



OSAKA, KANSAI, JAPAN
EXPO2025



2025大阪・関西万博 における来場者輸送対策

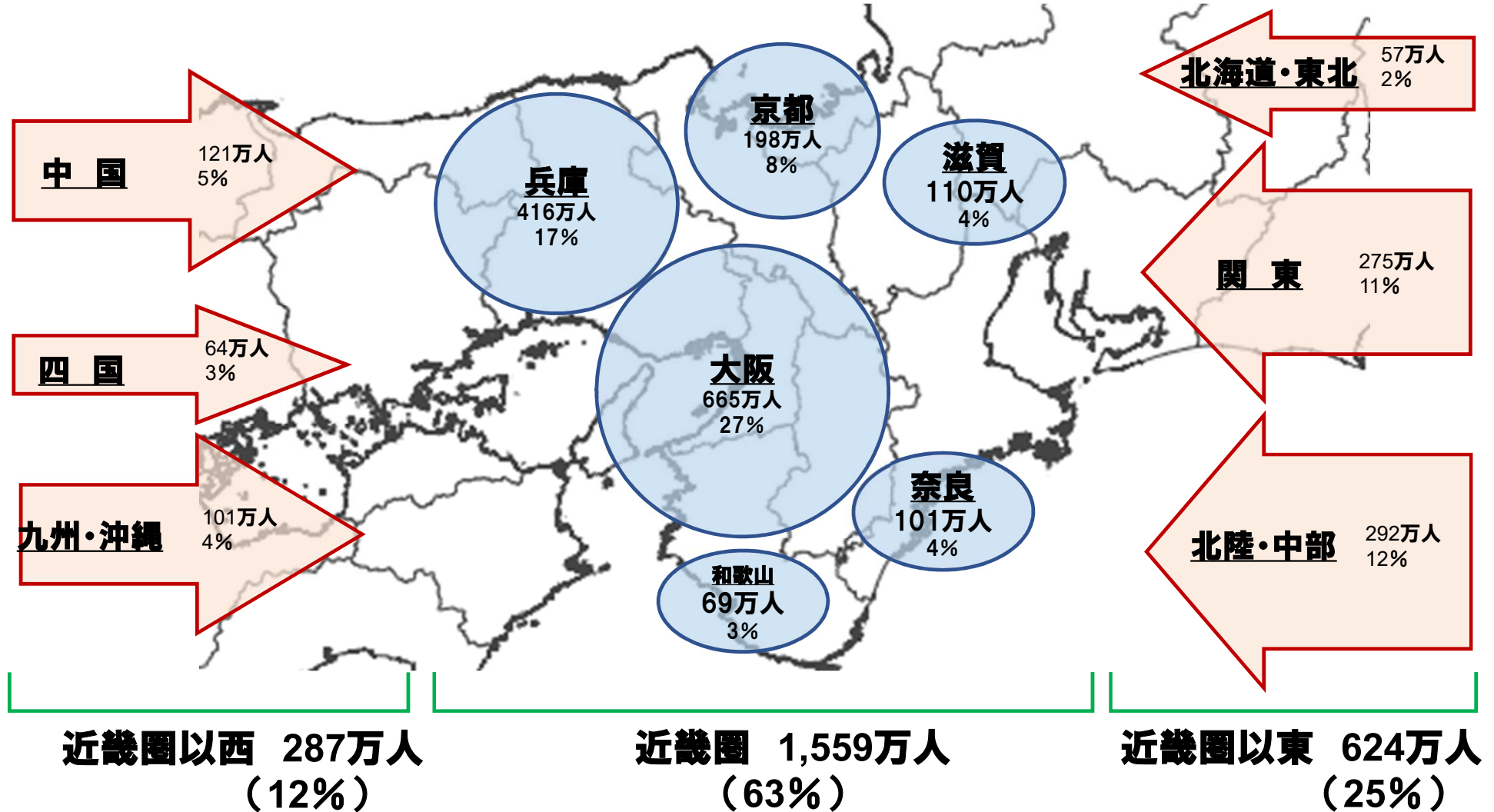
2022年12月23日

公益社団法人2025年日本国際博覧会協会

1. 来場者の方向別内訳

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

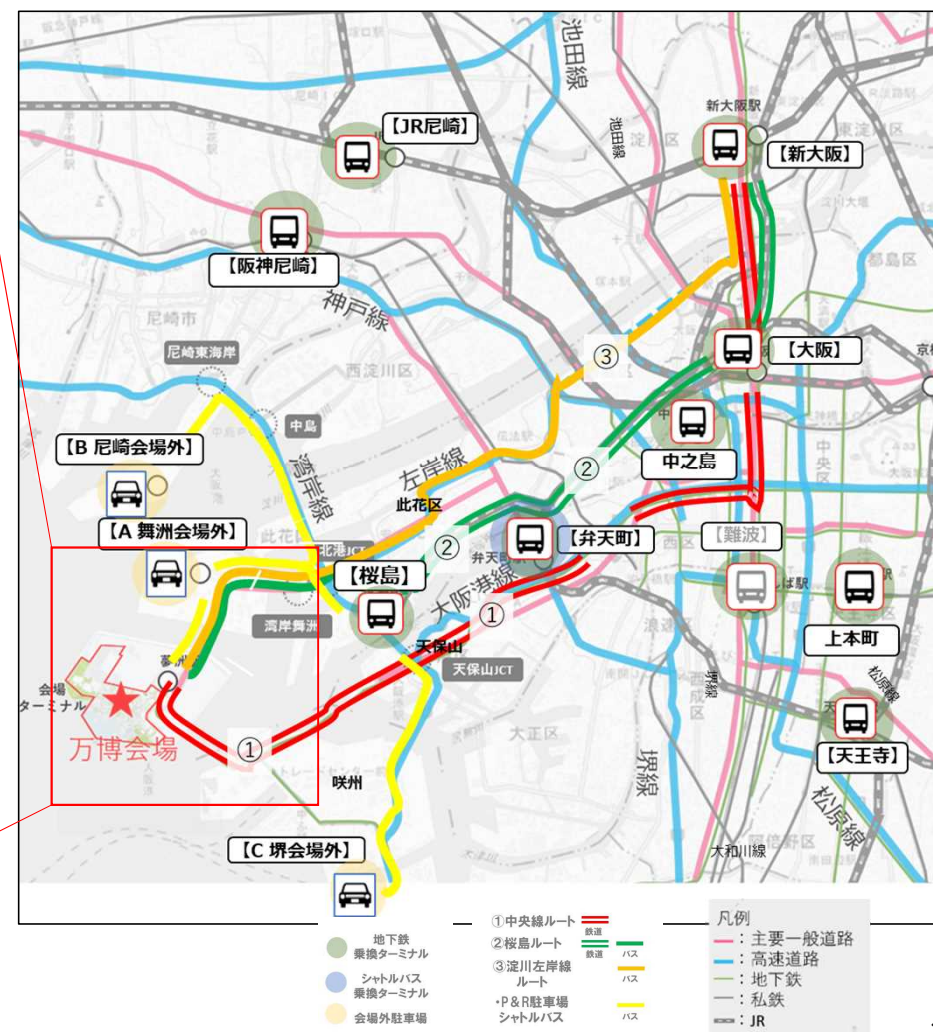
2. 主な来場者想定ルート

- 公共交通利用においては、主に3ルート(①中央線、②桜島線、③淀川左岸線)を想定。
- 主要駅ターミナルからのシャトルバスの運行も予定。
- 自家用車利用については、P & R駐車場(A舞洲、B尼崎、C堺)からのシャトルバスを想定。(B,Cに優先して誘導)

会場周辺拡大



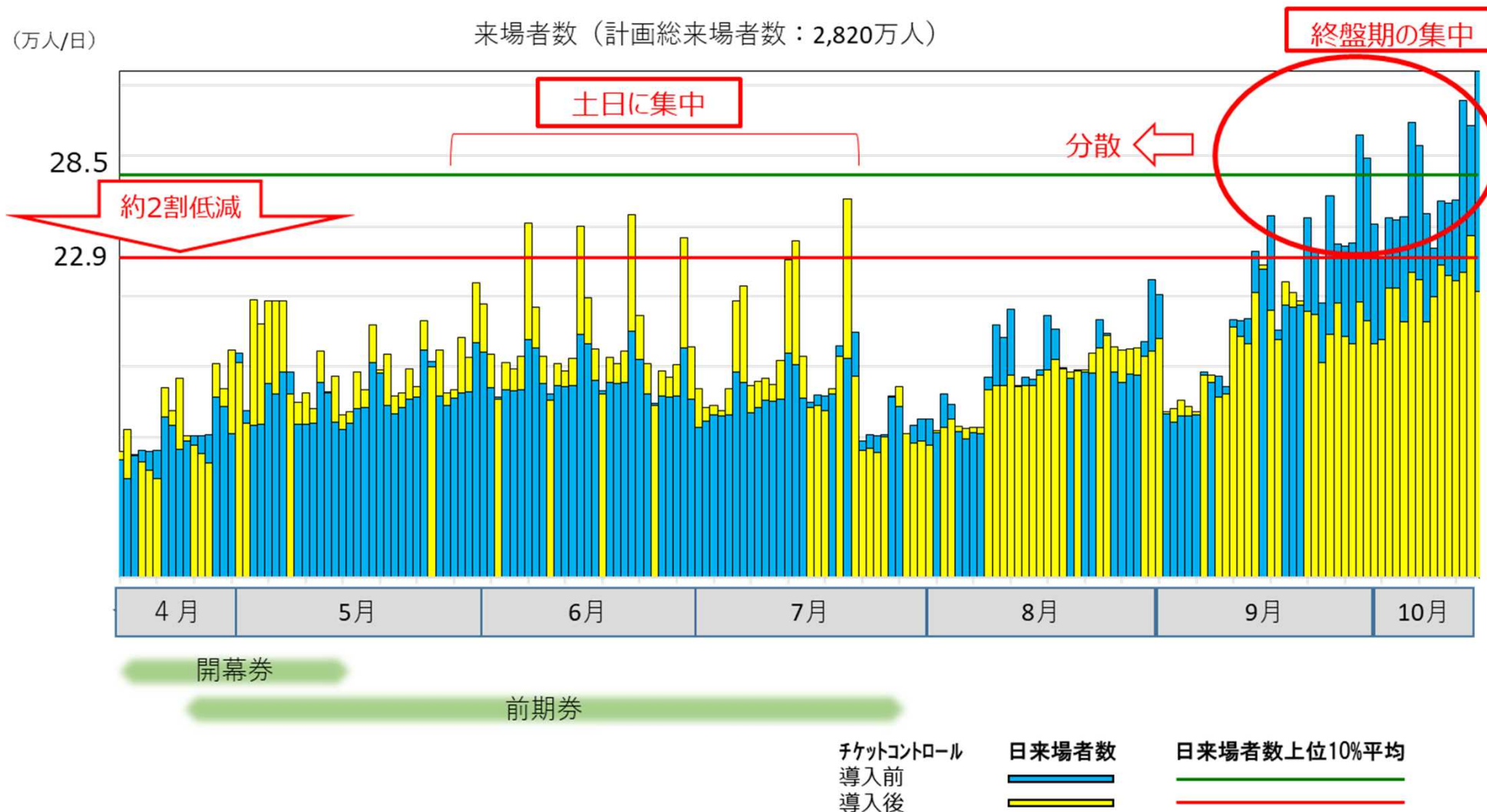
広域図



3. 来場者輸送対策

1) 需要平準化策

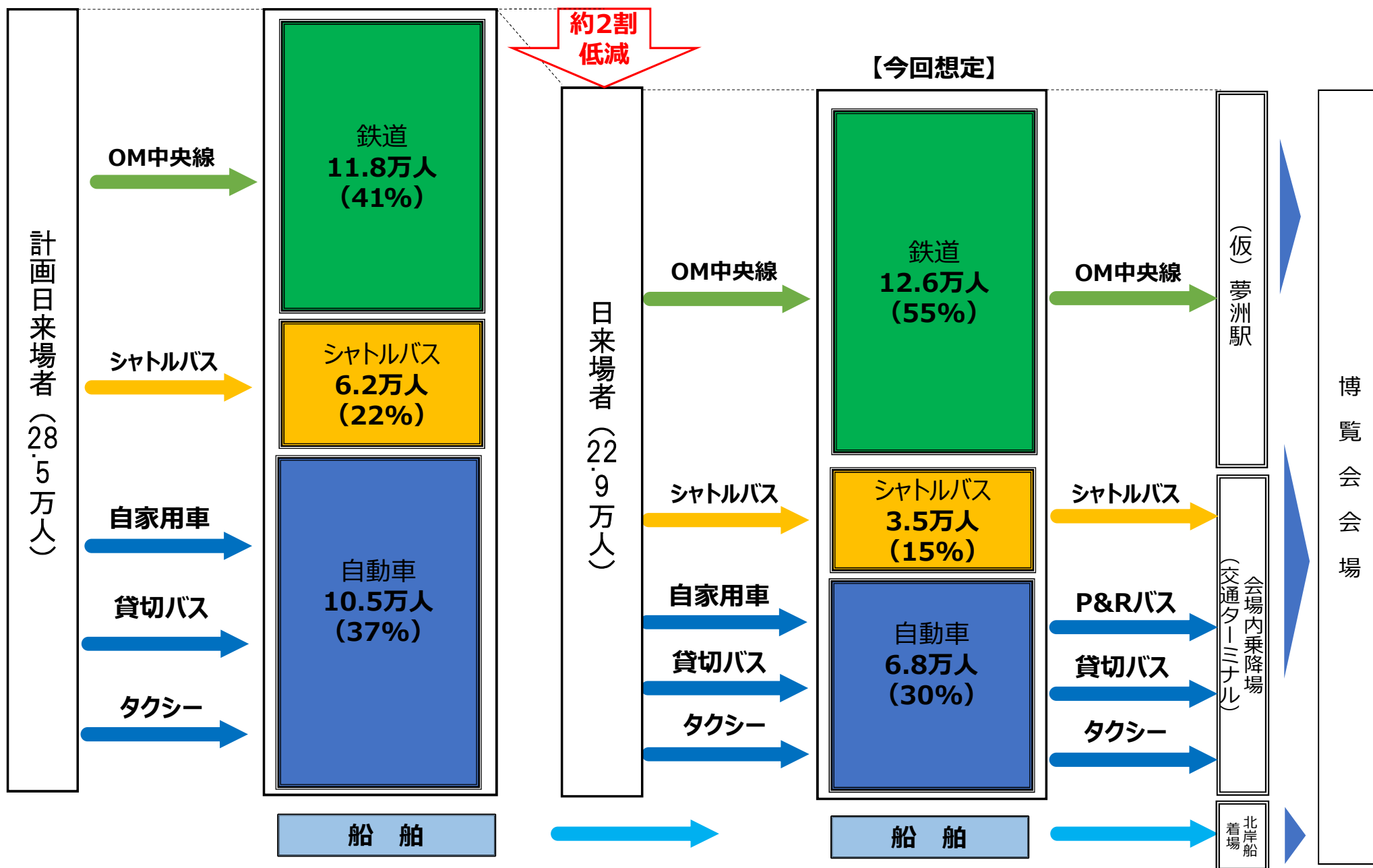
① チケットコントロールによる平準化（日間）



【公益社団法人 2025年日本国際博覧会協会にて推計】

3. 来場者輸送対策

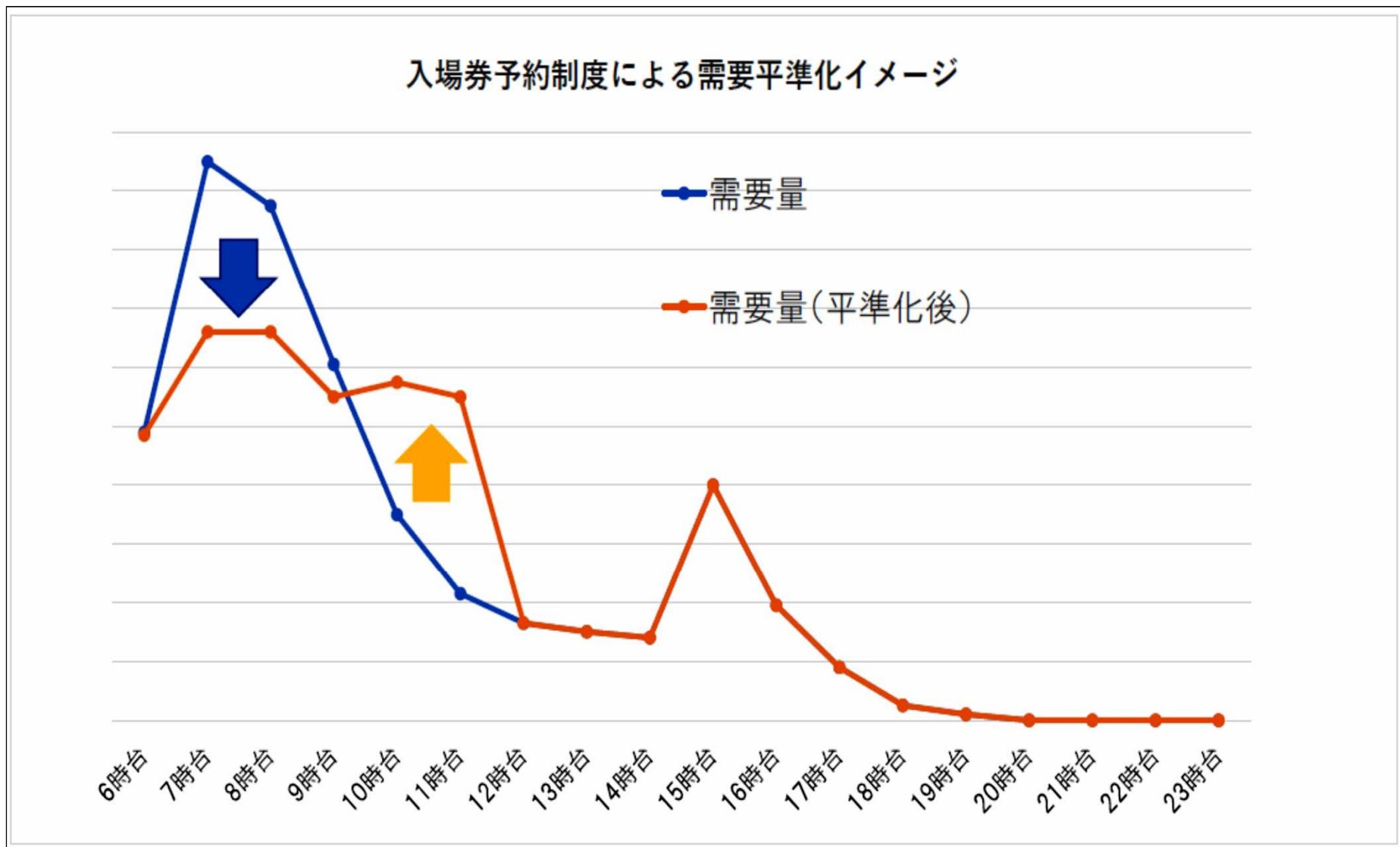
【交通手段別来場者内訳】



3. 来場者輸送対策

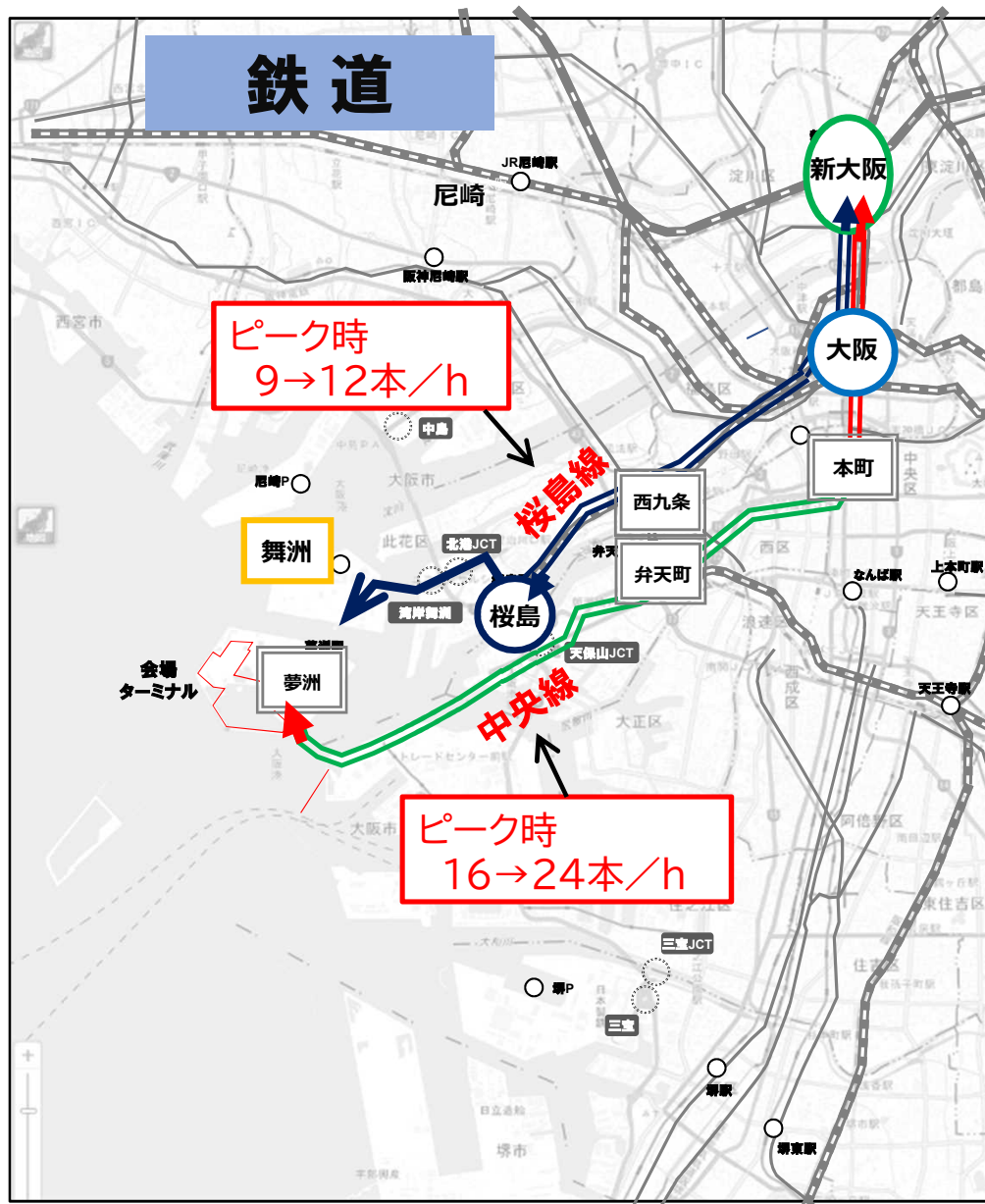
1) 需要平準化策

② 入場券予約制度による需要平準化（時間）

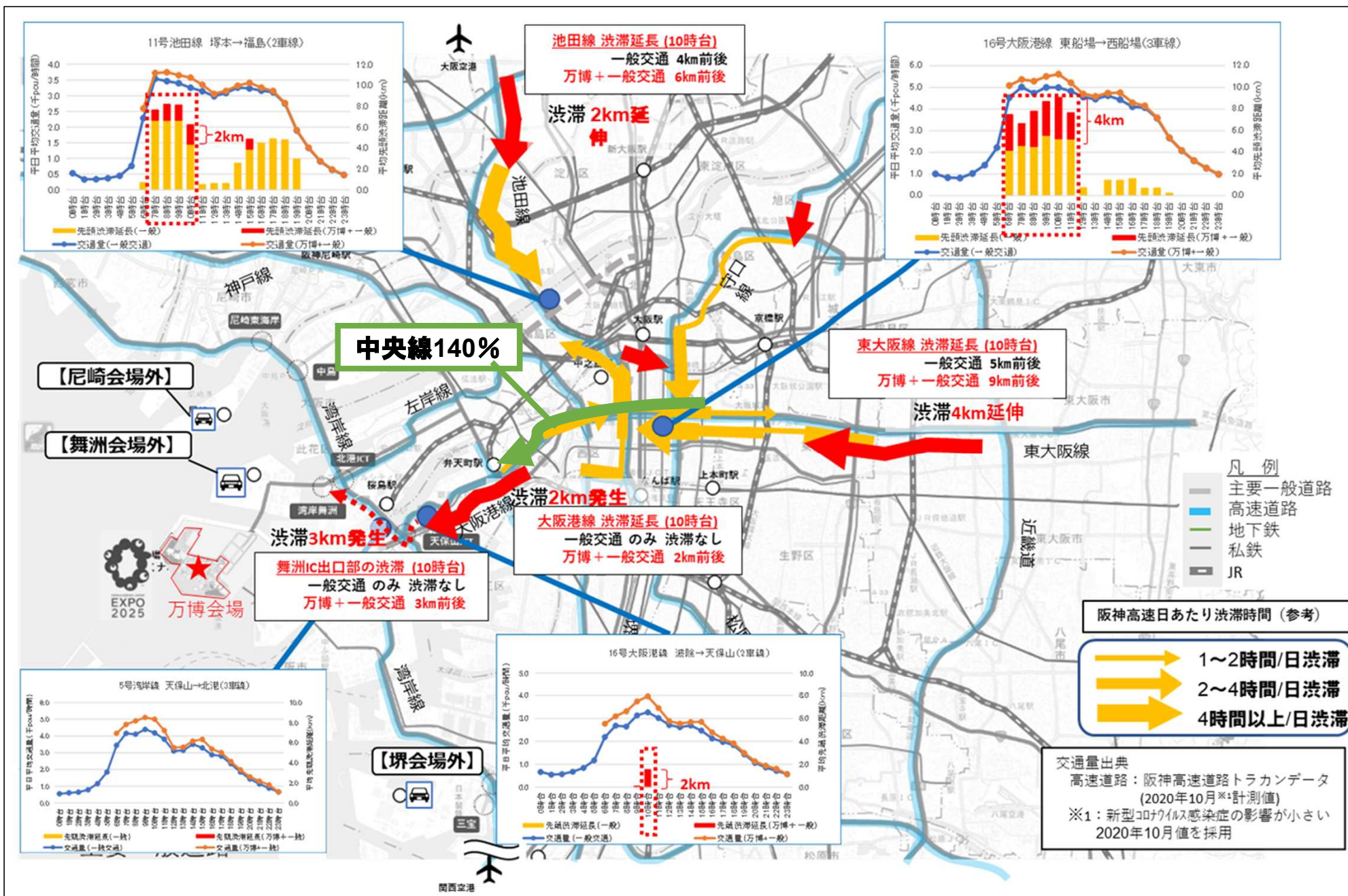


3. 来場者輸送対策

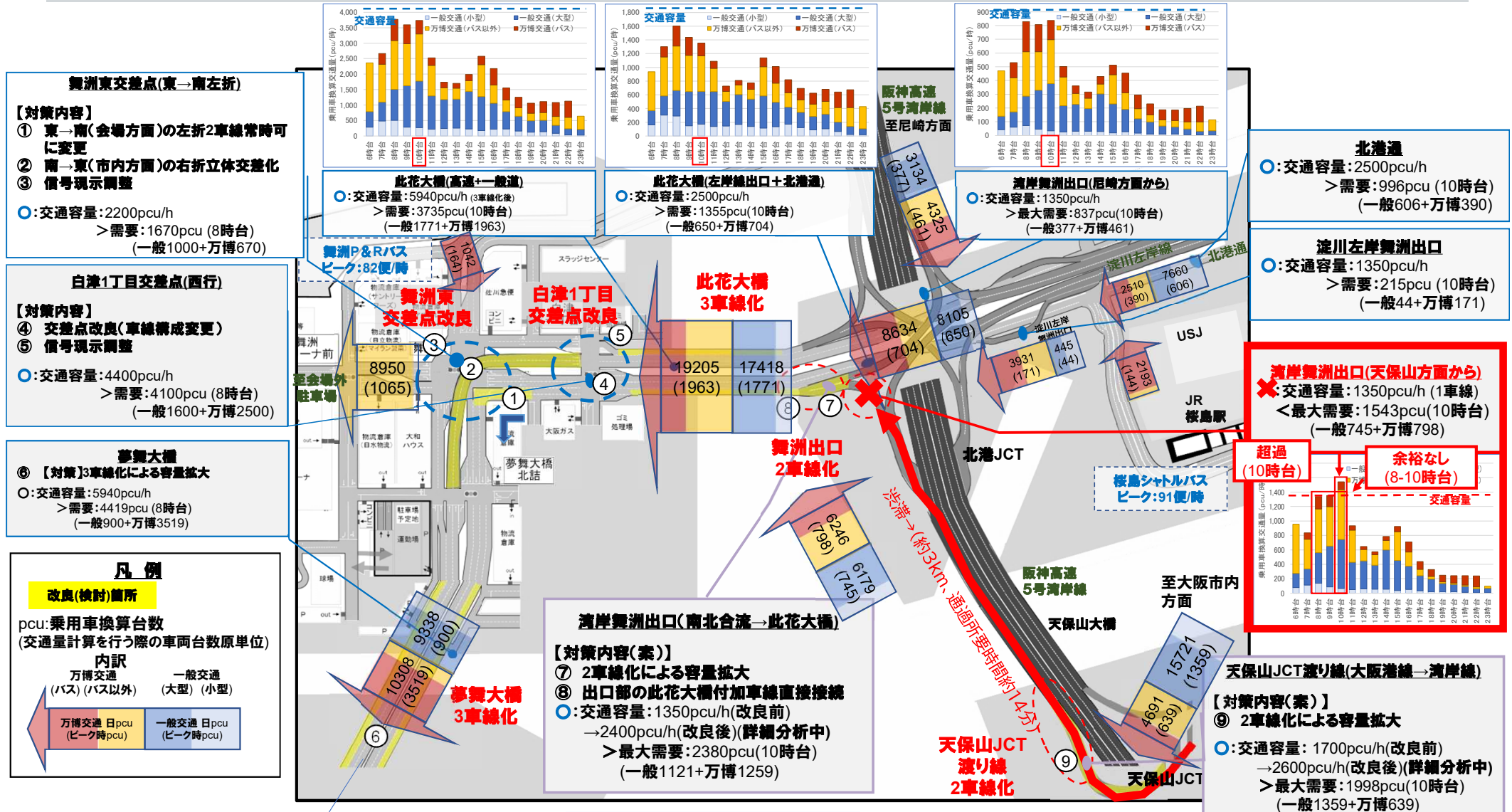
2) 供給拡大策 (主なもの)



4. 万博交通による影響 (道路・鉄道)



4. 万博交通による影響 (道路:舞洲付近)



凡例

改良(検討)箇所

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)

内訳

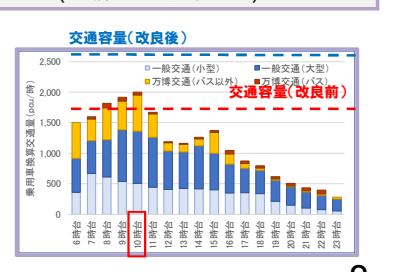
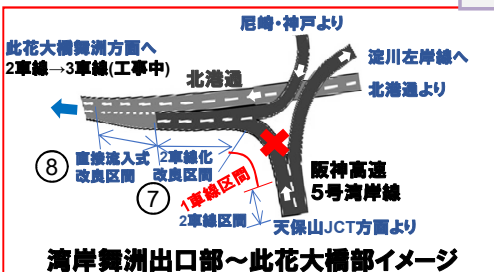
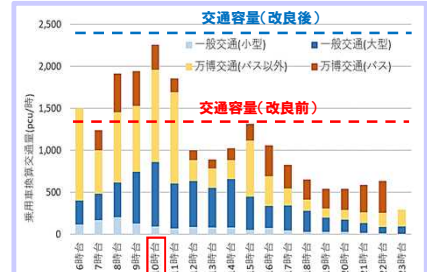
万博交通 (バス以外)	一般交通 (大型)	一般交通 (小型)
万博交通 日pcu (ピーク時pcu)	一般交通 日pcu (ピーク時pcu)	一般交通 日pcu (ピーク時pcu)

博覧会会場交通ターミナル

【受入能力と想定来場台数の比較】 1時間当

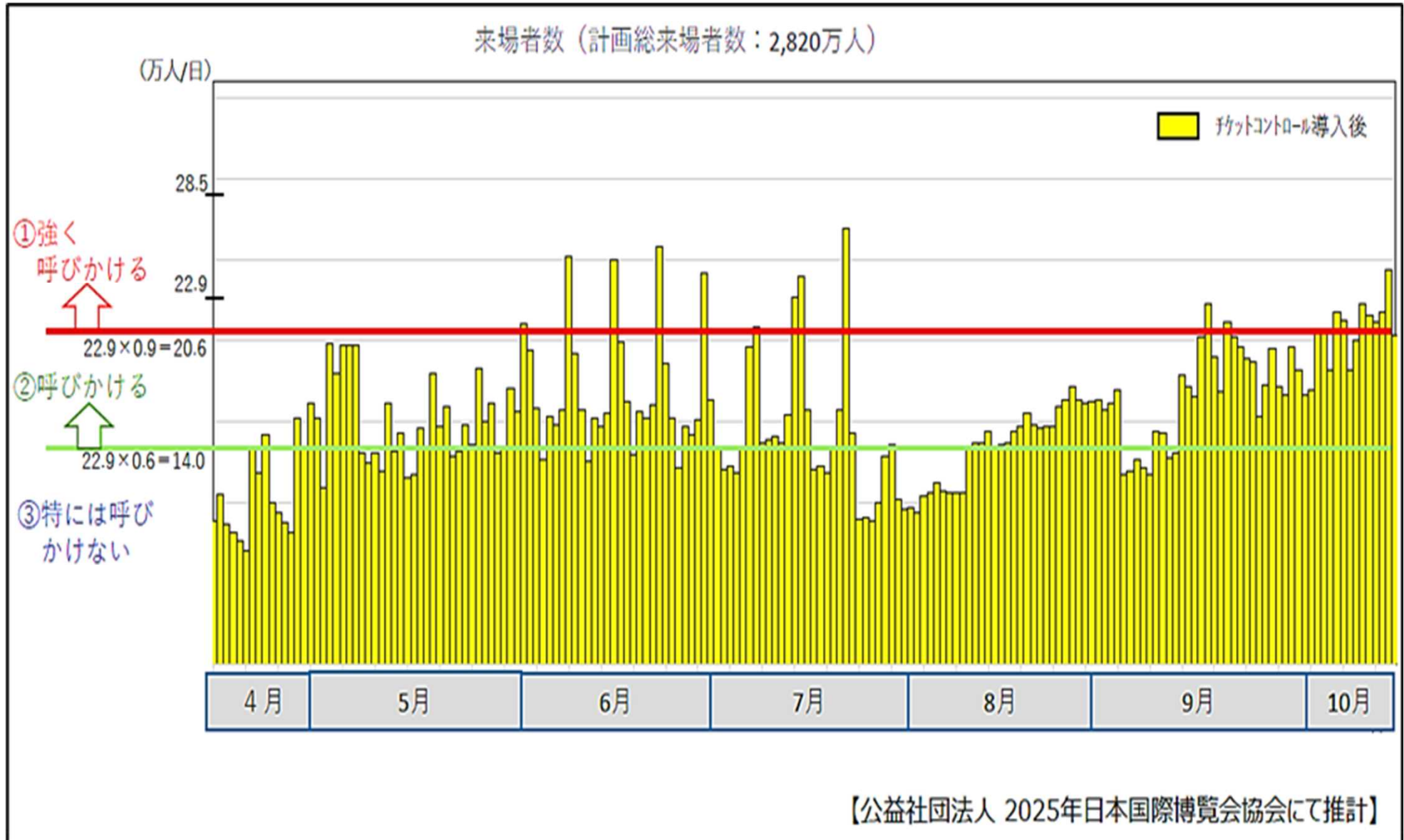
設備	来場		退場	
	受入能力	想定来場	受入能力	想定来場
○ 駅シャトル	630台	> 185台	252台	> 171台
○ P&Rバス	630台	> 157台	252台	> 152台
○ タクシー	210台	> 150台	180台	> 139台

○1時間想定最大利用台数で、マイクロシミュレーションを実施し、ターミナル内において交通支障が発生しないことを確認



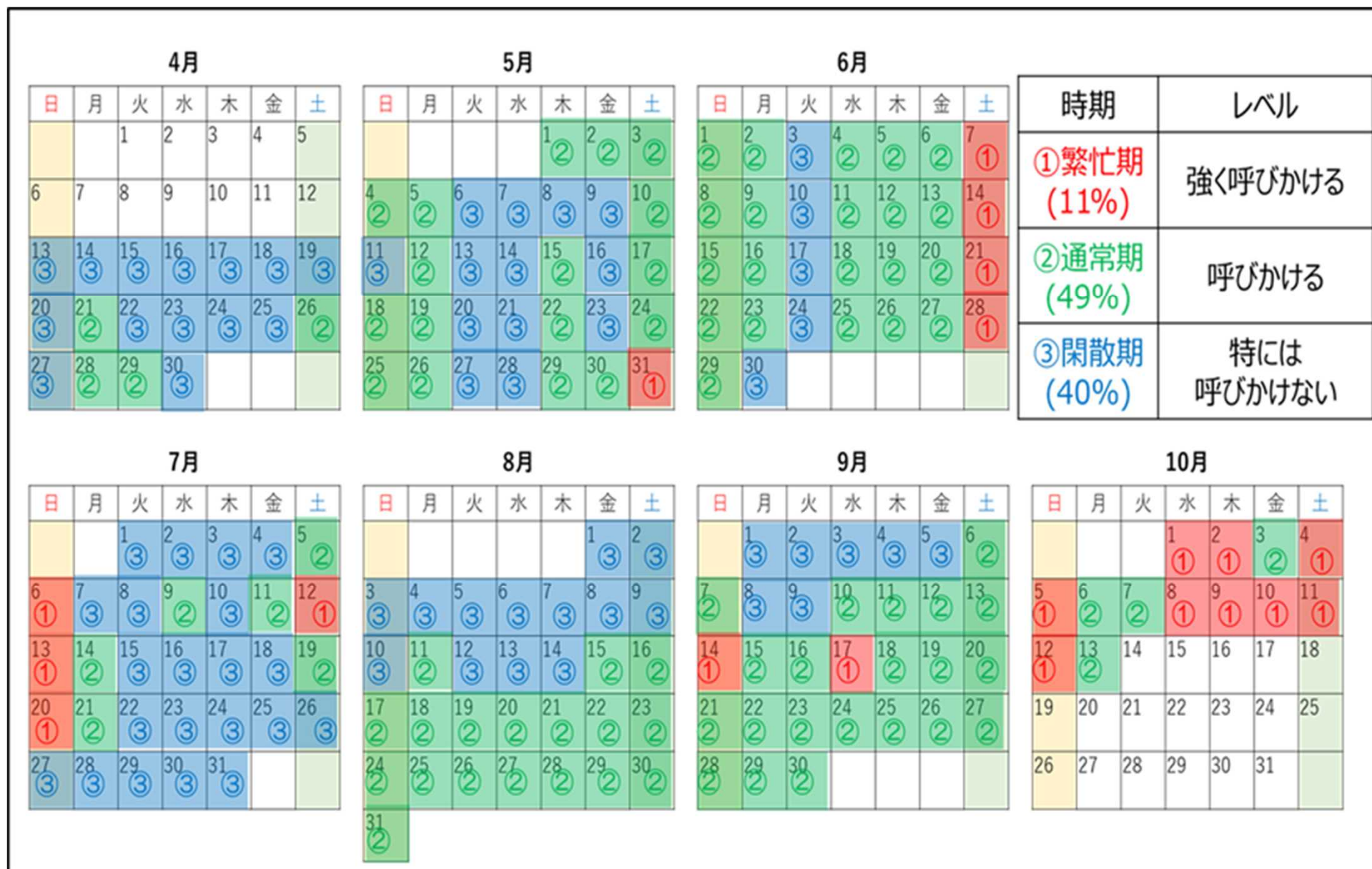
5. 働きかけTDM

1) ① TDM実施の強度分けのイメージ



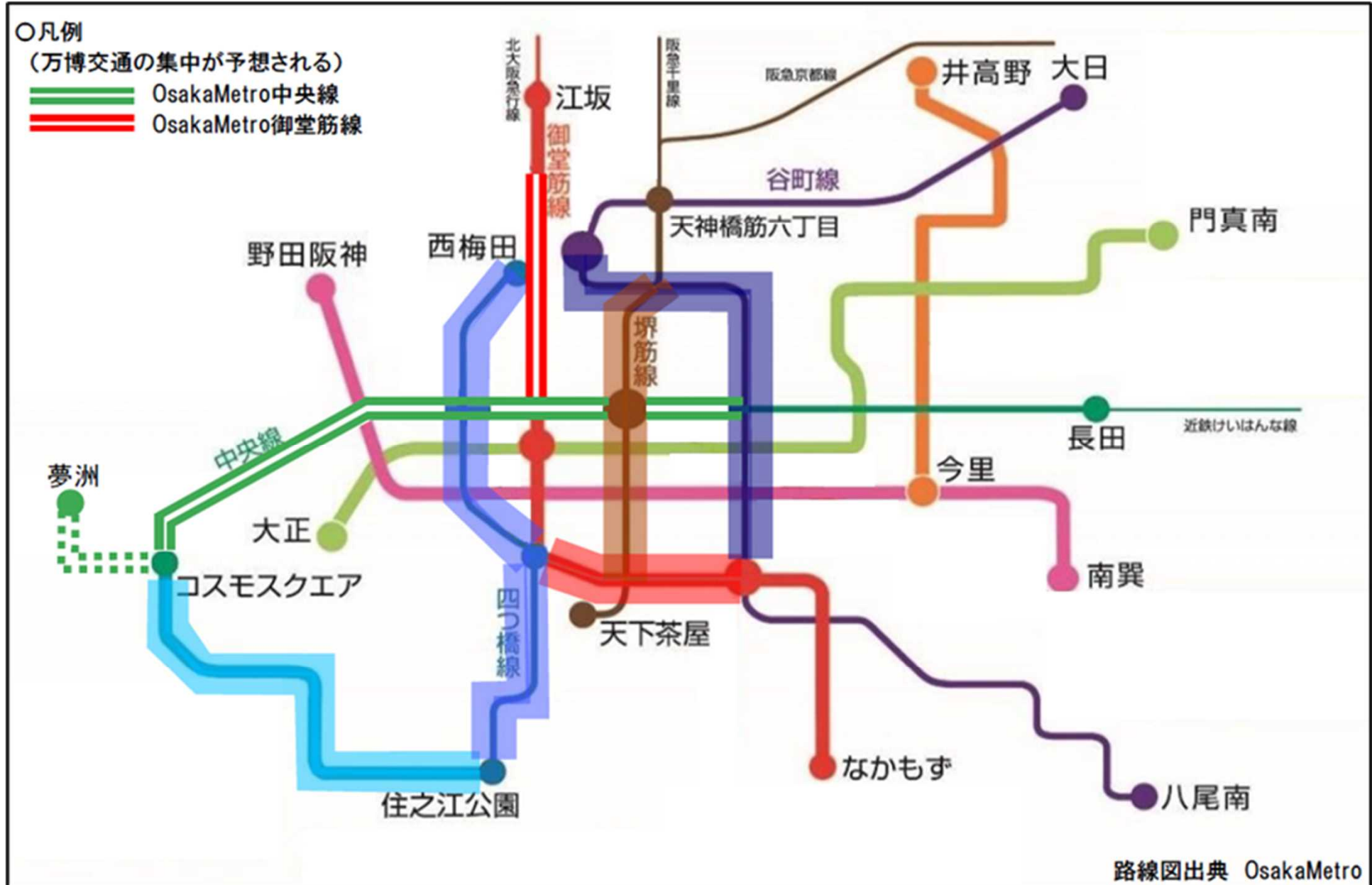
5. 働きかけTDM

1) ② TDM呼びかけカレンダーイメージ



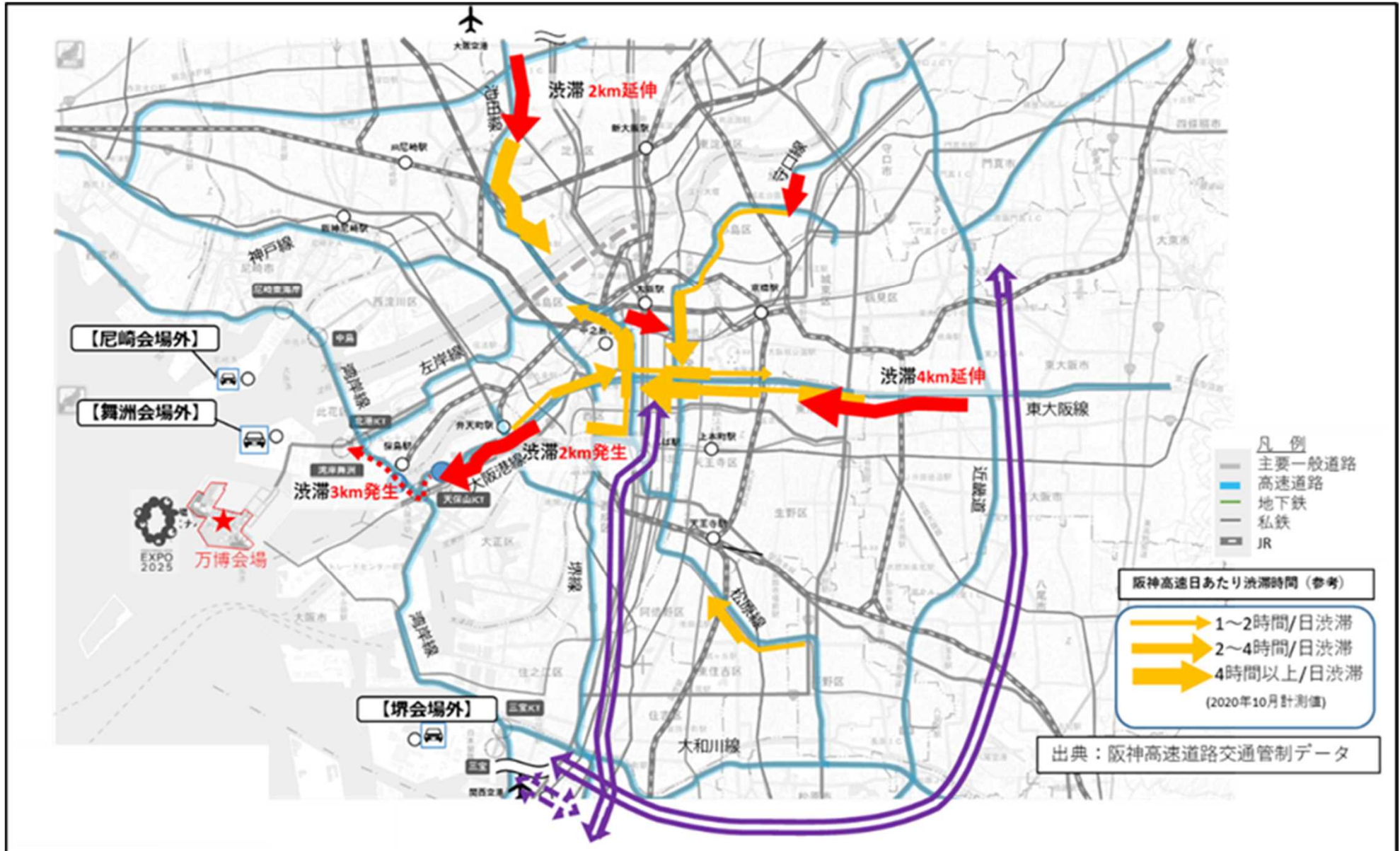
5. 働きかけTDM

2) ① 鉄道迂回イメージ



5. 働きかけTDM

2) ② 阪高大阪港線渋滞発生時の迂回想定ルート

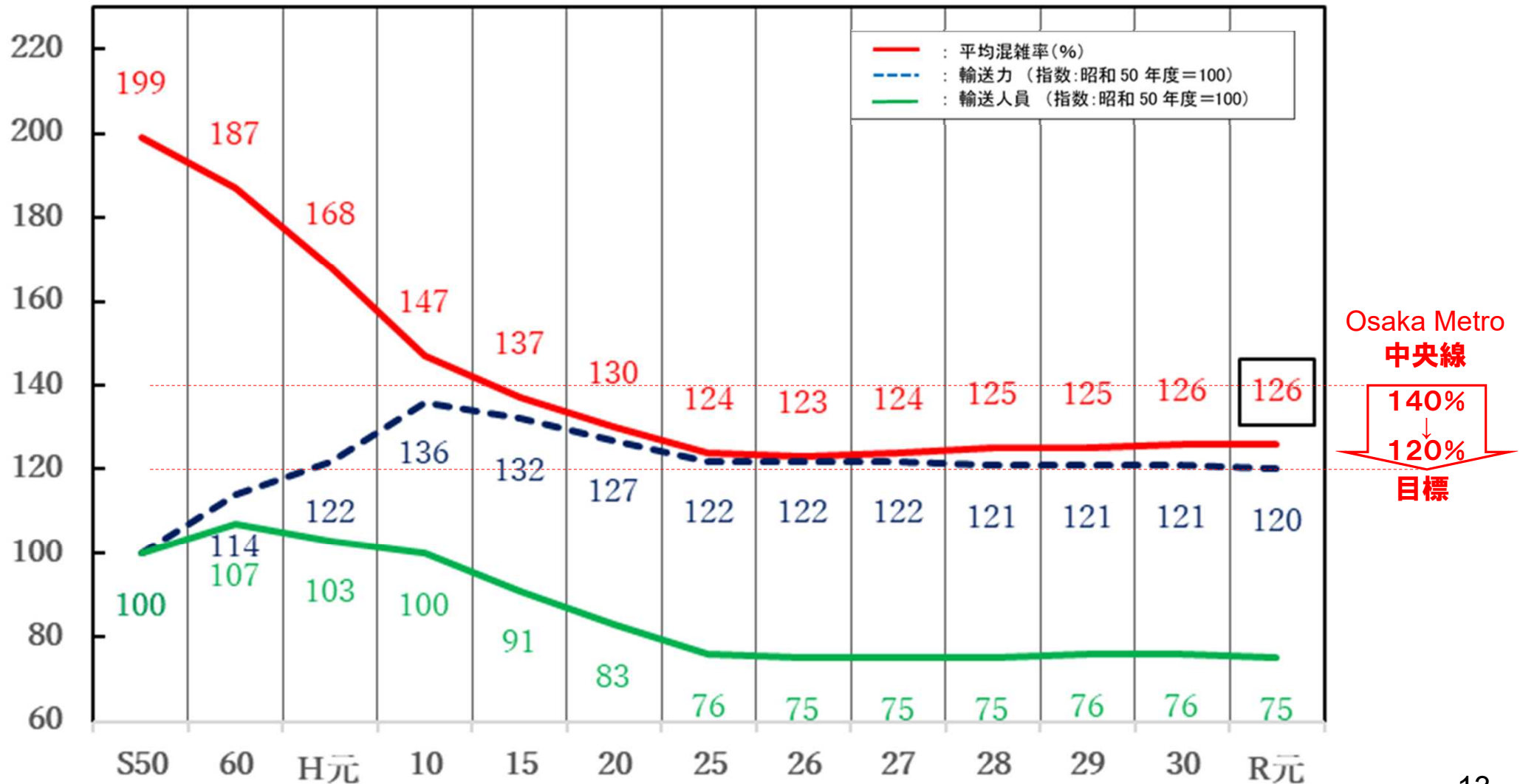


5. 働きかけTDM

3) 達成目標

○働きかけTDMにより、**<鉄道> OsakaMetro中央線 混雑率120%**
<道路> 阪神高速 渋滞長が通常の最大値を超えない を目指す

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



6. 今後の検討・対応が必要な課題

<全体>

- TDM実施の必要性の浸透
- チケットコントロール等で想定していない来場者への対応
- 来場者に対する各交通機関の混雑状況等のリアルタイム提供

<鉄道>

- 混雑時における駅ホーム等における誘導
- 整列乗車マナーの意識啓発
- 輸送障害時における対応

<バス>

- シャトルバス発着ターミナルにおける案内誘導

<道路>

- 高速道路等における迂回誘導対策
- 舞洲付近の交通誘導策
- うろつき交通の発生可能性とその対策
- 大阪・関西圏以外からの自家用車の対応