

(仮称)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 審査会 全体会 資料

2026年1月15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

1) 検証結果のまとめ

抽出されたクリティカルな時間帯(輸送不可な人数)
(乗車率125% / 千里中央方面4分間隔・門真市方面6分間隔)

抽出されたクリティカルな時間帯(輸送不可な人数)
(モノレール最大乗車率125%→146%)

検討ケース		アリーナ入場		アリーナ退場		アリーナ入場		アリーナ退場	
		千里中央	門真市	千里中央	門真市	千里中央	門真市	千里中央	門真市
平日(9/4)					18:00-19:00 (250)				OK
休日(9/10)									
さくら祭り (3/25)					17:00-17:30 (50) 18:00-18:30 (20)				OK
休日 試合日	1.5万人 (4/23)			18:30-19:00 (630)	17:00-17:30 (10) 18:00-19:30 (790)			OK	OK
	2.5万人 (3/26)	14:00-14:30 (80)	14:00-14:30 (130)	17:30-19:00 (2220)	17:30-19:30 (2300)	OK	OK	OK	17:30-19:30 (780)
	3.5万人 (5/3)	09:30-10:00 (50) 10:30-13:30 (3460)	09:30-13:30 (3570)	16:00-19:00 (4200)	16:00-19:00 (4960)	11:30-13:30 (910)	11:30-13:30 (1010)	16:30-18:30 (1720)	16:30-18:30 (2910)

※2.5万人休日試合日が、増便によって概ね輸送できる分岐点

- スタジアム試合日と重ならない通常平日・休日
⇒ 千里中央方面:5分間隔／門真市方面:7.5分間隔 の増便で対応可能
- スタジアム動員(2.5万人未満)とアリーナの入退場が重なる時間帯
⇒ 千里中央方面:4分間隔／門真市方面:6分間隔 の増便で対応可能
- ①スタジアム動員2.5万人超②公園イベント2.5万人超 とアリーナ入退場が重なる時間帯(年間最大23～30日)
⇒ 特異日として、モノレール増便に加え、更なる対策が必要となる。
※①年間5～13日、②年間19日程度(うち1日はスタジアム2.5万人超と重複)
- スタジアム3.5万人超やさくら祭りなど(年間3～5日程度) とアリーナ入退場が重なる時間帯
⇒ 超特異日として、モノレール増便に加え、入退場時間の分散化・臨時バス運行などの更なる対策が必要となる。

1. モノレール輸送キャパシティ検証結果

2) 対策案

① 基本的対策

- ・ **連絡調整を行う組織体**での対策の事前検討及び実施
(例)・ 駐車場事前予約システムなど、実効性のある交通マネジメントシステムの構築
 - ・ 周辺施設全体(万博記念公園・EXPOCITY・吹田スタジアム等)での集客予測
 - ・ 運営・誘導等の連携

+

① アリーナ公演日における対策

- ・ **モノレールの増便**
- ・ **周辺鉄道駅利用への徒歩誘導**

+

② スタジアム試合(25,000人超)等と重なる特異日(うち年間23～30日) における更なる対策

- ・ **入退場時間の平準化・分散化**(公演・試合後の周辺施設への滞留誘導等)

+

③ スタジアム試合(35,000人)やさくら祭り等と重なる超特異日(うち年間3～5日) における更なる対策

- ・ **更なる周辺鉄道駅への誘導**
- ・ **臨時バスの運行**
 - ・ JR茨木駅との**路線バスの臨時運行**(24便程度 ※)
 - ・ 新大阪・梅田・難波・三宮・伊丹空港などへの**臨時チャーターバスの運行**(約7～8台 ※)

※の便数・台数はアリーナ18,200人とスタジアム35,000人の入退場時間が重なる日で、対策①+②のバス運行必要台数のケース

1) 対策案一覧

※信号の新設など、今後関係機関と協議が必要であり、信号の必要性を含め、変更の可能性がある。

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 樫切山北交差点以北の2車線化
・樫切山北交差点～万博公園南交差点の北向き車線2車線化による樫切山北交差点の渋滞解消

■樫切山北交差点信号現示

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

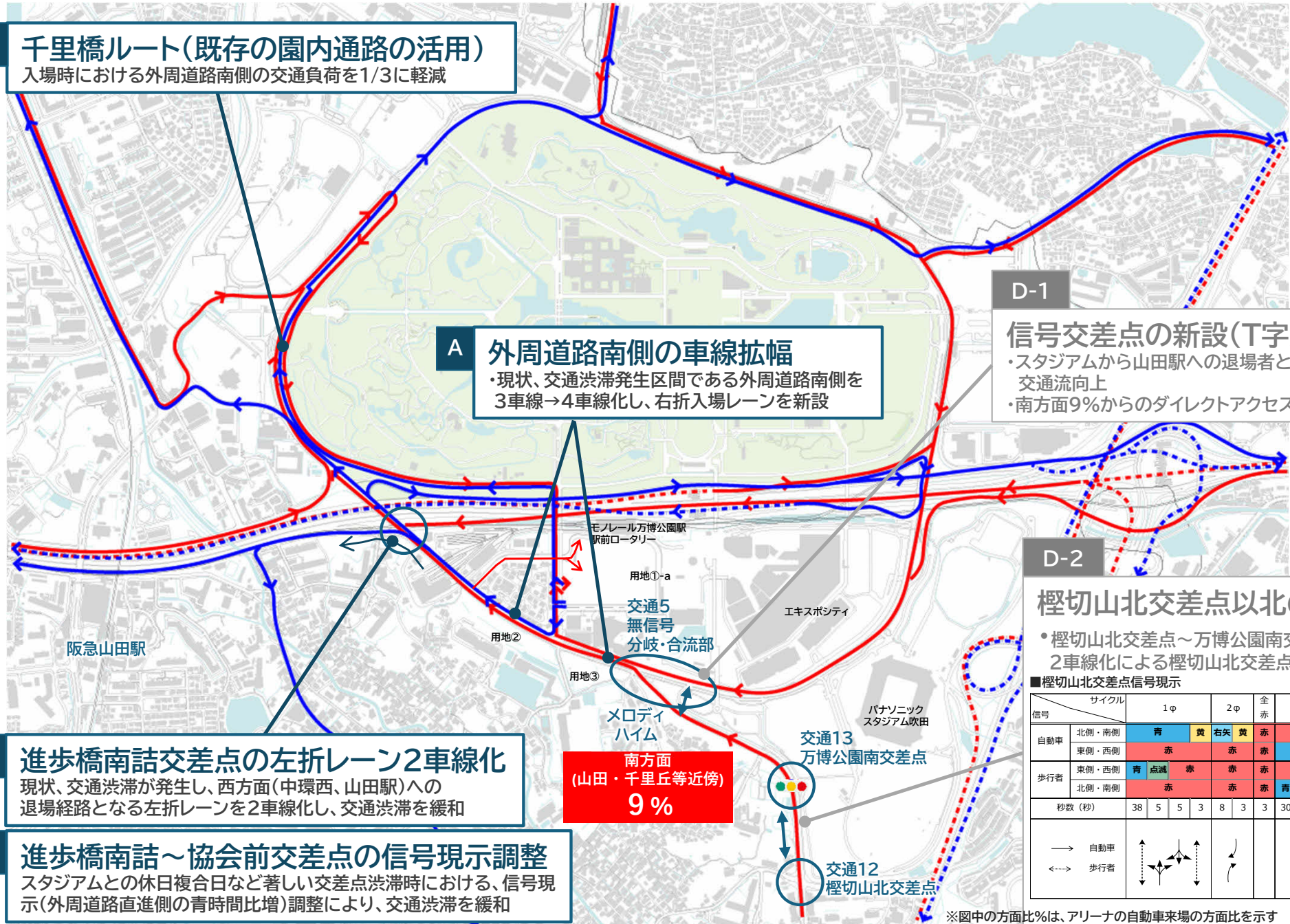
→ 自動車

↔ 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



2) 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(樫切山北交差点)・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		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		—	—	—	—	—	—
	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		—	—	—	—	—	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		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		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		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 樫切山北	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、樫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、入場時にはシミュレーションの作成無し

3) 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案まで行くと、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
	渋滞長	東側全車線	0m	470m	407m	218m	90m	2m
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

3. 交通対策ソフト対策案 一覧

1)アリーナ分担率5%を実現する方策(案)

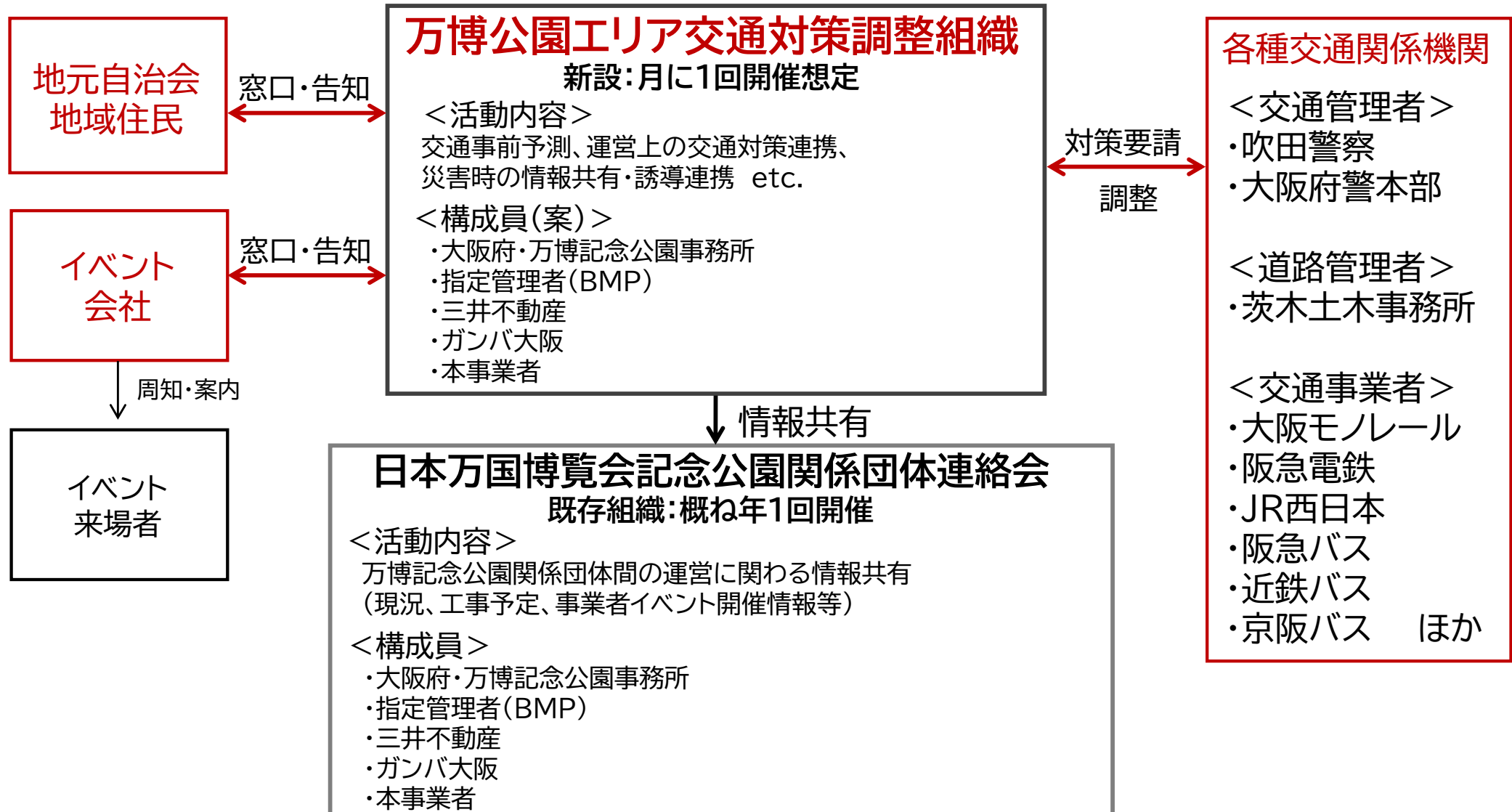
車での来場の分担率5%を実現するためには、大きく2タイプの対策が必要である。
具体的方策案について、今後関係者との協議、公園全体との連携可能性、実現性と効果の検証を行い、実施する施策を選定する

	具体的方策(案)	課 題
<div>タイプA 車での来場を 強制的に抑制する</div> <div>↑</div> <div>一対となる対策</div>	A-1. 車での来場を抑制する告知徹底	
	A-2. チケット購入者の駐車場の事前予約制	・ チケットシステムとの連動
	A-3. 抑止力のある駐車料金の変動システム (ダイナミックプライシング)	・ 商業・ホテル利用者の除外(レシート割引対応)・ 非購買者への対応が課題 ・ 周辺駐車場等とのシステム連動
	A-4. 送迎車両の抑制	・ ①-a外周道路における取締まり ・ 駅前ロータリー・吹田スタジアムなど、周辺全体での取締まり連携
<div>↓</div> <div>タイプB 車を代替する 公共交通利用促進</div>	B-1. モノレール増便	・ これまでの増便実績より、増便協議中(千里中央方面4分、門真市方面6分) 増便する場合は2か月前までにモノレール会社へ要請が必要
	B-2. 周辺鉄道駅(阪急山田駅、JR茨木駅) への誘導	・ 敷地内での方面別誘導(サイン、誘導員等) ・ 周辺鉄道駅までの歩行者空間の整備(照明、誘導サイン、路面誘導ライン等) ・ 周辺鉄道駅への臨時バスの運行

3. 交通対策ソフト対策案 調整組織

2) 万博公園交通対策調整組織の体制(案)

現在の万博公園連絡会と並行して、集客に応じた交通ソフト対策を継続的に実行する専門組織を新設することを検討する。現在はイベントごとに個別に実施している交通関係機関との調整を、本組織が主体となって実施するとともに、地域住民の窓口となることを想定している。



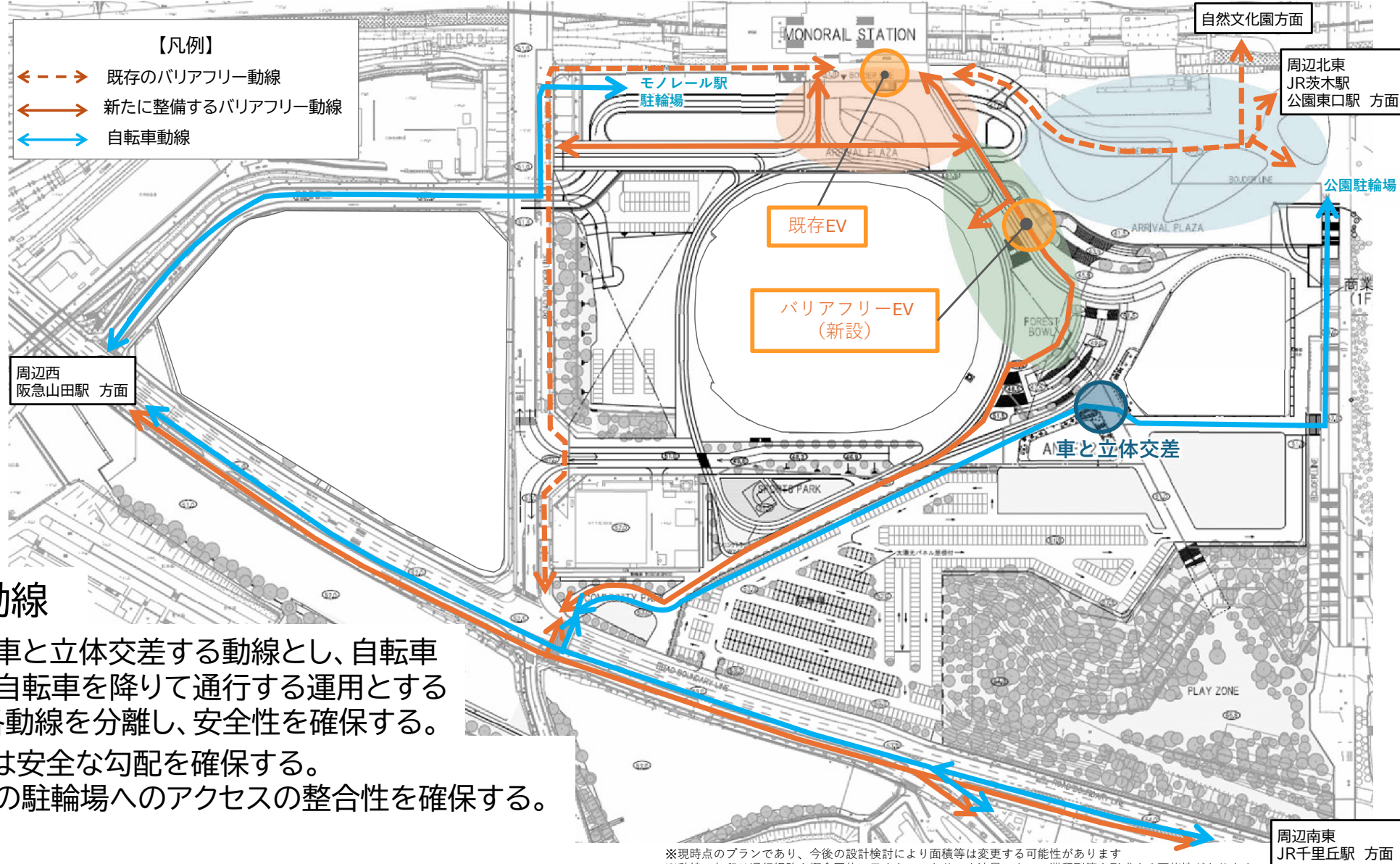
※事業者・大阪府として検討した体制案であり、今後の関係者の協議により、実施可否や内容を決定いたします。

4. 歩行者・自転車動線計画

1) 自転車動線とバリアフリー動線

① バリアフリー動線

アリーナ前デッキおよび駅前を整備することで計画地内の10mの高低差を解消し、駅からアリーナまでフラットな動線を確保する。バリアフリー対応EVを設置し、安全な移動ネットワークを構築する。



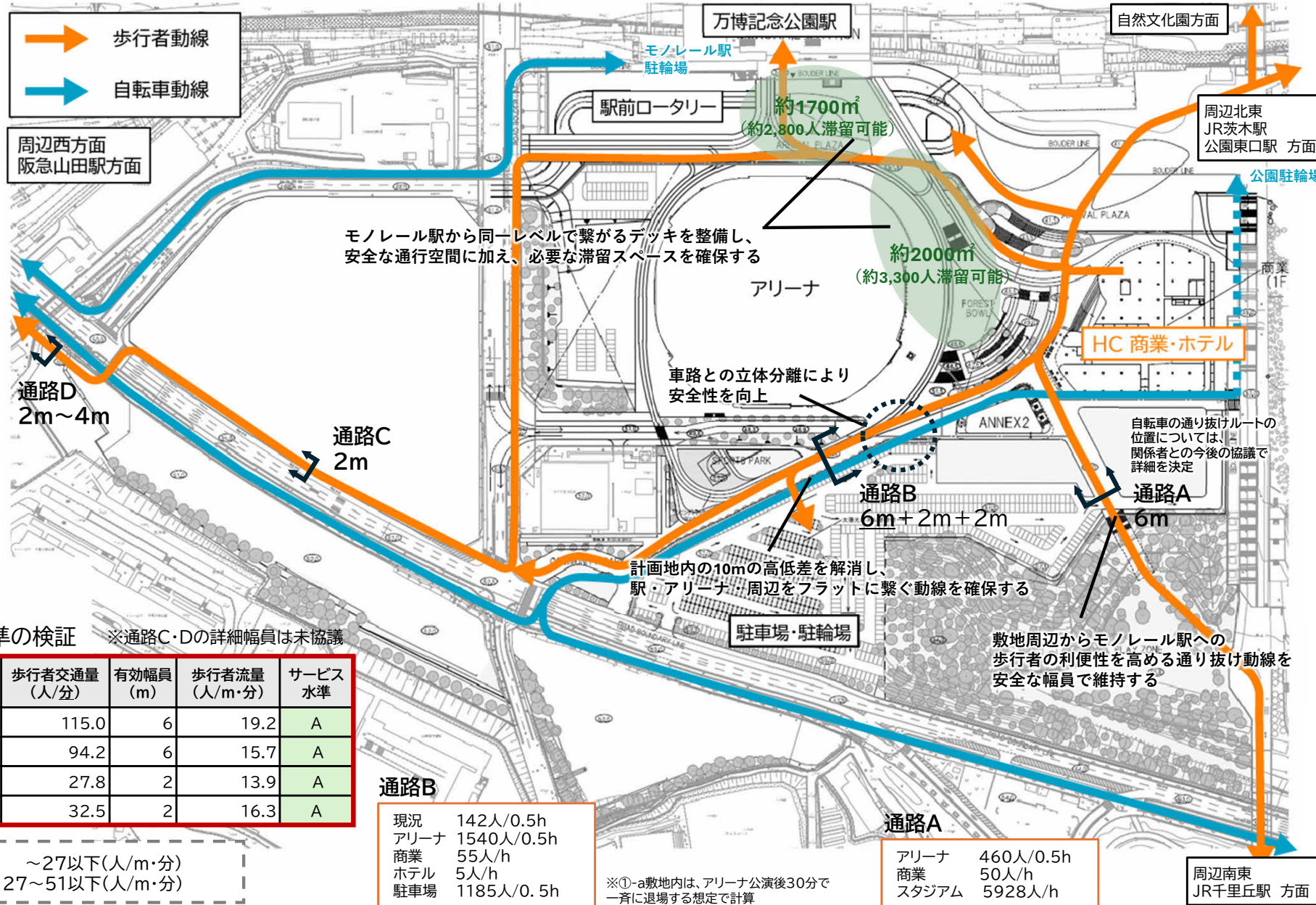
② 自転車動線

- 敷地内で車と立体交差する動線とし、自転車利用者は自転車を降りて通行する運用とすることで、各動線を分離し、安全性を確保する。
- スロープは安全な勾配を確保する。
- 府や公園の駐輪場へのアクセスの整合性を確保する。

※現時点のプランであり、今後の設計検討により面積等は変更する可能性があります
※動線の矢印は通行経路を概念的に示すものであり、人流量によって滞留列等を形成する可能性があります

2)敷地周辺～鉄道駅への徒歩誘導

※詳細の経路及び構造については、今後大阪府等と協議の上決定する。



■歩道各断面のサービス水準の検証 ※通路C・Dの詳細幅員は未協議

断面	現況交通量 (人/h)	ピーク時交通量	歩行者交通量 (人/分)	有効幅員 (m)	歩行者流量 (人/m・分)	サービス 水準
A	—	3,449人/0.5h	115.0	6	19.2	A
B	142	2,826人/0.5h	94.2	6	15.7	A
C	5	1,665人/h	27.8	2	13.9	A
D	286	1,946人/h	32.5	2	16.3	A

サービス水準A：歩行者流量　～27以下(人/m・分)
サービス水準B：歩行者流量　27～51以下(人/m・分)

通路B	
現況	142人/0.5h
アリーナ	1540人/0.5h
商業	55人/h
ホテル	5人/h
駐車場	1185人/0.5h

※①-a敷地内は、アリーナ公演後30分で
一斉に退場する想定で計算

通路A	
アリーナ	460人/0.5h
商業	50人/h
スタジアム	5928人/h

周辺南東
JR千里丘駅 方面

3)退場時の滞留動線、デッキ面積の検証

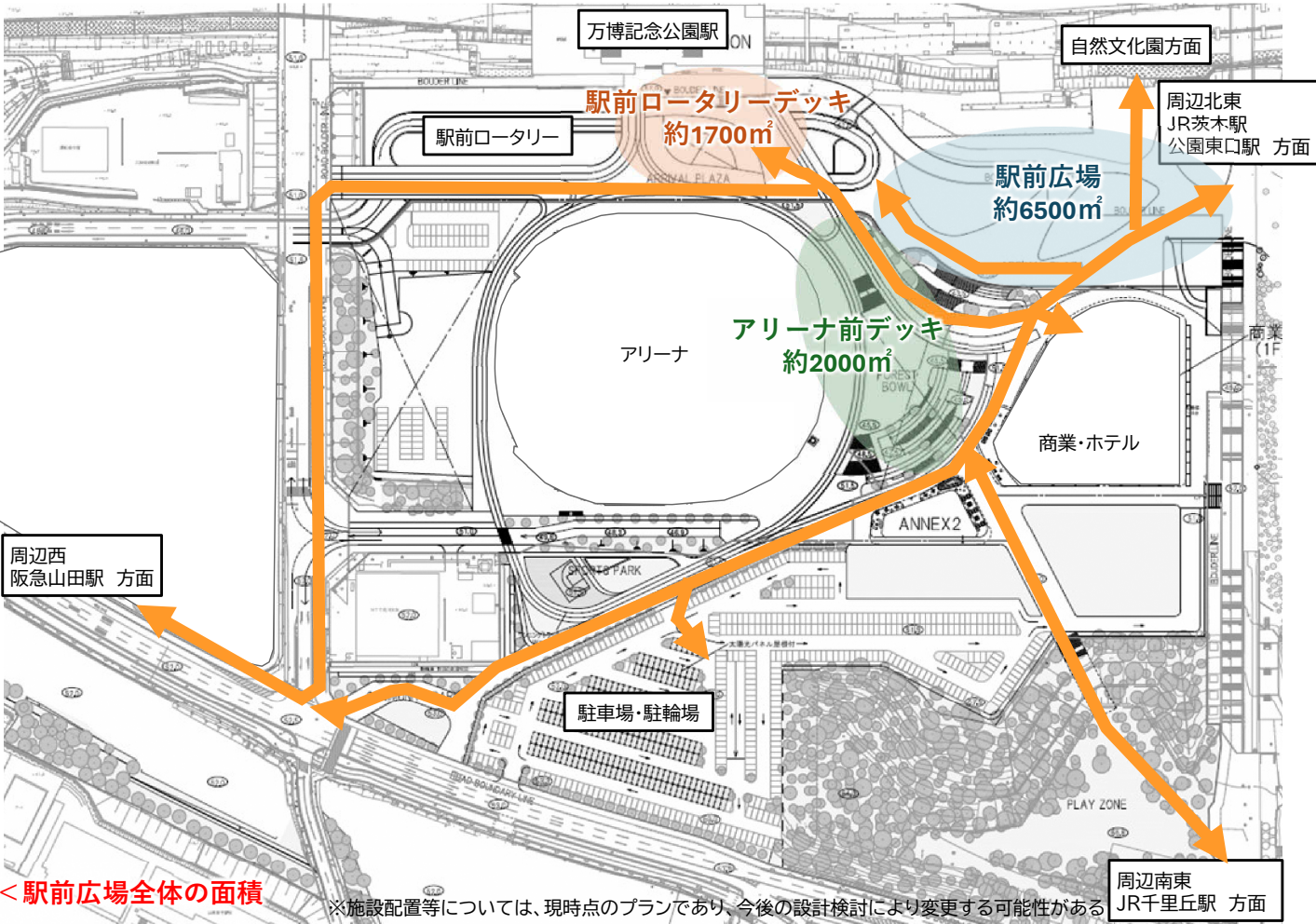
アリーナ18,200人とスタジアム2.5万人の退場が完全に重複した際に、駅前ロータリーデッキ・アリーナ前デッキ・駅前広場にそれぞれ滞留する人数から、滞留に必要な面積を確保し、安全上問題のない計画とする。

■休日試合日2.5万人時に必要な滞留面積

ピーク時にモノレールへ向かう人流				
滞留先	利用先	人数 (人/0.5h)	ピーク合計 (人/0.5h)	比率
アリーナ前デッキ	アリーナ2F	10,360	12,610	13
	スタジアム	2,250		
駅前広場	アリーナ1F	3,108	5,770	6
	スタジアム	1,500		
	ホテル・商業	111		
	エキスポシ ティ	717		
	自然文化園	334		

全体			駅前ロータリー デッキ		アリーナ前デッキ		駅前広場	
滞留 人数 (人)	1人 当たり 占有面積 (㎡)	滞留面積 (㎡)	面積 (㎡)	滞留 人数 (人)	面積 (㎡)	滞留 人数 (人)	面積 (㎡)	滞留 人数 (人)
7,900	0.6	4,740	1,700	2,833	2,000	3,333	1,040	1,733

全体 ※雨天/荷物/ベビーカー考慮			駅前ロータリー デッキ		アリーナ前デッキ		駅前広場	
滞留 人数 (人)	1人 当たり 占有面積 (㎡)	滞留面積 (㎡)	面積 (㎡)	滞留 人数 (人)	面積 (㎡)	滞留 人数 (人)	面積 (㎡)	滞留 人数 (人)
7,900	1.2	9,480	1,700	1,416	2,000	1,666	5,780	4,816



- 悪天候や荷物・ベビーカー等の持参により、滞留時の一人当たり占有面積が増加した場合の収容性を確認。安全側の仮定として1人当たり占有面積を1.2㎡/人と設定し検証すると、各スペースの収容可能人数は半減するが、複数の滞留スペースに分散することで全体の滞留人数は収容可能な計画となっている。
- 最も厳しい条件を想定した安全側の検証であり、当条件の発生は限定的。(特異日年間約30日のうち、退場ピーク1時間のみ)