

大阪・関西万博 来場者輸送実績報告書 概要（表面）

はじめに

- 来場者輸送については、輸送混雑による大きな事故やトラブルなく184日間安全・円滑に実施
- 鉄道直結による大量輸送、入場予約と交通機関の連携、自家用車利用の抑制、TDMへの協力などにより、万博来場者の安全かつ円滑な移動と社会経済活動への影響最小化を両立

I. 来場者輸送対策協議会（来場者輸送具体方針）2024.12

- 想定来場者数（総数）の2,820万人は変更せず、チケットコントロール、入場日時予約制度の導入による需要の平準化により計画の日来場者数（ピーク時）28.5万人を22.7万人に引き下げ
- 輸送機関分担率を愛知万博をベースに各輸送手段の輸送力等を勘案し想定
- TDMの取組や万博P&R駐車場のダイナミックプライシング、桜島駅シャトルバスの事前予約者の優先乗車、MaaS等の交通サービスの連携等を実施
- 輸送対策部会を設置し、会期中の輸送を分析するとともに課題を抽出、特徴、改善内容を報告（計3回）

II. 来場実績

1. 総来場者数、日来場者数

- 184日間の開催期間に累計来場者数約2,900万人、日来場者数は最大約24.8万人、平均15.8万人

2. 会期中の日来場者数の傾向 [図1、図2]

- お盆までは想定どおりもしくはやや下回る状況、9月以降は想定を約5万人上回る日が続き、9月10日以降は閉幕日まで20万人を超える日が続いた

3. 方向別来場者内訳 [図3]

- 来場者数約2,902万人の内、国内約2,702万人（約93%）、海外約200万人（約6.9%）で国内来場者の内、近畿圏内は約1,770万人（約66%）、近畿圏外は約910万人（約34%）

III. 輸送実績

1. 各期間の実績 [図4、図5、図6]

- 機関分担率は、概ね鉄道が7割（1割多い）、駅シャトルバス等が1割、自家用車等が2割（1割少ない）※（ ）は来場者輸送具体方針との比較

2. 輸送支障が発生した主な事象

- 輸送全般において、8月13日の中央線運行トラブル等を除き、大きく社会的影響を及ぼすような支障事象の発生はなし

3. 会期中に実施した取組

- 会期中は来場者輸送の動向に応じ、機動的かつ迅速に必要な対応として、シャトルバス等のダイヤ改正（博覧会協会分）5回、運用改善8回等を実施

4. 予約制度による輸送のコントロール

- 入場予約制度、入場予約枠の運用
 - 交通機関の輸送力・実績に基づき、東ゲート（主に鉄道）と西ゲート（バス等）の予約枠を連動
 - ゲート混雑の平準化の観点から、東ゲートから西ゲートへ分散誘導
- 桜島駅シャトルバス・P&Rシャトルバスでの予約運用
 - 桜島駅シャトルバス、往路：午前中の早い時間、復路：夜間時間帯を完全予約
 - P&Rシャトルバス、往路：予約時間に応じた整列乗車、復路：Linyシステムによる予約優先乗車、輸送力に応じた駐車場予約枠設定
- 予約システムの運用
 - 駅シャトルバスと空港直行バスを、KANSAI MaaSで事前予約・一元管理
 - 万博P&R駐車場の事前予約・決済システムで、出発地入力による駐車場分散や、乗車人数入力によるP&Rシャトルバスの輸送力に対応した駐車場予約枠数を設定
 - ETCを活用した高速道路利用割引による経路誘導

5. 働きかけTDM

- チラシやCM等の広報やTDMパートナー（3,684事業所）への情報提供等により、一般交通需要の大きい平日を中心に、時差出勤等を促進
- 中央線の混雑率：6月～9月は目標120%を下回り、10月の最混雑期には120%を超過したが、大きな混雑はなし
- 道路交通：阪神高速道路全線の利用台数に大きな変化はみられず、会場周辺の道路は、万博開催前と比べ交通量は増えたが、それらの交通を加えても道路交通容量未満であったため問題なし

（右上に続く）

6. 輸送実績から明らかになった特徴

- 自家用車・団体バスよりも利便性の高い鉄道の利用が想定以上に多い
- 来場需要が朝の早い時間帯、退場需要が夜の遅い時間帯に集中
- 夜20時以降の退場需要は想定より大きく、会期終盤にかけ、その傾向が顕著
- 東ゲートに比べ西ゲートの混雑が低かったため、西ゲート利用を促すため、シャトルバスの予約制導入やP&R・水上交通利用者の優先入場、および西ゲートにアクセスするシャトルバス路線の増強を実施
- イベント開催時間により退場需要が集中し、タクシー・シャトルバスを巻き込む渋滞やターミナルでの滞留が発生
- タクシーの利用需要は想定を大幅に上回り、混雑回避や直行的利便性から特に会期終盤には想定5倍以上の利用 [図8]
- 会期終盤の駆け込み需要で来場者数が連日20万人を超え、早朝からの待機者が増加

IV. 一般交通への影響

1. 鉄道

- Osaka Metro中央線等
 - 来場時の早朝・午前中に混雑が見られたが、臨時列車増発等で対応し、一般輸送への大きな影響なし
 - 退場時もイベントの集中による混雑が見られたものの、イベント時間の繰り上げや分散乗車の促進により平準化が図られ、車両混雑はあったものの一般輸送への大きな影響なし
- JR西日本 桜島線（ゆめ咲線）等
 - USJ来場者との重複輸送があったが、桜島駅シャトルバスを朝の時間帯に完全予約制とすることで来場者数をコントロールし、JR桜島線や周辺地域、弁天町駅での交通への大きな混乱や影響を回避し、安定輸送を確保

2. 道路

- 阪神高速道路や夢洲・舞洲の周辺道路では、此花大橋の往路で一時的な混雑があったものの、全体として万博交通による大きな渋滞はなし
- 会期終盤の開場前の待機車両については、舞洲万博P&R駐車場Eで路線バスの運行に支障があったものの、他の舞洲万博P&R駐車場では周回道路の一方通行化や2車線運用等によって一般交通への大きな影響はなし
- 堺や尼崎万博P&R駐車場周辺道路の大きな混雑・渋滞等はなし

V. 個々の施策の評価

1. 来場需要平準化

- 入場チケット販売や予約制度により、来場者需要平準化
- 万博P&R駐車場では中長距離及び近距離でも公共交通機関から遠い等自家用車によるアクセスが優位な地域からの来場者をターゲットとし、ダイナミックプライシング（日時別料金変動）や高速道路利用等のインセンティブを導入し、一定の誘導効果を確保 [図7]
- 教育旅行では、閑散期の優先予約枠の設定等により来場需要の平準化を図り、低学年児童の鉄道輸送での安全を確保

2. 退場需要平準化

- 会期終盤においてイベントの前倒しを実施し、交通インフォメーションや会場内放送・サイネージ・看板などにより早期退場、多客日の20時以降の桜島駅シャトルバス完全予約等と呼び掛け、退場需要を平準化

3. 交通アクセス情報の提供（交通インフォメーション）

- 主要駅からのルート、シャトルバスや万博P&R駐車場の利用案内、リアルタイム交通情報などを「交通インフォメーション（万博来場MaaS）」で提供し、来場者の交通アクセスを円滑化

4. 道路交通の集中回避

- 高速道路利用・迂回利用インセンティブにより、万博P&R駐車場アクセスの一般道路利用による渋滞を抑制
- 乗車人数によらないP&R利用料金により、平均乗車人数が想定3.2人/台を上回る、3.6人/台となり、輸送効率が向上
- 淀川左岸線（2期）が、バス・タクシーの主要ルートとして時間短縮と定時性確保に貢献
- うろつき交通による渋滞や駅シャトルバスの遅延はなし

5. 交通規制等

- 会場周辺の夢洲内主要道路等に、駐停車禁止・車両通行止め等の交通規制が実施され、警備員等により対応することで、安全かつ円滑な交通を確保
- 万博来場輸送車両の識別証確認等を徹底し、交通ターミナルへのアクセス車両をコントロールすることで、シャトルバス等の円滑な輸送を確保

6. 駅シャトルバス等の運行ルートにおける路上工事縮減

- 駅シャトルバス等の運行ルートにおける路上工事を縮減し、定時運行を確保

7. 自転車利用

- 夢洲自転車駐車場は、淀川リバーサイドサイクルライン等と連絡し、延べ約2万台が利用

（右上に続く）

8. 水上交通利用 [図9]

- 水上交通は延べ約11.5万人が利用、6月末以降の優先入場レーンの導入や浮桟橋の利用時間延長（22時まで）により利用者が増加、会期終盤では予約一杯

9. 交通分野における新技術の取組

- 自動運転バスの運行
 - 一部シャトルバスで、営業運行等による自動運転バスを実証実験
- EVバスの特性を踏まえた効率的な運用
 - 桜島駅シャトルバス及び舞洲P&Rシャトルバスで、ゼロミッションモビリティ普及をめざし、EVバスを運行
- 水素燃料電池船の運航
 - 二酸化炭素排出量ゼロの水素燃料電池船「まほろば」を運航

10. 大型荷物持ち込み対策

- 桜島駅シャトルバスターミナル及び弁天町駅にて一時預かり等を実施

11. 交通案内誘導サイン

- 統一化されたデザインにより、来場者の安全かつ円滑に案内誘導

VI. 会期中の輸送オペレーション

1. 来場者輸送情報センター

- 早番遅番による交替制勤務、関係機関のリエゾンの配置等により、迅速な情報共有および意思疎通
- 万博P&R駐車場や夢洲交通ターミナルに設置したカメラによるモニター監視等により現場状況をリアルタイムで把握し迅速に対応

2. 東ゲート周辺における来場者誘導等

- 夢洲駅から東エントランス広場に向け、来場者が滞留し雑踏状況が発生しないよう、Osaka Metroと博覧会協会とで滞留状況の情報共有、安全円滑に誘導

3. 西ゲート周辺における来場者誘導等

- 朝や夜における、シャトルバス、団体バス、タクシーなどの利用需要の集中に対応するため、会場運営サイドと連携し来場者を安全かつ円滑に誘導
- 桜島駅以外駅シャトルバスは終日事前予約制とし、予約の空き状況等をターミナル放送や西ゲートで乗車誘導員等により案内

4. 夢洲交通ターミナルの運用

- シャトルバスやタクシー等のバースを区分し、輸送需要に応じ、機動的に必要な待機スペースの確保
- シャトルバスでは、乗車効率と安全確保のため、乗車待機列の整理や効率的な配車を実施
- 車いす・ベビーカー利用者向けにスロープ板設置や専用スペース確保
- P&Rシャトルバスでは、予約時間に応じた乗車を誘導
- タクシーでは一般とアプリ利用の乗り場の分離等により、安全円滑な乗降を誘導

5. 主要駅における来場者誘導等

- 雑踏対策が特に必要な駅施設等の導線等を定め、安全適切な案内誘導を実施

6. 万博P&R駐車場の運用

- 開門前の周辺道路における待機車列に対応し、開門時間を前倒し

7. 夢洲障がい者用駐車場の運用

- 会期前半から予約枠一杯の状況が続いたため、舞洲万博P&R駐車場に増設
- 現地で適正利用について確認を実施

8. モニター監視体制

- 万博P&R駐車場・交通ターミナルに、カメラを設置し、車両や人流の混雑等を把握

9. 忘れ物の取り扱い

- 交通局施設11か所で5,381件の忘れ物を取り扱い、忘れ物センターで一括対応

VII. 災害時等における対応

- 4/22: Osaka Metro中央線運行トラブル 夢洲駅に一時約4,000人滞留
- 6/28: 大花火大会、桜島駅シャトルバス復路便 乗り場に約100人残留
- 7/30: カムチャツカ半島付近地震による津波 尼崎万博P&R駐車場 約120人避難
- 8/13: Osaka Metro中央線運行トラブル 会場内に最大約38,000人滞留 桜島シャトルバスの増便やOsaka Metroによる深夜・終夜運転と緊急輸送バス計59便及びJRの臨時列車、タクシー等代替交通を確保

終わりに

- 来場者約2,900万人、日最大約24.8万人を輸送できたことは、来場者輸送対策協議会の構成員を始め、関係機関の協力によるもの
- 協力いただいた方々に感謝の意を表するとともに、本報告書が、今後の交通分野における検討や研究などに役立つことを願う

