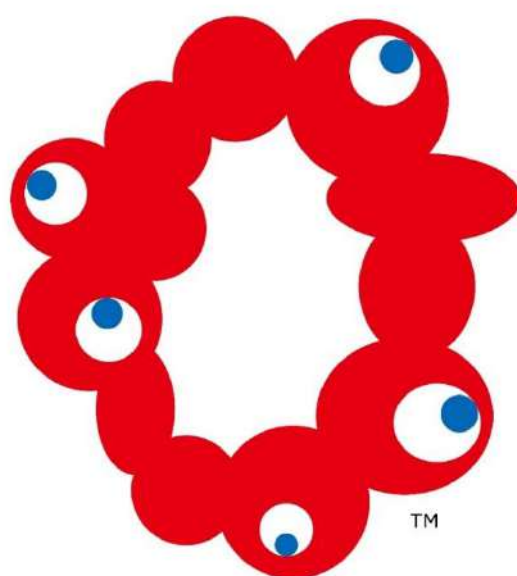


大阪・関西万博 来場者輸送実績報告書

(本文)



OSAKA, KANSAI, JAPAN
EXPO
2025

2025 年 12 月

2025 年日本国際博覧会来場者輸送対策協議会

目次

はじめに	1
I. 来場者対策協議会	2
1. 来場者輸送具体方針	2
2. 輸送対策部会	2
II. 来場実績	3
1. 総来場者数、日来場者数	3
2. 会期中の日来場者数の傾向	3
3. 方向別来場者内訳	3
III. 輸送実績	6
1. 各期間の実績	6
2. 輸送支障が発生した主な事象	8
3. 会期中に実施した取組	8
4. 予約制度による輸送のコントロール	10
1) 入場予約制度、入場予約枠の運用	10
2) 桜島駅シャトルバス・P&R シャトルバスでの予約運用	11
① 桜島駅シャトルバス	11
② P&R シャトルバス	11
3) 予約システムの運用	12
① 駅シャトルバス	12
② 東西連絡シャトルバス	12
③ 万博 P&R 駐車場	12
5. 働きかけ TDM	15
6. 輸送実績から明らかになった特徴	16
1) 鉄道選択の優位	16
2) 朝の早い時間、夜の遅い時間への集中	16
3) ゲートの入場しやすさによる交通選択の誘引	16
4) イベント開催時間に影響をうける退場需要	17
5) 想定を上回った利用需要	17
① タクシー	17
② 夢洲障がい者用駐車場	18
6) 会期終盤の駆け込み需要	18
IV. 一般交通への影響	20
1. 鉄道	20
1) Osaka Metro 中央線等	20
① 来場時の輸送	20
② 退場時の輸送	20
③ 他路線の輸送	21
2) JR 西日本 桜島線（ゆめ咲線）等	21
① 来場時の輸送	21
② 退場時の輸送	21
2. 道路	23
V. 個々の施策の評価	25
1. 来場需要平準化	25
1) チケットコントロール	25
① 日来場者の平準化	25
② 時間来場者の平準化	25
2) 万博 P&R 駐車場のダイナミックプライシング	25

①基本料金の設定価格の効果	26
②繁忙期、通常期、閑散期の料金変動の効果.....	26
③混雑時間帯（8 時台～10 時台）の加算料金による来場抑制の効果	26
④高速道路の指定出口利用、迂回利用の効果.....	26
⑤完全予約制の効果.....	27
3) 日帰り教育旅行の閑散期等への団体バス乗降場等への優先予約枠設定	27
①閑散期・通常期である夏休み前までの予約の推奨.....	27
②低学年児童への配慮	27
4) 日帰り教育旅行に係る鉄道輸送.....	27
2. 退場需要平準化	29
1) イベント実施時間	29
2) 早期退場の呼びかけ	29
3. 交通アクセス情報の提供（交通インフォメーション）	29
1) 鉄道運行情報の提供.....	29
2) バス運行情報の提供（道路渋滞予測の活用）	29
3) 道路交通情報の提供.....	30
4) タクシーに関する情報提供.....	30
5) 交通機関の混雑状況.....	30
6) 夢洲第 1 交通ターミナルのバス乗り場案内	30
7) 駅シャトルバス等の予約状況の提供	31
8) 地域観光に関する情報提供.....	31
4. 道路交通の集中回避	31
1) 高速道路利用・迂回利用インセンティブ.....	31
2) 乗車人数によらない万博 P&R 駐車場利用料金	31
3) 淀川左岸線（2 期）	32
4) うろつき交通.....	32
5) 夢洲のコンテナ物流の対策.....	33
5. 交通規制等.....	34
1) 夢洲内等 駐停車禁止規制等	34
2) 南北高架橋・観光外周道路 車両通行止め規制.....	34
3) 夢洲障がい者用駐車場周辺道路 車両通行止め規制・駐停車禁止規制	34
4) 舞洲周回道路 一方通行規制	35
5) 観光外周道路歩道部等の未供用運用	35
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.....	35
7. 自転車利用.....	36
8. 水上交通利用	36
1) 水上交通実績.....	36
2) 夢洲北岸浮栈橋の運用	37
3) 船シャトルバスへの乗り換え	37
4) 優先入場レーンへの誘導.....	38
9. 交通分野における新技術の取組.....	38
1) 自動運転バスの運行	38
2) EV バスの特性を踏まえた効率的な運用	39
3) 水素燃料電池船の運航	39
10. 大型荷物持ち込み対策	40
11. 交通案内誘導サイン.....	41
VI. 会期中の輸送オペレーション	41
1. 来場者輸送情報センター	41
2. 東ゲート周辺における来場者誘導等	42
1) 来場時.....	42

2) 退場時.....	43
3. 西ゲート周辺における来場者誘導等	43
1) 会場運営サイドとの連携.....	43
2) 乗車誘導.....	44
①桜島駅シャトルバス	44
②P&R シャトルバス.....	44
③タクシー.....	44
④団体バス.....	45
3) 雑踏警備等	45
①夢洲交通ターミナル	45
②桜島駅シャトルバスターミナル.....	45
4. 夢洲交通ターミナルの運用	46
1) 来場時.....	46
①P&R シャトルバス.....	46
②水上交通.....	47
③タクシー.....	47
2) 退場時.....	47
①P&R シャトルバス.....	47
②水上交通.....	47
③タクシー.....	48
5. 主要駅における来場者誘導等	48
6. 万博 P&R 駐車場の運用	49
7. 夢洲障がい者用駐車場の運用	49
8. モニター監視体制.....	50
9. 忘れ物の取り扱い.....	50
VII. 災害時等における対応.....	50
1. 4月22日のOsaka Metro 中央線運行トラブル.....	50
2. 6月28日の桜島駅シャトルバス復路便 最終便出発後の乗り場残留.....	51
3. カムチャツカ半島付近を震源とする地震対応.....	52
4. 8月13日のOsaka Metro 中央線運行トラブル.....	52
1) 代替交通の確保	52
2) 利用者へのアナウンス	53
3) 明らかになった課題	53
終わりに	55

はじめに

- ・大阪・関西万博は、大阪湾に浮かぶ人工島「夢洲」で開催される史上初めての海上博覧会となり、四方を海に囲まれているという地理上の制約から、橋・トンネル等、会場への交通アクセス手段が限られたなかでの来場者輸送が求められた。
- ・このように輸送に関する厳しい条件であったが、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等はなく、184 日間の来場者輸送を安全・円滑に実施することができた。
- ・また、来場者輸送によって、鉄道等における通勤・通学等への支障、阪神高速道路における人流・物流への支障等、市民生活および社会経済活動への大きな影響も特にみられなかった。
- ・これらの要因として、1 つ目には、鉄道が万博会場に直結しており、来場者の大量輸送が可能であったこと、2 つ目には、入場予約と交通機関の輸送が比較的うまく連携できたこと、3 つ目には、万博 P&R 駐車場の予約制の導入により、自家用車利用をコントロールし、道路交通への影響を最小限にすることができたこと、4 つ目に想定よりも鉄道の機関分担率が大きかったものの、鉄道、駅シャトルバス等、自家用車等が輸送能力の範囲内で利用されたこと、5 つ目に府県市民、企業・各種団体等が TDM（交通需要マネジメント）^{注1}の取組に協力いただいたことなどが挙げられる。
- ・今回の大阪・関西万博において、大規模イベントを半年間という長期にわたり、来場者輸送具体方針で目標として掲げた、①万博来場者の安全・円滑な移動の実現、②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、を両立し実現できたことは、特筆すべき点であった。

注1 TDM（交通需要マネジメント）： 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。

I.来場者輸送対策協議会

1. 来場者輸送具体方針

- ・来場者輸送対策協議会において、2024 年 12 月に大阪・関西万博来場者輸送具体方針の最終版（以下「来場者輸送具体方針」という。）を策定した。来場者輸送具体方針では、「2025 年日本国際博覧会基本計画」における想定来場者数の 2,820 万人は変更せず、日来場者数については、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 28.5 万人を 22.7 万人^{注2}に引き下げて輸送計画を策定した。
- ・輸送における機関分担率は、愛知万博の機関分担率をベース^{注3}に、駅および P&R ^{注4} シャトルバスの確保できる輸送力、万博 P&R 駐車場の確保台数等を勘案し、日来場者数に応じた比率とした。
- ・万博会場への鉄道・道路等の交通アクセス手段が限られることから、原則、公共交通機関の利用を呼びかけることとするとともに、TDM による一般交通の抑制、分散、平準化についても実施することとした。
- ・個々の施策としては、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 ^{注5} 等の交通サービスの連携等を実施することとした。
- ・駅シャトルバスについては、運転士の確保が困難な中、各バス運行事業者において輸送力を確保していただいた。特に桜島駅シャトルバスの運転士確保については、各バス運行事業者による取組に加え、博覧会協会から全国の貸切バス事業者等へ声かけし、斡旋する等により確保し、必要な輸送力の確保に繋がった。

2. 輸送対策部会

- ・会期中には、来場者輸送対策協議会_輸送対策部会を、5 月 28 日、7 月 17 日、8 月 25 日の合計 3 回開催し、会期中の輸送を分析するとともに課題を抽出し、その特徴および改善内容について報告を行った。

注2 総来場者数 2,820 万人のうち、ピーク時の 1 日あたりの来場者数の上位 10% 平均値

注3 「愛・地球博閉幕後データ集」ホームページの掲載データ

http://www.expo2005.or.jp/jpn/about/post/post_b/post_b4.html

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った。

注5 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。

Ⅱ.来場実績

1. 総来場者数、日来場者数

- ・ 4月13日から10月13日までの184日間の開催期間における累計来場者数は、29,017,924人（AD証^{注6}入場者数3,438,938人）であった。
- ・ 日来場者数については184日間の平均で157,706人、最大日来場者数は、会期終盤の10月12日の248,002人であった。

2. 会期中の日来場者数の傾向

- ・ お盆までの来場者は、想定どおりもしくはやや下回る状況であったが、9月以降については、想定を約5万人程度上回る状況が続き、9月10日以降、閉幕日の10月13日までは20万人を超える日が続いた。
- ・ 繁忙期^{注7}については、想定の21日に対して、実績が35日（1.67倍）と大きく上回り、逆に、通常期^{注7}については、想定91日に対して、実績が79日（0.87倍）と下回り、閑散期^{注7}については、想定72日に対して、実績70日（0.97倍）とほぼ計画通りであった。

3. 方向別来場者内訳

- ・ 来場者2,902万人のうち、国内来場者数は約2,702万人（約93%）であり、海外来場者数は約200万人（約6.9%）であった。
- ・ 国内来場者のうち、近畿圏内は約1,770万人（約66%）であり、近畿圏外が約910万人（約34%）であった。

注6 AD証：本博覧会で業務を行う関係者（博覧会の運営を担う協会職員や公式参加者、非公式参加者、メディア関係者、ボランティアリーダー等）に対し交付する関係者入場証

注7 来場者輸送対策協議会、2025年大阪・関西万博交通円滑化推進会議で次のとおり、日来場者数によりTDMの実施内容を区分した。

繁忙期：TDMを強く呼びかける（日来場者20.4万人以上）

通常期：TDMを呼び掛ける（日来場者13.6～20.4万人）

閑散期：TDMの準備を呼び掛ける（日来場者13.6万人以下）

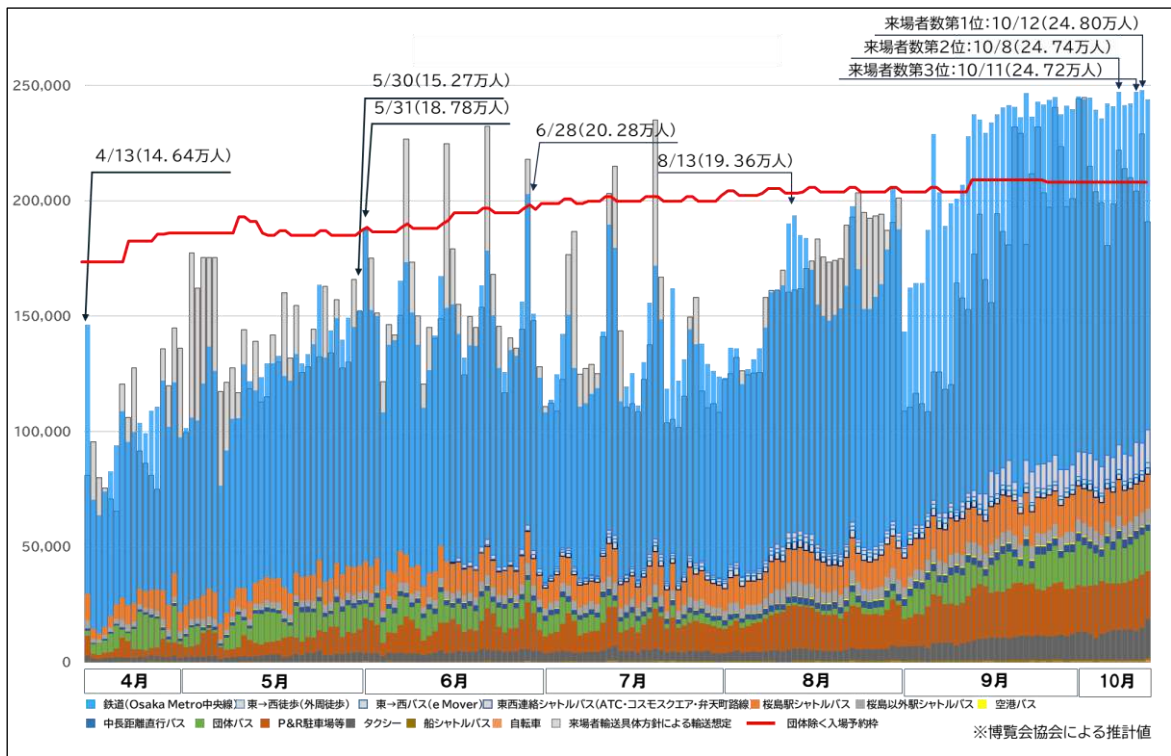


図1 来場者輸送実績 (4月13日~10月13日)

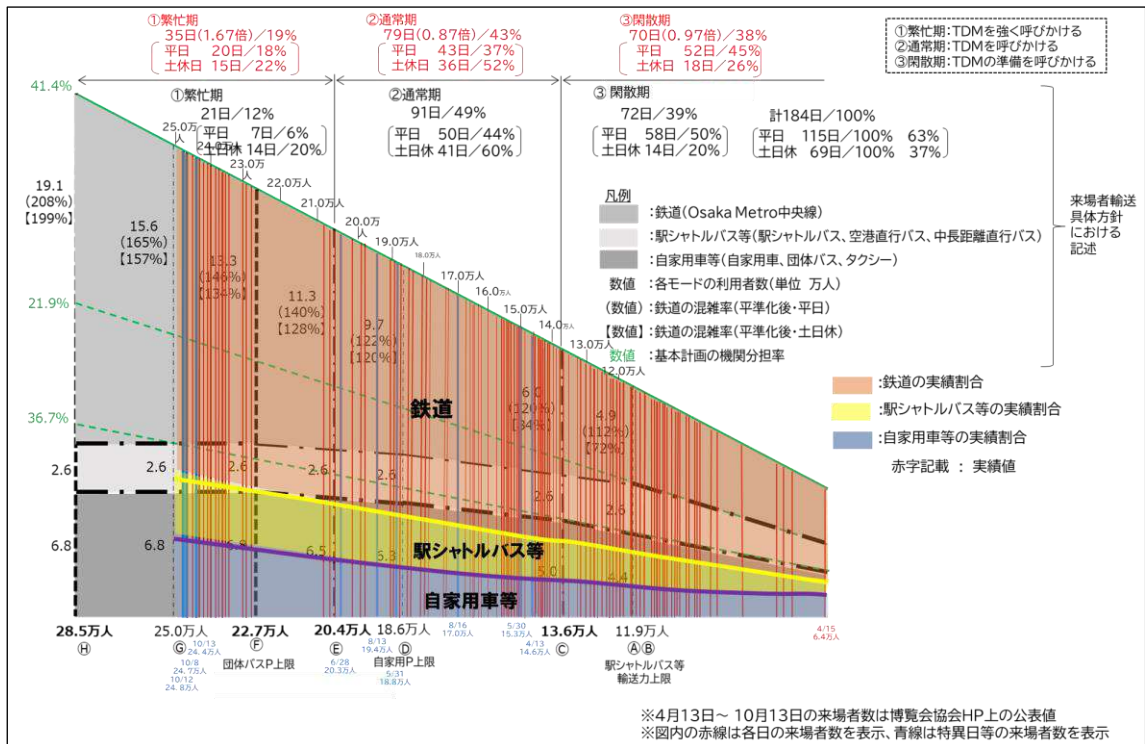
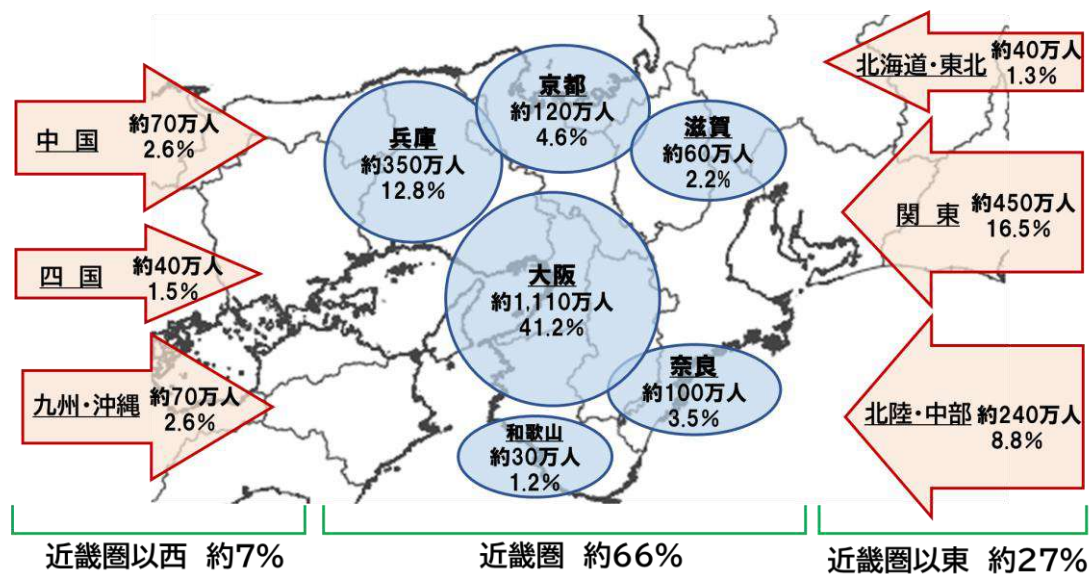


図2 来場者輸送具体方針と来場者輸送実績の比較 日来場者数と機関分担率の推移

累計来場者約2902万人(うち海外来場者約200万人)



※方向別来場者数については万博IDに基づく来場者の都道府県別割合より推計

※総和は一致しない

※インバウンド来場者数は、万博IDに基づく海外比率5.2%、AD証入場の海外比率19.8%を踏まえ、累計来場者数2902万人のうち、推計約200万人・6.9%程度

図3 万博来場者 方向別来場者内訳

Ⅲ.輸送実績

1. 各期間の実績

- ・来場者の輸送実績は、日来場者数に応じて、輸送人数に変動があるものの、機関分担率については、おおむね、鉄道が7割、駅シャトルバス等が1割、自家用車等^{注8}が2割であった。
- ・これは来場者輸送具体方針の機関分担率に対して、鉄道が1割多く、自家用車等^{注7}が1割少ない実績であった。

<会期序盤（4月13日(開幕)～5月下旬）>

- ・日来場者数（輸送人数）：平均約11.8万人（平日約11.6万人、土休日約12.3万人）
- ・機関分担率：鉄道7.5割、駅シャトルバス等1割、自家用車等1.5割
- ・交通機関の状況：桜島駅シャトルバス予約一杯、桜島を除く駅シャトルバス徐々に利用増加、万博P&R駐車場・水上交通利用低調

<会期中期（6月）>

- ・日来場者数（輸送人数）：平均約14.6万人（平日約13.8万人、土休日約16.3万人）
- ・機関分担率：鉄道7割、駅シャトルバス等1割、自家用車等2割
- ・交通機関の状況：駅シャトルバス予約一杯、万博P&R駐車場利用増加・水上交通利用低調

<夏季前半（7月上旬～お盆前）>

- ・日来場者数（輸送人数）：平均約13.7万人（平日約12.8万人、土休日約15.5万人）
- ・機関分担率：鉄道7割、駅シャトルバス等1.5割、自家用車等1.5割
- ・交通機関の状況：駅シャトルバス予約一杯、万博P&R駐車場利用増加・水上交通利用増加

<夏季後半（お盆～9月上旬）>

- ・日来場者数（輸送人数）：平均約17.5万人（平日約16.9万人、土休日約19.0万人）
- ・機関分担率：鉄道7割、駅シャトルバス等1.5割、自家用車等1.5割
- ・交通機関の状況：駅シャトルバス予約一杯、万博P&R駐車場利用増加・水上交通予約一杯

<会期終盤（9月中旬～10月13日(閉幕)）>

- ・日来場者数（輸送人数）：平均約24.0万人（平日約24.0万人、土休日約23.9万人）
- ・機関分担率：鉄道7割、駅シャトルバス等1割、自家用車等2割
- ・交通機関の状況：駅シャトルバス予約一杯・万博P&R駐車場予約一杯・水上交通予約一杯

注8 自家用車等：来場者輸送具体方針において、自家用車、団体バス、タクシーと規定

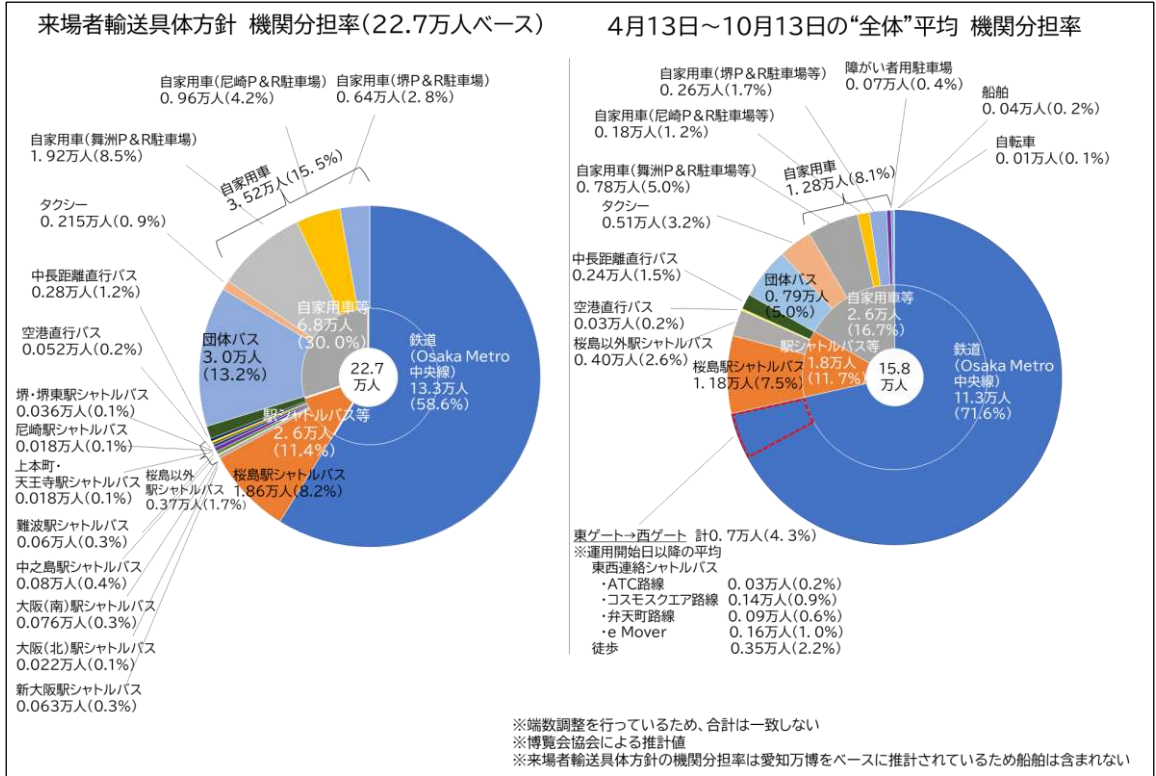


図 4 機関分担率 来場者輸送具体方針と実績との比較

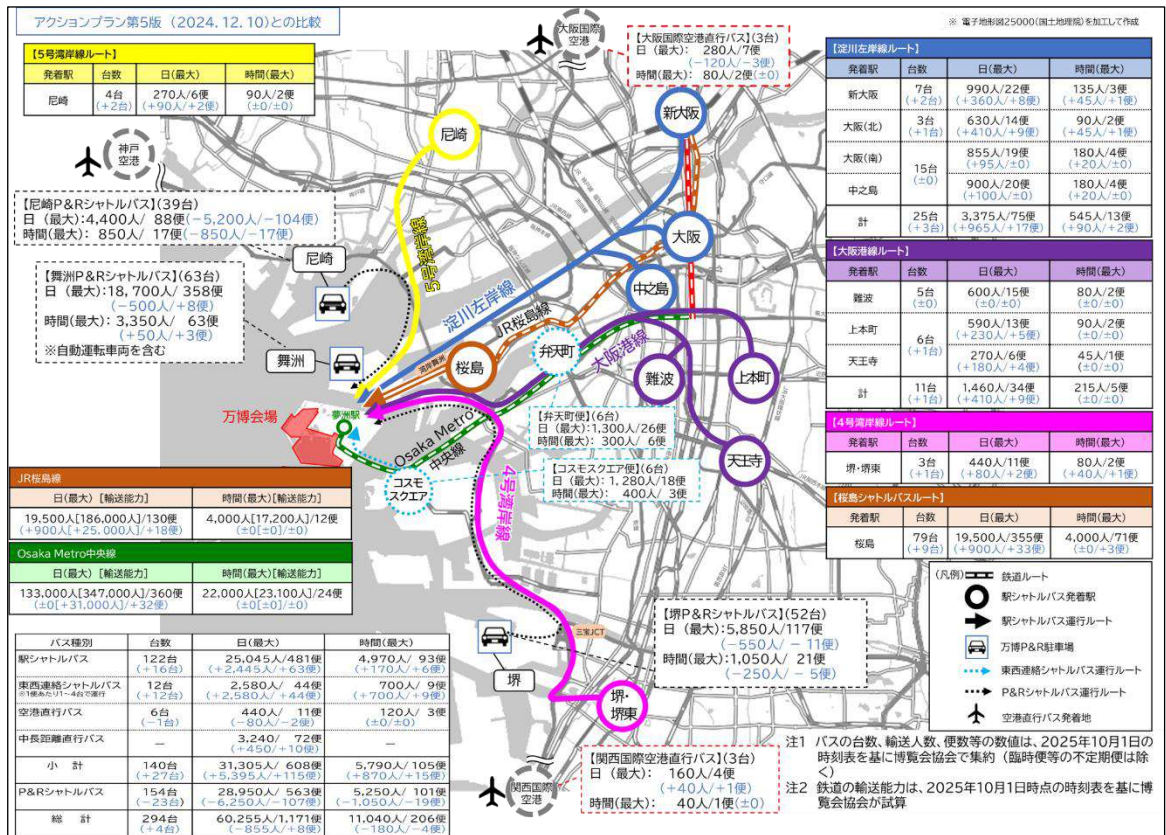


図 5 主要鉄道アクセス/駅シャトルバス、中長距離直行バス、空港直行バス運行計画(往路便)

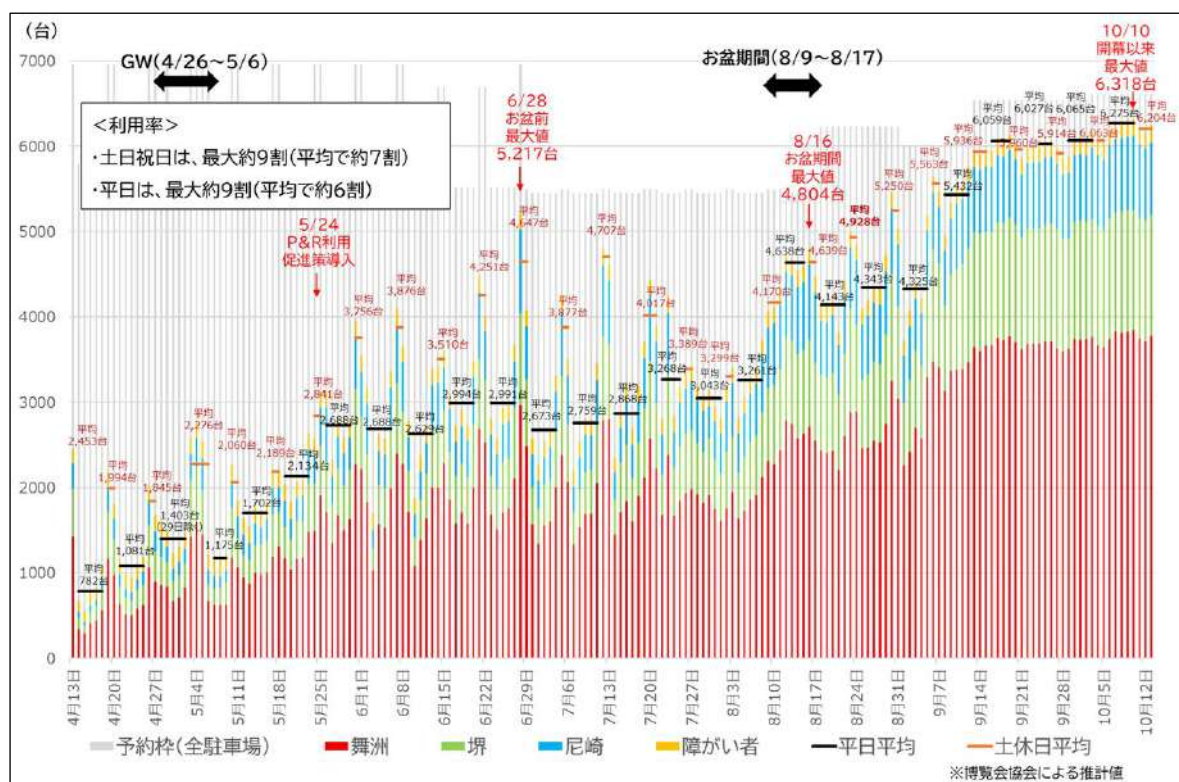


図6 万博P&R駐車場等 利用実績(日別)

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Osaka Metro 中央線運行トラブル等を除いて、大きく社会的影響を及ぼすような支障事象の発生はなかった。

<主な事象>

- ・4月22日：Osaka Metro 中央線運行トラブル 夢洲駅に一時約4,000人が滞留
- ・6月28日：「Japan Fireworks Expo」（以下「大花火大会」という。）による混雑に伴い、桜島駅シャトルバス復路最終便出発後の乗り場に約100人残留
- ・7月30日：カムチャツカ半島周辺における地震、津波対応、尼崎市から尼崎万博P&R駐車場利用者等に避難要請、約120人避難
- ・8月13日：Osaka Metro 中央線運行トラブル、発生時会場内に最大約38,000人滞留等
- ・9月中旬以降：会期末の駆け込み需要により早朝来場者等の増加

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を行った。
- ・会期を通じて、イベント日や入場予約の多い日は、Osaka Metro 中央線において、23時台以降の臨時列車の運行や終電延長を実施した。

<会期序盤（4月13日(開幕)～5月下旬）>

- ・4月24日 桜島駅シャトルバスの優先乗車枠の拡大（行き：8時台～20時台のすべての時間帯、帰り：18時台～23時台）
- ・5月24日 万博 P&R 駐車場利用促進策を導入（西ゲート優先レーン、当日予約枠・障がい者枠の設定、15時以降当日枠の半額割引）
- ・5月30日 桜島駅シャトルバス：朝ピーク時間帯（始発～10時30分）完全予約制を導入

<会期中期（6月）>

- ・6月15日 ATC→西ゲートのシャトルバス路線開設^{注9注10}
- ・6月16日 東ゲート側から西ゲート側への歩行ルートの開設
- ・6月29日 コスモスクエア駅→西ゲートのシャトルバス路線開設^{注9注10}
- ・6月29日 浮棧橋の利用時間22時まで延長、西ゲートでの優先レーン設定

<夏季前半（7月上旬～お盆前）>

- ・7月1日 桜島駅シャトルバス始発繰り上げおよび増便
- ・7月1日 東ゲート側から西ゲート側へ移動する e Mover^{注11} 東西シャトルバス路線開設
- ・7月12日以降 多客日等昼間時間帯において、来場予約者数を踏まえ、適宜、Osaka Metro 中央線の臨時列車の運行を実施
- ・7月15日 アプリタクシー乗り場を夢洲第2交通ターミナルに変更
- ・7月15日 桜島駅シャトルバス復路、多客日20時以降、完全予約
- ・8月1日 Osaka Metro による弁天町駅→西ゲートのシャトルバス路線開設^{注10}

<夏季後半（お盆～9月上旬）>

- ・8月18日 ATC 路線・コスモスクエア路線復路廃止、舞洲・堺 P&R シャトルバス増便
- ・8月29日 早朝来場自粛のお願い公表
- ・8月30日 夢洲第1交通ターミナル開門時間を6時30分に前倒し

<会期終盤（9月中旬～10月13日(閉幕)）>

- ・9月13日 桜島駅シャトルバス20時以降完全予約化、ATC 路線廃止
- ・9月13日 舞洲万博 P&R 駐車場 C・D 開設・ATC 路線をコスモスクエア路線に統合
- ・9月14日 11時台の多客解消のため、東エントランス広場から西ゲート側への緊急徒歩移動の運用実施
- ・9月24日 夢洲第2交通ターミナルタクシー降車可能（8時30分以降）

注9 P&R シャトルバスを転用し路線開設を行った。

注10 ATC（アジア太平洋トレードセンター）路線・コスモスクエア路線・弁天町路線を「東西連絡シャトルバス」という。

注11 会場内外周道路を運行するEVバス

- ・ 9月25日 夢洲第2交通ターミナルタクシー降車可能時間拡大（7時以降）
- ・ 10月1日 夢洲第2交通ターミナルタクシー降車可能時間拡大（5時以降）

夢洲第1交通ターミナル開門時間を6時45分に変更

- ・ 10月11日～13日 Osaka Metro 中央線 始発前の臨時列車を運行

4. 予約制度による輸送のコントロール

1) 入場予約制度、入場予約枠の運用

- ・ 入場予約枠については、東ゲートの予約枠が中央線等、西ゲートの予約枠は駅シャトルバス、P&R シャトルバス、タクシー、団体バス等の輸送力および輸送実績に連動する運用を行った。
- ・ 開幕当初は入場ゲートにおけるセキュリティチェック、交通ターミナル・エントランス広場における整理誘導、各交通機関におけるオペレーション等が習熟していない等のため、東西のゲート入場枠数を低めに設定し、安全かつ円滑な誘導に努めた。これらの習熟状況、輸送力および輸送実績を踏まえ、入場予約枠について順次引き上げを行った。
- ・ さらに、鉄道の機関分担率が想定より多い状態が続き、東ゲートの負荷が高い状態が続く一方で、西ゲートの負荷は比較的低い状況が続いたことから、5月上旬から西ゲート利用促進策についてパッケージで検討を進め、5月24日万博 P&R 駐車場利用者の優先入場レーンを設ける等の利用促進策を導入^{注12}、6月15日 ATC と西ゲートを結ぶバス路線を開設、6月16日東エントランス広場から会場外の通路を通して西エントランス広場に歩行できるルートを開設し、Osaka Metro 中央線を利用した東ゲート側の来場者であっても西ゲートから入場できるようにし、6月29日コスモスクエアと西ゲートを結ぶバス路線を開設し、7月1日東エントランス広場と西エントランス広場を結ぶシャトルバスの運行を開始し、8月1日 Osaka Metro が弁天町駅から西ゲートを結ぶバス路線を開設する等を実施した。
- ・ 東ゲートについては、ゲートの処理能力に応じた入場予約枠としていたため、会期序盤に入場予約数の引き上げを行った以降、ほぼ一定であった。
- ・ 西ゲートについては、桜島駅シャトルバス、その他の駅シャトルバス、万博 P&R 駐車場等の利用者が、入場予約枠によって区別できなかったことから、特に混雑が懸念される桜島駅シャトルバスターミナルの状況を見ながら、万博 P&R 駐車場の利用状況、入場予約者の交通手段の確保状況等を勘案し、入場予約枠について順次引き上げを行った。

注 12 万博 P&R 駐車場の利用促進策

①優先レーンの設置 ②前日までの事前予約制から、当日予約枠可能に変更
③15時以降予約枠の割引 ④予約が困難となっていた障がい者用駐車場の増設

- ・これらの入場予約枠の引き上げと来場輸送とを連携させたことにより、大きな混乱は生じなかった。
- ・なお、会期終盤期においては、東ゲートの 12 時以降の入場枠の来場者が 11 時より前に東エントランス広場に大人数が待機することで、夢洲駅に雑踏が発生する可能性があったため、9 月 14 日より会場外の通路に誘導し、西ゲートへの緊急歩行を行った。

2) 桜島駅シャトルバス・P&R シャトルバスでの予約運用

①桜島駅シャトルバス

- ・会期当初、桜島駅シャトルバスの優先乗車制度は、復路には設けていなかったが、退場需要が、夕方以降の時間帯に集中したことから、4 月 24 日より復路 18 時以降の時間帯について、事前予約・決済者の優先乗車制度を導入した。
- ・さらに、6 月 28 日の大花火大会における混雑状況を踏まえ、7 月 15 日以降、大花火大会開催日など多客日の夜間時間帯（20 時以降）においては完全予約制とし、輸送力に応じた予約枠を設定することとした。
- ・また、9 月以降は会期末の駆け込み需要の混雑が予想されたことから、9 月 13 日以降閉幕日まで、夜間時間帯（20 時以降）においては完全予約制とした。
- ・これらの取組により輸送力に応じた安定的な輸送を行うことができ、概ね 22 時 40 分頃に夢洲第 1 交通ターミナルからの輸送を完了することができた。

② P&R シャトルバス

- ・往路の P&R シャトルバスの乗車については、会期当初は、各時間帯の予約数が少なかったため、予約時間帯より前倒しで案内していたが、会期後半は 8 時、9 時台の予約数が予約枠の上限に達し、乗車待ち列において、バスの乗車の順番が予約時間どおりにならない事象が見受けられた。このため、舞洲万博 P&R 駐車場において予約時間帯ごとに整列乗車を行うとともに、駐車場内および来場者輸送情報センターからの遠隔放送でもアナウンス等の対策を行い、駐車場の予約時間通りの乗車となるよう改善を図った。
- ・舞洲万博 P&R 駐車場 A・E からの P&R シャトルバスは路線バスタイプであり、ベビーカー等のバス車内への乗入れが可能であったものの、駐車場予約システムでの事前把握に対応していなかったため、乗車整理等による適切な誘導により、安全・円滑な乗車を確保した。
- ・復路の P&R シャトルバスの乗車については、退場者需要において突出したピークが発生しないように、シャトルバスの乗車時間帯を事前予約し、優先的に乗車できる Liny システム^{注 13}を導入し、分散乗車の誘導を図った。

注 13 Liny システム：LINE を活用した P&R シャトルバス（復路）の時間帯別利用意向調査

- ・復路の P&R シャトルバスの Liny システムの予約枠人数に対する予約者の割合は通期で約 6 割、特に P&R シャトルバスの利用が集中する 20 時以降の予約枠人数に対する予約者の割合は通期で約 8 割、会期後半には 9 割以上に達した。
- ・P&R シャトルバス運行を続ける中で、20 時以降のシャトルバス乗車人数が、1 日の乗車人数の 65%程度となっている傾向が把握できたことから、会期中盤以降は 20 時以降のシャトルバス輸送力から、1 日のシャトルバスの輸送力を逆算することにより、復路の P&R シャトルバスの輸送に無理が生じないように、1 日の万博 P&R 駐車場台数予約枠の設定を行った。
- ・これらの取組により、大きな混乱なく安定的な輸送を行うことができた。

3) 予約システムの運用

① 駅シャトルバス

- ・桜島駅、主要駅からの駅シャトルバス、および大阪国際（伊丹）空港・関西国際空港からの空港直行バスについて、KANSAI MaaS を用いた事前予約制を導入することにより、入場予約システムとの連続性を確保するとともに、駅シャトルバスの予約数の一元管理による輸送需要の把握を行った。
- ・入場チケットサイトから KANSAI MaaS の経路検索を経由し、駅シャトルバスのチケット販売画面へアクセスできるよう整備した。駅シャトルバスのチケット総販売枚数は約 480 万枚であったが、アクセス回数は会期中で約 10 万回にとどまっており、多くの利用者が KANSAI MaaS チケット販売画面へ直接アクセスしたことが一因と考えられる。
- ・8 月 24 日から数日間、午前 10 時頃にデジタル乗車券が正しく表示されない事象が、1 日あたり最大約 200～300 件発生した。KANSAI MaaS アプリへのアクセスが集中したことに起因したものであることから、アプリサーバー・アプリデータベース・デジタルチケット基盤の増強・リクエスト上限引上げを実施し、一部路線のチケット販売開始時刻を変更するなどにより改善を図った。

② 東西連絡シャトルバス

- ・東西連絡シャトルバスの予約制・東西連絡シャトルバス（ATC 路線、コスモスクエア路線）については、会期中の立ち上げで、短期間で準備する必要があったことから、KANSAI MaaS とは別の既存バス予約システムを活用して事前予約制で運用した。

③ 万博 P&R 駐車場

- ・万博 P&R 駐車場については、事前予約制・事前決済制の予約システムを導入した。

- ・ 予約時に出発地を入力することにより推奨駐車場を提示する仕組みとしたことで、駐車場の利用が会場に最も近い舞洲万博 P&R 駐車場に集中せず分散できた。
- ・ また、万博 P&R 駐車場の利用についても、中長距離の地域や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^{注 14}の利用が約 7 割であったことが確認できた。
- ・ また、予約時に自家用車の乗車人数の入力を必須としたことにより、乗車人数の傾向を把握することができ、P&R シャトルバスの輸送力に対応した適切な駐車場予約枠数を設定することができた。
- ・ さらに、予約時に自家用車の車番を入力し、駐車場の入庫時にはカメラ認証で車番突合によりゲート開閉をするシステムを採用したことによりゲート通過時間を短縮でき、待ち時間が少ない入庫が可能となった。
- ・ 予約時に事前決済制としたことから、現地精算が不要となり万博 P&R 駐車場への入庫および会場へのスムーズな移動が可能となった。また前日まで予約変更・キャンセル可能としたため、来場者が入場日時予約の状況に応じて予約の仮押さえや変更を柔軟に行うことができた。
- ・ 阪神高速道路 ETC システムと連携し、予約時に入力された ETC カード番号により、阪神高速道路の迂回利用や指定出口利用の判定・万博 P&R 利用料金の割引を行うこととし、万博 P&R 駐車場へ推奨ルートで来場されるよう誘導を行った。
- ・ また、利用者からのよくある質問・緊急情報・駐車場利用時の注意事項については、万博 P&R 駐車場予約システムのトップページ内のお知らせ欄に掲載することで、来場者が万博 P&R 駐車場を安心してスムーズに利用できるようにするとともに現場運用においても問い合わせ依頼を減らす等効率化につなげることができた。
- ・ 5 月 24 日以降、駐車場当日予約を可能とする利用促進策を導入したが、別途当日予約用のシステムを活用し、前日までの予約の残りの空き枠数で予約枠を設定し、より多くの来場者から予約を受付できる体制を整えた。

注 14 万博 P&R 駐車場の利用分析においては、自家用車によるアクセスが優位な地域として、大阪府・兵庫県の政令市以外の都市及び近畿圏（京都府、奈良県、和歌山県、滋賀県）と想定し集計

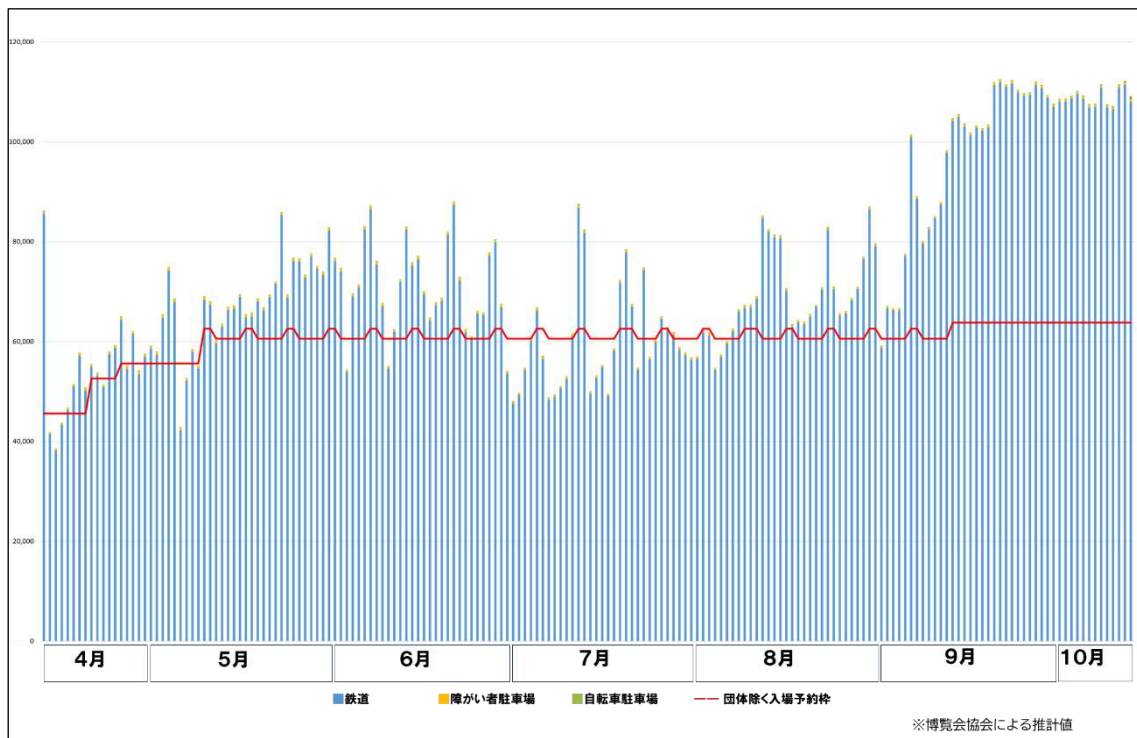


図 7 9 時台～11 時台の入場予約枠と輸送実績の推移(東ゲート)

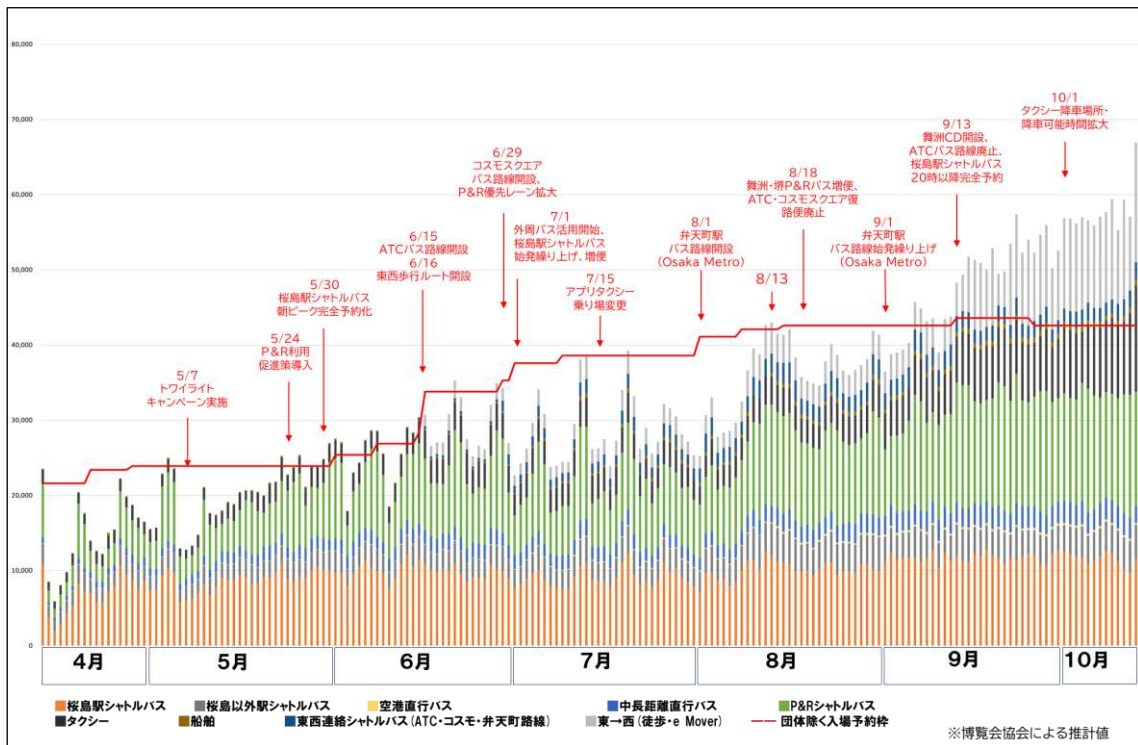


図 8 9 時台～11 時台の入場予約枠と輸送実績の推移(西ゲート)

5. 働きかけ TDM

- ・会期中において、混雑が予想される 6 月および 8 月 18 日から 10 月 13 日（閉幕日）までの期間のうち、通勤・通学など業務交通需要が大きい平日を対象として、Osaka Metro の車内、駅構内での広報や Web 広告等により企業や府県市民に時差出勤や迂回利用等の TDM の取組への協力を呼びかけるとともに、9 月 12 日から 10 月 13 日にかけてタレントを起用したテレビ CM による広報の強化を図った。
- ・また、TDM パートナー登録促進に向けた取組として、テストランへの招待、ミャクミャクも登場する TDM 出前授業や、大阪ヘルスケアパビリオンの催事専用スペースを活用した TDM パートナーによる TDM の取組内容の発信といったインセンティブを設けた。
- ・さらに、会期中を通じて、万博 TDM の取組への意識向上とともに企業活動に活用してもらえよう、TDM パートナーに対し、Osaka Metro 中央線や会場周辺道路における週間混雑予測情報を毎日発信した。また、府県市民に対しても、大阪市公式 LINE を活用し、混雑予測情報を発信した。会期終盤の最混雑期には、メッセージ性を強める等、発信内容に変化をつけながら、鉄道および道路における TDM の取組への協力を呼びかけた。
- ・万博 TDM パートナーの最終登録数は、万博会場周辺や Osaka Metro 中央線沿線の企業など、1,644 件・3,684 事業所であった。
- ・この TDM パートナーや国の機関、大阪府市、博覧会協会等による TDM の取組により、鉄道については、Osaka Metro 中央線の平日 8 時・9 時・10 時台において、TDM 取組期間である 6 月（6 月 1 日～30 日）の混雑率は各々、平均 107%、103%、82%、また 8 月（8 月 18 日～29 日）の混雑率は平均 101%、87%、74%、9 月（9 月 1 日～30 日）の混雑率は平均 119%、114%、112%となり、目標値の 120%を下回った。
- ・一方、最混雑期の TDM 取組期間である 10 月（10 月 1 日～10 日）の混雑率は、各々平均 130%、129%、133%となり、目標である混雑率 120%を超過する結果となった。この要因は Osaka Metro 中央線の機関分担率が想定より上回ったことや来場者の来場時間の前倒し、主要集客施設の大規模イベント等の影響によるものと推測される。
- ・会期終盤において、目標値の 120%を超過することとなったものの、大きな混乱なく万博来場者輸送が実施された。
- ・また、道路について、阪神高速道路では、平日午前中において渋滞長が万博開催前の通常時の最大を超えないという目標に対して、池田線や大阪港線では通常時よりも渋滞長が超過する時間帯があったものの、阪神高速道路全線では利用台数に大きな変化は見られず、渋滞状況も万博開催前から大きな変化はなかった。

- ・会場周辺の道路においては、万博開催前と比べ道路交通量は増えたが、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特に問題の発生はなかった。
- ・総じて、TDM に賛同いただいた府県市民、TDM パートナー、主要集客施設等の取組により、会期を通した安全かつ円滑な来場者輸送と経済活動の両立に寄与したものと考えられる。
- ・取組の分析にあたり、TDM パートナーに加え、駅利用者など個人の方を対象に会期中の TDM 取組に関するアンケートを 6 月と 10 月に実施した結果、本アンケートにおいては、TDM パートナー企業による取組割合は、6 月、10 月ともに高く、個人における取組割合についても、会期終盤に向けて増加したことが確認された。
- ・また、時差出勤による通勤負担の軽減・生産性向上といったポジティブな意見の一方で、業務の D X 化の推進や勤務体制の調整等、取組の実施に十分な時間が必要であるとの意見が寄せられた。

6. 輸送実績から明らかになった特徴

1) 鉄道選択の優位

- ・日来場者数が少ない閑散期・通常期においても、時間あたりの運行便数が多い等、利便性が高いことから、来場者輸送具体方針の想定よりも自家用車、団体バスの利用が少なく、鉄道の利用が多かった。

2) 朝の早い時間、夜の遅い時間への集中

- ・時間帯別の来退場需要については、来場者輸送具体方針の想定と比べて、会期中 184 日間の平均では、朝 9 時までの来場需要は約 4 % (19.5%→23.6%) 高く、夜 20 時以降の退場需要は約 12% (38.7%→51.0%) 高かった。
- ・会期終盤 (9 月中旬～10 月 13 日 (閉幕)) では、来場者輸送具体方針の想定と比べて、朝 9 時までの来場需要は約 5 % (19.5%→24.4%) 高く、夜 20 時以降の退場需要は約 25% (38.7%→63.3%) 高くなり、退場需要は夜の遅い時間帯に集中する傾向がより大きくなった。

3) ゲートの入場しやすさによる交通選択の誘引

- ・会期中を通じて東ゲートより西ゲートが空いており、西ゲートからの入場需要は高かった。
- ・一方で、西ゲートにアクセスする交通手段が限られていたことから、駅シャトルバスは 5 月中旬から予約が一杯になり、桜島駅シャトルバスについても、5 月 30 日より朝ピーク時間帯 (始発～10 時 30 分) に完全予約制を導入することとなった。

- ・西ゲートからの入場需要の高まりに伴い、駅シャトルバス、中長距離直行バス等において、臨時便の運行や増便等のダイヤ改正が行われ、往路便では、開幕当初の約 490 便が会期終盤には約 610 便となり、約 120 便の輸送力強化が図られた。
- ・東西ゲートの利用均衡を図るため、西ゲートについて 5 月 24 日より万博 P&R 駐車場利用者、6 月 29 日より水上交通浮栈橋利用者について優先入場を導入し、これらの利用促進を図るとともに、西ゲートにアクセスする交通手段の輸送力を増強するため、西ゲート間を結ぶ東西連絡シャトルバス路線として、6 月 15 日から 8 月 18 日まで ATC 路線、6 月 29 日よりコスモスクエア路線、8 月 1 日より Osaka Metro による弁天町路線を開設した。

4) イベント開催時間に影響をうける退場需要

- ・6 月 28 日は大花火大会の開催に伴い、来場者の退場需要が後ろ倒しになり、タクシー利用が短時間に増加集中したことによる入構待ちのタクシー列が通常より伸びたことがきっかけとなり、夢洲第 1 交通ターミナルのタクシー乗降場、夢洲北高架橋（観光外周道路）においてタクシーのみならず、シャトルバスを巻き込む渋滞が発生した。
- ・さらに桜島駅シャトルバスの予約時間帯より遅れて乗車される方や予約のない方の乗車が多く、22 時 20 分時点で夢洲第 1 交通ターミナルの滞留者は約 6,000 人（うちタクシー乗車待ち約 1,000 人）に達し、桜島駅シャトルバス復路便において、最終便出発後の乗り場に約 100 人が残留する状況が発生し、タクシー乗車に誘導したものの、輸送完了には 24 時 30 分頃まで時間を要した。
- ・8 月以降、来場者数の増加に伴い、タクシーや駅シャトルバスによる退場需要は増加傾向であったが、バス運行事業者により駅シャトルバスの増便や、桜島駅シャトルバスの完全予約制の導入、アプリタクシー乗り場変更等の対応を行ったことより、6 月 28 日と同様のレベルの混雑や集中が生じた日であっても、概ね 22 時 40 分頃には輸送を終えることができた。
- ・9 月 25 日以降、花火・ドローンショーの実施時間の前倒しが行われたこともあり、連日来場者 20 万人を超える日が続いたが、東西にアクセスする交通手段とともに、概ね 22 時 40 分頃には輸送を終えることができた。

5) 想定を上回った利用需要

①タクシー

- ・来場者輸送具体方針では、愛知万博実績をもとにタクシーの需要を 22.7 万人ベースで機関分担率の 0.94%、利用人員を約 2,100 人と想定していたが、4 月平均の入

場者数 10.0 万人に対する機関分担率は、想定約 2 倍の 1.93% (約 1,900 人)、会期終盤の 10 月平均の入場者数 24.3 万人に対する機関分担率は、想定約 5 倍以上の 5.13% (約 12,500 人) と、大きく上回る利用があった。

- ・ 想定よりも利用が増えた要因としては、行きについては Osaka Metro などの混雑を回避するため自宅などの最寄りの場所から会場に直行でき、西ゲートに近い夢洲第 1 交通ターミナルで降車することができること、バスよりも早く会場に到着することができることなど、帰りについても目的地に直行でき、体力的負担も少なく到着することができることなどにより利用の希望が多かったことなどが考えられる。

②夢洲障がい者用駐車場

- ・ 夢洲障がい者用駐車場については、高齢者障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー法）に基づく道路移動等円滑化基準における目安の台数を超える 200 台を確保した。
- ・ 4 月末からほぼ満車の状況が継続したため、5 月 24 日より舞洲万博 P&R 駐車場 A に当日予約の障がい者用駐車枠を 100 台追加で設置し、その後も利用状況に応じて最大 120 台まで増やした。
- ・ 5 月 23 日、7 月 18 日に夢洲障がい者用駐車場の利用条件を満たしているかを確認するため現地調査を行い、すべての方が利用条件を満たしていることを確認した。

6) 会期終盤の駆け込み需要

- ・ 9 月 10 日以降は、連日 20 万人を超える来場者数を記録した。会期全体の来場者数に占める割合は約 28%に達した。
- ・ これに伴い、東西ゲートにおける開場前の待機者数は増加し、東ゲート側では、9 月 1 日以降、Osaka Metro 中央線の始発列車による多くの来場があり、東エントランス広場に、閉幕日には 6 時の時点で徹夜組も合わせて約 3,000 人を超える者が待機した。
- ・ 西ゲート側でも 9 月 1 日以降は連日、8 時の時点で約 3,000 人にのぼる者が待機するようになった。
- ・ さらに、早朝からタクシーを利用する来場者も増加し、一般交通への影響を最小限に抑えるため、8 月 30 日以降、夢洲第 1 交通ターミナルの開門時間を 6 時 45 分から 15 分前倒しして、6 時 30 分に開門する措置を行った。加えて 10 月 1 日以降は夢洲第 2 交通ターミナルでのタクシーの降車を 5 時以降可能とした。
- ・ 10 月 1 日以降から閉幕日までに、早朝（5 時～6 時 30 分）に夢洲第 2 交通ターミナルを利用したタクシー台数および来場待機者数は、平均で 736 台および約 1,800 人

であり、閉幕日である10月13日には1,382台、待機者数は最多の約3,200人を記録した。

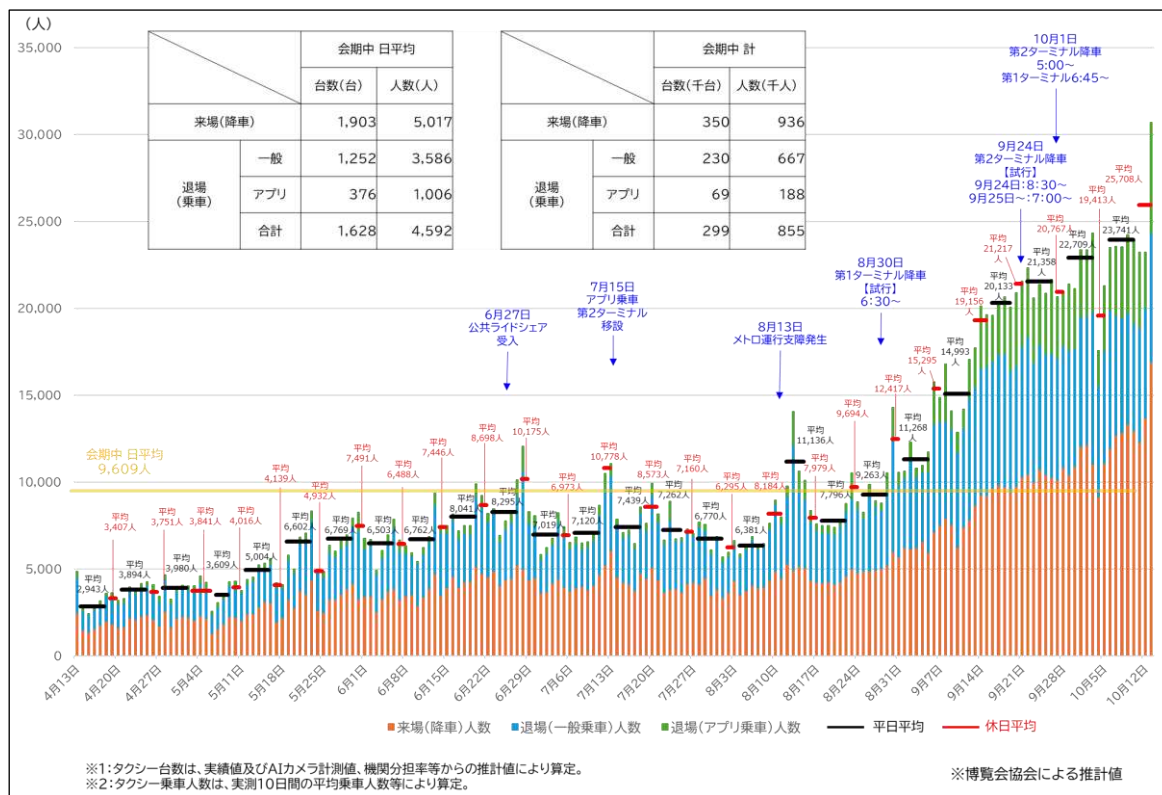


図9 タクシー乗車人数(日別、来場・退場別)の推計

IV.一般交通への影響

1. 鉄道

1) Osaka Metro 中央線等

- ・東ゲートでは、予約枠で来場者をコントロールするチケットコントロールを、午前中 9 時～12 時は 1 時間毎、午後は 12 時～17 時、17 時以降に区分して実施した。
- ・Osaka Metro 中央線において、通常ダイヤでは朝夕ラッシュ時 16 本/時のところ、7 時半～12 時、15 時半～23 時の 12 時間にわたって 24 本/時で運行する、輸送力増強を万博会期中実施することとし、万博来場者輸送並びに一般輸送を確保するように備えた。

① 来場時の輸送

- ・会期を通して Osaka Metro 中央線は早朝から万博来場者による混雑が見られ、朝の通勤時間帯においても多くの万博来場者の利用が見られたが、一般輸送に対して大きな混乱は見られなかった。
- ・6 月以降、午後の 12 時からの入場日時予約者が多数おり、12 時からすぐに入場できるよう 12 時よりも前に東ゲート前に多数待機するようになったため、Osaka Metro 中央線の 10 時台～12 時台にも混雑が見られるようになった。また、午後からの需要増加に対応するため、Osaka Metro は 7 月より 12 時台から 14 時台までの間、臨時列車を最大 7 本増発し、輸送力を向上させた。
- ・会期が終盤に近づくにつれて会場入場の一番乗りを目指して、早朝から乗車してくる来場者が増加し、会期最終盤には本町駅等において始発電車に乗車しきれない状況が発生したため、Osaka Metro は臨時列車を始発列車の前に設定して対応した。
- ・このように、来場動向に合わせて、適宜、臨時列車の設定等の対応が行われたことから、車両混雑はあったものの、駅での効果的な案内誘導により、特に大きな一般輸送への影響は見られなかった。

② 退場時の輸送

- ・会期初めの段階においては、会場内イベントの最後のスケジュールに花火やドローンショーが行われたため 21 時台に著しい混雑集中が見られた。
- ・会期中盤から終盤においては、花火やドローンショーの実施時刻の前倒しを行うとともに、退場時における前倒し乗車の呼びかけ等を行い、輸送の平準化を図った。
- ・会期終盤においては、21 時台で最大約 170%の車内混雑があったものの、退場者のピーク時間帯は通勤・通学のピーク時間帯と異なっていたため、特に大きな一般輸送への影響は見られなかった。

③ 他路線の輸送

- ・Osaka Metro 中央線にアクセスする御堂筋線や四つ橋線等においても、輸送量の増加はあったが、特に大きな一般輸送への影響はなかった。

2) JR 西日本 桜島線（ゆめ咲線）等

- ・JR 桜島線（ゆめ咲線）において、通常ダイヤ最大 10 本/時のところ、万博会期中は、最大 12 本/時に輸送力を増強するとともに、新大阪駅・大阪駅～ユニバーサルシティ駅・桜島駅を直通運行する「エキスポライナー」を運行し、万博来場者輸送並びに一般輸送を確保した。
- ・JR 桜島線（ゆめ咲線）沿線には大きな集客施設のユニバーサル・スタジオ・ジャパン（以下「USJ」という。）があり、とりわけ繁忙期における USJ と万博来場者との重複した輸送が課題であった。

① 来場時の輸送

- ・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（8 時台～10 時台）において、事前決済の優先乗車制を導入することとしていたが、朝の時間帯の利用に集中が見られたため、5 月 30 日から完全予約制に移行し、桜島ルートを利用する来場者数をコントロールした。これにより、JR 桜島線（ゆめ咲線）の通勤や USJ 来場者の輸送等に対して、特に大きな影響は見られなかった。
- ・また、桜島駅前の来場者の滞留についても、混雑時にはあらかじめ準備をしていた滞留スペースを活用することで、特に大きな混乱はなく来場者を誘導でき、周辺地域への影響も見られなかった。
- ・弁天町駅においては、午前中の来場者が特に多かった日に、JR 改札から一旦駅前広場に誘導し Osaka Metro 改札に向かう動線変更を実施するとともに、最混雑日には民間商業施設（ベイタワー）の自由通路を迂回させる北回り動線に切り替える誘導を行ったことから、駅構内での雑踏等、特に大きな一般輸送への影響等は見られなかった。

② 退場時の輸送

- ・桜島駅シャトルバスの輸送力より JR 桜島線（ゆめ咲線）の輸送力が大きいことと、7 月中旬以降の多客日および 9 月 13 日以降に、復路便も 20 時以降完全予約制としたことにより、会期終盤には USJ からのハロウィーンイベントの退場輸送も重なったが、桜島駅からの列車の運行および特に大きな一般輸送への影響は見られなかった。

- ・ Osaka Metro 弁天町駅からの乗り換えによる駅構内の事故につながるような雑踏は、会期中を通じて特に見られなかった。

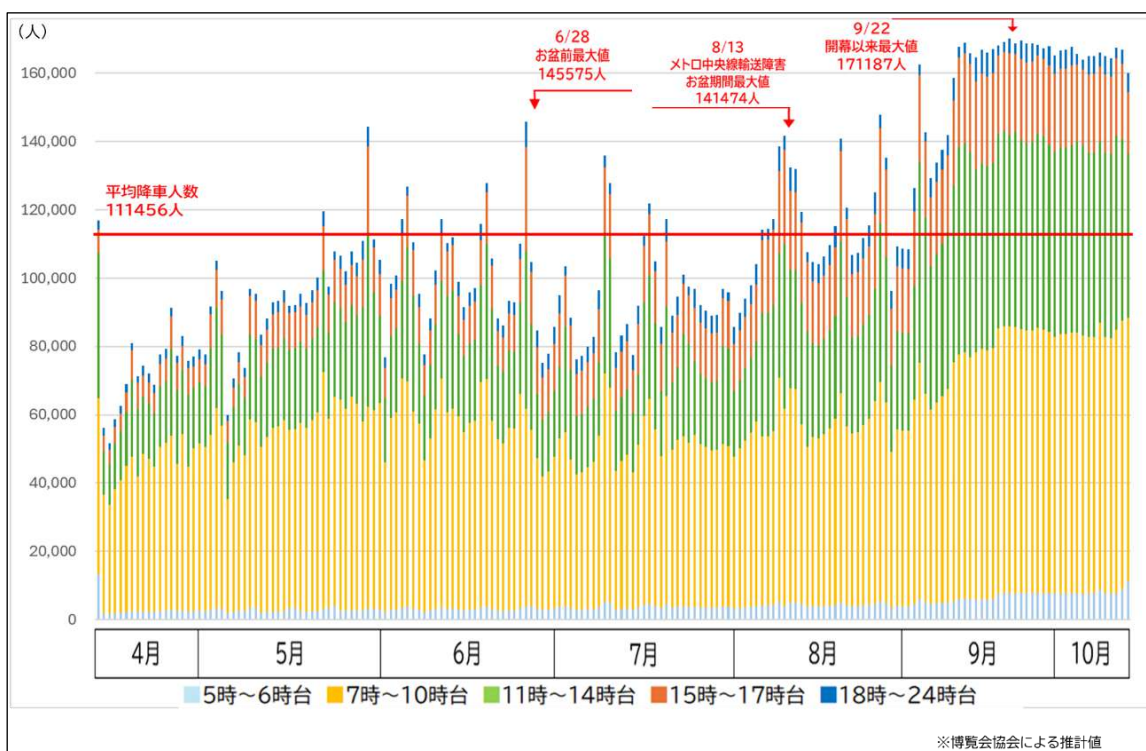


図 10 【Osaka Metro 中央線】日別来場者輸送実績(往路)

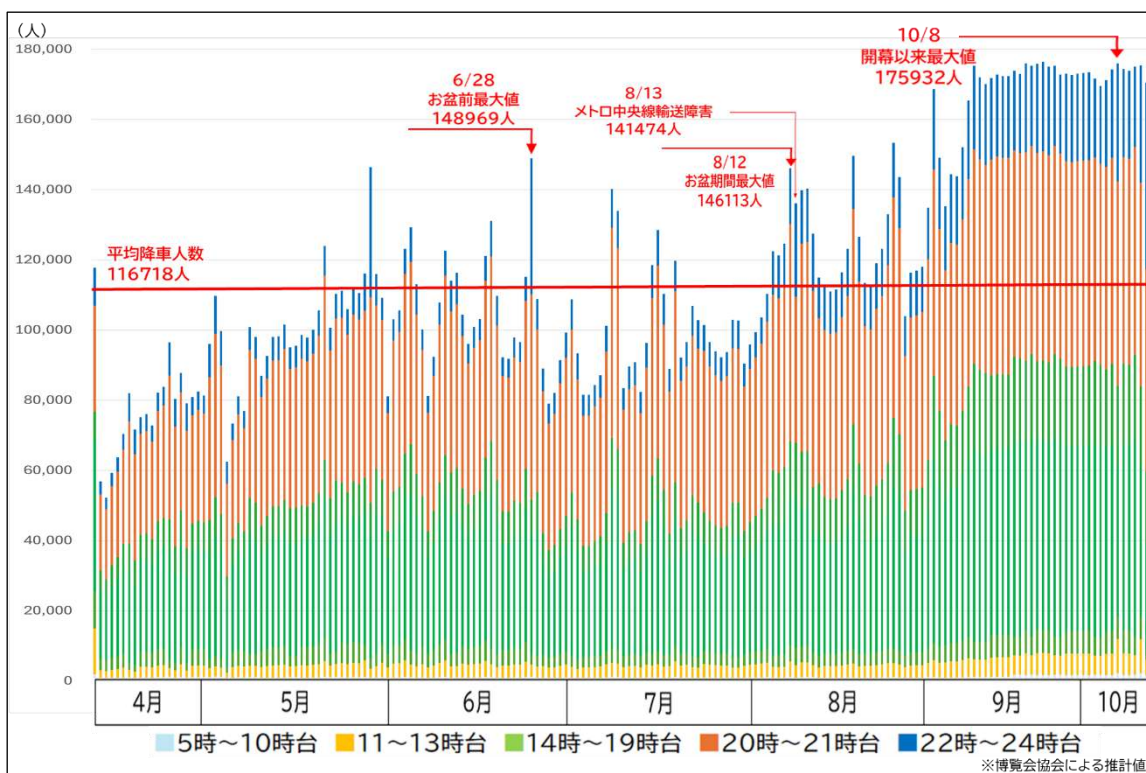


図11 【Osaka Metro 中央線】日別来場者輸送実績(復路)

2. 道路

- ・阪神高速道路については、会期中を通じて、万博交通によって特に大きな混雑・渋滞等の影響は見られなかった。
- ・夢洲・舞洲の周辺道路については、此花大橋の往路方向において、一時的に一部の車線で交通混雑が見られたものの、会期中を通じて、万博交通によって特に大きな混雑・渋滞等はみられなかった。
- ・駐車場開場前の待機車両については、会期終盤に会場への入場一番乗りを目指して、各駐車場で発生した。特に舞洲万博 P&R 駐車場 E においては、路線バスのバス停前に待機列が並び、一般の路線バスの運行に支障が出る事態が発生した。一方で舞洲万博 P&R 駐車場 A、舞洲万博 P&R 駐車場 C・D については、舞洲周回道路を一方通行化し、2車線運用したこと、もう一方の車線を通行することで待機列を回避できたことから、特に一般交通に影響する大きな混雑・渋滞等は見られなかった。
- ・堺、尼崎の万博 P&R 駐車場周辺道路については、会期中を通じて、万博交通によって大きな混雑・渋滞等は見られなかった。

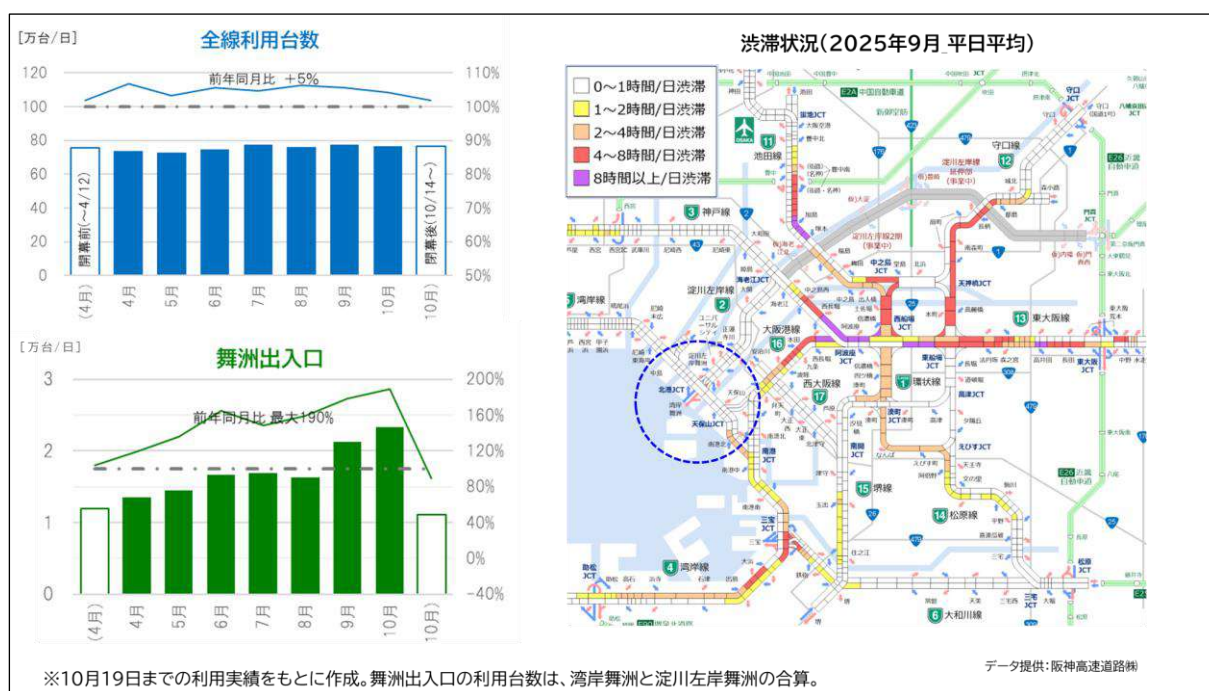


図 12 万博会期中における阪神高速道路の交通状況

V.個々の施策の評価

1. 来場需要平準化

1) チケットコントロール

① 日来場者の平準化

- ・入場予約制度の導入に加え、通常価格より安価で購入可能な、4月13日から4月26日まで入場可能な開幕券、4月13日から7月18日まで入場可能な前期券、平日のみ入場可能な平日券を販売し、日来場者の平準化を図った。
- ・さらに、開幕前の2025年2月に、4月5月来場者に限定した通期パスの割引販売をし、通期パス・夏パス・平日券の利用条件の改善が行われた。^{注15}
- ・こうした取組により、会期終盤期に集中する傾向がある来場者需要を、会期序盤や夏休み等、来場者が比較的少ないと予想された時期へ誘導する来場者需要の平準化を図った。

② 時間来場者の平準化

- ・入場予約制度の導入に加え、通常価格より安価で購入可能な、会期中いつでも17時以降入場可能な夜間券を販売し、時間来場者の平準化を図るとともに、また、5月7日からは夜間券を16時以降入場可能とするトワイライトキャンペーンを実施した。
- ・こうした取組により、朝一番の来場に集中する傾向がある来場者需要を、夜間等に分散誘導する来場者需要の平準化も図った。

2) 万博P&R駐車場のダイナミックプライシング

- ・万博への来場は、原則公共交通利用としており、万博P&R駐車場の利用については、近畿圏主要都市（大阪市・京都市・奈良市・神戸市・和歌山市）から大人2人・子供2人で来場する場合、公共交通機関と自家用車による来場を比較すると、公共交通機関が割安となることから、近畿圏主要都市より遠くの中長距離の地域また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の来場者をターゲットにし、万博P&R駐車場の利用料金についてもこれらの地域からの利用にお得感を生むように設定した。またP&Rシャトルバスを追加の料金の必要なく利用できるようにすることで、できるだけ多くの人数による乗車の来場を促進し、自家用車による輸送力の向上を図った。

注15 チケット利用条件の改善

- ・通期パスの利用期間の改善（利用期間：10月3日まで→会期末まで）
- ・通期パス、夏パス（7月19日から8月31日まで何度でも入場可）、平日券の利用時間の改善（利用時間：11時から→9時から）

- ・万博 P&R 駐車場の利用料金については、道路における混雑等の交通課題に対応するため、混雑日時や利用経路等で料金を変動させるダイナミックプライシングを導入した。具体的には、(1)来場需要の平準化を図るため、日および時間帯で料金を上下させる、(2)阪神高速道路中心部の渋滞への影響を低減させるため、阪神高速道路迂回利用（阪神高速 6 号大和川線利用）で料金を下げる、(3)万博 P&R 駐車場の分散利用を図るため、堺、尼崎の万博 P&R 駐車場の料金を下げる、(4)万博 P&R 駐車場周辺の一般道路への影響低減を図るため、阪神高速道路の指定出口を利用しない場合は料金を別途加算した。
- ・なお、阪神高速道路の迂回利用や指定出口利用を判定するにあたっては、阪神高速道路(株)の協力により日本初の取組として ETC 情報を活用して走行経路の判定を行った。

① 基本料金の設定価格の効果

- ・中距離圏より遠い地域および、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が約 7 割であった。

② 繁忙期、通常期、閑散期の料金変動の効果

- ・繁忙期、通常期、閑散期の料金変動による平準化効果については、それを上回る来場需要があったと思われ、万博 P&R 駐車場の利用は全体の来場者数の増減と連動しており、期間における有意な差は見られなかった。

③ 混雑時間帯（8 時台～10 時台）の加算料金による来場抑制の効果

- ・混雑時間帯の加算料金による来場抑制の効果については、それを上回る早い時間帯での入場需要があったと思われ、万博 P&R 駐車場の時間帯別利用割合が 8 時台～10 時台で約 7 割となっており、時間帯における有意な差は見られなかった。

④ 高速道路の指定出口利用、迂回利用の効果

- ・高速道路利用インセンティブは、阪神高速道路の指定出口を利用することで適用され、迂回路である阪神高速 6 号大和川線を利用することでさらに万博 P&R 駐車場の利用料金が割り引かれるものであり、ダイナミックプライシングの一部をなすものである。
- ・高速道路利用インセンティブの利用率は万博 P&R 駐車場利用者全体では約 6 割であり、指定出口のみの利用が約 5 割、指定出口＋迂回利用が約 1 割、利用なしが約 4 割であった。

- ・特に、中長距離（近畿圏以東）^{注 16}からの利用では高速道路利用インセンティブは約 6 割で変わりはなかったものの、指定出口＋迂回利用については約 3 割を占める等の特徴があった。
- ・阪神高速道路および万博 P&R 駐車場周辺道路において、事故等を除き大きな交通渋滞等は発生しなかったことから、高速道路利用インセンティブによる阪神高速都心部迂回、一般道路利用による来場抑制には一定の効果があったと考えられる。

⑤ 完全予約制の効果

- ・万博 P&R 駐車場の予約枠については、周辺道路の交通容量などを踏まえ、設定していたことから、周辺道路において、特に一般交通に影響を与えるような大きな交通渋滞等は見られなかった。

3) 日帰り教育旅行の閑散期等への団体バス乗降場等への優先予約枠設定

① 閑散期・通常期である夏休み前までの予約の推奨

- ・団体バス乗降場・待機場について、7 月の夏休みまでの期間において、日帰り教育旅行優先枠を設け、平準化を図った結果、団体バスを用いて来場された教育旅行のうち、約 7 割が当該期間を予約した。

② 低学年児童への配慮

- ・低学年児童の負担軽減の要望を踏まえ、夢洲第 2 交通ターミナルの団体バス乗降場のうち西ゲートにより近い場所を、低学年が乗車しているバスの優先乗降場所として運用した。

4) 日帰り教育旅行に係る鉄道輸送

- ・Osaka Metro 中央線において、日帰り教育旅行に向かう子ども達への安全と安心の確保のため、大阪府内の小中高生を対象とした日帰り教育旅行向けに、4 月 14 日から 7 月 17 日の平日の午前中に夢洲駅行きの「子ども専用列車」^{注 17}と「子ども優先列車」^{注 18}を運行し、延べ約 145,000 人が利用した。また、Osaka Metro において、各学校から Osaka Metro 森ノ宮駅までバスを運行した。

注 16 中部・北陸、関東、東北、北海道が対象

注 17 子ども専用列車

森ノ宮駅から出発し、弁天町駅のみ停車し、その他の駅はすべて通過する。夢洲方面寄りの前方の車両が子ども専用車両で、長田方面寄りの後方の車両は一般の方が乗車できる。

注 18 子ども優先列車

長田駅から出発し、夢洲駅まで各駅に停車し、学校からの団体利用の方が乗車できる（森ノ宮駅を除く）。一般の方には乗車を控えていただくよう各駅構内で案内される。

注 17、注 18 の内容については、Osaka Metro のホームページから抜粋

https://subway.osakametro.co.jp/news/news_release/20240910_kodomo_ressya.php

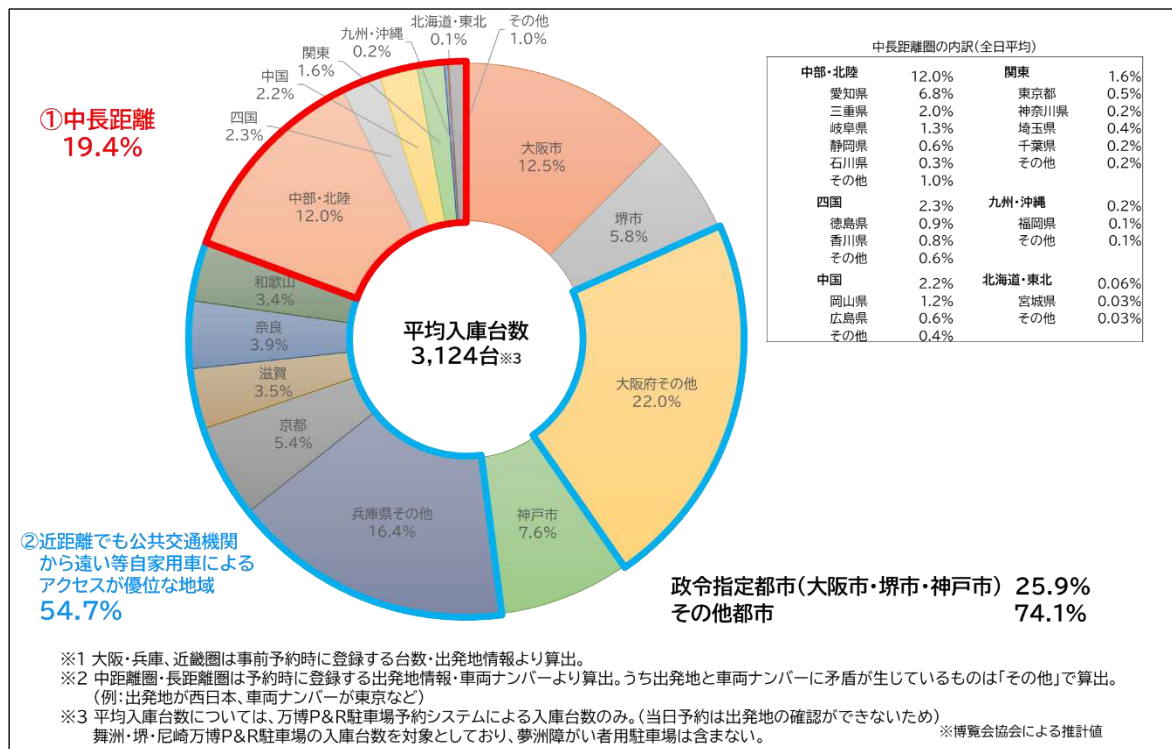


図 14 万博 P&R 駐車場 出発地別利用割合(会期中・日平均)

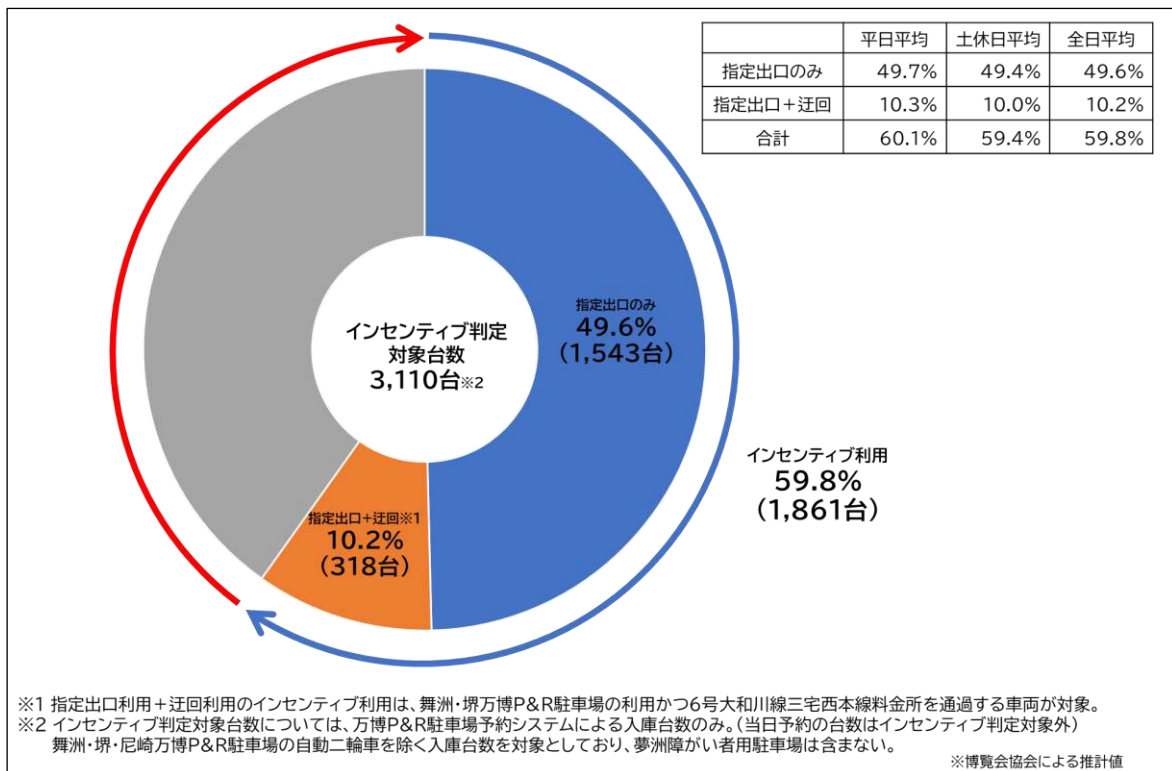


図 15 万博 P&R 駐車場 高速道路利用インセンティブ利用台数(会期中・日平均)

2. 退場需要平準化

1) イベント実施時間

- ・夜間に実施する花火やドローンショーが連続して行われたため、21 時台に退場の混雑集中が見られるようになり、来場者の増加に伴い退場時の混雑集中による輸送に影響があることから、9 月 25 日以降、花火・ドローンショーの実施時間の前倒しが行われた。

2) 早期退場の呼びかけ

- ・交通インフォメーションに加えて、会場内放送、会場内サイネージ、EXPO2025Visitors、ゲート前看板、ターミナル内の案内誘導を組み合わせ、来場者に早期退場の促進・帰りの交通手段の確認・繁忙期や多客日において 20 時以降の桜島駅シャトルバス完全予約制実施等の呼びかけを行った。
- ・こうした取組により会期終盤期には、連日来場者 20 万人を超える日が続いたが、東西にアクセスする交通手段ともに、概ね 22 時 40 分頃には輸送完了できた。

3. 交通アクセス情報の提供（交通インフォメーション）

- ・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、主要駅からの来場ルート、駅シャトルバスと万博 P&R 駐車場の利用案内、リアルタイム鉄道情報やバス運行情報など、会場アクセスに関する情報を集約した Web サイト「交通インフォメーション（万博来場 MaaS）」を開設し、日本語・英語の 2 か国語で情報提供を実施した。

1) 鉄道運行情報の提供

- ・Osaka Metro、JR 西日本の運行システム等とのシステム連携により、関西の主要鉄道路線の運行情報（遅れ、運休）を 1 つの路線網上に図示して提供した。
- 従来、鉄道運行情報は会社ごとに分かれて提供されていたが、これを一つの図上に集約し提供したことにより、来場者が鉄道全体の運行等の状況を一目で確認することが可能となった。

2) バス運行情報の提供（道路渋滞予測の活用）

- ・交通事故等による渋滞等で遅延が発生した場合等は、交通インフォメーショントップページに表示される「お知らせ」に遅れ情報を掲出し、来場者へ迅速に情報提供した。さらに 6 月 27 日以降は、主要駅からの駅シャトルバスの遅延等について、道

路混雑予測に基づき、標準所要時間からの遅れ予測を 3 段階^{注 19} で表示することとした。

3) 道路交通情報の提供

- ・来場者が円滑に道路交通情報にアクセスできるよう、交通インフォメーションのトップページに JARTIC、阪神高速 HP 万博サイト、NEXCO 西日本アイハイウェイのリンクを設けた。

4) タクシーに関する情報提供

- ・夢洲第 1 交通ターミナルのタクシー乗降場の監視カメラ画像を YouTube 上でリアルタイムに公開し、タクシー待ち行列およびターミナル内に待機しているタクシーの状況をタクシー事業者提供した。
- ・併せて、退場時には、来場者輸送情報センターから近隣のタクシー事業者へタクシー台数の過不足を電話で伝えることにより、適切な配車を実現し、過剰なタクシー集中を避けることができた。
- ・会期終了後のタクシー事業者へのヒアリングにおいても、「YouTube をいつも見ていた」「利用者の傾向分析、配車に役立った」との回答があった。

5) 交通機関の混雑状況

- ・関西の主要鉄道路線の混雑状況については、各社が発信した情報を交通インフォメーションの鉄道運行情報に掲載した。
- ・各社の運行情報を、遅延・運休区間や関係する周辺情報（原因・復旧見込み・振替実施の有無等）も含めて自動的に取得し、鉄道全体の状況を一目で確認できるようにしたことで、来場者が適切な交通手段を選択する一助となった。

6) 夢洲第 1 交通ターミナルのバス乗り場案内

- ・夢洲第 1 交通ターミナルのバス運行情報サイネージ管理システムと連携し、現地に設置されている案内サイネージと同じ内容（夢洲第 1 交通ターミナルから出発するバスについて、いつ、どの乗り場からどこ行きのバスが出るか、遅延・運休の有無）を交通インフォメーションで提供した。
- ・バス乗り場の看板を色分けし、サイネージ表示と交通インフォメーション上の色づかいを統一して、視覚的に乗り場がわかるようにしたことで、乗り間違いの抑制の一助となった。

注 19 3 段階：15 分以上～30 分未満、30 分以上～1 時間未満、1 時間以上

7) 駅シャトルバス等の予約状況の提供

- ・駅シャトルバス、万博 P&R 駐車場、夢洲障がい者用駐車場の予約状況について、1 か月先までの満空表を作成し、交通インフォメーショントップページに表示される「お知らせ」にリンクを設けて、公式ホームページ上で情報提供した。
- ・開幕日である 4 月 13 日については、桜島駅シャトルバスの 8~10 時台の予約が満席になったため、プレスリリース、公式ホームページ等のお知らせに加えて EXPO2025Visitors の PUSH 通知を発信し、西ゲート予約者に特例として東ゲートから入場できることや予約枠に余裕がある万博 P&R 駐車場の利用を呼び掛けた。

8) 地域観光に関する情報提供

- ・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、交通インフォメーションのトップページに KANSAI MaaS へのリンクを設け来場者に対し地域観光およびアクセス情報を一元的に提供した。

4. 道路交通の集中回避

1) 高速道路利用・迂回利用インセンティブ

- ・万博 P&R 駐車場の利用台数が増加するにつれ、インセンティブ利用台数についても開幕当初は 5 割程度が、5 月の連休以降は 6 割程度と増加した。
- ・会期終盤期では、万博 P&R 駐車場利用は 6,000 台/日を超える状況となったが、インセンティブの利用率も増加したことにより、万博 P&R 駐車場に向かう一般道路において道路交通容量を超えて、著しい渋滞を発生させるような交通量の増加は見られなかった。

2) 乗車人数によらない万博 P&R 駐車場利用料金

- ・自家用車等の平均乗車人数は、愛知万博をベースに 3.2 人/台を想定していたが、実績は 3.6 人/台であり、自家用車による輸送力向上に対して一定の効果があった。
- ・平日・休日別では、平日の 3.4 人/台に対し、土日祝は 3.8 人/台と多く、想定約 1.2 倍に達したことから、ファミリーやグループでの利用が多かったと考えられる。
- ・駐車場別では、舞洲 3.7 人/台、堺 3.5 人/台、尼崎 3.5 人/台であり、利用台数が多い舞洲の平均乗車人数については、想定約 1.1 倍に達したため、シャトルバスの運用見直し、バス輸送力に見合う駐車場予約枠の設定等の対応を行った。

3) 淀川左岸線（2 期）

- ・大阪市、阪神高速道路(株)が建設中の淀川左岸線（2 期）は、3 つの主要ルートのひとつとして、新大阪駅、大阪駅等発の駅シャトルバスに加えて、中長距離直行バスや教育旅行などの団体バス、タクシー等に利用された。その利用台数は右肩上がりに増加し、会期最終盤の 10 月平均で、バスは 4 月の約 2 倍、タクシーは約 10 倍となり、特に、空車回送も含めた新大阪駅と万博会場を結ぶタクシー利用の割合が大きくなった。
- ・市内中心部の混雑箇所を回避できることで、新大阪駅と夢洲会場を所要時間 25 分程度で結び、定時性や安定輸送確保等に効果を発揮し、来場者輸送の主要ルートとして重要な役割を果たした。
- ・また、SNS 等において、実際に利用した来場者から利便性や快適性を評価する発信が多く見られた。

4) うろつき交通

- ・愛知万博では、会場周辺に臨時民間駐車場が多く開設され、多客日には早朝から会場周辺に民間駐車場を探す自家用車が殺到し、シャトルバス等の運行に支障をきたした。
- ・東京オリンピック・パラリンピック（以下「東京オリパラ」という。）では、大会中、会場周辺で駐車場を探すうろつき交通を抑えるため、時間貸し駐車場への物流車両等の利用を対象とした事前予約制を導入する取組が行われた。
- ・こうした経緯も踏まえ、大阪・関西万博では、東京オリパラでの取組の知見を活かし、会期中、会場周辺と駅バスターミナル周辺の時間貸し駐車場への普段使いの車両を対象とした事前予約制を導入する取組を行った。
- ・会期中、うろつき交通による渋滞や駅シャトルバスの遅延は見られなかった。
- ・一方、一部駐車場においては万博来場者による予約利用が確認され、一部ではうろつき交通対策用の駐車マス確保が困難となり、事前予約制を取りやめたところもあった。
- ・うろつき交通対策として実施した駐車場予約は、普段使いの車両の利用が少なく、利用ニーズとのマッチング等について今後課題を残した。
- ・このほか、会場周辺の一部の商業施設では、独自の取組みとして、万博来場者が駐車場を長時間利用し、自らの施設利用者が利用できない状況を避けるため、会期中は駐車料金の上限を設けないなど料金体系を変更し対応したところがあり、こうした施設では万博利用者が長時間駐車する等の影響は特に生じなかったとのことである。

5) 夢洲のコンテナ物流の対策

- ・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、夢洲コンテナターミナルにおいて、荷捌き地の拡張、ゲート増設や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を行った。
- ・さらに、万博開幕直後の交通の混乱に備えて、4月14日から5月10日の4週間、万博閉幕前の来場者の集中が想定され、かつ、祝日を挟みコンテナ車両の来場増加が想定される9月16日から10月3日の3週間において、港湾関係者の協力のもと、通常のゲートオープン時間が8時30分から11時30分、13時から16時30分のところ、早朝の8時から8時30分及び昼休みの11時30分から13時にターミナルゲート時間の延長を実施した。
- ・ターミナルゲート時間延長により、コンテナ車両の待機車両台数の減少及び来場時間の平準化が図られ、道路交通の集中回避に寄与した。

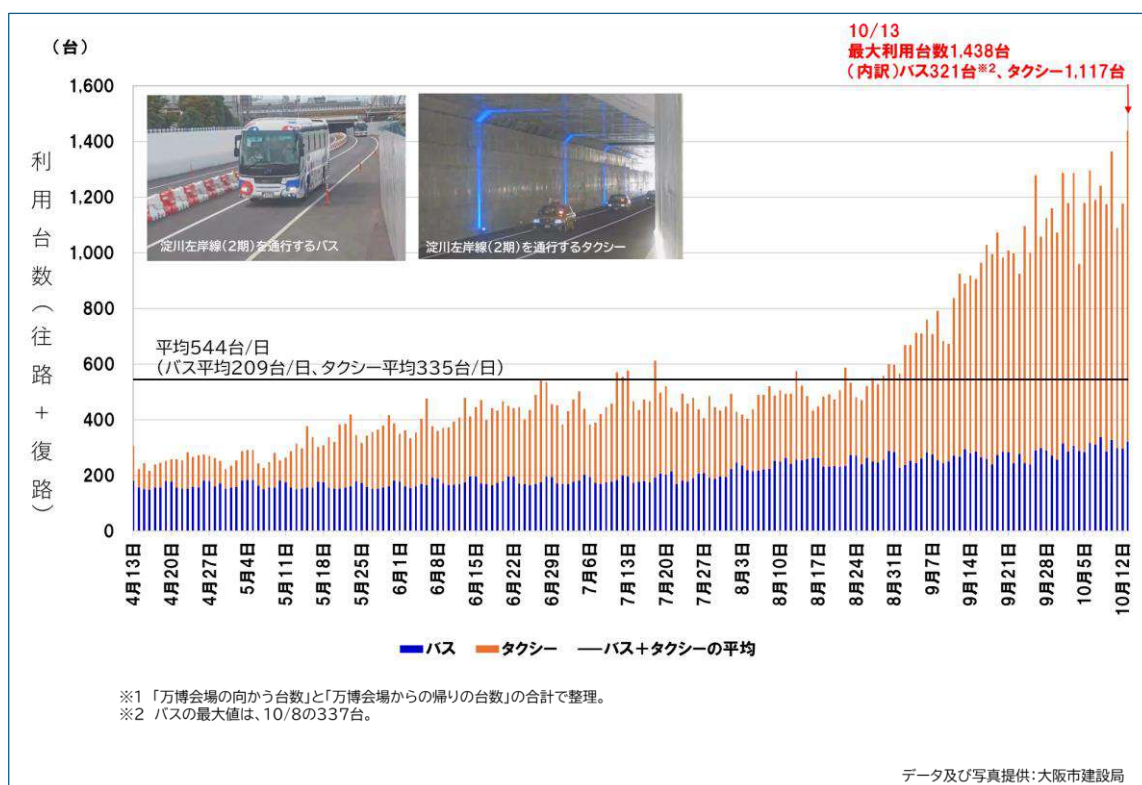


図 16 淀川左岸線(2期) 利用台数(日別)

5. 交通規制等

1) 夢洲内 駐停車禁止規制等

- ・夢洲中央幹線道路、観光外周道路等については、自家用車やタクシーによる来場者の送迎のため多数の駐停車車両が予想されるとともに、コンテナ車等港湾物流車両の主動線でもあることから、会場へのアクセスルート上の混雑緩和、シャトルバス等の定時運行の確保、港湾物流への影響緩和のため、大阪府公安委員会により駐停車禁止規制が実施された。
- ・駐停車車両排除対策として、規制区間の歩道上に一定間隔で警備員を配置し、プラカード掲出や声掛け等を行うことで、駐停車排除に努めた。
- ・また、タクシーアプリ事業者等の協力のもと、夢洲内主要道路と合わせて、舞洲内、JR 桜島駅周辺道路上におけるアプリタクシーの受注機能を制限することにより、受注待ちタクシーの路上待機を排除した。
- ・私有地を除き、夢洲内においてアプリタクシーを配車した場合、配車ピン位置が夢洲第1交通ターミナル（7月15日以降は夢洲第2交通ターミナルに変更）タクシー乗降場になるよう制限した。
- ・こうした取組の結果、自家用車による万博会場への送迎やタクシー乗降場以外における乗降は、ほとんど見られなかった。

2) 南北高架橋・観光外周道路 車両通行止め規制

- ・夢洲交通ターミナルへのアクセスルートである南北高架橋・観光外周道路については、万博来場輸送車両の交通円滑化等のため、大阪府公安委員会により車両通行止め規制^{注20}が実施されるとともに、高架橋分岐部等には警察官が配置され、誤進入車両等の排除や呼びかけ等が行われた。
- ・規制除外車両を明確にするため、各シャトルバス、タクシー、自家用車活用事業車両、万博協会管理車両等について、大阪府警察と調整の上、それぞれに識別証等を定めて掲示させた。
- ・こうした取組により、夢洲交通ターミナルを利用する各シャトルバス、団体バス等の運行がスムーズに行われるとともに、タクシー乗降のコントロールについても適切に行うことができた。

3) 夢洲障がい者用駐車場周辺道路 車両通行止め規制・駐停車禁止規制

- ・夢洲障がい者用駐車場へのアクセスルートは来場者や夢洲駅利用者等のタクシー、自家用車による送迎や大屋根リング等の見物など、駐車場利用以外の多数の進入車両が予想されるとともに、沿道には既存の企業等もあることから、進入車両や駐停

注 20 車両通行止め（万博来場輸送に使用中のバス・タクシー、自家用車活用事業（日本版ライドシェア）車両、万博協会管理車両、I R 工事関係車両を除く）

車車両による企業への影響緩和、安全で円滑な夢洲障がい者用駐車場の利用のため、大阪府公安委員会により車両通行止め規制^{注 21} および駐停車禁止規制が実施された。

- ・アクセスルートの入口となる交差点部分や沿道の歩道等へ警備員を配置し、規制区間への進入車両や駐停車車両に対してプラカード掲出や声掛け等により、進入車両の選別、駐停車車両の排除を行うことで、大きなトラブル等は認められなかった。

4) 舞洲周回道路 一方通行規制

- ・舞洲周回道路については、沿道に計 4 カ所の万博 P&R 駐車場を設置したことから交通量の増大が見込まれ、周辺道路への混雑による影響が予想されたことから、片側一車線対面通行道路から同一方向の二車線道路として整備し、大阪府公安委員会により一方通行（時計回り）規制を実施することで、交通流が整序化されるとともに、交通容量が拡大された。
- ・沿道にはおおきにアリーナ舞洲等の大型集客施設が多数あり、会期中にも各種イベント等が開催され、イベント観覧者等の自家用車利用も多数あったが、大きな交通渋滞やトラブル等の発生もなく、安全で円滑な通行が確保できた。

5) 観光外周道路歩道部等の未供用運用

- ・観光外周道路の歩道・自転車道部分については、道路管理者等により一般には開放せず未供用のままとし、警備上等の理由により一般歩行者の通行を制限していた。
- ・当該道路等の管理者である大阪市建設局と協議の上、駐停車排除や誘導等のための委託警備員の配置や通行等、一定条件の下、限られた者のみが通行できる運用とした。
- ・結果として、一般歩行者の通行を制限する歩道部を未供用として運用したことにより、来場における東西ゲートに応じた各交通モードの需要量をコントロールすることができ、輸送手段の供給量に応じた安全・円滑な輸送に大きく寄与した。

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

- ・「主要駅からの駅シャトルバス」「万博 P&R 駐車場からのシャトルバス」は、来場者輸送の約 3 割を受け持つ計画で、これは「Osaka Metro 中央線」に次ぐ輸送力であることから、これらシャトルバスが道路交通の状況に影響を受けることなく定時性を確保し、安定的に運行できることが来場者輸送において極めて重要であった。
- ・シャトルバス運行の安定的運行の確保の観点から、運行経路において安全かつ円滑に通行できるよう、路上工事について、緊急を要するもの以外は縮減する必要があった

注 21 車両通行止め（夢洲障がい者用駐車場、沿道所在の企業を利用する車両を除く）

ため、道路管理者および占用事業者による大阪府域および兵庫県域の路上工事縮減に取り組む協議会は、会期中の路上工事縮減の取組を行った。

- ・こうした取組により会期中の大阪市内の路上工事(4～10月、昼間)は、前年同時期の1,610件から781件に大幅に縮減された。
- ・また、この他、阪神高速道路(株)においても、万博会場から離れた一部区間を除いて、交通規制を伴う路上工事の抑制がなされた。これらの取組の結果、会期中、路上工事によるシャトルバスの運行に影響を受けることは特に見られなかった。

7. 自転車利用

- ・夢洲自転車駐車場の利用台数は、総数20,466台、1日平均利用台数は111台、最大日は10月13日の859台であった。
- ・夢洲自転車駐車場では、事前予約なく来場した自転車の路上駐車を防ぐため、現地精算機による当日精算利用にも対応した。利用総数20,466台のうち、事前予約が10,572台、当日精算利用が9,894台であり、当日精算利用が約5割であった。
- ・特に、大花火大会開催日やブルーインパルス展示飛行日等の大規模イベント開催時において、夢洲自転車駐車場の利用台数および万博会場への自転車アクセスルートとなる淀川リバーサイドサイクリングラインの交通量が増える傾向がみられた。
- ・また、万博会期中、夢洲自転車駐車場内に事業者のポートを設置することで、シェアサイクルでも万博に来場できるようにした。シェアサイクルによる来場は5,046台、1日平均来場台数は27台、最大日は10月13日の123台であった。
- ・咲洲自転車駐車スペースの利用台数は、184日間で397台、1日平均2台、最大日は10月13日の8台であった。
- ・会期中には、サイクリング沿線自治体等による自転車関連イベントが実施され、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が図られた。

8. 水上交通利用

1) 水上交通実績

- ・総乗船者数は往路70,647人、復路44,569人の計115,216人であった。
- ・大阪・関西万博航路に就航した事業者数は計7者であり、運航便数の総数は計2,988便であった。
- ・開幕当初から6月末までは乗船者数が低迷していたが、6月29日より夢洲北岸浮棧橋への旅客船を利用した来場者を対象に、万博P&R駐車場と同様に優先レーンで入場できることとし、また夢洲北岸浮棧橋の利用時間を21時から22時までに延長し

たことで、ドローンショーや花火といった万博会場内でのナイトコンテンツを体験した後に退場し船舶を利用できることとなったことから乗船者数が増加した。

- ・船舶輸送についても他の輸送手段と同じく、往路では朝の早い時間、復路ではドローンショーや花火を見た後に退場し、利用する傾向が多く見られた。

2) 夢洲北岸浮棧橋の運用

- ・夢洲北岸浮棧橋の利用時間は9時～21時とし、浮棧橋管理システムで事前予約管理することとした。浮棧橋の入出港を管理するため、船舶運航事業者にGPS端末を貸与して、位置情報管理システムで船舶の運航状況を把握し、船舶相互の交錯を回避することにより、浮棧橋の安全かつ円滑な利用を確保し、概ね時間通りの運航が実現した。
- ・荒天等の気象条件においては、浮棧橋の利用を中止することとしており、会期中の博覧会協会による浮棧橋の利用中止日は2日、その他、船舶運航事業者の自主判断による全便欠航日は3日であった。
- ・夢洲北岸浮棧橋の利用時間については、船舶運航事業者や関係自治体等からの延長要望を受け、6月29日より夢洲北岸浮棧橋の利用時間を当初の9時～21時から、利用の少ない12時～14時を休止時間とする等の工夫を行い、22時まで延長した。

3) 船シャトルバスへの乗り換え

- ・夢洲北岸浮棧橋から万博会場までは一定の距離があり、観光外周道路については徒歩移動を不可としていたため、船シャトルバスにより連絡することとした。
- ・万博会場まで船シャトルバスで約10～15分かかるため、往路は船舶の着棧時間にあわせて、復路は船舶の離棧時間の30分前に、夢洲第1交通ターミナルから必要台数のバスを発車することを基本として運行し、浮棧橋における運航ダイヤの遵守に努めた。
- ・これらの費用については、船舶運航事業者から利用料金を徴収するとともに、料金については水上交通による来場者の需要の平準化を図るため、ダイナミックプライシングを導入した。
- ・夢洲北岸浮棧橋の利用時間を延長した際や、会期終盤の乗船客数が満員となった時など、船シャトルバスの利用状況に応じて、バス乗り場のスタッフがその船便の最終バスに同乗して乗客の積み残しがないことを確認するといった対応を行う等の工夫を行い来場者の安全かつ円滑な輸送を確保した。

4) 優先入場レーンへの誘導

- ・優先入場する際には「優先入場証明書」を提示することとし、不正利用防止の観点から、旅客船の利用を確実に視認するため、往路の旅客船下船後の船シャトルバス乗車時に配付し、2次利用を防ぐため、優先入場レーンで回収するようにした。
- ・会期も中盤にさしかかり、来場者も増えつつある中、道路の渋滞や鉄道の混雑を避けられる上、予約した入場来場時間よりも1時間早く入場できることとしたことから、会期終盤では水上交通の予約は一杯の状況になるなど、利用者の増加に大きく寄与したものと考えられる。

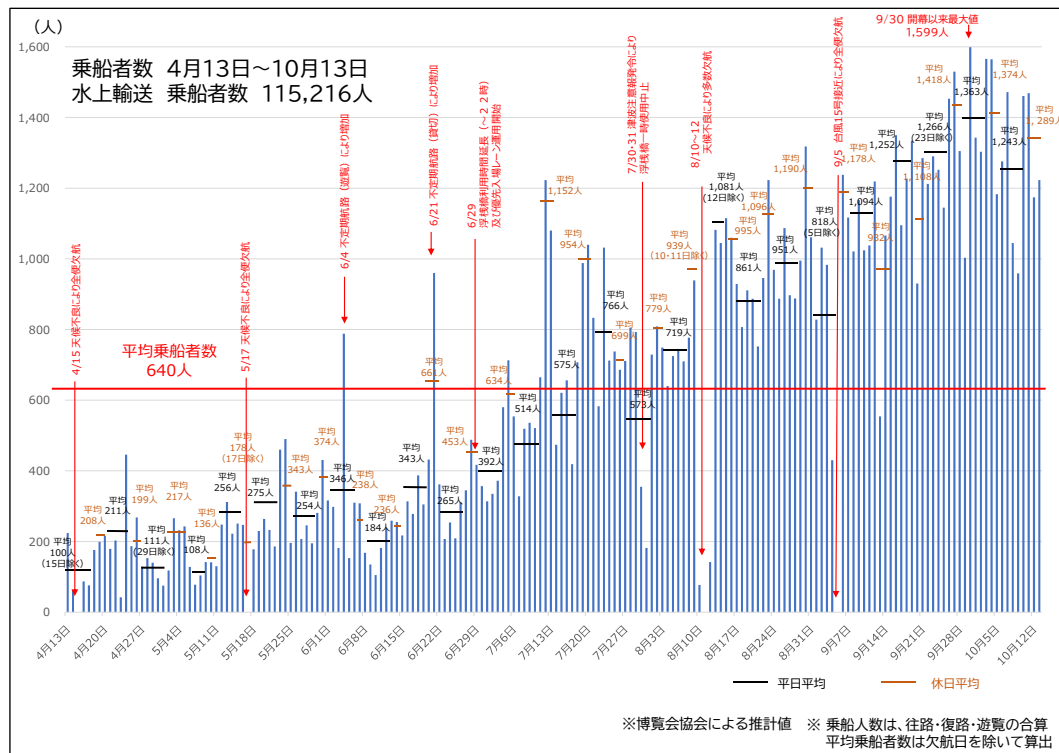


図 17 水上交通 利用実績

9. 交通分野における新技術の取組

1) 自動運転バスの運行

- ・新大阪駅、大阪駅（南）・中之島駅からの駅シャトルバスと舞洲万博 P&R 駐車場から運行する P&R シャトルバスの一部において、営業運行等による自動運転バスの実証実験が行われた。
- ・新大阪駅～万博会場間の駅シャトルバスでは、阪急観光バスが、国内初となる観光バスタイプの EV 車両を用いて、万博専用アクセスルートの淀川左岸線 2 期区間において、レベル 4 相当（実際は運転士同乗の「レベル 2」）での自動運転走行が行われ、最高速度 60km/h での安定走行等が確認された。

- ・大阪駅（南）・中之島駅～万博会場間の駅シャトルバスでは、京阪バスが、路線バスタイプの EV 車両を用いて、万博専用アクセスルートの淀川左岸線 2 期区間において、レベル 4 相当（実際は運転士同乗の「レベル 2」）での自動運転走行を、淀川左岸線 1 期区間において、供用中の高速道路上で一般の方が乗車し運行する国内初の事例として、レベル 2 での自動運転走行が行われ、最高速度 50km/h での安定走行や合流支援機能の円滑性等が確認された。
- ・舞洲万博 P&R 駐車場と万博会場の間で運行するシャトルバスでは、Osaka Metro と大阪シティバスにより国内初となる一般道における大型 EV バスでの自動運転レベル 4 の営業走行が行われ、一般車両が混在する複数車線道路におけるレベル 4 での安定走行等の実証が行われた。
- ・これらの各バス事業者においては、予め走行環境に合わせ検証テーマを設定しての万博会期中といった比較的長い期間での実証実験であったことから、テーマに沿った一定の知見が得られたとしたうえで、今回の実験の成果を踏まえ、今後も引き続き、中長期的視点に立ち検討を進めていく。

2) EV バスの特性を踏まえた効率的な運用

- ・会期中における桜島駅シャトルバスおよび舞洲 P&R シャトルバスの運行に際して、ゼロエミッションモビリティの普及を目指し、全車両 EV バスで運行を実施した。
- ・実施にあたっては、運行に必要な便数の確保や、周辺道路の交通量軽減の観点から、充電のために回送する車両を減らすために、会場側の夢洲第 2 交通ターミナルおよび舞洲万博 P&R 駐車場に充電器を設置した。
- ・また、複数のバス事業者が有する EV バスの充電サイクルの輻輳することを避けるため、システムによりそれぞれの EV バスを認証し、交通ターミナルにおける充電設備の稼働状況および EV バスへの充電量等を適切に把握および管理し、各バス事業者と連携し運行管理に反映した。
- ・桜島駅シャトルバスについては、1 日の運行台数 79 台のうち平均 63 台/日が夢洲交通ターミナルの充電器を利用し、舞洲 P&R シャトルバスについては、1 日の運行台数 63 台のうち平均 20 台/日が舞洲万博 P&R 駐車場の充電器を利用した。

3) 水素燃料電池船の運航

- ・水上交通では、二酸化炭素排出量ゼロの水素燃料電池船「まほろば」（水素燃料電池とリチウムイオン二次電池のハイブリット動力船）を、ユニバーサルシティポートから夢洲まで 1 日 8 便（往路 4 便、復路 4 便）、週 3 日（火曜日・金曜日・土曜日）運航した。

10. 大型荷物持ち込み対策

- ・会期中における鉄道等への大型荷物の持ち込みについては、乗り換え経路や列車内等における混雑の原因となる可能性があることから、鉄道・バス事業者、観光事業者等と連携し、キャスターバック等の大型荷物の持ち込み自粛の呼びかけるとともに、ターミナル周辺等に大型荷物等一時預かり所を設け抑制を図った。
- ・主要経路である桜島駅シャトルバスターミナルおよび弁天町駅に乗り換え経路において、博覧会協会が桜島駅で最大 2,100 個、弁天町駅で最大 4,000 個の大型荷物を取り扱うことができる用地を確保し、公募により選定した事業者において、大型荷物等一時預かりおよび配送業務を行い、大型荷物等を持つ来場者に当該サービスを利用するよう案内した。
- ・利用実績は、桜島駅（桜島駅シャトルバスターミナル内）：14,850 個（平均 約 81 個/日、最大 238 個/日）、弁天町駅（国道 43 号高架下）：60,670 個（平均 330 個/日、最大 1,307 個/日）であった。
- ・鉄道事業者においても、来場者が利用しやすい駅にコインロッカーの増設や手荷物預かり所の新設を行った。
- ・万博期間中に道路上に設置する臨時預かり施設を整備する場合に、博覧会協会が道路管理者と協議調整、道路占用手続きを行い、博覧会協会が鉄道事業者等に当該用地での預かり施設の整備等の荷物持ち込み対策を依頼するスキームを整えた。
- ・この結果、鉄道 3 社、関連企業 1 社において、大型荷物等一時預かり事業が実施された。

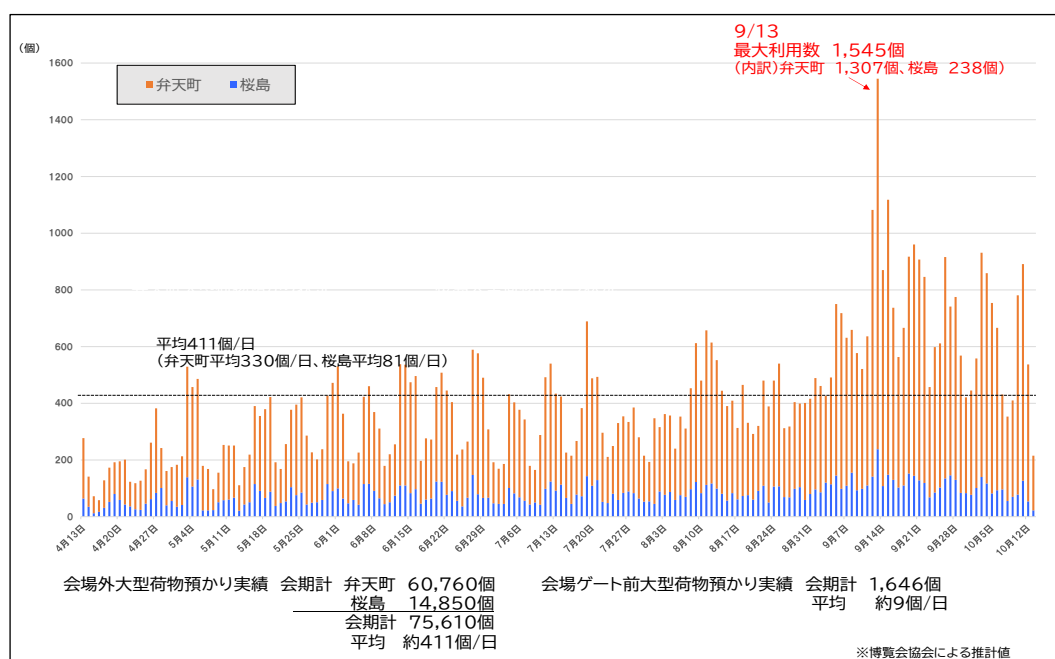


図 18 会場外の大型荷物預かり実績(4月13日～10月13日)

11. 交通案内誘導サイン

- ・鉄道・バスの案内サインについては、事業者間でデザインを統一し、レイアウトについては個別に事業者と調整し、「万博開催時のみ使用する動線や、雑踏対策として動線の切替えを予定する箇所」、「同一通路内に往路と復路が混在する箇所」等に設置した。
- ・道路においては、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し、会場周辺、夢洲交通ターミナルおよび万博 P&R 駐車場の出入口周辺等に設置した。
- ・来場者を安全かつ円滑に案内誘導するために、案内する施設ごとに案内板の文字色を変え、文字が小さくならないように、日本語表記と英語表記の案内サインを別の案内板とする等の工夫を行い、視認性の確保に努めた。

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

- ・博覧会協会職員の勤務体制は 4 勤 2 休（4 日連続勤務後に 2 日間休日）の交替制勤務とし、勤務時間も早番（7 時～15 時 30 分）・遅番（14 時～22 時 30 分）の交替制勤務とした。さらに来場者の輸送完了および管理施設の施錠完了を確認するため、遅番班から深夜当番（概ね 24 時 30 分まで勤務）を選出し配備した。
- ・来場者輸送情報センターでは、協会職員、運行管理・乗車誘導・警備の委託事業者と同室で勤務するとともに、鉄道事業者（Osaka Metro・JR 西日本）および会場警察隊、大阪府・市のリエゾンも同室で勤務することで、情報共有および意思疎通の迅速化を図った。
- ・同じく万博会場の運営を担う運営本部、危機管理センターには、来場者輸送情報センターからのリエゾンを派遣し常駐させ、これらの組織と速やかな情報連携を行い、意思疎通の迅速化を図った。
- ・交通ターミナル、万博 P&R 駐車場等に監視モニターを計 149 台設置し、同センターの大型モニターに投影し、現場状況をリアルタイムで把握した。
- ・会場内滞留者数についても、入退場者数からの推計モデル、Osaka Metro 夢洲駅の改札出入数により把握し、桜島駅シャトルバス、万博 P&R シャトルバスの配車、タクシー会社への配車要請等に活用した。
- ・鉄道・バス運行事業者等、道路管理者をはじめとする関係団体に、交通情報や輸送実績情報および万博会場でのイベント情報等と共有した。

- ・来場者からのお褒めの声等を警備員や乗車スタッフのモチベーションアップに繋がるようセンター廊下に掲示する等により、明るい職場環境の醸成に努めた。

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かけて、来場者が滞留し雑踏状況が発生しないように、Osaka Metro と博覧会協会が Osaka Metro 中央線の運行状況や夢洲駅構内の混雑状況、東エントランス広場における滞留状況について情報共有を図ることとし、来場者の安全かつ円滑な誘導を行った。
- ・開幕当初から大型イベント開催時等において、特定時間への入退場の集中が見られたため、会場内や夢洲駅構内の状況をリアルタイムに把握するとともに、入退場の集中が予想される時間帯に必要な対策を迅速かつ機動的に行うために、Osaka Metro における時間別の改札通過人数のデータを博覧会協会に共有し、安全かつ円滑な案内誘導に役立てた。
- ・また、夢洲駅から東エントランス広場へのエレベータ利用については、ベビーカーや車いす、高齢者の方を優先して案内するなどの対応を行った。

1) 来場時

- ・朝方は多くの方が集中して来場することから、夢洲駅構内において写真撮影や待ち合わせ等で立ち止まらない、エスカレーターで歩かない、立ち止まりによって危険となる階段・エスカレーター上部で立ち止まらない等の呼びかけを行う等、雑踏対策を行った。
- ・会期中盤以降、午後の予約者が午前中に前倒しで来場することが多く見られ、東エントランス広場における待機列が駅出入口まで迫る状況が発生し、雑踏事故を防止するため、9月14日から、概ね11時頃から12時30分頃まで、会場外において東ゲート側から西ゲート側に徒歩で移動できる安全なルートを確保し、希望する来場者に案内誘導を行った。
- ・会期終盤において、夢洲駅で始発列車到着から6時頃までの間、来場者が先を急ぎ駅構内を駆け上がる等の危険な状況が見られたことから、9月22日から Osaka Metro において、ホームからの地上までのエスカレーターや階段、コンコースの一部を規制し、ホームから地上まで駆け上がることがないように駅社員が誘導し、地上では博覧会協会でも同様に規制を行い、雑踏対策を行った。

2) 退場時

- ・退場する方を時間で区分することができない、退場時のオペレーションについては、東エントランス広場における駅出入口の地上部において、夢洲駅構内の混雑状況を見つつ、Osaka Metro 中央線の輸送力を踏まえて、断続的に駅構内への入場規制を行うなどにより、退場者の安全かつ円滑な案内誘導を日常的に行った。
- ・多客日においては、退場時の集中を緩和するため、Osaka Metro と博覧会協会が連携し、会場に向かう車内や会場内、駅構内において、サイネージや放送等により早期退場の呼びかけを行うとともに、夕方の会場内でのイベント開催の時間帯を変えるなどにより早期退場を促した。
- ・また、21 時以降に退場者が集中することによる雑踏を防止するため、必要に応じて、東ゲートの退場ゲート数を絞る等により流出制限を行い、一度に多くの退場者が夢洲駅構内に流入しないように対応を行った。

3. 西ゲート周辺における来場者誘導等

- ・シャトルバス（駅シャトルバス、P&R シャトルバス、水上交通シャトルバス）、団体バス、タクシーなど道路交通にかかる輸送モードで来場する場合、西ゲートからの入場となるが、朝や夜には、これら車両が集中するため、来場者を安全かつ円滑に入退場に向けて会場運営サイドと連携しつつ来場者の誘導を行った。

1) 会場運営サイドとの連携

- ・多客日など帰りの交通手段に混雑や混乱が予想される日には、会場内でのアナウンスやデジタルサイネージでの掲出のほか、EXPO2025Visitors において、帰りの交通手段の確保や駅シャトルバスの予約有無の確認を呼びかけた。
- ・加えて、西ゲート（会場側）において、駅シャトルバス等の「運行状況(予約状況)」やタクシーの「待ち時間」について、スタッフによるアナウンス、看板による案内など、退場者への情報提供を行った。
- ・西ゲートへは、夢洲交通ターミナルから西エントランスを経ることになるが、交通ターミナルと西エントランスは所掌が異なる中、特に、会期途中、新たな運用となった「万博 P&R 駐車場利用促進策の導入」、「東から西ゲートの歩行ルートおよび e Mover 東西シャトルバスの開設」、「東エントランス広場滞留超過時の西ゲートへの緊急徒歩移動の実施」等における案内誘導および待機スペースの確保等については、十分に連携を図って対応した。

- ・来場者輸送情報センターに救護室等を設け、傷病者や迷い人の発生時には危機管理センターと連携し、速やかに対応した。また、会場内の体調不良者等の帰宅支援の対応においては、車いす等による乗降場等までの案内誘導を行った。

2) 乗車誘導

- ・乗車管理スタッフや警備スタッフによる待機列の整理、乗客への声掛けを通じて、適時適切なバス配車および乗車効率を確保した。

① 桜島駅シャトルバス

- ・完全予約制等予約運用状況に応じて、往路では、桜島駅シャトルバスターミナル乗降時と夢洲第1交通ターミナルの降車時に、ターミナル放送や拡声器を使って、復路便の混雑状況をお知らせするとともに、予約の確保を呼びかけた。復路においても同様に、夢洲第1交通ターミナルで行った。
- ・また、混雑により車いすやベビーカー利用者が乗車困難になることを避けるため、全ての時間帯において事前予約枠を設けて運用した。これらの方々の利用にあたっては、乗降場に待機スペースを設けるとともに、専属の案内誘導員を配置し、バス運転士と案内誘導員が協働してスロープ板を設置するなど、利用者が安心して乗車できる環境を整えた。
- ・7月15日から多客日に実施した完全予約制の導入に際しては、夢洲交通ターミナル側でKANSAI MaaS 事前決済を確認し、証明書を利用者に配布することで、桜島駅シャトルバスターミナル側での決済確認を簡素化し、降車客の移動の円滑化を図った。

② P&R シャトルバス

- ・舞洲万博 P&R 駐車場A、同駐車場Eでは、9月中旬以降の多客日において、ターミナル放送で駐車場予約時間に合わせた P&R シャトルバスの乗車を案内し、大きな混乱なくシャトルバスに乗車できた。
- ・舞洲万博 P&R シャトルバスは、車いすやベビーカーの利用者が多かったことから、すべてのバスバースに外付けのスロープ板を用意し、案内誘導員と警備員が連携してスロープ板を設置することで安全かつ円滑に乗降いただく環境を整備した。

③ タクシー

- ・会期が始まり一般利用者、車いすおよびベビーカーの乗車所要時間に差があることが判明したことから、それぞれの乗車場所を分けることで安全かつ円滑な乗車環境を確保した。

④ 団体バス

- ・低学年児童の日帰り教育旅行においては、児童の負担軽減のため、バスの乗降は夢洲第2交通ターミナルのうち西ゲートに近い場所で行い、西ゲートまでの移動を、安全で円滑なものとなるよう案内誘導した。

3) 雑踏警備等

- ・会場外の協会管理の各交通施設等において、1日平均約1,300人の警備誘導員を配置し、雑踏事故防止対策を実施した。

① 夢洲交通ターミナル

- ・路線系統ごとの乗り場のゾーニングやサイネージ等で案内を実施するとともに、退場者が集中する時間帯の乗り場案内については、迅速でスムーズな案内による雑踏事故防止の観点から、乗り場だけでなくターミナル入口や分岐点において警備誘導員等による声掛けや案内看板の設置を行い、会期中においても利用実態に応じて、配置場所の変更や増員、増設を実施した。
- ・会期中の新たな取組となった「P&R利用者の優先レーンなどP&R利用促進策の導入」、「東エントランス広場滞留超過時の西への緊急徒歩移動の実施」等においても、資機材や案内誘導看板を適切に配置し、西エントランスへの安全かつ円滑な誘導を行った。
- ・また、ブルーインパルス展示飛行、大花火大会等の大規模イベントの開催時は、退場需要が通常とは異なるため、警備員の配置や資機材の配置を柔軟に変更し対応した。
- ・会期中盤期から会期終盤に向けて、タクシー利用者の増加に伴い周辺道路への影響が懸念されたことから、夢洲第1交通ターミナルの開場時間を早め、更に夢洲第2交通ターミナルでのタクシー降車を認める措置を行った。
- ・会期終盤の駆け込み需要期には、雑踏事故防止のため、早朝タクシー来場者には夢洲第2交通ターミナル内で一時待機してもらい、夢洲第1交通ターミナルの開門時間に合わせて、警備員、協会職員により警備誘導しながら西エントランス広場に整列させた。

② 桜島駅シャトルバスターミナル

- ・桜島駅、所轄の此花署およびイベント施設と連携し、桜島駅周辺やJR沿線でイベント等がある場合は、想定される混雑規模を基に、滞留スペースの確保等、安全対策を共有し、警備員等の適切な配置を実施した。

4. 夢洲交通ターミナルの運用

- ・夢洲第1交通ターミナルにおいては、来場者が安全で利用しやすく、バス事業者が安全で効率的な運行ができるよう、駅シャトルバス、P&R シャトルバス、中長距離直行バス等のバースを区分けし、輸送需要に応じ必要となる乗車待機スペースを確保した。
- ・6月15日 ATC 路線や6月29日 コスモスクエア路線のシャトルバスや9月13日 舞洲万博 P&R 駐車場 CD の開設による P&R シャトルバス新規路線開設にも対応し、バスバースを一部見直し運用を行った。
- ・桜島駅シャトルバスについては、4月24日 優先乗車枠の設定や5月30日 完全予約制の導入に応じて案内動線を変更し、安全かつ効率的な運用を図った。
- ・P&R シャトルバスについては往路と復路でパーテーションの配置を切り替えながら安全かつ円滑な導線確保を行い、復路の混雑時間帯には Liny システムによる事前予約をした利用者と予約の無い利用者の動線を分け、需要の増減に応じてパーテーションを延長・短縮する等、乗車待ち列が乱れることがないように誘導に努めた。
- ・会期中盤の、退場時におけるアプリタクシー利用者の増加に伴い、アプリタクシー乗車を夢洲第2交通ターミナルに変更するなど、タクシーの利用形態に応じて乗り場を分離し効率的な運用を図った。
- ・会期終盤にかけて、西ゲート人気が高くなったことから、来場時のタクシーの利用がさらに増加し、夢洲第1交通ターミナルの開場時間の前倒し対応を行った。

1) 来場時

① P&R シャトルバス

- ・開幕当初、来場者は東ゲート利用に偏りが見られたため、東西ゲートの入場を適切な分担とするため、西ゲートからの入場を増やす方策のひとつとして、万博 P&R 駐車場利用者は5月24日から、来場予約の1時間前の入場列に並べる優先レーンを導入した。
- ・他の施策と相まって、その後、西ゲート利用者が増加し、P&R 駐車場利用については6月下旬頃から8時台、9時台の予約が埋まる状況となり、優先入場レーンも待機列が長くなったことから、西ゲートからの入場を安全かつ円滑に入場させるため、夢洲第1交通ターミナルでつづら折りに整列させた。

② 水上交通

- ・P&R シャトルバスと同様に、水上交通浮棧橋利用者は6月29日から来場予約の1時間前の入場列に並べる優先レーンを導入したところ、8月中旬頃から9時台の予約が埋まる状況となって、入場優先レーンの待機列を整列させた。

③ タクシー

- ・会期が進むにつれ、来場タクシーによる待機車列が夢洲第1交通ターミナルの開場時間（6時45分）前より、観光外周道路を超えて南北高架橋から中央幹線道路、夢咲トンネルまで伸びるようになり、一般車両の追突事故防止のため道路管理者によるトンネル内での注意喚起とともに、8月30日からは夢洲第1交通ターミナルの開場時間を6時30分に早めた。また、早朝時間帯は全てのバースで降車を可能とするショットガン降車を実施するとともに、観光外周道路の待機車列に前詰めを呼び掛けるプラカードを掲出するなど、待機車列解消に取り組んだ。
- ・これにより、中央幹線道路での待機車列は一旦、解消したが、会期最終盤には早朝来場の機運が更に過熱し、タクシー待機車列が再度、南北高架橋を超えるようになったことから、9月24日からは試行的に8時30分から夢洲第2交通ターミナルでのタクシー降車を認め、翌25日からは7時から、10月1日からは更に早めて5時に開門（夢洲第1交通ターミナルは6時45分開門に変更）する対応を行った。

2) 退場時

① P&R シャトルバス

- ・会期序盤ではしばしば万博 P&R 駐車場利用者による復路の行先間違い（乗り間違い）が起きたため、夢洲第1交通ターミナルにおいて、デジタルサイネージ、立て看板、スタッフによる声掛け、乗り場の表示、行先を案内するとともに、バス車内でも行先をアナウンスした。
- ・退場が20時以降に集中し、特に最終日10月13日は22時台に退場が集中した。バス輸送力が逼迫する状況においては、P&R シャトルバスを追加で手配し機動的に対応した。

② 水上交通

- ・船シャトルバス乗車は船出発の30分前に集合時間を設定しており、船シャトルバスから船への連絡はおおむね順調に運用できたが、船の出発時間と船シャトルバスの乗車時間を間違える等により、シャトルバスに乗り遅れることがしばしば見られた。このため、船会社からの乗船予約連絡時に、夢洲第1交通ターミナルにおける船シ

ャトルバスの乗車集合時間を記載してもらうことにより、船シャトルバスへの乗り遅れは減少した。

③ タクシー

- ・会期を通じてタクシー待機場は夕方には常に満車の状態で、入構待ちのタクシーが観光外周道路の第1走行車線（タクシーレーン）に並んだ。中盤以降多い日には空車タクシーが南北高架橋まで連なり、シャトルバスや実車タクシーの通過に時間がかかることもあったため、高架橋から観光外周道路に合流する地点でのシャトルバス優先誘導や、実車タクシー等を観光外周道路の第2走行車線（バスレーン）から追い抜きさせる誘導も必要になった。それでも、退場のピークとなる20時以降になると、一斉に車両が捌け、タクシー車両を追加要請することもあった。
- ・夢洲第1交通ターミナルは、当初一般タクシー、アプリタクシーの乗車及び降車バースとして運用するルールとしていたが、混雑時は、全バース降車の運用とし、夜間の退場時間帯において降車バースも乗車バースに転用する11バースを使った一斉乗車や、車椅子・ベビーカー利用者向けの乗車バース設置などの運用の工夫を行った。
- ・さらに退場時間帯において、先着順で乗車するルールである一般タクシーの待ち列が混雑すると、予約で乗車できるアプリタクシー利用が急増し、マッチング待ちのアプリタクシー車両がタクシー待機場、タクシー入構車線に滞留して、一般タクシーも入構しにくい状況となった。
- ・混雑緩和策として、7月15日から夢洲第2交通ターミナルのバス乗降場をアプリタクシー乗り場とする運用に変更した。当初は10バースでスタートしたが、マッチング効率を高めるため、最終的には18バースまで拡大した。
- ・また、桜島駅シャトルバスの輸送力に余力がある場合には、最終便に近い時間にタクシー待ち列に対して桜島駅シャトルバス乗車への呼びかけや、西ゲートの会場側にタクシー乗降場の混雑状況を示す看板を設置し、増加するタクシー需要に対応した。

5. 主要駅における来場者誘導等

- ・会期前に関係者で検討を行った、特に雑踏対策が必要となる駅施設等として選定された「弁天町駅」「本町駅」「桜島駅（関連駅として西九条駅）」および「夢洲駅」において、予め定められた動線、役割分担等に基づき、警備スタッフを配置し、安全かつ適切な案内・誘導を行った。

- ・「弁天町駅」においては、午前中の来場者が特に多かった日に、JR 改札から一旦駅前広場に誘導し Osaka Metro 改札に向かう動線変更を実施するとともに、大規模な混雑時には民間商業施設（ベイタワー）の自由通路を迂回させる北回り動線に切り替える誘導を行い、安全対策を実施した。
- ・「本町駅」においては、通行分離に加え、混雑時間帯の改札外通路を活用した誘導を行った。
- ・「桜島駅」においては、乗り場への分散入場のための 2 ルート化や駅前広場を活用するとともに、警備スタッフによる案内誘導を実施した。

6. 万博 P&R 駐車場の運用

- ・万博 P&R 駐車場の開門時間は 8 時と公表していたが、実際には万博 P&R 駐車場周辺の企業にも配慮して開門時間を 7 時で運用していたことから、6 月頃までは周辺道路で開門を待つ待機車両はほとんどいなかった。
- ・7 月頃から開門前に周辺道路で待機車列が徐々に発生し、8 月頃からは舞洲万博 P&R 駐車場の周辺道路において待機車列が長くなり、周辺物流事業者の車両通行や路線バスの運行に支障をきたす状況となった。
- ・このため、特に周辺への影響が大きかった舞洲万博 P&R 駐車場 E において開門を 6 時半に前倒した。
- ・会期当初は、各時間帯の予約枠が埋まることが少なく、P&R シャトルバスへの乗車について乗車待ち列の状況を見ながら予約時間帯より前倒しで案内していた。
- ・会期後半は 8 時、9 時台の予約枠が埋まり利用者が増えたことから、乗車待ち列でのトラブル防止のため、舞洲万博 P&R 駐車場ではアナウンスしながら予約時間帯ごとの整列誘導を行った。

7. 夢洲障がい者用駐車場の運用

- ・会期序盤から利用者が多く、5 月に入ると予約枠がいっぱいの状態であったため、5 月 24 日に舞洲万博 P&R 駐車場に障がい者用駐車枠を新たに開設した。
- ・夢洲障がい者用駐車場は、障がい者の方や歩行等困難な方などが利用するため、一般的には万博 P&R 駐車場と比べると乗降に時間を必要とするが、こうした事情を考慮して時間帯ごとの予約枠を設けて運用しており、利用者は慌てずに安全に乗降することができた。
- ・利用条件を満たした利用者かどうか、会期中、2 回予告なしの現地確認を行った（5 月 23 日、7 月 18 日）。その結果、全て適正な利用であった。

8. モニター監視体制

- ・万博 P&R 駐車場と交通ターミナルに、PTZ カメラ^{注 22}と定点カメラを約 140 台設置し、来場者輸送情報センターで来場者の車両や人流の混雑および敷地内の状況を把握した。
- ・夢洲交通ターミナルにおいては乗車待ち等の混雑状況を確認し、適切な案内やバスの増便を実施するとともに、タクシー乗降場（待機場所含む）の映像を YouTube で配信し、事業者による配車の判断材料として活用された。
- ・万博 P&R 駐車場においては車両の有無を確認し、適切な案内やバスの増便を実施した。

9. 忘れ物の取り扱い

- ・会場内での忘れ物に関しては、会場内に設置された忘れ物センターを中心とし、その他 8 カ所の案内所において対応を行い、会場外の博覧会協会管理の交通施設においては、忘れ物の一時保管を管理棟ごとで対応することとし、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、桜島駅シャトルバスターミナル、舞洲万博 P&R 駐車場 A・B・C・E、堺万博 P&R 駐車場 A・B、尼崎万博 P&R 駐車場の計 11 ヲ所に対応し、取扱件数は 5,381 件であった。
- ・会期中の忘れ物取扱い件数はかなりの数になると予想されたことから、会場外の博覧会協会管理の交通施設も含め、大阪府公安委員会から特例施設占有者としての指定を受け、その権限の下、保管・管理等を行った。
- ・各交通施設には忘れ物専従の委託業者を配置し、取り扱った忘れ物は、各交通施設の管理棟において一昼夜保管し、翌日に会場内の忘れ物センターに引き継ぎ、博覧会協会として一元管理することとし、所有者の問合せ等の対応が容易になるように運用した。

VII. 災害時等における対応

1. 4 月 22 日の Osaka Metro 中央線運行トラブル

- ・21 時 30 分頃、大阪港駅で車両故障が発生し、約 1 時間にわたり中央線全線で運転を見合わせた。会場内は、22 時の閉場間際であり既に来場者はほとんど残っていない状況であったが、夢洲駅において一時 4,000 人が滞留した。
- ・本件を受け、直ちに Osaka Metro と博覧会協会等の情報連携の在り方を再検証し、Osaka Metro 中央線の全線、全列車で一時運行の見合わせが 5 分以上見込まれる場

注 22 PTZ カメラ：水平・垂直に動かせ、拡大（望遠）・縮小（広角）も可能なもの

合、夢洲～弁天町間で運行中の列車が一時運行を見合わせる場合は、直ちに Osaka Metro の指令所からのメール配信と担当者から電話連絡を入れるといった情報連携のルールを構築し、今後の突発事象の対応をできるようにした。

2. 6月28日の桜島駅シャトルバス復路便 最終便出発後の乗り場残留

- ・大花火大会の開催に伴い、来場者の退場需要が後ろ倒しになったことで、タクシー利用が短時間に増加集中したことにより入構待ちのタクシー列が通常より伸びたことがきっかけとなり、夢洲第1交通ターミナルのタクシー乗降場、夢洲北高架橋および観光外周道路においてタクシーのみならず、シャトルバスを巻き込む渋滞が発生した。
- ・さらに桜島駅シャトルバスの予約時間帯より遅れて乗車される方や予約のない方の乗車が多く、22時20分時点で夢洲第1交通ターミナルの滞留者は約6,000人（うちタクシー乗車待ち約1,000人）に達し、桜島駅シャトルバス復路便において、最終バスの出発時間を23時30分に延長するとともに、25便を増便したが、最終便出発後の乗り場に約100人が残留する状況が発生した。
- ・この状況をうけて、JR 桜島線では終電時刻を繰り下げて運行した。

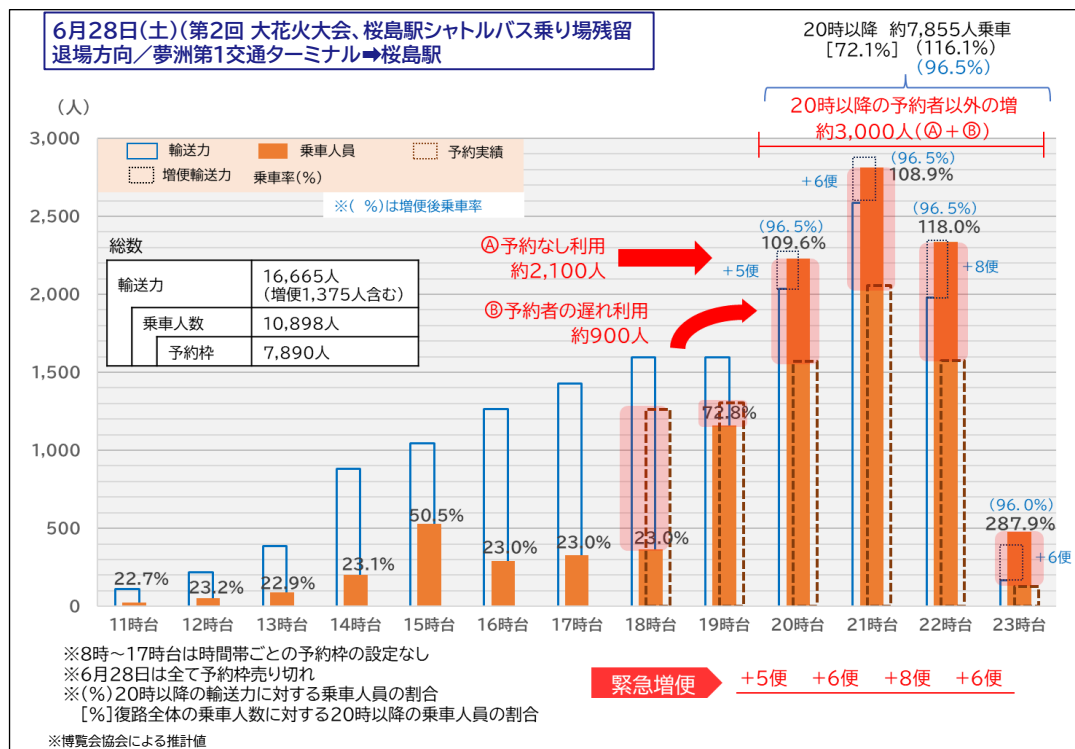


図 19 6月28日 桜島駅シャトルバス復路便 時間別輸送実績

3. カムチャツカ半島付近を震源とする地震対応

- ・7月30日8時25分頃、カムチャツカ半島付近を震源とするマグニチュード8.7の地震が発生した。9時40分には北海道から和歌山県の太平洋側沿岸に津波警報が、大阪府や兵庫県瀬戸内海沿岸等に津波注意報が発表され、大阪府への津波の第1波到達時刻は12時00分、最大波の高さは1mと予想された。
- ・博覧会協会では、10時00分に事務総長を本部長とする災害対策本部を設置し、10時30分に本部会議を開催した。
- ・博覧会会場は会場が津波想定高さ以上、嵩上げされていることから通常通り営業を行ったが、沿岸の夢洲北岸浮栈橋は10時30分到着の便を最後に、翌7月31日10時45分に津波注意報が解除され、その後11時42分に施設等の安全が確認されるまでの間、利用を停止した。
- ・尼崎万博P&R駐車場では、尼崎市より同駐車場からの避難の要請があったため、利用者61名とスタッフが近隣の津波等一時避難場所である尼崎市立クリーンセンター第2工場に一時避難した。また、駐車場の受け入れおよび会場と結ぶシャトルバスの運行を停止したが、尼崎市からの避難要請解除を受けて、同日17時40分に会場発駐車場行きのシャトルバスの運行を再開し、翌7月31日は通常通り営業を行った。
- ・これらに関連する情報は、EXPO2025Visitors や交通インフォメーションへの掲載、会場内放送やサイネージ等により周知を行った。

4. 8月13日のOsaka Metro 中央線運行トラブル

- ・21時28分頃、中央線コスモスクエア駅～大阪港駅間で設備トラブルが発生し、約40分間、夢洲駅～長田駅間の全線で運転を見合わせし、この影響により最大約38,000人が万博会場に留まる状況となった。代替交通の確保等により、中央線が全線で運転を再開する翌日の5時25分時点では、万博会場に約11,000人が滞留した。

1) 代替交通の確保

- ・桜島駅シャトルバスにおいては、夢洲第1交通ターミナル23時10分発が最終便となっているが、緊急輸送バスが運行開始するまでの輸送を担うため、23時30分発まで増発を行った。
- ・Osaka Metro において、緊急輸送バス25台を用意し、23時40分から翌日5時にかけて、合計59便（桜島駅行き：23時～翌日1時台に計39便、弁天町駅行き：翌日1時～4時台に20便）を運行し約3,000人を輸送した。
- ・Osaka Metro の地下鉄においては、22時10分から、中央線夢洲駅～コスモスクエア駅、ニュートラムコスモスクエア駅～住之江公園駅、四つ橋線住之江公園駅～西

梅田駅の終電延長行い、終夜運転を実施し、都心部までの迂回ルートを確認し代替輸送にあたり、トラブル発生以降、翌朝始発列車までの間に約 19,000 人を輸送した。

- ・JR 西日本においては、JR 桜島線（ゆめ咲線）について終電後に臨時列車の運転を行うとともに、緊急輸送バスの弁天町駅への運行等を踏まえ、深夜時間帯に大阪環状線内回り・外回りの両方向において、翌朝の始発列車まで臨時列車の運行を行い、約 500 人を輸送した。
- ・タクシーについては、近隣タクシー事業者への配車要請に加えて、タクシー乗降場監視カメラの YouTube 映像やタクシー事業者の無線、ドライバー間の口コミ等によりタクシー乗降場の混雑状況がタクシー事業者間で共有され、多くのタクシーが夢洲第 1 交通ターミナルに集結することにより深夜 28 時頃まで輸送が行われた。

2) 利用者へのアナウンス

- ・鉄道利用の誘導については、夢洲駅での過度な集中を避けるため、ゲート前滞留者および会場内の来場者には会場内で留まることを案内誘導していたことから、来場者の誘導が一段落した深夜 25 時過ぎより、迂回輸送開始のアナウンスを開始した。
- ・一方で、緊急輸送バス、タクシーの利用については、会場滞留者数に対して輸送力があまりに小さいため、雑踏災害を防止する観点からアナウンスは行わなかった。

3) 明らかになった課題

- ・バス運転士の連続運転時間の上限等により、緊急輸送バスは、急な手配では十分な輸送力が確保できなかった。
- ・連続運転時間の規制根拠となる自動車運転者の労働時間等の改善のための基準（改善基準告示）においては、災害時の除外規定があるものの、本事案について、適用となるかどうかの即時の判断はできなかった。
- ・今後、同様の大規模イベントにおいて、輸送トラブル等が発生した場合における、大規模帰宅困難事象発生時の対応として課題を残した。

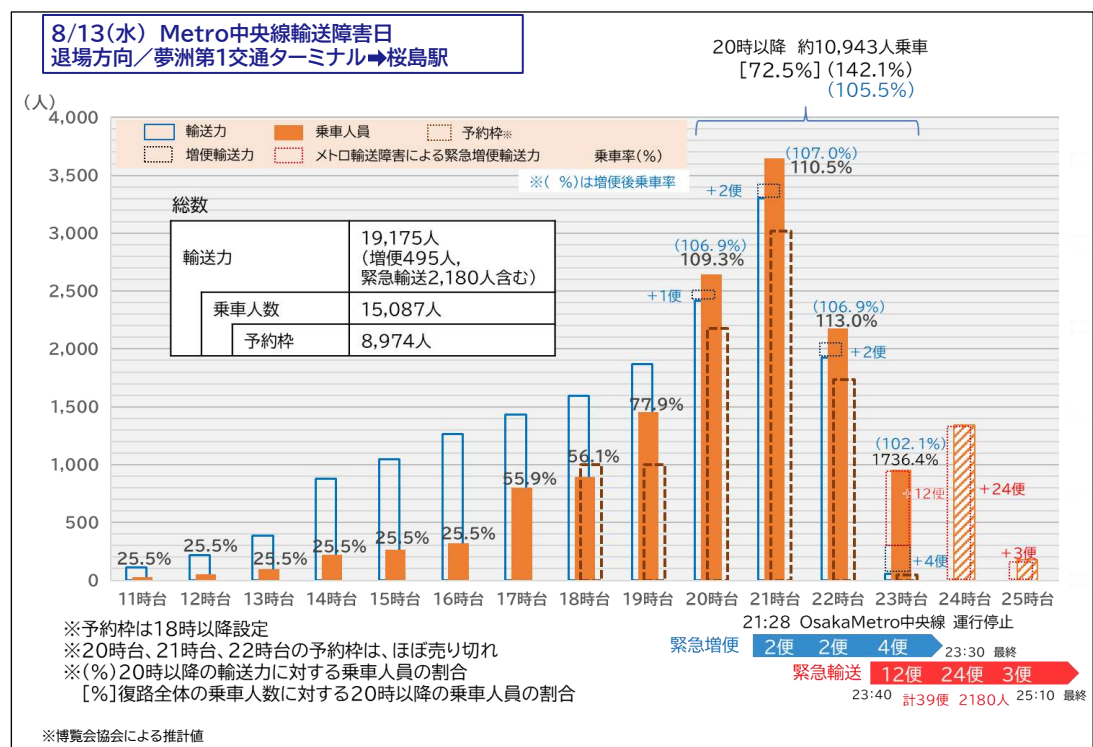


図 20 8月13日桜島駅シャトルバス復路便 時間別輸送実績

終わりに

- ・大阪・関西万博の来場者約 2,900 万人、日来場者最大約 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である。
- ・あらためて、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、社会にとって有用な資料として、役立てていただくことを願ってやまない。