

# ご説明資料

令和4年9月

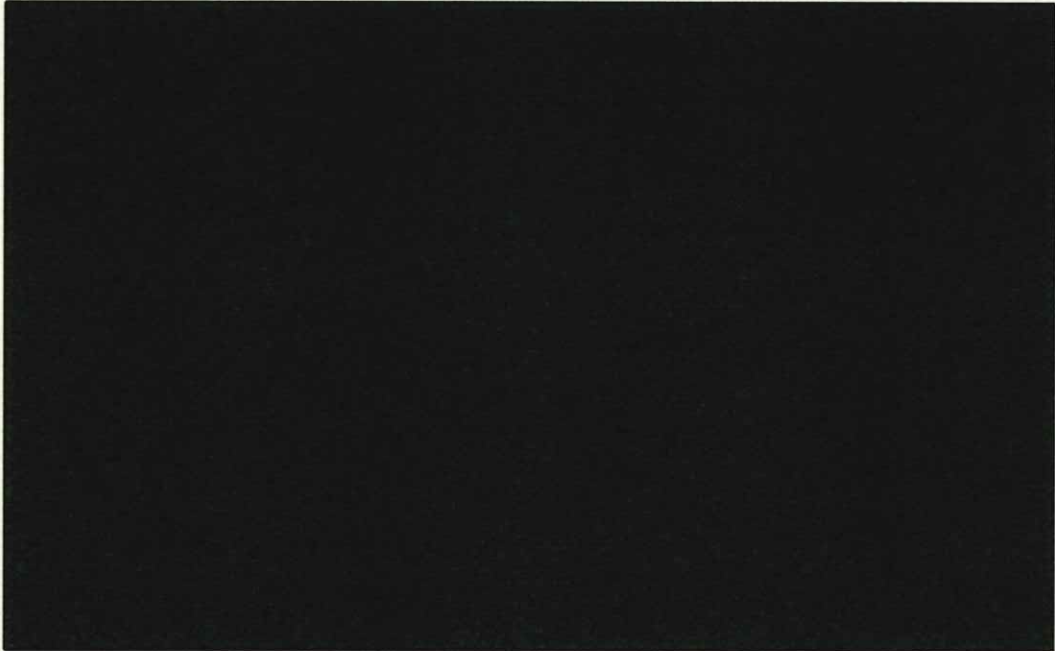
# 1. 要求基準の取扱いについて

---

## 第4回質問回答に対する再質問(案)(大阪府)

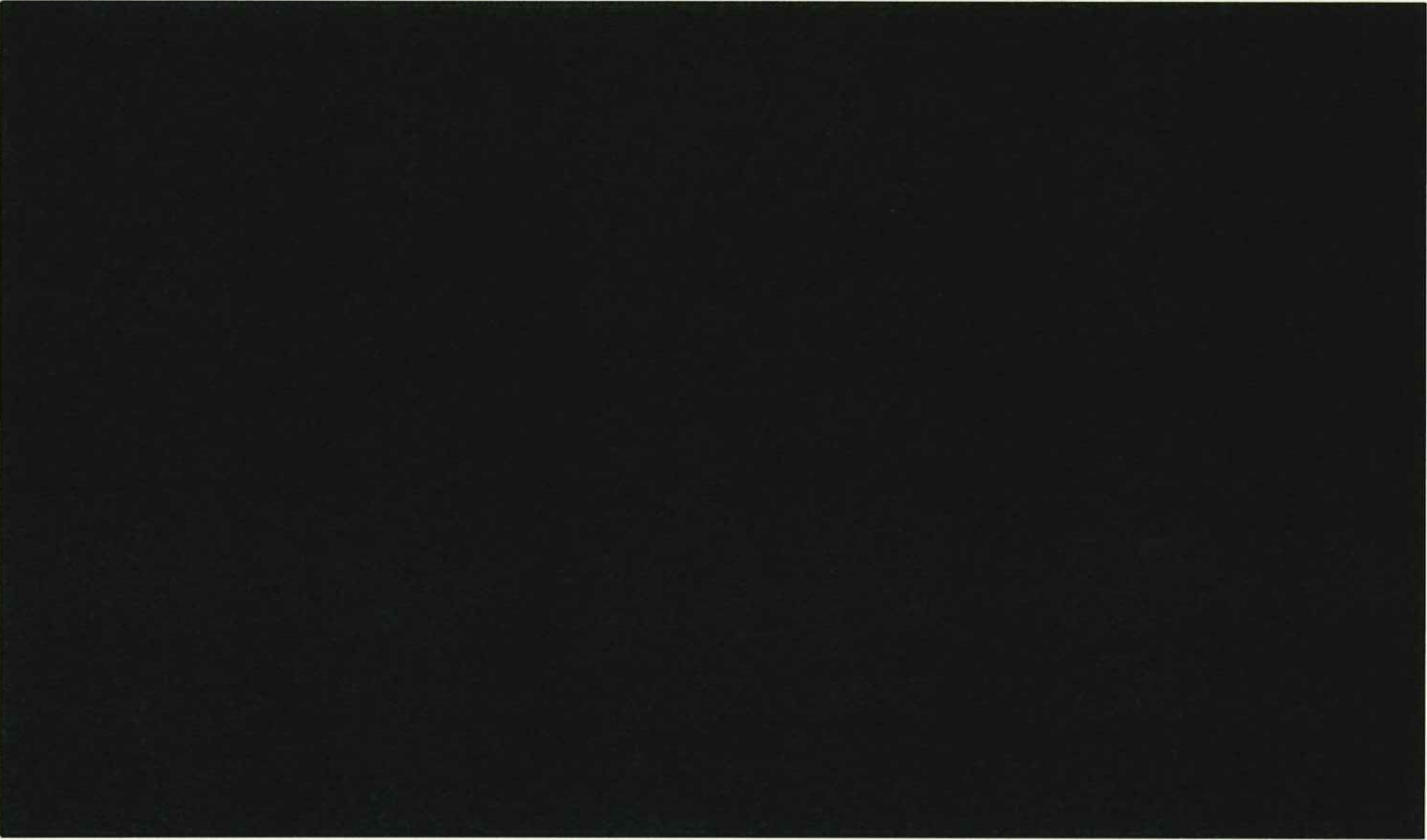
番号	1
質問の内容	「共通バックヤードと2号施設(国際会議場施設)のバックヤードの住み分けについて、改めて図面を精査した結果、一部表記が正確でない部分がありました」との記載があるが、他の施設についても表記が正確でない部分がないか、説明を頂きたい。
回答 (1/18)	<p>改めて図面を確認したところ、以下の通り※、色分けや赤枠の表記について、一部厳密・正確でない部分がありましたので、修正した図面を添付します。なお、区域整備計画に記載の各面積のレンジ値や暫定計画値に変更はありません。</p> <p>※ 回答文章内に挿入している図は、添付書類として提出した平面図に、吹き出しで補足説明を行ったものです。</p> <p><b>1. MICE施設</b></p> <p>(1) 国際会議場施設: 修正はありません。</p> <p>(2) 展示等施設: 修正はありません。</p>

## 第4回質問回答に対する再質問(案)(大阪府)

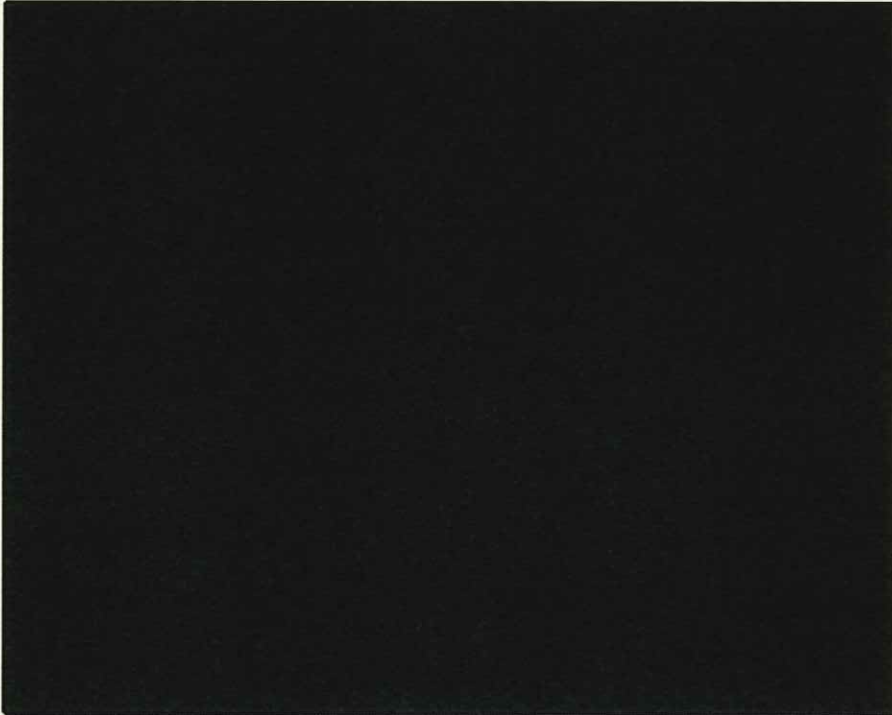
番号	1
回答 (2/18)	<p><b>2. 魅力増進施設</b></p> <p>(1) 関西アート&amp;カルチャーミュージアム: 修正はありません。</p> <p>(2) ジャパン・フードパビリオン: 要求基準1・評価基準8のジャパン・フードパビリオンの2階及び3階平面図の左下方に表記されているエレベーター(1台)について、着彩無し(白色)となっていました。正しくは、ジャパン・フードパビリオンの一部を構成するエレベーターであるため、魅力増進施設の表記(濃い桃色の着彩)となります。【他施設の図面には影響無し】</p>  <p>※正確な表記については、別紙「要求基準1・評価基準8魅力増進施設(ジャパン・フードパビリオン)平面図」を参照ください。</p> <p>(3) ガーデンシアター: 修正はありません。</p> <p>(4) 関西ジャパンハウス: 修正はありません。</p> <p>(5) 三道体験スタジオ: 修正はありません。</p>



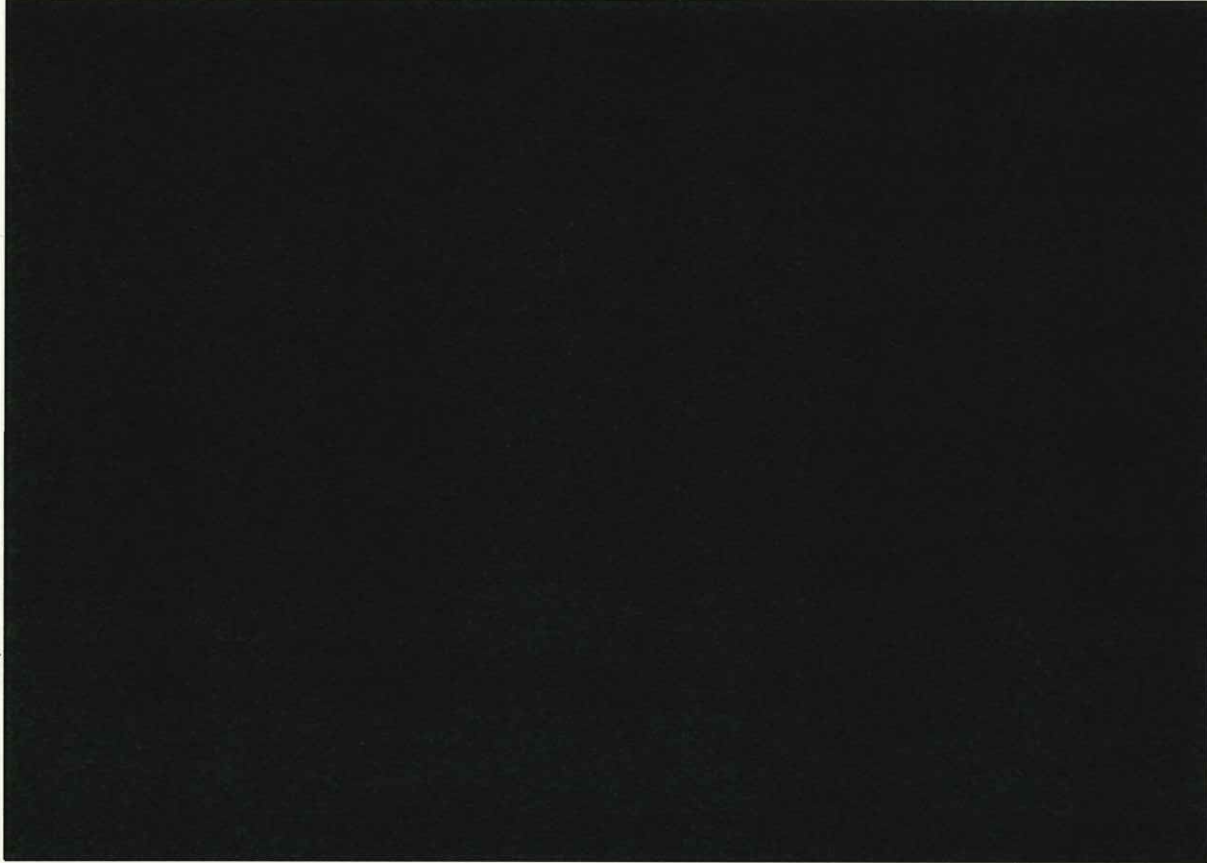
## 第4回質問回答に対する再質問(案)(大阪府)

番号	1
回答 (3/18)	<p><b>3. 送客施設</b></p> <p>(1) 関西ツーリズムセンター: 修正はありません。</p> <p>(2) バスターミナル:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>➤ 要求基準1・評価基準9のバスターミナルの1階平面図で、地下鉄出口から、バスターミナル及び西側地上へ続く屋根付き通路(薄黄色の着彩)ですが、十分に外気に開放され、かつ、屋内的用途に供しないエリアであり、建築基準法上の床面積には算入されない想定としているため、正しくは、着彩無し(白色)となります。 【他施設の図面には影響無し】</li></ul> 

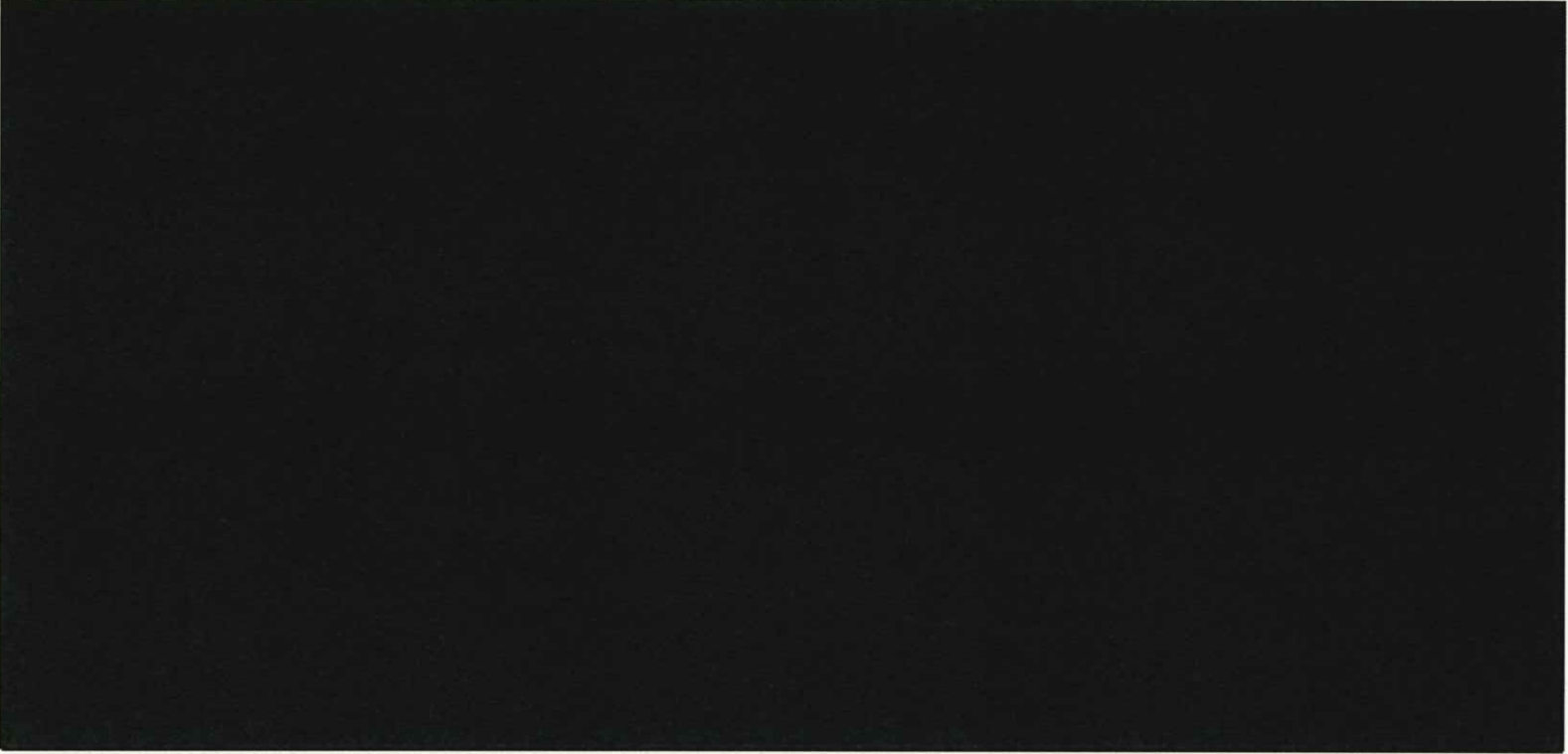
## 第4回質問回答に対する再質問(案)(大阪府)

番号	1
回答 (4/18)	<p data-bbox="389 244 2141 331">➤ 要求基準1・評価基準9のバスターミナルの2階平面図のエレベーターについて、バスターミナルの一部であるにも関わらず、赤枠の囲い漏れがあるため、赤枠内に追加します。</p>  <p data-bbox="347 1078 2078 1121">※正確な表記については、別紙「要求基準1・評価基準9 送客施設(バスターミナル)平面図」を参照ください。</p>

## 第4回質問回答に対する再質問(案)(大阪府)

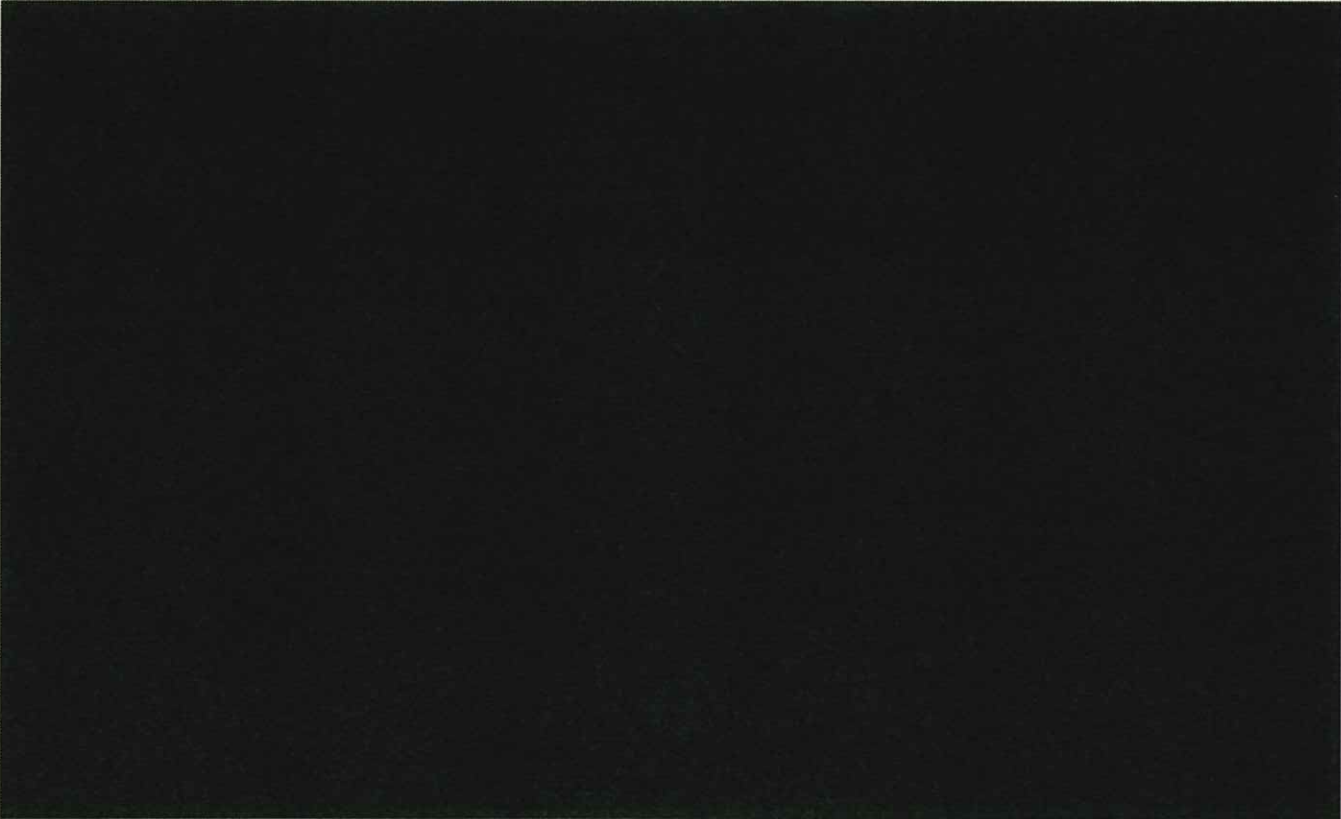
番号	1
回答 (5/18)	<p>(3) フェリーターミナル: 要求基準1・評価基準9のフェリーターミナルの平面図(地下2階、地下1階及び1階)に関して、浮棧橋からフェリーターミナルへ続く通路のエスカレーター及びエレベーター(ともに黄色の着彩)については、IR区域外であるため、着彩無し(白色)とし、赤枠から除外します。また、フェリーターミナル脇の1階から2階デッキへ続くエスカレーター(黄色の着彩)は、屋根が無く、建築基準法上の床面積には算入されないため、着彩無し(白色)で赤枠から除外となります。【他施設の図面には影響無し】</p>  <p>※正確な表記については、別紙「要求基準1・評価基準9 送客施設(フェリーターミナル)平面図」を参照ください。</p>

## 第4回質問回答に対する再質問(案)(大阪府)

番号	1
回答 (6/18)	<p><b>4. 宿泊施設</b></p> <p>(1) MGM大阪:</p> <p>➤ 評価基準13の駐車場の平面図上(MGM大阪の地下1階)に表記されているとおり、地下1階に、MGM大阪に含まれるエレベーター(薄い紫色の着彩)が存在しますが、MGM大阪の図面には表記がありませんでした。正しくはMGM大阪の一部として赤枠に追加(駐車場からは除外)となります。【駐車場の図面に影響】</p> 

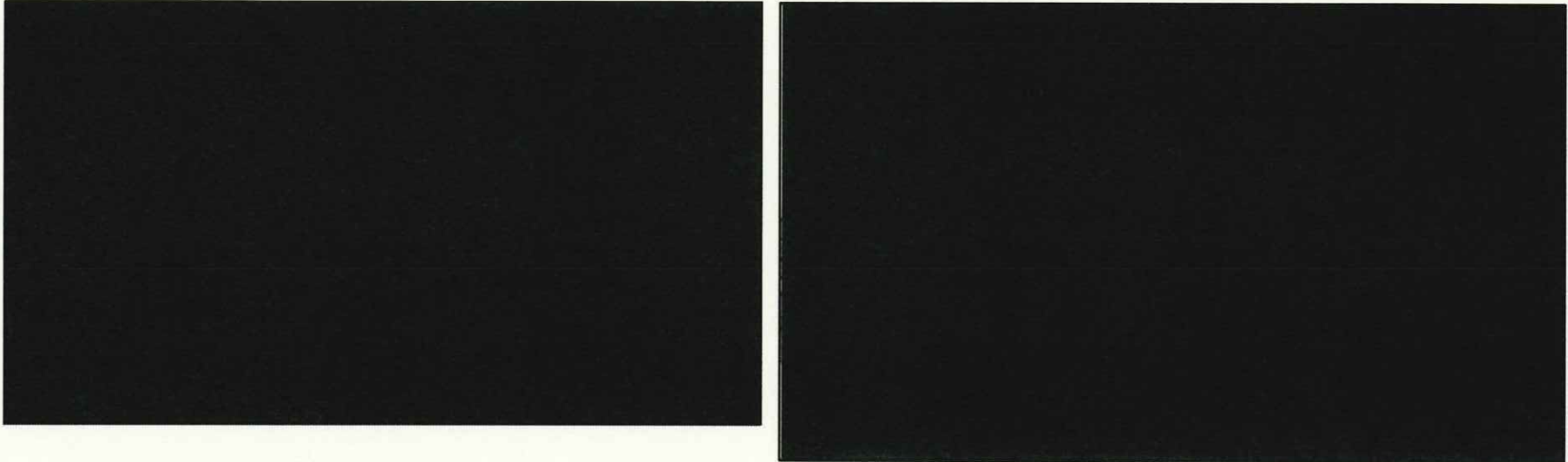


## 第4回質問回答に対する再質問(案)(大阪府)

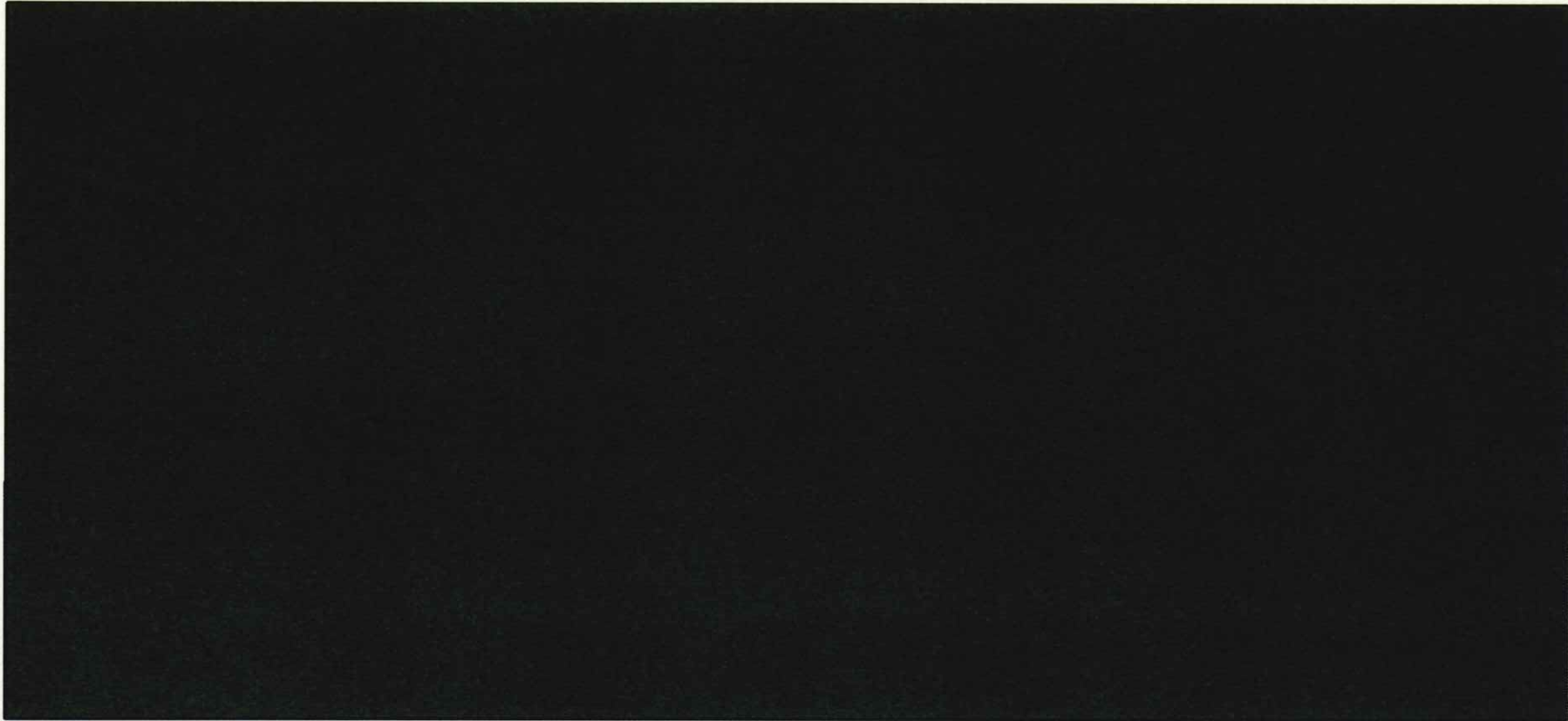
番号	1
回答 (7/18)	<p>➤ 要求基準1・評価基準10のMGM大阪の1階平面図面上の赤枠内に、Luxuryリテールの一部であるEV(薄いオレンジの着彩)が2か所含まれており、正しくは赤枠から除外(Luxuryリテールに追加)となります。【Luxuryリテールの図面に影響】</p>  <p>※正確な表記については、別紙「要求基準1・評価基準10宿泊施設(MGM大阪)平面図」を参照ください。</p>



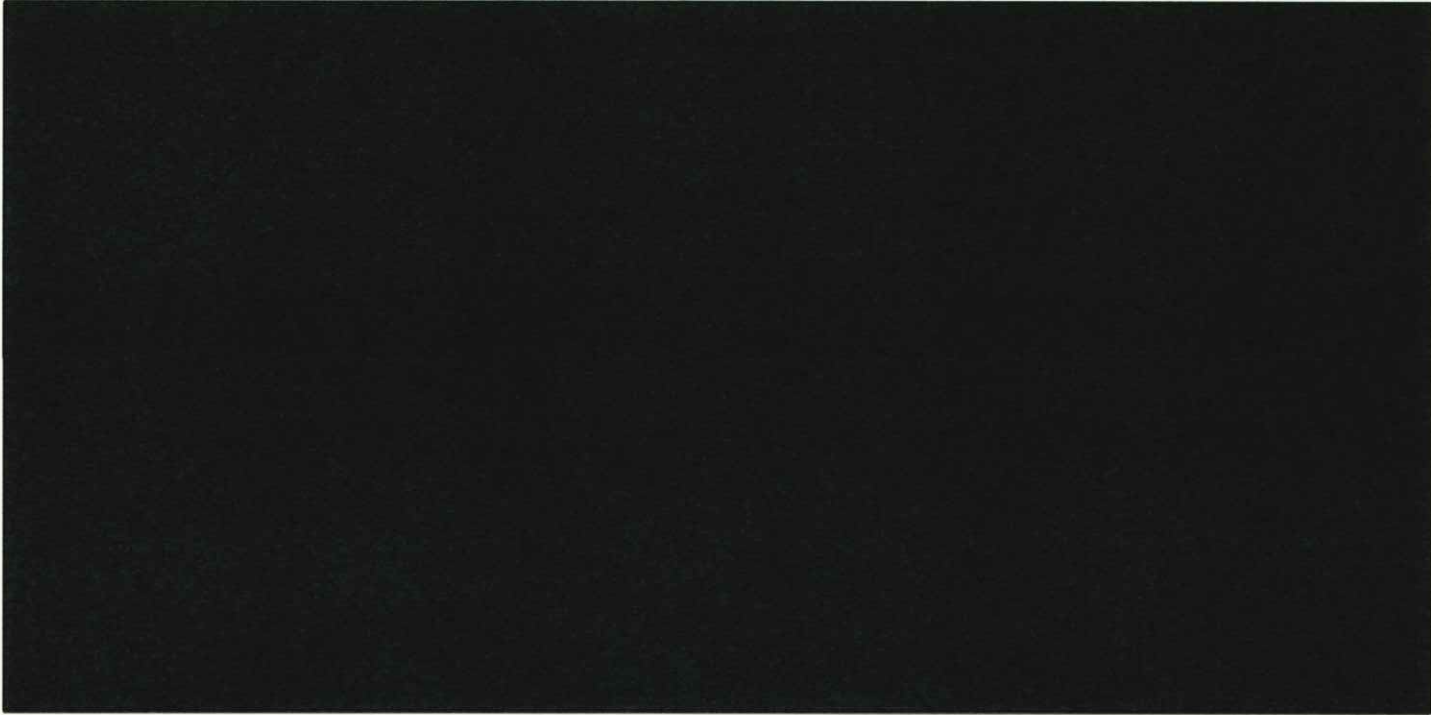
## 第4回質問回答に対する再質問(案)(大阪府)

番号	1
回答 (8/18)	<p>(2) MGM大阪ヴィラ: 要求基準1・評価基準10のMGM大阪ヴィラの5及び6階平面図上の赤枠内にバックヤード/機械室(薄いグレーの着彩)が含まれていましたが、これらはMGM大阪ヴィラの一部では無く、正しくは、MGM大阪の一部であり、赤枠から除外(MGM大阪に追加)となります。また、MGM大阪ヴィラのメゾネットタイプの客室は、一部に吹抜け空間を設ける予定としており、詳細は今後の設計の中で決定していきます。当該吹抜け部分については、床面積の対象外となります。【MGM大阪の図面に影響】</p>  <p>※正確な表記については、別紙「要求基準1・評価基準10宿泊施設(MGM大阪ヴィラ)平面図」を参照ください。</p>

## 第4回質問回答に対する再質問(案)(大阪府)

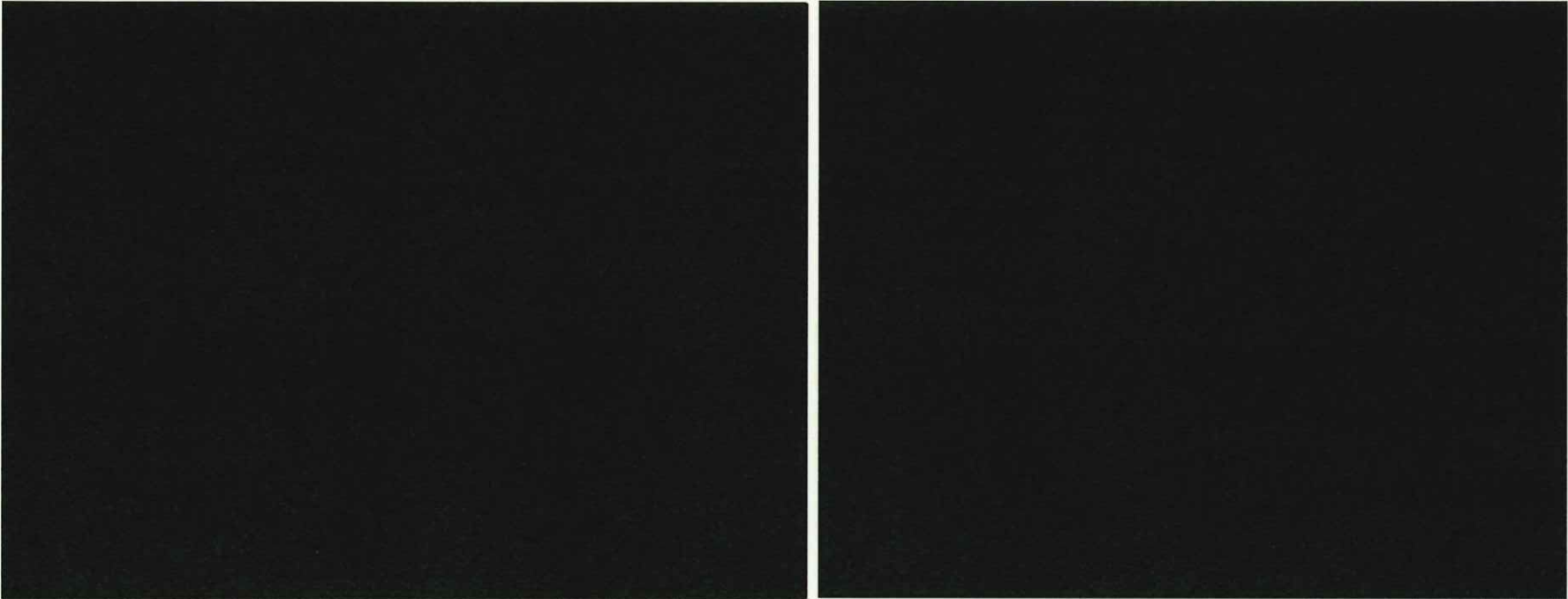
番号	1
回答 (9/18)	<p>(3) MUSUBIホテル: 要求基準1・評価基準10のMUSUBIホテルの地下1階平面図のエレベーター(3か所)について、MUSUBIホテルの一部であるにも関わらず、赤枠の囲い漏れがあるため、赤枠内に追加します。【他施設の図面には影響無し】</p>  <p>※正確な表記については、別紙「要求基準1・評価基準10宿泊施設(MUSUBIホテル)平面図」を参照ください。</p> <p><b>5. カジノ施設</b> カジノ施設: 修正はありません。</p>

## 第4回質問回答に対する再質問(案)(大阪府)

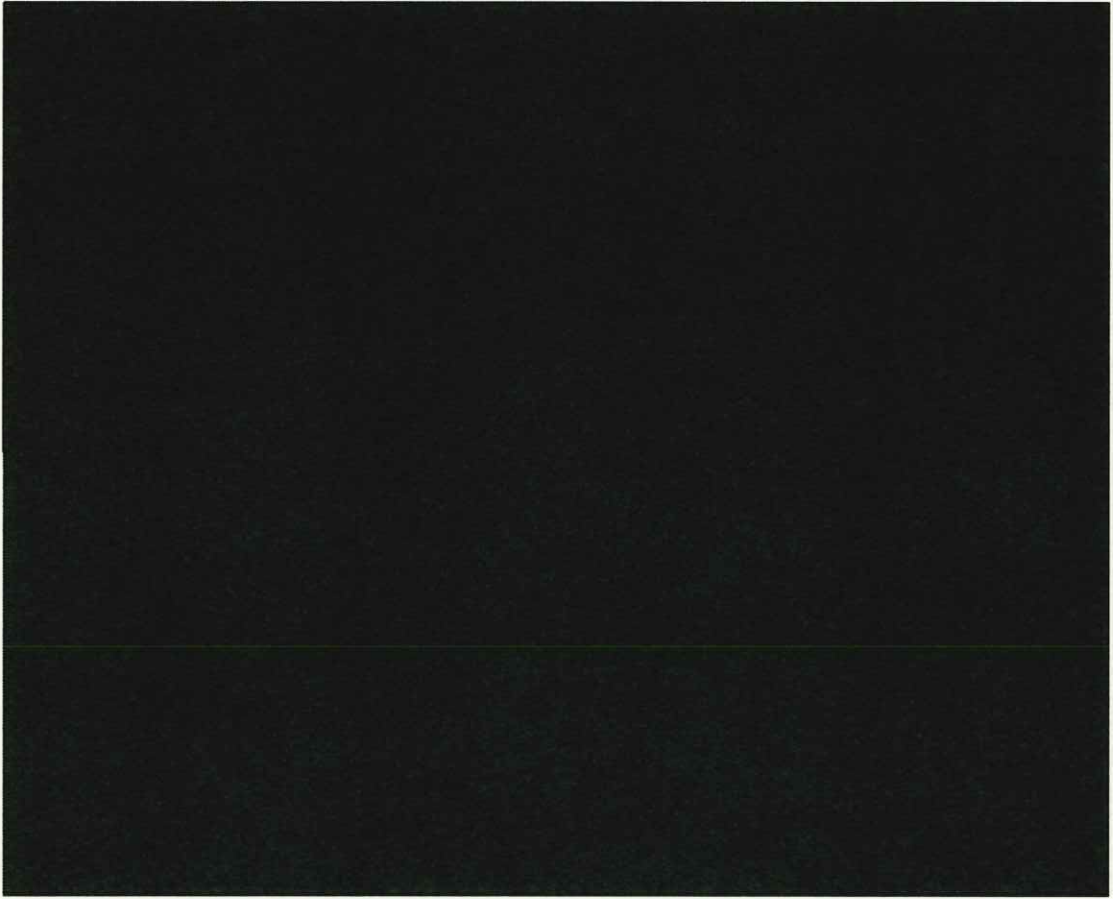
番号	1
回答 (10/18)	<p><b>6. 来訪及び滞在寄与施設</b></p> <p>(1) 夢洲シアター: 修正はありません。</p> <p>(2) Luxuryリテール:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>➤ Luxuryリテールの2階平面図にある万博方面(図面下方・南側への接続橋想定部分について、赤枠外で、薄い黄色の着彩になっていましたが、正しくはLuxuryリテールの一部(薄いオレンジの着彩で、赤枠の範囲内となります。【他施設の図面には影響無し】</li></ul> 



## 第4回質問回答に対する再質問(案)(大阪府)

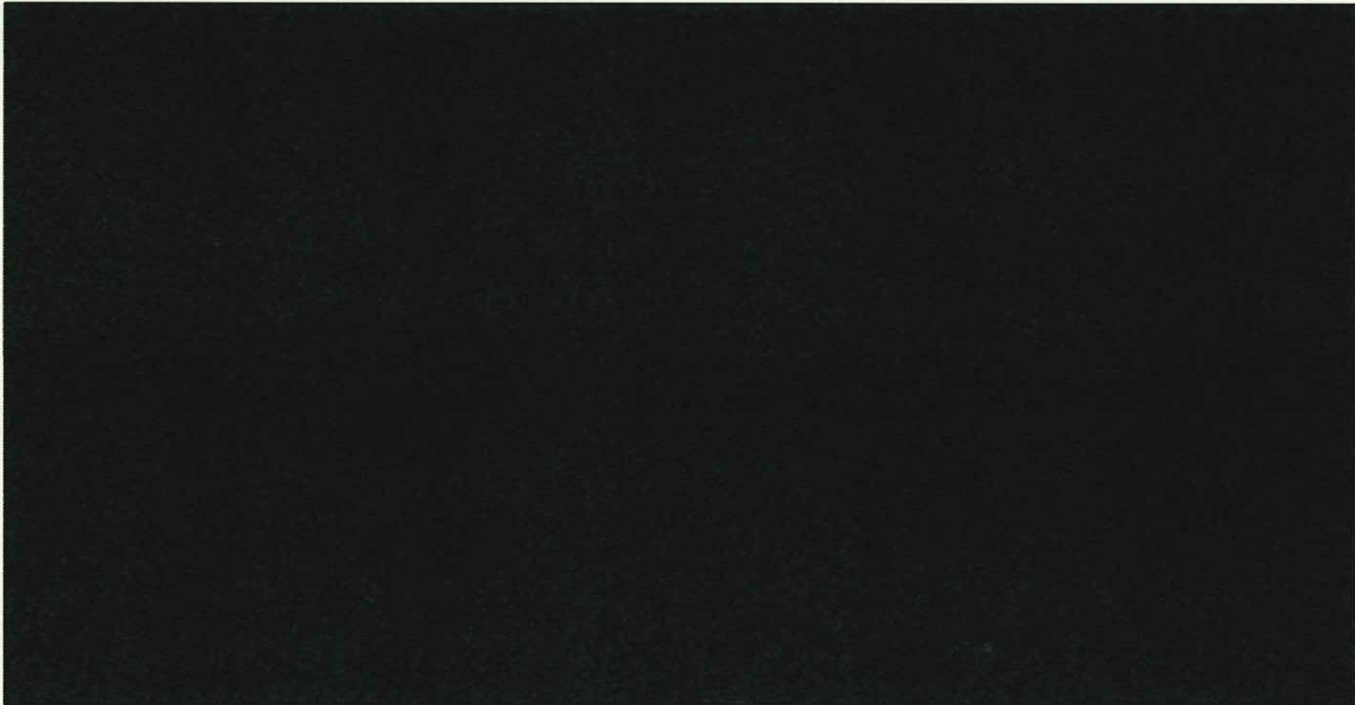
番号	1
回答 (11/18)	<p>➤ Luxuryリテールの下部の地下1階(評価基準13の駐車場の図面上)、及び1階・2階(評価基準13のLuxuryリテールの図面上)に、Luxuryリテールの一部であるにも関わらず、赤枠での囲い漏れがあるため、赤枠内に追加(地下1階の一部は駐車場から除外します。【駐車場の図面に影響】)</p> 

## 第4回質問回答に対する再質問(案)(大阪府)

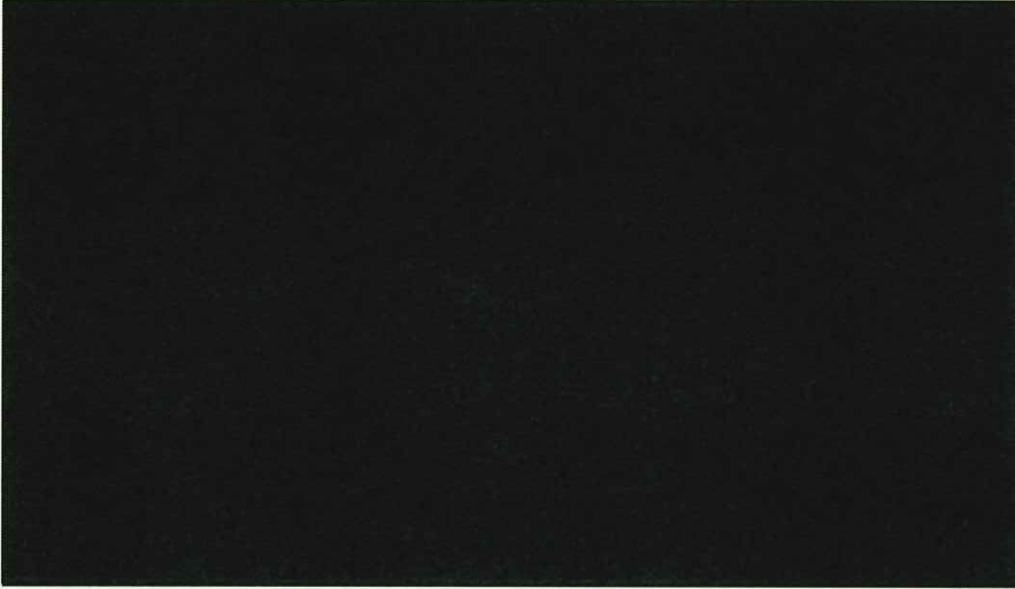
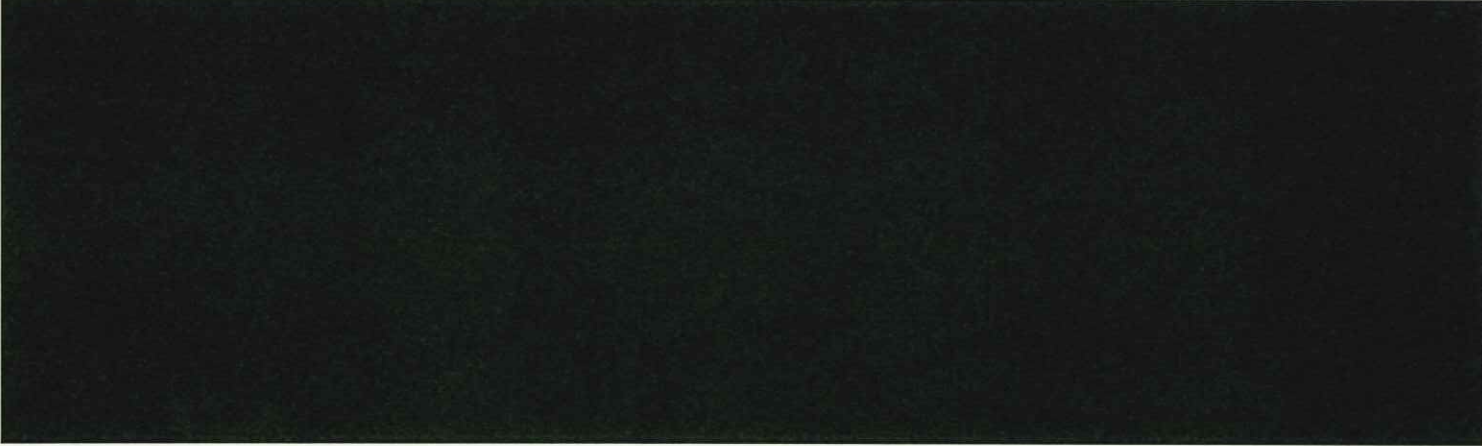
番号	1
回答 (12/18)	 <p data-bbox="347 1165 1892 1212">※正確な表記については、別紙「評価基準13物販施設(Luxuryリテール)平面図」を参照ください。</p> <p data-bbox="347 1260 985 1308">(3) その他リテール:修正はありません。</p>



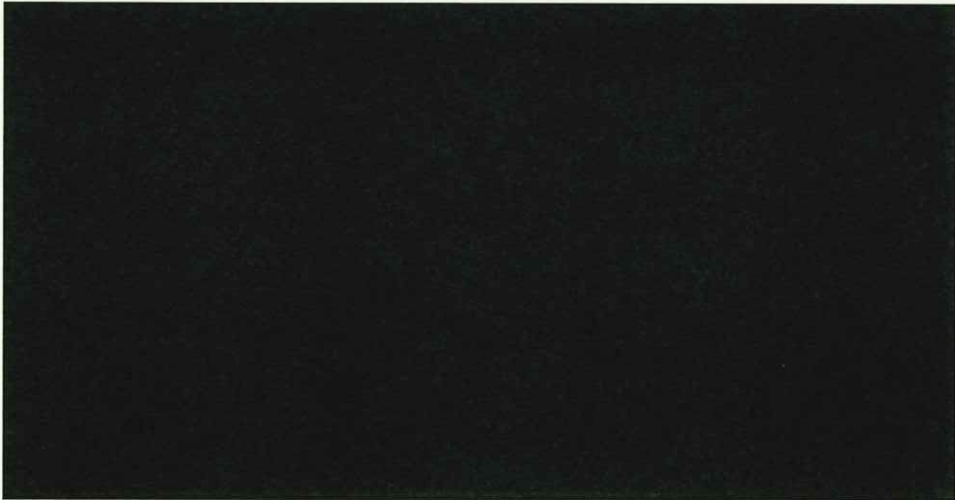
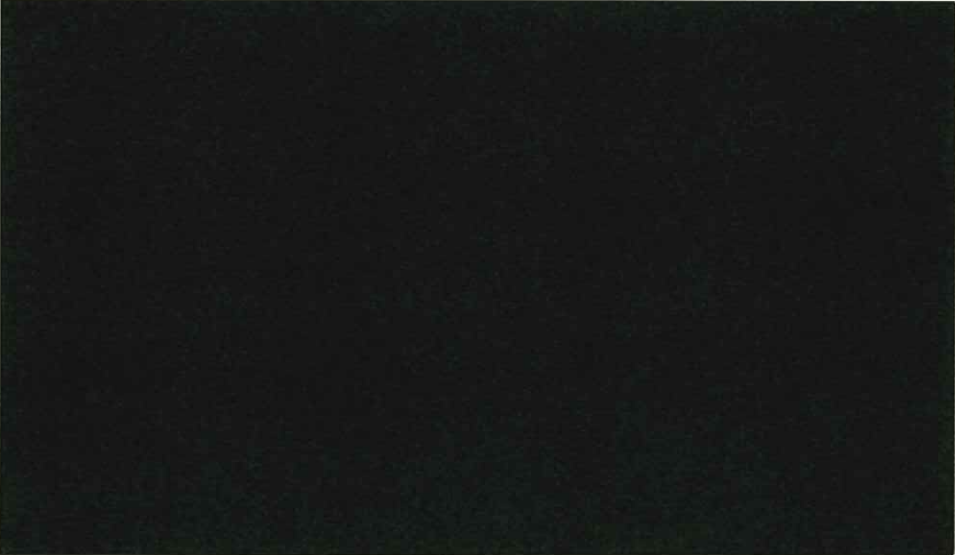
## 第4回質問回答に対する再質問(案)(大阪府)

番号	1
回答 (13/18)	<p>(4) 飲食施設:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>➤ 評価基準13の飲食施設の23階の図面上に表記のある、飲食施設に隣接するバックヤード/機械室(2か所)について、赤枠で囲われていませんでしたが、正しくは、飲食施設に該当し、赤枠内に追加となります。【他施設の図面には影響無し】</li></ul>  A large black rectangular redaction box covers the majority of the answer content, obscuring any diagrams or additional text that might have been present.

## 第4回質問回答に対する再質問(案)(大阪府)

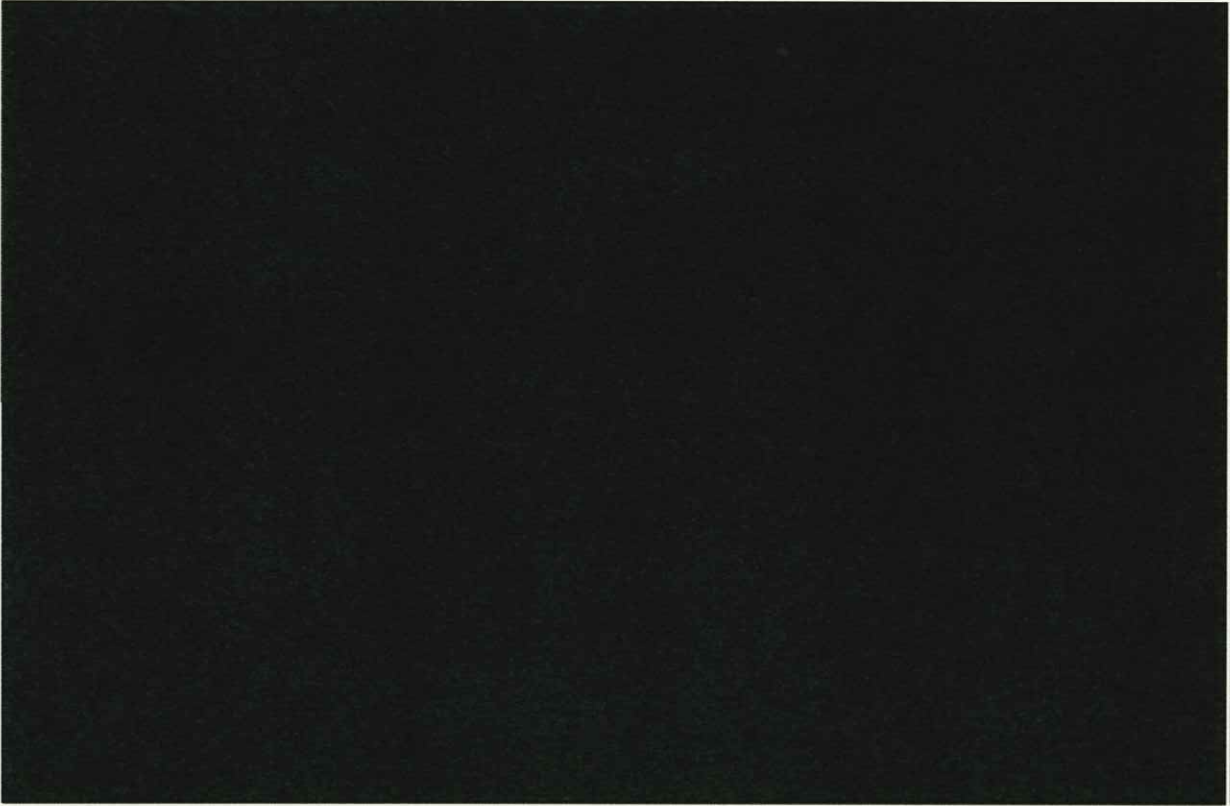
番号	1
回答 (14/18)	<p>➤ 評価基準13の飲食施設の1階及び2階平面図上にエレベーターが3か所あり、赤枠で囲われていませんが、正しくは、飲食施設の一部となり、赤枠内に追加となります。【他の施設には影響無し】</p>  <p>➤ 評価基準13の飲食施設の14階平面図のエレベーター(3か所)について、飲食施設の一部であるにも関わらず、赤枠の囲い漏れがあるため、赤枠内に追加します。【他施設の図面には影響無し】</p>  <p>※正確な表記については、別紙「評価基準13飲食施設平面図」を参照ください。</p>

## 第4回質問回答に対する再質問(案)(大阪府)

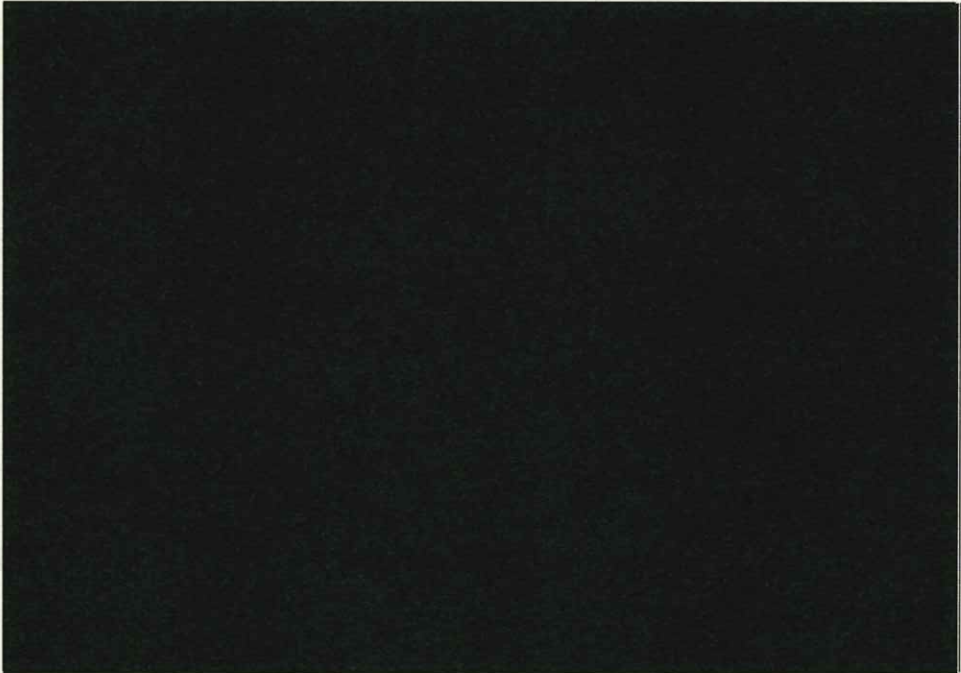
番号	1
回答 (15/18)	<p>(5) 共通バックヤード:</p> <p>➤ 評価基準13の共通バックヤードの図面に関して、共同溝2か所(MUSUBIホテル地下1階及びバスターミナル地下1階)が共通バックヤードとしての表記(濃いグレーの着彩)になっていましたが、正しくは、床面積に該当しない構造空間(グレーの斜線の着彩)となります。【他施設の図面には影響無し】</p>  



## 第4回質問回答に対する再質問(案)(大阪府)

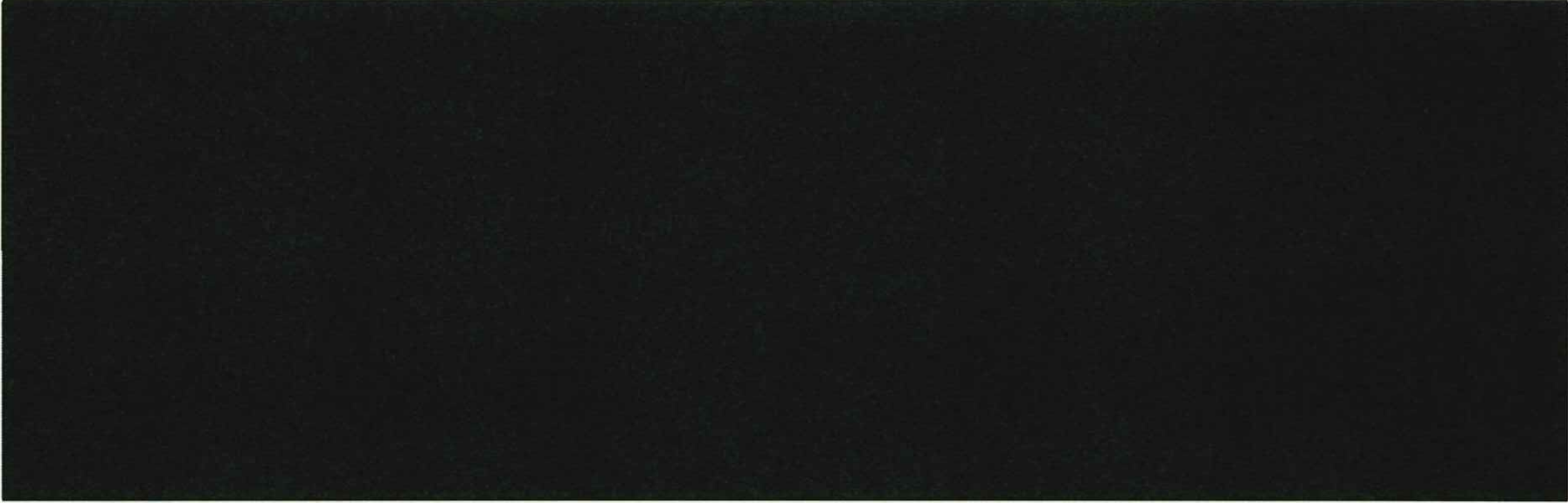
番号	1
回答 (16/18)	<p>➤ 評価基準13の共通バックヤードの図面に関して、MGM大阪4階の図面が添付されていなかったため、追加します。【他施設の図面には影響無し】</p> <p>➤ 評価基準13の共通バックヤードの図面に関して、結びの庭南側1階の諸室の一部がバックヤード/機械室の表記(薄いグレーの着彩)となっていました。正しくは、共通バックヤード(濃いグレーの着彩)となります。【他施設の図面には影響無し】</p>  <p>➤ 評価基準13の共通バックヤードの図面に関して、結びの庭の3階の図面が添付されていなかったため、追加します。【他施設の図面には影響無し】</p> <p>正確な表記については、別紙「評価基準13その他施設(共通バックヤード)平面図」を参照ください。</p>

## 第4回質問回答に対する再質問(案)(大阪府)

番号	1
回答 (17/18)	<p>(6) 駐車場:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>➤ 評価基準13の駐車場の図面に関して、MICE施設の南側及びMUSUBIホテルの東側に設置する駐車場について、屋根の無い通路も含めて駐車場敷地を赤枠で囲っていましたが、床面積が発生する部分のみに赤枠を修正します。【他施設の図面には影響無し】</li><li>➤ また、同図面に関して、MGM大阪下部の、地下1階に設置する駐車場について、一部は駐車場から除外が必要なエリアが含まれているため、赤枠から除外します。【一部はLuxuryリテールの図面に影響あり】</li><li>➤ 評価基準13の駐車場の図面に関して、MICE施設南側に位置する屋根が架かっているバス・タクシー乗り場及び歩行者通路について、バックヤード/機械室の表記(薄いグレーの着彩)となっていたが、バス・タクシー乗降の用に供するエリア、及び駐車場利用者のための空間(通路に加え、屋根下にベンチを設置する等して通行以外の用途が発生)と想定しているため、正しくは、床面積の対象として、赤枠に該当する駐車場の表記(グレー斑点の着彩)となります。【他施設の図面には影響無し】</li></ul> 



## 第4回質問回答に対する再質問(案)(大阪府)

番号	1
回答 (18/18)	<p>➤ なお、屋外駐車場の通路部分については、多くの部分が車路を横断する計画となっており、車路として用途が発生する想定としているため、通路部分一体を床面積に算入しています。(本件については着彩の変更はありません)。</p>  <p>※正確な表記については、別紙「評価基準13その他施設(駐車場)平面図」を参照ください。</p> <p>(7) エネルギーセンター:修正はありません。</p>

## 第4回質問回答に対する再質問(案)(大阪府)

番号	1
再質問(案)	



## 第4回質問回答に対する再質問(案)(大阪府)

<p>番号</p>	<p>2</p>
<p>質問の内容</p>	<p>質問回答を見る限り、土壌汚染対策、液状化対策、地中障害物撤去について、一定程度合理的な方法により工法や費用が検討されており、かつ、これらの検討については、生じうる事象の専門業者による検証がなされており、およそ現時点で想定できる費用の要素については最大限の洗い出しができた上での積算がなされていると見受けられる。加えて、この点については、今後更に専門家会議による詳細な確認を行うという複層的な検証を行う枠組みや、費用の増加抑制を含めた適正な工程管理を行う枠組みが構築されていると見受けられるが、現時点において更なる費用負担の必要が具体的に見込まれているわけではなく、IR施設の設置に影響がないよう対策が確実に行われることが見込まれると理解してよいか、具体的な説明を頂きたい。</p>
<p>回答 (1/2)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>令和4年7月8日付けIR推第1158号の回答(質問番号14)のとおり、土壌汚染対策、液状化対策、地中障害物撤去(以下「土地課題対策」という。)に関し、現時点の想定工法や想定費用については、既に行われた調査や技術指針等に基づき、夢洲に与える影響が見込まれる地震等の自然災害に対する安心・安全を適切に確保する合理的な方法について、専門業者が検討したものとなっています。</li> <li>IR事業者においては、現在、大阪府が2022年2・3月市会で議決した債務負担行為の限度額(788億円)を前提として、現在進行中のIR施設の設計及び工事計画の検討に必要な上記土地課題対策内容の早期確定に向け、現在、専門家・専門業者等も交えながら、土地課題対策の内容について詳細の検討・検証を進めているところです。具体的には、IR施設として必要な安心・安全水準を満たし、IR施設の設置に影響がないようにするための確実な対策について、地盤調査等の分析結果等も踏まえた詳細な対策工法や、建設請負会社等による費用・工程管理の検討・検証を進めているところであり、大阪府・市様とも連携・協力しながら、事業実現に向けて取り組んでいく所存です。</li> <li>大阪府・市においては、現在、IR事業者で進める対策内容の検討・検証の進捗状況を随時把握し、必要に応じて専門家への相談を含めて協議・調整を行っているところですが、土地課題対策費用に係る債務負担行為の限度額(788億円)について、更なる費用負担の必要が具体的に見込まれている状況にはなく、また、最終的な実施内容の決定に際しては、既に設置済みの「IR予定区域等における液状化対策に関する専門家会議」を活用し、専門的・客観的な立場からの専門家の助言を受けながら複層的な検証も行き、大阪府・市として、安心・安全の確保や費用を含めた対策内容の妥当性・合理性を確認し、その対策内容等を決定していくこととしています。</li> </ul>



## 第4回質問回答に対する再質問(案)(大阪府)

番号	2
回答 (2/2)	<ul style="list-style-type: none"><li>• この点、大阪市では、実施内容及び費用負担の妥当性を確保し、適切に管理する観点から、土地課題対策の実施計画に係る事前協議、並びに、大阪市の負担額認定の考え方や認定手順等を定め、大阪市の負担額の認定手続きとして、例えば、IR事業者に対して、設計図書、数量計算書、積算資料、工事計画図面等資料の提出を義務付け、これらを踏まえて、予定価格の算出等の検討を行い、大阪市の負担に係る概算予定額の認定を行うこととしています。さらに、対策工事の完了後には、IR事業者に対して出来高報告書等の提出を義務付け、これらを踏まえて、大阪市の最終的な負担額の認定を行うこととしています。加えて、土地課題対策の実施計画に係る事前協議から大阪市の負担額の認定までの一連のプロセスにおいては、土地課題対策に係るIR事業者による設計・積算、施工監理の内容のチェックについて、知見のある専門業者への外部委託を活用することで、その監理体制も強化することとしています。</li><li>• 以上のとおり、土地課題対策に必要な費用の負担にかかり、大阪市は、費用の増加抑制や適正な工程管理を含め、その実施内容及び費用負担の妥当性を確保し、適切に管理するための枠組み等を構築しており、IR施設の設置に影響がないよう対策が確実に行われるよう、大阪府とも連携・協力しながら、引き続き、適切に取り組んでいきます。</li></ul>
再質問(案)	



## 第4回質問回答に対する再質問(案)(大阪府)

<p>番号</p>	<p>3</p>
<p>質問の内容</p>	<p>質問回答に記載の2つの対策の具体的な内容について、その工法が類例に照らして一般的であるものと言えるか、具体的な説明を頂きたい。また、「一定程度、合理的と見込まれる対策費用を想定しているところではあるものの、現在、ボーリング調査、沈下計測及びこれら調査結果の分析を含めた詳細検討を進めているところであり、当該検討結果を踏まえて、今後、詳細な対策内容の建物設計への反映及びこれに基づく対策費用を最終確定していく」という記載が見受けられるが、対策費用が増加した場合も含め最終確定したときに、IR事業の実施が継続できるよう必要な対策が行われるという理解でよいか、説明を頂きたい。</p>
<p>回答 (1/2)</p>	<p>1. 地盤沈下対策工法について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 夢洲が位置する大阪湾岸部の海底地盤は、砂層と粘土層が相互に重なり、第二天満層直下を含む各粘土層に長期的な圧密沈下が見込まれるといった他の地域では見られない特徴的な地盤を有しており、建物開発に際しては、適切に地盤沈下対策を実施する必要があります。</li> <li>• この点、夢洲に先駆けて開発が進められた夢洲の南東に位置する咲洲は、夢洲と同様に砂層と粘土層が相互に重なり、第二天満層直下を含む各粘土層に長期的な圧密沈下が見込まれる特徴的な地盤特性を有した埋立地となっており、当該地に建設された大阪府咲洲庁舎(旧大阪ワールドトレードセンタービルディング)、ミズノ大阪本社ビル等の大規模建築物においては、令和4年7月8日付けIR推第1158号で回答(質問番号15)した大阪IRで計画している地盤沈下対策と同様に、建物基礎を杭構造とし、十分な耐力を有する第二天満層(硬い地層)に支持・固定する杭基礎を採用するとともに、一定の重量の地盤を掘削・排土し、地盤に加わる荷重を低減することによる沈下量の軽減を図る、いわゆる「排土バランス」による地盤沈下対策が行われているところです(別紙1・2参照)。          ※ 別紙1「埋立地盤における建築基礎構造—兵庫県南部地震を経験して」(関係箇所のみ抜粋)          ※ 別紙2「埋め立て地盤に建つ大規模構造物の基礎設計と地盤変動計測」</li> <li>• 上記のとおり、大阪IRで計画している地盤沈下対策は、大阪府咲洲庁舎、ミズノ大阪本社ビル等で採用された実績のある工法であり、引き続き、類例での実績や検証内容等を参照しながら、詳細検討を進めていくこととしています。</li> </ul>



## 第4回質問回答に対する再質問(案)(大阪府)

番号	3
回答 (2/2)	<p>2. IR事業実現に向けた適切な地盤沈下対策の実施について</p> <ul style="list-style-type: none"><li>令和4年7月8日付けIR推第1158号の回答(質問番号15)のとおり、地盤沈下対策については、当該分野に知見のある設計会社、建設会社、専門家等を活用して検討・計画してきたところであり、現時点で合理的と見込まれる対策費用を想定しているところ、今後の地盤調査、沈下計測等の結果の分析、詳細検討を踏まえて必要となる対策を最終確定していくこととなります。</li><li>この点、仮に、今後、対策費用が増加するような状況が見込まれた場合には、現在の建設予算の範囲内とするための対応策として、 [REDACTED] [REDACTED]などを想定しており、現在の建設予算の範囲内とするための対応策を講じながら、事業実現に向けて取り組んでいく所存です。</li></ul>
再質問(案)	

## 第4回質問回答に対する再質問(案)(大阪府)

番号	4
質問の内容	<p>繁忙期・休日・大規模イベント開催時のピーク時間をベースとして、包括的な交通影響予測・評価を実施している旨の記載があるが、インテックス大阪など近隣施設において大規模イベントが開催される場合の対応策について、具体的な説明を頂きたい。</p> <p>現時点で想定している駐車場整備台数( )を踏まえ、駐車場整備面積の考え方について、具体的な説明を頂きたい。</p>
回答 (1/6)	<p>1. 近隣施設で大規模イベントが開催される場合の対応策について</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 令和4年8月2日付けIR推第1170-2号の回答(質問番号22)において記載したとおり、大阪府・市、経済団体、大阪観光局で立ち上げた「大阪MICE推進委員会」のもとに実務者会議を設置し、MICE施設等も交えて、大阪全体でのMICE誘致活動に向けた具体的な手法や連携方法の検討や、関係者でのMICE誘致等に関する情報共有等を進めているところであり、区域認定後には、当該会議にIR事業者も参加し、一体で情報共有や検討等を行うことを予定しています。</li> <li>• この点、当該実務者会議において大規模イベントの開催情報を共有等することで、IR事業者とインテックス大阪との間で、大規模イベントの同時開催に係る事前調整が可能となります。</li> <li>• また、周辺交通混雑への配慮が必要となる場合には、同時時間帯でのイベントの同時開始を回避したり、当該大規模イベント情報の十分な告知、公共交通機関の利用促進、自動車利用者に対して予想される混雑情報の周知等によるピークシフトや迂回路への誘導、また、イベント主催者によりパークアンドライドによるバス送迎や主要ターミナル駅からの直通バスの運行・増便等の対策を行うことで、周辺道路の渋滞回避に努めます。</li> </ul>



## 第4回質問回答に対する再質問(案)(大阪府)

番号	4
回答 (2/6)	<ul style="list-style-type: none"><li>• なお、大阪IRにおいて想定される大規模なエンターテイメントイベントの来訪者動向は、<span style="background-color: black; color: black;">                    </span>がピーク時間帯となっているところ、展示会で一般的に見込まれるピーク時間帯とは重ならないことから、大阪IRあるいはインテックス大阪で大規模イベントが開催される場合においても、直ちに、ピーク時間帯の交通量が重なり合うものではないと考えています。</li><li>• また、インテックス大阪以外にも、夢洲の北側に位置する舞洲内のスポーツ施設等において、各種イベントの開催が見込まれますが、上記同様の対策を行うことで、周辺道路の渋滞回避に努めます。</li><li>• なお、舞洲内のスポーツ施設の一部は中核株主であるオリックスの関連会社が運営していることから、密な情報連携・調整が可能になるものと考えています。</li></ul>

## 第4回質問回答に対する再質問(案)(大阪府)

番号	4
回答 (3/6)	<p>2. 駐車場整備面積の考え方について</p> <p>(1) 駐車場配置の考え方</p> <ul style="list-style-type: none"><li>ピーク時の駐車需要の■■■■の内、カジノ及びシアター(エンターテイメント含む。)での駐車需要が■■■■を占める※1ことから、駐車需要の約90%超は、MGM大阪※2及びMICE施設※3に集中することとなります。</li></ul> <p>※1 令和4年7月26日付けIR推第1158-3号の質問番号30の回答・別紙「交通アクセス計画の需要予測に関する解説資料」p23を参照ください。</p> <p>※2 カジノ施設は、大阪IR内最大の宿泊施設であるMGM大阪と同一建物の低層階2層及び高層階に、エンターテイメントを開催する夢洲シアターは、MGM大阪に直結する一体的な建物に配置します。</p> <p>※3 大阪IRでは、夢洲シアターに加えて、MICE施設におけるエンターテイメントイベントの開催も想定しています。</p> <ul style="list-style-type: none"><li>上記のような駐車需要動向に対応するため、MGM大阪及びMICE施設に駐車場を配置するとともに、移動距離や雨天時といった来訪者の利便性及び移動の効率性の観点から、建物構造上、駐車場配置が可能な地下空間が確保できる場合には、地下駐車場を整備する計画としています。</li><li>また、MGM大阪及びMICE施設で充足しない駐車需要分は、MGM大阪や他のIR施設からの距離、大阪IR全体での配置及び建物用途を踏まえ、MUSUBIホテルに駐車場を整備する計画としています。MUSUBIホテルでは、建物上部構造等による制限の範囲内で、地下階で整備可能な台数を確保した上で、地下階だけでは不足する需要台数を屋外で整備する計画です。</li></ul>



## 第4回質問回答に対する再質問(案)(大阪府)

番号	4			
回答 (4/6)	<ul style="list-style-type: none"> <li>上記の計画に基づき、大阪IRにおける駐車場は以下の配置となっています。なお、各施設の配置駐車場台数は、今後の設計作業の進捗に応じて増減する可能性があります。</li> </ul>			
	<b>【大阪IRにおける駐車場(配置計画)】</b>			
		MGM大阪	MICE施設	MUSUBIホテル
	駐車場配置可能な地下空間			
	駐車場配置可能な屋外空間			
地下駐車場				
屋外駐車場				

## 第4回質問回答に対する再質問(案)(大阪府)

番号	4
回答 (5/6)	<p>(2)駐車場整備面積の考え方</p> <p>①地下駐車場の整備面積</p> <ul style="list-style-type: none"><li>➤ 地下駐車場の「1台当たりの駐車ます面積」は、一般用で12.5㎡(2.5m×5.0m)～15㎡(2.5m×6.0m)、車いす用で17.5㎡(3.5m×5.0m)～21㎡(3.5m×6.0m)の計画としています。</li><li>➤ 国土交通省が作成している、道路付属物として駐車場を整備する際に適用される駐車場設計・施工指針※4を参考に、駐車ますサイズ及び車路の幅員については、設計対象車両を乗用車として計画しています。 ※4 駐車場設計・施工指針(<a href="https://www.mlit.go.jp/road/sign/kijyun/pdf/19920610tyuusyajou.pdf">https://www.mlit.go.jp/road/sign/kijyun/pdf/19920610tyuusyajou.pdf</a>)</li><li>➤ また、駐車ます、車路、スロープ等を含む「1台当たりの地下駐車場面積」は、MGM大阪は■■■■、MUSUBIホテルは■■■■の計画となっています。</li><li>➤ この点、当該地下駐車場面積は、駐車ますに加えて、車路やスロープ等の面積を含むものとなりますが、他の商業施設等の事例を踏まえると、1台当たり■■■■が平均的な面積指標となっており、両施設の1台当たりの地下駐車場面積は各々平均的な指標のレンジ内となっています。なお、大阪IRでは利用者の利便性に鑑み、機械式駐車場を整備する想定はありません。なお、駐車ますサイズや車路幅員は、今後の設計作業を通じて詳細決定していく方針です。</li></ul>



## 第4回質問回答に対する再質問(案)(大阪府)

番号	4
回答 (6/6)	<p>②屋外駐車場の整備面積</p> <p>屋外駐車場の車室エリア等には、以下のとおり太陽光パネルを附帯した屋根を設置する計画であり、屋外駐車場の整備面積は、当該屋根の設置箇所(建築基準法施行令第2条第1項第3号に基づき算出した床面積に該当すると想定)を駐車場整備面積の対象としています。</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▶ 日本政府並びに大阪府・市がめざす脱炭素社会の実現に向けて、再生可能エネルギーの活用は重要かつ不可欠です。大阪IRにおいても、新たな国際観光拠点にふさわしい取組みとして、環境にやさしい地産地消型エネルギーシステムの構築と積極的な再生可能エネルギーの利用に向けて、海水熱利用や附帯事業として実施する夢洲1区の太陽光発電事業とともに、太陽光パネルを附帯した屋根を屋外駐車場に設置し、発電した電気の自家消費を行う計画としています。</li><li>▶ 屋外駐車場の屋根上に設置した太陽光パネルで発電した電気は、大阪IRにおいて自家消費するものであり、当該屋根はIR施設と設備的な一体性を有する施設となります。</li><li>▶ また、太陽光パネルを附帯した屋根を屋外駐車場に設置することで、立体的な土地利用による限られた敷地の有効利用が可能となるとともに、低層に一定規模の太陽光パネルの設置を行うことで安全性(高層施設に太陽光パネルを設置する場合は強風等による災害リスクを留意する必要がある。)の観点からも、効率的な再生可能エネルギーの利用が可能になります。</li><li>▶ さらに、太陽光パネルを附帯した屋根については、屋外駐車場の車室エリア及び歩行者通路の一部にも設ける計画としており、雨天時にも快適な移動が可能となるほか、猛暑時の車内温度の上昇を防ぐなど、来訪者の利便性の向上も図られます。</li><li>▶ なお、出入庫時の視認性や採光の阻害といった安全性の確保や適切な駐車場機能維持の観点から、車路全体に屋根を設置することは想定していません。</li></ul> <p>※駐車場面積の詳細は、別紙「駐車場面積についての補足資料」を参照下さい。</p>

## 第4回質問回答に対する再質問(案)(大阪府)

番号	4
再質問しない。	<p>(インテックス大阪など近隣施設において大規模イベントが開催される場合の対応策について、そのような場合であっても直ちにピーク時間帯の交通量が重なり合うものではないと考えられている上、周辺交通混雑への配慮が必要となる場合であっても、複数の対応策が検討されていることが確認できた。加えて、大阪府・市、経済団体、大阪観光局で立ち上げた実務者会議において、区域認定後も情報共有や検討等を行うとともに、大規模イベントの同時開催に係る事前調整が可能であることが確認できた。</p> <p>駐車場整備面積については、整備台数を踏まえ、利用者の利便性を鑑みた上で検討されており、駐車場設計・施工指針や他の商業施設等の事例を踏まえても、不適切なものではないことが確認できた。)</p>



## 参考資料 航空旅客需要の回復動向

「旅行通信 2022年9月13日号」P6

★IATA7月、旅客需要は前年比58.8%増加  
一部地域はコロナ前水準、市場回復力に自信

国際航空運送協会(IATA)がまとめた今年7月の世界の航空旅客市場動向によれば、航空旅客需要を表すRPKは対前年同月比58.8%増加した。これは新型コロナパンデミック発生前の2019年実績の74.6%(25.4%減)にまで回復したことになる。IATAは7月実績について、航空旅行は引き続き好調に回復が進んでいると評価した。なお、座席供給量を表すASKは37.3%増加した。

IATAのウィリー・ウォルシュ事務局長は「人々が旅行の自由を取り戻したことによって、航空輸送は回復し続けている」とコメント。さらに、欧米など一部地域で航空会社や空港などの人手不足が影響したにも関わらず、「一部の市場はコロナ前の水準に回復した」ことにも言及した。

その上で、「回復にはまだ時間がかかるが、旅客需要が低調となる秋から冬のシーズンに入るにあたって、これは素晴らしい兆候だ」と話し、伝統的に北半球の秋・冬シーズンに旅客需要が落ち込む前に、コロナ前水準に需要が回復した地域がみられたことを歓迎した。

IATAによれば、7月の国内線RPKは前年比4.1%増となり、回復傾向が継続。これにより、2019年7月の86.9%の水準まで回復した。とりわけ中国の国内線市場の回復が、前月6月に比べて顕著だった。

一方、国際線のRPKは対前年比で150.6%もの増加がみられた。これにより、コロナ前水準の67.9%となった。すべての市場で、アジア太平洋地域が主導する力強い回復が報告されたという。

(出典)旅行通信 記事



Press Release No: 43

Date: 7 September 2022



## July Passenger Demand Remains Strong



Translation:

[国际航协：7月份客运需求持续强劲 \(pdf\)](#)

[معدلات الطلب على السفر تحافظ على أدائها القوي خلال شهر يوليو \(pdf\)](#)

[El tráfico aéreo de pasajeros se mantiene fuerte en julio \(pdf\)](#)

[Demanda de passageiros continua forte em julho \(pdf\)](#)

Geneva - The International Air Transport Association (IATA) announced passenger data for July 2022 showing that the recovery in air travel continues to be strong.

**Note:** We have returned to year-on-year traffic comparisons, instead of comparisons with the 2019 period, unless otherwise noted. Owing to the low traffic base in 2021, some markets will show very high year-on-year growth rates, even if the size of these markets is still significantly smaller than they were in 2019.

- **Total traffic** in July 2022 (measured in revenue passenger kilometers or RPKs) was up 58.8% compared to July 2021. Globally, traffic is now at 74.6% of pre-crisis levels.
- **Domestic traffic** for July 2022 was up 4.1% compared to the year-ago period and is now driving the recovery. Total July 2022 domestic traffic was at 86.9% of the July 2019 level. China saw strong month-to-month improvement compared to June.
- **International traffic** rose 150.6% versus July 2021. July 2022 international RPKs reached 67.9% of July 2019 levels. All markets reported strong growth, led by Asia-Pacific.

"July's performance continued to be strong, with some markets approaching pre-COVID levels. And that is even with capacity constraints in parts of the world that were unprepared for the speed at which people returned to travel. There is still more ground to recover, but this is an excellent sign as we head into the traditionally slower autumn and winter quarters in the Northern Hemisphere," said Willie Walsh, IATA's Director General.

## Air Passenger Market in Detail - July 2022

JULY 2022 (% YEAR ON YEAR)	WORLD SHARE <sup>1</sup>	RPK	ASK	PLF (%-PT) <sup>2</sup>	PLF (LEVEL) <sup>3</sup>
<b>Total Market</b>	<b>100%</b>	<b>58.8%</b>	<b>37.3%</b>	<b>11.3%</b>	<b>83.5%</b>
Africa	1.9%	81.9%	48.3%	13.9%	75.3%
Asia Pacific	27.5%	47.5%	28.1%	10.0%	76.4%
Europe	25.0%	84.0%	48.9%	16.6%	87.0%
Latin America	6.5%	59.2%	53.2%	3.1%	83.1%
Middle East	6.6%	176.7%	75.3%	29.8%	81.2%
North America	32.6%	26.9%	21.2%	4.0%	88.2%

### International Passenger Markets

**Asia-Pacific airlines** posted a 528.8% rise in July traffic compared to July 2021, the strongest year-over-year rate among the regions. Capacity rose 159.9% and the load factor was up 47.1 percentage points to 80.2%.

**European carriers** saw July traffic rise 115.6% versus July 2021. Capacity rose 64.3%, and load factor climbed 20.6 percentage points to 86.7%, second highest among the regions.

**Middle Eastern airlines'** traffic climbed 193.1% in July compared to July 2021. July capacity rose 84.1% versus the year-ago period, and load factor climbed 30.5 percentage points to 82.0%.

**North American carriers** had a 129.2% traffic rise in July versus the 2021 period. Capacity rose 79.9%, and load factor climbed 19.4 percentage points to 90.3%, which was the highest among the regions for a second month.

**Latin American airlines'** July traffic rose 119.4% compared to the same month in 2021. July capacity rose 92.3% and load factor increased 10.5 percentage points to 85.2%.

**African airlines** saw an 84.8% rise in July RPKs versus a year ago. July 2022 capacity was up 46.7% and load factor climbed 15.5 percentage points to 75.0%, the lowest among regions.

## 2. 前回委員会でのご指摘事項について

---



○各委員の個別審査のコメントを参考に、全委員が全評価基準の初回採点を実施。

○下記の採点評語をもとに評価・採点・コメントを作成。

### <採点の評語>

評価	評価結果	採点の計算
S	極めて優れている。	配点 × 100%
A	非常に優れている。	配点 × 80%
B	優れている。	配点 × 60%
C	やや優れている。	配点 × 40%
D	わずかに優れている。	配点 × 20%
E	優れているとは認められない。	配点 × 0%

※ 評価項目ごとに、原則6段階の評価にて採点。委員が特に必要と考える場合は、委員の判断により、さらに詳細な区分による評価(S'、A'、B'、C'、D')を認める。

(例えば、A'は、AとBの間の中間評価で配点 × 70%で採点)

<採点様式のイメージ>

委員名: ●● ●●

評価項目		配点	評価	得点	評価コメント
フェアトレード	ユニバーサルデザイン、多文化共生	15点	S	15点	<ul style="list-style-type: none"> <li>● .....</li> <li>● .....</li> <li>● .....</li> </ul>
	環境負荷低減	10点	A	8点	<ul style="list-style-type: none"> <li>● .....</li> <li>● .....</li> <li>● .....</li> </ul>
	フェアトレード	5点	B	3点	<ul style="list-style-type: none"> <li>● .....</li> <li>● .....</li> <li>● .....</li> </ul>

※ 評価コメントについては、個別審査を担当する評価基準以外は必ずしも記入いただく必要はございません。気になる点がございましたら、コメントしてください。

## 第12回委員会(8/9)でのご指摘事項について(1/2)

○要求基準19項目の充足による点数の付与について

### ご指摘

要求基準は充足して初めて評価基準の審査資格を得るものであり、点数を与えるものではない。要求基準を満たした場合に点数(300点)を付与する条件を外すことについて賛成。

要求基準の充足は評価基準の審査に進むためのステップであり、要求基準を充足を確認した後の評価基準の審査は、まっさらな状態で始めるべき。

○



## 第12回委員会(8/9)でのご指摘事項について(2/2)

---

○評価基準25項目の審査における満たすべきラインの設定について



○認定に相応しい採点結果の目安について

ご指摘
認定にふさわしい目安として600点を設定した場合について、採点結果が600点到わずかに届かず、認定できないようなケースを危惧している。

# 資料5 参照

### 3. プレゼンテーションの実施について

---



# 第13回審査委員会について

## <個別審査後のスケジュール>

### 評価基準による審査

(※以下のスケジュールは、委員のスケジュール等を勘案して仮置きしたものであり、今後の審査状況に応じて随時変更がありうる。)

・各委員が、担当の評価基準の項目毎に個別審査を実施。

(委員会 6/20, 7/8, 7/25)

※この段階では初回採点は実施しない

・今後のプレゼンテーションに向け、申請者への確認項目を審議いただく。

(委員会 8/9)

・申請者からの提案概要のプレゼンテーションを実施する。  
・プレゼンテーション終了後、委員会として振り返りを行う。

(委員会 9/16)

・各委員は、個別審査内容・プレゼンテーションの結果を踏まえ、初回採点を実施し、事務局に提出。

提出目途：9/28

・全委員の採点結果を共有し、議論。(委員名は匿名(A委員、B委員等とシャッフルして標記))

(委員会 10/3)

・採点結果の決定、審査講評、公表する委員会資料(資料、議事要旨)などについて、委員会で確認いただく。

(委員会 10/28、11/7)

・審査委員会として、審査講評を国土交通大臣に提出。(資料公表のタイミングは別途検討)

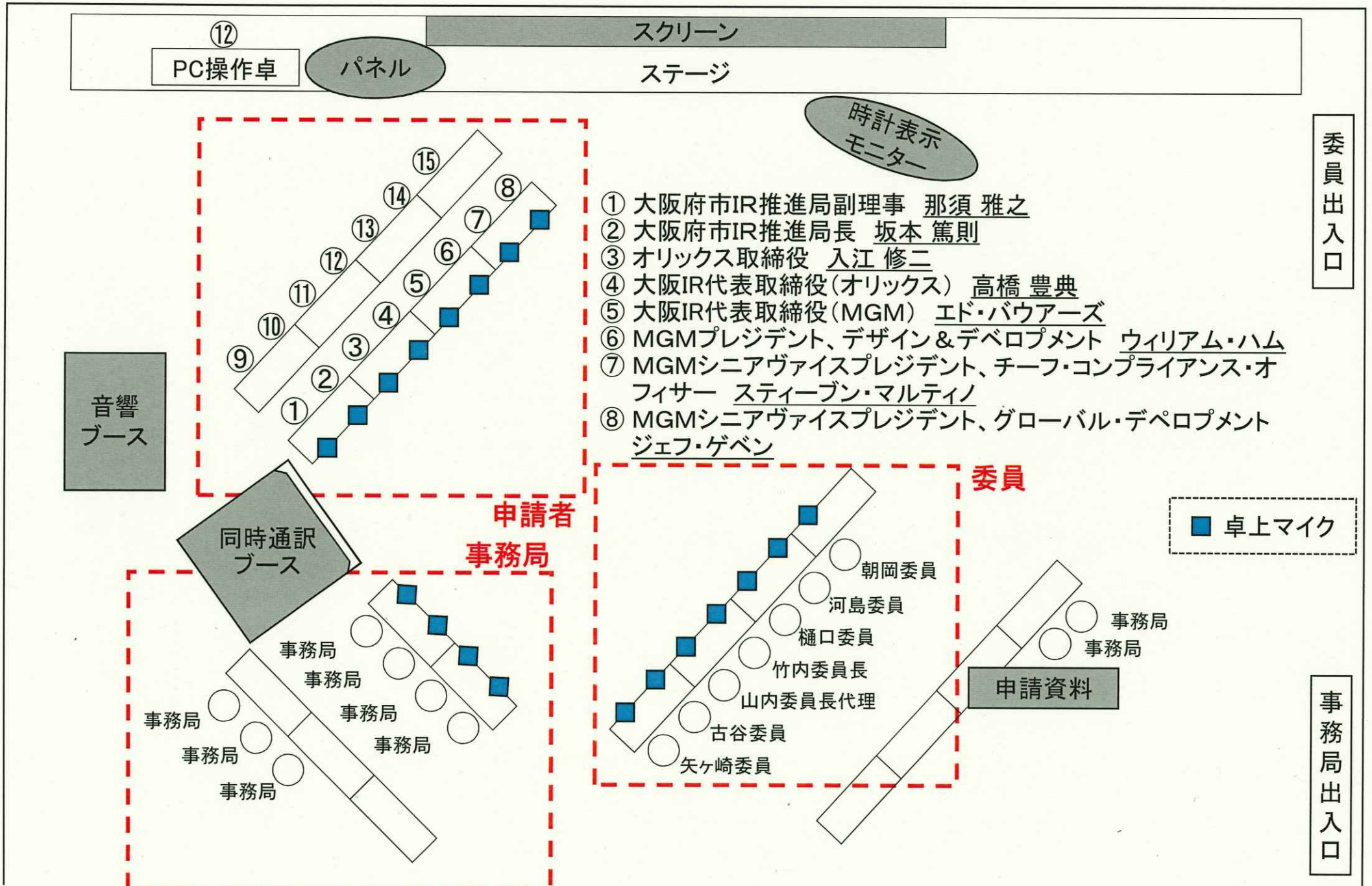
## タイムテーブル

○本日のタイムテーブルは以下のとおり。

時間	内容	場所
9:30 - 9:55 (25分)	事務局事前説明など	委員控室
9:55 - 10:00 (5分)	委員入室	プレゼンテーション会場
10:00 - 10:25 (25分)	プレゼンテーション	
10:25 - 11:35 (70分)	質疑応答	
11:35 - 11:40 (5分)	委員退出	
11:40 - 12:00 (20分)	委員意見交換	委員控室



# プレゼンテーション会場 レイアウト





## プレゼンテーション・質疑応答の実施について(1/2)

- プレゼンテーションは、机上配布資料及びステージ上のスクリーン投影資料(一部、動画あり)を用いて実施。
- プレゼンテーション・質疑応答について、申請者による英語での発言が主になることから、同時通訳により実施(申請者において通訳・通訳機器を準備。)。プレゼン開始直前に申請者からの機器の使用方法の説明・接続テストを実施。
- プレゼンテーション・質疑応答の時間管理は事務局において実施。プレゼンテーション・質疑応答ともに、残り時間が「5分」、「1分」、「終了」のタイミングで、パネル及びベルを用いて委員・申請者に周知。なお、委員長・申請者の机の上に、進行の目安として時計を設置。



フロアから見た会場イメージ



ステージから見た会場イメージ



## プレゼンテーション・質疑応答の実施について(2/2)

○第12回審査委員会(8/9)の議論を踏まえ、申請者に対して、主に以下の事項について事前に通知済。

参加者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・申請者（都道府県等・IR事業者（必要に応じてIR事業者の主要株主等基準値以上の数の議決権等の保有者も可。））に限る。</li> <li>・最大参加人数は15人とする。ただし、最大参加人数の他に、通訳（通訳に必要な機材の担当者を含む。）の参加を認める。事務局に対し、参加者の所属・役職・氏名を記載した参加者名簿を提出すること。</li> <li>・審査委員会の委員全員の出席を予定している。</li> </ul>
プレゼンの方法等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・プレゼンテーションの方法は原則自由（パネルの使用、動画の再生も可。）とする。</li> <li>・プレゼンテーション及び質疑応答は、区域整備計画の内容を補足するものであることから、その内容は区域整備計画の記載と整合する範囲内とし、かつ、申請書類及びこれまでの質問回答の内容と齟齬がないものとする。</li> </ul>
質疑応答	<ul style="list-style-type: none"> <li>・プレゼンテーション終了後、審査委員会よりまず事前質問事項について質問を行うので、これに回答をすること。</li> <li>・当該回答終了後、審査委員会の委員より適宜質問を行うので、その内容に対して回答を行うこと。</li> </ul>
留意事項	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事務局は、プレゼンテーション及び質疑応答を録音する。ただし、申請者は、録音・録画等を行わないこと。</li> <li>・プレゼンテーション及び質疑応答に当たっては、日本語以外の使用を認める。その場合、事前に事務局に連絡するとともに、委員との意思疎通を円滑に行うため、日本語への通訳に必要な通訳・機器については申請者において準備・負担すること。</li> <li>・プレゼンテーション及び委員の質問に対する回答の内容については、申請者が履行義務を負うこと。</li> <li>・プレゼンテーション及び委員の質問に対する回答が区域整備計画の記載に反するものであるときは、区域整備計画の記載が優先されること。</li> <li>・プレゼンテーション及び質疑応答については、現時点は審査委員会における評価の過程のため非公開であるが、区域整備計画の認定後は行政機関の保有する情報の公開に関する法律（平成11年法律第42号）を踏まえ公開の対象となるので、十分留意の上対応すること。</li> <li>・申請者は、自ら又は第三者を用いて、本事業に関する情報収集及び審査等に影響を与えること等の目的を持って審査委員会の委員及び事務局に接触を図ってはならないこと。</li> </ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>・集合時刻、設営・撤収等の詳細については、事務局の指示に従うこと。</li> </ul>



## プレゼンテーションでの質問事項について

- 第12回審査委員会(8/9)の議論を踏まえ、申請者に対して下記の事前質問1～4を送付済。  
○プレゼンテーション終了後、審査委員会より下記の事前質問を行い、申請者より回答。

番号	質問
1	MICEの誘致に関して、区域整備計画によれば、コンベンションの開催件数は29件と必ずしも多くないように見受けられるが、既存MICE施設では対応できず、誘致が難しいものへの取組や国内MICE拠点の競合・広域連携の観点を含めて、これまでにないような大型の国際的な会議やイベント等を展開していくことについてどのように考えているのか。
2	国際競争力の高い魅力ある滞在型観光を実現し、訪日外国人旅行者数や訪日外国人旅行消費額の増加を図る観点から、世界に向けた日本の魅力の発信、IRへの来訪者を各地に送り出す取組が重要となる中で、魅力増進施設や宿泊施設、夢洲シアター等のエンターテインメント施設での集客力を高めるコンテンツや集客方法、富裕層・VIPの対応についてどのように考えているのか。 また、来訪客を全国各地に送り出す観点から、送客施設の利用者増に向けた工夫をどのように図っていくのか。
3	全体収益の約8割をカジノ事業が占めているように思われ、中長期的にみても、その割合が大きく変わらないと見受けられるが、カジノ収益の適切な公益還元の観点やMICE誘致の強化など観光振興・地域経済への寄与の観点から、カジノ事業の収益を十分に活用してIR区域の魅力向上を図り世界中から多くの観光客を引き付ける国際競争力を維持向上していくことを求める日本型IRの趣旨を踏まえ、カジノ施設以外への継続的な投資やカジノ事業以外における収益増加に向け、フリーキャッシュフローの十分な黒字が生じる時期を見据えてどのように考えているのか。
4	カジノ機器の構成として、電子ゲーム機の台数がかかなり多いと見受けられるが、この点を踏まえ、カジノ事業者が実施するギャンブル等依存症対策についてより実効性を高める工夫をどのように考えているのか。 また、都道府県によるギャンブル等依存症対策がより効果的になるよう、「ギャンブル等依存が疑われる者等の割合」の算出による継続的なモニタリング結果を踏まえた各種取組への反映や大阪府以外の近隣地域との連携方針についてどのように考えているか。

※申請者に対しては、事前質問1～4の前提となる、過去の委員会で議論した質問事項についても改めて参考送付済。

※事前質問1～4以外の質問は、各委員において自由にご発言。



# 評価基準について

■ : 第1回

■ : 第2回

■ : 第3回

○個別審査の結果について、3回の審査委員会(第1回:6月20日、第2回:7月8日、第3回:7月25日)に分けて、**過去委員会資料**  
 ○各回の審査に向けて、各委員において個別審査のご準備を頂く。

評価基準(配点)	
①IR区域全体のコンセプト(30点)	
②IR区域内の建築物のデザイン(30点)	
③IR施設の規模(10点)	
④ユニバーサルデザイン、環境負荷低減、多文化共生、フェアトレード(30点)	
⑤MICE施設の規模(20点)	
⑥MICE施設の機能・設備等(50点)	
⑦MICEの誘致・施設の運営方針等(50点)	
⑧魅力増進施設(50点)	
⑨送客施設(50点)	
⑩宿泊施設の規模(20点)	
⑪レストラン等の付帯サービス(10点)	
⑫宿泊施設のサービス内容・業務の実施体制(30点)	
⑬その他観光旅客の来訪・滞在促進施設(30点)	
⑭カジノ施設のデザイン・配置(20点)	
⑮IR区域への交通利便性(5点)	
⑯IRに関連し都道府県等が行う交通アクセスの改善等(15点)	
⑰MICE開催件数、観光客増加等の観光への効果(50点)	
⑱地域経済への効果(50点)	
⑲2030年の政府の観光戦略の目標達成への貢献(50点)	
⑳IR事業者等の事業遂行能力(50点)	
㉑財務の安定性(50点)	
㉒防災・減災対策、コロナ等の感染症対策(50点)	
㉓地域との良好な関係構築のための取組(50点)	
㉔カジノ事業の収益の活用(50点)	
㉕依存症対策等のカジノ施設の設置及び運営に伴う有害な影響の排除(150点)	

## 4. 今後の審査の進め方について

---



## 今後の審査の進め方について

○本日、申請者からのプレゼンテーションが終了。各委員による初回採点について、個別審査3回分での要確認事項に対する回答及びプレゼンテーションにおける質疑応答の内容を踏まえ、9/28を目途に実施し、事務局に採点結果を提出。

○次回10/3の審査委員会において、全委員の採点結果を共有し、議論(委員名は匿名。)。なお、採点結果の決定については、次々回10/28の審査委員会以降に実施。

※スケジュールについては要求基準の確認等、今後の審査状況に応じて変更がある。

### <個別審査後のスケジュール>

#### 評価基準による審査

(※以下のスケジュールは、委員のスケジュール等を勘案して仮置きましたものであり、今後の審査状況に応じて随時変更がありうる。)

・各委員が、担当の評価基準の項目毎に個別審査を実施。

(委員会 6/20, 7/8, 7/25)

※この段階では初回採点は実施しない

・今後のプレゼンテーションに向け、申請者への確認項目を審議いただく。

(委員会 8/9)

・申請者からの提案概要のプレゼンテーションを実施する。  
・プレゼンテーション終了後、委員会として振り返りを行う。

(委員会 9/16)

・各委員は、個別審査内容・プレゼンテーションの結果を踏まえ、初回採点を実施し、事務局に提出。

提出目途：9/28

・全委員の採点結果を共有し、議論。(委員名は匿名(A委員、B委員等とシャッフルして標記))

(委員会 10/3)

・採点結果の決定、審査講評、公表する委員会資料(資料、議事要旨)などについて、委員会で確認いただく。

(委員会 10/28, 11/7)

・審査委員会として、審査講評を国土交通大臣に提出。(資料公表のタイミングは別途検討)