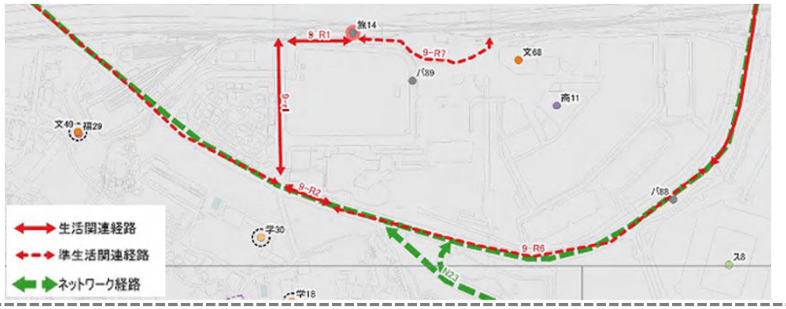
■ バリアフリー動線

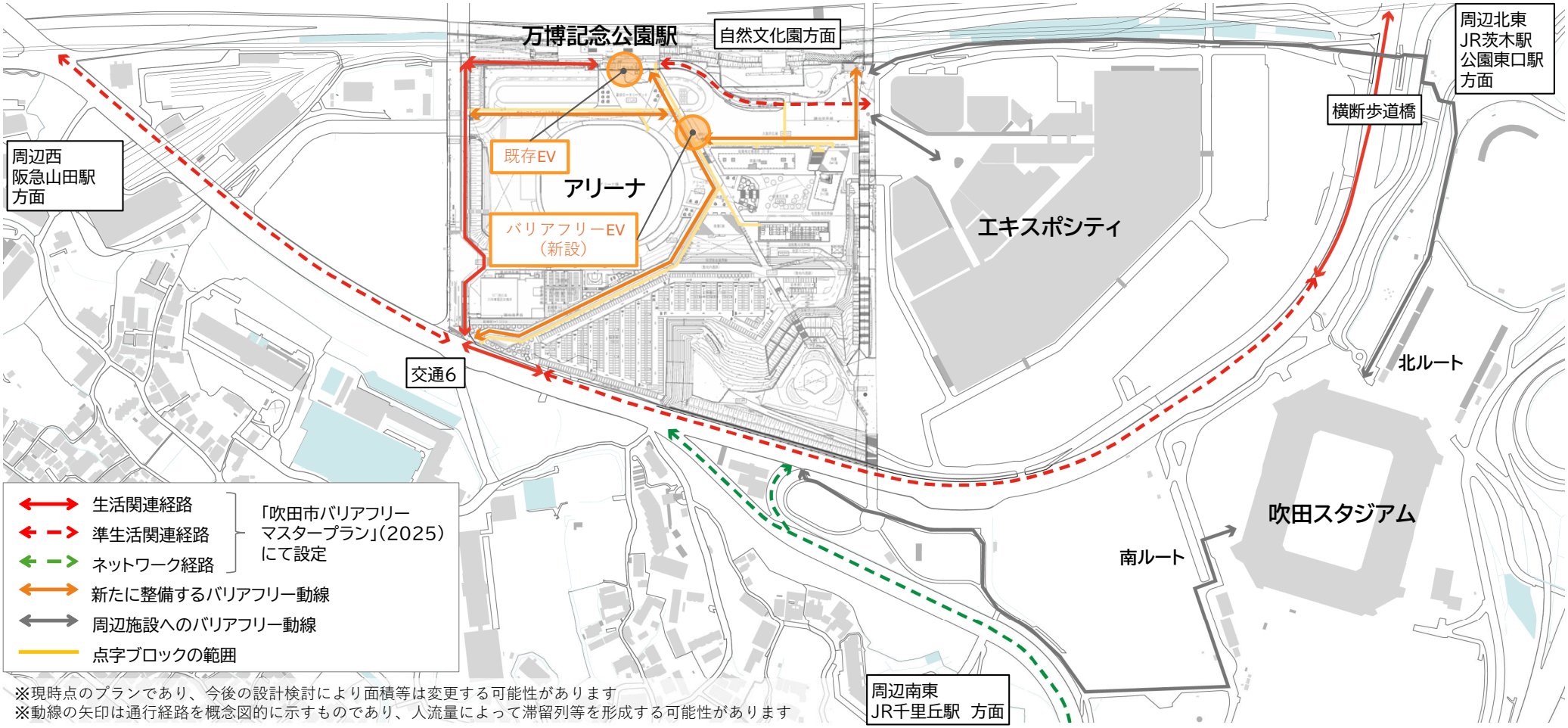
資料2 別紙4

- アリーナ前デッキ・ロータリーデッキを整備することで、**敷地内の10mの高低差を解消し、駅～アリーナ～敷地周辺までの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。
- 万博記念公園駅～吹田スタジアムのルートとして、北ルートと南ルートが設定されている。
  北ルートは、スロープ構造の横断歩道橋で外周道路を渡り、エキスポシティ北側の中央環状線の歩道を通行するルートである。
  一方**南ルートは、事業地の東にある大階段であるが、物理的にバリアフリー対応ができないため**、敷地内のデッキにより地盤高低10mを解消し、**交通6（記念協会前交差点）からモノレール駅改札に直結するバリアフリールートを確保**する。
- 吹田スタジアム及び南東方面へのバリアフリー動線の最適化については、道路管理者・周辺施設との連携を検討する。

吹田市
バリアフリー
マスタープラン
（2025）
より抜粋

種別	設定する経路
生活関連経路	生活関連施設相互間の経路であり、重点整備地区において道路管理者等の施設設置管理者が特定事業計画に基づき事業化を図り、その整備水準を維持するべき経路
準生活関連経路	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
ネットワーク経路	幹線道路（都市計画道路等）で移動等円滑化基準に則った整備や無電柱化等の高度なバリアフリー化を検討すべき経路

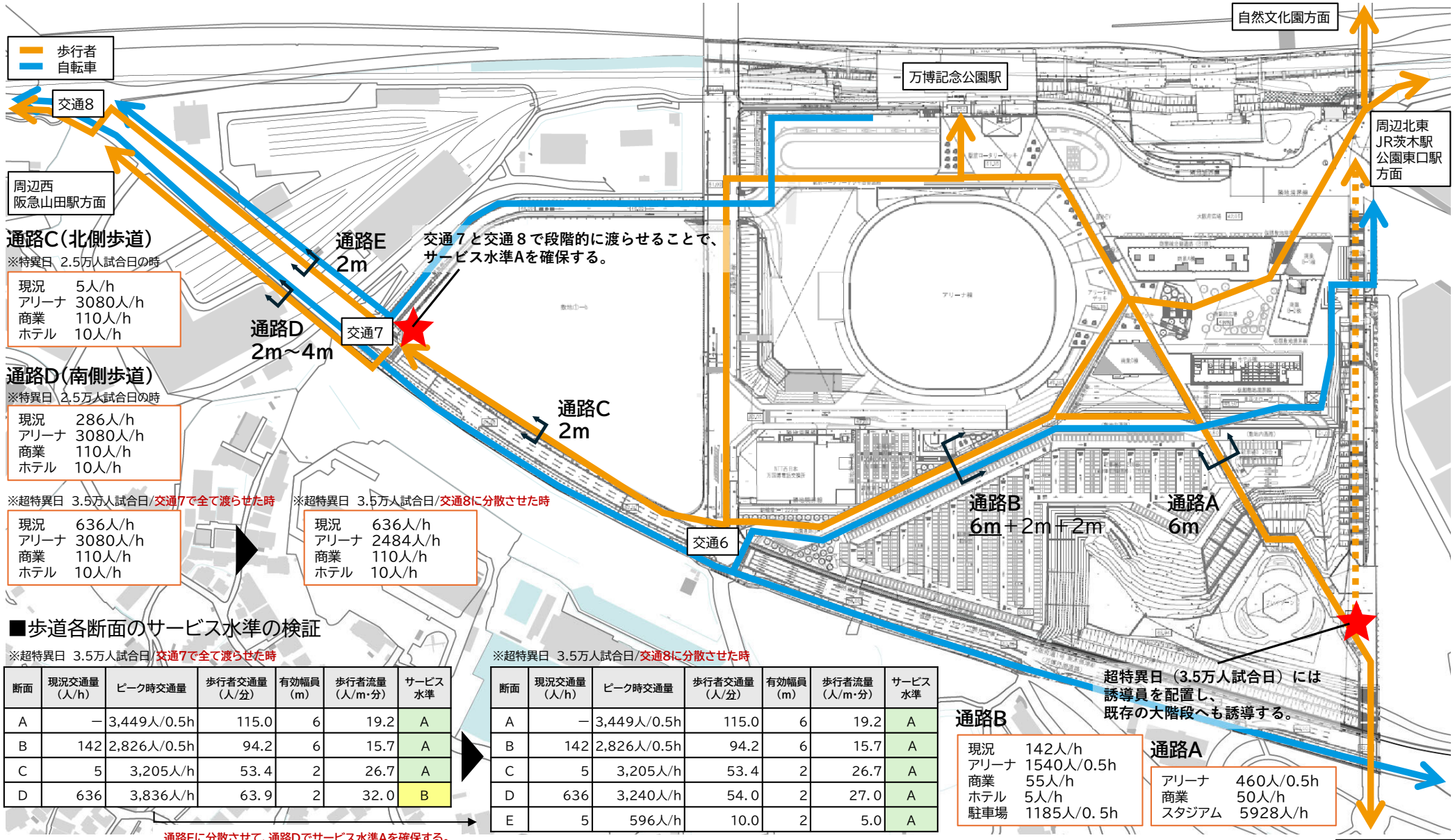




※現時点のプランであり、今後の設計検討により面積等は変更する可能性があります
※動線の矢印は通行経路を概念図的に示すものであり、人流量によって滞留列等を形成する可能性があります

■歩行者・自転車動線計画

- モノレール駅から敷地周辺への歩行者の通り抜け動線を安全な幅員で確保する。
- 交通6では横断歩道の先に滞留スペースがないため、外周道路外側へは渡らせず、交通7と交通8で渡らせる誘導を行う。
  交通7で全員を渡らせた場合、通路Dにおいてサービス水準Bとなるが、**596人を交通8へ分散させると、サービス水準Aを確保**することができる。



■歩道各断面のサービス水準の検証

※超特異日 3.5万人試合日/交通7で全て渡らせた時

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

通路Eに分散させて、通路Dでサービス水準Aを確保する。

※超特異日 3.5万人試合日/交通8に分散させた時

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	3,240人/h	54. 0	2	27. 0	A
E	5	596人/h	10.0	2	5.0	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)

※サービス水準は、現況の対面歩行者交通が著しく少ないため、対面交通量を考慮せず、阪急山田駅方面への一方向で評価した。
また、道路構造物や植栽を除いた最小幅の有効幅員に対しての検証を行なっている。
※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
※詳細の経路及び幅員については、今後大阪府等と協議の上決定する。