

平成25年度 吹田市環境影響評価審査会【交通部会】（第2回）会議録

日 時：平成25年（2013年）10月16日（水）18：00～20：30

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、加賀委員、塚本委員、福田委員、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、木村担当

株式会社ダイトク 徳永社長

株式会社オオバ 井上部長、田中担当課長、赤地主任

傍聴者：4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）

定刻になりましたので、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ございます。

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名の委員の方のご出席をいただいております。したがって、部会開催の成立要件を満たしております。また、●●先生は後ほどおしてくるというところで、また、●●先生は出席の予定ですが、少しおこなっているようでございます。

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

きます。

本日は4名の傍聴希望がございまして、本審査会の傍聴規定に基づき、4名の方に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を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いたします。

部会長、よろしくお願いいたします。

部会長

それでは、議事の2番目、(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っております。

10月3日に開催されました全体会におきまして、この事業に関するような環境影響評価書案の交通分野については、住民の意見も非常に多かったということもございまして、提案書の審査に引き続きまして、交通部会を設置し、審査、審議することになりましたので、今回、前回と同様、私が部会長を務めることになりました。よろしくお願いいたします。

それでは、評価書案に対する審査ですので、環境影響評価の結果等について、委員の皆様には活発なご意見を頂戴し、慎重に審査を進めていきたいと思っております。

交通部会での評価書案の審査が初めてだということもございまして、これまでの経過の説明ということと、それから今後の審査の方向性について事務局より提案があると聞いておりますので、よろしくお願いいたします。

事務局(野田主査)

それでは、失礼して、座ったまま説明させていただきます。

まず、これまでの経過についてですけれども、本事業が外周道路と呼ばれる環状一方通行道路を接道とする特殊な交通形状のもとで計画されていることと、外周道路上に既に万博記念公園、各種レジャー施設などの既存集客施設があることから、このような状況を踏まえて、外周道路で発生する動線交錯、待機車両の渋滞を回避、低減するためのシンプルな

交通計画の再検討と、また、既存集客施設のイベント時等には、外周道路を中心に著しい交通混雑が発生し、住民の意見でも多くありました地元住民の生活道路にも影響を与えていることから、極力、外周道路に負荷をかけないような交通計画にするよう、事業者に求めました。加えて、現況を踏まえ、公園全体での対応も検討するよう求めたところです。

これらの求めに応じ、5者連絡会を通じ、各関係機関と協議、調整をし、交通誘導がシンプルかつ外周道路への負荷を低減するような新たな交通計画を提示し、審査会にはその妥当性をご確認いただきました。

また、公園全体での改善について、外周道路の道路改良や特に駐車場不足からくるイベント時での交通混雑を回避すべく、南駐車場の高度利用に関しても調整、協議を行ってまいりました。しかし、高度利用に関しては、土地借用に係るコスト面や利用者の利便性の面から、事業者としては困難であるという見解が示され、実現はしていません。

次に、今後の審査の方向性についてですけれども、評価書案では、新たな交通計画をもとに、通常の平日、日・祝日及び事業者が年間5日程度想定している特異日に加え、公園全体での対応の観点から、スタジアムとの複合影響及び公園混雑期の予測結果と事業者が現在検討している環境取組内容のご審査をお願いしたいと思います。なお、事業者が他の組織と連携して行う対策についても、その実現に向けて、5者連絡会へのご助言をいただきたいと存じます。

以上でございます。

部会長

ありがとうございました。

これまでの経過の説明と、それから今後の審査の方向性ということについてご提案がございました。

まず、事務局からの説明の経過につきましては、提案書段階での事業者による主に交通計画の再検討ということと、それから公園全体での改善についての検討結果に関するような内容だったと認識しております。

また、先ほど事務局から提案のありました今後の審査の方向性については、主に2点、平日、日・祝及び本事業の特異日に加えまして、公園全体での対応の観点から、スタジアムとの複合影響ということと、それから公園混雑期の環境影響評価の結果等を審査するというので、事業者に交通に関する対策を求めていくというものがまず1点目ということ

と、それから、もう1つは、その対策の中では、事業者単独では非常に難しい問題というのは多々あるということも、十分、委員の皆様も認識されているのだろうと思います。そういう内容につきましては、5者連絡会への助言という形で実現を図っていきたいと考えているということなのですが、これにつきましてご意見を頂戴できればと思いますが、いかがでしょうか。

よろしいでしょうかね。

事業者の対策は求めていくということと、それを超えるような話というのは、5者連絡会のほうで助言を行うことによって実現を図るというような方針でいきたいと思います。

それでは、そのように審査を進めていきたいと思いますので、よろしくをお願いします。

それでは、今回、審査を行う評価書案は、提案書に対するような市長意見を受けて事業者が作成されたものですから、交通に関してどのような意見を事業者に出していたのかを確認したいと思いますので、事務局より説明、よろしくをお願いします。

事務局（楠本主査）

（評価書案のP71及びP72ページの交通に関する審査書の内容及び事業者の見解について説明）

部会長

ありがとうございます。

一応、提案書の段階での項目につきましては、事業者のほうで検討いただいて、この評価書案というのができ上がっているという認識かと思います。

続きまして、この前の全体会において説明があったのですが、改めて、住民の方々の意見書及び意見交換会における交通に対するような意見を確認していきたいと思いますので、事務局から、説明、よろしくをお願いします。

事務局（楠本主査）

（資料1をもとに交通に係る住民等の意見及び意見交換会の概要について説明）

部会長

ありがとうございました。

提案書に続きまして、非常に多くの交通に関する意見が出てきたというようなことですので、これらの住民意見も考慮しながら、慎重に審査を進めていきたいと思っております。

また、事務局のほうから、以前、依頼があって、評価書案に対して事前の質問というのを事業者に出しておりますので、本日は、その回答内容も踏まえまして、交通混雑及び交通安全に係る環境影響評価の結果について、詳細に事業者より説明を行っていただきたいと思っております。

それでは、まず、初めに、交通計画、それから交通混雑の調査及び工事中に関する予測・評価についてまでの説明というのをお願いしたいと思っております。

事業者のほうは、まず、名前を名乗っていただきまして、座ってご説明ください。

それでは、説明をよろしく申し上げます。

三井不動産株式会社 平原統括

三井不動産の平原と申します。本日はお忙しいところお時間をいただきまして、ありがとうございます。

先ほどお話がありましたとおり、交通に関しての環境影響予測・評価と、あと混雑時の対応と、本日はご説明させていただくとともに、交通流シミュレーションもあわせてごらんいただきまして、その上でご審査のほうをよろしくお願いしたいと思っております。

それでは、ご説明のほうをさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

株式会社オオバ 田中担当課長

株式会社オオバの田中と申します。私のほうから説明させていただきます。

まず、交通計画というところで、評価書案の19ページをごらんいただけますでしょうか。

エのところには交通計画とございまして、こちら、提案書時点でいろいろとご審査いただいた内容を踏まえた上で設定しているものでございます。

まず、(ア)の公共交通機関の利用の促進でございますが、こちらは、来館・退館車両による周辺環境への影響を低減するため、利用客の自家用車による来館を極力減らし、モノレールやバスなどの公共交通機関の利用を促進する計画としております。その促進策といたしましては、公共交通機関の輸送力向上や公共交通機関への誘導、インセンティブ付与などを検討しており、モノレール会社やバス会社などと協働、協議、連携し、その方策を

検討していく計画でございます。このあたりの具体的な内容につきましては、後ほどまたご説明のほうをさせていただきたいと思っております。

続きまして、自動車動線計画ですけれども、お手元の資料3の③をごらんいただけますでしょうか。3ページ目になります。

こちらに道路改良計画と方面比についてということで記載しておりますが、まず、動線計画としまして、この赤の線が来店動線、そして青の線が退店動線となっております。そして、提案書時点からいろいろと道路改良計画、検討いたしまして、その内容のほうを盛り込んでおります。

まず、出入口に関しましては、外周道路の右側に2カ所の出入口、こちら、当初、4カ所で行ってまいりました。こちらを設置し、それに伴いまして、右折専用レーンの新設、それと歩道の立体化による歩車分離といったものを計画してございます。

そして、もう1つ、その先に進んでいただきまして、外周道路の左側に1カ所の出入口のほうを設置いたします。こちら、これに伴いまして、南第1駐車場にオーバブリッジを新設しまして、それを経由する出入口となっております。

そして、南方面から、資料で言うところのD方面ですけれども、こちらからの来客者に対しましては、万博公園南交差点から、こちらに右折レーンを設けまして、同じく南第1駐車場とオーバブリッジを經由する出入口を設置いたします。

そして、外周道路の負荷を低減すること、また、高速道路からおりてきて、外周道路に入ってくるところの2車線またぎを防ぐために、事業計画地北側の中環から直接の出入口、入庫については万国橋を經由するルートですけれども、こちらのほうを設置いたします。

評価書案のほうに戻っていただきまして、20ページですけれども、駐車場計画といたしましては、約4,100台の駐車場を事業計画地内に設ける計画でございます。また、特異日など、事業計画地内の駐車場が不足するような場合におきましては、公共交通機関の利用の一層の促進、あるいは事業計画地外の駐車場の利用といったものを協議、検討をしていく計画でございます。

そして、(エ)の道路整備計画といたしましては、先ほどご説明させていただきました右折専用レーン、歩道の立体化ですとか、あと、オーバブリッジ、万博公園南交差点の右折レーンの整備、万国橋ルートの整備に加えまして、現状の渋滞の要素となっております進歩橋交差点の改良による交通改善といったものを検討してございます。

簡単ではございましたが、交通計画については以上でございます。

交通混雑の予測評価ですけれども、12章のほうになりまして、評価書案の575ページをごらんいただけますでしょうか。

まず、交通混雑ですけれども、現況調査といたしましては、既存資料調査に加えまして、現地調査ということで、交通量調査を行ってございます。その地点ですけれども、577ページに地点図のほうを示しております、こちらにお示ししております地点におきまして、交通量、信号現示、歩行者・自転車通行量、自動車滞留長、モノレール利用客といった調査のほうを行っております。調査期間といたしましては、通常の平日、休日に加えまして、万博公園の混雑期であります桜まつり期間、それとゴールデンウィーク期間に調査を行っております。

調査の結果ですけれども、582ページから交差点交通量等の結果を取りまとめさせていただきます。

588ページと589ページに、自動車滞留長、そして駐車場稼働状況を取りまとめておりまして、こちら、資料3の①のほうをごらんいただけますでしょうか。

こちら、特に公園混雑期の滞留長及び駐車場稼働状況を取りまとめております。

まず、滞留長につきましては、赤の線と緑の線がございまして、赤の線が桜まつりのときの滞留長、緑の線がゴールデンウィークのときの滞留長になってございます。これを見ますと、中環と中国道の合流部のところで桜まつり時に1,200メートル以上の滞留長が出ていたり、あと、中央駐車場に入るところの外周道路の交差点のところにも、桜まつり期間、ゴールデンウィーク、1,000メートル近い滞留長が出ていると。また、ゴールデンウィーク期間につきましては、中環のところから外周道路へ入ってくるころ、計画地のすぐ右側ですけれども、こちらのほうにも滞留が発生するという状況でございました。

駐車場稼働状況といたしましてはこちらの表にいろいろとまとめておりまして、これを見ますと、中央駐車場のところだと、4月8日が桜まつり、5月5日がゴールデンウィークなのですが、このときに、やはり滞留台数というところで200台を超えるような滞留が発生しているのですけれども、それ以外のところを見ますと、南第3駐車場ですとか、あと東駐車場で少し滞留のほうが出ているのですけれども、それ以外はほとんど滞留していないというところで、かなり中央駐車場のほうに偏りが出ているというところが見てとれるかと思えます。

評価書案のほうに戻っていただきまして、590ページに、先ほど少しお話をしました

交通混雑を緩和する取組事例としまして、表12-22-11にまとめております。これとあわせて、資料3の②、2ページのほうもごらんいただきたいのですが、例えばこういう事例がございまして、本事業でもこういったところを検討しているというところがございます。例えばらぽーと新三郷でありますと、JR新三郷をSuicaで下車し、館内専用端末でタッチすると商品レシートが発行されるとか、アウトレットパーク倉敷ですと、期間中、JRでご来場いただいた方に、クーポンですとかノベルティーをプレゼントしていくと。また、パーク・アンド・ライドですとか、1万円以上購入すると宅急便で無料配送サービスといったものも行っていくというところが事例として挙げてございます。

続きまして、592ページを見ていただきたいのですが、こちらから工事の実施に伴う予測評価でございます。

予測項目としましては、交差点需要率としてございます。予測地点ですけれども、594ページを見ていただきたいのですが、こちら、赤線と青線で主要な工事車両ルートを示しております。主要な交差点におきまして、緑で丸をしているところですが、こちらで交差点需要率のほうを算出いたしました。

済みません、また592ページのほうに戻っていただきまして、予測条件といたしましては、593ページの表のところに工事用車両の時間配分がございまして、入場車両が7時台、退場車両が19時台にピークとなりますので、7時台と19時台を予測対象の時間帯としました。

その結果が604ページにございまして、表12-22-14になります。これを見ますと、最大で、交通の15、こちらが中国道と中環の合流部になるのですが、こちらの7時台の0.882が最大となっております、0.9は下回っているという結果でございました。

そして、605ページのほうが複合影響を見込んだものですが、こちらですと、交通1、外周道路の日本庭園前の交差点なのですが、こちらの19時台で0.8ということで、こちらも0.9を下回っているという結果でございました。

そして、606ページのほうですが、評価ですが、環境取り組みとしまして、工事用車両の台数をできるだけ削減するとか、あと、工程調整、工事の効率化、平準化、一時的に車両が集中する時間帯のないように計画するとか、あと、工事用車両を分散化していくといったところで評価目標を満足するというところで評価のほうを行ってございます。

一旦ここで切らせていただきます。

部会長

ありがとうございます。

今、事業者のほうから、3点、交通計画の話と、それから現況調査の話と、それと工事
中の影響評価ということでご説明いただいたのですが、これにつきまして、ご意見等、頂
戴できればと思いますが、いかがでしょうか。

●●委員

2つあるのですけれども、1つは、公共交通への利用促進ということで、この資料3の
②で、事業者は三井さんだと思っておりますけれども、事例を示されているのですけれど、今回
の計画はどうされるのかと。先進事例はあるのですけれども、今回の事例はどうされるのか
と。それをもとにおそらく交通手段別分担率というようなものを決められているのかと思
うのですけれども、そのあたり、ちょっと説明をお願いしたいのが1点。

もう1つは、594ページで工事中の図があるのですけれども、この図でいくと、交通3
のところ、今回、万国橋に入るために新たなアクセス路を建設されますよね。そのとき
に、交通3のところ、要は中環から外周に入るところというのは、通行止めになったり、
そういうことはしないのかどうか、そのあたり、ちょっと教えてください。

部会長

お願いします。

三井不動産株式会社 忠岡参事

まず、公共交通の利用促進の取組事例という形で、資料3の②を参考としてつけさせて
いただいておりますけれども、これらのものが当該施設で実施することについて、まだ
今は言明できないものですが、逆に、同等の施設としてこれらをやっていますので、
もちろんもっといいものが出てくる、例えばモノレール自体のほうとのこれからの協定も
ありますし、それからバスとの協定がありますけれども、我々としては、こういう形のもの
を積極的に導入して、公共交通の利用促進を図っていきたいと考えています。

なお、今の交通の分担率につきましては、既存の施設の交通分担ですとか、それから自

然公園等の利用の状況から踏まえた交通分担率ですので、この辺の利用促進をすることによって、自動車の分担率が小さくなっていくようなことを取り組んでいくという形で今考えています。

部会長

どうですか。

●●委員

とりあえずもう1つをお願いいたします。

株式会社竹中工務店 小南副部長

万国橋ルートの工事中の通行どめにつきましては、極力、既存の交通に影響がないような工事計画を検討していきたいと思いますが、やはり一時的な時間帯においては通行止めということも必要性が出てくるかと思imasuので、今後、道路管理者さんとか警察様のほうとご協議をしながら進めてまいりたいと考えております。

部会長

ほか、いかがでしょうか。

●●委員

大日のイオンさんでされていましてよね、モノレールと連携して自動車の交通量抑制というのは。ああいうのも参考にされて、どれぐらい減るのかというのはある程度考えられるのかなと思いますので。

三井不動産株式会社 平原統括

はい。

部会長

ほか、いかがでしょうか。はい、お願いします。

●●委員

先ほどの公共交通機関利用促進の取組事例ということでご紹介いただいた新三郷の事例なのですが、商品レシートが発行されるということなのですが、これはどういう促進の内容なのでしょう。ちょっとこれだけの資料ではわからないので。何か商品券みたいなものを。

三井不動産株式会社 忠岡参事

これ、Suicaを使うと、電車を使ってきた記録が残っていますので、それがあると、例えば特定の商品の割引券もしくは何%引きのそういう券がレシートとして発行されるので、買うときにそれを見せると引いてもらえるという話なのです。

●●委員

割引みたいなものが、そういう。

三井不動産株式会社 忠岡参事

そうですね、はい。全ての商品というよりも、特定の商品になることもあるのですが。ちょっと右下に小さく出ているのですが、お買い物券をプレゼントする場合があります。ここに500と書いてあって、500円ですけど、こういう形でやっています。

●●委員

ありがとうございます。

部会長

ほか、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

では、ほかにないようですので、続きまして、施設供用後の交通混雑に関するような予測の評価に関する説明をお願いしたいと思います。

株式会社オオバ 田中担当課長

607ページをごらんいただけますでしょうか。

施設の供用に伴う影響の予測評価、交通混雑につきましては、先ほどと同じように、予

測方法としましては、交差点需要率のほうを算出しております。ただし、駐車場出入口付近ですとか通行量の多い車線への合流地点、あるいは車線変更による交通混雑が想定される地点などにつきましては、補足的に動的シミュレーションを行っております。

608ページ、609ページが予測地点、予測範囲になっておりまして、まず、609ページの図のほうが、交差点需要率を算出した地点になってございます。そして、608ページの図のほうが、交通量シミュレーションの対象とした予測の区間としてございます。

610ページに予測条件ということで整理しておりますが、こちらにつきましては、後ほど、資料3の⑩のほうで詳細にご説明させていただきますので、ここでは簡単にご説明させていただきます。

まず、想定利用客数といたしましては、表12-22-16にありますとおり、通常の日曜祝日につきましては約6万6,000人、土曜日につきましては約6万人、平日につきましては約4万人日当たりを想定来客数として設定してございます。

そして、交通手段別の分担率といたしましては、表12-22-17のとおりとなっております。

そして、611ページの下の方でございすけれども、時間帯別の来館・退館車両台数について、それぞれ日・祝、土曜、平日という形でまとめております。

612ページのほうを見ていただきまして、こちらの上の表が施設関連車両の時間帯別の台数、そして、現況交通量といたしましては、表12-22-21に示しております現況の交通量を用いて予測を行っております。

そして、予測対象時間といたしましては、日曜、祝日及び平日につきましては、来館・退館車両台数が最も多くなる15時台としております。

そして、複合影響のほうもしているのですけれども、そちらにつきましては、土曜日のナイトゲームの入場時である17時台について、予測のほうを行っております。

626ページのほうに、道路改良ということでもた図を入れているのですけれども、こちらが、先ほど説明させていただきました道路改良の内容と同じようなものを入れておりまして、こちらもちろん予測の前提としてございます。

そして、それと、あと、予測の前提となることといたしまして、事前質問をいただいている内容なのですけれども、事前質問回答表のほうをごらんいただけますでしょうか。

こちらの1ページの交通混雑の一番上のところなのですけれども、中環側道へ直接アウトする自動車交通の安全対策はどうなっているかというご質問に対しまして、中央環状線

側道への直接アウトについては、信号制御は行いません。現在、大阪府警、吹田警察と協議しておりますが、東側からの側道通行車両に対する見通しを確保するとともに、当該出口は道路区域であることから、一旦停止を設定することで安全確保を行うという計画にしております。

それと、その下ですけれども、各方面からの来訪自動車への誘導方法はどうか。これにつきましては、資料3の④のほうに、誘導サインについてお示ししております。こちら、先日の全体会のところでも少しお話しさせていただきましたが、破線で丸をしているところが、今後、協議が必要ということで、大体このあたりにサインをイメージしているというところがございます。実線につきましては、基本的に敷地内になっておりますので、このあたりにサインを入れていくと。

サインの内容なのですけれども、Aというところ、A1とA2とあるのですけれども、こちらが北側の調和橋のほうから来た車に右折インするためのサインになってございまして、この資料の左側にそのイメージを入れております。それと、B1とB2とあるのですけれども、こちら、左折インのサインになってございまして、こちら、ウィービングによる右折入庫をさせないように、左折インするためのサインをこのあたりに設置していくということでございます。そして、Cが万国橋の誘導サインでございますけれども、こちらにつきましては、高さ制限の情報とともに、このような位置に設定していくという想定でございます。それと、Dといたしましては、高速インターからの誘導サインなのですけれども、まず、D1、図面でいうところの右側ですけれども、こちら、2車線またぎを防ぐために直進をするように促し、そして、D2のところ、図の左側ですけれども、こちらをUターンして万国橋で入っていくというところをサインで促していくという計画にしております。

そして、それと、あと、発券ゲート、こちら、事前質問のところ、2ページのほうの交通混雑の一番上なのですけれども、各入り口のチケット発券場及び数を示して、その根拠、妥当性を定量的にというご質問に対しましては、資料3の⑤のところ、こちらのほうにまとめてございまして、この図で言うところの赤丸しているところに発券ゲートのほうを設ける予定でございます。その台数に関しましては、発券ゲートの処理能力を1台当たり12秒ということで、立地法指針よりもさらに安全側で設定した処理能力を持ちまして、それをさらに上回るような台数を設置していくというところがございます。さらに、敷地外へ入庫待ちの滞留が発生しないように、滞留長のほうも十分ゲートごとに設けていると

いう計画でございます。

評価書案のほうに戻っていただきまして、627ページのほうから予測結果になってございますが、こちらは、評価書案のほうではお示ししておりませんケースも今回検討しておりますので、後ほど、こちらも、資料3の⑩になるのですけれども、そちらでシミュレーションとあわせて詳細にご説明させていただきたいと思っております。一応、結果だけ申し上げますと、この627ページのほうが、上が日曜祝日、下が平日の表になっておりまして、最大で、交通1、日本庭園前なのですけれども、そちらの平日15時台が0.778という結果になってございます。そして、628ページのほうが、上の表が複合影響になっているのですけれども、こちらと同じく交通1の日本庭園前になるのですけれども、そちらで土曜日17時台の0.854が最大となっているという結果でございます。

評価のほうですけれども、629ページを見ていただきまして、環境取り組みとしまして、先ほどから申しております公共交通機関の利用の促進ですとか、あと、交通整理員の配置、適切な誘導看板の設置によって来館・退館車両を分散させていくと。それと、特異日につきましては、事業計画地外の駐車場も利用を検討していくといったところを考えてございます。

そして、この評価のところも幾つか事前質問のほうをいただいております、事前質問回答表の1ページ目の交通混雑の上から3つ目なのですけれども、スタジアムの観客が駐車場を使用しないようにする対策を示してくださいというところでございますが、こちらにつきましては、例えばらぽーと甲子園では、野球開始2時間後以降に3時間を超えて出庫精算された駐車につきましては、館内の磁気処理を行っていない車両に対しては特別料金の対象になってくると。こういった取り組みを、本事業でも、同様なシステムの導入といったものを含めて、双方の関係者で協議、検討を進めていくというところで予定のほうをしてございます。

それと、その下ですけれども、雨天時の交通量の増加はどの程度になるのかというご質問に対しましては、資料3の⑥のほうに雨天時交通量の増加についてということで検討してございます。こちら、表が2つございまして、左側が2011年度におけるらぽーと甲子園の天候別集客数及び入庫台数になってございまして、こちらの表の一番下のところに、日曜祝日を見ていただきますと、下のほうに106.6%とあるのですけれども、こちらが全日に対して雨天時の入庫台数になっております。106.6%ということですので、6.6%の増加が発生していると。これを今回の計画に当てはめると、904台の増加に

なると算出しております。

一方で、右側の自然文化園、こちらが一番下に雨天時の集客数の比較を入れているのですけれども、そうすると、入園者数は、49.7%ということで半減しております。これを仮に公園の自動車分担率を50%、平均乗車人数を3人として想定した場合、在庫台数としては1,008台減る計算となります。ですので、先ほどの904台と相殺するという形で、影響は小さいのかなと考えております。

それと、また事前質問回答表のほうに戻っていただきまして、2ページ目の上から3つ目になるのですけれども、開業時の大混雑時の対応についてということですが、こちらにつきましては、交通整理員の配置、誘導看板の設置等により誘導を図っていくと、それと、パーク・アンド・ライド、ほかの駐車場との連携、事前周知や館内放送などにより渋滞状況の周知を行っていくといったところを検討しております。

事務局（楠本主査）

資料2なのですが、2ページ目、ちょっと印刷ミスをしていますので、今から印刷してきます。済みません。

株式会社オオバ 田中担当課長

申しわけございません。

済みません、2ページ目のほうの先ほどの説明なのですが、混雑時の緊急車両の対応について具体的に示してくださいという質問がございまして、これに対しましては、道路管理者、警察、消防署のほうに確認をしております、一応、一般車両が端に寄ることとで通行可ということで見解をいただいております。

それと、事前質問ではないのですが、先ほどから、公共交通機関の利用の促進という話の中で、そのメインになってくるモノレールなのですが、その輸送余力がどうかというところを資料3の⑦のところで整理をしております。こちら、7ページと8ページがありまして、7ページのほうが日・祝、これは桜まつり期間のデータなのですが、こちらのほうで検討しております、この左側が現況になっております。桜まつり期間ですので、9時台から18時台ぐらいに増便が行われておりまして、5分間隔で行われていると。

右側の表が、エキスポ開発という、ちょっと字が小さくて見づらいのですが、今

回の計画の集客人数をこちらに入れております。これを見ますと、例えば右側の上の表が帰宅時のピークの時間ということで17時台になっているのですけれども、こちらの輸送余力のほうが、例えば千里中央方面に行くところだと、1,380足す1,562人で、輸送余力は2,942人時間当たりとなっております。これを逆算しますと、モノレールの分担率といたしましては、55%までいけると。現在想定しておりますのが11%ですので、それを55%まで増やしていくことが可能だということでございます。

同じように、その下が来店になるのですけれども、こちらのピーク時間が10時台になってございまして、こちらと同じような考え方で61%まで増やせると。あくまで5分間隔増便した場合ということですが、そのような考えでございます。

8ページのほうが、複合影響のときの土曜日のあれなのですけれども、こちら、16時台から17時台について検討しているのですけれども、こちらの時間帯がナイトゲームの試合前あるいはデーゲームの試合後の2時間になるのですけれども、こちら5分間隔に増便した場合、モノレールの分担率といたしましては18%まで持っていけるといところで検証を行ってございます。

一旦ここで切らせていただきます。

部会長

ありがとうございました。

それでは、審査を行っていきたいと思いますが、いかがでしょうか、ご意見を頂戴したいと思います。

株式会社竹中工務店 小南副部長

交通混雑の予測評価の前提条件につきまして、詳しくご説明もご用意しているのですけれども、先にご説明させていただいたほうがよろしいですかね。

部会長

そうですね。

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。よろしく願いいたします。

私のほうから、交通混雑予測評価の前提条件及び交通流シミュレーションにつきまして、詳しくご説明をしたいと思います。

資料のほうが、資料3の⑩をごらんいただきたいと思います。

平均的日・祝日6万6,000人、あと、ピーク時は1,600台という数字がありますが、これについての根拠をご説明したいと思います。

まず、交通手段別の分担率につきましては、万博公園の現在の実績値及び三井不動産のほうで同規模の類似施設、運営施設がございまして、船橋、横浜の事例といったところを参考に、自動車については55%、自転車、バイクについては11%、2%、鉄道、今回はモノレールですが、これについては18%と設定をしております。ただ、この中で、今回計画しております水族館とか観覧車、このような観光客の利用が多く見込まれる施設につきましては、別途、天保山のマーケットプレイス、ハーバービレッジの実績値を参考にいたしまして、自動車が35%、鉄道、モノレールが38%ということで、個別に設定をいたしております。右側の赤い字のところに事例の実績値を掲載しております。

次の12ページ目でございます。

こちらのほうが、提案書段階から今回計画している施設が具体化してまいりましたので、施設ごとの発生集中原単位、それに今回計画している計画面積を掛けまして、休日の来場者数というのを算出しております。それぞれの1日の来場者数を足し上げますと、表の右側のほうになります。約6万6,000人という形になります。これに先ほどの分担率を掛けまして、さらに平均乗車人員で割りますと、休日1日の自動車の台数が算出されます。その結果が、合計値で、右側のほうになります。約1万3,700台という形になります。

この1万3,700台に対して、次の13ページ目以降なのですが、施設ごとの時間ごとの来店、帰宅の比率、係数を掛けまして、それをグラフにあらわしたものが、14ページ目の上のグラフになります。赤で示しているのが来店、青が帰宅ということで、当然ですが、赤の来店のほうは10時ぐらいから昼の15時、16時ぐらいまで大きな山になってくると。帰宅の青につきましては、14時、15時ぐらいから山ができて、20時ぐらいまで続いていくと。この来店、帰宅の合計値がピークになるのが15時台。数字で言うと1,500台強なんですけど、今回の設定としまして、来店、帰宅ともに1,600台といたしております。

これを駐車場の在庫台数で見たのが、下のグレーのグラフになります。最大値が13時台、3,900台強ということで、今回計画しております4,100台の駐車台数で十分賄

えるということで考えております。

同様に、次の15ページのほうに、自転車とバイクについても、来店台数、帰宅台数をまとめさせていただいております。自転車については11%の分担率、バイクについては2%という前提で、来店の時間比率は、先ほどの数字を参考にいたしました。あと、駐輪時間については、立地法の指針で定められています1.75時間というものを採用してつくらせていただいたのがこちらのグラフになっております。こちらも在庫台数を見ますと、最大値が11時台、自転車が1,385台、バイクが252台ということで、合わせても、今回計画しております1,700台で賄えてくるのではないかなと考えております。

吹田市さんの開発条例でも駐車台数、駐輪台数の算定式というのがあるのですが、その算定式に基づいて自動車台数を計算しますと、駐車場のほうは2,000台、駐輪場のほうは4,200台という形になりまして、駐車場のほうはちょっと少な過ぎる計算結果になりまして、駐輪場のほうはたくさん数字が出てしまうと。今回計画しておりますこういった大規模な複合施設の実態と少し合わない部分もあるかなということで、今回、このように別途積み上げで検討してまいりましたので、また後ほどご審議いただければと思っております。

続きまして、検討ケース、16ページ目以降なのですが、評価書案のほうでは日・祝6万6,000人をベースに検討しておりますけれども、やはり、万博公園、非常に繁閑差が多い特殊な立地ということと、地元の住民様のほうからも、公園混雑期においてさらに渋滞が増えるのではないかという懸念のご意見もありまして、今回、評価書案とは別に、エキスポ跡地の特異日と公園混雑期についても、追加的に検討してきております。

まず、エキスポ跡地の特異日についてなんですが、こちらの16ページ目の上の表なのですが、こちら、ららぽーと甲子園の365日の駐車場の在庫データというのがありまして、これをちょっと偏差データ的に使いまして、日・祝日の約63日が6万6,000人という数字になるように、数字の置きかえを行ってきております。

その中で、大体、事業者側のほうで考えております通常の日・祝日から25%数字が増えた場合というのを今回、特異日ということで捉えているのですが、その特異日については、年間5日程度発生するということが数字上出てきております。それと、土曜日につきましては、日・祝日を1とすると0.88、平日については0.52といったような数字になってまいります。この数字を丸めまして、今回、需要率の計算と交通シミュレーションにおきましては、特異日を1.25倍の8万3,000人、土曜日については0.9倍の

6万人、平日については0.6倍の4万人と、こういう数字で今回のシミュレーションを行っております。

次の17ページ目が、先ほど申しあげました365日グラフを示したものになっております。大体、土日ごとに、6万人前後の山がぎざぎざと出てくる形になります。その中でも、125%を超える特異日については年間5日あるということなのですが、こういったときに発生するかというと、お正月の三が日、それとバーゲン期間の一番最盛の日、それと大規模なリニューアルを行った場合というところが原因として出てまいります。

その下の緑のグラフについては、これは自然文化園の入園者数の実績値になっております。3万人を超える混雑期というのは、桜まつり、ゴールデンウィーク、あと、秋のロハスフェスタ、紅葉まつりといったような大きなイベントが行われた日という形になります。非常に繁閑差が大きいというのが今回の敷地の特徴かなと考えております。

次の18ページ目が、各ケースにつきまして、主要交差点の需要率を計算でまとめた表になっております。

一番上の段が日・祝日。平均で見ますと、6万6,000人が、このピンク色で囲った枠の中をごらんいただきたいのですが、先ほど申しあげましたように、需要率としましては、全て許容値内におさまっております。これが右側のほうに行くと、想定以上に集客が来た場合というケースでござんいただきたいのですが、125%特異日の想定の場合は、8万3,000人、2,000台ずつの来店、帰宅という形になりますが、これを乗せても、需要率としては0.9の許容値以下におさまっているという形です。じゃ、どこまでレベルが高まった場合に交差点が破綻していくかというところを示したのが、右端の破綻レベルという形になります。結論で言いますと、139%まで増えると、進歩橋南詰の直進車線の混雑度が1を超えてしまうということで、139%から破綻が始まってくるという形になります。

その下の公園混雑日、ゴールデンウィークとか桜まつりにつきましては、昨年4月8日に桜まつりのときの実査をいたしまして、一番、昨年、桜まつりで多かった、年間を通じて一番多かった日になります。調和橋と進歩橋については調査データがありまして、それが、次の19ページ目のほうをごらんいただくと、休日の通常期と比べまして、桜まつりのときというのが、平均1.42倍ほど交通量が多いということ把握してございまして、この1.42倍を全ての交差点に掛けて作成したのが、済みません、先ほどの、1ページ戻っていただきまして、18ページ目の公園混雑日のところの欄になっております。現況で

既に下穂積交差点というところが0.9を超えて飽和しておりますので、周辺の交差点、周辺道路が、こういった年間一番集客しているときには渋滞が起こっているという状況と合ってくるかなと考えております。これにエキスポの1,600台を足すと、当然ですが、さらに数字が悪化してくるという形になります。大体これが年間5日程度、公園の一番特別な混雑期と考えております。

その下の土曜日、スタジアムとの複合につきましては、これは、需要率としては、日本庭園前が少し0.9に近づいてきますが、許容値内におさまってくるというのと、これも、どのレベルまで高まったときに破綻するかというのを逆算すると、140%までエキスポが増えた場合に、日本庭園前の交差点が0.9を超えてくるという形になります。

平日については全く問題がないということで、こういった7ケース、需要率で検証いたしまして、その中で、今回、交通流シミュレーションとしましては、ケース1、2、3という3つのパターンをご用意しております。

20ページ目がケース1、2、3の概要になっています。

まず、最初にごらんいただきたいのが、日・祝の平均、15時台、1,600台ずつ車が入った状態、これが年間65日ほどあると想定をしております。ケース2につきましては、特異日ということで、年間5日程度を想定したときでございます。最後のケース3というのが、年間20日程度、土曜日のスタジアムの複合で、試合が17時台、ナイトゲームの入場時を想定しております。

早速、シミュレーションのほうをごらんいただきたいと思います。

シミュレーションで、白い車が現況交通、赤い車がエキスポの来店車両、青が帰宅車両ということで表現をしております。

まず、こちら、万国橋、中環の西方面から来た車を外周に乗せずに、直接、敷地の中に入れていくルートを示しております。あと、もう1つ、施設の北出口というのがあります。こちら、中環の西方面のほうに、外周に乗せずに直接帰っていくというのがあるという形になります。全体の43%が先ほどの万国橋に乗ってきますので、一番、入庫車両が集中する場所になっております。

続きまして、こちらが右折インの1カ所目ですね。こちら、外周道路の北側から来た車が右折で入庫するところになっていまして、比率としては非常に少ない場所ですので、通常の日・祝の平均では、ここからの入庫台数は少ないという形になります。北から来た車は右折、中環の東から来た車は左折、左折レーンのまま南第1駐車場に入っていくと、こ

ちらですね。オーバブリッジについては、先ほどの中環東方面からの左折と、あと、南方面、樫切山方面からの10%が乗ってきて、このオーバブリッジを通じて敷地の中に入ってまいります。

こちらが万博公園南交差点。樫切山方面から外周道路に乗せずに、こちらを右折で入りまして、オーバブリッジで敷地の中に入れていくと。大体4台から5台ほど右折車両が出ますが、十分な右折専用レーンをとっておりますので、全く問題なく処理ができております。

こちらが、記念協会前交差点から進歩橋南詰の交差点までですね。ここは、帰宅の車両、青い車両が多くなる箇所になります。ここの南詰のところが出庫、帰宅のボトルネックになっているのですが、現状3車線のところを4車線に増やしまして、中環の西方面への左折レーンというのを南詰で確保しております。北詰のほうは現況2車線なのですが、今度は中環の東方面への右折レーンを設けまして、3車線化を図っております。そうすることで、この真ん中の2車線が全て直進車線ということで、外周の北方面への流れをよくするというで考えていまして、シミュレーションでもそれがうまく回っているということが確認できております。

こちらが樫切山北交差点ですね。樫切山北交差点については、極力そちらのほうへは車を誘導しないということもありまして、南方面からの10%のみ乗せております。ただ、万が一、中環の東方面からミリカヒルズの前を迂回してくる車があるということも想定した場合に、一応ここの右折の車線の処理台数、処理能力から見ると、10%の南からに加えまして、16%はこちらから乗せても処理ができるという計算はできております。

以上が日・祝の平均の状態になっています。

続きまして、特異日ですね。特異日に関しましては、駐車台数4,100台というのが、どうしても年間5日については入庫台数のキャパシティを上回ってしまうということで、今回のシミュレーションでは、駐車場に入れなかった車については、道路の本線に並ばせることなく、そのまま通過させるということを前提にシミュレーションをつくっております。先ほど申し上げた万国橋、43%の車が回るところについては、一番ここが赤い車が並んでくるのですが、これ以上、入庫専用レーンを超えた時点で、こちらの調和橋のほうへと誘導していくという形です。

右折の1カ所目なのですが、こちら、先ほどあふれてきた万国橋から回ってきた車と外周の北側から来る右折の車が合わさりまして、こちら、この右折の専用レーンを超えた

時点で、そのまま先へと通過させていく形です。

このオーバブリッジのところについては、左折の23%、それと南方面からの10%が合わさりまして、33%がこのオーバパスから入っていくのですが、ここは万国橋に次いで入庫が集中する箇所になりますけども、ここも、左折専用レーンを越えた時点で、進歩橋のほうへと流していく誘導の設定をしております。

公園南交差点については、大体、14台から15台ほど右折車両が出るのですが、ここは125メートル右折専用レーンをとってしまして、十分その中におさまっているということで、この直進車線を妨げることはないと考えております。

先ほど、全部通過させていった車というのが、進歩橋のほうにどうしても寄ってしまいますので、最後、進歩橋をごらんいただきますと、こういう出庫の青に駐車場に入れなかった赤い車がまじってくるということで、それが重なりますので、結果として、進歩橋から敷地の西端ぐらまで滞留長が生じてしまうという形になります。ただ、これは全て駐車場をオーバーした年間5日の話でございまして、例えばそういったときに公園内のほかの駐車場のほうへ誘導することができれば、今申し上げた渋滞や混雑は問題として解決されるということも確認しております。

樫切山北交差点のほうは、問題はございません。

年間5日の特異日という状態でごらんいただきました。

最後が、土曜日の複合、スタジアムのナイトゲームの入場時を示したものになっております。

スタジアムの車両については、黄色で示しております。大きな黄色がバスですね。あと、スタジアムの歩行者についても、このシミュレーションに織り込んでおります。こちらのほうは、やはり、スタジアムの車両というのが、2時間に2,000台のうちの半分がこの外周の北から来るということで、このみのり橋南交差点、それと日本庭園前の交差点というのをシミュレーションに追加させていただいております。

次に見ていただく日本庭園前の交差点から東駐車場の入口、それと調和橋の北詰まで、約500メートルの間に3つの信号交差点が集中しております、その中で、スタジアムの東駐車場への入庫というのが重なります、結果として、この日本庭園前からの滞留長、渋滞長が、連鎖的にみのり橋のほうまで続いているという状況になります。この交差点は非常に近接しているということですね。

ちなみに、渋滞長、滞留長が出るのは、ここで示しています夕方の5時半から6時10

分ぐらいまでの40分間になります。ちょっと小さくて見にくいと思うのですが。

こちら、万国橋、あと、北出口ですね。こちらについては、エキスポ関係は全て外周に乗せない前提でしておりますので、スタジアムの車両との共存というのもうまくいっているのではないかなと考えております。

こちら、中環東からの合流部ですけども、やはり、ここにエキスポの入庫とスタジアムの入庫が集中しますので、こういった一時的に滞留が生じるのですが、中環の本線まで及ぶことはないということを確認しております。

左折インのほうも、スタジアムがこちらの左車線のほうから入っていくのですが、それとほぼ同じような形で南駐車場から入っていくということで、お互いの車線の交錯というか、車両の交錯は最小限にできているかなと考えています。

南交差点のほうも問題はないのですが、ここ、スタジアムの歩行者がメインで通る通路になっていまして、2時間で1万6,000人が通行するのですが、ここを平面交差にしていましますと、交通安全上の問題とか、あと、右折の能力が下がるのではないかなという問題があるのですが、ちょうど、ここ、敷地の高低差が道路と南駐車場で3メートル強ありまして、その高低差をうまく利用しまして、車が通る車路の下を歩行者がくぐっていくということで、立体交差によって問題を解決しております。

あと、進歩橋のほうは、エキスポの出庫、それとスタジアムの南方面からの入庫というのが重なる箇所になっていまして、ちょっと見ていただくと、このような形で車が多くなるのですが、滞留は生じるのですが、全て1つの信号サイクルでさばけていまして、渋滞長、さばき残りが無いという形で考えております。

シミュレーションのほうは以上でございます。

今ごらんいただいたシミュレーションの中で、資料の21ページ目をごらんいただきたいのですが、土曜日複合のケースの滞留長、渋滞長というのをこのシミュレーションから計測したものをまとめております。10分刻みで交差点ごとにまとめておりまして、青で示した滞留長が最大になりますのが、地点1と書いています日本庭園前、こちらのほうが、夕方5時40分から10分間、550メートルという滞留長になります。それ以外の交差点につきましては、大体100メートルから200メートル、300メートル程度の間で滞留長のほうがそれぞれ変わってくると。ただ、渋滞長については、唯一出ていますのが日本庭園前のところ、これも夕方の5時半ぐらいから6時10分ぐらいまで、最大で200メートルの渋滞長が出ております。それ以外の時間帯、それ以外の交差点について

は、渋滞長は発生しておりません。

資料の22ページ目以降が、エキスポ跡地とスタジアムと自然文化園、それぞれ全て加算した複合影響による公園全体の混雑日ほどのような出現頻度が出るかということをもとめたものになっていまして、先ほどのエキスポ跡地のオレンジのグラフに、自然文化園の緑と試合日が行われるスタジアムの青いバーを全て加算しております。大体、公園全体が破綻するレベルというのが、合計の集客人数が9万5,000人を超えたレベルではないかと考えていまして、その9万5,000人を超える日というのが年間14日、このときが、レベルAと名づけていますが、全体での混雑日になるのではないかと考えています。

その年間14日のレベルAの中身を見たのが、23ページ目になっています。

スタジアムとの複合に起因するのが、そのうち、年間9日ございます。あと、公園混雑期、桜まつりとかゴールデンウィークに重なって起因するのが、年間5日という形になります。エキスポの特異日というのが、2日間、その中に含まれております。

それぞれのケースごとに、予測評価のまとめと考えられる対策というのを最後の24ページ目でまとめさせていただいております。

まず、スタジアムとの複合に起因して混雑が予測される年間9日間については、予測評価の概要としましては、日本庭園前で一時的な渋滞が発生しますけれども、それ以外の交差点、時間帯については、道路改良によって一定の混雑解消の効果が確認できているかなと考えています。このときに考えられる、日本庭園前なんかでも、渋滞を解消するために、対策としまして、スタジアムのほうの評価書の中でもゲーム開催の日とか時間を調整するという話がありましたが、それと同じで、開催時間帯の調整とか、あと、入出庫が一定の時間に集中しないように分散化を図るとか、こういったことが必要かなと考えています。

エキスポとしまして、スタジアムの試合直前、直後においては、ピーク時における入出庫の規制を行ったり、連携を図りながら誘導を行っていくという必要があるかなと考えています。

その下の公園混雑期については、年間5日ということですが、これは現状でも周辺交差点、道路の需要率、混雑度が厳しい状態になっていると。その中でも、公園内の駐車場の満車状態が昼間ずっと続いているということで、特に中央駐車場なんかは入庫待ちの滞留列が1車線潰してしまっているという状況もあります。エキスポとしましては、あらかじめこういった公園の混雑期と予測される期間においては、特別な集客販促は極力行わないということ、それと、公共交通機関のさらなる一段の利用の促進をこういう時期には打っ

ていくということがあるかと思えます。ただ、それだけではやはり公園全体の問題には追いつきませんので、駐車場に対して自動車台数が多過ぎることについては、公園全体で台数を抑制していくような仕組み、取り組みが必要ではないかなと考えております。

エキスポの特異日、年間5日については、一定の道路改良の効果はあるのですが、駐車場の容量がどうしてもこういったときには超えてしまうということがありまして、このときも、公共交通機関の利用促進を特段図っていくということと、あと、例えばお正月の三が日とか、公園内の駐車場が余剰している部分があれば、そちらを臨時的に活用させていただくというようなことをこれから大阪府様、機構様のほうにご相談をかけていきたいと考えております。

平均的な日・祝日については、今ごらんいただいたように、全く問題がないという形になります。

ご説明は以上です。ご審議のほうをよろしくお願いいたします。

部会長

それでは、意見を頂戴したいと思います。いかがでしょうか。

●●委員

ちょっと基本的なことによくわからなかったのですが、資料3の24ページのところで、スタジアムとの複合が9日、公園混雑期との複合が5日と書いていますね、エキスポ特異日が5日とあるのですが、さっきの14日との関係がよくわからないのですね。

株式会社竹中工務店 小南副部長

たまたま14日というのが、全て公園の混雑期か試合日と重なっているときが。

●●委員

そういう意味ですか。

株式会社竹中工務店 小南副部長

はい。その中でも2日間はエキスポのほうも特異日という形にはなっているのですが、

●●委員

ロハスフェスタの日と、それから。

株式会社竹中工務店 小南副部長

4月23日。試合が行われている。

●●委員

ああ、試合日。

それと、もう1つ、ちょっとよくわからなかったのは、桜まつり等が起こっていてエキスポのほうで特異日になるということの可能性はないということで、ゴールデンウィークなんかでも。

株式会社竹中工務店 小南副部長

そうです。これは平成23年度のそれぞれの施設の実績値を重ね合わせたものになっていまして、その年ごとに出現の仕方というのは変わらなと思うのですが、今回、重ね合わせの検証のために、23年度というのをケースに検討してまいったのですが、23年度で見た場合には、桜まつりにエキスポのほうの特異日というのはほとんどないという。

●●委員

ごめんなさい。平成23年4月24日というのは、これはどこの施設のことですか。17ページです、資料3の⑩かな。

株式会社竹中工務店 小南副部長

これはららぽーと甲子園の年間の年出庫データというのがありまして、これを偏差データとして使っているのですね。

●●委員

ということは、やりようによっては、公園の特異日に、エキスポの8万6,000人でしたか、それが重なることがないようにできるという意味ですね。

株式会社竹中工務店 小南副部長

そうしていかないといけないかなというのが最後のまとめのところなのですが。

●●委員

わかりました。ありがとうございます。

株式会社竹中工務店 小南副部長

正月三が日は、やはりかなり集客が施設のほうではあるようですので。

●●委員

ただ、正月三が日は、14日の中にはないのですよね。

株式会社竹中工務店 小南副部長

ないです。

●●委員

ないということね。

株式会社竹中工務店 小南副部長

はい。

●●委員

単独だから、それほど問題はないと。要するに9万5,000人から8万8,000人、7,000人はいないだろうと。

株式会社竹中工務店 小南副部長

そうです。

●●委員

まあ、そうですね。

●●委員

今のところでちょっと気になっていたのですが、桜まつりで一番ピークの日、ありますよね。そのときのエキスポ跡地が5万5,827人ですよね、23ページですね。

株式会社竹中工務店 小南副部長

はい。

●●委員

これというのは、ふだんの日・祝の6万6,000人より下回るという数ですよね。

株式会社竹中工務店 小南副部長

そうですね。

●●委員

そこがちょっと気になるのですよね。これがほんとうに普通の日・祝よりも少なく出来るのか、出来ないのかというところですね。今は何かそういう対策というのは考えられているのでしたっけ。

株式会社竹中工務店 小南副部長

6万6,000人と申しましたのはあくまで平均値ですので、こういう5万5,000人みたいな日もあれば7万人ぐらいの日もありますので、それを23年度ベースの実績値で重ね合わせると、4月10日は5万5,800人ということになっているのですが、こういう日に、極力、バーゲンとかそういったものは行わないということは必要になってくるかなと考えております。

●●委員

この桜まつりの日というのは、1ページにあるように、かなり渋滞しているという現状があると。それをこの事業者が全部解消しろというのは、どだい無理な話だと思うのですよね。そうやってきたときにはどうしたらええねんという話やと思うのですね。今回見せていただいたシミュレーションでも明らかなように、もっと広域な交通を抑える必要があ

るだろうと。例えば中環を通過して千中方面からやってくる、それから茨木方面から中環を通過してやってくるというような話になれば、多分、これはきょうの方針で確認した2番目のほう、5者協議のほうで、今回提案していただいているサイン計画というのは非常に近傍で、交通事業者がこれをやりますという話があったのですが、そうではなくて、もっと広域のサイン計画というのですか、例えば千里中央のところで、現状で万博付近というのはかなり混雑していますよと、全然入れませんよという情報提供をしないと、ここまで持ってきた時点でだめですよ。

おそらく、先ほど、ぐるぐる回しますという話がありましたけども、どうやって回すねんという話もあるので、もっと広域のところで抑えていくような体制を組まないと、数合わせではいいのでしょうかけども、ちょっと厳しいねというのは、きょう見せていただいたシミュレーションなんかで感じましたね。

なので、この開発事業者だけでは多分対応できない。この日を休業日にしたって、おそらく渋滞しますよね、現状のままでも。

株式会社竹中工務店 小南副部長

そうですね、はい。

●●委員

だとすると、これを機にもう少し関係者で協議していただいて、この周辺の交通環境をよくしていくようなサイン計画なり何なりというのを考えていかなかんねとは思いました。

株式会社竹中工務店 小南副部長

桜まつりの一番集客している突出した日というのは、資料の1ページ目をごらんいただいてもわかりますけども、各駐車場が10時とか11時の段階で満車状態になりまして、それで、おそらく東駐車場とか日本庭園前のほうには並ばせないというような誘導をされていると思うのですが、そこには待ち台数はなくて、全部、先で、中央駐車場のところで並んでいると、そこに滞留が集中しているという状況になっていまして、公園全体で全く台数に対して来られる車の台数というのが対応できていないというところがあるかと思っています。

●●委員

とはいえ、事業者で何をするねん。その破綻したときに、どんどん回しますわという話もいいのですが、とはいえ、こういうような予測のもとにやったとしても、万全を期したとしても、破綻する可能性って十分あるわけですよ、年間の数日ぐらいの話なのですが。そのときに、この開発事業者としてどんなことができるのかという。想定外かもしれませんが、起こったときに何をしなければいけないのかという。現在書いていただいている公共交通の利用促進というのは、確かにそうなのですよ。これというのは絶対してもらわなきゃ困る話なのですが、とはいえという。どこで何をするのかというのをもう少し検討してもらわないと、ちょっと想定外のことが起こりました、ごめんなさいでは済まないだろうなという、非常に広域に影響を及ぼしますのでね。

●●委員

幾つかあるのですが、1つは、この資料3の11ページの分担率の計算根拠なのですが、この分担率の算定って結構難しいとは思いますが、今ちょっとお聞きしていると、観光集客施設の分担率の根拠が天保山・ハーバービレッジで、これは私の感覚でもあるのですが、ちょっと立地条件が違うかなとは思っていますよ。天保山というのは市営地下鉄1本で行けますので、市内から行く人も多だろうということで、鉄道が増えるのは当然かなと。ここまでわざわざ水族館とか観覧車目当ての人というのは、多分、帰りがけに買い物もして、ついでにということだと思えるのですよ。そうすると、これだけ観光集客施設とそれ以外、ショッピング中心の分担率が大幅に違うというのはどうかと思います。やっぱり商業に近い、ショッピングに近いような分担率になって当然なのかなと、自然なのかなと思いますので、そこの根拠をもう一度お考えいただければなと思いました。

もしそれを例えばショッピングのほうに戻すと、12ページの観光集客施設のところが、雑駁な計算ですが、おそらく815台から1,200台ぐらいになるのじゃないかなと思えるのですよ。そうしますと、今どこかで4,100台でカバーできるという話があったと思うのですが、それをオーバーすると、ちょっとざっとした雑駁な計算ですが、見えたので、このあたりが少しどうかと思いました。

もう1つは、こう鉄道で来るということを論拠にされながら、さっきの話に戻りますが、公共交通施設へのインセンティブというのがまだ研究できないということで、何で、じゃ、鉄道でこれだけ来てもらえるのかなというのはやっぱり考えるべきだと思えるのです。

引き合いに出して悪いのですが、スタジアムさんのほうでしたら、駐車場予約システムをつくるとか、あと、山田駅まできちっと帰ってもらうというようなことをある意味約束されましたので、それと比べるとちょっと弱いかなと感じていますので、その再考をお願いしたいなと思いました。

もう1つは、シミュレーションを見ていますと、渋滞をしていると、渋滞が渋滞でなくなった状態になったときに、普通の平均速度に戻るスピードが速いのですよね。普通は、渋滞していると、運転者の心理としては、特に坂道はそうなのですが、なかなか定常のスピードに戻らないのじゃないかなと思うのですね。そういうとこまで含めてシミュレーションをされているかというのがちょっと気になりました。

そう見たときに、特に坂道、上り坂で、樫切山北交差点から上がってくるところというのは上り坂ですよね。それから、もう1つは、中環から万国橋経由で入るところは上り坂ですよね。そういうとこはもっとのろのろして、渋滞が長くなるのじゃないかなと感覚的には思います。そのあたりを含めて、ちょっと検討をお願いしたいと思いました。

とりあえず2点です。

株式会社竹中工務店 小南副部長

今ごらんいただいたシミュレーションが2倍速で表現しておりまして、このシミュレーションの会社ともつくっていく上で何度も調整しているのですが、例えば万国橋ルート急な坂道なんかについては、勾配も考慮した設定をしております。

●●委員

運転者心理も考慮されているということですか。

株式会社竹中工務店 小南副部長

そうですね。システムとしてそういうのは入っているということです。

あと、先ほどの分担率につきましては、これは、ちょっとご意見はあるかと思うのですが、天保山のほうも、大阪港駅から7分とか、遅い人だと10分近くかかる立地でございますが、立地的に、市内といいながら、決して電車が便利な場所ではないということを考えております。

あと、車のほうが、これだけ、35%下げているということなのですが、こちらに

については、集客している客層のプロフィールといたしますか、それが、地元の通常の商業としての商圈だけではなくて、遠くから、より遠方からの観光利用というのが多いということになっていまして、それも加味して自動車の利用が少なくなってくると考えております。過去5年間のデータになっていまして、自動車の分担率で30から35%、鉄道の分担率のほうは42から47%という形になります。

●●委員

ちょっとそういう意味で関連質問なので。12ページのやつなのですが、これはダブルカウントじゃないのですか、延べ人数。要するに、さっきちょっとおっしゃいましたけど、商業施設へ来る人と観光集客に来る人は、同時の人も結構いるのじゃないかと思うのだけれども、それが延べ人数になっているんですか、これは。

株式会社ダイトク 徳永社長

おっしゃるとおり、どれくらいの施設を重ねて回るかというところのデータがやっぱりなくて、そのない中で、かぶって何か所も回るという数字にすると、あまりに危険側というのでしょうか、少なく見積もり過ぎることになりかねないので、今回はダブルカウントで数字は出しています。

●●委員

ということは、入ってくる人数にすると、もっと6万6,000人より少ない可能性のほうが高いということ。

株式会社ダイトク 徳永社長

可能性はあると思っています。

●●委員

わかりました。

●●委員

モデルシミュレーションにぶら下がって議論を進めていく前に、1回、モデルのバリデ

ーションというか、妥当性評価をちょっとお聞きしたいのですが、607ページがモデルシミュレーションの構成ですよね。この評価書の607ページに、左上に前提条件となる交通条件のパラメーターセットが5つあって、それに多分モデルの中に何らかのセッティングがあって、出力されるのが各交差点の需要率とかさっきの車が動いていくということになりますよね。今回、想定利用客数というところをいろいろ6万6,000から最大約10万までを振っていただいて、それで出力の交通需要率がどう変わるかというのは、すごくよくわかったのですよ。そうすると、例えば方面別のパーセントであるとか、あるいは車両の種類比率というところが、これは固定パラメーターで入れられていますよね。この辺の出力の需要率とかに対する感度というのはないと考えていいのですか。

株式会社ダイトク 徳永社長

まず、方面比についてなんですけれども、一度、提案書の段階でもう少し緻密に方面比については検討しなさいというご指示をいただきまして、高速道路を利用する者は、一般道で1時間を超えると高速道路を利用するというセッティングにしているのですけれども、それぞれの地点からどれくらい時間がかかるのかということについては、旅行時間が、混雑状況が、例えば日曜日にどの道を通るとどれくらい時間がかかるかというもともとのプローブデータを使ったルート設定をするそのものを使って検討しました。なので、おっしゃるように、感度としてはなかなか難しいところかなと。

●●委員

いや、これの意図というのは、部会長が前半おっしゃったのですが、この辺の感度を見て、実は需要率に非常に効く、例えば、今、高速道路の利用みたいな話があったときに、もしあるなら、広域連携でそっち側の対策を打ちにいくという方法もあると思いますので、今、パラメーターというか、対策を打てるのが、人数の総量しか変数がなくなっちゃっているんで、もう少しモデルの感度を見てもいいのかなという印象がありました。

株式会社ダイトク 徳永社長

そうですね。おっしゃるとおり、特に商業施設のオープンときは、お客様を誘導しながら、実際の混雑状況を見て、ここで右折をさせるとか、実態をやりながら進めていかないといけないとか、あと、意識的に、警察と連動しながらオープンを迎えますので、そう

いうときにわざとちょっとそっちのほうの信号を短くしていただくとか、そういうことも可能だと思いますので、それをちょっと研究していきたいと思います。

●●委員

それをもう少し広域な部分も、空間的に広域にというので、何かアイデアというか、いろいろ対策のシミュレーションができたらなというのはすごくありますので、感度分析はぜひお願いできたらなというのがあります。

それと、もう1点だけいいですか。

資料1の3枚目ぐらいにあって、別紙と書いてあるのが、2ページの一番下の車の混雑について、何台と言われてもわからないというようなご指摘が住民の方で、僕も外周をよく使うものですから、需要率とか台数とかで言われても、多分、感覚的に理解しにくいというのはきっとあると思うのですね。それに対して右にご回答があって、難しいことが書かれているのですが、例えば、期待損失時間であるとか、何分ベースライン比に比べて時間が失われてしまうのだとか、もっと直感的に言うと、ウイズアウトケース、つまりこの施設がない場合の交通量の何倍になるという、このエンドポイントというか、体感できる指標にならないものでしょうかね。難しいというのはわかっていて言っているのですけども。

株式会社竹中工務店 小南副部長

資料21で滞留長、渋滞長を予測しているのですけども。

●●委員

そうですね。これで180とか、ひどいところやったら1キロぐらいになっていたと思うのですが、滞在時間が、どれぐらい車の中に乗っているかという感覚的なものというのは、出せるのか出せないのかちょっとわからないのですけども。

株式会社竹中工務店 小南副部長

これ、混雑の長さを。

●●委員

そうですね。それは、多分、被害に関連する方側からすると、あんまり直観的な指標ではなかったもので、何かアイデアがないかなと思っているのですが。これ、ご検討くださいということ。ありがとうございました。

株式会社ダイトク 徳永社長

例えば、動的シミュレーションの中で、区間、区間で、ここの地点での平均速度が大体これくらい、現況だったのが、これくらいになりそうですというのはご説明できると思います。

●●委員

そうですね。それが通常時で生活して、平日は、そんなに変わらないか、変わるか、ちょっとわからないですけども、何かその辺がウイズアウトケースで比較してどれくらいかというのが見られるといいかもしれないですね。

株式会社ダイトク 徳永社長

はい。

部会長

はい、お願いします。

●●委員

資料3の24ページのところで、複合影響による混雑期における対策で、スタジアムのところで対策を考えていただいているのですがけれども、ここで、例えばスタジアムの試合の前後で、スタジアムの利用者がインセンティブをとれるようなことによって、例えば入りとか、スタジアムに入ったり、あと、出たりする時間を分散化できるのではないかなと思うところもありまして、そういう話がスタジアムの検討のときにもあったように思いますので、そういうご検討のほうを、5者協議とか、そういう場でまたいただければありがたいかなと思いますというのがまず1点と、あと、もう1つ、質問なのですがけれども、シミュレーションを見せていただいた中で、特異日のところで、調和橋のところにか

なり駐車場に入る入庫の車がずっと続いていまして、それを誘導して回しますということ
やったのですが、その誘導手段ってどうするわけですか。

株式会社ダイトク 徳永社長

要は並ばないで行っていただくという話ですね。

●●委員

それは人がやるの。

株式会社ダイトク 徳永社長

ええ。やっぱり誘導員で流すしかないです、はい。極端に駐車場の入り口を閉鎖する
いうときは、人がいて流そうとすると、入り口のところってへこんでいますので、そこに
並びができてしまうのですけれども、そういう場合は、レーンの入り口のところに、道路
管理者さんとか警察とか協議をしないといけないのですが、実際にA型看板という工
事の柵みたいなものを臨時にぽんと置くとか、そこに誘導員がいないと、諦めてすぐ行
ってくれるという実態がありますので、ケース・バイ・ケースなのですけれども、研究しな
がらやりたいと思います。

●●委員

それと、●●先生のほうからお話のあった試合日なのですけれども、多分、開発事業者のほ
うでもできることはあるのではないかなと。それは、ピークカットですよ。この時間帯
というのは万国の試合が終わるからすごいことになると、早く出てくださいとか、も
うちょっとおってくださいと、この時間を外してくださいというようなことをやれば、多
分、今ほどひどいことにはなれへんだろうとは思うのですよね。そういうことも多分され
る予定であるとは思いますが、ぜひそういう検討をしてもらったらいのじゃないか
なと思います。

三井不動産株式会社 忠岡参事

実際に昨年オープンしましたアウトレットなんかでも、やっぱりそのときの混雑状況を
放送で流して、ただいま混んでいるので、もうしばらくお買い物をされたほうがとか、逆

にちょっと小さいイベントをすとか、そういう形でお客さんをとどめたり、逆に、夕方から混むとなると、道路が混雑してまいりますということの放送を入れたり、そういうのを流したりして、できるだけコントロールしていますので、多分ここでもそういう形を実施していくことになると思います。

部会長

ほか、いかがでしょうか。はい、お願いします。

●●委員

資料3の4ページの誘導サインなのですけども、このエキスポと書いてあるのは、何かこの商業施設名がきっちり決まったら、その名前が入ってくるという意味ですね。

株式会社ダイトク 徳永社長

そうです、はい。

●●委員

要するに、エキスポというのは何かね。エキスポランドとか何とか、地元の人にとってはそういうイメージがあるので、自分が行こうと思ったのはアウトレットやのにエキスポといったらわからないと思うので、そういうネーミングが入ってくるという意味ですね。今、仮にしてあるという。

株式会社ダイトク 徳永社長

はい。

●●委員

ありがとうございます。

部会長

はい、お願いします。

●●委員

リスクヘッジというか、周辺の警察の方に聞かれたらいいのですが、破綻レベルのときでも、140%レベルのときでも、左右に皆さんがどいていただけたら、緊急車両は通れる、破綻レベルでもという意味ですか。

株式会社ダイトク 徳永社長

渋滞して車が並んでいても、通れる。

●●委員

MAXにひどい10万人ケースでもいけるということなのですね。

株式会社ダイトク 徳永社長

はい。

部会長

わかりました。ありがとうございます。

ほか、どうでしょうか。

●●委員

念のために聞いておきますけども、駐車場の台数、14ページで、4,100台でオーケーですよという話なのですけども、これ、駐車時間というのは何時間で想定されているのですか。

株式会社ダイトク 徳永社長

商業施設は、2.2時間ぐらいを想定しています。平均の滞留時間で2.2時間ぐらいです。

部会長

ほか、どうでしょうか。はい、●●委員さん。

●●委員

先ほど、●●先生からちょっとお話があった資料3の11ページのところの観光集客施設の天保山・ハーバービレッジの根拠なのですが、これ、ちょっと確認ですが、天保山・ハーバービレッジのほうでの集客の手段としての自動車というのが、観光バスとかは入っているのでしょうか。

株式会社竹中工務店 小南副部長

観光バスは入っていないですね。車の中に入っていないです。

●●委員

かなり観光バスで来られるということはないのですか。

株式会社竹中工務店 小南副部長

いや、多いですね、観光バスも、割合としては少なくはないです。

●●委員

これは、そうしたら、この中のカウントには入っていないこと。

株式会社竹中工務店 小南副部長

この中のカウントには入っていないです、42の中には入っていないです。

●●委員

今回の計画施設での観光集客施設のほうには、観光バスというのは想定されているのでしょうか。

株式会社ダイトク 徳永社長

予測の計算の中には入れていませんけれども、実際の運営では、バスを呼び込むということ想定した設計で、スロープとかも考えております。

●●委員

済みません、ちょっと基本的な話というか、ちょっと初歩的な話で恐縮なのですが、そういうバスというのは、こういう分担率のときはどう考えること。

株式会社ダイトク 徳永社長

観光バスは、駐車場所にも困りますので、特に予約がないと入ってこられないというような状況になりますから、コントロールしながら台数を呼び込むことになります。残念ながら、比率としてはそんなにたくさんにはなりませんので、こういう計算をするときはネグってやっています。

●●委員

入っていないということ。

株式会社ダイトク 徳永社長

はい。

三井不動産株式会社 忠岡参事

観光バスは、基本的に事前で皆さん予約をとっていただいて、うちのほうの施設内部のそういう駐車台数とは別のバス置き場ですとか、それから周辺にそういうバス置き場をどこかで確保した形の台数を見ながら予約をとりますので、逆に、予約なしで来られた方に対しては、やっぱりご入場をお断りしていることもありますので、そういう意味では、先ほど言ったように、ものすごい数が来るといふことにはならないと思います。

●●委員

天保山のほうがほかの施設等でそういう観光バスの利用者が結構多いのであれば、ちょっとこの集客施設とは性格が違わないかなという感じもしますが、そのあたりのまたデータのほうをちょっと見ていただければと思います。

株式会社ダイトク 徳永社長

はい。

部会長

ほか、いかがでしょうか。

●●委員

桜まつりのときに渋滞しているというのですね。このとき、多分、本線まで影響が出ているのでしょうか。そのときの誘導の仕方というのですか、そういうことは何もやっていないのですかね、今は。先ほどやったら何か看板を立てるといった話もありましたけど、今は無策で。

株式会社竹中工務店 小南副部長

今伺っていますのは、例えば中環東から外周に合流してくる道路といったところは桜まつりのときには閉鎖するとか、そういった運用もしているとは伺っています。

●●委員

個人的に思うのは、ぜひ5者協議会のところで検討してほしいのですが、今までずっとほってきたわけですよ、ここ。桜まつりであれ、ガンバであれ。ずっとほってきた状態のまま現在を迎えるという形ですよ。やはり、案内誘導かって断然無策に近い状態ですよ。中環では何の誘導もしていないし、万博の駐車場のサインインもなければ、本来であればダイナミックな駐車場の案内システムの中に入っても十分いいぐらいのレベルの車が集中しているわけですよ。それを全くやっていないような状況自体、やっぱりおかしいのだらうと思うのですね。

そう思うと、やはり、関係者で、今回を機に、サイン計画なり誘導計画なり、場合によってはパーク・アンド・ライドというものもあるかもしれませんよね。千里中央にそれだけの余地があるかどうかというのはわかりませんが、そこでとめてモノレールで来てもらうとか、そういう数合わせでないような具体的な対策というのを練っていかないと、多分、シミュレーションで検討して、はい通りましたというのはできると思うのですよ。でも、それじゃないでしょうという、具体的な対策として何をするのかということのほうが重要であって、渋滞値がこれぐらい減りますから大丈夫ですというようなことを詰めても、ちょっとどうかなという気はしますね。なので、そういうのをぜひ5者のほうでやっていただきたいなと思います。特に外周道路って、今はほとんどないですよ、サインが。

自由に通ってくださいぐらいの話であって、現状で、桜まつりや何であれ、万博の中央のところ、日本庭園のところの前のパーキングにとめようと思っても、何やよくわからへんけど並んでいますという状況がずっと続いているので、やっぱりこれ自体おかしいと思うのですよね。

だから、何度も言いますが、これを機に、ぜひ、大阪府、吹田市も関連しているところで整備をやっていただかないと、多分、これ、大きな問題になりますよね。大きな問題がもし生じたときに、いや、これは開発事業者が悪いねんというだけの話では多分ないのですよね。そういう大きな問題を放置してきたツケがやっぱり回ってきていると僕は思うので、ぜひそういう観点で対策というのを練ってほしいなと思います。

地域経済振興室 中野次長

我々産業活性部なのですが、5者連絡会の事務局を担当しております。この5者連絡会の所掌事務というのは、情報の共有をしていくということが1つあります。それと、もう1つは、その取り組みの方向性の確認をしていくということ、これが大きな所掌事務として持っております。最初に、この会議の目的、方向性の云々の中で、事業者単独でなかなか解決が困難な内容については、5者連絡会のほうへ助言するということが部会長のほうからお話があったかと思います。今の中で、広域サイン計画であったり誘導計画であったり、あるいは複合影響の混雑期における対策の1つとして、スタジアムとの連携、いろいろご助言をいただいたかなと思っていますので、これらのいただいたご助言につきましては、この5者連絡会の場で確認をしていきたいと思っています。

●●委員

ぜひ。

●●委員

まあ、そうですね。きっと後から来た人が悪者にされる可能性がありますからね。ガンバにしても三井さんにしても、来たから混み出したんやないかという雰囲気は絶対出てくるから、自分らで危機感を持って突き上げていかないと、役所というのは、普通、そう簡単に動くところじゃないですから、そういう悪評をこうむらないようにしようと思ったら、おっしゃられているように広域的なコントロールってやっぱり要ると思いますので、本気

になって突き上げないと、全部悪者にされる可能性がガンバにしても三井にしてもあると思います。そういう危機感を持ってぜひとも対応して臨んでほしいなと思いますね。

●●委員

今回のシミュレーションをやっていただいて、1年間のうちの360日ぐらいはまあまあ問題ないだろうというような、問題ないことはないですけども、さほど大きな問題ではないだろうというような話だったと思うのですね。ただ、年間の1週間というときにどうするのかというところの対策というのは、これは開発事業者だけではどうしようもならへんというような話なので、そこはぜひ協力していただいて、対策を練ってもらわないと困りますし、開発事業者についても、最初が肝心ですよ。ここのエキスポ跡地のところの商業施設に買い物に来るといようなことを考えたときに、車で来るのだというように、車を最初に植えてしまうと、もうアウトですよ。アウトなので、やっぱり一番最初のときに公共交通で来るものだというように十分に対策を練っていかないと厳しいだろうなと。後から後手、後手で、いや、モノレールの利用促進だということを順番に打っていても、なかなか人の行動というのは変わらないし、習慣というのは解凍できないので、そうではなくて、開業のときに合わせて、一番最強の公共交通の利用促進策を打ってほしいなと。これは、うちはものすごい赤字が出るのだけでもというのを覚悟していただいてモノレールの利用促進というのをやっていったほうが、後々考えたときにはメリットが大きいんじゃないかなと思いますね。損するかどうかというのはわかりませんが、考え得る限りの公共交通の利用促進策というのを、先ほど●●先生のほうからも話がありましたが、合わせて打っていかないと、多分、途中で利用促進を徐々に強めていっても、効果というのはいよいよ期待できないだろうなとは思いますがね。

ほか、いかがでしょうか。はい、お願いします。

●●委員

駐車場から今度は出るほうの話なんですけども、5ページの駐車場の設計の詳細がよくわからないのですが、基本的に、駐車場に入ると、出るほうは好きに選べると考えていいのですかね。例えばゲート2で入ったらゲート2から出ないといけないということはない。

株式会社竹中工務店 小南副部長

ないです。

●●委員

ないのですね。その中で、今、3ページのアウトの割合を見ると、青ですよ、56%が外周を通るというプランになっているということでしょうか。

株式会社竹中工務店 小南副部長

そうです。

●●委員

これは、もう少し下げるといふか、中環側に流すということとはできないのですか。

株式会社竹中工務店 小南副部長

場内の方面誘導というのは、今まさにこれから検討しようとしているところなのですが、北側の出口というのが西方面に帰っていくときに有効なのですね。これがトータルで34%あるのですが、ここは無信号のところで、一旦停止で出庫をしていくのですが、ちょっと、ピークで台数が増えてきたときに、34%はさばけなくなってくるということで、9%についてはオーバブリッジを渡って南駐車場から左折で出ていくという形なのです。南方面については、オーバパスで南駐車場を渡って南のほうへ帰していくと。残る北方面と東方面については、進歩橋のところでどうしても直進もしくは右折しないといけないところがありまして、オーバブリッジを渡すわけにいかないですし、北出口から出すわけにもいかないということで、どうしても、北方面、東方面のトータル56%というのは、外周からの右折アウトに残ってしまうということになります。あと、例えば茨木方面はこっちとか、そういった方面別の誘導というのは場内で工夫をしていかないといけないかなと。

●●委員

そういうすごい微妙なコントロールですね。

●●委員

それは職人技ですね。

株式会社竹中工務店 小南副部長

ただ、大体、駐車場の入り口から寄りついてきたところに利用しやすい駐車場があって、ある程度それがゾーニングされているのです。5ページ目の図面で言うと、駐車場の一番上の固まり、敷地の北東あたりのこの固まりについては、西方面からの車を主に対応するゾーンになります。だから西に帰っていきやすいと。

●●委員

やっぱり、帰る時間帯というのは、そもそも混む時間、皆さん帰宅の時間帯なので、混みやすいのですよね。今の話で、例えば中環の東行きに行きたい人が、一旦西行きの中環に乗って、進歩橋でUターンするという事は難しいということですか。中環に乗るところで引っかかってしまうということですか。

株式会社竹中工務店 小南副部長

今、高速道路からの2車線またぎと同じように、進歩橋をUターンさせてはどうかという事ですよね。

●●委員

一度、進歩橋を上がってということですね。

株式会社竹中工務店 小南副部長

北出口のキャパシティーがもう少しあればそういったルートを設定できるかと思うのですが、すけども、出庫できる能力に対して、西方面、ほぼ一杯いっぱいになっていますので、それ以上に東方面を北出口から出すというのは、少し割合としては難しいかなと考えています。

●●委員

この56%が、説明を聞いていると仕方ないのかと思ってしまいますのですが、何とかならんかなというところなので、コメントしておきます。

あと、先ほど、観光バスで来られる可能性があるという話をされていましたが、万国橋のところの高さは問題ないですかね。上にモノレールがありますよね。

株式会社ダイトク 徳永社長

観光バスは、万国橋は通らないです。

●●委員

通らないという指導というか、そういうふうになされるということですか。通れないのですかね、物理的には。

株式会社竹中工務店 小南副部長

通れないですね。

部会長

ほか、いかがでしょうか。

一応、予定の8時が来ましたが、この後の進捗状況の話がありますので、もう少しだけ時間を超過させていただいて、もしよければ、交通安全のほうは、きょう、まだご説明いただいているので、それについて、ご説明をよろしく願いいたします。

株式会社オオバ 田中担当課長

交通安全のほうを説明させていただきます。

評価書案の630ページをごらんいただけますでしょうか。

こちらから交通安全となっております、まず、調査結果といたしましては、631ページのほうに示しておるのですけれども、日常生活圏等の状況というところで、評価書案の89ページのほうをごらんいただきまして、事業計画地の南西側のほうに山田第一幼稚園、山田第一小学校、山田東中学校、山田高校、そして、西側に北山田小学校がございます。ただし、本事業における工事関係車両であったり施設関連車両、歩行者、自転車の通行ルートには、こちらの通学路のほうは設定されておられません。

それと、632ページのほうに事業計画地周辺の交通安全施設の状況をまとめておりまして、主要な道路につきましては、歩道であったり自転車道、あと、交差点には横断歩道があって、信号も設置されていると。それと、事業計画地のすぐ周辺の外周道路には歩道橋が設置されているという状況でございます。

633ページから工事用車両と来館・退館車両、施設関連車両の走行による事業計画地

周辺への交通安全の総合評価となっております。予測結果のほうは634ページになってございまして、ちょっと文章を読ませていただきますと、工事用車両、来館・退館車両、施設関連車両の主要な通行ルートには先ほど申しました歩道が整備され、主要な交差点には信号及び横断歩道が整備されております。また、これらの車両が最も集中する事業計画地近傍の万博外周道路には、横断のための歩道橋が設置されていると。そして、工事用車両、来館・退館車両、そういった走行による交通への影響についても、交通処理上、問題はないということで、交通混雑のほうで予測評価をしております。

といったところで、基本的には影響がないとしているのですけれども、ただ、一方で、こちら、634ページ下の図に示しておりますとおり、中環から外周道路へ合流してくる、事業計画地の右側のところ、こちらはもともとあるのですけれども、これに加えて、本事業を実施することによって、中環の側道から万国橋経由で入庫するルートと、あと、南第1駐車場に新設するオーバーパスを活用する左折の入庫ルートにおいて、新たに歩行者、自転車との交差が生じます。

これにつきましては、635ページの環境取り組み、供用時のところで、基本的には公共交通機関利用促進ということで、利用者の台数を減らしていくということと、あと、来館・退館車両を交通整理員ですとか誘導看板などによって分散させて誘導する、また、特異日など、来客数が多くなるときには、事業計画地周辺での快適、安全な通行を確保するため、交通整理員を適宜配置していくといったところで、極力、交通安全に著しい影響を及ぼすことがないようにしてまいりたいという計画としてございます。

続きまして、637ページのほうに、今度は事業の実施に伴う歩行者及び自転車の往来による事業計画地周辺への交通安全の予測評価としております。こちらが、638ページの上の図のところに、今回の事業の歩行者、自転車の動線計画を入れてございます。

事業計画地の東側から来られるお客様と、あと、モノレールを利用するお客様に対しましては、メインゲートのほうから入っていただくと。それと、南側から来られるお客様については、万博公園南交差点のところで、自転車、歩行者、分離していただきまして、自転車のほうはちょっと回り道になるのですけれども、歩行者のほうは、そのまま、スタジアムの南Aルートとかぶっているルートになるのですけれども、こちらのほうでメインゲートから入ってくるというルートを想定しております。それと、あと、北側と東側から来られるお客様に関しましては、既設の歩道橋のほうを歩いていただいて北ゲートから入ってくるというところを想定しております。

予測結果といたしましては、639ページの表と図に、ちょっとごちゃごちゃとわかりにくいのですが、既存の休日のピーク時間の現況交通量と、あと、今回発生する赤の枠で囲っている歩行者、自転車の台数ですけれども、こちらとで比較をして、交通に著しい影響を及ぼすかどうかというのを検討したのですけれども、例えば表のほうを見ていただきまして、左側が現況で右側が計画になっているのですけれども、例えば事業計画地北側の断面ですと、休日で時間当たり歩行者153人、自転車81台とあるのですけれども、こちら、ゴールデンウィークとかになると300人を超えてきますので、大体、現況の多いときと同じぐらい、ピークのときでもそれぐらいになるといったところで、ほかのチェックしているところも大体そういったところで、特に著しい影響は及ぼしてこないと考えております。

それと、先ほど北ゲートのところをご説明させていただいたのですけれども、この矢印が北ゲートのところでとまっているのですけれども、実際は万国橋を越えて行って計画地の中に入っていきますので、実は今回の来客と万国橋ルートの自動車との交錯がここでも生じるのですけれども、このあたりも、先ほど申しました取組内容、交通整理員の配置といったもので影響を低減していきたいと考えております。

それと、複合影響のほうも検討しておりまして、先ほど少し申しましたけれども、スタジアムとモノレールの主要なアクセスルートが、計画地南側の歩道橋と計画地西側の通路となつてございます。ですので、南方面から来られる歩行者が、一部の区間でスタジアムの退場者と錯綜することとなります。ただし、スタジアムの退場者がここを利用する頻度が年間40試合、かつ退場時間は試合終了後2時間ということですので、事業者、スタジアムのほうと連携、協議を行っていくということと、あと、事前の試合情報ですとか迂回路等の周知といったことを行っていくことで影響の低減を図れるのじゃないかなと考えてございます。

そして、このスタジアムとの連携に関連しまして事前質問がございまして、お手元の2ページのほうはありますでしょうか。一番下のその他というところで、スタジアムとの連携のための入場ゲートを設置してくださいということ。これについては、要するに、南ルートメインゲートまで行く途中に施設のほうに引き込んで、歩行者自体を減らせないかという話ですね。こちらとその下の質問については、その南ルートの整備、拡幅ということで、フェンスの撤去といったところをできないかというような質問でございます。

これに対しましては、資料3の⑧をごらんいただきたいのですけれども、スタジアムと

の連携とございまして、先ほど申しました入場ゲートを途中で設けることができないかということを検討しております。それについては、まず、この西側のルート自体が、施設から見た場合、いわゆる荷さばき側となつてございまして、搬入車両ですとか管理用動線、この図で言うと赤の線で書いているのですけれども、こちらと錯綜してくる、交差するところ、交通安全上の懸念が少し想定されると。それと、あと、E断面、F断面、G断面と断面を切っているのですけれども、かなり落差がございまして、これをデッキといったものでおろしていくに当たりましては、断面的に、レベル差、距離、あと、コストの面といったものを考えて、かなり難しいと。

それと、あと、歩行者が集中するスタジアム入退場時に、このルート自体が階段になっているのですけれども、その階段のところ、分岐させていくということが危険ではないかといったところで、やはり、ここに関しましては、駅前広場まで誘導して、メインのゲートから入っていただくところを計画しております。ただし、先日の全体会でも少し説明させていただきましたが、一応、事業としては、やはりスタジアムとの連携というのが地域貢献の大きな1つになりますので、この図にありますチケット売り場に関しましては撤去をさせていただきます、このまま真っすぐ駅前広場におりていけるようにするというところは実施する方向で協議を行っております。

それと、あと、フェンスの撤去、このルートの拡幅につきましても、協議が必要なので、すけれども、実施すべく、万博機構様と協議を行っていくところで考えております。

それと、地域貢献の1つになるのですけれども、次のページの資料3の⑨ですけれども、自転車道の幅員見直し、それとアメニティアップとございまして、断面が2つ上下にございまして、提案書時点では、外周道路を5車線化することによって、自転車道を3メートルまで縮減するという計画だったので、すけれども、こちらをできるだけ縮減幅を少なくしていくというところで、4メートルぐらいにできないかということで、今現在、道路管理者と協議を行っているところでございます。それとあわせまして、アメニティアップといたしまして、サイクリング利用者向けのサービス施設をどこか、空地を利用して、ロード地図盤ですとか、あと、ベンチ、芝生、空気入れといったものを設置していくということも少し検討中ということでございます。

説明のほうは以上でございます。

部会長

ありがとうございます。

それでは、ご意見を頂戴したいと思いますが、いかがでしょうか。

●●委員

質問というよりも、コメントになるかと思うのですが、混んだときに、歩行者の方と車が交差する地点で誘導員の方がおられるという話でしたよね。混んだときって、渋滞解消するために車を優先しがちになると思うのですが、歩行者の安全とトレードオフを起こして非常に難しい問題で、車を優先したい気持ちもあるけど、そしたら、みんな車でばかり来るといふか、車にばかり優しい社会になってしまうので、そこをよくよくご注意いただけたらうれしいなと思います。

●●委員

シミュレーションではどうなっているのですかね。車優先のシミュレーションですか。

株式会社竹中工務店 小南副部長

以前、スタジアムさんの歩行者が北側を回っていくというときに、今の万国橋ルートと平面交差になりまして、そのときは、車15秒、歩行者を45秒にしたら、車がどんどんたまっていくのですよ、中環の側道のほうに。それを車15秒、歩行者30秒にすれば解消されるということで、それぐらいのたくさんの量の歩行者が出たときで、そういう割り当ての秒数になりました。

●●委員

スタジアムも重なってみたいなイメージでいいですか。

株式会社竹中工務店 小南副部長

そうですね。今、現実そこまで北側には人は回さないということですので、もっと歩行者の量が少なくなりますから。

●●委員

そうですね。この施設全体が車優先型にしないという大きな戦略があるのだったら、そういうところも含めて、歩行者優先を何かデザインできるといいなと思って。

株式会社竹中工務店 小南副部長

横断する歩行者の量に応じてそこは対応していきたいですね。

部会長

ほか、いかがでしょうか。

●●委員

資料3の9ページなのですが、南Aルートからの歩行者動線で検討はしてみたけども、ちょっと難しいねという話だったと思うのですが、E断面でできませんかということですね。というのは、1点は、この南のほうから来る歩行者の方が今のところ51%ということで、481人、評価書の639ページを見ると、南方面からの歩行者が一番多いわけですね。481の方が来たときに、この道路をずっと通って、メインゲートまで行って、またこっちへ戻ってくるというような誘導ルートになろうかなと思うのですが、やはり、そうではなくて、南方面からの歩行者が多いのであれば、南のほうから入ってきたときに、何らかの形でこの商業施設のほうに直接入ってくるというような誘導経路を設けたほうがいいんじゃないかなと。何でE断面と言ったかということ、ぱっと見た目ですけども、61メートルと非常に長いのですが、フードコートとつないだらよろしいやんという話ですね。それは、ここから商業施設のほうへ入っていただいて、ぐるっと回遊して、またここから戻っていただくというのはどうでしょうかというのが、ここが1つの理由ですね。

もう1つは、ガンバさんのスタジアムとの連携の話なのですが、やっぱり気になるのは、E断面とF断面の間の高低差が結構あるというのを考えたときに、ここの通行する歩行者量というのですか、そこをなるべく減らしたいなと思うのですね。そうすると、E断面というか、その前の歩道橋を渡る段階のところ、例えば歩道の右側が三井のほうに入っていく経路ですよという形で誘導してあげると、そこからE断面のところ、かなりこっちの三井のほうにさばけてしまうとE、F断面を通る歩行者の数が減るかなと思って、

そこは、急斜面とは言いませんけども、結構な斜度になるので、嫌やな嫌やなどずっと思っていたので、何とかこの坂道に入る前に歩行者交通量というのを減らしたいと、安全性の向上というのもあって。

後者のほうは地域貢献という形になろうかなと思うのですが、前者のほうは、南からのお客さんの利便性を図るという意味でも、E断面のほうで設置するというのは1つどうかということを感じましたので、ご検討いただけたらありがたいと思います。

三井不動産株式会社 忠岡参事

60メートルの橋なので。これも、検討もちょっと。かなり高低差もありますので、我々としてもその辺を実際意識はしたのですが、60メートルの橋を引っ張ってくるということは、さすがにちょっと我々としても戸惑いがあるって、今ここではちょっと難しいなとしか言えないところかと思っています。

ただ、先ほどちょっとあった、ガンバさんのほうとか南Aルートとかの対策についても、今、万博機構さんのほうとも協議をしまして、書面でいいですよとか、そういう形のものはいただいていませんけども、担当者とお話をしている中では、そういうことをしていくことは地域貢献としても大きい意味があるということのご理解はいただけていますので、この南Aルートのとこのフェンスをとるですとかチケット売り場のほうの解体等についてはかなり前向きに進めているのかなというところで、今頑張っているところです。

●●委員

これも多分、負の遺産なので、当初の意図していたような機能がもうなくなってしまったような構造物が点々とあるわけで、それをとっていただくというのは地域貢献ですから、それも非常にいいことだと思うのですがね。

部会長

ほか、いかがでしょうか。はい、お願いします。

●●委員

図の縮尺が小さいのでわかりにくいところなのですが、今の計画されているところの外周に面したところの内り側というのは、歩行者は通ることができるのでしたっけ。以前

の提案書の最後のところで改良されたときには、10ページですか、つけかえ歩道を設けられていたと思うのですが、のり面にされて、今、つけかえ歩道って人が通っていますよね。この部分、ちょっと説明をお願いしたいのですが、どういう動線が可能なのかということですね。

株式会社竹中工務店 小南副部長

もともとこの外周道路にあった内側の歩道を右折専用レーン、右折出庫レーンということで割り当てていますので、もともとあった歩道を敷地の中に取り込んで計画をしております。それがこのつけかえ歩道と、のり面の上に上がっている歩道なのですが、徐々にスロープでバリアフリーに対応した勾配で上げていきまして、右折入出庫するところがボックスカルバートになっていまして、その上をまたいでいく形で、2カ所の右折イン、アウトを越えたところで、また勾配で下げていくと、そういう歩道を敷地の中に取り込むという計画をしております。

●●委員

この車が入るところは、今の10ページに書かれているように、大分、車道から上がっているけども、徐々におりていって、例えば、今、●●先生がご指摘された南ルートのところになると、アンダーパスというか、地平を走るという格好になるということですか。

株式会社竹中工務店 小南副部長

南ルートのところは、完全におり切っていますね。

●●委員

おり切っていて、地平を走っているということになるのですか。

株式会社竹中工務店 小南副部長

はい。右折の入出庫レーンを設けたところのみが、歩道を敷地の中に取り込んでいる範囲になります。

●●委員

どれくらいでおり切るのでしょうかね。

株式会社竹中工務店 小南副部長

今申し上げた右折が、こちらに1カ所、2カ所にアウトがあります。その1個目の右折に入っていく入庫レーンをとっておりまして、その入庫レーンをとるために、もともとここにあった外周道路の歩道を敷地の中に取り込むということで、この辺はずっと同じレベルなのですが、このあたりから12分の1の勾配で上げていきまして、この1個目の入り口のときにはボックスカルバートがあるのですが、そのときには、ボックスカルバートの上をまたいでいるという状態です。ずっと高いレベルで行きまして、2個目のボックスカルバートを越えたあたりから、今度はスロープでおろしていくという形ですね。ですから、敷地内に取り込んでいる範囲としては、ここからここまでという形。

●●委員

おり切った高さは、歩道の高さまでおり切ってくるということ。

株式会社竹中工務店 小南副部長

はい。最終的には歩道の高さまでおり切ります。

●●委員

これは車ですか。

株式会社竹中工務店 小南副部長

これは、敷地の中の車の通路ですね。

●●委員

この歩道と車道との区切りはどうなっていますか。要は、外周道路を横切って、その歩道を使って入ろうとする人がいるのじゃないかと。

株式会社竹中工務店 小南副部長

フェンスで区切る計画にしています。歩道と車の通路については、フェンスで区切る計画にしております。評価書案の9ページ目に色づけした図面がありまして、これのほうはわかりやすいかなと思いますので。グレーで今申し上げたつけかえの歩道を示しているの

ですが、右折インアウトのところのバツテンで示したところがボックスカルバートを示している。

●●委員

このおり切ったここですよ。要は、これを見たときに、管理区分というか、自由通路なのか敷地内通路なのかがよくわからなかったのですよ。ここから、この左側の歩道は、一般の人が入れるものなのか、入れるとしたら、どこまで入れるのか、そのあたりがよくわからなかったのですが。こっちはわかりました、今の話で。

株式会社竹中工務店 小南副部長

管理区分については、今まさに茨木土木様と協議をしているところでございます、つけかえた歩道ということで、そこは24時間開放する必要があるのかどうかとか、そういったことも含めて、今、協議をしている最中です。今、●●先生がおっしゃった箇所については、もうおり切った歩道は、現状の外周道路の歩道につながるだけで、敷地の中に入っていく歩道ということではございません。ちなみに、こちらのほうはサービス車両ですね、入出庫の。

●●委員

ということは、サービス車両動線を歩いていく人がいるかもしれないじゃないですか。ちょっとうがった見方をしたときに。人間は結構けもの道をつくりたがりますので。

●●委員

これ、たしか、この辺、信号ってないのですよね。

株式会社竹中工務店 小南副部長

ないです、はい。

●●委員

だから、渡りたくなる誘惑というのはすごくありそうに思えるところがあって。

三井不動産株式会社 忠岡参事

そうですね。歩道を下に置いておくと、多分、5車線でも無理して渡ってくる方がいらっしやるのではないかということは一番最初に危惧したことだったので、逆に歩道を上に上げてしまうことで、下は向こうへ渡ったら植栽になっていて、場合によってはフェンス等があつて渡れないねということがあることによって、乱横断は防止できるかなと。

それから、この車道についても、歩道の代替という考え方をしていますので、当然、今後、24時間の開放を求められるということも含めて協定はしていきますし、施設とのリンクとしては、やっぱり今言われたように車道へ出られたら困りますから、当然、そういうところには、必要に応じてフェンスなりガードパイプなりをしていくという形になるかと思っています。

部会長

ほか、よろしいでしょうか。どうでしょうか。

●●委員

万国橋のところなのですけども、万国橋のところは、歩行者と交差するのですね。

株式会社竹中工務店 小南副部長

平面交差です。

●●委員

それ、何とかならへんかなと思うのですよね。万国橋からのインというのが生命線ですよ、車で言うと。四十何%ですかね。だとすると、先ほど、車優先、人優先という話がありますけども、万国橋からのインというのが、ここがスタックすると、ずっと影響が中環等に及ぼすというのを考えれば、ここは平面交差でなくて、立体交差にしてあげて、歩行者が安全に自由に行き来できるというようなことを考えたほうがいいんじゃないかなと。ここを人でコントロールするというのは、結構難しいかな。両方にストレスたまるなど、車も歩行者もストレスたまるのじゃないかなという懸念がありますよね。今、時間153人という推計はされていますけどもね。数としてはそんなに多くないのでしょうか、万国橋がやっぱり僕は命やと思うので、今回の奇策と言ってもいいのかもしれないけど

も、この車を中環から直接入れるというのが外周道路の影響を小さくする一番大きな要因だと思いますから、そこは少し考えたほうがいいのじゃないかなと思いました。

三井不動産株式会社 忠岡参事

外側の道路、大阪府道の歩道というところを歩いてこられるので、ここをデッキで上げるという形というのは、我々の敷地内側は上げることをしたとしても、そのデッキを渡らずに、歩道を歩きたいという方がいらっしゃった場合、とめることができないということが1つあって、1つあるとしたら、手前でお客様をうちのほうに誘導できるような出入り口を設けるということは少し考えていきたいと思っています。要するに、お客さんでないのだと言われてしまうと、歩道の誘導ができなくなってしまったときに、結局、デッキを使わずに下を歩きたいと言われたときに、我々としてもとめられなくなってしまふのじゃないかということに危惧して、そこを今、検討はしているところです。

部会長

ほか、いかがでしょうか。

全体を通じて、もしあれば、よろしいですか。

それでは、時間も大分過ぎましたので、これで、一応、本日の審査を終わりたいと思います。

それでは、事務局のほうから何かございますでしょうか。

事務局（楠本主査）

本日はありがとうございました。

次回は11月6日を予定しております。引き続きよろしく願いいたします。

また、本日いただいたご意見を一旦取りまとめまして、事務局のほうで交通部会の見解案のたたきを作成させていただき、次回の交通部会にご報告させていただく予定でございます。以上でございます。

部会長

それでは、本日、お忙しい中、部会の皆様にお集まりいただき、ありがとうございました。これで本日の部会を終わりたいと思います。