

令和7年度全建賞 推 薦 調 書
安全・安心確保に資する等の社会貢献活動並びに公共事業全般に係る広報活動・調査研究の部
(安全確保・広報・調査研究の部)

実施機関名(主事業の実施機関名)	大阪府・大阪市 万博推進局
ふ り が な	おおさか・かんさいばんぱくにおけるいーでいーえむのとりくみ
1. 取組(活動)の名称	大阪・関西万博における万博 TDM の取組
2. 事業(施策)実施期間(和暦)	令和4年 12 月 27 日 ～ 令和7年 12 月 18 日
3. 事業費(調査費等)	363百万円
4. キーワード	大阪・関西万博、来場者輸送対策、交通混雑緩和、TDM

5. 公共事業全般に関する取組の分類(下記3つの③のうち、いずれかに○印)			
取組の分類 :該当に○印	③-1 安全・ 安心分野	③-2 広報活動分野	③-3 調査 研究分野
アピールする 1)「手段」	() () ()	(b) 官民一体となった推進体制の構築 (d) 万博TDMトライアルの実施 (c) 様々な媒体を活用した、戦略的な広報の実施	() () ()
アピールする 2)「秀でた 成果」	()	(f) TDMの取組により万博来場者輸送と都市活動の両立に寄与	()

6. 事業概要
大阪・関西万博開催期間中における万博来場者の安全・円滑な移動と都市活動を両立させることを目的に、「大阪・関西万博来場者輸送具体方針(第5版・最終版)(2024 年 12 月)」が策定された。 同方針において、来場者の輸送にかかる需要平準化対策、供給拡大対策、円滑化対策の方針が定められたが、これらの対策を実施しても、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「万博 TDM」の取組が位置付けられた。 万博 TDM は、万博開催期間が6か月に及ぶことを念頭に、府県市民・企業の協力が得られるよう、大阪府・大阪市・博覧会協会・経済界等が連携・協力して検討・実施したものである。
7. 特にアピールしたい点
・来場者輸送具体方針に基づく万博 TDM の必要性 ・官民一体となった推進体制の構築 ・実効性を高めるため、会期前のトライアル(試行)により、課題抽出と改善を実施

8. 事業を代表する写真及びキャプション



〔「万博 TDM パートナー」募集チラシ〕



〔会期終盤の広報〕

9. 事業内容・添付資料〔特徴を示す写真、諸元(位置図、標準断面図、施策のフローチャート、P Iの方法 等)〕

【万博開催概要、来場者輸送具体方針と万博 TDM の必要性、推進体制、万博 TDM における取組内容】

1. 開催概要

会場：夢洲(大阪市此花区)

開催期間：2025 年(令和 7 年)4 月 13 日～10 月 13 日

想定来場者数：約 2,820 万人(日計画来場者数(開催期間中の上位 1 割の平均来場者数) 22.7 万人)

2. 来場者輸送具体方針

1) 来場方法

万博への来場は次のとおり(原則、公共交通機関の利用を呼びかけ)

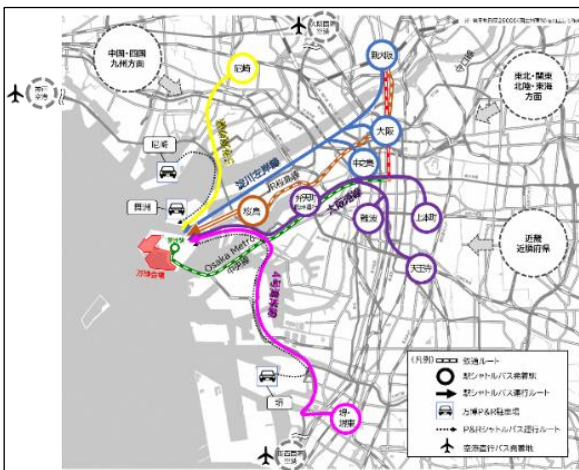
○3つの主要ルート①Osaka Metro 中央線(鉄道)、②JR 桜島線(鉄道+シャトルバス)

③建設中区間を通る淀川左岸線2期(大阪駅、新大阪駅等からのシャトルバス)

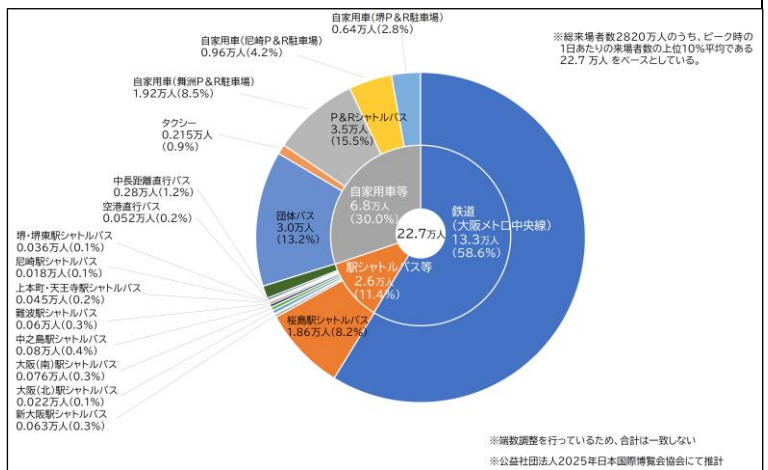
○主要鉄道ターミナルからの駅シャトルバス、空港ターミナルからの直行バス、中長距離直行バス、団体バス

○自家用車を利用される方に対しては、舞洲・尼崎・堺の3箇所に整備された万博 P&R 駐車場に誘導

○その他、タクシー、船、自転車



＜鉄道・駅シャトルバス等運行ルート図＞



＜機関分担率＞

2) 輸送供給拡大対策(ハード整備)

○鉄道

Osaka Metro 中央線:輸送力増強に向け、ピーク時の最大運行本数を 16 本から 24 本に増便

JR 桜島線:必要に応じてピーク時の最大運行本数を 10 本から 12 本に増便

○道路

夢洲・舞洲内の幹線道路及び橋梁(此花大橋・夢舞大橋)の車線拡幅(4車線→6車線)、夢洲北・南高架橋の新設、舞洲東交差点の立体交差化(南から東方向)等

3) 来場需要平準化対策(ソフト対策)

○チケットコントロール

入場券販売において、会期後半の混雑を緩和するため、比較的来場者が少ない会期前半や夏季にシフトさせるた

め、開幕券・前期券等の割引券、夏期のみ利用可能な夏パスの販売。あわせて、入場日の事前予約、時間帯別予約を導入

○ダイナミックプライシング

阪神高速道路の渋滞延伸を一定程度抑制するため、万博 P&R 駐車場利用料金を、日単位、時間単位で変動させることにより、来場日時の平準化

4) 万博 TDM の必要性

上記の対策を実施しても、会期終盤や特定の時間帯において、鉄道では、Osaka Metro 中央線の混雑率が約 140%に達する見込みであり、駅ホームにおける安全・円滑な誘導や、2～3分間隔の定時運行に課題が生じる可能性があった。また、道路においても、阪神高速道路等において渋滞の延伸が懸念された。

このため、達成目標は下記のとおりとし、一般交通の抑制、分散、平準化を目的とした万博 TDM^{※1} の取組への協力について企業等に働きかけを行った。(来場者輸送対策協議会^{※2}において設定)

i) 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である約 120%の達成を目指す。

ii) 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。

※1: TDM(交通需要マネジメント: Transportation Demand Management)

鉄道や道路利用者による交通発生源の調整や時間・ルート等の変更等、交通行動の変更を促して、発生交通量の抑制や集中の平準化等、「交通需要の調整」を行うことにより、交通混雑を緩和していく取組

※2: 来場者の安全かつ円滑な輸送を行うための具体的な対策についてとりまとめることを目的に、公益社団法人 2025 年日本国際博覧会協会、大阪府・大阪市、学識経験者、関係行政機関、関係団体で構成。

2. 万博 TDM の推進体制「2025 年大阪・関西万博交通円滑化推進会議」

大阪府・大阪市・博覧会協会・経済界等で連携し、企業や府民・市民等の交通にあたっての行動変容を促す取組みを検討・調整する場として「2025 年大阪・関西万博交通円滑化推進会議」を 2022 年(令和4年)12 月に設立。

会長	大阪府知事
会長代行	大阪市長
副会長	公益社団法人2025年日本国際博覧会協会 事務総長
委員	公益社団法人関西経済連合会 会長 大阪商工会議所 会頭 一般社団法人関西経済同友会 代表幹事
協力委員	経済産業省 近畿経済産業局長 国土交通省 近畿地方整備局長 国土交通省 近畿運輸局長 関西鉄道協会 会長 近畿バス団体協議会 会長



＜交通円滑化推進会議＞

3. 万博 TDM における取組内容

1) TDM の概要

○取組の期間

万博期間は6ヶ月間と長期にわたるため、予想される交通混雑の度合いに応じて、万博TDMの実施の程度にメリハリをつけ、万博 TDM の取組期間は、混雑する時期(6月1日～30日、8月18日～9月30日)、非常に混雑する時期(10月1日～13日)の平日に設定。

○取組の時間帯及び内容

特に混雑が予想される平日朝8時台から 10 時台のOsaka Metro中央線や御堂筋線、平日午前中の阪神高速道路湾岸舞洲出口等を利用する企業に対し、「在宅勤務・休暇取得」「時差出勤」「通勤経路の変更」などにより、混雑時間帯における鉄道・道路の利用抑制にかかる協力について働きかけ。

月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	計
会場混雑	GW (4/13)				お盆 (8/13)	敬老の日 (9/13)	秋分の日 (9/23)	上段: 日数 下段: 割合
非常に混雑								8日 (7%)
混雑								51日 (44%)
やや混雑								56日 (49%)
合計								115日 (100%)

※ 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

＜混雑予想と働きかけの強度＞



＜TDM 取組例＞

2)万博 TDM パートナー

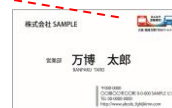
万博 TDM には企業の協力が不可欠であることから、企業のヒアリング等でも要望の多かった万博開催時の交通混雑情報等を発信する枠組みとして、一般交通の抑制や分散、平準化といった万博TDMにご協力いただける企業を「万博 TDM パートナー」として登録し、取組を促進するための仕組みを構築した。



＜万博 TDM ステッカー＞



大阪・関西万博TDMパートナー



＜万博 TDM パートナー 名刺用ロゴ＞

3. 万博 TDM トライアル

1) トライアルへの協力呼びかけ、機運醸成

万博会期本番での TDM の実効性を高めることを目的とした試行として、最も混雑が想定される会期終盤の 1 年前にあたる 2024(令和6)年9月30日から10月4日にかけて、万博 TDM トライアルを実施した。トライアルの実施にあたり、多くの企業や府民・市民等に認知してもらうため、トライアルに特化したポスター・チラシを作成し、Osaka Metro をはじめとする鉄道事業者の所有媒体を中心に掲出し機運の醸成を図った。



＜万博 TDM トライアル周知ポスター＞

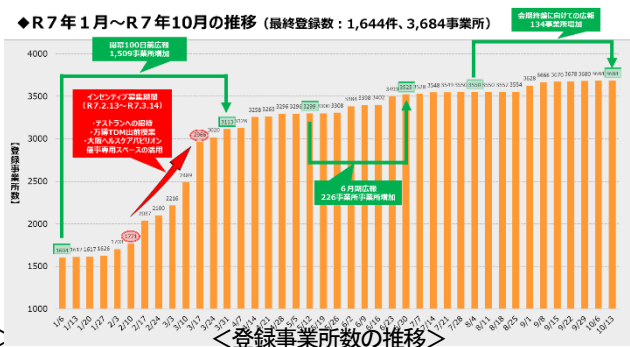
2) トライアルの結果と課題への対応

トライアル期間とその前後の週とで、Osaka Metro 中央線のコスモスクエア駅等における降車人数を比較すると減少(沿線主要集客施設における大規模イベントによる影響を控除)していることから、万博TDMによる交通量低減効果を確認することができた。また、万博TDMパートナー企業へのアンケートでは、TDMの認知については、鉄道電車内・駅ポスターが認知度向上に寄与していたことがわかった。

一方で、「万博TDMパートナー」登録数が低い水準にあったため、万博本番に向けた登録促進の取組として、開幕前に会場に入場できる万博テストランへの招待やミyakumiyakuも登場する万博 TDM 出前授業等のインセンティブを設けるとともに、中央線沿線主要集客施設に対し、万博 TDM への協力について、改めて働きかけを行った。



＜コスモスクエア駅及びトレードセンター前駅
降車人数 (8～10 時台 合計数) ※沿線主要集客施設影響控除後＞



＜登録事業所数の推移＞

4. 戦略的な広報

開幕前から開催期間中において重点的に広報を実施する時期については、「開幕 100 日前」、「会期中6月の混雑期(以下、「6月期」という。))」、「お盆明けから最も混雑が予測される会期末(以下、「お盆明けから会期末」という。))」の大きく3つのフェーズで行うこととした。

広報媒体としては、特に混雑が予想される Osaka Metro 中央線や御堂筋線の車内、駅構内でのポスター掲示や、阪神高速道路での横断幕の掲出、SNS での発信に加え、関係団体の所有施設でのポスター掲示や広報誌への掲載など様々な媒体を活用し広報を実施した。さらに、特に混雑が予想される会期終盤は、タレントを活用した TVCM 等を活用し広報媒体を強化しながら、万博 TDM への協力について働きかけを行った。

また、会期中を通じて、万博 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、府民市民に対しても、大阪市公式 LINE を活用し、混雑予測情報を発信した。



〔ポスター掲出〕駅構内



〔デジタルサイネージ〕鉄道車内モニター



〔横断幕〕道路

＜鉄道における広報＞

＜道路における広報＞

5. 会期中における万博 TDM の効果検証

○鉄道

万博 TDM 取組期間の6月、8月は達成目標である Osaka Metro 中央線平均混雑率 120%以下を達成した一方で、会期終盤の9月中旬以降、想定を上回る Osaka Metro 中央線の機関分担率や、来場者の来場時間の前倒しによる急増、中央線沿線主要集客施設における大型イベント等の影響により平均混雑率が 120%を超過するも、万博 TDM の効果もあり、大きな混乱なく万博来場者輸送を実施できた。

	8 時台 (平均)	9 時台 (平均)	10 時台 (平均)
TDM取組前 [5/26～ 5/30]	120%	114%	101%
TDM取組週 [6/ 2～ 6/30 平日]	107%	103%	82%
[8/18～ 8/29 平日]	101%	87%	74%
[9/ 1～ 9/30 平日]	119%	114%	112%
[10/1～10/10 平日]	130%	129%	133%

＜区間混雑率（弁天町 → 朝潮橋駅）（8、9、10 時台）＞



＜会期終盤における弁天町→朝潮橋駅区間混雑率の推移＞

○道路

阪神高速道路は、平日午前中において渋滞長が通常時の最大を超えないという目標に対して、通常時よりも渋滞長が超過するという日があったものの、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。また、会場周辺の道路においては、道路交通量が多い場合でも交通容量内に収まる結果となった。

○万博 TDM パートナーへのアンケート

アンケートでは、「時差出勤による通勤負担の軽減・生産性向上や取引先や顧客との業務連携の円滑化といった変化を実感できた」、「各種 TDM の取組については、万博閉幕後も継続的に実施する」、「万博の取組に協力でよかった。今後も地域イベントへ積極的に協力したい」、「万博 TDM を契機に業務効率の改善につながった」といったポジティブな意見もいただいた。

これらの結果から、総じて、TDM の取組にご賛同いただいた府民・市民、万博 TDM パートナー、主要集客施設等の取組により、万博会期を通した円滑な来場者輸送と都市活動の両立に寄与。

6. 今後の大型イベントの企画時において

今回の取組を踏まえて今後の大型イベントの企画時において、TDM の効果をより発現するためのポイント

○企業及び府民・市民への TDM 理解促進として、TDM の必要性についての理解や行動を促すため

・官民一体となった検討体制の構築

・イベント本番時期を見据えたトライアルや戦略的な広報(TDM の目的や内容、実施時期、使用媒体を強化しつつ段階的に発信)を実施、

・TDM への協力促進のための魅力的なインセンティブの用意が必要

○TDM 実施に伴う「業務の DX の推進」や「勤務体制の調整」、「関係者や取引先との調整」については、一定の時間を要することから、十分な準備期間を確保することが重要と考えている。

今回の万博 TDM を通じて得られた知見等は、今後の大型イベント等の企画立案時の参考になれば幸いである。