

No.	質問書・意見書の概要	事業者の見解
1	万博外周道路の渋滞激化及び周辺生活道路での渋滞発生 用地①－aに建設される駐車場への進入路として、千里橋ルートの新設、外周道路の拡幅、樫切山からの道路の歩道幅縮小による拡幅などが検討されている。現在でも週末やガンバ大阪のサッカー開催時は外周道路では、生活道路で大渋滞が発生している。現在検討されている方法により渋滞の発生が抑えられるか疑問である。	スタジアム試合日（25,000人退場時）とアリーナ（18,200人退場時）が重なるといった特異な状況を含め、様々なケースで交通流シミュレーションを行いました。その結果、滞留長及び渋滞長が増加する箇所はありますが、外周道路南側の車線拡幅、千里橋ルートの活用、進歩橋南詰交差点左折車線の見直し、信号現示の調整等の道路改良や公共交通機関の利用の促進といった交通対策を実施することにより、現状並みまたは現状より改善するものと予測しております。 また、今後、大阪府をはじめ公園内施設の事業者などの関係者及び本事業者による、（仮称）交通対策調整組織の新設・運用を検討しており、施設間で連携して集客予測、対策の実施を行う方針としています。
2	万博公園外周道路から車両の出入口について 1.D案が確定しないと、万博公園外周道路からの車両出入口の全体計画ができない。 2.このような状況において評価書を出すことができるのか。 3.D案が確定してから、別紙を検討した上で評価書を出すべきである。 4.別紙の項目について個々の検討と見解を求める。また、総合的な見解を求める。 別紙（万博外周道路から車両の出入口の方策について） （1）万博公園外周道路と山田摂津線が交わるT字交差点について （2）万博記念協会前交差点の中央道路の出入口について （3）万博公園外周道路と万博公園駅前の出入口について	交通対策D-1、D-2案は、本事業が及ぼす交通負荷の影響度は高くないものの、地域の交通課題（現況の樫切山北交差点の渋滞緩和、無信号部の安全性向上等）を解決する「更なる交通対策案」となっています。 本事業においては、アリーナの自動車利用割合（分担率）を5%に抑制するマネジメントを行い、交通対策A～C-2案を実施すれば、主要交差点の滞留長・渋滞長は現状と同等もしくは現状よりも改善されることが検証でき、その予測・評価の内容と結果について、提案書交通部会での専門的な審査を受けております。したがって、D-1、D-2案が確定せずとも、予測・評価としては十分有効なものであると考えています。D-1、D-2案は、関係者との今後の協議や地元の皆様のご意見を踏まえ、実現の可否等を今後検討してまいります。
3	別紙 万博公園外周道路からの車両の出入口の方策について 1.万博公園外周道路と山田摂津線が交わるT字交差点について ・交差点が1か所に集約され、信号が設置されたことによって歩行者、自転車等が安全に横断できるようになった。 ・吹田方面と外周道路へのスムーズな出入口となった。 ・吹田方面と万博公園駅前を結ぶ十字交差点にしてもらいたい。 ・評価書案ではまだ決まっていない。住民は絶対譲れない問題です。 ・大阪府と事業者が協力して確定してもらいたい。 ・さらに、吹田方面と万博公園駅前を結ぶ十字交差点にする。 ・また、外周道路に横断歩道を新設して万博駅前まで歩道をつなぐ。	交通対策D-1、D-2案は、本事業が及ぼす交通負荷の影響度は高くないものの、地域の交通課題（現況の樫切山北交差点の渋滞緩和、無信号部の安全性向上等）を解決する「更なる交通対策案」となっています。 交通対策D-1、D-2案の実現の可否については、関係者との協議や地元の皆様のご意見を踏まえて、今後検討していく予定です。
4	2.万博記念協会前交差点の中央道路の出入口について ・評価書（誘導看板により進入を抑止する）の対策では効果が出ない。 ・中央道路は車両の出入口としない。歩行者専用の出入口とする。 ・万博公園駅前及び事業地から狭隘な生活道路への侵入を阻止できる。	外周道路からの直接入出庫をさせず、また外周道路南側の交通負荷を最小限とするためにも、B案千里橋ルートによる中央道路からの入出庫が有効な対策案であると考えています。狭隘な生活道路への進入を防止するためにも、公式ルートの告知徹底、誘導看板等による誘導の徹底を実施します。 万が一開業後に、生活道路への進入について深刻な問題が生じた場合は、地元の皆様のご意見を踏まえて、交通管理者等関係者と協議を行い、交通規制などの更なる対策案を検討してまいります。

No.	質問書・意見書の概要	事業者の見解
5	3.万博公園外周道路と万博公園駅前の出入口について ・吹田方面からの十字交差点と西北道路の2か所とする。 ・中央道路は歩道専用にする。千里橋ルートの計画は廃止する。 ・万博公園駅前及び事業地から狭隘な生活道路への侵入を阻止できる。	本事業においては、アリーナの自動車利用割合（分担率）を5%に抑制するマネジメントを実施し、交通対策A～C-2案を実現すれば、主要交差点の滞留長・渋滞長は現状と同等もしくは現状よりも改善されることが検証できており、その予測・評価の内容と結果について、提案書交通部会での専門的な審査を受けております。交通対策A～C-2案の着実な実現に努めてまいります。
6	交通対策の予測・評価の地区の現況交通分析について 調査日4日間の中に、万博公園イベントとスタジアム試合日が重なる日が含まれていません。何故ですか（住民が一番移動できない日です）。 又、万博公園での1日又は2日限りの音楽イベントなどがある日は大変な混雑になります。そう言う日も調査してほしいです。 万博公園イベント・サッカーの試合・アリーナのイベントが重なる事がない様、調整されるのですか。そのような事が可能なのですか。	調査日の妥当性については、提案書交通部会にて審査済みであり、追加調査を実施する予定はございません。 万博記念公園内の各施設の大型集客イベント試合日の重なりが現状で既に深刻な渋滞の発生要因となっているものと認識しています。このような既に発生している渋滞状況は、本事業単体が及ぼす交通混雑の予測と本事業のみの対策で対応できるものではなく、エリア全体での交通渋滞緩和やマイカー抑制が必要と考えています。そのため、今後、大阪府をはじめ公園内施設の事業者などの関係者及び本事業者による、（仮称）交通対策調整組織の新設・運用を検討しており、施設間で連携して集客予測、対策等の実施を行う方針としています。 同調整組織により、イベント動員数の予測を公園全体で合算し、モノレール増便やマイカーや送迎車両の抑制、退場時間の誘導調整など必要な交通対策を検討してまいります。
7	交通対策に納得いくべき見解がないのは問題です。モノレール交通のみで対処は無理があるのは分かっています。事業建物の進入口周囲の道路交差点のみばかりではなく、周辺の道路の調査を行うべきです。樫切山北交差点からの「あおば通り」の交通実態調査を行っていません。 この道路は緊急車両が日常に出入りします。また、この道路はスーパーのお店はあり、日頃も混雑しています。サッカー開催日は人の出入りがJR千里丘駅まで数珠つなぎです。全く影響はないのでしょうか。調査をお願いします。	交通混雑・交通安全に関する調査地点、予測評価と対策案の内容については、数値的根拠に基づいた専門的な審査をいただき、交通対策A案～C-2案までの実施、交通需要マネジメント（アリーナの自動車分担率5%の達成）、モノレール増便を実施することで、渋滞状況は現状並みまたは現状より改善することを提案書交通部会において確認をいただいております。現況で既に発生している渋滞について、抜本的に解消するためには、公園全体での自動車抑制の連携が必要となり、今後、大阪府をはじめ公園内施設の事業者などの関係者及び本事業者による、（仮称）交通対策調整組織の新設・運用を検討しています。 また周辺道路の渋滞については、樫切山北交差点での調査をしており、同交差点の渋滞メカニズムの分析を行った上で、交通対策D-2案を提示しています。樫切山北交差点以外のあおば通りの地点は、超広域商圏となる本事業の（南方面からの商圏）来退場経路として、新たに増加が予測される交通量は極めて少ないと考えるため、調査地点に含めておりません。あおば通りは、主に近隣周辺居住者からの公園内施設（エキスポシティ、スタジアムなど）やスーパーマーケットなどへの自動車等で渋滞している状況と認識しており、前述のD-2案により現況からの改善に貢献できるものと考えています。

No.	質問書・意見書の概要	事業者の見解
8	更なる交通対策案の3) D-1案について この交通対策案は毎回説明会で示されています（ここまで考えていますよというパフォーマンスにしか見えませんが）。しかし、地域住民にとっては重大な事です。現状の交通対策案では不安があるため、D-1案を示されているわけですから、結果はどうあれもっと積極的に（警察や府道路課などに）取り組んでいただきたい。また、このD-1案（合流分岐部の信号交差点化）については、ヘアピンカーブの北側に信号機を設けた場合、信号待ちの車の列に、ららぽーと駐車場などの出口（商品搬入業者出入り口を含む3カ所？）から出てくる車が割り込む形となり混乱が予想されます。解決策として4又交差点手前に信号機を設ければ、信号待ちの車の列に余裕ができて緩和されます。また、樫切山方面から来る車を外周道路に合流させるため、新しく付け替え道路を新設する計画ですが、工事費が無駄です。従来の道路を残し、4又道路手前に新たな信号機（外周道路の信号機とリンクした）を設置すればと思います。是非設置の方向でご検討をお願いします。 つきましては、上記の交通対策（4又交差点を含む）について、検討結果を（大阪府の）ご回答くださいますようお願いいたします。	交通対策案（A案～C案）、更なる対策案（D-1、D-2案）については、実現に向けて道路管理者や交通管理者等関係機関との協議や検討も進めており、A案～C案については概ね関係者合意に至っております。D-1案とD-2案については、本事業が及ぼす交通負荷の影響度は高くないものの、元々公園周辺エリアで存在している交通渋滞状況を改善するための更なる対策案となっています。実現に向けて引き続き関係機関と協議を進めてまいります。特にD-1案（信号新設）については、交通管理者、道路管理者の承認が必要不可欠であり、また信号新設に伴う長時間の信号待ちが発生するというデメリットが生じることになります。各対策案の協議進捗については、地元の皆様にも情報共有をさせていただく予定です。 なお、4又交差点手前の信号設置については、この場所に信号を設置しても、外周道路から樫切山方面に無信号で左折南下する状況が変わらず、横断歩行者との交錯に起因する交通渋滞は改善されません。したがって、D-1案でお示ししている箇所に信号を設置することが最も効果的だと考えています。
9	評価書案では、アリーナ来場者の自動車分担率を5%とする前提で交通影響評価が実施されています。 また、その実現方策として、駐車場完全予約制、ダイナミックプライシング、大阪モノレールとの増便協議等の交通需要マネジメント施策が示されています。しかしながら、これらの施策については「検討する」「協議する」との記載に留まっており、事業開始時点で確実に実施されることが担保されているとは読み取れません。本事業の交通影響評価は、自動車分担率5%という前提条件が成立することによって初めて成り立つものと考えます。 そのため、交通需要マネジメント施策については、事業開始までに実施することを環境保全措置として明確に位置付けていただくことを強く要望いたします。併せて、開業後に自動車分担率が5%を超過した場合の判断基準、評価方法及び追加対策の内容についても評価書に明記していただくことを強く要望いたします。 また、自動車分担率の実績についてはイベントごとに把握し、定期的に公表していただくことを強く要望いたします。	アリーナ来場者の自動車分担率5%は、本事業の交通に関する影響評価の根底となる前提条件と認識しております。交通需要マネジメント施策につきましては、駐車場完全予約制、ダイナミックプライシング、大阪モノレールの増便等により、施策を確実に実施すべく、今後、大阪府をはじめ公園内施設の事業者などの関係者及び本事業者による、（仮称）交通対策調整組織の新設・運用を検討しています。 また、開業後のイベント毎の自動車分担率の実績について継続的にモニタリングを実施いたします。取得したデータは、同組織における交通対策PDCAに活用するとともに、定期的な公表につきましても、実施に向けて検討してまいります。

No.	質問書・意見書の概要	事業者の見解
10	別冊において、山田東3号線から山田東9号線周辺の生活道路に対する影響について住民意見が提出されており、事業者からは誘導看板の設置や交通規制の可能性について回答されています。 しかしながら、開業後に実際に交通量が増加した場合の検証方法や追加対策については具体的に示されていません。 当該道路は地域住民の日常生活道路であるとともに、児童・生徒の通学路としても利用されています。 本事業に起因する交通量増加や送迎車両の流入が発生した場合、その影響は地域住民が長期間にわたり負担することになります。 そのため、山田東3号線から山田東9号線周辺の生活道路については、開業後少なくとも5年間、事業者負担による交通量調査及び駐停車実態調査を継続的に実施し、その結果を公表していただくことを強く要望いたします。 また、交通量増加、安全性低下又は送迎車両の流入が確認された場合には、事業者負担により、警察等関係機関と協議の上、進入抑制対策、交通規制、一方通行化その他必要な対策を講じることを環境保全措置として位置付けていただくことを強く要望いたします。	生活道路への進入を排除するために、公式ルートの告知徹底、誘導看板等による誘導の徹底を実施します。また送迎車両の流入抑制についても、公園全体で現状発生している課題を解決できるよう新設・運用を検討する（仮称）交通対策調整組織として取り組んでまいります。 万が一開業後に、生活道路への進入や送迎車両による渋滞など深刻な問題が生じた場合は、その原因を調査するとともに、地元の皆様のご意見を踏まえて、交通管理者等関係機関と協議を行い、交通規制などの更なる対策案を検討してまいります。
11	交通需要マネジメント資料では、タクシー利用及びライドシェアを含む送迎需要が想定されています。 一方で、送迎車両、タクシー及びライドシェア車両の乗降場所や待機場所については、具体的な運用方法が十分に示されていないように見受けられます。 イベント終了時には短時間に多数の利用者が集中することが想定されるため、適切な対策が講じられない場合には、周辺道路や住宅地内道路において停車・待機車両が発生するおそれがあります。 そのため、アリーナ敷地内に十分な容量を有する専用乗降場を整備するとともに、送迎車両、タクシー及びライドシェア車両については、当該施設以外での乗降を抑制する運営体制を構築していただくことを強く要望いたします。 また、イベント開催時には必要な警備員及び誘導員を配置し、住宅地内道路への流入及び路上待機の防止を図ることを環境保全措置として位置付けていただくことを強く要望いたします。 さらに、開業後には送迎車両等の実態調査を実施し、問題が確認された場合には事業者負担による改善措置を講じることを強く要望いたします。	タクシー利用及びライドシェアについては、駅前ロータリーでの乗降を想定しており、ロータリー内に必要な専用乗降場と待機場所を確保しています。 またアリーナ来場者の5%の自家用車、タクシー及びライドシェア以外の送迎車両の流入抑制については、公園全体で現状発生している課題を解決できるよう新設・運用を検討する（仮称）交通対策調整組織として取り組んでまいります。 ご要望の通り、イベント開催時には適切な警備員及び誘導員を配置し、住宅地内道路への流入及び路上待機の防止を図ってまいります。万が一開業後に、生活道路への進入や送迎車両による渋滞など深刻な問題が生じた場合は、その原因を調査するとともに、地元の皆様のご意見を踏まえて、交通管理者等関係機関と協議を行い、交通規制などの更なる対策案を検討してまいります。

No.	質問書・意見書の概要	事業者の見解
12	評価書案では、アリーナ来場者の大部分が公共交通機関を利用することを前提として交通影響評価が実施されており、その実現方策として大阪モノレール利用促進及び増便協議が記載されています。 しかしながら、大阪モノレールの増便については事業者が実施主体ではなく、現時点において確実な実施が担保されているものではないと理解しております。 本事業の交通影響評価は、公共交通機関による十分な輸送力確保を前提として成立していることから、輸送力確保の状況について継続的に検証する必要があると考えます。 そのため、大阪モノレールとの協議状況、輸送力確保状況及びイベント開催時の利用実績について定期的に公表していただくことを強く要望いたします。 また、輸送力不足又は駅構内・駅前広場における滞留が確認された場合には、事業者負担により警備員配置、誘導柵設置、臨時輸送手段の確保その他必要な対策を講じることを環境保全措置として位置付けていただくことを強く要望いたします。	本事業の道路交通への影響を可能な限り低減するため、公共交通機関の利用促進を前提として予測・評価を実施し、大阪モノレールと協議を重ねており、増便の必要性についてご理解を得ております。今後、事業者及び事業者を含む（仮称）交通対策調整組織が開業後のモノレール運行ダイヤを元に、イベント開催の前後時間において、増便を要請してまいります。輸送力が不足する事態においては、敷地内に十分に滞留できるスペースを確保しており、警備員や誘導柵によって、安全に誘導できるよう運営してまいります。 また開業後のイベント毎のモノレール乗客数や増便の実績等については、継続的にモニタリングを行い、同組織における交通対策PDCAに活用してまいります。
13	競合アリーナ出現による需要見込みと交通計画の破綻について 計画当初には存在しなかった、大阪ミナミの中心部（クボタ本社跡地）における同規模（約1万2000人収容）のアリーナ建設計画が発表されています。交通至便なミナミの施設に対し、モノレール等の輸送能力に限界がある本計画が圧倒的に不利になることは自明です。事業者は「社会情勢や前提条件が大きく変化している」と認めながらも、従前の強気な動員見込みを維持したまま交通流シミュレーション（環境影響評価）を行っています。前提となる需要見込みが競合施設の出現により実態と乖離している以上、現在提出されているアセスメントの交通予測は砂上の楼閣であり、その評価結果は無効です。最新の競合状況を反映した動員予測と交通シミュレーションの再提出を要求します。	本計画（約18,000人規模）と難波エリアにおける計画（約12,000人規模）は施設規模や対象となるイベント等の性格が異なるものであり、直ちに相互の需要に重大な影響を及ぼすものではないと考えております。 また、関西圏においてはアリーナ等のイベント会場の供給が現状不十分な状況にあり、規模や仕様が異なる多様な会場が建設されることは地域のイベント誘致力の安定的な底上げにつながるものと考えます。 なお、環境影響評価における環境予測（交通量や騒音等）につきましては、安全側の評価として「施設が満席（収容上限）となった最大稼働時」を前提として実施しております。したがって、仮に動員数やイベント開催頻度に変動が生じたとしても、環境への影響が予測値を上回る可能性は極めて低いことから、評価前提の変更や再調査を行う必要はないと考えております。
14	当箇所は万博会場周辺の緩衝緑地帯。樹木が剥ぎ取られ駐車場と化し、そして、高層マンションを建てる。この地は吹田市防災マップにも広域避難所として指定されている。 吹田市立山田東中学校生徒の窓越しに見える景色は心理的な影響は無いのか。 1) 令和8年2月に吹田市から、予測及び評価の指示が出ているが、指示前の令和6年のデータで解析を行っているが現在の交通量調査を住民が行い乖離があったらどうするか。 2) 共同住宅への車進入は歩道自転車道を横断するが影響は無いのか	1) 令和5年（2023年）に現況調査を実施しておりますが、現時点において、環境影響評価の現況データとして妥当かどうかを検証するため、2022-2023年と、最新のデータとして入手できた2024-2025年における大阪モノレール「万博記念公園駅」乗客数、2024-2025年及び2025-2026年における警察トラフィックカウンターにおける日交通量とを比較検証しました。その結果、環境影響評価の現況データとして妥当であると判断しております。 2) 用地②、③について、外周道路側にそれぞれ1箇所の入出庫口を設けておりますが、入出庫口においては必要な視距を確保し、一旦停止線、カーブミラー及び出庫灯を設置し、安全性を確保しております。

No.	質問書・意見書の概要	事業者の見解
15	交通調査を外周だけでやって、その周りの周辺例えば樫切山北から茨木に行く青葉通りを省いたのはおかしい。外周から入る、でるの直接的な調査だけで適切な渋滞の解消方法が出てくるはずはない。渋滞は今でもガンバ試合時、土日の夕方など大渋滞になっている。改めて外周周辺の範囲を広げて調査するべきです。専門家が調査不要というなら直接視察してはどうか。現場を知らずして簡単に結論を出さないで欲しい。	調査地点や調査方法については、提案書交通部会において専門的な審査により確認をいただいております。あおば通りは、近隣とその周辺にお住まいの方々の車移動により、渋滞している状況は確認しておりますが、高速道路や大阪中央環状線による広域集客となる本事業としては、あおば通りは主要な来退場経路ではなく、その影響度は極めて低いことを確認しております。 あおば通りの渋滞原因箇所となっている樫切山北交差点は、外周道路へと至る南北の道路が1車線に絞られたボトルネック構造が渋滞発生の原因であり、本事業が及ぼす交通負荷の影響度は高くないものの、その現状の問題を解決する更なる対策案として、D-2案を検討しており、関係者との協議と地元の皆様のご意見を踏まえ、その実現の可否等を今後検討していく予定です。
16	万博公園外周道路から車両の出入口について 1.D案が確定しないと、万博公園外周道路からの車両出入口の全体計画ができない。 2.このような状況において評価書を出すことができるのか。 3.D案が確定してから、別紙を検討した上で評価書を出すべきである。 4.別紙の項目について個々の検討と見解を求める。また、総合的な見解を求める。 (別紙) 万博外周道路から車両の出入口の方策について 1.万博公園外周道路と山田摂津線が交わるT字交差点について 2.万博記念協会前交差点の中央道路の出入口について 3.万博公園外周道路と万博公園駅前の出入口について	交通対策D-1、D-2案は、本事業が及ぼす交通負荷の影響度は高くないものの、地域の交通課題（現況の樫切山北交差点の渋滞緩和、無信号部の安全性向上等）を解決する「更なる交通対策案」となっています。 本事業においては、アリーナの自動車利用割合（分担率）を5%に抑制するマネジメントを行い、交通対策A～C-2案を実施すれば、主要交差点の滞留長・渋滞長は現状と同等もしくは現状よりも改善されることが検証でき、その予測・評価の内容と結果について、提案書交通部会での専門的な審査を受けております。したがって、D-1、D-2案が確定せずとも、評価書案の予測・評価としては十分有効なものであると考えています。D-1、D-2案は、関係者との今後の協議や地元の皆様のご意見を踏まえ、実現の可否等を今後検討してまいります。
17	別紙 万博公園外周道路からの車両の出入口の方策について 1.万博公園外周道路と山田摂津線が交わるT字交差点について ・交差点が1か所に集約され、信号が設置されたことによって歩行者、自転車等が安全に横断できるようになった。 ・吹田方面と外周道路へのスムーズな出入口となった。 ・評価書案ではまだ決まっていない。住民は絶対譲れない問題です。 ・大阪府と事業者が協力して確定してもらいたい。 ・さらに、吹田方面と万博公園駅前を結ぶ十字交差点にする。 ・また、外周道路に横断歩道を新設して万博駅前まで歩道をつなぐ。	交通対策D-1、D-2案は、及ぼす交通負荷の影響度は高くないものの、地域の交通課題（現況の樫切山北交差点の渋滞緩和、無信号部の安全性向上等）を解決する「更なる交通対策案」となっています。交通対策D-1、D-2案の実現の可否等については、関係者との協議や地元の皆様のご意見を踏まえて、今後検討していく予定です。

No.	質問書・意見書の概要	事業者の見解
18	2.万博記念協会前交差点の中央道路の出入口について ・評価書の対策（誘導看板により進入を抑止する）では効果が出ない。 ・中央道路は車両の出入口としない。歩行者専用の出入口とする。 ・万博公園駅前及び事業地から狭隘な生活道路への侵入を阻止できる。	外周道路からの直接入出庫をさせず、また外周道路南側の交通負荷を最小限とするためにも、B案千里橋ルートによる中央道路からの入出庫が有効な対策案であると考えています。狭隘な生活道路への進入を防止するためにも、公式ルートの告知徹底、誘導看板等による誘導の徹底を実施します。 万が一開業後に、生活道路への進入について深刻な問題が生じた場合は、地元の皆様のご意見を踏まえて、交通管理者等関係機関と協議を行い、交通規制などの更なる対策案を検討してまいります。
19	3.万博公園外周道路から当該事業地及び万博公園駅前への出入口について ・中央道路は歩道専用にする。千里橋ルートの計画は廃止する。 ・当該事業地及び万博公園駅前への出入口は、吹田方面からの十字交差点と西北道路の2か所とする。	本事業においては、アリーナの自動車利用割合（分担率）を5%に抑制するマネジメントを実施し、交通対策A～C-2案を実現すれば、主要交差点の滞留長・渋滞長は現状と同等もしくは現状よりも改善されることが検証できており、その予測・評価の内容と結果について、提案書交通部会での専門的な審査を受けております。交通対策A～C-2案の着実な実現に努めてまいります。
20	意見交換会に参加させて頂いて、当事者の視点を入れて検討されてはと感じました。来場される方にできるだけ公共交通を利用いただくためには、モノレールの本数を増やす、阪急山田に誘導する。とありますが、誘導だけでは難しいと感じます。 ⇒阪急山田を利用したほうが、途中信号もなく、淡路方面の乗り口にそのまま行ける歩道の整備・・・・・・・・これなら車より便利 ⇒違法駐車、迷惑駐車をしようとしたら、周辺の警察の取り締まりが強化されて止めることが難しい。・・・・・・・・これなら車より公共交通が良い ※広域的な活性化と地域貢献が目的なら最初に関係者が横断的に検討されることのように思えます。	公共交通機関（モノレール、阪急等）利用促進については、チケットシステムと連動した告知徹底と駐車場事前予約、ダイナミックプライシング（イベント状況に応じた駐車料金変動）によるマイカー抑制の実施を検討しており、これらの組み合わせにより効果を発揮するものと考えています。立地利便性を考慮してモノレールが主となりますので、モノレール増便と改札前の滞留スペース確保、退場時間の分散化などの取り組みを実施しますが、モノレールを補完する手段として阪急山田駅への誘導も検討しており、分かりやすいサイン新設や人的誘導など必要な誘導対策も実施してまいります。イベント時の違法駐車や迷惑駐車対策については、交通管理者との調整が必要となりますので、今後その可能性について協議をしてまいります。
21	「交通対策の予測・評価」P9（A案） 右折レーンを新設しても、渋滞解消には難しいと考えます。なぜなら、右折レーンに右折車が多数並ぶと、その渋滞が後ろの方で本線にも延びて、大きな影響を与えるため。 （B案）外周道路から直接万博公園敷地内に車を入れるこの案では、外周道路の渋滞がよりひどくなると考えられます。なぜなら、外周道路右車線から公園敷地内に入るとき、車は必ずブレーキを踏み、スピードを落として右折しなければ、ヘアピンカーブのような曲がり方はできません。このような敷地内への入り方では、必ず右折線の渋滞が発生します。またこの地点の辺りは、大変複雑な道路状況になっていて、進歩橋を越えてすぐに右車線は中央環状に降りる車線になり、左車線は中央環状から外周に入る車との合流地点があり、更に300mほど先には外周から北千里方面に降りる箇所があり、また更に300m先には万博公園西駐車場があります。アリーナ建設のため、中央駐車場がなくなり、西駐車場に駐車する車が多くなると考えられます。したがって、進歩橋を越えてからの外周道路は、出・入が頻繁にあり複雑で大変危険な箇所です。そこへ、外周から右折して敷地に入るのでは、渋滞解消にはならないと思われます。	現況調査と開発交通量に基づく交通渋滞の予測・評価や、動的シミュレーションでも提示しました通り、B案千里橋ルートへの誘導により、記念公園前交差点から事業計画地への入出庫を大幅に減らすことができます。ご指摘のとおり、進歩橋を越えての短距離間において、千里橋ルートへの入出庫や中環・市道との分合流、西駐車場への入出庫などがありますが、千里橋ルートへの入庫にあたっては、新設する右折レーンの延長が不足することはないと予測しており、周辺の交通渋滞に著しい影響を及ぼすことはないと考えています。 また、中央駐車場の代替移転については、現在大阪府において検討中ですが、西駐車場も含めて入出庫時の安全性については、交通管理者や道路管理者と今後協議してまいります。 なお、開業後の周辺道路状況については、事後調査を行い、必要に応じて対策を検討してまいります。

No.	質問書・意見書の概要	事業者の見解
22	外周道路や周辺の道路の渋滞について、事業者は意見交換会の中で現在すでに発生している渋滞については、どうすることもできないと発言しましたが、そのことをすでに認識しているのなら、この渋滞がひどい地域に貴殿が提案している大規模開発を進めることが、いかに地域の住民の生活を脅かすことになるかを認識してほしい。今まで行われてきた環境影響評価審査会の中でアドバイザーの先生が、この地域は、すでにキャバがいっぱいであると発言されていました。また、今回の意見交換会で事業者が、地域の方々とコミュニケーションを図り理解を深めていきたいと言っていました。そのような考えであるのなら、地域住民の意見にもっと耳を傾けて、地域住民の不安を取り除く努力をしてほしい。地域住民の生活が今以上悪くならないように、生活道路の渋滞問題、緊急車両通行問題、あふれる歩行者問題、モノレール万博記念公園駅の大混雑問題などを、住民の目線で考えてほしい。さらに、イトーピアの住民にとって30年近く慣れ親しんできた万博公園を眺望できる風景が、ABCハウジングの駐車場に建つマンションのためにその風景が全く見えなくなってしまうのは、あまりに住民にとって耐えがたいことだと思う。住民の理解を得るためには、新しく建てるマンションの階数を減らすなど譲歩できることはあると思われる。また、そのマンション内の駐車場からの車の出入り口を外周道路に直接結ぶのは、渋滞が起こる可能性があるのと大変危険であると思われる。駐車場の出入り口を変更するよう、考えてほしい。	交通混雑・交通安全に関する予測評価と対策案の内容については、提案書交通部会において、数値的根拠に基づいた専門的な審査をいただき、交通対策A案～C-2案までの実施、交通需要マネジメント（アリーナの自動車分担率5%の達成）、モノレール増便を実施することで、渋滞状況は現状並みまたは現状より改善することを確認いただいております。現状で既に発生している渋滞について、抜本的に解消するためには、公園全体での自動車抑制の連携が必要となり、今後、大阪府をはじめ公園内施設の事業者などの関係者及び本事業者による、（仮称）交通対策調整組織の新設・運用を検討しており、地元の皆様にも情報共有をさせていただく予定です。緊急車両の通行についても、必要に応じて同組織で情報共有できればと考えています。計画地南側の生活道路については、本事業の利用特性を踏まえると主要な来場車両の経路となる可能性は低いことから、計画上のアクセス経路には位置付けていません。現時点では生活道路への流入防止策を講じることとし、開業後に交通上の課題が生じた場合には、交通管理者及び道路管理者との協議を踏まえ、交通規制等の追加的な対策を講じてまいります。アリーナへの入退場時においては、万博記念公園駅や周辺鉄道駅への誘導員配置等により、安全な通行環境の確保を図るとともに、生活道路との交錯箇所に看板や誘導員を配置することで、生活道路への進入防止を図ってまいります。また、用地②、③出入庫口については、事業計画地南側の生活道路から出入庫をしない計画（既設乗入部を利用）としており、外周道路側にそれぞれ1箇所の出入庫口を設けておりますが、出入庫台数は少ないため、それに起因する渋滞は発生しないものと考えています。
23	用地①－bの代替案が出ていない状況での環境アセスメントに意味があるのかと思います。特に交通問題は、用地①－bの活用内容によって、予測が全く変わってくるのではないのでしょうか。しかも、今回の地区の現況交通分析については、調査日に万博公園のイベントとスタジアムでのサッカーの試合が重なる日が含まれていません。そこに更にアリーナのイベントが入ると言う想定がされていないと言うのは、あまりにも杜撰だと思います。外周外側のマンション建設について、近隣住民の要望も受けて「①－a、①－bとの一体開発とし、①－bの代替案が白紙のままでの開発は休止すべき」との決議を吹田市議会が出されていると聞いておりますが、大阪府、事業者へは伝わっているのか、検討して頂けているのかがよくわかりません。②③用地については、売却ではなく借地としての活用を希望します。	万博記念公園内の各施設の大型集客イベントや試合日の重なりが現状で既に深刻な渋滞の発生要因となっているものと認識しています。このような既に発生している渋滞状況は、本事業単体が及ぼす交通混雑の予測とその対策で対応できるものではなく、公園全体での交通渋滞緩和やマイカー抑制が必要です。そのため、今後、大阪府をはじめ公園内施設の事業者などの関係者及び本事業者による、（仮称）交通対策調整組織の新設・運用を検討しており、施設間で連携して集客予測、対策の実施を行う方針としています。同調整組織により、イベント動員数の予測を公園全体で合算し、モノレール増便や公園全体でのマイカーや送迎車両の抑制、退場時間の誘導調整など必要な交通対策を検討してまいります。
24	万博外周道路の渋滞激化及び周辺生活道路での渋滞発生 用地①－aに建設される駐車場への進入路として、千里橋ルートの新設、外周道路の拡幅、榎切山からの道路の歩道幅縮小による拡幅などが検討されている。現在でも週末やガンバ大阪のサッカー開催時は外周道路では、生活道路で大渋滞が発生している。現在検討されている方法により渋滞の発生が抑えられるか疑問である。	生活道路への進入防止については、交通管理者とも協議しており、まずはサインや人的誘導により抑制することで進めてまいります。開業後、生活道路への進入について、著しい問題が生じた場合は、再度交通管理者と協議し、交通規制の導入など追加対策も検討してまいります。また、現状で既に発生している渋滞については、抜本的に解消するためには、公園全体での自動車抑制の連携が必要となり、今後、大阪府をはじめ公園内施設の事業者などの関係者及び本事業者による、（仮称）交通対策調整組織の新設・運用を検討しています。

No.	質問書・意見書の概要	事業者の見解
25	アリーナの建設および地元地域と関わる交通問題について アリーナ建設について、個人的にはあえて反対はしませんが、これも地域の環境整備・交通問題が納得できるものである場合に限ります。業者さんの説明会に行くと、周辺地域内の交通問題については他人事のようで全く聞いたことがありません。 大阪府日本万国博覧会記念公園運営審議会会長は、活性化事業について、「周辺住民の生活環境の確保はもちろん、施設や公園の利用者がスムーズに移動できるよう、事業者と大阪府、吹田市等と協力し、交通網の整備や駐車場の確保等に努めていくことが重要である。」と地域住民の生活環境の確保、利便の重要性を知事に意見されています。今後は、アリーナの影響を受ける地元地域の交通問題などに目を向け、積極的に調査・報告をお願いします。	交通混雑・交通安全に関する予測評価と対策案の検討にあたっては、公園内の集客施設や道路交通量・モノレール乗客数の365日データを分析し、調査日の交通量（スタジアムの集客など補正）に開発交通量を加え、複数パターンの検討を行ってまいりました。提案書交通部会においても、数多く専門的意見や指摘を受け、追加検討を行い、数値的根拠に基づいた専門的な審査をいただいたところです。交通対策A案～C2案までの実施、交通需要マネジメント（アリーナの自動車分担率5%の達成）、モノレール増便を実施することで、渋滞状況は現状並みまたは現状より改善することを確認をいただいております。現況で既に発生している渋滞について、抜本的に解消するためには、公園全体での自動車抑制の連携が必要となり、今後、大阪府をはじめ公園内施設の事業者などの関係者及び本事業者による、（仮称）交通対策調整組織の新設・運用を検討しており、施設間で連携して集客予測、対策の実施を行う方針としています。
26	元阪急エキスポパーク向い側の4又交差点の信号機設置について 従来よりこの交差点の危険性を訴え続けていますが、いまだ回答がありません。信号機などを設置して、安全を確保してください。 つい最近ですが、この交差点で高校生と車あるいは自転車がぶつかった事故？がありました。吹田警察が立ち会っているのを見かけました。仮にアリーナができたなら、より多く事故が予想されます。また、近くには高齢者の施設があり、車椅子の方がモノレール万博駅にいかれる場合、信号を渡り外周道路内側の歩道に出て、平坦な駐車場予定地をとおり最短で駅にアクセスできます。もちろん、小高い山や階段がある南ゲートを避けることができます。アリーナを作りたいなら地域の生活環境改善をもっと真剣に考えるべきです。是非ご検討、回答をお願いします。	更なる対策案（D-1案）として、道路管理者や交通管理者との協議も進めており、実現に向けた検討を進めているところです。D-1案は、元々公園周辺エリアで存在している交通安全上の問題を改善するための更なる対策案となっています。実現に向けて引き続き関係機関と協議を進めてまいりますが、信号新設については、交通管理者、道路管理者の承認が必要不可欠であり、また信号新設に伴う長時間の信号待ちが発生するというデメリットが生じることになります。各対策案の協議進捗については、地元の皆様にも情報共有をさせていただく予定です。 なお、4又交差点手前の信号設置については、この場所に信号を設置しても、外周道路から樫切山方面に無信号で左折南下する状況が変わらず、横断歩行者との交錯に起因する交通渋滞は改善されません。したがって、D-1案でお示ししている箇所に信号を設置することが最も効果的だと考えています。
27	つきましては、これらの交通問題について、具体的な説明をお聞かせください。（大阪府に回答お願いします）	上記と同じ見解であることを大阪府より聞いています。
28	交通渋滞対策について 現状、土日・祝日において万博外周道路をはじめとする周辺道路の交通渋滞が悪化している状況を踏まえ、より具体的かつ抜本的な対策を提示していただきたい。本評価書案においては以下の視点が欠落しており、交通渋滞対策の再考が必要であると考えます。	交通混雑・交通安全に関する予測評価と対策案の検討にあたっては、公園内の集客施設や道路交通量・モノレール乗客数の365日データを分析し、調査日の現況交通量（さらにスタジアムの集客など補正）に開発交通量を加え、想定できる複数のパターンについて検討を行ってまいりました。また提案書交通部会においても、数多く専門的意見や指摘を受け、追加検討を行い、数値的根拠に基づいた専門的な審査をいただいたところです。交通対策A案～C2案までの実施、交通需要マネジメント（アリーナの自動車分担率5%の達成）、モノレール増便を実施することで、渋滞状況は現状並みまたは現状より改善することを確認をいただいております。現況で既に発生している渋滞について、抜本的に解消するためには、公園全体での自動車抑制の連携が必要となり、今後、大阪府をはじめ公園内施設の事業者などの関係者及び本事業者による、（仮称）交通対策調整組織の新設・運用を検討しており、施設間で連携して集客予測、対策の実施を行う方針としています。

No.	質問書・意見書の概要	事業者の見解
29	・周辺施設における「店舗用途変更」による渋滞悪化の教訓 当地周辺の既存施設（スーパービバホーム吹田千里丘店）において、当初の計画（環境アセスメント時）から店舗の一部が生鮮食品店（ロピア）へと転用された事例があります。ホームセンターと生鮮スーパーでは集客力や来店頻度が全く異なり、結果として周辺の交通状況を大きく悪化させました。このように、当初のアセスメント時の想定を大幅に超える交通負荷が事後的に発生するリスクを想定すべきです。本計画においても、将来的なテナント変更や用途転用を見据えた、余裕のある交通キャパシティの設計と対策をお願いしたい。	開業後の大幅な商業業態の変更については、想定はしておりませんが、大店立地法手続きと合わせて、今後検討してまいります。
30	・周辺鉄道駅への徒歩誘導計画の現実性と代替策の提示 評価書案には「最寄りの万博記念公園駅への集中を避けるため、阪急山田駅やJR茨木・千里丘駅といった周辺駅への徒歩誘導や案内を行う」とあります。しかし、当地周辺は起伏（勾配）が激しい地形要素があり、距離も大きく離れています。事業者は実際にこのルートを歩いて検証したのでしょうか。夏場や悪天候時、あるいはイベント帰りの疲労した来場者や高齢者・子ども連れに対して、この過酷な勾配を「徒歩で分散移動させる」という計画は、現地の地理的実態を完全に無視した机上の空論と言わざるを得ません。実態として、徒歩移動を積極的に選択する層は極めて限定的であると考えるのが妥当です。 むしろ、このような現実味を欠いた徒歩誘導を前提とすることは、周辺駅や道路での自家用車による送迎行為をかえって誘発し、外周道路の車線占有や新たな渋滞を悪化させる恐れがあります。周辺駅からの現状のアクセス推計値を示した上で、具体的な改善目標値を提示すべきではないでしょうか。 交通渋滞対策の要は、いかに自動車によるアクセスそのものを抑制するかにあります。スタジアムとアリーナのイベントが重なる特定日だけでなく、日常的な市民利用も見据えた公共交通の路線設計が必要です。例えば、JR千里丘駅からのアクセス改善に向けては、既にコミュニティバス（すいすいバス）が運行されています。イベント開催時に限り、千里丘駅～千里丘清水間などでピストン運行を機動的に実施する仕組みなどを、行政と事業者が協議の上で支援・構築することで、交通状況は現状より大幅に改善すると考えます。	公共交通機関利用促進については、立地利便性を考慮してモノレールが主となりますので、モノレール増便と改札前の滞留スペース確保、退場時間の分散化などの取り組みを実施する予定です。阪急山田駅への誘導については、モノレールを補完する手段として検討しており、スタジアム試合時におけるJR茨木駅への徒歩移動の実績や、実際に阪急山田駅への歩行者の現地調査を実施した結果から、補完手段として十分に現実性があるものと分析しています。さらに阪急山田駅へ補完的に誘導するために、分かりやすいサイン新設や人的誘導など必要な誘導対策も実施してまいります。イベント時の違法駐車や迷惑駐車については、交通管理者との調整が必要となりますので、今後その可能性について協議をしてまいります。 また、バス運行については、バス運行各社と協議をした結果、運転手不足という業界全体の課題があり、バス路線新設や定常的な増便等は不可能である、との結論となっています。
31	・イベントチケットの販売方法における工夫 イベント開催時、チケット料金に公共交通機関の利用料金（運賃）をあらかじめ含める「交通費込みチケット」の義務化など、イベント事業者への協力を促す形での自家用車利用抑制策（動機付け）を導入すべきです。	今後のチケット販売システムやその他マイカー抑制施策（ダイナミックプライシングなど）の検討の中で、一つのアイディアとして参考とさせていただきます。
32	・共同住宅（高層マンション）建設における地域住環境への配慮 計画されている共同住宅において、駐車場の設置率を戸数の70%に抑制し、住民の自家用車保有を抑える方針自体は一定の理解ができます。しかし、これをもって周辺道路の交通負荷や地域環境への影響が十分に抑えられるわけではありません。 地元住民からは、大規模な共同住宅が建設されることによる周辺道路の日常的な混雑悪化、万博エリア全体の景観や日照・電波環境への悪影響、さらには周辺の教育インフラへの負荷など、住環境の悪化を懸念する声が多数上がっています。事業者は、駐車場を削減したから良しとするのではなく、これら地元の根強い懸念に対して真摯に耳を傾け、周辺の住環境やコミュニティに十分な配慮を尽くした計画へと見直すべきです。	住宅は、商業施設や従前のabcハウジング駐車場と比べて、著しく入出庫台数が少なく、交通渋滞に大きな影響を与える用途ではないと認識しています。さらに、駐車場台数は、「吹田市開発事業の手続等に関する条例」に基づく必要台数（戸数の100%以上（緩和基準は戸数の75%以上））を下回る「戸数の65%」としています。

No.	質問書・意見書の概要	事業者の見解
33	モノレールが4分間隔で運行できるとのことだが、現在の臨時便は千里中央⇄南茨木駅のおりかえし運転のみではないか。車輛が万博公園駅に到着した時点で乗客を0人として算定しているのではないか？大阪空港へ行く人、門真市方面へ行く乗客がすでに乗っているという状態でのシミュレーションなのか。	モノレールのシミュレーションについては、大規模なイベント日を含む年間の乗降客数を踏まえ、万博記念公園駅の現状乗降客数及び通過乗車人数、可能な増便数などから、方面別の輸送余力（キャパシティ）のシミュレーションを実施し、モノレール会社と協議をしているものです。
34	2026/8/14～8/16 サマーソニック 1日45,000人入場予定 9/13 マンゲキ 11/7～8 たくろう万博 7:30～18:30 〃 ガンバ対セレッソ戦 15:00～ 11/21 万博がアートになる日（花火）19:00～ 〃 ガンバ対ファジアーノ岡山戦 16:00～ 業者の方は、朝からスーツケース持参で参加し、現状を知ってください。	現地状況、大阪府や主催者等への確認も含め、イベント状況の把握に努めます。
35	進歩橋南詰交差点の左折レーンを2車線にすることで渋滞緩和を図るとのことだが、1番左レーンに並んでしまった車が中環へ行きたい、左から2車線目に並んだ車が山田駅方向へ行きたいとなると、かえって渋滞や事故になりかねないと思う。	進歩橋南詰交差点から、山田方向：中環方向への現況交通量は、1：2であり、相互の交錯（ウィービング）を最小限にするよう、手前からの車線毎の方向表示・誘導を行います。 進歩橋南詰交差点の南方面からの左折レーンの渋滞は、同交差点から外周道路南エリアの渋滞の原因の一つであり、左折レーンを2車線化する交通対策C案は、有効な対策案であると考えています。
36	説明会で「2023年の交通データが古いとは思わない」という発言があったが、2025年ガンバ大阪の一試合あたりの平均入場数は30,000人を超えた。5,000人の差は大きいと思うが、それでもモノレールのキャパオーバーにならないと言えるのか？	ガンバ大阪の動員数については、自動車利用・モノレール利用共に、25,000人、35,000人の各ケースに補正したシミュレーションを実施しており、キャパシティを検証しております。
37	外周道路に車道を増やすとしても、現在の歩道・自転車専用道の広さは確保してほしい。狭くなった場合、毎朝の通勤通学やサッカー終了後、スムーズな通行ができなくなると思われる。マンションをセットバックしてでも広さは現状維持してほしい。	交通対策A案の実施により、外周道路北側の歩道は現況と同じ幅員で移設し、用地②及び用地③に面する外周道路南側の歩道及び自転車専用道は、現在の位置・幅員のまま維持する計画です。
38	アリーナの駐車料金はダイナミックプライシングの導入を考えているとのことだが、エキスポシティや万博公園の駐車料金の方が安いと思われる。アリーナを利用する人も安い方に停めるのではないか。本来家族連れで公園を利用しようとする人が停められなくなる事もあるのではないか。	公園駐車場との連携については、今後、他事業者、大阪府と調整を進めてまいります。