

平成25年度 吹田市環境影響評価審査会【交通部会】（第3回）会議録

日 時：平成25年（2013年）11月6日（水）18：00～19：30

場 所：吹田市役所 高層棟 4階 特別会議室

出席者：委 員：松村部会長、塚本委員、松井委員

事務局：赤阪室長、楠本主査、野田主査

連絡調整会議：地域経済振興室 中野次長、愛甲主幹、岡松主幹

道路公園企画室 石橋次長、船木参事、片山主幹、辻主査

環境保全課 渡邊主幹

事業者：三井不動産株式会社 商業施設本部 品田統括 開発企画部 忠岡参事

関西支社 平原統括、藤野主事

株式会社竹中工務店 高野グループ長、小南副部長

株式会社ダイトク 徳永社長

株式会社オオバ 田中担当課長、赤地主任

傍聴者：3名

内容：（仮称）エキスポランド跡地複合施設開発事業

事務局（楠本主査）

それでは始めさせていただきます。

本日はご多忙の中お集まりいただき、まことにありがとうございます。ただいまより吹田市環境影響評価審査会交通部会のご開催をお願いしたいと存じますので、よろしくお願い申し上げます。

本日、司会をさせていただきます楠本です。

それでは、交通部会に入ります前に、本日の審査会委員のご出席状況でございますが、委員5名のうち3名の委員の方がご出席をいただいております。したがいまして、部会の開催要件を満たしております。

それでは、審査会開催に先立ちまして、本日の傍聴希望者につきましてご報告させていただきます。

本日は3名の傍聴希望者がございまして、本審査会の傍聴規定に基づき、3名の方入室していただきますので、よろしくお願いいたします。

(傍聴者入室)

(配付資料の確認)

なお、本日は、審査会を円滑に進めるために、事業者である三井不動産にご出席いただいております。

それでは、次第2、(仮称)エキスポランド跡地複合施設開発事業についてご審査いただきますようお願いします。

部会長、よろしくお願いいたします。

部会長

それでは、交通部会を始めたいと思います。前回、10月に開催しまして、そこで交通部会のほうから何点か重要な質問をさせていただいて、きょうはその回答をいただけたと聞いております。

それでは、早速ではございますけども、議事2の(仮称)エキスポランド跡地複合施設開発事業について、審査を進めていきたいと思います。

まず初めに、事務局のほうから5者連絡会についての報告があると聞いておりますので、事務局から説明をお願いします。

事務局(楠本主査)

座って説明させていただきます。

10月16日の交通部会において、公園全体の交通環境の改善に当たっては、自動車での来場を減らすため、公共交通機関の利用促進や、広域も含めた円滑な誘導看板の設置などが必要であり、事業者単独では解決できないこともあるため、5者連絡会の関係機関で課題を共有し、問題の解決に当たらなければならないとのご助言、ご意見をいただきました。

そのご助言、ご意見を受けまして、11月1日に5者連絡会が開催されましたので、詳細につきましては、5者連絡会の事務局のまち産業活性部のほうからご報告させていただきます。

地域経済振興室 中野次長

万博南側エリア開発事業関係者連絡会、通称5者連絡会の事務局を担当しております、まち産業活性部の中野と申します。

先ほどもお話ありましたように、10月16日に開催されました交通部会におきまして、関係者連絡会に対してご助言をいただきました。その場で、私のほうから、いただきましたご助言につきましては、関係者連絡会で情報の共有、それから今後の取り組みの方向性について確認していきたいという趣旨の発言をさせていただきました。そのことから、去る11月1日に関係者連絡会を開催させていただき、情報の共有、今後の取り組みの方向性を確認いたしましたので、その内容についてご報告をさせていただきます。

まず、外周道路も含めた道路の状況について、交通部会のほうから、桜まつりの日はかなり渋滞している現状があるということ、加えて、今後、(仮称)吹田市立スタジアムが供用開始されることによる影響、及び(仮称)エキスポランド跡地複合施設が開業されることによる影響、それから、これらの複合的な影響による交通問題があるというお話がございました。

まず、この点につきまして、5者の中で情報の共有、共通認識を持ちました。そして、それらの対策として、交通部会から広域的な交通を抑える対策が必要であるというお話がございました。この広域的に交通を抑える対策が必要であるという点につきましても、共通の認識、課題の共有を図りました。そして、その上で、それに対する取り組みの方向性につきまして確認をいたしました。

その内容でございますが、具体的に今すぐ対応しますというのは、予算的な制約もある中で、各団体、なかなか厳しいものもございますが、まずはそれぞれの団体において、現状でも対応可能なこと、あるいは、すぐにできなくても、今後対応が可能と考えられる対策などをそれぞれの団体で考えていく、それを当面、関係者連絡会に持ち寄って、それぞれの団体の取り組みを共有するとともに、方向性を確認していく、それを継続して行っていく、こういったことを今後の取り組みの方向性ということで、確認をいたしました。

以上が、11月1日に開催させていただきました関係者連絡会において、確認をした内容ということでございます。

以上でございます。

部会長

ありがとうございました。

何かご意見等、頂戴できればと思いますが。

はい、お願いします。

●●委員

次回はいつごろ予定されているのですか。各自が取り組みを検討された結果の披露みたいなものですね。

地域経済振興室 中野次長

具体的な日程につきましては、まだ5者の中でお話はしておりませんが、継続的に実施していくということですので、具体的な日程は決まっておられませんけれども、間隔をあけない中では実施する必要があるとは考えております。

●●委員

例えば、年内とか年度内にはまたやられますか。

地域経済振興室 中野次長

そうですね。年度内には開催する予定はあります。

部会長

ほか、いかがでしょうか。

●●委員

多分、今後検討されていくのだらうと思うのですが、各団体でできる話は検討いただけたらと思うのですが、連携しながらやっていかなきゃいけないような事業も多分出てくるのかなと思うのですが、そういうのも当然入ってくるという。

地域経済振興室 中野次長

そうですね。それぞれの団体でできることをその場で持ち寄って、それですり合わせを

していくイメージを持っております。それで、その団体ですり合わせをするということになれば、それはそれぞれの団体において協議を深めていただくということになっていくとは思いますが。

●●委員

適宜、報告いただければと思うのですが、やるべきこととできることというのはギャップがありますから、ぜひこうしたほうが良いという取り組みに向かって、5者が連携しながら進めていただきたいと思いますので、ぜひその点、考えおいていただければと思います。

部会長

ほか、いかがでしょうか。よろしいですかね。

●●委員

今後とも継続して開催されるということですので、ぜひ連携して課題解決のほうに当たっていただければと思います。よろしくお願いいたします。

それでは、続きまして、10月16日に開催されました交通部会において、各委員のほうからご質問いただいた点について、おおよそその日のうちには回答いただいたのですが、宿題も何点か出ておりましたので、その点について、事務局のほうから説明をいただきたいと思っております。

それでは、事務局のほうから説明をお願いします。

事務局（楠本主査）

10月16日の交通部会で、宿題になっていた質問に対しては9つありました。

資料1をお願いいたします。1つ目は、観光集客施設の分担率の妥当性について。2つ目は、観光バスの利用について。3つ目は、方面別比の変動による破たんレベルのケースについて。4つ目は、自動車混雑による損失時間の提示について。5つ目は、南Aルートから歩行者の誘導について。6つ目は、万国橋における自動車と歩行者の交錯について。7つ目は、スタジアムの試合開催前後における事業者の取組について。8つ目は、公共交通機関の利用促進策の提示について。9つ目は、万国橋ルートが混雑した場合における具

体的な誘導方法についてでございます。

詳細につきましては、事業者から回答がありますので、よろしく申し上げます。

三井不動産株式会社 平原統括

事業者である、三井不動産の平原と申します。本日はお忙しい中、交通部会を開催いただきまして、まことにありがとうございます。

今お話ありました回答につきましては、担当のほうからご説明させていただきますので、本日もご審査のほう、よろしく願いいたします。

では、失礼します。

株式会社竹中工務店 小南副部長

株式会社竹中工務店の小南と申します。

先ほど、事務局様のほうからご紹介がありました、前回の質疑につきまして、1つ1つ、資料1とA3の別紙の資料を用いてご説明をさせていただきます。

まず、資料1と書いています、質問1なのですが、観光集客施設の分担率35%の妥当性について、説明を願いたいところで、ちょっとおさらいになりますが、本事業の中で、アクアミュージアム、ネイチャーシミュレーター、観覧車という施設を計画しております、これらの施設というのが、一般的な物販飲食と比べますと、広域観光客の利用が高いと見込まれている施設でございます。そこで、類似施設として、天保山ハーバービレッジの過去の実績値を参考に、自動車につきましては分担率が35%、鉄道につきましては38%と設定しております。

天保山については、別紙①のほうに位置関係をお示ししておりますけれども、まず、施設構成としましては、水族館、観覧車、ミュージアムという施設から構成されております、今回、私どものほうが観光集客施設と定義づけている施設構成と類似しているということと、あと、立地的に言いましても、市内ではあるのですが、ウォーターフロントのわざわざ行く立地ということで、例えば、主要ターミナルである梅田からの時間距離で見ましても、乗りかえも含めて、本事業が約38分というのに対しまして、天保山のほうが約28分ということで、時間距離にしても大きな差はないのではないかなと考えております。

また、高速につきましても、本事業は中国道、名神という高速のインターに近接しておりますが、天保山につきましても阪神高速のインターから近いということで、市内ではあ

りながら郊外に近い立地特性ではないかなということ、今回、分担率の参考にさせていただいております。

ちなみに、前回も●●委員のほうからご指摘いただきましたけども、本来、実際はこういった観光集客施設と一般的な物販飲食施設、相互の重複利用というのがあるのですが、今回は、計算上はそれぞれの集客数を積み上げで、6万6,000人という数字を算出しております、重複利用は考慮せずに、安全側の計算とさせていただいております。

ご質問1につきましては、ご説明は以上です。1つ1つ切ったほうがよろしいでしょうか。

部会長

もう全部いきましょうか。

株式会社竹中工務店 小南副部長

ざっと説明させていただいていいですか。

部会長

はい。

株式会社竹中工務店 小南副部長

ご質問2です。観光バスについてどのように考えているかということですが、本事業のほうでは、観光バスは1日数台程度を想定しております、特に台数が少ないということで、手段別の分担率には加味をしておりません。

前回も三井さんのほうからご説明しましたけども、観光バスについては事前予約で、台数であったり、経路というのを適切にコントロールしていくということで、駐車場につきましても一番近接しています中央駐車場の活用をしていく方向で、今後、大阪府様、機構様のほうとご相談をしてみたいと考えております。

続きまして、質問3ですね。破綻レベル（日祝平均の139%）を超えたケースについて、方面比はヒックスでなくて、パラメーターとして変わってくるのではないかとご指摘でございます。

ちょっと繰り返しになりますが、まず方面比については、商圏分布と、その各商圏から

の最適経路の実績データをもとに設定したものでございまして、一定の根拠は持っていると考えておりますが、これが破綻レベルになって、方面比が変わった場合、どのようなリスクが生じて、そういう対策が必要となってくるかということ、今回追加で検討させていただきます。

資料、別紙②-1をごらんいただきたいのですが、まず行いましたのが、主要交差点ごとに、その需要率と混雑度が破綻する集客レベルというのを逆算しております。赤で示した矢印のところが、各交差点でまず先に破綻する車線を示しております。赤の枠で囲った白地の文字、何パーセントと書いているところが、その破綻する集客レベルを示しております。

例えば、中国インターの出口でいいますと、集客レベルが139%になった時点で車線の混雑度が1を超えるということで、これ、台数は非常に少ないのですが、16台が23台になることで、この中国道の出口の車線混雑度が1を超えて、渋滞が生じてくるのではないかと、そういうレベルを示しております。

同様に、その北に行きまして、みのり橋南交差点のところですけども、こちらが、現状は、来店と帰宅を合わせて352台が直進車線を走行しております。これが集客レベル200%になって、704台という数字になったときに、この直進車線の混雑度が1を超えるということをお示ししております。

あと、調和橋北をごらんいただきたいのですが、こちらのほうは、もともとの計画設定では万国橋ルートを使うということで、中環の側道から調和橋北のほうに入っていく右折の台数というのはゼロ台なのですが、この万国橋ルートというのが720台を超えると処理が難しくなってくるであろうということで、こちらのほうに台数が増えてきた場合に、調和橋北のほうに迂回をさせていくという設定をしております。それが170%の集客レベルになって、450台になったときに、この2車線ある右折車線が1を超えてくると、そういう見方でごらんいただければと思っております。

最後に、ちょっともう1つだけ例を言いますと、万博公園南のところですね。こちらは、もともとの設定では、全体の10%に当たる160台の車が樫切山方向から来まして、この万博公園南交差点を右折して入っていくという想定なのですが、こちら車線混雑度ではなくて、信号サイクルごとに右折でさばっていく台数を見たときに、この右折滞留長が一番ネックになってまいりまして、この右折滞留長が時間416台まで対応できるということで、そちらから逆算をして、集客レベルとしては260%まで余力があるという見方

をしております。

これが交差点ごとの余力を示したものになっていまして、これを用いて、次の別紙②-2をごらんいただきたいのですが、こちらがこの逆算結果をもとに、感度分析的にケーススタディーを行いまして、想定がずれた場合、パラメーターとして変わってきた場合に、どのようなリスクが生じて、どのような対策が考えられるかということをもとめたものになっております。

まず今回、交通計画として、外周北から極力車を回さない、また、南の檜切山の方面からも車を回したくないということから、結果的に西方面、東方面、中環から敷地にアクセスしてくる割合というのが多くなっております。1つは、西方面から来た車が想定以上になって、中環があふれてきた場合にどのような状態になるかということを見たのが、左側のリスク検証①と②になっております。先ほど申しあげましたように、139%の集客レベルになった時点で、中国吹田インターが渋滞を及ぼします。そこで、1つ手前の中国池田インターで中環の本線におろすということが、1つ対策として考えられるかなということで、その中環の本線におりた車が、やはり同じくずっと東に行って、万国橋、調和橋北のほうに回ってきたときにどうなるかということを見たのが、リスク検証①になっております。

先ほど申しあげましたように、こちらの数字は、まず万国橋がいっぱいになって、あふれた分が調和橋北に回っていくのですが、170%のレベルになったところまでは処理が可能ということになります。

その下のリスク検証②といたしますが、こちらは調和橋のほうではなくて、あふれてきた車を外周のほうに回した場合にどうなるかということを示したものになっております。

例えば、中環の池田インターでおりました車を、少し手前のおゆばのところで外周に回したり、あるいは、ちょっとこれは誘導をしないのですが、新御堂から上がってきた車が千里中央経由で中環へ行くのではなくて、混んでいるということで、その手前の春日の交差点とか、そういったところから一般道を通って外周のほうにアプローチした場合ということも考えられるかということで、その場合を見たときに、外周を通る交差点というのが、みのり橋南、日本庭園前、調和橋と回っていくのですが、一番破綻レベルが早いのがみのり橋南交差点になりまして、こちらがボトルネックで、それでも190%までは処理が可能ということが、計算上、確認をできております。

同じように、東方面からのリスク検証ということで、中環東からの車というのは、中環

の側道を通って、無信号の合流部から外周道路にアプローチしていくのですが、ここが想定以上に混んだ場合に、リスク検証③、④というのは、それを高速東からの誘導と同じように、一旦進歩橋のほうに迂回誘導しまして、そこから調和橋、もしくは外周道路に回していくということを検証した誘導案になっています。

いずれの場合も、進歩橋南の右折レーンというところが一番のボトルネックになりまして、こちらが計算では163%までは処理が可能で、それを超えると右折レーンが混雑度1を超えるという形になります。

東からの車につきましても、誘導する上で西からの誘導を制御するという、総合的に西と東をコントロールしていくことで、この外周及び敷地周辺の道路の最適誘導というのができるのではないかなと考えています。

前回、部会でもご指摘いただきましたように、こういうリスク検証を行った上で、中国道、名神とか、あと中環、こういった広域道路において、エキスポ周辺の道路の混雑状況を提供したり、また必要に応じて広域的な最適誘導を図ることが、1つの大きな効果的な対策になるのではないかなということを確認させていただきました。本事業だけでなく、公園混雑期においても有効ではないかなと考えておりますので、今後、5者連絡会等で1つの検討課題として取り上げていただければと考えております。

次の別紙②-3、こちらが同じような資料ではあるのですが、ちょっと見方、角度を変えた資料になっておりまして、こちらは現在、各交差点を通行している方面ごとの来店割合、それと帰宅割合という設定値に対して、限界値ですが閾値ということで、限界値としてどれだけ余力があるかということを整理したものになっております。

最も閾値として厳しいのが、万国橋のところ、F+E+高速西+高速東方面ですね。これは、現状の設定値では43%なのですが、この閾値が73%になった時点で車線が破綻すると。この43に170を掛けたのが73%になります。

同じように、一番厳しい数字のところは帰宅のほうでして、B方面、茨木方面への帰宅というのが、現在の設定値は14%になっているのですが、閾値が30%。D方面が、帰宅方向が設定値10%に対して、閾値が20%と。いずれも、一番厳しいところで倍近くまで方面比が上がったとしても、数値的にはのみ込めそうな状況でして、極端な話、方面比が倍までぶれたとしても、需要率としては余力があるということを確認させていただいております。

続きまして、②-4。こちら、前回の交通部会でご説明した資料に一部誤りがありまし

て、本日おわびと訂正をさせていただきます。訂正した箇所は、一番上の段の日・祝日の破綻レベル139%というのは、前回と資料どおり変わっていないのですが、その破綻レベルの備考欄のところ、前は進歩橋南詰、地点8のところは赤字になっておりまして、この直進車線が破綻することで、139%で破綻しますよというご説明をしたのですが、備考のところは、正しくは地点15の中国道の出口側のほうで混雑度が1を超えますということで、赤字の場所と備考欄の記載を修正させていただいております。すいません、おわびと訂正をさせていただきます。

ご質問の3につきましては以上ですけれども、最後までいいですか。

部会長

はい、いきましょう。

株式会社竹中工務店 小南副部長

ご質問の4ですね。車の混雑について、一般の方でもわかりやすく、数字の提示をすることというご質問でございました。

こちらが、前回ごらんいただきました、交通量のシミュレーションとしまして、外周道路の南半分、ちょうどこの別紙③の図のほうなのですが、調和橋から進歩橋に至る区間1から5の区間ですね。ここを通過するのに要する、各車両の平均時間というものを出させていただいております。結論を申し上げますと、現況の土曜日17時台が、区間1から5まで通過するのに150.6秒かかると計測しております。

それに対しまして、年間65日生じるであろう、施設単独の日・祝日の3時台はどうかということを見たときに、通過時間としましては167.2秒という形になります。さらに、年間20日、スタジアムさんとの複合影響、土曜日のナイター入場時を見た場合、この通過時間というのが190.7秒という形になります。

速度で見る見方と、通過時間で見る見方、いろいろあるかと思いますが、今回、通過時間という形でご説明をさせていただきたいと思っております。

レジュメに戻っていただきまして、ご質問の5ですね。こちらが、南AルートからのE断面でのデッキ動線を再検討願いたいということです。これに関しましては、本事業としましては、この階段部の一番つけ根にありますチケット売りの撤去、それと、階段部の中央に設置されているフェンスを撤去する方向で、スタジアムさんの歩行者動線の改良に

協力するという方向で、関係機関様と協議をさせていただいております。

ただ、この階段の動線の途中からデッキを設けるということについては、スタジアムの試合前後、やはり歩行者の交通量というのが極度に集中するということが予測されますので、階段部の途中で分岐させるということは、安全上の問題が大きいと認識しております。もし、この箇所にデッキを渡した場合、ハード的には長さ、スパンが60メートル、ちょっと高低差がありますので、地盤面からの高さが12メートルを超えまして、そのデッキの途中でのエスケープルートがとりづらいということもありまして、安全面では管理責任を十分に確保するということが極めて難しいと認識しております。

よりまして、スタジアムのお客様については、一旦広場部まで安全に誘導し、分散させた上で、メインエントランスから施設内に誘導する、今回そういった動線計画を考えております。

ご質問の6ですね。こちら、万国橋ルートで車両と歩行者が平面交差しているということで、それが立体化できないかということと、あと、歩行者優先の誘導についても検討してほしいということです。

こちらが、まず資料でいうと別紙④-2をごらんいただきたいのですが、敷地北側にある既存の歩道というのが、大阪府様の府道になっておりまして、ちょっと青で示しておりますように、現状、道路の下に600φの大きな径の配水管が埋設されております。それと、この府道、歩道の上に、メンテナンス車両が通行しないといけないという条件もありまして、まず1つは府道全体、歩道全体を立体化することが不可能であるという条件になっております。さらに、これは以前ちょっと検討した案なのですが、全体を立体化するのは難しくても、一部、歩道橋のような形で立体化することがどうかということがありまして、それを検討したときの絵なのですが、この場合でも、やはり平面部と歩道がどうしても残ってしまうということで、車椅子のお客様であったり自転車、それと全ての歩行者をこの歩道橋の上に強制的に通すということが難しいことから、平面交差が完全になくならないということで、効果が低いのではないかとということで、一旦この案は検討をやめております。

開発後のここの横断の通行量というのが、ピークの13時台で歩行者312人、自転車が時間283台ということで、量的には少ないということもありまして、平面交差でも十分対応が可能と考えておりまして、運用につきましても、自動車を一旦停止いたしまして、歩行者、自転車優先の運用を行ったり、あとは日・祝など、混雑日においては交通整理員

をこの場所に配置するといったことも行ってまいりたいと思っております。

ちょっと別紙のほうを1枚めくっていただきまして、別紙④-1なのですが、今、敷地の北側、北方面と東方面から、大体歩行者で33%、自転車で30%のお客さんが、この万国橋の交差点を歩いてくると想定をしております。この中で、1つは歩行者33%というのを、万国橋を交差せずに、その手前で敷地の中に取り込みまして、安全なルートで当該施設の中に引き込んでいくと。こうすることで、歩行者の312人についてはクロスがなくなるということになります。結果的には、この府道を通っている現況の歩行者の人数、これが時間153人、自転車が現況81台、それと、今回の開発に伴う自転車が283台と、その量だけがクロスするということまで数字が減らせてまいります。施設内での快適、安全な歩行者動線についても、今後十分に検討してまいりたいと考えております。

ご質問の7ですね。土曜日複合の、スタジアム試合前後の入出庫時間帯において、エキスポ跡地側でも取り組む内容はないかということでございます。これにつきましては、今後ガンバ様と連携をいたしまして、本事業側でも集中的な出庫を避けるように、館内放送とかイベント等により、施設の中に滞留誘導する施策を展開してまいりたいと考えております。

別紙⑤をごらんいただきたいと思っております。こちら、三井不動産の取り組み事例になっております。左上がららぽーと甲子園、これは甲子園に隣接しているということがありまして、道路が極度に混雑してきたときに、館内のアナウンスで、周辺道路の混雑状況であったり、そういったことをアナウンスしているということで、こういう館内放送をより踏み込んで、「今はちょっと出庫をお控えいただいたほうがいいです」とか、そういったご案内をさせていただくということも考えられます。

また、左下にありますように、こちらはアウトレットの木更津の事例なのですが、駐車場の中の通路であったりフードコートにおいて、この写真にありますような、周辺の高速度道路の情報をリアルタイムで表示、発信しているといった例もあります。このあたりも、今後、大阪府様とかネクスコ様の協力を前提に、取り組んでいけるイメージではないかなと考えております。

右側のほうは、これはこれまで何度もご紹介しておりますが、ららぽーと甲子園での試合観戦客の方が商業施設の駐車場を利用しないようなシステムであったり、告知等の事例でございます。

すいません、レジュメのほうに戻っていただきまして、ご質問の8ですね。開業当初に公共交通機関のイメージを植え付けることが重要であるということで、特に開業時における具体的な公共交通利用促進策を提示してほしいということでございます。

これについても、今後、運営計画の中で検討していく内容だとは思いますが、モノレール等の交通事業者様と調整をいたしまして、公共交通を使った方々に対してノベルティールとかショッピング割引券、あと片道切符の配布等によるインセンティブの供与を検討していきたいと考えております。

開業時については、今後、モノレールの沿線等において、臨時駐車場の確保なんかも検討いたしまして、パーク・アンド・ライドの取り組みについても検討を進めてまいりたいと考えております。

その後ろに、三井不動産の取り組み事例ということで、これも前回の交通部会でご説明したとおりなのですが、倉敷、マリンピア神戸、新三郷での公共交通の利用促進の実際の取り組み事例、それと、部会でもちょっとご紹介がありました、これはイオン大日で開業時にやっていたようなのですが、P i T a P aとかI C O C Aを使って、地下鉄、モノレール、京阪バスを利用した方々に、グリーンスコアのポイント、特典付与しているといった事例もありますので、特に開業時とか、あと公園混雑期において効果が出るように、集中的にこのような施策を検討してまいりたいと考えております。

最後、ご質問の9ですね。万国橋ルートが渋滞した場合、外周道路に誘導する具体的な手段について提示するようにと。こちらが別紙⑥になります。万国橋が渋滞してきたときに外周のほうに誘導していくのですが、例えば、この図に描いております赤い三角のところ、ちょうど万国橋ルートと外周に分岐する場所なのですが、こういったところに交通整理員を配置して、渋滞時には外周道路のほうに車を回していくといったことを検討してまいりたいと思っています。

あと、この左上の写真が滋賀竜王のアウトレットの事例なのですが、この写真の右側のほうにアウトレットの本来の駐車場がありまして、この駐車場が満車になった時点で、左側の臨時駐車場のほうに誘導しているのですが、この道路のゼブラゾーンの中に、軽トラックの上に誘導灯を設置いたしまして、右側の本来の駐車場への右折レーンを閉鎖する形で、左側の臨時駐車場のほうに誘導していくと、こういった取り組み事例もあります。例えば、今回この近いイメージでいきますと、万国橋に至る左折レーンの手前のゼブラのところ、こういった車両を置かせていただいて、同時に専用レーンから内側のところに、

カラーコーンとかA型看板で車線を閉鎖するというのも1つの考え方としてあるのではないかなと思っております。

いずれにしても、これは道路管理者様とか警察様との協議によって、できること、できないことというのがあるかと思しますので、今後、協議を重ねてまいりたいと思っております。

ご説明のほうは以上になっております。よろしくご審議お願いいたします。

部会長

ありがとうございます。

それでは、ご質問等、頂戴できればと思いますが、いかがでしょうか。

どうでしょう。

●●委員

ちょっと質問なのですが、別紙③の年間20日はどういうレベルでしたでしょうか。前のやつですと、年間20日は、最混雑日の上から20日間という意味でしたっけ。

株式会社竹中工務店 小南副部長

年間20日というのは、スタジアムとの複合影響の年間の発生日です。

●●委員

例えば、これ、ほんとうに破綻しそうなきときというのはどうなるのですか。

株式会社竹中工務店 小南副部長

前回はシミュレーションをごらんいただいたのですが、試合がナイターであれば大きな問題が回避できるということで、どうしても日本庭園前とかで、17時50分から18時2、30分にかけて、一時的な渋滞というのは生じるのですが、それ以外の時間帯については全て円滑に処理ができているということを検証しております。

●●委員

これ、桜まつりのときとかは、何かはじいてあるのですか。

株式会社竹中工務店 小南副部長

ちょっと今回、桜まつりのときは平均通過時間というのは出させていただいていないのですけども。

●●委員

案外150、160なり190ぐらいじゃ、渋滞所要時間としては大したことないなど。車の混雑のときに一般の人にわかりやすく提示のことというのは、もうちょっと悲惨な状況のことを言っているのかなというイメージがちょっとあったのですけども。

株式会社竹中工務店 小南副部長

公園の混雑期に関しては、現況は中央駐車場の入庫待ちの列ができていまして、1車線が完全にそこを封鎖されているような状態になっているということもありまして、エキスポ跡地の車両台数ということではなくて、公園全体の自動車を下げていかないと解決にならないということもありまして、ちょっと今回の平均通過時間の中にはそのパターンは入れさせていただいていないのですけども。おそらくその公園の駐車場のあり方によって、大きくまた変わってくると思いますし。

●●委員

これ、ただ質問4のときの発想は、交差点飽和率みたいなものであらわしてもよくわからないから、何か一般の人にわかりやすいようにしようとするかどうかという質問だったかなと僕は理解していたのです。そうすると、ちょっとニュアンスが違うのですね。

あるいは、何かさっき感度分析して、交差点別の混雑度が1以上になろうとするかどうかというやつがありましたよね。そのときにはほんとうに流動シミュレーションをやっているのでしたっけ、それについて。

株式会社竹中工務店 小南副部長

この1を超える状態というのは、今回の事業では想定はしていないのですね。特異日でも125%という集客率になっていますので、あくまでこれはその交差点が破綻するのを逆算した場合に、どれだけの集客レベルなのかということを見ただけでありまして、実際、今回のこの事業で想定していますのは、特異日でも125%。それが年間数日、4日とか

5日ぐらいの発生頻度になるという形。

●●委員

そのときは、渋滞シミュレーションなんかしたりすると、どうなるのでしたっけ。

株式会社竹中工務店 小南副部長

特異日の状況ですかね。

●●委員

ええ。

株式会社竹中工務店 小南副部長

特異日に関しては、そのシミュレーションをごらんいただいた中では、敷地の中の駐車場のキャパシティがオーバーすることによって、全部その車をUターンで返すといいますが、家のほうに帰っていただくという想定で、動画のほうをごらんいただいたのですが、それを中央駐車場とか南駐車場のほうで余力があるという中で、そちらのほうで処理をすれば、渋滞が解消されるということは確認しております。

●●委員

そのときに、動的シミュレーションですから、当然乱数を発生させてやっているわけですよ。これは何度もやってみはったわけですか。どういうパラメーターを各車種別に与えてはるのかよくわかりませんが、例えば、右折でもたもたすると、その遅そうな車が3台連続してという、悪条件がたまたま二、三個確率的に重なったら、何か渋滞が急に伸びるとかいうのもあり得ますよね。そういうシミュレーションのケースというのは、モンテカルロ・シミュレーション的に何度かやられた結果、大丈夫そうという感じなのかね。

株式会社竹中工務店 小南副部長

1つ1つの車両の性格については、細かい設定として入力はしていません。VISSIMという交通シミュレーションの中で。

●●委員

あれ、車種分類していないのですか。

株式会社竹中工務店 小南副部長

そのもたもたしている車が何台あるかと。

●●委員

アグレッシブなやつなのか、コンサバティブなやつなのかとか、よくやるじゃないですか。そういう車種分類はしてあるのでしたっけ。

株式会社竹中工務店 小南副部長

今回、それを特定の条件で入力しているということではなくて、VISSIMのソフトの中での基本のパターンです。

株式会社ダイトク 徳永社長

基本の入力パターンをいじっていないくて、意地悪な人が多いエリアとか、そんな設定はしていないという。

●●委員

そういう意味ですか。

株式会社ダイトク 徳永社長

はい。

●●委員

でも、それでも車間距離だとか。

株式会社ダイトク 徳永社長

短かったり、速度が速い車がいったりとかというのは、もともとの設定がそのまま生きて

いる。

●●委員

ポアソン分布させているわけですよね。そのときのポアソン分布で、車間距離が短いのがちょっと出たときに渋滞がひどくなるとか、そういう結果は出ないのですか。

株式会社ダイトク 徳永社長

1時間をシミュレーションの対象にしている、シミュレーションをスタートする前に、予備のシミュレーションがスタートしていますので、その1時間の中をずっと見ていて、現状、出てきているところを切り出してごらんいただいたということです。

●●委員

そういう意味で、わかりました。

そういう意味では、妥当なシミュレーション計算ですね。

株式会社竹中工務店 小南副部長

ばらつきとして、車両ごとに速度の幅は持たせています。例えば、40キロから60キロまでとか、そういうことは。

●●委員

何か、斜め線になっているやつですね。

株式会社竹中工務店 小南副部長

はい。

●●委員

わかりました。

そういう意味での感度分析であるということですね。

●●委員

それとちょっと関連するのかもしれませんが、質問3になるのか、別紙②-1で期

待していることというのですか。ちょっと言わせていただくと、どこでどんなほころびが見えてきたときに、誰がどう判断して、どんな指示をするのかというのをつくってほしいのですよね。その判断のときに、「もう来るな」とか「もう出るな」とか、一番シビアな判断もあるのではないかなと思うのですね。今のところは調和橋の北のところに回そうとか、わりとそれほど深刻ではないような状況のコントロールを別紙②-2のほうでやっていたいでいるのですが、これもすぐに破綻しそうな気がするのですよね。

ということを見ると、結局、先ほどの5者連絡会の話になってしまうのですが、ただ、今回、このようなシミュレーションをつくられたということで、交通管理のマネジメントに使えるのではないかなと思うのですね。桜まつりなんかでも、多分、例年この辺から破綻するであろうとかという経験値があって、それで今は何か無法地帯のように、何もコントロールせずにやっているのだらうと思うのですね。

先ほどちょっと申し上げたように、今回はそうではなくて、どこからどんなデータをもらって、誰が判断して、どう返してあげて、どんな対策をするのかという、その対応策が欲しいのですよね。それに、ぜひこのシミュレーションを使っていたきたいというお願いですかね。

●●委員

多分、アセスの範囲は超えているとは思うのですよ。さっきちょっと言いかけたのは、やっぱり桜まつりのときに、どういう破綻して、どれだけの所要時間がかかるのかというのは、確かにこれは今回の審査の対象外だと思うのですが、ただ一方で、5者連絡会で持ってはって、そこでいろんな対策すると、ある意味、それを言えるのは三井さんしかおられないので。要するに、あるいはそういうことができるツールを今、持っているのだから、今、部会長がおっしゃられたみたいな形で、アセスの対象のデータじゃないのだけでも、5者連絡会でやった上で、誰がどう責任取るのか。そうせえへんと、前にもちょっと言ったかもしれない、新参加者に責任とらせられる可能性がありますよね。

根本の原因がインフラ整備の話であり、広域的な交通管制の話であったとしても、そういうことを引き起こすのが今回のスタジアムであり、アウトレットであったとしたら、じゃ、誰が悪いのかということをおっしゃらないと、そういうレベルでの責任のとり方というか、一体誰がそれをコントロールして、どうするのかという議論は、やっぱりアセスの範囲を超えていますけれども、5者連絡のところではあり得る事態としてやって

おかないといけない。それだったら、そういう資料をつくられたらどうですかというお話ですよね。多分、部長が今おっしゃられている、そういうことだと思うのですよね。

●●委員

そうなのです。

「もう来るな」という話もあるでしょうし、あとは駐車場のマネジメントです。いろんな主体がいろんなところに駐車場をつくってはるので、5者連絡会のほうでそれをどう誘導するのかというのやっつけていかないと、多分厳しいのではないかなとは思っています。

それは、今回三井さんがつくられたのは、当然計画地の周辺のシミュレーションではないので、中央駐車場とか、あの辺は入っていないのであれなのですけども、ただどういうふうに通じるのかとか、そういうのは5者のほうでぜひご検討いただきたい。特に、シビアな桜まつりとかというときに、やっぱり車で来る方自体を減らしていかなきゃいけないような部分というのもあるでしょうし、というようにしてほしいなというコメントというか、要望というのでしょうか、そういう感じです。

三井不動産株式会社 平原統括

我々のほうでも、それは重々認識して取り組んでいきたいと思っています。

●●委員

何かきつと、やってみたら、これだけの地域をこれぐらいのエリアと、エリアとしての限界みたいなものがきつとあって、そのエリアとしての限界はどこかの交通量を見ていると大体わかるよ。だから、こことここが時間交通量何台以上になってきたら、これはかなり危険だ。そうすると、事前に広域的に中国道のどこかのところで、「ここに来たって、今、満杯で入れないよ」というのを出すとか。だって、滋賀県のアウトレットでも、もうあれができたおかげで、京滋バイパスが慢性的に混雑していた時期とかありましたよね。だから、やっぱりそういう大きな影響はあり得ると思ってしまうのです。

三井不動産株式会社 忠岡参事

ほかの施設でもやはりそういうことがあって、開店に向けて調整すると、例えば、高速

交通隊の中でのノウハウなのでしょうけど、ここが混み始めると全体がこうなるとか、この出口がいっぱいになるときはどこがいっぱいになるか、持っていらっしゃるんですね。ですから、やはりそういう情報をこれから共用させてもらいながら、逆に、そういうオープンなときに特殊な問題は起こりやすいということで、よく調整はするのですが、そうすると、じゃ、もうネクスコさんの判断でこういうことをしますということも言ってもらったりしますので、常時起こる問題ではないと思っていますので、そういうときの態勢としての共通の認識に立った対応策というのは、やはりこれから調整していこうかと思っています。

●●委員

だから、そのための根拠というか、それを。だから、高速機動隊が持っているのは、既存のやつは持っているかもしれないけど、こういう新設のやつは持っていないはずですからね。だけど、それはシミュレーションをやってみたら。シミュレーションするのはお金がかかると、後からお金がかかる、それを誰が持つかという話はきっとあるでしょうけれども、シミュレーションでやることで、ある程度の数字は見えてくると思うのでね。エリアとしての限界値というのですか、キャパシティーというか、それはきっとあると思いますから、その辺の見方みたいなやつを何か決めておかれるといいと思いますけどね。

三井不動産株式会社 忠岡参事

ありがとうございます。

●●委員

それは、場所が絞れるといいのですけどね。

●●委員

そうやね、絞れるといいですね。

●●委員

今、中国のインターの出口が139で危ないよという話ですけども、これは前におろしたらええという話なので、わりと早い話ですよ。ただ、調和橋の北とかが170で苦し

いなという話になったら、ここを何とかしようと思ったら、結構しんどいのかなという気はするので、交通管制のプロの方々に話を少しすり合わせしながら、ポイントを絞って、このような状態になったときにどういう対策を打てばいいのかみたいなことができる、非常に心強いなという気がしますね。

ほか、いかがでしょうか。

●●委員

ちょっと細かい数字のことなのですが、今出てきた139%のところは、発生確率はどれくらいなのでしょう。例えば、これ、特異日レベルやと365分の5ということで、日々1%ぐらいの確率のマイナス2乗ぐらいですよ。この139というのを累積確率密度で見たときは、何パーセントぐらいになるのですかね。

株式会社ダイトク 徳永社長

経験的に言うと、125%が年間4日とお伝えしているところなのですが、140%という数字は、三井不動産の商業施設に限りますが、オープンの最初の土日でも、知っている限りではそこまで行ったケースはないです。

●●委員

行ったケースはない。

株式会社ダイトク 徳永社長

はい。

●●委員

だから、この139という、数字だけを見ると危うそうに見えるのですが、それこそ発生確率的には10のマイナス5乗とか、そんなレベルかどうかという、その数値がちょっと見てみたいなという気はしました。

それと、仮に起こったときにその手前でおろすということは、ヤマトとかおゆばのところでおろす格好ですよ。

株式会社竹中工務店 小南副部長

池田インターとか、もっと西のほうですね。

●●委員

ここがふだん混むのかどうかちょっとわからないのですが、混んでくると、お客さんが学習してくると、やっぱり手前のヤマトとかを抜けたがる人というのは多くなるのでし
ょうかね。

株式会社竹中工務店 小南副部長

それを想定した場合が、リスク検証②に載っている。

●●委員

今、これ、本体の評価書を見ているので、例えば、交通の627ページで、交差点18
とか17というところやと思うのですが、特にヤマトの前の道は需要率ではかる性質の
道ではなくて、あそこ、ごらんになったことがありますね。結構詰まってというか、通り過
ぎの、何かああいうところでおられると困るなんていうのも。ちょっと可能かどうかわ
からないのですが、周辺のああいう質的にまずそうな道というのも把握されたほうがい
いのかなと少し思いました。

株式会社ダイトク 徳永社長

近隣の方からも、道路の交通規制を変えられないかとかいうご要望も出ていて、その辺
については所轄の吹田警察署も把握をされています。我々も指摘をいただいていますので、
継続して頭の中に入れておきたいと。

●●委員

そうですね。お客さんも学習するし、運営者側も学習して、ここで初期値の設定してい
る分担率そのままとすることは、きっとないと思います。

ありがとうございます。

部会長

ほか、いかがでしょうか。

●●委員

質問5のE断面の話ですけど、まあ、仕方がないなという感じですか。建物寄せろという話もあるのですが、それはなかなか難しいでしょうから。60メートルで待避のところをつくるというのは、確かにしんどいかなという気はするので、その60メートルを歩いているときの安全確保というのは、ちょっと厳しいなという気がしますね。一旦、メインのところまで誘導したほうが安全なのかもしれないなという気がします。

その続きで、質問6のところかというと、確かにそうかなとは思ったのですが、それならば、万国橋ルートに入る前のところで歩行者を入れますという話がありましたが、できれば自転車も入れちゃったほうがいいかなと思うのですね。ということはどういうことかということ、入ればそこに駐輪場があるとか、そういう敷地内の駐輪場の位置をもう一度ご検討いただいたりとか、あと、歩行者も中に入れるというのであれば、安全に施設内に誘導できないといけないので、そこは最適化を図っていただいて、自然に歩いている人、自転車が万国橋の上を通らないでも、入りたくなるような形の敷地内のことをご検討いただければ、多分このような立体を検討しなくてもいいのではないかなという気がしますね。

株式会社竹中工務店 小南副部長

駐輪場に関しましては、今、ちょうど万国橋の西側のほうに、かなりまとまった駐輪台数を確保しております。北方面、東方面からだけではなくて、南方面とか西方面からもここで受けとめるという計画をしているのですが、今、一部詳細設計の最終取りまとめをしていく中で、駐車場計画なんかも少し調整をしながら、少しでも台数を駐輪場として万国橋の東側のほうに100台でも確保できないかということは、今後、設計の中で調整を図ってまいりたいと思っております。

●●委員

そんな台数は通らなかったですよ。

株式会社竹中工務店 小南副部長

時間にしまして283台です。

●●委員

結構ですね。

株式会社竹中工務店 小南副部長

これに全て対応した駐輪場を万国橋の手前でというのは、ちょっとプラン的に難しく、少しでも交差台数を減らすという努力はプラン的には検討していくのですが、やはりどうしてもクロスする台数というのは残ってしまうのです。現況も、81台の自転車の往来になってしまっています。

●●委員

中に入れちゃって通過させるとか、その81台も安全に通過できるとかいうのもあるかなと思っていたのですがね。

三井不動産株式会社 忠岡参事

この前にもお話がありまして、歩行者だけでなく自転車もということは引き続き検討していくのですが、やはり今あるのは直線ですので、「うちの中を通って向こうに抜けられますよ」と言ったときに、「はい、わかりました」という方はなかなかいらっしやらないのではないかとということで、我々も話しました。

ただ、今あったように、全ての駐車場や駐輪場をそこに設けると、今度、駐車場の配分比が、この配率に合わせた駐車場というのができるかどうか、結構ありますので、今ご指摘いただいたように、自転車と歩行者を少しでも減らすことによって、全体的な交通の解が出てくるということもありますので、我々としてもそれはちょっと対応していきたいと思っております。

●●委員

ぜひお願いします。

しつこく言うのは、万国橋ルートが生命線だと思うので、やっぱりここを何とか確保し

てほしいというがあるので、場合によっては、運用されていて駐輪場の台数が少ないというのであれば、駐車場を一部駐輪場に変えて運用したほうがより合理的だという判断をされれば、そういうふうに臨機応変にやっていただけたらいいと思いますけどね。

別紙⑤のところで、甲子園の配布チラシの話がありますよね。確かにスタジアムで試合があるときには、多分こういう対応ができるのかなと思うのですが、桜まつりのときにどうするかというのが。サッカーの試合は時間が決まっていますから、その間に通すことで済むのでしょうか、桜まつりの場合にはなかなかそういうわけにいかないの、その辺を。

株式会社竹中工務店 小南副部長

そのあたりも、ちょっと5者会でのご相談かなとは思っているのです。

これ、同じようなシステムで、桜まつりなどの公園利用者に対しても応用できる可能性はあるかと思しますので、そのあたり、三井さんサイドとしても、今後もう少し具体的な検討はしてまいりたいなと思っています。

●●委員

J1の試合ほどじゃなくても、スタジアムで何かそれ以外の催しがあったときなんか、寛容にやるのですか。何があるのかよく知りませんが、例えば、子供のサッカー試合があるとか、何かほかのイベントがあるとか。

三井不動産株式会社 忠岡参事

多分、今後もそういう連絡は調整していかなければいけないと思いますので、前もってわかっている、そこがかなり車の利用が多そうだという話であれば、それは逆に我々の施設のお客さんも使い勝手を考えるという意味ではしなきゃいけないと思いますので、それは臨機応変に対応しようと思っています。

●●委員

質問8の公共交通の利用促進の話ですが、今のイメージはこういうことをやっていきたいという感じですかね。

株式会社竹中工務店 小南副部長

そうですね。既に取り組み実績がありますので。これは、ずっと常時やっていると効果が薄れていくのですよね。ですので、開業時とかほんとうに公園が混雑しているときとか、そういったときに集中して施策を打っていく必要があるかなという感じがします。

●●委員

大体、往復の電車賃で、プラス1,000円ぐらいの買い物チケットというか、買い物のやつが来るというイメージですか。

三井不動産株式会社 平原統括

1,000円なのか、500円なのかというのはあると思いますけど。

三井不動産株式会社 忠岡参事

やはり施設の場所の特性ですとか、それから公共交通機関の値段ですとか、その辺は見ながら決めていかないといけないかなと思っています。

イメージとしては、500円とか1,000円とか、そういうオーダーの金額になるのだと思っていますけども、今回、幾らがインセンティブを与える金額になるのかということについては、少しまだ検討を要することもありますし、それから、逆に言うと、バス事業者さんですとか、モノレールさんのほうともお考えを合わせなきゃいけないと思っていますので、今、基本的にはこういう体制をとることをするということは考えていますけど、その金額まで、ちょっとさすがにまだ決められないところですね。

●●委員

ぜひ奮発してほしいなと思います。

三井不動産株式会社 平原統括

ちょっと検討いたします。

●●委員

4人で来て、例えば500円だと2,000円分ぐらいですよ。だとすると、「まあ、

電車で行こうかな」という気持ちになるのもわからんでもないのですよね。1,000円ならばよりいいなという感じですかね。そういうのをどれだけ周知するかですけどね。多分、周知活動は当たり前の仕事でされるのでしょうか。

マリンピアのやつなんて、冷静に考えたらものすごいお得ですよ。もっと使ってもいいのにと、前々から思っていたのですが、あんまりはけていないなという感じがするのですけどもね。やっぱり、案内の仕方というのはあるのかなと思っているのです。こういうのに、何かギャンブル性は見つけられないですかね。

三井不動産株式会社 忠岡参事

ギャンブルというとなれなのですけど、多分、くじみたいな形というのは1つあるのかもしれないですね。ただ、くじになってくると、景品表示法みたいな形で、何パーセントまでとかというのがやっぱり入ってきてしまうので、ちょっとそことの兼ね合いとかもあるので、今ちょっと私のほうもそこまで知識がないので、可能性があるかどうかわからないですけど、多分そういうのですとか、あと、ポイントに還元していくことによって、お客さんのリピーターの確保ともつながるような考え方というのはあるかなと考えています。

●●委員

期待値は、500円もしくは1,000円ぐらいの間かなと思うのですけども、100分の1の確率で1万円とか、1万ポイントとかというのがあると、楽しみ半分というのもあると思いますので。

多分、今回のやつというのは、家族連れが多いのではないかなと思うのです。これだけアミューズメント施設が多いというのは、単に買い物だけ来て「はい、さようなら」というよりも、やっぱりそういうものも狙えるような形になればなど。マリンピアの話だと、これは大人だけなので、やっぱり子供のやつもつくってほしいなと思いますし。対象施設に合わせたような形で、公共交通の利用促進の取り組みをやっていただければなど。

どうでしょうか。

●●委員

済みません、ちょっとそれにあわせて。これ、基本的なことで書いているのかもしれないですけど、駐車場は1時間お幾らになるでしょうか。

三井不動産株式会社 忠岡参事

まだ決まっていないですね。

●●委員

何ぼ以上買ったら割り引くみたいなことはやられるのですか。

三井不動産株式会社 忠岡参事

そうですね。普通ですと、例えば、2,000円買うと1時間半サービスですとか、そういう形でやっていますよね。

●●委員

それ、なしというわけにはいかないのですか。自動車に対するペナルティーを大きくするという方向はないでしょうか。

三井不動産株式会社 忠岡参事

ほんとう、よくその考え方もあるのですが、そうすると、1つは、逆に今度はほかの駐車場のほうへ流れていってしまったりして、例えば、ABCの住宅展示場のほうへ止めてから、歩いてきちゃえ、みたいになってきたりすると、逆に迷惑もかかるので、やはりある程度受忍するようなことをしなきゃいけないかなと思っています。

●●委員

わかりました。ありがとうございます。

●●委員

そのあたりも、ぜひ5者で考えていただきたいですね。全体として低いほうに合わせるのではなくて、高いほうに合わせるようにして。

ほか、どうでしょう。

●●委員

済みません、もう1つ。

駐車料金というのは、自動車に対するペナルティーの1つだとは思いますが、ほかに何かそういうペナルティー的要素はないですかね。公共交通で来た人に対するインセンティブというだけじゃなくて、こっちのペナルティーのオプションは、類似施設等々でほかにあるのかどうなのかというのを。やりにくいとは思いますが。

三井不動産株式会社 忠岡参事

我々が持っているところではなくて、逆に言うと、お客様のほうに対してペナルティーを課すようなやり方というよりも、誘導していくという意味では、やっぱりインセンティブを与えていくというやり方しか今までやっていなかったです。ですから、ちょっとすぐ思いつくかということ、思いつかないです。

●●委員

混雑したら出にくくするとかね、出にくくするという言い方はよくないですが、最初にお話ししたような対策の話なのですけどね。「出るな」とかいうのは、やっぱり周辺の道路の状況を見たときに、今までの対応だと「混んでいるから出えへんほうがいいですよ」みたいな感じの情報提供は数多くされているのではないかなと思うのですが、それよりももう少し段階の強いような、「もう出られない」という、「今は駐車場の出口を閉じています」とか、「周辺の道路が混雑していますので」みたいな対応策なんかがあると、「いや、こんなやったらモノレールで帰ったほうが早いわ」とかという話もあるのではないかなと思うのですけどね。

三井不動産株式会社 忠岡参事

出口を閉じて、単純にとめてしまうという形をとってしまうと、さっき言った課金制度とまた影響してしまって、駐車場料金を稼いでいるのではないか、みたいになってしまうのですけども、一方で、例えば、どちら方面が混んでいるときには、遠回りしてもらうような出口の誘導をするという。今考えているやり方が、まず標準時なのですが、やっぱり混んでしまったり、どこかが事故で詰まっていることがある場合は、あえてそっち側じゃなく、閉じてほかから出すということは当然やっていきますので、そういう意味ではペナルティーというよりも、状況に合わせた運用というやり方での対処という意味で、駐車場を一部閉じたりすることはあります。

部会長

ほか、いかがでしょうか。

前回の部会での、当日の対応ということと、それから、そのときに出た宿題について、今回9つの回答をいただいたのですが、おおむね対応いただいていると判断してもよろしいですかね。

交通に関する内容については、一通り確認できたということで、それでは、交通部会の見解案ということについて、事務局から前回までの審査の内容を踏まえて、見解案を作成されているということですから、説明をよろしくお願いします。

事務局（楠本主査）

（資料2をもとに、(仮称) エキスポランド跡地複合施設開発事業に対する交通部会見解（案）の説明）

部会長

それでは、今ご説明いただいた交通部会の見解の案ですが、ご意見等、いただければと思います。

いかがでしょうか。

●●委員

内容的にはこれでええと思うのですが、ちょっとわかりにくいのは、附帯意見のところを書いてあるやつは、全て、2段落目も3段落目も、関係機関との連携の話ですね。

事務局（楠本主査）

そういうことと、考えています。

●●委員

このままやったら、何か最初の3行だけが連携の話で、次のブロックとか次のブロックというのは、今回の事業者だけに対する附帯意見みたいに読めないこともないので、何かはっきりと「もうここで言っていることは、全て5者連絡協議会でちゃんとやってね」みたいな、何かそういうニュアンスをもうちょっと出していただいたほうが。

事務局（楠本主査）

すいません、最後の行は継続的というところなので、アセスの1年の事後調査というところだけではなく、継続的という意味です。

●●委員

いや、だから、その継続的というのは誰が継続的か、事業者に対する附帯意見ではあるのですが、道路管理者等と密接に連携しろと、そういう意味じゃないのですか。違うのかな。

事務局（野田主査）

そうですね。●●委員おっしゃられるように、附帯意見については各関係機関が相互に連携してという話になりますので、ちょっとこのあたりはそういう意味にとれるような形で。

●●委員

そうですね。そういう意味でとれるように、もうちょっと、表現をどうしたらいいのか、すぐわからないのですが。

その中に、さっき部会長が言ったような意見も込められているという理解ですよ。

事務局（野田主査）

はい、そうです。すいません、こちらに関しては、もう一度持ち帰り、修正させていただきます。

●●委員

それと、あとちょっと気になるのは、交通渋滞（1）環境取組内容とあるのだけど、1があるのに2がないというのは嫌いです。下もそうですが、これ、ちょっと何か工夫してください。

事務局（野田主査）

はい、すいません。ありがとうございます。

部会長

確かに。ありがとうございます。

よろしいでしょうか。

それでしたら、今回いただいたご意見と、それから本日欠席の●●委員と●●委員のご意見を聞いて、次回の全体会で報告したいと思います。

部会の見解につきましては、事務局のほうで取りまとめを行っていただいて、事前に部会の皆さんに確認をとっておいてほしいと思います。

●●委員

ごめんなさい、もう1つだけいいですか。

交通安全のアのところなのです。「駐車場出入り口付近等で交通事故が生じないよう十分な対策を講じること」、これはこれでいいのですが、これはニュアンスとしてはガードマンをつけたりとか、何かそんなイメージみたいに思うのですが、やっぱり動線がクロスするところで、もちろん交通事故が生じないという安全性が第一なのですが、快適な走行が確保できるようにというのは、何かね、交通事故だけ。

吹田市（野田主査）

交錯とか。

●●委員

そう、交錯のところで、何か快適な走行環境の確保みたいな。危ないからとまりなさいというレベルの話だけじゃなくて、普通は、歩行者が気持ちよく歩いているところをとめられ、交錯するのでとまったりとか何とかせざるを得ないのですが、交通事故が生じないような対策だけじゃなくて、何かもう少し幅広く、ガードマンがコントロールするのか、それとも歩道の幅を広げるのか、さっき部会長が言われていた、上手に自転車と歩行者を中の道を通すのかというようなやつも含めた、何か快適な歩行環境がつかれるようにみたいな。もうちょっとアを広い意味で書いてほしいなという気がしますね。単純に交通事故だけを防止すればいいという意味じゃなくて。

やはりこれまで、少なくとも既存の公園で、気持ちよく歩いていた、あるいは自転車に乗っていた人はいるわけで、そういう人たちの快適性というのですか、そういうものに配

慮した何か。

事務局（赤阪室長）

安全性の確保だけでなく、快適性も含めるべきということなのですかね。

●●委員

ええ、そうですね。ちょっと文章、すぐに思い浮かばないのですが、何か一度つくってみて、アの中に入れていただいたらいいと思うのですがね。「出入り口付近等で交通事故が生じないように、また、快適な歩行環境が確保できるよう、十分な対策を講じること。」でいいかなと思うのですが、でも。

●●委員

そうですね。あと、附帯意見のところ、フェンスの話もありましたよね。あれは交通渋滞の緩和だけじゃないですよ。歩行の安全な環境という。

事務局（野田主査）

そうですね。

●●委員

「最も重要な課題である交通渋滞の緩和と」とか、「安全で快適な歩行環境の整備に当たり」とかということも、想像した上で書いていただければと思います。

事務局（野田主査）

わかりました。ありがとうございます。

事務局（楠本主査）

ありがとうございました。

本日いただいたご意見と、●●委員、●●委員のご意見をお伺いし、取りまとめ、部長にご確認をいただく予定です。その後、各委員にメールにてご報告させていただきますので、よろしく申し上げます。

また、10月16日の交通部会の資料3の一部におきまして、部会終了後、事業者の三井不動産のほうから、現時点での企業のノウハウに係る図面を用いて資料を作成していたため、変更してほしいとのご報告がありました。先ほどの参考資料なのですが、参考資料のとおり、左下に注釈をつけ、施設等が簡略された図面に変更しておりますので、ご確認のほどよろしく申し上げます。なお、敷地内渋滞長及び駐車場発券ゲート等の内容に関するものにつきましては、変更されていないことを確認しております。

報告は以上でございます。

部会長

それでは、本日お忙しい中お集まりいただきまして、ありがとうございました。これで（仮称）エキスポランド跡地複合施設開発事業の交通部会を終了したいと思います。どうもお疲れさまでした。