

事前質問回答表

資料3

項目	質問	回答
【温室効果ガス・エネルギー】	<p>1 P.12-1-7で「二酸化炭素排出量が可能な限り低減されている」と評価されているが、類似施設やトップランナーの床面積当たり、観客数当たりの原単位で比較を行ったのか。</p>	<p>温室効果ガスの評価については、実施する環境取組内容と、その取組内容実施による二酸化炭素排出量の削減率を元に評価しました。                      予測計算は、削減率を安全側で予測するため、以下の通り行いました。                      ・二酸化炭素の年間総排出量については、類似施設(カシマスタジアム、収容人員40,728人)のデータを元に、年間総観客数の比率に基づき算出しました。詳細については、評価書案p12-1-4～5に示すとおりですが、安全側(排出量大)の設定となっていると考えております。                      ・削減量については、環境取組内容の内、現時点の計画で削減量が定量化できるものについて算出しました。詳細については、評価書案p12-1-6に示すとおりですが、削減量の約92%は太陽光発電パネルによるものとなっています。                      ・上記に基づき算出した二酸化炭素排出量の削減率は25%となりました。また、削減量の大部分を占める太陽光パネルについて、類似施設における設置事例を評価書案p12-1-2に示していますが、本事業で計画している太陽光パネルは国内最大規模となっています。                      上記を踏まえ、「二酸化炭素排出量が可能な限り低減されている」と評価しました。</p>
	<p>2 表12-1-8の環境保全対策について太陽光パネルの出力500kW設置とあるが500kWにした根拠は何か。</p>	<p>意匠面を考慮した屋根のあり方、建設費用の問題、発電の効果など、総合的な観点から、現在の計画としています。なお、類似施設における太陽光パネルの設置事例を評価書案p12-1-2に示していますが、本事業で計画している太陽光パネルは国内最大規模となっています。</p>
	<p>3 500 kWの太陽光パネルは何㎡になるのか。屋根の何割になるのか。また、物理的にこれ以上設置できないのか。</p>	<p>太陽光パネルの設置範囲は約3,700㎡、全体屋根面積の約17%です。追加設置が可能な物理的なスペースはありますが、上記の理由から現在の計画としております。</p>
	<p>4 表12-1-8の環境保全対策について太陽熱温水器を設置するとあるが、スタジアム全体の温水使用量と使用割合はどれぐらいか。(割合が低い場合は、具体的な理由を示してください。)</p>	<p>太陽熱温水器によりつくられたお湯はクラブハウス浴室の給湯に使用します。年間使用量の約15%に相当します。</p>
	<p>5 P.12-1-10に公共交通機関の利用促進するため、バスの確保等について公共交通事業者と協議・検討することだが、バスの確保とともに環境配慮型(HVや天然ガス)のバスの利用についても協議しないのか。</p>	<p>本事業においては、満員に近い観客が来場した場合、相当数のバスが必要となることから、主として台数確保について協議を行っておりますが、今後、環境配慮型のバスの利用についても、バス事業者に要望していきます。</p>
	<p>6 ナイター照明については電気使用量(使用割合)が多いと考えられるが、高効率化等のエネルギー削減対策は行わないのか。</p>	<p>グラウンド照明のランプは、高効率のメタルハライドランプを使用します。</p>
	<p>7 P.12-3-62に関係者車両200台の利用とあるが、エコスタジアムを目指すのであれば、関係者が使用する車両についてはEV、HV車などの最新のエコカーを利用する必要があるのではないか。</p>	<p>関係者車両の大部分は、事業者が直接運行するものではなく、各種業務委託先の車両(荷物運搬トラックなど)です。よって、使用車種を指定することは困難ですが、エコカー利用の推奨など、環境意識を高めるような啓発活動につとめます。</p>

項目	質問	回答
【温室効果ガス・エネルギー】	<p>8 エコスタジアムを目指すのであれば、P.3-8にある駐車場予約制の運用にあたってはEV車やHV車などの最新のエコカー利用者が優先的に予約できる仕組みを考える必要があるのではないか。</p>	<p>本事業の交通計画では、周辺道路の状況に配慮し、自家用車での来場を出来る限り減らすということを第1の目的としています。その中で、退場する車両については最新のエコカーである方が望ましいですが、優先的に予約できる仕組みを作るには、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・「最新のエコカー」の定義、</li> <li>・入庫時の車種の判別方法</li> </ul> <p>などの問題もあり、現時点では実現は困難であると考えております。自家用車で来場自体を出来る限り削減するため、公共交通の利用促進対策の検討・実施に努めたいと考えております。</p>
【廃棄物等】	<p>1 P.12-2-10で「廃棄物の物量が592.3[ty-1]となり吹田市全体の0.5%である」ことをもって満足していると評価されていますが、廃棄物の絶対量ではなく、資源生産性[¥t-1]や循環利用率[%]、最終処分量[t]などの物質フロー指標による評価しないのか。</p>	<p>評価書案p12-2-3の表12-2-4に示した試合開催時の可燃ごみについては、さらに分別された内訳データがなく、また、その他の施設利用時の廃棄物についても、使用した原単位は評価書案p12-2-8に示したとおり、発生量の原単位となっており、リサイクル量・最終処分量等の予測が出来ませんでした。なお、可燃ごみについては、分別回収に努め、出来るだけリサイクル等を図りたいと考えております。</p>
【廃棄物等】	<p>2 環境取組である「環境に配慮した製品の採用(P.10-7)」として採用などがあるが、他にもバイオマス燃料等やバイオマスプラスチックの利用など、枯渇性のエネルギー・物質資源利用に対してバイオマスに代表される再生資源で代替する取り組みは検討したのか。</p>	<p>現段階では、バイオマス等再生資源の採用については、検討できておりません。今後、可能性を検討してまいります。</p>
【廃棄物等】	<p>3 表12-2-4の試合開催時の廃棄物発生量について可燃ごみの容積比(紙コップ・トレイ・包装紙・割り箸・その他)は示してください。(紙コップ・トレイの容積比が多い場合はリユース食器の導入が必要ではないか。)</p>	<p>評価書案p12-2-3の表12-2-4に示した可燃ごみについては、さらに分別された内訳データはありません。参考値として、平成24年9月29日のガンバ大阪ホームゲーム開催時に行った可燃ごみの調査における比率(重量比)を以下に示します。 紙類:16.7%、ビニール袋類:3.8%、残飯:1.6%、その他:77.9% このうち、「その他」の多くは、弁当容器、紙コップ等の使い捨ての食器類となっています。これらの可燃ごみについては、紙類・ビニール袋等については、今後、分別回収に努め、出来るだけリサイクル等を図りたいと考えております。 なお、使い捨ての食器類については、その比率も多いことから、対策が必要であると考えておりますが、他のスタジアムの事例では、特にコスト面の問題で、スタジアム単独で、リユース食器の導入に成功している例を把握しておりません。今後、リユース食器の導入については、リサイクル可能な使い捨て食器(分別の容易な統一規格品)の導入と合わせて、コスト面を含め検討します。</p>

項目	質問	回答
【廃棄物等】	4 予測結果(P.12-2-8)で原因別(試合開催時、グラウンド管理、クラブハウス他)で廃棄物排出量が出ているが、組成別での廃棄物排出量はどのようなものか。	試合開催時の廃棄物については、可燃ごみ:102.5t/年、資源ごみ:256.2t/年(合計358.7t/年)と予測されます。グラウンド管理により発生する廃棄物(33.4t/年)については、すべて可燃ごみ(芝)となります。クラブハウス他(200.2t/年)については、評価書案p12-2-8に示したとおり、発生量の原単位に、施設の総延床面積を乗じて算出しており、その内訳等のデータがなく、組成別の量は予測できませんでした。
	5 予測及び評価結果で吹田市の一般廃棄物の年間排出量と比較しているが何故か。	予測項目が、施設からの一般廃棄物、産業廃棄物、歩行者の一般廃棄物という項目分けとなっており、今回の評価書案では、単純に一般廃棄物という区分でのみ比較しました。ご指摘のあった事業系一般廃棄物の年間排出量(平成22年度41.404t)と比較すると、施設からの一般廃棄物量は、吹田市の事業系一般廃棄物の年間排出量の約1.4%となります。
	6 当該施設から排出される廃棄物は事業系一般廃棄物なので、吹田市の事業系一般廃棄物の年間排出量と比較すべきではないか。	
	7 環境取組内容で「～廃棄物発生量の抑制の呼びかけを行う。」とあるが、具体的な方法は何か。また、現在でも試合開催時に同様の呼びかけを行っているのか。	現在、ホームゲームを開催している万博記念競技場については、万博記念機構の管理となっており、飲食店・店舗についてもガンバ大阪から廃棄物発生量の抑制等の呼びかけを行うことは出来ていません。新スタジアムについては、ガンバ大阪が指定管理者となる予定であり、このような呼びかけが可能になると考えております。具体的な内容については未定ですが、「簡易包装の推進」、「飲食売店の一括管理による廃棄ロスの減少」など、実施可能な対策を検討していきます。
【大気汚染】	1 工事用車両の走行と施設関連車両による寄与濃度が、要約書P.33では例えば0.00035～0.00046のようにある範囲で記述されているが、わかりにくい。最高値だけを記述すると不都合があるのか。	各予測地点において寄与濃度等が異なることから、要約書としては予測値の幅を示す、このような表記としたものです。ご指摘を踏まえ、評価書の要約書においては表記方法を検討します。
	2 評価書案P.13-1 表13-1(1)で大気汚染の事後調査は行わないとしているが、工事中の工事中の二酸化窒素濃度は吹田市の目標値を上回り、環境基準値にも近い値が予測されていることを考えると、工事中の事後調査は必要ではないか。	工事中の工事区域周辺における大気質については、本計画の工事以外の影響を受けるとともに、工事による影響についても、気象条件(風向き等)により変動すると考えられることから、的確に測定を行うことは難しいと思われれます。なお、予測については、建設機械の稼働台数等について安全側の設定としております。また、実際の工事にあたっては、使用する建設機械について可能な限り排出ガス対策型の機器を採用するなどの対策を講じ、さらなる影響の低減を図ります。(必要な場合は、実際に使用した建設機械の機種・台数・稼働時間による数値計算により排出量を把握する方法で対応させていただきたいと思っております。)
	3 P.12-3-30に「使用する建設機械について可能な限り排出ガス対策型の機器を採用する。」とあるが、エコスタジアムを目指すのであれば、最新の排出ガス対策型の機器の採用をする必要ではないか。	最新の排出ガス対策型の機器については、工事時点でのこれらの機器の普及状況や、市場の影響等により、実際に使用できる台数については制限されると考えております。使用する建設機械については、出来るだけ最新の排出ガス対策型の機器を選定するよう努めますが、すべてを最新型とすることは困難であると考えております。

項目	質問	回答
【大気汚染】	4 P.12-3-56に「資機材搬入車両については、協力会社を含め、燃費・排気ガス性能の良い車両を使用するとともに」とあるが、エコスタジアムを目指すのであれば、最新の排気ガス性能等の良い車両を使用する必要ではないか。	資機材搬入車両については、基本的に各運搬会社等の車両を使用することとなります。また、最新の排気ガス性能等の良い車両の普及状況もあり、すべての車両を最新の車両とすることは困難であると考えております。協力会社を含め、出来るだけ最新の車両を使用するよう努めます。
	5 12-3-62において供用後の関係者車両200台の利用と記載があるが、エコスタジアムを目指すのであれば、関係者から意識を変え、できるだけ車両の使用を控えるとともに、使用する車両についてはEV、HV車などの最新のエコカーを利用する必要があると考えられるが、このような取組は実施しないのか。	関係者車両の大部分は、事業者が直接運行するものではなく、各種業務委託先の車両（荷物運搬トラックなど）です。よって、使用車種を指定することは困難ですが、エコカー利用の推奨など、環境意識を高めるような啓発活動につとめます。
	6 工事中に排出される大気汚染物質のうち、工事関連車両・通勤車両から排出される割合はどの程度か。環境取組内容に通勤車両量を削減する取組が必要ではないか。	工事期間中に工事関係車両・通勤車両から排出される大気汚染物質の総量を算出することは、各車両の走行距離を設定することが困難なため、出来ません。参考として、工事関係車両と通勤車両がすべて同じ距離を走行とした場合の、工事中に車両から排出される大気汚染物質排出量の内、通勤車両が占める割合を算出した結果は、窒素酸化物で13%、浮遊粒子状物質で12%となります。工事中の通勤車両については、公共交通機関の利用促進及び乗合での来場のさらなる推進を図り、出来る限り削減するよう取組みます。
	7 P.12-3-73にある施設関連車両とはどのようなものか。（観客が利用する自家用車以外にスタジアムで使用する車両があるのか。）	施設関連車両による影響としては、観客の自家用車等に加え、観客を輸送する路線バス・臨時バスの影響も考慮しています。
【ヒートアイランド現象】	P.12-5-10で表面温度が、昼間0.5℃上昇することが予測されている（戸建以外の建物の面積が増加したためと推測される。）が、建物に対して、表面温度が上がらないためにどのような環境取組を検討しているのか。（壁面緑化、ドライミスト、空調室外機へのミスト、スタジアム前の広場に噴水の設置及び高木の植栽による日陰の形成などが考えられる。）	屋根表面温度の上昇を緩和するため、屋根を白色系とする計画としています。建物足下には植栽を施す計画ですが、さらに広場への高木植栽について、観客の通行、災害時避難の安全確保などを踏まえううえで、可能な範囲で検討を進めてまいります。
【土壌汚染】	P.12-6-4「12.6(2)②その他の土地利用履歴（海軍山田地下弾薬庫について）」において、「弾薬庫の位置が正確に把握できないこと及び弾薬は木箱に保管され有害物質の漏洩がない」とあるが、地下弾薬庫が当該計画地に存在する可能性が高いこと及び国の見解において本事案における弾薬が保管されている木箱は密閉容器ではないと考えられると示されていることから、地下弾薬庫の有無について更なる調査が必要であると考えられるが、事業者として更なる調査を予定しているのか。	地下弾薬庫の有無については、関係機関と協議のうえ、さらなる調査の実施を検討しております。

項目	質問	回答
【騒音】	1 (P12-7-7、P12-7-25)回折減衰量について、観客声援のパワーレベル分布、周波数特性、音源の位置情報と障壁の設定と経路差計算等の前提条件について、どのように仮定しているか。	<p>歓声騒音予測の諸元・回折等の設定は、以下の通りとしました。</p> <p>■観客声援のパワーレベル分布： 2012年2月24日長居スタジアム開催の日本代表戦(観客数42579人)のホーム側(音の最も大きい側)を一様に見渡せる位置での騒音レベル実測値からパワーレベルを算出した。その値を1㎡当たりのPWLとして、客席全域に分布させて音圧レベルを再計算し実測値に合うようパワーレベルを再設定している。国際試合であり、国内最大規模の試合であることであるため、音源の設定としては適切であると考えている。</p> <p>■観客声援の周波数特性： 上記騒音レベル実測値より分析した周波数特性である。声援、応援太鼓、ゴール時のアナウンスと音楽、ハーフタイムイベント音を含む周波数特性である。</p> <p>■音源の位置情報： 観客声援音源は客席全域に設定しており、かつ観客全体が同時に発音したと仮定している(実際は、静かな場所もあるが全体が一度に発音したと仮定)。</p> <p>■障壁の設定： スタジアムの建築形状を忠実にCADシステムによりモデル化しており、その形状により音響的に回折効果が得られるエッジを含む障壁は全て回折壁として計算されている。</p> <p>■経路差計算： 音源は客席エリアを複数に分割し、外部騒音評価エリア全域に対し、音源、上述の障壁群、評価点各ポイントの関係性において発生する全ての回折経路に対して膨大な計算している。</p>
	2 P.12-7-27に試合歓声騒音レベルは類似施設における実測値より1㎡あたりのパワーレベルを設定しているが、どのような計算を行ったのか。	
	3 P.12-7-27に障壁はスタジアム形状を考慮して設定したとあるが、どのような設定をしたのか。	
	4 P.12-7-27に発生源の対象時間は140分間とあるが、P.12-22交通混雑で終了後2時間をかけ退出コントロールするとある。試合後2時間スタジアム内に観客が滞在することになるため、歓声等の時間は長くないのか。	<p>類似施設での騒音調査の結果、大きな騒音が発生するのは、試合中の、特にゴール時などであり、試合終了後は大きな歓声等は発生しません。なお、退出コントロールのため、試合終了後のイベント等についても実施を検討しておりますが、大きな騒音が発生するようなイベントは行いません。また、観客に対しても周辺のご迷惑にならないよう呼びかけを行います。</p>
	5 P.3-13に試合開催時にはスタジアム外壁の窓を閉鎖するなどの対策を講じるとあるが、窓の閉鎖以外の対策はどのようなものか。	<p>スタジアムの開口部には、入場ゲートや観客席先端に芝生育成のための通風口がありますが、試合時は、扉やシャッター等を閉める運用とします。建物側の対策として、観客席全面への屋根設置、屋根と観客席の間を壁等でふさぐなど、できるだけ開口が少なくなる計画としています。</p>
【振動】	P.12-8-26に「建物構造に配慮し、外部への振動の影響が小さくなるような計画とする。」とあるが、どの様な計画を予定しているのか。	<p>建物構造は、鉄筋コンクリート構造等の剛性の高い構造体とするよう計画しています。また、詳細には、応援時の振動と共振しないような構造体とし、振動が増幅しないように検討します。</p>

項目	質問	回答
【低周波音】	P.12-9-14の「到達音圧レベルは建物による減衰が見込まれるため、屋内において心身に著しい影響はないと考える」との評価結果について、「低周波音問題対応の手引書(平成16年6月 環境省)」では「窓を閉めた場合には、騒音成分のみが遮音され低周波音が際立って聞こえる(感じる)ことがある」と注意があるが、評価にあたりこの内容も勘案されたのか。	低周波音の予測にあたっては距離による減衰のみを考慮して予測を行っており、予測地点は住居の屋外としております。予測結果では現況値に対して大きなレベルの上昇は見られないことから屋内においても本事業による影響は小さいものと考えております。
【緑化】	1 P.12-13-6で「高木はクスノキ、コナラ、ケヤキなどを選定することにより、・・・」とあるが、他にはどのような樹種を予定しているのか。(エノキ、アキニレを加えるべき。)	現時点での植栽予定樹種は評価書案に記載の通りですが、今後、エノキ、アキニレについても植栽を検討してまいります。
	2 低木についてはどのような樹種の植栽を予定しているのか。(外来種であるトウネズミモチの使用は予定しているのか。また、アゲハチョウ類の食草となるミカン科の樹木の植栽は予定されているのか。)	トウネズミモチの植栽は予定していません。 現時点での低木の植栽予定種はアペリアとユキヤナギですが、ご指摘の内容を踏まえ、低木の植栽樹種について、今後、検討してまいります。
	3 良好な環境の創造の見地からの緑化はどのように検討されているのか。(自然環境の目標や評価においては、現状を維持できればいいというような観点からしか考察していないように思える。吹田市のように自然環境が破壊され尽くしているような地域にこそもっと積極的に自然を取り戻す視点を入れていかなければならないと考える。)	現時点の計画においては、計画地周辺に生息する昆虫に配慮したクスノキや、落葉広葉樹であるコナラ、ケヤキなどの高木種を主な植栽樹種として予定することにより、生物の生息環境としての樹林の質の向上に配慮しています。今後、昆虫類や鳥類の好む樹種等についても検討し、より自然環境に配慮した植栽となるよう計画していきます。
	4 P.12-13-5において「緑地面積が35,200㎡から23,700㎡に減少する。」と記載があるが、スタジアム前の広場などに緑地にするスペースに植栽しないのは何故か。	大規模施設であるため、万が一、火災等の災害が起こった時の避難計画が重要です。大勢の観客が安全に避難するためには、一定の空地が必要と考え、現在の計画としています。その中で、今後、可能な限り、植栽を増やせるよう検討してまいります。
【景観】	1 スタジアムの壁面が白・薄いグレーであるが、北接する野球場を使用する白いボールが新たな壁面により見えにくくなる影響は無いのか。	野球場とスタジアムの間には、既存の樹木やアメフト場の防球フェンスがあること、また守備につく選手はスタジアムに背を向ける位置関係となることから、問題ないと考えています。
	2 フォトモンタージュは、できるだけ視点場から対象物を見たときの、見えの大きさに近い資料を作成できないのか(A3版など)。(審査にあたっては提出すること。)	審査においては、A3版のフォトモンタージュを提出します。
	3 誰もが容易に望見できる視点場、特に近景で、景観への影響がないことを確認が必要ではないか。	建物のスケールが大きいため、ある程度全体像が見える視点場を設定しました。また、計画地の周囲には高木の植栽があり、計画建物を見通せる地点は限られています。近景については、視野の大きな部分を計画建物が占めることとなりますが、建物の足下には植栽を配置するなど、影響を低減するよう配慮致します。
【安全】	緊急災害時の防災拠点としての機能を持たせるためには、太陽光パネルの出力を売電するシステムだけでなく、緊急災害時には太陽光パネルからの電力を利用できるシステムや電力を蓄電できる蓄電器の設置が必要ではないか。	防災拠点の役割、仕様については、吹田市と継続協議中です。維持管理費用の少ないスタジアムを目指していることもあり、維持費のかかる蓄電池は計画しておりません。災害時は非常用発電機の使用を考えています。

項目	質問	回答
	1 自家用車2,000台、バス200台を実施するための関係事業者(交通事業者、万博機構、警察など)との合意形成は済んでいるのか。	万博記念機構及び近鉄バス・阪急バス等の交通事業者と実現に向けて協議を行っており、ご協力いただける方向でご検討いただいております。また、これらの計画を前提とした交通計画について、吹田警察署、吹田市等にもご説明を行っております。
	2 駐車場予約制の対象となる駐車場には、ホテルの駐車場も含まれるのか。	南第1駐車場、東駐車場及び中央駐車場を使用する予定であり、ホテル阪急エキスポパークの駐車場は使用しない予定です。
	3 P.3-9 表3-4、P12-23-6 表12-23-4に40500人の入場者数を想定した場合の交通手段の内訳が示されているが、妥当性の根拠およびその実現可能性の根拠は何か。(交通計画、観客へのアンケート調査結果及びモノレールの輸送実績に基づき想定とあるが詳しく示してください。)	アンケート調査結果によれば、来場時の交通手段分担は自動車30%、モノレール39%、バス13%、バイク4.5%、自転車11%、徒歩2.5%です。この比で40,500人を分割すると、自動車12,150人、モノレール15,800人、バス5,250人、バイク1,800人、自転車4,500人、徒歩1,000人となります。 これを基本に、自動車の2,000台(4,900人:アンケート結果による平均乗車人数2.45人/台で換算)への抑制、モノレールの増便後(5分間隔運転)の輸送余力16,400人(H23.12.3(土)ガンバ試合非開催日データ、大阪高速鉄道資料)を踏まえ、残りをバスで輸送する前提で算出しています。
【交通】	4 モノレール10500人/2h(P.12-22-5)、自動車2000台(P.12-22-14)、バス198台(P.12-22-19)とあるが、40500人を想定した場合、少なく見積もっても入場に2~3時間、退場にも同じ時間を要するとすれば、5~6時間にわたりモノレールは大混雑状況に陥る。P12-22-30にあげられている公共交通の対応策で「公共交通機関の利用促進するため、快適に公共交通機関を利用できる」ようになるのか。(対策を具体的に示してください。)	ゲーム終了後の退場時には、観客が集中するため、ある程度の混雑は想定されますが、増便後のモノレールの輸送余力に基づいているため、輸送に大きな問題はないと考えられます。来場時は、更に分散すると考えられます。 なお、宇野辺駅への徒歩誘導により万博記念公園駅への集中緩和に努めるとともに、阪急山田駅への徒歩誘導によるモノレール利用者数の削減についても検討・実施します。
	5 交通流シミュレーションの妥当性を判断する上で、臨時バスの乗り場等を想定はどのようにされたのか。	バスの方面別・乗り場別の台数については、以下の通り配分しました。 ・JR茨木駅97台・阪急茨木市駅29台:スタジアム前1/2、東駐車場(競技場前の現バス停)1/2 ・JR岸辺駅55台:スタジアム前 ・千里中央駅17台:中央駐車場 なお、スタジアム前には、スタジアム前広場に新たにバス乗り場を整備する計画です。
	6 臨時バスの運行について往復に要する時間が平均的に1時間程度(P12-22-19)とあるが、この算出方法はどのように行ったのか。(所要時間を予測するためにシミュレーションを行っているはずなので、予測結果はどのようなものか。)	臨時バスの運行実績が、JR茨木駅で往復約30分、阪急茨木市駅で1時間程度、千里中央で1時間強となっています。また、岸辺駅も距離から判断して1時間強程度と考えられます。 以上の点を考慮し、平均往復時間1時間を想定しています。 バス事業者への聞き取り結果では、各ルートとも、概ね2往復以上の運行は可能であろうとの回答を得ています。 なお、シミュレーションは外周道路を対象としているため、バスのルート全体での所要時間はわかりませんが、外周道路については、大きな滞留は発生しない結果となっています。
	7 交通流シミュレーションによる予測結果で「著しい滞留は見られなかった」(P12-22-30)とあるが、審査会ではどのように審査を求めているのか。	動画で車列の滞留状況等を確認していただく予定です。

項目	質問	回答
	<p>8 モノレール駅構内および周辺には長時間にわたって待ち行列が発生すると想定されるので、通路だけではなく駅構内、周辺における安全性を確保策はどのようなものか(安全性の確保策の具体性と妥当性を示してください。)</p>	<p>万博記念公園駅は多くの乗客を集中を想定した構造となっており、改札内(2F)が広く、十分な滞留空間があります。 現在多数の乗客が集中する時は、ここから下り階段へ降りる箇所、改札前の2箇所です。駅員の方が制限することにより、コントロールしています。スタジアム建設後も同様な処理により安全を確保して頂くように協力をお願いしていきます。 また、宇野辺駅への徒歩誘導により万博記念公園駅への集中緩和に努めるとともに、阪急山田駅への徒歩誘導によるモノレール利用者数の削減についても検討・実施します。</p>
	<p>9 (仮称)エキスポランド跡地複合施設開発事業にともなう交通量も供用時交通量に含めるべき。交通量の情報の共有はできているのか。</p>	<p>現時点では、(仮称)エキスポランド跡地複合施設開発事業にともなう交通量及び交通処理計画については検討中と聞いており、両者を合わせた複合影響については出来ませんでした。なお、スタジアム関連の交通データについては、エキスポランド跡地事業の事業者にて提供しております。今後、エキスポランド跡地事業の環境アセスの中で、示されることとなると考えております。</p>
【交通】	<p>10 交通混雑について、リスク管理上は「渋滞する・しない」というハザードに伴って生じる、例えば「緊急車両の未達」等の事象が管理すべき最終影響点であるが、それら「交通渋滞に起因する影響項目」の調査は行われるのか。</p>	<p>来場交通については、駐車場予約システムにより、現在の来場交通よりも抑制する方向で進めています。 したがって、自動車交通の状況については、現在の試合開催日より悪化することはないものと考えています。</p>
	<p>11 現況調査において(休日)平成24年7月28日(土)にしたのは何故か。P.12-22-19で補正を行っているがこの日は特別な事情があり入場者が少なかったのか。</p>	<p>比較的夏休み中の方が来園者が多いと考え、7/28(土)に調査を実施しました。特に特別な状況ではありませんでしたが、結果として来園者数がそれほど多くなかったため、デーゲームの開催を予定している来園者数1万人程度の日の過去のデータで補正を行いました。</p>
	<p>12 表12-22-3駐車場利用台数調査結果において、休日、駐車場C(南第2駐車場)が閉鎖されているが何故か。</p>	<p>万博機構による判断です。 周辺グランド等の利用予定者が少なかったため、規模の大きい南第1駐車場のみの運用とし、駐車場管理の負担を軽減されたものと思われれます。</p>
	<p>13 P.12-22-14に「自動車による来場者を抑制するため、最大2000台の駐車場を対象に予約制を導入し、予約のない人は駐車場に入場できない運用とする。」とあるが予約制とは具体的にどのような方法なのか。 (予約が出来なかった人が2000台の予約駐車場以外に駐車できないようにするためにどうするのか。)</p>	<p>スタジアムの前売り入場券の購入予約時に、駐車場についても予約していただくことを予定しています。チケット購入の際に駐車場の予約がとれなければ、多くの人は駐車場の空きはないものと考え、車では来場しないものと、基本的には考えています。 ・駐車場は原則として17時で入庫を終了するため、ナイター時については、駐車場予約者以外の入庫は許可致しません。 ・デーゲーム時は、上記のような入庫阻止はできませんが、他の駐車場を利用する人が発生する場合は、市、万博機構とも協力し、来場者のマナー向上を呼びかけていきます。</p>



項目	質問	回答
【交通】	14 P.12-22-30に「観客数が多い場合、特に退場時(帰宅時)においてスタジアム周辺で快適・安全な通行を確保するため、交通整備員を配置することはもとより、スタジアムからの退場時間をコントロールし、順次退場するなどの対策についても検討・実施する。」とあるが、観客数が多い場合とは何人を想定しているのか。	必要に応じて交通整理員の配置を行います。 現在の最大来場者数が2万人なので、3万人程度の場合、現在よりも手厚い対応が必要になるものと考えています。
	15 P.12-22-30に「観客数が多い場合、特に退場時(帰宅時)においてスタジアム周辺で快適・安全な通行を確保するため、交通整備員を配置することはもとより、スタジアムからの退場時間をコントロールし、順次退場するなどの対策についても検討・実施する。」とあるが、退場時間をコントロールするための具体的に何をするのか。	試合終了後の後座試合、軽食パーティー、試合を振り返るパブリックビューイングなどのイベント実施等を考えています。
	16 P.12-22-30に「観客数が多い場合、特に退場時(帰宅時)においてスタジアム周辺で快適・安全な通行を確保するため、交通整備員を配置することはもとより、スタジアムからの退場時間をコントロールし、順次退場するなどの対策についても検討・実施する。」とあるが、ナイター終了後に急いで帰る必要がある遠隔地からの観客にはどのように対応するのか。	退場時間のコントロールについては、基本的には、試合終了後の後座試合、軽食パーティー、試合を振り返るパブリックビューイングなどのイベント実施等による、自主的な退場時間の分散をを考えています。ただし、それでも十分でない場合は、規制退場を行いたいと考えています。 なお、特にナイター終了時については、極力早く(例えば1.5時間)退場するための方策について検討中です。 阪急山田駅への徒歩誘導によるモノレールの輸送力向上(輸送余力の増大)、門真方面への輸送余力のさらなる活用等が考えられます。また、大阪駅、新大阪駅、京都駅等への直行バスの運行についても検討していきたいと考えています。
【交通安全】	1 P.12-23-11で北Aルートの架橋の部分に関して、サービス水準をBとしているが、坂になっていること及び曲がり角が90度・180度になっていることから混雑時にはCになるのではないかと。	屈曲部を含めた評価基準がありません。仮にサービス水準がCでも処理は可能です。宇野辺駅、阪急山田駅(外周道路ルート)への徒歩誘導により、歩行者通行量の削減に努めたいと考えています。
	2 P.12-23-11で南Aルートのエキスポランド横の通路に関して、サービス水準をBとしているが、坂になっていること及び階段になっていることから混雑時にはCになるのではないかと。	「歩行者の空間(ジョン・J・フルーイン)」の段階の基準によれば、サービス水準はCとなります。ただし、通常の階段と異なり傾斜が緩やかなため、通常の通行路に近い状態で通行可能と考えています。
【その他】	1 P.3-7地下水利用計画に「大規模な地下水揚水は行わない計画である。」とあるが、小規模・中規模の地下水揚水は行うのか。(その場合は予定の井戸緒元はどこか。)	ガンバ大阪クラブハウス近くに、既存の井戸があり、現在も練習場の散水に利用しています。新スタジアムでも、同様に芝の散水等に継続利用したいと考えています。
	2 本スタジアムの耐用年数は何年を想定しているのか。	耐用年数は50年を想定しています。
	3 P.11-1で、複合影響に関して「より詳細な計画内容が把握できた場合、適切に対応する」とあるが、どのように対応する予定なのか。	現時点では、(仮称)エキスポランド跡地複合施設開発事業についての事業計画の詳細が把握できないため、複合影響の検討は出来ませんでした。なお、今後、エキスポランド跡地事業の評価書案が提出されるなど、事業計画及び環境影響の詳細が把握された場合は、その時点において可能な対応について、関係者と協議し、実施します。