

うめきた2期地区北街区開発事業  
うめきた2期地区南街区開発事業  
に係る環境影響についての検討結果報告書

令和2年6月

大阪市環境影響評価専門委員会



## はじめに

この報告書は、大阪市環境影響評価条例に基づき、令和 2 年 4 月 15 日に大阪市長から諮問を受けた「うめきた 2 期地区北街区開発事業 うめきた 2 期地区南街区開発事業 環境影響評価準備書」について、専門的・技術的な立場から検討した結果をまとめたものである。

なお、同準備書については、令和 2 年 3 月 27 日から同年 4 月 27 日まで縦覧に供され、併せて同年 5 月 11 日まで意見書の受付が行われたが、環境の保全及び創造の見地からの意見書の提出はなかった。

令和 2 年 6 月 17 日  
大阪市環境影響評価専門委員会  
会長 近藤 明

# 目 次

はじめに

I 事業の概要	1
II 検討内容	
1 全般的事項	6
2 大気質	17
3 地下水・土壌	32
4 騒音	35
5 振動	43
6 低周波音	47
7 地盤沈下	49
8 日照阻害	53
9 電波障害	55
10 廃棄物・残土	58
11 地球環境	63
12 気象（風害を含む）	70
13 景観	74
14 文化財	78
III 指摘事項	80
おわりに	81

## [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

# I 事業の概要

## 1 手続きの併合

「うめきた2期地区北街区開発事業」及び「うめきた2期地区南街区開発事業」は、いずれも大阪市環境影響評価条例に基づく対象事業に該当し、また相互に関連する事業であることから、同条例第38条に基づき、環境影響評価の手続きを併合して行うとしている。

## 2 事業の名称及び種類並びに事業者の名称

事業の名称	うめきた2期地区北街区開発事業 (以下「北街区事業」という。)	うめきた2期地区南街区開発事業 (以下「南街区事業」という。)
事業者の名称 (代表者)	大阪ガス都市開発株式会社(代表取締役社長 三浦 一郎) オリックス不動産株式会社(代表取締役 深谷 敏成) 関電不動産開発株式会社(代表取締役社長 勝田 達規) 積水ハウス株式会社(代表取締役 仲井 嘉浩) 株式会社竹中工務店(取締役社長 佐々木 正人) 阪急電鉄株式会社(代表取締役 杉山 健博) 三菱地所株式会社(代表執行役 吉田 淳一) 三菱地所レジデンス株式会社(代表取締役 脇 英美) うめきた開発特定目的会社(取締役 高山 知也)	
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 事業の目的

	北街区事業	南街区事業
事業の目的	大阪及び関西の再生をリードし、我が国に新たな国際競争力をもたらす新たなまちづくりが期待されるうめきた地区において、「みどり」と「イノベーション」の融合拠点形成に向けた開発や国際競争力のある高度な都市機能と新産業創出・知的人材育成の拠点となる中核機能の導入等により、大阪駅周辺地域や関西圏の活性化を誘引し、先行開発区域(グランフロント大阪)とともに、大阪及び関西の都市再生の推進に貢献する。	
	商業機能、宿泊機能、住宅機能及び新産業創出機能・知的人材育成機能を主体に、世界をリードするイノベーション創出拠点を形成する。	商業機能、業務機能、宿泊機能、住宅機能及び国際集客交流機能を主体に、賑わいや交流のある世界に開かれた大阪にふさわしい国際競争力のある高度な都市機能集積を形成する。

#### 4 事業計画の概要

##### (1) 事業計画の策定の経緯

本計画地では、平成21年7月に大阪駅北地区まちづくり推進協議会にて「大阪駅北地区2期開発ビジョン」が策定された。また、平成26年6月に、うめきた2期区域まちづくり検討会が発足し、平成27年3月には「うめきた2期区域まちづくりの方針」が策定された。同方針に基づき、平成29～30年において、民間提案募集が行われ、平成30年7月に事業者が決定された。本計画は、上記提案に基づき策定された計画であるとしている。

##### (2) 施設計画

北街区事業及び南街区事業における主要な施設の内容は下記に、施設配置平面図及び立面図は図I-1、2に示すとおりとしている。

		北街区事業	南街区事業
計画地の概要	所在地	大阪市北区大深町地内	
	敷地面積	約15,720m <sup>2</sup>	約30,440m <sup>2</sup>
	区域の指定	都市計画区域内（市街化区域）	
	地域・地区	商業地域、都市再生特別地区（予定）、駐車場整備地区	
	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	650% （都市再生特別地区の都市計画により 最高限度緩和予定）	1,100% （都市再生特別地区の都市計画により 最高限度緩和予定）
施設の概要	建築面積	約10,300m <sup>2</sup> （建ぺい率約65%）	約22,700m <sup>2</sup> （建ぺい率約75%）
	容積対象面積	約102,180m <sup>2</sup>	約334,700m <sup>2</sup>
	延べ面積	約154,200m <sup>2</sup>	約413,000m <sup>2</sup>
	階数	南高層棟：地上27階・地下3階 北高層棟：地上47階・地下1階	南高層棟：地上51階・地下2階 北高層棟：地上39階・地下3階
	建物高さ	南高層棟：約135m 北高層棟：約175m	南高層棟：約185m 北高層棟：約185m
	構造	鉄骨鉄筋コンクリート造 鉄筋コンクリート造＋鉄骨造	鉄骨鉄筋コンクリート造 鉄筋コンクリート造＋鉄骨造
	主な用途	中核機能、店舗、ホテル、住宅等	事務所、店舗、ホテル、住宅、 中核機能等
	駐車台数	約500台 （敷地外駐車台数(予定)を含む）	約990台 （敷地外駐車台数(予定)を含む）

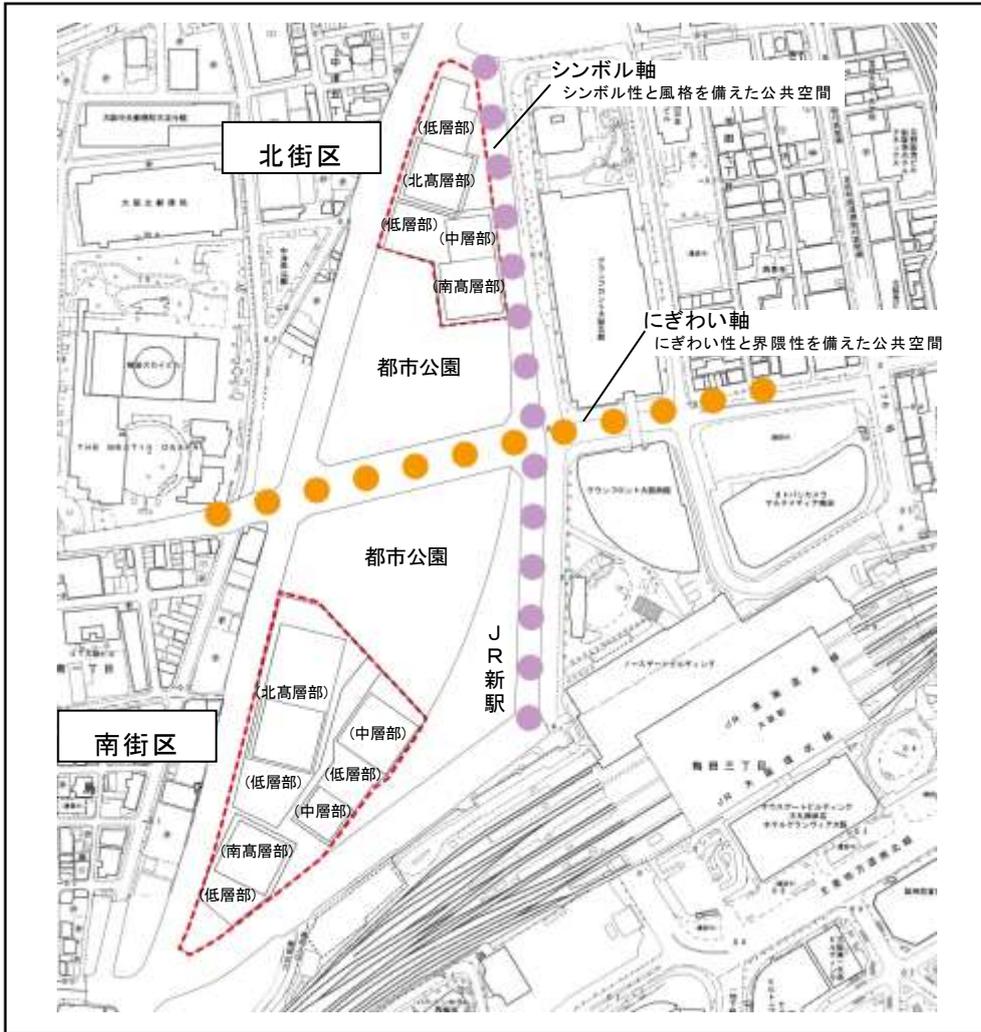


図 I - 1 施設配置平面図

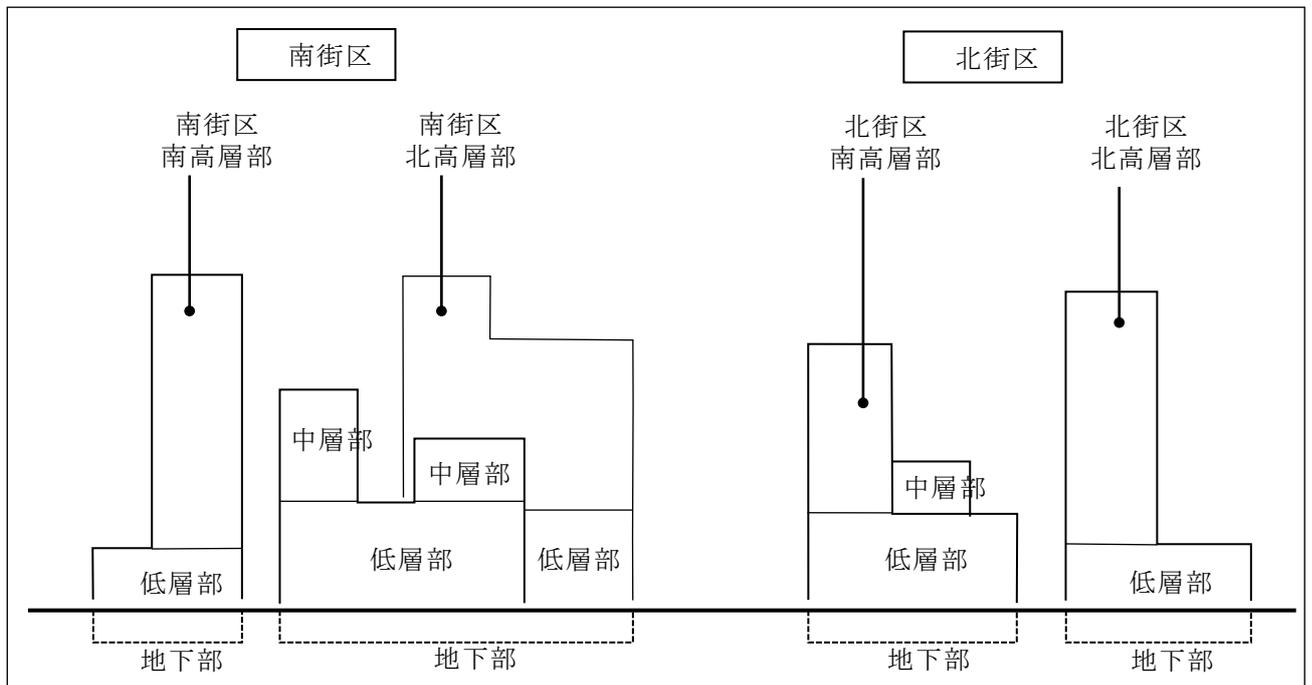


図 I - 2 立面図（東立面図）

### (3) 熱源計画

北街区南高層棟及び南街区北高層棟の空調等の熱源は、既存の地域熱供給事業者と契約し、熱供給を受ける計画であるとしている。また、本計画事業者が独自に設置する機器についても、高効率機器を採用することなどにより、省エネルギーを図るとともに、再生可能エネルギーの積極的利用を目的とした帯水層蓄熱システムなどを構築するとしている。

### (4) 緑化計画

各街区の緑化計画については、下表のとおりとしている。

区 分		緑化面積	概 要
事業計画地内	北街区	地上部 低層部屋上 約1,900m <sup>2</sup>	周辺地域との連続性に配慮し、敷地外周部に緑地を配置する。植栽は都市公園との連携にも配慮して樹種を選定する。シンボル軸側では、先行開発区域の「水景と一体となった緑の景観」に呼応するように、イチョウ並木と潤いを感じさせる植栽を計画する。低層部屋上においては、来街者、事業計画地内の就業者及び周辺住民等様々な人々の憩いの場となり活動の場となるような緑の感じられる屋上テラスを形成する。
	南街区	地上部 低層部屋上 約2,820m <sup>2</sup>	周辺地域との連続性に配慮し、敷地外周部に緑地を配置する。植栽は都市公園との連携にも配慮して樹種を選定し、都市公園から連続するような緑の景観を形成する。建物の間の空間には、都市の潤いとなる緑地を設ける。低層部屋上においては、来街者、事業計画地内の就業者及び周辺住民等様々な人々の憩いの場となり活動の場となるような緑の感じられる屋上テラスを形成する。

### (5) 交通計画、駐車場計画

駐車場台数は、来場車両予測及び法・条例に基づき、必要最小限の台数を確保する計画であるとしている。

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、来場者の公共交通機関利用促進やレンタサイクルの導入の検討などにより、周辺地域の交通環境に配慮するとしている。

駐車場の位置については、来場車両用の駐車場の多くは地下階に設ける計画であり、その出入口はすべて事業計画地の西側に設けることで、人通りの多いシンボル軸などの沿道に安全な歩行者空間を確保するとしている。

(6) 工事計画

工事工程（予定）は下表に示すとおりであり、北街区事業が2021年度春の工事着手、2026年度春の工事完了、南街区事業が2020年度秋の工事着手、2027年度の工事完了を目標としている。

年次		1	2	3	4	5	6	7	8
北街区	準備工事	■	■						
	基礎工事	■	■	■					
	躯体工事等		■	■	■	■	■	■	■
南街区	準備工事	■	■		■				
	基礎工事	■	■	■	■	■			
	躯体工事等		■	■	■	■	■	■	■

## 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（P473）

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	左の意見に対する事業者の見解
事業計画地周辺では多くの大規模開発が進められており、道路交通への負荷の増加が懸念されることから、事業者が検討している歩行者動線の確保等の対策に加えて、巡回バスやレンタサイクルの導入等による自動車交通量の抑制対策を検討し、その内容を準備書に記載すること。	周辺エリアとの回遊性を高めるため、新たなデッキネットワーク及び地下ネットワークの形成と、シンボル軸・賑わい軸を中心とした地上の歩行者ネットワークの強化を図るとともに、歩行者ネットワークの結節点となる場所を中心に、ゆとりある広場空間と縦動線を創出し、歩行者の快適性の向上を図ります。駐車場は必要最小限の台数とするとともに、ホームページでの案内等により公共交通機関の利用を促し、また、レンタサイクル等の導入について検討するなど、自動車交通量の抑制に努めます。（P45～50）

#### (2) 環境影響評価項目の選定等

##### ① 準備書の概要（P101～103）

- ・ 本事業の実施に伴い環境に影響があると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、地盤沈下、廃棄物・残土及び地球環境、「建設工事中」については大気質、地下水、土壌、騒音、振動、地盤沈下、廃棄物・残土及び文化財を環境影響評価項目に選定したとしている。

##### ② 検討結果

- ・ 大阪市環境影響評価技術指針（以下「技術指針」という。）の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、評価項目の選定に問題はない。

#### (3) 熱源計画

##### ① 準備書の概要（P37～42）

- ・ 本計画における北街区南高層棟及び南街区北高層棟の空調等の熱源は、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と契約し、熱供給を受ける計画である。その場合、北街区南高層棟及び南街区北高層棟の地下に地域熱供給事業者の地域冷暖房施設（サブプラント）が設置され、メインプラントから冷水・温水の供給を受けるとしている。
- ・ なお、省エネルギーを目的とした帯水層蓄熱システム、コージェネレーションシステム及びホテル部の給湯熱源については、本計画事業者が独自に所有する熱源である。また、北街区北高層棟及び南街区南高層棟についてはこれらの熱源系統から分離した個別熱源方式を計画するとしている。

- ・ 熱源設備の基本的考え方を以下のとおりとしている。

[熱源設備の基本的考え方]

- ・ 採用する機器は高効率機器とし省エネルギーを図る。
- ・ 南北両街区の地域冷暖房施設（サブプラント）に共通の熱源機器を確保することで、両街区の熱需要に合わせた熱供給バランスの調整を可能とする面的エネルギー融通を行い、省エネルギー化を図る。
- ・ 周辺への排熱の影響を少なくするため、主たる熱源の冷却塔は屋上に設置する。
- ・ コージェネレーションシステムの排熱を地域冷暖房施設へ供給するとともに、ホテル給湯、空調温水等に利用する。
- ・ 電力需要の平準化を図るため、高効率チラーによる蓄熱システムを計画する。なお、蓄熱槽は災害時の雑用水利用も想定して計画する。
- ・ 再生可能エネルギーの積極的利用を目的とした帯水層蓄熱システムを構築し、冷水・温水を製造する。
- ・ 運用時間の異なる施設管理室等や電気室等のバックアップが必要となるゾーンはヒートポンプエアコンによる空調システムとする。
- ・ 北街区北高層棟及び南街区南高層棟は中央熱源系統から分離し、空調は空冷ヒートポンプエアコンとする。
- ・ ホテル給湯はガス熱源のセントラル給湯を行う。

## ② 検討結果

- ・ 本事業では、地域熱供給事業者から熱供給を受ける計画としており、本事業に伴う外部プラントの増設等による環境影響も想定されることから、その影響の考え方について、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 1-1]

### 地域熱供給事業による環境影響について

本事業の専用施設として、地域熱供給事業者により、事業計画地内にサブプラントが設置されることとなっており、本事業に必要な熱源については、このサブプラント及び当計画事業者が所有する熱源機器により全て賄う計画としております。

このことから、サブプラントを含めた事業計画地内に設置される熱源機器による大気質や騒音等への環境影響については、予測に見込んでおります。

サブプラントは外部のプラントとも配管接続しておりますが、これは、事業計画地内に設置した機器に故障が生じた場合に、外部のプラントとの冷熱融通が可能となるよう冗長性を確保する観点からのものであり、外部プラントとの冷熱融通は基本的に行わないこととしております。

- ・ 本事業に係る地域熱供給事業による環境影響は予測に見込まれており、問題はない。

#### (4) 緑化計画

##### ① 準備書の概要 (P43~44)

- ・ 本計画においては、「うめきた 2 期区域まちづくりの方針」において位置付けられている、すべての人々に開かれ、誰もが自由にアクセスでき、人間の活動が豊かに展開される緑豊かなオープンスペースとしての「みどり」を、地上部を中心に地上と連続する低層建築物の上部において確保することを目指すとともに、周辺地域と調和し波及効果を生み出す緑のネットワークの形成を目指すことにより、生物多様性の保全やヒートアイランド現象の緩和等につながるよう、敷地内の地上部や建物低層部の屋上部分を緑化する計画としている。
- ・ 緑化にあたっては、敷地形状に対して角度をつけた建築物配置や中・高層部のセットバックを設けることで、周辺にも開かれた緑化空間を確保するとともに、植栽基盤のある緑地だけではなく、舗装や高木植栽、水景なども含めて一体となったオープンスペースを、隣接する都市公園や周辺の歩道からもアクセスしやすい地上部や地上とつながる低層部屋上に設けることで、すべての人々が緑の豊かさを享受でき、豊かな活動を展開できる緑化空間を確保する計画としている。
- ・ 加えて、「シンボル軸」沿いや事業計画地西側に植栽を施すほか、周辺歩道の一部の街路樹を高規格化するなど、周辺地域と調和した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にも配慮した計画としている。
- ・ 植栽については在来種を中心に、狭域的には隣接する都市公園や新梅田シティの新里山などの植生、広域的には淀川河畔の植生などの周辺緑地にも配慮した樹種を選定することにより、狭域かつ広域的なスケールでの緑のネットワークが期待される植栽計画とするとともに、水景や高木植栽を配置することにより生物多様性にも配慮した植栽計画としている。

##### ② 検討結果

- ・ 地区の中央に位置する都市公園との一体的な緑化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]

#### 都市公園との一体的な緑化の考え方

地区全体でみどりあふれる大地のような都市景観を創出するため、都市公園と一体的なランドスケープデザインにより、都市公園が民地内に入り込むような「みどり」の景観を形成します。

建物低層部に「みどり」が入り込むことにより、境界性のある建築ボリュームと「みどり」が融合した、奥行きと立体感のあるにぎわい形成を図ります。

南地区民間宅地においては、建物低層部においてみどり豊かなオープンスペースを建物間に沿うように配置し、商業店舗を中心に多様なアクティビティが「みどり」を介して向かい合いながら立体的に展開する“バレー”を整備します。

北街区民間宅地においては、中核機能を中心としたイノベーションを誘発する

空間と一体的にみどり豊かなオープンスペースを配置し、テラス状等の「みどり」が立体的に展開する“スパイラル”を整備します。

なお、「うめきた2期区域まちづくりの方針」において、「みどり」は「すべての人々に開かれ、誰もが自由にアクセスでき、そこで人間の活動が豊かに展開される緑豊かなオープンスペース」とされていることを踏まえ、建物上の「みどり」は、不特定多数の方が出入りできる低層部のテラスにおける屋上緑化を考えております。

- ・ うめきた 2 期地区は、みどりのまちづくりを先導する重要な役割を担っていることから、屋上緑化の拡大や地表高さからも視認できる緑化の導入により、建築物において最大限の緑量を確保する必要がある。
- ・ また、緑地の整備にあたっては、都市公園等と一体となり、グリーンインフラとしての機能が十分に発揮されるよう詳細な検討を行うとともに、その機能が持続するよう、維持管理に万全を期されたい。

## (5) 交通計画・駐車場計画

### ① 準備書の概要（P45～50）

〔施設関連車両台数〕

- ・ 施設関連車両台数は、平成 12 年京阪神パーソントリップ調査（京阪神都市圏交通計画協議会、平成 12 年）による大阪駅周辺の用途別発生集中交通量と、平成 13 年建物床面積調査（大阪市、平成 13 年）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、平成 22 年パーソン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。
- ・ 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台数は、表 1-1 に示すとおりである。
- ・ 施設関連車両の主要な走行ルートは、図 1-1 に示すとおりである。
- ・ なお、本事業では駐車場台数を必要最小限とするとともに、JR 大阪駅とはグランフロント大阪等を経由しデッキを介して連絡できるような整備を行い、ホームページでの案内等により公共交通機関の利用を促進する。また、レンタサイクル等の導入について検討するなど、自動車交通量の抑制に努めるとしている。

表 1-1 本事業に伴う施設関連車両の発生集中台数

単位：台／日（片道）

平休 区分	街区	発生（集中）台数		
		大型車	小型車	計
平日	北街区	20	320	340
	南街区	90	1,490	1,580
	計	110	1,810	1,920
休日	北街区	10	380	390
	南街区	30	1,300	1,330
	計	40	1,680	1,720

注：荷捌き車両を含む

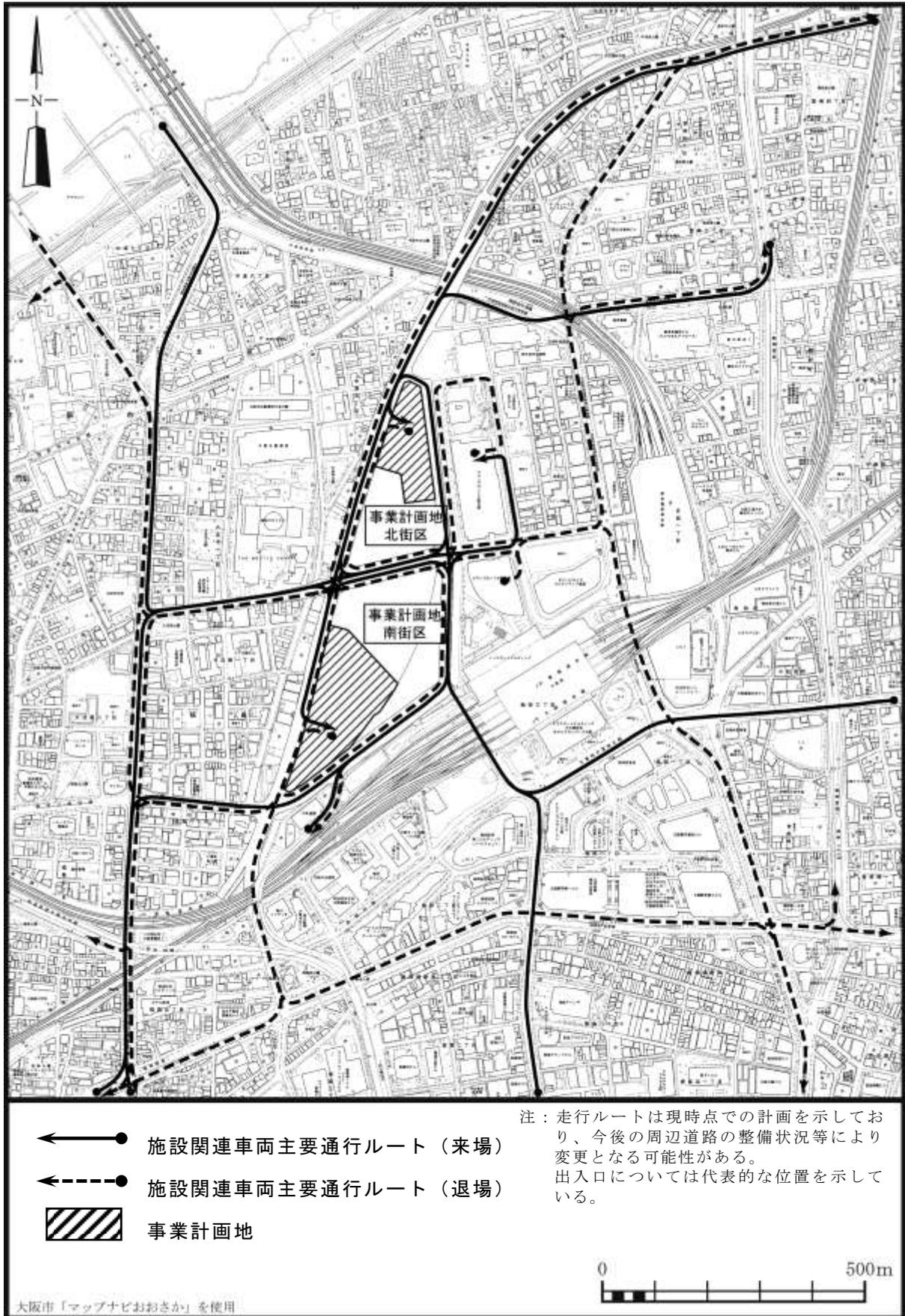


図1-1 施設関連車両の主要な走行ルート

#### [歩行者ネットワークの充実]

- ・ 周辺エリアとの回遊性を高める歩行者ネットワークの形成を図るために下記取組を検討している。
  - \* 周辺エリアとの回遊性を高めるため、新たなデッキネットワーク及び地下ネットワークの形成と、シンボル軸・賑わい軸を中心とした地上の歩行者ネットワークの強化を図る。
  - \* あわせて、歩行者ネットワークの結節点となる場所を中心に、ゆとりある広場空間と縦動線を創出し、歩行者の快適性の向上を図る。

#### [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、事業計画地周辺の主要な交差点において検討を行っている。
- ・ 主要な交差点における自動車交通量は、各交差点において実測した交通量を元に、道路整備や周辺プロジェクトによる交通量変化を考慮し、本事業の開発条件に基づき設定したピーク時の交通量を加えて設定しているとしている。
- ・ 検討の結果、全ての交差点において交差点需要率は 0.9 を下回っており、各交差点における交通処理は可能と考えられるとしている。

#### [駐車場計画]

- ・ 本計画の駐車場台数は、北街区北高層棟は約 370 台、南高層棟は約 130 台、南街区北高層棟は約 480 台、南高層棟は約 400 台を整備し、グランフロント大阪への敷地外駐車場（予定）として約 110 台を確保する計画である。駐車場台数は、来場車両予測及び法・条例により必要な台数を勘案して設定している。
- ・ 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としている。
- ・ また、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、来場者の公共交通機関利用促進やレンタサイクルの導入の検討などにより、周辺地域の交通環境に配慮するとしている。
- ・ 駐車場の位置については、来場車両用の駐車場の多くは地下階に設ける計画であり、その出入口は、すべて事業計画地の西側に設けることで、シンボル軸、賑わい軸沿道に安全な歩行者空間を確保するとしている。

## ② 検討結果

- ・ 交通処理検討の詳細について、事業者を確認したところ、次のとおり説明があった。

交通処理検討について

交通処理検討での車両走行ルートは、各方面の来場・退場車両について、幹線道路及び6m以上の区画道路を利用する最短経路を設定しています。

将来交通量については、交通量調査結果により現況値を把握した上で、周辺道路整備による変化量や周辺開発プロジェクト及び本事業による増加量を加えて、推計を行っております。

車両走行ルート及び将来交通量に基づき、交差点需要率を算定した結果は下表に示すとおりです。

一地点を除き、すべての地点において、将来の交差点需要率は一般的な評価基準である0.9を下回る結果となっております。

地点NO.3の芝田2丁目交差点の休日については、需要率が0.9を超過していますが、下表に示すとおり、本事業による影響ではございません。

本事業においては、準備書に記載した公共交通機関の利用促進等に加え、近年の社会情勢の変化に鑑み、供用時点における周辺の交通状況に応じて、来場者やテナント関連車両の交通誘導等を適切に実施し、周辺道路における交通影響の低減に努めてまいります。

No.	交差点	①現況		②将来 (うめきた2期事業 無)		③将来 (うめきた2期事業 有)		③-② うめきた2期事業 による影響	
		平日	休日	平日	休日	平日	休日	平日	休日
1	駅北1・3号+新梅田シティ南	0.181	0.097	0.415	0.356	0.501	0.440	0.086	0.084
2	駅北1・2号	0.518	0.537	0.701	0.726	0.701	0.803	0.000	0.077
3	芝田2	0.323	0.435	0.432	1.035	0.432	1.035	0.000	0.000
4	芝田1	0.652	0.615	0.616	0.634	0.616	0.634	0.000	0.000
5	芝田	0.398	0.395	0.425	0.511	0.425	0.511	0.000	0.000
6	梅田ランプ東	0.475	0.441	0.586	0.569	0.618	0.602	0.032	0.033
7	梅田ランプ前	0.463	0.342	0.653	0.510	0.667	0.579	0.014	0.069
8	梅田ランプ西	0.358	0.268	0.571	0.421	0.624	0.459	0.053	0.038
9	福島6	0.411	0.264	0.429	0.304	0.445	0.326	0.016	0.022
10	大淀中前	0.300	0.205	0.373	0.267	0.383	0.276	0.010	0.009
11	中津	0.471	0.289	0.401	0.257	0.401	0.257	0.000	0.000
12	R176接続部	-	-	0.310	0.286	0.310	0.295	0.000	0.009
13	済生会病院前	0.513	0.463	0.518	0.535	0.522	0.550	0.003	0.015
14	鶴野町北	0.602	0.521	0.631	0.593	0.649	0.618	0.018	0.025
15	阪神前	0.517	0.418	0.453	0.415	0.453	0.415	0.000	0.000
16	大阪駅前西	0.314	0.305	0.395	0.362	0.410	0.376	0.015	0.014
17	梅田新道	0.673	0.522	0.676	0.564	0.683	0.571	0.007	0.007
18	桜橋	0.482	0.355	0.452	0.416	0.452	0.427	0.000	0.011
19	出入橋	0.392	0.291	0.417	0.383	0.420	0.407	0.003	0.024
20	大淀中1	0.379	0.198	0.346	0.177	0.348	0.178	0.002	0.001
21	大淀中2	0.307	0.156	0.281	0.142	0.281	0.142	0.000	0.000
22	豊崎4西(西)	-	-	0.520	0.343	0.530	0.353	0.010	0.010
23	新出入橋東	0.397	0.262	-	-	0.452	0.362	-	-
24	梅田2	0.330	0.245	-	-	0.443	0.467	-	-
25	梅田2中	0.222	0.180	-	-	0.274	0.249	-	-
26	梅田2西	0.181	0.152	-	-	0.299	0.250	-	-

※現時点の行政協議状況により、2期事業による影響については22地点で検討しております。

表 交差点需要率

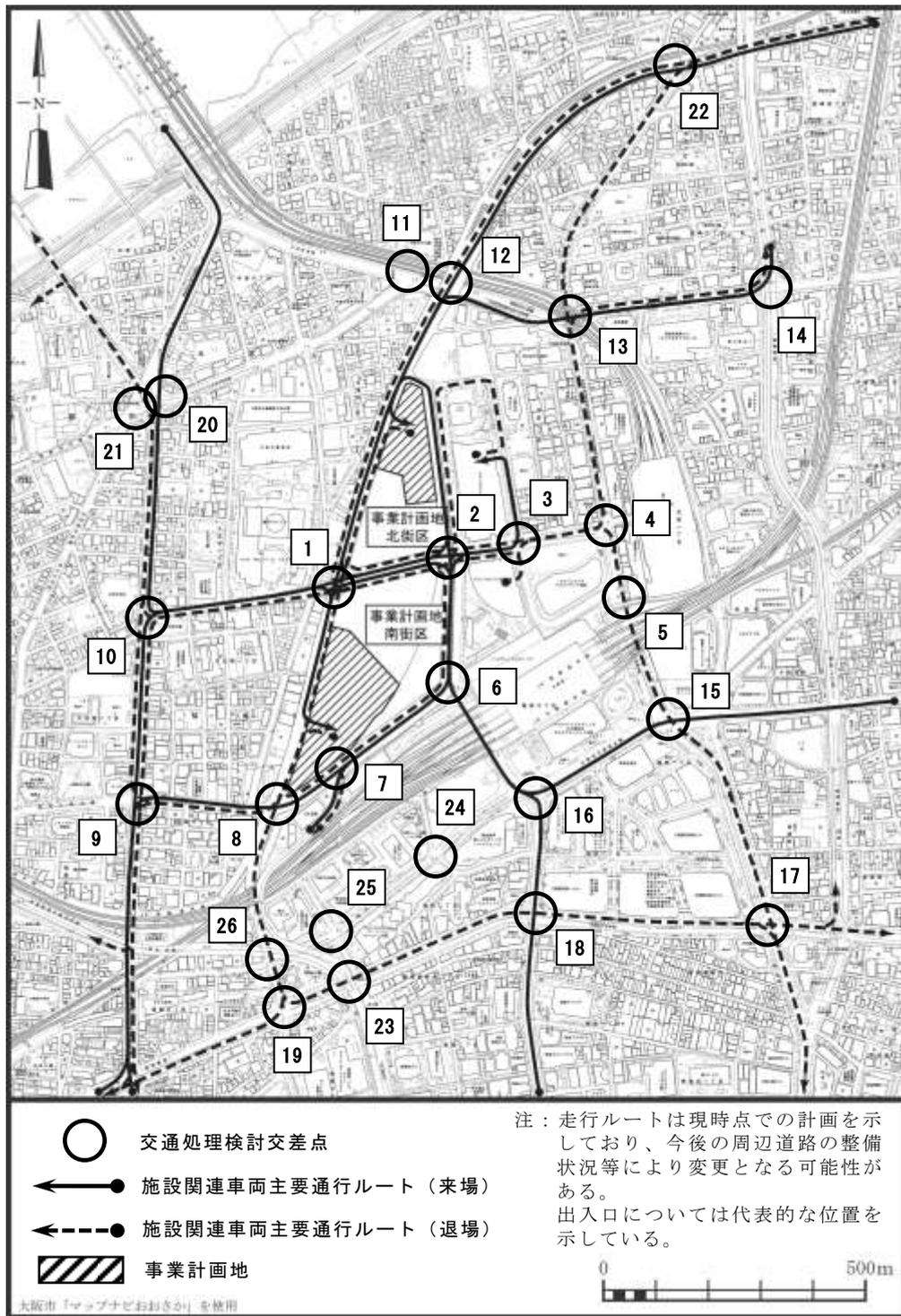


図 交通処理検討交差点

- ・ 準備書に記載した対策に加え、供用時における周辺の交通状況を踏まえた交通誘導等により交通影響の低減を図ることとしており、問題はない。

## (6) 工事計画

### ① 準備書の概要（P51～52）

- ・ 工事の実施にあたっては、工事車両出入口前の適切な誘導員配置や搬入出時間帯の配慮など、影響を可能な限り低減し安全な工事を行う計画としている。
- ・ 本事業計画地周辺では、昼間は、多くの店舗等が営業しており、また、自動車交通や歩行者通行も多くなっていることから、それらへの影響を可能な限り低減し、安全な工事を行うために、夜間にも工事を行う可能性があるとしている。
- ・ 夜間工事を実施する場合には、警察、道路管理者等関係機関と協議調整の上、安全な工事計画を立て実施するとしている。
- ・ 施設の建設工事に伴い発生する建設工事用車両の通行ルートは、図 1-2 に示すとおりである。
- ・ 建設工事用車両は、主として阪神高速道路と幹線道路を利用する。また、建設工事用車両の運行にあたっては、建設資機材搬入車両の計画的な運行により、適切な载荷を行い、工事関連車両の台数をできる限り削減する。また、走行ルートについても、複数のルートを設定し、車両の分散を図るなど、周辺環境への影響をできる限り軽減する計画であるとしている。
- ・ なお、事業計画地の周辺では、都市計画道路や都市公園などの工事が並行して行われる予定であることから、これらの周辺工事と工程等について調整を行い、工事関連車両の集中を可能な限り低減するとともに、必要な場所に交通整理員を配置するなど、歩行者の安全確保に配慮するとしている。

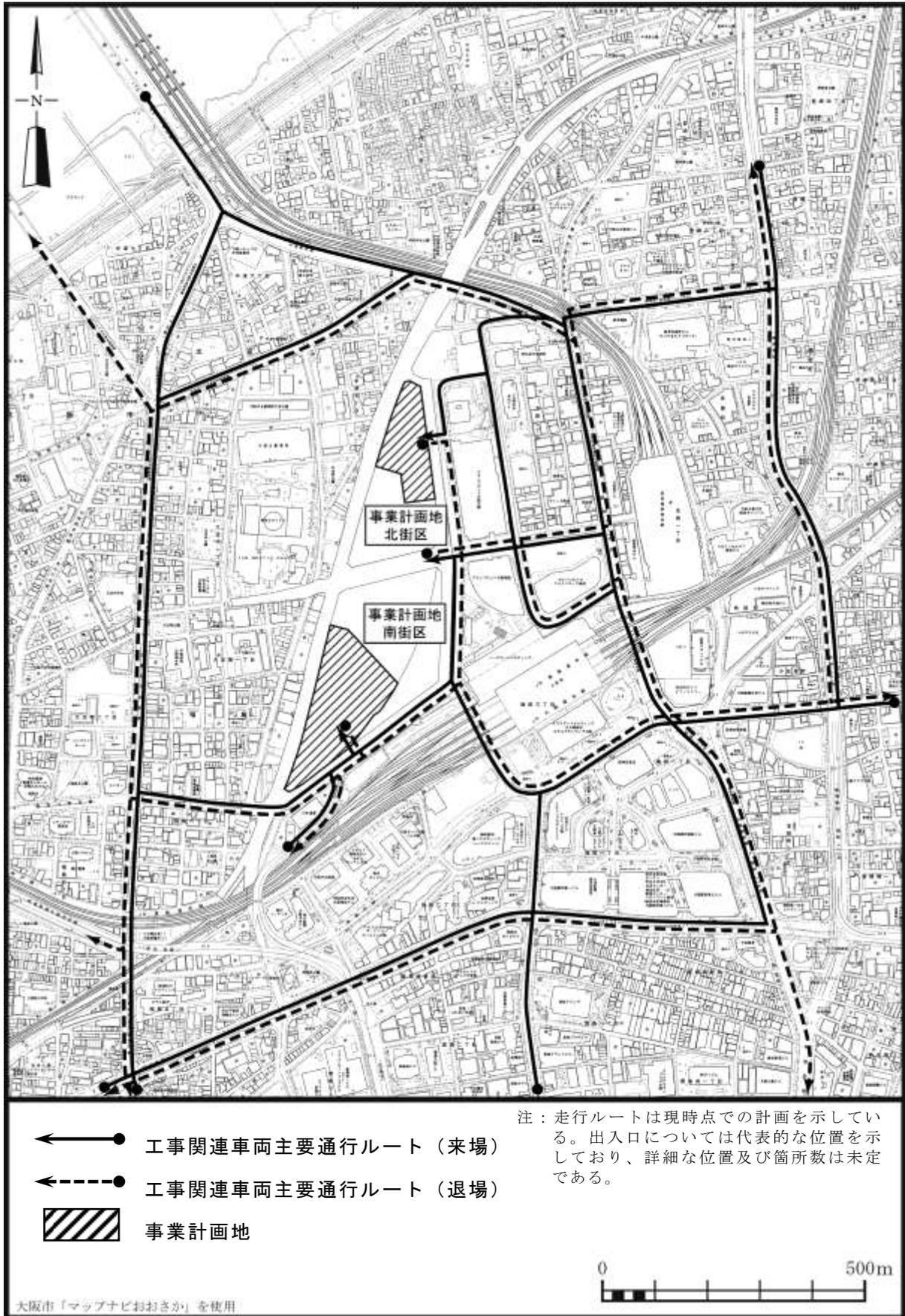


図1-2 工事関連車両の主要な走行ルート

## ② 検討結果

- ・ 本事業においては夜間にも工事を行う可能性があるとしていることから、その詳細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]

### 夜間工事について

本事業計画地周辺では、昼間は多くの店舗等が営業しており、また、自動車交通量や歩行者通行が多いことから、接続デッキ工事等の敷地外工事や、大型トレーラーによる搬出入等については、警察等との協議により、安全性の観点から、夜間工事が必要となる場合があります。

また、内部仕上げ工事等の周辺への影響が少ないと考えられる工事については、夜間に実施する可能性があります。

夜間工事の実施にあたっては、警察や道路管理者等と協議調整を行うとともに、周辺施設管理者や周辺住民に事前に説明を行い、安全面や環境面に十分に配慮してまいります。

- ・ 夜間工事の実施についてはやむを得ないものであるが、周辺には住居が存在することから、工事計画を十分に精査し、夜間工事を最小限にとどめることにより、周辺への環境影響の低減に努められたい。
- ・ また、事業計画地周辺では本事業と並行して大規模な開発事業の工事が実施されることから、周辺道路における渋滞等による環境上の問題が生じることのないよう、他の事業者や関係機関との綿密な協議調整を図るとともに、工事関連車両の台数の削減や平準化に努められたい。