

また、「夢洲等まちづくり事業調整会議」にて工事関連車両の走行台数等を把握することが可能な夢洲の他事業については、当該事業も含めた複合影響を予測することとします。

なお、大阪市都市計画都市高速鉄道北港テクノポート線環境影響評価書、2025年日本国際博覧会環境影響評価準備書においては、各事業における環境影響が最大となる時期を対象として予測条件を設定していることから、本事業も含め、各々の環境影響が最大となる時期の予測条件・結果を重ね合わせた場合、実態とかけ離れた過大な予測となることも想定されます。したがって、複合影響の予測を進めていく中で、予測対象時期など予測条件の設定の考え方について検討することとします。

さらに、港湾計画において大阪港取扱貨物量の増加が見込まれていることから、港湾計画における物流車両に係る情報を把握することが可能な場合は、大阪市と協議のうえ、当該情報を考慮した複合影響を予測することとします。

インフラ整備箇所回番号	項目	概要	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	～
			H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	～
万博	大阪・関西万博	開催期間：(始)2025年4月13日(日曜日) (至)2025年10月13日(日曜日) 敷地面積：155ha パビリオン等：約110区画		基本計画	検討・設計等	地・インフラ工事	地・インフラ工事	撤去工事 [※]						
				基本計画	検討・設計等	パビリオン等建築工事								
IR	IR	敷地面積約49ha ※区域認定時期は国土スケジュールによる ※建築状況によって1～3年程度後を例示する可能性がある		公算・設計等	工事	工事	工事	工事	工事	工事	工事	工事	工事	工事
					●事業者決定	●区域決定								
インフラ整備箇所回番号	[1]	埋立・盛土(万博)			地盤改良・盛土									
	[2]	埋立・盛土(IR)			埋立・盛土									
	[3-1]	地盤改良			2区南東部 約12ha	地盤改良								
	[3-2]	地盤改良			2区南西部 約19ha	地盤改良								
	[4]	浸水対策(G・H護岸)			約1.7km	工事								
	[5]	観光外周道路			L=約2.6km, W=30～34m	工事								
	[6]	(仮称)夢洲北高架橋			3径間連続鋼床版箱桁橋 L=195m, W=約16.4m～22.7m	予備設計	詳細設計等	工事(下部工)	工事(上部工)	工事(二区間本架橋)	工事(一区間本架橋)			
		(仮称)夢洲南高架橋			3径間連続鋼床版箱桁橋 L=195m, W=約16.4m～22.7m	予備設計	詳細設計等	工事(下部工)	工事(上部工)	工事(二区間本架橋)	工事(一区間本架橋)			
	[7]	下水道			此花処理場の機能増強 夢洲抽水所(新設)、舞洲抽水所(増設)	詳細設計等			工事					
	[8]	上水道			管渠(φ250～φ2200mm, L=約17km) 北港加圧ポンプ場等(機能増強)	詳細設計等			工事					
	[9]	電気・通信・ガス			配水管(φ600mm他, L=約8.5km) 配管等	詳細設計等			工事					
	[10]	鉄道(南ルート)			駅前調査	基本設計								
		インフラ部			駅舎部 L=約380m, W=約19.2m, H=約13.6m シールドトンネル部 L=761m, φ6,800×2	設計等			工事(開業準備)					
		インフラ外			レール・電気設備等一式				工事(据置等)					
	[11]	駅前施設			地下広場・階段・昇降機等				設計等					
	[12]	夢洲幹線道路(周辺道路含む)			L=約2.2km, W=60m	予備設計	詳細設計等		工事					
	[13]	舞洲幹線道路			L=約0.8km, W=60m	予備設計	詳細設計等		工事					
	[14]	舞洲東交差点立体交差化			L=約420m	設計等			工事					
[15]	此花大橋			6車線化(歩道撤去等) L=約1.1km	予備設計	詳細設計等		工事(歩道撤去)		詳細設計等		工事(歩道設置)		
[16]	夢洲大橋			6車線化(ガードレール撤去等) L=約1.0km	詳細設計等			工事(歩道撤去)		工事(橋梁部)				
[17]	係留施設等			浮桟橋(1基, L=40m, W=20m)等	詳細設計等			工事						
[18]	消防拠点整備			波除堤(L=60m) ※開業に合わせ供用開始	詳細設計等			工事						
物流・工事車両	[19]	CONPASの導入			新・港湾情報システム(CONPAS)									
		車両待機場の整備			夢洲での追加整備									
	ターミナルゲートの時間延長			咲洲での追加整備										
	荷崩し地の拡張(ゲート増設)			早朝等ゲートオープン時間の延長										
	咲洲ヘシフト			C12コンテナ・セミトレーラ、ゲート増設 (※増設ゲート周辺部分)										
	工事車両対策			船舶着岸場所一時移転 ・空コンテナ返却場所一時移転										
				運搬日、時間帯等を調整										

※ 事業概要及びスケジュール等は精査中

出典：「第7回夢洲等まちづくり事業調整会議 資料2-2」から抜粋(令和4年3月25日)

複合的な影響を低減するための他事業者との調整の考え方について、事業者を確認したところ、次のとおり説明があった。

〔事業者提出資料 1-2〕

工事中の複合影響の低減について

工事中の他事業との複合影響については、住居等における環境影響が重なり合うことが想

定される工事関連車両の走行等に伴う大気質、騒音、振動について配慮する必要があるものと認識しております。

工事関連車両の運行については、交通渋滞の抑制等も念頭に置き、特定の時間帯、特定の道路への集中を防止する必要があるものと考えており、これについて、「夢洲等まちづくり事業調整会議」等において運行時間帯の調整等により平準化を図ることを考えております。例えば、生活環境への影響に十分配慮した上で夜間に資材搬入を実施するなどの方法を想定しております。ただし、詳細の計画については、今後検討してまいります。

- ・ 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必要がある。
- ・ また、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必要がある。

(4) 交通計画について

- ・ 予測の前提となる本事業の来場想定交通量、駐車場台数の考え方について事業者を確認したところ、次のとおり説明があった。

[事業者提出資料 1-3]

本事業の来場想定交通量、駐車場台数の考え方について

1. 来場想定交通量について

来場車両の交通量については、まず年間来場者数から、MGMの事業経験を踏まえて繁忙期における日來訪者数を試算し、そこに従業員数を合わせ、全体の発生交通量を設定します。次に分布交通量を、全体の発生交通量と近畿内來訪者、近畿外來訪者、外国人來訪者、従業員の各区分に対して、各種統計データ（国勢調査による人口比率、駅や空港等の利用割合など）を基に設定し、交通手段分担率を第5回近畿圏パーソントリップ調査や2025日本国際博覧会（大阪・関西万博）立候補招致文書、2005日本国際博覧会（愛・地球博）輸送実績、船舶利用意向アンケート調査などを基に設定します。先に設定した來訪者別の分布交通量に、交通手段分布率を乗じて交通手段別の交通量を算出し、パーソントリップ調査や大型バスターミナルの実績等を踏まえた平均乗車人数から車種別の自動車交通量を算出します。

2. 駐車場台数について

駐車台数については、MGMの実績に基づき時間帯別交通量、来場台数、退場台数などを設定し、「繁忙期」「休日」「大規模イベント開催時」の24時間のうち、駐車台数が最大となる時間帯の台数を自家用車の必要駐車台数と設定し、当該台数を踏まえて約3,200台を駐車場整備台数としました。

- ・ 来場想定交通量及び駐車場台数の設定に係る事業者の考え方は問題ない。

- また、本事業の供用に伴う自動車交通による影響の低減について、事業者を確認したところ、次のとおり説明があった。

[事業者提出資料 1-4]

自動車交通による影響の低減について

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等を実行することにより、自動車交通量の抑制に努めます。また、ICT等を利用した交通情報提供、公共交通利用促進、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、周辺交通への影響を低減させる計画です。

- 供用後、自動車交通量の増加による環境影響が懸念されることから、ICTの活用による移動の最適化や他の交通機関の拡充等により、その影響を可能な限り低減するよう努められたい。

(5) 緑化計画

- 緑地を含めた生態系ネットワークの維持・形成の考え方について事業者を確認したところ、次のとおり説明があった。

[事業者提出資料 1-5]

緑地を含めた生態系ネットワークの維持・形成の考え方について

すでに実施した現地調査結果から一部重要種が見つまっていることを踏まえ、施設の供用時に、緑地については、外周沿道部に一定の植樹帯を整備することで、自然環境の連続性の確保に努めます。また、草地を確保することでこれを利用する種に配慮できるよう検討します。さらに、緑地だけでなく、IR区域北側においてウォーターフロントの特性を活かし、水鳥が利用可能な水辺の創出及び裸地の確保を検討し、生物が集える環境の創出に努めます。

- 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必要がある。さらに、植栽の選定にあたっては地域個体群への遺伝子汚染の影響を考慮するとともに、整備後の生育状況の確認や外来種の繁殖防止の観点も含めた適切な維持管理計画についても検討されたい。

(6) 環境影響評価項目の選定等について

- 環境影響評価項目として、大気質、水質・底質、土壌、騒音、振動、低周波音、電波障害、廃棄物・残土、地球環境、気象、動物、植物、生態系、景観、自然とのふれあい活動の場の15項目を選定したとしている。
- 方法書に選定された各環境影響評価項目に係る検討結果については、「2 大気質」以降の各項に記載のとおりである。
- 事業計画地は、浚渫土砂や廃棄物等の埋立地であることから、地下水を項目選定していない理由について事業者を確認したところ、次のとおり説明があった。

〔事業者提出資料 1-6〕

地下水を選定しない理由について

事業計画地が位置する夢洲3区においては令和2年度に、大阪港湾局による土壌及び地下水の調査が実施されており、この既存資料調査により水質汚濁に係る環境基準等の超過が確認されています。

夢洲（3区）では海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律、土壌汚染対策法等に基づき、浚渫土砂や建設残土を受け入れて埋立が実施されていること、工場等が立地した履歴がないことなどを踏まえ、本事業計画地全域において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）に指定されており、本事業による周辺地下水への汚染の恐れはありません。

また、太陽光発電事業計画候補地である夢洲1区では、アスファルトによる被覆等がなされた土地において、設備設置作業等を行います。

他に、本事業の建設工事中及び施設の利用においては有害物質を使用する計画はありません。

以上のことから、地下水の水質及び人の健康への影響はないと考え、環境影響評価項目に選定しておりません。

- 地下水の項目選定をしないとする事業者の考え方について、問題はない。
- また、地盤沈下を項目選定していないことから、その理由について事業者を確認したところ、次のとおり説明があった。

〔事業者提出資料 1-7〕

地盤沈下を選定しない理由について

本事業において、工事中の地下水の強制排水*は行わない計画としています。また、施設供用時においても、地下水を利用する計画はないことから、本事業による影響はないと考えられ、地盤沈下については環境影響評価項目として選定しておりません。

なお、埋立層や建物等の载荷による圧密沈下防止策としては、第2天満砂礫層支持の杭基礎構造とするなどの計画です。また、埋立地盤による不等沈下や抜け上がりに対しては、段差解消策や躯体補強等の対策を検討していきます。

*不透水層まで根入れした遮水壁を設置する範囲は除く。

- 地盤沈下を項目選定しないとする事業者の考え方について、問題はない。
- その他の未選定項目については、本事業の内容と環境影響評価技術指針における環境影響評価項目選定の基本的な考え方に基づいており、問題はない。