

平成24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24年（2012年）8月1日（水）10：00～11：50

場 所：吹田市民会館3階 会議室（4）

出席者：委 員：松村部会長、加賀委員、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 中野次長、岡松主幹、愛甲主幹

道路公園管理室 石橋次長、井上参事、道路公園企画室 片山主幹

事業者：三井不動産株式会社

関西支社事業二部事業グループ

馬場グループ長、平原事総括、藤野主事、細江氏

商業施設本部リージョナル事業部事業推進グループ

品田統括、柴崎氏

株式会社オオバ

営業本部 川幡課長

大阪支店 環境デザイン部 安井課長、田中係長

まちづくり部設計課 大井課長

株式会社ダイトク 徳永代表取締役社長

傍聴者：2名

内容：(仮称) エキスポランド跡地複合施設開発事業

(1) 交通計画

事業者の考え方、自動車動線計画、駐車場計画、道路整備計画、
交通問題対策など

事務局（萬谷主査）

定刻になりましたので、始めさせていただきたいと思います。

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。

それでは、交通部会に入ります前に、本日の交通部会委員のご出席状況でございますが、委員5名の中4名の委員の方のご出席をいただいております。したがいまして、部会開催の成立要件を満たしておりますので、よろしくお願いいたします。

審査会の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。

本日は2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、2名の方に入室させ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（萬谷主査）

続きまして、本日の配付資料の確認をお願いいたします。まず、一番上に、次第ということで、次第をつけさせていただいております。その下になりますが、資料1、事前質問回答表、1枚物になります。こちらの資料につきましては、事前に審査会委員から交通に関するご質問をいただいております、事業者より回答をいただいたものをまとめているものになります。その下に、別紙1、2、3とございます。3枚つづりのものになります。こちらにつきましては、資料1の回答の補足資料ということでおつけをしておるものになります。その下に、（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年7月と題されたもので、これが19ページ物になります。こちらの資料につきましては、交通計画について、本日の審査会で詳細にその内容を事業者のほうから説明を受けることとなりますので、事業者より追加の資料ということで審査会に提出をされた資料ということになります。以上、資料1、別紙1、2、3、資料2になりますが、お手元にございでしょうか。

それでは、次第に従いまして、（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議いただきたいと存じます。

本日は、交通混雑、交通安全について詳細にご検討いただくことから、事業者である三

井不動産株式会社に出席していただいております。

それでは、●●部会長、よろしくお願いいたします。

部会長

おはようございます。本日も非常に暑い中ご参集いただきまして、ありがとうございます。

それでは、7月26日に開催されました前回の環境影響評価審査会の全体会というところで、交通混雑、交通安全というのは非常に大きな課題になるだろうということで、交通の検討部会を設けようという話になりました。本日に至ったわけですが、集中的に慎重に審査するというので、提案書の審査を実施する前に、交通計画についての事業者の考え方であったりとか自動車動線の計画であったりとか駐車場計画といったものについて、事業者より詳細な説明を受けた上で審査に入りたいと思います。

それでは、事前に出しておいた質問にも回答を交えて説明をお願いしたいと思います。

それでは、よろしくお願いいたします。

三井不動産 平原統括

本日はよろしくお願いいたします。

まず、本日の資料の2番のほうですが、こちらにつきましては、今回の環境影響評価書提案書の補足的な説明をさせていただくための資料ということでご用意させていただいておりまして、提案書の提出後に作成させていただいておるというものでございまして、今後の調査、予測、もしくは交通対策といったものの方向性を想定するために作成させていただいたものだと考えておりますので、よろしくお願いいたしますと思っております。

こちらのご説明に当たりまして、当社の考えております交通計画と交通対策に関しましては、主に2つポイントがあると思っております。1つは、いわゆる通常の休日に想定される車両に対して必要な駐車場の台数を敷地内で確保するというのと、あと、敷地の外、区域外の道路の交差点ですとか、あるいは車線とか、そういったものの改良も含めて考えたいということで、この2点が主なポイントになってくると我々のほうでは考えております。

では、今後、審査会の皆様ですとか、あるいは関係者の方のご意見も踏まえまして対策等を考えていきたいと考えておりますので、よろしくお願いいたしますと思っております。

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。

ダイトク 徳永代表取締役社長

私、ダイトクのダイトク 徳永代表取締役社長と申します。説明をさせていただきます。どうぞよろしくお願いいたします。

今、三井不動産からお話がありましたとおり、この交通計画の基本方針と申しますのは、今後、交通量調査など、調査を進めていくわけですが、どのような規模でどういう検討をしていかなきゃいけないのかというのを予備的に数値的に数字を押さえることによって、その調査の精度をできるだけ上げておこうということで検討したものでございます。

ページをめくっていただきますと、事業の概要などがございますが、これらにつきましては今までのご説明をさせていただいておりますので、3ページのところからご説明をしたいと思います。

3ページの④、これは年間1,600万人と2,000万人の利用客数といったところをご説明させていただいたのが、先日の審査会でのご説明でございます。

続きまして、今回、この施設でどのような交通手段でお客様がお見えになるのかというのを想定した数値でございます。これらにつきましては、いわゆる大店立地法の指針などがございますが、今回、商業施設以外のいろいろな施設が入ってまいります。また、三井不動産では、全国でこの同規模の商業施設を運営していたりしております。また、万博記念公園の利用者の皆様がどのような交通手段でお見えになっているのかといったアンケートのデータもございますので、こちらにございますように、同規模の商業施設としまして、千葉県の船橋市にららぽーとTOKYO-BAYという施設がございます。こちらでの車の利用率や、横浜、これはららぽーと横浜と称しまして、横浜の都筑区にある商業施設でございますが、こちらの交通利用の交通手段分担率、また、関西圏ということで、甲子園にございますららぽーと甲子園の車の利用率を調べております。また、それぞれ、駅からの距離が微妙に違っていたり、鉄道の例えばJRがあったり、私鉄もあったりとか、そういう状況を踏まえながら、また、万博記念公園のご利用の方が50%超という数字がございまして、今回、この施設を利用されるお客様については、55%が自動車を利用されるであろうと設定をいたしました。もちろん、今後いろいろなご協議をさせていただく中で、公共交通機関の利用の促進ですとか、できるだけ車の利用が少なくなるような対策というのは、ソフト的な対策は打っていかないといけないとは考えておりますが、現段階で、周

辺の交差点の改良計画ですとか、そういったことも念頭に置きながら検討を進めていきたいと考えておりますので、自動車の利用率につきましては、少し高目にはなるかもしれませんが、55%と設定をさせていただきました。

55%のお客様が車でお見えになるということでございますが、どちらからお見えになるのかということにつきまして、今回、車利用で60分圏の利用を想定しております。一般道で60分、また、今回の施設につきましては、高速道路を利用してのお客様のご来店も見込めるであろうと想定をしております、60分圏を5ページにございますような利用道路ごとに分けしまして世帯数を把握し、その世帯数の割合で車のどちらの方向からお見えになるのかというのを設定しました。ただ、高速を利用される方のエリアというのは非常に広がりますので、そのままの世帯数を検討の対象にしますと、高速道路利用が非常に偏って多くなるということがございますので、今回は、高速道路を利用される方とそうでない方のウエートをつけております。これにつきましては、距離が遠くなればなるほど利用率が下がっていくとか、来店頻度が落ちていくとか、そういったものでございますが、今回は経験から3対2ぐらいであろうということで、一般道路を利用される方が3、高速道路を利用される方が2ということで、その来店頻度についての重みをつけて集計いたしました。

この集計をした結果を利用道路、利用経路ごとに落としたものが6ページでございます。

各方向からお見えになります、A方面というのは、図面で言うと真ん中の北側のほうからお見えになる方でございます。今回、計画地は、周回道路と称しますが、この道路に面しております、こちら側から入っていただくために、一たんそれぞれ周回道路に入っていただくということが基本になろうかと思っております。ただ、周回道路も、日にちによっては、また曜日によっては、季節によっては渋滞をしているという状況も存じておりますので、できるだけ負荷が低くなるような形で、例えば高速道路西方面の方向なんですけれども、中国自動車道、中央環状線のほうに直接出れる出口がつかれないかということをご想定しております、ここの計画地のところに破線で丸をつけた部分がございますが、こちら側に出口がつかれないかということをご今後、関係機関と協議を進めていきたいと考えております。

それぞれ、C方面+高速道路東というのが一番比率としては高くなりますが、中央環状線側のほうから32%の車が上がってくるという想定をしております。ただ、交通量的に非常に多くなると考えられますので、若干、分散をするような形での誘導も考えていき

いと考えております。

この資料は、いろんな関係機関と事前に相談をする上でつくらせていただいた資料でございます。1つ違和感があるかもしれませんが、この敷地の西側、万博記念公園駅側のほうから入ってくる動線もしくは出ていく動線というのも想定しております。これらにつきましては万博機構様などとの協議が必要になってまいります。現段階では、このようなルートを確認するとすれば交差点1番や交差点2番というのを調査しなければいけなくなるということを想定して、ここではこのようなルート設定といたしております。

具体的に何台ぐらいの交通量を想定しておくのかということにつきまして、7ページと8ページでご説明をさせていただいております。

今回の施設につきましては、いわゆる物販、商業施設のもの、アミューズ、例えば水族館などを想定しておりますが、また、シネコン、教育施設、その他という形で、その他を温泉施設と想定いたしております。それぞれの用途ごとに、交通量、必要な駐車台数というのを積み上げていっております。

まず、物販店舗と非物販店舗、これは飲食などを想定しておりますが、また、その商業施設に付随するアミューズの施設というものにつきましては、大店立地法の指針の算定式を使いまして予測を行いました。指針では、面積に単位面積当たりの来店客の原単位を掛け、その車の利用率を掛けた上で、1日のうちのピーク1時間に集中するピーク率を掛けるという計算式になっております。ここでは、物販店舗面積を5万6,100平方メートルと、今回、想定をいたしました。非物販店舗につきましては8,600平方メートル、アミューズ施設についても8,600平方メートルということで、このような施設の来店交通量を計算するときは、5万6,000平米に、今回、来店客の原単位としまして、いろいろな商業施設、先ほど申し上げましたような既存の三井不動産の商業施設の来店客の数が、大体1,000平方メートル当たり850人ございますので、これに乗じまして、このうち55%が車でお見えになるといった順番で計算をしております。

順にご説明申し上げますと、まず、1日の来店客数につきましては、物販、非物販、アミューズでいきますと、5万6,000平方メートルに1,000平米当たり850人を掛けております。いわゆる物販店舗面積の20%までは通常の手段で計算をしていけばいいというのが大店立地法の指針の考え方でございます。20%を超えるような場合は、それに応じて併設施設の係数というものを掛けることになっておりまして、今回は、8,600平方メートルの非物販とアミューズ8,600平方メートルの施設の合計しました1万7,

200平方メートルというのは物販店舗面積5万6,100平米に対して30%に当たりますので、この30%に当たるということになりますと、通常物販の来店客数が1.107倍になるという計算式がございますので、これを適用させていただきました。そうしますと、物販、非物販、アミューズでは、5万2,787人のお見えなるという計算になります。

このうち、1日どれくらいの車が来るのかというのは、車の利用率を掛けた上で、1台に乗ってこられる平均乗車人数で除することによりまして台数が計算されます。そうしますと、1万1,613台の来店台数ということで計算されてまいります。

この1万1,613台がピーク1時間にどれくらい集中するのかというのを計算するときには、今回、ピーク率を13%と設定しました。これも、大店立地法の指針では14.4%という数字がございますが、いろいろなららぼーとの施設などの数字を勘案しまして、今回のピーク率については13%と設定をし、これを乗じますと、1時間当たり1,510台の車がこの施設に対して向かって走ってくるという計算になります。

必要駐車台数につきましては、この1時間にお見えになる1,510台がどれくらいの時間とまっているのかという駐車時間係数というものを掛けて予測をすることになっております。大店立地法の指針では、2万平米を超えると平均駐車時間係数は1.75で、この数値で、それ以降は、どんなに大きくなっても1.75時間、いわゆる1時間40分程度ということで決まってしまうんですが、実際、ららぼーなどの施設を見ていきますと、平均駐車時間係数は、やはりお店が大きい分、2.3という数字を我々は把握しておりますので、ここでも2.3時間駐車をするということを想定しまして、この1,510台に2.3を乗じますと3,472台ということで、いわゆる物販系の施設に必要な駐車台数を3,472台と積算いたしました。

次に、シネコン、これはシネマコンプレックスでございますが、こちらにつきましては、席数が2,000席を想定しておりまして、通常2,000席が満席になるのはなかなかないのでございますが、これは売れている映画と売れていない映画とか、いろんなものがミックスされますので、全館満席というのはなかなか我々の経験ではございませんが、交通量を予測する上では、何人のお見えになっていたかというデータがそれぞれございますので、これらから想定しますと、2,000席の映画館があるような場合は、これが大体2回転分するというのが休日でのお客様が多いときの交通量だと把握しておりまして、これらが2,000席あると、1日当たり4,000人の来場客数があるだろうと今回は想定をいたして

おります。これで自動車の分担率は同じく55%と想定しておりまして、4,000人のうち55%が車でお見えになって、1台当たり2.5人乗ってお見えになると、1日当たり880台の車の来場が見込まれるということでございます。

この880台の車が、映画館の場合はピーク率が大体12%と我々は想定しておりまして、この12%を掛けて、1台当たり2.5人で除しますと、ピーク1時間当たりの交通量というのは106台と想定をされます。

映画の場合は滞留時間がおおむね3時間程度と我々は把握しておりまして、これに乗じますと、映画館用の駐車場として317台が必要なるということでございます。

次に、教育施設、これはららぽーと甲子園にあります施設を想定しながら、こちらのデータを利用しながら交通量を想定しました。今回の教育施設の面積は6,900平方メートルでございまして、実績としましては、1,000平方メートル当たり600人のお客様がお見えになるということございまして、面積当たりでいきますと、1日当たり4,140人の来場客が見込まれます。

次に、1日の来台数につきましては、車の利用率につきましては55%ということございまして、1台当たり、この教育施設はお子様必ず乗ってくるような状況がございまして、平均乗車人数を調べていきますと大体3人ぐらいであると把握しておりまして、これを計算に加えていきますと、1日当たり759台の車がお見えになるということでございます。

また、ピーク率につきましては、このような施設については2回転の入れかえ制をとっておりますので、50%ということで、少し高目にピーク率を設定し、これに乗じますと、1時間当たり380台の車がお見えになるという計算になります。

必要駐車台数については、入れかえ制ということございまして、1時間当たりにお見えになる380台がそのまま駐車場の必要台数ということになるという計算をさせていただきました。

次に、温浴施設でございますが、こちらにつきましては、ロッカー数がどれくらいかということから、どれくらいのお客様がお見えになるかというのを通常、想定、把握しておりまして、今回はロッカー数を1,000個と設定いたしました。これが2回転をすることございまして、これらに乗じて計算をしていきますと、同様に1日当たり2,000人のお客様が温浴施設にお見えになり、1日当たりの車の利用台数につきましては、55%車でお見えになって、1台当たり2.5人という数字を適用しました。これを掛けて

いきますと440台の日交通量ということになります。ピーク率は12%、これは映画と同じような数字でございますが、12%を乗じますと、1時間当たり53台。必要な駐車台数については、3時間の滞留があるということで、158台が必要ということで想定をしました。

これらを通算してまいりますと、1日当たりの来客数が6万2,927人、1日の来台数が1万3,692台、ピーク1時間当たりの交通量は2,049台と算定をしました。必要駐車台数について合計をしますと、4,327台ということでございまして、今回の施設規模の4,500台の駐車場というものとほぼ見合ってきている数字になっているということでございます。

これらをどのような形で駐車場の中に呼び込んでいくのかということにつきましては、9ページにございますが、これは各方向から来た車について、駐車場の入り口に入りやすいところにどんどん入れていくというような形になります。ただ、例えば入り口①、入り口②、入り口③と、同じ道路に同じ方向から来る車を受け入れられる入り口がございますので、ここでは、あくまでモデル上25%、25%と割り振っていたりしております。ただ、実際の運用になりますと、駐車場の出入りに偏って車が入ってくると入り口での渋滞などが発生しますので、誘導員などを使いまして、できるだけ分散をするような誘導をするということで、ここでは、あくまでモデル上の数値としてこの25%などといった数字をお示しさせていただいております。ただ、そのパーセントの上に何々方面というルートの名前などが入っておりますが、こちらについては、この方面から来た車が入りやすい出入り口であるということをお示しさせていただいております。このような方向からお見えになる方を受け入れるといったことを念頭に置きながら、今後、駐車場の中の動線や出口との連携などをとっていきたいと考えております。

オオバ 安井課長

では、引き続きまして、ちょっと説明者交代いたします。

10ページ目からですが、今度、出入り口の構造・考え方ということで、こちらから以降は、もう1つの柱であります地区外整備のところに関するところが盛り込まれておりますので、説明させていただきます。

まず、出入り口の構造・考え方でございますが、計画地は、先ほど来出ています大阪府道1号茨木摂津線、いわゆる外周道路と中央環状線に面しているんですけども、敷地内

が道路よりも高く、台地状ということになっております。そのため、茨木摂津線、外周道路から計画地へ立体駐車場地下から台地を掘り抜くようなアプローチ通路を設ける必要があるということになっております。また、茨木摂津線が3車線の右回りであることから、通常と違う右折イン右折アウトのアプローチという形になります。

こちら、この図面でちょっと見ていただきますと、A3見開きになっておりますけれども、茨木摂津線の接続イメージということで、出入り口の共用している部分と、それから入り口、出口、それぞればらばらの詳細図をおのおの載せております。

まず、左側、出入り口一般図、双方あるところに関しましては、先ほど申し上げましたとおり、右側イン右側アウトという形になります。本来の交通動線と錯綜する可能性がありますので、出入り口一般図の横にBOX正面図というのが記載されていると思うんですけども、まず、1つの錯綜回避という対策の中で、入り口、出口の間に、これを2連ボックス化させてしまいまして、錯誤しないような形にあらかじめ形態をとってしまおうというのが1つの方策であります。

それから、もう1つ、錯綜の回避というところで、出入り口詳細図のところ、出入り口のところ、右側から左折して入らないようにポストコーン等で誘導をしてしまって通行を回避するという、大きく分けるとこの2つを今、提案させていただいております。

あと、出入り口そのものに関しましては、一応、本線が3車線というところを1車線敷地内にセットバックをいたしまして、今、誘導路をとる計画にしております。シフト長、滞留長、それから擦付長に関しましては、今後、警察さん、道路管理者さんと協議しながら決めていくという形になろうかと思っておりますので、まずは事業者の案ということでご理解ください。

あと、もう1つ、一方、中央環状線へのアプローチというところで、今回、もう1つ、外周道路の負荷軽減というところに際しまして、中央環状線側に出入り口を新たに設けようということで、出入り口①というところを設けております。図面めくっていただきまして、11ページに、イメージということで書かせていただいております。今、原案として、関係者様に一時停止案というのと加速合流案というのをご提示さしあげております。

まず、一時停止案に関しましては、関係協議の中で、これから、この道路自体が中央環状線側への進入口ということで、加速車線的にちょっと使われているというような関係者様からのご意見がありましたので、一時停止をした上で進入していくといった形の資料でございます。赤い線と黒い線が入っていますのは、黒い線のほうが勾配の緩いところにお

りられるんですが、さらにその図面を見ていただきますと、ここ、中央環状線側へ行くルートとさらに中国道の吹田インターチェンジへおりていくルートが2つありまして、ちょうどその交差点部が一番勾配が緩く、敷地内からは安全におりられるといった場所なんです。錯綜を回避するのであれば、この赤い線のほうへ行くとならば回避できるということで、2案をお示ししているという形でございます。

それから、加速合流案につきましては、スムーズに入ろうとしたらというところで、一時停止ではなく、走行車線で考えるとこういう形になろうという案でお示したものでございまして、まだどちらでどうということでは決まっていらないんですが、こういう2案が考えられるのではないですかというところでご提案をさしあげたものでございます。

続きまして、12ページ目、13ページ目でございます。

これにつきましては、先ほど冒頭で西側通路出入り口⑥のお話がちょっと言及をされていたかと思えます。このページに関しましては、この西側出入り口が機構様とこれからご協議させていただく中で、ある場合とない場合といったところの差をお示しする必要があろうかというところでお示したものでございます。この西側出入り口があるのとないので違うのは、やはり引き込みないし退出路が減りますので、外周道路の北側部分まで交通量の増加が及んでいくといったような傾向が見てとれますというところの資料をお示したものでございまして、どれくらいの差があるかというところに関しましては、13ページのまとめというところに、おのおの交差点での差というところをお示ししております。北側の道路へ車を回さないといったところも、外周道路への交通対策ということで、この西側道路も一定有効だよというところの資料でございます。

続きまして、14ページのほうでございます。

こちらは、外周道路側、今度は地区外に関して一定の交差点改良というのも視野に入れて検討していきたいというところ、現時点で我々が必要だと思うところの資料をお示したものでございます。ピーク時の来店台数が約2,050台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、必要に応じた何らかの交差点工事を行っていききたいと。ただ、現時点では、調査の結果等、いまだに実施されていないというところ、必要な改良場所や滞留等の検証などについては今後の検討ということになりますが、現時点で設定している来店・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ております。参考ということで、道路規格等、中央環状線並びに外周道路の規格を設定しております。

めくっていただきまして、A3見開きでございます。

交差点改良の提案ということで、まず、大きく分けて、改良をするのか、一応、今後検討というところも含めまして、今、大きく4点必要かと考えております。交差点1と2に関しましては、西側の先ほど出入口口というのが有効に使えるという前提で、さらなる増強ということ踏まえた上での改良ということでございます。

交差点1から3につきましてですが、大きくした考え方というのは同じでございまして、図面右側に茨木摂津線の現道の横断面と、それから計画の横断面という形で、断面構成の比較をさせていただいております。もともと、先ほど来出ています外周道路につきましては、1車線3.25メートルの3車線という形で、分離帯があって、自転車道が5メートル、歩道が2.5メートルということが標準構成になっております。

それに対しまして、交差点部分の改良につきましては、新たに拡幅3.25というのを設けさせていただくかわりに、分離帯ないし自転車歩道というのを、道路構造令の規格以上では当然確保しつつ、こういった形で自動車のほうに一定の配慮をするといったような改良はどうでしょうかというご提案を今さしあげております。

次、16ページ目でございます。

先ほど、ちょっと今後検討と書いていたところなんですけれども、ここは調和橋と言いまして、これは敷地の東側にある橋のところでございます。これにつきましては、こちらは、調和橋の北側で車線構成を変えると、同じような検討をしておったんですが、ここに関しましては彩都行きモノレールのピア等がございまして、道路上のレーンをそのまま同じようにセットバックするといったようなところが、ちょっと今、構造的に難しいのではないかとといったところの検証もあり、関係者様を含め、今後どうしていこうかという協議の中で、こういった提案というのも1つ考えていただけませんかというところで、今後検討というところなんです。

この信号設置というところに関しましては、先ほど説明しました中央環状線へ直接抜けていくための出入口①といったところの敷地を、こちらサイドとして、事業者側の案ということですが、加速車線ということに対して、もう少しスピードを落とすという安全対策でここに信号を設けることはできませんかという要望をさせていただいているというところで、今後これも協議という形になろうかと考えております。

17ページ目でございます。

17ページ目は、これも先ほど一部出ておりましたが、敷地内へ、今度は歩行者・自転

車交通でこういった形で来られるかというところの大まかな設定をしておるところでございます。

まず、自転車の来店ルートというところに関しましては、赤い線でお示ししております。基本、歩行者と自転車は同じルートで来られるんですけども、どの方面からどれくらい来るかといったところに関しましては、自転車のほうは、方面比率、敷地から約2キロ圏の人口によって、大体このパーセントでお越しになられるといったところの設定をしております。歩行者のほうは、同様に、商圈1キロで人口どれぐらいの比率で来られるかといったように設定をしております。

自転車につきましては、敷地内に自転車駐車を設定するといったところになっておりますが、今、大店立地法の指針等で、35平米に1台といったところから言いますと1,603台という数値が出てくるんですが、現在の計画では、これを上回る1,900台という計画の設定をしておるとなっております。

次、18ページ目でございます。

18ページ目は、公共交通機関との関係を示したものでございます。ちょっとここを読み上げさせていただきますが、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は246万7,416人/年（平成23年実績）となっております。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、彩都西行8本と多くの本数が運行されているが、昼間、休日は千里中央・空港方面6本/時、門真市行6本、彩都西行3本と本数を絞って運行されていると。

一方、万博記念公園駅の乗降客というのは、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というのは、平成19年の2万5,651人/日（平成19年5月3日 エキスポランド営業中）というのを最高に、近年は1万4,000人前後で推移しているというのが、大阪高速鉄道様からの資料で提供されております。

本計画による休日のモノレール利用者は、先ほどのピーク率等からいきますと約1万1,300人、ピーク時間帯で約1,500人と予測されております。過去実績から見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と今のところ考えており、これにつきましては、今後も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ます。快適な利用環境により、モノレール利用者へのより多いシフトを検討してまいるといった計画をしております。

先ほどの計算式が下に書いてございます。

それから、バス利用者に関しましてですが、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一万博記念公園駅、それからJR吹田駅一万博記念公園駅の3系統が運行されておりますが、その本数は1日に数本となっております。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一阪大病院・美穂が丘が運行されております。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、実現を目指してまいります。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ル等の運行も検討、協議し、バス利用者の促進を図ってまいります。と考えております。

最後のページでございますが、こちらにつきましては、プラスアルファの要素的などころですが、ここも考えていかなければいけないであろうというところで、オーバブリッジというところをお示ししております。ちょっと読み上げますと、今後の詳細な調査・検討によるものの、さき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、基本的には自動車交通量を処理できると考えております。しかし、府道茨木摂津線が一方通行3車線という特殊な道路構造であり、計画地への出入りが最右端の1車線からしか行えない構造となっているということになっております。

このことは、交通量としては処理可能であっても、左車線の車が車線変更を行って右側車線へ移動する必要があるため、直近の出入り口に向かうため、無理や車線変更やウィービングによる車両速度の低減、混雑懸念がされるということで、下に、こういうことが起こり得るということで、交通安全上も支障があるのではないかとということで懸念をしておるといってございます。

このようなことにつきまして、対策としてどういうことができるかというところで、無理な車線変更を防止するために、例えば、地形を利用して、先ほど高低差がありますよというお話をさせていただいたので、そういうのを逆に利用して、オーバブリッジなんかも検討していくというのも1つの方策なのかなと考えておまして、これも関係者に一度ご提案といいますか、こういうことも考えていくべきではないですかというお話をさせていただいております。

加えて、計画地南側で建設されているスタジアムというのもございます。これにつきましては、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、多くの来場者がモノレール万博記念公園駅を利用されるということも十分想定されており、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渡らせる必要があります。本計画施設を抜けて、例えばオーバブリッジでスタジアム側へ渡すというのは、最短経路にもなり、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も大きく期待できると考えております。

というところから、当事業者としましては、オーバブリッジの実現化というのも視野に考えておくべきとは考えておるんですが、道路管理者様、それから警察様、機構様、さまざまな方のご意見を賜りながらやっていかなければいけないというところで、あくまでもここはこういうことも考えているという概念的なご説明にとどめております。

以上が資料2の説明でございます。

あと、資料1のほうで、事前質問というところでいただいております、一部のところにつきましては、資料2の中にご提示している資料でご回答できているかというところではありますが、一応、念のため再読させていただきます。

まず、資料1の交通計画のご質問ということで、提案書19ページ、駐車場台数の4,500台ということと、6万人の来場者数の交通手段の内訳を示してくださいというご指摘をいただいております。これにつきましては、別紙1の参照ということで資料もつけておりますが、先ほど資料2の中にもパーセンテージが出ておりましたので、その説明にかえさせていただきます。

それから、同じように、4,500台の根拠というところに関しましても、先ほど説明、7ページ、8ページ目でありました資料をもって根拠としております。

それから、19ページ目、事業計画地外の駐車場、特に隣接する駐車場との連携の考え方及び計画を示してもらいたいということで、こちらにつきましては、今の回答としまして、平均的な休日の想定来館者数である約6万人の来館時には事業計画地内の駐車場で不足することはないと考えておりますが、不足すると想定される場合、例えばオープン時、年始、大型連休中日などは、事業計画地外の駐車場、最寄りの中央駐車場をメインに考えておりますが、これらを利用させていただく計画としており、関係機関（万博記念機構様）と駐車場料金設定とか、それからサービスの仕方について、今後、協議・連携を行ってまいりたいという考えでございます。

引き続きまして、動線計画のご質問でございます。

19ページ、万博外周にある自転車専用道路を利用して来館する自転車利用者の動線を

示してもらいたいということで、こちら、別紙3にも資料を添付しておりますが、先ほど資料2の中にも同じ資料が整っておりましたので、この説明にかえさせていただきます。

それから、隣接する予定となる（仮称）吹田市立スタジアムへの歩行者動線計画を示してもらいたいということで、これにつきましては、こちらの別紙3にお示しを一応しております。こういう形で外周道路を今横断していただくルートという形になっておまして、今の誘導ルートというところとほぼ同じ形になろうかと考えております。

続きまして、2ページ目のほうです。

こちらのほうは、資料2のほうにはない質問が多いということで、一応読み上げさせていただきます。

緊急車両の動線計画を示してもらいたいということでご指摘をいただいております。これにつきましては、先ほどご説明しました出入りルートなどの設定と幅員構成等がかんがみて、今後、所轄消防署並びに警察と具体的に協議を行って、そこから適切なルートを検討していくというのを今後検討してまいりたいと考えております。

同じく、貨物運搬車両、廃棄物収集車両、利用客による来館・退館車両及び歩行者の動線計画を示してもらいたいということで、このうち、利用者来退店につきましては、先ほどご説明させていただきました。貨物運搬、廃棄物に関しましては、施設内容がもう少し煮詰まった段階で適切なルートというのを設定してまいりたいと考えておりますが、基本的に時間帯等といったところも含めて検討していくと考えております。

それから、交通対策のところです。

19ページ、事業計画地内の駐車場が不足するような場合には事業計画地外の駐車場を利用するとあるが、吹田市スタジアムが建設され、試合が実施される日には隣接駐車場がほとんど使用できないおそれもあると思われるが、どのような対応を想定されているのか教えてもらいたいということでございますが、これにつきましては、隣接スタジアムのホームゲーム開催日や万博記念公園の桜まつりなどは、周辺の駐車場が使用できない状況は、当然、事業者でも認識しております。これにつきましては、モノレールやバスの公共交通機関の利用を促進するように、販促策、それからパーク・アンド・ライドなど、関係機関との協議・連携を行っていきたいと考えております。販促策の事例でございますけれども、例えば事業者さんが運営されていますマリンプア神戸、垂水のアウトレットなんですけれども、山陽電車、神戸電鉄とタイアップして、買い物引きかえ券つき切符などを販売して利用促進を図るといったような対策もされておりますので、そういったところの検討とい

うのも考えております。

それから、複数出入口及び事業計画地外の駐車場への案内誘導方法、案内誘導掲示板の設置位置、駐車場の待ち行列の識別対応を含めて、を教えてもらいたいというご指摘をいただいております。これにつきましては、先ほど出ていましたスタジアム側の歩行者等も該当するということがありますので、今後、5者連絡会にて情報交換、協議を実施する予定であり、案内誘導掲示板の設置位置については、今のところ未定ということなんですけれども、施設周辺の道路状況がわかる、例えば渋滞などがわかるカメラなどを設置して、施設の出入口や道路の混雑状況に合わせた可変的な誘導看板設置や案内誘導というのを対応可能かと考えておりますので、こういったものの設置も検討してまいると。それから、交通誘導員に関しても適宜配置して、誘導の強化に努めると考えております。

それから、調査・予測でございます。152、153ということで、交通混雑、交通安全の予測について、交通シミュレーション解析するとあるが、どのような手法で予測評価するのかを具体的に示してもらいたいということでございますが、これにつきましては、交通混雑が想定されるポイントで、まず調査地点を設定しております。その地点において、車線別混雑度、交差点需要率、関連車両の影響割合等について定量的に、また、歩行者の安全性に及ぼす影響等について定性的に予測・評価することを基本として考えてまいりたいと考えております。

以上が説明でございます。ありがとうございました。

部会長

ありがとうございました。

それでは、委員の先生方からご意見等を賜りたいと思います。いかがでしょうか。

委員

細かい話に入る前に、ちょっと基本的なことを教えていただきたいんですけど、この施設のオープンは、一応いつごろを想定されているんでしょうか。何年後ぐらい。

三井不動産 平原統括

まだ吹田市さんのほうのこういった手続がございますので、ちょっといつということはまだなかなか申し上げにくいんですが、オープンは、平成26年には目標としていきたいなど

考えております。

委員

それから、言葉の問題なんですけど、きょういただいた基本方針のところ、交差点ですけど、提案はいいんですけど、実施していきたいという言葉が幾つか出てくるんです、これ、三井不動産が実施するわけじゃないですよ。道路の交差点ですから、道路事業でしょう。

三井不動産 平原統括

そうですね。もちろん茨木土木さんですとか警察さんと協議をして、多分こちらの負担で実施するという意味で、言葉としては使わせていただいております。

委員

そんなのは可能なんですか、それで。

三井不動産 馬場グループ長

道路法24条にある自費工事。

委員

自費工事になるのか、交差点改良も。車線を変えたりとかも？

三井不動産 馬場グループ長

もちろん、道路管理者さん、警察さんの許可があれば、そういったことは可能だと考えております。

部会長

よろしいでしょうか。

委員

いや、ちょっと。道路管理者の方はおられるんですけど。ここまで可能なんですか。

どういう形でこんな交差点改良？

連絡調整会議（石橋次長）

管理者の施工承認を受けて工事をするということになると思います。

委員

それは、ただ、道路事業の中に外部からのお金をほうり込んだ形でやるという、そういう使い方なんですか。

連絡調整会議（石橋次長）

費用負担は別として、管理者にかわって施工は可能です。

委員

できるんですか。

連絡調整会議（石橋次長）

はい。

委員

といいますのは、気になるのは、横断面構成をかいたりしますよね。今、自転車道は5メートルあるやつを約2.何メートルにしたりして、2車線設けるなんていうプランになっているんですけども、そんなことができるんですか、金を払うからといって。

連絡調整会議（石橋次長）

1つは、交通の状況によって断面構成を変えるということは、方法としてはあるのかなと。あと、当然、警察との協議も必要になってまいりますけれども。

委員

これは、現道を圧縮しないまま用地を確保してやるというんでしたら理解できるんですけど、今、自転車道は5メートルあって、分離帯が2メートルあって、それはそれなりの

道路の、何もええかげんに道路横断面構成を決めているわけじゃないですわね。そこでこういうある意味プライベートな施設ができて、その交通処理のために自転車道を5メートルから半分に減らして、分離帯も半分に減らしてと、そういうことの認定というのは、道路管理者あるいは交通管理者がオーケーを出せばオーケーなんですか。

連絡調整会議（石橋次長）

そうですね。どう言ったらいいんですか、それなりの正当性は必要やと思うんですけども。

委員

さっき、計画年次との兼ね合いを聞いたんですけど、こういうどちらかといえば公的な施設の断面構成を変えたりとか、それからオーバブリッジの話なんかもありましたけど、オーバブリッジというのはもっと難しい話ですわね。そういうものとオープン26年といったら、もう2年後ですわね。それとすりつけて可能な年限なんでしょうかね。

三井不動産 馬場グループ長

頑張っってやりたいと思っってはございますが。

委員

要するに、この交通処理というのはものすごい難しそうな気がするんですけども、交通処理の前提がそういうインフラをさわるといっのを前提にしていると、このインフラ整備がうまいこといかへんかった場合、おくらせるんですかということなんです。そこまで考えてやっってはるんですか。

三井不動産 馬場グループ長

我々、この計画をつくって、当然、調査をして、予測評価を今後やっっていくんですけども、それと並行して、道路管理者さん、警察さんとは鋭意協議をしていって、当然、評価書案としてまとめる際には、おおむねそういった方向性といっのは固めていきたいなと思っっております。

委員

わかりました。

部会長

ほか、いかがでしょうか。どうぞ、はい、お願いします。

委員

幾つかあるんですけども、1つは、計画敷地の中で、今、駐車場を確保しようという案の中で、通常ですと、出入り口をできるだけ絞って、ここで言う幹線道路、外周道路にできるだけ負荷をかけないと、できるだけ敷地の中に出入り口を1つ絞って、引き込んだ上で駐車場に分散させて入れていくということを考えるのがオーソドックスな計画かなと思うんですけども、今回、出入り口が数カ所設けられていますけども、その辺はちょっとどういうお考えでつくられていますか。

ダイトク 徳永代表取締役社長

駐車場の1カ所の入り口での容量は、歩行者が多い少ないによって変わってまいりますけれども、歩行者の影響があまりないようなところでは、いろんな商業施設で調べさせていただきますと、1時間に900台ぐらい入ることができます。いわゆる4秒に1台入ることができるというのが容量的な数値だと把握しております。今回、1時間当たり2,000台強の車を入れようと思っております。また、ちょっと右折で入ったりとか、そういうこともございますので、できるだけ分散して入れていきたいと思っております。ただ、平日も日曜日と同じように駐車場の口をあけているかということ、今までの既設の商業施設でも、できるだけ入り口は絞るということもやったりするんですけども、今回は1時間に2,000台強の車が入ってくるものを、駐車場についてもいろんなところから入れるんですが、例えば誘導で2番の入り口にどんどん吸い込もうとか、そういった誘導の仕方でもございますので、そういうことから言うと、1カ所当たり500台弱ぐらいでの計算で入り口の数というのは想定をさせていただきました。

委員

今おっしゃった例えば出入り口2番に誘導して吸い込もうというのは、具体的にはどう

考えるんですか。普通は時計回りの構造なので、まず1番に皆さん入られて、そこで待機車両が出てきて、そこで渋滞が発生して、左側の車線に流れて行って詰まってしまうということがよくあって、結局、2番、3番、4番とどんどん稼働率が下がっていくということがよくあることだと思いますけども、その辺はソフト的になっているんですかね。

ダイトク 徳永代表取締役社長

これは、今後、また、ちょっと細かいところは、施設の考え方にもよるんですが、今までやっている商業施設で言いますと、今回、道路から走ってこられるお客様に対して可変のサイン計画を立てまして、例えば駐車場が右側に3つ並んでいるよというのが、入り口があるというのがあって、手前が先に満になって、次が空になって、奥に行ってくださいというサインを出すとか、そういうタワーにサインを出すみたいなこともやっております、そういうことでお客様に対してお知らせしていく、もしくは警備員が、交通誘導員が立て看板を持って、この先へ進んでくださいとか、この入り口満車とか、この入り口閉鎖という可変の看板を持ちます。これはぺたっと張るものを持っているんですけども、それを誘導員が警備の本部から指示を受けまして、奥に流せとか、そこで入れろとか、そういう誘導をやってまいりますので、そういうことでお客様を流していきたいと、そういったことを通常はやっております。

委員

敷地の中に入ってから、駐車場のゲートの位置も外周道路の負荷に影響すると思うんですけど、今の時点でもし考えがありましたら教えてください。

ダイトク 徳永代表取締役社長

基本は、出入り口でどれくらい入ってくるのかというのを、今後、施設計画を詰めていく中で、大体、その後、入り口から入った先にどれくらいの駐車場の台数があるのかとか、複合的にいろいろ総合的に検討しますけれども、入ったところから車線を複線化しまして、ゲートを2つ設けたり3つ設けたりという形で、出入り口のゲートの容量は、大体これも1時間当たり800台とかそれくらいになりますので、それに対してどうなのかというのを見ていきます。もちろん、左に曲がりながら券をとると時間かかるんですけど、右に曲がりながら券をとるととりやすいとか、そういう工夫もしながら、もうちょっとゲートの

容量が入ってくる車に対して障害にならないような計算をしてみたいです。済みません、今800台と言いましたが、もうちょっと少ないです、450台です、ごめんなさい。

部会長

どうぞ。

委員

わかりました。ちょっとテーマが違う、話題が違うんですけど、今、ここの駐車場の台数の計算が、この事業者さんの中の利用者での計算ですね。近接にスタジアム、試合のある日は使われる可能性が、たくさんの方が使われると。それから公園にも多いときには6万人ぐらい来られているということで、そういう利用者の方がこちらの駐車場を使って、実はこちらが飽和してしまうということもあるかもしれないと思うんですけども、例えば別の事例で、甲子園なんかでも商業施設の隣にも甲子園球場がありますよね。そういうときの使われ方とか問題の処理の仕方とか、その辺は実際どうされていることがありますか。

三井不動産 平原統括

ららぽーと甲子園では、甲子園球場、野球を開催しているときには、基本的には、野球観戦に来られた方の車はららぽーと甲子園の中の駐車場は利用できないといいますか、利用をしない前提で対策を考えておりまして、我々のほうではシステムをちょっと構築しておりまして、野球開催時間、例えば6時から試合開始のときなんかは、7時から8時の間に1回ららぽーと甲子園にお越しただいて、機械があるんですけども、その機械に駐車券を入れて確認していただければいわゆる通常の駐車料金なんですけれども、もし7時から8時という時間帯にそういった形でシステムに駐車券を通さないということになった場合には、甲子園では6,000円の駐車料金がかかってしまうというようなシステムをつくっております。

三井不動産 馬場グループ長

ちょっと補足いたしますと、ららぽーと甲子園の場合は、非常に我々ができる前から長く球場があって、甲子園球場さんと地域住民さんとの間等々の話し合いなんかもございまして、それを踏まえてこういった対策をさせていただいていると。これが非常に一般的な

対策かという、6,000円という非常に高い金額の駐車料金をお願いすると、一番いいかどうかちょっとわからないんですけども、甲子園球場さんも、甲子園球場には駐車場はありませんというテレビコマーシャルまでやるような形で、自家用車による来場というのをできる限りやめていただくということをしていますので、そこに協力するという形と地域住民さんのお話し合いの中で、こういったかなり特殊な対策をとらせていただいているというようなものでございます。ここはちょっとどういう形でやるかというのは、また別問題だと思っていますので、ここの地域の実情に合わせた、もちろんサッカーの試合の状況に合わせた形で適切なものを今後考えていきたいとは思っています。

部会長

ほか、いかがでしょうか。

委員

関連して、今の話、ちょっとおもしろかったので聞きたい。トラブルはないんですか。

三井不動産 馬場グループ長

正直に言いますと、やっぱりあるときはありますので、知らなかったとかですね。

委員

ええ、そういう人ですね。あんまり多くはないですか。

三井不動産 馬場グループ長

当初、これをやることを考えたときからすると、それほど多くない。その試合のある該当の日には、ゲート全部に警備員を立たせて、カラーのチラシを渡しているんですね。必ず最後まで読んでくださいという、駐車券をとったお客様にお渡しして、きょうは野球開催日なのでこういうことですよということを周知徹底して。かなり少ないですね。

三井不動産 平原統括

今はもうあんまり。

委員

ああ、そうですか。

三井不動産 平原統括

ええ。大分定着してきたということもありますね。

部会長

ほか、いかがでしょうか。はい。

委員

ちょっと話題が変わって、自転車の件ですけれども、今、1,900台を想定されているかと思いますが、駐車スペースのほうは、どういう形の計画で1,900台ぐらいを収納しようとしているのでしょうか。例えば利用者からしたら、出したり入れたりとか、そういうようなことで大分手間がかかっておる、結構そういうのはかなり規模が大きな駐車スペースになっているかなと思うんですが、そのあたりについてはどうでしょうか。

ダイトク 徳永代表取締役社長

駐輪場はやはり出入り口に近いところに配置しないと利用していただけませんので、お店の入り口に近いところにいろいろ分散をして設けます。もちろん、台数を確保するために、今ご指摘のように2段式であったりという駐輪場の機械の設備もありますけれども、商業施設では、一般的にせめて段違いぐらいまでというのが多くて、一般的には平面で駐輪場をいろんなところに分散をして設けるという計画になるだろうとは思いますが、まだ、ちょっと今のところ設計を進めている最中なので。

委員

ということは、その一部しか図面化されていないということですね、今は。例えば、提案書の中で……。

ダイトク 徳永代表取締役社長

お手元の資料の4ページをごらんいただきまして、例えば左下の角のところにブルーの

扇形の形ですとか、これが一応駐輪場の形でございます、平面駐輪場でございます。

委員

この3カ所に今は設置予定ということですか。

ダイトク 徳永代表取締役社長

はい。

委員

感覚的なものですけど、1,900ってすごい多いような感じがするんですけど、ほかの商業施設を見ても、やっぱり同じぐらいの規模で使われるものですか。

ダイトク 徳永代表取締役社長

そうですね、はい。面積当たり何台という基準があったりとかして、それを厳格に守らなきゃいけない自治体であったり、意外と融通がきいたりというのものもあるんですけど、やっぱり、山坂が多いようなところでは、駐輪場をつくっても全然使われないというケースはあります。また、アウトレットみたいに商圈が広いと、意外と自転車は少ないのが実態です。多分、ここの施設は近場はかなりお住まいの方がいらっしゃいますので、広域からお客様がお見えになるかもしれませんが、駐輪場はやっぱりそれなりに必要なと。

委員

ららぽーと絡みのやつも、大体これではじくとそれに近い台数出ているんですね。

ダイトク 徳永代表取締役社長

はい。

委員

ついでに、ちょっと細かい話で実は幾つかお聞きしたかったんですけども、計算の過程の中でちょっとよくわからなかったのが、きょうの資料の5ページの一般が3で高速が2というこの比率分けの意味がちょっとよくわからなかった。もう一度ちょっと。

ダイトク 徳永代表取締役社長

一般が3でというのは、一般道を利用される、60分圏は非常に近いところなので、これは、月に3回お見えになるとしたら、高速を利用されるところは月に2回しか来ないというイメージの数字です。これはもうちょっと差があるかもしれませんが、ここでは比率を出すという意味で、高速の利用をされる方が2回お見えになるとしたら、一般道を利用される方は3回お見えになるというぐらい差があるだろうという設定をしたというウエートのかけ方をしました。ちょっとなかなか、これ、同じような事例というのがないので、このくらいかなという感じで設定をしたというのが実情です。

委員

発生頻度、発生確率の違いですかね。

ダイトク 徳永代表取締役社長

そうですね、はい。

委員

それでこうなるか、ちょっと計算してみないとよくわからないんですけども。

それからもう1つ、これも細かい話で、あまり大差は出てこんと思う、シネコンの回転率、ピーク率の……。例えば温浴施設はあまり出ていない、教育施設はピーク率が50%にしていますよね。そのかわりに回転率、駐車時間係数を使わない格好で計算をしていますけど、シネコンもそれに近くはないんですか。入れかえ制でしょう、普通。

ダイトク 徳永代表取締役社長

いや、シネコンは、スクリーンが幾つあるか……。

委員

ああ、そうか、幾つも。ああ、なるほど、はいはい、結構です。

委員

さっき、●●先生の質問の続きで、5ページの先ほどのウエートの3対2というのは、

これは実際にどこかの、甲子園とかの施設での分担なんか、例えば実績で出しているとか、そういうものですか。

ダイトク 徳永代表取締役社長

いえ、そうではないです。これは、どちらかというところ、通常、距離が遠ければ遠いほど来店頻度が落ちるといった数字は一般的に把握できるんですけども、高速を利用される方と利用されない方の比率の差については、ちょっとそういう施設が実はございませんで、はっきりわからないのが実情です。ですから、1対3かもしれません。

委員

素人的な感覚からすると、高速道路を使って2ぐらいも来るかなというようなちょっとイメージがして、だから、これはちょっと高いんじゃないかなというようなイメージがするんです。だから、この辺のちょっと裏づけというか。

ダイトク 徳永代表取締役社長

1つは、今回、この高速の比率が落ちるようにすると、ここの結果で出てくるのが、中央環状のほうから来る車の数が減ってくるという計算になってきます。多分、中央環状からかなりの率でお見えになるだろうなというのがあって、ちょっと数字をさわっていたところ、3対2ぐらいの数字かなというのが実情です、今のところ。今後、また精査をして、評価書案のときはもうちょっと細かく検討していきたいとは思っています。

委員

気になった一文が、この1ページに書いてある「はじめに」のところ、「現時点では、現況交通について十分な把握はできていませんが」と書いてあるんですね。これは言葉のあやかかもしれませんけども、現状のエキスポランド周辺でどんな問題が起こっているのかというのは、よくご存じだと思うんですね。例えば外周道路が非常に込んでいっているのは、一番右側の車線に渋滞長が出ますよね。ということを考えてみたら、じゃ、この駐車場の、今、入り口の計画、●●委員がご指摘いただいたように、入り口①から入り口④というのが、全部右側から入るようになっていましてよね。そうすると、万博の中央駐車場に入るための渋滞ですというのが見えたときに、普通の人間はその後ろに並びますよね、

あの三井に行きたいと思ったとしても。とすると、その渋滞長はずるずると強烈に長くなるわけですね。先ほどおっしゃっていただいた対応というのは、可変のやつを設けますと言いましたけども、じゃ、この渋滞率というのは何なのかというのは識別できませんよね。そこに人が立つなんて、あり得へんですよね。ということを考えたら、僕の考えで言うと、この入り口①から入り口④というのを右側に入ってくるように設けるというのは、これはナンセンスだろうと思うんですね。現状の十分に把握しておりませんがというのが、本気で把握してへんのかということと思うんですけど、この基本方針というのがほんとうにエキスポランドの跡地のための計画になっているかと言われると、甚だ疑問だなというのが、僕が一読した感想ですし、先ほどの甲子園のらぼーとの対応であったとしても、甲子園球場の分担率というのとエキスポランドの分担率、ガンバの球場ですね、できるだけという分担率は全く違うわけですね。そこを導入しますという話になったとしても、ほんとうにできるんかいなという話もありますし、なので、都合のいいとこだけ数値をほかのやつをとってきてあげて、ここのエキスポランド対応の計画にほんとうになっているかと言われると、きついなと思ったんですけど、そのあたりはどういう思いを持ってこの計画というのをつくられたのかという、その思いを聞かせてほしいんですが。

三井不動産 馬場グループ長

「はじめに」という、その現況交通の把握状況なんですけども、当然、我々、あの地で事業をさせていただくということで何度も現地を見に行っ、休みの日ですとか、桜まつりの日ですとか、当然見てはおります。ただ、当然、予備的な交通量調査、年間を通じては、やっぱりなかなか、ゴールデンウィークだとか、桜まつりの日とか、1年に1回とか数回しかない日については、ある特定の範囲で交通量調査なんかも実施をしております。ただ、今回、提案書を出させていただいて、ここで交通量調査ポイントについてご審査いただきまして、それに基づき、今後、詳細な交通量の定量的な把握をさせていただくということで、ちょっと、ここ、こういう何かあいまいな書き方をさせていただいてまして、何か知りませんか無責任なことを言ってるつもりではございませんので、ちょっとご理解いただけたらと思っております。済みません、ちょっとこれ、表現が何か無責任な感じの書き方になっているので、先生のそういうご指摘だと思いますので、そんなことですね。あと、ちょっと入り口の分散の話。

ダイトク 徳永代表取締役社長

入り口が、先ほど会長からご指摘がありましたように、渋滞が何の渋滞なのかわからなくて、その後ろに、要は、極端なことを言うと関係のない車まで巻き込んで渋滞をすることがあるんじゃないかというお話がありました。もちろんそういうこともあろうかと思いますが、例えば、三井の商業施設の中で、埼玉県の入間市に三井アウトレットパーク入間というのがございます。これは、横にコストコという会員制の商業施設を併設したような商業施設でございまして、コストコの駐車場の入り口とアウトレットの入り口というのが、実は2つ並んでいるような形になっております。現状、オープンしてからずっとそうなんですけれども、コストコの入庫待ちの車の列が国道16号の一番左側にずらっと並んでいます。アウトレットはあいているので、右側の車線を走ってきて入るとアウトレットにすぐ入れるというような状況というのは、今でも、日曜日、混むときは発生しております。そのときはやっぱり渋滞の列の後ろに三井アウトレットパーク右側車線という看板を持たせて、そういう誘導をしております。実際、お客様も、なれておられる方については、アウトレットに行く人は、お店の近くまでずっと右側を走ってきて、すぽっと入ると入れるというのが定着しているような感じなので、一応、渋滞がどこまで延びるかによりも、そういったアナウンスもして、そういう出入り口を複数つくって、奥のほうはあいているんだということをお知らせするということは、我々としてはできない方策ではないのかなとは思っております。

委員

それも、多分、入り口の①まで到達できた人はそれができると思うんですけど、当然できないことがありますよね。それは、万博のところで、現状でさえ、中央環状のほうにおいていきたいねんけども、それがわからずに、万博の中央駐車場の渋滞列のところに並んでいるということは自分のケースの中でもよくあるんですけども、そういうのであそこに立たせようと思うと、命がけですよ。

ダイトク 徳永代表取締役社長

そうですね。歩道にずっと立っている、看板を持たせているという。

委員

ですよね。と考えると、一番単純な方法としては、三井アウトレットパークのほうに行きたいという人は一番左車線を使ってくださいと、左をずっと行けば、オーバブリッジで越えていって入れますと、万博の人は右側の列を並んでくださいというような表示を外周道路の各所に持っていけば、わりとスムーズに行けるんじゃないかなと思うんですね。そうなってくると、一番最初に●●先生がご指摘されたほんとうに間に合うんですかと、間に合わなければ延ばすんですかという話になるのかなと思うんですね。

やはり、これだけ分散して入り口を設けようと思うと、駐車場の案内についても絶妙な案内が要りますよね。しかも、これは外周は一方通行だという、ものすごい全国にもまれに見る特徴のあるような道路構造になっていますので、もしこの出入り口を逃したらぐるっと回らなあかんわけですよね。それがもし一番先のやつがあいていますよという情報をもらっても、ほんとうにそこまで行くかと言われたら、怖くて行けないですね。それやったら、入り口のところで、もうちょっとこっちの手前のところに並ぼうとか、いろんな人間の心理としては、いろんな状況が働く中で複数の入り口というのを選択するわけですよね。

ということを考えていったときに、なかなかこれは駐車場の案内システムをほかの事例を参考にぱっと持ってきて、そのように人間が行動するかというと、かなり難しいというようなことをもろもろ考えていったときに、これは厄介やなと思ったんですけども、そう考えたら、きょう一番最後のオーバブリッジについてとついてあるというようなことは、多分それは専門家の考えからいっても同じようなことを考えられたんだろうと思うんですね。じゃ、このオーバブリッジというのを前提とした場合には、ほとんど、今、一生懸命説明していただいた9ページから10ページに係るようなところというのは関係ないやんという話になりますよね。そのあたりの見込みというか、ほんとうに本気で9ページの案をつくらはったんですかという、その辺ですね。

三井不動産 馬場グループ長

お答えしますと、当然これは本気でやっております。先ほどから何回か例に出てきます兵庫県西宮市のららぽーと甲子園、これは片側2車線、両側で4車線の道路に面して、そこに面する形で車の入り口が3カ所あります。これは4カ所なんですけど、それが3カ所あって、同じくこういう歩道に切り込む形で滞留部をつくって、入る車を減

速させて入れるという形になっています。先ほどからご説明もあったように、この3カ所の入り口にそれぞれ警備員を立てて、無線でやりとりしながら、①、②、③の入り口、どこをあけてどこに誘導するかというのをやっています。これは、ある入り口に滞留が始まったら、その入り口を閉鎖して、お客さんは、当然、手前の駐車場から入っていきこうとしますので、という意味で言うと、手前が閉まる確率が高い、一番最初に閉まってしまうという、混雑が始まってくると、手前を閉めて、前方駐車場空きありということで、これは人で、警備員がプラカードを持って誘導するという形で2番目の入り口に。2番目のほうも混雑してくると、2番目も閉めて、先の駐車場へ誘導するというような形です。そうこうしているうちに1番がすいてくるということで、今度は逆に①に取り込むということで、3つ入り口があるんですけども、すいているときというのは3つあけて、自由に入っていただく。混雑が始まると、そういう形で混雑度に応じて入り口の開閉をするというような形で出入りをしております。

ただ、●●先生おっしゃるとおり、現状を十分把握しておりませんかと言っていますが、容易なところじゃないということは、我々よくそういう意味では認識して、その中で、今回、一番最後のページになったんですけども、こういう一番左側車線からの車の取り込みというものも、それを付加することによって、より分散化して、円滑な車の取り込みというのをしていきたいなと思っていますから、基本的にはこの9ページ、10ページの対策もしつつ、最終ページ、19ページの、オーバブリッジによる、より分散化ということも協議、検討をしていきたいと思っています。また、これも、今後の詳細な交通量調査の結果に基づいて、より定量的に、関係、ご協議先に、ご説明しながらご理解をいただいきたいなと思っています。

委員

ほんとうに、今も申し上げたとおり、一番の懸念は、入り口①まで来れるかどうかなんですよね。それが通常的环境影響評価であったり大店立地法の審査であれば、ここの施設の話だけでいいと思うんです。この入り口①まで来るという前提がある中でどうさばいていけばいいのかということを考えればいいんでしょうけども、ここの場合で言いますと、やっぱり、万博もありの、ガンバの球場もできのというような複合的なところがありますので、そう考えていったときに、じゃ、ここの交通処理のことを考えていきたいと思いますという話になれば、三井アウトレットパークさんの交通処理だけを考えたらいいという話では

おそらくなくて、ほかの周辺のところの今の交通の状態というのも同時に改善しつつ、こ
こも考えなあかんという話になろうかなと思うんですね。

三井不動産 馬場グループ長

十分その点は考えながら進めたいと思って。

委員

そうやってきたときに、何遍も言うんですけど、入り口①にほんとうに素直にダイレク
トに来れるというような状況をつくり出す方策としては、あれだけの駐車場の案内システ
ムだけでは非常に厳しいだろうというようなことを思いますので、そこについて、特段に
もう少し考えていただきたいなど。そこに対して協議が整わないというのであれば、オー
バーブリッジで左側からどんどん入れていくというのしか多分なくて、利用者にとっても
それが一番わかりやすい。交通問題って、やっぱり、その店舗に何ぼ魅力があったとして
も、交通処理で渋滞しまくるという話になったら、もうええわと。当然、千里中央も読売
のところでも再開発が今考えられていますし、どんどん向こうにとられていくと。ビソラも
ありますし、いろんなものも一応ありますから、結局は負けていくでしょうと思うんです
ね。ここで中途半端な案で「はいはい」という感じでやっていくよりも、きちっと交通処
理というのを考えられてやっていかないと、結局は長い目で見ると交通処理のおかげで全
然客来えへんかったなということだけは避けたいなと思っているんですね。そのあたりが、
もう少し周辺の状況なんかをかんがみながら、これからの話なんでしょうけども、関係施
設と連携し合っただけで交通処理案というのを考えていただかないと、絵にかいたもちに終わり
そうやなというのを思ったんですね。

委員

このオーバーブリッジにするときの入り口は3つぐらいあるんですか。オーバーブリッ
ジにするときは。

三井不動産 馬場グループ長

オーバーブリッジ自体は1車線が入っていくイメージを……。

委員

ということは、このアウトレットパークに入っていく入り口は1個だけですか。

三井不動産 馬場グループ長

いえいえ、右側車線のこっちの現計画のものを残しながら、左側を……。

委員

ああ、残しながら、それにプラスという意味。

三井不動産 馬場グループ長

プラスして、より分散して、より入りやすくしようと。特に中央環状を東側から来た車を入れている限り、左車線から右車線に入らずに、側道を上がってきて、右車線に入らずにそのままできる限りダイレクトに取り込むということができれば……。

委員

右折入庫する箇所もあるし、オーバブリッジで左側へ折れる、えらいそれも複雑ですね。それもさらに複雑になるけども。

三井不動産 馬場グループ長

ただ、これもなかなかむだな車線変更をされると、やっぱり交通安全上の問題もありますし、通過交通に対して渋滞を引き起こすという問題も出てきますので、中央環状を東から西に向かって、東方向から来た車は一番左側車線でできるだけ最短経路で取り込むと。逆に、ほかの周回道路を回ってきた車は右側から主に入っていただくというような形で、より分散していくということが、基本は分散という考え方。

委員

分散はいいんですけど、例えば入り口どこかとかくどんどん入れさせて、中で分散させる案というのはあり得ますね、当然のことながら。だから、周回道路に負荷を寄せないような形にしようと思うと、中側でコントロールすると。だから、滞留を中でさせるという案も当然あって……。

三井不動産 馬場グループ長

引き込んだ後、料金ゲートの箇所を増やすとか、料金ゲートまでの滞留長を伸ばすとか、そういったことも、今後、詳細に検討していきたいと。

委員

検討はされるわけですか。

それと、検討されるんですけど、やっぱりどこかで動的シミュレーションをやる必要があるんじゃないかと僕は思うんですけどね。一般交通への影響、周回道路で、ここにある周回道路って欠陥道路とっておるんだけども、ああいう周回道路を走っている車、それから、あとは中央環状のところへの出入り交通の影響とか見ようと思うと、動的シミュレーションをやりながら、一体どれぐらいの影響を与えるのかと、数字というか、それがないと、なかなか判断しにくい。それしか評価の判断の方法はないと思うんですわ。この手のアウトレットパークができますと、高速道路を通じてかなり広範囲な影響を与える可能性もありますのでね。例えば、昔、栗東のところ辺でできたときには、京滋バイパスとか名神が渋滞10キロとか15キロとか、その関係で出てきたような影響もやっぱり出てくると思うんですね、にじみ出し交通なんかの関係で。そういう意味で、広域的なやつも含めて少しこれから検討されるので、やっぱり車両1台ずつをとらえられるような交通流動的シミュレーション、結構、最近ありますわ、手軽にさっさとできると思うんですけどね。

ダイトク 徳永代表取締役社長

手法は我々もやっております。今回、要はシステム上分岐点がいろいろできてきて、分岐点ごとに右左折率を入れていくようなシミュレーションですので、分岐点が意外と近いとどうかなと、動的シミュレーションになじまないかもしれません。ただ、1回やってみたいとは思っております。

委員

なじまないことはないです、結構なじむんじゃないかと思うんですけどもね。

ダイトク 徳永代表取締役社長

ええ、そうですね。3車線ある中で、次の分岐点で右折をすとか、その次でまた左折をするというのは、1台の車が目的を持って右左折率を持っていないので、瞬間、瞬間、分岐点ごとに右に行こうとかすると、短い距離の中で多車線の車線変更をシミュレーションの中で再現しようとする、ちょっと違うふうになるかもしれません。もちろんやってみたいと思っております。またご指導いただければ。

委員

1台ずつがODを持っていて、何か割合攻撃的な運転をする人とそうでない人の車線変更の変えられるパラメーターを持ったやつも結構ありますよね。

ダイトク 徳永代表取締役社長

はい。日立さんのシステムがそうですね。

委員

日立もそうですし、ネットしてみたら発展しているの、何やったかな、フィンランドあたりでつくられているやつが、結構そういういろんなパラメーターをほうり込めるのはありますから、やってみはったらええと思うんですよね。そうしたときに、この右折入庫というのはものすごい特殊な形態ですのでね。

それから、あと、ちょっとやっぱり気になるのは、中央環状に出ていくところのこいつですよね、出口①でしたっけ、これも中央環状の既存交通に影響を与えそうな気は結構するんですわ。特にここ、ものすごいふくそうしたところですのでね。だから、結構、実際にシミュレーションをやってもらって、どれぐらいの影響出るのかというのは、いろんな条件を変えながらやってみないと、ものすごい感覚的にはなかなかうまいこといかへんやろうなという気は、ぱっと見はするわけですが、現状ある程度知っていて、交通量の関係を見ていて、これだけの出入り口があって、そこに日常でよく知っているドライバーが来るならいいんですけど、かなり道路の状況を知らないドライバーの比率が高いと思うのでね。そうすると結構な混乱がありそうな気がする、ぜひとも何かいい動的シミュレーションをやっていただきたい。それを見ながら判断をいろいろしていかなといかんのちゃうかなと思いますね。

部会長

はい、お願いします。

委員

すごく基本的な話で恐縮なんですけど、出口というのは、これほどこの駐車場を使ってもどの出口も使える形になるわけですか。

ダイトク 徳永代表取締役社長

4ページをごらんいただきまして、出入り口があって、入り口から入ったところの黄土色が車路なんですけれども、敷地の中をぐるっと1周できるようなリングロードにしております。ですから、極端なことを言うと、入り口④から入って、ぐるっと反時計回りに回ってとか、これ、ちょっとどっち向きにするかはまだもっと検討なんですけど、極端なことを言うと、入り口④から入って、入り口①のあたりにある駐車場まで行くことができるという、つながっております、全部。そういうルート設定にしようとしております、そういう駐車場の形態に。

委員

そしたら、これ、道路のようになって、点線が入っているようなところって、これはアンダーか何かで通そうという？

ダイトク 徳永代表取締役社長

ええ、地下を。はい。

委員

そうになると、出口①なんかは、そしたら、中環に出る車というのは、出口①のほうに例えば集中するとなると、例えばある出口だけえらく込んでしまったりとか、そういうことって何か出口によってかなり違い、これ、24%って、それぞれ案分されて、割り振りされていますけれども、こんなにほんとうに行くのかなというのはいかがでしょうか。

ダイトク 徳永代表取締役社長

例えば出口①を使われるお客様というのは、中央環状を西のほうからお見えになる方向のお客様なので、中央環状のほうから来たお客様については、できるだけ入り口①のほうに入っていただきやすいルートになっているだろうと多分思います。中央環状から来ると、先ほど右上のところが調和橋と言いましたが、この調和橋のところに上がってこられるお客様になりますので、そうしますと、調和橋のほうから上がってきた方は、入り口①②あたりに車をとめて、帰るときは出口①から帰るというルートを、そういう使い方をされていく。

委員

今は、それを想定しているということ。

ダイトク 徳永代表取締役社長

はい、そう想定しています。いろんな商業施設で、こちらから来た方は、基本、北方向に返るということを前提に駐車場の中の動線がクロスしないような、そういう設計は、いつも検討の対象にしてつくっていております。

三井不動産 馬場グループ長

あとは、やっぱりひたすらきちっとご案内をしていくということだと思います。それはソフトの部分で、こちら方面へ帰られる方はここの出口が便利ですということ、要はむだな走りをしないで済むような形はご案内を徹底していきたいと思っています。

委員

ここ、やっぱり皆さんまず入り口①を目指してきそうなのか、大変やっぱり集中してきそうな感じがするので、それを結局分散させるようなことを。

三井不動産 馬場グループ長

そうですね、入り口①が込んでしまって、入り口①を閉鎖するということも適宜対応して、②に回す。②も滞留長が延びてくれば③に回すというようなことも、これは機動的に対応していく必要があるかなと思っています。

委員

いわばアウトレットの利用客以外の人もここを使っているというようなことですから、何か混乱がありそうな感じがしますね。

ダイトク 徳永代表取締役社長

中央環状を東のほうからお見えになる方は、これで、今、4ページを見ていただいているとすると、出口②というところは、下から上がってくる道が出てくる場所です。ですから、中央環状を東のほうからお見えになると、入り口①よりも先のところで周回道路に入ってくるという、そんな構造になっておりますので、その辺もちょっと上手に使いながら、こちらから上がってきた方は、協議の状況にもよりますが、ブリッジができれば、左側をそのまま走ってお店に入れるとか、そういうことも検討できるかなとは思って、今後、協議をしていただければと思っております。

それと、済みません、アウトレットって私さっき言いましたが、事例のアウトレットで、今回の施設はアウトレットではございませんので、それをちょっと、済みません、訂正させていただきます。

委員

どうしてもこの入り口①②③というのが、④か、気になるんですけど、やっぱりこの想定を考えていったときに、歩行者、自転車、現状でも使われていますよね、結構ね。と考えると、そこで歩行者が当然優先されるので、さばける交通量というのは落ちるだろうというような問題もかなりあって、しかもガンバがどうのこうのとか、もしもここで試合があったりという話になったら、そこでまた増えたりとかすると、余計に落ちるというような状況が想定されますよね。にもかかわらずこの①②③④というのをつくられたという意図が、ちょっと気になるなという。これが予想どおりに処理できればいいですけども、先ほどの加賀先生のご意見も同じで、予想どおりそこに誘導できたりとか予想どおり入れるというようなことが、この案ではちょっと考えにくいな、納得でけへんなというのが率直な思いなんですけど、なので、オーバブリッジしかないでしょうというのが僕の感覚なんです。しかも、ここに書かれてあるとおり、歩行者の動線としても非常に使えると。歩行者の動線で使えるということは、歩行者の人がたくさんそこを通れば、その三井のところでたくさんお金を落としてもらえ可能性もあるわけですよ。現状の話やったら

外側を何かぐるっと回してというような案ですけども、それってなかなか難しいでしょうし、そういういろんなことを考えてみると、オーバブリッジというのがやっぱり一番妥当かなとは、この案を出していただく前、自分が現場を見に行ったときには、「ああ、そうかな」とか思いながら見ていたんですけど、そのあたりどうですかね。

ダイトク 徳永代表取締役社長

オーバブリッジは、おっしゃるとおり、私どももここに書かせていただいたとおり、設置できる方向でできないかというお願いの形での協議をしていこうと思っております。先生おっしゃるとおりだと思っておりますが、何せまだ占有の許可とか非常にハードルの高い許可が必要になりますので、この提案書の中にそういった形のを絵にして出すわけにはなかなか我々としてはできなかったということでございます。今後、検討の中で、できるだけその方向でいきたいと思っております。

委員

追加で、今の話にちょっと関連して、オーバブリッジとかアンダーパスでもいいんですが、やっぱり、この平面を見たときに、明らかに、スタジアムのほう、スタジアムができるかどうかは別にして、南東の方向を軸線として向いていますよね。そうすると、やっぱり買い物をする人以外にも、遊びに来た人はこっちも行きますよね。スタジアムが見えるので、ここまでやってきて、それで渡ってみようかと普通は考えると思うんですよね。そうしたときに、ここはフラットで横断歩道もなく、さらにカーブしていますので、渋滞でとまっていれば安全に渡れるかもしれませんが、逆にですね。普通に考えると、やっぱり危ないところですよ。ですので、やっぱり歩行者の行き来ということを考えても、安全面、考慮する必要があるかなと。同様に考えると、逆にこの敷地に自転車で行くときに、今はたしかホテル阪急エキスポパークのほうから交差点を渡って道沿いに行ってくださいという話ですけど、通常考えると、やっぱり外周道路の外側からアプローチして、渡るところが北側の橋のところ、これはでもかなり狭い歩道橋ですから、1,900台ということ考えたときには、容量的には足りないのかなと思いますし、それから、この一番南側の歩道橋も非常に高いところまで上らないと渡れない構造になっていますので、自転車であそこまで上るよりは、道路を平面横断してしまうようなところが考えられるので、この敷地へのアプローチという意味で、やはり外側から架橋というのが必要なのかなとは

思うわけですね、自然に考えたときですね。

三井不動産 馬場グループ長

ご指摘のとおりだと思っておりますので、何とかこの実現に向けて、今後、ご関係者との協議に取り組んでいきたいと思っております。

委員

あと、ちょっと細かい話ですけども、18ページのシャトルバスの話がありますけども、大型車両が入ってくるというようなことを考えたときに、入り口①②③④、どこか使うんでしょうけども、ほんとうに中まで入れるのかとか、そのあたりは、今どういうお考え？

現地を見せていただいたときに、外周道路にバスバースの跡が残っていますよね。一番左のところに残っているというようなことを思えば、あそこにシャトルバスをつけてしまって、このピッチを使っていただいてさくっと行ってもらえれば、歩行者としても一番安全かつ一番快適ですし、バスに乗って渋滞の中をいらいら待っているというような状況ではなくて、そのバスというのは、外周をぐるっと回って、またJR茨木なりに行けるといようなこともあるのかなとは思っていたんですけども、そういう話もおそらく三井さんだけで話しできるような話じゃなくて、当然、管理者であったりとかそういうところと交渉しながらやっていかなきゃいけないかなと思うんですけど、その辺もぜひ。

三井不動産 馬場グループ長

おっしゃるとおりだと思います。ぜひそういうことで協議をしたいと。

委員

ほか、どうでしょうか。中環に出るといこの出口①ですけど、なかなか斬新ですけど、この絵は大丈夫ですかね。

委員

2車線ですか。

(「1車線です」の声あり)

委員

1車線ですか。

(「1車線」の声あり)

三井不動産 馬場グループ長

やはり外周道路に負荷をかけないというコンセプトで何とか方法ないかなということで、こういうかなり大胆な、中環の側道なんですけども、もちろん中環に直接はおろせませんから、中環の側道ということでこの案をつくったということです。

委員

先ほどおっしゃっていただいたように、外周道路に負荷をかけないということだと思っておりますけども、この出口①を設けようと思うと、信号設置というのはやっぱり必須になりますよね。

ダイトク 徳永代表取締役社長

ちょっと交通会社さんとお話をしたところ、その手前にもう1個信号があるので、そこでせきとめれば、要は車の流れを1回せきとめるという効果を求めて信号ということで一応投げかけてみましたが、1つ手前の信号で車はとめられるので、それで流れを調整すればいけるかもしれないねという話だったんですが、調査をして、数字をもってまたご説明しますという話になっております。

委員

確かにおおよそは大丈夫だと思うんですね。ただ、そんなに信号時間があるわけでもないんで、当然、外周のほうが長い時間ですから、そう考えると、出る車両というのは急いで出たいというようなことを考えていったときに、多少、中環のほうへ突っ込んできた車両があったとしても強引に行っちゃうというものも想定されますよね。それが交通安全上のことを考えたら、やはりここは信号というのは要るのかなとは思うんですね。そうしたときに、全体の容量が落ちてしまうかもしれない。それを落ちないようにすると、実はこっちがあんまりさばけない、出口のほうがあんまりさばけないと。一生懸命つくって、いろんな協議もやったのに大してさばけんかったというような結果になるかもしれないです

よね。そのあたりは、●●先生がおっしゃったように、動的なシミュレーションをかけてみて、どれぐらいさばけるというような結果で、ほんとうにそれのつくる意義があるかないのかというのは多分検討されていくんでしょうけども、交通安全というのも一番警察さんというのは気にされているでしょうから、そう思うと、前でとまるからこっちは大丈夫でしょうというのは、ちょっと何か楽観的過ぎへんかなというような気がしますね。

ダイトク 徳永代表取締役社長

その辺も気を使ってというか、その辺も気にしながら検討していきます。

委員

なかなか斬新ですよ。見たことないので、今まで。

三井不動産 馬場グループ長

●●先生がおっしゃたとおり、ここは容易な場所じゃないということは、我々としてもやっぱりその認識からスタートして、結構いろんな、ちょっと奇策になるぐらいも含めていろいろ考えておりますので、またよろしくお願いします。

委員

あと、そのほかの駐車場との連携というのが宿題に残っているのかなと。資料1のところでも、2ページ目の裏側のところで、利用計画地内の駐車場が不足するような場合にはどないすんねんという話で、公共交通の利用促進頑張りますというようなことだと思うんですけども、これだけでどうにかできるような話では多分ないでしょうし、ほかの駐車場との連携というのも当然考えていく必要があるのかなと思いますと、この三井のところだけで四千何百台というものさえ確保すればオーケーですよという話ではないかもしれないですよ。一番端的なのは、一番最初に申し上げたガンバの試合だったり日本代表クラスの試合があったときもそうですし、桜まつりの話もありますし、いろんなものがやっぱりあるので、その調整もおそらく三井さんだけではいかんともしがたいところがあるのではないかなと推察するわけですよ。なので、その進捗状況、どう進めていったら一番最初の平成26年に間に合うのかというのが、非常に気になるところですよ。前の審査会のときには、協議会を設置して話を進めていきますというようなご紹介はいただいたん

ですけれども、それがどれぐらいの見込みを今お持ちなのかというのが、頑張りますという話がありましたが、頑張るだけで何とかなるのかなという。

連絡調整会議（中野次長）

まち産業活性部なんですけれども、今もお話にありました連絡会の話でございますけれども、まず5者のグループ会を早々に立ち上げようと考えています。5者といいますのは、両事業者、それから大阪府さん、機構さん、それと私ども吹田市、この5者で、この3日に第1回の連絡会、そこで立ち上げをしていこうと考えております。そういう5者の連絡会。それに加えて、今回の交通問題等もそうですけれども、交通問題等の機関、モノレールさんであったりとか電鉄さん、それからバス事業者さん、こういった交通事業者さん、さらには警察といった、この事業に関連する各機関、団体さんも含めた拡大連絡会といったものもあわせて立ち上げていこうと考えております。この部分につきましては、来週、8月8日に第1回目の会議を持ちたいということで考えまして、ここで、今いろいろ議論があった内容の課題の共有でありますとか、こういったものをし、さらには課題解決に向けた方向性の確認をしていきたいということで考えております。

委員

きょうは三井さんばかりちょっといじめたような形になりましたけど、これは多分与えられた制約条件の中でつくられた案だと思うんですね。この制約条件を変えることが多分5者の協議会の役割であって、よりよい案というのができるはずだと思うわけですよ。ガンバはガンバでやっておいてええやないかとか、三井は三井やっておいたらええやないかという話ではないだろうと。としたときに、これというのは、やっぱりまだたたき台というか、とりあえず現状の制約条件ではこれが精いっぱいやけども、いろいろ考えてみたらどうもうまいこといけへんので、オーバブリッジなんかあるかもしれへんねというよなのがすけて見えるわけですよ。なので、その5者の連絡会の中で、うまく駐車場の問題、駐輪場の問題、経路の問題というのを処理できるような形で協議をしていく必要があるのかなということで。

連絡調整会議（中野次長）

まさにそれが協議会、連絡会の役割であるかなと考えていますので、そういった役割を

十分果たしていくように考えております。

部会長

そろそろ時間になりましたが、当初から、交通部会、いろいろ問題が出てくるだろうなというような話で、2回考えていただきましたね。

事務局（後藤室長）

ちょっと事務局からご提案をさせていただきたいんですが、きょうのご議論を受けまして、まださまざまに事業者さんにはご検討いただく余地があるというのが、きょうの結論だと思います。ただ、事業者さんのみでご検討いただく余地というのは、今回、このオーバブリッジ、ここまで踏み込んでいただいていますけど、ほぼこれが限界かなと思っています。今後、先ほどご説明いたしましたように、連絡会、それから、その下のほう、ステークホルダーが集まった拡大連絡会、この中で、ガンバさん自身も、今、歩行者動線の面では非常に脆弱であることをご指摘いただいていますし、あわせて、全体で最適な交通計画というものがあがる程度固まる、その段階でもう一度交通部会でご審査いただくというのはいかがでしょうか。その際に、●●先生からもご指摘ありました動的シミュレーションも、それに基づいてやらないと、また行ったり来たりになってしまうのかなと思うんですけど、いかがでしょうか。

委員

ある程度決めてやったほうがいいと思いますけどね。

事務局（後藤室長）

それでしたら、次回は、今度は、事業者さん、それから連絡会での議論もありますので、現段階ではまだ設定せずに、またご連絡をさせていただくということでもよろしくお願ひします。

部会長

それじゃ、これで本日の交通部会を終わりたいと思います。よりよい交通計画というものをつくっていききたいなど。どうもありがとうございました。