会社     | ミニバイク<br>ミニカー<br>電動キックボード<br>※特例特定小型原動機付自<br>転車を除くもの           |
|           | 原動機付自転車<br>(第二種原動機付自転車※1)<br>(総排気量50cc超125cc以下)               | 黄色 (代表例であり、自治体により異なる) 桃色<br>大阪市6 は2025 大阪市7 は2025<br>画像提供: 本田技研工業株式会社     | バイク                                                            |
|           | 自動二輪車<br>(総排気量125cc超)                                         | 白色(緑枠) 大阪Cよ 20-25 緑色(白枠) 大阪Cよ 20-25<br>画像提供: 本田技研工業株式会社                   | オートバイ                                                          |
| 自転車 ※3    | 軽車両(自転車)                                                      | —                                                                         | 自転車<br>画像提供: 株式会社あさひ                                           |
|           | 原動機付自転車<br>(特例特定小型原動機付自転車に限る)<br>(総排気量50cc以下)                 | 白色<br>大阪市 あ 2025                                                          | 電動キックボード<br>※最高速度表示灯の点<br>滅時に6km/hを超え<br>る速度が出ない等の条<br>件を満たすもの |
| バス        | 中型自動車<br>(横幅2.5m×車長5.0mを超過する車両)<br>(乗車定員11人以上)                | 白色 大阪299<br>さ20-25 緑色 大阪299<br>あ20-25<br>画像提供: 三菱ふそうトラック・バス株式会社           | ロングバン<br>マイクロバス                                                |
|           | 大型自動車、特殊自動車<br>(横幅3.3m×車長13.0m以下の車両に限る)                       | 白色 大阪299<br>さ20-25 緑色 大阪299<br>あ20-25<br>画像提供: いすゞ自動車株式会社                 | 大型バス                                                           |

※1道路運送車両法による分類 ※2出典: 国交省及び各自治体HP等 ※3シェアサイクル等は、事業者のポートに駐車し、利用料金は事業者の料金体系による

# 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 |   |   |   |   |   | 尼崎 | 夢洲第2<br>交通<br>ターミナル | 夢洲<br>障がい者用<br>駐車場 | 夢洲<br>自転車<br>駐車場 |   |
|-----------|----------------------------|----|------------|---|---|---|---|---|----|---------------------|--------------------|------------------|---|
|           |                            |    | 舞洲         |   |   |   |   | 堺 |    |                     |                    |                  |   |
|           |                            |    | A          | B | C | D | E | A |    |                     |                    |                  | B |
| 自家用車      |                            | ○  | —          | ○ | ○ | ○ | ○ | ○ | ○  | —                   | ○                  | —                |   |
|           | うち、EV車両の受入<br>(EV充電器設置駐車場) | ○  | —          | — | — | — | ○ | — | ○  | —                   | ○                  | —                |   |
| 自動<br>二輪車 |                            | ○  | —          | — | — | — | — | — | —  | —                   | —                  | —                |   |
| 自転車       |                            | —  | —          | — | — | — | — | — | —  | —                   | —                  | ○                |   |
| バス        |                            | —  | ○          | — | — | — | — | — | —  | ○<br>(乗降のみ)         | ○<br>(乗降のみ)        | —                |   |

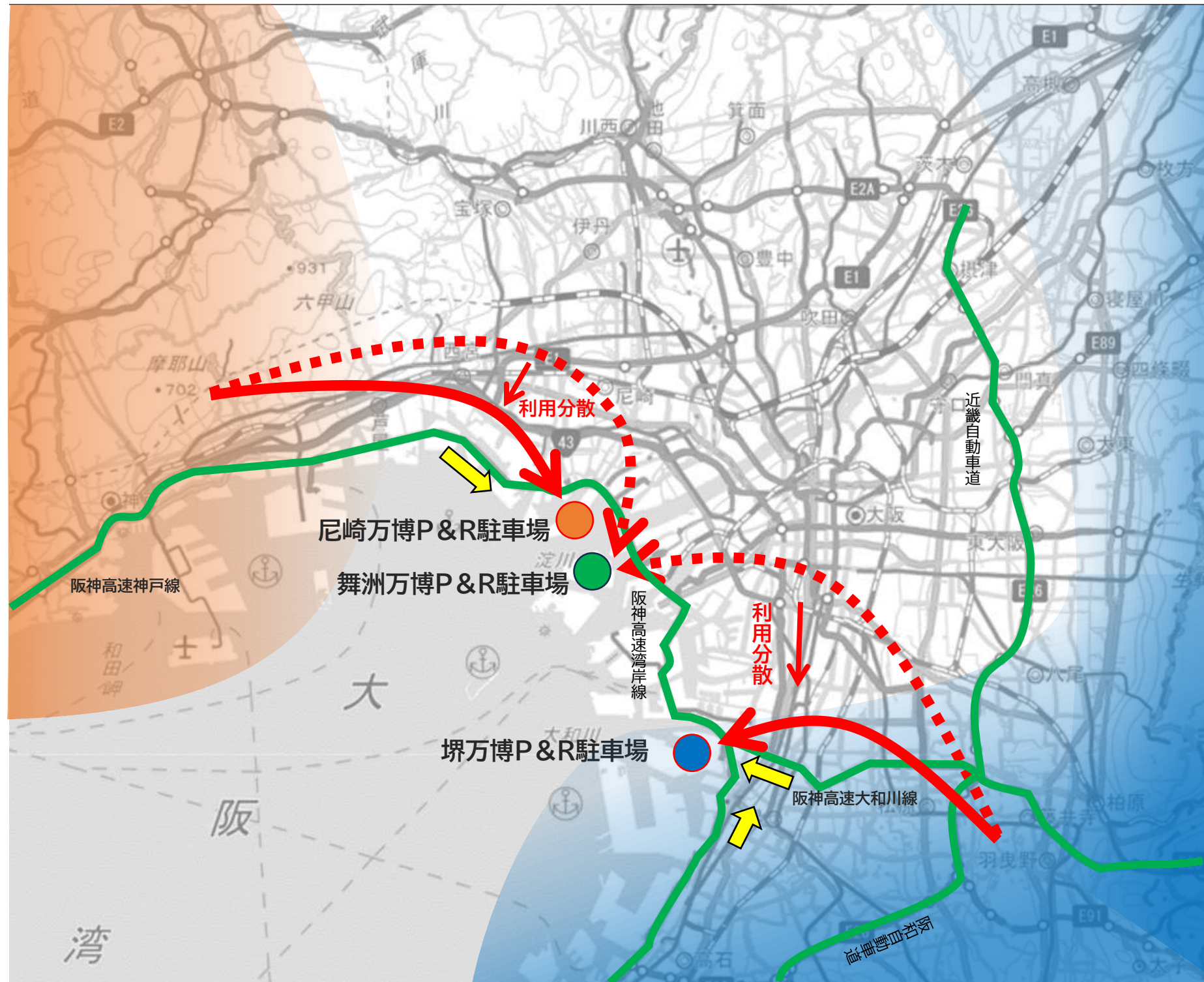
# 万博P&R駐車場・交通ターミナル等における受入車種区分

○: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<br>交通<br>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<br>中・長距離直行バス<br>空港直行バス | ○<br>(乗降のみ)         | —           | — | —           | — | —           | —           | —           | —           |
| P&Rシャトルバス                      | ○<br>(乗降のみ)         | ○<br>(乗降のみ) | — | ○<br>(乗降のみ) | — | ○<br>(乗降のみ) | ○<br>(乗降のみ) | ○<br>(乗降のみ) | ○<br>(乗降のみ) |
| タクシー                           | ○<br>(乗降のみ)         | —           | — | —           | — | —           | —           | —           | —           |

※これらの車両は料金を徴収しない

# 尼崎・堺万博P & R駐車場の利用を推奨する地域



- 凡 例
- 尼崎駐車場の利用を推奨する地域
  - 堺駐車場の利用を推奨する地域
  - 推奨利用道路
  - 来場方向

※国土地理院地図を加工して作成

# 目次

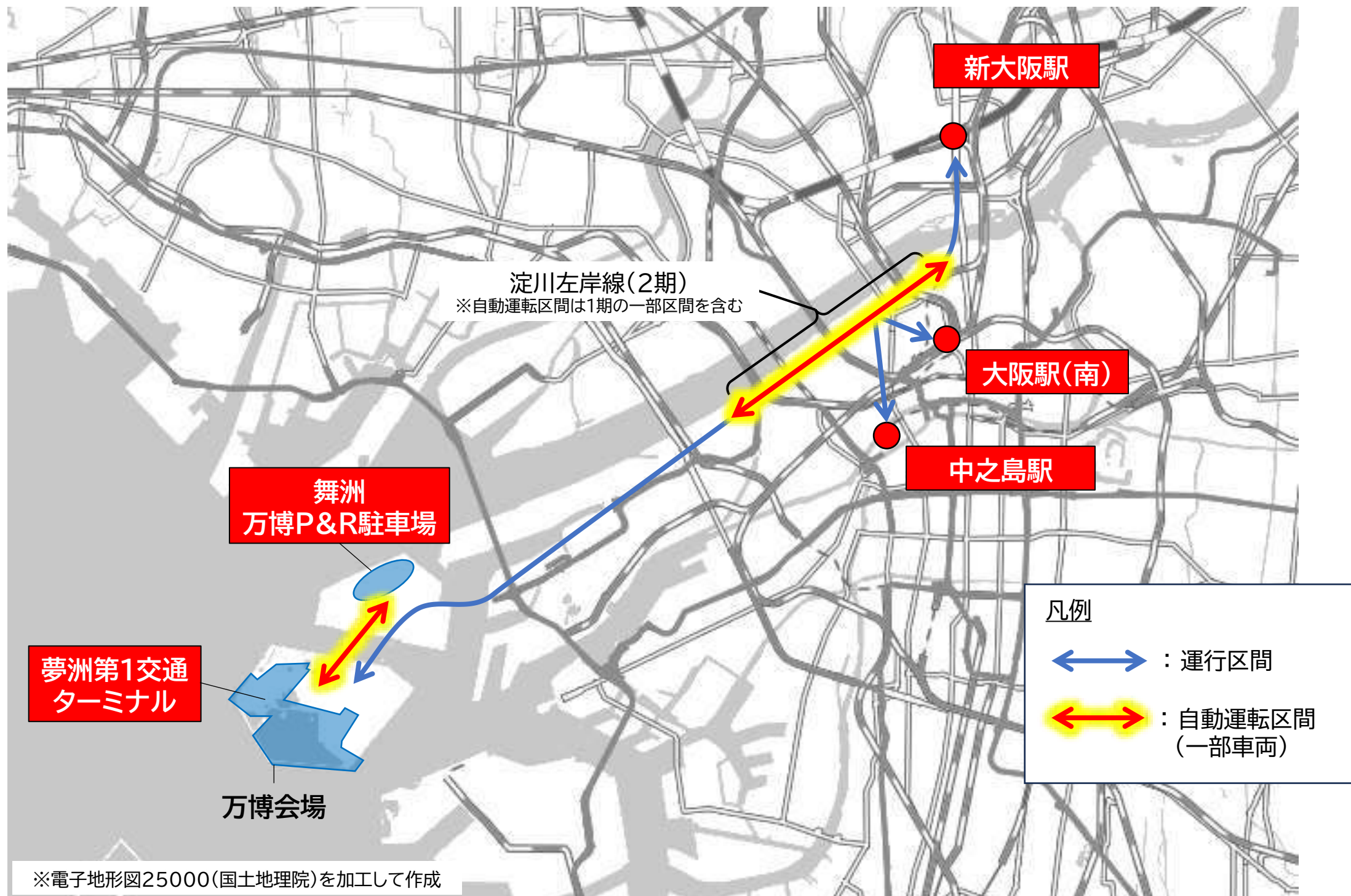
## ■本編

- 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

- 輸送需要平準化対策
- 輸送供給拡大対策
- 輸送円滑化対策
- 来場者に向けた交通サービスの連携及び情報提供
- 雑踏等に備えた警備誘導
- 万博開催期間における体制
- 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
- イメージパース

# 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

|       |                                                                                                                     |                                                                                                                     |                                                                                                                    |
|-------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 想定ルート | ① 新大阪駅・大阪駅ルート<br><br>赤色実線：自動運転区間 | ② 舞洲駐車場～万博会場<br><br>赤色実線：自動運転区間 | ③ 万博会場内の外周道路<br><br>赤色実線：自動運転区間 |
|       | 運行主体・区間<br>京阪バス、阪急バス<br>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                                                                 | Osaka Metro<br>レベル4<br>(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)                                                 | Osaka Metro<br>レベル4 (万博敷地内)<br>(今後、関係者と調整)                                                                         |
|       | 運行車両<br>京阪バス BYD製<br>路線バスタイプ1台<br>阪急バス EVMJ製<br>観光バスタイプ1台                                                           | EVMJ製大型 6 台                                                                                                         | EVMJ製小型 4 台                                                                                                        |
|       | インフラ設備<br>磁気マーカー、ラインペイント<br>合流支援                                                                                    | 磁気マーカー、ラインペイント<br>信号協調、スマートポール                                                                                      | 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)                                                                  |

# 目次

## ■本編

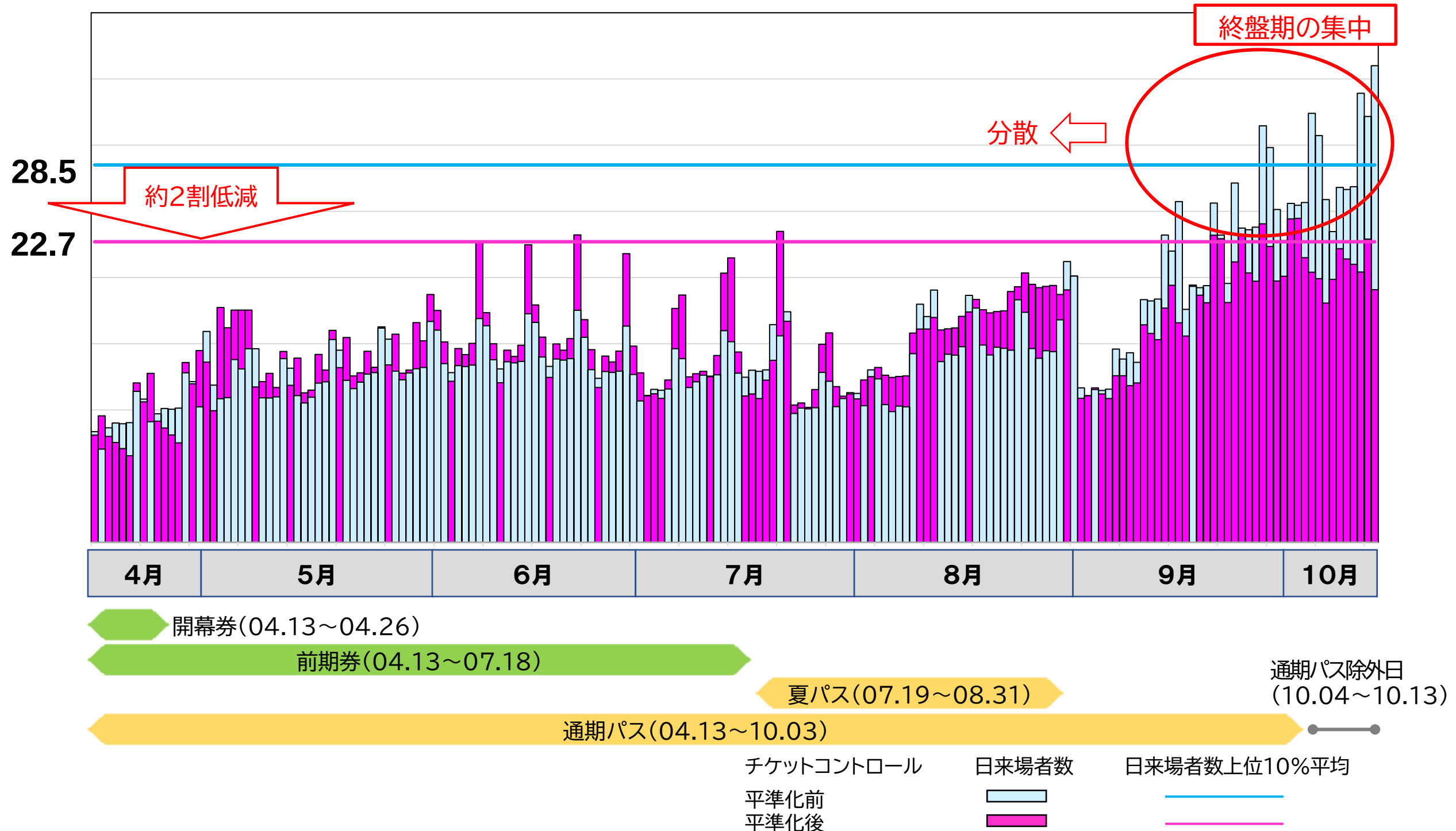
- 来場者の方向別内訳
- 想定する機関分担率
- 主な来場者想定ルート
- 交通ターミナル・万博P & R駐車場等の運用
- 交通分野における新技術の取組

## ■輸送需要平準化対策

- 輸送供給拡大対策
- 輸送円滑化対策
- 来場者に向けた交通サービスの連携及び情報提供
- 雑踏等に備えた警備誘導
- 万博開催期間における体制
- 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
- イメージパース

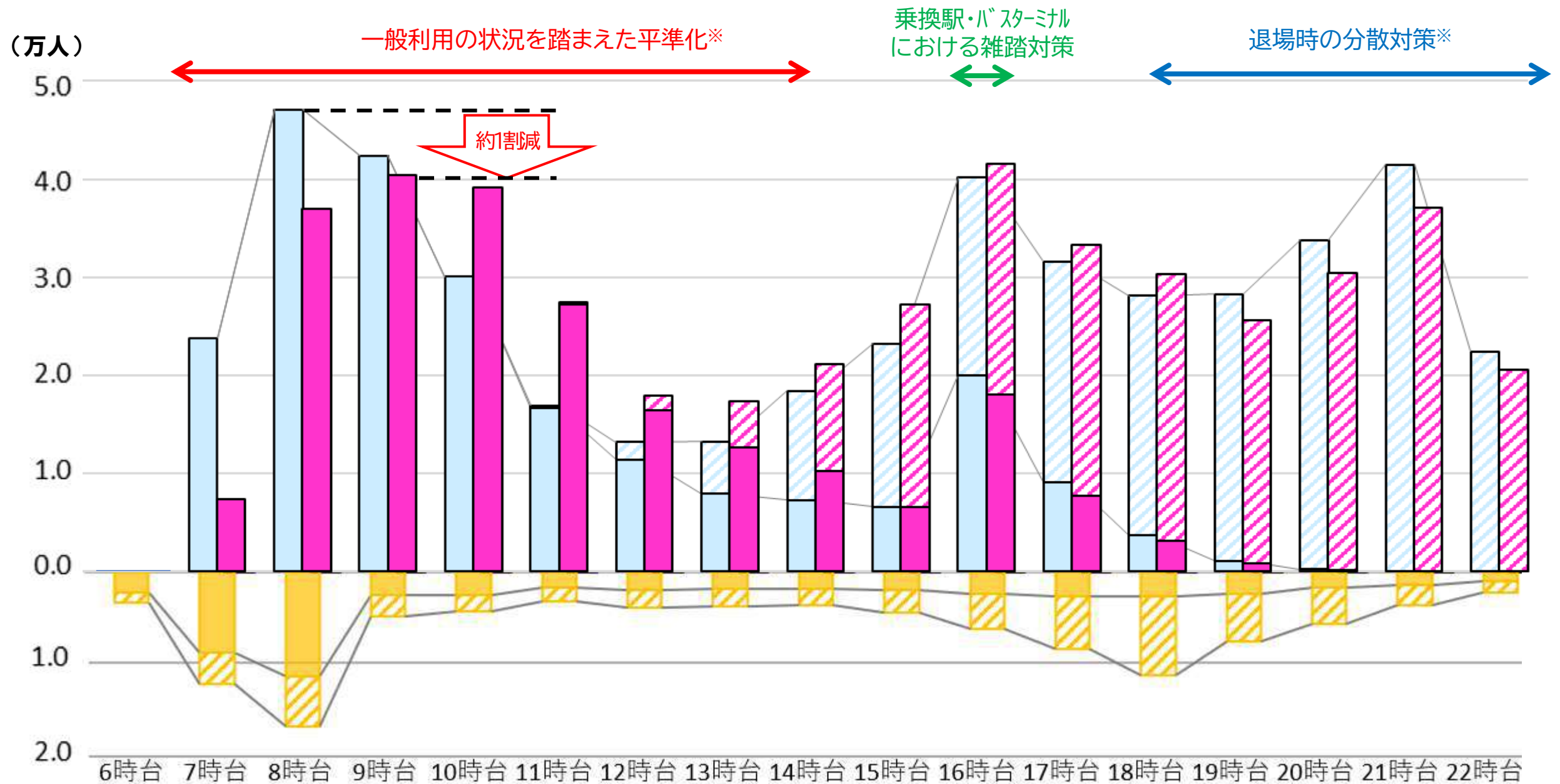
# チケットコントロールによる需要平準化

(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  
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

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。〕

# 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
- 輸送需要平準化対策

## ■輸送供給拡大対策

- 輸送円滑化対策
- 来場者に向けた交通サービスの連携及び情報提供
- 雑踏等に備えた警備誘導
- 万博開催期間における体制
- 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
- イメージパース

# 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<br>(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<br>(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                               | 0.48万人/時※2<br>(桜島0.4万人/時※2)             |
|    | 直行バス                           | ・関空・伊丹・三宮・京都等                               | 0.01万人/時<br>(空港直行バス分のみ 2024年8月調査による)    |
| 道路 | 交通渋滞対策<br>(交通容量拡大)※3           | ・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<br>(約4,000台/時→約5,900台/時※4)       |
|    |                                | ・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<br>(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<br>(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<br>(約4,000台/時→約5,900台/時※4) |
|    | 交通渋滞対策<br>(万博P&R駐車場<br>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<br>万博P&R駐車場への容易なアクセスの確保        |

※1 鉄道の輸送量については博覧会協会による試算値

※2 バスの輸送量についてはバス事業者想定のことを博覧会協会で集約

※3 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

※4 道路の捌け交通量については博覧会協会による推計

# 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
- 輸送需要平準化対策
- 輸送供給拡大対策

## ■輸送円滑化対策

- 来場者に向けた交通サービスの連携及び情報提供
- 雑踏等に備えた警備誘導
- 万博開催期間における体制
- 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
- イメージパース



# 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

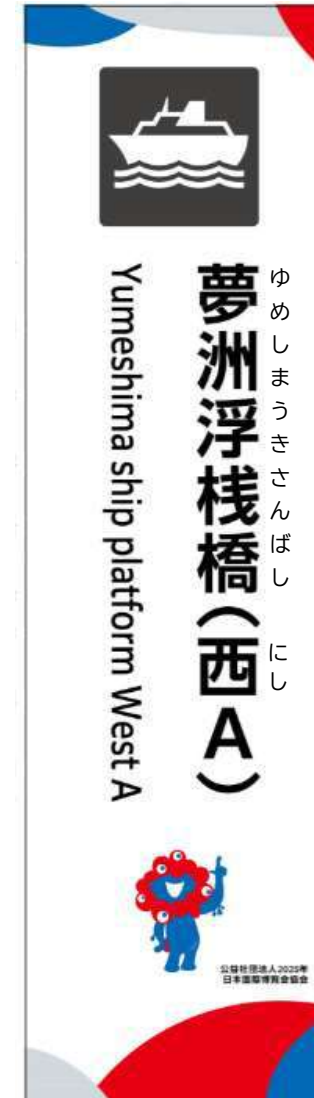
# 交通案内誘導サインのデザイン



道路



鉄道



船舶

- 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

# 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
- 輸送需要平準化対策
- 輸送供給拡大対策
- 輸送円滑化対策

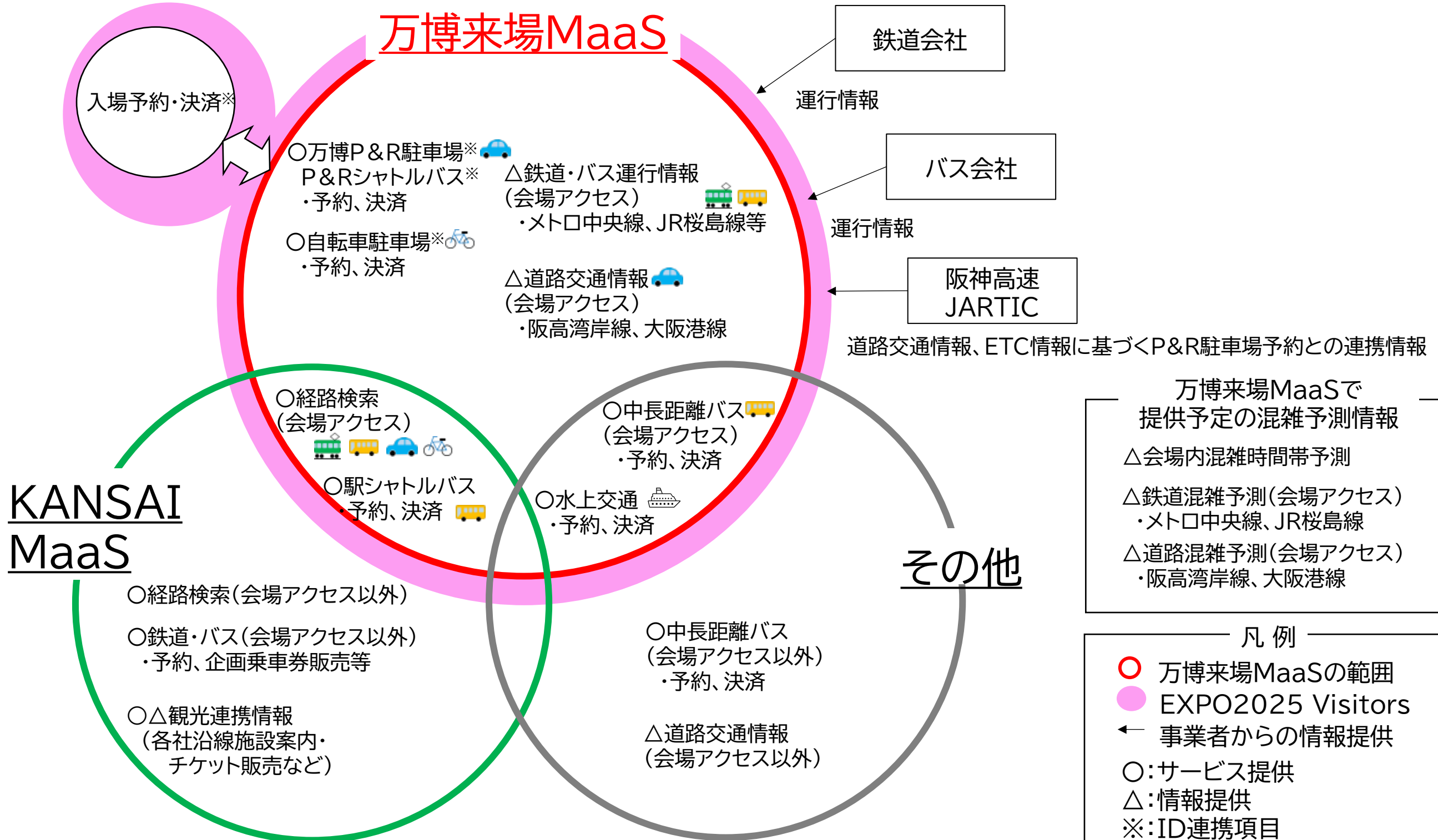
## ■来場者に向けた交通サービスの連携及び情報提供

- 雑踏等に備えた警備誘導
- 万博開催期間における体制
- 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
- イメージパース

# 万博来場MaaSの主なサービス

## EXPO2025 Visitors

### 万博来場MaaS



# KANSAI 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。

・「チケットインフォメーション」を選択し、来場日時予約を実施(事前に万博ID登録及びチケット購入が必要)

I-1  
来場日時を選択する

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

EXPO2025  
Visitors  
TOP画面

来場日時選択画面

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

KANSAI MaaS

万博来場MaaS

# 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)

○EXPO2025 Visitors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. EXPO2025 Visitors

EXPO2025 Visitors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)

### 2. 万博P&R駐車場 予約決済システム TOPページ

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

### 3. 駐車場予約画面

必要事項の入力  
(車種、乗車人数、  
出発地、入庫日時、  
車番)

### 4. 駐車場予約 決済画面

事前決済  
(クレジットカード  
情報の入力)



入場予約・決済

万博来場MaaS

# 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

### 利用日前

#### 5. 駐車場予約決済完了・ETC情報入力画面 駐車場予約完了画面

決済完了・ETCカード情報入力。  
予約完了画面では、駐車場地図・経路検索サイト、P&R  
シャトルバス乗車券のリンクあり。

### 利用日

#### 6. P&Rシャトルバス 乗車予約画面

来場当日、  
P&Rシャトルバスの  
乗車時に提示

### 利用日以降

#### 7. 予約決済システム TOPページ

来場日後、インセンティブ付与  
対象者にメール通知。  
TOPページから該当する予約  
を選択。

#### 8. 駐車場予約 確認・決済画面

割引後の料金で  
再決済



※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

# 目次

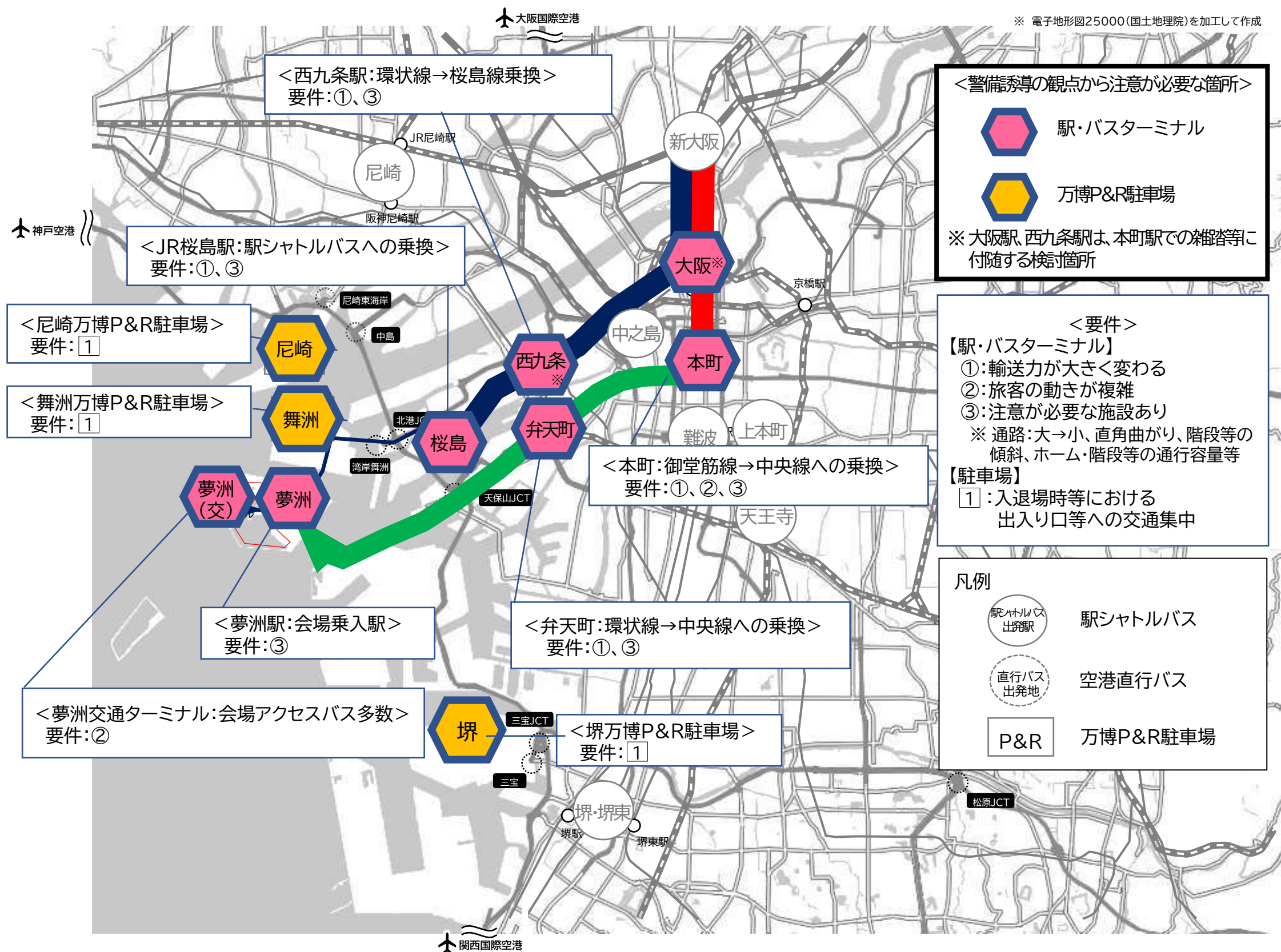
## ■本編

- 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
- 輸送需要平準化対策
- 輸送供給拡大対策
- 輸送円滑化対策
- 来場者に向けた交通サービスの連携及び情報提供

## ■雑踏等に備えた警備誘導

- 万博開催期間における体制
- 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
- イメージパース

# 雑踏等に備えた主な警備誘導箇所



# 弁天町駅乗換(JR大阪環状線～OsakaMetro中央線)の主要経路

弁天町駅

来場ピーク時(JR弁天町→メトロ弁天町)

混雑する状況に応じた  
迂回路の活用

近隣商業施設

大阪ベイトワー

OsakaMetro  
西改札

Osaka  
Metro  
中央線

OsakaMetro  
東改札

大型荷物等一時預かり所

ベイトワー  
連絡橋

地下道

JR弁天町駅

JR弁天町駅  
新駅舎

JR大阪環状線

現北口

新連絡通路

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

# 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)

混雑する状況に応じた  
迂回路の活用

近隣商業施設

大阪ベイトワー

OsakaMetro  
西改札

Osaka  
Metro  
中央線

OsakaMetro  
東改札

大型荷物等一時預かり所

ベイトワー  
連絡橋

地下道

JR弁天町駅

JR弁天町駅  
新駅舎

JR大阪環状線

現北口

現南口

新連絡通路

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

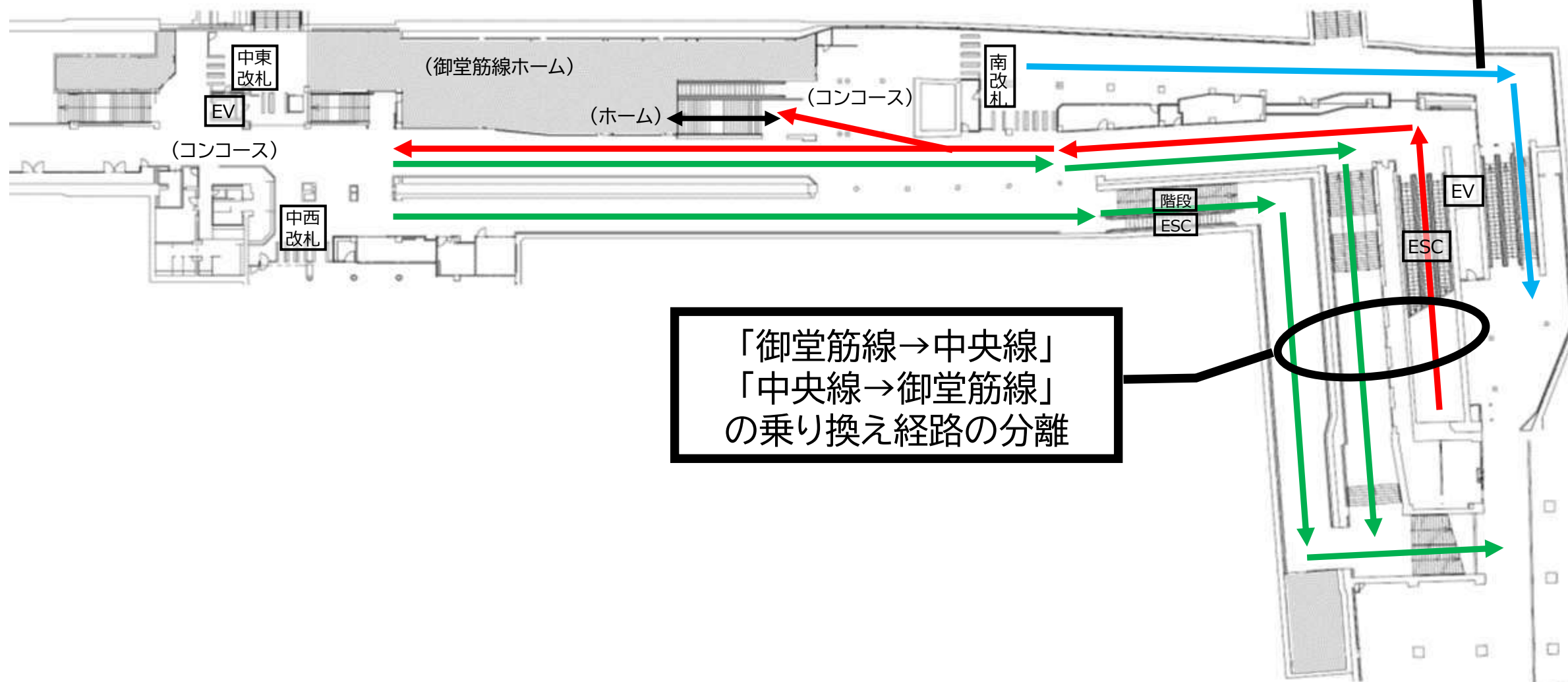
# 本町駅乗換（御堂筋線～中央線）の主要経路

本町駅



御堂筋線コンコース階

朝の混雑する時間帯には  
改札外通路を活用

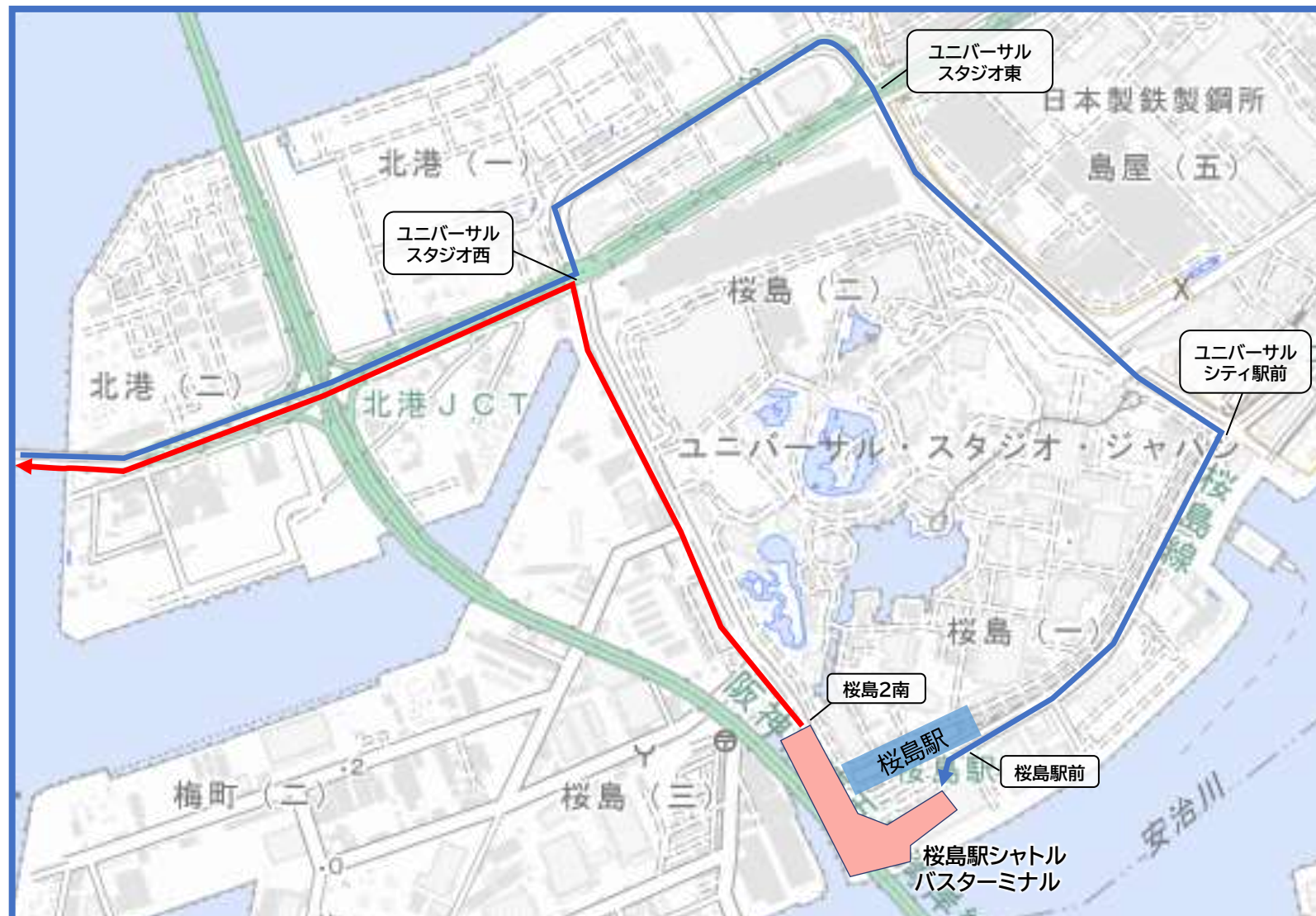


「御堂筋線→中央線」  
「中央線→御堂筋線」  
の乗り換え経路の分離

中央線ホーム階

※駅構内に警備スタッフを配置する

# 桜島駅シャトルバス運行ルート



※国土地理院地図を加工して作成



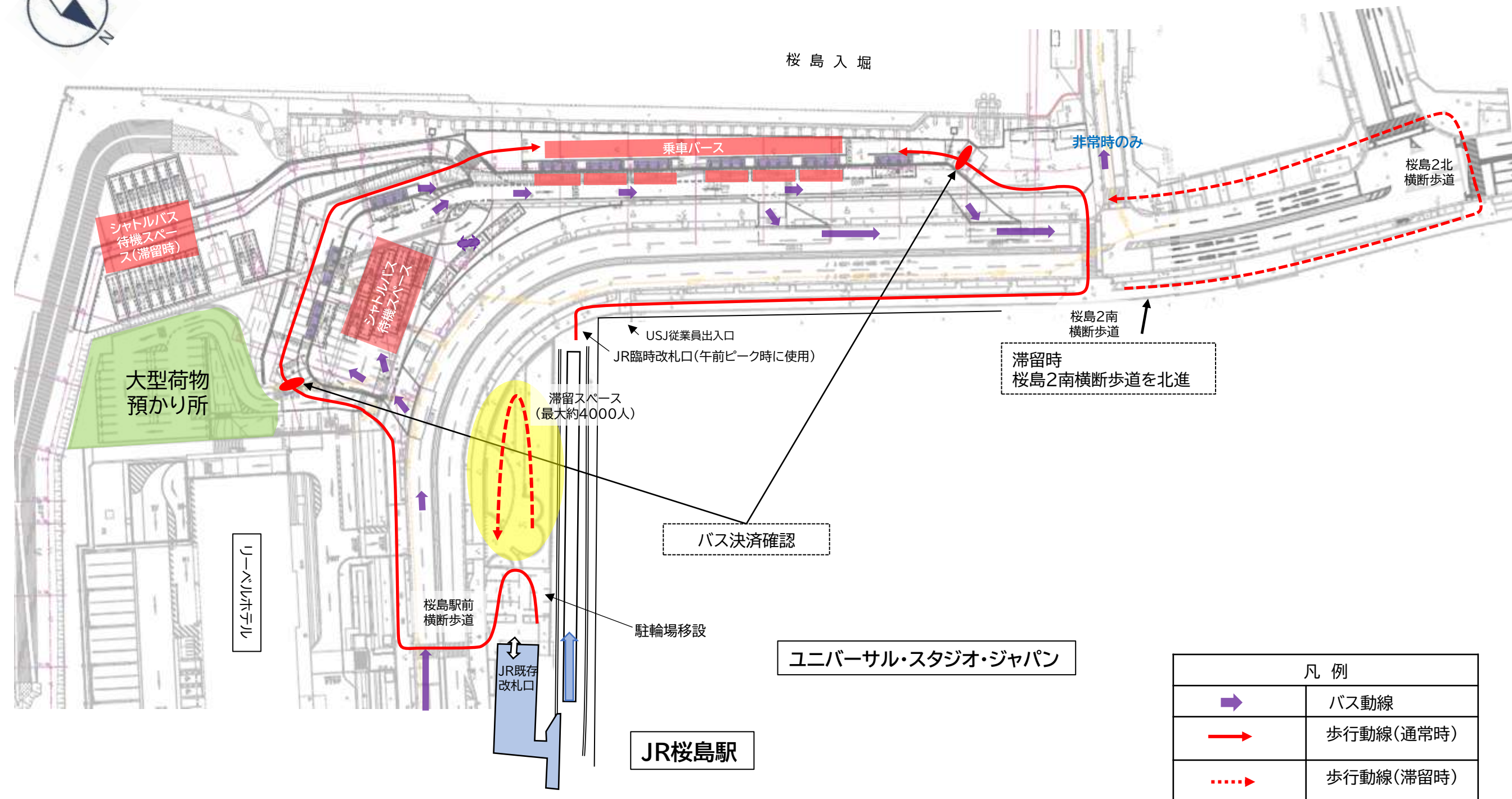
※国土地理院地図を加工して作成

## 【動線イメージ】

— 往路  
— 復路

# 桜島駅乗換(JR桜島線～駅シャトルバス)の主要経路

桜島駅 来場ピーク時

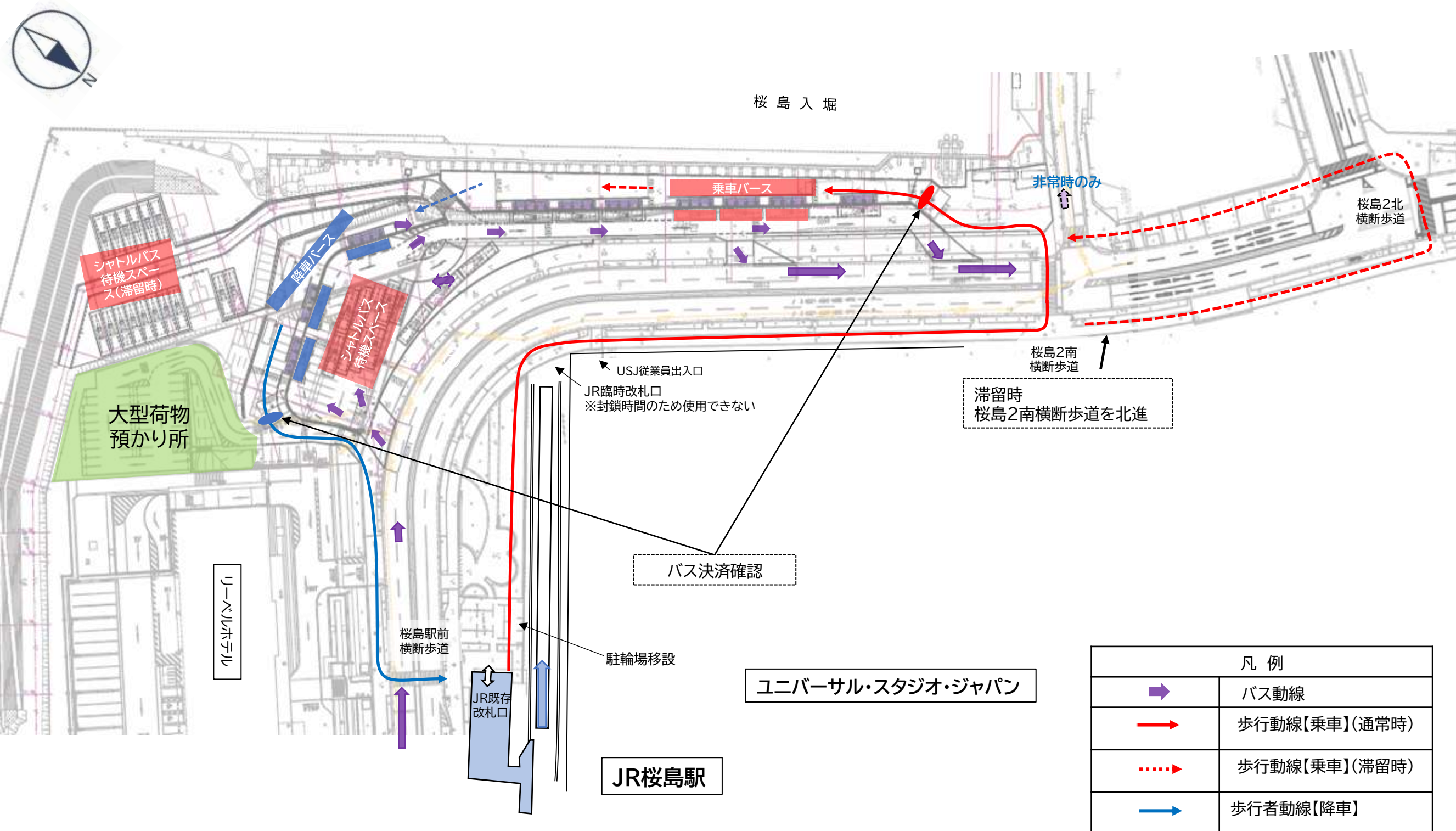


| 凡 例 |           |
|-----|-----------|
|     | バス動線      |
|     | 歩行動線(通常時) |
|     | 歩行動線(滞留時) |

# 桜島駅乗換(JR桜島線～駅シャトルバス)の主要経路

桜島駅

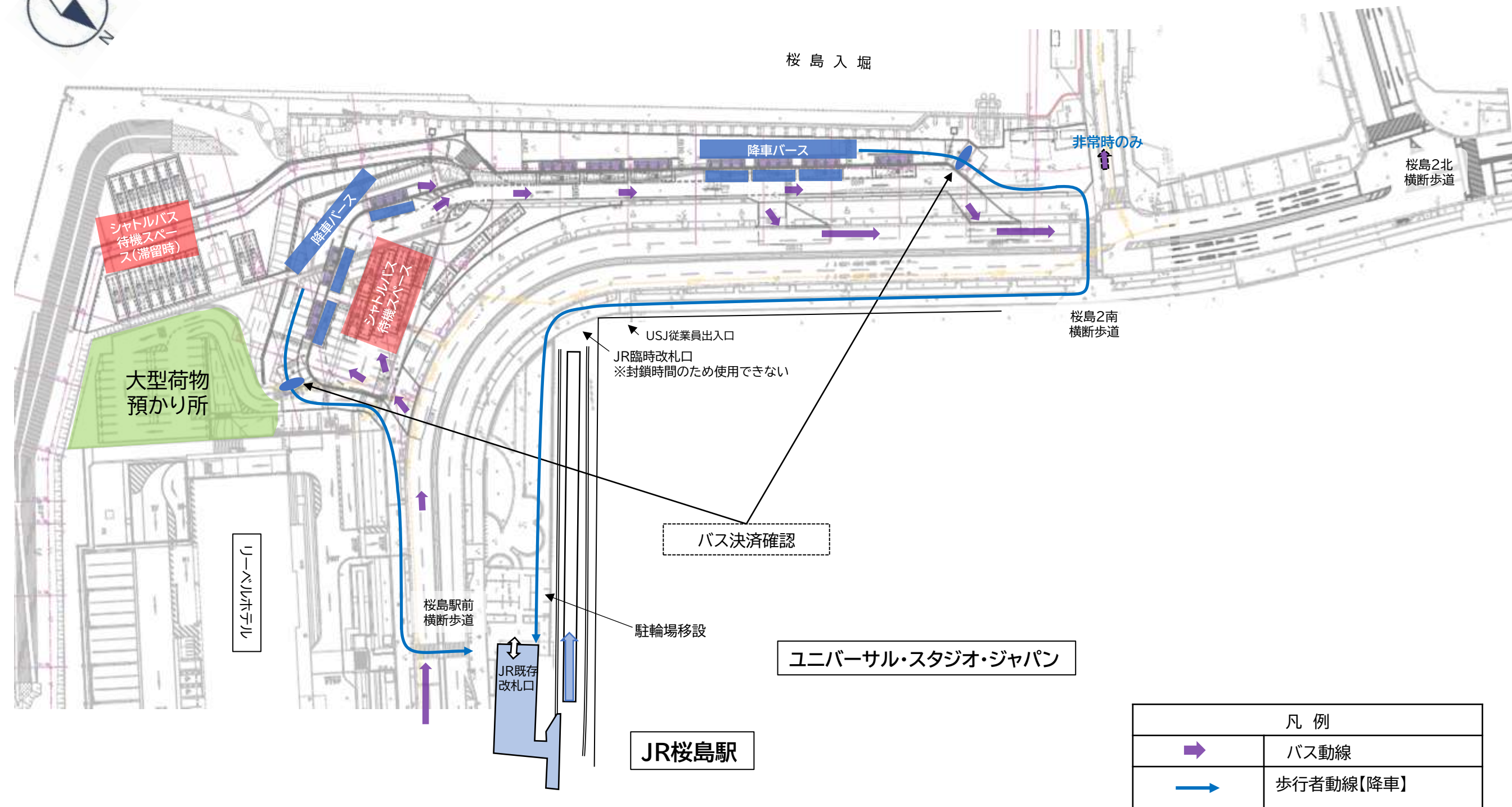
来退場 利用時



| 凡 例 |               |
|-----|---------------|
|     | バス動線          |
|     | 歩行動線【乗車】(通常時) |
|     | 歩行動線【乗車】(滞留時) |
|     | 歩行者動線【降車】     |

# 桜島駅乗換(JR桜島線～駅シャトルバス)の主要経路

桜島駅 退場時



| 凡 例 |           |
|-----|-----------|
|     | バス動線      |
|     | 歩行者動線【降車】 |

# 雑踏対策で気を付けるべきポイント

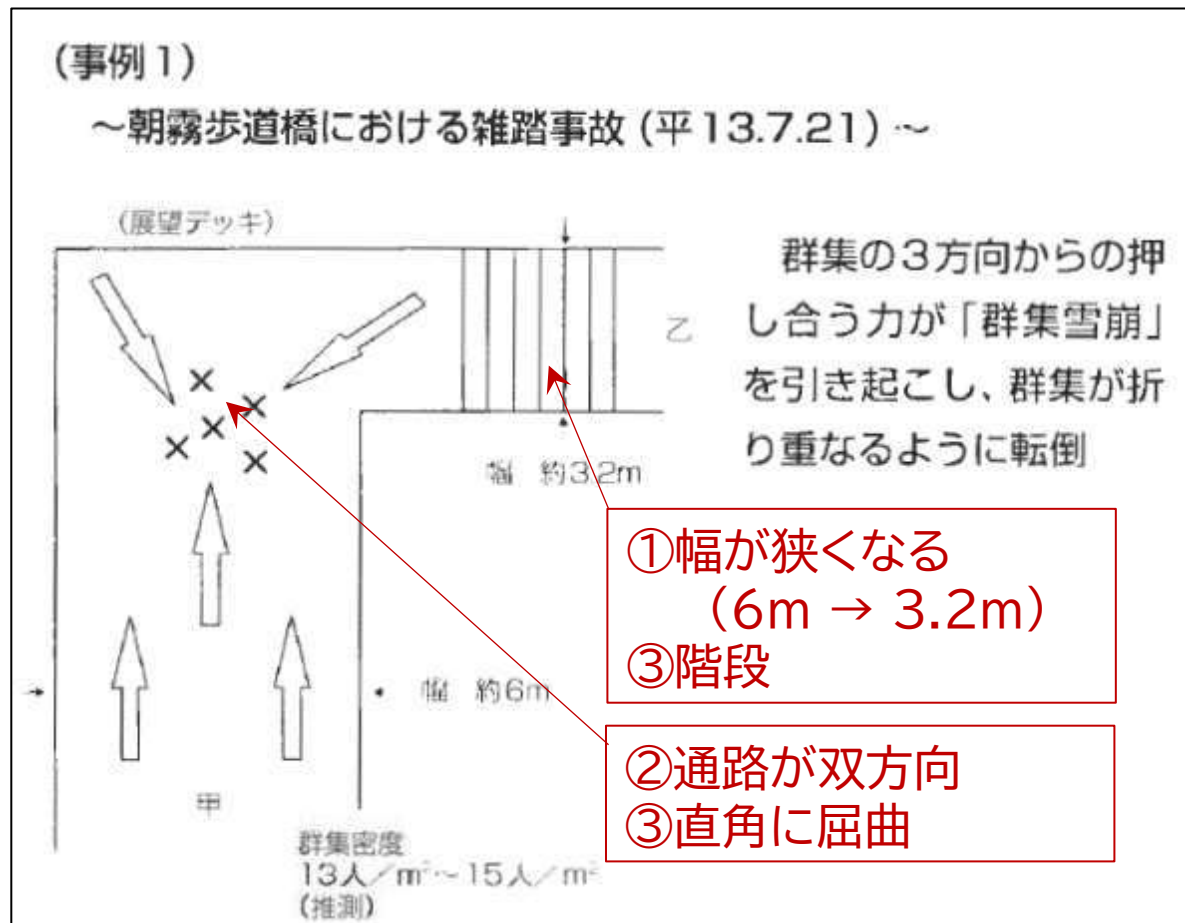
■兵庫県警「雑踏警備の手引き」(抜粋) 出典URL 兵庫県警察－雑踏警備 ([hyogo.lg.jp](http://hyogo.lg.jp))

## ○通路の形状・幅

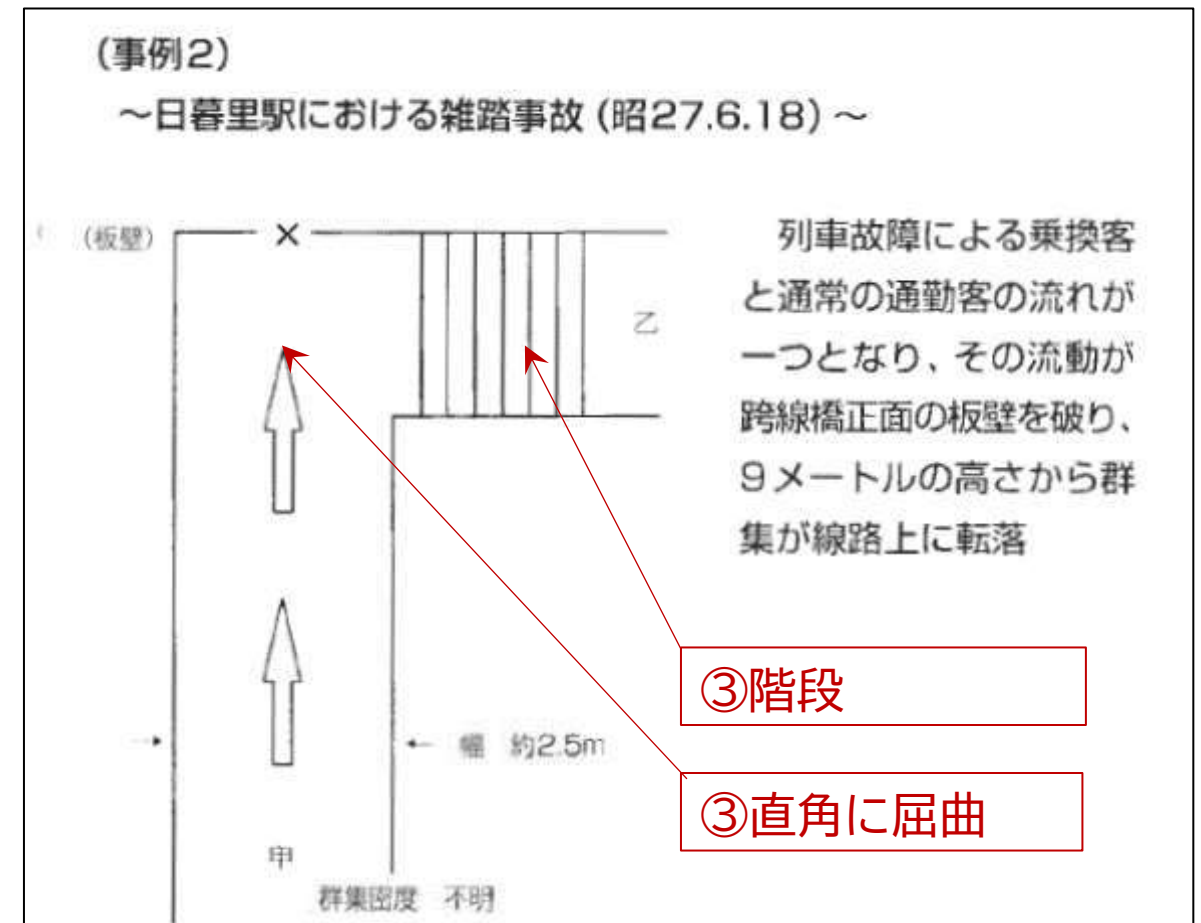
- ・直角に近い状態に曲折している場合に、乙の幅が甲の幅より狭くなるほど、危険が増大
- ・さらに乙が階段や下り坂であれば、さらに危険が増大

## 【駅・バスターミナルのポイント】

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



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



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

# 目次

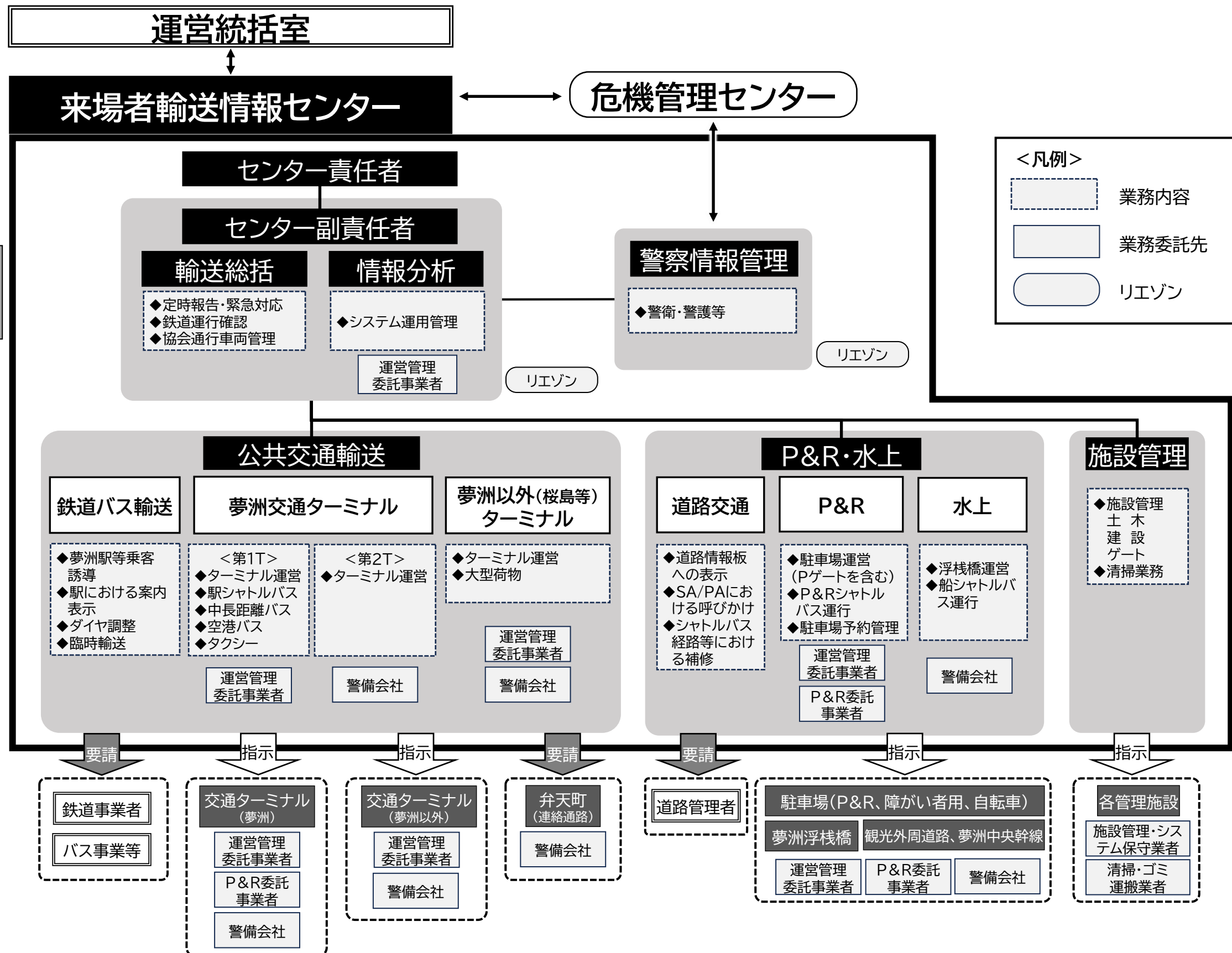
## ■本編

- 来場者の方向別内訳
- 想定する機関分担率
- 主な来場者想定ルート
- 交通ターミナル・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
- 輸送需要平準化対策
- 輸送供給拡大対策
- 輸送円滑化対策
- 来場者に向けた交通サービスの連携及び情報提供
- 雑踏等に備えた警備誘導

## ■万博開催期間における体制

- 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
- イメージパース

# 来場者輸送情報センター運用系統図(案)



# 来場者輸送情報センターから関係機関への情報提供項目(案)

次の項目に関する運行・運用・通行・混雑等の情報について提供を行う

| 提供項目               | 内容       |                   |
|--------------------|----------|-------------------|
| 会場情報               |          | 会場内滞在者数(推計値)      |
| 運行情報               | 鉄道運行     | 大阪メトロ(中央線)        |
|                    |          | JR(桜島線)           |
|                    | バス運行     | 駅シャトルバス           |
|                    |          | P&Rシャトルバス         |
|                    |          | 船シャトルバス           |
|                    | 航路       | 万博航路              |
| 道路交通情報<br>(アクセス道路) | 一般道      | 夢洲・舞洲・尼崎・堺のアクセス道路 |
|                    | 阪神高速     | 指定出口              |
|                    |          | 湾岸線(4・5号)         |
|                    |          | 淀川左岸線             |
|                    |          | 大和川線              |
| 交通ターミナル情報          | 夢洲会場     | 夢洲第1交通ターミナル       |
|                    |          | 夢洲第2交通ターミナル       |
|                    |          | 夢洲障がい者用駐車場バス乗降場   |
|                    | 夢洲会場以外   | 桜島駅バスターミナル        |
|                    |          | マルビルバスターミナル       |
| 駐車場情報              | P&R駐車場   | 舞洲万博P&R駐車場        |
|                    |          | 尼崎万博P&R駐車場        |
|                    |          | 堺万博P&R駐車場         |
|                    | P&R駐車場以外 | 夢洲障がい者用駐車場        |
|                    |          | 夢洲自転車駐車場          |

※1 関係機関への情報提供については定時報告を基本とするが、異常発生時には速やかに情報提供を行う。

※2 運行情報については運行事業者、道路交通情報については道路管理者からの情報等を基に整理したもの。

# 来場者輸送情報センターから来場者及び一般向けの情報提供項目(案)

次の項目に関する運行・運用・通行・混雑等の情報について提供を行う

| 提供項目           |          |                   | 平時        | 異常発生時     |                   |
|----------------|----------|-------------------|-----------|-----------|-------------------|
|                |          |                   | 提供方法<br>① | 提供方法<br>② | 提供内容              |
| 会場情報           |          |                   | —         | ○         | 閉場、入場制限、早期退場呼びかけ等 |
| 運行情報           | 鉄道運行     | 大阪メトロ(中央線)        | ○         | ○         | 運休等               |
|                |          | JR(桜島線)           | ○         | ○         | 運休等               |
|                | バス運行     | 駅シャトルバス           | ○         | ○         | 運休等               |
|                |          | P&Rシャトルバス         | ○         | ○         | 運休等               |
|                |          | 船シャトルバス           | ○         | ○         | 運休等               |
|                | 航路       | 万博航路              | —         | ○         | 運休等               |
| 道路交通情報(アクセス道路) | 一般道      | 夢洲・舞洲・尼崎・堺のアクセス道路 | ○         | ○         | 通行止め等             |
|                | 阪神高速     | 指定出口              | ○         | ○         | 通行止め等             |
|                |          | 湾岸線(4・5号)         | ○         | ○         | 通行止め等             |
|                |          | 淀川左岸線             | ○         | ○         | 通行止め等             |
|                |          | 大和川線              | ○         | ○         | 通行止め等             |
| 駐車場情報          | P&R駐車場   | 舞洲万博P&R駐車場        | ○         | ○         | 閉鎖等               |
|                |          | 尼崎万博P&R駐車場        | ○         | ○         | 閉鎖等               |
|                |          | 堺万博P&R駐車場         | ○         | ○         | 閉鎖等               |
|                | P&R駐車場以外 | 夢洲障がい者用駐車場        | ○         | ○         | 閉鎖等               |
|                |          | 夢洲自転車駐車場          | ○         | ○         | 閉鎖等               |

※平時においては、毎日決まった時間に、その時点における情報を提供する想定。  
 ※異常発生時には、速やかにEXPO2025 Visitorsによりプッシュ型の情報提供を行う想定。  
 ※運行情報については、運行事業者、道路交通情報については、道路管理者からの情報等を基に整理したもの。

凡例(情報提供方法)  
 ①: 博覧会協会のWEBサイト等に掲載  
 ②: プッシュ型の通知

# 目次

## ■本編

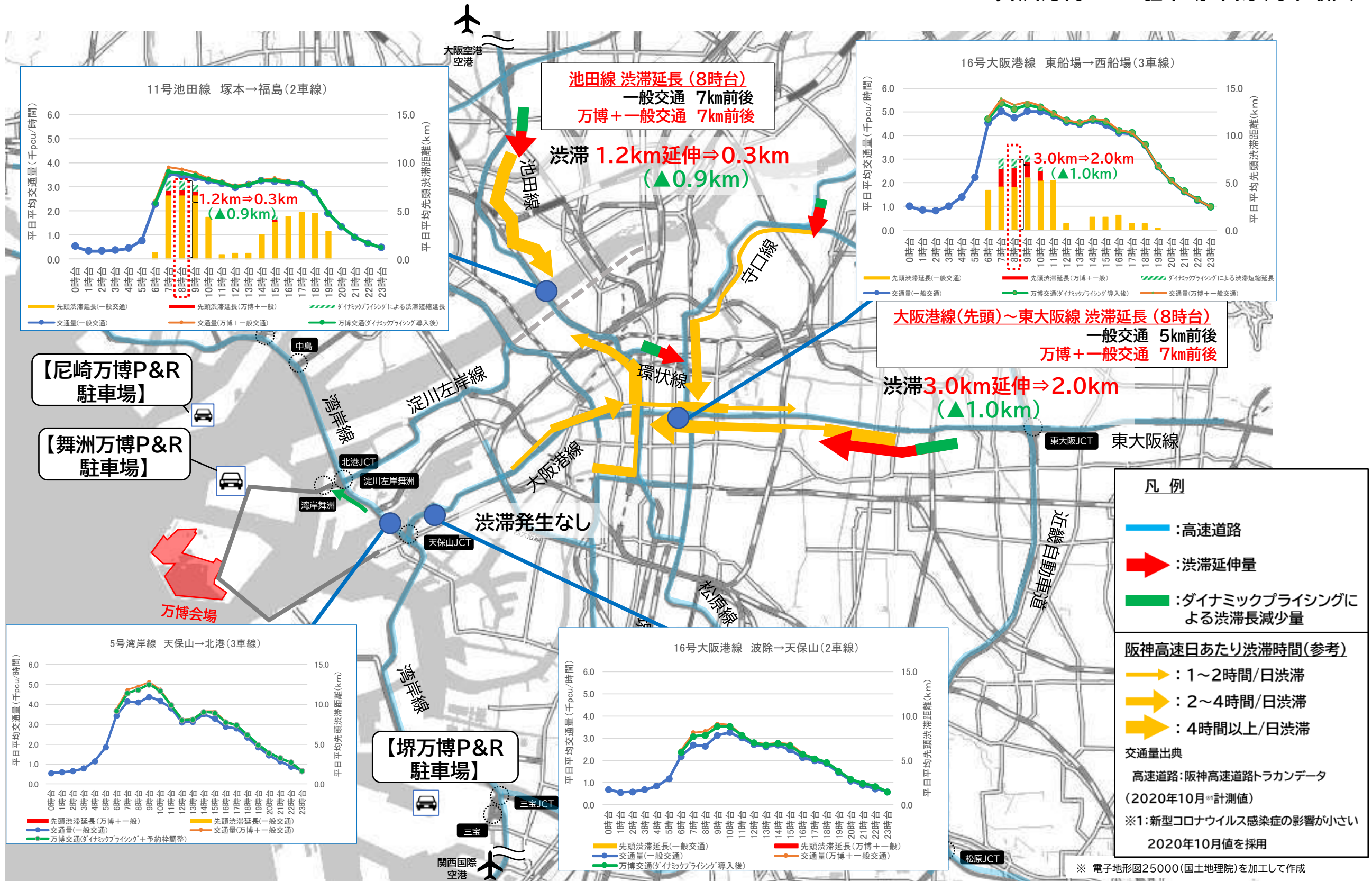
- 来場者の方向別内訳
- 想定する機関分担率
- 主な来場者想定ルート
- 交通ターミナル・万博P & R駐車場等の運用
- 交通分野における新技術の取組
- 輸送需要平準化対策
- 輸送供給拡大対策
- 輸送円滑化対策
- 来場者に向けた交通サービスの連携及び情報提供
- 雑踏等に備えた警備誘導
- 万博開催期間における体制

## ■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
- イメージパース

# 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



(名古屋圈)



78

# 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
- 輸送需要平準化対策
- 輸送供給拡大対策
- 輸送円滑化対策
- 来場者に向けた交通サービスの連携及び情報提供
- 雑踏等に備えた警備誘導
- 万博開催期間における体制
- 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
- イメージパース

# 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>  
 事実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



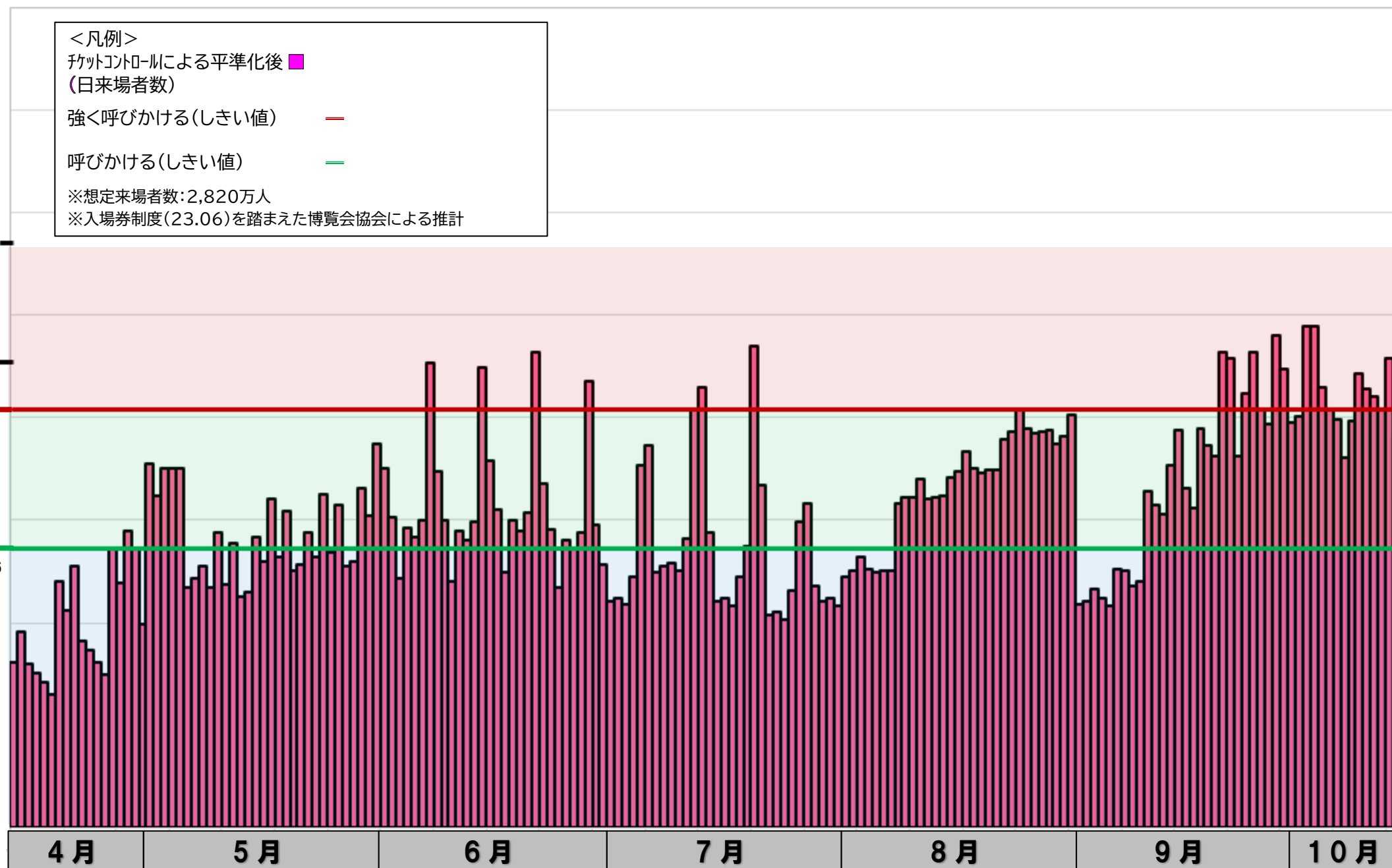
$$22.7 \times 0.9 = 20.4$$

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)

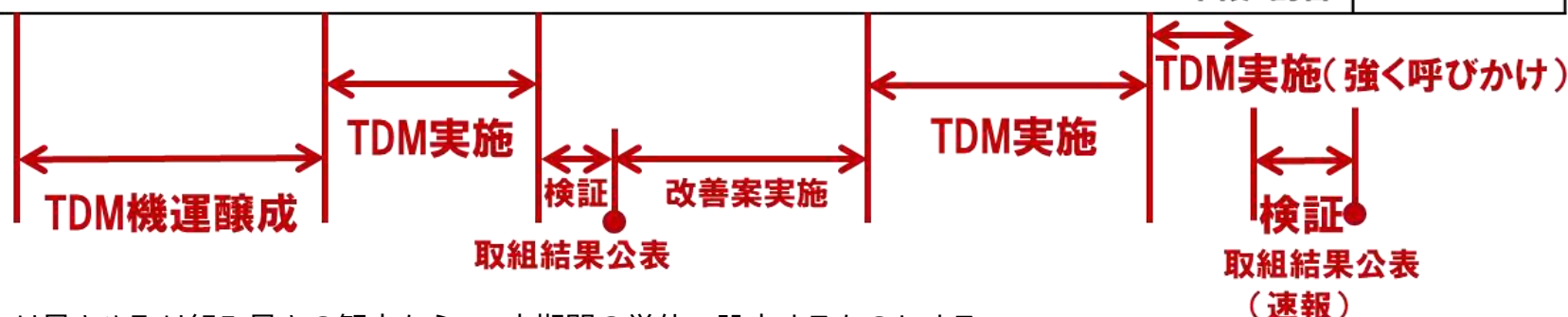
通期パス(04.13~10.03)

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<br>上段：日数<br>下段：割合 |
|----------------|-----------------|----|----|----|-----------|----------------|----------------------|---------------------|
| レベル            | ●開幕(4/13)<br>GW |    |    |    | お盆<br>夏休み | ●敬老の日<br>●秋分の日 | ●閉幕(10/13)           |                     |
| ① 強く<br>呼びかける  |                 |    |    |    |           |                |                      | 8日<br>(7%)          |
| ② 呼びかける        |                 |    |    |    |           |                |                      | 51日<br>(44%)        |
| ③ 準備を<br>呼びかける |                 |    |    |    |           |                |                      | 56日<br>(49%)        |
|                |                 |    |    |    |           |                | 合計<br>上段：日数<br>下段：割合 | 115日<br>(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 ③ | 15 ③ | 16 ③ | 17 ③ | 18 ③ | 19 |
| 20    | 21 ③ | 22 ③ | 23 ③ | 24 ③ | 25 ③ | 26 |
| 27    | 28   | 29   | 30   |      |      |    |

5月

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

6月

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

| 時期                 | 日来場者数(万人/日)                 |
|--------------------|-----------------------------|
| ①非常に混雑<br>7日 : 6%  | $22.7 \times 0.9 = 20.4$ 以上 |
| ②混雑<br>50日 : 44%   | $22.7 \times 0.6 = 13.6$ 以上 |
| ③やや混雑<br>58日 : 50% | —                           |

7月

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

8月

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

9月

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

10月

| 日  | 月     | 火   | 水   | 木   | 金    | 土  |
|----|-------|-----|-----|-----|------|----|
|    |       |     | 1 ① | 2 ① | 3 ①  | 4  |
| 5  | 6 ②   | 7 ② | 8 ① | 9 ① | 10 ① | 11 |
| 12 | 13 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<br>21日 : 11.4% | $22.7 \times 0.9 = 20.4$ 以上 |
| ②混雑<br>91日 : 49.5%    | $22.7 \times 0.6 = 13.6$ 以上 |
| ③やや混雑<br>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 |    |

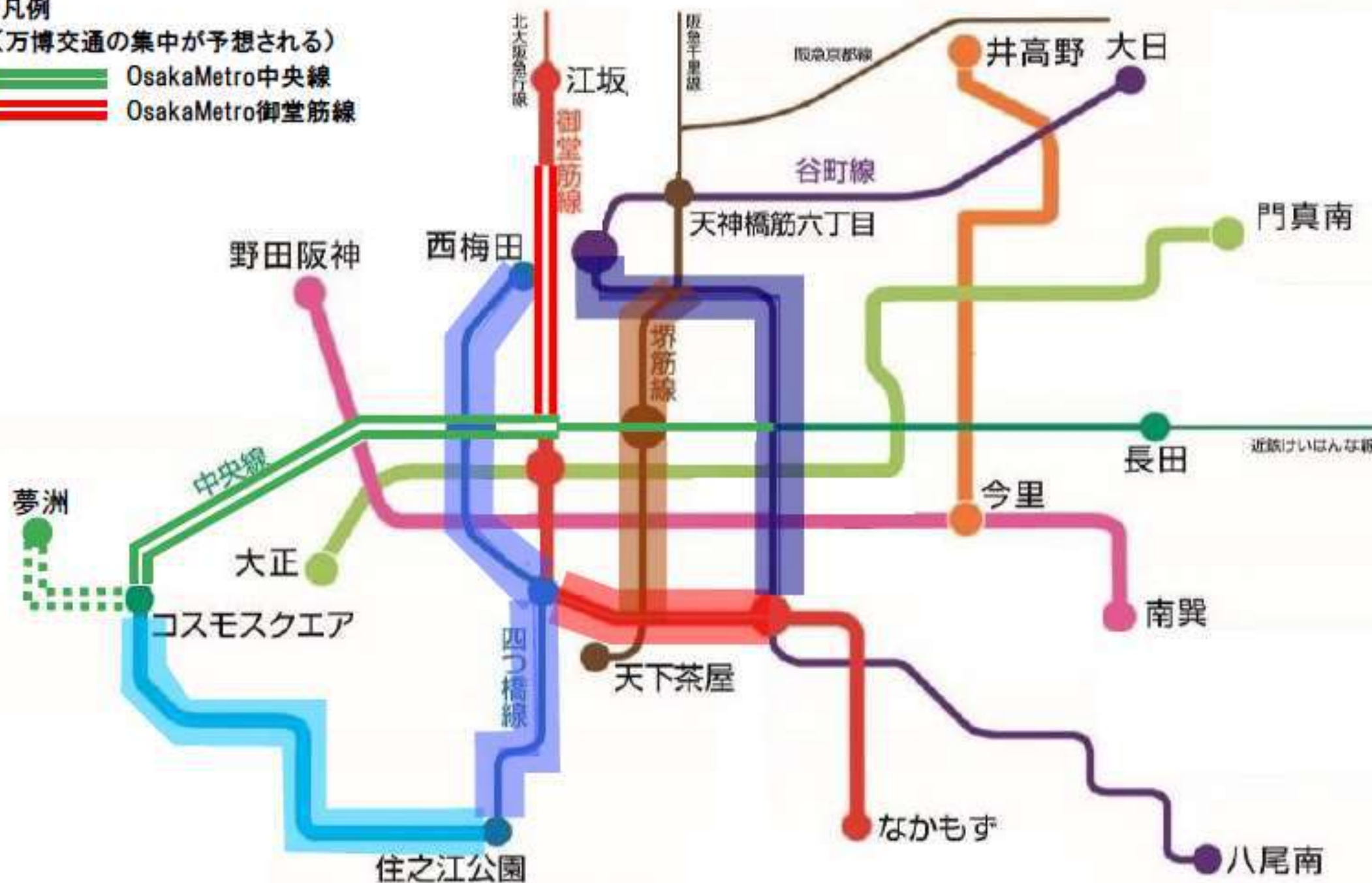
# 鉄道迂回イメージ

○凡例

(万博交通の集中が予想される)

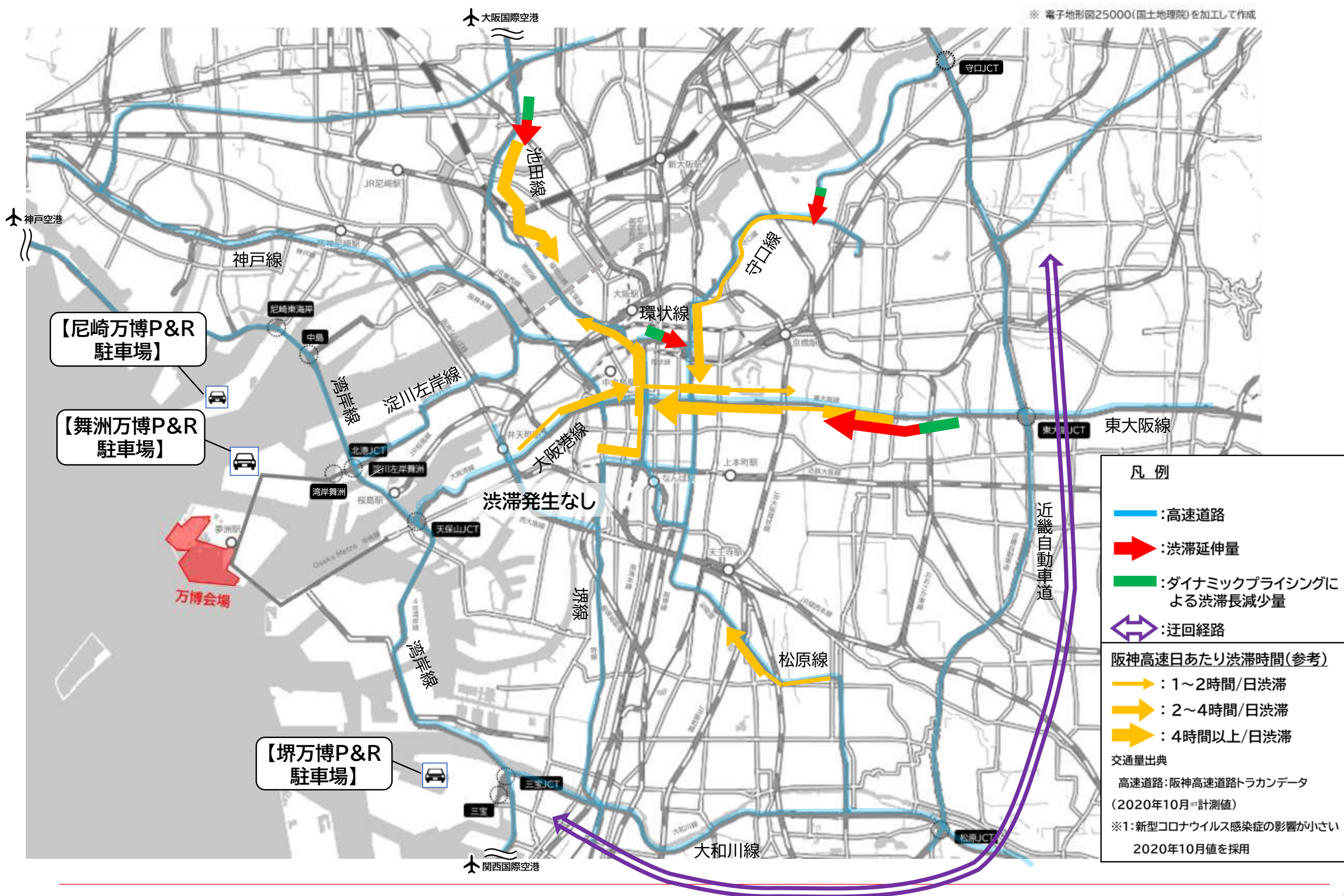
OsakaMetro中央線

OsakaMetro御堂筋線



路線図出典 OsakaMetro

# 阪神高速(都心部)の迂回経路



# 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

□イメージパース

# 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）<br>海外：350万人 |                    |                           |                       |                         |                       |                             |                             |                            |                            |                            |                            |                               |                           |                             |                              |                              |                              |                             |                             |                                |                           |                              |
|------------------------------------------|--------------------|---------------------------|-----------------------|-------------------------|-----------------------|-----------------------------|-----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|----------------------------|-------------------------------|---------------------------|-----------------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|-----------------------------|-----------------------------|--------------------------------|---------------------------|------------------------------|
| 単位：万人                                    |                    |                           |                       |                         |                       |                             |                             |                            |                            |                            |                            |                               |                           |                             |                              |                              |                              |                             |                             |                                |                           |                              |
| 出発地<br><br>来場手段                          |                    | 国 内                       |                       |                         |                       |                             |                             |                            |                            |                            |                            |                               |                           |                             |                              | 海 外                          | 合 計                          |                             |                             |                                |                           |                              |
|                                          |                    | 近畿圏内                      |                       |                         |                       |                             |                             | 近畿圏外                       |                            |                            |                            |                               |                           | 国内<br>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<br>東北                  | 関東                         | 北陸<br>中部                   | 中国                            | 四国                        |                             | 九州<br>沖縄                     |                              |                              | 計                           |                             |                                |                           |                              |
| 航空機                                      |                    | 0<br>0%<br>【0%】<br>0%     | 0<br>0%<br>【0%】<br>0% | 0<br>0%<br>【0%】<br>0%   | 0<br>0%<br>【0%】<br>0% | 0<br>0%<br>【0%】<br>0%       | 0<br>0%<br>【0%】<br>0%       | 0<br>0%<br>【0%】<br>0%      | 47<br>31%<br>【31%】<br>83%  | 57<br>37%<br>【37%】<br>21%  | 2<br>1%<br>【1%】<br>1%      | 0<br>0%<br>【0%】<br>0%         | 6<br>4%<br>【4%】<br>10%    | 42<br>27%<br>【27%】<br>42%   | 156<br>100%<br>【100%】<br>17% | 156<br>100%<br>【100%】<br>6%  | 0<br>0%<br>—<br>0%           | 156<br>100%<br>—<br>6%      |                             |                                |                           |                              |
|                                          |                    | 新幹線等                      |                       | 0<br>0%<br>【0%】<br>0%   | 0<br>0%<br>【0%】<br>0% | 0<br>0%<br>【0%】<br>0%       | 0<br>0%<br>【0%】<br>0%       | 0<br>0%<br>【0%】<br>0%      | 0<br>0%<br>【0%】<br>0%      | 9<br>2%<br>【2%】<br>15%     | 193<br>38%<br>【38%】<br>70% | 165<br>33%<br>【33%】<br>56%    | 68<br>14%<br>【14%】<br>56% | 10<br>2%<br>【2%】<br>15%     | 55<br>11%<br>【11%】<br>55%    | 499<br>100%<br>【100%】<br>55% | 499<br>100%<br>【100%】<br>20% | 0<br>0%<br>—<br>0%          | 499<br>100%<br>—<br>18%     |                                |                           |                              |
|                                          |                    |                           |                       | 幹線バス                    |                       | 0<br>0%<br>【0%】<br>0%       | 0<br>0%<br>【0%】<br>0%       | 0<br>0%<br>【0%】<br>0%      | 0<br>0%<br>【0%】<br>0%      | 0<br>0%<br>【0%】<br>0%      | 0<br>0%<br>【0%】<br>0%      | 1<br>1%<br>【1%】<br>2%         | 15<br>19%<br>【19%】<br>5%  | 15<br>19%<br>【19%】<br>5%    | 21<br>27%<br>【27%】<br>18%    | 24<br>30%<br>【30%】<br>37%    | 3<br>4%<br>【4%】<br>3%        | 79<br>100%<br>【100%】<br>9%  | 79<br>100%<br>【100%】<br>3%  | 0<br>0%<br>—<br>0%             | 79<br>100%<br>—<br>3%     |                              |
| 鉄道                                       | Osaka Metro<br>中央線 |                           |                       |                         |                       | 346<br>39%<br>【48%】<br>52%  | 67<br>8%<br>【9%】<br>16%     | 112<br>13%<br>【16%】<br>57% | 66<br>7%<br>【9%】<br>65%    | 84<br>9%<br>【12%】<br>76%   | 45<br>5%<br>【6%】<br>66%    | 720<br>81%<br>【100%】<br>46%   | 0<br>0%<br>【0%】<br>0%     | 0<br>0%<br>【0%】<br>0%       | 0<br>0%<br>【0%】<br>0%        | 0<br>0%<br>【0%】<br>0%        | 0<br>0%<br>【0%】<br>0%        | 720<br>81%<br>【100%】<br>29% | 166<br>19%<br>—<br>47%      | 886<br>100%<br>—<br>31%        |                           |                              |
|                                          |                    |                           | 駅シャトルバス               |                         |                       | 39<br>17%<br>【52%】<br>6%    | 21<br>9%<br>【27%】<br>5%     | 13<br>6%<br>【18%】<br>7%    | 1<br>0%<br>【1%】<br>1%      | 1<br>0%<br>【1%】<br>1%      | 1<br>0%<br>【1%】<br>2%      | 76<br>33%<br>【100%】<br>5%     | 0<br>0%<br>【0%】<br>0%     | 0<br>0%<br>【0%】<br>0%       | 0<br>0%<br>【0%】<br>0%        | 0<br>0%<br>【0%】<br>0%        | 0<br>0%<br>【0%】<br>0%        | 0<br>0%<br>【0%】<br>0%       | 76<br>33%<br>【100%】<br>3%   | 153<br>67%<br>—<br>44%         | 229<br>100%<br>—<br>8%    |                              |
|                                          |                    |                           |                       |                         | 自動車                   |                             | 自家用車                        |                            | 179<br>29%<br>【29%】<br>27% | 213<br>35%<br>【35%】<br>51% | 46<br>8%<br>【8%】<br>23%    | 23<br>4%<br>【4%】<br>22%       | 17<br>3%<br>【3%】<br>15%   | 14<br>2%<br>【2%】<br>21%     | 491<br>81%<br>【81%】<br>32%   | 0<br>0%<br>【0%】<br>0%        | 7<br>1%<br>【1%】<br>2%        | 72<br>12%<br>【12%】<br>25%   | 21<br>3%<br>【3%】<br>17%     | 16<br>3%<br>【3%】<br>24%        | 1<br>0%<br>【0%】<br>1%     | 116<br>19%<br>【19%】<br>13%   |
| 団体バス                                     |                    | 94<br>29%<br>【29%】<br>14% |                       |                         |                       |                             |                             |                            | 112<br>35%<br>【35%】<br>27% | 24<br>8%<br>【8%】<br>12%    | 12<br>4%<br>【4%】<br>12%    | 9<br>3%<br>【3%】<br>8%         | 8<br>2%<br>【2%】<br>11%    | 258<br>81%<br>【81%】<br>17%  | 0<br>0%<br>【0%】<br>0%        | 3<br>1%<br>【1%】<br>1%        | 38<br>12%<br>【12%】<br>13%    | 11<br>3%<br>【3%】<br>9%      | 8<br>3%<br>【3%】<br>13%      | 0<br>0%<br>【0%】<br>0%          | 61<br>19%<br>【19%】<br>7%  | 319<br>100%<br>【100%】<br>13% |
|                                          |                    | タクシー                      |                       | 8<br>17%<br>【57%】<br>1% |                       |                             |                             |                            | 4<br>8%<br>【29%】<br>1%     | 2<br>5%<br>【14%】<br>1%     | 0<br>0%<br>【0%】<br>0%      | 0<br>0%<br>【0%】<br>0%         | 0<br>0%<br>【0%】<br>0%     | 14<br>31%<br>【100%】<br>1%   | 0<br>0%<br>【0%】<br>0%        | 0<br>0%<br>【0%】<br>0%        | 0<br>0%<br>【0%】<br>0%        | 0<br>0%<br>【0%】<br>0%       | 0<br>0%<br>【0%】<br>0%       | 0<br>0%<br>【0%】<br>0%          | 14<br>31%<br>【100%】<br>1% | 31<br>69%<br>—<br>9%         |
|                                          |                    |                           |                       | 合計                      |                       | 665<br>24%<br>【27%】<br>100% | 416<br>15%<br>【17%】<br>100% | 197<br>7%<br>【8%】<br>100%  | 101<br>4%<br>【4%】<br>100%  | 110<br>4%<br>【4%】<br>100%  | 69<br>2%<br>【3%】<br>100%   | 1,559<br>55%<br>【63%】<br>100% | 57<br>2%<br>【2%】<br>100%  | 275<br>10%<br>【11%】<br>100% | 292<br>10%<br>【12%】<br>100%  | 121<br>4%<br>【5%】<br>100%    | 64<br>2%<br>【3%】<br>100%     | 101<br>4%<br>【4%】<br>100%   | 911<br>32%<br>【37%】<br>100% | 2,470<br>88%<br>【100%】<br>100% | 350<br>12%<br>—<br>100%   | 2,820<br>100%<br>—<br>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

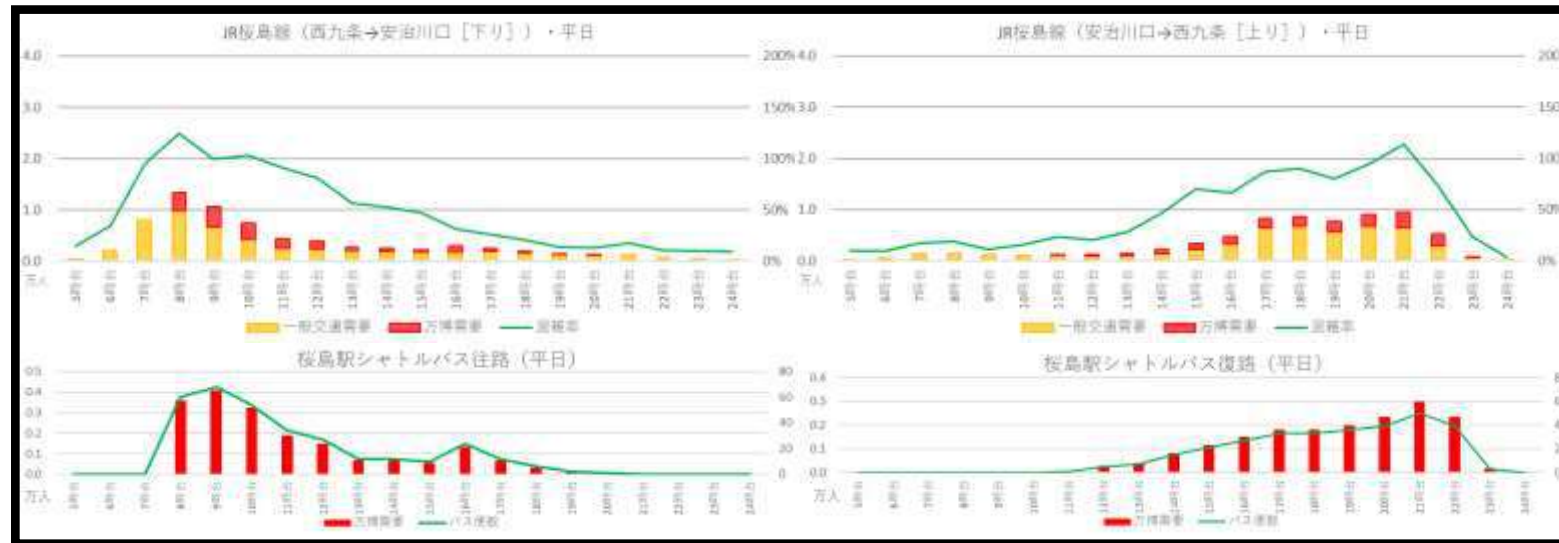
□各種料金表

□混雑事例

□イメージパース

# 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

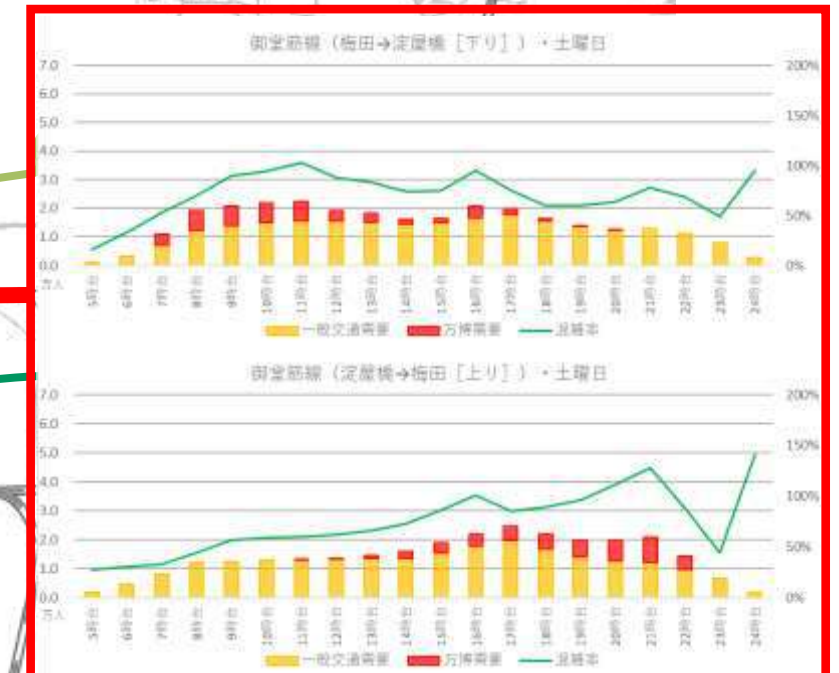
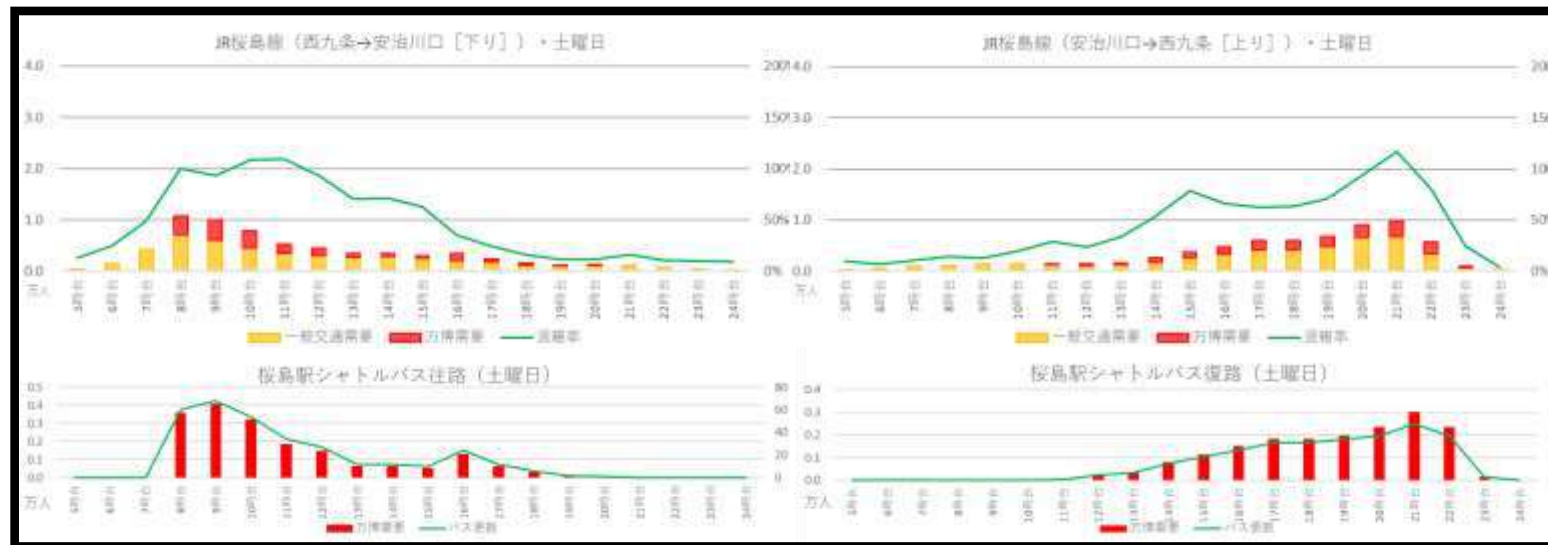


グラフ内凡例  
【鉄道】  
左軸 人数  
右軸 混雑率  
【バス】  
左軸 人数  
右軸 便数

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

※ 電子地形図25000(国土地理院)を加工して作成



グラフ内凡例

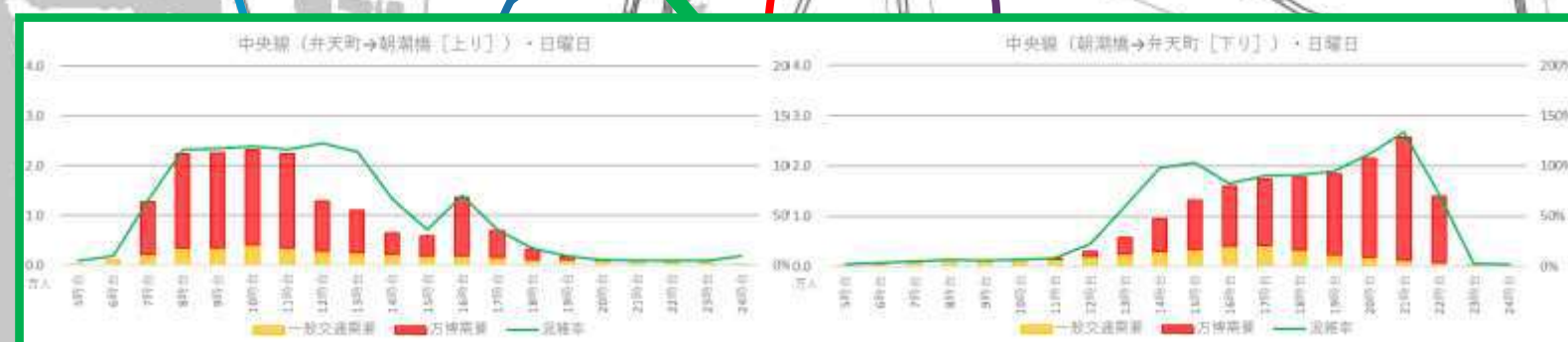
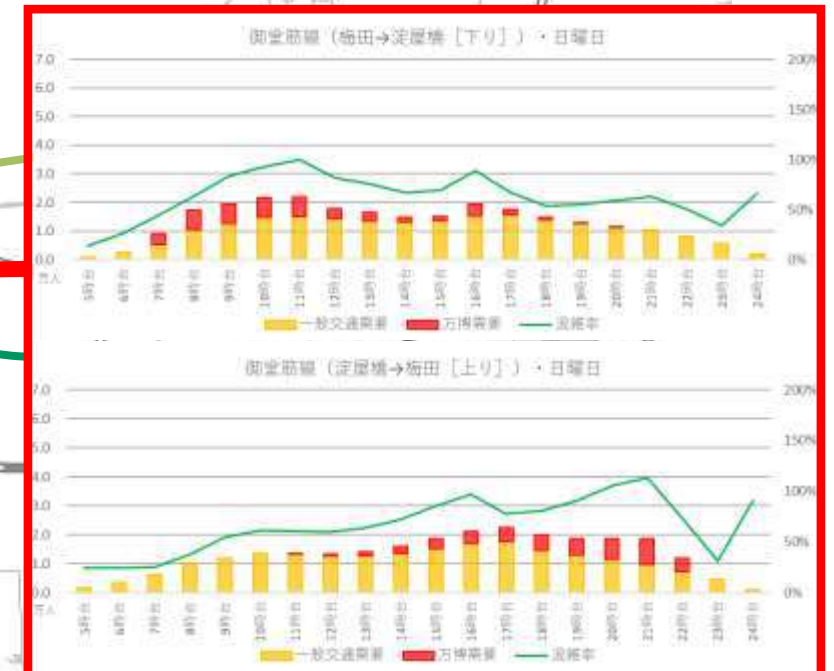
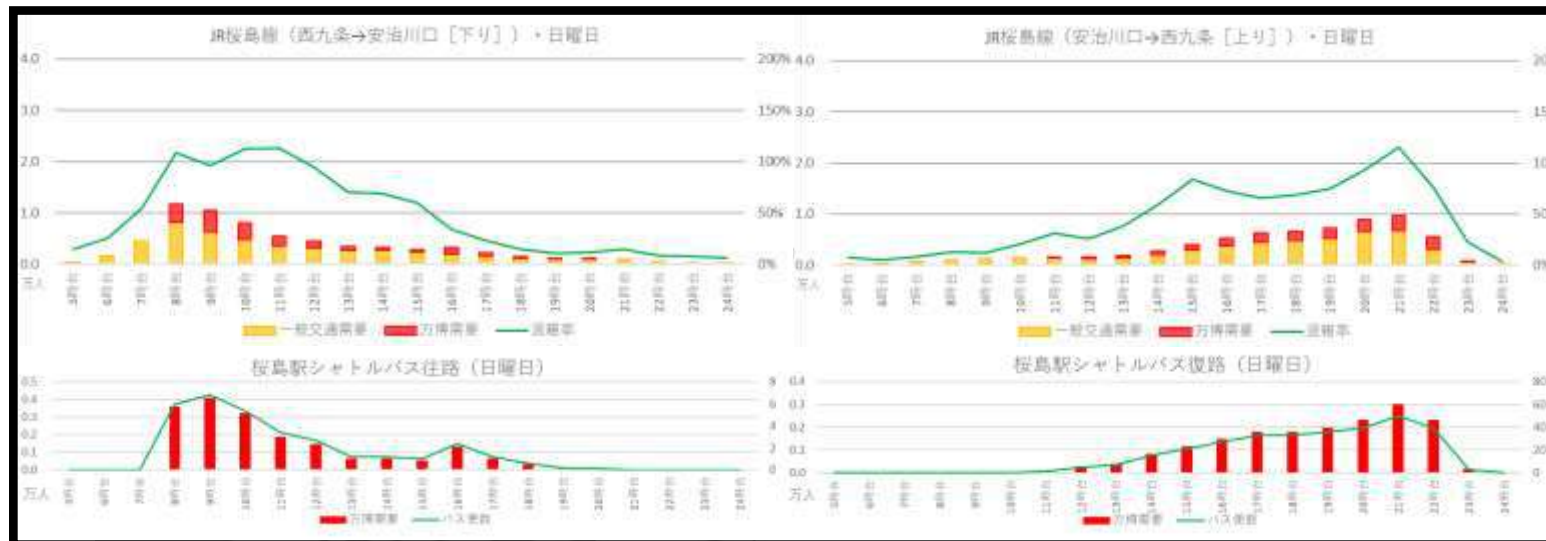
【鉄道】  
左軸 人数  
右軸 混雑率

【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(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、博覧会協会で推計

# 目次

□本編

■基礎データ

□出発地別・来場手段別来場者数

■一般交通と万博交通の重ね合わせ(時間当たり)

□鉄道

■道路

□各種料金表

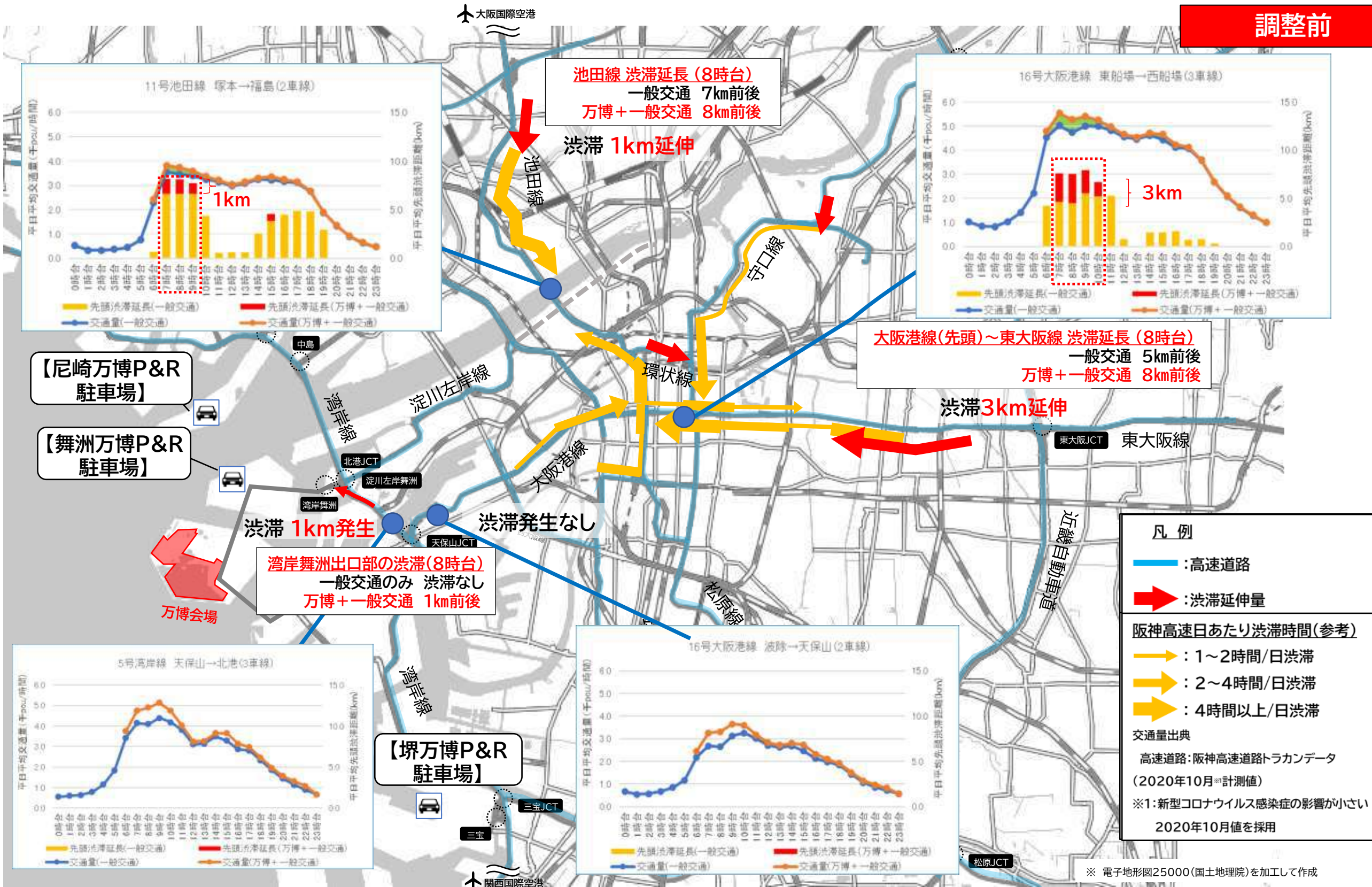
□混雑事例

□イメージパース

# 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

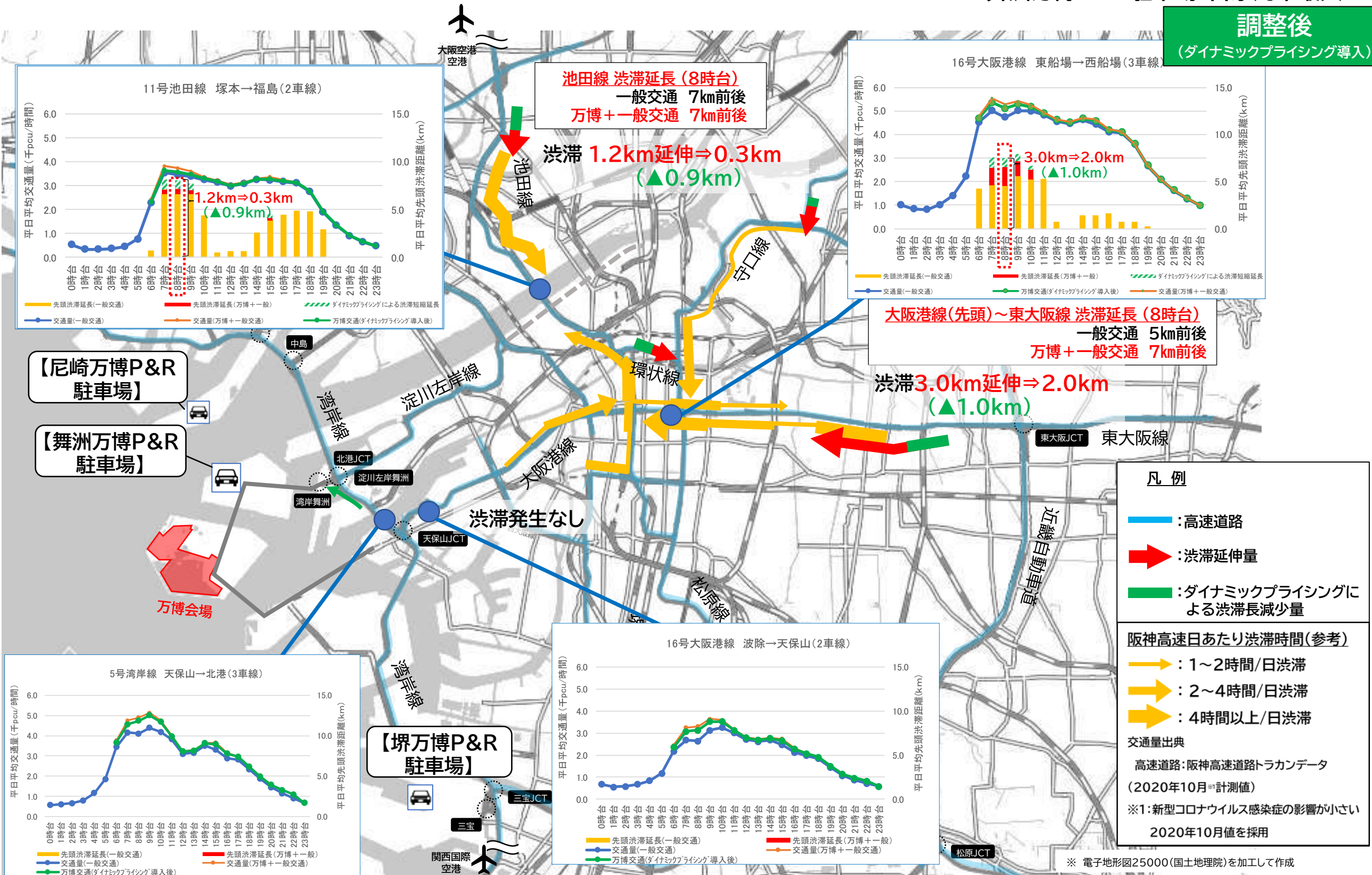


# 現況交通と万博交通の重ね合わせ(平日・来場:道路) 時間あたり

舞洲万博P&R駐車場: 自家用車最大

調整後

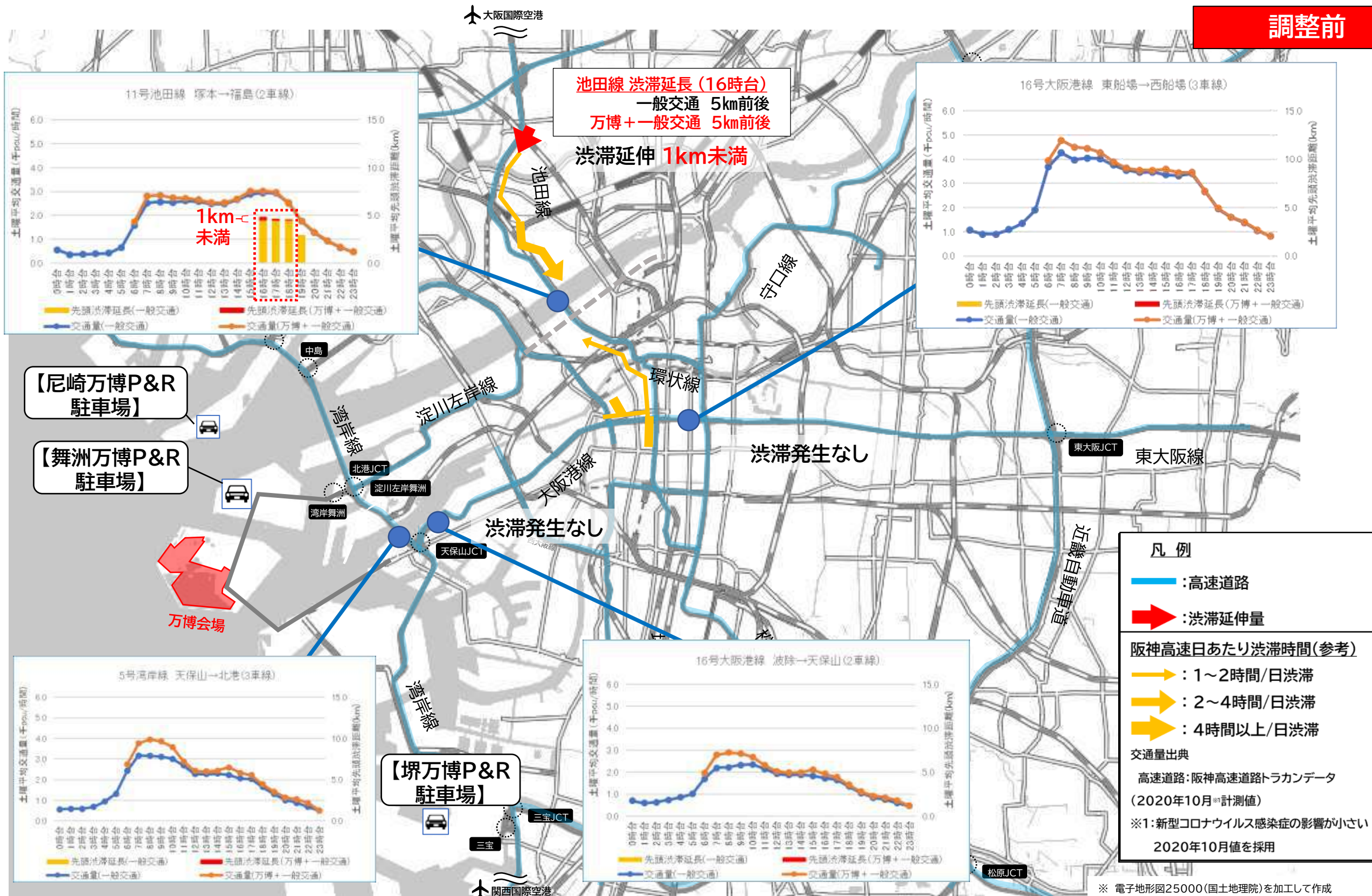
(ダイナミックプライシング導入)



# 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

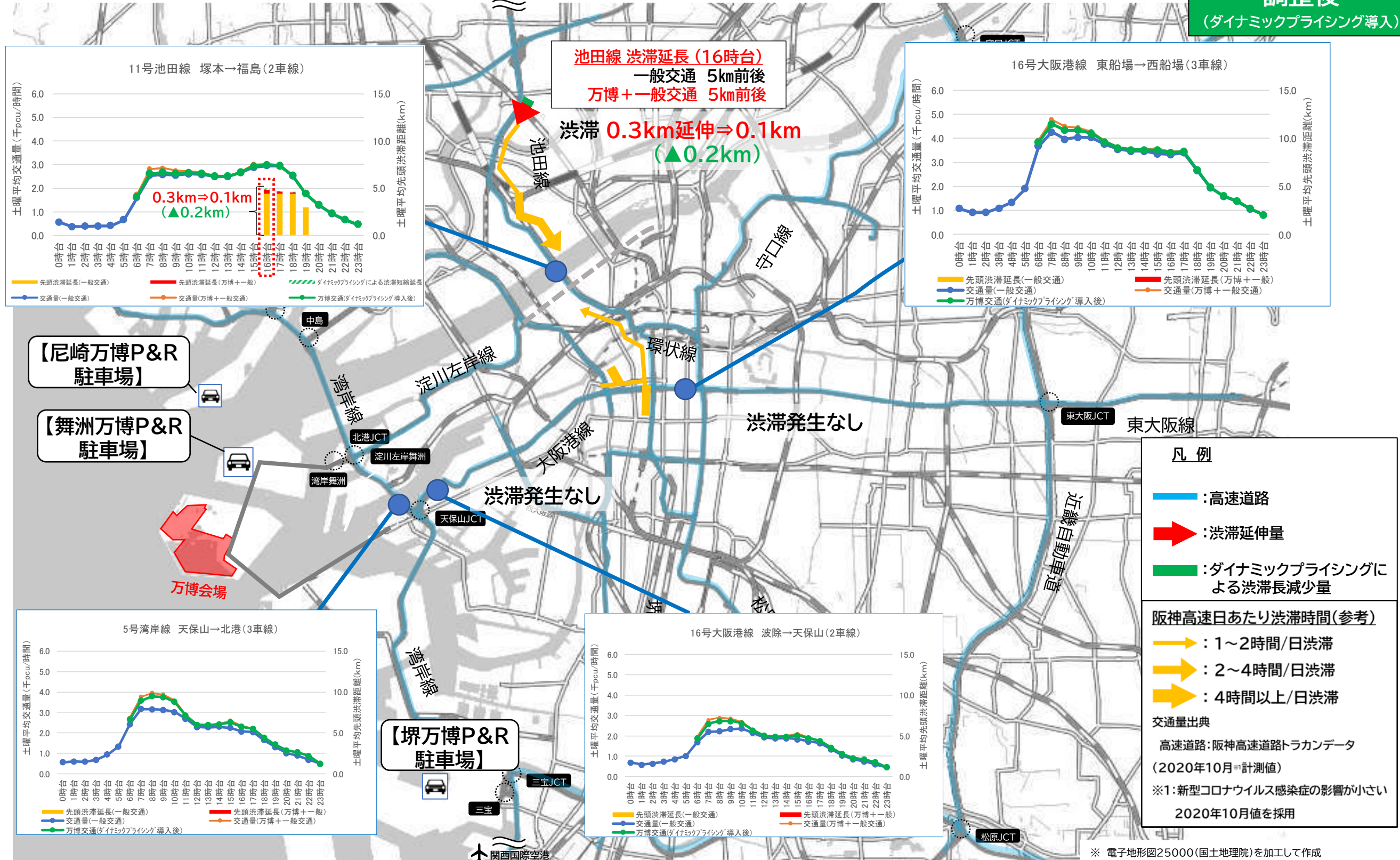


※ 電子地形図25000(国土地理院)を加工して作成

# 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

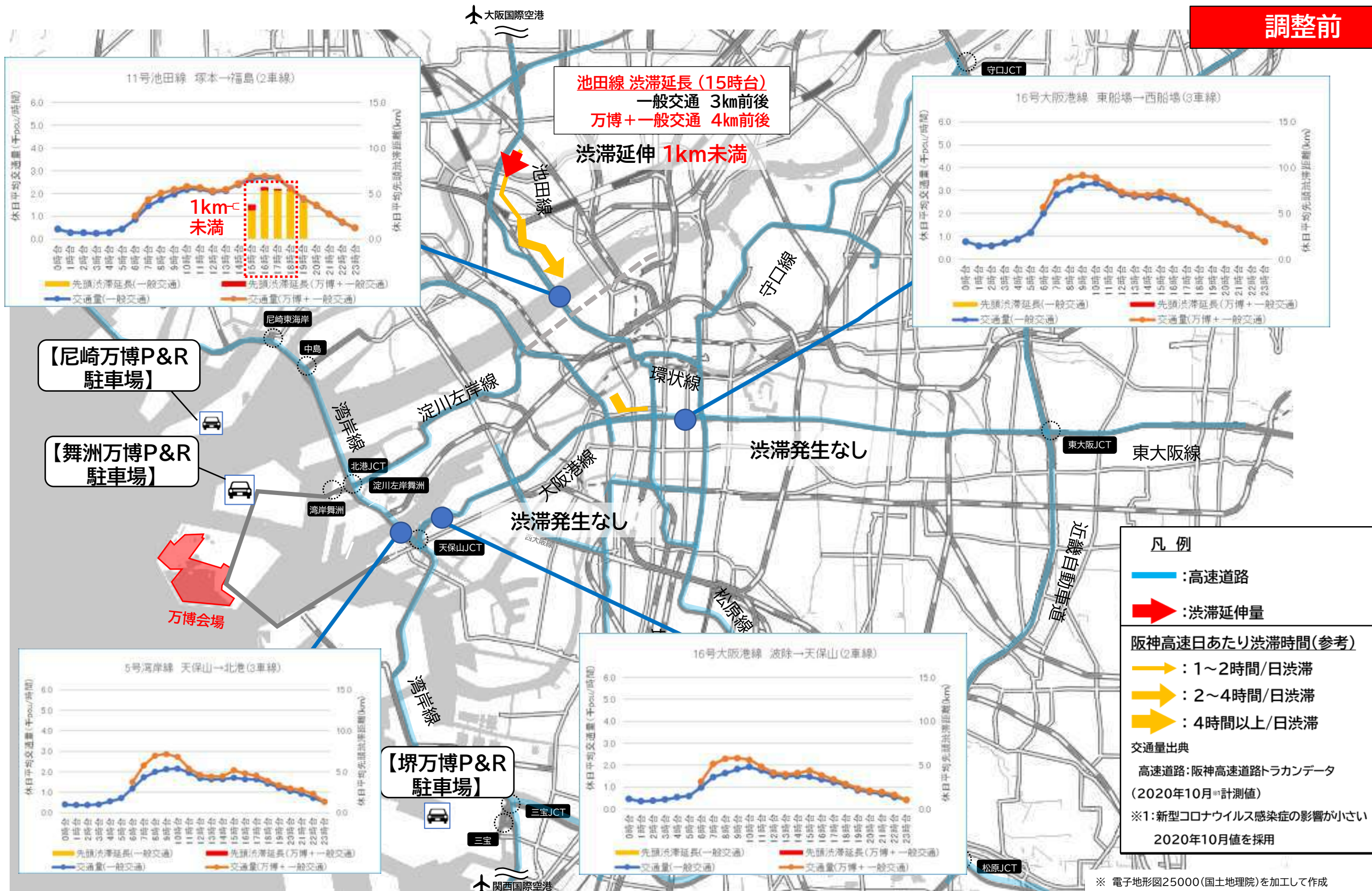
**調整後**  
(ダイナミックプライシング導入)



# 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

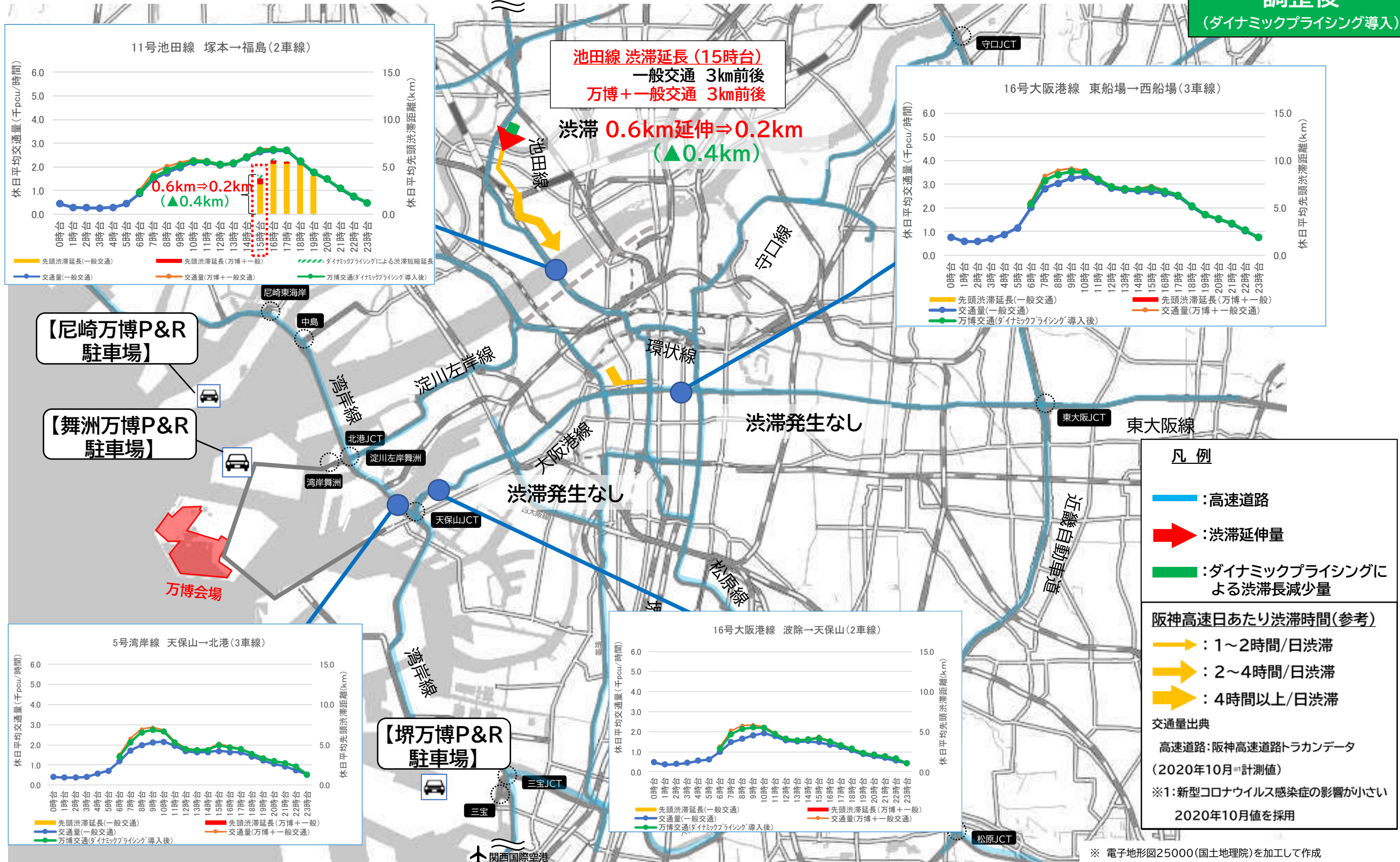
調整前



# 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

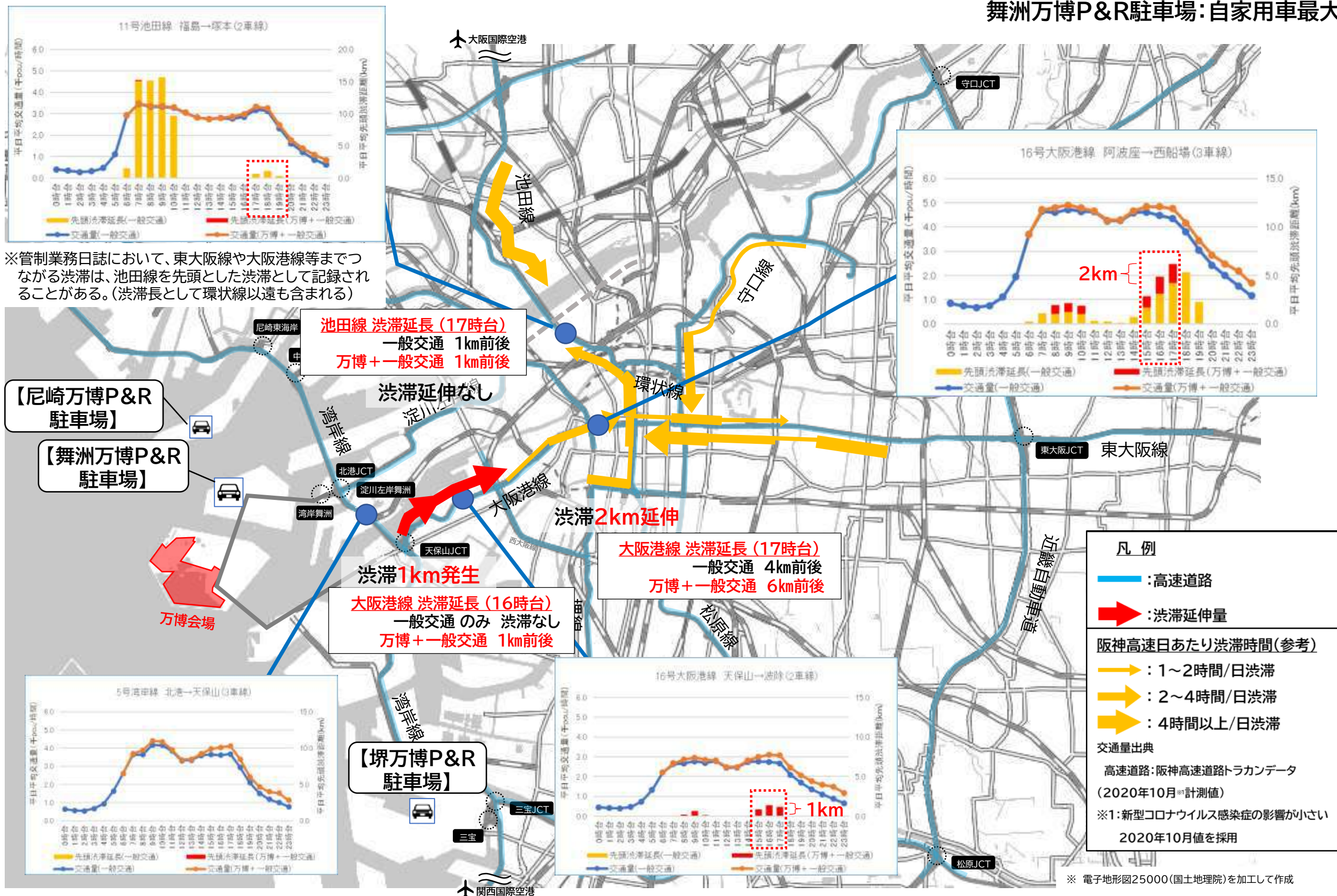
舞洲万博P&R駐車場: 自家用車最大

**調整後**  
(ダイナミックプライシング導入)



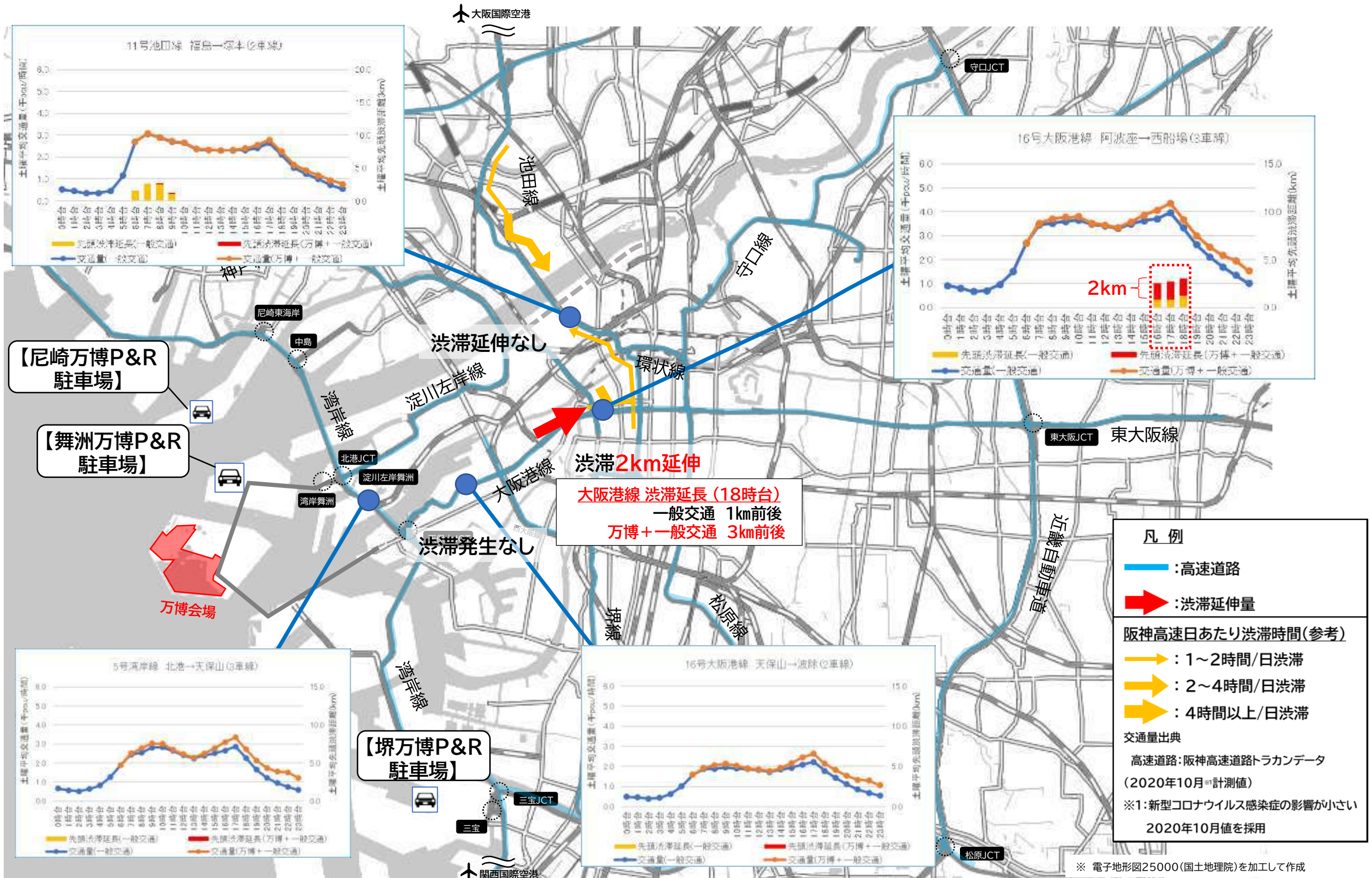
# 現況交通と万博交通の重ね合わせ(平日・退場:道路) 時間あたり

舞洲万博P&R駐車場: 自家用車最大



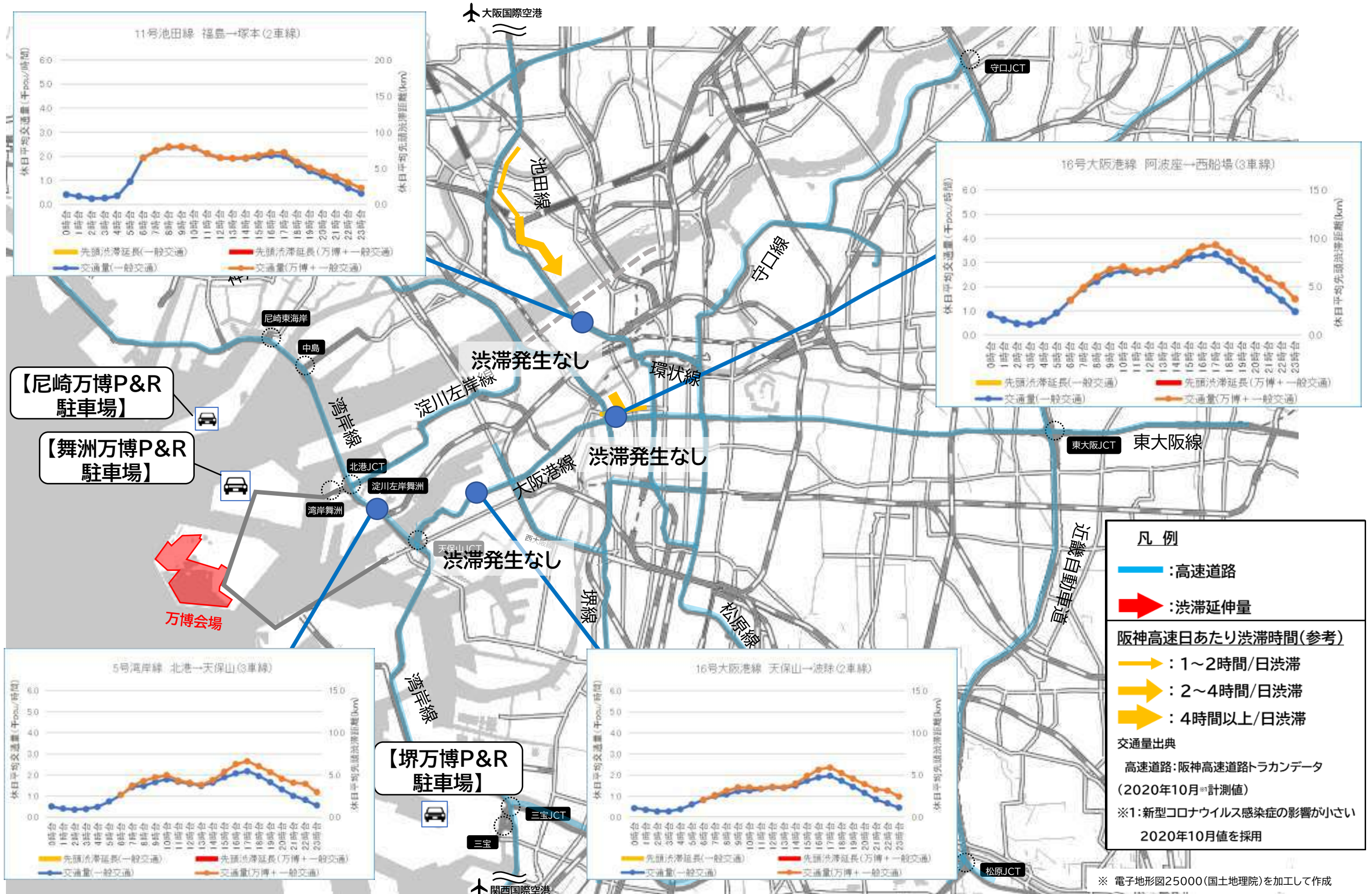
# 現況交通と万博交通の重ね合わせ(土曜・退場:道路) 時間あたり

舞洲万博P&R駐車場:自家用車最大



# 現況交通と万博交通の重ね合わせ(休日・退場:道路) 時間あたり

舞洲万博P&R駐車場:自家用車最大

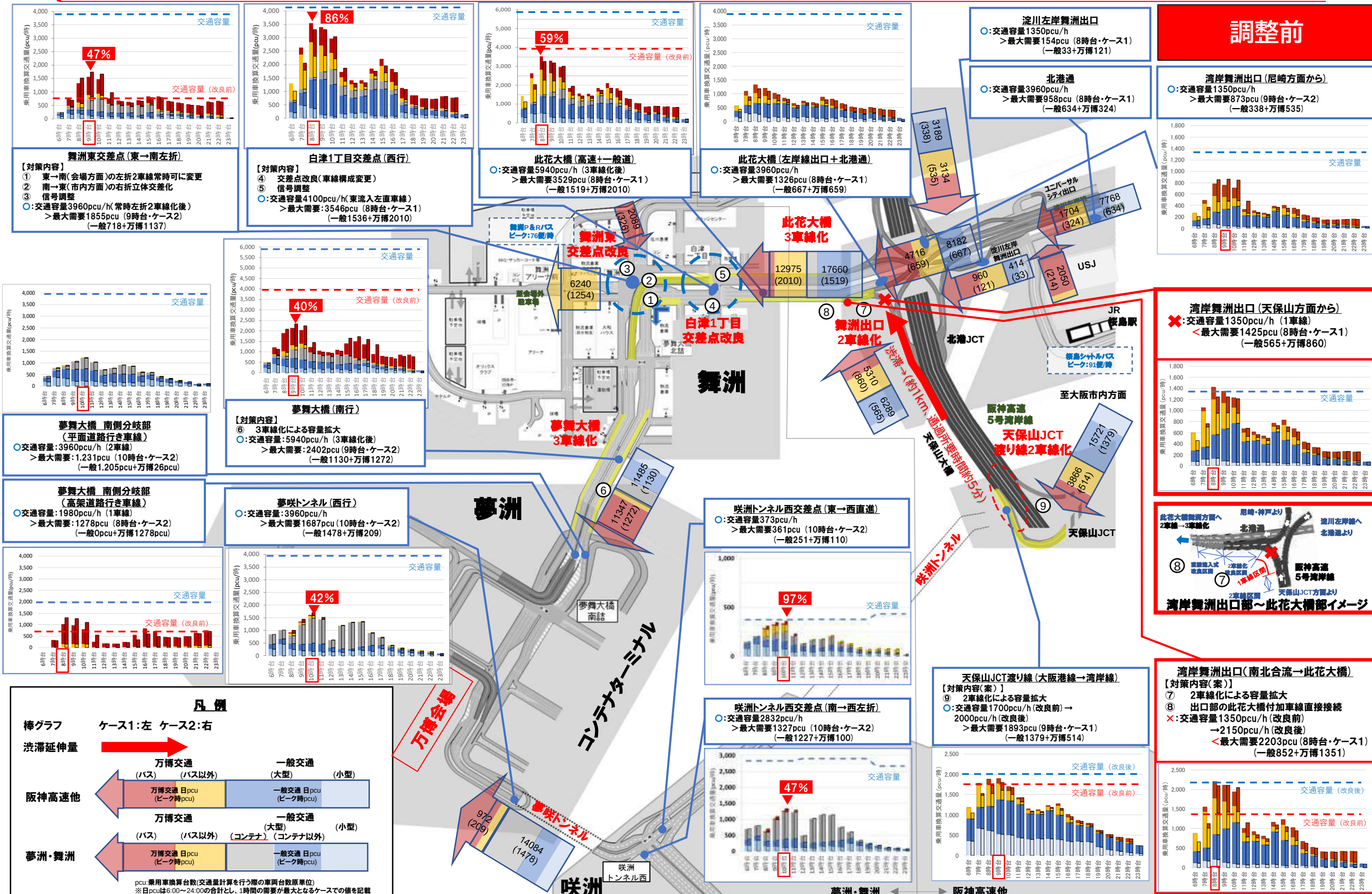


# 天保山JCT～会場周辺における交通影響

(平日・来場方向)

ケース1 団体バス:300台 舞洲自家用車:6,240台

ケース2 団体バス:1,000台 舞洲自家用車:3,450台

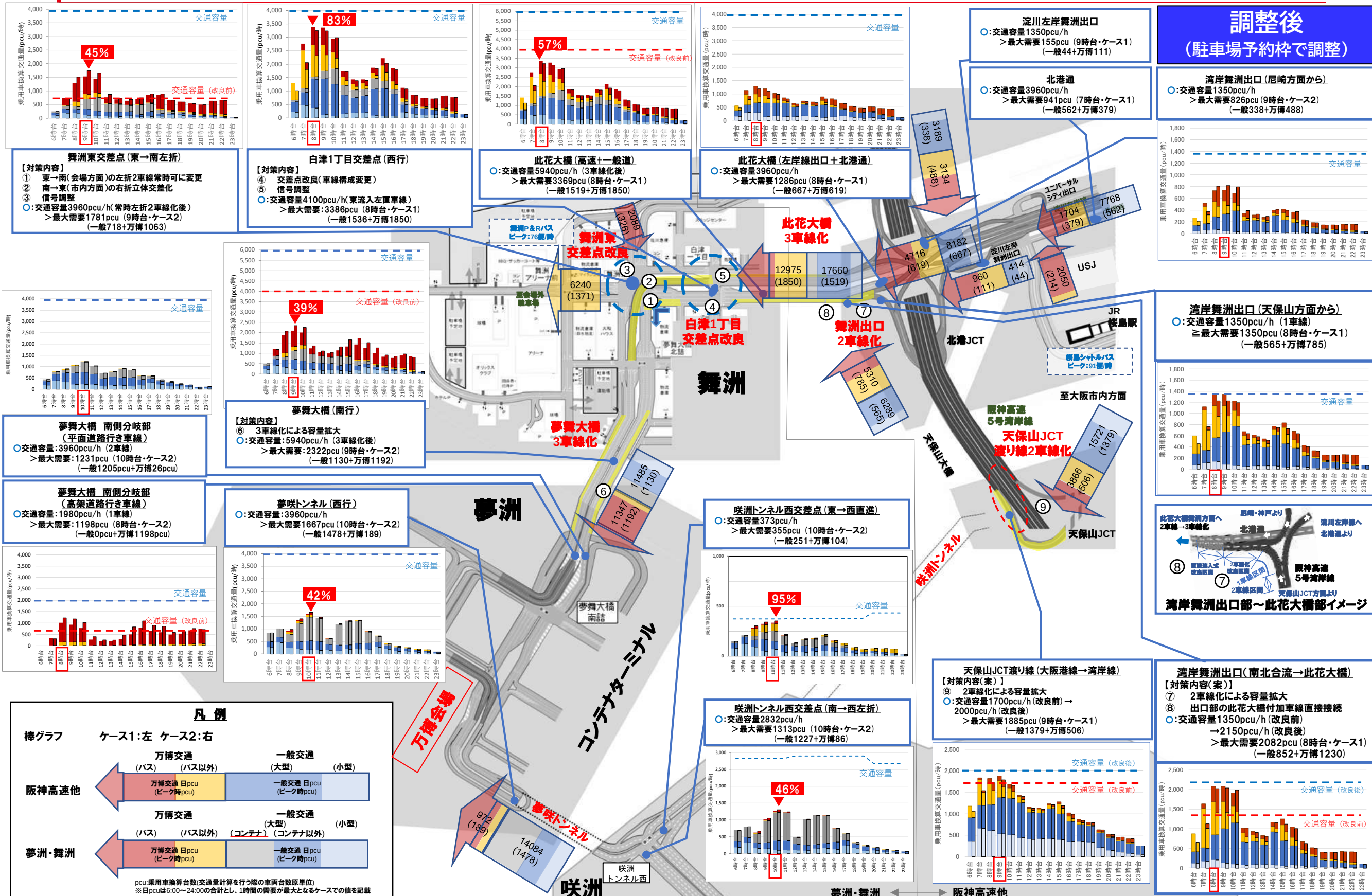


# 天保山JCT～会場周辺における交通影響

(平日・来場方向)

ケース1 団体バス:300台 舞洲自家用車:6,240台

ケース2 団体バス:1,000台 舞洲自家用車:3,450台

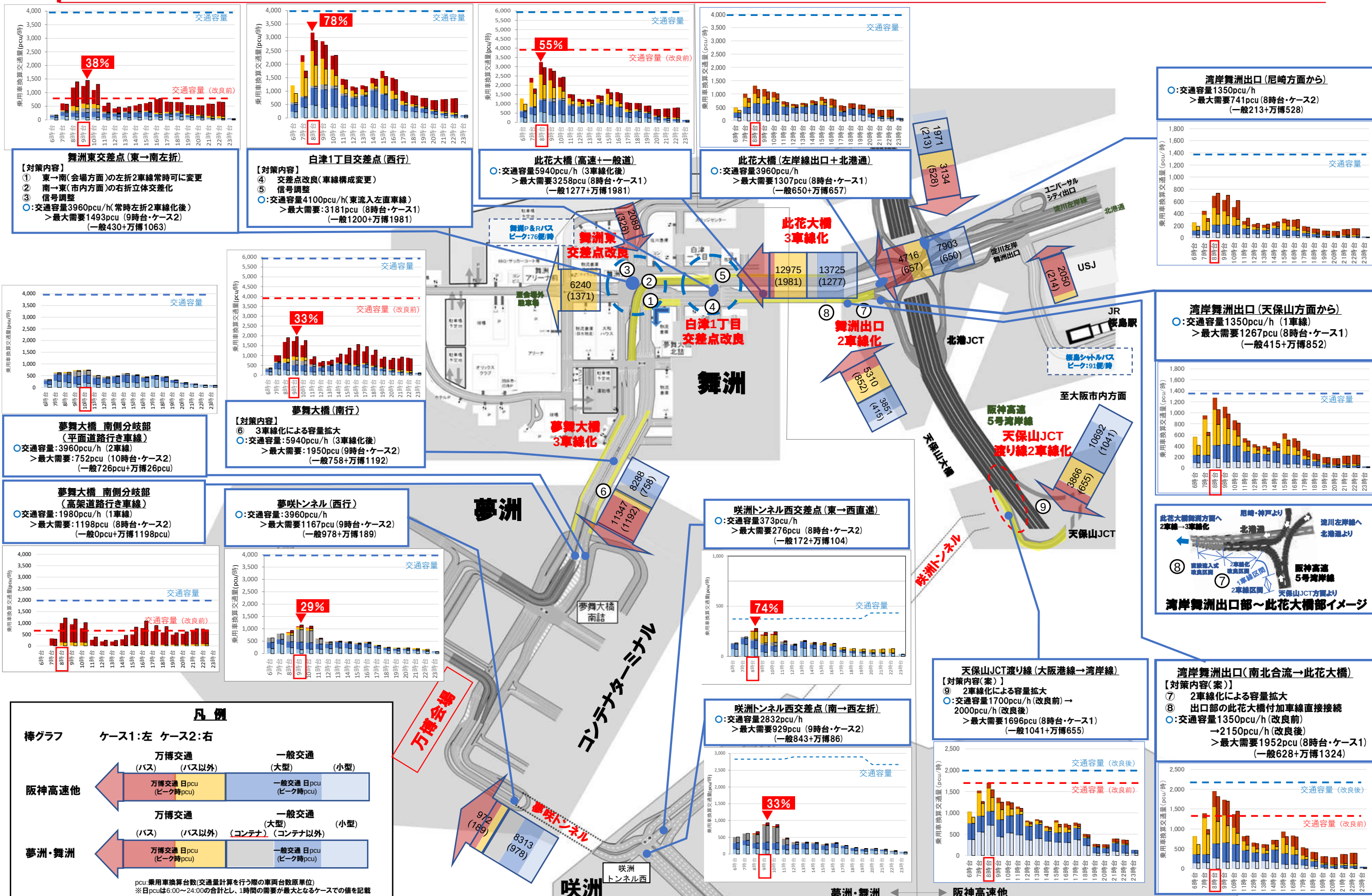


# 天保山JCT～会場周辺における交通影響

(土曜・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

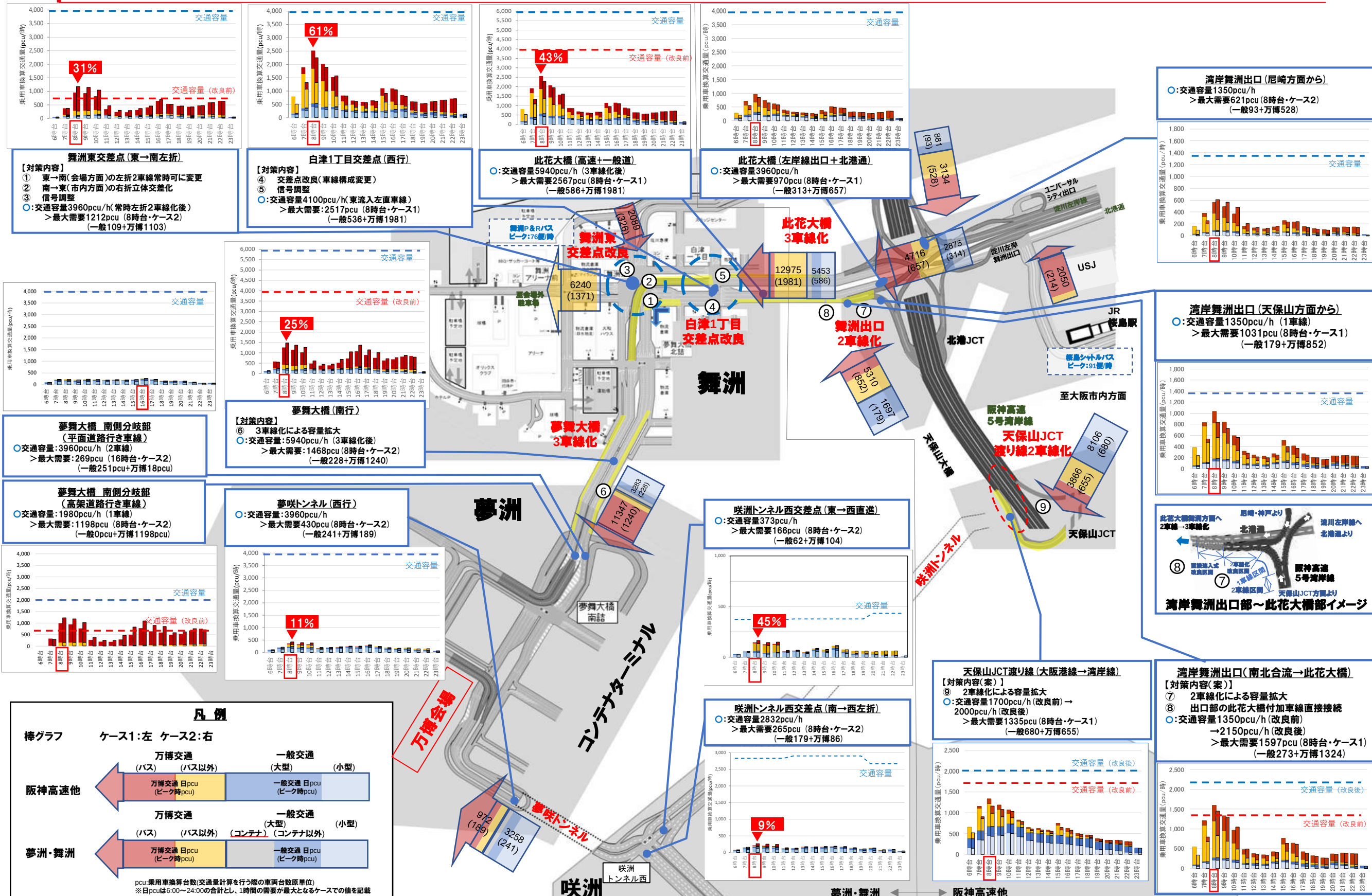


# 天保山JCT～会場周辺における交通影響

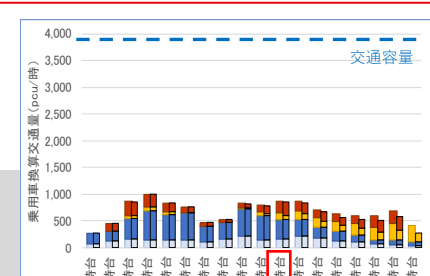
(休日・来場方向)

ケース1 団体バス:300台 舞洲自家用車:6,240台

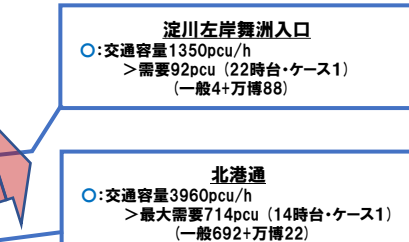
ケース2 団体バス:1,000台 舞洲自家用車:3,450台



(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



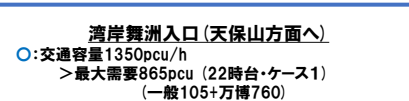
此花大橋(高速+一般道)  
 ○:交通容量5940pcu/h(3車線化後)  
 >最大需要2197pcu(16台・ケース2)  
 (一般1084+万博1113)



**湾岸舞洲入口(尼崎方面へ)**  
 ○:交通容量1350pcu/h  
 >最大需要546pcu(16台時・ケース2)  
 (一般189+万博357)

Figure 1: Maximum daily traffic volume (pcu/h) for various bus routes. The chart shows that the traffic volume for most routes is below the traffic capacity limit of approximately 1,350 pcu/h. The 68th route is highlighted with a red box.

| Route      | Maximum Daily Traffic Volume (pcu/h) |
|------------|--------------------------------------|
| 68th route | ~100                                 |
| 7th route  | ~150                                 |
| 8th route  | ~250                                 |
| 9th route  | ~350                                 |
| 10th route | ~350                                 |
| 11th route | ~250                                 |
| 12th route | ~150                                 |
| 13th route | ~150                                 |
| 4th route  | ~250                                 |
| 5th route  | ~450                                 |
| 6th route  | ~550                                 |
| 7th route  | ~550                                 |
| 8th route  | ~550                                 |
| 9th route  | ~350                                 |
| 10th route | ~350                                 |
| 11th route | ~250                                 |
| 12th route | ~350                                 |
| 13th route | ~250                                 |



**凡 例**

棒グラフ

ケース1:左 ケース2:右

阪神高速他

万博交通 一般交通

(バス) (バス以外) (大型) (小型)

万博交通 日pcu (ピーク時pcu) 一般交通 日pcu (ピーク時pcu)

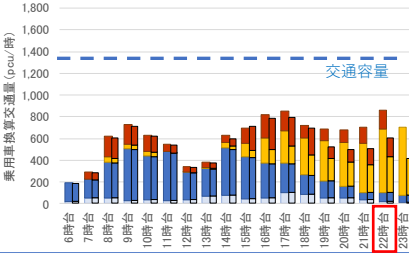
夢洲・舞洲

万博交通 一般交通

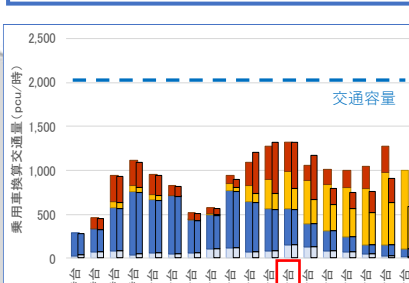
(バス) (バス以外) (コンテナ) (コンテナ以外)

万博交通 日pcu (ピーク時pcu) 一般交通 日pcu (ピーク時pcu)

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



○交通容量2000pcu/h  
>最大需要1352pcu(17時台・ケース2)  
(一般562+万博790)



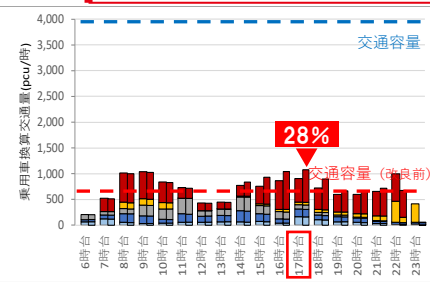
# 天保山JCT～会場周辺における交通影響

(平日・退場方向)

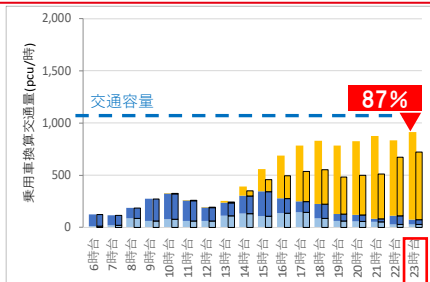
ケース1 団体バス:300台 舞洲自家用車:6,240台

ケース2 団体バス:1,000台 舞洲自家用車:3,450台

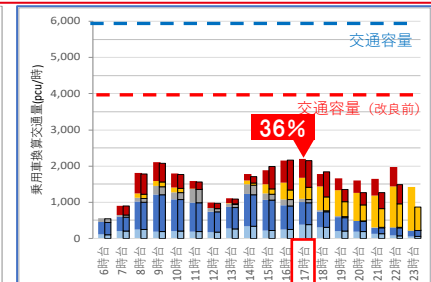
調整後  
(経路誘導で調整)



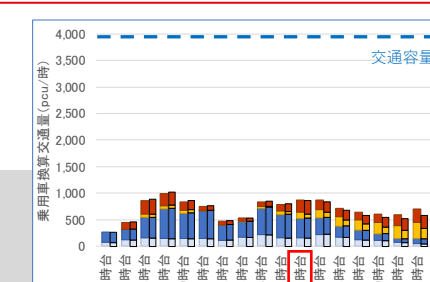
**舞洲東交差点(南→東右折)**  
【対策内容】  
① 東→南(会場方面)の左折2車線常時に変更  
② 南→東(市内方面)の右折立体交差化  
③ 信号調整  
○:交通容量3960pcu/h(右折高架後)  
>最大需要1095pcu/h(17時台・ケース2)  
(一般396+万博699)



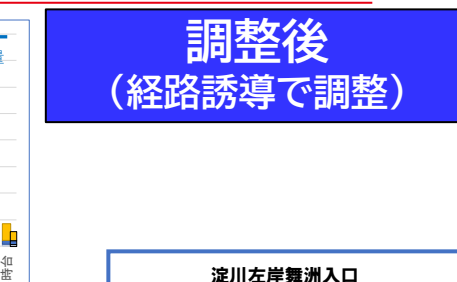
**白津一丁目交差点(平面・東行)**  
【対策内容】  
④ 西側高架取付に伴う交差点改良  
○:交通容量1051pcu/h  
>最大需要912pcu/h(23時台・ケース1)  
(一般74+万博838)



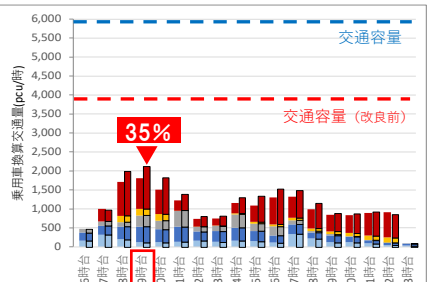
**此花大橋(高速+一般道)**  
○:交通容量5940pcu/h(3車線化後)  
>最大需要2138pcu/h(17時台・ケース1)  
(一般1095+万博1043)



**此花大橋(左岸線入口+北港通)**  
○:交通容量3960pcu/h  
>需要871pcu/h(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/h(22時台・ケース1)  
(一般4+万博88)

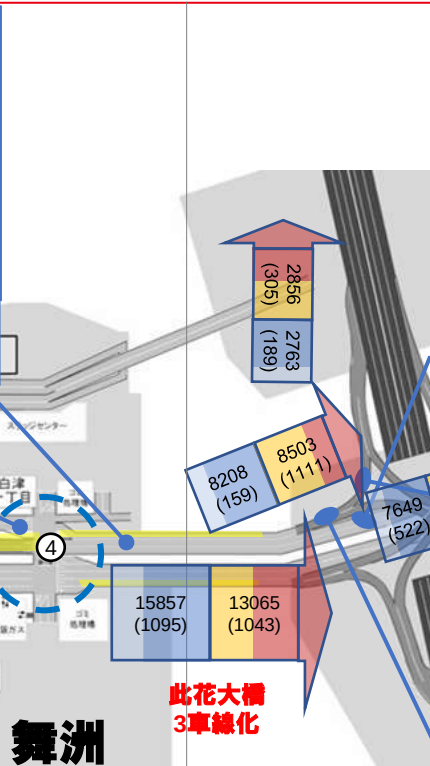


**夢舞大橋(北行)**  
【対策】3車線化による容量拡大  
○:交通容量5940pcu/h(3車線化後)  
>最大需要2099pcu/h(9時台・ケース2)  
(一般828+万博1271)

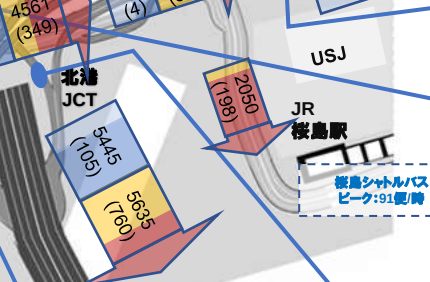
※ケース1の22・23時台は舞洲万博P&R駐車場の退場車両の3割を夢舞大橋北詰交差点経由に誘導するものとして算出



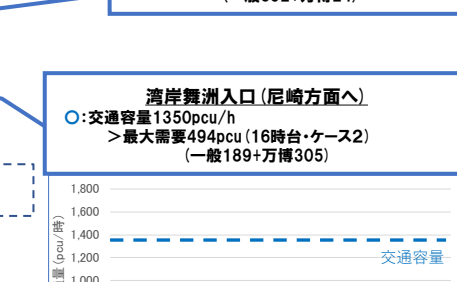
**夢舞大橋(東行)**  
○:交通容量:3960pcu/h  
>最大需要1821pcu/h(14時台・ケース2)  
(一般1766+万博55)



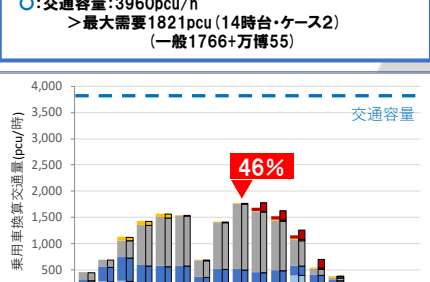
**咲洲トンネル西交差点(西→東直進)**  
○:交通容量2000pcu/h  
>最大需要2922pcu/h(16時台・ケース2)  
(一般206+万博86)



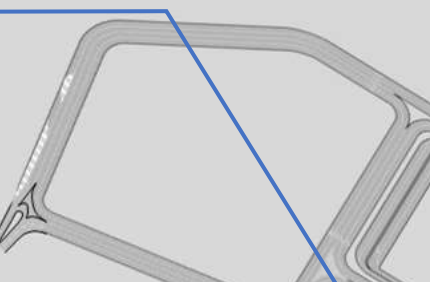
**湾岸舞洲入口(尼崎方面へ)**  
○:交通容量1350pcu/h  
>最大需要494pcu/h(16時台・ケース2)  
(一般189+万博305)



**湾岸舞洲入口(天保山方面へ)**  
○:交通容量1350pcu/h  
>最大需要865pcu/h(22時台・ケース1)  
(一般105+万博760)



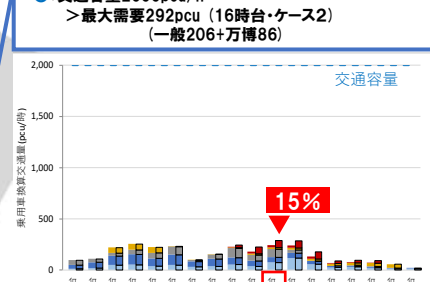
**咲洲トンネル西交差点(西→南右折)**  
○:交通容量1600pcu/h  
>最大需要1574pcu/h(14時台・ケース2)  
(一般1550+万博24)



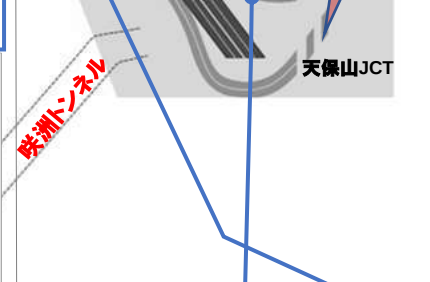
**天保山JCT渡り線(湾岸線→大阪港線)**  
○:交通容量1700pcu/h  
>最大需要1443pcu/h(16時台・ケース1)  
(一般1142+万博301)



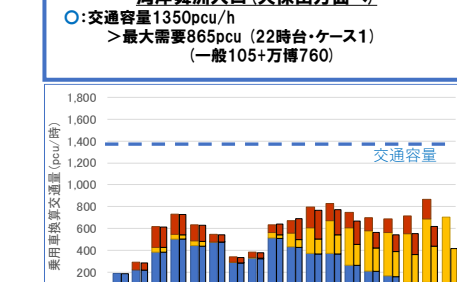
**湾岸舞洲入口(料金所)**  
○:交通容量2000pcu/h  
>最大需要1270pcu/h(22時台・ケース1)  
(一般159+万博1111)



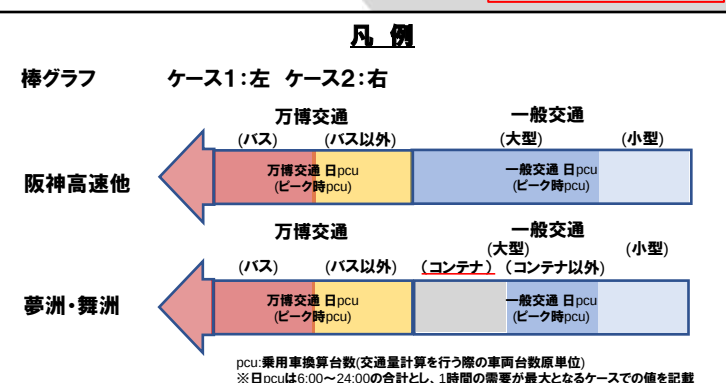
**湾岸舞洲入口(天保山方面へ)**  
○:交通容量1350pcu/h  
>最大需要865pcu/h(22時台・ケース1)  
(一般105+万博760)



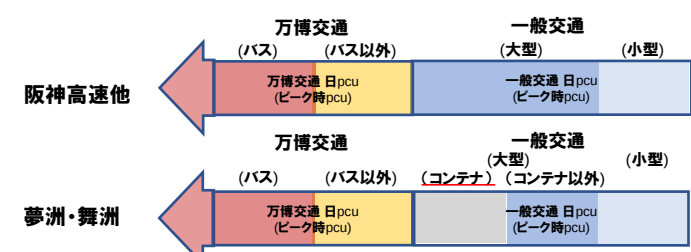
**湾岸舞洲入口(天保山方面へ)**  
○:交通容量1350pcu/h  
>最大需要865pcu/h(22時台・ケース1)  
(一般105+万博760)



**湾岸舞洲入口(天保山方面へ)**  
○:交通容量1350pcu/h  
>最大需要865pcu/h(22時台・ケース1)  
(一般105+万博760)



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

(土曜・退場方向)

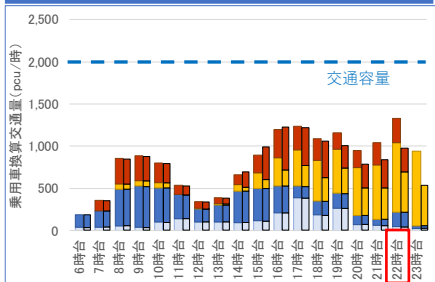
ケース1 団体バス:300台 舞洲自家用車:6,240台

ケース2 団体バス:1,000台 舞洲自家用車:3,450台

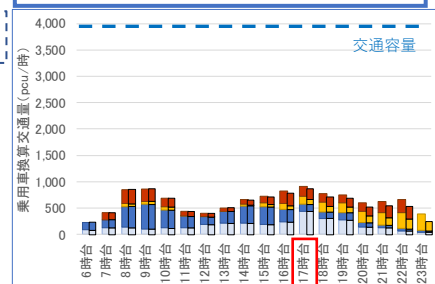
調整後  
(経路誘導で調整)

湾岸舞洲入口(料金所)

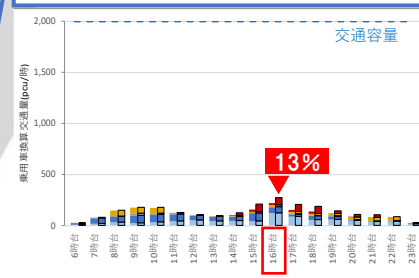
○:交通容量2000pcu/h  
>最大需要1327pcu(22時台・ケース1)  
(一般216+万博1111)



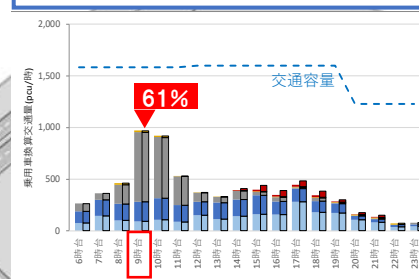
此花大橋(左岸線入口+北港通)  
○:交通容量3960pcu/h  
>需要909pcu(17時台・ケース1)  
(一般572+万博337)



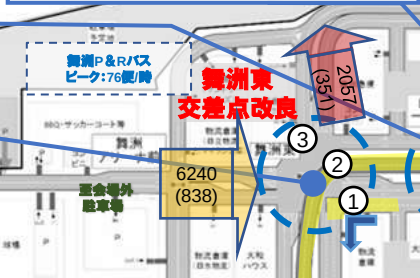
咲洲トンネル西交差点(西→東直進)  
○:交通容量2000pcu/h  
>最大需要269pcu(16時台・ケース2)  
(一般183+万博86)



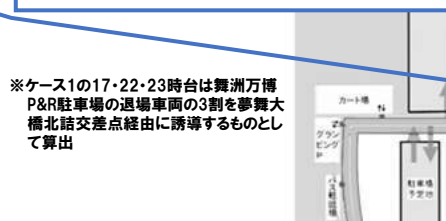
咲洲トンネル西交差点(西→南右折)  
○:交通容量1600pcu/h  
>最大需要971pcu(9時台・ケース2)  
(一般956+万博15)



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)



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)



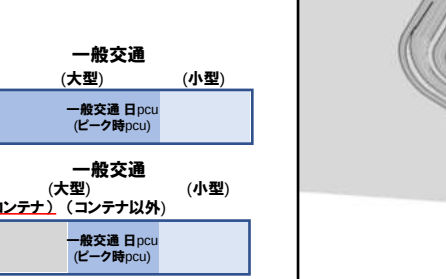
※ケース1の17・22・23時台は舞洲万博P&R駐車場の退場車両の3割を夢舞大橋北詰交差点経由に誘導するものとして算出

舞洲東交差点改良  
③ 2051 (351)  
② 6240 (838)  
① 13058 (1098)  
④ 13065 (1043)  
⑤ 7786 (720)  
⑥ 1168 (72)

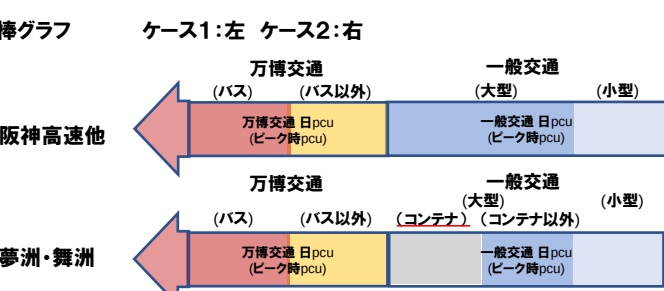
夢舞大橋(北行)  
【対策】3車線化による容量拡大  
○:交通容量5940pcu/h(3車線化後)  
>最大需要1991pcu(9時台・ケース2)  
(一般720+万博1271)



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

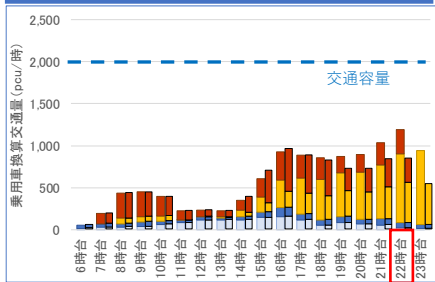
(休日・退場方向)

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

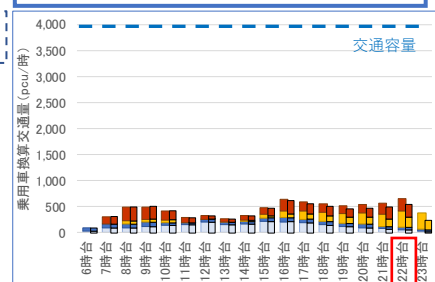
### 湾岸舞洲入口(料金所)

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



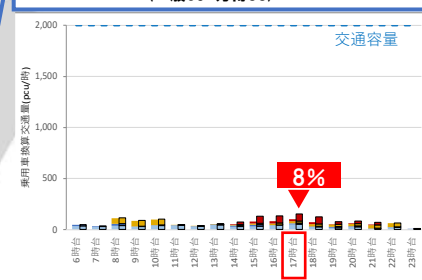
### 此花大橋(左岸線入口+北港通)

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



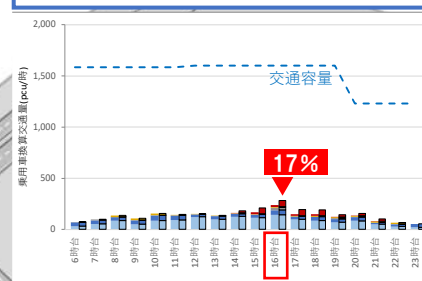
### 咲洲トンネル西交差点(西→東直進)

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



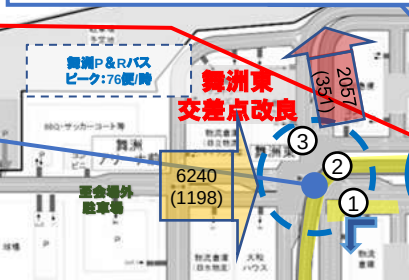
### 咲洲トンネル西交差点(西→南右折)

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



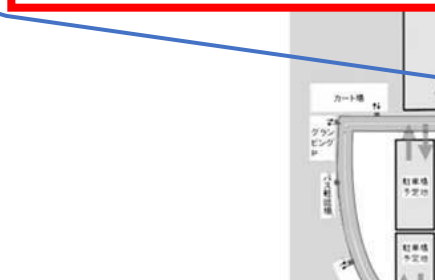
### 此花大橋(高速+一般道)

○: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)



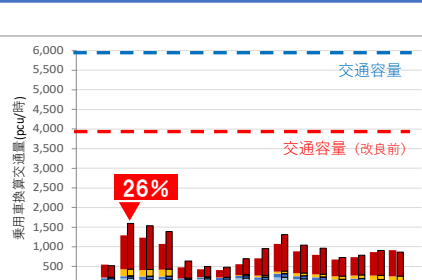
### 白津一丁目交差点(平面・東行)

【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)



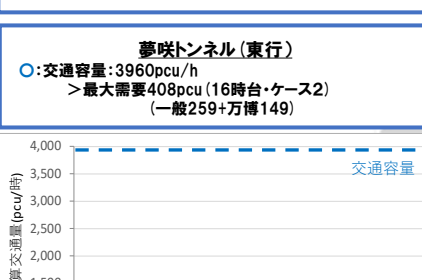
### 舞洲東交差点(南→東右折)

【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)



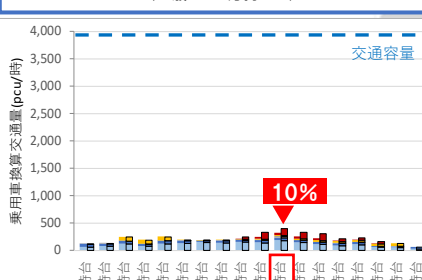
### 夢舞大橋(北行)

【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)



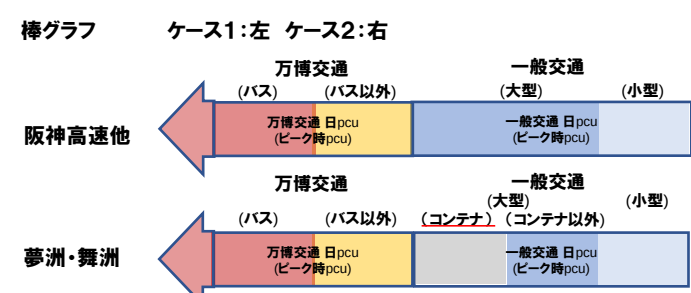
### 夢咲トンネル(東行)

○: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



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

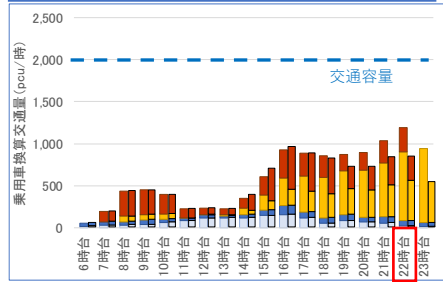
(休日・退場方向)

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)

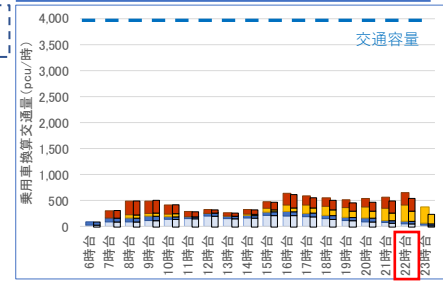
湾岸舞洲入口(料金所)

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



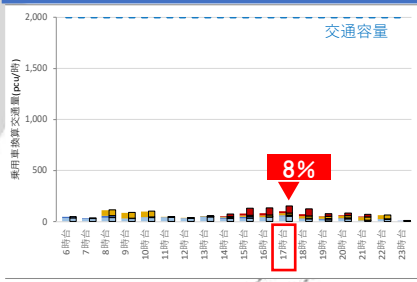
此花大橋(左岸線入口+北港通)

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



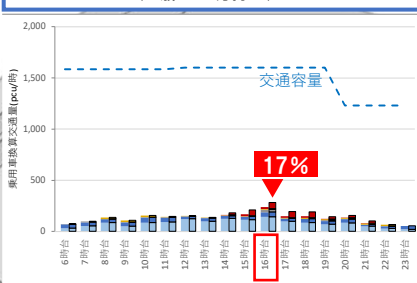
咲洲トンネル西交差点(西→東直進)

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



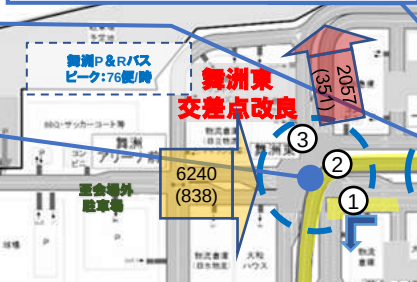
咲洲トンネル西交差点(西→南右折)

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



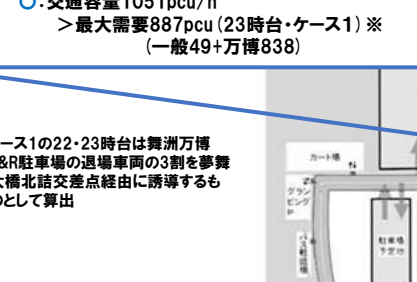
此花大橋(高速+一般道)

○: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)

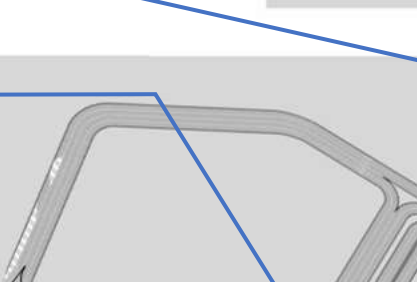
○:交通容量1051pcu/h  
>最大需要887pcu(23時台・ケース1)  
(一般49+万博838)



※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

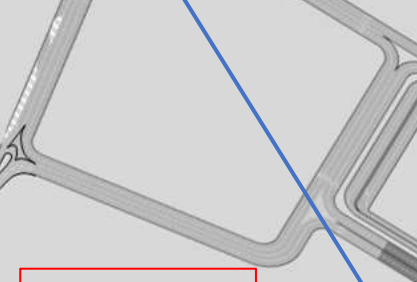
夢舞大橋(北行)

○: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)



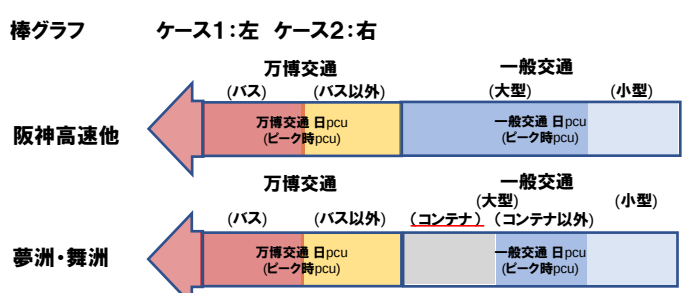
夢咲トンネル(東行)

○: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



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

# 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）

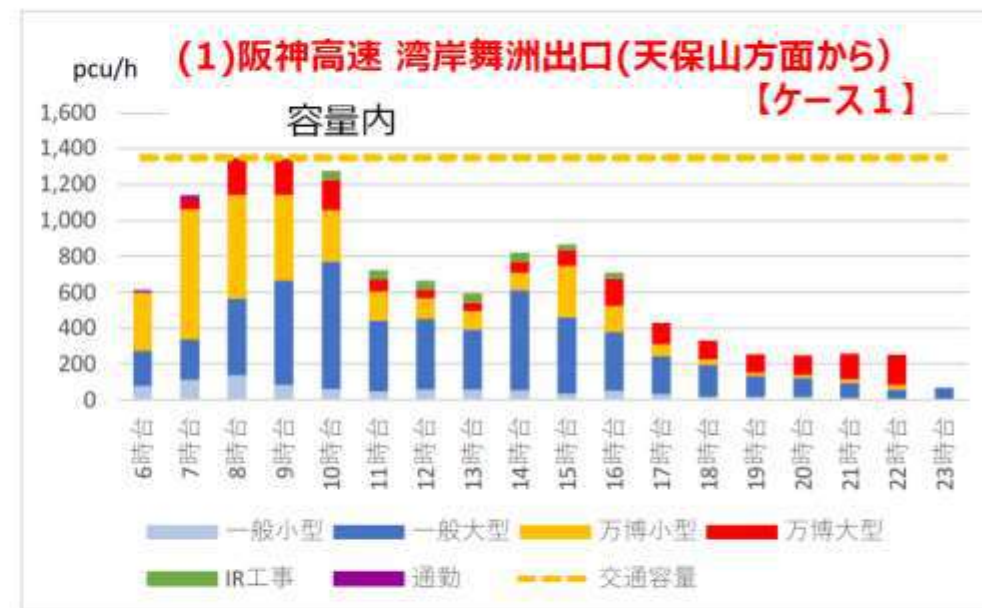


単位: pcu

|     | 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

# 夢洲のコンテナ物流の取扱い －万博工事期間中及び開催期間中の物流交通対策(案)－

今後、増加が見込まれる物流車両と万博関連車両（工事車両含む）の輻輳が懸念されることから、夢洲における交通円滑化に向けた物流交通対策を実施する。



※④ターミナルゲート時間延長、⑤咲洲ヘシフトは、工事期間中及び万博開催期間中において、不測の事態が生じた場合に実施できるよう港湾関係者と調整中

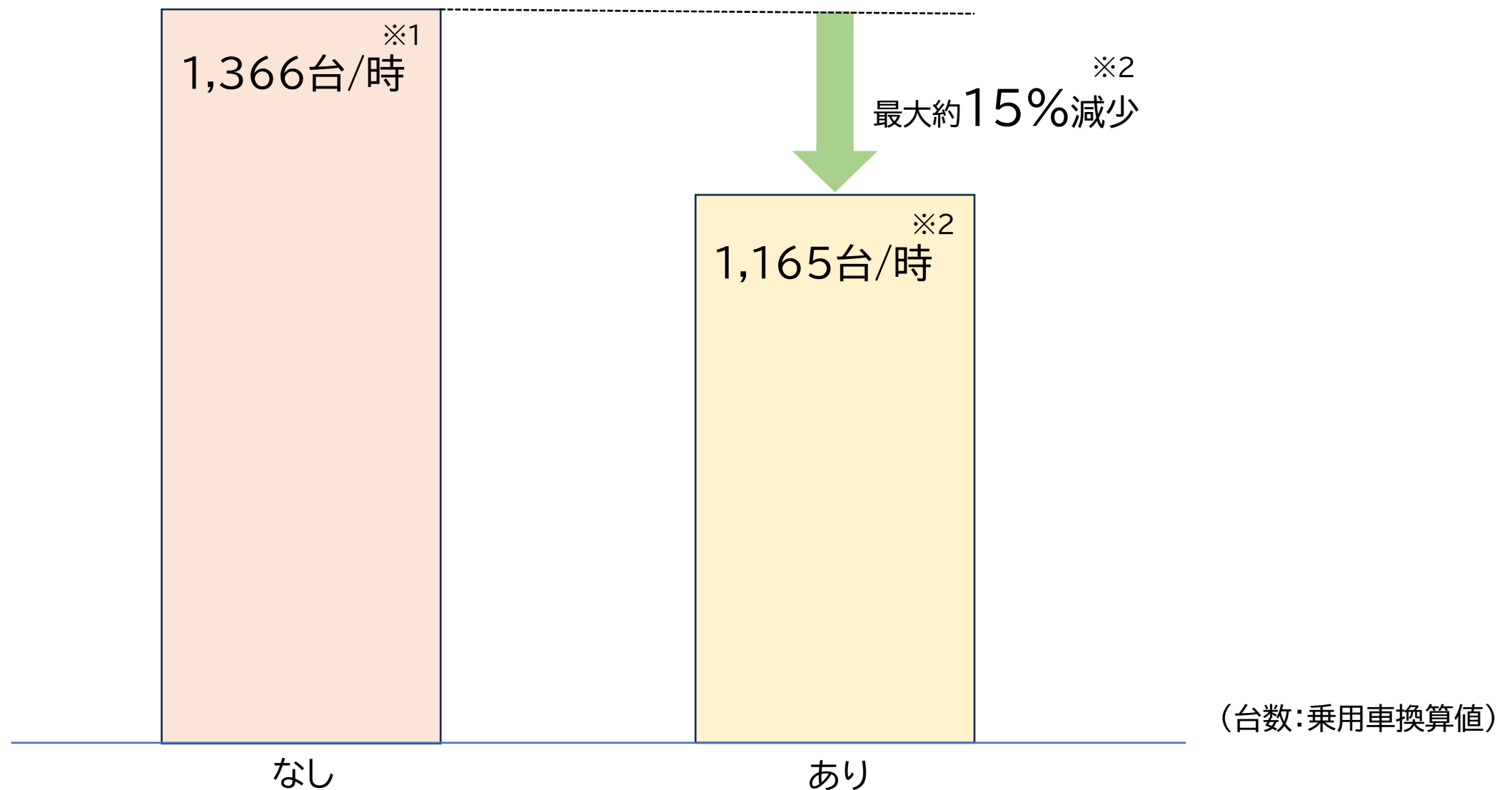
※第5回夢洲万博関連事業等推進連絡会議資料より  
(一部、時点更新含む)

(写真はイメージ)



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>

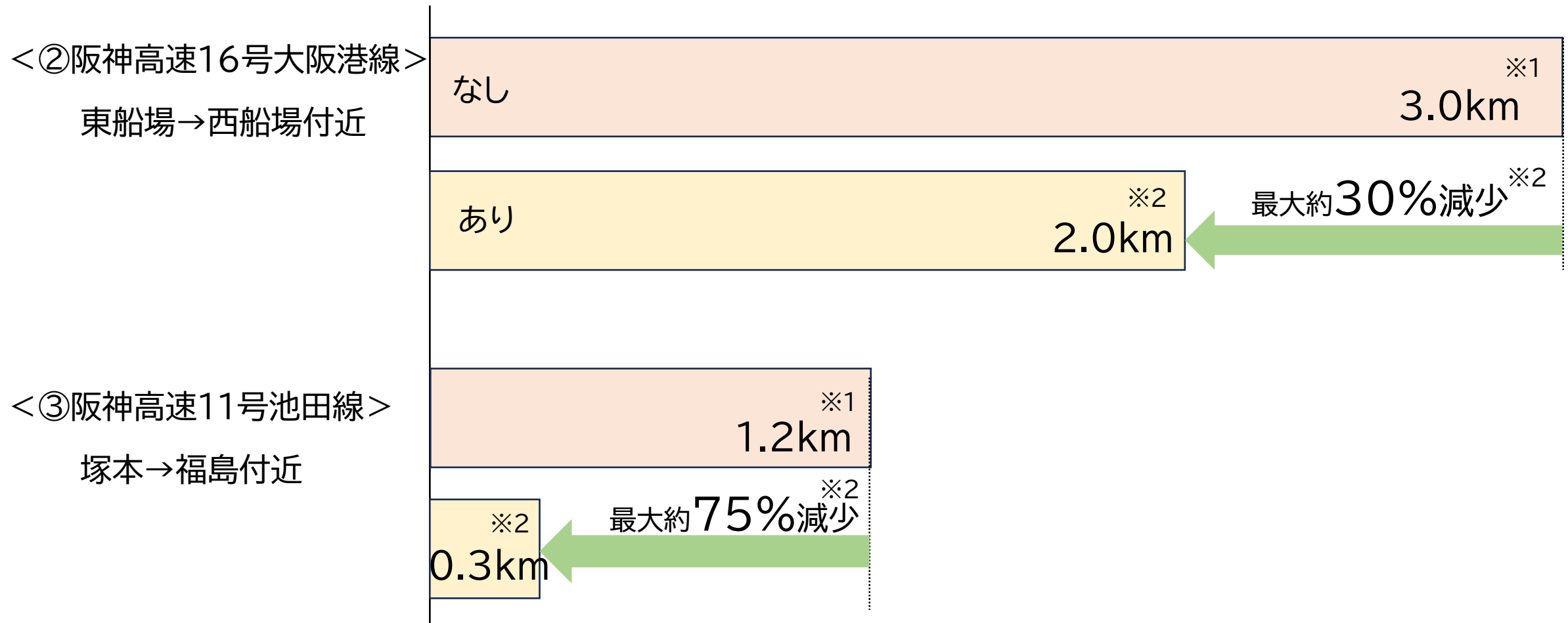


※1: 繁忙期(10月)、平日、ピーク時間帯(入庫9時台)

※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)

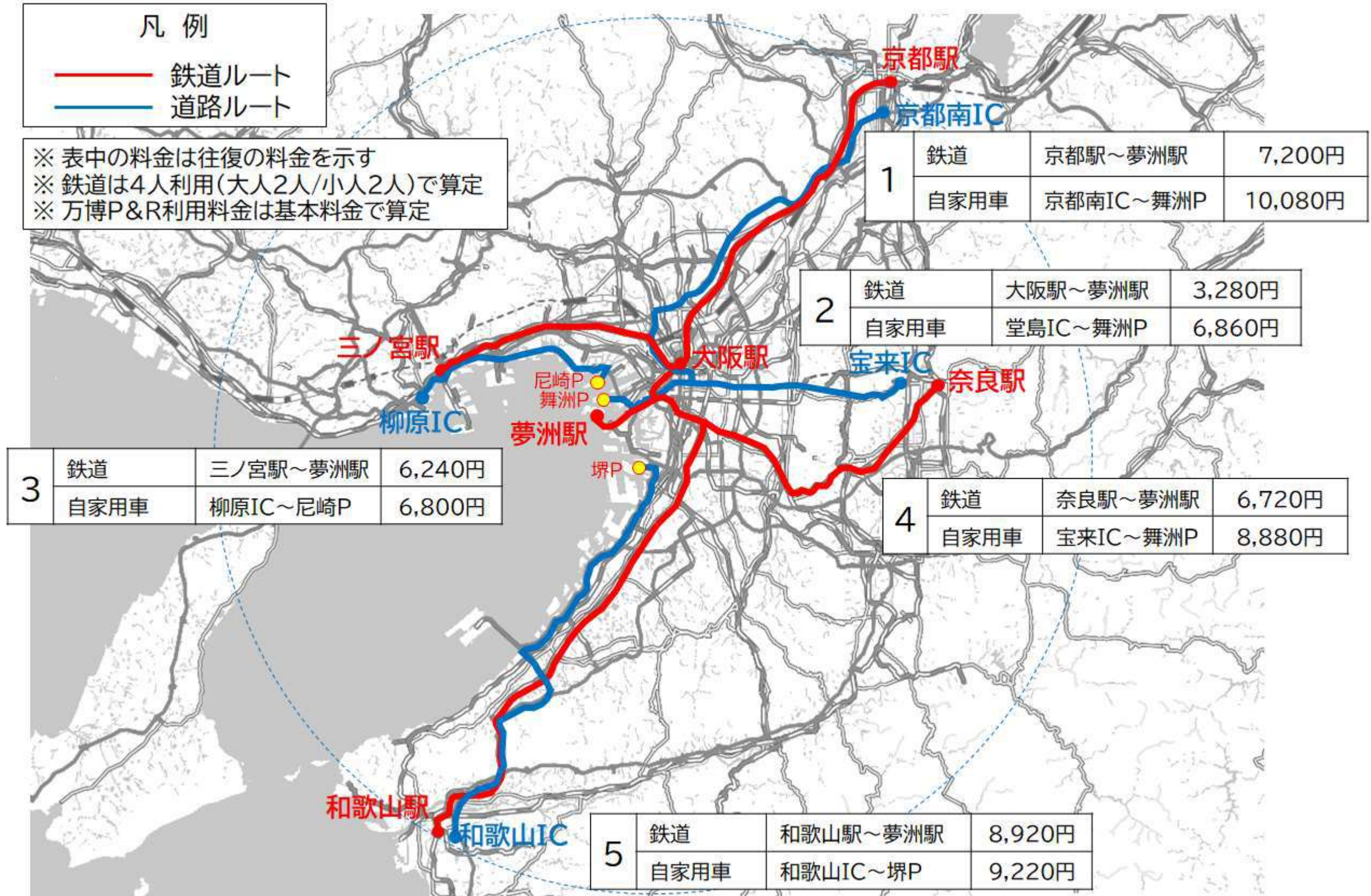
※2: 料金弾性値を一律0.4とした場合の推計値(0.3ケースでは②2.2km、③0.5km)

# 《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(国土地理院)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

□イメージパース

# 入場チケットの券種・価格

| 項目                   | 券種              |                               | 概要                                                       | 大人<br>(満 18 歳以上)                     | 中人<br>(満 12-17 歳) | 小人<br>(満 4-11 歳) |               |
|----------------------|-----------------|-------------------------------|----------------------------------------------------------|--------------------------------------|-------------------|------------------|---------------|
| 前売<br>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<br>(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<br>(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<br>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<br>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<br>1 回入場可                                 | 3,700 円                              | 2,000 円           | 1,000 円          |               |
| 前売・会期<br>中販売チケ<br>ット | 特別割引券           |                               | 障がい者手帳等をお持ちの方およ<br>び同伴者 1 名が購入可能で、会期<br>中いつでも 1 人 1 回入場可 | 3,700 円                              | 2,000 円           | 1,000 円          |               |
|                      | 複数回<br>入場<br>パス | 夏パス                           | 7/19 から 8/31 まで 11 時以降何<br>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<br>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<br>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<br>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<br>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<br>に 1 回同時入場可 | —                 | 2,400 円          | 1,000 円       |

# 駅シャトルバスの輸送量と運賃

駅シャトルバスの輸送量等(※ピーク時1日あたり)

| 発着地        | 連絡窓口会社      | 便数(往路) | 輸送人数   | 運賃   |
|------------|-------------|--------|--------|------|
| 桜島         | 西日本ジェイアールバス | 322    | 18,600 | 350円 |
| 新大阪        | 阪急バス        | 14     | 630    | —    |
| 大阪(北:うめきた) | 西日本ジェイアールバス | 5      | 220    | —    |
| 大阪(南:マルビル) | 京阪バス        | 19     | 760    | —    |
| 中之島        | 京阪バス        | 20     | 800    | —    |
| 尼崎         | 阪神バス        | 4      | 180    | —    |
| 上本町・天王寺    | 近鉄バス        | 10     | 450    | —    |
| 難波         | 南海バス        | 15     | 600    | —    |
| 堺・堺東       | 南海バス        | 9      | 360    | —    |
| 合計         |             | 418    | 22,600 | —    |

※大阪(北)、尼崎、上本町、天王寺は45人で計上

# 万博P & R利用料金表(車種・施設別)①

## ◇一般の利用料金

| 車種<br>(料金区分) | 施設                | 利用料金<br>(円)       | 基本料金<br>(円)          | 変動料金(円) |     |         |                     | 高速道路 ※1<br>インセンティブ(円) |
|--------------|-------------------|-------------------|----------------------|---------|-----|---------|---------------------|-----------------------|
|              |                   |                   |                      | 日       |     |         | 混雑時間帯               | 阪高中心部<br>迂回           |
|              |                   |                   |                      | 繁忙期     | 通常期 | 閑散期     | 8～10時台              |                       |
| 自家用車         | 舞洲                | 4,500 ～<br>6,500  | 5,500                |         |     |         |                     | ▲ 500                 |
|              | 尼崎                | 4,500 ～<br>6,000  | 5,000                | 500     | 0   | ▲ 500   | 500 <sup>※2</sup>   | —                     |
|              | 堺                 | 4,000 ～<br>6,000  |                      |         |     |         |                     | ▲ 500                 |
| 自動二輪車        | 舞洲                | 1,800～<br>2,400   | 2,000                | 200     | 0   | ▲ 200   | 200 <sup>※2</sup>   | —                     |
| 自転車          | 夢洲                | 500               | 500                  | —       | —   | —       | —                   | —                     |
| バス           | 舞洲                | 9,000 ～<br>13,000 | 11,000 <sup>※3</sup> | 1,000   | 0   | ▲ 1,000 | 1,000 <sup>※4</sup> | ▲ 1,000               |
|              | 夢洲第2交通ターミナル(乗降のみ) | 1,500             | 1,500                | —       | —   | —       | —                   | —                     |

※1 自家用車・バスの利用料金について、阪高指定出口を利用しない場合は、上記に一律1,000円(バスは2,000円)を加算した料金を予約時に徴収します(自動二輪車・自転車・バスにおける夢洲第2交通ターミナル(乗降のみ)は 除きます)。

※2 自家用車・自動二輪車の混雑時間帯の利用は、万博P & R駐車場の入庫予約時間で判定します。

※3 バスの舞洲待機場の基本料金は、待機場利用 + 降車場1回 + 乗車場1回を予約した場合の料金です。

※4 バスの舞洲待機場の混雑時間帯の利用は、夢洲第2交通ターミナルの入庫予約時間で判定します。

万博P & R利用料金表(車種・施設別)②



◇障がい者等の利用料金

| 車種<br>(料金区分) | 施設       | 利用料金<br>(円)      | 基本料金<br>(円) | 変動料金(円) |     |       |           | 高速道路 ※5<br>インセンティブ(円) |
|--------------|----------|------------------|-------------|---------|-----|-------|-----------|-----------------------|
|              |          |                  |             | 日       |     |       | 混雑時間帯     | 阪高中心部<br>迂回           |
|              |          |                  |             | 繁忙期     | 通常期 | 閑散期   | 8～10時台    |                       |
| 自家用車         | 夢洲       | 2,250 ～<br>3,250 | 2,750       | 250     | 0   | ▲ 250 | ※6<br>250 | ▲ 250                 |
| バス           | 舞洲       | 4,500 ～<br>6,500 | ※7<br>5,500 | 500     | 0   | ▲ 500 | ※8<br>500 | ▲ 500                 |
|              | 夢洲(乗降のみ) | 750              | 750         | —       | —   | —     | —         | —                     |

- ※5 阪高指定出口を利用しない場合においても、加算料金は徴収しません。
- ※6 自家用車の混雑時間帯の利用は、夢洲障がい者用駐車場の入庫予約時間で判定します。
- ※7 バスの舞洲待機場の基本料金は、待機場利用＋降車場1回＋乗車場1回を予約した場合の料金です。
- ※8 バスの舞洲待機場の混雑時間帯利用は、夢洲障がい者用駐車場内乗降場の入庫予約時間で判定します。

# 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着桟あたり） |         |   |        |             |        |        |              |
|-----------------|---------|---|--------|-------------|--------|--------|--------------|
| 船舶種別            | 利用料金(円) |   |        | 基本料金<br>(円) | 時間帯(円) |        | 多頻度<br>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<br>(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

□イメージパース

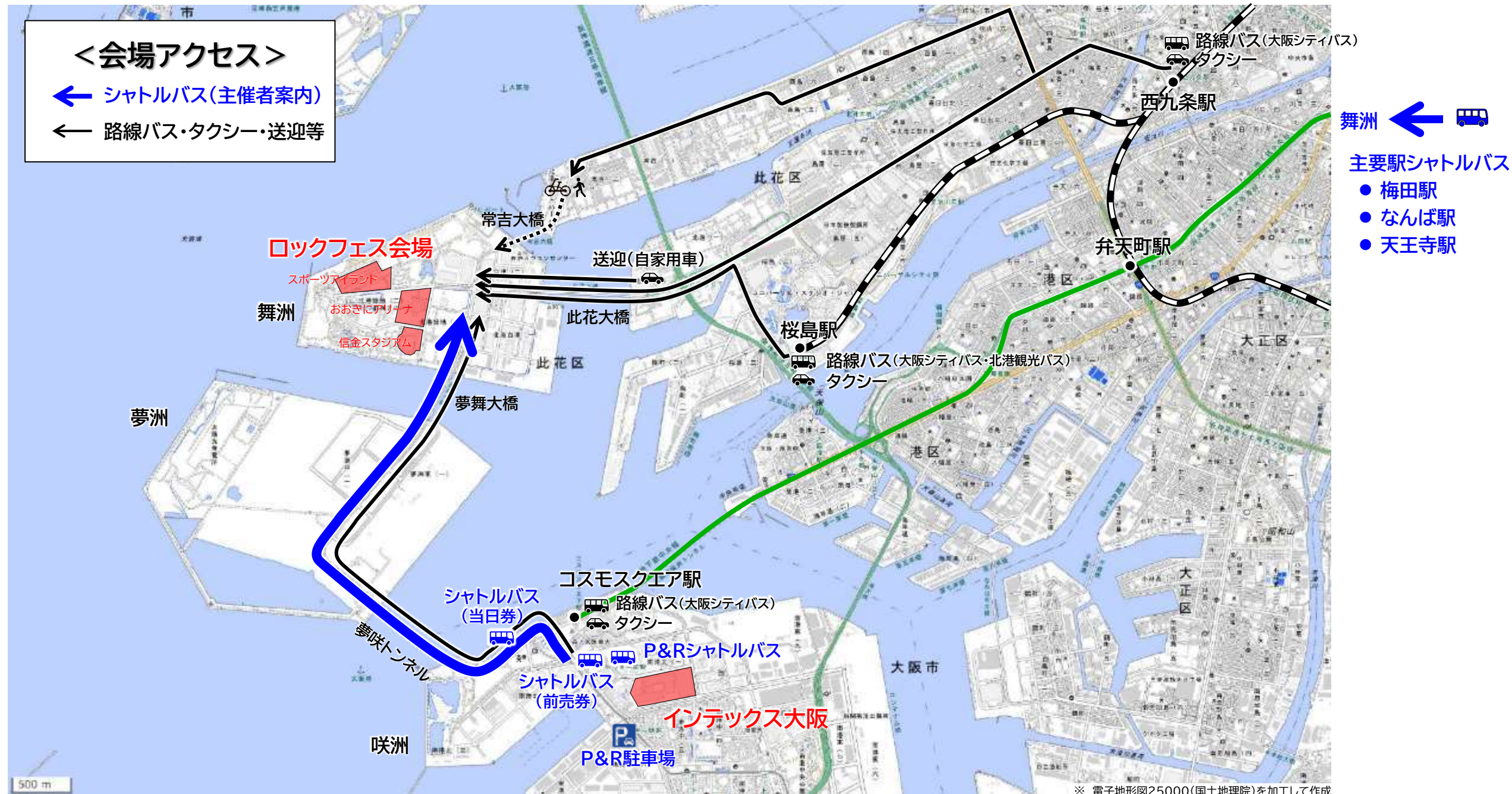
# 舞洲大規模イベント開催時における道路交通等状況(概要)

## 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

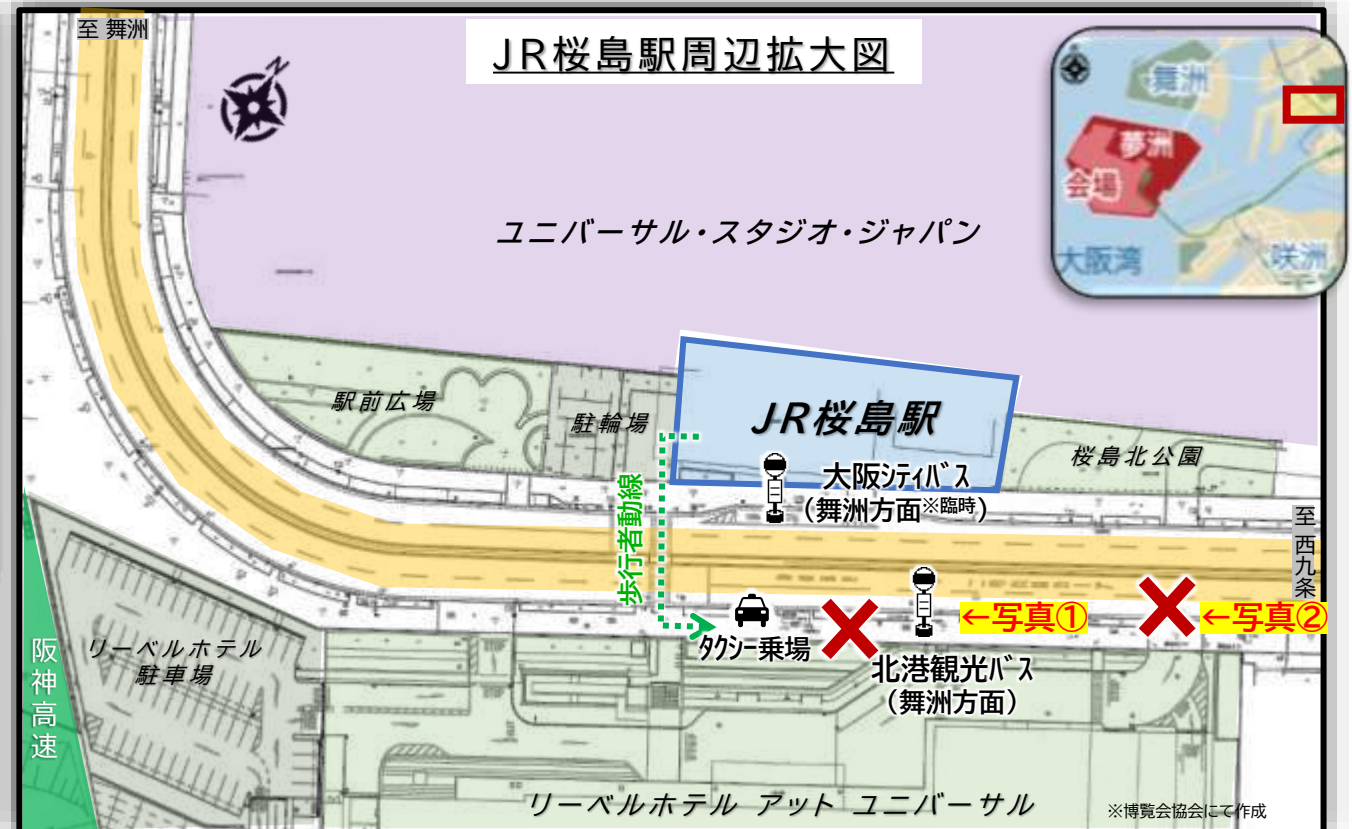


🕒 9:00頃 📍 JR桜島駅バス停周辺  
**最大約300人のバス待機列**  
・ホテル前の歩道に約100m滞留  
⇒**歩行者の通行を阻害**

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**

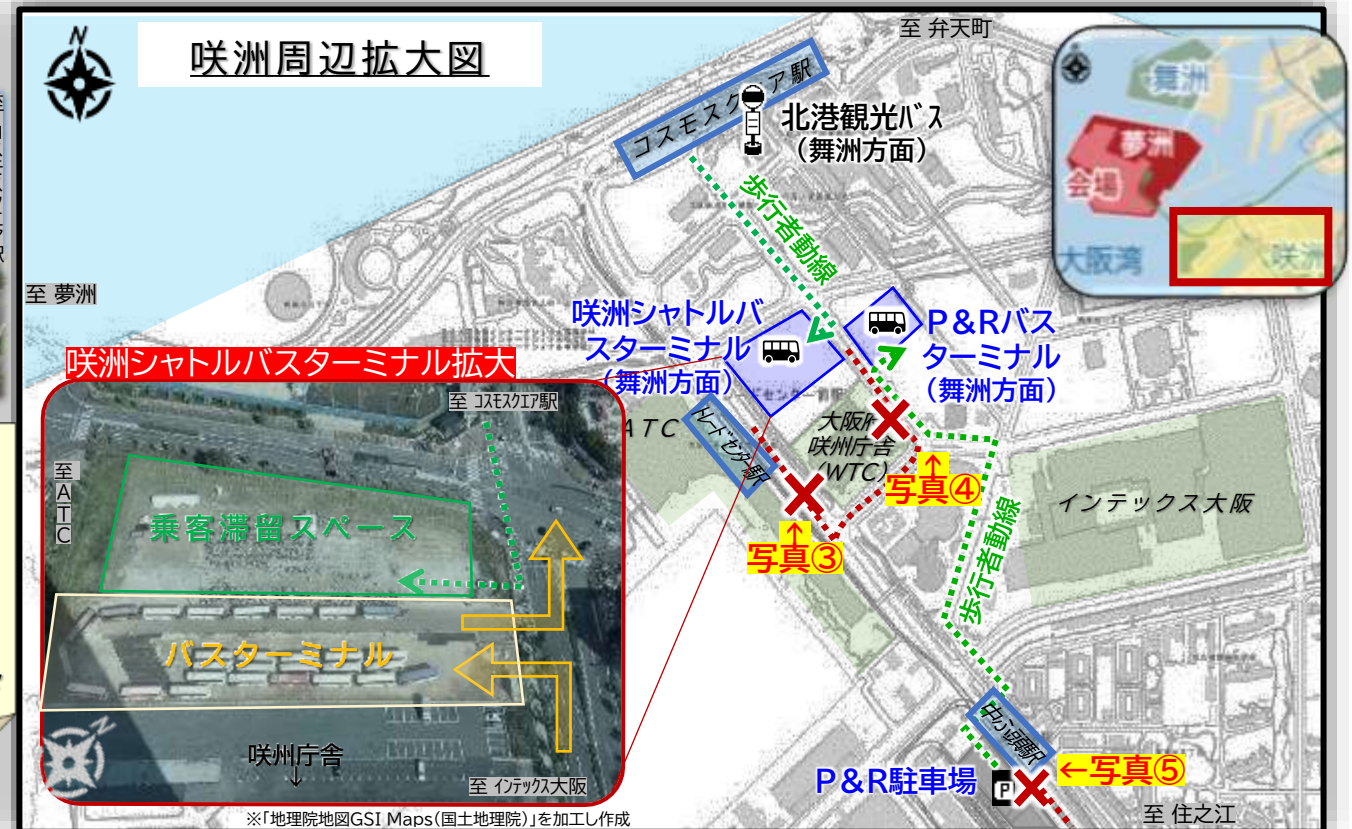
写真④



写真⑤

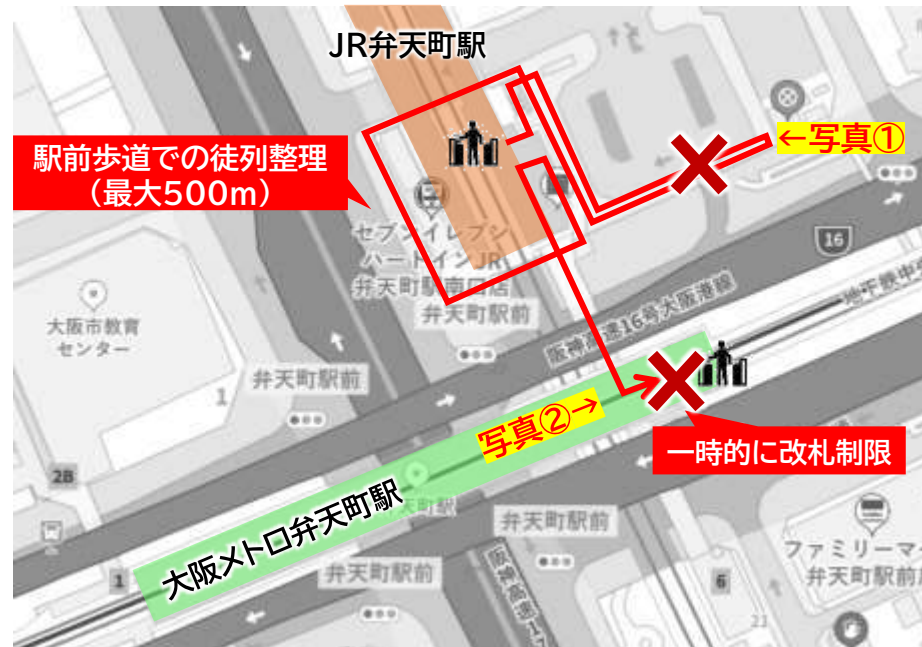


🕒 8:30頃 📍 P&R駐車場周辺道路  
**入庫待ちの渋滞**  
・約600mの待機列発生  
⇒**一般車の通行を阻害**



# 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 📍 西九条駅前タクシー乗場  
**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

# 舞洲大規模イベント開催時における道路交通等状況(舞洲:退場)



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

写真①



🕒 21:00頃 📍 舞洲アリーナ前交差点付近

**シャトルバスルート上で送迎車両が駐停車**

- ・此花大橋方面に送迎車両による駐停車が多発

⇒シャトルバス及び路線バスの定時運行に支障

写真②



🕒 18:00頃 📍 中央シャトルバスターミナル

**主要イベント終了後に群衆発生**

- ・1,000人越えの群衆が瞬間的に発生

⇒雑踏対策が必要

写真③



🕒 21:00頃 📍 舞洲アリーナ前交差点付近

**北バスターミナルへ送迎車の誤侵入**

- ・送迎車両が多数誤侵入

⇒シャトルバスの定時運行に支障

写真④



🕒 17:30頃 📍 舞洲アリーナ前交差点付近

**バスルート上で客探しタクシーが多数周回**

- ・退場者を探すタクシーが多数周回

⇒シャトルバスの定時運行に支障

写真⑤



🕒 18:00頃 📍 バス停(舞洲中央)

**路線バス停に約200人のバス待機列**

- ・歩道に約100mの待機列が滞留

⇒歩行者の通を行阻害

# 目次

---

□本編

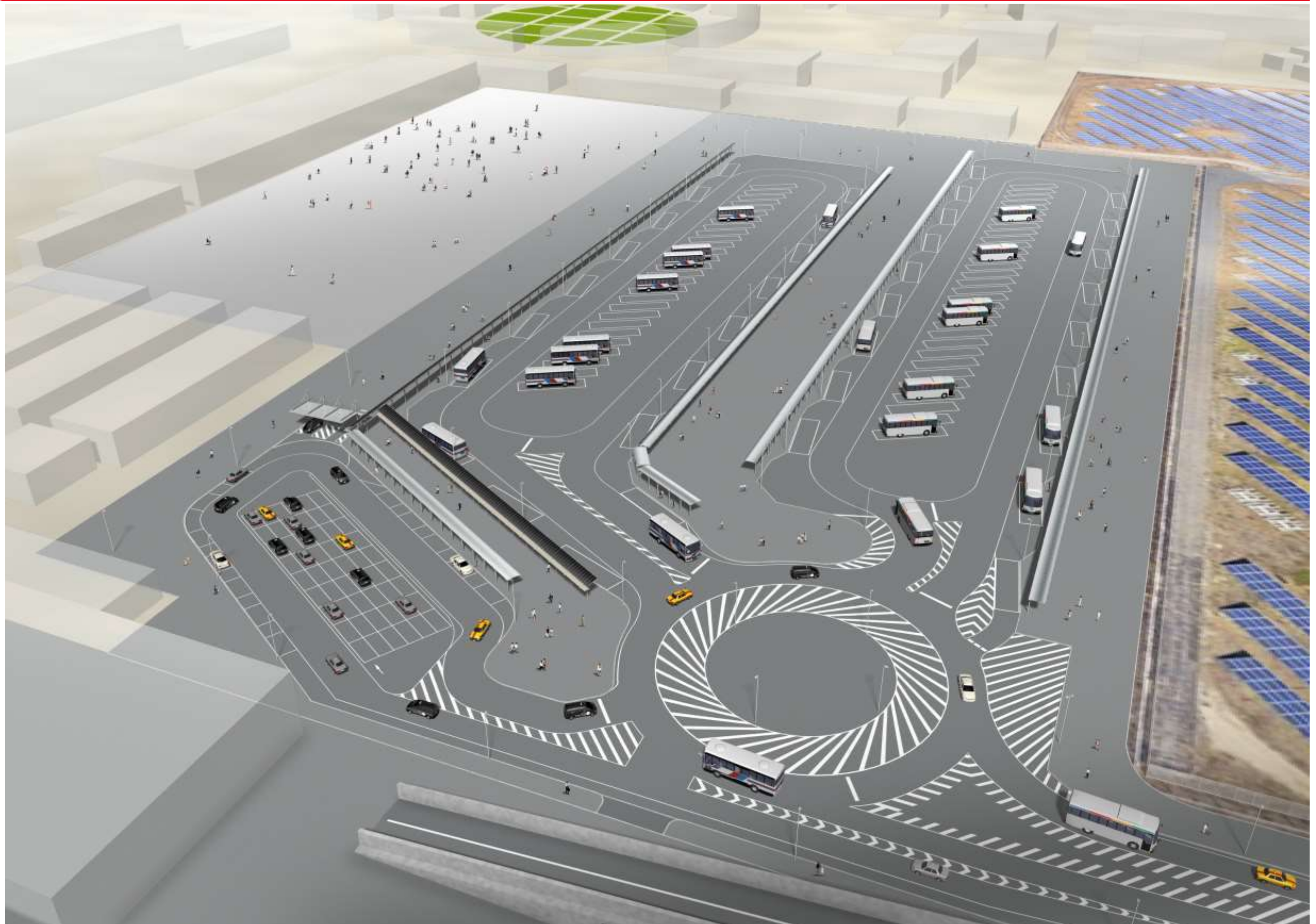
□基礎データ

□各種料金表

□混雑事例

■イメージパース

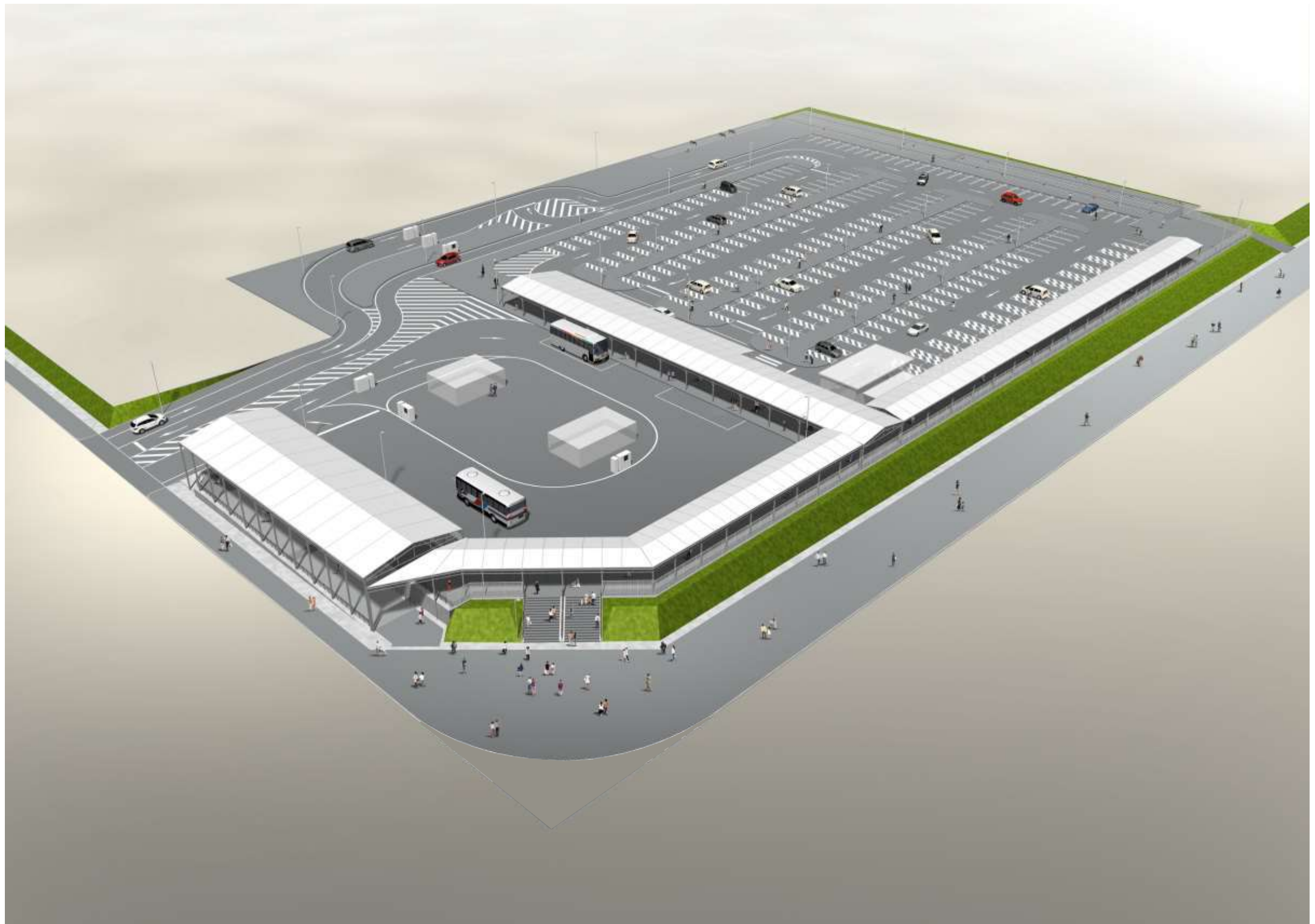
# 夢洲第1交通ターミナル イメージパース



# 夢洲第2交通ターミナル イメージパース



# 夢洲障がい者用駐車場 イメージパース



# 桜島駅シャトルバスターミナル イメージパース



# 舞洲万博P&R駐車場A(西) イメージパース



# 舞洲万博P&R駐車場A(中央) イメージパース



# 舞洲万博P&R駐車場A(東) イメージパース



# 舞洲万博P&R駐車場B イメージパース



# 舞洲万博P&R駐車場C、D イメージパース



# 舞洲万博P&R駐車場E イメージパース



# 堺万博P&R駐車場A(西) イメージパース



# 堺万博P&R駐車場A(中央) イメージパース



# 堺万博P&R駐車場A(東) イメージパース



# 堺万博P&R駐車場B イメージパース



# 尼崎万博P&R駐車場 イメージパース

