

梅田 3 丁目計画（仮称）に係る  
環境影響についての検討結果報告書

平成 21 年 6 月

大阪市環境影響評価専門委員会



## はじめに

今回計画されている「梅田3丁目計画(仮称)」は、大阪市北区梅田3丁目2番4号、14号、18号において、大阪の基幹的郵便局として長らく親しまれてきた大阪中央郵便局をはじめ、大弘ビル、アクティ西ビルを現位置にて共同ビルとして一体的に建て替える事業であり、大阪市環境影響評価条例の「建築物の新築」に該当する。

本事業に係る環境影響評価準備書については、大阪市環境影響評価条例に基づく手続きとして、平成21年2月27日から同年3月26日まで縦覧に供され、併せて同年4月9日まで意見書の受付が行われたが、意見書の提出はなかった。

当委員会では、平成21年3月26日に本事業に係る環境影響評価準備書について大阪市長から諮問を受けた後、環境影響評価方法書について述べられた市長意見に対する事業者の見解を確認するとともに、本事業の実施が環境に与える影響について、専門的・技術的な立場から検討を行い、この報告書をまとめたものである。

平成21年6月1日  
大阪市環境影響評価専門委員会  
会 長 山 口 克 人

# 目 次

## はじめに

事業の概要 .....	1
検討内容	
1 全般的事項 .....	9
2 大気質 .....	21
3 土壌 .....	38
4 騒音 .....	40
5 振動 .....	48
6 低周波音 .....	52
7 地盤沈下 .....	55
8 日照障害 .....	57
9 電波障害 .....	59
10 廃棄物・残土 .....	61
11 地球環境 .....	66
12 気象（風害を含む） .....	72
13 景観 .....	75
指摘事項 .....	77
おわりに .....	78

## 〔参 考〕

諮問文・答申文

大阪市環境影響評価専門委員会委員名簿

大阪市環境影響評価専門委員会部会構成

大阪市環境影響評価専門委員会開催状況

## 事業の概要

### 1 事業の名称

梅田3丁目計画（仮称）

### 2 事業の種類

建築基準法第2条第1号に規定する建築物の新築の事業

（建築基準法施行令第2条第1項第4号に掲げる延べ面積が100,000平方メートル以上で、かつ、同項第6号に掲げる建築物の高さが150メートル以上であるものに該当）

### 3 事業の規模

延べ面積 : 約217,000m<sup>2</sup>

建築物の高さ : 約187m

### 4 事業者の名称

郵便局株式会社 （代表者：代表取締役会長 川 茂夫）

大阪ターミナルビル株式会社 （代表者：代表取締役社長 池田 靖忠）

### 5 事業計画の概要

#### (1) 事業の目的

本事業は、大阪の基幹的郵便局として長らく親しまれてきた大阪中央郵便局をはじめ、大弘ビル、アクティ西ビルを現位置にて共同ビルとして一体的に建て替えることで、都市の活力を低下させることなく、大阪駅周辺における中枢業務機能や商業・サービス機能、文化集客機能を強化し、新たな賑わいを創出することで、周辺地域の活性化を誘引し、都市再生の推進に貢献することを目的としている。

#### (2) 事業の位置及び区域

本事業計画地は、図 - 1 に示すとおり大阪都心の北部に位置し、京阪神都市圏の主要交通ターミナルであるJR大阪駅の西側に隣接する区域で、阪急梅田駅、阪神梅田駅、地下鉄御堂筋線梅田駅、谷町線東梅田駅、四つ橋線西梅田駅、JR東西線北新地駅に近接しており、これらの乗換動線上に位置し交通利便性が極めて高い地区である。

さらに今後、大阪駅北地区の開発に合わせて、JR東海道線支線地下化及び新駅整備の計画もあり、更に交通利便性が高まるものと考えられる。

また、事業計画地の北西側には阪神高速道路（池田線）の梅田出入口があるほか、幹線道路が整備されているなど、自動車交通も至便であるとしている。

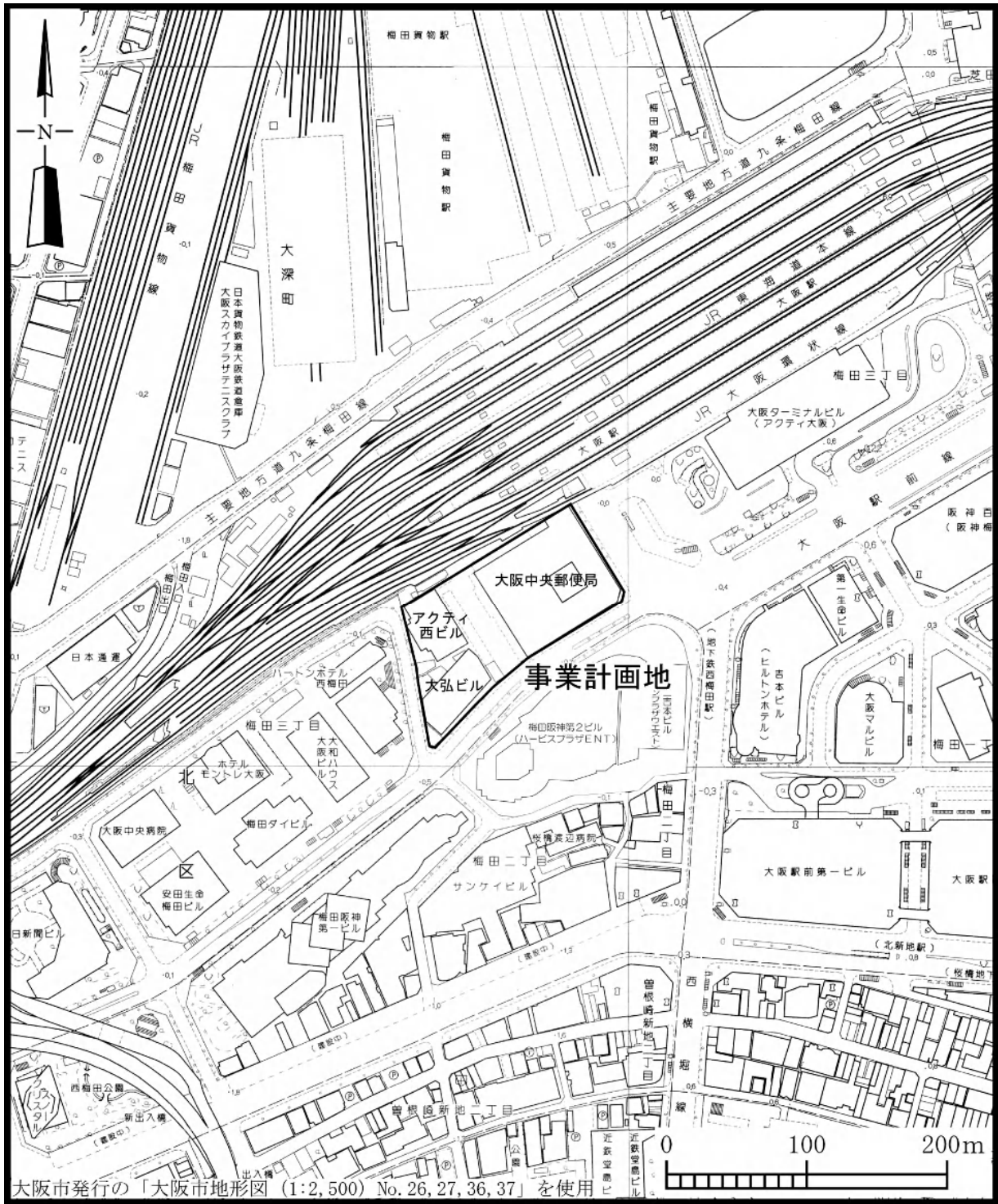


図 - 1 事業計画地の位置

### (3) 施設計画

計画施設の規模は、表 - 1 に示すとおりとしている。

表 - 1 計画施設の規模

事業計画地の概要	所在地	大阪市北区梅田3丁目2番4号、14号、18号
	敷地面積	約 12,900m <sup>2</sup>
	区域の指定	都市計画区域（市街化区域）
	地域・地区	商業地域・都市再生特別地区
	防火地域	防火地域
	基準建ぺい率	80%（耐火建築物の場合 100%）
	容積率最高限度	1,500% （都市再生特別地区の都市計画により最高限度緩和）
施設の概要	建築面積	約 8,900m <sup>2</sup>
	延べ面積	約 217,000m <sup>2</sup>
	（参考） 容積率の算定の基礎となる 延べ面積	約 193,500m <sup>2</sup> 業務施設：約 135,500m <sup>2</sup> 商業施設：約 48,000m <sup>2</sup> 劇場：約 10,000m <sup>2</sup>
	階数	地上 40 階、地下 3 階、塔屋 2 階
	建物高さ	約 187m
	構造	鉄骨造、一部鉄筋コンクリート造・鉄骨鉄筋コンクリート造
	主な用途	業務施設：事務所 商業施設：商業、郵便局（窓口）等 劇場：劇場
	駐車台数 （荷捌き台数含む）	約 470 台
自転車駐輪台数	約 300 台	

注：1．規模の詳細に関しては未定であるため、想定している規模が最大となる場合を示している。  
2．建築面積は、方法書時点で計画していた外部階段等への屋根の設置に伴い変更となった。

### (4) 熱源計画

空調等の熱源は、既存の地域熱供給事業者である大阪エネルギーサービス株式会社（以下、「地域熱供給事業者」とする。）と契約し熱供給を受ける計画であるとしている。その場合、事業計画地内に地域熱供給事業者のサブプラントが設置され、メインプラントから蒸気の供給を受け冷水、温水を製造し、サブプラントから本施設に冷水、温水の供給を受ける予定であるとしている。

事業計画地内では、地域熱供給事業者からの蒸気や電力を使用することにより、ボイラ等のガス燃焼は行わない計画である。また、サブプラントの冷水・温水製造機器は8階に、排熱用の冷却塔は屋上に設置される予定であるとしている。

本事業において導入を計画している地域熱供給は、既存の西梅田地区地域熱供給事業の拡張として計画されるとし、地域熱供給の既存メインプラントは、事業計画地西方のJR高架下であり、本事業による熱需要の増加に対しては、既存メインプラントのボイラの増設で対応される予定であるとしている。

#### (5) 緑化計画

都市再生プロジェクトの第八次決定である「地球温暖化対策・ヒートアイランド対策モデル地域」の取組内容や、大阪駅西地区地区計画に基づき、隣接する西梅田地区との連続性を考慮しながら、建物の外壁面を現状よりも後退させることによりオープンスペースを確保するとともに、十分な緑化を計画するとしている。

事業計画地における緑化計画は、防風機能を果たす常緑樹を植栽し年間を通じた緑のある風景を創出するとともに、落葉樹や中低木等により季節を感じさせる植栽計画とすることをコンセプトとするとしている。また、計画建物周囲には、高木や低木を植栽し、木陰の創出やヒートアイランド現象の緩和を図るとともに、建物中層部屋上の緑化等に努めるとし、具体的には、大阪駅西地区地区計画に基づき、「大阪府自然環境保全条例」等を踏まえ、敷地内の地上部及び中層部屋上部分に緑地面積（合計2,000 m<sup>2</sup>以上）を確保するとしている。

#### (6) 交通計画、駐車場計画

施設関連車両の主要な走行ルートは図 - 2 に示すとおりであり、方面設定に際しては道路ネットワーク状況を勘案し、一般道路利用5方面と、高速利用1方面の計6方面としている。

事業計画地周辺の主要な交差点における交通処理については、事業者が関係機関と協議したうえで取りまとめた「大阪駅西地区交通計画検討資料（自動車交通）平成20年6月」において検討されており、その結果、全ての交差点における、交差点飽和度は0.9、交差点流入部の各車線の混雑度は1.0を下回っており、各交差点における交通処理は可能と判断されている。

駐車場台数については、必要荷捌き台数の余裕分を勘案し約470台としたとしている。



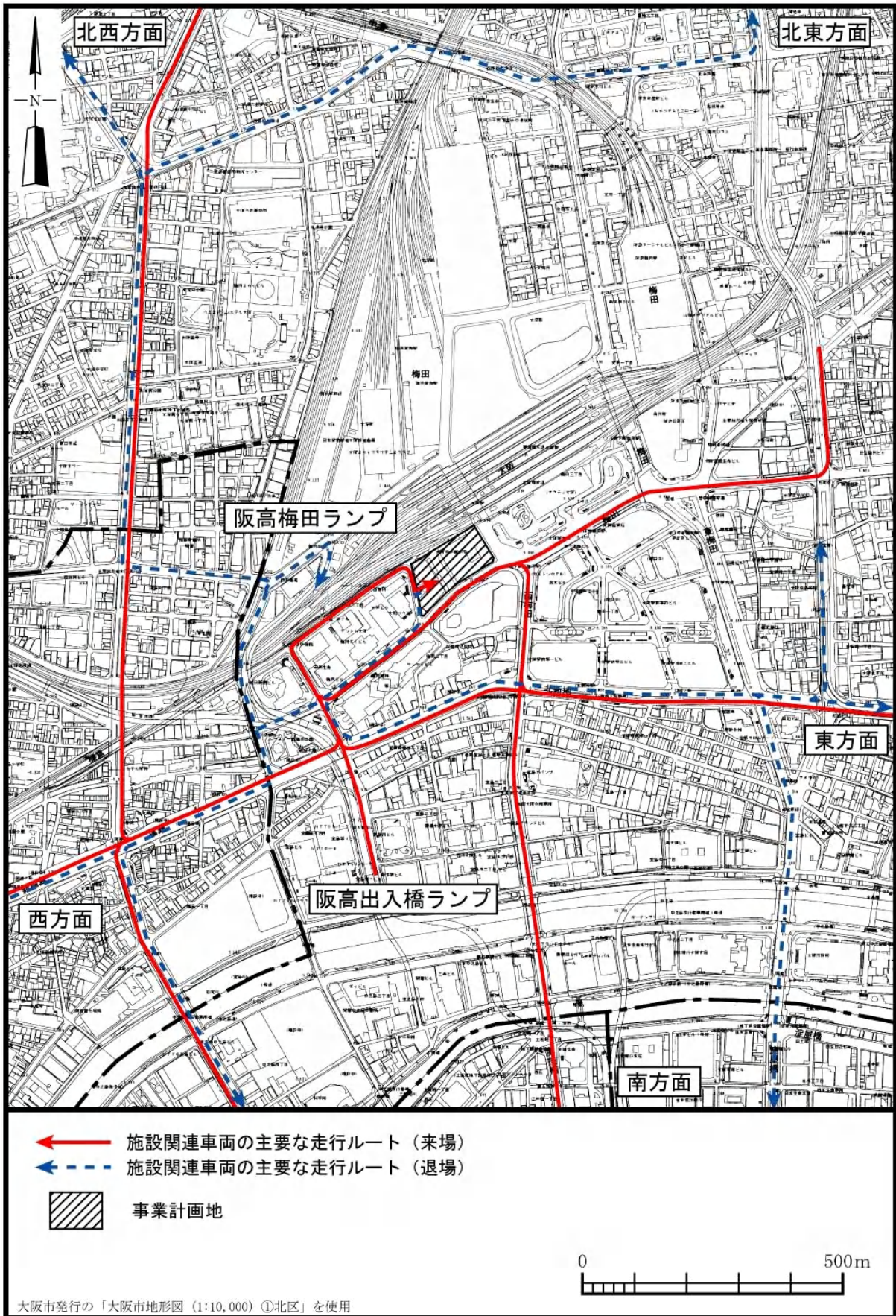


図 - 2 施設関連車両の主要な走行ルート

(7) 工事計画

本事業の工事の全体工程表は表 - 2、工事の内容は表 - 3のとおりとし、平成24年に竣工予定であるとしている。

施設の建設工事に伴い発生する工事関連車両は、主として阪神高速道路と幹線道路を利用する計画であるとしている。

表 - 2 工事の全体工程

年次	1	2	3	4
仮設工事	[Gantt bar spanning years 1 to 3]			
解体工事	地上解体工事	[Gantt bar spanning years 1 to 2]		
	地下解体工事		[Gantt bar spanning years 2 to 3]	
基礎工事	[Gantt bar spanning years 1 to 2]		[Gantt bar spanning years 2 to 3]	
躯体工事	地上躯体工事		[Gantt bar spanning years 2 to 3]	
	地下躯体工事	[Gantt bar spanning years 2 to 3]		
仕上工事・設備工事		[Gantt bar spanning years 2 to 3]		
外構工事等			[Gantt bar spanning years 3 to 4]	

表 - 3 工事の内容

工事区分	工事内容	
仮設工事	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業計画地の敷地境界線に沿って、仮囲い及び工事関連車両の出入口を設置、歩道切り下げ等を行う。</li> <li>・揚重設備、工事機械、足場、電気、給排水など直接工事を行う前の準備工事を行う。</li> <li>・本体工事期間中も、作業に必要な仮設物がある場合は、仮設工事を行う。</li> <li>・工事関連車両の通路となる部分の地盤整備や、山留工事・杭工事に先立ち作業地盤の整備を行う。</li> </ul>	
解体工事	地上解体工事	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地上部は上層階から解体重機、ロングアーム等により順次解体する。</li> <li>・地下の床スラブなど一部躯体を解体し、解体ガラや砕石、現場内の良質土等による先行埋戻しを行って、地下既存建物の浮上りを防止する。</li> </ul>
	地下解体工事	<ul style="list-style-type: none"> <li>・山留壁内部で新設建物と位置的に干渉する既存地下建物の躯体を解体する。</li> <li>・地下躯体解体工事は、地盤掘削工事と並行して行う。</li> <li>・山留壁外部の地下躯体は、基本的に解体せず、現地に残置する。</li> </ul>
基礎工事	山留壁工事	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地下既存建物解体及び新築掘削工事に先立ち、新築建物の外周に遮水地中壁として、RC連壁（北面）及びソイルセメント柱列壁（東西及び南面）を施工する。</li> <li>・RC連壁は、安定液を使用しながらGL-38m程度に存在する遮水層まで掘削し、鉄筋を挿入した後、生コンクリートを打設して地中壁を築造する。</li> <li>・ソイルセメント柱列壁は土中にセメントミルクを注入し、地中壁を築造する。ソイルセメントの地下壁はGL-38m程度に存在する遮水層まで設置する。</li> <li>・工事において発生する汚泥は、場内で天日乾燥させた後、ダンプトラックで中間処理場へ搬出する。</li> </ul>
	杭工事	<ul style="list-style-type: none"> <li>・上記RC連壁と同様に、安定液を使用しながら杭孔をGL-45m程度の建物支持層まで掘削し、鉄筋及び鉄骨を挿入した後、トレミーパイプを使用して、生コンクリートを打設して場所打ちコンクリート杭を築造する。</li> </ul>
	掘削工事	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地上レベルから基礎底に向けて、地盤を順次掘削する。段階ごとに必要な切梁を設けて、山留壁の変形を防止する。</li> <li>・掘削残土は、埋立処分場へ搬出するか、再生資源化するために処理場へ搬出する。また、現場間流用による有効利用についても検討する。</li> </ul>
躯体工事	地上躯体工事	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地下躯体工事と並行して、タワークレーンにて地上部の鉄骨組立を行い、床のデッキプレートを貼った後、床コンクリートを打設する。</li> <li>・この作業を繰り返し、積層工法により地上躯体を施工する。</li> </ul>
	地下躯体工事	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地下躯体は、地盤掘削と並行して、逆打工法にて施工する。</li> </ul>
仕上工事・設備工事	<ul style="list-style-type: none"> <li>・躯体工事が完了した階から順次、内・外装材を取りつけ、仕上げ工事を施工する。</li> <li>・また設備機器の搬入据付、空調設備、電気設備、給排水設備、エレベータ等の工事を施工する。</li> </ul>	
外構工事等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・外構工事では、歩道の舗装、花壇の設置、植栽等の施工を行う。</li> <li>・竣工時の検査</li> </ul>	
計測管理	<ul style="list-style-type: none"> <li>・事業計画地の北側地上部にはJR軌道があり、南側地下には阪神電車函体がある。今回の工事はこれらとの近接施工となるため、西日本旅客鉄道株式会社、阪神電鉄株式会社との関係者間協議の方針に基づき、解体工事を含む必要期間中、計測管理を行う。</li> <li>・計測管理項目は、山留壁や地盤の鉛直・水平変位置計測、軌道や函体の変位置や応力度計測等である。</li> </ul>	

## 〔工事の実施にあたっての環境保全対策〕

### 大気質、騒音、振動

- ・ 工事の実施にあたっては、工事区域の周囲には遮音壁を兼ねた仮囲いを、また解体建物の周囲には防音パネルを設置するとともに、適宜散水及び車両の洗浄を行い、粉じんの発生及び飛散防止を図り、騒音の抑制に努める。
- ・ 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については、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、できる限り同時稼働を回避する等の適切な施工管理を行い軽減に努める。
- ・ また、事業計画地の周囲には、専門学校等が存在していることを踏まえ、これらの近隣施設と十分な事前協議を行い、工事を実施する。なお、工事中は、建設機械等の稼働状況を把握するとともに、万一、問題が発生した場合には、関係機関と協議のうえ、適切な対策等を検討・実施する。

### 水質

- ・ 工事区域内の濁水（雨水及び工区内の滞留地下水）は、工事区域内に沈砂集水ピットを設け、浮遊物の沈殿及び中和処理を行った後、上澄みを公共下水道に放流する。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、専門業者に委託し適切に処分する。

### 地盤沈下

- ・ 工事の実施にあたっては、新築建物の外周全てについて、遮水性の高い山留壁を構築すること等による側方及び下方からの地下水の発生を抑制するとともに、鉄道近接施工となるため、北面は剛性と耐力の大きいRC連続地中壁を計画し、地盤変形の抑制などの対策を講じ、地盤沈下を生じさせないように配慮する。

### 廃棄物・残土

- ・ 解体を含む工事の実施に伴い発生する建設廃棄物は、「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。また、使用する建設資材等については、できる限りリサイクル製品を使用する。
- ・ 残土については、埋戻しや植栽マウンドとして場内において有効利用を検討する。供用後に発生する廃棄物についても、発生抑制・減量化・再資源化等について、適切な措置を講じる。

### 文化財

- ・ 事業計画地は、周知の埋蔵文化財包蔵地ではないが、大規模な建築物であることから、新たな掘削工事にあたっては、大阪市教育委員会等の関係機関と協議し適切に対応する。
- ・ また、建設工事中に、事業計画地において埋蔵文化財が確認された場合には、大阪市教育委員会等と協議を行い、適切に対応する。

#### 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、工事関連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、周辺道路において入場待ち車両が発生しないよう適切な運行に努める。
- ・ 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。なお、工事関係車両の出入口や走行ルートについては、警察、道路管理者等関係機関と協議調整を行う。

## 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（P419）

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。

市長意見	事業者の見解
<p>1 交通計画、駐車場計画について 歩行者動線を踏まえた交通処理の結果についても準備書に示すこと。</p>	<p>計画地周辺部においては、大阪駅開発プロジェクト（大阪駅新北ビル工事、アクティ大阪増築工事）、大阪駅北地区先行開発区域 A 地区開発事業・B 地区開発事業など施設の新設増設が計画されており、本施設供用時には現行歩行者流動の変化が想定されます。</p> <p>このため、大阪市と協議し、大阪駅周辺の東西・南北の主要な歩行者動線の強化・充実のため、供用時の歩行者ネットワークを想定し、地下・地上・デッキの3つのレベルでの歩行者動線への対応を計画しています。</p> <p>このような本施設供用時の歩行者動線を踏まえて検討を行った事業計画地周辺の交差点における交通処理の結果については、「第1章 1.2.10 交通計画、駐車場計画 (3) 交通処理の検討」に記載しました。（p.26）</p> <p>その結果、本事業計画地近傍の交差点や道路での円滑な通行に影響を及ぼすことがないことを確認しました。</p>
<p>2 工事計画について 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。</p>	<p>本事業計画地は、JR大阪駅をはじめとした鉄道駅が集積した交通至便な立地条件にあり、周辺には大型商業施設や中枢業務機能が集積し、昼間は自動車交通や歩行者通行も多くなっていることから、安全な工事を行うために、夜間にも工事を行う計画です。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、周辺環境に配慮するとともに安全な工事計画を立て実施する計画です。（p.28）</p> <p>また、大気質、騒音、振動の工事中の予測・評価については、夜間工事の実施を前提として行いました。これらの予測の前提となる建設機械の稼働台数、工事関連車両の発生台数及び工事時間については、「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.102）</p> <p>なお、現時点では工事内容の詳細が決定していないことから、昼間及び夜間に実施される工事内容について区分は行わず、工事最盛期に稼働する建設機械等が全て稼働するものとして予測し、大気質については環境基準値と、騒音、振動については特定建設作業に係る規制基準値との比較を行いました。</p>

## (2) 環境影響評価項目の選定等

### 準備書の概要 (P77～87)

- ・ 本事業の実施に伴う影響が考えられる項目として、「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、「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、「建設工事」については大気質、土壌、騒音、振動、地盤沈下、廃棄物・残土を環境影響評価項目として選定したとしている。
- ・ また、本事業の実施に伴い地域熱供給事業者（大阪エネルギーサービス株式会社）が増設する熱源施設からの影響として、「施設の利用」の大気質を選定したとしている。
- ・ なお、方法書段階において土壌は選定していなかったが、その後の既存資料による調査により、事業計画地内に廃棄物焼却施設が設置されていたことが確認されたため、土壌についても選定したとしている。

### 検討結果

- ・ 文化財について「事業計画地には指定・登録文化財はなく、また事業計画地は周知の埋蔵文化財包蔵地ではない」ことから環境影響評価項目として選定していないが、これは大阪市環境影響評価技術指針における選定の考え方に基づくものであり特に問題はない。なお、本事業計画地に現存する大阪中央郵便局舎の保存に向けた考え方について、事業者の見解を求めた。

〔事業者提出資料 1 - 1〕

### 大阪中央郵便局舎の保存に向けた考え方について

大阪中央郵便局の歴史的価値の継承につきましては、本開発にあたり開催しました有識者会議において議論を重ね、提言をいただいております。

大阪中央郵便局舎の保存のあり方については、東京中央郵便局の結論や、既に定められている大阪市の地区計画、有識者からなる検討委員会での提言を踏まえ、現局舎の一部を新建物の低層部に移設し、新建物と一体のものとして再生・活用することを検討しております。

#### < 参考 >

- ・ 大阪駅西地区地区計画 建築物等の整備方針

大阪中央郵便局舎の建築的特長を備えた一部を建築物の低層部に移設し、建築物と一体のものとして再生・活用することにより、大阪中央郵便局の近代建築としての歴史的価値の継承を図る。

- ・ 現存の大阪中央郵便局舎の歴史的価値や保存のあり方が注目されていることに鑑み、具体的な保存方法については、なお一層の慎重なる検討を行われたい。

- ・ その他の環境影響評価項目については、方法書の提出後に事業計画地内に廃棄物焼却施設が設置されていたことが確認されたため、土壌についても選定したとしている。また、地域熱供給施設の供用により影響が考えられる項目についても選定されており、環境影響評価項目の選定等は妥当なものである。

### (3) 緑化計画

#### 準備書の概要（P18～20）

- ・ 都市再生プロジェクトの第八次決定である「地球温暖化対策・ヒートアイランド対策モデル地域」の取組内容や、大阪駅西地区地区計画に基づき、隣接する西梅田地区との連続性を考慮しながら、建物の外壁面を現状よりも後退させることによりオープンスペースを確保するとともに、十分な緑化を計画するとしている。
- ・ 事業計画地における緑化計画は、防風機能を果たす常緑樹を植栽し年間を通じた緑のある風景を創出するとともに、落葉樹や中低木等により季節を感じさせる植栽計画とすることをコンセプトとしている。
- ・ 計画建物の壁面を道路よりセットバックさせることにより、建物周辺に潤いのある都市景観形成に寄与する緑化空間を整備し、西梅田地区へとつながる緑軸の起点として、緑豊かな四季を感じるにぎわい空間を創出する計画であるとしている。
- ・ また、計画建物周囲には、高木や低木を植栽し、木陰の創出やヒートアイランド現象の緩和を図るとともに、建物中層部屋上の緑化に努めるとしている。具体的には、大阪駅西地区地区計画に基づき、「大阪府自然環境保全条例」や「大規模建築物の建設計画の事前協議」を踏まえ、敷地内の地上部及び中層部屋上部分に緑地面積（合計2,000m<sup>2</sup>以上）を確保するとしており、樹種は、今後関係機関と協議しながら選定するとしている。
- ・ 建物中層部屋上に関しては、風の影響を受けやすい場所であるため、その風圧に耐えられるように、安全性も十分考慮したうえで、樹種の選定を行う計画であるとしている。

#### 検討結果

- ・ 本事業における緑化コンセプトと現時点における予定樹種について説明を求めた。

〔事業者提出資料 1 - 2〕

#### 緑化コンセプトと予定樹種について

##### 1 緑化コンセプト

緑化コンセプトは、準備書のとおり「防風機能を果たす常緑樹を植栽し年間を通じて緑のある風景を創出するとともに、落葉樹や中低木等により季節を感じさせる」です。なお、低層部・中層部屋上も地上と同様に、「常緑・落葉を織り交ぜ季節を感じさせる植栽」をコンセプトとして設定しています。

## 2 現時点で検討している樹種

地上：シラカシ(高木/常緑樹)、クスノキ(高木/常緑樹)、  
ケヤキ(高木/落葉樹)、イロハモミジ(高木/落葉樹)、  
サツキツツジ(低木/常緑樹)、ファイリヤプラン(地被類)等  
屋上：サツキツツジ(低木/常緑樹)、ヤマブキ(低木/落葉樹)、  
ファイリヤプラン(地被類)等

- ・ また、本事業では、西梅田地区へとつながる緑軸の起点として緑化空間を整備するとしていることから、西梅田地区の街路樹や緑地帯との連続性について説明を求めた。

〔事業者提出資料 1 - 3〕

### 西梅田地区の街路樹・緑地帯との連続性について

隣接する西梅田地区との連続性については、大阪駅西地区地区計画で定められた次の方針に則り検討しています。

【大阪駅西地区地区計画：区域の整備、開発及び保全に関する方針】

地区施設の整備方針：西梅田地区との連続性を考慮し、JR大阪駅と西梅田地区とを結ぶ緑とアメニティ豊かな歩行者空間を形成するため、都市計画道路西梅田線に沿って敷地内に歩行者専用通路を設ける。

この方針を踏まえた緑化に関わる検討は以下のとおりです。

事業計画地の緑化における樹種については、防風対策のための常緑樹、隣接する西梅田地区との調和に配慮してケヤキやシラカシ、さらには季節を感じさせるイロハモミジ等の導入を検討しています。

また、事業計画地南側の植栽帯については、西梅田地区の既存植栽帯のボリュームや植栽配置等の連続性を勘案し計画しています。なお、植栽帯の整備は、車道との離隔の確保（歩車分離）や歩行者の横断抑制等の効果が期待できるため、安全で快適な歩行者空間の形成につながると考えています。

- ・ 本事業の緑化計画は、防風対策や季節感の創出を図りつつ、樹種や配置、ボリュームに関して隣接区画の街路樹との連続性についても考慮されており、一連の緑地帯として良好な緑化空間を創出する計画であると評価できる。

## (4) 交通計画、駐車場計画

準備書の概要（P21～27、P89～101）

- ・ 施設関連車両台数は、現時点で公表されている最新のパーソントリップ調査による大阪駅周辺の用途別発生集中交通量と、直近年の建物用途別の床面積調査の用途別の床面積から算出した発生集中原単位を用いて、本事業の開発条件に基づき設定



したとしている。

- ・ また、本事業に伴う施設関連車両の方面別交通量は、発生集中台数に、パーソナルトリップ調査による方面構成比を与えることにより推計したとしている。
- ・ なお、上記の方法により算出した自動車発生集中車両台数には原単位の特性上、営業用貨物車(大型車)が含まれていないため、道路交通センサスによる北区に集中する全車に対する営業用貨物車の割合を乗じて大型車の台数を算出したとしている。
- ・ このような設定のもとに算出した将来の荷捌き車両を含む施設関連車両の発生集中車両台数は、表1-1に示すとおりであるとしている。
- ・ 施設関連車両の主要な走行ルートの方面設定は道路ネットワーク状況を勘案し、一般道路利用5方面、高速利用1方面の計6方面としている。
- ・ 来場ルート・退場ルートの設定にあたっては、原則として来場・退場動線とも各方面別の最短経路(ただし原則幹線道路利用)を1方面につき1ルート設定している。ただし、北東方面への退場ルートは北ルート、南ルート、東方面からの来場ルートは桜橋交差点直進ルート、同交差点右折ルートを設定したとしている。

表1-1 本事業に伴う施設関連車両の発生集中車両台数(往復)

平休区分	用途	発生集中交通量(TE/日)	自動車分担率(%)	自動車発生集中交通量(TE/日)	平均乗車人員(人)	自動車発生集中車両台数(台/日)	
						小型車	大型車
平日	業務	23,000	7.6	1,800	1.3	1,530	80
	商業	33,900	3.6	1,200	1.5	860	50
	劇場	3,400	8.3	300	1.5	200	10
	計						2,590
休日	商業	63,800	11.6	7,400	2.4	3,080	130
	劇場	3,400	9.1	300	2.4	120	10
	計						3,200

〔歩行者ネットワークの充実〕

- ・ 計画地周辺部においては、大阪駅新北ビルや大阪駅北地区先行開発など、施設の新設増設が計画されており、本施設供用時には現行歩行者流動の変化が想定されるため、大阪市と協議し、大阪駅周辺の東西・南北の主要な歩行者動線の強化・充実のため、供用時の歩行者ネットワークを想定し、地下・地上・デッキの3つのレベルでの歩行者動線への対応が計画されている。
- ・ この計画は都市再生特別地区の公共貢献要素として計画しているものであるが、事業計画地外に新たに整備される歩行者動線については、工事工程や工事内容が未定のため本環境影響評価の対象とはしていないとしている。
- ・ 敷地南東の多目的広場を介したアクティ大阪増床部分とのデッキルート整備により、地上の横断歩行者の一部がデッキルートに転換することにより、中央郵便局北の東西横断歩道の歩行流動量増加は抑制されるとしている。

- ・ 中央郵便局前交差点において地下横断ルートが整備されることにより、整備されない場合と比較して、地上の横断歩行者の一部が地下に転換し、交差点の処理能力が向上すると考えられるとしている。（準備書P25 図1-12参照）

〔事業計画地周辺の主要な交差点における交通処理検討〕

- ・ 事業計画地周辺の主要な交差点における交通処理については、「大阪駅西地区交通計画検討資料（自動車交通）平成20年6月」において検討されており、事業計画地周辺の8つの交差点における交差点飽和度は0.9、交差点流入部の各車線の混雑度は1.0を下回っていたことから、各交差点における交通処理は可能と判断されている。なお、検討にあたっては、各交差点における将来の横断歩行者数の増加や歩行者ネットワークの充実についても考慮されている。

〔駐車場計画〕

- ・ 駐車場台数の設定にあたっては、事業内容及び大阪市の「建築物における駐車施設の附置等に関する条例」をベースに、「大規模小売店舗立地法指針」（平成19年2月）及び「大規模開発地区関連交通計画マニュアル」（平成19年3月）のピーク率及び平均乗車人員の考え方に基づいて必要台数を設定したとしている。
- ・ 「建築物における駐車施設の附置等に関する条例」における附置義務台数は443台となり、この台数は、「大規模小売店舗立地法指針」及び「大規模開発地区関連交通計画マニュアル」を勘案して求めた休日の必要台数より多い値である。しかし、本事業では、必要荷捌き台数の余裕分等を勘案し約470台としたとしている。なお、最終的な駐車場台数の確定に向けては、さらに関係部局等の指導を得ながら必要最小限の台数を確保する計画であるとしている。
- ・ また、公共貢献要素の一つとして、地下歩道やデッキにより周辺の鉄道駅とのアクセスを確保する予定であり、このことにより、公共交通機関の利用を促進するなど、周辺地域の交通環境に配慮するとし、駐車場の位置については、自動車の出入口を西側の地区幹線2号に集約することで、四つ橋筋や市道西梅田線沿道に安全な歩行者空間を確保するとともに、発生集中交通量の大阪駅周辺へ及ぼす影響が最小限となるよう配慮するとしている。
- ・ さらに、劇場を含め施設全般を訪問する来客を運ぶ大型バスやタクシーが周辺交通の支障とならないよう、歩行者動線や南西多目的広場の計画に十分配慮しながら西側敷地内に十分な規模を持った滞留スペースを確保するとしている。

検討結果

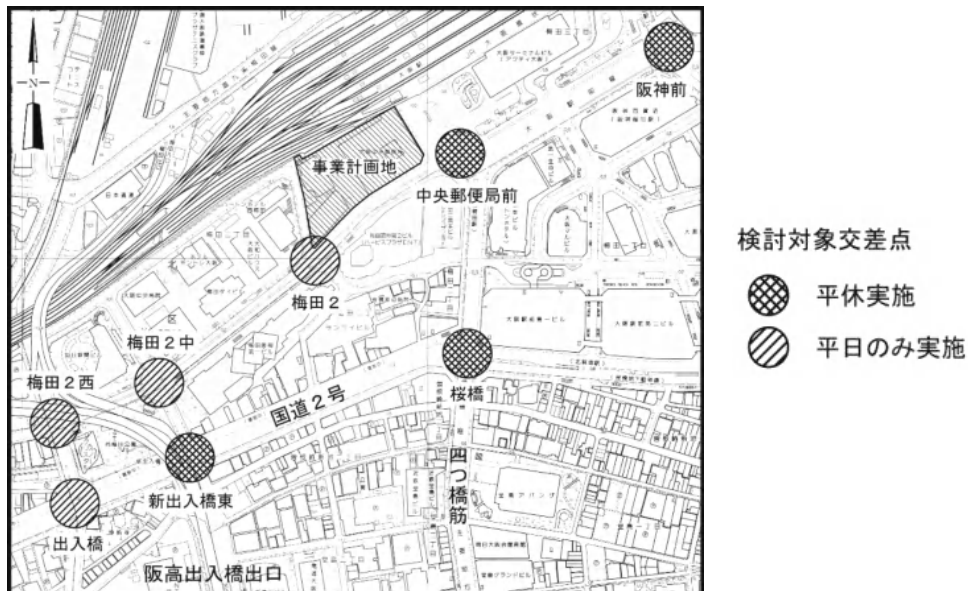
- ・ 事業計画地周辺の主要な交差点における交通処理検討にあたっては、各交差点における将来の横断歩行者数の増加や歩行者ネットワークの充実についても考慮したとしていることから、その詳細について事業者の説明を求めた。

### 歩行者ネットワークの充実等を踏まえた交通処理能力の検討の詳細について

交通処理を検討した事業計画地周辺の主要な交差点は、次図に示すとおりです。

このうち、中央郵便局前交差点及び梅田2交差点については、周辺の大型開発プロジェクトと歩行者ネットワークの充実による変化量を勘案し推計した、将来時点の横断歩行者数をもとに左折車の横断歩行者による低減率<sup>\*1</sup>を設定し、交差点飽和度及び流入部混雑度の計算を行っています。なお、他の交差点については、将来の歩行者交通量の変化が少ないことから、実態調査から得られた現状の歩行者数をもとに左折車の低減率を設定しています。

\*1：横断歩行者による左折車の交通容量の低下の程度を数値化したもの。



- ・ 本事業の交通計画については、周辺の大型開発プロジェクトと歩行者ネットワークの充実も踏まえた交通処理も含め「大阪駅西地区交通計画検討資料（自動車交通）平成20年6月」において検討されたものであるが、主要走行ルートの設定の考え方や施設関連車両の交通誘導について事業者の説明を求めた。

### 主要走行ルートの設定の考え方及び施設関連車両の交通誘導について

「主要走行ルート」とは、都市計画的な見地から通過交通を許容する幹線道路で時間・距離の観点から最短と考えられるものであり、近道や抜け道となるような地区集散道路、区画道路を除いたものです。本計画においては、その設定にあたって、周辺開発需要により混雑が想定される交差点についても回避しました。

設定した「主要走行ルート」への一般来場車等の施設関連車両の交通誘導策につ

いては、オープン後の一定期間や繁忙期における主要交差点への交通誘導員の配置や、車両出口付近での案内や駐車場内での案内板設置、ホームページやチラシなどによる周知を行います。

- ・ 供用時においては、施設関連車両による混雑が生じることのないよう、事業者が実施するとしている交通誘導策を確実に実施されたい。
- ・ また、事業計画地が京阪神都市圏を代表する主要な交通ターミナル駅に隣接していることを踏まえ、施設関連車両を抑制するための取組について事業者の見解を求めた。

〔事業者提出資料 1 - 6〕

#### 施設関連車両を抑制するための取組について

事業の実施にあたり、東西方向の歩行者用立体通路の整備や地下接続等により、歩行者ネットワークの充実を図る計画です。これにより周辺地区も含めた歩行者の利便性を向上させ、地区全体での公共交通機関利用を促し、施設関連車両の交通量抑制に寄与するものと考えます。

また、本事業においては商業や劇場への一般来訪者に対して、パンフレット、案内ホームページ等を通じて公共交通機関利用の周知を図っていくことを検討します。なお、計画建物に付設する駐車場は、来店客用・テナント用ともに有料とする計画です。

荷捌き車両については、可能な範囲で施設運営者側で発生集中時間帯をコントロールするなどにより、一般車のピーク時間帯と重ならない方向で検討します。なお、郵便局職員は、通勤の際に原則として公共交通機関を利用するものとし、

さらに、計画地周辺の交通負荷の低減を図るため、関係行政機関等の各種指導・意見を頂きながら公共交通機関の利用促進への取組を検討していきます。

- ・ 本事業計画地周辺に鉄道・バスのターミナル駅が集積していることを踏まえ、施設利用者に対する公共交通機関の利用促進など施設関連車両の抑制を目的とした取組を確実に実施されたい。

#### (5) 工事計画

準備書の概要（P28～33、P102～107）

- ・ 本事業では、地上部の解体工事を行った後、基礎工事、躯体工事等の建設工事を行う計画とし、地下部については、地上部の躯体工事に合わせて解体工事と躯体工事を行う計画としている。なお、本事業計画地は平成24年に竣工予定であるとしている。
- ・ 地下掘削等による地盤の変形による近接構造物への影響がないように必要期間中、計測管理を行い安全な工事を行うとしている。