

(資料①)

大阪・関西万博の来場者交通検討状況

(鉄道・バス・道路交通)

2025年日本国際博覧会 来場者輸送対策協議会

目次

■ 本編

■ 来場者の特性(方向別内訳)

☐ 来場者想定ルート

☐ 来場者輸送対策

☐ 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実施のイメージと期待する効果

☐ 検討・対応が必要な課題

☐ 付録

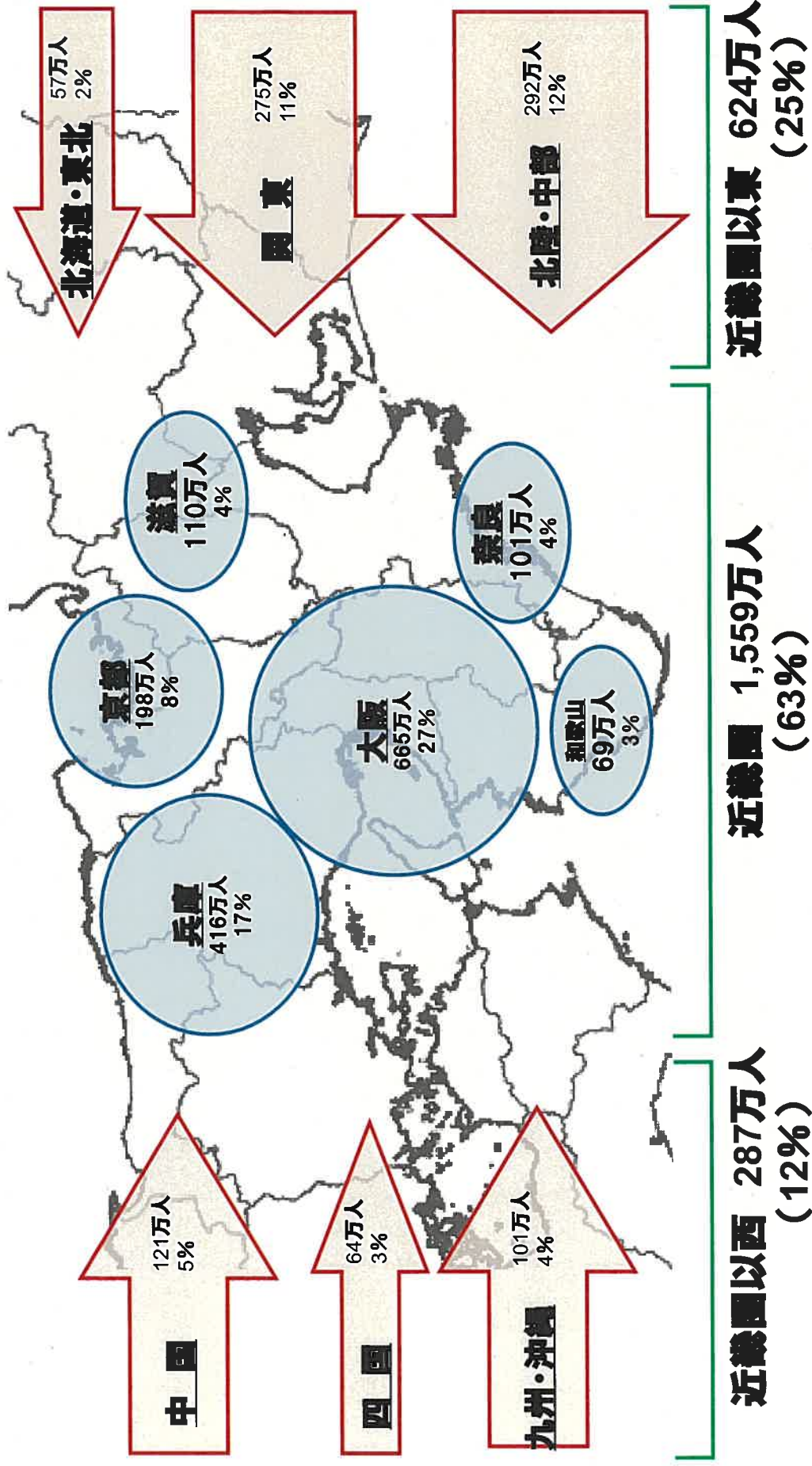
方向別来場者内訳

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)

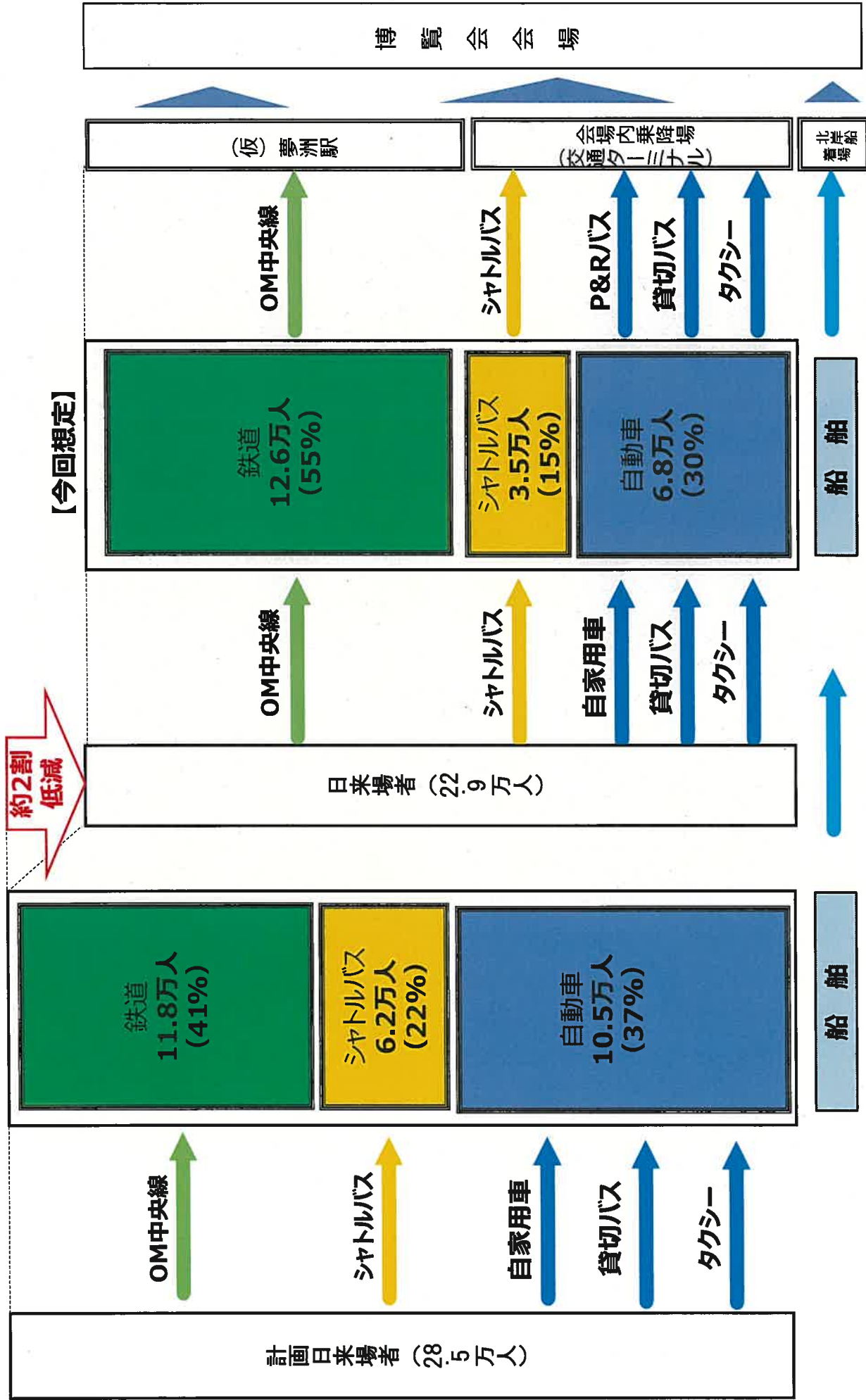
うち、海外来場者 350万人(12%)

(%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

交通手段別来場者内訳



目次

■本編

□来場者の特性(方向別内訳)

■来場者想定ルート

□来場者輸送対策

□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実施のイメージと期待する効果

□検討・対応が必要な課題

□付録



目次

■本編

☐来場者の特性(方向別内訳)

☐来場者想定ルート

■来場者輸送対策

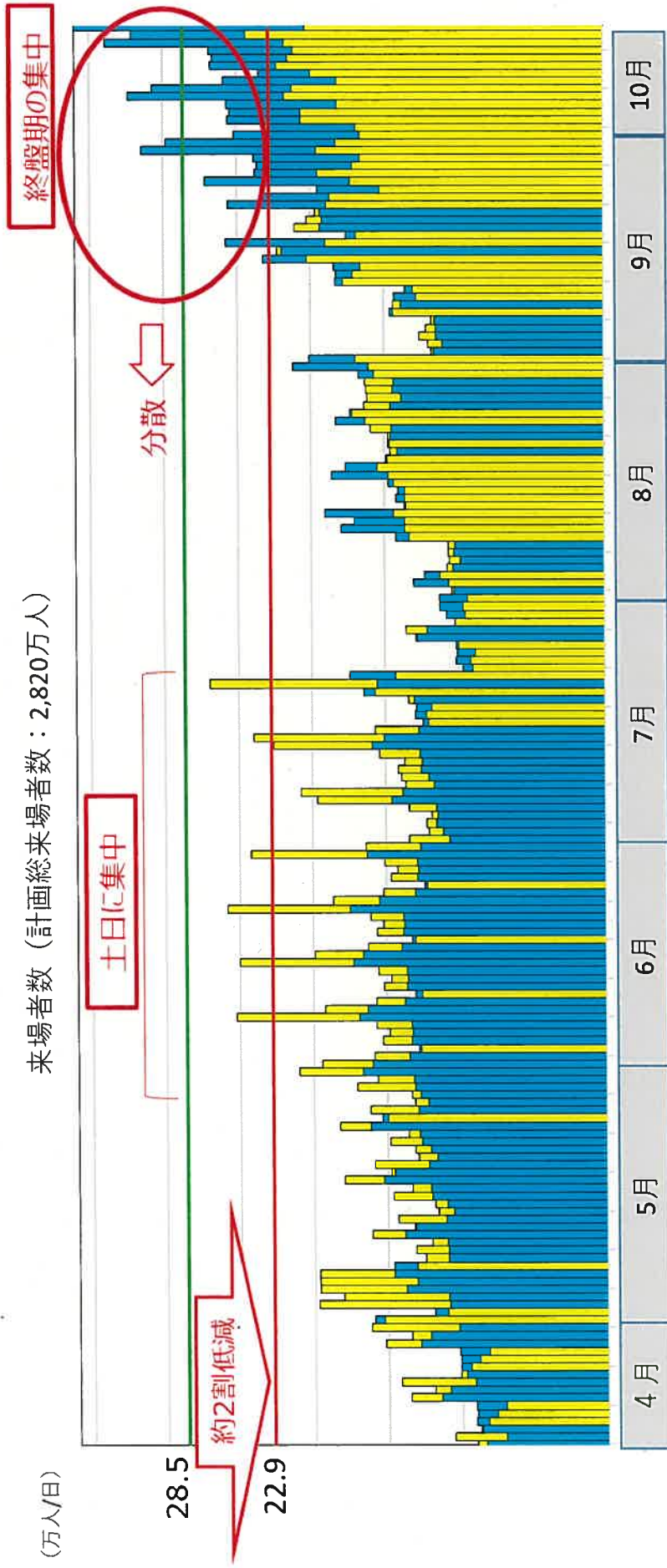
☐来場者輸送対策を実施しても発生が想定される
万博交通による影響

☐働きかけTDM実施のイメージと期待する効果

☐検討・対応が必要な課題

☐付録

チケットコントロール〈需要調整〉



開幕券

前期券

チケットコントロール
導入前
導入後

日來場者数
日來場者数上位10%平均

【公益社団法人 2025年日本国際博覧会協会にて推計】

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 (万博交通1.2万人/時※1)
	桜島線増強	・ダイヤ9本/時→12本/時	最大約1.7万人/時※1 (万博交通0.5万人/時※1)
バス	駅シャトルバス	・発着場9ターミナル選定	0.75万人/時※1 (桜島0.4万人/時※1)
	直行バス	・関空・伊丹・三宮・京都等(今後意向調査)	0.15万人/時※1 (愛知実績ベース)
道路	交通渋滞対策 (交通容量拡大)※2	・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 (約4,000台/時→約5,900台/時※3)
		・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 (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 (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 (約4,000台/時→約5,900台/時※3)
	交通渋滞対策 (会場外駐車場 交通渋滞対策)	・舞洲会場外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 会場外駐車場への容易なアクセスの確保

※1 鉄道・シャトルバスの輸送量については博覧会協会による推計

※2 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。

※3 道路の捌け交通量については博覧会協会による推計