

意 見	回 答
(住民 A) このアリーナの建設が発表されて以来、もう 5 年ぐらいになるのか、山一連合の前会長、今の会長と連携しながら、事業者の皆さんと検討を重ねてまいりました。それで、これから、もう少しですけれど、地域あるいはこのアリーナ建設に関して、共有、連携しながら務めていきたいと思っておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。 早速ですけど、一番初めに、意見を述べさせていただきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。 まず 1 つ目、山一・北山田両連合会の思いとしての意見を申し上げたいと思います。 このアリーナ建設が発表されて以来、両連合会と事業予定者さん側とのかなりの回数の、数度の会合を持たせてもらっております。そのときに最初から聞いておりましたのは、常に「遊ぶ・働く・暮らす」機能を複合的に導入していきますということを何回も聞いておりました。この事業自体は全体的な事業であって、どれ一つ欠けても計画としては成り立たないということを耳にしております。 ただ、公園内への住宅建設がなくなった今、このコンセプトは崩壊していて、いわゆる①－bですけど、今、空白地がありますが、空白地に対する代替案がまだ出ておりません。もう 1 年以上になります。その代替案がない中でこのアセスをやるというのは、大体事情は分かっているんですけど、いかがなものかという考えももちろんあります。 代替案が出た場合、またどういうふうにされるのかということのも再度したいと思えますし、事業者の皆さん、皆さんとは言いませんけど、事業者の方にお聞きしたいのですが、今、代替案が出ていない中でこの質問はおかしいかもわかりませんが、将来的にはどういうふうにされるのか、もし少しでもお聞かせいただけるなら、今お聞かせいただきたいと思います。 それと、代替案は大阪府が、事業者から 5 年先に代替案を出すと。5 年先というのは、2030 年にアリーナが完成の予定です。先ほど一番初めに言いましたが、その 1 年後に状況あるいは情勢を見ながら代替案を提案したいと聞いておりますが、大阪府がこの 5 年先の提案を理解された根底には何が合ったのかということもお聞きしたいと思っています。大阪府、今日はお見えになっているのですね。できたらお聞かせいただきたいと思います。個人的な話になりますけど、今の状況から見たら、少し言い過ぎかも知れませんが、アリーナをかさに着たマンション建設じゃないかというイメージは受けています。これが 1 つです。	(事業者) まず 1 つ目の用地①－b 関連ですが、コンセプトからお答えしてまいります。まず、用地①－b の計画が決まっていなかったということで、このまま何も実施されないのではないかといった御懸念があるということかと思っております。 用地①－b については、当初、共同住宅を計画していたところでございまして、地元の皆様からの御意見ですとか吹田市から出ました見解等も踏まえまして、今回、アセスの対象敷地から除外させていただいたということでございます。 もともと、おっしゃっていただいた「遊ぶ・暮らす・働く」、この 3 つのコンセプト、もちろん遊ぶというところはアリーナが中心になりますが、暮らすといったところはこの用地①－b、住宅展示場跡と、当初から外周道路外側の用地②、③も合わせて、この 3 つの敷地で暮らすという機能を導入していきたいと考えておりました。 用地①－b はなくなるのですが、この用地②、③で暮らすというところは機能を維持していくという考えでございまして、この計画の変更にあっても、大阪府の戦略本部会議ですとか、この案件の審査の先生方で構成されていますアドバイザー会議でも御承認いただいた上で、アセスの手続についても必要な要件を吹田市とも協議をさせていただいて手続を進めさせていただいてきたところでございます。 用地①－b の検討状況でございますけれども、こちらは 26 年 2 月、今年の大阪府戦略本部会議での方針を踏まえまして、約 1 年後、27 年の初めには、まず代替案の方向性を大阪府のほうに報告させていただくことになっております。その後、代替案の具体的な検討を進めていくというところで、当然に吹田市さんの条例ですとか、この地域に求められる公共性、また、アリーナを核とするまちづくりのコンセプト、こういったところにちゃんと合致するように、大阪府、そして吹田市とも協議を進めていきながら、具体的なものは実際のアリーナ開業後の状況を見て約 1 年後に確定させるということで、大阪府の戦略本部会議等で御了解をいただいているところでございます。 1 点、まだ具体的な中身が決まっていなかったところはあるのですが、改めて補足をさせていただくと、当然、将来の環境や周辺地域への影響といったものを考慮する必要がありますし、具体的な計画が固まった際には、その内容に応じてこのような環境アセスの変更手続が必要となれば、その行政手続であったり法令・条例上の手続を改めて行っていくことになりますので、①－b が現状白紙だからといって、いきなり突然何か変なものができるということではなく、必要な手続を取りながら進めさせていただくことになろうかと思っております。

意 見	回 答
	（大阪府）先ほど事業予定者のほうからお話のありました、おおむね 1 年後に代替え案の方向を示した上で、アリーナ開業後、2030 年の約 1 年後に、市場環境及び地域の環境の影響を見極めた上で代替え案を提案したいという申出がありました。 府としては、これからおおむね 1 年後に、まずは代替え案の方向性の報告を求めるとともに、先ほど事業予定者からはアリーナ開業後という話があったのですけれども、引き続き代替案の具体化に向けた検討を速やかに進めて、適宜、府に報告するように求めているところでございます。ということなので、代替計画が立てば、早めに着手していただきたいと考えております。
（住民 A）2 番目ですが、これは一応、北山田の連合会としてお尋ねしたいのですけれど、主要鉄道駅です。阪急山田駅あるいは JR の茨木、千里丘駅への積極的な誘導を図る計画となっております。阪急山田駅への経路については、サービス水準をクリアする必要があり、幅員の確保、分かりやすいサイン誘導等の検討を道路管理者と協議をしているところだとあります。この協議の進捗状況というのは今どの辺までいっているのか、もしお答えいただければありがたいということです。	（事業者）阪急山田駅へのルートに関しましては、こちらはモノレールのキャパシティを補完するという意味でも非常に重要だと思っていまして、大体 1.1km で 16 分ぐらいの歩行距離になりますが、スタジアムから JR 茨木駅に歩いている人が多いという実績から見ても、阪急山田というのはやはり積極的に誘導できる交通手段と考えております。 現在、茨木土木さんと協議は重ねておりまして、歩行者を阪急山田駅へ誘導するための、歩行者が歩きやすいように、照明であったりサインであったり、歩きやすい環境をつくっていくというところと、一方で住宅地には入らないようにサイン等でしっかり制御をしていきたいと考えておりまして、現在協議中でございます。

意 見	回 答
(住民 A) 交通調査ですが、24 ページにあります交通調査で、平日に 24 時間、通常休日で 24 時間、桜まつりが 8 時から 22 時の 14 時間、それからガンバの試合がある日が 12 時から 21 時で 9 時間、この数字でシミュレーションってできるのですかというのが 1 つです。 交通混雑・安全については、外周道路、またその周辺地区、周辺道路が主ではありますけれど、1 つ、やはり私どもの住んでいるところ、5 月と 6 月に複数回、今、皆様、北山田の人は分かるかと思いますが、ローレルハイツというマンションがありますが、そこから一本道、山田高校のほうへ抜ける道があります。それから、その上で協会前の信号まで、長時間、渋滞が発生しています。その中で私が耳にしているのは、歩行者との接触もあったということです。 当然ながら万博外周がメインになるのは分かりますけれど、事業者の方に対しては、地域の中へ入ってくる車に対しても十二分な考えを持っていただきたい。メールが入ってきて、何とかしてくれと、子供も遊べない、通れないという状況で入ってきています。だから、一度、なかなか見てくれと言われても、その辺に当たるかどうか分かりませんが、もし歩いたことがないのでしたら、一度歩いてみていただくだけでも結構かと思えます。本当に地域内に車が入ると、地域の住民は歩けないです。1 日歩けない、半日は確実に歩けないです。家に帰れないです。今、数字で外周がどうのこうのと言われましたけれど、地域内も十二分に検討してください。数字で見ると、数字でこれだけ減りましたというのと体感で感じるのは全く違いますから。数字しか表すことはできないと思いますけれど、その辺よろしく願います。	(事業者) 交通量調査について、御指摘いただきましたとおり、イベントがある日については 24 時間調査をやっております。今回、交通混雑とか交通の騒音というところで、交通量が一番大きい時間帯をピークと見ていまして、現況交通量のピークに開発交通量のピークを足して、ピーク・オン・ピークといいますが、一番厳しい時間帯でのネガティブチェックをやっております。それが結果として、交通に関しては、アリーナの入場時間が 14 時台に入った場合、退場時間が 18 時台に入った場合で、その時間帯を中心に 2 時間程度の細かいシミュレーションを、御覧いただいたシミュレーションをやりまして進めております。ですので、桜まつりや試合日については、深夜・早朝については特にアリーナのイベントの集客はないということで、今回除外をさせていただいています。 車に関して、特に御指摘いただいていた南側の生活道路に入らないようにというところで、先ほど御説明しましたとおり、今警察と協議をしています。多分南から入ってくるというのは非常に分かりにくく、そういう車はなかなか数は少ないと思います。 一方で、今回、協会前交差点から出ていく車がたくさん出てくるというときに、直進で、入り口が少し広いものですから、入って行って、中で何か詰まってしまうたり、生活道路の中に入ってしまうということとは十分考えられますので、特に退場時が問題ではないかということで警察とも協議をしております。一方通行にする案とか、方向も指定するような交通規制をする案とか、いろいろ案を考えて検討してきました。そうするとその中にお住まいの方々も不便になるということで、まずはその出入口のところで人と看板によって真っすぐ行かないように誘導を図っていきたいと思っております。これでさらに問題が出る場合は、警察さんともお話しはしておりますが、交通規制をかけることも含めて善後策を協議していきたいと思っております。
(住民 B) 共同住宅の建築計画の概要というところで、先ほど景観をよくするために角を階段状に切ったという御説明をいただきましたけれど、容積率 200%で、これ以上大きくはできないまで積み重ねているという数値だと思います。建蔽率は 33%ということは、建蔽率にまだ余裕があります。すると、階数を下げることはできるというわけでしょうか。私も素人なので分からないのですが、景観上でカットしているというふうには思えないのです。これは、完全に 200%です。それに対してお答え願いたいです。	(事業者) 都市計画上の概要について御説明させていただきます。 都市計画上につきまして、御意見があったように、容積率は 200%が上限の容積率の地域になっております。それを踏まえまして、そのほかにも建築基準法、その他の条例も踏まえて、高度地区等の条件も踏まえて、今回計画をさせていただいております。その上で、先ほど、建蔽率に余裕があるので、その分で高さを踏まえて計画の変更ができないのかという御質問かと認識しておりますが、建物以外も駐車場、駐車場に至る車路、またそのほかの緑地面積等を踏まえますと、どうしてもこの建物の建築面積で上に積み上げる必要がございます。今回の建物計画となっております。 階段状になっている部分につきましては、日影等の関係もございまして形状のほうを決定しております。ただ一方で、階段状にする部分であるとか範囲等につきましては景観の部分も踏まえまして検討させていただき、今

意 見	回 答
(住民 C) 今回、いろんな検討、検証された上で、各方面を検討された上で、交通であったり対策はされているということであろうかと思いますが、事業開始前ということで、そのほとんどが検討中であったりとか協議中ということで、決定事項というのはほとんどまだないかと思います。ということは、事業が進んでいく中で、当初想定していた形にならない可能性というのはまだ十分あるかと思います。ただし、環境アセスの関係でいきますと、基本的にここがクリアされれば事業が開始されるということになるかと思えますので、我々周辺住民としましては、事業が開始され、開業に至るまで、また開業された後、その前提条件が崩れた場合、これを非常に危惧しているというところがあります。前提条件の上でもかなり交通量であったりとかというのは危惧しているのですが、さらにその前提条件が崩れる可能性もあるのではないかとということです。 そこで、私の意見としましては、事業開始後、また開業後を踏まえて、地元住民と事業者が定期的に、年に 1 度、2 度という形で、そういった諸問題に関しての協議を行う場というものを設けていただきたいという意見でございます。一応、今日、書面のほうでは、交通に関してはマネジメント体制ということで調整組織というものを構築されるということでしたけれども、こちらは構成員のほう事業者のみということで、地元自治会に対しては窓口告知という形だけになっていたかと思えます。また、環境問題というのは交通に関わるところ以外もございますので、事業開始後のそういった協議体、これをぜひ開催いただきたい。 また、この協議体の協議の要は定期的な実施、また苦情窓口等を記した地元協定書というものを、地元自治会と事業者様との間で協定を結んでいただくということを強く要望したいと思います。 逆に言えば、それがなければ、事業開始後の想定外の事態というところが、どうしても事業者主体で対策を講じる、その対策がどういった内容かというものも事業者側のみでの対策となってしまうかと思えますので、この協議体の組織開催、また、それを記した協定書の締結、これを強く要望します。 最後にこれに関する質問として、そういった考え、また動き、そういった御準備、こういったものが今の事業者様のほうであられるかどうか、これをお伺いしたいと思いますので、よろしく願いいたします。	回の形状とさせていただきます。 (事業者) まだ今確定していない部分というところ、そこは御指摘、御理解のとおりだと思います。当然、これからまだ、例えば警察との協議であったり必要なものが残っておりますので、これから確定していくのに少し時間がかかるというところは御理解いただければと思います。いろいろと状況が変わったり、実際開業してみたら予定どおりだったこと、そうではなかったこととか起こってくる中で、制度の中でいきますと、環境アセスの事後評価というものもございますので、そういったところでも実際どうなっているか、対策が十分かといったところをお示しする場はあると思っております。 あわせて、協議会みたいところで、今日、交通でこういった組織を考えているというところはお示しさせていただいておりますが、ほかにも地域のコミュニティの方との連携といったところでエリアマネジメントについても取り組んでいこうと検討しておりまして、先ほど用地①ーb の話でも申し上げた大阪府とのアドバイザー会議でもこういったところを議論しております。 こちらはまだ体制等を含めて検討中ではありますが、どういった体制がよりふさわしいのか、地域の方にも入っていただくのもとても大切なことと思っておりますので、御要望いただいた協定書、何かしら書面にも交わすということも含めて、最適な方法をこれからしっかりと検討していきたいと思っております。 これは基本的な考え方として、弊社がどういうことを考えているかということを示し申し上げさせていただきますと、アリーナ、それからそのアリーナを核とするまちづくり、これは地域の方々、コミュニティとの連携なしには成功はしないというふうに我々は考えております。世界で、例えばロサンゼルス、ロンドン、それからベルリン、いろんなところでアリーナを経営していますが、全ての場所において、地域のコミュニティとの関わり方というのに対して非常に常日頃、力を注いでございます。 これが基本姿勢でございますので、完成後は、地域の社会、それから学校、警察、全てのコミュニティの方々と、基本的にそういう場を持ち続けていくというのが我々の考え方であるということをごどこかにお心留めください。その上で、ここにいます事業者、それから大阪府、吹田市と共に、そういった体制づくり、仕組みをつくっていききたいと考えております。

意 見	回 答
	（吹田市）お手元の青い紙の、先ほども説明させていただいたところのさらに下側、3つの手続の中の一番下にありますが、事業実施後の手続というものがございます。この14番の下に事後調査というのがありますが、継続的に、これは非常に長い事業ですので、定期的に報告を求めてまいりますので、この中で御報告をいただいて、審査会のほうでもそれを確認いただくという制度になっております。 これまで想定していた取組ができなかったという事例はあまりないので、できなかった場合にどう対応していくかということころは、それぞれが起こったときに審査会の中で検討いただくということになると思いますが、極力、今、提案されていることを実現していただいて、それができなければ、それに対応したもので何が必要かというのを審査会の中で議論させていただければと思っております。よろしくお願いいたします。
（住民D）何点か、一住民として聞いていただきたいことと質問があります。先ほど連合会長さんのほうから言われましたが、私たちのマンションは外周から少し、樫切山北の交差点から真っすぐ北に上がって外周に合流する、その途中にあるマンションなのです。確かに事業者の方が言われたように、あの道路は混みます。ただ、そこの外周だけじゃなくて、本当に私たちの生活道路がすごく渋滞するのです。それが特異日だけではございません。既にガンバのとき、それからもう1つ大きいのが万博公園のイベント、そのときがしょっちゅう重なります。ガンバはしょっちゅうゲームがありますので。そのときの混み方が、連合会長さんのお宅がちょうどその山田駅のほうに抜けるところですが、あの道が今度ずっと北千里のほうまで混みます。南は産業道路まで混みます。摂津のほうです。 ぜひ、私もお願いしたいのは、その辺りの混雑をぜひ重視していただきたい。といいますのは、そこは生活道路、並びに救急車、緊急車両が通ります。そして、外周の周りには介護施設が結構あります。介護施設の方から聞いたのですが、混むのが予想される日は、介護施設のほうで予定されているサービスを停止しているということがあるということを聞いております。これは介護してもらわなければならない人からしてみると、1日の介護ぐらいいいのではないのです。だから、そういう本当に生活に密着しているところを、今言われましたように地域の方と連携というからには、ぜひこの地域の特性を理解していただいて、そのあたりの調査をしていただきたいと思います。	（事業者）まず、今回の調査をした地点以外の生活道路とか、例えば千里丘あおば通りとか、旧中央環状のところ、そういったところで渋滞が起こっているという状況は私どもも認識はしております。 今回、施設の特性から、広域からの集客については、基本的にこういった道路は主たる入退場の経路としては設定しないということで、その誘導案内も徹底してまいりたいと思います。これはスタンスの話で、実際にそのとおりにならない車も出るということは理解しております。 今ある渋滞というのが、やはり今回の事業単体で解決できるような話ではないと考えておりまして、かといって責任がないというわけではなくて、今回の事業をきっかけに公園全体で車を減らすというような、そういった取組が大事ではないかということで、今回の会議体の運営を御提案させていただいたところです。 私が知る限り、今現状、そういった公園の中で交通に関して連携する会議体というのではないかと思っております。ですので、この会議体をつくって、どこまで周辺の連携ができるか、大規模の事業者様には既に御相談しておりますので御参加いただけるのですが、例えば生活道路の中の10台ぐらいの駐車場まではなかなか実際は難しいのではないかと思いますので、できる話とできない話というのは、正直ございます。ですので、そのあたりは御理解いただいて、できることはこの協議体を通じて、また、本事業者単体としても取り組んでいきたいというふうに考えてございます。

意 見	回 答
(住民 D) もう一度交通調査してほしいと思いますのは、この交通対策の予測と評価のところの 1 ページ、2 ページ。一番初めに、地区の現況交通分析のところ、桜まつり、吹田スタジアム、こう書いてあります。この日付を見ましたら、2023 年の 3 月、4 月、9 月です。2023 年といいますと、事業者の方が御存じかどうか分らないですが、その後、樫切山北交差点の東側に大きなスーパーができております。そのために、外周に行く道路だけではなくて、東西、伊射奈岐神社から東のほうに行く前の道路もすごく混んでおります。バスが動きません。だから、もう一度。これは昔になるのです、私たちにしてみたら。 昔ではなく、今の状況を知っていただきたいということと、それから、先ほど最後のほうで言われましたのが、退場時に協会前から外周に抜けないで真っすぐ、要するに山田高校のほうに抜ける、旧村のほうに入る道路は警察等で止めるというふうに言われました。それももちろん大事だと思いますが、あの村の中の駐車場がたくさんあります。小さな駐車場がたくさんあって、既に朝 6 時、7 時からそこに車が入っています。他府県の車も。その車が、入るときは自分たちのペースで入るのですが、出ていくときに、一斉にあそこから出ようとしたら中で困っているのです、道路が細過ぎて。何回か、「これ、真っすぐ行って出られますか」と聞かれました。「対向車が来なかったら出られますよ」と言うのです。「来たらどうするのですか」「さあ、それはあなたの技術です」と私は言うのですが、本当にこれは笑い話じゃなくて、あるのです。そこのところ、運転手も困りますので、退場時に警察官が止めるだけでなく、その中のそれを止める、パーキングを止めるということも考えていただきたいと思います。	(事業者) 調査の時点が古いということについても、おっしゃるところは確かにそのとおりだと思いますが、一般的に予測評価というのは、2 年、3 年ぐらい前のデータであれば十分それは評価のデータとして、現況調査のデータとしては使えるというところがあって、調査した後にできてくる施設という分については、なかなかフォローしづらい。これから例えばコストコが箕面にできるとか、そういった世の中のバックグラウンド交通の変化というのは常に起こってまいりますので、それを全て机上の計算で予測評価するというよりは、開業時にそういった渋滞の問題、対策を打っても出る問題というのはずっとついて回ると思いますので、そういったときに、今回立ち上げる会議体の中で柔軟に解決を図っていくというところが重要ではないかということで、今回御提案をさせていただきました。

意 見	回 答
(住民 D) これは嫌味な質問になるかもしれませんが、この環境審査会、今まで 8 回ぐらいありましたが、それを全部傍聴させていただきました。意見を言えないで聞いていましたけれど、その中で最後のほうに、あの村の中に車を入れないようにという意見がアドバイザーの先生から出たときに、グーグルに問い合わせしてみると言われていました。私はそれを聞いたときに絶対無理と思ったのですが、問い合わせされたかどうか、そして、その返事がどうなったか、事業者の方に聞きたいと思います。 最後に、ぜひ村の中、村の中と言ったら失礼ですけど、私たちの生活道路もよく見ていただきたいと思います。	(事業者) グーグルはまだ問合せはできておりません。これは駐車場の案内というよりは、誘導経路とかいろんな面でグーグルにできるかどうかというのは確認をこれからさせていただきますけれども、どこかの場で御報告をしたいと思います。 確かに審査会の中で、誤進入といいますか、進入防止対策として、そういった対策というのはあるのではないかとということで、お話しさせていただきました。実際、グーグルには直接アプローチはまだできていませんが、グーグルと申しましたのは、いわゆるナビを周辺のエリアに入れないというところがアプローチできるかということでお話しさせていただきました。これは警察さんからのアドバイスでそう発言させていただいたのですが、警察さんとしても実績といいますか、1 つの案としてアドバイスいただきまして、幾つか調べましたら、なかなかナビを経路として取り消すというのは難しいということで聞いています。 方法論として何があるかというところを並行して調査しているところでして、それができる・できないというところは、我々だけではかなう・かなわないというところがあるかと思いますが、先ほど申しましたように継続してアプローチ方策のところは探っていきたいというふうに思っています。

意 見	回 答
(住民 E) 山田東に暮らす者として、ずっとお話を聞かせていただいていた、さっきの方が言われていましたが、やはり数字数字で言われると、私たち住んでいる者からすると何か腑に落ちないところが多々あります。アリーナの駐車場でお聞きしたいのですが、アリーナの駐車場で予約制にしていただけと言っていたのですが、でも、ほかにも駐車場ができるじゃないですか、きっと。そこも多分利用されると思うのです、アリーナに来る方は。それを全部、多分埋まったような状態にした状態で、その交通渋滞、外周とか入られて、本当のことを言えばそのシミュレーションをいただきたいです。 今使っていても、外周、パナソニックで試合があったときも、すごく渋滞しています。だから、私たちは正直言って、どこか行きたいな、遠出したいなと思って、あそこの高速道路の吹田の入り口は使っていないです。茨木から入ったり、隣の池田まで走らせたり、地道、そういう使い方をしていきます。 それは、事業者さんからしたら、現状の話だから関係ないと言われるかもしれないですが、だから、本当のこと言ったら吹田市さん、環境政策室の方に、何回も連絡しようかと思ったりしていました。でも、これからそうやってアリーナを造るというのなら、吹田市の方も一緒になって事業者さんとお話ししていただいて協力し合って、私たちの意見を、どこまで届いていたのかは知らないですが、そういう話を吹田市さんも間に入って一緒になって、事業者さんに入って、いいまちをつくるのなら、していただけたらと思います。	(事業者) 今回の施設の中で変動性の駐車料金システムとか、事前予約とか、それで台数を抑制していくということで、まず単独での取組ということで御説明をさせていただきましたが、おっしゃるとおり、その横に駐車場があった場合に、そこに車が流れていくというようなことは、十分あり得る話かと思っています。 エキスポシティとガンバスタジアムさんも当時、同じような関係でゼロシステムというシステムをやって、試合があるときは 6,000 円の駐車場ということで、今日御説明したダイナミックプライシングに近いものをやっていたのですが、いろいろ来場者の方からのトラブルというか、クレームなどもあって、現状は中止されております。 ただ、一応ガンバさんと三井さんに伺っているところかというと、この場所はサッカーへ車で行きにくい場所だということとは一定認知されていて、ある程度は抑えられていると。ただ、今現にそういう問題が起こっているということがございますので、そのあたりも含めて、今日御提案しました協議体の中で、どこまで施設間の連携できるかということに尽きるかと思っています。他の事業者さんとの御調整にはなりますので、今日この場で絶対できるというふうにはなかなか言えませんが、そこは大きな課題だということは我々も認識しております。協議体の中の一番重要な課題ではないかと考えてございます。 (吹田市) 吹田市も一緒にというのが、詳細な趣旨がちょっと理解できていないところではありますが、環境の立場から申し上げますと、今、改めてこういう事業の開発がある中では、このアセスメントの制度を通して一旦いろいろな審査をさせていただくことと、それが先ほども申し上げましたが事後調査がありますので、その中でしっかりと状況を確認させていただくというのが、まずもってのところかと思っています。 それ以外にどういう形で関われるかというのは、我々、環境になるのか、ほかの部署になるのか、それが可能なかどうかというのは、今後の検討の中での課題かと思っています。

意 見	回 答
(住民 F) 要約書の 7 ページの図の 3 のところ、建築設計の断面図、ここに関連して、懸念点というか、ちょっと申し述べたいと思います。 イトーピアの標高が 36.8m です。それで、建設予定の建物の標高が 51.8m。ですから、15m ほどの地面というか、その差、標高差があって、それぞれ建物が 14 階建てと 10 階建て。 プライバシーのことにしましては、別冊の意見書、第 7 章の意見書のところで No.190 に相当しますが、参考文献というか、資料として、京都美術工芸大学の紀要第 5 号というのを添付して出しているかと思っています。これは大規模開発構想の関係のときの資料です。そのときに、一応プライバシーの問題に関して、これと同じような図をこちらで作って、それぞれ見たときにどこまで見えるかというのを一応検討しています。 イトーピアのほうからいけば、例えば 13 階の人ですと、相手のところが全部見えます。それから 8 階ですと、大体同じ階に相当する部分の上の部分は全部見えます。それから、共同住宅のほうから見ると、例えば 1 階ですと、それに相当する平面のところというか、付近の階を含めて 3 階程度までは見えますと、こういう状況になっています。ですから、お互いにお見合いというか、プライバシーについては、45m というのは十分な距離かどうかは分かりません。それが第 1 点。 それから、もう 1 つ。イトーピア側からすると、今まで例えば 13 階ですと太陽の塔、それから北摂が見えていましたが、共同住宅が建つとこれが見えなくなります。 ですから、この辺、既に一応文献というか、文書としてお示ししていますので、できたら回答のところにそれも入れていただければと思います。著作権については、これは多分問題ないと思いますので。オープンアクセスの文献です。 それから、もう 1 点です。これは要求か要望ですけど、今まで意見書とか質問書とか出していますけども、こちらの質問に対して要は完全に答えられていません。それが、幾つかあります。これにつきましては今後、もう 1 回しつこいようですけども出させていただきますので、完全に答えていただくようお願いしたいと思います。	
(住民 G) 資料では一応景観、現在と将来になっていますが、大体これはアリーナ側からの見た景観です。山田村から見ると、マンションが建つことによって本当に壁になっています。だから、全然、景観としたら、山田村からしたら大きな壁ができていくような感じです。その辺が、当初は低層階だったはずですが、今回 ABC がなくなったことである程度高層になったと思います。	(事業者) 御指摘いただきましたマンションの計画についてですが、こちらは、①ーb 案がなくなる前から建物計画規模につきましては同等の計画をさせていただいております。 一方で、御指摘いただいております景観等につきましては、こちらも外観の意匠上の話になりますので捉え方等あるかとは思いますが、本日御説明させていただいたとおり、縦、横の分節を行う等することによって、ボリューム感を軽減するような外観、意匠にすべく検討を進めてまいりたいと考えております。

意 見	回 答
(住民 G) 21 ページの文化財に関して、アズキ火山灰層が多分マンション計画の敷地内にあると思うのですが、これをどういうふうな形にするかというのがはっきり分からないので、これから検討とはなっていますが、その点をお願いします。	(事業者) アズキ火山灰層につきましては、用地③のところで見られております。こちらについては、マンションの中で計画する提供公園の中で保存して見られるように計画をしようと思っております。ただ、提供公園という形になりますので、どういった形で残せるかどうかというところにつきましては、今、吹田市の公園管理課さんも含めて協議中でございます。
(住民 H) 進歩橋の南、それと榎切山北から外周に至る道路が特に混雑予想されていて、今、1 車線で例えば中央環状へ万博公園南、進歩橋南だったら 1 車線で左折して下りていくのを 2 車線化する、あるいは榎切山北から外周に至る道路も 2 車線化するのはいいいのですが、2 車線化することとは滞留するスペースが増えるだけの 2 車線化をおっしゃっているのか。 その先の合流地点も、今、万博外周は 4 車線です。それで、4 車線目が榎切山北へ下りるほうで、3 車線に減って、今度、榎切山北から合流する側でまた 1 車線増えて 4 車線に戻って。専用というのは、それがもう 1 車線増えるという理解でいいのでしょうか。 進歩橋南も同様に、2 車線でそのまま、中央環状線の西向きに 2 車線でそのまま入っていければ今おっしゃっている説明は理解できますが、ボトルネックが先に延びるだけとか、あるいはボトルネックに対する滞留面積を増やしましたというだけでは、時間軸では何の解決にもならないので、下手したらますます住民としては混乱するので、その辺のところを、簡単に説明してください。単に滞留面積を広げましたというだけなら、住民にとっては話にならないので。	(事業者) 榎切山から北の信号交差点化、D-1 案で今日御説明した案については、御説明の中でもちょっとハードルが高いというところで、必ずできる案ではありませんが、南から外周に入るのは 2 車線で、左折で入るような形で極力処理ができるようにしています。信号をつくるからには左折車線を 2 車線にして、南側に行くのは 1 車線ということで、道路の構造は検討しております。用地①-a が、今、A 案で 1 車線増やしており、その車線は実質 1 車線増えます。ですので、その分は吸収できるかというところと、その案のいいところは、南から、山田方面から来た車の方々が、今の無信号のところだとどうしても 3 車線またぎで敷地の中に入っていくといけませんが、交通シミュレーション上は、警察から反対されますから 3 車線またぎさせずに、一旦進歩橋まで回って千里橋ルートから入るということをしています。ということは、全体でいうと 9% ぐらいの割合ですが、進歩橋に負荷がかかります。ですので、信号にすることによって、一旦そこで止まって、外周の本線も止まることができるので、曲がった車というのは協会前から入れるということになりますので、進歩橋の負荷軽減にもつながるかと考えてございます。 進歩橋南の左折レーンを 2 車線化するとき、そのまま 2 車線で行った先もできないかということで検討しましたが、中環に下りていくランプがちょうどモノレールを支える柱脚があって、その間をくぐるのが道路構造上、どうしても 2 車線にすることが無理なのです。その後、いろいろと道路管理者も含めて検討しましたが、実は山田方向に行く車と中環に下りる車というのが、結構、山田方向の車も多く、交通量調査でいうと 2 対 1 になります。2 車線にしてさばきをよくするというをやっていますが、その 2 車線のところで、できれば手前のところで、こちらは山田方向、こちら中環に下りるときは第 2 車線ということで、事前に案内をすることによってさばきがよくなるということで、今回シミュレーションを見ていただいた形になっております。

意 見	回 答
(住民 H) ①－b の用地は、まだ SPC のほうでずっと所有されるということを前提で協議されているわけですか。大阪府に返すとか、そういう協議とか意見はないのですか。	(事業者) 用地①－b の保有形態について、今年の 4 月末に大阪府さんとの実施協定を変更させていただいておりまして、この用地①－b についても、おっしゃっていただいた SPC である OSAKA LIVE 合同会社で借地の契約をするということになりました。 今日時点で大阪府の持ち物であり、もともと事業者取得としていましたが、大阪府が持たれたまま借ります。ですので、アリーナがある用地①－a と同じ状態になり、同じ形で事業を進めていくことになります。

