

(仮称) 吹田市立スタジアム建設事業
環境影響評価

交通量調査結果報告書

平成 30 年 3 月

吹 田 市
株式会社 ガンバ大阪

目 次

1. 調査の概要	1
(1) 調査日	1
(2) 調査地点	1
(3) 調査時間	1
(4) 調査項目	1
2. 調査結果	3
(1) 自動車交通量	3
(2) 滞留長・渋滞長	11
(3) 交差点需要率	17

1. 調査の概要

(1) 調査日

平成 29 年 7 月 29 日 (土)

ガンバ大阪 対 セレッソ大阪 開催日

19 時キックオフ

(2) 調査地点

調査地点については、事後調査計画書に記載の地点のうち、図 1-1 に示す 4 地点とした。

交通 1、交通 5、交通 7、交通 10 (計 4 地点)

また、同日に「(仮称) エキスポランド跡地複合施設開発事業」の事業者によって実施された交通量調査の結果についても、同事業者より提供を受けて、あわせてとりまとめた。その調査地点は以下のとおりである。

交通 3、交通 4、交通 8、交通 12、交通 13 (計 5 地点)

(3) 調査時間

9 時～23 時の 14 時間

(4) 調査項目

各調査地点において、自動車交通量及び渋滞長・滞留長について調査した。

また、交差点需要率の算出のため、歩行者通行量及び信号現示についても調査した。

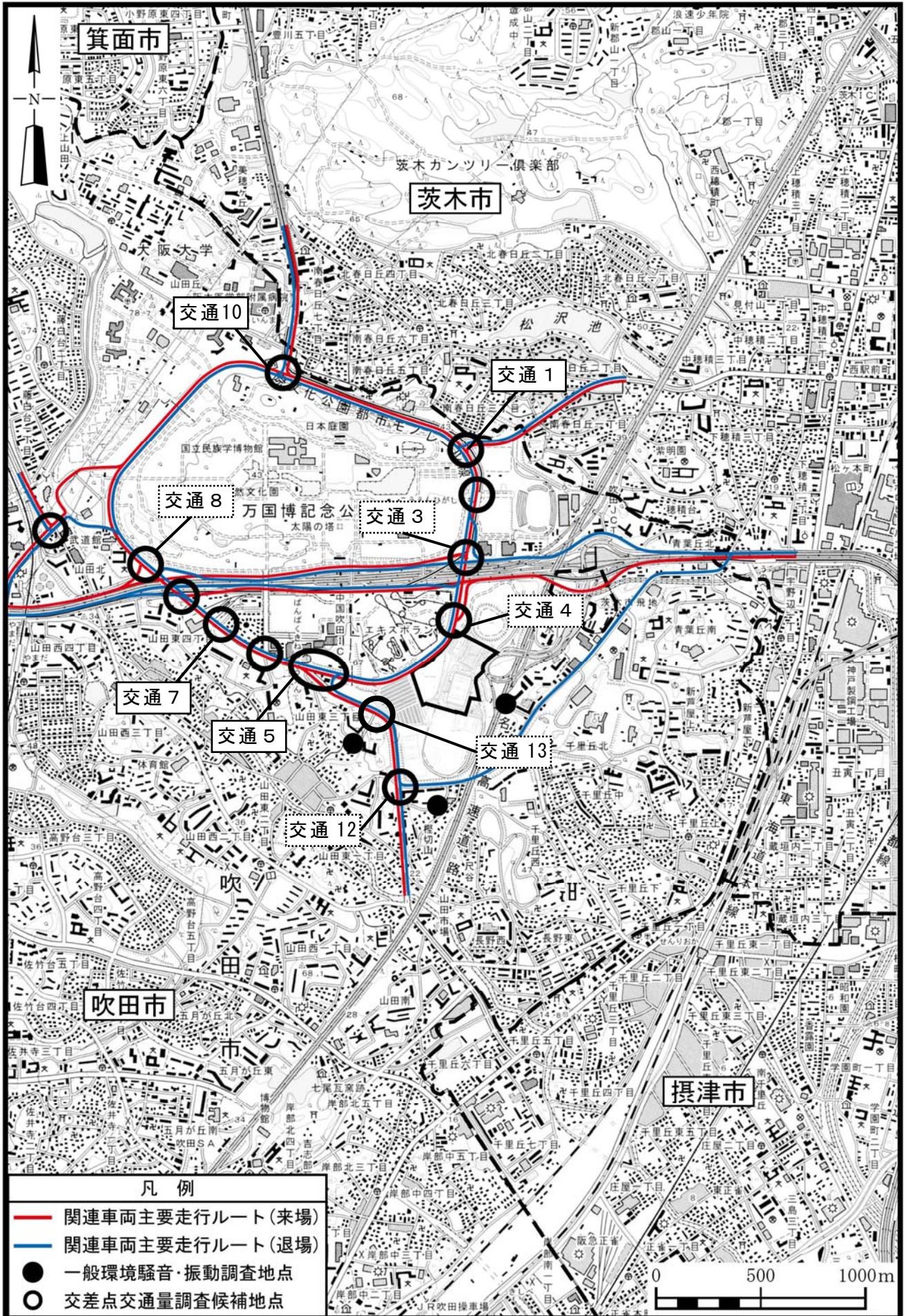


図 1-1 調査地点

2. 調査結果

(1) 自動車交通量

交差点交通量調査結果は、図 2-1、図 2-2 に示すとおりである。

外周道路の交通量を見ると、約 11,700 台/14h (交通 4 北側断面) ~23,200 台/14h (交通 1 南側断面) となっている。

交差点交通量を見ると、交通 10 からの外周道路流出入交通量 (北側断面 : 約 23,500 台/14h) が多い。

交差点交通量の時間変動を見ると、交通 5、交通 7 及び交通 8 では 17 時台と試合終了後の 21 時台に交通集中がみられ、交通 5 では 17 時台、交通 7、交通 8 では 21 時台がピーク時間となっている。

その他の交差点では、21 時台にはそれほど交通の集中はみられない。

図 2-1 (1) 交差点交通量調査結果
 ((仮称)吹田市立スタジアム建設事業)
 調査日時:平成 29 年 7 月 29 日(土)
 9 時~23 時(14 時間)

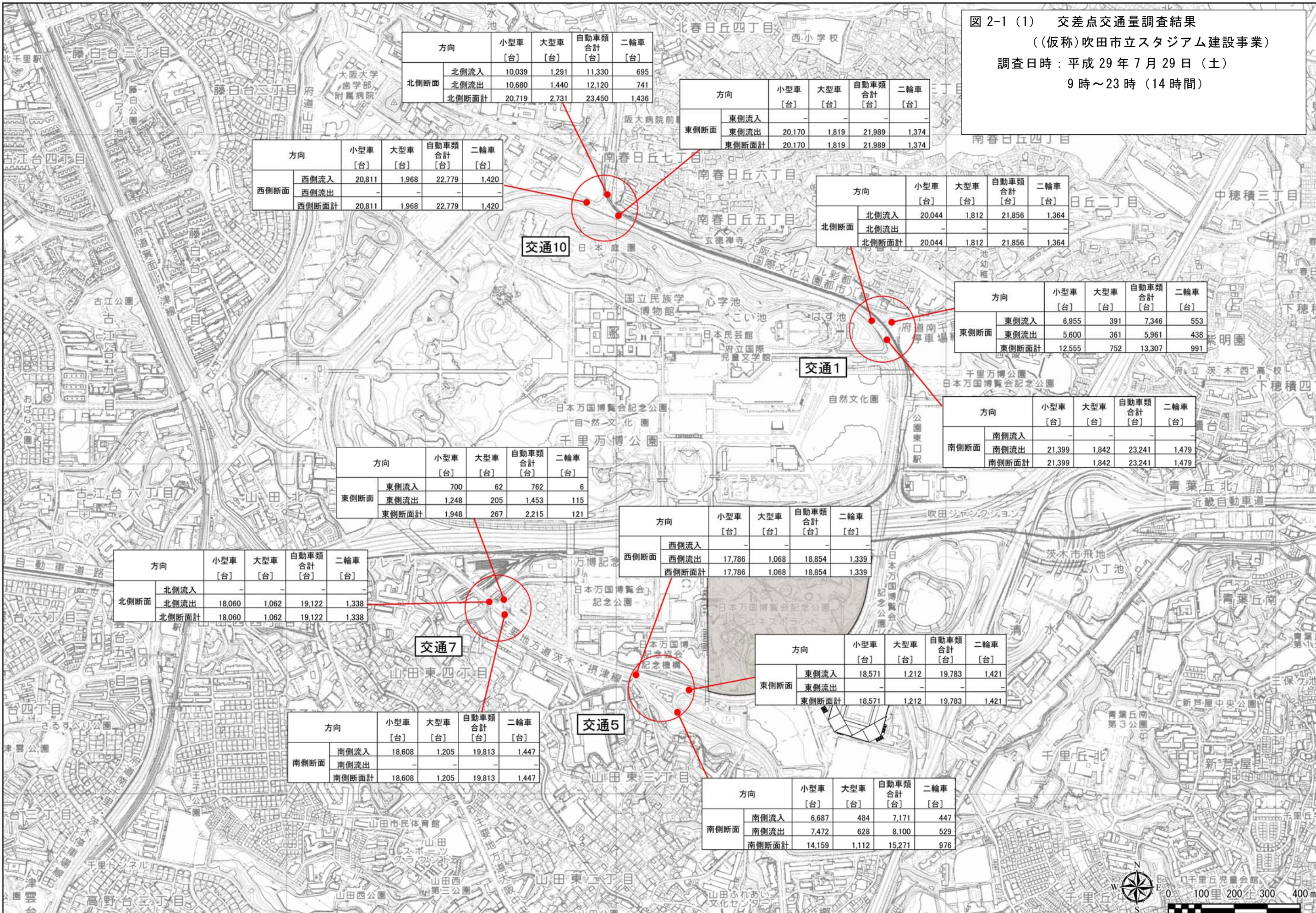
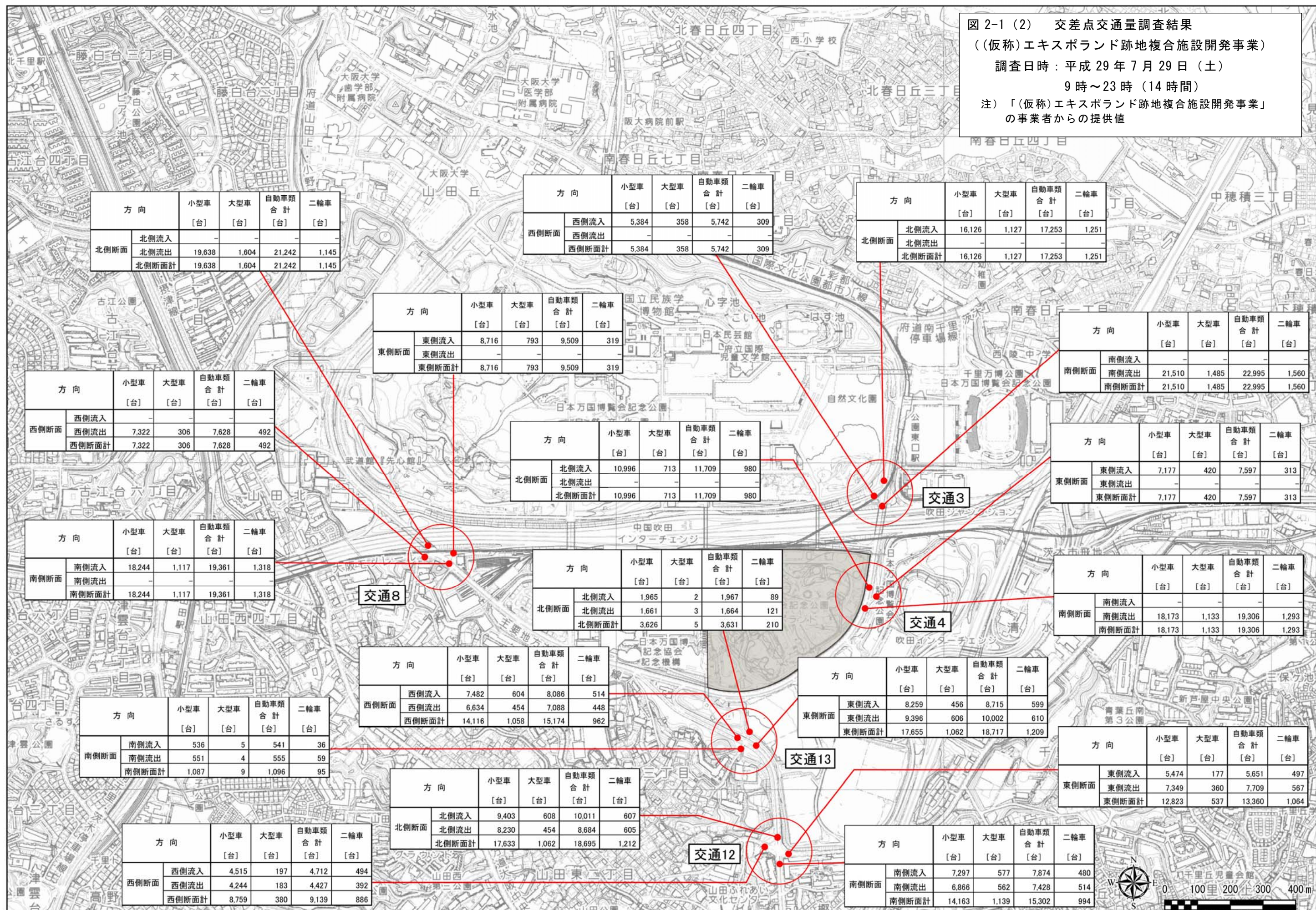


図 2-1 (2) 交差点交通量調査結果
 ((仮称)エキスポランド跡地複合施設開発事業)
 調査日時：平成 29 年 7 月 29 日 (土)
 9 時～23 時 (14 時間)
 注) 「(仮称)エキスポランド跡地複合施設開発事業」
 の事業者からの提供値



方向	小型車 [台]	大型車 [台]	自動車類 合計 [台]	二輪車 [台]
北側流入	-	-	-	-
北側流出	19,638	1,604	21,242	1,145
北側断面計	19,638	1,604	21,242	1,145

方向	小型車 [台]	大型車 [台]	自動車類 合計 [台]	二輪車 [台]
西側流入	5,384	358	5,742	309
西側流出	-	-	-	-
西側断面計	5,384	358	5,742	309

方向	小型車 [台]	大型車 [台]	自動車類 合計 [台]	二輪車 [台]
北側流入	16,126	1,127	17,253	1,251
北側流出	-	-	-	-
北側断面計	16,126	1,127	17,253	1,251

方向	小型車 [台]	大型車 [台]	自動車類 合計 [台]	二輪車 [台]
東側流入	8,716	793	9,509	319
東側流出	-	-	-	-
東側断面計	8,716	793	9,509	319

方向	小型車 [台]	大型車 [台]	自動車類 合計 [台]	二輪車 [台]
南側流入	-	-	-	-
南側流出	21,510	1,485	22,995	1,560
南側断面計	21,510	1,485	22,995	1,560

方向	小型車 [台]	大型車 [台]	自動車類 合計 [台]	二輪車 [台]
西側流入	-	-	-	-
西側流出	7,322	306	7,628	492
西側断面計	7,322	306	7,628	492

方向	小型車 [台]	大型車 [台]	自動車類 合計 [台]	二輪車 [台]
北側流入	10,996	713	11,709	980
北側流出	-	-	-	-
北側断面計	10,996	713	11,709	980

方向	小型車 [台]	大型車 [台]	自動車類 合計 [台]	二輪車 [台]
東側流入	7,177	420	7,597	313
東側流出	-	-	-	-
東側断面計	7,177	420	7,597	313

方向	小型車 [台]	大型車 [台]	自動車類 合計 [台]	二輪車 [台]
南側流入	18,244	1,117	19,361	1,318
南側流出	-	-	-	-
南側断面計	18,244	1,117	19,361	1,318

方向	小型車 [台]	大型車 [台]	自動車類 合計 [台]	二輪車 [台]
北側流入	1,965	2	1,967	89
北側流出	1,661	3	1,664	121
北側断面計	3,626	5	3,631	210

方向	小型車 [台]	大型車 [台]	自動車類 合計 [台]	二輪車 [台]
南側流入	-	-	-	-
南側流出	18,173	1,133	19,306	1,293
南側断面計	18,173	1,133	19,306	1,293

方向	小型車 [台]	大型車 [台]	自動車類 合計 [台]	二輪車 [台]
西側流入	7,482	604	8,086	514
西側流出	6,634	454	7,088	448
西側断面計	14,116	1,058	15,174	962

方向	小型車 [台]	大型車 [台]	自動車類 合計 [台]	二輪車 [台]
東側流入	8,259	456	8,715	599
東側流出	9,396	606	10,002	610
東側断面計	17,655	1,062	18,717	1,209

方向	小型車 [台]	大型車 [台]	自動車類 合計 [台]	二輪車 [台]
南側流入	536	5	541	36
南側流出	551	4	555	59
南側断面計	1,087	9	1,096	95

方向	小型車 [台]	大型車 [台]	自動車類 合計 [台]	二輪車 [台]
東側流入	5,474	177	5,651	497
東側流出	7,349	360	7,709	567
東側断面計	12,823	537	13,360	1,064

方向	小型車 [台]	大型車 [台]	自動車類 合計 [台]	二輪車 [台]
北側流入	9,403	608	10,011	607
北側流出	8,230	454	8,684	605
北側断面計	17,633	1,062	18,695	1,212

方向	小型車 [台]	大型車 [台]	自動車類 合計 [台]	二輪車 [台]
南側流入	7,297	577	7,874	480
南側流出	6,866	562	7,428	514
南側断面計	14,163	1,139	15,302	994

方向	小型車 [台]	大型車 [台]	自動車類 合計 [台]	二輪車 [台]
西側流入	4,515	197	4,712	494
西側流出	4,244	183	4,427	392
西側断面計	8,759	380	9,139	886



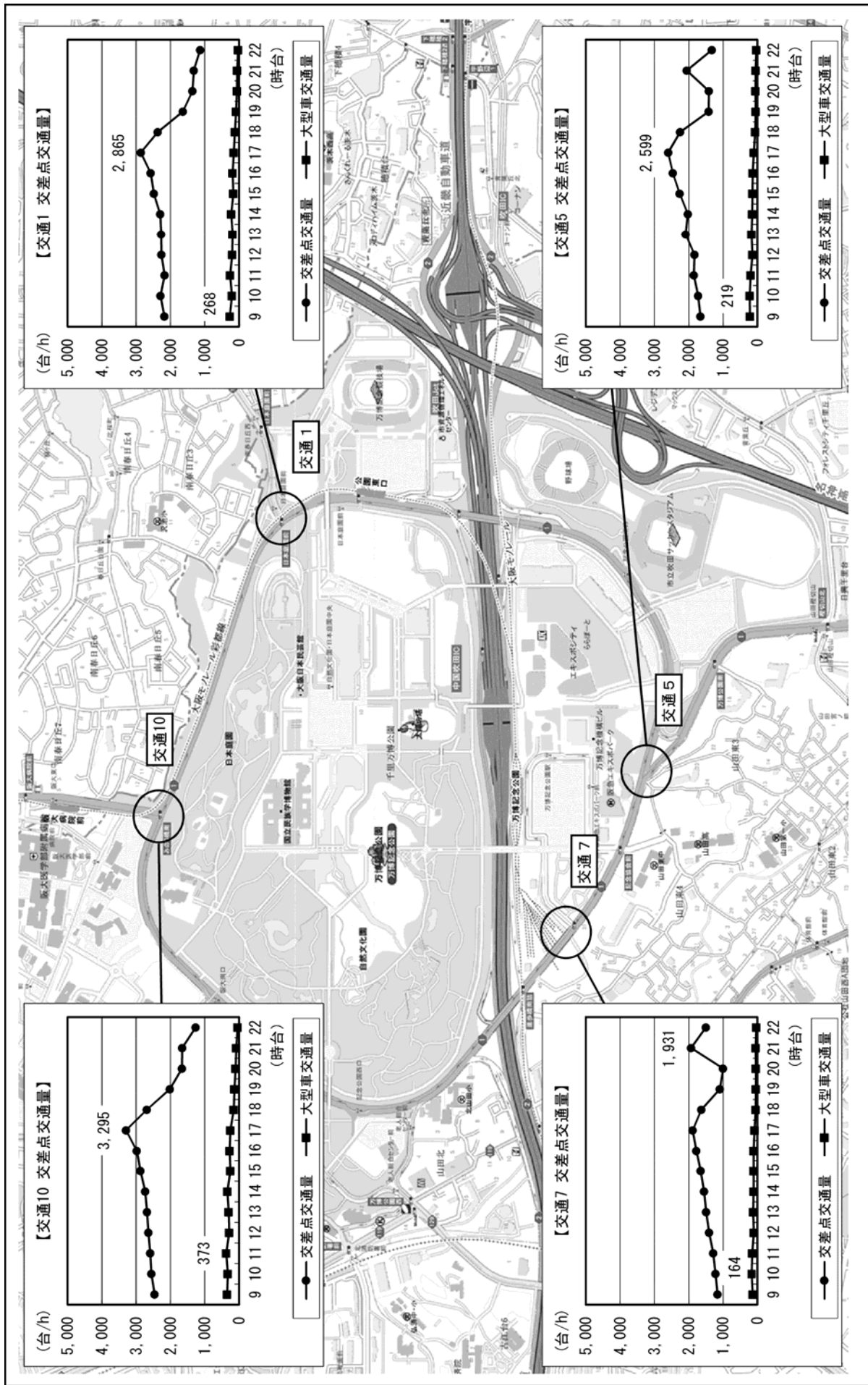
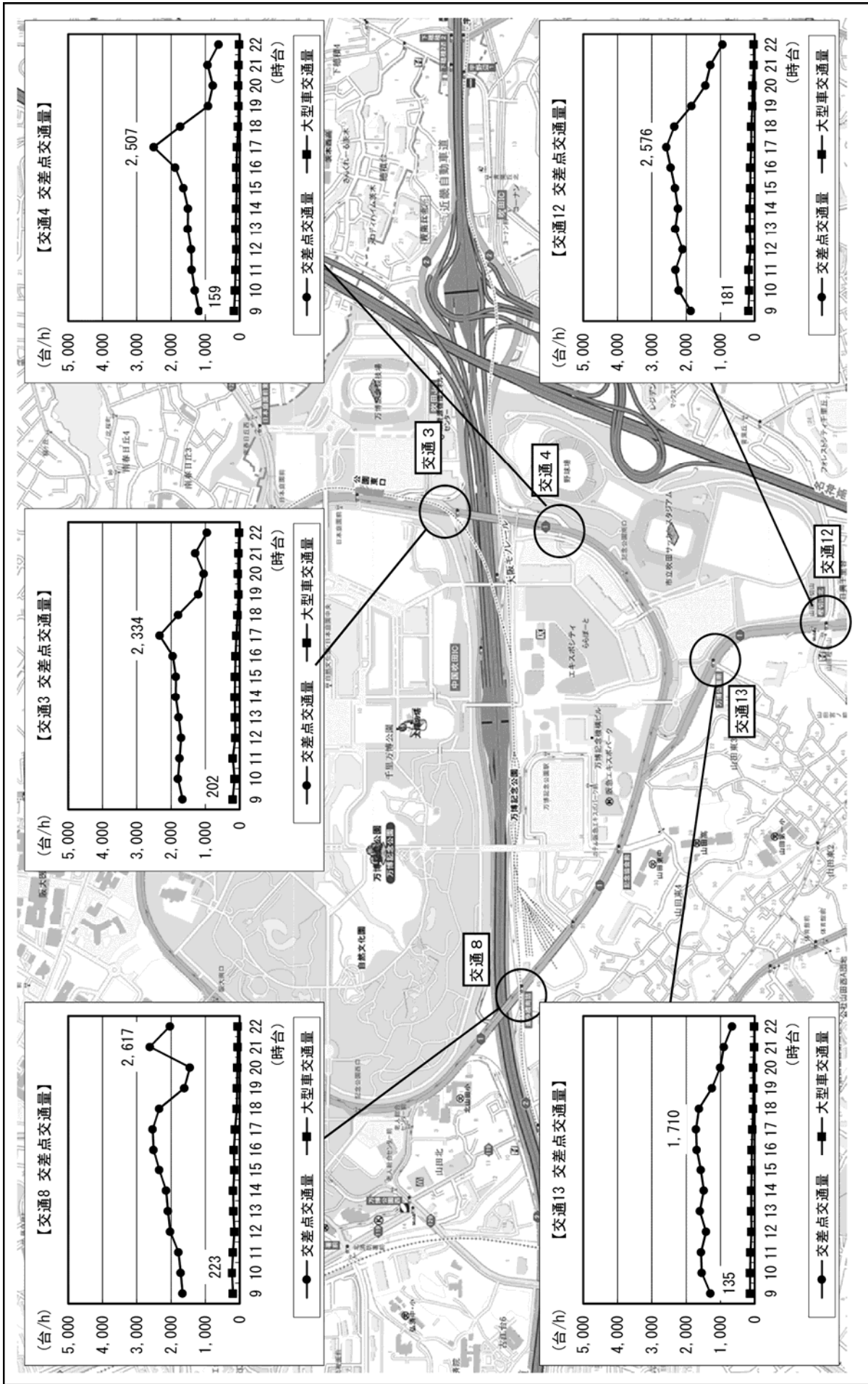


図 2-2 (1) 時間帯別交差点交通量 (仮称) 吹田市立スタジアム建設事業



注) 「(仮称)エキスポランド跡地複合施設開発事業」の事業者からの提供値
 図 2-2(1) 時間帯別交差点交通量 ((仮称)エキスポランド跡地複合施設開発事業)

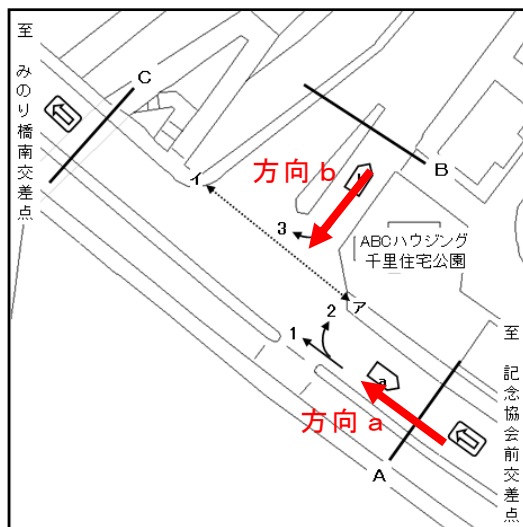
(2) 滞留長・渋滞長

滞留長・渋滞長の調査結果は、図 2-3 に示すとおりである。

試合開催の影響と考えられる対流・渋滞として、地点 7 において、試合終了後に渋滞（捌け残り）が発生しており、外周道路の渋滞長は 22 時台で 450m となっている。

ただし、21 時以降の渋滞長を詳細（時刻別）にみると、22 時台後半には渋滞が解消している。（表 2-1）

表 2-1 地点 7 の時刻別滞留長・渋滞長（21 時以降）



方向 種別 時間帯	方向 a		方向 b	
	滞留長 (m)	渋滞長 (m)	滞留長 (m)	渋滞長 (m)
21:00-21:10	20	0	10	0
21:10-21:20	40	0	20	0
21:20-21:30	60	0	50	0
21:30-21:40	220	60	250	100
21:40-21:50	200	100	250	200
21:50-22:00	230	100	250	140
22:00-22:10	680	450	250	150
22:10-22:20	520	310	250	190
22:20-22:30	360	60	250	190
22:30-22:40	30	0	250	200
22:40-22:50	20	0	250	190
22:50-23:00	20	0	250	170

※滞留長：信号が赤→青に変わった時の車列長（地点 5 は信号がないため、滞留長のみに計測）

渋滞長：信号が赤になった時の上記滞留の最後尾の車両位置（交差点を通過した場合 0m）

図 2-3 (1) 時間別滞留長・渋滞長調査結果
((仮称)吹田市立スタジアム建設事業)

凡例
 ← 最大滞留長(発生時刻)
 ← 最大渋滞長(発生時刻)
 ※グラフは各時間帯での最大長

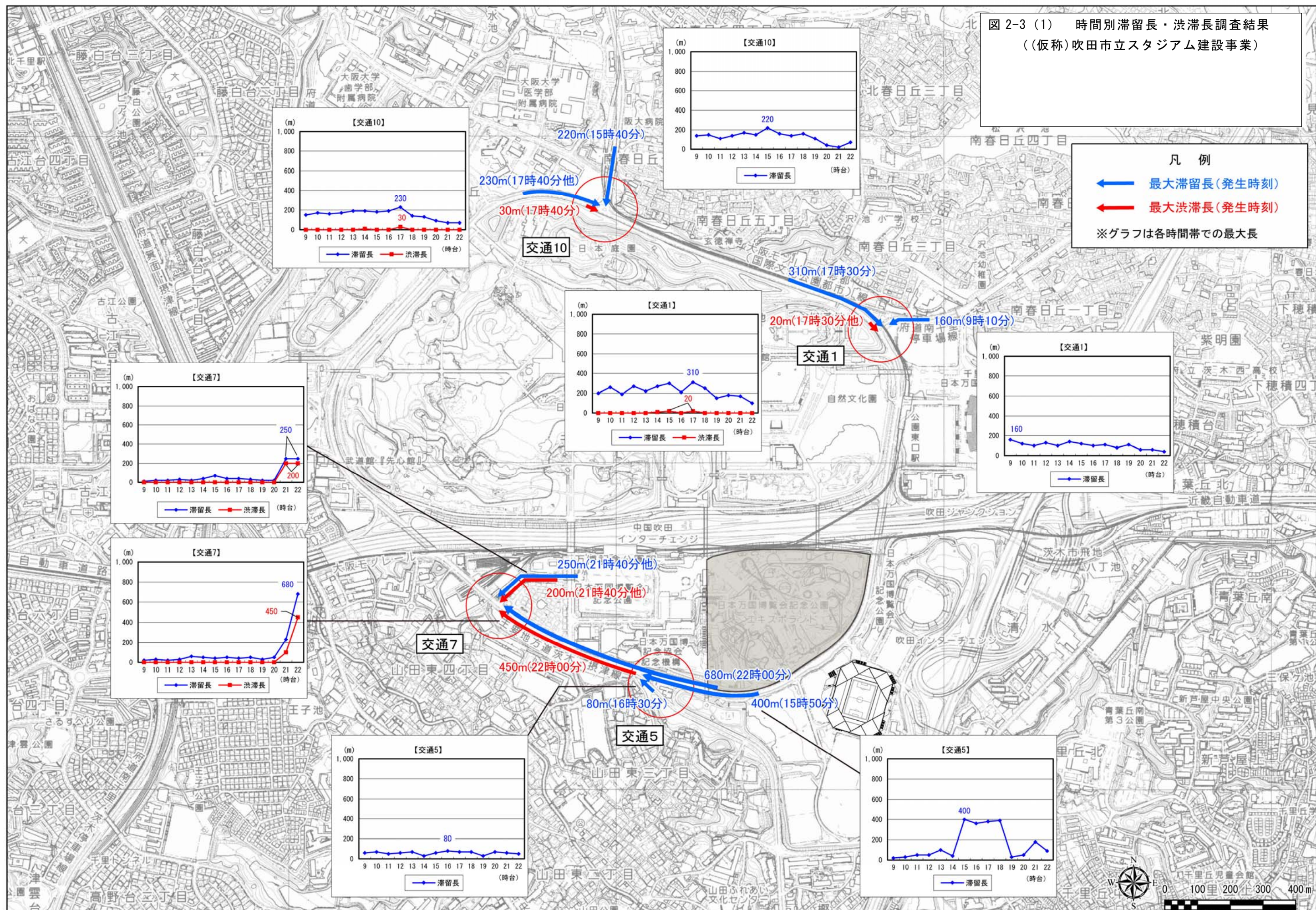
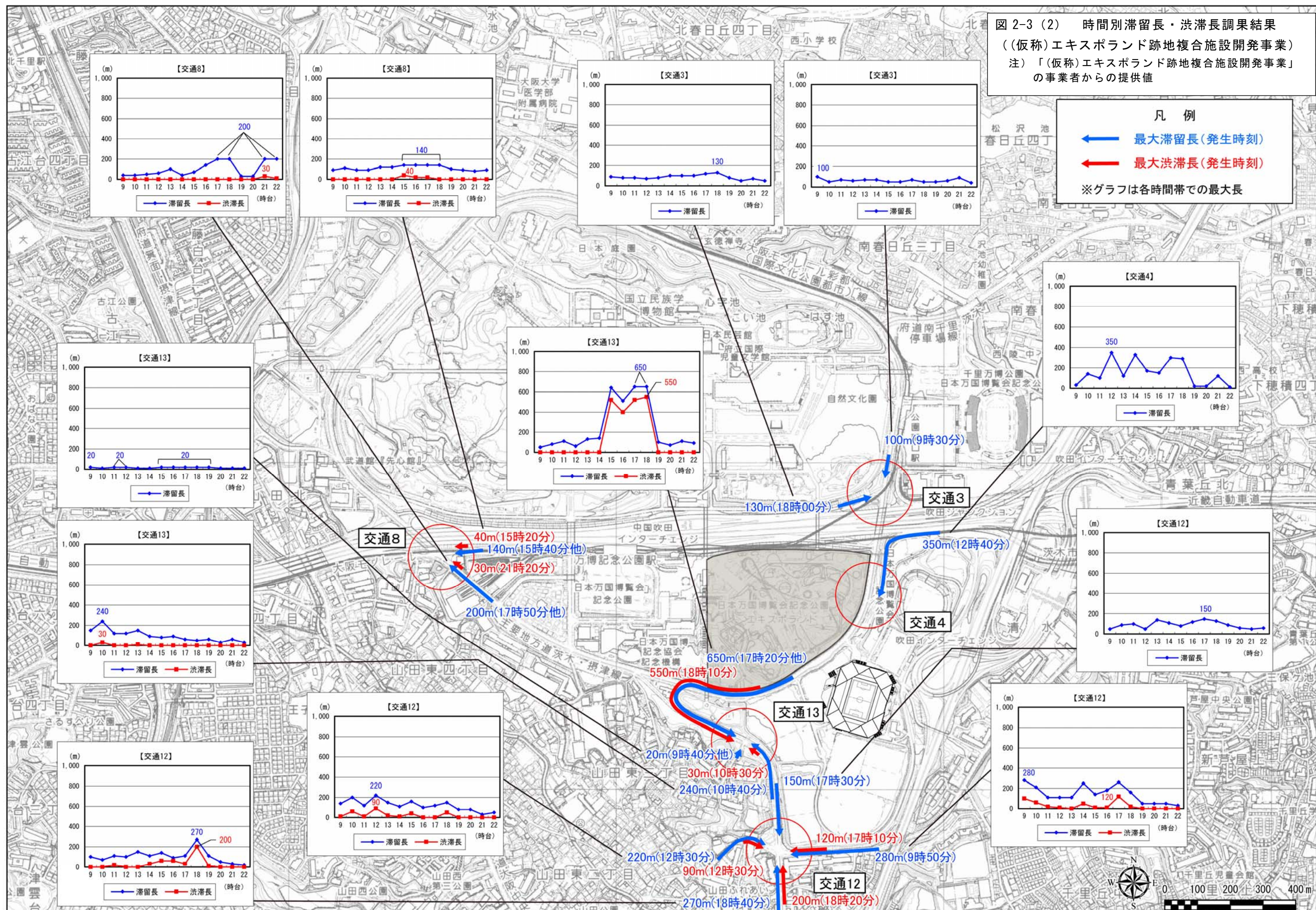


図 2-3 (2) 時間別滞留長・渋滞長調査結果
 ((仮称)エキスポランド跡地複合施設開発事業)
 注)「(仮称)エキスポランド跡地複合施設開発事業」
 の事業者からの提供値

凡例
 ← 最大滞留長(発生時刻)
 ← 最大渋滞長(発生時刻)
 ※グラフは各時間帯での最大長



(3) 交差点需要率

交差点交通量調査結果を基に、交差点解析により交通処理状況（交差点需要率）を算出した結果は、表 2-2 に示すとおりである。

全ての地点について、「（仮称）吹田市立スタジアム建設事業 環境影響評価書」（以下、「評価書」という。）における施設供用後の交差点需要率の予測結果を下回った。

表 2-2 交差点需要率

調査地点	交差点需要率（ピーク時間）	
	調査結果	評価書 ^{※1}
交通 1 （日本庭園前）	0.711（17 時台）	0.766
交通 3 （調和橋北詰）	0.504（17 時台）	0.694
交通 7 （中央駐車場出入口）	0.476（21 時台）	0.519
交通 8 （進歩橋南詰）	0.593（21 時台）	0.728
交通 10 （みのり橋南）	0.671（17 時台）	0.884
交通 12 （樫切山北）	0.466（17 時台）	0.467
交通 13 （万博公園南）	0.553（17 時台）	—

注) 1. 「評価書」の交差点需要率は、「休日出場」の場合の値とした。

2. 交通 3、8、12、13 の調査結果は、「（仮称）エキスポランド跡地複合施設開発事業」の事業者からの提供値である。