

大阪市長 松 井 一 郎 様

提出団体名 どないする大阪の未来ネット

住 所 大阪市北区天満1丁目6番9号 六甲天満ビル2階

おおさかユニオンネットワーク 気付

代表者 馬 場 徳 夫

電 話 06-6355-3101

携 帯 090-3270-8244

2025年万博・環境影響評価方法書への意見書

当団体は、2025年万博環境影響評価方法書に対して、下記の通り意見を提出いたします。

I、第1章 事業計画との関連について (1頁～14頁)

1、万博事業とIR事業の一体性から派生する下記の諸問題について考慮されること。

- (1) 25年の万博は、大阪府・市の計画によれば単独で開催されるものでなく、隣に計画する「カジノを含むIR施設」とセット開催が目標とされ、両施設の土地造成は一体的で連続的に実施されていること。(IR予定地が第1期工事、万博予定地は第2期工事)
- (2) 大阪市の夢洲まちづくり基本方針(案)によれば、IR施設の整備は2020年度後半開始、万博会場は2023年度からの建設予定であり、IR施設が早く計画されており、多くの点で関連性が深く、万博会場単独の環境影響評価は意味をなさないこと。
例えば、交通アクセスにしても大阪メトロ中央線の夢洲延長計画も「IR事業者」に202億円の費用負担を求めているし、島内の循環道路や夢舞大橋・此花大橋の拡幅問題もIR計画と一体の構想であり、万博だけの投資は想定していない。
- (3) 方法書に記載されている種々の「都市インフラ」についても、大阪市の計画はIRをにらんで「恒久的」なものとして想定されており、万博はその一部に過ぎないこと。
- (4) 万博の諸経費負担にしても、経済界は「夢洲」の都市づくりの一環として考えられ、大阪府市の財政投入も「万博」施設単独を想定していないこと。
- (5) 環境影響評価の選定項目や手法にしても、「万博施設」を対象とする場合、施設建設の時期には、すぐ隣の地で「IR」施設の建設が進行していることになり、IR施設の方が建築物の規模が大きく、高層建物であって、粉じん・騒音等環境への影響の全般について、相互作用となり相乗リスクも大きいと考えられること。

2、万博関連の環境影響評価は、IRの環境影響評価と一体で進め審理されること。

夢洲内諸施設の一部である「万博」会場に対する「環境影響評価」は、カジノを含むIR誘致の成否と切り離せない問題であり、事業者が異なったとしても、IR事業者の行う「方法書」の提出を待って、併合して進めるべきであると考えます。

II、事業計画における交通アクセスの諸問題について

(9頁、来場手段との関係)

方法書に記載の計画によると、交通アクセスへの懸念がうかがえる。夢舞大橋、此花大橋の片側2車線から3車線の拡幅で賄えるように想定されているが、現在でもコンテナ輸送車両で、週末・週初めの渋滞が懸念されている中、下記の諸点から万博開催中の大渋滞が「物流経済」に与える影響は大問題であり根本的な調査、対策が必須と考え、この対策、方針を明記すべきこと。

この対策が無ければ、国際コンテナ船舶の大阪港への寄港は敬遠されることは明白であり、大阪経済へのマイナス影響は計り知れない。

- 1、夢洲を結ぶ現在の交通量(2016年調査 平日の7時~19時の12時間) *19頁
夢咲トンネル(片側2車線) 14、754台
夢舞大橋(片側2車線) 12、464台、此花大橋(片側2車線) 17、147台

- 2、万博に入場者数予測(*5頁)

1日平均 15,2万人 最大時 28,5万人

- 3、入場者の交通手段(*9頁) 1日平均

*地下鉄大阪メトロ線利用 40%(平均6万人、最大時11,2万人)

*観光バス・タクシー・自家用車利用 40%(平均6万人、最大時11,2万人)

*空港や主要駅からシャトルバス利用 20%(平均3万人、最大時5,6万人)

- 4、これを、道路利用の60%の入場者の車両数(単純に平均10人に1台とした)で換算すると、
1日平均 9万人=9,000台、 1日最大時 16,8万人=16,800台となる。

このような多量の車両が此花大橋⇄夢舞大橋、夢咲トンネルに集中する計算となり、阪神高速湾岸線にまで伸びる複合渋滞が予想される。

III、環境影響評価方法書にない「台風・地震」など下記の諸問題への「防災対策」を影響評価の重要事項に入れること。

- 1、夢洲が「台風」の直撃を受ける「孤島」であること。夢洲の港湾岸壁はOP5m、咲洲トンネルの夢洲出口は同じ高さ、咲洲入口はOP3m強ですぐにトンネル閉鎖、夢舞大橋の橋脚部分も同程度であり、建物部分をどれだけ「かさ上げ」したとしても、5m以上の高潮・津波で周辺が浸水・冠水の危険性が想定されること。

- 2、大阪府河川整備審議会が先日12月3日に公表した資料では、昭和9年の室戸台風及び昭和34年の伊勢湾台風並みの台風が発生した場合の「大阪湾の高潮予測」で、OP7m以上の高潮が襲い、大阪市24区の内、4区を除いて20区、大阪府の14市町村の大半が浸水・冠水すると警告している。

また、南海トラフ地震が30年以内に70~80%の確率で発生すると言われる今日、津波をまともに受ける「夢洲」での万博やIRの集客施設や観光都市化は、あまりにも安全軽視、防災無視の政策であり、現状の環境影響評価項目とは別に、徹底した調査・対策が重要と考える。

- 3、昨年の台風21号での大阪港・神戸港におけるベイエリアの浸水・冠水による港湾施設やコンテナの流失・漂流、湾岸部の駐車場での自動車の散乱などについて、両港の港湾局関係者は、今後の対策を検討している。

例えば、ターミナル内のコンテナ積載高の低位化(5段から3段の階段式へ)が必須で、そのため土地拡張は大きな課題であり、万博・IR用地と物流用地との陣地争いは大きなリスクとなることを再検討すべきである。

IV、夢洲の「地震による津波・台風による高潮」及び火災等緊急時の入場者の避難誘導・避難所の確保など、下記の対策を環境影響評価の最重要課題に位置付けること。

- 1、台風襲来の場合の万博会場休館の判断基準、立ち入り禁止勧告、世界への発信などの方法等を環境影響評価とセットで対策を明記すること。
- 2、事業計画書には記されていない緊急時の「避難場所」及び観光客の避難誘導などの対策を明記すること。
- 3、火災などの場合の消防署の位置、消火活動など対策を明記すること。
- 4、病院・医療機関等の対策を明記すること。
- 5、これらは、I R構想の中でセットで検討する課題のようであるが、だからこそ「万博」単独の環境影響評価は意味をなさないと言える。

以 上