

平成24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24年（2012年）6月15日（金）10：00～11：30

場 所：吹田市役所 中層棟4階 第3委員会室

出席者：委 員：松村部会長 塚本委員、福田委員

事務局：後藤室長、西野主査、楠本主査、萬谷主査、野田主査、三笹主任

連絡調整会議：地域経済振興室 中江次長、中野参事 西田主幹

道路公園企画室 船木参事、泉主査、

企画政策室 山之内主査

事業者：スタジアム建設募金団体 野呂顧問、本間氏

株式会社竹中工務店 大平設計グループリーダー課長、

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

有限会社 TSプランニング 多智花代表取締役

傍聴者：7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（萬谷）

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の交通部会の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萬谷でございます。

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、部会委員4名の中、2名の委員の方のご出席をいただいております。本日、もう1名、塚本部会員が参加する予定になっておりますが、定数を満たしておりますので会を進行させていただきます。部会の成立要件を満たしておりますので、よろしくお願ひいたします。

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。傍

聴希望者は7名でございます。本審査会の傍聴規定に基づき7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)

事務局 (萬谷)

続きまして、本日の配付資料の確認をお願いいたします。資料1といたしまして、平成24年度第1回環境影響評価審査会全体会概要(交通関連)、資料2といたしまして、環境影響評価の方法に対する交通部会見解(案)、資料3といたしまして、エコスタジアムを実現するための交通計画コンセプト。以上、3つの資料となります。お手元でございますでしょうか。

それでは、次第2、(仮称)吹田市立スタジアム建設事業の交通混雑、交通安全に係る環境影響評価の方法について本日ご審議いただきます。

本日は、交通混雑、交通安全について詳細に検討を行ってもらうことから、事業者であるスタジアム建設募金団体に出席を依頼しております。

部会長、よろしくお願いいたします。

<次第2 (仮称)吹田市立スタジアム建設事業>

部会長

おはようございます。部会長を仰せつかっております大阪大学の●●と申します。よろしくお願いいたします。

先日6月6日に平成24年度の第1回の吹田市の環境影響評価審査会の全体会がございました。そこで交通混雑、交通安全について検討部会を設置しようと、そこで審査をしようというようなことになりまして、きょう開催という運びになりました。本日は、提案書の交通部会ですので、交通混雑ですとか交通渋滞における環境影響評価に対する調査、それから予測及び評価方法についての委員の皆様のご審議を賜りたいと思います。

まずは、全体会での交通混雑、交通安全についてどんな意見が出たかということについて再度確認をしたいと思いますので、事務局より説明をよろしくお願いいたします。

事務局（萬谷）

（資料1をもとに、前回の全体会で交通混雑、交通安全に関して出された意見を報告。）

部会長

ありがとうございます。

というようなご意見をちょうだいしたということです。文字で起こすとなかなか刺激的ですね。僕、こういうことを言うたんやなと思って。つぶすと言うたんですね。言いましたね。すいません。

それでは、全体意見の意見を受けまして事業者より提案をいただいたということですので、その内容というのをご説明いただきたいと思います。よろしくお願いします。

スタジアム建設募金団体 野呂顧問

まず冒頭に、スタジアム募金団体の野呂のほうから、このエコスタジアムを実現するための交通計画コンセプト、これについて簡単にご説明をさせていただきます。

まず、ガンバ大阪の昨年度のゲームの開催状況というのを後ろから2枚目に参考につけさせていただきます。

全部で24ゲーム開催いたしましたけども、デイゲームは3日、ナイターは21日というところでございまして、Jリーグホームゲームが17試合、アジアチャンピオンズリーグ（ACL）が4試合、ナビスコカップが1試合で天皇杯が2試合ということで、戻ります、合計24試合を行いました。そのうち、万博記念公園入場者が2万人を超える日のゲームは開催しておりませんということで、これも添付で記念公園の入場者数と私どもの試合の関係をつけております。

戻ります。

とにかくエコスタジアムを実現するためには、まず1点目、外周道路の車を増やさないというのが最重点の取り組みと考えております。万博記念公園のイベントに応じた試合開催ということでは、桜まつりの期間中の日曜日、これが一番込みますので、ゲームの開催を極力回避。ゴールデンウィーク等の期間中のピーク時も原則としてナイターで開催をいたします。また、主要イベントがないときはデイゲームとかナイターの開催をさせていただきますと思っています。

2点目としましては、ゲームに来る車を現状より増やさないというふうと考えておりま

す。

1つは駐車場予約システムの導入ということで、今、万博記念機構さんと相談をしておりますが、台数、時間を制限して事前予約というシステムにしたかどうかということ。

あるいはモノレール、バスの使用を促すということで、モノレールは増便あるいは割引・特典チケットですね、ワンデイパスみたいなこういったものを使っていきたいなど、このように思っております。

また、シャトルバスの運行ということで、現在も茨木とか千里中央にバスを出しておりますが、これの増便ということと、例えばJRの岸辺の駅とか梅田駅ですね、中距離のバスを出すとか新しいルートを考えていきたいなど思っております。

また、サポーターへの呼びかけと。とにかくエコの意識をつけるということで、公共交通機関の利用を促すと。これもスタジアムができてからではなく、今からですね。まだ準備期間が2年半ぐらいございますので、この間にもとにかく公共交通機関の利用ということを意識づけさせていただきたいと思っております。

大きな3つ目のコンセプトであります。むだな渋滞を減らすという観点から歩行者と車の動線は完全分離し、車の渋滞を避けます。また、駐車場の管理を改善しつつ入庫のスピードをアップするという。それと、駐車場予約システムの導入で予約時に駐車場を指定。例えば南駐車場ですとか、あるいは東口駐車場、あるいは中央駐車場というふうに指定をします。駐車場のあきを探す車は極力減るということで、スムーズな動線というのをつくっていきたくて考えております。

以上がコンセプトでございます。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

では、今ご説明いただきましたコンセプトを実現していく、あるいはそのコンセプトの数字を決めていく上での資料——資料というか、中身を説明させていただきます。

1枚めくっていただきまして（仮称）吹田市立スタジアム建設事業交通計画（案）というのをごらんいただけますでしょうか。

まず最初は、スタジアム来場者の輸送方針ということで、今説明がありましたことです。駐車場の利用状況、周辺交通の状況を踏まえて、スタジアムでのゲームの開催方針を以下のとおりとしたいと考えております。

まず、最混雑期。これは桜まつり期間の日曜日ということになりますが、資料を見てい

ただけますでしょうか。黄色い紙の後ろに参考資料として万博記念公園の自然文化園入場者数（平成23年度）入場者数順というのがついております。

これを見ていただきますと、これは23年度ですが、万博記念公園の自然公園入場者が一番多かったのは4月10日。これが桜まつり期間の日曜日ということになっております。これが実態としては断トツに多い6万人というようなことになっております。逆に言うとこれが1日とか2日になる年もあるんですけど、まあ、これぐらい。この日は周辺の方からおっしゃられるように、ご存じのとおりかなりすごい渋滞になっております。この日はゲームの開催については極力回避というふうに考えております。

その次、混雑期としてゴールデンウィーク等の――秋もあるのですが――期間のピーク時。ゴールデンウィークでイベントを開催している、あるいは日曜日というような日です。こういう日は三、四万人の人が来られているという実績がありますが、日数にしたら5日から7日ぐらい。先ほどの表でいきますと、3万人を超えているのはこの5日目までですね。その次も2万6,000と。ゴールデンウィーク中、あるいは大きなイベントがある日と。大体3万を超える日で10日あるかどうか、2万人を超える日で15日ぐらいというような日数になっております。この日は、後でご説明をしますが、ゲームの開催は可能ではないかとは思いますが、デイゲームはさすがに難しいのではないかとということで極力ナイターで、原則ナイターとして開催したいと考えております。

あと、平常時ですね。1万人以下ぐらいの入場者の日。普通の日ですね。これを見ていただきますと大半はそういう日になるということになりますが、それについてはデイゲーム、ナイターで開催していきたいということです。

ただ、先ほど、冒頭で表に書いてありますし、一番後ろに実績もあるんですが、ガンバの試合は今までもそうですがほとんどはナイターで開催をすると、ガンバ大阪としては基本的にはナイターで開催したいということで今ゲームをしておりますので、去年の24試合でもデイゲームは3試合ということになっております。

基本コンセプト、基本的な考え方としてはそういうことを考えております。

その次、スタジアム来場者の輸送方針ですが、デイゲーム、ナイターでお客さんに来ていただくときにどういう交通手段で来ていただくかということですが、来場者の輸送方針と四角で囲んでおりますが、まず、自動車交通需要の適正なマネジメントとしまして駐車場予約システムの導入と。これにおいて来場車両を1回当たり2,400台程度に制限したいと考えております。2,400台という台数をどうやって考えているかというのは後で説

明します。それと、それを実現していくための適切な駐車場案内と、それから交通混雑をできる限り解消していくための信号現示の適正化というようなものが必要ではないかと考えております。

それと表裏一体になりますが、公共交通の活用ということで、モノレールの増便、それからバスの効率的な高い運用と、それを実現していくための公共交通利用のインセンティブの導入等と、こういうものを基本的な方針としてやっていきたいと考えております。

では、めくっていただきまして、その台数であるとか方針を決めていったデータについて説明させていただきます。

A3横で折り込みになっていると思うのですが、まず一番上に平常期と混雑期と最混雑期と大きく3つに分けております。先ほど説明したとおりです。

まず、平常期につきましては、来場者の方、自然文化園の入場者が1万人以下ぐらいのときを想定しております。今年の11月26日、これは公園の入場者数が8,000人ぐらいでしたが、この日にガンバ大阪の23年度のホーム最終戦がありました。そのときに駐車場であるとか周辺交通混雑について調査を行っております。

その結果を簡単に説明しますが、近隣駐車場（南駐車場、東駐車場、中央駐車場）の15時時点、ゲームは14時から16時ですので、そのときの15時時点の空き台数は大体650台です。ガンバのゲームに来ている車も2,400ぐらいはあると想定されますので、3,000台ぐらいの入場交通であればデイゲームの開催は可能ではないかというふうには考えられます。

次、めくっていただきまして、駐車場を空き台数の数字をそこに書いております。そのうちの現駐車場ベース、左側の11月26日調査というので、これが当日のこの時点の空き台数ということになります。15時時点で1,200台ほどあいているんですが、今回、駐車場を一部、南第2駐車場を廃止するというので、その数を引きますと右側のスタジアム建設後というふうになって、それでも650台ぐらいのあきにはなっております。これが一応そういうデータということです。

A3のほうに戻っていただきまして、平常時の駐車場の状況の下に交通の状況と書いております。ただ、ここを見ていただきまして、10時ごろに東駐車場の待ち行列が外周道路まで延びていると。これは10時ごろまでに東駐車場に入る車が、駐車場に早く来ないと入れないということもあるんでしょうが、入ってくるというのがあるのと、16時に試合終了しますが、その後からお帰りになる車が出ると。ちょうど夕方のラッシュ時に当た

るということで、どうしても周辺の道路が混雑しているという状況があります。

こういうことを踏まえまして、その下、ゲームの開催方針ですが、基本的には交通負荷を現状程度で維持したいということです。デイゲーム、ナイターで開催するとしていますが、駐車場の容量としてはもうちょっと余裕があるのかもしれないのですが、周辺交通の状況を踏まえて来場車量を2,400台程度に制限したいというのが基本的な考え方です。

この前、今まで提案書では3,100台となっているものを、いろいろご指摘もありましたし、事業者側としてもいろいろ考えまして2,400台にしたいと。現状レベルというのを今回の大きな考え方の1つとしております。

アンケート調査結果から、現状満員2万人が来場するとすると車両の台数はおおむね2,450台という、これはこの前も説明しましたが、そういうことになります。

資料の一番後ろにアンケート調査票をつけております。

このアンケート調査票、A4表裏になっておりますが、これを当日は来場の方皆さんに配布して、あと、その回収だけではどれだけ回収率が上がるかというのもあるので、場内でできる限り聞き取りをして、このアンケートを回収しました。おおむね表側がどういう交通手段でこられたかという交通分担を設定するためのアンケート、それから、裏が、今後公共交通機関利用促進がどれぐらい進んでいくかと、そういう意向があるのかという意向調査というようなことになっております。意向調査のほうは、これがどこまで役に立つのかというようなご議論もあって、これは今後また議論があると思いますが、表のほうの交通利用手段別のアンケート、これに基づいて今全体の交通の想定をしているということです。

主には「どういう交通手段で来ましたか」ということと、それから「車は大体何人ぐらい乗ってきましたか」ということ、それから、車で来られた方には「どちらのほうからどの交差点を通過してこられたか」。ここはちょっと特殊な立地で、万博外周というものでアクセスするということがありますので、入りと出でどの交差点を基本的に利用していますかというようなこともアンケートでとっております。今後、利用駐車場が変わると若干その比率はシフトするかもしれませんが、一応こういうデータをとっていると。

これに基づいて先ほどの2,400台というのを想定していると。車で来られる方が大体30%、1台当たりの平均乗車人員が2.45人ということで、2,450台という数字を出しております。それを踏まえて2,400台程度に制限したいと考えております。

これが平常期というか通常の場合です。

その次、混雑期。先ほど見ていただきましたゴールデンウィークのピーク時等、三、四万人の方が来られる。これについてはゲーム開催はないのですが、今年の5月5日に駐車場の状況について調査しております。

その状況ですと、近傍の駐車場（南・東・中央）は14時の時点で駐車場が不足という計算になります。ただ、万博の公園は基本的には5時で閉まります。後で説明する桜まつりの期間は若干ライトアップとか夜間もあるのですが、基本的には5時で閉まるので、5時以降駐車場がどんどんあくというのが実態です。それが先ほどの3ページにある駐車場の調査結果でも出ております。17時ごろには1,900台程度のあきがあるので、ナイターで夜に車が入ってくるということであれば3,000台ぐらいの入庫は可能というような数字にはなっております。

ただし、その下の交通の状況にありますようにやっぱり混雑としてはしますし、17時ごろから必要交通が集中して外周の速度低下は出るということもありますので、この混雑期についても、ナイターでやるとしても車の台数としてはやはり平常時と同様2,400台、現状レベルには制限したいということを経験的な考えとしております。

その右の最混雑期。これは桜まつり期間の日曜日とかで、6万人、7万人というすごい人数の方が来られる。調査は今年の4月8日、日曜日に行いました。この日は公園入場者は5万人ということで、天候のぐあいとかいろいろあって6万、7万という数字は今年が出なかったのですが、一応その日に駐車場の状況等を調査しました。

これでいきますと、駐車場の状況としてはおおむね先ほどの混雑期と同様の感じになっていますが、それよりもさらに多いというような形になっています。ただ、若干出るのが遅いと。いろいろなことがありまして。あと、周辺の道路混雑はやはりゴールデンウィーク時よりも桜まつりの期間のほうが多いということと、先ほど数字を見ていただきましたが、6万人、7万人来る可能性があるというのがこの桜まつり期間のピーク時です。この調査をしたのは5万人ということですので、さらに駐車場が込むとか周辺の道路が込むというところもあります。これまでの実態でもそういうことを言われていますので、この日についてはできるだけゲームの開催は回避したいと考えております。これが基本的な考え方です。

これを実現していくために、その下にあります輸送方針としましては、自動車交通需要の適正なマネジメントが1つ。それと公共交通機関の活用と、この2つが大きな柱になるのではないか。自動車のマネジメントとしては、先ほど説明しました予約システム等を考

えております。それと、公共交通機関の活用としては、モノレールの増便であるとかインセンティブの導入というものが必要な手段ではないかと考えているところです。

2枚めくっていただいて、4ページを見ていただきます。

4ページにスタジアム来場者の輸送対策ということで、基本的にゲーム開催日には駐車場予約システムとモノレールの高頻度運用、利便性が高いネットワークを形成するバス運行システムというのを中心に各施策をパッケージとして実現していくことが必要であると考えております。

ただ、それを実現していくことと、その実施に向けた課題あるいは問題点等を次の5ページの表にまとめております。A4横ですので、横で見ただけだと思います。

自動車交通需要の適正マネジメントとして、対策の柱としては駐車場予約システムということになります。

概要としましては、試合開催日には指定管理者になる予定でありますガンバ大阪が2,400台程度の駐車場を万博機構より借り上げて管理すると。事前にその駐車場については予約を受け付けると。適正な順調な駐車場入庫も踏まえて、駐車場は予約時点で指定すると。あと、試合当日は予約車両のみの入庫を許可すると。これで、来場車量としては2,400台に制限したいと考えています。ただ、当初からこれを出していない大きな理由としては、かなりいろんな課題があるということになります。

右側に実現に向けての留意点・課題と書いておりますが、まず一番上に駐車場管理者との調整・同意というのがございます。この駐車場につきましては、万博機構さんが管理運営をされていますので、万博機構さんから借りると。ただ、借りるということは万博機構さんが通常万博の自然文化園とかに来られる方の入場を制限するということになりますので、ここについて協議・調整して同意を得ることが必要になってきます。これが一番大きな課題ではないかと。先ほども言いましたが、ナイターについては万博公園は基本的に閉まっていますのでかなり可能性はあるのではないかとというのがありますが、デイゲームはかなりハードルが高いと、このようになります。

それと、もう1つ、他の駐車場利用の抑制と。2,400台を借り上げて、それが借りられた人だけ車で来てくださいと。これは前回の会長のご発言もありまして、一般ではなくてガンバのゲームに来られるサポーターの方ですから、そういうことが基本的には効果があるという前提でつくっておりますが、やはりほかの駐車場、ガンバさんが借り上げた駐車場以外の駐車場の利用を見て制限するということが現実的にはできません。それをどう

やって実現していくかと。

対策については、やはり大きなのはガンバ大阪、万博機構、あるいは行政、吹田市さんも含めて呼びかけていただくというのが一番大きな、それで良心に頼るとというのが1つ必要ですが、もう1つとしては、例えばガンバで管理する駐車場については周りの駐車場より値段を下げる。そうすると多少の差額が出るので、ほんとうは周りの駐車場を値上げできればいいのかもしれないですけど、それはこちらのできることではないので、そういうのも1つの効果として、これは効果があるのかどうかというのですけど、案として一応考えるものの1つかなと考えます。

それと、その次は、実現というか、実際にどうしていくかということで、駐車場利用時間のコントロール。入場が時間的に均等になるようにということと、あと、ナイター開催時にあまり早く来ると入れないので、例えば5時以降とか6時以降とか予約時に時間を決めるというようなことで、こういうことの利用時間のコントロールも考えていく必要があるかなと考えています。

あと、駐車場におけるスムーズな入庫で、入り口の処理能力をどれだけ高めるかということが必要になってくると考えています。

これが一番大きな駐車場予約システムについての概要と留意点・課題です。

それと、その次、適切な駐車場案内につきましては、これは現状も込んでいるということもありますし、ガンバで駐車場を確保したらその他の車を適正にあいている駐車場に流さないといけないということもありますので、満車情報を提供して公園利用者の駐車場利用を分散するということが必要かと。これは管理者の異なる駐車場についてこういうことをしていくので、これもどうやって協議していくか、どういうシステムが有効かということを考えていく必要があります。

あと、その次、信号現示の適正化については、これは青時間の調整であるとか。これは道路管理者との協議で、こういうことも検討していく必要があるかと思っています。

もう1つは、公共交通機関の活用ということになります。

モノレールは、まず増便ということが大前提になります。特に試合終了後については、今10分間隔で平常運行されているモノレールを5分間隔で少なくとも2時間は継続運行していただくと。これについては大阪モノレールですね、大阪高速鉄道株式会社と協議中でして、おおむねその方向で可能ではないかというようなご了解を得ています。

それと、利便性の高いバス運行システムの導入。これが、あと一番大きな問題になります。

すが、車を抑制した分でモノレールに乗り切れない分は全部バスで輸送するというようになります。このバスをいかに効率的に運用していくかと。スタジアム近傍へのバスバースの整備であるとか、試合終了後に備えたバス待機スペースの確保、あるいは近傍でのパーク・アンド・バスライドというものも選択肢の1つとして考えていかないといけないのではないかと考えています。これは、バス事業者との協議も踏まえた計画の具体化がまだそこまでできていませんが、これが必要になってくると考えています。

それと、公共交通利用のインセンティブの導入。これについては料金施策であるとかその他PRということになります。先ほど申しましたように車の来場を強制的に2,400台に限定できるのであればある意味インセンティブは必要ないのかもしれませんが、今回そうではないので、やはりこういうインセンティブを導入していかに公共交通機関を利用していただくかと。これを効果的に行うことによって、先ほどの駐車場予約システムも適正に稼動するというようなことを考えていく必要があると。そのための具体的な対策については、今後の検討ですが、今まで述べてきたような課題等についてもどういふことがあるのか、これが現実的かどうかも含めて、そのご議論、ご助言をいただければと考えております。

めくっていただきまして、6ページ。

ここがどうやっていくかというイメージなんですけれども、個別輸送対策の導入イメージですが、まず、駐車場予約システムについては2,400台を前提に限定すると。

その下に絵をかいていますが、現状の先ほどのアンケートで「どの交差点から来ていますか」というようなものを聞きますと、やはり東側、この絵でいきますとBあるいはFからの入場車量が多いと。そういう意味では今回スタジアムは東側にできますので、主な駐車場として利用を考えるのはやはり東駐車場、南駐車場。これで駐車場を予約で確定させれば、適切なルートを通して来てくださるのではないかと。そういうこともあって、東駐車場、南駐車場を基本で、あと不足分を中央駐車場で補うという形で2,400台の予約台数を確保するのが基本かなと考えております。

ただ、現在あります万博競技場でありますとか、新スタジアムを計画している近傍にあります野球場であるとかも、そういうイベントも考慮してその台数配分については柔軟に対応していく必要があるのかとは考えていますが、基本としてはそういうことを考えております。

その導入についての問題点としては、先ほど説明しました7ページにも書いてあります

ように、どうやってそれ以外の駐車場に来る車を排除するか。システム的には無理なので、それを呼びかけをしていく、あるいは予約駐車場の料金を引き下げることも効果があるのかどうかも含めて検討かなと考えております。

それと、できる限り来場車両を時間的に平準化したいと。特にナイターの場合は早く来ると駐車場がいっぱいやというようなこともありますので、これを指摘して協力して依頼をしていくということも1つ考えております。

めくっていただきまして、8ページに適切な駐車場利用というのを書いてあります。

ここでは、ガンバのゲームに来る車も含めて全体の車をスムーズに流していく。現状、込んでおります状況を調査して、大きな問題としては、空き駐車場というか満車駐車場の情報が適切に伝わっていないのではないかというのが現地を見ていての感想というか把握です。そういう意味で特に中央駐車場、下に書いていますが中央駐車場は入り口から外周までかなり距離があって、外周から中央駐車場に入るところで交通の案内がされていない。ここで適切な案内をするということと、比較的余裕がある西駐車場にその部分を回せばある程度全体の交通の混雑緩和ということにも寄与するのではないか。それをすれば、駐車場を借りていくということについてもプラスになるのではないかと考えております。

それと、9ページにはモノレールの増便も書いております。

車を2,400台にコントロールすると、車で来られる人数というのは先ほどありましたように $2,400 \times 2.45$ 人ということになります。交通手段アンケートでいきますと、その他公共交通機関で来られている方は全体で3万2,800人という計算になるので、残りが2万6,900人の方をモノレールあるいはバスで輸送するということが必要になります。

このモノレールについては、現状デイゲーム終了時に1万500人の輸送能力となっております。これはモノレールを5分間隔で走らせて、それから、モノレールさんからご提供いただいた当日の万博というかゲーム開催以外の人数、普通に乗ってはる人の数を差し引いた余剰ということになります。東西方向ありますので、その比率を考えると大体1万6,400人がモノレールの輸送余力となります。そうすると、その残りの1万500人についてはバス輸送を考える必要があるという計算になります。

次、めくっていただきまして、バスです。

10ページにバスの輸送システムがありますが、1万500人の方をバスで輸送するには、大体60人乗られるとして175本のバスが要するという計算になります。これはかな

りのバスの台数になりますが、このバスをいかに効率的に、あるいは利便性高く運行していくか。これについて、赤でかいていますが、バス事業者との協議も踏まえて今後具体化を図ることが必要になります。これが最後に今一番大きな課題としてもう1つあるということになります。

これを、バスですから融通はききますが、いかに迅速に、あるいはバスの乗り場を確保する、あるいはどうしても乗っていくのに時間がかかりますので、いかに帰りの方の時間をコントロールしていくかというようなことも含めて考えていく必要がある。

バスについては、その下にありますが、バス運行システムの導入に当たっての留意点ということで、方面別バス運行本数と運行ルートの検討、それから、バスバース、バス待機スペースの位置の検討、あるいは新ルートであるとか、先ほどもありましたが大阪からの直行シャトルバスみたいなものも含めて考えていく必要があるのかと考えています。

それと、最後に公共交通利用のインセンティブ。

やっぱりこのインセンティブが駐車場利用を制限していく上でも大きな要素になると思いますので、これについても検討していく必要があると。今考えられるインセンティブとしては、料金施策。セットの割引乗車券であるとかオリジナルグッズつきの乗車券、あるいはその他としては、選手を起用した利用促進PRであるとかそういうものを考えていく必要があると。一部試行的に実施しているものもありますが、こういうことを考えています。

現在事業者のほうで考えております全体の交通計画コンセプトとしては以上です。

部会長

ありがとうございました。

それでは、ご質問等をお受けしたいのですが、いかがでしょうか。

●●委員

前の委員会の審議会の意見を受けて、いろいろ作戦的に、戦略的に案を考えられていると思うんですけども、むしろ5ページなんかで、今のこの戦略というものが、作戦ですね、2,400台程度の抑止システムを設けるといようなものが、駐車場の管理者との調整が必要という中でまだ案出しの段階だと思うんですね。その万博記念機構さんとかの協議とか、要はこの戦略が実現できそうだという見通しをいつぐらいに立てようとしているか

と。そのスケジュールと、それから、このアセスの審査のスケジュールとかがどう整合がとれていくのかというところが1つ気になっているところでもあります。実際こういうふうな予約システムが実現できるものかどうかと。それを前提で今話が、作戦を立てられていると思うんですけども。

スタジアム建設募金団体 野呂顧問

先般も機構さんのほうにこのご提案を差し上げて、どこまで可能かという議論を始めたところがございます。したがって、このアセスの早い段階でめどを立てて、こういう条件だったら駐車場管理システムができるということを提案したいなとは思っています。

部会長

1つの柱なので、これは何としてもというようなことは思うんですが。

スタジアム建設募金団体 野呂顧問

はい。

部会長

ほか、どうですかね。

あと、お願いなんですけども、今、駐車場の案内の話を外周を中心に検討されていると思うんですけども、もう少し広域で案内ということも考えなきゃいけないんじゃないかなということです。例えば中環であったりとか中国道、近畿道で来られるような車が一たん外周に上がってしまうとにっちもさっちもいけへんで、そうではなくて中環で、もっと手前のほう、それから高速道でもっと手前のほうのところで大渋滞だというような情報を提供してあげるといことですね。じゃあ、その情報をもらってどないするねんという話になったときに、その1つの選択肢として、もう少し広域でのパーク・アンド・ライドを検討してもいいんじゃないかなということです。

まだ具体的な場所というのはわからないんですけども、例えば171号線でいうと豊川の駅とか、あの周りに敷地があるかどうかというのは微妙ですけども、そのあたりにパーキングしてあげて回ってもらおうと。そうすると、171から来ているような人はわざわざこちらのほうに来る必要がなくて、豊川でとめておいてモノレールでアクセスしてもらおう。

それから、中環で来る人であれば、万博を越えてしまって茨木のほうでどこか見つけるとか、蛍池のほう、蛍池まで行くとあれですけども、千里中央のあたりで見つけるとか、もう少し広域でのパーク・アンド・ライドということも検討されたほうがいいんじゃないかなというようなことを感じたということです。

それと、もう1つは、バスで100台、200台というのはかなり厳しいなあというような感覚です。ですので、もう少しモノレールに頑張ってもらわれへんかなという検討はどうでしょうかということですね。

具体的に申し上げますと、今4両編成ですけども、それを5両編成にする、6両編成にするということができれば現状での乗車可能人数というのを増やすことができるので、その余地をご検討いただきたいなど。これはかなり大阪モノレールさんに負担を強いることになるということは重々わかっていますけども、せっかく鉄軌道が、鉄軌道というか軌道系のシステムが入っているにもかかわらず、そこを十分に活用できていないんじゃないかなど。これが別のカシマであったりとかそういうふうなスタジアムであればバスしかないということはわかるんですけども、モノレールがあるというのであれば、このモノレールをもうちょっと活用するような考え方というのができないかなど。この乗車可能人数1便当たり500人というのを制約条件に考えてしまうと残りはバスしかないというような手詰まりになってしまいますので、そこをご検討をいただきたいなというような、以上2点申し上げたいと思います。

(●●委員 到着)

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

いいですか、1点。

部会長

はい。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

モノレールの件ですが、先生がおっしゃるとおりなんですけども、モノレールの会社とその件についてやはり協議をさせていただいているのですが、かなり難しいと言われておりま

す。おっしゃるようになかなか負担が大きいのと、今のシステムというか、インフラ上かなり難しいと。聞いた話ではもともと本線のホームは6両分の長さはあるけれども、今は実質4両で運行していて、車両基地も4両用に今改造されているので、そこから手をつけないと難しいと。当然車両数とか設備投資も問題になると、彩都線についてはそもそも4両設計というふうに伺っておりますので、それでやむなくこういう計画になっております、今の時点では。だから、そこについては、今後またそういうお話があったということは伝えていきますが、現時点で事業者側としては、そこはちょっと書きにくいかなというのが実情です。

部会長

そう言うでしょうね。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

はい。

部会長

それはよくわかります。

客が来るのに、目の前を自分の客がどんどん素通りするという、その営業感覚というのが考えられへんのですけどね。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

多分、いや、これは私が言っているものかわからないですけど、試合数って限られていますよね。年間に言っても20試合とか。去年のゲーム入場者数の実績もつけておりますが、常に全部は満員になるわけでもありませんから、その辺でどこまで設備投資するかというのと多分てんびんになるんだとは思いますが。

部会長

部会としては、ぜひモノレールの増強をお願いしたいということは申し伝えておいてください。ほかはどうでしょうね。

●●委員

資料3の1ページ目で、今、ガンバさんのゲームの開催が24日だという話ですけども、スタジアムとしてそれ以外の日ですね、残りの340日、これは全く使わないということなんでしょうか。要はほかの日でたくさんのお客が入場者が例えば日中に使われる可能性があるとか、そういうところも把握はしておくべきかなと思ひまして。

スタジアム建設募金団体 野呂顧問

ガンバの試合以外は、やはり高校生あるいは中学生の大きな大会とか、それからアマチュアのサッカー大会とか、サッカー関連で何十試合かは予定したいなと思ひていますが、人数的にはやはり数千人の多分来場だと思ひております。それ以外のイベントとしましては、これは吹田市さんの持ち物ですので、一般に市民の方に公開するイベントもたくさんあると思ひますが、それでも何万を超えるようなイベントは少ないかなと。この中にもございますが、例えばロハスみたいなものであったり、フリーマーケットであったり、いろんなイベントが開催できるとは思ひますが、それでもこの4万人規模には、4万人の来場ということには多分ならないかなと思ひます。

1つ、ここでは申し上げていませんが、代表戦を招致したいなと思ひてまして、多分皆様ご存じのとおり、埼玉スタジアムを見ていらっしやったら6万3,500人もこの前満員に入っていましたので、代表戦がこの関西で行えることになれば正直申しまして4万人は入るだろうと。そのときが多分、回数は少ないでしょうけども全くのピークなので、きょうのお話にもすべて4万人の状況を想定して数字を出しているということでございます。

●●委員

わかりました。今のガンバさんの試合ないしは代表戦の試合がピークだと考えられているということによろしいですね。

スタジアム建設募金団体 野呂顧問

はい。

●●委員

わかりました。

部会長

5 ページのところ、駐車場予約システムの留意点・課題で、ほかの駐車場の利用の抑制というところが挙げられていますけども、これはほんとうに大変ですよ。特に気になっていますのが、これに含まれますけども、エキスポ跡地の駐車場の利用をどうするのかというところですね。これは今後向こうのほうから出てきた後に一緒に協議するという話になるんでしょうけども、その駐車場の利用を抑制するのか認めるのか、その判断というのはこの評価といいましょうか予測の大きな肝になるのかなというようなことは考えているんですけども、現状ではどのようにお考えでしょうか。

スタジアム建設募金団体 野呂顧問

三井さんの今の状況を私は把握していませんので、きょう時点は、今の時点でノーと言うことはできないと思いますが、出てきたらその判断をさせていただきます。

それと、先ほどの駐車場管理システムですが、例えば南駐車場が今1,300台強ございますので、これは全くスタジアムの真ん前ですので、このあたりをほとんど例えば1,000台ぐらいを優先的に使えるようにしていただいて、ここで管理システムを働かせると。あとは数百台ずつ、東と中央は500台程度とか、このようなコントロールができればわりと実現性が高いのかなと。

それと、試合はごらんとおりナイターが7時から9時までが一番多いので、実は視聴率も一番高いのでここにやっているんですけども、ナイターをしますと多分5時ぐらいから皆さんに来ていただく、誘導すると。そうすると、基本的には駐車場というのは5時で今閉めているんですね。一部を除いて普通は5時で駐車場は入れないというふうになっていますから、それ以後は試合に来た方に予約制で入っていただくということにすれば、合理的にかなりコントロールができるのかなと考えています。

部会長

うまくいくことを願っているんですけども、うまくいかない事例もありまして、ご存じやと思いますけどもソフトバンクの球場ですね。あそこも今駐車場の予約システムをやっ

ていまして、以前は時間制にしていたんですよね。時間制というか、何時に来たらというのでインセンティブを与えてあげてというふうなことをやっていたんですけども、遠方から来られる方がその時間に間に合うとか間に合えへんとかっていう判断ができなくて、周辺の渋滞等でおくれたりとか早く来過ぎたりとかいろんなようなことがありまして、結局は今、もう時間というのを外してしまって単なる駐車場の予約制に移行してしまったというようなこともあるので、この17時というのがクリティカルな時間だと思うんですけども、そのあたりをどう実現させるのかというのは結構難しいですよ。ちょっと前に来たからくるくる回るとけというわけにもなかなかいきませんし、その辺ですよ。どうしてもやっぱり心理としては、間に合わなかったら困るからと思ってちょっと早目に行こうかなというようにリスクヘッジすると思うんですけども、そうなるとちょっと早過ぎると。で、入れないというので文句が来るというのが度重なりとそれがうまく機能しないということもあるので、どないしたらいいのかというのをほんとうは僕がここは言わなあかん話なんですけども、なかなかいい解決策というのがちょっと思い浮かばないというのが現状ですね。

スタジアム建設募金団体 野呂顧問

現状の実態を申し上げますと、試合の開催時間よりも4時間も3時間も早く来られる方はいらっしゃるんですけども、今は自由席というのも結構ございまして、自由席だといひ席を押さえたいので早く来られるという方も多数おられます。今度のスタジアムは基本的には全部個席で番号がついていますので、多分ワールドカップみたいな大きな大会ですと条件として全部指定にしないといけませんので、そういう意味では機能的には全部指定ができる。そうしますと、極端に言うときりぎりして来ても大丈夫ということになりますので、5時からといっても2時間はありますので、その辺は皆さんそんなに時間を気にしなくても、極端、30分前でも十分だと思いますので、そういったような運用とか、いわゆる券売の仕組みとか、いろんな運用の組み合わせで交通問題も片づけていきたいと思っています。

部会長

なるほど、わかりました。ほかはいかがでしょうか。

●●委員

1 個質問させていただいて。

これはTDMのようなことをやるという、需要マネジメントをやるというようなことが全部。なかなか地域全体の需要マネジメントみたいな話は事業者単独じゃ難しいと思うんですけども、これは何か関連するような団体、例えば協会ですとか、吹田市ですとか、大阪府ですとか、大阪府警ですとか、そういうところと結構協議はされておられるんですか。

スタジアム建設募金団体 野呂顧問

一昨日も吹田警察署さんにもお伺いしまして、今のスタジアムの概要あるいは交通の今の課題とかすべてご説明もしていますし、そういう面では交通面あるいは警備面からサポートもいただくということですし、吹田市さんはご存じのとおりこのスタジアムの所有者になりますので、そのあたりは従来からずっと協議を重ねていますし、あと、大阪府さん、道路関係は大阪府の持ち物ですので府にもお伺いしていますし、当然モノレールさんも何度も行っていますので、そういう意味では4者協議、5者協議というんでしょうか、これを進めながら、事業者だけでは解決できない広域的な話とか複合的な話は皆さんと協議をしながら進めていると。先ほどの道路交通表示板ですか、渋滞表示板。これも多分府あるいはNEXCOさんとかこの辺と協議して連携しないと多分情報も出ませんので、こういうことを進めていきたいと考えております。

●●委員

それは、でも、まあ言うと事業者の側から要望した形での協議という形ですね。多分これは事業者さんだけに押しつけるととても大変なお仕事になると思うんですけども、地域的に、何て言うんですかね、協議会みたいな形で、このスタジアムだけじゃなくて桜まつりの期間の交通のコントロールとか、それからエキスポランドの跡地利用とか、そういうものを含めて地域全体としての交通政策あるいはマネジメントみたいなやつをもっと上位計画みたいな形で持っていて、その中で位置づけていくというやり方を。そういう意味では吹田市さんが中心に、とりあえず牽引力になるべきかなという気もしないでもないんですけども、どこかが中心になってこの地域全体の交通需要マネジメントをどうしていくのかという大きな方針をつくる組織ないし会があって、その中でこのガンバスタジアムの

交通管理もやっていくという動きがどうしても要るんじゃないかなという気がしますね。

そうしないと、先ほどのモノレールの増車なんかも、これもできればそれにこしたことはないんですけども、ガンバスタジアム単独で採算性のことを考えると大変なので、それ以外の時期も含めたこと、あるいはそれ以外の施設も含めた中で考えるとかですね。駐車場の利用なんかもそうですね。

ですから、今のお話の中に協会は入ってなかった？ 協会ももちろん入っているんですけど。何かそういうのは方向性としてやっぱりちょっと考えていかないと、そう簡単には解決しないとは思いますがね。感想レベルで。もう少しこの中で具体的なことができるんでしたら吹田市にも要望する、組織の立ち上げみたいなのですか、この地域全体としての協議会というか、交通需要マネジメント協議会か何か名称はよくわかりませんが、トータルで何か考えていく、そういう組織づくりも要るのかなというふうに。

すいません、とりあえず感想レベルということでさせといてください。

部会長

ありがとうございます。ぜひご検討いただければと思います。

ほか、いかがでしょうか。

あと、細かい話ですけども、全体会では、アンケートを使われへんと、僕、言いましたけども、そうではなくて、どこから来たのかというのは使えますので、その予測の手法のと看に、どこからどれぐらいの車が来ているのかというODがわかりますから、それで予測で使われたらと思うんですね。そうすると、どこにパーキングというんですか、駐車場を持ってきたら有効なのかというような目安もつきますから、できるだけその経路の途中のところでおろしてもらってモノレールで来てもらうというほうが合理的だと思いますので、そういうようなご検討、精査してもらったほうがいいかなというようなことを思いました。

ほか、いかがでしょうか。

事務局（萬谷）

部会長、きょう欠席をされている●●委員からご意見をいただいております。交通安全のほうになるんですけども、ご意見をいただきましたのが、歩行者の動線についてということでご意見をいただいております。

モノレール公園東口駅から対象地への歩道整備状況を見ると、歩道幅員が狭く、同時に多数の歩行者利用を想定していないため、歩行者の安全性を確保する新たな方策が必須と感じます。並走する自転車道も含めて歩道空間として新たに整備するなど、交通安全上の措置を関係機関と取り組むとともに、安全性や快適性を確保するための歩道を植栽などに配慮する必要があると考えます。

同じく動線なんですけれども、万博記念公園駅からの歩行者動線計画はエキスポランド跡地開発計画と連携しながら進める必要があると考えます。歩行者の安全性の確保とともに、観客が歩きたくなる歩行空間の工夫などが必要と考えます。

また、同じく歩道についてですけども、TDMを進めるに当たり、観客にとって安心して歩きたくなる歩行空間整備が必要と考えます。

というご意見をいただいております。

部会長

ありがとうございます。

●●委員

私もこの最後のやつ、特に同感で、やっぱりサポーターというのは歩いてスタジアムに行くのも楽しみの1つではあるんですよ。それで、私もあちこちのサッカー場に行くことがあるんですけども、最寄りの駅からスタジアムまでの間をわあわあと言いながら旗を振りながら歩くというのも結構な楽しみの1つに入っているんで、今おっしゃられた歩きたくなる歩道整備というんですか、それによって自動車需要ですとかバス需要も抑えるというんですか、そういう方策もあり得るなど。30分や40分程度でしたら結構歩いたりしますのでね、仲間同士でわあわあ言いながら。来るときには。

だから、そういう意味で、おっしゃられたように途中の歩道橋のあたりなんか極めて狭い、あるいは段差が大きいようなところがありますので、これもなかなかガンバスタジアムだけで解決できる話ではないので、先ほども含めたこの地域全体の交通環境整備の中で考えていかないといけない話だと思うので、一朝一夕にでき上がるものではないんですけど、何かそういう大きなこの地域全体としての交通環境整備みたいな話を枠組みとしてやっぱり設定して行って、その中で。

だから、例えば今年1年ですから、この駐車場の込みぐあいとか混乱は我慢くださいみ

たいな話もあるかもしれないので。ですが、その1年間だけ何かの形で抑え込んでいくとか、そういう長い計画の中でやっていくと見えてくるものがあると思うので、それは吹田市のほうが旗振り役をされて、さっきからしつこいようですけどモノレールも、●●先生がおっしゃったようにこんなモノレールがあるんですから、もしパーク・アンド・ライドなんてやって、何もこのスタジアムだけじゃなくてパーク・アンド・ライドの整備を進めるといことでモノレール需要を年間を通じて増やすような政策とかいろんなことがありますから、ぜひともそういう方向で物事を解決するというのも。ある意味、ちょっと長目のスパンになりますけど、1つつくっていただいとくのが僕はやっぱりええかなと思うんですね。

せつかくの施設とこれだけの、今、極めて快適な、大阪府の中ではなかなかないような人と環境に優しい空間づくりをするだけのポテンシャルを持った地域だと思いますので、ぜひ吹田市のほうで何かそんなことを考えていただけないかなというふうには思いますね。

部会長

全く同感ですね。全く同感です。やはり「はい、おしまい」というわけじゃなくて、モニタリングはやっぱり必要でしょうし、マネジメントも必要でしょうし。ぜひ、よろしくお願いします。

●●委員

阪大の病院なんかぜひモノレールでくるような仕組みをつくるとか、地域一帯で大きな組織が結構ありますので、そういうところの需要を全体的なコントロールの中で上手にしていくというのが何かあるといいと思いますね。

部会長

阪大の駐車場のコントロールも一緒にやってもらったらいいですけどね。めっちゃ苦勞してるんですから。すいません、余談でした。

歩行環境の面も含めて、ぜひご検討いただければと思います。

ほか、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。

では、資料3に基づいての意見交換をこれで終わりたいと思いますけども、審議途中、確認することが出てくるかもしれませんので、このまま事業者の方は残っておいていただ

ければと思います。

それでは、続きまして、交通部会の見解（案）をまとめていきたいと思っておりますので、見解（案）について事務局よりご説明をお願いします。

事務局（萬谷）

資料2を用いてご説明させていただきたいと思っております。恐れ入りますが、資料2をお出しください。それと、恐れ入ります、提案書。青色の冊子になりますが、後ろのほうになります7の13ページをお開きいただけるでしょうか。

7の13ページ、表7の3の22に現況調査及び予測の手法（交通混雑）。その下に交通安全の現況調査及び予測の手法が記載されております。今回、この提案書をご審議いただくに当たっては、この手法が妥当であるかどうかということをご審議していただく場になりますので、こちらを見ながら資料2の見解（案）を見ていただければと思います。

前回、全体会で見解（案）というのもおつけをしておりました。そこからつけ加えたものについて下線を引いております。ただ、前回の全体会ではこちらの見解（案）についてしっかりと確認をいただいておりますませんでしたので、もう一度確認をいただきたいと思っております。

まず、1つ目の○としまして複合環境影響についてということで、周辺で予定されております事業もございまして、周辺事業との複合環境影響を踏まえた調査地点を定め、現況調査、予測の手法及び評価を実施すること、これを見解の案として入れたいと思っております。これは交通混雑、交通問題に限らない内容になるかもしれません。

その下が交通混雑についてということで、1、現況調査、予測の手法及び評価の方法といたしまして、現況調査では①協議・連携を想定している公共交通機関の輸送力及び乗車率等を調査すること。②といたしまして、駐車台数が不足することはないとしていることから、周辺駐車場の稼働状況等を調査すること。それと、前回の審査会、全体会を受けて、③海外を含めたほかの類似施設における交通混雑を緩和するための取り組み事例を調査すること。これをつけ加えております。

2番目、(2)といたしまして、予測及び評価の手法です。現況提案書では、予測の方法といたしまして現況調査結果と事業計画等から交差点需要率等を予測とされております。それに対して、①交通渋滞（渋滞長）の状況を調査し、駐車場への入出庫に起因する交通渋滞の影響も踏まえて渋滞長及び通過所要時間を予測し、評価すること。②ですが、予測

の前提となる交通計画、3,100台と提案書では示されていたんですけども、そちらを再度明確に検討し直して、想定される来場台数を見直した上、予測をすること。③といたしまして、動的シミュレーション、交通シミュレーションを用い、予測し、評価すること。すいません、こちら括弧で検討をぜひお願いしたいなと思っているんですけども、予測の場所的な範囲をどこまで広げる必要があるのかと、交通シミュレーションした際の評価の具体的な方法をどのように考えていけばいいのか、ご検討いただければと思っております。

その下、交通安全になります。

交通安全は現行、提案書では、7の13ページになりますが、予測項目として施設関連車両及び工事用車両の走行による影響ということで、来場者の人が歩く歩行者の交通安全について触れておりませんでしたので、●●委員からもご意見、ご指摘がございましたとおり、歩行者の交通安全についても調査、予測、評価の対象とするべきだということをつけ加えております。

今回の審査会でご審査いただく内容につきましては環境影響評価の方法についてでございますが、交通問題に関しては特に環境取り組みが重要、交通対策が重要になってきますので、付帯意見として環境取り組みについてというものを(1)、(2)で載せております。

(1)といたしまして、当該事業において想定される発生交通量に対する対応ではなく、事業者が発生交通量をコントロールし、可能な限り交通量を減少させるようなモビリティーマネジメントの考え方に基づく積極的な取り組みを行うこと。(2)といたしまして、交通混雑及び交通安全に対する影響を低減させるために、事業者は関連機関と連携をとり、効果的な取り組みを検討すること。この2つを付帯意見として取りまとめております。

以上です。

部会長

ありがとうございます。

提案書では通常、調査と予測と評価というのがセットなんですけども、今回は交通に関しては対策が重要やなというようなお話でしたので付帯意見がついているというような理解かと思えます。

では、この内容について追加とか修正がございましたらよろしく申し上げます。

●●委員

これ、(2)の③の範囲を決めないといけないんですね。部会の見解として範囲を出してくれと、こういう意味ですね。

事務局（萬谷）

そうですね。全体なのか、それとも駐車場の出入り口の付近の交差点飽和度では出ないような渋滞、信号機がついていないような場所の渋滞、込みぐあい、混雑ぐあいを調査するための動的シミュレーションなのか。

●●委員

これ、データはどの辺のレベルまでそろいますか、もし渋滞シミュレーションをやるとすると。この万博の外周道路、例えば資料3の8ページの地図周辺ぐらいの動的シミュレーションをやるに耐えるぐらいのデータというのがありますかね。あるいはもっと広域でも別に構へんやろうと思うんですけど、広域的な道路コントロール、交通コントロールを。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

調査はこれからやりますので調査自体はできると思うんですが、前回会長もおっしゃったように調査してほんとうにこの全体の動的シミュレーションをやるに足るデータが現地調査してそろえるのか、設定がかなり多くなると思いますので、それがどこまで精度を上げられるかというのはなかなかわからないところではあります。そういう意味では特に問題となる部分にある程度限定したほうが、特におっしゃられるように駐車場にいかにスムーズに入れるとか、住民の方から特にご意見の多い南側から上がってくる道路がどう込むのかとか、そういうところにしたほうが精度として上がってくるのかなと思うんですが、ただ、どの範囲までやらないと全体の精度が確保できないかとかいうこともあると思いますので、そこはなかなか検討が難しいなと感じているところです。ただ、外周より外までやるとなるとかなりつらいのかなとは思いますが。

●●委員

ですから、正確なOD表ですとかそういうものを集めてきてやるというよりは、幾つかのケースを設定して、それで要するにパンクするのはどういう状況なのかという探り方の

ほうが易しいかもしれないですね。もちろんODパターンは何かのベースになるようなものを利用しつつも、仮想的データをほうり込んで、計算だけならしゅっしゅっとできますから、南方面から3,000台とか4,000台来たらどうにもならへんとか、よくわかりませんが、そういう形で。

だから、交通需要マネジメントをトップに置こうとしていますので、まず需要を抑え込む方針のもとで、それから漏れてきたらどういう対策を施すべきかというやり方のほうが精度は上がると思うんですよね。比較的、前回の全体会でも議論になりましたけども、割合推定値のパラメーター等がどこまで信用がおけるのかという議論がある中で、需要追従形で推計しようとするに出てきた数値の信頼度というのがどこまでかよくわからないので、仮想的データをほうり込んでこれを超えると限界になるみたいな、それを見つけ出すシミュレーション方針のほうが易しくないでしょうか。そうすることで、どうしてもこっち側の対策はこうしないとイケないとかね。

部会長

というような意見が出てきました。

●●委員

あるいは、まあまあ、駐車場の出入り口だけをコントロールして、ほんとうにそれでさばけるのか、あるいは既存の一般交通とのコンフリクトがどれだけ生じるのかとかいうのを見るだけでも意味はかなりあるとは思いますが。

1番目のやり方、難しそうですか。データのあり方とかよくわからないのであれなんですけども。それが無理でしたら、動的シミュレーションは駐車場の出入り口とでもいうんですか、その部分だけのものでも、別に一般交通とのコンフリクトの話だけのところに絞って入れて詳細に検討するというのもええかと思えますけれど。

部会長

クリティカルなところはどこなのかということだと思えますね。それが、もしかするとこの外周以外のところにもあるかもしれないということ懸念されているとは思えますね。それが、現状で非常に渋滞しているようなところにもかかわらず、さらに万博のこの球場ができたときにどないなるんだというふうな心配を多分住民の方はされているんじ

やないかなと思うので、ポイントとしては、もう少し広域で調査をしていただいて、ここは非常に現在でも渋滞だということここでこの経路がかかわってくるのであれば、そこはちょっとケアしとかなきゃいけないかなとは思いますが、地域全体で交通量のシミュレーションをするというのは、これはあり得へんだらうと思いますね。なので、さっき●●先生がおっしゃったようにポイントを決めて、そこを重点的にやっていくというようなところに動的シミュレーションというのを適用するというのが妥当な方法なんじゃないかなと僕も思います。

動的シミュレーション使う意味というのは、やはりこういうような時間が集中するやつですよ。入ってくるにしても出て行くにしても非常に時間が集中するので、その時間帯、わずか30分、1時間というところがどうなるのであろうかということ予測したいので動的シミュレーションという話なので、全域がどうなるかということを知りたいというわけではないという理解かなと思います。

間違いなく駐車場の出入り口のポイントというのは上がってきますけども、それ以外のところでしなきゃいけないかどうかの判断ですね。それは、現状の交通量で非常に渋滞しているようなポイントはどうか。全然関係ないポイントだったらいいですし、それが関係するということであればそこも入れましょうということなんじゃないかなと思います。特に住民意見で上がってきたのもこの外側のポイントというのがあったと思うので、そこは一度精査してもらえたらなと思います。

●●委員

今に関連して、局所的な話になるかもしれませんが、私も近くで勤務して生活している経験から申し上げますと、1つは府道の1号線ですね。南のほうから入ってきて、檜切山の交差点から外周に入ってくると。ここから入ると一番実はガンバの新しい球場に近そうで遠いですよね。目指すところはほとんどの人は中央駐車場を目指すんですけども、車線変更がかなり生じるのでそこで詰まってしまっているというのがよく目にかけます。左から入って右に行かないといけないところですね。それが1つあります。

もう1つは山田の北のところですね。北山田小学校の脇の南側のところで、今回の計画とは直接は関係ない問題の1つとしては、このクロネコヤマトのところの信号がないということで、常にここは大渋滞をしていると。そこから、クロネコヤマトのところから側道で万博外周に上がってくると、それから中環から外周に上がってくるところでコン

フリクトが生じて中環のほうまで長く延びてしまっているというところが大きな帯に、渋滞になるところだと思いますので、このあたりは局所的にちょっと気にはなるところですね。

部会長

そうですね。あと、広域に影響を与えるという意味では高速の合流とかそういうところも上がってくるんでしょうけどもという感じですかね。

方針としては、●●先生がおっしゃったようにどれぐらい増えたらどういう状況になるのかというようなことをシミュレートするための方法とか手法なので、それを踏まえて何台以内に抑えなきゃいけませんよねというような形で使っていただければと思いますね。

●●委員

そうしないとデータ集めがものすごい大変でしょうからね。そんなにデータが集まらないと思いますから。

部会長

それが多分、この上の(2)の②のところでは台数を2倍するだけでよいのかというのは、よくないという話ですね。いろんなパターンをつくっていただいて、2倍来たら当然パンクすると思うんですけども、現状パターンから1割増しとか2割増しとか、そのあたりをいろいろパターンをつくっていただいて、このシミュレーションをかけていただいて、どういう状況になるのかというのを再現していただくと。そこから許容できるような駐車場の車両台数というのをはじき出していただくというような手法なのではないかなと思います。

そうなってくると、やはり重要になってくるのが対策ですね。その付帯意見に書いてあるような対策がちゃんとできますというような実効性が必要になってくるのかなと思います。

付帯意見のところでは、1の(1)で、モビリティーマネジメントと書いてありますがけども、通常、狭義のモビリティーマネジメントというのは情報提供が主になってきますので、ここは交通需要マネジメントというふうに書きかえてあげたほうがいいかなと思いますね。

ほか、いかがでしょうか。

●●先生のご提案の協議会的なやつというのは、付帯意見の1の(2)で読もうと。

事務局（後藤）

ちょっと(2)の表現を考えさせていただきたいんですけど、「影響を低減させるため」というよりも「取り組みを実現させるため」というご意見かなと。「連携をとり」というのも、事業者が主になってできることとそうでないことがありますので、少し幅広な表現にさせていただきたいなと思います。

部会長

はい。

●●委員

だから、先ほどの歩道の話ですとかいろいろなやつを含めて事業者ができることとできないことが大分はっきりしていると思うわけで、TDMですとか交通、歩行の安全性を確保しようと思うとそこをさわらざるを得ないと。事業者の範囲外なんだけどもさわらざるを得ない項目を早急にリストアップして、それについてどうするのかというのはちょっと相談しながら何か方向性を決めてほしいなという気はしますね。だから、今おっしゃられた付帯意見の1の(2)の表現をちょっと変える中でそういう動きがつかれるようにしていただけたらと。

部会長

ちゃんと進めようという話ですね。つくるだけじゃないよという話ですね。

ほか、いかがでしょうか。

海外を含めたという話ですけども、これはなかなか難しいんですよね。地域特性が違うので難しいんですけども、有名なのはワールドカップを開催したときの大邱（テグ）のサッカー競技場がパーク・アンド・バスライドを思いっきりやったという、いっぱい設けてあげたということですね。大邱の町というのは平面的なので、周り中から車で来るというのが想定されたので、わりといっぱい周りに設けてあげて、そこからバスに乗りかえていただいてアクセスさせたというので結構有名になったんですね。

今回の場合は鉄道というかモノレールがあるということと、地勢上でも結構制限されていますので東西方向というのがやっぱり一番メインになってくるので、ポイントとしてはやっぱり東西方向のここに入ってくる前にどれだけ抑えられるのかというのは渋滞対策としては重要なのかなとは思いますがね。どれだけ削れるかですね、入ってくるのを。

●●委員

いわゆるパーク・アンド・ライドをやるのにふさわしそうなところってありますか。

部会長

それがなかなか、ちょっと思いつかないんですよね。そうなんですよ。そこをちょっと考えていただいて。宇野辺の辺とか、ありそうでなさそうで、なんですよ。摂津の辺とかですね。公共施設があるといいんですけどね。で、駐車場の大きいのを持っているとかっていう。ワールドカップみたいな大きなときには臨時的な協力というので小学校の校庭を開放したとかっていうのはあるみたいですけど、なかなかガンバの試合でという話になったら、幾ら選手がサービスをしに来ても、校庭に車で入られるとちょっと嫌な感じがしますので合意は得られへんかなと思うんですけど。

ほか、どうでしょうか。

阪大の駐車場が使えたらええんですよね、そのあたりね。

事務局（後藤）

無理でしょう。

部会長

無理でしょうね。

事務局（後藤）

モノレールありますしね。

部会長

モノレールありますし。僕が総長になったら……。

事務局（後藤）

まあ、無理です。

●●委員

これは、すいません、部会はきょうでもうこの見解をまとめて本審査会に戻すという、そういう進め方でしょうか。

部会長

そのあたりはいかがでしょうか。

事務局（後藤）

きょう、さまざまなお意見をいただきましたこの資料2の原案なんですが、修正すべきところ、それから加えるところがございます。その案を、再度案の2をつくらせていただいて、もしよければ各委員にご確認いただいて、最終的に部会長のオーケーをいただければそれで全体会でご報告いただく、事業者はその方向で準備をしていただくということでしょうか。

部会長

いかがでしょうか。

事務局（後藤）

宿題等がもしあればもう1回ということになるんですが、それはきょうはなかったように思いますので。

●●委員

検討事項、そんな一月やそこらでできるような話じゃない注文が出ているので、難しいですね。その辺の考え、何とか答えを出してくださいというのも。ただ、事業者ができることとできないこと、TDMの取り組みとできないことできないことのマトリックス性を見たやつは一応事務局のほうと相談しながらまとめておいていただいて参考資料として見ておかないと、全体会のほうでもそうなりとどこまで事業者に要求すべきなのか、その全体

理解がまだ進んでいないところもあると思いますので、ぜひそういう資料は整理しておいてもらえたらなと思いますけれども。

事務局（後藤）

それを検討する、ご提案いただいた協議会なり利害関係者が集まったものですね。

●●委員

いや、だから、そこへいく前に、歩道の話とかありますけれど、歩道に手が出せるのか出さないのか。だから、事業者ができる歩道のやつは例えばこんなことやけども、それ以外は歩道の管理者、道路管理者のところに要請に行かないといけないとかいろいろあると思うんですね。それだけ仕分けをしておいていただいて。それは全体会の中で資料を出していただいたら、それはそれでいいと思うんですね。

事務局（後藤）

わかりました。

部会長

多分、先生がおっしゃったようにマトリックスのようになっていて、列側に関係者がこうあって、横側に項目があって、大阪府やったら大阪府がこれをせなあかんと、あの実現のためには。ほんで、吹田市がこれをせなあかんとというのがあって、それができれば◎とか×とか。これは無理やなあとかいうのは×とかいうので、全体に○がついているんやったら○やという話やし、それに△がついているのであればここを落とせば何とかなるといいう話でしょうし、そういうのが一覧表で見えてくると、事業者がすべきことであったり吹田市がすべきことというのがクリアになって、吹田市の中でももっと縦割りなので部署ごとに多分書いていく必要があるんじゃないかなと思うんですけど。具体的などころが見えてくると、見えますよね。おっしゃるとおりですね。

では、先ほどご提案いただいたとおり、事務局のほうで一度修正文案をつくっていただきまして、それを部会のほうに投げさせていただいて、そこで修正等を行った後に部会長の私が判断させていただいて、それを部会意見と、見解として全体会のほうに報告したいと思います。

そのほか、事務局のほうから何かございますでしょうか。

事務局（萬谷）

特にございません。

部会長

それでは、交通部会をこれで終わりたいと思います。皆様、お疲れさまでした。