

吹田市環境影響評価審査会交通部会（令和7年度第1回）会議録

日	時	令和7年7月1日（火）午後6時～午後8時
場	所	吹田市役所高層棟3階 災害対策本部会議室
出席者	委員	井ノ口部会長、葉部会長代理、内田委員、老田委員、塚本委員
	事務局	道澤部長、楠本次長、丸谷参事、水谷主幹、永井主査
	庁内出席者	〔計画調整室〕白澤参事、〔総務交通室〕石本参事
	事業者	【（仮称）万博記念公園駅前周辺地区活性化事業】 〔三菱商事都市開発株式会社〕 小須田部長、宮本統括マネージャー、福田シニアマネージャー、 高嶋マネージャー 〔株式会社竹中工務店〕 小南上席専任部長、松居主任、遠藤氏 〔株式会社オオバ〕 田中主幹、工藤氏
傍聴者	19名	

<次第>

- 1 開会
- 2 交通部会 委員紹介、部会長代理指名
- 3 [審議事項]（仮称）万博記念公園駅前周辺地区活性化事業
 - （1）交通に関する課題について
 - （2）質疑応答

1 開会

- ・5名の委員の出席により審査会成立を確認
- ・部会長に進行を引き継ぎ

○部会長

それでは、環境影響評価審査会交通部会を開催します。

改めまして、このたび、交通部会長を務めます関西大学の井ノ口でございます。皆様、本日はお忙しいところ、お集まりいただきまして、どうもありがとうございます。

皆様方の高度な専門知識と見識に基づき、闊達な御意見、御提案をいただき、ぜひともこの会を実りのあるものになりたいと思っております。皆様方の御協力を、お願いいたします。

2 交通部会 委員紹介、部会長代理指名

○部会長

本日は初めての交通部会ですので、御出席の委員の皆様も自己紹介を兼ねて、一言御挨拶をお願いします。

(各委員挨拶)

併せて、資料1の名簿を御確認ください。

それでは、続いて、部会長代理の指名を行います。事務局から説明をお願いします。

○事務局(丸谷参事)

規則におきましては、部会長に事故があるとき、又は部会長が欠けたときは、あらかじめその指名する委員がその職務を代行する、となっております。規則にのっとりまして、部会長には、職務を代理する委員をあらかじめ御指名いただきたいと思えます。

○部会長

私は、葉委員に、部会長代理をお願いしたいと思えます。御承諾いただけますでしょうか。

○部会長代理

お引き受けいたします。

○部会長

ありがとうございました。それでは、部会長代理は葉委員をお願いします。今後の交通部会の会務は、私と、葉委員で行いたいと思えます。御協力をお願いします。

では、続きまして本日の傍聴希望者を確認させていただきます。事務局から報告をお願いします。

○事務局(丸谷参事)

本日は19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まして、8名の傍聴者を抽選で決めております。

また、傍聴者から外れた方で、強く傍聴を希望する方が多数おられる状況になっております。予めそういった事態が予想されましたので、隣のオペレーションルームにオンラインでの視聴環境があることを踏まえ、臨機の措置をお願いできればと思っております。

○部会長

本日19名と多くの傍聴希望がございました。また、抽選に外れた方で強く傍聴を希望する方がおられるとのことです。

「吹田市環境影響評価審査会の会議の傍聴に関する事務取扱要領」の規定では、傍聴者の定員は8名となっておりますが、傍聴希望者が多数おられることと、隣のオペレーションルームにオンラインでの視聴環境があることを踏まえ、資料等の用意はないということは御了解のうえ、11名の方のオペレーションルームでの傍聴を認める臨機の措置を取りたいと思います。

どうぞ、入室していただいでください。

(傍聴者入室)

○部会長

オペレーションルームの方々も含め、傍聴の皆様申し上げます。本審査会において、傍聴者の方は発言していただくことはできません。また、会議の撮影や録音も禁止されています。お渡しした受付票控えの傍聴者の守るべき事項を御一読いただき、静粛に傍聴いただくようお願いします。

オペレーションルームの方々も含め、万が一、勝手に発言をする、私語や離席をするなど審査会の進行や他の傍聴者の妨げとなる行為があれば、退場いただくことになります。円滑な会の運営に御協力願います。

3 [審議事項] (仮称) 万博記念公園駅前周辺地区活性化事業

○部会長

続きまして、次第3 (仮称) 万博記念公園駅前周辺地区活性化事業の審議に移ります。事業者の入室をお願いします。

(事業者入室)

○部会長

では、この件に関する審査の状況について、事務局より説明をお願いします。

○事務局(永井主査)

それでは、本計画のこれまでの経緯及び本日の流れを御説明いたします。資料2を御覧ください。現在は、指さしマークがついている提案書の手続の段階です。

本事業は、令和7年1月15日に、事業者である3社から環境影響評価提案書の提出を受けました。3月10日に諮問とともに第1回の審査が行われ、環境影響評価の結果や環境取組の内容について御審議いただきました。その際の審議内容及びその後に審査会委員等から提出されました御意見については、参考資料を御参照ください。

既に万博外周道路とその周辺で大規模な渋滞をはじめ様々な交通問題が発生している中、大規模アリーナや商業施設等、集客施設による道路交通や公共交通機関利用の増加が周辺の環境に与える影響の適切な評価と、その影響を抑えるための、本計画の規模と趣旨にふさわしい環境取組の在り方について御審議をお願いいたします。

その中で、さらに審議を深めるべきと感じられた事項や、新たに審査が必要と考えられる事項等が生じるものと存じます。こちらについては、後日改めて事務局から文書で意見の提出を依頼し、委員の皆様の御意見を集約させていただく予定ですので、よろしくをお願いいたします。

今回の審議の内容及び各委員から提出いただいた御意見や御質問については、事業者から回答を得て今後の審議に活用するとともに、あわせて、部会長を通じて全体会に報告を行ってまいります。以上でございます。

○部会長

それでは、事業者より説明をお願いします。

○三菱商事都市開発株式会社

本日は、3月の全体の審査会に続きまして交通部会ということで、審議のお時間をいただきましてありがとうございます。

○株式会社竹中工務店

本日御説明する内容ですが、次のとおりで考えております。御手元の資料、7分冊になっておりまして、参考資料3-1から3-7ということで、左上のほうに番号を付けておりますので、そちらを御覧ください。まず、3-1として万博記念公園周辺地区の現況の交通分析と課題の整理を行っております。

次に、3-2というところで、本事業で設定している開発交通量の御説明、さらに3-3としまして、道路交通負荷を極力軽減するという観点で、まずは公共交通機関、モノレールを中心とした公共交通を最大限活用するというを考えておりまして、開発後のモノレールの輸送のキャパシティを検証してまいります。

その後、3-4で開発後の今度は自動車の交通対策案の内容を御説明いたしまして、主要な交差点における交差点需要率及び道路の混雑度の解析結果を御報告したいと思っております。3-4では大きな方針としまして、アリーナの自動車分担率を5%に抑えるということで、マイカーを極力抑制していくという取組を検討しておりますが、このような交通需要マネジメント、TDMをいかに実行していくかという案のメニュー出しを3-5のほうで御説明させていただきます。

最後に、次回以降に動的シミュレーションを今、準備を始めておりますので、そちらを御覧いただいて、シミュレーションで再現し、予測評価していく検討のパターンとケースを事前に御確認いただきたいなというふうに考えております。

3-7については、事前に審査委員の皆様から御質問のあった中で、特異日においてどんなイベントが行われているのか整理するようという宿題をいただきましたので、そちらのほうを御用意してお

ります。3-7につきましては、ちょっと質疑応答等で御説明をしたいなというふうに考えております。

非常に説明内容、ボリュームが多いので、まず、私のほうから1の説明をさせていただいた後、2、3、それと4から6というのを各担当のほうからパートに分けて御説明をいたしますので、その都度、ちょっと長い説明になりますので、御質問等ありましたら都度いただきますと幸いでございます。どうぞよろしくお願いたします。

では、3-1の御説明のほうから入らせていただきます。

まず、地区の現況交通分析と課題ということで、1ページ目に、2023年に現況交通量調査を、地区の交通課題を早期に把握するという意味で実施をしております。

まず、この右図にお示ししますように、外周道路とか、あと樫切山北といった主要な交差点20地点、それと駐車場の出入口4地点につきまして、3月25日、桜まつりのときと、4月23日、スタジアムでのサッカーの試合があった日、それと一般の休日、平日と、4日間にわたって調査を行っております。

こちらは、本事業の敷地にもともとありました中央駐車場が代替移転するということが決定しております、まだ大阪府様のほうで具体的な位置が最終決定していないものの、自然文化園の中央環状線よりも北側に移転する可能性が高いというところで、調査で計測した内容のうち、中央駐車場への入出庫台数の経路を設定し、その分を現況補正しております。詳しくは割愛させていただきます。

次、右上の3ページ目、こちらが補正後の現況交通量の需要率をまとめたものですが、この表の赤枠で囲んだ部分が補正後の需要率をまとめたものになっております。

需要率としては、基準値0.9を上回る交差点というのはないものの、地点8の進歩橋南詰の交差点では、桜まつりのときで0.7を超えるといったように高めの数値となっております。

また後ほど詳しく御説明いたしますけれども、地点12の樫切山北交差点に関しては、いずれの調査日も需要率が0.4前後ということで大変低い数値になっておりますが、これはちょっと現状でも交通渋滞が発生しているということが調査でも把握できておまして、交通流が停滞していることによって、結果として数値が低く出てきているのだらうと推測をしております。後ほど詳しく御説明いたします。

次、4ページ目、こちらが同様に補正後の現況の道路混雑度をまとめたものになっております。

全ての交差点の車線で基準値1.0を下回っているものの、地点8の進歩橋南詰交差点におきましては、桜まつりとサッカーの休日試合日におきまして混雑度が0.8を超えるということで、高めの数値になっている車線がございます、地点8の進歩橋南詰交差点というのが外周道路の中で最もクリティカルな交差点であるということが把握できております。

次の5ページ目、お願いたします。

これは今回の調査した4日のうち、4日が年間のうち、どの程度の集客のレベルがあった日なのかというあたりを整理したものになっております。なかなか正確に把握するというのは、365日の把握って難しいところがありますが、3つのアプローチでレベル感を検証しております。

5ページ目のほうは1つ目のアプローチで、公園3施設、自然文化園、吹田スタジアム、エキスポシティの3施設の365日の集客グラフを見たものです。上から緑が文化園で、青がスタジアム。スタジアム、試合のあるときだけひげが伸びるという形ですね。エキスポシティはオレンジですけども、こちらはちょうど土日に高い数字が反復するというような、そういった動態を示します。

それらを合算したのが一番下の棒グラフになっておまして、これを見ると、自然文化園のイベントとか、あと、スタジアムの試合の有無とか、あとはエキスポシティの集客動向、これら各施設の集客が重なり合って繁閑差が非常に大きくなるという、そういう集客構造が読み取れます。

それを多い順に並べ直したのが、次の6ページ目でございます。こちら、今回調査した日のうち、多

い順に並べた中で、休日サッカーの試合日、4月23日というのは、この多い順から見た年間11位に相当します。桜まつりについては年間32位、一般の休日が83位という形になっております。

次の7ページ目、こちらが2つ目のアプローチで、モノレールの万博記念公園駅の乗降客数の実績値を大阪モノレールさんのほうから受領いたしまして、分析したものになっています。表が2つありますけれども、上のグラフが1日の乗降客数、下のグラフが午後に表れるピーク時間帯における30分間の乗客数を示しております。これを見ますと、今回調査したうち、休日のサッカーの試合日が22位から25位、桜まつりについては50位から52位という形になっております。ちょっと桜まつりが低いというのは、また後ほど、時間があれば御説明をさせていただきます。

次の8ページ目、こちらが3つ目のアプローチでございまして、外周道路に設置された定点カメラは通称警察トラフィックカウンター、トラカンと呼ばれているものです。こちらの警察トラカンで測定された道路断面交通量から見た年間順位という形になっています。これを見ますと、休日のサッカー日が年間のうち18位、桜まつりが20位という形になっております。

9ページ目、10ページ目は少し視点を変えて、調査をした23年の3月から9月というのが、ちょうどコロナの5類へ移行するその前後にまたがっているというところで、コロナの影響がなかったのか、今はもっと増えているのではないかという心配もあったもので、それを検証した内容になっています。

9ページ目は、モノレールの乗降客数につきまして5類移行前と移行後と比較したものになっていまして、前後の同月比で見た場合に、調査をした移行前と比べて、移行後の数字が年間で見ますと平均1.03と、微増という形になっています。ただ、これは細かく見ますと、その原因が8月の万博夏祭りの差が非常に大きくて、これに起因するもので、それ以外の月は、おおむね出っ込み、引っ込みがありますが、ほぼ同水準で推移をしております。

10ページ目、こちら、同様に警察トラカンで5類移行前と移行後と比較したものになっておりまして、同月比で見たときに、調査を実施しました移行前よりも移行後が0.97と、こちらは逆に微減という形になっております。3%ほどの微増・微減はあるんですけども、私どもとしては調査した4日間のデータが十分妥当性を有していると考えておりまして、コロナの5類移行の影響も限定的だと考えておりますので、このデータを基に本アセスで予測評価を進めてまいりたいと考えてございます。

次の11ページ目、こちら、渋滞長の状況を示した資料になっています。

ここで言う渋滞長というのは、信号の現示1サイクルのうちにさばき切れない車列の長さを実測したのになっております。この図で言うと、青い矢印は各調査日の最大の滞留長ということで、これはここから信号でさばけていくんですけども、信号でさばけ残ったのは赤い矢印で示す最大渋滞長というふうに御覧いただければと思います。この赤い矢印がある渋滞長が発生している交差点というのは、左下の表でお示しをしました赤字で示した部分でございます。

地点3の調和橋交差点、こちらが桜まつりと一般休日で1日のうち20分だけ、20mから40m、台数でいうと3台から6台ぐらいのさばけ残りが発生していることが調査できました。

地点8の進歩橋の南交差点、地点12の樫切山北交差点、この2つにつきましては全ての調査日で渋滞が観測されまして、進歩橋のほうは夕方の方の大体20分間ぐらい、40mから60mの渋滞が発生している、10台程度発生しているという形です。ただ、最も著しい渋滞が発生しているのは地点12の樫切山北交差点でございまして、こちら、図でお示しますように、一般の休日におきまして午前中に東方向、南方向、西方向、3方向から最大380mの渋滞が2時間50分程度にわたって発生しているということが観測されました。ちょっと北に入りにくい構造になっていて、3方向からの渋滞が発生しているという状況でございます。

次の12ページ目を御覧ください。こちらは現状の特異日を把握する検討を行ったものになっています。2つのアプローチでこちらも検討しておりまして、1つ目のアプローチは、モノレールのピーク30分間の通過人員の実績というのを大阪モノレールさんから細かいデータを頂いておりますので、それが5分間隔のモノレールの輸送人員を上回る日を特異日と定義いたしました。6分よりも間隔が、ピッチが狭くなってくると、それは特異日の対応ということでモノレールさんのほうでお考えというところもあって、そのような定義をしております。これで見ますと、グラフで示すように年間8日間はモノレールにとっての特異日というのに該当してございます。

次の13ページ目、こちらは2つ目のアプローチで、警察トラカンの365日データに基づきまして、ピーク時において平均走行時速20km以下が20分以上発生する状態。これはちょっと動的シミュレーションを実際に回しまして、この20km/h以下が20分以上続くと渋滞が発生するという臨界点を示しているということが確認できましたので、これを1つの渋滞発生の定義ということで考えまして、これをちょっとグラフで見ますと大体年間13日程度という形になります。

次の14ページ目を御覧いただきたいと思います。こちらは、以上2つのアプローチで見た特異日を、それぞれ重複している日もありますので、モノレールの特異日は年間8日、外周道路の自動車の特異日が年間13日という形になりますが、そのうち4日間は重複する日になっておりまして、その重複日を勘案しますと大体年間17日、年間2週間から3週間程度の特異日が現状でも発生していると。これが大体、公園3施設のトップ30のうち11日を占めているということが分かっております。

以上、特異日については、年間2、3週間というのは、あくまで外周道路の信号のさばき残りの渋滞長、モノレールの輸送キャパシティから見たものでございまして、信号でさばける滞留長ではないということは重ねて御説明をしたいなと思います。それと、樫切山北交差点については、これとは別に慢性的な渋滞が発生していますので、この年間17日のというのとは少し話を切り離して、課題を整理していきたいと考えております。

最後、15ページ目が、以上の現況の分析、少し丁寧に御説明しましたが、そのまとめになります。

需要率と混雑度から見て最もクリティカルな数値が出たのは、地点8進歩橋であるということ。

それと、渋滞長の調査では地点8と地点12で定常的に発生しておりまして、特に地点12の樫切山北交差点については、試合のない休日におきまして、午前の10時台で150mから380mの慢性的な渋滞が発生しているということ。

それと、これが大事だと思うんですけども、万博公園の集客特性としまして、季節とか平休の差、それと公園やスタジアムでのイベントの有無など、そういったいろんな複合的な要因が重なり合って大きな繁閑差が発生しておりまして、複合的な分析と対策、取組が必要であるということをもとめております。

現況につきましては以上でございます。長くなりましたが、一旦ここで御意見とか御審議をいただければと思っております。

OA委員

基本的なことを教えていただきたいのですが、データの中身がちょっとよく分からないので、今後、この数値を見ながらいろんなことを分析していくのに必要になると思いますので、ちょっと細かい話ですけれども、データの有無とか内容について教えていただきたいと思います。

1つは、各施設、3つの施設、その推計集客数と書いてありますが、推計ってどういう意味ですか。

方法論とかですね。

○株式会社竹中工務店

こちらが、推計とあえて書かせていただきましたのが、まず、自然文化園は入園者数というのが公表というか、データで残っているので、これは正確な数字なんですね。ガンバ大阪さんのスタジアムの動員数も同様でございます。ただ、ららぽーとのほうは、レジの通過人数とかそういったデータはあるのはあるんですけども、それがダブルカウントされていたりとかして、正確な本当の意味での来場者数というところの把握が実は難しい状態になっておりまして、こちらのこのエキスポシティのオレンジのグラフというのは、ららぽーとさんの類似の施設の365日の分布の割合、それに今回のららぽーとの年間集客数を掛けて、それで配分したといいますか、年間割り付けた形になっています。だから、土日とか祝日とかそういうのは全て補正して合わせるようにしているので、傾向としては大きなずれはないかなと考えております。

○OA委員

ということは、2022年10月1日から2023年9月30日まで、365日分の毎日の、推計であって結構ですが、集客数は分かっているということですね。

○株式会社竹中工務店

推計しているという形です。

○OA委員

2つ目はモノレールの乗降客数ですけど、これもやっぱり365日分、全部分かっているわけですね。

○株式会社竹中工務店

これは大阪モノレールさんに大変御無理申し上げて、全てデータを頂きました。

○OA委員

ピーク時の通過人数というのは、これは大阪モノレールからもらったのですか。それとも何か時間帯のデータがあって、そこから何か集計されたのですか。

○株式会社竹中工務店

一旦は365日の万博記念公園駅の乗降客数と通過人員が分かる、それも通過人員、どこの駅で乗ってきて記念公園駅で降りているのか、通過しているのかとかいうようなのが分かるOD表みたいな、そういったデータを頂いて、それを分析していますので、これに関してはかなりリアリティーのあるデータになっているかと思います。

○OA委員

ピーク時間帯ですから、1時間やったら1時間になっていますよね。

○株式会社竹中工務店

30分でいっています。

OA委員

この30分はどれが該当するというのは。駅間OD表は時間単位じゃないですよね。それとも時間帯ですか。

OB委員

30分対応OD表でしょう。

○株式会社竹中工務店

すいません、これはOD表ではないです。OD表のようにまとめたマトリックスの表ですけども。

OB委員

一緒ですけど、30分ごとのスライスが全部あると。

OA委員

あるのですか。

○株式会社竹中工務店

そうです。乗降客の券売機を通る時間帯、そこから。

OA委員

それから、3つ目ですが、警察のトラカンデータですけども、これもやっぱり365日、8,760時間分の全データがあるのですか。

○株式会社竹中工務店

はい、これは頂きました。

OA委員

欠測はなかったですか。

○株式会社竹中工務店

ないです。

OA委員

このトラカンデータから、オキュパンシーから何かそういうように渋滞の有無とか判定していると思いますが、渋滞していますよ、していませんよというのは結果としてあるのですか。

【注】

以降のやり取りで、記念協会前交差点のトラカンを、事業者はカメラタイプとして回答しております

が、正しくは光ビーコンタイプの赤外線を照射して検知するものです。

○株式会社竹中工務店

そこが渋滞の有無というところのデータは頂いていなくて、あくまでこれ、ちょうど記念協会前交差点のちょっと西側のほうです。設置されている定点カメラ、その断面の通過交通台数を時間ごとに細かく見たものを365日頂いているんですが、渋滞の有無というところのデータはなくて、それを先ほど申し上げましたように、実際そこをシミュレーションで、どれぐらいの速度で車が走ると、20km/h未満で20分間以上たまってくると渋滞が発生するということがトライ・アンド・エラーで分かってきましたので、それを超える台数が年間のうち何日かというふうに見た形になります。

○OA委員

分かりました。

それから4つ目が駐車場の利用台数ですけども、これは全ての駐車場について毎日の利用台数があるのですか。北とか南とかおのおのについて。

○株式会社竹中工務店

まず、大阪府さんの公園駐車場につきましては、土日の駐車台数はデータとして頂いております。あとは、エキスポシティのほうは駐車台数の公表がされていないので、今回の調査の中でエキスポシティの駐車場の出入口の入出庫台数を調査したという形です。

○OA委員

調査というのはこの4日間分を観測したということでしょうか。

○株式会社竹中工務店

365日ではなく4日間観測しました。

○OA委員

分かりました。今回、これで後々考えていることがあるので、その時点で。

○OB委員

私からも2つほど。今の質問と1つ目は絡むのですが、結局は1日の中における時間分布というのが問題になってくるかと思います。特に滞在型の集客施設、エキスポシティのようなところと、それからイベント系のところでは、全く特性が違ってくるので、このピークの重なりというのがどうなってくるかということが問題になってくるかと思うので、時間交通量のレベルでお持ちのものと、丸められたというか、日単位で集計したものとを整理してお示しいただけるとよろしいかと思います。その前提になるような話として、書面では府警のトラカンと書いていて、口頭説明では監視カメラというふうにおっしゃっていて、先ほどのやり取りでもカメラだと言いましたが、トラカンのデータですか、カメラのデータだけしかないのでしょうか、どちらですか。

○株式会社竹中工務店

まず、データに関してはカメラのデータを数字で整理したトラカンデータです。

OB委員

それはまた、画像処理によってという話と、厳密な意味でのトラカンのデータとは違うと思います。これは定点カメラのデータですか。

○株式会社竹中工務店

カウントしているデータです。

OB委員

それであんまり地点数がないということですかね。トラカンであればもっと地点数があるはずだし、伸び方についてもあるかと思うのですが、なかなか交通管理者から出してもらえないということでしょうか。

○株式会社竹中工務店

はい、入手するのはなかなか難しいです。

OB委員

持たれているかどうかという話はどうですか。

○株式会社竹中工務店

ええ、それは有しておりませんね。実際、この場所ともう1か所、外周南道路のもうちょい東のほうのデータも頂いてはいるんですけど、今回一番クリティカルなのが外周の南西の4分の1の円のところだということがありまして、そのデータを基に今回、特異日とか年間順位をランクした。あくまでやっぱり参考的な扱いになると思うので、これ自体が何か予測評価になるというよりは、参考的にこういうふうにはチェックをしましたということで、させていただいていましたので、その1断面に今回は絞らせていただきました。

OB委員

関連して2点目ですけども、今映していただいているものなんかでも、これはどうなってくるのでしょうかね。これとモノレールの特異日のものを同じように考えていいのかなんですけど、日単位で検討されているところと、モノレールは恐らく、その1日の中でピーク時間帯に着目して365日分を並べていると私は理解したのですけれども、そのような扱いでいいのでしょうかねという疑問を持っていますが、事実としては、ピークが1日の中のいつ発生しているかは関係なしに、一番シビアな状況だったところに着目して、1年を横に並べてみたという整理をされたという理解でよろしいですか。

○株式会社竹中工務店

モノレールとトラカンに関しては完全にそうになっているんですけども、今の御指摘でいくと、1つ目の3施設については、これは1日の集客数の推計になっているので、これをさらなる推計になります。

OB委員

データがないから、どうやっていくかという話は、ちょっとそれは課題として置いて、今なされている整理としては、先ほど申し上げたような日単位の中のところで着目して、単純にそれらを重ねてやったものであった、実際に生じている状況とは違うわけですね。

○株式会社竹中工務店

そうです。違います。

OB委員

モノレールも道路も全部違うところで、同じ日であったとしても、ピークがどこで生じているかというのは多分違うでしょう。

○株式会社竹中工務店

恐らくエキスポシティのほうは圧倒的に車ですよ。逆にスタジアムのほうはモノレールなんですよ。だから、その用途によって交通手段が大きく違ってくるところがあるので、そういったことも含めて、1枚目の集客数も、この分で、これは1日の数じゃなくて、ピーク時のそれぞれ車とモノレールに分解してもいいのかなというふうに、今ちょっとお聞きしていて思いました。

OB委員

ですから、ちょっと先の話になりますけども、シミュレーションの条件設定するときに、どのあたりのレベルを持っていかかといったときに、特異日の考え方というのはキーになってくるかと思います。

とにかく今回整理されたものがどうかということは分かりました。

OA委員

今話を聞いて思ったのですが、特異日を求めてから、その中に調査した日が含まれているか含まれていないかとか、何でそんなことをされているかよく分からないのですけど、特異日を求めて何か意味があるのですか、この現況分析の段階で。

それであれば、もっと素直に、さっき何でデータがこういう形でそろっているのかとお聞きしたのは、全部もう365日のデータがあるわけですから、時間帯のピーク特性の話はちょっと次の段階に置いておくことにして、例えば横軸に入込客数、各施設に入ってきている合計でもいいですし、それからスタジアムだけでもいいですし、エキスポシティだけでもいいですけど、それは簡単にできますので、横軸に365日のデータを全部取って、縦軸にトラカンデータあるいはモノレールの乗降客数を取ると、ある意味、一目瞭然で、この地域に入り込んできた入込客数と、それからトラカンデータだとか、それからモノレール乗降客数の関係が見えてきますよね。

普通には相関関係で右上がりのものが出て、特異的にぴっぴぴっぴと変動しているのはあると思うのですけども、そういう分析を最初にされておいたほうが。この時点での特異日、どこまで意味があるのかよく分からないですわ。

それよりは、こういう今現在の入込客数に対して道路がこうなっていて、モノレールがこうなっていて、それから駐車場がこうなっていると。駐車場は365日ないので、土日だけのデータでもいいと思うのですけれども、その上にさらにこのアリーナができるプラスされてくるわけで、おおよそ2、3万人のデ

ータが。今、エキスポは高いところを見ると14万人ぐらい入っているわけですね。だから、数万人から14万人の入込客数があるところに、それにプラス2万人されてくると、もともとのそういう3施設のグラフがあると、2万人プラスされると、どういうふうに道路とかモノレールとか駐車場とか変動してくるのか、ある程度推計ができますよね。それをまずやっておいてから、後でピーク特性のところへ分担していったほうが。

そうすると、早い段階から特異日を決めて何の意味があるんだろうと思っていたので、ちょっと御参考にして。

○株式会社竹中工務店

ありがとうございます。

○OA委員

多分、日単位で、3施設、横に取ってみると、結構面白い結果が出てきそうな気がするのですが、

その次はピーク時で取ってきたらいいと思うのですが、取りあえず横軸に日単位で1年365日の3施設の合計集客数、それからスタジアムだけ、エキスポだけ、それから万博公園だけ。分けてみてもいいと思う。縦軸のほうは道路交通量、トラカンデータ、せっかく365日あるので。それともう一つは、365日あるモノレールのデータ。それから、駐車場は土日しかないですけど、取りあえず土日だけでもいいと思いますから、そうすると、この地域に入り込んできたお客さんの数と、それから各施設が持っている容量を決めてくるようなデータがあれば、何か相関関係が見えるので。

○株式会社竹中工務店

そうですね。

○OA委員

それである程度当たりを付けといてから、次にピーク時の時間変動だとか特異日特性だとか、やっていったらいいのではないかと思います

○株式会社竹中工務店

開発も後で乗せた場合どうなるかと。

○OA委員

そうです。結局、その後にアリーナ分が乗っかってくるわけなので。最初に、おのおのみんな限度を、キャパシティーを持っていると思うんですよ、この地域は。この地域は当然面積も施設も限られていますから、1日今14万人入っているわけですけども、最大で。そこにプラス2万とか3万入ったら、16万人も入ってきたら持つのかと。それから、駐車場は全部で何ぼあって、そこに全部もつのかと。モノレールも5分単位で何かやってはりましたよね。ああいうのがどれだけもつのかとか、道路ももつのかとか。当然キャパシティー、容量限界がありますので、それがどこら辺にあるのかというのはある程度めどを付けといてからやったほうが、後々作業の手戻りなくて、シミュレーションの条件をちょっと変えるとうなるのかという話に突っ込んでいかなくても済むんじゃないかなと思うんですが。分析の仕方です

ね。

○株式会社竹中工務店

参考に、次回そういったデータ整理をさせていただきます。

○部会長

私からも1点いいですか。住民からの意見で、混雑時に細街路に流入する車がいるという話がたくさん出ていたんですけど、今後、細街路の実態を把握するような現況調査は行う予定がないのでしょうか。

○株式会社竹中工務店

1ページ目の調査地点については、吹田市さんとちょっと確認をして、事前確認をして調査を実施させていただいた地点になるんですけども、このうちの交通6のところ、ちょうど協会前交差点ですね、こちらのほうはその南側に南下する交通量というのが分かっております。それでいくと、大体1時間5台から7台ぐらいが南下している。北上は、今、北に行ってもガードレールがあって管理通路は入れないので、ゼロ台です。もう1つは、交通5というところが、無信号の分岐合流地点が、三角形のところですね、ちょっと複雑な交差がしているところ、これの一番西側の端のところ、ちょうどメロディーハイムへの左折の台数というのがありまして、これも把握できています。こちらが同様にピーク時間においても大体1時間に8台から10数台という形になっていまして、いずれも極めて少ない台数で、ほとんどが今の住民の方の利用の台数というふうになっているんじゃないかなと思っていまして、この生活道路の中の調査までは今回行うことは考えてございません。

ただ、やはりこの開発交通が生活道路の中に入ってしまうということは、近隣の住民の方々が非常に懸念というか、御心配されている点だと思いますので、開発交通が南下して進入したりとか、あるいはこの施設にアプローチする車が抜け道的にこの生活道路を通して入っていくということがないような対応策というのを、これから警察とか道路管理者さんと協議をしながら、ハード・ソフト的に考えていきたいなというふうに考えております。

○事務局(丸谷参事)

今、ちょっと事業者さんのほうから「吹田市と確認して」というような発言がございましたけれども、事前にこういう調査をされるということはお聞きしていますけれども、吹田市のほうでそのいい悪いを当然言うものではございません。この会の場で必要な調査があるということであれば御意見賜りたく存じておりますので、よろしくお願いいたします。

○株式会社竹中工務店

説明に誤りがあり、失礼しました。

○部会長

分かりました。

○部会長代理

ちょっと1つだけ。ほかの先生方が言っておられたこととはちょっとだけ違って、今、部会長がおっしゃられた生活道路への進入という観点ですけれども、この南側の協会前とか下りていった先にかなり住宅地が広がっていると思うんですけども、そちらにも結構な数の駐車場がちょくちょくあると思うんですね。仮に想定していた事業地の駐車場があふれ出したときに、そちらに流れ出ないかと、検討レベルでしかないんですけど、そういった観点、あるいは、特にこのピークが山になって、一番上のところですね、混雑日のところで、実際にそちら側に止めているかどうかという、そういったことを調査する御予定とかはございますか。

○株式会社竹中工務店

それはなかなか難しいと思います。まず1つは、今アリーナがないので、やるとしたらスタジアムの試合にくる人たちが周辺の商業施設の駐車場を使っているかどうかとか、そういったことを調査するという以外ないかなと思うんですけども、なかなか実態を把握するところが難しいということなので、ちょっと調査は難しいかなというふうには考えております。

後ほど資料にも出てきますけども、アリーナとスタジアムでも客層の特性とか利用特性というのが明らかに違っていて、アリーナはやはり公演に絶対に間に合わないといけないとか、客層は本当に2、3人の友達で行くとか、個人で行く人もいますけども、ファミリーで行くということはあまりなくて、そういったことで、車というよりは公共交通を使うというのがやはりメインになってきて、これは私どももお付き合いしているアリーナのディベロッパーさんとか、あるいは興行、コンサートのプロモーターさんなんかにはヒアリングしても、原則は車でのマイカーは想定していませんということで、施設の中で駐車台数をゼロ台にしている例なんかもあるんですね。

今回はそこまでの極端なことはしてなくて、バリアフリー対応とかVIPの対応とかということも考えていかないといけないので5%という目標値を設定して、その5%をいかに確実に実行するかという対策のほうをしっかりと見ていただければなというふうに考えております。

○OB委員

今の事業者さんの回答でちょっと気になったのが、私、個人的なあれですけども、長居のスタジアムのすぐそばに住んでいて、あそこのメインスタジアムって、アリーナとスタジアムと両方の機能を持っているんですよ。夏場とか、大規模な公演をやったりとか。今回アリーナのキャパシティはどれくらいですか。

○株式会社竹中工務店

今回、18,200人です。

○OB委員

長居でやるときは、2万から3万ぐらいの規模のやつをやっているときには周辺の街路は駐車場を探すマイカーだらけになります。だから、その辺、実際にどういったイベントを誘致するような計画にされているかということとリンクしてくる話だと思うんです。ですから、その辺の基本的なスタンスというか、認識によって、TDMへの力の入れ加減が変わってくるなというふうに思っていて、ですから、私としてはそういった問題意識を持っていますということをあらかじめ申し上げておきます

○株式会社竹中工務店

一応、公共交通利用を促進するということと、マイカーを抑制するということで、その両面で実効性のある対策というのを後ほどまた御説明をさせていただきたいなと思いますので、よろしく願います。

○株式会社竹中工務店

資料3-2と3-3を続けて、担当のほうから御説明いたします。

○株式会社竹中工務店

2章の開発交通量の設定から説明させていただきます。

まず、事業用途、アリーナとホテルと店舗、住宅、オフィスごとに1日当たりの入退場者数を設定しています。この数値というのは、アセスの提案書に基づき、そのとおり、この表のとおり整理させていただいています。

次のページ、2ページ目ですね。次に、分担率の設定についてです。まず、アリーナの商圈は、吹田スタジアムの実績等から、近畿圏内と近畿圏外でそれぞれ80%と20%で設定しています。近畿圏内については商圈50km以内からの集客を前提としており、近畿圏外からは新幹線、JR、空港などを經由して万博記念公園駅を利用するものとして設定をしています。

次のページ、3ページですね。こののを踏まえて、アリーナのそれぞれの交通手段別の分担率をこの表のとおり整理しています。まず、左下の吹田スタジアムの自主アセスを基に、右側に今回のアリーナの分担率を設定しています。それぞれ退場時にはモノレールが74%、自家用車が5%、徒歩が13%で設定しています。入退場時に数値が変わっているのは、入場時は入場が分散されるのでモノレールを利用する人が増えるといったところから、入退場時で数値を分けています。

この入場時が分散されるというのが、次のページでちょっと参考としてお付けしているデータから、これは大阪城ホールにおけるコンサートの入退場時の時間とピーク率のグラフになっています。この表から分かるとおり、入場時は37%で退場時は60%といった、退場時に集中するといった結果が分かっています。

次のページ、5ページ目ですね。先ほど担当者から説明があったとおり、全国のアリーナの駐車場の事例を参考として載せています。車が5%が可能なのかといったところに関して、まず、有明アリーナと日本武道館でもそれぞれ駐車場台数はゼロ台でそもそも設定されているといったところと、あと、最近できた神戸のGLIONのアリーナについても、こちら駐車場はゼロ台で設定されていて、こちらに関しては実際にちょっと運営会社へのヒアリングを行っていて、そのときの結果としては、コンサート時の実態として、周辺駐車場を利用する自動車の分担率は数%であるといったヒアリング結果を取ることができております。

ここまでがアリーナの話で、次のページからアリーナ以外の分担率についてです。店舗に関しましては、エキスポシティのアセスの評価書案から数値を基にしており、ホテルに関してはアリーナと同じ設定にしています。住宅とオフィスに関しては、平成22年のパーソントリップ調査を基にそれぞれの分担率を設定しています。

以上を踏まえて、7ページ目で、アリーナも含めての全ての用途が1日でどのぐらい開発交通量が増えるのかといった整理をしています。結果としては、1日の開発交通量としては、休日は31,650人増えて、平日は32,500人増える。あと、車に関しては、休日は3,350台、平日は3,500台増えるといった結果が分かっています。

これが1日当たりで、次のページでピーク時の発生集中量を出しています。こちらも同様の整理をしていて、それぞれアリーナ以外の全体ピークの時間が、エキスポの時間がやっぱり集中するといったことで、休日は11時が全体ピーク時間ということが分かっている、そのときの時間帯にアリーナの退場が重なった場合のピークONピークで数値を出しているんですけども、そのときに休日が13,983人、平日は13,289人、自動車に関しても同様に、1,047台と899台といった結果になっています。

○株式会社竹中工務店

ちょっと1点だけ補足させていただくと、最後のページですね、これはピークONピークで全てのピーク時間の台数をちょっと示しているんですけども、実態は、午前中、店舗のピークになる11時台にアリーナの退場が重なるということはほぼほぼないので、そういったない状態でも一旦はピークONピークで今回は予測評価をしているということで、かなり安全サイドで検証しているということは御理解いただきたいなと思っています。

○株式会社竹中工務店

資料3-3、3章で、開発後のモノレールの輸送キャパシティの検証を行っています。

まず、検証方法についてです。モノレール輸送力から開発後の輸送量を引いたときの輸送余力がゼロを超えていたら輸送できている、ゼロを下回っていたら輸送できていないといった方法で検証を行っています。

このときのモノレール輸送力というのをどう算出しているのかというと、定員500人掛ける便数で計算していて、この500人というのは、1両ごと100人乗れるとあるので、その100人掛ける125%。この125%というのは、現状のモノレールさんからいただいているピーク時間帯の乗車平均率を使用しています。掛ける4両といったところで、1便500人という輸送力の設定にしています。

この現状ダイヤで輸送余力が不足する場合には、ダイヤの増便で再検証を行っています。この増便間隔については、千里中央方面がマックス4分間隔、門真市方面がマックス6分間隔で設定しています。この4分、6分というのは、大阪モノレールさんとの協議の結果、この4分、6分間隔は実績があるので可能であるといった確認が取れております。

モノレールについてのピーク率の考え方については、先ほどのお話のとおり入場時間がばらつくので、入場時間を4時間、退場時間を2時間として設定を行っております。

次のページで、その検証フローについてです。STEP1から4で検証を行っております。まず、STEP1でモノレールの開発増加量の設定を行っております。STEP2で、この開発増加量を全時間帯に一律に加えたときにクリティカルな時間帯を抽出しています。このときの条件としては、モノレールの乗車率は125%で、増強ダイヤは千里中央方面が4分間隔、門真市方面が6分間隔で設定を行っております。次に、STEP3では、STEP2で抽出されたクリティカルな時間帯においてさらなる検証を進めるため、30分の最大瞬間乗車率を125%ではなく146%として設定して、時間比率に関しても先ほどの4時間、2時間といった実態に合わせて設定を行っております。この146%というのも、モノレールさんの実際のデータから持ってきている数字になっております。それでSTEP3でも輸送できなかった場合に、STEP4としてさらなる対策を検討しております。それぞれのSTEPはこれから具体的に説明させていただきます。

その前に3ページなんですけれども、先ほどの話にもあったとおり、休日、このピークONピークの考

え方で考えているといった御説明資料になっています。それぞれこのグラフの緑のバーが営業時間で、赤のバーが入退場時間で、さらに濃い赤のバーが入退場のピーク時間になっているんですけども、この表からも分かる通り、今回、モノレールの検証をするに当たっては休日試合日で検証を行っており、それは各施設のピーク時間帯にアリーナの退場者のピークを全ての時間に与えているといった、ピークONピークの安全側での検証を行っているといった前提でのお話とさせていただきます。

次のページですね。STEP1で開発増加量の設定を行っています。この開発増加量の設定というのは、モノレール分担率×ピーク率×方面比率で算出しています。アリーナ以外の方面比率に関しては、グーグルの経路検索から、千里中央が46%、門真市方面が53%、彩都西方面が1%と設定しています。アリーナに関しては、近畿圏外の人たちは全て千里中央方面から来るといった設定にしておき、その結果、千里中央方面が58%、門真市方面が41%といった設定にしています。

続いて、STEP2ですね。5ページ。ここでは、先ほど言った乗車率125%で、増便4分間隔、6分間隔での検証を行っています。このページで示しているのが、スタジアムの退場2.5万人のときの例になっています。実際には休日も平日も、桜まつり、1.5万人、3.5万人、全て6パターンで検証しているんですけども、今回、このスタジアム2.5万人で説明させていただければと思います。

この表から分かる、表の黄色のハッチがかかっている部分が、増強ダイヤで輸送しても輸送が不可となっている時間帯になっています。これはスタジアムの試合時間の後が不可となっているといった結果になっています。

次のページで、STEP3で、その不可となった時間帯のモノレールの最大瞬間乗車率を125%から146%にしたときにどうなるかといった検証で、結果、千里中央方面は輸送可能となり、門真市方面に関しては、2時間の間で780人がまだ輸送不可といった結果になっています。

次のページですね。以上の検証を休日平日など全てのパターンで行ったときの結果をまとめたのがこちらの表になっていて、まず、表の左半分がSTEP2で抽出されたクリティカルな時間帯になっています。右半分が乗車率を146%にしたときの結果になっており、この表からも分かる通り、2.5万人の休日試合日が増便によっておおむね輸送できる分岐点であるといったことが分かっています。なので、その下の文章なんですけども、年間23日から30日あるスタジアム2.5万人超えの日は特異日として、さらなる対策が必要になるといったこと、あと、年間3から5日程度のスタジアム3.5万人超えの日を超特異日として、こちらもさらなる対策が必要となるといったことが分かりました。

以上の結果を踏まえて、最後のページ、8ページですね。対策案をこのページに記しています。

まず、基本的な対策としては、連絡調整を行う組織体での対策の事前検討を行うといった基本的対策を考えています。こちらに関しては、詳しくは後ほど御説明させていただければと思います。

この基本的対策にプラスして、アリーナ公演日にはモノレールの増便を行うということと、あとは周辺鉄道駅利用への徒歩誘導を行います。

スタジアム2.5万人の特異日のときには、入退場時間の平準化、分散化を考えています。これは先ほど説明したとおり、入場時間4時間、退場時間2時間で設定していたんですけども、そちらの時間帯の平準化、分散化を考えています。

スタジアム3.5万人を超える超特異日に関しては、さらなる周辺鉄道駅への誘導を考えるとといったことと、あとは臨時バスの運行といった対策を現時点で考えています。

○株式会社竹中工務店

一旦、御説明のほうは以上でございます。

○部会長

では、質問ございましたらお願いします。

OB委員

まず、順番は逆になりますけど、資料3-3の最後のページにあるところですね、場合分けされている、その該当日数が年間何日かというところはいろいろあるかと思えますけども、これらの対策の方向性については期待しておりますので、きちりできるようなものに詰めていただければと思います。

それに向けて、実は何日間あるかという話は無関係ではなくて、力の入れ加減に作用してきますよね。そのベースになってくるのが資料3-2のほうの開発交通量で、ピークONピークでシビアなほうで見られているということでございましたが、資料3-2の1ページ目のところ、原単位、これは脚注を見ると、国交省の大規模開発地区交通計画マニュアルの数値に準拠していますということですが、この資料を作った人間も知っていますし、授業でもよく使っているんですけど、あの資料にも書いていますが、ベースになっているデータが極めて少ないのでというようなことが書いてある。

今回、駅からの距離低減とかもやられていると思うんですけども、その辺の話とか、そもそもベースになっているデータがやはり東京都周辺のデータがめちゃくちゃ多くて、かなり違うだろうな。何かそれが、数値がでかくなるときもあるし、逆に小さくなるときもあるし、どっち側に作用するかよく分からない。あそこ(マニュアル)でも平均値じゃなくてプラス1.5シグマであったりとか、それではか過ぎるから0.75シグマにするとかいうような、ある意味、融通を利かせている値を設定してあるわけで。だから、あれをそのまま引っ張ってくるのではなくて、この吹田エリアの特徴を考えるとこういったようなものであろうとか、あるいは、御社もいろんな開発事例をお持ちでしょうから、それとの類推、それに基づく推計で見ると、この値のほうがより適切だと思われるとか、あるいは、そんな細かいことを見てもあんまり大きな影響はなくて、感度分析したら、そんなにこの開発交通量が全体に与える影響というのは本当にごみみたいなもんだから、ちっちゃいことは気にしなくてもいいよというあたりを、おいおい説明していただけるとありがたいと思います。

○株式会社竹中工務店

ごみみたいな小さいとはなかなか言いにくいんですけど。

OB委員

ごみほどではないでしょうけど、ただ、1.5シグマとか0.75シグマ、ももとの開発、1日当たりの人数というのが数万のオーダーですよ。で、10数万。開発主体ですからね。このあたり、トータルすると合計1日当たりの入退場者6万3,000程度とかいう話ですから、1.5シグマとかいう話というのはごみかもしれないということで申し上げたので、その辺もどっちに振れるかというのがもう少しないと、やはりあのマニュアルだけですよというのはちょっと不安です。

○株式会社竹中工務店

1つの拠り所として今回ちょっと使わせていただいたんですけど、やっぱり一番、アリーナはまず収容人員というのがあるので、これははっきりしている。

OB委員

椅子の数でいくので、これは正しいと思います。

○株式会社竹中工務店

この数字は決まるんです。ホテル(の集客数)はしれているといえはしれているんですけど、一番問題なのは商業施設の原単位の見方だと思うので、そのあたりが吹田地域の商業施設の他の事例と比べてどうかといったあたりは、次回整理をして御説明はしたいなと思います。

OB委員

商業と、それからオフィスも、どのタイプのオフィスを入れるかによって全然違います。

4、5倍違ってきますので。大規模開発地区の交通計画マニュアルのことを貶めるようなことばかり言いましたけれども、そもそもあの趣旨が、もっと早い段階での予備検討に使ってくださいということでしたというふうになっているわけですよ。だから、アセスのこの段階、かなり事業が具体化してからあれを持ってくるというのはやっぱりちょっと違和感があります。

OC委員

資料3-2の2番の分担率の設定の徒歩の13%とあるんですけど、これは退場時ですね。当然モノレールに乗れないような方々が別ルートといいますか、ここ、徒歩でほかの駅へ移動されるということだと思んですけど、ここに書かれています阪急山田駅とJR茨木駅等へというのは、これ、込み込みの13%なのか、もう少し想定として、やはり近い、徒歩で可能そうな阪急山田駅のほうが割合として多く考えられているということはいかがでしょうか。

○株式会社竹中工務店

一応この13%というのは、1つ参考にしたのは吹田スタジアムの事例で、周辺の鉄道駅に13%の人が行ってということで、これは大きくはJR茨木駅のほうに徒歩で行かれているが大半なのと、阪急山田も少なからずいます。今、歩道も非常に整備されて分かりやすくなっていますので。なんですけど、今回のアリーナに関しては、基本はやっぱり阪急山田が一番近くて、こちらが大体距離でいきますと1.9kmで、徒歩で換算すると大体26分ぐらい。決して短くはないんですけど、モノレールに乗るまでにどうしても時間がかかってしまって、それを待つぐらいなら近くの鉄道駅まで歩いていこうという方が、阪急沿線にお住まいの方とか梅田方面に向かう方って多いと思うんです。それを大体9%程度見込んでおります。残りは1%ずつで、JR千里丘、それとJR茨木、それとモノレール公園東口の北に帰られる方っていらっしゃるだろうと。あとは残りが1%未満で、本当に足元商圏の2km圏とかそういう方々、そういう形で内訳は設定しています。

OC委員

追加の質問なんですけど、まだ図としては明確なルートって出ていないような気がするんです。

○株式会社竹中工務店

歩行者の動線図というのがまだ1回目のアジェンダにはできていなくて、2回目か3回目にお示し

したいなと思っていたんですけど、阪急山田のほうはルートがほぼほぼ決まっていますので、そこをいかに歩きやすくするかというところの検証というか、そのあたりが要るかなというところと、あとは阪急さんの、例えばコンサートが本当に遅くなってしまったときに阪急の終電と連動しているのかとか、そういったあたりは阪急様ともこれからちょっと御相談していかないといけないかなというふうに考えています。

○OC委員

いろいろ整備予定は多分資料で書かれてはいると思うんですけど、コンサートなんか行かれると、結構キャリアバッグとか、幾つかそういう荷物を持っての移動とかになってくると思うので、単に体だけという話ではなくて、そういう意味では、幅員の部分も含めて処理ができるのかどうかというところもぜひ併せて、あと、夜間移動の視認性とか、そういうのも含めてちょっと御検討いただければと思います。

○株式会社竹中工務店

今御意見されたのは、歩いていくときにキャリアバッグが引きづらいという、そういうことですか。

○OC委員

というよりも、圧倒的混雑すると、それも含めていろいろと問題になってくるとかいうところはありますので。もっと言うと、駅に近くなるほど住民さんの生活道路とかぶっていくところがあるので、そのあたりをどう、一方通行にするのかとか、そういったところも含めて、単なる線としてつなげるというよりも、環境に応じての細かな設定とかが要るのかなと思っています。

○株式会社竹中工務店

府道と市道に関係しているところもあるので、それぞれの道路管理者さんとも御相談をしながら検討していきたいなと思います。

○部会長

私から。先ほどの話と関連するんですけど、やっぱり阪急山田駅までの歩行者動線をしっかり整備しないと、今後もモノレールの慢性的な混雑が続くと思いますので、例えば歩行者デッキをしっかりと大阪府として責任を持って整備するとかということをぜひ考えていただきたいと思っています。

○株式会社竹中工務店

一旦、今日は歩行者の資料が御用意できてないんですけども、歩行者につきましても、歩道の幅員に対して、それぞれの各方面に、現況交通に開発交通がどれだけのってくるかということを検証した内容を、また次回か次々回に御説明させていただいて、サービス水準としても見ていただきたいなと思いますし、今御指摘があったように、歩きやすい環境という意味では、デッキがいいのかどうかで、ちょっと私、分からないんですけども、歩きやすい環境づくりというのは、それは必要なことだと思っておりますので考えていきたいなと思います。

○部会長代理

2点お伺いしたいことがあります。

徒歩での誘導ということを考えると、路線がそれぞれ誘導する先が違うと思いますので、ここで言う商圏というか、どこからやってくるかということがかなりもう少しクリアになっていかないと、そこはどこに誘導するかということに連動すると思います。今やられていることが吹田スタジアムの実績ということだったんですけども、これはアリーナの商圏とスタジアムの商圏は一緒という御想定をされているという理解なんでしょうか。

○株式会社竹中工務店

アリーナとスタジアムは、商圏は違うと思いますね。スタジアムのほうがもっと円が小さい。今回ちょっと参考にしたのは、スタジアムだけ参考にしたわけじゃないんですけども、コンサートアリーナというのは他都市からアーティストの応援に来るといような、結構それが2割ぐらいいらっしゃるという、これはプロモーターさんの定説なんです。それがあった上で、また、スタジアムのほうも、これは某大学が調査された中で、アウェーのサポーターの方が2割圏外から来ているというのがあって、50km圏というのが基本商圏であるんですけども、そこからもっと以遠から来る人がいるであろうというところを事例から設定をして、そういった人たちというのは恐らく車では来ることがほとんどなくて、新幹線とかJR快速とか飛行機で来たり、それが伊丹や新大阪経由で千里中央からモノレールで来るといような形がメインだと思いますので、そういった形で考えております。

それと、さっきの沿線に関しては、さっき阪急山田が9%と申し上げたのは、この沿線に付随する人口なんかも加味して、あと、距離も近いということもあるんですけども、そのあたりを加味して9%、残りは1、1、1ということで検討しております。

○部会長代理

ちょっとそのあたりの妥当性というか、吹田スタジアムを引っ張り出して書いてあったので、そこがちょっとよく分からなかったということがあるので、今おっしゃっていただいて、定説として2割が外からというのがアリーナのよくある話だと受け止めましたので、そういった形で御説明されたほうがよいかと思いました。

もう1点が、モノレールの輸送力のキャパシティとしては検証されたというふうに理解しましたが、改札のキャパシティ的にこれが果たして発揮できるのかということをお考えいただければと。あとは、もし改札のキャパシティが少ないということになると、駅前に行列ができる。御承知のとおり、あそこは1段上になっていますから、今スロープがありますけれども、場合によっては別の接続を考えたときに、今、結構いろんなところで問題となっている、転倒して倒れていくみたいな問題が発生してくることになるかと思っておりますので、結構改札のキャパシティみたいなところはかなり重要になってくると思います。

ですので、輸送力だけではなくて改札のキャパシティ、そして、それによってどれだけの行列ができるか。先ほどC委員もおっしゃっていましたが、それがキャリーケースを持った状態で坂があるところで待つということが発生したときに安全を確保できるか、ちょっとこういう視点も考えていただけるといいかなと思います。

○株式会社竹中工務店

はい、承知しました。

○部会長

あと、私から。今回、空白地の部分の検討が入っていないんですけど、もし詳細が決まっていないのであれば、例えば最大の交通量などの想定値を設定して、それを踏まえてぜひ今回の検討を行っていただきたいと思います。それで、後々のアセスでは設定した最大交通量に収まるような計画にするとか、そういう検討かできないのかなと思っていますけど、いかがでしょうか。

○三菱商事都市開発株式会社

①-bの話かと思うんですけども、それについては今、部会長がおっしゃったように、今我々としては検討中の段階でして、当然ながらその計画がまだ決まっていないということもございまして、今、手続上は本アセスに含まない形で御提出させていただきます。当然ながらといいますか、その①-bの事業計画が決定した際には、①-bの開業時期も踏まえてアセスの手続を進めさせていただければなと思っていますので、今の時点ではこの設定で一旦は提出させていただこうと思っています。

○部会長

やっぱり交通の計画を立てるときには、その都度やるのではなくて、将来をある程度見越してやったほうがいいと思っているんですけど、今回は空白地は除くということでしょうか。

○三菱商事都市開発株式会社

そうですね。

○OA委員

今の話も絡んでくると思うんですけども、さっき言いました、この地域にどれだけの人なら受け入れられるのかという分析をある程度やっておくと、今、最大14万人に3万人ほど加わって、さらにその上に何人だったら上乘せできるのかって、何となくめどが見えてくると思うんですね。だから、1番の現況分析のところ、それはある程度めどをつけていただきたいのが1つと。

それからもう1つ、2番と3番、この手の開発量を想定してシミュレーションを行っていく手法ってよくあるんですけども、最初の前提条件が崩れると、がらっと変わる可能性ってあると思うんですね。例えば議論によくなっていますけども、本当にアリーナに来る人は自動車の分担率5%で済むのかと。済まなくて、確かにそばに駐車場がないんだったら、電車で来なさいと言うたらすんなり来るかもしれませんが、ここは結構駐車場があるわけですよ、大きな駐車場が。そういうものを気にして、もっと分担率が上がる可能性もあると思うんですね。

だから、常にこの手のシミュレーションをやるとき、そうなんですけども、感度分析をなるべくたくさんやってほしいと思うんですね。だから、開発交通量は今、休日63,300、平日65,000という、これを前提にしてやっていますけれども、これがもっと増えたらどうなるのとかね。計算するだけだったらただですから、調査しなくても、適当に3割増し、5割増し、倍とか適当にやるとくと、どこかで限界が見えてくる、そういうのがあると思うんですね。だから、そういう不確実なことでシミュレーションをやるときには、よくやる手なんですけども、とにかく前提条件がころころ変わったらどうなるかという感度分析、それを別途でもいいですからやっというて、やっぱりさっきの自動車の分担率5%、これは必須だと、これをやらないことには話にならないとか、あるいは10%ぐらいだったら認められるのかとか、何となくこの

シミュレーションのめどというのは常にあるので、可能な限りそういう検討の仕方をしてもらえたらなど。だから、感度分析というような考え方。計算するだけですので。

○株式会社竹中工務店

需要率と混雑度でチェックするというのであれば、いろんなパターンができると思います。

○OA委員

そうですね。それでいいと思います。

○株式会社竹中工務店

例えば8%、10%とか、少し上げていったらどうなんだろうと。

○OA委員

はい、ぜひそれをやってみてください。

○株式会社竹中工務店

はい、承知しました。

○部会長

次、4から6まで説明をお願いします。

○株式会社竹中工務店

では、開発後の自動車交通対策案について、まず御説明をさせていただきます。

資料3-4の1ページ目ですけれども、まず、開発交通のうち自動車については、NAVITIMEによってルート検索のデータが出ておりますので、それとPT調査のデータによって、左下の表のとおり、一般道6か所と高速2方面の方面比率を設定しております。

それから、方面比率に基づいたルートの設定によって、2ページ目なんですけれども、現況交通量に対する開発交通量の割合を算出しております。こちらの表のとおり、ほとんどの交差点では、開発交通量の割合というのは現況交通量に対して1割未満となっていることがお分かりいただけるかと思えます。

一方で、計画地近傍になっております交差点6、7、8の3地点、赤枠で囲っている部分なんですけれども、一般休日と吹田スタジアムの試合と重複する休日のどちらも、現況交通量に対して開発交通量の割合が30%から40%強となっております、そのため、この3地点において交通対策を講じていくということを検討しております。

また、日頃交通量が多くなって、現況調査のときにも渋滞が見受けられた交差点12の檜切山北交差点については、御覧いただくとお分かりになるかと思うんですけれども、開発交通量の割合は3%ということで極めて小さくなっておりますので、本開発の交通の対策案とは切り離して検討することとさせていただきます。

次に、3ページ目なんですけれども、開発交通の対策案のうち、道路改良などを要する案について図上で可視化したものがこちらのページになっております。外周道路の南側の事業拡幅を実施する

A案と、既存の園内通路を開発交通のルートとして活用するB案、それから、最もクリティカルになっております進歩橋南詰交差点の左折レーンを2車線化するC案です。また、これ以外にも、ページの右上に記載しておりますが、ソフト的な対策も必須と考えております。具体的には、公園全体で交通予測ですとか対策を連携されております協議会へ参画すること、また、交通需要マネジメントによるマイカー抑制の取組などを講じてまいりたいと考えております。

次に、4ページ目以降で、道路改良を伴う交通対策案のA案からC案について順番に御説明させていただきます。それぞれイメージしていただきやすいように図面も添付しているんですけども、こちらについては今後、関係機関との協議によって幅員などの詳細については変更させていただく可能性もございますので御了承ください。

まず、A案なんですけれども、交通渋滞の発生区間である外周道路南側の車線を現状3車線から4車線に増やしまして、右折入場レーンを新設いたします。それによって、敷地に流入する右折車両による外周道路への負荷低減を図るものになっております。また、我々、西北通路と呼んでいるんですけども、外周道路と駅前ロータリーを結ぶ通路について、こちらが現状、入場レーンが2車線、退場レーンが1車線になっているんですけども、入場レーンを1車線、退場レーンを2車線に改良することで、タクシーなど車両交通量の増加が退場時には予想されるんですけども、その際においても駅前ロータリーの交通流動性を向上することを考えております。

次に、5ページ目にお示ししているのがB案です。B案は、我々は千里橋ルートと呼んでいるんですけども、既存の園内通路がございまして、そちらを開発交通量のルートとして活用する案です。入場時において、外周道路南側の交通負荷を3分の1に低減することができます。南側をOUT、北側をINとして園内で平面交錯が生じないようにする案と、南側をIN、北側をOUTとする案の2パターンを検討しているんですけども、5ページ目にお示ししております北INの案につきましては、入場時が西及び北西方面からの車、退場時が北及び北東方面からの車が外周道路南側を通行せずに往來することができるというふうになっております。

また、南側のOUTから北側のINの間は離隔として120m、加速レーンと減速レーンをそれぞれ30m確保しているんですけども、この入出庫時の安全性に関しては、今後御準備する予定としておりますが、動的シミュレーションにおいて検証してまいりたいと考えております。

同じくB案なんですけれども、6ページ目にお示ししているのが南INのパターンですね。こちらは園内で平面交錯が生じますので、右下に図示しておりますとおり、出庫時に一旦停止が必要になると考えております。

7ページ目がC案についてのページになっております。C案は、現状として交通渋滞が発生している進歩橋南詰交差点において、開発交通についても中環西と山田といった西方面の退場経路が経路になりますので、左折レーンを2車線に増やして、こちらの交通渋滞を緩和しようという案になります。2車線の左折レーンについては、それぞれ山田方面の専用レーンと中環西方面の専用レーンというふうに分岐して、案内表示、右下に記載しておりますが、事例として案内表示板などを設置することによって周知をするようにしようと考えております。検証では、アリーナ退場時のピーク時交通量は、中環西方面の左折レーンが約600台、山田方面の左折レーンが約300台通行する結果になっておりまして、一定程度の効果が得られるかなと考えております。

ここまでの3案について、現況に対して対策を行わなかった場合と、A案のみ実施した場合と、A案とB案を併せて実施した場合と、A案とB案とC案全ての案を実施した場合の交差点需要率と混雑度を比較した結果を8ページ目以降にお示ししております。

スタジアムの試合と重なる休日の入退場時と一般の休日の入退場時を抜粋して、こちらには掲載させていただいているんですけども、特に御注目いただきたいのは、外周道路南側のクリティカルルートになります交通6から8の3地点の表ですね。

例えば、9ページにお示ししているんですけども、最もクリティカルになるスタジアムの退場とアリーナの退場が重複する休日のパターンについても、交通6から8の3地点において、実施する対策を重ねるごとに需要率と混雑度の数値が改善することがお分かりいただけるかと思います。より具体的な、具体的といいますか、詳細な検討に関しましては最後に御説明させていただきますけれども、動的シミュレーションの結果を用いて検証していきたいと考えております。

次に、交通需要マネジメント案について、資料3-5を御説明させていただきます。

ソフト的な対策として今後検討を進めてまいります、交通需要マネジメントについての御説明になります。

アリーナの自家用車分担率5%というのは必ず実現するべしと考えておりまして、その方策として、大きく2タイプの対策が必要というふうに考えております。

1つが車での来場を強制的に抑制する案で、表に記載しておりますとおり、告知の徹底をはじめとして、駐車場の事前予約制の実施ですとか、駐車場料金の変動システムの採用ですとか、ライドシェア、パーク&ライドの検討などを考えております。

もう1つが、自家用車の代替として公共交通機関の利用のほうを促進するというタイプです。モノレールの増便、阪急山田駅やJR千里丘駅やJR茨木駅など、先ほどもありましたけれども、周辺鉄道駅への誘導、また、公共交通機関を利用することによってインセンティブを付与するといったことの検討などが考えられます。

こちらに記載している案はあくまでも一例と考えておりまして、これらの中から具体的に今後どれを実現するかということについては、関係者様との協議ですとか、公園全体との連携可能性ですとか実現性、あと、効果の検証を行った上で確定してまいりたいと考えております。

こちらの資料3-5の2ページ目以降に関してなんですけれども、国内外において、1ページ目でお示ししていますマネジメントを実施している事例をピックアップした資料になっております。

2ページ目から4ページ目が海外の事例で、車での来場を抑制する方法と、車以外の交通手段を促進する方法が海外でも実施されているということをお示ししております。例えば2ページ目の上段は、アリーナのイベントチケットを購入すると公共交通機関が無料で利用できますといった事例ですとか、あとはライドシェアの乗降ポイントをアリーナの敷地よりも離れた場所に設定して車両の抑制を図っていたりですとか、ダイナミックプライシングで駐車場の利用を制限しているといった事例になっております。

5ページ目が、国内でも交通マネジメント、どのようなものが行われているかをお示した事例になっておりまして、甲子園球場と隣接するららぽーと甲子園ですとか、名古屋ドームと隣接するイオンモールナゴヤドームとかは駐車場の料金をダイナミックプライシングされていたりですとか、SAGAサンライズパークでは近隣のイオンモールと提携してパーク&ライドを実施されていたりとか、あとまた、ららぽーとEXPOCITYと大阪モノレールですね、今回の開発地の近傍にもなっているんですけども、こちらでも公共交通機関の利用促進としてインセンティブを付与されたりなど実施されていますので、こういった事例も参考にしながら今後検討を進めてまいりたいと考えております。

○株式会社竹中工務店

1点補足させていただきますと、4ページ目ですね、海外の事例をおつけしてまして、BARCLAY S Arenaというハンブルグにあるアリーナ、こちらは今回の事業者さんであるAEGさんが海外で運営しているアリーナなんですけども、チケットというか、チケットを購入するときに、駐車場の予約もそのときに同時に行って、駐車場の予約サイトに遷移する形になっているんです。こういった形でチケットシステムと駐車場の事前予約と、場合によってはそれがダイナミックプライシングで高くても止めたいという人だけに限定して車で来られるようにするとか、こういったことを組み合わせることによって車を抑制するということができないかなと考えております。

同時に公共交通をやっぱり利用しやすい形にしないといけないので、それに関しては増便であったり、何らかのインセンティブを検討するとか、こういったことを、主にはソフト的な内容にはなってくるかと思うんですけども、5%を実現する案を検討して、実際開業後に、やはりこれはモニタリングとか連絡会で、実際それが有効に働いているかという検証はしていかないといいかなと思っていますので、アセスで終われば終わりということではなくて、運営しながら検証していくというような形なのかなと考えております。

○部会長

それでは、6も。

○株式会社竹中工務店

3-6は次回以降でお示しする動的シミュレーションのパターンを確認いただきたいと考えています、あまり無数のパターンをつくることもできないので、それぞれの対策案、例えばA案だけやった場合、A足すBをした場合、Cまで行った場合というところを、アリーナの入場時、退場時、これはちょっと特性が入場と退場で違いますので、そういった時間帯ごとに再現したものを予測評価できるような形で見える化をしていきたいなと考えております。

あと、一般の休日ですね。そういった25,000人のスタジアムと重なるときというのは本当に年間1か月以内の話なので、それ以外の一般の休日で、アリーナのコンサートだけ行われるときというのはこんな状態ですよ、ということも同時に御覧いただきたいなと考えております。

あと、ちょっとすいません、3-7というのがありまして、これは詳しい御説明は割愛しますが、事前の委員の皆様からの御質問で、今回17日という特異日を一旦は設定しているんですけども、この17日でどんなイベントがあったのかということを実際に調べて整理をしたものになっています。

やはりスタジアムに関しては25,000人から35,000人集客しているときが多いですし、自然文化園も1万人を超える日があったり、あとはカレンダーで見ていただくと、ゴールデンウィークとか土日はららぽーとも集客が多いと。こういう3施設が現状は重なり合って、そのとき、渋滞とかモノレールの混雑を引き起こしているというのが現状でも起こっているというところで、これにアリーナが加わったときにどうなるかというところを、何も対策をしないとかかなり現状よりひどいことになると思うんですけども、そこをしっかりと対策することによって現状からの影響を最小限にしていきたいというふうに考えまして、一旦現況の特異日と、それと開業後の特異日ということが、特異日の日数がどれだけ増えるかとか、そういったあたりを御覧いただきたいという意味で、現状の特異日を設定させていただきました。

○部会長

では、御意見などがありましたらお願いします。

OB委員

質問ではなくて、次回以降へ向けてお願いしたいことなんですけども、さっきの資料3-3のところ
で対策案を示していただいて、期待を申し上げますということを申し上げたんですけども、このあたり
でモノレールのキャパシティーもオーバーフローするところもあるしというのは明らかになっているわけ
ですよ。ですから、5%に持っていくのは、それは頑張っていたきたいんですけども、当然そうな
らないこともあるし、それから、仮に全体として収まったとしても、特に来場時よりは退場時ですよ。
アリーナで結構午後早め。夜遅くなったら、それなりにほかのピークと重ならないですけども、休日
で6時台とかに重なることってあり得ますよね。スポーツ系の話とか、そういったピークがどんと立つよ
うなときの対策のこともやはりお考えいただきたいのでということ。

それから、この資料3-3のところに書いている話と、資料3-5の1ページにある交通需要マネジメ
ント案がまだかっちりと組み合っている状態じゃないので、今後に期待しますというのを申し上げてい
ます。

TDMの考え方として、実は今日来る前につらつら考えていて、ぜひこれはやってほしいなと思っ
ていたことを出していただいていた、特にドイツの事例ですね。パーキングのダイナミックプライシング、
あれはぜひ踏み込んでもらいたいんですけども、それとか、イベントのチケットの料金の中に、いろん
なシャトルバスであったりとか駐車場をインクルードすると。説明の仕方としては、施設利用料とか。航
空券と空港の利用を政府の金、課税で取ったりしていますよね、環境対策のお金とか。そういったよ
うな形で、ぜひもう一步踏み込んでいただきたいなと。

マイカー利用を公共交通のほうへ誘導すると言ってもなかなか難しいかと思えます。実際のところ
は、大阪の都心とか東京とかでマイカー利用者が少ないのは、自分が痛い目に遭うからですよ。
駐車する場所もないし、渋滞に巻き込まれて自分が痛い目に遭うから使わないだけで、最初のほう
に申し上げたように、私が住んでいる長居あたりだったら、大規模なイベントのとき、セレッソの試合
のときよりも、むしろアリーナ系の利用をやっているとき、西日本のあらゆる県のナンバープレートの車
を見ます。しかも、そういった車、まさか路駐してというわけにもいかないですから、今厳しいので。コ
インパーキングを探してうろろうろしているわけです。だから、それはもうパーセンテージという話じ
ゃなくて、そういった車が出てきちゃうと、やはり近隣の住民にとっては御迷惑だと思んです。

ですから、そういうようなものを抑えるのには本当どうしたらいいのかとなると、先ほどおっしゃ
られたみたいに、基本的には懲罰的に高いんだから最初から諦めろと。今の万博の方式みたいな、
あれですよ。万博の場合でも、結果として、実は本土側のところにいろいろにじみ出したりとかして
いますけども、それでも車の利用というのは全体としては抑えられている。

だから、パーセンテージで見たら意外と実現できるかもしれないですけども、最後にこぼれたやつ
をどうすくい上げて対策を打つのかということをもう少し考えていただくのと、それから、もう来てしま
ったもの、むしろそれだけ抑えてでも来るという人は、確実に駐車場に収容しちゃったほうが周辺には
悪い影響を及ぼさないわけですよ。うろつきするよりは、おたくら、遠くからグループで来るんだっ
たら、そのほうがそれでも安いから、新幹線じゃなくて来るんだったらウエルカムですよ。その代わり、ほ
かのところに迷惑かけないように、帰りも迷惑かけないように。時間制で駐車料金なんかを取っちゃ
ったら早く出ないと損だということになりますから、一旦止めちゃったら、チケットの中に入っている
だし、場合によっては、イベントが終わった後に周辺で飲み食いしてお金を落としてくれるのであれば

むしろ安くしますよと、迷惑がかからない時間帯まで駐車場に止めときなさいとかいうようなところぐらいいまで、踏み込んで考えていただけるとありがたいと思います。

それともう1個だけですけれども、TDMのところでモノレールの増便。ただ、この増便もやはり限界があるかと思います。ですから、このあたりはTDMですから、モノレールがサプライヤーだという立場で見たときに、デマンドを発生させているのはどなたですか。開発者の方々ですよね。ですから、イベント系アリーナの利用については、やはりほかのところとぶつかって厳しいときには、開演・終演の時間をコントロールするというような仕組みというのはやっぱり必要じゃないかなと思います。

そのときに、ほかのいろんな施設と情報交換も必要でしょうけど、それを大きな仕組みをつくるとなると、また絵に描いた餅に終わっちゃうというのがよくある話ですので、もっと手堅い形で、素人が考えていたのが、関係者だけで見られるようなグーグルのカレンダーみたいなやつを共有できればいいわけですよね。この日はモノレールの利用者が多くなる日で、1年、2年前から大規模イベントだったら分かっていると思いますけれども、この日は何時から何時、うちは乗客2万人分を確保するとかいうのをざっと入れていくと。重なっていたら早い者勝ちなのか協議するのかというような、そんなに高度な仕組みをつくるのではなくて、確実に状況を掌握して必要な調整ができるようなこともお考えいただければありがたいと思います。

○株式会社竹中工務店

連絡調整会議の在り方については、これから関係者様、多数多岐にわたりますので、これから御相談をしていくんですけども、今、B委員がおっしゃった、スケジューラーの中に何か月後とか、1年後のスケジュールを各事業者が入れていって、必要な対策を事前に打っていくということは、まさしくイメージしているとおりのものでございますので、そちらはぜひ具現化していきたいと思います。

ただ、公演のほうは、御存じのとおりコンサートを決めるというのは1年以上前からアーティストと決まっている話で、それに関して、例えば1時間ずらすとか、そういう調整というのは非常に難しいというのが実態ですので、そのあたりは今ガンバさんともお話しはしているんですけど、ガンバさんのほうはJリーグなのでシーズン初めに吹田スタジアムで行われる時間が決まるんですけども、それすらも、やはりガンバさんのほうで調整するというのは確約できないと。もちろん勘案するんだけど、やっぱりJリーグとの調整もあるし、いろんな事情、テレビの放映の話とかもちょっとあるので、なかなか開演時間、試合の開始時間の調整というのは非常に厳しいというところがございます。

OB委員

連絡調整会議にしても、開演時間の調整にしても、真っ当にすごい規模でやろうと思うと無理だと思うんですよ。ぶつかっているやつがお互いに30分ずつ、前、後ろ、15分ずつでもやったらピークは結構下がると思いますので、だから、そこも真正面から突っ込んだらそうだと思います。ちょっと融通し合うぐらいのところでお考えいただいたらと思うんですけども。

それらがうまくいく、いかないで、先ほど来、出ていましたけども、A委員からも出ていましたが、いろんな想定のおふれというのが出てくるわけで、詳細な動的シミュレーションをたくさんやる必要はないと思います。トータルの需給のバランスというレベルで結構ですから、計算も真剣にやったらお金も時間もかかるわけですけども、あまりそれがかからない範囲で多様なケースを、思考実験レベルでも結構ですけども、やっていただくことを期待しています。

○株式会社竹中工務店

多分、そういうパターンをしっかりと整理しておく、連絡調整会でこの場合はこうとか、この場合はこうという対策の何か指標にもなるかと思しますので、そのたたき台みたいな形で今回アセスで御提示をさせていただきたいなと思います。

○OC委員

パナソニックスタジアムさんのホームページを見ますと、JRの茨木駅にレンタサイクルがありますのでという話があったりするんですけども、今回このアリーナではそういったもの、徒歩か公共交通か、プラス自転車というものをお考えなのかどうかという、このあたりをちょっとお聞かせください。

○三菱商事都市開発株式会社

そういった意味でいきますと、今想定しているのは徒歩と、今言った公共交通機関ということになりますので、そういったところが、ガンバさんとも定期的に会話をさせていただいている中で本当に効果的だということであれば、今後検討に値するかなと思っています。

○OC委員

今回の事業の中で共同住宅とかも入っていると思うんですけども、何十年先に、これからどんどん高齢化する中で、自動車需要だけで整理をするのか、もっと別のモビリティも含めて、当然今は自転車というのがあるかなと思うんですけど、実際、自転車道も一部がありますので、乗用車の利用を抑制するだけの議論というよりは、将来そこに住まれる人たちも踏まえたモビリティ計画みたいなものもちょっと入っていると、道路空間の整備方法もちょっと違ってくるのかななんて考えているので、そのあたりも御検討いただければなと思うんですけど、いかがでしょうか。

○株式会社竹中工務店

スタジアムのほうは結構自転車利用が多いというふうに、それは客層が地元の足元商圈で、自転車で来られる距離圏からのサポーターが非常に多いということで伺ってはいるんですけども、一般的にコンサートを自転車で見に行くというのはほとんど現状なくて、さいたまスーパーアリーナなんかでも1%以下なんですよ。

今回1%で設定をしているんですけども、ただ、それは現状であって、将来、モビリティがどうなるかというのは非常に大きなテーマだと思いますので、それがこのアセスの趣旨と合うかどうかは私は分からないんですけど、検討はさせていただいて、何か補助的に電動自転車とかレンタサイクルが車の抑制に太くつながるようなことがあるのであれば、それはそれで1つの対策案として御提示をしたいなと思います。

○OA委員

動的シミュレーションというのは歩行者シミュレーションをやられるんですか、駅へ行くまでの。

○株式会社竹中工務店

そうですね。

○OA委員

特にアリーナから駅へ行く公共交通を重視されるというんでしたら、駅までの道をどうなるかという。それから、さっきおっしゃられたスーツケースを引っ張っている人とか、雨が降っている日だとか、結構違いが出てきて、滞留に、歩行者の安全性に関わる話があると思いますので、必要がないという結論が出たんだったらそれでもいいですけども。また動的シミュレーション、車のことだけでなく、歩行者のこともちょっと検討の中に入れといていただけませんか。

○株式会社竹中工務店

歩行者と自転車のデータが今日はなかったので、あまり説明がうまくできていなかったんですけど、1つ、歩行者と自転車に関しては、横断歩道を横断するものについては、車との影響があるので、そこは加味しているんですけども、歩行者の動線って非常に広い範囲で、そこについては一番狭いところの幅員でのサービス水準であったり、あとは、歩きやすさを考える上で何か阻害要因があるのかどうか、その辺の洗い出しはしっかりして、あと、一番多いのがモノレールなので、モノレールに関しては今現状、スロープを上がっていく形になるんですけど、アリーナのコンコースレベルから直接モノレールに接続する大きな広場を計画しておりまして、デッキ広場ですね、そのデッキ広場に関しては改札に入れる前の滞留のスペースが必要になってまいりますので、その滞留の必要スペースというところを、デッキの上と、あと、下のロータリー広場と、その2つ合わせてガンバと重なったときにどうなるかというチェックをしておりますので、そのあたりも次回以降に御提示をさせていただきます。

○OA委員

また、それを見せてもらって考えます。

○OB委員

先ほどC委員がおっしゃったことと絡んで、これは自分の経験なんですけど、先日、学会で出張に行っていて、ちょっと雨が降ってきた。私のような年寄りにはタクシーをスマホで探すだけでも進んでるなど思っていたんですけども、一緒に行った学生はシェアサイクルを探して、ぴゅーっと行きましたね、雨がひどくなる前に。

だから、(自転車利用が)1%しか今はないよというのはちょっと置いていただくほうがいいと思います。それで、結局それを限られている道路空間のどこに収容していくかという話だと思うんですよ。それを当面は既存の電動自転車かもしれない、あるいは、ちょっと未来になるとパーソナルモビリティもそこに入れることになってくるかもしれないとか、多様な可能性を踏まえるための前段として自転車をちゃんと位置づけていく、あるいはバリアフリーの環境を整えていくということはしっかりやっていただきたいと思うんですけども、それで気になったのが、資料3-4のA案とかの断面図を見ると歩道幅員が2mしかないんですよ。標準断面図。計画。右折レーンを付加しますと。そして、全体の道路敷もちょっと広げるんですけども。4ページですね。もうちょっと広いところ、2.5mのものもあたりするんですけど、ともかくこのあたりは道路管理者、交通管理者との協議のほうにも関係してくる話ですので、もう少し余裕を持ったような形で、これは最初から考えておかないと、なかなか手戻りが大きくなると思いますので、よろしくお願ひします。

○部会長

では、まだ御意見などがあると思いますが、お時間が来ていますので、この辺で本件に関する第1回の審議を終了したいと思います。

冒頭に事務局から説明がありましたように、後日、意見の集約があるとのことですので、ほかの意見についてはその際をお願いしたいと思います。

それでは、ほかに何かございませんでしょうか。

では、本日の交通部会は終了したいと思います。長時間ありがとうございました。