

吹田市環境影響評価審査会交通部会（令和 7 年度第2回）会議録

日	時	令和7年9月25日（木）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、内田委員、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〕 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 〔Anschutz Entertainment Group, Inc.〕 篠山ヴァイスプレジデント 〔関電不動産開発株式会社〕 村田マネジャー、木下チーフリーダー 〔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〕 由井専門課長、田中主幹、工藤氏
傍聴者		7名

<次第>

1 開会

2 〔審議事項〕（仮称）万博記念公園駅前周辺地区活性化事業

- （1）環境まちづくり影響評価条例の進捗状況について
- （2）環境影響評価審査会等からの意見と事業者の見解
- （3）質疑応答

Ⅰ 開会

- ・5名中3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。まず、本日の傍聴希望者を確認させていただきます。事務局より報告をお願いします。

○事務局（丸谷参事）

本日の傍聴につきましては、7名、希望がございます。

○部会長

では、7名の傍聴の希望がございますので、「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」の規定により、傍聴を認めたいと思います。

どうぞ、入室していただいでください。

（傍聴者入室）

○部会長

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。

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。

2 〔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

では、次第2（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。
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いたします。

○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Ⅰ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回全体会審査、7月1日には第1回交通部会審査、そして8月29日に第2回全体会審査が行われ、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いております。本日は、前回交通部会での御意見に対する事業者の見解の説明がありますので、引

き続き、交通の課題について周辺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、後日改めまして事務局から文書で意見の提出を依頼し、本日御欠席の委員も含めて、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、全体会にも報告を行ってまいります。

○部会長

それでは、事業者より説明をお願いします。

○株式会社竹中工務店

前回、7月1日、第1回交通部会で、現況の交通課題の分析といくつかの対策案につきまして、各交差点の需要率、道路の混雑度での数値的な結果を御説明いたしました。

その中で、委員の皆様のほうから多くの御意見と御指摘をいただきました。その回答につきましては、本日お配りしておりますA3縦の資料2のほうでリスト化したものをお配りしております。

本日は、そのA4横の資料2別紙と示した資料のほうで、詳しく内容を御説明させていただき、そのリストの中に別紙のページ数を参照で記載しておりますので、見比べながら御確認をいただければと考えております。

では、A4の別紙を1枚めくっていただきまして、本日の用意しているアジェンダをお示ししております。

まず1つ目なんですけれども、これは前回指摘事項をいただきました主に6点につきまして、御回答、追加検討したものを御用意しております。後ほど詳しく御説明させていただきます。

2つ目は、前回お示しました対策A案、B案、C案に対しまして、開業後の交通量を再現した動的シミュレーションを御覧いただきたいと考えております。

3点目が、最も渋滞が現状著しい檜切山北交差点の渋滞解消を図る、さらなる交通対策案ということで、外周道路と檜切山から無信号の分岐合流部を改良したD案というものを御説明したいと思います。

最後に、歩行者・自転車の動線計画の考え方につきまして、資料をお示ししております。

では、早速1つ目の議題から入らせていただきます。3ページ目を御覧いただきたいと思います。

こちらはA委員のほうから、大規模マニュアルの発生集中原単位の設定そもそもが適正なのかどうか、確認をするようにという御意見をいただきましたので、今回の計画に照らし合わせまして、妥当性を検証したものとなっております。

まず、アリーナに関しましては、今回18,200人という収容人数が満員の状態での入退場を考えておりますので、想定し得る満員の状態があらゆる時間帯に乘せるということで、ピーク・オン・ピークでの予測評価としております。ホテルに関しましては、大規模マニュアルをベースに設定しております。1日ha当たり1,900人トリップエンドという原単位を採用しております。

こちらのほう、延べ床面積1haの、1万㎡の、大規模な宴会場を持たないような宿泊主体のホテルをモデルとして想定をいたしまして、当社の計画、経験値から妥当性のほうを検証しました。1万㎡

のうちから客室の面積比、客室数、1室当たりの平均宿泊人数などを算出いたしまして、客室の稼働率がマックス100%で見て、それに料飲とかその他の附帯施設の利用人数を足したものを計算いたしまして、1日1ha当たり1,400人から1,800人というところで、原単位の1,900人は下回っているものということで、妥当ではないかと考えております。

店舗に関しましては、大規模マニュアルではなくて、立地法の計算に基づいて、物販店舗を最大想定している規模で検証しております。隣接のエキスポシティのときも、立地法をベースで原単位のほうを想定しておりましたけれども、本日の資料の4ページ目、5ページ目にお示ししておりますように、エキスポシティの評価書案で検討しておりました予測評価の数値と、実際の事後調査の数値、こちらのほうを比較しますと、全ての交差点におきまして、特異日、一般休日のいずれにおきましても、事後調査の実態の交通量のほうが大幅に下回っているということで、こちらも妥当でないかなと考えております。

住宅とオフィスに関しましても、ホテルと同様、モデルをつくりまして妥当性を検証いたしましたが、ちょっと内容につきましては割愛をさせていただきます。

次、6ページ目を御覧いただきたいと思います。

こちらは施設用途ごとの時間分布の考え方を示してほしいということで、まず、アリーナを除く用途、店舗、ホテル、住宅、オフィスにつきましては、平日における各用途の入場、退場の時間分布というものを、こちらはパーソントリップ等から設定いたしまして、最大で入退場の台数が表れるのが17時台、入場が207台、退場248台となります。同様に休日に関しましては、午前の11時台がマックスとなりまして、入場281台、退場322台となっております。

これにアリーナの入退場の最大の台数というのが、5%の分担率でいくと1時間に444台という形になりまして、この444台を全ての時間帯に足し上げることで、アリーナとアリーナ以外の用途をピーク・オン・ピークで検討したというのが今回の検討の条件になっております。

続きまして、7ページ目ですね。

こちらも第1回の部会でお示しました自然文化園、エキスポシティ、スタジアムの3施設の365日の集客のグラフをお示したんですけども、モノレールの乗客数であったり、道路の交通量のデータとの関係性について、B委員のほうから、施設ごとにモノレールと道路交通、どういう相関性があるか分析できないかというアドバイスをいただきました。

7ページ目は自然文化園、エキスポシティ、吹田スタジアムの3施設の1日の集客数と、モノレールの駅の1日乗降客数の関係性を365のプロットで、相関図で示したものになっています。

左上が3施設合計で、右上のブルーの点がスタジアムの集客数とモノレールの関係性。これはプロット数が試合数の数だけあるという形になります。左下の緑の相関図は自然文化園、右下がエキスポシティとなっておりますけれども、自然文化園とかスタジアムに関しては、比較的相関係数が0.83から0.85ということで、モノレールとの相関性が高いと認められますけれども、一方で、右下のオレンジの相関図に関しましては、相関係数が0.59と低くなっておりまして、エキスポシティがモノレールよりも自動車の分担率が高いということで、その特性が表れているんじゃないかなと読み取れます。

8ページ目は同様に、1日の数ではなくてピーク時間で相関性を示したものになっていまして、右上のスタジアムとモノレールの相関係数は、先ほど同様0.86と高いんですが、エキスポシティに関しては0.14ということで、これはスタジアムのように一気に車が退場するのではなくて、1日の中で割となだらかに在庫していきますので、よりピーク時間で見ると相関係数は低くなるということが読み取れるかと思えます。

8ページ目は千里中央方面を見たもので、9ページ目は門真方面で相関係数を見たものとなっております。

10ページ目は、公園3施設と警察トラカンの1日の交通量の相関性を示したものの、11ページ目は、午後のピーク時間における交通量と相関性を示したものの形になっております。エキスポシティは先ほど申し上げたとおり、自動車の分担率が高いので、先ほどのモノレールの乗客数との相関図と比べまして、相関係数が0.67ということで高くなります。

以上、365日グラフを相関性を分析しますと、各施設ごとの集客特性とか交通分析や交通手段の実態が見えてくるかなと考えております。

12ページ目、こちらがその相関グラフを用いまして、特異日の算出を試みたものになっております。

左側の分布図が現状でのモノレールのピーク30分間の相関グラフで、赤いラインが、現状の千里中央方面のモノレールのダイヤから見た輸送のキャパシティを赤いバーで示しております。これを超える日がモノレールの予想を超える、現状の特異日として、年間8日程度あるんじゃないかなと考えております。

右側のほうは、この3施設にアリーナが加わった4施設の集客に対して、モノレールの増便を今回、御相談しておりまして、それを想定したキャパシティ、赤いバーが少し上に上がるんですが、このバーを超える日というのが年間最大16日という形になります。

これはアリーナの収容18,200人、満席の状態で、かつ、アリーナとスタジアムの退場時間が完全に重なる最も悪い状況を前提にした日数ですので、あくまで最大日数というところで、実際は集客数とか時間のずれというのが出てくる日もありますので、この日数よりも少なくなるかなということで御理解いただければなと思っております。

次のページの13ページ目は同じように門真市方面で示したものになっております。

14ページ目、こちらが警察トラカンとの関係で特異日を算出したものになっておりまして、現状は道路の断面の交通量、キャパシティから見ると年間13日となっておりますけれども、4施設になったときに、今回一番クリティカルになっている箇所というのは進歩橋の交差点付近の道路断面で見ているんですが、後ほど御説明しますC案、C-1案、C-2案という対策案をしますと赤いバーが上に上がりまして、そのバーを超える日というのが、C-2案までいくと年間14日間ということで、現状とほぼ変わらない同等の結果になるのではないかなということで考えております。後ほどこちらは動的シミュレーションで御確認いただきたいなと思っております。

15ページ目は、自動車分担率を5%にマネジメントするという基本的な運営方針なんですけども、A委員のほうから、仮に5%を超えた場合の感度分析を示すようにという御指摘を受けて、作成をしたものになっております。5%、8%、10%と、各ケースについて各交差点への影響を示したものになっております。

15ページ目が入場時、一番厳しいのが交通3の調和橋の北詰交差点になるんですけども、需要率で見ると大きな問題はないんですが、混雑度で見ると、対策なしの場合はA案までいくと分担率が10%まで高まってしまうと、道路の混雑度が1となってしまうと。ただ、B案の千里橋ルートの方策までとなると、西方面からの入場というのが、交通3のところに乗ってこない関係で大幅に縮減されて、混雑度としては0.58となります。10%まで分担率を高めても、入場時は基準値をクリアするという結果になっております。

16ページ目、こちらは退場時の感度分析でございます。

退場時に関しましては、交通8の進歩橋南詰交差点がクリティカルになります。こちらに関しては、進歩橋交差点の左折の2車線化という対策をC案というところで行えば、自動車分担率を10%まで高めても0.9以下の需要率に、許容値の中に収まってまいります。ただ、道路混雑度で見ますと、分担率8%まではどの車線も許容値以下に収まりますが、分担率が10%まで高まってしまうと、C案まで対策をしても数値的にはNGだという形です。ただし、全体の需要率には余裕がありますので、信号現示等の調整ができれば改善の余地はあるかなと考えております。

17ページ目、これも指摘事項で、南側の生活道路への侵入防止策を考えるようにという宿題をいただいております。現在検討している本事業から南方面の退場動線というのが、この17ページ目の青い矢印でお示ししております。外周道路から中環側道を経由して、旧中環を南のほうへ帰ってくる誘導ルートを検討しております。これに対して、交通6の記念協会前交差点から直接南にショートカットして、生活道路の中に入って退場しないか、また、入場しないかという地元の皆様からの懸念が出ていますとお聞きしております。

現況の状況で見ますと、この写真にありますように、1番の辺り、入口の辺りはかなり入りやすい状況になっておりまして、誤侵入も含めてちょっと懸念はあるかなと思っているんですけども、一旦ちょっと入ってしまうと、写真4、5、6、7と進むにつれて幅員が非常に狭くなって、見通しも悪くなって、通り抜けは容易ではないかなということで、よほどこの中を通られる通り抜けの方というのは、地域に詳しい地元の方でないと難しいんじゃないかなと考えております。

18ページ目、こちらは現況の交通量でして、この生活道路に外周道路から出入りする台数というのは、それぞれピーク時間で見て1時間30台から70台程度と非常に限定的でして、恐らく現状は、このエリアの中にお住まいの方が中心で出入りされているのではないかなと推察をしております。

19ページ目が、侵入防止策としてどのようなものがあるか、3案ほど考えたものになっております。

まず、一番左の1案目は、北向き一方通行として、生活道路の中に南下できないように交通規制をかけてはどうかという案になっております。ただし、これは実際、今お住まいの方も外周道路から左折で南に入れられないということになりますので、恐らく住民の皆様の御意向には沿っていかない案かなと考えています。

真ん中の2案目は、北からは右折のみ、南からは左折のみということで、指定方向外の進行禁止という交通規制をかける案になっています。新たな交通規制をかけるためには、警察様のほうで交通規制基準の要件を満たす必要がありまして、今後、関係者との協議を行わなければいけないということで、実現できるかどうかというところは現時点では分かりませんが、考えた案になっております。ただ、これは地元の皆様も、今回の事業の、例えば商業施設なんかに来場されるときに、生活道路側から直進で直接北上できないという不便さもありますので、そういったデメリットも考えていかないといいかなと考えております。

一番右の3案目の案は、今、公園事務所様と事業者のほうで、南向きへの出庫について、任意に規制をするという案になっていて、看板等で、「この先、隘路につき直進通り抜け禁止」といったサインの誘導をするなど、そういった規制をかけていく案になっております。

今ちょっとこのような複数案を並行して検討中で、今後府警本部様等と協議をしながら、具体的な侵入防止策というのを実現してまいりたいと考えております。

以上がアジェンダ1つ目の御説明内容となります。

部会長のほうからは、説明を一通り最後までということでご伺っているんですけども、よろしかったでしょうか。

○部会長

はい。

○株式会社竹中工務店

ちょっと御説明時間が長くなりますが、続きまして動的シミュレーションのほうを御覧いただきたいと思います。

○株式会社竹中工務店

では、前回御説明いたしました道路改良を伴う交通対策案について、実施後の動的シミュレーションを御用意しましたので、それを用いて各案のほうからお示しいたいと思います。

前回御説明しましたとおり、A案からC案は本計画に伴ってクリティカルになることが予測されております、外周道路南側の混雑緩和に寄与するものとなっております。A案は、現状3車線になっている車線数を4車線に増やしまして、計画地への右折入場レーンを新設するとともに、西北通路と我々が呼んでおります敷地北西側の入場車線数と退場車線数の数を入れ替える案。それから、B案は既存の公園管理用通路を改良いたしまして、特に入場時について8割の車両が使用できます千里橋ルートを整備する案。それから、C案は特にクリティカルとなります進歩橋南詰交差点につきまして、西方面への退場経路となります左折レーンを2車線に増やすという案です。

こちらの21ページ目にお示しますとおり、特に道路混雑が予想されます休日につきまして、先ほどのA案からC案までの3案を実施した場合の道路状況がどうなるかというところを、動的シミュレーションで作成いたしました。アリーナの観客が満席になります1.8万人及びスタジアムの観客数が2.5万人のときの入退場というのが完全にバッティングする休日を休日複合日といたしまして、A案のみ実施したケースと、A案とB案を実施したケース、それから、A案からC案までを実施したケースを比較して、各案の効果について検討しております。

また、アリーナ1.8万人のみの入退場が発生する休日を休日通常日として、こちらのケースでC案まで実施した場合もシミュレーションすることで、より発生率の高い休日の通常日の様子についても検証しております。

具体的には22ページにお示しておりますが、各交差点の滞留長と渋滞長を計測して、各案の効果を検討しています。シミュレーションは安全側で検証するために、エキスポシティなど周辺交通なども多くなる時間帯を考慮いたしまして、入場を16時から、退場を18時からと設定して、その前と後の2時間を対象にして作成しております。

また、シミュレーションを検証する中で、C案までの対策に加えて、先ほど御説明にも上がりました、C-2案というものについての検証も加えております。こちらは、進歩橋南詰交差点の信号現示を調整する案です。この際の信号現示が、現地で計測しております信号現示を基にしまして、右下の表のとおり、交通8の進歩橋南詰の外周道路側の1φの青時間を8秒長くして、2φの赤時間を8秒短くしたサイクルとしております。こちらの案によって、後ほどお見せしますが、交通状況というのが現況とほぼ同程度まで改善することができます。府警本部さんへのヒアリングの際に、現状でも交通状況に応じて外周の信号現示を調整されているというお話がございましたので、十分現実的な案と考えており、今回追加しております。

では、実際に動的シミュレーションを御覧いただきたいと思います。

動画は5倍速、白い車両が一般交通、青い車両がスタジアムの交通、赤い車両がエキスポシティの車両、黄色の車両が本事業の開発交通として作成をしておりますので、御覧いただければと思います。

まず、A案ですが、こちらのピンク色でお示しております外周の拡幅を実施した案になっております。ここを拡幅することで、入場に寄与する案になっております。交通8が、現況の最大滞留長というのが209mに対して、A案を実施することで230mになりますが、渋滞長が現況3mということで、現況の状態と渋滞についてはほぼ変化がございません。3mというのが、さばき残りが1台発生する程度という形になっておりまして、A案を実施することによって、車両交通自体は増えますが、入場時間帯については現況からの負荷を抑えることができると考えております。

交通7については、現況では滞留長が170mで、渋滞長が0mですが、入場時はタクシーなどの開発交通がこちら、交通7からも流入しますので、A案の対策だけですと滞留長251m、渋滞長18mというふうに増加してしまう形になっております。

次に交通6ですが、現況では滞留長115m、渋滞長0mですが、入場時は開発交通が集中する地点になっておりますので、仮に対策を行わないと滞留長が186mまで延びます。これがA案を実施することで157mまでの長さに短縮することができます。

入場時に最もクリティカルとなるのが交通4になっておりまして、滞留が先のほうまで、交通の滞留が続いているのが御覧いただけるかと思います。こちらはスタジアムへの歩行者が、今、この黒い点で表されているんですが、スタジアムへ向かう歩行者の方が、信号がないために継続してこちらを通過する箇所になっております。どうしても歩行者優先となってしまうので、車が滞留してしまうという箇所、現況でも722mの滞留長が発生する箇所になっています。こちらを通過する開発交通というのは、御覧いただきますと分かります、黄色の車自体はそれほど多くないですが、現状よりもさらに交通負荷がかかってしまうということで、開発交通を乗せると、A案の状態ですが、滞留長は現況の722mの倍程度に増加してしまうという形になっております。

次に交通3ですが、こちらの現況は滞留長157m、渋滞長3mとなっております。入場交通の西方面からの車両などの半数以上が、こちらの合流箇所を通過することになりますので、A案のみの対策ですと滞留長が332m、渋滞長が70mになるといった形で、交通状況が悪化してしまいます。

こちらのように、A案に関しましては、外周道路南側の入場交通にはかなり有効な案にはなるんですが、ちょっと限定的な改良案になってしまうということが御覧いただけるかと思います。

次に、今度は退場時の様子になります。

交通8の退場時間帯の現況が、滞留長212m、渋滞長28mということで、現況でも交通状態がよくない箇所になっております。これに対して退場交通が乗りますので、さらに悪化してしまうという状況になっております。

交通7は、現況では滞留長155mで渋滞長0mですが、外周道路への交通の集中によって、A案の実施のみですと交通の渋滞が著しく悪化してしまうということになっております。

それから、交通6が、現況ですと滞留長が224m、渋滞長が0mの箇所ですが、交通8から始まります交通集中によって、開発後というのは特に著しく渋滞が悪化してしまう箇所になっておりまして、御覧いただきますと分かります、こちらからずっとエキスポシティさんのほうに向けて、かなり滞留が続いてしまうという状況になっております。

それから、交通5に関してはB方向についても滞留長を計測しております。こちらはスタジアムからの歩行者の動線もございまして、無信号の箇所になっておりますので、南から上がってくる交通とい

うのが滞留してしまうという状況になっております。

信号がないので渋滞長の計測はないですが、滞留長がA方向に147m、B方向58mということで、御覧いただくと分かるのとおり、黄色の交通は多くないんですが、外周道路が渋滞しているということで、渋滞長が延びてしまうということが御覧いただければなと思います。

こちらはA案の対策状況ですが、対策の効果自体は一定あるんですが、A案の対策のみですと、入場時の影響を抑えるという程度にとどまるかなと考えております。

次に、B案としましてピンク色で示した部分ですね。公園の管理用通路を改良して、千里橋ルートとして開発交通の入退場を使うという案です。交通8に関してなんですが、交通7との交差点の距離が近いこともありまして、現況時と、A案のみの対策のときと、A案とB案の対策というのは、ほぼ変わらない数値となっております。

交通7に関しましては、西方面からの車両が開発交通で千里橋ルートを利用することになりますので、滞留長が現況の170mよりもやや減少し、渋滞についてもA案のみですとちょっと発生してしまうんですが、B案まで実施すれば渋滞については完全に解消させることができます。

次に交通6ですが、開発交通の千里橋ルートへの誘導によって、滞留長というのが現況の115mから、B案まで実施することによって113mと、同程度まで改善させることができます。また、A案のみですと発生しておりました渋滞に関しても、B案まで実施することによって完全に解消させることができます。

また、先ほどこちらの先のほうまで続いておりました滞留が見られた交通4の箇所ですが、東方面からの車が一部千里橋ルートに誘導されるということと、中央駐車場を利用する車両に関しましては千里橋ルートを利用することになりますので、滞留長が現況の722mよりも改善するという状況になっております。実際にこの辺まで続いていた車が、この辺までで止まっているという状況が御覧いただけるかなと思っております。

次に交通3ですが、B案では西方向からの開発交通を千里橋ルートに誘導することになりますので、滞留長が現況の157mよりも改善して140mとなります。渋滞に関しましては、現況で3m程度発生していた渋滞が、B案まで実施することによって解消させることができます。御覧いただきますと分かるのとおり、A案のときはかなり続いていた車両の滞留が、B案まで実施することによってかなり短くなっていることは、見て御覧いただけるかなと思います。

また、千里橋ルートに関しましては、前回御説明しましたとおり、南側をインにする案と、北側をインにする案の両案を検討しておりましたので、シミュレーションでも両案を作成しております。

まず、南をインにした案ですが、動画のとおり、公園内部で平面交差が生じるので、アウト側で一旦停止が必要になっております。ただ、2、3台程度が一時停止するかなという程度の状況にとどまりますので、特に安全性にこれといった問題は見受けられないのではないかなと、現在は考えております。

また、逆に南側をアウトにする案ですが、北のインと南のアウトの距離を350m、南千里茨木停車場線のこの合流部からは、290m距離を確保しているんですが、どうしてもウィービングが発生してしまいます。状況としては、特に安全性に、この動的シミュレーションでは問題があるとは見受けられないんですが、今後警察さんですとか道路管理者さんとの協議を進めていって、案を確定していく必要があるかなと考えております。

次に、退場時のA案とB案を実施した場合の状況の様子を動的シミュレーションになります。

交通8と交通7の退場ですが、こちらは外周の南側が非常に混雑しますので、B案まで実施しまし

ても、B案の対策といいますのは主に入場時に寄与しますので、A案のときとあまり状況というのは変化しないかなと見受けられます。

交通6ですが、渋滞長に関しましては、A案よりもこちらの数値は70mほど改善します。ただ、混雑状況自体に大きな変化はなく、かなり混雑している状況が見てとれるのではないかなと考えます。

交通5に関しまして、外周の道路環境自体が非常に混雑することになりますので、こちらもこれまでの交差点と同じく、A案以上の改善については見込めない状況になっておりまして、A案のときと同様エキスポシティ様の東側ぐらゐまで滞留が伸びてしまうという状況になっております。

退場の状況ですが、千里橋ルートに関しましては、退場する車両はあまり多く通りませんので、御覧いただくような状況になっております。

こちらがインとアウトを入れ替えたものです。交通量自体が、そんな言うほど千里橋ルートは通行していない様子が見受けられるかなと思います。

このように、B案に関しまして、入場時に関する効果が大きく、現況と同程度まで改善させられるという効果があるんですが、一方で、退場時の対策としてはやや弱いかなということで検討しておりますのがC案ですね。

C案はこちらの緑と黄色でお示しましたように、進歩橋南詰の車線を、左折レーンを2車線化するという案になっております。

交通8、交通7に関してですが、左折車線の2車線化によりまして、最大値の数値自体というのはA案、B案と大きく変わらないんですが、こちらの動画はシミュレーションの一部を切り取ったものになっておりまして、全体を全時間確認いたしますと、ほかの2案のみのときと比較しまして、渋滞自体は短時間で解消することができまゐ。また、こちらに関してですが、山田方面に行く車と、中環方面に行く車を左折2車線化しまして、緑の方向が山田方面、黄色の方面が中環方面という形で分けておりまして、どちらの車線も車が利用している状況というのが見ていただけるんじゃないかなと思います。

また、先ほどちょっと御説明が漏れてしまったんですが、C案に関しましては退場時の対策ということで打ち出しておりますので、動的シミュレーションも退場時のみということでお示しさせていただきます。

交通6ですが、こちらもC-1案の対策によりまして、退場車両のさばきはよくなります。A案やB案よりも交通状況というのは改善しまして、こちらの特に交通5の部分になるんですが、無信号の部分についても、あまり滞留が見られない状況が見ていただけるのではないかなと思います。

交通5に関してですが、全体的に外周道路の状況が緩和されますので、A案やB案よりもA方向については200メートルほど、B方向については20メートルほど滞留長が改善されます。B案まででは、先ほどお示しましたとおり、エキスポシティの駐車場の東側ぐらゐまで伸びていた滞留長ですが、こちら御覧いただいて、かなり短くなっているという状況が見ていただけるのではないかなと考えております。

また、C-1案までこのように実施したんですが、現況程度までの改善というのが、この状態では及ばない部分もありましたので、交通8の信号現示の調整案ということで、C-2案についても検討いたしましてシミュレーションにしております。

それがこちらの案になっております。

まず、交通8では滞留長、渋滞長ともに現況と同程度にまで改善することができまゐ。交通7に関しましては、現況の渋滞0mというところにはやや及ばないんですが、渋滞長23mというのは大体車両約4台分ということで、大きく改善されるということが分かっているかなと思います。また、こ

こちらの23mの渋滞に関しましても、短時間で解消することが、こちらのC-2案まで実施すれば分かっております。

交通6でも、現況と同程度というところにはやや及ばないんですが、C-1案までの滞留長が598m、渋滞長が218mでしたので、そこからは大きく改善されるところが見えていただけるかなと思います。この渋滞自体も比較的短時間で解消することができます。先ほどまでと比較して、かなり滞留長が短くなっている様子が御覧いただけるのではないかなと思っております。

交通5に関しましても、外周道路の全体的な混雑緩和によりまして、A方向、B方向ともに現況並みに、もしくは現況程度に改善させることができます。このように、C-1案のみならずC-2案まで実施することによって、退場時についても、ほぼ現況時と同程度にまで道路混雑状況を抑えることができるという形が告示してきたかなと考えております。

また、C案に関しましては、通常日についても検討しております。アリーナ18,200人のみのケースという形になっております。こちらに関してなんですが、交通8から順に見ていきますと、交通8に関しては、滞留長、渋滞長ともに現況程度、または渋滞長に関してはそれ以上に改善することができます。滞留長はどうしても発生してしまうんですが、渋滞長が現況の28mよりも緩和されるということで、通常日に関してはかなりC-1案までの効果が出ているかなというところが見えていただけるかと思います。

交通7に関しましても、同様に滞留長はどうしても発生してしまうんですが、渋滞長に関しては0mというところで、渋滞が通常休日は発生しないという形になっております。

交通6に関しましても、現況の滞留長が224mなんですが、C-1案までの対策で158m、渋滞長に関しては現況と同じく0mということで、交通8、交通7の状況がかなりよくなるに伴って、交通6も状況が現状よりもよくなるという状況が見えていただけるかなと思います。実際に車両の流れ自体もかなりよくなっているところが、見ていただけるのではないかと思います。

交通5に関しましても同様ですね。現況で滞留長がA方向の147mに関しては同程度、B方向58mに関してはむしろ改善する方向で、C-1案までで対策の効果が発揮できているかなと考えます。A方向の滞留については若干生じてはしまうんですが、御覧いただいて分かる通り、信号の現示の調整の結果という形になっておりまして、この状態が長く続くというものではございません。

動的シミュレーションを作成しました動画については以上となります。ここまでの内容をグラフで可視化したものが、元の資料の24ページ目以降となっております。

こちらのグラフは横軸5時間、縦軸が滞留及び渋滞の長さとして告示をしております。各交差点におきまして、A案がオレンジ、B案が青色になって、現況が黒い点線で告示をしております。

また、27ページ目からは退場時のものですが、退場時に関しましては、A案、B案に加えてC案を緑色の点でC-1案、緑色の点線でC-2案という形でお示しをしております。各交差点におきましてA案、B案、C-1案、C-2案というふうに対策を重ねることによって、ほとんど現況と同程度にまで混雑状況を緩和することができるという形が、可視化されているかなと思います。

また、やや発生しておりますこちらの交通7のような渋滞長に関しましても、A案、B案と比較してC案まで実施することで、短い時間で渋滞が解消されている様子が見えていただけるかなと思います。

動的シミュレーションに関しては以上ですが、ここまでの動的シミュレーションに関しては、公式ルートとして設置した経路に基づいたものになっております。ただ、道路状況の変化に応じて公式ルート以外の経路で入退場させるケースについても、感度分析で検討しております。まず、公式経路としては、千里橋ルートを経由して入場するようにしております高速東方面からの車両についてです。

先ほどお見せしました動的シミュレーションで、交通4以东がかなり道路状況、スタジアムの試合と重なる特異日では混雑状況が、かなり顕著に表れていたのがお分かりいただけたかなと思うんですが、そのような状況の発生しない一般休日に関しましては、近道としまして、こちらの図にお示しておりますとおり、交通4から外周道路の南側に流入して、交通6を右折して流入する経路が考えられます。こちらの高速東方面からの31%の車両というのが、全て外周南側を経由して入場したケースについて検討しております。

結果としては、こちらの表にお示しておりますとおり、計算上では交通6の右折車両の混雑度の数値というのが微増するという形になっております。それ以外に大きな影響はないという結果になりました。ただ、実際に、高速東方面からの車両というのが交通4に流入する場合は、3車線またぎで流入していく必要がありますので、安全性に課題があるルートにはなっております。

次に、外周南側の交通8から6が著しく渋滞しているときに、全ての開発交通を千里橋ルートから退場させるケースについても検討しております。正式ルートでは、開発交通のうち北方面の6%のみが千里橋ルートを利用するということになっているんですが、全ての開発交通を千里橋ルートを経由して退場させる場合、外周北側の道路混雑が悪化することになっておりまして、その結果が表にお示しておりますとおり、数値として表れております。具体的には、混雑度について、交通10のみのり橋南交差点で1.18、交通1の日本庭園前で1.06と基準値を超過しています。

一方で、正式ルートでしたら、外周南側が混雑している状況でも、そもそも交通6からの開発交通は退場できないという形になりますので、敷地内に滞留するにとどまるという形になっておりまして、以上のことから、外周道路全体への影響を考慮しまして、最適な入出庫誘導を図ることが必要なのではないかなと現時点で考えております。

○株式会社竹中工務店

続いて32ページ目、さらなる交通対策案としてのD案について御説明させていただきます。

これまでお話しさせていただいたA案、B案、C案に加えて、新たにD-1案、D-2案を考えました。D-1案というのが、現状が無信号である交通5に対して、信号を新たに設置して、信号処理による交通流の向上を考えた案になります。D-2案というのが、樫切山北交差点以北を2車線化することによって、樫切山北交差点の渋滞を解消することを考えた案になっております。

この2つの案を考えた経緯ですが、33ページ、こちらは第1回に提示させていただいたものの再掲ですが、現況の渋滞長をお示した図で、樫切山北交差点が休日の午前中を中心に、1日2から4時間程度、慢性的な渋滞が発生している状況ということが調査の中で分かってきました。こちらの図の赤矢印が渋滞長を示していますが、休日午前中の10時台、ちょうどエキスポシティの開園時間と重なりますが、そちらの時間帯に長い渋滞が発生しているといった状況になっています。

続いて34ページですが、樫切山北交差点を通過する開発交通量の割合は、3%と極めて小さいんですけども、先ほどの調査の結果から、既に大変な渋滞が発生しているといったことが分かっているため、今回対策を検討してきた次第です。

35ページから具体的に案を御説明させていただきます。

まず、D-1案について、無信号交差点の現況についてなんですけれども、現在は無信号で車両と自転車と歩行者が交錯する危険な交差点となっています。具体的には、スタジアムの退場時には歩行者が東から西に横断して途切れないため、茨木摂津線から外周道路へ左折ができない。逆もしかりで、外周道路から茨木摂津線への左折ができない状況で、先ほどの動的シミュレーションでも

あったかと思いますが、ここで渋滞が発生しているといった状況になっています。

これに対して36ページで、交差点に信号をつけてT字交差点化を行うことで、信号制御による交通処理を行うことを考えています。これによって、安全性が向上するのはもちろんですが、それとともに、南方向から来る9%の開発交通量が、そのまま交通6の記念協会前交差点から直接敷地内に右折できるようになるため、先ほどの動的シミュレーションで非常に混雑していた交通7と交通8の交通負荷が低減できるといったことも考えられます。

実際にどれほどの効果があるのかといったのが37ページで、交通5の需要率と混雑度は、休日試合日の2.5万人と一般休日のどちらのケースでも、評価基準値を下回っているといった結果が出てきました。

先ほどの南方面の9%を取り込めるため、交通6と7に関しましても需要率がB案よりも低下していることが、この表から分かるかと思います。青字になっている部分です。これは机上計算ですが、現在、動的シミュレーションを先ほどと同様作成中なので、第3回でお示しできるかなと思います。

続いて、38ページからはD-2案についてです。

D-2案は樫切山北交差点の渋滞解消についての案です。現況が、この図のF地点からE地点にかけて2車線から1車線に減少する区間があって、ここがボトルネックとなって渋滞が発生しているといったことが分かっています。

もう少し具体的に御説明すると、39ページで、2車線から1車線になるところで先詰まり渋滞が発生しており、東から北と、西から北に流入する車が、青信号でも交差点を通過することができず、はけ残りが生じて各車線で渋滞が延伸しているといった状況であることが分かっています。

それに対して、40ページで、今、1車線しかない区間を2車線に拡幅することで、車がスムーズに流れるような案を考えています。こちらに対しても、先ほどのD-1案と同じく、動的シミュレーションを作成中になります。

ここまでがD案、さらなる交通対策案についてで、最後、歩行者・自転車動線計画について御説明させていただきます。

公共交通機関の利用をモノレールに集中し過ぎないように、周辺鉄道駅への積極的な誘導を現在考えています。41ページで、具体的に周辺の鉄道駅までの歩行経路と、それぞれの駅までの所要時間を記載させていただいています。

42ページで、敷地周辺の歩行者動線計画をお示ししています。オレンジの線が歩行者の動線で、水色の線が自転車の動線となっています。オレンジの線を見ていただくと、まず、モノレール駅からアリーナまで同一レベルでつながるデッキを整備して、このデッキの上で必要な滞留スペースを確保する計画としています。また、オレンジの線が敷地の南西と南東に繋がっていますが、こちらは敷地内の10mの高低差をデッキで解消し、駅とアリーナと周辺をフラットにつなぐ動線を計画しています。この通り抜け動線が安全な幅員かどうかといったものも、左下の表でサービス水準の計算を行い、全てAであるといったところの検証まで、現在行っております。

43ページでは、敷地から駅まで一番近いのが阪急山田駅までですので、その区間の具体的な徒歩誘導計画案を現在検討中です。写真の1~8番が現況の写真と、実際に測った幅員ですが、こちらの結果を踏まえ、一番敷地に近いところでは、道路拡幅による歩道の再整備を行ったりだとか、駅に向かうにつれ路面標示設置区間を考えたりだとか、この図で言うと緑のプロット部分ですが、案内看板の設置を考えたりだとかといった各案を現在検討中、協議中といったところになっています。

○部会長

では、(3)の質疑応答に入ります。まず初めに、本日欠席の委員から質問があるということで、事務局からお願いします。

○事務局(永井主査)

本日、御欠席のC委員から、質問をお預かりしておりますので、代読をさせていただきます。

まず、質問No.6、特異日の設定について。資料2の見解のほうですね。これのNo.6のほうで、特異日の設定について、資料の別紙のほうで、12ページから14ページにかけて図があるんですけども、そちらの図中に主要な特異日となった日のイベントの内容が書かれておりません。どのようなイベント、あるいは、イベントの組み合わせで交通量が増えたのか、改めて明記してください。加えて、イベントが同時開催されていた場合は、その開催時間も記載してください、ということです。

次に質問No.16、千里橋ルートの入退出時の安全性について。動的シミュレーションで、交通安全性の検証は困難だと思いますので、繰り返しコメントいたします。シミュレーションにおいて、例えば、車線変更箇所や、その数がある程度把握することは可能かと思います。こちらを参考に、リスクがある状況の把握とその対策を検討してください。なお、エキスポシティ駐車場への右折入場などの類似事例を参考に、リスクのある状況を把握することも必要です。

次に、質問No.20、歩行者シミュレーションについて。モノレールの改札における滞留が発生した場合や、特異日で複数のイベントが重なるなどして、複数の歩行者動線が交錯する場合の、歩行者のシミュレーションは必要ではないでしょうか。特に、歩行者の安全性の観点からは、動線の中の高低差、階段や坂道などですね、における歩行者密度、交錯可能性の検討が必要だと思います。

次に、これは質問の中には入っていないんですけども、駅前ロータリーに来る自家用車による送迎について。駅前ロータリーにおける自家用車の位置付けをどのように考えていますか。現状、公共交通やバリアフリー区画、障がい者の送迎などでの駅アクセスへの影響は小さいと思われますが、アリーナ開業後に状況が変わる可能性があります。開業後もこの影響を調査し、必要に応じて対策を行うことを検討してほしい。

次に、南側住宅エリアの侵入防止について。生活道路に通過交通が侵入しないように、案内をすることが必須と思われます。交差点部のみならず、駐車場内でも案内を行ってください。住民との連絡窓口や相談の場を設け、開業後も状況把握してほしいです。

次に、イベント開催時の施設間の連携について。現在の各施設の連携状況と、将来アリーナが開業した時の連携体制を示してください。また、災害時やモノレールが事故などでストップした時の対処について、情報共有体制を整えてください。人の誘導については、関係者間で連携して行うことが望ましいと思います。

次に、自転車の取扱いについて。現在移設予定とされております、移設先は未定とお伺いしておりますが、駅前自転車置き場については、府の計画と整合を取ってください。現在、万博外周から下りてくる自転車と、歩行者の交錯が問題となっています。休日は、警備員が配置されているほどです。自転車、歩行者の動線が交差する箇所における安全対策を検討してください。また、現在の計画では、駅とその他施設との自転車の動線が分かれております。混乱を招く可能性がありますので、1つにまとめられないでしょうか。

次に、別紙の、別紙資料ですね、34ページ。交通対策の外周合流部分の改善について。信号機を設置することは、合流時の安全性の観点から必要だと思います。他方、樫切山北交差点の渋滞に

影響する可能性があるため、渋滞長のシミュレーションが必要だと思います。結果によりましては、外周に接続する道路の車線を増やし、交差点容量、滞留量を増加させるなどの対策を検討してください。

○部会長

では、事業者さんから回答ありましたらお願いします。

○株式会社竹中工務店

今日、すべて資料で御回答が御用意できていないので、次回御用意させていただきたいというふうに思っておりますが、例えば最初の、特異日で設定した、具体的にどんなイベントがあったということについては、ベスト30、上位から30日の交通の多い時について、それぞれどんなイベントがあったかということは一覧化して調査済ですので、御用意をしていきたいというふうに思っております。

それと、送迎車両については、やはり何らかの対応をしていかないといけないかなというふうには思っております。今もやはり道路上で送迎をしているのが渋滞を及ぼしているというような状況もうかがっておりますので、敷地の前面における送迎車両についての管理、それと各施設間で協力しないとなかなか難しいかなというふうに思いますので、そういったところをですね、ほかの施設の事業者さんと連携協議会の中で連携しながらですね、対策を実施していく必要があるかなというふうに考えております。

南側の侵入防止に関しましては、御指摘のとおり、看板だけでなくですね、場内の中の、駐車場の中での案内もしっかり対応していきたいなというふうに考えております。また、開業時に、もし何か開業後に問題があった時の窓口、調整窓口等についてもですね、事業者様のほうで御検討されていくことになるかなというふうに思います。

○三菱商事都市開発株式会社

あと残り2つとしてですね、自転車動線の話があったかと思うんですけども、これもですね、次回の部会の中で詳細を御説明させていただければと思います。

あと、最後ですね、いわゆる樫切山の信号についてのことなんですけれども、これも先程来、御説明させていただきましたけれども、動的シミュレーションを御準備させていただこうと思っておりますので、その中で見ていただいて、また御意見いただければと思います。

○部会長

では、ほかに御意見、御質問がありましたらお願いします。

○B委員

質問を先にさせていただきます。質問と、それからコメントと2種類あるんですが、まず質問を先にしたいと思いますね。

動的シミュレーションの結果なんですけれども、滞留長とか渋滞長とか言うのは、これは14時から16時とか18時から20時の中の最大値ですか。

○株式会社竹中工務店

はい。

OB委員

なるほど、分かりました。ちょっとね、御説明が速すぎたのでよく比較検討できないとかありましたんで、今日いただいた資料のA案B案C-1案C-2案、複数案比較したやつの表をちょっと見ながらですね、ゆっくり見させていただいて、また次回コメントと言いますか質問一覧を、また作ってお送りしますので。これね、見ることはできるんですか。どんなファイル、動画ファイルなんですかね。これは、見せていただくことはできるんでしょうか。

○株式会社竹中工務店

メディアプレイヤーで再生できます。

OB委員

メディアプレイヤーでできるんですか。

○株式会社竹中工務店

ええ。

OB委員

それは、見せていただくことは可能ですか。

○株式会社竹中工務店

そうですね、すごいボリュームはあるんですけど。

OA委員

ファイル共有で、ダウンロード不可の共有にして見ていただいたらいいんじゃないですか。

○株式会社竹中工務店

じゃあ、吹田市様と相談して。

OB委員

そうですね。できたらちょっと見たいな、と思ひまして。

OA委員

ダウンロードして手元に置いとくのも、逆に我々としても気持ちが悪いですよね。

OB委員

ゆっくり見たいな、と。

○株式会社竹中工務店

やり方は考えさせていただきます。

OB委員

それから、もう一つ。公式ルート以外という言葉が出てきたんで、これちょっとよく意味が分からなかったんですけども、公式ルート以外って何ですか。

○株式会社竹中工務店

これはですね、決してこういうふうにしたいという意味ではなくて、ちょっと懸念として、特に入場時に関しては、東、高速東下から来た車に関しては、公式ルートでは真っすぐ西に行かせて進歩橋から上げる計画なんですね、千里橋ルートを使って。ただ、そうすると少し遠回りになってしまうので、空いていると3車線またぎする車がいるんじゃないかということで、その場合の検証をした内容です。

OB委員

これ、例えばですね、普段は公式ルートであるけれど、何、あの状況の時にはこっちも使えますよと代替案的なイメージではないと。

○株式会社竹中工務店

入場時は、決してそういう形ではないですね。やっぱり3車線またぎというのは危ないので、警察から必ずそれはしないようにって指導されると思います。

OB委員

なるほど。

○株式会社竹中工務店

ただ、退場時に関しては、外周の南が混んでいる時にですね、そこにさらに出すと負荷がかかるので、北からしか出さないという方向が考えられないものかっていう、ちょっとこれは御意見でいただいたリストの中に入っていた内容なんですけれども、やはりこれちょっと検証した結果を見ていただいても分かりますように、かなり東、西に帰る車が北をぐるっとすべて回って無駄な動きが生じるので、日本庭園前とか南橋のところの数値が悪化するということで、これもやはり最適に分散退場させるというのが、私どもも基本かなというふうに思ってますので、基本はこの退場ルートはないのかなと思っていてるんですけども、どうしても南側が渋滞してしまった時のエスケープルートの的にですね、こういった運用も考えられるかなという話です。

OB委員

はい、分かりました。

質問の最後なんですけれども、42ページですね、歩道のサービス水準比較の判定をされているところがあるんですけども、これね、ちょっとよく分からないんですけども、歩行者交通量、これはですね、雨が降ってみんな傘さしているとかね、下が雪が降ったとかですね、そういう状況って結構変わって、いつでもAになるとは限らんのじゃないですか。雨がざんざん降りてみんな傘さして通ると、専有面積広がる訳ですよ。そうなった時でもサービス水準判定がAになるのかどうなのか、そこは検討

が必要じゃないんでしょうか。

○株式会社竹中工務店

そうですね。このAの計算の前提は晴天の状態ですので、雨の時はサービス水準は低下するものと考えておりますけども、まあ晴天時でサービス水準Aが取れるように、通路の幅員を確保したという形で、ちょっと雨の時はサービス水準が下がるというふうに認識しております。

○OB委員

それと絡めてですね、先程、C委員の質問でありましたように、違う施設からの動線と交錯する場合、基本的に歩行者シミュレーションが要るんじゃないかというふうに思ってるんですけども。それはね、今回の提案書の中ではなくて、次の評価書案のところでも構わんと思うんですけども、歩行者の流量に関する円滑性とか安全性とかの観点のですね、課題を少し絞り込んでいただいてね、動線の交錯とかも含めて、本当に歩行者シミュレーションが要るのか要らないのかという判定結果をお示しいただきませんか。

○株式会社竹中工務店

今日、歩行者の。

○OB委員

すぐじゃなくても結構です。

○株式会社竹中工務店

今日御用意した資料がですね、十分バックグラウンドがある御説明ができてなくて、実際モノレールが増便しても改札前に溜まる人数を計算して、それで必要な面積、それとそこまでに至る動線の通路の幅のサービス水準と、その2つでチェックしておりまして、その資料自体はもうすでにできてるので、できれば第3回の部会で、そちらのほうを御説明させていただいて。シミュレーションに関しては非常に歩行者が不規則に動くので、なかなか再現が難しいんですよ。防災なんかで一方向に逃げるとか、例えばスタジアムから駅に向かうシミュレーションとか、動的シミュレーションで一方向に行くのはやりやすい。アリーナから、八方から出て、それぞれその方向に入り混じってというところはなかなか難しいところがあるので、溜まるスペースと幅員の確保、幅のサービス水準ということで、検証させていただいているという状況です。一応、アリーナの外周とか、幅員8mぐらいのバッファー空間があって、そこで、ある入口から出た人がモノレールに行くとか、別の入口から出た人が山田駅に向かうとか、そういうのが経路選択できるようなスペース8m取っておりますので、そのバッファーの中でやっていけるかなというふうに思っています。なかなかシミュレーションは難しい状況で。

○OB委員

そうでしたら、そのことも含めて。

○株式会社竹中工務店

はい、もう一度。再度検討します。

OB委員

コメントあるのですが、長すぎるので、後ほどコメントします。

OA委員

まず、再度の確認になるんですけども、この動的シミュレーションとかの交通の発生量というのは、自動車の分担率5%で設定したケースということによろしいでしょうか。

○株式会社竹中工務店

そうですね。今回設定しております分担率の設定というのは、正確に言うと、自動車5%、タクシーがちょっと高めなんですけど。

OA委員

マイカーが5%。

○株式会社竹中工務店

はい、マイカーが5%。

OA委員

まあ、それはそれで結構です。で、動的シミュレーションの内容、だから数量的な話というのは、所詮シミュレーションなので申し訳ないんですけど、定性的には対策とそれに対する反応というのは納得できる結果であったと思うんです。ただ、実際にどうなるかっていう話が、結局機関分担率の設定次第で全く変わってくる話ですから、前回申し上げましたけれども、動的シミュレーションで、さらにアニメーションまで作っているとめちゃくちゃコストがかかりますから、今回作っていただいたように典型的なケースで分かりやすい例を出していただくという、やっぱり分かりやすさということしか、私はシミュレーションの価値ないと思ってます、正直な話。だから、先程話題にも出た歩行者のシミュレーションというのも、その通りのことなんて再現できる訳はないので、だからこんなもんかなーという雰囲気をつかむため。だから、歩行者のシミュレーションはあまりやる気ありませんよ、という御判断のほうか、私は正しいと思っています。

その前提として、前回申し上げたんですけども、もうちょっと検討のためのコストが掛からないです。飽和度、今の言い方で言うと、需要率ですよ、とか言うような話について多くのケースを検討していただきたい。再確認なんですけども、エキスポシティの現在の自動車の分担率、マイカー分担率、何%台ですかね。ざっくり。

○株式会社竹中工務店

最新の調査は三井さんに伺っているわけではないんですけども、当時のアセスが55%ですね。それは、ららぽーとさんの、その他の施設の過去の実績値から。

OA委員

まあ、ららぽーとは郊外型が多いですから、当然もう50どころか70、80%ぐらいのこともあると思

うんですけども、だからその元で感度分析がですね、今回は理想の5%を挟んで10%までというのは、あまりにもちょっと残念だなというのが正直なところです。

で、結局、感度分析もですね、これを何のためにやっているのかと言ったら、こういったことが実際に起きるよといった話ではなくて、マイカーの分担率が上がっていった時に、どこの交差点に一番影響が及びやすいのかというのを検討するためというのが、感度の分析ですから。ですから、もうちょっと思い切った数字でやっていただいたほうがいいのかな。で、現在示していただいているものにおいても、交通6、7、8辺りがシビアに出て、場合によっては交通1とか10なんかにも影響しますよ。これ、ふだん経験していることですよ、我々実際の外周を走ったら、1とか10、よく詰まっていますよね。南側は当然、休日は詰まっていますし。ということが再確認されるだけなんですけれども、機関分担率、自動車の分担率との相関関係がどの程度かっていうのは、ちゃんと掌握しておいたほうがいいんじゃないかなと思います。で、それがちゃんと分かっているならば、まああとは想像の世界で、シミュレーション・アニメーション示していただいたものとの関係である程度の理解ができるし、どの辺りがこれだけ混んできると、交通安全の面でも錯綜の点で心配だよなとかというような、今後の具体的な交通運用管理の検討の時の材料にもなると思いますので、もう少し感度分析はですね。

○株式会社竹中工務店

今回ですね、混雑度のほうで見ると10%でもアウトになっている箇所があるんですけども、それを15%とか20%になった場合に、アウトになる箇所が増えます。あとは、需要率がアウトになる交差点が出てきて、その辺を把握するためにももう少し。

○OA委員

もうちょっと上げていただいて。実態としては、結局、いま世の中の多くのところというのは、混んでるから、もうそれ以上車が入ってこないから、ここで止まっているというのが現実の世界ですよ。だから、きつい条件で計算した感度分析の結果というのは、全くそれが現実には起きるといって別個です。しつこいですけど。もうちょっと幅広く検討していただけたらありがたいんですけども。まずは1つ目はこれです。

○部会長

では、私からまずは何点か、資料の確認も含めて、させていただきたいと思います。

まず、前回のこの回答の資料2のほうで、No.1のところに、スタジアムが25,000人と35,000人の各ケースの交通解析を行っているということが書かれているんですけど、今回は25,000人のケースしか示されていなかったことになる。それが35,000人のケースは、やられているのでしょうか。もしあれば、紹介をお願いします。

あと、もう1つ。例えば、交通の3とかの箇所では、この公園の代替駐車場の影響を受けてくると思うんですけど、今回の設定で、この代替駐車場の設定がどうなっているのか、教えてください。

○株式会社竹中工務店

まず1点目の試合の動員ですね、こちらのほう、実際に交通量調査を行った2023年の4月23日というのが、たまたま動員がすごく少ない日でして、15,000人という動員でした。車としては800台の試合観戦の自動車の来場があったということで、調査の結果分かっております。今回のシミュレー

ションは、25,000人というのが、モノレールの面で見ても車の面で見ても、1つの分岐点というふうに計算上出てきましたんで、25,000人というのを1つのモデルとして検討したんですけれども、25,000人と15,000人の差分の1万人分の車の台数、これ約500台なんですけど、800台に500台を足して1,300台でシミュレーションをかけたのが、この絵になっております。ただ、ここでは実際には、ガンバ大阪さんがBMPさん、公園の管理者さんのほうからお借上げされている駐車台数というのが、現状800台が上限で運用されているということで、1,300までいくということはないものですから、仮にそれが動員が30,000人、35,000人になってもですね、十分今回のシミュレーションで余裕がある設定になってるかな、というふうに考えております。これは車の話なので、モノレールは別の話であるかと思いますので、それは前回の、第1回のモノレールのシミュレーションの時に、35,000人のケースというのは出させていただいたところでございます。

大阪府さんの中央駐車場の代替地については、現状、まだ場所が正式に決まっていないので、この場所というふうに言い切られないんですけれども、動線としてはですね、千里橋ルートの入口と中央通路、こちらが使えるような形で駐車場の配置というのをこれから検討していくということで、こういった敷地外のシミュレーションに関しては、影響がないように今シミュレーションをしております。

○部会長

今回のシミュレーションに、その台数が含まれて。

○株式会社竹中工務店

含んでおります。もともと中央駐車場に入出庫していた台数が、それぞれの案ごとに出入口の台数として変わるので、置き換えたものでシミュレーションを行っております。

○部会長

あと、もう1点。6ページのところに、アリーナの退場が、自家用車222台、タクシーも222台ということで、1時間の台数が書かれているんですけど、これは求め方は、前回示していただいていたんでしょうか。どういうように。

○株式会社竹中工務店

これは、前回、それぞれの用途ごとの原単位とかピーク率とか、そういうような御説明をしたと思うんですけども。分担率ですね。それに基づいて、時間ごとに置き換えた根拠として、資料の提示を求められましたので、御用意したものなんですけど。ですから、前回の前提条件とは、まったく変わっておりません。同じものですね。

○部会長

この1時間当たりっていうのにした時の条件は何かあるんですか。

○株式会社竹中工務店

そちらが、その上のほうの時間分布ですね。入場、出庫の分布がありますので。

○部会長

このアリーナの222台。

○株式会社竹中工務店

アリーナの222台は、18,200人の5%の方が車でいらっしゃる。で、同乗者数で割って、それをピーク時間で置き換えた数字ですね。2時間でほぼ見込んでいます。

○部会長

この222台が2時間続くということですね。

○株式会社竹中工務店

そうです。

○部会長

で、この時に、例えば、その駐車場のゲートの容量とかで、この222台がコントロールできるのか、何かフリーに出たらもっと出てしまうのか、どんな感じなんですか。1時間当たりに222台って算出がされているんですけど、これ以上になるおそれはないですか。

○株式会社竹中工務店

5%の分担率のマネジメントということは、事前予約制で台数を限定して、そのアリーナのコンサートに来られた方は、5%の人しか車で来ないようなマネジメントをしていくという考え方です。

○部会長

はい、その5%はいいですけど、そのピークが2時間続くっていうのが、もうちょっと大量に出てしまうということは。

○株式会社竹中工務店

実際はですね、特に入場は、2時間よりもばらけてくるんですね。もっと早く来ると思います、遅れないように。だから、222よりも減ってくると、入場時は。ただ、退場時に関しては、公演が終わった後に一気に出ていくので、これはスタジアムのほうも同じなんですけど、出ていくんですが、駐車場の中の混雑だとか、外周道路側のほうの混雑で出ていけないので、結果として2時間ぐらいかかって退出していく。そんな動態を示すと。で、ピーク時としては、おかしな数字ではないかなというふうには考えております。

○部会長

分かりました。もう1点。8ページ9ページあたりに、ピークの集客数ということで、1時間当たり何人っていうのを示していただいているんですけど、例えばこの吹田スタジアムのピーク集客数という数値は、どういう数値なんですか。

○株式会社竹中工務店

これは、その時の集客数を2時間で割っているんです。退場時に。

○部会長

集客数を単純に2時間で割ったという数値。

○株式会社竹中工務店

そうですね。

○部会長

はい、分かりました。

じゃ、とりあえず、一旦ほかの質問を受けたいと思いますけど。

○OB委員

7ページからの相関図について、ちょっといくつか質問があるんですけども。これ、お願いしてやってもらって、どうもありがとうございます。

これけっこう相関が。まず7ページなんですけれども、7ページの左上の図ですが、今この図を見てですね、14万人が最大で入ってですね。一日当たりで言うと、アリーナはこれに3万人プラスされますよね。

○株式会社竹中工務店

アリーナ以外の用途で。

○OB委員

そう。だから、商業施設とか。さらに17万人ぐらいになり得るということですか。その時に、モノレールの一日乗降客数が最大7万人ぐらいなんですけれども、それがどれぐらいになるのかとか、差分を出していただいたら結構なんですけど、何が言いたいのかというと、すごいそういうものから、現在の課題をちょっとピックアップしていただきたいかったのと。

それから、予測的なものがね、後ろの12ページのところでやられてますけれども、今現在は特異日というのは8日間なんだけど、それが増えてくると4分間隔にしたとしても16日あるとかですね。この辺、予測に使われてる訳ですね。この辺、分析は面白いと思っているんですけども、この時の特異日への対応としてですね、どういうことが考えられるのか、あるいは何をしなくちゃいけないのかっていう深掘りをもうちょっとしていただきたいなと思ったんですね。

で、例えばもう一度7ページのところに帰っていただいて、左上のやつですが、8万人ほど入って来てる、8万人しか入っていないのに、モノレールの乗降客数が6万人を超えているというポイントがありますね。これ、どんな日なのかとかですね。この日を見てみると、サッカーの試合もないし、自然文化園とかエキスポシティでも大きなイベントがなかったみたいなんですけどね、ひっくり返して見たらですね。そうすると、ここのぴゅっと飛び出してる6万人ってね、これどういう日なんやと。こういう日は実際モノレールであってね、そんなことも含めてヒアリングをお願いしたいなというふうに言っていたことと関係してくるんですけど、この表でいくと7番目でしたっけ、ヒアリング等必要じゃないかということなんですけれども、「ヒアリングを実施して、必要な対策案も含め評価書案にて」って書いてあるんですけど、できたらこれ、早めにですね。いったい、この日にはどんなことが起こったのか。確かに、前回のやつで

ね、30番目の交通量までは、交通量の日までは何があったか一覧にまとめておられますけども、今度は逆にですね、モノレールにたくさん乗ったような日に、モノレール事業者としては、どんな対応をしたのか、困ったことがあったのか。交通量もそうなんですけれども、こちらでさっきの12ページですね。今も6分間隔でやると8日間、特異日があるけれども、これが増えてくると4分間隔で特異日が16日というように、ま、シミュレーションでやるのは全然勝手なんですけれども、その16日、4分間隔に縮めた上で年間16回もあるのに、ちゃんと事業者が対応してくれるのかどうかとかですね。そういうのはできれば、事前にですね、ある程度、事業者、特にモノレールのほうだと思えますけれども、もう少しヒアリングを重ねていただいてね、課題は本当はないのかどうなのか、そういうのをよくできるという感触は得ておられるのですか。

○株式会社竹中工務店

御相談はしております。

○OB委員

そうですね。そういう御相談をされているなら課題とかあるのかね、なんか限界はどこなのかというのをですね、少し実際これから実施計画に落としていくに当たって、評価書案を作る前の段階で、提案書の段階として、これまでに起こった特異日、大変な日には、交通管理者とモノレール事業者、その特に2つだと思えますけれども、どんな苦勞をしたとかね、どんな対応できそうとかですね、そういうのをあらかじめ聞き込んでいただいて、リストアップしてほしいなと思ってるんですが、いかがでしょうか。

○三菱商事都市開発株式会社

そういった意味ではですね、交通管理者でいくと、これは大阪府の土木事務所かと思うんですけども。

○OB委員

土木事務所は道庁管理者ですよ。今申し上げたのは交通管理者、つまり警察のことです。

○三菱商事都市開発株式会社

はい、警察さんとは、これ具体的にこういったことをやりますというお話はさせていただいて、当然ながらですね、個別、あの細かいことというのは、ここになろうかと思うんですけど、全体の考え方ということでいくと、資料を含めてですね、御説明はさせていただいて、こういった対策というのも御確認させていただいた上で、出させていただいていますというのが1点。

あと、モノレールの増便に関してはですね、過去数回ですね、モノレールさんとも御協議させていただいておりまして、今お聞きしているのは、すでに増便というのが実績がありますので、その対応は検討していただけると。具体に対してはですね、当然ながら私どもの計画等々を出さないと彼らも決められないと思うんですけれども、話はさせていただいております、現状。

○OB委員

その中でですね、今回、机上の推計なんだけども、今現在、8日間の異常日があるのに対して、16

回になりそうとか20何回とかもありましたね。という、そういう一定、量的なレベルでの話は、まだされてはいないんですね。多分13ページなんかでは、年間最大28日特異日対応がいるというふうに数字を出しておられますが、これ、過大な推計値なのかちょっとよく分かりませんが、そういう数字を出してまでの協議はまだ全然されておられない。28回というと、月に2回か3回ぐらいあるわけですね。

○株式会社竹中工務店

そうですね、これは、満員の状態で完全に退場が重なった時で、過大に見ているということは事実です。これは最大ということで御説明しておりまして、ラインを超えた、さばけない時というのは、結局増便をしてもホームに降りられない、改札に入れないという状態になりまして、その場合に改札の外、ラッチの外の広場として何人くらい、どれくらいの時間帯、何人が溜まるかということをシミュレーションしております。

○OB委員

さっき言われてたような、次回出てくると。

○株式会社竹中工務店

はい。

それと、それぞれの日の状態について、ちょっと飛び抜けたところについては、なぜこの数字がこんなに飛び抜けているかというのは、その日のイベントを積み上げて数字を作っているモデルなので、その時にどんなことが行われた結果、このグラフになったのかというのは分かりますので。

○OB委員

分かるんですね。

○株式会社竹中工務店

そこは、はい。

○OB委員

なるほど。30番目の。

○株式会社竹中工務店

ただ、確実には一致しないですよ。それは前回も申し上げましたが、ららぽーとさんの集客数というのは把握できないので。

○OB委員

そういう意味ですか。

○株式会社竹中工務店

ららぽーとさんに関して、アセスの時に365日の分布で、それを足し上げたものですので、完全にこの実態の数字がリアルかという、そこは一部想定が入るということで御理解いただきたい。

OB委員

分かりました。

OA委員

原単位の設定のところについては丁寧に検討していただいて、まあこんなものなのかなあと思うんですが、それから後のところがちょっと。古い基準値、もう世の中が変わってきているのに、昔は確かにこの数字だったけどというところがいくつかありまして、モノレールの件、12ページのところ、13ページ。まず、それぞれのページの右側のグラフの脚注のところに、実績値に基づいて最大瞬間乗車率146%ってありますけど、これは実績として、乗車率っていわゆるあれですか、混雑率、乗車定員に対して実乗車人数。

○株式会社竹中工務店

そうですね。

OA委員

この実績の最大瞬間っていうのは、どういう意味ですか。

○株式会社竹中工務店

実際146%の時があったということで。

OA委員

でも、それ、どうやって計ったんですか。

○株式会社竹中工務店

それは、30分ごとの乗客数、車両の乗車数が分かるようなデータをいただいて。

OA委員

だから、それで、仮想の数字ですよ、実際どうかっていう。ラッチ内に入っている人数がこれで、輸送力がどうだったからという。

○株式会社竹中工務店

ラッチ内ではなく、車両の中です、あくまで。車両の中の定員に対して、どれだけ輸送できるかっていうことでやっています。

OA委員

そこに実際何人乗っているかって、数えようがないじゃないですか。

○株式会社竹中工務店

その駅に来る人。

○OA委員

だからやっぱりラッチに入った人ですよ。

○株式会社竹中工務店

ラッチに入って出ていく人と、その駅に両方向から来る、出ていく人数。

○OA委員

出入で、例えば30分ぐらいで、出すんじゃないんですか。これはあまり重要じゃないんですけども、それ、いつ頃のデータですか。

○株式会社竹中工務店

これが、今回の調査とちょうどはまるぐらいの時期で、1年間データですね。

○OA委員

何年前ですか。

○株式会社竹中工務店

2023年ぐらいが中心ですね。ちょうど調査をしたのがこの時で、それが入るぐらいの、2022年の暮れぐらいから、もしかすると。

○OA委員

いずれも、とにかく我々の肌感覚でも、今はそんなに密集しないですよ。先ほどの議論でも出てましたけれども、結局多くの人がやってくると、ホームにあげると危ないので、ラッチで規制しますよね。だから、ここにあるような、乗車率が146%になるようにホームにちゃんと客を待たしとくというのはなかなか難しくて。モノレールが入ってきました、ドア開いて、ホームドアもついてます、押し込む訳にもいかないというところで、4分間隔というのが本当に実現可能かどうかというのはちょっと疑問です。

今、万博で夢洲の駅なんかでも、2分半間隔でやってますけども。間隔を維持するために、ラッチ内コンコースなんか人も入れると危ないので、さらにホームも危ないからというので、規制してる結果として、実は混雑率100%を割った状態で発車とか、よくしてるんです。輸送力を活かしきれないというところがあるので、ちょっとこの設定というのは甘めの数字じゃないかなというふうに思います。

似たような話で、42ページのところに、これは先ほどからの話で、シミュレーションやられてるという話ですから、まあ次回ということで、その時にまた詳しい話をうかがいますけども、こちらに滞留可能な人数というのが示してあります。42ページのところに。これが、1㎡当たり1.6人ぐらいかな。これも今、いやですよ。家族とかでもなかなか、これだけくっついて立たない。さらに今、ベビーカーとかも結構いるというようなことも、お考えいただいたほうがいい。インバウンドのようなでっかいスーツケースを持っているような人はあまり考えなくても良いと思うんですけども、ベビーカーはいやというほど混入してきますので、もう少し余裕を持ていただきたい。

この図面の関係で言うと、バリアフリーの観点を入れていった時に、今申し上げたベビーカーの存在、それからカームダウン・クールダウン施設ですよ。これも万博を機会に、空港のほうがもっと早く

からやってみましたけれども、世の中で認知は進みつつあって、これだけ混雑するときには、やっぱりカームダウン・クールダウンできるような施設がこれはもう必須になってくると思います。

さらに、いろんな特性を持たれた方に対応したようなトイレの在り方というの、大きな課題になっています。そういった、ある意味、昔の観点から言うと、ムダなスペースがたくさんいるようになっていますので、これだけかつかつの配置にしていると、実際に使い始めた時に困った事態になるのではないかというふうに心配しています。

あと、当面は、もう1つにしておきますけども、南側への侵入の対策の話です。C委員のコメントもありましたし、それに対しての回答は、そのとおりやっていただきたいんですが、ただこちらで書かれている観点もあるんですけども、外周道路とかが混雑しているから抜け道としてここに入ってくるというのも、ゼロとは言いませんが、私が前回申し上げたのは、逆に車で遠方からアリーナとかスタジアムなんかにやってきた人たちが、駐車場のキャパシティもある訳ですし、それから料金の話もあるので、駐車する場所を探して、うろつきで入ってくるというのが懸念される。私自身が住んでいる長居の近辺で、そういった例が多いよということを申し上げたつもりです。ですから、これも後日ということでしょうけれども、ダイナミックプライシングであったりとか、駐車場全体のキャパシティ確保の仕方、全く車を使うなというのも現実的ではないので、逆に、万博の例で言うと、遠方からハイオキュパンシー、多くの人数でやってくる人については、公共交通もやっぱりキャパシティが厳しいわけですから、1台の車に4人とか6人とか乗っているんだったら、積極的に車で来てくださいよ、というのもありだと思います。だから、そのような攻めの駐車場政策のようなものをきっちりやって、車が来てもいいような人については、ちゃんと収容できるようにする。料金なんかでも優遇する。その結果として、うろつきで住宅街なんかに、遠方から来た訳も分からない車が入らないようにする、というような形を期待しています。

○部会長

私からも何点か。

まず、資料の19ページの先ほどの生活道路への侵入という点なんですけど、もちろん地元の方の意見をしっかり聞いて検討していただきたいんですけど、私としては、この交通規制案の②、北から部分のみの規制でよいのではないかなということを思っています。その入場時に、この生活道路の中に入るというのがそんなにはないと思いますので、退場時はしっかり考えていただきたいというところなんです。

あと、前回の回答のNo.25のところに、中央環状へ直接アクセスする道路が考えられないか、という点なんですけど、回答として、交通安全面で不可という協議が行われたということなんですけど、その安全面の理由とか、その安全面の課題を解決する方法が本当はないのか、というあたりについて教えてください。

○株式会社竹中工務店

資料の2のNo.25のほうに簡単に文章は記載させていただいておりますけれども、図がないので分かりにくいと思いますが、千里橋の北詰付近から中環、東方面に直接下りて出庫ができないかというような対策も検討した経緯がございます。NGになった理由としては、中環に下ろす車路を作る際に、下りたところに中国自動車道の吹田インターがあって、その信号位置と干渉して安全上問題があると。その手前に下ろそうとすると、勾配が取れなくて道路構造を満たさない。じゃあ超えたところ

ろに下ろそうとすると、今度は調和橋に当たってくる、上がりスロープがありますので、そういう下ろし方ができないというような物理的な理由でNGになっております。それもないと捌けないということであれば、当然そういった追加対策も必要かなというふうには思っているんですけども、本日いろんな悪条件を重ねてシミュレーションした中で、C-2案まで行けば悪条件でも現況とほぼ同等になるんじゃないかなということは、御理解いただいたかと思っておりますので、この対策で、私どもとしては一旦は処理ができるんじゃないかなというふうには考えております。実際は、予測しない事象というのがたくさん起こるのは承知をしておりますので、そこは連絡調整会等で、PDCAじゃないんですけども実際に事象が起こった時にその問題の究明をして、また次に活かしていくということを回していかないといけないかなと考えております。

○部会長

分かりました。

○OB委員

お願いなんですけど、前の5番ですね、時間変動についてまとめといってくれませんかと言ったんですけども、これをお願いちょっとしたいんですよ。

今、P7かP11の3分間かな、やってますけれども、そういうことではなくて、ものすごく簡単な話で、基礎的な、分析していく上での基礎的な交通の変動の仕方として、モノレールとトラカンの負荷あたりで良いと思うんですけども、毎年毎年増えてるのか減ってるのか、それからあと月別変動ないし春夏秋冬の4つで良いと思うんですけど、いつの季節が多いのかということと、それから日月火水木金土でどんな変動になっているのか、それから1日24時間か12時間かどっちでもいいんですけども、平日と休日でどんな交通量変動パターンになっているのか。いろんなことを考えていくときに、ベースになって物を見るときの基本資料みたいな形になっていたらと思っておりますので、ちょっと集計しておいてもらえないかな、というのが5番の意味です。

○株式会社竹中工務店

勘違いしていました。今、データベースがありますので、データベースから読み取れる範囲については。

○OB委員

そんな感じで全然結構です。

○株式会社竹中工務店

分かりました。

○OA委員

D案ですね。D案、これ、土木事務所と擦り合わせた上で出てるんですか。

○株式会社竹中工務店

この案が確実にできるというところまで、当然協議はできておりません。

○OA委員

だけど、おおよそは。

○株式会社竹中工務店

御相談はしております、必要性等についても御説明しています。それぞれ、安全性とかですね、そういった処理能力が高まるのはいいんですけども、ある意味信号が1箇所増えることによって、交通量がどうなるかというのは、シミュレーションで見えないとわからないという御意見もいただいております。

○OA委員

ただまあ、丁字交差点化のときに、完全に主方向、外周のほうに信号は必ずしもつける必要はないのかなと思ったりもするんですけど。丁で入ってくる南側からのアプローチのところだけ、歩行者と入ってくる車を止める。それから、外周側も左折のみですよ。南に入ってくるのは。だから、左折についてコントロールするような何かというのもありかな。外周を全部止めると、それは当然容量が減りますが、外周道路の一番外側の車線だけとかというような何か工夫を、これからの世の中なんだから。

とにかく丁字交差点化というのは、この形状だったら絶対必要な話だと思います。歩行者数が少ない時にはこれで回りますけども、歩行者が増えるともう無理ですよ、もう明らかに。それは交通の3でしたっけ4でしたっけ、東側で入ってくるところも全く同じ事情で、だから、あそこは信号をつけてる訳ですよ。だから、これは、細かい所はともかくとして必要性は高いし、効果は出てくると思います。

もう1つですね、D-2のほうですね、40ページのところ。これ、気持ちは分かるんですけども、もともとあれですよ、道路敷の幅が一緒のところ、右折専用レーンを設けなければだめ、それから街路樹もある程度残したいという中で、今の車線運用が決まっている訳ですよ。ここに提案されている内容でいくと、中央分離帯だけ、なんでこんなにも残しているのかな。自転車道とか、これ歩道幅員、これ基準を満たさなくなるんじゃないですか。だから、ここは中央分離帯をいじめることをちゃんと考えたほうが現実的かと思います。細かい話ですけど、Googleのストリートビューで見ても、分離帯には別に高木が植わっている訳でもないし、車線運用、交通の整序化のためにこの部分は一車線だけでいい、とするためにわざと中央分離帯を広げているという印象が強いですから、道路管理者側としてはOKじゃないかなと。交通管理者がどう言うかは問題というところかなと思いますが。

○株式会社竹中工務店

最後の案に関しては、交通管理者、道路管理者さんの御意見もあるかと思いますので、本日の御意見はお伝えをして、検討していきたいと思っております。

1つ目の丁字の信号現示に関しては、確かにおっしゃるように、そういう直進方向が常に青というのもおもしろいなど、うかがって思ったんですけど、まずは一旦ベーシックな信号現示で交通量がどうかというところを今検証しております。

もう1つ今日御説明できなかったんですけど、デメリットとして南から来た9%くらいの少ない割合ではあるんですけど、車が今は3車線またぎで入ることは難しいので、一回進歩橋を通して千里橋から入れようとしているんですけど、なかなか全ての車を3車線またぎするなというふうに物理的に

きないんですよね。それで、一旦信号で止めることになると、信号の青時間の時に。

○OA委員

ただ、そうなっちゃうと、申し訳ないですけども交通量としては少ないので、3車線またぎを避けるために本線を止めるんですかって話になってきますから、一旦外周に入って、園内通路を使ってあれで戻ってくるとか、ほかの手を考えたほうがいいんじゃないかなと思いますけど。どちらの交通流に重みを付けるのかというのが、ちょっと混乱してるような感じがします。

○株式会社竹中工務店

信号がほとんどない区間で、そういう意味では1箇所信号があってもいいのではないかということで、御提案している内容なんですけど。この信号現示の考え方は、それ以外でも茨木方面とか、みのり橋から来ているあの信号現示と同じ考え方をしているんですよ。周辺から外周に入る。それに基づいて、一旦はベーシックな考え方でやってみて、シミュレーションで、当然これ警察さんとか道路管理者さんが見て納得されないと実現はしませんので、それを御覧いただいてから。

○OA委員

しつこいですけど、外周へ外から入ってくる他の道路に比べたら、はるかに交通量が少ないですから。ほかと考え方が一緒というのは、ちょっと違和感が。

○株式会社竹中工務店

どちらをメインにするかということですね。シミュレーションを次回お示ししたいと思います。

○部会長

最後に私から。阪急山田駅までの徒歩の誘導についてなんですけど、今回サービス水準の検討は行っていたんですけど、このルートを見ていまして、道路を横断する部分があったりしますし、あと周りに店などもないような道になっていますので、全く魅力的でないようなルートかなと思っています。以前から歩行者デッキというのを言っていたんですけど、例えばデッキの両側に例えばガンバの旗とか、アリーナのイベントのポスターとか、デジタルサイネージとかいうようなのが並んでいるような、特別感のあるようなルートを整備していただきたいなと思っています。

あと、動く歩道は、そこまでの整備は考えていないっていう回答だったんですけど、動く歩道は大阪万博とも関係が深いですし、この山田駅までの距離がそれなりにありますので、ぜひ考えていただきたいと思います。

あと最後に、今回の部会でも、道路整備の話がけっこう多く出ていますので、次回の審査会では、事務局側の立場として、大阪府の道路整備の部署に出席をお願いしてはどうかと思っていますけど、いかがでしょうか。

○事務局（丸谷参事）

道路整備になりますのか、整備をされる部署としては発注者側の府民文化部さんのほうが、最終的にそういうことをしていくかどうかという判断をされるのかなとは思っておりまして、その必要性とかも含めて、改めまして御協議させていただいて、今必要かなという御意見だと思いますので、その

方向で大阪府さんの出席についての調整のほうを図らせていただければというふうに思います。

○部会長

是非お願いします。

では、まだ御意見などがあるものと思いますが、お時間の都合もありますので、この辺で本件に関する第2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、ほかの意見につきまし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、何もないうでしたら、本日の交通部会は終了したいと思います。長時間どうもありがとうございました。