

平成24年度 吹田市環境影響評価審査会【交通部会】（第3回）会議録

日 時：平成25年（2013年）1月15日（火）18：00～20：00

場 所：吹田市役所 中層棟4階 第4委員会室

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：後藤室長、楠本主査、萬谷主査、野田主査

連絡調整会議：地域経済振興室 中野次長、愛甲主幹、岡松主幹

道路公園企画室 石橋次長、船木参事 道路公園管理室 井上参事

環境保全課 香川主査、笹主任

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：5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、交通部会のご開催をお願いしたいと存じますので、よろしくお願いたします。本日、司会をさせていただきます萬谷です。

それでは、交通部会に入ります前に本日の審査会委員のご出席状況でございますが、委員5名の中、3名の委員の方にご出席いただいております。●●委員は10分ほどおくれでご出席していただくということでご連絡、入っております。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をさせていただきます。本日は5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5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。お手元に資料をお配りしております。一番上に本日の次第がございまして、その下に、資料1といたしまして、住民等の意見書の概要、その下に別紙といたしまして、住民等の意見書の内容、こちらにつきましては地図や写真を除いた原文そのものを別紙としておつけをしております。その下に、資料2といたしまして、事前質問回答表、交通部会、こちらにつきましては、事前に審査会の委員等からいただいておりますご意見を取りまとめて、その回答を整理したものでございます。中ほどをあけていただきまして、3ページ目には赤色で追加の質問、これに対する回答が追加されているものとなります。その下に、資料1、万博記念公園東広場でのコンサート開催時の万博記念公園駅乗降者数実績という、ちょっと冊子になっているものになりますが、こちらにつきましては資料2の説明資料ということになります。最後に、参考資料といたしまして、1枚ものですが、ガンバ大阪来場者動向、下が資料ということになります。お手元に資料、ございますでしょうか。よろしいでしょうか。

なお、本日は審査を円滑に進めるために事業者であるスタジアム建設募金団体にご出席いただいております。

それでは、次第1、(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、よろしくお願いいたします。

部会長、よろしくお願いいたします。

部会長

こんばんは。それでは、交通部会のほう、始めていきたくと思いますけども、昨年12月3日に開催されました全体会議におきまして、吹田市立のスタジアム建設事業に関わる環境影響評価書案の交通分野につきましては、提案書審査に引き続きまして、交通部会を

設置して審議することになりました。そこで、前回に引き続き、私、●●が部会長を務めることになりました。部会員の皆様方には活発なご審議をよろしくお願ひしたいと思ひます。

それでは、本日は評価書案に対する審議ですので、交通混雑や交通安全における環境影響評価の結果につきまして委員の皆様のご審議をよろしくお願ひいたします。

それでは、今回審査を行う評価書案は提案書に対する市長意見を受けまして、事業者が作成されたものですので、まずは交通に関してどのような意見を事業者が出していただいたのかというのを確認したいと思いますので、事務局より説明をお願いします。

事務局（萬谷）

恐れ入ります、評価書案を使ってご説明のほうをさせていただきたいと思ひます。恐れ入りますが、評価書案の8の1ページをお開きいただけるでしょうか。

こちらに、提案書に対する市長意見が掲載をされております。それと、それに対する事業者の見解ということで記載されている章になります。

交通に関する意見についてですが、8の2ページをお開きいただけるでしょうか。

7番目で交通混雑、交通安全ということで意見を出しております。当該事業における交通計画については、発生交通量を想定した需要予測型の対応ではなく、事業者が先進的な取り組みを講じることで発生する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交通需要マネジメントの考え方に基づいた計画を示した上で環境影響評価を実施することと、交通計画に関して意見を述べております。

個別の項目について、交通混雑、現況調査についてですが、

（ア）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を調査すること。

（イ）周辺駐車場の稼働状況等を調査すること。

（ウ）海外を含めた他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。

イ、予測評価の手法といたしまして、

（ア）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。

（イ）予測の前提となる交通計画を明確にし、想定される来場台数を見直した上で予測すること。

(ウ) 交差点需要率では予測または評価が難しい箇所、駐車場出入り口付近、車線変更による交通混雑への影響などについて、必要に応じ交通流の動的シミュレーションを用いて予測または評価を実施すること。

8の3になりますが、交通安全について。

供用後の歩行者の往来に起因する歩行者の交通安全の確保を項目として追加し、試合終了後の観客の動線とその混雑度予測、安全性に係る現況調査、予測及び評価を実施することと、交通安全に関しては、歩行者の交通安全の確保を追加するように求めておりました。

最後に、附帯意見といたしまして、当該事業の重要な課題の1つである交通混雑の緩和及び交通安全の確保に当たっては道路管理者をはじめ、地権者や吹田市、大阪府等のステークホルダーと連携調整し、交通課題の解決に取り組むことと意見を出しております。

それに対する回答が8の4ページ、次のページ以降に記載されております。

交通に関しましては8の6、8の7と回答、事業者の見解が記載されておりますが、すべての意見に対して実施するとしております。それらを踏まえた上で今回の環境影響評価書案が提出されたという次第になります。以上です。

部会長

ありがとうございました。

ということは、事業者の方々すべての意見に対応していただいたというようなことで、今回の評価書案が作成されているというようなことかと思えます。

それでは、続きまして、この評価書案に対する住民の方々の意見書の提出期間が経過しましたので、交通に関しまして、どのような意見が出たのかということについて確認したいと思えます。

それでは、これにつきましても、事務局のほうから説明、よろしく申し上げます。

事務局（萬谷）

（資料1をもとに、交通に関して出された住民等の意見書の概要を報告）

部会長

ありがとうございました。提案書に引き続きまして、非常に多くの交通に関するようなご懸念等が表明されているということですので、交通部会でもこれらの意見を十分考慮しな

がら審査を進めていきたいというふうに思います。

それでは、続きまして前回の全体会でも事業者より交通に関する説明というのがございましたけども、その説明を受けて追加の質問をさせていただきました。その点も踏まえて、交通計画及び交通混雑、交通安全に係る環境影響評価の結果について詳しく事業者より説明を行っていただきたいというふうに思います。

それでは、事業者の方はまず名前を名乗っていただきまして、座ってご説明いただければ幸いです。それでは、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

募金団体理事の野呂と申します。よろしくお願いいたします。

最初に、少し入る前に参考、ガンバ大阪のというのがございまして、これを1つだけご説明、差し上げたいというふうに思います。来場者の動向と傾向をちょっとだけご説明したほうがいいかなと思ひまして。

まず、来場者の傾向ですけども、スタジアムに来られる方は男性が57%、女性が43%と、これはJリーグの2011年度の調査でございます。年代別には、ごらんとおり、20代が26%で、あと30代が31%、40代が26%ということで、大体20、30、40代ということでございます。

サポーター歴はと申しますと、ほとんど1年の方が少なく、2年から4年、そして特に多いのは5年から9年、32%、10年以上が43%ということで、5年以上の方が75%ということで、サポーター歴が大変長いということでございます。ちなみに、ファンクラブは今1万9,000名の方がファンクラブに加入をいただいております。

左のほう、年間想定来場者数ということで、今の競技場は大体Jリーグの試合で1万6,000人ぐらいの方が毎試合平均で来られます。収容人員は2万人ですので、新スタジアムが4万ということをご想定しますと、ちょうど2倍ぐらいの方が来られるということで表をまとめております。Jリーグは17試合ございまして、3万2,400人が来場と。海外のカップ戦、これも7試合程度ありますけども、同じように3万2,400。国内のカップ戦、これはゼロックスとかナビスコカップと申します。これはちょっと少ないです。2万人。天皇杯、これはさらに予選ですので少なく、1万2,000人と。あと代表戦、これはやはり満員ということで2試合程度ですが、4万人になるんだらうと。そと、その他ステップアップリーグとか小さな試合がございます。全部で40試合をご想定しております。

右に傾向を書きましたけども、グラフをひもときます。

平均年齢が36.2歳と若うございまして、皆さん、軽装で、スニーカー、革靴を履いてこないという方々が大半でございます。サポーター歴は先ほど申し上げたとおり、93%以上がリピーターで、入退場には大変お慣れになっていると。66%が大阪府内からの来場で、アクセスも大変精通をしている方々が多いというふうに思います。

超満員の4万5000人の来場が見込まれるのは日本代表戦及びJリーグ、多分2試合ぐらい、初戦とか最終戦とか、あるいはレッズ戦といったところが2試合程度で、年間合計4試合ぐらいが満員になるのではないかなということでございます。平均的には、期待も込めまして3万2,000人程度の来場があるというふうに考えております。これが基本的な今のガンバ大阪の試合とファンの皆さんの傾向でございます。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

環境総合テクノスの田中と申します。よろしく申し上げます。引き続き、説明させていただきます。

評価書案の3の7ページをごらんいただけますでしょうか。

交通の計画ということで、まず最初に施設、試合の数とかそのあたりを簡単に説明させていただきたいと思います。施設稼働計画ですが、今の説明にもありましたように、年間約40試合を想定しております。リーグ戦が17試合、カップ戦が9試合等となっております。上の文章に書いておるんですが、観客数は現状でリーグ戦の平均約1万6,000から7,000ぐらい、80%ぐらい。これをもとに、先ほどの将来についても、一応キャパシティとしては倍になるんですが、倍の方に来ていただくと、期待もありまして、目標として、平均8割ということで来場者を想定しております。実際には、普通は8割ぐらいがマックスなのかなというような感じです。その上で、満員の4万人が来られるということについては、今も説明ありました4試合ぐらいで、それ以外は8割程度、あるいはそれ以下の観客となるのではないかなというふうに考えております。

これからご説明する交通関係の予測というのは、すべて最大安全側ということで、4万5000人の収容人員に対して、4万5000人のお客様が来られるという形で検討しておりますが、通常、その8割ぐらいだというのは、1つあるということ念頭に置いていただくとありがたいと考えております。

次に、3の8ページをごらんいただけますでしょうか。

3の8ページに交通計画と書いております。提案書、それからこの前の評価書案の説明でも説明させていただいたんですが、もう一度簡単に説明させていただきます。

交通計画につきましては、エコスタジアムを目指して、来場車両による環境への影響を低減するために、観客の自動車等による来場を極力減らすと。モノレールなどの公共交通機関の利用を促進するというので、新たな観客用の駐車場建設を行わないという基本的な考え方としております。これは提案書のときから変わっておりません。ただ、提案書のときに先ほどもありましたように、交通計画についてマネジメントをするのを前提に車を減らすようにとのご指導もいただきまして、交通計画を再検討しております。

まず、大前提としまして、試合開催日、開催時間について配慮することとしております。具体的には万博公園への来場者が多くて、周辺の道路が特に混雑する、桜祭り等の時期はゲームの開催を極力回避するというので考えています。また、例えばゴールデンウィークなどに開催する場合は、ナイターとするなどの対策を講じたいと考えています。

次に、車の台数ですが、観客用の駐車場をすべて予約制としまして、来場台数を制限したいと。これを2,000台としたいと考えております。現在のゲームの開催時には、観客数約2万人の場合、2,450台ぐらいの車が来ていると、アンケート結果などから推定されますので、これを下回る台数にしたいと考えております。台数の割り振りにつきましては、最大2,000台の場合に、今回のスタジアム最寄りには南駐車場ということになります。こちらに1,000台と、それと東駐車場と中央駐車場で500台ずつというのを基本的に考えておりまして、以後の予測評価はそれで行っております。ただ、この割り振りにつきましては、実際には都度、試合当日の周辺施設の利用等を踏まえて調整することになるのではないかとこのように考えております。

実際、この予約駐車場、具体的にどういうふうに行うかということで、前回も説明させていただきましたが、この資料2、事前質問回答表のほうの2ページ目、交通13の回答のほうをちょっとごらんいただけますでしょうか。前回も説明させていただいたんですが、実際にどういう形でやるかということですのでけれども、回答のほうに書いておりますが、スタジアム前売り入場券を買っていただく際に、予約の購入時に駐車場についても、ホームページ上、インターネットで予約していただくということを基本的に予定しております。

チケット購入の際にその駐車場の予約がとれないと、逆に2,000台が埋まると、もう駐車場がいっぱいですという案内が出るということになります。その場合は駐車場は、基本的には通常はないと、行っても入れないと判断していただけるものと、逆にそういう

アナウンスをしていくということで、2,000台という形のスタジアムの駐車場予約制と
いうのをやっていきたいということで考えています。

この駐車場は、今の万博公園の駐車場を2,000台分確保させていただいて利用する
ということになります。ですから、基本はその万博記念公園の駐車場運用がベースにあるわ
けですけれども、万博公園の駐車場は今は原則として17時で入庫を終了するというこ
とになっていますので、ナイター開催時につきましては、17時以降は予約以外の車を入
れないという扱いもできると考えています。そういう意味では、制限ができるのかな。ただ、
デーゲームのときは一般のお客様もいらっしゃいますので、そのような入庫阻止はでき
ませんが、ほかの、要するに予約以外でサッカーを見に来られて駐車場を利用するとい
う方がたくさん発生する場合は、吹田市さんとか、あるいは万博機構さんとも協力してマ
ナー向上を呼びかけていくなど対策をして、何とかこの2,000台に制限するというのを
実現化していきたいというふうに考えております。これが、今回交通計画の一番大きな
部分です。

あと、この車を2,000台に制限することを前提とした各交通手段別の来場者数を評
価書案3の9ページの上、表3のように示しております。これは、観客へのアンケート調
査結果と、それからモノレールの輸送実績、輸送余力等に基づき想定したものです。自
動車が2,000台で平均2.45人の乗車人員と想定しますと、4,900人ということにな
ります。それ以外の4万500人のうちのバイク、自転車、徒歩で来られる方、これもア
ンケート調査結果で比率を出しておるんですが、それ以外をモノレールとバスで輸送
する必要があります。モノレールにつきましては、輸送余力から1万6,400人と想定
しております。バスについては、その残りの1万1,900人、1万2,000人ほどとい
う形になります。モノレールにつきましては、輸送余力、一定推定しておるん
ですが、ほんとうにこの輸送余力があるのかというような追加のご質問もいた
だいております。それはちょっと後ほど説明させていただきます。こういう形
で人数を配分しています。これに基づいて、以後の交通混雑、それから交通安全
の予測評価を行っております。

では、引き続きまして交通混雑の調査、予測評価の結果を説明させていただきます。
評価書案12の22の1ページ、後ろのほうですが、12の22の1ページから交通混
雑について記載しております。

まず、12の22の1ページに現況調査の調査内容について記載しております。調査
は各交差点での交通量、時間交通量と信号現示、これが交通の需要率予測、また
あと交通シ

ミュレーションのもとになるデータですけど、それを調査しています。それから、先ほどご意見にもありました駐車場、今の万博公園の駐車場の利用状況、それから周辺の公共交通機関の輸送力、交通混雑緩和の取り組み状況等についても調査いたしました。

めくっていただきまして、22の2ページに地点図を示しております。ここで黒い丸を打っておりますのが、交通量の調査を行った交差点ということになります。当初の提案書で設定した7交差点に加えまして、信号のないところとか、住民さんから求めのあったような混むおそれがあるという交差点を追加しまして、12の交差点で調査をしております。あと、赤い四角で書いておりますのは万博公園の駐車場で、この駐車場の利用状況についても調査しております。

調査結果を次のページ、22の3ページに載せておると。表12の22の2、(1)交差点交通量調査結果ということになりますが、特に流入交通量が多いのは交通1、これは図面を見ていただきますと、スタジアムの北側のところですけども、いわゆる日本庭園前交差点と言われます。この交差点が14時間交通量で2万7,000台ほどの流入ということになっています。

その次、それともう1つ多いのがその左側の交通10、表でいくと下のほうですけど、交通10と。これがみのり橋南交差点、阪大病院さんの前の交差点ですけども、ここが3万台から3万2,000台ぐらいの14時間での流入。この2つの交差点が特に交通量が多いという形になっています。ピークとしては、いずれも平日、休日とも17時台、夕方がピークという形になっております。

あと、駐車場利用台数につきましては、次のページ、22の4ページの下に表をつけておりますが、おおむね大体15時ぐらいまでにピークがあって、それ以後、車が出ていくというような形の動向になっております。何も特にイベントがないときは比較的すいているというのが現状です。

それから、公共交通機関の輸送力について、その次の12の22の5ページに記載しております。路線バスについては、いろんな運行パターンがあるので、今はそんなにたくさんはバスは走っていないと、通常のバスとしては走っていないということになります。その下の大阪モノレールの部分ですけども、下にポツで書いておりますが、現状は1編成当たり4両編成で、定員は400人、満員で大体500人、ほんとうに詰めると600人乗れるとは言われているんですけど、大体500人ぐらいで満員ということなんです。これを基本に後の輸送力等を検討しております。あと、通常は10分に1本の運行ということに

なりますが、試合開催前後の乗客が集中する時間帯については5分間隔の運行は可能であるというふうに聞いております。

試合開催のない一般的な土曜日についてデータ、どのぐらい現状乗っておられるかということは調べましたが、万博公園から大阪方面行き、門真方面行きとも1,500人程度乗車されているという現状データがございます。これをもとに、通常ダイヤの場合、1時間当たり最大3,000人ですが、倍、5分間隔で運行すれば、1時間当たりそれぞれの方向で、2時間で1万人程度、1万2,000人の輸送力があると。1,500人、現状乗っているとすると、1万500人、片方に対して輸送力があるというのを一応想定しております。

あと、次のページに交通混雑緩和の取り組み事例ということで、詳細はちょっと前のほうに書いておるんですが、一般的なものは先ほど住民さんからのご意見にもありましたけれども、試合開催時の駐車場への一般車両の駐車禁止と。要するに、車ではもう来ないでくださいというような対策が結構あります。ただ、今回の場合は特に駐車場自体が万博公園の駐車場ということで、これをシャットアウトするということはちょっと現実的ではないので、コントロールするという形の計画を立てております。

あと、その一番下に最寄り駅からスタジアムまでの歩行者空間の整備というのがあります。これについては、前の10の13ページをごらんいただけますでしょうか。

10の13ページに他の事例での環境取り組みと交通取り組みの表を載せておるんですが、10の13ページの表の真ん中に埼玉スタジアム2002というのがあります。これ、埼玉スタジアム、浦和レッズのホームスタジアムですけれども、ここが一番下に浦和美園駅から埼玉スタジアムへの歩行者専用通路の整備と。ここはスタジアムから駅まで1.2キロぐらいあるんですが、徒歩で大体15分ぐらいとホームページでも案内が出ておりますが、ここを基本的に歩いていただいて通行すると。そのためにそこを歩きやすい歩行者空間を整備するというようなこともされております。これ、一例として挙げさせていただきます。

現調査結果は以上です。以後、予測のほうを説明します。

まず、12の22の7ページ、予測内容ですが、最初に工事の実施に伴う交通への影響の予測評価というのを行っております。これにつきましては、工事車両が通過すると考えられる5つの交差点について工事で一番車が多いときの交通容量の計算をしております。工事計画に基づきまして、どのぐらいの車が走るかというのを設定しまして予測しました。

予測結果につきましては12の22の11ページに載せております。地点によって、工事関係車両、特に台数が多いのは朝と夕方の工事関係者が通勤するときの通勤車両ということになります。その車が朝、走るとき、夕方走るときの予測を交通1、3、8、10、12について行っております。需要率につきましては、おおむね0.9を下回るということで、極端な交通処理上の問題はないのではないかというふうに考えております。交通10の7時台、朝について0.917と、現状で0.9を超えております。これは、現状で0.9を超えておるわけですが、主にはその交差点、外周道路から左折して外へ出ていくレーンが混むというようなことでこうなっておりますが、朝の工事関係者の通勤車両はそのレーンには乗りませんで入ってくるほうなので、ここについては特に悪化させることもないので、工事の交通影響については数値的には特に問題ないと。あと、当然工事関係車両ですから、さまざまな低減取り組みであるとか、必要な場合は時間のコントロールなどをして、この影響を下げていくというふうに考えております。

次に、施設供用について説明します。

12の22の13ページに予測内容を記載しております。表12の22の7ページの予測内容の表のところに予測項目として2つ書いております。1つは交差点需要率、もう1つは交通流シミュレーションという形になっております。当初、提案書ではこの交差点需要率ということでやろうと思っていたんですが、交通流シミュレーションについても、必要な部分についてやるようにということでご意見をいただきまして実施しました。

予測のフローというのをその下に書いております。まず、事業計画に基づきまして、施設関連交通量、これは4万人が来られるときの車の台数、結局、先ほどの計画で乗用車については2,000台ということになります。ただ、それとバスが200台というような形の交通量を設定しまして、これを路線別にアンケート調査結果等に基づいて配分して、それぞれのルートで交差点でどういう需要率になるか。また、交通流シミュレーションとしてどうなるかということをやっております。

めくっていただきまして、12の22の14ページに予測条件を記載しております。関連交通につきましては、4万500人の場合で、車としては2,000台ということで、これを一応南駐車場に1,000台、東駐車場500台、中央駐車場500台という形で配分しまして、それぞれの駐車場にどのルートで来るかというのを、次のページ、15から18ページにそれぞれについて配分しておりますが、アンケート結果をもとにルート配分しまして、この車が走るという形で予測をしております。

あと、来場、退場についてはそれぞれ2時間で定義するという形で想定をしております。来場については、もうちょっと長い時間分散して来られるということもあるかもしれませんが、予約制ということで、逆に言うと、もうちょっと遅く来ても、一応駐車場は確保されているということもありますので、2時間で来ると。ですから、1時間当たり半分の台数が走るという形で設定しております。

それと、退場のほうも現状の車については、駐車場から出るまでおおむね2時間ぐらいかかっておりますので、そういう形で交差点需要率の想定をやりました。2時間ですというのがどうかというご意見があって、またそれについては後ほど説明させていただきませんが、こと駐車場から出ていく車の台数につきましては、交通流シミュレーションをやった結果、この台数、南駐車場1,000台、東、中央500台が全部出切るのに、夕方で周辺道路が混んでいる場合は、必然的に2時間かかるというシミュレーション結果になっております。そういう意味で出るほうについては、車については2時間というのは必然的にそうなる、シミュレーションを見ていくとそうなるのかなという形の結果になっております。

それとあと、そのページの下のほうに予測対象時間というのがありますけれども、先ほどもご説明しましたように、平日、休日とも周辺の道路が混んでいるのは17時台、夕方ということになります。試合については、平日はナイター、休日についてはデーゲームとナイターという形になるんですけれども、交通の影響を最も調べるには、夕方に来場交通が被さるときということ想定しました。そこで、まず休日については、休日の出場の車がそれに乗るというのは、デーゲームを行って、デーゲームで試合が終わった後に帰られる方の車が走るとき。これを1つのピーク。それと、休日については、ナイターを行う場合があるので、ナイターで夕方に車が来るというのは、7時からのゲームに対して、その前に車が来るとき、これを1つパターン。平日については、デーゲームの予定はないので、ナイターですので、平日のナイターの流入、その3ケースについて予測しました。それぞれについて2時間で車が来る、1時間でその半分が走るという形の設定をしております。

次に、12の22の19ページ、ごらんいただけますでしょうか。図を飛ばしていただいて。

12の22の19ページ、真ん中に表12の22の9というのがございます。バスの台数ということで、これ、198台が走るという形になります。これについても、2時間平均で走らせるという形でシミュレーション上設定しておるんですが、この資料2、またち

よっと前回もご説明したんですけど、交通部会の事前質問回答表、資料2の1ページ、その交通混雑の5番のところに、どういうふうにこのバスを想定したのかというご質問がありまして、あと、乗り場についてどう想定したのかというのがあるので、そちらを読ませていただきます。

5番のところの回答ですけれども、バスの方面別、乗り場別の台数については次のとおり配分しました。

先ほどの表で、JR茨木駅に97台、阪急茨木駅に29台のバスが必要ということになります。これについてはスタジアムの前にバス乗り場を設置しまして、そこから半分が出ると設定します。半分が出ますので、スタジアムの前から出ますと、茨木に行くのに、外周道路をほぼ1周して出ていくという、これが外周道路を一番たくさん走るルートということになる。残りの半分については、今の万博競技場の前にバス乗り場がありまして、通常そこから出ているんですが、そこまで歩いていただいて、バスに乗る。外周道路を走るよりも、トータルではそちらの方が早いということも考えられますので、スムーズに乗れるということもあろうと思いますが、基本的に半分はそちらへ誘導したい。なるべくほんとうは東駐車場へ誘導して、外周へ乗るバスの台数は減らしたいところですが、今はどれだけ歩いていただけるかということもあるので、半々という形で設定しております。

それともう1つ、JR岸辺行きというバスを設定しております。これは、今、JR岸辺に行くためには、南駐車場のところから樫切山北の交差点まで歩かないと、そっちへ行くバスはないんですが、これについては特に臨時バスとしてゲーム開催時にはスタジアムの前から、岸辺へ行く直通バスを走らせていただけないかということでバス会社さんとも協議して、それは基本的には可能やというような回答をいただいております。こういうルート設定をしております。これが便利になれば、そちらも乗っていただける。これもアンケート調査結果は別に55台と。これはスタジアムの前から出そうと考えています。千里中央方面についても、17台程度のバスと。これは、中央駐車場のところまで歩いていただいてバスに乗るということを想定しております。そうすれば、外周道路を走る区間も短いというようなことと、トータルの混雑緩和にもなればという形で考えております。バスについては、こういう考え方で設定をしております。

こういう形でそれぞれの交通量を設定した上で需要率の予測を行いました。その予測結果を12の22の29ページに書いております。

交通1から12まで、このうち9はちょっと走らないんじゃないですけど、計算してお

りまして、それぞれ休日の出場、入場という形で計算しておりますが、基本的にすべてのケースで0.9を下回ると。最大で休日出場時の交通10の0.884という形になりましたが、0.9未満ということで交差点解析の結果としては大丈夫なのかなど。逆に言いますと、現状2,400台ぐらい満員のとき走っているんじゃないかというのに対して、それ以下に抑えているということもあるので、基本的には現状の満員時よりは若干なりとも数字的にはましな結果になっているのかなというのが今の予測結果です。

交通シミュレーションにつきましては、前回の全体会でシミュレーション結果を出させていただきました。ああいう形で、この台数であれば大きな問題は起こらないという形で確認させていただいております。なお、このような状況を実現するために、先ほど説明した公共交通機関の利用促進のための方策というのが重要になると、それと駐車場のコントロールをいかにするかということになります。

後の交通安全のほうでメインになるかと思うんですが、周辺の道路での歩行者、あるいは自転車の台数というのも増えてきますので、満員に近い状態の場合、特に退場時において周辺での交通安全等を確保するため、交通整理員を配置することはもとより、退場時間をいかにコントロールしていくかということが重要であるというふうに考えております。

ここで交通混雑につきまして、前回の審査会以降追加でいただいたご質問と、それに対する回答のほうを説明させていただいて、資料の2で1枚めくっていただいて3ページ、赤くなっているところが再質問の部分です。

まず、質問1と2についてまとめてお答えさせていただきたいんですが、1については退場時間をコントロールする手法として、試合終了後の後座試合、軽食パーティなどをしているが、他の類似施設ではどんな手法を実施しているのか、またその効果はどれぐらいあるのか。それと2番として、他の類似施設での退場にどれぐらい時間がかかっているのかと。2時間という時間が一般的なものなのかというようなご質問もいただいております。これについて回答のほうですが、まず他事例、ほかの施設についてですが、Jリーグ、あるいは日本サッカー協会等に対して、試合終了後の退場時間のコントロールのためのイベント実施事例、それから退場時間についてのデータがあるかないかというようなことを問い合わせを行いました。そういう目的でのイベント実施、あるいは退場時間の記録というのがないという回答で、なかなかこれについてはちょっとデータがほかの施設として集まりませんでした。

その他の事例としまして、去年の9月9日に万博記念公園の東広場で――これ、コブク

ロのコンサートなんですが——コンサート、約5万人の来場で4時半ごろ、4時半から5時ぐらいの間で終わっているというコンサートがありました。この際は、コンサート終了後にはビデオの上映及び規制退場というのが、これは強制的に規制しているんですが、行われております。その際は大体3時間ぐらいかけて退場するという結果になっております。別でその後ろにつけております別紙の資料のほうを見ていただきたいんですが、その資料1というのが、今のコンサートのときのデータなんです、その2ページをめくっていただけますでしょうか。

資料2の2ページに、平成24年9月9日万博記念公園駅乗降者推移という表があります。これがその当日の乗客がどういう時間帯で乗ったかという表です。赤で囲ってありますが、この17時までと左に書いてあるのは、16時半から17時の30分、これ、30分ごとになっている。17時までで2,500人ですが、その後は1時間にわたって5,000人ぐらいずつ30分で乗っていると。その後、3,000人ぐらいですけど、おおむね全体で3時間、これ、30分ごとですから6つありますが、3時間かけてお客さんが乗るというような形のデータになっております。規制退場して、こういう形でコントロールされる。実際には、コンサート会場というのは東広場ということですが、ここから外へ出ることを規制している。エリアごとに基本的には座った状態で待っていただいて、アナウンスに従って順次エリアごとに退場するというような手法をとっていらっしゃいました。こういう形でコントロールしているというような案。これはサッカーではないですけど、実績としてはあります。それが1つ。

それと、もう1つ、今の万博記念競技場で試合をやった場合に、どれぐらいでお客さんが帰っていらっしゃるかということについても、これはスタジアムから出る人のデータというのはなかなかないんですが、今の競技場については最寄り駅はすぐ前の公園東口駅ということになりますので、公園東口駅の試合終了後の乗客の推移というデータをちょっと整理しております。それがこの資料2の5ページに示しております。資料2の5ページのほうは、これは一昨年になりましたが、23年度のホーム最終戦のときのデータです。このときは来場者は1万8,000人ほどで、試合終了は4時ごろとなっています。そのときのデータを下に示しておりますが、これも30分ごとになっていますが、4時から4時30分で1,200人ぐらい。その後、2,000人、1,500人、750人ぐらいという形でおおむね1時間半から2時間かけてお客さんが電車に乗っていらっしゃるということがあります。この日は、ホーム最終戦ですので、試合終了後若干のイベントがあったのと、

このとき勝ちましたので、そんなに皆さん急いで帰らないでもいい気分ということもあつたんですが、このデータを見ますと、2時間での退場というの、あながち非現実的なものではないのではないかというふうには考えております。

なお、これはほかのゲーム開催日、今年の観客数の多かった日のデータをその次のページにつけております。6ページ上がデーゲーム、下がナイターですけれども、これでもおむね1時間半ぐらいで大体乗っていらっしゃると、ナイターは若干やっぱり早いですが、こういう形のデータになっております。これ、公園東口駅のデータですので、実際にはスタジアムを出てから、その前にテントとかがあって、売店とか飲食ブースなどもありますので、そういうところで時間を潰してというかくつろいから帰られるというのも入っております。単にスタジアムから出るだけであれば、もっと早く出ていらっしゃるんですけど、そういうのも含んでいます。新しいスタジアムでは、そういうものもスタジアムの中にできますので、現状よりもさらに快適には待っていただけるのかなというふうには期待はしております。

これで今は2時間で何とかということを考えておるわけですが、先ほど満員の場合2時間と言っておりますけど、単純に例えば8割ぐらいの人が入った場合どうなのかというと、単純計算で2時間の8割ですと96分、おむね1時間半ぐらいでも、8割であれば何とかかなるのかなというふうに、今、考えております。

それと、ただナイターについて2時間に出るという場合、9時に終わって11時というのはなかなか難しいということもございますので、ナイターの場合にどのぐらいの時間で退場させられるかということ資料3として検討したものを付けております。7ページのほうです。

ナイターで満員、4万5000人の場合、何とか1時間半ぐらいで全部出ていただくことができないかというのを検討したものがこれです。大きな前提としましては、デーゲーム終了時よりもナイター終了時のほうがモノレールの輸送力にさらに余裕があるというのがあります。それをフルに活用するのに加えて、どういうことを考えるかということで、1.5時間で退場させるための対策ということで、上に四角で囲んでおりますが、まず1番として、阪急を利用されている方をモノレールに乗らずに、直接山田駅まで外周道路を歩いていただくルートに積極的に誘導する。こうすることで、モノレールのキャパを空けるということが1つ。それと、大阪市方面への帰宅者がモノレール、どうしても比率的に今ほぼ千里中央のほうへ行かれて、大阪へ帰っていると。千里中央と東行きとで大きく乗客数

が違ふと。3対2か2対1ぐらい違ふんですけれども、これを何とか平準化したい。平準化すれば、今空いている東方面へのモノレールの輸送力もフルに使えるので、このために誘導する。そのためには、広域的なルートを知りて、千里中央へ行かなくても、東へ行って阪急に乗れば、大阪へ快適に帰れますよということを知りていくということが重要なんですが、これも1つやるということと、東で1.5時間で帰っていただくための大きな制限条件として、1つはそのモノレールの輸送力なんですけれども、もう1つは徒歩で歩かれる歩行ルートの狭さ、ここをいかにして解消するかというのがもう1つなので、その方策として東駐車場方面への歩行者をスタジアムの前から直接外周道路へ出ていただいて、北のほうへ誘導するという事を考えています。

10ページの絵を見ていただきたいんですけども、スタジアムのところから出て北へ行くルートが大きく3つ、北A、B、Cとあります。北Aというのがモノレールのほうへ行くルート、北Bというのが東駐車場のほうへ行くルート、北Cというのが、これは宇野辺駅のほうへ誘導するというルート。このうちの北Bというルートについては、デーゲームのときは北Aルートと同じように、公園の中を歩いていただいて、B、やや制約と書いていますけれども、ここに歩道橋があるんですけども、この歩道橋を渡って、歩道橋を降りたところから外周道路へ出て北へ歩いていただくという設定をします。その大きな理由は、下に地点Aとして丸をつけておりますが、ここに中央環状線から入ってきて、外周道路へ入ってくる進入路があります。北Bルートの人をデーゲームの場合、帰りにここを歩かすと、ここで車との交錯が起こって、中央環状からの進入車両に大きな影響を及ぼすということが懸念されるので、どうしても歩道橋を渡らせたいわけですが、ナイター終了後9時以降になりますと、ここに上がってくる車はかなり減っていますので、ナイターについてはここを積極的に誘導するという事を考えて、この歩道橋への負荷を減らすということを考えております。この3つの方策を行いますと、数字的にはその後、書いておりますが、まず山田駅へは二千五、六百人ぐらいは歩いていただけるのではないかと想定しております。

めくっていただいて、8ページに公共交通機関について、モノレールの輸送力についても1時間半でフル活用すれば1万6,900人ぐらい運べるんですけども。それに対応して、あとバスで8,800人ぐらい運ぶ必要があるんですけども、先ほど1万2,000人も2時間でということをおししておりますが、8,800人であれば、大体その差は7割5分ぐらいですので、1時間半でほぼ同じぐらいの時間密度、単位時間当たりのバス本数として

は同じぐらいで運用できるのではないかということで、ナイターの場合は1時間半でも4万500人を何とか運べるのではないかというふうには考えております。これが例えば8割ですと、90分の8割ですと単純計算で72分なので、通常の試合であれば1時間強ぐらいで何とかなると。

これは、かなりいろんな設定をして順調に皆さんを運ぶということで考えておるんですけども、ご協力も要りますし、今後これ以外にどんな手があるかというのもいろいろ検討していきたいと思いますが、追加の検討をすることでさらにこの時間は短縮していきたいというふうに考えております。

再質問1、2についての回答は以上です。

再質問3と4につきまして、周辺道路の交通混雑によってバス輸送の想定が崩れ、バス利用者1万1,900人の身動きがとれなくなるような場合はどんな条件が想定されるか。これについて、追加の交通シミュレーションをするようにということでご意見をいただいております。想定される条件として、スタジアム供用による状況変化、それから周辺の交通状況変化、それと再質問4のところにありますが、エキスポランド跡地の複合施設が供用することも想定したらどうなるかというのを示すようにということです。

ちょっとそのシミュレーションの結果について画像も出しますが、まず資料の4のほうを見ていただけますでしょうか。

この交通量が増加した場合の影響の検討としまして、次のことをやっております。以下の2点について、交通量シミュレーションにより影響を検討しました。

1つは、スタジアム関連交通が増加した場合と周辺交通が増加した場合の影響とやっております。周辺交通については、いろんな要因で増加するということにはなりますが、影響については大きくは変わらないと思うので、基本的な増加のパターンとしては、エキスポランド跡地の関連交通が増加したらどうなるかという形で設定をしました。

次、めくっていただきたいんですが、12ページですけど、上にまずスタジアム関連交通の増加した場合の影響として、個別の駐車場の台数が増加していった場合、それぞれについてどうなるかというのをやっております。ここでちょっとシミュレーションのほうを見ていただけたらと思います。

後ろのスクリーンにシミュレーションを映しますので見ていただけますでしょうか。

まず個別の駐車場です。これが南駐車場への入場交通です。画面を4分割しておりますが、左上が増加なし。つまり、今、南駐車場2時間で1,000台入るという想定、右上が

2時間で100台増加している。左下が2時間で150台で、右下が200台。ピンク色になっているところは、ちょっとこれだと交通が難しいという形です。これが18時ごろですけれども、150台増加するところで、外周道路へ入ってくる、中環から入ってくる場所に入場待ちの車列ができて、ちょっとここが詰まっている。100台であれば、ほぼここは流れるのかなという形になっております。これ、18時ですけれども、18時40分ぐらいでも状況としては同じで、下2つでは混んでくるけれども、上の100台までであればここは流れるという形で、南駐車場については2時間100台ぐらいの増加までは何とかなるという結果になっております。

次に、東駐車場についてです。

東駐車場、これも4分割で、右上が100台、左下が150台、右下が200台増加した場合の画像です。この18時ごろはまだ混んでいないんですけど、18時半ぐらいには200台以上の増加の場合は入場待ちの車列はこの庭園前の交差点まで行くというような形で影響が出てくると。150台であれば、そこは何とかなるというような形になっております。これが18時50分ごろですけど、150台であればここはそれなりに流れていますけれども、こっちは詰まるというような状況、この車列がずっと延びていってここで詰まるというような状況になっております。

次に、中央駐車場はちょっと余裕があるので、300台と350台と400台増加させた場合というのをやっております。この場合も400台の場合は、18時ごろでもほぼこの外周道路あたりまで入場待ちが出てきた。ただ、350台であれば、もうほとんどこれは延びずにどんどん入っていくというような状況になっております。これが18時15分ごろ。これ、延びているんですけど、ここは延びない。18時30分ごろでも、そういう状況で、ここは350台まではいけるのかなというような状況になっております。

この結果から、先ほどの資料の12ページに記載しております上の各個別駐車場の増加台数としてどこまで行けるかというのを検討している。南駐車場は2時間で100台、東駐車場は150台、中央駐車場は350台。これ以上増加すると、駐車場待ちの行列とかで周辺にちょっと影響が出ると。これであると、中央駐車場が入場についてはかなり余裕があると。南駐車場はあまり1,000台からさらに増やしているわけですけど、余裕がないということになります。

次に、今のは個別の駐車場ですが、じゃ、3駐車場それぞれこのフルの台数が増えても大丈夫なのかということなんですけれども、実は3つの駐車場について100台、150

台、350台と全部で600台増やしてしまうと、やはり周辺の交通としてはアウトになるという結果になります。どこまでいけるかというのを検討しているのがこれで、南駐車場50台、東駐車場150台、中央駐車場300台の合計で500台であれば何とか流れるというような結果になっております。これは、南駐車場の入り口のところですけれど、ここに18時50分ではいけると。中央駐車場のところについても、300台であれば、ここは流れて、ほかのそれ以外の車、ほかの駐車場へ行く車も乗っておりますが、問題なく流れていくというような形になっております。

これが、東駐車場へ入ってくる場所ですけれども、この台数であれば、一応この交差点からの滞留長も何とかここがみのり橋南の交差点ですけれども、断続的にこれが若干つながる時間もあるんですけど、基本的には流れてこっちへ通過していくということで、何とかぎりぎり流れるかなというような状況になっております。これで合計で500台というところまでいけると。ただ、合計600台、先ほどのを全部乗せてしまうと、このあたりに、特にこの交差点が混むということで渋滞が発生してしまうという結果になっております。

これが入場車両がどこまで増やせるかと。2時間で例えば300台ということは、1時間で150台までの増加はいけるということなので、トータル台数が増えるというよりも、駐車場間の割り振りに変動が出るとか。どこへ足りないというか、例えば南駐車場が足りないときにどこの駐車場を増やすかというようなことについては、東よりも南、中央駐車場へ振ったほうがいいのかと、そういうことを検討していければというふうに考えております。

次に、周辺交通が増えた場合というのをやっています。資料のほうでは、13ページにちょっとそれを記載しております。エキスポランド跡地関連交通がどの程度まで増加しても処理が可能かということを検討したんですが、検討に当たっては以下のとおりの条件としましてこの事業のものではないので、一応エキスポランド跡地関連の交通量の出入り口位置、動線別の交通量配分につきましてはエキスポランド跡地計画の提案書のときの審査のときに示されました、仮称エキスポランド跡地複合施設開発事業の交通計画基本方針というのに従って、交通量を配分しております。それ以降、向こうの事業者さんでいろいろ検討されていると思うんですけど、それはまだ確定したものがないということなので、現時点で使用できるのはこれであるというふうに判断して、これを使っております。

当然、その周辺の道路改修等についても、車線を増やすとか、そういうのについてもち

よっと考慮できておりません。あと、夕方のピーク時に乗せますので、入場と退場についてはおおむね1対1.6という比率で配分します。入場が1、退場が1.6としました。これでちょっとシミュレーションを行った結果を見ていただきたいと思います。

エキスポランドの跡地の交通を勘案した場合に、大体エキスポランド跡地関連車両として入りで合わせて1,100台のところまでであれば、ちゃんと周辺交通が流れるという結果になりました。入場が420台、退場が680台という設定になります。これ以上増えるとちょっと混んでくると考えています。すいません、ちょっと説明が遅くなりましたが、青いのがスタジアム関連の車両で、この黄色いのがエキスポランド跡地、一般車両とかベース車両の増加分ということになります。

先ほどの庭園前のとこ出てしまいましたけど、何とか流れる状況でみのり橋交差点までは渋滞はつながらないということになっております。この流入であるとか、この流入も一応流れるというような形になっております。それから、これが南駐車場、ここに出入りしていますけど、こういう車を設定している。これ、南駐車場前、あるいは中央駐車場のほう。入っていくところも一応流れるというような形でやっていると。全体的に外周道路の南半分はあまり大きな渋滞というか、滞留というのは起こらないという結果になっています。問題となるのは、先ほど最初に出ましたけれども、庭園前交差点のところと、この後出てきますが、みのり橋の交差点のところ非常に車が混んで、ここですね、これ、みのり橋の交差点から、これでもこの辺まで来ていますけれども、ここに並ぶ。これは、今18時ごろが一番ピークで、このあたりまで来ているんですが、まだ何とか流れている、ぎりぎり流れているかという状況です。これを過ぎて、18時半ぐらいになると、これが逆に減ってきて、滞留長はまた短くなるという状況になっているので、この1,100台、これが18時半ごろですけれど、実際にこうやって減っていくということになるので、1,100台までであれば、流れるのかというふうな結果になっております。

シミュレーションは以上です。

資料のほうに戻っていただきたいんですけども、13ページの資料の下のほうに表をつくっております。今、ご説明しましたように、主に渋滞、滞留するのはみのり橋南交差点と日本庭園前交差点という形になります。

次のページにそれぞれの交差点での1,100台の場合、どれだけの車が流してあるかというのを書いておりますが、前に戻っていただきますと、滞留長のデータを書いておりますが、1,100台までは何とか流れるんですけど、1,200台になると、みのり橋の渋

滞りが900メートル以上になるというのと、日本庭園前とみのり橋間も17時半から19時ごろにかけてほぼ詰まるという状況になって、1,200台になるとアウトということになると。ただし、先ほども説明しましたが、エキスポ関連交通量、1,100台というのはあくまでも提案書のときに示された交通配分を前提としておりますので、その後、交通配分というルートについて再検討されて、特にみのり橋と日本庭園前のほう、外周道路の北側の負荷が下げてあれば、比率的に下がっているのであれば、トータル交通量としてはもっと増加しても流れるという可能性はあります。それについては、こちらではなかなか検討しがたいので、また三井さんのほうで検討していただくことになるというふうに考えております。

ちょっとシミュレーションで長くなりましたが、以上です。

それと、再質問5のほうですね。資料2の4ページですけれども、4,500人を想定している自転車の動線はどうなっているのかということで、それは資料の一番後ろに別図ということでA3の図面をつけております。基本的には車と自転車の動線を分離しておりますが、若干先ほどの中環からの進入部分とかで交錯しております。これについては、これも入れて交通シミュレーションをやるという形で大きな問題が生じないということは確認しております。

それから、バイク利用者1,800台の駐車場——再質問6ですけど——どういうふうに。南で800台、東と中央で500台ずつということをどう案内するのかということですが、これについては南駐車場のバイクがいっぱいになるようでしたら、東駐車場の手前、北側では、南に行ってもいっぱいなので、東駐車場に入ってくださいということ。それから、東駐車場を過ぎてから中央駐車場の間ではぐるっと回って南駐車場へ行ってもいっぱいですので、中央駐車場へ入れてくださいという案内をすることで円滑な流れにした。具体的にどこに交通整理員を配置するかというのは今後また関係機関とも協議して詳細には決めていくことになろうと思いますが、基本的な考え方としては以上です。

交通混雑については以上で、引き続き交通安全について説明させていただきたいと思っております。

交通安全につきましては、評価書案の12の23の3ページをごらんいただけますでしょうか。

12の23の3ページの予測項目として、施設供用車両及び工事用車両の走行による影響として書いております。工事については、基本的には車をコントロールしたり、交通安

全に努めるということできたいと考えております。

それから、交通安全につきましては12の23の6ページから予測を書いております。その下に表12の23の4というのがありまして、先ほど説明したこの人数が周辺を歩くということで考えております。それが実際どう歩くかというのを12の23の8ページに示しております。先ほどありました北方向へはバスに乗る方と駐車場、それからモノレールのほうには北側と南側両方に分かれて7,000人ずつぐらいと。あと、南Aルートというこのルートについては中央駐車場からバスに乗る方、あとは車に乗られる方が歩くというような設定にしております。モノレールに乗られる方は基本的にはスタジアムの前で南北に半々で分かれるように入り口とかで適切に誘導するという形でこの計画を立てております。

12の23の9ページのほうに、それぞれのルートにおける一番狭い部分、ネック点と書いております。北側のルートでは、この2.35メートルと書いておりますが、ここに平成調和橋歩道橋というのがあります。この歩道橋のところのスロープの幅が2.35メートルで一番狭くなっております。その前後はおおむね4メートルの幅があるので、ここが一番きつということになります。南ルートでは、ずっとスロープから降りてきて、最後、駅へ降りるところに細いスロープがあるんですが、ここが2.7メートルでここが一番狭いという形になります。

それぞれについて、先ほどの人数で1メートル、1分間当たり、2時間でこの人数を流すとして、どれぐらいかかるかというのを計算したのが23の11ページの図になります。右側の平成調和橋のところでは1分間で1メートル当たり45人、左側の南ルートのほうで30人ということになって、その12の23で10ページに表を載せておりますが、この資料1、これが大規模開発の交通マニュアルですけれども、これでいくと、やや制約というようなところに入ります。

資料2のほうの一番下にEというところに、ここが一番きつんですが、ここに例えばこの数字に当たる設計は特殊な状況に対してであり、例としてはスポーツスタジアム、鉄道駅施設において、短時間や大量の人間が退場しようとする場合が挙げられるとあるんですけれども、極端に言えば、ここまでかということになるんですけど、ここまではいかないと。45人ですけれども、こちらでいけば、上のCとのぎりぎりあたりという形になっております。

これが予測結果の説明という形になりますが、これにつきましても、追加で質問をいた

だいておりますので、これ、資料2のほうで説明させていただきます。

まず、4ページの下のほうですね、再質問1ということで、モノレール駅において2時間以上にわたって超満員の状態になるけれども、大丈夫なのかというようなことをいただいております。先ほどのこちらの添付資料の1のほうを見ていただきたいんですけども、これ、先ほど説明しました、去年のコブクロのコンサートのときですが、先ほども申しましたように、おおむね3時間にわたって、あるいは2時間にわたって30分5,000人ずつぐらいの人を実際に処理されている。このときも、特に大きな影響もなく、安全にモノレールについては定時運行されているということになっております。こういうようなデータ、実績があるということと、資料1の3ページに絵をつけておりますが、あの万博公園の駅につきましては、非常にこういう大量の乗客を運ぶということを想定されて、2階、ホームの上の階にかなり広いコンコースをとっておられます。ここで適切な誘導をされるということで、安全な運行ができる。これまでも、こういう大量のお客様をさばくという実績もあるので、大きな問題ではないのではないかと考えております。

それと再質問2として、今申しました北ルート、南ルート、それぞれに歩道橋があって、ここを大量の人が2時間渡る。これは歩道橋の強度的に安全性、問題ないのかということですけど、回答のところに書いておりますが、それぞれ管理者である大阪府と万博記念機構に確認しましたが、北側の平成調和橋については、これは大阪府さんの管理ですが、これは平成2年にできておりまして、建設後22年、歩道橋としては比較的新しいということと、現在のところ、確認、点検とで老朽化等の心配も見受けられないと言われております。

南側の歩道橋については、万博建設当時実施されておりますが、5年ごとに点検を実施されているということです。ただ、現在耐震構造の基本設計を実施しておりまして、基本設計結果を踏まえて順次実施設計、工事を進めていく予定であるというふうに聞いております。

それから、再質問3としまして、モノレール利用客数の輸送余力について、一応12月3日のやつで設定しているんですけど、ほかの日でも問題ないのかというご指摘を受けました。これについては、資料5のほうを見ていただきたいんですけども、モノレールさんにご協力いただきまして、デーゲームの後、それからナイター時間の平日、休日について主要な日についてデータをいただきました。そのデータについては、16ページに示しておりますが、デーゲームについては今想定している輸送余力よりも若干2,000人程度

不足するという日もあるというデータがあります。これにつきましては、その分、ゲームですから、申しわけないんですけれども、モノレールに乗る時間がかかるということも想定されるんですが、積極的に先ほど説明しました山田駅への直接の徒歩誘導、これで2,500人ぐらいは、ポテンシャルとしてはあるんじゃないかと考えておりますが、そういうことと宇野辺駅ホームへの輸送力増強も踏まえれば、これを何とか解消していくことは可能ではないかというふうに考えております。ナイター時については、輸送余力としては問題ないということを確認しました。

再質問のほうの4、5ページですけれども、2時間の均等分布で予測しているけど、これが集中したらもっと悪化するんじゃないかということについては、基本的には先ほど説明したボトルネック部での集中ということになるので、できる限り交通整理員等の誘導によってそれを解消していくというふうに考えております。

それから、施設を利用しない通行人についてどうするのかと。逆方向に進む通行人がいるんじゃないかということになります。これについては、特に北ルートを逆から来る、駅のほうから東へ歩いて平成調和橋の歩道橋を渡るというのが一番の問題になると思うんですけれども、非常に申しわけないんですが、このお客さんが帰るとき、非常に人が混むときについてはそのルートへ行こうとする方については、南側のホテルのほうへ回っていただくように誘導したいと、特に自転車については誘導したいというふうに考えています。

実際、あそこを歩いていらっしゃる方というのは多分駅で降りてという場合であれば、東、北東側へ行かれる方は通常公園東口駅まで乗っていただけるんじゃないかと。そうすると、あそこを歩いていらっしゃる、今でも学生さんとかが夕方とか歩いているんですけれども、多くは外周の南西側にある学校のあたりから公園に入って歩いているとかいうような場合が多いと思いますので、そのまず外周部分で外周を歩いていただけるように誘導するというのがメインですけれども、駅のところからであれば、申しわけないんですけれども、あまり数は多くないと思うんですけれど南側を歩いていただけるように、ちょっとご理解を得て誘導していきたいというふうに考えています。これは一番人数が多いようですと、かなりこれを考えないといけないんですけれど、そんなに需要はないのかなというふうに考えております。

それと、4,500人を想定している――再質問6ですね――自転車利用者のルートと歩行者のルートは競合しないのかということ、これも先ほどの別図の3の図を見ていただきたいんですが、基本的には歩行者と自転車の動線はほぼ分離しております。スタジアム

の周り、広場のところはどうしても歩行者と自転車が両方通るということになりましてけれども、この部分については、自転車については歩いて押していただくとか、そういう形で安全確保に努めたいというふうに考えております。

それから、再質問の7、予約駐車場について、例えば南駐車場が確保できない場合にどこに振り分けるかということですが、これについては、実際は調整することになるんですが、先ほどのシミュレーション結果からももし南駐車場で1,000台とれない場合は、基本的には中央駐車場で確保するというようなことで考えていきたいということで考えております。歩行者動線的にも中央駐車場のほうが楽ですので、そういうことを考えております。

それから、再質問の8、最後ですね。

雨天時には、退場者は傘を差すと。そうすると、ほんとうに通行ができるのかというようなことのご質問をいただいております。これについては、この資料の6を見ていただきたいと思うんですが、傘を差した場合にどれだけの方が通れるかということで、傘を差した場合の1人当たりの専有面積を縦横1.5メートルと考えまして、分速80メートルで歩くとする、1メートル、1分当たり36人しか通行できないという形になります。その後、この分速80メートルというのが、どう考えて設定したのかという質問をいただきまして、その下に備考を書いております。歩行速度については、1.5掛ける1.5というのは傘面積よりもかなり大きめにとっているんで、余裕を持っているので80としましたが、例えばぎりぎりだと、別途資料、ここに示しております資料によりますと、ほぼ全員が傘を差す状態でいっぱい人が集まると、1平米当たり0.6人というような数字になる。これが一番混んでいる状態だということなんですけど、この場合に例えば速度が落ちるとして、分速60メートル、秒速1メートルとしても、数値的には36人ということなので、同じぐらいの数値になるということになります。

この36人が歩けるのかということなんですけれども、18ページの絵を見ていただきたいんですが、先ほど評価書案の予測結果のところの説明しましたが、右上のやや制約、ここの部分が1分間当たり、1メートル当たり45人通るということになっているので、傘を差すと36人しか通れないとなると、ここが45人通れないで、2時間以上、通過に時間がかかるという計算になります。単純に36人ですと2時間半ここの通過にかかるということになります。雨が降ってデーゲームの帰りなので、これも雨という特殊事情でどれだけバッティングするかということがあるんですけれども、お客さんにはご不便をかけ

るということもあるんですが、さらに、こちらが混んだら積極的に南側へ誘導するという
ことであれば、B、南ルートの方はまだ余裕があるので、これがうまく両方に振り分け
られれば、ほぼ2時間で通過できるという計算になります。ナイターについてはさっきの
1.5時間の検討で示しましたように、北ルートについて外周道路を通っていただくという
対策をすれば、このB、やや制約と書いているところの通行人数は31人、1分間隔とい
うことになるので、傘を差していても1.5時間で帰られるのかなというような計算になっ
ております。傘を差す場合については、かなりもともとの設定よりもシビアなことになっ
てまいります。最低限何とか通っていただける。あと、それに加えて、できればレイン
コートの着用を呼びかけるなど、さらなる対策を検討していきたい。交通混雑の緩和に努
めたいというふうに考えております。

すいません、かなり長くなってしまって申しわけないんですけど、説明は以上です。

部会長

ありがとうございました。非常にわかりやすく説明していただいたというふうに思いま
す。

●●委員

主に交通混雑だったり交通安全ということにつきまして、詳細にご検討いただいております
んですけども、もちろん交通渋滞というのは重要な要素だと思いますが、それ以上に交通
安全というのは人の命に関わる問題ですので、その明石のああいうイベントの事故という
ふうなものを持ち出すまでもなく、きわめて重要な問題だというふうに認識しております
ので、まずは交通安全のほうからご検討いただきたいというふうに思いますが、いかがで
しょうか。どうでしょう。

ちょっと気になった点なんですけども、自動車のほうはエキスポランド跡地の開発とい
うので、もしこれができたらというふうな状況というのは再現されていたんですけども、
モノレールのほうですね。当然、今検討されているというのは、現状で空きがどれだけあ
るのかというふうなことで検討されているんですけども、やはりエキスポランドの跡地に
定常的に増えるというのが想定されるわけで、そうなってきたときに、このスタジアムに
サッカーが開催されたときにどれほどの状況になるのかということについての検討であつ
たりとか、そのあたりについての見解というのはどうでしょう。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

今、ご指摘いただいたとおりで、エキスポランド跡地の商業施設ができたときに、どれだけ乗客の方の負荷がモノレールにかかって、モノレールの輸送余力がどれだけ残るかというところまで検討できておりません。単純に今の状況でエキスポランドへ来られるお客様が乗るということだけを考えると、多分今の乗客の方はそのまま乗れないので、さらにモノレールに乗っていただくのに時間がかかるという状況が想定されます。それは、実際にはそのエキスポランド跡地のほうの交通計画が出てきたときに、あわせて検討しないといけないというふうには考えていますが、それは考えられます。

ただ、その場合の対応策の1つとしては、さらにバスを増やすとかということになってくるのかと思うんですけども、それ以外でも、もう1つは若干なりとも、今2時間とスタジアムのほうでコントロールして、あとは道へ帰るだけの2時間ということになるので、周辺にそういうアミューズメント施設とかがあれば、若干その時間が延びるということに対する緩和というか、よい影響もあるのかもしれないですけども、単純にはモノレールのキャパがさらに減るということになるので、当然さらに今千里中央のほうへ偏っているモノレール需要をなるべく東西均等化して、さらに需要率、輸送力を活用するであるとか、山田駅まで歩いていただくというようなことをあわせて検討していきたいと思っておりますが、その検討については今後エキスポランド跡地のほうの計画が明らかになったところで、またそちらの計画を見てあわせて検討させていただきたいというふうに考えております。ちょっと今の時点ではどうなるかとは。

部会長

細かいシミュレーションまでとは思わないんですけども、そのあたりが今、一応2時間で退場という形が1時間半にできそうだと。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

ナイターのときはそうです。

部会長

ナイターのときですね。さまざまな対策をとっていったときに、1時間半でできそう

だという話をいただいたんですけども、それはそれで評価したいと思うんですが、そういうようなエキスポランド跡地の活用が今検討されている中、多分、これ、延びていくと思うんですね。時間が、今1時間半で検討していても、それが2時間になったりとか3時間になったりという可能性を考えると、当初からこの1時間半で検討しちゃうというのはいかなものかなと思うんですが。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

ナイターのほうは9時以降ということになりますので、どこまでそのエキスポランド跡地のお客様が9時以降までモノレールに乗られるかどうか。特に心配しているのは、どちらかという夕方、デーゲームが終わった後、4時、5時のあたりは多分商業施設とかアミューズメントのお客さんもちょうど帰られる時間に当たるとすると、そちらのほうの方がよりシビアなのかかなとは考えていますけれども。ナイターのほうについてはむちゃくちゃひどくならないんではないかと思っっていますが、これに加えて、あとは特に遠方の、例えば大阪に帰るであるとか、京都に帰るであるとかいう方には、スタジアム前から直通バスなども検討するとか、それプラスのオプションも考えて、それを何とか快適に帰っていただけるようなことを考えていく必要があるかなとは。

部会長

夕方のほうは1時間半。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

夕方は2時間。

部会長

2時間ですね。そこなんですね。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

そうです。夕方は今2時間です。

部会長

早く終わるので、多少後ろが延びてもいいんじゃないかという。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

まだ、先ほどの今の実態の書いていらっしゃる時間とか、コブクロのコンサートのときを見ても、あと4万人というのが年間何回あるかというようなことも踏まえて、多少ご不便をかけることにはなりますが、何とか許容していただけないかと。それは、さらにそれを短縮していけるような対策を講じていきますし、ご助言とか、何かよいアイデアがあれば教えていただけたら、そういうのも検討していきたいと考えていますが、デーゲーム終了の満員のときについては、ある程度許容いただく必要があるのかなと考えています。

部会長

ほかはいかがですか。

●●委員

関連してですけども、資料2の3ページのところですね。再質問の1とか2とかのところですけども、実際、デーゲームだと2時間は出さないということなんですかね、スタジアムから。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

順次出すという。

●●委員

順次出すんですか。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

2時間ずっと……。

●●委員

実際はどういう感じですか。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

実際は、今一番理想的には、今のスタジアムの帰っていらっしゃる方、あまり基本的にコントロールしていない状況でも、1時間から1時間半ぐらいかけて出ていらっしゃるの、多少のこういうイベントをすることによって、早く帰りたい人は、走って帰るという方は別にして、時間に余裕のある方は若干周辺が混んでいるので、待っていただくということで基本的には自由意思で、周辺も混んでいますからというアナウンスをしながら順次2時間ぐらいかけて出ていただくということを考えております。ただ、4万500人のときに、それでは周辺の交通がパンクするというのであれば、強制的にスタジアムの出口か何かで順次出る人数をコントロールするということをしないといけないのかもしれない。今回はスタジアムの中に、先ほども説明しましたが、店であるとか、レストランとかも入りますので、そういう意味では今のスタジアムよりは快適には待っていただけるのかなと考えていますが、基本的にそういうことも。2時間かけて順次出ていただくと、2時間たったときに最後の客さんが出ていただくというようなことを考えていると。

●●委員

ただ、最大待たないといけないのは2時間ということですよ。試合は結局前半、後半、休憩とか入れたら2時間だと思えるので、さらにもう1試合分いないといけないということですよ。特に、例えば負けたときとか、そこまでここで気にする必要はないのかもしれませんが、サービスの水準とか、お客さんのその帰りたい気持ちとかを考えると、ほんとうにそれが待てるのかなという素直な疑問がございます。

もう1つは、サッカーではないということなんですけども、コブクロのこの東広場のコンサートでしたら、多少は散歩したりとか、四方八方で逃げられるのかなと思うんですけども、スタジアムという箱の中に入れられている状態とは違うのかなという気もするんですが。比較対象として。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

スタジアムの箱は別として、コブクロのコンサートのときの実態としましては、基本的には待っているお客さんはあっちこっち動くということではなくて、基本もともとの、座席じゃなくてエリアで座っていらっしゃるんですけど、そこにいてくださいと、ほぼ座っていらっしゃる状態で動いていないという。エリアごとに、順番に、じゃ、次、この人

を出してくださいというのが実際の運用やったので、●●委員がおっしゃっているような感じではなかったんです。ただ、イベントも違いますし、内容も違いますから、どこまでかというのはあるんですけど、実態としてはそうです。ただ、逆に言うと、スタジアムは箱ですけども、今回の箱は今のスタジアムよりは中で多少は楽しんでいただくこともできる。あと、グラウンドでは後座試合であるとか、そういう見ていただくイベントも開催するということで考えておりますが、ただそれでどこまでコントロールできるかというのは、実際はやっぱりやってみないとわからない部分がありますので、プラスで必要であれば、やっぱり出口でコントロールするというようなことが必要になってくると思っております。ただ、今の駅での、実際の試合が終わった後にお客さんが乗っていつているああいふパターンを見ると、非現実的ということではないのかなというふうに考えているところ
です。

●●委員

もう1ついいですか。

部会長

はい、どうぞ

●●委員

モノレールの輸送力の話で、満員で500人で、時間12本ということで、30分で3,000人ですよね。この出されたデータを見ると、これ、時間別情勢で5,000人とかになっています。この辺はどういう乖離があるんですか。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

30分3,000人というのは片道ですね。

●●委員

こっちは両側で見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

両側に乗られるので、方側で1時間、だから12本ぐらい含めると6,000人。もし、両側、フルに活用できたら、1時間で1万2,000人、30分であれば6,000人ということになります。今、2時間での輸送余力をこの評価書案では1万6,400人としておるのは、実際は千里中央方面行きは1万人ぐらいの輸送余力がある。門真側も1万人ぐらいの輸送余力があるので、単純に足すと2万人分ぐらいあるんですけども、実際には6割から6割5分ぐらいの人が千里中央のほうに行かれるので、それを1万人ベースでアッパーとして、じゃ、門真方面はフルには乗ってくれないだろうということで、6掛けで、トータルで1万6,000人ということを設定しました。だから、先ほど説明した、それをいかに均等に振り分けて東へ回っても大阪へ帰れますよというようなことをどれだけ周知して門真方面のキャパも、輸送余力もフルに活用したら、もうちょっと乗っていただけるのではないかとということも検討の1つとして考えているということです。

部会長

ほかにいかがでしょうか。

●●委員

よろしいでしょうか。ちょっと評価の方法論のところでも2点ありまして、1点目は歩行者のほうはシミュレーションされないんですか。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

今、シミュレーションまでは考えていないです。

●●委員

何でこんなことを言うかといいますと、この評価書の12の23の8ページのところに、南Bルートとか北Cルートというふうに車と歩行者が思いっきり交差するところがありますよね。それで、今この例えばちょうど中央駐車場の南Bの部分の交差とか、そこから東に行ったときの北Cの部分なんですけど、ここを今回評価でされてきたその次の12の23の10ページのサービス水準で評価すべき場所じゃないんじゃないかと思っていて、ここって多分交通事故のほうの方が怖いんですよね。サービスの混んでいて困るというよりも。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

交差する部分ですか。

●●委員

交差する部分というのは。それをやろうと思うと、先ほどの交通シミュレーションの部分と人間の動きの部分を掛け算で考えないといかんのじゃないかなと思ったので、シミュレーションされるのかなと。何らかの違う、ここで書いてあるサービス水準以外の評価を考えられているのでしょうか。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

今の歩行者、自転車と車が交錯する部分については、今、これで検討している場合、自転車4,500台だと。だから歩行者の人数についてはそこを歩くという想定で、そこを前を人が歩くという前提で車が流れるかどうかという形のシミュレーション、車の交通量シミュレーション上はそこを人が歩くという形で入れております。

●●委員

増えている部分も入れて、先ほどのシミュレーション……。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

増えているというか、そうですね、この関係、来場者、来られる方、帰られる方がそこを歩くとしてやっています。実際は、今おっしゃるように、この進入のところであるとかは信号がないので……。

●●委員

ないんですね、ここ。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

自由に歩いていただくと、車が詰まるという結果になっております。だから、今のシミュレーション上はそこは交通整理員が車と人を適宜整理して、車を流して、人がとまったら、人を流してという形で整理するという前提で自動車の交通シミュレーションを行って

おります。その上では、人がここにずらっと並んでしまって、詰まって動かないという
ようなことにはならないという、そういう確認はしています。

●●委員

実際、そこに対応をされる予定もあるということなんですか。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

それは対応しないと、多分だめだと思っています。

●●委員

わかりました。ありがとうございました。

部会長

よろしいですか。

●●委員

はい、ありがとうございます。

●●委員

ボトルネックが歩道については2カ所ありますね。4メートルで来て2.7とか……。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

2.35とかになります。

●●委員

2.35とかになりますよね。そういうときに、普通は人を流すときは2.3メートルの
ところがあったら、2.3メートル徐々に狭めていったりするわけです。4メートルがいき
なり2.3にすると、圧力がかかりますから、そこで転倒事故とかが起こるようなことが出
てくると思いますね。そういうものは発想してあるわけですか、これは。

今、その詳細までは検討できていませんが、この2.35メートルのところを順調に渡っていただけるように、手前で当然交通整理というか、確立しないとと考えています。

●●委員

しないとイケないですよ。そうだとすると、4メートルの歩道幅のところはもっと容量が落ちるわけですね。もちろんボトルネックのところでは引っかかってくるわけですよ。結局ね、この動線計画のこのボトルネックの部分と、それからモノレールの駅のところの改札とか、乗車部分とか、その2カ所でコントロールされると思うんですけども、そのときに例えば今、公共交通に乗るのは1万6,400人でしたか。それがもっと増える可能性って、何かもしかしたらあるかもしれませんよね。今のところ、駐車場は2,000台で、4,900人と書いていますけども、エコスタジアムというふうな形でもっと公共交通で来るような人が増えたとすると、この2,000台分のやつ以上に、もう車であんまり来なくなってモノレールで来たりという可能性もあるわけですよ。今、1万6,400というのは、最大限の数字じゃないですわね、公共交通にとって。それは2,000台というキャパに対して2.45人乗っていて、4,900人と計算していますけれども、これがもっと車じゃなくて、モノレールに乗ってくる人がたくさんいたりする可能性もあるわけですよ。

そうすると、こういう計画のときにいつもそうなんですけども、あんまりあてにならない需要予測するよりは、このボトルネックのところでコントロールしないとイケない人数を逆算させて、だからそういう意味ではさっきおっしゃられたように、何か歩行者シミュレーションをやってみたほうがええと思うんですけどね。歩行者シミュレーションのソフトも結構あるので、そういう例えばこれを1万人、流さないかん、2万人流さないかん、3万人流さないかん、それを1時間でやるのか、2時間でやるのか3時間か、これ、自由自在なのでね。そういう自由自在のシミュレーションをちょっとやってみて、そういったときにどういう観客の退出をコントロールするかという案を逆算してみると。だからね、いろんな広報だとか、観客に対する理解を求めた上でやるというのは、それはそれもいいんですけど、それでどうにもならない話はやっぱりあり得るわけですね、人間が非常にたくさん来たときに、この今狭まってボトルネックになっているところで転倒事故が起こるとか何とかなると、これ、主催側の責任にもなるし。そういうことを考えると、爆発的に多いときのこととも考えた――ただしそんなものは毎回起こるわけじゃなくて、4万500人

が年間4回でもいいんですけれど、そういう悪条件に悪条件が重なったようなときにもこういう事故を起こさない。そういうときのために、もっと積極的に出場制限したって、2時間かけて出てください、いや、それは3時間かけて出ないかんような事態でももしかしたらあるかもしれないわけです。

だから、何か前提条件をどこかでつくって、それに従って話をつくるんじゃなくて、危ないリスクが非常にかかる順ぐらいに先にコントロール計画を決めて、きょうの観客は4万500人ぎりぎり来ていると、駐車場を見てみるとあんまり2,000台も来てへん。どうもモノレールが多そうだと、雨が降っていますよと。それから、何かそういう悪条件が重なったときはこういうコントロールするんだと、そうじゃないときにはこういうコントロールするんだと、きょうは3万2,000人やからこういうコントロールするんだという決め方をしておいたほうが、あんまりあてにならない需要予測の前提で1万6,500人が最大限ですよというところに引っかかっていると、もしかしたら2万5,000人ぐらいがモノレールに乗るような日があるかもしれませんよね。そうだとすると、2万5,000人、いつもこんな、これは非現実やと言いつつも、2万5,000人、もしかしたら来るかもしれないわけだから、2万5,000人がモノレールを使うような事態になったときにはこういうコントロールをするんですよという決め方をしたほうがええんやないかなと。

今のそのシミュレーションで計算がいくらでもできるわけで、例えば歩行者シミュレーションとか適当なものを使うと、それは●●先生、よくご存じじゃないかと思うんですけども。4メートルの幅が2.3メートルのところへ急激に縮まると絶対後ろからの圧力で押しつぶされる事故なんて起きやすい状況ですから、当初から入り口のところは2.3メートルの幅にもう狭めてしまって、2.3メートルの幅のところへ出られない人についてはスタジアムのところで待たせるとか、何かそういうコントロール計画を決めておかへんと、何かほんとうに事故が起こったとき、これは多分渋滞のことよりも人が圧死したとかいうようなことがもし仮にでも起こったほうが絶対大問題なので、そういう歩行者の動線をどう確保—そういう危なそうなことを最初から積極的に、もっこの北Cルートを行かせるだとか、バスを別に出すだとか、とにかくこっちから、このエリアの中に入ったら、もうここからしか出られませんよと、その人たちはこっちしか行けませんというコントロールをもう最初からやってしまうとか、そんなんを考えたほうがいいんじゃないでしょうかね。

多分、それは、じゃ、さっきおっしゃられたような何か歩行者シミュレーションみたいなやつもあわせてやって、そうすると机上でいくらでも計算できますのでね。これは私か

らの提案にしておきます。ご検討いただければと思うんですけども。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

シミュレーションについてはまたちょっと。

●●委員

そうですね。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

今、考えていたのは、おっしゃるように、最初から出口のところから2.35メートルの通路をつくるというのも1つですけども、当然今は携帯電話とか通信手段がありますので、このボトルネックのところの状態がどうかと。そこで詰まっていたら、どっちにしても向こうへ行けませんから、その場合はおっしゃるように手前でも、スタジアムの出るところでコントロールする、あるいは北側へ行っても混んでいますので、南側へ回って下さいというようなコントロールをすとか、そういうことは基本的には考えないといけないし、考えておったんですけども、そこから先、どこまで詳細に今の時点で詰めるかというところまでは検討していない。

●●委員

というかね、逆にそういうマニュアルをつくる、要するにこういう状態になったときに、こういうコントロールをするんですよというマニュアルをつくらうと思うと、やっぱりシミュレーションをやらないといけないんじゃないかと思うんですよ、多分。状況を見て、このボトルネックに立っているガードマンの人が電話連絡をしてくれると、それが危ない状況なのか、危なくない状況なのかというのは個人的判断ではあかんと思うわけです。それをやっておかへんと、明石の歩道橋事故じゃないですけど、ああいうようなことというのは、やっぱり現場の警察官だってようわからへんこととか出てくるので、そういうものは何かある程度一定基準みたいなのを決めて、こういう状況のときにはこうするんですよというマニュアルを最初からつくっておかないと、その起こった時点で現場の判断で携帯で交信しながらはきっとできないと思うんですね。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

当然マニュアルは必要。

●●委員

そのマニュアルをつくるためにも、今の段階で何かシミュレーションをやっておかれたらどうですかね。ほかの方法があるのなら、ほかの方法でも構わないとは思いますが、役に立つというか、結構現実を反映した予測ができますけどね、今の歩行者シミュレーションってね。それは●●先生がご専門なので、詳しいことをお聞きになられたらいいんじゃないかと思えますけどね。それによってね、何かどうしても2時間は絶対かかるんだとか、1.5時間でこうすればいけるんだとか、場合によっては3時間やっぱり我慢してもらわないといけないんだとか、いろんな臨機応変の、だから目標水準、最初から2時間で一樣に出ていくというふうに、それをがちがちに固めてしまうんじゃないかと、こういうケースのときにはこういう形でできますよと。あるいは、我慢してもらわないかんとときにはほんとうは3時間待ってもらわないけないかもしれませんよね。それはそれで断固とした態度で、とにかく事故はなくす、絶対起こさないんだという強い意志のもとで3時間客は待たせるんだと、ナイターであろうが何であろうが。というような姿勢をつくっておかないといけないんじゃないかなというふうに思います。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

それはちょっとまた検討させていただきます。

部会長

そうですね。ご検討いただけたら。

ほか、いかがでしょうか。

●●委員

今の点、私も賛成で、今この数が1万1,900人というのが前提ですけども、車のほうは駐車場でコントロールできますけども、バスの利用者ってコントロールできないので、先にバス券を発行するとかというわけにはいかんですよね。その人間というのがモノレールに乗っちゃう可能性というのも十分ありますし、コントロールしきれないものをコン

トロールするというのはかなり難しいですし、同じ意味でさまざまな歩行者の対策というのを提案していただいていますけども、これ、なかなか絶妙な技ですよ。職人技でこの山田駅のほうに何人とか、こっちのほうに何人とか、門真に何人とかというすばらしい神業のやつの条件が初めてそろったときに1.5時間でいけるかもしれないよというようなことですので、これはなかなかできないわけですよ。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

おっしゃるように、今、もともとの2時間のときもそうですけれども、かなりすべての人数がちょうどはまっているような数字になります。会長、おっしゃるように、モノレールの輸送余力と歩道橋のキャパが大体整合しているのもそうですし、1.5時間でもかなり配分しないとイケないと。最短であれば、1.5時間いけるかということになりますけど、やっぱりそこには余裕が要りますので、必ず1.5時間でいけるかというのがあります。ただ、逆に4万5000のリスクという満員のリスクのほうもあるので、そこでそっちのほうの余裕もあるのかなということで、この数字が今できているわけですけども、最悪の場合を考えると、1.5時間よりもさらに時間がかかる。その場合はオプションとしてさらに直通バスとかのことも入れていかないと、多分これを1.5時間で流すのはかなり経験を積まないと、現実的にはできないのかなというのをおっしゃるとおり。

●●委員

だから、前もおっしゃられたオプションでね、何か後座試合みたいなものを見せるとかね、そういう話ってあり得るわけですよ。だから、さらにこのボトルネックを抱えておるのが悪いから、公共がインフラ整備しろと。うんと言うてくれるかどうか知りませんよ。だけど、要するにこのスタジアムで2時間以上も人を詰め込んでおくのはよくないやろうと。そんなら、この3.5メートル、4メートルの幅に広げるようなインフラ整備してちょうだいなんていうのも、1つのそれは案かもしれませんね。それを事業者がつくるものじゃないので、そういう要望を聞いてくれるかようわかりませんが、そやけど、その中で行政が入り込んだ形で協議会なんかつくってやっていきたいと思いますという仕組みはできているわけだから、僕は要望すべきで、そこで解決してもらえらんだったら、インフラ整備すれば、4メートルの幅で全部いけばもっと話は簡単になるかもしれないし、いろんな案があり得るわけですのでね、あまり最初から前提条件を固めてしまわないで、いろんなケ

ースをやって、そのケースの想定ごとに解決策はどうあるべきなのかというのはちょっと検討された方がいいんじゃないかなという気もしますけれど。部会長も応援してくれるでしょうし。

●●委員

ほんとうに1件の事故ですからね。エキスポランドが変になったというのも1件の事故ですからね。あれのためだけ——それだけではないでしょうけども、そういうことが1回でも起こるとおしまいなんですよね。4万人が毎回入ってくれるぐらいのゲームをガンバがさせていただいて、国際試合もしてというのが、僕はそれが理想だと思うんですけども、そうやってきたときに、いやいや安全上問題ですから、これ、2万人でよろしいですねんというような話にはならへんですよね。と思うと、ぜひ安全対策というのは万全にしていただかないといけないし、事前の想定というのは相当しなきゃいけないと思うんですよね。特に、この高いところから低いところ、帰りが降りますからね。あそこでは怖いですからね。しかも、あんだけ細かったら、あそこでもしもだれかが倒れた日にはもう目も当てられへんですよね。というような状況とかいろいろ非常に懸念があるなというのがあるので、ぜひ歩行者のシミュレーションであったりとか、あとは時間でも、今1.5時間とか2時間とかいう話がありますけども、延びる場合もあるでしょうし、逆に集中しちゃうということもあるでしょうし、いろんな危険な状況というのがあると思うので、ぜひそのあたりを検討するような枠組みをつくっていただいたほうがいいと思うんですね。

●●委員

帰り際に急に雨が降り出したから、早う帰りたいのが殺到するとか、何があるかよくわかりませんからね。だから、自由コントロールというのはなかなか難しいと思うんですね。だから、出場制限もやらないかん事態というのはどういうときに出場を制限せないかんというのも考えておいたほうがええと思います。

部会長

一番最初に●●委員がおっしゃっていたように、アライヴづくりの環境影響評価じゃ困るんですよ、今回のやつというのは。一番最初に宣言されていた需要をコントロールするという新しい発想のもとでの環境アセスだと思しますので、ぜひ先進事例となるような形

で、ここをコントロールするべきなんだというようなことが定量的に出てくるような評価書にさせていただいたほうが好ましいなど。それには、やっぱり前提条件でいろんなパターンが想定されたほうがいいんじゃないかなというようには思います。

すいません、時間、8時になってしまったので、交通渋滞の話はできていないんですけども、幸い、もう1回交通部会というのがございますので。ありますか。

事務局（萬谷）

1回には、限っていません。

部会長

1回ではないということだそうです。

事務局（後藤）

要請があり、必要なら。

部会長

何回でもするぞとおっしゃっています。私もこの北摂の住民として期待しているところも非常に大きいので、ぜひいいものをつくっていただきたいと思いますので、ぜひ。きょうはちょっと次回になりましたので、交通安全について、まだ多分途中だと思いますけども、一たんここで切らせていただいて、ぜひ交通安全と、それから交通混雑について、あわせて次回の部会のほうで議論できればというふうに思いますが、いかがですか。それでよろしいですか。

じゃ、審議の途中ですけども、終了の時間になりましたので、続きは次回の部会で行いたいと思います。

じゃ、事務局からほかに何かございますでしょうか。

事務局（萬谷）

次回の部会の日程について調整をさせていただきたいので、委員の皆さんにつきましては、終了後しばらくお残りいただけますようお願いいたします。

部会長

それでは、本日はお忙しい中、部会の皆様にお集まりいただきまして、まことにありがとうございました。交通部会による審査が続きますけども、引き続き委員のご協力をよろしく願いいたしたいと思います。

それでは、交通部会を終了したいと思います。お疲れさまでした。