

交通計画（中間報告）

1. 交通計画の進め方

交通計画の対象を、自家用車による来園にも最大限配慮する平常時と、公共交通等の利用を主体とする特異日に分類して検討する。

その上で、

- ・平常時においては、過去の実績等を基に最大駐車台数や駐車場の配置を設定した上で、交通シミュレーションを実施し、現状の交通状態を悪化させない必要最小限の道路整備箇所の抽出する。
- ・特異日においては、公共交通や場外駐車場等からシャトルバスを活用した交通計画を検証する。

2. 平常時は車での公園利用者に最大限配慮した公園計画（駐車場整備台数の設定）

◇平常時の最大駐車台数の設定

- ・最大駐車台数を 2,900 台に設定
理由：J1 リーグや高校野球（準）決勝を除く、イベントで対応可能（年間開園日の約9割をカバー）

◇交通シミュレーションで抽出した渋滞対策

- ・総合スポーツゾーンへの主要な動線となる宮環の交差点を中心に改良を行う

◇駐車場の効率・効果的な配置

- ・分散配置し、主に宮環からの利用（周辺住宅に来園車両が混入防止）を想定
- ・駐車場は、利用頻度を考慮して駐車場利用時以外の多目的利用も想定

交通計画（今後の予定）

3. 特異日における来園者の流れを検証

◇特異日交通シミュレーションの条件設定（主に J1 開催日を特異日*とする。）

- ・来園者総数（25,000 人想定）、方向別発生人数、駐車場を利用制限した上で来園手段を設定
- ・シャトルバスの運行計画
- ・緊急車両等の動線を確保
- ・駅等からの歩行者、自転車動線の設定

◇特異日交通シミュレーションの実施結果の検証

※国体開催時は、来園者輸送計画を別途策定。また、高校野球の準・決勝時は、シャトルバスの一部活用も想定。

4. 更なる交通円滑化策等の提案

◇提案

- ・自家用車利用者の公共交通利用への転換方策
- ・駐車場満空情報を提供し、効率的に駐車場へ誘導
- ・住宅地内への進入抑制等の交通規制（通行規制、速度規制、駐停車禁止等）と取締りの強化
- ・来退園時間の分散化策 等