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、万博だけで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る。

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

　　　めの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。

1. 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。

1. 火災などの場合の消防署の位置、消化活動など対策を明記すること。
2. 病院・医療機関等の対策を明記すること。
3. これらは、ＩＲ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