

(仮称) エキスポランド跡地複合施設開発事業

交通計画基本方針 (案)

2012. 7

三井不動産株式会社

(仮称) エキスポランド跡地複合施設開発事業
交通計画基本方針(案)

1. はじめに	1
2. 計画概要	2
1) 事業の目的	2
2) 計画概要	2
①位置及び区域	2
②建築計画の概要	3
③事業スケジュール	3
④想定利用客数	3
⑤交通手段分担率	3
■土地利用計画図	4
3. 自動車交通	5
1) 方面比率の推計	5
①方面比	5
②来店・帰宅経路の設定	6
2) 自動車交通量の推計	7
①来店帰宅交通量の推計	7
②出入口における想定台数	9
③出入口の構造・考え方	11
3) 交差点改良(案)	14
①交差点改良の提案	15
②信号設置の提案	16
4. 歩行者・自転車交通	17
1) 自転車の来店ルート	17
2) 歩行者の来店ルート	17
5. モノレール利用者	18
6. バス利用者	18
7. オーバーブリッジについて	19

1. はじめに

「人類の進歩と調和」をテーマに 1970 年に開催された日本万国博覧会の施設としてオープンされたエキスポランドの跡地を含むエリアについて、大阪府により「万博記念公園南側ゾーン活性化事業」に係る事業提案コンペが実施され、三井不動産株式会社が最優秀提案者として選定されました。

本事業は、そのコンペ案をベースに事業に向けて具体的に検討を進めている段階にあり、その第一歩として「吹田市環境まちづくり影響評価条例」に基づく「環境影響評価提案書」を吹田市に提出しました。この「提案書」は、計画の概要を公表し、その計画により環境への影響評価を検証するための調査方法や検証方法を審議・ご意見を頂くもので、交通量調査についてもその手続きの中で行っていきたいと考えています。

そのため、現時点では、現況交通について十分な把握ができていませんが、施設開業に伴う発生集中交通については概要が把握・整理できてきましたので、本事業における交通対策の考え方や方向性をまとめさせていただきました。

今後、交通量調査の結果をもった具体的な協議にさせて頂きたいと考えますが、それに先立って概要を確認・把握頂く資料として頂くと共に、今後の精査や事業の進捗等により、変更があることをご理解いただけるようお願いします。

2. 計画概要

1) 事業の目的

平成 23 年 3 月、事業計画地であるエキスポランド跡地について、「万博記念公園南側ゾーン活性化事業」に係る事業提案コンペが大阪府により実施され、平成 23 年 12 月に事業者である三井不動産株式会社が最優秀提案者として選定された。

一方、吹田市は、事業計画地及びその周辺を広域的な学術・文化・スポーツ・レクリエーション拠点としての環境を確保しつつ、機能の充実を図るため、特別用途地区（千里万博公園スポーツ・レクリエーション地区）として決定し、平成 23 年 3 月 29 日に施行している。

本事業は、このような背景を踏まえ、以下に示すコンペ実施時の要項で示されていた「事業の考え方」を受けて、「エンターテイメント（交流・参加・体験型施設の導入）」と「ショッピング（ニーズを捉えたテナントの導入）」という 2 つのカテゴリーを融合させることで相互の事業効果を高め、「異文化交流や内外からの集客効果などが期待できる“エンターテイメント”機能の創造」を目的としている。

2) 計画概要

①位置及び区域

吹田市千里万博公園 23-17 約 173,000 m²



②建築概要

建築概要は以下の通り。

建物用途	商業施設
建物構造	鉄骨造（一部SRC造）
建築面積	約90,500㎡
建ぺい率	約52%
延べ床面積	約316,300㎡
容積率	約183%
店舗面積	約96,000㎡ 物販：約55% 飲食：約10% サービス：約35%（内、水族館、教育施設、複合映画館、温浴施設等含む）
建物高さ	約14.5～28m（観覧車約170m）
階数	地下1～地上3階
駐車場台数	約4,500台
駐輪場台数	約1,900台

③事業スケジュール

本事業は、従前の大阪府への事業提案内容、大阪府・万博記念機構と締結した基本協定書に基づき、平成25年の基盤整備着工、および施設着工を目指し、平成26年の施設開業を目標に、事業を推進いたします。

④想定利用客数

想定利用客数は、年間約1,600万人（レジ客数2,000万人）、休日1日（特異日除く）当たり約6万人の来客数を想定している。

⑤交通手段分担率

当社類似施設（大型商業施設）及び万博公園実績値から、次の通り設定する。

自動車	55%	
鉄道	18%	
徒歩	11%	
自転車	11%	
バス	3%	
バイク	2%	合計 100%

<参考>

来館手段別比率(実績値)

	徒歩	自転車	自家用車	バイク	鉄道+徒歩	バス	タクシー	その他	合計
船橋	8.4%	7.1%	49.8%	0.9%	27.7%	6.1%	0.0%	0.0%	100.0%
横浜	19.3%	7.8%	50.7%	3.4%	13.6%	5.2%	0.0%	0.0%	100.0%
甲子園	12.8%	28.5%	38.2%	1.8%	16.3%	2.3%	0.0%	0.1%	100.0%
万博記念公園	10.3%	8.0%	52.7%	0.7%	23.6%	1.7%	0.2%	2.8%	100.0%
設定値	11.0%	11.0%	55.0%	2.0%	18.0%	3.0%	-	-	100.0%

(単位：%)

■ 土地利用計画図

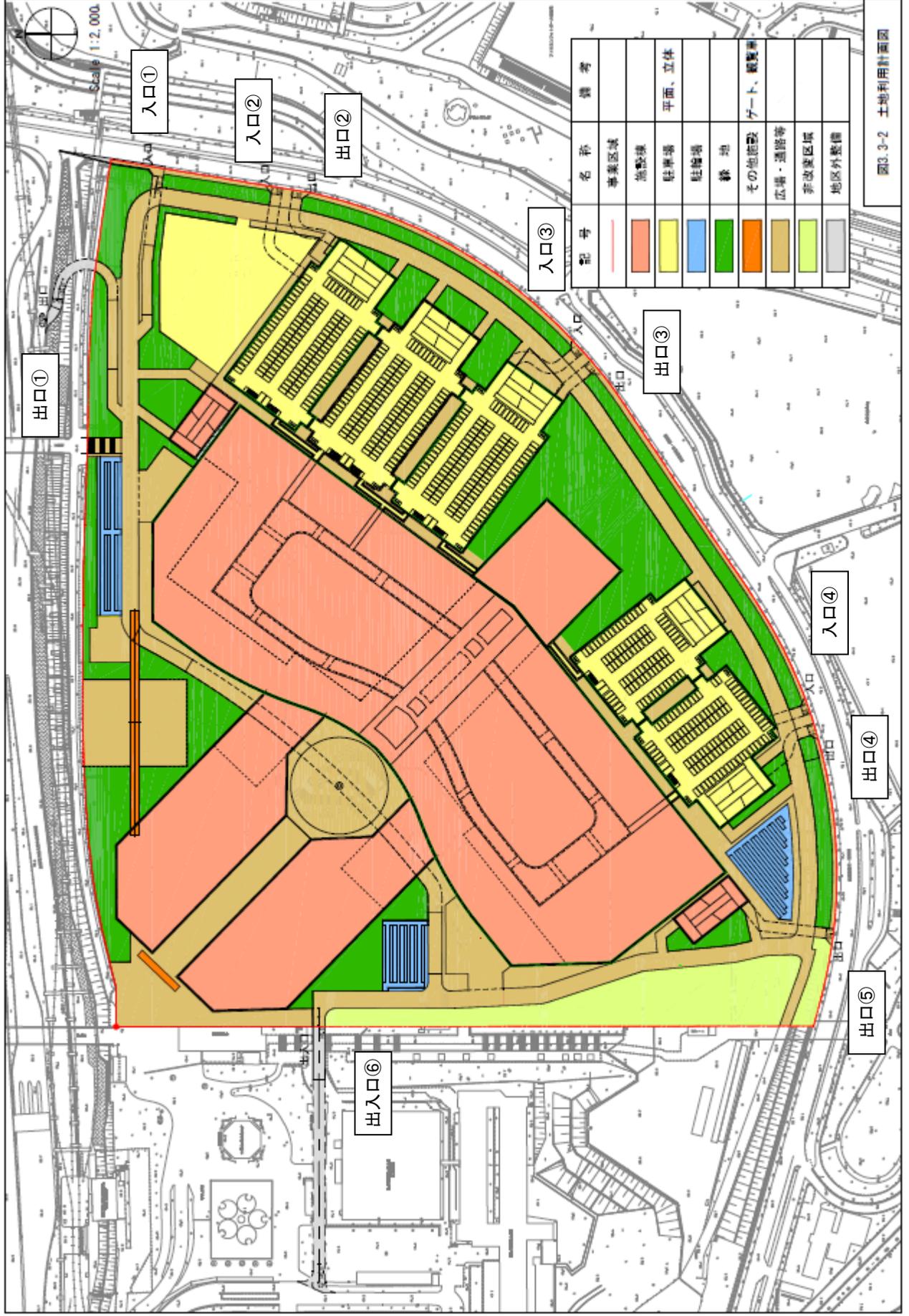


図3.3-2 土地利用計画図

3. 自動車交通

1) 方面比率の推計

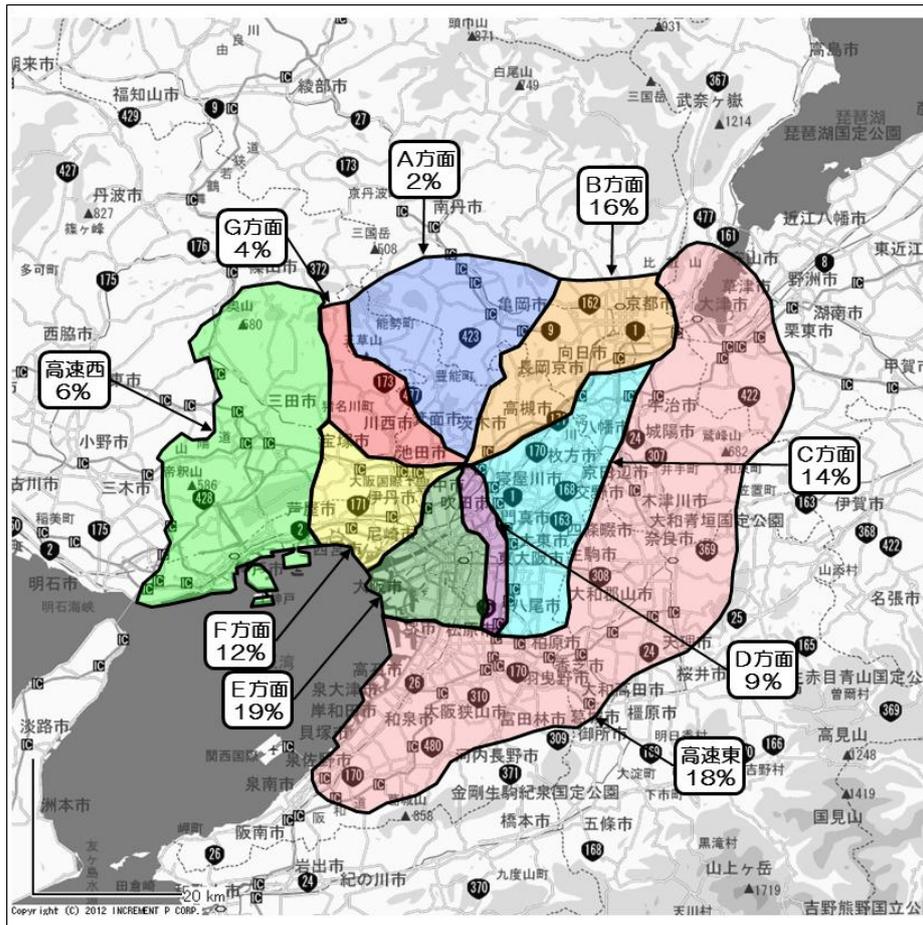
①方面比

来客自動車の経路別比率は、商圏内の町丁別世帯数分布より推計した。商圏内を主な来店帰宅経路と見なされる9経路に分割し、かつ、時間距離圏別（一般道路利用60分圏、高速道路利用60分圏）にも分割し、それぞれの世帯数を積み上げた。

また、居住地が店舗から遠くなるほど来店頻度が低くなることから世帯数・人口に時間距離圏別にウエイト^{*}を乗じて、経路別比率を算定した。

※ウエイト 一般道路利用60分圏：3、高速道路利用60分圏：2

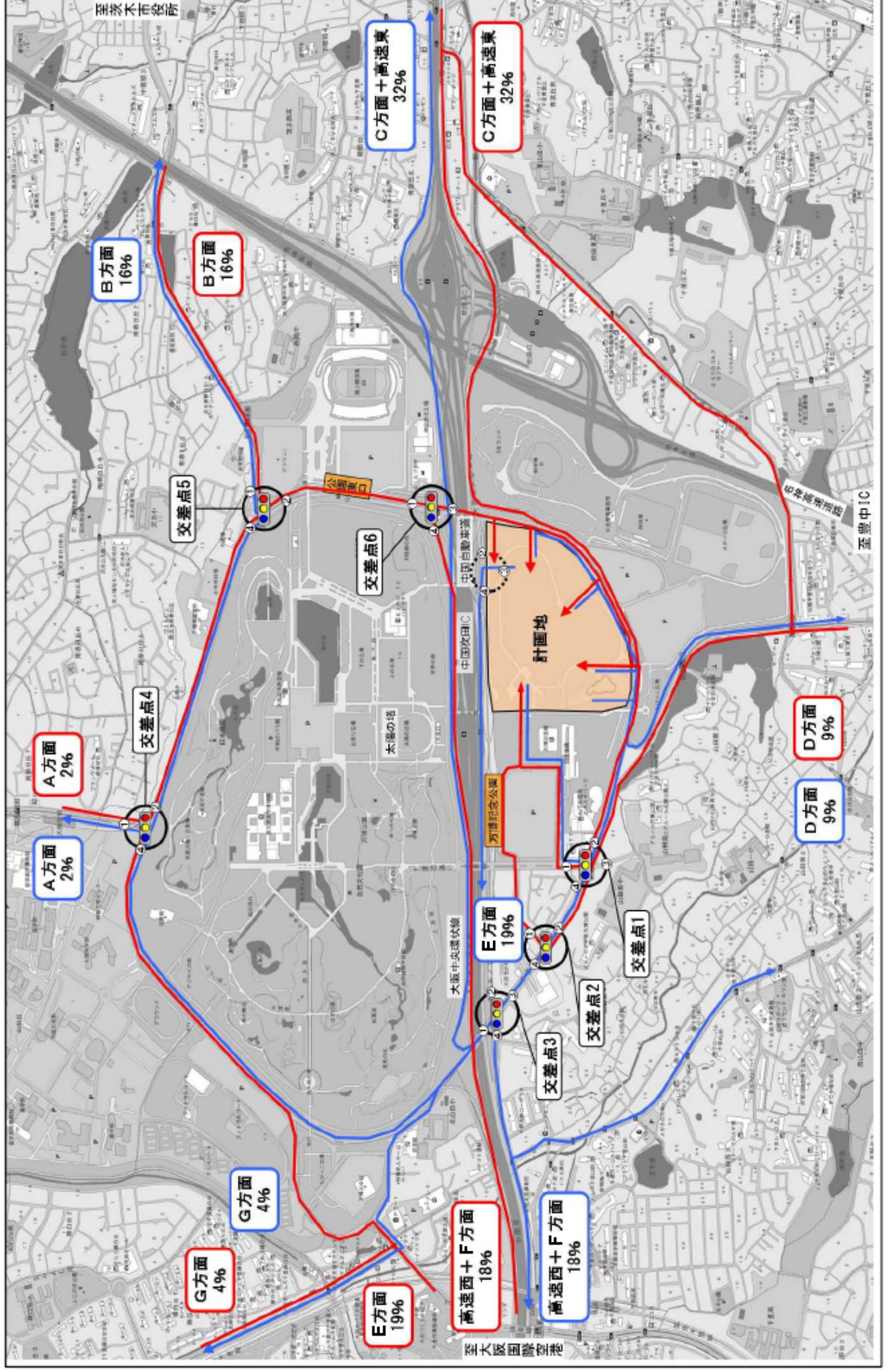
	一般道路60分圏							高速道路60分圏		合計
	A	B	C	D	E	F	G	高東	高西	
人口総数	283,886	2,144,736	1,989,178	1,200,075	2,216,899	1,697,053	541,070	3,919,738	1,198,565	15,171,200
男	137,305	1,031,077	960,449	588,652	1,118,133	815,069	257,137	1,967,676	587,339	7,440,637
女	146,581	1,113,659	1,008,729	613,423	1,173,294	881,984	283,933	2,102,696	631,226	7,955,525
世帯総数	104,556	886,069	776,885	510,767	1,103,754	707,805	208,839	1,546,182	506,385	6,351,242
ウエイト計	313,668	2,658,207	2,330,655	1,532,301	3,311,262	2,123,415	626,517	3,092,364	1,012,770	17,001,159
比率	2%	16%	14%	9%	19%	12%	4%	18%	6%	100%



方面	割合
A方面	2%
B方面	16%
C方面	14%
D方面	9%
E方面	19%
F方面	12%
G方面	4%
高速東	18%
高速西	6%
合計	100%

②来店帰宅経路の設定

主要道路を中心に、下図の通り設定した。



2) 自動車交通量の推計

①来店帰宅交通量の推計

実績値を用いて算出

面積表	物販	非物販	アミューズ	シネコン	教育施設	その他	合計
店舗面積	56,100 m ² (16,970 坪)	8,600 m ² (2,602 坪)	8,600 m ² (2,602 坪)	4,800 m ²	6,900 m ² (2,087 坪)	1,900 m ²	95,900 m ²
店舗 バックヤード	6,200 m ² (1,876 坪)	1,000 m ² (303 坪)	1,000 m ² (303 坪)		800 m ² (242 坪)		
合計	62,300 m ² (18,846 坪)	9,600 m ² (2,904 坪)	9,600 m ² (2,904 坪)	4,800 m ² (1,452 坪)	7,700 m ² (2,329 坪)	1,900 m ² (575 坪)	95,900 m ² (29,010 坪)

※物販：物販+その他サービス、非物販：飲食、アミューズ：水族館、その他：温浴施設として設定。
物販及び非物販、アミューズ、教育施設は店舗バックヤードを10%と設定。

1.物販店舗及び非物販店舗、アミューズ

S：本計画物販店舗面積：56,100 m²

A：日來客原単位：850 人/千m²

B：自動車分担率：55.0%

C：ピーク率：13.0%

D：平均乗車人員：2.50 人/台

E：平均駐車時間係数：2.30

F：併設施設係数：1.107

※併設割合：17,200 m² ÷ 56,100 m² = 30.70%

併設施設係数：0.01 × 30.7 + 0.8 = 1.107

$$1 \text{ 日來客数} = S / 1,000 \times A \times F$$

$$= 56,100 \text{ m}^2 / 1,000 \times 850 \text{ 人/千m}^2 \times 1.107 = 52,787.30 \approx \mathbf{52,787 \text{ 人/日}}$$

$$1 \text{ 日來台数} = S / 1,000 \times A \times B \div D \times F$$

$$= 56,100 \text{ m}^2 / 1,000 \times 850 \text{ 人/千m}^2 \times 55.0\% \div 2.50 \text{ 人/台} \times 1.107 \\ = 11,613.20 \approx \mathbf{11,613 \text{ 台/日}}$$

$$\text{ピーク時來台数} = S / 1,000 \times A \times B \times C \div D \times F$$

$$= 56,100 \text{ m}^2 / 1,000 \times 850 \text{ 人/千m}^2 \times 55.0\% \times 13.0\% \div 2.50 \text{ 人/台} \times 1.107 \\ = 1,509.72 \approx \mathbf{1,510 \text{ 台/時}}$$

$$\text{必要駐車台数} = S / 1,000 \times A \times B \times C \div D \times E \times F$$

$$= 56,100 \text{ m}^2 / 1,000 \times 850 \text{ 人/千m}^2 \times 55.0\% \times 13.0\% \div 2.50 \text{ 人/台} \times 2.30 \times 1.107 \\ = 3,472.35 \approx \mathbf{3,472 \text{ 台}}$$

2：シネコン

A：席数：2,000 席

a：回転数：2 回転

B：自動車分担率：55.0%

C：ピーク率：12.0%

D：平均乗車人員：2.50 人/台

E：平均駐車時間係数：3.00

$$1 \text{ 日來客数} = A \times a = 2,000 \text{ 席} \times 2 \text{ 回転} = 4,000.00 \approx \mathbf{4,000 \text{ 人/日}}$$

$$1 \text{ 日來台数} = A \times a \times B \div D = 2,000 \text{ 席} \times 2 \text{ 回転} \times 55.0\% \div 2.50 \text{ 人/台} = 880.00 \approx \mathbf{880 \text{ 台/日}}$$

$$\text{ピーク時來台数} = A \times a \times B \times C \div D$$

$$= 2,000 \text{ 席} \times 2 \text{ 回転} \times 55.0\% \times 12.0\% \div 2.50 \text{ 人/台} = 105.60 \approx \mathbf{106 \text{ 台/時}}$$

$$\text{必要駐車台数} = A \times a \times B \times C \div D \times E$$

$$= 2,000 \text{ 席} \times 2 \text{ 回転} \times 55.0\% \times 12.0\% \div 2.50 \text{ 人/台} \times 3.00 = 316.80 \approx \mathbf{317 \text{ 台}}$$

3：教育施設

S：店舗面積：6,900 m² C：ピーク率 ：50.0%
A：日來客原単位：600 人/千m² D：平均乗車人員：3.00 人/台
B：自動車分担率：55.0%

$$1 \text{ 日來客数} = S / 1,000 \times A = 6,900 \text{ m}^2 / 1,000 \times 600 \text{ 人/千m}^2 = 4,140.00 \div 4,140 \text{ 人/日}$$

$$1 \text{ 日來台数} = S / 1,000 \times A \times B \div D \\ = 6,900 \text{ m}^2 / 1,000 \times 600 \text{ 人/千m}^2 \times 55.0\% \div 3.00 \text{ 人/台} = 759.00 \div 759 \text{ 台/日}$$

$$\text{ピーク時來台数} = S / 1,000 \times A \times B \times C \div D \\ = 6,900 \text{ m}^2 / 1,000 \times 600 \text{ 人/千m}^2 \times 55.0\% \times 50.0\% \div 3.00 \text{ 人/台} = 379.50 \div 380 \text{ 台/時}$$

$$\text{必要駐車台数} = S / 1,000 \times A \times B \times C \div D \\ = 6,900 \text{ m}^2 / 1,000 \times 600 \text{ 人/千m}^2 \times 55.0\% \times 50.0\% \div 3.00 \text{ 人/台} = 379.50 \div 380 \text{ 台}$$

※教育施設は完全予約制とし、1部終了後から2部開始までの間において来客車両の入れ替わりが発生すると想定

4：その他

A：ロッカー数：1,000 個 C：ピーク率 ：12.0%
a：回転数：2 回転 D：平均乗車人員：2.50 人/台
B：自動車分担率：55.0% E：平均駐車時間係数：3.00

$$1 \text{ 日來客数} = A \times a = 1,000 \text{ 個} \times 2 \text{ 回転} = 2,000.00 \div 2,000 \text{ 人/日}$$

$$1 \text{ 日來台数} = A \times a \times B \div D = 1,000 \text{ 個} \times 2 \text{ 回転} \times 55.0\% \div 2.50 \text{ 人/台} = 440.00 \div 440 \text{ 台/日}$$

$$\text{ピーク時來台数} = A \times a \times B \times C \div D \\ = 1,000 \text{ 個} \times 2 \text{ 回転} \times 55.0\% \times 12.0\% \div 2.50 \text{ 人/台} = 52.80 \div 53 \text{ 台/時}$$

$$\text{必要駐車台数} = A \times a \times B \times C \div D \times E \\ = 1,000 \text{ 個} \times 2 \text{ 回転} \times 55.0\% \times 12.0\% \div 2.50 \text{ 人/台} \times 3.00 = 158.40 \div 158 \text{ 台}$$

■まとめ 施設全体

	1	2	3	4	合計
	物販店舗 非物販店舗 アミューズ	シネコン	教育施設	その他	
1日來客数	52,787 人/日	4,000 人/日	4,140 人/日	2,000 人/日	62,927 人/日
1日來台数	11,613 台/日	880 台/日	759 台/日	440 台/日	13,692 台/日
ピーク時來台数	1,510 台/時	106 台/時	380 台/時	53 台/時	2,049 台/時
必要駐車台数	3,472 台	317 台	380 台	158 台	4,327 台

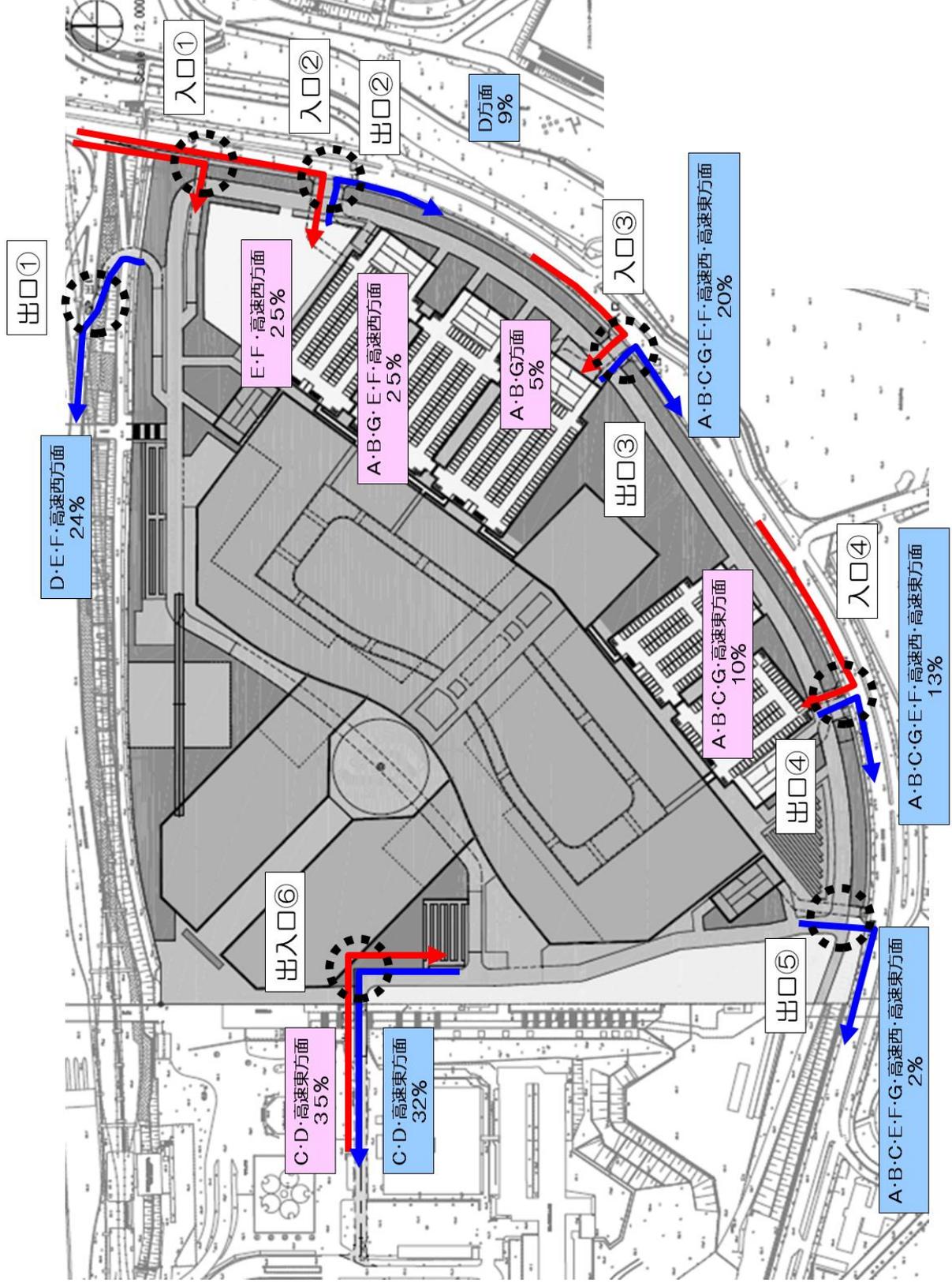
1日來客数(施設全体)：約62,930人/日

1日來台数(施設全体)：約13,700台/日

ピーク時來台数(施設全体)：約2,050台/時

必要駐車台数：4,327台 < 4,500台

②出入口における想定台数



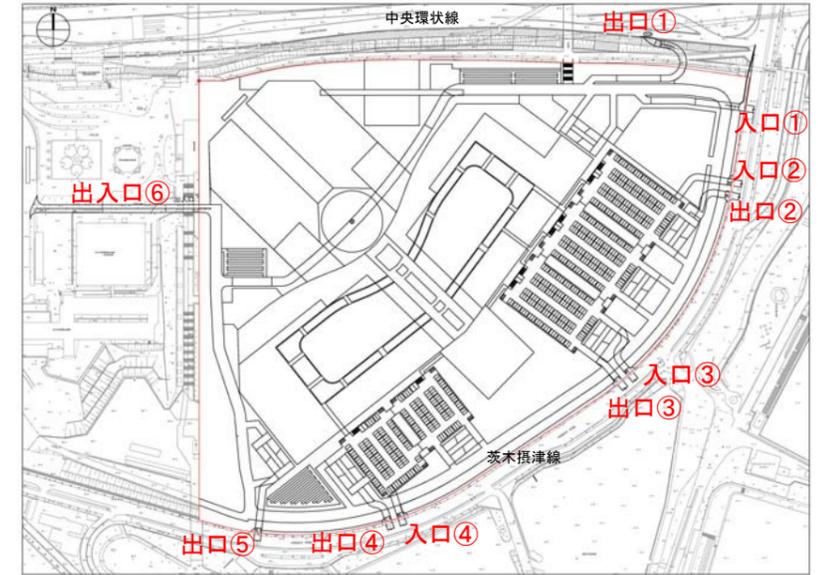
③出入口の構造・考え方

計画地は千里丘陵の南端に位置し、大阪府道 1 号茨木摂津線（以下、茨木摂津線）及び大阪府道 2 号大阪中央環状線（以下、中央環状線）の道路面より高く台地状となっている。

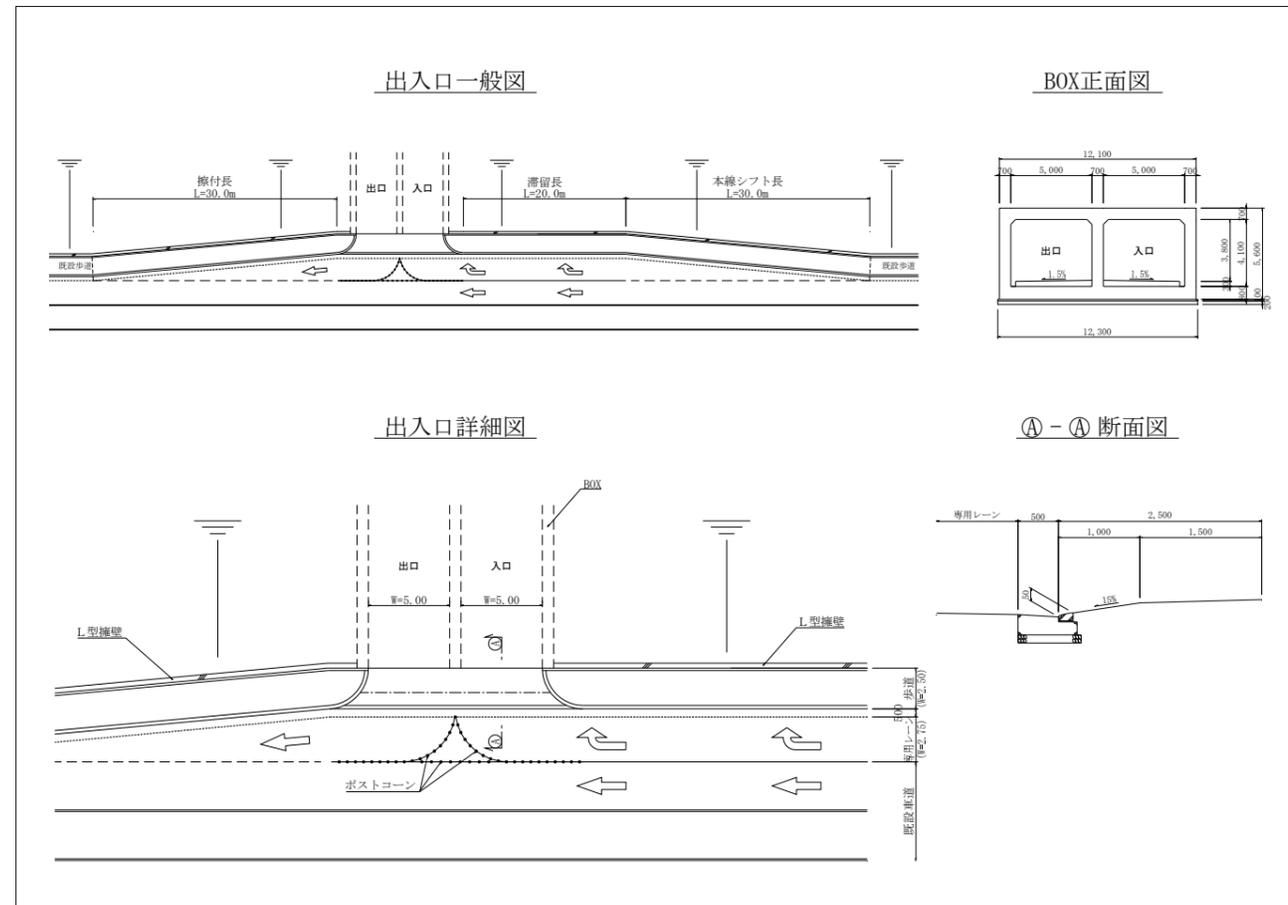
そのため、土工量の削減、緑地の確保等周辺環境への配慮と言う視点からも、茨木摂津線からは、計画地内の立体駐車場地下から台地を掘り抜くようにアプローチ通路を設ける必要がある。

なお、茨木摂津線が三車線の右回りであることから、右折 IN・右折 OUT でのアプローチとなる。

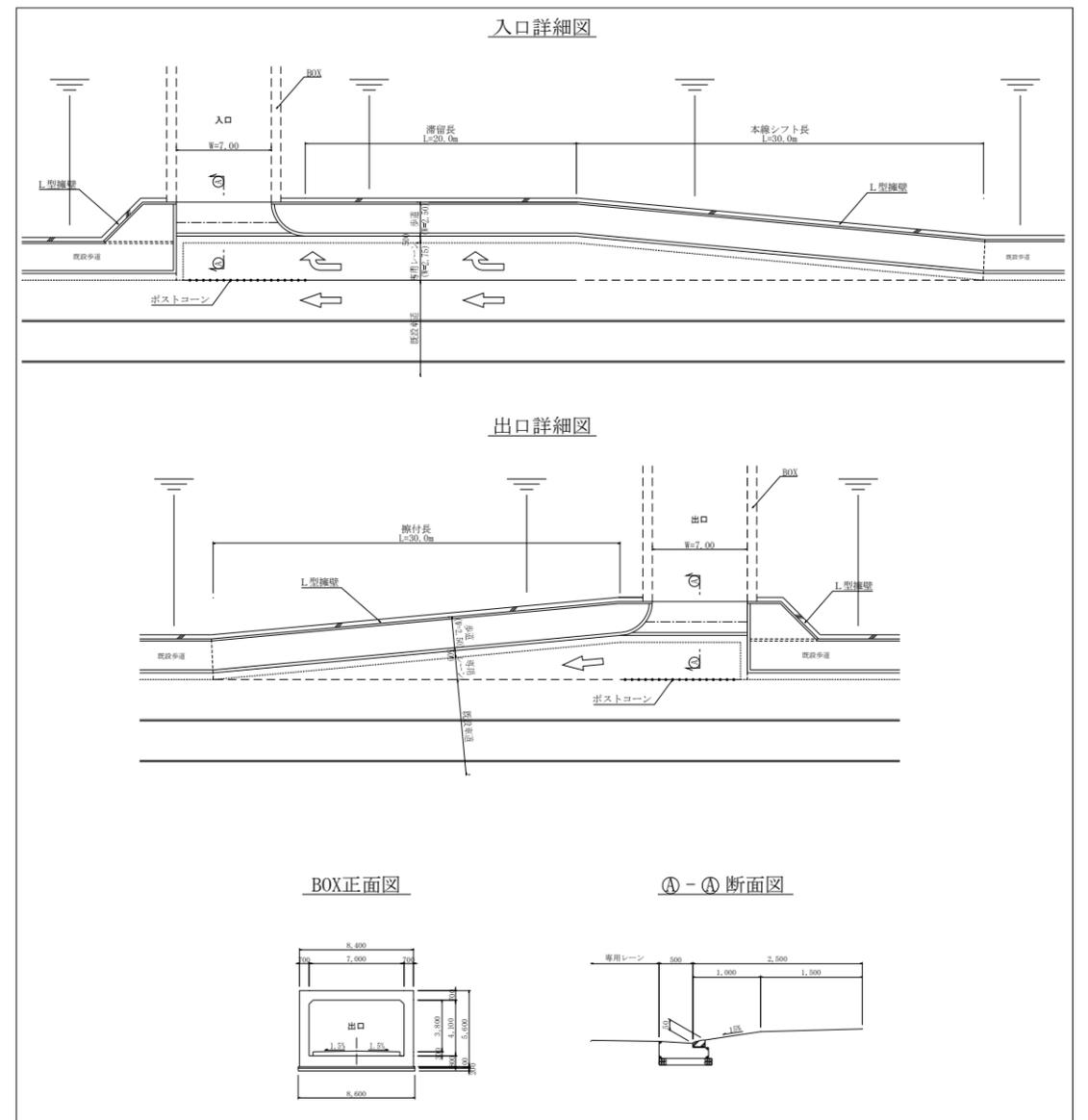
一方、中央環状線へのアプローチについても、地形条件や大阪モノレールの橋脚等から、地下通路として整備し、茨木摂津線から中央環状線に向かう連絡路に接続する。



■茨木摂津線との接続イメージ(入口②・出口②、入口③・出口③、入口④・出口④)

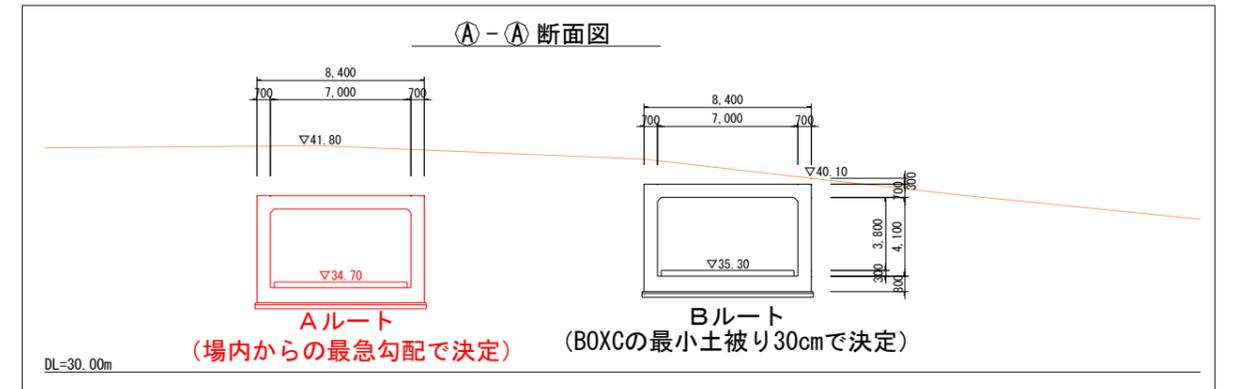
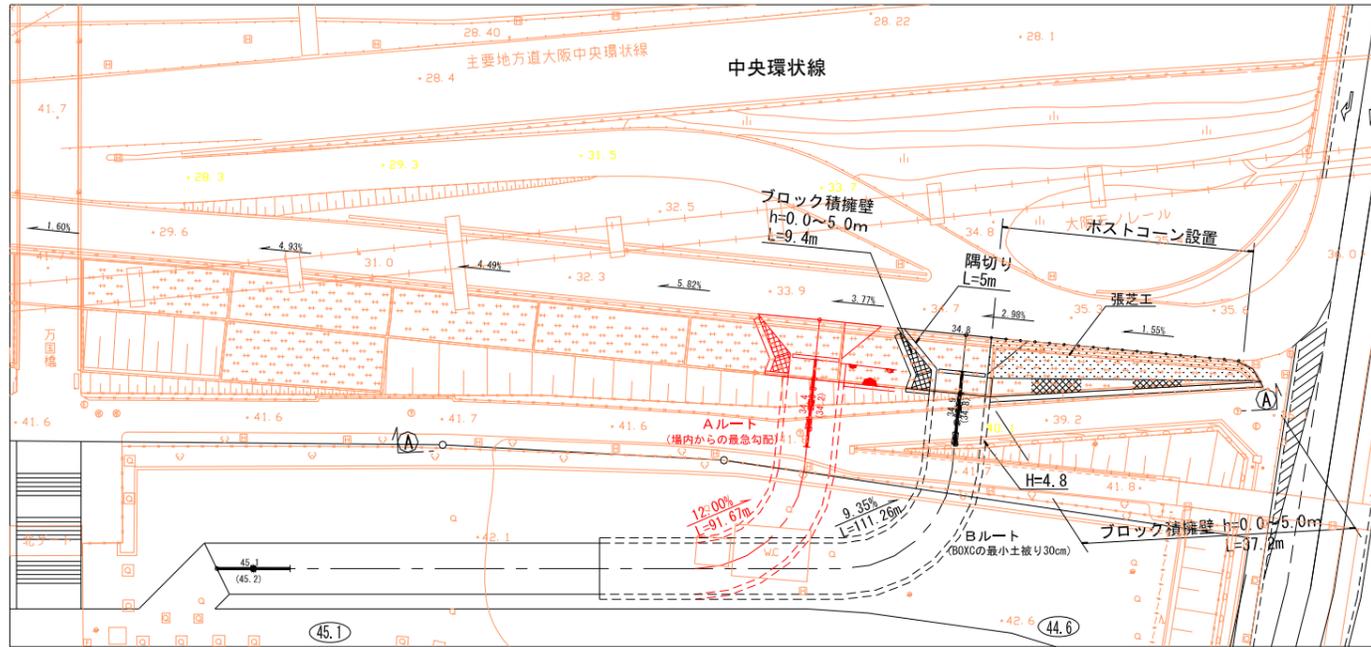


■茨木摂津線との接続イメージ(入口①・出口⑤)

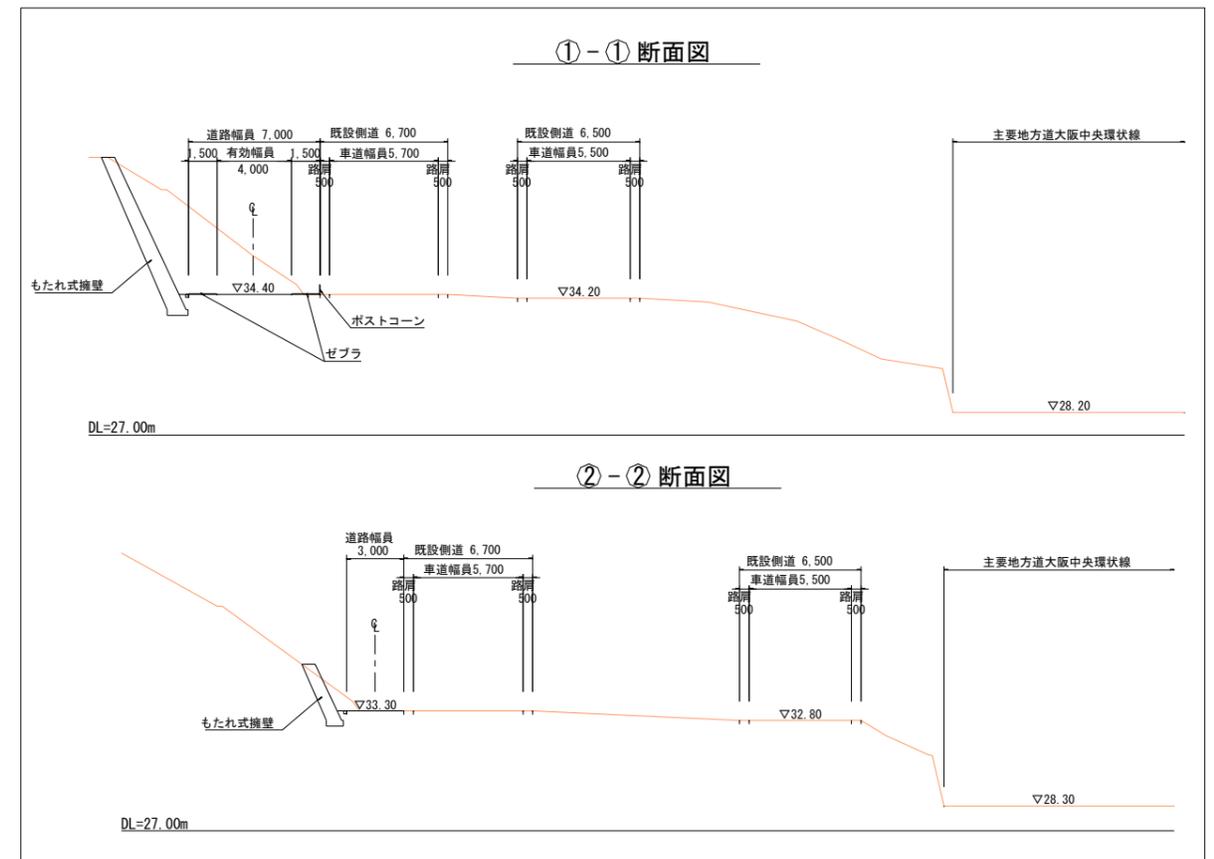
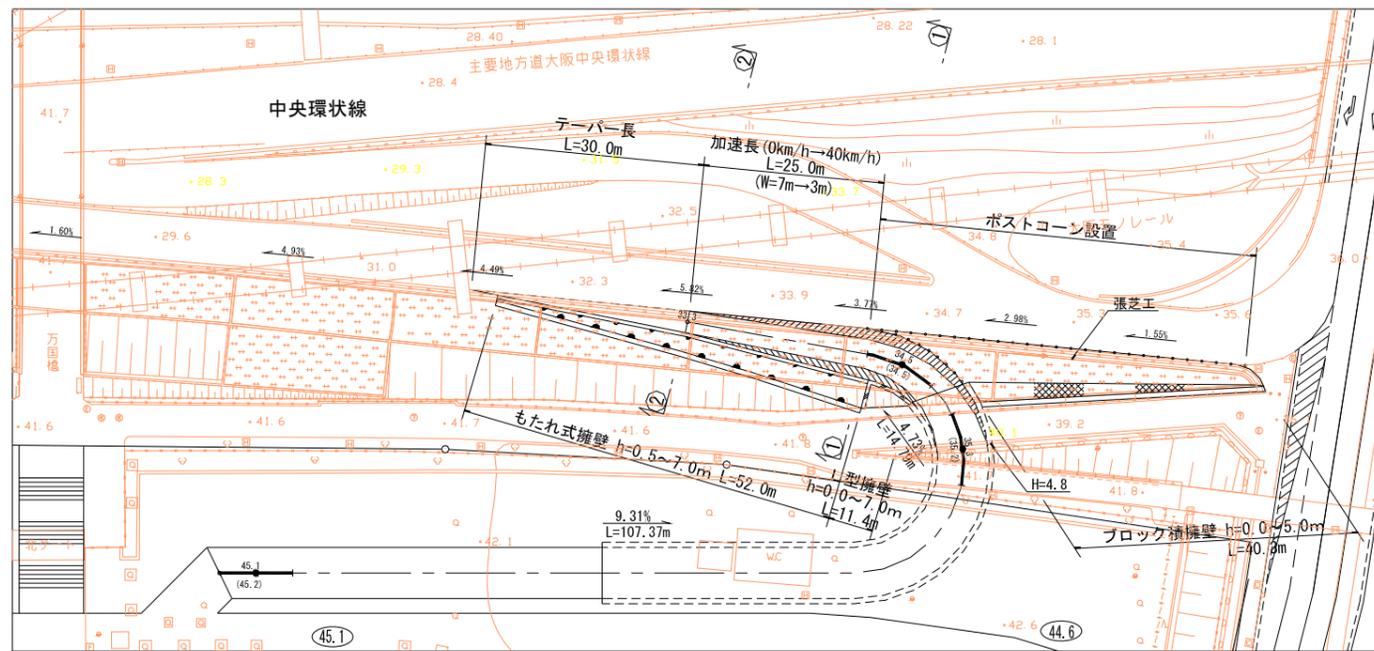


■中央環状線との接続イメージ (出口①)

①一時停止案

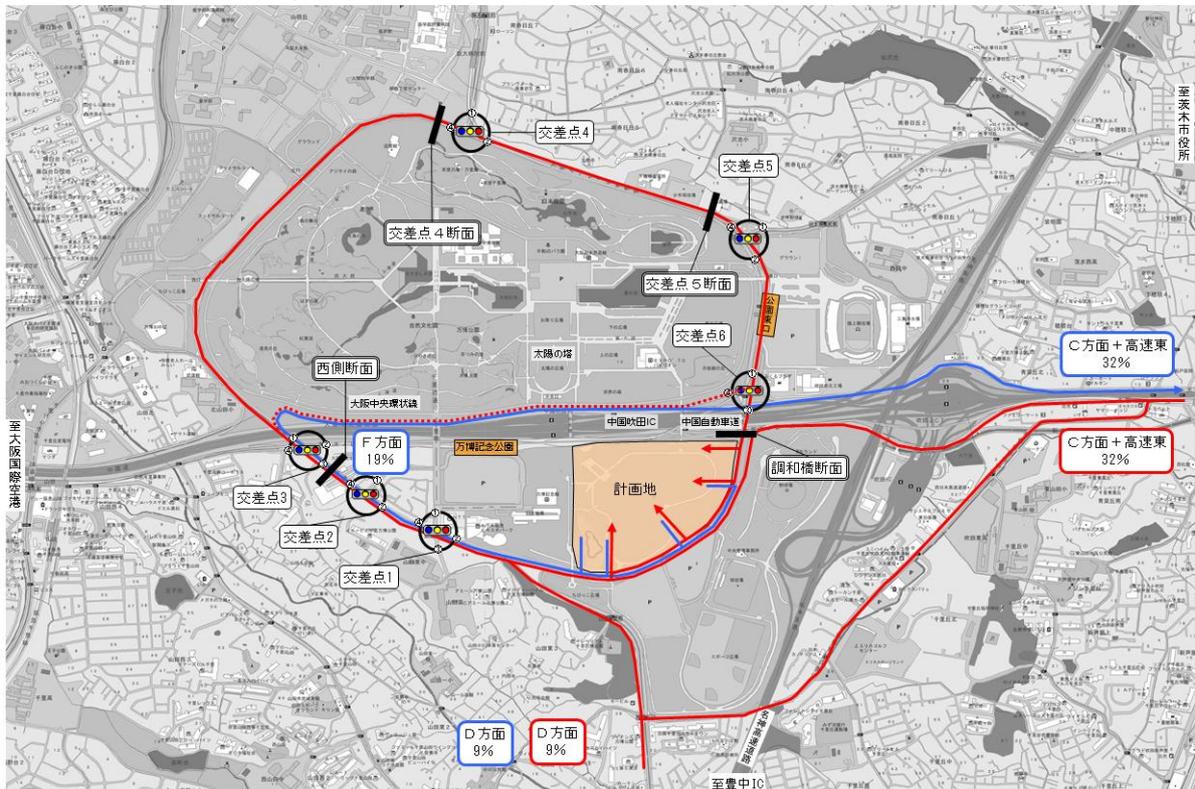


②加速合流案

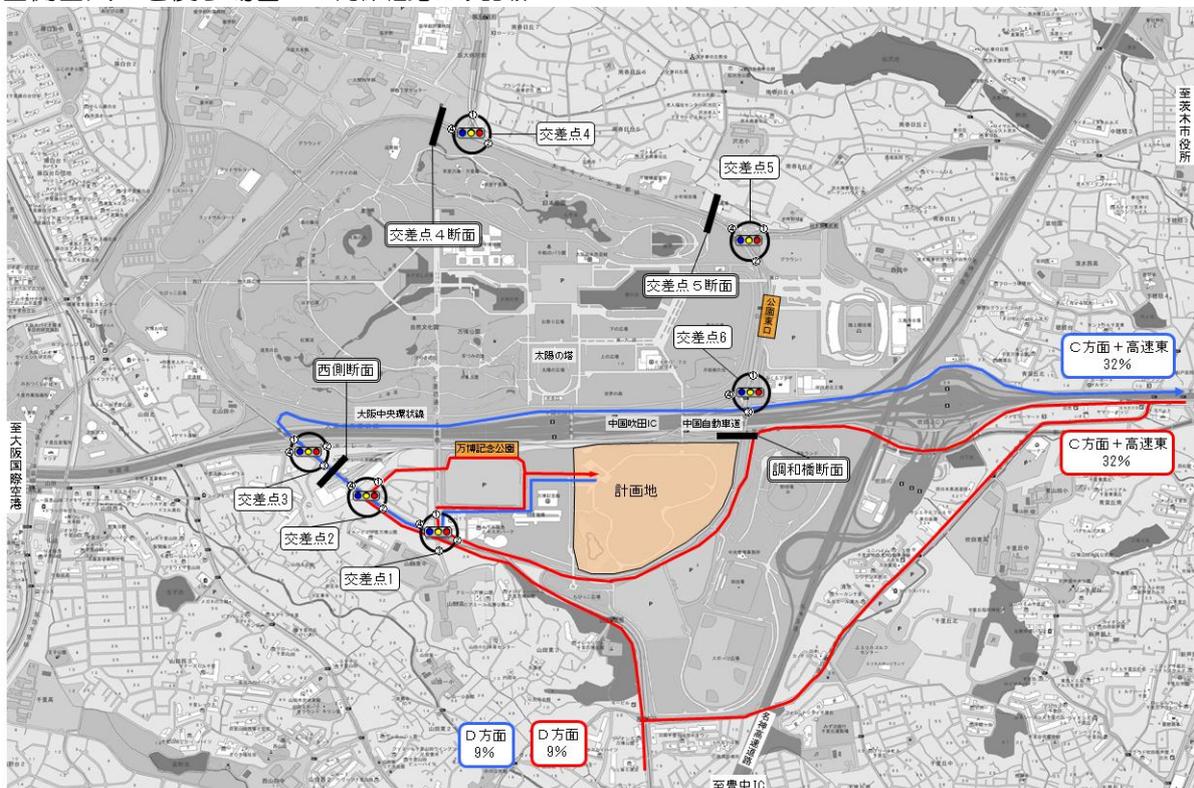


■西側（万博記念公園中央駐車場側）から接続イメージ（出入口⑥）

西側出入口を使わない場合 ※関係経路のみ記載



西側出入口を使う場合 ※関係経路のみ記載



問題点

西側出入口を使わない場合、府道 1 号茨木摂津線を周回（1 周）する形で来店するため、府道 1 号茨木摂津線（進歩橋手前—調和橋付近）への交通量が増加し、府道 1 号茨木摂津線への流入部分や府道 1 号茨木摂津線の交差点への負荷が大きいと考えられる。

一方、西側出入口を使う場合においては、東及び南方面からの来店交通量を万博協会前交差点などから来店させることで、府道 1 号茨木摂津線（進歩橋手前—調和橋付近）への影響を軽減することができると考えられる。

■西側出入口を使わない場合

西側断面（進歩橋手前）の断面計画交通量＝2,050 台/時×35%（来店）＋2,050 台/時×76%（帰宅）
＝718 台/時（来店）＋1,558 台/時（帰宅）
＝2,276 台/時≒2,280 台/時

交差点 4（みのり橋南交差点西）断面交通量＝2,050 台/時×58%（来店）＋2,050 台/時×18%（帰宅）
＝1,189 台/時（来店）＋369 台/時（帰宅）
＝1,558 台/時≒1,560 台/時

交差点 5（日本庭園前交差点西）断面交通量＝2,050 台/時×60%（来店）＋2,050 台/時×16%（帰宅）
＝1,230 台/時（来店）＋451 台/時（帰宅）
＝1,640 台/時

調和橋断面交通量＝2,050 台/時×95%（来店）
＝1,948 台/時
≒1,950 台/時

■西側出入口を使う場合

西側断面（進歩橋手前）の断面計画交通量＝2,050 台/時×76%（帰宅）
＝1,558 台/時≒1,560 台/時

交差点 4（みのり橋南交差点西）断面交通量＝2,050 台/時×23%（来店）＋2,050 台/時×18%（帰宅）
＝472 台/時（来店）＋369 台/時（帰宅）
＝841 台/時≒850 台/時

交差点 5（日本庭園前交差点西）断面交通量＝2,050 台/時×25%（来店）＋2,050 台/時×16%（帰宅）
＝513 台/時（来店）＋451 台/時（帰宅）
＝964 台/時≒970 台/時

調和橋断面交通量＝2,050 台/時×59%（来店）
＝1,210 台/時

■まとめ

	進歩橋手前 断面交通	みのり橋 南交差点西	日本庭園前 交差点西	調和橋 断面交通
西側出入口を 使わない	2,280 台/時	1,560 台/時	1,640 台/時	1,950 台/時
西側出入口を 使う	1,560 台/時	850 台/時	970 台/時	1,210 台/時

3) 交差点改良

ピーク時の来台数が約 2,050 台/時と予測されることから、茨木摂津線の計画地周辺交差点については、必要に応じて何らかの交差点改良を行っていきたい。

現時点では交通調査の結果等が未だ実施されていないので、必要な改良場所や滞留長等の詳細な形態は今後の検討となるが、来店・帰宅経路から、集中しやすい交差点について検討・計画の方向性を整理した。

【参考】

○中央環状線

道路規格 4種1級

設計速度 60km/h

車線数 6車線（上下各3車線）

交通量 H22 交通センサスより

万博記念公園進歩橋付近 64,982 台/12h

96,653 台/日

○茨木・摂津線

道路規格 4種1級

設計速度 60km/h

車線数 3車線（一方通行）

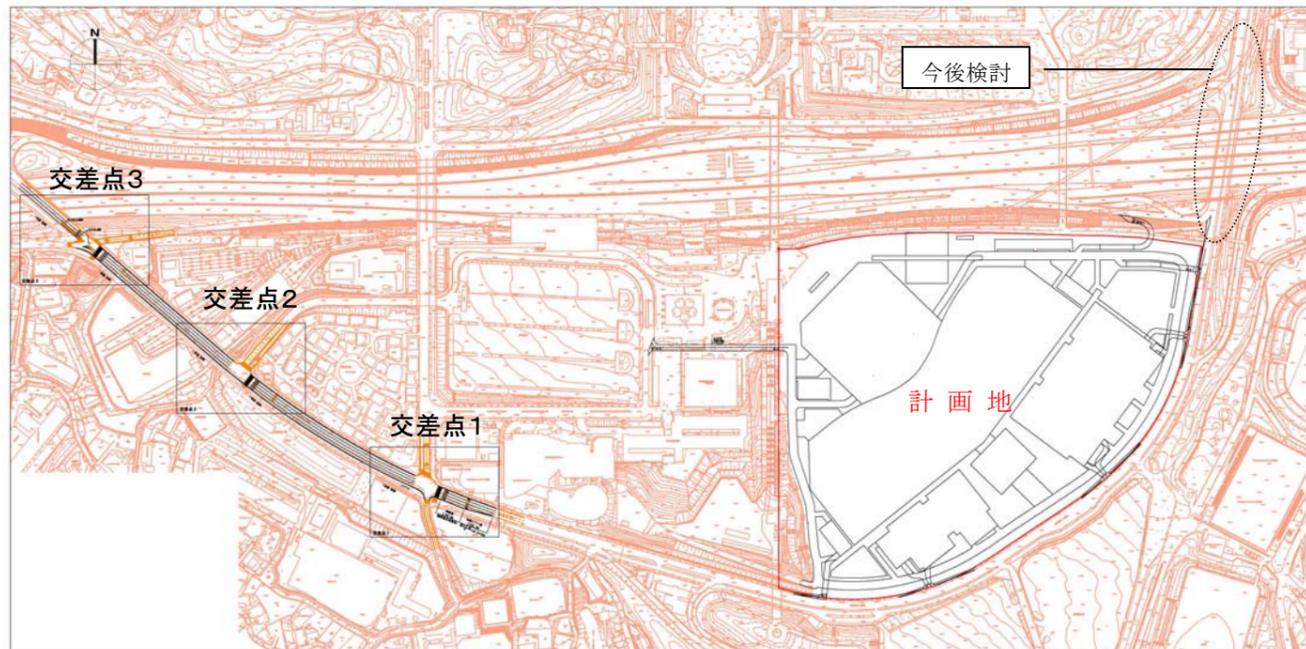
交通量 H22 交通センサスより

東山田4丁目付近 11,883 台/12h

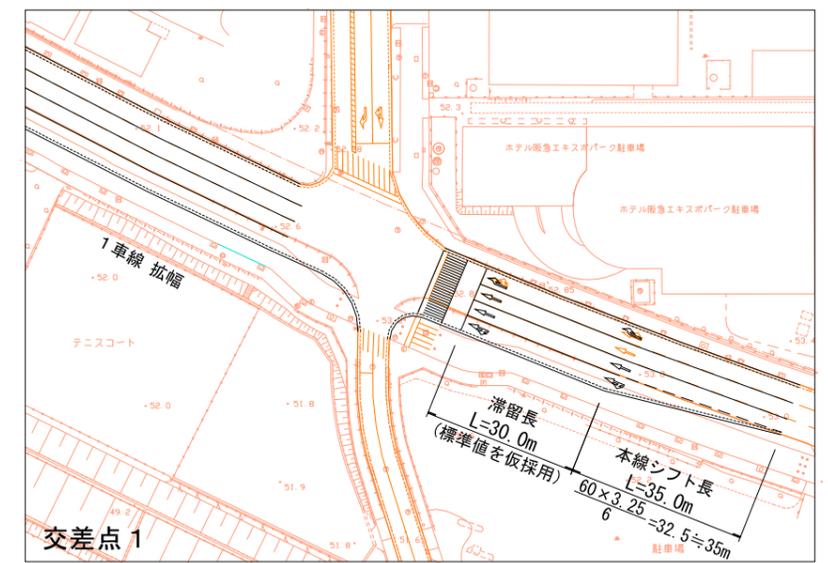
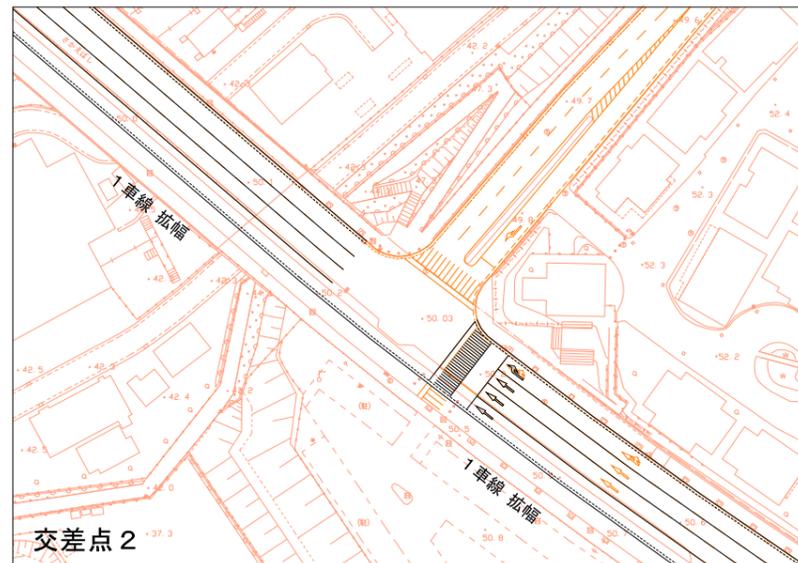
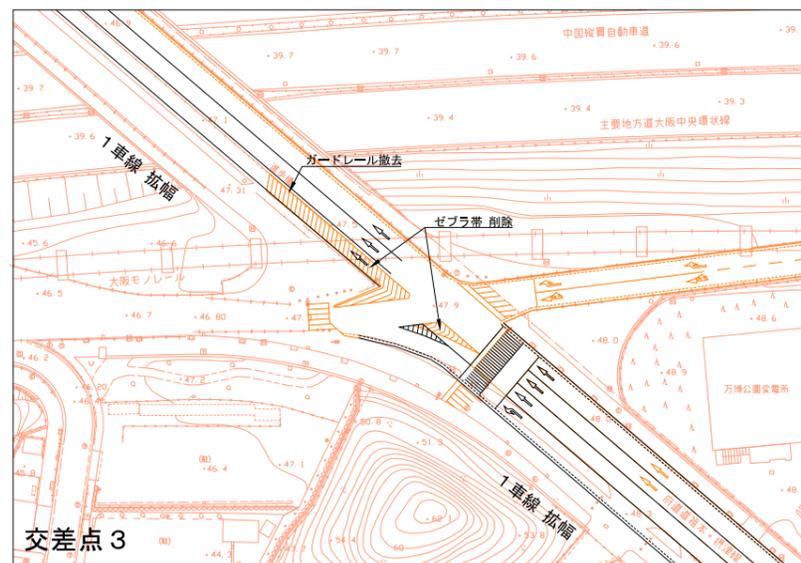
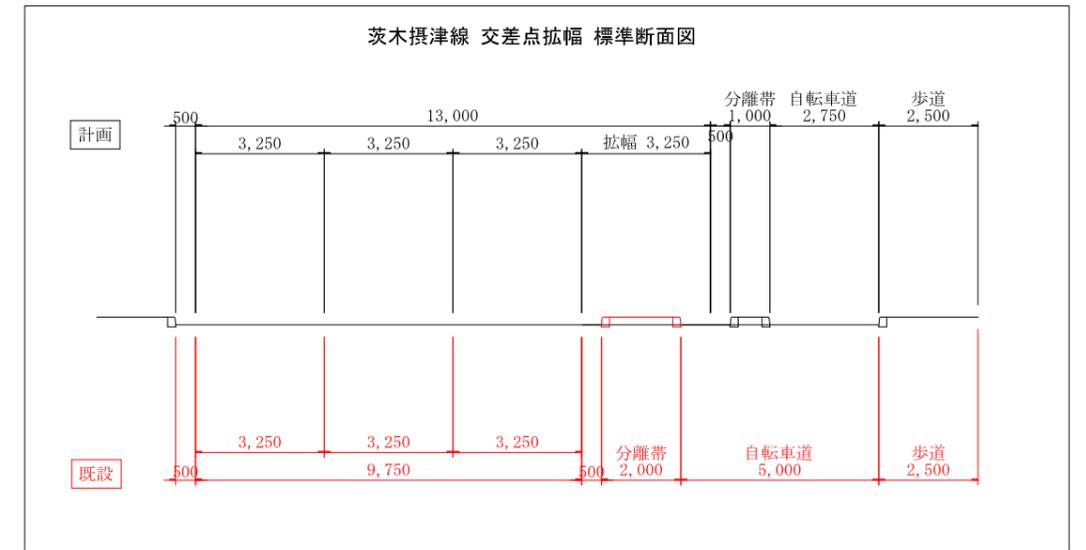
16,636 台/日

②交差点改良の提案

今後、交通量調査を踏まえた具体的な交差点改良を提案・実施していくが、現時点で茨木摂津線については以下のような交差点改良を考える。



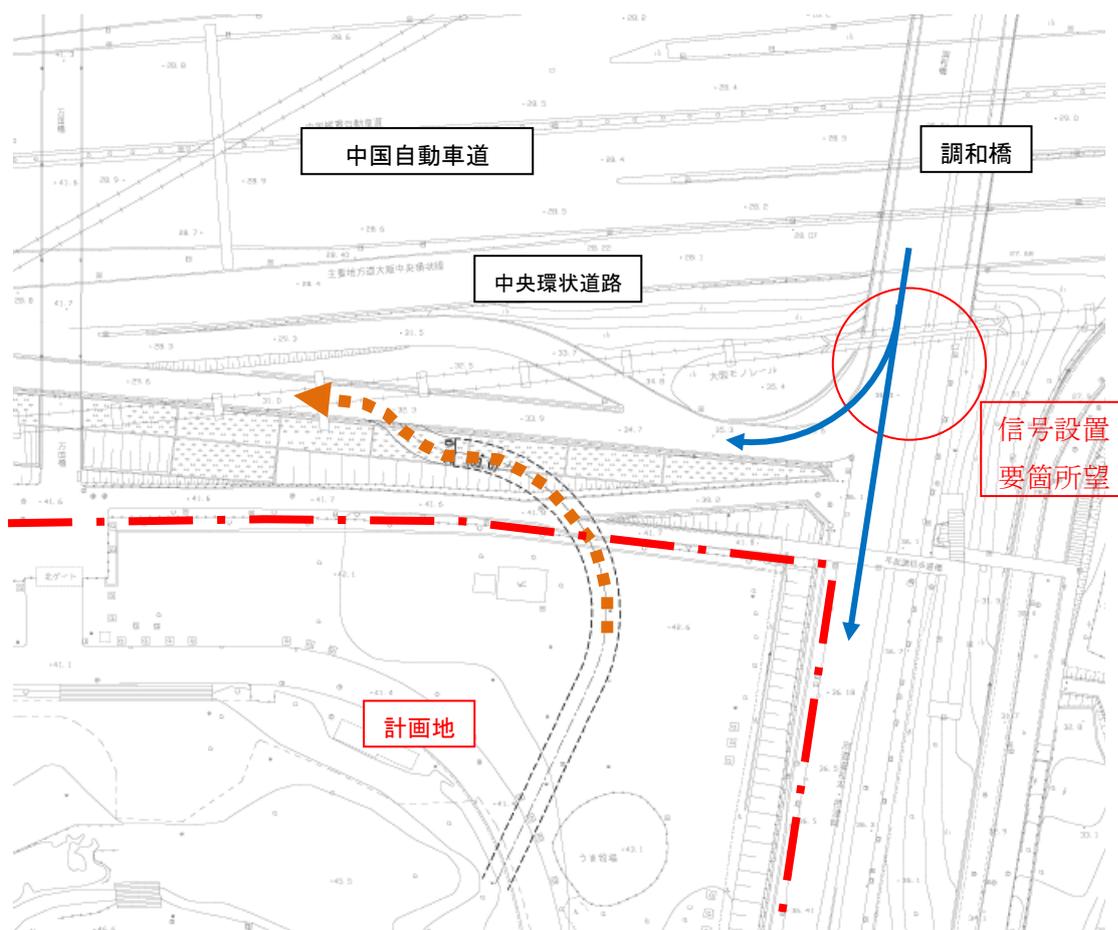
交差点改良位置図



③信号設置の提案

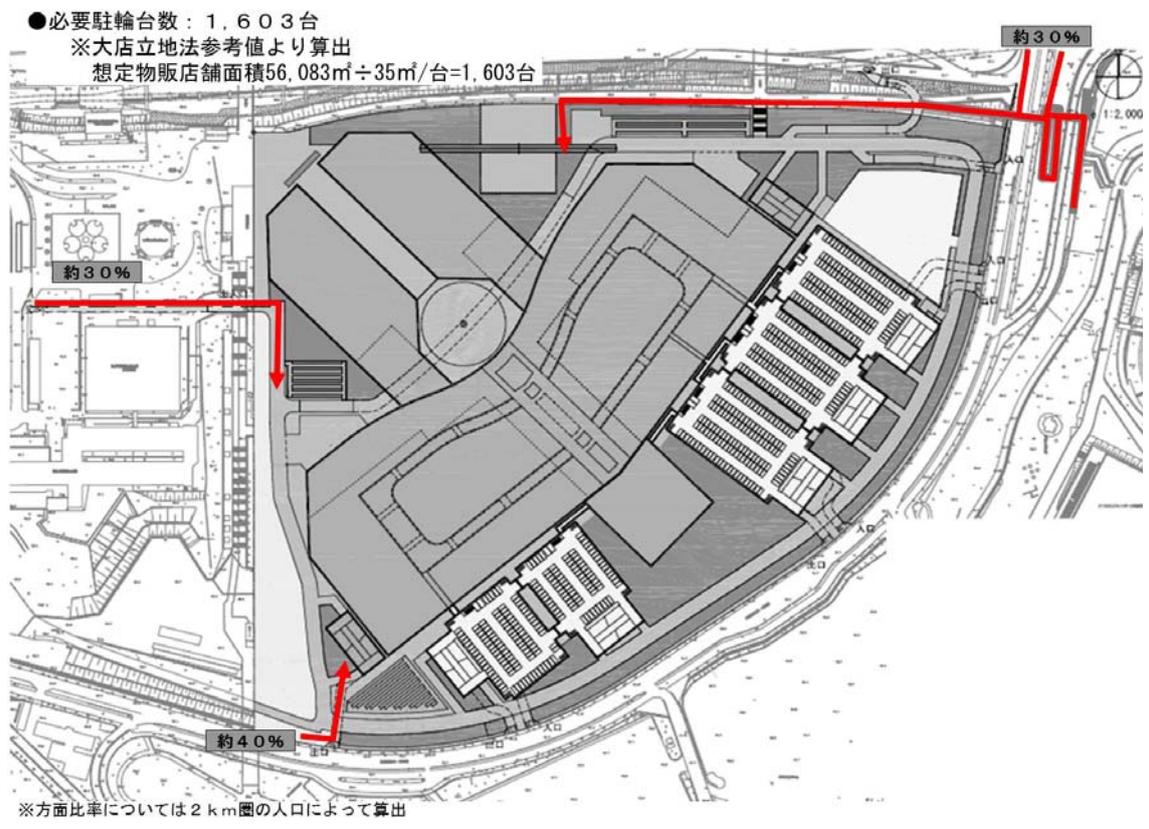
調和橋南詰に信号設置することで、敷地北東側からの出庫車両が調和橋より府道2号大阪環状線へ向かう通過車両が遮断される時間が発生することにより、安全に出庫することができ、また、調和橋南の野球場付近からの合流部分においても、より安全に合流することができると思われるため。

なお、現示の考え方については、調和橋北詰の信号など隣接の信号との連動を検討するなど、新たな交通混雑の起点とならない様に検討していく必要がある。

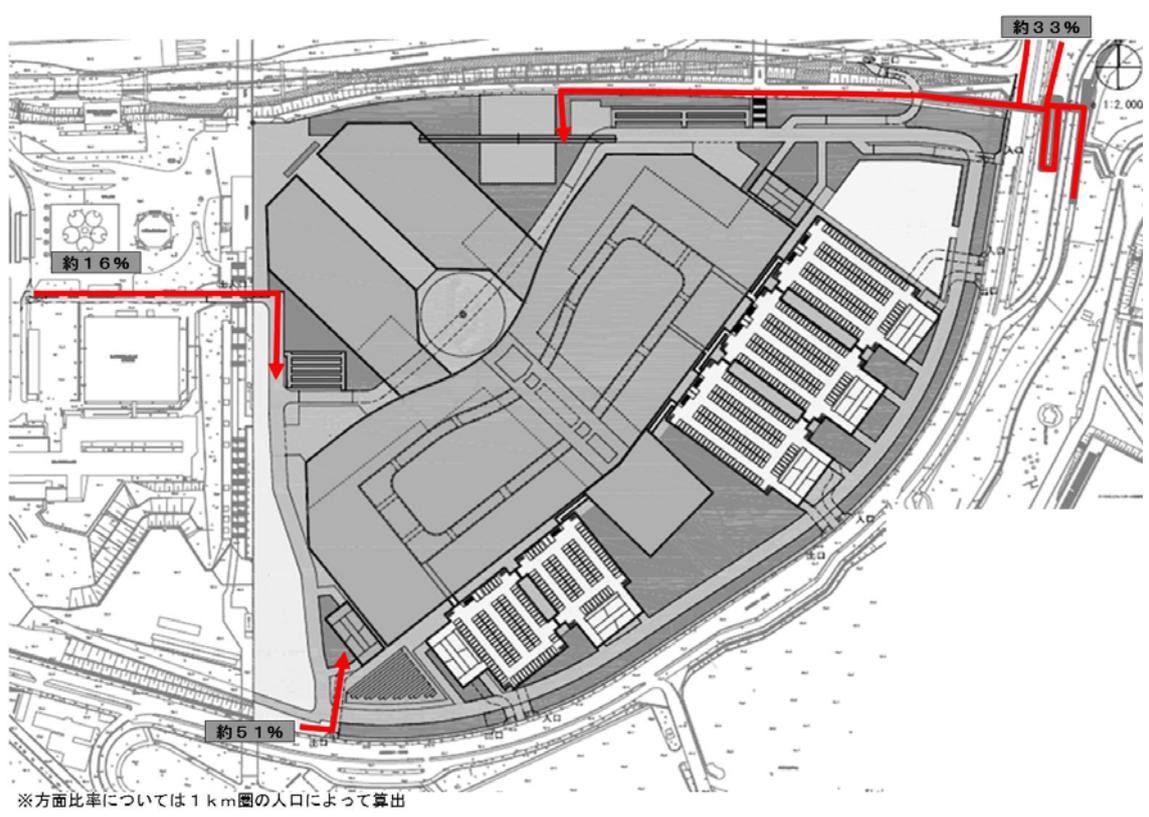


4. 歩行者・自転車交通

1) 自転車の来店ルート



2) 歩行者の来店ルート



5. モノレール利用者

大阪モノレールは万博記念公園を訪れる重要な公共交通手段で、万博記念公園駅の駅別輸送人員（乗降客数）は2,467,416人/年（平成23年度実績）となっている。

万博記念公園駅を停車するモノレールの本数は、通勤時（朝8時台）で千里中央・空港方面行16本/時、門真市行8本/時、彩都西行8本/時と多くの本数が運行されているが、昼間時や休日は、千里中央・空港方面行6本/時、門真市行6本/時、彩都西行3本/時と本数を絞って運行されている。

一方、万博記念公園駅の乗降客は、繁忙期であるゴールデンウィーク時の有料改札乗車人口は、平成19年の25,651人/日（H19.5.3 エキスポランド営業中）を最高に、近年は14,000人/日前後で推移している。（大阪高速鉄道株式会社より）。

本計画による休日のモノレール利用者は、約11,300人/日、ピーク時1,500人/時と予測されることから、過去実績等からみて対応可能と考えられ、増便等の対応を行うことでより確実な輸送が図れる。

このため、大阪高速鉄道株式会社と増便等に向けて協議を行っており、快適な利用環境によりモノレール利用者への寄り多いシフトを検討していく。

モノレール利用者（休日）

来店者数に分担率18%でモノレール利用者の算出

$62,930 \text{ 人/日} \times 18\% = 11,327 \text{ 人/日}$

モノレール利用者（ピーク時）

ピーク率13%から、ピーク時間当たりの利用者数算出

$11,327 \text{ 人/日} \times 13\% = 1,473 \text{ 人/時}$

6. バス利用者

現在、最寄りのバス停である「万博記念公園駅」には、阪急バスによる「千里中央～万博記念公園駅」（112、113系統）、「JR吹田駅～万博記念公園駅（21系統）」の3系統が運行されているが、その本数は一日に数本（0～6本）となっている。

また、「万博記念公園駅」を停車しないものの、計画地前を経路とする近鉄バスの「阪急茨木駅～阪大病院・美穂が丘」が運行されている。

このため、開業に伴う来訪者の増加を路線バスに一部担ってもらえるよう、バスの増便、路線の新設等をバス会社と協議し、実現を目指す。

また、自動車利用の抑制を図るため、開業時等の混雑時を中心に、拠点ターミナルや主要駅からのシャトルバス等の運行も検討・協議すし、バス利用者の促進を図る。

7. オーバーブリッジについて

今後の詳細な調査・検討によるものの、先に記載した誘導経路、出入り口の設置、交差点改良等を行うことで、自動車交通量进行处理するのは対応可能と思われる。

しかし、府道茨木摂津線が一方通行三車線という特異な道路構造であり、計画地への出入りが最右端の一車線からしか行えない構造となる。

このことは、“交通量”としては処理可能であっても、左側車線の車が車線変更を行って右側車線に移動する必要があり、直近の出入り口に向かうため無理な車線変更やウィーピングによる車両速度の低減・混雑等が懸念される。また、車線変更できない車が万博記念公園外周や中央環状道路を迂回して出入り口に向かうことでさらに交通量を増加させてしまう懸念もある。

この対策として、最左端の車線からの出入りを容易にし、無理な車線変更を防止するために、地形を利用した府道茨木摂津線を跨ぐオーバーブリッジ（自動車橋）を検討していきたい。

加えて、計画地南側で建設が予定されるスタジアム（事業者：スタジアム建設募金団体、施設所有者：吹田市）では、ガンバ大阪の公式試合を中心に国際試合や天皇杯、その他スポーツ行事が予定されており、多くの来場者が大阪モノレール「万博記念公園駅」を利用される。

それらの駅利用客を安全かつ速やかに府道茨木摂津線をわたらせる必要があり、本計画施設を抜けて、オーバーブリッジ（歩行者橋）でスタジアム側に渡すことは最短経路となり、無理な道路横断の防止や既存歩道橋の混雑緩和等の効果が大きく期待できる。

これらのことから、今後の詳細な調査等を踏まえて、その効果や安全性、構造・規格を検討しオーバーブリッジの実現化を図る。

なお、オーバーブリッジが“通路”に該当し、設置には道路管理者、交通管理者の理解・協力の上道路占用許可等の許認可手続きが必要となるほか、土地所有者の独立行政法人日本万国博覧会記念機構やスタジアム建設募金団体、吹田市の理解・協力が必要となるため、今後の引き続いての協議をお願いしたい。

