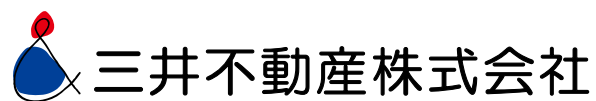


(仮称) エキスポランド跡地複合施設開発事業
環境影響評価書

要 約 書

平成 25 年 12 月



目 次

1 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
2 事業者の環境に対する取組方針	1
3 事業の名称、目的及び内容	2
4 当該事業における環境に対する取組方針	7
5 提案書意見交換会における住民からの意見の概要	8
6 提案書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	13
7 提案書審査書の内容及びこれに対する事業者の見解	40
8 当該事業における環境取組内容	45
9 環境要素、調査の時期及び方法並びに予測の方法及びその時点	55
10 環境影響評価の結果	59
(1) 温室効果ガス・エネルギー	59
(2) 廃棄物等	59
(3) 大気汚染	60
(4) 悪臭	66
(5) ヒートアイランド現象	66
(6) 水質汚濁	67
(7) 土壌汚染	67
(8) 騒音	67
(9) 振動	70
(10) 低周波音	73
(11) 動物	74
(12) 植物	74
(13) 生態系	74
(14) 緑化	75
(15) 人と自然とのふれあいの場	75
(16) 景観	75
(17) 日照阻害	78
(18) テレビ受信障害	78
(19) 文化遺産	78
(20) 安全	79
(21) コミュニティ	79
(22) 交通混雑	79
(23) 交通安全	80
11 事後調査の実施に関する事項	81
12 評価書案意見交換会における住民からの意見の概要	82
13 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	91
14 市長意見書の内容及びこれに対する事業者の見解	106

1 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

2 事業者の環境に対する取組方針

(1) グループ環境方針

ア 環境理念

私たちは、「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。

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。

イ 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。

(2) 部門別の環境への取組方針

「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ます。

(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ます。

3 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

本事業は、「エンターテイメント（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“エンターテイメント”機能の創造」を目的としています。

(3) 事業の内容

ア 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条に規定する要件に該当します。

イ 事業の規模

敷地面積：約172,300m²
 延べ床面積：約250,000m²
 建築高さ：約15～28m
 駐車場：約4,100台

ウ 事業の実施場所

吹田市千里万博公園 23-17
 (一部)

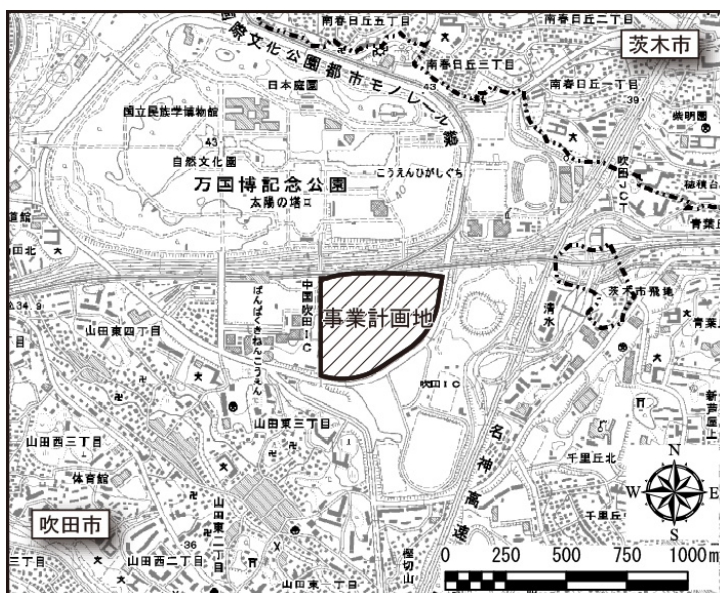


図1 事業計画地の位置

エ 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します。現時点で予定している施設内容を以下に示します。

表1 予定施設内容

施設	内容
ショッピングエンターテイメント	話題性、エンターテイメント性の高いショッピング空間
フードエンターテイメント	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メント施設
フィルムエンターテイメント	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メント	アニメーションをテーマにしたエンターテイメント施設
エンターテイ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、以下に示すとおりです。

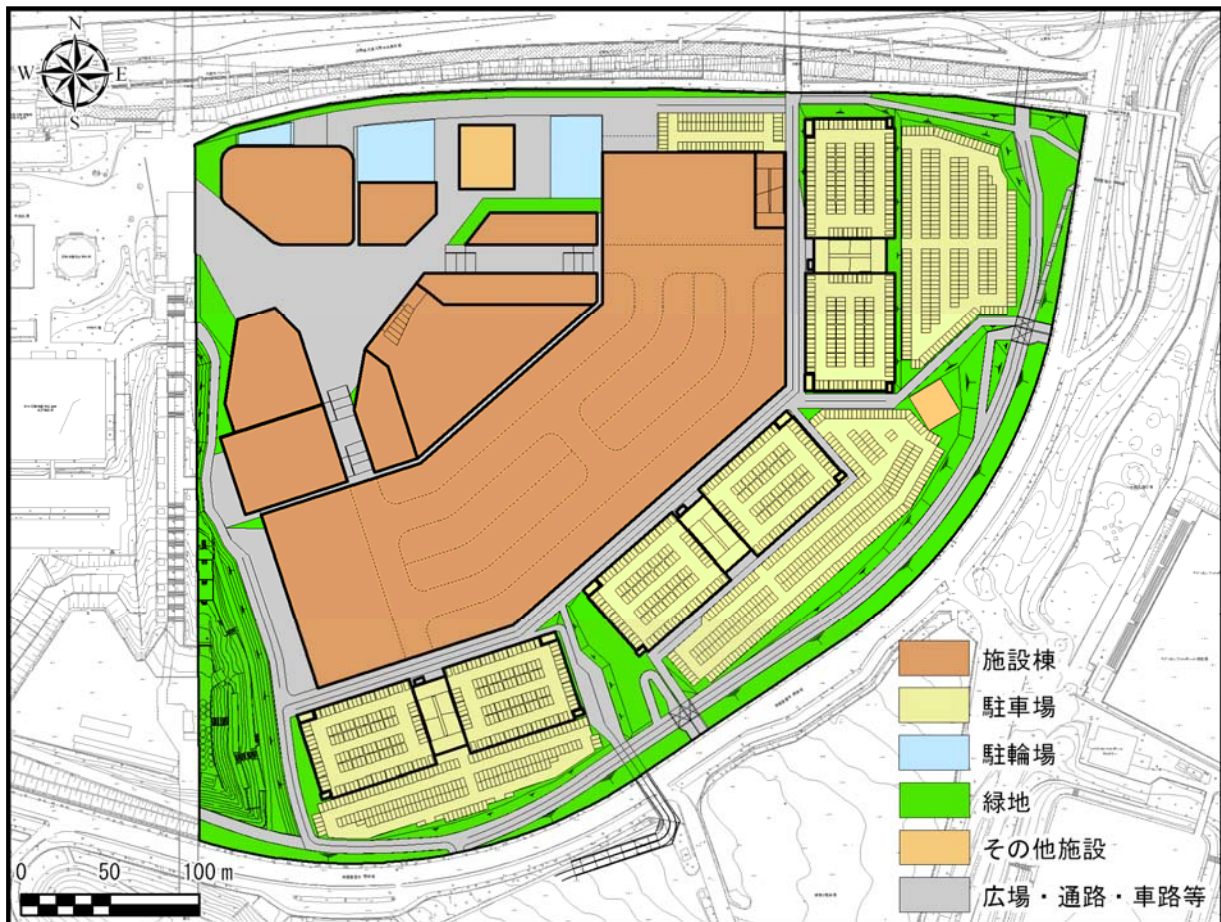


図 2 土地利用計画

(イ) 建築計画

a 建築物の概要

建築物の概要は、以下のとおりです。また、建築計画のイメージは次ページの
のとおりです。

表 2 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 ²
建ぺい率	約 53%
延べ床面積	約 250,000m ²
容積率	約 116%
店舗面積	約 97,000 m ²
	物 販：約 63% 飲 食：約 9% サービス：約 28%（うち、水族館約 7,000m ² 、教育施設約 4,000m ² 、 複合映画館約 6,000m ² 含む）
建物高さ	約 15～28m（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

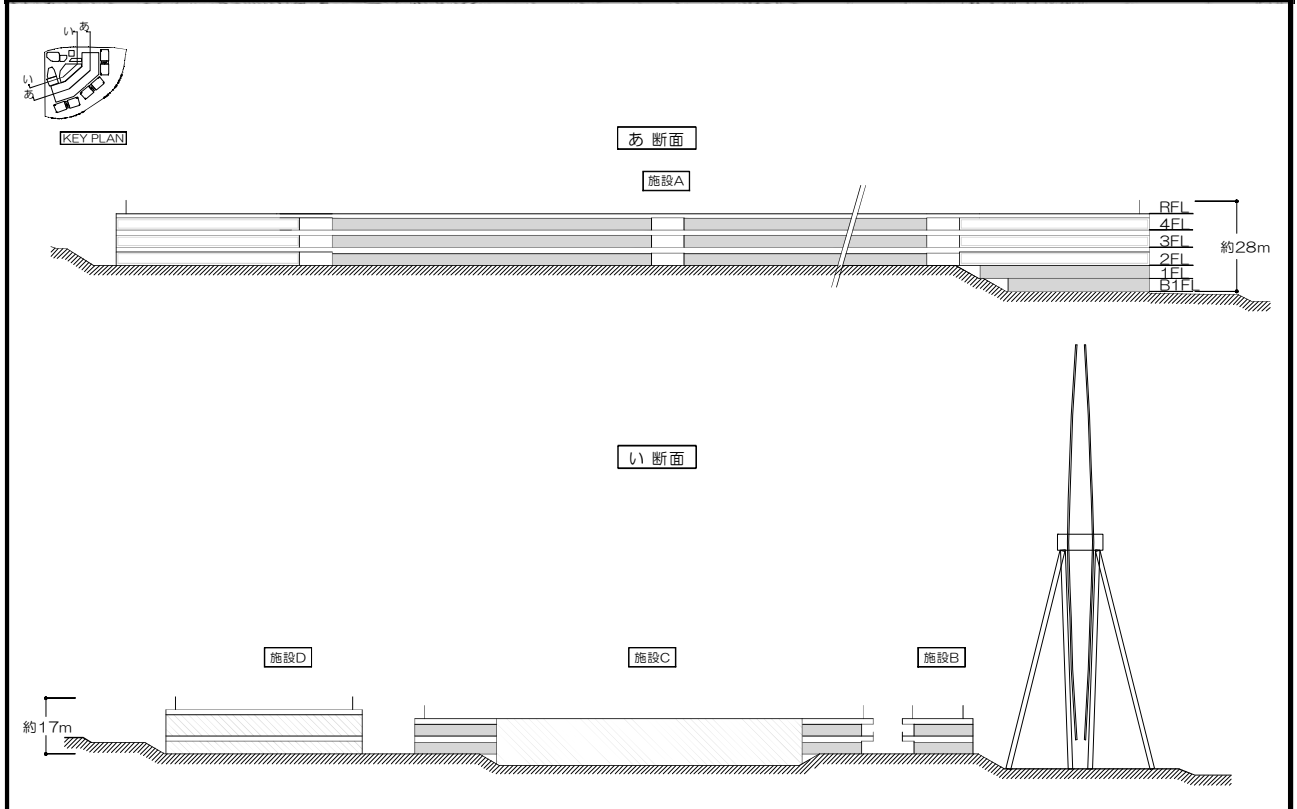
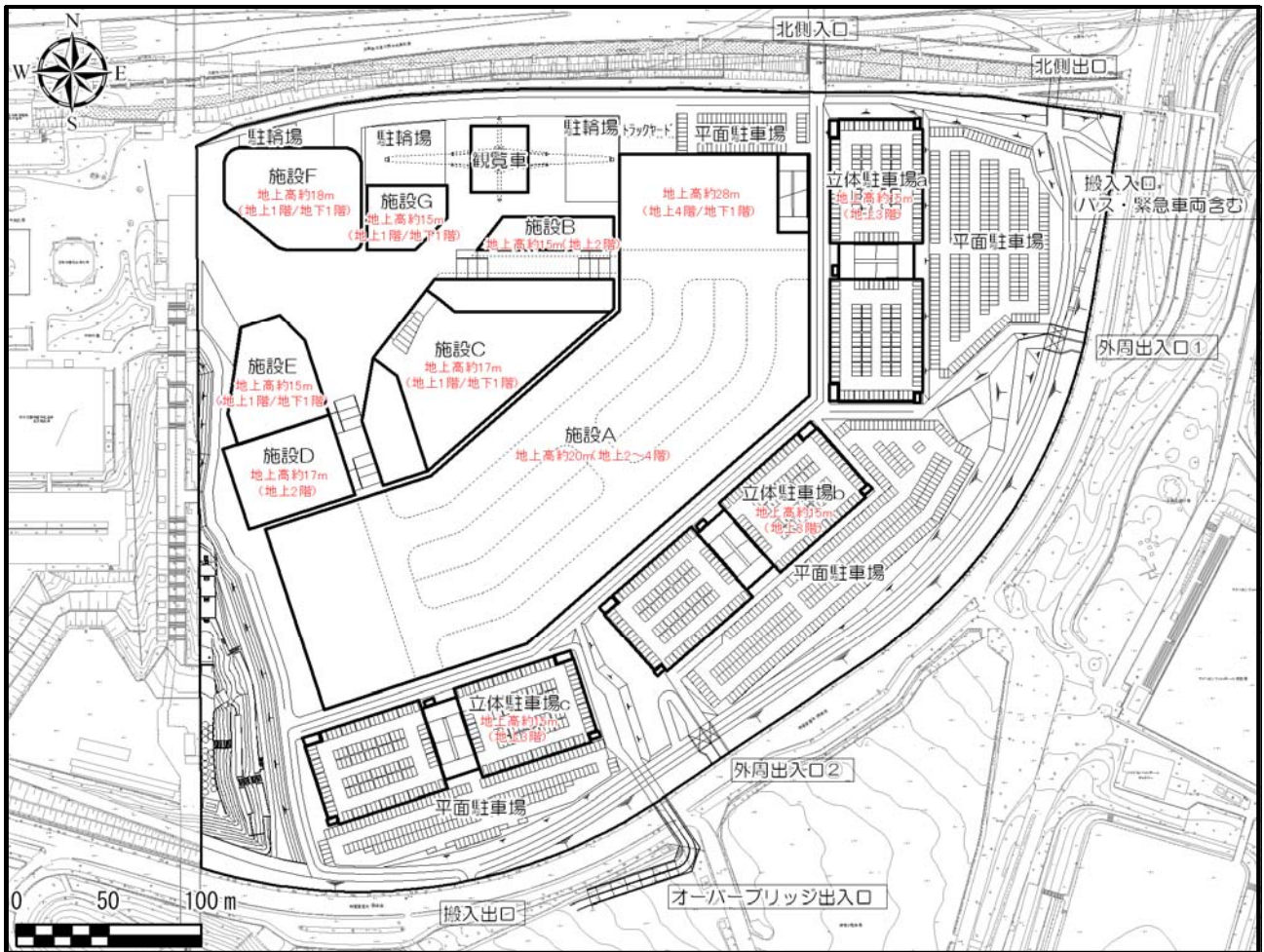


図3 建築計画

b 店舗数

本事業では、物販、飲食、サービスによる、約 300 店舗を計画しています。

c 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ます。

d 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す。

- ・ 10:00～23:00（一部 7:00～翌 1:00）

(ウ) 緑化計画

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ぎ、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、緑化率 21%を確保する計画です。

(エ) 交通計画

a 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す。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、方策を検討していきます。

b 自動車動線計画

本事業では、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ます。

- ① 外周道路の右側に 2 箇所 of 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 of 出入口を設置（南第 1 駐車場に新設するオーバブリッジを經由）
- ③ 万博公園南交差点から南第 1 駐車場と新設オーバブ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です。

c 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す。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こととしています。

d 滞留長の確保

敷地外への待機行列が発生しないよう、各入口には必要台数を上回る発券ゲートを設け、各入口から発券ゲートまで、十分な滞留長を確保する計画としています。

e 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・実施する計画です。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す。

f 渋滞情報の周知

特異日やスタジアムの試合前後などにおいては、渋滞情報の事前周知や館内放送などによる渋滞状況の周知を行うと共に、渋滞時の集中的な出庫を避けるための方策を検討します。

(オ) 供給施設計画

a 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す。なお、一部井戸水を利用する計画であり、その利用にあたっては、行政の指導等に基づき、適切な処理を行った上で水道法第4条の規定に基づく水質基準を満足させる計画です。

b 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す。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ます。

(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す。

(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す。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す。

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します。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す。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す。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ますが、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す。

オ 工事計画

(ア) 既設構造物撤去工事

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、掘取を行います。なお、撤去物については、可能な限り再利用することとしますが、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します。また、樹木については、可能な限り有効に移植・活用することとします。

(イ) 土木造成工事

土木造成工事は、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います。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います。

(ウ) 建築工事

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→土工事→躯体工事→仕上工事→外構工事、の順に行うこととなります。

表3 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、開業を予定しています。(グラウンドオープンは、観覧車工事完了後)

※ 開業準備期間(一部、内装工事を含みます)

4 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します。

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します。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ます。

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ます。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きます。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きます。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きます。

5 提案書意見交換会における住民からの意見の概要

「(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提案書」について、平成 24 年 7 月 15 日に開催した「提案書意見交換会」の場において述べられた関係地域の住民による意見の概要は、以下に示すとおりです。

提案書意見交換会における意見の概要(1)

項目	意見の概要	事業者の見解
事業計画	出店店舗について、住民要望を聞き入れて頂けることは可能か。	ご意見という形で頂ければ、検討させて頂きたいと思います。
	営業時間について、一部深夜、早朝、24 時間営業をやるとあったが、北山田地区、あるいはこの周辺は昔から静かなまちであり、1970 年に万博があったけれども、それ以来、エキスポランドも含めて 40 数年間、深夜、終日、24 時間の営業はなかった。その深夜営業を、計画の段階で取りやめにして頂きたい。	現時点では、地元の皆様からのご意見として、計画をしていく上での検討の中に入れさせて頂きたいと思いません。今の時点では、お約束はできかねます。
	外周道路の外側は普通の生活を行っている。1 歩中に入ったら不夜城のアミューズメントセンターでは、困る。営業時間を短くして頂きたい。 また、自然文化園には貴重な鳥がいる。1 年半かけて工事がなされ、365 日不夜城、それでは自然の動物たちがかわいそうである。生き物の環境も考えて頂いて、夜は寝るということをして頂きたい。	万博公園の南側及びその周辺には住宅街が広がっており、皆様がお住まいになられているということは十分、認識しております。今後、検討するにあたり、十分、配慮させて頂きたいと考えています。
	千里中央がつぶれるんじゃないかと危惧しますので、ご検討をお願いしたい。	今回の施設は、地元の皆様もぜひご利用頂きたいというところもありますが、今のところ自動車で 60 分圏内ぐらいの商圈を想定しています。かなり広域から来られることを想定して、店舗を設定できればと思っています。千里中央の施設とどこまでどういうふうにかぶるか、今の時点では分かりませんが、性格としては違うものなのかと考えています。
環境取組	要約書 9 ページの取組事項と取組内容、左右同じことが書いてある。この表は、取組事項に対して、取組内容は具体的に書くのが、ここの趣旨ではないのか。	環境取組内容は、我々の基本的な方針ということで、ご理解頂ければと思います。今後、調査、予測を通じて、より具体的にしていきたいと考えています。
環境影響評価	環境アセスメントの説明にあった既存の資料は、どこへ行けば見せて頂けるのか。	既存資料は、これから調査、収集する予定です。その調査結果については、評価書案の中で出典等含め明記させて頂きます。
	防犯、治安、安心安全に対する環境アセスメントは、どういう方法でやられるのか。	警察と情報をやりとりさせて頂いて、その中で、特に防犯的な面でも指摘がありましたら、検討して参りたいと考えています。

提案書意見交換会における意見の概要（2）

項目	意見の概要	事業者の見解
交通	<p>2,000万人を365で割ると6万弱であり、休日6万人は計算が合わない。これはどう考えているのか。平均5万、6万であれば、当然休日は12万、15万の来館者が来られるだろうと想定している。これはまた審査会で議論して頂きたい。</p>	<p>2,000万人という数字は、利用者ということで、お店でお買い上げになる方の数と認識しています。ららぽーと甲子園を始め、関東圏でも幾つか類似施設をやっていますが、それらの過去データから、平均的に来場者1人当たり1、2店舗程度でお買い上げになるというデータがあります。それでいくと、来館者数は年間1,600万人、平日は約4万人弱程度と想定しております。</p>
	<p>現在の万博公園駐車場約5,000台に対し、駐車場4,500台ということは、倍の環境負荷がここにかかってくる。混雑も倍になる。外周道路は我々の一番の生活道路なので、こういう計画でやられると我々はたまったものではない。それと、中央駐車場から入るのはやめて頂きたい。</p> <p>また、できれば外周道路に入らずに、中央環状、高速道路から専用道路をつくって計画地に入れるように考えて頂きたい。それができなければ、モノレール、バス等を利用して来て頂きたい。</p> <p>これは、大阪府の計画なので、モノレールは5両連結をして、JRと結んで頂きたい。バスであれば、パーク＆ライドもあろうかと思う。そのような考え方で、専用道路ができなければ、今の万博の駐車場以上に車の台数を増やすということはやめて頂きたい。</p>	<p>駐車場を約4,500台設置させて頂くということに加え、できるだけモノレールやバスといった公共交通機関の利用促進というのを図っていきたいと考えています。</p>
	<p>中央環状からダイレクトに入るアクセスをつくることのできるのか。どこが検討するのか。</p>	<p>現時点では、中央環状に対して、敷地の北側に出口を想定しており、道路管理者である大阪府や警察、吹田市といった関係機関との協議が必要と思っています。入口をつくるということも同様で、今後、調査、予測を踏まえ、協議をさせて頂いて、外周道路にできるだけ負荷がかからないような形で検討を進めていきたいと考えています。</p>
	<p>北山田地区自治団体連合会は、15の自治会で組織しているが、そのうちの2つの自治会の居住者は、外周道路へ出なければどこにも出られない。従って、この交通問題については、我々も真剣に考えているところなので、いろいろな意見が出ているが、きちんと回答して頂きたい。</p>	<p>今後、調査、予測に基づいて、どういった方策で交通計画を考えていくか。警察、吹田市等含めて、関係者の方々と協議した上できっちり、ご返事させて頂きたいと思えます。</p>

提案書意見交換会における意見の概要（3）

項目	意見の概要	事業者の見解
交通 (続き)	<p>北山田地区自治団体連合会は、15の自治会で組織しているが、そのうちの2つの自治会の居住者は、外周道路へ出なければどこにも出られない。従って、この交通問題については、我々も真剣に考えているところなので、いろいろな意見が出ているが、きちんと回答して頂きたい。</p>	<p>今後、調査、予測に基づいて、どういった方策で交通計画を考えていくか。警察、吹田市等含めて、関係者の方々と協議した上できっちり、ご返事させて頂きたいと思います。</p>
	<p>樫切山北から外周道路に上がる道路が、ちょっとシーズンがいいときの普通の土日、混雑して車が動かない。そこへ救急車、あるいは緊急車が入ったときに、本当に苦労している。これが、365日、万という人間が集まるということで、危惧される。また、老人施設に送迎バスがあるが、それも混雑の中に入る。</p> <p>交通をどうするのかということを決済してから、こういう企画に具体的にに入って頂き、その状況を住民に報告した後、これだったら大丈夫だろうと確認した上でお願いしたい。</p>	<p>今後、検討を進めていくにあたり、車線や交差点の改良等の交通対策、あるいはモノレールの利用促進だとかも含め、きっちりと対策を立てさせて頂いた上で、計画を進めさせて頂ければと考えています。</p>
	<p>立体駐車場はやめて頂きたい。駐車するのに並ばれる車が外周道路、樫切山におりる道路に延びる。風景も無機質である。</p>	<p>外周道路沿いの立体駐車場は、自動車の出入りをスムーズにするということで、この位置に配置しています。入口・出口は、渋滞を道路に起こさないということで、計画しています。景観については、一部壁面緑化など、できる限り配慮していきたいと思っています。</p>
	<p>計画地の真ん中を斜めに通ってスタジアムに行ける動線計画を検討して頂きたい。加えて、外周道路を渡る歩道橋を計画して頂きたい。</p>	<p>5者連絡会の場などで、その案についても協議させて頂きたいと考えています。</p>
	<p>毎日放送の跡地に、1,600戸のマンション建設が始まっており、最低、1,600台の自動車が入ってくる。それが同じような動線で外周道路につながっている。</p> <p>交通渋滞の調査地点があるが、ちょっとポイントが外れている。</p>	<p>調査地点は、我々の提案の段階であり、今後、皆様からのご意見や審査会のご意見等を踏まえ、どの地点で調査を行うか、追加する必要があるかどうかも含めて、検討していきたいと考えています。</p>

また、参考として、提案書意見交換会において行政に対して述べられた環境影響評価制度に関する質問等の概要は、以下に示すとおりです。

環境影響評価制度に関する質問等の概要（１）

項目	質問等の概要	行政の回答
手続き	<p>スタジアムのアセスの全体会議の中で、最後に交通対策は行政と関係事業者、関係機関と話をしてやるとあった。地元の住民が入っていない。また、吹田市で、この南エリアの開発に対して3名の人を配置して頂いた。これは非常にありがたいと思っているが、関係機関と協議の場を設けるとあった。関係行政、関係事業者、地権者、地元住民が入っていない。</p> <p>今後どうしていくのかということ行政から説明頂きたい。</p>	<p>大阪府、万博記念機構、吹田市、三井不動産、スタジアム建設募金団体の5者が中心となった連絡会を立ち上げようということで、現在、その準備を進めています。今回の両事業を進めようとするに当たっての課題を共有する場、そしてその課題の解決に向けた情報、方向性を共有する場と考えています。加えて、公共交通機関への誘導ということで、モノレール事業者、バス事業者、阪急電鉄といった事業者にも今後、呼びかけをしようと思っています。</p> <p>また、地元の皆様のご意見を聞くということは、これまでもお伺いしておりますし、今後も機会を捕らえ、ご意見は頂戴して参りたいと考えています。</p>
	<p>協議会について、5者協議を6者協議にして、住民代表を入れられないか。</p>	<p>協議会については、市に配置される3人の専任職員が住民からのご要望を事業者にお伝えするとともに、市として受けとめる内容について5者協議にお持ちしていくという方向で考えています。</p>
	<p>出来上がっても、吹田市、大阪府、三井不動産、ガンバも交えて、事業として毎年1回か2回、協議会を設けて頂くようお願いしたい。</p>	<p>事業者は、当然、様々な形で説明責任を果たしていかれるであろうと考えています。ご指摘の事後の協議会の設置というご意見があったということは、市として承りました。</p>
	<p>吹田市はこの事業に対して、誘導政策として許可している条件があるのか。この事業に対して、従来なかった許可、認可をしているのはどれだけあるのか。</p>	<p>この環境まちづくり影響評価手続は、手続に関することであり、許認可には一切関わっておりません。</p>
	<p>千里万博公園スポーツレクリエーション地区内における建築物の制限等に関する条例について、営業時間等の審査はどの部局がやられるのか。</p> <p>24時間開門はやめて頂きたい。</p>	<p>特別用途について、都市計画の中では営業時間等の具体的な決めごとはありません。今後、協議をしながら進めていきたいと思っております。</p>

環境影響評価制度に関する質問等の概要（2）

項目	質問等の概要	行政の回答
手続き	<p>交通問題も、自然環境についても、少しもいいところがない。環境負荷の低減にもなっていない。これを何故市が評価をするのか。生活の狭い範囲の中に、これだけ巨大なものをつくって、いこうという計画自体がおかしい。大阪府も決めてしまった以上、影響をできるだけ少なくし、地域住民と共存共栄が図れるようなものにしてもらいたい。そのために市は頑張っ欲しい。</p> <p>加えて、このお金はどれぐらい、府と市が負担をするのか。税金をどれぐらい使うのか。</p>	<p>この図書の内容、計画の内容の評価はしていません。事業者としてこういう環境理念をお持ちになって環境方針を明らかにされた上で事業をされるということです。今後、より環境対策を明らかにされる時に、この理念、方針と一致しているのかどうか、皆さんから頂いているようなご懸念に全く答えていないような内容であれば、審査会として、厳しく問われることになると思います。</p> <p>市の負担については、1 民間事業の開発計画であり、吹田市が奨励をした訳でも誘致をした訳でもありません。ただし、例えば交通等のインフラがオーバーするようであれば、市も一定の公共としての責任は当然果たすべきものだと考えており、そういう意味で市に負担は全くないというお答えはしません。</p>
環境取組	<p>要約書 9 ページの取組事項と取組内容、左右同じことが書いてある。この表は、取組事項に対して、取組内容は具体的に書くのが、ここの趣旨ではないのか。</p>	<p>環境取組事項は、吹田市で開発を行う事業者すべてに97項目を定めています。事業者が図書で示している内容は非常に抽象的で、取組事項の中身をそのまま引き写すような形になっていますが、我々としてはこれで十分だとは考えていません。実際に調査、予測、評価をして、その取組を重点的に、どれだけの深さでやっていくのかというようなことを、次の図書の段階では明らかになってきますので、そこで具体的に記載して頂こうと考えています。</p>
交通	<p>計画地の真ん中を斜めに通ってスタジアムに行ける動線計画を検討して頂きたい。加えて、外周道路を渡る歩道橋を計画して頂きたい。</p> <p>毎日放送の跡地に、1,600 戸のマンション建設が始まっており、最低、1,600 台の自動車が入ってくる。それが同じような動線で外周道路につながっている。</p> <p>交通渋滞の調査地点があるが、ちょっとポイントが外れている。</p>	<p>スタジアム募金団体、5 者連絡会の中でもこのご意見について伝えていきたいと考えています。</p> <p>当該施設及びスタジアムが完成するころには、1,600 戸と住宅団地が建設されていることになりますので、それも踏まえて考えていかなければいけないということを、スタジアムの環境影響評価審査会でご意見を頂いております。</p> <p>ガンバにしても三井不動産にしても、その周辺で行われている毎日放送の開発やそれ以外の大規模開発も含めて調査をしていく、予測評価をしていくということを求めています。</p>

環境影響評価制度に関する質問等の概要（3）

項目	質問等の概要	行政の回答
その他	現状のエキスポランド跡地には、カラスがたくさんいると思うが、それが例えば動いて、山田東の住宅地の方に来た場合、対策はあるのか。	カラスの問題については、実際にカラスの被害等が出ましたら、その内容をお届け頂いて、市として可能な限り対策をさせて頂くということになると思います。どういう対策ができるかは、その時にご相談させて頂きたいと思います。

6 提案書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提案書」について、環境の保全及び良好な環境の創造の見地からの「提案書意見書」が69通提出されています。その意見書の概要は、以下に示すとおりです。

提案書意見書の概要及びこれに対する事業者の見解（1）

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	<p>万博の自然豊かな緑の森林、動植物の営み、人々の憩いの場を車の排ガスから守る為、三井不動産（株）は発想の転換を図り、当初開業時より施設内での4500台の駐車場建設を止め顧客には「万博の自然環境を守る為、当社では当施設内には駐車場を設置しておりません。お車で来られる方は（例えば）彩都に当社専用の駐車場を用意しており、そこから専用バスで会場までご案内いたしますのでそちらにおいて下さい」と宣伝案内する（パークアンドライド）最初から駐車場がなければ、車で来る顧客は減り、公共交通機関で来る人が増えるはずである。パークアンドライドの場合4500台の駐車場は不要で半分の2000台もあれば充分と思われる。また施設内の立体駐車場建設よりも建設コストは低く抑えられ、そのぶん施設内駐車場予定地には「太陽光発電システム」を取り入れ施設の使用電力を自家発電で賄えば良いと考えます。</p> <p>又公共交通機関、モノレールの活用方策としてモノレールできた顧客は、モノレールで帰ると思われるので一定額以上の買物をした顧客には無料又は一定額の割引チケットを発行して利便を図るなどの検討をお願いしたい。</p> <p>又バス利用促進として阪急「山田駅」とJR「茨木駅」からピストン輸送で無料巡回バスを運行する事を提案したい。（近隣事例として、箕面市船場で「SSOK」という物販会社が千里中央から無料巡回バスを運行しており成果を上げている）</p>	<p>本事業では、法令等に定める算出方法により、施設規模から必要な駐車台数を確保しています。さらに来館・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すべく、モノレールやバスなどの公共交通機関利用を促進する方策について関係機関と協議・検討をしていきます。</p> <p>具体的な促進策としては、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を行っています。</p> <p>また、太陽光発電についても、検討していきます。</p>

提案書意見書の概要及びこれに対する事業者の見解（2）

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>環境理念・方針を真剣実行するならば、ソーラーパネルなど自然エネルギーも考えたものにして下さい。</p>	<p>本事業では、ソーラーパネルなど自然エネルギーの活用についても検討していきます。</p> <p>また、高効率の空調機器やLED照明器具の採用、建物の断熱性能の向上など、省エネルギーにも努めていきます。</p> <p>「当該事業における環境に対する取組方針」及び「当該事業における環境取組内容」は、「事業者の環境に対する取組方針」を踏まえ、事業及び地域の特性に応じて設定した環境への取組内容です。また、再生可能エネルギーの活用についても検討していきます。</p>
	<p>駐車場敷地 29,400m²には、太陽光発電設備を設けて、全施設の電気を賄うことも考えてはどうか。今までの考え方による25%カットではだめである。現在の状態の環境負荷を増やさない。</p>	
	<p>開発するならば、緑を今以上に増やし、エコの先端、自然エネルギーの先端を行くものにする。</p>	
	<p>提案書要約書 表4の58で「太陽光、太陽熱、風力などの再生可能エネルギーを活用します。」と回答されています。この姿勢を発展させて、消費電力すべてを自給する体制を整備してください。同時に、上記の内容を「事業者の環境に対する取組方針」の中に明確に位置付けてください。</p>	
<p>大気汚染</p>	<p>排ガスなど、市民生活への影響ははかりしれません。</p> <p>現在の規模を1/3に縮小しないと日常生活が維持できないと考えます。</p>	<p>本事業では、法令等に定める算出方法により、施設規模から必要な駐車台数を確保していますが、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。</p> <p>排ガスによる影響予測としては、以下の設定で予測を行いました。</p> <p>①工事期間中で、建設機械及び工事関係車両の稼働台数が多くなる期間の年間の平均値及び最大値（1時間値）</p> <p>②施設供用時の年間の平均値</p> <p>その結果、建設機械の稼働及び施設の稼働による二酸化窒素の年平均値について、吹田市環境基本計画の目標値を上回る（環境基準値は下回る）と予測しましたが、現況濃度（バックグラウンド）が高く、事業による寄与は小さい結果となりました。</p> <p>なお、浮遊粒子状物質及び道路沿道における予測結果は、市目標値、環境基準値をともに下回る結果となりました。</p>
	<p>何万台という車が出す毎日の排気ガスが積み重なれば、重大な健康被害が出る心配があります。</p>	
	<p>大気汚染などについて、事業計画の規模縮小等、事前調査による総合的な交通対策の検討を求めます。</p>	
	<p>現在でもサッカー競技場付近では試合がある時は大変混雑する。たった一万人前後の集客でこれだから、年間2,000万人の集客というのは周辺への影響は計かり知れない。交通渋滞による大気汚染などのように考えるのか</p>	
	<p>大気汚染についてはどのような予測をしているのか</p> <p>窒素酸化物は、日平均値の年間98%は0.034ppm～0.043ppmとなっており、吹田市環境基本計画の目標値0.04ppmに不適合。国の環境基準（0.06ppm）は適合していることを強調していますが、万博周辺は汚染度合いが高い。今後どの程度の状況になるのか。排ガスの影響を受けやすいこの地域はどうなるのか。その対策は取れているのでしょうか。納得のゆく説明を求めます。</p>	
<p>中環沿いに住んでいるので、交通量の増大による排ガスでぜんそく患者が増えるのではと心配です。</p>		

提案書意見書の概要及びこれに対する事業者の見解（3）

項目	意見書の概要	事業者の見解
大気汚染	<p>施設内に 4500 台収容の駐車場を作るのであれば、環境影響評価提案書に今後 30 年間、4500 台の車の排ガスによる「大気汚染」の周辺住人への健康影響及び万博に生息する動植物の生態系への影響等細かく調査し、公表してください。</p> <p>この地域は自然環境を保持することに気を配ってきた地域です。それにも拘わらず、4500 台収容の駐車場を整備するなど、初めから車による来場者を期待して事業計画が策定されています。この計画を実行すれば、交通量の増大や交通渋滞等によって生ずる排気ガス汚染が広がることは明らかです。子どもたちや病弱者、樹木等に与える影響をどのように考えられているのでしょうか。</p>	
騒音	<p>地区近辺にあたる車の騒音に対する対策など出来る事などを要望します。</p> <p>騒音対策として、野外ステージを設けての野外ライブ等の隣接地に大きな音を出すような催しは禁止していただきたい。</p> <p>野外ステージを建物で取り囲んでも野外ライブ等を行うと隣接住宅地に騒音をまき散らす。寝られない。現在でも万博公園内で夏の数日間野外ライブを行っている。期間限定なので辛抱している。野外ステージを設けない。野外ライブ等を行わない。イベントをするのであれば屋内でする。</p> <p>施設内放送の午後 9 時以降の禁止と、ポリウムの騒音条例順守。</p> <p>これだけ大型のセンターが深夜まで運営されると騒音が予想されます。具体的対策が明示されておらず詳細な対策を明示ください。</p>	<p>本事業では、周辺への騒音による影響に配慮し、施設からの騒音による影響を抑制するため、空調設備等について、低騒音・低振動型の設備をできる限り採用するとともに、配置に配慮します。立体駐車場についても、できるだけ敷地境界より内側に配置し、走行する自動車の騒音による周辺への騒音を低減します。</p> <p>また、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等、周辺への騒音による影響の低減を図る設置を行います。なお、21 時以降はイベントを開催しません。</p> <p>大阪府条例を遵守し、周辺への騒音による影響を低減します。</p> <p>営業時間は、24 時間を想定しておりましたが、地元の方々のご意見等を踏まえ、現時点で 10:00～23:00（一部 7:00～翌 1:00）としています。</p> <p>また、周辺への騒音による影響に配慮し、施設からの騒音による影響を抑制するため、空調設備等について、低騒音・低振動型の設備をできる限り採用するとともに、配置に配慮します。また、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等、周辺への騒音による影響の低減を図る設置を行います。なお、21 時以降はイベントを開催しません。</p>

提案書意見書の概要及びこれに対する事業者の見解（４）

項目	意見書の概要	事業者の見解
騒音	<p>複合施設では、音楽イベント等も計画をされているとのことですが、当マンションには、様々なライフスタイルの人が居住しておりますので、夜間だけでなく日中も十分な騒音対策をお願いします。</p> <p>また、当マンションは、14階建てであり、上層階は施設からの音が直接伝わる可能性もあります。建設に当たっては施設からの音の影響も十分な調査を行い、当マンションの住人が音で悩まされないことがないように対策をお願いします。</p>	<p>周辺のマンションの上層階への騒音の影響についても十分に配慮し、施設の屋上に配置する設備機器には、防音対策を行います。</p>
	<p>複合施設の工期が、スタジアムの工期と重なることが想定されます。工期が重なる期間は、工事車両も増加し、工事音も増幅します。スタジアム側の工事とも十分な連携と整合を行い近隣住民への影響の低減をお願いします。</p> <p>また、工事車両が近隣の生活道路に進入をしないようお願いします。</p>	<p>近接事業との複合的な環境影響については、今後、当該事業者と協議を行い、周辺への影響をできる限り低減するよう努めていきます。</p> <p>また、工事に関連する全協力会社への指導を徹底し、工事関係車両が近隣の生活道路に進入しないよう、徹底します。</p>
	<p>屋外ステージを設けない。屋外コンサートを行わない。</p> <p>提案書（P118）表 6.1-1（6）環境取組内容（施設・整備等その2） 「地域の生活環境を保全します。（大気・騒音・振動等）84項」 周辺教育施設、福祉施設や医療施設がある場合の騒音、振動、通風、採光などに特段の配慮をします。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・実施の有無：該当なし ・取組内容：周辺に直接的に影響を受ける教育施設、福祉施設、医療施設等が存在しない。 <p>■意見</p> <p>(1) P39の「環境保全について配慮を要する施設」に山田高校、北山田小学校が記載されていない。</p> <p>(2) 地域の範囲内には、山田高校、山田東中学校、山田第一小学校がある。</p> <p>(3) 騒音については、周辺に直接的に影響を受ける教育施設がある。</p> <p>(4) 実施の有無：実施する</p> <p>(5) 取組内容：教育施設が存在するため対策を講じます。</p>	<p>「環境保全について配慮を要する施設」に、山田高校と北山田小学校を追加しました。</p> <p>計画地近傍の教育施設に対して、必要に応じ騒音、振動などに特段の配慮を行います。</p>

提案書意見書の概要及びこれに対する事業者の見解（5）

項目	意見書の概要	事業者の見解
緑化	<p>現況の緑化率の順守。</p> <p>開発するなら、緑を今以上に増やし、エコの先端、自然エネルギーの先端を行くものにする。</p> <p>樹木の保全を前提にした計画を策定するべきではないかということ。「提案書」は、廃棄物処理計画の項で「工事中に発生する伐採樹木」と述べて、樹木を伐採することを前提に計画が立てられているように思われます。「万博記念公園の広大な敷地と豊かな緑は、多くの市民の誇り」であり、「保全・活用」（吹田市第3次総合計画）することこそ重要です。もし、当会の心配が当たっているとすれば、樹木については、伐採前提ではなく、「保全・活用」を前提にした計画を立案していただくことを要望いたします。検討の際には、「（仮称）吹田市立スタジアム建設事業」の「緑化計画」を参考にされることをお勧めします。</p>	<p>緑化にあたっては、可能な限り事業計画地内に残る多様な樹木を有効に移植・活用し、低・中・高木による立体的な緑地を形成し、緑に包まれた施設とする計画としています。特に、外周道路からの景観に配慮し、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します。</p> <p>また、可能な限り壁面・屋上緑化や高木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%を確保する計画としています。</p>
人と自然とのふれあいの場	<p>自分の子供が学ばせていただいた府立山田高校のすぐそばにいつも車がぎっしり混雑した道路があるのは許せません。地域の人達の生活道路であり、吹田の人達の大切な公園（自然文化園）の周辺を一部の人達の金もうけに使うのはおかしいと感じます。もうけよりも自然の保護をして大切な千里丘陵を汚さないで下さい。</p>	<p>本事業では、残存する多様な樹木を有効に移植・活用し、植生の保全を図ります。また、低・中・高木による立体的な緑地を形成し、緑に包まれた施設とする計画としています。</p>
景観	<p>巨大な立体駐車場が万博公園外周道路に面して建設される。万博公園に異様なものが立つ。緑豊かな万博公園とその周辺の景観にそぐわない。</p> <p>敷地周辺の高木植栽による景観の保護が必要。</p>	<p>本事業では、万博公園内のスポーツ・レクリエーションエリアの風致に即した緑化やランドスケープデザインによる景観形成を実施し、周辺景観との調和が図れるよう配慮します。また、低・中・高木による立体的な緑地を形成し、緑に包まれた施設とする計画としています。</p>

提案書意見書の概要及びこれに対する事業者の見解（6）

項目	意見書の概要	事業者の見解
安全	<p>立体 A・B・C ゾーン（満車時は約 2,800 台収納と仮定）の道路との出入口 1ヶ所から一斉に入場（又は出場）する場合、1 台当たり通過時間間隔を 6 秒間（毎分 10 台）として試算すると、$2,800 \text{ 台} \div 10 \text{ 台} \div 280 \text{ 分}$ 間（約 4.7 時間）かかる。これは運転熟達者が秩序良く移動する場合のことで、実際は同乗者の集合等による能率低下は避けられず、事故無しでも数倍の時間を要するを想像する。まして災害時には秩序ある移動がスムーズにできるはずもなく、大混乱（大参事）は容易に想像できる。</p> <p>乗用車の燃料タンクには 25L/台（タンク容量の約 1/2）搭載されていると仮定すると、立体 A・B・C・D・E ゾーンには $4,300 \text{ 台} \times 25\text{L} = 107,500\text{L}$ が立体駐車場内に格納されていることになる。これは大型タンクローリー（20kL 型）に満載時の約 5.4 台分に相当する。立体駐車場は、特に減災の為に規模縮小が必要である。</p> <p>東京ディズニーランド・東京ディズニーシー（以下、TD と略称する）の 2011 年度集客数実績は 2,537 万人、敷地面積は $1,000,000\text{m}^2$ である。三井の年間 2,000 万人、休日 1 日当たり 6 万人とは、$2,000 \text{ 万人} \div 6 \text{ 万人} \div 333 \text{ 日}$ となるので平日も休日も大差ない集客が見込まれ、TD の場合は $2,537 \text{ 万人} \div 333 \text{ 日} \div 76,000 \text{ 人/日}$ となる。1 日の利用者数の 30% はピーク時に場内に滞在すると仮定すると、三井の場合 18,000 人、TD の場合 22,800 人が敷地内人数となる。</p> <p>“短時間利用者密度” を、利用者数 \div 敷地面積として比較すると、三井の場合 0.104 人/m^2、TD は 0.023 人/m^2 となり、三井は TD に比べ 4.5 倍の超過密状態が潜在すると言える。災害時に敷地内の建物や施設から脱出・避難する場合を考えると、過密の混乱は級数的に増大すると予想され、これが敷地外の道路や周辺住宅地（震災時の場合は、そこも被災地となっている）に溢れ出し、地域的な著しい大混乱をもたらすこと必至であり、この開発計画は根本的な見直しが必要である。</p>	<p>自動車の出入口については、提案書時点から見直しを行い、各方面からの来館・退館車両を分散させて誘導し、交通混雑を低減する計画としています。</p> <p>また、5ヶ所ある入口の入庫台数は、予測しているピーク時間帯の時間当たり入庫台数の最大値に対しても、十分円滑な入庫誘導が可能と考えています。</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配慮します。</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配慮します。</p> <p>また、災害時の基本インフラ（電気等）を整備し、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>

提案書意見書の概要及びこれに対する事業者の見解（7）

項目	意見書の概要	事業者の見解
交通混雑	<p>交通渋滞が必然的におこる。対策が示されていない。吹田市が道路の整備をするのは筋違いではないか。当然、三井側にやらせるべき。できないのであれば縮小をするべき。</p> <p>現時点でも万博公園でイベントがある時は、交通渋滞で困っているのに、何倍もの交通量に生活を害されると困る。</p> <p>地区近辺にあたる車の混雑に対する対策など出来る事などを要望します。</p> <p>交通渋滞など、市民生活への影響ははかりしれません。 現在の規模を1/3に縮小しないと日常生活が維持できないと考えます。</p> <p>やっと万博周辺の交通量が近年減ってきた様に感じていましたが、又、万博開幕当時以上の渋滞になるのかと思うとゾッとします。</p> <p>以前は住みやすい環境でしたが、茨木にマイカルが出来、又、千里丘地域のマンション群が乱立したため車の渋滞で土日は動きがとれない程になっているのが、毎日連日続くかと思えばゾッとします。規模を出来るだけ縮小して下さい。</p> <p>サッカー開催時、花見などの渋滞が毎日の様になり、周辺の渋滞もおこり、生活道路も違法駐車があふれることが予想され、車の渋滞が大問題です。 買物にも行けなく生活がおびやかされる。</p> <p>交通渋滞ができ仕事に行くにも大変で、朝早く行っているのにこれからはどうしていくか困ることと思います。</p> <p>周辺の渋滞への解決策が考えられていませんし、周辺はすでに住宅などで利用地になっているため、渋滞の解決策はないと思われます。 規模の縮小を検討すべきです。</p> <p>平日でも車が多いので環境が悪くなるので、千里丘や千里ニュータウン、山田、他、車の乗り入れを禁止するようにして下さい。</p>	<p>事業者としては、皆様のご要望・ご意見、吹田市環境影響評価審査会での審査結果等を踏まえ、公共交通機関利用の促進、来館・退館経路の分散化、十分な駐車場の確保、交通整理員の配置など可能な限り対応策を実施させて頂き、万博公園や吹田市立スタジアム等の関係機関、地元の方々との連携・協力を図りながら、交通混雑の低減を図っていきたくと考えています。</p> <p>また、近隣への違法駐車については、事業計画地内の駐車場が不足することがないように、事業計画地内に十分な駐車場を設けると共に、適切な誘導や啓発活動により、来館者のモラル向上にも務めていきます。</p>

提案書意見書の概要及びこれに対する事業者の見解（8）

項目	意見書の概要	事業者の見解
交通混雑	<p>増加する交通量をどのように解消するのか、対策らしき計画を出しているが、今でも周辺住民の生活道路となっている万博外周道路は特異日となれば渋滞となっている。</p> <p>この計画は毎日が特異日になる可能性がある程の交通量ではないか。これでは環境負荷の低減になるどころか住民の道路環境は悪化し、環境負荷が増し、安全・安心が脅かされる。交通容量には、限界があります。解消できるだけの対策になっているのか。説明して下さい。もし、解消できなければ施設規模を縮小することを意見として出すべきではないか。</p> <p>現在でもサッカー競技場付近では試合がある時は大変混雑する。たった一万人前後の集客でこれだから、年間2,000万人の集客というのは周辺への影響は計かり知れない。交通渋滞などのように考えるのか</p> <p>周辺住民にとっては万博外周道路が生活道路であること、大阪大学病院への通院や救急車の運行等に多大な支障がでること、通勤、通学等による渋滞が今でもあることを考えれば、これ以上の車両の乗り入れを行うべきではありません。そして、この地域の交通渋滞が吹田市全域の交通事情に大きな影響を与える可能性が大きいことにも考慮を払わなければなりません。7月15日に開催された意見交換会の際に出された地元住民の皆さんの声は当然です。そのような声が出されることは当然予測できるものです。「(仮称)吹田市立スタジアム建設事業」では、「来場者両による環境への影響を低減するため、観客の自家用車等による来場を極力減らす」ことを前提にして「新たな観客用駐車場の建設は行わない」計画です。三井不動産株式会社にも同様の姿勢が求められているのではないのでしょうか。</p> <p>年間集客目標2000万人は、東京ディズニーランドに匹敵するものだとのこと。土・日・休日には、当施設だけでなく、ガンバスタジアムや自然文化園の来場者が集中するとどうなるのか。</p> <p>交通問題が大心配。周辺のマイカー規制を必ずすること。ミリカマンション1,600戸も完成し、狭い道に車があふれて、土日は大渋滞。</p>	

提案書意見書の概要及びこれに対する事業者の見解（9）

項目	意見書の概要	事業者の見解
交通混雑	<p>交通問題をきちんと解決して、住民が納得できる形で提示されるまでは工事を進めることのないよう強く要望します。</p> <p>我々の地区（山田東 1 丁目、2 丁目、3 丁目、4 丁目、山田北）に急病人が出て、一刻を猶予ができない時に、万博外周道路、茨木摂津線が渋滞のために車で掛かり付けの病院に行けせん。</p> <p>また、救急車を呼んでもすぐ来てもらえないことが出てまいります。</p> <p>この近くに住んでいる我々の生死にかかる問題です。</p> <p>万博外周道路、茨木摂津線の交通渋滞を解消する手段を講じていただくことを強く求めます。</p> <p>万博公園外周道路を通らないで、事業地内の駐車場に出入りするために中央環状線、名神自動車道、中国自動車道、近畿自動車道から専用道路を設ける。</p> <p>専用道路が出来なければ、外周道路の負荷がかかるため、施設内に立体駐車場を設けない。駐車場だけで 2 倍の環境負荷が増える。交通計画を根本から考え直す。</p> <p>非常に大きな台数である。現状の駐車場の車の 2 倍となり、膨大な環境負荷がかかる。</p> <p>エキスポランド跡地複合施設駐車場をなくす。駐車場があれば来館者は車で来る。</p> <p>万博外周道路に導入車線が無いため、休日は大渋滞となり、交通対策が必要。</p> <p>上記に伴う、周辺地域の交通渋滞の連鎖対策が必要。</p> <p>交通渋滞などについて、事業計画の規模縮小等、事前調査による総合的な交通対策の検討を求めます。</p> <p>この道路（樫切山北交差点から万博南信号）の交差点から万博公園外周を通らないルートで、エキスポ跡地複合施設の駐車場入り口に出入りをするよう要望します。</p> <p>既存の万博公園駐車場は、万博公園に来る来場者で満杯となるので、この駐車場とは、切り離して計画を要望します。</p> <p>混雑状況を隣接周辺の信号等々に広報する機能設備を設けて欲しい。</p>	<p>本事業は、現状の万博公園の交通渋滞の原因となっている交差点や道路の構造上の問題点について、道路管理者、交通管理者等の関係機関と協議を行い、交差点改良や車線構成の見直しによって、道路交通状況の改善につながる計画としています。</p> <p>具体的な計画は、以下のとおりです。</p> <p>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します。</p> <p>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を行っています。</p> <p>自家用車で来館される利用客については、提案書段階では、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 箇所設置し、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おりました。</p> <p>その後、地元の方々のご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い、出入口を以下のとおり変更しました。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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） ・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 ・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 <p>これにより、外周道路への負荷を大きく軽減することができ、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への問題を可能な範囲で回避・低減すると共に、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、交通混雑の低減が図れるものと考えています。</p>

提案書意見書の概要及びこれに対する事業者の見解（10）

項目	意見書の概要	事業者の見解
交通混雑	<p>府道茨木～摂津線・榎切山交差点から万博外周合流までは、朝夕の交通渋滞を過ぎた時刻から通行（時間制限措置）を許可する方策を願いたい。</p> <p>例えば、午前9時から午後4時までの間、通行許可し、それ以外の時間帯は、通行禁止並び進入禁止とする。但し生活上通行必要の為の通行は、許可車両カード等々にて認める。</p> <p>大規模商業娯楽施設の建設にあたって、国道からの円滑な自動車のアクセスもない。</p> <p>また、万博周辺地域は、吹田・茨木・摂津・箕面市は住宅が整備された地域であり、道路の車線を増やすような抜本的改造は、事実上不可能です。</p> <p>その対策がない限り、事業計画は見直しすべきです。</p> <p>千里丘地域は、大型マンション建設のラッシュで、完成すると、それだけでも飽和状態に近づきつつあります。それに輪をかける大規模開発事業が実施されるとどうなるのか。集客が集中する土・日・休日は周辺住民の影響は大で、生活道路は、交通渋滞のため、通行もままならなくなるのは見えています。</p> <p>阪大病院、国立循環器病センターの救急搬送が、慣性的渋滞でストップするのでは…。緊急対応は可能ですか。</p> <p>万博周辺は、道路の車線をふやすような抜本的改善は、事実上不可能だと思います。</p> <p>これだけ大型のセンターが深夜まで運営されると交通渋滞と違法駐車が予想されます。具体的対策が明示されておらず詳細な対策を明示ください。</p> <p>道路はあくまでも連続した動線であり、その事業ごとに発生する個別問題ではなく、吹田市及び近隣市の全体の道路網がどうあるべきかの問題ですので、この点全般的な道路網の在り方が明確でない限り、交通渋滞等の問題の解決は困難であると考えます。</p> <p>外周道路を経ないで当該施設へ侵入できる施策を採用していただきたい。出庫の際も自社の敷地内で対処していただきたい。</p>	<p>さらに、事業計画地内の駐車場が不足することがないように、法令等に定める算出方法により、施設規模から必要な駐車台数を確保していますが、交通処理計画、要所となる交差点等については、車線構成の見直しなどについては、道路管理者、交通管理者等の関係機関と協議・実施する計画としています。</p> <p>また、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ます。</p> <p>近隣への違法駐車については、適切な誘導や啓発活動により、来館者のモラル向上に務めていきます。</p>

提案書意見書の概要及びこれに対する事業者の見解（11）

項目	意見書の概要	事業者の見解
交通混雑	<p>当連合会の二つの自治会（ディオフェルティ千里山田とブランドール千里万博公園山田北の両地区 71 世帯）は万博外周道路への一方通行が生活道路となっており、これ以上の交通量の増加は到底認めることはできません。</p> <p>①信号機の設置・・・中央環状線山田上出口下・ヤマト運輸（株）前の交差点に信号を設置してほしい。</p> <p>②一方通行の一部解除・・・サッカースタジアムと複合施設とにより、たとえ直接侵入を取り入れても交通量の増加は避けられないと想定されます。従って前記 2 自治会の生活道路改善策としてヤマト運輸からブランドールまでの約 130 メートルについて、一方通行を解除する方策を検討していただきたい。</p>  <p>これだけの幹線道路に囲まれた狭い地域（17万 m²）に 2000 万人もの利用客を予定する施設を作ることには無理がある。800 万人来場想定で、39 万 m²、駐車場 4430 台の USJ と比較すれば明らかです。立地条件として無謀な計画です。</p>	

提案書意見書の概要及びこれに対する事業者の見解（12）

項目	意見書の概要	事業者の見解
交通混雑	<p>モノレールを4両連結から5両連結に増設する。ホームの長さは問題ない。また、モノレールとJRは交差しているが駅がない。駅を新設する。</p> <p>事業者だけではできない。大阪府、モノレール会社、JR、吹田市と事業者で積極的に取り組む。</p> <p>郊外に駐車場を設けて、モノレールの最寄りの駅を利用する。バス輸送を取り入れる。</p> <p>モノレールの宇野辺駅に結ぶJRの新駅（JR西日本の京都線において千里丘駅と茨木駅の間）を設けて自動車からの入場者緩和を計る事を要望する。</p> <p>JR岸部駅から万博公園までを結ぶモノレールを作って下さい。</p> <p>これを作らないと山田・千里丘地域は交通渋滞に合い、日常生活、救急車の往来に支障をきたします。特に阪大病院、国立循環器センター、今後出来る徳洲会病院などの搬送が無理になります。</p> <p>万博の自然豊かな緑の森林、動植物の営み、人々の憩いの場を車の排ガスから守る為、三井不動産（株）は発想の転換を図り、当初開業時より施設内での4500台の駐車場建設を止め顧客には「万博の自然環境を守る為、当社では当施設内には駐車場を設置しておりません。お車で来られる方は（例えば）彩都に当社専用の駐車場を用意しており、そこから専用バスで会場までご案内いたしますのでそちらにおいて下さい」と宣伝案内する（パークアンドライド）最初から駐車場がなければ、車で来る顧客は減り、公共交通機関で来る人が増えるはずである。パークアンドライドの場合4500台の駐車場は不要で半分の2000台もあれば充分と思われる。また施設内の立体駐車場建設よりも建設コストは低く抑えられ、そのぶん施設内駐車場予定地には「太陽光発電システム」を取り入れ施設の使用電力を自家発電で賄えば良いと考えます。</p> <p>又公共交通機関、モノレールの活用方策としてモノレールできた顧客は、モノレールで帰ると思われるので一定額以上の買物をした顧客には無料又は一定額の割引チケットを発行して利便を図るなどの検討をお願いしたい。</p>	<p>本事業では、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います。また、モノレール会社やバス会社と公共交通機関の輸送力向上についての協議も進めていきます（モノレール増便、バス増便・路線新設等）。</p>

提案書意見書の概要及びこれに対する事業者の見解（13）

項目	意見書の概要	事業者の見解
交通混雑	<p>又バス利用促進として阪急「山田駅」とJR「茨木駅」からピストン輸送で無料巡回バスを運行する事を提案したい。（近隣事例として、箕面市船場で「SSOK」という物販会社が千里中央から無料巡回バスを運行しており成果を上げている）</p>	
	<p>モノレール万博公園中央駅から（仮称）エキスポランド跡地複合施設を通じて、万博公園外周道路にオーバブリッジを設けて（仮称）吹田市立スタジアムへの歩道動線を考える。相互の営業効果を高め、モノレール利用効果を仕掛ける。</p>	<p>大量の入退場が想定されるスタジアム利用者の通り抜けは、当該施設内での安全管理面の問題があり、想定しておりませんが、吹田市立スタジアムへの歩行者動線については、歩行者・自転車動線と合わせて、行政や当該事業者間で協議・検討を進めていきます。</p>
	<p>モノレール万博公園駅から直接にエキスポランド跡地複合施設並び、サッカー場へと結ぶ動線（例えばオーバブリッジ）を相互協調して作って頂きたい。</p>	
	<p>エキスポランド跡地複合施設駐車場に出入りする車、南第一駐車場に出入りする車、外周道路を通過する車が右折、左折、直進と錯綜する。大きなネックとなる。</p> <p>交通混雑は大変なこととなって交通渋滞は頻繁に起こる。</p> <p>中央環状線、高速道路からエキスポランド跡地複合施設駐車場に出入りする専用道路を設ける。</p>	<p>外周道路からの出入については、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（オーバブリッジを設置）を設けることで、来館方面毎に入口を使い分け、車線変更や錯綜が最少化できる計画としています。すなわち調和橋北側からの来館車両は右折入口に、中央環状線及び高速道路東側からの来館車両は左折入口に誘導します。</p> <p>また、一部の区間を現状の2車線から3車線へと現況交通の改善を図った上で、さらに右左折入出庫レーンを新設し、直進車両への影響を最小化します。</p> <p>これにより、交通の錯綜が低減でき、交通混雑の低減が図れるものと考えています。</p>
	<p>万博外周道路から入場する車の駐車場への動線は長めに取るようにして下さい。</p> <p>駐車場の入り口が外周道路に近いと、入場の車の列が直ぐに外周道路までつながり、渋滞を引き起こしてしまいます。</p> <p>外周道路への出口についてもカーブ付近に設置すると事故の可能性があるので、カーブ付近の設置は避けて下さい。</p> <p>交通整理員を出入り口だけではなく、要所要所に配置し、常にスムーズな車の誘導を行って下さい。</p>	<p>外周道路に新設する右左折入出庫レーンは、十分な加速・減速及びシフト長を確保します。出入口の位置は、視距（見通し）に配慮します。</p> <p>また、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ます。</p>


提案書意見書の概要及びこれに対する事業者の見解（14）

項目	意見書の概要	事業者の見解
交通混雑	<p>複合施設の工期が、スタジアムの工期と重なることが想定されます。工期が重なる期間は、工事車両も増加し、工事音も増幅します。スタジアム側の工事とも十分な連携と整合を行い近隣住民への影響の低減をお願いします。</p> <p>また、工事車両が近隣の生活道路に進入をしないようお願いします。</p> <p>年間集客数 2,000 万人、休日当たり約 6 万人の来客数を想定とあるが、すでに発表されている吹田市立スタジアム建設事業は水曜日の夜、土曜日の昼と試合日程になり、52 試合は日曜日になる予定では、周辺の住区では毎日が騒がしく交通混雑は目に見えている。現在でも既に交通渋滞が発生している所は更に予測調査等をしてこれ以上地域に生活悪化しないようにしてほしい。</p> <p>千里丘地域は特に千里丘あおば通り、千里丘中央線では飽和状態ではありませんか。どのような結果になると考えですか。見解をお示し下さい。</p> <p>「環境の共生」であれば、物販は最小限に留めて下さい。</p> <p>現在、ガンバ大阪の試合で万博外周の車の混雑があるのに、複合施設に訪れる客が駐車場がある事を知って車を使えば脇道を迂回して清水地区の前の道路も渋滞するのは必至です。開発予定はこの複合施設の他に、徳洲会病院、毎日放送千里丘放送センター跡地のマンション、スタジアムと 工事中から空気が汚れ新しく住み始める人の車や訪れる人の車で渋滞や事故が頻繁に起きると思います。その時の対処法を提示して欲しい。</p> <p>千里丘地域におきましては、建設中の建物が多数あり、今でもあおば通りに入るのに時間を用することが多々あるのに交通量は測り知れなくなり、交通渋滞は必死です。</p> <p>本当に安心して暮らしていける対策をご考慮下さい。</p> <p>毎日放送跡地に大規模マンション群が建設中で、そこから道路が整備されたために「千里あおば通り」に車が流出します。今回の大規模商業娯楽施設が出来ると、丁度大施設にはさまれた状態になるので、増々生活道路がおびやかされます。どうせやるなら、これを機会に道路交通の緩和策を講じ、近隣住民に喜ばれる施設となるよう、充分協議をお願いします。</p>	<p>近接事業との複合的な環境影響についても予測を行いました。その結果、両事業ともに周辺環境への影響をできる限り軽減する取組を実施する計画としており、評価目標値を満足する結果となりました。</p> <p>今後、当該事業者と協議を行い、周辺への影響をさらに低減するよう努めていきます。また、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ます。</p> <p>工事中については、工事に関連する全協力会社への指導を徹底し、工事関係車両が近隣の生活道路に進入しないよう、徹底します。</p>


提案書意見書の概要及びこれに対する事業者の見解（15）

項目	意見書の概要	事業者の見解
交通混雑	<p>吹田市立スタジアム開催時の場合には、駐車場を閉鎖し、来店に際しては、公共交通網による広報活動を徹底して欲しい。</p> <p>渋滞対策が重要です。現状水準を維持する必要があります。特に周辺住民の日常生活に支障を与えないこと、救急車両の通行を妨げないことの2点を重点に対策を立てていただくことを求めます。そして、この点を強調するために「事業者の環境に対する取組方針」の中に明確に位置付けてください。また、工事中にも工事車両の渋滞が予測されます。その対策が提案書要約書表4の11に「工事関係車両の走行ルートや時間帯は、周辺道路の状況、住居の立地状況などに配慮して、一般交通の集中時間や通学時間帯を避けて設定します。」として回答されています。この位置づけを高めるために「環境取組内容」の「工事中」の項に追加してください。また、その他有効な渋滞を避ける対策があれば加えてください。</p>	<p>スタジアム利用者については、類似施設の対策（ゲーム開催時の特別料金の設定）などを参考に、当施設の駐車場の利用防止策を検討します。</p> <p>工事中における環境取組内容は、表10.1-1に示しており、工事車両による渋滞を避けるため、連続して車両を運行する必要がある工事を除き、車両集中時間、通学時間帯を避ける車両運行を実施します。</p>

提案書意見書の概要及びこれに対する事業者の見解（16）

項目	意見書の概要	事業者の見解
交通安全	<p>何万台という車が出す毎日の排気ガスが積み重なれば、重大な健康被害が出る心配があります。もちろん交通事故の増大も予想されます。</p> <p>吹田は特に千里ニュータウンは緑が多く、一車線の道幅も広いです。ゆとりを持ちながら、車を走らせることが出来ていますが、交通渋滞及び駐車場に入れない車両が、道路の側道に一時車を止め交通安全が損なわれます。</p> <p>三井不動産（株）の環境理念及び方針から大きく離れてるように思われます。その辺りを考えながら、市民の為、業者の為を第一に考えて頂きながらお願いしたいと思えます。</p> <p>万博公園外周道路から我々の地区（山田東2丁目、3丁目）に入るには、茨木摂津線を横切って入ります。また、出るときには、万博外周道路と茨木摂津線の車を見ながら出ます。大変危険であり、なかなか出入りすることは難しい。</p> <p>信号等の対策を講じていただきたい。</p> 	<p>事業者としては、皆様のご要望・ご意見、吹田市環境影響評価審査会での審査結果等を踏まえ、公共交通機関利用の促進、来館退館経路の分散化、十分な駐車場の確保、交通整理員の配置など可能な限り対応策を実施させて頂き、万博公園や吹田市立スタジアム等の関係機関、地元の方々との連携・協力を図りながら、交通問題の低減を図っていきたくと考えています。</p> <p>本事業は、現状の万博公園の交通渋滞の原因となっている交差点や道路の構造上の問題点について、道路管理者、交通管理者等の関係機関と協議を行い、交差点改良や車線構成の見直しによって、道路交通状況の改善につながる計画としています。</p> <p>具体的な計画は、以下のとおりです。</p> <p>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します。</p> <p>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を行っています。</p> <p>自家用車で来館される利用客については、提案書段階では、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箇所設置し、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おりました。</p> <p>その後、地元の方々のご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い、出入口を以下のとおり変更しました。</p>

提案書意見書の概要及びこれに対する事業者の見解（17）

項目	意見書の概要	事業者の見解
交通安全	<p>現状において、万博公園外周道路から万博記念機構への出入口は、ホテル阪急エキスポパーク駐車場と万博記念機構となっており、万博中央駐車場の出入口になっていない。</p> <p>また、万博公園外周道路から万博中央駐車場への出入口は万博中央駐車場への専用道路となっている。</p> <p>歩行者が万博公園又は事業地内に安全に入るメイン広場となっている。</p> <p>以上の観点から、この2ヶ所から事業地内の駐車場へ入るルートは設けない。</p> <p>隣接地の狭い道路に入って来れない対策を講じて欲しい。指定時間制限・進入・駐車等の強固な取締り対策を要望します。</p> <p>クロネコヤマト前の交差点に信号を設ける。</p> <p>名神高速道路出口から中央環状線を横切って万博外周道路に入るところに信号を設ける。</p> <p>万博南駐車場緊急時入り口（フェンス両開き扉）又、工事車両出入り口とうたわれているこの部分においては、絶対に開放することを禁止致します。</p> <p>過去に抜け道として周辺の近隣住宅地内の狭小な道を多くの車が通行したり、又、無断で駐車され、緊急時に緊急車両が活動に手間取る事態も発生しています。このような事態（生死にかかわる）になることは、あきらかです。事業者は、これに対して、どのようなお考えをお持ちですか。</p> <p>以下の部分を緊急用車両専用道路として新設願いたい。</p> 	<ul style="list-style-type: none"> 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） 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 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 <p>これにより、外周道路への負荷を大きく軽減することができ、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への問題を可能な範囲で回避・低減すると共に、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、交通混雑の低減が図れるものと考えています。</p> <p>さらに、事業計画地内の駐車場が不足することがないように、法令等に定める算出方法により、施設規模から必要な駐車台数を確保していますが、交通処理計画上、要所となる交差点等については、車線構成の見直しなどに関し、道路管理者、交通管理者等の関係機関と協議・実施する計画としています。</p> <p>また、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ます。</p>

提案書意見書の概要及びこれに対する事業者の見解（18）

項目	意見書の概要	事業者の見解
交通安全	<p>特に休日は、来場者による近隣への違法駐車が懸念されます。 違法駐車 of 十分な取締りをお願いします。</p>	<p>近隣への違法駐車については、事業計画地内の駐車場が不足することがないように、事業計画地内に十分な駐車場を設けると共に、適切な誘導や啓発活動により、来館者のモラル向上にも務めていきます。</p>
その他 (事業計画)	<p>吹田市のメリット・デメリットを明らかに。金だけでなく、公害を含めて明らかにしてほしい。</p> <p>何をするにもメリット、デメリットはあると思いますが、先ずメリットよりデメリットを優先して頂きたい。</p> <p>24 時間営業による暴走族の危険など、市民生活への影響ははかりしれません。 現在の規模を 1/3 に縮小しないと日常生活が維持できないと考えます。</p> <p>深夜、早朝、24 時間の営業は絶対反対である。約束してもらいたい。 出入口にゲートを設けて、営業時間外はゲートを閉めてもらいたい。</p> <p>全ての営業時間は 9 時までとするべきです。また、周辺住民にとって週に 1 度の休みの日を設けるべきです。</p> <p>複合施設の営業時間は最低限午前 9 時から午後 10 時までとし、かつてのエキスポランドのように 10 時以降は閉門の措置を講じていただきたい。</p> <p>早朝、深夜、24 時間営業はやめていただきたい。 (仮称)エキスポランド跡地複合施設の営業時間は通常 9 時から 22 時とする。近隣の良好な住環境を壊す。教育施設にも影響を及ぼす。</p> <p>営業時間は、あらゆるものを含めて 9 時から 22 時にしていただきたい。 深夜、早朝、24 時間営業は認められません。 隣接地の住宅地、教育施設を含めて夜間の生活に係る防犯対策を講じていただくよう求めます。</p> <p>現況の公園は、夜間利用が想定外のため、園内・周辺は暗く、営業時間が深夜に及ぶ本施設と連動して、園内や周辺の通路の照明増設が必要。</p> <p>午後 10 時以降の照明は住民生活の安寧を保障するため、場内の安全を保つもの以外は全て消灯にするべきです。</p>	<p>本事業は、集客効果などが期待できる“エンターテイメント”機能の創造による、にぎわいのあるまちづくりに資する施設となることを目指しており、それに伴う効果（雇用創出等）が見込まれると考えています。環境への影響については、「当該事業における環境取組内容」に示した内容をはじめ、できる限り影響の回避・低減を図っていきます。</p> <p>営業時間は、24 時間を想定しておりますが、地元の方々のご意見等を踏まえ、現時点で 10:00～23:00（一部 7:00～翌 1:00）としています。 早朝・夜間については、特に周辺に配慮し、関係法令、条例等を遵守し、照明や警備体制などを含めて、検討します。</p>

提案書意見書の概要及びこれに対する事業者の見解（19）

項目	意見書の概要	事業者の見解
<p>その他 (事業計画)</p>	<p>隣接地には、小学校2校・中学校・高校等がある為、青少年の健全育成を育む意味において、良好な生活環境を守って頂く為には深夜・早朝・24時間営業は、絶対反対です。営業時間は、AM9時からPM10時までとする事を切望します。</p>	
	<p>深夜営業は、治安の悪化や風紀の乱れにつながり、青少年の非行の場になる可能性があるため、やめていただきたい。</p>	
	<p>夜間は施設内外の警備を厳重に行い治安悪化や非行の場にならないよう十分な対策をお願いします。</p>	
	<p>「深夜、早朝、24時間営業あり」とされていますが、これは、周辺が日常生活を行っている地域であることへの配慮が弱すぎるのではないのでしょうか。照明の問題、暴走族による騒音や事故の問題など、新たな問題を誘発する可能性があります。営業時間は午前10時から、遅くても午後8時までには閉店すべきです。</p>	
	<p>もっと府や国と連携して道路を整備するなど、長期的にすすめないとあまりにも無責任な開発としか思えません。</p>	
	<p>茨木マイカルもあり、千里中央にもショッピング街があり、北千里・南千里にもショッピングモールがあるのに、なぜ建設しなければならないのかわかりません。</p>	
	<p>小売店の商売はどうなるのか本当に死活問題です。</p>	
	<p>このままでは我々吹田の零細業者がつぶされてしまいます。</p>	
<p>吹田市内の商業への影響について、調査・検討された様子がありません。日常の必需品を供給する吹田市民のための商業は守るべきです。特に高齢化が進んでいるニュータウン地域が近くにあることも配慮すべきです。</p>		
<p>周辺のお店が淘汰される恐れがあります。 市内小売業者などについて影響調査し、市民生活が脅かされることのないよう対策されることを求めます。 また、茨木マイカル、千里中央、イズミヤ等への影響もかなり有ると思えますがどうなのでしょう。</p>		

提案書意見書の概要及びこれに対する事業者の見解（20）

項目	意見書の概要	事業者の見解
<p>その他 (事業計画)</p>	<p>大規模商業施設ができると周辺のお店は、確実に潰れることが見えてきます。一点集中の弊害はまちづくりに弊害のみ残し、賑わいのない吹田のまちにすることも予測できます。棲み分けが出来る範囲の施設に徹底した規制を行うべきです。事前調査を行って下さい。</p> <p>同業種の施設で、働いていた人で、失業した人は優先的に雇用するように、又正規の雇用になるように約束して下さい。地元雇用を優先させて下さい。</p>	
	<p>年間 2,000 万人のお客さん、結局この数は湧き出すものでなく、消費税 10% の不況の中で、どこかから移ってくる数です。特に吹田市や茨木市でさびれてしまう施設や商店を出さないよう、規模の縮小、見直しをすべきです。</p>	
	<p>想定利用客数は、年間約 2,000 万人、休日 1 日（特異日を除く）当たり約 6 万人の来客を予定している。</p> <p>6 万人は 365 日×6 万人=2,190 万人となり、年間の平均である。休日、平日、特異日に分けて想定すべきである。</p> <p>特異日は 12 万人以上、土日祝日は 12 万人から 10 万、平日は 2 万人から 4 万人と考えられる。このように分けるべきである。</p>	
	<p>大阪などの大消費地の存在を考えますと温浴施設や心の安らぎが得られる文化ホールなどの存在も必要に思えます。（現在市の東部地域は施設が乏しい傾向が目立ちます）</p> <p>今ひとつ施設の立案が三井不動産とあるのが気がかりで採算中心のものでなく残存する跡地の自然破壊も考慮した健全な生活の向上に資するものであって欲しいと願って居ります。</p>	

提案書意見書の概要及びこれに対する事業者の見解（21）

項目	意見書の概要	事業者の見解
<p>その他 (事業計画)</p>	<p>予定している、施設に関してはあまりにも魅力ない施設ばかりでこれで年間 2000 万人がくるとはおもわれない。失敗した場合の責任者はだれか、完全に緑の森の元に戻せるのか。</p> <p>世界の食がなぜ万博でなければならないのか。水族館がなぜ森の中に、海遊館に勝てるのか。冬の万博は静かだ、ホテルも大変だ。これ位の施設では人は来ない。</p> <p>観覧車、温浴、映画館などどこにもある。進歩した施設としても、なぜ英語なのか。</p> <p>未来の人達の為に税金をあげるが先々のことを思えば、大阪には少ない緑を残す事も必要。節電がよばれている時に電気ばかり、使う施設では必要ない。環境の悪化は間違いない。</p> <p>ロンドンにはハイドパークがあり、そのすぐ近くにグリーンパークがある。その中に動物も住み、共存しており、昔から自然を大切にしている。それを日本の国会議員が視察に来て、こんな土地を遊ばしておくのはもったいない。と発言、イギリス人はびっくり。</p> <p>森は酸素を作る、施設は二酸化炭素を生みエコに反している。もっと森としての役割があるはずだ。ドイツのバーデンバーデンは温浴施設のある森の中の保養地で素晴らしい。万博も何年もたち森として整備させて行くべきで、森としての施設を考えるべきだ。これからの増税、年金の減少、円高、などを考えても年間 2000 万人など夢物語である。万一日 6 万人が来て、サッカー場が満員の時は道路が動かなくなる。今でも朝と夕方は渋滞である。</p> <p>環境の保全及び良好な環境の創造の見地から考えると反対です。私の友達のマンションは駅から 2 分だが 2 階の食堂はかなり空き家があり、梅田の駅前のビルもガラガラ、友達もマージャン屋を辞めたそうです。こうなったときはどうするのか。</p> <p>サッカー場も、もっと遠くに作るべきだ。住民から騒音の苦情がでる。この建物の所に建てるべきで、初めはそう聞いていた。</p>	<p>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」に資する施設となることを目指しています。</p>

提案書意見書の概要及びこれに対する事業者の見解（22）

項目	意見書の概要	事業者の見解
<p>その他 (事業計画)</p>	<p>この地域の役割の重点は、「にぎわい」の創出に力点があるのではなく、「にぎわい」の内容を「学術・研究・文化や広域的なスポーツ・レクリエーションの拠点」、「防災拠点」、「本市のイメージシンボル」等に求めています。年間 2000 万人もの来場者を期待した「にぎわい」ではありません。</p> <p>吹田市第 3 次総合計画はこの地域のまちづくりの基本方向を、「大阪大学や国立民族学博物館などが立地した高度な文化、学術、研究、環境を生かし、住み、学び、働く、訪れる人でにぎわう、学びと文化創造のまちづくりを進めます。」と、「万博記念公園の広大な敷地と豊かな緑は、多くの市民の誇りとなっており、レクリエーションと憩の拠点として、訪れる人の顔が輝く交流の広場づくりを進めます。」の 2 点を提起しています。ここからも、三井不動産株式会社が考えている「にぎわい」の内容と、吹田市第 3 次総合計画が示している「にぎわい」の中身が違うことがあきらかではないでしょうか。</p>	
	<p>ゴミの管理が不十分ですと悪臭・害虫の発生や、カラス等の発生を招き、近隣住民や周辺の自然環境に多大な影響を与えます。</p> <p>事業主の環境理念に恥じぬ設備の整ったゴミ集積施設と施設内外の十分な清掃をお願いします。</p>	<p>清掃、ごみの保管については、分別等含め、管理を徹底して行います。</p> <p>また、リサイクルボックスの設置等により、ごみの減量や分別排出などの周知徹底を行い、再資源化に努めます。飲食店・物販店舗に対しても、発生量の抑制の呼びかけを行っていきます。</p>
	<p>これから、詳細の計画を詰めていくと思いますが、都度、近隣の住民に対して、計画の説明と、それに対する意見交換会の場の設定をお願いします。</p> <p>特に、事業者である三井不動産株式会社は、グループの環境方針で、「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」とうたっております。事業者の方針に沿った誠実な対応をお願いします。</p>	<p>地元の方々への事業計画のご説明や意見交換等は、「吹田市環境まちづくり影響評価条例」に基づく意見交換会や質問書、意見書に加え、地元説明会等で行ってまいります。</p> <p>地元の方々のご意見・ご要望に対しては、可能な限り対応を検討させて頂き、地元の方々との相互理解を深めていきたいと考えています。</p>
	<p>実際に事業が始まると、当初想定をしていなかった問題の発生が想定されます。その際は、近隣の住民と問題を共有し解決していく場の設定をお願いします。</p>	
	<p>事業者は、建物の建設及び営業方法等に関して、事業者の責任と費用負担において、関係機関及び近隣居住者等である地元関係者との協議・調整を行い、解決するものとしします。一この明文化を徹底的に行って頂きたい。</p>	

提案書意見書の概要及びこれに対する事業者の見解（23）

項目	意見書の概要	事業者の見解
<p>その他 (事業計画)</p>	<p>環境取組内容に関して工事中その3で地域の安心・安全に貢献しますと記されている38～42の項目は、施設が完成し、事業実施後は、行わないのですか。これらの内容は、一切記されていませんが、続けられるのか、しないのか回答が欲しい。</p>	<p>「施設・整備等その3」95～97に記載のとおり、供用時についても安心安全のまちづくりに貢献していきます。</p>
	<p>工事地域はまだ緑も残っている。これを更地にして建物を建て、深夜まで明るく、騒音も出し、まるで不夜城のような状態を作ろうとしている。何でこれが生活環境の向上になるのか。節電やCO₂削減が喧伝されているときに全く逆行ではないか。生活環境の向上になるというのならその証明をするべきではないか。そうでなければ環境向上するような計画、ないしは、環境破壊をできるだけ少なくする対策を示して欲しい。周辺住民の目線・立場からの検討をお願いします。</p>	<p>皆様のご要望・ご意見を踏まえ、環境への影響について、以下に示した内容をはじめ、できる限り影響の回避・低減を図っていきます。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・施設供用時 交通対策、自然エネルギーの活用及び省エネルギー機器の採用、ヒートアイランド現象の抑制、廃棄物等の減量・リサイクル、景観への配慮、施設からの騒音等の抑制など ・工事中 温室効果ガスの削減、廃棄物等の減量・リサイクル、排気ガス・騒音等の抑制など
	<p>北急御堂筋線が大変人がふえ、通勤通学が大変だと思います。環境に悪い影響がでると思います。自然を守ってください。</p>	
	<p>これ以上万博跡地の環境を悪くするような計画には反対です。吹田市にとって“+”に作用することは余りないのです。周辺道路は渋滞し周辺の店には客はこないのです。 私は、自然豊かな地域になる事を望んでいます。</p>	
	<p>この地域は広域防災拠点としての機能が期待されている地域です。この地域で事業を行う事業者としてどのような役割を果たされるのか具体的に示す必要があります。 (提案書要約書表4の96の具体化が必要です。)</p>	<p>事業計画地は、災害時の広域避難地の一部になっていることを鑑み、広域避難地としての機能を担うような協力内容について、関係機関と協議を行っていきます。 また、災害時や緊急時においては、来館者の安全確保に対応できる設備を導入します。その他、監視カメラなど、防犯対策に対応できる設備機器も積極的に導入します。</p>

提案書意見書の概要及びこれに対する事業者の見解（24）

項目	意見書の概要	事業者の見解
<p>その他 (地域の範囲)</p>	<p>交通混雑時の範囲は万博外周道路と茨木摂津線を生活道路としている範囲を入れるのが当然である。 山田北は、山田東 1 丁目、山田東 2 丁目、山田東 3 丁目、山田東 4 丁目と同様に生活道路として使用している。</p> <p>吹田市のみならず茨木市とも連携を取り進めて欲しい。 (茨木市からは何の説明もない)</p> <p>この事業によって影響を受ける地域が山田東 1 丁目から 4 丁目に限定されているのではないかと心配をしています。しかし、この事業の影響は吹田市全域、そして、周辺自治体住民や事業者にも大きな影響を与えるものです。影響を受ける地域の認識を変えていただきたいと思います。この点については、三井不動産株式会社だけではなく、市長に於かれても、「関係地域」を吹田市全域に広げることがを要望します。少なくとも山田地域全域、ニュータウン地域、千里丘地域は「関係地域」にするべきです。</p>	<p>「吹田市環境まちづくり影響評価条例」に基づく意見交換会の周知先として、吹田市の定めた関係地域（事業計画地から概ね 500m の範囲）を「地域の範囲」とさせて頂いていますが、環境影響評価は、その範囲に関わらず、項目毎に影響の及ぶと考えられる範囲（地点）を対象に実施しました。</p> <p>なお、意見交換会の参加や、意見書、質問書の提出は、関係地域外の方でも可能であり、意見交換会の開催結果や、意見書及び審査書に対する事業者の見解は、吹田市ホームページにも掲載されています。</p>

提案書意見書の概要及びこれに対する事業者の見解（25）

項目	意見書の概要	事業者の見解
<p>その他 (複合影響)</p>	<p>複合施設の工期が、スタジアムの工期と重なることが想定されます。工期が重なる期間は、工事車両も増加し、工事音も増幅します。スタジアム側の工事とも十分な連携と整合を行い近隣住民への影響の低減をお願いします。</p> <p>また、工事車両が近隣の生活道路に進入をしないようお願いします。</p> <p>本事業並びに昨今の当地域の進行中及び新規計画中の開発事業（吹田市立スタジアム建設事業、毎日放送跡地開発、吹田市徳洲会病院整備計画、東部拠点まちづくり、小規模マンション建設及び各種医療施設の建設）の影響もあり、緑の樹木伐採、大量の人口増、車両増が必至であり、結果として、景観の劣化、自動車の排気ガス及び家庭の電力・ガス使用等によるCO₂、NO_x等の大気汚染問題により、自然、動植物、居住者に与える影響は甚大であると言わざるを得ない。</p> <p>(1)エキスポランド跡地複合施設開発 (2)ガンバ大阪新スタジアム（-仮称-吹田市立スタジアム建設事業） (1)(2)共通の問題点： 景観の劣化、樹木の大伐採、道路大渋滞、大気汚染</p> <p>(3)毎日放送跡地開発 問題点：景観の劣化、樹木の大伐採、道路大渋滞、大気汚染</p> <p>(4)吹田市徳洲会病院整備計画 問題点：交通渋滞、歩道敷設</p> <p>(5)東部拠点まちづくり（吹田操車場跡まちづくり） 問題点：景観の劣化、樹木の大伐採、道路大渋滞、大気汚染</p> <p>(6)小規模マンション建設及び各種医療施設の建設ラッシュ 問題点：工事中の管理不足、地すべり・急傾斜地問題、歩道敷設、交通渋滞</p> <p>(7)老朽建物の耐震化の進捗状況 上記(1)～(7)より、当地域では今後数年内に各道路の車両による大渋滞が予想されますので、災害時に避難場所まで確実にたどり着くには周辺建物や急斜面地が地震により崩壊・崩落しないことが絶対条件になる。</p>	<p>近接事業との複合的な環境影響については、今後、当該事業者と協議を行い、周辺への影響をできる限り低減するよう努めていきます。</p> <p>また、複合影響の予測・評価の実施が可能な項目については、複合影響についても予測・評価を行っています。</p>

提案書意見書の概要及びこれに対する事業者の見解（26）

項目	意見書の概要	事業者の見解
<p>その他 (要望)</p>	<p>市内の商店街や地元商店の代表者の意見を聞く場を設けるべき。</p> <p>協議会に地元連合自治会の代表が入っていない。地元連合自治会の代表を入れるべきである。</p> <p>地元連合自治会は、誰と話し合っ交通問題、営業時間、騒音問題、防犯対策等に関して問題を解決していくのか。</p> <p>オープン後においては、三井不動産開発と吹田市、地元自治会とで協議会を設置して、最低でも1年に1回は交通問題、騒音問題、営業時間、防犯対策等についての諸課題に取り組むことを約束する。</p> <p>国・大阪府・吹田市・又関係機関・並びに地元近隣居住者を交えての会合を持たれることをお願いする次第です。</p> <p>地域、行政といいながら行政との協議会は作っているが、地域代表として自治会や住民の意見はどのように反映させるのかが書かれていない。これでは周辺地域住民の意見は反映されず推進する側の意見ばかりが反映されることになる。コミュニティーとの連携を言うならちゃんとした組織的な保証（例えば対策協議会に自治会代表を入れるとか）をするべきではないか。</p> <p>千里丘地域は、次々高層マンションが建設され、今でも慢性的渋滞が起っています。</p> <p>地元でくらす市民の声を聞く場、市民、市、業者の対策協議会を設置して下さい。</p> <p>「5者協議」のなかに地元住民を入れて欲しいとの要望は、この理念から見ると、行政の判断に係わらず、積極的に受け入れるべきだと思います。同時に、吹田市産業振興条例第6条第5項が示す「市内の大企業者は、中小企業者との共存共栄を図る」との趣旨に沿って、商業者の代表の参加も受け入れることも併せて要望いたします。</p>	<p>吹田市が設置した関係者連絡会（大阪府、万博記念機構、吹田市、三井不動産、スタジアム建設募金団体が参加）では、事業者として、事業を進めるにあたっての課題やその解決に向けた情報、方向性を共有しています。</p> <p>地元の方々のご要望については、「吹田市環境まちづくり影響評価条例」に基づく意見交換会や質問書、意見書に加え、地元説明会等で確認させて頂き、地元の方々との相互理解を深めていきたいと考えています。</p> <p>工事中、オープン後における環境問題については、事前の予測結果を元に事後調査を実施し、問題が明らかになれば、適切な対応を検討いたします。</p>

提案書意見書の概要及びこれに対する事業者の見解（27）

項目	意見書の概要	事業者の見解
<p>その他 (行政)</p>	<p>去る7月15日に開催された説明会に於いて、本件の協議機関として、行政・事業者による5者協議が行われるとの説明に対し、参加市民から「住民も加えた6者協議が必要」との提案がなされた。これに対し、5者協議は許認可に関わる問題が対象なので市民は除外するとの答弁があり、これは手続き上のことと理解した。</p> <p>一方、吹田市自治基本条例第5条運営原則の(2)では、市民は自らの意志と責任の下に市政に参画すること、また参画とは、第3条で、市民が政策等の立案、実施及び評価の過程に主体的に関わり、行動することと定義され、更に第6条に於いては、市民は市政に参画する権利を有すると規定している。</p> <p>自治基本条例は、吹田市における市民自治の基本を定めた最高規範である。</p> <p>上記の5者協議とは全く別に、自治基本条例が目指す市民自治の確立を實踐するに相応しい、市民及び市が相互理解と信頼関係を深め協働するための体制をつくることを、強く提案する。</p> <p>自分達の都合で、法律を都合よく変えるのはやめて頂きたい。</p> <p>市民の声をしっかり聞いて、市長は意見を申し出てほしいと思います。</p> <p>吹田市には、交通、騒音等に対する提案書を両事業者で整理し、まとめたもので審査会を開催してもらいたい。</p> <p>緑地帯(広い)、屋上緑化等、厳しい指導を…。もちろん計画の縮小も含め、市民生活が脅かされる事がない様、徹底して対応して下さい。</p> <p>私の住宅の周辺では、大規模開発が集中している中、交通量の増加で交通渋滞が起こることは、事業者の交差点飽和度調査でも明らかです。それ以上の交通渋滞が起こりうることは必至です。吹田市としてどのような対策をとるのか。聞かして下さい。</p> <p>大規模商業施設建設のため、周辺の店舗やショッピング街が淘汰される可能性が大きい。地元の商業の衰退で、市民生活が脅かされることのないように、保障すべきです。既成の住宅地に隣接する用地に計画する事業としては、過大な影響・被害を招くものです。吹田市は、事業者に計画のみならず、規模縮小を求めるべきだと思います。</p>	<p>行政へのご意見・ご要望については、事業者としての見解は控えさせていただきます。</p>

提案書意見書の概要及びこれに対する事業者の見解（28）

項目	意見書の概要	事業者の見解
その他 (行政)	<p>「また大型開発か」と千里丘に住む者としてはあきらめの境地です。しかし、今なら吹田市が私たちの意見を反映してくれると期待しています。</p> <p>今の計画では賛同できません。市は計画をやり直すよう業者に命じて下さい。</p> <p>吹田市の学校の耐震化が遅れていると聞きますが、当市の防災対策は大丈夫なのでしょうか。</p>	
その他 (その他)	<p>JR 千里丘駅の乗降客数の内、ほぼ9割は西口利用者であり、又吹田市住民にも関わらず、色々な面で不便を強いられていることはご存知通りです。昨今の自家用車或いはバイクの利用者の増加及びマンション住民用の送迎用バスの増加により、最近では車両の方向転換時には運転手同士はかなりの神経を使わざるを得ない状況にあります。先日には中型車とバスとの先行順の問題で運転手同士による一触即発の雰囲気すら出てきています。最近では府道の渋滞が激しく、駅前の混雑も加わり、今後の府道の渋滞は一層激しくなるものと危惧しています。本事業並びに昨今の当地域の進行中及び新規計画中の開発事業（吹田市立スタジアム建設事業、毎日放送跡地開発、吹田市徳洲会病院整備計画、東部拠点まちづくり、小規模マンション建設及び各種医療施設の建設）が仕上がる頃になれば、駅前の混雑は想像を絶する事態になることは必定と判断されますので、駅前開発は一刻の猶予もありません。地主がどうのこうのという云い訳は最早吹田市民には受け入れることはできないことを何卒ご理解戴き、上記諸事情を御勘定の上、急ぎ吹田市・摂津市両市の市長並びに両市の市議会で「千里丘西口 駅前開発事業実行員会」での議論を急いで戴き、先ずはエキスポランド跡地開発どころではないことをご認識戴きたいと思えます。</p>	<p>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。</p>

7 提案書審査書の内容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提案書に対する審査書」(以下、「提案書審査書」という。)の内容及びこれに対する事業者の見解は、次に示すとおりです。

提案書審査書の内容及びこれに対する事業者の見解（1）

項目	審査書の内容	事業者の見解
全体事項	<p>当該事業は計画地近傍で、ほぼ同時期に大規模なスタジアム建設事業が予定されており、その双方が条例の対象事業となっているという特殊性を有している。そのため、可能な限り先行する同事業との複合的な環境影響を考慮し、慎重に環境影響評価を行うことが必要である。</p> <p>また、深夜営業が予定されていることから、騒音、振動、低周波音、動植物、生態系、景観等、各環境要素について、夜間及び深夜の時間帯についても予測を行うことが必要である。</p>	<p>近接事業である「(仮称)吹田市立スタジアム建設事業」との複合的な環境影響を考慮した上で環境影響評価を実施しました。</p> <p>また、騒音、振動、低周波音、動植物、生態系、景観等、各環境要素について、夜間の時間帯についても予測を行いました。</p>
交通混雑	<p>自動車動線計画の変更に伴う調査地点の追加を検討すること。</p> <p>自動車動線計画の変更に伴い、新たに歩行者及び自転車との交錯が生じる場合は、その歩行者及び自転車通行量を調査すること。</p> <p>協議・連携を想定している公共交通機関の輸送力及び乗車率等を調査すること。</p> <p>特異日など事業計画地内の駐車場が不足する際の、周辺駐車場の稼働状況を調査すること。</p> <p>混雑期における主要交差点及び駐車場入口の渋滞長を調査すること。</p> <p>交通混雑を緩和する類似施設での取組事例を調査すること。</p> <p>交通渋滞（渋滞長）の状況を調査し、駐車場への入出庫に起因する交通渋滞の影響も踏まえて、渋滞長及び通過所要時間を示すこと。</p> <p>交差点需要率では、予測評価が困難な箇所（駐車場出入口付近、通行量の多い車線への合流地点及び車線変更による交通混雑が想定される地点など）については、必要に応じて動的シミュレーションを行うこと。</p>	<p>自動車動線計画の変更に伴い、調査地点を追加しました。</p> <p>自動車動線計画の変更に伴い、新たに歩行者及び自転車との交錯が生じたため、歩行者及び自転車通行量を調査しました。</p> <p>大阪モノレールの輸送力及び乗車率等を調査しました。</p> <p>万博記念公園混雑期（桜まつり、ゴールデンウィーク）における、周辺駐車場の稼働状況を調査しました。</p> <p>万博記念公園混雑期（桜まつり、ゴールデンウィーク）における、主要交差点の滞留長を調査しました。</p> <p>類似施設における公共交通機関の利用促進策を調査しました。</p> <p>平日、休日及び万博記念公園混雑期（桜まつり、ゴールデンウィーク）において、自動車滞留長を調査しました。</p> <p>また、平均的な日曜・祝日、近接事業との複合影響が見込まれる土曜において動的シミュレーションを行った結果、駐車場への入出庫に起因する交通渋滞はみられませんでした。特異日の状況については、評価書案に対する審査会において、動的シミュレーションを用いて示していきます。</p> <p>交差点需要率では、予測評価が困難な箇所については、動的シミュレーションで交通流を把握しました。</p>

提案書審査書の内容及びこれに対する事業者の見解（2）

項目	審査書の内容	事業者の見解
交通安全	<p>当該複合施設及び近接事業の多数の利用者が両施設を相互に利用することから、利用者が安全に移動できる歩行者動線のあり方について、近接事業の事業者、道路管理者、地権者、本市及び大阪府と連携調整し、交通課題の効果的な解決法を見出すこと。</p>	<p>交通課題の解決方法については、近接事業の事業者、道路管理者、地権者、吹田市及び大阪府と連携・協力していきます。</p>
	<p>自動車動線計画の変更により、新たに歩行者及び自転車との交錯が生じる場合は、その歩行者及び自転車通行量を調査すること。</p>	<p>自動車動線計画の変更により、新たに歩行者及び自転車との交錯が生じたため、歩行者及び自転車通行量を調査しました。</p>
	<p>必要に応じ、歩行者及び自転車の動的シミュレーションを行うこと。</p>	<p>動的シミュレーションにおいて、駐車場への入出庫は、歩行者及び自転車による影響を加味しています。</p>
温室効果ガス・エネルギー	<p>積極的な未利用エネルギー及び自然エネルギーの活用、高効率及び省エネルギー機器の採用はもとより、客の来場や資材商品の搬入に伴う移動エネルギーに伴う温室効果ガスの排出削減に取り組む必要がある。全国トップクラスの環境配慮型商業施設を実現するうえで、これらの対策を可能な限り実現するような施設計画を検討すること。</p>	<p>本事業では、現状の事業計画地周辺の交通混雑及び施設供用時の交通混雑を緩和するため、道路管理者や交通管理者等の関係機関と協議を行い、渋滞の原因となっている交差点の改良や車線構成の見直しを行います。また、中長距離バスの運行やパークアンドライドの検討を含む公共交通機関利用の促進や、交通整理員及び誘導看板による来館・退館車両の分散誘導、適正な運転（空ぶかし防止、アイドリングストップ等）についての周知を行うことにより、移動エネルギーに伴う温室効果ガスの排出削減に取り組んでいきます。加えて、電気自動車充電スタンドの設置による低炭素社会への貢献等を行います。</p> <p>なお、本事業では、これらの取組に加え、緑化やヒートアイランド対策等についても可能な限り実施し、「大阪府建築物環境配慮評価システム」において、商業施設ではトップクラスとなるCASBEE「A」ランクを達成するべく努力を行ってまいります。</p>
	<p>近接事業との連携により実施した、スマートコミュニティの取組に関する実現可能性調査（平成24年度スマートコミュニティ構想普及支援事業）の結果も参考にして、今後の大規模な商業施設におけるエネルギーマネジメントの先駆けとなるような取り組みを期待する。そのような視点を持って先進的なエネルギー計画について検討し、その具体的な方策を示すこと。</p>	<p>「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）において、エリア一括受電については、経済的な優位性やCO₂削減効果、また、太陽光発電などによる再生可能エネルギーの地域内利用や防災機能などの社会的価値の向上につながる可能性が示唆されました。本事業では、これを受けて、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ました。</p>

提案書審査書の内容及びこれに対する事業者の見解（3）

項目	審査書の内容	事業者の見解
温室効果ガス・エネルギー	<p>持続可能な低炭素エネルギーの活用による全国トップクラスの環境配慮型商業施設を実現する観点から、本市、地権者等と連携し、近傍にある本市資源循環エネルギーセンターのごみ焼却熱を活用するエネルギーのベストミックスモデルの実現可能性を検討すること。</p>	<p>「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)によると、吹田市資源循環エネルギーセンターの熱は、有効且つ極めて効率的に発電利用されており、吹田市資源循環エネルギーセンターから本事業計画地までの熱融通管からの放熱ロス等を考慮すると、現状どおり、熱を全て発電利用する場合が最も CO₂ 排出量が少なくなるという結果が得られています。</p> <p>一方、太陽光発電などによる再生可能エネルギーの地域内利用や近隣でのスマートコミュニティにおけるエネルギーのベストミックスモデルの検討に参画していくことも、本事業における検討事項であると考えています。今後、様々な前提条件が整理され、事業化の実現性がみえてきた場合には、前向きに検討していきたいと考えています。</p>
	<p>類似の施設における未利用エネルギー及び自然エネルギーの活用等の先進的な地球環境対策の実施状況等の事例を調査すること。</p>	<p>同種・類似施設の温室効果ガス排出量及びエネルギー使用量削減対策の実施状況等の事例を調査しました。</p>
	<p>計画で予定している環境取組内容を実施しなかった場合と、先進的な環境取組内容を実施した場合との予測を可能な限り定量的に行い、その結果を比較することによって評価を行うこと。</p>	<p>計画で予定している環境取組内容を実施しなかった場合と、実施した場合との予測を定量的に行い、その結果を比較することによって評価を行いました。</p>
廃棄物等	<p>廃棄物の発生抑制や再資源化を円滑に進めることができるようなシステムを検討すること。</p>	<p>廃棄物の発生抑制や再資源化を円滑に進めることができるようなシステムについて、実績を基に検討しました。</p>
	<p>類似施設における先進的な廃棄物削減事例を調査すること。</p>	<p>同種・類似施設における廃棄物の排出量削減対策の事例について調査しました。</p>
	<p>計画で予定している環境取組内容を実施しなかった場合と、先進的な環境取組内容を実施した場合との予測を可能な限り定量的に行い、その結果を比較することによって評価を行うこと。</p>	<p>廃棄物等の予測は、原単位を用いて発生量を予測し、計画で予定している環境取組内容によって、廃棄物等の発生量が可能な限り削減が図れているかどうかについて評価を行いました。</p>
ヒートアイランド現象	<p>市域全体の地表面温度の状況について、既存資料を用いて調査すること。</p>	<p>事業計画地及びその周辺における地表面温度の状況について、既存資料を用いて調査を行いました。</p>
	<p>類似の施設における先進的なヒートアイランド対策の実施状況の事例等を調査すること。</p>	<p>ヒートアイランド対策の事例及び効果等について調査を行いました。</p>

提案書審査書の内容及びこれに対する事業者の見解（４）

項目	審査書の内容	事業者の見解
ヒートアイランド現象	計画で予定している環境取組内容を実施しなかった場合と、先進的な環境取組内容を実施した場合との予測を可能な限り定量的に行い、その結果を比較することによって評価を行うとともに、市域の平均的な地表温度と比較して評価すること。	計画で予定している環境取組内容を実施しなかった場合と、実施した場合との予測を定量的に行い、その結果を比較することによって評価を行いました。
地盤沈下	事業計画地周辺における地下水の利用状況を調査すること。 事業計画地周辺における地下水の利用状況も考慮して地盤沈下を予測すること。	提案書時点では、温浴施設の供用（温泉の汲み上げ）を計画していたため、「地盤（地盤沈下）」を追加していましたが、温浴施設は設置しない計画としたため、環境要素として追加しないこととしました。
騒音	事業計画地周辺における教育及び医療施設への影響の把握に努めること。 休日の調査時期は、万博公園の来場者が多数となる時期とすること。 イベント開催時期や特異日においても供用後の騒音予測を行い、評価すること。 一般環境騒音に係る調査地点として、清水を追加すること。なお、高層住宅に配慮して、現況調査、予測及び評価を実施すること。 道路交通騒音に係る調査地点として、外周道路北山田小学校付近を追加すること。 交通計画の変更に伴う調査地点の追加を検討すること。	事業計画地直近の環境保全対象（学校や病院、住居）位置での現況調査、影響の予測・評価を行いました。 万博公園混雑期においても調査を行いました。 供用後の予測は、イベント騒音を含む最も騒音が高くなる条件で行いました。 一般環境騒音に係る調査地点として、清水を追加しました。また、高層住宅に配慮して、予測及び評価を行いました。 道路交通騒音に係る調査地点として、外周道路北山田小学校付近を追加しました。 交通計画の変更に伴う調査地点の追加について検討を行いました。騒音調査については、地点の追加はありませんでした。
低周波音	イベント開催時期や特異日においても供用後の低周波音を予測し、評価すること。	供用後の低周波音の予測は、低周波音の発生が想定される設備機器（ファン、ガスヒートポンプ空調室外機）を対象に行いました。
緑化、景観	事業計画地は豊かなみどり環境を備えた万博公園内に位置することから、計画するみどりの量、質、配置については景観面にも強く配慮する必要があります。特に、万博外周道路側については現況景観を尊重した重点的な緑化を図るよう検討すること。	本事業では、事業計画地に現存する多様な樹木を有効に移植・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する計画としています。 特に、外周道路からの景観に配慮し、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計画としています。

提案書審査書の内容及びこれに対する事業者の見解（5）

項目	審査書の内容	事業者の見解
緑化、景観	観覧車等の照明に動的なものを予定している場合は VR 等の作成によりその影響を予測し、評価すること。	近景域のフォトモンタージュにおいて、夜景のカットを作成しました。あくまで想定ですが、複数パターンの照明イメージを作成することにより、動的な動きのイメージを把握することができると思っています。
	本市開発事業の手續等に関する条例の目標緑化率（30.0%）の達成割合について評価すること。	吹田市開発事業の手續等に関する条例の目標緑化率（30.0%）の達成割合について評価を行いました。
評価の手法（全般）	効果的な環境取組を講じた上で、当該事業の実施による環境影響が可能な限り削減されるかどうかを評価すること。	効果的な環境取組を講じた上で、本事業の実施による環境影響が可能な限り削減されるかどうかについて評価を行いました。

8 当該事業における環境取組内容

本事業では、工事中及び施設の存在・供用時において、様々な取組を行っていきます。現時点で予定している環境取組内容は、表 4 に示すとおりです。

表 4 (1) 環境取組内容 (工事中その 1)

取組事項		実施の有無	取組内容
◆大気汚染や騒音などの公害を防止します。			
建設機械			
1	低公害型建設機械の使用	実施する	掘削に使用するバックホウや発電機などは、可能な限り最新の低騒音・低振動型及び排出ガス対策型の機種を使用します。
2	低燃費型建設機械の使用	一部実施する	調達台数に限りがあるため部分的な使用となりますが、低燃費型の建設機械(ハイブリッド式パワーショベルなど)の使用を奨励します。
3	アイドリングの禁止	実施する	低燃費運転講習会の開催、啓蒙看板を設置し、アイドリングストップを実施します。
4	環境に配慮した運転	実施する	低燃費運転講習会を開催し、運転者への教育を行います。
5	稼働台数の抑制	実施する	工事車両運行の平準化など工程調整を密に行い、効率的な重機配置、車両運行管理を行います。
6	工事の平準化	実施する	工事車両運行の平準化など工程調整を密に行い、効率的な重機配置、車両運行管理を行います。
7	機械類の整備点検	実施する	機械類は持ち込み時の点検、月例点検、日常点検を行い、適切に整備します。
工事関連車両			
8	低公害車の使用	実施する	工事に関連する全協力会社に、可能な限り最新の燃費、排ガス性能のよい車両を使用するよう、指示、指導を行います。
9	大阪府条例に基づく流入車規制の遵守	実施する	大阪府条例に基づく流入車規制について、全協力会社への指示、指導を確実に実施します。
10	工事関連車両の表示	実施する	車両運転席に工事関係者である旨、表示を行います。
11	周辺状況に配慮した走行ルートや時間帯の設定	一部実施する	コンクリートの打設など、連続して車両を運行する必要がある工事を除き、車両集中時間、通学時間帯を避ける車両運行計画を推進します。
12	建設資材の搬出入における車両台数の抑制	実施する	搬入計画においては、積載重量、荷姿を確認の上、車両台数が少なくなるよう計画します。
13	工事関連車両台数の抑制	実施する	工事関連の車両台数の抑制について、全協力会社への指示、指導を確実に実施します。
14	土砂の積み降ろし時の配慮	実施する	ダンプトラックによる土砂の積み降ろしの際の騒音、振動や土砂の飛散防止について、新規入場時にダンプトラック運転手への教育、指導を徹底します。
15	タイヤ洗浄	実施する	工事用ゲートには、タイヤ洗浄機(ハイウォッシャー)を設置し、タイヤ洗いを実施します。

表 4 (2) 環境取組内容 (工事中その2)

取組事項		実施の有無	取組内容
16	ドラム洗浄時の配慮	実施する	作業所内に pH 処理装置を設置し、洗浄水の中性化を行います。
17	場外待機の禁止	実施する	全協力会社への指示、指導を確実に実施します。搬入車両の時間調整を日々行い、時間通りの車両運行により、待機車両をなくします。また、事業計画地内に十分な待機場所と駐車スペースを配置します。
18	クラクションの使用抑制	実施する	クラクションの使用は必要最小限とするよう、全協力会社への指示、指導を確実に実施します。
19	アイドリングの禁止	実施する	低燃費運転講習会の開催、啓蒙看板を設置し、アイドリングストップを実施します。
20	環境に配慮した運転	実施する	低燃費運転講習会を開催し、運転者への教育を行います。
<p>工事方法 <騒音・振動等></p>			
21	防音シートなどの設置	実施する	建設地の周囲には、仮囲い鋼板を設置しますが、必要に応じて防音パネルや防音シート等の設置を検討します。
22	丁寧な作業	実施する	作業員への、騒音、振動低減教育を新規入場時に実施します。
23	騒音や振動の少ない工法の採用	実施する	振動や打撃による杭施工法は採用しません。
24	近隣への作業時間帯の配慮	実施する	特定建設作業は、法、府条例を遵守し、騒音や振動を伴う作業は、近隣に配慮した時間帯に行います。
<p><粉じん・アスベスト></p>			
25	解体、掘削作業の配慮	実施する	場内車両通行ルートでの定時散水を行い、粉じんの発生を抑制します。
26	飛散防止対策	実施する	土砂を長期間放置するなど、砂埃が発生する可能性がある場合には、シート養生を行います。
27	アスベストの調査など	実施する	既存建築物の解体に際し、アスベスト調査を行い、含有の場合は、所定の手続きを行います。
28	アスベストの飛散防止措置	実施する	アスベスト含有の既存建物がある場合は飛散防止措置を行います。
<p><水質汚濁・土壌汚染・地盤沈下></p>			
29	濁水や土砂の流出防止	実施する	仮囲い足元には巾木を設置し、濁水、土砂流出を防止します。敷地境界が斜面地である場合には、手前に排水溝を設置し、濁水、土砂の流出を防止します。また、仮設沈砂池は十分な貯水容量を確保し、雨水(濁水)のSS(浮遊物質)を低減した上で排水します。
30	塗料などの適正管理及び処分	実施する	揮発性塗料の容器保管、洗浄に対する作業員への教育、指導を徹底します。

表 4 (3) 環境取組内容 (工事中その 3)

取組事項		実施の有無	取組内容
31	土壌汚染物資の拡散防止措置	実施する	土地の形質変更届に必要となる、土壌汚染状況調査を行政との協議に基づき実施します。
32	地盤改良時の配慮	実施する	工法選定の際に、土壌、地下水を汚染しない工法であることを確認の上、決定します。
33	周辺地盤、家屋などに配慮した工法の採用	実施する	周辺の地盤沈下が起こらない工事計画とします。
＜悪臭・廃棄物＞			
34	アスファルト溶解時の臭気対策	実施する	アスファルトの溶融温度管理を実施します。
35	現地焼却の禁止解体時の環境汚染対策	実施する	現地での廃棄物などの焼却は行いません。
36	解体時の環境汚染対策	実施する	既存建物の解体に際し、有害廃棄物の状況を調査し、存在する場合は、適切な処置を行います。
37	仮設トイレ設置時の臭気対策地域との連携における事故の防止	実施する	仮設トイレは、日々の清掃を実施します。
◆地域の安全安心に貢献します。			
38	地域との連携における事故の防止	実施する	近隣協議の上、迂回路の確保や工事用車両出入口付近に交通安全施設等を設置して交通事故の防止に努めます。なお、立入禁止区域、迂回路等に関して、案内看板や標識類の設置を充実させます。また、工事用車両の出入口等においては、工事作業時間帯には必ず誘導員等を配置し、通行車両や歩行者の安全に特に注意を払います。
39	児童などへの交通安全の配慮	実施する	車両通行ルート、安全遵守事項を記載した、車両通行教育を新規入場時に実施し、工事現場周辺の交通安全に配慮します。
40	夜間や休日の防犯対策	実施する	入口はパネルゲートとし、夜間、休日は施錠します。
41	児童などへの見守り、声かけ	該当なし	事業計画地の周囲には、通学路は設定されていません。
42	地域の防犯活動への参加	実施する	仮囲いに、防犯灯の設置をするなど、防犯活動に貢献します。
◆環境に配慮した製品及び工法を採用します。			
省エネルギー			
43	エネルギー消費の抑制	実施する	エネルギー効率の良い機器を工事計画に織り込みます。
省資源			
44	残土発生の抑制	実施する	建築基礎レベルを調整すると共に、掘削土については、場内での埋め戻し土としてできる限り利用し、残土の発生抑制を図ります。
45	廃棄物の減量	実施する	材料の無梱包搬入を推進します。

表 4 (4) 環境取組内容 (工事中その 4)

取組事項		実施の有無	取組内容
◆快適な環境づくりに貢献します。			
景観			
46	仮囲い設置時の配慮	実施する	仮囲いは、白の安全鋼板とし、部分的に緑を配置するなど、景観面に配慮します。
47	仮設トイレ設置時の配慮	実施する	仮設トイレは仮囲いの中に設置し、一般者から見えない位置とします。
周辺の環境美化			
48	周辺道路の清掃	実施する	新規入場時に、作業員への指導を実施し、ポイ捨てを防止します。また、工事周辺は、日常清掃を実施します。
49	場内整理	実施する	資材は、日々整理整頓を行います。
ヒートアイランド現象の緩和			
50	打ち水	実施する	夏期において水道水以外の用水が確保できる場合は、周辺道路などに打ち水を行います。
◆地域との調和を図ります。			
工事説明・苦情対応			
51	工事内容の事前説明及び周知	実施する	近隣住民に工事実施前に工事概要、作業工程などを十分説明し、また工事実施も適宜、現況と今後の予定をお知らせし、理解を得るようにします。
52	苦情対応	実施する	工事に関する苦情窓口を設置し連絡先などを掲示すると共に、苦情が発生した際には真摯に対応します。
周辺の教育・医療・福祉施設への配慮			
53	工事内容の事前説明及び工事計画の配慮	実施する	山田高校、山田東中学校などの計画地近傍の教育施設について、工事実施前に、工事概要、作業工程などを十分説明すると共に、施設での行事や利用状況に配慮した工事計画にします。
54	騒音、振動などの配慮	実施する	山田高校、山田東中学校などの計画地近傍の教育施設について、必要に応じ騒音、振動などに特段の配慮をします。
周辺の事業者との調整			
55	複合的な環境影響の抑制	実施する	(仮称)吹田市立スタジアム建設事業について、工事実施期間が重複する場合は、工事内容等の調整に努めます。

表 4 (5) 環境取組内容 (施設・整備等その 1)

取組事項		実施の有無	取組内容
◆地球温暖化対策を行います。			
56	大阪府建築物の環境配慮制度及び大阪府建築物環境性能表示制度の活用	実施する	「大阪府建築物の環境配慮制度」において、商業施設ではトップクラスといえる CASBEE A ランクを目指し、かつ A ランクの中でも可能な限り高評価を目指していきます。なお、重点項目については特に意識して取り組み、高評価を目指していきます。評価結果は、大阪府建築物環境性能表示制度によりホームページなどに表示します。
57	高効率及び省エネルギー型機器などの採用	実施する	空調設備は、高効率の機器を採用します。照明は、後方諸室を除いて LED 器具を採用します。
58	再生可能エネルギーの活用	実施する	屋根部分にソーラーパネルを設置し、太陽光発電を行います。また、太陽熱の利用についても検討します。
59	エネルギー効率の高いシステム及び機器導入の検討	実施する	ヒートポンプシステム等のエネルギー効率の高い機器を導入します。
60	冷媒漏えい (使用時排出) の防止	実施する	空調機器、冷蔵冷凍庫の配管は、最短ルートとなるように設計し、極力継ぎ手部分が少なくなるように配慮します。
61	建築物のエネルギー負荷の抑制	実施する	Low-E 複層ガラス等を採用することにより、建物内の熱の侵入を低減し、空調エネルギー消費を削減します。
62	長寿命な建築物の施工	実施する	耐久性の高いコンクリート、鉄骨を採用し、長寿命の建築物を施工します。
63	環境に配慮した製品の採用	実施する	仕上材には、リサイクル製品や再生木等を積極的に採用します。
64	製造に要するエネルギーが少ない建設資材の採用	実施する	基礎構造用コンクリートには、高炉セメントを積極的に採用します。
◆自然環境を保全し、みどりを確保します。			
65	動植物の生息や生育への配慮	実施する	事業計画地の自然環境調査を行い、動植物の生息・生育環境に配慮します。
66	地域のシンボルツリーの保全	実施する	事業計画地内の既存樹木は、有効に移植・活用します。
67	既存の植生の保全	実施する	事業計画地内の既存樹木を有効に移植・活用し、植生の保全を図ると共に、表土は適切に保管し、植栽に利用します。
68	生物の生息空間の保全	実施する	植栽計画においては、事業計画地周辺の植生との調和に配慮すると共に、連続性も考慮し、生物の生息空間の保全に努めます。
69	駐車場緑化	一部実施する	立体駐車場の一部に壁面緑化、平面駐車場に高木植栽を行います。
70	屋上緑化など	実施する	屋上緑化、壁面緑化を行います。
71	法面緑化	実施する	外周道路沿い等の造成法面は緑化を行います。

表 4 (6) 環境取組内容 (施設・整備等その 2)

取組事項		実施の有無	取組内容
72	植栽樹種の選定	実施する	植栽樹種の選定にあたっては、四季の移りかわりや現状の周囲との調和に配慮すると共に現況の景観を尊重し、落葉樹も採用します。
◆水循環を確保します。			
73	水資源の有効利用	実施する	植栽への散水等に雨水を利用し、有効利用を行います。
74	雨水流出を抑制する施設の設置	実施する	事業区域の面積に応じた雨水貯留施設を設置します。
75	雨水浸透への配慮	実施する	雨水浸透に配慮し、最大限に地表面を緑地化します。
◆地域の生活環境を保全します。 大気・騒音・振動等			
76	騒音を発生させる設備設置時の配慮	実施する	空調設備などについて、低騒音・低振動型機器の採用や設置場所に配慮し、防音性能のある目隠しフェンス等の設置により、周辺への騒音による影響の低減を図ります。また、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等、周辺への騒音による影響の低減を図る設置を行います。
77	防音サッシの設置	該当なし	計画建物は、周辺からの騒音に対する防音を要しません。
78	駐車場の配置計画時の配慮	実施する	立体駐車場は、計画地敷地境界から十分な距離を確保するなど、周辺に配慮した配置とします。
79	近隣への悪臭及び騒音の配慮	実施する	窓、換気扇、排気口、廃棄物置場の位置などに配慮し、近隣への悪臭の漏洩を防止します。また、飲食店等から発生する臭気対策として、脱臭設備の設置等の対策を講じます。
80	ボイラーなどの機器設置時の排出ガス対策	実施する	ガスヒートポンプ等の設備機器について、大気汚染防止法、条例を遵守します。また、設備機器の選定にあたっては、可能な限り最新の低NO _x 型の機器を選定し、窒素酸化物排出量の低減を図ります。
81	屋外照明や広告照明設置時の配慮	実施する	屋外照明や広告照明については、関係行政機関と協議し、近隣住民に対する光の影響を抑制します。
82	建築資材による光の影響の考慮	実施する	太陽光パネルの設置にあたっては、反射光が問題にならない角度に設置します。
83	環境に配慮した塗料の使用	実施する	塗料は、水性塗料や揮発性有機化合物 (VOC) の含有率が低いものを使用します。
84	周辺の教育、福祉や医療施設への配慮	実施する	山田高校、山田東中学校などの計画地近傍の教育施設について、必要に応じ騒音などに特段の配慮をします。

表 4 (7) 環境取組内容 (施設・整備等その3)

取組事項	実施の有無	取組内容
中高層建築物 (高さ 10 メートルを超える建築物)		
85	日照障害対策	実施する 建築基準法に基づく日影図を作成し、規制基準を遵守します。
86	電波障害の事前把握及び近隣説明	実施する 電波障害の発生が想定される範囲を、現地調査、机上計算、影響範囲図作成により事前に把握します。周辺への影響が認められる場合には、近隣住民に説明すると共に、対策を実施します。
87	電波障害発生時の改善対策	実施する 電波障害が生じた場合は、適切な対応を行います。
88	プライバシーの配慮	実施する 近隣住民のプライバシーを侵害するおそれがある場合は、適切な対策を講じます。
◆景観まちづくりに貢献します。		
89	地域への調和	実施する 吹田市景観まちづくり計画に即した緑化やランドスケープデザインによる景観形成を実施します。
90	景観まちづくり計画の目標と方針に基づいた計画及び設計	実施する 万博公園内のスポーツ・レクリエーションエリアにおける建築物として、類型別景観まちづくり計画と地域別景観まちづくり計画の目標と方針に基づいた計画及び設計とします。
91	景観形成に関わるガイドラインや方針に配慮した計画及び設計	該当なし 事業計画地は、景観形成に関わるガイドラインや方針を有するエリアに位置していません。
92	景観形成地区指定の協議	実施する 事業計画地は 1ha を超えるため、景観形成地区の指定について、今後協議します。
93	景観形成基準の遵守	実施する 景観形成基準を遵守し、景観まちづくりを推進するために建築物及びその周辺整備内容について関係行政機関と協議します。
94	屋外広告物の表示などに関する基準の遵守	実施する 関係行政機関と協議し、屋外広告物の表示等に関する基準を遵守します。
◆安心安全のまちづくりに貢献します。		
95	歩行者が安全に通行できる空間整備	実施する 事業計画地内において、歩行者が安全に通行できる空間を整備します。
96	災害時、緊急時対応のための安心安全に配慮した整備	実施する 災害時や緊急時においては、来館者の安全確保に対応できる設備を導入します。また、事業計画地は災害時の広域避難地の一部になっていることに鑑み、広域避難地としての機能を担うような協力内容について、関係機関と協議を行っていきます。
97	防犯対策のための安心安全に配慮した整備	実施する 監視カメラなど、防犯対策に対応できる設備機器を積極的に導入します。

表 4 (8) 環境取組内容 (その他 1)

- ◆ヒートアイランド現象の抑制、自然エネルギーの活用及び省エネルギー機器の採用
 - ・移動式ドライ型ミストの設置及び平面駐車場や広場に高木植栽を行うことにより木陰を創出し、歩行者の暑熱ストレスを抑制すると共に、施設内の通路に庇を設け、地表面に当たる日射を遮蔽することにより地表面温度の上昇を抑制します。
 - ・屋根面に高反射塗料が施された製品を採用することにより表面温度の上昇を抑え、周辺の気温上昇を抑制すると共に、その性能が維持されるような工夫を検討します。
 - ・空調機器の室外機からの排熱量を抑制するため、空調機器の室外機への水噴霧等を行うと共に、一部の施設においてオープンモール形式を取り入れることにより、空調負荷を削減します。
 - ・ハイサイドライト等により、自然光を建物内に取り込みます。
 - ・外灯の一部に、風力発電を内蔵した照明を採用します。
 - ・立体駐車場の屋上階の一部に高反射塗料を採用することや、施設内の道路や広場の一部に透水性舗装等を採用することにより、表面温度の上昇を抑えます。

- ◆廃棄物等の減量・リサイクル
 - 工事中の廃棄物・残土を抑制するため、以下のような取組を行います。
 - ・「建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律」(建設リサイクル法)等の関係法令に基づき、発生抑制・減量化・リサイクルについて適正な措置を講じます。
 - ・再利用や再資源化に配慮した建設資材を選定します。
 - 施設からの廃棄物を抑制するため、以下のような取組を行います。
 - ・廃棄物の排出量に応じて課金する従量課金制度を導入し、店舗からの廃棄物の発生を抑制します。
 - ・リサイクルボックスの設置等による廃棄物の減量や分別排出などの周知徹底を行い、再資源化に努めます。
 - ・厨芥類については、飲食店等へ発生量抑制の呼びかけを行うと共に、分別を徹底し、リサイクル業者への委託やより効率の良い取組を検討していきます。
 - ・草木(剪定枝等)については、極力再資源化を行う業者を選定します。
 - ・不要となったフロアガイドや衣料を回収し再利用します。
 - ・各店舗に対し、リターナブルコンテナやリユースハンガーの使用、販売資材の使用量削減についても要請していきます。
 - ・環境に配慮した製品の採用にあたっては、バイオマス等再生資源の積極的な採用を検討し、各店舗へも要請していきます。

- ◆大気、騒音、振動等
 - 工事中の大気、騒音、振動等による影響を抑制するため、以下のような取組を行います。
 - ・可能な限り、工事の平準化や構工法の見直しによる工事量縮減を検討し、建設機械や工事関連車両からの排出ガスを削減します。
 - ・建設機械の高負荷運転を極力避け、工事用車両の適切な点検・整備を実施します。
 - 施設からの大気、騒音、振動等による影響を抑制するため、以下のような取組を行います。
 - ・来館車両に対し、空ぶかしの防止、アイドリングストップの遵守等の適正な運転について周知します。
 - ・テナントに対し、搬入車両削減及び適正運転の要請を行います。
 - ・設備機器は、定期的に点検・整備を行い、良好な運転の維持を図ります。

- ◆水質汚濁、土壌汚染、地盤沈下
 - ・施設からの排水については、すべて公共下水道へ放流します。
 - ・井戸水の利用にあたっては、行政の指導等に基づき、適切な処理を行った上で水道法第4条の規定に基づく水質基準を満足させるものとします。
 - ・井戸水の利用にあたっては、地下水位低下及び地盤沈下が生じないよう、井戸の設置時に揚水試験を行い、適正な揚水量を把握した上で揚水を行います。

- ◆文化財の保護
 - ・事業計画地において、工事期間中に遺物が確認された場合には、吹田市教育委員会等と協議を行い、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ます。

表 4 (9) 環境取組内容 (その他 2)

◆交通対策

①公共交通機関の利用の促進

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します。また、周辺の混雑が見込まれる場合には、より一層の公共交通機関利用の促進を行い、集客販促を避ける施設運営などを検討します。

②自動車動線の配慮

事業計画地への来館・退館車両を分散させて誘導します。なお、交通整理員を適宜配置すると共に、事業計画地周辺の主要幹線道路には適切な誘導看板を設置します。

③駐車場対策

- ・開業時、特異日など、事業計画地内の駐車場や駐輪場が不足するような場合においては、事業計画地外の駐車場や駐輪場を利用することについて、当該駐車場や駐輪場の運営機関と協議・連携を行っていきます。
- ・スタジアム建設事業者と連携し、スタジアム観戦客が本事業の駐車場を利用することを防止するための駐車場システムの導入を検討していきます。

④滞留長の確保

敷地外への待機車列が発生しないよう、各入口には必要台数を上回る発券ゲートを設け、各入口から発券ゲートまで十分な滞留長を確保します。

⑤道路整備

交通処理計画、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・実施します。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します。

⑥渋滞情報の周知

特異日やスタジアムの試合前後などにおいては、渋滞情報の事前周知や館内放送などによる渋滞状況の周知を行っていくと共に、渋滞時の集中的な出庫を避けるための方策を検討していきます。

⑦誘導マニュアル等の作成

来館・退館車両を円滑かつ安全に誘導するための誘導マニュアル等を作成します。

⑧快適・安全な通行の確保

- ・来客数が多くなるときには、事業計画地周辺での快適・安全な通行を確保するため、交通整理員を適宜配置します。また、可能な限り、来館・退館車両と歩行者・自転車が交差しない快適・安全な通行ルートを確保します。
- ・大型連休時、スタジアムの試合前後など、事業計画地周辺が混雑する場合には、関係機関と連携の上、誘導マニュアル等を作成します。
- ・周辺道路のアメニティアップとして、サイクリング利用者向けサービス施設の設置などを検討します。

⑨工事中の対策

複数ルートを設定し、工事用車両の分散化を図ります。

⑩広域的な取組に係る連携について

万博公園南側エリア開発事業関係者連絡会等において、万博公園エリア全体の自動車対策の検討・調整をお願いしたいと考えています。事業者としても、積極的に参画し、交通渋滞の緩和及び安全で快適な歩行環境の確保並びに混雑時の緊急車両の通行確保などの課題解決に努め、状況に応じた実効性のある対応を継続的に行っていきたいと考えます。

◆動物、植物

- ・特定外来生物が確認された場合は、可能な限り駆除等の対策を講じます。
- ・事業計画地内で確認されたメダカについて、工事前に一時保護した後、適切な場所に移設します。
- ・ケリ、コチドリの繁殖について、可能な限り工事時期や施工場所、工種等に配慮します。
- ・事業計画地内で確認した特定外来生物（オオキンケイギク、ナルトサワギク）について、事業計画地外へ散逸しないよう努めると共に、植生管理の中で定期的に刈り取りをするなど、可能な限り排除するよう努めます。

表 4 (10) 環境取組内容 (その他 3)

◆緑化、景観

- ・外周道路からの景観に配慮し、沿道に高木を植栽した緑地帯を設ける計画としています。
- ・広場内のシンボルツリーや花壇・大型プランター等による植栽、屋内緑化等による視認性の高い箇所への効果的で魅力的な緑化について検討し、質的充実を図ります。
- ・観覧車のイルミネーション等の夜間景観について、サーチライトを使用するなどの地区外に向けた照明は行いません。また、周囲との調和に配慮し、景観に違和感を与えるような演出は行いません。
- ・広告・誘導看板等のサインの意匠については、今後、景観アドバイザー会議における指導等を踏まえ、周囲との調和に配慮し、景観に違和感を与えないよう計画していきます。
- ・緑化率 21%を確保することに加え、吹田市開発事業の手続等に関する条例では緑化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います。

◆その他

- ・万博公園南側ゾーンを対象エリアとした、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ります。
- ・電気自動車充電スタンドを設置し、電気 (クリーンエネルギー) で走る自動車の普及促進を図り、低炭素社会に貢献します。
- ・エネルギー消費量を「見える化」することにより、施設の省エネルギー化を効率よく推進・継続していきます。

9 環境要素、調査の時期及び方法並びに予測の方法及びその時点

(1) 環境要素

「吹田市環境影響評価技術指針」(平成 24 年 4 月、吹田市)に示された環境要素から、本事業の特性、事業計画地及びその周辺の自然的、社会的状況を勘案して選定しました。選定した環境要素は、次に示すとおりです。

表 5 環境要素の選定表

目標	分野	環境要素	環境影響要因			存在									
			建設機械の稼働	工事用車両の走行	工事の影響	緑の回復育成	建築物等の存在	施設の供用 (飲食・物販等、水族館等)	冷暖房施設等の稼働	駐車場の利用	施設関連車両の走行	歩行者の往来			
エネルギーを適正に利用できる低炭素社会への転換	地球温暖化	温室効果ガス、エネルギー						○	○		○				
資源を有効に利用する社会づくり	廃棄物等	一般廃棄物						○					○		
		産業廃棄物			○			○							
		建設発生土			○										
		フロン類			○										
健康で安全な生活環境の保全	大気・熱	大気汚染	◎	◎				●	●	◎	◎				
		悪臭			◎			◎							
		ヒートアイランド現象				○	◎		○		○				
	水	水質汚濁	公共用水域			○									
			地下水			×									
		底質汚染													
	土	土壌汚染	土砂流出、崩壊			○									
			地形、地質	斜面安定			×								
				地盤沈下、変状			×								
		地盤	地下水水位												
	騒音・振動等	騒音	騒音	◎	◎				◎	○	◎	◎	○		
			振動	◎	◎				◎			◎			
			低周波音						◎	○					
人と自然とが共生する良好な環境の確保	人と自然	動植物、生態系			◎	◎	◎	◎							
		緑化（緑の質、緑の量）				◎									
		人と自然とのふれあいの場			◎	◎									
快適な都市環境の創造	建造物の影響	景観				◎	◎								
		日照阻害					◎								
		テレビ受信障害					◎								
		風害					×								
	文化遺産	文化遺産（有形・無形・複合）			○										
	安全	火災、爆発、化学物質の漏洩等						○							
	地域社会	コミュニティ			◎										
	交通混雑、交通安全		◎							◎	◎	◎			

注) ○：選定した環境要素
◎：選定した環境要素（複合影響が見込まれます）
●：追加した環境要素
×：選定しなかった環境要素

(2) 調査・予測の方法

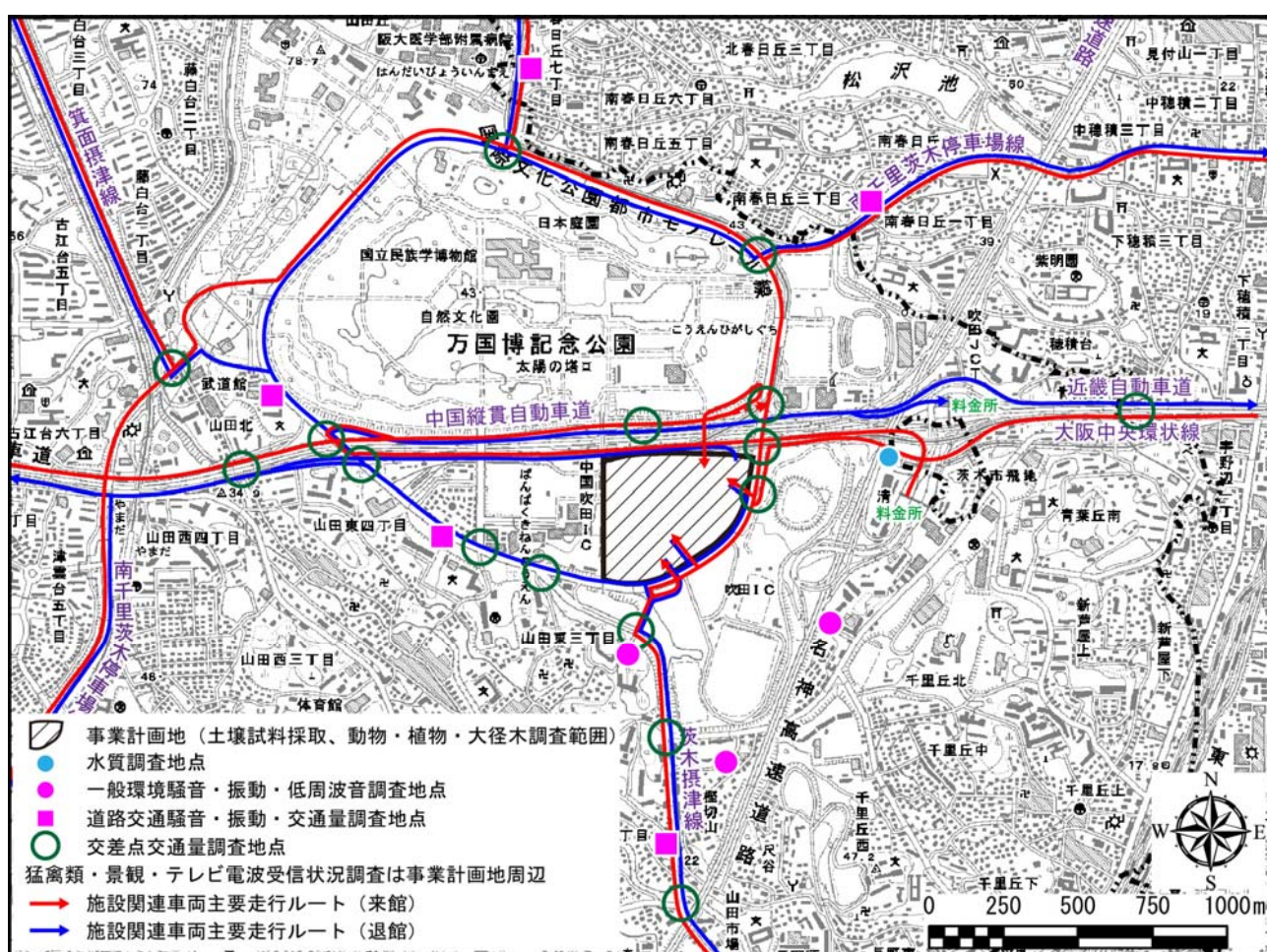
選定した環境要素についての調査及び予測の手法を表6に、現地調査の地点及び範囲を図4に示します。

表6(1) 現況調査及び予測の手法

区分	環境要素	既存資料	現地調査	調査・予測の手法
工事	廃棄物等	○	—	工事の実施に伴い発生する廃棄物等の種類ごとの排出量を把握し、廃棄物等が環境に及ぼす影響の程度を予測します。
	大気汚染	○	—	大気質、気象の状況及び交通量について把握します。工事用車両の走行、建設機械の稼働等が大気質に及ぼす影響について、数値計算により予測します。
	悪臭	○	—	悪臭の状況を把握します。工事の実施により発生する悪臭の影響の程度を類似事例及び事業計画等から定性的に予測します。
	公共用水域	○	○	平水時及び降雨出水時における河川の水質の状況及び流量について把握します。工事中の濁水の発生が河川の水質に及ぼす影響について、数値計算により予測します。
	土壌汚染	○	—	地歴等の状況を把握します。掘削工事の実施が土壌汚染に及ぼす影響について、事業計画等を基に定性的に予測します。
	騒音・振動	○	○	一般環境及び沿道における騒音・振動について把握します。工事用車両の走行、建設機械の稼働等により発生する騒音・振動について、数値計算により予測します。
	動植物、生態系	○	○	動植物種の生息・生育状況等を把握するとともに地域の環境の特性、地域を特徴づける注目種等を把握します。土地利用計画等の変更による動植物種や地域を代表する生態系に及ぼす影響について、事例の引用又は解析により予測します。
	人と自然とのふれあいの場	○	○	人と自然とのふれあいの場の分布状況、利用状況を把握します。土地利用計画等の変更による人と自然とのふれあいの場の変化の程度について、定性的に予測します。
	文化遺産	○	—	文化財、埋蔵文化財包蔵地等の状況を把握します。掘削工事の実施が文化財に及ぼす影響について、事業計画等を基に定性的に予測します。
	コミュニティ	○	—	コミュニティ施設の状況について把握します。工事の実施によるコミュニティ施設への影響について、事業計画等を基に定性的に予測します。
	交通混雑	○	○	交通量、信号現示等を把握します。工事用車両の走行による影響を数値計算により予測します。
交通安全	○	○	交通安全施設等の状況を把握します。工事用車両の走行による影響を事業計画等を基に予測します。	
存在及び供用	温室効果ガス、エネルギー	○	—	施設供用に伴い発生する温室効果ガス等の排出量及び削減量を把握し、温室効果ガス等が環境に与える負荷の程度を予測します。
	廃棄物等	○	—	施設供用に伴い発生する廃棄物等の種類ごとの排出量を把握し、廃棄物が環境に及ぼす影響の程度を予測します。
	大気汚染	○	—	大気質、気象の状況及び交通量を把握します。冷暖房施設等の稼働、来館・退館車両及び施設関連車両の走行による排出ガスが大気質に及ぼす影響について、数値計算により予測します。
	悪臭	○	—	悪臭の状況を把握します。施設の供用により発生する悪臭の影響の程度を類似事例及び事業計画等から定性的に予測します。
	ヒートアイランド現象	○	—	土地被覆の状況（緑被、建物の状況など）を把握します。土地利用状況の変化、施設供用及び施設関連車両の走行による影響を予測します。
	騒音・振動	○	○	一般環境及び沿道における騒音・振動の状況を把握します。施設の供用、冷暖房施設等の稼働、来館・退館車両及び施設関連車両の走行により発生する騒音・振動について、数値計算により予測します。
	低周波音	○	○	低周波音の状況を把握します。施設の供用、冷暖房施設等の稼働により発生する低周波音について、数値計算により予測します。
動植物、生態系	○	○	動植物種の生息・生育状況等を把握するとともに地域の環境の特性、地域を特徴づける注目種等を把握します。土地利用計画等の変更による動植物種や地域を代表する生態系に及ぼす影響について、事例の引用又は解析により予測します。	
緑化	○	○	生育木の状況や緑被の状況を把握します。土地利用計画等の変更による緑の質・量への影響を定性的に予測します。	
人と自然とのふれあいの場	○	○	主要な人と自然とのふれあいの場の分布状況、利用状況を把握します。土地利用計画等の変更による人と自然とのふれあいの場の変化の程度を定性的に予測します。	

表 6 (2) 現況調査及び予測の手法

区分	環境要素	既存資料	現地調査	調査・予測の手法
存在及び供用	景観	○	○	景観資源、重要な視点の分布状況を把握します。主要な景観構成要素の改変及び地域の景観特性の変化の程度、代表的な眺望地点からの眺望の変化の程度について、フォトモンタージュを作成して予測します。
	日照阻害	○	○	建築物等の分布状況を把握します。建築物等の存在により発生する日影の影響を幾何学的計算式により予測します。
	テレビ受信障害	○	○	テレビ電波受信状況及び建築物等の分布状況を把握します。建築物等の存在がテレビ電波受信状況に及ぼす影響を実用式により予測します。
	安全	○	—	過去の災害等の状況を把握します。施設の供用による影響を定性的に予測します。
	交通混雑	○	○	交通量、信号現示等を把握します。来館・退館車両及び施設関連車両の走行による影響を数値計算により予測します。
	交通安全	○	○	交通安全施設等の状況を把握します。来館・退館車両及び施設関連車両の走行による影響を事業計画等を基に予測します。



※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）を使用したものです。

図 4 現地調査地点及び範囲

(3) 評価の方法

現況調査及び予測の結果を踏まえ、選定した環境要素ごとに、環境影響が可能な限り回避または低減されているか、また良好な環境の創造のための取組が可能な限り実施されているかについて、評価します。

10 環境影響評価の結果

(1) 温室効果ガス・エネルギー

ア 供用

(ア) 施設の供用

施設の供用により発生する温室効果ガスについては、環境取組内容を実施しない基準ケースでの二酸化炭素排出量が 37,548t-CO₂/年、同種・類似施設の環境性能による削減量が 16,813t-CO₂/年、環境取組による削減量が 1,180t-CO₂/年となり、約 48%が削減されると予測しました。

また、本事業では、太陽光発電や雨水利用、自然採光システム、高効率の空調機器や LED 照明器具等を採用するなどの取組を実施することにより、施設の供用により発生する温室効果ガス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。

(イ) 施設関連車両の走行

対象区間（調和橋南詰～進歩橋南詰）における対策（道路改良）後の平均速度は、対策前と比べると増加しており、交通流はより円滑になると予測しました。その平均速度の違いによる二酸化炭素排出削減割合は、13.3%と予測しました。

また、本事業では、モノレールやバスなどの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、来館・退館車両及び施設関連車両の走行に伴い発生する温室効果ガス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。

(2) 廃棄物等

ア 工事

既存建築物の解体に伴う副産物は、がれき類（コンクリート片）が 34,463 t、金属くず（スクラップ）が 1,179 t 発生しますが、全量を再資源化します。建設発生土は、汚泥は基礎工事に伴い 43,700m³ が発生しますが、残土は場内での埋め戻し土として利用するため、場外への搬出は発生しません。また、建築工事による廃棄物発生量は、全体で 6,425 t、再資源化量は 3,843 t（再資源化率 59.8%）と予測しました。

また、本事業では、資材の搬入に当たって無梱包搬入を推進する、再利用や再資源化に配慮した建設資材を選定するなどの取組を実施することにより、工事中の廃棄物等による周辺への影響をできる限り軽減する計画としています。

イ 供用

施設の供用による廃棄物の発生量は、可燃物が 2,133t/年、プラスチック他が 514t/年、不燃物が 418t/年、その他（医療廃棄物）が 0.01t/年となり、廃棄物全体で 3,065t/年と予測しました。本事業では、これらの廃棄物について、各店舗に対し発生抑制の呼びかけを行うと共に、廃棄物の排出量に応じて課金する従量課金制度を導入し、可能な限り発生量を削減する計画としています。

なお、発生量の大半を占める古紙（新聞、雑誌、段ボール）、発泡スチロール、ペットボトル、缶、びん、食用油等は、ほぼ全量が再資源化されるものと考えられ、それ以外の廃棄物についても可能な限り再資源化する努力を行っていくこととしています。

(3) 大気汚染

ア 工事

(ア) 建設機械の稼働

建設機械等の稼働により発生する排出ガスによる、大気汚染への影響の予測結果は、表 7 に示すとおりです。二酸化窒素については吹田市の目標値を上回るものの環境基準値を下回り、浮遊粒子状物質については市の目標値及び環境基準値を下回ると予測しました。また、近接事業の建設機械等の稼働による排出ガスを加えた複合的な予測結果は、表 8 に示すとおりです。近接事業による影響を合成した場合においても、二酸化窒素については吹田市の目標値を上回るものの環境基準値を下回り、浮遊粒子状物質については市の目標値及び環境基準値を下回ると予測しました。

また、本事業では、可能な限り最新の排出ガス対策型の建設機械を採用する、工事区域の周囲に仮囲いを設置し、適宜散水を行うなどの取組を実施することにより、建設機械等からの排出ガス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。

表 7 (1) 建設機械等の稼働により発生する二酸化窒素の予測結果 (年平均値)

予測時期	窒素酸化物 (NO _x) 年平均値			二酸化窒素 (NO ₂)			
	寄与濃度の最大着地濃度 (ppm) ①	将来バックグラウンド濃度 (ppm) ②	環境濃度 (ppm) ①+②	年平均値 (ppm)	日平均値の年間 98% 値 (ppm)	吹田市目標値	環境基準値
工事最盛期	0.0063	0.026	0.0323	0.023	0.046	1 時間値の 1 日平均値が 0.04 ppm 以下であること	1 時間値の 1 日平均値が 0.04 ~ 0.06 ppm のゾーン内またはそれ以下であること

表 7 (2) 建設機械等の稼働により発生する浮遊粒子状物質の予測結果 (年平均値)

予測時期	浮遊粒子状物質 (SPM) 年平均値			日平均値の 2% 除外値 (mg/m ³)	環境基準値・吹田市目標値
	寄与濃度の最大着地濃度 (mg/m ³) ①	将来バックグラウンド濃度 (mg/m ³) ②	環境濃度 (mg/m ³) ①+②		
工事最盛期	0.0004	0.018	0.0184	0.049	1 時間値の 1 日平均値が 0.10 mg/m ³ 以下であること

表 8 (1) 建設機械等の稼働により発生する二酸化窒素の予測結果 (複合影響)

予測時期	窒素酸化物 (NO _x) 年平均値				二酸化窒素 (NO ₂)			
	本事業の 寄与濃度 の最大着 地濃度 (ppm) ①	近接事業 の寄与濃 度の最大 着地濃度 (ppm) ②	将来バック グラウンド濃 度 (ppm) ③	環境濃度 (ppm) ①+②+③	年平均値 (ppm)	日平均値の 年間 98% 値 (ppm)	吹田市 目標値	環境基準値
工 事 最盛期	0.0063	0.0033	0.026	0.0356	0.025	0.049	1 時間値の 1 日平均値が 0.04 ppm 以下である こと	1 時間値の 1 日 平均値が 0.04 ~0.06ppm の ゾーン内または それ以下である こと

表 8 (2) 建設機械等の稼働により発生する浮遊粒子状物質の予測結果 (複合影響)

予測時期	浮遊粒子状物質 (SPM) 年平均値				日平均値の 2% 除外値 (mg/m ³)	環境基準値・ 吹田市目標値
	本事業の 寄与濃度 の最大着地濃度 (mg/m ³) ①	近接事業の 寄与濃度 の最大着地濃度 (mg/m ³) ②	将来バック グラウンド 濃度 (mg/m ³) ③	環境濃度 (mg/m ³) ①+②+③		
工 事 最盛期	0.0004	0.0002	0.018	0.0186	0.049	1 時間値の 1 日 平均値が 0.10 mg/m ³ 以下であ ること

(イ) 工事中車両の走行

工事中車両の走行により発生する排出ガスによる、大気汚染への影響の予測結果は、表 9 に示すとおりです。工事中車両主要走行ルート沿道における二酸化窒素及び浮遊粒子状物質は、吹田市の目標値及び環境基準値を満足すると予測しました。また、近接事業の工事中車両の走行による排出ガスを加えた複合的な予測結果は、表 10 に示すとおりです。近接事業による影響を合成した場合においても、沿道における二酸化窒素及び浮遊粒子状物質は、吹田市の目標値及び環境基準値を満足すると予測しました。

また、本事業では、工事中車両の台数をできる限り削減するとともに、運転者に対して、空ぶかしの防止、アイドリングストップの遵守等の適切な運行を指導・徹底するなどの取組を実施することにより、工事中車両からの排出ガス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。

表 9 (1) 工事中車両の走行により発生する二酸化窒素の予測結果 (年平均値)

予測時期	窒素酸化物 (NO _x) 年平均値					二酸化窒素 (NO ₂)			
	工事中車両による寄与濃度 (ppm) ①	バックグラウンド濃度			環境濃度 (ppm) ①+④	年平均値 (ppm)	日平均値の年間98%値 (ppm)	吹田市目標値	環境基準値
		一般車両による寄与濃度 (ppm) ②	一般環境濃度 (ppm) ③	計 (ppm) ④=②+③					
工事最盛期	0.00056 ~ 0.00138	0.00269 ~ 0.00558	0.026	0.02869 ~ 0.03158	0.02975 ~ 0.03296	0.020 ~ 0.021	0.039 ~ 0.040	1時間値の1日平均値が0.04ppm以下であること	1時間値の日平均値が0.04~0.06ppmのゾーン内またはそれ以下であること

表 9 (2) 工事中車両の走行により発生する浮遊粒子状物質の予測結果 (年平均値)

予測時期	浮遊粒子状物質 (SPM) 年平均値					日平均値の2%除外値 (mg/m ³)	環境基準値・吹田市目標値
	工事中車両による寄与濃度 (mg/m ³) ①	バックグラウンド濃度			環境濃度 (mg/m ³) ①+④		
		一般車両による寄与濃度 (mg/m ³) ②	一般環境濃度 (mg/m ³) ③	計 (mg/m ³) ④=②+③			
工事最盛期	0.000063 ~ 0.000154	0.000270 ~ 0.000624	0.018	0.01827 ~ 0.01862	0.01839 ~ 0.01878	0.049	1時間値の日平均値が0.10mg/m ³ 以下であること

表 10 (1) 工事中車両の走行により発生する二酸化窒素の予測結果 (複合影響)

予測時期	窒素酸化物 (NO _x) 年平均値					二酸化窒素 (NO ₂)			
	工事中車両による寄与濃度 (ppm) ①	バックグラウンド濃度			環境濃度 (ppm) ①+⑤	年平均値 (ppm)	日平均値の年間98%値 (ppm)	吹田市目標値	環境基準値
		一般車両による寄与濃度 (ppm) ②	近接事業による寄与濃度 (ppm) ③	一般環境濃度 (ppm) ④					
工事最盛期	0.00056 ~ 0.00138	0.00324 ~ 0.00558	0.00035 ~ 0.00046	0.026	0.02970 ~ 0.03196	0.03050 ~ 0.03334	0.020 ~ 0.021	0.039 ~ 0.040	1時間値の1日平均値が0.04~0.06ppmのゾーン内またはそれ以下であること

表 10 (2) 工事用車両の走行により発生する浮遊粒子状物質の予測結果 (複合影響)

予測時期	浮遊粒子状物質 (SPM) 年平均値					環境濃度 (mg/m ³)	日平均値 の2%除 外値 (mg/m ³)	環境基準値・ 吹田市目標値
	工事用車両 による 寄与濃度 (mg/m ³)	バックグラウンド濃度			計 (mg/m ³)			
		一般車両 による寄 与濃度 (mg/m ³)	近接事業 による 寄与濃度 (mg/m ³)	一般環境 濃度 (mg/m ³)				
①	②	③	④	⑤=②+③+ ④	①+⑤			
工事 最盛 期	0.000063 ～ 0.000154	0.000356 ～ 0.000624	0.000041 ～ 0.000054	0.018	0.01841 ～ 0.01867	0.01850 ～ 0.01882	0.049	1 時間値の日 平均値が0.10 mg/m ³ 以下で あること

イ 供用

(ア) 施設の供用

施設の供用により発生する排出ガスによる、大気汚染への影響の予測結果は、表 11 に示すとおりです。二酸化窒素については吹田市の目標値を上回るものの環境基準値を下回り、浮遊粒子状物質については市の目標値及び環境基準値を下回ると予測しました。また、近接事業の施設の供用による排出ガスを加えた複合的な予測結果は、表 12 に示すとおりです。近接事業による影響を合成した場合においても、二酸化窒素については吹田市の目標値を上回るものの環境基準値を下回り、浮遊粒子状物質については市の目標値及び環境基準値を下回ると予測しました。

また、本事業では、設備機器を定期的に点検・整備を行い、良好な運転の維持を図る、モノレールやバスなどの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などの取組を実施することにより、施設の供用により発生する排出ガス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。

表 11 (1) 施設の供用により発生する二酸化窒素の予測結果

予測時期	窒素酸化物 (NO _x) 年平均値			二酸化窒素 (NO ₂)			
	寄与濃度の 最大着地濃度 (ppm)	将来バックグ ラウンド濃度 (ppm)	環境濃度 (ppm)	年平均値 (ppm)	日平均値の 年間98%値 (ppm)	吹田市 目標値	環境基準値
①	②						
施設 供用時	0.0017	0.026	0.0277	0.020	0.041	1 時間値の1 日平均値が 0.04 ppm 以下である こと	1 時間値の1日 平均値が0.04 ～0.06ppmの ゾーン内または それ以下である こと

表 11 (2) 施設の供用により発生する浮遊粒子状物質の予測結果

予測時期	浮遊粒子状物質 (SPM) 年平均値			日平均値の 2%除外値 (mg/m ³)	環境基準値・ 吹田市目標値
	寄与濃度の 最大着地濃度 (mg/m ³) ①	将来バックグラウ ンド濃度 (mg/m ³) ②	環境濃度 (mg/m ³) ①+②		
施設 供用時	0.0002	0.018	0.0182	0.049	1 時間値の 1 日 平均値が 0.10 mg/m ³ 以下であ ること

表 12 (1) 施設の供用により発生する二酸化窒素の評価結果 (複合影響)

予測時期	窒素酸化物 (NO _x) 年平均値				二酸化窒素 (NO ₂)			
	本事業の 寄与濃度 の最大着 地濃度 (ppm) ①	近接事業 の寄与濃 度の最大 着地濃度 (ppm) ②	将来バック グラウ ンド濃度 (ppm) ③	環境濃度 (ppm) ①+②+③	年平均値 (ppm)	日平均値の 年間 98%値 (ppm)	吹田市 目標値	環境基準値
施設 供用時	0.0017	0.00004	0.026	0.02774	0.020	0.041	1 時間値の 1 日平均値が 0.04 ppm 以下である こと	1 時間値の 1 日 平均値が 0.04 ~0.06ppm の ゾーン内または それ以下である こと

表 12 (2) 施設の供用により発生する浮遊粒子状物質の評価結果 (複合影響)

予測時期	浮遊粒子状物質 (SPM) 年平均値				日平均値の 2%除外値 (mg/m ³)	環境基準値・ 吹田市目標値
	本事業の寄与 濃度の最大着 地濃度 (mg/m ³) ①	近接事業の寄 与濃度の最大 着地濃度 (mg/m ³) ②	将来バック グラウ ンド濃度 (mg/m ³) ③	環境濃度 (mg/m ³) ①+②+③		
施設 供用時	0.0002	0.000005	0.018	0.018205	0.049	1 時間値の 1 日 平均値が 0.10 mg/m ³ 以下であ ること

(イ) 施設関連車両の走行

来館・退館車両及び施設関連車両の走行により発生する排出ガスによる、大気汚染への影響の予測結果は、表 13 に示すとおりです。来館・退館車両及び施設関連車両の主要走行ルート沿道における二酸化窒素及び浮遊粒子状物質は、吹田市の目標値及び環境基準値を下回ると予測しました。また、近接事業の施設関連車両の走行による排出ガスを加えた複合的な予測結果は、表 14 に示すとおりです。近接事業による影響を合成した場合においても、沿道における二酸化窒素及び浮遊粒子状物質は、吹田市の目標値及び環境基準値を下回ると予測しました。

また、本事業では、モノレールやバスなどの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、来館・退館車両及び施設関連車両からの排出ガス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。

表 13 (1) 来館・退館車両、施設関連車両の走行により発生する二酸化窒素の予測結果

予測時期	窒素酸化物 (NO _x) 年平均値					二酸化窒素 (NO ₂)			
	施設関連車両による寄与濃度 (ppm) ①	バックグラウンド濃度			環境濃度 (ppm) ①+④	年平均値 (ppm)	日平均値の年間98%値 (ppm)	吹田市目標値	環境基準値
		一般車両による寄与濃度 (ppm) ②	一般環境濃度 (ppm) ③	計 (ppm) ④=②+③					
施設供用時	0.00033 ～ 0.00071	0.00324 ～ 0.00558	0.026	0.02869 ～ 0.03158	0.02940 ～ 0.03219	0.020 ～ 0.021	0.039 ～ 0.040	1時間値の1日平均値が0.04ppm以下であること	1時間値の日平均値が0.04～0.06ppmのゾーン内またはそれ以下であること

表 13 (2) 来館・退館車両、施設関連車両の走行により発生する浮遊粒子状物質の予測結果

予測時期	浮遊粒子状物質 (SPM) 年平均値					日平均値の2%除外値 (mg/m ³)	環境基準値・吹田市目標値
	施設関連車両による寄与濃度 (mg/m ³) ①	バックグラウンド濃度			環境濃度 (mg/m ³) ①+④		
		一般車両による寄与濃度 (mg/m ³) ②	一般環境濃度 (mg/m ³) ③	計 (mg/m ³) ④=②+③			
施設供用時	0.000033 ～ 0.000072	0.000270 ～ 0.000624	0.018	0.01827 ～ 0.01862	0.01834 ～ 0.01869	0.049	1時間値の日平均値が0.10mg/m ³ 以下であること

表 14 (1) 来館・退館車両及び施設関連車両の走行により発生する二酸化窒素の予測結果 (複合影響)

予測時期	窒素酸化物 (NO _x) 年平均値					二酸化窒素 (NO ₂)				
	施設関連車両による寄与濃度 (ppm) ①	バックグラウンド濃度			環境濃度 (ppm) ①+⑤	年平均値 (ppm)	日平均値の年間98%値 (ppm)	吹田市目標値	環境基準値	
		一般車両による寄与濃度 (ppm) ②	近接事業による寄与濃度 (ppm) ③	一般環境濃度 (ppm) ④						計 (ppm) ⑤=②+③+④
施設供用時	0.00033 ～ 0.00067	0.00324 ～ 0.00558	0.00000 ～ 0.00013	0.026	0.02937 ～ 0.03158	0.02985 ～ 0.03219	0.020 ～ 0.021	0.039 ～ 0.040	1時間値の1日平均値が0.04ppm以下であること	1時間値の日平均値が0.04～0.06ppmのゾーン内またはそれ以下であること

表 14 (2) 来館・退館車両及び施設関連車両の走行により発生する浮遊粒子状物質の予測結果(複合影響)

予測時期	浮遊粒子状物質 (SPM) 年平均値					環境濃度 (mg/m ³)	日平均値 の2% 除外値 (mg/m ³)	環境基準値・ 吹田市目標値
	施設関連車 両による 寄与濃度 (mg/m ³)	バックグラウンド濃度			計 (mg/m ³)			
		一般車両に よる寄与濃 度 (mg/m ³)	近接事業に よる 寄与濃度 (mg/m ³)	一般環境 濃度 (mg/m ³)				
①	②	③	④	④	①+⑤			
施設供用時	0.000033 ～ 0.000072	0.000356 ～ 0.000624	0.000000 ～ 0.000016	0.018	0.01837 ～ 0.01862	0.019	0.049	1時間値の日 平均値が 0.10 mg/m ³ 以下であるこ と

(4) 悪臭

ア 工事

水性塗料や揮発性有機化合物 (VOC) の含有率が低いものを使用する、アスファルトの熔融温度管理を実施するなどの取組を実施することにより、工事の実施により発生する悪臭の影響はほとんどないと予測しました。また、近接事業との複合的な環境影響についても本事業と同様の環境取組内容を実施することとしており、悪臭に係る複合影響はほとんどないと予測しました。

イ 供用

近隣への悪臭などを防止するため、窓、換気扇、排気口、廃棄物置場の位置などに配慮するなどの取組を実施することにより、施設の供用により発生する悪臭の影響はほとんどないと予測しました。また、近接事業との複合的な環境影響についても本事業と同様の環境取組内容を実施することとしており、悪臭に係る複合影響はほとんどないと予測しました。

(5) ヒートアイランド現象

ア 存在・供用

(ア) 施設の供用

土地利用の変化による平均地表面温度の変化については、昼間については約 0.4℃上昇しますが、夜間については約 0.5℃低下すると予測しました。

また、本事業では、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・断熱性能の向上などの取組を行い、土地被覆 (土地利用) の変化及び人工排熱による影響をできる限り軽減する計画としています。

(イ) 施設関連車両の走行

対象区間 (調和橋南詰～進歩橋南詰) における対策 (道路改良) 後の平均速度は、対策前と比べると増加しており、交通流はより円滑になると予測しました。その平均速度の違いによる人工排熱削減割合は、10.9%と予測しました。

また、本事業では、モノレールやバスなどの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、来館・退館車両及び施設関連車両の走行に伴い発生する人工排熱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。

(6) 水質汚濁

ア 工事

工事計画において、事業計画地内に降った雨水は、仮設沈砂池に流入し沈砂を行った後に雨水放流河川である新大正川に放流する計画としており、排水口における濁水は、現況の水質に影響を及ぼさない程度と予測しました。

また、本事業では、造成工事及び降雨の状況により、シート被覆、土のうや土砂流出防止柵の設置などの取組を行い、工事の実施に伴う濁水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。

(7) 土壌汚染

ア 工事

事業計画地は、製造業の立地や工場・作業所等としての土地利用は認められず、有害物質使用特定施設の届出はありません。「本土決戦」と北摂地域～地下軍事施設の実態～(塚崎昌之)によると、海軍山田地下弾薬庫の一部が事業計画地に存在しているとされていますが、土地の所有者である万博記念機構が実施した調査では、事業計画地には存在していないことが確認されています。また、事業計画地内にあったとされる倉庫には、砲弾が保管されていた記録がありますが、当時の倉庫の位置図と当時及び現況の地形図を重ね合わせると、地下弾薬庫と同様に、当該倉庫は事業計画地外に存在していたと推定されます。なお、交通対策の一環であるオーバブリッジを設置する事業計画地外の当該箇所付近において、土壌汚染状況調査を実施しましたが、土壌汚染は確認されませんでした。これらのことから、工事(掘削工事)の実施による土壌汚染に及ぼす影響はほとんどないと予測しました。

また、本事業では、工法選定の際に、土壌、地下水を汚染しない工法であることを確認の上決定するなどの取組を実施することにより、工事の実施による土壌汚染への影響をできる限り軽減する計画としています。

(8) 騒音

ア 工事

(ア) 建設機械の稼働

建設機械の稼働による事業計画地敷地境界上での騒音レベルは、最大で83dBと予測し、特定建設作業に伴って発生する騒音の規制基準値(85dB)を下回っています。また、近接事業の建設機械の稼働による騒音レベルを加えた複合的な騒音レベルについても83dBと予測しました。

また、本事業では、建設地の周囲に仮囲い鋼板を設置する、可能な限り最新の低騒音型建設機械又は超低騒音型建設機械を使用する、建設機械の集中稼働を回避するなどの取組を実施することにより、建設機械の稼働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。

(イ) 工所用車両の走行

工所用車両の走行による騒音の予測結果は、表15に示すとおりです。工所用車両主要走行ルート沿道において、環境基準値及び吹田市目標値を下回ると予測しました。また、近接事業の工所用車両の走行による騒音レベルを加えた複合的な予測結果は、表16に示すとおりです。近接事業による影響を加えた場合においても、環境基準値及び吹田市目標値を下回ると予測しました。

また、本事業では、工事用車両の集中を回避する、工事用車両の適切な点検・整備を実施するなどの取組を実施することにより、工事用車両の走行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。

表 15 工事用車両の走行による道路交通騒音予測結果

単位：dB

昼夜別	等価騒音レベル (L_{Aeq})			環境基準値・吹田市目標値
	現況値 ①	増分 ②	予測値 ①+②	
昼間	65.0~68.8	0.1~0.5	66~69	70

表 16 工事用車両の走行による道路交通騒音予測結果（複合影響）

単位：dB

昼夜別	等価騒音レベル (L_{Aeq})				環境基準値・吹田市目標値
	現況値 ①	増分		予測値 ①+②+③	
		本事業 ②	近接事業 ③		
昼間	66.7~68.8	0.1~0.5	0.1~0.2	67~69	70

イ 供用

(ア) 施設の供用

施設の供用による騒音の予測結果は、表 17 に示すとおりです。施設から発生する騒音レベルは、昼間 50~57dB、夜間 44~57dB と予測しました。一部、環境基準値及び吹田市目標値を上回っていますが、現況が既に環境基準値及び吹田市目標値を上回っており、本事業の実施による騒音レベルの増加はありません。また、近接事業の施設の供用による騒音を加えた複合的な予測結果は、表 18 に示すとおりです。近接事業による影響を合成した場合においても、騒音レベルの増加はありません。

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などの取組を実施することにより、施設からの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。

表 17 施設から発生する騒音の予測結果

単位：dB

平日 休日 別	昼夜別	等価騒音レベル (L_{Aeq})					環境基準値・吹田市目標値
		予測値		現況値	合成値		
		1階	最上階		1階	最上階	
平日	昼間	35~37	38~43	52~54	52~54	52~54	55
	夜間	25~29	27~32	44~49	44~49	44~49	45
休日1	昼間	36~38	39~44	50~55	50~55	50~55	55
	夜間	26~29	28~33	45~51	45~51	45~51	45
休日2	昼間	36~38	39~44	52~57	52~57	52~57	55
	夜間	26~29	28~33	48~57	48~57	48~57	45

注) 休日 1：万博記念公園でイベント等がない通常の休日

休日 2：万博記念公園でイベント等が実施された混雑時

最上階：各予測地点周辺において最も影響を受けるマンションの最上階の高さとしてしました。

表 18 施設から発生する騒音の予測結果（複合影響）

単位：dB

平日 休日別	昼夜別	等価騒音レベル (L_{Aeq})						環境基準値・ 吹田市目標値
		予測値			現況値	合成値		
		本事業		近接事業		1階	最上階	
		1階	最上階					
平日	昼間	35~37	38~43	35~39	52~54	52~54	52~54	55
	夜間	25~29	27~32	27~31	44~49	44~49	44~49	45
休日1	昼間	36~38	39~44	35~39	50~55	50~55	50~55	55
	夜間	26~29	28~33	27~31	45~51	45~51	45~51	45
休日2	昼間	36~38	39~44	35~39	52~57	52~57	52~57	55
	夜間	26~29	28~33	27~31	48~57	48~57	48~57	45

注) 休日1：万博記念公園でイベント等がない通常の休日
 休日2：万博記念公園でイベント等が実施された混雑時
 最上階：各予測地点周辺において最も影響を受けるマンションの最上階の高さとしました。
 近接事業の予測値は、階数によらずGL+1.5mとPL+4.2mのうち大きい方の値を用いました。

(イ) 施設関連車両の走行

来館・退館車両及び施設関連車両の走行による騒音の予測結果は、表 19 に示すとおりです。道路交通騒音の上昇は、0.1~1.5dB と予測しました。一部、環境基準値及び吹田市目標値を上回っていますが、現況が既に評価目標値を上回っている、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。また、近接事業の施設関連車両の走行による騒音を加えた複合的な予測結果は、表 20 に示すとおりです。近接事業による影響を合成した場合においても、一部、環境基準値及び吹田市目標値を上回っていますが、現況が既に評価目標値を上回っている、あるいはかろうじて下回る状況であり、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。

また、本事業では、モノレールやバスなどの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、来館・退館車両及び施設関連車両からの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。

表 19 来館・退館車両及び施設関連車両の走行による道路交通騒音予測結果

単位：dB

平日 休日別	昼夜別	等価騒音レベル (L_{Aeq})			環境基準値・ 吹田市目標値
		現況値	増分	予測値	
		①	②	①+②	
平日	昼間	65.0~68.8	0.2~1.5	67~69	70
	夜間	57.6~64.0	0.1~0.7	58~64	65
休日1	昼間	64.2~68.0	0.4~1.4	66~69	70
	夜間	57.1~63.2	0.1~0.7	58~64	65
休日2	昼間	65.0~71.9	0.2~1.1	66~72	70
	夜間	57.4~68.1	0.1~0.7	58~68	65

注) 休日1：万博記念公園でイベント等がない通常の休日
 休日2：万博記念公園でイベント等が実施された混雑時

表 20 来館・退館車両及び施設関連車両の走行による道路交通騒音予測結果(複合影響)

単位：dB

平日 休日別	昼夜別	等価騒音レベル (L_{Aeq})				環境基準値・ 吹田市目標値
		現況値	増分		予測値	
			本事業	近接事業		
①	②	③	①+②+③			
平日	昼間	66.7~68.8	0.0~0.5	0.2~0.7	67~70	70
	夜間	60.4~64.0	0.1~1.1	0.1~0.2	61~65	65
休日 1	昼間	65.4~68.0	0.0~0.8	0.4~1.3	66~69	70
	夜間	60.3~63.2	0.0~1.1	0.1~0.4	61~65	65
休日 2	昼間	66.6~71.9	0.0~0.5	0.2~1.0	68~72	70
	夜間	61.0~68.1	0.0~0.9	0.1~0.2	61~68	65

注) 休日 1：万博記念公園でイベント等がない通常の休日

休日 2：万博記念公園でイベント等が実施された混雑時

(ウ) 歩行者の往来

歩行者の往来により発生する騒音については、事業計画地及びその周辺において騒音を発しないよう呼びかけるとともに、多数の歩行者が住宅地内を通行することがないように、適切な誘導を行うことから、影響はほとんどないと予測しました。

(9) 振動

ア 工事

(ア) 建設機械の稼働

建設機械の稼働による事業計画地敷地境界上での振動レベルは、最大で 71dB と予測し、特定建設作業に伴って発生する振動の規制基準値 (75dB) を下回っています。また、近接事業の建設機械の稼働による振動レベルを加えた複合的な振動レベルは 73dB と予測しました。

また、本事業では、可能な限り最新の低振動型建設機械を使用する、建設機械の集中稼働を回避するなどの取組を実施することにより、建設機械の稼働に伴う振動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。

(イ) 工所用車両の走行

工所用車両の走行による振動の予測結果は、表 21 に示すとおりです。工所用車両主要走行ルート沿道において、振動の要請限度値を下回ると予測しました。また、近接事業の工所用車両の走行による振動レベルを加えた複合的な予測結果は、表 22 に示すとおりです。近接事業による影響を加えた場合においても、振動の要請限度値を下回ると予測しました。

また、本事業では、工所用車両の集中を回避する、工所用車両の適切な点検・整備を実施するなどの取組を実施することにより、工所用車両の走行に伴う振動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。

表 21 工事用車両の走行による道路交通振動予測結果

単位：dB

昼夜別	振動レベルの80%レンジ上端値 (L_{10})			要請限度
	現況値 ①	増分 ②	予測値 ①+②	
昼間	39.5~47.3	0.3~0.9	40~48	65

表 22 工事用車両の走行による道路交通振動予測結果（複合影響）

単位：dB

昼夜別	振動レベルの80%レンジ上端値 (L_{10})				要請限度
	現況値 ①	増分		予測値 ①+②+③	
		本事業 ②	近接事業 ③		
昼間	39.5~47.3	0.3~0.8	0.2~0.5	40~48	65

イ 供用

(ア) 施設の供用

施設の供用による振動の予測結果は、表 23 に示すとおりです。施設から発生する振動レベルは、昼間 30~37dB、夜間 27~36dB と予測し、人の振動感覚閾値といわれる 55dB を十分に下回っています。また、近接事業の施設の供用による振動を加えた複合的な予測結果は、表 24 に示すとおりです。近接事業による影響を合成した場合においても、振動感覚閾値を十分に下回ると予測しました。

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などの取組を実施することにより、施設からの振動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。

表 23 施設から発生する振動の予測結果

単位：dB

平日 休日別	昼夜別	振動レベルの 80%レンジ上端値 (L_{10})			振動感覚閾値
		予測値	現況値	合成値	
平日	昼間	17~22	34~37	34~37	55
	夜間	17~22	27~36	28~36	
休日 1	昼間	17~22	30~33	30~33	
	夜間	17~22	26~33	27~33	
休日 2	昼間	17~22	32~35	32~35	
	夜間	17~22	27~35	28~35	

注) 休日 1：万博記念公園でイベント等がない通常の休日
休日 2：万博記念公園でイベント等が実施された混雑時

表 24 施設から発生する振動の予測結果（複合影響）

単位：dB

平日 休日別	昼夜別	振動レベルの80%レンジ上端値 (L_{10})				振動感覚閾値
		予測値		現況値	合成値	
		本事業	近接事業			
平日	昼間	17~22	18~25	34~37	34~37	55
	夜間	17~22	18~25	27~36	29~36	
休日 1	昼間	17~22	18~25	30~33	30~34	
	夜間	17~22	18~25	26~33	29~34	
休日 2	昼間	17~22	18~25	32~35	32~36	
	夜間	17~22	18~25	27~35	29~36	

注) 休日 1：万博記念公園でイベント等がない通常の休日
休日 2：万博記念公園でイベント等が実施された混雑時

(イ) 施設関連車両の走行

来館・退館車両及び施設関連車両の走行による振動の予測結果は、表 25 に示すとおりです。来館・退館車両及び施設関連車両の主要走行ルート沿道において、振動の要請限度値を下回ると予測しました。また、近接事業の施設関連車両の走行による振動を加えた複合的な予測結果は、表 26 に示すとおりです。近接事業による影響を合成した場合においても、振動の要請限度値を下回ると予測しました。

また、本事業では、モノレールやバスなどの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、来館・退館車両及び施設関連車両からの振動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。

表 25 来館・退館車両及び施設関連車両の走行による道路交通振動予測結果

単位：dB

平日 休日別	昼夜別	振動レベルの80%レンジ上端値 (L_{10})			要請限度
		現況値	増分	予測値	
		①	②	①+②	
平日	昼間	39.5~47.3	0.2~1.5	40~48	65
	夜間	31.2~38.1	0.1~0.8	31~38	60
休日 1	昼間	34.3~41.6	0.6~1.9	36~42	65
	夜間	28.8~33.9	0.2~0.7	29~34	60
休日 2	昼間	37.1~44.8	0.3~1.2	38~46	65
	夜間	30.2~36.9	0.1~0.6	30~37	60

注) 休日 1：万博記念公園でイベント等がない通常の休日
休日 2：万博記念公園でイベント等が実施された混雑時

表 26 来館・退館車両及び施設関連車両の走行による道路交通振動予測結果(複合影響)

単位：dB

平日 休日別	昼夜別	振動レベルの80%レンジ上端値 (L_{10})				要請限度
		現況値	増分		予測値	
			本事業	近接事業		
①	②	③	①+②+③			
平日	昼間	39.5~47.3	0.2~0.8	0~0.7	40~48	65
	夜間	31.2~38.1	0.1~0.2	0.1~1.5	32~38	60
休日1	昼間	34.3~41.6	0.6~1.9	0.1~1.2	37~42	65
	夜間	28.8~33.9	0.2~0.4	0~0	29~34	60
休日2	昼間	37.1~44.5	0.3~1.2	0~0.9	39~45	65
	夜間	30.2~36.9	0.1~0.3	0~1.2	30~37	60

注) 休日1：万博記念公園でイベント等がない通常の休日
休日2：万博記念公園でイベント等が実施された混雑時

(10) 低周波音

ア 供用

(ア) 施設の供用

施設の供用による低周波音の予測結果は、表 27 に示すとおりです。施設から発生する低周波音圧レベルは、昼間 66~75dB、夜間 62~72dB と予測し、低周波音の心身に係る苦情に関する参照値 (92dB) を下回っています。また、近接事業の施設の供用による低周波音を加えた複合的な予測結果は、表 28 に示すとおりです。近接事業による影響を合成した場合においても、参照値を下回ると予測しました。

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、空調設備等は定期的に点検・整備を行うなどの取組を実施することにより、施設からの低周波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。

表 27 施設から発生する低周波音の予測結果

単位：dB

平日 休日別	昼夜別	低周波音圧レベル (L_G)					参照値
		予測値		現況値	合成値		
		1階	最上階		1階	最上階	
平日	昼間	62~66	62~66	67~74	68~75	68~75	92
	夜間	54~58	54~58	63~72	64~72	64~72	
休日1	昼間	62~66	62~66	64~72	66~73	66~73	
	夜間	54~58	54~58	61~70	62~70	62~70	
休日2	昼間	62~66	62~66	65~73	67~74	67~74	
	夜間	54~58	54~58	63~71	64~71	64~71	

注) 休日1：万博記念公園でイベント等がない通常の休日
休日2：万博記念公園でイベント等が実施された混雑時
最上階：各予測地点周辺において最も影響を受けるマンションの最上階の高さとしました。

表 28 施設から発生する低周波音の予測結果（複合影響）

単位：dB

平日 休日 別	昼夜別	低周波音圧レベル (L_G)						参照値	
		予測値				現況値	合成値		
		本事業		近接事業	1階		最上階		
		1階	最上階						
平日	昼間	62~66	62~66	52~57	67~74	68~75	68~75	92	
	夜間	54~58	54~58	46~52	63~72	64~72	64~72		
休日1	昼間	62~66	62~66	52~57	64~72	66~73	66~73		
	夜間	54~58	54~58	46~53	61~70	62~70	62~70		
休日2	昼間	62~66	62~66	52~58	65~73	67~74	67~74		
	夜間	54~58	54~58	46~53	63~71	64~71	64~71		

注) 休日 1：万博記念公園でイベント等がない通常の休日

休日 2：万博記念公園でイベント等が実施された混雑時

最上階：各予測地点周辺において最も影響を受けるマンションの最上階の高さとしました。

(1 1) 動物

ア 工事・存在・供用

事業計画地は周囲を全て道路や人工構造物で囲まれているため、騒音や振動が周辺の動物に及ぼす影響は小さく、観覧車を避けるため鳥類の飛翔コースが変化する可能性はありますが、生息への影響はほとんど無いと予測しました。夜間の照明についても、過剰な照明を避け、また、色や向きなど周辺の生活環境や生態系に配慮することから、生息への影響は軽微であると予測しました。

また、本事業では、工事区域の周囲に仮囲いを設置する、事業計画地内で確認したメダカについて、工事前に移設を実施するなどの取組を実施することにより、動物への影響をできる限り軽減する計画としています。

(1 2) 植物

ア 工事・存在・供用

事業計画地内の植生は消失しますが、事業計画地周辺に同等以上の植生、植物相が分布していることから、地域の植物相は維持されると予測しました。また、施設の存在・供用時における夜間の照明についても、過剰な照明を避け、色や向きなど周辺の生活環境や生態系に配慮することから、事業計画地及びその周辺の植生への影響は軽微であると予測しました。

また、本事業では、現存する多様な樹木を有効に移植・活用する、潜在自然植生と考えられる常緑広葉樹を中心とした緑地を形成するなどの取組を実施することにより、植物への影響をできる限り軽減する計画としています。

(1 3) 生態系

ア 工事・存在・供用

事業計画地の生態系は、移動性や順応性の高い動植物で構成されていると考えられ、工事の実施に伴い周辺に移動すること、施設の存在・稼動に対しても順応して生息・生育すると考えられることから、地域の生態系は維持すると予測しました。

また、本事業では、動物、植物への影響をできる限り軽減する取組を実施する計画としています。

(14) 緑化

ア 存在

事業計画地内の緑地は30.6%から16.0%に減少しますが、建築される施設の周囲に配置する緑地にアラカシやシラカシを中心とした常緑広葉樹を植栽し、緑化率として21%を確保する計画としています。また、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と予測しました。特に、外周道路からの景観に配慮し、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計画としています。また、広場内のシンボルツリーや花壇・大型プランター等による植栽、駐車場緑化、屋内緑化等による視認性の高い箇所への効果的で魅力的な緑化について検討し、質的充実を図っていきます。

(15) 人と自然とのふれあいの場

ア 工事・存在

人と自然とのふれあいの場の消滅または改変はなく、機能の変化はほとんどないものと予測しました。隣接する外周道路の利用及び利用経路への影響については、工事区域の周囲に仮囲いを設置する、工事用車両の集中を回避する、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などの取組を実施することにより、人と自然とのふれあいの場への影響をできる限り軽減する計画としています。

(16) 景観

ア 存在

各眺望地点からの現況の景観写真、計画建物等完成後の景観予測図は、次の写真に示すとおりです。なお、参考に、近接事業における景観予測図の一部も併せて示します。

計画建物は、手前の建物や樹木に遮られて多くが視認できず、観覧車が出現しますが、その形態は車輪状のフレームの周囲にゴンドラが取り付けられる構造であり、景観を面的に切り取るような違和感を与えることはないと予測しました。また、大阪を代表する広域的機能をもった万博記念公園の玄関として、活気や表情のある景観になることが期待できます。また、近接事業による複合的な環境影響については、近接事業の対象建築物の色彩等は周辺と調和したものになるよう計画され、景観に違和感を与えることはないと予測されており、景観の変化による周辺への影響をできる限り軽減する取組を実施する計画となっていることから、複合的な環境影響は軽微であると予測しました。

また、本事業では、景観形成基準を遵守し、景観まちづくりを推進するために建築物及びその周辺整備内容について関係行政機関と協議するなどの取組を実施することにより、景観への影響をできる限り軽減する計画としています。

【万博記念公園駅前】

現況



将来



将来：夜間



複合影響



【記念公園南口バス停付近】

現況



将来



【公園東口駅ホーム】

現況



将来



将来：夜間



【千里丘北】

現況



将来



複合影響



【万博記念公園展望タワー】

現況



将来



【千里中央公園展望台】

現況



将来



(17) 日照阻害

ア 存在

事業計画地内の建物（観覧車含む）による冬至日の8～16時の日影は、事業計画地の北西から北東側の区域に及ぶものと予測されましたが、日影が周辺の住居地に及ぶことはなく、その時間は朝、夕の限られた時間になると予測しました。また、日影時間が5時間以上及び3時間以上の区域は、ほぼ事業計画地内及び北側の府道2号大阪中央環状線内になると予測しました。なお、観覧車を除くと、上記の時刻別日影及び等時間日影は、ほぼ事業計画地内となっています。また、吹田市建築基準法施行条例に基づく日影規制について、観覧車を除いた事業計画地内の建物による日影は、この規制を十分満足しています。

(18) テレビ受信障害

ア 存在

計画建物等の存在によるテレビ電波受信障害地域は、万博記念公園内及び道路となっており、障害地域内にテレビ電波を受信している建物は存在しません。そのため、本事業の実施による電波障害の影響は小さいものと予測しました。

また、本事業では、電波障害が発生した場合には関係者と協議の上必要な改善策を講じる計画としています。

(19) 文化遺産

ア 工事

事業計画地は、大規模な土地改変後に開園された旧エキスポランド跡地であり、国、府及び市が指定する指定（登録）文化財は存在しません。また周知の埋蔵文化財包蔵地ではないですが、事業計画地において、工事期間中に遺物が確認された場合には、吹田市教育委員会等と協議を行い、文化財保護法に基づき手続・対応を行う計画としています。

(20) 安全

ア 供用

本施設においては、高圧ガスが冷凍機、空調機等で使用されるが、高圧ガス保安法に基づき適切な手続きを実施します。また、危険物についても、消防法等で規定する品目の指定数量以上の貯蔵・取扱い、運搬がある場合は、消防法等に基づき適切な手続きを実施します。

また、本事業では、災害時や緊急時において来館者の安全確保に対応できる設備を導入する、また広域避難地としての機能を担うような協力内容について関係機関と協議を行っていくなどの取組を実施することにより、周辺地域への安全に及ぼす影響をできる限り軽減する計画としています。

(21) コミュニティ

ア 工事

事業計画地周辺の歩道等について、工事の進捗に合わせて一時的な幅員の減少や迂回が想定されますが、工事区域周囲へのフェンス等の設置や、必要に応じた警備員の配置等により、通行の安全確保に努める計画としています。また、工事用車両の走行についても、集中を回避するなど周辺地域の交通の状況に著しい影響を及ぼさない計画としています。

(22) 交通混雑

ア 工事

(ア) 工事用車両の走行

工事用車両の走行による事業計画地周辺の交通への影響の予測結果（交差点需要率）は、最大で中国縦貫自動車道から大阪中央環状線への合流部における平日 7 時台の 0.882 であり、0.9（交通流を円滑に処理できるとされる交差点需要率の目安）を下回っています。また、近接事業における工事用車両を加えた複合影響の予測結果は、最大で日本庭園前交差点の平日 19 時台の 0.8 であり、0.9 を下回っています。よって、交通処理上問題ないと予測しました。

また、本事業では、工事用車両の台数をできる限り削減する、工事を効率化・平準化し、一時的に車両が集中する時間帯のないよう計画する、複数ルートを設定し、工事用車両の分散化を図るなどの取組を実施することにより、交通混雑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。

イ 供用

(ア) 施設関連車両の走行

道路改良を踏まえた上での予測結果（交差点需要率）は、最大で日本庭園前交差点の平日 15 時台の 0.778 であり、0.9 を下回っています。また、近接事業における土曜日のナイトゲームの入場車両を加えた複合影響の予測結果は、最大で日本庭園前交差点の 17 時台の 0.854 であり、0.9 を下回っています。よって、交通処理上問題ないと予測しました。また、交通流シミュレーションにおいて、駐車場出入口付近や通行量の多い車線への合流地点、車線変更による交通混雑が想定される地点など、交差点需要率では把握しきれない地点の状況を確認しました。その結果、複合影響が最大になる時間（土曜の 17 時台）に、計画地東側の中央環状線からの外周道路の合流部において、一時的な滞留がみられました。

が、その他の道路では円滑に流れることを確認しました。

また、本事業では、モノレールやバスなどの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、交通混雑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。

(23) 交通安全

ア 工事・供用

(ア) 工事用車両、施設関連車両の走行

事業計画地周辺の工事用車両、来館・退館車両及び施設関連車両の主要な通行ルートには歩道が整備され、主要な交差点には信号及び横断歩道が整備されています。また、これらの車両が最も集中する事業計画地近傍の万博外周道路には、横断のための歩道橋が設置されています。しかし、中央環状線から外周道路への合流部の他、本事業の実施により、中央環状線側道から万国橋経由で入庫するルートと南第1駐車場に新設するオーバースタジアムを活用する左折入庫ルートにおいて、新たに歩行者・自転車との交差が生じます。

これらについては、工事用車両の台数をできる限り削減する、工事を効率化・平準化し、一時的に車両が集中する時間帯のないよう計画する、モノレールやバスなどの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などの取組を実施することにより、交通安全への影響をできる限り軽減する計画としています。また、近接事業においても交通安全への取組を行う計画としており、本事業との複合的な影響は小さいものと予測しました。

(イ) 歩行者の往来

事業の実施に伴う歩行者・自転車の通行量は、現況の通行量に著しい影響を及ぼさないものと予測しました。また、通行ルートには歩道と一部自転車道が整備されており、外周道路を横断するための歩道橋と信号のある横断歩道が設置されています。また、特異日など、来客数が多くなる際には、事業計画地周辺での快適・安全な通行を確保するため、交通整理員を適宜配置する計画としています。これらのことから、周辺地域の交通安全に著しい影響を及ぼすことはないかと予測しました。

また、近接事業との複合影響については、スタジアムとモノレール（万博記念公園駅）間の主要アクセスルートが本事業計画地南側の歩道橋と事業計画地西側の通路となっていることから、南方面からの歩行者が一部の区間でスタジアム退場者と錯綜することとなります。しかし、頻度が限られている（年間40試合、退場時間は試合終了後2時間程度）こと、近接事業者と連携・協議を行うこと、事前の試合情報や迂回路等の周知を行うことで、影響の軽減を図ることができると考えています。

1 1 事後調査の実施に関する事項

本事業の実施にあたっては、以下の項目について事後調査を実施します。

表 29 (1) 事後調査項目と方針

項目	時期	選定理由及び方針
温室効果ガス・エネルギー	供用後	<p>施設計画に基づく予測を行っており、予測の不確実性の程度は小さいと考えられますが、環境取組内容の実施による効果等を把握し、他施設との比較を行うため、項目として選定します。</p> <p>事後調査は、記録台帳の整理等によりエネルギー使用量及び二酸化炭素排出量の原単位を把握し、他施設との比較を行います。</p>
廃棄物	供用後	<p>施設計画に基づく予測を行っており、予測の不確実性の程度は小さいと考えられますが、環境取組内容の実施による効果等を把握し、他施設との比較を行うため、項目として選定します。</p> <p>事後調査は、記録台帳の整理等により種類別発生量及びリサイクル量の原単位を把握し、他施設との比較を行います。</p>
大気汚染	工事中	<p>建設機械の稼働、工事用車両の走行については、影響が最大になると想定される場合の予測を行っており、影響がこれを超える可能性は小さいと考えられますが、近隣の住宅等への影響を考慮し、項目として選定します。</p> <p>事後調査は、建設機械及び工事用車両の種類、稼働台数・時間を把握し、排出量を算出することにより行います。</p>
	供用後	<p>施設の供用、来館・退館車両及び施設関連車両の走行については、施設計画に基づく予測を行っており、予測の不確実性の程度は小さいと考えられますが、自動車排ガスから排出されるばい煙の影響に鑑み、項目として選定します。</p> <p>事後調査は、交通量調査結果から、排出量を算出することにより行います。</p>
騒音	工事中	<p>建設機械の稼働、工事用車両の走行については、影響が最大になると想定される場合の予測を行っており、影響がこれを超える可能性は小さいと考えられますが、建設機械の稼働に伴う騒音による近隣の住宅等への影響を考慮し、項目として選定します。</p> <p>事後調査は、騒音レベルの現地調査により行うこととし、工事中の状況等を踏まえ、適切と考えられる調査地点及び調査時期を検討の上で実施します。</p>
	供用後	<p>施設の供用、来館・退館車両及び施設関連車両の走行については、施設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と考えられますが、近隣の住宅等への影響を考慮し、項目として選定します。</p> <p>事後調査は、騒音レベルの現地調査により行うこととし、供用後の状況等を踏まえ、適切と考えられる調査地点及び調査時期を検討の上で実施します。</p>
振動	工事中	<p>建設機械の稼働、工事用車両の走行については、影響が最大になると想定される場合の予測を行っており、影響がこれを超える可能性は小さいと考えられますが、建設機械の稼働に伴う振動による近隣の住宅等への影響を考慮し、項目として選定します。</p> <p>事後調査は、振動レベルの現地調査により行うこととし、工事中の状況等を踏まえ、適切と考えられる調査地点及び調査時期を検討の上で実施します。</p>

表 29 (2) 事後調査項目と方針

項目	時期	選定理由及び方針
振動	供用後	<p>施設の供用、来館・退館車両及び施設関連車両の走行については、施設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と考えられますが、近隣の住宅等への影響を考慮し、項目として選定します。</p> <p>事後調査は、振動レベルの現地調査により行うこととし、供用後の状況等を踏まえ、適切と考えられる調査地点及び調査時期を検討の上で実施します。</p>
景観	供用後	<p>施設計画に基づく予測を行っており、予測の不確実性の程度は小さいと考えられます。また、計画建物の外観・色彩の詳細については、今後、吹田市まちづくり計画、吹田市景観まちづくり条例に基づき、関係機関等と協議を行い決定する計画としています。しかし、観覧車の夜間イルミネーションの光による周辺地域への影響が懸念されるため、項目として選定します。</p> <p>事後調査は、夜間イルミネーションの輝度等を把握することにより行います。</p>
交通混雑	供用後	<p>来館・退館車両及び施設関連車両の走行については、交通計画に基づく予測を行っており、事業による著しい影響はないと予測していますが、周辺の交通状況の変化も想定され、また予測の不確実性の懸念もあることから、項目として選定します。</p> <p>事後調査は、交通量等の現地調査により行うこととし、供用後の状況等を踏まえ、適切と考えられる調査地点及び調査時期を検討の上で実施します。</p>

1 2 評価書案意見交換会における住民からの意見の概要

「(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、平成 25 年 8 月 4 日に開催した「評価書案意見交換会」の場において述べられた関係地域の住民による意見の概要は、以下に示すとおりです。

評価書案意見交換会における意見の概要（1）

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。CO₂ 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 198m³ということで、非常に少ない。ところが、横浜は 2,888 m³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>	<p>（意見書の見解でお示しします。）</p>
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>	<p>（意見書の見解でお示しします。）</p>

評価書案意見交換会における意見の概要（2）

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、樫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ますが、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>

評価書案意見交換会における意見の概要（3）

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>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>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>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>出庫につきましては、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>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>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。そこでは、どれぐらい滞留しているかというのを見ることが出来ます。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ませんでした。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出来ます。今日は、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ところ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>

評価書案意見交換会における意見の概要（４）

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過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。せっきく外周道路を緩和、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ページの下の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、数字的なものも含め、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>

評価書案意見交換会における意見の概要（5）

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、4,100 台×3=12,300 台と、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がるが、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、橋にするとか、できるだけ信号をつけてもらって、交通違反になるという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>

評価書案意見交換会における意見の概要（6）

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て、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、整理をさせていただきます。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 97,000m²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。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>

評価書案意見交換会における意見の概要（7）

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と欲しい。</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も発生するような場合には、対策等について地元の方々とお話し合いをさせて頂ければと考えています。そういう姿勢でありますので、今後ともよろしくお願ひします。</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>

評価書案意見交換会における意見の概要（8）

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ちり指導権を握るぐらいの事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のと、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あるが、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、以下に示すとおりです。

行政に対しての質問等の概要

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>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>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、これまでも伺いしておりましたし、今後機会を捉まえ、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持って、今後、地元へ話し合いに来るといった答えを頂きたい。</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>

13 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、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通提出されています。その意見書の概要は、次に示すとおりです。

評価書案意見書の概要及びこれに対する事業者の見解（1）

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 ₂ 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。
	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。	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 ₂ 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。 なお、予測にあたっては、全体として CO ₂ 削減量が少なくなるららぽーとTOKYO-BAYを採用しています。

	ガス (千 m ³ /年)	電気 (千 kWh/年)	CO ₂ (t-CO ₂ /年)
横浜 (241,195m ²)	2,866	29,620	19,894
TOKYO-BAY (294,400m ²)	240	53,618	24,678

※実績値

評価書案意見書の概要及びこれに対する事業者の見解（2）

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	<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。</p> <p>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>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>
騒音	<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>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>屋外イベントについて、時間制限をどの程度設けるのか。</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>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>
	<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>	
ヒートアイランド	<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>
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術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ます。</p>

評価書案意見書の概要及びこれに対する事業者の見解（3）

項目	意見書の概要	事業者の見解
緑化	<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。</p> <p>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。</p> <p>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>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ないのか。</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。</p> <p>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て見える地点はなく、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。</p> <p>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>
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。</p> <p>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>

評価書案意見書の概要及びこれに対する事業者の見解（４）

項目	意見書の概要	事業者の見解																					
交通混雑	<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。</p> <p>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。</p> <p>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。</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>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。</p> <p>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。</p> <p>※改良前後の交差点需要率の比較</p> <table border="1" data-bbox="901 772 1388 974"> <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>榎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。</p> <p>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、榎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。</p> <p>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。</p> <p>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>																					

評価書案意見書の概要及びこれに対する事業者の見解（5）

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。
	榎切山交差点（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。
	「榎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。

評価書案意見書の概要及びこれに対する事業者の見解（6）

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>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>
	<p>中環から芝生ランドをっ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>	

評価書案意見書の概要及びこれに対する事業者の見解（7）

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ツ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>	

評価書案意見書の概要及びこれに対する事業者の見解（8）

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るため、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>

評価書案意見書の概要及びこれに対する事業者の見解（9）

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の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>

評価書案意見書の概要及びこれに対する事業者の見解（10）

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ーブリッジ等を提案する。</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>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>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>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>駐輪場の整備をお願いする。</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>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、図 3.3-4 (1) 建築計画平面図に表記させて頂いています。</p> <p>自動車による出入口ゲートの場所は、図 3.3-4 (1) 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は、図 12.23-3 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>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>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>

評価書案意見書の概要及びこれに対する事業者の見解（11）

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計画にしてもらいたい。</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術等に関する条例」（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。</p> <p>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"> ・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） ・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 ・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
<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%上乘せして話しないとイケない。</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>

評価書案意見書の概要及びこれに対する事業者の見解（12）

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）に記載しています。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>

評価書案意見書の概要及びこれに対する事業者の見解（13）

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頂きます。 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頂きます。</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>

評価書案意見書の概要及びこれに対する事業者の見解（14）

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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>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>

1 4 市長意見書の内容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対する市長の意見書」(以下、「市長意見書」という。)の内容及びこれに対する事業者の見解は、以下に示すとおりです。

市長意見書の内容及びこれに対する事業者の見解 (1)

項目	市長意見書の内容	事業者の見解
交通混雑	来場自動車を低減するため、公共交通機関の利用を促進すること。	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。
	開業時、特異日など事業計画地内の駐車場が不足する場合には、近隣駐車場の管理者と連携を図り、必要な駐車台数を確保するとともに、公共交通機関の利用をより一層促進すること。	開業時、特異日など事業計画地内の駐車場が不足する場合には、道路管理者や交通管理者等と十分協議させて頂き、交通整理員の配置や誘導看板の設置等により誘導を図っていきます。駐車場については、パークアンドライド駐車場の確保や、公園内の他駐車場との連携についても検討していきます。また、渋滞情報の事前周知や、開業時、特異日などにおけるより一層の公共交通機関利用の促進を行っていきます。
	開業時、特異日など事業計画地内の駐輪場が不足する場合には、近隣駐輪場の管理者と連携を図り、必要な駐輪台数を確保すること。	開業時、特異日など事業計画地内の駐輪場が不足する場合には、近隣駐輪場の管理者と連携を図り、必要な駐輪台数を確保していきます。
	来退場自動車を円滑かつ安全に誘導するために、誘導看板の設置、交通誘導員の配置及び誘導マニュアルの作成を行うこと。	来館・退館車両を円滑かつ安全に誘導するため、誘導看板の設置、交通整理員の配置及び誘導マニュアル等の作成を行います。
	駐車場入口付近の待機車列の発生を回避するため、十分な引込み長と駐車場チケットブースの数を確保すること。	敷地外への待機車列が発生しないよう、各入口には必要台数(大店立地法指針に基づく発券ゲート処理能力から算出)を上回る発券ゲートを設け、各入口から発券ゲートまで、十分な滞留長を確保する計画としています。
	スタジアム建設事業者と連携し、スタジアム試合前後に、万博外周道路及び周辺道路に一時に自動車が集中しない対策を講じること。	スタジアム建設事業者と連携し、本事業側でも集中的な出庫を避けるように、館内放送やイベント等により施設滞留を誘導する施策を展開します。
	スタジアム建設事業者と連携し、スタジアム利用者の自動車利用の増加を促すことがないよう事業計画地内の駐車場利用を防止する方策を講じること。	スタジアム建設事業者と連携し、スタジアム観戦客が本事業の駐車場を利用することを防止するための駐車場システムの導入を検討していきます。

市長意見書の内容及びこれに対する事業者の見解（２）

項目	市長意見書の内容	事業者の見解
交通混雑	万博公園が混雑する時期には、来場自動車を低減するため、公共交通機関の利用をより一層促進すること及び特別な集客販促を避ける施設運営などを検討すること。	万博公園が混雑する時期には、関係機関と連携の上、公共交通機関利用のより一層の促進策や集客販促を避ける施設運営などを検討していきます。
交通安全	<p>駐車場出入り口付近等で交通事故が生じないよう十分な対策を講じ、より快適な歩行環境を確保すること。</p> <p>大型連休時、スタジアム試合開催時など事業計画地周辺が混雑する場合には、円滑に退場者を誘導するための誘導マニュアルを作成すること。</p> <p>関連事業として周辺の道路改良等を実施するに当たり、歩行者及び自転車利用者の利便性を維持又は向上させる代替措置を検討すること。</p>	<p>土曜・日曜、祝日、特異日など、来客（車両）数が多くなるときは、交通整理員を適宜配置し、通行の安全及び快適な歩行環境の確保を図っていきます。</p> <p>また、可能な限り、来館・退館車両と歩行者・自転車が交差しないよう、安全で快適な通行ルートを確認します。</p> <p>大型連休時、スタジアムの試合前後など、事業計画地周辺が混雑する場合には、関係機関と連携の上、円滑かつ安全な歩行環境が確保できるよう誘導マニュアル等を作成します。また、集中的な出庫を避けるように、館内放送やイベント等により施設滞留を誘導する施策を展開します。</p> <p>自転車道について、提案書時点の幅員（3m）からの見直しを道路管理者と協議中です。</p> <p>また、アメニティアップとして、サイクリング利用者向けサービス施設（ロード地図盤、ベンチ、芝生、空気入れなど）の設置などを検討していきます。</p>
附帯意見	<p>当該事業において、最も重要な課題である交通渋滞の緩和及び安全で快適な歩行環境の確保並びに混雑時の緊急車両の通行確保にあたり、事業者、道路管理者、モノレール事業者、スタジアム建設事業者、地権者、本市、大阪府などの関係機関は連携を図り、課題の解決に努めること。</p> <p>また、万博公園全体が混雑する時期については、万博外周道路及び周辺道路への自動車の流入を減らすため、上記関係機関はより一層連携を図り、公共交通機関の利用促進、広域交通誘導計画、パークアンドライドなどの方策により、課題の解決に努めること。</p> <p>なお、上記関係機関は、当該施設供用後、実際の状況に応じた実効性のある対応を継続的に行うこと。</p>	<p>万博公園全体が混雑する時期については、現況でも駐車場満車に伴う外周道路の渋滞が著しい状況です。万博公園南側エリア開発事業関係者連絡会等において、万博公園エリア全体の自動車対策の検討・調整をお願いしたいと考えています。事業者としても、積極的に参画し、交通渋滞の緩和及び安全で快適な歩行環境の確保並びに混雑時の緊急車両の通行確保などの課題解決に努め、状況に応じた実効性のある対応を継続的に行っていきたいと考えます。</p>

市長意見書の内容及びこれに対する事業者の見解 (3)

項目	市長意見書の内容	事業者の見解
温室効果ガス・エネルギー	<p>全国トップクラスの環境配慮型商業施設を実現するために、積極的な未利用エネルギー及び自然エネルギーの活用、高効率及び省エネルギー機器などの採用に加え、みどり・ヒートアイランド対策に取り組み、大阪府建築物環境評価システム及び大阪府重点評価で高い評価を得られるような施設計画を検討すること。</p>	<p>本事業では、自然エネルギーの活用、高効率及び省エネルギー機器などの採用に加え、みどり・ヒートアイランド対策に取り組み、「大阪府建築物の環境配慮制度」において、商業施設ではトップクラスといえるCASBEE Aランクを目指し、かつAランクの中でも可能な限り高評価を目指していきます。なお、重点項目については特に意識して取り組み、高評価を目指していきます。</p> <p>また、本事業では、造成残土の場外搬出をしないことや、交通集中緩和のための周辺道路の改良、エリア一括受電システムの導入等のCASBEE 加点項目以外の環境負荷低減、また、計画地西側のスタジアム歩行者導線改善等の地域貢献に取り組む計画としています。</p>
	<p>客の来場や資材商品の搬入に伴う移動エネルギーに伴う温室効果ガスの排出削減を進めることができるシステムを検討すること。</p>	<p>本事業では、現状の事業計画地周辺の交通混雑及び施設供用時の交通混雑を緩和するため、道路管理者や交通管理者等の関係機関と協議を行い、渋滞の原因となっている交差点の改良や車線構成の見直しを行います。また、中長距離バスの運行やパークアンドライドの検討を含む公共交通機関利用の促進や、交通整理員及び誘導看板による来館・退館車両の分散誘導、適正な運転（空ぶかし防止、アイドリングストップ等）についての周知やテナントへの搬入車両削減及び適正運転の要請を行うことにより、移動エネルギーに伴う温室効果ガスの排出削減に取り組んでいきます。加えて、電気自動車充電スタンドの設置による低炭素社会への貢献等を行います。</p>
	<p>供用後のエネルギー使用量については、総量だけでなく、他の施設と比較できるような原単位を用い、把握すること。</p>	<p>供用後のエネルギーについても、記録台帳の整理等により事後調査を実施します（施設供用後1年間）。</p> <p>また、CO₂/床面積、使用エネルギー量/売上高などの原単位による把握を行い、他施設との比較を行います。</p>
廃棄物等	<p>廃棄物の発生抑制や再資源化を円滑に進めることができるシステムを検討すること。特に、飲食店から排出される厨芥類については、再資源化を進めるシステムの導入を検討すること。</p>	<p>本事業では、廃棄物の発生抑制として、テナント事業者にリターナブルコンテナ・リユースハンガーの使用を要請していくと共に、販売資材の使用量削減についても求めていきます。</p> <p>また、再資源化の取組として、施設運営において分別等を徹底し、可能な限り再資源化を目指していきます。厨芥類については、当社他施設</p>

市長意見書の内容及びこれに対する事業者の見解（４）

項目	市長意見書の内容	事業者の見解
廃棄物等		<p>において、食品リサイクルとして分別回収し業者に堆肥化を依頼している事例があります。本事業においても、分別を徹底し、リサイクル業者への委託やより効率の良い取組を検討・実施し、再資源化率 100%を目指します。</p>
	<p>資材調達の際は、バイオマス等再生資源を積極的に採用すること。</p>	<p>環境に配慮した製品の採用にあたっては、バイオマス等再生資源の積極的な採用を検討し、テナントへも要請していきます。</p>
	<p>供用後の廃棄物発生量及び排出量については、総量だけでなく、他の施設と比較できるような原単位を用い、把握すること。</p>	<p>事後調査（施設供用後 1 年間）により、廃棄物量／床面積、廃棄物量／売上高などの原単位による把握を行い、他施設との比較を行います。</p>
大気汚染	<p>工事においては、可能な限り、工事の平準化や構工法の見直しによる工事量縮減を検討すること。</p>	<p>今後、実施設計において工事スケジュールが明確になった段階で、更なる工事の平準化が可能かどうか検討し、可能な限り工事量縮減を検討していきます。</p>
	<p>設備機器の設定にあたっては、可能な限り最新の低 NO_x 型の機器を選定すること。</p>	<p>設備機器（GHP）の選定にあたっては、可能な限り最新の低 NO_x 型の機器を選定し、窒素酸化物排出量の低減を図ります。</p>
	<p>供用後の二酸化窒素及び浮遊粒子状物質については、自動車排出ガスから排出されるばい煙の影響に鑑み、来退場自動車及び施設関連自動車の交通量等の調査を実施し、最大の排出量を把握すること。</p>	<p>自動車排ガスから排出されるばい煙の影響に鑑み、事後調査を実施します。 なお、大気汚染物質濃度は、主要道路の走行車両台数をチェックすることにより把握します。</p>
悪臭	<p>施設の供用に伴う飲食店等から発生する臭気対策として、脱臭設備の設置等の対策を講じること。</p>	<p>施設の供用に伴う飲食店等から発生する臭気対策として、脱臭設備の設置等の対策を講じます。</p>
ヒートアイランド現象	<p>平面駐車場、立体駐車場の屋上階、施設内の道路及び広場の蓄熱を避け、地表面等の高温化を抑制する取り組みを講じること。</p>	<p>平面駐車場や広場に高木植栽を行うことにより木陰を創出し、歩行者の暑熱ストレスを抑制すると共に、施設内の通路に庇を設け、地表面に当たる日射を遮蔽することにより地表面温度の上昇を抑制します。また、立体駐車場の屋上階の一部に高反射塗料を採用することや、施設内の道路や広場の一部に透水性舗装等を採用することにより、表面温度の上昇を抑えます。</p>
	<p>空調機器の室外機からの排熱量を抑制するために、空調機器の室外機への水噴霧等を行うこと。</p>	<p>空調機器の室外機からの排熱量を抑制するために、空調機器の室外機への水噴霧等を行います。</p>
	<p>ドライ型ミストを設置及び高木による緑陰を形成し、夏場の来場者に対して熱ストレスの緩和策を講じること。</p>	<p>移動式ドライ型ミストの設置及び高木による緑陰を形成し、夏場の来場者に対して熱ストレスの緩和策を講じます。</p>
	<p>屋根面の高反射化については、その性能が維持されるような工夫を検討すること。</p>	<p>屋根面の高反射化については、その性能が維持されるような工夫を検討します。</p>

市長意見書の内容及びこれに対する事業者の見解（5）

項目	市長意見書の内容	事業者の見解
水質汚濁	井戸水を利用する際は、適切な処理をし、安全性を評価したうえで使用すること。	井戸水の利用にあたっては、行政の指導等に基づき、適切な処理を行った上で水道法第4条の規定に基づく水質基準を満足させるものとします。
地盤	地下水位低下及び地盤沈下が生じないように、井戸の設置時に揚水試験を行い、適正な揚水量を把握するなどし、揚水を行うこと。	地下水位低下及び地盤沈下が生じないように、井戸の設置時に揚水試験を行い、適正な揚水量を把握した上で揚水を行います。
動物	事業計画地内にシギ、コチドリが繁殖していることから、可能な限り、繁殖に支障がないような工事計画を検討すること。	今後、実施設計において工事スケジュールが明確になった段階で、時期や施工場所、工種等の配慮が可能であれば、検討していきます。
植物	事業計画地内で確認された特定外来生物（オオキンケイギク・ナルトサワギク）について、供用後においては、可能な限り事業計画地内から排除すること。	供用後に敷地内で特定外来生物が確認された場合は、植生管理の中で定期的に刈り取りをするなど、可能な限り排除するようにします。
緑化、景観	緑化計画については、周辺地域の豊かな緑環境と調和した施設になるよう配置面も考慮し、現計画に加え、植栽すること。	緑化計画については、建物を主に常緑広葉樹で囲むことにより敷地外からの景観に配慮する考えでおりますが、四季の移り変わりや現状の周囲との調和に配慮し、落葉樹も採用します。また、緑化率21%を確保することに加え、吹田市開発事業の手続等に関する条例では緑化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%）に近づけるよう努めます。
	樹種について、周辺地域の植生と調和した植栽計画とすること。また、万博外周道路側については、現況景観を尊重した植栽計画とすること。	樹種について、周辺地域の植生と調和した植栽計画とします。 外周道路からの景観については、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します。樹種は、四季の移り変わりや現状の周囲との調和に配慮すると共に現況の景観を尊重し、落葉樹も採用します。
	観覧車のイルミネーション等の夜間景観については、周辺環境に配慮した計画とすること。	観覧車の詳細計画は開業に向けての検討になるため、現時点では明確になっていませんが、サーチライトを使用するなどの地区外に向けた照明は行いません。また、周囲との調和に配慮し、景観に違和感を与えるような演出は行いません。
	広告・誘導看板等の意匠（色、大きさ等）については、周辺環境に配慮すること。	広告・誘導看板等のサインの意匠については、今後、景観アドバイザー会議における指導等を踏まえ、周囲との調和に配慮し、景観に違和感を与えないよう計画していきます。
	観覧車のイルミネーションによる光の影響について、現地調査等により把握すること。	観覧車のイルミネーションによる光の影響について、事後調査により把握します。