

第8章 環境の保全及び創造の見地からの意見と事業者見解

8.1 方法書についての意見と事業者見解

8.1.1 住民からの意見の概要及びこれに対する事業者の見解

大阪市環境影響評価条例第9条第1項の規定に基づく、本事業の環境影響評価方法書に関する住民からの意見の概要とこれに対する事業者の見解は、表8.1.1に示すとおりである。

表 8.1.1(1) 方法書に関する住民からの意見とこれに対する事業者の見解

住民からの意見		事業者の見解
全般事項		
環境影響評価の対象事業	太陽光発電事業・駐車場それぞれ規模が大きく、I R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、全ての事業をアセスメントの対象にすべきだ。	太陽光発電事業については、環境影響評価の対象としています。駐車場については、整備台数が1,000台を超えるため、大阪市環境影響評価条例に基づく環境影響評価の対象としています。
S D G s 達成	大阪万博事業の跡地を利用するとしながら、「S D G s 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。	大阪市環境影響評価技術指針、第2期大阪府まち・ひと・しごと創生総合戦略の基本目標及びS D G s の17の目標を踏まえ、本事業においてS D G s 達成への貢献が期待される取組みとして、周辺との調和、循環、生活環境、自然環境、地球環境、次世代への貢献といった環境配慮項目について、準備書の第1章に具体的な行動計画を記載しました。 本事業においては、以下のa～dのコンセプトを掲げ、S D G s に沿った開発を推進していくとともに、「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、社会課題の解決及び府民の生活の質(Q O L)向上につながるまちづくりを進めます。また、広大で多くの交流人口を生む夢洲の特性を活かして最先端技術の実証・実装の場を設けるとともに、S D G s の達成に貢献するサステナブルなI Rをめざします。 a. 複合用途による多様なアクティビティ I R内の様々な建物用途とそれを貫くおもてなしにより生み出される“WOW”体験 b. 健康に過ごせる、憩いの場の形成 「結びの水都」として豊かな水辺空間を形成し、オープンスペースでの憩いの空間を提供 c. 地域固有の文脈を活かした魅力づくり 水都として発展してきた大阪の魅力を活かす、水をコンセプトとした景観形成 d. 地域社会との連携による持続的な成長 あらゆる来訪者を惹きつけるデスティネーションの形成と地域への観光客の送客による経済の成長への寄与
	大阪万博の跡地利用である「I R事業の目的」に、なぜS D G s がないのですか。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。「S D G s 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。	
	「S D G s 達成に貢献するサステナブルなI R」の具体的な指標を示してください。	
	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I Rの具体的な指標を示してください。	
	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。S D G s に関しては2行のみ記述で目標も紐づけない。本事業がS D G s 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。	
	方法書16ページに「S D G s の達成に貢献するサステナブルなI R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。S D G s 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I R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S D G s と相容れないのではないか。	
	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S D G s 先進都市をめざしていただきたいです。	

表 8.1.1 (2) 方法書に関する住民からの意見とこれに対する事業者の見解

住民からの意見		事業者の見解
全般事項		
SDGs、サステナビリティ	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。 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。 「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。 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。	(見解は前頁)
工事期間	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。	方法書時点では、当該表記以外の年月単位の事業計画（工事工程）はありませんでしたが、具体的な事業計画については準備書の第1章に記載しました。
複合影響	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 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。 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。	大気質、騒音、振動に関する複合影響については、夢洲での他事業の計画や港湾計画を把握した上で予測・評価を行い、準備書の第5章に記載しました。
委託先	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。	委託先については、準備書の第10章に記載しました。

表 8.1.1 (3) 方法書に関する住民からの意見とこれに対する事業者の見解

住民からの意見		事業者の見解
全般事項		
感染症の影響	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。	来場想定者数について、新型コロナ感染などの数十年に一度の疫病による入場者数の減少は見込んでおりません。
予測・評価、手続きについて	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。	大阪市環境影響評価専門委員会による検討結果を受けた上で予測・評価を行い、評価対象の陸域動植物及び海域動植物の絶滅危惧種について、準備書の第5章に記載しました。
	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。	大阪市環境影響評価専門委員会による検討結果、住民意見及び市長意見を踏まえて、準備書において環境影響評価を行いました。
	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。	大阪市環境影響評価専門委員会による検討結果、住民意見及び市長意見を踏まえて、準備書において環境影響評価を行いました。 また、大阪・関西万博の準備書・評価書や市長意見も参考にしながら、本事業の準備書において十分検討を行いました。
	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。	
	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。	

表 8.1.1 (4) 方法書に関する住民からの意見とこれに対する事業者の見解

住民からの意見		事業者の見解
全般事項		
予測・評価、手続きについて	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。	(見解は前頁)
	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。	
地域概況	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。	地域の概況については、大阪市環境影響評価技術指針（参考資料）に基づき、準備書の第2章に整理しました。また、夢洲3区の埋立履歴や土壌汚染の状況等の資料を収集・整理した上で、ご指摘の環境配慮については、準備書の第5章（5.4 土壌や5.9 廃棄物・残土）に記載しました。
交通計画		
車両の走行、船舶の運航	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。	工事関連車両の走行等については、準備書の第5章に、工事関連車両の走行台数、工事関連船舶の運航台数を各々記載しました。また、施設関連車両の走行等については、準備書の第5章において、来場車両の走行台数、搬入車両の走行台数、施設関連船舶の運航台数を各々記載しました。
	方法書の「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。	方法書時点では工事用船舶の未定事項が多かったため検討中としましたが、準備書の第5章に工事用船舶の隻数等を記載しました。
	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。	工事関連車両の走行ルートにおいて、車両が集中し、沿道への影響が考えられる箇所については、夢洲での他事業の計画や港湾計画を把握した上で、事業計画に基づく工事関連車両及び一般車両の台数を踏まえ、大気質、騒音、振動の調査・予測・評価を行い、準備書の第5章に記載しました。

表 8.1.1 (5) 方法書に関する住民からの意見とこれに対する事業者の見解

住民からの意見	事業者の見解
交通計画	
複合影響	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と書かれているが、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。 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。 夢洲での他事業の計画や、港湾計画を把握した上で、大気質・騒音・振動の予測・評価を行い、準備書の第5章に記載しました。 大阪市環境影響評価技術指針に基づき、周辺環境への影響を予測・評価するものであり、行き交う船舶への影響評価は行いません。
渋滞対策	I R 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。 大阪市環境影響評価技術指針に基づき、周辺環境への影響を予測・評価するものであり、物流業自体への影響評価を行うものではありません。施設関連車両の走行に伴う大気質、騒音、振動については、夢洲の物流車両台数を考慮して、環境影響評価を行いました。
	I R 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。 交通流対策として、工事関連車両の走行ルートは幹線道路や高速道路利用を優先することとし、特定の道路に集中することがないように配慮します。具体的には、主として阪神高速道路と幹線道路を利用し、此花大橋、夢舞大橋及び夢咲トンネルを経由して、事業計画地に至る経路を計画しています。また、同時期に大阪・関西万博事業やインフラ工事等が集中する場合、関係者と調整を行い、走行ルートに車両が集中することがないように配慮します。工事作業員や従業員の通勤手段に関しては、公共交通の利用やパークアンドライドを奨励し、自動車交通量の抑制に努めます。 供用後は、大規模なバス輸送機能や船舶による輸送機能の導入及び鉄道等の公共交通利用促進により、適切な交通アクセスを確保するとともに、ICT等を利用した交通情報提供や駐車場料金のダイナミックプライシングなど、総合的な渋滞対策及び交通マネジメントにより、自動車交通量の抑制に努めます。

表 8.1.1 (6) 方法書に関する住民からの意見とこれに対する事業者の見解

住民からの意見		事業者の見解
大気質		
予測項目・ 予測条件	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。	車両の集中によるNO _x （二酸化窒素）、SPM（浮遊粒子状物質）の周辺環境への影響については、予測・評価を行い、準備書の第5章に記載しました。
	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量を調査すべき。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。	大阪市環境影響評価技術指針に基づき、大気質に関わる予測条件については、準備書の第5章に記載いたしました。
	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。	大阪市環境影響評価技術指針に基づき、工事関連船舶、施設関連船舶の運航に伴う大気質（二酸化窒素、二酸化硫黄、浮遊粒子状物質）を予測・評価の対象としています。なお、既存の船舶の運航に伴う大気質については、現地調査結果に基づき、バックグラウンド濃度として適切に設定しました。
現地調査	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値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。	大気質の調査地点（沿道環境）については、工事関連車両及び施設関連車両の走行ルートにおいて、住居等の立地状況（住居等が立地しているか否か）、道路状況（特異な横断条件ではないか）等を考慮し、現状を把握する上で適切な地点として選定しました。なお、咲洲の交通量のみの調査地点（住之江区南港中）については、南港中央公園測定局が近傍に設置されているため、大気質の現地調査は実施しませんでした。大気質の調査地点（一般環境）については、建設機械の稼働、工事関連船舶の運航、施設の供用、施設関連船舶の運航に伴う環境影響が想定されるため、事業計画地の敷地境界付近を選定しました。
評価指標	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。	大阪市環境影響評価技術指針に基づき、国が定める「大気汚染に係る環境基準」（1時間値の1日平均値が0.04ppmから0.06ppmまでのゾーン内又はそれ以下であること）と、市の定める「大阪市環境基本計画の目標」（1時間値の1日平均値が0.04ppm以下）に基づき評価しました。

表 8.1.1(7) 方法書に関する住民からの意見とこれに対する事業者の見解

住民からの意見		事業者の見解
大気質		
微小粒子状物質	大気の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。	本事業に係る環境影響評価では、大気質の対象項目は、本事業の実施に伴う環境影響要因を抽出した上で、大阪市環境影響評価技術指針の表 1-1 に示されている大気質の細項目に基づき、「道路環境影響評価の技術手法(平成 24 年度版)」(国総研・土研)を参考として、二酸化硫黄、二酸化窒素、浮遊粒子状物質を選定しました。
大気、水、土壌などへの汚染	大気について、I R 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。	大阪市環境影響評価技術指針に基づき、供用時の大気質については環境影響評価項目に選定しています。具体的には、施設の供用に伴う大気質(二酸化窒素、浮遊粒子状物質)、施設関連車両の走行等に伴う大気質(二酸化硫黄、二酸化窒素、浮遊粒子状物質)について予測・評価しました。なお、施設の供用についてはガスエンジン、ヒートポンプ等空調設備の稼働、施設関連車両の走行等については来場車両、搬入車両等の走行、施設関連船舶の運航に伴う環境影響を予測しました。その評価方法は「環境基準(人の健康を保持する上での目標値)の達成と維持に支障がないこと、大阪市環境基本計画の目標方針の達成と維持に支障がないこと。」となっており、いずれも人間の健康の保持のための基準・目標による評価になっております。一方、大気汚染物質に伴う水や土壌への影響については、大阪市環境影響評価技術指針を参考とし、予測・評価は行っていません。
水質・底質		
供用時の汚物処理、工事中の汚水処理	一日 10 万人来場トイレの種類、数はどれだけ在るのか。 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 万トンを膨大だ。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。	トイレの種類、数は現在検討中ですが、その排水については適切に処理するよう計画を検討してまいります。 公共下水道整備前において、事業計画地内で発生した工事排水は、水質汚濁防止法、大阪府生活環境の保全等に関する条例の排水基準を満足させるよう、濁水処理施設、沈殿池で管理して、雨水管により海域へ排水する計画です。また、建設工事中及び施設の利用において、有害物質の使用がないことから、海域水質、地下水への影響はないものと考えます。

表 8.1.1 (8) 方法書に関する住民からの意見とこれに対する事業者の見解

住民からの意見	事業者の見解
土 壤	
土壌汚染の予測・評価 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、I R 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上で、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。 I R 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。	大阪・夢洲地区特定複合観光施設用地に係る土地改良事業は大阪市の事業であり、本事業による行為ではなく、予測・評価の対象としておりません。 地盤沈下については、建設工事中は地下水位の低下による地盤沈下が生じるような計画はないこと、また、施設の利用時には地下水を利用するような行為はないことから、環境影響評価項目として選定しておりません。 土壌汚染については、本事業計画地近傍において汚染された土壌の存在が確認されていることから、大阪市環境影響評価技術指針に基づき、土地の改変に伴う影響について調査・予測・評価を行い、準備書の第 5 章に記載しました。 大阪市環境影響評価技術指針に基づき方法書を作成しています。土地課題対策は、土地所有者である大阪市が夢洲の土地改良事業として、地中障害物の撤去、土壌汚染対策及び液状化対策を行うものです。夢洲において実施されている大阪市による公共事業（地中障害物の撤去及び液状化対策等）については、本事業と目的が異なるため、本事業に係る環境影響評価の対象とはならないことから、本事業に係る方法書において記載しておりません。
汚染土壌、有害物質の処理 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、I R 事業計画自体に対して不信感をぬぐえません。 3 区に土壌汚染が存在することは明確である。汚染した土壌を一旦掘り起こし、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、汚染土壌埋立の余裕はない。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 P C B など有害化学物質を含有する焼却灰が 860 万トンのも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 S D G s 達成計画と言えるか。	土壌汚染については、大阪市環境影響評価技術指針に基づき、調査・予測・評価を行い、準備書の第 5 章に記載しました。また、土壌汚染対策法等に基づき適切に処理してまいります。 夢洲 1 区の太陽光発電施設の設置は、他事業で既に利用されている土地における設備配置作業等を行うものであるため、土地の改変及び建設機械の稼働に伴う環境影響を対象とした調査・予測・評価は行っていない。

表 8.1.1 (9) 方法書に関する住民からの意見とこれに対する事業者の見解

住民からの意見		事業者の見解
廃棄物・残土		
廃棄物・残土の影響評価	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。	工事により発生する廃棄物や残土については予測・評価の対象としており、処理の方法等については、準備書の第5章に記載しました。
	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。	本事業の建設工事及び施設の供用により発生する廃棄物については、大阪市環境影響評価技術指針に基づき、予測・評価を行い、準備書の第5章に記載しました。一方、南海トラフ地震による影響については、本事業の実施に伴う環境影響要因がその原因となることは想定されないため、環境影響評価項目として設定しておりません。
地球環境		
温室効果ガスの予測・評価	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。	工事中については予測・評価の対象としておりませんが、以下の温室効果ガス抑制に努めます。建設資機材等の運搬にあたっては、工事関連車両の走行ルートの適切な選定、走行時間帯の配慮、運転者への適正走行の周知徹底、工事関連車両の運行管理等、周辺地域に対する環境影響の回避・低減対策に努めます。工事用車両は幹線道路、高速道路の利用を優先し、細街路等の一般道路の走行を可能な限り回避します。また、国土交通省指定の低炭素型建設機械の採用等の検討により、温室効果ガスの排出量の低減に努めるとともに、空ぶかしの防止、アイドリングストップの励行等、適切な施工管理を行います。
	車両の集中による周辺地域のCO ₂ などの予測調査を明記すべきです。	車両の集中によるCO ₂ 排出量については、予測・評価を行い、準備書の第5章に記載しました。
	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、供用期間が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。	大阪市環境影響評価技術指針に基づき、供用時の年間温室効果ガス排出量を予測・評価し、準備書の第5章に記載しました。また、将来的なカーボンニュートラル達成に向けた取組みについても記載しました。

表 8.1.1 (10) 方法書に関する住民からの意見とこれに対する事業者の見解

住民からの意見		事業者の見解
動物、植物、生態系		
夢洲の生物多様性の保全	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。	夢洲は、様々な鳥類の生息が確認されていることから生物多様性のホットスポットに指定されていることを踏まえて、陸域動物を環境影響評価の対象としています。また、工事排水の流出等を踏まえて海域動物についても環境影響評価の対象としています。工事排水は濁水処理施設で排水基準に適合するように処理を行った上で雨水管により海域へ排水する計画であることから海域の水質への影響は限定的であると考えられます。予測・評価方法は方法書に記載したとおりであり、大阪市環境影響評価専門委員会による検討結果を受けた上で、陸域動物及び海域動物の予測・評価を行い、準備書の第5章に記載しました。 なお、スナメリについては調査対象としていません。大阪湾のスナメリは岬町から岸和田市沖の湾東部海域で認められ、特に関西国際空港島の南方から南西域で多いとの文献があり、スナメリの主な生息域は事業計画地の夢洲からは十分な距離があると認識しています。
	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。	
	「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。	
	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。	
	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げる環境への配慮・対策を示してください。	夢洲は様々な鳥類の生息が確認されていることから生物多様性のホットスポットに指定されていることを踏まえて、陸域動物、陸域植物、陸域生態系を環境影響評価の対象としています。方法書に関する市長意見を踏まえるとともに、大阪・関西万博の準備書・評価書や市長意見も参考にしながら、予測・評価を行い、その結果に基づいて、陸域動物、陸域植物、陸域生態系への配慮について検討し、準備書の第5章に記載しました。
	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。	
	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。	
	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げる環境への配慮・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。	

表 8.1.1(11) 方法書に関する住民からの意見とこれに対する事業者の見解

住民からの意見		事業者の見解
動物、植物、生態系		
種々のご意見を踏まえた夢洲の保全	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。	夢洲は様々な鳥類の生息が確認されていることから生物多様性のホットスポットに指定されていることを踏まえて、陸域動物を環境影響評価の対象としています。本事業に係る環境影響評価は、大阪市環境影響評価条例に基づき、方法書に対する意見、準備書に対する意見、準備書に係る住民説明会、準備書に係る公聴会において、様々な方々からのご意見を拝聴する機会を設けております。それらの意見を聴きながら、環境の保全や創造について適正な配慮に努めてまいります。

表 8.1.1(12) 方法書に関する住民からの意見とこれに対する事業者の見解

住民からの意見		事業者の見解
その他		
地盤沈下、地下水位	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。 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。 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。松井大阪市長は夢洲 3 区の I R 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 I R 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。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。 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 I R 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。 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。 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、I R 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？	液状化、埋立事業による地盤沈下は、本事業による影響ではないため、予測・評価の対象としておりません。本事業では、地下水位を低下させない工法を採用するなどの配慮をしていきます。

表 8.1.1(13) 方法書に関する住民からの意見とこれに対する事業者の見解

住民からの意見		事業者の見解
その他		
地盤沈下、地下水位	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。 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。 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。 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。 「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。I R 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。	(見解は前頁)
日照障害	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、日照をさえぎるものがないことに伴う気温の上昇、人の健康への影響を考慮する必要がある。	日照障害については、予測・評価の対象としておりませんが、事業計画地内のヒートアイランド対策については、今後、敷地内での緑地整備による放熱の抑制、水景等による水の活用、空調設備の高効率化による人工排熱の低減等を検討してまいります。
関係法規の遵守	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。	騒音規制法などの関係諸法規の遵守については、事後調査において確認していく予定ですが、詳細については、今後検討します。
地震に伴う津波・地盤沈下	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。	地震に伴う津波や地盤沈下については、本事業の実施に伴う環境影響要因がその原因となることは想定されないため、環境影響評価項目として設定しておりません。

表 8.1.2 方法書に関する住民からの意見

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 I R 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。
I R 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。
I R 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えないです。
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。

8.1.2 市長意見及びこれに対する事業者の見解

大阪市環境影響評価条例第10条第1項の規定に基づく、本事業の環境影響評価方法書に関する市長意見とこれに対する事業者の見解は、表8.1.3に示すとおりである。

表 8.1.3(1) 方法書に関する市長意見とこれに対する事業者の見解

市長意見	左の意見に対する事業者の見解
SDG s 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、SDG s 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SDG s 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。	大阪市環境影響評価技術指針、第2期大阪市まち・ひと・しごと創生総合戦略の基本目標及びSDG s の17の目標を踏まえ、本事業においてSDG s 達成への貢献が期待される取組みとして周辺との調和、循環、生活環境、自然環境、地球環境、次世代への貢献といった環境配慮項目について、準備書の第1章に具体的な行動計画を記載しました。 本事業においては、以下のa～dのコンセプトを掲げ、SDG s に沿った開発を推進していくとともに、「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、社会課題の解決及び府民の生活の質(QOL)向上につながるまちづくりを進めます。また、広大で多くの交流人口を生む夢洲の特性を活かして最先端技術の実証・実装の場を設けるとともに、SDG s の達成に貢献するサステナブルなIRをめざします。 a. 複合用途による多様なアクティビティ IR内の様々な建物用途とそれを貫くおもてなしにより生み出される“WOW”体験 b. 健康に過ごせる、憩いの場の形成 「結びの水都」として豊かな水辺空間を形成し、オープンスペースでの憩いの空間を提供 c. 地域固有の文脈を活かした魅力づくり 水都として発展してきた大阪の魅力を活かし、水をコンセプトとした景観形成 d. 地域社会との連携による持続的な成長 あらゆる来訪者を惹きつけるデスティネーションの形成と地域への観光客の送客による経済の成長への寄与

表 8.1.3(2) 方法書に関する市長意見とこれに対する事業者の見解

市長意見	左の意見に対する事業者の見解
工事中の輸送計画	
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。	本事業の建設工事中に夢洲内において実施される他事業として、大阪・関西万博事業（建設工事・開催・撤去工事）、夢洲島内のインフラ工事、大阪市の液状化対策工事等があります。本事業の工事関連車両が走行する主要ルート沿道において、本事業の工事関連車両及び他事業の関連車両の走行による影響が重なり合うことから、大気質、騒音、振動の複合的な影響の予測及び評価を実施するにあたり、他事業の事業者から各事業の関連車両台数データの提供を受けました。その提供のあった他事業の関連車両の計画を踏まえ、予測時期は、本事業の工事関連車両及び他事業の関連車両の走行台数を重ね合わせた台数が最も大きくなると考えられる時期（平日）について、本事業との複合的な影響の予測及び評価を実施しました。 その結果、本事業及び他事業の実施が大気質、騒音、振動に及ぼす影響は、最小限にとどめるよう環境保全について配慮されており、環境保全目標を満足するものと評価されましたが、関係機関と連携し、工事関連車両の走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います。
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。	夜間に建設資材等の搬入を行う場合は、可能な限り高速道路から此花大橋を通行する走行ルート利用に努めます。

表 8.1.3(3) 方法書に関する市長意見とこれに対する事業者の見解

市長意見	左の意見に対する事業者の見解
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。	本事業の緑化計画については、以下のとおり準備書の第1章及び第6章に記載している計画を考えていますが、具体化にあたっては、専門家の助言を受けながら検討します。 夢洲まちづくり基本方針等を踏まえ、みどりを身近に感じ、憩いや安らぎを提供する空間を創出し、敷地内部の多種多様な緑地を含めた生態系ネットワークの維持・形成をめざします。四季折々の彩を楽しめるよう、各ゾーンに応じて多様な植物を選定し、落葉樹を主体とした季節感のあるオープンなエリア、常緑樹を主体とした防風機能を備えたエリアなど、様々な水とみどりによる多様な空間を創出するとともに、海辺に位置する立地特性から、沿岸部では耐塩性のある緑地の整備を検討します。また、在来種を基本として郷土種も活用するなど地域の生態系へ配慮した緑地の整備を検討します。 中央部に配置する「結びの庭」ゾーンでは、敷地中央部にある大規模なオープンスペースとして植栽面積を可能な限り広く確保することをめざします。北側に配置する「ウォーターフロント」ゾーンでは、海辺景観を活かしたオープンスペースとして緑地の配置を検討します。人の往来や照明設備による影響が小さい場所に多様な草丈の草地を確保することで自然環境との連続性の確保に努め、草地に生息する鳥類などの動物に配慮した環境の創出に努めます。
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。	本事業では、エネルギーセンターに設置するエネルギーマネジメント設備に各施設の電力・熱の消費量を集計・蓄積するとともに、気象予測等のデータと掛け合わせて負荷予測を行い、熱源設備等の最適な運転を制御することができる最先端の技術の導入を検討します。また、事業計画地内に設置する空気熱源ヒートポンプチャラー（空調設備）及びその他の設備機器（暖房及び給湯用ボイラー等）については、計画設計時点での高効率な機種の導入を検討します。 本事業では、二酸化炭素排出量の削減目標を約50%としています。標準的な施設と計画施設との二酸化炭素排出量の比較では、約38%の二酸化炭素削減予測となっていますが、本事業の削減目標の実現に向けて、更なる環境保全対策に努めます。 また、供用後においても、設備機器更新時の省エネルギー機器や高効率機器の導入などとともに、再生可能エネルギー由来の電力やカーボン・クレジット等の購入を検討し、将来的にカーボンニュートラル実現をめざします。

表 8.1.3(4) 方法書に関する市長意見とこれに対する事業者の見解

市長意見	左の意見に対する事業者の見解
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。	予測に用いる上空風データを選定するため、現地調査地点と周辺の気象観測所（大阪灯台、大阪管区气象台、関西国際空港及び神戸空港）との風向・風速データのベクトル相関分析を行いました。その結果、事業計画地に最も近接し、事業計画地内の現地調査結果（風向・風速）との相関が最も高い大阪灯台の観測データを採用しました。
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。	夏季における植物相についても把握するため、夏季についても現地調査を追加で実施し、準備書の第5章に記載しました。

8.2 準備書についての意見と事業者見解

8.2.1 住民からの意見の概要及びこれに対する事業者の見解

大阪市環境影響評価条例第17条第1項の規定に基づく、本事業の環境影響評価準備書に関する住民からの意見の概要とこれに対する事業者の見解は、表8.2.1に示すとおりである。

表 8.2.1(1) 準備書に関する住民からの意見とこれに対する事業者の見解

住民からの意見		事業者の見解
全般事項		
事業内容	夢洲の 390ha の土地面積の主要な部分は国際物流の「最重要拠点」として現在稼働中で、更なる発展が期待されることを考えると、物流と「観光」という異業種の併存は、2ルートだけの交通アクセス面で、共倒れのリスクが大変心配される。このような「観光」最優先で事業を遂行することに対して、隣接する既存の産業への影響を無視する「事業の目的」の再検討を指摘すべきである。 事業者の見積もり 2000 万人来場は誇大予測とは思わないか。工事中万博開催と被るが、そこを甘く見ていないか。 夢洲の土地の内容を認識していないのでは。高層ホテルは不可ではないか。2000 万人の来場は、他の施設と比しても余りにも多い。その根拠はなにか。工事期間は 24 年夏頃からということで万博開催と重なるが、どう考えているのか。	物流を踏まえた交通渋滞対策としては、大規模なバス輸送機能や船舶による輸送機能の導入に加え、リムジンサービス、タクシーの利用促進、I C T等を利用した交通情報提供及び駐車場料金のダイナミックプライシングにより公共交通利用促進を図り、周辺交通量の増加を極力抑制する計画です。また、本事業に伴う資材・物資搬入等の物流の効率化など、総合的な渋滞対策及び交通マネジメントにより、自動車交通量の抑制に努めます。 年間来場者数は、人口統計や訪日外客統計等の統計情報、既存 I R施設での実績・知見等を踏まえて推計したもので、約 1,987 万人としています。 工事中は万博開催時期と重なる時期もありますが、関係機関と連携し、工事関連車両の走行時間帯や工事工程の調整等を行い、交通量の平準化に努めます。工事関連車両の走行台数削減を図るため、公共交通機関の積極的な利用による作業員の輸送等についても計画していきます。
エネルギー計画	国際貿易、自然環境を活かし自然公園、再生可能エネルギーが併設する人工島・夢洲として発展させるべきではないか。 府内の学校では、都市で広大な土地が少なく自然環境に触れられる場所に飢えている状態である。もし、このご意見の様な発展の形があればそれらが解消し、学校の研究施設などもある府民にとってもっと身近な存在になれたはずだ。	再生可能エネルギーについては、事業計画地内および夢洲 1 区で太陽光発電を行うことを検討してまいります。

表 8.2.1(2) 準備書に関する住民からの意見とこれに対する事業者の見解

住民からの意見		事業者の見解
全般事項		
工事計画	I R 工事の詳細な工程、工法等について情報を提供してほしい。提供した内容に基づき大阪府・大阪市と公益社団法人 2025 年日本国際博覧会協会とで協議する場を設けてほしい。 方法書の市長意見には「2030 年の SDG s 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」とある。しかし、準備書では「検討する」「努める」ばかりが並んでおり、実際に何がされるか不明である。市長意見の通り「具体的な取り組み内容」を示すこと。 第 2 期大阪市まち・ひと・しごと創生総合戦略（令和 3 年 9 月改訂版）の「③健康で安心して暮らし続けられる地域をつくる」に対応している項目が並んでおり、「③健康で・・・」しかない項目もある。しかし夢洲は「人が暮らす」町ではなく、「地域」とはどこを指すのか示すこと。 I R にはカジノも含みますが、緑地さえあれば「③健康で…」を満たすと考えているのか。「健康で安心」の定義を示すこと。 「ごみの削減に努める」「食品ロス削減の取り組みの推進」は当然のことです。どのように取り組むのか、具体的に示すこと。	本事業の内容につきましては、区域整備計画として、大阪府・大阪市のホームページにて公表されている他、毎年度の事業計画についても、特定複合観光施設区域整備法に則り、大阪府の同意を得て国土交通大臣に届出を行った上で、大阪 I R 株式会社のホームページにて開示していく予定です。大阪府・大阪市と公益社団法人 2025 年日本国際博覧会協会とも各種調整しながら、進めてまいります。 具体的な取組みについては、大阪市環境影響評価技術指針、第 2 期大阪市まち・ひと・しごと創生総合戦略の基本目標及び SDG s の 17 の目標を踏まえ、本事業において SDG s 達成への貢献が期待される取組みとして、周辺との調和、循環、生活環境、自然環境、地球環境、次世代への貢献といった環境配慮項目について、準備書の第 1 章に具体的な行動計画を記載しました。 地域とは、夢洲及び周辺地域（関係地域）も踏まえた範囲を想定しております。 健康で安心なまちづくりに寄与するため、本事業では、健康に過ごせる豊かな水辺空間を形成し、オープンスペースでの憩いの空間を提供します。ごみの削減や食品ロス削減の取組みについては、今後、詳細を検討してまいります。

表 8.2.1(3) 準備書に関する住民からの意見とこれに対する事業者の見解

住民からの意見	事業者の見解
全般事項	
SDG s SDG s について準備書ではカラー写真も使い説明されている。SDG s 達成への貢献として、周辺との調和、循環、生活環境、自然環境、地球環境、次世代への貢献。配慮事項として万博やインフラ工事についても触れている。疑問なのは、SDG s の理念とカジノ（依存症と貧困などを助長するギャンブル）は矛盾するのではないかという点である。 方法書に対して提出された意見書を踏まえていない。環境アセスメントとして成立するためには、周辺環境との整合性をとること。万博のアセスメントを踏まえ、継承してほしい。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、「SDG s 達成に貢献する」具体的な目的と行動計画すら記載がない。 SDG s に沿った開発を推進すると言っているが、具体的にどのように貢献するのか全く理解できない。 SDG s に沿っているとは思えないし、カジノそのものが逆の発想だと思う。 市長意見に述べられる「2030 年の SDG s 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」の通り「明確で具体的な記載」を行うこと。 方法書に対する意見でも指摘したが、SDG s 達成への貢献とカジノとの矛盾した関係について、準備書で明確に記載すべきではないか。 要約書の 13～17 ページ、SDG s 達成の貢献が期待される取組みでは、行動計画に対応する SDG s のゴールが示されているが、なぜどのように結びつくのか。「3 すべてのひとに健康と福祉を」、「4 質の高い教育をみんなに」、「11 住み続けられるまちづくりを」は、どのようにつながるのか。ほかにも不明である。「SDG s 達成の取組み」でも努める、検討するなどの文言が多用されている。SDG s 達成の貢献が期待される具体的な内容を描けない。 SDG s 達成への貢献について、そのどれにもあてはまらない。開発そのものが SDG s に反する。「海の豊かさを守ろう」にも反する。大型台風、地震による液状化、津波対策も具体性が全くない。避難ルート避難方法は検討中との回答。避難食は 4 日間と言っていたが、ライフラインが閉ざされ、人工島の外へ出る方法もない中で工事現場の労働者にとっては命にかかわる。	環境影響評価技術指針、第 2 期大阪市まち・ひと・しごと創生総合戦略の基本目標及び SDG s の 17 の目標を踏まえ、本事業において SDG s 達成への貢献が期待される取組みとして、周辺との調和、循環、生活環境、自然環境、地球環境、次世代への貢献といった環境配慮項目について、準備書の第 1 章に具体的な行動計画を記載しました。本事業においては、以下の a～d のコンセプトを掲げ、SDG s に沿った開発を推進していくとともに、「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、社会課題の解決及び府民の生活の質（QOL）向上につながるまちづくりを進めます。また、広大で多くの交流人口を生む夢洲の特性を活かして最先端技術の実証・実装の場を設けるとともに、SDG s の達成に貢献するサステナブルな IR をめざします。 a. 複合用途による多様なアクティビティ IR 内の様々な建物用途とそれを貫くおもてなしにより生み出される“WOW”体験 b. 健康に過ごせる、憩いの場の形成「結びの水都」として豊かな水辺空間を形成し、オープンスペースでの憩いの空間を提供 c. 地域固有の文脈を活かした魅力づくり水都として発展してきた大阪の魅力を活かす、水をコンセプトとした景観形成 d. 地域社会との連携による持続的な成長あらゆる来訪者を惹きつけるデスティネーションの形成と地域への観光客の送客による経済の成長への寄与 今後の計画の進展に伴い、SDG s 達成の貢献が期待される取組みについて、詳細を検討してまいります。 本事業の SDG s 達成への貢献が期待される取組みとして、準備書の 1.3 節に記載しております。 工事中の防災対策及び避難方法については、ご意見を踏まえて今後、詳細を検討してまいります。

表 8.2.1 (4) 準備書に関する住民からの意見とこれに対する事業者の見解

住民からの意見		事業者の見解
全般事項		
SDGs	SDGsにかかわるところも「検討する」という記載が多く、具体的に決まっていないことに不安が募る。交通路の確保も2本だけ、公共交通（バス）は運転手もいない状況である。此花区の下水処理、ごみの扱いなど許容を越えるために、計画できないことが明らかでないか。全体的に、検討する、めざす、予定である、計画としている、努める、想定、配慮など不確かな表現の多い。このようなアセスメントで起こりうる具体的な問題に対処できるのか心配される。	今後の計画の進展に伴い、周辺環境への影響を最小限にとどめるよう、具体的な取組みについて検討してまいります。
環境影響評価の手続き	アセスメントを公正に行うためには、第三者が行うべきである。その機関と氏名を公表すること。	本事業に係る環境影響評価は、大阪市環境影響評価条例に基づき実施しており、大阪市環境影響評価専門委員会の審議結果を踏まえて進めてまいります。また、方法書に対する意見、準備書に対する意見、準備書に係る住民説明会、準備書に係る公聴会において、様々な方々からのご意見を拝聴する機会を設けております。それらのご意見を踏まえながら、環境の保全や創造について適正な配慮に努めてまいります。
	本来アセスメントは事業実施前に行い、その結果を公開に付し、整備計画に反映し、住民合意を得たものを国に申請するのが筋である。工事が長期に渡る場合は、再度のアセスメントにより、フィードバックすることも考えられるが、どういう判断なのか。	
	環境影響評価を実施する区域は3つの区だけになっている。限られた交通アクセスに対して3つの区よりも遠くからの渋滞発生も生じる可能性もあり、環境影響評価の区域を広げるべきある。	
現地調査	環境調査がいつ、誰が責任者であるかが全く書いていません。この調査の内容の信憑性は何処に聞けばいいか全く書いていないから市民が確かめることが出来ません。古いデータを示すのではなく最新の調査結果をもとに、再度、住民に説明する必要がある。	現地調査については、大阪市環境影響評価条例に基づき、方法書の審査結果を踏まえて、適切な範囲・位置、時期、頻度及び調査手法で実施しています。 予測についても、大阪市環境影響評価条例に基づき、方法書の審査結果を踏まえて、適切な予測範囲・位置及び予測手法で実施しています。
	準備書の内容も正しい数値が記入されておらず、検査などした人の資格等がある人か誰なのか、いつ行われたのか、そしてそれを証明する証明書が添付されていない。結果がすべて認められる数値の予測で全く不信でしかない。	
	調査対象の地域を事業計画地周辺に特定しないことを求める。有害で危険性の土壌である夢洲では、作業に従事する労働者や野生生物にも目にみえない危険性が、その対策を重視すべきである。	
環境影響の総合的な評価	総合評価は、個別結果を一覧にしたもので、相互の関係を評価していない。	総合評価については、技術指針に基づき選定した環境影響評価項目ごとに、予測・評価結果及び講じる環境保全対策について一覧表に整理しました。なお、記載に際しては、予測に反映した環境保全対策を明らかにした上で、対策後の予測・評価結果を示しました。また、予測結果に反映はしないが講じる対策や、当初の予測結果に追加して対策を講じ、再度予測した場合等はその内容がわかるよう記載しました。

表 8.2.1(5) 準備書に関する住民からの意見とこれに対する事業者の見解

住民からの意見		事業者の見解
全般事項		
事後調査の方針	事後調査方針として、ピーク時の複合汚染（大気質など）の実態を公表する時期（回数）と方法を明らかにしてください。	事後調査計画の詳細については、事後調査計画書において検討し、より具体的に記載していく予定です。
	事後調査の詳細については、今後、関係機関と協議の上、決定するとある。 評価書に詳細を求める。事後調査の時期、期間および頻度が少なすぎる。特に「道路交通騒音・振動・交通量」について「供用後の平日・休日各1日」のみとなっており、平常時のみならず大規模イベント時など、事後調査の調査時期を増やすよう、具体的に求める。	
	夢洲のIRカジノ事業はきわめて長期にわたり、万博や物流機能など複合的な影響も懸念される。事後調査も長期的な視点から、複合的な影響を勘案して行う必要がある。準備書に対する専門家や市民の意見を真摯に受け止め、事後調査に努めてもらいたい。	

表 8.2.1(6) 準備書に関する住民からの意見とこれに対する事業者の見解

住民からの意見	事業者の見解
全般事項	
複合影響	工事関連車両及び施設関連車両の走行ルートにおける交通量の現地調査結果には、既存港湾施設の物流車両数も含まれております。工事関連車両の走行に伴う大気質、騒音、振動については、これらの現地調査結果をもとに、工事関連車両の台数の他に、大阪・関西万博開催時の施設関連車両の台数を考慮して、複合影響の環境影響評価を行い、環境保全目標を満足するものと予測・評価しました。 本事業を含む夢洲関連の事業全体による交通渋滞の問題については、同時期に大阪・関西万博やインフラ工事等が集中する場合、大阪府・大阪市や関係者との調整を行い、走行ルートに車両が集中することがないように努めます。
	事業の概要で、工事開始が2024年夏からと想定されている。従来のコンテナヤードを往来するトラックの交通もあり、アクセスがトンネル1本、橋1本という条件のもと、交通渋滞とそれに伴う大気汚染が懸念されます。せめて万博開催中の工事開始は避けるべきではないか。
	万博の環境アセスで、市民から寄せられた意見「万博予定地だけでなく、夢洲全体の地域整備事業における環境影響評価と連携を図り広域での環境アセスメントを行うべき」とあるが無視されている。事業ごとに環境アセスを行うのではなく、夢洲一体のアセスの実施は必然である。
	工事が、万博工事と重なっている。コンテナヤードへ行き来する大型車両が多い上に、2つの大規模工事を並行して行うこと自体が無理なことである。万博は実行するとすれば、今でも遅れが激しい中で、突貫工事をするしかなくなる。「特定の道路に集中することがないように、走行ルートを適切に選定する。大阪・関西万博やインフラ工事等が集中する場合、調整を行い、走行ルートに車両が集中することがないように配慮する。」などと言われても、こんな時になっても具体的ではなく、並行して行う事態が無計画で配慮がないと言える。
	夢洲は大阪市のHPによると、「良好な都市環境の保全や公害防止、大阪港の機能強化を目的とした処分場として整備され、大阪市内から発生する一般・産業廃棄物や道路工事などの建設工事に伴う掘削残土、大阪港の機能を維持・増進する上で必要な浚渫土砂で埋め立てている」とあるが、万博を含む本事業関連工事によりこの目的が阻害されている。大阪市民の生活・経済の基盤として必要不可欠なこれらの機能をどのように回復するのか、具体的に示してほしい。
	準備書の57ページ以降、環境保全および創造のための措置では、努める、検討するなど文言が多用されている。同時期に大阪・関西万博やインフラ工事等が集中する場合の配慮は、具体的にどのようなことをするのか不明である。 万博だけでなく、物流拠点との複合的な影響や問題に具体的にどう対応するのかこのアセスメントからは不明で、さまざまな問題の対応が見通せない。

表 8.2.1(7) 準備書に関する住民からの意見とこれに対する事業者の見解

住民からの意見	事業者の見解
全般事項	
複合影響 複合的な影響に、本事業の建設工事中及び供用時における夢洲内において実施される他事業は、建設工事中では大阪・関西万博事業（建設工事・開催・撤去工事）、夢洲島内のインフラ工事、大阪市の液状化対策工事等とされているが、物流は含まれているのか。 複合的な影響は、車両による影響しか含まれておらず、その他、地球環境や動植物への影響なども予測・評価するべきである。 「万博開催・撤去工事、大阪市の液状化対策事等と重なる時期を対象」とあるが、物流との複合的な影響は施設の供用後も続くため、事後調査に含めてほしい。	工事関連車両及び施設関連車両の走行ルートにおける交通量の現地調査結果には、既存港湾施設の物流車両数も含まれております。工事関連車両の走行に伴う大気質、騒音、振動については、これらの現地調査結果をもとに、工事関連車両の台数の他に、大阪・関西万博開催時の施設関連車両の台数を考慮して、複合影響の環境影響評価を行いました。また、施設関連車両の走行に伴う大気質、騒音、振動については、現地調査結果をもとに、施設関連車両の台数の他に、港湾計画に基づく夢洲の将来の物流車両台数を考慮して、環境影響評価を行いました。 本事業の工事関連車両が走行する主要ルート沿道において、本事業の工事関連車両及び他事業の関連車両の走行による影響が重なり合うことから、特に影響があると考え大気質、騒音、振動の複合的な影響の予測及び評価を実施しました。供用後については、施設関連車両の走行に伴う騒音・振動の事後調査を実施する計画です。
2023 年 12 月液状化対策工事に着手～24 年夏ごろ準備工事に着手と新聞等では記載されているが、この時期は万博工事が進められている。工事が同時並行で進むことになるが車両の渋滞や安全面などの影響をどう考えるのか。	工事関連車両の走行ルートは幹線道路や高速道路利用を優先することとし、特定の道路に集中することがないように走行ルートを適切に選定します。また、同時期に大阪・関西万博事業やインフラ工事等が集中する場合、関係機関と走行時間等の調整を行い、走行ルートに車両が集中することがないように配慮していきます。
準備書の 5.18 節の他事業との複合的な影響で、1 月当たり 22 日走行していますが、土・日曜日は工事しないのか。	原則 4 週 8 閉所での計画ですが、万博来場者ピーク時期、その他周辺工事との調整、工事の進捗状況等により土曜日・日曜日に工事を行う可能性はあります。
準備書の 5.18 節、他事業との複合的な影響に関して、準備書 818 ページに記載されているが、夢洲内において実施される他事業として、大阪港で最大のコンテナターミナルについて指摘されていない。コンテナターミナルは、現在稼働中であり、大阪経済にとって重要な役割を果たしている。他事業との複合的な影響を環境影響評価する上で、コンテナターミナルの活動は欠かせないのではないか。コンテナターミナルなど夢洲の物流機能を含めて、I R 事業と万博・インフラ関連事業の複合的な環境影響評価をすべきではないか。	工事関連車両及び施設関連車両の走行ルートにおける交通量の現地調査結果には、既存港湾施設の物流車両数も含まれております。工事関連車両の走行に伴う大気質、騒音、振動については、これらの現地調査結果をもとに、工事関連車両の台数の他に、大阪・関西万博開催時の施設関連車両の台数を考慮して、複合影響の環境影響評価を行いました。また、施設関連車両の走行に伴う大気質、騒音、振動については、現地調査結果をもとに、施設関連車両の台数の他に、港湾計画に基づく夢洲の将来の物流車両台数を考慮して、環境影響評価を行いました。

表 8.2.1 (8) 準備書に関する住民からの意見とこれに対する事業者の見解

住民からの意見	事業者の見解
全般事項（地盤沈下関連）	
予測・評価、手続き 評価の対象項目に「地盤沈下（液状化）」を加えるよう求める。準備書（要約書）P 2 の表 1.1 事業の概要の項目には I R 施設の規模が列記されており、延べ床面積約 84 万 8 千㎡、建築物の最高高さ約 130m、用途として会議室、劇場、ミュージアム、宿泊施設、カジノ、他巨大建築物が列記されている。これら各施設の重量が地盤に及ぼす影響は無視できない。廃棄物処理場である人工島夢洲立地において土壌汚染とともに一番の懸念材料となっており、実施協定第 99 条の 2（SPC の事業前提条件に基づく解除）において事業者の解除権行使の条件の一項目にも挙げられている「地盤沈下（液状化）」の評価は不可欠である。にもかかわらず評価の対象項目から欠落している。評価の対象項目に地盤沈下（液状化）を加えるとともに I R 施設が夢洲の地盤に及ぼす影響、夢洲の地盤沈下問題についてどの様に考えているのか、なぜ地盤沈下の項目をはずしたのか、明確な見解を聞きたい。 準備書には工事中は地下水位、施設利用時は地下水を利用しないことだけを根拠に、「地盤沈下対策は評価項目に選定しない」とある。大阪市は I R 事業者が地盤沈下対策を行うと説明している。I R 事業者の意見として、地盤沈下の影響を懸念する意見を述べており、地下水だけの影響ではないことは明らかである。評価対象外にすることは許されない。地盤沈下対策も対象範囲に加えるべきである。地盤沈下・液状化の複合影響についても、事前に危険性を把握していることから、併せて対象範囲に加えるべきである。 環境影響評価の対象に地盤沈下が含まれていない。建設残土、浚渫土砂で埋め立てられた土地であり、沈まない想定はありえない。 本事業において地盤沈下の問題は、工事中はもとより事業継続中においても人命にかわる重大な事象であるのにもかかわらず、環境調査項目に入れないのは怠慢である。現に、業者の調査によって圧密沈下があきらかとなり、対策工事も行うのであれば、現状にそぐわない地下水くみ上げによる地盤沈下がないという規定を改定してでも、環境調査項目に入れてやり直すべきである。	地盤沈下については、大阪市環境影響評価技術指針の環境影響評価項目選定の基本的考え方に基づき、建設工事中は地下水位の低下による地盤沈下が生じるような計画はないこと、また、施設の利用時には地下水を利用するような行為はないことから、環境影響評価項目として選定しておりません。 液状化対策については、土地所有者である大阪市が、土地改良事業（地中障害物の撤去工事、土壌汚染対策工事及び液状化対策工事）の一環として行うものであり、本事業と目的が異なるため、本事業に係る環境影響評価の対象とはならないことから、本事業に係る環境影響評価準備書において記載しておりません。

表 8.2.1 (9) 準備書に関する住民からの意見とこれに対する事業者の見解

住民からの意見		事業者の見解
全般事項（地盤沈下関連）		
予測・評価、手続き	土壌汚染・液状化対策、地盤沈下対策などは、夢洲 I R カジノ施設の建設にとっても重要な土地課題対策である。大阪市任せにするのではなく、環境影響評価準備書においても、事業者の見解などを踏み込んで記載すべきである。	土地課題対策は、土地所有者である大阪시가、地中障害物の撤去、土壌汚染対策及び液状化対策を土地改良事業として行うものであり、本事業と目的が異なるため、本事業に係る環境影響評価の対象とはならないことから、本事業に係る環境影響評価準備書において記載しておりません。 一方、本事業で実施する掘削等による土地の形状変更（土地の改変）については、事業計画地全域が土壌汚染対策法に基づく形質変更要届出区域（埋立地特例区域）に指定されていること、また、北港テクノポート線建設事業に係る土壌等の調査により、事業計画地近傍においても、汚染された土壌の存在が確認されていることから、大阪市環境影響評価技術指針に基づき環境影響評価項目としております。
交通計画		
複合影響	万博と I R の工事が重なるのに現在の騒音の数値も出してトラックの台数経路も出さず現在の数値を出した上で I R 工事中増える分開業後の予想も付け加えるべき。	工事関連車両及び施設関連車両の走行ルートにおける交通量の現地調査結果には、既存港湾施設の物流車両数も含まれております。工事関連車両の走行に伴う大気質、騒音、振動については、これらの現地調査結果をもとに、工事関連車両の台数の他に、大阪・関西万博開催時の施設関連車両の台数を考慮して、複合影響の環境影響評価を行いました。 また、工事中において、工事関連車両の走行ルートは幹線道路や高速道路利用を優先することとし、特定の道路に集中することがないように適切に選定します。また、渋滞時についての影響は想定しておりませんが、同時期に大阪・関西万博事業やインフラ工事等が集中する場合、関係機関と走行時間等の調整を行い、走行ルートに車両が集中することがないように配慮します。
	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、現状の 40% 増となる年間 130 万 T E U とする港湾計画をもとに試算されているのか明確に示すこと。	
	I R 関連建設工事が 2025 年万博開催と重なる計画であり、既存の物流交通、万博来場者交通、I R 建設工事の 3 つが重なることの影響評価が全くされていません。まさに「トリプル大渋滞」が発生し、慢性化する恐れがある。I R 工事が万博と重なっても「渋滞」が発生しないという具体的再調査を行うべきである。	
	コンテナターミナルを利用する車両の実態調査結果と、環境評価を明らかにしてほしい。	
		コンテナターミナルを利用する車両のみの実態調査は実施していませんが、予測で用いる現況交通量は、現地調査により把握しており、コンテナターミナル及び事業計画地周辺の事業による車両も含まれています。また、施設関連車両の走行の予測・評価では、これらの現地調査結果に、夢洲の将来の物流車両の増加台数を考慮しています。予測・評価の結果、本事業の施設関連車両の走行及び工事関連車両の走行が大気質、騒音、振動に及ぼす影響は環境保全目標を満足するものと評価しています。

表 8.2.1(10) 準備書に関する住民からの意見とこれに対する事業者の見解

住民からの意見	事業者の見解
交通計画	
複合影響 「要約書 7 ページ」の交通計画によると、鉄道・自動車・船舶とあらゆる交通手段を集中させて集客をはかろうとの計画だが、I R 事業最優先で既存の稼働中産業(物流)への配慮が全く無視されている。現在の物流関係車両数、また、その発展過程における車両の増加数との調和がとれていない。夢洲を起点とする 2 ルートの現在の交通量の調査、I R 関連の予測される交通量の予測とを綿密に分析して、どのような障害が予測されるかを再調査、再検討させるべきである。	施設関連車両の走行ルートにおける交通量の現地調査結果には、既存港湾施設の物流車両数も含まれております。施設関連車両の走行に伴う大気質、騒音、振動については、これらの現地調査結果をもとに、施設関連車両の台数の他に、夢洲の将来の物流車両台数を考慮して、環境影響評価を行いました。
方法書への多くの意見は、夢洲は大阪港最大のコンテナターミナルで、交通渋滞を心配しているのに、事業者は検討する姿勢がない。交通渋滞、大気汚染を心配している。しかし、準備書の「夢洲において実施される他事業との複合的な影響」(5.18 節)では、コンテナターミナルを検討対象に上げていない。I R 事業用地に隣接するコンテナターミナルは環境影響要因(大気、騒音など)の対象ではないようで、大気汚染の調査結果に大いなる疑問をもっている。	本事業の施設関連車両の走行及び工事関連車両の走行が大気質等に及ぼす影響の予測では、現況交通量に本事業で計画する施設関連車両(又は工事関連車両)の影響を加えた場合の予測をしています。現況交通量は現地調査により把握しており、コンテナターミナル及び事業計画地周辺の事業による車両も含まれていることから、予測結果にも、コンテナターミナル及び事業計画地周辺の事業による車両の影響も含んでいます。
万博工事・I R 工事ともに並行して行われていて、既にコンテナヤードもあり大型車両の通行量も多い、夢洲に渡るには 2 つの橋とトンネルしかない、周辺地域も含む渋滞・交通量増加による環境悪化がこれからも続くこと、対策するとは書いてあるけれど、万博突貫工事が予想される中どれだけ効果があるか疑問である。	工事関連車両の走行にあたっては、特定の道路及び時間帯に集中することがないように、走行ルートの適切な選定、走行時間帯の配慮、船舶による資材搬入等の輸送方法の工夫、運転者への適正走行の周知徹底等を行います。また、関係機関と連携し、工事関連車両の走行時間帯や工事工程の調整等を行い、交通量の平準化を図ることを検討します。工事関連車両の走行台数削減を図るため、公共交通機関の積極的な利用による作業員の輸送等についても計画します。 以上のことから、工事関連車両の走行による大気質、騒音、振動について、本事業による影響は小さいと予測・評価しております。
夢洲上陸には 1 本のトンネルと 1 本の橋だけ。万博の期間中は、橋に続く道路を二重にし、観光客とコンテナヤード走行車、I R 工事車を分けると言うが、計画そのものが無理。せめて万博開催中の工事は中止するべきだ。	
夢洲の土地の内容を認識していない、軟弱地盤に高層ホテルは建てられないと思う。工事期間は 24 年夏頃、万博工事と万博開催中に重なり、工事車両が通行できない。	
大阪・関西万博の工事も並行し、工事車両の量が格段に増えることで、此花区・住之江区住民の日常の車移動が阻害され、夢洲にある物流センターへの物資移動が困難になり、事業に支障をきたす。	

表 8.2.1(11) 準備書に関する住民からの意見とこれに対する事業者の見解

住民からの意見		事業者の見解
交通計画		
複合影響	準備書では、工事開始が 2024 年夏からと想定されているが、万博工事や従来のコンテナヤードを往来するトラックの交通もあり、夢洲へのアクセスが少ない条件のもとで、交通渋滞と、それに伴う大気汚染が懸念されるので、万博開催中の工事は避けるべきではないか。	工事関連車両は、幹線道路や高速道路利用を優先することとし、特定の道路に集中することがないように、走行ルートを適切に選定しています。また、同時期に大阪・関西万博やインフラ工事等が集中する場合、調整を行い、走行ルートに車両が集中することがないように配慮します。
	交通渋滞や大気汚染を心配しているが、準備書の 5.18 節「夢洲において実施される他事業との複合的な影響」では、I R 事業用地に隣接するコンテナターミナルが環境影響要因（大気）の検討対象に上がっていないので、調査結果に大いなる疑問をもっている。	施設関連車両の走行及び工事関連車両の走行に伴う大気質の予測については、現地調査結果から一般車両を設定し、それを用いて予測しています。なお、施設関連車両については、将来のコンテナ車両の増加台数を加えた予測をしています。
渋滞対策	市長意見に「交通混雑が懸念されることから、渋滞についても予測を行う」旨、記載されている。しかし「総合的な渋滞対策及び交通マネジメントを検討」とある。 総合的な渋滞対策及び交通マネジメントを策定し、その結果の影響予測をすべきと考える。まだ総合的な渋滞対策及び交通マネジメントは策定していないのか。 総合的な渋滞対策及び交通マネジメントを踏まえた予測に基づいた対策および影響調査を実施すること。	I C T 等を利用した交通情報提供、本事業に伴う資材・物資搬入等の物流の効率化など、総合的な渋滞対策及び交通マネジメントにより自動車交通量の抑制に努めます。
走行ルート	工事や施設走行ルートについて住民への説明はできていないのではないかと。	工事関連車両の主要ルートについては、主として阪神高速道路と幹線道路を利用し、此花大橋、夢舞大橋及び夢咲トンネルを經由して事業計画地に至る経路を計画しています。また、同時期に大阪・関西万博やインフラ工事等が集中する場合、調整を行い、走行ルートに車両が集中することがないように努めます。施設関連車両の主要走行ルートは、阪神高速道路の湾岸舞洲出入口・淀川左岸舞洲出入口まで走行し、此花大橋、夢舞大橋を經由して夢洲の事業計画地に至る経路とします。一般道では、北港通等を經由して夢舞大橋から、又は咲洲トンネル等を經由して夢咲トンネルから夢洲の事業計画地に至る経路とします。
	施設走行ルートは住民への説明理解が出来ているとは言えない。	施設関連車両の主要走行ルートは、阪神高速道路の湾岸舞洲出入口・淀川左岸舞洲出入口まで走行し、此花大橋、夢舞大橋を經由して夢洲の事業計画地に至る経路とします。一般道では、北港通等を經由して夢舞大橋から、又は咲洲トンネル等を經由して夢咲トンネルから夢洲の事業計画地に至る経路とします。

表 8.2.1(12) 準備書に関する住民からの意見とこれに対する事業者の見解

住民からの意見		事業者の見解
大気質		
工事計画	「工事作業員や従業員の通勤手段に関しては、公共交通の利用やパークアンドライドを奨励」とありますが、職人は自身の車に道具一式を準備しており、物理的に公共交通では運べないものも多くあり、ただ「奨励」するだけで削減することは困難である。「公共交通の利用やパークアンドライド」での削減目標、並びに具体的な対策を求める。	工事施工前における、工事内容、スケジュール、時間帯、人員配置等の具体的な検討とあわせて、各段階で実施可能な作業員の輸送等を計画してまいります。
調査・予測・評価	夢洲は廃棄物、浚渫土砂で埋められた地で、地下のメタンガスを逃がすパイプが多数設置されているため、大気質の予測項目が足りていないことから、具体的には、メタンガス、浮遊粉塵のダイオキシンやPCBそして核物質（東日本地震の廃棄物も埋めている）調査すべきである。	大気質の予測項目は、大阪市環境影響評価技術指針に基づき、工事の実施により発生する排出ガスや関連車両の走行等により発生する大気汚染物質の項目を選定しています。
	大気質の予測で事業供用時の予測があったが、工事中の予測も必要。	大気質についての工事中の予測は、準備書のp. 249～289に記載しています。
	混雑する可能性のあるところで大気質の測定を行っていない。	大気質の沿道環境の測定は、施設関連車両及び工事関連車両の主要な走行ルート上で、沿道地域に保全施設があり、より車両台数が集中する事業計画地に近い場所としています。
	面的な拡散シミュレーションを行うべきだ。ポイントだけでなく、全体として現状どのように拡散しているのかも把握し、対策・予測・評価すべきである。	大気質の予測では、施設の供用、施設関連船舶の運航、建設機械の稼働及び工事関連船舶の運航について、面的な拡散シミュレーションを行った結果に基づき評価し、環境保全措置を検討しております。
	大気質汚染に関して本アセスでは、国基準と市の環境基本計画の目標値で評価しているが、国際的な施設となるので、本アセスでは国際スタンダード（2021年に公表されたWHOの新しい指針の一日平均12ppb）で環境目標を設定するべきである。	大阪市環境影響評価技術指針に基づき、「環境基本法に定められた環境基準の達成と維持に支障がないこと」、「大阪市環境基本計画の目標、方針の達成と維持に支障がないこと」の観点から、それぞれの基準値及び目標値を環境保全目標の値として評価しています。
	大気汚染について、NO ₂ は、大阪市の環境基本計画の目標値を上回る予測地点があり、0.059ppm（環境基準の上限が0.06ppm）の地点もあるにも関わらず、環境基準を超えていないことでよしとしている。	ご指摘の予測地点は現況でも大阪市環境基本計画の目標値を上回っており、本事業による寄与濃度も低く、事業の実施にあたっては、様々な環境保全対策を実施することにより、大気質への影響を最小限にとどめるようにする計画です。
	大気質の調査地点について、淀川左岸線や万博工事に伴い、北港通りに向かう梅香交差点や大開交差点において工事車両が多くなっており、渋滞も発生しているため、これら交差点付近を調査地点に加えてほしい。	本事業による交通量は、事業計画地から遠方になるほど、工事関連車両は基本的に減少するものと想定されるため、工事関連車両の走行に伴う大気質の影響について、主要な走行ルートで本事業による交通量が最大となる地点で予測・評価した結果、環境保全目標を満足していることから、広域な範囲を対象とした予測は必要ないものと考えております。

表 8.2.1(13) 準備書に関する住民からの意見とこれに対する事業者の見解

住民からの意見		事業者の見解
大気質		
調査・予測・評価	「要約書 31 ページ」大気質調査について、既存の物流関係車両と併存する調査・分析ができていない。また、二酸化窒素が大阪市の環境基本計画の目標値を上回っているが、問題化していない。これでは何のための環境評価かと疑わざるを得ない。更に、この予測は車両が渋滞なく通行する前提で評価しており、渋滞によって発生排出される大気汚染を無視している。再調査の上で、渋滞時などでの科学的な分析、調査、評価を再度させるべきである。	施設関連車両の走行及び工事関連車両の走行に伴う大気質の予測については、現地調査結果から一般車両を設定し、それに将来のコンテナ車両の増加台数を加えて予測をしています。 ご指摘の予測地点は現況でも大阪市環境基本計画の目標値を上回っており、本事業による寄与濃度も低く、事業の実施にあたっては、様々な環境保全対策を実施することにより、大気質への影響を最小限にとどめるようにする計画です。 大気質の予測は、年間を通じて走行する車両による影響の予測をしており、渋滞時についての影響は想定しておりませんが、同時期に大阪・関西万博やインフラ工事等が集中する場合、調整を行い、走行ルートに車両が集中することがないように配慮します。
	施設の供用による二酸化窒素濃度の年平均値の年間 98%値は、現状より悪化する結果であり、これは、寄与濃度の比率（寄与率）が 0.7%程度といえども、大阪市の環境基本計画の目標に逆行している。 建設機械の稼働では、周辺保全施設における最大着地濃度地点の年間 98%値は 0.045ppm であり、大阪市の環境基本計画の目標値を上回っている。平均風向から、大阪市都心部へ流入するため、工事期間の 6 年間は、都心部全域の濃度を高めることになる。大阪市内は、窒素酸化物の総量規制目標を達成できていないため、現状よりも悪化させることは受け入れることができない。特に西淀川区や大正区などには、ぜんそくの公害認定患者や、未認定の患者が多数生活している。	大阪市環境影響評価技術指針に基づき、「環境基本法に定められた環境基準の達成と維持に支障がないこと」、「大阪市環境基本計画の目標、方針の達成と維持に支障がないこと」の観点から、それぞれの基準値及び目標値を環境保全目標の値として評価しており、環境基準値を下回ることを確認しています。 大阪市都心部への影響は予測しておりませんが、本事業の実施にあたっては、周辺環境への影響の小さい工法の採用、低公害型建設機械の使用、散水の実施、国土交通省指定の排出ガス対策型建設機械の採用や良質燃料の使用、空ぶかしの防止、アイドリングストップの励行等の環境保全対策を実施することにより、建設機械の稼働による影響を最小限にとどめるようにする計画です。
	環境基準値 0.06ppm および大阪市の環境基本計画の目標値を上回っても「寄与率が小さい」から支障はないと評価していますが、寄与率が小さければいいとする理由を示してください。	事業の実施による大気質への影響については、施設の利用時及び建設工事時に計画する様々な環境保全対策を実施することにより、影響を最小限にとどめるようにする計画です。
	大気質・騒音・振動の予測地点について、大阪市が夢洲の関連事業の工事調整に関する「万博工事期間中の工事車両の影響検討について」の資料で示している夢洲周辺の 6 つのボトルネック交差点が予測地点に入っていないことの理由を教えてください。また、予測地点に追加してほしい。 ・夢舞大橋南詰交差点 ・舞洲東交差点 ・阪神高速湾岸舞洲出口 ・阪神高速天保山 JCT 渡り線 ・白津 1 丁目交差点 ・咲洲トンネル西交差点	施設関連車両及び工事関連車両の走行に伴う大気質・騒音・振動の影響は主要な走行ルートで本事業による交通量が最大となる地点で予測・評価していることから、予測地点は適切に選定されていると考えております。

表 8.2.1(14) 準備書に関する住民からの意見とこれに対する事業者の見解

住民からの意見		事業者の見解
大気質		
調査・予測・評価	大気質・騒音・振動の予測地点について、夢洲花火大会では「1万5千人の来場者で、午後9時ごろに阪神高速16号・大阪港線で約6.5キロ、国道172号・みなと通りで約1キロの渋滞が発生した」と報道されているが、夢洲周辺の限られた地点しか予測・評価を行っていないことの理由を教えてください。また、43号線、北港通、阪神高速16号・大阪港線、国道172号線・みなと通り等、夢洲周辺以外の広範な範囲で、かつ阪神高速道路と幹線道路も予測・評価を行うべきである。	本事業による交通量は、事業計画地から遠方になるほど減少するものと想定されるため、広域な範囲を対象とした予測は必要ないものと考えております。
水質・底質		
汚水・下水処理	準備書第8章851ページの事業者見解において「供用時の汚物処理、工事中の汚水処理」において「一日10万人来場トイレの種類、数はどれだけ在るのか。」の回答は「トイレの種類、数は現在検討中ですが、その排水については適切に処理するよう計画を検討してまいります。」となっております、環境アセスメントとして明確に回答していない。すでに、施設デザインが決まっております、各施設の配置など設備に関して検討中という段階ではない。そうした施設・設備に関する想定さえも持たない計画などありえない。大阪市は、事業者に対し、明確な施設・設備状況を提示させ、工事中ならびに供用時の汚水（トイレや入浴、洗浄などを含む）の総量予測に基づく、汚水処理の方法と環境影響評価を示すことを求める。	工事中のし尿については、約50 m³/日未満と想定しており、公共下水道が利用可能になるまでは仮設浄化槽で処理し、水質汚濁防止法、大阪府生活環境の保全等に関する条例の排水基準を満足させるよう水質管理を行った上で雨水管により海域へ排水するか、汚水の排水量が少ない期間については汲み取りにより、周辺のし尿処理場へ搬出します。 供用時の汚水については、下水排水量の制限の範囲内で公共下水道へ排水する計画です。また制限を超過する場合の対応として、汚水貯留槽による排水超過相当分の一時貯留及び時間差排水を検討します。

表 8.2.1(15) 準備書に関する住民からの意見とこれに対する事業者の見解

住民からの意見		事業者の見解
土 壤		
汚染土壌対策・処理	汚染土壌の問題で「基本は埋め戻すが、一部は搬出する」としている。工事期間中の汚染土壌の管理保全について明らかにすべきである。そして、2025 万博事業などへの影響を検討すべきである。	汚染土壌の一時仮置き場所は夢洲島内の埋立地特例区域内を想定しています。一般の立ち入りを禁止するため、敷地 A・B 外周部は仮囲い鋼板（H＝2 m 程度）にて区画することを想定しています。さらに、作業員の直接摂取リスクに対しては、仮置き作業を行う場所等において散水等の土壌汚染対策法に則した飛散防止処置を実施予定です。仮置き部分からの雨水による道路への流出が懸念される部分については、適宜、流出防止対策を実施予定です。 大阪・関西万博開催期間等は、夢洲島内での残土の移動が制限され、仮置き場の確保や事業計画地以外の夢洲島内での埋戻材としての再利用が困難になることが予想されます。そのため、大阪・関西万博開催期間等に、事業計画地内等（夢洲島内）から残土を搬出する場合は、汚染土壌処理施設へ搬出して処分する計画です。
	夢洲という毒性物質が大量に存在する特殊な土地を全く考慮しない環境アセスの手法であり、大阪市民として危険を感じる。仮の設定だが「夢洲に埋めた全てのものを他所に移動させた後」という状況で行うのが、今回の環境アセスの手法であると考えます。	事業計画地及びその周辺は、ひ素及びその化合物、ふっ素及びその化合物並びに鉛及びその化合物の 3 項目が土壌汚染対策法に基づく溶出量基準及び含有量基準の基準に適合しないとみなして、形質変更時要届出区域（埋立地特例区域）に指定されています。建設工事に伴い発生する汚染土壌については、埋立地特例区域内（事業計画地を含む夢洲島内）の埋戻材として再利用を図るよう努めますが、一部は埋立地特例区域外へ搬出する場合があります。そのため、関係機関と協議の上、土壌汚染対策法及び大阪府生活環境の保全等に関する条例に基づく形質変更時要届出区域内における土地の形質の変更の届出等や、汚染土壌の搬出時の届出等の手続きを進め、汚染範囲が拡大しないようにするとともに、飛散防止措置を講じます。 なお、「北港テクノポート線建設事業に係る土壌等の調査結果について」（大阪港湾局、令和 3 年 3 月）において、「夢洲では、海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律、土壌汚染対策法等の法令に基づき、浚渫土砂や建設残土を受け入れ、適切に埋立てを実施しており、これまでに有害物質を扱う工場等の利用履歴はなく、基準超過は、自然界に遍在するひ素・ふっ素等が埋立土砂に含まれることが原因と考えられること。」とされています。

表 8.2.1(16) 準備書に関する住民からの意見とこれに対する事業者の見解

住民からの意見		事業者の見解
土 壤		
汚染土壌 対策・処 理	土壌汚染では、ヒ素とフッ素で環境基準を大きく上回る場所がある。散水などの一般的な対策で足りるとしているが、風が強い地域なので飛散が心配である。	汚染土壌の飛散防止のため以下の環境保全対策を実施します。これにより、環境への影響を最小限にとどめるようにする計画です。 ・ 建設工事に伴い発生する汚染土壌については、散水の実施等により飛散防止を図ります。 ・ 汚染土壌を埋立地特例区域外へ搬出する場合は、タイヤ等の洗浄を行うとともに、荷台へのシート架け等の飛散防止措置を講じます。また、工事関連車両が事業計画地から出場する場合もタイヤ等の洗浄を行います。 ・ 事業計画地における工事関連車両の走行路には、汚染土壌の飛散防止のため、鉄板又は砕石の敷設、散水等を実施します。 ・ 工事中は事業計画地の周囲に仮囲いを設置します。
	汚染土壌の飛散防止措置のためタイヤ等洗浄するというが、それでどの程度削減できるのか示すこと。 現在の夢洲のタイヤ洗浄場は、しばしば水が枯れており、機能不全になっている。そのような事態を防ぐための対策を具体的に示すこと。タイヤのみならず、車全体の汚染も心配である。汚染土壌をまとった車が市中に流入する際の汚染物質について、評価項目に追加すること。 ランク4の風害の中、移動のみならず工事中の土壌の飛散防止について、散水の実施は必須と考えるが、水抜きへの影響はどうか評価をお願いします。散水の頻度、エリアも示すこと。	
	工事において、掘削時に表出する汚染粉塵による作業員の健康被害、粉塵飛散による地域住民への被害、万博来場者への健康被害などの詳細な検証と対策を示してほしい。また、建設工事で発生する残土について、一部最終処分場へ搬出、汚染土壌処理施設へ搬出して処分するといっているが、何処のどの施設にどの様に搬出するのか。	
調 査	土壌汚染について、ヒ素、フッ素についてだけ不適合と書かれているが、PCBやダイオキシンについては調査されないのか。浚渫土砂には、当時の産業状況からみて、有害物質が含まれていると考えられる。	既存資料調査において、PCBは土壌汚染対策法に基づく基準値以下、ダイオキシン類は環境基準値以下であることを確認しています。
	「ダイオキシン類対策特別措置法に定められた環境基準の達成と維持に支障がないこと。」と言いつつ、土壌調査はなされていない。	

表 8.2.1(17) 準備書に関する住民からの意見とこれに対する事業者の見解

住民からの意見		事業者の見解
土 壤		
調 査	調査対象の地域を会場周辺に特定しないことを求める。有害で危険性の土壌である夢洲では、作業に従事する労働者や野生生物にも目に見えない危険性があり、その対策を重視すべきである。	事業計画地を含む夢洲3区、2区及び4区の一部が土壌汚染対策法における形質変更時要届出区域（埋立地特例区域）に指定されていることから、予測範囲を事業計画地及びその周辺としました。 建設工事に伴い発生する汚染土壌については、関係機関と協議の上、土壌汚染対策法及び大阪府生活環境の保全等に関する条例に基づく形質変更時要届出区域内における土地の形質の変更の届出等や、汚染土壌の搬出時の届出等の手続きを進め、汚染範囲が拡大しないようにするとともに、飛散防止措置を講じます。

表 8.2.1(18) 準備書に関する住民からの意見とこれに対する事業者の見解

住民からの意見		事業者の見解
騒音・振動		
複合影響	環境影響評価準備書概要要約書の施設関連車両の走行について、騒音の影響は小さいという予測及び評価結果は誤りである。先日の大阪市議会において、万博・I R・インフラ関連の工事車両の混雑・渋滞について、2024 年夏から I R 関連の工事車両が急増し、ピーク時の 2024 年 10 月には 3,436 台/日に達する予測結果が取り上げられた。これらは騒音のみならず、交通障害、コンテナターミナルの事業妨害の原因となる可能性が高い。	施設関連車両の走行の予測は、本事業の想定供用時期である 2030 年度秋頃以降の予測結果を示しており、想定交通量 1 日約 1 万台以上の来場及び退場車両の条件での予測・評価の結果、本事業の実施による騒音の影響は小さいものと予測されました。 施設関連車両の走行の予測とは別に、夢洲内において実施される他事業との複合的な影響の予測を実施しており、各予測地点における想定交通量 1 日 5,828～8,398 台の条件での予測・評価の結果、複合的な影響による騒音の影響は小さいものと予測されました。
走行ルート	環境影響評価準備書説明会では地元住民から工事車両の交通経路の変更の要望が出たが、返答できていない。	工事関連車両の主要走行ルートは、交通渋滞緩和を考慮したルートとして大阪府・大阪市から示されたルートを選定しております。工事関連車両の走行にあたっては、特定の道路及び時間帯に集中することがないように対応するとともに、関係機関と連携し、交通量の平準化を図ります。
調査・予測・評価	騒音について、環境基準を上回る予測地点があるが、運用努力で対処するとしている。	現況、工事中及び供用後において騒音に係る環境基準を上回る地点（現況：平日の夜間のNo.2 地点、昼間及び夜間のNo.5 地点、工事中及び供用後：平日の夜間のNo.2 地点）もありますが、本事業では、供用時には公共交通利用促進を図り、周辺交通量の増加を極力抑制する計画であり、工事中には特定の道路及び時間帯に集中することがないように、走行ルートの適切な選定、走行時間帯の配慮を行う等の環境保全対策を実施することで、騒音に及ぼす影響を最小限にとどめるよう配慮いたします。
	騒音（花火）について、2022 年 5 月に、舞洲で行われた音楽イベントの花火による音は、福島区の住宅で騒音だと感じる程で、都心部の建物の反響音の影響を感じた。調査地点として、福島区内を含め、港区や住之江区など湾岸エリアにも追加してほしい。花火開催の騒音について、基準値を超過するものと予測されたとしながら、苦情がないから影響は小さいと判断している点に大変驚いた。苦情がないから影響は小さいと判断することは、数値による規制を否定する考え方にも繋がる。どこまでが影響範囲なのかを示し、基準値内に抑えるよう検討をお願いします。	準備書の調査地点より遠方については、予測結果より騒音が低減されます。例えば、事業計画地から住宅地までは、近接地点でも 2 km 以上離れており、発生源から 70 デシベル以上低減され、コンサート・花火の影響は小さくなるものと考えます。そのため、調査地点の追加は必要ないものと考えております。

表 8.2.1(19) 準備書に関する住民からの意見とこれに対する事業者の見解

住民からの意見		事業者の見解
騒音・振動		
調査・予測・評価	騒音の屋外催事（花火）の予測について、騒音の予測式（5.5.1）には、風向きによる影響は考慮されているのでしょうか。風向きの影響が加味されている予測式があれば、そちらを使ってほしい。また、風向きは不利側の市内方向等を含めた検討としてほしい。 騒音の屋外催事（花火）の予測について、騒音の予測式（5.5.1）には、屈折による影響は考慮されているのでしょうか。屈折の影響により、昼間より夜間の方が音は届きやすくなります。屈折の影響が加味されている予測式があれば、そちらを使って、より現実に近い予測を行ってほしい。	騒音の屋外催事（花火）の騒音については、予測式（5.5.1）を用いた予測ではなく、本事業と類似事例で音源と受音点の位置関係等の条件も概ね同様になるものと考え、類似事例調査結果を引用することにより予測を行っております。
	花火などのイベントの音に対して、苦情は状況が大きく影響するものであり、例えば週末ごとの開催であれば状況が変わってくる。苦情件数を判断根拠の一つとされているが、令和元年度～令和3年度に行われた花火開催回数と、特定複合観光施設にて想定する花火開催回数の比較をお願いする。	開催の有無や開催回数等の計画の詳細は未定であるため、現時点では実際に開催された花火大会の回数と比較できませんが、今後必要に応じて花火開催回数の比較を行います。
	花火の騒音の苦情先は、環境局とは限らず、警察に通報する方も多いと思われる。苦情件数を根拠にするなら、警察への通報件数も調べてほしい。	苦情件数について、大阪府警察に確認した結果、花火の騒音に関する苦情件数の記録・統計はありませんでした。
	花火の音や煙も程度の内であれば、風情だと思っている。しかし、大きな音、煙による臭いや空気の濁りがあるのは事実である。また、回数が増えれば、野鳥園などの鳥やその他動物に対する影響も気になってくる。	屋外催事（花火）の実施にあたっては、環境に配慮した計画を検討して参ります。
	特定複合観光施設にて行う花火イベントの規模も大小あり、基準値を超えるような大規模な花火イベントを年に数回行うことは、施設の性格上必要だという判断もあるかもしれない。音の予測は難しいこと、大阪府市が誘致した施設であることを考慮すると、花火イベントの規模、回数については、影響を受ける周辺自治会など住民団体と協議を行う等の対応策の検討をお願いする。	屋外催事（花火）の実施にあたっては、周辺の自治会等への周知・協議の実施も含めて検討します。
	I R 工事敷地に最も近いと考えられる2025 年日本国際博覧会場内の施設における騒音・振動の予測値を示してほしい。	大阪・関西万博の会場は、事業計画地近傍の住居等に該当しないため、騒音の予測・評価は必要ないものと考えております。
	屋外催事の騒音について、「最近3年間で苦情は1件のみ」「開催を周知する」として配慮されていると評価している。しかし、2019-2021 年はコロナ禍で催事回数が激減している。コロナの影響がない、もっと長い期間で評価してほしい。	コロナ禍以前の苦情発生件数を確認した結果、平成30 年度～令和元年度のコンサートの苦情の発生は0～1 件、花火の苦情の発生は0 件でした。当該情報については、評価書に記載しました。
	屋外催事の騒音について、苦情発生の対象範囲を明確にしてほしい。	苦情発生件数を集計している対象範囲は大阪市です。評価書に、その旨を記載しました。
	屋外催事の騒音について、「他の騒音苦情」とはどこと比較しているのか、具体的に示してほしい。	他の騒音苦情は、大阪市環境白書（令和4 年度）に記載されている集計結果であり、「工事・建設作業」「工場・事業場」「飲食店営業」「カラオケ」「移動発生源」「家庭生活」のことです。

表 8. 2. 1 (20) 準備書に関する住民からの意見とこれに対する事業者の見解

住民からの意見		事業者の見解
騒音・振動		
騒音対策	道路交通騒音は、基準を超えている地域もあり、基準を超えていなくても基準すれの地域がある。昼間・夜間とも基準を超えている地域については、何らかの対策を講じるべきであり、これ以上の騒音を生み出すような交通量の増加はやめるべきである。	現況で騒音レベルが環境基準値を上回っている地点については、本事業の実施により騒音レベルが現況と変わらないことから、騒音の影響は小さいものと予測されています。また、No.5地点は、令和5年度上半期に周辺区間に遮音壁（高さ1.5m）が設置されており、現況の騒音レベルは現地調査時点より低減されているものと考えております。さらに、本事業では、供用時には公共交通利用促進を図り、周辺交通量の増加を極力抑制する計画であり、工事中には特定の道路及び時間帯に集中することがないように、走行ルート of 適切な選定、走行時間帯の配慮を行う等の環境保全対策を実施いたします。
開催計画	屋外催事の騒音について、「年間を通して開催されるものではない」としているが、年に数回なのか、毎月または毎週かによって全く影響が変わる。開催頻度の見通し、前提条件を示してほしい。	開催の有無や計画の詳細は未定ですが、開催にあたっては、関係機関と協議を行い、周辺への影響が小さくなるよう配慮いたします。

表 8.2.1(21) 準備書に関する住民からの意見とこれに対する事業者の見解

住民からの意見		事業者の見解
廃棄物・残土		
予測・評価	準備書第5章 804 ページにある表 5.17.1 の廃棄物・残土の環境保全対策の検討結果をみると、実際の施設利用については、想定される施設利用者数や宿泊者予測、総利用者に対する飲食提供の総量やそれに伴う廃棄物、プラスチック類の利用総数などは算出可能であるにもかかわらず、「使用量削減による発生抑制」や、「プラスチック類を含むごみの削減に努める」、「無駄な生ごみや食べ残し削減の推進」などといった抽象的な表現により、具体的な対策については言及せず逃げている。具体的な削減量やごみ減量の総量など、明確な数値をもって廃棄物の削減目標を示すよう求める。	施設の利用による廃棄物については、準備書において、廃棄物を排出する施設の延床面積、類似事例による廃棄物の排出原単位等を用いて具体的に発生量（10,652t）、リサイクル量（7,042t）及び処分量（3,610t）を予測しています。環境保全対策の検討結果は、予測した廃棄物の発生量等をさらに削減するために検討する内容として示しております。 なお、施設利用後に実施する事後調査により発生量、リサイクル量及び処分量について、供用後の1年間の集計を行い、その結果は、事後調査報告書として、大阪市のホームページで公表されます。
	廃棄物・残土処理について、並行した工事で調整ができると言えない。	産業廃棄物については、発生抑制及び減量化を進め、適切に処分いたします。
	し尿処理・ごみ処理についても此花区のごみ処理下水処理能力を超えるのでないか対策するとは書いてありますが危惧するところである。	事業の実施により、し尿及びごみ発生量は増加しますが、発生抑制及び減量化のための環境保全対策を実施することで、現状の廃棄物処理施設への影響を最小限にとどめるようにいたします。
	工事が出る産業廃棄物の取り扱いにはIRの何処の部署が責任取ののかも分からない。	工事が出る産業廃棄物については、工事施工者が責任をもって処理・処分いたします。
	大阪・関西万博の開催期間、その前後の期間の残土について、島内の仮置き、集中して搬出しないよう配慮するとあるが、島内の仮置きという状態が一体どのような状態になるか。仮置きによって生じる問題はないのか。集中して搬出しないとは、要約書P61にある、夜間に建設資材等の搬入を行う場合と同じ夜間の搬出のことなのか。	島内での残土の仮置きは、発生した残土を搬出するまでの間、一時的に保管する状態であり、仮置きした残土には適切な飛散防止対策を講じ、周辺への粉じん等の影響を及ぼさないように努めます。 残土を集中して搬出しない配慮としては、夜間に搬出するのではなく、時期及び期間を調整して昼間での搬出を考えています。
	建設工事に伴う発生する汚染土壌を取り扱う従事する者の健康調査は具体的にどのように場所、場面、回数等実施されるのか、対策に全く触れられていない。	事業計画地は、土壌汚染対策法に基づく形質変更時要届出区域に指定されていることから、汚染土壌を取り扱う場合には、その汚染による人の健康被害がないように、同法を遵守し適切に措置します。
	「掘削・杭工事等における残土・汚泥発生量を低減する工法の採用等により、廃棄物の発生抑制を図るとともに、適正処理による再生活用を図る」とある。建設汚泥処理は高額でもあり、環境影響からも低減すべきは当然です。どういった工法を採用し、どの程度低減できるかを示してほしい。適正処理による再生活用とは具体的にどのようなことを指すのか。	掘削・杭工事等における残土・汚泥発生量を低減する工法及びその低減量、再生活用の方法については、今後、詳細を検討します。

表 8.2.1(22) 準備書に関する住民からの意見とこれに対する事業者の見解

住民からの意見		事業者の見解
地球環境		
事業計画	I R カジノには、1 日当たりどの程度の電力量を消費するか算出してほしい。太陽光発電を使用するということだが、その上でどれだけ賄えるのか、足りない分はどうするのか。S D G s を謳っているが、昼夜相当に電力を消費するはずである。それを賄うために、石炭火力による電力をさらに使用する、さらに原発を推進するということになれば S D G s どころか命の問題にも関わる。	I R 施設の 1 日当たりの平均電力消費量は、約 260MW h を想定しております。目標である約 50% の C O ₂ 削減に向け、主要な環境保全対策としては事業計画地内および夢洲 1 区での太陽光発電による電力供給等を想定しておりますが、その他の対策も含めて、その時点で最適な方法を組み合わせて目標達成を目指していきます。
	I R 施設、特にカジノなどは 24 時間営業と聞く。華美なネオンが常時点灯され莫大な電力消費が予測され、二酸化炭素排出量増加につながる。	
	「建築物の内装材等について、国産木材の利用を検討する。」とあるが、万博の大屋根リングも検討された結果、ほとんどが外材のようである。 木材の総量はどの程度を想定しているのか。うち、何割程度を国産材の確保が可能と想定しているのか。	
	2030 年には温室効果ガス・特に C O ₂ の 6 割削減が世界の基準だ。2030 年開業の I R がどう見てもエネルギー多消費型の時代遅れの開発である。	
予測・評価	方法書の市長意見にて「準備書で具体的な対策内容や削減目標を示す」ことを求められているにもかかわらず、脱炭素への取り組みは既存技術および雑駁な計画しか記載されていない。 脱炭素の取り組みを、より具体的で積極的な導入の対策を示すこと。 削減目標は全く記載がないが、市長意見のとおり、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「削減目標」を示すこと。 工事中においても、予測・評価の対象としてほしい。	準備書に記載した取り組みについて、具体的な実行計画は、供用時の状況や社会情勢等を踏まえながら、2030 年代頃に検討する予定です。 削減目標については、各分野で設定せず、目標である約 50% の C O₂ 削減に対し、その時点で最適な方法を組み合わせて目標達成を目指していきます。 地球環境の予測時期については、大阪市環境影響評価技術指針に則り、温室効果ガスの影響が最大になる時期（供用時）としています。そのため、工事中は予測時期に選定しませんが、低公害型建設機械の使用、良質燃料の使用、空ぶかしの禁止、工事関連車両の走行台数の削減等に努めます。

表 8.2.1 (23) 準備書に関する住民からの意見とこれに対する事業者の見解

住民からの意見		事業者の見解
地球環境		
予測・評価	標準的な施設における原単位等で用いられているカジノの原単位の想定は、甚だしく過小評価されているものであり、評価結果は全く信用できない。 飲食店舗はデパート・スーパーの原単位の約 9.4 倍された原単位とされているのに対し、カジノは、「計画施設の用途区分に一致及び類似する DECC 上の用途がないため、計画施設で用いる設計容量及び年間運転時間より想定した。」とされ、デパート・スーパーのたった約 1.4 倍の原単位とされている。計画されているカジノは、6,400 台のスロットマシンが予定される巨大な遊技施設（パチンコ店・スロット店）であり、エネルギーを多消費する施設である。東京都環境局の遊技施設の省エネルギー対策によれば、遊技施設のエネルギー使用量は、飲食店を、24 時間営業のコンビニエンスストアのエネルギー使用量に相当するといわれている。それならば、カジノの区分も、商業で「デパート・スーパー」と「飲食店舗」と分けられたのと同様に、スロットマシン部分を DECC 上の用途区分「飲食店舗」として想定されるのが相当と考えられる。 用途カジノの一次エネルギー消費原単位をどのように想定されたのかわからない。他の用途の算出方法とともに、具体的な算出方法を教えてほしい。 カジノの用途区分でスロットマシンの部分を分けて原単位を算出し、予測評価することを検討してほしい。	標準的な施設においてはカジノに関する原単位の実績値がないため、計画施設と同じカジノの想定電力・熱負荷に 24 時間稼働を前提とした年間想定運転時間を乗じて一次エネルギー消費原単位を算出しました。その結果、カジノの一次エネルギー消費原単位は 4,664MJ/年㎡となります。 カジノの一次エネルギー消費原単位は、スロットマシンのみでなく、テーブルゲームや通路、バックヤード等も含めたカジノエリア全体に係るものであるため、それらを考慮して電力・熱負荷を設定しました。

表 8.2.1(24) 準備書に関する住民からの意見とこれに対する事業者の見解

住民からの意見		事業者の見解
気象（風害）		
予測・評価	風害について、「高層ビルの存在」のみを対象にして、（環境アセスの対象ではないものの）臨海部での強風や高潮などの来訪者に対する影響に言及していない。 風害が建設後（対策なし）は、建設前（現況）と同様、全地点がランク 4 とかなりの強風が予想される。施設概要が不明な中、ビル風などの影響を正しく測ることは可能なのか。 建設後（対策あり）の風環境は、対策により、ランク 1 が 2 ヶ所、ランク 2 が 3 ヶ所、ランク 3 が 2 ヶ所増加することから、建設前（現況）より風環境は改善とあるが、45 地点は「明確に好ましくなく許容できない」ランク 4 のままであるにもかかわらず、「改善されている」と評価した理由を求める。 52 地点のうち 7 か所が下がっただけで対策は十分と判断するのか。さらなる対策を講じ、新たな予測と調査を求める。 多くの来場者が強風でさまざまなものを意図せず飛ばしてしまう可能性も高く、海辺に位置する立地特性である。陸および海ゴミが増える可能性が高いことから、新たな対策を講じ、予測と調査をすべきである。可能な限り事業計画地周辺の風況の改善に努める計画とあるが、改善の結果、エリアごとにランクをどれくらい下げる想定であり、目標とするかを求める。	大阪市環境影響評価技術指針に基づき、高層建築物の存在を対象に気象（風害）を選定しました。予測・評価地点は、臨港緑地で一定数の歩行者通行が想定される地点、事業計画地の外周道路の歩道上で多数の歩行者の通行が想定される地点、交通広場や地下鉄の出入口付近で多数の歩行者の通行が想定される地点等を選定しています。 模型を使った風洞実験は、風害を予測する方法として一般的に使われる手法であり、大阪市環境影響評価技術指針の予測手法にも記載されております。また、建築設計図に基づき模型制作を行っており、ビル風の影響を正確に再現できていると考えます。 建設後（対策あり）もランク 4 である 45 地点のうち、強風の発生頻度に注目すると、多くの地点で現況に比べて改善しております。今回の予測結果に基づき、各地点のランクをより改善できるよう、風害対策として樹木の配置、樹種の選定、フェンス、庇等の設置など、必要な対策を検討してまいります。

表 8.2.1 (25) 準備書に関する住民からの意見とこれに対する事業者の見解

住民からの意見		事業者の見解
動物・植物・生態系		
調 査	2019 年から継続して調査し関係者周知の資料である公益社団法人大阪自然環境保全協会のデータ、それ以前からの日本野鳥の会大阪支部のデータ、自然環境保護団体、国際 N P O 等、複数の調査継続している結果を資料調査から除外しているのは納得できない。夢洲の工事が本格化する以前の 2020 年まで、多くの野鳥の繁殖地及び渡りの中継地だったことを証明するデータを無視している。調べなおしてほしい。 現地調査回数が少ないのなら、市民団体等が年月をかけて実施した夢洲の自然調査結果を基本資料として取り上げ、それを下敷きとして現状の夢洲の自然環境の再認識と、工事による被害状況を現実的に把握し、自然環境創造の指針となすべきだろう。	ご意見いただいた動植物調査結果等の資料は、資料調査の既存資料として、評価書に反映しました。
	自然環境調査には 2023 年の結果が含まれておらず、適切でない。繁殖が確認できる程度の回数や頻度ではない。野鳥の生態調査に不足がある。調査実施者は適切なのか。 公益社団法人大阪自然環境保全協会が提出した『私たちの調査結果と博覧会協会 アセス準備書の問題点』がこの環境アセスに活かされていない。大阪市長は同協会の意見を積極的に取り入れたアセスの内容で再調査・評価を実施するように命じてほしい。	動植物の現地調査の実施時期及び期間は、調査対象の動植物種の状況を把握するのに適した時期、期間とされており、原則として四季調査とされておりますので、2023 年の調査結果が含まれていなくても問題ないと認識しています。また、鳥類に関しては調査頻度について専門家からの助言を得た上で設定しており、繁殖している場合には把握できる頻度で調査を実施しています。また、現地調査の範囲は、本事業の事業計画地及びその周辺（環境影響評価の調査に関するマニュアル等を参考に動物・植生は周囲 250 m、植物相は周囲 100m を含む範囲を設定）としております。陸域動物の現地調査日程は環境影響評価準備書 p.564 表 5.12.4 に、陸域植物の現地調査日程は p.645 表 5.13.3 に記載しています。なお、現地調査は、中央復建コンサルティング株式会社に委託して環境影響評価を専門とする技術者が担当しており、適切であると認識しております。
	専門家の助言は受けているのか。助言を受けた専門家は誰か。	陸域動物（鳥類）、陸域植物及び緑化計画について、それぞれの専門家から助言をうけておりますが、個人名については公表を差し控させていただきます。
	事業計画地周辺に生息・生育する海域動植物はそのほとんどが大阪湾でよく見られる種だと記されているが、夢洲は大阪府レッドリスト 14 にホットスポット A ランクと記されており、そこには絶滅危惧の「カワツルモ」が生育し、他にも「ハマボウ」「ハマゴウ」「ツルモ」「コガマ」「ハマヒルガオ」塩生湿地帯に生育する生物多様性豊かな植物が群生していた。ヨシ原もなくなり、野鳥の生息数が減少した。	海域動植物の現地調査は夢洲と舞洲の間の海域で実施しており、湿地ではなく水深 5 m 以上の海域であるため、カワツルモ、ハマボウ、ハマゴウ、ツルモ、コガマ、ハマヒルガオが生育する環境ではありません。なお、陸域動植物の調査範囲は環境影響評価の調査に関するマニュアル等を参考に、動物・植生については事業計画地及びその周辺 250m、植物相については事業計画地及びその周辺 100m の範囲で設定しており、調査範囲内でコガマの生育は確認されておりますが、塩性湿地は確認されております。また、現地調査において事業計画地外でヨシ群落は確認されておりますが、事業計画地内にはヨシ群落は確認されております。

表 8.2.1 (26) 準備書に関する住民からの意見とこれに対する事業者の見解

住民からの意見	事業者の見解
動物・植物・生態系	
調 査 鳥類の現地調査結果について、調査結果の認識に誤りがある。以下の指摘内容を確認の上、修正・撤回・再調査を実施してほしい。 ・ツクシガモ（渡り途中の休息）は、大阪自然環境保全協会などの調査によるとほぼ四季を通じて確認されているので、周年生息の可能性が大きく、繁殖の可能性もありうるのではないかと。 ・マガモ（渡り途中の休息）は、夢洲2区の水域では多数確認されている。 ・オオバン（52例確認）について、この数は集団での渡り個体の可能性が大きく、この地が越冬地である可能性が大きい。 ・タゲリ（上空で23例確認）の上空通過の確認は、夢洲がタゲリの渡りコースまたは渡来先に位置することを示す客観的な資料と考えられる。 ・ケリ（繁殖期前期の調査で採餌行動、追跡等の排他行動が確認）は、夢洲が繁殖地となっていることが推定される。 ・コチドリ（繁殖期前期の調査で採餌行動や求愛行動（さえずり）が確認）は、ケリと同様であり、特に繁殖期前期～後期での求愛行動の確認は、当地での繁殖可能性が大きいことを示している。 ・シロチドリは、コチドリと同様である。これまでの大阪自然環境保全協会と日本野鳥の会大阪支部の調査で、夢洲でのシロチドリの集団繁殖が確認されている。 ・セイタカシギ（渡り途中の休息）は、不適切な判断である。大阪自然環境保全協会等の資料を確認していれば、これらが夢洲2区で繁殖している個体群の一部であろうことが容易に推定できたはずである。 ・コアジサシは、通常、これだけの期間にわたって多数の個体がこうした行動（採餌行動や求愛給餌、堤防での休息）をするのはごく近くに繁殖地が存在していることを示す。事業計画地内で繁殖していた可能性も十分に想定されうる。 ・ミサゴは、秋季に集結している場合、渡り個体群である可能性が大きい。夢洲が渡りコースの途中（休息地）であるか、目的地である可能もある。 ・チョウゲンボウがちょうど渡りの時期にこれだけの数が継続して観察されているということは、チョウゲンボウの渡りコースに当たっている可能性が大きい。（これは建物や施設への衝突が起こる可能性が想定される。） ・ハヤブサが、ちょうど渡りの時期にこれだけの数が継続して観察されているということは、チョウゲンボウの渡りコースに当たっている可能性が大きい。（これは建物や施設への衝突が起こる可能性が想定される。） ・ヒバリが秋を含めたこの期間に様々な行動をしている状況から、この場所がヒバリの重要な繁殖地になっているものと判断できる。実際に繁殖していること（特に巣立ちビナの存在）を確認できなかったことは鳥類調査としてはいささか力不足ではないか。 ・セッカの結果では、夢洲が重要な繁殖地になっていることを示している。	調査範囲には、窪地状の地形に水が溜まっている箇所（水たまり）はありましたが、塩性湿地や干潟はなく、夢洲2区の環境とは状況が異なっています。 鳥類の予測・評価は、本事業の現地調査において確認された行動に基づいて判断しております。繁殖に関わる行動として確認された行動内容は、求愛給餌、排他行動、さえずり等であり、造巢、抱卵や雛、幼鳥等は確認されておらず、事業計画地内では繁殖を行っていなかったと考えております。 陸域動物への影響を低減するための環境の保全及び創造のための措置として、高層建築物については、ガラスなどの建物外壁面の反射を低減するよう、材質の選定に努めます。また、事業計画地内（北側の敷地）において、供用後の人の往来や照明設備の影響が小さい場所に多様な草丈の草地を確保することで、草地に生息する鳥類などの動物に配慮した環境の創出に努めます。また、植栽面積を可能な限り広く確保することをめざします。

表 8.2.1(27) 準備書に関する住民からの意見とこれに対する事業者の見解

住民からの意見	事業者の見解
動物・植物・生態系	
調 査 鳥類の予測結果について、調査結果の認識の誤りから、適切な予測がされていない。指摘内容を確認の上、修正・撤回・再調査を実施してほしい。 重要な種のうち鳥類6種（ケリ、コチドリ、コアジサシ、ヒバリ、オオヨシキリ、セッカ）は、繁殖確認は困難であっても、繁殖が確認されて不思議のない状況が観察されていることから、繁殖していないと結論付けることはできない。むしろ繁殖期を通じてそれらの行動が確認されていることを考えると、繁殖活動が行われていたと考えるほうが自然である。 コチドリ・シロチドリは、いずれも従来事業計画地内で数多くの繁殖が見られた鳥種である。前提が当現地調査のみの情報に限られていることから、この場所において生息していたこと、繁殖していたことの重要な事実が見逃されている。 セイタカシギは、もっと頻度高く夢洲2区の沈殿池を確認すれば、ほぼ夏の間常時確認できたはずである。夢洲2区の沈殿池でヒナを育てている姿が確認されており、まさにこの沈殿池で繁殖していたと考えられ、前提が誤っている。また予測結果においても、一時的な休息の場と誤認した前提で論を組み立てている以上、予測結果が正しくなりようがない。たとえば、「工事排水は濁水処理施設、沈殿池で管理して、雨水管により海域へ排水するから影響は生じない」としているが、まさにその沈殿池でセイタカシギが生息（多分繁殖）していることを把握していないため、結論がまったく間違っただものになっている。	鳥類の予測・評価は、本事業の現地調査において確認された行動に基づいて判断しております。繁殖に関わる行動が確認されている6種については、確認された行動内容は、求愛給餌、排他行動、さえずり等であり、造巢、抱卵や雛、幼鳥等は確認されておらず、事業計画地内では繁殖を行っていなかったと考えております。 夢洲2区の沈殿池は、本調査の調査範囲に含まれておりません。調査範囲には、窪地状の地形に水が溜まっている箇所（水たまり）はありましたが、塩性湿地や干潟はなく、夢洲2区の環境とは状況が異なっています。 なお、本事業の工事排水を処理する沈殿池は、夢洲2区の沈殿池ではなく、本事業の事業計画地内において工事中に新設・使用する沈殿池を示します。

表 8.2.1 (28) 準備書に関する住民からの意見とこれに対する事業者の見解

住民からの意見	事業者の見解
動物・植物・生態系	
調 査 環境影響評価準備書要約書において、「確認された重要な種のうち鳥類は、営巣や繁殖成功は確認されていない」「施設存在時、及び工事中においても周辺環境を利用可能」というのは誤りである。 環境影響評価準備書では重要な種が確認された草地、裸地、水域等の環境はいずれも事業計画地周辺や夢洲以外の大阪湾沿岸にも存在しており、施設の存在時及び工事中においてもこれらの周辺環境を利用可能であると考えられると結論付けられているが、具体的にどこにどれくらいの生息適地があるかを示した上で、そこに同種鳥類がすでに生息しておらず、あるいは縄張りを確保していないことを確認しなければいけない。なぜならば、夢洲から出ていった鳥が必要な縄張り確保し営巣し育雛し巣立ちを終えるためには、同種個体がすでにいるところでは不可能ないし困難であるからである。新参者が定着するためには安全が確保されなければならないが、既存個体がいるところでは闘争が起こり、一般的に新参者が負けることが多い。 仮に夢洲由来の個体が縄張りを確保し繁殖に成功した場合でも、出ていった既存他個体もまた正常に繁殖できるのでなければ、総量としての数が減ってしまうことになる。つまり、影響があることになる。 こうした現象についてエビデンスのある議論が行われない限り、周辺環境を利用できるという推定は、事業者の「根拠のない希望」・「夢物語」に過ぎない。アセスの結論として「これらの周辺環境を利用可能であると考えられる。」と言い切っている根拠を示していただきたい。 ヒバリは裸地と草地の入り混じる環境を好んで生息し繁殖する典型的な鳥種、オオヨシキリはヨシ原を利用する典型的な鳥種である。事業計画地周辺や夢洲以外の草地等でも生息が見られるだろうが、ヒバリ・オオヨシキリが生息し繁殖が可能なところは従来から縄張りを作っている個体群が存在するはずで、鳥にとっての空き地があるとは到底考えにくい。夢洲に生息していたヒバリ・オオヨシキリが周辺へ出ていけば、当然激しい闘争が起こり、負けた個体は追い出されて他地に行かねばならず、繁殖や生存もできない個体が発生する可能性が大きい。影響は小さいというのならば、影響が小さいことを示すエビデンスを提示すべきである。この状況はセッカについても同様である。 これらの移動先に南港野鳥園が含まれるとすると、すでに野鳥園は生態的に満員の状態であるのにさらに事業計画地から鳥類を送り込もうとすることになる。事業計画地では鳥類が追い出された後なので影響はみえないだろうが、野鳥園などにおいては、密度過剰に伴う悪影響が生じることが容易に推定できる。	調査範囲には、窪地状の地形に水が溜まっている箇所（水たまり）はありましたが、塩性湿地や干潟はなく、夢洲2区の環境とは状況が異なっています。また、現地調査においてヨシ群落は確認されておりますが、事業計画地外における確認であり、事業計画地内ではヨシ群落は確認されませんでした。 鳥類の予測・評価は、本事業の現地調査において確認された行動に基づいて判断しております。繁殖に関わる行動として確認された行動内容は、求愛給餌、排他行動、さえずり等であり、造巢、抱卵や雛、幼鳥等は確認されておらず、事業計画地内では繁殖を行っていなかったと考えております。 陸域動物への影響を低減するための環境の保全及び創造のための措置として、事業計画地内（北側の敷地）において、供用後の人の往来や照明設備の影響が小さい場所に多様な草丈の草地を確保することで、草地に生息する鳥類などの動物に配慮した環境の創出に努めます。また、植栽面積を可能な限り広く確保することをめざします。 さらに、大阪市等の関係機関と調整した結果、大阪港湾局が事業計画地外での裸地や水辺の確保を検討しています。大阪・関西万博終了後の取組みとして将来的には、夢洲1区の埋立事業が完了した場所を基本に、裸地を利用する鳥類の飛来場所の確保や水辺を利用する鳥類等の生息場所の保全等について、専門家とも相談しつつ、引き続き対応を検討するとしています。

表 8. 2. 1 (29) 準備書に関する住民からの意見とこれに対する事業者の見解

住民からの意見		事業者の見解
動物・植物・生態系		
予測・評価	昆虫類のコウチュウ目のコメツキムシ科（ハマベヒメサビキコリ等）、ハンミョウ科（コハンミョウ等）等は、注目されるのではないか。ハマベヒメサビキコリは京都府では冠島などに多産するという。	ハマベヒメサビキコリやコハンミョウは、環境影響評価準備書 p. 566 表 5. 12. 5 に記載の「重要な種の選定基準」に該当しておりません。
	陸域動物の生息環境への影響の予測結果について、重要な鳥類 31 種が確認されたと書いているのだから、それらに対する記述が行われていないのは欠落である。また、確認された重要な種のうち鳥類 6 種について繁殖に関わることだけが記述されていて、他の生息状況について述べられていないのも生活状況についての欠落である。	重要な鳥類 31 種に対する種別の予測結果は、環境影響評価準備書 p. 594～612 に記載しています。各種の生息状況についても記載しています。
	環境影響評価準備書の表 5. 12. 20 重要な種の予測結果のうち、保全対策の内容は同様な記載が多数あるが、ほぼ全てが一般的な環境配慮事項であって、鳥類の保護に特に有効と考えられるものはわずかである。共通項目は先頭にでもまとめて記載しておく、各種の表ではそれぞれの異なる部分のみを記載する方がはるかにわかりやすく有益な資料となる。	鳥類を含む陸域動物全般に共通する保全対策については、環境影響評価準備書 p. 592～593 に記載しております。p. 594～612 の表 5. 12. 20 は、種別の確認状況を踏まえた種別の予測を行い、その結果を表に記載したものです。
	準絶滅危惧種のカワヂシャの保全方法が、採取した種を研究機関に寄贈することで足りるとあるが、その場やできるだけ近くで育つ環境をつくるべきである。 寄贈した種子の追跡調査をして現状を報告公表してほしい。対応策が適切であるか確認してほしい。	カワヂシャの保全措置については、専門家にヒアリングを実施して種子を採取して保管しており、現在の事業計画地はカワヂシャの生育に適した環境はなくなっていると考えられることを踏まえて、保全措置として保管種子を専門機関に寄贈することとしました。
調査・予測・評価	I R 施設、特にカジノなどは 24 時間営業と聞く。夜間も含めた供用後の施設騒音、花火などの屋外催事の騒音、施設関連車両の走行（騒音、排出ガス）の生物への影響についても真摯に調査・評価されたい。	陸域動物、陸域生態系の予測を行う環境影響要因としては、施設の存在（高層建築物の存在等）及び建設工事（建設機械の稼働、土地の改変）を選定しています。施設の利用（施設の供用、施設関連車両の走行等）の影響については、著しい影響は想定されないことから、環境影響評価項目として選定しておりません。

表 8. 2. 1 (30) 準備書に関する住民からの意見とこれに対する事業者の見解

住民からの意見		事業者の見解
動物・植物・生態系		
緑化計画・保全措置	草地の確保に努める、というのは努力の方向性を示す文言であり、実際に草地の確保が行われるか、さらに実現するかは不明である。大阪市の対応を検討するという文言も同様であり、検討した結果何も行わないということも十分にありうるのだから、このような「努力や検討をする」ということだけを基礎として「影響は小さい」などと言えるはずがない。実際に草地等の確保が行われることが確定されて初めて影響は小さいと言えるのであって、このような予測は、誤魔化しだと言わねばならない。同じ論理を適用されている鳥種が多数あるが、これらの鳥種についても同様に、この論理による部分は全く評価に値しない。 事業計画地内に確保する草地の具体的な広さの提示を求めたい。 広大な草地、池、ヨシ原を消失させ、代わりにわずかばかりの草地や緑地、あるいは生きものの存在しようがない水溜りを作り、それらがある故に影響は少ないとする記載も散見されるが、規模も、生物多様性の有無も論じず、何をもって影響しないと断ずるのか。	外構計画については現在検討中であり、事業計画地内に確保する草地の面積は未定ですが、陸域動物への影響を低減するための環境の保全及び創造のための措置として、事業計画地内（北側の敷地）において、供用後の人の往来や照明設備の影響が小さい場所に多様な草丈の草地を確保することで、草地に生息する鳥類などの動物に配慮した環境の創出に努めます。また、植栽面積を可能な限り広く確保することをめざします。 調査範囲には、窪地状の地形に水が溜まっている箇所（水たまり）はありましたが、塩性湿地や干潟はなく、現地調査においてヨシ群落は確認されておりますが、事業計画地外における確認であり、事業計画地内ではヨシ群落は確認されませんでした。

表 8.2.1(31) 準備書に関する住民からの意見とこれに対する事業者の見解

住民からの意見	事業者の見解
動物・植物・生態系	
緑化計画・保全措置 夢洲は、大阪府により生物多様性Aランクのホットスポットに指定されており、絶滅危惧種のコアジサシなどが確認されていたが、大阪関西万博を含む本事業関連工事により、そのほとんどの生息地が奪われた。大阪関西万博事業の評価書にもある夢洲の特性（多様な鳥類の生息・生育環境に配慮する）を考慮して事業地周辺の環境保全措置を検討してほしい。 夢洲に確認される鳥類 113 種（絶滅のおそれのある種 51 種）の現状の把握と鳥類にとって「大阪の生物多様性ホットスポット」を維持するための方策を確立するための調査、夢洲に湿地を確保するための調査を実施されたい。 夢洲の環境はすでに環境影響評価書が出された国際博覧会事業と一体としてとらえるべきである。生物への影響緩和策はノーネットロスの考え方を採用すべきである。博覧会開催と本事業によって消失する生息場所と同面積を周辺に確保すべきである。海を陸地にしたことでそこを中継地としている「東アジアフライウェイ」の渡り性水鳥たちの環境を、人間の都合でこれ以上壊すべきではない。 大阪は世界でも稀な地形で、都市づくりとしては世界に誇るべき自然環境資産であり、大阪経済の発展には自然環境再生と生物多様性に積極的にとりくむことが必要である。代替案として、世界最大級の湿地帯バイオトープを作り水の都として本来あるべき大阪の姿に戻してほしい。 人工的な埋め立て地ではあるが、毎年飛来する渡り鳥の生態系を維持できる状態で活用されたい。 大阪市長はかつて南港野鳥園を市民と協力してつくり、失ってきた大阪湾沿岸部の自然環境保全あるいは再生に努めた。同様の姿勢で人工島夢洲を見て、お金に変えることができない貴重な財産を失いかけている今にふさわしい環境アセスの再実施を行うよう命じてほしい。また府知事の協力を取り付けてほしい。	調査範囲には、窪地状の地形に水が溜まっている箇所（水たまり）はありましたが、塩性湿地や干潟はなく、現地調査においてヨシ群落は確認されておりますが、事業計画地外における確認であり、事業計画地内ではヨシ群落は確認されませんでした。大阪・関西万博の会場予定地である夢洲2区の環境とは、状況が異なっています。また、大阪・関西万博の工事は、本事業の関連工事ではありません。 土地の改変にあたっては、専門家から得た助言を踏まえ、供用時には在来種を基本として郷土種も活用するなど地域の生態系へ配慮することで、多種多様な緑地の整備による生態系ネットワークの維持・形成をめざします。 事業計画地内（北側の敷地）において、供用後の人の往来や照明設備の影響が小さい場所に多様な草丈の草地を確保することで、草地に生息する鳥類などの動物に配慮した環境の創出に努めます。また、植栽面積を可能な限り広く確保することをめざします。 大阪市等の関係機関と調整した結果、大阪港湾局が事業計画地外での裸地や水辺の確保を検討しています。大阪・関西万博終了後の取組みとして将来的には、夢洲1区の埋立事業が完了した場所を基本に、裸地を利用する鳥類の飛来場所の確保や水辺を利用する鳥類等の生息場所の保全等について、専門家とも相談しつつ、引き続き対応を検討するとしています。

表 8.2.1(32) 準備書に関する住民からの意見とこれに対する事業者の見解

住民からの意見	事業者の見解
動物・植物・生態系	
緑化計画・保全措置 その土地の良さを生かしながら欠点を補う事で理解を得やすい開発が出来るが、2020年に1000羽を超すコアジサシのコロニーが夢洲から消失したことは「土地の良さ」を活かした姿とは程遠い。夢洲には適切な生態系への配慮がなされるべきである。 夢洲は野鳥の宝庫であり、自然豊かな島を壊すことはやめてほしい。一度壊された自然は元に戻せない。自然環境の保全をどの様に行うつもりなのか。 あまりに建設工事の影響を軽く安易に見積もりすぎていないか。 自然が少なく増やすことが行政としても命題となっている大阪市における「生物多様性ホットスポットAランク」指定である夢洲の環境を、破壊することが明らかであるにもかかわらず、なぜここに特定複合観光施設がつくられることになったのか。生物多様性ホットスポットAランクということの重みをどのように理解されていたのか。 夢洲に在った池、湿地、草地、砂礫地等、立地の多様性があってこそ、重要種が訪れている場合、その多様性が工事によって奪われることで重要種が見られなくなる可能性を、想像ではなく専門家、有識者による具体的な判断を仰いだ上で、そうならないように具体的対策を講じるべき。それらを行っていない現状、どのような対策を取るつもりなのか具体案を問う。 夢洲は、オーストラリアから東アジアに至る渡り鳥の飛行ルート上にあり、多くの野鳥の休息地、営巣地になっている。夢洲では国際自然保護連合（IUCN）が絶滅の恐れが非常に高いとしているヘラシギや、日本の環境省が絶滅危惧種としているコアジサシの生息・繁殖が確認されている。IRカジノ計画やリゾート利用によって、この重要な生息地が失われる可能性が非常に高い。IRカジノ計画のような人工構造物を多数作る計画は撤廃し、自然の干潟や湿地を残す計画に変更すべきである。 2022年12月、国連生物多様性条約の締結国会議は「昆明・モントリオール生物多様性枠組」を採択、2030年までに自然破壊の流れを逆転させ回復軌道に乗せることや、陸と海の30%を守ること等を宣言した。この観点から、夢洲は大阪府下でも数少ない生物多様性ホットスポットであり、その価値は代替不能であり、「周辺環境利用可能」では全くないのである。 30by30が考慮されていない。2022年採択された「昆明・モントリオール生物多様性枠組」の目標である、海・陸それぞれの30%を保全するために、夢洲の自然回復をどのように行うのか示していただきたい。	(見解は前頁)

表 8.2.1(33) 準備書に関する住民からの意見とこれに対する事業者の見解

住民からの意見		事業者の見解
動物・植物・生態系		
緑化計画・保全措置	万博跡地と緑地の間に駐車場とカジノ等の施設が計画されており、分断されている。万博跡地との「自然環境の連続性」はどのように担保するのか。緑地計画について、「生態系ネットワークの維持・形成をめざす」とするものの、緑地面積の目標などを示していない。	外構計画については現在検討中であり、緑地面積は未定ですが、今後、屋上緑化、壁面緑化等も検討を行い、緑被率の向上に努めます。また、専門家から得た助言を踏まえ、多種多様な緑地の整備による生態系ネットワークの維持・形成をめざします。
保全措置	「重要な種も確認された」としながらも「確認された重要な種はいずれも事業計画地外で確認」されているから大丈夫といったもので、夢洲で保全する必要性が軽んじられている。環境保全及び創造のための措置を実施するから大丈夫としているが、具体的な措置が記載されていない。 鳥が衝突するのは外壁面のガラスだけではない。反射を「低減」すれば良いというわけでもない。低減されていても（たとえば見えない夜間にも）衝突は起こるし、空中にワイヤーがあれば衝突が起こる。まして海岸部の渡りコース内に新しい巨大な建物を建てようという計画である。論点を狭小化せず、もっと広く詳細な検討が行われるべきである。 どのような鳥種が衝突しやすいのか、その季節変動、材質形状などによる当たりやすさなど、せめて資料を参考に「ガラスなど」を含めた衝突可能性とそれを防ぐための対応策があるのか、具体的にはどうすべきかを検討すべきである。 また、建設予定施設に対してのバードストライクを予防する措置がどのようにとられるのか、具体案と効果データを添えての明記を望む。 夜間照明は、鳥類の行動や近隣の動植物・生態系に影響を与えると考えられる。夢洲は淀川河口に位置し野鳥園にも近いと、特定複合観光施設の運用開始後も多くの野鳥が飛来、通過することが予想される。夜間照明は必要最小限とし、渡り鳥が通過する季節や鳥の繁殖期には花火やプロジェクションマッピングは実施してはならない。 「事業特性上必要と考える夜間照明」「屋外照明機器により周辺環境に影響が認められる場合」等の記載があるが、「周辺環境」とはどこまでが含まれるのか具体的に上げてほしい。「事業特性上必要と考える夜間照明」とは、どのようなものか具体的に示してほしい。「光量や照射方向をコントロール」とは、何をどのようにコントロールし、影響を低減できる想定なのか。 昨今、先進諸国においては大きく光害が取り上げられている。とりわけ、昆虫や野鳥の生態サイクルを狂わせることが問題視されている。周辺住民だけでなく、海・陸の動物・植物・生態系への影響を、それぞれ評価してほしい。	本事業で実施する環境の保全及び創造のための措置については、環境影響評価準備書の6章に記載しているとおりです。 高層建築物へのバードストライクを低減させるための方策について、鳥類の専門家からの助言も踏まえ、高層建築物についてガラスなどの建物外壁面の反射を低減させるほか、ガラス一面の外装とならないよう、材質の選定に努めます。 ライトアップ等に関する照明については、事業特性上必要と考える夜間照明を確保しつつ、光量や照射方向をコントロールできる設備の導入及び配置を検討していく所存です。 事業特性上必要と考える夜間照明とは、安全性確保や空間演出のための夜間照明を想定しています。周辺環境とは、照明の光により直接照射される範囲を想定しています。

表 8.2.1(34) 準備書に関する住民からの意見とこれに対する事業者の見解

住民からの意見		事業者の見解
動物・植物・生態系		
保全措置	「土地の改変にあたっては、専門家から得た助言を踏まえ、供用時には在来種を基本として郷土種も活用するなど地域の生態系へ配慮することで、多種多様な緑地の整備による生態系ネットワークの維持・形成をめざす」とのことだが、鶴見緑地や万博公園などからの移植が行われているが、移植された樹木がその後根付いたのかどうか、適切な維持管理がされているかの報告を求めたい。 現地調査で重要な種が確認されたことが報告されたが、継続した観測体制の必要性を感じる。事業者の責任として今後どのような対策を取るか聞かせてほしい。 毎年同程度の渡り鳥の飛来が確認できるよう健全な状態を維持されたい。 事後調査計画において、生態系ネットワークの追跡調査を入れていない。 環境影響評価準備書の 843 ページの事後調査の方針において、調査項目の「工事中」に「鳥類」を入れるべきである。「時期、期間、頻度」には「繁殖期、数回」とし、「調査地点」は「舞洲」とするべきである。 2025 大阪・関西万博事業の評価書は「夢洲には多様な鳥類が確認されていることから、鳥類の生息・生育環境に配慮した環境づくり」を強調している。事業者は渡り鳥などの生息・生育環境を具体的に調査しているが、「確認された重要な種はいずれも事業の影響は低い」(p592)、としている。環境省が「繁殖地の保全配慮指針」を出して重視している渡り鳥のコアジサシについては、「大阪市が飛来場所や生息場所の保全を検討する」(p603)としている。重要な種のセイタカシギやトウネンなどについても同様である(p599、602)。事業者は複合施設が供用されるときには「草地に生息する鳥類などの動物に配慮した環境の創出に努める」(6・5・8 動物植物生態系 p837)としているだけである。事業者は「(工事が妨げられないように)繁殖期前から営巣防止対策を検討する」(同 p838) ことしか考えていない、これが事業者の「SDGs 達成への貢献」なのである。 重要な鳥類の営巣や繁殖成功は確認できなかったとし、また裸地で繁殖する鳥類には繁殖時期前から営巣防止対策をする、とあるが鳥類保全の視点がない。	事業計画地整備後は、植栽した樹木の保育管理など、適切な維持管理を行う所存です。 なお、鶴見緑地や万博公園などからの移植が計画されているのは大阪・関西万博であり、本事業ではございません。 事業計画地整備後は、動植物の事後調査を実施する計画はありませんが、植栽した樹木の保育管理や特定外来生物等が敷地内で繁茂しないように適宜駆除など、適切な維持管理を行う所存です。 裸地を利用する鳥類の繁殖期間中に工事が予定されている区域内では、繁殖期前から営巣防止対策を検討する予定であることから、事後調査として工事中の鳥類調査を実施する計画はありません。 鳥類を含む動物の重要な種が確認された草地、裸地、水域等の環境はいずれも事業計画地周辺や夢洲以外の大阪湾沿岸にも存在しており、施設の存在時及び工事中においてもこれらの周辺環境を利用可能であると考えられます。 供用後は、事業計画地内(北側の敷地)において、人の往来や照明設備の影響が小さい場所に多様な草丈の草地を確保することで、草地に生息する鳥類などの動物に配慮した環境の創出に努めます。また、植栽面積を可能な限り広く確保することをめざします。 営巣防止対策は、建設機械の稼働等により気付かずに営巣中の個体(抱卵・抱雛中の親鳥、卵、雛)を傷つけることがないように配慮するために実施するものです。営巣防止対策を実施する際は、「コアジサシ繁殖地の保全・配慮指針」(環境省、平成 26 年 3 月)を参考に、具体的な方法を検討していく所存です。

表 8.2.1(35) 準備書に関する住民からの意見とこれに対する事業者の見解

住民からの意見		事業者の見解
景 観		
事業計画	施設の存在が景観を崩し、見慣れた穏やかな風景が消えることの重大性を考えるべきである。電気を夜中もこうこうと照らし続ける景色が恐ろしくてしかたない。不安と恐怖を感じている。	I R施設の個性的な建築群と水とみどり为一体となった大阪ベイエリアの新たなランドマークとなる景観を創出します。夜間においては、照明を可能な限り柔らかい色調や適切な強度に調節するなど、周囲への光の影響を少しでも和らげるように配慮し、親しみのある夜間景観を創出するよう努めます。
	カジノ施設のデザインについて、2023 年 4 月の国の審査結果報告書に「イメージ図 1 種類のみ【内観、外観ごと】」と書かれており、ほとんど施設デザインが決まっているということは明らかである。周辺地域との景観との調和するデザインを考えるべきであり、具体的な視点から示すべきではないか。	
予測・評価	工法が変更された場合、景観も変わるはずである。夢洲は軟弱地盤と伝えられているが、景観も図のように出来るのか疑問である。	工法変更の有無に関わらず景観についての予測結果に変更は無いと考えております。 建築設計に当たっては、現地の地盤状況を確認・調査した上で、支持層に基礎杭を打設して建設工事を行います。
	高い岸壁や堤防は〔景観〕を損ない、船舶接岸に影響する。	岸壁や堤防については、夢洲の現況地盤高(0.P+11m)を基本に構築する計画であり、景観を損なうことはないと考えております。

表 8.2.1 (36) 準備書に関する住民からの意見とこれに対する事業者の見解

住民からの意見		事業者の見解
その他（防災対策）		
自然災害対策・避難対策	「気候変動に具体的な対策を」についても説明できていなかった。大型台風、地震による液状化、津波対策も具体性が全くない。避難ルート避難方法は検討中との回答。避難食は4日間と言っていたが、ライフラインが閉ざされ、人工島の外へ出る方法もない中で工事現場の労働者にとっては命にかかわる。 南海トラフ地震が30年以内に発生する確率が70～80%あると告知されている。 来場者が3日間滞在するための物資を備蓄する計画であると説明しているが、滞りできる環境にあるか否かを環境アセスメントする必要がある。 液状化して、地中の有害物質が表出する可能性についての調査と予測が必要である。 不等沈下や液状化で建造物の倒壊の危険性の調査と予測が必要である。 巨大津波（最大を想定する必要がある）による被害の予測が必要である。 来場者が巨大地震で被災後も無事に生存でき、夢洲から避難できる環境にあるかについて、環境アセスメントを行う必要がある。周辺部が「海拔ゼロメートル」であり、水没していると想定され、移動は不可能であると考え。この点で周辺部の環境調査および環境予想調査も必須であると考え。上記の環境調査においては、周辺部における今後の防災対策を考慮した環境の予想が必要である。 整備計画及びアセス評価で「南海トラフ巨大地震」が一言も触れられていない。なぜか。 近々に発生すると予見されている「南海トラフ型巨大地震」や「巨大台風」「線状降水帯」など、自然災害に対して実に軟弱である。本アセスに「災害対策」が組み込まれていないことは欠陥である。 説明会でも自然災害、地震津波防災対策、液状化対策の計画について聞いても一切返答なしで、計画していないということのようだが、夢洲は海拔マイナス0.5m以下の沖にあり、万が一自然災害にあった時の避難場所や方法が明確でない。はっきりと示してほしい。 大阪市の水害、自然災害時のハザードマップを見ると夢洲と同じ此花区は海拔マイナス0.5mで浸水地域と示されているが夢洲だけ真っ白のままである。	大型台風、地震に備えて、自然災害時・緊急時を想定した防災対策計画を策定、導入、実施してまいります。BCPにおける重要施設においては高い耐震性能を確保するとともに、電力・ガス等のインフラ途絶時に備え、非常用発電機等にて施設内で必要な電力を供給し、帰宅困難者が3日間以上安全に滞在できる避難所を提供することをめざします。 南海トラフ地震等の大型地震による影響（液状化、巨大津波等）については、本事業の実施に伴う環境影響要因がその原因となることは想定されないため、環境影響評価項目として設定しておりませんが、大型台風、地震に備えて、自然災害時・緊急時を想定した防災対策計画を策定、導入、実施してまいります。 また、BCPにおける重要施設においては高い耐震性能を確保するとともに、電力・ガス等のインフラ途絶時に備え、非常用発電機等にて施設内で必要な電力を供給し、帰宅困難者が3日間以上安全に滞在できる避難所を提供することをめざします。 風水害対策として、主要施設の床レベルは想定されている津波・高潮の高さを上回るよう設定し、熱源・電気設備等の重要な機械室については地上階へ設置するなど浸水リスクの軽減・回避を図ります。

表 8.2.1 (37) 準備書に関する住民からの意見とこれに対する事業者の見解

住民からの意見		事業者の見解
その他（防災対策）		
自然災害 対策・避難対策	気候変動適応策で、「災害発生時に備えて避難計画の策定や防災訓練を実施し、平時より関係機関との連携体制の構築を図る。また、帰宅困難者支援としてＩＲ施設に最低３日間安全に滞在できる避難所を提供することをめざして詳細を検討する。」とあるが、仮に３日間を夢洲で何とか過ごせても、台風、地震などは周辺の此花住之江なども被害を受けることになる。どこに３日間の後を非難させることになるのか。（浸水地域であり、夢洲以上に壊滅的状況が予測される）そうした周辺地域も含めた大阪市全域にかかわる防災が問われるのに、現状は貧策であるので、場当たりの対応であり、信頼できない。 温暖化の影響もあり今後台風等は増える予想で、そのようなイレギュラーな気候状態に夢洲がどういった状態なのかの調査が粉塵、風力、浸水、通電、排水、などの観点で必要である。 仮に調査の結果台風上陸時などのイレギュラーな気候状態では滞在が困難となった場合、前日に滞在地を移動させたり、新規夢洲へのアクセスを停止したりする必要がある夢洲開発と合わせて緊急時の対応場所の確保をしていく必要がある。 夢洲の土地そのものが抱える様々な特殊事項とリスクを考えて事業を本当に進められると考えているのか。いざ災害時に２ルートしかない交通ルートで避難が自分自身や家族を責任もって対応できると考えているのか。	自然災害時・緊急時を想定した防災対策計画を策定、導入、実施してまいります。ＢＣＰにおける重要施設においては高い耐震性能を確保するとともに、電力・ガス等のインフラ途絶時に備え、非常用発電機等にて施設内で必要な電力を供給し、帰宅困難者が３日間以上安全に滞在できる避難所を提供することをめざします。 環境影響評価項目については、大阪市環境影響評価条例及び同技術指針に基づき、選定しました。現地調査については、方法書の審査結果を踏まえて、適切な項目、時期、頻度で実施しているものと考えます。 自然災害時・緊急時を想定した防災対策計画を策定、導入、実施してまいります。ＢＣＰにおける重要施設においては高い耐震性能を確保するとともに、電力・ガス等のインフラ途絶時に備え、非常用発電機等にて施設内で必要な電力を供給し、帰宅困難者が３日間以上安全に滞在できる避難所を提供することをめざします。 自然災害時・緊急時を想定した、交通ルートを含む防災対策計画を策定、導入、実施してまいります。ＢＣＰにおける重要施設においては高い耐震性能を確保するとともに、電力・ガス等のインフラ途絶時に備え、非常用発電機等にて施設内で必要な電力を供給し、帰宅困難者が３日間以上安全に滞在できる避難所を提供することをめざします。

表 8.2.2(1) 準備書に関する住民からの意見

本事業に係る環境の保全及び創造の見地以外の意見
説明会に事業者（大阪 I R 株式会社）が出席しておらず、条例違反である。そのような説明会は成立していない。事業者は説明責任を果たしていない。
大阪 I R 株式会社の実態が不明である。大阪 I R 株式会社には電話で連絡もできない。大阪府市は、なぜこのような社会的信用さえ確立できていない大阪 I R 株式会社と夢洲 I R ・カジノ誘致の本契約にあたる「実施協定」を締結したのか。
カジノができることにより、賭博・ギャンブル依存症の誘発、風紀の乱れ、犯罪率の上昇が懸念される。カジノ事業に対する大阪府民の理解と合意が得られていない。
12 月 4 日から夢洲の I R カジノ予定地で液状化対策工事が始まった。I R 施設に直接関わる液状化対策であり、この工事が夢洲 I R アセスの対象にならないのは納得できない。液状化対策は大阪市の事業であり、大阪 I R 株式会社の事業ではないからアセス対象外と言うが、どう考えても I R 関連の工事ではないのか。
大阪市は多額の税金で土壌対策をするが、この金額を超過する可能性もあり、市民は大阪市の財政難を危惧している。
カジノを主体とする当該事業は S D G s に反するものであり、大阪地域における循環、生活環境、自然環境、地球環境を破壊に導くものである。
施設イメージパース図は、明らかに実際とはかけ離れすぎて、誇大宣伝というより虚偽にあたる。盗用問題についての謝罪説明もない。
夢洲は元々人工島であり、建設残土、浚渫土砂、産廃ゴミや生活ごみのごみ処理の島である。軟弱地盤や、有害物質など大きな問題を抱えており、この地で万博や I R 施設を作り、大勢の人を集めることは、とうてい無理な計画であると思われる。
説明会の資料の内容は非常に問題ばかりであった。調査した数値はあるが、誰が、いつどこで、何月、何日など一つも書いていない。写真、図にしても、問題のあり盗用された図、地盤が軟らかく出来る可能性が低い高層ホテルの図、まさに言い加減さがいっぱいであった。アセスメント実施により整備計画に瑕疵があった場合には、府市の整備計画の「申請撤回」勧告もありえるか。
瀬戸内海環境保全特別措置法との整合性を大阪湾内の季節別の潮流で示して影響を評価してください。
建設工事に伴い発生する汚染土壌を取り扱う従事者の健康調査は具体的にどのように場所、場面、回数等実施されるのか、対策に全く触れられていない。区域外への搬出作業についても従事者の安全、健康被害対策が述べられていない。
舞洲では生態系への影響から光害の懸念があるが、此花区沿岸ではその必要が無くなるため、舞洲と比較し大規模な新設も可能である。大阪市と U S J の交渉の機会が増えれば、両者が共存するエリアの増設も可能であり、より効率的に既存の対人的エネルギーを活かした取り組みに切り替えられ、エネルギーのロスも少ない。
周辺住民への周知は、新聞のチラシのみというのは、あまりにもひどい。一番影響を受けるであろう住民への周知説明をすることを事業者へ丸なげは不誠実である。
歴史的社会的背景として、わが国の法体系が「個人財産の保護・開発優先」に形成されてきた点にあることは未来社会にとり弱点となってきた。独国のように開発法の上に「自然環境保全」を位置付けることが喫緊の課題である。「いのち輝く未来社会のデザイン」万博をすすめている大阪市は、その転換を国、政府に強力に働きかけるべきだがどうか。
デザインについて、いろんな視点からチェックできるように V R などを使って可視化してほしい。
バス運転手の不足は想定されているか。現実的にほぼ不可能な計画ではないか。来場者予想が I R よりも多い万博ですら、船舶について民間事業者は「採算が取れない」と進出していない。船舶が進出するメドはあるのか。
準備書の第 8 章「環境の保全及び創造の見地からの意見と事業者見解」では、方法書に対する意見及び事業者の見解が記載されているが、事業者の見解が通り一変の説明で回答になっておらず、また市長意見に対する事業者の見解についても、十分な回答になっていない。
大阪・関西万博は、大会期間だけでなく工事期間、会期終了後の施設のあり方も含めて、エネルギー・環境戦略の再構築を呼びかける場であり、S D G s 達成に向けた万博として成功させる必要がある。計画を修正する意見が上がっていたが、意見を無視して計画が進められている。

表 8.2.2(2) 準備書に関する住民からの意見

本事業に係る環境の保全及び創造の見地以外の意見
大阪・関西万博の工事中のCO₂削減量とその削減対策、開催中の再生可能エネルギー利用率、CO₂削減量を公表してほしい。また、解体する施設については、残置する場合とLCA評価で比較を行うとともに、各施設解体後の資源の再利用方策、廃棄物削減対策の実施率、廃棄処分量、CO₂排出量を公表してほしい。
大阪・関西万博の工事中、開催中、撤去工事中の総交通量、公共交通分担率の目標と実績を開示してほしい。旅客輸送については極力、環境負荷の低い公共交通にシフトすべきだと考える。
大阪・関西万博のスタッフ用に、ヨシから作られたユニフォームを採用することとなっているが、琵琶湖のヨシを利用しており、地元大阪のヨシを利用していない。琵琶湖は葦の減少したある時期から葦原を守る活動を始めているが、大阪では今、淀川にわずかに残っているのみとなっており、ふさわしくない。
大阪・関西万博（想定来場者数約 2,820 万人）が世界的なイベントであるため、会場に対して「交通アクセス・騒音・振動・粉塵等の悪影響が生じることを防止するための適切な対策」の具体的な内容を提示し、万博への配慮をお願いしたい。

8.2.2 公述意見及びこれに対する事業者の見解

大阪市環境影響評価条例第19条第1項の規定に基づく、本事業の環境影響評価準備書に関する公述意見の概要とこれに対する事業者の見解は、表8.2.3に示すとおりである。

表 8.2.3(1) 公述意見及びこれに対する事業者の見解

公述意見概要		事業者の見解
全般事項		
SDGs	方法書に対する私の主な意見は、SDGsの評価等々あります。方法書に対する批判がいろいろ市民から出て、この準備書ではSDGsについては書いておりますけども、本当に大阪に言いたいのは、夢洲へのIRカジノ、ギャンブルを誘致することが、誰一人取り残さないというSDGsの理念とか目標に沿うものかどうか。どう考えても、それは相反するものじゃないかと感じます。 国連はSDGsの取組において、誰一人として取り残さないことを掲げています。これは目的、目標である社会的環境の持続性を準備書内に、SDGsの達成に貢献するサステナブルなIRを目指すとか書かれています。次に挙げる2つの要因から、大阪には夢洲でのIR事業の在り方を見直すよう指摘するよう求めます。1つは、社会的環境という側面であり、2つ目は、大阪市内における大気汚染、交通渋滞、騒音などの生活環境という側面です。達成するための必須の課題として捉えられています。逆に言えば、誰かが取り残されるような手法や考え方で目標が達成できても、それはSDGsの精神性にはそぐわないということです。 準備書の19ページ、「1.3 SDGs達成への貢献」という項目において、「社会的要求に応える以下のコンセプトを掲げ、SDGsに沿った開発を推進していく。」あるいは「SDGsの達成に貢献するサステナブルなIRを目指す。」と記載されています。SDGsの達成に貢献するサステナブルなIRを目指すとは実現不可能な宣言であり、大阪IR株式会社の掲げるSDGsは絵空事にすぎません。 工事は今年夏頃から始めようとしていると聞いています。既に準備書で報告している各種データや交通実データを基にすれば、具体的な方策や目標とする環境に対する数値は示せるはずであり、環境に対しての実現性を信頼できるものとするためにも、大阪は次について大阪IR株式会社に対して要求することを求めます。SDGsの核心となっている、誰一人として取り残さないIR事業を実現する方策を示すよう要求すること。	今後の計画の進展に伴い、SDGsの理念を踏まえて、SDGs達成の貢献が期待される取組みについて、詳細を検討してまいります。 また、万博でのSDGsの取組みも参考にし、本事業における取組みについては、今後、適宜ホームページ等で発信していく予定です。

表 8.2.3(2) 公述意見及びこれに対する事業者の見解

公述意見概要		事業者の見解
全般事項		
SDGs	大阪IRの今回の準備書を見ますと、事業目的は観光先進国の実現とあり、“WOW” Nextをビジョンとし、SDGsのゴール、2030年に供用が始まるという大阪IRの計画にもかかわらず、万博のアセスメントよりもより具体的な数値がなく、目標もなく、大阪の万博のアセスメントよりもさきに実施される事業にもかかわらず、後退していると言わざるを得ないと思います。 SDGs達成への貢献が期待される取組みの一番最後に次世代への貢献で、環境イノベーションの創出があるのですが、その行動計画について、エネルギーセンターでの制御や調整とかそれぐらいにとどまっていて、どこがどう環境イノベーションの創出を行うのが全く分からないし、分野もそれだけしかないのか。その内容も、コージェネレーションとか、石油とか先進的な取組でも全くないところが、ちゃんとどのように創出されるのかを明確にするようにしてほしいと思います。 SDGsに対応するという割にはあまりにも根拠が薄い事例、具体性がないのが散見されるのと、SDGs達成の貢献が期待される取組、幾つかあるのですが、全てゴール17が対応しているとなっています。ゴール17は、SDGsの17のゴールの中で一番最後にある横断的な目標であって、府市と協力するからパートナーシップ、問題ないみたいな、そういう軽い乗りで対応しているとするのは、大阪市としてどうなのかと指摘したいと思います。	(見解は前頁)

表 8.2.3(3) 公述意見及びこれに対する事業者の見解

公述意見概要	事業者の見解
全般事項	
複合影響 準備書に対する意見としてとりわけ指摘したいのが、他事業との複合的な影響です。御承知のように夢洲、I Rカジノの横には大阪港最大のコンテナターミナルがあり、そのことが、複合的な影響についての準備書の 818 ページには、その物流機能とかコンテナターミナルのことは全く触れられていない。 工事中やサービス供用時の大阪市域への影響評価と対策について、具体的な対策、目標とする数値が書かれていない。行動計画には、「バスや船舶による輸送機能の導入及び交通情報提供による公共交通利用促進に努め、適切な交通アクセスの確保をめざす。」と記されています。しかし、事業計画において想定されている誘客数や事業計画に基づく宿泊、食事提供のための物的な容量などは推定されるものです。事業計画から推定される数値を前提として、具体的な実施案を導き出すことは十分に可能であり、公的な環境アセスメントにおいてはそのように実施すべきです。努めるとか、検討するということでは、検討したが実現できない、努めたが実施できないという結果を招きかねません。特に工事においては、「工事計画の策定に当たっては、周辺環境への影響の小さい工法の採用、低公害型機械の使用、散水の実施等により大気汚染、騒音、振動、粉じん、濁水等による環境影響の回避または低減に努める」と記載。そして、「工事関係車両の走行ルート of 適切な選定、通行時間帯の配慮等を行う計画とする。」とありますが、環境影響の回避、あるいは環境影響の低減をどのように行うかの手法や数値目標が一切書かれていません。工事関係車両の走行ルート of 適切な選定や通行時間帯の配慮についても、具体的な方法やどのような配慮かは記載されていません。 「同時期に施工されていると思われる大阪・関西万博事業、道路、鉄道等のインフラ工事など、影響を考慮した計画とする。」という記述に至っては、直近の工事計画に沿った具体案と数値目標を掲げることもしていません。 準備書に対する意見としてとりわけ指摘したいのが、他事業との複合的な影響です。御承知のように夢洲、I Rカジノの横には大阪港最大のコンテナターミナルがあり、そのことが、複合的な影響についての準備書の 818 ページには、その物流機能とかコンテナターミナルのことは全く触れられていない。	工事関連車両及び施設関連車両の走行ルートにおける交通量の現地調査結果には、既存港湾施設の物流車両数も含まれております。工事関連車両の走行に伴う大気質、騒音、振動については、これらの現地調査結果をもとに、工事関連車両の台数の他に、大阪・関西万博開催時の施設関連車両の台数を考慮して、複合影響の環境影響評価を行いました。また、施設関連車両の走行に伴う大気質、騒音、振動については、現地調査結果をもとに、施設関連車両の台数の他に、港湾計画に基づく夢洲の将来の物流車両台数を考慮して、環境影響評価を行いました。 準備書に記載した環境保全措置の内容については、今後具体的に検討してまいります。これらの保全措置の履行状況について、事後調査により把握し、事後調査報告書に記載していきます。 今後の計画の進展に伴い、周辺環境への影響を最小限にとどめるよう、具体的な取組みについて検討してまいります。

表 8.2.3(4) 公述意見及びこれに対する事業者の見解

公述意見概要		事業者の見解
全般事項		
複合影響	万博開催中の I R 工事は中止してほしいです。現在、万博建設工事が始まっていますが、来年開催に間に合うかどうかは別として、夢洲へのアクセスは 1 本の橋とトンネルだけです。工事関連車両の主要走行ルートでは、大阪・関西万博やインフラ工事等が集中する場合が想定されるとありますが、集中するところではありません。当然、渋滞を招き、混乱は必至です。万博開催中の I R 工事は中止しかないと思います。	工事関連車両の走行にあたっては、特定の道路及び時間帯に集中することがないように、走行ルートの適切な選定、走行時間帯の配慮、船舶による資材搬入等の輸送方法の工夫、運転者への適正走行の周知徹底等を行います。また、関係機関と連携し、工事関連車両の走行時間帯や工事工程の調整等を行い、交通量の平準化を図ります。工事関連車両の走行台数削減を図るため、公共交通機関の積極的な利用による作業員の輸送等についても計画します。
	事業者がこの夏から実施しようとしている工事及び工事に関わる全ての車両が及ぼす大阪市域の大気汚染、交通渋滞、騒音、物流遅延による商業及び市民生活に対する影響への対応、対策について、具体的な施策と目標とする数値を示すよう要求すること。	工事関連車両の走行ルートにおける交通量の現地調査結果には、既存港湾施設の物流車両数も含まれております。工事関連車両の走行に伴う大気質、騒音、振動については、これらの現地調査結果をもとに、工事関連車両の台数の他に、大阪・関西万博開催時の施設関連車両の台数を考慮して、複合影響の環境影響評価を行い、環境保全目標を満足するものと予測・評価しました。本事業を含む夢洲関連の事業全体による交通渋滞の問題については、同時期に大阪・関西万博やインフラ工事等が集中する場合、大阪府・大阪市や関係者との調整を行い、走行ルートに車両が集中することがないように努めます。
大気質		
調査・予測・評価	観光先進国としてすることを、この I R は事業目的にしているのですから、せめて大阪市の目標値上回ってもオーケーということは認めないように加えて、目標としては、WHO 基準を目標にすべきだという二重構えでいってほしいと思います。	大阪市環境影響評価技術指針」に基づき、「環境基本法に定められた環境基準の達成と維持に支障がないこと」、「大阪市環境基本計画の目標、方針の達成と維持に支障がないこと」の観点から評価することとし、それぞれに示される基準値及び目標値を環境保全目標の値として評価しています。
	NO ₂ の環境基準を日本では 1 日平均 40 ないし 60ppb としておりますが、WHO、世界保健機関の新基準は、1 日平均 12ppb と、日本の 3 分の 1 に厳しく設けられております。本アセスにおいても、この WHO の新基準において積極的に計画を練り直していただきたいと思います。	
	大気質の測定は、アセス書によると 5 か所のポイントが選定されたとなっておりますが、現在でも日常的に混雑しているコンテナヤードと I R 地域との境界の道路沿道の測定が抜け落ちております。これにつきましては追加を求めます。	施設関連車両及び工事関連車両の走行に伴う大気質・騒音・振動の影響は主要な走行ルートで本事業による交通量が最大となる地点で予測・評価していることから、調査地点及び予測地点は適切に選定されていると考えております。

表 8.2.3(5) 公述意見及びこれに対する事業者の見解

公述意見概要	事業者の見解
水質・底質	
汚水・下水処理 基礎インフラ対策強化を述べさせていただき ます。下水道計画に関して、衛生面を最優先に していただきたいということです。 汚水に関しては下水排水量に制限があるた め、汚水貯留槽による一時貯留及び時間差排水 を検討するとあります。また、工事中のし尿は仮 設浄化槽、51 人ないしは 100 人の槽で処理をし ます。海域へ排水するか、排水量が少ない期間に つきましては、くみ取りによる周辺し尿処理場 へ搬出する予定であると記されております。I R施設の基礎的インフラの脆弱性を露呈したと しか言いようがございません。 本気で I R誘致を考えるならば、年間 2,000 万 人の来客計画に見合った衛生的なインフラ整備 に見直すべきであります。また、排せつを我慢す ることにより感染症による罹患等は免れること ができません。これが弱者や幼児で発生した場 合、甚大、重篤な状況に置かれ、腎不全等の移行 も重篤性も考えられます。このインフラ、浄化槽 計画については抜本的な見直しを求めるもので あります。 工事中と供用時の汚水処理、汚物処理に対 して、具体的な対策や数値目標を掲げず、準備書 で述べている内容では、その実現性が非常に達成 されないのではないか。 準備書第 8 章、851 ページの方法書の意見に 対する事業者の意見に次のようにあります。1 日 10 万人来場トイレの種類、数はどれだけあるの かという質問に対して、回答として、トイレの種 類、数は現在検討中。排水については、適切に処 理するよう計画を検討してまいりますと明確に 回答していません。既に事業計画が提示されて おり、各施設の配置など設備に関して検討中と いう段階ではないです。準備書でもある程度は 書かれていると思いますが、施設・設備に関する 想定も持たない杜撰な事業計画と捉えられても 仕方ありません。I R推進局は、施設における 一部のデザインの変更についても、これからの 計画変更はできないと市民団体の協議の場で発 言しており、既に確定していることをうかがわ せる回答もしています。大阪市は事業者に対し、 明確な施設・設備状況を提示させ、工事中並び に供用時の汚水の総量予測に基づく汚水処理の 方法と環境影響評価を示すよう求めます。	工事中並びに供用時の汚水処理方法及び予 測・評価は、想定する汚水量に基づいておこな っております。 公共下水道が利用可能になるまでは仮設浄 化槽で処理し、その間の工事中のし尿について は、約 50 m³/日未満と想定しており、水質汚 濁防止法、大阪府生活環境の保全等に関する条 例の排水基準を満足させるよう水質管理を行 った上で雨水管により海域へ排水するか、汚水 の排水量が少ない期間については汲み取りに より、周辺のし尿処理場へ搬出します。供用時 の汚水については、下水排水量の制限の範囲内 で公共下水道へ排水する計画です。また制限を 超過する場合の対応として、汚水貯留槽による 排水超過相当分の一時貯留及び時間差排水を 検討します。

表 8.2.3(6) 公述意見及びこれに対する事業者の見解

公述意見概要		事業者の見解
土 壤		
汚染土壌 対策・処 理	土壌汚染対策では当然、PCB など有害物質の正確な土壌調査が必要だと思います。1 つには、「敷地内は埋立地特例区域に指定されているため、土壌汚染対策法及び府条例等に基づき対応」とあります。けれども、正確な土壌調査をしっかりすべきです。また、工事出入口でのタイヤを洗ったり、ダンプ荷台のシートを覆うなど、粉じんや汚染の拡散防止等の措置を徹底してほしいと思います。特に、現地で働く人の健康第一で考えるべきではないでしょうか。	事業計画地は、海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律、土壌汚染対策法等の法令に基づき、浚渫土砂や建設残土を受け入れ、適切に埋立てが実施されていることや、これまでに有害物質を扱う工場等の利用履歴がないことを踏まえ、土壌汚染対策法における形質変更時要届出区域（埋立地特例区域）に指定されています。また、事業計画地全域が土壌汚染対策法に基づく指定区域であることから、工事の実施に当たっては、土壌汚染対策法に基づき適切に対策を行うこと等から、現地調査による汚染状況の把握は不要であると判断し、既存資料調査を行いました。また、工事出入口でのタイヤ洗浄、ダンプ荷台のシートを覆うなど、粉じんや汚染の拡散防止等の措置を徹底いたします。
	汚染土壌の飛散防止措置について、ランク 4 の風害地域で工事中もそうですし、供用後もそうです、きっちりと本当に汚染土壌の飛散防止措置ができていのかを、必ず具体的に実効性あるもので指導していただきたい。	汚染土壌の飛散防止のため以下の環境保全対策を実施します。これにより、環境への影響最小限にとどめるよう計画してまいります。建設工事に伴い発生する汚染土壌については、散水の実施等により飛散防止を図ります。汚染土壌を埋立地特例区域外へ搬出する場合は、タイヤ等の洗浄を行うとともに、荷台へのシート架け等の飛散防止措置を講じます。また、工事関連車両が事業計画地から出場する場合もタイヤ等の洗浄を行います。事業計画地における工事関連車両の走行路には、汚染土壌の飛散防止のため、鉄板又は碎石の敷設、散水等を実施します。工事中は事業計画地の周囲に仮囲いを設置します。

表 8.2.3(7) 公述意見及びこれに対する事業者の見解

公述意見概要		事業者の見解
地球環境		
事業計画、予測・評価	準備書では、コージェネレーションシステムによるエネルギー供給を常時行う計画であり、太陽光発電の導入など、再生エネルギーも含めたエネルギーの多重化によって総合的に温室効果ガスの発生抑制に努めるとも書かれています。しかし、コージェネレーションシステムは、その熱源は石油とガスです。したがって、基本的には火力発電と同じシステムです。火力発電はCO₂を多く発生するので、地球温暖化問題に対して推奨されるエネルギーではありません。 太陽光発電など再生エネルギーの使用で、夢洲1区に太陽光発電事業計画候補地が設定されています。しかし、その設備の具体的な利用範囲・面積は、大阪府・市・大阪広域環境施設組合及び事業者による、今後の協議により決定されるとも書かれています。つまり、現段階では太陽光発電施設の規模も定められず、他の再生エネルギーについても全く定められてないということです。それなのに標準施設より約38%の削減効果があるという根拠が不明です。この数値は何を基に、どのような機関が算出したのでしょうか、標準施設とはどのようなものなのでしょうか。さらに、なぜ50%削減を目標とするのでしょうか。大阪IR株式会社の主要株主であるMGMリゾート・インターナショナルがカジノ事業の事業主体であるカジノ都市、ラスベガスでは、2008年以来、再エネ・省エネの事業導入を進め、使用する電力の100%を再エネで賄うことを可能にしました。大阪府知事、大阪市長は、ベイエリアの発展をうたい、「未来都市・大阪」をうたい、夢洲カジノはSDGsを積極的にうたっています。それなら、前例を踏襲して最初から再生エネルギー100%を目指すべきではないでしょうか。夢洲カジノ事業において再生エネルギーを積極的に進められるかどうか極めて疑問です。もしそうでない言うのなら、太陽光発電施設の規模や予想電力量、他の再生エネルギーの利用計画などについて、準備書面に具体的に明記すべきです。	本事業では、施設の供用において安定的な電力・熱供給を行うためコージェネレーションシステムを採用しております。ガスを燃料としておりますが、分散電源を採用することによる電力搬送時の損失の低減を図る他、発電効率の高いガスエンジンタイプを採用し、発電時に排出される熱を回収して給湯や冷暖房等に利用することで総合効率を高めて、温室効果ガスの発生抑制に努めるものとしています。 夢洲1区の太陽光発電設備について、具体的な計画は今後確定することから、準備書に記載している計画建物のCO₂削減量に夢洲1区の太陽光発電設備によるものは含んでおりません。標準施設とは、CO₂排出削減対策を行わない同規模施設であり、これに対する計画建物のCO₂削減率を約38%としています。また環境保全目標として供用時早期のCO₂削減率50%を目標とし、さらに将来的なカーボンニュートラルについても、供用中の達成に向けて、再生可能エネルギーの積極的な活用や、設備機器の更新時における省エネルギー機器や高効率機器の導入などを継続的に検討するとともに、再生可能エネルギー由来の電力の購入等も併せて検討してまいります。

表 8.2.3(8) 公述意見及びこれに対する事業者の見解

公述意見概要	事業者の見解
動物・植物・生態系	
調 査 確認された重要な種のうち、特に鳥類については、営巣あるいは繁殖に成功していることが確認されていない、I Rの施設存在時、工事中において、周辺環境の利用が可能であると述べられているが、これは全くの誤りだと考える。草地、裸地、水域などの環境は、いずれも事業計画地周辺や夢洲以外の大阪湾沿岸にも存在しており、施設の存在時及び工事中においても、これらの周辺環境を利用可能であると考えられると述べるのであれば、利用可能な周辺環境の具体的な状況提示をすべきだと思う。野鳥たちの重要な生息地、営巣地を破壊するおそれがある。野鳥によっては個体ごとのテリトリーや集団営巣に一定以上の広さが必要となる場合がある。夢洲を生活や繁殖拠点としていた鳥が夢洲から追い出された後、いわゆる利用可能周辺環境にいる先住者との争いがあった場合、新たな場所から追い出されたほうの行く場所がないことは明確ではないか。	鳥類の予測・評価は、本事業の現地調査において確認された行動に基づいて判断しております。繁殖に関わる行動として確認された行動内容は、求愛給餌、排他行動、さえずり等であり、造巣、抱卵や雛、幼鳥等は確認されておらず、事業計画地内では繁殖を行っていなかったと考えております。 陸域動物への影響を低減するための環境の保全及び創造のための措置として、事業計画地内（北側の敷地）において、供用後の人の往来や照明設備の影響が小さい場所に多様な草丈の草地を確保することで、草地に生息する鳥類などの動物に配慮した環境の創出に努めます。また、植栽面積を可能な限り広く確保することをめざします。
事業計画 2022 年 12 月に、国連生物多様性条約締結国会議で、「昆明・モントリオール生物多様性枠組」が採択された。この「昆明・モントリオール生物多様性枠組」の中で、2030 年までに、今現在、進行している自然破壊の流れを逆行させて、回復の軌道に乗せるということ、また、陸と海の 30%以上の生態系を保全すること、いわゆる「30 by 30」が宣言されている。この観点からすると、夢洲は大阪府下の数少ない生物多様性ホットスポットであるため、I Rカジノ計画は直ちに撤廃して、夢洲の自然、例えば湿地や干潟を保全する計画に変えるべきである。 大阪市が、生物多様性に配慮した自然生態系を保護し、それと経済が調和するような新しい都市計画を策定し、大阪市がそれに取り組むことを望んでいる。	調査範囲には、窪地状の地形に水が溜まっている箇所（水たまり）はありましたが、塩性湿地や干潟はありません。 土地の改変にあたりましては、専門家から得た助言を踏まえ、供用時には在来種を基本として郷土種も活用するなど地域の生態系へ配慮することで、多種多様な緑地の整備による生態系ネットワークの維持・形成をめざします。事業計画地内（北側の敷地）において、供用後の人の往来や照明設備の影響が小さい場所に多様な草丈の草地を確保することで、草地に生息する鳥類などの動物に配慮した環境の創出に努めます。大阪市等の関係機関と調整した結果、大阪港湾局が事業計画地外での裸地や水辺の確保を検討しています。大阪・関西万博終了後の取組みとして将来的には、夢洲 1 区の埋立事業が完了した場所を基本に、裸地を利用する鳥類の飛来場所の確保や水辺を利用する鳥類等の生息場所の保全等について、専門家とも相談しつつ、引き続き対応を検討するとしています。 なお、本事業の鳥類調査は、令和 2 年（2020 年）4 月から令和 3 年（2021 年）1 月の間で、6 回（各回 2 日間）実施しています。 令和 2 年（2020 年）においては、コアジサシが夢洲 3 区に飛来している状況は確認したもの、事業計画地内で営巣（抱卵）している状況までは確認できておりません。 ご意見いただいた動植物調査結果等の資料は、資料調査の既存資料として評価書に反映しました。

表 8.2.3(9) 公述意見及びこれに対する事業者の見解

公述意見概要		事業者の見解
動物・植物・生態系		
事業計画	私たちは、2020 年のゴールデンウィークに 1,000 羽のコアジサシを確認していたが、I R 事業を希望する企業の事前調査としてボーリングをしていたために、コアジサシはいなくなりました。 これを受け、私たちは署名活動をし、事実を港湾局に訴え、ここを保護してくれと I R 推進局にも言った。I R 推進局が調査をして、そしてコアジサシの卵を幾つか見つけたようである。ボーリング調査に入るルートを決めたり、保護することを一緒に行った。翌年は、そこに工事が入らないので、コアジサシの保護区も造ってくれた。 それなのに、I R の準備書には事前資料としてこのことが記載されていない。これだけ重要な種が来て、営巣活動、卵をかえす活動をしているのに、これが載っていないのはおかしい。環境アセスですから、「昆明・モントリオール生物多様性枠組」を踏まえ、自然回復をまず第一に考えるべきであろうと思います。 夢洲には、自然回復のポテンシャルがある。夢洲にはラムサール条約登録湿地になるポテンシャルはある。 今、I R を造って国際観光都市になろうとしているが、ここで自然回復をして、大きな自然保護区をつくれれば、必ず世界に名立たる大きな観光拠点になる。そういう風景が大阪のこの高層ビルや舞洲のごみ処理場の手前に、ワールドワイドという感じの情景が見えるようになる。I R ではなく、このポテンシャルを生かした自然保護区にしてほしいと私は願っている。	(見解は前頁)

表 8.2.3(10) 公述意見及びこれに対する事業者の見解

公述意見概要	事業者の見解
動物・植物・生態系	
予測・評価 夢洲における野鳥の多くにとって最も大切な、水辺からの移行帯について全く触れられていないことが問題だと思います。一言で草地と述べるのではなく、水辺を含んだ移行帯の創出について具体的に述べるべきです。 全体を通して最も大切なのは、思われる、努めるという言葉が多用され過ぎていることに気づくことだと思います。具体的な対策案やデータが提示されておらず、いつ行われるかの記述や行われなかった場合の代替措置などについて一切触れられていないことは問題でしょう。 広大な草地、池、ヨシ原を消失させ、代わりに僅かばかりの草木や緑地、あるいは、ただ水だけが張られて生き物のいない水たまりをつくり、それらがあるゆえの影響が少ないとする記載も散見されるが、行われる規模も、そこに構築されるだろう生物多様性の有無も論じず、何をもって影響しないと断ずるのか。昨今、気候変動が取り沙汰され、先進諸国においては湿地の回復、埋立地の再野生化、都市における緑地面積の拡大が当たり前の動きとなってきた中、大阪の在り方はあまりにも前時代的ではないでしょうか。どうしても調査回数に限界があるのなら、夢洲とともに生物多様性ホットスポットをなしている南港野鳥園のウェットランドグループや日本野鳥の会大阪支部、そして大阪自然環境保全協会など、年月をかけて夢洲の生き物調査を行ってきている団体と協力し、それらの自然調査のデータを基本資料として取り上げ、それを下敷きとして現状の夢洲の自然環境の再認識と工事による被害状況を現実的に把握し、それをもって自然環境創造の指針となすべきだろう。 よって、現状では環境影響評価準備書としてこれを認めることは難しいと思い、再度の検討を求めたいと思います。	(見解は前頁)

表 8.2.3(11) 公述意見及びこれに対する事業者の見解

公述意見概要	事業者の見解
動物・植物・生態系	
予測・評価・保全措置 大阪市環境影響評価専門委員会が、大阪 I R 株式会社が提出した環境影響評価準備書の内容のうち、陸生動植物生態系の予想結果及び環境保全対策例をどのように受け止められたか、大変興味を持っている。この説明会の資料には、「重要な鳥類の営巣や繁殖成功が確認できなかった。」とあり、植物、その他の重要な種についても、特殊な環境に存在する種は確認されなかったとある。万博の環境アセスを専門家の立場から見てこられた各委員は、夢洲は鳥類、水鳥の天国であることを知っているはずで、隣でやっている事業に「何もなかった」に近い結果が出ていることに驚くのではないかと思う。 大阪のアセスメントはどうも問題があるのではないかと思う。今のままのアセスでやると、万博のアセスと同じような結果になるので、I R のアセスメントを改めてやってほしい。	本事業の陸域動物・陸域植物の現地調査の範囲は、本事業の事業計画地及びその周辺（環境影響評価の調査に関するマニュアル等を参考に動物・植生は周囲 250m、植物相は周囲 100 m を含む範囲を設定）としております。夢洲 2 区の水域は、調査範囲に含まれておりません。 大阪・関西万博予定地（夢洲 2 区）と本事業計画地は隣接していますが、本事業の調査範囲には夢洲 2 区で確認されているような塩性湿地や干潟はなく、大阪・関西万博の現地調査で確認されている鳥類の中には、本事業の現地調査では確認されていないものも多くあります。
自然が少なく、増やすことが行政としても命題となっている大阪市における生物多様性ホットスポット A ランク指定である夢洲の環境を毀損することが明らかであるにもかかわらず、なぜ、ここに特定複合観光施設が造られることになったのか。建設による破壊から自然環境の保全をどのように行うつもりであったのか。生物多様性ホットスポット A ランクの重みをどのように理解されていたのか。夢洲でなければならない理由があったのなら、その理由とともに具体的返答を求める。 あまりに建設工事の影響を軽く安易に見積もり過ぎてはいないか。夢洲にあった広大な池、湿地、草地、砂礫地など、立地の多様性があってこそ、絶滅危惧種、重要種が訪れているのなら、その多様性が工事によって奪われることで重要種が休息する場がなくなり、その生存が脅かされる可能性を専門家、有識者による判断を仰いだ上で、そうならないように具体的対策を講じるべきである。今後どのような対策を取るつもりなのかの具体案を問う。	「大阪の生物多様性ホットスポットー 多様な生き物たちに合える場所ー」（大阪府環境農林水産部みどり水進室みどり企画課、平成 28 年（2016 年）1 月）によりますと、生物多様性ホットスポットとしては、「南港野鳥園・夢洲」として鳥類及び海岸生物の生息環境である干潟及び代替裸地が選定されていますが、事業計画地には元々干潟はございません。一方、同図書には、「大阪南港野鳥園が干潟棲生物にとって貴重な生息場所になっている」、「夢洲は、野鳥園臨港緑地（もと大阪南港野鳥園）のすぐ北西側にあり」と記載されていることから、野鳥園臨港緑地に飛来する鳥類の一時的な休息の場や中継地点となっていた可能性が考えられます。 このような状況を踏まえ、事業計画地の中央に配置される結びの庭では、樹高や植栽密度に変化をつけた樹木の配置を検討しており、事業計画地北側の敷地 B においては、人の往来や照明設備による影響が小さい場所に多様な草丈の草地を確保することで自然環境との連続性の確保に努め、草地に生息する鳥類などの動物に配慮した環境の創出に努めます。

表 8.2.3(12) 公述意見及びこれに対する事業者の見解

公述意見概要	事業者の見解
動物・植物・生態系	
予測・評価・保全措置 「事業特性上、必要と考える夜間照明」、「屋外照明機器により周辺環境に影響が認められる場合」等の記載があるが、周辺環境とかはどこまでが含まれるのか、具体的に示されたい。 夜間照明が、とりわけ昆虫や野鳥の生態サイクルを狂わせることが問題視されており、夢洲、大阪湾を渡りの鳥の渡りに対して問題を生じかねないとも言えるのではないかな。その対策案も具体的に挙げるべきだと思う。	周辺環境とは、照明の光により直接照射される範囲を想定しています。 ライトアップ等に関する照明については、事業特性上必要と考える夜間照明を確保しつつ、光量や照射方向をコントロールできる設備の導入及び配置を検討していく所存です。
鳥たちがこの建物にぶつかって死亡するバードストライクの事故を予防する措置がどのように取られるのか、具体案とその案の効果に対するデータを添えての明記を望む。	高層建築物へのバードストライクを低減させるための方策について、鳥類の専門家からの助言も踏まえ、高層建築物についてガラスなどの建物外壁面の反射を低減させるほか、ガラス一面の外装とならないよう、材質の選定に努めます。
陸生生態系への影響の予測結果について、営巣や繁殖成功が確認できるほどの回数、頻度で調査が行われていないことをまず指摘したい。 繁殖に関わる行動が確認されるということは、繁殖適地であることの証拠であり、その時点で調査頻度を増やすべきではないかな。 このIRの場所とは区域が違っているが、万博の場所では、セイタカシギがこの翌年から例年繁殖を重ねている。そのことも準備書には一切書かれてはいないが、セイタカシギは通過となっている。この通過となっている中には、万博の場所で繁殖をしている個体も入っていると思われ、1年だけではなく、また1回だけではなく、二、三年、その後についても検討を行っていただきたいと思う。	動植物の現地調査の実施時期及び期間は、調査対象の動植物種の状況を把握するのに適した時期、期間とされており、原則として四季調査とされておりますので、問題ないと認識しています。また、鳥類の現地調査の頻度に関しては、専門家からの助言を得た上で年間6回、各回2日間の調査を設定しており、繁殖している場合には把握できる頻度で調査を実施しているとの認識です。
鶴見緑地や万博公園などから樹木の移植が行われていると聞くが、移植された樹木がその後、根づくのか、適切な維持管理がされているかの継続的報告などに言及してほしい。	事業計画地整備後は、植栽した樹木の保育管理など、適切な維持管理を行う所存です。 なお、鶴見緑地や万博公園などからの移植が計画されているのは大阪・関西万博であり、本事業ではございません。
ウォーターフロントゾーンでは、供用後の人の往来や照明設備の影響が小さい場所に、多様な草丈の草木を確保することで草地に生息する鳥類などの動物に配慮した環境の創出に努めるとありますが、広さや創出と言われる環境についての数字等を伴った具体案の提示を求めたい。	外構計画については現在検討中であり、事業計画地内に確保する草地の面積は未定です。

表 8.2.3(13) 公述意見及びこれに対する事業者の見解

公述意見概要		事業者の見解
動物・植物・生態系		
予測・評価・保全措置	屋外催事の騒音とライトアップですが、対象が周辺住民のみとなっています。動植物への影響が全くされていないこと、必ず指導していただきたいと思います。あと、事後調査についても対象があまりにも少な過ぎる。騒音とか振動、道路交通のみで、廃棄物とかエネルギーも、これ以外の動植物もそうですし、大気汚染とかも不十分ですし、年に1回とか、1日だけとか、これだけしか事後調査がないのはあまりにも少な過ぎると思います。観光先進国として、きちんとここで担保するには、環境アセスメントの事後調査でフォローするしかないと思いますので、この対象も増やすように指導していただきたいと思います。	陸域動物、陸域生態系の予測を行う環境影響要因としては、施設の存在（高層建築物の存在等）及び建設工事（建設機械の稼働、土地の改変）を選定しています。施設の利用（施設の供用、施設関連車両の走行等）の影響については、著しい影響は想定されないことから、環境影響評価項目として選定しておりません。 事業計画地整備後は、動植物の事後調査を実施する計画はありませんが、植栽した樹木の保育管理や特定外来生物等が敷地内で繁茂しないように適宜駆除など、適切な維持管理を行う所存です。
廃棄物、残土		
保全措置	G20 大阪で、府市が提案して、各国に共有された大阪ブルーオーシャンビジョン、2050 年に海洋プラごみの新たな汚染されるのを、2050 年プラごみゼロ、2030 は半減すると目標を掲げて、各国にG20 大阪で言っているにもかかわらず、これの対応が何もない。これらどうするのか。	プラスチックごみについては、リサイクル率を工事中で 61.6%、供用時は 67.3%と設定し、予測・評価を行っておりますが、大阪ブルーオーシャンビジョンで掲げる「2050 年までに海洋プラスチックごみによる追加的な汚染をゼロにまで削減」に寄与できるように、適切なプラスチックごみの管理を含め今後の社会情勢や規制等も踏まえながら、可能な限りリサイクル率の向上に努めます。
気象（風害）		
予測・評価	風害について、防風植栽の配置を検討するだけであって、対策しても 52 地点のうち 7 か所が下がるだけで、45 地点は明確に好ましくなく許容できないという風害のランク 4 のままです。にもかかわらず、大阪市まち・ひと・しごと創成総合戦略基本目標の、「健康で安心して暮らし続けられる地域をつくる」であったり、SDGs のゴール 11、住み続けられる街づくり、13、気候変動への対策、17、パートナーシップで目標を達成するといったことが対応しているとされていますけど、何を根拠に対応しているのか。52 地点のうち 45 地点が明確に好ましくなく、許容できない風害のランク 4 にもかかわらず、どこが住みやすいのか	建設後（対策あり）もランク 4 である 45 地点のうち、強風の発生頻度に着目すると、多くの地点で現況に比べて改善しております。今回の予測結果に基づき、各地点のランクをより改善できるよう、風害対策として樹木の配置、樹種の選定、フェンス、庇等の設置など、必要な対策を検討してまいります。

表 8.2.3(14) 公述意見及びこれに対する事業者の見解

公述意見概要	事業者の見解
その他 液状化・地盤沈下 環境影響評価の対象項目に「地盤沈下（液状化）」を加えるよう求めます。大阪市の環境影響評価条例第1条には、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。そして、第11条、環境影響評価の項目の選定では、技術指針で定めるところにより、評価項目及び評価の手法を選定しなければならないとあり、技術指針の評価項目は22項目あり、第8番目には地盤沈下が項目として明記されております。今日、IR施設として延べ床面積84万8,000平米、建物の高さが130メートル、会議室、劇場、ミュージアム、宿泊施設、カジノ施設、巨大建築物が列記されております。これら各施設の地盤に及ぼす影響は、土壌汚染とともにIRの夢洲立地の一番の懸念材料となっており、実施協定第99条の2、事業者の事業前提条件に基づく契約の解除権行使の1項目にも掲げられていることは周知のとおりであります。にもかかわらず、今回、評価の対象項目から外されている、これは最も重要な項目を評価しないという条例に反する致命的な欠陥ではないでしょうか。条例の規定に従って、夢洲IRの予定地の地盤沈下、液状化を当然、評価対象項目に挙げるべきであると考えます。北港テクノ線のアセスメントの結果報告書があるのですが、そこでは地盤沈下が明確に検討項目に掲げられておまして、方法書についても磯村市長の意見とともに、評価専門委員会による地盤安定の対策についても列記されているわけであり、夢洲の地盤については2000年当時以降、新しく判明した事項も多く、令和3年12月21日に開催されました大阪市の戦略会議においても、IR推進局長は夢洲について、IRの予定地夢洲は内陸部からかなり沖合に出ており、海底層が深くなっている。その関係で埋立層が30メートルあり、他の埋立地、咲洲と比べても大変分厚いものになっている。さらに軟弱な粘土層が分厚く堆積しており、第2天満層という支持基盤の一部が約80メートルという非常に深い位置に存在する。そういった夢洲特有の地盤となっている状況があると発言しているわけであり、液状化については、昨年9月に公表されました液状化対策に関する専門家会議の検討結果において、事業用地内におけるボーリング調査を基に液状化判定を行ったところ、液状化層は不均質に存在し、連続性も見られないことが確	
地盤沈下については、大阪市環境影響評価技術指針の環境影響評価項目選定の基本的考え方に基づき、建設工事中は地下水位の低下による地盤沈下が生じるような計画はないこと、また、施設の利用時には地下水を利用するような行為はないことから、環境影響評価項目として選定しておりません。液状化対策については、土地所有者である大阪市が、土地改良事業（地中障害物の撤去工事、土壌汚染対策工事及び液状化対策工事）の一環として行うものであり、本事業と目的が異なるため、本事業に係る環境影響評価の対象とはならないことから、本事業に係る環境影響評価準備書において記載しておりません。 建築設計に当たっては、現地の地盤状況を確認・調査した上で、支持層に基礎杭を打設して建設工事を行います。	

表 8.2.3(15) 公述意見及びこれに対する事業者の見解

公述意見概要		事業者の見解
その他		
液状化・地盤沈下	(前頁の続き) 認められたために、高い安全性に配慮して、全ての層を液状化層と評価したとあります。 また、大阪 I R 株式会社も昨年、令和 4 年 3 月 16 日の大阪市会都市経済委員会において、代表取締役でありますバウワーズ氏は、「沈下リスクについては現在も地盤調査を継続しているところであり、それを踏まえて専門家の知見も活用しながら、安全・安心を確保した開発のために必要な対策を最終確定していきます。I R 事業用地は現在も沈下が継続しており、長期的に特有の沈下が見込まれるところであり、沈下予測は非常に複雑で慎重な検証、検討、対応が必要となります。今後課題が出てきた場合には、対応を見極める必要がある。」と懸念を表明しているわけであり、これからは今後、地盤沈下、液状化をめぐる、事業者と大阪市の間で見解の相違が出てくる可能性が大きく、その点でも、今回のアセスメントによる地盤沈下の評価は不可欠であります。アセスメント結果が出てないにもかかわらず、今、I R 予定地で液状化対策が進められようとしておりますけど、これらは条例に対する脱法行為、フライングではありませんか。以上が私の公述の趣旨であります。 12月4日から I R 用地に液状化工事が実質的に始まっているわけです。なぜ、これが I R の準備書、環境影響評価に入らないのか。大阪市環境局は、I R の液状化の工事は大阪市の事業だ。だから、対象外だという説明ありました。しかし、実際にやっているのは S P C、I R 株式会社であって、施工業者は竹中工務店、大林組です。それが、実際の来年の夏頃に予定されるような I R 工事と全く連動している、同じ用地で、まずは液状化、その次は建物を建てるということが現実には予定されているにもかかわらず、なぜ液状化対策工事を環境影響評価の対象外にするのか、どう考えても理解できないし、ここはもう一度、大阪市環境局として事業者に対して、これも対象に含めるべきだと市長意見でも明記してもらいたい。	(見解は前頁)

表 8.2.3(16) 公述意見及びこれに対する事業者の見解

公述意見概要		事業者の見解
その他		
液状化・地盤沈下	別事業だからアセスの対象外としていることは、これは明確な環境アセスメント逃れと言われても仕方がないと思います。地盤沈下対策については、基本的には対象になるはず。大阪市自身も、地盤沈下対策はIR事業者が実施すると何回も説明を私たちは受けています。ということは、地盤沈下対策は環境アセスメントの対象にすべきですが、準備書では、工事中は地下水位が大丈夫だから、施設利用時は地下水を利用しないことを理由にして、評価項目に選定しないとされています。2021年時点で、地盤沈下と液状化の複合影響を建物構造側で抑止・抑制する施設建設となるので、非常に危険だという認識を持っているのが大阪市の資料でも公開されていますので、地盤沈下対策を評価対象外にする、地下水だけの問題ではないことは事業者自身が認識しているはずですので、きっちりと対象範囲に加えるべきだと、大阪市から要望してほしいです。 N値5が話題になっていますが、こんなところに開発をするのは論外です。軟弱地盤だったら1,000年、4,000年かけて固めたらいいじゃないですか。2020年を目標に大阪成長戦略もつくられているのです、超えているじゃないですか。夢洲のまちづくり構想をいつまで、それにしがみついてやっているのだと、その根本的なところはあと思っています。私が知っている学識者は、ここ夢洲は大規模開発用地だと言った。しかし、開発適地とか、とんでもない。地盤も見ないで、不適地です。N値5、論外。環境がどうかも語る必要もないというのが、私の専門の立場であります。	(見解は前頁)

表 8.2.3(17) 公述意見及びこれに対する事業者の見解

公述意見概要	事業者の見解
その他	
自然災害対策・避難対策 何よりも自然災害対策を明確にしてほしいと思います。南海トラフ巨大地震が 30 年以内に 80% の確率で発生すると言われています。また、温暖化影響による巨大台風や、ここ数年言われています線状降水帯等による豪雨の襲来も予測されます。I R カジノ集客施設計画に災害対策は欠かせないことではないでしょうか。平時と言いますが、異常なときに、万が一のときに起こる対策こそ大事だと思います。そういう意味でも、明確で安心できる自然災害対策の立案は万全にするべきではないでしょうか。 ところがアセスを見ますと、災害発生時に備えて避難計画策定や防災訓練実施と、そして帰宅困難者支援として、I R 施設に最低 3 日間安全に滞在できる避難所を提供すると、あまりにもおざなりな対策にとどまっていることに驚きます。また、主要施設の床高は、想定される津波・高潮を上回る高さに設定するとありますが、夢洲では海底下 80 メートルの洪積礫層の沈下が問題で、夢洲自体の沈下崩落もあり得ることまで想定しないといけないのではないのでしょうか。起こってからでは遅いのです。まず地震対策が重要な課題だと、ぜひ認識をお願いしたいと思います。 自然災害対策は避けられないアセス課題であるということです。ここ関西では、南海トラフ巨大地震の発生が近いと予想されております。大阪でも上町断層、大阪湾内の活断層がこれに連動するとも言われております。さらには温暖化の影響による巨大台風や線状降水帯による豪雨の襲来も予測されております。I R・カジノ集客施設計画には、自然環境の変化に対応する災害対策は欠かすことのできないアセスメントであるにもかかわらず、本アセスにおきまして避難計画策定・避難訓練・I R に最低限 3 日間滞在できる避難所を設置と書かれております。実に低いレベルの対策しか見当たりません。	南海トラフ地震等の大型地震による影響（液状化、巨大津波等）については、本事業の実施に伴う環境影響要因がその原因となることは想定されないため、環境影響評価項目として設定しておりませんが、大型台風、地震に備えて、自然災害時・緊急時を想定した防災対策計画を策定、導入、実施してまいります。 また、BCPにおける重要施設においては高い耐震性能を確保するとともに、電力・ガス等のインフラ途絶時に備え、非常用発電機等にて施設内で必要な電力を供給し、帰宅困難者が 3 日間以上安全に滞在できる避難所を提供することをめざします。 風水害対策として、主要施設の床レベルは想定されている津波・高潮の高さを上回るよう設定し、熱源・電気設備等の重要な機械室については地上階へ設置するなど浸水リスクの軽減・回避を図ります。

表 8.2.4(1) 公述意見

本事業に係る環境の保全及び創造の見地以外の意見
現在進行中の万博の建設ですが、緑地帯を造ることで、吹田の万博公園からたくさんのお木を夢洲に移植しております。万博公園の樹木は大阪府民の公共財です。大阪府民に対して何ら問うこともなく、吹田の万博公園から土壌が汚染されている夢洲に移植され、海の潮風にさらされた樹木は、そこで枯れてしまうことは明らかなことであります。
カジノ＝賭博、ばくちで経済効果を図るという意図には全く賛成できませんし、夢洲という軟弱地盤のごみ収集場で新たな事業を始めることは危険であり、不合理であり、非経済的です。また、ギャンブル依存症の問題もあります。様々な環境破壊が行われます。そして、多くの府市民がこの計画に対して反対の意思を表明しているにもかかわらず、松井元府知事の約束とは異なって、府市民の税金を使ってこの事業が行われることに対して強い憤りを感じております。
方法書に対する意見を述べましたが、事業者の見解は通り一遍で全然回答になっていない。市長意見に対する事業者の見解についても、十分な回答になっていないということで、これから専門委員会、あるいは市長意見が出されるということですが、ぜひ真摯な検討をお願いしたい。
説明会で質問しようとしていました。しかし、主催者である、あるいは事業者である大阪IR株式会社からは一人も参加していないことが判明しまして、会場は騒然となりました。確かに条例には事業者の参加をすることという形は条例には書かれていない。しかし、環境局として、どう考えたって、その主催者、事業者が参加していないような説明会を認めてはいけな、そういう条例改正に善処してもらいたいと思います。 大阪IR株式会社、いわゆるSPCが市民に説明する姿勢がない、あるいはそういう体制がない。聞くところによりますと、SPC、たった3人しか職員がいない。だから、環境影響評価なんかできない。
夢洲に造ろうとしている特定複合観光施設の目玉は、どう見てもIRという衣をまとったギャンブル、カジノです。万博カジノと言われるとおり、万博の名の下にインフラ整備をする、そして半年の万博が終わればカジノがやってくる。それだけで、本当にひどい仕組みだと思います。コロナ禍を経て、今、大阪には外国人の観光客の方が戻ってきています、たくさんいらっしゃいます。なぜ大阪に来るかというのは、いろんな声を聞いた中でたくさん理由があって、カジノが今、要るのかということにもなると思います。なぜ将来の見通しも持たずに、とにかく造る、根拠のない漠然とした経済効果をちらつかせて、突き進む、無駄な、無謀な巨大開発だと思います。 IRのメリットとして、かつてない規模の国際会議場誘致とか、国際的地位の向上など挙げています。今、この大阪にどうしてもなくてはならない施設でしょうか。府民は今、大変な思いをして暮らしています。ギャンブル依存症対策などに手間と費用がかかるという、万全対策をするということらしいですが、なぜそこまでしてカジノを呼び込むことが必要なのか、世論調査でも府民の多くは反対しています。 世界と日本の現状を見れば、まだ続いている2つの戦争があり、気候危機、人材不足、資材の高騰、本当に問題が山積みしてるのは皆さん、同じ思いではないでしょうか。万博開催さえ危ぶまれる状態です。建設事業費など膨れ上がるばかりです。どれだけの税金がつぎ込まれていくのか分かりません。不安材料だらけの中で、ばくち頼みの経済効果なんてあるのでしょうか。絵空事で大阪にどれだけの市民の税金をつぎ込んで途方もない、誰も歓迎もしていないIR建設に私は反対の立場から意見を述べさせていただきました。
初めに、世界規模で戦いの激化、気候危機、活性化に入った地震、円安・資材高騰・人材不足、これらの激動の世界の変換期において、ミッション性のないIR・カジノ計画につきましては時代遅れだということを申し上げておきます。
栄養、空気、排せつの3点につきましては、人間が生きていく上で最低限度の生理的欲求であります。
想定をせず、もしくはずさんな想定をした下で整備され、甚大な被害が発生した場合、想定外の災害だったというコメントをよく聞きますが、これは誰も責任を取らず、我が国のお国芸となっております。私も今回、IR、リゾート、夢洲、危険な汚いところでの実施は反対の立場で公述させていただきました。

表 8.2.4(2) 公述意見

本事業に係る環境の保全及び創造の見地以外の意見
大阪市は万博のアセス実施に備えて、環境影響評価専門委員会の特別委員として鳥類の専門家を加えています。鳥類の専門家のほかに、特別委員ではありませんが、植物の専門家も入れており、生物多様性のホットスポットとして位置づけられている夢洲の湿地環境への影響をはかる視点をアセスに導入する努力をしていますし、してきたはずです。また、万博協会も自ら行ったアセスに基づき、鳥類、殊に水鳥の環境保全、つまり湿地環境の保全の対策を取っているにもかかわらず、その隣の調査で、営巣や繁殖の成功がなかったということは、万博のアセスは一体何だったのかと考えざるを得なくなります。もっと踏み込んでいくと、現行の大阪市がやっている環境アセスメントが、どこかに問題があるのではないか、不備があるのではないかと考えざるを得ないのではないかと思われます。 「大阪の野鳥」という本によると、夢洲にどんな鳥が来るか、資格で分かるような仕組みになっているんです。そこでは、バン、コチドリ、オオバン、シロチドリ、コアジサシなど、ずっとたくさん。要するにここは、夢洲は鳥類、それも水鳥の天国だと科学的に物語っているんです。 ホットスポットが失われる危機に、野鳥の会などはアセスなどへ意見書を出しています。2020年1月7日、環境影響評価委員会から万博のアセスが始まっているんですけども、そのときに委員から、動植物の調査についてアセスを担当する業者に質問しています。夢洲がホットスポットであることを踏まえての質問だと思われますが、鳥類の専門がいらない限界を示すやり取りが見られます。あらかじめ鳥類の専門家を入れていれば、このようなやり取りはなかったと思われます。なぜ、この段階で鳥類の専門を入れなかったのか、委員会と環境局は説明する必要がありますが、2021年2月の環境影響評価専門委員会会議録では、環境影響評価技術指針の改正が諮問されています。それを踏まえて、次、準備書の段階に入りまして、野鳥の会などの市民団体が意見書を出しています。それによりますと、一生懸命、出しているんですけども、準備書の意見を受けて、2022年2月9日、公報がありまして、市長の意向が出されます。「専門家の意見を聴取して、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などのロードマップを作成、湿地や草地、砂礫地などの多様な環境を保全・創出する」という内容であったようです。
I Rなんて次に新しいところがあればすぐに飽きられます。
I Rの収益の8割を占めているカジノは、勝者と敗者を生み出し、事業者がその上ガリを収益とするものです。カジノは2%のギャンブル依存症患者を生み出すという実証報告もあり、また、事業主体であるMGM社もそれを認めています。また、依存症患者1人につき、患者の家族や関係者6人から7人に対して、社会的悪影響を与えるとされています。 ギャンブル依存症患者やその家族を含む関係者は、貧困、一家離散、自殺などに巻き込まれる危険を抱えており、現実に依存症患者と関係者は今も苦しんでいます。8割の収益をカジノに依存しているI R事業には、誰一人として取り残さないという取組を実現することはできません。 また、環境アセスメントの対象とはなっていませんが、この準備書面で身体障害者に対する配慮は一切に書かれていません。大阪市が土地利用のために800億円近くの公金を支出しているような事業で、こうしたことは許されないと思います。

表 8.2.4(3) 公述意見

本事業に係る環境の保全及び創造の見地以外の意見
市民と行政は元来パートナーであるはずですが、したがって、為政者、行政は民意から離れてはならない、この原則を貫く必要があると思っております。 夢洲については、カジノ、万博は中止・見直し。従来の港湾計画、調べますと、2018 年、第 66 回港湾計画審議会、そこまで立ち戻る。そのために、その前年に起こった夢洲まちづくり構想、これは経済 3 団体と府市が任意でやった法定計画の港湾計画、都市計画を乗り越えて、土足で踏み込んで公有水面に足を伸ばしてきた。ですから、必然性があるのか、計画変更して、今の計画が大阪湾にとって必然性がどこまであるのかという点、なかなか見当たらない、こじつけない限り。 環境問題で、なぜそういう社会的なことを述べるかと申しますと、都市空間の概念は、押しなべて環境と今日、言えると思うんです。その環境には社会条件、経済的条件と自然条件、この 2 つがお互いにバランスよく折り合って、デザインされる都市、安全・安心で魅力的な都市をつくると、この関係性で、環境アセスメントだけやっても解決しないです、社会経済的条件とセットでやらないと。大学も理系、文系という状況から総合科学部ができて、もう十数年たってきてます。だから、こういう行政の縦割りも、横も含めて総合的に協議することがないと、環境だけつついても、政治経済だけつついても解決しない。 それは、能登の今度の地震のように、自然が荒れれば、社会経済条件に多大な影響を与える、夢洲のように社会経済的なええかげんさが横行すると、自然環境に影響が出る。この関係性を、しっかりこの環境アセスで認識していく必要が我々市民にもあるのではないかと考えております。
ビジョンの貧困ってあります。観光都市かもしれない、国際金融都市かもしれない、彼らはそう言ってるんです。虚業ですよ、株や金でもうかる、金で金をもうけるのは。そんなとこに寄って、幻想を抱いてやっていいのかというのがあります。大阪都市像が描くビジョンの貧困さがリーダーたちにあると思います。もう少し環境文化都市大阪はどんなのかをイメージする中で、夢洲を対比して考えたかどうか。 日本の法律は開発優先の法体系になってて、同じ先進国でもドイツのように自然環境保全が上位の法律になって法体系がつくられていない。これを変えない限り、なかなか変わらない。だから、大阪市は先進を切って、この機にそういうのを変えたと、転換する、先進を走る。もう少し長期的な視野できっちり、もう一回、港湾計画に戻すのは難しいけど、なし崩し的に崩していかないといけない。 大屋根リングは 350 億円です。大屋根、無駄遣いやと言われたら、翌日、レガシーとして残しますって、これ残すのも金要るんです。

8.2.3 市長意見及びこれに対する事業者の見解

大阪市環境影響評価条例第20条第1項の規定に基づく、本事業の環境影響評価準備書に関する市長意見とこれに対する事業者の見解は、表8.2.5に示すとおりである。

表8.2.5(1) 準備書に関する市長意見とこれに対する事業者の見解

市長意見	左の意見に対する事業者の見解
供給処理計画	
太陽光発電設備については、MICE 施設や夢洲1区でも導入し、事業計画地内に電力を供給する計画であるが、再生可能エネルギーの利用促進のため、事業計画地全体における再生可能エネルギー比率等について目標値を設定すること。	本事業では、標準的な施設に対する計画施設の2030年代における二酸化炭素削減目標を約50%と設定しています。また、事業計画地内および夢洲1区での太陽光発電設備の導入等により、事業計画地全体における想定電力使用量に対する再生可能エネルギー比率として最大で約20%をめざします。 (p. 533)
SDG s 達成への貢献	
大阪市まち・ひと・しごと創生総合戦略の基本目標及びSDG s のゴールと関連付けられた行動計画が示されているが、本事業は、夢洲の特性を活かして最先端技術の実証・実装の場を設けるとともに、SDG s 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、環境への配慮については、地球温暖化や生物多様性の減少など環境問題に関する国際的な動向を踏まえつつ、他の地域のモデルとなるよう先導的な取組みを促進するとともに、その内容等を積極的に発信すること。	本事業では、地球温暖化や生物多様性の減少など環境問題に関する国際的な動向を踏まえつつ、他の地域のモデルとなるよう先導的な取組みを促進します。また、適宜、弊社のホームページ等で、取組み内容を発信していく予定です。 (p. 21)
大気質	
施設の供用に伴う影響など大気質に及ぶ影響の予測にあたっては、気象モデルの風向・風速（予測地点の風速の補正值）について適切に設定した上で再予測を行い、その結果を評価書で示すこと。	気象モデルの設定に用いる風向・風速のデータは、事業計画地周辺で風向・風速を通年測定している一般局（此花区役所局及び南港中央公園局）のうち、その測定データの特徴や傾向、各予測地点との距離・風ベクトル相関・風速データの単相関分析の相関係数の結果を踏まえ設定し直し、再予測を行いました。 (p. 191、198、200、204～208、218～219、223、227～229、231、236、238～244、246～248、251、258～263、270～273、275、278～285、287～289)
水質・底質	
工事排水の雨水管から海域への排出可否によらず、公共下水道整備後は、適切な処理を行った上で、計画的に下水道へ排水することにより公共用水域への影響を最小限にとどめるとともに、公共用水域に排水する場合は、適切に事後調査を実施すること。	工事排水及びし尿については、公共下水道整備後は下水道へ排水することで、海域への環境影響を回避します。公共下水道整備前において、事業計画地内で発生した工事排水は、水質汚濁防止法、大阪府生活環境の保全等に関する条例の排水基準を満足させるよう、濁水処理施設、沈殿池で管理して、雨水管により海域へ排水します。し尿については、仮設浄化槽で処理し、水質管理を行った上で、雨水管により海域へ排水するか、汚水の排水量が少ない期間については、汲み取りにより周辺のし尿処理場へ搬出し、公共用水域への影響を最小限にとどめます。 (p. 330～331) また、工事排水、し尿を公共用水域（海域）へ排出する期間は、排水基準を満足していることを確認するため、事業計画地内において、排水の水質調査を毎月1回行います。 (p. 843～844)

(注) 事業者の見解欄の（ ）は、本評価書において対応・反映したページを示す。

表 8.2.5(2) 準備書に関する市長意見とこれに対する事業者の見解

市長意見	左の意見に対する事業者の見解
騒 音	
コンサート・花火に伴う騒音についての事後調査を、供用時（集客を見込む大規模イベント開催時）に此花区ほか適切な保全施設等において実施すること。	事業計画地周辺のNo.6 地点及び計画内容に応じて風による音の伝搬を考慮した適切な地点（保全施設に近接する地点）において、コンサート・花火の開催時の騒音調査を行います。 (p. 843～844)
施設関連車両等が走行する臨港道路コスモ北線の予測地点周辺区間の遮音壁について、現地調査時点では未設置であったため、日本音響学会式にて予測評価していたが、現在、遮音壁は設置済みであるため、遮音壁の減衰効果を実測にて確認し、評価書に反映すること。	No.5 地点については、予測地点周辺区間（臨港道路コスモ北線）の遮音壁が、現地調査時点では未設置であったため、日本音響学会式を用いて遮音壁による回折減衰の補正量を算出し、予測・評価していましたが、遮音壁が令和5年9月に設置されたため、その遮音壁による騒音の減衰効果を把握することを目的とし、令和6年3月に遮音壁設置後の等価騒音レベルに関する補足調査を実施し、予測・評価に反映しました。 (p. 339、346、366、368、373～374、376～377、402、404～407、824～826)
本事業の工事関連車両と他事業との複合影響において、市道福島桜島線（北港通）と国道172号（みなと通）における予測地点で、夜間騒音の環境基準値を超過していることから、関係機関と工事工程の調整等を行うとともに、夜間については可能な限りこれら幹線道路を避け、高速道路から此花大橋を通行するルートを利用することにより、騒音の影響を低減すること。	複合影響が最大となる時期（万博開催時期）の工事関連車両については、関係機関と連携し、走行台数や工事工程の調整等を行い、可能な限り夜間の時間帯（22時～翌日6時）の走行を抑制します。 やむを得ず夜間に建設資材等の搬入を行う必要がある場合は、可能な限り高速道路から此花大橋を走行するルートを利用し、市道福島桜島線（北港通）及び国道172号（みなと通）の夜間騒音の低減に努めます。 (p. 824～826)
廃棄物・残土	
本事業で発生する残土のうち最大約50万m ³ は、大阪・関西万博開催期間等において夢洲島内での移動が制限されることを理由に、夢洲島外で処分する計画としていることから、その期間等における工事中的残土の発生抑制対策を検討するとともに、夢洲島内で埋立材として再利用できるよう仮置き場を最大限確保し、また、夢洲島外で処分する場合であっても浄化等処理施設において処理・再利用を実施することにより、最終処分量（埋立量）ゼロをめざすこと。	主に建設工事に伴い発生する残土は、大部分が埋立地特例区域内（事業計画地を含む夢洲島内）において埋戻材として有効利用されますが、大阪・関西万博開催期間等において発生する残土は埋立地特例区域内での埋戻材としての再利用が一部制限されることから、最大約50万m ³ が最終処分場で処分される可能性があるかと予測しています。そのため、大阪・関西万博開催期間等における残土の発生が抑制されるよう工事調整等を実施するとともに、埋立地特例区域内で埋戻材として再利用できるよう仮置き場を最大限確保する計画ですが、やむを得ず埋立地特例区域外へ搬出する場合には、汚染土壌処理施設（浄化等処理施設）において処理するなど検討し最終処分量（埋立量）を可能な限り低減します。 (p. 18、p. 518～519)
本事業の杭工事により発生する建設汚泥は、大阪市域における年間発生量（令和元年度）の約2倍にあたる約120万m ³ と予測されることから、発生量が少ない杭工法の採用による発生抑制はもとより、埋立地特例区域から発生する汚泥を処理する際には、予め、分析項目や頻度など処理先の受入基準を適合することの確認方法について中間処理業者等と十分調整の上、可能な限り再生利用し、最終処分量を低減すること。	主に杭工事により発生する建設汚泥は、産業廃棄物処理業者（中間処理業者）の受入基準を超過した場合、原則埋立処理施設で処分する計画としていますが、低層建物には既製杭を採用するなど、杭工事全般においても汚泥発生量の少ない工法を採用して汚泥の発生量を抑制するとともに、中間処理業者と受入基準やその確認方法等について予め十分調整した上で、可能な限り再生利用に努め、最終処分量を低減します。 (p. 18、p. 519)

(注) 事業者の見解欄の（ ）は、本評価書において対応・反映したページを示す。

表 8.2.5(3) 準備書に関する市長意見とこれに対する事業者の見解

市長意見	左の意見に対する事業者の見解
地球環境	
本事業では、二酸化炭素削減目標を約 50%としていることから、事後調査では、準備書で設定した標準的な施設との比較だけでなく、供用後の二酸化炭素排出量を正確に算定した上で計画施設の予測結果の妥当性を検証するとともに、削減目標の達成見込みについて評価すること。	事後調査では、供用時の施設の年間稼働実績（電気、ガス等の消費量）及び施設関連車両（乗用車、タクシー、シャトルバス）の年間実績に基づき二酸化炭素排出量を算出した上で、予測結果（計画施設の二酸化炭素排出量）と比較し、予測方法の妥当性を検証するとともに、削減目標の達成見込みについて評価します。 (p. 843～844)
現時点ではシャトルバスの運行計画が未定であることから、施設関連車両の二酸化炭素排出量の算出範囲を夢洲内に限定しているが、事後調査では、シャトルバスの各地ターミナルと事業計画地間の走行による二酸化炭素排出量を算定すること。	事後調査では、直通シャトルバスの年間実績に基づき、各地ターミナルと事業計画地間を走行する直通シャトルバスの二酸化炭素排出量を算定します。 (p. 843～844)
夢洲 1 区で計画している太陽光発電設備の導入はもとより、再生可能エネルギーの調達等を積極的に進めるとともに、省エネルギー機器や高効率機器の導入、建築物における Z E B（ネット・ゼロ・エネルギー・ビル）化など、徹底した省エネルギー対策に取り組むこと。	事業計画地内及び夢洲 1 区での太陽光発電設備の導入等により、2030 年代の事業計画地全体における想定電力使用量に対する再生可能エネルギー比率として最大で約 20%をめざします。それ以降も再生可能エネルギー由来の電力の積極的な購入を検討し、再生可能エネルギー比率の更なる向上に努めます。 また、省エネルギー機器や高効率機器の導入に加えて、エネルギーマネジメントにおける運用改善に努めます。 (p. 533)
来場者の公共交通利用の促進を図るとともに、シャトルバスの電気自動車（E V）や燃料電池自動車（F C V）等の電動車の導入など、さらなる環境保全対策、最新技術の導入により、カーボンニュートラルの早期実現をめざすこと。	大規模なバス輸送機能や船舶による輸送機能の導入に加え、リムジンサービス、タクシーの利用促進、I C T等を利用した交通情報提供及び駐車場料金のダイナミックプライシングにより来場者の公共交通利用の促進を図ります。また、施設で利用するサービス車両に Z E V（電気自動車、燃料電池自動車等のゼロエミッションビークル）の採用を検討します。さらに、今後の社会動向を踏まえ、その時点で効果の高い方法を組み合わせて二酸化炭素の削減に取り組むとともに、カーボンニュートラルの達成に寄与する最新技術の導入を検討します。 (p. 533、833、839)
動植物生態系	
生物多様性の保全の観点から、工事着手前に鳥類の飛来状況の確認及び陸域動物（重要種）の生息状況並びに陸域植物（重要種）の生育状況について調査を行い、その結果を事後調査とともに報告すること。	工事着手前に、事業計画地及びその周辺の鳥類の飛来状況及び陸域動物（重要種）の生息状況並びに陸域植物（重要種）の生育状況について調査を行い、その結果を事後調査とともに報告します。 (p. 843～844)

(注) 事業者の見解欄の（ ）は、本評価書において対応・反映したページを示す。