

万博記念公園駅前周辺地区活性化事業に係る環境影響評価 交通部会（資料2） 交通部会委員からのご意見に対する回答

No.	資料	ページ	意見	事業者回答修正案
1	3-1	2	試合日のスタジアム利用者が中央駐車場を利用している台数はどの程度でしょうか（この試合日は観客が比較的少ないですので検討の際は注意してください）。アリーナの場合も、万博公園・エキスポシティ・スタジアム駐車場・周辺のコインパーキングに駐車する車両が一定数想定されますので、それを加えた交通処理を検討してください。	スタジアム開発当時の環境まちづくり影響評価では、南駐車場1000台、中央駐車場500台、東駐車場500台の計2000台を上限に、TDMを行う前提で評価書・審査書がまとめられていました。開業後の運営実態としては、試合日毎の想定観客動員数をもとに、ガンバ大阪の駐車台数要請に応じて、BMP（公園指定管理者）と都度協議し、BMP側で各駐車場の最終的な台数の割り当てを決定します。 本環境まちづくり影響評価の交通予測としては、現況調査した試合日の動員は、約15000人でしたので、スタジアムの当初の条件に基づいて、25000人、35000人の各ケースについて、駐車台数の最大台数へと補正し、交通解析を実施しています。 アリーナの駐車場マネジメントにあたっては、施設内の駐車場の台数制限等の運用徹底を実施する方針ですが、施設単体では課題解決ができず、公園内の他駐車場（エキスポシティ、公園駐車場）との連携、地区周辺の主要な駐車場への協力が必要となりますので、可能な限りの協力要請を行うことを検討してまいります。それ以外の施設外駐車場の一定数おり込みについては、駐車する場所や台数の想定が難しいため、アリーナの自動車分担率の感度分析をもって、その影響を追加検討します。（資料2参考 P15～P16参照）
2	3-1	13	分科会でも議論に上がった通り、1日の中のせめて時間ごとの交通量に着目してご検討を頂きたい。	施設用途毎の時間分布については、資料2参考 P6にてご説明します。
3	3-1		路線バスについて 便数はそう多くはありませんし、人手不足の問題もあることから増便も難しいかと思いますが、路線バスもアクセス手段として有用です。ロータリー整備の状況によってバス会社としても考えを変える可能性があります。実態把握およびバス会社の意向確認を行ってください。	増便や路線新設については、過年度バス会社3社（阪急、近鉄、京阪）にヒアリングしましたが、慢性的な運転手不足で増便は難しいとの回答でした。バス会社へロータリー計画の説明を行い、再度意向確認を行い、第三回交通部会にて提示予定です。
4	3-1		3施設（自然文化園、吹田スタジアム、エキスポシティ）の集客数と交通施設（モノレール、道路、駐車場）の需要状況の関係について明確にすること。	前回部会のご意見を踏まえ、資料2参考 P7～P11にて相関分析をご説明します。
5	3-1		3施設と交通施設の時間変動について明らかにすること。具体的には、季節変動、曜日変動および時間データのあるもの（トラカン）については時間変動の特性についてまとめておくこと。	365日の実績値（エキスポは推定値）を踏まえ、季節変動・曜日変動、ピーク時間における相関分析について、資料2参考 P7～P11にてご説明します。
6	3-1		「特異日」を道路混雑やモノレール混雑等の交通サービス水準が著しく低下する日と定義するのはかまわないが、モノレール特異日8日、外周道路特異日13日、あわせて17日とすることになんの意味が？ 道路の大混雑とモノレールの大混雑とでは、快適性、円滑性、安全性に関して意味が異なる。例えば、道路での大渋滞は不快ではあっても安全性に大きな影響をもたらさないが、モノレールの大混雑は駅周辺やホームでの安全性に直結する。「特異日」はこの集客数や交通施設ごとに定義すべきもの。	特異日の算出については、第一回部会での説明資料に加えて、新たに施設毎の集客数、交通手段毎の相関分析を用い、現状及び開発後の特異日の日数算出を資料2参考 P12～P14にてご説明します。 モノレールの増便運用においては、モノレール会社側が改札内及び車両内の快適性・円滑性・安全性が十分確保できると考えうる範囲の中で、モノレール会社と協議中であり、今後もその調整を進めてまいります。 特異日等における増便上限を超える旅客が発生するケースについては、混雑状況を予測し、改札外の滞留スペース（ロータリーデッキ及びアリーナ前デッキ、駅前ロータリー広場等）での待機・誘導、もしくは他の交通機関への更なる誘導等の措置を講じることを検討しており、現在、設計検討中でありますので、評価書案にてお示しします。
7	3-1		せっかく「特異日」を定義したのだから、その日にどのような交通課題が発生したのか、調査すべき。特異日のイベントはすでに調査されているので、これに基づいて関連組織等にヒアリング等必要。 たとえばモノレールの特異日はほぼスタジアムでの大きな試合やイベントの日に発生しているが、その日にはどんな交通課題が発生したのか。主催者、モノレール駅、道路、駐車場の管理者等にヒアリングを実施して、具体的に明記して欲しい。	今後、主催者（スタジアムやBMP）、モノレール会社、道路・駐車場の管理者等にヒアリングを実施し、必要な対策案も含め評価書案にてお示しします。
8	3-1		このように「特異日」をひとつの基準としておけば、開発後の予測において特異日の増加、「超特異日」の発生等を予測結果の評価や対策案策定の指標として使える。	前回のイベント日数からの特異日試算に合わせて、365日データの相関分析を用いて、現状の特異日と開発後の特異日日数の算出を行ってまいります。資料2参考 P12～P14にてご説明します。
9	3-2	1	アリーナの発生集中原単位の単位は合っているでしょうか。	アリーナの発生集中原単位は、最大収容人数で設定しています。
10	3-2		アリーナは最大値（18,200人）が決まっているが、他の施設、特に店舗については影響が大きいので、予測時に感度分析が必要。	店舗分担率については、エキスポシティ（自動車利用の多い広域集客施設としての分担率）と同様の設定としています。
11	3-2		交通分担率の値は変動する可能性があるので、感度分析が必要。	交通分担率のマネジメントを行うアリーナについては感度分析を行い、資料2参考 P15～16にてご説明します。
12	3-4	2	樫切山北交差点については、開発交通の対策案とは切り離して検討するとあるが、現状を鑑みると相互作用がないとは言いきれない。どのようなスケジュールで樫切山北交差点の検討や対策案を行うのか。	樫切山北交差点における開発交通の上乗せ率（影響度合い）は3%未満と極めて軽微であると考えていますが、同交差点は現状でも最も渋滞が著しい交差点であり、環境まちづくり影響評価の手続き前の地元意見交換会などで改善要望があったことから、現在、大阪府等の関係者と協議しており、対策案を検討中です。資料2参考 P32～P40にてご説明します。
13	3-4	3	万博外周道路から施設への各交差点の想定流入割合が示されているが、この根拠を示していただきたい。例えば、西方面35%、中環東方面31%のすべてが千里橋ルートを利用するという想定は妥当なのでしょうか。協会前交差点南側から侵入できるということを知ればそちらからの流入が、一定数見込まれると思います。後の指摘にもつながりますが、流入割合のバリエーションを持たせてシミュレーションを行ってください。	千里橋ルートに関しては、西方面35%にとってはより便利な経路となるため、年間通じて誘導可能である（誘導すべき）と考えております。また中環東方面31%についても試合日は中環から外周への側道に著しい渋滞が発生しているため、千里橋ルートへの誘導は妥当であると考えております。 一方、試合のない一般休日については、千里橋ルートではなく、協会前交差点からの入庫する（経路設定から外れる）可能性についての感度分析を追加検討し、資料2参考 P30にてご説明します。 協会前交差点南側（生活道路）からの入庫車両は、ナビ誘導、認知度、通行のしにくさ等から、極めて限定的であると考えていますが、出庫車両が協会前交差点から南方面の生活道路に侵入することがないよう何らかの規制や誘導について、交通管理者等と協議中です。（資料2参考 P17 ～P19）
14	3-4	4	記念協会前交差点から入退場可能とすると、この交差点の南側（山田東3・4丁目）から侵入あるいは南側へ退出する施設利用車両が増加する恐れがある。生活道路への通過交通が侵入しないような対策（ソフト・ハード）をどのように検討をしているか。	同上
15	3-4	4	道路拡幅等の対策案は、南側からの入退場を前提にした案だが、外周道路はその構造と集客施設の立地から南側の交通負荷は既に高い状況にある。この意味では、南側からの入退場を行わない又は制限することも案の一つになるが、このような検討を行ったのか。	交通対策B案・C案では、来退場の方面毎に、入退場位置（千里橋ルート、協会前交差点）を使い分け、合理的に分散する計画としています。 全ての入退場を千里橋ルートとすることも検討しましたが、最もクリティカルな進歩橋南詰交差点への交通負荷が大きくなることと、みのり橋交差点や日本庭園前交差点など、外周道路全体を走行する車両が増え、外周道路北側の交通負荷が高まることになります。検討した結果については、資料2参考 P31にてご説明します。
16	3-4	5～6	千里橋ルートの一歩の懸念事項は入退出時の安全性である。退出時後すぐに南千里茨木停車場線との合流部があり、主走行車線の車両にとっては連続して左右から合流してくることになる。合流に際して優先順位をより明確化する、合流後の車線変更をある程度制限する必要があると思われる。 また、資料中に「入出庫の安全性はシミュレーションで検証」とあるが、シミュレーションにてどのように安全性を検証するのか？ エキスポシティも同様に右車線からの入場であるため、そちらの実態把握に基づき、ご提案の妥当性をご説明いただきたい。	千里橋ルートの入退場in/out位置については、2案を並行して検討し、関係者と協議中であり、第一回交通部会資料3-4のP5～P6で提示済みです。 動的シミュレーションにて、入出庫口での平面交差（出庫側を一旦停止）の状況、外周道路でのウィーピングの状況を確認した上で、交通管理者・道路管理者・公園事務所と安全性について協議を行い、妥当な案を決定してまいります。
17	3-5		交通需要マネジメント案 様々な案をご提示いただきありがとうございます。実施に当たっては様々な困難があるかと思いますが、是非有効な策を講じて頂けることを期待しております。他方、昨今のDX化の波の中でデジタルツールを用いた新たな方策もご検討頂けると有難いです。アリーナでのイベント終了後の帰宅の分散をさせるために留まって何か体験ができるようなものなど・・・幅広くご検討ください。	承知しました。 万博記念公園の交通課題は、複数の施設の集客の重なり合いにより発生していることが特性であるため、関係事業者と連携して、実効性のある交通需要マネジメントができるよう、今後、その仕組みづくりを検討してまいります。アリーナイベント終了後に関しては、終演後も継続営業を行うアリーナ施設や隣接商業施設への誘導案内をデジタルツール等を用いて計画いたします。

No.	資料	ページ	意見	事業者回答修正案
18	3-6		動的シミュレーションの検討ケース シミュレーションは様々なケースを検討しあらゆる対策を検討できるケースに限りがあることは理解するが、現在提案しているケースだけではなく、部会での意見や部会後に提出された意見も踏まえ、シミュレーションの検討ケース特に需要のバリエーションを複数提示し、実施するケースを部会で議論することを望みます。	まずはA～C案について動的シミュレーションをご確認いただき、必要に応じて、また対応可能な範囲で更なる対策案についても追加検討をしてまいります。
19	3-6		渋滞長が把握できるようにしてほしい。	現況の渋滞長については、第一回交通部会で提示済みです。（資料3-1のP11） 供用後の渋滞長の予測については、動的シミュレーションを用いてご説明します。
20	3-6		施設からの出場やモノレール駅での乗車等、必要と考えられるならば歩行者シミュレーションを検討して欲しい。	アリーナの退場時における歩行者動線計画・誘導計画と通路幅のサービス水準で検証してまいります。歩行者の動的シミュレーションについては、実施する予定はありません。 災害時等の観客の出場誘導や滞留面積については、評価書案にてお示しします。
21			3月の全体会では共同住宅部分の交通安全等の話もしましたが、必要に応じて合わせて検討してください。	共同住宅部分の入出庫口の安全性については、動的シミュレーションでご確認いただきます。交通安全対策については、交通管理者・道路管理者と協議を行った上で、評価書案にてお示しします。
22			空白地部分は今回は検討しないとのことですが、余裕をもった計画を行わないと次回のアセスで苦勞すると思います。次回のアセスで①-bに集客施設を提案するのであれば、今回のアリーナ・共同住宅で発生した交通問題の解決に加えて集客施設の交通処理を考える必要があります。その点を十分に考慮して、今回の計画を立ててください。	開発交通量は、アリーナが満員状態かつ各施設と現況交通のピークオンピークとし、アリーナとスタジアムの入退場時間が重なるケースでの予測評価としており、十分余裕をもった計画としています。 空白地部分は、事業計画案が最終決定した時点で、吹田市と協議を行い、必要に応じて、アリーナ開業後の調査、必要なアセス手続きと予測評価、追加対策の要否検討等を行ってまいります。
23			送迎を行う車両の路上待機・乗り降り、タクシーの配車アプリ利用等による路上での乗り降りが想定され、この影響で交通流が阻害されることが懸念されます。外周道路は駐停車禁止にするなど、効果的な対策を検討してください。	敷地周辺については、アリーナイベント日に道路上での送迎車両が発生しないような誘導員によるマネジメントを実施します。本事業に限らず、公園内の各集客施設の路上待機・乗り降り、タクシーの配車アプリ利用等については、関係事業者や交通管理者・道路管理者と協議を行い、停車禁止の可否など効果的な対策を検討してまいります。
24			アリーナからの出庫車両が生活道路に進入しないように、記念協会前交差点の北からの流入車両は右折のみ（直進不可）に規制 することを検討 してください。	交通管理者と協議を行い、生活道路への侵入防止策について検討・協議をしています。資料2参考 P17～P19にてご説明します。
25			千里橋から中央環状東方面へ直接アクセスできる道路を検討してください。勾配の影響で難しいのであれば、その検討図面を示してください。	過去に、中央環状線へ直接至る道路新設についても検討しましたが、交通管理者・道路管理者との協議で、交通安全面で不可との結果となりました。
26			大阪府が活性化事業を進めるのであれば、 例えば 歩行者デッキ（動く歩道）等の周辺鉄道駅（阪急山田駅など）への 歩行者動線 の環境整備を大阪府が責任をもって行ってください。	周辺鉄道駅（阪急山田駅など）へ歩行者を誘導する動線計画、通路幅のサービス水準等、現在、大阪府と協議中であり、資料2参考 P41～P43にてご説明します。 ご意見にあった歩行者デッキについては、駅前の人が多く集まるペDESTリアンデッキ以外の場所においてはデッキ下が暗くなることによる治安悪化や高齢者や車いすの方のバリアフリー対策、巨大な構造物による景観悪化などの課題があるとともに、また動く歩道は、傾斜を緩くしないと滑る恐れや傾斜を緩くすると駅との高低差がかなり生じることに併せて空港や駅舎などの一定距離をもつ移動空間でしか効果的でないこと等を考慮すると現時点ではそこまでの整備は考えていないと聞いております。
27			アリーナでのイベント開催時における交通量について検討するとともに、周辺地域への影響が極力少なくなるよう検討すること。	アリーナでのイベント開催時における交通量について、周辺地域への影響が極力少なくなるよう検討しています。
28			交通問題について、万博記念公園周辺を走行するバス事業者と密に連携すること。	周辺鉄道駅（阪急山田駅など）へ歩行者を誘導する動線計画、通路幅のサービス水準等、現在、大阪府と協議中であり、資料2参考 P41～P43にてご説明します。 ご意見にあった歩行者デッキについては、駅前の人が多く集まるペDESTリアンデッキ以外の場所においてはデッキ下が暗くなることによる治安悪化や高齢者や車いすの方のバリアフリー対策、巨大な構造物による景観悪化などの課題があるとともに、また動く歩道は、傾斜を緩くしないと滑る恐れや傾斜を緩くすると駅との高低差がかなり生じることに併せて空港や駅舎などの一定距離をもつ移動空間でしか効果的でないこと等を考慮すると現時点ではそこまでの整備は考えていないと+A4:E31+D26:E31聞いております。