

吹田市環境影響評価審査会交通部会（令和7年度第3回）会議録

日	時	令和7年11月17日（月）午後3時～午後5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、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
	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 〔関電不動産開発株式会社〕 村田マネージャー、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
	大 阪 府	湯ノ口参事、西田課長補佐、岡本技師
傍 聴 者		13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）交通問題に関する住民意見の概要
 - （3）環境影響評価審査会等からの意見と事業者の見解
 - （4）質疑応答

Ⅰ 開会

- ・5名中4名の委員の出席により審査会成立を確認
- ・大阪府府民文化部府民文化総務課より担当者3名の出席
- ・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。

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）

本日は13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、8名の傍聴者を抽選で決めております。

また、傍聴から外れた方で、強く傍聴を希望する方が複数名おられる状況でございます。近くのリエゾンルームⅠにオンラインでの視聴環境があることを踏まえまして、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13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名となっていますが、傍聴希望者が多数おられることと、近くのリエゾンルームⅠ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、5名の方のリエゾンルームⅠ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、残りの希望者はリエゾンルームⅠへ）

○部会長

リエゾンルームⅠ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。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いたします。

リエゾンルームⅠ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。

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1を御覧ください。現在は指差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回の全体会審査、7月1日には第1回交通部会審査、8月29日に第2回全体会審査、9月25日に第2回交通部会審査が行われ、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、（本日御欠席の方も含めて）、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、部会意見としてとりまとめを行っていただき、部会長を通じて全体会に報告を行っていただく予定としております。

○部会長

それでは、次に（2）、住民から提出されました意見書のうち、交通問題に関する意見について、事務局から概要を御説明いたします。

○事務局（永井主査）

資料2を御覧ください。

提案書の告示以降、住民の皆様からは交通に関する御意見を含む多くの御意見を、2月に開催されました意見交換会、及び、本年3月までに募集しました意見書でいただいております。

内容につきましては、本案件を諮問しました、3月開催の最初の全体会で、意見交換会の内容を報告し、意見書の方も一部を御紹介しており、意見書の全文も当時の委員の皆様には共有させていただいておりますが、4月以降に組織されました交通部会では共有されておりませんでしたので、今回、交通に関する御意見を抜粋しまして、資料2として御提示いたします。

内容につきましては、概要を御説明いたします。

主に周辺地区の住民の方々から提出されておりますので、やはり、現在でも深刻な問題になっているとして、道路の渋滞対策について多くの御意見が寄せられております。

外周道路はもちろんですが、現状の檜切山北交差点を始めとする周辺地区の道路の渋滞や、混雑した外周道路から抜け道として南側の住宅地に入る車両の増加を心配し、反対する御意見が多く、交通量の調査や、影響を評価する場所をもっと増やし、周辺地域や近隣市なども含めて範囲を広げることや、車での来場や、駐車場設置を禁止、制限する、中央環状線から直接の出入り口を設置するなどの対策を求める御意見が多くありました。

また、これら車両の増加により外周道路の歩道や周辺地区の歩行者、自転車などの安全確保に影響があるということで、こちらについても周辺地区に車両を進入させない対策や、外周道路に歩道橋を設置して、アクセスの改善を求める御意見も寄せられております。

さらに、外周道路や周辺地区での不法な駐停車の取り締まりを要望する御意見も出ております。

一方、公共交通機関に関しましては、近隣駅、特に、山田駅に歩く来場者が多く出ることを予想し、周辺住宅街への進入防止の検討や、モノレール万博記念公園駅の混雑緩和のために、近隣駅へのシャトルバスの運用などを求める御意見がございました。

○部会長

それでは、次に(3)審査会等の意見への見解について、事業者より説明をお願いします。

○株式会社竹中工務店

御手元の資料3を御覧いただきたいと思います。

交通部会の第2回におきまして、その後、交通部会の委員の皆様いただきました御意見に対しまして、事業者の回答でまとめさせていただいております。

まず、No.1ですが、こちらのほうは外周道路側に出入口を設けないなど、歩行者・自転車の十分な交通安全対策を検討してくださいということでございます。

これに関しましては、回答のほうですが、用地①-aにつきましては不特定多数の自動車の入出庫が生じるということで、今回は交通対策の一環で外周道路の拡幅と入庫レーン新設というのをしております。それで、直接入出庫口を設けずに、協会前の信号交差点から駐車場の入出庫をするということを基本としています。

用地②と③に関しましては、台数で見ますと住宅はそもそも入出庫台数が少ないということで、今回のシミュレーションでも、ピーク時間で見て大体時間70台程度の入出庫と予測しております。ちなみに従前、用地②がABCハウジングの駐車場だったときは、休日で1時間150台の入出庫があったということで把握しておりまして、入出庫の台数は従前よりも大幅に減少するという形になります。

こちらの用地②、③につきましては、生活道路への影響を最小限にするということもあって、もともとの出入口があった箇所にそれぞれ各1か所、入出庫口を設ける予定としております。この入出庫口においては、安全性を確保するために必要な視距をしっかりと確保し、一旦停止線とかカーブミラー、パトライトなど必要な安全対策を検討し、これから道路管理者、交通管理者様と協議をしまいたいと考えております。

またあわせて、駐車場の台数も、提案書段階では計画戸数に対して100%の駐車台数を想定しておりましたが、現在75%まで駐車場を抑制するという検討も行っております。

さらに、第2回の交通部会でさらなる交通対策案、D-1案という案を御提案しておりまして、こちらは不規則な形状の無信号の分岐合流部に、新たにT字信号交差点化するという提案をしておりまして、これは今後の協議で実現するかどうかというところがあるのですが、これが実現すれば、外周方向の現状停止がない車の流れに対して、一旦手前、東側のほうで車が信号で停止するというところで、用地②、③の入出庫の安全性はさらに改善されるものと考えてございます。

続きまして、No.2ですね。こちらは、十分な誘導員等を配置して、路上駐車をなくすようにしてくださいということでございます。

本事業においては、アリーナのイベントの開催時間の前後には、①-aの敷地付近におきまして外

周道路沿いに交通誘導員を配置しまして、外周道路への送り迎え、路上駐車抑制の対応を講じていきたいと考えております。また、開業後の状況に応じまして、警察様のほうに対しても取締りの協力の御相談をしてみたいと考えております。

ただ、路上駐車に関しては、アリーナだけではなくて周辺の事業者、万博公園全体の、これは課題であるかなというところがありますので、今回御提案しております交通対策調整組織におきまして、各事業者がそれぞれ敷地の前で路上駐車対策に取り組めるような、そのような協議をしてみたいと考えております。

No.3ですね。こちらは、想定している歩行ルートは、サービス水準はクリアしているが、歩きたくなる魅力的な歩行ルートとして整備してくださいと。また、距離がありますので、動く歩道の整備も検討してくださいという御意見でございます。

回答のほうですね、阪急山田駅への誘導ルートにつきましては、現在サービス水準をクリアする十分な幅員を確保し、分かりやすいサイン誘導などを検討しております。類似のアリーナの事例で、神戸のGLIONアリーナというのがちょうどJR三ノ宮駅から1.6キロ離れた場所にありまして、徒歩の所要時間が23分ということで、大半の人がほとんど三ノ宮駅から歩いてくるとというのが実態でございます。このようなアリーナにおける徒歩誘導の実績も把握しながら、本事業においては、阪急山田駅までのアクセスルートというのが、それよりも短い1.1キロ、所要時間にしまして16分という形になりますので、モノレールの利用への集中を分散する補助的な誘導手段、退場手段として十分可能性があるということで、取り組んでみたいと考えております。

動く歩道の整備につきましては、空港とかターミナル駅とは違しまして、今回、阪急山田駅のルートというのはイベントの日の退場時に限った話でございまして、そちらのほうの交通量が、スタジアムの試合日と重なるときにおきましても、1時間2,200人ぐらいから3,500人ぐらいというような歩行者の流量になります。動く歩道の輸送力というのは一般的に6,000人から1万2,000人／時間当たりと言われておりますので、ちょっとこの動く歩道までが必要となる歩行需要というのはなく、また、動く歩道の構造物を設置できる、道路区域内に物理的なスペースもないということから、今回は整備する必要が極めて低いのではないかなということで、私どもとしては判断しております。

裏をめぐっていただきまして、No.4ですね。こちらは各シミュレーションケースでの時間帯別の車両発生台数、用途ごとに示してくださいということです。

各シミュレーションケースということですが、今回の動的シミュレーションというのは時間帯ごとにやっているのではなくて、ピーク時間においてシミュレーションのほうを再現しております。アリーナのピーク時の台数とアリーナ以外の用途（商業、ホテル、住宅）のピーク時の台数をピーク・オン・ピークで合計いたしまして、最もピークが重なる状況での開発交通量を予測評価の前提条件としてございます。ちなみにその時間帯ごとの台数の分布については、第2回の交通部会の資料2で御提示をさせていただいております。ピーク時の車両発生台数というのは、ここに書いておりますようにアリーナで222台、商業が507台。ホテル、住宅を合わせて808台という形になります。

今回のシミュレーションでは、試合日と一般休日の現況交通量調査の数字に、この開発交通量をオンさせることによって予測評価をしております。従いまして、スタジアムの台数というのが試合日における道路の台数として全て包含されておりますので、それだけ切り出した台数が把握できないというのが実情でございます。

ちなみに御参考までに、スタジアムとエキスポシティのほうの現在の運用実績、ヒアリングしているような内容であったり、当初のアセスの評価書案から想定いたしますと、大体スタジアムのほうで、退

場に2時間かかるのですが、1時間500台から750台、エキスポシティにしましてピーク時で3,000台から3,200台、時間当たりの台数が出ていくのではないかと推察はしております。

No.5ですね。こちらは交通4の中環と名神東方面から外周道路への流入する部分での滞留長が長くなっているということで、この交通4の交差点の改良について検討してくださいという御意見でございます。

こちらの御回答としては、あくまで事業者としての公式ルートは、外周道路の南側に極力交通負荷をかけないという観点で、中環東とか高速東から来た車というのは、交通4を経由させずに千里橋ルートのほうに極力誘導していきたいと考えておりまして、中環東からは交通4で入れるんですが、高速東側からは千里橋ルート経由で誘導することを公式の誘導ルートと考えております。

実際、御指摘のように試合日においては現状でも最大700m超の滞留長が生じておりまして、第2回の交通部会でもちょっとシミュレーションをお示ししましたが、これに開発交通量がもし千里橋ルートなしで交通4のほうにのってしまうと、その滞留長が最大1,500mということで、大幅に悪化する形になります。

一方で、B案というのは交通4を経由せずに千里橋ルートで吸い上げることができるということで、これを行うことによって滞留長のほうが658mとなりまして、シミュレーションでは現状よりむしろ改善されるということで、このB案の千里橋ルートの対策案というのが、外周道路の南側への交通負荷を軽減するために、極めて効果的な対策であるということが検証できているものと考えております。

千里橋ルートに、実際に誘導が実現できるのかということについては、これは交通4で著しい渋滞が生じているときには、来場者にとっても千里橋を通ったほうが早く行けるというメリットが大きいので、誘導案内、告知を徹底すれば、こちらのほうは実現できるものと考えております。

一方で、サッカーの試合と重ならない一般の休日、交通4で渋滞が生じていないときには、やはり中環東からだけではなくて、高速東からも3車線またぎでショートカットといいますか、近いルートを選択するという可能性があるのではないかと御指摘も受けておりまして、そちらのほうは、もしそうした場合に外周道路南側が、協会前交差点とかの混雑度がどうなるかというところは、前回の資料の感度分析でお示しをさせていただきまして、そういうときでも問題がないということは数値的に計算できております。

ただし、高速東方面からの3車線またぎというのは、これは必ず事故の危険性があって、警察からもそれはなくすようにという指摘が入ることが予想されますので、基本的には、事業者としての公式ルートは高速東からは千里橋ルートのほうにしっかり誘導するというので、この計画を変える予定はございません。

以上より、交通4の交差点の改良というのは、千里橋ルート、B案を対策すれば必要性はないものと考えております。

No.6ですね。こちらは阪急山田のほうへの夜間の歩行時の視認性、照明環境の配慮についてということでございます。

回答としましては、現在、阪急山田駅への誘導ルートの検討をしておりますが、照度確保とか安全性確保、分かりやすい誘導サインの視認性向上等について引き続き検討を行いまして、必要とされる対策について、今後、道路管理者様と協議をしまいたいと考えております。

2枚目のNo.7ですね。こちらはデッキ接続と既存のエレベーターの利用における動線の整理についてということで、アリーナの集客が増えれば既存のエレベーターだけでは足りなくなるとか、滞留スペースに心配がないかというような御指摘でございます。

これはまた後ほど詳しく御説明いたしますけれども、今回、外周道路から駅前ロータリーまで約10mの敷地の高低差がありまして、こちらの高低差を解消するために広場デッキを整備する計画としております。この広場デッキが、歩行者の移動の円滑化であったり、バリアフリーの観点で、現状よりも大幅に改善できる取組であると考えております。

本事業では、このデッキの整備に合わせて、モノレール側の既存のエレベーターだけではなくて、アリーナ側のデッキのほうにもエレベーターを新設する計画としておりまして、整備するデッキにおいて、既存のエレベーター、新設のエレベーターの前に滞留スペースを十分な広さで取ったり、動線処理の空間を確保するという計画をしておりまして、後ほどまた図面のほうで詳しく御説明をさせていただきます。

8番目以降は、今日は資料3の別紙で詳しく御説明させていただきます内容なので省略させていただきますが、最後のページのNo.18と20ですね。歩行者のシミュレーションを動的シミュレーションで検証できないかというお話と、一方で、歩行者のシミュレーションってなかなか再現するのは難しいというような御意見もいただいておりますが、実際、アリーナ周辺の人動きは、それぞれの一人一人が多方向に錯綜する状態になる上、誘導の方法によっても大きく人の流れが変わってしまうというところがあるため、動的シミュレーションでなかなか再現するのが現実的にできないということとなります。後ほどの資料の中で、通路の必要な幅員であったり、滞留スペース面積として十分かどうかという検証しておりますので、また後ほど御説明をさせていただきます。

○株式会社竹中工務店

資料3の別紙を御覧ください。2ページ目に目次を記載させていただいておりますが、まず1章で、第2回交通部会での指摘事項に対する追加検討といたしまして、No.8以降のものを資料にて御説明させていただきたいと思っております。2章でさらなる交通対策案のD案について、以前はAからC案の動的シミュレーションをお示ししましたが、今回、以前お話ししたD案の動的シミュレーションを御説明させていただきます。3章で、各案総括表といたしまして、AからD案が入場時、退場時にどの交差点にどのような効果をもたらすのかといったところをまとめています。4章で歩行者・自転車動線計画といったところで、今、表の中で説明がありましたけれども、敷地内外の歩行者動線についての考え方について整理をしています。5章で交通需要マネジメントの具体策について、第1回の交通部会の中で項目出しをさせていただいたんですけれども、その後、各案の検討を深めてまいりましたので、そちらについても御説明させていただきます。

まず、第1章について早速御説明に入らせていただきます。

3ページは、No.8の質問に対するアンサーですが、No.8の質問として、特異日となった日のイベントについて、イベントの組合せで交通量が増えたのか、イベントのときの開催時間も記載してくださいとの意見を前回いただいておりますので、そちらを表で整理しております。

3ページではモノレールの乗降客数のトップ30日のイベントと、外周道路の断面交通量トップ30日のイベントを、それぞれ整理しております。それぞれにイベントの開催時間や試合時間を追記させていただいております。その中で、各イベントの入退場時間が重複している日を赤枠で囲っております。

続いて、4ページ、5ページが、こちらの相関図は前回第2回でお示したものですけれども、この相関図を見ていく中で、相関係数が異常値になっている箇所について、どのようなイベントが開催されたのかといった御質問も受けたかと思っております。それに対して表で整理した形になっています。

例えば4ページのモノレールの日乗降客数の異常値でいうと、①番だと万博花火プロジェクトが

開催されていたり、②番、③番は藤井風ライブ、④番はよしもと放課後クラブといった、共通して自然文化園の通常の営業時間5時よりも長い時間営業している日が、異常値として表れるといったことがここから読み取れるかと思います。

5ページではトラカンを同様に整理したものになっておりますが、トラカンはモノレールほど相関関係がきれいに表れるものではないので、正確なものはここでは断言はできませんが、ここから読み取れる傾向としては、渋滞によって車の流れが滞っており、トラカン交通量の数値が、車が多い日に限って低くなっているのではないのかということがここから推測されます。

続いて6ページ以降が、質問No.9に対してのアンサーになっております。No.9の質問としては、これまで何度かお示ししているデータの年ごとや月別変動や季節変動といった、それぞれのデータの数値の整理を行ってほしいと指摘を受けたので、整理してきたものになっています。

まず、6ページが季節分布になっています。モノレールとトラカン共通してですが、秋と春に多く、冬に減少する傾向が見てとれるかなと思います。これは自然文化園で開催される人気イベントの有無と、あと、Jリーグのオフシーズンである冬になると試合が開催されなくなるので、そちらの影響が大きいかなというところが読み取れます。

7ページが曜日分布になっております。春、夏、秋、冬それぞれで1週間ごとを抜き取って、それぞれの曜日分布を検証しています。モノレールから読み取れる内容といたしましては、土日の乗降客数は平日の2倍近くになり、例えば6月20日であったり9月6日であったりといった、平日に試合が開催されたときは、休日と同じレベルの乗降客数となるといったことがここから読み取れます。季節ごとに比較をすると、春は曜日にかかわらず全体的に乗降客数が多いことも季節の比較で読み取れます。トラカンに関してはモノレールほどこちらの傾向は読み取れず、それは施設を利用していない一般交通もトラカン交通量には含まれてしまうので、モノレール乗降客数ほど休日と平日で差が生じないような結果になっています。

8ページ、9ページで時間分布について整理をしています。

まず、8ページがモノレール乗降客数の時間分布ですが、こちらは調査日の4日間での時間分布をお示ししています。さくら祭りに関しては自然文化園の閉園時間の17時台がピークになっており、休日試合日は試合終了時間の18時台がピークになっています。休日はエキスポシティの開園時間の朝の10時台がピークになっており、平日は出勤時間の8時台がピークになっていることが、ここから読み取れます。

9ページでは、同様にトラカンの時間分布もお調べしています。主にはモノレールと同じ傾向ですが、1点、休日に関しては、調査地点が外周道路の南西部分といったところで、エキスポシティの入場の影響を受けづらい場所になっていることから、エキスポシティの入場ではなく、退場や自然文化園の閉園時間が重なる17時台がピークとなるといった傾向が見てとれました。

最後、10ページで年度推移を整理しています。モノレールも車も共通して、エキスポシティとスタジアムが開業した2015年以降に乗降客数が急激に増えて、コロナ期間中の2019年から2021年に一時的に減少しています。その後、コロナから順調に回復し、コロナ前と同水準に現在は戻っていることがここから読み取れるかなと思います。

続いて11ページ以降が質問No.10へのアンサーですが、前回、モノレールの乗車率が146%といったことに対して、今はそんなに密集しないんじゃないかといった指摘や、多くの人をホームに上げると危ないんじゃないかといった指摘を前回受けています。

それに対して、まず乗車率についてなんですけれども、再度モノレールさんに確認して、実際に調

査を行った休日試合日、4月23日の日曜日では30分ピークで146%という値が実測として出ておりますので、そちらの数値は現実問題として生じている数値であるという言質を取らせていただいております。参考までに、右に、実際146%がどのような状態なのかといったところも併せて絵をつけさせていただいています。

また、増便についての可能性ですけれども、こちらもモノレールさんに確認したところ、スロープ前と改札前と改札内のホームへの階段前の3段階で、段階的に旅客通行量をオペレーションしているといったことを確認しております。

12ページ、13ページですけれども、こちらは前回の質問項目No.11ですね。交通管理者やモノレール事業者の関係者にヒアリングを行い、特異日などにどのような苦勞をしたのか、どんな対応ができそうなのか、リストアップしてほしいといった御指摘を以前いただいております。それに対して、今回の第3回までに各社様へのヒアリングを行いましたので、そちらの結果を一覧にしてお示しさせていただきます。

ちょっとかいつまんでになりますが、まずモノレールさんからは、イベント時には臨時便の運行、係員の増員の対応を行っている。また、千里中央方面に集中することがないように門真市方面にも誘導を行い、南茨木駅で阪急電車に乗り換えるような案内を行って分散を図っているといったことをお聞きすることができました。開発後の対応については、イベント終了時刻が遅くなると、モノレールの終電というよりも、その先の梅田方面へ向かう他の路線の終電に間に合わない可能性がありますといったところと、イベント時は、半年以上前からイベントの集客人数の規模感を共有していただきたいといった意見をいただいております。

また、阪急電鉄さんにもヒアリングを行い、イベント時の混雑によって問題が発生したことはないことを確認が取れています。また、これは先ほどの146%の話とも重なりますが、阪急電鉄さんはピーク時は125%から150%までは十分乗車することができていますと言及いただいております。開発後の対応といたしましては、阪急電鉄としては、増便をしなくても余力は今の段階で十分ありますといったことをお話しいただいています。

続いて、運営の部分で、BMPさん、ガンバさん、エキスポシティさんにもヒアリングを行っています。

BMPさんからは、車両停車や違法駐車防止のために、人員配置や広報などの地道な対応を現在行っておりますとお話しいただいています。

ガンバさんも、公式ホームページにて送迎車車両抑制の注意喚起を実施しているほか、あとはポストコーンの設置なども行っているとのことを確認取れました。

開発後の対応については、3社とも皆さん協議会を活用した連携が非常に重要であるといったところで、ぜひ協力していきましょうといった言葉をいただいております。

サマソニを運営されていたキョードー関西さんにもヒアリングを行いました。こちらに関しては、数か月前より専用駐車場は設けていないといった内容を公式サイトやSNSなどで周知をしており、車での来場規制には一定の効果があるといったことをいただいています。実際に特段のトラブルは今のところ発生していないとのことでした。あとは、千里中央から会場間でシャトルバスの運行なども行っているそうです。

あと、吹田警察さんにも開発後の対応についてちょっと確認を取らせていただきましたが、駐停車を抑制するために、ゼブラ部分へのポール設置が効果的だと考えますといった内容の発言をいただいております。

13ページ目、バス事業者さんにも、こちらは増便の可否についてちょっとヒアリングを実施させて

いただきました。

まず、近鉄バスさんですけども、現在、路線は廃止していて、路線新設の予定も今のところありませんとの発言をいただいています。シャトルバスの運行も困難ですよといったところでした。

現在運行していただいている阪急バスさんですが、万博記念公園でイベントがあるときも増便対応などはしていないとのことでした。ガンバの試合時は2本増便するとの契約を現在結んでいるとのことでした。

京阪バスさんに関しましては、今回の敷地は京阪バスさんの営業エリアではないといったことと、ただ、貸切りバスであれば対応可能であるといったこと、あとは、将来的に京都と今回の敷地を結ぶ路線等は検討したいとの発言をいただいております。

3社とも共通で、開業が数年先になるので、継続した協議はぜひ今後とも行っていきましょうとのことでした。

続いて14ページ、15ページは、質問No.12の回答になっています。こちらは感度分析を以前、5から10%の間で行っていたのですけれども、もう少し思い切った数字でやっていただいたほうがよいとの指摘を受け、さらに20%まで行った結果になっています。

まず、14ページ、入場時ですけども、交通8はC案まで実施しても分担率5%を超えた時点で道路混雑率がNGになるといったことが、この表でいう赤く囲っている部分が基準値を上回っているところになりますが、その結果が見てとれるかなと思います。退場時に関しても同様で、交通8はC案まで実施しても、自動車分担率が10%の時点で道路混雑率というのは基準値を超えてしまうといった結果になっています。ただし、需要率に関しては10%までは基準値以下になっておりますので、信号現示の調整などを行うことによって、10%までOKとなるような可能性は大いにあるといった内容になっております。

最後、16ページ、17ページ、こちらは質問No.13に対する答えです。以前お示ししたD-2案について、中央分離帯を残して歩道を狭めるといった提案になっていますが、そちらの理由について御指摘をいただいております。

それに対して、現況の樫切山北交差点の歩道幅員2.5mを北側まで通すなどの計画について御説明させていただきます。2.5mの歩道幅員を確保した際の幅員の妥当性について、今回検証を行ってきました。現況交通量と開発交通量を足した将来交通量を設定し、サービス水準と必要幅員の判定を行っております。

17ページに結果を記載しておりますが、一番交通量が多くなるのが休日試合日の1時間当たり1,121人でしたが、そのときの必要幅員が0.8mといった結果になっています。これは、今回計画している2.5mに対しても、必要幅員を大きく上回っているといった結果になっています。

なお、この検討に当たり、中央分離帯の削減案といったものも改めて検討させていただいたのですけれども、分離帯の中に支障物があることと、中央分離帯を削ったとしても、必要な車線幅員を確保するには歩道の幅員もまた併せて削減しないといけなことが分かりましたので、今回は歩道削減のみで対応させていただきたいといったところです。

○株式会社竹中工務店

では、ここから、さらに対策案の検討を深めてきた内容について御説明させていただきます。

まず、さらなる交通対策案として、前回の交通部会でお示ししたD案についても、ほかの3案と同様に動的シミュレーションを作成しましたので、御提示していきます。

振り返りとはなりますが、更なる交通対策案をまずD-1案として、安全性の向上と交通流の向上が期待できる、茨木摂津線と外周道路の交差点のT字交差点化、D-2案として、榎切山北交差点以北の渋滞解消に資する車線の拡幅ということで検討しております。

こちらは前回の資料の再掲になりますが、19ページに御提示しているのがT字交差点の案で、20ページに御提示しているのが道路拡幅の案という形になります。

では、実際に動的シミュレーションによってこちらの対策を実施した場合の道路状況についても検証しましたので、御覧いただきたいと思います。

(動画開始)

今回検討したのが、アリーナ1.8万人とスタジアム2.5万人の退場が完全に重複する休日退場時のケースと、榎切山北交差点が最もクリティカルになるスタジアムで試合のない一般休日の午前中のケースです。

まず、D-1案で、試合とアリーナの重複する休日の退場時の様子からお示します。

前回同様、白い車両が一般交通、青がスタジアム、赤がエキスポシティ、黄色が本開発交通です。おおむね現況程度にまで混雑を抑えることができることが分かったC-2案まで対策を実施した上で、さらにD案を実施するとどうなるかというシミュレーションです。

まず、退場時の交通8と交通7の様子ですが、交通8はC-2案まで実施することで滞留長224m、渋滞長33m、交通7が滞留長237m、渋滞長23mと、ともに現況と同水準にまで改善していたんですけども、さらにD-1案まで実施した場合には、渋滞長がそれぞれ、より短くなるという検証結果となりました。こちらを御覧いただいても分かるかとおり、かなり交通、流れているのが分かるかなと思います。

交通6についても、交通6はC-2案まで実施しても混雑が見られる箇所となっていたので、滞留長が416m、渋滞長90mという状況だったんですけども、D-1案まで実施することで滞留長が127m、渋滞長は0mと、現況よりも改善するという結果になりました。

続いて、交通5ですけれども、T字の交差点の箇所ですね。スタジアムから山田駅に向かう歩行者の優先になるので、こちらは通行しにくくて滞留が発生しやすいという状況だったのですけれども、A方向、B方向ともに滞留長が短く、渋滞も発生しないという結果になっています。

こちらですけれども、前回D-1案を御説明した際に、信号がここに設置されることで外周道路に対して悪い影響を及ぼすのではないかと御懸念もいただいていたかと思います。ただ、ここまでの動的シミュレーション結果によれば、安全面が向上するだけでなく、むしろ外周に対しても混雑状況を緩和させることができるという結果になったというふうに思っております。

一方で、信号の新設などを含めて、こちらの案というのは関係者の協議中のものになりますので、今後も関係機関と協議して道路線形を決定した上で、信号の在り方についても検討していきたいと考えております。

次に、一般の休日の午前のケースについてもお示ししたいと思います。

まず、開発前後での榎切山北交差点の渋滞の解消状況というのを確認いただきたいので、D-1案のみ実施したケースをお示します。

外周の交錯部についてはT字交差点化、こちらの部分ですね、T字交差点化していますが、基本的に現況交通に開発交通が乗っている状態です。御覧のとおり、榎切山北交差点というのが、見ていただくと分かると思うんですけども、かなり西、東、南、全ての方面で混雑している状況です。こちらの榎切山北交差点から万博公園南交差点までの区間は、万博公園南交差点のほうで、方向

別の比率によって各車いろんな行先を決定していますので、一般車両とエキスポシティに向かう車両というのが色分けができない状態になっています。今のシミュレーションについては、黄色の開発交通と白色の一般交通の2種類の色分けのみという形にさせていただいています。

まず、交通5ですが、こちらは現況でもそれほど混雑していない箇所になります。T字の交差点化で信号待ちの時間が発生することになりますので、A方向、B方向ともに最大滞留長は現況よりも長くなるという瞬間ができてしまうんですけども、渋滞長については発生していなくて、1回の交通で全ての車両をさばき切ることができるということが分かりました。

次に、交通13の万博公園南交差点です。第1回交通部会で、外周南側以外の交差点については、現況交通量に対して開発交通量の割合は極めて低いと御説明しましたが、こちらの箇所も一般休日の時点で3.8%と極めて低く、滞留長と渋滞長についても現況とほとんど差が出ませんでした。

一方で、樫切山北交差点は、開発交通量の割合、こちら2.7%と極めて低いんですけども、現況でもかなり混雑している箇所ですので、こちら見ていただくと分かる通り、僅かでも車両が増えるだけで、現況よりもさらに交通状態が悪化してしまうという結果になりました。これは第2回の交通部会でも御説明しましたが、こちらの北向きの車線が途中で2車線から1車線になることで先詰まりが発生してしまいまして、全方面からの流入が困難になるということで渋滞が発生しているという状況がシミュレーション上でも表れています。

ですので、D-2案で車線を拡幅してボトルネックを解消するとどうなるかということについて検証しました。車線を拡幅した場合に、こちらの青色で着色した部分がどうなるかというシミュレーションですけれども、御覧のとおり既に車が流れているというのが見ていただいて分かるかなと思います。

D-1案と比較するので交通5のほうから確認していきますが、交通5についてはほとんど樫切山北交差点以北の渋滞の影響を受けない箇所になっていますので、D-1案とD-2案では数値にほぼ差はありません。渋滞も発生しない箇所になりますので、外周道路にも特に影響を及ぼさないという結果になっています。

続いて、交通13ですが、D-1案と現況がほとんど変わらない箇所なのですが、D-2案を実施することで滞留長も渋滞長も大幅に削減されるという結果になりました。これは車線減少によるボトルネックが解消されますので、それによって交通容量が増えて、交差点の処理能力が向上したためだと考えております。見ていただいて分かる通り、車もかなり流れている状況がお分かりいただけるかと思います。

最後に樫切山北交差点ですけれども、こちら先詰まり現象が改善されますので、A・B方向については大幅に混雑が緩和する結果になりました。C方向について、交差点の北西の角にガソリンスタンドがございまして、その出入庫車両ですとか歩行者の交通がどうしても車両の通行に影響してまいりますので、本線の直進左折のレーンの処理性能が制約されてしまうという状況で、ほかのところに比べると改善度合いが限定的になるという結果になっています。

(動画終了)

22ページから、お見せした動的シミュレーションの結果をグラフにまとめたものになります。

22ページから25ページまでで、スタジアムの退場とアリーナの退場が重複する休日退場時の様子というものをグラフ化してお示ししています。黒い実線が現況値、青色がC-2案まで実施した場合の動的シミュレーションによる結果、オレンジ色がD-1案まで実施した場合の動的シミュレーションによる結果というのを表したものになっています。D-1案を実施することで、現況やC-2案まで実施した場合よりもさらに道路の状況が改善するということがグラフでもお分かりいただけるかと思い

ます。

26ページから27ページまでで、樫切山北交差点以北が最もクリティカルになる休日の午前中について、D-2案まで実施することで、現況よりも交通12・13の交通状況が改善するという様子が見えていただけるかと思います。前回までに御説明しましたAからC案までに加えて、こちらのD-1案とD-2案を更なる交通対策案として実施することで、現況以上に交通状況を改善することができると考えております。

なお、具体的な道路線形の詳細ですとか実施可否というところは、継続して現在協議をさせていただいているところで、交通管理者、道路管理者からも今後の継続協議ということで合意を得ております。

28ページ目、こちらで、第1回から今回までの交通部会でお示ししてきた交通対策案によって道路状況を改善することができるということを、一覽でデータとしてお示ししております。

入場時については、外周東側の交通3・4がクリティカルになる箇所ですけれども、A・B案を実施することで、現況よりも滞留長、渋滞長ともに改善できる結果となっております。樫切山北交差点が慢性的に渋滞している一般の休日の午前中についても、D-2案まで実施することで現況よりも大幅に改善することができる結果になっています。

退場時に関しまして、外周南側が混雑することが想定されますが、C案、D案の効果が大きく、C-2案まで行うことでかなり改善されますし、D-1案まで行くと、開発交通量が増えても、現況よりもむしろ改善されるという結果になっています。千里橋ルートのイン・アウトの位置ですとか道路線形の詳細、信号新設の可否や現示の詳細というところは、今後も、先ほども申し上げましたが、関係者との協議の中で安全性も十分検証し、検討を進めていきたいと考えております。

道路改良を伴う交通対策案については、A案からD案までと考えております。

次に、前回までの交通部会の中でも重要だというふうに御意見いただいております、歩行者・自転車動線計画についても改めて御説明したいと思います。

まず、徒歩移動についてですけれども、イベント時にはモノレールの利用者が大幅に増えますので、退場者の分散が想定されます。阪急山田駅の利用についても、アリーナ退場者の分担率にして9%見込んでおります。

こちらの30ページの資料は前回御提示した資料でして、山田駅までの徒歩ルートをお示したものです。山田駅までの誘導案内といったところは今後実現に向けて継続検討していきますが、まず、想定ルートの安全性の確認ということで、前回、幅員のサービス水準までを検証しています。

それが31ページの内容になります。複合休日、スタジアムと重複する休日の退場時の歩行者流量からサービス水準を算定して、通路AからDまで、全ての断面においてサービス水準A、通り抜け動線として十分という計画だという旨を御説明しましたが、その際に、ベビーカーですとかキャリアケースなどの荷物を持参する方もいらっしゃるだろうという御指摘をいただきましたので、今回、幅員計画で一般的な条件の設定に加えて、悪天候ですとか携行物によって移動が低下するケースについても検証しています。

それが32ページになります。評価は、歩行者速度を通常の0.7倍、歩行者密度を0.5倍として実施していきまして、単位時間当たりの通過人数を変数にしていますので、実際の速度ですとか密度がどの程度かということは考慮していません。

今回はサービス水準のイメージ写真も添付しております。サービス水準Aで自由に歩行できる状態、Bでやや前の人を抜かしにくいような状態、Cで前の人を抜かしにくい状態ということがお分かり

いただけるかと思えます。悪条件を考慮してサービス水準を算出し直すと、スタジアムとアリーナの退場が重複するケースにおいて、4断面のうち、ピーク時の交通量が最も多くなる通路Aがサービス水準C、ほかのBからDまではサービス水準Bという結果になりました。これらは、歩行がやや制約、またはやや困難の状態ですけれども、写真を見ていただいても分かるとおり、混雑時の設計基準としては想定内の範囲というふうに考えております。

この状況というのが、スタジアムの試合とアリーナが満席のイベントの退場時間が完全に重複した場合ということで、かなり特殊なケースになります。また、一律に歩行者速度係数0.7、密度係数0.5にしていますので、全員が荷物を持っているような状況で、かなり安全側の条件設定にもなっています。なので、どの程度までなら、逆にサービス水準Aを維持できるのかで、閾値についても検証しました。

その結果、最もクリティカルとなる通路Aについても、約5人に1人が荷物などを持っていてもサービス水準Aを維持できますし、ほかの通路については、もっと多くても維持できるという結果になりました。雨が降っているときですとか歩行者全員が傘を差しているような状況ですと、サービス水準がCに低下するような場合もあるかなとは思っているのですが、計画自体は歩行空間にかなり余裕を持たせた内容になっています。

イベントの退場時のような多くの人が往来するようなときも、十分な滞留空間を駅前ロータリーデッキ、アリーナ前デッキ、駅前広場の3箇所確保する旨は前回も御説明したのですが、今回、より詳細に検討結果をお示しいたします。

アリーナの1.8万人とスタジアム2.5万人の退場時間が完全に重複した場合で、デッキや広場に滞留する人数というのを算出して、計画している滞留面積の妥当性を検証しています。この場合の滞留面積というのが、滞留しないで通り抜けるような人たちは安全に往来できる通行幅を考慮した上で計画しています。

アリーナ前デッキを通行して駅に向かう人と駅前広場を通行して駅に向かう人の割合から、モノレール駅からあふれてしまう人たちが各箇所にどの程度滞留するかというのを割り当てると、駅前ロータリーデッキが1,700㎡、アリーナ前デッキが2,000㎡で、こちらに合わせて6,000人が滞留する、駅前広場側には2,000人弱が滞留するという計画になります。デッキ上の滞留スペースというのはおおむね人で埋まるのですが、駅前広場側はかなり余裕のある状態になるという結果になっています。

先ほどの通路のサービス水準と同じで、悪天候とか荷物を持っているときといったように条件が悪化した場合、1人当たりの占有面積が増加した場合の収容性についても確認しています。こちらについても、一律占有面積が増加していますので、最も厳しい条件を推定した安全側の検証ということになっておりますが、検証結果としては、各スペースの滞留面積というのが半減するものの、通常時には駅前広場側にかなり余裕がありましたので、そこから、駅前広場側にも分散することで全体の滞留人数は収容可能だという結果になっています。

この際重要になるのが、滞留面積の各スペースに安全に誘導、混雑整理するマネジメントのほうだと考えていますので、誘導マネジメントについても詳細に次のページで御説明させていただきます。

こちらの35ページ目ですけれども、誘導サイン、フェンス、パーティションなどの誘導什器を活用するほか、要所への人員配置を含めて弾力的に対策を行うことで、状況に応じて人流をマネジメントするという方針を考えております。

滞留人数が大幅に増えるようなケースというのは周辺施設のイベントが重複するようなことが想

定されますので、施設間で連携して、来場者の動きや滞留状況についてインカムなどを利用してリアルタイムに把握して、通常と別動線へ誘導するなど臨機応変な対応を実施したいというふうに考えております。例えばスタジアムからの退場がアリーナ前デッキの容量を超過するような場合には、青点線の回避ルートのほうに誘導を行います。後ほど御説明する交通マネジメントと通じる部分もあるんですけども、モノレールへの集中も避けるために、周辺の鉄道駅ですとか商業施設への誘導も実施します。

前回の交通部会で、歩行者動線についてもシミュレーションの実施による状況想定もぜひというのが議題に上がったかと思いますが、歩行者の行動についてというのは明確に再現できるものではないと考えておりますし、今御説明したような臨機応変なソフト対策というのが非常に重要だと考えております。

こういった周辺事業者との連携によるソフト対策というところは、冒頭の1章の部分でも御説明しましたが、各事業者と継続して具体的に検討を進めていきたいと思っております。

次に36ページ目で、自転車とバリアフリー動線について御説明したいと思います。

前回、敷地内の高低差を解消すると御説明しましたが、デッキの整備によって計画地内の10mの高低差を解消するという計画にしています。外周道路側からモノレール駅側までフラットな動線を確保することができます。オレンジの実線でお示ししているのが、今回新たに整備するバリアフリーの動線になります。

デッキの整備に併せて、先ほども説明がありましたが、モノレール駅の既存エレベーターだけでなく、アリーナ前デッキのほうにもエレベーターを新設する計画にしています。エレベーター前のスペースに関しましては、先ほどと御説明が重複しますが、十分なスペースを確保するように今後も詳細な設計を進めていきたいと考えています。

自転車動線については、青色の実線でお示ししているものでして、車両動線とは立体交差することによって動線を分離したいと考えております。当動線はスロープとして動線を計画しており、安全な勾配を確保するということと、自転車の利用者の方には自転車を降りて通行していただくことで、歩行者の方の安全性についても確保していきたいと考えています。府ですとか公園の駐輪場のほうへのアクセスも整合性を確保するような計画にしています。

歩行者・自転車動線についての御説明は以上でして、37ページ目から、今までも対策が重要だということで御意見いただいております交通需要マネジメントの具体策について、詳しく御説明したいと思います。

第1回の交通部会の中で、こちらの資料を御提示させていただいております、アリーナの利用者の車での来場分担率を5%に抑えるという策として、2タイプの対策の可能性について御説明しましたが、事業者内ですとか関係者との協議も踏まえて、より具体的な方向性を検討していますので、そちらについても今回御説明したいと思います。

まず、交通対策の調整組織の組成ということで、資料3の説明の中にもありましたけれども、交通対策を実施する組織を新設することについて検討しています。こちらの本事業の開業後というのが、イベントの重複ですとか交流人口の増加が想定されますので、本事業の単体だけでなく、万博記念公園エリア全体での交通マネジメントというのが重要になると考えています。ですので、エリア全体で、集客に応じた交通ソフト対策を継続的に実行する組織でマネジメントしていくことを検討しています。

現在、万博記念公園エリアの交通対策というのは、各施設の事業者が関係者と個別に調整を図

って実施されているということをお伺いしているのと、エリア内の各施設の情報交換というのが、万博記念公園関係団体連絡会で年に1回実施されていると伺っています。

今回御提案するこちらの組織は、この連絡会の構成員の方とおおむね同じになるかなということが想定されるのですけれども、開催頻度を月1回程度に高めて、各施設の個別ではなくて、エリアとして全体最適を図るということを目的に、交通の事前予測ですとか運営上の交通予測対策、誘導の連携、災害時の情報共有といったところを行って、各交通機関の関係者ですとか地元の方々、イベント会社の方々の窓口になるということを想定しています。

冒頭にもモノレール会社のヒアリングを掲載させていただきましたけれども、半年前に規模感が、増便に当たっては2〜3か月前に詳細な情報が欲しいという要望をいただいております。誘導対策の準備とかにも2か月ぐらひは必要というふうに考えておりますので、各施設の年間イベントスケジュールなどの概要情報の共有に始まって、イベントの2か月前までに必要な対策準備を開始できるように、各イベントの想定動員数ですとか開催時間を各社様で持ち寄って重ね合わせることで、必要な対策の検討ですとか、準備、調整を実施することを想定しています。イベント実施後には、実施した対策が十分であったか、課題はあったかといったことを交通対策調整組織内でフィードバックして、PDCAを回していくようなことを念頭に入れております。

こちらの組織の在り方については、周辺事業者様ともおおむね目線合わせができています。今後、設置に向けて具体的な協議を継続して進めてまいりたいと思っています。

アリーナ利用者の車両分担率を5%に抑えるための具体的な方針として、駐車場の事前予約システムということも現在調整中です。アリーナの駐車場はアリーナイベント予約時のオプションということで案内することで、完全予約制として、公共交通機関の利用推奨と並行して実施したいと考えています。駐車場の枠は5%以内にして、車番入力の義務化と車番認証システムの連動をすることで、予約なしの当日駐車は不可という形にして、台数を管理できると考えています。アリーナ以外の来場者の方に対しては、道路混雑などを避けるためにも、駐車場の入退場時間の制限を設けるようなことも併せて検討していきたいと思います。イベントの予約者の方には公共交通機関利用の働きかけを行うのと同時に、イベントの方にも、その旨周知徹底していただくように要請していきます。

また、駐車場の事前予約システムの実現性ということについては今後詳しく検討していくんですけれども、本事業者のAEGが運営するロンドンO2アリーナのほうでも類似システムを実施していますので、実現可能性のほうは十分高いかなと考えています。

それから、車の来場抑制の具体策として、駐車場料金の変動システム、ダイナミックプライシングについても今後実施に向けて検討を深めていきたいと考えています。料金設定を、通常日と、アリーナのイベントのある日と、アリーナのイベントと周辺の施設のイベントが重なる日というふうに、それぞれ傾斜をかけてアリーナ駐車場の料金を設定することで、車での来場を抑制するという形を検討しています。アリーナ以外の来場者も駐車場を利用しますので、そういった利用者の方に対しては施設利用証明によって割引するような対策を講じたり、エキスポシティ、万博記念公園などの周辺施設の駐車場とも連携していく方法についても今後継続して検討していきたいと考えています。

自家用車の分担率5%実現の対策とは異なるのですが、交通マネジメントの一環として、道路上における送迎車の駐停車も対応の必要があると考えております。こちら、資料3の御説明の中でもあったのですけれども、現時点でも課題となっているというふうに関係者からのヒアリングでも明らかになっていますので、スタジアムですとかエキスポシティですとか周辺の事業者様とも連携して対策を講じていく必要があると考えています。

具体的には、送迎車両に対して個別に呼びかけるとか、吹田警察署からアドバイスいただいたように、ゼブラ帯によるポストコーンの設置といったところを実施していきたいというふうに考えています。

うろつき車両そのものを減らすことについては、周辺事業者様のヒアリングから、冒頭の御説明でもさせていただきましたが、公共交通機関を利用するというを事前に再三、何度も周知していくことで一定の効果があるということは分かっていますので、こちらの事業についても事前の周知といったところを注力して実施していく必要があると考えています。

それから、入退場を分散するというのもマネジメントの重要な対策であると考えていますので、こちらに記載しておりますように、まず、時間の分散として、アリーナのイベント前後にも集客イベントを展開したりですとか、広場や商業施設やグッズ販売への立ち寄り誘導を実施したりですとかといったような対策を行うことを考えています。

イベント終了時については特に退場者の混雑が想定されますので、アリーナ内の一部施設は継続営業することで施設内に一部利用者の方がとどまっていただけるようにしたり、周辺との連携として、エキスポシティへの立ち寄りについても案内したりといった対策も実施していきたいと考えています。

手段の分散としては、モノレールだけでなく周辺の鉄道駅へも分散を図って、阪急ですとかJRへの案内も実施していきたいと考えています。

具体的な対策案としての御説明はここまでになるんですけれども、今回御提示した内容というのは、周辺の事業者様ですとか関係者様とも目線合わせしておりまして、おおむね合意をいただいている内容でして、今後より詳細に協議を継続して、実施に向けて進めていきたいと考えています。

○株式会社竹中工務店

1点だけ、周辺の事業者と調整しているということですが、D-1案の信号新設は非常にハードルが高い、これから協議をしていかないといけない。ですので、この場で信号交差点が必ずできるということは断言できないところだけは御了承いただきたいと思います。協議はこれからやっていきますし、一応28ページ、29ページ目で、総括をつけておりますけども、基本的にはC-2案まで現状程度の効果が出る対策ができており、さらなる周辺にとってよい案ということで、D案というのを御提案しているということです。今日の時点ではまだ確約できるものではありませんので、そこだけ御了承していただきたいと思います。

○部会長

では、(4)質疑応答に入ります。

まず最初に、今日リモートで御参加のA委員から、何かございましたらお願いします。

○A委員

いっぺんに全部はちょっと言いづらいので、最初に2つぐらい御質問、確認させていただきたいと思うんですけれども。

まず1つ目は、資料3のNo.5なんですけど、これは提案者さんというよりはという話になってくるんですけど、交通4ですけど、B案をすることによって「現状よりはよくなる」というところでした、「現状よりはよくなる」(絶対水準としては好ましい状態ではない)という形で大阪府道としてよろしいんでしょうかというふうに思います。というのが1つです。

もう1つだけ申し上げておきたいと思いますが、3の別紙のほうでモノレール等のキャパシティの話を検討していただいています。確かにマックスのところで考えていけばそうだろうと思います。大阪モノレールだけではなくて、阪急とかの実情とかも御紹介されていますが、ピーク30分、実態としては180%とか当然あると承知していますが、事前に立てる計画としてそれでいいんでしょうかというふうには思います。やはり安全性を考えて、これは、本当のピークのところがどうしようもないときにはこうなっていますよという実態であって、事前の計画としてはもう少し抑えぎみの数値を前提とした計画を立てるべきではないかなと感じました。

○株式会社竹中工務店

まず1点目ですね。交通4の話については、今回御説明させていただきましたとおり、一番交通が厳しい状態になる試合の開始時、そのときに車が並ぶのですけども、その状態のときにはここを誘導経路としては使いません。使いませんというか、この後ろに並ぶということは……。

○OA委員

すみません、交通4のことについては、提案者さんが、ではないと思います。

○株式会社竹中工務店

はい。公園全体の問題としては、現状起こっている渋滞は認識しておりますが、その問題は別の場で議論が必要なのかなと思っています。

あとモノレールのキャパシティについては、146%を乗せる計画として断言しているのではなく、現状のモノレールさんで大きなイベントがあったときの実績値として140%とか150%を超える瞬間最大の数字が読み取れたため、一旦シミュレーションでは使っております。でも、実際は、やはりそのときのダイヤとか、イベントの重なり具合とか、あとはモノレールさんのラッチ内の誘導によって決まってくる話かと思っていますので、開業後にも試行錯誤しながらやっていかないといけない部分かなと思っています。安全第一で考えていくところで、モノレールさんと今後共有していきたいなというふうに考えております。

○OA委員

短く補足ですけども、ほかの交通事業者さんに対するヒアリングとかでも、だから、この資料自体、やはり、ちゃんと作っちゃって独り歩きすることが心配です。あくまでも瞬間的な話として、実態としてはこんなものがあったというのは事実でしょうけれども、これが独り歩きして、だから大丈夫ですよというふうにならないように、説明の仕方、文章だけを見ても、あまり変な都合のいい解釈というか、誤解を与えないようにというところについては御留意いただければありがたいです。

○株式会社竹中工務店

ありがとうございます。

○部会長

では、B委員、何かありましたらお願いします。

OB委員

前回までにこういう分析してほしいというのをいろいろやっていただきまして、ありがとうございます。

それで、資料3の別紙の3ページのデータですけども、自然文化園がかなり多いんですね。こんな多いと実は迂闊にもあんまり思っていなくて、さくら祭りぐらいかなと思っていたんですけども、結構イベントがあって、よしもと放課後クラブとか、それからいろんなものがあるって、3万人から4万人来るといのが結構あるんですね。これはシミュレーションのときには、63,300人プラス25,000人という形を前提として、いろんなシミュレーションをされておられるんですけども、このことが自然文化園での大きなイベントと重なるということは考えなくていいんでしょうか。それが1点目の御質問です。

それと同時に、同じように誘導マネジメント。歩行者・自転車のシミュレーションの前提としても、この数字を使われておられるんですけども、特に4ページの図ですかね。4ページのところで特異的に飛び出しているのは、1、2、3、4、基本的には全部、自然文化園でのイベントがある日ですよ。だから、こういう歩行者。トラカンのほうは、道路交通量のほうにはそんな影響がないようにも見えるんですけども、歩行者、モノレールに乗る予測については、だいぶ自然文化園の数値が効いてきているようにこの分析結果は見えるんですけども、それはあまり考慮しなくていいのか、あるいはどういう考慮の仕方をしておられるのか、その辺、お聞かせいただけますでしょうか。

○株式会社竹中工務店

まず、おっしゃるように自然文化園のイベントは、かなりモノレールとの関係が深いので、モノレールの輸送力の検証が主にはなるかと思います。ただイベントの内容にもよるんですけども、アリーナとかサッカー試合の後に一気にどっと出ていくのと比べ、ばらばらと出ていくことが多かったり、基本は5時で閉園されるのが原則ですので、夜間のイベントが行われるとき以外は、ピークの時間というのはアリーナの閉演時間とかスタジアムの試合終了の時間と外れてくることが多いと考えています。

ただ夜間イベントが重なるときも年間数日ありますので、そのあたりが告示している特異日1か月ぐらいのうち、その中でもトップとトップが本当に重なるようなときという超特異日が1週間か年間数日出てくるんですね。そういうときには本当にどういうふうにしていくかというところを、バスの運行とかも含めて考えていかなきゃいけないかなという。頻度としてはそのような形になっています。

OB委員

それもシミュレーションの結果とかを見るとき用に、何かコメントしておいていただけますでしょうか。

○株式会社竹中工務店

そうですね。はい。公園での大規模イベントがあったときも含めて定義付けます。

OB委員

公園での大規模イベントって結構半年前ぐらいから分かっている感じがしますけどね。その辺、うまく調整できるような仕組みをちょっとつくってほしいと思います。お願いします。

○株式会社竹中工務店

はい、承知しました。

○部会長

では、C委員、何かありましたらお願いします。

○OC委員

私から、ちょっと長いですけど4点御質問させていただきたくて、1点目が、まずちょっと確認なんですけども、本命はC-2案までやっていくということなんですけど、これはBもやった上でCという理解でよかったでしょうか。

○株式会社竹中工務店

C-2案まで実施した上で、D案。

○OC委員

結構です。Bは実施した上でC。

○株式会社竹中工務店

Aも実施して、Bも実施して、Cも実施したうえで。

○OC委員

多分、最初の自動車の安全面というか、観点では、ちょっとお伺いしたかったのが、このBの千里橋ルートのところですね、多分資料だと別紙の18ページぐらいからでしょうか。ああ、これですね。これ、多分、ちょうど出口というんですか、外周に出てくるところと外周のところと外周に上ってくるところ、多分3方向の車が合流して北側の外周に抜けていくという箇所になっているかと思います。ここは多分カーブが終わって、それなりに速度が出てくるところなので、この箇所のちょっと安全性についてどのようにお考えになっているかというのが、まず交通流の観点から1点目です。

2点目ですね、これは事業者さんもそうですし、場合によってはちょっと府の方にも関わる場所だと思うんですけども、協議会を立ち上げていただくということで、月に1回、頻度高くやっていただける、非常に心強いと思っております。

一方で、多分誘導員を立てるとか、それなりに、一時的にコストがかかるようなものがあつたときに、自分たちの施設の中、あるいはすぐそこというところは、もちろんそれぞれの事業者さんが御負担するということは暗黙の中で了解されていると思うんですけども、やはりこの境目というか、具体的にはどっちのせいやねんという部分は必ず出てくるところですね。多分、結果としては両方の施設の重ね合わせの効果みたいなものが出てきたときに、そういったところに例えば誘導員が必要だったときに、どう調整されるのかというのが私個人としては非常に気になっておりまして、事業者間の、間の部分、ここをうまく府さんのほうでもハンドリングいただけるか、ちょっとその辺をお伺いしたいというのが2点目。

3点目ですけども、歩行者の動線ですね。デッキレベルと1階下りて駅前広場から入ってくると、2つの動線があるというふうに理解をしております。それは非常に滞留場所を確保するという観点からもいいと思っているんですけども、実は私、先月、吹田スタジアムの日本代表戦、対パラグアイ戦、35,000人ぐらい入っているところにちょっとたまたま行きまして、スタジアムは駅から程々に遠いので、歩く時間も結構皆さんばらばらでして、あとは退場のタイミングが結構、試合が終わってからも控え

の選手がアップしたりして、ばらばらと行って、かなり分散がうまくされていたんですね。そういう意味では、道中が長いということもあって、かなりそれが事実上、滞留スペースになっていたというふうに私は捉えております。

ただ一方で、駅に上がるデッキのところはぱんぱんで、エキスポぐらいまであったという意味では、とはいっても滞留スペースはかなり必要なだろうなということは、ちょっと経験レベルで恐縮なんですけれども、想像しております。今回、アリーナというのは非常に駅に近いということなので、なかなか道中で分散させるということはかなり難しいので、場合によってはアリーナの中で退場制限みたいなことをする必要も出てくるのかなというふうには想像しています。

もう1つは、このデッキレベルのほうが明らかに近いので、そこに集中してしまって、結局駅前広場がうまく使えないというようなことも想像できます。駅前広場から上ってくるときに一番課題になってくるのは、どうしてもあそこ、上りになってくるので、大きな荷物を持たれた方であったり、場合によっては御高齢の方であったり障がいをお持ちの方、その方々にとってはかなり大きなリスクになってくると。そうしたときに、考え方の1つとして、デッキレベルはそういったちょっとリスクが高めの人たちを優先的に誘導して、そうではない方々をちょっと遠回りに駅前広場を通していくというような、そういうような安全面も考えようによってはあるのかなと。

ちょっとまとめますと、アリーナの出口での制限という部分と、経路もせっかく2つあるので、その特徴に応じた形で、ちゃんと滞留空間を使っていけるような、そういう誘導方策というのも御検討いただけたらいいのではないかなというのが、3点で、最後ちょっと長く。3点で終わりです。

○株式会社竹中工務店

千里橋ルートの出口については、第1回のB案の御提案の中で御説明させていただいたのですが、インを南側にする案と北側にする案、今2案考えておりまして、まだちょっと確定はしていませんし、道路線形とかも詳細、まだ検討中ではあるんですけれども、どちらの案にしても、加速レーンと減速レーン、それからテーパー長、それぞれ十分取って計画していきたいと考えております。

警察のほうにも動的シミュレーションを御覧いただいております、安全面についても御意見いただくようお願いしておりますので、まだ府警本部のほうにはお見せできていない部分もあるので、すけれども、継続して協議していきたいと考えております。

○三菱商事都市開発株式会社

2番目に御質問いただきました複数のイベントが重なるときというのは我々も懸念しております、そういった意味では、各社さんよりヒアリングのときも、そのような話というのは頭出しさせていただいています。

例えばモノレール会社さんでいくと、スロープが今、駅からあると思うんですけど、そこまではモノレールの管轄だということでお伺いしております、そこから下が、いわゆる1階レベルですね、その辺りが各事業者さんでの割当てになろうかと思うんですけれども、そういった意味で、我々がアリーナを開催しているとき、ガンバさんと試合が重なったときというのは、どうしてもモノレールの駅に行きますので、その辺りで輻輳するというのはガンバさんとの会話の中でも出てきております。

そういった意味では、先ほど来より出ています、この協議会組織での役割確認というところが非常に重要だと思っていますので、特に今日、大阪府さんも来ていただいておりますけれども、大阪府さんと連携して、そういったところで具体確認していくというのをやっていこうというふうに今、考えております。

OC委員

その点でももちろん歩行者もそうなんですけれども、特に車が外周から、交差点名を忘れちゃって、南に下って山田高校とかそっちのほうに入っていく、そこが結構、わたし的には懸念がありまして、シミュレーション上ではそこまで混むということではないと思うんですけれども、やはり人間の心理として、それなりに車列が並んでいたら左から抜けて、地図上はつながっていますし、実際行けるといいますので、そういったことを考える方が一定数いらっしゃるというのは恐らく避けようがないと思います。そういった場所は今回の多分事業地の外でありますし、この事業、これに対しては少し離れていますけれども、エキスポさんもそうですし、スタジアムさんもそれなりに影響を及ぼしているということになりますので、こういった外側の部分で特に住民さんが懸念されるようなことが起きたときに、これがちゃんと正しく、どこか1つの事業者だけがやらないといけないという状態じゃなくて、うまくバランスを取りながらやっていただきたい。

そういう観点では、もちろん事業者さん同士の話し合いということもあるんですけれども、やはり包括的に見るようなお立場というのも必ず必要になってくるのではないかと考えていますので、そういったところも含めてお考えいただきたいということでございます。

○三菱商事都市開発株式会社

そうですね。これは我々の事業地だけではなくて、エリア全体の話にもなろうかと思っておりますので、そういった意味でも、今、協議会という組織ができてきているというのも、そのような対策を考えるということも含めてとお聞きしていますので、そういった今ある協議会の場をうまく活用して、今おっしゃっていただいたそのエリアのことも含めた御検討というか、懸念点の払拭というのを図っていきたいと思っていますので、よろしくお願いいたします。

○株式会社竹中工務店

最後の御質問のアリーナの退場ですね、分散退場のお話でしたが、実はアリーナの施設の構造上、どうしてもコンコースレベルというのが一番のメイン動線となりまして、このコンコースと今回デッキをつなぐということが計画上のポイントになっているんですね。でも一方で、アリーナ席から直接グランドレベルへ出るお客さんもいます。その点では、少なくとも1階と3階で分散できています。またデッキの周りにも8mの外部コンコースというのを設けていまして、帰宅の方向毎に歩ける空間を設けた上で、特に9%で見込んでいる阪急山田には、西側のほうに6mのデッキがありまして、敷地の中でたまらずとも、西のほうに行けば阪急山田へ誘導できるというような退場経路の分散を考えております。基本的にスタジアムとかと重ならない通常時は、このデッキの上だけで十分面積は耐えるんですけれども、先ほどお話のあったパラグアイ戦とかと重なったときは、デッキ上では面積が足りないものですから、誘導の図でいうと、大階段の上の辺りで誘導員を配置して、デッキ側へ誘導できるのかそこで判断をして、これ以上デッキに溜まれないとか、明らかにこの日はたくさん人が来るので中を通すべきでないというときは、既存の大階段を下ろしていくということで、地上とデッキのすみ分けを図っていききたい、と考えています。

OC委員

ありがとうございました。

○部会長

では、私から取りあえず2点ほど質問させていただきます。

まず、意見に対する回答のNo.1ですけど、大阪府警の交通事故マップを見ていると、西駐車場の付近で昨年に車対自転車の人身事故が2件ほど発生しています。今回は入出庫台数が減ることですけど、通学時間帯とか夜間とか様々な状況での出入りになりますので、特にここでは通学の自転車が多い場所ですので、この御提案の停止線とかカーブミラーとかだけではなくて、構造的に事故が起こらないようにするというのが重要かと思っています。

あと1個、No.3ですけど、山田駅までの誘導ルートということで、現在の山田駅までの歩道が、前も言ったんですけど、例えばモノレールの橋脚とか中央環状の防音壁とかしか見えないようなところを歩くということになります。景色がいいとか、店とか公園に立ち寄れるということがあればいいんですけど、現状ではここを歩きたいとはなかなか思えないようなルートになっています。このあたりは、先ほど例で挙げていただきました神戸とは違うのではないかと思います。

あとは、記念協会前の交差点を通るルートになっているんですけど、遠回りになっていますので、今までも歩行者デッキとか動く歩道とかということを書いてきたんですけど、この地域ではそういうものがないと、山田駅まで歩いてくださいというのがなかなか言えないような気がしています。そのあたり大阪府さんのお考えも、ぜひお聞きかせいただければと思います。

○株式会社竹中工務店

まず、外周道路の直接の出入りですね。こちらのほうは、今回の外周道路の外側にある施設や駐車場というのは、自転車道とか歩道を交差して入出庫するというのは、どうしてもこれは避けられないこととございまして、南駐車場、1,000台の駐車場もここから入出庫していますし、それと比べると今回の入出庫台数は極めて小さいと。かつ、視距をしっかりとって対策を行うということで、安全性についてはしっかり確保していきたいなというふうに考えてございます。

あと、生活道路のほうに今回の開発の車を入れないということを考えますと、やはり外周道路側からの入出庫で完結しておかないと生活道路からの出入りというのは、今度、逆に生活道路側のほうに出ていくという恐れもありますので、その動線は徹底していきたいなと考えております。

○大阪府府民文化部府民文化総務課

魅力ある歩行ルートの件ですが、事業者からお答えしているとおりの、まず、モノレールの利用が集中するので、分散する補助的なルートとして阪急山田駅への誘導を考えております。委員さんからの御意見であった魅力的な歩行ルートについては、検討するのですが、提案のあった動く歩道につきましては、先ほど事業者から話があったとおり、空港とか駅ターミナルとは異なること、イベント時の退場時の限られた時間帯や輸送力、それと構造物を設置するスペースがないというところで、それを整備するのは極めて低いものかなというふうに考えております。

○部会長

デッキも難しいということでしょうか。

○大阪府府民文化部府民文化総務課

デッキというのは、歩行空間の上にデッキを造るようなイメージでしょうか。

○部会長

そうですね。歩行者だけが通れる通路。

○大阪府府民文化部府民文化総務課

どうしてもそうになってしまうと、既存の歩道内に柱を立てて、デッキを造ることになりますので、もともと使っていた歩行空間の幅がなくなってしまうため、今の歩行空間を利用するほうが、歩行的には歩きやすいのではないのかと考えております。

○部会長

現在は、例えば外周道路を横断しないといけないとかということも分かっていますので、できるだけ直線的に歩けたほうが誘導がしやすいのかなとか。

○大阪府府民文化部府民文化総務課

そこは分かりやすいサイン誘導とか、今後、道路管理者と協議を進めながら考えていきたいと思っています。

○部会長

ありがとうございます。

ほかに、A委員から何かありましたらお願いします。

○A委員

2つございます。

1つ目は、資料の17ページ、3の別紙のほうの17ページ、歩道の幅員に関してです。樫切山北。まず、幅員について単純な確認をしたいんですけども、表の上のハッチがかかっている文章のさらに1行上、「歩道削減後も計画幅員2.0m」、これは正しいんですかね。下の図を見ると、2.5mから3.025になっていますけども、まず、これ、単純な点、お答えいただけますでしょうか。

○株式会社竹中工務店

大変申し訳ございません、2.5mの誤りです。

○A委員

2.5ですか。はい。

1つは安心したんですけども、これに関係して、後出しじゃんけ的な話になるんですけども、吹田市のバリアフリー基本構想で、この路線が一応位置づけられる予定です。現在、新しい基本構想を作成中ですが、会議資料という形で公開されていますので、そちらをまた御参照いただければと思いますが、ネットワーク経路という形で、このネットワーク経路というのは、生活関連経路にただちに指定できるほどフルスペックのバリアフリーができないと、基本構想自体、5年以内に確実にやりますというものをきちんと位置づけるという性格ですので、それはちょっと無理だけれども、中期的にはバリ

アフリー化をすべき経路という形でネットワーク経路に指定する予定です。ですから、ピーク時の交通量とか人の交通を処理するという観点よりは、移動円滑化の観点でお考えいただくことも必要かなと考えています。

国土交通省のほうから出ている道路の移動円滑化整備ガイドラインのほうを御参照いただくと、基本的には量ではなくて、歩行者、自転車あるいは車椅子などの占有の幅、それから同時にすれ違えるかどうかという観点で考えましょうねということになっていまして、この場合も、道路構造令では2m以上あればいいよという話になっているので、円滑化整備ガイドラインのほうでも、ミニマムの2mの場合はこういうふうになります、車椅子がぎりぎりすれ違えますよねという形になっているので、2.5mはアウトではないですが、やはりその横を車椅子はすれ違えるし、人も並んで歩けるというようなところを目指していただく必要があるのではないかなと感じています。ただ、これは提案者さんというよりは、道路管理者さんに対してのコメントだと受け取っていただいて結構です。

もう1点は、前々から期待申し上げていたTDMの関係で、42ページにあるような退場コントロールのための連携というのをぜひ積極的にやっていただきたい。

ここで継続検討課題的な提案をしたいなと思っているんですけども、購入のシステムと駐車場予約システムを連携させるというのは非常にいいアイデアだと思います。ここでもう一歩進んで、以前から申し上げていますが、複数の人が相乗りで来るのであれば、モノレールもそんなに余裕があるわけではないですから、積極的に車を使っていただくというスタンスもあり得ると思います。

先の万博のときには、駐車料金は1台当たり、さらにシャトルバスを使わないと会場に入れなかったんですが、シャトルバスの運賃というのは駐車場代に込みです。すなわち、何人乗ってようと一緒だと。だから、複数相乗りでいくと（一人当たりは）すごく安くなるという形で、多人数乗車の自動車を優遇するというような策を行いました。

今回のこの場所ではシャトルバスとか必要ないので同じ手は使えないんですけども、逆にアリーナのチケット購入システムと連携させることによって、チケットのIDで、同時に来る人間をID登録してくれれば、人数が増えるほど割安になりますよ、駐車料金を変えていくと。逆に1人だけしかIDがないのであれば、懲罰的に駐車料金を上げるとかというようなことを御検討いただけると、なかなか面白いシステムになるんじゃないかなと思います。

以上です。後者のほうは、素人の考えだということでも聞き流していただいても結構ですが、前向きな検討を期待しているということを申し上げて、終わりにさせていただきます。

○株式会社竹中工務店

さっきの繰り返しにはなりますけれども、D-1案、D-2案というのが今後の協議事項になっておりますので、実現できるかどうかということもこれからになります。実現すれば地域にとってよりよい方向になるかなというふうには信じておりますので、大阪府警さん、道路管理者様と協議をしながら、その際にバリアフリーの観点もしっかりお伝えをして、最適解というのを見出していきたいなというふうに思っております。時間がこれはかかると思いますので、御了承いただきたいと思います。

それと、最後おっしゃった駐車場のシステムとアリーナのチケットを連動させるということまでは技術的に検討しているんですけども、複数の人が相乗りできるということがシステム上、そういうことが運用上可能かどうかというあたりは、一度こちらのほうでも検討させていただきます。

今回、すごく極端なダイナミックプライシングの案を出しておりまして、イベントがあるときには、かつての三井さんのゼロシステムと同じように6,000円とか5,000円の金額がかかってしまうと、結果と

して、相乗りで行こうとかいう人が商業施設なんかでも増えるのではないかなと思いますし、そういうのを促すために、こういうダイナミックプライシングという案を今回御提示しているというところでございます。

OA委員

後者については本当、何度も繰り返しますが、前向きな取組を期待しておりますので、よろしくお願いします。

前者のことについて、もう1点だけちょっと補足します。道路管理者さんに向けてですけども、外周道路、これは生活関連経路に、現状のバリアフリー基本構想に指定されていますが、万博の公園東口駅からガンバのスタジアムのところまではフルスペックの生活関連経路ですが、それ以外の部分については準生活関連経路ということです。現状としてはちゃんとしたバリアフリー経路になっていないという、現状そういうふうになっています。だから、先ほど来話題になっている歩行者の動線、山田駅に向けての話と併せて、道路の敷地を若干広げるとかというようなことを考えないと、ちょっとしんどいんじゃないかなと思っています。

O部会長

では、B委員、ありましたらお願いします。

OB委員

基本的な質問になってしまうんですけども、A案、B案、C案あるいはD案ですね、皆お金のかかる話だと思うんですけども、これはこの検討の中で費用とかそういうものはじかれるんですか。これは当然事業者が大阪府ですから、参考資料みたいな形でね。A案でいくのか、B案でいくのか、C案でいくのか、さらにD案までいかないといけないのかというためには、コストとの関係を考えないと意思決定できないと思うんですけど、それは何か考えておられるんですか。

O大阪府府民文化部府民文化総務課

費用の件ですが、公募条件で交通環境整備に係る費用については大阪府が負担となっております。設計や手続関係の経費に関しては事業者の負担となっております。先ほどから話しになっているA案、B案、C案、D案に関しては、今後、事業者と協議をしながら、どこまで負担するのかというのはこれからだと思います。

OB委員

逆に言うと、そういう資料は出てくるということですね。コスト関係とか。

O大阪府府民文化部府民文化総務課

当然、設計をしていきますので、設計ができた段階で費用は算出できます。今はまさに協議をして、出入口の場所が変わるとかいう話もございますので、交通管理者とか道路管理者との協議が整えば、設計図を作成して費用の算出をしていくことになっております。

OB委員

ありがとうございます。

○部会長

では、C委員、よろしくお願いします。

○OC委員

それに関連してなんですけど、このD案、もちろん時間がかかるというのは重々承知なんですけども、順序としてはどうなるんですかね。これがあるなしで、こちらの環境アセス審査会としては、一応要望というか、こういった結果をお見せいただく限り、やっぱりDのほうが望ましいと言わざるを得ないというのが正直なところなんですけれども、それは先に先行でこのアリーナの審査をして、後追いでD案も、これは府さんの道路管理のほうの話だと思いうんですけれども、これはすごいお答えづらいのはよく分かっているんですけども、どういう見通しというか、整理ができそうですか。

○株式会社竹中工務店

今、大阪府警本部さんと所轄の警察さんと、この案をお見せして協議を始めたところなんです。入口のところから駄目という話にはなっていないくて、検討を今いただいていると、協議をしているという状況です。やるからには開業にやっぱり間に合わせるためにどうするかというところかというと、本年度中ぐらいにはこの信号の可能性はあるのかなのかというところの見極めをして、その後に詳細の決定協議という形に入るというふうになっていますので、間に合わせようとするとういう形になります。ただ、ハードルが高いというのは、ちょっと繰り返しになりますけど。

○OC委員

その点に関しては重々承知しております。ちょっと無茶な質問をしてしまいました。

あと、もう1点なんですけど、先ほどちょっとお伺いし忘れたんですが、府さんにお伺いしたいんです。先ほどの事業者をまたがる協議会について、こういった役割を担えそうかとか、ちょっとそういうような、想定で構わないんですけども、お伝え願えたらと思います。

○大阪府府民文化部府民文化総務課

資料の38ページ目に日本万国博覧会記念公園関係団体連絡会とあるのですが、これは既に事務局として大阪府が開催している会議で、関係する構成員は指定管理者や三井不動産さんとかガンバ大阪さんなどで、イベント等の情報共有を行っていて、こちらの事業者はこのメンバーではないけれど、今の検討状況についても情報提供していますが、連絡会は概ね1年に1回ぐらいなので、それをイベントごと、月1回ぐらいのペースで情報共有できる調整組織体を作って、先ほどお話のあったように各事業者にまたがるようなところがありますので、そこについてどのように運営していくのかなどの協議を進めていながら情報共有して、運営を考えていこうかなと思っています。その組織体にも、当然、大阪府も入ろうと思っています。

○OC委員

かしこまりました。こちらのほうについても連携いただけるという理解で。はい、ありがとうございます。

○部会長

では、私から2、3点お伺いしますけど、まず、No.4の部分なんですけど、これを見ていると商業が507台ということでアリーナの2倍以上なんですけど、商業がアリーナ以上に影響を与えるということなんでしょうか。というのと、あとは、その商業のほうが入店退店を合わせた数値ということなんでしょうか。というのと、あとはシミュレーションなんですけど、4月23日の交通量をベースに設定していたと思うんですけど、OD交通量をどのように設定したのか、もし分かる範囲で教えていただければと思います。

あと、別紙のほうの3ページと8ページを見ている気になったんですけど、まず3ページでは、先ほどの4月23日を見ているとスタジアムでは19時から21時に試合を行ったとあるんですけど、8ページを見ていると18時台にピークがありますので、その点どうなっているのかが気になりました。

あともう1点のNo.5のほうなんですけど、先ほどもありましたけど、交通4の部分はぜひ大阪府さんに対策を検討していただきたいと思っています。

あと、前回、中央環状を東向きに進む車両に対して、新たな道路の設置は難しいというような話をしていたんですけど、ぜひ評価書案にはその詳細な検討結果を示していただきたいと思います。

あと、現状の道路で何とかするとなった場合ですけど、進歩橋の先の分流する部分で横断歩道がありますので、そこは多分、歩行者数は多くないと思うんですけど、交通流の円滑化とか交通安全のために何らかの対策を検討したほうがいいのかと思っています。

○株式会社竹中工務店

では、お答えしやすいところから申し上げますと、さっきの商業施設のほうは入退店の台数を重ね合わせた数字になっています。やはり今回5%ということで、アリーナのほうは分担率を抑えているんですけども、商業のほうは、エキスポシティと同等の55%で見えていますので、その分、台数が多くなってきます。イベントがあるときは、さきほどのダイナミックプライシングが効いてきますから、そういった重なりのところでは台数の抑制には働くと考えています。

2点目の意味が、分からなかったんですけど。

○部会長

3ページのところの右側の外周道路の断面交通量で、18番目ですかね、4月23日。

○株式会社竹中工務店

ああ、はい、そうですね。これは。

○株式会社竹中工務店

すみません、今調べたところ、この表記が間違っているかと。横浜FCの試合時間が4時～6時でしたので、この3ページの時間がちょっと間違っていて、8ページのほうの4時～6時試合後の6時台がピークになるといったところが正になっています。申し訳ありません。

○部会長

分かりました。

○株式会社竹中工務店

中環はいろいろ検討して、これは完全にNGだという、それをちょっと評価書案に中に入れるというのが、どういう位置づけて入るのかなというのが分かりません。

もう1つは、そういう抜本的な案というのは確かに初期段階で検討していたのですが、今回、動的シミュレーションで、需要率とか混雑度という机上計算じゃなくて、実際に近い形を再現してシミュレーションして、C-2案で収まっていると考えていますので、それ以外の実現できない案を評価書案の中にどういうふうに入れるのか、入れ方が分からなかったんです。

○部会長

こういう案も検討したけど難しかったですというような感じで。

○株式会社竹中工務店

そうですね。こちらでも検討させていただきますけど、今の対策案で足りないということであれば、ほかの対策も当然考えていかないといけないと思うんですけど。

○大阪府府民文化部府民文化総務課

No.5の、交通4に関しての交差点迂回路については、事業者で回答しているとおり、千里橋ルートを整備することによって現状より改善されている結果になっておりますので、基本的な考え方としては、事業者の回答になると考えております。

○部会長

分かりました。

では、ほかに関心がありましたらお願いします。

○OA委員

1点だけ。

私が一番最初のコメントで、申し上げたと思いますが、やはり「現状と同じ程度の渋滞列、待ち列だから、まあ、いいでしょう」で本当にいいんでしょうかね、というのは再度申し上げておきたいと思います。どうお感じになられているのかです。

○株式会社竹中工務店

現況と同程度で本当にいいのかという御質問かと思うんですけども、実施可否については、再三申し上げておりますのと重複してしまいましたが、まだ現状では断言できない部分ではあるものの、D-2案まで実施することによって、外周に関してもかなり現状以上の改善が期待されるということで考えておりますので、C-2案までというのが現況と同程度ということにはなっているんですけども、もともと安全対策として検討しておりましたD-2案まで実施することで、より交通流に対しても対策の効果が現れるということで考えております。

○部会長

では、ほかに御意見ございませんでしょうか。

では、ちょうど時間も過ぎていきますので、この辺で終わりたいと思います。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。