

意見	回答
<p>複合的な環境影響についてですが、提案書に対する審査会の審査書に対する回答の中では複合影響を考慮していると記載していますが、先ほどの説明では、評価書案の予測評価には、必要なデータがなく考慮できないため、複合影響としてエキスポ跡地の事業は入っていない、千里丘の計画は入っているということでした。エキスポ跡地の事業については、データが出てきたときにもう一度やり直すという事業者からの意見だったのですが、これは、三井さんが出てくるまで置いておくのか、この評価書案を出したら、ガンバさんはこのとおりやっていくということになるのか。評価書案の審査中に、三井さんのデータが出てきたら、交通の複合影響について、こういう意見交換会でまた説明して、住民の理解を得られる機会があるのか、あるいは、もうこの説明会が終われば、このとおりやっていってその後は三井さんにげたを預けるといことなのか、その辺のところを、どの範囲でどうするのかということをお聞きしたい。事業者と、吹田市さんもこの環境影響評価をどうやって進めていくつもりなのかということ。交通計画について、もうこれ1回限りでガンバさんの評価書の、我々の意見交換会はこれで終わりになってしまいます。そうすると、このアセスの内容で複合影響が出てきた場合に、どこで我々と意見調整していただけるのか、この辺をひとつお聞かせ願いたい。これをはっきりしないと、先ほど述べられました、単独で事業を実施された場合の影響について、我々はこの意見交換会でどう質問すればいいのか、私も悩んでおります。その辺をお聞かせ願いたい。それがはっきりすれば、今回のこの意見交換会で、単独でガンバさんが進めていかれるときの交通計画とか騒音計画について再度意見を述べさせていただきますので、まず、複合影響をどう考えていくのかということをお聞かせ願いたいと思います。よろしくお願ひします。</p>	<p>(事業者) 複合影響につきましては、現時点で把握可能なデータでは評価書案に記載の内容しかできませんので、事業者としてこの評価書案を出しています。今後、評価書案の内容は、環境影響評価審査会において、審査されます。審査には数ヶ月かかることとなります。ですから、今日の意見交換会が終わったらこのままこの内容で事業が実施されるということではないことだけをご理解ください。数ヶ月の審査で、その間にいろいろな先生方のご意見をいただいて検討していく部分が出てきますので、まず単独での環境影響評価手続きにはまだ何カ月かかるということになります。</p> <p>その上で、ここから先はエキスポ跡地開発事業（「(仮称) エキスポランド跡地複合施設開発事業、事業者：三井不動産」を指す）がいつ、どういう形で交通計画等の内容を出されるかということになりますが、こちらの審査中にエキスポ跡地開発事業の結果が出てくれば、多分エキスポ跡地開発事業の予測評価の中で同じように、複合影響についても議論していくことになるのではないかと。今日ご説明したような資料、データについてはエキスポ跡地開発事業にご提供していますので、基本的には向こうで予測されるときに、複合影響について考慮されたものが出てくるのではないかと考えております。それを踏まえてまた議論していくことになるのではないかと。</p> <p>困るのは、まだ審査期間が何カ月かあるのですが、その間にエキスポ跡地開発事業の計画がはっきりしなかった場合、その場合はもう、逆に言うと、エキスポ跡地開発事業がどういう状況でいつできるかということがこちらとしてはわからないこととなりますので、その場合は、まず「単独であればやっても大丈夫」ということをご確認いただいて、事業を進めていかざるを得ない。その後は、エキスポ跡地開発事業の結果がどういうふうに出てくるかによって、状況に応じて判断させていただくことになると考えております。</p> <p>(行政) 万博南側の、今回スタジアム建設と商業施設、近接した場所において2つの施設が建設を予定しております。この施設については共通して交通渋滞という環境影響が懸念されておりまして、また、両事業によって複合的な環境影響も懸念されておりまして、先ほどありました複合的な環境</p>

影響については、吹田市の技術指針で複合的な環境影響を予測・評価することを定めております。ただし、今回の事例につきましては、商業施設建設事業が提案書手続の段階でありまして、事業計画がまだはっきりしていない、予測・評価の結果が出ていないため、現段階での両事業による複合的な環境影響の予測・評価を実施できない状況であります。そのため、今後、両事業の手続の進捗状況に応じまして、複合的な環境影響の予測・評価が実施できる状況になった場合に、先ほど事業者の説明がありましたように、市としては適切に実施していくよう、事業者に求めてまいりたいと思っております。

意見

評価書案の審査中に三井さんのデータがでてくれば、複合影響を考慮していくということを事業者は言われました。審査会が終わるまではガンバさんはそれを考慮して、両方で交通計画を練っていくが、それ以降はもう三井さんにげたを預けるという理解でいいのでしょうか。その辺のところの意思をはっきり決めてほしいのです。事業者の意見をまとめるとか吹田市は言われたって、ガンバさんにも期限がある中で、その期限をはっきりしないと、我々はどう判断していったらいいのかわかりません。三井さんのデータが出てこなければもうガンバさんはこれで事業を進めて、残りの、三井さんが開発された分は三井さんが交通計画を全部練るということでいいのか。そうすれば、我々として意見を三井さんに述べていけるのだということに理解させてもらっていいのかどうかだけ返事をいただきたい。

回答

(行政) 複合影響を何パターンか考えないといけないのですが、両事業が同時に計画を立てて並行して進んでいく場合は、両者にしっかりと意見交換、情報交換していただきながら、それぞれの事業規模に応じた痛み分けといえますか、両方が並行してやっていただく、これが一番理想的だと思っています。スタートのときは、4月にスタジアム建設事業（「(仮称)吹田市立スタジアム建設事業、事業者：スタジアム募金団体」を指す。）の提案書が出されて、6月にエキスポ跡地開発事業の提案書が出てきました。その後、進行が揃うかなと思っていたのですが、8月1日の審査会でエキスポ跡地開発事業の交通計画に対しては非常に厳しい指摘がなされました。現在、エキスポ跡地開発事業は新たな交通計画を出しなさいという意見を受け、今、審査は事実上とまっています。

こうなってきますと、スタジアム建設事業が、先ほど事業者からもありましたように、単独で交通問題に関してしっかりと対策ができるという計画を出していかれる。後から追いかけてこられるエキスポ跡地開発事業はそれに合わせてくることになってきます。極端に言いますと、スタジアム建設事業の審査が終わって、その後にエキスポ跡地開発事業が出てくる可能性もある。もっと言えば、エキスポ跡地開発事業が事業をやめる可能性だって、可能性としてはあります。このようにエキスポ跡地開発事業側がはっきりしていないときに、それをもってこのスタジアムの建設事業の手続をとめる、それがはっきりするまでやめなさいというわけには、この条例手続上いきません。

ということで、今、エキスポ跡地開発事業が見解を出せない状況では、スタジアム建設事業は単独で成立するような交通計画をさらに練っていく。これで問題があれば審査会の中で、かなり厳しいご指摘もあると思います。この審査の途中に出てきたら、両者で検討することになります。繰り返しになるようですが、出てこなければ、この計画をよりブラッシュアップしていく。そういうことで、ご意見内容で正しいと思います。

意見

回答

交通計画と騒音対策について、意見を述べさせていただきます。

予約制で2,000台に抑えるという計画をしておられます。今現在、2万人の観衆で2,300台だと。本編を見ますと、カシマサッカースタジアムなどの類似施設の駐車台数は、ほとんどが1,000台以下です。しかも、開催時には利用不可。それだったら、このスタジアムについても、いっそのこと、駐車車両はゼロとか、南第1駐車場は臨時バスの駐車場にするなどにすることは考えられないのか。昨日の試合時にも、自転車と単車が非常に多くて、至るところに置かれています。だから、第2駐車場をそういうものに利用して、東駐車場500台、中央駐車場500台、私はゼロがいいんですけども、500台、500台でどうかなと思っております。茨木摂津線は、見てみますと、1日2万から2万5,000台が走っております。それに2,000台ということになりますと、1割増しということになります。その辺のところをひとつご検討していただければどうかなと思いますので、よろしくお願いいたします。

もう1点、騒音問題でございますが、太鼓はいいんだと。それ以外は使わない。なぜ太鼓がいいのか、私はわかりません。それと、サッカー特有の踏み鳴らし、これは非常に音が出てまいります。そういうことで、やっぱり踏み鳴らしとか太鼓をやめていただきたい。それが、具体的にやめるとは書いていない。屋根がついているから音が出ないという内容を書いておられます。屋根もほぼ、わかりませんが、全面屋根か一部屋根と書いておられますので、少し抜け道があるんじゃないかと思っておりますので、その点をひとつ意見として述べておきます。よろしくお願いいたします。

(事業者) まず、交通計画についてですが、現状で2,400台ぐらいの車が来ていると考えています。何とかこれを現状以下ぐらいにしたいということで、最大で2,000台ぐらいという計画をたてております。それで一定計画しまして、多分現状と同じぐらいか、現状以下ぐらいの交通混雑になるのではないかとということで計画しているのですが、これがさらに減らせるかどうかというのはいろいろ検討して、ここは公共交通機関、モノレール、バスの輸送能力のこともありますので、全体を複合的に検討して行って、さらに車が減らせるようであれば、そういう形の検討も今後していければと考えております。

太鼓、踏み鳴らし音の件ですが、これにつきましては、長居陸上競技場で開催された日本代表戦での調査結果をベースにしています。太鼓であるとかいろいろな音、かなり大きな音をもとに予測しても、ああいう値なので、それほど大きな影響はないのではないかと今予測しております。屋根につきましては、中央部は開いています。そこから出てくる人の声をふさぐということは難しいのですが、ただ、屋根をつけることによる減衰効果というか、低減効果というのはかなり大きくありまして、それを踏まえて予測させていただいています。それでも、実際にやってどうかということになった場合に、太鼓を禁止するとか、踏み鳴らしを禁止するといったソフト面の対応について、今後また検討させていただき、どうしてもという場合は協議させていただきことになろうかと考えております。

意見	回答
<p>騒音についてですが、説明のあった騒音の予測値は夜間と昼間の平均値、ならしての数字ですよ。それから、昨日も試合がありまして、ワーツという声が清水には聞こえております。試合中の騒音の予測結果の LA5 は 90%レンジで、90%レンジというのは上下 5%ずつを切った数字だと思っておりますが、この予測結果によると、ほとんど影響がないと予測されると書いてありますが、昨日でも音が聞こえています。それで、その試合の間中ワーツという音が聞こえてまして、おそらく得点が入るとワツと一気に来るわけです。予測結果として示されているこの値にはそのワツと瞬間的に来る音は入っていないと思います。実は、生活上、そのワツと来る音がどのぐらいなのかが非常に大事だと思っています。最後 48 という値が出ていましたが、そうすると、吹田市さんのほうで環境基準値の目標値というのがありまして、基本的には吹田市の施設になるわけですから、市の基準値をクリアできないなんて、そんな施設はやっぱりぐあいが悪いと思います。</p> <p>ですから、90%レンジではなくて、最大どのぐらいになるのかという数字を出していただきたい。それで清水とか各地区でどういう音になるのか。この表を見ると、理屈としては現況騒音レベルと比べてあがらないとなっておりますが、名神があつて、もともと高いからそれはあがらないと思います。それはそれでいいのですが、これができることによって、試合中ワーツという音がずっと続くわけで、その最大の差を出してほしい。それで、最大の数値に対して吹田市さんは、ご自分のところで定められている目標値を多分超えると思います。それに対して、自分らが目標を決めておいて、自分たちの施設がそれをクリアできていないということに対してどう考えるのか、お答え願います。</p>	<p>(事業者) マックスの値ではないのですが、先ほどご意見をいただきましたように、この LA5 というのは、90%レンジ上端値で、上・下 5%を切っております。</p> <p>なぜこの値を出しているのかということ、騒音には環境基準とか、あるいは工場などで敷地境界での規制基準というのがあります。通常、工場などの規制基準としては、変動する騒音をどういうふうに評価するかという場合にこういう LA5、90%レンジ上端値と規制値を比較しなさいということになっているので、この値を出して説明させていただいたということです。</p> <p>環境基準との比較はこの前の昼間の平均値というのがありますが、一般的に、普通の騒音でもどうしても変動しますので、環境基準と比べる値は、そういう値の平均値と比べるという形で決まっておりますので、そういう形で比較させていただきました。ご意見のように、例えばマックスの値を環境基準値と比較するということになりますと、通常でもどうしても変動する値で超えますので、それを、押しなべて一日中これぐらいになるようにという値である環境基準と一時のごく短い音を比べるというのはなかなか難しいところがあると考えておりまして、こういう形で結果としては示させていただいたということです。</p> <p>(行政) 吹田市の目標値については、これは環境基準とほとんど同じ意味合いです。この後、市が寄附を受ける施設ということになりますと、一事業所ということになりまして、環境基準ではなくて排出基準という考え方で、工場・事業所から出る基準ということになり、それはそれぞれ用途地域や時間帯によって違っています。L5 については事業者さんが説明されたとおりです。先ほどご意見にありましたワーツという、一瞬に出る音、我々は Lmax と言っているんですけども、これは騒音規制法でありますとか大阪府の条例で、事業所を規制する、こういう変動のある、一定しないような音については L5 で評価するということになりますので、これはこの評価方法で規制・取り締まりしていくということになります。</p>

意見	回答
<p>L5で規制するということになりますと、今はクリアできているのですか。市さんは、いわゆる境界線上でその数字はクリアできているというご判断ですか。もしできていなかったら、どうするのですか。</p>	<p>(行政) 今、事業者からシミュレーションということでデータを出していただいているような状況で、この後、専門の先生方にそのデータを見ていただいて、それが基準値に合致しているかどうか判断していきたいと考えております。</p>

意見	回答
<p>まず1点目は、事業計画の中に、エコに配慮するという事で太陽光発電とかいろいろ出ていますが、風力発電、これは超低周波騒音が出るのでやめていただきたい。どのぐらいの大きさの規模の羽根を設けられるかわかりませんが、今、エコということで、そこら中に風力発電が建設されているようですが、現在つくられているのはほとんど、だれも住んでいないような山のとっぺんとか海岸のそばとかです。諸外国でも超低周波騒音というのが大きな問題になっているのです。そういうものをこんな住宅地の真真中に立てるのはナンセンスだと思います。小さいその辺の信号を整備するのだったら問題ないですけども、スタジアム施設を賄うとなると相当の規模の施設になります。発電所の規模の施設なんかはすごい低い音で、この超低周波の音というのは相当遠くまで届くのです。こんなのが建設されたら、夜中でも、おそらく風が強かったら回るでしょうし、こういうのを町の中に立てること自体がナンセンスなので、この計画はやめていただきたいというのが1点です。</p> <p>2点目は、先ほどの計画の複合の話で、例のアウトレット施設の、三井不動産の説明会に私は参加して、そこでも申し上げたのですが、今回のこの計画で車の交通の予測をされておりますが、歩行者に対する予測が全然されていない。これは一気に2万人、4万人来るのに、どうするのか。これはモノレールから運ぶということですが、モノレールからこのスタジアムまでどういう動線を誘導するのか。全くこれは絵が描かれていないですよ。私は三井不動産で申し上げたのですが、三井不動産のところでも簡単なスケッチがあって、ちょうどこのスタジアムに向かって斜めの通路を設けていました。したがって、突き抜ける形で、そこに周回道路がありますので、そこに信号を設けるのではなくて歩道橋をつくれということを提案しました。信号を設けると、その信号ごとにまた車がとまりますから、今の信号のままでは多分さばけないと思いま</p>	<p>(事業者) それでは、1点目の風力発電についての回答ですけれども、今回、太陽光発電につきましては、屋根の面積がかなり大きいということもありまして、大規模な形で実施したいと考えておりますが、風力発電については実はとても小さい規模のものを想定しております。それで建物のメインのエネルギーを確保するというのではなくて、広場部分に設置を予定している外灯用の電気を得るための、風力と太陽光が両方併設されているような製品がございますので、その採用を予定しております。ご心配いただいているような問題は生じないと考えております。</p> <p>もう1点、歩行者の通路の件です。</p> <p>歩行者についても予測・評価しております。今日は時間の都合もあつたので、その説明はしませんでした。評価書案には載せております。</p> <p>今の基本的な考え方としましては、先ほどもありましたように、車を抑制する上で、どうしてもモノレール、たくさんの方に歩いていただく必要があります。それにつきましては、適切に時間差で退場していただくということと、ルートとしては、北側については緑地というか、公園の中を歩いていただいて、調和橋の歩道橋を歩くルートと、もう1つ、南側は南駐車場のわきから抜けて万博の南側の歩道橋のところを歩いていただく。この2ルートを考えております。この2ルートに、4万人のときはかなりの人数になりますので、交通整理員などで交通整理をして、下を歩いていただければ、何とか通っていただくことは可能であるという数値計算結果がでております。このような内容を評価書案には書かせていただいておりますので、またよろしくお願ひしたいと思います。</p> <p>(行政) 歩道橋の建設というご意見が出たのですが、今、事業者から説明がありましたように、現時点ではエキスポ跡地開発事業の施設の内容もわ</p>

<p>す。おそらく、一気に動いていくと交通事故も起こるでしょう。したがって、ここは歩車分離という考え方で、今現在、東側のやつも歩道橋をみんな歩いていますよね。だから、基本的にそういう考え方で歩行者をさばいてもらいたい。三井側の計画がようわからんという話ですが、わかるうが、わかるまいが、そういう計画を前提でつくっていただきたい。</p> <p>私が申し上げたいのは、歩道橋をつくるとなると、かなり大きな歩道橋になると思います。相当なそれなりの費用、建設費がかかるでしょう。この建設費はスタジアムと三井不動産で折半して、その辺の交通整理を市にやっていただきたいと僕は申し上げたのです。この意見に対して、前向きに検討しますとあったのですが、その後どうなっているのかということをお聞きしたい。</p>	<p>からないというところもありますので、現在のところは 2 方向に分けてということですが、今後、エキスポ跡地開発事業の事業計画が具体的に出てきた中で、歩行者に対するどういう安全確保ができるかといったところは検討していただきたいと思っております。</p>
---	---

意 見	回 答
<p>何回か話が出ている複合施設の三井さんとの絡みの件ですけれども、新聞とかで見ますと、ガンバさんのスタジアムが 15 年の開幕戦までに開設ということで載っております、先ほど工期が 26 カ月ということは、年明け早々から工事を始めないと、15 年の開幕戦には間に合わないスケジュールかと思えます。そうすると、三井さんの計画が出てきていないということで、三井さんとのすり合わせ全くなしに工事を始められてしまうということは、我々住民にとっては非常に不安な要素でございます、条例等ではそういう規制ができないので、いかんともしがたいというお話だったんですけれども、そのところは住民に不安を与えることのないような形で十分な配慮をしていただきたいと思っております。よろしくをお願いします。</p> <p>また、我々の意見も反映していただけるということですか。</p>	<p>(事業者) 開幕の話がございましたけれども、いつまでにスタジアムを建設するかということにつきましては、事業者として目標はあるわけですが、環境影響評価の手续として、まだこれから評価書案の内容が審査されます。審査にどれぐらい時間がかかるかということがあり、それが済まないとい工事に着手できませんので、十分審査していただいてご意見をいただいてから工事に着手するという形になります。ですから、今の時点でいつ着手ということ、多分年明けに着手というのはスケジュール的には難しいかなという状況になっております。</p> <p>また、今日の意見交換会でのご意見であるとか、今後提出していただく意見書でのご意見を踏まえて、吹田市での環境影響評価の審査会で、その内容も含めて審査されるということになります。</p>

意見	回答
<p>関連車両の走行ルートを見ると、樫切山から名神に向かう道路は、車両走行の退場ルートにしかありません。来場は赤、退場は青に色分けされているのですが、樫切山から名神に向かうこのルート、これは退場ルートにしかありません。1つ目の質問は、来場に関しては規制するという事なのか、そうじゃないのか。吹田市として将来的にあれを一方通行にするつもりなのか。もし退場ルートだけなのであれば、退場ルートも規制をかけていただいて、来場も退場もなしにさせていただきたいと思います。</p> <p>このルートを通る車両は多いです。土日なんかはそこを通過して行かれる方は結構多いので、土日・祭日は結構渋滞しています。カーナビでも、吹田のルートなんか探知したらそこが出てきます。</p> <p>推測で、来場車両は少ないだろう、ということでルートとして選定していないのであれば、現状から考えて、来場の赤も入れておくべきじゃないかと思います。</p>	<p>(事業者) (パワーポイントを使用して説明) このルート (別図①) ですね。基本的に、こちらから来られる方は多分わざわざこう行かず (別図②) に、普通はここからこう上がって外周へ出られる (別図③) と考えています。中にごく少数の方が行かれるかもしれないですが。</p> <p>来場について、通行を規制するということは今考えていません。</p> <p>ルートを設定する場合、広い範囲から人が来られますので、地元の交通にすごく詳しい方ばかりではないと思いますから、多くは、調査・予測上は、1つのルートに車を集めたほうが影響はそのルートに集中して大きくなるので、そういうことも考えて、メインルートに車を配置する。ただ、帰りはどうしても、ここから出られる (別図④) と、ぐるっと回ると (別図⑤)、こう出るとであれば (別図⑥)、帰りはこっちへ出るルート (別図⑦) も結構車が走るのではないかと想定したので、帰りは車が一応走るということで予測・評価をしているということです。</p> <p>今の時点では車を、一般の公共の道路ですから、スタジアムに入る車だけを規制してとめるということは事実上できません。今回はこのような想定をしましたが、今後は、必要であれば、なるべく通らないようにという呼びかけをしていくとか、そういうことは可能であると思います。ただ、呼びかけというのは、すると、そこにルートがあるというのがわかってしまうというような逆の効果もあるので、その辺はまた慎重にすることになるかと思うのですが、そういう形で考えています。</p> <p>来場の赤ルートについて、どういうふうに車を分けるか、来場車両がどれぐらいあるかということ、それについてはまた検討させていただきます。</p>

意見	回答
<p>交通量の調査で、樫切山と万博の間にもう1つ信号があります。あそこも交通量調査をしていただいきたい。あそこで結構とまって、万博から樫切山へ抜けていくのが結構渋滞しています。さっきのシミュレーションでは結構流れていましたけれども、できれば、そこも交通量調査はしていただきたい。お願いします。</p>	<p>(事業者) 申し訳ありませんが、一応調査は済んでしまったので、これから調査というのはなかなか難しいので、スタジアム完成後、あまりにも影響が大きいようであればまた調査は検討させていただけたらと思います。</p>

意見	回答
<p>2点お聞きしたいのですが、危機管理の件と、先ほどの交通の件です。</p> <p>危機管理の件で言うと、吹田の防災も含めた諸々の一大拠点になると思うので、具体的な案というのを作成してほしい。</p> <p>あと、交通の件ですが、この万博の位置が、ロケーションがよ過ぎるので、中国道とか近畿道、名神とか、すごくロケーションがよくて、高速道路からすぐ入れるので、たくさんの車両が来ると思います。初めての人が来て、もうここしか通れないということで、さっと来て、車が通っているときはまだ救われるのですが、駐車場に入るために渋滞して、それが1車線しかあかなくなってしまうということで、例えば高架も考えているのか、それともシャトルの無料をするとか、具体的にここまで想定外も含めた計画をしていますよというものがないと、1,000台だ、2,000台だなんて言っても、どこまで周知徹底ができるのかというのが不明かなと。その辺を回答いただきたい。</p>	<p>(事業者) 防災拠点に関しましては我々の建設のコンセプトの中にも入れておまして、4万人規模のスタジアムの1階には飲食を保管するような保管場所も用意できますし、どのように防災拠点としての機能を定めるかというのは今から吹田市と調整して参ります。基本的には機能としては十分にあります。特にシャワーとトイレ、これもふんだんにございますので、一時的に、有事のときは皆さんがここに数千人の方が避難する、あるいは数百人の方が何十日か寝泊まりができるといったような機能が十分発揮できるのではないかとということでございます。</p> <p>あと、先ほど2万人で2,450台、これが4万人になると、ほんとうに2,000台あるいは1,000台の乗用車に抑えることができるのかということがございましたけれども、我々としましては、普通のチケットの販売と同じように、乗用車に関しましても、駐車されたい方には事前にチケット発行ということですので、試合を見に来ると同時にチケットも購入いただくと。事前販売ということでございますので、南駐車場1,000台、東が500台、中央が500台ということで、事前に販売いたします。それが売れましたら以上終了ということで運営してまいりたいと思っています。1,000台以下に抑えなさいという話もございましたけれども、現状を勘案しますと、現状で2,450台のものをあえて2,000台まで落とすということで、これが大体限界かなと考えています。あと、モノレールについては、試合のときには、今10分間隔のものを5分間隔にさせていただくということで輸送能力を倍増させていただくように調整させていただいております。</p> <p>また、人数の4万500人の最大ときになりますと、今度はバスのほうも今よりも相当たくさんの増便ということで、近鉄バスと阪急バスと調整させていただいて、いわゆるシャトルバスというのでしょうか、これをこのスタジアムの前からと、それから一部、東口、それから中央からですね。方向的にはJRの茨木、阪急茨木も一部、それと千里中央、これは多分中央から出るのだと思いますが、こちらと、あと南のほうには岸辺駅ですね。吹田もですけども、発着を考えると岸部のほうに、3方向にバスを出して、シャトルバスで直接JR等々に運ぶという形にしたいということでございます。表がございましたので、また見ていただければ幸いですけれども、バランスよく公共交通機関を使うということと、当然歩きということと自転車の</p>

方も含めまして、バランスよく 4 万人を、交通渋滞とか歩車の分離ということを考えまして、この評価書案を提出させていただいております。

意見

回答

今、駐車台数の制限についてお話がありましたので、ついでにお伺いしておきたいのですが、この 2,000 台というのはガンバさん専用の駐車場にされるのですか。それとも、一般と混同して 2,000 台ということになるのでしょうか。まずお尋ねしたいと思います。

(事業者) 南の駐車場は今、規模的には 1,300 でありますけれども、ここに車 1,000 台と、あとバイクもございまして、この辺は、試合日は、ガンバ専用で万博さんからお借りする。残りの駐車場、東も中央も 1,000 台近くあるんですけれども、そのうちの 500 台を専用でその日はお借りするというので運営したいと考えております。

意見

回答

そうすると、一般の客も同時に入るわけですね。そのときに、一般の客で入ってガンバさんを観戦するという人が出てくるのではないかと思うのですけれども、その点の仕分けはどうされるのでしょうか。

例えば 2,000 人の方々に券を売って入っていただくことになるんですけれども、その前に予定されたところが満杯だったら、あぶれた、券を買った方々はどうされるのでしょうか。そうすると、我々の民家のほうにあふれてきて不法駐車が増えたりするんじゃないかなと危惧いたしますので、その辺はきちっと詰めていただきたいと思いますので、よろしく願いいたします。

(事業者) 制限として一般の方の車をシャットアウトするということできません。それで、いろいろ検討したわけですが、基本的には事前にチケットを、チケットも基本的に前売りになりますので、チケットと同時に駐車券を確保していただく。2,000 台までの制限で、なくなると駐車場は基本的には予約上はいっぱいですよという形になりますので、これで基本は周知したいと。そうすると、通常は駐車場には入れないのだと考えていただけるのではないかとことがあります。

ただ、おっしゃるように、なかなかこれは区別するのが難しいのですが、試合の日にやはり予約以外の車でたくさん来るといようなことになりましたら、それは事業者だけでは難しいかもしれませんけれども、交通事業者や行政にもご協力いただいて、そういうことのないように、観戦の方に呼びかけていきます。それともう 1 つは、先ほどもありましたが、公共交通機関をいかに便利にしていくかというのがもう片方の対策だと思いますので、その 2 つで何とかこれを実現していきたいと考えています。

まず、2,000 台の駐車場は、実際運営するのはガンバ大阪になりますので、ガンバ大阪が万博記念機構から借りて確保しますので、それがそのときに足りないということにならないようにします。今、南で 1,000 台、東と中央で 500 台ずつということですが、その日によって多少需要というか、この日は東駐車場が満車になるとか、中央が満車になるとかということがあるかと思っておりますので、その辺は実際には万博記念機構と協議して、適正な配分はその都度決めてということを考えていきます。必要で

あれば、2,000台確保できないという日もあるかもしれませんが、それも含めて検討していきたいと考えています。

逆に言うと、一般で入られるお客さんがちゃんと入れるようにというのが重要だと考えています。先ほどもありましたように、駐車場の利用状況であるとか、調査している限りでは、そう極端な場合でなければ、基本的には入れるというデータは一応確認しております。

意見

今日初めて私はこの要約書というものを拝見したのですが、これだけ拝見して大体わかるということになると一番良いのですが、どうも、そうでもないわけです。例えば、先ほどの画面に出ていましたけれども、2ページのこういうカラー刷りの図があるわけですね。この図は何の図かといったら、下のほうに工事仮囲い範囲と書いてあります。これは工事に関しては説明になるのですが、環境影響の評価書につける図面としては、読み手に対しては不親切だなと思います。

同じく、先ほども出てきました31ページ、この地図もそうですけれども、12カ所ぐらい丸を書いて指定しておられて、先ほどシミュレーションビデオのご説明もいただいたんですけども、そういう場合に、どの地点、あの地点というふうにしてご説明は、口ではわかるけれども、この地図を見ても、この丸が第何番の地点になっているのかというのが、これだけではわからないですね。

私は何を言いたいかというと、こうやって会を開いて市民にご説明いただくのは非常にありがたいのだけれども、実際にはこれだけしか見ない人間でも理解できるようなご配慮がいただけなかったのかという、その辺は非常に残念であります。

それから、市のほうにもう1つ別のことでお願いしたいのですが、条例とかいろんな規則というのがあって、それで世の中が回っているのはわかりますが、それは普通は最低基準ですよ。ですから、例えば騒音の問題にしる、あるいは大気汚染の問題にしる、その基準値を数字上クリアしていればそれによるという事は、必要な条件けれども、十分な条件じゃないと思います。

何を言いたいかというと、要は、人間がいてのルールですから。もともと条例も人間がつくったわけですね。だから、そうだとすると、それが実際に運用

回答

(事業者) まず、この要約書の記載ですけれども、誠に申し訳ありません。なるべくわかりやすくと考えてつくったわけですが、そのとおりにになっていないということで、これはご意見として真摯に受けとめさせていただきます。

この2ページの図につきましては、工事仮囲いというのが表の外へ出ていますが、基本は、どこにスタジアムができて、この青いところがスタジアムで、真ん中にピッチができる、こういうのを示したかったということです。

あとの調査地点図についても、各地点の結果を全部個々に書くことができなかつたので、要約書としては、これだけの地点でやっていますよということを示したいと考えて作りしました。個々の調査結果とその地点そのものについては、もっと分厚い書類になってしまいますので、評価書案で本書のほうを見ていただけたらと考えています。この辺はまた工夫していきたいと考えていますので、お願いします。

(行政) 条例の性質に関してご質問いただきました。条例で決まっているのは必要条件だけではないかというご指摘だったと思うのですが、確かに騒音規制法であるとか、騒音や振動、それから大気汚染、排出基準、こういうものは法や条例で必要条件を決めています。そこさえクリアすれば、それ以下ならぎりぎりでも幾ら出してもいいのかと。そういう十分条件ではないです。それはご指摘のとおりです。それをカバーするためにこういう環境影響評価があるとご理解いただければいいと思います。

この環境影響評価条例を吹田市独自で持っておりますが、基礎自治体というのは政令指定都市と都道府県以外のところですが、基礎自治体で持っている例は非常に珍しくて、例えばこの十分条件の中に何があるかという

された場合にどんな問題ができるかというのは、ルールの少し外れたというか、範囲を広げたところまで配慮していただかないと、個別に一つ一つの基準をクリアしたからそれでいいというのは、勘弁してもらいたいですね。もう少しいろんな影響を考えていただいたほうがいいかなと思います。

ますと、この意見交換会がまさにそうなります。この条例がなければ、事業者さんは吹田市の開発部局、規制部局とやりとりをして淡々と事業に着工できます。その際に、開発の条例はあるので、ご意見はいただけますが、こういう対面で意見交換をする場面というのはない。もう1つは、環境影響審査会で、専門家がこの分厚い図書を、それでほんとうに正しいのかどうかご審査いただくという場も実はありません。必要条件を満たした上で、こうしてご意見をお聞きしながら、より十分なものにすることによってこういう環境影響評価条例を運用しておりますので、よろしく願いいたします。

意見	回答
<p>追加してもう1つ、先ほどの2ページの図です。</p> <p>この図を拝見すると、この中のピンク色に塗ったところは広場・通路・車路と書いてあるわけです。ということは、ここには車が入り出す可能性があるわけですね。例えばタクシーでの、あるいは自家用車の送り迎えの車というのは入る可能性があるのかなと思うわけです。その詳しい説明はいつでもいいのですが、そこに車はどこから入るのかなというのはこの図面では全くわかりません。その車が客をおろして出ていったらどっちへ行くのかということについてはまだ検討されていないように思います。その点が1つ。</p> <p>それから、条例に関しましては、私は、例えば特に騒音の場合は、何で騒音の規制をするのかと聞いたら、要するに不快感を減らそうということですよ。音だけで何か物が壊れるということはない。人間が苦勞するだけです。人間に対する負担をどうするか検討する場合にどうかと聞いたら、それはやっぱり不快感をもつような騒音について、ルールに書いていなくても配慮するという必要があると思います。例えば、かなり大きなエネルギー量の音がずっと継続して出ているような機械工場の中にいる人というのは、それだけで頭が痛くなるということはないわけです。ところが、比較的静かなときに間欠的、しかも不規則的に出てくる大きな音というのは非常に不快感、負担感が強いですね。そういうことに関しては、この施設ができてどんな影響が出るかということを考える場合に、これは市だけではなくて、審査会の役割かもしれませんが、その配慮は必要だと私は思います。</p>	<p>(事業者) 現在のところ、基本的にはこの赤で囲ったところが敷地ということになりますが、この中へ通常の観客車両やタクシーは、現時点では入らない予定ですが、今後いろいろ調整もありますので、入るという可能性はゼロではない。それは今後決めていきたいと思います。今の時点では敷地の外側の外周沿い、あるいは、敷地の西側に駐車場がありますから、そこへ一般の方は入れていただく。関係者用の、例えば資機材運搬であるとか、放送のための車であるとか、そういうのは一部、中へ入るというような計画になっております。その辺りの車の外構計画というのはまだ変わる可能性もありますので、現時点では1色で広場・通路という形で示していると考えていただければと思います。</p> <p>(行政) これまで貨物ターミナル駅の環境影響評価をやってまいりました。その事後監視の中の話ですが、工事中に、夜間工事をやっています、夜間工事の現場の作業員が携帯電話で電話をすると。それは多分その1軒にしか聞こえない、それも、ひそひそ話がすごく気になると。これは全く騒音計が振れない、規制基準にも何もならないけれども、夜中に寝ようとしたら、いつもその時間に携帯で安全確認をすると。こういうことに関してこそ、この手続というのは有効です。それで、事業者にそのことを確認しまして、何の基準も規制も法も条例もないけれども、夜中に工事をされる時にこういう気にされている方がおられるので、配慮してくださいと。それは条例の中ですから、わかりましたと。それでぴたっとやんだ。</p> <p>確かに、数字だけではとても押さえられない、それと、始まってみないとわからないことがあります。例えば甲子園球場でも、夜、一定時間を過ぎたらもう鳴り物を一切やめる。でも、鳴り物をしていても、ひよつとしたら基準はクリアしているのかもしれませんが。今回もナイターで9時近くまでされる。8時ぐらいにお休みの方も、それはいないとは言えない。そうなってくると、例えば延長とかそういうのがあるのかどうかわかりませんが、そのときには特段の配慮をしていただくというのはまさにこの条例の趣旨ですので、大いにその辺は、周辺にお住まいの方の生のご意見を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。</p>

意見	回答
<p>基本的なところをお聞きしたいのですが、冒頭、ごあいさつの中で現在の寄附状況についてご説明がありまして、今のところ 105 億円強というところですね。それでいくと、今後、寄附が進まないということになった場合は規模を 3 万人規模に落とさざるを得ないということでしたが、その場合、寄附がこれ以上進まないといった場合に 3 万の規模で進められるのかどうか。</p> <p>それと、4 万の規模で計画されているものを 3 万に落としますと、いろいろな予測値が変わってくると思うんですが、その場合も当初の予定どおり、完成した後、その施設を市に寄附されて、市は逆に管理委託という形でガンバさんをお願いされるということになるのか、その辺のところをはっきりお聞かせ願いたいと思います。</p>	<p>(事業者) 寄附金の状況は冒頭に申し上げたとおりでございますが、冒頭にも申し上げたとおり 4 万人規模のスタジアムを建設することを推進しています。ということで、今日現在、3 万人に小さくするということは実は考えておりません。この環境アセスメントでも、すべての数値は 4 万人収容規模で全ての書類を提出しております。寄附金が集まらない場合という可能性はもちろんあるわけですが、まだ我々としましては法人企業も全部お願いに回っているわけでもございませんし、地元企業の方、それから個人のほうも、まだ今からということでございますので、これに関しましては、関係者一同全力を挙げまして募金活動をする、そして、最低 120 億円の 4 万人収容の規模までは達成する。また、それ以上に募金活動を続けて、最終的にはフルスペックという、スタジアムとして高機能なものにしていくということが最終目標でございます。</p>

意見	回答
<p>さっきの交通のシミュレーションは、まずあれはだめです。私は外周をたまに走りますが、まず、源気温泉万博おゆばから檜切山の出口まで 30 分かかることがたびたびです。</p> <p>それと、これは別個の問題ですけれども、まず、開発に対してのことばかりを今ずっと皆さん述べておられます。外周道路でサイクリングをしたり、ジョギングをしたり、歩いたりする人のことは一切述べておられない。現に、今までガンバの試合が開催されたときに、駅に向かう歩道ですか、自転車道等は一方通行で、反対側からは通れないですよ。そういう策もやっぱりいろんなことを考えていただきたい。あくまでも事業主体ばかり考えておられるからあかんのと違いますか。もう少し大きな目で見ていただきたいと思います。</p>	<p>(事業者) まず、シミュレーションについてですが、ご意見のように、混んでいる日、すいている日、多少あると思うのですが、今回、説明のときには特に北側の交差点の状況まで見せませんでした。それも含めて全周としてシミュレーションはしております。非常に混雑する日というのは確かに存在しますが、今回調査したのは、基本的にはある程度平均的な土曜日と平日という形で調査してシミュレーションしておりますので、それ以外の日にゲームをどれだけ開催するかということは、できる限りそういう混んでいる日にはゲームを開催しない、あるいは時間をナイターにすることで、その重なりを極力回避していきたいという考えでああいうシミュレーションをやっているということで、一定のご理解をいただきたいと考えています。</p> <p>それと、今歩いていらっしゃる方、歩道、あるいはサイクリングされている方につきましては、ゲームのときに一度にたくさんの方が歩かれると、いろんな支障が出るということが、現状でもあるのではと思います。この辺につきましてもいろいろなご意見を踏まえて、事業者のほうで対策していくことを検討していこうと考えています。</p>

意 見	回 答
<p>車の件ですが、2,000台の前売りチケットを販売して、それで制限するということですが、きちっと守られる方と、そうでない、チケットを持っていなくても車で来られる方、あるいは知らなくて来られる方がいるのではないかと思います。何を心配しているかといいますと、違法駐車を取り締まりです。私はインペリアル万博公園のマンション自治会ですが、ちょうど檜切山から上っていくときに、信号があって、そこが今整備されて、1台しか通れない。その信号から、もし、ぐるぐる回ってとめられないとなると、道端にとめるか、あるいは今度は、信号から別所地区のほうに下っていく道が非常に細いので、そっちのほうに入り込んでしまうような状況もあるのかなと思ったりしています。例えば違法駐車をされて、救急車、消防車が通れないことが起こったら困ります。それが非常に心配です。別所地区のほうに入っていく車を何とか整理いただけるような、何かそういう駐車違反对策と、あるいは地域の狭い道路に入っていくような対応策をご検討されているのであれば、教えていただけたらと。</p>	<p>(事業者) 交通のご心配されていることは全くそのとおりでして、前回の意見交換会のときも、違法駐車の話であるとか、細い道へ入っていくのどうするかというお話がありました。事業者としては、基本としてはそういうことをしないと。もしそれが、違法駐車であるとか、細い道へ入っていくということに対しては、まず事業者の第一としてはマナー向上しかないので、そういう形で呼びかけていくというのが第一です。</p> <p>ただ、おっしゃるように、ほんとうにみんな言うことを聞いてくれるのかということがありますし、もしそれで大きな問題になるようでしたら、当然各関係機関と協議しまして強制的な対策も検討していくという形をとらざるを得ないのかなとは考えております。</p>

