資料3

交通部会での検討内容の概要

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

(1) 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が提示され、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た。

(2) (仮称)交通対策調整組織(以下、「調整組織」という。)の活動内容イメージ(案)が提示され、PDCA サイクルの進め方や開催頻度、設置時期などが示された。

(3) 工事期間中の中央駐車場の暫定設置場所や時期、車両の入場経路などの資料が示された。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、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が示された。

(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、横断歩道の歩行者処理能力の検証結果が示された。

(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た。

(7) 事後調査計画の内容について以下が示された。

ア 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。

イ アの調査時期はアリーナ開業後、概ね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。

ウ 交通対策については、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運営状況、人流誘導の状況などを調査。

エ ウの調査時期は、施設の稼働が定常状態になったアリーナ開業後 1 年目を想定。

2 交通部会で出された主な意見

(1) 調整組織について

ア 現在も当該地域周辺の道路及び公共交通機関は、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。

イ 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。行政も主体的に参画し、必要に応じて中心的な役割を果たすことを期待する。

ウ 本エリアへの車での来場者の抑制のために、周辺施設との連携・協力が不可欠である。駐車料金のダイナミックプライシングや周辺での車両の待機防止などの実施に期待する。

エ 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る。

オ 調整組織には、周辺住民との情報共有などの窓口としての役割が期待される。

(2) 道路交通対策について

ア D-1案(信号設置など)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うえで、関係者との協議が必要である。

イ D-2 案(樫切山北交差点北側の2車線化)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る。

ウ 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。

エ 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。

(3) 公共交通機関について

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。

イ 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が滞在するよう誘導する仕組みづくりなど、ソフト事業を実施すること。

ウ 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、その経路を示すわかりやすい誘導サイン等の整備を行うほか、交差点の安全確認などを実施すること。

(4) 事後調査について

ア 交通事故の発生状況や南側住宅地への進入車両の状況、調整組織の運営状況など、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、網羅的に整理したうえで、適切な調査等を確実に行うこと。

イ 公共交通利用促進に係るソフト対策の実績を数値化したうえで、交通流動シミュレーションの結果と事後調査における実測値を対比し、交通環境全体に関する評価を行う必要がある。その際には各施設の需要状況も調査し、整合をとる必要がある。

(5) バリアフリー化について

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。