

項目	質問	回答
	1 自家用車2,000台、バス200台を実施するための関係事業者(交通事業者、万博機構、警察など)との合意形成は済んでいるのか。	万博記念機構及び近鉄バス・阪急バス等の交通事業者と実現に向けて協議を行っており、ご協力いただける方向でご検討いただいております。また、これらの計画を前提とした交通計画について、吹田警察署、吹田市等にもご説明を行っております。
	2 駐車場予約制の対象となる駐車場には、ホテルの駐車場も含まれるのか。	南第1駐車場、東駐車場及び中央駐車場を使用する予定であり、ホテル阪急エキスポパークの駐車場は使用しない予定です。
	3 P.3-9 表3-4、P12-23-6 表12-23-4に40500人の入場者数を想定した場合の交通手段の内訳が示されているが、妥当性の根拠およびその実現可能性の根拠は何か。(交通計画、観客へのアンケート調査結果及びモノレールの輸送実績に基づき想定とあるが詳しく示してください。)	アンケート調査結果によれば、来場時の交通手段分担は自動車30%、モノレール39%、バス13%、バイク4.5%、自転車11%、徒歩2.5%です。この比で40,500人を分割すると、自動車12,150人、モノレール15,800人、バス5,250人、バイク1,800人、自転車4,500人、徒歩1,000人となります。これを基本に、自動車の2,000台(4,900人:アンケート結果による平均乗車人数2.45人/台で換算)への抑制、モノレールの増便後(5分間隔運転)の輸送余力16,400人(H23.12.3(土)ガンバ試合非開催日データ、大阪高速鉄道資料)を踏まえ、残りをバスで輸送する前提で算出しています。
【交通混雑】	4 モノレール10500人/2h(P.12-22-5)、自動車2000台(P.12-22-14)、バス198台(P.12-22-19)とあるが、40500人を想定した場合、少なく見積もっても入場に2~3時間、退場にも同じ時間を要するとすれば、5~6時間にわたりモノレールは大混雑状況に陥る。P12-22-30にあげられている公共交通の対応策で「公共交通機関の利用促進するため、快適に公共交通機関を利用できる」ようになるのか。(対策を具体的に示してください。)	ゲーム終了後の退場時には、観客が集中するため、ある程度の混雑は想定されますが、増便後のモノレールの輸送余力に基づいているため、輸送に大きな問題はないと考えられます。来場時は、更に分散すると考えられます。なお、宇野辺駅への徒歩誘導により万博記念公園駅への集中緩和に努めるとともに、阪急山田駅への徒歩誘導によるモノレール利用者数の削減についても検討・実施します。
	5 交通流シミュレーションの妥当性を判断する上で、臨時バスの乗り場等を想定はどのようにされたのか。	バスの方面別・乗り場別の台数については、以下の通り配分しました。 ・JR茨木駅97台・阪急茨木市駅29台:スタジアム前1/2、 東駐車場(競技場前の現バス停)1/2 ・JR岸辺駅55台:スタジアム前 ・千里中央駅17台:中央駐車場 なお、スタジアム前には、スタジアム前広場に新たにバス乗り場を整備する計画です。
	6 臨時バスの運行について往復に要する時間が平均的に1時間程度(P12-22-19)とあるが、この算出方法はどのように行ったのか。(所要時間を予測するためにシミュレーションを行っているはずなので、予測結果はどのようなものか。)	臨時バスの運行実績が、JR茨木駅で往復約30分、阪急茨木市駅で1時間程度、千里中央で1時間強となっています。また、岸辺駅も距離から判断して1時間強程度と考えられます。以上の点を考慮し、平均往復時間1時間を想定しています。バス事業者への聞き取り結果では、各ルートとも、概ね2往復以上の運行は可能であろうとの回答を得ています。なお、シミュレーションは外周道路を対象としているため、バスのルート全体での所要時間はわかりませんが、外周道路については、大きな滞留は発生しない結果となっています。
	7 交通流シミュレーションによる予測結果で「著しい滞留は見られなかった」(P12-22-30)とあるが、審査会ではどのように審査を求めるのか。	動画で車列の滞留状況等を確認していただく予定です。

項目	質問	回答
【交通混雑】	8 モノレール駅構内および周辺には長時間にわたって待ち行列が発生すると想定されるので、通路だけではなく駅構内、周辺における安全性を確保策はどのようなものか(安全性の確保策の具体性と妥当性を示してください。)	万博記念公園駅は多くの乗客を集中を想定した構造となっており、改札内(2F)が広く、十分な滞留空間があります。 現在多数の乗客が集中する時は、ここから下り階段へ降りる箇所、改札前の2箇所です。駅員の方が制限することにより、コントロールしています。スタジアム建設後も同様な処理により安全を確保して頂くように協力をお願いしていきます。 また、宇野辺駅への徒歩誘導により万博記念公園駅への集中緩和に努めるとともに、阪急山田駅への徒歩誘導によるモノレール利用者数の削減についても検討・実施します。
	9 (仮称)エキスポランド跡地複合施設開発事業にともなう交通量も供用時交通量に含めるべき。交通量の情報の共有はできているのか。	現時点では、(仮称)エキスポランド跡地複合施設開発事業にともなう交通量及び交通処理計画については検討中と聞いており、両者を合わせた複合影響については出来ませんでした。なお、スタジアム関連の交通データについては、エキスポランド跡地事業の事業者提供しております。今後、エキスポランド跡地事業の環境アセスの中で、示されることとなると考えております。
	10 交通混雑について、リスク管理上は「渋滞する・しない」というハザードに伴って生じる、例えば「緊急車両の未達」等の事象が管理すべき最終影響点であるが、それら「交通渋滞に起因する影響項目」の調査は行われるのか。	来場交通については、駐車場予約システムにより、現在の来場交通よりも抑制する方向で進めています。 したがって、自動車交通の状況については、現在の試合開催日より悪化することはないものと考えています。
	11 現況調査において(休日)平成24年7月28日(土)にしたのは何故か。P.12-22-19で補正を行っているがこの日は特別な事情があり入場者が少なかったのか。	比較的夏休み中の方が来園者が多いと考え、7/28(土)に調査を実施しました。特に特別な状況ではありませんでしたが、結果として来園者数がそれほど多くなかったため、デーゲームの開催を予定している来園者数1万人程度の日の過去のデータで補正を行いました。
	12 表12-22-3駐車場利用台数調査結果において、休日、駐車場C(南第2駐車場)が閉鎖されているが何故か。	万博機構による判断です。 周辺グラウンド等の利用予定者が少なかったため、規模の大きい南第1駐車場のみの運用とし、駐車場管理の負担を軽減されたものと思われれます。
	13 P.12-22-14に「自動車による来場者を抑制するため、最大2000台の駐車場を対象に予約制を導入し、予約のない人は駐車場に入場できない運用とする。」とあるが予約制とは具体的にどのような方法なのか。 (予約が出来なかった人が2000台の予約駐車場以外に駐車できないようにするためにどうするのか。)	スタジアムの前売り入場券の購入予約時に、駐車場についても予約していただくことを予定しています。チケット購入の際に駐車場の予約がとれなければ、多くの人は駐車場の空きはないものと考え、車では来場しないものと、基本的には考えています。 ・駐車場は原則として17時で入庫を終了するため、ナイター時については、駐車場予約者以外の入庫は許可致しません。 ・デーゲーム時は、上記のような入庫阻止はできませんが、他の駐車場を利用する人が発生する場合は、市、万博機構とも協力し、来場者のマナー向上を呼びかけていきます。
	14 P.12-22-30に「観客数が多い場合、特に退場時(帰宅時)においてスタジアム周辺で快適・安全な通行を確保するため、交通整備員を配置することはもとより、スタジアムからの退場時間をコントロールし、順次退場するなどの対策についても検討・実施する。」とあるが、観客数が多い場合とは何人を想定しているのか。	必要に応じて交通整備員の配置を行います。 現在の最大来場者数が2万人なので、3万人程度の場合、現在よりも手厚い対応が必要になるものと考えています。
	15 P.12-22-30に「観客数が多い場合、特に退場時(帰宅時)においてスタジアム周辺で快適・安全な通行を確保するため、交通整備員を配置することはもとより、スタジアムからの退場時間をコントロールし、順次退場するなどの対策についても検討・実施する。」とあるが、退場時間をコントロールするための具体的に何をするのか。	試合終了後の後座試合、軽食パーティー、試合を振り返るパブリックビューイングなどのイベント実施等を考えています。

項目	質問	回答
【交通混雑】 16	P.12-22-30に「観客数が多い場合、特に退場時(帰宅時)においてスタジアム周辺で快適・安全な通行を確保するため、交通整備員を配置することはもとより、スタジアムからの退場時間をコントロールし、順次退場するなどの対策についても検討・実施する。」とあるが、ナイター終了後に急いで帰る必要がある遠隔地からの観客にはどのように対応するのか。	退場時間のコントロールについては、基本的には、試合終了後の後座試合、軽食パーティー、試合を振り返るパブリックビューイングなどのイベント実施等による、自主的な退場時間の分散をを考えています。ただし、それでも十分でない場合は、規制退場を行いたいと考えています。 なお、特にナイター終了時については、極力早く(例えば1.5時間)退場するための方策について検討中です。 阪急山田駅への徒歩誘導によるモノレールの輸送力向上(輸送余力の増大)、門真方面への輸送余力のさらなる活用等が考えられます。また、大阪駅、新大阪駅、京都駅等への直行バスの運行についても検討していきたいと考えています。
再質問 1	退場時間をコントロールする手法として、試合終了後の後座試合、軽食パーティー、試合を振り返るパブリックビューイングなどのイベント実施等とあるが、他の類似施設ではどのような手法を実施しているのか。また、その効果はどれくらいあるのか。	Jリーグ、日本サッカー協会に対し、試合終了後の退場時間コントロールのためのイベント実施事例及び退場時間について問合せを行いました。そのような目的のイベント実施事例及び退場時間の記録はないとの回答でした。 その他の事例として、H24.9.9(日)に万博記念公園東広場で開催されたコンサート(来場者約5万人、16:30頃終了)があり、この際は、コンサート終了後のビデオ上映及び規制退場が行われており、大きな混乱はなく、約3時間での退場となっています。(別紙 資料1参照) 現在の万博記念競技場での試合後の退場時間について、最寄駅である大阪モノレールの公園東口駅の乗車人数を参考に検討した結果、概ね1.5~2時間程度で退場しているものと考えられます(別紙 資料2参照)。このことから、満員の場合の2時間での退場は、非現実的なものではないと考えられます。 ただし、ナイターの場合は、終了時刻が21時頃となるため、より短時間での退場が望ましいと考えられます。これについては、デーゲーム終了時間帯より、モノレールの輸送余力が大きいことに加え、歩行者誘導ルートの見直しなど、さらなる交通対策を行うことにより、約1.5時間での退場も不可能ではないと考えております。(別紙 資料3参照)
再質問 2	他の類似施設では退場にどれくらいの時間がかかっているのか。(退場に2時間を要すると計画しているが他のスタジアムと比べても一般的な退場時間なのか。)	
再質問 3	周辺道路の交通混雑により、バス輸送の想定が崩れバス利用者11,900人の身動きが取れなくなる事態として、どのような条件が想定されるのか。また、事業者が想定する交通計画が崩壊しないための対策は何か。 (想定される状況) ・スタジアム供用による状況変化 駐車場の場所が特定の場所に集中した場合 来場台数が2,000台を超えた場合 来場車両の退出・入場が一時に集中した場合 など ・周辺の状況変化 万博外周の交通量がイベントなどにより増加した場合 など	周辺道路が交通渋滞を起こさない条件について、交通シミュレーションにより検討した結果は、別紙 資料4に示すとおりです。 バスが万博外周道路を1周するための所要時間についても、あわせてシミュレーションにより確認しましたが、上記の交通渋滞を起こさない条件下であれば、12分程度となっており、バスの運行に特に問題は生じないと考えられます。また、混雑する(最初に渋滞が発生する)交差点は、外周道路北側の、みのり橋南交差点及び日本庭園前交差点であり、この交差点を通過するバスは、茨木方面行きのうち、スタジアム前を発着するもののみです。 交通計画が崩壊しないための対策としては、交通渋滞を引き起こさないよう、評価書案に記載した交通対策を行い、またこれらのシミュレーション結果を踏まえ、実際の予約駐車場の台数配分等に配慮します。
再質問 4	(仮称)エキスポランド跡地複合施設が供用することを想定した流入交通もシミュレーションに加えるなどのような状況になるのか。(おおよそこれぐらいという時間交通量を何パターンか示してください。)	

項目	質問	回答
再質問	5 4,500人を想定している自転車利用者のルートが示されていないが、車の動線との交錯はないのか。	自転車及び自動車の入出場動線を別図に示します。自転車の台数については、夜間人口の分布に応じて4,500人を方面に分割したものです。北方面が中央環状線東方面からの自動車交通と、また西方面が樫切山北方面からの自動車交通と交錯します。これについては、交通整理員により自転車と自動車の円滑な処理、安全確保に努めていきたいと考えています。なお、交通流シミュレーションにおいても、これらを考慮した上で実施しております。
再質問	6 バイクの利用者(1,800台)の駐輪場を南第1駐車場に800台、東駐車場、中央駐車場にそれぞれ500台を割り振るとあるが、どのように事前に通知するのか。(スタジアムに近い南第1駐車場にバイクが集中し、混雑することにならないか。)	南駐車場に集中する場合、交通整理員により、南駐車場が混雑していることを示し、東駐車場及び中央駐車場へ誘導します。誘導員の配置場所等については、今後検討・調整しますが、基本的に、東駐車場より北側において東駐車場へ、東駐車場と中央駐車場の間において中央駐車場へ誘導します。
【交通安全】	1 P.12-23-11で北Aルートの架橋の部分に関して、サービス水準をBとしているが、坂になっていること及び曲がり角が90度・180度になっていることから混雑時にはCになるのではないのか。	屈曲部を含めた評価基準がありません。仮にサービス水準がCでも処理は可能です。宇野辺駅、阪急山田駅(外周道路ルート)への徒歩誘導により、歩行者通行量の削減に努めていきたいと考えています。
	2 P.12-23-11で南Aルートのエキスポランド横の通路に関して、サービス水準をBとしているが、坂になっていること及び階段になっていることから混雑時にはCになるのではないのか。	「歩行者の空間(ジョン・J・フルーイン)」の階段の基準によれば、サービス水準はCとなります。ただし、通常の階段と異なり傾斜が緩やかなため、通常の通路に近い状態で通行可能と考えています。
再質問	1 モノレール駅において、2時間以上にわたり超満員の状態で安全性を確保できるのか。また、その際に定時性を確保できるのか。(モノレール駅でさばける人数の精査を人員配置等も含め確認されたのか。モノレールと協議された具体的な方法を示してください。)	H24.9.9(日)に万博記念公園東広場で開催されたコンサートでは、約5万人の来場者の退場をコントロールすることにより、約3時間での退場となっています。大阪モノレール提供のデータによると、この時の万博記念公園駅の乗車人数は、17時～19時の2時間で今回の計画人数約16,400人を上回る約17,900人、ピーク30分で5,000人ですが、駅員等のコントロールにより、安全に輸送が行われています。万博記念公園駅は、2階コンコースを広くとるなど、乗客の集中を考慮した構造となっており、また、これまでも、万博記念公園でのイベント開催時など、多くの対応実績があり、安全性・定時性の確保に特に問題はないと考えております。(別紙 資料1参照)
再質問	2 歩行者ルートで利用する予定となっている2箇所の歩道橋は大量の人が通っても構造上問題が無いのか。(老朽化・耐震性などの問題はないのか。)	北側の歩道橋は大阪府、南側の歩道橋は万博記念機構の管理であり、それぞれに確認したところ、以下のような回答がありました。 北側:平成2年の建設であり、建設後約22年と、比較的新しい歩道橋であることから、現在のところ老朽化の進行等は見受けられない。 南側:万博開催(昭和45年)当時の建設であり、5年ごとに橋梁点検を実施している。現在、耐震補強の基本設計を実施しており、基本設計の結果を踏まえ、耐震補強方針を決定し、実施設計、工事を進めていく予定。
再質問	3 交通手段別来場想定でモノレール利用者を16,400人の根拠としてH23.12.3(土)ガンバ試合非開催日データ、大阪高速鉄道資料をもととされているが、国際試合の開催が想定される他の時期も同じぐらいの余力があるのか。(夏休み期間、平日の夕方など)	別紙 資料5を参照下さい。

項目	質問	回答
再質問 4	歩行者の通行に関して、2時間の均等分布で予測しているが、実際には均等分布ではなく試合終了直後に集中すると思われる。また、モノレール(万博記念公園駅)利用者を南北均等に分配しているが、どちらかに集中する可能性もあり、歩行者のサービス水準予測より悪化するのではないか。	ルートについては、スタジアム出場直後の誘導により、北ルートと南ルートの適切な分担を図る計画です。また、歩道橋手前等での交通整理員の誘導により、ボトルネック部への歩行者の集中を回避する計画です。
再質問 5	施設を利用しない通行人等(自転車利用者も含む)も歩行者ルートと予定している歩道橋等を利用すると思われるが、逆方向に進む通行人等により、出場者が利用できる幅員が減少することで、歩行者のサービス水準は予測より悪化するのではないか。	満員の来場者があり、安全確保などの面から必要がある判断した場合には、万博外周道を利用して頂くよう、誘導いたします。万博記念公園駅からは、ホテル前から外周道路(記念協会前交差点)へ出てもらうよう誘導します。ご不便をおかけすることになるかとは思いますが、限られた日数・時間の対応であり、ご理解を得て実施したいと考えております。
再質問 6	4,500人を想定している自転車利用者のルートが示されていないが、歩行者の通行ルートとの競合、交錯はないのか。競合・交錯があれば、歩行者のサービス水準は予測より悪化するのではないか。	自転車及び歩行者の動線を別図に示します。最も通行量が多いモノレール駅への歩行者については、北ルート、南ルートとも自転車と動線を分離しています。一部外周道路で動線が重複していますが、基本的には歩行者は歩道、自転車は自転車道を通行するため、大きな問題はないものと考えています。南駐車場に隣接する部分についても、歩行者と自転車の通路は分離する計画です。なお、スタジアムの周囲の広場においては、歩行者と自転車が通行することとなりますが、交通整理員により、自転車は押して通行するよう呼びかけるとともに、適切なルートへ誘導します。
再質問 7	駐車場予約制の対象が東駐車場、中央駐車場の台数が増えることにより、それぞれの方面に向かう歩行者の数が増えることになるが、東駐車場、中央駐車場の利用はそれぞれ最大500台ということか。(増加する可能性があるのであれば、歩行者のサービス水準は予測より悪化するのではないか。)	当日のイベント等の開催状況によっては、南駐車場で1000台分を確保できず、東駐車場、中央駐車場の確保台数を増加する可能性はあります。ただし交通流シミュレーション結果によれば、日本庭園前交差点の処理等の制約から東駐車場は650台程度(現計画の+150台)しか増やせないため、その場合は中央駐車場を中心に確保したいと考えています。東駐車場への歩行者が+150人/2hとなった場合でも歩行者密度は45人/m <sup>2</sup> 分であり、サービス水準は変わりません。中央駐車場については、逆算すると+6,800人/2hまでサービス水準Bが確保可能です(同様に東駐車場を逆算すれば+1,700人/2hまでサービス水準Bが確保可能です)。
再質問 8	雨天時の試合の退場時に出場者が傘をさして歩いた場合、歩行者のサービス水準は予測より悪化するのではないか。(建設を予定しているスタジアムは屋根つきとのことなので、雨天時でも来場者数は大きく変化しないと思われる。)	傘を差した場合の歩行者通行可能量の検討結果を、別紙 資料6に示します。適切な歩行者誘導等を行えば、概ね2時間での通行は可能であると考えられます。なお、必要に応じ、レインコートの着用の呼びかけなどの対策を検討実施し、さらなる混雑緩和に努めます。