

万博TDMの取組及び検証結果について

- 
- 1 万博TDM検証結果
 - 2 企業等の取組（アンケート結果）
 - 3 大阪府市・博覧会協会・国機関の取組
 - 4 まとめ



大阪・関西万博TDMパートナー

1

万博TDM検証結果

■ 交通量低減量の検証 【鉄道（Osaka Metro中央線）】

検証期間

➢ 下記①②を比較し、交通量変動を検証

- ＜①万博TDM取組期間（平日）＞

 - 6月 2日（月）～ 6月30日（月）
 - 8月18日（月）～ 8月29日（金）
 - 9月 1日（月）～ 9月30日（火）
 - 10月 1日（水）～10月10日（金）

- ＜②比較週（万博TDM取組前の直近週）＞
- 5月26日（月）～ 5月30日（金）

検証時間

➢ 混雑対策が必要となる
平日8時台～10時台

検証データ

➢ 混雑率 ※Osaka Metro提供データに基づく

検証内容

➢ Osaka Metro中央線（弁天町→朝潮橋）の混雑率※の変化

- Osaka Metro中央線において最も混雑が予測される当該区間におけるTDMパートナー企業や大阪府市（ATC、咲洲部局）等の取組による効果の把握
- ※来場者輸送具体方針における達成目標120%との比較

検証区間

Osaka Metro中央線（弁天町→朝潮橋）



■交通量の検証【鉄道（Osaka Metro中央線）】

『弁天町→朝潮橋駅_区間混雑率（8、9、10時台）』の推移

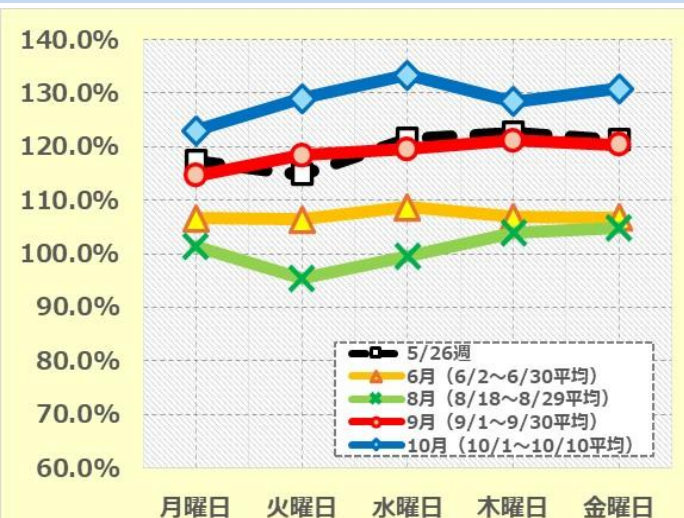
| | 8時台（平均） | 9時台（平均） | 10時台（平均） |
|-----------------------|---------|---------|----------|
| TDM取組前〔5/26～ 5/30〕 | 120% | 114% | 101% |
| TDM取組週〔6/ 2～ 6/30 平日〕 | 107% | 103% | 82% |
| 〔8/18～ 8/29 平日〕 | 101% | 87% | 74% |
| 〔9/ 1～ 9/30 平日〕 | 119% | 114% | 112% |
| 〔10/1～10/10 平日〕 | 130% | 129% | 133%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

■取組期間〔6月（6/2～6/30平日）、8月（8/18～8/29平日）〕

- ✓ TDM取組週の各時間帯において、取組前より平均混雑率が低いことを確認
- ✓ 万博来場者数が増加傾向にあり、かつOsaka Metro中央線の機関分担率が想定を上回る中、目標値の120%を下回る
⇒TDMパートナー企業や府市等の取組によるものと推測

■取組期間〔9月（9/1～9/30平日）、10月（10/1～10/10平日）〕

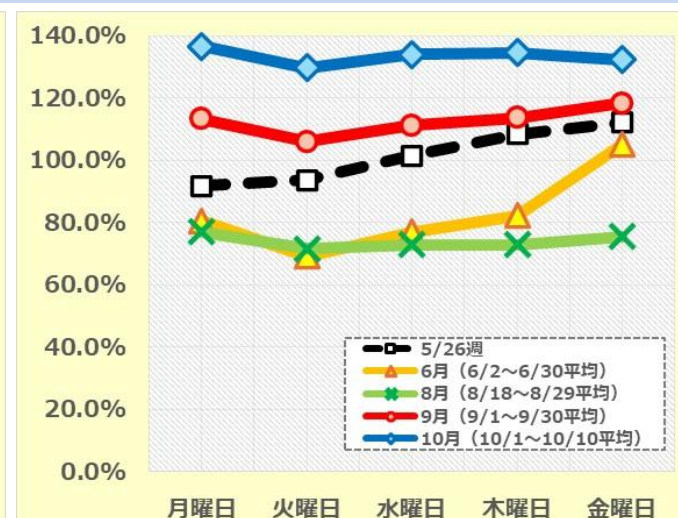
- ✓ 9月の10時台、10月の8・9・10時台について、TDM取組前より平均混雑率が高いことを確認
- ✓ 10月においては、各時間帯において、平均混雑率が目標値の120%を超過していることを確認



【8時台】



【9時台】



【10時台】

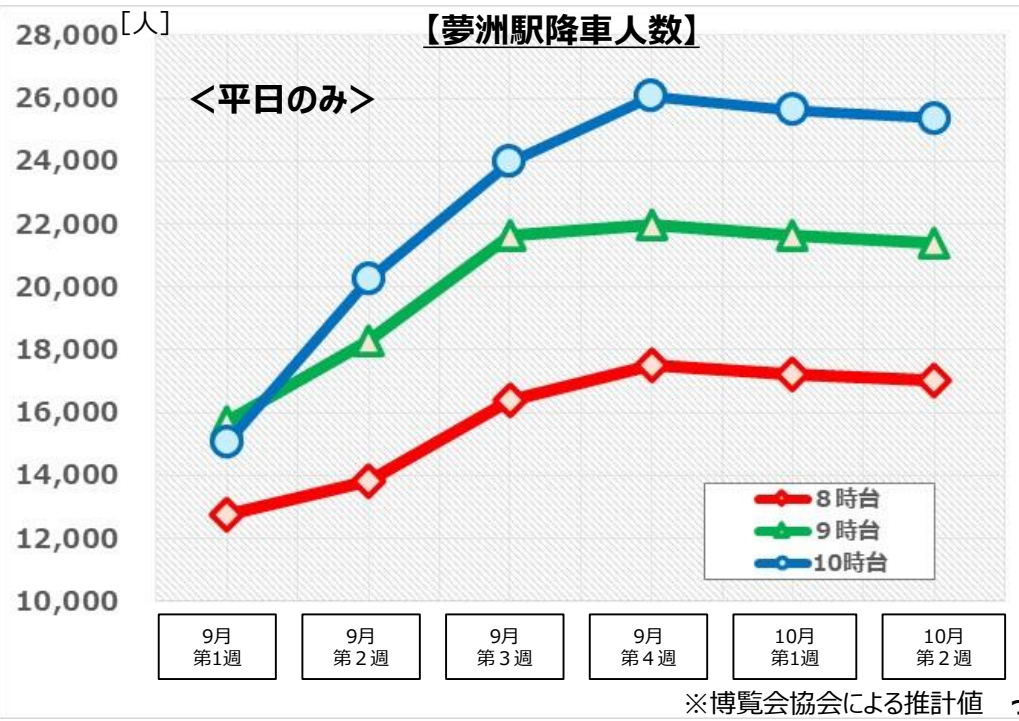
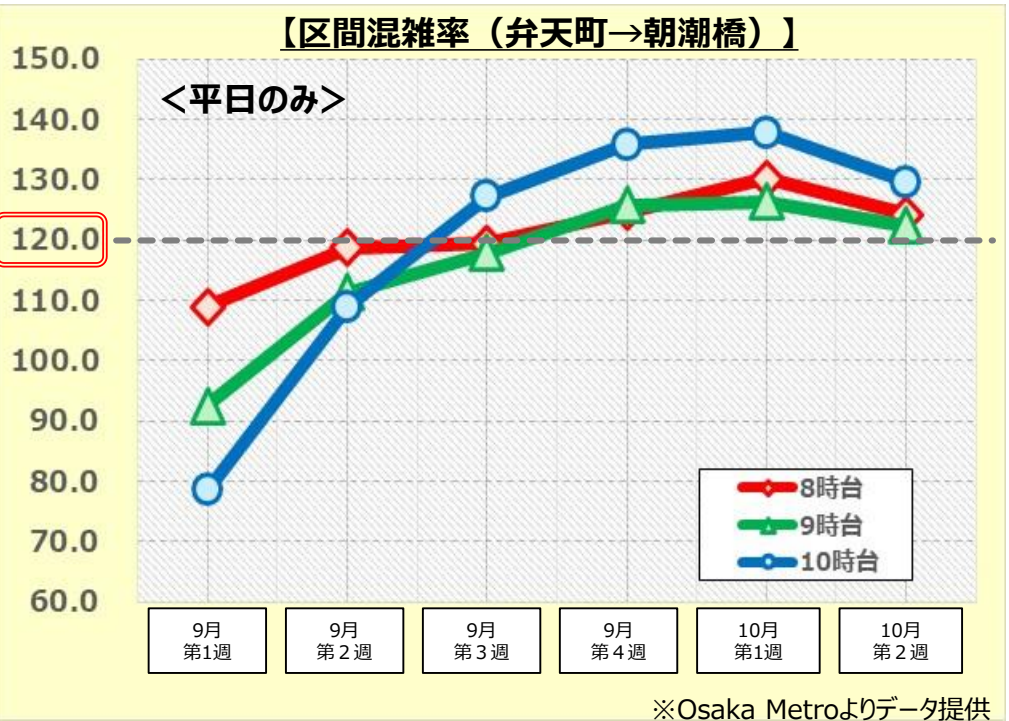
■交通量の検証【鉄道（Osaka Metro中央線）】

9月中旬以降の会期終盤に着目した『弁天町→朝潮橋駅 区間混雑率（8、9、10時台）』の推移

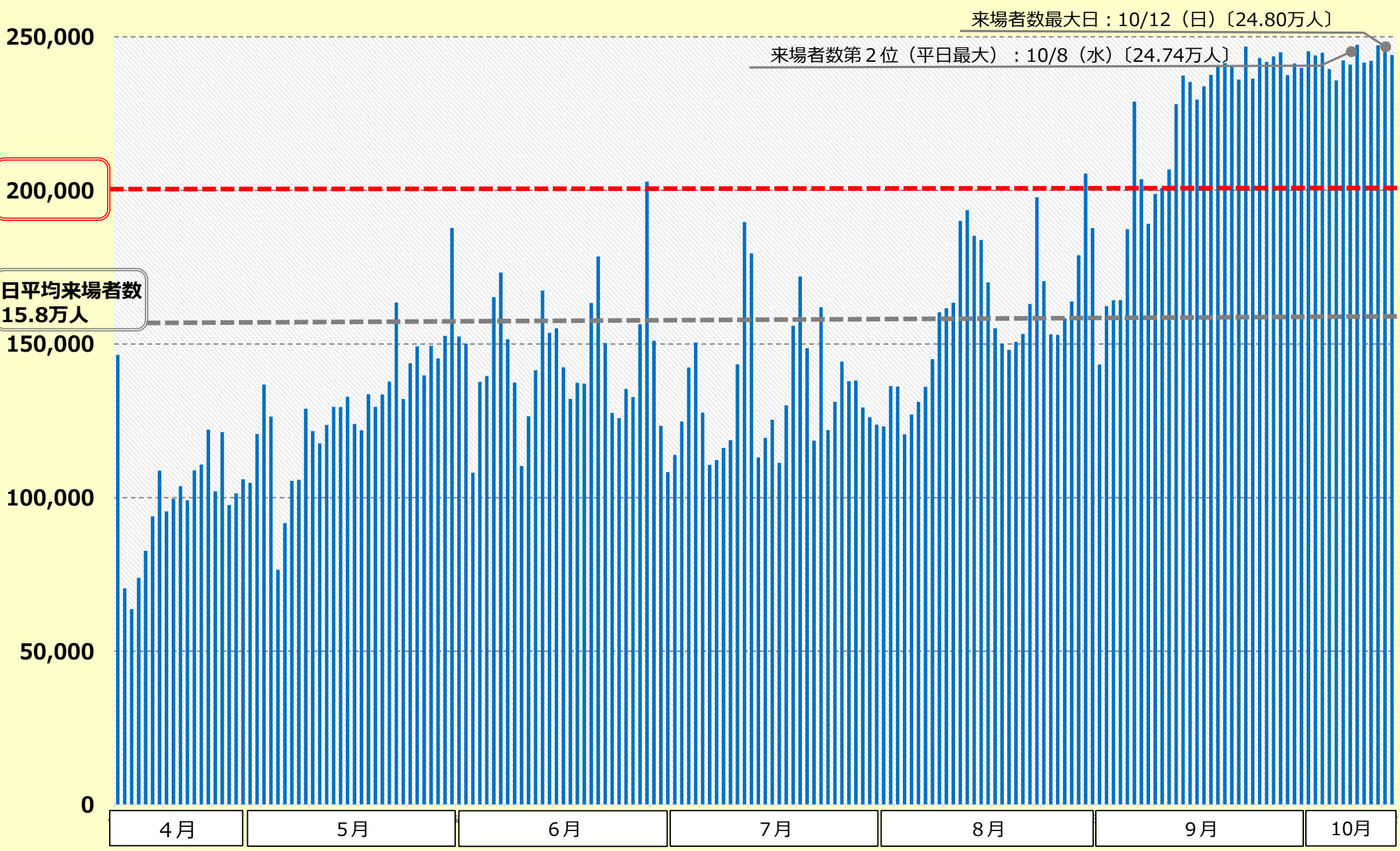
- ✓ 9月中旬以降の会期終盤においては、連日來場者数20万人を超過し、平均混雑率120%を超過
〔（参考）8時台：126 %、9時台：127 %、10時台：132 %〕

【混雑度の主たる上昇要因】

- ✓ 下記によるものと推測
 - Osaka Metro中央線の機関分担率が想定を上回る（計画58.6%→実績71.6%）
 - 来場者の来場時間の前倒し
⇒8・9時台は午前予約枠の来場前倒し、10時台：12時予約枠の来場前倒しがあったものと推測
 - 9月10日（水）～12日（金）、9月24日（水）～26日（金）、10月1日（水）～3日（金）において中央線沿線主要集客施設にて大規模なイベントがあり、イベントを目的とした来訪者により混雑率増



■大阪・関西万博来場者輸送実績（4月13日～10月13日）



■ 渋滞長の検証 【阪神高速道路】

検証期間

➢ 下記①②を比較し、渋滞長変動を検証

<①万博TDM取組期間（平日）>

- 6月 2日（月）～ 6月30日（月）
- 8月18日（月）～ 8月29日（金）
- 9月 1日（月）～ 9月30日（火）
- 10月 1日（水）～10月10日（金）

<②比較値（開幕前の通常時）>

- **2020年10月** ※来場者輸送具体方針(第5版)の基準に基づく

検証時間

➢ 混雑対策が必要となる
平日 7時台～11時台

検証データ

➢ 渋滞長 ※阪神高速提供データに基づく

検証内容

➢ 11号池田線（塚本→福島）・16号大阪港線（東船場→西船場）における渋滞長の変化

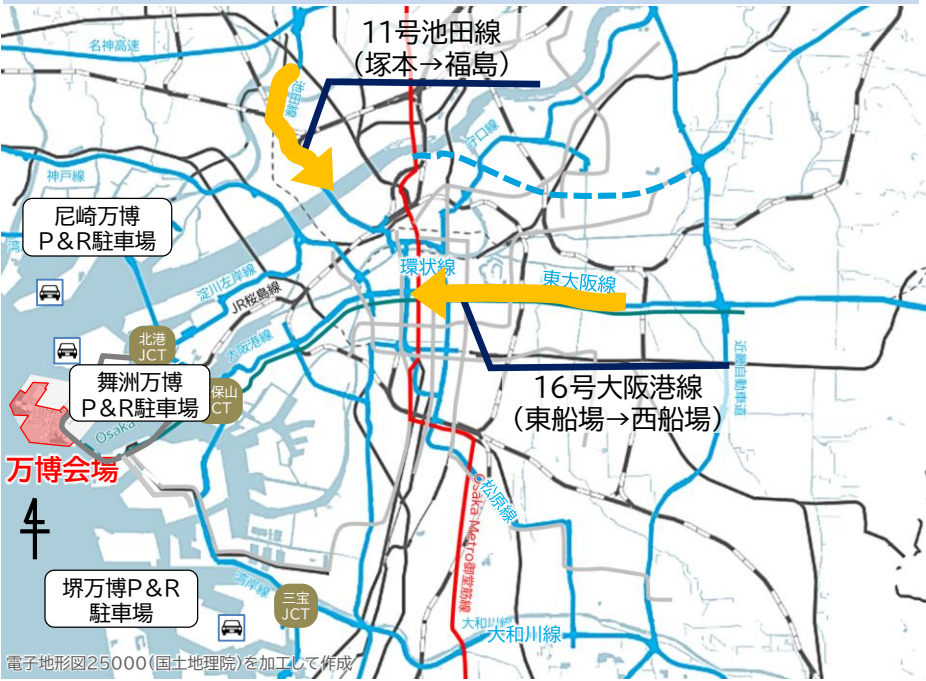
➤ 大阪市内の高速道路において、最も混雑が予測される当該区間における
TDMパートナー企業等の取組による効果の把握

※ 来場者輸送具体方針における達成目標 通常時の最大渋滞長との比較

検証区間

11号池田線（塚本→福島）

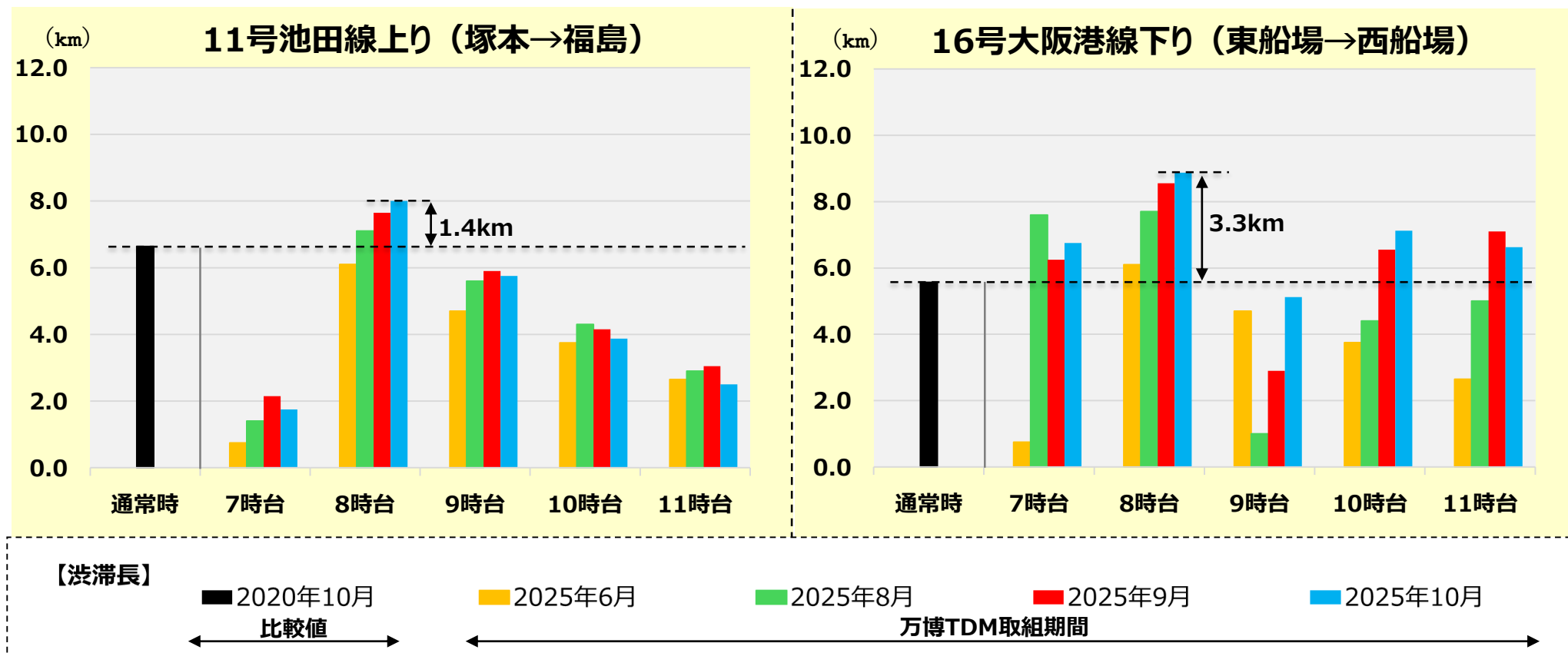
16号大阪港線（東船場→西船場）



■ 渋滞長の検証 【阪神高速道路】

<11号池田線（塚本→福島）・16号大阪港線（東船場→西船場）における渋滞長（7時台～11時台）の推移>

- 11号池田線上り(塚本先頭)においては、渋滞長が6月では各時間帯において通常時の最大以下となっているが、8月、9月、10月の8時台においては通常時の最大を超過している（最大+1.4km）。
- 16号大阪港線下り(西船場先頭)においては、渋滞長が6月では各時間帯において、概ね通常時の最大以下となっているが、8月、9月、10月では時間帯によって、通常時の最大を超過している（最大+3.3km）。
- 今回の結果については、2020年から2025年までにかけての阪神高速道路全体における交通量増や、大規模更新の完了などによる交通利用状況の変化、万博交通を含む日交通量の変動など、様々な要因が考えられる。



注1:通常時の渋滞長(最大)は、2020年10月平日の各時間帯(7時台～11時台)の平均渋滞長を比較し、最大値を採用

注2:渋滞長は7～11時台のみ記載 渋滞長出典:阪神高速道路トラカンデータ

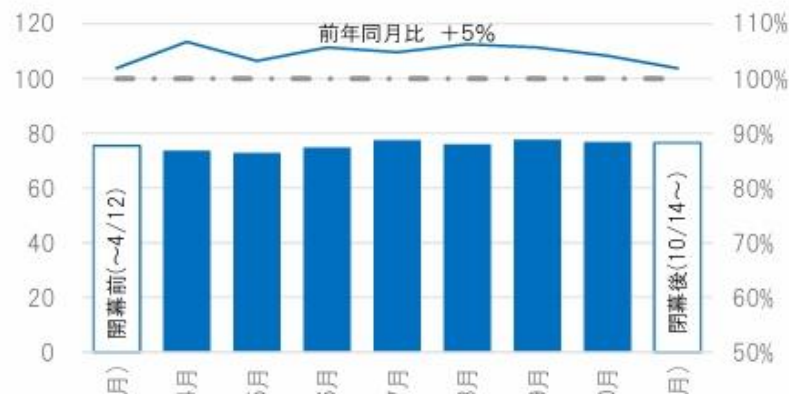
万博期間中における阪神高速道路の交通状況

博覧会協会作成資料

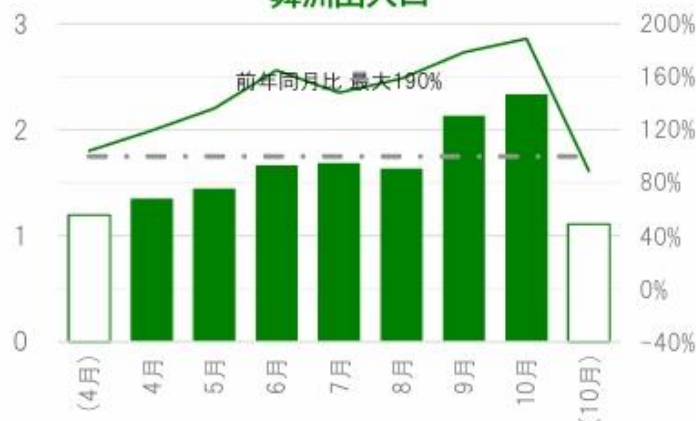
- 阪神高速道路全線では利用台数に大きな変化は見られず、渋滞状況も万博開催前から大きな変化はなかった。
- 万博会場最寄りの舞洲出入口は、会期終盤（9～10月）に利用台数が増加したが、定常的な渋滞の発生は見られなかった。

[万台/日]

全線利用台数



舞洲出入口



渋滞状況(2025年9月_平日平均)



※10/19までの利用実績をもとに作成。舞洲出入口の利用台数は、湾岸舞洲と淀川左岸舞洲の合算。

データ提供：阪神高速道路(株)

■交通量の検証【万博会場周辺道路】

検証期間

➢ 下記①②を比較し、交通量変動を検証

＜①万博TDM取組期間（平日）＞

- 6月 2日（月）～ 6月30日（月）
- 8月18日（月）～ 8月29日（金）
- 9月 1日（月）～ 9月30日（火）
- 10月 1日（水）～ 10月10日（金）

＜②比較週（万博TDM取組前の直近週）＞

- 5月26日（月）～ 5月30日（金）
なお5/26週データが通信障害で一部欠損していた
咲洲トンネル西交差点（中央・南ルート）については、
5月12日（月）～ 5月16日（金）と比較する

検証箇所（4地点）



検証時間

➢ 混雑が想定される平日 8 時台～ 10 時台

検証データ

➢ 通過する車両台数（pcu/h） ※AIカメラ等によるモニタリング結果に基づく

※pcu（passenger car unit）：

通行する交通がトラック等の大型車、二輪車などを含まず乗用車だけから構成されている場合における（乗用車のみの）通行台数を示すもの。大型車は小型車の2倍。

検証内容

➢ 会場周辺の主要な交差点等の4地点（阪神高速 湾岸舞洲出口（高速ルート）、白津1丁目交差点、咲洲トンネル西交差点(南ルート)(中央ルート)）の交通量の変化及び交通容量に対する評価

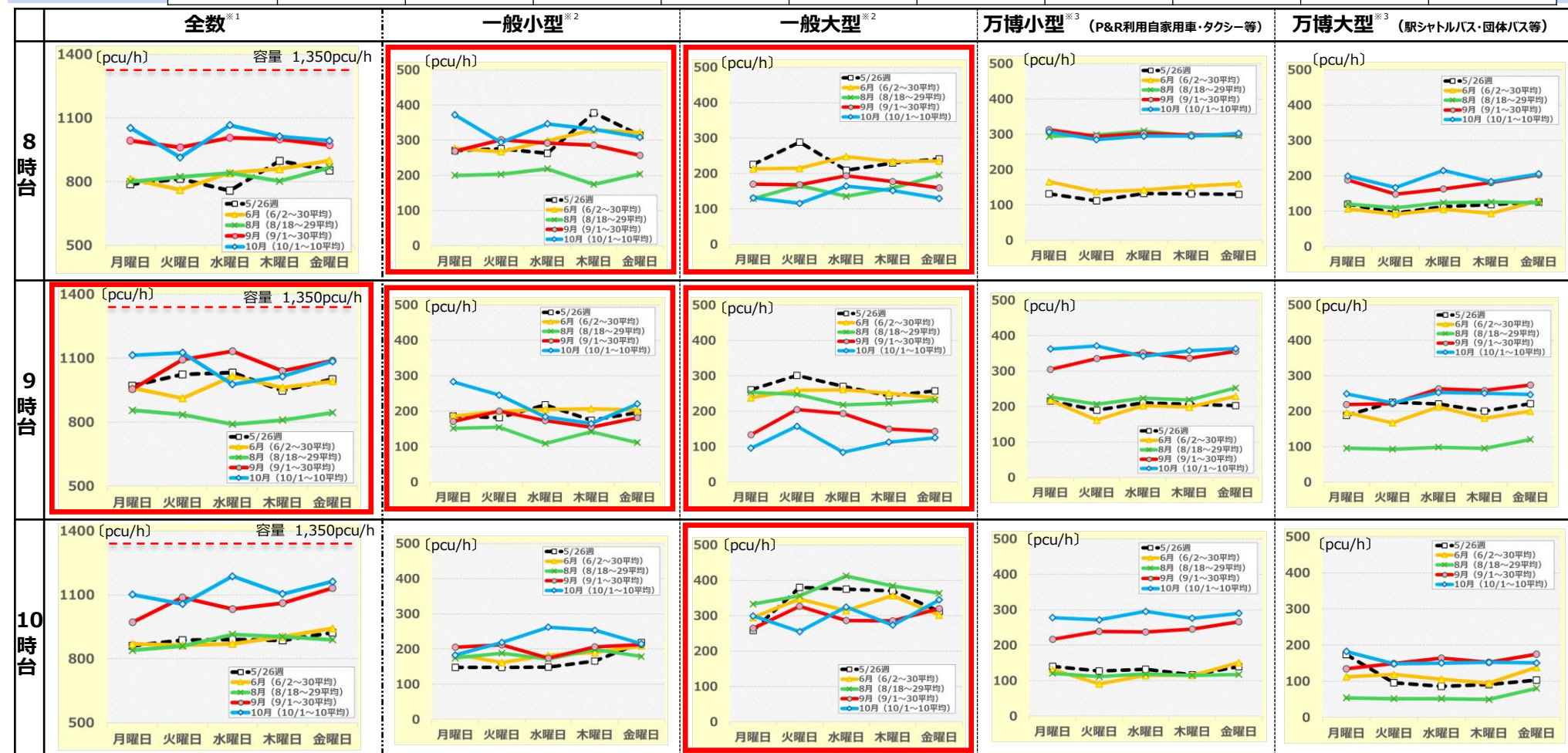
➡ TDMパートナー企業等の取組による効果の把握

交通量の検証【万博会場周辺】

<阪神高速湾岸舞洲出口（高速ルート）の交通量（8時台～10時台）の推移>

- ▶【全 数】TDM取組期間中の6月及び8月の9時台は減少傾向であった。
- ▶【車種別】一般小型の8月（8時台、9時台）や、一般大型の8月、9月及び10月（8時台～10時台）は、減少傾向であった。
- ▶最も道路交通量が多かった10月の10時台においても、交通容量に対し20%弱下回っており、交通混雑の発生はみられなかった。

| | 5/26週の平均 | | 6月（6/2～30平均） | | 8月（8/18-29平均） | | 9月（9/1-30平均） | | 10月（10/1-10平均） | |
|------|----------|--------|--------------|--------|---------------|--------|--------------|--------|----------------|--------|
| 8時台 | 822pcu/h | 容量比61% | 835pcu/h | 容量比62% | 827pcu/h | 容量比61% | 987pcu/h | 容量比73% | 1008pcu/h | 容量比75% |
| 9時台 | 995pcu/h | 容量比74% | 968pcu/h | 容量比72% | 827pcu/h | 容量比61% | 1062pcu/h | 容量比79% | 1063pcu/h | 容量比79% |
| 10時台 | 889pcu/h | 容量比66% | 890pcu/h | 容量比66% | 881pcu/h | 容量比65% | 1057pcu/h | 容量比78% | 1122pcu/h | 容量比83% |



※1）全数：一般車両、万博関連車両、IR関連車両、コンテナ車両を含む。

※2）一般（小型）：万博関連車両、IR関連車両、コンテナ車両を除き、自動車登録番号の分類番号が3,4,5,6,7の車両。一般（大型）：万博関連車両、IR関連車両、コンテナ車両を除き、自動車登録番号の分類番号が1,2,8,9,0の車両。

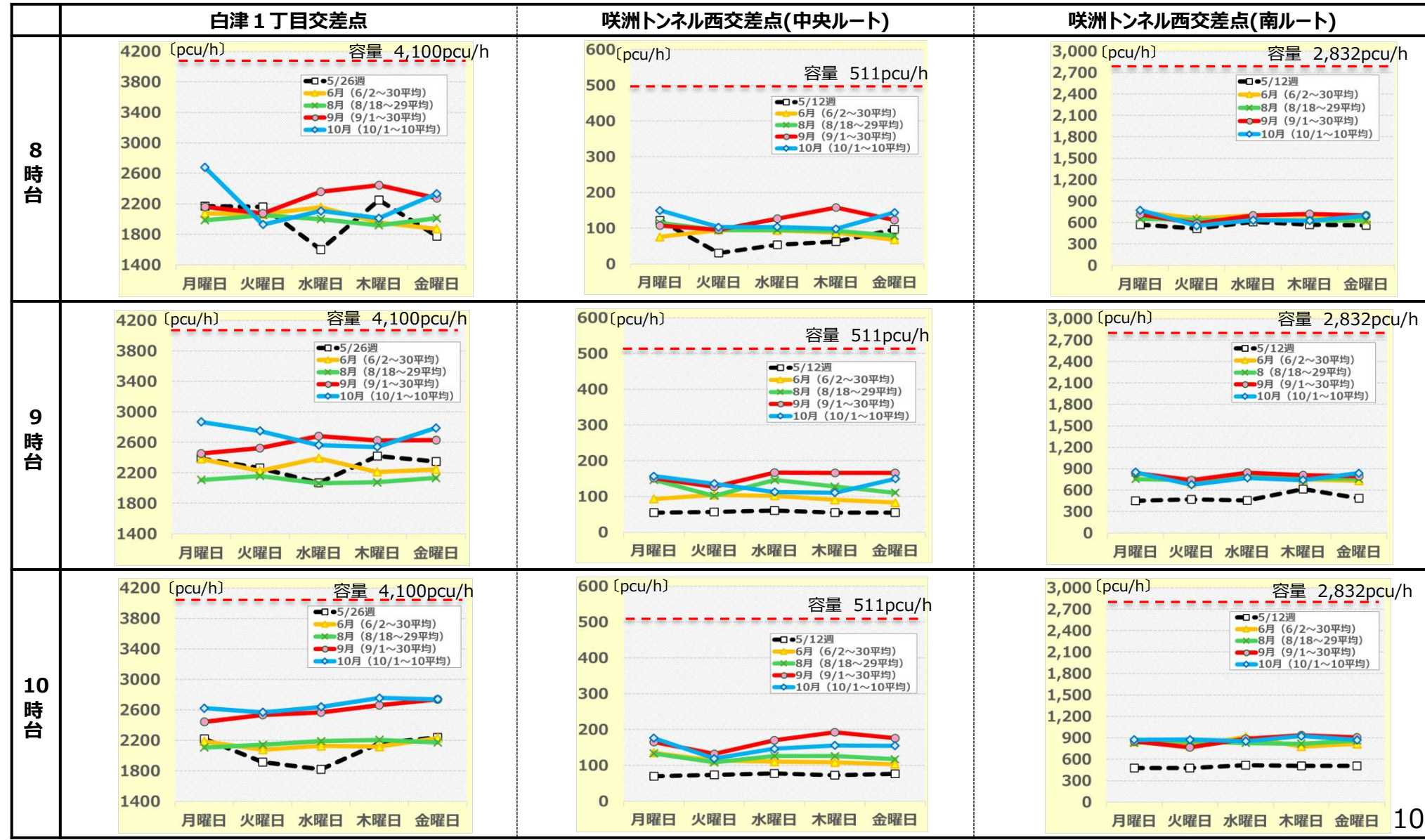
※3）万博（小型・大型）：万博来場を目的とした車両。

※大阪市建設局よりデータ提供

■交通量の検証【万博会場周辺】

＜白津1丁目交差点、咲洲トンネル西交差点（中央ルート）（南ルート）の交通量（8時台～10時台）の推移＞

- ▶ TDM期間中において、3地点とも道路交通量の減少傾向を確認するには至らなかった。
- ▶ また、3地点とも道路交通量が多い場合でも交通容量に対し道路交通量は下回っており、混雑の発生はみられなかった。





大阪・関西万博TDMパートナー

2

企業等の取組（アンケート結果）

■ アンケートの実施対象及び分析手法

- TDMパートナー企業から10月に回収したアンケート数が、6月より大きく増加

実施対象

| NO | 対象分類 | 対象 | 方法 | 目的 | 回収数 | |
|----|---------------|---------------------------------------|---|------------------------|--|---|
| | | | | | 6月 | 10月 |
| 1 | 企業 | TDMパートナー企業 | ・TDMパートナー企業へのメールマガジンでアンケートを配信 | ・TDMパートナー企業の取組状況や課題を把握 | 322件 パートナー 1,529件 アンケート回収期間 6/20～7/14 (25日間) | 636件 パートナー 1,644件 アンケート回収期間 10/10～11/6 (28日間) |
| 2 | 駅利用者 (WEB) | 大阪府＋近隣市に居住し、通勤で8, 9, 10時台に鉄道を利用されている方 | ・楽天インサイトのwebモニターを対象に条件に該当する方を抽出し回答を回収 ・TDMパートナー専用HPにて回答を回収 | ・認知度や駅利用者の取組状況を把握 | 12,172人 内、中央線及び御堂筋線利用者 3,130人 その他の鉄道利用者 9,042人 | 12,167人 内、中央線及び御堂筋線利用者 3,229人 その他の鉄道利用者 8,938人 |

※本アンケートについては、任意の協力によるものであるため、回答がいただけなかった企業の取組状況は不明

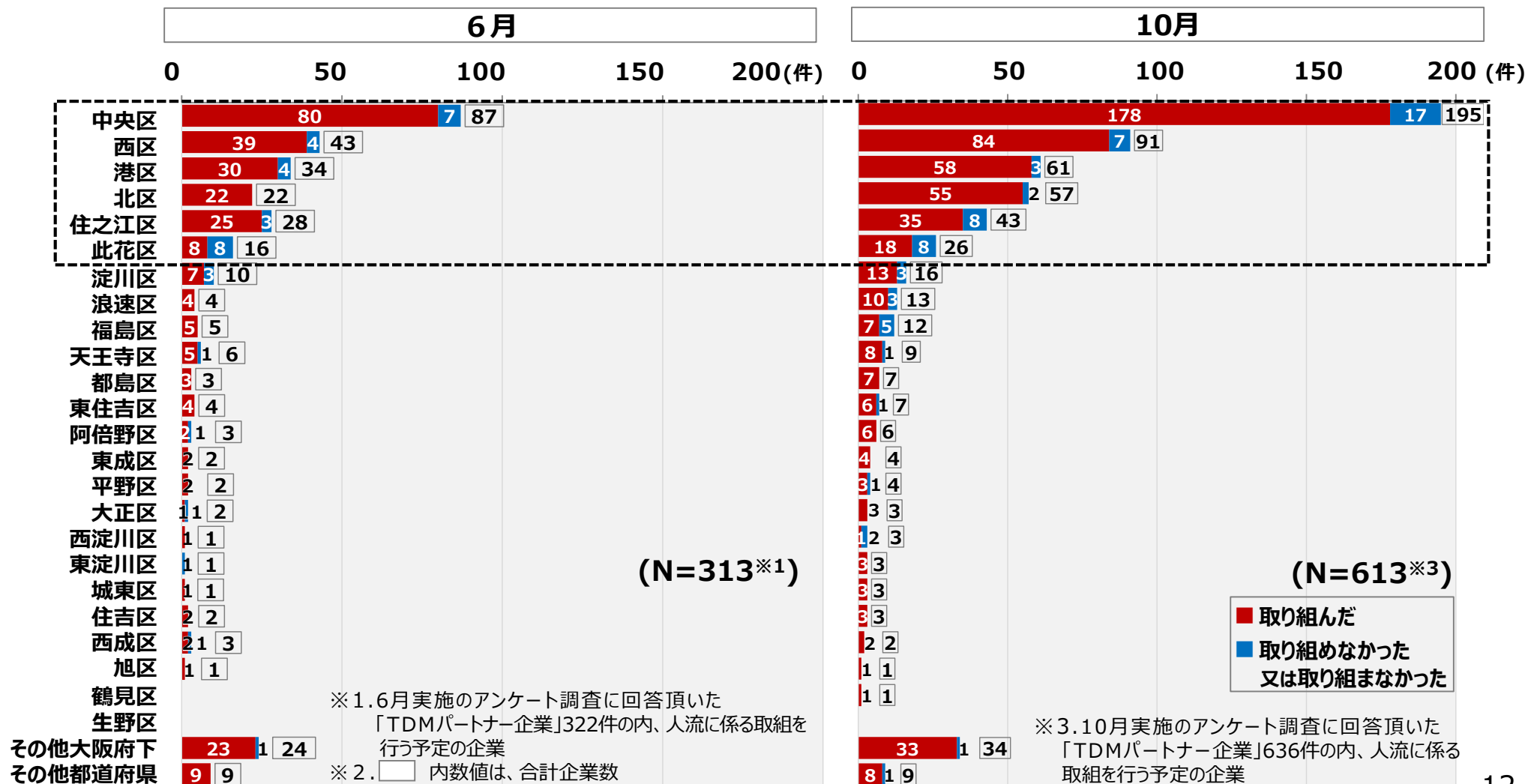
分析手法

「TDMパートナー企業」と「個人（駅利用者）」別に、万博開催期間におけるTDMの取組に関する結果を取りまとめる

■TDMパートナーの取組分布【人流】

- 6月、10月ともに、中央線沿線区（本町以西）である中央区・西区・港区や、御堂筋沿線の北区、会場周辺区である住之江区・此花区が上位

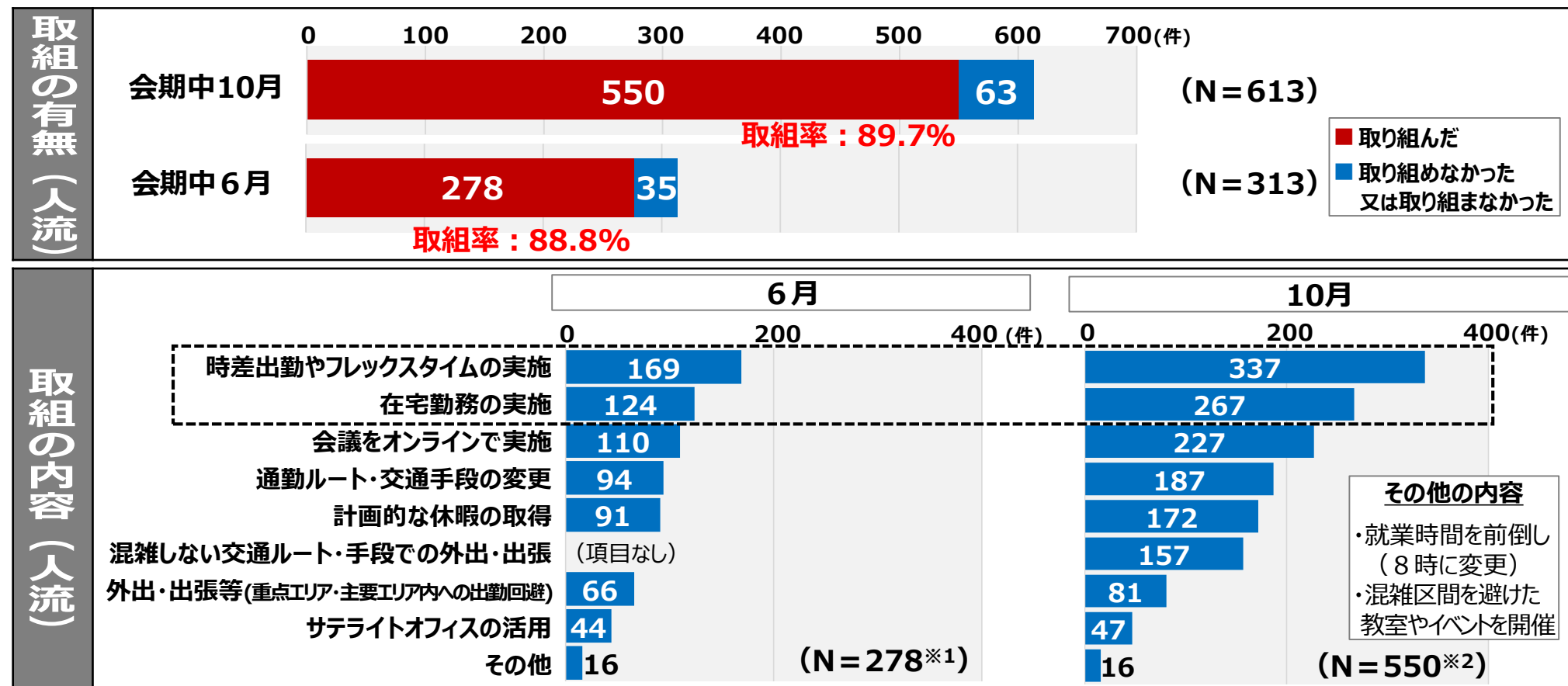
人流に係る取組を行う企業の分布



■TDM取組状況【人流】

- 「人流」に係る取組を実際に行った「TDMパートナー企業」の取組割合は、6月、10月ともに約90%と高い
- 取組内容は、6月、10月ともに「時差出勤やフレックスタイムの実施」、「在宅勤務の実施」が上位
 ➡また、「TDMパートナー企業」では、「就業時間を前倒し(8時に変更)」、「混雑区間を避けた教室やイベントを開催」といった取組もみられた

「人流」に係る取組 TDMパートナー企業



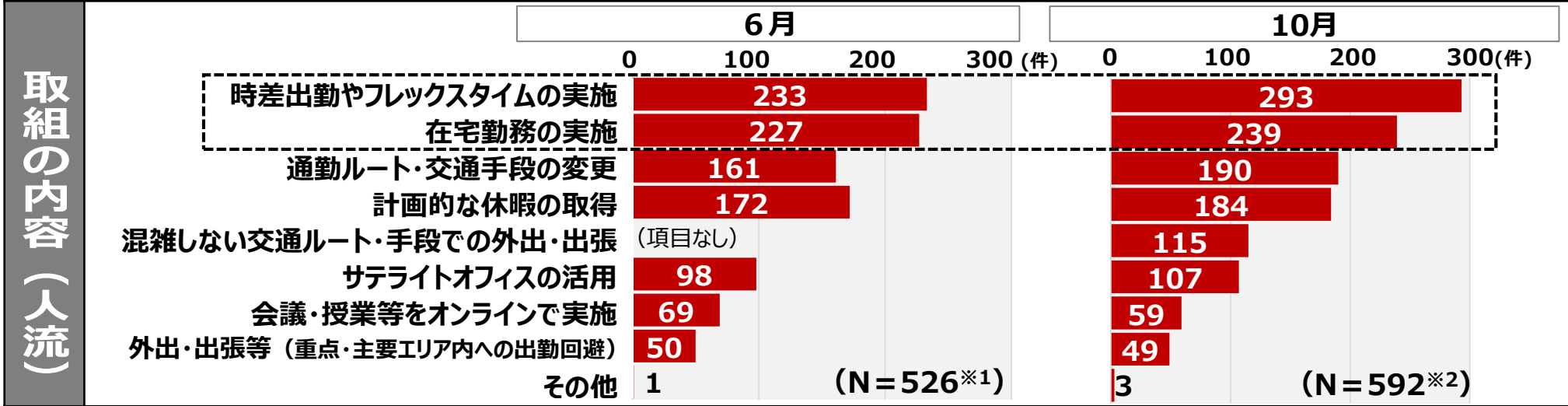
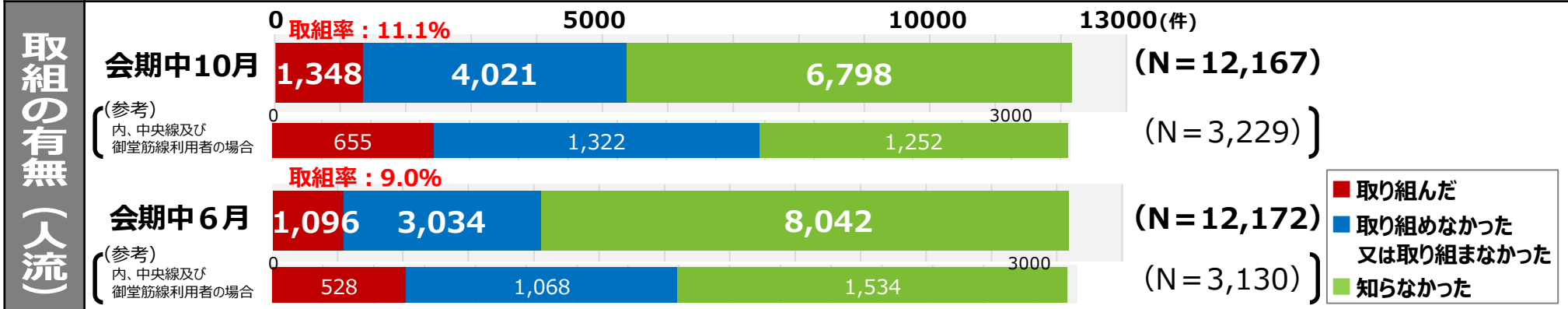
※1. 6月実施のアンケート調査結果より、「人流に係る取組を行う予定の企業」313件の内、実際に6月のTDMに取り組んだ企業

※2. 10月実施のアンケート調査結果より、「人流に係る取組を行う予定の企業」613件の内、実際に10月のTDMに取り組んだ企業 13

TDM取組状況【人流】

- 10月に「人流」に係る取組を実際に行った「個人（主に駅利用者）」の取組割合は、6月より増加、
一方、知らなかった割合は、10月は5割を超え（中央線及び御堂筋線利用者は、6割強がTDMを認識）
- 取組内容は、「TDMパートナー企業」と同様に、6月、10月ともに「時差出勤やフレックスタイムの実施」、
「在宅勤務の実施」が上位

「人流」に係る取組 個人（主に駅利用者）



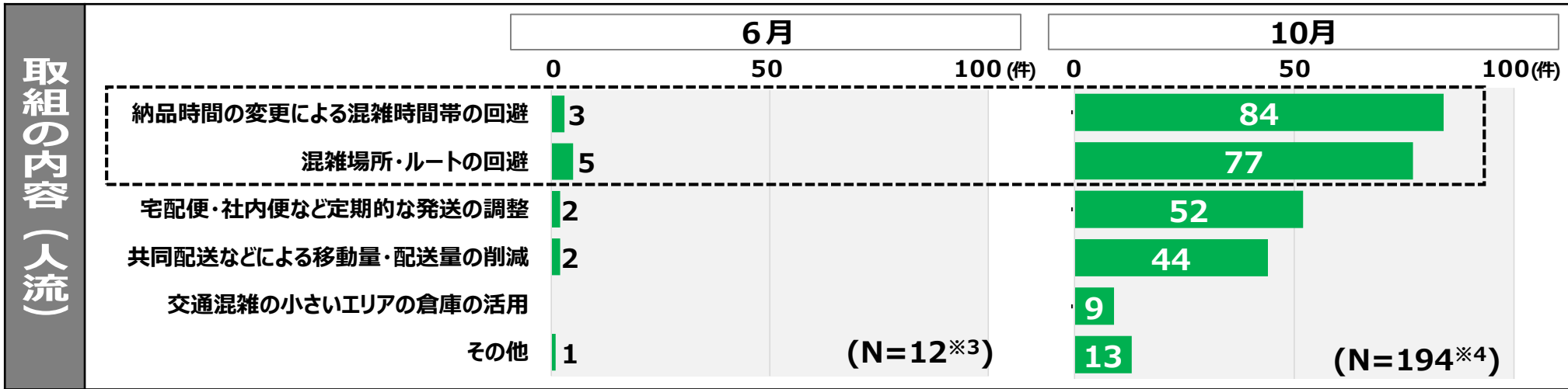
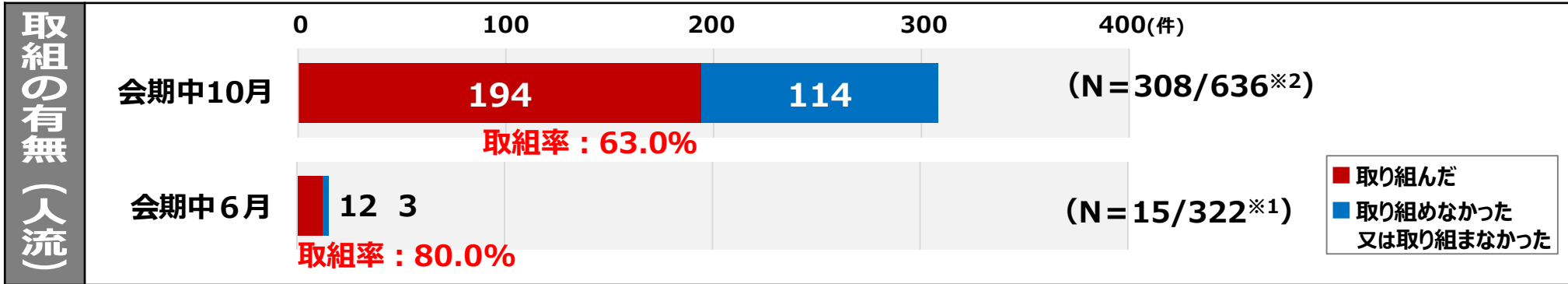
※1. 6月実施のアンケート調査結果より、「個人（駅利用者）」12,172人のうち、中央線及び御堂筋線利用者の中で、6月のTDMに取り組んだ方

※2. 10月実施のアンケート調査結果より、「個人（駅利用者）」12,167人のうち、中央線及び御堂筋線利用者の中で、10月のTDMに取り組んだ方

■TDM取組状況【物流】

- 10月に「物流」に係る取組を行う予定と回答した「TDMパートナー企業」の割合は高い
- また、10月に「物流」に係る取組を実際に行った「TDMパートナー企業」の取組割合は、約63%
- 物流の取組は、6月、10月ともに「混雑時間帯の回避」「混雑場所・ルートの回避」が上位

「物流」に係る取組 TDMパートナー企業



※1. 6月実施のアンケート調査に回答頂いた「TDMパートナー企業」322件の内、物流に係る取組を行う予定の企業

※2. 10月実施のアンケート調査に回答頂いた「TDMパートナー企業」636件の内、物流に係る取組を行う予定の企業

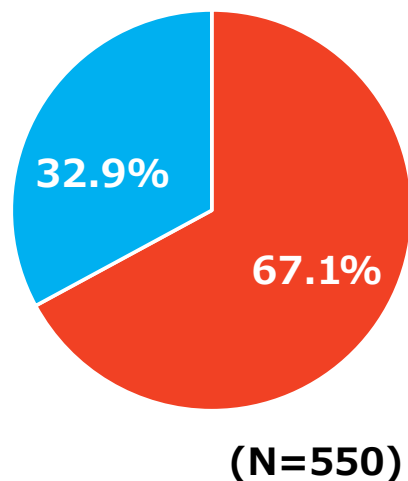
※3. 6月実施のアンケート調査結果より、「物流に係る取組を行う予定の企業」15件の内、実際に6月のTDMに取り組んだ企業

※4. 10月実施のアンケート調査結果より、「物流に係る取組を行う予定の企業」308件の内、実際に10月のTDMに取り組んだ企業

■TDMの取組による変化【人流】

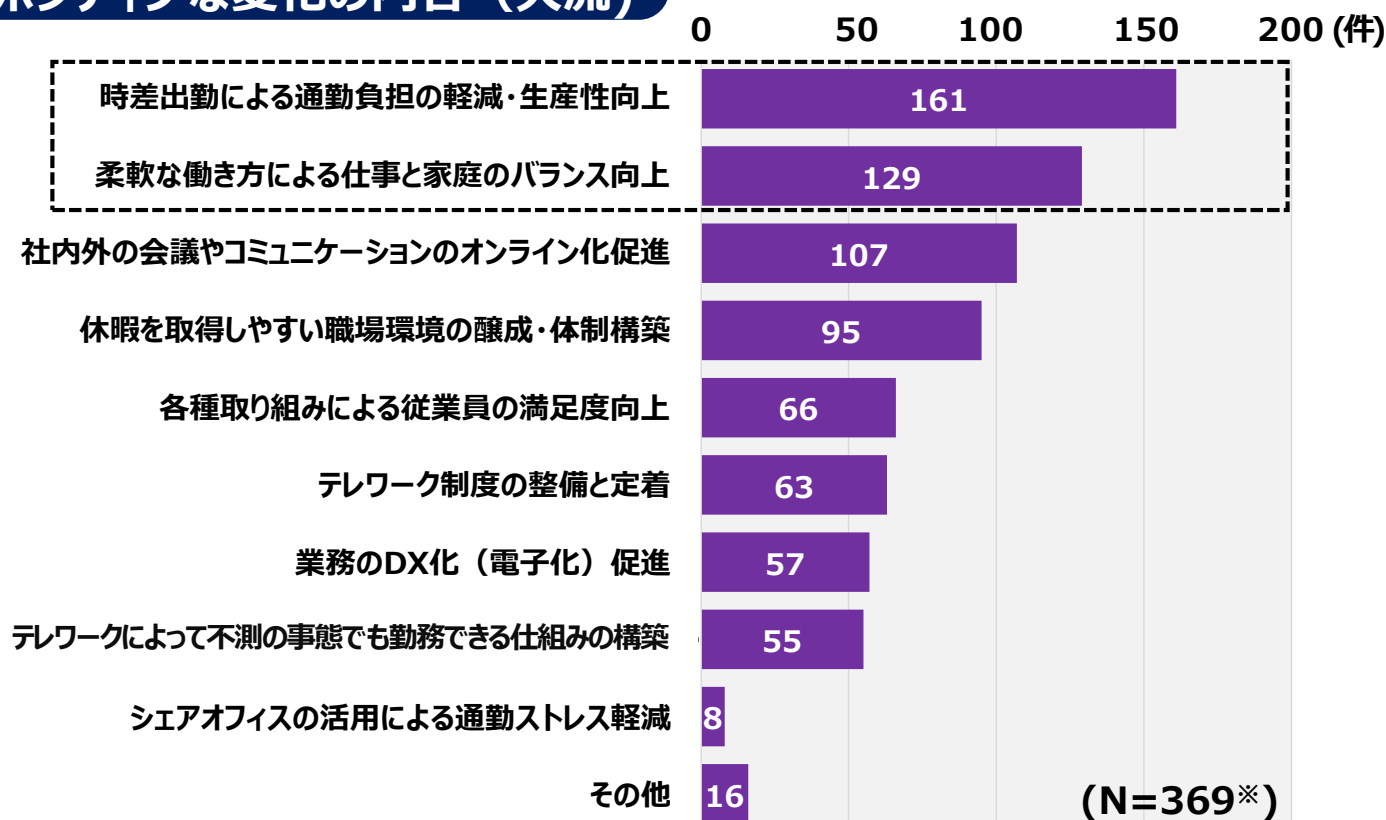
- 会期中に「人流」に係るTDMに取り組んだ「TDMパートナー企業」のうち、約67%がTDMに取り組んだことによるポジティブな変化を実感
- 変化の内容は、「時差出勤による通勤負担の軽減・生産性向上」、「柔軟な働き方による仕事と家庭のバランス向上」が上位

変化の有無（人流）



■ ポジティブな変化があった
■ ポジティブな変化はなかった

ポジティブな変化の内容（人流）



その他の意見

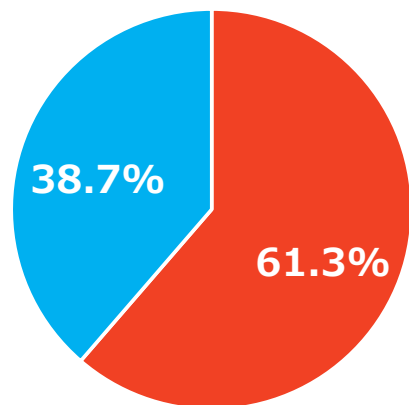
・個人の働き方に合った通勤手段の見直しにつながった

※10月のアンケート調査結果より、「人流に係る取組を行った企業」550件の内、TDMに取り組んだことによりポジティブな変化があったと回答した企業

■TDMの取組による変化【物流】

- 会期中に「物流」に係るTDMに取り組んだ「TDMパートナー企業」のうち、約61%がTDMに取り組んだことによるポジティブな変化を実感
- 変化の内容は、「取引先や顧客との業務連携の円滑化」、「配送量や配送回数の減少等により、経費節減やSDGsの取組につながった」が上位

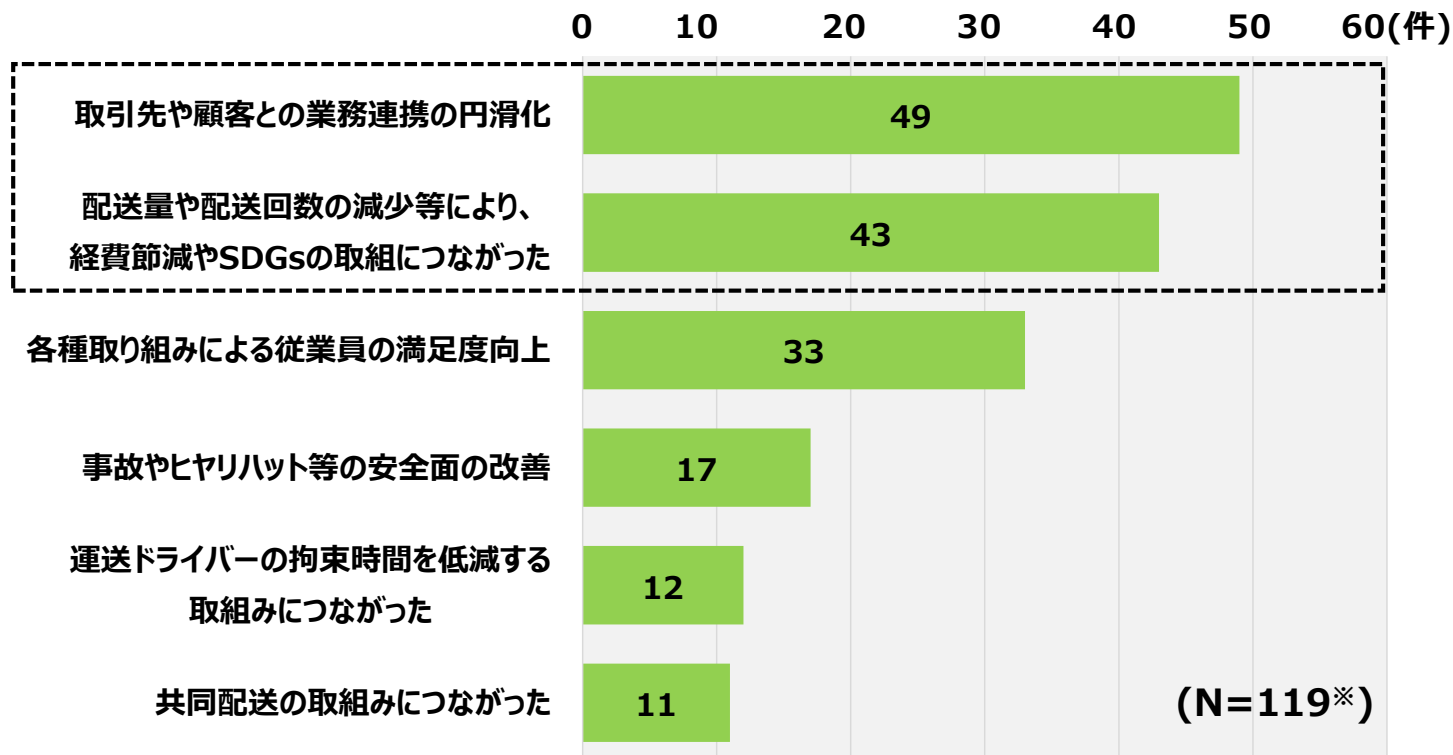
変化の有無（物流）



(N=194)

- ポジティブな変化があった
- ポジティブな変化はなかった

ポジティブな変化の内容（物流）



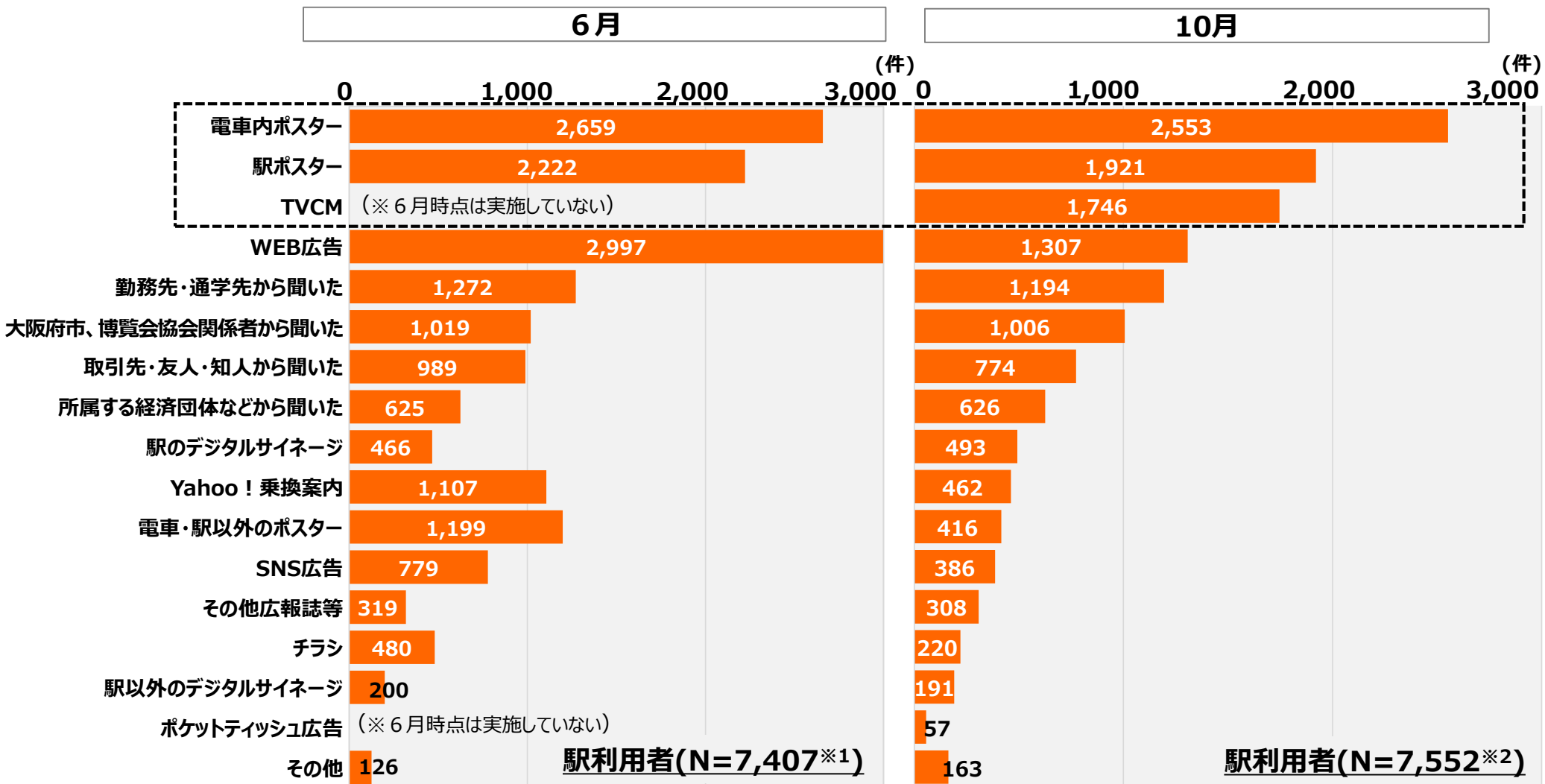
その他の意見

- ・配送順序、ルート選択を見直すきっかけとなった

※10月実施のアンケート調査結果より「物流に係る取組を行った企業」194件の内、TDMに取り組んだことによりポジティブな変化があったと回答した企業

■TDMの周知方法

- 6月、10月ともに「鉄道車両広告（電車内・駅ポスター）」が認知手段の上位
- また、10月については会期終盤の広報強化に伴い実施した「TVCM」についても認知手段の上位



※1. 6月のアンケート調査結果より、個人（駅利用者）12,172人の内、万博TDMを知っている方

※2. 10月のアンケート調査結果より、個人（駅利用者）12,167人の内、万博TDMを知っている方

■TDMアンケート結果について

- 本アンケートでは、人流（企業）に係る取組を実際に行った「TDMパートナー企業」の割合は、6月、10月ともに約90%と高い
- また、物流（企業）についても、会期終盤の10月には、約63%の割合で取組を実施
- 人流（個人）に係る取組を実際に行った割合は、会期終盤に向け、6月より増加
一方、知らなかった割合は、10月は5割を超過（中央線及び御堂筋線利用者は、6割強がTDMを認識）
- 人流（企業・個人）における取組内容は、時差出勤やフレックスタイム、在宅勤務の実施が上位
また、物流（企業）における取組内容は、混雑時間帯・場所・ルートの回避が上位
- 認知した手段としては「鉄道車両広告」が、6月、10月ともに上位
また、会期終盤に実施した「TVCM」についても上位

➡ 「鉄道車両広告」や「TVCM」は認知手段の上位であり、TDMの理解促進に寄与したと推測。

- 取り組みの結果、「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
- 「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」や
「万博の取組に協力できてよかった。今後も地域イベントへ積極的に協力したい」といったポジティブな意見
- 一方、「業務のDX化の推進」や「勤務体制の調整」、「関係者や取引先との調整」について、取り組むにあたり時間を要したといった意見

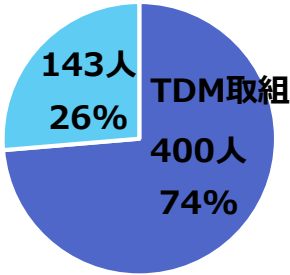
➡ TDMの取組によりポジティブな変化を実感した一方で、
今後、更なるTDMの理解促進の為には、勤務体制や関係先との調整に十分な時間が必要。

■ 10月の取組事例：株式会社LIXIL

- 在宅勤務、計画的な休暇の取得、時差出勤、サテライトオフィスの活用、オンライン会議など、人流抑制の各種取組を実施した。
- TDMにより、通勤負担の軽減・生産性向上や社内外の会議やコミュニケーションのオンライン化促進、休暇を取得しやすい職場環境の醸成・体制構築、柔軟な働き方による仕事家庭のバランス向上などポジティブな変化があった。

| | |
|--------|------------------|
| 所在地 | 大阪市住之江区南港北1-7-62 |
| 業種 | 建具製造業 |
| 従業員数 | 543人（大阪市住之江区） |
| 平均取組人数 | 400人/日 |
| 取組割合 | 74% |

▼TDM取組割合



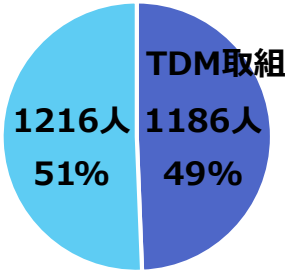
<アンケートでの具体的な取組状況（人流）>

| | |
|----------------|---|
| ■ 取組内容 | <p>➢在宅勤務の実施 ➢計画的な休暇の取得</p> <p>➢会議をオンラインで実施 ➢外出・出張等</p> <p>➢時差出勤やフレックスタイムの実施</p> <p>➢混雑しない交通ルート・手段で行けるサテライトオフィスの活用</p> |
| ■ 取り組んで難しかったこと | <p>➢関係者・取引先等との調整</p> |
| ■ ポジティブな変化 | <p>➢時差出勤による通勤負担の軽減・生産性向上</p> <p>➢社内外の会議やコミュニケーションのオンライン化促進</p> <p>➢休暇を取得しやすい職場環境の醸成・体制構築</p> <p>➢柔軟な働き方による仕事と家庭のバランス向上</p> |
| ■ 感想・意見 | <p>➢コロナ禍以降、働き方を大きく改革しており、そのベースを活用してテレワークやフレックスタイム等、積極的に取り組みました。これらの取り組みが、交通円滑化に少しでも貢献できていれば幸いです。</p> |

■ 10月の取組事例：株式会社オプテージ

- 在宅勤務、計画的な休暇の取得、時差出勤、オンライン会議など、人流抑制の各種取組を実施した。
- 風土としてフレックス出社や在宅勤務が定着しており、スムーズにTDMの取り組みが実施できた。

▼TDM取組割合



| | |
|--------|---------------|
| 所在地 | 大阪市中心区城見2-1-5 |
| 業種 | 情報通信業 |
| 従業員数 | 2,402人（大阪市） |
| 平均取組人数 | 1,186人/日 |
| 取組割合 | 49% |

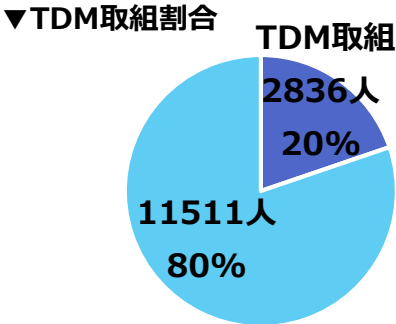
<アンケートでの具体的な取組状況(人流)>

| | |
|----------------|--|
| ■ 取組内容 | > 在宅勤務の実施 > 計画的な休暇の取得 > 時差出勤やフレックスタイムの実施 > 会議をオンラインで実施 |
| ■ 取り組んで難しかったこと | > 通勤ルート変更に伴う就業規則の見直しには至らなかった。 |
| ■ ポジティブな変化 | > 従来の取り組みに加え、所属毎の在宅勤務率のデータを提示し、人流抑制への協力を呼び掛けるなど、在阪企業の一員として大阪・関西万博に寄与できた。 |
| ■ 感想・意見 | > フレックス出社や在宅勤務が定着しており、そのベースを活用してTDMの取り組みに協力できた。 |

■ 10月の取組事例：りそなグループ

- 在宅勤務・時差出勤・フレックスタイムの実施、サテライトオフィスの活用、混雑区間を避けた外出・出張、計画的な休暇の取得など、人流抑制の各種取組を実施した。
- 窓口業務等出社せざるを得ない従業員が多いなかでも、TDMにより、通勤負担の軽減・生産性向上や休暇を取得しやすい職場環境の醸成・体制構築などポジティブな変化があった。

| | |
|--------|----------------|
| 所在地 | 大阪市中心区備後町2-2-1 |
| 業種 | 金融業 |
| 従業員数 | 14,347人 |
| 平均取組人数 | 2,836人/日 |
| 取組割合 | 20% |



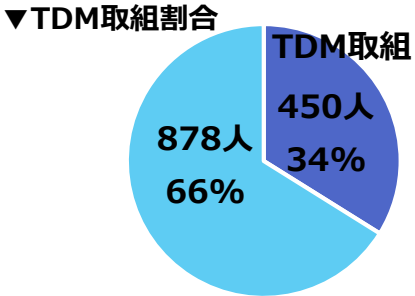
<アンケートでの具体的な取組状況(人流)>

| | |
|----------------|--|
| ■ 取組内容 | <ul style="list-style-type: none"> ➢ 在宅勤務の実施 ➢ 計画的な休暇の取得 ➢ 時差出勤やフレックスタイムの実施 ➢ 混雑しない交通ルート・手段で行けるサテライトオフィスの活用 ➢ 外出・出張等 |
| ■ 取り組んで難しかったこと | <ul style="list-style-type: none"> ➢ 計画的に時差出勤・休暇取得を実施するための勤務体制の調整 ➢ 従業員へのTDMの取り組みに関する周知、意識醸成 |
| ■ ポジティブな変化 | <ul style="list-style-type: none"> ➢ 時差出勤による通勤負担の軽減・生産性向上 ➢ 休暇を取得しやすい職場環境の醸成・体制構築 |
| ■ 感想・意見 | <ul style="list-style-type: none"> ➢ トライアル期間および本番期間を通じて、TDMの取組に参加し、事前に備えたことで、業務に滞りなく対応することができました。期間中はテレワークや時差出勤などの制度を積極的に活用し、社内での制度浸透にも一定の効果があったと感じています。 ➢ このような取組を通じて、少しでも交通円滑化に貢献できたのであれば幸いです。 |

■ 10月の取組事例：株式会社ロイヤルホテル

- 人流抑制として、サービス部門はシフト制で動いており元々時差出勤が大半を占めているが、管理・企画部門はリモートワークやリモート会議にも取り組み、ゲストへ対しても公共交通の利用推奨を案内するなど、社内のみならず取引先や業界に対しTDMへの協力を呼びかけた。
- 物流削減として、以前から宅配便・社内便など定期的な発送の頻度・時間帯等の調整や、清掃頻度を毎日から宿泊者の選択制に変更するなどの取組を行っていたが、TDMの推進にもつながることから取組を強化し、物流削減やリネン類の交換・洗濯頻度低減による、経費節減やSDGsの成果にもつながった。

| | |
|--------|----------------|
| 所在地 | 大阪市北区中之島5-3-68 |
| 業種 | 宿泊業 |
| 従業員数 | 1,328人（大阪市） |
| 平均取組人数 | 450人/日 |
| 取組割合 | 34% |



＜アンケートでの具体的な取組状況＞

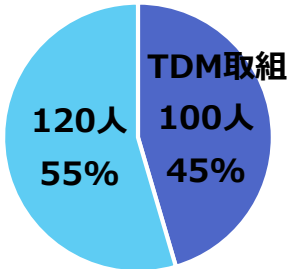
| | | |
|---------|----------------|---|
| (人流) | ■ 取組内容 | ➢ 在宅勤務の実施 ➢ 時差出勤やフレックスタイムの実施 ➢ 計画的な休暇の取得 ➢ 会議をオンラインで実施 |
| | ■ 取り組んで難しかったこと | ➢ 従業員へのTDMの取り組みに関する周知、意識醸成 ➢ 関係者・取引先等との調整 |
| | ■ ポジティブな変化 | ➢ コロナ禍をきっかけに、テレワークやオンライン会議が社内に広まり、そのベースがあった為、TDMでもうまく対応でき、社内に定着した。 |
| (物流) | ■ 取組内容 | ➢ 宅配便・社内便など定期的な発送の頻度・時間帯等の調整 ➢ 客室清掃頻度低減の工夫により物流量削減 |
| | ■ 取り組んで難しかったこと | ➢ 従業員へのTDMの取り組みに関する周知、意識醸成 ➢ 関係者・取引先との調整 |
| | ■ ポジティブな変化 | ➢ 配送量や配送回数の減少等により、経費節減やSDGsの取組につながった。 |
| ■ 感想・意見 | | ➢ コロナ期間中に始まった連泊者への清掃選択制は、開始前は予測できなかった程、宿泊客からスムーズに受け入れられ、コロナ後も継続していることが、物流量の抑制につながった。 ➢ 当社の勤務形態として、元々時差出勤や土日出勤があったことで、特に意識しなくてもTDMへの貢献になっていた部分があるが、社内向けの周知・意識醸成には難しさを感じた。 |

■ 10月の取組事例：株式会社エクシオテック

- 人流抑制として、在宅勤務の実施や計画的な休暇の取得、時差出勤などに取り組むほか、物流削減として配送時の混雑時間帯の回避、配送物の発送頻度・時間帯の調整など、多様なアプローチでTDMに取り組んだ。
- 万博TDMへの取り組みが、テレワークの定着やDX化促進、オンライン化促進につながるとともに、配送の効率化による経費節減やSDGsの取組につながった。

| | |
|--------|--------------|
| 所在地 | 大阪府中央区内幸町2-2 |
| 業種 | 情報・通信業 |
| 従業員数 | 220人（大阪市） |
| 平均取組人数 | 100人/日 |
| 取組割合 | 45% |

▼TDM取組割合



＜アンケートでの具体的な取組状況(人流・物流)＞

| | | |
|---------|----------------|---|
| (人流) | ■ 取組内容 | ➢在宅勤務の実施 ➢計画的な休暇の取得 ➢時差出勤やフレックスタイムの実施 |
| | ■ 取り組んで難しかったこと | ➢計画的に時差出勤・休暇取得を実施するための勤務体制の調整 ➢従業員へのTDMの取り組みに関する周知、意識醸成 |
| | ■ ポジティブな変化 | ➢テレワーク制度の整備と定着 ➢業務のDX化促進 ➢社内外の会議やコミュニケーションのオンライン化促進 |
| (物流) | ■ 取組内容 | ➢納品時期・時間の変更による混雑時間帯などの回避 ➢宅配便・社内便などの定期的な発送の頻度・時間帯等の調整 |
| | ■ 取り組んで難しかったこと | ➢従業員へのTDMの取り組みに関する周知、意識醸成 |
| | ■ ポジティブな変化 | ➢配送量や配送回数の減少等により、経費節減やSDGsの取組につながった。 |
| ■ 感想・意見 | | ➢微力ではございましたが、スムーズな万博運営の一助にご協力させて頂きました。 ➢事務局様の積み重ねによる取り組みの結果、無事に閉幕されたことに尽きるかと思います。 みなさま大変ご苦労様でした。感謝申し上げます。 |

3

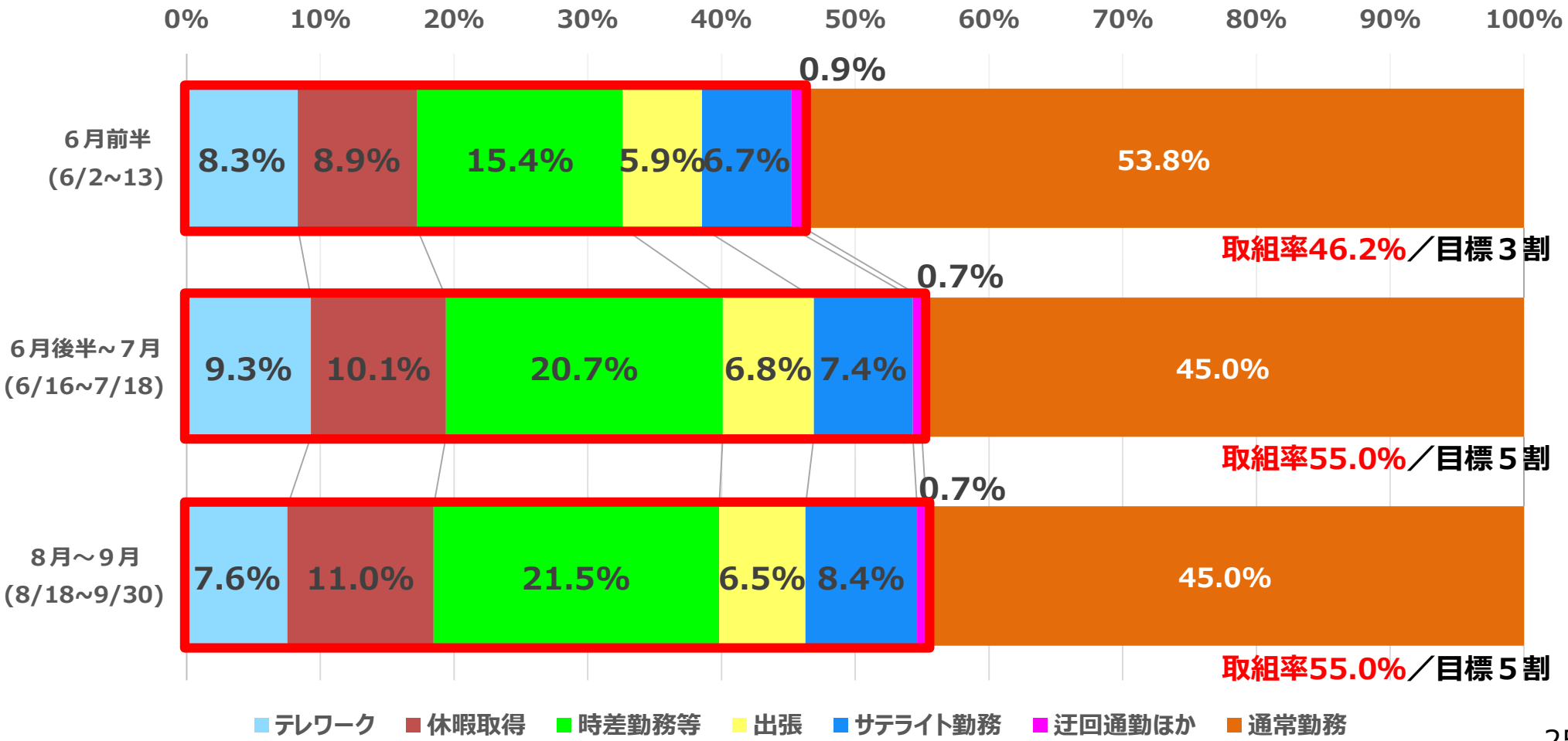
大阪府市・博覧会協会・国機関の取組

■府市職員のTDM取組結果（6～9月）について

➤ 咲洲・ATC庁舎部局（約3,670人）において、万博TDM*を実施 * 8～10時台に中央線の乗車回避を実施

＜取組実績＞
【6月前半】 取組目標3割に対して約46%
【6月後半～7月、8～9月】 取組目標5割に対して約55%

➤ 取組内容は、「時差勤務等」が最も多く、次いで「休暇取得」、「テレワーク」が多い傾向であった



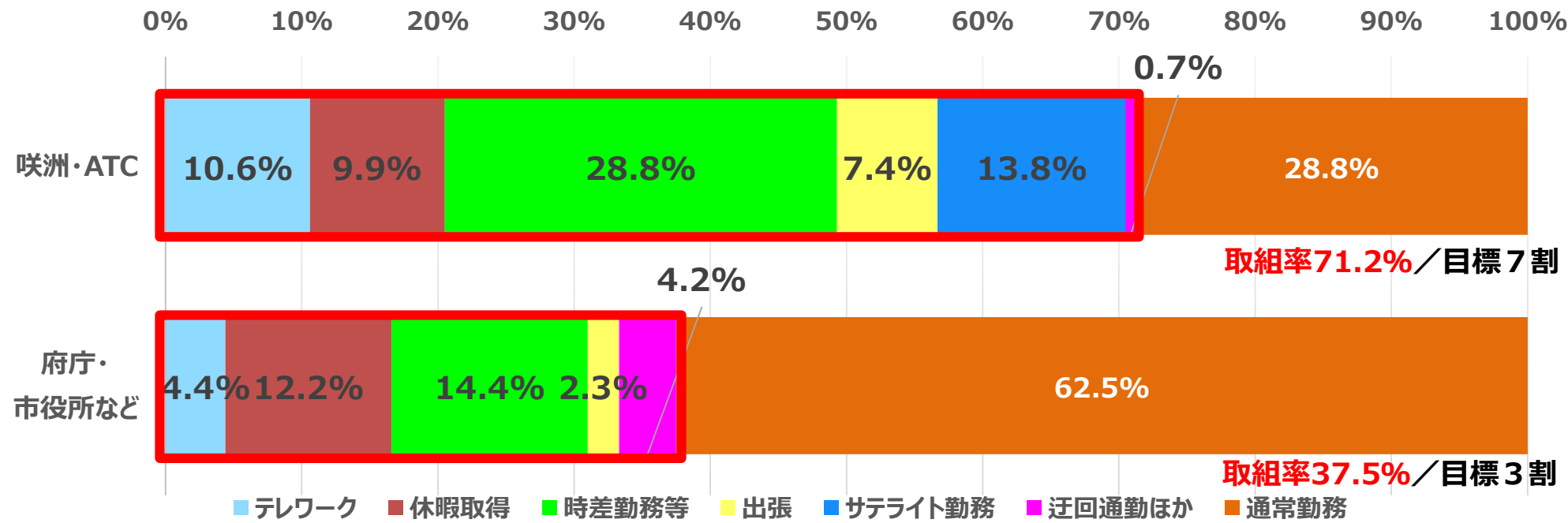
■府市職員のTDM取組結果（10月）について

- 咲洲・ATC庁舎部局（約3,670人）、大阪府庁・大阪市役所など（約10,330人）において、万博TDM*を実施

* 8～10時台に中央線（府庁・市役所などでは御堂筋線等を含む）の乗車回避等を実施

＜取組実績＞
【咲洲・ATC庁舎】 取組目標 7 割に対して約71%
【大阪府庁・大阪市役所など】 取組目標 3 割に対して約38%

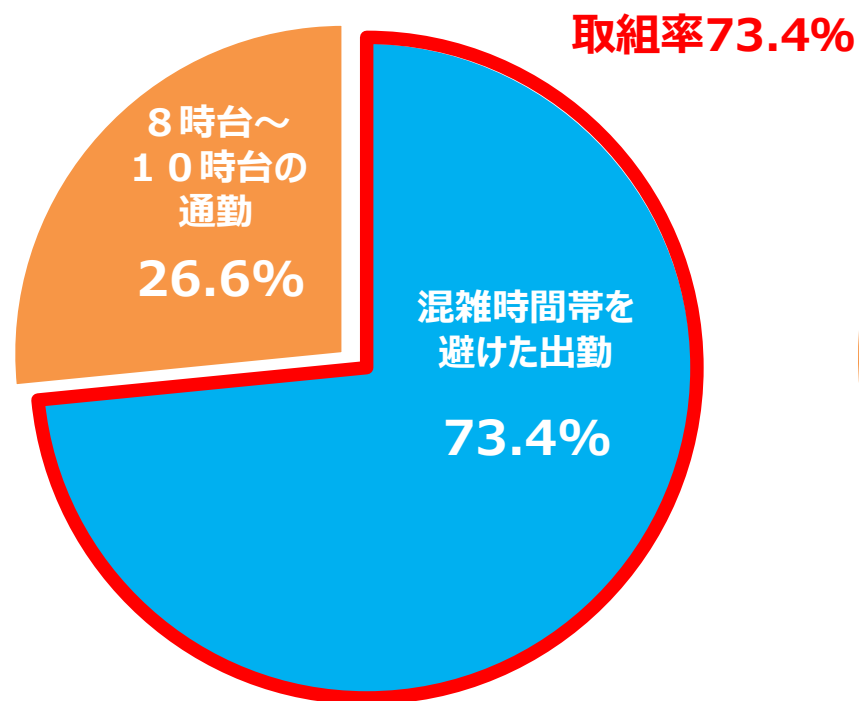
- 取組内容は、ともに「時差勤務等」が最も多く、「休暇取得」、「テレワーク」が多い傾向であった
- 咲洲・ATC庁舎部局においては、取組目標 7 割を達成するため、「時差出勤等」「サテライト勤務」が 5 %以上増加



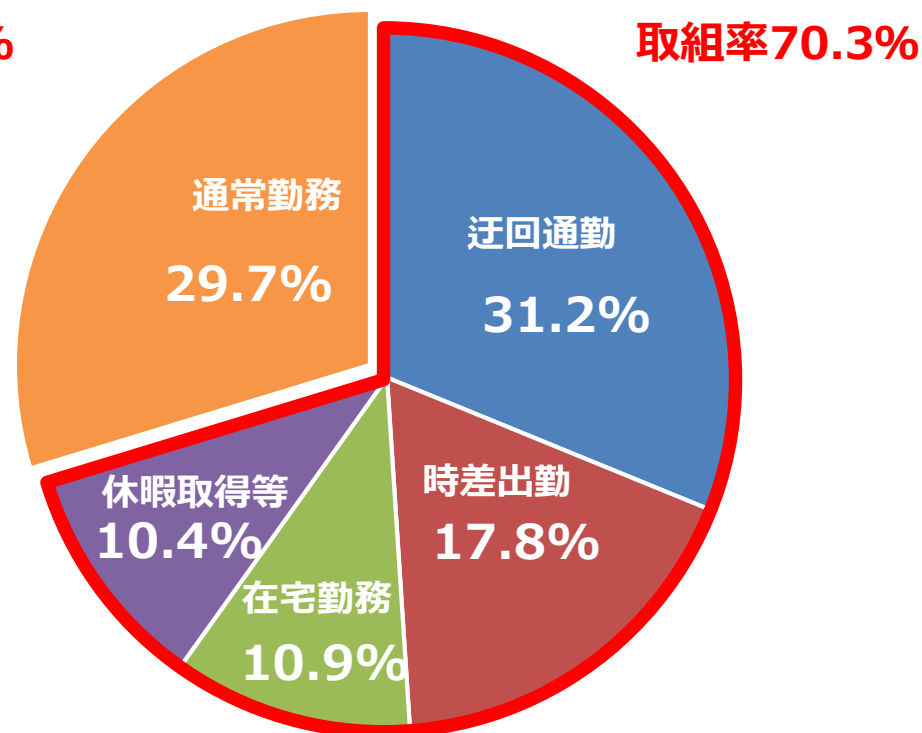
■TDM取組結果（博覧会協会職員）

- ▶ 協会職員約 8 0 0 人のうち、夢洲勤務が約 8 割、ATC・咲洲勤務が約 2 割
- ▶ 夢洲勤務の職員においては、約 7 3%が混雑時間帯（8 時台～1 0 時台）を避けて出勤
- ▶ ATC・咲洲勤務の職員においては、約 7 0%がTDMに取組んだ

夢洲勤務の職員の出勤状況



ATC・咲洲勤務の職員のTDM取組状況



※ 6/1～30,7/1～18,8/18～10/13の平日を集計

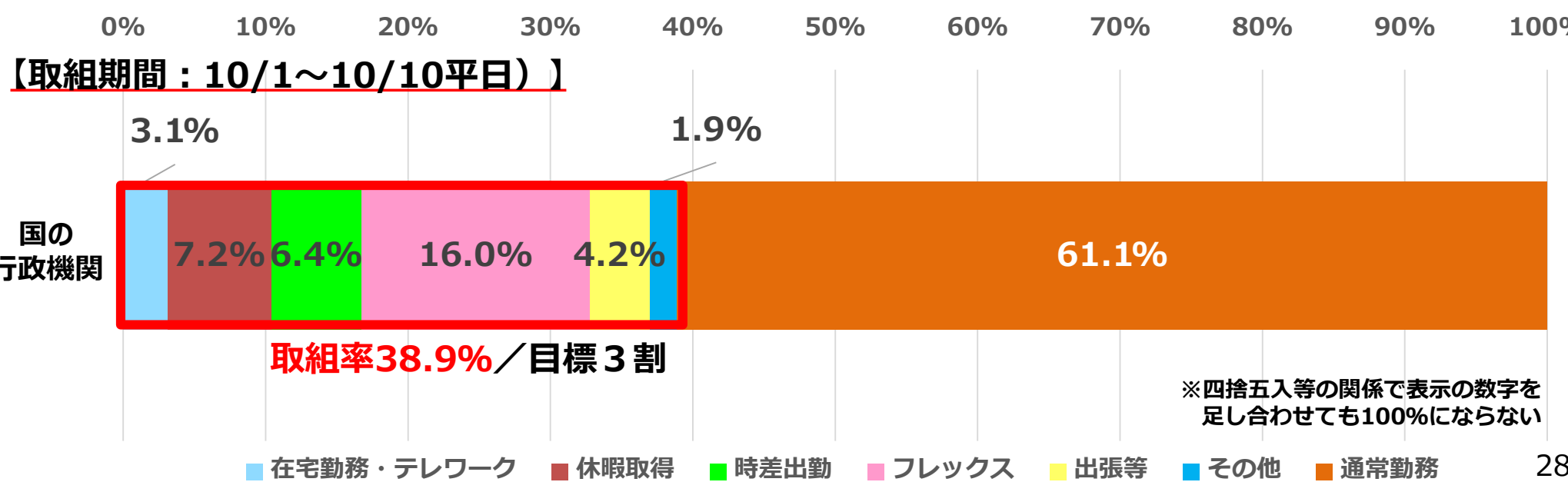
■ 国機関の職員のTDM取組について

- 令和6年8月16日付けで、2025年大阪・関西万博 交通円滑化推進会議会長より国際博覧会担当大臣あてに万博TDMの協力依頼があり、大阪市域の国の機関においてTDMトライアル期間、TDMを「呼びかける」期間、TDMを「強く呼びかける」期間に万博TDMを実施
- TDMを「強く呼びかける」期間における、大阪市域の国の行政機関に勤務する常勤職員（TDM実施により業務に支障が生じる危機管理業務・窓口業務の担当職員や交替制勤務の職員を除く）（8,065人）を対象にした万博TDM *の集計結果は以下のとおり

＜取組実績（10/1～10/10平日）＞
取組目標3割に対して約39%

* 8～10時台にOsaka Metro御堂筋線梅田駅～本町駅、中央線本町駅～夢洲駅を含む経路の乗車回避等を実施

- 取組内容は、「フレックス」勤務が最も多く、「休暇取得」、「時差勤務」が多い傾向であった



4

まとめ

■まとめ

<鉄道>

- TDM取組期間の6月、8月は達成目標であるOsaka Metro中央線の平均混雑率120%以下を達成
- 一方、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、TDMの効果もあり、大きな混乱なく万博来場者輸送を実施

<道路>

①阪神高速道路

- 阪神高速道路の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。

②会場周辺道路

- 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に対して道路交通量は下回った。

➡ 総じて、TDMの取組にご賛同いただいた府民・市民、TDMパートナー企業、主要集客施設等の取組により万博会期を通して円滑な来場者輸送と経済活動の両立に寄与

今回の万博TDM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

- ➡企業等へ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）の実施
- ➡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 等

✓ 入念な準備時間の確保

- ➡「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、一定の時間を要することから、TDM実施のための十分な準備期間を確保することが重要