

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 資料

資料4別紙1

2026年8月31日

OSAKA LIVE合同会社
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

【ご説明内容(予定)】

1. 意見交換会・第一回審査会での指摘事項に対する回答

- 1) 現況調査日の妥当性
- 2) 現況の渋滞状況
- 3) (仮称)交通対策調整組織の運営
- 4) 生活道路への進入対応
- 5) 山田駅までの徒歩経路

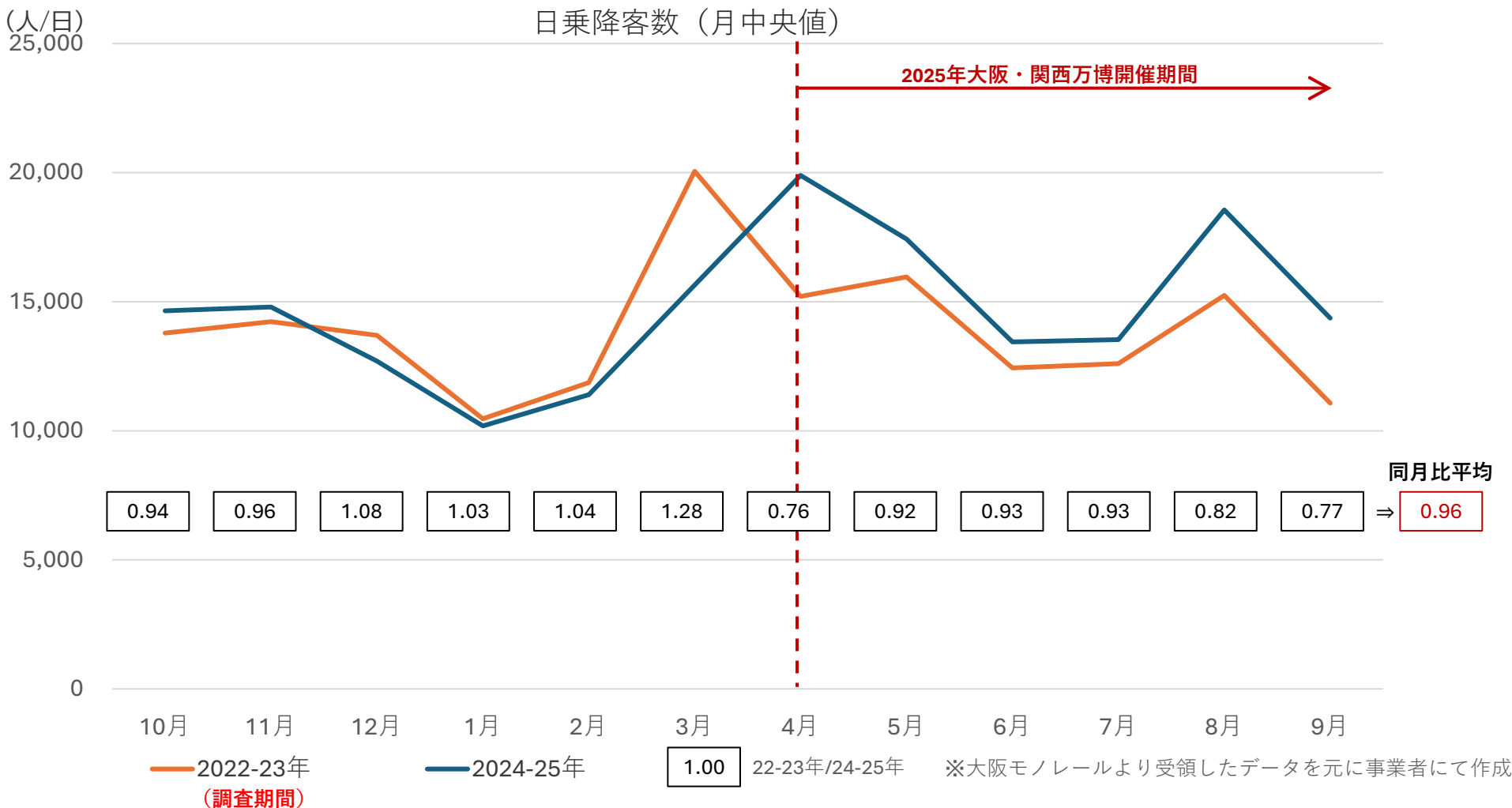
2. 交通対策案 協議状況

- 1) モノレール増便
- 2) 山田駅までの歩行者経路
- 3) (仮称)交通対策調整組織
- 4) 交通対策案A～C案

1) 現況調査日の妥当性

① モノレール駅乗降客数の最新データとの同月比較

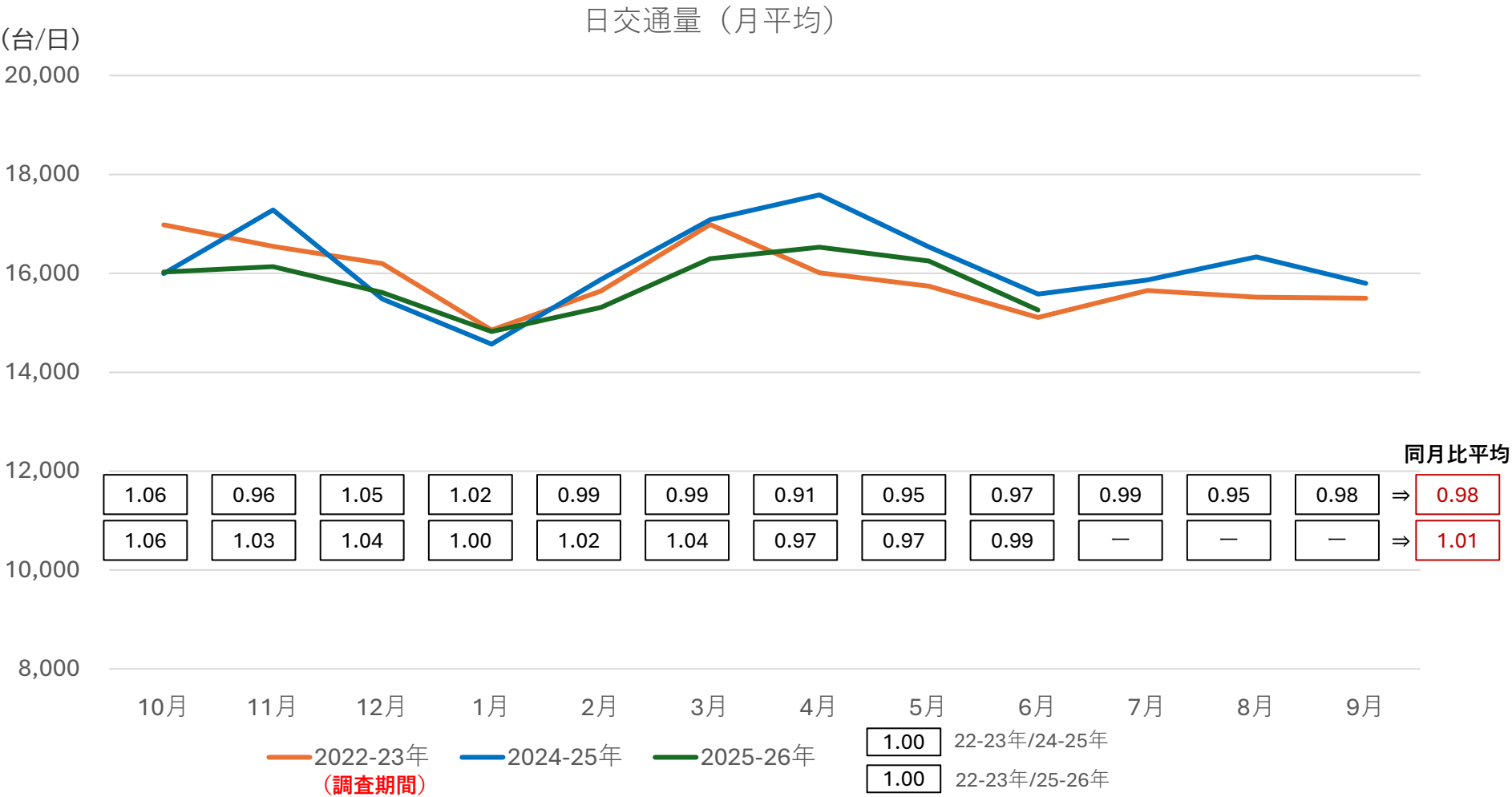
- ・ 月ごとの増減には差がみられるものの、季節的な変動を含めた推移傾向は概ね同様である。
- ・ 年間を通じた乗降客数の水準に大きな乖離はなく、現況データとして妥当と考えられる。



1) 現況調査日の妥当性

② 日交通量(警察トラカン)の最新データとの同月比較

- ・ 月ごとの増減には差がみられるものの、各年とも概ね同程度の範囲で推移している。
- ・ 調査期間と最新データの年間水準はほぼ同程度であり、現況データとして妥当と考えられる。



1. 意見交換会・第一回審査会での指摘事項に対する回答

2) 現況の渋滞状況

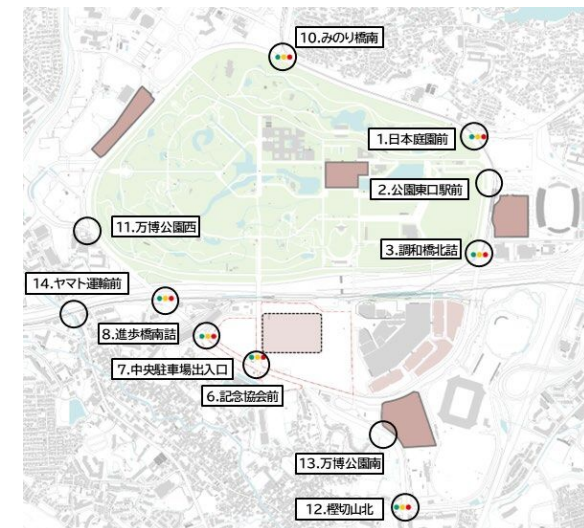
- 交通8(進歩橋南詰)と交通12(樫切山北)では、全調査日で渋滞が観測されている。
- 特に交通12は、周辺居住者や施設利用者の動線となっており、一日2～4時間(渋滞長30～380m)、慢性的な渋滞が発生している状況。

■ 渋滞発生状況一覧表 上段: 渋滞発生時間, 下段: 最大渋滞長

② 休日試合日は午後のみ実施

	① 桜まつり	② 休日試合日	③ 休日	④ 平日
交通3 調和橋北詰	20分 40m	0分 0m	20分 20m	0分 0m
交通6 記念協会前	30分 50m	20分 50m	0分 0m	0分 0m
交通7 中央駐車場 出入口	20分 90m	0分 0m	0分 0m	0分 0m
交通8 進歩橋南詰	20分 40m	20分 40m	20分 60m	10分 20m
交通12 樫切山北	4時間10分 160m	2時間30分 150m	2時間50分 380m	2時間 30m

- ◆ 滞留長とは、観測流入部の信号が「赤」から「青」に変わる瞬間の停止線から最後尾停車車両までの距離。
- ◆ 渋滞長とは、滞留長で観測した車両が、その青信号で捌け残った場合、停止線から滞留長で観測した車両までの距離。



- 万博記念公園エリアは既に慢性的な交通混雑が見られることから、本事業に起因する交通対策のみならず、エリア全体を視野に入れた自家用車交通のマネジメントが求められる。

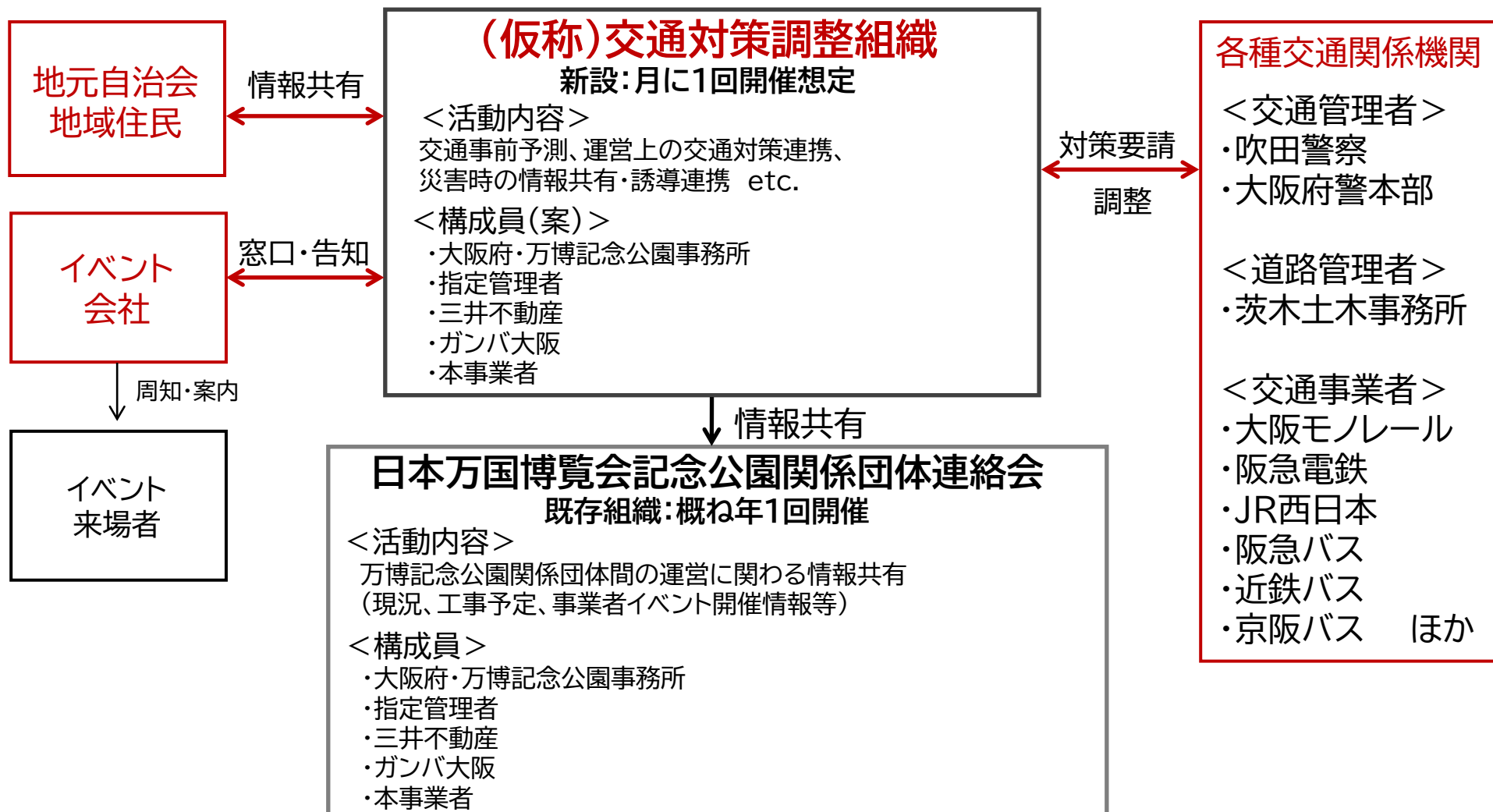
⇒ (仮称) 交通対策調整組織の運用について詳細検討を進める

- 交通12の渋滞については、更なる対策案であるD-2案が有効となるため、検討を進める。

1. 意見交換会・第一回審査会での指摘事項に対する回答

3) (仮称)交通対策調整組織の運営

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、**地域住民の方へも情報共有を行う**ことを想定している。

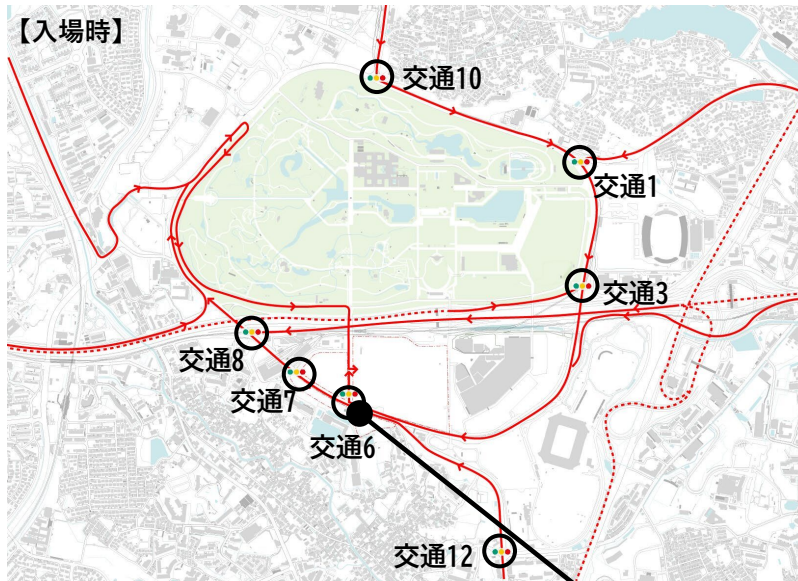


※事業者・大阪府として検討した体制案であり、今後の関係者の協議により、実施可否や内容を決定いたします。

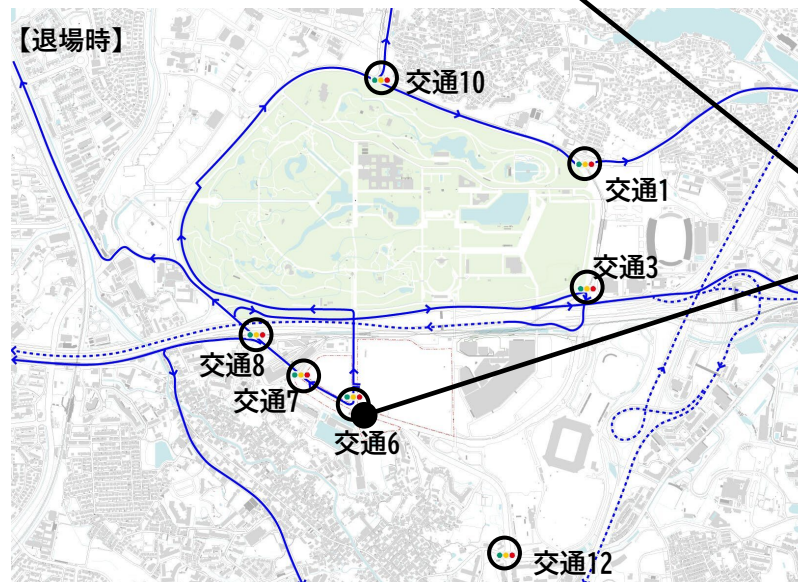
4) 生活道路への進入対応

■ 自家用車の設定経路

【入場時】



【退場時】



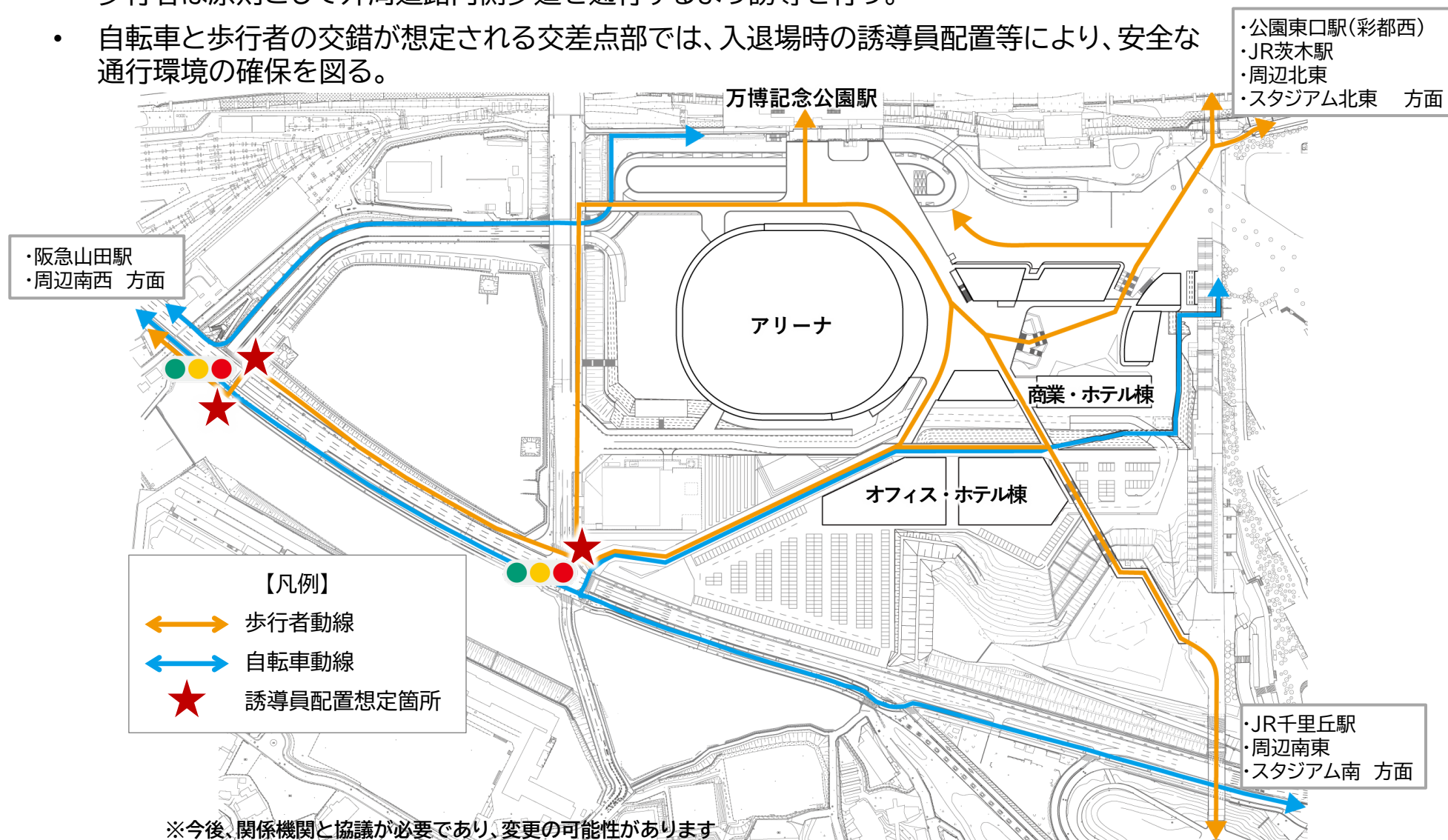
- ・ 敷地南側の生活道路については、本事業の利用特性を踏まえると主要な来訪車両の経路となる可能性は低いことから、計画上のアクセス経路には位置付けていない。
- ・ 現時点では生活道路への流入防止策を講じることとし、開業後に交通上の課題が生じた場合には、交通管理者および道路管理者との協議を踏まえ、交通規制等の追加的な対策を講じる。
- ・ なお、生活道路沿道に立地するコインパーキング等の民間駐車場は、事業者側で利用を制限することは実質的に困難なため、経路誘導や注意喚起等により生活道路への流入抑制を図る。

■ 誘導規制案



5) 山田駅までの徒歩経路

- ・ 外周道路には自転車専用道路が整備されており、自転車と歩行者の動線分離は可能である。
- ・ 歩行者は原則として外周道路内側歩道を通行するよう誘導を行う。
- ・ 自転車と歩行者の交錯が想定される交差点部では、入退場時の誘導員配置等により、安全な通行環境の確保を図る。



※今後、関係機関と協議が必要であり、変更の可能性があります

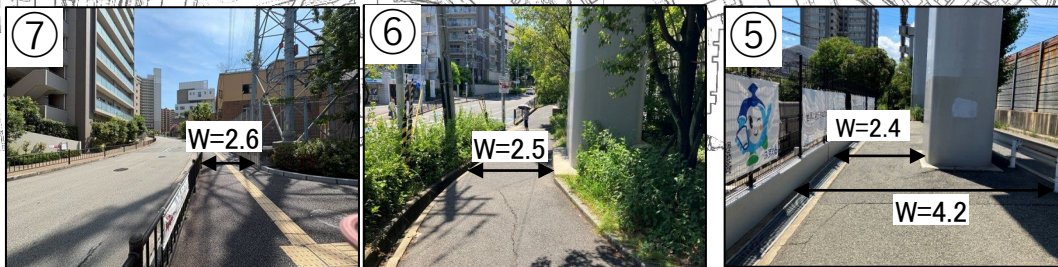
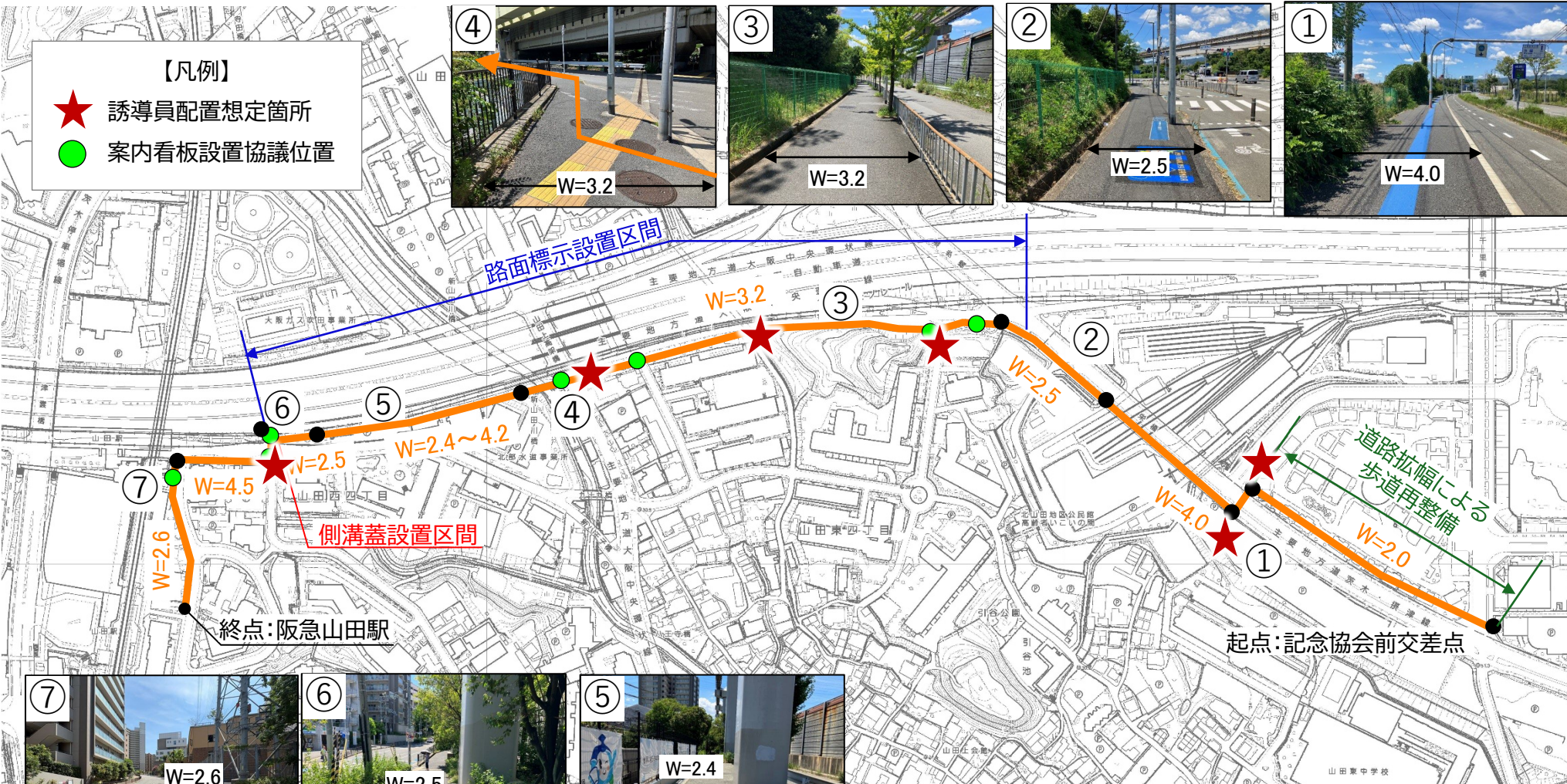
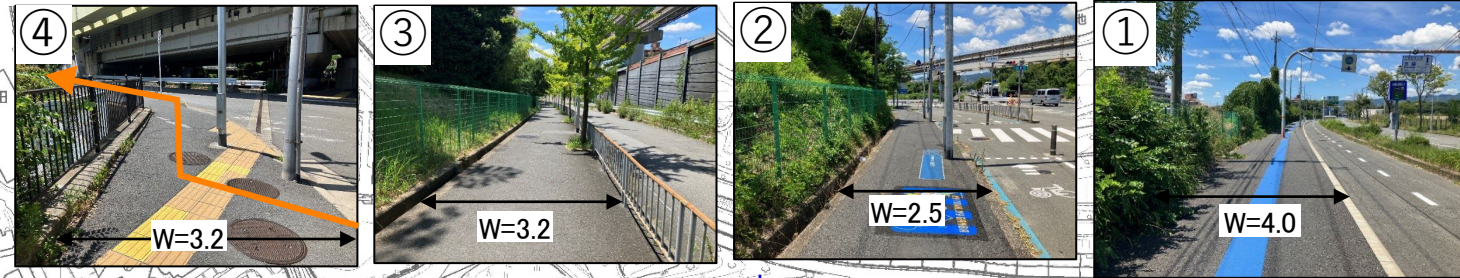
1. 意見交換会・第一回審査会での指摘事項に対する回答

5) 山田駅までの徒歩経路(徒歩誘導計画案)

- 生活道路との交錯箇所に看板や誘導員を配置することで、誘導・安全確保とともに生活道路への進入防止を図る。

【凡例】

- ★ 誘導員配置想定箇所
- 案内看板設置協議位置



※関係機関と協議中であり、実施内容が変更となる場合がございます。

※幅員は有効幅員を表す

2. 交通対策案 協議状況

1) 協議状況一覧

協議内容	協議先	協議状況
モノレール増便	大阪モノレール	・モノレール増便についてはおおむね了承を得ており、具体的な増便計画については集客計画踏まえ関係者間で事前協議の上、決定することとしている。
阪急山田駅までの歩行者経路	茨木土木	・利用者の安全確保のために、茨木土木事務所で一部側溝蓋を設置。 ・経路計画については、概ね合意を得ている。 ・今後、誘導表示等について詳細協議予定。
(仮称)交通対策調整組織	大阪府 公園事務所 三井不動産 ガンバ大阪	・おおむね了承を得ている。 ・各事業者への具体的な検討をするための対話を今後実施する。 ・協議会の運営方針、地元との連携方法、駐車場マネジメント連携方法、公共交通機関の増便対応マニュアル作成、送迎車両対応 等。
交通対策案A～C案	吹田警察 茨木土木 府警本部	・おおむね了承を得ている。
交通対策案D案	吹田警察 茨木土木 府警本部	・D-1案：信号設置による安全性向上・渋滞緩和というメリットと、長時間の信号待ちが発生するというデメリットの両面から調整中。 ・D-2案：実現に向けて継続して協議中。
マップ上の経路検索	マップ配信事業者	・警察からの道路規制がない限り対応不可。

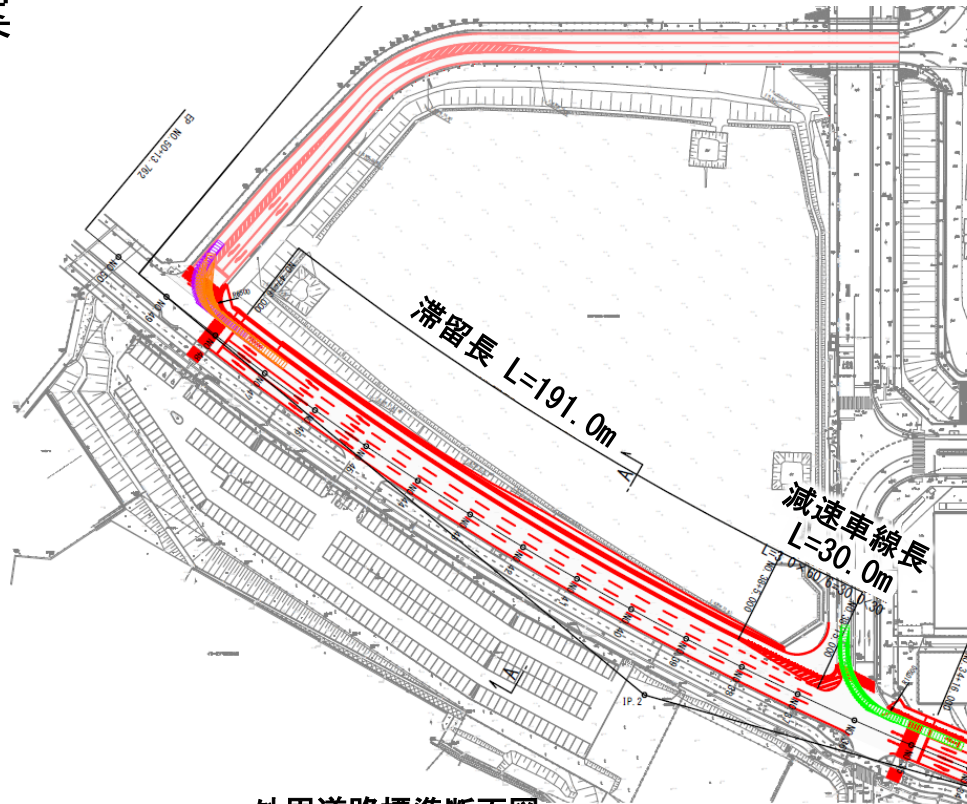
2. 交通対策案 協議状況

2) A案

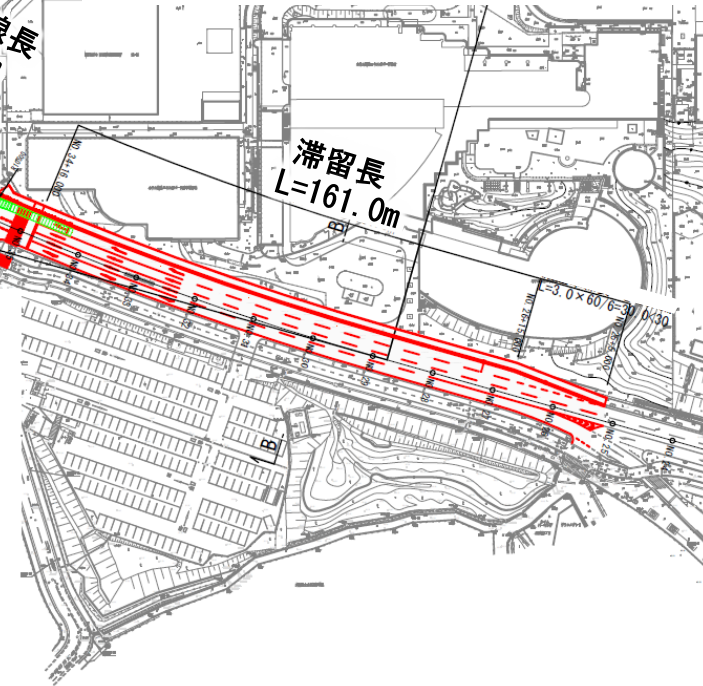
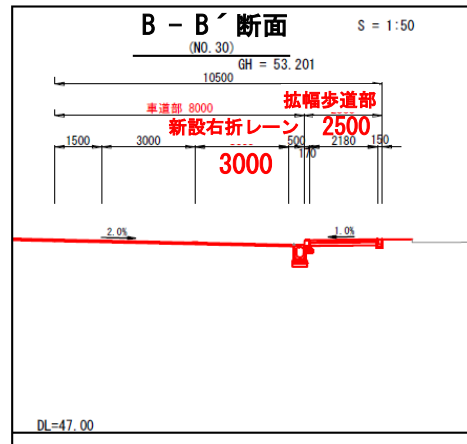
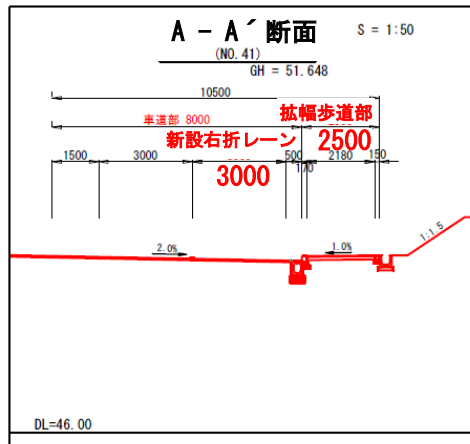
- A案は道路線形まで確定。
- 道路構造令に則って設計。
- 付加車線の幅員は直進車線に合わせて $W=3.0\text{m}$
- 歩道幅員は現況に合わせて $W=2.5\text{m}$
- 右折車線滞留長は、発生した滞留を悪化させずに右折入庫できるよう、物理的に確保できる最大の右折車線を確保。

⇒記念協会前: $L=70.4\text{m}$ (必要長) $<161.0\text{m}$ (採用長)

⇒万博中央口: $L=82.2\text{m}$ (必要長) $<191.0\text{m}$ (採用長)

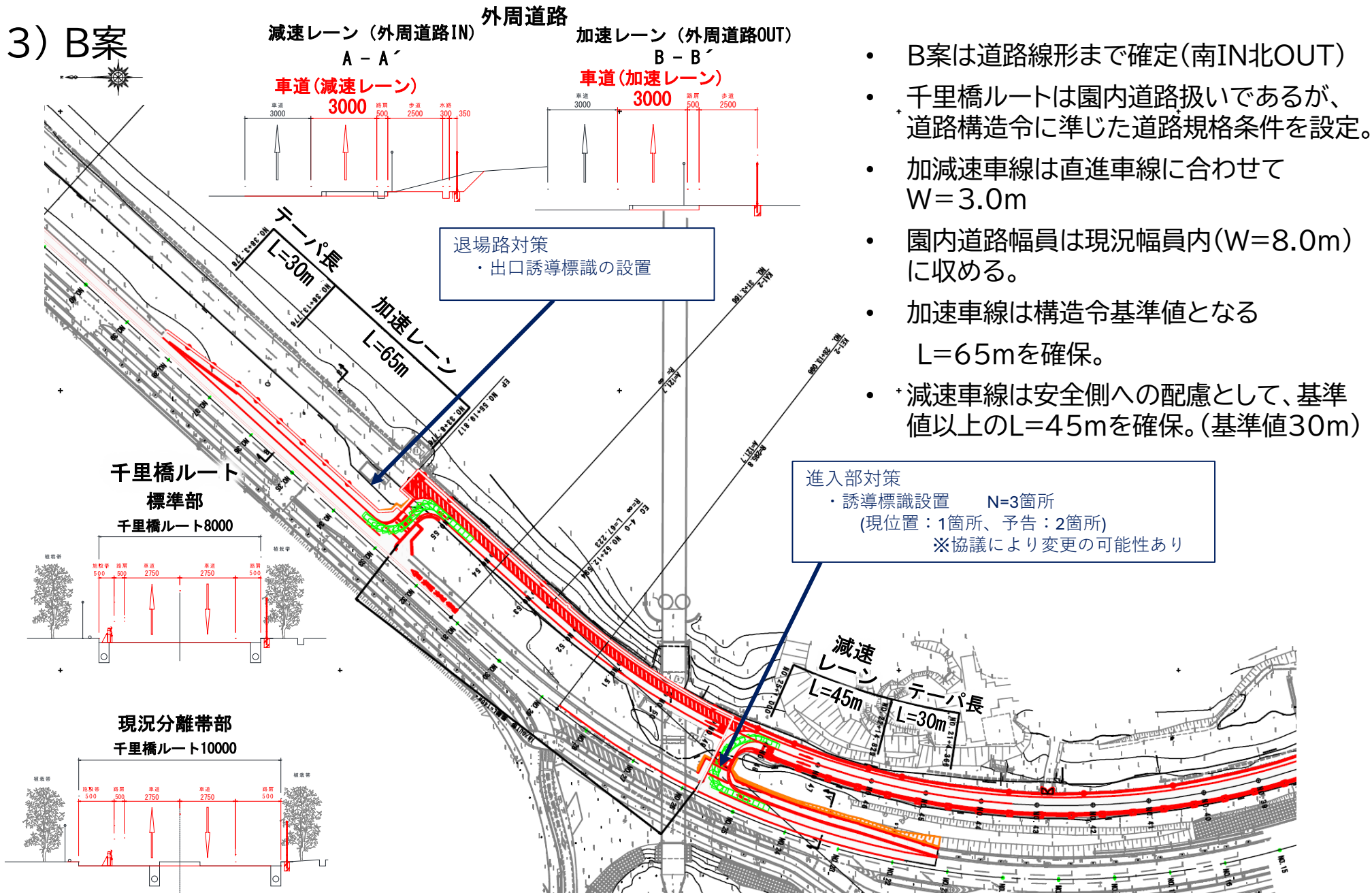


外周道路標準断面図



2. 交通対策案 協議状況

3) B案



- B案は道路線形まで確定(南IN北OUT)
- 千里橋ルートは園内道路扱いであるが、道路構造令に準じた道路規格条件を設定。
- 加減速車線は直進車線に合わせて $W=3.0m$
- 園内道路幅員は現況幅員内($W=8.0m$)に収める。
- 加速車線は構造令基準値となる $L=65m$ を確保。
- 減速車線は安全側への配慮として、基準値以上の $L=45m$ を確保。(基準値30m)