

(b) 歩行者の往来数

図 12.23-4 に示した各通路（A～D）における、施設用途別の歩行者の断面通行量は、表 12.23-2 に示すとおりである。

なお、通行量は、アリーナ（18,200 人）とスタジアム（25,000 人）の退場が重なった特異な状況時での設定としている。

表 12.23-2 断面通行量

単位：人/時

通路	現況	アリーナ (退場)	商業	ホテル	駐車場	スタジアム	計
A	—	460 人/0.5 時	50	—	—	5,928	6,438
B	142	1,540 人/0.5 時	55	5	1,185 人/0.5 時	—	2,927
C	5	3,080	110	10	—	—	3,205
D	286	3,080	110	10	—	—	3,486

- 注) 1. アリーナ、商業、ホテルからの退場者（駐車場含む）は、退場時間帯の方面別分担率から発生通行量を算定。複数の通路で分担が想定される動線については、各通路への配分を考慮して設定している。
2. 現況通行量については、過去の実測調査データを基に設定。イベント開催時の調査データは、動員数 25,000 人規模に補正した数値を採用している。通路 D の現況通行量には、スタジアムから阪急山田駅への退場者通行量が含まれている。
3. スタジアムからの退場者通行量については、過去のイベント開催時（動員数約 28,000 人規模）の実測データを基に、動員数 25,000 人規模に補正した数値を採用している。

(c) 誘導計画及び安全対策

周辺鉄道駅（阪急山田駅、JR 茨木・千里丘駅）への誘導及び安全対策は、表 12.23-3 に示すとおりである。誘導サインに加え、事業計画地内においてはフェンスやパーテーション等の誘導什器を活用し、要所への人員配置を含めた弾力的な対策を行うことで、臨機応変に人流をマネジメントする計画としている。

また、ペDESTリアンデッキを整備することで、事業計画地内の 10m の高低差を解消し、万博記念公園駅からアリーナまでフラットな動線を確保する。さらにバリアフリー対応 EV を設置し、安全な移動ネットワークを構築する計画としている。

自転車動線については、事業計画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。スロープについては、安全な勾配を確保する。また、万博記念公園の駐輪場へのアクセスとの整合性を確保する計画としている。

(イ) 予測結果

a 通路のサービス水準の検証

図 12.23-4 に示した各通路（A～D）の断面における、サービス水準の検証結果は、表 12.23-4 に示すとおりである。断面 A～C はサービス水準 A、断面 D はサービス水準 B と予測する。

なお、悪天候時やキャリーケース・ベビーカー等の携行物による移動効率低下時（歩行者速度を通常時の 0.7 倍、歩行者密度を 0.5 倍）についても検証を行った結果、サービス水準は B～D となり、歩行が「やや制約」、「やや困難」及び「困難」となった。ただし、この状況は、アリーナ（18,200 人）とスタジアム（25,000 人）の退場時刻が完全に重複した場合（特異日年間約 30 日のうち、退場ピーク 1 時間）にのみ発生する特殊ケースであり、また歩行者速度を 0.7 倍、密度を 0.5 倍と一律に低減しており、全員が荷物等を持っている前提のため、かなり安全側の条件設定となっている。また、サービス水準 A を維持できる割合の閾値についても検証したところ、断面 A・B においては歩行者のうち 5 人に 1 人がキャリーケース等の荷物を持っている場合でもサービス水準 A が維持され、断面 C・D においては歩行者のうち約 5 人に 1 人が荷物等を持っていてもサービス水準 B が維持されることとなった。

したがって、本計画は、歩行空間に余裕をもたせた計画であるといえる。

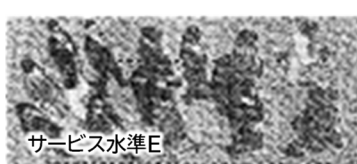
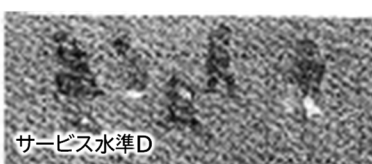
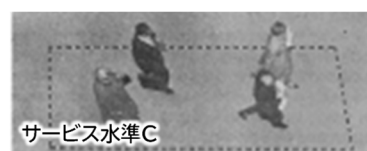
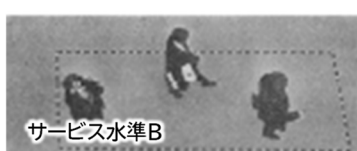
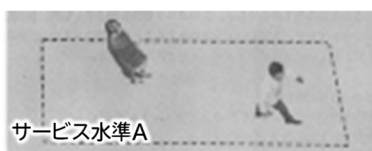
表 12.23-4 サービス水準の検証結果

断面	現況通行量 (人/時)	ピーク時 通行量※	歩行者通行量 (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/0.5 時	115.0	6	19.2	A
B	142	2,826 人/0.5 時	94.2	6	15.7	A
C	5	3,205 人/時	53.4	2	26.7	A
D	286	3,486 人/時	58.1	2	29.1	B

※ 用地①-a 内については、アリーナ公演後 30 分で一斉に退場する設定としている。

【サービス水準イメージと歩行者流量】

A	自由歩行	：	歩行者流量	～27	(人/m・分)
B	やや制約	：	歩行者流量	27～51	(人/m・分)
C	やや困難	：	歩行者流量	51～71	(人/m・分)
D	困難	：	歩行者流量	71～87	(人/m・分)
E	ほとんど不可能	：	歩行者流量	87～100	(人/m・分)



1) 敷地周辺～鉄道駅への徒歩誘導

イベント退場時等、多くの人が往来する際も十分な滞留空間を駅前ロータリーデッキ・アリーナ前デッキ・駅前広場で確保する。敷地周辺からモノレール駅への歩行者の通り抜け動線を安全な幅員で確保する。

※詳細の経路及び構造について今後大阪府等と協議の上決定

通路C(北側歩道)

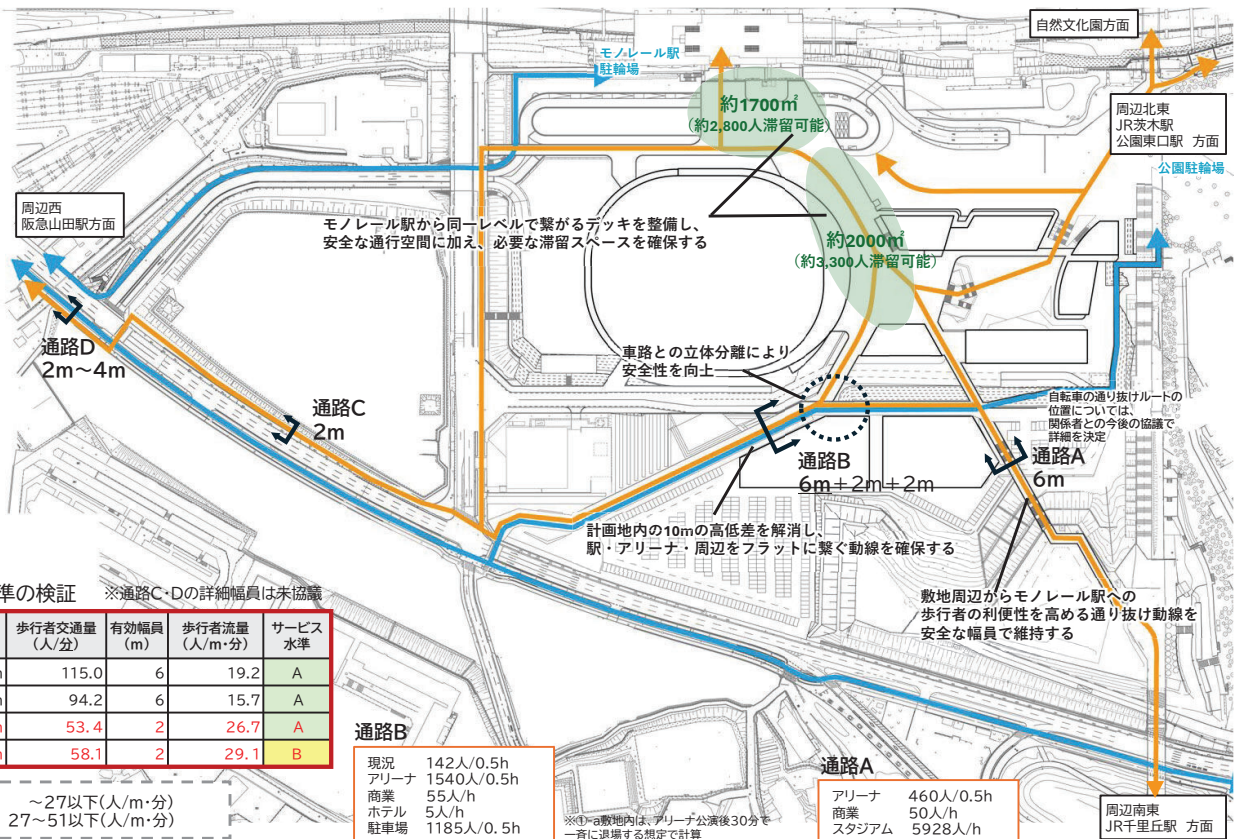
※特異日 2.5万人試合日の時

現況	5人/h
アリーナ	3080人/h
商業	110人/h
ホテル	10人/h

通路D(南側歩道)

※特異日 2.5万人試合日の時

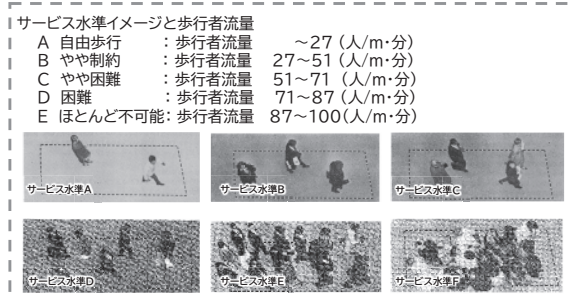
現況	286人/h
アリーナ	3080人/h
商業	110人/h
ホテル	10人/h



4. 歩行者・自転車動線計画

1) モノレール駅～敷地周辺への徒歩誘導

通り抜け動線および阪急山田駅までの徒歩動線について、前回部会の指摘を踏まえ、幅員計画では一般的な計算条件に加え、悪天候時やキャリーケース・ベビーカー等の携行物による移動効率低下も想定し検証する。評価は、歩行者速度を通常時の0.7倍、歩行者密度を0.5倍として実施する。



歩道各断面のサービス水準(通常時) ※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	3,205人/h	53.4	2	26.7	A
D	286	3,486人/h	58.1	2	29.1	B

歩道各断面のサービス水準(悪天候、キャリーケース、ベビーカー等考慮)

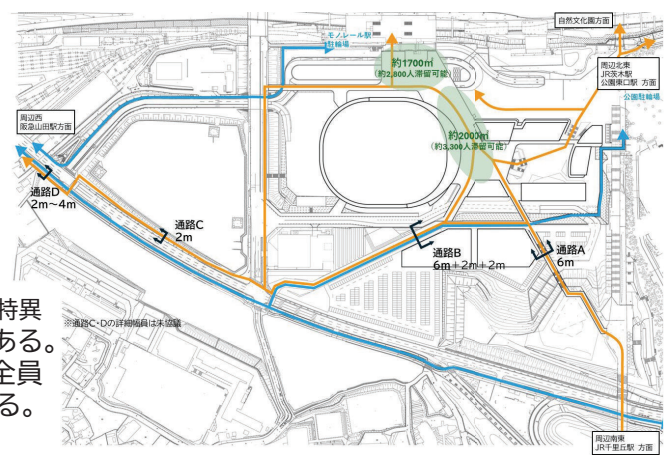
断面	現況交通量 (人/h)	ピーク時交通量	歩行者交通量 (人/分)	有効幅員 (m)	歩行者流量 (人/m・分)	歩行者速度係数	歩行者密度係数	補正後歩行者流量 (人/m・分)	サービス水準
A	—	3,449人/0.5h	115.0	6	19.2	0.7	0.5	54.8	C
B	142	2,826人/0.5h	94.2	6	15.7	0.7	0.5	44.8	B
C	5	3,205人/h	53.4	2	26.7	0.7	0.5	76.3	D
D	286	3,486人/h	58.1	2	29.1	0.7	0.5	83	D

悪条件(悪天候や荷物の影響)を考慮した場合、サービス水準はB~Dとなり、歩行が「やや制約」「やや困難」「困難」となる。

1)モノレール駅～敷地周辺への徒歩誘導

■歩道各断面のサービス水準(悪天候、キャリーケース、ベビーカー等考慮)

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)	歩行者速度 係数	歩行者密度 係数	補正後 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	0.7	0.5	54.8	C
B	142	2,826人/0.5h	94.2	6	15.7	0.7	0.5	44.8	B
C	5	3,205人/h	53.4	2	26.7	0.7	0.5	76.3	D
D	286	3,486人/h	58.1	2	29.1	0.7	0.5	83	D



- 上記の状況は、試合とイベントの退場時刻が完全に重複した場合(特異日年間約30日のうち、退場ピーク1時間)にのみ発生する特殊ケースである。
- また、歩行者速度を0.7倍、密度を0.5倍と一律に低減しており、全員が荷物等を持っている前提のため、安全側の条件設定となっている。

⇒サービス水準Aを維持できる割合の閾値についても検証する。

- 通常時の歩行者流量を基準として、荷物等を持っている人の割合を逆算すると結果は下記の通り。

断面	サービス水準Aを維持できる荷物持ちの人の割合	
A	22%	約5人に1人が荷物等を持っていてもサービス水準Aを維持できる
B	39%	約3人に1人が荷物等を持っていてもサービス水準Aを維持できる
C	0.6%	既にサービス水準Aギリギリなので、167人に1人でもサービス水準Aを超過する(サービス水準Bまでであれば、約3人に1人が荷物等を持っていても維持できる)
D	22%※サービス水準B	約5人に1人が荷物等を持っていてもサービス水準Bを維持できる

⇒悪天候時など、歩行者全員が傘を差しているような状況では、サービス水準がDに低下する場合があるが歩行者のうち5人に1人がキャリーケース等の荷物を持っている場合でも、全断面においてサービス水準Bが維持されている。以上のことから、本計画は歩行空間に余裕を持たせた内容となっているといえる。