

平成25年度 吹田市環境影響評価審査会【交通部会】（第1回）会議録

日 時：平成25年（2013年）5月29日（水）18：00～20：00

場 所：吹田市役所 低層棟 3階 研修室

出席者：委 員：松村部会長、塚本委員、福田委員、松井委員

事務局：赤阪室長、野田主査、楠本主査

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 船木参事、片山主幹、辻主査

環境保全課 齊藤課長

事業者：スタジアム建設募金団体 野呂理事、本間氏

株式会社竹中工務店 大平設計グループリーダー副部長、
浜谷設計担当課長

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー、
神前マネジャー、小西リーダー

有限会社 TSプランニング 多智花代表取締役

株式会社地域・交通計画研究所 佐野都市計画担当主任研究員、
松永交通計画担当研究員

傍聴者：1名

内容：（仮称）吹田市立スタジアム建設事業について

事務局（楠本）

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、よろしくお願ひ申し上げます。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、●●委員から、所用があり欠席の連絡がありました。委員5名のうち、4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。

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1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1名の方に入室していただきますので、よろしくお願い申し上げます。

(傍聴者 入室)

事務局 (楠本)

(配付資料の確認)

本日は次第にございますように、(仮称)吹田市立スタジアム建設事業の審査を予定しております。審議を円滑に行うために、事業者をお呼びしております。

それでは、(仮称)吹田市立スタジアム建設事業について、ご審議いただきますようお願いいたします。よろしくお願いいたします。

●●委員

こんにちは。随分暑い季節になりましたけれども、前回の2月28日に開催されました交通部会におきまして、交通混雑に係ることで、駐車場の予約制と歩行者の安全対策につきまして審査を行いました。本日は、その前回の審査時に委員の皆さんからご指摘のあった事項につきまして、事業者のほうから対策を明示した資料を用意したと聞いておりますので、今日は、その内容を中心に審査していきたいと思っております。

それでは、早速ではございますが、次第に沿って進めていきたいと思っております。

まず、2の(1)駐車場予約制について、審査に入りたいと思っております。

前回の審査会では、デイゲームにおける駐車場予約システムの実効性について、事業者のほうに意見を出しました。そのことにつきまして、追加の対策をまとめたということで、事業者のほうから説明をお願いしたいと思っております。

それでは、事業者は名前を名乗っていただきまして、座ったままで結構ですので、説明をよろしくお願いいたします。

スタジアム建設募金団体 野呂理事

スタジアム建設募金団体の野呂と申します。大変ご支援、ご指導をいただきまして、まことにありがとうございます。

それでは、早速、駐車場予約制の実効性担保のための対策について、簡単にではござい

ますが、ご説明をいたします。

まず、事業者が実施する対策ということで、サッカー観戦チケット購入時に、この駐車場の予約チケットを販売するというごさいます。これは現在でも観戦チケットをネットのほうで販売しておりまして、例えば、ローソンさんのロッピーからプリントアウトして観戦チケットを買っているのと同様に、駐車場の予約券も買っていただくというごさいます。今の現東駐車場でも、関係者と、一般車両を区別して運営をしておりますので、その拡大ということでやっていきたいと思っています。

次の2点目ですけど、駐車場入口における予約なしの車両への声かけをしていくということで、スタジアム来場目的の場合、自動車での来場禁止への協力依頼を2時間前からやっていきたいというふうに考えております。

また、予約駐車場と一般駐車場の区域、歩行者出入口の区分。これ、別紙につけておりますが、これをごらんいただきますと、まず、左のほうが東でございます。東駐車場、現スタジアムの前の駐車場ですけども、これの南側、スタジアムに近いほうの500台、これを予約駐車場として使いたい。太い実線で書いてございますが、ここがスタジアムとの行き来という矢印でございます。その他、一般駐車場、これを赤い点線で書いていますが、この辺で目的確認をするということでございます。

右のほうが中央駐車場、これは万博記念公園駅の前にある駐車場、ここも1,000台近くとめられますので、その南側、下半分500台、ここを予約駐車場にしていきたいと考えております。

戻りまして、このような対策に必要な要員及び渋滞対策・安全対策に必要な誘導員の配置をきちっとしてまいります。

また、ゲームの開催は、公園イベントと重ならないように、年間スケジュール設定時において公園管理者と事前協議を行い、了解を得てまいります。

2つ目が、万博公園駐車場管理者が実施する対策ということでございます。

ナイターでのゲーム開催日について、17時以降の予約車以外の入庫制限、これを行っていただくということでございます。万博ナイターイベントというのは年に数回ございしますので、その辺の開催は除くということでございます。

以下の事項について、万博公園ホームページによる広報において、ゲームの開催日あるいは時間の周知、ゲーム開催日の駐車場の案内、そして開催日には道路混雑、駐車場混雑が予想されるということをごさいます。これをきちっとホームページで広報していただくということでござい

ます。

ただ、万博機構は、来年の4月に大阪府への移管ということになりますので、現在協議していることを、引き続き、移管後に大阪府と具体的な実施内容について協議をしていくということでございます。

下は、エキスポ跡地事業駐車場管理者が実施する対策ということでございます。

ゲーム開催時間中の施設内滞在確認については、滞在確認がない場合は追加料金徴収ということで、具体的には下に書いてありますように、三井不動産さんと協議中で、三井さんのほうは、例えば甲子園で隣接の「ららぽーと」でこういったことをやっている。例えば試合が16時から18時の間、この間に、買い物をしないで駐車のみ、サッカー観戦をしているといった車両に対してはペナルティーを科すということを検討しております。

また、以下の事項について、ホームページ、チラシ等による広報をしていただくということで、先ほどと重なりますけれども、ゲーム開催日・時間の周知、料金の明示、それとゲーム前後時間帯には道路混雑が予想されるので、これの周知徹底、制限ということでございます。最後に、ゲーム前後の時間帯の自動車での来場・退場自粛のお願いをしていたということでございます。

このように、事業者だけではなくて、2点目と3点目の協力体制のもとで、2,000台制限の運用を担保してまいりますので、よろしく願いいたします。

以上、ご説明です。

●●委員

ありがとうございました。

それでは、駐車場予約制について、ご意見等ございませんでしょうか。

今回、資料1を提出いただいたんですけども、万博公園駐車場管理者が実施する対策というのと、エキスポ跡地事業駐車場管理者が実施する対策というところかというと、若干項目が違いますね。これは、万博公園駐車場管理者はできませんということですか。例えば、具体的に申し上げますと、やりやすいところからいうと、ゲームの前後時間帯には道路混雑が予想されることの周知及び退場制限等の可能性ということについて、万博の公園駐車場管理者についてもお願いしてもいいんじゃないかなと思うんですけど、そのあたりはどうでしょうか。

スタジアム建設募金団体 本間氏

スタジアム建設募金団体の本間と申します。

今日、提出させていただいた資料については、事前に万博記念機構と、あと、次の事業者となられる大阪府のほうにも確認をとって、現時点でお約束いただけるものということで書かせていただいております。

今、先生からご指摘あった内容についても、同様に、大阪府に対してそういうことができないかということは要望としてさせていただいておりますので、今後、具体的に詰めていく中で、もう少し詳しい内容ということでご協力いただけるんじゃないかというふうに思っております。

●●委員

万博公園を利用されている方のためにも、こういうことは周知しておかないと、出ようと思った時間帯にもものすごい車が出てきたという話になったら、もう万博公園にも来えへんという話になってしまうと思うので、そういう意味では、万博公園にもきちんとメリットのある話じゃないかなと思いますから、ぜひ要望していただきたいなと思いますね。

ほか、どうでしょう。

●●委員

前の交通部会のとときからの改善点というか改良点をちょっと今思い出してもいたんですけども、今の説明を聞いていますと、先生のご指摘にもありますように、昼間の来場者の方で、チケットは持っていないけども、駐車しに来るという人へのストップが実質きかないのかなというふうにも見えますので、そこは事業者ができるところというのはどうしても限界があるのは配慮しているつもりなんですけども、先ほどコメントあったように、管理者ともう少し協議を重ねていくことで、そのあたりのカバーリングといいますか、フォローができるのかなというふうに思いますので、引き続きご検討をお願いしたいと思います。ハード的というか、やられるとしてもソフト的のところだと思いますので。

●●委員

前回だったかと思いますが、●●先生のほうから、公共交通で来たほうがお得というか、便利だよというような方策もあるんじゃないかという話があったかと思うんですけども、

それについても少し念頭に置いてもらったほうがいいのかなと思います。具体的な方法は
お任せしますけど。

スタジアム建設募金団体 本間氏

公共交通でお越しいただいたほうが、お金的にももちろんそうですが、時間的にも早く
帰っていただけるような形でスムーズに帰っていただけるように。この後出てきます歩行
者の安全のところも含めて、そこの快適性というところも高めることによって、この2,
000台というのも同時に実現することができるというふうに思っておりますので、そこ
を十分に今後も検討していきたいと思います。

●●委員

現在運用されている駐車場の予約といいまじょうか、それについては特に大きな問題は
起こっていないんですかね。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

現在、駐車場予約というか、先ほど説明されたのは、スタッフ用にどうしても駐車場が
必要なので、その部分は東駐車場にある程度確保してということを行っています。

スタジアム建設募金団体 野呂理事

関係車と一般車、関係車のところは数十台ですけれども、きちっと関係車の分を。

●●委員

それはコーンか何かで確保するような感じですか。

スタジアム建設募金団体 野呂理事

もちろん、そうしていきます。

●●委員

そういうことか。

ほか、いかがでしょうか。

●●委員

この資料1に書いてあるような対策は、これは空いているような日もちゃんとやるんですか。声かけだとか、それからエキスポ跡地のほうで、三井不動産のほうでも、きょうはガラガラと、1万人も来てへんと、自由に一般駐車場も予約駐車場も大して混雑はしていないというような日もちゃんとやるんですか。

というのは、これって習慣でしょうから、普段行けたのに何で今日は行けへんねんとか、あるいは、普段行けていたと思って今日も来たとかいう話にきつとなると思うんで、日常的にこの管理がきちりなされていないと、混雑したときだけこうはうまくいかへんと思うんですね。

だから、多分あんまり渋滞のことを気にしない試合のほうが多いかな、こんなことを言うと失礼かもしれないけど、そういうこともあり得ますよね。そうだとすると、そこへガードマンを雇ってちゃんと声かけするだとか、そこまで徹底されるんですか。

スタジアム建設募金団体 野呂理事

これは今でもそうですけども、早い時間から駐車場がいっぱいになりますので。

●●委員

やっぱりなるんですか。

スタジアム建設募金団体 野呂理事

なります。数千人、少ない入場者のときでもなりますので、最優先的にやっぱり駐車場を管理しないといけないですし、先生言われるとおりに、口を酸っぱくして、「予約券を持っていないと入れませんよ」というのはずっと言い続けられないといけません。

特に、リーグ戦だけですと皆さんだんだん慣れていらっしゃってこうなるんでしょうけども、大きな大会、国際大会なんかになると全然初めての方がどっと来る。これは相当な数なので。

●●委員

なるほど。今でも、じゃ、数千人オーダーでも結構埋まっていることは埋まっているんですね。

スタジアム建設募金団体 野呂理事

すぐに埋まります。4時間前でいっぱいになっていますね。

●●委員

わかりました。じゃ、結構です。

●●委員

ありがとうございます。ほか、いかがでしょうか。

では、駐車場の予約制ということについては、今後ともそのほかの事業者等との連携はやっていく必要はあるかなと思うんですけど、ひとまずはそういう形で、審査のほうを終えたいと思います。

では、続きまして、2の(2)歩行者の安全対策についての審査に入りたいと思います。

前回の審査会では、特に狭隘部での緊急時の対応ということと、それから雨天時の対応、それと、先ほどと同じように、エキスポランド跡地の来場者との複合的な影響と、万博公園駅前の広場のスペースについてという意見を事業者のほうに出しましたので、その対策についてまとめたということですので、説明をお願いしたいと思います。よろしく願います。

スタジアム建設募金団体 野呂理事

引き続きまして、野呂のほうからご説明をさせていただきます。

まず、1-1、歩行者安全対策実施の基本方針というところをごらんください。

Jリーグでも統一の安全理念というのが大きく掲げられております。関係するところは、1点目の観客の安全を何よりも優先する、2点目の選手及びチームスタッフの安全性は確保されなくてはならない、5点目、スタジアムの安全性の充実を目指す、というのがJリーグの統一安全理念でございます。それに基づきまして、ガンバ大阪の安全対策指針ということで3点考えております。

1つは、情報の徹底。通信、担当者の派遣、関係先への連絡等、あらゆる情報収集・伝達手段を講じて、正確・迅速な情報の受発信を常に心がけなければならない。

2点目は組織的対応ということで、関係者間の連携、情報レベルの統一により、組織的な対応を常に心がけるといってございまして、全て意思決定及び対応は、個人ではな

く組織が行うというのが原則です。

3点目、迅速な処理ということで、迅速な情報収集・伝達と迅速な組織としての意思決定を持って、先を読んだ迅速な対応処理を常に心がけるということで、マニュアルをつくっております。

全体的にはガンバ大阪の警備マニュアルなるもの、これは結構厚いマニュアル、これは毎年更新しておりますので、こういったものに、特に歩行者安全のところをつけ加えてマニュアル化しているということでございます。

次のページ、よろしいでしょうか。

1-2、具体的な来場者安全確保の策ということでございます。

今申し上げたとおり、試合警備マニュアルを作成して実行してまいります。

マニュアルの作成に当たっては、警察などの関連機関と協議をして決定してまいります。

主な内容は次のとおりということで、チャートを書いております。

運営本部というのがございます。これはガンバ大阪が中心になりまして、警備会社と運営スタッフ管理会社が三位一体となりまして、いろんな事象、ここでは来場者の病気、けが、火災、それから自然災害、爆破予告、不審物、暴動、器物破損等々、いろんな事象が発生します。それに対して、状況を把握しまして迅速な対応をするということでございます。

関係機関としましては、警察、消防、その他モノレール、バス、救急病院等、こういったところと連携をとりまして対処をきちっとしていくということでございます。

対策の設定基準としまして、右の表でございますが、これは来場者の想定に基づいて安全対策を事前に決定するというところでございます。ここでは、デイゲームの場合、平常時を2万4,000人まで、収容率60%、60分以内で、これは後でまた出てきますけど、混雑時は2万4,000から3万6,000人ということ。これは年に4回ぐらい、4試合ぐらいを想定しています。最混雑時、これは3万6,000人以上で、年に2回、代表戦みたいなものを想定しています。

ナイターに関しましては比較的混雑が少ないんですが、平常時を3万6,000人まで、これは年間20試合ぐらいでございます。混雑時を3万6,000人以上、ほぼ満員になった状態、4試合を想定しております。合計40試合程度、デイゲームとナイターで想定をしております。この基準に関しましては後ほど細かく説明をいたします。

引き続きまして、その次のページの対策基準設定の考え方でございます。

安全対策実施の運用基準は、来場者数と試合開催時間に応じて策定ということでございます。来場者は、前売り券の状況で何人ぐらい来られるかというのを、いつもきちっと事前にも発表、事後にも人数を発表しております。

対策を行わなかった場合にスタジアムから全員が退場する時間、所要時間ごとに区分をいたしました。平常時は60分以内、混雑時は60から90分、最混雑時は90分以上ということで考えております。

その下に、考え方ということで具体的に書いています。これはお客様の特徴とか行動の傾向を述べたこととなります。

1つ目は、サッカー来場者全般の行動傾向としましては、来場者が多い試合では、試合終了後の混雑をあらかじめ皆さんが想定をするということで、誘導に従って、混乱なく退場する傾向に皆さんあります。神戸戦の事例を後に述べます。

2つ目は、一般来場者の行動傾向ということで、試合終了後に飲食などを楽しんで帰宅する傾向がございます。これも後ほど次のページで説明をいたしますが、今の万博記念競技場はスタジアム内に飲食の施設がほとんどございませんので、門前に飲食店「美味G横丁」、ごらんになったと思いますけれども、それを置いております。新スタジアムでは、このお店を全部、中に取り込んでしまう予定でございます。

3点目のサポーターの行動傾向としましては、ほんとうに熱心なサポーターは、選手バスの出発、終了後約1時間なんですけれども、このバスを見送って帰宅するという傾向でございます。これもまた後で説明します。

次のページ、絵で示しておりますが、サッカー来場者全般の行動傾向ということで、これは5月6日に行われましたヴィッセル神戸戦、アウェイ、向こうの競技場での状況でございます。

右に表が書いてありますけれども、試合が終了する10分ぐらい前から、帰られる方が少しおられます。30分たちますと、メインスタンドもバックスタンドも人が少なくなりますが、ただ、両ゴール裏はまだほぼ残留ということで、合わせて約5,000人がいました。飛んで50分後ぐらいになりますと、今度は、場外に同じように飲食ブースがございますので、ここが大盛況でございます。3,000人ぐらいがおられましたということでございます。60分後、1時間たちますとこのような状況ということで、写真を載せております。左の上の写真は、1時間たっても入場制限をしています、地下鉄があふれるといけなないので入場制限をしていますという状況と、下のほう、歩行者が地下鉄に向かって歩く状況で

す。整然として歩いています。

右の、これはパイロンが置いてあるところですけど、これは違法駐車をしな、駐禁のところに駐車しないようにということでパイロンを立ててはいますが、とまっている車はございませんといった事例でございます。

次のところ、先ほどの②の一般来場者の行動傾向ということで、終了後1時間程度は飲食を楽しんで皆さん帰られるということで、写真が何枚か載っていますが、上の左側は始まる前、「美味G横丁」に皆さん三々五々来られまして飲食を楽しむ。右のほうは終わった後ですね。特に勝った場合は皆さんが飲食を長くやっていたということでございます。

新スタジアムになった場合は、これは鹿島さんの写真なんですけども、よく似た4万人のスタジアムですので参考につけましたが、スタジアム内に飲食店を置きますので、相当その辺は前後はやるということでございます。

次のページは、試合開催日と非開催日の比較のデータを載せました。これは平成23年11月26日の公園東口駅の時間帯別乗車人数ということで、左が12月3日、そのすぐ後の土曜日で試合がない日、赤の真ん中の部分が試合開催日、11月26日。比較していただくとわかりますように、特に黄色の部分、試合が終わって2時間程度で乗車人員が急増している。大体1時間半でほとんどの方が乗っていかれるということでございます。この日も1万8,000人入っておりましたので、その3割強の方がモノレールを利用したという格好のデータでございます。

次のページは、デイゲームとナイターの比較ということで、去年の3月10日と10月27日のデイゲームですね。14時キックオフを2つ書いております。こちらでも、試合終了後ほぼ1時間半で94、95%の方が乗車と。特に千中のほうが大多数ですけども、こちらで乗車と。

右の2つが、19時キックオフの事例が2つ、いわゆるナイターですね。これを見ますと、終了の21時から、これもほとんど1時間半で95から97%の方が乗車をされているということでございます。したがって、90分でほとんどの方がモノレールで帰られるということでもあります。

次のページ、サポーターの行動傾向ということで、これは写真をつけました。写真の真ん中の右あたり、バスの頭が見えていますけども、熱心なサポーターは選手バスが出る1時間ぐらい、これを見送ってから帰宅する傾向がありますという事例です。現在のホーム

ゴール裏は約2,000席であります。新スタジアムは9,000席まで増やすように考えております。こういったサポーターの傾向があるということでございます。

次、11ページ、2-1. 基本方針ということで、再度、対応原則としましては3点掲げておまして、確実かつ安全な観客誘導を行うための観客整理、安全広報を行います。それと、観客動線上の安全チェックや安全確保を行います。また、観客の状況把握に努めて、ささいなことでも速やかに確実に報告をまいります。

ポイントとしましては3点。平常時は、退場口の案内と安全広報の徹底、動線上の安全チェック・確保をします。混雑時は、より確実・安全な観客誘導を行います。混雑回避の動線パス行為の阻止、柵の乗り越えとか駐車場、道路横断などの阻止をまいります。3点目は、最混雑時でございます。状況に応じまして、退場規制を行った上で観客退場誘導を行います。的確かつ速やかな情報把握、報告、指示対応をまいりますというのが基本でございます。

その次のページ、実施対策一覧ということで、16点書いてございます。これは全体の表でございます。これを一個一個、今から次のページから説明をしていきます。

次のページ、13ページ、退場口の案内と安全広報の徹底ということでございます。

1番は、基本ルート設定・誘導ということで、方面別に基本ルートを設定して、事前に主要駅やスタジアム等での掲示、またホームページでの周知を行ってまいります。また、試合当日のスタッフによる誘導やチラシの配布を実施します。

2点目は、広域交通手段ルートの周知ということで、大阪・京都方面など、広域の公共交通機関でのアクセス手段、ルートをチラシやホームページで周知してまいります。特に、複数ルートのある大阪、梅田、こちらの方面などは、利用者の集中回避・分散を図るために周知をまいります。

動線上の安全チェック・確保ということで、③ですが、スタッフの配置・連絡。動線上の要所にスタッフを配置しまして、安全確認を行うとともに、非常時の連絡体制を確保します。特に狭隘部前後、段差部分など、危険が予測される場所に重点的に配置をまいります。

4点目、ルート幅制限ということで、動線上の狭隘部の安全確保のために、狭隘部の手前から通行ルートの幅を制限してまいります。

次、その図です。ルートがいろいろございますが、万博記念公園中央駐車場方面に向かうのは北Aルートということでございます。あと、東駐車場に向かうのが北Bルート、

そして宇野辺のほうに歩くルートも北Cルートということで考えております。一方、南のほう、南Aルートというのが中央に行くルートでございます。それ以外に、南Bルート、これは山田駅方面に歩行で行くというルートを考えております。

次のページ、15ページ、北ルート、北A・Bルートにおいては、通路幅が狭いということで、ちょっと写真を見ていただきますと、幅が3メートル以下の歩道橋のところもございまして、特に赤の矢印の部分、ここら辺は、一番狭いところは2メートル35と大変狭うございまして、あと、3メートルといったところでございます。この辺を、先ほど申し上げたとおり、事前にきちっと手前から通行ルートの幅の制限をしましてまいりますということでございます。

次、16ページ、これは南ルートのほうですね。これも、南第一駐車場のところから北のほうに上がっていくルートですね。Aルートのところ、これが通行幅が初め8から10メートルございますけども、途中で道路幅が3.9メートルということで狭くなってまいります。最後のスロープのところ幅3メートル、左右に芝生があるんですけども、幅が3メートルということでスロープになっていると。この辺もちょっと危険なところがございますので、この辺の安全を確保してまいりたいというふうに思っております。

次、17ページ、これは広域ルート案内・周知ということを図にしました。地図と全く同じ状況ではございませんが、特に、スタジアムから見て万博記念公園、これは徒歩で20分、早足ですと15分ですけども、帰りの混雑時は多分20分程度かかるだろうと。それと、山田駅に歩いて30分、宇野辺駅に歩いて25分といったことが言えます。それで、梅田に行く場合は、いろんなルートがこの図のようにございますということでございます。

ちょっと長くなってすみません。次、18ページ、実施対策の内容の⑤と⑥ですね。

公共交通の利便性の向上ということでございますが、観戦券購入時のシャトルバス往復乗車券の購入。これはほかのクラブでもやっておりますので、往復を初めから買っていたたく。あるいはモノレールの割引乗車券などの販売をします。右に書いてある絵は、ワンデイパスということで、600円で一日乗り放題ということでございます。

あと、快適な公共交通利用の実現ということで、⑦宇野辺駅・山田駅からの歩行アクセス誘導対策ということでございます。特に、スタジアムへのウォーキングイベントというのも行っておりますので、この絵にございますように、スタジアムに歩いて行こうということを、盛んにそういう誘導を今からしております。

次、19ページ、より確実・安全な観客誘導ということで、⑧から⑭までを一挙に書いてございます。

⑧は、退場口の制限ということで、退場口の数・幅等を制限し、単位時間当たりの退場者数をコントロールしてまいります。

⑨は、強制誘導ルートの設定ということで、スタジアム前から各方面への歩行者誘導ルートを設定して、スムーズな誘導及び誘導ルート以外への歩行者の流れを防止してまいります。これは次のページ、20ページにあります。

⑩としましては、ペースメーカー、聞きなれない言葉かわかりませんが、退場者の歩行者列内にスタッフが横一列で、青のスタッフが入って、追い越しをしないように防止をして、歩行者の歩行ペースをコントロールするという手でございます。

あと、⑪は、モノレール乗車券・バス乗車券の前売りを場内で行う。

⑫は、先ほど申しました、例えば空港とか新大阪へ長距離直通バスを運行する。

⑬は、モノレールの乗車待ち時間表示、宇野辺駅・山田駅への誘導の強化ということでございます。

⑭は、混雑回避の動線パス行為の阻止ということで、スタッフの配置、監視、制止により、柵乗り越えとか駐車場・道路横断の防止をしてまいりますということです。

20ページは、先ほどの強制誘導ルートの設定。パイロン等を置きまして、新スタジアムの前のところを、スムーズな誘導及び誘導ルート以外への歩行者の流入を防ぐということでコントロールしてまいります。

次、21ページ、これは観客退場コントロールをするということで、イベント開催。いろんなイベントがございますけれども、例えば後座試合とかフットサル大会とかサッカー教室、あるいは抽選会、選手との記念撮影、パブリックビューイング、飲食店舗等との連携、あと立食パーティーなどが考えられます。

⑯は、規制退場ということで、このようなイベントで観客の十分な残留が望めない場合は、最後の手段ですがけれども、座席エリアごとの退場、規制退場も検討してまいりますということでございます。

次のページ、22ページはその一例です。例えば抽選会、これは今でもしています。抽選会とか、右のほうはパーティー風景です。これは年間パスを持っている方を対象に行うパーティーで、試合終了後、パーティーを行います。あるいは選手との撮影会ということで、真ん中に倉田秋選手が写っていますけれども、ファンの皆さんとこういう写真撮影会

をするといったようなイベントでございます。

次は、大きな3点目、歩行者安全対策のまとめということで、これが最後でございますが、1つは、安全第一の運営ということで、来場者の安全を最優先しまして、関係機関と協力して、最大限の対策を行ってまいります。

来場者数に応じた対策。観客数3万6,000人以上の、特に対策が必要な場合は、特別に強化した対策を実施してまいります。

あと、快適性の向上ということで、安全性を確保した上で、より快適にスタジアムを利用いただくため、宇野辺駅、山田駅などへの直接徒歩誘導や広域交通手段ルートのお知らせによりまして、利用者集中回避によって帰宅までに要する時間のさらなる短縮を図ってまいります。

今申し上げたとおり、今考えられることは全て実施する予定でございますが、状況に応じた運営体制の見直しということで、スタジアムオープンまでさらなる検討を今から行ってまいります。オープン後も、来場者の実情を踏まえまして、必要な追加対策を行ってまいります。また、安全確保に万全を期す所存でございます。

私のほうからは、以上、3まで説明をさせていただきます。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

では、引き続き、環境総合テクノス・田中のほうから、以後説明させていただきます。

まず最初に、4. 退場可能人数検討と書いております。これは、先ほど、退場の際の交通安全対策を来場者数に応じて設定するということの人数を、一応こういう形で計算しましたという根拠です。それは主にこれまで、前回、前々回説明させていただいた歩行者シミュレーションによる退場可能人数というか、ルートのそれぞれ歩行可能人数をベースで計算しました。

めくっていただきますと、26ページに、歩行者シミュレーションによる退場可能人数検討ということで、まず最初に、実施条件と書いておりますが、前々回、最初に歩行者シミュレーション結果を示させていただいたときに、当初、万博記念公園の駅からモノレールに乗られる方を北と南のルート、半々で帰っていただくというのが当初の評価書案のときの設定だったんですが、歩行者シミュレーションをやってみて、南ルートのほうが大分余裕があって北ルートのほうがやはり狭いということが、歩行者シミュレーションをやったおかげでわかったということもありまして、基本的な条件設定としては、中央駐車場あ

るいは万博記念公園駅のほうへは基本南ルートを通っていただく。北ルートは東駐車場のほうへ行く人を限定とするということを考えました。そうすると、右の表にありますように、南Aルートは1万6,725人の方が通られるという計算になる。

これをもとに、その後、じゃ、どれくらいの時間で通れるのかというのを27ページのほうで検討しております。ここには、これも前々回示させていただいた資料ですが、左側に南ルート狭隘部、これは一番最後のスロープのところが一番交通上障害になるということですが、ここを通れる人が1分当たり最大で164人ということになります。ちょっと、後ほどのこともあるので、北ルートの狭隘部の制限は1分間104人通れるというシミュレーション結果が出ました。

これは、1分当たり164人以上の人がここへ集中すると、当然ここに混乱が起きて危険が増すというふうに考えております。逆に言うと、ここへ来られる人数を1分当たり164人以下にするように、手前でコントロールしていくというのが安全上大事なのであると考えております。

そういうことをベースに、じゃ、単位時間当たりどれだけの人がスタジアムから出ていただけるのかを計算したのが28ページということになります。

28ページは、今説明させていただいたように、中央駐車場方面、万博記念公園方面に行かれる方を全部南ルートを通っていただくとする、先ほどの南ルートの狭隘部が制限要因になる。ほかは余裕があって、あそこが一番きつということになります。

その場合、1万6,725人の方があそこを通るんですが、その人は、満員の場合は4万500人、その比率としては全体の4割程度が南ルートの狭隘部を通る。そこを164人通れるということは、スタジアムからは、単位時間当たり、1分当たり400人以上の方が出て通るとルートが危険になるということになる。逆に言うと、1分当たり400人ぐらいに制限して出ていただく必要がある。そうすると、60分では2万4,000人の方が出る。90分では3万6,000人の方が出る。90分でも4,500人の方は残っておいでいただかないと危険な状況になるのではないかと。

こういうことを考えまして、当然、スムーズに流していくための対策、先ほど説明させていただきましたけれども、そういうことを行うんですが、その上で、これだけの時間をかけて出ていただかないと通路が危険になると考えています。そのために、時間を延ばしていく対策と通路の安全を確保していく対策として、先ほど説明いただいたような対策を立案しております。

その次に、29ページに、ナイター時の退場可能人数検討というのを書いております。

ナイターのときは、先ほどのモノレールの乗車動向を見ていただいても、1時間半ぐらいでは帰っているんですが、やはり最初の1時間にどうしても人が集中している。早く帰りたいということもある。そうすると、なるべく早く出ていただいて、ルートを通っていただくというのが安全上も必要なのかなということを考えております。

その場合、どういう方策があるかということで、1つの考え方として、一旦モノレールの万博記念公園駅へ行かれる方は全部南ルートということをしました。これも当初の考え方に戻り、北と南に半分ずつぐらいに分かれていただく。

その際に、じゃ、歩道橋のところを通る人がその分増えるわけですが、デイゲーム設定のときは、あの歩道橋を渡って東駐車場のほうへ行かれる方がいる。この人を何とかしないと、モノレールのほうへ行かれる方が通れないということになるんですが、ナイター時については、下の外周道路沿いの歩道というのを歩いていただいても、中央環状線からの車の流入とかはほぼないということを確認しております。そちらを歩いていただくことも対策として可能だということで、条件の2つ目に書いておりますが、東駐車場方面の歩行者の方を外周道路、北Cルートというのを前も示させていただきましたが、そちらへ誘導して、またちょっと後でルートは説明しますが、歩道橋はモノレールのほうへ行く方に使っていただくということをする、南ルートは余裕ができるんですが、北ルートがちょっとシビアになる。その場合、北ルートの歩道橋を渡る方が7,000人ということになって、これから計算していくと、600人の方にスタジアムから出ていただいても、双方のルートの基本的な安全性は保てるのかなという数字になります。1分間に600人出ていただけるとすると、60分で3万6,000人出てもコントロール可能というふうに考えております。

こういう考え方に基きまして、先ほどのデイゲームとナイターで対策を講じる人数を変えたりして考えております。どうしてもナイターのときのほうが早く出ていただくことを考えていかないといけないということもありまして、こういう形で人数設定を考えました。これに基づいて、先ほどのゲーム数などを検討したということです。

これは現在こういうふうに考えておるわけですが、先ほども説明にありましたように、状況を見つつ、この辺の設定を変えていかないといけないということであれば、当然変えていかないといけない。それも含めて今後検討していく。現在の計算としてはこういう形で設定しましたということで、ちょっと説明させていただきます。

その後、先ほど●●委員からありました、前回のご指摘等を含めての検討その他を説明させていただきます。

5. その他の検討ということで、まず、さらなる退場時間短縮に向けてということで、今までご説明したように、デイゲームでは、90分から100分ぐらい全部出ていただくのにかかる。それぐらいの時間をかけて出ていただかないと、なかなかルートの安全性が確保できないのではないかとということがありますが、これを、ただその中でもなるべく早く出ただけの対策がないかということで検討しております。

まず1つは、デイゲーム退場時における中央環状線からの進入路の交通規制。

先ほど、デイゲームとナイトゲームで時間が違うという説明をしましたが、これは、1つ大きな要因としては、万博記念公園駅のほうへ行かれる方を北ルートと南ルートに分けると時間が短縮できるということなんですが、その前提条件としては、東駐車場のほうへ行く方に外周道路沿いを通っていただかないといけない。

次のページ、32ページを見ていただきたいんですが、北Cルートという字が書いてある右上のところから点線が、北Bルートというか、上のほうへ延びております。東駐車場のほうへ行く方については、この点線の緑のところを通っていただければ、歩道橋は万博記念公園駅に行く人に使える。ただ、デイゲームでこれをやりますと、赤い点線で書いている車が上がってくる。ここで交錯すると、歩行者を待つていただくと手前で滞留しますし、歩行者を通すと車が渋滞するということになります。これを解消するためには、その右上のところにはバツ印を打っておりますが、ここで進入車両を制限するということができれば、デイゲームのときもナイターと同様に時間短縮が可能になると考えております。

道路を制限するというのはかなり大事なんですが、この部分については、現状でも桜まつりであるとかゴールデンウィーク期間中は、左下にちょっと写真をつけておりますが、実際に通行規制がされたりします。外周道路が混んでいるというような状況になると、ここを通行規制して車を真っすぐ流すということが実際に行われておりますので、毎回毎回というのは無理かもしれないですけど、特に混雑が予想される大きな試合のときには、こういうことも可能性としてあるのではないかとということが1つです。

それともう1つは、31ページに戻っていただいて、②の宇野辺駅への徒歩誘導。

これは、ある程度誘導するということをしておりますが、強制的に門真方面の方は全部、宇野辺駅へ歩いていただくということを考えております。そうすると、万博記念公園駅への徒歩が減る。33ページに絵をかいてありますが、このルートは、現状の歩行者として

は非常に少ないということで、かなりの人が占有して歩いていっても大丈夫かということもあって、これを1つ考えております。

あと、当然、山田駅への直接徒歩誘導の強化等も行えば、さらに軽減されると思うんですが、34ページに行きますと、これを全部できれば、計算上は50分ぐらいで全ての方にスタジアムを出ていただいても徒歩ルート上で大きな危険になることはない、コントロール可能な範囲で通っていただけるんじゃないかという数字になっております。これはかなりハードルが高い対策ではあると思うんですけれども、こういうことも含めて、今後、関係者と協議していきたいと考えております。

それと、35ページから緊急時対策ということで、緊急時には当然マニュアルを作成してさまざまなことを行っていくということと、通路上にも一定間隔でスタッフを配置するなどして、連絡体制を確保するというを前提としまして、どういうルートが確保できるかということを示してあります。

まず、先に37ページを見ていただきたいんですが、37ページは、南ルートの狭い部分がどうなっているかということの具体的な図です。公園から上の万博記念公園駅まで行く通路のところは狭いわけですが、下半分というか、3分の1ぐらいは橋と歩道で、この辺は幅が8から10メートルぐらいあります。その先が幅3.9メートルになっておるんですが、左に写真がありますが、右側に白いフェンスがあります。実際のここの通路幅は倍ぐらい、8メートルぐらいあるんですけれども、現状はフェンスで仕切られていて半分になっていると。左側半分しか使えない状況になっていて、ここが狭いということになります。

ただ、点線で休憩スペースと書いていますが、左側には、屋根とか芝生があるこういうスペースがあります。ここを通路として歩いていただくのは難しいと思うんですけど、スペースとしてはあるという状況です。

これを踏まえまして、36ページにありますように、南ルート、先ほどの8メートルとか10メートルある部分については、その手前からルートをある程度幅を制限していくことにすれば、半分ぐらいスペースをあけられるのかなと考えています。そこから先のフェンスで仕切られているところについては、一番南側の部分と真ん中辺にフェンスに扉がついておりまして、この扉をあければ、例えばスタッフであるとかドクターであるとかは通行していただくことは可能な状況になっています。これをそういうレベルで使うことについては、万博機構としても特に問題はないというご回答も得ておりまして、この部

分を緊急時のそういうスタッフとかの通り道として使う。真ん中まで行って出れば、例えば治療行為であるとか救急行為は左側の休憩スペースを用いればできるというふうに考えております。こういう形で、南ルートについては緊急時のルートは確保できるのかなと考えております。

一応、北ルートについてどうなるかということを示して38ページに示しておりますが、北ルートは、特に狭いのは先ほど説明した歩道橋の部分ですが、ここは延長としてはごく短いので、その前後は基本的にアクセス可能ということになっておりますので、その辺を使って緊急時はアクセスできると考えております。

緊急時対策のルート確保については、このとおりです。

あと、39ページから雨天時の検討を行っておりますが、雨天時はなかなかシミュレーションは難しいんですけども、そこに示しておりますように、雨天時でも1人当たりの面積が1平米以上となるようなパラメーター設定しまして、晴天時はもっと勝手に人はどンドンどンドン詰まって、もっと混んだ状態で歩くんですが、下の絵にありますように、もうちょっとまばらな状態でしか歩かないという設定をしまして、一応、雨天時のシミュレーションとしてやってみました。

その結果、40ページにありますように、北ルート、南ルート、それぞれの狭隘部の通行人数が晴天時に比べて当然下がると。逆に言うと、晴天時に比べて、この計算だけでいくと1.7倍の時間がかかると。3分の2か、もうちょっと、6割ぐらいの人しか単位時間に出せないという計算になります。

計算上はこうなるわけですが、このままこれをどうしていくかということが41ページに書いておまして、どうしても解消できない場合は、安全が第一ですから、ゆっくり出てくださいとしかかないというのが最終的なことになるわけですけども、多少なりとも時間を短縮していく方策としては、例えば駐車場の台数配分の検討であるとか、先ほど、50分が出すときにどうしたらいいかということで、宇野辺駅への直接徒歩あるいは山田駅への直接徒歩の誘導強化であるとか、こういうことをして全体の負荷を下げたって時間を短縮していくということと、傘を差すとどうしてもスペースが要りますから、例えばかっぱを着ていただくとか、こういうようなことも加えて時間短縮を図っていくように検討したいと考えています。

それと、当然、歩行者の安全対策としましては、晴天時よりも少ない人数で、例えば混雑時あるいは最混雑時に相当するような状況が出てくるということになりますから、その

人数を把握した上で、例えば、より少ない人数で混雑時の先ほどのペースメーカーであるとか強制誘導ルートであるとか、そういうような対策を踏まえて、歩行者の安全を確保していくというふうに考えております。

最後に、エキスポ跡地来場者との複合影響検討ということで説明させていただきます。

42ページ、43ページには、エキスポ跡地の来場者の方がどれぐらいのルートと人数になるかということを示しております。これは、エキスポ跡地の事業者から資料をいただいて、数字を記載しました。

今回、エキスポ跡地へ歩行者・自転車で来られる方は、東のほうと南のほうと西のほうから来られる、あとはモノレールに乗って来られるという方がおられるわけですが、基本、今の歩行者設定としては、モノレール方向や南ルートを通っていただくことを基本としたいと考えておりますので、南方面と西方面、それからモノレールを利用してエキスポ跡地へ来られる方との複合を検討しました。

43ページに、特にデイゲーム、ナイターの終了時間後にどれぐらいの方が出入りされるかという人数を書いておりますが、43ページはトータル人数ですけれども、ここでは、モノレールの方が当然、デイゲーム終了時、16時台、17時台が多くて、この間で2,200人ぐらいの方がモノレールで来られるという形になっております。

次めくっていただきますと、西方面、南方面の歩行者・自転車の数としては、16時台が一番多いんですが、西方面で608人、南方面で1,200人ぐらいの方が通られるということになります。

まず、じゃ、モノレールに乗るのにどれぐらい余分に時間がかかるかということですが、モノレールのほうを、もともと125%ぐらいのモノレール乗車率ですと、今設定している1万6,600人を全部モノレールに乗っていただくのに2時間ぐらいかかるというご説明をこれまでしてまいりました。逆に言えば、その時間、モノレールはスタジアムから帰ってくる人でいっぱいやということです。そうすると、単純に言って、先ほどの2,288人分が残るということになります。

ただ、この方に乗っていただくのにどれぐらい時間がかかるかということになると、大体、1編成当たり五、六百人乗れますので、5分間隔で運転していただければ、20分程度でこれは解消できるのかなということになります。

ただ実際には、こうやってモノレール待ちが発生する場合は、エキスポ跡地の開発事業者と、エキスポ跡地からの退場者抑制、あるいはスタジアムから出て帰られる方をどうや

ってエキスポ跡地に誘導していくか、そこで滞留していただくというのも1つの考え方だと思いますけれども、こういうことも含めて協議、連携していくことを考えていきたいと考えております。

その次のページ、一応、デイゲーム退場時に、例えばモノレール乗車可能人数が600人、乗車率150%まで乗れるとしたらどうなるかというのを記載しています。

これは、当初、現状では125%ぐらいかということなのですが、当初、大阪モノレールさんへの聞き取りによると、朝のラッシュ時には150%乗っているという実績もある、それから、混雑率の目安という資料からも、150%ぐらいは乗れる可能性はあるということもあるので、一応これを検討してみました。そうすると、1編成当たり100人余分に乗れるという計算になるので、2時間あれば先ほどの2,288人はその中で入っていただける、あるいはより全体としても時間短縮は図れていくのかなとは思っています。

これは、現実的に今どれだけ乗っていただけるかというのはあるんですけど、可能性としてはこのぐらいは乗れる可能性はあるということで、一応、こういう資料もつけております。そういう意味では、モノレールとしてはある程度乗っていただくことは可能なのかなと。当然、その対策は必要だとは思いますが、ある程度対応可能かなというふうに考えております。

あと、歩行者の複合ですけれども、47ページは南ルートです。ここは、赤い点線で書いてあるところをエキスポ跡地への来場者が通行して、右上、赤い線が矢印で右へちょっと曲がっていますが、ここから中へ入るというような設定がされています。そうすると、先ほど説明した8メートルから10メートルの幅のところということになりますし、スタジアムからの退場者はそのうちの4、5メートルの幅をとっておけば、その先が詰まっているということもありますので、逆に言うと、それぐらいに制限して通っていただくほうが全体として安全なのかなと思います。そうすると、残り三、四メートルあれば、人数的には少ないので十分通っていただけるのかなというふうに考えております。

もう一つ、西方向、エキスポの駅前ですけれども、ここについては、計算上は、スタジアムから来た人が最大4,200人ぐらい滞留することになるんじゃないかということになります。そうすると、スロープからあふれる人が2,800人ぐらい、この方を広場で滞留していただくということになるのですが、49ページにありますように、広場の面積としては最低でも6,000平米。実際は、これ、四角で囲っているところで6,000平米あるんですけど、広場としてはもっと面積がありますので、これだけの面積があれば十分

に滞留していただいて人も通れるというふうに今考えております。

6,000平米で2,800人であれば、平米0.5人、1人当たり2平米という面積になりますので、当然、人が横を通っていくというようなことも可能かなというふうに考えております。

すいません。非常に駆け足になりましたが、説明は以上です。

●●委員

ありがとうございました。それでは、歩行者安全対策について、ご意見をちょうだいしたいと思います。いかがでしょうか。

●●委員

質問いいですか。12ページの○と◎と△の意味合いをちょっと教えてください。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

まず、○は、これを基本やります。平常時で○がついていない、例えば8番から下については、現状では、60分ぐらいで出ていただけるような人数であればここまで必要ないかなと考えているということで、当然、○のところはやる。

◎のところは、例えば、先ほどありました退場口の制限であるとか強制誘導ルート設定については、混雑時に基本的にはやるんですけども、最混雑時、さらに人数が多いときにはそれをより強化して、人数をたくさんかけるであるとか、ルートも強固にするとか、そういうことを考えてやっていくことを考えている。あと、直接誘導の強化についても、駅前での例えば乗車待ち時間を表示するというよりも、ほとんどほぼ強制的にこっちへ歩いていただくとか、そういうことも考えてやっていくというのが◎です。

最後、一番下に、規制退場のところに△がついておりますが、これは、先ほども説明しましたように、できたらこれはしたくない、なるべくであれば。イベント開催して、できるだけ魅力的なイベントをして残っていただきたいということがベースです。ただ、やって効果がやっぱり望めないという場合はこれも考えていかないといけないかなということで、△をつけております。

●●委員

26ページの地図でちょっと聞きたいんですけど、たしか前の話の中で、北のAルートを通ると、万国橋でしたっけ、商業施設のほうからのアプローチとかぶるということで、北Aルートよりも南Aルートのほうがベターだろうということもあって、南Aを選んでいたと思うんですけども、それで、その後いろいろと見ていますと、この南Aルートが階段なんですよね。スロープは併設されているのかどうかというのを確認したくて。

といいますのは、お客さんの中には車椅子、車椅子の方はもしかしたら車で来られるかもしれませんが、それに関連すると、ベビーカーの方ですとか、もしくは最近でしたらスーツケースを持ってられる方とか、とにかくバリアフリーの通路というのを確保すべきかなと思ひまして、それができているのかという確認をしたいのが1点。

それから、もう1つは、南Aルートの最後の駅に向かうこのどん突きのところ、くると逃げますよね。現状はこうなっていると思うんですけども、このどん突きのところの施設はどうなるのかと。これは実際、今回の事業の範囲外ですけども、この狭隘という問題を考えたときにちょっと気になるところではございまして、この2点、ちょっと確認をさせていただきます。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

それでは、まずバリアフリーの件ですけれども、ちょっと14ページを見ていただけますでしょうか。

先ほど先生のお話にあったスーツケースを持っていらっしゃる方まで、引いている方まで対象にするかというのはあるんですけども、北Aルートは基本的にバリアフリーでスロープ等になっていますので、車椅子の方も通っていただくことは可能です。ただ、おっしゃるように、南Aルートは階段とか段差がありますので、それは難しいと考えています。

前回は説明させていただいたように、基本として南Aルートを回っていただいて、バリアフリールートとして通常は北Aルートを使いたい。多分、車椅子で来られる方の多くは車で来られるという方も多いと思うんですけど、モノレールとかで来られる方もゼロではありませんので、そういう方には北Aルート、それ以外の一般の方は南Aルートというのを基本として考えたいと思っています。

ただ、ナイター時にたくさん人を出ていただくのをどうするかとか、そういうところはまたそれも複合的に考えていかないといけないとは思っておりますが、車椅子の方は北ル

ートを通っていただくということになると考えています。ベビーカーとかもそうですね。

あと、さっきのスロープのところは、現状では何ともこちらとして申し上げられません。今のところはこのままで何とか通っていただくことを考えておるといことですが、当然、いろんな協議の中で、ここが一番問題ですから、そういうのは協議の中で折に触れて要望していくということにはなるのかもしれませんが、今、事業者側でここはどうなるという確たる回答をさせていただくのは、ちょっと難しいと考えています。

●●委員

さっきの前者の階段の件とかは、例えば要望とかはされないんですか。例えば駐車場なんかはこれから要望されるという話もありましたけども、今までは、特に大量の人数が一気に流れるような通路じゃなかったにもかかわらず、万博のときは別ですけども、使い方が変わってくる中で、もう少しスムーズな通行ができるように管理者にお願いされるとか、そういうところまで踏み込んで考えていただくのもあるのかなというふうに思ったんですが。

スタジアム建設募金団体 野呂理事

もちろん、要望は声を大にしてしてまいりたいとは思っていますけど。今の機構さんの状況ですとなかなかその辺は進まないの、やっぱり府の、新しく受け入れをしていただくセクションにきちっと物は申すというふうに思っております。

●●委員

これは事務局に確認したほうがいいかもしれませんが、エキスポ跡地の範囲というのは、この通路は入らないんですかね。入るんですか。

事務局（楠本）

基本的には入ってないです。

●●委員

入ってない？ そのフェンスよりも。

事務局（楠本）

この写真でしたら、先ほどの。

●●委員

37でいうたら。

事務局（楠本）

37の写真の右側が三井さんのエキスポランド跡地で、左側が。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

一応こちらで聞いているところでは、この通路自体、このフェンスの右側も含めて、エキスポさんの事業地にはなっていないということです。この写真でいうと、その通路よりもまだ右側の部分になっているというお話ですので、この部分の取り扱いがどうなっているかはちょっとわかりません。

●●委員

なっていないというのは、道路なんですね。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

道路というか、万博機構さんの管理されているところということ。道路というか、公園ですけれども。

●●委員

万博機構のものなんですか。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

万博機構さんの管理されている道路ということです。今回のエキスポ跡地として開発される区域にはここは入っていない。

●●委員

●●先生おっしゃるように、強い要望が必要でしょうね。いい空間になりますよ、これ。現状では一番シビアな現状の中でシミュレーションをされているということですね。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

はい。一番シビアな状況で、それでもこうやって安全を確保するという形です。それを両面からシビアな状況もできれば改善したいと考えておるということです。

●●委員

あと、意見が分かれるかもしれませんが、歩行者の安全の観点でいうと、観客の安全を何よりも優先するというのは、ご説明いただいたところですが、そうしたときに、先ほどの習慣という話もありますが、万博公園に行きたい人間は全部南ルートを通りなさいと。所要時間を短縮するために北に回すというような話もシミュレーションの途中ありましたけども、安全を優先するという観点からいうと、多少時間がかかっても南のルートを回ってもらったほうがいいんじゃないかなと。いいんじゃないかなというのは、非常に混乱するかもしれないな。北でも行ける、南でも行ける、きょうは南だけですかという話になってくると、なかなか混乱するかなという懸念はあるんですけどね。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

先生おっしゃるとおりで、基本的には、時間をかけてでも南ルートをとというのが基本だと考えています。

ただ、雨のこともありますし、時間短縮が安全確保上有効であるということであれば、北を回っていただくということも選択肢としてあるのかなということで一応これはつくっております。実際、この北を回っていただくかどうかは、今後検討していかないといけない部分ではあると考えています。

●●委員

私もちょっとあれだったんですけども、宇野辺、近いですね。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

はい、近いです。

スタジアム建設募金団体 野呂理事

宇野辺も山田も結構近いですよ。通勤経路なんで、ずっと歩いています。

●●委員

今、シミュレーションで、0.41ですかね。南ルートについては0.41、どこかに数字があったと思うんですけども、28ページ、比率の0.41という割合を下げていくという、それは北Cですかね、宇野辺に回していくのと、南のB、山田に回していくというのをどれだけアピールしていくのかというのは、多分、重点的にされたほうがいいんじゃないかなという気はしますね。実効的にはそれが一番きくのかなと。そうしたときに、宇野辺に行くルート、僕、ちょっとこれ知らないんですけども、周りに人家はないんですかね。そこにたくさん通ることによって。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

あんまりないです。

●●委員

車と交錯することもない。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

そうですね。33ページに図をつけておりますが、宇野辺までのルートですね。この赤の点線のところが宇野辺駅への徒歩ルートということになりますが、交差点は、この宇野辺駅の手前に2つありますけど、ここだけです。それ以外はほぼ交差点。家が若干ありますのは、黒い点と右側の赤丸の間に多少道路沿いに民家があるんですけども、近接しているというよりも1つ下がっているようなところで、あと、もともとここは車が多くてうるさいので防音対策等もされているので、それほど問題になるようなルートではないのかなと考えております。

ただ、日常的にあんまりここを歩くという必要性がないので、ほぼ人は歩いていらっし

やらない。一応、その人数を数えたんですけども、自転車と歩行者を合わせて、土曜日の夕方16時から18時の2時間で、双方合わせて88ということなので、1分当たり1台に満たない、1人に満たないということなので、そういう意味では活用するとかなり大きなメリットがあるのかなと考えています。

●●委員

歩いて楽しいかどうかは別にして、早いルートではあるのかなと思いますね。これは、門真に行くのでも、もしかすると千中方面に行くのでも、こっちのほうが待ち時間を考えたら早いかもしれないですね。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

ただ、千中方面に行く方にこっちへ行かれると、いろいろとちょっと問題が出ますので。

スタジアム建設募金団体 野呂理事

山田に歩いたら阪急があるので千中も行きますけども。山田はほんとうに合理的です。

●●委員

ほか、どうでしょうか。

●●委員

38ページと37のこの緊急ルートのところなんですけど、南ルートのほうは写真つきで、37ページに右が通れるというのが明確に見えているのですごく安心できるんですけど、次の38ページの北Aルートの、幅が4メートルですか、ここを緊急の方々が通るといのはどういう感じなんですかね。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

ここは今どう考えているかというと、スタジアムから行きますと、歩道橋の手前が2.3メートル、歩道橋部が3メートルですので、ここで人数が制限されてしまうので、その先4メートルの通路については、基本的には余裕があるのではないかというふうに考えています。

●●委員

かつ、コーンみたいなものも置く。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

今はそこまでは考えていません。

●●委員

基本的に北を使わない可能性のほうが高いのでということですよ。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

はい。それをどうしても必要になったらそういうことを考えますが、ここはそういう意味では多少余裕があるのかなと考えています。

●●委員

公園内部との間にフェンスが1枚、こんな柵が立っていたんですけど、この北Aの境界のところ。通路と中身の間にはフェンスが1枚立っているんですね。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

通路があって、若干路側があって、その向こうにフェンスがあります。

●●委員

場合によってはその中を通れる、そういうのができるかできないかはわかりませんね。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

それはわかりません。

●●委員

わかりました。ありがとうございます。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

エキスポ跡地の開発がされて中を通れるということになると、またいろんな状況は変わってくると思います。

●●委員

そうですね。とはいえ、国際戦で最混雑時のときに使う可能性がある、可能性がある以上は、やっぱり何か緊急対応の通路が確保されているという保障が欲しいという気はします。

あと、もう1点だけよろしいですか。13ページで、ちょっとこれは確認なんですけど、広報の徹底ということで、チラシ及びウェブサイトということ、これは会場内でスクリーンで出してみたいなことはされるんですか。

スタジアム建設募金団体 野呂理事

それもやります。ビジョンですね。ビジョンで大きく誘導するのが。

●●委員

ビジョンで、全員が絶対きくようなタイミングで出すというのが何か有効かなと思います。

スタジアム建設募金団体 野呂理事

そうですね。それが一番ですね。

●●委員

ありがとうございます。

●●委員

ほか、どうでしょうか。

来場者の特性ということで、一般の方、サポーターの方というような形で分けられていますけども、一般来場者の傾向を見ると、飲食して楽しんで帰る傾向があると。デイゲームはそうなんかなと思うんですけども、そういうことを考えてみると、確かにスタジアム

の中で飲食の施設を設けて、悪い言い方をすると囲い込むという形もあろうかと思うんですけども、それと同時に、せっかく隣接している商業施設があるので、そのあたりもうまく、モノレールの駅にアクセスするときの途中のところで入れるような出入口、こういうことを言わなくても多分設けられるんだろうと思うんですけども、そのあたりうまく連携していただいて、全員が真っすぐ帰らざるを得ないようなルートになってしまうと全くおもしろくないので、交通安全という面でもそうですし、それから商業施設の活性化という面からでも、うまく連携をとっていただいたほうがいいのかなと思いますね。

関係ないですが、この屋台はもうなくなるんですかね、新スタジアムになると。

スタジアム建設募金団体 野呂理事

前のですか。新スタジアムは一応中に入れて、中で「美味G横丁」ふうなものができるようにという提案をします。これ、雨天、風とかを考えるとものすごく大変なんですということでした。楽しいのは楽しいですけどね。

●●委員

個人的には楽しいですね。

スタジアム建設募金団体 野呂理事

おっしゃるとおり。

●●委員

実は神戸戦を見に行ったんですけどね。神戸のところとガンバのところではやっぱり全然違うなと思ったのは、こういう施設がガンバのところはものすごく充実していて、それがあある意味、食べて帰るといのは非常に、進んで食べて帰るとい、別におくらせようというつもりはなかったんですけども、そういうことがよくあったので、非常にいい環境だったのを改めて痛感しましたね。

ほか、どうでしょうか。

あとちょっと気になったのが、3章の対策と4章のシミュレーションですね。この連携というか、この対策を講じることによって、このシミュレーションの限界値の164人であったりとか出入口の400人とかの担保といおうか、そういうのを今後マニュアルとい

う形で検討されていくんだらうと思うんですけども、せっかく数値でここまで出されたのであれば、その状況がどういうふうな状況で、どういう状況のときにはこの対策を繰り出していかないとあかんというような形でこのシミュレーションを使っていた方がいいのかなという。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

一応そういうふうに考えて前の人数割をしておるんですけども、最低限この人数以下にしないといけないということで対策をしておるんですが、当然、今後、これをより検討していく上でシミュレーションが必要だと考えているんですけども。

●●委員

どうでしょうか。

●●委員

念のため、1つだけよろしいですか。何ページでもいいんですけど、例えば36ページのところの、エキスポ跡地の南から東にこうある、この部分というのがあるじゃないですか、ここの通路。ここは全く人は通らないんですかね。ちょっと想定だけはしておきたかったの。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

外周道路の内側ですね。

●●委員

そう、外周の内側の部分なんですよ。何らかの滞留できる場所があるとか、その。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

基本は通られないんやと思います。

●●委員

管理もしていない、ガードマンも立たれてという。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

現状ですか。

●●委員

いや、今後、退場を運用するとき、ここは通らないでくれというふうにするんですね。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

はい。

●●委員

わかりました。ありがとうございます。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

基本、通っても、どこへも行けないです。

●●委員

意味がないとはいえ、行ってしまう場合というのも許すのか許さないのか、そのとき何が起こるのかというのを知りたかったということで。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

まず、少なくとも基本的にこちらの外周外側から内側へ横断するという事は防止しないと非常に危ないので、これは十分必要な対策をやっていくということになっています。

●●委員

わかりました。念のためということで。

●●委員

あと、駅前広場のところで、非常に余裕があると、面積的に余裕があるという話はよくわかったんですけども、ここの管理というんですか、コントロールというのは誰がするんですかという話です。ここの駅前広場は、モノレールさんもそこまではしないですよ。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

モノレールさんからは、スロープやそこへ人が並んでいく部分のコントロールというか整理は、事業者側でやってくださいというお話になっている。だから、必要であれば、そういうスタッフをそこへ配置するという形になっております。

●●委員

スロープから下の部分については事業者がすると。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

スロープも。

スタジアム建設募金団体 野呂理事

スロープもでしょう。

●●委員

スロープもですか。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

はい。

●●委員

ほか、どうでしょう。よろしいでしょうか。

最初ご提案いただいたときより大分安心して資料を見れるようにはなったんですけども、とはいいつつも、商業施設との連携なり、それから、万博機構といいましょうか大阪府との連携というのは、これからも随時必要な部分というのはあるのかなということは感じております。

ほかにももしご意見がないようでしたら、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、議事の3番目、交通部会の見解（案）ということで、事務局のほうで作成していただいているということですから、説明のほうよろしく申し上げます。

事務局（楠本）

（仮称）吹田市立スタジアムの交通部会見解（案）について、説明をさせていただきます。資料3をお手元にお願いします。

「交通渋滞」、「交通安全」、「附帯意見」と3つの構成にしております。

「交通渋滞」ですが、周辺駐車場と連携した駐車場予約制の適用に当たっては、その実効性を高めるための方策を関係機関と検討し、施設供用までに運用が可能な状態にしておくこと。

予約駐車場入口で外周道路に入場待ち車列が発生しないように、駐車場への入場車両が一時に集中することを回避する対策を講じること。

「交通安全」ですが、事業者が評価書案で示した歩行者誘導計画については、試合終了後退出まで約1時間を要することから、退場者の事故を防止し、また快適に移動できるよう、以下の取り組みを追加する必要がある。また、施設供用後、事業者は、歩行者を適切に誘導するための方策を継続的に改善し、さらなる安全確保及び快適性の向上に努める必要がある。

退場者に対して適切なルートや公共交通機関の運行情報などをリアルタイムに提供することで混雑を回避し、交通安全上のリスクを低減すること。

歩行者シミュレーションによる予測をもとに、歩行者を安全かつ快適に誘導するためのマニュアルを作成すること。

自転車と歩行者の間で事故が生じないような対策を講じること。

遠隔地からの来客への対応として、大阪駅、京都駅などの拠点となる駅へのバス輸送の可能性を検討すること。

スタジアムへの来客による公共交通機関の一時的な混雑による事故リスクを低減するための方策を検討すること。

「附帯意見」として、当該事業において最も重要な課題である交通混雑の緩和及び交通安全の確保に当たり、事業者は、道路管理者、モノレール事業者をはじめ、地権者、吹田市、大阪府などの関係機関と十分協議を行い、公共交通の輸送力増加、道路整備などの実施を目指すこととしております。

以上でございます。

●●委員

ありがとうございました。何かご意見ございますでしょうか。

●●委員

附帯意見にもう1つつけていただきたいと思うのは、先ほど、通常時、それから混雑時、最混雑時とかいう、言うたら対応レベル1、2、3があるのだと思うんですけども、それを決める基準、基準は今のところ観客数だけしかないんですけど、観客数だけじゃなくて、天候だとか、勝ったのか負けたのかとか、何かいろいろあって、それは今の段階で決められないものはたくさんあると思うんですけども、なるべくマニュアルを、例えば予行演習でもできるとか、警戒発令1なのか発令2なのか発令3なのか、誰が見ても発令できるように、なるべくそういう形でこの誘導マニュアルを充実あるいは具体化する検討をしてほしいと。

これ、まだ物はできていないし人も入ってきていないので、もちろんやってみないと決まらないことはあると思うのですが、そういう方向で、この「交通安全」の2つ目のところに「マニュアルを作成すること」とありますが、ここにまでそこまで書けないと思うので、附帯意見ぐらいで僕はいいかかなと思うんですけど、何かそんな文言が少しあったほうがいいかなと思いました。それがさっき●●委員のおっしゃられたシミュレーションと方策とリンクする具体化の話だと思います。

●●委員

ありがとうございます。

ほか、いかがでしょうか。

●●委員

もうわかっていることだと思うんですが、文言レベルで残すという意味でも、「附帯意見」の関係機関といいますか、こちらに近隣の事業者も含めて調整をするということを書いたらいかがかなと思うんですけど。

●●委員

そうですね。ありがとうございます。

●●委員がおっしゃっていた緊急時対策の話は、あれはどこか入っていますかね。南のほうは十分余裕があるという話だったんですけど、北のほうの話では、何かうやむやというか、うやむやとは言いませんけども、しっかり確保できるとはなかなか保障しがたいという話だったと思うんですけども、そのあたりも含めて、多分、「交通安全の確保に当たり」という附帯意見のところでは、読めないことはないと思うんですけどね。

●●委員

あるいは、前文の5行にも入っているし、それから、事業者ができないでインフラ整備をやらないといけない、道路管理者に頼む必要があるものが附帯意見に入るというのでいいんじゃないでしょうかね。先ほどおっしゃられた、例えば、フェンスのこっち側から万博なのか三井なのかとかいう話がありましたけども、そういう意味では、附帯意見に●●先生がおっしゃられたように関連事業者というのを入れるとすると、そこで読み取れるということでもいいかなと思いますけど。

●●委員

ほか、どうでしょうか。

それでは、見解（案）に本日の委員の方々から出た意見を反映させていただきまして、それと本日欠席の●●先生のご意見をお伺いして、次回の全体会で報告したいというふうに思います。

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きまして、事前に部会の皆さんに確認をとっておくようにお願いします。

それでは、以上で、本事業の交通に係る審査を終わりたいと思いますけども、懸念としては、やはりスタジアムと商業施設という事業が並行して動いているということもあって、なかなか複合影響の懸念というのがまだ残っているなと思いますので、そういう意味で、全体として動線を最適化するということを両事業者、商業施設の事業者と、それから今回のスタジアムと、我々審査会とで少し議論できないかなと。そういうふうな場ができれば、我々としても調整もできますでしょうし、学生には部分最適はするな、全体最適なんだという話をよくしているわけですけども、そういう機会をつくっていただくというのは可能ですかね。

事務局（赤阪）

全体最適を図るということは、両事業者と複合影響の回避をご議論いただくということにつきましても、本市の条例の趣旨に従ったものだと考えております。したがって、事務局といたしましては両事業者に対しまして、次回の審査会全体会への出席を要請することといたしたいと考えております。

●●委員

そうですね。複合影響って悪い話だけじゃないですね。複合影響のよい影響もあるはずでしょうから。

●●委員

ぜひ、ウィン・ウインの関係がうまくつくれるような形になればいいかなというふうに思っています。

事務局のほうから、ほかに何かありますでしょうか。

事務局（楠本）

ありがとうございました。本日いただいた意見と●●先生にご意見を伺い、取りまとめ、部会長のご確認をいただく予定でございます。その後、各委員にメールにて確認いただきますので、よろしくお願い申し上げます。

以上でございます。

●●委員

それでは、本日は、皆さん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。

それでは、これで終わりたいと思います。