

## (7) 交通計画、駐車場計画

本計画においては、施設関係車両として、来場車両及び荷捌き車両等の発生が予測され、これらの車両台数及び駐車場等は、以下のとおりとしている。

### ① 施設関係車両台数

事業計画地が位置する大阪駅北地区周辺では、大阪市が中心となり、UR都市機構・警察・有識者・交通事業者及び駅周辺の民間開発事業者との連携により交通計画検討が行われてきており、本事業による交通影響についても、基本的にこの検討方法に沿って予測・評価を行っている。検討交差点は、阪神前、芝田、芝田1、梅田ランプ東、中央郵便局前、大阪駅北1号・2号、ヨドバシ北西の計7地点である。なお、この検討においては、地上歩行者の影響も考慮している。

検討の結果、施設開業後の平日、休日のいずれについても、全ての交差点において交差点飽和度は0.9、混雑度は1.0を下回ったため、各交差点における交通処理は可能と判断した。

なお、大阪市を中心とした大阪駅周辺地区の全体予測は、周辺他事業の進捗に応じて現在も継続して行われている。同時に、今後必要となる許認可手続きに向けて、事業者として行うべき検討も継続しているところであり、これらの検討に関わる上記の関係管理者、関係事業者らと連携・調整しながら検討・協議を行っていく予定である。

### ② 駐車場計画

A地区事業及びB地区事業における駐車場台数は、A地区で約500台、B地区で約700台、合計約1,200台である。

来場車両用の駐車場はA地区、B地区それぞれの地下1～3階に設ける計画であり、これらの駐車場は地下3階に設置する地下車路による相互接続により効率的な処理を行う計画である。

駐車場台数の設定の考え方は、大阪市の「建築物における駐車施設の附置等に関する条例」（以下「大阪市条例」という。）に基づき算出した必要台数を確保すれば、施設全体としての必要駐車台数が確保可能である。なお、A地区事業の駐車場台数には別事業である大阪北口広場用の駐車場台数を含んでいる。

また、需要推計に基づく必要台数（参考値）は、A地区で大阪市条例に基づく付置義務台数を上回るが、A地区、B地区の駐車場が地下車路で接続され相互利用が可能なことや、スロープ・車路上での滞留も可能なことを考慮すれば、路上滞留の懸念は無いと考えられるとし、現計画では、この必要台数にいくぶんの余裕を見て、駐車場台数の設定とした。

なお、最終的な整備台数の確定に向けては、不要な来客車両を招くことの無いよう、関係行政機関の指導を得ながら必要最小限の台数確保を目指し、更なる検討・協議を行う予定である。

(8) 工事計画

工事工程について、A地区事業とB地区事業の工事は、ほぼ同時に行う計画であるとしている。

工事の全体工程表は表I-3、主な工事内容は表I-4に示すとおりとしている。なお、本事業計画地は、西日本最大のターミナルである梅田地区の北に位置しており、昼間は、事業計画地周辺では多くの店舗等が営業しており、自動車交通や歩行者通行も多くなっているとし、よって、それらへの影響をできるだけ軽減し、安全な工事を行うために、店舗等の営業が少なく、自動車や歩行者も少ない夜間にも工事を行う計画であるとしている。夜間工事の実施にあたっては、警察、道路管理者等関係機関と協議調整のうえ、安全で、環境に配慮した工事計画を立て実施する計画であるとしている。なお、工事関係車両は、主として阪神高速道路と幹線道路を利用するとしている。

表I-3 工事の全体工程（A地区、B地区）

年次	1	2	3
基礎工事	山留・杭工事		
建設工事		掘削工事・地下躯体工事	
		地上躯体工事	
		仕上工事	
外構工事		地下車路、立体多目的屋内通路設置	外構工事

表I-4 工事の内容

工事区分		工事内容
基礎工事	山留工事	<p>新築掘削工事に先立ち、新築建物の外周に地中壁を山留工事として施工する。工法としては、ソイルセメント地中連続壁工法であるTRD工法（一部SMW工法）を採用する。TRD工法の場合、施工機のカッターポストを横方向に移動させて地盤を掘削しながら、固化液と現位置土と混合・攪拌し、壁状の固化体を地中に築造し、山留壁先端をGL-38m程度に存在する遮水層まで設置する。</p> <p>なお、山留壁工事において発生する汚泥は、場内で天日乾燥させた後、適正に処理する。</p>
	杭工事	<p>表層にケーシングを設置し安定液を用いて孔壁崩壊を保護しながら、GL-50m付近まで削孔した後、鉄筋及び鉄骨を挿入する。その後、トレミーパイプを使用して、生コンクリートを打設してコンクリート杭を築造する。</p> <p>なお、掘削残土は、安定液と混合しているため、固化剤で固めた後、適正に場外処分を行う。</p>
建設工事	掘削工事	<p>GL-19.5m付近までを油圧ショベルで掘削し、掘削土をブルドーザで荷揚げ開口部下へ集積し、1Fからクラムシェルで荷揚げを行い、ダンプトラックで場外搬出する。</p>
	地下躯体工事	<p>地下躯体工事は、逆打工法で施工する。その手順は以下の通りである。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>①新築1F床梁施工</li> <li>②新築B1F床梁施工</li> <li>③新築B2F床梁施工</li> <li>④新築基礎、B3F床梁施工</li> <li>⑤B3F、B2F、B1F施工後躯体施工</li> </ol>

工事区分		工事内容
地上躯体 工事	地上躯体	タワークレーン等で鉄骨建方を行い、床のデッキプレートを設置した後、床コンクリートを打設し、外装カーテンウォール等を取り付ける。この繰り返しにより地上躯体を施工する。
	仕上工事	躯体工事が完了した階から順次、仕上工事を施工する。
外構工事		外構工事では、地下車路・立体多目的屋内通路設置、歩道整備、花壇設置、植栽等の施工を行う。

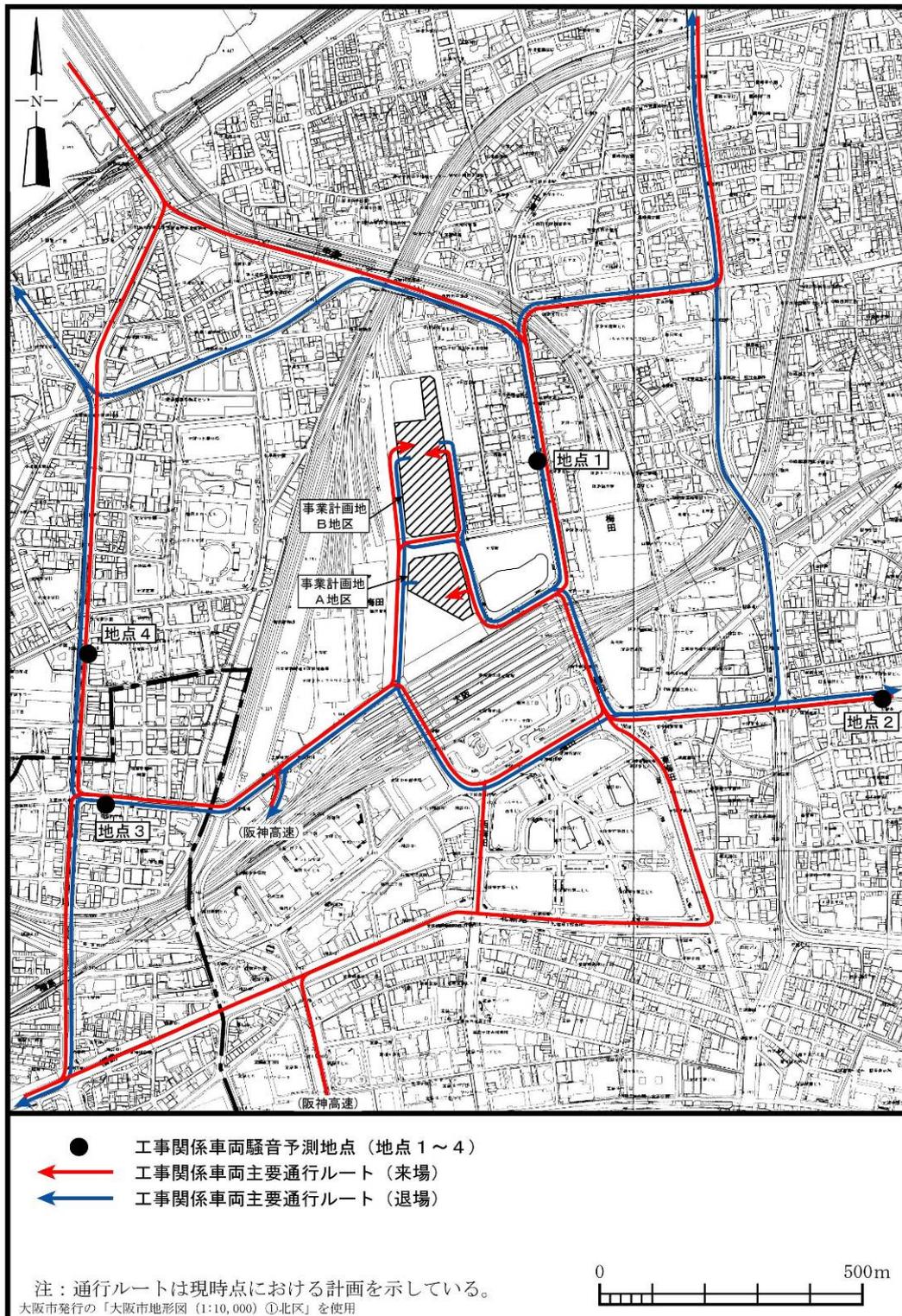


図 I - 2 工事関係車両主要走行ルート及び工事関係車両影響予測地点

#### 4 環境保全対策

建設工事の実施にあたっては、以下の環境保全対策を講じ、周辺地域への影響をできる限り低減するよう努めるとしている。

##### ① 大気質、騒音、振動

建設工事の実施にあたっては、工事区域の周囲に仮囲い（高さ3.0mの鋼板及びその上部に高さ2.0mシート張り）を設置するとともに、適宜散水及び車両の洗浄を行い、粉じん・騒音の発生防止及び低減に努める。また、地下工事については、1階床を施工した後に地下の掘削・躯体工事を構築する逆打工法を採用し、地下工事により発生する騒音の周辺への影響の低減に努める。さらに、最新の排出ガス対策型建設機械及び低騒音・低振動型の建設機械・工法を採用するよう努めるとともに、建設機械について、空ぶかしの防止、アイドリングストップの励行、工事の平準化及び同時稼働のできる限りの回避等の適切な施工管理を行い、大気汚染物質の排出量の削減及び騒音・振動による周辺地域の環境への影響の軽減に努める。

##### ② 水質

工事区域内の濁水（雨水及び滞留地下水）は、工事区域内に沈砂集水ピットを設け、浮遊物の沈殿および中和処理を行った後、上澄みを公共下水道に放流する。排水については、必要に応じて水質の測定を行い、排水基準を満足していることを確認する。なお、ピット内に堆積した土砂は、適宜除去し、沈砂能力を良好に保つ。また、除去した土砂は適切に処分する。

##### ③ 地盤沈下

地下掘削工事に先立ち、新築建物の全周にわたって、止水性山留壁を深い粘性土層（難透水層）まで貫入させ地下水を遮水する工法を採用し、周辺地下水の揚水を防止する。また、山留壁変形及び山留壁欠損に伴う漏水による周辺敷地の地盤変形に対する配慮として、高剛性高遮水山留壁及び逆打ち工法を採用する。

なお、用水としての地下水くみ上げは行わない。

##### ④ 廃棄物・残土

建設工事に伴い発生する建設廃棄物については、「建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律」（建設リサイクル法）等の関係法令に基づき、発生抑制・減量化・リサイクル等について適正な措置を講じる。

使用する建設資材等については、再利用や再資源化に配慮した建設資材を選定するなど、循環資源のリユース・リサイクルのための対策を検討する。

発生する廃棄物については、可能な限り場内で種類ごとに分別し、中間処理業者に引き渡すことなどにより、再生骨材、路盤材等としてリサイクルを可能な限り図る。リサイクルできないものや中間処理残渣は、最終処分場にて埋立処分することになるが、いずれの建設廃棄物についても、産業廃棄物管理票の写しを確実に処理業者から

受け取り、最終処分まで適正に処理されたことを確認する。

また、掘削土量低減のため、建物地下階数を必要最小限に抑えた計画とする。なお、廃棄物・残土の搬出にあたっては、運搬車両のタイヤ洗浄やシートで覆うなど、場外への飛散防止を行う。

#### ⑤ 交通対策

建設資機材搬入車両の計画的な運行により、適切な荷載を行い、工事関係車両の台数をできる限り削減するとともに、アイドリングストップの励行等を行う。

走行時間帯については、ラッシュ時など混雑する時間帯をできるだけ避けるとともに、各工事のピークがなるべく重ならないように工程を調整する等の工事の効率化・平準化に努め、車両の分散を図る。また、工事区域内に車両待機スペースを確保し、周辺道路での入場待ちを防止するとともに、無線などを利用することにより、周辺の交通の状況を把握し、渋滞が生じないような運行に努める。

走行ルートについては、幹線道路をできるだけ利用するとともに、複数のルートを設定し、車両の分散化を図る。

## II 検討内容

### 1 全般的事項

#### (1) 方法書についての市長意見に対する事業者の見解 (P427)

方法書について、全般的事項に関して述べられた市長意見と市長意見に対する事業者の見解を次に示す。

方法書についての市長意見	事業者の見解
(1) 現状でも交通量の多い地域であることから、準備書において予測・評価する際には、交通量及び駐車場規模設定の概略（フロー図）を示すとともに、歩行者ルート、自動車発生交通量や走行ルート別の交通量を示すこと。	(1) 施設関係車両の交通計画、駐車場計画（必要駐車台数算出フロー）、歩行者ルートについては、「第1章 1.2.3 (7) 交通計画、駐車場計画」に記載しました。 (p. 32～37) また、予測・評価の前提となる詳細な交通量（発生集中交通量、主要通行ルート等）については、その設定根拠等を含め「第5章 5.1 予測の前提」に記載しました。 (p. 91～109)
(2) 工事計画は予測の前提であるので、準備書において予測・評価する際には夜間工事に対する考え方も含めその詳細を示したうえで行うこと。	(2) 夜間工事に対する考え方を含めた工事の内容については「第1章 1.2.4 工事計画」に記載しました。 (p. 38～42) また、予測の前提となる建設機械の稼働台数、工事関係車両の発生台数については、「第5章 5.1 予測の前提 5.1.3 建設工事」に記載しました。 (p. 110～123)

#### (2) 環境影響評価項目の選定等

##### ① 準備書の概要 (P83～85)

- ・ 本事業の実施に伴う影響として、施設の存在については地盤沈下、日照障害、電波障害、気象（風害を含む）及び景観が、施設の利用については大気質、騒音、振動、低周波音、廃棄物・残土及び地球環境が、建設工事については大気質、騒音、振動、地盤沈下及び廃棄物・残土が環境影響評価項目として選定されている。

##### ② 検討結果

- ・ 環境影響評価項目の選定について、方法書に示されたとおりであり、妥当なものである。

#### (3) 施設計画等

##### ① 準備書の概要 (P3～27)

- ・ 事業の目的として、以下のとおり示されている。
  - A地区事業及びB地区事業共通の目的  
大阪及び関西の再生をリードする拠点として新たなまちづくりが期待される大

- 阪駅北地区において、知的創造拠点（ナレッジ・キャピタル）をはじめとする高次都市機能の導入や魅力ある都市環境の創造等により、大阪駅周辺地域や関西圏の活性化を誘引し、大阪及び関西の都市再生の推進に貢献することを目的とする。
- ・ 大阪市の「大阪駅北地区まちづくり基本計画」において、事業計画地の西側の道路及びA地区・B地区間の道路は、それぞれ「シンボル軸」及び「にぎわい軸」と位置づけられており、これらの沿道には植栽を施すなど、大阪駅前の新たなシンボルにふさわしい都市景観の形成を図る計画であるとしている。
  - ・ また、B地区北側部分には、水辺や緑地を主とした多目的広場（自然軸）を整備する計画であるとしている。また、都市計画の条件としてあげられている、A地区とJR大阪駅北ビルを結ぶ立体多目的屋内通路及びA地区と地区外（芝田1丁目交差点方面）を結ぶ歩行者用立体通路については、現時点では着工時期等は未決定であるとしている。

## ② 検討結果

- ・ A地区事業及びB地区事業共通の目的に記載されている「魅力ある都市環境の創造」について、事業者の見解を求めた。

〔事業者提出資料 1-1〕

### 魅力ある都市環境の創造について

事業者が「事業の目的」として掲げている「魅力ある都市環境の創造」とは、機能面、空間面及び環境面（いわゆる「ヒートアイランド現象の抑制」「省エネ」等）を含めた都市環境について、大きくは以下の5つの分野での取組をもって、大阪及び関西の都市再生に貢献しようとするものです。

- 1 都市機能の充実（ナレッジ・キャピタル機能の導入等）
- 2 歩行者ネットワークの整備（地区外との歩行者ネットワークの整備、地区内の動線（創造のみち、都市回廊等）の整備 等）
- 3 公共的空間等の充実（自然軸、水と緑の空間の充実 等）
- 4 先進的な都市環境整備（屋上緑化、環境負荷低減への地区全体での取組 等）
- 5 その他基盤整備（ユビキタスインフラ等）

このうち、今回の環境影響評価に関連する分野としては、「公共的空間等の充実」と、「先進的な都市環境整備」が上げられます。

「公共的空間等の充実」については、「市民の憩いの場の提供」、「まとまった緑地空間の確保」、「水と緑の一体化」等をテーマに、市民が利用できるオープンスペースの充実を図ります。

また、「先進的な都市環境整備」については、大阪駅北地区先行開発区域全体での「ヒートアイランド現象の抑制」「省エネルギー・省資源」「効率的なエネルギーの運用」への取組をテーマに、区域全体でのエネルギー負荷の低減を図ります。

これらの分野における取組内容については、熱源計画や緑化計画に反映させています。

さらに、同じ大阪駅北地区を構成する「2期開発事業」については「環境」がテーマとなることが報じられていますが、本事業（先行開発）においても「先進的な都市環境の創造」を目指していることから、2期開発事業とはできる限り調整・連携を図っていきたいと考えています。

中でも、本事業で計画している「歩行者ネットワークの形成」（シンボル軸や賑わい軸の沿道計画 等）、「水と緑のネットワーク」（自然軸等のオープンスペース 等）等については、2期との連携が特に必要と考えており、2期開発段階においては、2期開発担当行政のご指導のもと2期事業者との調整等にできる限りの協力をしたいと考えています。

- ・ 事業者においては、関係機関との協力のもと、環境負荷の低減に向けた更なる環境配慮はもとより、「魅力ある都市環境の創造」を事業目的として掲げていることから、その実現を目指し、より一層の取組を推進されたい。

#### (4) 緑化計画

##### ① 準備書の概要（P28～31）

- ・ 本計画においては、「大阪市緑の基本計画重点アクションプラン2」において大阪駅北地区に求められている「水と緑豊かなまちづくり」及び「大阪駅北地区まちづくり基本計画（大阪市）」の「水と緑のネットワーク構想」の推進をめざし、土地区画整理事業で整備される事業計画地周辺道路（都市計画道路及び区画道路）の歩道部分の植栽計画と連携した緑と、豊かな水景が一体となった緑化計画としている。
- ・ 緑化計画の概要は表1-1のとおりとしている。建物外周部分においては、周辺道路に整備される街路樹と一体となった植栽を計画・配置するとともに、B地区北部の多目的広場（自然軸）及びその北東に隣接するオープンスペースにおいては、周辺の既存市街地の緑地と連携するよう、まとまった緑地を配置する計画としている。また、中層部屋上においても、ヒートアイランドの緩和に寄与する緑化を行う計画としている。
- ・ 事業計画地内は地上、屋上部分とも可能な範囲で緑化に努めることとし、大阪市ゆとりとみどり振興局との協議を踏まえ「大規模建築物の建設計画の事前協議に関する取扱要領」で定められた基準である敷地面積の3%を上回る緑地を確保する計画としている。また、豊かな水景と一体となった緑化計画により「大阪府自然環境保全条例」に対しても基準を上回る緑地を確保する計画としている。

表 1 - 1 緑化計画

区分		緑地面積	概要
事業計画地内	A地区	地上部(1階)	約200m <sup>2</sup> シンボル軸側(西側)は水景と一体となった緑の景観を形成する。東の既存街区側は風環境改善にも寄与する常緑樹を含む緑化計画とする。
		中層部屋上	約650m <sup>2</sup> 事業計画地内の就業者、利用者及び周辺住民等様々な人々の憩いの場となる緑豊かな屋上回遊庭園を形成する。
	B地区	地上部(1階)	約2,300m <sup>2</sup> シンボル軸側(西側)は都市の骨格となるスケールのイチョウ並木を、事業計画地周辺道路の歩道部分に整備される街路樹と一体となって創出する。北側の自然軸は都心の憩いの場として季節感のあるまとまった緑地とし、事業計画地周辺の既存緑地と一体と連続性のある緑地の形成を目指す。
		中層部屋上	約1,600m <sup>2</sup> 事業計画地内の就業者、利用者及び周辺住民等様々な人々の憩いの場となる緑豊かな屋上回遊庭園を形成する。
事業計画地周辺道路		—	土地区画整理事業施行者と協議し、シンボル軸は都市の骨格となる風格あるイチョウ並木、にぎわい軸は沿道の商業施設とともに賑わいを演出するケヤキ等の並木となるよう計画している。また、風環境改善のための常緑樹についても、適宜配置される計画である。

## ② 検討結果

- ・ 本事業における緑化コンセプト及び予定樹種について、事業者の見解を求めた。

〔事業者提出資料 1 - 2〕

### 緑化コンセプト及び予定樹種について

#### ○地上

建物外周部分においては、周辺道路に整備される街路樹と一体となった植栽を計画しており、地上部における緑化のコンセプトは次のとおりです。

- ・ シンボル軸：風格の緑：日本有数のスケールとなる3列のイチョウ並木。大阪を象徴する緑として市民に親しまれる並木をつくる。
- ・ にぎわい軸：街をつなぐ緑：樹形の美しいケヤキ並木をつくり沿道の商業施設と共に賑わいを演出する。
- ・ 自然軸：季節感のある緑(雑木林)：木立の中の多目的交流広場。水と緑を介した全ての人の憩いの場となる庭。
- ・ 街を守る緑：風環境改善のため防風植栽として常緑樹を適切に配置。

#### ○屋上

- ・ 都市生活の憩いと交流の舞台となる立体回遊屋上庭園。
- ・ 豊かな緑量の屋上庭園が大阪の新しい名所となる。

#### ○予定樹種

高木：イチョウ、ケヤキ、サクラ、モミジ、サルスベリ、エゴノキ、シマトネリコ、クス、アラカシ、シラカシ等

低木・地被：サツキ、カンツバキ、フィリヤブラン、リュウノヒゲ、コグマザサ等

- ・ 具体の植栽計画においては、沿道の街路樹とも相まって、豊かな緑が映える街並みが形成されるよう努められたい。
- ・ とりわけ自然軸においては、例えば「緑を楽しむ」、「花・果実を楽しむ」といった緑のポリシーのもと、樹種には水景に調和した日本の在来種を採用することなどを検討し、大阪にふさわしい魅力ある憩いの場となるよう工夫されたい。

## (5) 交通計画、駐車場計画

### ① 準備書の概要 (P100、P32～37、P419)

- ・ 事業計画地が位置する大阪駅北地区周辺では、大阪市が中心となり、UR都市機構・警察・有識者・交通事業者及び駅周辺の民間開発事業者との連携により交通計画検討が行われてきており、本事業による交通影響についても、基本的にこの検討方法に沿って予測・評価を行っているとしている。
- ・ 検討の結果、施設開業後の平日、休日のいずれについても、全ての交差点において交差点飽和度は0.9、混雑度は1.0を下回ったため、各交差点における交通処理は可能と判断している。
- ・ なお、大阪市を中心とした大阪駅周辺地区の全体予測は、周辺他事業の進捗に応じて現在も継続して行われている。同時に、今後必要となる許認可手続きに向けて、事業者として行うべき検討も継続しているところであり、これらの検討に関わる上記の関係管理者、関係事業者らと連携・調整しながら検討・協議を行っていく予定としている。
- ・ 来場車両用の駐車場はA地区、B地区それぞれの地下1～3階に設ける計画であり、これらの駐車場は地下3階に設置する地下車路による相互接続により効率的な処理を行う計画としている。
- ・ 駐車場台数の設定について、大阪市の「建築物における駐車施設の附置等に関する条例」に基づき算出した必要台数を確保すれば、施設全体としての必要駐車台数が確保可能であるとしている。また、来場車両台数については原単位等を用いて設定したとしており、平均乗車人数の設定については、基本的には大規模開発マニュアルに示されている数値としているが、休日の商業目的については、平成11年道路交通センサスによる北区の家事買物目的計の2.4人/台としている。なお、A地区事業の駐車場台数には別事業である大阪北口広場用の駐車場台数を含んでいるとしている。
- ・ 需要推計に基づく必要台数(参考値)は、A地区で大阪市条例に基づく付置義務台数を上回るが、A地区、B地区の駐車場が地下車路で接続され相互利用が可能なことや、スロープ・車路上での滞留も可能なことを考慮すれば、路上滞留の懸念は無いと考えられるとしている。
- ・ 現計画では、この必要台数にいくぶんの余裕を見て、駐車場台数を設定したとしている。
- ・ なお、最終的な整備台数の確定に向けては、不要な来客車両を招くことの無いよう、関係行政機関の指導を得ながら必要最小限の台数確保を目指し、更なる検討・協議を行う予定としている。
- ・ 公共交通機関の利用者ネットワークに配慮した施設配置・利用者動線など、適切な交通アクセス確保のための対策を検討するとしている。
- ・ 事業計画地周辺の企業や関係諸機関等と連携した梅田エリア全体による公共交通機関の利用促進への取組を検討するとしている。

## ② 検討結果

- ・ 駐車場計画において、来場車両台数は原単位等を用いて設定し、自動車の平均乗車人数は基本的には大規模開発マニュアルに示されている数値としている。しかし、休日の商業目的については、平成11年道路交通センサスによる北区の家事買物目的計の2.4人/台としていることから、その設定根拠について見解を求めた。

〔事業者提出資料 1-3〕

### 駐車場計画における自動車の平均乗車人数について

#### 1 平均乗車人数の設定根拠

休日における商業用途の平均乗車人数は、大規模開発マニュアルでは示されていないため、商業施設においては平日より休日の方が乗車人数が多くなる傾向を適切に予測に反映するために、平成11年道路交通センサスにおける大阪市北区の家事・買物目的計の2.4人/台の値に基づいて設定しています。この値は北区内での実際の自動車利用実態を反映したものであることから妥当な数値設定であると考えられます。なお、一部のオフィスの休日利用については平日と休日の自動車利用傾向の違いが事業計画上想定されないため、平日と同様の利用が見込まれるものとして平均乗車人数を設定しています。

また、今回の条件設定については事業者にて恣意的に設定したものではなく、関係行政機関、都市計画審議会にて指導、審議を頂いた結果を反映したものであるため、予測上の問題はないと考えています。

#### 2 大規模小売店舗立地法指針との整合

大規模小売店舗立地法に基づき定められている大規模小売店舗を設置する者が配慮すべき事項に関する指針（以下、法指針）に示されているとおり、届出面積が20,000m<sup>2</sup>を超える店舗にあっては、休日における平均乗車人数を2.5人/台として必要駐車場台数を算出することとされています。準備書では、この値を下回る2.4人/台を用いており、予測上の問題は生じないと考えています。

また、近傍の大型複合ビル建設計画に伴い過去に提出された環境影響評価準備書においては、平均乗車人数を法指針に基づき2.5人/台と設定しています。本事業と近傍の複合ビル計画は立地位置や施設内容に類似性があり、同様の条件設定として問題はないと考えています。

- ・ さらに、既存の商業施設の実績を用いた場合の自動車の平均乗車人数の算出結果及びその事業者の見解を求めた。

既存の商業施設の実績を用いた場合の自動車の平均乗車人数について

(基本的な考え方)

休日における商業用途の平均乗車人数は、大規模開発マニュアルでは示されていないため、商業施設においては平日より休日の方が乗車人数が多くなる傾向を適切に予測に反映するために、平成11年道路交通センサスにおける大阪市北区の家事・買物目的計の2.4人/台の値に基づいて設定しています。この値は北区内での実際の自動車利用実態を反映したものであることから妥当な数値設定であると考えられます。

(既存実績との比較検討)

さらに、データの得られた大阪市内の参考施設（商業系）の既存実績値と、大規模小売店舗立地法に基づく「大規模小売店舗を設置する者が配慮すべき事項に関する指針」に基づいて算出される平均乗車人数（以下、指針値）の比較によれば、下表のとおり実績値と指針値が概ね整合する結果となっています。

また、指針値は大規模な店舗ほど増加する傾向があり、本事業（両地区計）の店舗面積が約6万㎡程度であることを考慮すると、平均乗車人数はより高めの値となることが見込まれます。

表 1-2 参考施設等の平均乗車人数

店舗面積 (S)	平均乗車人数 (人)の計算式	参考施設の規模と平均乗車人数	
		施設 (カッコ内は店舗面積、位置)	実績(または準備書予測)値 と指針値の比較
1万㎡未満	2.0	施設 A (0.9万㎡/北区)	[実績値]2.06 > [指針値]2.0
		施設 B (0.9万㎡/港区)	[実績値]2.10 > [指針値]2.0
1万㎡以上 ～ 2万㎡未満	$1.5 + 0.05 S$ /1000	施設 C (1.1万㎡/住之江区)	[実績値]2.41 > [指針値]2.05
2万㎡以上	2.5	本事業 (約6万㎡/北区)	[指針値]2.5 > [準備書]2.4
		施設 D (8.9万㎡/北区)	[指針値]2.5 = [準備書]2.5

(交通負荷低減への取組)

以上より、平均乗車人数の設定は妥当なものであると考えますが、周辺影響の少ない交通処理に向けて引き続き、関係行政機関等の各種指導・意見を頂きながら事業推進に取り組んでいく予定です。

また、事業の実施にあたっては、自動車交通負荷の低減を図るため、事業計画地周辺の企業や関係諸機関等と連携した梅田エリア全体による公共交通機関の利用促進への取組を検討しています。

- ・ 駐車場計画における自動車の平均乗車人数の事業者の考え方については、特に問題ないが、駐車場における来場車両処理について問題が生じた場合には、来場台数の削減を目的とした、施設利用者に対する公共交通機関の利用促進のための方策等を実施されたい。

## (6) 工事計画

### ① 準備書の概要 (P38～40)

- ・ 工事工程について、A地区事業とB地区事業の工事は、ほぼ同時に行う計画としている。工事の全体工程表が表1-3に示されている。
- ・ なお、本事業計画地は、西日本最大のターミナルである梅田地区の北に位置しており、昼間は、事業計画地周辺では多くの店舗等が営業しており、自動車交通や歩行者通行も多くなっている。よって、それらへの影響をできるだけ軽減し、安全な工事を行うために、店舗等の営業が少なく、自動車や歩行者も少ない夜間にも工事を行う計画である。夜間工事の実施にあたっては、警察、道路管理者等関係機関と協議調整のうえ、安全で、環境に配慮した工事計画を立てて実施する計画としている。

表1-3 工事の全体工程 (A地区、B地区)

年次	1	2	3	
基礎工事	山留・杭工事			
建設工事	掘削工事・地下躯体工事			
	地上躯体工事			
	仕上工事			
外構工事	地下車路、立体多目的屋内通路設置 外構工事			

- ・ 工事関係車両は、主として阪神高速道路と幹線道路を利用するとしている。また、工事関係車両の運行にあたっては、走行時間帯の配慮、運転者への適正走行の周知徹底、輸送体制の工夫などを行う計画であるとしている。
- ・ また、事業計画地周辺では他の大型開発プロジェクトの工事実施も見込まれることから、関係の深い主な工事については関係管理者、関係事業者との連絡会議で相互調整を図るなど、工事の円滑な推進に努めるとしている。

### ② 検討結果

- ・ 工事計画における、A地区、B地区の事業計画地外で計画されている両地区を結ぶ地下車路等の工事の位置づけについて、事業者に見解を求めた。

A地区、B地区間の地下車路等の工事について

A地区、B地区間の地下車路、立体多目的屋内通路設置については、A地区、B地区の事業計画地外における事業となりますが、この2つの通路の整備は、A棟とB棟との間を接続する（A、B各棟の利便性向上に資する）事業であることから、A地区事業、B地区事業の事業者が主体となって行う予定です。よって、環境影響評価上の取扱いとしても、基本的に一体的な事業として扱い、原則としてその影響も含めて予測を行いました。なお、本工事は、夜間工事として実施する予定です。

- A地区、B地区間の地下車路等の工事に対する事業者の考え方に問題はない。