

## 資料3

### 交通部会での検討内容の概要

#### 1 現在の交通状況

##### (1) 道路の現況

ア エキスポシティ、自然文化園、スタジアム（以下、「3施設」という。）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時及び午後5時）、スタジアムの試合等終了時は交通集中が発生するため、渋滞が発生しており、さらに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いる。

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

ウ 外周道路の混雑を回避するため、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安全も懸念されている。

##### (2) 公共交通機関の現況

ア モノレールは、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、その退場時が重なる際に顕著な混雑が発生している。エキスポシティは、退場時間にバラつきがあり、車での来場者比率が高いため、2施設に比べモノレールへの負荷は低い。

イ 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、事故等は起こっていない。

ウ 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っているが、原則、臨時バスの運行は運転士不足などを理由に増便等を見合わせている。

#### 2 今後の交通量の予測

##### (1) アリーナ

ア 収容人数は18,200人が最大であり、3施設と同じく退場時に交通集中が発生する。

イ 車両交通は、自家用車の交通分担率を5%とし、駐車場は370台に設定している。タクシー等の利用も5%とし、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、自家用車とタクシー等を合わせて444台/時の車両の発生を想定する。

ウ モノレールは、交通分担率を入場時83%、退場時74%に設定している（退場時はタクシー利用や山田駅等への徒歩が発生すると予想）。退場時には約13,500人を、現状利用者を含め千里中央行き約7,500~8,000人/時、門真市行き約5,000~5,500人/時で運ぶ。

エ 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むが、臨時バスは現状、増発対応が難しいため、分担率には入れない。

##### (2) アリーナ以外（商業施設、ホテル、オフィス、住宅）

ア エキスポシティなどを参考に来場者数を想定する。

イ 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948台/時。オフィスは平日のみの稼働のため、他の施設と交通集中が重なる可能性は極めて低い。

ウ 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。オフィスは平日のみの稼働のため、他の施設と交通集中が重なる可能性は極めて低い。

### 3 現在事業者が検討している主な交通対策

#### (1) 外周道路南側への交通負荷の低減及び樋切山北交差点の混雑緩和

ア 計画地南側をセットバックし、外周道路の車線拡幅

イ 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、計画地に車両を流入させる千里橋ルートの新設

ウ 進歩橋南詰交差点の左折2車線化及び信号現示の調整

エ 茨木摂津線合流地点(無信号)の丁字信号交差点化

オ 樋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

カ 外周道路の駐停車防止対策の推進

#### (2) モノレールについて

ア アリーナ退場時は、現在のスタジアム退場時同様、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

イ アリーナ出口から改札口までの歩行者の滞留空間の確保

#### (3) その他

ア 計画地南側の住宅地への車両の流入防止

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

イ 阪急山田駅への歩行者の動線確保

記念協会前交差点から外周道路(一部歩道再整備)→中央環状線沿い歩道(路面標示、案内看板等の設置)→山田駅までの経路について、幅員等のサービス水準を確認

ウ アリーナの自家用車の交通分担率5%実現の対策

駐車場の事前予約システム、駐車料金のダイナミックプライシングなど

エ 退場時の混雑が課題であるため、分散退場や公演終了後も周辺施設に滞在するソフト事業の実施

オ 交通対策全般を調整するため、万博公園エリアの施設等で構成される組織を設置

### 4 現在事業者が検討した交通に関する影響評価の結果

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する。

#### (1) 道路について

上記の対策を実施することにより、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・渋滞長とともに、概ね現況と同等になると予測している。

## (2) モノレールについて

上記の対策を実施することにより、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である。

# 5 交通部会で出された主な意見

## (1) 交通混雑について

ア 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、結果を示すこと。

イ 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、交通安全両面での対策を検討すること。

ウ 集客数や交通分担率には様々な要因があり、商業施設や公園のイベントなどは予測が難しい。周辺施設とイベントが重なった場合、交通機関が飽和する可能性があることから、限界点を把握するため、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。

エ 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、評価書案で代替地を具体的に示したうえで、予測、評価を行うべき。

オ 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。

カ 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つため、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。

## (2) 交通安全について

ア 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、災害時などは来場者の滞留が想定される。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、具体的に示したうえで、定量的に評価を行い、バリアフリーの高度化等にも対応できる余裕のある対策を実施すること。

イ 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も考えられるため、山田駅までの動線の確保、夜間も含めた安全対策や誘導方法、周囲の騒音対策などについて、十分に検討、対策を講じるべき。

ウ 公共交通機関が限られる中、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る。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活用することも検討すること。

エ 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。

(3) 事業計画について

事業計画地の隣地(①-b敷地)は計画が決まっていないが、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。