

平成24年度 吹田市環境影響評価審査会【交通部会】（第4回）会議録

日 時：平成25年（2013年）2月14日（木）18：00～20：00

場 所：吹田市役所 高層棟4階 特別会議室

出席者：委 員：松村部会長、加賀委員、塚本委員、福田委員、松井委員

事務局：後藤室長、楠本主査、萬谷主査、野田主査

連絡調整会議：地域経済振興室 中野次長、愛甲主幹、岡松主幹

道路公園企画室 石橋次長、船木参事、片山主幹

環境保全課 齊藤課長

事業者：スタジオム建設募金団体

野呂理事、本間氏、大谷氏

株式会社竹中工務店

大平設計グループリーダー副部長、

浜谷設計担当課長

株式会社環境総合テクノス

田中チーフマネジャー、

神前マネジャー、小西リーダー

有限会社 TSプランニング

多智花代表取締役

株式会社地域・交通計画研究所

佐野都市計画担当主任研究員、

松永交通計画担当研究員

事業者：三井不動産株式会社

関西支社 事業二部事業グループ

馬場グループ長、平原統括、藤野主事

商業施設本部リージョナル事業部事業推進グループ

品田統括、柴崎氏

開発企画部 環境創造グループ 忠岡副参事

株式会社竹中工務店

プロジェクト開発推進部 小南課長、高野課長

株式会社竹中土木

営業部 木村課長、設計部 高木課長

株式会社オオバ

大阪支店 環境デザイン部 田中係長

まちづくり部 大井課長、熊田課長

株式会社ダイトク 徳永代表取締役社長

傍聴者：2名

内容：(仮称)吹田市立スタジアム建設事業について

事務局（萬谷）

定刻になりましたので、始めさせていただきます。

本日は、ご多忙の中お集まりいただき、まことにありがとうございます。ただいまより吹田市環境影響評価審査会、交通部会のご開催をお願いしたいと存じますので、よろしくお願い申し上げます。本日、司会をさせていただきます萬谷です。

それでは、交通部会に入ります前に本日の審査会委員のご出席状況でございますが、委員5名の中、5名の委員の方にご出席いただいております。したがって、部会開催の成立要件を満たしております。

それでは、審査会開催に先立ちまして、本日の傍聴希望につきまして報告をさせていただきます。本日は2名の傍聴希望がございまして、本審査会の傍聴規定に基づき2名の方に入室していただきますので、よろしくお願いいたします。

(傍聴者 入室)

事務局（萬谷）

続きまして、本日の配付資料の確認をお願いいたします。本日の次第が一番上に置いてあります。その下に、資料1といたしまして、「(仮称)吹田市立スタジアム建設事業 事業者見解書(交通抜粋)」、その下に、資料2といたしまして、「エキスポランド跡地複合施設計画 交通部会」、その下に、資料2の参考資料といたしまして、「交通部会 参考資料」をおつけしております。お手元に資料はございますでしょうか。

なお、本日は次第にございますように、(仮称)吹田市立スタジアム建設事業と、(仮称)エキスポランド跡地複合施設開発事業の2案件の審査を予定しております。

先に吹田市立スタジアムの審査を行っていただき、審査の途中でも、午後7時ごろからエキスポランド跡地複合施設の審査を行っていただく予定としております。

なお、本日も審査を円滑に行うために両事業者をお呼びしております。

それでは、次第1、(仮称)吹田市立スタジアム建設事業についてご審議いただきますよう、お願いいたします。

部会長、よろしくお願いいたします。

部会長

それでは、前回1月15日に開催されました交通部会におきまして、吹田市立スタジアム建設事業につきまして、環境影響評価案の説明を受けました。本日はその続きの審査となります。

まずは、前回の交通部会の経過を、事務局より説明、よろしくお願いいたします。

事務局(萬谷)

前回の1月15日の交通部会では、事業者より評価書案に記載されている交通計画及び交通混雑、交通安全の環境影響評価の結果について、交通流シミュレーションなどを用い、事業者より説明がございました。

交通部会では、人の命にかかわる交通安全を先にご審査いただきました。ご審査いただく中で、委員より、歩行者シミュレーションを実施し、ボトルネックとなった箇所の状況に応じ、退場をコントロールするようなマニュアル作成の必要性についてご意見をいただきました。事業者は、現在歩行者シミュレーションを実施しているとのことで、次回以降の交通部会でお示ししたいとのことです。本日は、交通計画である駐車場予約制及び交通混雑をご審議いただきたいと思います。

部会長

ありがとうございました。

交通安全に関しまして、事業者は現在歩行者のシミュレーションを実施されているということですね。それでしたら、その結果を次回の部会に示していただくことにしまして、本日は、前回説明のあった駐車場の予約制と、交通混雑の予測結果等について審議したいと思います。

まずは、審議に先立ちまして、評価書案の市民意見に対する事業者の見解書が提出されたということですので、事務局より概要の説明をお願いします。

事務局（萬谷）

（資料1をもとに交通に関する事業者見解について概要を説明。）

部会長

ありがとうございました。

交通に関しましては、いつも数多くのご意見をちょうだいしているということです。特に交通混雑につきましては、事業者のほうから駐車場の予約制というような提案もちょうだいしています。それは、来場者の台数を現状以下にするというような見解が示されております。これは、事業者の見解も考慮しながら審査を進めていきたいというふうに思います。

それでは、事業者にも入室していただきまして、必要に応じて質疑を行いながら審議を続けてまいりたいと思いますので、事業者のほうには入室してもらってください。

（事業者 入室）

部会長

それでは、今回は交通安全につきまして審査を行いましたので、本日は、交通混雑を中心に審議を行いたいと思います。

まずは、前提となります駐車場の予約制に関しまして、委員の皆様よりご意見をちょうだいしたいと思います。審査会のほうからの意見であった需要予測型の対応ではなくて、発生する交通量をコントロールする手法ということで、事業者は、開催日時の操作と、それから駐車場の予約制を交通計画の根幹としているということです。これにつきましてご意見をちょうだいしたいと思います。いかがでしょうか。ご意見があれば、よろしくをお願いします。どうぞ。

前回から一月ぐらいたっていますので、駐車場の予約制と言いつつも、どんなんやったかなというのがありますが、具体的にはどのような形でコントロールするという。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

それでは、評価書案の3-8ページをお開きいただきます。

前回説明させていただきましたが、そこに交通計画について書いております。提案書のときのご意見を受けまして、当初の需要追随型ではなくて、まず来場者をいかにコントロールするか。それが交通計画上一番ポイントになるということで、どうコントロールするかということを考えていきます。

交通計画のところの最初に、「エコ・スタジアム」を目指し、云々と書いておりますが、この部分は、まず試合開催について、周辺で、特に万博記念公園のほうでイベントなどがあり、込むときには、それとその車がかぶらないように、なるべく開催の日あるいは時間をコントロールできるようにという基本コンセプトを書いております。

3段落目に、交通計画、観客へのアンケート調査結果及びモノレールの輸送実績に基づいて想定した試合開催日の交通手段別の来場者数及び車両台数の想定は、次のページの表3-4に示すとおりですと書いております。そこで右側にありますが、自動車で来られる人は4,900人としております。これに対応する自動車台数としては2,000台としております。当初の需要追随型でいきますと、現状の2万人のときに、アンケート調査で、大体2,450台ぐらい車が来ていると、想定以外は。倍になると、それが4,900台ということになるんですが、これを現状の最大時を含む2,450台以下にするということで、2,000台で考えております。

その具体的な方策としましては、文章のところに書いていますが、駐車場をすべて予約制にするということを考えています。予約駐車場につきましては、万博記念公園の駐車場を使うということにはなりますが、チケットの発売のときに、インターネット等で同時に駐車場を予約していただきます。その予約台数については、2,000台になったところで、もう駐車場の予約はできませんという形でコントロールします。予約がとれなかった方は、車ではなくて公共交通機関で来ていただくように周知するというので、この2,000台を何とかコントロールしていく。それにあわせて、その分、車で来られない方が出ますので、その方々については公共交通機関で来ていただくということになりますので、その公共交通機関での来場も、できる限りスムーズに、また快適にできるように、広域の交通のルート案内ですとか、あと公共交通機関で来ることによるメリット、それと、バス路線については、今、主なバス路線としては、JR、それから阪急茨木駅からのバスということになりますが、なかなかこのルートが込む、それからJRも込むということで、1つは、快適なバス輸送のために、JR岸辺駅へ行く直通バスについても運行するというようなことも踏まえまして、公共交通機関の快適な利用ということで、公共機関を振っていく

と。この両面から施策を講じまして、何とか車の台数を2,000台にコントロールしたいというふうに考えています。

部会長

ありがとうございます。

いかがでしょうか。このシステムでどうでしょう。

委員

1つ質問なんですけども、不幸にも予約がとれなくて、それでも万博公園に遊びに来て、駐車場にとめて見に行くような人も少なからず出てくるかもしれませんけども、そういう対策についてはどのように考えていますか。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

1つは、主にゲームはナイターで開催するケースが多いと考えられます。ナイター開催日は、万博記念公園の駐車場は、基本的には5時までの利用となっていて、それ以降の入場はないということなので、ナイターの場合はある程度コントロールができるのかなと考えております。それも全部シャットアウトできるかどうかというのは今後の調整ですけれども、コントロール可能なのではないかと考えています。ただデイゲーム開催時は、一般の方として入られる車を除外するというのは多分難しいと考えております。実際、ふたをあけてみて、あまりにもそれが多くて駐車場がやっぱり満員になる、周りの車が込むということであれば、さらに周知徹底していくと。それはご協力いただくということしかないと考えていますので、その場合は、事業者単独ではなくて、行政であるとか関係機関、万博記念機構も含めて、全体的にいかに周知していくかということを考えていかないといけないのかなと考えています。強制排除ができるかどうか、ちょっと難しいのかなと考えています。

委員

前回お伺いしたときには、試合終了の少し前に一遍チェックさせるとかというのは。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

いや、それは言ってなかったと。

委員

言ってませんでしたっけ。僕は夢の中で見たんですかね。

多分、ほかの大規模スタジアムでも、同じような問題をいろんなところで抱えているかと思うんですけども、ただ、今回のガンバのところは、近接するところに万博公園の駐車場もあれば、この後審議になる万博跡地の複合施設の駐車場も近くにあるということで、ガンバの試合に来たにもかかわらず、ほかの駐車場にとめられるような環境が非常に整っているというのが随分違うのかなというふうには思うんです。そうなってくると、何らかの対策はやっぱり要るだろうと。単純に、ヤフードームであったりとか、鹿島のスタジアムであったりとか、埼玉のスタジアムのやつをそのまま持ってきてオーケーですというわけにはいかないだろうなということは。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

そうですね。今回の場合、それが最大の問題だと考えています。それがあるので、当初、提案書のときは、事業者側でコントロールするという計画を出しても、多分それは無理やと言われるのではないかという思いがあったのですが、ただ、やはりそれをしないとコントロールできない。だから、どこまでできていくかは、実際やっていく上で考えていかないといけないと思っていますが、まずその姿勢を打ち出して、できる限りそういう形で周知するというのが1つ。

それと、実態がわかられるとというのはあるのですが、ホームページ上で駐車場を予約してくださいというシステムを導入するということは、予約できないと、普通は、一般の方は駐車場はないものと、行ってもとめられるかどうかわからないという形で理解していただければ、それで抑止にはなるのかなと考えています。

委員

なるほど。まずは、事業者のほうで周知すると。それでもしも混乱を来すようであれば、各事業者の方に協力していただいて、何らかの措置なり対応なりをとっていくようなことを考えなければならないということですね。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

はい。

委員

それは単に周知だけではなくて、僕がちょっと申し上げたように、途中、終了1時間前ぐらいに一度タッチしてもらわないと、ばか高い駐車料金がかかってしまうとか、そういうこともできるのかなというふうには思っていたんですけど。それは事業者の話じゃなくて、向こう側の話ですので、事業者のほうで対応するというわけではないと思いますけども、場合によってはあるのかなと思います。

部会長

ほかはいかがでしょうか。

委員

ちょっと確認させていただきたいんですけども、いろんな駐車場を、特に昼間使う場合、一般客とまざってしまうという話なんですけれども、一般客の場合は、普通に駐車場を使えるという形になるわけですね。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

はい。

委員

となると、例えばなりすましといいますか、チケットは買っているんですけども、一般客になりすまして車をとめて試合を見に行くといったような人も出てこないとも限らないというふうな仕組みになってしまうわけですか。そのあたりはどうですか。確認。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

そうです。おっしゃるとおりで、今の議論、まさにそのお話です。

委員

そういう抜け道ができる仕組みは、やはりちょっと問題があるかなという感じがしますので、やっぱりそのあたりをどうするかは、かなり大きなことだと思います。

委員

そこはもう少し具体策を考えていただいて、駐車場の予約システムとしてはこれでいくと。ただし、周辺にいろいろな問題が起きるのであれば、二の矢、三の矢を打っていくような、周辺に協力していただきながら、こういうことも考えなければならないという対策もぜひ検討してもらわないと、多分、実効性のない計画になりそうな気がします。

委員

関連するかもしれないですけども、試合のチケットは、今は全部事前購入ということなのででしょうか。要は、当日券の購入とか、あとネットが使えない人への対応、そのあたりはどうお考えですか。

スタジアム建設募金団体 本間氏

実際に、現在の当日券の販売はチケットとしては行われています。ただ、ご来場いただく方の90%ぐらいは事前にご購入されてご来場されています。もちろん満員の試合は当日券が出ませんので、100%事前にご購入されるという状況になります。購入の方法としても、もちろんインターネットでの購入もありますが、コンビニエンスストアでの購入も大きな販路としておりますので、インターネットが使えない方も、同じようにコンビニだとかをご利用いただいてというのは可能だと思います。

駐車券の予約についても同じように、インターネットで何枚、例えばコンビニで何枚という形で、インターネットが使えないから全く予約ができないというような状況はつくらないように考えたいと思っております。

委員

現在もそういう方式でやられているということですか。それとも、新たに導入されるということですか。

スタジアム建設募金団体 本間氏

駐車場の予約については現在行っていないのですが、一般的にチケットの販売は、インターネットとコンビニが大きな販路として確立されています。

委員

年間シートとか年間回数券は今ないんですって。

スタジアム建設募金団体 本間氏

年間のシートをご購入の方もいらっしゃいます。

委員

それは毎回じゃない人もいますよね。例えば、その人たちはいつ来るかわからないじゃないですか。あれはどうなっていました。

スタジアム建設募金団体 本間氏

チケットのほうですが、年間でご購入いただいている方は、要は、定期券みたいな形で、いつ来ていただいてもいいという形でさせていただいています。ただ、もちろん駐車場をご利用される方は、それとは別に一回一回買っていただくようにしていただく。

委員

別にやらないと、そういう仕組みに変わるということですね、その人らにとっては。

部会長

ほかはいかがでしょうか。

委員

基本的なことの確認なんですけど、駐車場のチケットは無料なんですって、有料。

スタジアム建設募金団体 本間氏

有料です。

委員

有料なんですね。予約券も。

スタジアム建設募金団体 本間氏

予約というか、コンビニならコンビニで買う時点でお金を支払っていただく。

委員

わかりました。あともう1つなんですけれども、これは最大2,000台と書かれていますけれども、日によっては、その2,000台キャップというのが変動するという理解でよかったですか。よそのところで大きいイベントがあるときは、きょうは500キャップだなんていう動かし方もあるんですね。

スタジアム建設募金団体 本間氏

そうですね。それは、万博機構と調整しながら。

委員

調整してということですか。

スタジアム建設募金団体 本間氏

はい。

委員

ありがとうございます。

委員

要するに、やるから、その日の分を確保するという形をとってもらおうということだね。

スタジアム建設募金団体 本間氏

事前に、我々のほうにきょうは何台ということで、先に確保させてもらおうと。

委員

そうか、決めちゃうわけか。だから、当日あいているから入れてあげますということはある得ないということですね。

スタジアム建設募金団体 本間氏

はい。

部会長

ほかはいかがでしょう。

委員

ちょっと気になるのが、自動車じゃないんですけども、モノレールのほうなんです。駐車場の予約システムを導入することによって、自動車の交通量というのは多分押さえられるだろうと思うんです。これは非常に画期的だとは思いますが、ただ、その分、モノレールであったりバスであったりというところに流れるわけですよね。そうしたら、引き算で1万6,400人という数が出てきていますけども、この方々に安全に帰ってもらおう、しかも、こういう人が一気に動くと。前回、コブクロのイベントを例にして、順番に席をとってもらえるような措置もあり得るよという話もありましたが、あんまりそういうことはしたくないですよね。できれば快適に帰っていただくと。

実際、この評価書案の12-22-30のところにも、そのまま読み上げますと、公共交通機関の利用を促進するため、快適に公共交通機関を利用できるよう、モノレールの増便、必要なバス台数の確保及び利便性の高いバス路線の設定等々、実施しますと書いてあるんです。ほんとうに快適に公共交通機関を利用できるような状況がつかれるかどうかかなんですよね。「快適に」以上に「安全に」帰っていただくということを考えてみると、やっぱりモノレールが今4両編成だというのは非常にネックだなと思っています。せっかく鉄軌道があるにもかかわらず、輸送量を上げられない、増便しかないというのは非常に残念なところであって、実際ホームを見ましても、5両編成ができるような形になっていると。以前、話を聞いたときには、そのほかの要件で4両しかあかんねんという話でしたが、でも、ここではぜひ増両というんですか、4両でなくて5両編成にすれば、その分上がるわけですよね、純粋に。というのもあるんじゃないかなと思うんです。これはスタジ

アムの建設募金団体ということですので、モノレールは入ってはるんですか。入ってないんですか。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

今、入ってないです。

委員

今、入ってないですね。ただ、そういう協議体もつくられていると思いますので、ぜひそれも非常に有効な選択肢として、公共交通の利用の容量アップというのは、ガンバもそうですけれども、またこの後議論になります複合跡地につきましても、どう考えても増えるわけですから、それをどう考えるのかというのはかなり大きな要因ではなかろうかなと思うので、ぜひご検討いただければなというように強く強く思います。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

モノレールの増両、長くするということについては、事業者側としても、モノレールさんと協議して、一定、ご要望はしているんですけども、今のところはちょっとハードルが高いと言われておりますが、今後も引き続き協議させていただければと。

委員

やっぱり快適に公共交通を利用できるようにと書いてありますからね。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

そうです。そのとおりで、ただ、今の設定では、4万人フルであると、今設定しているすべての公共交通機関は満員という設定になります。バス路線としては、今よりも便利な路線も検討するという方向でやっておりますが、確かにモノレールはかなりいっぱいになるので、その部分は、今主にルートが千里中央方面に偏っている部分を、何とか阪急周りの路線についても周知して、なるべくすき間をつくるというか、均等化するということも含めて考えていきたいとは思っています。

委員

前回1月のときにも、安全を守るためには、こういう整備は必要だということも逆に言うべきだと塚本先生から話があったように、やっぱり同じように、公共交通を使うのであれば、万全の対策を打つべきだろうと思うんです。やっぱりそういうことを逆から言っていないと、担保できないだろうと思います。

委員

協議会がつくられているわけですから、上手に活用していただけたらと思うんです。結局、ここで言っている交通というのは、公共交通にしても、道路にしても、事業者だけで何ともしようがない話が結構あるわけです。事業者だけで働きかけるというのはやっぱり「おたくの都合でしょう」という話になりかねないので、この地域全体としての快適性とか、利便性とか、安全性とかがアップする意味からも、今ちょっとおっしゃられましたけど、事業者だけではできないインフラ整備的なやつも含めまして、公共交通事業者ないし道路管理者、あるいは交通管理者あたりが一体になって解決しないといけない問題はきっとあると思うので、協議会の場を上手に使う方策をぜひ考えていただけたら。事業者だけで単独に働きかけても、そんな、あんたこの言うことだけ聞けないよというふうな話になるに決まっていますので、そういう意味では、吹田市さんが中にいるわけで、吹田市からもぜひ強力な働きかけをしてもらうことも含めて、そういう方向でやっていると、なかなかこの手の地域の交通問題は解決しないと思うんです。

部会長

ほかはいかがでしょうか。

委員

ちょっと教えていただきたいんですけども、今、モノレールの話がありましたけれども、1万6,000人ぐらいのこういう人たちを、9時に終わって、そこからモノレールを使って帰ってもらうとなると、大体どれぐらいの時間がかかるような想定になっているのでしょうか。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

1万6,000人は2時間。前提として、これまでの万博さん、ゲーム開催地の帰られる

方とか、他の、先ほどありましたけど、コブクロのコントロールとかを踏まえまして、最長2時間かけて4万人に出ていただくという設定をしています。逆に言うと、2時間でどれだけモノレールに乗っていただけるかのキャパシティを、当日の今乗っていらっしゃる方の分を引いて、1万6,000人という数字を出しています。ですから、今の4両編成の1編成で500人乗れるとして、現在乗っていらっしゃる方と、あと、先ほど言いましたけど、千里中央方面と、阪急とか茨木方面とか偏りがあるので、その部分も加味して、2時間でモノレールに乗れる人数が1万6,000人として想定しています。

委員

やはり、普通といたしますか、私が考えると、2時間かけて帰るというのは、大阪の南からの人とかを考えると、もうできるだけ早く帰りたいとかいうふうになると、そうすると、やはり試合が終わった後に、できるだけ早く帰ろうと殺到してしまっというのでいろいろ問題が起きるとか、かなり難しいマネジメントになるのかなという感じがするんですけども。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

そうですね。その件につきましては、前回の部会で、どうやって歩行者の方をさばっていくのかというご意見もありまして、今、その歩行者のシミュレーションも含めて検討しております。

2時間かけて出るというのは、この前の部会でも説明させていただきましたが、現状でも1時間半とかぐらい。どうしても前半に集中しているのは確かですが、全体としてはやっぱり2時間ぐらい。今のスタジアムでも一部の人は残って見られているので、そんなに実現不可能という設定ではないと考えておるんですが、ただ、前半に集中する分をどうやってならすかとか、おっしゃるように、遠くへ帰られる方はどうかという問題はありますので、その分は考えていかないといけない。特に問題となるのは、今回モノレールの駅まで歩いていただくということになるので、そこに人が集中するとやっぱりいろんな問題が起こりますので、そのコントロールをどうしていくかというのを、今ちょっと検討させてもらっています。

委員

理想論を言えば、楽しく1時間なり2時間なり待っていただくというのが一番ですよ。この後の話にもつながりますけれども、せっかく複合施設ができますので、そこで楽しく滞留していただいて、その後、順次帰っていただくと、三三五五帰っていただくような状況ができ上がるのが一番好ましいわけですよ。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

そうですね。ただ、今、この事業としては、よその事業のことを期待するというのはまずできませんので、スタジアムの中でそれに近い状態ができないかということで、例えば、試合終了後の後座試合であるとか、そういうイベントを含めて。それと、今度は新しいスタジアムの中にショップであるとかレストランもできますので、そういうものも活用して、何とか2時間、三三五五帰っていただけるような対策については、別途検討していきたいと思います。

委員

ほんとうに全国のサッカースタジアムの中で、これだけ商業施設なり、楽しい施設が近いスタジアムというのはほかにありませんから、そういう意味では、非常に大きなメリットですよ。それが最大の魅力なんじゃないかなと思うんです。それをうまく活用しながら回していくようなことも、最終的には考えていくべきなのかなと思いますけども、現状では、最悪の状況を考えたときにも、きっちり歩行者の安全性が確保できますというような案をつくっていただかないと、多分、無理ですねという話になりますので、そのあたりは、ぜひ歩行者のシミュレーションでご検討いただきまして、実現可能な案を提示いただければと思います。

委員

スタジアムに来られた方以外に、通常、モノレールに乗られる方がいますよね。その方々を優遇するというか、優先するというような計画は立てられているんですか。つまり、スタジアムに来て、ご本人の意思で2時間滞留するのは構わないんですけども、そのせいで、2時間、通常利用の方に何かしらの遅延が生じるというのはあまり好ましいことではないので、何らかの形で優遇が要るかなと思うんですけど、いかがでしょう。生活で使われている方からしたら、2時間待てないですよ。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

今、モノレールに乗られる改札のところでそれを分けるというところまでは検討していません。すいません。それはちょっと……。

委員

多分、おそらく地域の住民の方からしたら、非常に重要な部分だと思うので、少しご検討いただいたほうがいいかなと思います。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

はい。載っているキャパとしては、確かに分けてその分を引いて乗れる人数を設定しているんですけど、今おっしゃるように、現実に改札を通れるのかという問題が出る可能性はありますので。

委員

もう詰まって、後ろでとなったら大変だと思いますので。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

それをどうやっていったらいいのか……。

委員

難しいですね。

部会長

ほかはどうでしょうか。

委員

駐車場の予約システムがうまく機能すれば、外周道路の交通混雑についてはまあまあ大丈夫だろうというようなシミュレーションを前回見せていただきましたので、その対策がとれるということを示していただければ非常にありがたいなと思います。それが、最終

的に、いや、皆さんの良心に訴えかけますというだけだとちょっと厳しいなと思うんですけども、そのあたりをぜひご検討いただければと思います。そういう啓発活動を否定するものではないんですけども、そういうことも行いつつ、どういうことをやっていくのかということも考えていただければなと思います。

ほかはどうでしょうか。

自転車の話はどうなっていますか。歩行者のシミュレーションの中に、自転車とか入っていますか。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

歩行者のシミュレーションの中には、自転車は入っていません。

委員

入っていませんか。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

はい。

委員

それは、スタジアムから経路を分けているということですか。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

そうですね。基本的には、歩行者と自転車は経路を分けております。スタジアム周りは多少交錯すると思いますが、スタジアムを出てからは、歩行者と自転車は基本的に分けています。一緒になっているのは、スタジアムを出て、北へ行って宇野辺のほうへ行くあのルートは、歩行者と自転車は多分同じになると思いますが、それ以外は、周りは歩道と自転車道が分かれているということと、主には歩道橋を渡る部分が歩行者のメインルートになりますけれども、それと自転車は分けております。

委員

自転車が乗れるような環境にはならないと思うんですけども、押して帰るとか、そんな

形になるのかなと思いますが、今、4,500台と考えていますから、かなりの量ですから、できるのであれば、やっぱり何らかの考慮をしたほうがいいんじゃないかなと思いますけど。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

そうですね。シミュレーション上、入れるのはなかなか難しいと考えていますが、基本的には、どうやって自転車と歩行者を分けるかになるのかなと考えております。そのために、基本は経路、通路を分けております。前回の交通部会の際にこういう図面を出させていただいて、これで基本的には、歩行者と自転車は経路としては分かれているという形でご説明させていただきました。

委員

あと、バイクも予約制ですか。バイクは予約制ではない。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

そこまでは今決めておりません。バイクにつきましては、逆に言うと、需要の予想から台数を出しておりますので、普通に、制限しない場合でこれぐらいの台数が来るものと今想定しております。ただ、駐車を振り分ける関係もありますので、予約制にしたほうがよい部分もあるかもしれません。ただ、どうしてもミニバイクとかがありますので、なかなか予約制は難しいのかなとは考えています。

委員

確かにあんまりバイクのイメージはないんですよね。サッカーの試合を見に来るのにバイクで来ますというのはなかなかないので、1,800台と予測されていますけれども、これだけ来るのかどうなのかというのは。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

これは、アンケート結果の比率でそのままやっておりますので、現状の比率としてはこれぐらい来ているということにはなります。

委員

なるほど、わかりました。

部会長

ほかはどうでしょう。

委員

6 ページの不法駐輪、不法駐車対策については、マナー向上を呼びかけるとか、公共交通機関の利便性を高めるよう努力ということで、かなり心に訴える形で協力していただくということなんですけれども、やはりそのマナー向上を呼びかけるときにも、不法駐車をした場合はこういうペナルティーがありますとか、ある程度の明示みたいなものが何かないと、なかなかつながらないのかなとも思うんですけれども、そのあたりについてはいかがですか。事例とかも踏まえて。

スタジアム建設募金団体 本間氏

最近ほとんどなくなっているんですが、現状使わせてもらっているスタジアムでも、昔はやっぱり一部そういう違法駐車をされる方がいらっしゃって、そのときは、警察だとか、あと我々の警備員のほうも巡回するような形で取り締まりを強化するというのをやっていた時期は確かにありましたので、今度、新しいスタジアムになっても、同様に当初はそういう形で手を打って行って、徐々に減っていくというような形が目指せるんじゃないかなというふうには思っております。

委員

まず同様の形でやっていけるのではないかということですか。

スタジアム建設募金団体 本間氏

そうですね。

委員

すいません、交通安全のほうに行ってしまいました。

部会長

いえいえ。

委員

そういうことでしたらいいんですけれども、やはり今回の場合、かなり台数が制限されると。また、予約制とか、そういう制限がある中で、どういうふうに動くのかなと。

スタジアム建設募金団体 本間氏

そうですね。最初、なれてもらうまでは、やはりどうしてもそういう方が今より増えてしまうという可能性はあると思いますので、もちろん事業者として呼びかけるのは当然ですけど、やっぱり警察だとかに協力をお願いする中でやっていかないといけないのではないかなと思っております。

委員

あと、バスの件も、今いろいろ方面別を考えられているという話ですけども、これも、多分運用していきながら統廃合を考えていかれるんだろうなとは思いますが。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

はい、そうです。基本こういうふうに配分すれば、今のアンケート調査結果に基づく配分としてはさばけるというか、帰っていただけるのかなと思ってはいますが、実際に運用していくと、さらに設定と違う部分とか、より快適にできる案とかが出てくると思いますので、それについては、交通事業者さんと調整してやっていくということと、今バスは、基本的には近くの駅までの輸送として設定していますが、オプションとしては長距離バス、例えば梅田、大阪への直行バスであるとか、京都直行バスみたいなものもプラスのオプションとして考えて、よりよいものにしていきたいと考えています。

委員

バスは案内の仕方が難しいですね。茨木駅まで何分で行きますとか、岸辺駅までといっても、なかなか道路の状態が読めないのも、その辺が難しいかなとは思いますが。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

そうですね。何分で行けますという案内はできるかどうかわかりません。ただ、岸辺行きは、多分スタジアムの前から出すことになりますので、かなり便利な路線になるのではないかと考えています。ただ、岸辺駅は、今のところ各停がとまるというので、茨木駅に行っていれば快速もとまりますから、その辺で、ある程度分かれていくのかなと思います。

あと、大阪のほうは岸辺でもいいですけど、京都方面はやっぱり茨木に行かれるのかなと思っていますので、その辺で、ある程度自然に方面割合は分かれていくのかなとは考えています。ただ、今ない岸辺行きを、いかに、どうやってアピールして乗っていただくかというようなことになってくるのではないかと。

委員

山田駅のやつはありましたっけ。歩いて行くということですよ。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

山田駅は、当初のこの設定上は、基本的に直接徒歩というのは設定せずに2時間を出ていただくと考えているんですが、それもモノレールの負荷を減らすということの1つとして、山田駅の直接徒歩も積極的にアピールしていくように考えております。

前回示させていただいた、ナイター時に1時間半で出ていただくことを実現しようとする、山田駅に直接徒歩で、相当数の方に歩いていただかないとなかなか難しいのかなと考えております。山田駅まで行けばモノレールに乗らずに直接阪急に乗れますので、大阪方面、梅田方面へ行かれる方について、アンケートからデータをつくって、これぐらいの方は需要として乗っていただけるのではないかと人数を回しております。

そのアピールについては、山田駅まで普通に歩くと25分ぐらいになりますので、込んでいるモノレールの駅までの道を歩いてモノレールに乗るよりも、多分、直接歩いたほうが早いのかなということもありますので、その辺はうまくアピールしていければと考えています。

委員

そうすると、出場口のところで、何か適切な情報提供をリアルタイムにしていけないといけないですね。バスに乗ったらどうだとか、モノレールの待ち時間はどうだとか。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

今おっしゃったように、山田駅は徒歩何分ですというのは、多分出せるのではないかなと思っています。コブクロさんのコンサートのときも、駅前で山田駅まで20分みたいなものを出して、モノレールに乗るのに30分かかりますみたいな案内をされていたので、そういうことをすれば歩いていただけるのではないかなと思っています。

委員

そのときには、誘導というか、案内というか、多分いろんなところに立てていく必要がありますよね。どうしても生活道路の中に入っていってしまうと困るので。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

そうですね。山田駅へ行くルートを普通にちゃんと歩いていただければ、ほぼ生活道路へ入らずにルートを行けるので、適切に誘導すればかなりよいルートではないかと思っています。

委員

そこを粛々と歩いてもらえるかどうかですね。そこで騒ぎながら行かれるとえらいことですけど。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

あまり騒ぎながらは。多少は大丈夫ではないかなと思いますけれど、あのルートは。

委員

ナイターが終わって、その後山田駅まで歩いてというと、「日本、勝った、勝った」とかいうので行くと結構だなと思うので、そういう面でも、環境を保持するためには、ある程度立っていただかないと厳しいかなと思います。

それは、必要な警備の方とかを配置するという事です。

委員

スタジアム内はビールを飲めますよね。アルコール禁止じゃないですよ。飲む連中もいるでしょうからね。

一般論としては、スポーツ観戦の人はリピーターが多いので、ある程度落ちついてくると、みんなそれなりの感覚を持ち出すので混乱はひどくないと思うんですけど、そこへいくまでに、いろんな混乱、特に新スタジアムなので、そこら辺をちょっと気をつけて、最初は手間暇あるいはコストがかかったとしても、その段階でやっておいて、どこか落ちつければところに落ちつけていくという考え方をしないといけないでしょうね。だから、オープンして事業をやっている間、警備員がずっと要るんですよという話ではきっとないと思うので、最初の間は手厚くやっておくけど、みんなだんだん、お客さんはリピーターが多いから、なれてきたらその善意に沿ってもらおうという発想でやらないとしようがないでしょう。

それともう1つは、やっぱりモラルハザードを起こさないというか、要するに、駐車場には入れない、だけどモノレールを待つのに2時間、それやったら違法駐車で違反切符切られたほうがましやとか言うやつも絶対どこかにいます。だから、そういうようなやつが生じないような、何かうまい帰る手段が幾つかあるんだったら、それがあつても均等に、時間的に均等なのか、お金的に均等なのかの要素も含めて、なるべくどれをとろうとも同じよという、何かそういう着陸点を考えておかないといけないかもしれません。一方的に、モノレールに乗るのはものすごく所要時間がかかる、それ以外は軽いということになると、多少の違法性があつたとしても、その軽いほうへのめり込む人は、一部であつても出てくる可能性はあるので。

特に私も気になるのは、一般のところに入り込んでくる違法駐車とかは、やっぱり可能性があつたと思うんです。この近所に似たところだつたら、京都競馬場の淀。今は、もうものすごくよくなりましたけど、何年ぐらい前かな、十数年ぐらい前まで淀の駐車場は、競馬場へ来る違法駐車がかなりあの周辺の住宅地に入り込んできて、ものすごく混乱していた時代があつたんです。競馬ファンよりもサッカーファンのほうがマナー度は高いとは思つたけれども、そういう事例もないではない。反則金覚悟で車をとめるやつはいる可能

性もあるので、そこら辺をあんまり軽視しないほうがいいんじゃないかという気もするんです。やっぱり地域の住民からの支持あつてのサッカーチームだと思うので。すいません、一般論の話なんですけども。J R Aあたりにヒアリングに行くと、そういう不法車両のコントロールの仕方というノウハウがもしかしたらあるかもしれない。淀駅周辺では、競馬開催日にもものすごい数のガードマンを立てていますからね。

委員

そのあたりのヒアリングもぜひやっていただきまして、そういうモラルハザードを起こさないような対策もあわせて考えていただければと思います。

事務局（後藤）

事務局から1個よろしいですか。

今のそのにじみ出しというか不法駐車、その歩行者版なんですけど、今回のスタジアムの裏に、すぐ名神のトンネルがあると思うんですけど、その位置づけはどうなっているのでしょうか。多分、地元で詳しい人間は通ろうと思ったら通るので、そうなってくると、さっきのその細街路を千里丘に向かってとかになると思います。そこの対策も、今後ちょっと考えていただくとか、ちょっと盛り込んでいただければ。まず、位置づけなんですけど、通ってええんかどうかというのはお調べになりましたでしょうか。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

歩行者は通れます。通れますね。

スタジアム建設募金団体 本間氏

通れます。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

そこの通行を禁止するというのは多分難しいと考えています。基本的には、サッカースタジアムに来られたお客様の誘導路としては、そちらへは誘導しない。だから、例えば宇野辺駅へ行かれる方はこちらとか、モノレールはこちらとか、あと岸辺駅はバスで行ってくださいとかという形で誘導するので、おっしゃっているような千里丘駅への誘導は基本

的にしないという形になります。

ただ問題は、おっしゃっているように、よく知っている人は通るんじゃないかというのにつきましては、例えば、そのすぐ裏に住んではる方がそっちへ行くのまでとめるのは多分難しいと考えているので。ただ、あまりにもたくさんの人が通るようですと、それは多分オーバーフローしていますから、ルート誘導を徹底して、必要な場合はそこをとめるという手段が必要になるかもしれません。基本的にはそちらへ誘導しない、アナウンスしないというのが今のところ一番の対策なのではないかというふうに考えています。

委員

1つだけいいですか。実はコメントレベルの話なんですけど、複合影響の話で、まだちょっと早いかもしれませんが、今、その駐車場の予約システムはよく考えられていると思っているんですけども、中には、東駐車場とか中央に割り当てられたと、南だったら近いのでいいんですけども、どうしても心理としてやっぱり近いところにとめて行きたいというのがあると思うんです。そういうときに、例えば、東に当たってしまったらそれは捨てて、向かいのエキスポの跡地の複合施設のところにとめて、それで試合を見て、帰りに買い物をして帰ろうかという人も多分出てくると思うんです、近くにとめたいという中で。そういうときに、この外周道路を渡れるような構造であれば、やっぱり交通事故の危険性も出てくるので、通すのか、物理的に全く通れないようにするのか、その辺の協議といいますか、そういうところは諮っていただきたいなというふうに考えております。もしくは、逆に、エキスポさんのほうで駐車場を用意するのであれば、例えば3時間以上はとめられないようにするとか、そういうところはちょっと必要かなというふうに思っています。コメントですけれども。

部会長

ほかはよろしいですか。

審議の途中ですけれども、続きは次回の部会という形で行いたいと思います。

これはどうですか。交通計画、交通混雑について、何かほかにありますか。これで意見が出尽くしたという形であれば。

委員

そうですね。車とか、2,000台という上限がある中で、どうコントロールするかという話は何とかいいんじゃないかと。やっぱりそこであふれてくる歩行者を、どう安全に移動させるかというあたりが一番メインだと思うので、そういう意味では、次の部会の際に何か案が出てくるんですけど。それをお待ちして。何でしたら、その時点でもう1回振り返ってもいいかなと思うんですよね。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

はい。次回には、前回の宿題であります歩行者の検討について示させていただければと思います。

部会長

はい、じゃ、それを楽しみに待っています。

次回以降に、事業者がつくられたシミュレーション結果を確認させていただきまして、それで審議を続けていきたいと思います。

それでは、議事2に移る前に、審議方法について確認したいと思いますので、一たん両事業者は退室をお願いいたします。

(事業者 退室)

内容：(仮称) エキスポランド跡地複合施設開発事業について

部会長

それでは、議事2の(仮称)エキスポランド跡地複合施設開発事業について審議を進めたいと思います。これにつきましては、前回の交通部会、随分時間がたっていますので、これまでの経過について、事務局より説明よろしくをお願いします。

事務局(後藤)

前回8月1日に交通部会のご開催をお願いしまして、約半年を経過しております。なぜここまで間があいたかということをもう一度ご説明したいんですが、その8月1日の提案書で記載されていた三井の交通計画ですが、右折INが4カ所という、出入り口が外周に

対して非常に多い計画を出されていまして、そのことに対しまして、交通部会のほうで、非常に交通量が複雑になるし、右折で待つ車が三井なのか万博なのかということもよくわからないと。それから、1番目の入り口への交通集中も懸念されると。それによって、左側からのオーバブリッジによる入庫によるわかりやすい自動車導線の必要性などは検討できないのかと。

それと、外部駐車場は、南第1駐車場、それから、ほかにも万博周辺には大規模駐車場があるんですけど、そこの高度利用という可能性はないのかと。そうすると、外周からの右折INの必要がなくなる。ただ、そういう大胆な検討をする際には、事業者単独では限界がある。先ほど塚本先生からもありましたように、地権者である万博機構等との協議、そこに市は調整役として入るべしというご意見をいただきました。この6カ月の間ですけど、事業者は事業者で、駐車場の所有者である万博機構と交渉といたしますか、当たりをつけて行かれております。

それと、後ほど説明がありますが、そこでなかなか、特にコスト面で可能性が難しいという返事は事業者から聞いておりましたが、大阪府、茨木土木さん、それからさまざまなステークホルダーが集まった連絡会で再度検討し、一定の結論が出ました。それで、本日の交通部会を再度開かせていただいて、事業者が検討してきた交通計画の案のご審査、ご審議に入っていただくという流れでございます。その中で、この6カ月の間ですが、これは非常に重要なことなんです、前回出された方面別の交通量に誤りがあるということがわかりました。大きく計画全体に影響することですので、本日それも報告していただこうと思っています。

本日のご審査に先立ちまして、この連絡協議会等を主催しております万博南側エリアの開発担当部局、調整部局でありますまち産業活性部よりこれまでの経緯についてご報告させていただきますと思います。

連絡調整会議（中野次長）

まち産業活性部でございます。

（仮称）エキスポランド跡地複合施設開発事業につきまして、我々も交通問題が最も大きな課題であるというふうにももちろん認識しておるところでございます。前回の交通部会でご指摘いただいた点を中心に、三井不動産におかれましては、詳細な検討や関係機関との調整を重ねてこられたというふうにも認識しております。また、事業者のみで解決が困難

な課題は行政が調整するようというご指摘もいただいております。本市といたしましても、関係機関の皆様のご意見を直接お聞きしました。関係機関の皆様には、やはり交通問題について課題を共有し、それぞれの立場で、真摯にこの間ご検討、ご協力をいただいてまいりました。

先ほどありました万博公園の駐車場の高度利用につきましては、去る1月10日に、三井不動産、それから万博記念機構、本市とで協議する機会を持ちました。その中で、公園の駐車場は公園の利用者の駐車場であるけれども、万博機構としては、協力する立場からルールにのっとり貸し出すことは可能であるということでもございました。しかしながら、三井不動産さんとは、コストの面でありませうか、利用者の利便性の面から困難であるということで、代替案を提案されたところでございます。

その後、スタジアム建設募金団体と大阪府を加えました関係者連絡会を開催させていただきまして、今後は三井不動産が見直し、本日提案される内容でございますが、そうした交通計画について、アセスメントの審査会の先生方のご意見をお伺いしたいということで認識を共有したところでございます。これが、これまでの経過でございます。

以上でございます。

部会長

ありがとうございました。

委員

ちょっとよくわからなかったもので、そうすると、高度利用はせえへんという意味ですか。あるいは、金の折り合いがまだついてへんから、それは金の折り合いさえつければ、今後またやっていますという意味ですか。

連絡調整会議（中野次長）

機構さんとしては、機構さんの貸し出し基準にのっとりたルールでは可能だということですが、三井不動産さんにおかれては、トータル的なコストの面からも判断された中では困難であるということで、代替案を提案されたということでもございます。

委員

その代替案がきょう出てくる話という意味ですか。それでは、高度利用はなしという話
なんですか。

部会長

とりあえず、なしという案をつくられたと。

委員

という意味か。それがきょう出てくるということですね。

部会長

これで、こんなんあかんと言ったら高度利用も考えなあかんという感じになるかもしれ
ないです。

委員

なるほどね。

事務局（後藤）

簡単にちょっと補足をさせていただきますと、事業採算性の面から、金額で折り合いが
つかなかったと。

委員

一言でいうとそういう話ですよ。

事務局（後藤）

はい、そうです。

委員

なるほど。わかりました。

部会長

今回、交通計画について、審査会より、先に意見を出したのは、交通計画というのは、交通要素だけじゃなくてほかの環境要素にも非常に支配的な影響要因であるということで、後戻りを避けるためということもございまして、その点を踏まえまして、ある程度の妥当性について先に確認したいということです。

それでは、事業者より検討結果を聞いてみたいと思いますので、事業者のほうに入室、よろしくをお願いします。

(事業者 入室)

部会長

それでは、事業者より交通計画の見直しの結果をお伺いしたいと思います。まずは、交通計画の検討の前提となります方面別の来店経路の精査結果について説明をお願いします。

事業者は名前を名乗っていただきまして、座ったままで結構ですのでお願いします。

三井不動産株式会社 馬場グループ長

三井不動産の馬場と申します。どうぞよろしくお願いいたします。計画のご説明に先立ちまして、一言私のほうからごあいさつさせていただきたいと思います。

昨年8月に開催していただきました前回の交通部会におきまして、私どもの提案した交通計画に関しまして、審査委員の先生方からはさまざまなお指摘をいただきました。また、その後、これらの課題を解決するために、事務局を通じてご助言をお願いいたしましたところ、先生方から貴重なご助言を多数いただきました。この場をかりて御礼申し上げます。

弊社といたしましては、いただきましたご指摘、ご助言を踏まえ、当初の交通計画を一たん白紙に戻し、市立スタジアム建設事業や万博記念公園駐車場など周辺の新規事業や、既存施設を視野に入れ、当施設周辺エリアにおける全体最適の観点から、再度交通計画を練り直しました。まず、計画立案に際して前提となる方面別来場ルート of 想定に関しましては、ご指摘のとおり、より細かいメッシュでルート設定を行うなどの見直しを行い、より精緻な想定といたしました。また、外周道路の負荷を軽減し、シンプルな交通計画とすべきであり、左折入場が望ましいとのご指摘をいただきましたが、弊社といたしましては、右折入場をすべてなくす案を含めて複数の案を比較検討した上で、安全かつ円滑な交通処理や実現可能性などの点で、後ほどご説明いたします今回の計画が最善と考え、ご提案し

ております。

さらに、これに関連して、ご助言いただきました万博記念公園南第1駐車場の活用につきましては、吹田市様のご協力をいただき、土地所有者である万博記念機構様との協議を行いました。この協議を通じて、同駐車場において立体駐車場の建設までは困難であると判断いたしましたが、敷地の一部を利用し、効果的な入退場ルートを確保するために、機構様のご協力を得ることができる見込みとなりました。

本日ご説明させていただく新しい交通計画の策定においては、吹田市様をはじめ、道路管理者、交通管理者、交通事業者、関係土地所有者など、多くのご関係者にご指導、ご協力をいただきました。弊社といたしましては、さらに詳細な検討やご関係者との協議、調整を行い、計画の具体化を進めつつ、各環境要素の調査、予測、評価に入らせていただきたいと考えておりますので、よろしくご審査のほどお願いいたします。どうぞよろしくお願いいたします。

では、早速資料にしたがってご説明いたします。よろしくお願いいたします。

株式会社竹中工務店 小南課長

お手元に資料が2種類ございます。1つ目の資料2と書かれたこちらが本日ご説明する根拠になっております。もう1つの参考資料というのは、きょうは具体的な内容のご説明はいたしません、ご質問等出たときにごらんいただければというふうに考えております。

申しおくれましたが、竹中工務店の小南と申します。よろしくお願いいたします。

本編1枚めくっていただきまして、本日ご説明させていただく内容、先ほど馬場さんからお話がありましたが、昨年8月、当初案の設定条件と、委員の先生方からいただいた主な指摘事項を再確認させていただくというのが1点です。

2点目が、事務局様を通じて、商圈・方面別の来店経路について精査するよという話がありましたので、検討してきた内容をご説明したいと思います。

3点目が、特に問題となっております外周道路への負荷軽減ということで検討を重ねてまいりました結果をご説明したいと思います。

早速1枚めくっていただきまして、右下にページ1と書いているところです。

当初案の設定条件の確認をさせていただきます。まず、想定の利用客数につきましては、私どもは、平均的な日曜日で1日6万3,000人、同じく平均的な土曜日で1日5万7,000人を見込んでおります。これを車の台数に置きかえますと、日曜日のピーク時の時

間当たりの自動車の来店台数で2,050台と見込んでおります。一方、施設の中に設置する駐車場につきましては4,500台、駐輪台数は1,900台と計画いたしております。

交通手段別の分担率につきましては、類似運営実績とか、あと公園の実績値から、55%というふうに見ております。ただ、その下のモノレールが18%、バスが3%と書いておりますが、このあたりの公共交通の利用については、さらなる促進を今後図ってまいりたいと思っております。実際に交通事業者様とも相談を開始しております。結果的には、この55%をもう少し下げようような努力をしていきたいと思っておりますが、本日の予測評価の考え方としましては、一番リスクの高い55%の中で、現況交通の問題点も解決できるような道路改良案を検討してまいりましたので、後ほどご説明したいと思っております。

1枚めくっていただきまして、2ページ目、こちらが昨年8月のご説明内容と、ご指摘いただいた事項になっております。当初は、外周を経由して入る車が100%、すべて外周を経由して入るという計画になっております。そのうちの、外周をぐるっと北から回ってくる車と、東から来る車が全体の80%あるんですが、この80%につきましては、右折4カ所に入れる計画をしていたしました。檜切山のほうから来る車は20%程度見込んでおったんですが、これについては、中央駐車場に右折で入っていくか、もしくは外周を1周回るといったような想定をしております。これに対しまして、来店経路とか、高速利用のウェイトについて精査するよというご指摘もいただきました。特に、右折INの4カ所については、その4カ所のIN・OUTのそれぞれの干渉であったり、外周道路の負荷を軽減する上で、4カ所は再考するよというご意見があったり、特にその中で、1個目の右折INに入庫が集中するんじゃないかという懸念もご指摘いただいたところでございます。

4番目のD方面、南方面からの来店車両につきましては、2車線またぎでウェービングというところのご指摘があったかと思っております。

それ以外に、交通の改善策ということで、南第1駐車場の用地をうまく活用できないかとか、あと、予測評価する上では、交通流の動的なシミュレーションによって確認すべきじゃないかといったようなご意見もいただいております。

早速、この商圈・方面別の来店経路につきましては、次の3ページ目をごらんいただきたいと思っております。

私どもは、一般道60分圏と高速道60分圏という2段階で商圈をとらえております。その中で、より細かく各居住地からこの計画地に至る経路を調べるために、今回トヨタさ

んのG a z o oのナビゲーションシステムでGルート検索というものを利用しました。赤くプロットしているこれは5キロピッチで居住地をとらえておるんですけども、この各点において、どの経路で、最短、最適経路を通ってくるかということ、このナビシステムで調べました。その結果が次の4ページ目になります。11分割と書いていますけども、実際は10分割でゾーニングする形になります。同じ経路を通るところを1つのグループとしてまとめますと、青く示していますのが一般道の経路、赤く示していますのが高速道の経路となっていて、遠くに行けばいくほど幅が広い範囲にはなるんですけども、ある1つの幹線道路に絞られてきて、来店方面が集約されてくるといったところがこの図でご理解いただけるかと思います。

その次のページ、これは、距離が遠くなればなるほど来店頻度は当然落ちるんですけども、それについての根拠づけという話がありましたので、大型施設の運営実績及びライリーの法則等を参考にしながら、5キロ圏、車で約15分圏より遠いところについては、距離の2乗に反比例してウェイトが下がっていくという考え方を採用いたしました。つまり、距離が2倍になれば、ウェイトとしましては4分の1になるという考え方になっています。

さらに、20キロを超える範囲、車は60分圏です。これについては、日常的な利用というよりは、非日常来店行動圏ということでとらえまして、高速利用を前提にアプローチしてくるだろうということで設定しております。これで、各10のブロックの商圈人口にウェイトを掛けまして、方面別に比率を出したのが、5ページ目の下の比率と書いているパーセンテージのところになります。

次の6ページ目です。これは、外周道路への負荷を極力軽減していきたい、右折INを減らしていきたいという中で、これまで外周を経由しないINを2カ所検討してまいりました。1つは、万国橋経由で中環から直接敷地に入ってくるというルートです。これは、高速西とか、F方面、E方面という中環の西から来る車です。これについては、前回の案では、調和橋から外周に入っていたんですが、万国橋のところUターンをいたしまして、それで敷地に直接入ってくるというルートになります。

処理可能台数は後ほどご説明しますが、時間当たり大体600台から720台という形になります。最大、この高速西、F方面、E方面と、あと高速東方面というのがあるんですけども、こちらについても、インターを出てから2車線またぎという問題がありましたので、一たん西のほうに誘導いたしまして、進歩橋をUターンしてこの万国橋のほうに誘導していきたいと考えています。これをすべて誘導いたしますと、43%の車がこの万国

橋を通る形になります。

もう1つは、公園南交差点経由というのがありまして、これはD方面と書いています。南側からのルートなんですけども、今まではこれを一たん外周に入れて、中央駐車場にウェービングさせていたんですけども、これを、今信号があります公園南の交差点に、新たに右折レーンと右折の青矢現示を設けまして、ここから南駐車場に一たん入れて、それでオーバブリッジで敷地の中に入れていこうという考え方です。これは、青矢現示の秒数を何秒とるかということにもよるんですが、10秒前後とるとなると、250台ぐらいは時間で処理できてくるかなというふうに考えております。ちなみにD方面は10%という形になります。

これらの案につきましては、これまで時間をかけさせていただいて、機構様とか大阪府様、それと茨木土木様、あと警察様、各関係機関と協議を重ねて、このような基本的な考え方についてはご理解いただいているというふうに認識しております。

次の7ページ目が、それらを踏まえた方面別の来店経路ということで、パーセンテージを実際に落とし込んだものになっておりますけども、先ほどの43%の万国橋と南駐車場の10%を除きますと、残りは47%になりまして、外周道路の北から回ってくるのが24%、東から来るのが23%という形で、当初の案よりは、半分ほど外周に負担をかけないで済むというような考え方に立っております。

来店経路については、ご説明は以上です。

もし、ここままで何かございましたら、よろしく申し上げます。

部会長

ありがとうございます。

いかがでしょうか。

委員

この600から720とか、200から250でパーアワーというのは、この5ページの方面別のやつからはじいてきたものなんですか。今、ちょっとよくわからなかったんですけど、どういう意味ですか。

株式会社竹中工務店 小南課長

これは後ほどご説明したいんですが、1カ所あたりに処理できる可能台数というのを、後ほどちょっとご説明させていただきたいと思います。

委員

5ページの距離の2乗に反比例という、このときの距離は時間距離ですか。

株式会社ダイトク 徳永代表取締役社長

そうです。

委員

空間距離ですか、時間距離。

株式会社ダイトク 徳永代表取締役社長

時間距離というか、これは直接の距離です。

委員

いわゆる普通の距離。ということは、高速であろうが何であろうが、5キロを超えたらこの2乗と。

株式会社竹中工務店 小南課長

低減されていく。

株式会社ダイトク 徳永代表取締役社長

遠くなればなるほどということ。

委員

時間距離じゃないんですね。

株式会社ダイトク 徳永代表取締役社長

はい。

委員

確認なんですけども、商圈とか方面別の来店経路を精査した結果、どこが変わったかというところ。

株式会社竹中工務店 小南課長

5 ページ目の下の比率が、今回の商圈人口の拾い方になって数字が微妙に変わっております。例えばD 方面ですが、南方面からはもともと 9 %であったのが、今回、考え方を改めて拾い直すと 10 %に上がったと。そのあたりは変わっております。

委員

それで、万博の外周のところに入ってくるので考えると、2 ページと 6 ページを比較するということですね。

株式会社竹中工務店 小南課長

そうですね。

委員

そうすると、パーセンテージ自体はそんなに変わってないということ。E 方面が、19 %だったやつが 3 %に減ったということですね。

株式会社竹中工務店 小南課長

そうですね。E 方面につきましては、もともと万国橋のルートがなかったものですから、このちょうど調和橋のところの処理が問題であるというふうなことがあったので、本来は、新御堂から千里中央を通過して中環で来るとは思うんですけども、そこを手前から誘導して、桃山台のあたりから、もしくは春日のあたりから東に誘導いたしまして、中環に乗せずにこの E 方面に誘導するという計画だったんです。やはり、実際に、利用者として一番スムーズなのは、千里中央経由で中環で来るといえることがあるかと思っておりますので、今回万国橋のルートができたということで、それを本来のスムーズな誘導に戻した形になっております。

委員

万国橋の誘導あるなしにかかわらず、多分、現在、6ページですよ、おそらく。

株式会社竹中工務店 小南課長

そうですね。

委員

途中桃山台でおりて、一般道はないですからね。千中まで来て、そのまま中環でという話になるので、現実には即したような形で見直しされた結果、E方面の19%だったのが3%に落ちて、その分中環のE方面の15%にのっかっているという理解でよろしいですか。

株式会社竹中工務店 小南課長

そうです。

事務局（後藤）

そのまとめが7ページに書かれています。それで説明されたら。

株式会社竹中工務店 小南課長

そうですね。

よろしいでしょうか。

続きまして、一番問題になっている外周道路からのINですけども、これは画面を使いながらご説明させていただきたいので、プロジェクトをよろしいでしょうか。

まず、先ほど塚本会長のほうからご質問のありました入庫可能台数です。このあたりの考え方をご説明したいと思います。

2つありまして、1つは、駐車場、何台あたりに1カ所の入り口が要るかということで、このあたりは計画的な経験値もありますし、実際、事例でも、500台から800台あたりに1カ所ということにはなっておるんですけども、私どもとしましては、少なくとも900台に対して1カ所は入り口が要るであろうと。これよりも減ってくると、道路のほうに渋滞を及ぼしてしまう理由になりかねないというふうに考えております。すなわち、

4,500台に対しまして5カ所以上の入り口と出口のセットが要するという考え方が1つでございます。

もう1つは、1カ所当たりの入庫処理台数ということで、これは歩行者の横断がない箇所での左折もしくは右折入庫に要する時間なんですけども、車の速度、車頭間隔等を考慮いたしまして、1台当たり大体5秒から6秒。これが絶え間なく入庫するというのがマックスの値であるというふうに考えておりまして、それを時間に直しますと600台から720台という数値になります。この2つの数値を念頭に置いていただいて、今からのご説明をお聞きいただきたいと。

委員

2番はブースは1つですか。

株式会社竹中工務店 小南課長

1カ所当たりです。

委員

1カ所当たりのブース、入り口は1つ。

株式会社竹中工務店 小南課長

チケットゲートは場内では分けるんですが、実際に、敷地の中に乗り入れて入っているときは1車線分です。

委員

乗り入れるときは、要するに1車線分ということですね。

株式会社竹中工務店 小南課長

先ほど申し上げましたように、万国橋と公園南の交差点で2カ所入り口をとっておりますので、残りが3カ所です。それがどうしても外周のほうに残ってまいりますので、その3カ所を、いかに外周道路に負荷を与えずに設けるかという検討をしております。

まず、外周道路の構造と現況交通の状況を調べております。ご存じのとおり、外周道路

は一方通行、3車線、一部ボトルネックで2車線になっている非常に特殊な道路になっております。計画地は、外周道路の右側でのみ接道しているという状況です。

ガンバさんのほうで調査されました7月28日土曜日の一番交通量の多い17時台のデータを見てまいりますと、ちょっと字が小さくて恐縮なんですけど、このあたり、敷地の北東角の調和橋の北詰のあたりで数字を見ていただきますと、第3車線が878台、第2車線が401台、第1車線が195台ということで、圧倒的に内側の第3車線が多いという形になります。

これに対しまして、中環から入ってくる車、中環へ出ていく車、それと、東方面の中環から入ってくる車というあたりが、合流、分岐してまいりますと、ちょうどホテル阪急前と書いている南側の車線ごとの断面で見ますと、第1車線が907台、第2車線が246台、第3車線が124台ということで、圧倒的に第1車線が多いと。すなわち、ここからこの区間の中で、第3車線から第1車線に大きくシフトしていっているといったところが大きな交通の流れの状況になっております。

それに比しまして、先ほどのスタジアムさんの試合がある日には、一般車1,000台、バス100台が、2時間の間で、同じくこの第1車線から入出庫するというので、私どもとしましては、この区間においては、第1車線の交通負荷が現状非常に高いというふうに考えております。

外周からのINの3カ所のとり方で、まず、A案といいますのは、すべて左折IN。オーバーブリッジもしくはアンダーパスで敷地の中に渡していくという案です。場所は、まだ現実性とかいろいろあるんですけども、左折INの1カ所目は野球場の西。2カ所目はスタジアムの用地のこのあたりとか、あるいは南駐車場の中とか、この区間の中。3個目は、南駐車場の中を使ってということで、一応、図面上は、1、2、3と3カ所落としております。

私も大きな問題だなと思っておりますのが、この案は、もともと第1車線の交通負荷が高いエリアに、エキスポ跡地のINとOUT、OUTはわかりませんが、INをすべて第1車線から入庫するという点について、負荷の高いところにまた負荷をかけてしまうという懸念があるかというふうに考えています。

もう1つの問題点は、ここの中環の東方面から合流してくるところです。この一般車が、真っすぐ行く車もあれば、中に入っていく車もあるんですけども、これに対しまして、今度、北から来たエキスポの車は、手前で1カ所入れるにしても、残り2カ所に入るために、

すべて左へレーンシフトしないといけないという形になりまして、どうしてもこのポイントで相互の交錯が生じるというところが、交通安全上、交通渋滞上の問題ではないかなというふうに考えています。

それともう1つ、後ほどちょっと申し上げますけども、万国橋を通る車で、そこを通り切れなかった車というのを、今度はこの外周側のほうで受けていかないといけないんですが、そのときに、外側のほうの入り口という形にしてしまいますと、内側から入ってきた車が、今度は2車線左のほうに寄って入っていかないといけないといった問題もあります。

もう1つ物理的な問題がありまして、この第1車線が、中環のこの離合とか、南駐車場のほうのスタジアムさんの出と入り、そういったものもありますので、このように3カ所とったとしても、それぞれのINとOUTの離隔距離が100メートルちょっとしかとれないという形で、これはちょっと私もアニメーションでも検証したんですが、それぞれのINとOUTが悪さをし合って渋滞を引き起こすというような結果になっております。

それと、そもそもこのスタジアムの用地の中に、2カ所目のこのINをとるのが物理的に非常に難しいというところで、用地的にも難しいかなというふうに考えています。

続きまして、左折を1カ所減らしまして、この2個目を右折にしてはどうかという案です。この場合は、東から来た車は、おそらくこの南第1駐車場に、ずっと左へ寄せたまま入れていくという形になるかと思うんですが、北から来た車については、1個目はこの野球場西のところで入れるんですけども、2個目が右折ということになると、ここから来た車で1個目に入り切れなかった車を、今度は右に誘導しないとけないということで、これは交通安全上論外かなということで考えております。

C案が、右折を2カ所、左折を1カ所にした案ということになっていまして、この案の考え方は、東から来た車は、左に寄せたまま南駐車場からオーバブリッジ。北から来た車は、少し早目に第3車線のほうに寄せておきまして、1カ所、2カ所でINをとっていくと。この離隔は285メートルとれていますので、INとOUTを考慮しても十分な離隔があるというふうに考えております。ちなみにこの右折と左折については、今回、道路改良案ということで、本線3線は生かしたまま右折の入庫車線と左折の入庫車線をとっておりますので、本線の流れを阻害せずに、右折IN、左折INを入れていくという形です。

中央駐車場からの入庫待ちが、桜祭りとかゴールデンウィークのときに及んでしまうということについては、その入庫待ちがもし生じたとしても、この車線に生じる形になりますので、それとは別に、内側の入り口付近にとった入庫車線からINを入れていくという

形になります。

以上3案で比較検討してまいりまして、現況交通との関係であったり、スタジアムのIN・OUTとの関係であったり、あるいは外周道路のIN・OUTの離隔であったり、オーバーパスの用地が確保できるかどうかという実現性のあたりを総合的に評価いたしました。私どもとしましては、C案で検討を進めてまいりたいというふうに考えております。

ちなみに渋滞というか、集客のレベルというのが年によって上がり下がりがあるかと思えます。平均的な日曜日の集客数6万3,000人と申しあげましたけども、それを365日のグラフで、これは類似施設の割合で落とし込んだものなんですけども、これで見ますと、どうしてもゴールデンウイークのあたりとか、年末年始のあたりは、複合とかいうことでなく、単体でも特異日というのが出てまいります。6万3,000人の2割超えの特異日と我々は考えておるんですけども、それを日数で見ますと、年間5日が特異日で、レベルAというふうに設定しております。6万3,000人平均という日祝日が年間50日ぐらいありまして、これがレベルBです。土曜日は日曜日の大体90%の集客で設定しております。これがレベルC。それ以下はレベルDということで、年間260日はそれ以下のものになっていると。こういう4つの集客のレベルに分けております。

レベルB、平均的な日曜日を見た場合に、先ほどの方面別の割合で、実際2,050台というのを落とし込んでみますと、この万国橋ルートのところ、43%をそのまま掛けますと880台という台数になりまして、ここの容量が600台から720台と考えていますので、あぶれた分はそのままずっと渋滞で並んでいくか、もしくは、普通に考えるとすると、そこは並ばずに真っすぐ行って、調和橋から外周に入ってくるといったような経路変更する車が出てこようかと思えます。そのときに、北から来る車というのは24%、490台だけなんですけども、そこにこのあぶれた140から280台を足しますと、合計630から770台という形になりまして、1カ所の容量では足りなくなってくると。道路に渋滞を及ぼさないためには、余裕をもって入り口をとっていく必要がありますので、2カ所必要というふうに右折で考えています。これが左折になりますと、2車線外側に寄っていかないといけないという問題がありますので、右折でとってまいりたいと考えています。

ただ、平日の閑散期におきましては、各入り口で容量に対しまして余裕がありますので、右折IN2カ所というのは、必要がなければ1カ所は閉じておくというような運用も可能というふうに考えております。ただ、レベルC以上になりますと、あぶれてくる台数が出てまいりますので、道路に渋滞を及ぼさないためには、右折が2カ所必要になってくると

ということで、50日、50日、5日という年間100日ぐらいの状態は、右折が2カ所要るとい形になります。ちなみに計算上は、万国橋だけはあぶれた分はこっちに行くんですが、レベルAの特異日においても、それぞれの入り口で容量的にはカバーできるという形になります。

需要率の計算もいたしまして、これは日曜日の単体です。現況交通にエキスポのピーク値とピーク値を足した需要率の数字になっております。一番厳しいのが進歩橋の交差点。当初案が右折IN4カ所の案で、改良案が、今回お示ししている万国橋とか南駐車場を見込んだ案になっています。もともと0.9に限りなく近かった需要率を0.8まで下げることができました。それ以外は、需要率的には大きな問題はないというふうに考えていますけれども、道路の混雑度でいいますと、もともとの当初案が、ちょっと小さくて申しわけないんですけども、この万国橋がなかったもので全部2車線で右折していくところが、混雑度が1.929と許容値の2倍近くの数値になりまして問題なんですけれども、また、改良案で万国橋のほうに寄せていくことができれば、これが0.983ということで、許容値位置におさまってくるという計算になります。

最後に、年間5日の特異日の対応につきましては、ハード的にはすべてカバーというか、解決するのは難しいと考えております。その中で、ソフト的な対応ということで、特異日においては、渋滞の軽減にさらなる努力をしてまいりたいと考えています。例えばですけども、公共交通機関のさらなる利用促進、今、増便について、交通事業者様のほうにもご相談しておりますけれども、それと連携いたしまして、特典サービスによって公共交通利用を促すようなインセンティブを設けたり、ホームページ等メディアを通じた呼びかけを行ったりということを考えております。実際、三井さんの商業施設でも、このあたりは運営の実績で多数ございます。

あとは、スタジアムさんとの調整の中では、デイゲームの試合後であったり、ナイトゲームの試合前において、エキスポの跡地のほうでも、今、試合が終わりましたので、出庫はもう少しお待ちくださいといったような館内放送を実施したり、あるいは施設内に滞留するような策を展開したりといったことを考えてまいりたいというふうに思っております。スタジアムさんとの調整が必要なことですので、今後、ご相談させていただきたいと考えております。

3つ目が、渋滞の状況に応じた臨機応変な迂回誘導ということで、先ほどの右折IN2カ所については、可変型のサインでその時々に応じて1カ所目あける、2カ所目あけると

いうふうなことを臨機応変にやっていると。これも実際実績でございます。

それともう1つは、駐車場出入口付近において誘導員を配置して、誘導をサポートしていくという形。

それと、万が一、この4,500台の駐車場を超える集客が特異日なんかにおいてあった場合については、公園内のほかの駐車場との運営連携、中央駐車場とか東駐車場、このあたりも、機構様、大阪府様とご相談しながら連携を図っていく検討をしてみたいと思っております。

説明は以上です。ご審議のほうをよろしく申し上げます。

部会長

ありがとうございます。

いかがでしょうか。

委員

14ページの5車線化するときの右折入庫車線と左折入庫車線は、一般車線とは何か物理的に区分するんですか。

株式会社竹中工務店 小南課長

右折のほうは、実際に、エキスポ側のほうのINとOUTの箇所にだけ設けているものなんです。ゼブラ等でそういう標示もしていくんですけども、こちらについては、エキスポ以外の利用は入らないというふうに考えています。

委員

いや、物理的に何かあるんですか。

株式会社竹中工務店 小南課長

ポストコーンがあるとかそういうことではなくて、そこに入ってもまた出ていくしかないの、きちっと案内をして、ここはエキスポ専用のレーンですというような標示をしていく必要が……。

委員

というか、これは私有地になるわけですね。

株式会社竹中工務店 小南課長

ちょっと資料編のほうでござんいただきたいんですけども、3ページ目に道路断面をつけておりまして、現状の道路断面と改築後の道路断面ということで上下書いておりますけれども、現状3車線で、当然右側に歩道があるんですが、これはちょっと道路管理者様、交通管理者様とご相談させていただいております。歩道を敷地の中に取り込んで、その歩道の幅員を使って右折レーンを設けるという考え方です。歩道については、少し宅盤が高い場所にありますので、このグリーンで書いているレベルの高いところに設置することで、右折INとこの歩道が立体的に分離できるように考えております。ですから、先ほどの600台から720台というのは、万が一歩行者の横断とかがあった場合は数値が下がっていくんですけども、ここに関しましては、そういう心配はないというふうに考えております。

委員

それと、あと右折INの1と2の位置をもっと近づけちゃだめなんですか。右折INの1を、このピンクの車線に入ったすぐのところから右折させるんじゃなくて、もっとずっと進行させて、例えばこの14ページの図でいうと、5車線化と書いてあるところから右折INさせるようなことは。

株式会社竹中工務店 高野課長

竹中工務店の高野と申します。

ある程度手前のほうから来ている車両の視距というのを、少し我々なりには考えておりまして、直線部から見える位置というふうに考えますと、今のこの1あたりのほうが、北のほうからの車から、入庫しようとしている車両が見えやすいのかなという意味で、こういった位置に今は想定しております。

委員

なるべく奥深いほうが、例えば、ピンクのところには一般車両が入ってこないという意

味では、懐深くしたほうが滞留部分をとれるんじゃないですか。

株式会社竹中工務店 小南課長

1と2で、1のほうのOUTもここからとるんです。そのOUTと2のINが干渉し合いますので、実際、ほんとうに渋滞になったときは、例えば、1のOUTを閉じて2のINを優先するということは運用上できると思うんですけども、やはり一般的に、このOUTの1とINの2の必要な離隔距離がありますので、それを考えて。

委員

離隔距離は何メートルとればいいんですか。

株式会社竹中工務店 小南課長

今、これで、有効で70メートルです。

委員

このピンクの部分は全長何メートルぐらいになるんですか。

株式会社竹中工務店 小南課長

このピンクのところは285メートルプラスシフト長というのが。

委員

左側書いているやつか。

株式会社竹中工務店 高野課長

50メートルぐらいですので、380メートルぐらいになろうかと思います。

株式会社竹中工務店 小南課長

敷地がこういう円弧を描いていますので、今、高野が申しましたように、極力その円弧を描いている中でも直線部に近いところにIN1、2をとっています。特にINの1については、万が一東から来た中環の側道を上がってきた車が、無理をしてこのINの1に入

っていくというようなことが、誘導上そういうことはしないんですが、まず物理的にできないようにということで、この合流部の手前に1を置こうと。

委員

ただそれは、中環側道からの合流のところにコーンを立てるなり、何か物理的なバリアを立てれば入ってこないですよ。というのは、何でそんなことをしつこく言っているかという、結局、右折 I N の懸念というのは、1番に入る車が滞留して一般部分のところに影響を及ぼすんじゃないかというのが大きな懸念としてあるわけです。そうだとすると、なるべく右折 I N の1を奥深くすると、そういう影響は防げるということが1つ。

それからもう1つは、このピンクの部分を専用的に使うと、コントロールがしやすくなりますよね。一般車が入ってくるとそう簡単にコントロールできないけど、このピンクのところに入ってくる、例えば物理的なバリアか何かで。ここに入ったということは、この商業施設の中に入ってくるのはみんな了解して入ってきているわけだから、例えば右折 I N の2のところ、振り分けのコントロールがもっとしやすくなるんじゃないかなということで、可能な限り右折 I N の1を、例えばこの14ページの図でいうと、屈曲部になっている、5車線化と書いてあるところまで奥まらせて、このピンクのところに入ると。可能だったら物理的に一般車線と区別するという仕分けをします。そうすると、右折入庫を1個的にコントロールできますよね。右折入庫が1個というのは、1つだけ入れて、その中で振り分けていくというので利点があると思うんですけども、右折入庫2個であったとしても、車線を専用車線化しちゃうとコントロールがしやすくなるんじゃないかと。

株式会社竹中工務店 小南課長

そうですね。道路上にそういったバリアができるかどうかとか、この I N の箇所については、道路管理者さんのほうのご意見もあるかと思しますので、きょう承ったものでもう一度ご相談させていただきます。

委員

ただ、歩道部分として民有地を提供しているわけだから、その部分を専用車線化、そういう意味では等価交換というんですか。だから、権利的には、権利変換的な、何かそれに近いものを行っているわけですよ。

株式会社竹中工務店 小南課長

この絵がちょっと概念図でわかりづらいところがあると思うので、参考資料2ページをごらんいただきたいんですけど、右折INの1カ所目のところなんですけども、こちらのほうでも既にシフト長30メートルで本線から入っていくんですが、ここから完全にプライベートな車線になります。65メートル引き込みがありまして、それで、右折IN1に入っていくんです。

委員

この図よりもうちょっと奥まっているわけね。

株式会社竹中工務店 小南課長

実際、奥まっています。

委員

これはイメージ図なんですか。

株式会社竹中工務店 高野課長

模式図でございます。申しわけないです。

株式会社竹中工務店 小南課長

正確にはこの2ページ目の図面で検討しています。

委員

なるほど。

株式会社竹中工務店 小南課長

今申し上げたのは、今度はOUT1が出てまいりますので、このOUTの1が加速レーンを通って本線に戻っていく、ゼブラがある程度離隔で70メートルほどあって、今度は右折INの2に入っていくということで、1と2はやはり一定距離離さないといけないと

ということもありますので。

委員

65メートルか。でも65メートルって、滞留はせいぜい6台とか、7台。

株式会社ダイトク 徳永代表取締役社長

ダイトクの徳永と申します。

敷地の中にぐっともって入って行って、滞留長は実際はもっと長くとれるというふう
に計画をしております。

委員

そういう状況で、時間で800台ぐらいでしたっけ。

株式会社ダイトク 徳永代表取締役社長

700台ぐらいです。

委員

700、そんなに処理できますかね。

株式会社竹中工務店 小南課長

マックスです。

委員

かなりあれですよ。

株式会社竹中工務店 小南課長

五、六秒に1台、ずっと絶え間なく入っている状態です。

委員

ですよ。700台処理できるのかな。

株式会社ダイトク 徳永代表取締役社長

飽和交通流率の基本値は2秒に1台ですので1,800台と言われてますから、そういう意味ではかなりゆっくり見ているというふうに思います。それと、歩行者と交錯しないで入ってこられますから安全ですし。

委員

はい、わかりました。

部会長

ほかはいかがでしょうか。

委員

聞き逃したかもしれないんですけども、C案の場合は5車線化ということで、B案とかは4車線化のままなんですけれども。

委員

そうですね。

委員

ですね。B案とかでも5車線化とか、そういうふうなことは可能。

株式会社竹中工務店 小南課長

結局、その入り口として設けているところに入庫レーンを設けていますので、例えばB案でも、右折INと左折INの2カ所目のその区間だけは5車線化になっています。13ページ目のほうです。入り口のINのところ、60メートル程度の減速レーンを設けて入れていくという考え方は共通で考えていますので。

株式会社ダイトク 徳永代表取締役社長

つまり、現況ある3車線を侵害しないように、入る車のための別の車線を設けるという

のが趣旨です。今通っている3車線を確保しておこうというのが拡幅のイメージです。

委員

C案の場合は、手前から右折するから5車線化になっているという考え方ということですか。

株式会社竹中工務店 小南課長

はい。ばさっととっているということです。

部会長

よろしいですか。

委員

とりあえず、はい。

委員

左折が多いとウィービングさせなくちゃいけないのが嫌らしいという意味ですね、基本的には。

株式会社竹中工務店 小南課長

はい。シンプルな考え方なんですけれども、車線変更を最少化するというのが、一番この道路の場合でシンプルに……。

委員

それは合理的な話ですね。

委員

僕が前回左折に言うたやつというのは、外周道路の案内なんですよね。それで、今のC案だと、真ん中の車線を使ってくださいということですよ。三井の車は真ん中の車線を使ってください、万博を使いたい人は右側の車線を使ってください、左側の車線は、中環

を抜けたり、行くような人が使ってくださいというような案内ができれば非常にシンプルだというご主張なんですよね。なので、開発交通量が、14ページだと、ゼロ、492、ゼロというのは、真ん中に全部492台誘導できるということですよ。

株式会社竹中工務店 小南課長

そうですね。少し手前から誘導していかないといけないと思います。橋の北側からですね。

委員

それは多分ずっとせなあかんと思います。外周全体として、その3車線なりの運用が、とにかく真ん中の車線が三井やと、右が万博の公園を使ってくださいというふうな形にすれば、そんなに難しくはないだろうというご主張ですね。

株式会社竹中工務店 小南課長

そうです。

部会長

時間が来てしまったんですけども。

株式会社竹中工務店 小南課長

参考の別冊のほうに、道路改良案ということで、この1ページ目から先ほど申し上げた万国橋ルートであったり、公園南の交差点の右折レーンだったり、非常に現況交通にとっても改善になるような検討を重ねていますので、このあたりもごらんいただいて、次、複合の話とか出てくると……。

委員

これ、事業費としては三井さんが出されるということですか。

株式会社竹中工務店 小南課長

検討しておりますので。

三井不動産株式会社 馬場グループ長

基本的にはそういった……。

委員

基本的にはそういう方向で。

そうすると、5車線化したときには、歩道改良なんかの話も可能なわけですね。今よりはもっと何かいいようにするとか、自転車のレーンはどう設置するだとか、そういう話はあるかと。

株式会社竹中工務店 小南課長

そうですね。左折のレーンをとるためには、自転車道を5メートルから3メートルに縮めないといけないので、前もそのご指摘はありましたけども、今みのり橋の交差点を同じように改良しているんですけども、それと同じ考え方でこちらもできないかということ、茨木土木様のほうに。

委員

ただ、いじめるだけいじめたら、そりゃ、利用者から文句が出るのは決まっていますから、何かそれに付随した、例えば自転車の滞留できるようなスペースをつくるとか、何かそういうふうな付随した計画はあるわけですね。

ちょっとゆっくり考えさせていただかないとしようがないですね。きょうお話を聞いただけで、僕は妥当なところに近づいていっているかなと思いますけど、いろんな影響があるでしょうから、もうちょっとゆっくり考えてみたいと思います。

株式会社竹中工務店 小南課長

ありがとうございます。

委員

そもそも万国橋は大丈夫なんですか。

委員

そうそう。それがちょっと。

委員

実際は、今全然使ってないですよ。

株式会社ダイトク 徳永代表取締役社長

構造的にということでしょうか。

委員

構造的にですね。

株式会社竹中工務店 小南課長

いや、管理車両は通行されていますし、そのあたりは機構様とお打ち合わせさせていただいて。公園の中に車が入ることについての管理上の問題とか、いろいろ課題はあるんですけども。

委員

構造上はちゃんともつんですか。

株式会社竹中工務店 小南課長

構造上は大丈夫です。

株式会社竹中工務店 高野課長

今から慎重な調査を検討したいと思っておるんですけど、その辺も。

委員

そうですね。常時これだけ乗ってくるのと、今の管理車両がぼろぼろ通っているのと全然違いますからね。

委員

そうですね。

委員

そこは多分ご検討されるのだらうと思いますけど。

委員

かなりタツパが高い橋ですよ。

株式会社竹中工務店 小南課長

いや、低いですね。モノレールの下をくぐらないといけないところは。

委員

低い、いや、こっちの今通っている、万国橋から上に……。

株式会社ダイトク 徳永代表取締役社長

そうですね、道路から上にかなり上がっている。

委員

そうですね。

株式会社竹中工務店 小南課長

モノレールの下をくぐりますので。

部会長

きょうは、交通計画の案をご提示いただいたということで、委員の方々、持ち返っていただきまして十分ご検討いただきまして、また次回の部会で検討したいと思います。

今回新たな交通計画が提示されたということですので、次回の全体会の場で、ほかの委員の皆様に途中経過を報告したいと思います。

それでは、事務局からほかに何かございますでしょうか。

事務局（萬谷）

次回の日程調整を行いたいと思いますので、委員の皆様、審査終了後、しばらくお残りいただきますようによろしくお願いいたします。

以上です。

部会長

それでは、本日は大変お忙しい中、部会の皆様にお集まりいただきまして、ありがとうございました。それでは、交通部会による審査はこれからも続きますけども、引き続きご協力よろしくお願ひします。

それでは、本日の交通部会をこれで終了したいと思います。お疲れさまでした。

—— 了 ——