

吹田市環境影響評価審査会交通部会（令和7年度第4回）会議録

日	時	令和7年12月22日（月）午後3時～午後4時28分
場	所	吹田市男女共同参画センター 2階 視聴覚室
出席者	委員	井ノ口部会長、葉部会長代理、塚本委員、内田委員、老田委員
	事務局	道澤部長、楠本次長、丸谷参事、水谷主幹、永井主査
	庁内出席者	〔計画調整室〕古川主幹 〔計画調整室〕石本参事、清水主査
	事業者	【（仮称）万博記念公園駅前周辺地区活性化事業】 〔三菱商事都市開発株式会社〕 福田シニアマネージャー、高嶋マネージャー 〔株式会社竹中工務店〕 小南上席専任部長、松居主任、遠藤氏 〔株式会社オオバ〕 由井専門課長、田中主幹、工藤氏
	傍聴者	9名

<次第>

- 1 開会
- 2 〔審議事項〕（仮称）万博記念公園駅前周辺地区活性化事業
 - （1）環境まちづくり影響評価条例の進捗状況について
 - （2）環境影響評価審査会等からの意見と事業者の見解
 - （3）質疑応答
 - （4）交通部会の意見(案)について

Ⅰ 開会

- ・5名中5名の委員の出席により審査会成立を確認
- ・(仮称)万博記念公園駅前周辺地区活性化事業の事業者は入室して待機
- ・部会長に進行を引き継ぎ

○部会長

それでは、環境影響評価審査会交通部会を開催します。

本日の傍聴希望者を確認させていただきます。事務局より報告をお願いします。

○事務局(丸谷参事)

本日は9名の傍聴希望がございまして、本審査会の傍聴規定に基づきまして、8名の傍聴者を抽選で決めております。

また、抽選に外れた方で、強く傍聴を希望する方がおられる状況ですので、近くの第1会議室にオンラインでの視聴環境があることを踏まえ、臨機の措置をお願いできればと思っております。

○部会長

本日9名と、多くの傍聴希望がございました。また、抽選に外れた方で強く傍聴を希望する方がおられるとのことです。

「吹田市環境影響評価審査会の会議の傍聴に関する事務取扱要領」の規定では、傍聴者の定員は8名となっていますが、傍聴希望者が多数おられることと、近くの第1会議室にオンラインの視聴環境があることを踏まえ、資料などの用意はないということは御了解のうえ、1名の方の第1会議室での傍聴を認める臨機の措置を取りたいと思います。

どうぞ、入室していただいでください。

(傍聴者入室、残りの希望者は第1会議室へ)

○部会長

第1会議室の方々も含め、傍聴の皆様申し上げます。本審査会において、傍聴者の方は発言していただくことはできません。会議の撮影や録音も禁止されています。お渡しした受付票控えの傍聴者の守るべき事項を御一読いただき、静粛に傍聴いただくようお願いします。

第1会議室の方々も含め、万が一、勝手に発言をする、私語や離席をするなど審査会の進行や他の傍聴者の妨げとなる行為があれば、退場いただくことになります。

円滑な会の運営に御協力願います。

2 [審議事項](仮称)万博記念公園駅前周辺地区活性化事業

○部会長

では、次第2(仮称)万博記念公園駅前周辺地区活性化事業の審議に移ります。

この件に関する審査の状況について、事務局より説明をお願いいたします。

○事務局（永井主査）

それでは、本計画のこれまでの経緯及び本日の流れを御説明いたします。資料Ⅰを御覧ください。現在は指差しマークがついている提案書の手続の段階です。

本事業は、令和7年1月15日に事業者である3社から、環境影響評価提案書の提出を受けました。3月10日の諮問以来、2回の全体会審査、3回の交通部会審査で、今後の環境影響評価や環境取組の内容について御審議いただいております。本日は、交通部会としては第4回目の審査ということになります。

本日は、前回交通部会での御意見に対する事業者の見解の説明がございます。その後、その説明を受けての御審議をお願いいたします。

○部会長

それでは、(2) 審査会等の意見への見解について、事業者より説明をお願いします。

○株式会社竹中工務店

第3回の交通部会の後、委員の皆様より、追加の御意見ということで7件の御意見をいただきました。それに対しまして、事業者と大阪府の方で回答を御用意させていただいたのが、A3横の資料になっております。A3横の資料を御説明するうえで、補足の資料ということでA4横の冊子も御用意しております。基本的にA4の方は、これまで交通部会で御説明した内容からの抜粋となっておりますので、回答内容によってはそちらを見比べながら、御確認をいただければなと思っております。

まずNo.1。こちらは、外周道路に出入りする地点で歩道・自転車道と交錯する部分の交通渋滞・交通安全対策を十分に検討すること。特に本計画では、進歩橋南詰の先から中環東行きへの分流する地点、また交通4の合流地点、中環西からの合流地点、これらは公式ルートにはなっていないけれども、そういった点が挙げられますということについて御意見をいただいております。

御回答ですが、外周道路からの敷地への入退場との交差部分がやはり一番大きいかなということで、こちらについては第3回の交通部会で御回答させていただきましたとおり、不特定多数の自動車の交通が出入りする用地①-aにつきましては、外周道路からの直接入出庫ではなく、一旦右折入庫レーンを確認したうえで、記念協会前交差点からの入出庫ということを前提としております。

また、用地②、③の住宅の用地につきましては、従前のABCハウジングの駐車場のときと比べ交通量が大幅に減少するということも踏まえるとともに、生活道路への進入を防止したいという観点からも、既存の外周道路側の切下げ位置からの入出庫を前提としております。安全性に関しましては、視距の確保、カーブミラーや出庫誘導灯の設置など、歩道や自転車道との交錯部分についての安全対策を実施し、また、その具体的な設置箇所については評価書案にて御提示をしたいと思っております。

今回新たに指摘のあった地点につきましては、まず、退場時の進歩橋南詰から中環東方面への分岐、これは資料でいうと2ページ目の方で退場ルート図がありますので、そちらを御覧いただきたいのですが、進歩橋から一旦橋を渡った後、中環東方向に回るところですね。こちらについては、車線変更を考慮して退場後の状況というのを動的シミュレーションで再現しております。

①-aからの出庫につきましては、地点6の協会前交差点から中環東へ退場していく車というのは、あらかじめ右寄りの車線に寄っているということで、第1車線の方へ寄っているということがあります

ので、開発交通路から東に帰っていく車のウィービングというのは少ないであろうということを、動的シミュレーションでも確認しております。

交通渋滞に関する検証も同時に実施をしております、渋滞対策としては、東方面への出庫については不要かというふうに考えております。また安全面については、今後、交通管理者、道路管理者との協議により、開業後の状況も併せて必要に応じて対応してまいりたいと考えております。

交通4の合流地点、こちら、資料の1ページ目の入庫ルートを御覧いただきたいのですが、中環東から来た12%が外周道路に乗ってくるとの箇所と思われます。こちらについては交通対策のB案、千里橋ルートの整備という案を御提案しております、この対策案が実現できれば、本事業の入庫だけではなく、中央駐車場の代替機能の来場車両も含めて、交通4の通行量を削減することができるということで、交通渋滞、交通安全ともに効果のある対策を実施しているものと認識しております。

最後の中環西からの合流部。資料1ページ目の中環西から来た35%が外周に乗ってくる箇所かと思われますが、こちらについても車線変更を考慮して、開業後の状況を再現した動的シミュレーションで交通渋滞の検証というのは実施をしまして、シミュレーションでは渋滞対策は、これ以上の対策は不要かというふうに考えております。

北山田小学校の横、こちらはそもそも来場経路として設定しておりませんので、公式ルートの告知徹底とか、後ほど話が出てきますナビの除外などで、対応してまいりたいというふうに考えております。

次、2点目、こちらは用地②、③の共同住宅の駐車場の交通安全について最大限の配慮を行ってほしいということですが、こちらは先ほどの御説明と同じですけれども、視距の確保、それとカーブミラー、出庫誘導灯の設置など、安全対策を図ってまいりたいということで回答させていただいております。

No.3は阪急山田駅までの歩行ルートについて、モノレールの混雑状況を見て歩こうとするために、モノレール駅からモノレール沿いに歩くことができるルート(デッキ)の整備をぜひ検討いただきたい。400mの遠回りになること、また、道路や駐車場出入口との横断の安全性確保、それと、歩きたくないような歩道の整備というのを検討いただきたいというような御意見でございます。

こちら、資料10ページ目に、阪急山田のルートとパーセンテージを書かせていただいております。阪急山田駅への歩行者誘導につきましては、歩きたくないような歩道を整備することで、多くの歩行者の利用を促進するということではなく、あくまで一番近いモノレールの混雑時における補完的な位置づけということで、私どもと大阪府さんの方では考えておまして、モノレールの滞留時に阪急沿線とか梅田方面へ少しでも早く帰宅したい人が選択できるルートということで、誘導サインや人的誘導によって誘導していきたいというふうに考えているものです。歩行者の分担率9%という設定は、吹田スタジアムからJR茨木駅への徒歩割合の実績をベースにしており、分かりやすい歩行者動線とするために、今後、誘導サインとか照度確保などについて検討したいと考えております。

御提案のありましたデッキ整備につきましては、これは第3回の交通部会でも大阪府様からの御回答いただきましたとおり、道路区域、特に歩道部にデッキを設置するための物理的なスペースがないこと、またデッキを造ることによってデッキ下の歩道環境が逆に悪化してしまうといったデメリットなど勘案して、今回は実施しないという結論となっております。

あと、阪急山田駅への動線上の車道との交差点というのは、主要な交差点は信号交差点、横断信号が設置されているために、安全性は十分確保できているものと認識しておりますが、開業後の状況で必要に応じて誘導員配置などを今後検討していきたいと考えております。

No.4の御意見、シミュレーションでは、現況の断面交通量に合うようにOD交通量を設定したのではないかと思います、そのプロセスを示してほしいというものです。

こちらについては、動的シミュレーションにおける現況交通量というのは、まず、現況調査を行うことによって、各交差点の車線ごとのピーク時の交通量の実績値があります。まず、それをベースに作成をしております。ただ車線交通量のODデータというのは、正確な把握は不可能ということがありまして、交差点間の車線の各車両の移動につきましては、流出部の断面交通量の合計値、それと次なる交差点の車線ごとの流入の交通量、こちらの配分が、数字が合うように検討をトライ・アンド・エラーで繰り返しまして、実査した滞留長・渋滞長に近似するように動的シミュレーションで現況再現を行ってつくっております。

開発交通量につきましては、協会前交差点ルート、それと千里橋ルートの経路から各方面に退場するOD設定を具体的にしていますので、これを先ほど申し上げた現況交通量に加算するということで、動的シミュレーションの方を作成しております。

次、No.5ですね。周辺の徒歩圏の店舗駐車場、akippaのような時間貸し駐車場の状況を調査し、地域内の居住者、店舗利用者に影響を与えない対策を行うこと。また、迂回路として想定される周辺の細街路の状況についても調査し、進入防止対策を検討するようにという御意見でございます。

まず周辺駐車場との関係につきましては、アリーナ単体で解決できる問題ではなく、公園エリア全体の課題かと考えております。したがって、交通対策調整組織を御提案しているわけですが、この組織で具体的に対応していくということを想定しております。特にイベント重複時には、周辺のまとまった台数を持っている大規模小売店（スーパーとかホームセンター）、こういった駐車場とは可能な限り連携を取っていく検討をしてみたいと思っております。

ただ一方、akippaとか少台数の時間貸し駐車場につきましては、その利用の用途とか時期の把握、あと、実際問題として本事業との連携は困難であるということから、今回の周辺駐車場の把握は、まとまった台数を保有する大規模小売店等のみを対象とさせていただきたいと考えております。

一方で、アリーナ駐車場の今回、車両の分担率5%に徹底する計画はしているのですが、この5%以外で周辺の駐車場を利用するケースが想定されるという御指摘いただいております。これを完全に阻止するということは現実的ではありませんが、第2回の交通部会の感度分析の検討におきまして、資料の5ページ目、6ページ目の方に感度分析として、5%、8%、10%と分担率を高めた検討をしましたが、これを御覧いただいて、車両分担率が8%まで、仮にプラス3%が周辺の駐車場を万が一使ったとしても、外周道路の方の影響は基準値に収まるというような確認をしております。とはいえ8%にしたいというわけではなく、あくまで5%に抑えることを大前提としながら、3%、約250台の5%を超える駐車場が万が一出た場合のリスクについても検証したという形になっております。

細街路につきましては、第2回の交通部会でお示ししましたとおり、迂回路としての進入の可能性がある記念協会前交差点南側の流出入部の現況交通量を調査しております。こちら、資料でいきますと7、8、9ページです。現況交通量は出入口部分で調査済みで、台数からすると、現状は住民の皆様が中心の通行であるということが推測できます。外周道路からの入り口部分が広がってしまっていて進入はしやすくても、その後、入った後の生活道路が狭隘になっており、通り抜けが非常に困難、不便であるということを確認しております。したがって、進入しないような公式ルートの告知徹底、また、こういった細街路への進入防止サインの設置、コンサートの退場時等におきましては、人的な誘導により生活道路に入れないような対策を取り組んでまいりたいと考えております。

なお、交通管理者様ともこの課題は共有をしております、開業後の状況で部外者が生活道路

に入るということが著しく生じた場合、交通規制といったさらなる対策を検討していくということで協議をさせていただいております。

御意見のNo.6。評価地点の増加や地域の拡大については、環境アセス審査の趣旨・限界を踏まえると、事業者は既に十分な対応を行っているという評価しているという御意見もいただいております。

こちらにつきましては、今回の調査をベースに、御評価いただいた対策案を実現できるよう、関係機関と今後、継続して調整をして、開業までに必要な対策を打ってまいりたいと考えております。

最後の御意見、No.7。第2回で提示いただいた「生活道路の退路口」として記念協会前交差点の交通量調査を実施し、「南側住宅エリアへの進入」については整理していますが、住民意見では、より重要な「生活道路の入り口」への指摘が多数上がっています。イベント時、これらの入り口への警備員の配置は現実的に困難であり、警察による交通規制やナビ除外といった実効性のある対策が不可欠ですという御意見をいただいております。

こちら第2回交通部会で、協会前交差点から南のエリアにつきましては実際の道路の調査、交通量の調査を行いまして、狭隘な生活道路に進入するのがいかによくないか、どのようにすれば進入防止ができるかというところを確認した次第でございます。

これ以外でも、生活道路は確かにそれ以外にもあるかと思しますので、このあたりも公式ルートとしては、しっかりそういった生活道路に迂回しないように明示・誘導するとともに、今後、ナビ除外とかそういったことを開業に向けて協議を重ねてまいりたいと考えております。

○部会長

では(3)質疑応答に入ります。御意見や御質問はございませんか。

私の方から何点かお伺いしたいと思います。

まず、No.1なのですが、1つが進歩橋南詰から中央環状の東方面への分岐の地点なのですが、あそこは横断歩道が設置されていると思うのですが、今回のシミュレーションでは、横断歩道が考慮されているのか、後は、横断歩道の存在によって、速度の低下が起こると思うのですが、そういうことが考慮されているのかどうか、まず教えてください。

○株式会社竹中工務店

現況調査におきましては、自動車の交通量だけでなく、歩行者・自転車の交通量も各交差点で計測しております。進歩橋南詰の左折箇所に関しましては、当然外周道路を横断するところは信号で制御されるので、速度の低下とは関係ないというふうに思うんですが、左折の車と自転車道・歩道との交差につきましては、その歩行者量に基づいた速度低下とか、一旦車が停止するといったことをシミュレーションで再現し、検証しております。

○部会長

分岐する右折のところですか。

○株式会社竹中工務店

分岐する右折の部分は、車の車線移動というのはもちろん考慮しております。それと歩行者の交差については。

○部会長

分岐する部分に横断歩道があると思うのですけど。

○株式会社竹中工務店

具体的に言いますと、左折じゃなくて、渡ってからの北詰の右折ですか。

○部会長

はい、橋を渡った後、その右側に。

○株式会社竹中工務店

はい。もちろんそこは歩行者量を計測しておりますので、考慮しております。ただ、その箇所は、ほとんど歩行者がいないところです。大体、外周道路の外側に歩行者・自転車が多いという状況で、内側の歩道は少ない箇所、影響も少ないですね。

○部会長

その、歩行者量が少ないのですけど。

○株式会社竹中工務店

考慮はしております。

○部会長

あとは、公式ルートの告知という部分では、先ほどのナビの除外とかというのもありましたけど、こういうのもしっかり。あとは、わかりやすい誘導看板の設置を、ぜひお願いします。

あとNo.2なのですが、御回答としてはこうだと思うのですけど、もしこのへんの交通安全対策で不測の部分がでてきた場合、もし、供用後に何か問題が発生した場合は、事業者さんがきちんと、事業者さんの責任で、追加の安全対策をしっかりしていただきたいと思います。

あとNo.3なのですが、まず、1点目が、この進歩橋南詰の先までの部分的な整備というところなのですが、私がイメージしていたのが、大阪モノレールの敷地内を通ったデッキを設置できないかということなのですが、それも不可能ということなのではないでしょうか。

○株式会社竹中工務店

具体的に教えていただきたいのですが、大阪モノレールというのは車庫の箇所でのデッキ整備をおっしゃっているのでしょうか。

○部会長

はい。車庫の中になると思うのですけど、モノレール沿いに。

○株式会社竹中工務店

中環沿いですね。

○部会長

中環沿いに整備できれば迂回がなくなると思いますので、そういう。

○株式会社竹中工務店

アリーナから、各所から退場のお客さんが出ていって、その大半、6割ぐらいがモノレールの方に向かうわけですね。そのモノレールに向かうところが、モノレールを増便しても改札にすぐ入れないというところで、モノレールの改札前のところに大きな広場、デッキ広場を設けておりまして、そこで改札に入るまでの必要な滞留ができるように計画をしております。その滞留とは別に、阪急山田駅方面につきましては、敷地の中に、南西に斜めに抜けていく通り抜け通路だったり、あと、アリーナ北側に新しく東西デッキを計画しています。そのようなデッキを設けることによって、改札前の滞留とは別に、動線を南側に一旦寄せた上で、阪急山田駅への徒歩退場を誘導する計画を考えております。

モノレール車庫の中に新たにデッキを造るというのは、権原の問題、当然、事業費の問題もあります。検討した結果、そこまでしなくとも、アリーナ前でしっかり誘導すればできると考えております。

○部会長

9%というのがけっこう大きいと思いますので、ここでは、「早く帰宅したい人が選ぶルートとして」と書いてあるのですけど、ぜひこっちの方に積極的に誘導できるような整備をしていただきたいと思います。

○株式会社竹中工務店

この場では、大阪府さんが今日御出席されていませんので何とも答えられないのですが、大阪府さんには、委員の御意見としてお伝えはさせていただきます。

○部会長

あとNo.4なのですが、御説明で「流出部の断面交通量の合計を、次の交差点の…」と書いてあるのですけど、具体的にどういう設定をされたのでしょうか。

あとは今の万博の駐車場の代替の交通量の設定も、現況を基にどのようにされたのかというあたりも教えていただければと思います。

○株式会社竹中工務店

第1回、第2回、第3回の交通部会資料の繰り返しにはなってしまいますが、まず、ODとして御質問ということであれば、現況交通量につきましては車線ごとの交通量をベースに調整をしていると。一般交通量のそれぞれ1台1台のODというのは把握や設定ができないので、そのような考え方にしております。ただ、交差点ごとに車線ごとの交通量を把握していますので、その交差点と交差点の間の移動で辻褄が合うように調整をしています。

開発交通量につきましては、方面ごとに方面比を設定しておりますので、それぞれ千里橋ルート、協会前交差点ルートから出てきた車が、東方面、西方面、北方面などに退場して行く車をそれぞれ設定した経路に乗っていくように、ODを設定しているというところです。これ以上の御説明はなかなか難しいのですけど、そのような検討で予測評価をしています。

○部会長

これまでもそのODというのが、あんまり御説明がなかったと思いますので。

あとNo.5なのですが、今回、大規模な駐車場が、調査をされるということなのですが、問題になっている住宅地内への進入とかを考えると、住宅地内にある小さな駐車場なんかは、その住宅地内に入り込むようになりますので、少なくとも実態の把握はしておいた方がいいのではないかと思います。

○株式会社竹中工務店

これは、まとまった駐車場の方は、スーパーとかホームセンターの協力をいただいて、実際どれぐらいの駐車場の満車率なのかとか、そういったところはヒアリングできるかもわかりませんし、実際に開業した後の連携として、イベントがある日に、その店舗に用事のない車は排除するような取組を連携できるかどうか相談はできるかも、と考えております。

ただ、akippaのような、例えば5台とか10台レベルの住宅地内に点在している駐車場というのは、なかなか実態の把握というのが難しいということに加えて、恐らくそういった駐車場というのは地元の住民さんが駐車場として土地活用されているということで、なかなかそこに止めないでくださいという連携はできないのではないかと考えていまして、その実態の把握というよりは、むしろ住宅地内に入れないというのは、我々も絶対そうすべきだと考えておりますので、いかに住宅地内に入れないような対策を考えるかということが重要かと。開業後に万が一、そういった著しい傾向が見られた場合には、さらなる追加をするというようなことこそが大事なのではないかなと考えております。

akippaの実態調査をして、少なかったから入れてもいいよとかいう議論には絶対ならないと思うのですよね。その例えば時間貸しが、今、満車じゃなくて結構空きが多いと。稼働に余裕があると。じゃ、止められるじゃないかと。だからといって止めていいというわけではなくて、入れないということが大事なかなと思っておりますので、むしろそちらの方に注力したいと思っております。

○部会長

はい、わかりました。

では、他の委員の方々、お願いします。

○OA委員

No.7のナビ除外なのですが、ナビ事業者というのはどんな人ですか。

これ、具体的な、グーグルマップに代表されるようなナビアプリもありますよね。けっこう使っている人多いと思うのですが、そんなものも調整可能ですか。

○三菱商事都市開発株式会社

そういった意味では、今おっしゃっていただいたように大きな会社、グーグルとかアップルとか、ヤフーとかもそうですけど、まずは一旦皆さんがよく使われている大きなところには、可能性をアプローチしたいと思っています。警察からもお話しいただいている話なので、事業者としては、その実現に向けて各事業者さんとは御協議させていただきたいと思っております。

○OA委員

実績はあるんですか。そういうことをしたという。よく、うちの庭に入ってくるのがいるとか言って、除外するようにしてくれとかいう話がよく出ているのですけど、どこまで個別の、どっちかと言うと、彼らにしたら個別的ですよ。ここまでの生活道路というレベルなんで。これは実現可能そうなんですか。

○三菱商事都市開発株式会社

正直なところ、今まだ、その会社さんとの接触はしていないのですけども、聞くところによると、最近そういったことをやった前例があるとお伺いしていますので、こういった形で実施したか、御協議させていただければと思っています。

○OA委員

うまくできるといいなと思いますので。前例になるといいなと思って、日本全国いっぱい、その手の話があるのでね。

○部会長

他にございませんでしょうか。

○OB委員

前から申し上げていますが、私が強調したいのは、ここに記載のある交通対策調整組織、ここは非常に重要だというふうに思っておりますので、いろいろ事前に検討することは可能ですけれども、そうは言っても思いどおりにならない部分があったりですね。特にこの南側の生活道路への進入の点について、様々な角度の問題が生じると思うんですね。先ほどおっしゃっていただいたナビの問題もありますし、入り口の案内看板もありますし、そもそも、ずっとおっしゃられていたような、自家用車での来場を減らすという観点もありますし。加えてその原因が、今回の開発だけではなくて、既存の施設の需要にもよるといふ部分もあって、非常に多くの関係者で取り組まなければ、継続的に取り組まなければならない課題だというふうには、共通認識を、あるのかなというふうに思いますので、ぜひこの役割ですね。

加えて交差点の交通制御の方にも、少し様子を見ながら検討するということで、ぜひ、私がお願いしたいのは、今回の事業者さん、まあ、こういう審査会があるということで、非常に積極的な姿勢を見せていただいていることは非常にありがたいのですけれども、できれば既存の事業者さん、スタジアムさんであったり、エキスポさんであったり、公園さんであったり、そのあたりをうまく巻き込みながら、ずっと長い目で見てやっていただきたいというのが、私からのお願いでございます。

○三菱商事都市開発株式会社

そういった意味では、我々もこれまで周辺事業者さんとは複数回、御協議させていただいておりまして、いろんな方が来街されるということも含めていくと、共通の課題だというふうな認識を持っていますので、引き続き継続して御協議させていただきたいと考えております。

○部会長

他にございませんでしょうか。

OC委員

No.7の質問に対する御回答の中で、「開業後の状況としては、道路環境の悪化が常態化するような問題が発生した場合は、さらなる対策を検討します」ということなんですけれども、例えば、具体的にその目安になるようなものというのは、警察の方々とお話されているのでしょうか。

○株式会社竹中工務店

警察の方とは、地域の交通課題と、それに対して開業後にどのような対策があるかについて何度か意見交換をさせていただいた上で、部会の方での回答をさせていただいております。

具体的にどういう状態になったら、その対策をすべきかという明確な基準の設定は難しく、おそらく、入れないと言っていたにもかかわらず、進入車が多数見受けられるといったようなところが、特にこれは地元の住民の方からそういった御意見、クレームが入ったときに、警察とともに事業者の方で追加の対策を打っていくというようなこととお話しております。

ただ、次なる対策として、交通規制で全くそこに車を入れないというような極端な案もあるのですが、交通規制をした場合は地元の住民の方々も、その規制の対象になってしまいますので、多少の不便が生じますよね。そういった不便、デメリットも含めて地元の方の総意を調整させていただいて、交通規制を打っていくといったようなことが必要だということを考えています。

OC委員

わかりました。

○部会長

ではD委員、お願いします。

OD委員

No.6の意見を出したのは私でございますけれども、念のために一言補足させていただきたいと思っています。

こちら、冒頭書いてますように、事務局の方から「調査地点とか評価地点の増加とか、地域の拡大の必要性というのも考えられるけれども、それについてはどう考えるのか」という問いかけに対して答えたものでございます。

だから、もう手を挙げて、提案していただいている内容がもう十分だということではございませんので、念のために申し上げておきたいと思います。

特に、第3回の時に申し上げた話なんですけれども、歩行者とかですね、量的な面で見えていくと、まあ基準を満たしているというようなスタンスが非常に強いわけなんですけれども、それで本当にいいのでしょうかという問題意識を持っているという点と、それからバリアフリーの基準とかとの関係でいうと、まだまだ検討すべき点はあるんじゃないかなというふうに考えております。

吹田市のバリアフリーの基本構想、今、改訂版検討中で、もう会議資料としては出てますよと申し上げましたので、そのあたりもちゃんとウォッチしていただいて、もっとクオリティ、量的にOKだから大丈夫という話ではない、もう1歩先へ進んだような対策案を御検討いただけると、ありがたいなと思います。

○株式会社竹中工務店

話が出たきっかけが、榎切山北への車の車線の負荷というか、追加したときに歩道が狭くなってしまうということについて、幅だけじゃなくて、バリアフリー基本構想との整合性をしっかり取ったうえでという御指摘を受けたと理解しております。その点に関しまして、今後、大阪府様が道路管理者、茨木土木事務所さんですね、そちらの関係者とバリアフリーとの整合性も含めて、最適な歩道の幅員であったり車線構成というところを、今後の検討の中で追及していきたいと考えております。

○OD委員

一番時間を割いたのは榎切山の時ですけれども、それに絡めて外周道路も、現状においても、準経路とかに指定されているけれども、好ましい状況にはない、という状況ですので、榎切山のあの線のあたりのことだけでもございませんで、よろしくお願いします。

○株式会社竹中工務店

かしこまりました。

○部会長

他にございませんでしょうか。

先ほどの件に関連しまして、阪急山田駅までの歩道に関しても、まあ、幅員がかなり狭いですので、あのあたりも、ぜひお考えいただければと思います。

他、何かございませんでしょうか。

○OC委員

同じく阪急山田駅のルートに関してですけれども、車線が狭いというのもちょっとあるのですけれども、特に事故の懸念があるとしたら、やはり夜間といいますか、今の時期も夕方から大分暗くなりますので、暗いところの狭い歩道での移動というのはいろいろとリスクがあるのかなというふうに考えております。なので、全体的に照度の話も、上げるという話もあったんですけども、併せまして誘導サインの話もありますが、夜間にどう見せるかというようなことも併せて、暗がりの対応というのも1つ念頭に置いた形で御検討いただければなと思っております。

○三菱商事都市開発株式会社

山田駅のルートについては、今いただいた意見を踏まえて、特に夜間のお話だったかと思うのですが、関係者で協議したいと思っていますので、引き続き検討してまいります。

○OC委員

お願いいたします。

○部会長

他にございませんでしょうか。

これ以上の御意見がないようでしたら、この提案書についての交通に関する内容につきましては、ひととおり確認ができたということで、次第2の(4)交通部会の意見(案)について、まず資料3交

通部会での検討内容の概要に関して、事務局より説明を受けたいと思います。

○事務局（永井主査）

それでは、交通部会での検討内容の概要について、御説明いたします。

これまでの交通部会におきまして、事業者からは交通問題に関して、提案書の内容や今後の予測評価、環境取組について説明を受け、委員の皆様からは、それに対して様々な御意見を頂戴してまいりました。その概要を事務局でまとめましたものが、資料3でございます。

この概要は、全体会にも御報告いただきますので、まずはこちらについて、修正、加筆の御要望など、御意見、御質問をお伺いしたいと思います。

それでは資料3を御覧ください。

交通部会での検討内容の概要ということで、まず、現在の交通状況として事業者が把握していることについて、要約をいたします。

まず、道路の概況です。エキスポシティ、自然文化園、スタジアムの3施設の駐車場の出入口が外周道路南側に集中しているため、調和橋北詰から進歩橋南詰にかけて混雑している。特に、エキスポシティ及び自然文化園の入退場時（午前10時頃及び午後5時頃）、スタジアムの試合等終了時は交通集中が発生するため、渋滞長が発生しており、さらにこの3施設の退場時間が重なる年20日程度は、顕著な混雑が発生しております。

樫切山北交差点は、土日祝日のエキスポシティの入場時（午前10時から12時ぐらい）を中心に渋滞長が発生しており、慢性的に混雑している。

さらに、外周道路の混雑を回避するために、計画地南側の生活道路を抜け道として利用する車両の発生が懸念されており、狭隘道路であることから交通の安全面も懸念されております。

次に、公共交通機関の現況ですが、モノレールの乗降客数は、スタジアムと自然文化園からの退場時に大きな混雑が見られ、その退場が重なる際に顕著な混雑が発生しています。エキスポシティの方は退場時間にバラつきがあり、車での来場者比率が高いので、前の2施設に比べまして、モノレールへの負荷は低いと見られます。

スタジアムの退場時は、千里中央方面4～5分間隔、門真市方面6～7.5分間隔に運行本数を増やして対応しておりまして、現在のところ、事故等は起こっておりません。

自然文化園で行う大規模イベント（サマーソニック等）では主催者がシャトルバスの運行を行うことがあるのですが、現在では原則臨時バスの運行は、運転士不足などを理由に増便等は見合わせていると聞いております。

次に、今後の交通量の予測ですが、アリーナに関しましては、収容人数が18,200人が最大で、3施設と同じく退場時に交通集中が発生すると見られます。

車両交通は、自家用車の交通分担率を5%としまして、駐車場は370台に設定しております。タクシー等の利用も同様に5%発生するものとしまして、退場時には主に記念協会前交差点及び中央駐車場出入口から、444台/時の車両の発生を想定しております。

モノレールは、交通分担率を入場時83%、退場時74%に設定しております。退場時には、やはり集中しまして時間がかかるということで、タクシーを利用される方、あるいは山田駅等への徒歩が発生すると予想して、減らして設定しております。この退場時には約13,500人を、現状の利用者を含めて、千里中央行き約7,500～8,000人/時、門真市行き約5,000～5,500人/時で運ぶと設定しております。

それ以外は、周辺の公共交通機関（山田駅等）への徒歩や自転車等の利用を見込みますが、臨時バスは現状、増発対応が難しいということで、分担率には入れておりません。

アリーナ以外（商業施設、ホテル、オフィス、住宅等）についてですが、エキスポシティなどを参考に来場者数を想定しております。

車両交通は、休日で自家用車とタクシー併せて2,906台/日。エキスポシティと同じく、入退場時間は一定分散することから最大948台/時。オフィスは平日のみの稼働になると思われるので、他の施設と交通集中が重なる可能性は極めて低いので入れておりません。

モノレールは、休日で3,480人/日。エキスポシティと同じく、入退場時間は一定分散することから770人/時。こちらオフィスの方は、交通集中には関係がないということで入れておりません。

これらをさばくために、現在事業者が検討している主な交通対策をあげております。

外周道路南側への交通負荷の低減及び樫切山北交差点の混雑緩和のために、計画地南側をセツバックしまして、外周道路の車線を拡幅する。

外周道路北西に車両出入口を設け、自然文化園の管理通路を利用して、計画地に車両を流入させる千里橋ルートの新設。

進歩橋南詰交差点の左折2車線化及び信号現示の調整。

茨木摂津線合流地点、現在、無信号の合流地点になっているところを、丁字の信号交差点にする。

樫切山北交差点の北側道路の一部を1車線から2車線に拡幅する。

外周道路の駐停車防止対策を推進するのが、主なものです。

次に、モノレールについてですけれども、アリーナの退場時には、現在のスタジアムの退場時と同様、千里中央方面4～5分間隔、門真市方面6～7.5分間隔で運行するとしております。

その他につきましても、あげておきます。

計画地南側の住宅地への車両の流入防止ということで、交通規制の実施等は実現の難易度が高いことから、まずは誘導看板等で車両の流入を防止する。

阪急山田駅への動線確保については、記念協会前交差点から外周道路については、一部歩道の再整備。そこから中央環状線沿いの歩道については、路面標示や、案内看板等を設置して山田駅ということになっておりますが、これらの経路について、幅員等のサービス水準を確認します。

アリーナの自家用車の交通分担率5%実現の対策ですけれども、これについては、駐車場の事前予約システムや、駐車料金のダイナミックプライシングなどを計画しております。

退場時の混雑が課題であるため、公演終了後も周辺施設に滞在するソフト事業の実施も検討しております。

これらの、現在事業者が検討した交通に関する環境影響評価の結果ですけれども、環境影響評価は、全ての施設の入退場時間が重なるピークオンピークで実施をしております。

道路については、上記の対策を実施することによりまして、交通解析（交差点需要率や道路混雑度）、動的シミュレーションにおいて滞留長・渋滞長ともに、概ね現況と同等になると予測をしております。

モノレールについては、上記の対策を実施することによりまして、他のイベントと重ならない日であれば概ね1.5時間以内で、スタジアムの2.5万人と重なった場合でも2時間程度で来場者を運搬することが可能と見ております。

これらの事業者の説明に対しまして、交通部会で出された主な意見をまとめております。

まず、交通混雑につきましては、外周道路の負荷をさらに低減する方法として、千里橋ルートから直接中央環状道路に接続することの可否について調査、検討し、結果を評価書案で示すこと。

記念協会前交差点から南側の地域の生活道路に車両が流入する可能性があるので、生活道路の車両通行量や安全上の問題点などを調査・検討し、交通混雑、安全、両面での対策を検討すること。

集客数や交通分担率には様々な要因がありまして、なかなか予測が難しいことを考えますと、限界点を把握するために、交通量の予測、評価には過負荷の感度分析を取り入れるべきである。

また、移設が予定されている万博記念公園の駐車場については、評価書案では、代替地を具体的に示したうえで、予測、評価を行うべきである。

交通部会で示した様々な対策は、交通管理者、道路管理者とも十分協議のうえ、大阪府と協力し、その実現に向けて、最大限の努力を行うこと。

本計画の交通混雑の予測、評価は、自家用車の交通分担率5%を前提として成り立っておりますので、事業者は、この分担率を実現するための対策を確実に実施することです。

交通安全につきましても、まず、アリーナの入退場時は大勢の来場者が万博記念公園駅との間を往来して、災害時などは来場者の滞留が想定されます。駅及び周辺で確保すべき歩行者の動線や滞留面積、誘導方法等について、定量的に評価を行って、余裕のある対策とともに評価書案で示してほしい。

周辺施設とアリーナの退場が重なった際には、モノレールの混雑を避けて阪急山田駅を利用する来場者が一定数発生すること考えられますので、山田駅までの動線の確保、安全対策、誘導方法、周囲の騒音対策などについて、十分に検討して、対策を講じるべきである。

公共交通機関が限られる中で、複数のイベントが重なった場合、交通機関の量的な飽和のほか、動線の交錯や騒音など多数の問題が懸念されます。開業後は、イベントの日時の調整など実現性の高い対策の実施が可能な周辺施設との調整組織を、大阪府をはじめとした関係者と立ち上げ、継続的に、来場者の交通利用の集中を避ける対策に努めること。また、周辺住民とのコミュニケーションにも活用することも検討してほしいということです。

外周道路外側に共同住宅が建設されることから、歩行者・自転車と車両の交錯が懸念されるため、出入口の配置や車両及び歩行者・自転車の安全対策について、交通管理者と十分協議のうえ、実施すること。

また、事業計画についてですが、本事業計画地の隣地、いわゆる①-b敷地と言われている部分ですけれども、こちらは計画がまだ決まっておりません。交通をはじめ環境に影響を与える施設となる場合は、必要な環境影響評価の手続を行うこと、というような御意見が出ておりました。

ここまで、交通部会からの意見の前提となります、これまでの検討内容の概要について御説明をいたしました。こちらの概要について、修正、加筆の御要望など、御意見、御質問をお伺いしたいと思います。

○部会長

これまでの交通部会の内容に関する事務局からの説明について、御意見・御質問などはありませんか。

OB委員

これまでの議論であったもので、ここに記載がないのかなと思うものを、1点申し上げたいと思うのですけれども。

モノレールを使って退場するときに、歩行者が滞留するというようなお話があったと思います。それに対しては、デッキでつないで、ある程度滞留空間を確保するということと、歩行者動線をできるだけ用意するというお話と、あとはアリーナのイベント主催者との連携になるというお話だったと思いますが、できるだけ分散退場を促す、あるいはエキスポシティの方に1回立ち寄ってもらう、といったような、そういったお話があったと思うので、この点については、おそらく今後の交通量の予測のところの、モノレールに関わるところで、利用者の安全な滞留という部分と、この交通対策のところのモノレール、安全に滞留できるようなハード整備と、分散退場を促すようなイベンターとの連携ということを加筆いただければというふうに思っています。

○事務局（永井主査）

番号で言いますと、交通部会で出された主な意見の中で、交通安全について（2）のAの中で、主催者と分散退場について検討することというような御意見を足していただければよろしいですか。

OB委員

はい、すでに対策として出していただいているので、それをちゃんと加筆いただければというふうに。

○事務局（永井主査）

対策の方に？

OB委員

対策で、たぶん、デッキであったり、そういったことはすでに、提出いただいているのかなあというふうに、私は認識していますので。

○事務局（永井主査）

わかりました。そうしたら、主な交通対策の方の（3）の。

OB委員

（2）、どっちにいれるかは御相談いただければと思うのですが、個人的にはモノレールについても、この運行だけではなくて、乗るうえで、安全に滞留できるということと、個人的には認識していますので。すでにお示しいただいた対策ですので。

○事務局（永井主査）

そうですね。そうしたら、主な交通対策の中で、（2）のモノレールについての中で分散退場と。

OB委員

歩行者の安全な滞留空間ですね。というか、まあデッキだとか。

○事務局（永井主査）

歩行者の安全な滞留空間ですね。

はい、わかりました。加筆させていただきたいと思います。

○部会長

では、他にございませんか。

○OA委員

交通部会で出された主な意見の(2)交通安全についてのウですけれども、ウのこの調整組織というのは、交通安全だけではなくて、交通混雑にも関連しているという話ですね。需要調整だとか、増発してほしいとか、だから、この部分は、どうなんでしょうね、交通安全だけではなくて、(1)にも。(1)、例えば、オのところで、大阪府とも協力するとかというような文章がありますけど、このあたりにも入ってくる話なのではないですか。どうなんでしょう。

今すぐ答えなくても、検討していただいたらと思うのですが。

ついでに、全部どんどん言っていきますと、5の(1)の交通混雑についてのアのところで、「評価書案で示すこと」という具体的なこと書いていますね。それ以外のイとかウとかエとか、いろいろな意見がいっぱい出てきているのですが、これも、評価書案に入れろというような要求なのではないかな。だから、評価書案で示せと言っているものと、そう書いてないものとの、違いが何なのか。

これ、ちょっとあとから、資料4のところで言いたかったと思うのですが、資料4と資料3の違いがよくわからないんです。この部会というのは、全体部会から委託を受けて、交通的な、専門的な、いろいろな分析・評価をしていると思うのですが、そのうち何を返すのか、今回の提案書に対する市長意見として最終的に出てくるのですが、それについて、今回の提案書についてのコメントと、それから、今回は十分でないから次の評価書案の段階でやってくださいということと、2種類あると思うのですが、その2種類の区分けが、今日の資料3、資料4はまだ話題になっていませんが、資料4を見てみると、さっきも言ったような、調整組織を作りなさい、とか、そんなものが全然資料4には入っていないですね。

だから、資料3と資料4のこの切り分けが、ちょっとよくわからない。評価書の段階で検討しろということも含めて、その切り分けを、読んだだけで明確になるようにしていただけたらなあというのが希望です。

○事務局(永井主査)

資料3と資料4の違いは、資料3は交通部会の中で検討されたこと、意見を交換しあったことを全部入れていただいて。資料3がないと全体会の方々には、なかなかどんな話を前提に意見が出てきたのかわからないということで、まずは資料3の方を交通部会に出していらっしゃらない方に、交通部会の内容をお伝えするという意味で書いたものです。

次に、資料4というのは、実際に答申の中に、全体会で取りまとめる事業計画の提案書に対する審査会の意見の中に入れることを想定しまして、ちょっと内容については、かなり絞ったもの、我々の交通部会で検討された中から絞ったもの、また方針・方向性がわかるようなものというふうな形で、ちょっとまとめさせていただいております、ちょっとわかりにくいところもありましたことは、大変申し訳ございません。

そういう関連で、資料3と資料4を分けて、まとめさせていただいております。

OA委員

それはわかるのですが、そうだとすると資料4の方に、資料3から抜けてしまった大きなものがけっこうあるのではないかと思うんです。

それは、統合的な協議会というか、そういうものを作りなさいという話とか、歩道整備をもっとちゃんとしなさいということだったかな。そういう、どう言えばいいのか、けっこう重要なことなのに、あまりにも端折りすぎて、資料4だけ読んでいたら、意見書にならないのではないか、これだけだったら、最終的にはこれをもって、これをベースにして市長意見という形に、事業者に出されるわけですよ、その時にわからないのではないかと思うんですよ。公的に残る資料はこれだけですよ。この部会で、こんなことをいろいろ検討しましたとかいうものは出てこないですよ。市長意見の中には。

○事務局（永井主査）

そうですね。

OA委員

だから、市長意見としてはですね、市長意見のことを頭に置いた資料を読んだとは思いますが、ちょっと端折りすぎなのではないだろうかというのが、僕のコメントです。

○事務局（丸谷参事）

資料4につきましては、次の時間で、少し議題とさせていただいて、その足りない部分については、御意見を頂戴して反映していく形をとっていければというふうに思っております。

調整組織のことは、資料4で言いますと、4のところに、「調整組織」という文言は抜けていますけれども、調整のことについて書いてありますので、「調整組織」という文言をきちんと入れるようにという御指摘かなあと思ひまして、ここを加筆していけばいいのかなあというふうには思っております。

まず、資料4の中身になってまいりますけれども、最終的に、提案書の段階ですので、名称だけの話ですが審査書という形で、答申を受けた後に、市長部局側で取りまとめて事業者の方にお示しをすることになりますけれども、いわゆる提案書の図書が出てきている、提案書の中身について、調査、どういうものがプラスでいるとか、予測評価ですとか、環境取組というのを取りまとめて、他の項目も、割と重点的な部分と、総花的に書いていくというようなところがありますので、他の項目ともバランスは意識しながら、今、作っているのですけれども、それでも足りない部分というのは、御指摘のとおりあるかと思ひますので、もう少し、こういう部分を、しっかりと書き込むようにという御意見は、次の資料4の部分で、御指摘を頂戴できればと思ひます。

○部会長

はい、では他にございませんでしょうか。

OD委員

5の(2)交通安全についての、アのところです。

先ほども発言させていただいたものと関連するのですけれども、アのところ、先ほども議論になっていましたけれども、滞留とかが生じるであろうというところで、3行目のところに、「余裕のある対策」と

いう形で示されてはいるのですけれども、「余裕」というのが、量の余裕だけのように読めると思うのです。「定量的に評価を行い、余裕のある…」

今後の世の中の中の在り方を考えていくと、バリアフリーとか、ユニバーサルデザインとかというような観点で、より高度な状況に対応できるような、あらかじめ余裕を持った対策を立てておくことが好ましいというふうに、何度も意見を述べさせていただいたかと思いますので、可能であれば、「余裕のある」の「余裕」の前に「バリアフリーの高度化にも対応可能な」というような修飾の文言を追加していただけるとありがたいです。

○事務局（永井主査）

はい、足させていただきます。

○部会長

はい、他にございませんでしょうか。

○OA委員

すごい細かい話ですけれども、道路の現況で「渋滞長が発生する」は変です。

「渋滞が発生する」、どうしても規模を入れたいのであれば、「大きな渋滞が発生する」とか。

「渋滞長が発生する」という言葉は変だと思います。

○事務局（永井主査）

ここ、「渋滞が発生しております」と言ったほうが、皆様分かりやすい？

○OA委員

そうですね。渋滞長というのは単位であって、現象じゃないですから。

○事務局（永井主査）

そうですね、確かに。

○OA委員

それから、後、言葉遣いだけの問題なのですが、2今後の交通量の予測の(1)アリーナのイのところですが、「駐車場は370台に設定。」、「している」とか「する」とか、こういう文章は体言止めで終わっていると気持ち悪いので。箇条書きではないので。

○事務局（永井主査）

わかりました。

○OA委員

それから、その下が少しわかりにくいんです。イの444台/時の車両というのは、タクシープラス自家用車のことですね。

○事務局（永井主査）

はい、そうです。

○OA委員

このまま読むと、なんかタクシーを5%で、その中のセンテンスの中に入ってしまったので、センテンスを分けるか、あるいは明確に自家用車とタクシーと両方足して444台ですよ、というふうにしてくださいませんか。

○事務局（永井主査）

はい、それでは、「自家用車とタクシーを合わせて」というふうに。

○OA委員

まあ、文章はお任せしますけれども。

それから、細かいことばかりで、「タクシー等」の「等」って何ですか。タクシー以外何があるんですか。

○事務局（永井主査）

迎いの車というのが来る可能性が排除できないなということで。

○OA委員

ああ、そうか、例えばあれですね。VIPを呼びに来る車とか、そんな。

○事務局（永井主査）

それだと、数は限られてくると思うのです。

○OA委員

送迎車？

○事務局（永井主査）

家族の送迎など。

○OA委員

そういう意味か、なるほど、わかりました。細かい話ばかりで、申し訳ありません。それで結構です。

○事務局（永井主査）

ありがとうございます。

○部会長

はい、では他にございませんでしょうか。

○株式会社竹中工務店

事業者側が発言してもよろしいでしょうか。

○事務局（永井主査）

そうですね、もし著しい間違いがあった場合は御指摘いただければと思いますが。

○株式会社竹中工務店

さっきのB委員の話でもございましたが、交通対策の連絡調整会議を設けるというのが、我々、一番の効果的な対策案なのかなと思っておりまして、資料3の3番の主な交通対策のところに調整会議の話があまり書かれていないのですね。それを自主的に、関係する事業者さんと調整しながら立ち上げましょうというのを我々が御提案していますので、それを出したうえで委員の皆様から御意見、実現するようにという。

○OA委員

それを言ったのは、委員だけじゃないよということですね。

○株式会社竹中工務店

その調整組織は、今御指摘あったように肝だと思っておりますので、そこは。

○事務局（永井主査）

分かりました。足させていただきます。

○部会長

では、他、ございませんでしょうか。

それでは引き続き、資料4交通部会の意見（案）について、事務局より説明を受けたいと思います。

○事務局（永井主査）

交通部会からは、先ほどの交通部会の内容を踏まえて、本計画の交通問題について、部会としての意見をとりまとめて、全体会に御報告いただくことになります。

そこで、事務局としまして、これまでいただきました御意見をもとに、資料4の交通部会意見（案）を作成いたしました。意見（案）は部会の審議を経て、交通部会意見として、交通部会の概要と併せて、全体会に御報告をいただきます。

こちらにつきまして、今から御審議をお願いしたいと思います。

なお、全体会では交通問題以外についての審議を尽くしたうえで、この交通部会からの意見と併せて、環境影響評価審査会としての意見を取りまとめて、答申することになります。

本市では、その答申をもとに作成した審査書を事業者に示しまして、万全の環境配慮をしていただくよう、手続を進める予定としております。最終的に審査会の答申になるということを頭に置いて、御審議いただきたいと思います。

それでは、資料4の方を御覧ください。（仮称）万博記念公園駅前周辺地区活性化事業 交通問題に対する吹田市環境影響評価審査会交通部会の意見ということで、原案を作っております。

まず、交通計画につきまして、当該事業における交通計画については、発生交通量を想定した需要予測型の対応ではなく、事業者が様々な環境取組を講じることで発生する交通量をコントロールし、可能な限り交通量を減少・平準化させるような交通需要マネジメントの考え方に基づいた計画を示したうえで、環境影響評価を実施すること。

次に、交通混雑についてです。まず、現況調査について、協議・連携を想定している公共交通機関の輸送力及び乗車率等を調査すること。周辺施設の稼働及び混雑状況等を調査すること。生活道路への車両や歩行者の流入について調査すること。海外を含めた他の類似施設における交通混雑を緩和するための取組事例を調査すること。

(2)として、予測及び評価です。交通渋滞(渋滞長・滞留長)の状況を調査し、周辺施設の稼働状況の影響も踏まえて交通渋滞を予測し、評価すること。次に、静的手法で算出する交差点需要率は単一交差点を対象にした指標であり、複数の交差点間の空間的な影響は考慮されないため、主要な交差点を中心に広く動的シミュレーションを用いて、予測又は評価を実施すること。山田駅等周辺の鉄道駅への徒歩ルートについて予測し、評価すること。

次に、交通安全については、イベント退場時等には万博記念公園駅周辺は利用者が集中することから、滞留空間や歩行者及び自転車動線等について予測し、評価すること。山田駅への徒歩移動や外周道路外側に共同住宅が建設されることから、歩行者・自転車と車両の交錯について予測し、評価すること。

次に、環境取組についてですが、環境影響を低減するため、本部会で示された環境取組の実現に向けては、事業者の努力はもちろんのこと、道路管理者、大阪府等の関係者が連携調整する必要がある。引き続き事業者は、大阪府をはじめとした関係者と協議を行い、交通課題の解決に向けた総合調整に取り組むこと。

5として、付帯意見としまして、事業敷地外とされた①-b敷地の活用方法が示された際には、発生交通量の多寡に応じて交通に係る環境影響評価を再度実施すること。以上でございます。

だいたい、ちょっと絞ってしまっておりますので、加筆、修正したい点は、どんどん御提案いただければと思いますので、よろしくお願いします。

○事務局(丸谷参事)

それから、補足ではありますけれども、先ほどA委員の方からもありましたけれども、これで、全て事業者の方に伝わるか、ということもありますけれども、これまでの交通部会の資料ですとか、会議録も公開はしておりますので、大きなくくりとしての指摘事項として、文言が入っていれば、その後の事業者回答には、これまで事業者が提示してきたものですとか、さらに、そこでもまだ検討段階のものというのは、しっかりと事務局の方で、次の評価書案の図書にまとめられる際には、その内容をしっかりと調整したうえで記載をさせていこうと考えておりますので、そういった観点で、少し大きなくくりとして、それでもちょっと、こういった文言というのは足しておかないと回答として得られないのではないかと、いう不足点などにつきまして、御意見等をいただければというふうに考えております。よろしくお願いいたします。

○部長

ただいまの説明について、御意見・御質問などがありますか。

OD委員

先ほどと同じように、3の交通安全のところの(1)です。

交通安全ということで、まあ、いろいろな歩行者・自転車というのが挙がってくると、どうしても、健常者における通常の事故とかいうようなことになってしまうかと思います。

そうではなくて、もっといろいろな身体特性の方にとっても安全・快適であるというのを、できるだけ簡潔に表現するという形で、「評価」の前に、「バリアフリーにも配慮して評価」という形にしていただけるとありがたいなと思います。

○事務局(永井主査)

追加させていただきたいと思います。

○部会長

他にございませんでしょうか。

OA委員

さっきの続きなのですが、4の環境取組ですね、ここにある文章だけだと、「道路管理者、大阪府等の関係者」ということで、なんか公的組織だけの連絡調整会議みたいに読めてしまうので。どう言えばいいのか、ここですと3つの組織がありますよね。

○事務局(永井主査)

スタジアムとエキスポシティと自然文化園と。

OA委員

そういうものも入ってくる、あるいは、それ以外の駐車場調整でしたら、大規模駐車場も入るのかな。もう少しもっと広いレベルでやって、みたいなことが感じ取れるような文章にしといていただいたらわかりやすいかなと思います。

○事務局(永井主査)

「周辺施設の管理者等」と入れて、最後に調整組織のことについても言及をしたいと思います。先ほど、御提案がありました、それらの調整組織ということについても、追記したいと思います。

OB委員

そこに、結果的には警察さんとの調整が入るので。今、A委員がおっしゃっていただいたことに加えて、「警察」という文言も入れていただければと思います。

○事務局(永井主査)

そうですね。交通管理者になるのですか。

OB委員

交通管理者と書いてありますか。

○事務局（永井主査）

書いてないです。入れていないので、それも含めたいと思います。

○部会長

他、何かございませんでしょうか。

ないようでしたら、これで交通部会意見（案）の審議を終わりたいと思います。それでは、今後の流れについて、事務局から説明をお願いします。

○事務局（永井主査）

本日御審議いただきました、資料3及び資料4の交通部会意見（案）を、本日いただきました御意見に基づいて修正しまして、意見をいただいた委員の皆様にご確認をいただきましたうえで、部会長と部会長代理に最終の御確認をいただき、本事業の提案書に係る交通部会意見として、次回の全体会で報告していただきたいと思いますと考えております。

○部会長

それでは、本案件の交通部会意見作成までの流れについては、事務局の説明のとおり、御意見のあった委員の方に修正内容を御確認いただき、最終的には私と部会長代理で確認をして、意見を作成させていただくということでよろしいでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

○部会長

では、最終的にはお任せいただくということで、よろしくお願いいたします。

それでは、他に何かございませんでしょうか。

何もないようでしたら、本日の交通部会は終了したいと思います。長時間、どうもありがとうございました。