

<主な意見に対する考え方について>

1 交通課題への対応について

市役所本庁舎周辺の主要道としては府道8号線(大阪生駒線)があり、大阪市内から奈良県に通じる道路として様々な車両が通行しています。従来から諸福付近では本路線に加えて、2車線の市道諸福中垣内線(H21.3 供用)が合流し、西側は大阪中央環状線を挟んで4車線の東野田茨田線(H18.3 供用)と接続することで、2車線状態であった中央環状線から東900m区間がボトルネックとなり、朝夕には慢性的な交通渋滞が発生していました。そのため市役所への来庁者にも少なからず影響を与えることとなっていました。大阪府ではこの状況を改善させるため、この区間において道路拡幅および歩道整備を計画的にすすめ、現在では市道諸福中垣内線の供用とあわせ、市内では徐々に渋滞状況の改善がみられるところです。

平成30年9月から10月にかけて、市役所周辺である市役所前交差点から赤井交差点までの約500m、5か所の交差点において信号機時間および渋滞状況について簡易の調査を実施しています。結果としていずれの調査日も周辺道路において車両が多く行き来する時間帯がありますが、定義上の渋滞が発生するには至っていない状況でした。ドライバーの感覚としては、この間は信号機の間隔が短く、横断歩道も多いことから同路線が渋滞していると感じることの原因の一つになっていますが、これについては信号機制御により歩行者ならびに自動車通行が確保されている状況です。

道路の容量をみますと新庁舎が建設されて増加する車両は最大で来庁者車両の160台および公用車70台の計230台ですが、この数値を単純に府道8号線の現行通行車両に加算した場合、いずれの時間帯も交通容量を超えることはありませんでした。(同路線の基本交通容量2500pcu/h(補正後の可能交通容量1898pcu/h)にたいして、午前7時から午後6時までの間の実測値の最大数は1250pcu/hでした。)

また新庁舎の駐車場として想定しているポップタウン駐車場においては、土日で屋内駐車場4階と5階で利用率が高くなることがありますが、屋上駐車場においては空きがある状況であり、平日ではこれら土日を下回る利用状況です。以上を踏まえ庁舎が消防跡地に移転した場合の周辺道路の想定は、現在地に庁舎がある場合と比較して新たな車の渋滞や歩行者・自転車の通行障害が著しく発生するという結論には至りませんでした。

しかしながら天候の状況や沿線での交通事故、新庁舎での大規模なイベントの開催をはじめ、さまざまな要因が重なった場合には新たな渋滞の発生を否定することはできません。

今後、周辺交通への影響を十分考慮し、新庁舎への来庁に際して交差点や通過車両への影響を踏まえた庁舎出入口位置の設定、混雑時にも前面道路の混雑を極力抑える敷地内での回遊性の確保等を検討していきます。また新庁舎周辺においては、歩行者、ベビーカー・車いす、自転車等の通行環境の充実を最優先に考慮するとともに既存道路の改修や公共交通のアクセス向上に努めます。ソフト的にも市主催事業の開催日の配慮や日頃からの交通

ルールの市民啓発など多様な手法により、新庁舎周辺の交通環境を改善する方策をすすめていきます。

■府道 8 号線 交通容量簡易検討

観測時間	現況交通量 (府道8号)		PCU 換算 交通量 ③	付加交通量 (来庁+公用)	付加後のP C U交通量 ⑤	基本交通 容量 ⑥ (2車線)	交通影響 ⑤<⑥でok
	大型車 ①	小型車 ②	①*2+②		③+④		
7時台	131	988	1,250	230	1,480	2,500	ok
8時台	158	924	1,240	230	1,470	2,500	ok
9時台	159	808	1,126	230	1,356	2,500	ok
10時台	130	832	1,092	230	1,322	2,500	ok
11時台	131	937	1,199	230	1,429	2,500	ok
12時台	121	913	1,155	230	1,385	2,500	ok
13時台	117	838	1,072	230	1,302	2,500	ok
14時台	130	880	1,140	230	1,370	2,500	ok
15時台	155	918	1,228	230	1,458	2,500	ok
16時台	94	842	1,030	230	1,260	2,500	ok
17時台	77	879	1,033	230	1,263	2,500	ok
18時台	44	944	1,032	230	1,262	2,500	ok

調査日 平成29年11月22日(水)

○府道 8 号の交通容量の設定

単路部での基本交通容量は、2車線で2500pcu/h 往復であり、この値を交通容量とする。

(pcu：乗用車換算台数、大型車は2pcu となる)

注) 詳細検討における可能交通容量の算定においては、基本交通容量に各種の補正率を加味して算定する。

補正について	車線補正	0.94	側方補正	0.95	沿道状況	0.85	可能交通容量 PCU	1,898
--------	------	------	------	------	------	------	------------	-------

○付加交通量の設定

付加交通量は、基本計画における必要駐車場数の最大値 230 台(来庁者用駐車場 160 台、公用車 70 台) とする。

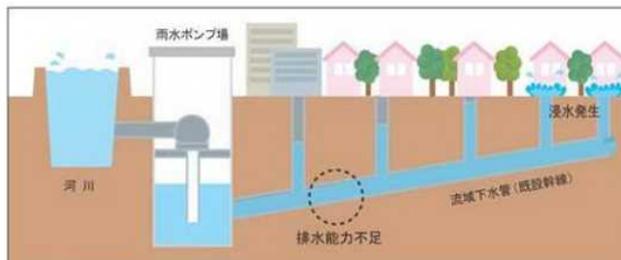
2 浸水対策について

本市が位置する寝屋川流域は西を上町台地、東を生駒山地に挟まれた低湿地帯であり、水と深い関わりをもつ地域となっています。また、大東市内には一級河川である「寝屋川」「恩智川」をはじめ 15 河川が流れており、こういった地勢から、本市では、過去から多くの水害が発生してきました。近年では、河川の改修が進み、「河川はん濫」は減少したものの、都市化による保水・遊水機能の低下や地球温暖化が原因とも言われる局地的大雨の発生により、下水道の処理機能を上回る雨量による「内水はん濫」が増加しています。

こういったことから、本市では、寝屋川流域協議会において、国、大阪府、寝屋川流域 10 市と共に寝屋川流域全体としての総合的な治水対策に取り組んでいます。

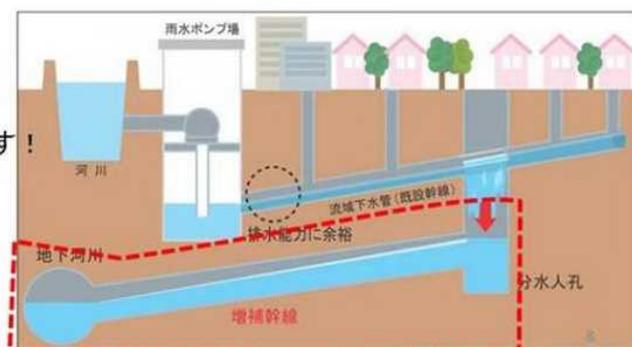
大阪府の対策としては、平成 4 年 3 月に完成した寝屋川治水緑地（深北緑地）をはじめ、調節池、地下河川、増補幹線（下水道の処理機能を上回る雨量を地下河川に放流するための巨大地下トンネル）の整備などが進められています。本市では、平成 29 年 3 月に市内東部地域、平成 30 年 2 月に市内西部地域で増補幹線の共用が開始されたことにより、平成 24 年 8 月 14 日の豪雨時に比べ約 2.2 倍の雨水を貯留できるようになりました。これに加えて、公園貯留や小中学校の校庭貯留の整備など、本市においても遊水機能を人工的に取り戻すための対策を講じています。これらの取り組みにより、大東市の浸水被害は大幅に軽減しています。新庁舎候補地周辺においても、赤井交差点付近に集水口をもつ増補幹線が府道大阪生駒線に沿って西に整備されたことにより、浸水被害の軽減効果が期待されています。

増補幹線ができると…



★これまで★
街に大雨が溢れてました。

★巨大地下トンネルができると！★
街に溢れていた大雨がなくなります！



大阪府ホームページより

しかしながら、大東市の地勢や近年の異常気象を考慮すると、上記対策によりすべての浸水発生を防ぐことは難しく、防災拠点となる庁舎については、浸水した場合であっても、浸水程度に応じて最大限の機能を維持しつつ、浸水後の早期復旧に努めることが求められて

います。このため新庁舎においては、局地的大雨や集水桝の機能低下等による小規模な浸水に備えて、地下駐車場については、入口に勾配を設けたり、止水板を設置するなど、雨水が直接地下駐車場に流れ込まない方法を講じて行きます。また、公用車については、地下駐車場以外に近隣商業施設等にも分散配置し、緊急時に速やかに出動できるようにします。さらに、河川はん濫などによる大規模浸水を想定して、地下駐車場における排水設備の整備、電力・通信の多重化、機械設備や重要機能の浸水しない階への配置、緊急車両が使用できない場合に備えたボートの配置等についても検討し、浸水時であっても防災機能を維持できる庁舎を目指していきます。

3防災対策について

現市庁舎は、本庁舎をはじめ執務室が分散している状況において、災害時には「大東市地域防災計画」に基づき、それぞれの組織の業務内容に応じて役割分担しながら応急・復旧対応を図ることとしています。

新庁舎では、このような分散化が解消し、組織が集約化されるメリットを活かして、これまで以上に防災・災害対策の強化に取り組む必要があります。

危機管理の中心的役割を果たす防災拠点施設として、大地震動後においても庁舎機能を確保し、業務を継続できる耐震性能を確保した建物構造とし、庁舎建物の形状や階数に応じた最適な構造形式（耐震構想、免震構想、制震構想）の検証を進めていきます。

各構造形式の概要は下表のようになります。

<構造方式の概要>

形 式	耐震構造	免震構造	制震構造
イメージ			
概 要	地震に対して構造体で耐える構造。地震力を受けても倒壊しないよう耐力壁などを配置し、建物の各部分が破壊しない強度を確保する。	建築と地盤や土台との間に、水平方向に変位し地震動エネルギーを吸収する免震装置を設置し、建築の揺れを抑える構造。	建物に設置する制震装置により、地震力を減衰、あるいは増幅を防ぐことで建物の揺れを低減させる構造。
メリット	一般的に採用される構造で、コストも比較的抑えられる。	建物の揺れを最も抑えることができ、空間の自由度を確保できる。	免震構造に次いで、建物の揺れを抑えることができる。

デメリット	地震時の揺れが大きく、家具や設備を固定しておく必要がある。最も高い耐震レベルの場合、柱や梁などの躯体が大きくなり、他の形式より空間上の制約が大きくなる。	免震装置の設置などのコストがかかり、当該工事部分の工期も必要となる。	制震装置などのコストがかかるとともに、制震ダンパーをバランスよく配置するために空間上の制約が生じる可能性がある。
-------	--	------------------------------------	--

また、BCP（事業継続計画）の観点から、機能維持のための物資の備蓄を行うとともに、災害時に孤立した際の連携のため、ヘリポートの設置を検討します。

このほか、新庁舎に収容した帰宅困難者の一時避難所として会議室やサロンなどの空間を提供するなど、隣接する民間商業施設と連携し、非常食の提供を始め、被災者の支援活動を行うために必要な機能を確保することが可能となり、新庁舎全体の災害対応の検討を進めていきます。