

(仮称) エキスポランド跡地複合施設開発事業

事業者見解書

平成 25 年 10 月

三井不動産株式会社



# 目 次

第 1 章 事業者の名称及び主たる事務所の所在地並びに代表者の氏名 .....	1
第 2 章 事業者の環境に対する取組方針 .....	3
1 グループ環境方針 .....	3
(1) 環境理念 .....	3
(2) 環境方針 .....	3
2 部門別の環境への取組方針 .....	3
3 環境推進体制 .....	4
第 3 章 事業の名称、目的及び内容 .....	5
1 事業の名称 .....	5
2 事業の目的 .....	5
3 事業の内容 .....	5
(1) 事業の種類 .....	5
(2) 事業の規模 .....	5
(3) 事業の実施場所 .....	5
(4) 事業計画の概要 .....	7
(5) 工事計画 .....	23
(6) 環境影響要因の概要 .....	27
(7) 事業計画の複数案の検討経緯 .....	28
第 4 章 当該事業における環境に対する取組方針 .....	29
第 5 章 評価書案に対する質問書及びこれに対する事業者の回答 .....	31
第 6 章 評価書案意見交換会における住民からの意見の概要及び これに対する事業者の見解 .....	37
第 7 章 評価書案についての意見書の概要及びこれに対する事業者の見解 ...	47



## 第 1 章 事業者の名称及び主たる事務所の所在地並びに代表者の氏名

事業者の名称 : 三井不動産株式会社

代表者氏名 : 代表取締役社長 菰田 正信

主たる事務所の所在地 : 東京都中央区日本橋室町 2 丁目 1 番 1 号





## 第2章 事業者の環境に対する取組方針

### 1 グループ環境方針

三井不動産グループにおける環境理念及び環境方針は、以下のとおりである。

#### (1) 環境理念

私たちは、グループのロゴマークである「」マークに象徴される「共生・共存」、「多様な価値観の連繋」の理念のもと、社会・経済の発展と地球環境の保全に貢献していきます。この「」マークの理念のもとに、私たちは、グループビジョンに「&EARTH」を掲げています。

「&EARTH」は、当社のまちづくりが常に地球とともにあることを認識し、人と地球がともに豊かになる社会をめざしていることを表しています。

人類の持続的発展が可能な社会の実現に貢献していくことは企業の使命であり、企業価値の向上につながる重要な経営課題の一つとしてとらえ、コミュニティと連携・協力して環境負荷の低減と安全・安心、快適性の向上を図りながら事業を進めていくことを「環境との共生」と位置づけ、豊かで潤いのある都市環境の創造と地球環境への貢献をめざします。

#### (2) 環境方針

- 1.環境効率性の向上と環境負荷の低減、省エネルギー・省資源と廃棄物削減、汚染の防止に努め、地球温暖化対策と循環型社会の形成をめざします。
- 2.低炭素に加え、水環境・生物多様性の保全、分散・自立型エネルギーの導入などを幅広く、統合的に推進し、環境負荷の低減と安全・安心、快適性の向上の双方をめざします。
- 3.顧客、地域、行政などコミュニティと連携・協力して、「環境との共生」に積極的に取り組み、持続的発展が可能なまちづくりと、実効性の高い環境施策を展開します。
- 4.スマートシティなど環境配慮型まちづくりを国内外で展開し、未来のまちづくりをリードする環境先進企業をめざします。
- 5.環境関連の法規制の遵守はもとより、必要に応じ独自の基準を定めて、「環境との共生」を推進します。
- 6.環境教育、啓発活動などにより、三井不動産グループ全従業員に環境方針の周知徹底と環境意識の向上を図ります。
- 7.環境への取り組み状況など、必要な情報の開示に努め、広報活動などを通じて広く社会とコミュニケーションを図ります。

(2001年11月1日制定、2008年10月3日・2012年4月1日改定)

### 2 部門別の環境への取組方針

三井不動産グループでは、2009年度より部門別の「環境への取組方針」を策定し、推進してきたが、2012年度より三井不動産グループ中長期経営計画「イノベーション2017」がスタートしたことに合わせ、「グループ環境方針」及び「環境への取組方針」を見直している。

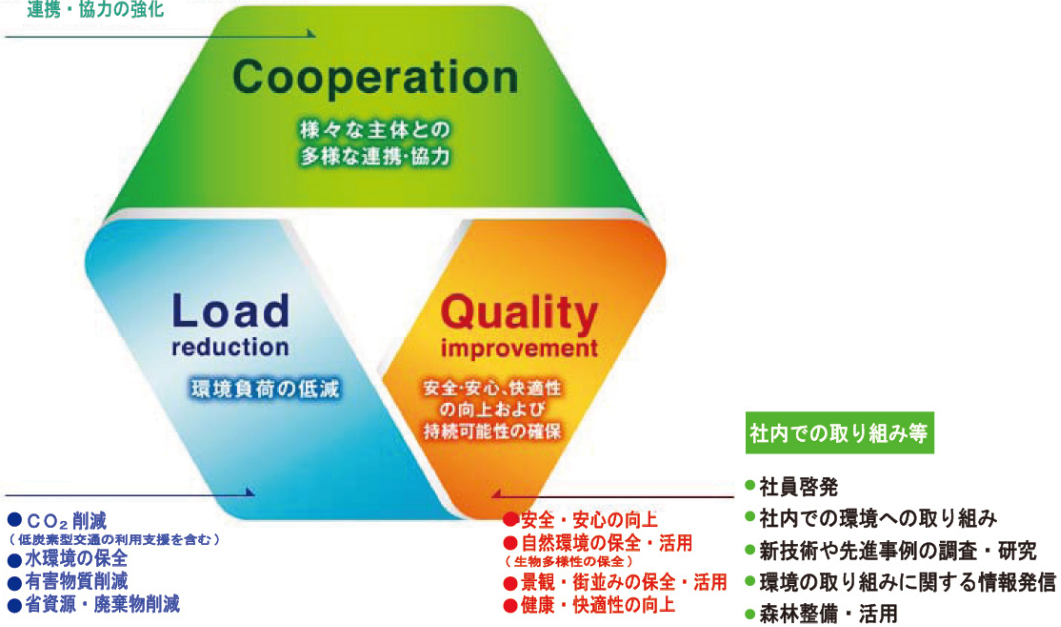
新たな「環境への取組方針」は、「業務系・住宅系・まちづくり」では、「環境負荷の低減」「安全・安心、快適性の向上および持続可能性の確保」「様々な主体との連携・協力」とし、「社内での取り組み等」では、「社員啓発」「社内での環境への取り組み」「新技術や先進事例の調査・研究」「環境の取り組みに関する情報発信」「森林整備・活用」とし、取り組みを進めている。

業務系・住宅系・まちづくり

業務系：ビル・商業施設・ホテル・東京ミッドタウン  
住宅系：分譲・賃貸マンション

- 環境負荷の低減 (Load reduction)
- 安全・安心、快適性の向上および持続可能性の確保 (Quality improvement)
- 様々な主体との連携・協力 (Cooperation)

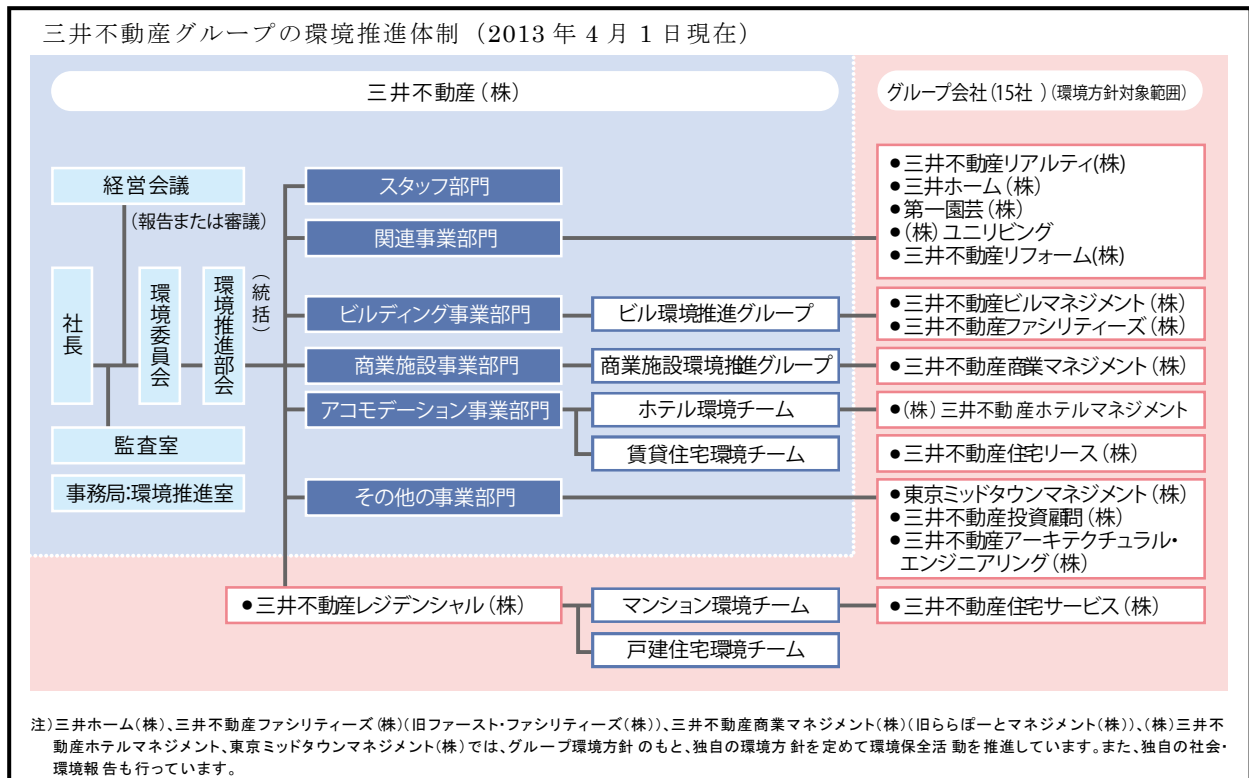
- 地域コミュニティとの共生
- テナント、オーナーへの積極的な働きかけ
- 設計会社、建設会社、エネルギー会社、メーカー等との連携・協力
- 地域、行政、大学等の研究機関との連携・協力の強化



### 3 環境推進体制

「環境委員会」のもとに「環境推進部会」を設置し、「グループ環境方針」のもと部門別の「環境への取組方針」と年度ごとの目標を設定し、環境方針の対象となるグループ会社とともに環境への取り組みを計画的に推進している。

三井不動産グループの環境推進体制 (2013年4月1日現在)





## 第3章 事業の名称、目的及び内容

### 1 事業の名称

(仮称) エキスポランド跡地複合施設開発事業

### 2 事業の目的

平成23年3月、事業計画地であるエキスポランド跡地について、「万博記念公園南側ゾーン活性化事業」に係る事業提案コンペが大阪府により実施され、平成23年12月に事業者である三井不動産株式会社が最優秀提案者として選定された。

一方、吹田市は、事業計画地及びその周辺を広域的な学術・文化・スポーツ・レクリエーション拠点としての環境を確保しつつ、機能の充実を図るため、特別用途地区（千里万博公園スポーツ・レクリエーション地区）として決定し、平成23年3月29日に施行している。

本事業は、このような背景を踏まえ、以下に示すコンペ実施時の要項で示されていた「事業の考え方」を受けて、「エンターテインメント（交流・参加・体験型施設の導入）」と「ショッピング（ニーズを捉えたテナントの導入）」という2つのカテゴリーを融合させることで相互の事業効果を高め、「異文化交流や内外からの集客効果などが期待できる“エンターテインメント”機能の創造」を目的としている。

万博記念公園の理念を継承発展させながら、大阪府が将来ビジョンに掲げる大阪の将来像“ミュージアム都市”の実現を通じて都市間競争に打ち勝つため、異文化交流や内外からの集客効果などが期待できる“エンターテインメント”機能の創造を目指し、また、期待される集客効果や経済波及効果・都市魅力の向上、さらにはツーリズム・ニーズ等を勘案して、「他地域にない個性や特色を打ち出すことができ、EXPO'70から40年経った今、新たにアジアをはじめ世界の文化との交流や人々との感動の共有をもたらすコンテンツを有する複合型施設の立地」を基本方向とする。

(コンペ実施時の要項で示されていた「事業の考え方」)

### 3 事業の内容

#### (1) 事業の種類

事業の種類は「商業施設の建設」であり、本事業は「吹田市環境まちづくり影響評価条例」（平成10年吹田市条例第7号）第2条に規定する要件（小売業または飲食店業の用に供される床面積5,000m<sup>2</sup>以上の施設の新設）に該当する。

#### (2) 事業の規模

敷地面積：約172,300m<sup>2</sup>

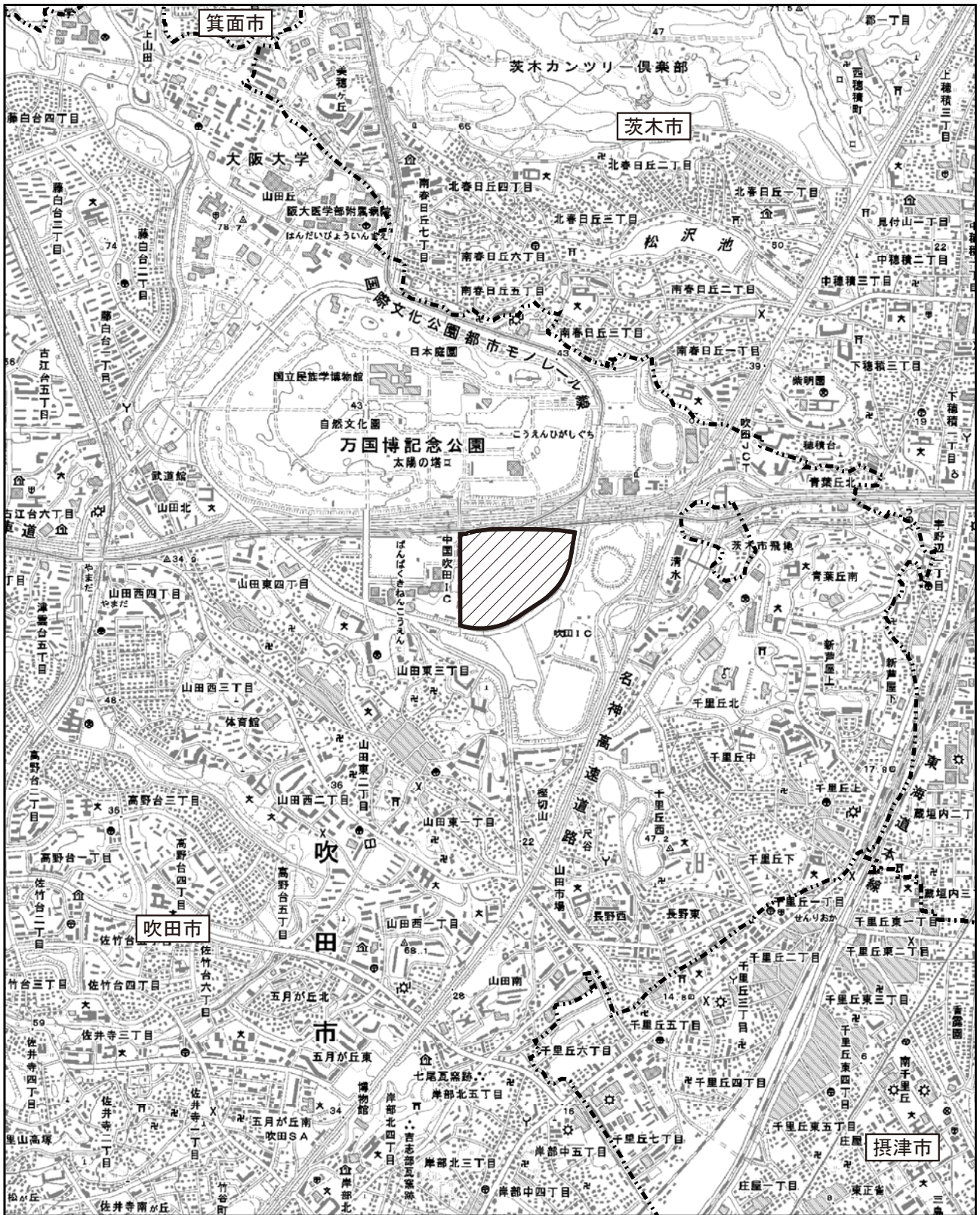
延べ床面積：約250,000m<sup>2</sup>（施設：約150,000m<sup>2</sup>、駐車場：約100,000m<sup>2</sup>）



建物高さ：約15～28m（地上からの高さ）

駐車場：約4,100台

#### (3) 事業の実施場所

吹田市千里万博公園23-17（一部）（図3.3-1参照）



- 凡例
-  事業計画地
  -  市境界

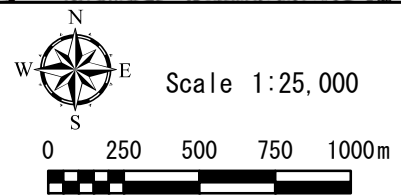


図3.3-1 事業計画地の位置

※この地図は、国土地理院発行の2万5千分の1地形図(吹田)を使用したものである。

#### (4) 事業計画の概要

本事業では、前述の2つのカテゴリー（エンターテインメント、ショッピング）を融合させた施設の創出を目指すとともに、大阪府が掲げる「国際エンターテインメント都市構想」及び「大阪ミュージアム構想」の一翼を担い、吹田市都市計画マスタープランにある「周辺地域と連携しながらにぎわいのあるまちづくり」に資する施設として計画する。現時点で予定している施設内容を表 3.3-1 に示す。

なお、本事業は、大阪府と締結している30年の事業用定期借地契約をもとに実施する。

表 3.3-1 予定施設内容

施設	内容
ショッピングエンターテインメント	話題性、エンターテインメント性の高いショッピング空間
フードエンターテインメント	世界各国の食、地元大阪の食が楽しめる食の空間
ネーチャーシミュレーター	大自然を五感で体感するエンターテインメント施設
アクアミュージアム	海洋生物等をテーマにしたエンターテインメント施設
キッズプレイワールド	人気キャラクターをテーマにしたエデュテインメント施設
キッズエデュケーションビレッジ	英語を楽しく学べるエデュテインメント施設
フィルムエンターテインメント	最新の映像技術を導入したシネマコンプレックス
スポーツエンターテインメント	万博記念公園全体をフィールドとしたスポーツ施設
アニメエンターテインメント	アニメーションをテーマにしたエンターテインメント施設
エンターテインメントアトラクション	大阪のランドマークとなる大型観覧車
イベントエンターテインメント	訪れた人々と地元の方々との交流の場となる広場空間

## ア 土地利用計画

土地利用計画は、表 3.3-2 及び図 3.3-2 に示すとおりである。

事業計画地の土地利用は、「施設棟」が約 59,400 m<sup>2</sup> (約 34.5%)、「駐車場」が約 43,100 m<sup>2</sup> (約 25.0%)、「駐輪場」が約 3,100 m<sup>2</sup> (約 1.8%)、「緑地」が約 27,600 m<sup>2</sup> (約 16.0%)、「広場、通路・車路等」が約 37,500 m<sup>2</sup> (約 21.8%) に区分される。

また、参考に、現況の土地利用区分を表 3.3-3 及び図 3.3-3 に示した。

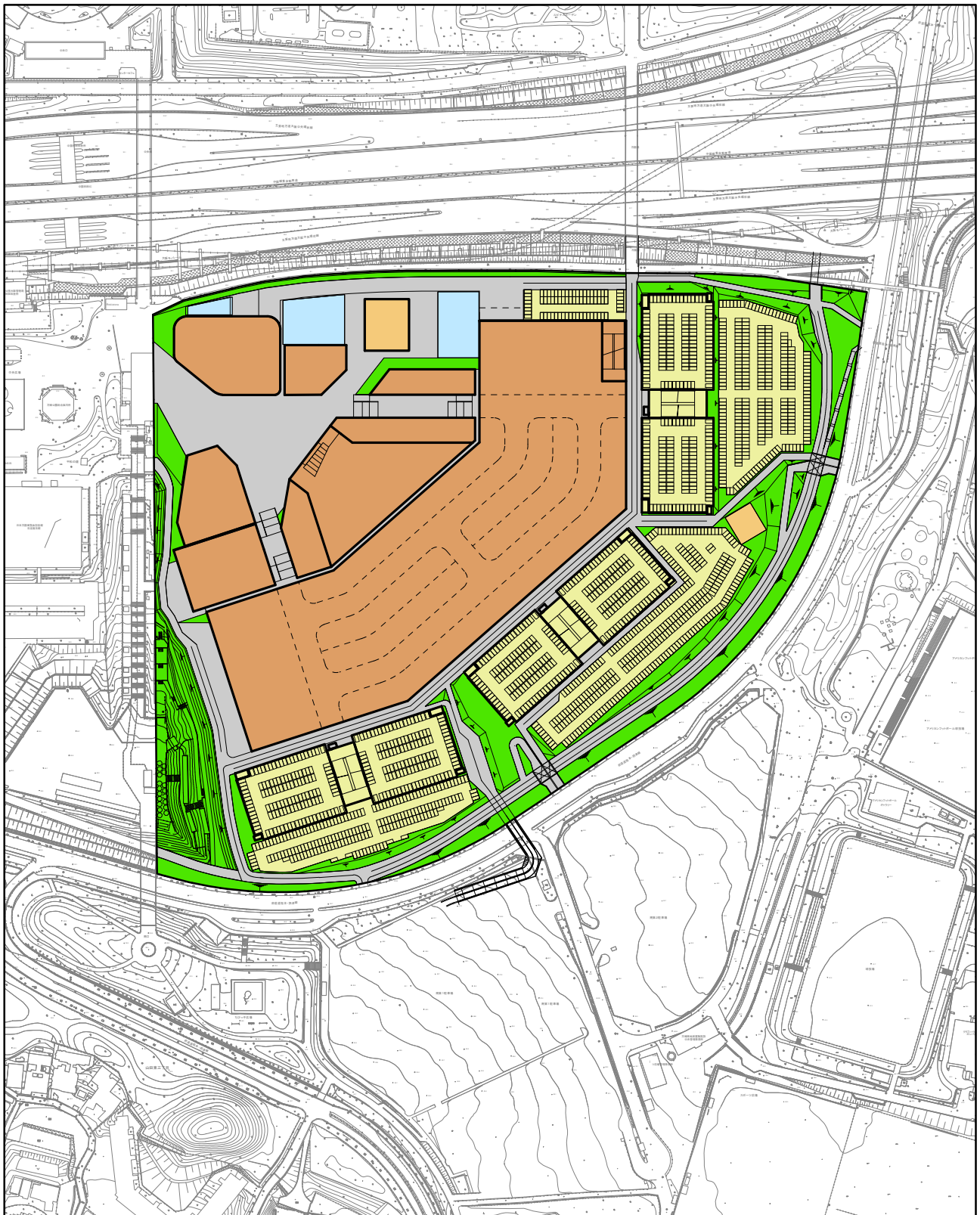
表 3.3-2 土地利用計画

土地利用区分	面積 (m <sup>2</sup> )	構成比 (%)	備考
施設棟	59,400	34.5	
駐車場	43,100	25.0	平面、立体含む
駐輪場	3,100	1.8	
緑地	27,600	16.0	
その他施設	1,600	0.9	観覧車、特高電気室
広場・通路・車路等	37,500	21.8	
合計	172,300	100.0	

表 3.3-3 土地利用区分 (現況)

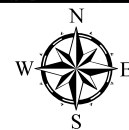
土地利用区分	面積 (m <sup>2</sup> )	構成比 (%)	備考
建築物	8,300	4.8	
緑地*	52,700	30.6	
その他施設	200	0.1	ゲート、SL等
広場・通路等	111,100	64.5	
合計	172,300	100.0	

※ 旧エキスポランドの遊具及び施設の撤去跡地に侵入したとみられる草地 (約 8,000m<sup>2</sup>) を含む



凡例

- 事業計画地
- 施設棟
- 緑地
- 駐車場
- その他施設
- 駐輪場
- 広場・通路・車路等



Scale 1:4,000

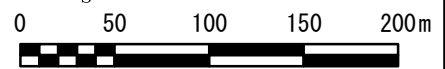
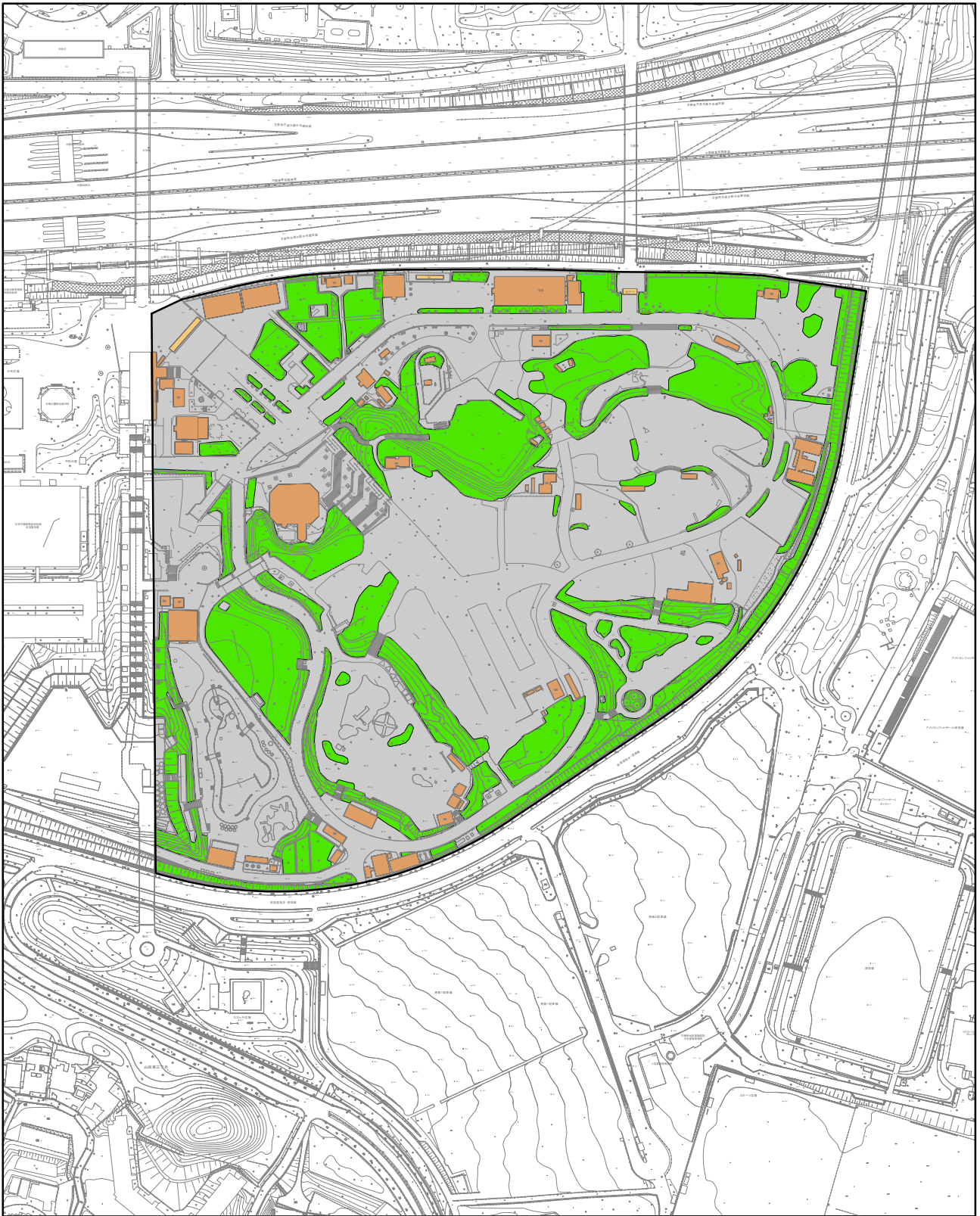





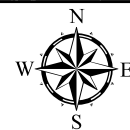


図3.3-2 土地利用計画図



凡例

-  事業計画地
-  建築物
-  緑地
-  その他施設
-  広場・通路等



Scale 1:4,000

0 50 100 150 200m



図3.3-3 土地利用区分図（現況）

## イ 建築計画

### (ア) 建築物の概要

建築物の概要は、表 3.3-4 に示すとおりである。

建築面積及び延べ床面積は、施設棟と立体駐車場を合わせてそれぞれ約 90,000m<sup>2</sup> 及び約 250,000m<sup>2</sup> を計画している。

予定建築物の平面図、断面図、立面図は、図 3.3-4～図 3.3-6 に示すとおりである。

表 3.3-4 建築計画の概要

建物用途	商業施設
建物構造	鉄骨造（一部 鉄筋コンクリート造）
建築面積	約 90,000 m <sup>2</sup>
建ぺい率	約 53%
延べ床面積	約 250,000m <sup>2</sup>
容積率	約 116%
店舗面積	約 97,000 m <sup>2</sup>
	物 販：約 63% 飲 食：約 9% サービス：約 28%（うち、水族館約 7,000m <sup>2</sup> 、教育施設約 4,000m <sup>2</sup> 、 複合映画館約 6,000m <sup>2</sup> 含む）
建物高さ	約 15～28m（地上からの高さ） / 観覧車約 130m
階 数	地下 1～地上 4 階
駐車場台数	約 4,100 台
駐輪場台数	約 1,700 台

### (イ) 施設業態

本事業では、周辺施設に配慮しつつ、エンターテイメント（交流・参加・体験型施設）を核とした、人々が集い、憩える魅力ある空間を創造し、さらに、話題性の高いショッピング空間を併設することで、広域集客力を有する施設とする計画である。

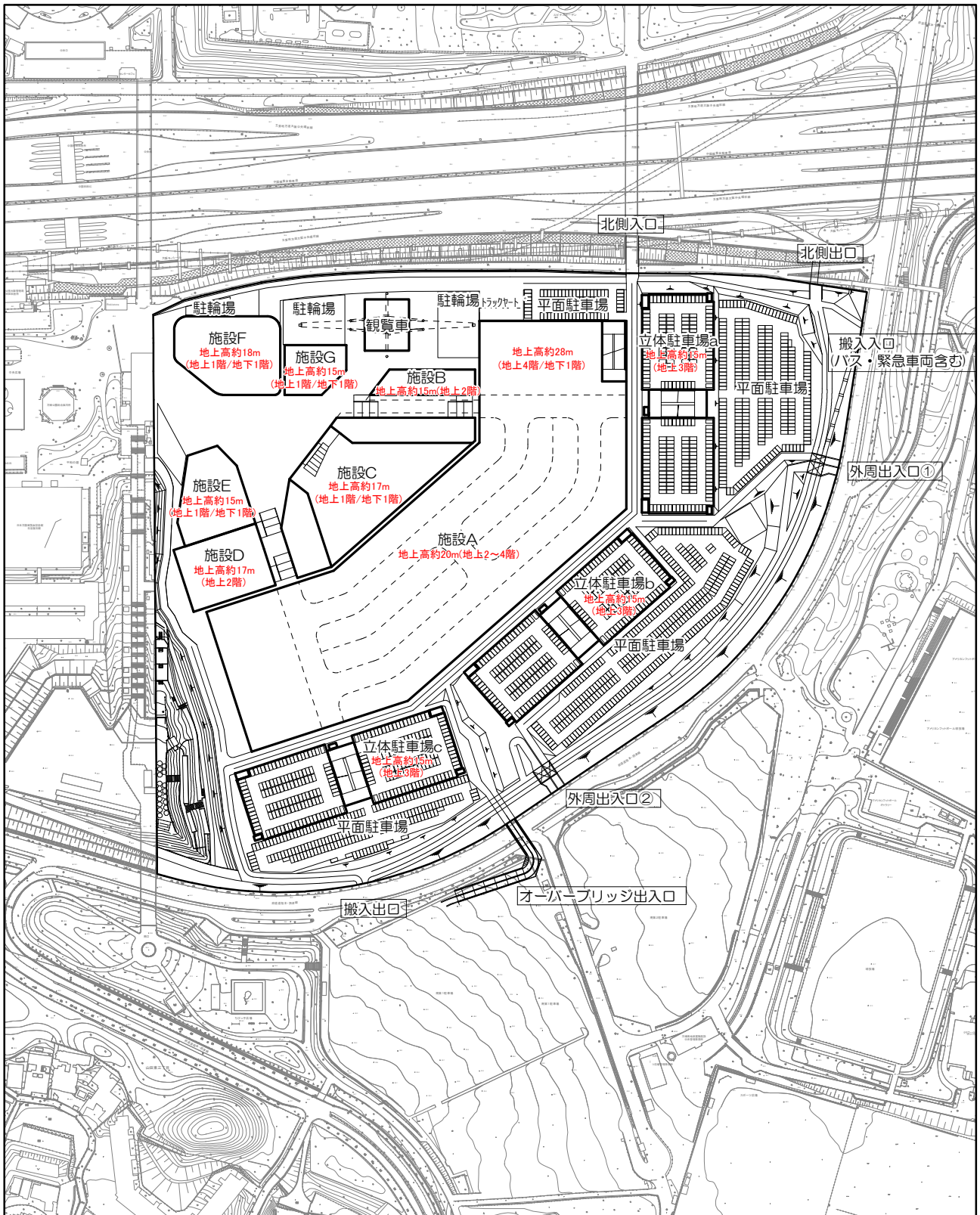
### (ウ) 店舗数

本事業では、物販、飲食、サービスによる、約 300 店舗を計画している。


### (エ) 想定利用客数等

想定利用客数は、年間約 2,000 万人、休日 1 日（特異日除く）当たり約 66,000 人の来客数を想定している。

なお、特異日とは、集客イベント等によって来客数が増加する日ではなく、類似施設の実績から通常の休日よりも来客数が多くなる日を想定している（年末年始や大型連休中日等の年間 5 日程度を想定）。



凡例

 事業計画地



Scale 1:4,000

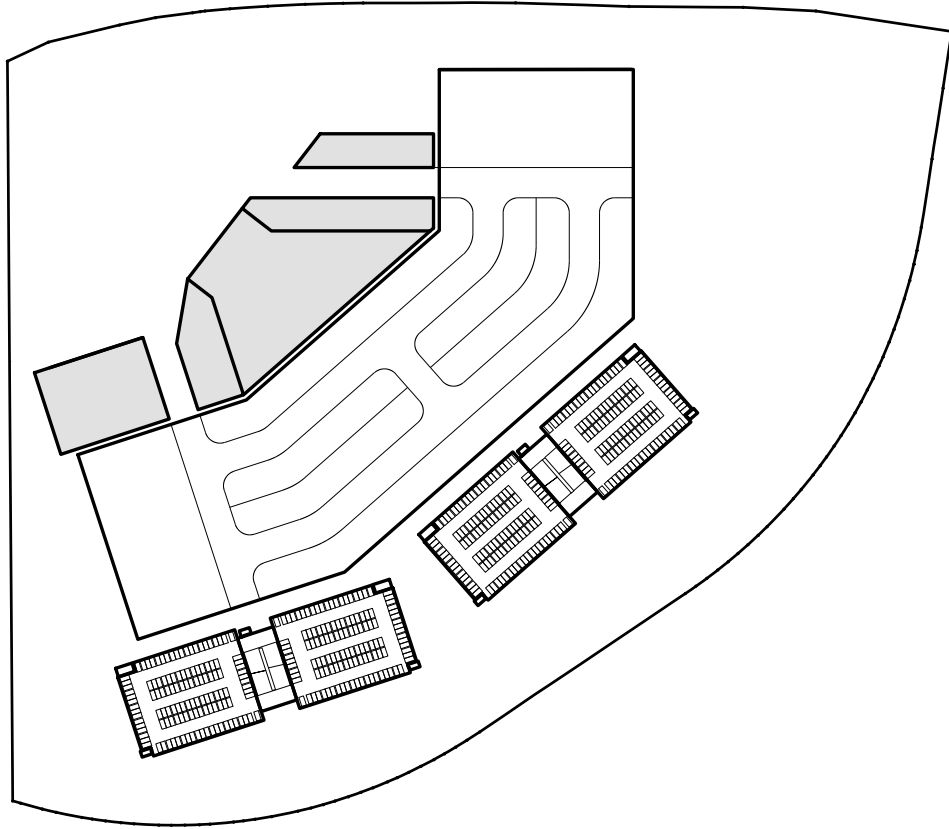
0 50 100 150 200m



図3.3-4 (1) 建築物平面図



施設A:3階 (施設全体:2階)



施設A:4階 (施設全体:3階)

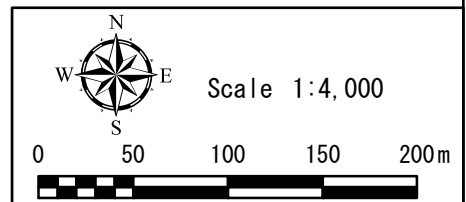
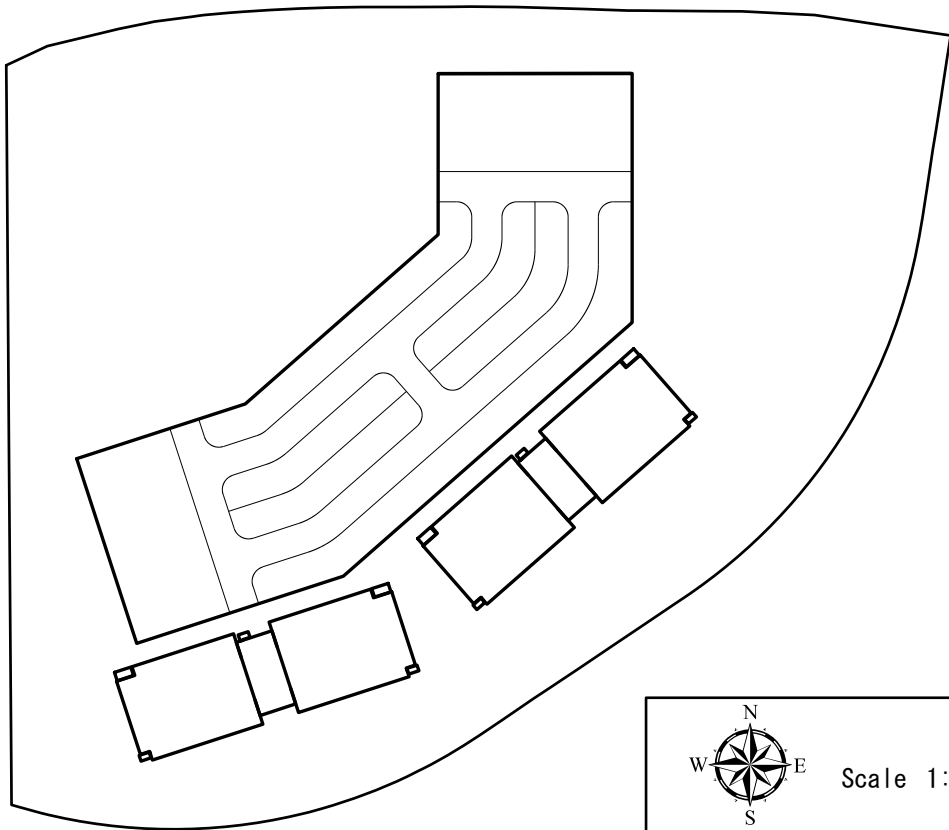


図3.3-4 (2) 建築物平面図

施設A:R階

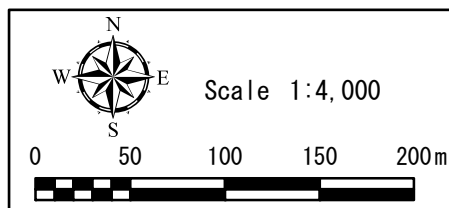
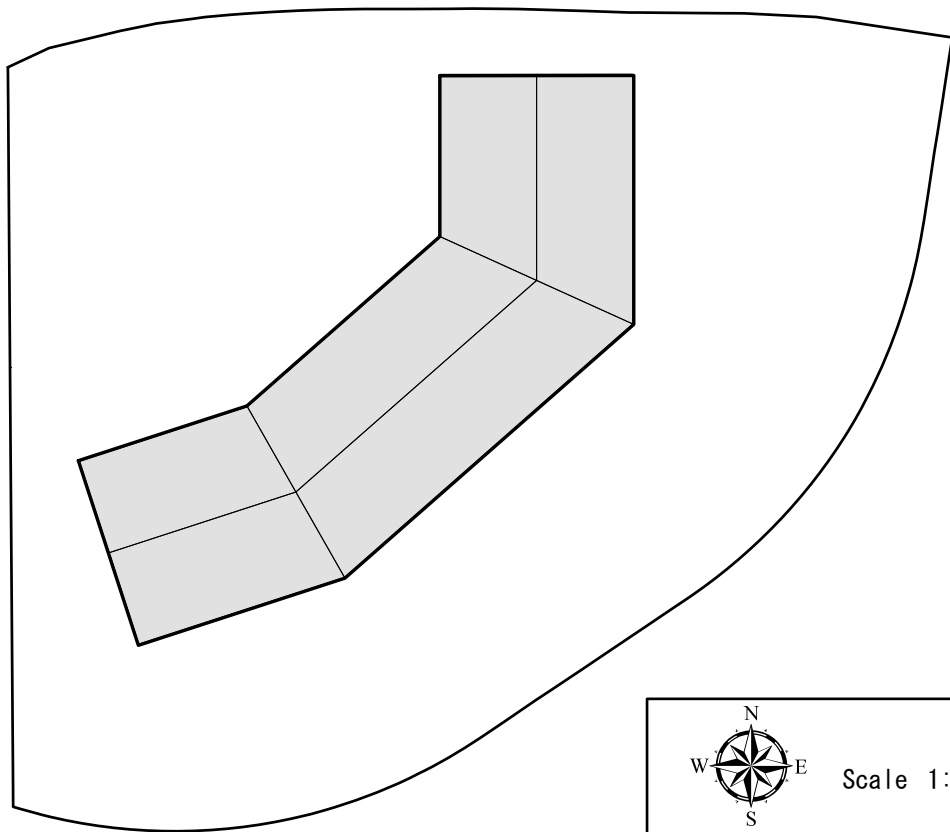
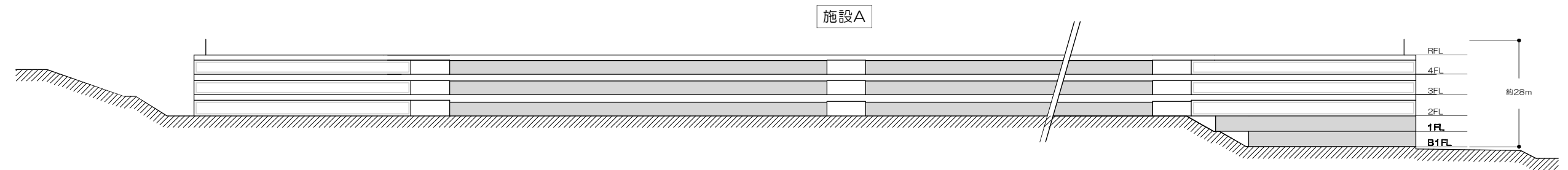
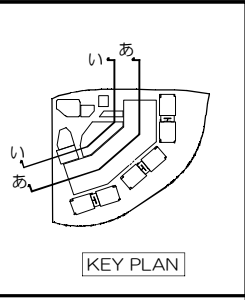


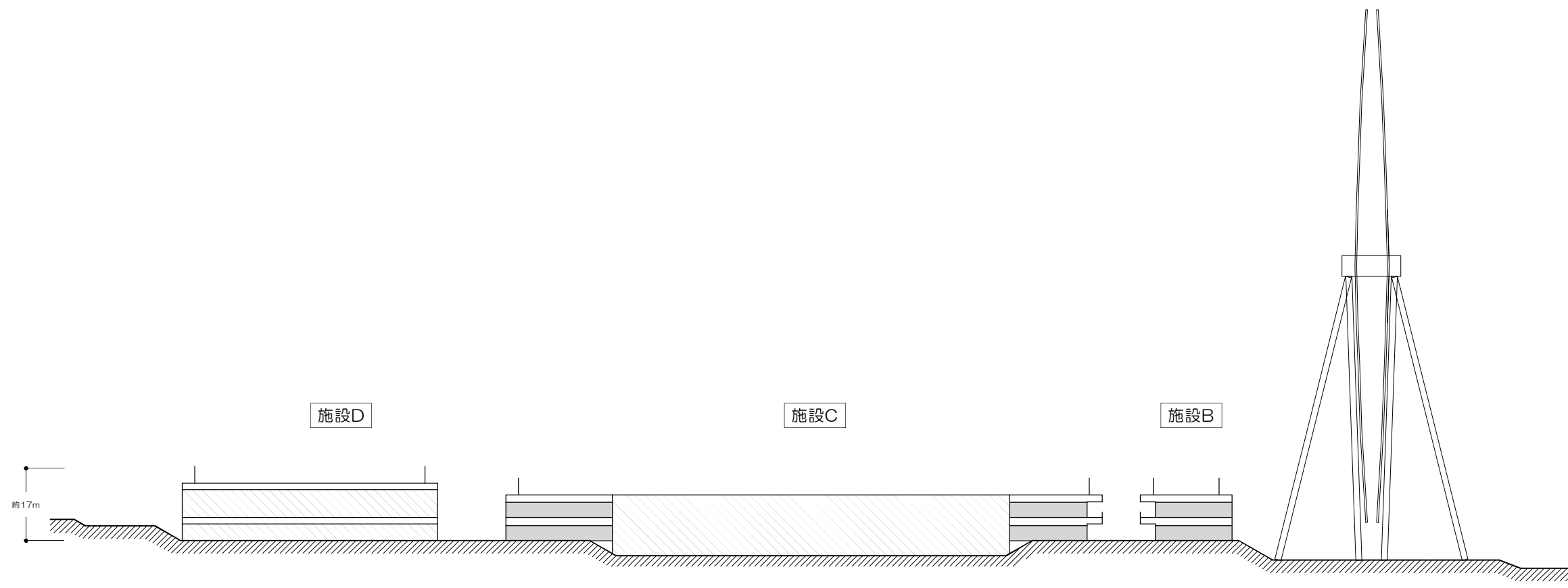
図3.3-4 (3) 建築物平面図

あ 断面



※ 階数は、建築基準法上の階数表示としている（今後、協議により変更となる可能性はある）

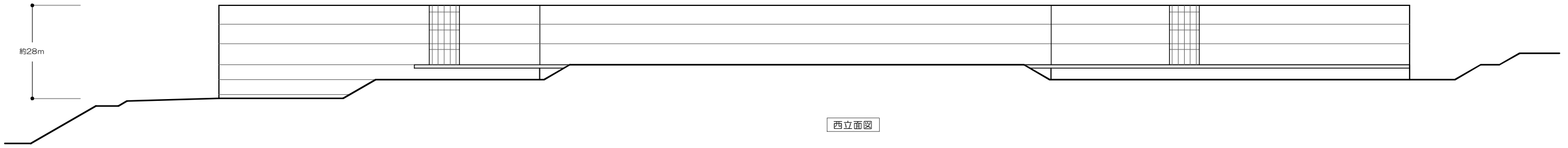
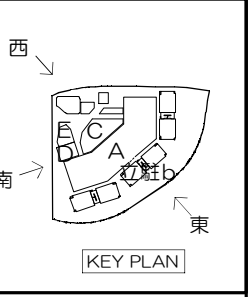
い 断面



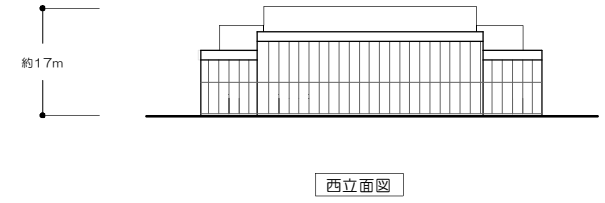
Scale 1:1,200

図3.3-5 建築物断面図

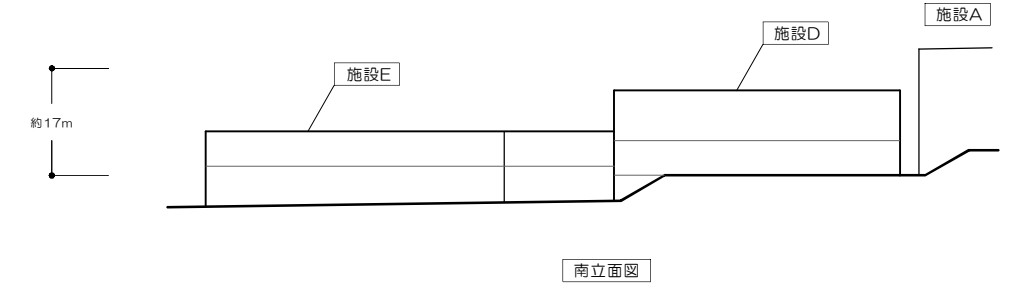
施設A



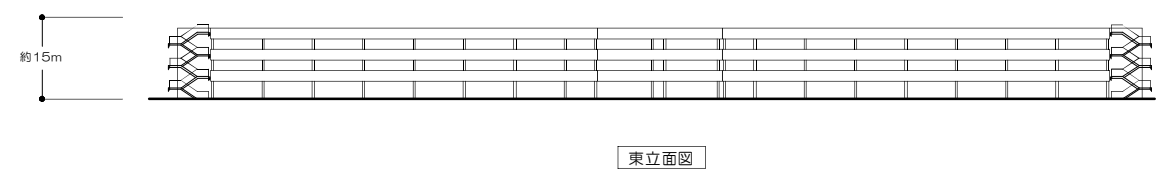
施設C



施設D・施設E



立体駐車場b



Scale 1:1,200

図3.3-6 建築物立面図 (イメージ)

## (オ) 営業時間

営業時間は、事業計画地の立地条件や他地域の類似した施設業態での実績を考慮し、以下のとおりとする計画である。

- ・ 10:00～23:00（一部 7:00～翌 1:00）

## ウ 緑化計画

緑化にあたっては、可能な限り事業計画地内に残る豊かな緑を有効に移植・活用することで、事業計画地の土地の記憶を受け継ぐ計画としている。また、壁面・屋上緑化や高木による緑化を実施することにより、「吹田市開発事業の手続き等に関する条例」(平成 23 年 3 月 29 日施行)に定める緑化率 16%を上回る 21%を確保する。

## エ 交通計画

### (ア) 公共交通機関の利用の促進

本事業では、来館・退館車両による周辺環境への影響を低減するため、利用客の自家用車による来館を極力減らし、モノレールやバスなどの公共交通機関の利用を促進する計画である。

促進策としては、公共交通機関の輸送力向上や公共交通機関への誘導・インセンティブ付与などを検討しており、モノレール会社やバス会社などと協議・連携し、その方策を検討していく。

### (イ) 自動車動線計画

事業計画地は府道 1 号茨木摂津線（以下、「外周道路」という。）に接し、北側には府道 2 号大阪中央環状線が通る交通至便の立地にある。事業計画地への来館車両は、主要経路となる道路（府道 1 号茨木摂津線、府道 2 号大阪中央環状線、大阪府道 129 号南千里茨木停車場線など）から事業計画地が接する外周道路へ入り、事業計画地へ入館するものと想定される。

一方、事業計画地が接する外周道路は、現況において一方通行の規制がかかっており、万博記念公園の桜まつり期間や GW 等の期間中のイベント開催日、万博記念競技場でのガンバ大阪のゲーム開催時などは、駐車場入庫待ち等の交通混雑がみられる。

本事業では、以下に示すとおり、事業計画地への来館・退館車両を分散させて誘導することにより、外周道路への負荷を可能な限り低減する計画としている。事業計画地付近の自動車動線計画は、図 3.3-7 に示すとおりである。

- ① 外周道路の右側に 2 箇所の出入口を設置（右折専用レーン新設、歩道の立体化による歩車分離）
- ② 外周道路の左側に 1 箇所の出入口を設置（南第 1 駐車場に新設するオーバークリッジを經由）
- ③ 万博公園南交差点から南第 1 駐車場と新設オーバークリッジを經由する出入口を設置
- ④ 事業計画地北側の府道 2 号大阪中央環状線への直接の出入口を設置（入庫は万国橋を經由）

なお、供用開始後は交通整理員を適宜配置するとともに、事業計画地周辺の主要道路には適切な誘導看板を設置していく計画としている。

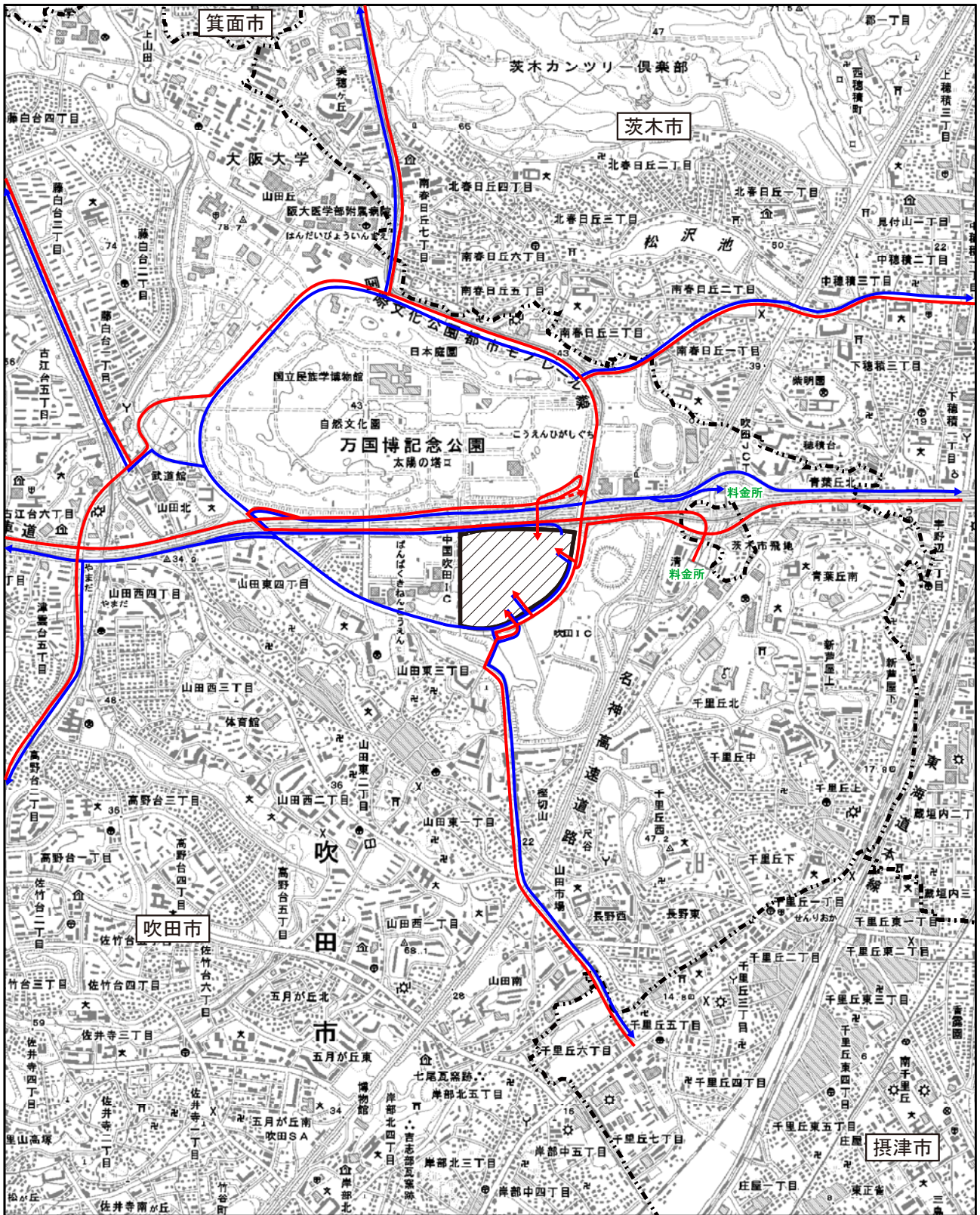
**(ウ) 駐車場計画**

本事業では、特異日を除く通常の休日において、事業計画地内の駐車場が不足することがないように、約 4,100 台の駐車場を事業計画地内に設ける計画である。





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、公共交通機関の一層の利用促進や事業計画地外の駐車場の利用を協議検討する。

**(エ) 道路整備計画**

交通処理計画上、要所となる交差点については車線構成の見直しなどに関し、協議・実施する計画である。また、区域外の整備として、必要に応じて出入口に接続する道路を整備する計画である。



凡例

-  事業計画地
-  市境界
-  来館車両走行ルート
-  退館車両走行ルート

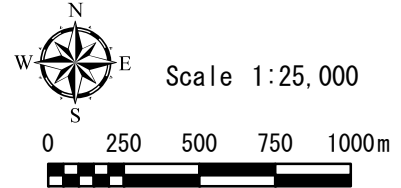


図3.3-7 自動車動線計画図

※この地図は、国土地理院発行の2万5千分の1地形図(吹田)を使用したものである。

## オ 供給施設計画

### (ア) 給水計画

給水は、吹田市水道事業者から供給を受ける計画である。なお、一部井戸水を利用する計画である。

### (イ) ガス・電気供給計画

ガス、電気は、それぞれ大阪ガス株式会社及び関西電力株式会社から供給を受ける計画である。

なお、本事業においては、エリア一括受電システムを取り入れ、エネルギー利用の効率化や環境負荷の低減を図る計画としている。

## カ 排水施設計画

汚水と雨水を別々の管渠系統で分流式で排除し、汚水は公共下水道へ、雨水は公共下水道から公共用水域に放流する計画である。

## キ 廃棄物処理計画

工事中に発生する伐採樹木は、チップ化し、燃料や原材料として可能な限り再利用する計画である。処理が困難なものについては、産業廃棄物処理業の許可を有する処理業者に委託し、適正に処理する計画である。

供用開始後の事業系一般廃棄物は、可能な限り削減・リサイクルに努めていくものとする。廃棄物の発生抑制としては、排出量に応じて課金する従量課金制度の導入などを検討しており、店舗からの廃棄物の発生抑制を図っていく計画である。分別収集については、吹田市分別収集計画に従い、可燃ごみ、不燃ごみ及び資源ごみに分別し、吹田市の一般廃棄物収集運搬委託業者に収集運搬を委託する計画である。また、飲食店からの廃油、物販施設からの廃プラスチック類、水族館からの魚粗などの産業廃棄物が想定されるが、これらについても、産業廃棄物処理業の許可を有する処理業者に委託し、適正に処理する計画である。



## (5) 工事計画

### ア 既設構造物撤去工事

#### (ア) 仮設工事施工概要

##### a 安全対策工及び公害防止施設工

工事の施工に先立ち、事業計画地の境界周辺で必要と思われる箇所には、防災柵（鋼板フェンス）または立入防止柵（ネットフェンス）を設置し、工事関係者以外の立入りを防止する。また、必要に応じて場内を散水車で散水し、粉じんの飛散を防止する。さらに、搬出車両が一般道を汚さないよう敷地内にタイヤ洗浄設備を設け、タイヤに付着した泥を落とす。

##### b 工事用車両進入設備、仮設道路

工事用車両の通行のため、必要場所に仮設道路を設置する。  
工事用車両の搬出入ルートは、図 3.3-8 に示すとおりである。

##### c 防災工事（降雨対策）

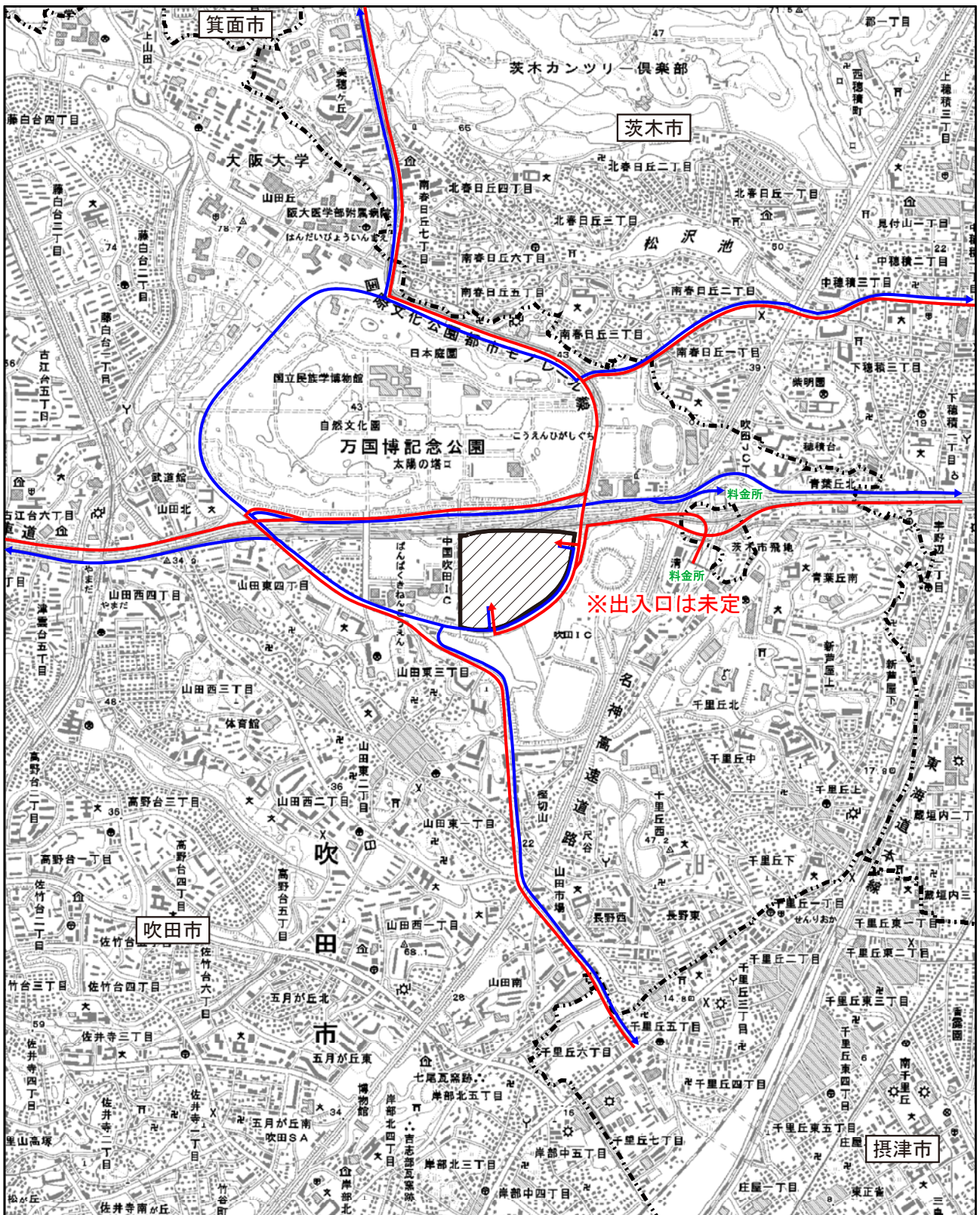
土工事により周辺地域へ影響を及ぼす恐れのある場所には土留板、土のう、素堀側溝等を設け、防災を図る。

また、仮設沈砂池を設け工事中の雨水排水の放出先への流出量を調節するとともに、沈砂機能を持たすことによって濁水が流出することを防止する。





工事中の仮設沈砂池計画は、図 3.3-9 に示すとおりである。

#### (イ) 構造物等撤去工事施工概要

土木造成工事及び建築工事に先立ち、遊具・建物基礎の撤去、舗装・埋設管等の撤去、既存樹木の伐採・伐根、掘取を行う。なお、撤去物については、可能な限り再利用することとするが、処理が困難なものについては、産業廃棄物処理業の許可を有する処理業者に委託し、適正に処理することとする。また、樹木については、可能な限り有効に移植・活用することとする。



凡例

-  事業計画地
-  市境界
-  工事関係車両主要走行ルート (来場)
-  工事関係車両主要走行ルート (退場)

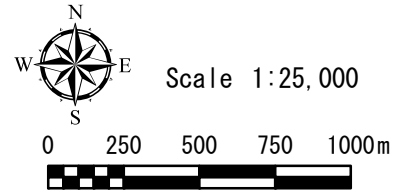







図3.3-8  
工事関係車両主要走行ルート

※この地図は、国土地理院発行の2万5千分の1地形図(吹田)を使用したものである。



凡 例

-  事業計画地
-  仮設沈砂池
-  沈砂池流域界
-  仮設排水路
-  既設合流管



Scale 1:4,000

0 50 100 150 200m



図3.3-9 仮設沈砂池計画

## イ 土木造成工事

### (ア) 仮設工事施工概要

仮設工事は、既設構造物撤去工事に準ずるものとする。

### (イ) 造成工事施工概要

土工事は、バックホウ、ブルドーザー、ダンプトラック等の組み合わせで行う。盛土部分の締め固めにあたっては、ブルドーザー等により十分な転圧を行う。

また、事業計画地内で切土・盛土の調整を行い、土の搬入・搬出が発生しないよう努める。

表 3.3-5 造成区分内訳表

	土工量 (m <sup>3</sup> )
切土	約 230,000
盛土	約 230,000
計	±0

※ 別途、盛土に適さない土やガラの搬出、植栽や修景に使用する土の搬入がある。

### (ウ) 排水管渠工事施工概要

盛土部分については地盤の安定後、切土部分については道路盤を形成した後にバックホウまたは人力により掘削を行い、雨水管と污水管及びマンホールを埋設する。

### (エ) 道路工事施工概要

下層路盤を入れてから L 字型側溝等の構造物の施工を行う。その後、上層路盤を入れてアスファルトコンクリートの舗装を行う。

道路工事の施工にあたって使用する主な機械は、バックホウ、ブルドーザー、タイヤローラ及びアスファルトフィニッシャー等を予定している。

## ウ 建築工事

### (ア) 仮設工事施工概要

仮設工事は、既設構造物撤去工事に準ずるものとする。

### (イ) 建築工事施工概要

建築工事は、建物毎に適切な工区分けを行い、準備工事→基礎杭工事→掘削工事→躯体工事→仕上工事→外構工事、の順に行うこととなる。

## エ 工事工程

工事工程は、表 3.3-6 に示すとおりである。

建築工事までで約 23.5 ヶ月、観覧車工事を含め、全体で約 28 ヶ月を予定している。

表 3.3-6 工事工程

種別	1年目												2年目												3年目			
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4
既設構造物 撤去工事	■	■	■	■																								
土木造成 工事	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■				
建築工事								■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■				
観覧車工事																												■

注) 建築工事完了後、開業を予定している。(グランドオープンは、観覧車工事完了後)

※ 開業準備期間 (一部、内装工事を含む)

## (6) 環境影響要因の概要

本事業の実施により、環境影響を及ぼす要因となる行為等 (環境影響要因) としては、以下に示す事項が考えられる。

### ア 工事

- ・ 建設機械の稼働 (既設構造物撤去工事、土木造成工事、建築工事、観覧車等工事に伴う建設機械の稼働)
- ・ 工事用車両の走行 (資材運搬や工事関係者の車両の走行)
- ・ 工事の影響 (工事の実施による廃棄物、悪臭、濁水等の発生)

### イ 存在

- ・ 緑の回復育成 (既存の緑地の消失、新たな緑地の整備)
- ・ 建築物等の存在 (新たな建築物等の出現)

### ウ 供用

- ・ 施設の供用 (飲食・物販等の屋内施設、観覧車の供用、屋外イベントの開催、悪臭等の発生、水族館の供用に伴う生物飼育設備の稼働・廃棄物の発生)
- ・ 冷暖房施設の稼働
- ・ 駐車場の利用 (来館・退館車両の走行)
- ・ 施設関連車両の走行 (荷物運搬車両及び廃棄物収集車両の走行)
- ・ 歩行者の往来 (利用客の往来)

## (7) 事業計画の複数案の検討経緯

本事業計画においては、可能な範囲で環境負荷を低減することを念頭に事業計画の検討を行った。

### ア 工事中の負荷の低減

本事業における造成計画及び建築物配置計画の検討にあたっては、まず、交通に関する観点において、主要経路である外周道路の既存交通流に対して、来館・退館車両による負荷を低減するため、スムーズに走行できる流出入口の確保が重要であると考へた。また、外周道路を利用する運転者、歩行者などの視点からみると、事業計画地は高低差を有する法面やフェンスに覆われており、事業計画地方向の見通しが悪いため、景観的な視認性の高い流出入口を確保することを想定していた。

当初は、上記の条件を優先的に解消するように検討していたが、事業計画地の現況が北から南に向かう緩やかな丘陵地となっている上、外周道路とその周辺における事業計画地内地盤高の高低差が約 10m 程度となっていることから、当初案を実現するためには、事業計画地全体が切土範囲となり、大量の建設残土の発生が想定された。

事業全体でみると、供用後の環境負荷に対する対策はもちろんであるが、工事中の対策も同様に重要であるため、造成計画上で可能な限り土量バランスの確保に努め、事業計画地外の工事用車両の走行台数を抜本的に低減することを考へた。

本事業においては、以上の検討経緯を踏まえ、「外周道路部における地形的な高低差は引き続き残存させ、逆にその高低差を利用して BOX 型流出入口を確保する」という現計画を提案するに至った。

### イ 交通対策

外周道路及びその周辺の道路は、万博記念公園の桜まつり期間や GW 等の期間中のイベント開催日、万博記念競技場でのガンバ大阪のゲーム開催時などに交通混雑がみられる。

本事業では、利用客の自家用車による来館を極力減らし、モノレールやバスなどの公共交通機関の利用を促進する計画としている。自家用車で来館される利用客については、外周道路右側からの出入口を 4 箇所、事業計画地西側に出入口を 1 箇所、北側に府道 2 号大阪中央環状線への直接の出口を 1 箇所設置するなど、出入口を分散配置することにより、周辺道路への交通混雑による影響を極力低減する計画としていた。

しかし、外周道路からの右折での入館が主要な経路となり、外周道路右側車線への集中による滞留車の発生や車線変更に伴う安全性の懸念、また、周辺住民の意見や吹田市環境影響評価審査会での意見などを踏まえ、更なる出入口の分散配置の可能性について検討を行った。なお、検討にあたっては、道路管理者、交通管理者等の関係機関との協議を行った。

以上の経緯を踏まえ、本事業計画では、外周道路の右側に 2 箇所の出入口と左側に 1 箇所の出入口（オーバークリッジを設置）を配置し、また万博公園南交差点から南第 1 駐車場を経由して出入りできる通路を設置する。さらに、事業計画地北側の府道 2 号大阪中央環状線への直接の出入口を設置し、事業計画地への来館・退館車両を分散させて誘導することにより、交通混雑を低減する計画を立案した。

## 第4章 当該事業における環境に対する取組方針

本事業では、様々な主体と多様な連携・協力を図り、環境負荷の低減と安全・安心、快適性の向上を図りながら事業を進めていくことを基本理念とし、豊かで潤いのある都市環境の創造と地球環境への貢献を目指していくものとする。

本事業における環境に対する取組方針は、①温室効果ガスの削減による地球温暖化対策、②可能な限り廃棄物の発生抑制・再資源化に努めた循環型社会の形成、③ヒートアイランド現象の抑制や自然エネルギーの活用及び省エネルギー機器の採用などに積極的に取り組む、④環境教育、啓発活動により、関係者や利用客などに環境への取組を周知し環境意識の向上を図る、⑤利用客、地域、行政等のコミュニティと連携・協力して実効性の高い環境施策を積極的に展開していくこととする。これらにより、旧エキスポランド跡地である現状の事業計画地及びその周辺の生活環境の向上を目指していくこととする。

また、ほぼ同時期に、(仮称)吹田市立スタジアム建設事業(以下、「近接事業」という。)が実施される予定であり、交通や騒音などの環境影響については、本事業との複合的な影響が見込まれる。これらの対策については、近接事業との連携が不可欠であり、互いに協力しながらより環境影響の低減を図っていく。さらに、近接事業における環境対策と連携・協力を図ることにより、より環境にプラスとなる施策を実施していく。具体的な内容については、今後、近接事業の事業者であるスタジアム建設募金団体及び関係機関と協議を行っていく。





## 第5章 評価書案に対する質問書及びこれに対する事業者の回答

「(仮称) エキスポランド跡地複合施設開発事業に係る環境影響評価書案」について、吹田市環境まちづくり影響評価条例第23条第1項の規定に基づき、「評価書案に対する質問書」が平成25年8月4日～9月6日の間に15通提出されている。

評価書案に対する質問書の内容及びこれに対する事業者の回答は、以下に示すとおりである。

表 5.1-1 (1) 評価書案に対する質問書及びこれに対する事業者の回答

	質問書の内容	事業者の回答
1	北側退出アクセスについて、中環に抜ける道だけでなく中国道へ抜ける時差信号を設けて中国道へ抜けるルートを作るべき。中環、中国道への流入の時に外周道路を使わないようにする。	警察、道路管理者から、北側出口から中国道への直接進入は危険であり、物理的に進入できないようにするよう指導を受けています。 中環西方面、中国道は、極力北側出口から退出するように誘導していきます。
2	万博公園南交差点からの入退は今の計画では間違いなく生活道路に支障をきたします。ここからの入退案は撤廃していただきたい。	十分な滞留長の右折入庫レーンを新設し、既存車線へ支障を与えないように計画しています。万博公園南交差点から入退させない場合、南方面からの来店車両は、全て茨木摂津線と外周道路へ進入するため、混雑の改善にはならないと考えます。
3	「2」と同内容。	
4	①パークの終了時間 22:00 までの終了、地域の静かな環境維持の為に25:00ではなく早期の終業を希望する。 ②パークライドの取り組み 出来る限り自家用車の使用を制限する仕組み。自家用車乗り入れ禁止などの手法を考慮して欲しい。	①営業時間については、商業店舗については特別な場合を除いて21:00を計画していますが、アミューズメント施設やレストランは23:00を考えています。また、フィルムエンターテイメント等の一部施設についてのみ翌1:00までの営業を検討しています。 ②開業時等の交通混雑が予想される時期における対策として、パークアンドライド等についても検討していきます。 また、モノレールやバスなどの公共交通機関の利用を促進し、自家用車による来館を極力減らします。公共交通機関の利用促進策（輸送力向上や公共交通機関への誘導・インセンティブ付与など）については、モノレール会社やバス会社などと協議・連携し、その方策を検討していきます。
5	1.観覧車について ・なぜ作ることに？ ・地域のシンボルである「太陽の塔」への影響はどのように考えているか？観覧車130m、太陽の塔70m、太陽の塔のシンボル性が低下していいのか？ 2.交通シミュレーションについて ・計算方法、計算条件等を公開してはどうか？ ・シミュレーションはガンバ大阪の新スタジアム建設後のシミュレーションか？現スタジアム21,000人収容、新スタジアム40,000人収容、条件が変わると状況が変わる。	1.観覧車は、施設のコンセプトである大阪のランドマークとなるエンターテイメントアトラクションにふさわしいものとして、設置することとしました。 太陽の塔との関係については、近景において、観覧車と太陽の塔が重なり合っ見える地点はなく、太陽の塔のシンボル性が低下することはないものと考えています。 2.シミュレーションの前提条件等は、資料編に記載・公開しています。 また、新スタジアム建設後の予測評価として、複合影響（土曜）による交通流シミュレーションを実施しています。

表 5.1-1 (2) 評価書案に対する質問書及びこれに対する事業者の回答

	質問書の内容	事業者の回答
6	<p>・評価書案の信用性がない。もう少し現実を考えてないと誰も信用しない。</p> <p>・もし評価書案を違反した場合どうするのですか？</p>	<p>評価書案の内容については、環境影響評価審査会にて審議頂く予定です。</p> <p>また、事業計画に基づく予測を行っており、影響がこれを超える可能性は小さいものと考えていますが、近隣の住宅等に配慮すべき項目や予測の不確実性の懸念がある項目については事後調査を実施します。問題が明らかになれば、適切な対策を検討します。</p>
7	<p>屋外で音を出すイベントに関して、時間制限をどの程度設けられますか。</p> <p>これまでの実績から考えて（万博公園及び周辺施設のイベント）、通常の日は17時、周辺住宅にあらかじめ周知するような特別のイベントで20～21時の上限が妥当と考えます。</p>	<p>屋外イベントは、小規模な音楽ライブやトークショー、ヒーローショー、握手会等を想定しています。</p> <p>開催時間は30分～1時間程度であり、基本的に昼間に開催します。夕方以降（18時以降）の開催については詳細は未定ですが、大きな音の出るイベントは計画していません。</p>
8	<p>付近では、山田銅鐸も発見されています。エキスポ跡地では「かわら」の製作した工房及び倉庫がありました。同上跡地は遺跡調査の対象に格上げ出来ないでしょうか？</p>	<p>評価書案 P.560 で示しているとおり、事業計画地の北側に白頭瓦窯跡、北東側に山田銅鐸出土地があります。</p> <p>事業計画地には指定文化財や埋蔵文化財は確認されていませんが、工事期間中に事業計画地において遺物が確認された場合には、吹田市教育委員会等と協議し、文化財保護法に基づき手続・対応を行い、文化財の保護に努めることとします。</p>
9	<p>環境影響評価書案のあらまし P17 に公共交通機関の利用を促進すると記載されていますが、一人や二人なら良いですが、事業者としては大勢のひとに來場して欲しいのではないのでしょうか。特に家族の場合は自家用車の來場です。それを自家用車による來場を極力減らすと表現されているのは理解できません。</p> <p>万博外周道路周辺には多くの高齢者施設があります。万が一外周道路が混雑した時、救急搬送の必要が発生すれば大変です。平日の調査で 0.9 を下回っているから問題ないと予測されていますが、我々が心配しているのは数値ではなく現実混雑している時のことを心配しています。従って調査は平日だけでなく混雑時も実施して頂きたい。</p>	<p>本事業では、來館・退館車両による周辺環境への影響を低減するため、利用客の自家用車による來館を極力減らし、モノレールやバスなどの公共交通機関の利用を促進する計画としています。家族連れのお客様にも、公共交通機関の利用を促進します。</p> <p>促進策（輸送力向上や公共交通機関への誘導・インセンティブ付与など）については、モノレール会社やバス会社などと協議・連携し、その方策を検討していきます。</p> <p>交通量調査は、公園混雑期（GW、桜まつり）にも実施しています。また、公園混雑期における予測評価も行っており、環境影響評価審査会にて審議頂く予定です。</p> <p>救急車両については、警察、消防に確認しましたが、現況の公園混雑期等で、外周道路や茨木摂津線等が渋滞した場合でも、車両が端に寄ることで、緊急車両の通行は可能との見解を頂いています。</p> <p>なお、引き続き、警察、消防、道路管理者等関係者と協議・調整を行い、安全・安心に向けて善処していきます。</p>

表 5.1-1 (3) 評価書案に対する質問書及びこれに対する事業者の回答

	質問書の内容	事業者の回答
9	<p>「環境影響評価書案のあらまし」P10 騒音レベルの説明では、吹田市目標値及び環境基準値を上回っているが、現況が既に環境基準値及び吹田市基準値を上回っており騒音レベルの増加はないと表現されています。そのことを別のことで例えると「交差点の横断歩道を赤信号で渡っている人がいるから自分も渡って良い」と同じと理解して良いですか。</p> <p>「環境影響評価書案の要約書」P39・40の事業者の見解を見ると「行政へのご意見・ご要望と考えますので事業者としての見解は控えさせていただきます。」と軽く受け答えされていますが、5者協議があるのであれば関係者連絡会で真剣に協議・検討され、親切に回答されることを望みます。</p>	<p>本事業の実施による騒音レベルの予測結果は、一部、吹田市目標値及び環境基準値を上回っていますが、現況が既に目標値等を上回っている、あるいはかろうじて下回る状況であり、本事業の実施による騒音レベルの増加は小さいものとなっています。</p> <p>そのため、現状の騒音レベルを著しく悪化することはないと予測しました。</p> <p>また、本事業では、低騒音・低振動型の設備をできる限り採用する、屋外広場空間は建物で囲まれた配置とし、スピーカーは、指向性スピーカーの使用やステージを囲む配置とする、公共交通機関の利用を促進し、利用客の自家用車による来館を極力減らす、交通整理員を適宜配置するとともに適切な誘導看板を設置し、来館・退館車両を分散させて誘導するなどの取組を実施することにより、事業の実施に伴う騒音による周辺環境への影響をできる限り軽減する計画としています。</p> <p>行政等関係機関へのご意見・ご要望については、行政等関係機関へお伝えします。</p> <p>公園混雑期等における公園全体の問題については、関係機関と連携するなど、本事業としても積極的に対応させていただきます。</p>
10	<p>P68 表 18 の騒音測定の結果について、現況値が高すぎる。環境計量士等国家資格者による測定か不明である。</p> <p>ゆえに、この測定値は信憑性が低く、事業者本位の測定結果と言わざるをえない。</p> <p>計量事業者による測定なら、測定結果に事業者の証明印のある抄本を添付すべきではないでしょうか？再測を望む。</p> <p>67 頁 表 17 等価騒音レベルの現況値について、どこで測定したのか明記されていない。測定場所が異なる場所で比較した測定値を評価基準にしているのでは？現況値 54 (Ave) という数値は、どうみても高すぎる。専門家に依頼して再測してみてもどうか？</p>	<p>騒音の現地測定は、環境計量証明事業者（環境計量士資格者）が測定しています。</p> <p>測定箇所は、評価書案 P.369、要約書 P.57、あらまし P.7 に明記しています。</p>
11	<p>平成 25 年 7 月発行の三井不動産の要約書の P66 (8) 騒音、イ供用、(ア) 施設の供用の表 17: 施設から発生する騒音の予測結果の内容が理解出来ません。</p> <p>要約書 (H25 年 7 月) の P66 (8)、P69 (9)、P72 (10) の騒音、振動、低周波の資料の、表の内容が理解できません。現況値が高く来場時と同程度になっています。因みに現況ではエキスポランドは閉鎖しており、エキスポランドからの暗騒音等はありません。</p>	<p>一般環境については、工事中や施設から発生する騒音レベル等は十分に減衰し、予測地点では現況の騒音レベル等の増加はほとんどありません。</p> <p>道路沿道については、現況の道路交通騒音レベル等が高く、本事業の実施による増加は小さいものとなっています。</p> <p>以上ことから、現状の騒音レベル等を著しく悪化することはないと予測しました。</p>

表 5.1-1 (4) 評価書案に対する質問書及びこれに対する事業者の回答

	質問書の内容	事業者の回答
11	<p>要約書（H25年7月）のP78（22）、P79（23）の交通混雑、交通安全の資料の内容が理解できません。計画では駐車場 4,100 台、駐輪場 1,700 台とし、来場も、シミュレーションもそれに基づいた想定になっており、それを超える来場を考慮していません。</p> <p>また、上記の来場を計画以下にするための具体的計画案が示されておりません。</p> <p>要約書（H25年7月）のP5（1）の交通計画の説明の内容が理解できません。来場者 6.6 万人で、駐車場 4,100 台、駐輪場 1,700 台に対し、残りの 6 万人前後の来場者を、単に公共交通機関の利用を促進する、と記載しているのみで、具体的交通計画の記載がありません。モノレールの輸送能力は限られており、バス等のステーション整備計画も全く提示されておりません。</p>	<p>想定客数は、類似施設の実績値をもとに日祝・土・平日の割合を設定し、算出しています。</p> <p>想定以上の集客数については、類似施設の実績値を参考に、特異日（日・祝の 1.25 倍）の予測評価を行っており、環境影響評価審査会にて審議頂く予定です。</p> <p>なお、周辺の交差点において、交通流を円滑に処理できなくなるレベル（日・祝の 1.4 倍）も確認しています。</p> <p>また、自家用車による来館を極力減らすため、モノレールやバスなどの公共交通機関の利用を促進する計画としています。公共交通機関の利用促進策（輸送力向上や公共交通機関への誘導・インセンティブ付与など）については、モノレール会社やバス会社などと協議・連携し、その方策を検討していきます。</p>
12	<p>車の渋滞の問題は、何度説明を聞いても対策は大変甘いと思います。例えば、「榎切山北」の交差点から北向きの上りの坂は、10 年ほど前まで 2 車線だったのです。（現在は歩道が拡幅されて 1 車線）。事業案では、これを 2 車線にもう一度拡幅し、右車線を「万博公園南」のポイントで右折させて直接敷地内に誘導するという計画ですが、この道路は 10 年以上前の 2 車線のときから、週末・祝日等は常に渋滞していたのです。素人の私が予想しても「万博公園南」のポイントで右折するための車が「榎切山北」の交差点を越え「山田市場」を越え延々と渋滞することは明らかなことです。もし「万博公園南」のポイントで右折させて直接敷地内に車を誘導する計画ならば、「榎切山北」から高架の道路をつくるか、地下道をつくるべきです。そうしなければ、渋滞は解消されません。</p>	<p>万博公園南交差点については、十分な滞留長の右折入庫レーンを確保しており、平面交差でも既存車線へ支障を与えないような計画としています。</p>

表 5.1-1 (5) 評価書案に対する質問書及びこれに対する事業者の回答

	質問書の内容	事業者の回答
13	<p>自動車動線計画および道路整備計画図について、山田東3丁目別所地区で8/7の夕方に別所集会所の隣のお宅でお年寄りの80代～90代の女性が倒れておられ、お近所の方が付きそい、通勤帰り通りかかり、携帯で救急車の要請をしました。もう一方などと救急車を誘導するため、2手に別かれて万博南の信号機を下る道、私は外周側から入って来る道へ、もう一方は山田交番の前の一方通行の道へ、救急車は外周道路側からやはり入って来ました。</p> <p>その倒れられていた方は不整脈で入院されていたともう一方が救急隊員に事情などを説明され、ご近所の方の協力で一命はとりとめられて、別棟に住んでおられるお嫁さんから無事退院されたとお礼を言っていたのですが、もし外周道路が混んでいたらと思うとゾッとします。いつ、どこで、だれが、ケガ、心臓などと急病で救急要請が必要かもしれません。やはり道路計画は、見直していただきたいです。吹田市民の命を守るためにも吹田市長、吹田市環境部環境政策室に対しても命の責任を誰が保証して下さるのでしょうか？</p>	<p>警察、消防に確認しましたが、現況の公園混雑期等で、外周道路や茨木摂津線等が渋滞した場合でも、車両が端に寄ることで、緊急車両の通行は可能との見解を頂いています。</p> <p>なお、引き続き、警察、消防、道路管理者等関係者と協議・調整を行い、安全・安心に向けて善処していきます。</p>
14	<p>P78 (22) 交通混雑・P79 (23) 交通安全の影響の予測結果が出ているが、カウンターの時間帯がなぜ平日7時台、19時台が最大で交差点需要率を下回っているので問題ないと思うが、もっとくわしくデータを取るべきだと思う。</p> <p>予定工事時間の中で通勤、帰宅時間のデータが一番検証すべきである。</p> <p>15時台なんか一番車が少ない時間帯であり、最大とはおかしい。</p> <p>最大の渋滞時期である盆・正月の帰省時期、施設の開業時間と閉店時間の1～2時間前後の調査が必要だと考えます。</p> <p>ごまかしはやめてください。</p>	<p>要約書は、予測結果のみを記載していません。</p> <p>予測対象時間帯の設定は、工事中については評価書案 P.593 に示すとおり、工事車両の走行台数が最も多くなる時間帯を設定しました。結果として通勤及び帰宅時間である平日7時台、19時台が最も多くなり、当該時間帯を予測対象時間帯としました。</p> <p>供用時については、評価書案 P.611 に示すとおり、来館・退館車両の走行台数が最も多くなる時間帯を設定しました。最も多くなる時間帯は、平日、休日とも15時台であり、当該時間帯を予測対象時間帯としました。</p> <p>また、スタジアムとの複合影響の予測においては、土曜日ナイトゲームの入場時である17時台を予測対象時間帯としました。</p>
15	<p>隣接する住民にとって、交通問題が第一の不安である。</p> <p>現状でもシーズンになると外周道路は動かない。</p> <p>三井が示したシミュレーション通りの車の流れには絶対に動かない。交通機関の便利な所に開発するなら駐車台数を減らし、モノレール・JR等に働きかけるなど、近隣住民が要望している事に対して誠意なる回答を示してもらいたい。</p>	<p>GW や桜まつり等の公園混雑期は、現況でも周辺交差点が飽和状態になり、外周道路においても駐車場不足による入庫待ち行列で車線が塞がれる状態となっています。</p> <p>このような公園全体の深刻な問題を解決するため、公園混雑期は公園全体で自動車を抑制するための施策について関係機関と連携するなど、本事業としても積極的に対応させていただきます。</p>



## 第6章 評価書案意見交換会における住民からの意見の概要及びこれに対する事業者の見解

「(仮称) エキスポランド跡地複合施設開発事業に係る環境影響評価書案」について、吹田市環境まちづくり影響評価条例第8条第1項の規定に基づき、平成25年8月4日に「評価書案意見交換会」を開催した。

評価書案意見交換会における意見の概要及びこれに対する事業者の見解は、以下に示すとおりである。

表 6.1-1 (1) 評価書案意見交換会における意見の概要及びこれに対する事業者の見解

項目	意見の概要	事業者の見解
温室効果ガス・エネルギー	<p>回答は要らない。意見書の見解で示してほしい。</p> <p>電気のソーラー発電は100kWとしている。LED照明で節減する、ガスは何もやらない。ところが、削減率は、都市ガスは90何%、電気は40%削減するとある。CO<sub>2</sub>は48%削減するとある。これは、都市ガスがなぜこんな90%になるのか。本編を見ると、三井さんのららぽーとTOKYO-BAYが198m<sup>3</sup>ということで、非常に少ない。ところが、横浜は2,888 m<sup>3</sup>である。基準ベースが一般的な商業施設より非常に大きな数値で出されており、TOKYO-BAYがこれだけ少ないのは、何か理由があるのではないか。その理由をはっきりさせて頂かないといけない。TOKYO-BAYや横浜と比べて何%削減したということを表すべきではないか。スタジアムは500kWのソーラー発電をされている。三井さんは1,000~2,000kWの太陽光発電をすべきだと思う。一括受電方式については、評価する。</p>	(意見書の見解でお示しします。)
緑化	<p>回答は要らない。意見書の見解で示してほしい。</p> <p>緑地面積16%となっている。吹田市の総量目標は緑地面積20%以上、開発の中では、基準は16%だが、目標は30%。これは店舗、事業所、事務所、倉庫、工場などである。やはり万博のこの場所で行くには、目標の30%にして頂きたい。プランターや花壇を配置することによって30%に近づけるとあるが、これは論外の話である。緑地面積は最低でも20~30%にして頂きたい。</p>	(意見書の見解でお示しします。)

表 6.1-1 (2) 評価書案意見交換会における意見の概要及びこれに対する事業者の見解

項目	意見の概要	事業者の見解
交通混雑	<p>私たちは万博南交差点から出るしか道がなく、その間の外周道路とか、檜切山北の道が混めば、生活どころか救急車も消防自動車も入ってこられない、非常に深刻な状態である。</p> <p>交通渋滞の件だが、万国橋を経由するルートについては、当初0だったのが43%になった。これは非常にいいと思っている。一方、2月の審査会の交通部会の資料では、1日の最大が、1時間に2,000台来るとあった。2,000台の43%がここに集中すれば、880台ぐらいになる。ところが、この北から入る処理能力が600台から700台となっているので、ここでもう180台の渋滞が起こるという計算になる。しかし、評価書案では、1時間の最大が2,000台ではなく1,600台に下がっている。なぜ下がったのか。1,600台であれば、700台/時となって、ちょうど入口の処理能力に合うという形となっているのか。また、南から来るのが以前、20%だったのが急に10%に減っている。これも処理能力が20%だったら、南からのゲートが250台というのは全然計算が合わない。</p> <p>55%の人が車で来る、11%が歩いてくる、11%が自転車で来るとある。休日の66,000人からみたら11%は7,000人。7,000人が本当にモノレールも使わずに、電車も使わずに歩いて来るのか。</p> <p>私たちは、もっとたくさん来た場合のシミュレーションをぜひやって、それも数字を示しながら見せて頂きたい。これは切なる願いである。少数でもいいから、住民の代表の人間ときっちりやって頂きたい。</p>	<p>1時間に2,000台来るとしていたのが、1,600台になっているのは、以前と比べて計画の熟度が上がり、それぞれの施設で時間帯別に特性が違い、そういったものを含めて予測をすることが可能になったことによります。</p> <p>以前は、各施設のピークを足し合わせて2,000台ということにしていたが、計画の熟度が上がったことで、各時間帯にどれぐらいお客さんが来て、帰るのかという数字を合計することができるようになり、ピーク1時間が1,600台になりました。</p>



表 6.1-1 (3) 評価書案意見交換会における意見の概要及びこれに対する事業者の見解

項目	意見の概要	事業者の見解
交通混雑	<p>私たちの生活道路は、万博南交差点から、樫切山から万博南、それから進歩橋のところである。施設のすぐ入るところにはいろいろな改良点があるが、我々が生活している道路は基本的に何も改善されていない。一部、進歩橋の出入口だけわずかな改善はあるが、実際、休みの日になったら自然公園の中央駐車場に入る車で右側がほぼ埋まってしまう。また、左側も住宅展示場の人たちが車をとめて埋まってしまう。真ん中の1車線で我々が何とか行き来している。</p> <p>そこに、三井さんからの出庫が50%ここへ出てくる。入庫の方は随分と改善されたが、出庫の方の改善がほとんどされていない。特に、樫切山北から進歩橋について、施設周辺と同じように車線を増やすとか、抜本的なことをやって頂きたい。</p>	<p>中央駐車場とか住宅展示場において、現在も日によっては渋滞や待ち列ができるということですが、我々としても、万博機構をはじめ、他の周辺の事業者の方々とも開業後は連携をして、道路の待ち列等の解消につながるような方策があるかどうか、どうしたら少しでも外周道路周辺がスムーズに流れていくか、その辺も合わせて協議をしていきたいと思っています。</p> <p>出庫につきましても、中央環状の西行きに直接出るルートも今回設置させて頂くということで、ご理解頂ければと思っています。</p>
	<p>13,732台/日の約60%の8,000台/日ぐらいが外周を通して帰ることになる。</p>	<p>ピーク時1,600台という話をしていますが、そのうち、中環には400、500台を出そうと考えています。これがピーク時でない時間帯は1,600台からどんどん減っていきますので、減っていく交通量に対して、中環に出ていく交通量は少しずつ割合として大きくなります。</p> <p>交通量の検討はピーク時で行っており、時間帯によって中環に出せる比率が変わるので、1日何台が外周道路に出るといった数字は一概には答えられません。</p>
	<p>車の混雑について、何台と言われてももう一つよく分からない。バスもトラックも小型も軽乗用車もいっぱいいる。何km、何百mぐらいの距離になるかという答えをもらわないといけない。</p> <p>公共交通機関を5分間に1台にするというが、具体的にモノレールの話は大阪府がやっているのか、そういう話をもう進めているのか。</p> <p>また、乗用車とバスで来るのでは比率が全然違う。100人が来るのに30人乗りのバスだったら3台。乗用車なら3人乗って30台になる。この事業は間違いなく、大交通渋滞が起こる。計算では済まない。今、工事中のマンションが全部建った時には、各家、全部車持つということをもう一度考え直してほしい。</p>	<p>渋滞長については、先程、交通流シミュレーションを見て頂きましたが、いろいろな方面から車が集まってきて、交通の負荷がかかるところを中心にシミュレーションをしています。ここでは、どれぐらい滞留しているかというのを見ることができます。今回は、どれぐらい滞留しているかというのを評価基準にしていませんでしたが、今後、シミュレーションの中でどれぐらい滞留しているかという数字は、チェックをしてお示しすることはできます。本日は、通常の交通工学の検討に基づく容量に対してどうかということの説明をさせて頂いたということでご理解頂ければと思います。</p>

表 6.1-1 (4) 評価書案意見交換会における意見の概要及びこれに対する事業者の見解

項目	意見の概要	事業者の見解
交通混雑	<p>回答は要らない。意見書の見解で示してほしい。</p> <p>交通混雑は、予測とか動的シミュレーションだけでは解決できない問題だと考えている。運用状況を見ながら、交通対策、交通渋滞をすることを約束して頂きたい。近隣住民は、365日、万博外周道路を生活として使っている。月に1回とか、年に2回とか来る人と違う。その辺、十分考えて頂きたい。外周道路をもう少し緩和するために、中環から芝生ランドを通してオーバブリッジで入るルートを検討してほしい。</p>	<p>(意見書の見解でお示しします。)</p>
	<p>建物平面図で搬入入口に「バス・緊急車両を含む」ということが要約書4ページ、本編12ページに明記されている。営業用車両は、材料の仕入れとか何かで分かる。施設管理用の入口はやむを得ないと思うが、バスはなぜこんなところに入口があるのか。バスは万博の駐車場を利用したら問題ない。このバスは何のためのバスか。せつかく外周道路を緩和、削減しようと努力しているのだから、バスは南駐車場とか中央駐車場を利用したらいい。一番渋滞の問題になるところにバスの入口を設けられたら大変な問題になる。</p>	<p>バスの入口ですが、「あらし」の2ページの下配置図の右上に搬入入口とあり、バス・緊急車両を含むと書いています。バスについては大型車両ということで、一般車両の出入口からは出入りができませんので、こちらから一旦入るということを想定しています。</p> <p>なお、路線バスを引き込もうとか、そういうことを考えている訳ではありません。貸し切りバス等については、万博駐車場の利用を検討します。</p>
	<p>非常に平均的な祝日・日曜のシミュレーションである。桜まつりとか、外周道路が混雑したとき、三井さんはどうするのか。駐車場は閉めきるのか。その対策が何も示されていない。甲子園と同じように「駐車場はありません」ということにするのか。</p>	<p>混雑時については、本日お示したものに加え、特異日というパターンを設定しています。そのシミュレーション、数値的なものも含め、審査会で資料を提示し、お話しさせて頂ければと考えています。</p>

表 6.1-1 (5) 評価書案意見交換会における意見の概要及びこれに対する事業者の見解

項目	意見の概要	事業者の見解
交通混雑	<p>4,100 台の駐車場を用意されている。それを 1 台につき 3 回交代、3 時間から 4 時間そこに滞在したとすると、<math>4,100 \text{ 台} \times 3 = 12,300 \text{ 台}</math>と、ざっと計算する。そこに 3 人乗っていたら 36,900 人、4 人乗っていたら 5 万人となる。4 万～5 万人がその駐車場を利用するお客さんとする。そうすると、残りの 2 万～3 万人が公共交通機関を利用するか、バイク、自転車、歩きとなる。1,700 台がバイクだが、それも 3 回交代して 5,100 台。つまり、万という単位にいかないということで、交通の予測はすごく甘いと思う。</p> <p>また、2 万～3 万人を公共交通機関の利用促進と言っていたが、全く具体的な案がない。こういった施設では、何千円以上買ったら何時間無料というのがあるが、車で行く方の人数が多いから、その方が得ということになる。なので、そういった駐車場に関しての割引はなくしてほしい。それだけで車の台数が減ると思う。それに加え、万博駐車場は平日 1,000 円、休日は多分 1,200 円。そっちはお金を取って、こっちが割引になると、自然文化園の方に行く人も、得だからちょっとこっちで買い物してということも考えられる。なので、万博の駐車場と三井の駐車場のバランスを考えて頂いて、極力、車に乗りたくないなと思うような案を、お金でやってもらったら確実だと思う。</p>	<p>公共交通機関の利用促進については、他の類似施設等でも公共交通機関とも連携して、いろいろな形でやっています。こちらについても審査会等で先生方にも議論して頂き、我々の方でも具体的な案をまた提示させて頂こうかと思えます。</p> <p>料金設定についても、周辺の駐車場等とバランスを図りながら、検討させて頂きたいと思えます。</p>
交通安全	<p>人と自転車と車が交差するところがあると言っていたが、信号がつくといっても、最近の自転車は全く無視して走っている。若い人だけじゃなく、お年寄りの人も平気で渡っているような姿が見られる。そういうことは絶対ないように、橋にすとか、できるだけ信号をつけてもらって、交通違反になることにしないと絶対だめだと思う。</p> <p>そういうことをもう一度よく考えてもらいたいと思う。それは自己責任もあるが、吹田市の方でもよく検討してもらいたい。</p>	<p>人と自転車と車両が交差するところですが、かなり車の量が多いときには、そういった出入口のところに警備員等を配し、通行者や自転車の方への安全に十分配慮した形で出入りを進めていきたいと考えています。他の施設でもそういった形でやらせて頂いています。</p> <p>信号については、警察の方で最終的にご判断ということになると思いますが、ご意見については、警察とも協議の場がありますので、お伝えさせて頂ければと思っています。</p>

表 6.1-1 (6) 評価書案意見交換会における意見の概要及びこれに対する事業者の見解

項目	意見の概要	事業者の見解
<p>その他 (事業計画)</p>	<p>当初、年間 2,000 万人の来客数と予測されていて、それが 1,700 万人に下がったということで、その理由は予測精度が上がったからと言っているが、300 店舗をつくるという計画は変わっていない。レストランがどれぐらいになっている、ショップがどれぐらいになっているのかという数字を聞きたい。</p>	<p>実際に来られるのは年間 1,700 万人を想定しており、2,000 万人という数字は利用客数ということで整理しています。今までの私どもの商業施設、類似の施設等のデータでは、この利用客数というのはお買い物をされる方を想定しており、お店のレジを通過する人ということで、1 人当たり 1~2 店舗ぐらいで買われるというのが平均的ですから、来場されるお客様の実数としては 1,700 万人ですが、数字上、利用されるお客様は 2,000 万人ということで、整理をさせて頂いています。特に提案書からは変えていません。</p> <p>レストランとショップの割合ですが、資料にあります。店舗面積 97,000m<sup>2</sup>のうち、物販が約 63%、飲食が約 9%、サービスが約 28%と想定しています。</p>
	<p>回答は要らない。意見書の見解で示してほしい。</p> <p>営業時間について、10 時~22 時ということをお願いしたい。7 時から飲食店が開くということだが、お客さんも来ないのになぜ飲食店が開くのか。それから、深夜 1 時に映画館が閉まりますとある。モノレールが動いていない。その人たちは車で来られる。深夜に車をこんなことで使ってもらうのは、反対である。</p>	<p>(意見書の見解でお示しします。)</p>
	<p>朝 7 時から朝食を提供すると言うが、誰があそこにご飯を食べに行くのか。子供の施設の関係上と言うが、子供が 7 時からあんなところに行くのか。深夜 1 時に終わって、その辺でうろろしていた子らが、朝食を食べて帰ろうかということになるのではないか。1 時なんてとんでもない時間だと思う。営業時間外は閉門、誰も入れないようにして頂きたい。希望としては、遅くとも夜は 10 時まで、朝は 10 時から。</p>	<p>基本的には、物販は 10 時から夜 9 時ぐらいまで、飲食店については、10 時ぐらいから夜 11 時ぐらいまでというのが、現在、我々の想定しているメインの時間帯です。一部ですが、まだはっきりしていないところですが、7 時から開けさせて頂く可能性があります。深夜についても、一部の映画館等ですが、翌 1 時ぐらいまで開けさせて頂くことがあるということで、今の設定としています。ゲートの閉門については、基本的には、営業時間については開けさせて頂く予定ですが、これから検討させて頂く予定ですので、貴重なご意見として承らせて頂きます。</p>

表 6.1-1 (7) 評価書案意見交換会における意見の概要及びこれに対する事業者の見解

項目	意見の概要	事業者の見解
<p>その他 (その他)</p>	<p>今回、なぜ要約書が配られないのか。要約書には三井さんの見解、行政の見解が全部載っている。それがこの概要版では全部抜けている。</p> <p>我々住民は、要約書で事業者とか行政に対して信頼関係を持つのがこの意見交換会と思っている。概要版には事業者の有利なことしか載っていない。肝心要のことは載っていない、住民が今まで提案書に対して出した意見に対する答え、まだ満足いかないところがたくさんあるが、この概要版には何も載っていない。そんなやり方で、住民と信頼関係を築けるかどうか、心配である。</p> <p>要約書を渡して、こういう説明会をもう1回やってくれたらどうか。</p>	<p>評価書案、要約書は、非常に枚数、量が多くなっていますので、分かりやすく整理をした「あらまし」を皆様にお配りさせて頂いています。要約書につきましては、ご希望をおっしゃって頂きましたら、後程お渡しさせて頂きたいと思います。</p> <p>今回の評価書案の意見交換会をさせて頂くに当たっては、住民の皆様のご意見、吹田市の環境影響評価審査会の先生方のご意見、それらを踏まえて、事業の計画、交通計画も含めまして資料を作成しています。</p>
	<p>本日の録音、速記記録というのは公開されるのか。</p> <p>公開される意見交換会の報告書は、詳細で書かれるのか。冒頭での、会議が始まるまでの問題等も明記されるのか。</p>	<p>議事録という形で意見交換会の報告書に記載し、吹田市のホームページで公開されます。</p>
	<p>予測やシミュレーションというのは、仮定のこと、これが外れたらどうするのか。誰が責任をとってくれるのか。造ってしまったらおしまいというのが一番住民が困ることで、それがあちこち残っている。なので、このシミュレーションを念入りに、さらに大きな車が来ても大丈夫なプランをつくること。</p> <p>想定外になったときに、「ああ、済みません、想定外が起きました」という形で、決して逃げないで頂きたい。想定外が起こった場合、事業の話し合いの体制、三井さんの責任体制をしっかりして欲しい。</p> <p>現在、三井さんも話し合いを持とうという姿勢を持って頂いているので、非常にありがたいと我々としては評価している。今後とも一方通行ではなく、双方の話し合いを続けていって頂きたいと思っている。</p>	<p>開業後の体制については、まだ未決定な部分もありますので、この場では申し上げられないのですが、当然、我々の施設が原因で交通渋滞等がもし発生するような場合には、対策等について地元の方々と話し合いをさせて頂ければと考えています。そういう姿勢でおりますので、今後ともよろしくお願いします。</p>
	<p>回答は要らない。意見書の見解で示してほしい。</p> <p>7月6日と7月7日、今まで意見が出ていたが、その意見についての回答がない。これについても、議事録をこの意見交換会の中身に入れて頂きたい。</p>	<p>(意見書の見解でお示しします。)</p>

表 6.1-1 (8) 評価書案意見交換会における意見の概要及びこれに対する事業者の見解

項目	意見の概要	事業者の見解
<p>その他 (その他)</p>	<p>今回の開発は、大型開発ということだが、居住地域の開発であり、来る人が6万人以上ということなので、都市計画、都市開発になる。三井さんだけの問題ではなく、管理する吹田市がきっちり指導権を握るぐらいのことをしないとできないのではないかと。交通インフラ、電力のインフラ、環境のインフラがある。防災も含めた環境インフラについては、コメントが1つもなかった。</p> <p>この辺は環境があるということ、万博以降、都市開発が進んで、マンションが近隣にできたので、自転車とかバイクがかなり多い。また、ガンバの球技場があるが、高校生、中学生、小学生が日曜日に競技しており、そのときはバイクとか自転車はかなり多い。</p> <p>この商業施設は、自転車とかバイクがかなり多く来ると思うが、そのルートが全然示されていない。交通事故が間違いなく起こる危険性があると思う。駐車場も資料の2ページに書いてあるのが、外からどうやって行くのか分からない。自転車は万博外周の外側から来る。なので、そこで交通事故が起こる。オーバーの道をつくるとか何かしないと、現実的に事故が起こったとき、誰が責任をもつのか。</p>	<p>歩行者と自転車の来店ルートは、スライドで示させて頂いています。バイクについては、基本的には車両扱いということになるかと思っています。これも今後検討させて頂きたいと思っています。</p> <p>ご意見をいろいろ頂きまして、ありがとうございます。安全等も配慮させて頂き、今後、計画を進めさせて頂ければと思います。</p>

また、参考として、評価書案意見交換会において行政に対して述べられた質問等の概要及びこれに対する行政の回答は、表 6.1-2 に示すとおりである。

表 6.1-2 行政に対しての質問等の概要及びこれに対する行政の回答

項目	質問等の概要	行政の回答
その他	<p>今回、なぜ要約書が配られないのか。要約書には三井さんの見解、行政の見解が全部載っている。それがこの概要版では全部抜けている。</p> <p>我々住民は、要約書で事業者とか行政に対して信頼関係を持つのがこの意見交換会と思っている。概要版には事業者の有利なことしか載っていない。肝心要のことは載っていない、住民が今まで提案書に対して出した意見に対する答え、まだ満足いかないところがたくさんあるが、この概要版には何も載っていない。そんなやり方で、住民と信頼関係を築けるかどうか、心配である。</p> <p>要約書を渡して、こういう説明会をもう1回やってくれたらどうか。</p> <p>前回の提案書の意見交換会で、「地元の皆様のご意見を聞くということは、これまでも伺っておりましたし、今後も機会を捉まえ、ご意見を頂戴してまいります」とあった。我々は市役所に出向いて、三井さんへの要望とか、大阪府とか吹田市への要望の議事録を持って、我々はこういう問題があると言っているが、行政から地元へ来て、「こういう話し合いをしましょう。地元の住民の意見はどうですか」という話は一切ない。連合自治会長に進捗状況を説明したらそれで済むとしているが、我々の話を聞いていない、どんな意見かというの聞いていない。事業者は3箇所の説明会をやられた。そういう場を行政としてもって、今後、地元へ話し合いに来るという答えを頂きたい。</p>	<p>本日の配付資料については、吹田市も一定協議、調整をさせて頂いています。住民の意見、それに対する行政、事業者の見解は要約書に載っていますが、今回、その検討を加えた上で、事業者が環境影響評価の結果を示しています。我々としてはそちらを主に住民の方にご説明させて頂いた方がいいかということで今回の資料となっています。</p> <p>条例で規定されている説明会については、本日のみということですが、事業者の方で、個別等についてご検討されるかと思えます。</p> <p>手続の流れについては、後程ご説明させて頂きます。</p> <p>7月6日と7月7日、事業者である三井さんとスタジアム建設事業者が会場を3回に分けて、任意の説明会をされました。これは、住民の皆様のご意見を反映した中で、場を設けられたのかと考えています。</p> <p>また、吹田市は近隣の自治会長様の集まり、山田、千里丘、ニュータウンの自治会の会長様に、定期的に、事業者参加の上、事業の進捗状況を説明させて頂いています。その中で、自治会長様の方からのご意見等も伺うといった取り組みをしていますので、ご理解を頂きたいと考えています。</p>





## 第7章 評価書案についての意見書の概要及びこれに対する事業者の見解

「(仮称) エキスポランド跡地複合施設開発事業に係る環境影響評価書案」について、吹田市環境まちづくり影響評価条例第14条第1項の規定に基づき、環境の保全及び良好な環境の創造の見地からの「評価書案意見書」が30通提出されている。

その意見書の概要及びこれに対する事業者の見解は、以下に示すとおりである。

表 7.1-1 (1) 評価書案意見書の概要及びこれに対する事業者の見解

項目	意見書の概要	事業者の見解
温室効果ガス・エネルギー	事業計画の電力需給バランスが不明確である。太陽光発電の導入を検討するだけでは、不足である。	本施設の電力需要として、類似施設の電力使用量から 70,171kW を想定しています。その電力は、CO <sub>2</sub> 排出削減や太陽光発電による再生可能エネルギーの地域内利用に貢献できるエリア一括受電システムにより供給を受ける計画です。また、本事業では、高効率の設備機器の採用や自然光の活用、太陽光発電を行うことで供給を受ける電力の縮減を図っていきます。
	大阪府下は電力不足のため、設備内の電力は全て自家発電で供給すること。	70,000kW 以上の電力を自家発電することは非常に難しく、全て自家発電で供給することはできません。本事業では、高効率の設備機器の採用や自然光の活用、太陽光発電を行うことで供給を受ける電力の縮減を図っていきます。
	ソーラー発電 100kW は少なすぎる。スタジアムでも 500kW である。1,000kW から 2,000kW にすべきである。	太陽光パネルを設置する屋上は、設備機器の室外機を配置し、残りは全面的にヒートアイランド対策としての高反射塗料を施した屋根面を計画しています。また、一部、屋上緑化の配置も計画しています。 以上のことと、事業性やエリア一括受電システム等の取組を踏まえ、ソーラー発電については 100kW を計画しています。
	スタジアムと当該事業の一括受電方式は評価する。1事業所1か所受電はクリアできるのか。	基本的には、1事業所1か所受電ですが、「平成24年度スマートコミュニティ構想普及支援事業」(平成25年3月、(株)関電エネルギーソリューション)による事業実現可能性調査結果を踏まえ、関西電力や吹田市の協力を仰ぎながらスタジアム事業者と協調し、一括受電の実現を目指していきます。

表 7.1-1 (2) 評価書案意見書の概要及びこれに対する事業者の見解

項目	意見書の概要	事業者の見解												
<p>温室効果ガス・エネルギー</p>	<p>ららぽーと TOKYO-BAY のガス使用量はなぜこんなに少ないのか。原因は何か。削減量の参考にならない。</p>	<p>ご指摘のとおり、ららぽーと TOKYO-BAY のガス使用量は、ららぽーと横浜と比較すると少ないですが、逆に、電気使用量が多く、CO<sub>2</sub> 排出量については面積差を考慮すると、ほぼ同等程度となっています。そのため、エネルギーの種類別の配分の違いであるをご理解頂ければと思います。</p> <p>なお、予測にあたっては、全体として CO<sub>2</sub> 削減量が少なくなるららぽーと TOKYO-BAY を採用しています。</p> <table border="1" data-bbox="927 629 1369 792"> <thead> <tr> <th></th> <th>ガス (千 m<sup>3</sup>/年)</th> <th>電気 (千 kWh/年)</th> <th>CO<sub>2</sub> (t-CO<sub>2</sub>/年)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>横浜 (241,195m<sup>2</sup>)</td> <td>2,866</td> <td>29,620</td> <td>19,894</td> </tr> <tr> <td>TOKYO-BAY (294,400m<sup>2</sup>)</td> <td>240</td> <td>53,618</td> <td>24,678</td> </tr> </tbody> </table> <p style="text-align: right;">※実績値</p>		ガス (千 m <sup>3</sup> /年)	電気 (千 kWh/年)	CO <sub>2</sub> (t-CO <sub>2</sub> /年)	横浜 (241,195m <sup>2</sup> )	2,866	29,620	19,894	TOKYO-BAY (294,400m <sup>2</sup> )	240	53,618	24,678
	ガス (千 m <sup>3</sup> /年)	電気 (千 kWh/年)	CO <sub>2</sub> (t-CO <sub>2</sub> /年)											
横浜 (241,195m <sup>2</sup> )	2,866	29,620	19,894											
TOKYO-BAY (294,400m <sup>2</sup> )	240	53,618	24,678											
<p>騒音</p>	<p>三井不動産の最新商業施設から何%削減したのかを示すべきである。一般商業施設と比較するのは環境理念、環境方針のトップを目指すことと整合性が取れない。</p> <p>夜間の外周道路の現状は、すぐ近くでもかなり静かなのに、現状と大きく変わらないかのような算定は甘いのではないか。</p> <p>屋外イベントについて、時間制限をどの程度設けるのか。 これまでの実績から考えて（万博公園及び周辺施設のイベント）、通常の日には 17 時、周辺住宅にあらかじめ周知するような特別のイベントで 20～21 時が上限と考える。</p> <p>現在の静かな住環境維持のため、騒音を発するイベントなどは避けてもらいたい。特に夜間のイベントは、施設が民家に近いことからやめてもらいたい。</p>	<p>計画施設が、環境の保全及び良好な環境の創造の観点から効果的な取組となっているかを予測・評価するため、一般的な商業施設を基準に採用しています。なお、当社他施設についても地域の事情や事業規模等を勘案し様々な環境取組を行っていることから、それらと同等またはそれ以上の取組を計画していきます。</p> <p>予測の結果、本事業の実施による夜間の道路沿道における騒音レベルの増加は小さい（0.1～0.7dB）ものと予測しました。予測は、最も影響が大きくなる道路沿道で行っており、道路沿道から離れると、距離による減衰や建物等による遮蔽により、騒音は小さくなります。</p> <p>なお、騒音の合成は、発生源のエネルギーが倍になっても 3dB 程度の増加となり、数値としては大きく変化しないものとなります。</p> <p>屋外イベントは、小規模な音楽ライブやトークショー、ヒーローショー、握手会等を想定しています。 開催時間は 30 分～1 時間程度であり、基本的に昼間に開催します。夕方以降（18 時以降）の開催については詳細は未定ですが、大きな音の出るイベントは計画していません。</p>												
<p>ヒートアイランド</p>	<p>立体駐車場、平面駐車場、駐輪場の屋根は、断熱構造とし、さらに屋根に太陽光パネル又は植樹を計画されることを提案する。</p>	<p>ヒートアイランド対策としては、建築物の一部に屋上緑化や壁面緑化、外構及び周辺の緑地造成、屋根面の高反射化、窓ガラスの遮熱・断熱性能の向上等を計画しています。</p>												

表 7.1-1 (3) 評価書案意見書の概要及びこれに対する事業者の見解

項目	意見書の概要	事業者の見解
緑化	<p>豊かな緑環境を備えた万博公園の一部として違和感のない施設にすること。</p>	<p>現存する樹木を有効に移植・活用して緑地に配置することにより、低・中・高木による立体的な緑地を形成し、将来的には緑に包まれた施設の景観となり、豊かな緑環境を備えた万博記念公園の一部として違和感のない施設になるよう計画していきます。</p>
	<p>緑地面積は最低でも 20%以上とし、30%に近づけること。</p>	<p>緑化率 21%を確保することに加え、屋外広場にプランターや花壇を配置する等、吹田市開発事業の手續等に関する条例では緑地面積として換算できない緑を配置することも含め、目標緑化率 (30%) に近づける取組を行っていきます。</p>
	<p>道路渋滞の解決策としての案として、自然遊歩道を削減することを前提として位置づけられている。また、車の流れをスムーズにするよう、外周道路の車線を 3車線から一部 5車線にするような案が出されている。 このこと自体が、現在の良好な環境の破壊につながる。是非とも実施しないようにしてほしい。万博公園周辺の環境が大きく損なわれてしまうことのないようにしてほしい。</p>	<p>進歩橋南詰交差点においては、交通混雑緩和のための左折レーンを新設し (現状のみのり橋南交差点と同様)、それに伴い、自転車道は現状 5m から 3m に縮小する計画としています。 自転車通行量及び道路構造令第 39 条 (自転車専用道路及び自転車歩行者専用道路)、自転車道等の設計基準によると、3m の幅員は十分余裕があり、歩行者・自転車の利便性は著しく低下しないものと考えています。なお、自転車道の幅員については、今後、極力現況の幅員の削減幅を小さくできるように道路管理者と詳細協議を進めていきます。 また、5車線化に伴い、事業計画地内の外周道路沿道の緑地が一部消失しますが、本事業では、沿道に高木を植栽した緑地帯を設けると共に、建物を沿道から遠ざけて配置するなど、景観・緑化に配慮する計画としています。また、可能な限り地域への貢献も行っていきたいと考えています。</p>
景観	<p>観覧車について、なぜ作るようになったのか。地域のシンボルである太陽の塔への影響はどのように考えているか。観覧車 130m、太陽の塔 70m、太陽の塔のシンボル性が低下しているのか。</p>	<p>観覧車は、施設のコンセプトである大阪のランドマークとなるエンターテイメントアトラクションにふさわしいものとして、設置することとしました。 太陽の塔との関係については、近景において、観覧車と太陽の塔が重なり合っ見える地点はなく、太陽の塔のシンボル性が低下することはないものと考えています。</p>
安全	<p>来場者 6.6 万人の想定に対し、自衛消防隊、防災計画、防災組織、避難ルート等の具体的説明がない。</p>	<p>災害時等の緊急時の避難については、建築基準法に基づく避難施設等を設置し、建物から安全に避難できるように計画します。 また、施設供用に向けて防災組織や防災マニュアル等を整備し、火災や地震などの災害時に来館者の安全確保に対応できる設備を導入します。</p>

表 7.1-1 (4) 評価書案意見書の概要及びこれに対する事業者の見解

項目	意見書の概要	事業者の見解																					
交通混雑	<p>交通シミュレーションはガンバ大阪の新スタジアム建設後のシミュレーションか。また、計算方法、計算条件等を公開してはどうか。</p>	<p>新スタジアム建設後の予測評価として、複合影響（土曜）による交通流シミュレーションを実施しています。シミュレーションの前提条件等は、資料編に記載・公開しています。</p>																					
	<p>想定客数については、日祝（66,000人）、土（60,000人）、平日（40,000人）と予測されている。日祝土と平日の幅が少ない。 平日（2万～4万）、日祝土（6万～10万）の幅をもって予測すべきである。 基本数値が狂うと予測が大幅に変わる。もっと精査が必要である。</p>	<p>想定客数は、類似施設の実績値をもとに日祝・土・平日の割合を設定し、算出しています。 想定以上の集客数については、類似施設の実績値を参考に、特異日（日・祝の1.25倍）の予測評価を行っており、環境影響評価審査会にて審議頂く予定です。 なお、周辺の交差点において、交通流を円滑に処理できなくなるレベル（日・祝の1.4倍）も確認しています。</p>																					
	<p>平均的な日祝（15:00）とサッカー開催時の土（17:00）のシミュレーションで確認すると円滑に流れているとしている。 安易な評価である。住民にとっては、今以上の車が入ってくるので渋滞が起こることは当たり前と判断している。納得できない。</p>	<p>道路改良による効果により、平均的な日祝、複合影響においては、シミュレーションにおいて円滑に処理できる結果となりました。 ※改良前後の交差点需要率の比較</p> <table border="1" data-bbox="901 940 1380 1131"> <thead> <tr> <th></th> <th>対策前</th> <th>対策後</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>①日祝</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>    調和橋交差点</td> <td>0.724</td> <td>0.573</td> </tr> <tr> <td>    進歩橋交差点</td> <td>0.783</td> <td>0.683</td> </tr> <tr> <td>②土曜複合</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>    調和橋交差点</td> <td>0.783</td> <td>0.694</td> </tr> <tr> <td>    進歩橋交差点</td> <td>0.916</td> <td>0.834</td> </tr> </tbody> </table>		対策前	対策後	①日祝			調和橋交差点	0.724	0.573	進歩橋交差点	0.783	0.683	②土曜複合			調和橋交差点	0.783	0.694	進歩橋交差点	0.916	0.834
	対策前	対策後																					
①日祝																							
調和橋交差点	0.724	0.573																					
進歩橋交差点	0.783	0.683																					
②土曜複合																							
調和橋交差点	0.783	0.694																					
進歩橋交差点	0.916	0.834																					
	<p>樫切山から万博外周道路の方面別比率が、提案書 20%から 10%になったのはなぜか。 誘導看板とモラルで達成できるのか。（例えば、コーナン、マックスバリュの道路を通らないようにできるのか。</p>	<p>環境影響評価審査会や道路管理者等のご意見を踏まえ、中環東から千里山あおば通りへ迂回をさせないように来店経路を設定し、樫切山北交差点は南方面からの来店 10%のみに見直しました。 誘導については、各種媒体での告知、誘導看板等による誘導を徹底していきます。</p>																					
	<p>方面別比率は幅を持たせてシミュレーションをすること。 万博公園南信号（10%～20%）、調和橋（20%～30%）、日本庭園（20%～30%）、万国橋（30%～50%）。合計は100%ではない。200%も考えられる。</p>	<p>ナビゲーションシステム実績データ（各商圈方面からの最適経路）に基づき、シミュレーションを行っています。</p>																					
	<p>提案書から交通計画が大幅に変更された。当初案と改善案の図面での説明を評価書案か資料編に入れるべきである。交通ルートによるシミュレーションの議論が出来ない。</p>	<p>交通計画の当初案と改善案については、意見交換会で提示させて頂きましたが、図面については評価書の資料編に記載させて頂きます。</p>																					
	<p>万博外周道路からの来客車両の右折入出庫は2か所だけと説明を受けていた。しかし、バスの出入口が図面に明記されている。施設運用車両、緊急車両の出入口は分かるが、どのようなバスなのか。団体客の観光バスであれば、万博公園駐車場を利用すればよい。</p>	<p>バスの出入口は、団体客の観光バスのみを想定しています。路線バスについては、中央駐車場内の既設のバス停を活用する計画です。</p>																					

表 7.1-1 (5) 評価書案意見書の概要及びこれに対する事業者の見解

項目	意見書の概要	事業者の見解
交通混雑	GW、桜まつりの交通量調査は一日だけである。交通量が多い日と少ない日がある。3日以上連続して調査すべきである。	桜まつり期間の調査日（平成 24 年 4 月 8 日）は、自然文化園の入園者数 61,428 人と同年最高集客日（他は 40,000 人以下）であり、最も混雑している状況を把握する上で十分な調査であると考えています。
	檜切山交差点（交通 12）、茨木摂津線万博公園南交差点（交通 13）、万博外周道路への合流地点（交通 5）、万博外周道路（交通 6）の交通量は交通の流れに沿って少なくなっている。一方通行なのになぜなのか。	交通量の記載に誤りがありましたので、訂正させていただきます。ただし、需要率計算には間違いはありません。
	来店帰宅の一日の推移から、来店 1,600 台/時、帰宅 1,600 台/時によって、1,600 台/時で予測されている。万博外周道路の調和橋から進歩橋まで来店、帰宅が重なる。1,600 台/時で予測するのは過小ではないのか。帰宅についても詳しく考察してもらいたい。	来店帰宅車両の合計値がピークとなる時間帯が、最も道路への負荷が大きくなるため、15 時台（来店 1,600 台/時、帰宅 1,600 台/時）での予測評価としました。
	交通混雑が最大の課題の一つであるにも拘らず、当初 4,500 台の計画であった駐車場が 4,100 台に縮小されたことに異議を申し上げる。400 台減らしても問題ないことを証明してほしい。	施設計画が具体化したことで、各施設の類似事例の実績値等をもとに、時間帯別来店帰宅台数を累計しました。その結果、最大在庫台数 3,909 台となり、駐車台数 4,100 台で充足できるものと考えています。
	北側退出アクセスについて、中環に抜ける道だけでなく、中国道に抜ける時差信号を設けて中国道へ抜けるルートをつくるべきである。中環、中国道への流入の時に外周道を使わないようにするべきである。	警察、道路管理者から、北側出口から中国道への直接進入は危険であり、物理的に進入できないようにするよう指導を受けています。中環西方面、中国道は、極力北側出口から退出するように誘導していきます。
	万博公園南交差点からの入退は、今の計画では間違いなく生活道路に支障をきたす。ここからの入退案は撤廃いただきたい。	十分な滞留長の右折入庫レーンを新設し、既存車線へ支障を与えないように計画しています。万博公園南交差点から入退させない場合、南方面からの来店車両は、全て茨木摂津線と外周道路へ進入するため、混雑の改善にはならないと考えます。
	「檜切山から万博外周道路までの混雑解消のため」、また、「インペリアル万博公園マンション出入口がこの一か所しかないことにより混雑すると生活に支障をきたすこと」、等のために万博公園南交差点の平面交差は入庫路を地下道とした立体交差にしてもらいたい。	十分な滞留長の右折入庫レーンを確保しており、平面交差でも既存車線へ支障を与えないような計画としています。

表 7.1-1 (6) 評価書案意見書の概要及びこれに対する事業者の見解

項目	意見書の概要	事業者の見解
交通混雑	<p>駐車場、交通面の問題解決策としてパークアンドライドの対策を考慮いただきたい。</p>	<p>開業時等の交通混雑が予想される時期における対策として、パークアンドライド等についても検討していきます。</p> <p>また、モノレールやバスなどの公共交通機関の利用を促進し、自家用車による来館を極力減らします。公共交通機関の利用促進策（輸送力向上や公共交通機関への誘導・インセンティブ付与など）については、モノレール会社やバス会社などと協議・連携し、その方策を検討していきます。</p>
	<p>出来る限り自家用車の使用を制限する仕組み（パークアンドライドの取組）、自家用車乗り入れ禁止などの手法を考慮して欲しい。</p>	<p>GW や桜まつり等の公園混雑期は、現況でも周辺交差点が飽和状態になり、外周道路においても駐車場不足による入庫待ち行列で車線が塞がれる状態となっています。このような公園全体の深刻な問題を解決するため、公園混雑期は公園全体で自動車を抑制するための施策について関係機関と連携するなど、本事業としても積極的に対応させていただきます。</p>
	<p>GW、桜まつり、万博公園イベントの時には万博外周道路の車が動かない。三井不動産の車は万博外周道路に入れない。その時は三井不動産の駐車場を閉鎖するのか。</p>	
	<p>計画はあくまでシミュレーション等による予測を基に作られているため、必ず計画通りになると断定できない。想定外の状況は発生するものという考えを持っていただき、周辺道路が想定外の状況となった場合の対策を具体的に示すべきである。</p>	
	<p>交通渋滞は予測とシミュレーションだけでは解決できない。運用しないと分からないことが多い。何が起こるかわからない。</p> <p>運用状況を見ながら交通対策、道路改善することを約束してもらいたい。今後も常に状況の把握とそれに伴う改善について対策を講じていただきたい。</p>	
<p>中環から芝生ランドを通過してオーバブリッジで直接入庫できるルートを検討してもらいたい。万博外周道路の混雑削減のために実現してもらいたい。</p>	<p>万博機構、大阪府、道路管理者等と協議した結果、公園機能が著しく損なわれるとの理由で不可能との結論に至りました。</p>	

表 7.1-1 (7) 評価書案意見書の概要及びこれに対する事業者の見解

項目	意見書の概要	事業者の見解
交通混雑	<p>万博外周道路のエキスポランド跡地の道路改良は検討されたが、進歩橋までの道路改良は進歩橋から中環への右折専用レーンだけである。</p> <p>この場所が、いつも万博中央駐車場、住宅公園駐車場等への出入口で渋滞している。これに退館車両の多くが集中する。</p> <p>当該事業に起因する交通問題であるので、調和橋から進歩橋までの道路改良は事業者の責任で行ってほしい。「エキスポランド跡地の前面だけ改良すれば」、「あとは道路管理者の責任である。」、と判断するのは、事業者の責任を回避している。これだけの車を万博外周道路に持ってきたのは事業者である。認識してほしい。</p>	<p>事業者の責任として、北側入口（万国橋）、北側出口、南駐車場とのオーバブリッジ、入出庫に伴う専用レーン、万博公園南交差点からの入出庫等の対策を講じています。また特にボトルネックとなっている進歩橋交差点において、南詰における左折レーン、北詰における右折レーンを新設しています。以上の改良による効果は、交差点需要率、シミュレーションにおいて確認しています。</p> <p>なお、中央駐車場の入庫待ちについては、桜まつりとGWの滞留長・台数を把握していますが、今後、滞留低減のための方策等を関係機関と協議・調整させて頂きたいと考えています。</p>
	<p>現在でも万博外周道路渋滞時にホテル阪急エキスポパーク前の信号を左折して山田地区（山田高校・山田東中学校方面）へ進入する車がある。いわゆる村内道路は狭く、知らない来場者は迂回ができるものと誤解して進入し、立ち往生する車を散見する。また、この道路は両校の通学路となっており、通学時間帯等は歩行学生や通学自転車が非常に多く危険極まりない。従って、同交差点を左折させないような大きな立看板や誘導員配置等による規制策を講じていただきたい。</p>	<p>来館・退館車両が生活道路に進入することがないように、経路の誘導について、標識設置、告知、誘導看板、場内案内、誘導員等により徹底します。</p>
	<p>ブランドール千里万博公園山田北及びディオフェルティ千里山田マンションは、中央環状線下（側道）のヤマト運輸からの一方通行の途中に位置しており、生活道路としてどうしても万博外周道路に入らざるを得ない。このため、今以上に混雑や渋滞が増えることは、日常生活はもとより救急時などに大きな影響を及ぼすので、一方通行の解除を含めて、各関係団体と協議して改善を図っていただきたい。</p>	<p>経路設定していない区間ではありますが、警察や道路管理者等の関係機関にご意見としてお伝えします。</p>
	<p>山田北9丁目交差点（クロネコヤマト前）に信号の設置を要望する。</p> <p>信号機の設置により各方向（北千里、三ツ辻、万博外周）への過度の車の進入を抑えることにより渋滞緩和の一助になるのではないかと考えている。また、現状でも衝突事故が多い交差点でもあり交通事故防止の観点からも信号機を設置していただきたい。</p> <p>また、中央環状線下から三つ辻に至るまでの信号機の点灯サイクルの調整を要望する。</p>	

表 7.1-1 (8) 評価書案意見書の概要及びこれに対する事業者の見解

項目	意見書の概要	事業者の見解
交通混雑	<p>ガンバもエキスポランドも、主として同じ万博外周道路から入退出する施設であり、外周道路から退出する中央環状線の現状における渋滞状態を改善しないと外周道路だけの小細工を加えても外周道路の円滑な車の流れは確保できない。</p> <p>是が非でも中央環状線の構造的な問題を併せて改善するよう強く要望する。</p>	<p>外周道路の入出庫を最小限化すべく、北側入口（万国橋）、北側出口、南駐車場とのオーバブリッジの新設等を行い、交差点需要率、シミュレーションにおいて対策効果について確認しています。</p> <p>なお、中央環状線の構造的な問題に関するご要望については、警察や道路管理者等の関係機関にお伝えします。</p>
	<p>最も切実なのは、緊急自動車が入られない、出られないという交通渋滞の常態化である。人の生き死にの問題である。</p> <p>ケガや急病、命にかかわる時に、吹田市長、吹田環境政策室、三井不動産、だれが責任を保証してくれるのか。</p>	<p>警察、消防に確認しましたが、現況の公園混雑期等で、外周道路や茨木摂津線等が渋滞した場合でも、車両が端に寄ることで、緊急車両の通行は可能との見解を頂いています。</p> <p>なお、引き続き、警察、消防、道路管理者等関係者と協議・調整を行い、安全・安心に向けて善処していきます。</p>
	<p>万博公園と三井不動産による商業地とサッカー場の3つが集った場所には交通を主として色々な面で無理が生じ事故の発生が度重なることが目に見えているので設置は無理である。</p>	<p>交通量調査、類似施設の実績に基づく予測評価を行い、道路改良により問題は解消される結果を確認しています。</p>
	<p>駐車場待ちの車が外周道路や中央環状、樫切山北信号近辺の車線をふさぎ渋滞を引き起こすと考えられる。</p>	<p>十分な場内発券ゲートまでの滞留長、入庫専用レーンを確保し、既存車線への影響を及ぼさないような計画としています。</p>
	<p>大阪モノレールは現在4両編成であり定員は約400人、平日の朝のみ最短3~4分間隔で運行(16本/時)している。最多輸送時には定員の1.5倍を乗せるとして9,600人/時、万博記念公園駅で上り下りいずれか一方に輸送需要が偏った場合は、これが限界であろう。公共交通機関の利用促進を本気で考えるならば、車両連結数を増やす、他の鉄道との乗換え連携などの対策は、三井不動産のみならず自治体行政の責務として取り組んでもらいたい。</p>	<p>モノレールの分担率は18%（観光集客施設のみ38%）を想定していますが、大阪高速鉄道より日・祝日の昼間等については、5分間隔までの増便が可能との見解を頂いています。日・祝日は増便により、ピーク時で2,942~3,541人/時の輸送余力が生まれ、分担率に換算すると最大55~61%までモノレールで輸送負担することができ、公共交通機関として十分な輸送余力を持っているものと認識しています。今後、大阪高速鉄道と協議を行い、実効性のある利用促進策について検討を進めていきます。</p>
	<p>モノレールとJRとの交差点部に新駅を設けてもらいたい。事業者からも関係機関に働きかけてもらいたい。ぜひ、実現してもらいたい。</p>	<p>貴重なご意見として関係者連絡会等でお伝えします。</p>



表 7.1-1 (9) 評価書案意見書の概要及びこれに対する事業者の見解

項目	意見書の概要	事業者の見解
交通混雑	<p>モノレール万博駅前の現在の中央駐車場を全面的に公共交通機関のセントラルステーションとして、中央環状から直接入出できるようにし、外周も公共交通機関専用レーンを設ける。なお、セントラルステーションの1階は車のステーション、2階は人の待合とする。これによって最終的には車で来場よりも公共交通機関の優位性を示し、外周の交通車両は公共の車両と近隣の一般車両にする。 以上を提案する。</p>	<p>貴重なご意見として関係者連絡会等でお伝えします。</p>
	<p>シミュレーションでは交通渋滞が発生していなかったが、従来及び現行のイベント開催時においては、外周での東、南、中央の駐車場入庫時の渋滞は常に発生している。これを完全に解消するシステムとして、ETC方式、専用チケットを提案する。</p>	<p>GWや桜まつり等の公園混雑期は、現況でも周辺交差点が飽和状態になり、外周道路においても駐車場不足による入庫待ち行列で車線が塞がれる状態となっています。このような公園全体の深刻な問題を解決するため、公園混雑期は公園全体で自動車を抑制するための施策について関係機関と連携するなど、本事業としても積極的に対応させていただきます。 本事業では、必要十分な発券ゲート、場内滞留長、入庫専用レーンを設けており、ETC方式等の導入がなくても、既存車線に支障を与えることなく処理が可能と考えています。</p>
	<p>住民との信頼関係を築くためにも、これらのシミュレーションは、住民との話し合いの場で示してもらいたい。</p>	<p>任意の説明会の中で、シミュレーションについても提示させて頂くことを検討していきます。</p>
交通安全	<p>地域への交通安全という観点については対策が不十分である。施設をとりまくエリアのみの交通安全にとどまっている。今回の対象施設の南西エリア（山田東1～4丁目）については一方通行が非常に多い地域であり、よく県外ナンバーや知らない人（この地域）が流入して来る事により、地域とのトラブル逆走行などが非常に多い。よって吹田警察・市役所と連携して「一方通行」「大型車進入出来ない」などの表示をするなど地域に対しての対策が必要である。</p>	<p>警察や道路管理者等と協議・調整を図り、生活道路に進入することがないように、来退店経路の誘導について、標識設置、告知、誘導看板、場内案内、誘導員等により徹底します。</p>
	<p>クロネコヤマト前から万博外周道路へ向かう道路は、登りきった所で左折し外周道路へ合流するが、今回、使用されていない車線が複合施設建設に合わせて使用可能になると、左折し外周道路へ合流する車と拡幅されて直進してくる車との接触事故が起きる可能性が高くなると予測できるので、それに対する対応策を講じていただきたい。</p>	<p>経路設定していない区間ではありますが、警察や道路管理者等の関係機関にご意見としてお伝えします。</p>

表 7.1-1 (10) 評価書案意見書の概要及びこれに対する事業者の見解

項目	意見書の概要	事業者の見解
交通安全	<p>府道北側の P マート店から南側のクロネコヤマト間は、道幅が極端に狭く道路事情に慣れたドライバーでないとすぐに渋滞が起きる状態である。このような事態が頻発すると近隣住民は大変な迷惑を被る。途中には北山田小学校への通学路もあり万全の交通安全対策を講じていただきたい。</p>	
	<p>万博周辺は、千里丘陵で、住宅地域としてのマンション群となっている。通常の容易な移動手段としてバイク、自転車（電動機付自転車を含む）を使用する人が老若を問わず多い。したがって近隣から外周を横断して駐輪場への具体的ルートの策定及び確保を提案する。バイク、自転車の来場者はかなりの数になると予想されるので、駐輪場のスペースを現行計画の倍以上にすると共に、外周の横断時の交通事故を未然に防ぐためにもオーバブリッジ等を提案する。</p>	<p>自転車、バイクについても、来店数の予測を行い、適切な経路、駐輪・駐車台数を確保しています。</p>
	<p>人員の移動についても車以外でモノレールの発車時間を5分おきに動かすといっているが、駅員も少なく改札口も少ない中、妊婦や子供、老人にとって決して安全な対策とはいえない。事故の起る可能性は充分ある。その責任はどうするのか。</p>	<p>モノレール混雑時の安全対策等についてのご意見につきましては、今後大阪高速鉄道に伝えていきます。</p>
その他 (事業計画)	<p>今でも土日の夜、南駐車場がたまり場となり、バイクの空らぶかし等の音で寝られない。大きな駐車場を開放すると治安が悪くなる。営業時間外は出入口ゲートを閉め、出入口ゲートの場所を明確にしていきたい。</p>	<p>治安維持や施設のセキュリティの面から、夜間などの営業時間外は出入口ゲートを封鎖し、関係者以外のバイクや自動車の進入を禁止します。なお、出入口ゲートの場所は環境影響評価書案 P.12 の建築計画平面図に表記させて頂いています。</p>
	<p>来客者の出入口ゲートの場所の明記がない。図面に明記してもらいたい。</p>	<p>自動車による出入口ゲートの場所は環境影響評価書案 P.12 の建築計画平面図に表記させて頂いています。また、歩行者・自転車の出入口ゲートの場所及び経路を環境影響評価書案 P.638 の歩行者・自転車の動線計画に表記させて頂いています。</p>
	<p>駐輪場の整備をお願いします。</p>	<p>自転車、バイクについても、来店数の予測を行い、十分な駐輪・駐車台数を確保しています。</p>
	<p>施設の営業時間は午後 9:00 あるいは午後 10:00 に終了としてほしい。治安上に問題が生じる。地域の静かな環境維持の為に深夜営業は禁止し、早期の終業を希望する。 マイカル茨木周辺の様になる事は避けるべきである。</p>	<p>営業時間については、商業店舗については特別な場合を除いて 21:00 を計画していますが、アミューズメント施設やレストランは 23:00 を考えています。また、フィルムエンターテイメント等の一部施設についてのみ翌 1:00 までの営業を検討しています。</p>

表 7.1-1 (11) 評価書案意見書の概要及びこれに対する事業者の見解

項目	意見書の概要	事業者の見解
<p>その他 (事業計画)</p>	<p>三井不動産の環境理念、環境方針では、「環境配慮型まちづくりを国内外リードする環境先進企業を目指します。」と述べている。審査書の冒頭には、『「スマートシティなど環境配慮型まちづくりを国内外リードする環境先進企業を目指します。」「商業施設としてトップクラスの環境配慮型の施設を目指す。」とする姿勢は、持続可能なエリアエネルギー需給のあり方やまちづくりの方向性を正しく示している。』と述べている。</p> <p>大阪府の公募要項には、「周辺施設との調和や良好な環境保全のため、施設配置はもとより営業時間や照明、音響、防犯等施設運営にあたっては十分に配慮する。」と、述べている。</p> <p>環境理念、環境方針、公募要項を守ったうえでの計画にしてみたい。</p>	<p>周辺施設との調和や良好な環境保全のため、施設配置は住宅に近い周回道路から離隔をとる建築計画とし、営業時間についても 24 時間営業を行わない計画としました。また、照明、音響、防犯等施設運営に当たっても、地域環境の治安の維持を念頭に置いた運営を行っていきます。</p>
	<p>山田周辺は、万博公園ができる前から長い長い間静かな居住地域である。そこに出来た万博公園は環境にマッチし、さらにもっと素晴らしい環境を作り上げてきた。しかし、今回計画されている事業は、その長年の環境を壊す可能性が大きい。渋滞問題、営業時間の問題、緑の環境など、もっと住民の立場で考えてほしい。</p>	<p>周辺施設との調和や良好な環境保全のため、提案書時点の意見書等を踏まえ、施設配置は住宅に近い周回道路から離隔をとる建築計画とし、緑化についても「吹田市開発事業の手続等に関する条例」(平成 23 年 3 月 29 日施行)に定める緑化率 16%を上回る 21%を確保する計画としています。加えて、住民の強い要望を踏まえて 24 時間営業を行わない計画とし、交通混雑の解消・緩和に向けて、以下の取組を計画しています。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・外周道路の右側に 2 箇所の出入口と左側に 1 箇所の出入口 (オーバーブリッジを設置)</li> <li>・事業計画地北側の府道 2 号大阪中央環状線への直接の出入口</li> <li>・万博公園南交差点から南第 1 駐車場を経由して出入りできる通路を設置</li> </ul>
<p>その他 (その他)</p>	<p>現状を考えて対応しないと想像であれば十数%上乘せして話さないといけない。</p> <p>評価書案の信用性がない。もう少し現実を考えてないと誰も信用しない。</p> <p>もし評価書案を違反した場合、どうするのか。</p>	<p>交通については、想定以上の集客数になった場合を想定し、類似施設の実績値を参考に、特異日の予測評価を行いました。その内容は、環境影響評価審査会にて審議頂く予定です。</p> <p>評価書案の内容については、環境影響評価審査会にて審議頂く予定です。</p> <p>事業計画に基づく予測を行っており、影響がこれを超える可能性は小さいものと考えていますが、近隣の住宅等に配慮すべき項目や予測の不確実性の懸念がある項目については事後調査を実施します。問題が明らかになれば、適切な対策を検討します。</p>

表 7.1-1 (12) 評価書案意見書の概要及びこれに対する事業者の見解

項目	意見書の概要	事業者の見解
<p>その他 (その他)</p>	<p>今回の意見交換会では「評価書案のあらまし」が配られている。今までのやり方で「要約書」を配らないのはなぜか。</p> <p>「あらまし」には提案書の意見交換会、意見書の回答がない。「要約書」「あらまし」「評価書案」のすべてに交通混雑の中で一番に議論をすべき来館退館交通ルートについて、当初案（提案書）と変更案（評価書案）の図面が示されていない。詳細図もない。</p> <p>「あらまし」には、交通混雑の予測結果が図面で示されている。「要約書」にはこれらの図面がない。なぜ「要約書」にないのか。</p> <p>「あらまし」と「要約書」を見なければならぬ。混乱する。「要約書」にないのは「本編」「資料編」を見るのが単純である。</p> <p>今回参加した住民は、今までの「提案書」「意見書」「審査会の傍聴」「住民説明」を受けてここにきている。今回は、その後の計画が「どのように変わったのか」の説明を聞いたうえで、意見交換を求めている。このようなやり方であれば、吹田市、事業者に不信感が残る。</p> <p>吹田市の指導であれば見解を求める。</p>	<p>評価書案、要約書はページ数が多く、専門的な内容となっているため、より住民の方に分かりやすい資料として「あらまし」を配布させて頂きました。そのため、あらましには、一部、評価書案や要約書には記載していない図面（結果を要約したもの）を記載しています。また、要約書及びあらましを含む評価書案の内容は、提案書に対する意見や審査結果を踏まえた上で作成しているため、意見書の回答等は割愛させて頂きました。</p> <p>交通計画の当初案と改善案については、意見交換会で提示させて頂きましたが、図面については評価書の資料編に記載させて頂きます。</p>
	<p>工事車両のルートなど、工事については、隣接自治会と十分に話し合いをして理解を得ることを約束してほしい。また、稼働後も1年に1回以上、地元自治会と話し合いをもって、問題の解決を図ることを約束してほしい。運用状況を見ながら交通対策、道路改善することを約束してもらいたい。</p> <p>また、施設営業開始後の住民からの意見や要望への対応窓口、想定外の問題が発生した場合、住民と話し合い責任ある対応ができる三井不動産殿の部門や責任者を明確にしてほしい。また、事業計画の工事、運営についての責任の所在を明確に提示してほしい。</p>	<p>関係住民の方には、工事開始前に工事車両ルートなどについてご説明をさせて頂く予定です。また、開業後に本事業に起因する問題が起こった場合には、関係官庁や関係自治会の皆様とも協議の上、対応策を検討していきます。</p> <p>施設営業後の三井不動産の窓口等については、詳細決定次第、提示します。</p>
	<p>平成 25 年 7 月 6 日、7 日の地元説明会での意見を今回の意見交換会または意見書と同等の扱いとしてもらいたい。今後の地元説明会も同様の処置をしてもらいたい。</p> <p>また、地元からの要望書についても同様の扱いとしてもらいたい。</p>	<p>意見交換会は、吹田市環境まちづくり影響評価条例に基づくものであり、地元説明会は事業者任意によるものですが、どちらのご意見・ご要望についても、区別することなく真摯に対応してまいりたいと考えています。</p>

表 7.1-1 (13) 評価書案意見書の概要及びこれに対する事業者の見解

項目	意見書の概要	事業者の見解
<p>その他 (その他)</p>	<p>近隣住民は万博外周道路、茨木摂津線と 365 日付き合っていかなければならない。十分に認識して対応してもらいたい。</p>	<p>現状を十分に認識し、必要となる道路や交差点改良などの対策を講じさせていただきます。 GW や桜まつり等の公園混雑期は、現況でも周辺交差点が飽和状態になり、外周道路においても駐車場不足による入庫待ち行列で車線が塞がれる状態となっています。このような公園全体の深刻な問題を解決するため、公園混雑期は公園全体で自動車を抑制するための施策について関係機関と連携するなど、本事業としても積極的に対応させていただきます。</p>
	<p>北山田地区における武道館前とヤマト運輸付近は山田地区でも一番交通事故の発生が多いところである。しかしながら阪急山田駅付近には交番もなく事故発生後吹田署本庁から担当警察官が到着するには時間がかかる。今回の事業が開業したら車も人も増え事故も増えることが予想される。したがって、北部方向に吹田第 2 警察署の設置を強く望む。</p>	<p>住民の強い要望として、警察にご意見をお伝えします。</p>
	<p>大規模自然災害やテロのような破壊行為による被害や混乱に対する影響評価が必要と痛感する。本施設利用者は当地域に不案内や外国人など意思疎通が困難な人々が予想されるが、施設そのものの設計上あるいは施設運営について、どこまで検討されているのか不明である。有事の際には、隣接地域は勿論、相当広域に甚大な被害が及ぶと推定する。 これらについては吹田市が事業者・関係機関と専門的かつ多面的な減災計画を検討して欲しいが、その場合はぜひ隣接地域の市民の参加機会を組み込み、まちづくりの良き実績となされるよう提案する。</p>	<p>本事業計画地を含む万博公園エリアは広域避難場所に指定されており、今後、災害時の対応内容について吹田市と協議をさせて頂く予定です。</p>
	<p>これまでの数回にわたる説明会や配布資料によっても、三井不動産(株)の本事業の狙いや運営(営業)目的、自社の既存類似事業との比較や特徴などが殆ど理解できない。新たな立地での事業について徐々に情報提供し、将来の顧客や関係市民の関心を高め、事業成功の道筋をつけるべきと思うが、なぜ事前発表や住民との対話を躊躇するのか。 企業秘密や関係者との信頼関係、情報公開の公平性など考慮せねばなるまいが、それによって不透明感が生じないような配慮も大切ではないか。</p>	<p>これまで、主に環境影響評価についての意見交換会や任意の地元説明会の場において、事業に関するご説明をさせて頂いております。今後は、事業計画が確定次第、事業内容の公表を行なっていく予定です。</p>

表 7.1-1 (14) 評価書案意見書の概要及びこれに対する事業者の見解

項目	意見書の概要	事業者の見解
<p>その他 (その他)</p>	<p>2013年7月7日(日)の事業者による地元説明会での住民の意見に対する事業者からの回答がなかったが、事業者の見解書は提出されているのか。また、2013年8月4日(日)ホテル阪急エキスポパークでの意見交換会での住民の意見に対する事業者からの回答がなかったが、事業者の見解書は提出されているのか。それらはインターネットのホームページに公開されたのか。(8/19時点ではホームページにはない)</p>	<p>意見交換会における事業者見解については、2013年9月12日に吹田市ホームページ、2013年9月13日に事業者ホームページに掲載しています。 また、意見書に対する見解についても、今後、掲載する予定です。</p>
	<p>飲酒運転撲滅のため、すべての飲食店での飲酒の提供を厳禁してほしい。</p>	<p>アルコール類を提供する飲食店においては、店内に運転時の飲酒禁止の貼り紙等を掲示して、来場者に注意喚起する予定です。</p>
	<p>進歩橋南詰の左折レーン新設について、歩道と自転車道を狭くして左折レーンと直進レーンを新設する計画だが、この歩道と自転車道は、住民はもとより、高校生や子供たちまでの利用者がきわめて多く、近隣の住民にとって大切な生活道路である。複合施設ができることにより、優れた環境を悪くし、住民は辛抱せよというやり方は受け入れるわけにはいかない。今後限りなく住み続ける私たちにとって快く、生き生きと生活できる環境だけは守ってほしいと考える。</p>	<p>進歩橋南詰交差点においては、交通混雑緩和のための左折レーンを新設し(現状のみのり橋南交差点と同様)、それに伴い、自転車道は現状5mから3mに縮小する計画としています。 自転車通行量及び道路構造令第39条(自転車専用道路及び自転車歩行者専用道路)、自転車道等の設計基準によると、3mの幅員は十分余裕があり、歩行者・自転車の利便性は著しく低下しないものと考えています。なお、自転車道の幅員については、今後、極力現況の幅員の削減幅を小さくできるように道路管理者と詳細協議を進めていきます。</p>
	<p>閑静で緑が多い居住環境を乱してほしくない。</p>	<p>本事業は、周辺の居住環境に配慮した計画としていますが、今後も住民の方々のご意見・ご要望をお聞きしながら、より良い施設にしていきたいと考えています。 また、今後、環境影響評価審査会において、緑化や騒音の影響等を含めた環境影響評価の内容について審査を行って頂く予定です。</p>
	<p>施設周辺の居住地区の環境が悪く騒音と喧噪の町になってしまう。責任と保証はあるのか。</p>	
	<p>意見交換会において、本事業の事業具体化計画の段階では隣接地等の住民との対話・意見交換等について、吹田市として強く関与して貰いたいとの会場意見が出された。これに対する行政の応答は、完全拒絶であり、参加した市民は大いに落胆した。 行政においても、話し合いの場を作ってほしい。</p>	<p>行政への意見と考えますので、事業者としての見解は差し控えさせていただきます。</p>