

## 平成24年度 吹田市環境影響評価審査会【交通部会】（第5回）会議録

日 時：平成25年（2013年）2月28日（木）18：00～20：15

場 所：吹田市役所 中層棟4階 第4委員会室

出席者：委 員：松村部会長、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

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

環境保全課 片岡主幹、香川主査

事業者：スタジアム建設募金団体 岸部グループマネージャー、本間氏

株式会社竹中工務店 浜谷設計担当課長

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネージャー、

神前マネージャー

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

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

株式会社竹中工務店

プロジェクト開発推進本部 小南課長、高野課長

株式会社オオバ

大阪支店 環境デザイン部 田中係長

株式会社ダイトク 徳永代表取締役社長

傍聴者：7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名中、5名の委員の方にご出席いただいております。したがいまして、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させていただきます。本日は7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7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、本日の配付資料のご確認をお願いいたします。まず、一番上に本日の次第を置いております。次第の下に、資料1、事前質問回答表（交通部会）追加回答、1枚ものがございます。その下に、資料2、（仮称）吹田市立スタジアム退場時歩行者ルート検討結果、その下ですが、資料3、エキスポランド跡地複合施設開発事業に係る住民等の意見書及び意見交換会の意見概要（交通関係）、その下、資料4、論点メモ（仮称）エキスポランド跡地複合施設開発事業（交通部会）、1枚ものです。その下に、資料5、エキスポランド跡地複合施設計画、交通部会補足資料。以上5点を資料としてお手元に配付させていただいております。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。

本日も、先に吹田市立スタジアムの審査を行い、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う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

こんばんは。よろしく申し上げます。

前回2月14日に開催されました交通部会におきまして、交通計画と交通混雑を中心に、吹田市立スタジアム建設事業について審査を行いました。本日はその続きの審査となります。事業者が駐車場の予約システム、予約制に関して補足の資料を準備されたということです。ですので、まずは事業者より説明していただいて、その後審査に移りたいと思います。

まず、事業者は名前を名乗っていただきまして、座ったまま説明していただければ結構です。よろしく申し上げます。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

環境総合テクノスの田中と申します。よろしく申し上げます。

では、資料1について説明させていただきたいと思います。資料1に、事前質問回答表（交通部会）追加回答という形で資料をつくっております。左側のご質問のほうは前回いただいたものと同じで、最後に、2,000台の予約駐車場についてどういうふうにしていくのかというご質問をいただいております。回答としましては、前回の回答に加えて追加した分を赤字で示させていただいております。

全体の流れもありますので上のほうから行きますが、まず2,000台の予約駐車場につきましては、スタジアムの前売り入場券の購入時に、駐車場についても予約していただきます。チケット購入の際に、2,000台を超えると駐車場は予約できないという形になりますので、基本的にはそこで駐車場はもうありませんという形の周知をすることを考えまして、基本的にはそれ以上の方は駐車場がないと考えていただけるというのがまず第1のステップでございます。その次に、駐車場は原則として17時で入庫を終了いたします。これは万博記念公園が基本17時までということになっておりますので、そのため、ナイターのときにつきましては、駐車場予約者以外の入庫を許可しないということが強制的にできるのではないかと考えております。

赤字の部分ですが、試合の開催日につきましては、評価書案にも書いておりますように、万博公園の来場者が多く、周辺の道路が混雑する桜祭り等の時期については、開催をでき

る限り回避する。また、開催する場合はナイターとするというような対策を講じる計画とします。ですから、試合としては主にナイターで開催するということを考えております。2011年の実績でいきますと、ホームゲームが、ガンバ大阪の試合としてリーグ戦、それからカップ戦を含めまして24試合ありましたが、実際、デイゲームとして開催したのは3試合となっております。今後もできるだけナイター開催とするということで、上記の予約駐車場の件については、ナイターについてはそういう形で制御できるものと考えております。

その下、デイゲーム時につきましては、このような入庫阻止ができないので、できる限り来場者のマナー向上を呼びかけていきますと書いております。この部分につきましては、追加でどんな対策ができるかということも今鋭意検討しておりますが、1つには、マナー向上の周知というものよりももうちょっと強い駐車禁止ですという形で周知していくということがあるのですが、それ以外の強制的な対策につきましては、この駐車場自体が万博記念機構の管理ということもありまして、具体的にどういう対策が実施できるかどうかについて今後検討していったら、具体策を示していければと考えております。他事例などの例も含めて検討していきたいと考えております。

資料1につきましては以上です。

部会長

ありがとうございます。

それでは、ご質問等よろしくお願ひしたいと思います。いかがでしょうか。

基本的には、前回の回答から変わっていないというふうに。

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。一番下の部分に追加の回答の具体策をいろいろ検討して書こうとしていたのですが、まだそれが書き切れていないのが正直なところです。すいません。

ただ、できるだけナイターで開催するというので、リスクのあるデイゲームの開催をなるべく減らすというのは前から申しておったことですが、明示させていただいた形になっております。

具体には、他事例では、例えばゲームに来られていない方からは追加料金を取るというような事例も聞いておりまして、そういう対策ができるのかどうかは今後の協議やと思う

んですが、何分、ある意味公共的な駐車場というところもありますので、その辺については今後詰めていきたいと考えております。

部会長

どうでしょうか。

詰めていくにしても、こうしてほしいとかああしてほしいとかという提案がないと、万博機構のほうが積極的に考えてくれたら一番いいのですけれども。

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。具体的な提案としては、いろいろそういう他の事例も含めてしていこうと考えておりますが、文章にして書いてしまうと、それができるのかと言われると、まだ今の時点では確実にそういう対策を実施していくということがなかなか言い切れない部分もあるので、申しわけないのですが、資料としてはこういう形になっております。

委員

機構との相談結果はいつごろぐらいになりますか。タイムスケジュールとの兼ね合いで言うと。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

今後調整していきますけれども、すぐに結論が出るのか、ある程度時間がかかるのかも含めて協議。

委員

まだわからないという感じですか。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

はい。

部会長

調整は多分2点あって、1つは予約システムをきちんと担保できるようにという話です

よね。それと、もう1つは、外周道路の飽和交通量を考えていったときに、時間当たり1,200台ぐらいまでに抑えないと、2,000台の車両が出てきたときに周辺の道路が非常に混雑するというシミュレーションを見せていただいたんじゃないかなと思うんですけども、とすれば、万博に純粋に遊びに来た人の流出というか、流入というか、そういうところもコントロールできないと多分大変かなと思うんです。その辺も万博機構と調整していかないと、非常に周辺道路に多大なる混雑が発生する危惧があるという。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

この前のシミュレーションで、北側のみのり橋の交差点と庭園前の交差点で、1,200台ぐらいプラスで込むというシミュレーションを示させていただきました。あれについては、時間のスパンのこともありますし、あと、みのり橋の交差点については、交差点改修等が行われておりまして、もうちょっと容量が増えるかもしれないので、その辺の数値としては若干増えてくれるのかなとは思っておるんですが、今、先生がおっしゃられたようなことについても、可能性も含めて協議していきたいと思います。

部会長

多分、万博機構と非常に密な連携をとらないと難しいでしょうし、この間の審査会の本会のほうでも話が出たように、この後議論するエキスポランド跡地のところで、かなり外周道路の形を変えていきたいと思いますというご提案もあったので、そのあたりも一緒に考えないと。この間見せていただいた1,200台というのは、あくまでも現状の目安でしかないと思いますので、そのあたりの連携をとっていかないと難しいと。台数としてはそう思うんですけども、ただ、発想としては、万博機構との調整は予約システムをきっちり動かしてもらおうというものだけではなくて、ガンバの試合があったときに、出ていく交通量をいかにコントロールしていくのかということも協力していただかないと、なかなか難しいんじゃないかなと思うんですけど。

ほかはいかがでしょうか。

委員

今回の次のスタジアムがやるかどうかは別として、ほかの事例では、例えばどういうペナルティーがあり得るんですか。マナー向上というところに最初から期待するのはなかなか

か難しいと思うので、やっぱり多少強烈的なペナルティーを。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

ほかの事例では、例えば周辺駐車場にとめておられる方が、その辺にとめて、例えばゲームを見に来るといようなときの場合に、非常に高額の駐車料金を徴収するということがされているのがあります。

委員

ほかの施設が徴収するんですか。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

そうです。例えば、商業施設の駐車場に試合中とめていて、商業施設で買い物をしたり、あるいは試合中、中にいないことを何らかの形で確認して、その場合は高い駐車料金をとるとか、そういうことをされている事例はあります。

委員

スタジアム側のほうは何か事例はないんですか。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

基本的にそういう形で連携されているということだと思っております。

委員

連携しているということなんですか。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

はい。

部会長

買い物施設で非常に近いところに駐車場がある場合はそれができると思っています。買い物をしている途中に、サッカーの試合時間の間にもう一度タッチしてくださいというのは

できると思うんです。ただ、万博という施設を考えると、一たん北側の自然公園とかあの辺で遊んでいるようなパターンだと、わざわざそこまで帰ってきてタッチさせるのかというのは結構大変ですよ。

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。その辺もあって、具体策は書けていないというのが一番大きな問題ですが、おっしゃるように、それを何らかの形できめ細かく場内でできるようにするのか、そもそもそういう場合に追加料金を徴収することが可能なのかというのがその前にあるのですけれども、そういう形で確認することは可能なのか。あるいは、ゲーム中とは言わなくても、少なくとも万博公園に入ったかどうかみたいな形ででも判断するのかどうか。幾つか考え方はあるかもしれないんですが、その辺を具体的に詰めていくためには、今、ああいう大きな駐車場があるのが大前提なので、なかなか具体的にそれを詰め切れていないということです。

委員

基本的な話、先ほどの話とも関係するんですけども、万博機構が管理する駐車場の利用者は、基本的に万博のどこかの施設を利用している形になるんですか。例えば、北公園とかそういう公園に入っているとか、そういうのをチェックできる形の人たちが駐車場も利用し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

万博記念公園の駐車場は、おっしゃるようなチェック機構はありません。ですから、もう1つ問題点としては、あの駐車場にとめて万博以外の周辺へ行くことも可能です。ただ、原則として、あの駐車場は万博記念公園用として運営されているので、記念公園が朝開いて5時に通常閉まるんですが、その場合、5時以降は入れないという運営をされていますし、休みの日は大部分閉まっているという形で運営されています。そういう意味で連携されていますけれども、必ずしもあそこにとめたら万博記念公園に行かないといけないという形にはなっておりません。

委員



そうすると、そういうふうな利用者との調整といいますか、そういうことも含めて機構さんと協議しないといけないということですよ。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

はい。

部会長

ほかはどうでしょうか。

基本は、車ではなくて公共交通を使ってもらおうという発想がベースにあるので、そういう意味では、公共交通利用にシフトしてもらおう施策というか、それも検討されていると思うんですけども、具体的にもっと割り引くとか、そういう可能性もモノレール側とも協議していく必要があるのかなと思いますし、これはなかなか難題ですね。これをうまくいことやったら見学者が来ますね。それぐらい難題やと思います。

委員

悩ましいのはデイゲームの3試合だけだと考えていいんですか。ナイターはすべてうまくいこといくと。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

ナイターがすべてうまくいこといくかどうかは、またそれも、例えばすごい早い時間に入るといようなことがあると、それを防げるのかというのはございます。ただ、そういう場合は、ある意味、車としては分散してくれるのかなとは思いますがけれども。

委員

そうすると、やっぱり昼の3試合のほうですね。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

可能性としては、そちらのほうはかなり課題になるかなと思います。

委員

そうすると、夜はある程度コントロールが可能になると。

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。

部会長

いかがでしょうか。

検討中ということですので、きょう回答を出すというわけではないと思うんですけども、引き続き検討していただいて、次回、また報告いただければと思います。

それでよろしいでしょうか。

委員

あと、注文を1つだけつけておくと、夜の分について、なるべく自動車で来てもらわないようにするためには、サービス水準をあえて落とすという話もあるかもしれませんね。例えば、込んでいるところを歩いてくると、2時間、1.7時間か2時間か知りませんが、たたないと出られないのに、車だったら1時間あれば出られてしまうような状況があると、じゃ、次から車で来るかという話になり得ますよね。そうすると、さっきの1時間1,200台とかいうやつで、その範囲内で何も抑える必要なんかなくて、自動車で来たほうが出にくいねというような。それはコントロールできるような状況だったら、駐車料金の待ち行列を長くしてやるとか、何か理由の確保はできると思う。そういうこともちょっと考慮した形で入退出管理をどうするか。だから、歩いてきた人とのアンバランスさが生じないように、そういうものもまた考慮の中に入れておいていただけますか。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

はい。

部会長

それでは、続いて、交通安全の審査のほうに移りたいと思います。前回、歩行者のシミュレーションを行っていただきまして、危険な状況を示すリミットはどれぐらいなのかというのと、そういう事態が発生した場合の対処方法、対策のガイドラインが必要ではない

かという意見が出ました。今回、事業者のほうで歩行者シミュレーションを実施し、対策をまとめたということですので、事業者より説明いただきたいと思います。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

引き続き説明させていただきます。基本的には、この資料2のほうで説明させていただきますが、適宜歩行者のシミュレーションも画像で見ていただこうと思っております。

まずめぐっていただいて、検討内容ですけれども、大きくは、まず、基本今2時間でデイゲームのときに退場するとしておりますが、それをベースに退場時の歩行者のシミュレーションを行いました。その結果、現在の案での問題点と、まず歩行者の動線としての改善案を検討いたしました。その上で、それに基づいて、実際、どういう場合にどういうコントロールをしていくかというコントロール案を1つつくっております。最後に、参考としまして、では、それでナイター1.5時間の退場シミュレーションをしたらどういう問題点が出るかという形でやっております。

まず最初に、デイゲーム2時間退場シミュレーションの現行案を書いております。実施条件としましては、以下の条件に基づいてシミュレーションしました。右側に、ルートとしては北ルート、南ルートについて、今評価書案に示しております歩行者人数を2時間均等に流したらどういうふうになるかというのをやってみました。

後ろを見ていただきたいのですけれども、まず、これが北側のルートです。サービス水準でいきますと、何とかBぐらいで流れるという想定をしておったんですが、実際、流してみますと、やはり曲がっているということ、それからスロープになっているということもありまして、こちらはかなり厳しい状況になっております。実際にシミュレーションの結果では、ぎりぎり何とか流れているという形です。資料の4ページ、右側に書いておりますが、北ルートの狭隘部ということで、入力値は1分間105人ということなんですけれども、ほぼ限界値がそれぐらいということになりました。

片や南ルートのシミュレーション結果がこのとおりです。南ルートにつきましても、もともと一番狭いところの幅は北ルートと変わらないので、モノレールへ行かれる方は半分半分で南北へ流すとしておったんですが、このように、南ルートについては、一番最後のスロープをおりていくところが一番狭いところなのですが、かなり余裕があるということがわかりました。数値的にも1分間に81人流れているということになるんですが、限界値としては164人ということで、倍の人が通ってもここは歩行できるであろうという形

の結果が得られました。

この結果を踏まえまして、当初のモノレールへの歩行者誘導をスタジアムから南ルート、北ルート半分ずつという形でしておいたのを、この南ルートの余裕であれば、モノレール万博記念公園駅に行かれる方を基本的に全部南ルートに回しても通れるのではないかと考えまして、デイゲーム2時間退場の改善案としまして、この北ルートの込みぐあいを解消するために、万博記念公園駅方面の退場ルートをすべて南ルートとすると。北ルートについては、東駐車場方面へ行かれる方だけを流すという形のシミュレーションをやりました。数字は資料のほうに書いてあるんですが、結果、どうなったかということ、まず北ルートのほうは、基本的にはこれを通して東駐車場のほうへだけ行く人ということになりますので、数字的にはぐっと下がると。入力値としては1分当たり47人ということで、限界値は104人ということなので半分以下という形であまり問題なく、こういう歩道橋であっても、それほど問題なく流れるのではないかとという結果になりました。

問題は、南側ルートがこれで流れるかどうかということなのですが、南側につきましても、先ほどよりは当然人数が多いので込みますが、シミュレーションした結果では、こういう形でほぼスムーズに流れると。限界値を出したとき、164人という数字が出ておるんですが、これで大体138人、140人弱の通行ということなので、ちゃんと交通整理してコントロールすれば、それほど問題なく流れるのではないかと。南側については、ルート上、段差とか階段がありますから、そういうものも再現してシミュレーションした結果、こういう形になっております。

基本的に、これまでの検討で、例えばモノレール万博記念公園駅に行かれる方をどうやって半分ずつに分けてコントロールするのかという疑問もいただいていたのですが、このシミュレーションをした結果、基本的には南側に皆さん行っていただくという基本誘導をする。そのほうが誘導としてもかなりスムーズになるのではないかとということで、このシミュレーションをやった結果、もともとの幅だけを見ていたものに対して、よりよいルート設定ができるのではないかと。これはシミュレーションをやってかなりよかったのではないかと考えております。これで、誘導道路が1つで南へ回すということで、かなりスムーズな誘導が基本的にできるのではないかと考えています。

この結果を踏まえまして、以後、モノレール万博記念公園駅に行かれる人は、南ルートへ誘導するということを前提に、どういうふうにコントロールしていくかということを考えました。退場コントロール検討、検討の考え方ということで、資料のほうで見ていた

だければと思うんですが、この改善案をもとに検討しました。考え方の基本を書いています。狭隘部での通過人数の限界値をもとに、スタジアムからの退場人数がどれだけ1分当たり出せるかというのを想定しました。あと、その人数掛ける60分、1時間以下であれば普通に出しても大丈夫ではないか。それを超える場合は規制が必要ではないかという形で基本的に考えております。

めくっていただきまして、資料8ページですけれども、まず退場可能人数想定になりますが、先ほどの南ルートでの狭隘部、1分間164人というのをもとに算定しました。デイゲーム2時間退場シミュレーションのルート別の人数配分をもとに算定した結果、その下の表にありますように、1分当たりスタジアムから400人出ても、今の南ルート狭隘部は限界値以下で通れるということで、各ルート、歩行者の安全としては図れるのではないかと考えております。

それから逆算すると、60分で出られる人数としては2万4,000人という形になります。また、1分当たり400人出られるということは、満員の場合は4万500人の観客がいるわけですけれども、400人ずつ出すと、1時間40分、1.7時間で全部出られるという計算になります。これまでのシミュレーションというか検討では、最後の方がスタジアムから出られるのは2時間後という形でコントロールと考えておったんですが、歩行者の通行ルートの観点でいくと、1時間40分で全員の方に出ても、一定歩行者の安全確保ができるのではないかとこの数値になっております。

今の数字はデイゲームベースの検討をしておりますので、ナイター1.5時間の検討で考えております山田駅へのさらなる直接歩行誘導であるとかについては、検討上、ここへ数字としては入っていませんので、それを入れれば、さらにこの1時間40分が短縮できる可能性もあるのではないかと考えています。

これで、マックス1時間40分という前提のもとに退場コントロールの方法として、次の2つに分けてはどうかと考えています。1つは、先ほども申しましたが、9ページ上のほうですけれども、入場者が1時間での退場者可能限界値(2万4,000人)以下の場合については、基本的には周辺の通路での警備、きっちりしたルートの確保であるとか、スムーズな通行を図るという前提で、スタジアムからの出場制限についてはしない、コントロールについてはしなくても何とかできるのではないかと考えています。

ただ、2万4,000人を超える場合は、かなり大量の人が一度に出るということも想定されるので、この場合については、1時間ほどの退場の延長を図っていくと。これについ

ては、基本はイベント等を実施して、この時間を引き延ばしていきたいと考えております。

この1時間とか1時間半ぐらいの根拠につきましては、以前の交通部会で説明させていただきましたが、後ろに公園東口駅での時間帯別乗車人数という表もつけておるんですけども、10ページは23年11月26日。これは23年のホーム最終戦のときですけれども、この数字を見ていただきますと、おおむね公園東口駅からの乗車は1時間半ぐらいの時間にわたって人が出ている。その次も、755人と出ていますので、1時間半から2時間ぐらいかけてお客様が帰っていらっしゃるといのがわかるのではないかと。これはホーム最終戦ということですが、11ページにつけております表は、それ以外の12年度の比較的来場者の多かった1万7,000人とか1万8,000人の方が来られたときの試合の東口駅での乗車人数ですけれども、これについても、おおむね1時間ぐらいはかかっている、これぐらいの時間で出ていらっしゃると。最初の30分と次の30分でそれほど大きな差はないということなので、1時間ぐらであればほぼ均等に出ていただけるのではないかと。最初の10分、20分でどっと人が集まるということはないのではないかと考えて、今のスタジアムでも、2万人が来られて普通に歩いて、特に大きな問題も起きていないので、これぐらいまではいけるのではないかと考えて1時間としました。実際、最終戦なんかでは、ほぼ1時間半とかかけて出ていらっしゃるので、イベントとかをすることによってある程度のコントロールをすれば、あまり強制的にしなくてもこういう形でできるのではないかと考えております。

次、12ページのほうへ行っていただきまして、ただ、それを確実にしていくために、退場者の平準化・安全確保対策案としましては、基本的に今言いましたような各ルートの狭隘部で限界値以上の歩行者が集中しないようにと、またそこまでのルートにおいて、スムーズに歩行していただけるということが安全確保には必要であると考えておりまして、そのためには、下に対策案として書いておるようなことを基本に今後考えていきたいと。ただ、実際の入場者数に応じた具体的な警備・誘導計画につきましては、警察等関係機関とのかなり詳細な協議も必要になってきますので、そういうものを含めて最終的には策定していきたいと考えておりますが、基本的な対策としては以下のようなものを組み合わせればと考えています。

1つは、まず、スタジアムから出る人数につきましては、全部の扉を開放するわけではなくて、扉の開放を制限することによって、スタジアムから実際に出ていく人をある程度コントロールする。あまりそれをすると、スタジアム内のコンコースが混雑するというこ

とになってくると思いますが、混雑しているという状況であれば、まだ混雑していますから席で待って下さいという呼びかけについても効果が出てくるのではないかと。

それと、その次、各ルート of 狭隘部からいきなり人が込むと。先ほどの例えば南ルートの最後の狭隘部は、手前に広場があって若干広がっていきなり狭くなっています。だから、そういう形で運営していると、かなりそういうところが危ないということにもなってくるので、その手前からずっとそこへ至るまでの必要な部分について、スペースを狭めてずっと運営するというので、できれば一番スタジアムに近いあたりのルート、広場からルートへ出るところまで幅を制限するというので、込むとしたら、一番スタジアムに近い広場部分で込むと。そこから先については、そこさえ通ればスムーズに流れるという状況をつくっていくのが1つかと考えています。当然ですが、後は各ルートでそれを実際にちゃんと運営できるように、警備員の配置、所要時間の表示等による各ルート、山田駅への直接徒歩等であるとかそういうことについても適切に誘導していくということと、当然歩道橋とか狭いところについては十分な安全を図っていくと。

基本は、できるだけ観客の方が自主的に後ろへ回ってくれる、前が込んでいるからそんなに押しもしようがないと、ゆっくり行こうという形の状況ができることを目指して警備していくのが、実際に警備されている方とも協議させていただいたんですが、そういうのが一番実効性があるというお話でしたので、こういう形で考えております。

あと、参考としまして、ナイター1.5時間の退場シミュレーションをやっております。ナイターの場合、もともとは南北にモノレールに行く方を流すという前提で考えておったんですが、北ルートが厳しいということもあって、南ルートに万博記念公園駅へ行かれる方を全部流した場合に、南ルートがもつのかということも含めてシミュレーションを行いました。

その場合のシミュレーション結果は後ろを見ていただけたらと思うんですけども、これが南ルート狭隘部1.5時間で全部の人を出すとした場合です。4時半ぐらいはまだ何とか流れているんですが、だんだんたまってきまして5時ぐらいにはあふれてしまうという形になっています。これについては、資料の最終ページ、14ページに説明しておるんですが、先ほども言いましたが、限界値が164人ですが、入力値としては1分当たり180人流れるという計算になって、必然的にあふれるということになります。ただ、逆算すると、じゃ、何分に調整すればいけるのかということになりますと、この場合、1万6,225人の方がここを通過していただくという計算になるので、1分当たり164人という

ことであれば、100分かかる。先ほどのシミュレーションと基本的には同じぐらいの時間になるんですけど、ここへ流すのにやっぱり1時間40分ぐらいの時間がかかると。

この場合に、もう1つ問題になる可能性がある部分として、南駐車場の南側からルートが狭くなって、ここから先はほぼ同じような幅になるので、込むとしたら、この手前の広場からルートに入るところということになります。ここは、バスも乗せるために下から上がってくるリスクもあるので、そういうものも踏まえてここを検討したんですが、ここについては一応流れるという計算になっております。先ほど、どこで込むかというお話をさせていただきましたが、できれば、ルートとしてはこの南ルートの入り口のあたりまで必要であればルート幅を絞ってきて、込むとしたら広場のところである程度人が滞留するという形にするのが1つなのかなというふうに考えています。このままですと、1時間半では退場できないという結果になるんですが、これはモノレールに乗られる方を全部南ルートに回すという設定なので、どこかで拡幅できるかどうかというのはまだわからないんですけども、ルート配分を含めて検討して行って、何とか改善策については、必要であれば検討していきたいと考えています。

歩行者のシミュレーションとそれに基づく検討についての説明は以上です。

部会長

ありがとうございます。

いかがでしょうか。

基本的なことを聞きたいんですけど、歩行者シミュレーションの終了地点、すなわちモノレールの万博記念公園駅の処理はどうなっているんですか。どンドンさばけるようになっているんですか。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

今のシミュレーションは、おっしゃったように、万博記念公園駅自体のところまではシミュレーションに入っていません。南ルートでしたら、今の狭隘部を抜けるあたりまで、北ルートについては、万博記念公園駅の手前までです。実際、駅でさばけるかどうか、駅の中はなかなかやりにくいので。

部会長



中までほんとうはしてほしいんですけども、中までできなければ改札口ですよ。万博東のところでも現状かなり並びますよね。そこが今は多分見た感じで言うと、すかすか全部流れているんじゃないかなという感じがしたので、そうではなくて、本来は改札のところでもコントロールしなきゃいけないので、多分あそこの先頭にぐわーっとたまってきて、あんなにきれいにさばけへんでしょうと思うんですけど。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

駅の前に広場があるので、そこの扱いをどうするかでかなり変わってくると思っていて、そこはできていないというのが現状です。ご指摘にあるように、もともと2時間での退場を決定したのは、モノレールの輸送キャパが2時間ないとすべての人が乗れないということがありまして出口側でということがあったんですが、今は、歩行者のルートのことだけ考えると1時間40分で出られるという計算になっております。だから、あとは、いかにしてモノレールに1時間40分ぐらいで乗れるように対応するか。当初の2時間での輸送キャパというのは、今のアンケート結果によると、どうしても千中方面と東門真方面で大体2対1とか、6対4ぐらいで人が乗っているという状況があって、それをベースにしておりますので、1時間半のナイターの退場シミュレーションで検討したように、できるだけルート配分というか、門真方面の輸送力もフルに活用して乗っていただくという対策がとれば1時間半で乗れるという計算になっておりますので、それをあわせて実施していけば、ある程度モノレール駅での滞留も解消されていくのではないかと考えています。ただ、そういうものをあわせてやっていく必要があるとは思っています。

部会長

たしか塚本先生から前回のときにご指摘があったように、1時間半で危ないのであれば、それは2時間ですべきであったりとか、3時間ですべきであったりとかという提案を逆にできないかという話があったと思うんですけど。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

シミュレーションをやった結果、それが延びるのかどうかということをやったんですが、歩行者のルートとしては、当初懸念していたよりはスムーズに流れるのではないかと結果になったのではないかと考えています。ただ、おっしゃるように、最終的なモノレール

ルのところで、今の歩行ルートというよりは、次、モノレールの輸送キャパのほうの話になるので、そちらについては、そういう対策がどこまで実効性があるかということをお踏みえて、必要であれば、手前側でコントロールすることが必要になってくるのかなど。ただ、今の歩行ルートの幅であれば、逆に言うと、1分間164人しか通れないということになっているので、モノレールの駅側よりも歩行ルートのほうをちゃんとコントロールすれば一定流れるのではないかというふうに考えたという意味です。

委員

前に教えてもらいましたが、モノレールの1編成は何人でしたっけ。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

1編成はほぼ500人です。計算上、空であれば、片方で、1時間で6,000人。

委員

1.2倍ですよ。5分ヘッドで1.2倍ですからね。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

5分間隔で1時間6,000人です。

委員

普通は何%と見ているんですっけ。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

実際は、モノレールさんの実際の乗っていらっしゃる人数をとってその分を引くということになっているので、デイゲームの場合で大体5,000人ぐらいになっていたと思います。ナイターのほうは、もともと乗っていらっしゃる方が少ないので、もうちょっとキャパがあります。今、2時間のキャパで千里中央方面を大体1万人ぐらい、それに対応して、比率的に門真方面を6,000人ぐらいとしているんですけど、逆に言うと、門真方面はまだ箱の余裕としては、2時間で4,000人ぐらいの余裕はあるという計算にはなっています。だから、それをどれだけ活用できるかというのが時間を短縮していく上での大きなポイント

イントになると考えています。

委員

要するに、164人が来るということは、5分間で800人ちょっと駅に来るわけですよ。

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。5分間で800人ぐらい。

委員

5分ヘッドで走っておるということは、次のやつが来るまでに800人、両方向で考えると1,000人。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

両方向で考えて800人。

委員

両方が500と500で1編成が来て、1,000人分を5分間でばっと処理ができると。その間たまるのは800人ちょっとですよ。164掛ける5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。

委員

何かぎりぎりそうな感じですよ。

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。順調にいけてぎりぎり。

委員

駅前広場に5分間、800人が必ず滞留するわけだから、その辺のスペースはあるんですか。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

それはあると思います。実際、この前のコブクロのコンサートのときもずっと並んで、乗車待ち30分ということでコントロールされていまして、それぐらいのコントロールも可能だということです。

委員

乗車待ち30分、そうはいかんでしょう。5分来たら処理しないと、後ろからどんどん5分間ごとに800人ほど。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

この一番後ろに着いてから上に乗るまで30分ぐらいかかると。大きなスロープが駅の外にあるので、中もコンコースがあるんですけども、そういう形でコントロールされていますので、そういう意味で、改札の外、内を含めて、かなり大量の人数が滞留できるということはモノレールさんとの協議で一応聞いております。ただ、どんどん全部来てしまうとまずいので、ぎりぎりでも同じぐらいのペースでさばけていくというのが理想です。

委員

5分間で800人来るわけだから、片方向だけ乗せたら500人しかいないわけなので、あとの300人はもう一方のほうに乗ってもらわないといけないわけですね。そうせんと、たまりますよね。たまると困りますよね。たまると必ずしつぽのほうまで行って、出口のところで規制しないといけないという形になりますよね。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

500、300ぐらいであると、アンケート結果どおりぐらいです。

委員

ただし、それはほかのお客さんが乗ってへんとかいうような前提ですね。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

そうです。だから、それをもうちょっと300のほうにももっと乗っていただくように、例えば大阪へ帰っていきはる人がみんな千中に行くのではなくて、阪急側にも行っていただけのような広域のルートのお知らせであるとかを積極的にやっていく必要があると考えています。

委員

なかなかシビアなコントロールですね、相乗的には。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

この前、職人わざやということをおっしゃられましたけど、そういう部分はまだ残っているのは確かです。

委員

164じゃなくて、1.7時間の百四十何ぼぐらい。現実的には、164人をそのままばかっと流すんじゃなくて、百四十何人で1.7時間とか言っておられましたね。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

1.7時間ですと、164人ぐらいがここを流れてくれて、1.7時間、1時間40分という数字になります。

164人はすべてがモノレールに乗るというわけではなくて、この中には、多少は中央駐車場から車に乗られる方、それからバスに乗られる方も数値としては入っております。

委員

入っているんですか。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

トータルの1万6,725人のうちのモノレールに乗られる方の数字としては、1万4,000人という数字になります。あとはバスに乗られる方と、ここは一応中央駐車場から

出るバスと、それから、中央駐車場にとめられる500台の車に乗られる方と、それからバイク500台も中央駐車場にとめるという計算をしているので、その人数もここへ入っております。

委員

そうでしたか。でも、前、モノレールの方は1万6,000人じゃなかったでしたっけ。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

モノレールはトータルで1万6,400人です。そのうちの2,400人については、直接宇野辺駅のほうへも歩いていただくように誘導するという形をとっております。ただ、おっしゃるように、宇野辺駅へ歩いていただいても、キャパとしてはそこで食いますので、トータルのキャパとしては考えないといけない部分は当然あります。

委員

それから、この南ルートだけを使うときには、北ルートは物理的に閉鎖するんですか。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

物理的に閉鎖することまでは考えていません。必要であれば、それは今後検討ということになると思います。今、基本的には南ルートへ誘導すると。その場合に、基本のモノレール駅へのルートは南ルートですよという形でやって、必要であればその前から例えばパイロンで仕切って、基本的にはそっちへ人を流すみたいなこともしていくのかと思うんですが。北ルートについては、今のこのルートでいくと、南ルートはああいう段差があるんですが、北ルートは基本バリアフリールートになっていますので、例えば車いすの方であるとか、そういう方は北ルートとか、そういう形のコントロールをして、必要であれば歩道橋を何らかの形をとめるということもあるのかもしれないですが。

委員

それから、もう1つは、4万人も来ないような2万人オーダーぐらいのときも北は閉めるんですか。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

閉めるというよりも、基本的には南へ流すと。

委員

そういうときでも南へ流す。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

人数が少なくなってきたときに、実際にどういうコントロールをしたらいいのかというのは、どこまでフリーで行かせても大丈夫なのかというところまでは詰め切れていないと。

委員

それから、入場は北も可能にするんですか。何でそんなことを言うてるかというのと、リピーターが多いですから、この間は北に行けたのに、あるいは、来るときは北から来たのに南へ出るのかとか、この間は北へ帰れたのにきょうは南でしか帰れないのかとか、スタジアムの場所によって、スタジアムの北側のほうに席があれば、結構南ルートの入り口まで入るのに距離がありますよね。リピーターが結構いるわけなので、日常的にそういう管理をしていることが南側ルートにスムーズに流すことにつながると思うのでね。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

その辺はまだ。

委員

そういうのは具体的にまだ考えられておられない。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

はい。今いただいたご意見、使用交通機関についても、例えばバスで来た人はバスで帰るとかそういうものもあるので、全体的な基本誘導ルートを決めて、日常からそういう形で運営していくというのも考えていきます。そういうものも全体の計画の中で、いろんなサポーター、ホーム、アウェーの問題とかもありますので、最終的には警察とも協議してその辺は決めていくことになろうかなと考えています。

部会長

ほかはどうですか。

委員

ナイターの1.5をもう1回だけ見せていただけませんか。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

どちらのほうを。

委員

後ろから2番目に見せていただいた、狭いところが出ている端の部分があったと思うんですけども、ここに危険度と書いていまして、僕、この辺の場所を忘れちゃったんですけど、例えば、不幸にして転倒があったり、何らかの発作が起こってここで倒れられたときに、コンディションとしてレスキューは入れるんですか。この雰囲気はどうやって。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

この人数になると結構いっぱいになるので、先ほどありましたように、これは、今1分間当たり百八十何人流れてきていますので、それを手前でいかにここのルートにそれだけ……。

委員

例えば途中で何かあったときに、物理的にその先にアクセスできるんですか。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

どちらかから。

委員

どちらかから救急隊員の方が何らかのアクセスをしないといけないですよ。そのときはどうイメージすればいいのでしょうか。



株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

そのときは、人をとめないといけないでしょうね。

委員

とめて入れるんですか、そもそも。この映像を見る限りでは、非常に、極めて苦しうに見えるんですけど。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

それから多分入ってくるというよりも、要所要所に警備員とかを事前に配置しておくことがまず大事だと思うんですが。

委員

でも、警備員の方が医療行為をするわけではないですよ。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

はい。

委員

それはそもそも管理外ということなんですか。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

厳密には管理外になるかもしれないんですけども、そう言っている場合ではないと思うので。

委員

大変ですよ。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

はい。そのためにも若干の幅の規制をかけるというようなことが必要なのではないかと

というのが先ほどの。

委員

これ、総延長は何ぼあるんでしたっけ、出てから駅までは。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

五、六百あるんじゃないでしょうか。総延長というか、スタジアムからではなくて、この北側の広場のところから南側の広場があります。歩道橋を渡る手前の向こうはすいていますから、あの間でも五、六百はないか、四、五百か。

事務局（萬谷）

評価書の3-11に縮尺入りの地図がありますので、それを参考にしていたければ。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

500はないですね。300か、もうちょっとあります。

委員

結構あるんじゃないですか、これ。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

400ぐらい。いや、全部じゃなくて。

事務局（後藤）

駅から出口までの話。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

駅からですか。今私が言っているのは、この直線の通路のところ、全長はもうちょっとあります。この直線の通路のところの北が駅の広場で、南が、外周道路を渡った先は広場ですので、今おっしゃっているように問題になるのはその直線の部分ですね。

委員

僕が意図しているところは、危険度というのは、決して渋滞ぐあいを管理するという思想、それもベースラインにあるんですけど、そうではなくてという部分も少し考えたほうがいいんじゃないかなと。結構大変なことになりますよね。

部会長

いずれにしても、緊急事態が起こったときの対策は考えておいていただきたいということだと思います。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

はい。

部会長

●●先生。

委員

2つほどなんですけど、1つは、今の南ルートで通路幅いっぱい歩いてはるんですけども、ただ、ここはサッカーのファンの方のためだけに占有させても大丈夫なんですか。普通は、やはり1対1まではいかなくても、3対1ぐらいに分けて一般の方が通行できるように確保したりとか、そういうことは必要ではないんですか。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

その件については、前回ご指摘があって、大量の方が流れるときに一般の方が反対を向いて歩けるのかというご質問がありまして、あのときは回答としましては、北ルートはあまり一般の方は歩かれていないと思うんですけど、南ルートの場合は、あまりにも帰りの観客でいっぱいになるようであれば、ホテル側から外周のほうへ誘導させていただくことを考えざるを得ないかなというふうに考えています。ただ、先ほど言いましたように、このシミュレーションをやって、この最後の出口のところをスムーズに流すために、全体に通路幅、歩行者幅を制限すれば、1人、2人が通ることについては可能かと思います。シミュレーションについては、これだけ人が流れているときに、対向の人が歩けるかどうか

かというのもやってみたんですが、一応シミュレーション上歩けることは歩けるんですけど、反対を向いて歩いていく上ではかなり時間がかかってしまうということになるので、現実的には、申しわけないんですけど、分けるほうが一般の方にもスムーズに歩いていただけなのではないかなというのが今の考えです。通路幅を制限するというのをすれば多少なりとも、おっしゃるように2対1、3対1というのはかなり難しいと思いますけれども、もともとそんなにたくさん一般の方が歩いていらっしゃるルートではないので、そのぐらいのルートを確保していくことはひょっとしたらできるかも、それはまだ。基本は、ホテル側から外周道路へ誘導するというのを基本として考えております。

委員

もう1つは、今、南ルートだけでつくられているんですけど、南ルートのこの破線の起点から駅まで大体何分ぐらいかかるものですか。今のこの帰宅のペースです。歩行速度もあると思うんですけども。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

20分から、一番いっぱいになったときで25分ぐらい。

委員

25分ぐらいということは、スタジアムから一番最後に出た人は、100分待って、そこから30分ぐらいかけて行くということですね。2時間10分ぐらいということですか。

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。歩く時間を入れるとそうなります。

委員

ゲームは9時に終わるんですけど。ナイトゲームが主だということですけど。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

ナイトゲームは7時キックオフであれば、9時少し前、10分ぐらい前には終わるかなと。それぐらいです。

委員

ということは、乗るのが11時。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

11時過ぎぐらいですかね。

委員

一番最後の方が駅に到着するのが11時過ぎぐらいと。

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

これは雨天時ではないときのシミュレーションだと思うんですけども、雨天時の場合は傘をさしたりとかそういうことがあると思うので、この数値とは違う条件でやっていかないといけないのでしょうか。そのあたりについての検討のほうはいかがですか。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

雨天時については、前回示させていただいたように、これよりは時間が延びていくと思います。ただ、シミュレーションとしては、雨天時の傘をさしたというのが難しく、システム上、ソフト上できないので。

委員

時間がかかるというのはわかるんですけども、どれぐらいになりそうかというのは、シミュレーション上は難しいですか。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

シミュレーション上は難しい。ですから、この前1月15日のときの資料で雨天の場合のことを書いたんですけども、でも2時間、もう少し時間がかかるようでございます。

部会長

雨天時のことも考慮いただいて、シミュレーションで、例えば歩行速度を下げるとか、傘の分、流入できる人数を減らすとか、いろいろできるかなと思うんですけど。

株式会社地域・交通計画研究所 松永交通計画担当研究員

シミュレーションで基本的に傘をさしたときにどうなるかというパラメーター設定が、現状のこのシステムでは難しいというのが現状です。ただし、おっしゃられるように、どこまでそれを仮想といいますか、仮定してできるのかというのは確かにあるんですけど、傘をさすということはそれだけスペースをとるということです。人間のスペースを、例えば今ですと、53から50センチぐらいですけども、それを傘の分広げて、太めの人間が歩くようなというふうなことを仮定してやればできなくはないんですが、ただし、それで正しい雨天時のシミュレーションと言えるのかどうかというところはありまして、今回はそれをまだやっていないというところなんです。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネージャー

実際は、足の運びとかが全然変わってきますので、シミュレーションで再現できないかということは検討したんですけど、難しいというのが現状です。

部会長

そろそろ約束の時間を過ぎてしまいましたので、これでとりあえず打ち切りたいんですけども、次回まで検討する際に、これはちょっと検討しておいてというのがあれば。

委員

これはコメントです。三井さんの案がまだオーソライズはされていないんですけど、先々週プレゼンされた、きょうもされるかもしれないんですけど、そのときに、1つは、北ルートは今消えていますけども、万国橋のところを車が入るとい話があるのと、それから檜切山のほうから南駐車場で入ってくるというご提案があるので、それがもし平面的に交差したら、今の退場の時間ではいなくなってくるよ。平面交差した場合、その辺をどうするかというのはちょっと気になる場所なんですけどね。

株式会社環境総合テクノス 田中チーフマネジャー

前回、三井さんの案を見せていただいたところでは、一応南ルートは平面では交差しな  
いと聞きました。ただ、北ルートは、万国橋から入ってくる場所は平面で交差するとい  
う形になっていたと思います。

部会長

あと、私のほうから、密度も出してほしいなと思って。というのは、平米当たり5人と  
かは1つの目安ですよ。

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。密度は一応出してあるんですけども、先ほどの北ルートの一番込んでい  
るときのシミュレーションで、1分当たり103人を流しているんですけども、あの歩  
道橋上で、大体平米当たり3人強ぐらいです。あれが一番多いです。例えば、南ルートの  
164人の限界値に対して138人流れている2時間シミュレーションですと、平米当  
り0.3人とかいう数字なので、そういう意味では、密度的にはあまり高くないという形に  
はなっています。密度についても数字は出していますので。

部会長

これからまた三井さんの話があると思うんですけど、結局、逆向きの行動がありますの  
で、そうなってきたら明石の事故みたいに群衆雪崩になってという可能性もあるので、●  
●先生の話があったように将棋倒しの可能性もあるので、そういうさまざまなことが懸念  
されるので、もう少し精度を上げていただいて、三井さんとの情報も共有していただきた  
いなということ。

あと、一番最初に申し上げたさばきの話です。モノレールのさばきのところが、三井の  
ことを考えれば、がらがらになることはないんですよ。それを、先にやっていますから  
三井さんよろしくというわけには多分いなくなっていて、実際にガンバで試合をやったとき  
に、ほんとうにどれぐらいの数がさばけるのかということによって、この広場でものすご  
いことが起こるかもしれませんよね。それがすごく気になっているので、そのあたりもぜ  
ひ考慮に入れた形でシミュレーションをやっていたいただきたいなということですよ。

すいません、もう時間が過ぎましたので、次回またご検討いただいた結果で審議を行いたいと思います。

それでは、次第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ので、審査の対象が変わりますので、事業者の入れかわりをお願いいたします。

（事業者 入室）

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、次第2に移りたいと思います。

まずは、事務局より資料3の住民意見等について報告をお願いします。

事務局（萬谷）

（資料3をもとに住民等の意見書及び意見交換会の概要について説明。）

部会長

ありがとうございました。

こちらにつきましても、交通に関して数多くの住民の方から意見をいただいているということですので、これらの意見を参考にしながら審査を進めていきたいと思います。

それでは、前回の交通部会では、事業者より新たな交通計画が示されまして、本日は、事務局にあらかじめ準備をお願いしました論点メモに従って審査していきたいと思います。

まずは資料4の1の交通計画について、事業者より補足の説明があるということですので、事業者より説明をお願いしたいと思います。

事務局（萬谷）

補足の説明があると聞いておりますので、お願いいたします。

三井不動産株式会社 平原統括

三井不動産の平原と申します。本日はお忙しいところお時間いただきましてありがとう



ございます。本日は、前回の交通部会でのご指摘事項を踏まえまして、主に外周道路からの出入り口についての詳細な説明と、調査・予測方法についてのご説明をさせていただきたいと思っておりますので、ご審査のほうをよろしくお願いいたします。

それでは、こちらの資料5に基づきまして、ご説明させていただければと思っております。よろしく申し上げます。

株式会社竹中工務店 小南課長

竹中工務店の小南と申します。よろしく申し上げます。

前回ご説明した資料に加えまして補足資料ということで、お手元の資料5をご用意させていただいております。こちらのほうと、恐縮なんですけど、画面のほうとあわせてご説明させていただきたいと思っておりますので、よろしく申し上げます。

説明させていただく内容なんですけど、前回の交通部会のまとめを最初に簡単にさせていただいて、その後、外周道路からのINの検討ということで、外周道路への負荷を軽減するために、前回、右折、左折の考え方A、B、C案、3案をお示しさせていただきました。本日、それを再整理しております。動的シミュレーションをとということで、事務局さんからお話を伺っているんですけど、昨年、いろいろ道路の協議をする中で、一たん動的シミュレーションをつくったものがございまして、それをきょう簡単にはご用意しているんですけども、厳密に言いますと、その後、来店の比率というか、経路を若干見直しまして、パーセンテージが微妙に変わっている部分がありますので、定量的な分析結果ということではなくて、それぞれのA、B、C案のINとOUTの出入り口付近でどのような現象が起こるかということで、定性的な部分でご確認いただきたいと思いますと考えております。最後に、その中でもC案について検討プランの詳細をご説明したいと思っております。

早速1ページ目のほうから、ちょっとおさらいになりますが、昨年ご提出してございました当初案は、駐車台数4,500台に対しまして、5カ所のIN・OUTが必要だという前提に立っておるんですけど、そのIN・OUTのとり方としまして、外周道路からの右折INが4カ所、それと、南方面から来た車は、中央駐車場を介しまして、西側のほうから入れていくということで、すべての車が一たん外周道路に100%入るという前提になっておりました。

その後、ご意見も踏まえて見直して、前回の交通部会でご説明したのが、2ページ目の案になっております。外周道路を経由しないルートということで、新たに2つのルート

設定しております、中環の西から来た車は、万国橋を通じて直接計画地に入っていくと。南、樫切山方面から来た車につきましては、万博公園南交差点を右折しまして、南第1駐車場に一たん入れて、そこからオーバブリッジで直接計画地に入れていくと。この新たな2つのルートを設定いたしました。それによりまして、計算上は外周道路に乗ってくる車が47%まで低減いたしまして、外周道路からのINにつきましても、5カ所のうち2カ所が今申し上げたルートでとれましたので、残る3カ所という形になっております。

その3カ所のとり方、左折でとっていくのか、右折でとっていくのかということで、これも前回ご説明した内容となっております。まず、現況交通の流れといたしまして、調和橋から樫切山方面への分岐にかけて、一番右側の第3車線から左側の第1車線のほうへシフトしていくということが交通量調査でわかっております。それに加えまして、スタジアムさんのIN・OUT、それと中環側道からの合流ということも含めると、第1車線への負荷が非常に高い道路の状況になっているということでまとめております。

1つ目のA案が左折ですべて3カ所とった案になっていまして、これは、一たん動的シミュレーションを回してはいるんですが、こちらの調和橋を渡ってすぐの箇所ところに、1カ所左折INがあります。オーバパスでこの中環の側道をまたぐためには、歩道橋を越えてすぐに左折レーンに入れていかないといけないということで、シミュレーションでも出てくるんですけども、歩道橋の橋脚とかがある中で、視距、見通しが非常に効きにくい場所に入れていかないといけないと。1カ所目ということで、そこに交通が集中するという状況が出ております。

もう1つは、ここに集中して入れなかった車を、今度は左折INの2個目と3個目に誘導していかないといけないんですが、それについては、こちらの中環の側道からの合流に対して平面交差が生じてしまうという形になります。左折INの2カ所目につきましては、中環の側道から少し離れたところからスロープの入り口が始まるんですけども、この左折IN2カ所目のINと中環側道の合流が干渉し合います、中環側道の渋滞が中環の本線のほうまでずっと続いていくといった状況になってまいります。

これが1個目に入った車です。これが東側から来た車の流れ。1カ所目に入れなかった車はここをやり過ぎて、次は2カ所目、3カ所目のほうに回していくという形になります。これは、2カ所目のINと3カ所目のINの付近を示したものになっております。これで見させていただきますと、もともと負荷の高い第1車線に対しまして、今度は左折の2カ所目のOUTと、スタジアムさんの出庫が予定されています南駐車場のOUT、それと、

左折 I N の 3 カ所目、それと、現況交通の第 1 車線に集中している車がすべて第 1 車線に乗ってまいりますので、それらが連鎖し合っただ滞を及ぼしているという形になっていません。

B 案は、左折を 1 カ所減らしまして、右折に 1 つシフトした案になっております。この案につきましては、まず 1 カ所目の左折 I N に入る状況は、A 案と同じく歩道橋の下の少し狭いところでの I N という形になるんですけども、ここに集中して入れなかった車は、今度、左折の 2 カ所目もしくは右折のほうに誘導していくという形になりますので、ドライバーに対しましては、右へ左へという誘導になって混乱を与えてしまうといった懸念がございます。左折のほうに誘導する場合は、A 案と同じく中環の側道との合流、交差が生じるというのと、もし右折のほうに誘導していく場合は、2 車線をまたいでウィービングになってしまうという形になります。

最後が C 案です。右折 I N 2 カ所、左折 I N 1 カ所にした案。こちらの案は、左折 I N と違しまして、北から来る車を道路とほとんどレベルで敷地内に一たん入れていきますので、この調和橋の平成調和歩道橋を越えた後から右折 I N 1 カ所目までの入庫レーンの長さは十分とれる形になります。こちらの 1 カ所目に集中して万が一入れなかった車に関しましても、中環側道との合流とかそういったものがないので、2 カ所目のほうへ円滑に誘導していけるかなというふうに考えております。また、東から来た、中環の側道から来た車に関しましては、左に寄せたまま南駐車場のほうに左折で入っていくということで、車線変更を最少化できて、車両同士の交差も少ないといった案になっております。

以上、静止画で恐縮なんですけども、このような中で、私どもとしましては、C 案が最も交通安全上、交通渋滞上合理的なのではないかなということで検討を進めてまいりました結果でございます。ちなみに、右折 I N の 2 カ所目、左折につきましても、同様に円滑に入庫ができているということは確認しております。

続きまして、C 案について、検討プランの詳細、もう少し詳しくご説明したいと思います。まず、右折 I N 2 カ所をとっている場所についてなんですが、考え方としましては、視距、見通しをできるだけとれるような場所ということで、ちょっと右に巻いていくような道路の形状になっているんですけども、この中でも、直線部に右折 I N の 1 カ所目と 2 カ所目を配置しているという考え方です。それがこの場所になっています。それで、右折側のほうでは、エキスポ跡地専用の入庫減速レーン、それと専用の出庫加速レーンを設けております。東から来た車を誘導する左折につきましては、こちらは一般の交通なんかも

入ってまいりますので専用レーン化はできないんですが、南駐車場へ入っていく車とか、スタジアムさんをご利用される車とか、そういった方が使えるような兼用の入庫レーンを左折側のほうには設けております。したがって、本線は、基本3車線あるんですが、それに左折、右折、それぞれ1車線を付加いたしまして、最大多いところで5車線、少ないところでも4車線という形で、入り口前については、本線の機能を損ねることなく入出庫できる案ではないかなと考えております。

あと、発券ゲートにつきましては、今、右折のほうで申し上げますと、1カ所の入り口に対しまして、敷地の中に発券ゲートを2基設けております。大店立地法の指針で、駐車場ゲート1基当たりの処理台数が1台当たり8秒かかるという話がありまして、それを時間に直しますと、1基当たり450台となります。2カ所掛ける2カ所で合計4基あるんですけれども、450に4を掛けると1,800台というゲートの処理能力があります。前回ご説明しました平均的な日祝日の右折台数が770台と想定しておりまして、十分駐車ゲートでとまることなく処理できていくものと考えております。敷地外は滞留が生じないものということで考えております。ただ、仮にゲートが故障したり、場内で何か事故が起こってとまってしまった場合ということも、ある程度対策として考えておく必要があるかなと思ひまして、敷地の中にはそれぞれ10台から15台分の滞留長を敷地の内部でとっております。入り口からゲートまでの間です。

それと、前回、委員からご指摘のありました右折IN1カ所目をもう少し南のほうへ移設できないかということにつきましては、今回、この位置に決めましたのが、1カ所目のOUTと2カ所目のINの離隔距離を計算して設定いたしております。道路構造令のインターチェンジのランプの設計で、OUTとINが交差するパターンがあるんですけども、このときの計算式をこのLを参考にしております。外周道路の制限速度が今60キロですので、この表でいう64から80キロの数字を参考にいたしまして、離隔距離は最低でも120メートル、標準で215メートルとなっております。これに対して、さっき申し上げたOUTとINの離隔距離が、このゼブラのところですけども、130メートルとっているという考え方に基づいております。

これは前回もご説明しましたが、外周道路の拡幅部、右折IN1カ所目の部分の車線拡幅の考え方です。本線3線を生かしながら、その外側に右折レーン、それと、この中環の側道が入ってきたあたりから左折側に1車線ということで、合計5車線確保しております。

右折につきましては、現状の外周道路の歩道を敷地の中に取り込みまして、右折レーン  
を確保しております。左折レーンにつきましては、現状の自転車道5メートルの部分  
を3メートルに、分離帯の2メートルを1メートルに調整させていただく案  
ということで、左折レーンの確保をいたしております。右折レーンのほうの歩道  
につきましては、敷地と道路のレベル差があるものですから、バリアフリー  
で歩行者を緩やかに上に上げて、右折 I N、右折 O U T の部分では、  
平面交差しないように歩車分離を図っております。

こちらが、右折・左折の誘導をいかにしていくかということで、基本的には、  
警備、誘導員と、あと、案内、サインで誘導を図っていきなさいと考えて  
おります。右折につきましては、調和橋の少し手前、北側のほうから、  
このようなイメージのサインで右に寄りなさいということで、1カ所目の  
右折 I N と 2カ所目の右折 I N の運用を満空標示で弾力的に図って  
いきなさいと思っております。同じく、東から来た車の左折 I N  
につきましては、このように左折レーンにいたまま南駐車場に入りなさいと、  
右折入庫は禁止ですという標示を掲げて、シビアに誘導を図って  
いきなさいというふうに考えています。特に、この右折 I N の2カ所  
につきましては、ここにも書いてはいますが、混雑状況とか、それぞれの  
時間帯に応じて可変的な運用を図っていくという考え方をしております。  
例えば、平日の閑散時には、2カ所の右折が要らない可能性もあります  
ので、そういったときには、右折 I N の2個目を閉鎖する、もしくは1  
個目を閉鎖するとか、あるいは、休日の午前中とか正午ぐらいで来店  
がピークになるとき、退店はあまりないですが、来店がピークになる  
ときにつきましては、右折 O U T の1個目を閉鎖いたしまして、右折  
2カ所がスムーズに入っていけるような形で、時間帯、混雑状況に  
応じて可変的に2カ所の右折 I N を運用していきなさいという  
ふうに考えております。

最後に、万国橋ルートにつきましてはのご説明です。万国橋につきましては、  
機構様のほうから図面をいただきまして、今現状、幅員8メートルの中  
に2車線の車道と、あと、水道管が入っております。車道部分で6.7  
メートルという構成になっております。2車線あるんですが、もとも  
とこれは公園の管理用の動線ということで使われておまして、管理  
動線の機能は残していかないといけないという話がありまして、  
この2車線のうちの1車線をお借りするということで、今ご相談して  
おります。モノレールの下をくぐる部分に高圧のケーブルがありま  
して、この有効高が2.5メートルになっております。これに関しま  
しても大阪モノレールさんと協議を始めておりますが、簡易なケー  
ブル保護程度でいいということで、それを想定しますと、車高制限  
としましては2.2から2.3メートル。これ

を中環から入ってくるここに高さ制限ということで掲げまして、2.3メートル以内の車だけが入ってこれるように、それを越える車に関しましては、調和橋のほうに渡って外周から右折で入ってくるという考え方になろうかと思えます。

ご説明は以上でございます。ご審議のほどよろしく申し上げます。

部会長

ありがとうございます。

今、資料4の1の交通計画について、詳細なご説明をいただきました。この前が評価書で、今回がこの事業の審査が提案書ということなので、ここではある程度妥当性が認められればいかなということ考えていきたいと思えます。

それでは、1番目の交通計画について何かご意見をいただければと思えますが、いかがでしょうか。

委員

基本的なことをよろしく申し上げます。この現況交通量と開発交通量がどのレーンに行くかというのは結構基盤情報で、ここがずれると全部変わってくる感じなんですけど、例えば、現況交通量は何日かの平均をとったとか、分布を見たとかということはやっているんですか。ある1日をスポット的にやったという。

株式会社竹中工務店 小南課長

これはちょっとご説明が不足しておりましたけども、スタジアムさんのほうで調査されました7月28日土曜日の一番多い時間帯17時台の交通量をベースに。

委員

ここの分布というか、揺らぎはないと考えていいのか、それともというところなんですけど、どうなんでしょうか。

株式会社竹中工務店 小南課長

複数日の調査はしておりませんので。ただ、日曜日とか平日の調査はエキスポ側のほうでもやっておるんですけれども。

委員

1つの数字だけと言われると、なかなか苦しいなというのがあります。

あともう1つ、例えば、今ちらっと9ページを見ているわけですが、開発交通量の0、492、0と調和橋のところに書かれているんですけど、この根拠は何でしょうか。

株式会社竹中工務店 小南課長

これは誘導の考え方なんですけども、A案の場合はすべて左折にする案ということで、サイン等で。

委員

さっきの誘導がものすごくうまくいったときはこうなるであろうという願望が書いてあるということですよ。

株式会社竹中工務店 小南課長

はい、そうです。願望というか、そういう誘導を行います。

委員

でも、そこはうまくいくかどうかというのは保障はない。

株式会社ダイトク 徳永代表取締役社長

要は、来られる方にきちっと伝えられるかどうかには尽きるということだと思います。

部会長

今のご意見は、資料4の1の(3)ですか。実効性のある誘導方法というので、今ご提案いただいている駐車場の案内システムで十分かどうかというふうなことだろうと思うんです。そういう観点からいうと、本当はもう少し前の地点というか、9ページの0、492、0になるには、おそらくそれより前の地点で、エキスポのところに入る人は真ん中のレーンを使ってくださいというのが必要だろうということですね。

株式会社竹中工務店 小南課長

そうですね。

部会長

ほかはいかがでしょうか。

ご提案は、さまざまな観点から考えるとC案が好ましいというご提案だったんですが、これについては妥当性があるということで判断していただいて、これに基づいて、この後の調査であったり、予測、評価を進めていただければなと思います。

そのほかはいかがでしょうか。

(2)のウにある退場口OUTを右折1のところに持ってくるというのは、本当は右折2のところをOUTにしたほうが交錯しないですね。

株式会社ダイトク 徳永代表取締役社長

IN、IN、OUT、OUTということですね。

部会長

はい。

株式会社ダイトク 徳永代表取締役社長

場内で込ませるかということに尽きます。ただ、やっぱり駐車場の中は見にくいところを通らないといけませんので、そういうところであっちへ行ったりこっちへ行ったりというのはなかなか、外での状況を見ながらフレキシブルにあけたり閉めたりしたいということです。

部会長

そのあたりも、多分これからご検討いただければいいかなと思うんですけど。

株式会社ダイトク 徳永代表取締役社長

はい。



## 委員

素朴な疑問というか、今、ここの開発交通量は、現況交通量プラス開発交通量になるんですか。例えば9ページを見た場合に、どこでもいいんですけど、開発交通量を合わせていくと、調和橋のところでは1,800台ぐらい、1,900台ぐらいになっているんですかね。まだよくわかっていないのは、先ほどのスタジアムの審査のときに、時間1,200台来ると外周はパンクするという話があったんですよね。その値の話とこの値の話は同じレベルで見ていいんですか。ということは、パンクしちゃうんだというふうに思うんですが。

## 株式会社竹中工務店 小南課長

いえいえ、この開発交通量の赤字のところをごらんいただくと492台と書いているかと思うんですけども、北方面から誘導する車は方面比が2,050台の24%なんです。それが492台ということになっておりますので、これ自体は1,200を超えないんですけども。

あと、先ほどもスタジアムさんのほうでご説明されましたけども、1,200台というキャパシティーをオーバーしてしまう数字というのは、みのり橋の交差点を改良する前の話になっておりますので、あそこは箕面の方面に1車線増えると大分状況も変わってくるかと思っておりますので、それに関しましては、評価書案の段階でチェックさせていただきたいなと思っております。今、外周で北から来る車というのは、割合は非常に減らしておりますので、エキスポとしましては。

## 部会長

そのほかはいかがでしょうか。よろしいですか。

それでは、C案である程度の妥当性が認められたということですので、このC案を前提にして、調査、予測、評価の方法に審査を進んでいきたいと思っております。

それでは、それらの方法について事業者より補足の説明があるということですので、説明をよろしく申し上げます。

## 株式会社オオバ 田中係長

オオバの田中と申します。調査、予測の方法は私のほうから説明させていただきます。よろしく申し上げます。

提案書の152ページ、153ページをごらんいただけますでしょうか。

項目といたしましては、交通混雑と交通安全を考えておりました、152ページのほうが環境要因として工事、153ページのほうが共用時というふうに整理しております。今回、提案書時点から交通の動線計画が変更になったということと、あと、ちょっと時間がありましたので、意見書の内容ですとかそういったものを踏まえながら、調査方法を見直ししております。

まず、152ページの現況調査の手法から見ていただきたいんですけども、調査項目といたしましては、日常生活圏の状況ということで、公共施設等の位置ですとか、あと通学路の状況とかそういったものを整理いたします。そして、道路の状況といたしましては、道路の分布であったり、交通量の実態、交通処理状況ということで、現地調査を行います。そして、3)の交通安全の状況におきましては、安全施設の状況といったものを調査いたします。その下の近接事業の環境影響評価の結果は、スタジアムさんの評価の結果を整理、把握いたしまして、こちらの予測にも反映していくというふうに考えております。

調査の手法ですけども、既存手法調査がありまして、あと、現地調査といたしまして、その下に調査地点ですとか調査期間を整理しているんですけども、154ページに調査地点を、これはすべて動植物ですとか、騒音・振動といったものが入っているんですけども、この緑の丸をしているところが主要な交差点で設定しておったんですけども、こちらのほうで考えていたものを、今回、交通計画を見直したということで、資料5の20ページ、21ページを見ていただきたいんですけども、20ページのほうが、先ほどからお示しさせていただいておりますC案の図面を入れかえたものなんですけれども、こちらのようなルートで今回変更になったということで、21ページのほうに交通関係の調査地点のみを整理させていただいております。この中で、提案書には詳しく個別の凡例を入れさせていただいていないんですけども、こちらのほうでは丁寧に整理をしております、ピンクの丸で囲っているところが自動車の交通量、そして青で丸をしているところが歩行者・自転車通行量、それと、信号のマークが入っているところでは信号現示、あと、緑の丸の中に矢印が入っているところが滞留長を考えております。そしてあわせて、四角のオレンジ色のところなんですけれども、こちらが、道路交通騒音・振動、それとあわせて断面交通量を考えております。

この中で、緑の波線で四角で囲っているところが6カ所あるんですけども、こちらが提案書段階から追加したものになっております。まず、万国橋のところ、交通15と書いて

ているところですが、こちらがもともと万国橋ルートを想定していなかったんですけれども、今回考えているということで、万国橋を使うに当たって、中国道の出口のところにある信号でやはり渋滞といった交通混雑が発生するんじゃないかというところで、交通量と渋滞長の調査を追加いたしております。

それと、左下の交通7のところ、中央駐車場への出入り口の交差点になっているんですけれども、今回、歩行者・自転車がこのルートを通るだろうといたしますか、想定を考慮しておりますので、こちらのほうでも、歩行者・自転車の台数を追加しております。

それと、北に上がっていただきまして、交通9と書いているところの近くにある、先ほどのオレンジの四角のところなんですけれども、こちらが、前回の全体会でも事務局様のほうからご提示のありました論点メモの中でも、この北山田小学校の前での道路交通騒音調査が必要ではないかというご指摘もありますので、こちらのほうでも追加を考慮しております。

それと、その左下、交通17と書いているところなんですけれども、住民の方々の意見書の中でも、このヤマト運輸前がかなり懸念されているということもございますので、こちらのほうでも調査を追加いたしております。

それと、下のほうに行ってくださいまして、交通18の交差点ですけれども、この18と交通17を結ぶ道路は今回想定ルートとしては設定していないんですけれども、交通量がわりと多い道路だということで、こちらは一応見ておこうということで設定させていただいております。

それと、右側の交通16も、樫切山交通12の交差点からつながっている道なんですけれども、こちらルートに関しては想定ルートとしていないんですけれども、交通量が多いということと、あと、住民の方々のご懸念もあるということで、この交差点も追加させていただいております。

先ほどの152ページに戻っていただきまして、現況調査の手法のところの一番下、5の調査期間とあるんですけれども、調査の期間が、通常の特異日でない平日、休日を24時間で考えておりまして、その下に、あと、桜祭りですとかいろいろ書いているんですけれども、特異日のほうも現況を把握しておこうということで書いております。この中で、ガンバさんのホームゲーム日1回というふうに入れているんですけれども、当初、特異日の候補としてこちらを挙げていたんですが、将来、施設ができたときに、スタジアムも移動しているということで、今回、このホームゲーム日についてはやらない方向で考えてお

ります。

そして、予測のほうを見ていただきまして、このあたりは、現況調査、結果を踏まえまして、一部今の段階でシミュレーションを行っているんですけども、細かい事業計画ですとか、あと、対策といったものを踏まえながらシミュレーションを行っていきたいと考えております。

評価の手法のほうが、ご指摘にもありましたとおり、表現を改めようと考えておりまして、可能な限り環境保全に配慮し、環境影響を最小限にとどめるように努力しているかどうか、そういったところを観点に評価していきたいと考えております。

153ページのほうは供用時なんですけれども、基本的に中身は一緒ですので、このような内容で今回考えております。

説明は以上です。

部会長

ありがとうございます。

調査ポイントの追加等のご提案がございましたけど、いかがでしょうか。ご意見をちょうだいできればと思います。

よろしいでしょうか。

委員

結構です。

部会長

こういう形で進めていただければと思います。

当初8時という話でしたが、少々時間が押していますので、15分延長させていただきまして、資料4の論点メモに従いまして進めていきたいと思います。

それでは、2番目の交通混雑と3番目の交通安全について、事務局より説明をお願いしたいと思います。

事務局（萬谷）

恐れ入ります。資料4、論点メモをお出してください。

2番目の交通混雑で、(1)現況調査といたしまして、アで、先ほどご確認いただきました交通計画の変更に伴う調査地点の加除ということで、今回新たに自動車動線が変わることによって歩行者との交錯が何カ所か増えておりますので、万国橋ルート歩行者の調査が必要ではないか、そういったことが考えられますので論点として挙げております。

イで、公共交通機関の輸送力、乗車率としております。エキスポランド跡地の交通計画といたしまして、モノレール18%、バス3%の分担率を予定されておりますので、現状の輸送力、乗車率の調査が必要ではないかということで、論点として挙げさせていただいております。

ウですが、事業計画地外の駐車場稼働状況調査ということで、こちらは事業者さんが示されている交通計画、提案書の19ページを見ていただけるでしょうか。

19ページのエ、交通計画、(イ)駐車場計画の2段落目ですが、「なお、特異日など、事業計画地内の駐車場が不足するような場合においては、事業計画地外の駐車場を利用することとし、当該駐車場の運営機関と協議・連携を行っていくこととしている」とされています。この特異日というのが、年始及び大型連休、ゴールデンウィークの中日を想定されているということなんですけれども、その時点での周辺の駐車場の稼働状況の調査が必要ではないのかということで、論点に加えさせていただいております。

エですが、類似事例での交通混雑緩和方策の調査ということで、スタジアムの建設事業の際にも同様のご意見を出させていただいたんですけれども、他事例の対策についても調査が必要ではないかということで、論点として挙げさせていただいております。

オの混雑期に主要交差点、駐車場入り口での渋滞長調査ということで、渋滞長の調査につきましては、先ほどの資料の5で、追加で調査ということで示されているんですけれども、桜祭りやゴールデンウィークなどにおいては、外周でもほかの場所でも渋滞が発生しております。特に中央駐車場の入庫待ちの車列長がどこまでできるのかということ进行调查する必要があるのではないのかということで、論点に加えさせていただいております。

(2)ですけれども、予測及び評価の手法ということで、渋滞長及び通過所要時間の予測、評価ということで挙げさせていただいております。交差点需要率や車線別混雑度によって評価が行われると思うんですけれども、住民にとってもわかりやすのが、所要時間がどれだけ変わるのかということ、また、渋滞長の長さがどれぐらいになるのかということです。論点ということで入れさせていただいております。

イですが、上のアを予測、評価するのに必要になってくると思うんですけれども、交通

流シミュレーションの実施が必要ではないかということ論点として挙げさせていただいております。

3番目が、交通安全についてですが、予測及び評価の手法ということで、先ほど、スタジアム建設事業の予測におきましても、歩行者のシミュレーションによる予測を実施していただいておりますので、同様の予測、評価が必要ではないのかということで、論点として挙げさせていただいております。

あと、交通安全につきましては、先ほどの住民等の意見もございましたように、歩行者・自転車の動線の整備を求める声がございますので、想定し得る歩行者動線における近接事業利用者との競合の影響に対する、それを緩和させるための動線の整備が必要ではないのかということで、論点に挙げさせていただいております。

以上です。

#### 部会長

ありがとうございます。済みません、少々審査の手順を混乱させてしまいました。

この論点メモに従って、審査の観点が十分かどうかを検討していきたいと思いますが、いかがでしょうか。

まずは、交通混雑の現況調査についての論点アからオまで挙げていただいておりますが、妥当な話ですか。これについても、ぜひお願いしたいと思います。

続きまして、交通混雑の2番目、予測及び評価の方法についてのアとイですけれども。

#### 委員

これは、ただ、下の交通安全のほうには、近接事業利用者との競合影響と書いてあるんですけど、予測及び評価の手法のところにも入れておく必要はないんですか。交通混雑に関して、さっきちょっと出ていましたけども、スタジアムのほうで1,200台で道路が混雑するとありますが、あれと複合影響のあるような状況はあり得るので、されるんだろうと思うんですけれど、明示的に書いておいたほうがはっきりするかなと。

それからもう1つは、シミュレーションで結構なんですけれど、一応今のところ、平均的な6万何千人かの入場者数のところで交通の評価をされておりますけど、ピーク時は大体8万人を超えるというのもされていきますよね。どこかの事例か、前のデータでは、入場者数の多い順にソートされていまして、トップのほうは8万何千人かというグラフが出て

いますよね。ですから、シミュレーションで結構なので、ほんとうに最大ピーク時8万人オーダーで人が来たときに、周辺の街路部とか、要するに、結局住んでいる者からすると、平均的なものよりは年に何度かあるときにえらいひどい状況になっているというのはやっぱり気になりますから、そういうときの対策なんかも必要かという気もしますので、シミュレーションをやる際には、最悪の前提条件を入れたやつをやっていたきたい。それと同時に、動的シミュレーションでも、先ほど、各ブース450台パーアワーということで、合計すると1,800台と言われていましたが、あれはやはりあくまでも平均値的なやつなので、自動車がポアソン到着なんかしたときのことは、やっぱりシミュレーションをやってみないとよくわからないと思うので、やはり動的シミュレーションで待ち行列がどうなっていて、それが一般道へはみ出してこないかどうかというチェックはぜひともやっておいていただきたいなど。全部シミュレーションの話で結構なんですけれども、最悪を想定したり、それから動的な、突発的に起こるような状況もあらかじめ見ておいてほしいというのが意見です。

部会長

ありがとうございます。

論点としては2つで、近接事業利用者との競合影響を明示的に入れていただくという話と、それと、1つのパターンのシミュレーションではなくて、最悪の状況を想定したようなシミュレーションをぜひ行っていただきたいということですね。

委員

質問なんですけど、今の交通流のシミュレーションは、垂直的な影響も入れているんですよね。

株式会社ダイトク 徳永代表取締役社長

勾配とかが入っております。

委員

勾配を含めたスピードとかは入っているということですね。

株式会社ダイトク 徳永代表取締役社長

はい、入っています。

委員

ちょっと気になっているのは、万国橋から入るのは結構なことなんですけども、中環から逃げて9%で上がって行って、鋭角で戻ってこないといけないですよ。1車線なので2車線よりはあれかもしれないんですけども、そこはどうしてもスピードが落ちると思うし、そうすると、中環のほうまで渋滞長がどれくらい延びてくるかというのは必然的に起こってくるような気がしますので。

部会長

その点もシミュレーションの中に入れていただけますか。

そのほかはいかがでしょうか。

委員

質問なんですけれども、この交通流シミュレーションの範囲は、どの範囲までをこの場合は設定して考えていくのかというのは。範囲というのはエリアです。

株式会社竹中工務店 小南課長

今までつくっていたものは、どちらかという出入り口の状況を確認するという意味で、ちょうど中環から南側の南半分をつくっておりました。評価書案の段階でどのラインまでつくるかというのは、今後ご相談させていただきたいと思います。

委員

検討するということですね。

部会長

ほかはいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

委員



今の自転車の動線の話で、きょうは自転車の動線の絵がなかったんですけど、前いただいたものの中で17ページかな。とにかく南のほうから既設の歩道橋を渡って南ゲートに入るとい話なんですよ。先ほどのスタジアムのお話を聞いていると、一方通行でという話があったので、そうすると、ここで自転車で来た人が帰れなくなってしまうと、遠回りしないといけないということが出てくると思うので、この使い方といいますか、そのあたりも含めて、評価というか対策をしていただく必要があるかなと思います。

株式会社竹中工務店 小南課長

これは、試合がある日とない日というパターンを検討するよにということですね。

委員

そうですね。特に、やっぱりある日という話です。

株式会社竹中工務店 小南課長

はい。かしこまりました。

部会長

ありがとうございます。

とりあえず、2番目の交通混雑の(2)の予測及び評価の方法については、先ほどからいただいている意見を少し付加しまして部会の意見としたいと思います。

では、3番目の交通安全です。(1)の予測及び評価の方法、シミュレーションということなんですけども。これも、先ほど福田先生から、ある日、ない日という話がございましたが、そのほか何か。よろしいですか。

では、歩行者・自転車の動的シミュレーションを行っていただくということをお願いしたいと思います。

最後、(2)の歩行者・自転車の動線整備ということで、これも何かご意見はございますでしょうか。よろしいですか。

じゃ、この形で競合影響について十分考慮いただきたいということをお願いしたいと思います。

それでは、論点メモをすべて確認しました。ほかに何かご意見がございましたら、最後

の機会ですので、よろしいですか。

それでは、本日の意見を部会の見解として、次回の全体会で報告したいと思います。部会の見解につきましては、事務局のほうでとりまとめをお願いしまして、事前に部会の皆様に確認をとっておいていただければと思います。

それでは、次第の4番目ですが、その他で、何か事務局よりございますでしょうか。

事務局（萬谷）

特にございません。次回の日程調整を行いたいので、委員の皆様、恐れ入りますが、お残りいただきますようによろしくお願いいたします。

部会長

それでは、本日はお忙しい中、部会の皆様にお集まりいただきまして、ありがとうございました。今後とも、交通部会による審査が続きますけれども、引き続きご協力よろしく申し上げます。

それでは、これで交通部会を終了したいと思います。どうもお疲れさまでした。

—— 了 ——