

(仮称)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書案【第2回交通部会 資料】

■8/31 交通部会での意見及び質問

NO	項目	意見・質問内容	事業者回答
1	現況調査日の妥当性について	・交通について調査実施期間と最新のデータ(4月値等)に差が見られるが、桜まつり期間に絞って現況データの妥当性を再検証すべきではないか。少し古いデータなので過小評価がないことを確認するように。	・桜まつり期間、23年3月17日(金)～4月9日(日)、25年3月20日(木祝)～4月6日(日)について、①自然文化園の入園者数、②モノレール万博記念公園駅の乗降客数、③外周道路のトラカンデータを比較整理し、23年の現況調査データが本予測・調査のベースとして十分な妥当性を有することを再確認しました。 (資料2 別紙1:1ページ参照)
2	現況調査日の妥当性について	・スタジアム観客数が25,000人でシミュレーションしているが、最大35,000人規模になった場合の妥当性はどうか。	・スタジアム観客数35,000人に補正した厳しい条件下での自動車台数にて、動的シミュレーションでの予測・評価とモノレールのキャパシティ検証を実施しており、再現性・妥当性について問題ないと考えています。 ・23年と24年のスタジアム動員数が増えているものの、自動車台数(＝駐車場割当台数)は減少している状況を把握しました。 (資料2 別紙1:2ページ参照) ・自動車、モノレールの年間3～5日の発生頻度を予測する超特異日として、スタジアム35,000人とアリーナ18,200人(満員)の入退場時間が重なる最悪のケースにおいては、試合・興行終了後2時間は、モノレールを増便しても、退場客の輸送力が不足する状況も予測されるため、退場時間の分散化、周辺鉄道への更なる誘導など、公園全体での更なる交通ソフト対策の取り組みと関係者連携を実施してまいります。 (資料2 別紙1:3-4ページ参照)
3	(仮称)交通対策調整組織について	・交通対策調整組織は具体的に誰が責任を持ってどのように運営するのか。現時点で旗振り役は確定しているか。 交通対策調整組織について、事業者が主体的に責任を持って運営し、既存の交通課題に対し実効性のある対策を実施するようにすること。	・(仮称)交通対策調整組織は、公園内施設の各事業者(公園指定管理者含む)と行政機関(大阪府等)で構成し、具体的な役割分担や詳細の運営方法については、今後協議し、決定してまいります。 ・同組織の旗振り役は、今後の関係者間での調整事項であり、本事業者としては主体的に各関係者との調整を進め、組織の立上げや円滑な運営を可能とする仕組みの構築に責任を持って取り組んでまいります。 ・同組織が、開業後に発生する交通課題について、情報共有だけでなく、実効性のある対策連携を検討・実施して、継続的な交通課題の解決、地域交通への影響の低減に努めます。また開業後の同組織の活動状況についても、適宜、事後調査で報告をさせていただきます。
4	(仮称)交通対策調整組織について	・積極的なダイナミックプライシングを盛り込むのか。	・本事業者として、積極的に取り組む方針であり、今後開業に向けて、駐車場料金設定や料金変動のための運用方法など検討中です。 ・実施状況については、今後の事後調査報告等において、報告させていただきます。
5	(仮称)交通対策調整組織について	・交通対策調整組織の運営について、エリアマネジメントの発想が必要であり、主導者がいないとうまく回せるかが難しいと考える。 行政の指導・介入・調整はどのようになっているか。	・既存組織として「日本万国博覧会記念公園関係団体連絡会」がありますが、公園エリア全体の交通連携のためには、新たな組織体が必要と考えており、本事業者が主導して、(仮称)交通対策調整組織を立ち上げ、積極的に同組織に参画・発信してまいります。 ・(仮称)交通対策調整組織は、公園内施設の各事業者(公園指定管理者含む)と行政機関(大阪府等)で構成し、具体的な役割分担や詳細の運営方法については、今後の関係者間での調整事項であり、本事業者が主体的に各関係者との調整を進め、組織の立上げや円滑な運営を可能とする仕組みの構築に責任を持って取り組んでまいります。 ・新たに立ち上げる同組織には、大阪府から参画の了承を得ており、吹田市を含む関係機関とも引き続き調整を進めてまいります。
6	(仮称)交通対策調整組織について	・(仮称)交通対策調整組織での管理指標として、道路容量、モノレール輸送力の両方がキーとなってくる。この2つを明記していただきたい。 交通対策調整組織には、道路管理者およびモノレール事業者も参加すべきではないか。また、現状30日程度と思われる増便が100日を超えることになるが、モノレール増便に対応可能なイベント日数の上限(人的・車両数の制限)は確認しているか。	・管理指標として、道路容量、モノレール輸送の2点を明記します。 ・モノレール事業者自身がイベント実施主体になる頻度は極めて少なく、あくまで同組織からの増便要請を受けて、増便を調整・実施する立ち位置となるため、同組織内に参加するのではなく、同組織からの協議・調整先として位置づけてまいります。 モノレール事業者とは、アリーナでの年間のイベント想定回数を伝えた上で、イベント前後の入退場時間における具体的な増便に関して、開業後の基本運行ダイヤに基づいて、今後調整を行っていくことで了解をいただいております。 ・道路管理者についても同様で、道路管理上の何らかの対策が必要が生じた場合の協議・調整先として位置付けてまいります。
7	(仮称)交通対策調整組織について	・交通対策の実施状況、交通対策調整組織の立上げは開業に間に合うのか？具体的な議題・運営・決定事項は、いつ審査会に報告されるのか。	・A案からC案はアリーナ開業までの対策実施を前提として、道路管理者・交通管理者等を協議を進めています。(評価書案第一回交通部会にて回答済) ・(仮称)交通対策調整組織の議題や運営内容としては、公園内施設の各事業者のイベント日時・集客予測(人数・自動車台数)を事前に共有・集約し、モノレール増便等の必要な交通ソフト対策連携の実施、イベント実施後のモニタリングや課題整理を行い、PDCAを回して検証・改善していく運用を現時点で想定しております。 ・今後、アリーナ開業1年前までに同組織を立ち上げ、運用に向けて準備することを目途に、同組織の構成員候補である各事業者等と協議してまいります。 (資料2 別紙1:5ページ参照) ・また審査会への報告(運営実績など)については、事後調査報告にて実施する予定です。
8	(仮称)交通対策調整組織について	・開業後、来場者属性・交通手段をどのように把握し、対策に反映するのか。事後調査でPT調査のようなことができないか？	・イベントごとに来場者の年齢層・属性が異なり、交通手段も変化するため、来場者アンケートなどイベント主催者への協力依頼を通じて、その特性を把握し、効果的な対策を検討してまいります。 →事後調査においても、アンケート調査等による、来場者の交通手段(マイカー5%以内への抑制)を効果的に把握してまいります。
9	(仮称)交通対策調整組織について	・調整組織に住民との情報共有・意見受付の仕組みは設けるのか。 また、深刻な問題の判定と対応は誰が行うのか。	・当該組織では、1年程度先のイベントの内容や開催日時について調整を行う予定であり、機密保持の観点から、地元の皆様を同組織の構成員とすることはできません。 ・同組織で検討する対策連携内容や開業後の状況などを地元の皆様へ情報共有し、また開業後の問題発生時には調整組織が窓口となってご意見を受け止め、各事業者が必要な対策を実施することを想定しています。 ・地元の皆様への情報共有の頻度や具体的な方法については、今後、同組織の構成員と調整してまいります。

NO	項目	意見・質問内容	事業者回答
10	生活道路への進入対策について	・あおば通りや生活道路が外周道路の抜け道にならないか。調査を実施していないが事業による影響が低いと言えるか。	・あおば通りは、広域集客が主体となる本事業の主たる来退場経路に設定しておらず、現況に対して交通量が3%増加する程度であるため、本事業の影響は極めて低いことを確認しています。あおば通りの状況については、桎切山北交差点における調査により、その状況を把握しています。 ・生活道路への進入(抜け道利用)について、アリーナ入場時は、利用者にとって進入部が分かりづらく、生活道路内の通り抜けもしにくいいため、その可能性は極めて低いと考えています。またアリーナ退場時にあおば通りに出るためには一度外周道路を周回する必要があるため抜け道としては不適と考えます。 (資料2 別紙1:6ページ参照) 一方で、ご指摘の通りアリーナ退場時に南下して生活道路へ進入する懸念懸念がありますので、協会前交差点など退場口 における看板を設置、退場時の誘導員による適切な誘導で対応してまいります。 ・開業後に生活道路への進入が著しい課題となった場合には、地元の皆様のご意見を踏まえ、交通規制など更なる 対策について、交通管理者等と協議してまいります。 ・事後調査報告において、開業後の状況について、適宜、報告します。
11	阪急山田駅までの歩行者経路について	・示された歩行者誘導図には、車椅子利用者やベビーカー利用者などの「バリアフリー動線」が含まれているか。安全で短い歩行経路は確保できているか。点字ブロックの整備範囲はどうなっているか？歩行者誘導図に、「バリアフリー動線」を加えていただきたい。	・今回提示した一般的な歩行者誘導図は、退場時の主要動線を示したものであり、バリアフリー動線の説明をしたものではありません。バリアフリー動線は、別途、これまでの交通部会で提示済ですが、既存のスロープやエレベーターを最大活用する経路に加え、施設整備として、地形の高低差解消を図り、モノレール駅と直結するデッキ整備や新たなバリアフリー通路およびエレベーターを新設する予定です。 ・ベビーカーや車椅子利用者は、資料2 別紙1:7ページで提示する経路で、安全かつ最短で駅へアクセスできる動線を確保・案内します。 →バリアフリー動線の追記および点字ブロックの整備範囲については (資料2 別紙1:7ページ) を参照ください。
12	交通対策案の協議状況について	・D-1案(信号機新設)について、住民にとって非混雑時の信号待ち時間増加などのデメリットもあるが、協議の結果、設置可能となった場合にどう進めるのか。	・ご指摘の通り、信号新設は交通安全や渋滞緩和につながる一方、地元の皆様にとって、待ち時間増加等の利便性低下のデメリットもあり、交通管理者と協議をしていますが、現時点で、信号新設の実現は容易ではありません。また信号新設の実現には地元の皆様からの要望やご理解、ご賛同が不可欠であり、当事業者だけの意志で決定できるものではありません。引き続き、地元の皆様にととのデメリットも含めたご意見を踏まえ、交通管理者、道路管理者などとの協議を継続してまいります。
13	中央駐車場、ファミマ裏駐輪場の移設について	・代替駐車場のアクセス経路や工事車両を含む道路交通への影響はどうか。	・中央駐車場の移設に関して、用地①ーbの暫定駐車場への外周道路から直接の出入りは行わず、協会前交差点を経由して①ーb東側(中央通路)から入庫する予定です。代替駐車場の資料に車両動線を追記しました。中央駐車場の存在していた現況交通量から比べて、工事車両を含む入庫台数が減少する方向ですので、交通への影響はありません。 (資料2 別紙1:8ページ参照) ・工事車両については、ピーク時間帯は通勤・退勤時の7時台と18時台であり、暫定駐車場の利用は想定されない(現在の中央駐車場の営業時間は9:00～17:30)ため、評価書案の予測条件に変更はなく、交通への著しい影響はないものと考えています。 なお、日中のダンプトラック・生コン運搬車等の工事車両のピーク時間帯は、最大で平均44台/時程度を見込んでいますが、入場ルートの分散や計画運行・積載効率向上による運行台数そのものの削減などの環境保全措置を徹底する計画としています。
14	歩行者通路のサービス水準について	・スタジアム観客数の増加(3万5千人規模)や、外周道路横断部において、退場時の歩行者のサービス水準と安全性は確保できるか。	・当該横断部(交差点)においては、全員が一斉に同じタイミングで到達するわけではなく、現実的にはアリーナから退場する歩行者が同交差点に到達するまでに、その群衆が分散されることとなります。 ・また交差点等の混雑が予想される重要箇所には、誘導員を適切に配置し、歩行者流動の誘導・制御を行い、歩行者の安全性を確保してまいります。 (資料2 別紙1:9-11ページ参照) ・供用後の状況については、確認を行い、事後調査報告にて報告します。
15	事後調査計画について	・公共交通利用促進の実績は数値化されるか。また、動的交通シミュレーションの精度は実測と比較検証されるか。	・事後調査では、公共交通利用の状況(手段別比率)、自動車交通量に加え、渋滞・滞留長も測定します。調査地点は、現況調査時と同様、外周道路の主要交差点等を基本とし、予測結果と実測値を比較・検証します。 ・さらに、新設する「千里橋ルート」の出入口部についても、開業後の通行台数や入口付近の滞留状況を確認するため、調査地点を追加する計画です。
16	事後調査計画について	・事後調査はアリーナ開業後のどのタイミングで実施されるか。また周辺の開発(用地①ーbなど)の進捗状況はどう反映・考慮されるか。	・事後調査はⅠ期事業の開業後の1年以内を基本として実施します。 なお、自動車交通量、自動車渋滞長・滞留長、歩行者・自転車通行量については、Ⅳ期事業開業後にも実施します。 ・また用地①ーbの事業計画および時期が確定した場合には、その内容を踏まえて、Ⅰ期完成後の事後調査をもとに、必要な予測・評価をします。 (資料2 別紙2参照)
17	事後調査計画について	・事後調査で、道路改良後の交通事故の発生状況も調べてほしい。	・事後調査項目として追加しました。

■9/1～9/14 追加意見及び質問

NO	項目	意見及び質問内容	事業者回答
1	歩行者・自転車導線について (資料4 別紙1 8ページ)	・自転車は、①ーb敷地とモノレール本社間の道路を通るようになっていたが、モノレール本社側の歩道を通行する想定でしょうか。歩道の通行が可能か、安全性の面で問題がないか示してください。	・自転車動線については、提案書段階の第三回交通部会にて示した通り①ーa内に自転車ルートを新たに確保し、自動車動線との分離により、現状と比べ安全性を向上するように計画しています。 ・また既存のモノレール駅の駐輪場への自転車動線については、中央駐車場が移転し、駅前ロータリーのみとなることで、西北通路の自動車通行台数は大幅に減少するため、安全性は現状よりも改善されます。自転車通路として改良する計画はなく、現状と変わらず、自転車は西北通路の車道部を通行することとなります。 (資料2 別紙1:10-11ページ参照)
2	暫定駐車場について(資料4 別紙2)	・暫定駐車場の入庫が協会前交差点経由になる場合、生活道路への進入などの問題が発生します。対策を行ってください。	・暫定の公園駐車場の誘導・運用についても、大阪府と連携して、適切に誘導・案内の対応をいたします。

NO	項目	意見・質問内容	事業者回答
3	工事中について	・872ページの計算では、通勤車両が多くなる26ヶ月目を対象に検討されているが、日中のダンプトラック・生コン運搬車などの工事車両が多くなるのは、いつ頃でしょうか。1時間当たりどの程度の台数になるのでしょうか。 ・樫切山付近の道路混雑に影響を与えないでしょうか。 ・875ページの交差点需要率の計算で、交通12(樫切山北)は7時台で現況0.329から工事中0.361になっていて、0.9を十分に下回っているとなっているが、現在でも朝に滞留・渋滞が発生しています。工事車両により渋滞が悪化しないように十分配慮してください。 ・また、通学時間帯は外周道路を通行する自転車も多いため、工事車両の出入りは控えてください。 ・現在も外周道路に多くの停車車両がありますが、909ページに記載されている通り、周辺道路での工事車両の路上待機は止めてください。	・日中のダンプトラック・生コン運搬車等の工事車両の発生ピークは、着工後10ヶ月目を想定しており、搬入台数は最大で平均44台/時程度を見込んでいます。交通12(樫切山北交差点)付近における慢性的な交通混雑を鑑み、①入場ルート分散、②朝夕の通勤ピーク時間帯における走行の抑制、③計画運行・積載効率向上による運行台数そのものの削減、といった環境保全措置を徹底いたします。これらにより、周辺道路の交通混雑への影響を極力低減させる計画といたします。 ・ご指摘の通り、交通12(樫切山北交差点)については、現況でも朝の通勤・通学時間帯(特に8時台)において滞留・渋滞が発生しています。工事中においては、各工事のピークがなるべく重ならないように工程を調整する等、工事を効率化・平準化し、一時的に車両が集中する時間帯のないよう計画するとともに、朝の通学時間帯(8:00～8:30)と入退場時間が重ならないように配慮いたします。 ・また事業計画地周辺には、路上駐車をすることのないよう、徹底してまいります。
4	供用後の用地②③への入出庫について	・909ページ・資料編337ページに示された用地②③の入出庫の安全対策は、主にマンションから外周道路に出る場合の対策になっています。外周道路からマンションに入る方が危険であると思われるので、入庫車両に対する安全対策を示してください。	・用地②③への入庫車両については、別紙3に示す通り、本計画の中・高・は全て敷地内に配置しており、歩道及び自転車道に面した乗入部周辺は、現状のまま視界を遮る構造物や植栽はなく、左折入庫時のドライバーの視点から、手前の歩道及び自転車道における歩行者・自転車の接近状況を連続的に視認できる十分な見通し範囲が確保されています。さらに、既設乗入部を活用し、見通しの良い直線区間からの進入する計画であることから、歩行者・自転車に対する巻き込み防止や徐行・一時停止による安全確保が十分可能と考えています。 ・また夜間においても安全性が確保されるよう、車両出入口周辺の照明計画を適切に検討し、歩行者、自転車及び車両の視認性向上を図ります。 ・さらに供用開始後においては、必要に応じて管理組合を通じ、入居者に対してはマンション内の掲示板、来訪者に対しては車両出入口付近の敷地内に立て看板等を設置して、安全運転や歩行者・自転車への配慮に関する注意喚起を行うなど、ソフト面を含めた安全対策に努めます。 (資料2 別紙3参照)
5	阪急山田駅までの歩行者経路について	・915ページの歩行者の往来の予測では、サッカースタジアム25,000人のケースで検討していますが、35,000人のケースの結果(この場合はモノレールがパンクするため、周辺鉄道駅の利用が増えると思います)も示してください。そのうえで、問題が発生する計算結果になれば、運用時に調整組織で問題が発生しないように時間の調整をするということを明記してください。 ・阪急山田駅への誘導サインの案について具体的に示し、道路管理者との協議状況も示してください。	・スタジアム3.5万人のケースは、通路Aと通路Dの歩行者交通量が変化します。スタジアムからモノレール駅へは、通路Aに加え、既存の大階段へも誘導する計画としています。 ・阪急山田駅方面への通路Dに関しては、現況交通量(スタジアム2.8万人の時の調査実測値)を3.5万人のケースへと補正した上で、サービス水準Bという検証結果となっています。 【補正方法: (3.5万人-2.8万人) × スタジアムの阪急山田方面への方面比5% ※吹田スタジアムの自主アセスより = 350人を追加】 ・またスタジアム退場者の阪急山田駅方面への割合は、スタジアム自主アセスに基づく想定5%に対し、サービス水準Bでは約11.5%、サービス水準Cでは約18.4%となり、ピーク1時間に関する方面比の閾値となります。 (資料2 別紙1:10ページ参照) ・またモノレール駅改札前の滞留スペースに関しても、3.5万人の退場と重なったケースでの滞留に必要な面積を計算し、滞留面積を上回る合計面積(駅前ロータリーデッキ・アリーナ前デッキ・駅前広場)を確保しています。 (資料2 別紙1:11ページ参照) ・運用時に調整組織で誘導・連携する旨は、評価書に記載します。 ・誘導サイン案とその協議状況及び誘導員配置案については、評価書案段階の第一回交通部会にて別紙でお示した通りとなっています。
6	千里橋ルートについて	・B案の千里橋ルートは、常時通行できるようになるのでしょうか。	・千里橋ルートは、万博外周道路の渋滞緩和を図るため、公園利用者及びアリーナ来場者を含めた周辺施設利用者を迂回させる目的で公園の管理用通路を利用して整備するものです。そのため、公園の管理用通路の機能は継続するとともに、アリーナ公演日の万博外周道路の渋滞予測等を踏まえ、千里橋ルートの開放日時等については、今後、公園事務所と協議してまいります。
7	施設関連車両の走行による温室効果ガスについて	・303ページのCO2の計算は、20km/h以上は2010年の式、20km/h以下は2020年の式を使っており、20km/hで不連続になっているのではないかと思います。 ・305ページの予測結果の19:40などは、速度は向上していますがCO2が増加しています。正しく推計出来ているか見直してください。	・20km/h以上につきましても、2020年次の排出係数の近似式にて再計算いたしました。その結果、交通対策後の二酸化炭素排出削減割合は、11.2%になると予測しました。 (資料2 別紙4参照)
8	送迎車両対策について	・イベント時の外周道路での送迎車両の駐停車防止対策について、具体的に示してください。	・イベント時の外周道路における送迎車両の駐停車防止については、事業者が主体的に行う対策と、交通管理者へ協力を要請する対策を連携して進めてまいります。 ・具体的には、事業者として、公式WEBやSNS等を通じた「外周道路での送迎禁止」の事前告知を徹底します。開催時には外周道路の要所に警備員を配置し、駐停車車両への移動の声掛けや看板設置等の防止策を実施します。 ・一方、公道での取り締まりは事業者の権限外となるため、交通管理者へ協力を要請することも検討いたします。これら事業者の取り組みと交通管理者への協力依頼については、(仮称)交通対策調整組織において連携すべき重要課題と位置づけ、詳細な運用を今後検討してまいります。 ・対応状況については、適宜、事後調査報告等において報告します。
9	事後調査計画について	・今回の環境影響評価書案において、交通流動シミュレーション結果が交通混雑予測の根拠となっているが、事後調査において実測値とシミュレーション結果との対比、評価を行ってほしい。 ・ただし、(事後調査)交通量はその時の各施設の需要状況によって決まってくるものであるから、事後調査日が超繁忙期や繁忙期の状況を表しているとは限らない。そこで、各施設の需要状況も併せて調査して、繁忙期とのずれについても評価する必要がある。 ・どのようにその「ずれ」を評価するのか具体的な方法を示してほしい。	・事後調査において、実測値とシミュレーション結果との対比、評価を行います。 ・また事後調査にあたっては、スタジアムの観客数、車両数やモノレール乗客数なども併せて調査し、調査実施日のスタジアムの観客数が少ないと判断される場合には、観客数の補正を行って評価を実施いたします。 ・なお、事後調査における自動車交通量、自動車渋滞長・滞留長、歩行者・自転車通行量の調査は、「通常の休日+アリーナイベント実施日」及び「スタジアム休日試合日+アリーナイベント実施日」の2ケースを想定しています。