

NO.	ページ	意見	意見
1	1~4	<p>（大阪府）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してください。</p> <p>本計画では、進歩橋南詰の先から中央環状東行きに分流する地点、交通4の合流地点、中央環状西側からの合流地点（公式ルートにはなっていないが北山田小学校の横）などが主に挙げられます。</p>	<p>第三回交通部会での回答通り、不特定多数の自動車交通が出入りする用地①-aについては、外周道路に直接入出庫はせず、右折入庫レーンを新たに確保した上で記念協会前交差点からの入出庫を前提とします。</p> <p>用地②③は、住宅用途となることで従前のabcハウジング駐車場時よりも交通量が減少することに加え、生活道路への進入防止の観点からも既存の切り下げ位置からの入出庫としています。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箇所について安全対策を実施します。具体的な設置箇所等は評価書案にて提示します。</p> <p>進歩橋南詰から中央環状東方面への分岐については、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、交通渋滞に関する検証を実施しており、渋滞対策は不要と考えています。交通安全面については、今後の交通管理者・道路管理者との協議により、開業後の状況に合わせて必要に応じて対応してまいります。</p> <p>交通4の合流地点については、交通対策B案（千里橋ルートの整備）により、本事業だけでなく中央駐車場代替機能の来場車両も含め、交通4の通行量を削減することができるため、交通渋滞・交通安全の観点で効果のある対策を実施しているものと認識しています。</p> <p>中央環状西側からの合流部についても、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、交通渋滞に関する検証を実施しており、渋滞対策は不要と考えています。北山田小学校の横は来場経路として設定していないため、公式ルートの告知を徹底してまいります。</p>
2		<p>用地②③の共同住宅の駐車場については、駐車場を別の場所に確保するなど、交通安全に対して最大限の配慮を行ってください。</p>	<p>用地②③については、住宅用途となることで従前のabcハウジング駐車場時よりも交通量が減少することに加え、生活道路への進入防止の観点からも、既存の切り下げ位置からの入出庫としています。さらに、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箇所における安全対策の充実により交通安全に最大限配慮してまいります。具体的な設置箇所等は評価書案にて提示します。</p>
3	10	<p>阪急山田駅までの歩行ルートの整備は重要です。モノレールの混雑状況を見て歩こうとする人のために、モノレールの駅からモノレール沿いに歩くことが出来るルート（デッキ）の整備を是非検討してください。万博記念公園駅を起点にすると、提示されている記念協会前交差点を通るルートでは400m程度の遠回りになっています。また、道路や駐車場出入口を横断しますので、危険性が増加します。デッキは、進歩橋南詰の先までの整備でも大きな効果があると思います。その場合でも、その先のルートは、サービス水準の検討だけではなく、歩きたくなるような歩道の整備を行ってください。</p>	<p>阪急山田駅への歩行者誘導については、歩きたくなる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ものではなく、モノレールの混雑時における補完的な位置づけで、モノレール滞留時等に阪急沿線や梅田方面へ少しでも早く帰宅したい方が選択できるルートとして想定しています。歩行者の分担率は、吹田スタジアムからJR茨木駅までの徒歩割合の実績などを参考に設定しており、快適で分かりやすい歩行者動線とするため、誘導サインなどについて今後検討してまいります。</p> <p>デッキ整備については、第三回交通部会での回答の通り、大阪府との協議の結果、道路区域（歩道部）に設置するための物理的なスペースがないことに加え、デッキ下の歩道環境が悪化するデメリットなどから実施できない結論となっています。なお、進歩橋南詰の先までの部分的な整備についても同様の理由により困難です。</p> <p>阪急山田駅への動線上の車道との交差部は、全て横断信号が設置されているため、安全性は確保できていると認識しています。</p>
4		<p>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ください。</p>	<p>動的シミュレーションにおける現況交通量は、各交差点の車線毎のピーク時交通量をベースに作成しています。</p> <p>車線交通量のODデータは把握できないため、交差点間の車線移動等については、流出部の断面交通量の合計値を、次の交差点の車線毎の流入交通量に配分するように検討を繰り返し、実査した滞留長・渋滞長に近似するように再現を行っています。</p> <p>なお、開発交通量については、協会前交差点及び千里橋ルートの経路毎に方面比を設定しており、上記の現況交通量に加算をしています。</p>

NO.	ページ	意見	意見
5	5,6	周辺の徒歩圏内の店舗駐車場・時間貸駐車場（akippaのようなサービスを含む）の状況を調査し、地域内居住者・店舗利用者に影響を与えない対策を検討してください。また、う回路として想定される周辺の細街路の状況について調査し、進入を防止する対策を検討してください。	<p>周辺駐車場との関係については、アリーナ単体ではなく万博記念公園エリア全体の課題として、交通対策調整組織で対応することを想定しており、イベント重複日には、周辺の大規模小売店舗（スーパーやホームセンターなど）と可能な限り連携する等の検討をしております。</p> <p>akippaや少台数の時間貸し駐車場は利用用途・時期の把握や本事業との連携が困難であることから、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舗のみを対象とさせていただきます。</p> <p>アリーナ駐車場の車両分担率５％を徹底しても、周辺駐車場を利用するケースは想定されるなど、完全に阻止することは現実的にできませんが、第二回交通部会の感度分析の検討において、吹田スタジアム2.5万人の試合とアリーナのイベントが完全に重複する日でも、車両分担率８％までは交通対策の実施によって外周道路への影響が基準値内に収まることを確認しています。</p> <p>細街路については、第二回交通部会でお示しした通り、う回路として進入の可能性がある記念協会前交差点南側流入部の現況交通量を調査済みで、現状は住民の皆様が中心の通行であることが推測できているほか、進入後の通り抜けは実際には困難であることを確認しています。進入防止策として、公式ルートの告知徹底、細街路への進入防止サイン設置などに取り組んでまいります。</p> <p>なお、本件については、交通管理者とも共有しており、開業後の状況をみて必要に応じて、更なる対策を検討していくこととなっています。</p>
6		調査地点、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（バックグラウンド状態への追加インパクトのみを問う）を踏まえると、事業者はすでに十分な対応を行っているとは評価しています。	ありがとうございます。ご評価いただいた対策案を実現できるよう、関係機関と継続して調整してまいります。
7	7~9	<p>第２回でご提示いただいた資料では、「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（生活道路）侵入」について整理されています。しかし住民意見では、より重要な「生活道路の入口」への指摘が多数挙がっています。</p> <p>イベント時、これら入口部への警備員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ある対策が不可欠です。その調整に際しては、客観的な危険性の証明（エビデンス）が前提となるべきと考えます。</p> <p>つきましては、「山田高校・山田東中学校前の通学路（特に幅員狭隘部）」における通過交通量および歩車交錯状況の実態調査の追加をご検討ください。</p>	<p>第二回交通部会でご報告しました通り、開発交通の生活道路への進入については、交通管理者ともその課題を共有しております。交通規制の実施には住民の合意形成や交通規制基準の要件を満たすかといった警察協議が必要であることを踏まえ、まずは誘導看板の設置等から実施し、開業後の状況として道路環境の悪化が常態化するような問題の発生が確認される場合には、さらなる対策を検討することとなっています。</p> <p>生活道路への影響については、う回路として進入の可能性がある箇所として記念協会前交差点南側流入部の現況交通量を把握しており、現状は住民の皆様が中心の通行であることを確認しています。山田高校・山田東中学校前の通学路については、安全性や生活環境の観点から、交通量の多少に関わらず、進入は防止すべきと考えます。</p> <p>以上のことから、追加で幅員狭隘部など生活道路内の実態を調査するのではなく、徹底した進入防止策を検討し、開業後も注視してまいります。</p> <p>ナビ除外については、開業に向け、実現可能性を含めてナビ事業者との協議を今後実施してまいります。</p>