

11 景 観

(1) 環境影響要因等の選定について

- ・ 景観に係る環境影響要因として、「施設の存在（高層建築物等の存在等）」が選定されており、問題はない。

(2) 調査、予測及び評価の手法等について

- ・ 調査及び予測手法の詳細について事業者を確認したところ、次のとおり説明があった。

[事業者提出資料 11-1]

景観にかかる調査及び予測手法について

1 調査手法について

景観の調査地点は、大阪市景観読本による定義を踏まえ、夢洲を望む主要な視点場を選定した上で、事業により影響が及ぶと考えられる地点（太陽の広場）を追加選定しました。各調査地点の概要は以下のとおりです。

表 主要な視点場からの景観の状況

| 地点名 | 方向 | 区分 | 距離 | 状況・選定理由 |
|--------------------------------------|-----|----|--------------------|--|
| No. 1 舞洲シーサイド プロムナード | 北北東 | 近景 | 約400m (約1.3km) | 事業計画地北側から海を挟んだ対岸（舞洲）からの眺望。事業計画地全体を北側から眺望することができる。海及び舞洲シーサイドプロムナードのウッドデッキが主な景観の構成要素となっている。 |
| No. 2 太陽の広場 | 北 | 中景 | 約500m (約1.2km) | 事業計画地北側の海を挟んだ対岸（舞洲）からの眺望。事業計画地全体を北側から眺望することができる。イベント広場及び海沿いの防風林が主な景観の構成要素となっている。 |
| No. 3 シーサイド コスモ | 南東 | 中景 | 約2km (約2.4km) | 事業計画地南東側の海を挟んだ対岸（咲洲）からの眺望。事業計画地を南側から眺望することができる。海が主な景観の構成要素となっている。 |
| No. 4 コスモタワー 展望台 | 南東 | 遠景 | 約2.8km (約3.2km) | 事業計画地南東側、咲洲の地上約 252m からの眺望。大阪市臨海地域を広く眺望することができ、事業計画地全体の眺望を見下ろすことができる。 |
| No. 5 ダイヤモンド ポイント | 東 | 遠景 | 約3.5km (約3.8km) | 事業計画地東側の海を挟んだ対岸からの眺望。事業計画地の東側を眺望することができる。海及び港湾施設のガントリークレーンが主な景観の構成要素となっている。 |
| No. 6 観光船航路 (帆船型観光船 サンタマリア) | 東 | 中景 | 約1.8km (約2.3km) | 事業計画地東側近傍からの眺望。大阪港を周遊する観光クルーズとして不特定多数の人の利用がある。展望デッキからは事業計画地が視認でき、海上の代表的な眺望点と考えられる。会場の南東側を眺望することができる。海及び夢洲港湾施設のガントリークレーンが主な景観の構成要素となっている。 |
| No. 7 フェリー航路 (新門司～大阪 南港) | 南南西 | 遠景 | 約2.9km (約3.3km) | 事業計画地南側からの眺望。新門司港～大阪南港を航路として、不特定多数の人の利用がある。展望デッキからは事業計画地が視認でき、海上の代表的な眺望点と考えられる。事業計画地の南側を眺望することができ、海が主な景観要素となっている。 |

(注) 1. 地点名は次の図1に対応しています。

2. 「方向」は事業計画地から見た主要な眺望点の方向を、「距離」は事業計画地敷地境界から主要な眺望点ま

での直線距離（最短距離）を示しています。なお、距離の（ ）内は事業計画地中心部から主要な眺望点までの直線距離（最短距離）を示しています。

3. 景観区分は大阪市景観読本に基づき、以下のとおり区分しました。
 近景：直近から約 400m 程度までの範囲、中景：約 400m から約 2 km 程度までの範囲、
 遠景：約 2 km 程度以上離れた範囲

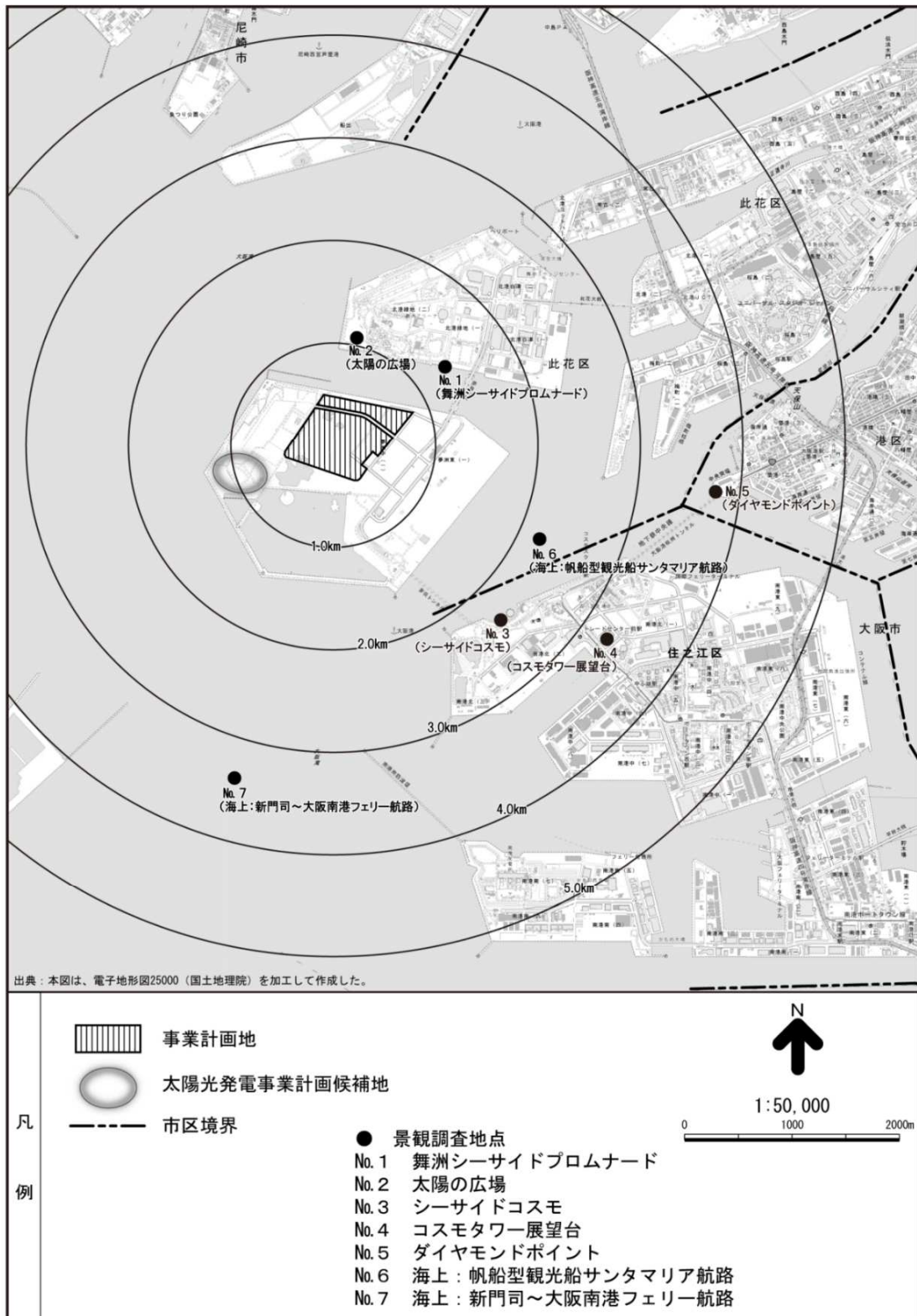


図 景観の現地調査地点の位置

2 予測手法について

景観予測地点（現時点では7カ所）において、事業計画地へ向けた画角で撮影した現状の写真上に、対象事業の完成予想図を合成して、眺望景観の変化を把握します。

対象事業の完成予想図は、フォトモンタージュ法を用います。具体には、3次元CGで線画したものを現状写真上に合成し、着色します。

- 代表的な眺望地点から眺望の変化の程度をフォトモンタージュ法により予測する手法は環境影響評価技術指針に基づく手法であり、問題はない。
- 大規模建物を中心としたシルエットの形成やライトアップを検討し、大スケールのパノラマ景観及び夜間景観の形成に取り組むとしていることから、屋外照明の漏れ光が周辺環境に与える影響について事業者を確認したところ、それらに配慮していくとのことであり、具体的な配慮内容については環境影響評価準備書に記載されたい。

12 自然とのふれあい活動の場

(1) 環境影響要因等の選定について

- ・ 自然とのふれあい活動の場に係る環境影響要因として、「建設工事（工事関連車両の走行）」、「施設の利用（施設関連車両の走行）」が選定されており、問題はない。

(2) 調査、予測及び評価の手法等について

- ・ 調査、予測及び評価手法の詳細について、事業者を確認したところ、次のとおり説明があった。

[事業者提出資料 12-1]

自然とのふれあい活動の場における調査、予測及び評価の手法について

1. 調査手法について

大阪市ホームページ、指定管理者のホームページ及び提供資料（施設のパフレット等）、住宅地図等の既存資料、現地踏査により、以下の情報を調査し整理します。

- ① 調査地点の位置と工事関連車両や施設関連車両の走行ルートとの関係
 - ② 調査地点の利用者属性、場の用途及び面積、アクセス手法、駐車場の有無
- また、調査地点及び調査地点選定理由は下記のとおりです。

| 図中 番号 | 名称 | 利用区分 | 調査地点の選定理由 |
|----------|---------|-------|---|
| No.1 | 南港中央公園 | 都市公園 | 南港中央公園には多目的広場、遊具広場の他、野球場、庭球場、バーベキュー広場等の施設がある。本公園の南側に、本事業の施設関連車両及び工事関連車両の主要走行ルート（南側ルート）が接しており、施設関連車両及び工事関連車両の走行による大気・騒音・振動の影響が考えられる。また、本公園来訪者への交通利便性や安全性等への影響が考えられることから調査地点に選定した。 |
| No.2 | 野鳥園臨港緑地 | 野鳥観察所 | 日本における渡り鳥の重要な生息地であった大阪湾岸一帯に生息する野鳥の保護を目的に設置された。園内には海が展望できる丘や林、干潮時に人工干潟になる西池のほか、八角形の屋根を持つ展望塔が整備されており、環境省の「日本の重要湿地」に指定されている。駐車場は普通車 20 台、バス 2 台の収容スペースがある。本緑地の北側に、本事業の施設関連車両及び工事関連車両の主要走行ルートが近接し、施設関連車両及び工事関連車両の走行による大気・騒音・振動の影響が考えられる。また、本緑地来訪者への交通利便性や安全性等への影響が考えられることから調査地点に選定した。 |

| | | | |
|------|----------|---------|--|
| No.3 | 新夕陽ヶ丘 | ビューポイント | 舞洲スポーツアイランド内にあり、高さ25mの人工の丘の頂上には展望広場があり、潮風と緑を満喫できる。丘からは日本夕陽百景にも選定された美しい夕陽を見ることができる。本公園と本事業の施設関連車両及び工事関連車両の主要走行ルートは500m程度離れているが、本公園来訪者の交通利便性や安全性等への影響が考えられることから調査地点に選定した。 |
| No.4 | 中央突堤臨港緑地 | ビューポイント | 中央突堤にあるダイヤモンドポイントは築港地域の西端にあり、美しい夕陽を見ることができる。本緑地に、本事業の施設関連車両及び工事関連車両の主要走行ルートが近接し、施設関連車両及び工事関連車両の走行による大気・騒音・振動の影響が考えられる。また、本緑地来訪者への交通利便性や安全性等への影響が考えられることから調査地点に選定した。 |
| No.5 | シーサイドコスモ | ビューポイント | 「大阪港の緑の玄関づくり」「臨海新都の前庭づくり」をコンセプトとして設計された海浜緑地である。休憩所、芝生公園、ボードウォーク、魚釣り園等の施設があり、憩いの場となっているとともに、遊歩道からは美しい夕陽や夜景を見ることができる。本緑地に、本事業の施設関連車両及び工事関連車両の主要走行ルートが近接し、施設関連車両及び工事関連車両の走行による大気・騒音・振動の影響が考えられる。また、本緑地来訪者への交通利便性や安全性等への影響が考えられることから調査地点に選定した。 |
| No.6 | 舞洲緑地 | 緑地 | 緑に囲まれた広場の真ん中には灯台があり、砂場と大型遊具では小さな子供から大人まで楽しむことができる。大型遊具は舞洲緑地周辺の港に停泊するコンテナ船をモチーフにしたデザインとなっている。本公園と本事業の施設関連車両及び工事関連車両の主要走行ルートは500m程度離れているが、本公園来訪者への交通利便性や安全性等への影響が考えられることから調査地点に選定した。 |
| No.7 | 舞洲緑道 | 緑道 | 人工磯と平行して舗道が伸びており、風景を楽しみながらジョギングやサイクリングを楽しむことができる。本公園と本事業の施設関連車両及び工事関連車両の主要走行ルートは500m程度離れているが、本公園来訪者への交通利便性や安全性等への影響が考えられることから調査地点に選定した。 |

| | | | |
|-------------|----------------------|------------|---|
| <p>No.8</p> | <p>舞洲シーサイドプロムナード</p> | <p>散策路</p> | <p>大噴水ではダイナミックな水のダンスを見ることができ、夜はライトアップされる。散歩道からは南港・天保山方面の海岸夜景を楽しむことができる。日本夕陽百景に選定されている。本公園と本事業の施設関連車両及び工事関連車両の主要走行ルートは 500m程度離れているが、本公園来訪者への交通利便性や安全性等への影響が考えられることから調査地点に選定した。</p> |
|-------------|----------------------|------------|---|



図 施設関連車両及び工事関連車両と調査地点の関係

2. 予測手法について

「工事関連車両の走行」及び「施設関連車両の走行」に伴う調査地点（ふれあい活動の場）への環境影響（大気、騒音、振動等）について定性的予測を行います。また、ふれあい活動の場のアクセス経路の状況や利用者の視線等をふまえ、調査地点（ふれあい活動の場）の利用特性（利用者の交通利便性や安全性等）及び価値への影響について定性的予測を行います。

なお、方法書では工事中の予測項目を「土地の改変」、予測事項を「野外リクリエーション施設等の改変の程度」、「車両の走行による利用者への影響の程度」としていますが、土地の改変は行わないことから、準備書では予測項目を「工事関連車両の走行」、予測事項を「車両の走行による利用者への影響の程度」とします。

3. 評価手法について

方法書では評価の観点を「ふれあい活動の場の改変等に対して、適切な配慮がなされていること」、「ふれあい活動の場に対する影響を最小限にとどめるよう環境保全について配慮されていること」としていますが、土地の改変は行わないことから、準備書では「ふれあい活動の場に対する影響を最小限にとどめるよう環境保全について配慮されていること」とします。

- 調査、予測及び評価の手法について、問題はない。

Ⅲ 方法書に対して提出された意見書の概要

本方法書に対して住民等から提出された意見書の概要は下表のとおりである。

| 全般事項 |
|---|
| <p>○【太陽光発電事業・駐車場含めた大阪 IR の全事業に対するアセスメントの実施】</p> <p>太陽光発電事業・駐車場それぞれ規模が大きく、IR 事業と一体管理するにもかかわらず、対象外となっている。全ての事業が環境に影響することから、すべての事業をアセスメントの対象にすべきだ。</p> |
| <p>○ 大阪万博事業の跡地を利用するとしながら、「SDGs 達成に貢献する」項目がわずか2行にすぎず、具体的な目的と行動計画が記述されていません。</p> |
| <p>○ 大阪万博の跡地利用である「IR 事業の目的」に、なぜ SDGs がいないのですか。事業目的にある「大阪の伝統・精神」、「あらゆるものを結びつける結節点」が分かりにくいので具体的に表現してください。</p> <p>「SDGs 達成への貢献する」について、具体的に目的と行動計画を記述してください。</p> |
| <p>○ 「SDGs 達成に貢献するサステナブルな IR」の具体的な指標を示してください。</p> |
| <p>○ 環境への配慮対策をきちんと示してください・サステナブルな IR の具体的な指標を示してください。</p> |
| <p>○ 本方法書の個々の記載について問題点について意見することもはばかれる。それはこれを方法書として認めることになるからである。方法書のやり直しに際して、少なくとも以下の点について、記載すべきである。</p> <p>SDGs に関しては2行のみ記述で目標も紐づけもない。本事業が SDGs の各ターゲットにどのように貢献し、それらを評価する指標と方法を明記すべきである。</p> |
| <p>○ 方法書 16 ページに「SDGs の達成に貢献するサステナブルな IR をめざす」と書かれている。たった2行の指摘であるが、重要な指摘にしては問題が多い。SDGs 達成を掲げるなら、評価する指標や方法を明記すべきである。それがないと、言葉だけになってしまう。サステナブルな IR というが、収益の8割はカジノによるもので、持続可能なか疑問である。カジノ＝ギャンブルは SDGs と相容れないのでないか。</p> |
| <p>○ 大阪府においては「大阪 SDGs 行動憲章」が策定され、第2期大阪市まち・ひと・しごと創生総合戦略【令和2年度-令和6年度】では、「新たな施策の柱立てとして・・・経済・社会・環境の三側面を統合する取組を実施することで、さらなる SDGs の推進を目指します。」と謳われています。当該事業にあっても、SDGs 達成への指標を明記し、数値化された目標値を明らかにすること。</p> |
| <p>○ 万博のアセスメントを踏まえ、継承してください。万博のコンセプトを継承するとの記述があるものの、万博アセスメントの成果、専門委員会の意見、大阪市長意見を踏まえた記述もなく、「SDGs 達成に貢献する」項目は、方法書 113 ページ中わずか2行にすぎず、具体的な目的と行動計画すら記載がありません。</p> |
| <p>○ 「SDGs 達成に貢献するサステナブルな IR」の具体的な指標を示してください。方法書に書かれた「SDGs 達成に貢献するサステナブルな IR」とは、いったい何を指すのでしょうか。具体的な目的、指標、計画がなければ、アセスメントで測ることができません。</p> <p>SDGs のみならず 2030 アジェンダを踏まえ、いかにサステナブルな IR にするのか。最低でも、実施方針第2—4「本事業の実施に当たり想定される根拠法令等」を踏まえ、SDGs 達成を具体化するための方法書とすべきです。</p> |
| <p>○ 方法書の想定工事期間が「23年度春～夏頃から29年度夏から秋」としていますが、工事工程を含めて「具体的な事業計画（年月単位で）」を明示してください。</p> |

| |
|--|
| ○ 大阪万博事業の工事が始まる段階で「環境配慮項目」として、IR 事業の工事との複合汚染の問題や夢洲での物流事業への影響を検討すべきだと思います |
| ○ 大阪万博事業の工事と物流事業による複合汚染による生活環境への影響を検討すべきです。 |
| ○ 方法書の委託先を明らかにしてください。 |
| ○ この方法書作成に際して業者に委託したのであれば、委託先を記すべきである。 |
| ○ 来場想定者数について、新型コロナ感染などの影響を検討していますか。 |
| ○ 評価については、「影響はない」と抽象的に記述するのではなく、「影響はあるが、〇〇なので問題ない」と数量的に記述してください。絶滅危惧種については、その繁殖時期の工事は中止するなど具体的に検討、記述してください。 |
| ○ 万博のアセスメントを踏まえ、物流拠点も含めた夢洲全体の複合的要因を対象としたアセスメントの実施 |
| ○ 夢洲は、1977 年に「廃棄物処分地」として整備に着手、2002 年以降コンテナターミナルがスタート、関西の物流の中心拠点として活躍してきた場所です。 大阪万博事業の工事が始まる段階で「環境配慮項目」として、IR 事業の工事との複合汚染の問題や夢洲での物流事業への影響を検討すべきです。 |
| ○ 想定工事期間は 2023 年度春～夏頃から 2029 年度夏～秋頃としているが、来春からの工事を想定して、アセスの手続きを早めに設定した IR カジノの環境アセスに拙速は許されない。 |
| ○ 【大阪・夢洲地区特定観光施設設置運営事業環境影響評価方法書への意見】 5 月 2 日から縦覧に供された本事業の環境影響評価（以下、アセスと略す）方法書を読んだが、全体として抽象的で曖昧な記述が多く、具体性に欠ける内容になっている。方法書に本事業の想定工事開始は 2023 年度春から夏頃と記載されており、スケジュール優先の IR アセスでないかと疑ってしまう。大阪湾の人工島・夢洲のまちづくりの今後を左右する IR アセスであり、方法書の再提出を含め抜本的な見直しを求めたい。 |
| ○ IR 予定地の夢洲 3 区は土地対策などが問題となり、環境影響評価のあり方も注目されています。また、隣接地の夢洲 2 区など万博予定地の環境影響評価が先行して実施されています。大阪市長意見も提出されており、それらを踏まえたアセスメントが求められています。 方法書はあまりにも抽象的な記述が多く、先行する万博アセスを継承していません。事業者に対し、大阪市はこの方法書のやり直しをさせるべきです。夢洲特有の問題に迫る環境影響評価、環境の保全及び創造の見地からの意見を以下に記します。 |
| ○ 環境の保全及び創造の見地から、以下に抜本的な見直しの理由、主な意見を記しておく。 方法書の最大の問題点は、夢洲 2 区で実施されている大阪・関西万博アセスをまったく無視していることである。IR 予定地の夢洲 3 区は、2 区などの万博会場と隣接しており、先行する万博アセスの「成果」を踏まえるのは当然ではないか。万博アセス準備書に対する大阪市長意見について、本事業アセスでも精査して、方法書を練り直すことを求める。 |
| ○ 方法書全体の半分近くを占める予定区域の概況及び周囲の概況は、総花的で統計資料などの羅列に終わっている。夢洲 3 区についても、埋立履歴などを明記して環境配慮を記すべきである。 |
| ○ 方法書はやり直すべきである。本事業は、2025 年日本国際博覧会（以下「万博」と略す）の開催予定地と同じ夢洲において計画されている。大阪市条例に基づく万博の環境影響評価（以下「環境アセス」と略す）の手続きはすでに準備書に対する大阪市長意見が本年 2 月 9 日に出されている。 当然のことながら、本件方法書では、万博の環境アセスにおける準備書とそれに対する市長意見を考慮して、予測・調査・評価にどのように反映するのかを説明する必要がある。 |

| |
|--|
| <p>しかし、第2章「現況」にも、第4章「既存資料調査の内容」の調査方法（資料名）にも、万博アセス準備書からの引用や参照は示されていない。市長意見についての記述もない。これは「不作為」のレベルを超えて、環境アセス制度を愚弄する行為である。事業者は、この方法書を撤回して、やり直すべきである。大阪市は、事業者に対して、この方法書のやり直しを言い渡すべきである</p> |
| <p>○ 評価対象の点から、今回の前に行った万博環境アセスメントの結果を含めて、全体としての環境影響評価を行うべき。場所も隣であり、工事中は一部重なっている。この点から本方法書はやり直しすべきである。</p> |
| <p>○ 環境破壊につながる巨大施設や道路建設でなく、大阪の水路を活かした、ソーラーや電池で動く船舶の渡し船と自転車を活用した交通網の開発など環境と住民の精神的、身体的健康に有益なSDGs先進都市を目指していただきたいです。</p> |
| <p>交通計画</p> |
| <p>○ 施設へのアクセス（陸上、海上別に）と人数の割合を明示してください。</p> |
| <p>○ 「環境影響要因」の「建設工事」の「工事関連走行等」で、「検討中」となっていますが、その理由を明らかにしてください。</p> |
| <p>○ 資材の運搬に要する車両の見込台数、及び通常の物流関係車両台数を「此花大橋」、「夢舞大橋」「夢咲トンネル」及びこれらを結ぶ「阪神高速湾岸線の結節点」の各箇所、時間ごと、曜日ごとに調査し、予想台数と影響調査を項目に明記すべきです。なお、物流関係車両台数は、夢洲での「コンテナ取扱量」が2025年前後には、現状の40%増となる年間130万TEUとする港湾計画をもとに試算されるべきと明記すべきです。</p> |
| <p>○ IR供用時における「観光車両」との予測値の試算のもとに、物流業への影響評価調査を明記すべきです。</p> |
| <p>○ 大阪湾から瀬戸内には、外航船、内航船、フェリー船、観光船、漁船、浚渫船、などが無数に行き交う海上であり、これらへの影響調査も明記すべきです。</p> |
| <p>○ 方法書では工事計画やアクセスなどで、万博やインフラ工事については調整するなど書かれているが、夢洲4区で操業しているコンテナターミナルを中心とした物流機能については、まったく触れられていない。夢洲は大阪港最大のコンテナ基地であり、大阪経済を物流面から支えている。夢洲だけでなく、舞洲・咲洲も渋滞が問題になっている。夢洲4区のコンテナターミナルなどを含めた複合的なアセスが欠かせない。方法書にきちんと明記すべきである。</p> |
| <p>○ IR工事中や完成後の交通量について、今でも4区のコンテナヤード周辺の道路は、日中渋滞している。夢舞大橋の拡充で両幅一車線増やしても、夢洲内での渋滞、舞洲での渋滞は容易に想像できる。物流拠点とエンタメ施設としての機能の両立がなぜ可能なのか、無責任な楽観論に終始している。</p> |
| <p>大気質</p> |
| <p>○ 車両の集中による周辺地域のNO_xなどの予測調査を明記すべきです。</p> |
| <p>○ 大気では、前提条件である交通予測をどの程度詳しく調査されるのか、不明である。全体の交通量とともに、ポイント毎の重量別、車種別のデータ予測を調査すべき。大気汚染物質の発生源のデータ、すなわち、各道路、工事現場、ターミナル、駐車場において発生する自動車交通の台数と車種と、それらから排出される窒素ガス、硫黄ガス、浮遊粒子状物質、微小粒子状物質、二酸化炭素の量、騒音エネルギーなど。</p> |
| <p>○ 大気では、上記のものは、船舶及び港湾活動から発生する汚染物質についても同じく把握し評価すべきである。船舶に対する排ガス規制は陸上工場や自動車に比べて大きく遅れており、大阪湾岸の周辺大気汚染に影響している。大気汚染の影響予測では、船舶の影響も含めて評価すべき。</p> |

| |
|---|
| <p>○ 大気について、測定場所が非常に少ない。一般環境について1か所だけ、沿道環境は3か所だけとなっているが、湾岸5区（西淀川、此花、港、大正、住之江）の一般環境および各区の沿道環境について、実施すべき。そして自動車交通だけでなく、海上交通輸送による汚染も無視できない。大阪市の測定局は、港区はゼロ、此花、大正、咲州には1局しかなく、幹線道路沿道や交差点など高濃度汚染スポットの把握がいまでも不十分である。一般国道43号線など、湾岸5区の幹線道路の大型車混入率は非常に高く、現状でも二酸化窒素ガスの環境基準の下限值どころか上限値をも超えている沿道も私たちの測定で把握している。</p> |
| <p>○ 大気の大気二酸化窒素ガスの評価基準では、0.04ppm以下にすべき。そして本来なら、WHOが新しくだしている目安（日平均値99%値で、0.012ppm）との対比もすべき。顧客は、世界の人なので、世界基準で評価し、公表すべき。</p> |
| <p>○ 大気の大気微小粒子状物質も評価すべき。この項目は、世界標準であり、それで評価し、公表すべき。現在でも大阪市内では、微小粒子状物質の環境基準（日平均値35マイクログラム/立法メートル）を超過している箇所があり、特にこの湾岸地域では、今でも大型車の混入率が50%を超えており、いっそうの悪化が予測される。WHOが新しくだしている目安（日平均値99%値で、15マイクログラム/立法メートル）との対比もすべき。顧客は、世界の人である。</p> |
| <p>○ 大気について、IR施設などの供用に伴う大気、水、土壌などへの汚染にかかわる物質とその量の予測も併せて行うべき</p> |
| <p>○ 大気では、温室効果ガスの評価の視点があいまいである。地球温暖化対策の視点から、共用期間が35年以上も継続する施設であり、その期間のいろいろの条件変化も予測し、IR施設全体として、2030年目標とともに、2050年時点でのカーボンニュートラルを達成させるための対策を出すべきである。</p> |
| <p>水質・底質</p> |
| <p>○ 一日10万人来場トイレの種類、数はどれだけ在るのか。</p> |
| <p>○ 水質の安全性を担保すべきである。水問題の中心は、水循環問題ではなく、廃棄物層から流出する汚染水処理である。2区・3区に投棄されている浚渫土砂は6300万トと膨大だ。ある計量証明書では、水銀・PCBが環境基準オーバー、フッ素値も高い。かかる汚泥と雨水との混濁があるにもかかわらず、水質浄化装置がなく、2区水面への垂れ流し状態にある。アセス項目として選定し、島外・大阪港へ排出する水質の安全性を担保は重要だ。これが、アセスの責任であり、評価対象とし安全を要求するべきである。</p> |
| <p>土 壌</p> |
| <p>○ ボーリング調査結果など先行調査の結果を踏まえてください。 これまで夢洲は大阪市、IR事業者によるボーリング調査等の土壌調査が実施されています。 これらの結果を方法書に示したうえで、夢洲由来の土地改良（地中埋設物・液状化・土壌汚染・地盤沈下）をアセスメントの対象とし、環境への配慮・対策を示してください。</p> |
| <p>○ IR事業者による予定地のボーリング調査などが実施され、大阪市が土地対策に公費負担することが問題になっている。事業者による先行調査の結果は、方法書に明記されていない。事業者と大阪府・市による「基本協定書」13条の2に記載の事業者による土地課題対策についても、方法書に明記されていない。先行調査ないし実施予定の土地課題対策について、方法書にきちんと明記すべきである。</p> |
| <p>○ 汚染土壌の搬出についても可能な限り外へ出さないとしているが、その処理はどこにどうするのか明記されていません。これらことから、環境保全に対して真剣に考えておられるのか疑問であり、IR事業計画自体に対して不信感をぬぐえません。</p> |

| |
|--|
| <p>○ 3区に土壤汚染が存在することは明確である。汚染した土壤を一旦掘り起こし、島内処分をするなら、その場所は1区にしかないが、ここを、万博会場にするという無謀な計画が、一方的に進められており、汚染土壤埋立の余裕はない。本計画では、この場所をメガソーラー設置場所としているが、1区にはダイオキシンやPCBなど有害化学物質を含有する焼却灰が860万トンを投棄されているから、環境アセスではその点検なく1区を使用することは許されない。再生可能エネルギーの下に超有害化学物質、これをSDGs達成計画と言えるか。</p> |
| <p>廃棄物・残土</p> |
| <p>○ 工事により発生する廃棄物や残土について、島内に処理する場合の「有害物質」の除去方法、処理の方法及び島外に持ち出す場合も同様に手段、場所の影響評価を明記すべきです。</p> |
| <p>○ 廃棄物について、建設中および、供用中に発生する廃棄物、ごみ、土砂の量とその内容、特に、南海トラフ地震の時の対応も予測すべき。</p> |
| <p>地球環境</p> |
| <p>○ 施設の供用のみを対象にしているが、工事中の温室効果ガスについて考慮する必要がある。</p> |
| <p>○ 車両の集中による周辺地域のCO₂などの予測調査を明記すべきです。</p> |
| <p>動物、植物、生態系</p> |
| <p>○ 夢洲が生物多様性のホットスポットであることをふまえて、渡り鳥コアジサシや大阪湾のスナメリを具体的に取り上げて環境影響調査すべきだと思います。</p> |
| <p>○ 工事中を含め海上輸送は大阪湾のスナメリへの影響を検討してください。</p> |
| <p>○ 「事業計画に反映した環境配慮の内容」で、大阪万博事業の工事と物流事業による複合汚染による自然環境への影響を検討すべきです。動物への影響では、海生動物のスナメリや鳥類のコアジサシについては個別具体的に影響を検討すべきです。</p> |
| <p>○ 絶滅危惧種については、その繁殖時期の工事は中止するなど具体的に検討、記述してください。</p> |
| <p>○ 夢洲の生物多様性ホットスポット、自然再生の継承につながる環境への配慮・対策を示してください。</p> |
| <p>○ 夢洲に生まれた「生物多様性」の保護は重要な課題であります。各種の植物、鳥類。昆虫などと、それらが織りなす自然環境の保護対策について、具体的に影響調査を明示すべきです。</p> |
| <p>○ 方法書58ページの生物多様性ホットスポットの図に注目したい。夢洲の貴重な自然環境を保全するために、市長意見を継承したアセスを求めたい。</p> |
| <p>○ 夢洲の生物多様性ホットスポット、自然再生の継承につながる環境への配慮・対策を示してください。動植物の生息・生育環境への影響も「低減に努める」とあるのみであり、良好な緑地、水辺、藻場、干潟の保全についても、何ら具体的な環境配慮の内容が書かれていません。SDGs達成への貢献について「工事着手までにこれら鳥類の生息・生育環境に配慮した整備内容やスケジュール等のロードマップを作成し、湿地や草地、砂れき地等の多様な環境を保全・創出すること」という、万博アセスメントの市長意見を継承したアセスメントとしてください。</p> |
| <p>○ 夢洲はホットスポットであることこそがSDGs先進として世界にアピールできるのであり、さらにラムサール条約に登録されれば、住民の誇りとなり、教育環境の向上や人的資源が活性化され次世代につながる観光資源ともなりうると思います。したがって、その保全には多くの提言をされてきた自然保護団体の方々の意見を最大限に反映していただきたいです。</p> |
| <p>その他</p> |
| <p>○ 評価項目として選定していないが、関西国際空港や神戸市臨海部の海上都市の状況を踏まえて、液状化による地盤沈下等の可能性を検討する必要がある。</p> |

| |
|--|
| <p>○ 環境影響評価項目の15項目の中に、液状化、地盤沈下を加えるよう強く求めます。</p> <p>大阪市環境影響評価条例第1条に、「その事業に係る環境の保全及び創造について適正な配慮がなされることを確保し、もって現在及び将来の市民が安全で健康かつ快適な生活を営むことのできる良好な都市の環境の確保に資することを目的とする。」と明記されています。</p> <p>松井大阪市長は夢洲3区のIR事業計画用地が適性に欠けるとして適性確保のために土壌汚染、液状化対策、地中障害物撤去の3項目について適性確保のために約790億円の支出（債務負担行為）を決め、事業者である大阪IR株式会社も同じく大阪市との事前協議の場において夢洲特有の軟弱地盤の存在を認識し万全な液状化対策の必要性を主張していることは周知の通りであります。</p> <p>ところが奇怪なことに今回の環境影響評価項目の15項目に土壌汚染の項目は存在しているが液状化対策や地盤沈下の項目が加えられていないのです。しかもこの軟弱地盤や土壌汚染の存在は事業者が実施した19箇所のボーリング等によって判明したものであります。</p> <p>液状化や地盤沈下問題は前述の大阪市環境影響評価条例第1条目的に照らしても今後巨大集客施設であるIR事業を進めてゆく上で滞在者の安全確保のためにきわめて重要な項目であります。なぜこの問題を評価項目から除外したのか不可解であります。</p> <p>液状化、地盤沈下問題を評価項目に加えることを求めると同時にそれを加えないとするならばなぜ加えないのか？明確な見解を示して頂くよう要請します。</p> |
| <p>○ 大阪市の環境影響評価項目には「地盤低下」が含まれているのに、IR環境アセスの項目には含まれていない。関空二期空港は2007年から2021年で16m沈んでいると報告されている。同じ大阪湾内に埋め立てた土地だから、「地盤沈下」を評価項目に含むのは当然ではないか？</p> |
| <p>○ 地盤沈下について、その沈下量を予測評価すべき。地下水の利用はないとしても、重量物による沈下が、関西国際空港で発生している。夢洲は同じ大阪湾の地層での埋め立て地であり、地下の沖積層だけでなく、洪積層でも沈下がある。10年後、20年後、30年後の予測もすべき。この点が欠けている本方法書は出し直しすべきである。</p> |
| <p>○ 地盤沈下の原因を地下水位の低下のみとして対策対象項目に入れないのは、基準そのものが埋め立て途中の夢洲の現状とかけ離れており無責任です。</p> |
| <p>○ 地下水をくみ上げないから地盤沈下についての調査を行わないとされています。しかし、おおさか市議会建設港湾委員会で、「夢洲は沖に出るほど軟弱な粘土層が分厚く堆積し、支持地盤が深い位置に存在する」と特有の軟弱地盤について説明され、「長期に地盤沈下が生じることが見込まれている」との報告がありました。調査項目が不十分です。従って、事業者は、この方法書を撤回して、やり直すべきです。</p> |
| <p>○ 夢洲は「廃棄物最終処分場」である。夢洲環境アセスで地盤沈下リスク評価を避けるべきではない。</p> <p>「地盤沈下」を評価対象にしない理由を、地盤沈下が生じるような工事計画がない。供用時には、地下水を利用するような行為はない。とあるが、地盤沈下の要因は海底地盤にある。海底面から30m下まではゆるゆるの沖積層、問題はさらにその下「洪積層」の沈下である。夢洲の下方安定層は130m下である。IR推進局が実施した3区のボーリング調査でも、地下57mまではN値5とズボズボと沈下の可能性がある。安定層は87m下だ。ちなみに、関空の16m沈下は洪積層に由来する。</p> |
| <p>○ 日照障害について、評価項目として選定しないが、高層ビルによる日照障害の影響はないものの、既存の緑地がほとんど存在しない埋立地であることから、日照をさげざるものがないに伴う気温の上昇、人の健康への影響を考慮する必要がある。</p> |

| |
|--|
| ○ 工事中の騒音防止法などの関係諸法規の順守について、どのように徹底し、監視・調査するのかを明記すべきです。 |
| ○ 津波対策では、南海トラフ地震は、30年以内にほぼ確実に襲われる。その時の津波対応も予測し評価すべき。この場合には当然地盤沈下の予測も含めて行うべき。 |
| 本事業に係る環境の保全及び創造の見地以外の意見 |
| ○ 夢洲に選定した理由に「安全性の確保が可能」としていますが、南海トラフ地震や巨大台風による高潮の影響を検討しましたか。 |
| ○ 税金の投入する事業だから、採算の明記とその根拠を明らかにしてください。 |
| ○ 軟弱地盤の対策に現行廃棄物は何処に処分するのか |
| ○ そもそも、カジノには反対です。カジノで経済の活性化が見込めるとは思えません。むしろ治安悪化が心配です。カジノ建設は止めてください。 |
| ○ 意見書提出方法について、事業者は意見の提出方法としてE-Mailの受付を設けるべきである。 |
| ○ 事業の概要に関して、世界的なコロナ禍の終息がおぼつかない中、各国は経済の立て直し、食糧問題や格差の是正、貧困層への支援経済、などに全力を挙げているとき、“WOW” nextなどと称するIR施設、及び「カジノ」という賭博場建設が歓迎されるのかの評価基準を明記すべきです。 |
| ○ IR施設の売上げの80%をカジノ事業にゆだねる経営計画について、カジノ行為自体に対する地元住民の理解と合意が成立しているとは思えません。また、用地の改良対策費に巨額の公費を投入する計画に対して多くの批判があります。とても「公益性」などを強調しても理解できるものではありません。 費用対効果、住民の合意、リスクアセスメントを評価項目に明記すべきです。 |
| ○ 工事中の労働安全衛生法、労働基準法の関係諸法規の順守について、どのように徹底し、監視・調査するのかを明記すべきです。 |
| ○ IR施設の売上げの80%をカジノ事業にゆだねる経営計画について、カジノ行為自体に対する地元住民の理解と合意が成立しているとは思えません。このような民営賭博事業に参画・出資することは企業ブランドを落とすこととなる。 |
| ○ 本来夢洲のスペースは、大災害時の廃棄物置き場であるはずが、そこを使用できないこととなるので、その代替案を明確にすべき。「大災害時の大阪市、大阪府内の廃棄物処分場」をどう対応するのか。 |
| ○ 南海トラフと東南海トラフ地震では、連続する巨大地震の「半割れ」の際には、東側での地震の後、近畿を含む西側では緊急避難対策が、3日間の対応だけでなく、数週間や、数か月、数年続くこともあるが、その対応をどうするのかを予測して対応策を明確にすべき。すでに中央防災会議で決定されたことであり、その対策について、現状方針をどう評価するのか不明である。長期間、海外から多数の顧客が来るので、特別に検討すべき。 |
| ○ カジノの収益頼みの財政では、そもそもの理念が真っ当でないので、ギャンブル依存症や収益損益計算の問題いぜんに、住人の精神的負担や子供たちの教育環境への影響は計り知れません。渋沢栄一をはじめ、多くの先人が言っているように、人の不幸の上の繁栄や幸福はありません。 |
| ○ 災害時に避難場所となる学校や公共施設、水道管などインフラの老朽化対策はどうなっているのでしょうか、とても不安です。だれもが安全に安心して暮らせる大阪を創造するためにこそ、住民の知恵と労働力を活かしていただきたいです。 |
| ○ 南海トラフと東南海トラフ地震について、その対応をどうするのかを予測して対応策を明確にすべき。すでに中央防災会議で決定されたことであり、その対策について、現状方針をどう評価するのか不明である。 |

○ 巨大地震・台風・豪雨等自然災害対策をしっかりと検証すること。

手続き書には、避難訓練や高床、地下空間の浸水配慮などが計画されているが、巨大地震による津波や液状化は、時には陥没も引き起こす。2018年6月並みの巨大台風では、計量建造物は吹っ飛ぶ。また、ここ数年頻発する線状降水帯による集中豪雨への対策も一切ない。近傍オイルタンク群の火災対策もない。これでは、安全性を担保すべき環境影響評価とは言えない。

IV 指摘事項

当委員会では、事業者から提出された方法書について、環境影響評価技術指針に照らし、環境影響評価項目ごとに専門的・技術的な立場から検討を行った。

その結果、より環境の保全に配慮した事業計画となるよう、環境影響評価の方法及び環境保全対策について、次のとおり環境の保全及び創造の見地からの意見をとりまとめた。

大阪市長におかれては、これらの事項及び本報告書の趣旨が準備書の作成等に反映されるよう事業者を十分指導されたい。

記

[SDGs 達成への貢献]

本事業は未来社会の実験場という大阪・関西万博のコンセプトを継承し、SDGs の達成に貢献するサステナブルなIRをめざしていることから、事業計画の検討にあたっては、環境影響評価技術指針に則ることはもとより、万博で実施される革新的で持続可能な取組を参考に2030年のSDGs達成にとどまらず、その先の社会を見据えた具体的な取組内容を明らかにすること。

[工事中の輸送計画]

- 1 工事中は、万博やインフラ工事など夢洲関連事業の関係車両の走行が重複することで、交通混雑が懸念されることから、関係機関と連携し、渋滞についても予測を行うとともに、運行時間帯だけでなく、必要に応じて工事工程についても調整を行うこと。
- 2 やむを得ず建設資材等の搬入を夜間に行う場合は、資材搬入車両の走行による保全施設への影響を避けるため、高速道路から此花大橋を通行する走行ルートの徹底を図ること。

[緑化計画]

水辺等を含む緑化計画の具体化にあたっては、専門家の助言を受けながら、事業計画地及びその周辺地域の生態系を踏まえ、配置や植栽の樹種等について検討すること。

[地球環境]

エネルギーの利用、建築物の設計、サービスの提供、輸送など、各分野における最先端技術の積極的な導入により、世界の脱炭素化をリードする取組を実践することとし、準備書では具体的な対策内容や削減目標を示すとともに、供用後も更なる削減に取組み、早期にカーボンニュートラルをめざすこと。

〔気象〕

予測に用いる上空風データについては、事業計画地と神戸空港では周辺の地形に相違がみられることから、事業計画地により近い観測所を含めた周辺の風向風速データと現地調査結果を比較検討した上で選定すること。

〔植物〕

植物については、生育期間の短い種もあることから、夏季における植物相の現地調査を追加で行うこと。

おわりに

本事業は、新たな国際観光拠点として大阪・関西の活力を牽引する夢洲まちづくりにおいて、その先駆けとなるものである。

夢洲まちづくり基本方針では、大阪・関西万博でのSDGs達成に向けた取組に配慮したまちづくりや我が国最高水準の環境都市の実現をめざすことが掲げられており、事業者においては、これらの趣旨を十分に踏まえ、持続可能な社会の実現を先導する取組を進められるよう重ねて要望する。

[参 考]

大環境第 e-153 号
令和 4 年 5 月 31 日

大阪市環境影響評価専門委員会
会 長 近 藤 明 様

大阪市長 松 井 一 郎

大阪・夢洲地区特定複合観光施設設置運営事業
環境影響評価方法書について（諮問）

標題について、大阪市環境影響評価条例第 10 条第 2 項の規定に基づき、貴専門委員会の意見を求めます。

（諮問理由）

令和 4 年 4 月 20 日付けで事業者から大阪・夢洲地区特定複合観光施設設置運営事業環境影響評価方法書の提出がありましたので、環境の保全及び創造の見地から市長意見を述べるにあたり、大阪市環境影響評価条例第 10 条第 2 項の規定に基づき、貴専門委員会の意見を聴くため諮問します。

令和4年7月27日

大 阪 市 長
松 井 一 郎 様

大阪市環境影響評価専門委員会
会 長 近 藤 明

大阪・夢洲地区特定複合観光施設設置運営事業
環境影響評価方法書について（答申）

令和4年5月31日付け大環境第 e-153 号で諮問のありました標題については、別添の検討結果報告書をもって答申します。

大阪市環境影響評価専門委員会委員名簿

<委員>

| | |
|---------|---------------------------------|
| 相原 嘉之 | 奈良大学文学部文化財学科准教授 |
| 乾 徹 | 大阪大学大学院工学研究科教授 |
| 岩田 三千子 | 摂南大学名誉教授 |
| 内井 喜美子 | 大阪大谷大学薬学部薬学科助教 |
| 岡部 寿男 | 京都大学学術情報メディアセンター長・教授 |
| ◎ 近藤 明 | 大阪大学大学院工学研究科教授 |
| 嶋津 治希 | 近畿大学理工学部社会環境工学科教授 |
| 西野 貴子 | 大阪公立大学大学院理学研究科助教 |
| 西村 文武 | 京都大学大学院工学研究科准教授 |
| ○ 樋口 能士 | 立命館大学理工学部環境都市工学科教授 |
| 道岡 武信 | 近畿大学理工学部機械工学科教授 |
| 山田 忠史 | 京都大学経営管理大学院教授 (大学院工学研究科教授併任) |
| 山本 芳華 | 平安女学院大学国際観光学部国際観光学科教授 |
| 吉田 準史 | 大阪工業大学工学部機械工学科教授 |
| 若狭 愛子 | 京都産業大学法学部法政策学科准教授 |
| 若本 和仁 | 大阪大学大学院工学研究科准教授 |

<特別委員>

| | |
|-------|------------------------|
| 早川 雅晴 | 植草学園大学発達教育学部発達支援教育学科教授 |
|-------|------------------------|

(50音順 敬称略 ◎：会長 ○：会長職務代理)

(令和4年7月27日現在 17名)

大阪市環境影響評価専門委員会部会構成（敬称略）

| 部 会 名 称 | 専 門 委 員 | 連 絡 会 委 員 等 |
|---|---------------------------------|---|
| 総 括 | 近藤 明 樋口 能士 山本 芳華 若狭 愛子 | 計画調整局計画部都市計画課長 環境局総務部企画課長 〃 環境施策部環境施策課長 〃 環境管理部環境管理課長 〃 〃 環境規制担当課長 〃 〃 土壤水質担当課長 大阪港湾局計画整備部計画課長 大阪府・大阪市 IR 推進局推進課参事 |
| 大 気 大気質 気 象（風害を含む） 地球環境 | 近藤 明 道岡 武信 山田 忠史 | 計画調整局建築指導部建築確認課長 環境科学研究センター所長 環境局環境施策部環境施策課長 〃 環境管理部環境管理課長 〃 〃 環境規制担当課長 建設局臨海地域事業推進本部臨海地域事業調整担当課長 大阪港湾局計画整備部計画課長 大阪府・大阪市 IR 推進局推進課参事 |
| 水質廃棄物 水質・底質 水 象 地下水 土 壤 廃棄物・残土 | 乾 徹 嶋津 治希 西村 文武 | 環境科学研究センター所長 環境局環境管理部環境管理課長 〃 〃 土壤水質担当課長 〃 〃 産業廃棄物規制担当課長 建設局下水道部水質管理担当課長 |
| 騒音振動 騒 音 振 動 低周波音 | 山田 忠史 吉田 準史 | 環境局環境管理部環境管理課長 〃 〃 環境規制担当課長 建設局臨海地域事業推進本部臨海地域事業調整担当課長 大阪港湾局計画整備部計画課長 大阪府・大阪市 IR 推進局推進課参事 |
| 地盤沈下 地盤沈下、地 象 | 乾 徹 | 環境局環境管理部土壤水質担当課長 |
| 悪 臭 悪 臭 | 樋口 能士 | 環境科学研究センター所長 環境局環境管理部環境規制担当課長 |
| 日照阻害 日照阻害 | 岩田 三千子 | 計画調整局建築指導部建築確認課長 |
| 電波障害 電波障害 | 岡部 寿男 | 都市整備局住宅部設備担当課長 〃 企画部設備担当課長 |
| 陸生生物 動 物 植 物（緑化） 生態系 | 西野 貴子 早川 雅晴 | 環境科学研究センター所長 環境局環境施策部環境施策課長 建設局公園緑化部調整課長 大阪港湾局営業推進室開発調整課長 大阪府・大阪市 IR 推進局推進課参事 |
| 水生生物 動 物、植 物、生態系 | 内井 喜美子 | 環境科学研究センター所長 環境局環境施策部環境施策課長 〃 環境管理部環境管理課長 |
| 景 観 景 観 自然とのふれあい活動の場 | 若本 和仁 | 計画調整局計画部都市景観担当課長 建設局公園緑化部調整課長 |
| 文化財 文化財 | 相原 嘉之 | 教育委員会事務局総務部文化財保護課長 |
| 大阪市環境影響評価専門委員会事務局 | | 環境局環境管理部環境管理課 |

（令和4年7月27日現在）

大阪市環境影響評価専門委員会 開催状況

| | | | |
|------|----|--------|---------------|
| 令和4年 | 5月 | 31日(火) | 全体会(諮問) |
| | 6月 | 7日(火) | 電波障害部会 |
| | 6月 | 9日(木) | 景観部会 |
| | 6月 | 15日(水) | 大気・騒音振動合同部会 |
| | 6月 | 17日(金) | 陸生生物部会(現地視察) |
| | 6月 | 22日(水) | 陸生生物・水生生物合同部会 |
| | 7月 | 4日(月) | 陸生生物・水生生物合同部会 |
| | 7月 | 6日(水) | 水質廃棄物部会 |
| | 7月 | 15日(金) | 総括部会 |
| | 7月 | 19日(火) | 総括部会 |
| | 7月 | 27日(水) | 全体会(答申) |