吹田市環境影響評価審査会交通部会（令和８年度第2回）会議録

日時		令和8年10月16日（木） 17:00～18:58
場所		吹田市役所 高層棟3階 災害対策本部会議室
出席者	委員	井ノ口部会長、葉部会長代理、内田委員、塚本委員
	事務局	道澤部長、楠本次長、丸谷参事、水谷主幹、永井主査、山主査
	庁内出席者	〔計画調整室〕白澤参事 〔総務交通室〕小原参事、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 〔Anschutz Entertainment Group, Inc.（AEG）〕 本間ディレクター 〔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		６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手続進捗状況について

（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

1 開会

・4名の委員の出席により審査会成立を確認
・井ノ口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6名の傍聴の希望者がいらしておられます。

○部会長

6名の傍聴の希望がございますので、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に従い、傍聴を認めたいと思います。

どうぞ入室していただいてください。

（傍聴者入室）

○部会長

傍聴の皆様に申し上げます。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。

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ほか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

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します。

○事務局（山主査）

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1を御覧ください。

現在は、指差しマークがついている評価書案の手続の段階となります。本件につきましては、令和8年5月21日に環境影響評価書案の提出を受けました。7月30日の諮問以来、2回の全体会審査、1回の交通部会審査で、環境影響評価の結果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2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）審査会など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

資料は2種類御用意をしておりまして、意見・質問に対する事業者回答というA3縦の資料でございます。こちらは、8月31日の前回部会で出た御意見に対して追加の回答を本日御用意しているところでございます。

この資料の後半は、9月14日までに委員の皆様から追加の御意見をいただいたものに対しての新たな回答ということで、用意をしています。

では、8月31日のほうから、主だったところだけかいつまんで御説明をいたします。

説明の中で、別紙のA4横のほうの資料も用意していますので、随時御覧いただければと思います。

まず、No.1の現況調査日の妥当性というところで、こちら、調査をした2023年のデータが古いのではないかというところで、桜まつりの期間に絞って、もう一度再検証すべきでないかという話が、指摘としていただいております。

こちらは、資料2、別紙1の1ページ目に詳しく御説明をしております。万博公園事務所様、モノレール様、警察のトラカンデータということで、改めて、再度データを集めまして、桜まつり期間において、左側のグラフがトラカンの車両の台数、真ん中が自然文化園の入園者数、右側がモノレールの万博記念公園駅の乗降客数というところで、桜まつり期間の数字の動態を示しております。

この各グラフの下に最大の台数・人数、土日の平均台数・人数というのは書かれておりますけれども、調査をした2023年に比べまして、2024年、2025年、でっこみ、ひっこみはあるのですけれども、下がっている部分もありますし、多少ちょっと増えている部分もあるというところで、2023年データは適正であるのではないか、というところで、この最大の数字と土日の平均値から読み取っております。

No.2は、こちらも同じく現況調査日の妥当性というところで、シミュレーション自体が、スタジアムの観客数25,000人を基本にやっているのですけども、最近、ガンバさんの動員数も増えてきているというところで、35,000人の規模になった場合の妥当性はどうかというところでの御意見をいただいております。

こちら、自動車については、25,000人、35,000人と数字を補正した条件でのシミュレーションを行っており、モノレールに関しましても同様に、スタジアムの人数が増えた場合のキャパシティーの検証というのを実施しているところでございます。

新たにデータとして入手したのがA4横の資料の2枚目になっております。2023年、2024年、2025年、3か年の各試合の集客人数を、最大値と平均値でまとめまして、各年度の右側が、その試合でガンバさんが指定管理者BMPさんから駐車場の割当てを受けた台数となっております。

まず、集客人数を見ると、御指摘のとおり、2023年から最大数というのはそれほど大きく変わらないのですが、平均数が5,000人ほど増えているという状況になっております。一方で、駐車場の割当台数、事前に予約する割当台数としましては、大体対戦相手ごとに集客の予測をされていて、BM

Pさんと割当台数を調整されているのですが、この割当台数は少し減ってきておりまして、2025年でいくと、2023年が割当台数が1,219台平均であったところが、1,000台を切るというところになっております。だから、むしろモノレールの利用とか、そういったところが増えてきているというところが読み取れるかと考えております。

No.2のA3縦の回答、2つ目の点を見ていただきたいのですが、モノレール35,000人の場合もシミュレーションをしているのですが、これは本当に35,000人の試合とアリーナの18,000人が完全に重なるという非常にレアなケースでして、こちら年間3日から5日ぐらいの発生頻度ということで過去の推移から予測をしているところでございます。

このときにおいては、試合、興行の終了後2時間、モノレールを最大限増便しても、輸送力が足りないということが、これまでの交通部会でも御報告をさせていただいています。さらなる交通ソフト対策案というところで、退場時間の分散化を各事業者が努力していくとか、また、阪急山田駅へのさらなる誘導とか、こういったソフト対策の取組と連携というのが重要になってくる、と考えてございます。

そのあたりの資料1、A4横の3枚目と4枚目がこの資料で、これは提案書段階の第1回の交通部会でお示しした資料の再掲という形になっております。

No.3、交通対策調整組織についての御質問、御意見がたくさん出ておりまして、この組織、誰が責任を持って運営をしていくのか、旗振り役は確定しているのかという御意見でございます。

この組織はこれから立ち上げるのですが、公園内の各事業者として、本事業の事業者に加えて、三井不動産様、ガンバ大阪様、それと公園の中のイベントを実施する公園の指定管理者様を含む各事業者と、あと大阪府を含む行政協議機関で構成をする予定でございます。具体的な役割分担とか詳細の運営方法については、今後、協議をして決定をしてまいりたいと考えております。

旗振り役についても、今後の調整事項ということにはなるのですが、この事業がきっかけで立ち上げる対策会議ということにもなりますので、本事業者が主体的にほかの各関係者との調整を進めまして、組織の立ち上げであったり、円滑な運用、運営の最初、動かしていくところの部分、そういった仕組みづくりのところは責任を持って取り組んでまいりたいと考えております。

No.4です。こちら、ダイナミックプライシングを積極的に盛り込むのかというところですけれども、これについては、アリーナの5%を達成する重要かつ効果的な対策だと考えておりますので、事業者としては、積極的に取り組む方向で検討を進めております。ただ、具体的な駐車料金設定であったり、料金変動するためのシステムの構築については当然これからになってまいりますので、今後開業に向けて、具体化を進めてまいりまして、実施状況については、事後調査の報告書等で報告をさせていただきたいと考えております。

No.5、こちらも調整組織、行政の指導・介入・調整があったほうがいいのではないかという御意見でございます。

回答の一番下に書いておりますが、新たに立ち上げる組織には、既に大阪府さんから参画いただく御了承をいただいております。今日の時点で吹田市様を含む関係機関は、まだ最終的な御相談というところができておりませんが、吹田市さんについても、引き続き調整をしてまいりたいと考えております。

No.6、こちらは3つほど御指摘がありまして、この組織での管理指標ということで、道路とモノレールの両方を明記していただきたいということで、これについては明記する方向で考えております。

2つ目の、道路管理者とかモノレールの事業者もこの組織に直接参加すべきではないかという御意見があります。こちらは大阪府様とも御相談しましたが、モノレール事業者自体がイベントを実施

するということは極めて少ないというところで、あくまで同組織で予測をした集客に対して、増便要請を受ける側だというところでいくと、同組織の中に直接参加するのではなくて、同組織からの協議・調整先として位置付けたほうがいいのではないかということで結論に至りました。道路管理者についても同様で、道路管理上、道路の運用上、何かしらの対策の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たいと考えております。

No.7、こちらは交通対策の実施状況、どうなっているのか。あと、調整組織はいつ立ち上がるのかという御意見でございます。

まず対策案については、A案からC案というベースになる対策案、こちらは、道路管理者、交通管理者と、おおむね御了解をいただいておりまして、現在、詳細の協議に入っているところでございます。

あと、立ち上げ時期につきましては、3つ目の点で書いておりますが、アリーナの開業の1年前までには、同組織と運用していくシステムを立ち上げまして、開業に向けて準備運転をしていくということを考えております。これについても、同組織の構成員の皆様とも今後の協議事項になりますので、この方向で調整をしてまいりたいと考えております。

交通対策調整組織についてのもう少し具体的な運用内容については、別紙1の5ページ目に記載しております。

○株式会社竹中工務店

5ページ目について御説明をさせていただきたいと思います。

こちらですけれども、交通対策調整組織の具体的な活動内容のイメージをお示しした資料となっております。構成員としましては、先ほども御説明いたしましたが、本事業者のほか、大阪府・公園事務所、自然文化園の指定管理者、ガンバ大阪、三井不動産さんなどに参画いただき、エリアとしての交通対策について協議する場となります。

基本的にイベントの3か月から5か月前頃に、イベントの日時ですとか、集客予測を用いて情報共有を行い、対策の必要な日を洗い出して、イベントの実施月までにモノレール会社への増便要請ですとか、誘導案内などの調整を行います。イベント後には、当日の状況がどうだったかという確認や、住民の方などから御意見があれば、それを吸い上げて反映を行って、対策のフィードバックを行うというPDCAサイクルを回していって、集客人数などによって、それぞれに応じたノウハウを積み上げて、より適切な対策を行っていけるよう調整していくという流れを、こちらの概念図としてお示しをしております。

○株式会社竹中工務店

このフォームに入力する仕組みは、できるだけシンプルに構築をしていく必要があると思うのですが、必要な対策であったり、モノレールの増便の本数とかそのあたりは、初年度運用を始めたあたりから、どんどんデータの精度も上がっていくと思いますので、対策の効果なども見ながら、ブラッシュアップを図っていけるのかなと考えてございます。

A3の縦の資料2に戻っていただきまして、No.8と9は飛ばさせていただきまして、2枚目のNo.10を御覧いただきたいと思います。

こちらは生活道路への話で、あおば通りとか、生活道路が外周道路の抜け道にならないのかと。あと、あおば通りの地点の調査を実施してないが、これが事業による影響は低いと言えるのかという御指摘でございます。

まず、こちらも部会で過去に御報告はさせていただいておりますが、あおば通りというのが、今回の事業で、広域集客を主体としている来退場経路としては、主たる経路としては設定しておりません。現況に対して、このあおば通りが交差する樫切山北交差点のところの交通量というのが、現況の交通量に対して3％弱増えるということは数字的に押さえているのですが、本事業の影響は極めて低いものということで考えております。この樫切山北交差点の調査結果をみることで、あおば通りの状況というのは一定把握できるかなと考えてございます。

あと、生活道路への進入につきましては、まず入場時は、利用者にとって進入部が非常に分かりづらく、中の通り抜けのルートもしにくいということがありまして、その可能性は極めて低いのではないかなと考えております。ただ、御指摘のように、退場時、こちらが協会前交差点から南下をして、入り口の部分がちょっと広く、入りやすい形になっております。そこで入ってしまった場合に、生活道路への影響が懸念されるというところは御指摘のとおりだと思いますので、協会前交差点の退場口における看板とか、誘導員による適切な誘導で、生活道路に入らないように対応してまいりたいと考えております。

こちらも、開業後に生活道路への進入が著しい問題となった場合、地元の皆様からも御意見をいただく形になるかと思いますので、そのときに交通規制とかそういったことも含めて、さらなる対策を交通管理者と協議をしていくということで、本日御回答をさせていただきたいと思います。

また、併せて事後調査においても、開業後に生活道路がどうなっているかというところの状況については、御報告をする予定になっております。

No.11、阪急山田駅への歩行者経路ということで、こちら、バリアフリー動線が示されているのかとか、あと点字ブロックの整備範囲はという御意見が前回ございました。

こちらは、A4横の別紙1の7ページ目です。薄いオレンジで示したところが点字ブロックの範囲、濃いオレンジの矢印で示したところがバリアフリー動線という形になっております。既存の特定経路とか、そういったところも当然うまく連携しつつ、新たにこの10m以上の地形差、高低差を解消するデッキ通路を整備しますので、このデッキ通路の動線上にバリアフリー動線をつくりまして、バリアフリーエレベーターでロータリーのレベルにも下がっていけるということでの設定をしております。

続きまして、資料2のNo.12です。こちら、D－1案の信号新設につきまして、住民にとってのデメリットというところもあると思うが、協議をして設置がすぐに決まるということではないのではないかという御意見をいただいております。御意見のとおり、信号新設というのは、交通安全とかそういった面ではメリットはある一方、住民の皆様にとっては赤時間帯で、車に乗っておられても歩いておられても、そこで待ち時間が生じるといったような利便性低下のデメリットというところもありますので、今後、地元の皆様に御説明をして、その御要望、御理解をいただいた上で、それでもやはりこの信号新設というのが多数の賛同を得られるというところで、関係者との協議を図ってまいりたいと思っております。警察様からは、信号新設の実現というのは容易ではないということは、これまでの協議でお聞きしておりますので、そのあたりの地元の総意というところも、警察様との協議の材料になるのかなと考えてございます。

No.14、歩行者通路のサービス水準について、スタジアムの観客数が35,000人になったときに、外周道路の歩行水準というのが大丈夫なのかというところでございます。

別紙の資料を使って御説明をさせていただきます。

○株式会社竹中工務店

スタジアムの観客が35,000人の集客規模になったときの外周道路の横断部において、退場時の歩行者のサービス水準と安全性が確保できるのかという御質問に対する検証を別紙1の9ページで行っております。

こちら、アリーナ退場時間1時間の間で、周辺西方面、山田駅等のある方面へ向かう歩行者が、3,205人になるのですけれども、こちらが交通7の横断歩道を渡り切れるかという検証を行っております。

机上計算すると、交通7の歩行者の青現示の1回当たりの処理能力というのが、青枠で囲っております142人となるのに対して、3,205人が渡るのに必要な処理能力というのは、赤枠で囲っております160人という形になりまして、計算上は約18人が渡り切れない計算となります。

しかし、3,205人というのは、アリーナの敷地内で一定時間に均等に同じ速度で進む歩行者が発生する退場の人数であって、アリーナの敷地から交通7の地点までは約400mの距離があります。実際には、道路の移動等円滑化整備ガイドラインにも、右上の部分ですね、参照いただければと思いますが、こちらに記載のとおり、健常者の歩行速度でも1.0mから1.7m毎秒とあるように、ばらつきが発生します。そのため、実際には1サイクル当たりのピーク歩行者量は低減することは推測できます。

さらに、横断歩道で滞留が発生した場合には、真ん中ぐらいの図ですね、★地点で誘導員を配置しまして、安全性を確保しながら、退場者の流出を段階的に制御することを想定しています。

また、従来よりさらなる対策として、周辺施設への立ち寄り誘導の実施ですとか、それによる退場時間の分散化を図ることを想定しております。それによって、一番右下のグラフの緑でお示ししているものよりももっと裾野が広がった山なりの状態で、歩行者が通過することができるように対策を行いますので、実際には一律160人が通るわけではなく、ばらけさせることで、横断歩道を安全に誘導しつつ皆さんに通行していただけるような対策を取るということを考えております。

35,000人の際の横断歩道の検証については以上になります。

○株式会社竹中工務店

では、資料2ですが、9月14日までにいただきました追加意見に対する回答をさせていただきます。

まずNo.1、歩行者・自転車の動線についてというところで、①－bの敷地の北側の道路、モノレールにある駅前の駐輪場は、この動線をこれまでどおり使うという形になりますが、そこの安全性の問題がないかという御指摘でございます。

こちらは、まず1つ、駅の駐輪場以外のところについてはファミマ裏の駐輪場とか、そういったところについては、ロータリーの中で再配置をいたしまして、そこへのアプローチというのは、①－aの敷地の中で、自転車の専用ルートというのをつくってまいります。その分は大幅に通行量が西北通路のほう、減るのではないかなと思っておりまして、その中で、自転車は現状と変わらずで、車道部を通行するという形になりますので、これまでどおり、車道を自転車が通ることになります。それに対して、そこを通る車というのは、以前は駐車場に入っていく一般の自動車がたくさんあったのですが、その分は減ってくるということで、自転車も車も減っていくということで、現状よりは安全になるかなということでございます。

ただ、それは数字だけの話でございまして、安全性の確保については、今後、公園の管理者様と協議をして、注意喚起とか、必要な表示とか、そういったことはやっていければなと考えております。

最後、3ページです。

No.4、供用後の用地②③の入出庫についてということで、御指摘いただいているのが、左折入庫の安全性が、対歩行者・自転車に対して大丈夫かというところでございます。

まず、ハード的には、左折入庫のドライバーの視点からの十分な視距というのを乗り入れ部で確保しております。その上で、カーブミラーであったり、そういったものも設置するということで考えてございます。あと、入庫は、徐行、一時停止というところでの安全確保というところで考えておりまして、このどちらを優先にするかというのは、今後、道路管理者さんと協議をしていきたいのですけれども、例えば今の南駐車場の箇所では、車優先で白線が引かれております。一方、ガンバ大阪のスタジアムの前で引くと、こちらは歩行者と自転車が優先で白線が引かれておりますので、どちらが安全かというところも含めて、今後、道路管理者と協議をしてまいりたいと考えております。

No.5です。こちらも、阪急山田駅への歩行者経路というところで、こちらは、サッカーのスタジアムが35,000人になった場合に、歩行者、阪急山田駅へのルートの歩道のサービス水準が大丈夫かというところでございます。

こちらについても、別紙を用いて御説明いたします。

○株式会社竹中工務店

別紙1で、スタジアム35,000人の集客と重複した場合のサービス水準についても検証しております。別紙1の10ページと11ページです。

スタジアム35,000人となると、これは超特異日に当たりますので、過去にも御説明したとおり、図面の赤★印の地点で誘導員を配置して、大階段などほかの動線へも人を誘導するようにいたします。また、通路Dについては、サービス水準がスタジアムの人数が増えることでBとなってしまうのですが、サービス水準Bであれば問題なく歩行できる範囲と考えております。

スタジアムから山田駅へ向かう人数は、スタジアムの自主アセスで過去に示された分担率の5%を使っておりますが、約11.5%までの人数が徒歩で向かったということで、11.5%まで増えても、このサービス水準Bの範囲内となります。

また、11ページ目では、滞留面積についても検証しておりまして、駅前広場、アリーナ前デッキ、駅前ロータリーデッキに分散させることで、安全上問題なく滞留できるような計画となっております。

○株式会社竹中工務店

資料2のNo.6です。千里橋ルート、こちらは常時通行できるようになるのかという御質問です。

こちらはまだ運用方法については、公園事務所さんと協議中でございまして、結論が出ておりません。千里橋ルートというのは、そもそも外周道路の渋滞緩和を図るために、公園利用者、それとアリーナの来場者の車の動線を迂回させる目的で、もともとあった公園の管理通路を利用して整備をするという案になっております。そのため、公園の管理用通路の機能というのはしっかりこれは継続しないといけないというところと、アリーナの公演日の万博外周道路の渋滞の予測等を踏まえて、千里橋ルートの開放日時については、今後の公園事務所との協議事項ということで、本日御報告をさせていただきます。

あと、その下のNo.7の温室効果ガスの話とNo.9の事後調査計画について、御説明をいただきます。

○株式会社オオバ

事後調査計画について御説明させていただきます。

A4縦の別紙2を御覧いただきたいのですが、赤字の部分を修正してございまして、御意見として、動的シミュレーションの結果と事後調査の結果を評価、比較するのかというところで、比較評価いたします。その際に、周辺の各施設、その施設の需要の状況によって結果が変わるというような御指摘をいただいておりまして、そのために調査の項目として、モノレールの乗降者数ですとか、スタジアムの入場者数、自然文化園の入場者数、そして来場者の属性ですとか交通手段、そういったものの調査をいたします。もしスタジアムの入場者数が少ないような状況でございましたら、補正を行って評価をしていくと考えております。

その下の交通対策のところにありますとおり、交通事故の発生状況についても調べてほしいという御意見いただいておりますので、それも追加で調べるようにしております。

調査の時期につきましては、施設の供用後、アリーナの開業後であるⅠ期事業の開業を想定しているのですが、自動車の交通量ですとか、あと渋滞・滞留については、Ⅳ期の開業後も実施するというところでございます。

それと、A4縦の別紙4を御覧いただきたいのですが、こちら、CO_2の計算で、排出係数の計算の中で、時速20km以上の場合が2010年時の式を使っており、次のページに時速20km以下が2020年時ということで、連続性がないという御指摘いただいておりまして、御指摘のとおりでございます。303ページの20km以上のところを2020年に修正いたします。その結果、305ページですけれども、CO_2の削減割合、この表の右下のところ、11.2%。評価書案では5.8%だったのですが、それが改善される方向に修正になるというところで、こちらは評価書で修正させていただきたいと思っております。

○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。

○A委員

まず、単純な質問を1つさせていただきます。

資料の別紙1の10ページで紹介していただいた、歩行者・自転車の動線計画。歩行者の密度からサービス水準がという検討されています。ここで幅員によって当然密度が変わってくるわけですけども、左下の表のところ、断面CとかD、有効幅員2mというのは、現地の横断の構成、物理的な構成との関係でいうと、どこに対応するのですか。

○株式会社竹中工務店

歩道部で実際、2.5mあるのですけども、構造物だったり植栽があったりして、有効な幅としては2mということです。

○A委員

それを一方向の歩行者が全部使うという計算になっているのですか。

○株式会社竹中工務店

そうですね。今、計算上はそうなっています。

○A委員

それが使えなかったら、もっと密度が高くなるのではないのですか。

○株式会社竹中工務店

現状の歩行者通行量は、両方向、極めて少ないです。

○A委員

それは分かります。

○株式会社竹中工務店

１人でもいれば、確かにそれは対面になるので、この計算どおりにはならないのです。

○A委員

関連して申し上げたかったのが、この道路の交通容量とかの数字を、基準を引っ張ってこられていると思うのですけども、やはりかなり古いですよね。こういった歩行者の交通について、真面目に観測とかしようと思っても難しいし、体感でも、今のまちなかで人が歩いているところで、サービス水準のＢに至るような密集した状況というのはまずないと私は思っています。さらに、こういったイベント時のようなときでも、みんながちゃんと同じ方向にずらずら歩いてくれるとは限らなくて、逆方向に行く人も出てくるし、ということを考えると、もう少し安全側の検討をしておいたほうが、万一のときの事故も避けられるだろうという感じがします。ですから、こういった資料において、こういった仮定の下で、現場の物理的な状況はこうだから、こうしてやるとこの数字になっていますよというのをまず明記していただきたいというのが、この資料に関してです。

さらに、実際の運用とかマネジメントとかというような話になってきたときに、いろいろ不幸な事故が大昔の日本でもありましたし、比較的近年、韓国でもあったりとかというのがあって、それからコロナ禍以後、人と人が密集するというのが、皆さんやっぱり避けるようになってきているということを踏まえた上で、ちゃんとした安全な運用を行えるような、それにつながるような整理をしておいていただければなと思います。

○株式会社竹中工務店

資料としては、このサービス水準は、この前提条件で見た場合であること、計算上はこうなるということを明記します。

○A委員

現地の歩道の状況はこうだから、これの部分を有効に、みんなが一定の方向に行けたとして、という話ですよね。

○株式会社竹中工務店

それを評価書の中でも明記をするということですね。

○A委員

はい。先ほど、言葉尻をつかまえるようですけれども、Bであれば大丈夫だと思われますというのはちょっと、というところがあるので、要注意だという意味で黄色になっているのだという位置づけであれば好ましいかと思います。

○株式会社竹中工務店

今、御指摘いただいたとおり、実際のそのときの事象に応じて、いかに誘導制御できるかというところになるかと思いますので、この交通6の記念協会前交差点で横断歩道を渡れる量がかなり絞られます。そこでの誘導員の差配で、これ以上渡らせないとか、制御することになります。あと、御意見いただいた、外周の外側に渡らせるという案も確かにあるのですけども、渡った先に溜まりスペースがないので、我々としては、外周道路の内側を回すのがいいのではないかなと思っています。

○A委員

まさに今おっしゃられたことを私、追加で言いたくなってきたのですけども、これ渡らせてしまって、約2.5mとかしかないようなところで、そばを自動車がたくさん通るようなところをためるのも、歩かすのも危ないので、渡らせずに止めておくというのが基本になってくると。では、この図面で見たときの上のほうですね。北側のところで、それだけ止めておけるような場所というのがあるのかどうかとかというようなことをやっぱり考えるべきかなと。万博のときのことを思い出していたのですけれども、桜島駅のバス乗り場のところ、取らぬ狸で、それだけの利用者が実はなかったのですけども、シャトルバスが猛烈に来たときに、じゃ、どれだけ蛇のようにとぐろを巻かすかというような場所を確保するとかいうのが、かなりシビアな状況も想定した上でやっていました。あれは梨泰院（イテウォン）の事故の直後だったというのがあるのですけど、その辺もまた御検討いただければと思います。

○株式会社竹中工務店

分かりました。交通7の滞留は、10mの空間の中で徐々に出てくる人が1時間でトータルで3,500人なのですが、9%というのはパーセンテージで設定しています。

○A委員

だから、そこを申し訳ないですけども、徐々に出てくる人間が、ここが何かしら楽しめるような空間だったらいいですけど、もう終わった後に帰りましょうという人を想定しているのではないですか。

○株式会社竹中工務店

そうです。

○A委員

それが、空間がむやみに広いだけだったら混乱するだけというところもあるので、まだこれから細部については御検討いただくということを期待して、ちょっと御配慮いただきたいことを申し上げています。

○株式会社竹中工務店

評価書の中にも運用マネジメントとか、誘導員の制御とか、そのあたりは明記させていただくことにいたします。

○部会長

私から関連してなのですけど、別紙1の9ページのところで、今回、1サイクル当たり18人が残ってしまうということなのですけど、歩行速度のばらつきなどで大丈夫だということを書かれているのですけど、結局これ、1時間当たり3,205人というのが、1時間の間に均等に発生するということで想定されていると思いますので、その歩行速度がばらついたとしても、真ん中の部分は歩くのが遅いとか速いとかがあって、平均してこれぐらいの数で、もうちょっとピークが大きいと思うのですけど。

○株式会社竹中工務店

このグラフを御覧いただくとお分かりいただけると思うのですけど、最初にアリーナから出てきたとき、出口の部分というのは、3,500人を単純に割り切れて、平均値で見ているのですが、検証している交通7の横断部まで400mあって、その間に信号交差点もあって、とういうことでいうと、早く到達する人がいる。一方で遅い人もいて、だから全体的には、1時間で見ていたのが、なだらかなカーブを描く。その中のピークが、遅い人と速い人が混じって、早くなるのではないかというところは、これは記念協会前交差点の信号によって決まってくる数字、そこを渡れる人数で絞られているもので、この交通7と交通6の2か所の信号での誘導員の誘導制御というところが重要なところなのかなと考えております。

○株式会社竹中工務店

補足ですが、さらなる交通対策と記載させていただいているとおり、分散退場、ほかの商業施設などへの立ち寄りの誘導ですとかも考えておりますので、1時間に3,205人が必ず出るというわけではなくて、そこをなるべく減らすようなソフト対策も行うことを考えています。

○部会長

あともう1個が、記念協会前交差点なのですけど、外周道路に平行していますので、歩行者の青時間も、交通7と比べてかなり長いと思いますので、結局、交通7のところがボトルネックで、うまく制御をしないと、かなり滞留がどんどん増えていくという状況になると思いますので、そのあたりもお考えいただければと思います。

○株式会社竹中工務店

確かに交通7のところ1か所でやった場合の、渋滞した場合の1つのエスケープとして交通6を使うということは可能性としてはあると思うのですが、この交通6の横断歩道が、西側ではなくて東側にありまして、渡った先というのが用地③の角のところで、信号が赤信号なのですね、渡ったときに。たまりのスペースとしては非常に危険性が伴うのではないかと考えていまして、基本的には外周道路の北側の歩道を通らせていって、そこで何か問題が生じたときとかに、臨機応変に交通6をサブとして使っていくというふうな、エスケープルートみたいな形なのかなとは考えております。

○部会長

分かりました。
では、ほかにございませんでしょうか。

○B委員
今の歩行者の話で、10ページで、A委員が御指摘された断面Dのところが多分サービス水準としては一番ネックになってくると。あくまで数値上の話ということで。これ、Dは外周の外側ですね。内側にも歩道があって、あそこの質が悪いとか、そういうのはよく分かっているのですけど、そちらも使わせるという、そういう話はあるのでしょうか。

○株式会社竹中工務店
ここを渡らせずに、もうちょっと先の交通8までを真っすぐ行かせる。

○B委員
はい。

○株式会社竹中工務店
あると思いますね。

○B委員
どちらもという話で、ちょっと懸念しているのが、このDの部分といいますか、外周は時間帯によるのですけれども、高校生中心に結構自転車、走られているのですね。私も、通勤・退勤経路に乗っかっているので。なので、できるだけやっぱり内側を歩かせたいというのが正直なところかなと思います。そこで、この北側にまだちょっとあそこの道が悪いというのは重々承知なのですけれども、そちらに100%誘導するというよりかは、このサービス水準が少なくともAに落ち着くぐらいは、北側を使っていただいて、どん詰まりまで行ってそこから横断させるという、ここはダブルの経路を使っていただいて、このDのところの需要をちょっと減らしていただいて、自転車とか、このサービス水準ということも含めて、対応していただくのがいいかなとは個人的に思いますけど、いかがでしょうか。

○株式会社竹中工務店
評価書としては、矢印を2つ入れておいて、計算上は両方ともサービス水準Aが確保できるぐらいの配分というのを一旦計算上はしておいてというような感じですか。

○B委員
はい。実態として多分、そっち側を歩かれる方もいらっしゃると思いますので。

○A委員
例えばですけども、うまい具合に分けられたら、これとこうだから、両方Aのかなりいいところで満足。仮に、何かの事情で偏ったとして、でもここでとどまりますよ、ぐらいにしておいたらいいと思うのですけどね。だから、今回計算されたときに、BだったらぎりぎりOKよねと、できるだけ早く外側に渡らせたい、渡りたいという人情があるのでというのを反映しているのかなと。ただ、今の御指摘を踏まえると、

2ケースぐらいは出しておいてもいいのではないですか。

○株式会社竹中工務店

それを評価書の中の追加資料ということで、記載させていただければと。分かりました。

行った先から合流する。さらに距離が空いて、もっとばらついていると思うので、信号がもう1個出ますから。

○A委員

より歩かすことによって分散させるという効果が出てくるわけですね。

○株式会社竹中工務店

それはそうです。

○A委員

どこかでためるよりは、歩かせてばらけさせるほうが現実的だと思います。

○株式会社竹中工務店

承知しました。評価書上はそのような形で計算をさせていただきます。

○部会長

では、C委員、お願いします。

○C委員

2点ほど質問なのですが、1つは資料2のA3の縦長のNo.2の、モノレールを増便しても対応できないという話がありますけれど、そのために、特に退場時間の分散化ですね。これ具体的に、さっきちょっとおっしゃられましたけども、具体的にどんなことを考えられておられるのかというのを聞かせていただきたいことと、それから、ついでに質問で、対策調整組織の中でやられるものの中に、分散化ですとか、それから極端な集中がないような情報提供みたいなものは何か具体的に、ここに情報提供という言葉が出てこないので、そのやり方。前、確かエキスポシティのときに、広域的に駐車場が満杯で入れませんよという情報をかなり広い範囲で情報提供するという話なんか出ていたと思うのですけども、せっかく3者あるいは4者が集まってきて、お互いに情報交換しながら、現在の混雑状況というのはお互いに分かるようになるわけですので、それを上手に使って広域的に、今来ても駐車場ありませんよとか、あるいは、このエリア内で、今、アリーナないしはスタジアムのほうの関係で、これから30分か1時間ぐらいは出口混みますよということを流して、流すことによって、エキスポシティのお客さんが、じゃあもうちょっと買物して帰ろうかとか、そういうのが分かるような何か具体的な手だて、情報提供というレベルで何かやっていけないだろうかということ。そういうことを検討するなり、あるいはこの組織の中で、もうちょっと明示的に情報提供というやつをうまく使うという話を入れてもらえたらなと思いました。

○三菱商事都市開発株式会社

分散退場につきましては、先ほど竹中さんからもお話ありましたけれども、アリーナの中にラウンジ等々を設けまして、興行が終わった後も施設内に滞在してもらうというような、ハード的に空間も用意しています。あと対策的にも、残っていただくような運営をやっていこうと思っています。

また、この敷地内には、飲食ゾーンも含めた商業施設があります。商業にとってもアリーナのお客さんというのが重要なお客さんになりますので、そちら側への誘導というのも行っていこうと考えています。

あともう1つ、調整組織のお話ですが、従来御意見いただいており、今回の中でも複数御意見があったということで、我々自身も重要な組織だと考えています。そういった意味で、資料にございますように、やはりこのPDCAをしっかり回すことが非常に重要だなと思っています。このPのところに書いている、一番左のところの情報集約です。C委員がおっしゃったような、どこで何が起こっているかというところを、それぞれイベントをするケースもございますが、まず一旦各事業者間で、そういったところを情報収集します。その中で、ある程度、対策ということが、何をしないといけないかというところが見えてくると思いますので、これがチェックの部分になろうかと思います。そこで一定、事業者間共有をして、有効な対策というところは何かということをこの調整組織の中で議論、確認して、最終的にアクションに起こしていくという流れを今、我々のほうでは考えています。

○C委員

そのアクションの中に今言ったような情報提供というのは、明示的に考えておられるということですか。

○三菱商事都市開発株式会社

施設内にもサイネージとかあります。やらないといけないとは思っておりますが、他社部分もありますので、今後連携だと思っています。事業者エリア内はサイネージ等があるので、例えばそういったところで案内するとか、来場者というところに対してはいろんな啓蒙活動というのは、ネットも含めてできるかと思っていますので、そういったハードの部分とソフトの部分、併せ持って共有しながら、連携して進めていくというところをイメージしております。

○C委員

分かりました。

○部会長

では、ほかございませんでしょうか。

○A委員

別紙2のほうになるのですけども、事後調査の内容に関しては、資料2のA3のほうと併せて見ると、事後調査の時期というのは、Ⅰ期の開業1年以内を基本として適切な時期にやっていくということですけれども、そのときに、今おっしゃったように、PDCAのサイクルがちゃんと回っているかどうかというようなことも併せて御報告いただけるという認識でいいですかね。

そのようなPDCAのサイクルがどうであったとか、ここにあるような交通混雑のような話、この定量的なもの、これは標準的だから、確実に調査していただけるのだろうなと思うのですけども、今回ここ

でこの場所でポイントになるというか、多くの人が集まるところになってくると、この交通対策という項目に挙がっているところ、この中での生活道路への進入防止の状況とか、交通ソフト対策の専門組織ですよね。PDCAのサイクルを回すというか。それから、人流誘導の状況、ペデストリアンデッキの安全対策の状況とかいうものは、こういうことをやりましたよ、やっていることになっていますよというだけではちょっと弱いと思うのですよね、調査としては。だから、実態がどうであったのかというようなことを併せて見ていただけないものかなと。

別紙2を見ると、別紙2の5ページのところですけども、表2－1というのがあって、調査方法というのが、ヒアリング等により調査する、防止策、設置状況というような、表面的な、こうやったことになっていますよということであって、その結果、状況はどうであったのかというあたりを何とか取れないものかな。

ですから、全てについて言っていてもあれなので、今日最初のほうで話題になっていたように、ペデストリアンデッキとか、あるいは外周道路の歩道上の人のたまり具合とか混雑度というのは、今、好むと好まざるとにかかわらず、我々どこ歩いていても、どこかのカメラに映るぐらい、あるわけですよね。今回、開発地においても、狭い意味での犯罪対策も兼ねて結構カメラを設置することになると思うのですけれども、そのあたりのものを有効活用して、実際の人の流動とか滞留の状況はどうであったとか。それと、打った対策との関係とかいうようなことも、事後調査のときにチェックしていただくと、では次はどうしましょうというようなことにつながるのではないかと思うのですが、いかがでしょうか。

○AEG

今頂戴いたしました御意見、監視カメラの映像等を使って、実際の状況を把握していくということについて、おっしゃるように、実際の施設運営において、監視カメラでの状況把握と、次回のイベントに活かしていくということは日常的に実施をする内容になりますので、それをやること自体は可能かなと思っております。ただ、事後調査報告書でのまとめ方等につきましては、毎イベントの監視カメラ映像を専門的な映像分析をかけるとかということはなかなか難しいかなと思いますので、まとめ方については御相談をさせていただきたいと思います。

○A委員

あまりにも詳細なものになってくると、またプライバシーの話とかいろいろなものが出てきますけれども、資料2の別紙2という形で示されている、先ほど触れた表2－1が、あまりにも大昔流の表面的なことだけで調査が終わるかのような書きぶりになっていますので、もう少し状況が客観的に理解できるようにお願いします。過大に調査のために手間とお金をかけるのはナンセンスだと思っています。だから、日常の運営のときに、いずれにしても持っているデータであれば、それをスナップショット的にでも示すことによって、相互理解を深めるとか、問題点をちゃんと集めるのに使うということが分かるような調査方法に、書きぶりを変えていただければなとお願いしておきます。

○AEG

承知いたしました。

○部会長

では、私から、資料2の追加質問のところのNo.1、2、4、5、6あたりについて、順番にあります。ま

ず追加意見のNo.1のところで、自転車の経路の件なのですが、ここがモノレールの駐輪場の台数としては、そんなに多くはないと思うのですけど、ロータリーの部分では停車車両があったり、走行車両がいる中で、自転車によっては逆向きに走行したりとかということで、かなり危険かと思います。そういうことで、自転車に対する安全対策はしっかり考えていただきたいと思います。

あと、No.2の暫定駐車場のところなのですけど、別紙1の8ページのところで地図はつけていただいているのですけど、出庫のほうの経路が、結局どうなっているのかがよく分からなかったので、教えてください。

あと、No.4、用地②③への入庫車両ですけど、現状では乗り入れ部が車優先のような線の引き方になっていますので、できれば、自転車道沿いに白線を引いて、自転車が優先というのをはっきりさせていただきたいというのと、あと、カラー舗装にするとか、そういうことで注意を促すようにしていただきたいと思います。

あと、No.5の歩行経路の誘導サインの案なのですが、できれば単に方向を示すとかだけではなくて、歩きたくなるような工夫をぜひ加えていただきたいと思います。例えば、ここまで歩いたら歩数がどれくらいで、消費カロリーがどれくらいかというのを表示したりというのも最近時々ありますので、そういう工夫もぜひお願いします。

あと、No.6の千里橋ルートで、常時通行するわけではなくて、閉めるような場合もあるのでしたら、しっかり手前で、電光掲示板とかで、今は閉まっているからこっちを通らないといけないとか、そういうような、どういう経路で行ったらよいのかという案内をしっかりしていただきたいと思います。

○株式会社竹中工務店

いただきました御意見は、管理者協議の中でしっかり検討させていただいて、道路管理者様と調整をしていきたいと思います。

歩きたくなるというよりは、分かりやすいサインとか、あと千里橋ルートを閉める場合にもそれが分かりやすく発信できるかどうかというところがポイントかと思いますので、そのあたりも含めて、運営とかサインの在り方というところを管理者と協議をしてまいりたいと思っています。

○部会長

では、ほかにございませんでしょうか。

○A委員

話は戻るかもしれないのですが、A3の資料2のNo.11という形でまとめていただいている阪急山田駅までの歩行者経路。これの補足説明という形で、別紙1の7ページというのを作っていただいています。これは、前回、私が、阪急山田駅までの歩行者経路に関する図面を拝見して、これはそういった趣旨のものだから、バリアフリー資料とかが入ってなくてもやむを得ないですよねと。その辺をお願いしますということを踏まえていただいているという認識です。

ですから、私の気持ちとしては、阪急山田駅のほうまででではないのです。ほかの自動車の交通対策のときとかであれば、北のほうまで行っていますが、そこまで範囲を広げなくても、滞留長とか渋滞長の計測範囲とかいうときなんかでも、当然、エキスポシティの全部は入ってくるし、それから、パナソニックスタジアムあたりまでも入りますよね。モノレールを利用してこのエリアに遊びに行くというか、来街者にとってみると、モノレールの駅へ行くとき、帰るときの通過場所という側面を持ってくるわけ

ですから、この7ページの図は、もう少しパナソニックスタジアムのほうまでのアクセスが、そこまで図面としては広げなくてもいいですけども、ここを通ってパナソニックスタジアムへの動線、ここの中を通るのですよ。ららぽーとに行くときには、ここを通るのですよというのが整理していただけないものかなと思います。

○株式会社竹中工務店

一応、それを表現していたつもりなのですが、その行き先の表記とかがなくてちょっと不親切になっていますね。

○A委員

ちょっとパナソニックスタジアムが全く追えない形になっているので。

○株式会社竹中工務店

一応、パナソニックスタジアムの北ルートは別として、南側の駅へ至るルートというのが、大階段は渡れないというところがあって。

○A委員

それで、その大階段をどうにかしてくださいよというのが、障がい当事者さんの強い意向としてもあります。それは、今回の事業者さんの責任ではないというのはよく分かった上で、その辺は、道路管理者とかまた別のところとの関係もあるのですけどね。だから、それが残念ながら解決してないから、バリアフリールートとして、御提案者さんからは、引けませんよというのを明らかにしていただくだけでもすごく意義あることだと思います。ここが階段だから、バリアフリーできないじゃないかと。別なことを考えなければ駄目ですよ。これは誰が負担すべきなのでしょうねという議論のきっかけにはなると。そこまでのことを今回のこの制度の枠組みの中で書き込むことはできないというのは分かっています。ですから、もう少し範囲を広げていただければなと思います。

○株式会社竹中工務店

資料としては、このバリアフリーマスタープラン、上の絵も、今回の敷地内のそれに追加するバリアフリー動線の絵も、もう少し範囲を広げて、行き先を表記するということにして、大階段に関しては、こういう理由でできないので。

○A委員

ここに階段のような、ここ、標高差が十数ｍあるわけですよね。等高線が入っていますよね。だから、そこはある程度、図面に表すという手もあると思うのですけども、ららぽーとの敷地ぐらいまでは入れていくと、もう少し見通しが伴ってくるかなと思います。外周道路があって、パナソニックスタジアムの敷地の端っこがちょっと引っかかっていて、北回りと南回りがありますよというところまでですね。お願いいたします。

○株式会社竹中工務店

承知しました。

○部会長

では、ほかございますでしょうか。

○B委員

事後調査のところで、先ほどA委員から、もう少し実態にというところだったと思うのですけど、また別の方向で、交通対策の交通事故の発生状況。これはもちろん警察さんにお伺いすることになると思うのですけど、加えて、先ほど私が申し上げたとおり、外周、結構高校生、通学に使われていると、私個人として認識していますので、ヒアリング先にぜひ高校さんを追加していただき、特に山田高校とか、多分かなりの方がここを使われると思いますし、実はもうちょっと北側の高校さんとかもあそこを通って行くケースが、私個人からしても結構見受けられるので、そのあたり、聞いていただきたいと。

これは実態を把握するということと同時に、高校さん自体に、こういうリスクがあるということを知っていただいて、やっぱり高校生が加害者にならないようにという側面もありますので、実態調査に加えてそういうある種の注意喚起という形で、特に先ほどの通路Dのところ、ここは歩行者と自転車の動線が重なる。もちろん空間上は分離されているというのはよく分かるのですけれども、注意すべきところになり得ると思いますので、そのあたり、ここに明記していただきたいというわけではないのですけれども、そういった形で御認識いただければと思います。

○株式会社竹中工務店

はい。ありがとうございます。

○部会長

ほかにございませんでしょうか。

では、これ以上の御意見がないようですから、この評価書案についての交通に関する内容につきましては、一通り確認ができたということでよろしいでしょうか。

では、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。前回及び今回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評価書案の内容やその他の予測評価の結果、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。前回の交通部会の審議とその後にいただいた御意見、そして今回の交通部会の事業者資料を基に作成しました。この概要は全体会にも御報告をいただきますので、今回の審議の内容を踏まえて、修正、追加の御要望など、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のほうを御覧ください。

交通部会での検討内容の概要（案）ということで、まず、1　事業者から交通部会において新たに示された資料などは以下のとおりです。

（1）2024年から2025年における大阪モノレール万博記念公園駅の乗客数、2024年、2025

年及び2025年から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が提示されました。現況調査実施日が現況データ（2023年度）としての妥当性を有することが示されました。

（2）（仮称）交通対策調整組織の活動内容イメージ（案）が提示されまして、PDCAサイクルの進め方や開催頻度、設置時期なども示されました。

（3）工事期間中の中央駐車場の暫定設置場所や時期、車両の出入経路などの資料が示されました。②敷地と①－b敷地が工事スケジュールに応じて、それぞれ暫定駐車場となる時期があることや、ファミリーマート周辺にあります万博記念公園の既存駐輪場の廃止に伴い、代替駐輪場が公園西口及び公園東口に設置されることが示されました。

（4）交通対策案の協議状況が示され、各関係者との協議状況や交通対策案のA案及びB案については、道路線形など設計図面も示されました。

（5）交通7、中央駐車場出入口は、徒歩で阪急山田駅に向かう来場者が信号待ちをする必要があることから、横断歩道の歩行者の処理能力の検証結果が示されました。

（6）3.5万人が周辺施設を含め来場した場合の歩行者・自転車動線計画について、歩道各断面のサービス水準と必要な滞留面積の検証が示されました。

（7）事後調査計画の内容については、以下のとおり示されております。

まず、交通混雑については、自動車交通量、渋滞長・滞留長、歩行者・自転車の通行量を調査すること。時期は、アリーナの開業後、おおむね1年以内。通常の休日でアリーナのイベント開催時と、スタジアムの休日試合日とアリーナのイベントが重なった日を計画しております。

交通対策につきましては、公共交通機関の利用の促進状況、生活道路への進入防止の状況、交通ソフト対策を実行する調整組織の状況、人流誘導の状況などを調査します。

施設の稼働が定常状態になったアリーナ開業後の1年目を想定しております。

これらの資料に対して、交通部会で出された主な意見を次にまとめております。

まず、調整組織について。当該地域周辺の道路及び公共交通機関は、現在も土日祝日を中心に混雑しており、本事業者の環境取組のみでそれを回避・緩和することは困難であることから、周辺施設の管理者などによって組織される調整組織には大いに期待するという御意見をいただいております。

調整組織は、構成員の中から主導的役割を担う者を置き、エリアマネジメントを実施しなければ期待するような効果が得られない。行政は主導的な役割を担うことを期待するという意見もいただいております。

車での来場者を5%以内に抑えるため、各施設において駐車料金のダイナミックプライシングなどの実施が必要であり、周辺施設との連携・協力が不可欠です。

調整組織は、現在の道路及び公共交通機関の混雑緩和や安全確保に資する取組も期待されるため、早期に立ち上げる必要があります。

調整組織には、周辺住民等との情報共有などの窓口としての役割も期待されます。

次に、（2）道路交通対策について。D－1案、信号設置などの件なのですけれども、これについては、安全性向上・混雑時の渋滞緩和というメリットと、平常時の信号待ち時間発生のデメリットの両面があるため、広く周辺住民の意見等を把握した上で、関係者との協議が必要である。

D－2案、樫切山北交差点北側の2車線化ですけれども、こちらについては、現状の慢性的な交通混雑の状況を改善することが大いに期待できます。

現状も影響をもたらしている南側住宅地の生活道路への車両の流入については、当該事業に起

因する流入の防止が図られるよう、必要な対策を継続的に講じること。

暫定駐車場の道路交通への影響を確認し、出入庫の安全対策や工事車両による渋滞や事故を防ぐため、車両数や通行時間帯に配慮し、路上待機の禁止などの対策を講じること。

公共交通機関につきましては、アリーナ来場者の主たる交通機関はモノレールなので、退場時の増便対応は、現状の日数に比べて著しく増加すると想定されます。このため、モノレール事業者と緊密に連携し、安全確保と混雑緩和を図るように。

アリーナ来場者が退場する際の万博記念公園駅周辺の混雑緩和を図るため、来場者の退場時間の調整、施設内や周辺施設に来場者を滞在・誘導する仕組みづくりなど、ソフト事業を実施すること。

アリーナ来場者は、退場時に混雑するモノレールの利用を回避するため、阪急山田駅に向かうことも見込まれます。来場者を積極的に阪急山田駅に誘導するため、その経路を示す分かりやすい誘導サインなどの整備を行うほか、交差点の安全確認などを実施することも求められております。

事後調査につきましては、交通事故の発生状況や南側住宅地への進入車両の状況など、これまでの審議において、事後調査報告の中で示すこととなった多くの項目については、網羅的に整理した上で、適切な調査等を確実に行うこと。

公共交通利用促進の実績は数値化し、交通流動シミュレーションの結果と事後調査での実測値を対比し、評価を行う必要があります。その際には、各施設の需要状況も調査し、整合を取る必要もあります。

最後に、バリアフリー化につきましても、事業地のバリアフリー化を促進するため、先進事例の取組の導入検討を行うとともに、当事者団体などからの意見聴取等にも努め、有効な取組を積極的に採用することといった御意見をいただきました。

この中には、当然、今日の御審議の内容は含まれておりませんので、追加あるいは修正など、ぜひいろいろと御意見をいただきたいと思います。

○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すか。

○A委員

私、今日いろいろ申し上げましたけれども、基本的には、案として示していただいているような内容に関して、滞留の面積とか運用マネジメントの話とかについて、もうちょっとこういった観点からもさらに考えてくださいということを申し上げたと、私としては認識しております。ですので、事務局に整理していただいたものについては、もっと踏み込んだ議論をしましたよねというところはあるわけなのですけれども、挙がっている事項としては、漏れがない。もうこれ以上あまり書き足すところはないなと思っております。

1か所だけ。2 交通部会で出された意見、(1)調整組織についてのイなのですけども、これ私が申し上げたところだと記憶していますけれども、こういった組織、複数の事業者さん、主体がやっていくときに、誰かが本気になって引っ張っていかなかったら、こんなもの形だけやっていて、動きませんよと申し上げたと記憶しています。

それをもうちょっと上品に書いていただくと、このような文章になるのだろうと思うのですが、「行政

が主導的な役割」を私は全く期待しておりません。ちょっと考えていたのですけど、「が主導」というのが、私の気持ちとは違うなと。「行政も主体的な役割を担うことを期待する」と。行政も逃げるなよということです。別に主導と、上とか下とか、許認可権を持っているとかというような話ではなくて、イコールパートナーとしてちゃんと真面目に考えてくださいよというニュアンスで、「主体的な」と書い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）

それでは、そういうふうに言葉を直したいと思います。

○部会長

ほかにございませんでしょうか。

では、ないようでしたら、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取りまとめ、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基に、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。本日出された御意見を踏まえたものにしたいと思っておりますので、修正、追加のほうをよろしくお願いいたします。

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上で、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まとめ、答申することになります。本市では、その答申を基に作成した市長意見書を事業者に示し、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。

それでは、資料4のほうを御覧ください。

（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（案）ということでまとめております。

まず1、交通対策について。

（1）道路交通対策について

ア　交通混雑の評価の前提である道路改良対策、AからD案については、その必要性を十分に認識して、関係者と協議を進め、アリーナ開業に間に合うよう取り組むこと。特にD－2案については、現状の慢性的な交通混雑の状況に与える影響を認識し、良好な環境の創造に資する取組として、実現に努めること。ただし、D－1案については、デメリットも踏まえ、広く周辺住民の意見等を把握したうえで、関係者と協議を行い、結論を得ること。

イ　現状も影響をもたらしている南側住宅地の生活道路への車両の流入について、当該事業に起因する流入の防止が図られるよう、必要な対策を継続的に講じること。

（2）公共交通機関の対策について

ア　アリーナ来場者の主たる交通機関はモノレールであり、退場時の増便対応は、現状の日数に

比べて著しく増加すると想定されるため、モノレール事業者と緊密に連携し、安全確保と混雑緩和を図ること。また、万博記念公園駅周辺の混雑緩和を図るため、アリーナ来場者の退場時間の調整、施設内や周辺施設に来場者を滞在・誘導する仕組みづくりなど、ソフト事業も実施すること。

イ アリーナ来場者は、退場時に混雑するモノレールの利用を回避するため、阪急山田駅に向かうことが見込まれる。来場者を積極的に阪急山田駅に誘導するため、その経路を示す分かりやすい誘導サインなどの整備を行うほか、交差点の安全確認などを実施すること。

（3）バリアフリー化の取組について。

事業地のバリアフリー化を推進するため、先進事例の取組の導入検討を行うとともに、当事者団体などからの意見聴取等にも努め、有効な取組を積極的に採用すること。

2 （仮称）交通対策調整組織について。

事業者が提案した万博記念公園駅前周辺地区全体の交通対策を調整する（仮称）交通対策調整組織、以下、「調整組織」といいます。は、その有効性を大いに期待するところである。事業者は調整組織を早期に立ち上げ、以下の点に取り組み、実効性の高い組織となるよう努めること。

(1)調整組織には、構成員の中から、主導的、ここは「主体的に」、変えておきます。

○A委員

いや、ここは「主導的」で。行政がイコールとかというのは。誰か主導者がいないといけないのはやっぱりね。

○事務局（永井主査）

分かりました。では、主導的役割を担う者を置き、各構成員が当該主導者の下、円滑にイベント日時、集客予測を事前に共有・集約し、必要な交通ソフト対策連携が図れる体制を整えること。

（2）公園を管理する大阪府に、「主体的」役割を担うよう働きかけること。

（3）調整組織の立ち上げにあたっては、地域住民との情報共有の在り方について、情報交換等により、調整を図ること。

（4）調整組織は、当該地域の課題整理が実施され、必要に応じて客観的なデータ分析による検証・改善が図れる組織とすること。

3 事後調査について。

（1）供用後の交通に関する事後調査では、万博記念公園駅前周辺地区全体の来場者特性、交通手段などを把握すること。

（2）交通流動シミュレーションの結果と事後調査での実測値の比較、評価においては、上記の調査等から、条件を補正し、整合を取ること。

（3）交通事故の発生状況や南側住宅地への進入車両の状況など、これまでの審議において、事後調査報告の中で示すこととなった多くの項目については、網羅的に整理した上で、適切な調査等を確実に行うこと。

そして、4として、付帯意見として追加させていただきたいのが、事業敷地外とされた①－b敷地の事業計画等が確定すれば、その内容を踏まえ、Ⅰ期完成後の事後調査も活用して、交通に係る環境影響評価を再度実施すること。

①－b敷地の事業計画というのは、まだ確定してないものですから、それが決まったら、交通に係る環境影響評価については再度実施するという御意見もいただいておりましたので、こちらについては

付帯意見とさせていただきまして、入れたいと思います。

○事務局（丸谷参事）

補足的なところで、先ほどの交通対策調整組織のところですが、前回の交通部会におきまして、A委員からも御意見をいただいたのですけれども、C委員からもいただおりまして、事業者さんは各事業をされるというところがあって、どちらかというと中立的といえる行政が引っ張っていったほうがいいのではないか、というような意見もいただいたことも踏まえつつ、今回まとめさせていただいている部分と、これは吹田市の考え方として、やはり全体的に大阪府さんが今回の事業の誘致もしていますし、大阪府さんが管理・所有する敷地の中というところですので、そこの中心になるということであれば、大阪府さんへの働きかけが適切であろうと思い、事務局案としては、こういう形で書かせていただいております。

○部会長

ただいまの説明について、御意見、御質問などはございませんでしょうか。

○A委員

今御説明いただいた点に関してなのですけれども、意見の取りまとめとして、そういった考え方もあり得ると理解しますが、とにかく絶対押さえておきたいのは、大阪府が逃げては駄目というところですよね。ということで、先ほど申し上げたようなところでございます。

それと、今回実はイメージ案で出していただいているところ、イベントをやるところが主たる構成メンバーになっていて、周辺のところと連携してというこの連携の仕方が、分かるような、分からないような、まだこれを動かしてみないと分からないというところかと思います。

ですから、今回この意見のほうで書けることというのは、どこがちゃんと責任を持って動くべきなのかというのを、この部会として意見としてつけたというところになろうかと思います。意見の2ページ目（2）のところで、私としては、これも前回の会議のときに申し上げたのですが、行政とか大阪府とか言ったって、漠然とし過ぎているので、公園管理者、公園事務所だけではなくて、交通の絡み、外周道路というのは非常に重要になってくるので、具体的な文言の案としては、「公園や外周道路を管理する大阪府に」と。先ほど既におっしゃっていただいたように、「主体的役割を担うよう働きかける」というような形でお願いできればと思います。

先ほど、前回はC委員が、ある程度中立な立場の行政が動いたほうがいいのではないかというように、おっしゃられたということですが、私がイメージしているのは、先ほど申し上げたように、ここに参画するところが、イコール・フッティング、全く対等な立場という形で、自分の問題として考えていくということで、ひな形として想定しているのは国際組織です。議長国というのを持ち回りで替えていきますよね。どんなにちっちゃい国であろうと、大きな国であろうと、基本的には、議長国がちゃんと主導的に順番にやっていくわけです。そういったのをひな形として、実は念頭に置いて発言しています。

ですから、毎月定例的に開いていく中で、それを月番制で替えていくというのもあるだろうし、あるいは大きなイベントをやるところが、おまえのところはちゃんと責任取らないかんよというので、周りから押しつけられて議長役をやるというような回り方もあろうと思いますけども、あまり決め打ち的な形じゃないほうが、私としては好ましいなと思っています。

○事務局（永井主査）

それでは、（2）のほう、「公園を管理する」となっているところを、「公園や外周道路を管理する」と文言を変えたいと思います。

○A委員

もう1つ、事後調査の内容を強くちょっと書きたいなということでして、事後調査についての（3）の一番最後のところです。

「適切な」というのは、適切って何なのでしょうというところなので、ここも、言わずもがななのですが、「適切かつ客観的な」。それから、ヒアリングというような、非常に重要なのですよ、ヒアリングも。ただ、比較的入手が簡単であるような、百聞は一見にしかずというようなものを出していただきたいなと。だから、文言としては「客観的」ということを入れていただければということです。

○事務局（永井主査）

そちらのほうも、文言を追加したいと思います。

○B委員

2点ありまして、1つは資料3にもまたがってしまう、前の議題にもまたがってしまうのですけれども、本日の議論を踏まえて、この事後調査について、1点付け加えてはいかがということで、先ほどから話題に上がっている調整組織がどういうふうに運営・運用されているか、実効性を持たせられているかということも、事後調査の内容に入れてはいかがでしょうかというのがまず1点目です。

2点目は、資料4のほうに、多分事業者さんとしてもかなり推しポイントであるダイナミックプライシングという言葉が入ってないので、入れてはいかがかと。

その上で、資料3を見るとダイナミックプライシングが調整組織の中に、その役割の中に入っているのですけれど、これ、事業者さんにお尋ねしたいのですけれども、これは調整組織内でやるのがまずもちろん望ましいのですが、それを調整組織内でやると書いてしまったほうがいいのか、あるいは、道路交通対策の1つとして位置付けて書く。多分、駐車場の融通を利かせるみたいなそういう話とかも含んでくると、調整組織の中でやることにはなると思うのですけども、そのあたりの見通しといいますか、御自身たちが持たれている駐車場内のプライシングで済ませるのであれば、理想と現実のはざまで、どちらの書きぶりのほうがいいかというのをまず素直なところをお伺いした上で、我々としてどっちを求めるかという。2点全く違うところなのですけれども、お伺いさせていただきたいと。

○A委員

私、B委員に伺いたいのですけれども、資料2の別紙2の交通対策の3つ目のところ、交通ソフト対策を実行する専門組織の状況、と書いています。

実行というのも微妙だけれども、専門組織と書いてあるので、私は、話題に上がっている組織のことだというふうに読んで、一応、項目には挙がっているからOKにしましょうかというふうに思っていました。ただ、それをもうちょっとはっきり書いたほうがいいのかもしれないです。

○B委員

そこまで見ていなかったです。そういう意味では、そこが調整組織。

○A委員

事業者側さんは、これ、具体的に何を指しているのですか、交通ソフト対策を実行する専門組織というのは。

○株式会社竹中工務店

調整組織のことです。

○A委員

調整組織のことでいいですか。

○株式会社竹中工務店

はい。ソフト対策を検討してまいりますので。ただ、個々のダイナミックプライシングに関しては、B委員の御質問が、それはまだ各事業者がそれを自分たちが取り組みましょうということには至ってないので、それは今後の調整事項になる。ただ本事業者は、責任を持って、実施します。

そこも、他の事業者のところを絶対できるということには至ってないので、そこは1つ交通対策ということで、調整組織と別な扱いで、展開は後でしていただけるとありがたい。

もちろん、渋滞状況が起こって、やっぱりやらないといけないとか、そういったことは継続的になっていくのですけれども、全てがそこまで足並みがそろうというところは、時間を要します。

この中に入ってくると、確かに、これは交通対策に入れていただけるとありがたいなというところです。

○B委員

皆さんにそれをそっちに移していいか否かという話ですね。理想論を述べれば、やっぱり、調整組織の中で全体として一体的に取り組んでもらったほうが、もちろんそれは実効性が高まるということにはなるのですけれども、そこまで我々として、意見として出すかどうかと。逆に、身内に問いかけるような形で恐縮なのですけど、いかがでしょうか。

○A委員

私、個人的には、ダイナミックプライシングはすごく期待するところはあるのですけれども、現実の実行可能性で考えていくと、あまりにも関係者が増えてくると、むしろできないと思っています。どこかが突っぱねて、突っ走っていくしかないのだろうと思う。どの業態でもそうですよね、ダイナミックプライシング、かなりきつくやっているところはやっているし、道路関係でも、アクアラインなんていうのは、上げて下げてで、結局、3倍の料金差がついていて、これを5倍ぐらいまでやろうとか。だから、できるところはやりますよという形になってくるかと思うので、調整組織の中でというのはちょっと違うのではないかなと思っています。

○B委員

私個人としても、道路交通対策のほうに入れ込んで、とはいえ、混雑対策とか緩和するということ

については、調整組織内でやるということになるので、なので、ダイナミックプライシングという文言自体は、交通対策のほうに移していただくというのが落としどころではないかなということで、その点では、資料4のほうにも、交通対策のところ、ウとして、ダイナミックプライシングというのを入れていただいたほうがいいかなというのが、私個人の意見でございます。

OC委員

ちょっと意見違うのですけど、交通対策のダイナミックプライシングって、イメージ的にはどんなのか、全然よく分からないのですけど。駐車場が満杯なので、ダイナミックプライシングで。今、実際にやっていますよね。ガンバの試合があるときには、エキスポのところは、何分に1回はチェックを入れないと値段が非常に上がるという。あれも1つのダイナミックプライシングのやり方だと思うのですけども、そういう事業者が自分のところに関連してくる駐車場のことについて、過剰な使われ方をしないように、プライシングを変えるというのは意味が分かるのですけども、交通対策で別に道路料金取るわけじゃないですからね。交通対策としてダイナミックプライシングをやるということの意味がよく分からないので、そういう点からいうと、各事業者で自分のところの駐車場がいっぱいになったとか、そういうのは困るから、何か調整するというのはよく分かるのですけども、それをやはりこの調整組織の中で、PDCAサイクルの中で決めてくるのと同様な形でやるべきじゃないかなと僕なんかは思うのですけども、いかがでしょうか。

O株式会社竹中工務店

道路交通のベースに、交通負荷を下げる有効な手段だというところでいうと、間接的には、アの中で関連するのかと思っていまして、当然、調整組織の中でもアリーナ事業者は、ダイナミックプライシング、この日はやりますということは議論して、それに乗ってこられない事業者さんもいますので、そうしたときに、問題が起こったときに、さらなる連携は要るのかとか、そういう議題は調整組織の中で出てくると思います。そのあたりの運用状況を見ながら、追加対策が必要かどうかというところを継続的にやるということが、今回御説明しているPDCAになります。

OC委員

そうですね。だから、余計に、その調整組織の中の項目としてダイナミックプライシングを入れるのではないのですかね、原案どおりに。交通対策に入れるのではなくて。

O株式会社竹中工務店

各事業者の交通対策案にすると、できるところとできないところで、これ出ると思いますので。

OC委員

そうですね。だから、余計に、これは本当に調整組織の中で大々的に議論する話だと思うのですが、エリアマネジメントなんていう言葉も使っているわけですから、その中で、この地域全体として、混雑状況をどう分散するのか、あるいは集中させるのか、緩和するのか。1つの課題で、ダイナミックプライシングもそうだし、それから情報提供もそうだし、それから、何かイベント等をやりながら、一斉にお客さんがモノレールの駅に向かわないようにするというソフト対策とか、そういうのも全部入ってくるのではないですかね。というふうに考えると。

○株式会社竹中工務店

当然、議論の中には入るし、対策案としては議論されるべきなのですが、原文だと、それが不可欠であると言ってしまうと、本当に各事業者が、この場にいない人たちがそれをやらなくてはいけないというところは、この場で責任持っては。

○C委員

それはそうですね。

○三菱商事都市開発株式会社

そういった意味では、「など」を入れていただいているというのが、施策的にダイナミックプライシングだけではなくて、オーバーロードを抑制するというのは、いろんな方法論を議論していかないと、と思っております。ただ、事業者として事業者エリアの中でできるということでいくと、ダイナミックプライシングは、自ら事業の中で施策としてできるというところはあります。この5%の抑制を目指すというところをベースに考えると、まずは一旦交通対策のほうに入れて、その間、手法論の話というのが全体の話の中で解決できないかなというのが、我々自身もいろんな方と会話している中でいくと、実態に即しているという感じはしています。

○A委員

必ず調整組織の課題として、ダイナミックプライシングを入れるのはやっぱり難しいという観点で私は先ほど申し上げました。道路交通対策というと、やっぱり道路におけるトランスポーテーションシステムマネジメントというニュアンスが強くなってくるので、そこにプライシングの話を入れるのは変よねと言われると、C委員のスタンスはそうおっしゃると思うのです。一方で、ダイナミックプライシング、やっぱり期待しているところが大きいので、ぜひとも入れたいというところからすると、場所は今の場所で、ちょっと語順を変えてはどうかなと。

「車での来場者を5%以内に抑えるため」、当該施設だけじゃなくてというニュアンス、それは書かなくて、「周辺施設との連携・協力が不可欠である。例えば駐車料金のダイナミックプライシングなどの実施を期待する」ぐらい。

総需要抑制のために、この連絡調整組織というのをちゃんと動かしてくださいよというのが第一にあって、その具体的な中身というのは、わざわざ全部網羅的に言うものでもないと。だけど、大きく期待しているのは、ダイナミックプライシングの話なのですよというのを部会の意見として書くという語順にしてはどうかという提案です。

○事務局（永井主査）

資料3のほうを修正する方向でということで、資料4にどう入れるか、というのは。

○C委員

資料4には、ダイナミックプライシングという言葉はないです。

○事務局（永井主査）

ないのです。ないので、入れるとしたらどこに入れるかという話になるのですけども。

○A委員

（資料3について）「駐車料金のダイナミックプライシングなどの実施に期待する」かな。

「需要抑制のために連絡調整組織が不可欠」というのは、書いてもいいですよね。ただ、具体の施策については、あくまでも部会側の希望にすぎない。

今度資料4になっちゃうと、この検討内容の概要と意見というのは、意見しか委員会には上がらないのですか。

○事務局（水谷主幹）

資料3、4ともに持っていくのですけども、最後、本体の審査会のほうの意見、全体の意見として出されるところに放り込む際には、資料4を持っていく形です。

○A委員

だから、そこで、トッププライオリティの意見として、ダイナミックプライシングを書くかどうかというのは、B委員、どうですか。

○B委員

必要な交通ソフト対策連携ということに含まれているといえば含まれているので、それでいいといえばいいとは思いますが。せっかく事業者さんが前向きだったので、書いたらいいのかという、そういうお話でした。

○A委員

ただ、正直な話、できるとは誰もまだ思ってないですね。すごく難しいはずなので。やりたいけど、実現可能性というのはそんなに高いということにならない。

○事務局（丸谷参事）

多分、言葉で出てこないので、事務局からですけど、大阪府さんは駐車場料金が条例で決まっている、条例の改正等が必要というところを一番ネックに、言ってないだけで、今そう思っておられるというところですよね。

○株式会社竹中工務店

連携は、やっぱりなかなか難しいかと。

○事務局（丸谷参事）

公園駐車場は、特にそういう条例のおそらく改正等までしてないと、部分的にもそういうことができないなどのハードルも高いと感じられているというところかなと思います。ここはこういう議論を活発にしていただきましたので、先ほどもありましたけれども、別紙2の事後調査の内容のところでの交通ソフト対策の専門組織の状況のところ、この辺の表現とかは、少し事業者さんと事務局で調整させていただいて、ぜひ運用状況を事後調査でも報告いただきますので、その中で、これはないほうがいい

のですけれど、いかんともしがたい状況が起こっていれば、本当にエリア全体で、ダイナミックプライシングをちゃんとやらなきゃいけないのではないかというのは、事後調査の状況を見た上でまた、御審議をいただけるように、ちょっと先の話になりますので、確実にそれが残るような工夫というのは改めて少し考えさせていただいて、何か表現できるように、事務局としてもさせていただければと思っております。

○事務局（永井主査）

もう1件、B委員からいただきました、事後調査について調整組織の運営状況というのを入れるというのについては、文言のほうを追加させていただきたいと思います。

○事務局（丸谷参事）

もう1点、資料4の3の（3）が割と総花的なところで、いろいろあると思いますので、ダイナミックプライシング、横出しはここではしないにしても、必ず事後調査の中で議論ができるような工夫としても可能かと思っておりますので、そういったところをきちんと残せるように工夫させていただければと思っております。

○部会長

では、ほかに何かございませんでしょうか。

なければ、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、御意見をたくさんいただいておりますので、皆様に御確認をいただきまして、その上で、部会長、部会長代理には最終の御確認をいただき、本事業の評価書案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っております。

○部会長

それでは、本案件の審査会答申作成までの流れについては、事務局の説明のとおり、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。

○A委員、C委員

結構です。

○部会長

では、最終的にはお任せいただくということで、よろしくお願いします。

それでは、ほかに何かございませんでしょうか。

では、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。長時間ありがとうございました。