

(仮称) エキスポランド跡地複合施設開発事業に係る環境影響評価書案についての住民等の意見及び意見交換会の概要 (交通抜粋)

1 住民等意見書の提出状況について

- (1) 意見提出期間 平成 25 年 7 月 23 日から同年 9 月 6 日まで
- (2) 意見提出総数 30 通

2 意見交換会

- (1) 開催日時 平成 25 年 8 月 4 日 (日) 14 時~16 時 30 分
- (2) 発言者数 11 名 意見提出総数 26 件

3 住民等の意見及び意見交換会の意見について

- (1) 交通混雑 59 件
- (2) 交通安全 9 件
- (3) 意見の概要及びこれに対する事業者の見解  
別紙のとおり

表 1 (1) 評価書案意見交換会における意見の概要及びこれに対する事業者の見解 (交通抜粋)

項目	意見の概要	事業者の見解
交通混雑	<p>私たちは万博南交差点から出るしか道がなく、その間の外周道路とか、檜切山北の道が混めば、生活どころか救急車も消防自動車も入ってこられない、非常に深刻な状態である。</p> <p>交通渋滞の件だが、万国橋を経由するルートについては、当初 0 だったのが 43% になった。これは非常にいいと思っている。一方、2 月の審査会の交通部会の資料では、1 日の最大が、1 時間に 2,000 台来るとあった。2,000 台の 43% がここに集中すれば、880 台ぐらいになる。ところが、この北から入る処理能力が 600 台から 700 台となっているので、ここでもう 180 台の渋滞が起こるという計算になる。しかし、評価書案では、1 時間の最大が 2,000 台ではなく 1,600 台に下がっている。なぜ下がったのか。1,600 台であれば、700 台/時となって、ちょうど入口の処理能力に合うという形となっているのか。また、南から来るのが以前、20% だったのが急に 10% に減っている。これも処理能力が 20% だったら、南からのゲートが 250 台というのは全然計算が合わない。</p> <p>55% の人が車で来る、11% が歩いてくる、11% が自転車で来るとある。休日の 66,000 人からみたら 11% は 7,000 人。7,000 人が本当にモノレールも使わずに、電車も使わずに歩いて来るのか。</p> <p>私たちは、もっとたくさん来た場合のシミュレーションをぜひやって、それも数字を示しながら見せて頂きたい。これは切なる願いである。少数でもいいから、住民の代表の人間ときっちりやって頂きたい。</p>	<p>1 時間に 2,000 台来るとしていたのが、1,600 台になっているのは、以前と比べて計画の熟度が上がり、それぞれの施設で時間帯別に特性が違い、そういったものを含めて予測をすることが可能になったことによります。</p> <p>以前は、各施設のピークを足し合わせて 2,000 台ということにしていたが、計画の熟度が上がったことで、各時間帯にどれぐらいお客さんが来て、帰るのかという数字を合計することができるようになり、ピーク 1 時間が 1,600 台になりました。</p>

表 1 (2) 評価書案意見交換会における意見の概要及びこれに対する事業者の見解 (交通抜粋)

項目	意見の概要	事業者の見解
交通混雑	<p>私たちの生活道路は、万博南交差点から、樫切山から万博南、それから進歩橋のところである。施設のすぐ入るところにはいろいろな改良点があるが、我々が生活している道路は基本的に何も改善されていない。一部、進歩橋の出入口だけわずかな改善はあるが、実際、休みの日になったら自然公園の中央駐車場に入る車で右側がほぼ埋まってしまう。また、左側も住宅展示場の人たちが車をとめて埋まってしまう。真ん中の1車線で我々が何とか行き来している。</p> <p>そこに、三井さんからの出庫が50%ここへ出てくる。入庫の方は随分と改善されたが、出庫の方の改善がほとんどされていない。特に、樫切山北から進歩橋について、施設周辺と同じように車線を増やすとか、抜本的なことをやって頂きたい。</p>	<p>中央駐車場とか住宅展示場において、現在も日によっては渋滞や待ち列ができるということですが、我々としても、万博機構をはじめ、他の周辺の事業者の方々とも開業後は連携をして、道路の待ち列等の解消につながるような方策があるかどうか、どうしたら少しでも外周道路周辺がスムーズに流れていくか、その辺も合わせて協議をしていきたいと思っています。</p> <p>出庫につきましても、中央環状の西行きに直接出るルートも今回設置させて頂くということで、ご理解頂ければと思っています。</p>
	<p>13,732台/日の約60%の8,000台/日ぐらいが外周を通して帰ることになる。</p>	<p>ピーク時1,600台という話をしていますが、そのうち、中環には400、500台を出そうと考えています。これがピーク時でない時間帯は1,600台からどんどん減っていきますので、減っていく交通量に対して、中環に出ていく交通量は少しずつ割合として大きくなります。</p> <p>交通量の検討はピーク時で行っており、時間帯によって中環に出せる比率が変わるので、1日何台が外周道路に出るといった数字は一概には答えられません。</p>
	<p>車の混雑について、何台と言われてももう一つよく分からない。バスもトラックも小型も軽乗用車もいっぱいいる。何km、何百mぐらいの距離になるかという答えをもらわないといけない。</p> <p>公共交通機関を5分間に1台にするというが、具体的にモノレールの話は大阪府がやっているのか、そういう話をもう進めているのか。</p> <p>また、乗用車とバスで来るのでは比率が全然違う。100人が来るのに30人乗りのバスだったら3台。乗用車なら3人乗って30台になる。この事業は間違いなく、大交通渋滞が起こる。計算では済まない。今、工事中のマンションが全部建った時には、各家、全部車持つということをもう一度考え直してほしい。</p>	<p>渋滞長については、先程、交通流シミュレーションを見て頂きましたが、いろいろな方面から車が集まってきて、交通の負荷がかかるところを中心にシミュレーションをしています。そこでは、どれぐらい滞留しているかというのを見ることができます。今回は、どれぐらい滞留しているかというのを評価基準にしていませんでしたが、今後、シミュレーションの中でどれぐらい滞留しているかという数字は、チェックをしてお示しすることはできます。本日は、通常の交通工学の検討に基づく容量に対してどうかというところの説明をさせて頂いたということでご理解頂ければと思います。</p>

表 1 (3) 評価書案意見交換会における意見の概要及びこれに対する事業者の見解 (交通抜粋)

項目	意見の概要	事業者の見解
交通混雑	<p>回答は要らない。意見書の見解で示してほしい。</p> <p>交通混雑は、予測とか動的シミュレーションだけでは解決できない問題だと考えている。運用状況を見ながら、交通対策、交通渋滞をすることを約束して頂きたい。近隣住民は、365日、万博外周道路を生活として使っている。月に1回とか、年に2回とか来る人と違う。その辺、十分考えて頂きたい。外周道路をもう少し緩和するために、中環から芝生ランドを通してオーバブリッジで入るルートを検討してほしい。</p>	<p>(意見書の見解でお示しします。)</p>
	<p>建物平面図で搬入入口に「バス・緊急車両を含む」ということが要約書4ページ、本編12ページに明記されている。営業用車両は、材料の仕入れとか何かで分かる。施設管理用の入口はやむを得ないと思うが、バスはなぜこんなところに入口があるのか。バスは万博の駐車場を利用したら問題ない。このバスは何のためのバスか。せつかく外周道路を緩和、削減しようと努力しているのだから、バスは南駐車場とか中央駐車場を利用したらいい。一番渋滞の問題になるところにバスの入口を設けられたら大変な問題になる。</p>	<p>バスの入口ですが、「あらし」の2ページの下配置図の右上に搬入入口とあり、バス・緊急車両を含むと書いています。バスについては大型車両ということで、一般車両の出入口からは出入りができませんので、こちらから一旦入るということを想定しています。</p> <p>なお、路線バスを引き込もうとか、そういうことを考えている訳ではありません。貸し切りバス等については、万博駐車場の利用を検討します。</p>
	<p>非常に平均的な祝日・日曜のシミュレーションである。桜まつりとか、外周道路が混雑したとき、三井さんはどうするのか。駐車場は閉めきるのか。その対策が何も示されていない。甲子園と同じように「駐車場はありません」ということにするのか。</p>	<p>混雑時については、本日お示したものに加え、特異日というパターンを設定しています。そのシミュレーション、数値的なものも含め、審査会で資料を提示し、お話しさせて頂ければと考えています。</p>

表 1 (4) 評価書案意見交換会における意見の概要及びこれに対する事業者の見解 (交通抜粋)

項目	意見の概要	事業者の見解
交通混雑	<p>4,100 台の駐車場を用意されている。それを 1 台につき 3 回交代、3 時間から 4 時間そこに滞在したとすると、<math>4,100 \text{ 台} \times 3 = 12,300 \text{ 台}</math>と、ざっと計算する。そこに 3 人乗っていたら 36,900 人、4 人乗っていたら 5 万人となる。4 万～5 万人がその駐車場を利用するお客さんとする。そうすると、残りの 2 万～3 万人が公共交通機関を利用するか、バイク、自転車、歩きとなる。1,700 台がバイクだが、それも 3 回交代して 5,100 台。つまり、万という単位にいかないということで、交通の予測はすごく甘いと思う。</p> <p>また、2 万～3 万人を公共交通機関の利用促進と言っていたが、全く具体的な案がない。こういった施設では、何千円以上買ったら何時間無料というのがあがるが、車で行く方の人数が多いから、その方が得ということになる。なので、そういった駐車場に関しての割引はなくしてほしい。それだけで車の台数が減ると思う。それに加え、万博駐車場は平日 1,000 円、休日は多分 1,200 円。そっちはお金を取って、こっちが割引になると、自然文化園の方に行く人も、得だからちょっとこっちで買い物してということも考えられる。なので、万博の駐車場と三井の駐車場のバランスを考えて頂いて、極力、車に乗りたくないなと思うような案を、お金でやってもらったら確実だと思う。</p>	<p>公共交通機関の利用促進については、他の類似施設等でも公共交通機関とも連携して、いろいろな形でやっています。こちらについても審査会等で先生方にも議論して頂き、我々の方でも具体的な案をまた提示させて頂こうかと思えます。</p> <p>料金設定についても、周辺の駐車場等とバランスを図りながら、検討させて頂きたいと思えます。</p>
交通安全	<p>人と自転車と車が交差するところがあると言っていたが、信号がつくといっても、最近の自転車は全く無視して走っている。若い人だけじゃなく、お年寄りの人も平気で渡っているような姿が見られる。そういうことは絶対ないように、橋にすとか、できるだけ信号をつけてもらって、交通違反になるということにしないと絶対だめだと思う。</p> <p>そういうことをもう一度よく考えてもらいたいと思う。それは自己責任もあるが、吹田市の方でもよく検討してもらいたい。</p>	<p>人と自転車と車両が交差するところですが、かなり車の量が多いときには、そういった出入口のところに警備員等を配し、通行者や自転車の方への安全に十分配慮した形で出入りを進めていきたいと考えています。他の施設でもそういった形でやらせて頂いています。</p> <p>信号については、警察の方で最終的にご判断ということになると思いますが、ご意見については、警察とも協議の場がありますので、お伝えさせて頂ければと思っています。</p>

表 2 (1) 評価書案意見書の概要及びこれに対する事業者の見解 (交通抜粋)

項目	意見書の概要	事業者の見解																					
交通混雑	<p>交通シミュレーションはガンバ大阪の新スタジアム建設後のシミュレーションか。また、計算方法、計算条件等を公開してはどうか。</p>	<p>新スタジアム建設後の予測評価として、複合影響(土曜)による交通流シミュレーションを実施しています。シミュレーションの前提条件等は、資料編に記載・公開しています。</p>																					
	<p>想定客数については、日祝(66,000人)、土(60,000人)、平日(40,000人)と予測されている。日祝土と平日の幅が少ない。 平日(2万~4万)、日祝土(6万~10万)の幅をもって予測すべきである。 基本数値が狂うと予測が大幅に変わる。もっと精査が必要である。</p>	<p>想定客数は、類似施設の実績値をもとに日祝・土・平日の割合を設定し、算出しています。 想定以上の集客数については、類似施設の実績値を参考に、特異日(日・祝の1.25倍)の予測評価を行っており、環境影響評価審査会にて審議頂く予定です。 なお、周辺の交差点において、交通流を円滑に処理できなくなるレベル(日・祝の1.4倍)も確認しています。</p>																					
	<p>平均的な日祝(15:00)とサッカー開催時の土(17:00)のシミュレーションで確認すると円滑に流れているとしている。 安易な評価である。住民にとっては、今以上の車が入ってくるので渋滞が起こることは当たり前と判断している。納得できない。</p>	<p>道路改良による効果により、平均的な日祝、複合影響においては、シミュレーションにおいて円滑に処理できる結果となりました。 ※改良前後の交差点需要率の比較</p> <table border="1" data-bbox="901 940 1388 1120"> <thead> <tr> <th></th> <th>対策前</th> <th>対策後</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>①日祝</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>調和橋交差点</td> <td>0.724</td> <td>0.573</td> </tr> <tr> <td>進歩橋交差点</td> <td>0.783</td> <td>0.683</td> </tr> <tr> <td>②土曜複合</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>調和橋交差点</td> <td>0.783</td> <td>0.694</td> </tr> <tr> <td>進歩橋交差点</td> <td>0.916</td> <td>0.834</td> </tr> </tbody> </table>		対策前	対策後	①日祝			調和橋交差点	0.724	0.573	進歩橋交差点	0.783	0.683	②土曜複合			調和橋交差点	0.783	0.694	進歩橋交差点	0.916	0.834
	対策前	対策後																					
①日祝																							
調和橋交差点	0.724	0.573																					
進歩橋交差点	0.783	0.683																					
②土曜複合																							
調和橋交差点	0.783	0.694																					
進歩橋交差点	0.916	0.834																					
	<p>樫切山から万博外周道路の方面別比率が、提案書20%から10%になったのはなぜか。 誘導看板とモラルで達成できるのか。(例えば、コーナン、マックスバリュの道路を通らないようにできるのか。</p>	<p>環境影響評価審査会や道路管理者等のご意見を踏まえ、中環東から千里山あおば通りへ迂回をさせないように来店経路を設定し、樫切山北交差点は南方面からの来店10%のみに見直しました。 誘導については、各種媒体での告知、誘導看板等による誘導を徹底していきます。</p>																					
	<p>方面別比率は幅を持たせてシミュレーションをすること。 万博公園南信号(10%~20%)、調和橋(20%~30%)、日本庭園(20%~30%)、万国橋(30%~50%)。合計は100%ではない。200%も考えられる。</p>	<p>ナビゲーションシステム実績データ(各商圈方面からの最適経路)に基づき、シミュレーションを行っています。</p>																					
	<p>提案書から交通計画が大幅に変更された。当初案と改善案の図面での説明を評価書案か資料編に入れるべきである。交通ルートによるシミュレーションの議論が出来ない。</p>	<p>交通計画の当初案と改善案については、意見交換会で提示させて頂きましたが、図面については評価書の資料編に記載させて頂きます。</p>																					
	<p>万博外周道路からの来客車両の右折入出庫は2か所だけと説明を受けていた。しかし、バスの出入口が図面に明記されている。施設運用車両、緊急車両の出入口は分かるが、どのようなバスなのか。団体客の観光バスであれば、万博公園駐車場を利用すればよい。</p>	<p>バスの出入口は、団体客の観光バスのみを想定しています。路線バスについては、中央駐車場内の既設のバス停を活用する計画です。</p>																					

表 2 (2) 評価書案意見書の概要及びこれに対する事業者の見解 (交通抜粋)

項目	意見書の概要	事業者の見解
交通混雑	GW、桜まつりの交通量調査は一日だけである。交通量が多い日と少ない日がある。3日以上連続して調査すべきである。	桜まつり期間の調査日(平成24年4月8日)は、自然文化園の入園者数61,428人と同年最高集客日(他は40,000人以下)であり、最も混雑している状況を把握する上で十分な調査であると考えています。
	檜切山交差点(交通12)、茨木撰津線万博公園南交差点(交通13)、万博外周道路への合流地点(交通5)、万博外周道路(交通6)の交通量は交通の流れに沿って少なくなっている。一方通行なのになぜなのか。	交通量の記載に誤りがありましたので、訂正させていただきます。ただし、需要率計算には間違いはありません。
	来店帰宅の一日の推移から、来店1,600台/時、帰宅1,600台/時によって、1,600台/時で予測されている。万博外周道路の調和橋から進歩橋まで来店、帰宅が重なる。1,600台/時で予測するのは過小ではないのか。帰宅についても詳しく考察してもらいたい。	来店帰宅車両の合計値がピークとなる時間帯が、最も道路への負荷が大きくなるため、15時台(来店1,600台/時、帰宅1,600台/時)での予測評価としました。
	交通混雑が最大の課題の一つであるにも拘らず、当初4,500台の計画であった駐車場が4,100台に縮小されたことに異議を申し上げる。400台減らしても問題ないことを証明してほしい。	施設計画が具体化したことで、各施設の類似事例の実績値等をもとに、時間帯別来店帰宅台数を累計しました。その結果、最大在庫台数3,909台となり、駐車台数4,100台で充足できるものと考えています。
	北側退出アクセスについて、中環に抜ける道だけでなく、中国道に抜ける時差信号を設けて中国道へ抜けるルートをつくるべきである。中環、中国道への流入の時に外周道を使わないようにするべきである。	警察、道路管理者から、北側出口から中国道への直接進入は危険であり、物理的に進入できないようにするよう指導を受けています。中環西方面、中国道は、極力北側出口から退出するように誘導していきます。
	万博公園南交差点からの入退は、今の計画では間違いなく生活道路に支障をきたす。ここからの入退案は撤廃いただきたい。	十分な滞留長の右折入庫レーンを新設し、既存車線へ支障を与えないように計画しています。万博公園南交差点から入退させない場合、南方面からの来店車両は、全て茨木撰津線と外周道路へ進入するため、混雑の改善にはならないと考えます。
	「檜切山から万博外周道路までの混雑解消のため」、また、「インペリアル万博公園マンション出入口がこの一か所しかないことにより混雑すると生活に支障をきたすこと」、等のために万博公園南交差点の平面交差は入庫路を地下道とした立体交差にしてもらいたい。	十分な滞留長の右折入庫レーンを確保しており、平面交差でも既存車線へ支障を与えないような計画としています。

表 2 (3) 評価書案意見書の概要及びこれに対する事業者の見解 (交通抜粋)

項目	意見書の概要	事業者の見解
交通混雑	<p>駐車場、交通面の問題解決策としてパークアンドライドの対策を考慮いただきたい。</p>	<p>開業時等の交通混雑が予想される時期における対策として、パークアンドライド等についても検討していきます。</p> <p>また、モノレールやバスなどの公共交通機関の利用を促進し、自家用車による来館を極力減らします。公共交通機関の利用促進策(輸送力向上や公共交通機関への誘導・インセンティブ付与など)については、モノレール会社やバス会社などと協議・連携し、その方策を検討していきます。</p>
	<p>出来る限り自家用車の使用を制限する仕組み(パークアンドライドの取組)、自家用車乗り入れ禁止などの手法を考慮して欲しい。</p>	<p>GWや桜まつり等の公園混雑期は、現況でも周辺交差点が飽和状態になり、外周道路においても駐車場不足による入庫待ち行列で車線が塞がれる状態となっています。このような公園全体の深刻な問題を解決するため、公園混雑期は公園全体で自動車を抑制するための施策について関係機関と連携するなど、本事業としても積極的に対応させていただきます。</p>
	<p>GW、桜まつり、万博公園イベントの時には万博外周道路の車が動かない。三井不動産の車は万博外周道路に入れない。その時は三井不動産の駐車場を閉鎖するのか。</p>	
	<p>計画はあくまでシミュレーション等による予測を基に作られているため、必ず計画通りになると断定できない。想定外の状況は発生するものという考えを持っていただき、周辺道路が想定外の状況となった場合の対策を具体的に示すべきである。</p>	
	<p>交通渋滞は予測とシミュレーションだけでは解決できない。運用しないと分からないことが多い。何が起こるかわからない。</p> <p>運用状況を見ながら交通対策、道路改善することを約束してもらいたい。今後も常に状況の把握とそれに伴う改善について対策を講じていただきたい。</p>	
<p>中環から芝生ランドを通過してオーバブリッジで直接入庫できるルートを検討してもらいたい。万博外周道路の混雑削減のために実現してもらいたい。</p>	<p>万博機構、大阪府、道路管理者等と協議した結果、公園機能が著しく損なわれるとの理由で不可能との結論に至りました。</p>	

表 2 (4) 評価書案意見書の概要及びこれに対する事業者の見解 (交通抜粋)

項目	意見書の概要	事業者の見解
交通混雑	<p>万博外周道路のエキスポランド跡地の道路改良は検討されたが、進歩橋までの道路改良は進歩橋から中環への右折専用レーンだけである。</p> <p>この場所が、いつも万博中央駐車場、住宅公園駐車場等への出入口で渋滞している。これに退館車両の多くが集中する。</p> <p>当該事業に起因する交通問題であるので、調和橋から進歩橋までの道路改良は事業者の責任で行ってほしい。「エキスポランド跡地の前面だけ改良すれば」、「あとは道路管理者の責任である。」、と判断するのは、事業者の責任を回避している。これだけの車を万博外周道路に持ってきたのは事業者である。認識してほしい。</p>	<p>事業者の責任として、北側入口 (万国橋)、北側出口、南駐車場とのオーバブリッジ、入出庫に伴う専用レーン、万博公園南交差点からの入出庫等の対策を講じています。また特にボトルネックとなっている進歩橋交差点において、南詰における左折レーン、北詰における右折レーンを新設しています。以上の改良による効果は、交差点需要率、シミュレーションにおいて確認しています。</p> <p>なお、中央駐車場の入庫待ちについては、桜まつりとGWの滞留長・台数を把握していますが、今後、滞留低減のための方策等を関係機関と協議・調整させて頂きたいと考えています。</p>
	<p>現在でも万博外周道路渋滞時にホテル阪急エキスポパーク前の信号を左折して山田地区 (山田高校・山田東中学校方面) へ進入する車がある。いわゆる村内道路は狭く、知らない来場者は迂回ができるものと誤解して進入し、立ち往生する車を散見する。また、この道路は両校の通学路となっており、通学時間帯等は歩行学生や通学自転車が非常に多く危険極まりない。従って、同交差点を左折させないような大きな立看板や誘導員配置等による規制策を講じていただきたい。</p>	<p>来館・退館車両が生活道路に進入することがないように、経路の誘導について、標識設置、告知、誘導看板、場内案内、誘導員等により徹底します。</p>
	<p>ブランドール千里万博公園山田北及びディオフェルティ千里山田マンションは、中央環状線下 (側道) のヤマト運輸からの一方通行の途中に位置しており、生活道路としてどうしても万博外周道路に入らざるを得ない。このため、今以上に混雑や渋滞が増えることは、日常生活はもとより救急時などに大きな影響を及ぼすので、一方通行の解除を含めて、各関係団体と協議して改善を図っていただきたい。</p>	<p>経路設定していない区間ではありますが、警察や道路管理者等の関係機関にご意見としてお伝えします。</p>
	<p>山田北 9 丁目交差点 (クロネコヤマト前) に信号の設置を要望する。</p> <p>信号機の設置により各方向 (北千里、三ツ辻、万博外周) への過度の車の進入を抑えることにより渋滞緩和の一助になるのではないかと考えている。また、現状でも衝突事故が多い交差点でもあり交通事故防止の観点からも信号機を設置していただきたい。</p> <p>また、中央環状線下から三つ辻に至るまでの信号機の点灯サイクルの調整を要望する。</p>	

表 2 (5) 評価書案意見書の概要及びこれに対する事業者の見解 (交通抜粋)

項目	意見書の概要	事業者の見解
交通混雑	<p>ガンバもエキスポランドも、主として同じ万博外周道路から入退出する施設であり、外周道路から退出する中央環状線の現状における渋滞状態を改善しないと外周道路だけの小細工を加えても外周道路の円滑な車の流れは確保できない。</p> <p>是が非でも中央環状線の構造的な問題を併せて改善するよう強く要望する。</p>	<p>外周道路の入出庫を最小限化すべく、北側入口 (万国橋)、北側出口、南駐車場とのオーバークリッジの新設等を行い、交差点需要率、シミュレーションにおいて対策効果について確認しています。</p> <p>なお、中央環状線の構造的な問題に関するご要望については、警察や道路管理者等の関係機関にお伝えします。</p>
	<p>最も切実なのは、緊急自動車が入られない、出られないという交通渋滞の常態化である。人の生き死にの問題である。</p> <p>ケガや急病、命にかかわる時に、吹田市長、吹田環境政策室、三井不動産、だれが責任を保証してくれるのか。</p>	<p>警察、消防に確認しましたが、現況の公園混雑期等で、外周道路や茨木摂津線等が渋滞した場合でも、車両が端に寄ることで、緊急車両の通行は可能との見解を頂いています。</p> <p>なお、引き続き、警察、消防、道路管理者等関係者と協議・調整を行い、安全・安心に向けて善処していきます。</p>
	<p>万博公園と三井不動産による商業地とサッカー場の3つが集った場所には交通を主として色々な面で無理が生じ事故の発生が度重なることが目に見えているので設置は無理である。</p>	<p>交通量調査、類似施設の実績に基づく予測評価を行い、道路改良により問題は解消される結果を確認しています。</p>
	<p>駐車場待ちの車が外周道路や中央環状、樫切山北信号近辺の車線をふさぎ渋滞を引き起こすと考えられる。</p>	<p>十分な場内発券ゲートまでの滞留長、入庫専用レーンを確保し、既存車線への影響を及ぼさないような計画としています。</p>
	<p>大阪モノレールは現在4両編成であり定員は約400人、平日の朝のみ最短3~4分間隔で運行(16本/時)している。最多輸送時には定員の1.5倍を乗せるとして9,600人/時、万博記念公園駅で上り下りいずれか一方に輸送需要が偏った場合は、これが限界であろう。公共交通機関の利用促進を本気で考えるならば、車両連結数を増やす、他の鉄道との乗換え連携などの対策は、三井不動産のみならず自治体行政の責務として取り組んでもらいたい。</p>	<p>モノレールの分担率は18%(観光集客施設のみ38%)を想定していますが、大阪高速鉄道より日・祝日の昼間等については、5分間隔までの増便が可能との見解を頂いています。日・祝日は増便により、ピーク時で2,942~3,541人/時の輸送余力が生まれ、分担率に換算すると最大55~61%までモノレールで輸送負担することができ、公共交通機関として十分な輸送余力を持っているものと認識しています。今後、大阪高速鉄道と協議を行い、実効性のある利用促進策について検討を進めていきます。</p>
	<p>モノレールとJRとの交差点部に新駅を設けてもらいたい。事業者からも関係機関に働きかけてもらいたい。ぜひ、実現してもらいたい。</p>	<p>貴重なご意見として関係者連絡会等でお伝えします。</p>

表 2 (6) 評価書案意見書の概要及びこれに対する事業者の見解 (交通抜粋)

項目	意見書の概要	事業者の見解
交通混雑	<p>モノレール万博駅前の現在の中央駐車場を全面的に公共交通機関のセントラルステーションとして、中央環状から直接入出できるようにし、外周も公共交通機関専用レーンを設ける。なお、セントラルステーションの1階は車のステーション、2階は人の待合とする。これによって最終的には車で来場よりも公共交通機関の優位性を示し、外周の交通車両は公共の車両と近隣の一般車両にする。 以上を提案する。</p>	<p>貴重なご意見として関係者連絡会等でお伝えします。</p>
	<p>シミュレーションでは交通渋滞が発生していなかったが、従来及び現行のイベント開催時においては、外周での東、南、中央の駐車場入庫時の渋滞は常に発生している。これを完全に解消するシステムとして、ETC方式、専用チケットを提案する。</p>	<p>GWや桜まつり等の公園混雑期は、現況でも周辺交差点が飽和状態になり、外周道路においても駐車場不足による入庫待ち行列で車線が塞がれる状態となっています。このような公園全体の深刻な問題を解決するため、公園混雑期は公園全体で自動車を抑制するための施策について関係機関と連携するなど、本事業としても積極的に対応させていただきます。 本事業では、必要十分な発券ゲート、場内滞留長、入庫専用レーンを設けており、ETC方式等の導入がなくても、既存車線に支障を与えることなく処理が可能と考えています。</p>
	<p>住民との信頼関係を築くためにも、これらのシミュレーションは、住民との話し合いの場で示してもらいたい。</p>	<p>任意の説明会の中で、シミュレーションについても提示させて頂くことを検討していきます。</p>
交通安全	<p>地域への交通安全という観点については対策が不十分である。施設をとりまくエリアのみの交通安全にとどまっている。今回の対象施設の南西エリア(山田東1~4丁目)については一方通行が非常に多い地域であり、よく県外ナンバーや知らない人(この地域)が流入して来る事により、地域とのトラブル逆走行などが非常に多い。よって吹田警察・市役所と連携して「一方通行」「大型車進入出来ない」などの表示をするなど地域に対しての対策が必要である。</p>	<p>警察や道路管理者等と協議・調整を図り、生活道路に進入することがないように、来退店経路の誘導について、標識設置、告知、誘導看板、場内案内、誘導員等により徹底します。</p>
	<p>クロネコヤマト前から万博外周道路へ向かう道路は、登りきった所で左折し外周道路へ合流するが、今回、使用されていない車線が複合施設建設に合わせて使用可能になると、左折し外周道路へ合流する車と拡幅されて直進してくる車との接触事故が起きる可能性が高くなると予測できるので、それに対する対応策を講じていただきたい。</p>	<p>経路設定していない区間ではありますが、警察や道路管理者等の関係機関にご意見としてお伝えします。</p>

表 2 (7) 評価書案意見書の概要及びこれに対する事業者の見解 (交通抜粋)

項目	意見書の概要	事業者の見解
交通安全	<p>府道北側の P マート店から南側のクロネコヤマト間は、道幅が極端に狭く道路事情に慣れたドライバーでないとすぐに渋滞が起きる状態である。このような事態が頻発すると近隣住民は大変な迷惑を被る。途中には北山田小学校への通学路もあり万全の交通安全対策を講じていただきたい。</p>	
	<p>万博周辺は、千里丘陵で、住宅地域としてのマンション群となっている。通常の容易な移動手段としてバイク、自転車(電動機付自転車を含む)を使用する人が老若を問わず多い。したがって近隣から外周を横断して駐輪場への具体的ルートの策定及び確保を提案する。バイク、自転車の来場者はかなりの数になると予想されるので、駐輪場のスペースを現行計画の倍以上にすると共に、外周の横断時の交通事故を未然に防ぐためにもオーバブリッジ等を提案する。</p>	<p>自転車、バイクについても、来店数の予測を行い、適切な経路、駐輪・駐車台数を確保しています。</p>
	<p>人員の移動についても車以外でモノレールの発車時間を5分おきに動かすといっているが、駅員も少なく改札口も少ない中、妊婦や子供、老人にとって決して安全な対策とはいえない。事故の起る可能性は充分ある。その責任はどうするのか。</p>	<p>モノレール混雑時の安全対策等についてのご意見につきましては、今後大阪高速鉄道に伝えていきます。</p>