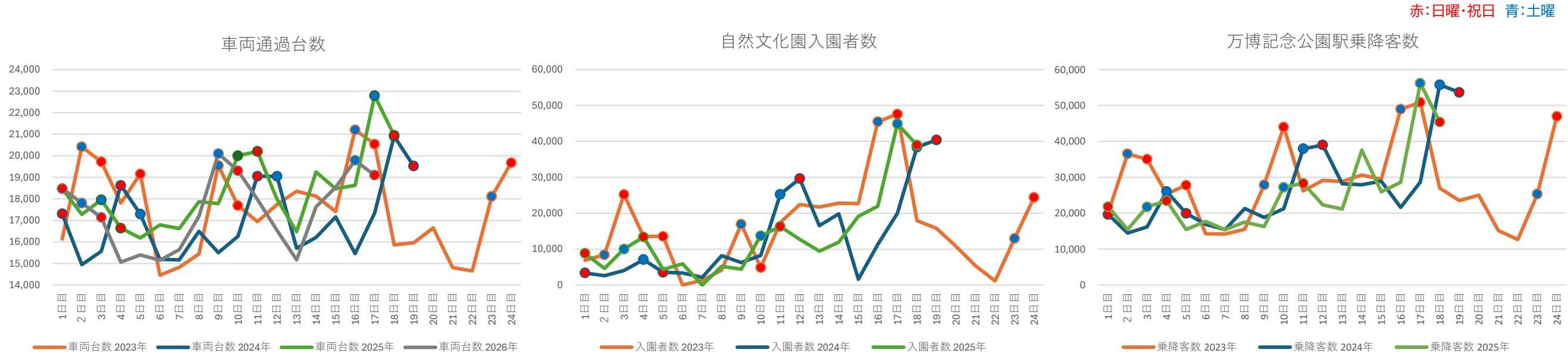


■2023年データの妥当性検証(万博記念公園さくらまつり期間のみ抽出)

現況調査日データの妥当性を、万博記念公園さくらまつり期間のみ抽出して検証するにあたり、2023年以降最新年までのトラカンデータ、自然文化園入園者数、モノレール万博記念公園駅乗降客数の実績データを入手した。
【さくらまつり期間】2023年:3月17日(金)～ 4月9日(日) 2024年:3月20日(水・祝)～4月7日(日) 2025年:3月20日(木・祝)～4月6日(日)



	2023年	2024年	2025年	2026年
最大日	4/2 (日)	4/7 (日)	4/5 (土)	3/28 (土)
最大台数	21,201台	20,909台	22,792台	20,098台
土日平均	19,614台	19,076台	19,757台	18,872台

	2023年	2024年	2025年
最大入場日	4/2 (日)	4/7 (日)	4/5 (土)
最大入園者数	47,639人	40,392人	44,892人
土日平均	23,241人	24,063人	22,879人

	2023年	2024年	2025年
最大入場日	4/2 (日)	4/6 (土)	4/5 (土)
最大乗降客数	50,882人	55,781人	56,185人
土日平均	39,459人	38,732人	33,722人



- ※モノレール万博記念公園駅乗降客数についての公表は大阪モノレールの許諾が必要
- 検証結果
- 2023年以降、自然文化園の入園動向に大きな変化は見られない。年によってばらつきはあるが、期間中の最大入園者数は2023年が最も多く、2023年の来園需要に最新データとの乖離は見られない。
 - 2023年以降のさくらまつり期間では、自然文化園入園者数と車両通過台数、および自然文化園入園者数と万博記念公園駅乗降客数には、いずれも正の相関が見られた。自然文化園への来園需要が、モノレール利用や自動車交通の需要に連動する基本的な構造は変わっていない。
 - さくらまつり期間中の土日平均を見ると、車両通過台数は最新の2026年を含め、おおむね同程度の水準で推移しており、2023年は近年の中で高い水準にある。また、2023年の万博記念公園駅乗降客数の土日平均は、2024年および2025年を上回っている。したがって、2023年が近年に比べて交通需要の少ない年であったとはいえない。
- ⇒2024年以降の実績と比較しても、さくらまつり期間における来園・交通動向に大きな変化は確認されない。
したがって、2023年現況調査データは現在の交通状況から著しく乖離したものではなく、交通検証に用いる基礎データとして適用可能といえる。

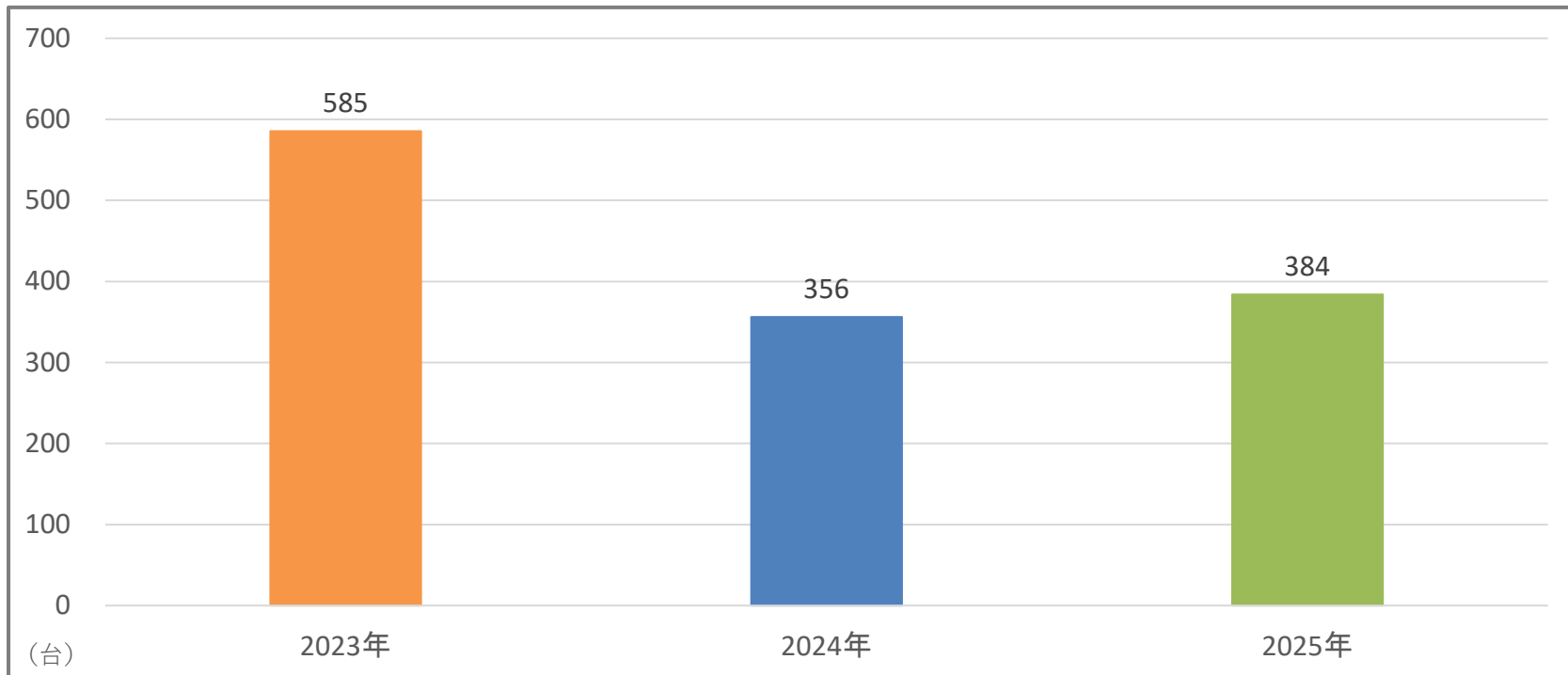
■2023年データの妥当性検証(スタジアム動員数の比較)

現況調査日データの妥当性を、スタジアム試合動員数の比較から検証するにあたり、2023シーズン以降に吹田スタジアムで実施されたサッカーの試合の動員実績および、それぞれの試合時に公園駐車場からガンバ大阪へ観客用駐車場として割り当てられた駐車台数の実績データを入手した。

試合動員数と駐車割当台数実績

	2023		2024		2025	
吹田スタジアム試合	集客実績（人）	割当台数（台）	集客実績（人）	割当台数（台）	集客実績（人）	割当台数（台）
合計	458,155	26,820	516,693	18,400	617,367	23,700
最大	34,517	1,850	34,653	1,400	35,245	1,400
平均	20,825	1,219	25,835	920	25,724	988

集客実績1万人あたりの駐車場割当台数



検証結果

- サッカー試合日としてモノレール輸送余力の検証を行った2023年の現況調査日の集客実績は34,517人であり、2023年から2025年までの他の試合日と比較しても高い水準にあるため、検証に用いる現況データとして問題はない。
- サッカー試合日として自動車交通の検証を行った2023年の現況調査日の集客実績は14,577人と比較的少ない。そのため、当日の実績のみで評価せず、25,000人および35,000人動員時の自動車交通量を設定し、追加検証を行っている。
この25,000人は2024年、2025年の試合平均集客実績とほぼ同程度であり、35,000人は2024年、2025年の最大集客実績とほぼ同程度である。
- また、2024年・2025年は2023年より集客実績が多い一方、集客実績1万人あたりの駐車場割当台数は2023年の方が多くなっている。

⇒2024年以降の実績と比較しても、2023年の現況データを用いることによる検証上の問題はないといえる。

■開発後のモノレール輸送キャパシティ検証

※アセス提案書第一回交通部会資料より

【STEP2】で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)

【STEP3】で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。
- 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)

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

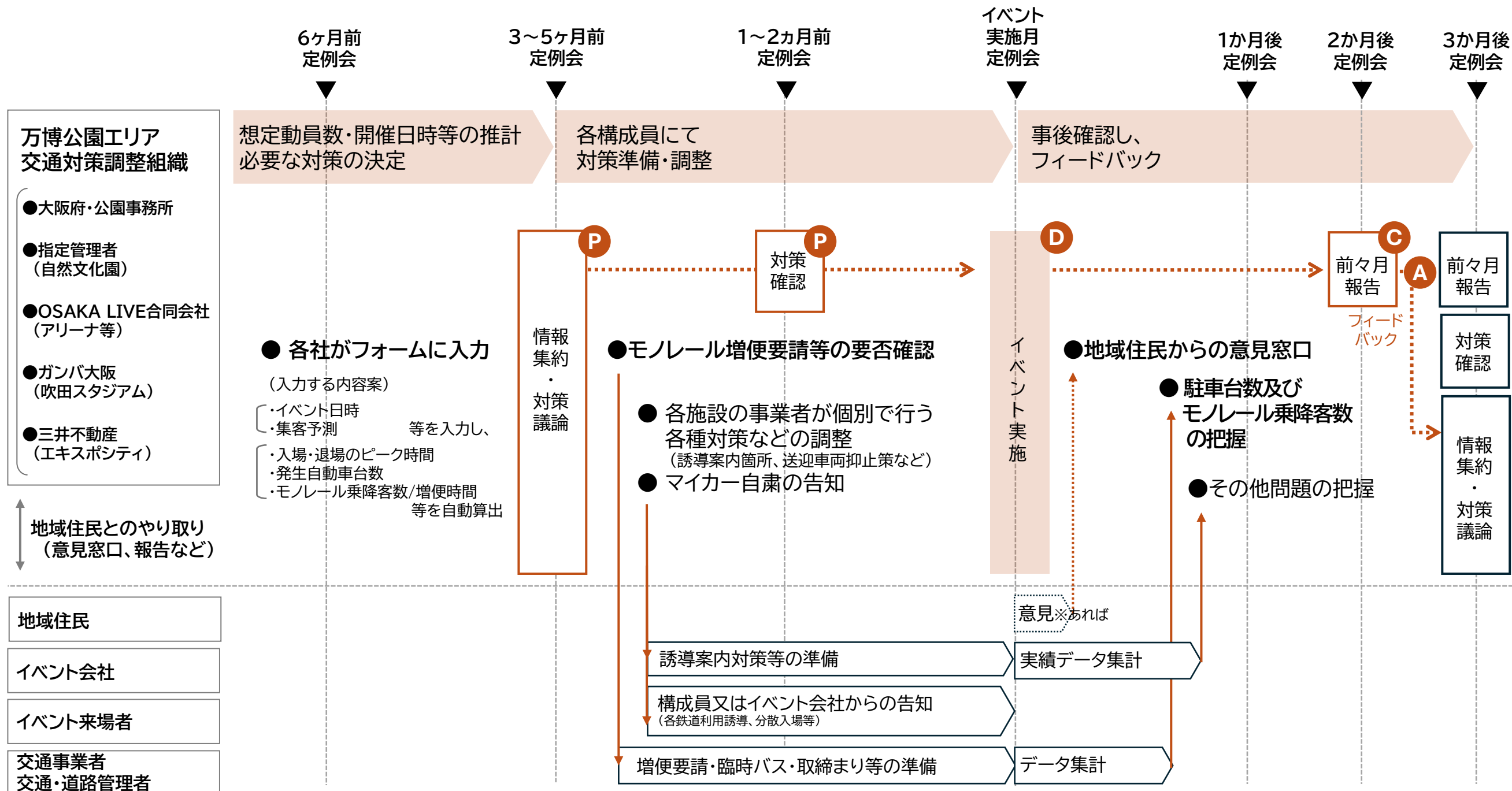
- ・ **更なる周辺鉄道駅への誘導**
- ・ **臨時バスの運行**
 - ・ JR茨木駅との**路線バスの臨時運行** (24便程度 ※)
 - ・ 新大阪・梅田・難波・三宮・伊丹空港などへの**臨時チャーターバスの運行** (約7～8台 ※)

※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

■万博公園交通対策調整組織の活動内容イメージ(案)

アリーナ開業1年前までに組織立ち上げを実施予定。

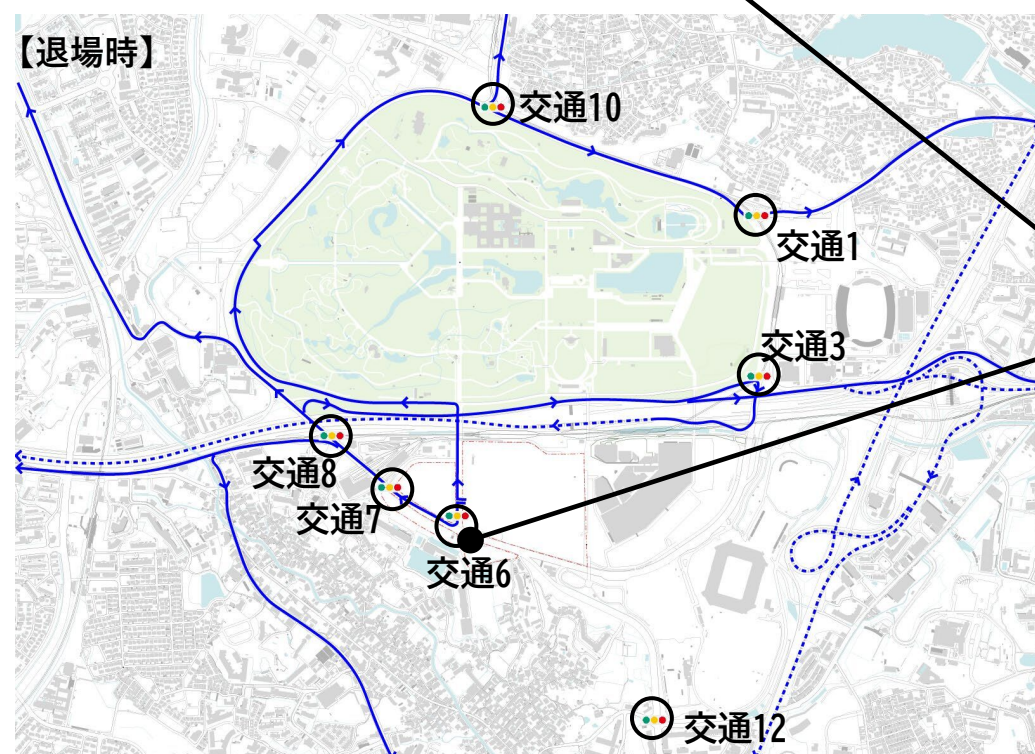
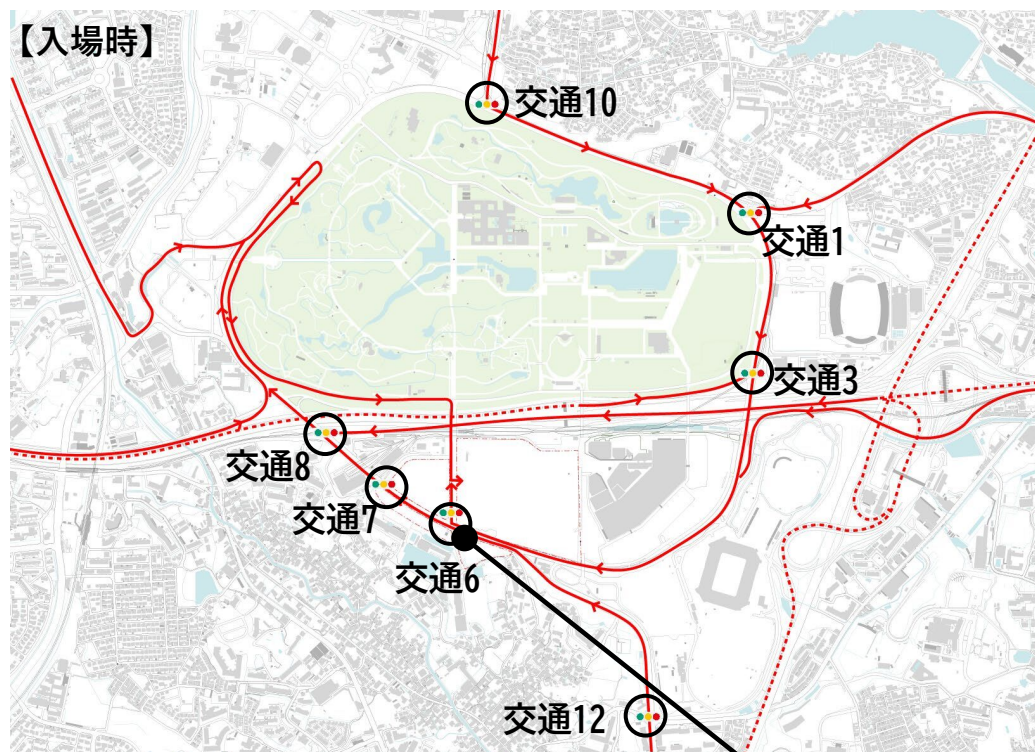
- ① 3～5か月前までに各構成員がイベント日時・集客予測などを持ち寄り、月1回の定例会にて、情報共有・必要な対策を調整 A P
 - ② 3か月前～イベント実施の期間に、モノレール増便要請・誘導案内などの調整・マイカー自粛の告知を実施 P D
 - ③ イベント実施～2か月後の期間に、実際の駐車台数・モノレール乗降客数の把握、その他問題の因果関係などを検証・フィードバック C A
- ⇒ このPDCAサイクルを、月1回の定例会ごとに回していく。



生活道路への進入対策について

※アセス評価書案第一回交通部会資料より

■ 自家用車の設定経路



- 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



■ バリアフリー動線へ点字ブロック範囲の追記

- 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。

吹田市バリアフリーマスタープランより抜粋

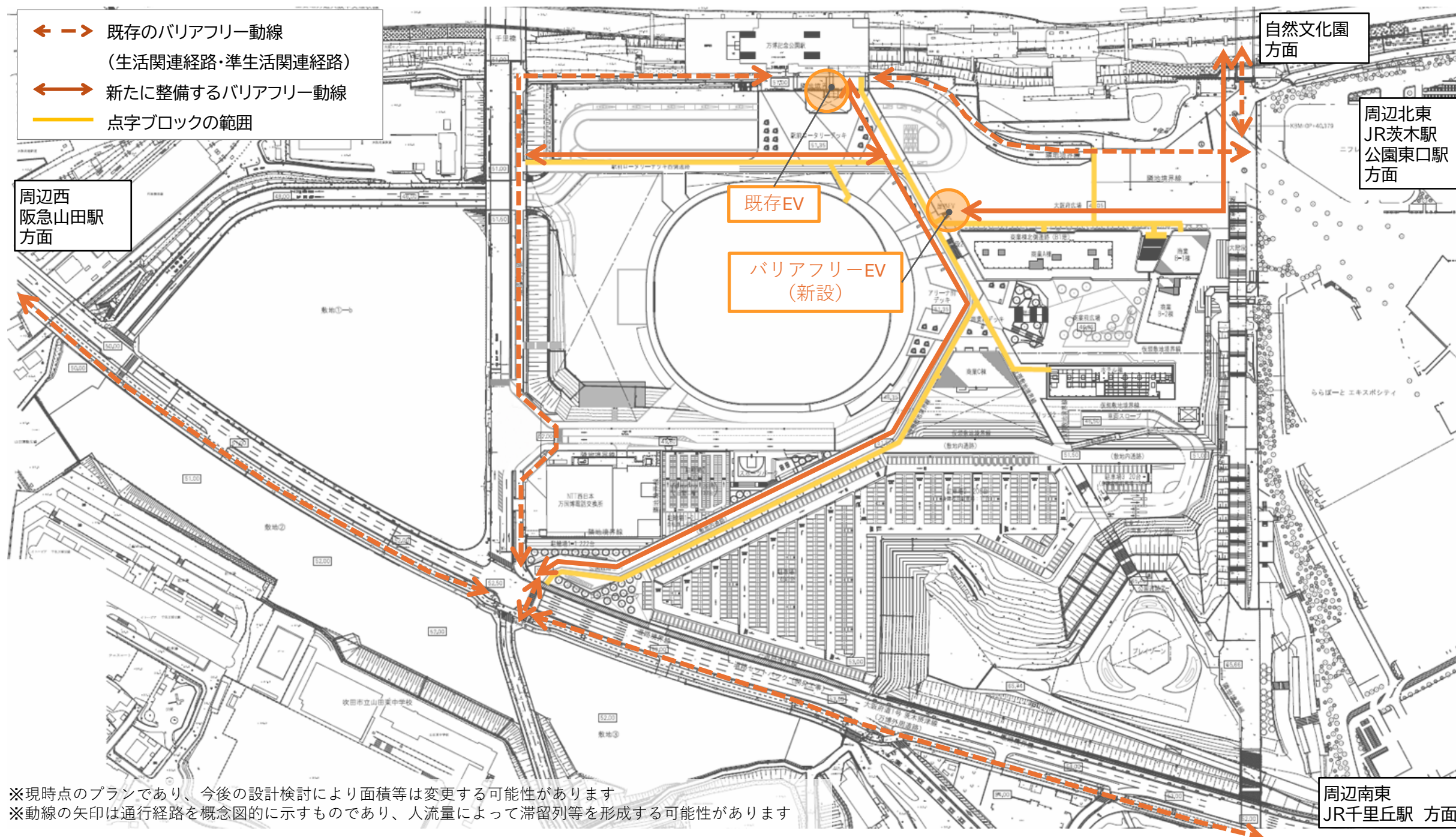


よう かいせつ せい かつかんれん けい いろ
用語解説：生活関連経路とは

おも とくていりやくしせつ せい かつかんれん しせつ むす けい いろ
主に特定旅客施設と生活関連施設を結ぶ経路のうち、
い どうとうえん かつ かつ じぎょうじし ひつようせい たか か のうせい
移動等円滑化のための事業実施の必要性が高く、可能性
がある経路または既に移動等円滑化されている経路

よう かいせつ じゅんせい かつかんれん けい いろ
用語解説：準生活関連経路とは

おも とくていりやくしせつ せい かつかんれん しせつ むす けい いろ い どうとうえん かつ かつ
主に特定旅客施設と生活関連施設を結ぶ経路のうち、移動等円滑化
のための事業実施の必要性は高いが、事業実施が困難な経路である
じぎょうじし ひつようせい たか じぎょうじし こんなん けい いろ
ことなどの理由により、長期的に事業実施に取り組む経路

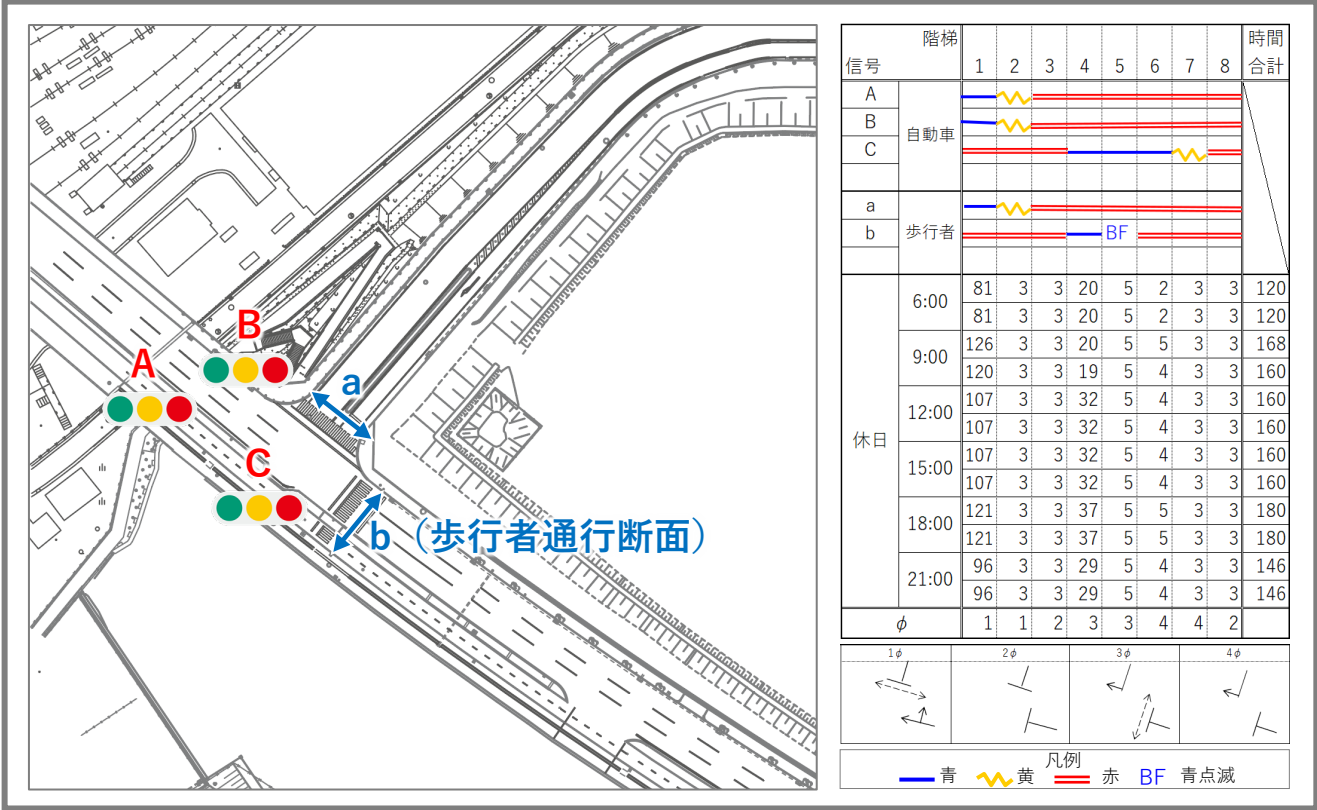


※現時点のプランであり、今後の設計検討により面積等は変更する可能性があります
※動線の矢印は通行経路を概念的に示すものであり、人流量によって滞留列等を形成する可能性があります

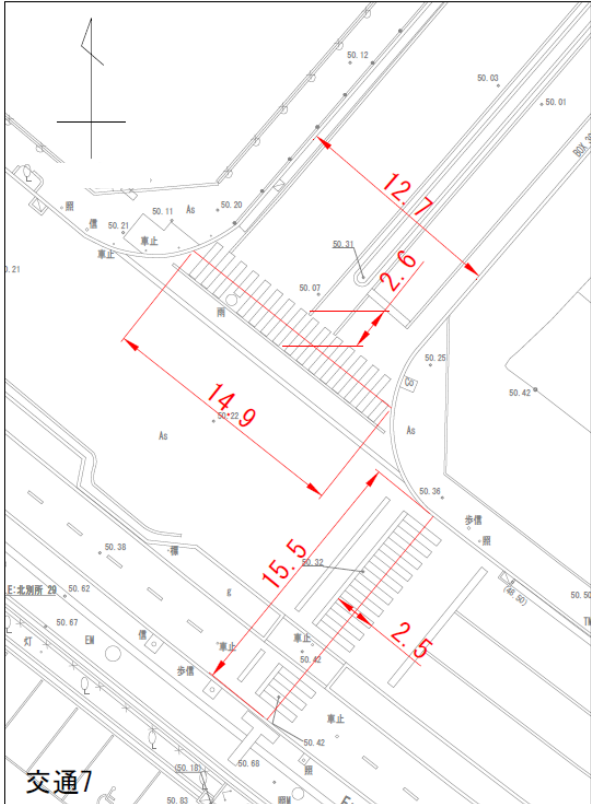
交通7の信号処理能力の検証

アリーナ退場時間帯1時間で周辺西(阪急山田駅含む)方面へ向かう歩行者3,205人が交通7の横断歩道を渡り切れるかを検証した。

検証根拠データ①交通7信号現示



検証根拠データ②交通7道路寸法



検証根拠データ③歩行者の歩行速度

	歩行速度m/秒
健常者	1.0～1.7 (平均1.3)
高齢者	0.8～1.3
車いす使用者 (手動)	1.1程度
車いす使用者 (電動)	0.7～1.7
下肢障害者 (杖使用者)	0.4～0.9
視覚障害者 (白杖使用)	1.0～1.1

「道路の移動等円滑化整備ガイドライン」P.113 (財国土技術研究センター)

対策 誘導実施個所想定図



↑に示した根拠①～③等を踏まえると、

- 対象人数：3,205人/時 ※現況交通量 5人 + アリーナ 3080人 + 商業 110人 + ホテル 10人
- 横断歩道有効幅員：2.5m
- 平均歩行速度：1.3m/s
- 1人あたり占有面積：0.845㎡/人 ※横断歩道であることを考慮し、サービス水準Cの上限値71人/m・分を参考に設定
- 歩行者青時間：37秒
- 信号サイクル長：180秒
- 1時間あたりの歩行者青現示回数：20回/時

となるため、横断歩道の歩行者処理能力は、

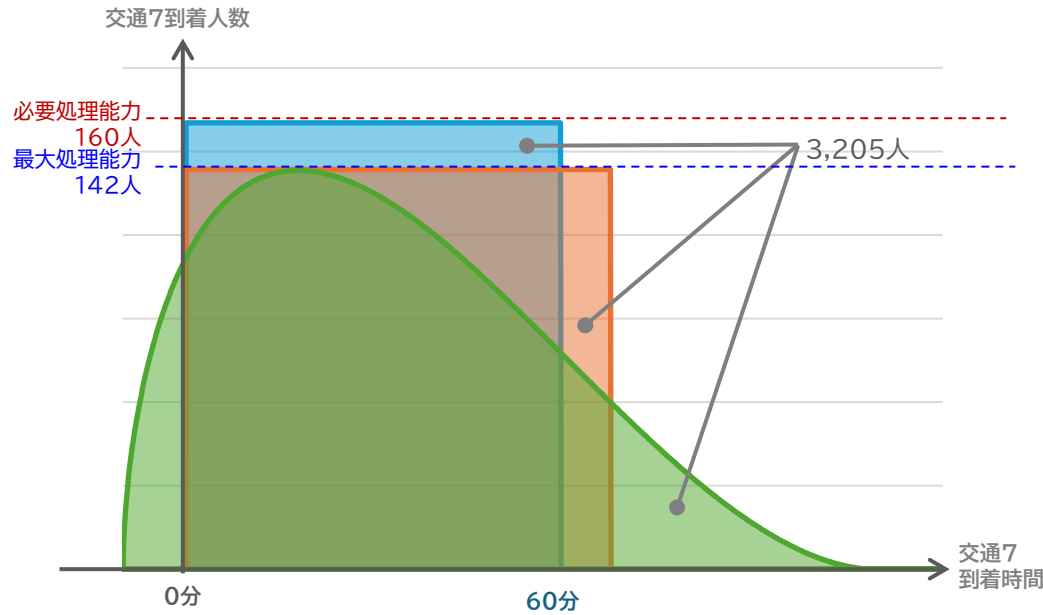
- 歩行者青信号1秒あたりの処理能力： $2.5\text{m} \times 1.3\text{m/秒} \div 0.845\text{㎡/人} = 3.85\text{人/秒}$
- 歩行者青現示1回あたりの処理能力： $3.85\text{人/秒} \times 37\text{秒} = 142.45\text{人/回} \div \text{約142人/回}$
- 歩行者青現示1回あたりに処理が必要な人数： $3,205\text{人} \div 20\text{回} \div \text{約160人/回}$
- 歩行者青現示1回あたりの持ち越し人数： $160 - 142 = 18\text{人}$

→実際には交通7はアリーナ退場口から400m超離れており、当然歩行速度のバラつき(1.0-1.7m/秒)が生じ、1サイクルあたりのピーク歩行者交通量は低減する。

検証結果

- 本検証は、アリーナ動員数最大の特異日を想定した厳しい条件である。机上計算上、3,205人全員が一律1.3m/秒の速度で60分の間に交通7へ到着する場合は処理能力を上回るが、歩行速度のバラつき等により実際には1サイクルあたりのピーク歩行者交通量は低減すると推測できる。
- 横断歩道部で滞留した場合には、①2導実施箇所想定図に示す2地点に誘導員等を配置し、安全性を確保しながら退場者の流出を段階的に制御する、②従来より更なる対策として実施予定である周辺施設への立寄り誘導等を実施することで退場時間を分散化させる、といったソフト対策を講じる。

交通7の横断歩道処理能力概念図



■歩行者・自転車動線計画

3.5万人の時（第3回交通部会の資料に加筆）

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は、
今後大阪府等と協議の上決定する。

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

※超特異日 3.5万人試合日の時

現況 636人/h
アリーナ 3080人/h
商業 110人/h
ホテル 10人/h

2.8万人試合日(2025/4/12)の実測値に、
スタジアムの山田方面への方面比5%(吹田スタジアム自主アセスより)を補正した
(3.5万人-2.8万人)×5%=350人 を加算。

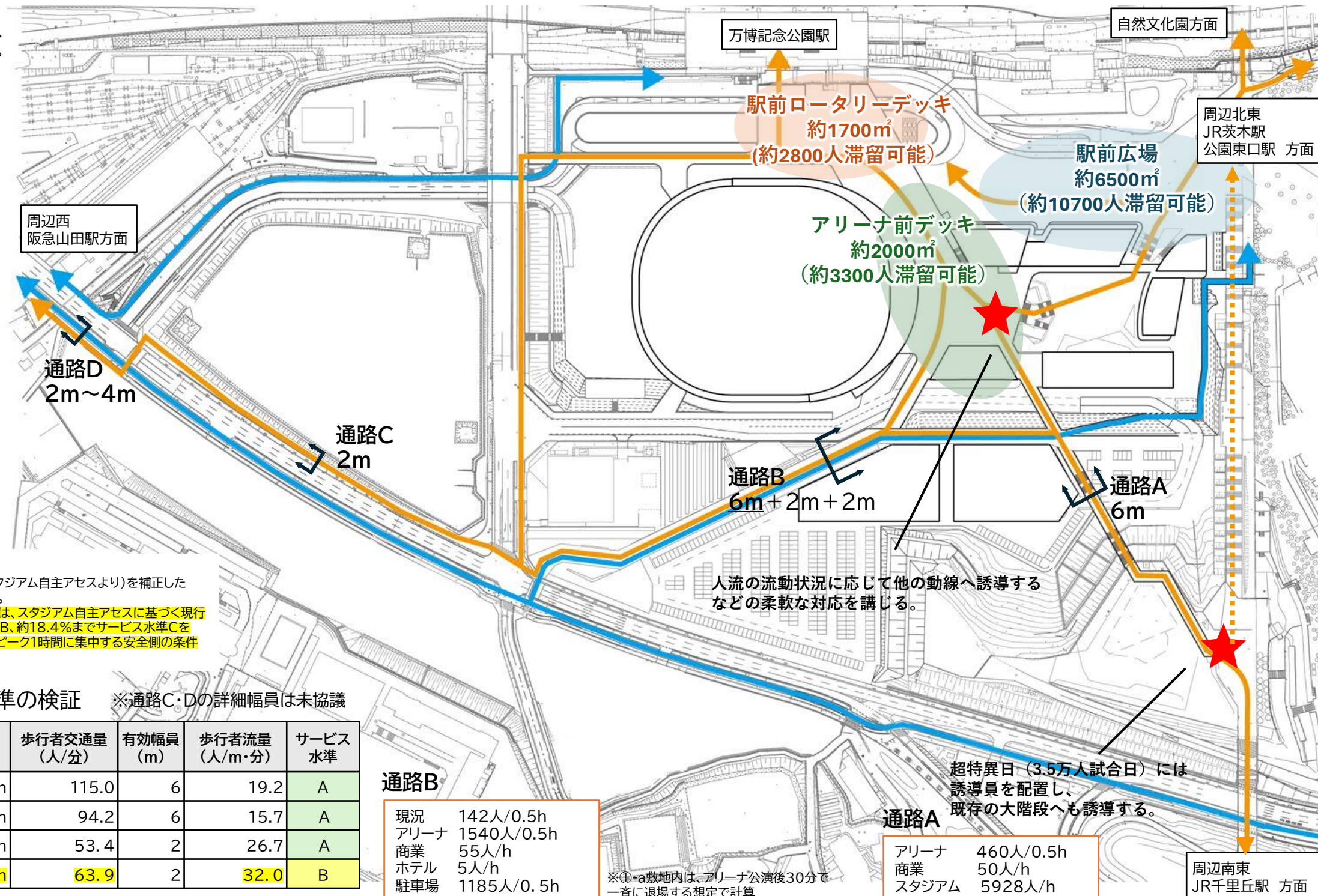
なお、スタジアム来場者の山田駅方面への割合は、スタジアム自主アセスに基づく現行
想定5%に対し、約11.5%までサービス水準B、約18.4%までサービス水準Cを
維持できる。これは、方面比の増加分がすべてピーク1時間に集中する安全側の条件
による閾値である。

■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	3,205人/h	53.4	2	26.7	A
D	636	3,836人/h	63.9	2	32.0	B

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)
サービス水準C：歩行者流量 51～71以下(人/m・分)

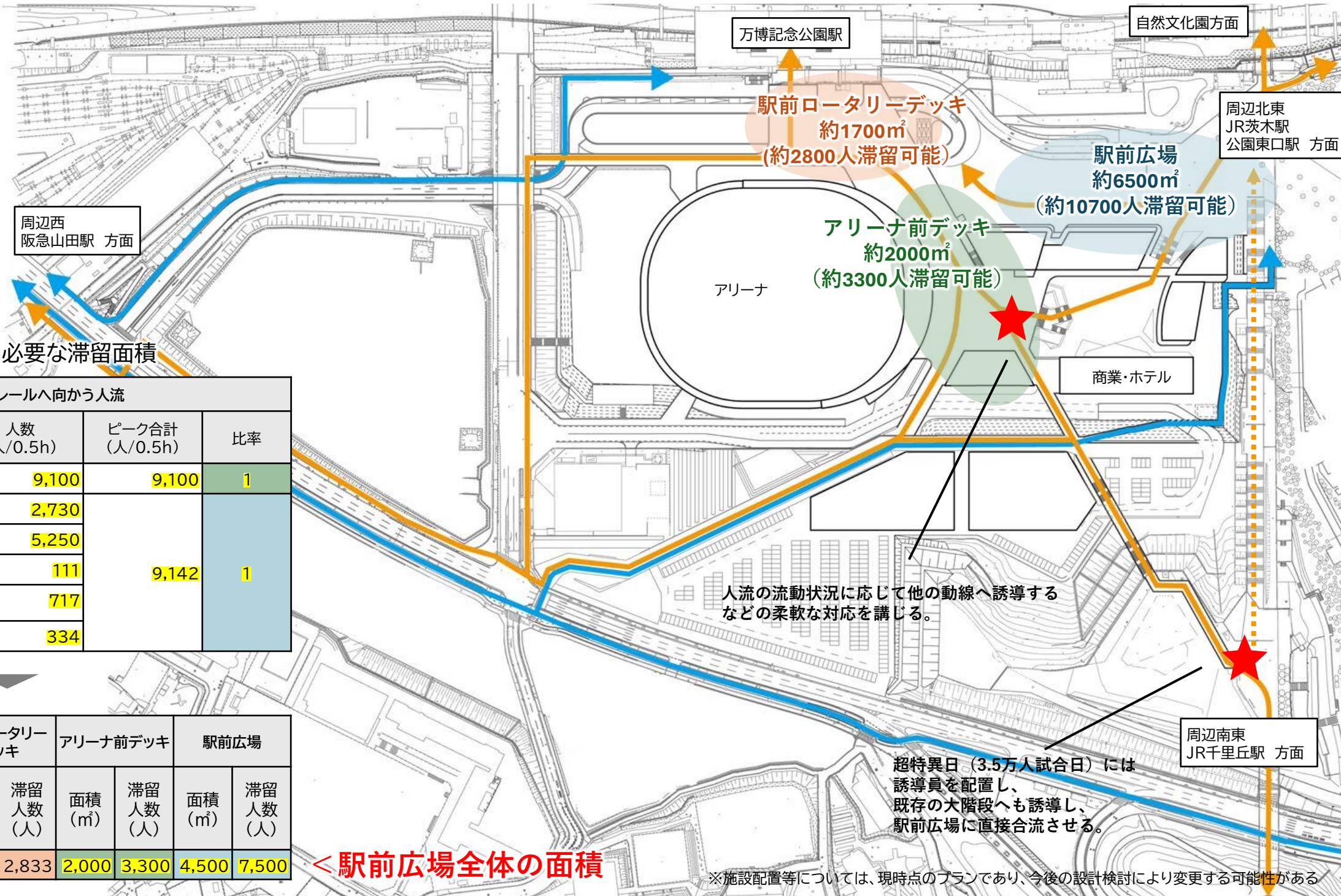


通路B

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

2)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3.5万人の退場が完全に重複した際は、既存の大階段へも誘導して駅前広場に直接合流させ、駅前ロータリーデッキ・アリーナ前デッキ・駅前広場の合計で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3.5万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
駅前広場	アリーナ前デッキ	9,100	9,142	1
	アリーナ2F	2,730		
	スタジアム	5,250		
	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)
13,900	0.6	8,321	1,700	2,833	2,000	3,300	4,500	7,500

< 駅前広場全体の面積

※施設配置等については、現時点のプランであり、今後の設計検討により変更する可能性がある