

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
1	第二回交通部会資料2 No.21		歩道・自転車道を横断する形では、出入りする車は外周道路の車に目が向いて歩行者・自転車を見落としがちになります。外周道路側には出入口を設けないなど、十分な交通安全対策を検討してください。 動的シミュレーションでは、安全性の評価は難しいです。 評価書案の提出後でも、交通安全上の懸念があれば、出入口の配置・建物配置の変更を求めていくことになります。その場合、時間・労力がかかりますので、そうならないように次回の審査会では十分な対策案を示してください。	・用地①・aについては、不特定多数の自動車入出庫が生じるため、外周道路の拡幅・入庫レーン新設を行い、かつ直接入出庫口を設けず、信号交差点である協会前交差点経由での駐車場入出庫を基本としています。 ・用地②・③は、台数でみると、ピーク時間でみても約70台/時程度の入出庫と予測しており、従前、用地②(abcハウジング駐車場)は外周道路に直接入出庫されていましたが、休日で150台/時程度の入出庫※があったため、入出庫台数は大幅に減少することになります。(※150台＝エキスポシティ時の交通7と交通6の差分より算出) ・用地②・③には、各1ヵ所の入出庫口を設ける予定ですが、安全性を確保するために必要な視距の確保、一旦停止線、カーブミラーや出庫予告の回転灯(ハットライト)の設置等、必要な安全対策を検討し道路管理者・交通管理者と協議をしています。 ・併せて、駐車場台数も戸数に対して、100%→75%へと抑制する検討も行います。 ・また今回、更なる交通対策案D-1案で、不規則な形状の無信号分岐・合流部を、新たにT字信号交差点化とする提案を行っていますが、これにより外周方向の車の流れに対して用地②・③の入出庫の安全性は改善されるものと考えています。
2	第二回交通部会資料2 No.23	20	大阪・関西万博のように、十分な誘導員・警察官を外周道路に配置して、路上駐車車両による交通流の悪化がなくなるようにしてください。	・本事業においては、アリーナのイベント開催時間の前後には、外周道路沿い等に交通誘導員を配置し、外周道路への路上駐車抑制の対応を講じるとともに、開業後の状況に応じて交通管理者に対しても、取り締まり協力のご相談を進めてまいります。 ・また路上駐車については、周辺事業者等の共通の課題でもあることから、今後、設置を検討していく交通対策調整組織において、各事業者が連携して対策がとれるよう協議をしてまいります。
3	第二回交通部会資料2 No.26	42	想定している歩行ルートはサービス水準ではクリアしていますが、全く魅力的ではありません。モノレール輸送力には限界があるため、周辺の駅へのアクセスルートの確保は重要です。歩きたくなる魅力的な歩行ルートを整備してください。また、距離がありますので、動く歩道の整備も検討してください。	・阪急山田駅への誘導ルートについては、サービス水準をクリアする必要な幅員確保、分かりやすいサイン誘導などを検討しており、道路管理者と協議しております。 ・現状、神戸GLIONアリーナ～JR三ノ宮駅(約1.6km、23分)など、アリーナ来場者の一定割合の徒歩誘導実績を把握しており、本事業における阪急山田駅までのアクセスルート(約1.1km、16分)は、モノレール利用への集中を分散する補助的な退場手段として、十分可能性があるものと考えています。 ・また動く歩道の整備について、空港や駅ターミナル等と異なり、当該ルートはイベント日の退場時の限られた時間帯の人数のみの利用であり、開発後の阪急山田駅への交通量は、スタジアムの試合日と重なる日のイベント時1時間(最大2,226～3,486人/時)のみ発生を予測しているため、動く歩道の輸送力(6,000～12,000人超/時)が必要となる通行需要はないとともに、動く歩道の構造物を設置できる物理的空間もないことから、整備する必要性が極めて低いものとの判断に至りました。

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
4	第二回交通部会資料2別紙	21	各シミュレーションケースでの時間帯別の車両発生台数（アリーナ、ホテル・住宅等、スタジアム、万博公園、エキスポシティを分けて）を示してください。	・シミュレーションは、時間帯別ではなく、アリーナのピーク時台数と、アリーナ以外用途（商業、ホテル、住宅等）のピーク時台数をピークオンピークで合計し、最もピークが重なる状況での開発交通量（台／ピーク時）を予測評価の前提条件としています。時間帯別の台数分布については、第2回交通部会の資料2にて提示済です。 ・上記より、開発交通分のピーク時の車両発生台数は、 アリーナ 222台 商業 507台 ホテル 9台 住宅 70台 合計808台となっています。 ・本シミュレーションは、試合日・一般休日の現況交通量台数に、開発交通量を加算して予測・評価しているため、スタジアムやエキスポシティのみを切り出した車両発生台数は正確にはお示しできません。（但し、スタジアムは動員数25000人超となった場合を想定して、自動車台数を追加し補正をしたシミュレーションは行っています） ・ご参考までにスタジアムとエキスポシティは、現在の運用実績や当初アセス評価書から想定すると、 スタジアム 1000～1500台÷退場2時間 = 500～750台／時 エキスポシティ 休日入退場計 3000～3200台／時 となります。
5	第二回交通部会資料2別紙	24	交通4（外周道路への流入部）は現状でも滞留長が長くなっています。千里橋ルートを整備しても、交通4を通る車両が想定されます。交通4の交差点改良について検討してください。また進歩橋を超えて中央環状東域への分岐点付近に横断歩道が設置されています。歩行者数は少ないと思いますが、交通流の改善・安全性の向上のため、歩行ルート（歩道配置）の再検討を行ってください。	・公式ルートについては、中環東方面からは交通4経由で、高速東方面からは千里橋ルート経由で、入場する計画としています。 ・試合日においては現状でも最大722mの滞留長が生じています。第2回交通部会でお示した開発後の試合日と重なる動的シミュレーションでは、千里橋ルートの対策なしのA案では滞留長が最大約1500mとなり大幅に悪化しますが、B案千里橋ルートの対策を行うことで中環東方面・高速東方面からの入場を千里橋ルートで流入させることができるため、滞留長は658mと現状よりむしろ改善され、B案の千里橋ルートが外周道路南側への交通負荷軽減のために極めて効果的な対策であることが検証できました。 ・千里橋ルートへの誘導の実現可能性については、交通4の著しい渋滞を回避でき、来場者にとってもメリットが大きく、誘導案内・告知を徹底することで実現できるものと考えています。 ・サッカーの試合と重ならない一般休日（交通4で著しい滞留が生じない場合）においては、中環東方面からだけでなく、高速東方面からも交通4を経由して、より短い経路を選択するケースについても感度分析し、交差点需要率や道路混雑度で基準値をクリアできることは検証済です。（第2回交通部会 資料2 30ページ） 但し、高速東方面からの3車線跨ぎの車線変更は事故危険性があるため、安全性の観点から千里橋ルートへの誘導が妥当と考えており、公式ルートとする予定はございません。 ・以上より、交通4の交差点改良の必要性はないものと判断しています。
6			夜間歩行時の視認性確保に向けた照明環境の配慮について アリーナでのイベント終了後には、阪急山田駅方面への移動が夜間に及ぶことも想定されます。移動想定ルート上には街灯の設置が確認されますが、歩道が狭くなる箇所や、凹凸・段差が存在する箇所では、影によって足元の視認性が低下する可能性もあることから、足元照明などによる補助的な照度確保についてもご検討ください。 あわせて、夜間の歩行時における誘導サインの視認性向上についてもご検討ください。	・阪急山田駅への誘導ルートにおける照度確保、安全性確保、誘導サインの視認性向上については、引き続き検討を行い、必要とされる対策について道路管理者と協議を行ってまいります。

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
7			デッキ接続と駅前既存エレベーター利用における動線の整理について 万博記念公園駅の2階デッキとアリーナが接続されることで、車いす使用者やベビーカー利用者を含む来場者の移動円滑化は期待できます。 一方で、駅前のエレベーターは既存の設備であり、これまでも周辺施設へのアクセス手段として利用されてきました。今後、アリーナが稼働すれば、駅前のエレベーターはイベント来場者との共用となり、混雑や動線交錯のリスクが懸念されます。 実際に、直近の大阪・関西万博では、夢洲駅の各エレベーター前には、ベビーカー利用者、車いす利用者と介助者による長蛇の列が発生していました。 本事業においても、既存エレベーター前の滞留スペースを明確に区分し、イベント時の動線（駅～デッキ～アリーナ）と交差しないようにご検討ください。	・外周道路から駅前ロータリーへの10mの敷地高低差を解消するデッキ整備は、歩行者の移動円滑化やバリアフリーの観点で、現状よりも大幅に改善する取り組みであると考えています。 ・本事業では、そのデッキ整備に合わせて、モノレール駅の既存エレベーターだけでなく、アリーナデッキ側でもエレベーターを新設する計画としています。なお、既存エレベーターのアリーナ稼働時の運用については、施設管理者と協議を行ってまいります。 ・整備するデッキにおいても、既存・新設のエレベーター前の滞留スペースとして、十分な広さや動線処理空間を確保し、より円滑に安全な歩行者経路が確保できるよう評価書案の作成に向けて詳細を検討をしていきます。
8			特異日となった日のイベントについて どのようなイベント、あるいは、イベントの組み合わせで交通量が増えたのか、明記してください。加えて、イベントが同時開催されていた場合は、その開催時間も記載してください。	資料3別紙の3～5ページをご参照ください。
9			基礎的な交通の変動の仕方として、モノレールとトラカンの負荷あたりで良いと思うが、毎年毎年増えてるのか減ってるのか、それから月別変動あるいは春夏秋冬の4つで良いと思うが、いつの季節が多いのか、日月火水木金土でどんな変動になっているのか、平日と休日でどんな交通量変動パターンになっているのか。集計しておいてほしい。	資料3別紙の6～10ページをご参照ください。
10			モノレール乗車率146%について、今はそんなに密集しない。多くの人をホームにあげると危ないので、ラッチで規制する。乗車率が146%になるようにホームにちゃんと客を待たしておくというのは難しい。	資料3別紙の11ページをご参照ください。
11			交通管理者やモノレール事業者など関係者にヒアリングし、特異日などに、どんな苦勞をしたとか、どんな対応ができそうとか、リストアップしてほしい。	資料3別紙の12、13ページをご参照ください。
12			感度分析は、実際に起きるといった話ではなくて、マイカーの分担率が上がっていった時に、この交差点に一番影響が及びやすいのかというのを検討するためである。したがって、もう少し思い切った数字でやっていただいたほうがいい。	資料3別紙の14、15ページをご参照ください。
13			D-2案について、道路敷の幅が一緒のところ、右折専用レーンを設けなければいけない、それから街路樹もある程度残したいという中で、今の車線運用が決まっているかと思うが、中央分離帯だけ何故こんなに残しているのか。自転車道や歩道幅員が基準を満たさなくなるのではないかと。中央分離帯を削ることを考えたほうが現実的かと思います。	資料3別紙の16、17ページをご参照ください。
14			交通対策の外周合流部分の改善について 信号機を設置することは、合流時の安全性の観点から必要だと思います。他方、樫切山北交差点の渋滞に影響する可能性があるため、渋滞長のシミュレーションが必要だと思います。結果によりましては、外周に接続する道路の車線を増やし、交差点容量、滞留量を増加させるなどの対策を検討してください。	資料3別紙の19、20ページをご参照ください。
15			滞留可能人数について、1㎡当たり1.6人ぐらいかと思うが、家族でもなかなかこれだけくっついて立たない。さらに、ベビーカーとかもお考えいただいたほうがいい。もう少し余裕を持っていただきたい。	資料3別紙の34ページをご参照ください。
16			自転車の取扱いについて 駅前自転車置き場については、府の計画と整合を取ってください。現在、万博外周から下りてくる自転車と、歩行者の交錯が問題となっています。休日は、警備員が配置されているほどです。自転車、歩行者の動線が交差する箇所における安全対策を検討してください。また、現在の計画では、駅とその他施設との自転車の動線が分かれております。混乱を招く可能性がありますので、1つにまとめられないでしょうか。	資料3別紙の36ページをご参照ください。
17			イベント開催時の施設間の連携について 現在の各施設の連携状況と、将来アリーナが開業した時の連携体制を示してください。また、災害時やモノレールが事故などでストップした時の対処について、情報共有体制を整えてください。人の誘導については、関係者間で連携して行うことが望ましいと思います。	資料3別紙の38、39ページをご参照ください。

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
18			歩行者シミュレーションについて モノレールの改札における滞留が発生した場合や、特異日で複数のイベントが重なるなど、複数の歩行者動線が交錯する場合の、歩行者のシミュレーションは必要ではないか。特に、歩行者の安全性の観点からは、動線の高低差、階段や坂道などにおける歩行者密度、交錯可能性の検討が必要。	資料3別紙の32～36ページをご参照ください。
19			違う施設からの動線と交錯する場合、基本的に歩行者シミュレーションが要と思う。次の評価書案でも構わないが、歩行者の流量に関する円滑性とか安全性とかの観点で課題を少し絞り込んでいただき、動線の交錯とかも含めて、歩行者シミュレーションが要するのか要らないのかという判定結果を示してほしい。	資料3別紙の32～36ページをご参照ください。
20			歩行者のシミュレーションは再現できる訳はないので、雰囲気をつかむだけになる。したがって、歩行者のシミュレーションはやらないという判断のほうが、私は正しいと思います。	資料3別紙の32～36ページをご参照ください。