

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(P421～422)

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
各環境影響評価項目（細項目）の予測評価にあたっては、必要に応じて事業計画地内の既存建物の影響を考慮すること。	予測評価にあたっては、事業計画地内に基本的に現状のまま存続する阪急グランドビルの影響が考えられる項目については、その影響についても考慮しました。
百貨店、事務所、店舗、駐車場など用途別の配置計画や諸元等を準備書に示すこと。	新設する梅田阪急ビルにおける用途別配置計画（計画平面図）用途別面積、駐車場台数等の諸元について第1章に記載しました。
本施設関連車両の発生集中交通量やルート別走行台数及び一般車両の交通量等の具体的な設定方法、台数を準備書に示すこと。また、発生集中交通量の予測にあたっては、現況施設並びに類似施設の実績を十分に踏まえるなど、適切な予測を行うこと。	施設関係車両の交通計画（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4章に記載しました。なお、施設関係車両の発生集中交通量や一般車両の将来交通量の予測については、既存資料や現地調査結果をもとに設定しました。
業務用車両を含む施設関連車両全ての駐車場の位置、出入路、収容台数を準備書に示したうえで、必要駐車台数を既存駐車場で確保できるとする根拠や本事業外の施設が当該駐車場を利用する場合は、それらとの整合についても説明すること。	施設関連車両（来客車両及び荷捌き車両等）について、駐車場の位置、出入路、収容台数を第1章及び第4章に記載しました。また、将来の駐車場の滞留台数と、駐車場容量との関係については第4章に記載しました。
新設建物の建設工事と既存建物の解体、撤去工事による影響の輻輳が想定されるので、これらの複合影響についても各環境影響評価項目において適切に予測評価すること。	本事業計画地で実施される各種工事の工程スケジュールを踏まえ、平行して実施される撤去工事についても考慮し、その影響が最も大きいと考えられる時期を選定し、予測評価を行いました。
解体、撤去工事を含めた建設工事中の具体的な環境保全対策、工事計画、予測の前提となる建設機械の稼働台数及び工事関係車両の発生台数、走行ルート等を準備書に示すこと。	工事関係車両の走行ルート及び建設工事中の環境保全対策については第1章に記載しました。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4章に記載しました。
事業計画においては、屋上緑化等を含め可能な限り多くの緑を配置するよう努めるとともに、緑化計画を準備書に記載すること。	本事業では、1階外周部歩道に面する部分や百貨店屋上及びサン広場において緑化を行い、都市景観の配慮に努めます。また、これらの緑化計画については配置図面なども含めて第1章に記載しました。
埋蔵文化財の試掘調査等について、関係機関との協議の経過及び対策の実施状況も準備書に記載すること。	埋蔵文化財の試掘調査等については、第5章に記載しました。

(2) 環境影響評価項目の選定

準備書の概要(P85～88)

- ・ 施設の存在については、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、低周波空気振動、廃棄物・残土及び地球環境、工事の実施については、大気質、騒音、振動及び廃棄物・残土が環境影響評価項目として選定されている。

検討結果

- ・ 環境影響要因と環境影響評価項目の選定については、方法書に示されたとおりである。
- ・ また、文化財については環境影響評価項目とされていないが、「(6)文化財」に記載のとおり適切な措置を講じるとされている。
- ・ 以上のことから、環境影響評価項目の選定は妥当なものである。

(3) 交通計画

準備書の概要(P29～31、P89～106)

ア 来場車両及び荷捌き車両

- ・ 本事業における百貨店の面積の増加及び事務所部の新設に伴う来場車両の増加台数、及び荷捌き車両の台数の設定は次のとおりとしている。

来場車両増加台数設定(経路別)

単位：台/日(片道)

		経路1 北西方面 (8.1%)	経路2 北東方面 (21.7%)	経路3 東方面 (22.5%)	経路4 西方面 (9.5%)	経路5 南方面 (25.6%)	経路6 阪神高速方面 (12.6%)	合計
平日	自動車	49	131	135	58	154	76	603
	タクシー	8	20	21	9	24	11	93
	計	57	151	156	67	178	87	696
休日	自動車	39	103	107	45	123	60	477
	タクシー	5	13	14	6	16	8	62
	計	44	116	121	51	139	68	539

()内の数字は、方面別台数比率を示す。
 経路別来場車両増加台数 = 来場車両増加台数 × 方面別台数比率
 方面別台数比率：平成12年京阪神パーソントリップ調査に基づき設定。

荷捌き車両台数設定(経路別)

単位：台/日(片道)

		経路1 北西方面	経路2 北東方面	経路3 東方面	経路4 西方面	経路5 南方面	経路6 阪神高速方面	合計
現状	2t	135	112	116	49	132	66	610
	4t	70						70
将来	2t	68	154	160	67	182	89	720
	計	138	154	160	67	182	89	790
増減	4t	70						70
	2t	67	42	44	18	50	23	110
	計	3	42	44	18	50	23	180

は減少を示す。

イ 施設関係車両の走行ルート

- 施設関係車両は主要幹線道路を走行すると考え、次のとおりとしている。

	走行ルート	備考
経路 1 (北西方面)	国道176号	荷捌き車両のうち「直納」、「配送」車両のすべてが走行するとしている。
経路 2 (北東方面)	国道423号 (新御堂筋)	
経路 3 (東方面)	国道 1 号	退場車両の一部が扇町公園南通線を走行する可能性も考えられるとしている。
経路 4 (西方面)	国道 2 号	
経路 5 (南方面来場)	市道南北線(四ツ橋筋)	
経路 5 (南方面退場)	国道25号(御堂筋)	
経路 6 (阪神高速方面)	市道九条梅田線	

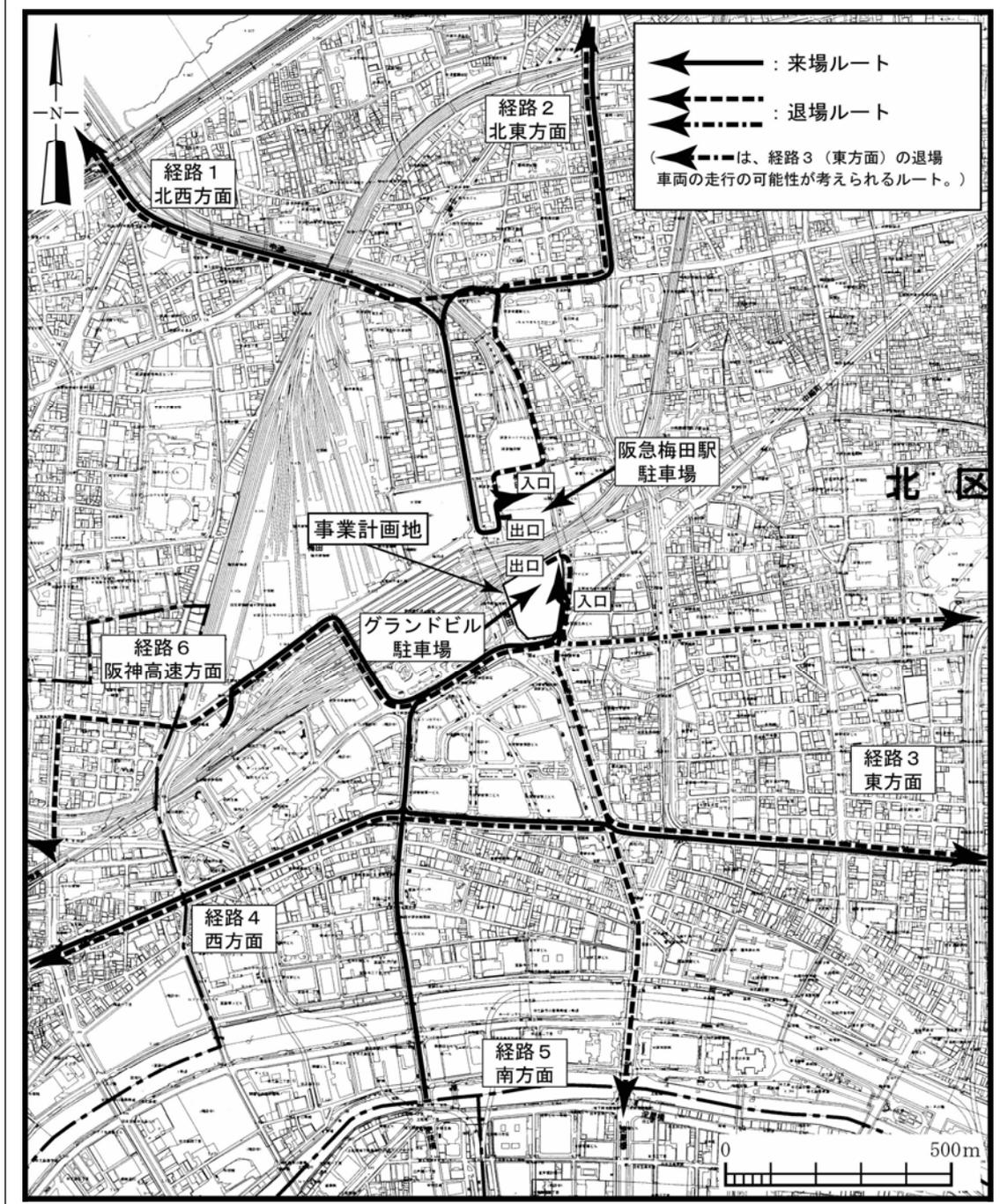


図 1 - 1 来場車両主要走行ルート