

質問書及びこれに対する事業者の回答（1）

	質問書の内容	事業者の回答
6	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。
7	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せん。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。
8	「7」と同内容。	
9	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。
10	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。
11	・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。 ・もし評価書案を違反した場合どうするのですか？	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。 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。

質問書及びこれに対する事業者の回答 (2)

	質問書の内容	事業者の回答
12	<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>
13	<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>
14	<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来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来場です。それを自家用車による来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、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>

質問書及びこれに対する事業者の回答 (3)

	質問書の内容	事業者の回答
14	<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>
15	<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>
16	<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>

質問書及びこれに対する事業者の回答（4）

	質問書の内容	事業者の回答
16	<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>
17	<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>

質問書及びこれに対する事業者の回答 (5)

	質問書の内容	事業者の回答
18	<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>
19	<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>
20	<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>