

万博記念公園駅前周辺地区活性化事業に係る環境影響評価 第四回交通部会 資料

2025年12月22日

三菱商事都市開発 株式会社
Anschutz Entertainment Group, Inc.
関電不動産開発 株式会社

2. 交通対策案 A～C案 動的シミュレーション

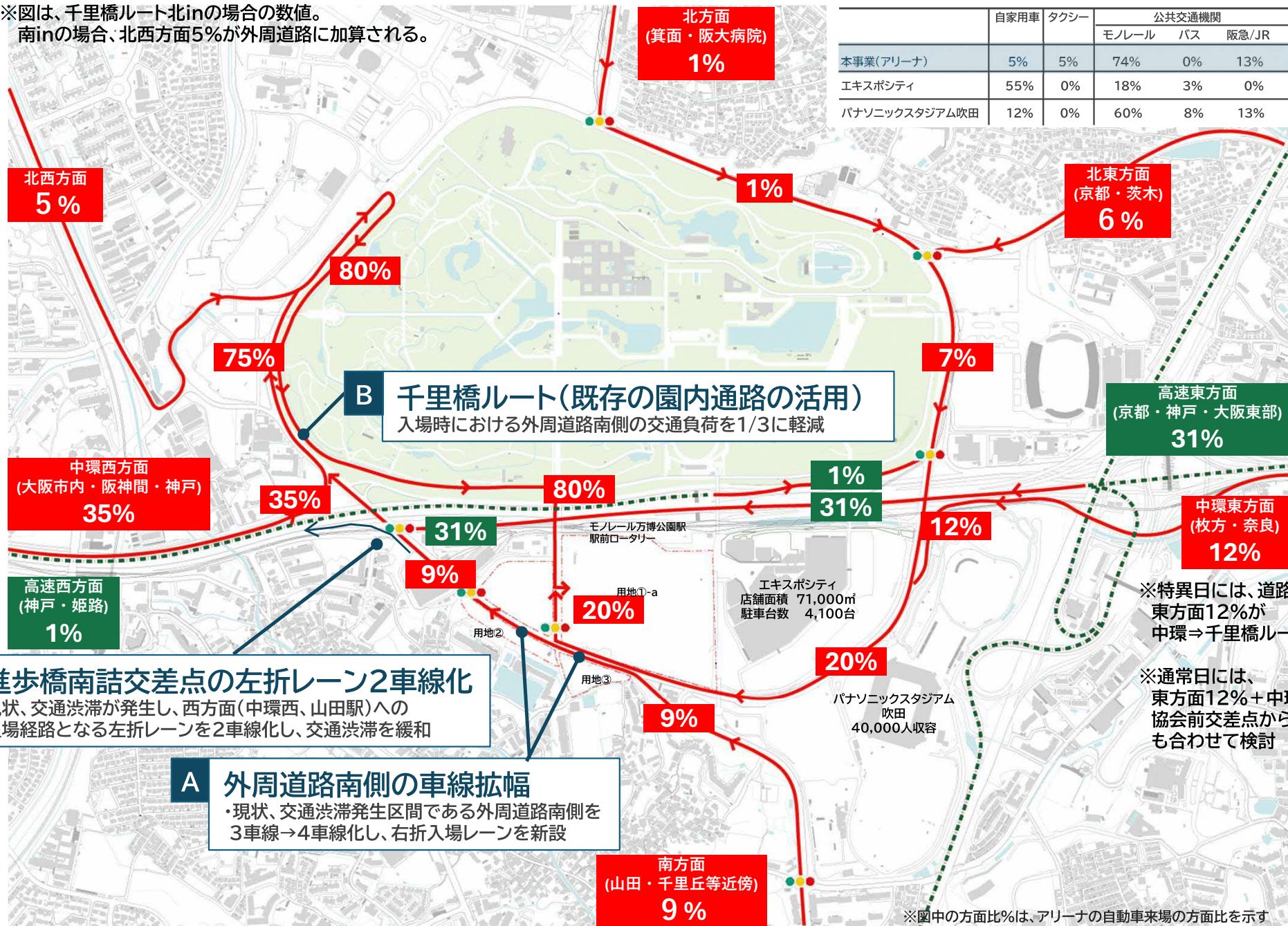
万博記念公園駅前周辺地区活性化事業 に係る環境影響評価【交通部会】

1

0) 対策案一覧

第1回資料（再掲）

※図は、千里橋ルート北inの場合の数値。
南inの場合、北西方面5%が外周道路に加算される。



■公園全体で交通予測・対策連携する協議会運営

■交通需要マネジメントによる分担率設定(アリーナのマイカー抑制)

| | 自家用車 | タクシー | 公共交通機関 | | |
|---------------|------|------|--------|----|-------|
| | | | モノレール | バス | 阪急/JR |
| 本事業(アリーナ) | 5% | 5% | 74% | 0% | 13% |
| エキスポジティ | 55% | 0% | 18% | 3% | 0% |
| パナソニックスタジアム吹田 | 12% | 0% | 60% | 8% | 13% |

高速東方面
(都・神戸・大阪東部)
31%

中環東方面
(枚方・奈良)
12%

※特異日には、道路状況を踏まえて
東方面12%が
中環→千里橋ルートを利用

※通常日には、
東方面12%+中環東方面31%が
協会前交差点から入場するケース
も合わせて検討

※図中の方面比%は、アリーナの自動車来場の方面比を示す

2. 更なる交通対策案 D案

万博記念公園駅前周辺地区活性化事業
に係る環境影響評価【交通部会】

2

0) 対策案一覧

第2回資料（再掲）

B

千里橋ルート(既存の園内通路の活用)

入場時における外周道路南側の交通負荷を1/3に軽減



A

外周道路南側の車線拡幅

・現状、交通渋滞発生区間である外周道路南側を3車線→4車線化し、右折入場レーンを新設

D-1

信号交差点の新設(T字交差点化)

・スタジアムから山田駅への退場者との信号処理による交通流向上
・南方面9%からのダイレクトアクセス

D-2

桙切山北交差点以北の2車線化

・桙切山北交差点～万博公園南交差点の北向き車線2車線化による桙切山北交差点の渋滞解消

■桙切山北交差点信号現示

| 信号 | サイクル | | | 1φ | | | 2φ | | | 全赤 | | | 3φ | | | 4φ | | | 全赤 | | | |
|-------|-------|-------|-------|----|---|----|----|---|---|----|----|----|----|---|---|----|-----|---|----|---|---|------|
| | 自動車 | 北側・南側 | 東側・西側 | 青 | 黄 | 右矢 | 黄 | 赤 | 赤 | 青 | 黄 | 右矢 | 黄 | 赤 | 赤 | 赤 | 赤 | 赤 | 赤 | 赤 | 赤 | サクル長 |
| 自動車 | 北側・南側 | | | 青 | 黄 | 右矢 | 黄 | 赤 | 赤 | 青 | 黄 | 右矢 | 黄 | 赤 | 赤 | 赤 | 赤 | 赤 | 赤 | 赤 | 赤 | |
| | 東側・西側 | | | 赤 | 赤 | 赤 | 赤 | 赤 | 赤 | 赤 | 赤 | 赤 | 赤 | 赤 | 赤 | 赤 | 赤 | 赤 | 赤 | 赤 | 赤 | |
| 歩行者 | 東側・西側 | 青 | 点滅 | 赤 | 赤 | 赤 | 赤 | 赤 | 赤 | 赤 | 赤 | 赤 | 赤 | 赤 | 赤 | 赤 | 赤 | 赤 | 赤 | 赤 | 赤 | |
| | 北側・南側 | 赤 | 赤 | 赤 | 赤 | 赤 | 赤 | 赤 | 赤 | 青 | 点滅 | 赤 | 赤 | 赤 | 赤 | 赤 | 赤 | 赤 | 赤 | 赤 | 赤 | |
| 秒数(秒) | | 38 | 5 | 5 | 3 | 8 | 3 | 3 | 3 | 30 | 6 | 4 | 3 | 6 | 3 | 3 | 120 | | | | | |
| → | 自動車 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ↔ | 歩行者 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

※図中の方面比%は、アリーナの自動車来場の方面比を示す

C-1

進歩橋南詰交差点の左折レーン2車線化

現状、交通渋滞が発生し、西方面(中環西、山田駅)への退場経路となる左折レーンを2車線化し、交通渋滞を緩和

C-2

進歩橋南詰～協会前交差点の信号現示調整

スタジアムとの休日複合日など著しい交差点渋滞時における、信号現示(外周道路直進側の青時間比増)調整により、交通渋滞を緩和

3. 各案総括表

1) 休日試合日(2.5万人)アリーナ入場時

入場時は、交通3・4におけるB案の効果が大きく、現況よりも滞留長・渋滞長共に改善している。
交通12(樋切山北交差点)・交通13に関しては、D-2案まで実施することで、現況よりも改善する。

■休日試合日アリーナ入場時(14時~16時)

青字:現況よりも改善される箇所

| 地点 | 指標 | 着目箇所 | 現況 | A案 | B案 | C-1案 | C-2案 | D-1案 |
|---------------------|--------|---------------|-------|-------|-------|---------|---------|---------|
| 交通3 調和橋北詰 | 交差点需要率 | 交差点需要率 | 0.462 | 0.555 | 0.509 | (B案と同じ) | (B案と同じ) | (B案と同じ) |
| | 混雑度 | 西側右折車線 | 0.56 | 0.88 | 0.58 | (B案と同じ) | (B案と同じ) | (B案と同じ) |
| | 滞留長 | 西側右折車線 | 157m | 332m | 140m | | | |
| | 渋滞長 | 西側右折車線 | 3m | 70m | 0m | ※ | | |
| 交通4 | 交差点需要率 | 交差点需要率 | — | — | — | — | — | — |
| | 混雑度 | — | — | — | — | — | — | — |
| | 滞留長 | 中環東からの合流部 | 722m | 1471m | 658m | ※ | | |
| | 渋滞長 | — | — | — | — | | | |
| 交通5 | 交差点需要率 | 交差点需要率 | — | — | — | — | — | 0.536 |
| | 混雑度 | 東側左折車線 | — | — | — | — | — | 0.65 |
| | 滞留長 | 東側左折車線 | 84m | 70m | 86m | ※ | | |
| | 渋滞長 | 東側左折車線 | — | — | — | | | |
| 交通6 記念協会前 | 交差点需要率 | 交差点需要率 | 0.373 | 0.453 | 0.441 | (B案と同じ) | (B案と同じ) | 0.432 |
| | 混雑度 | 東側直進車線 | 0.49 | 0.51 | 0.52 | (B案と同じ) | (B案と同じ) | 0.51 |
| | | 東側直進右折→右折車線 | 0.49 | 0.48 | 0.10 | (B案と同じ) | (B案と同じ) | 0.14 |
| | 滞留長 | 東側全車線 | 115m | 157m | 113m | ※ | | |
| 交通7 中央駐車場 出入口 | 交差点需要率 | 交差点需要率 | 0.329 | 0.374 | 0.369 | (B案と同じ) | (B案と同じ) | 0.363 |
| | 混雑度 | 東側直進車線 | 0.49 | 0.55 | 0.54 | (B案と同じ) | (B案と同じ) | 0.54 |
| | 滞留長 | 東側全車線 | 170m | 251m | 150m | ※ | | |
| | 渋滞長 | 東側全車線 | 0m | 18m | 0m | ※ | | |
| 交通8 進歩橋南詰 | 交差点需要率 | 交差点需要率 | 0.641 | 0.793 | 0.806 | 0.724 | 0.724 | 0.724 |
| | 混雑度 | 南側左折車線 | 0.62 | 0.83 | 0.83 | 0.66 | 0.66 | 0.66 |
| | | 南側直進車線(中環東方面) | 0.57 | 0.66 | 0.62 | 0.62 | 0.62 | 0.62 |
| | 滞留長 | 南側全車線 | 209m | 230m | 223m | ※ | | |
| | 渋滞長 | 南側全車線 | 0m | 3m | 3m | ※ | | |

■一般休日アリーナ入場時(10時~12時)

| 地点 | 指標 | 着目箇所 | 現況 | D-1案 | D-2案 |
|---------------|-----|-------|------|------|------|
| 交通12 樋切山北 | 滞留長 | 東側流入部 | 194m | 327m | 80m |
| | 渋滞長 | | 83m | 222m | 0m |
| | 滞留長 | 南側流入部 | 204m | 487m | 70m |
| | 渋滞長 | | 110m | 330m | 0m |
| 交通13 万博公園南 | 滞留長 | 西側流入部 | 187m | 319m | 169m |
| | 渋滞長 | | 53m | 162m | 47m |

※D-1・D-2案の効果は、樋切山北交差点が混雑する時間帯10時~12時で検証

※C案は退場時に効果を発揮する対策のため、入場時についてはシミュレーションの作成無し

3. 各案総括表

2) 休日試合日(2.5万人)アリーナ退場時

退場時は、交通5~8におけるC案・D案の効果が大きく、C-2案まで行うことでかなり改善され、D-1案まで行うと、現況よりも渋滞長が改善される。

■休日試合日アリーナ退場時(18時~20時)

青字:現況よりも改善される箇所

| 地 点 | 指 標 | 着目箇所 | 現 況 | A案 | B案 | C-1案 | C-2案 | D-1案 |
|---------------------|-----|---------------|-------|-------|-------|---------|---------|-----------|
| 交通3 調和橋北詰 | | 交差点需要率 | 0.462 | 0.519 | 0.519 | (B案と同じ) | (B案と同じ) | (B案と同じ) |
| | 混雑度 | 西側右折車線 | 0.56 | 0.76 | 0.57 | (B案と同じ) | (B案と同じ) | (B案と同じ) |
| | 滞留長 | 西側右折車線 | 46m | 58m | 54m | 51m | 50m | 50m |
| | 渋滞長 | 西側右折車線 | 0m | 0m | 0m | 0m | 0m | 0m |
| 交通4 | | 交差点需要率 | — | — | — | — | — | — |
| | 混雑度 | — | — | — | — | — | — | — |
| | 滞留長 | 中環東からの合流部 | 93m | 103m | 108m | 103m | 103m | 103m |
| | 渋滞長 | — | — | — | — | — | — | — |
| 交通5 | | 交差点需要率 | — | — | — | — | — | 0.528 |
| | 混雑度 | 東側左折車線 | — | — | — | — | — | 0.65 |
| | 滞留長 | 東側左折車線 | 247m | 428m | 415m | 229m | 219m | 133m |
| | 渋滞長 | 東側左折車線 | — | — | — | — | — | 0m |
| 交通6 記念協会前 | | 交差点需要率 | 0.373 | 0.493 | 0.478 | (B案と同じ) | (B案と同じ) | 0.471 |
| | 混雑度 | 東側直進車線 | 0.49 | 0.48 | 0.49 | (B案と同じ) | (B案と同じ) | 0.48 |
| | | 東側直進右折⇒右折車線 | 0.49 | 0.35 | 0.12 | (B案と同じ) | (B案と同じ) | 0.15 |
| | 滞留長 | 東側全車線 | 224m | 743m | 733m | 598m | 416m | 127m |
| 交通7 中央駐車場 出入口 | | 交差点需要率 | 0.329 | 0.484 | 0.477 | (B案と同じ) | (B案と同じ) | 0.471 |
| | 混雑度 | 東側直進車線 | 0.49 | 0.61 | 0.60 | (B案と同じ) | (B案と同じ) | 0.59 |
| | 滞留長 | 東側全車線 | 155m | 239m | 239m | 245m | 237m | 234m |
| | 渋滞長 | 東側全車線 | 0m | 105m | 100m | 48m | 23m | 3m |
| 交通8 進歩橋南詰 | | 交差点需要率 | 0.641 | 0.833 | 0.833 | 0.778 | 0.778 | (C-2案と同じ) |
| | 混雑度 | 南側左折車線 | 0.62 | 0.96 | 0.96 | 0.74 | 0.68 | (C-2案と同じ) |
| | | 南側直進車線(中環東方面) | 0.57 | 0.89 | 0.85 | 0.85 | 0.78 | (C-2案と同じ) |
| | 滞留長 | 南側全車線 | 212m | 233m | 239m | 232m | 224m | 226m |
| | 渋滞長 | 南側全車線 | 28m | 53m | 62m | 45m | 33m | 20m |

1. 第2回交通部会での指摘事項に対する追加検討

万博記念公園駅前周辺地区活性化事業
に係る環境影響評価【交通部会】

5) 感度分析(5%→8%→10%→12%→15%→20%)

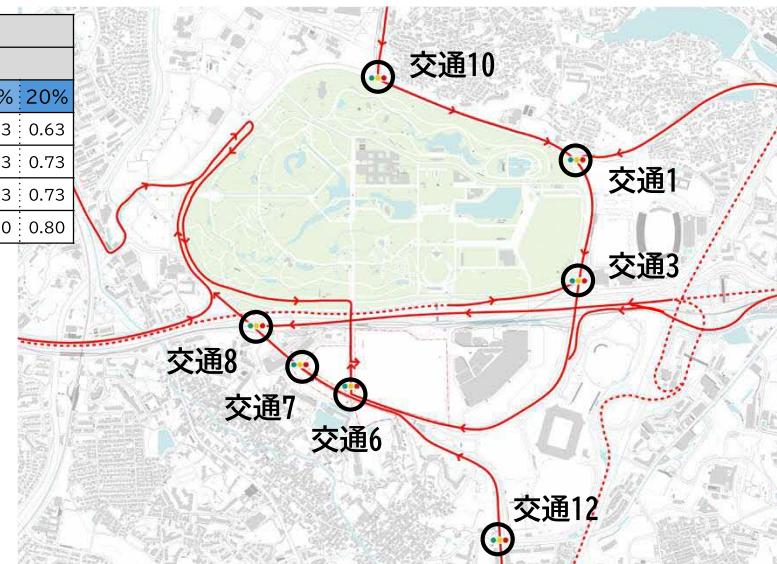
①休日試合日(2.5万人)アリーナ入場時

交通8は、C案まで実施しても、分担率5%超の時点で道路混雑度がNG。

ただし需要率が15%までOKなので、信号現示調整による改善の可能性あり。

■ 交差点需要率0.800～0.899、混雑度0.90～0.99
■ 交差点需要率0.900以上、混雑度1.0以上(NG)

| 交通10 | 交差点需要率 | | | | | | 混雑度 | | | | | |
|-------|------------|-------|-------|-------|-------|-------|------------|------|------|------|------|------|
| | (西流入部直進車線) | | | | | | (北流入部直進車線) | | | | | |
| みのり橋南 | 5% | 8% | 10% | 12% | 15% | 20% | 5% | 8% | 10% | 12% | 15% | 20% |
| 現況 | 0.510 | 0.510 | 0.510 | 0.510 | 0.510 | 0.510 | 0.63 | 0.63 | 0.63 | 0.63 | 0.63 | 0.63 |
| 対策なし | 0.553 | 0.553 | 0.553 | 0.553 | 0.554 | 0.554 | 0.73 | 0.73 | 0.73 | 0.73 | 0.73 | 0.73 |
| A案 | 0.553 | 0.553 | 0.553 | 0.553 | 0.554 | 0.554 | 0.73 | 0.73 | 0.73 | 0.73 | 0.73 | 0.73 |
| B案 | 0.583 | 0.583 | 0.583 | 0.583 | 0.584 | 0.584 | 0.80 | 0.80 | 0.80 | 0.80 | 0.80 | 0.80 |



| 交通1 | 交差点需要率 | | | | | | 混雑度 | | | | | |
|-------|------------|-------|-------|-------|-------|-------|------------|------|------|------|------|------|
| | (北流入部直進車線) | | | | | | (西流入部直進車線) | | | | | |
| 日本庭園前 | 5% | 8% | 10% | 12% | 15% | 20% | 5% | 8% | 10% | 12% | 15% | 20% |
| 現況 | 0.529 | 0.529 | 0.529 | 0.529 | 0.529 | 0.529 | 0.70 | 0.70 | 0.70 | 0.70 | 0.70 | 0.70 |
| 対策なし | 0.589 | 0.589 | 0.589 | 0.590 | 0.590 | 0.592 | 0.77 | 0.77 | 0.77 | 0.77 | 0.77 | 0.77 |
| A案 | 0.589 | 0.589 | 0.589 | 0.590 | 0.590 | 0.592 | 0.77 | 0.77 | 0.77 | 0.77 | 0.77 | 0.77 |
| B案 | 0.619 | 0.619 | 0.619 | 0.620 | 0.620 | 0.622 | 0.83 | 0.83 | 0.83 | 0.83 | 0.83 | 0.84 |

| 交通8 | 交差点需要率 | | | | | | 混雑度 | | | | | |
|-------|-----------------|-------|-------|-------|-------|-------|------------|------|------|------|------|------|
| | (東流入部直進右折+右折車線) | | | | | | (西流入部直進車線) | | | | | |
| 進歩橋南詰 | 5% | 8% | 10% | 12% | 15% | 20% | 5% | 8% | 10% | 12% | 15% | 20% |
| 現況 | 0.641 | 0.641 | 0.641 | 0.641 | 0.641 | 0.641 | 0.80 | 0.80 | 0.80 | 0.80 | 0.80 | 0.80 |
| 対策なし | 0.793 | 0.809 | 0.820 | 0.830 | 0.847 | 0.874 | 0.97 | 1.03 | 1.07 | 1.11 | 1.17 | 1.27 |
| A案 | 0.793 | 0.809 | 0.820 | 0.830 | 0.847 | 0.874 | 0.97 | 1.03 | 1.07 | 1.11 | 1.17 | 1.27 |
| B案 | 0.801 | 0.819 | 0.832 | 0.844 | 0.862 | 0.893 | 0.99 | 1.06 | 1.11 | 1.16 | 1.23 | 1.34 |
| C案 | 0.719 | 0.737 | 0.750 | 0.762 | 0.780 | 0.811 | 0.99 | 1.06 | 1.11 | 1.16 | 1.23 | 1.34 |

| 交通12 | 交差点需要率 | | | | | | 混雑度 | | | | | |
|------|------------|-------|-------|-------|-------|-------|------------|------|------|------|------|------|
| | (東流入部右折車線) | | | | | | (西流入部右折車線) | | | | | |
| 櫻山北詰 | 5% | 8% | 10% | 12% | 15% | 20% | 5% | 8% | 10% | 12% | 15% | 20% |
| 現況 | 0.426 | 0.426 | 0.426 | 0.426 | 0.426 | 0.426 | 0.28 | 0.28 | 0.28 | 0.28 | 0.28 | 0.28 |
| 対策なし | 0.426 | 0.426 | 0.426 | 0.426 | 0.426 | 0.426 | 0.28 | 0.28 | 0.28 | 0.28 | 0.28 | 0.28 |
| A案 | 0.426 | 0.426 | 0.426 | 0.426 | 0.426 | 0.426 | 0.28 | 0.28 | 0.28 | 0.28 | 0.28 | 0.28 |
| B案 | 0.426 | 0.426 | 0.426 | 0.426 | 0.426 | 0.426 | 0.28 | 0.28 | 0.28 | 0.28 | 0.28 | 0.28 |

| 交通7 | 交差点需要率 | | | | | | 混雑度 | | | | | |
|-------------|------------|-------|-------|-------|-------|-------|------------|------|------|------|------|------|
| | (東流入部直進車線) | | | | | | (西流入部直進車線) | | | | | |
| (仮)中央駐車場出入口 | 5% | 8% | 10% | 12% | 15% | 20% | 5% | 8% | 10% | 12% | 15% | 20% |
| 現況 | 0.329 | 0.329 | 0.329 | 0.329 | 0.329 | 0.329 | 0.49 | 0.49 | 0.49 | 0.49 | 0.49 | 0.49 |
| 対策なし | 0.411 | 0.411 | 0.411 | 0.411 | 0.411 | 0.411 | 0.60 | 0.60 | 0.60 | 0.60 | 0.60 | 0.60 |
| A案 | 0.374 | 0.374 | 0.374 | 0.374 | 0.374 | 0.374 | 0.55 | 0.55 | 0.55 | 0.55 | 0.55 | 0.55 |
| B案 | 0.369 | 0.369 | 0.370 | 0.370 | 0.370 | 0.371 | 0.54 | 0.55 | 0.55 | 0.55 | 0.55 | 0.55 |

| 交通6 | 交差点需要率 | | | | | | 混雑度 | | | | | |
|-------|---------------|-------|-------|-------|-------|-------|------------|------|------|------|------|------|
| | (東流入部直進右折⇒右折) | | | | | | (東流入部直進車線) | | | | | |
| 記念協会前 | 5% | 8% | 10% | 12% | 15% | 20% | 5% | 8% | 10% | 12% | 15% | 20% |
| 現況 | 0.373 | 0.373 | 0.373 | 0.373 | 0.373 | 0.373 | 0.49 | 0.49 | 0.49 | 0.49 | 0.49 | 0.49 |
| 対策なし | 0.549 | 0.565 | 0.575 | 0.586 | 0.602 | 0.681 | 0.67 | 0.70 | 0.71 | 0.73 | 0.76 | 0.77 |
| A案 | 0.453 | 0.485 | 0.519 | 0.550 | 0.599 | 0.681 | 0.48 | 0.56 | 0.62 | 0.67 | 0.75 | 0.89 |
| B案 | 0.441 | 0.441 | 0.442 | 0.442 | 0.442 | 0.443 | 0.10 | 0.11 | 0.11 | 0.12 | 0.13 | 0.52 |

1. 第2回交通部会での指摘事項に対する追加検討

万博記念公園駅前周辺地区活性化事業
に係る環境影響評価【交通部会】

5) 感度分析(5%→8%→10%→12%→15%→20%)

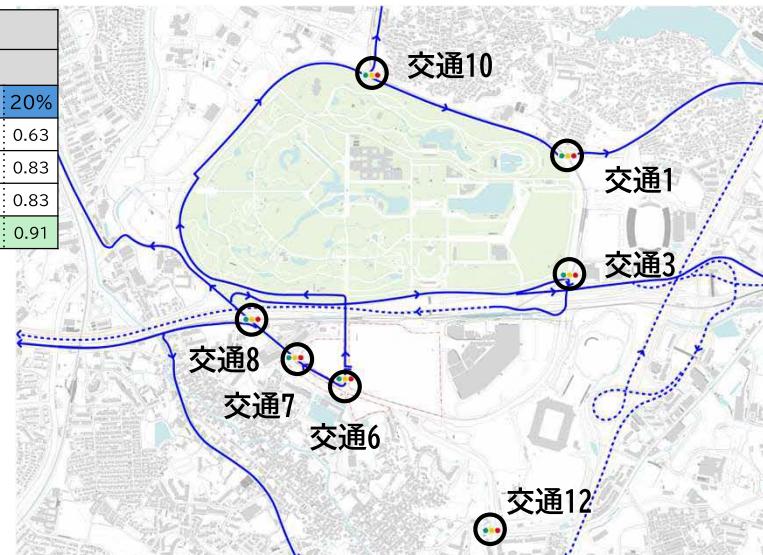
②休日試合日(2.5万人)アリーナ退場時

交通8は、C案まで実施しても分担率10%で道路混雑度がNG。

ただし需要率は10%まではOKであり、信号現示調整により10%までOKとなる可能性あり。

交差点需要率0.800~0.899、混雑度0.90~0.99
交差点需要率0.900以上、混雑度1.0以上(NG)

| 交通10 | 交差点需要率 | | | | | | 混雑度 | | | | | |
|-------|------------|-------|-------|-------|-------|-------|------------|------|------|------|------|------|
| | (西流入部直進車線) | | | | | | (北流入部直進車線) | | | | | |
| みのり橋南 | 5% | 8% | 10% | 12% | 15% | 20% | 5% | 8% | 10% | 12% | 15% | 20% |
| 現況 | 0.510 | 0.510 | 0.510 | 0.510 | 0.510 | 0.510 | 0.63 | 0.63 | 0.63 | 0.63 | 0.63 | 0.63 |
| 対策なし | 0.583 | 0.585 | 0.586 | 0.586 | 0.588 | 0.590 | 0.81 | 0.81 | 0.81 | 0.82 | 0.82 | 0.83 |
| A案 | 0.583 | 0.585 | 0.586 | 0.586 | 0.588 | 0.590 | 0.81 | 0.81 | 0.81 | 0.82 | 0.82 | 0.83 |
| B案 | 0.613 | 0.616 | 0.617 | 0.617 | 0.619 | 0.621 | 0.89 | 0.89 | 0.90 | 0.90 | 0.90 | 0.91 |



| 交通1 | 交差点需要率 | | | | | | 混雑度 | | | | | |
|-------|------------|-------|-------|-------|-------|-------|------------|------|------|------|------|------|
| | (北流入部直進車線) | | | | | | (北流入部直進車線) | | | | | |
| 日本庭園前 | 5% | 8% | 10% | 12% | 15% | 20% | 5% | 8% | 10% | 12% | 15% | 20% |
| 現況 | 0.529 | 0.529 | 0.529 | 0.529 | 0.529 | 0.529 | 0.70 | 0.70 | 0.70 | 0.70 | 0.70 | 0.70 |
| 対策なし | 0.611 | 0.613 | 0.614 | 0.614 | 0.616 | 0.618 | 0.77 | 0.77 | 0.77 | 0.77 | 0.77 | 0.77 |
| A案 | 0.611 | 0.613 | 0.614 | 0.614 | 0.616 | 0.618 | 0.77 | 0.77 | 0.77 | 0.77 | 0.77 | 0.77 |
| B案 | 0.641 | 0.643 | 0.644 | 0.644 | 0.646 | 0.648 | 0.83 | 0.83 | 0.83 | 0.83 | 0.83 | 0.83 |

| 交通3 | 交差点需要率 | | | | | | 混雑度 | | | | | |
|-------|------------|-------|-------|-------|-------|-------|------------|------|------|------|------|------|
| | (西流入部右折車線) | | | | | | (西流入部右折車線) | | | | | |
| 調和橋北詰 | 5% | 8% | 10% | 12% | 15% | 20% | 5% | 8% | 10% | 12% | 15% | 20% |
| 現況 | 0.462 | 0.462 | 0.462 | 0.462 | 0.462 | 0.462 | 0.56 | 0.56 | 0.56 | 0.56 | 0.56 | 0.56 |
| 対策なし | 0.519 | 0.520 | 0.520 | 0.521 | 0.522 | 0.524 | 0.76 | 0.76 | 0.76 | 0.77 | 0.77 | 0.78 |
| A案 | 0.519 | 0.520 | 0.520 | 0.521 | 0.522 | 0.524 | 0.76 | 0.76 | 0.76 | 0.77 | 0.77 | 0.78 |
| B案 | 0.506 | 0.507 | 0.507 | 0.508 | 0.509 | 0.511 | 0.57 | 0.57 | 0.57 | 0.58 | 0.58 | 0.59 |

| 交通8 | 交差点需要率 | | | | | | 混雑度 | | | | | | |
|-------|------------|-------|-------|-------|-------|-------|-----------------------|------|------|----------------------|------|------|------|
| | (南流入部左折車線) | | | | | | (南流入部直進2車線) ※外周北方面 | | | (南流入部直進車線) ※中環東方面 | | | |
| 進歩橋南詰 | 5% | 8% | 10% | 12% | 15% | 20% | 5% | 8% | 10% | 12% | 15% | 20% | |
| 現況 | 0.641 | 0.641 | 0.641 | 0.641 | 0.641 | 0.641 | 0.62 | 0.62 | 0.62 | 0.62 | 0.62 | 0.62 | |
| 対策なし | 0.833 | 0.852 | 0.888 | 0.925 | 0.978 | 1.068 | 0.96 | 0.98 | 1.00 | 1.01 | 1.03 | 1.07 | |
| A案 | 0.833 | 0.852 | 0.888 | 0.925 | 0.978 | 1.068 | 0.96 | 0.98 | 1.00 | 1.01 | 1.03 | 1.07 | |
| B案 | 0.833 | 0.843 | 0.869 | 0.905 | 0.958 | 1.049 | 0.96 | 0.98 | 1.00 | 1.01 | 1.03 | 1.07 | |
| C案 | 中環 山田 | 0.778 | 0.832 | 0.869 | 0.905 | 0.958 | 1.049 | 0.74 | 0.76 | 0.78 | 0.79 | 0.81 | 0.84 |

| 交通12 | 交差点需要率 | | | | | | 混雑度 | | | | | |
|------|------------|-------|-------|-------|-------|-------|------------|------|------|------|------|------|
| | (東流入部右折車線) | | | | | | (東流入部右折車線) | | | | | |
| 稲切山北 | 5% | 8% | 10% | 12% | 15% | 20% | 5% | 8% | 10% | 12% | 15% | 20% |
| 現況 | 0.426 | 0.426 | 0.426 | 0.426 | 0.426 | 0.426 | 0.28 | 0.28 | 0.28 | 0.28 | 0.28 | 0.28 |
| 対策なし | 0.426 | 0.426 | 0.426 | 0.426 | 0.426 | 0.426 | 0.28 | 0.28 | 0.28 | 0.28 | 0.28 | 0.28 |
| A案 | 0.426 | 0.426 | 0.426 | 0.426 | 0.426 | 0.426 | 0.28 | 0.28 | 0.28 | 0.28 | 0.28 | 0.28 |
| B案 | 0.426 | 0.426 | 0.426 | 0.426 | 0.426 | 0.426 | 0.28 | 0.28 | 0.28 | 0.28 | 0.28 | 0.28 |

| 交通7 | 交差点需要率 | | | | | | 混雑度 | | | | | |
|---------------------|------------|-------|-------|-------|-------|-------|------------|------|------|------|------|------|
| | (東流入部直進車線) | | | | | | (東流入部直進車線) | | | | | |
| (仮)中央 駐車場出 入口 | 5% | 8% | 10% | 12% | 15% | 20% | 5% | 8% | 10% | 12% | 15% | 20% |
| 現況 | 0.329 | 0.329 | 0.329 | 0.329 | 0.329 | 0.329 | 0.49 | 0.49 | 0.49 | 0.49 | 0.49 | 0.49 |
| 対策なし | 0.573 | 0.595 | 0.610 | 0.625 | 0.647 | 0.684 | 0.62 | 0.66 | 0.68 | 0.70 | 0.74 | 0.79 |
| A案 | 0.484 | 0.506 | 0.521 | 0.536 | 0.558 | 0.595 | 0.61 | 0.64 | 0.66 | 0.68 | 0.72 | 0.77 |
| B案 | 0.477 | 0.498 | 0.512 | 0.526 | 0.547 | 0.583 | 0.60 | 0.63 | 0.65 | 0.67 | 0.70 | 0.75 |

| 交通6 | 交差点需要率 | | | | | | 混雑度 | | | | | |
|-------|---------------|-------|-------|-------|-------|-------|------------|------|------|------|------|------|
| | (東流入部直進右折→右折) | | | | | | (東流入部直進車線) | | | | | |
| 記念協会前 | 5% | 8% | 10% | 12% | 15% | 20% | 5% | 8% | 10% | 12% | 15% | 20% |
| 現況 | 0.373 | 0.373 | 0.373 | 0.373 | 0.373 | 0.373 | 0.49 | 0.49 | 0.49 | 0.49 | 0.49 | 0.49 |
| 対策なし | 0.561 | 0.596 | 0.620 | 0.645 | 0.679 | 0.740 | 0.59 | 0.59 | 0.59 | 0.59 | 0.59 | 0.59 |
| A案 | 0.493 | 0.528 | 0.552 | 0.577 | 0.611 | 0.672 | 0.35 | 0.35 | 0.35 | 0.35 | 0.48 | 0.48 |
| B案 | 0.478 | 0.510 | 0.533 | 0.556 | 0.589 | 0.647 | 0.12 | 0.12 | 0.12 | 0.12 | 0.49 | 0.49 |

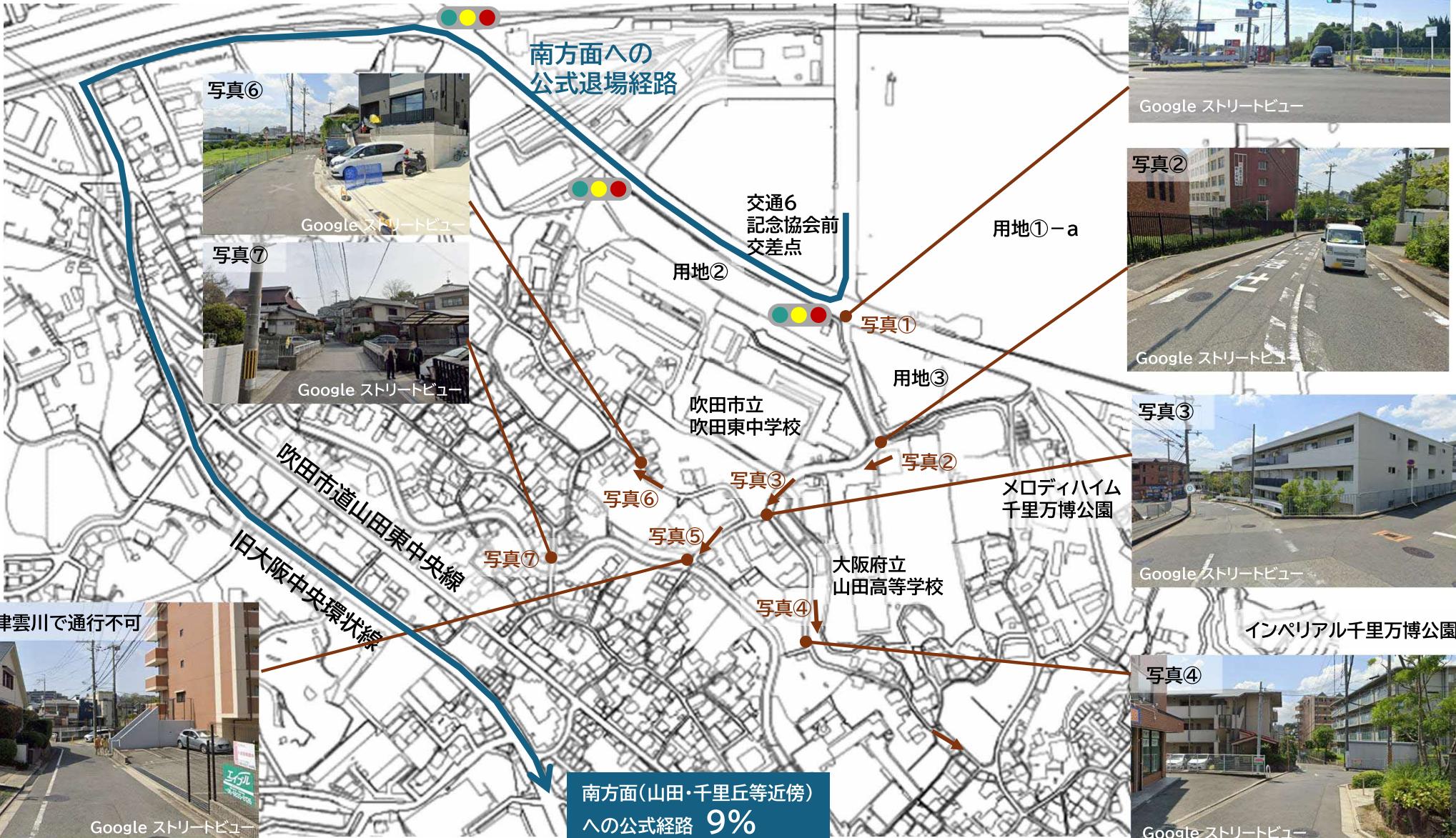
1. 第1回交通部会での指摘事項に対する追加検討

万博記念公園駅前周辺地区活性化事業
に係る環境影響評価【交通部会】

7

6) 南側の生活道路への侵入防止策(案)

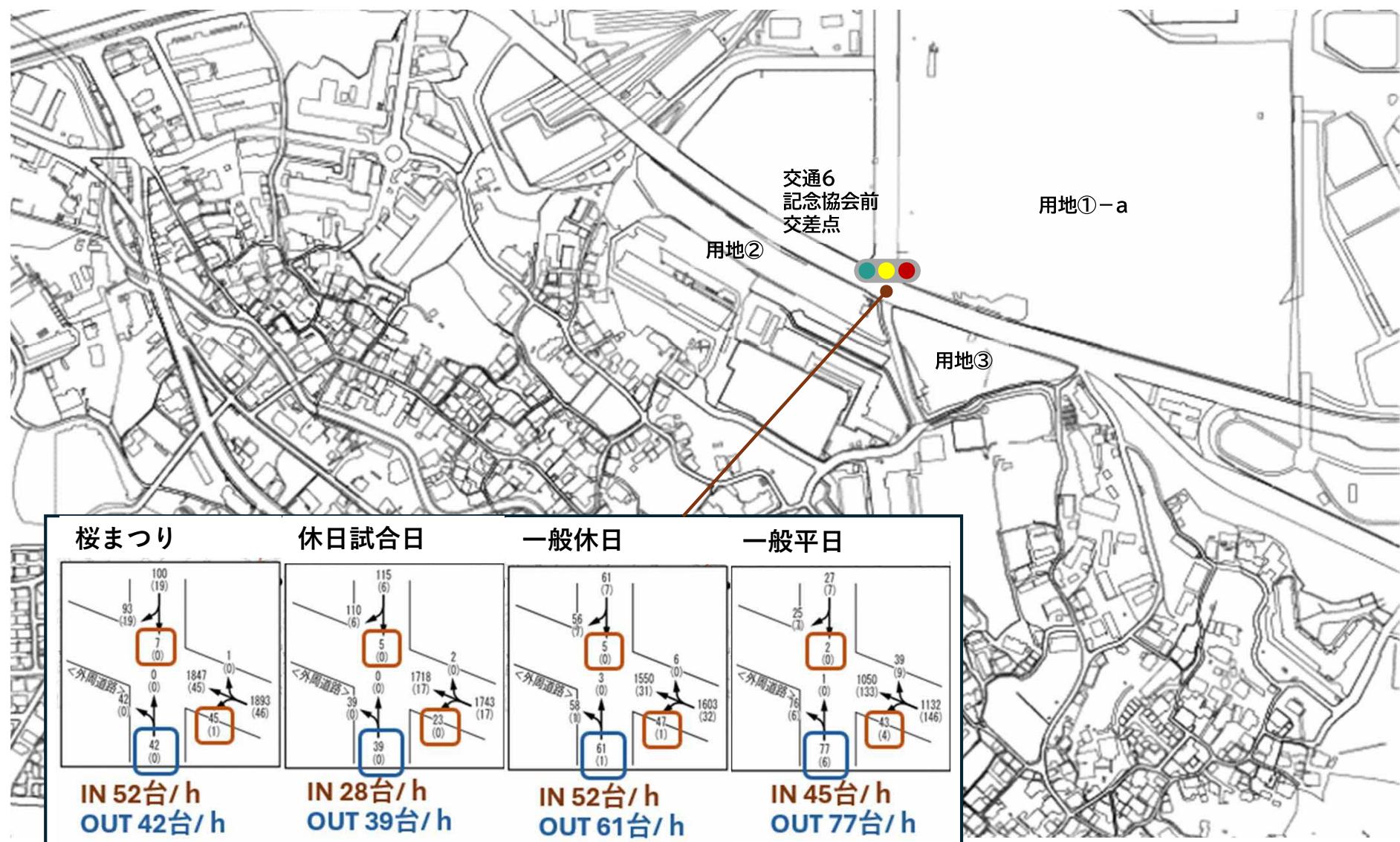
地元より、南方面からの退場経路として、南側住宅エリア(生活道路)に侵入する懸念がある。見通しが悪く、狭隘な生活道路であるため、協会前交差点からの公式退場経路としては設定していないが、誤侵入や抜け道通行がないような対策を検討する。



6) 南側の生活道路への侵入防止策(案)

記念協会前交差点から生活道路へのピーク時交通量(台/h)

- ・現状は中央通路が行き止まりのため、北向き直進車両は無い。
- ・現況のピーク時交通量は、生活道路への進入=28~52台、生活道路からの左折=39~77台で、住宅エリアの居住者の通行と推察される。

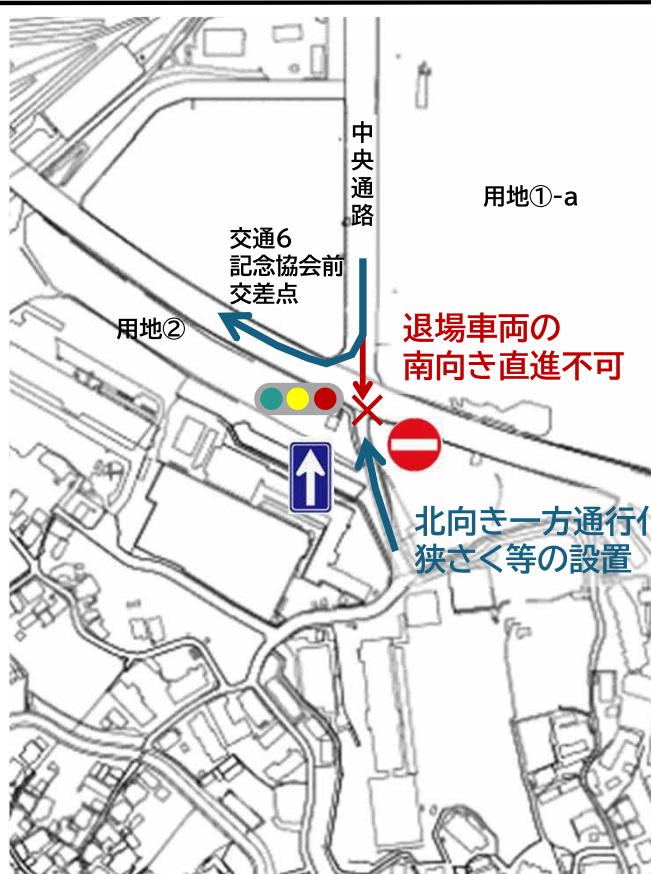


1. 第1回交通部会での指摘事項に対する追加検討

6) 南側の生活道路への侵入防止策(案)

南側生活道路への侵入防止策として、下記の案を検討した。今後、交通管理者・道路管理者との協議を行い、交通規制の可能性について確認をしていく。

交通規制を実施する場合は、住民の合意形成が図られていること。

| 交通規制案①(北向き一方通行化) | 交通規制案②(指定方向外進行禁止) | 誘導規制案(南向き直進禁止) |
|--|---|--|
|  <p>用地②</p> <p>中央通路</p> <p>交通6 記念協会前 交差点</p> <p>退場車両の 南向き直進不可</p> <p>北向き一方通行化、 狭さく等の設置</p> <ul style="list-style-type: none">・警察庁の交通規制基準の要件を満たすか など、今後の警察協議が必要。・外周道路からの南向き通行ができなくなる ため、地元の利便性が低下する。 |  <p>用地②</p> <p>中央通路</p> <p>交通6 記念協会前 交差点</p> <p>南向き退場車両は 右折のみ(直進不可)</p> <p>北向き車両は 左折のみ(直進不可)、 狭さく等の設置</p> <ul style="list-style-type: none">・警察庁の交通規制基準の要件を満たすか など、今後の警察協議が必要。・地元から本事業駐車場への直接入出庫は できない。 |  <p>誘導看板 イメージ</p> <p>右折のみ可</p> <p>通り抜け不可</p> <p>この先、隘路につき</p> <p>用地②</p> <p>中央通路</p> <p>交通6 記念協会前 交差点</p> <p>南向き退場車両に対して、 公園側で設置する誘導看板 により直進禁止とする。</p> <ul style="list-style-type: none">・公園内通路の誘導規制として実施しやすい。・交通規制ではないため、違反者の取り締まり はできない。・本事業駐車場から南側住宅エリアへの直接 出庫はできないことを促す。 |

4. 歩行者・自転車動線計画

万博記念公園駅前周辺地区活性化事業
に係る環境影響評価【交通部会】

10

1)周辺鉄道駅への歩行経路・自転車経路

スタジアム等の実績を踏まえ、公共交通機関の利用をモノレールに集中させないよう、周辺鉄道駅への積極的な誘導を図る。

