

13 景 観

(1) 方法書についての市長意見に対する事業者の見解（P787）

方法書について、景観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
事業計画地である夢洲は、大阪市の景観形成方針に掲げるウォーターフロント景観の形成において重要であることから、調査地点の選定にあたっては、船上から夢洲を眺望した際に、景観への影響が最も大きくなる海上の地点を追加すること。	方法書における景観の調査及び予測地点は、陸上の4地点としていましたが、クルーズ船からの景観として1地点、フェリー航路からの景観として1地点、大阪市景観読本におけるベイエリアの主要な視点場として示されるダイヤモンドポイントからの景観として1地点の計3地点を追加して、調査、予測及び評価し、その結果は準備書第5章に記載しました。

(2) 現況調査

① 準備書の概要（P653～655）

- ・ 地域景観の特性として、会場予定地周辺は「大阪市景観計画」における「臨海景観区域」に定められ、入り組んだ海岸線が形成されており、対岸の建物が見渡せる等大阪港ならではの景観が形成されるとともに、ガントリークレーン、大型クルーズ船の入港風景のほか、大阪港に沈む夕陽等、多様な表情を持つ海辺のまちなみが生み出されているとしている。
- ・ 現地調査は事業計画地を中心とする半径約4kmを調査範囲とし、主要眺望地点から事業計画地方向の景観写真撮影を実施したとしている。

② 検討結果

- ・ 地域景観の特性を示すとともに、各主要眺望地点として方法書で選定された地点に加え、市長意見を踏まえ海上の眺望地点が追加され、各地点から事業計画地方向を撮影した写真及び景観の状況がまとめられており、現況調査について問題はない。

(3) 予測評価

① 準備書の概要（P656～671）

ア 予測内容

- ・ 建築物の出現が会場予定地周辺の景観に及ぼす影響について、現地調査結果及び事業計画等をもとに予測したとしている。
- ・ 建築物等の出現による景観の変化を視覚的にとらえるために、現況調査において選定した主要眺望地点7地点からの景観について、施設完成後のフォトモンタージュを作成し、予測したとしている。

イ 予測結果及び評価

- ・ 景観についての環境保全目標は、「魅力ある都市景観形成及び周辺都市景観との調和に配慮していること」、「大阪市景観計画、その他景観法及び大阪市都市景観条例等に基づく計画または施策等の推進に支障がないこと」とし、本事業の実施が事業計画地周辺の景観に及ぼす影響について、予測結果を環境保全目標に照らして評価したとしている。
- ・ 会場予定地は、「大阪市景観計画」において臨海景観形成区域として設定されている。大阪市景観読本によれば、「特徴的な景観資源となっている夕陽や大規模な橋梁などとの調和に配慮した景観の形成が求められます」とあるとしている。
- ・ 今回の調査及び予測地点はいずれも中景であり、中景域からの眺望については、予測結果のとおり施設完成後においても一部がわずかに視認される(No.1、2、3、7)か、ほとんど視認されない(No.5、6)としている。
- ・ コスモタワー展望台(No.4)においては、全体が視認されることになるが、大阪市内の臨海部に位置する人工島である夢洲の海と空に囲まれたロケーションを活かし、周辺の景観と調和した会場づくりに努める計画としている。
- ・ また、さらなる景観への影響低減のため、以下の対策を行う計画であるとしている。
 - * パビリオン等の建設にあたっては、原則として高さ制限を設ける等、大阪港の景観形成や夕陽への影響に配慮を行う。
 - * 博覧会開催時間には夜間も含まれているが、夜間においても周囲への影響を少しでも和らげるようなソフトなライトアップにより、親しみのある夜間景観を創出するよう努める。
- ・ 以上のことから、魅力ある都市景観の形成及び周辺都市景観との調和にできるかぎり配慮する計画であり、環境保全目標を満足するものと評価するとしている。

② 検討結果

ア 予測内容について

- ・ フォトモンタージュによる予測の前提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 13-1〕

フォトモンタージュによる予測の前提について

現時点で計画している施設配置(準備書 p.9 図 1.2.5)や施設高さ等からフォトモンタージュ法により予測を行いました。会場内には、当協会が整備する施設だけでなく、敷地を参加国等に提供し、その中で自由に形状やデザインを構成するパビリオンも存在することから、パビリオンの設計に係るガイドラインを策定し、パビリオンの高さについて、計画・設計上の制限又は禁止事項として次のとおり定めています。

パビリオンの高さは 12m 以内としなければならない。ただし、12m を超える部分の水平投影面積の合計が当該パビリオンの建築面積の 1 / 2 以内の場合においては、パビリオンの最高高さは、主動線内側に位置する場合は 17m 以内、主動線の外側に位置する場合は 20m 以内とすることができる。(パビリオンの設計に係るガイドライン C-10)

予測にあたっては、大屋根や会場内に設置する施設の高さを考慮し、現在の検討において想定される最大の高さである約 30m としてフォトモンタージュを作成しました。また、現時点でパビリオン等の色が未定であることから、白としています。

【参考】ガイドライン掲載先（当協会ウェブページ内）

<https://www.expo2025.or.jp/association/maintenance/guidelines-typea/>

- ・ 現時点での施設計画をもとにフォトモンタージュを作成していることから、作成条件について問題はない。
- ・ 主要眺望地点からの眺望の変化の程度をフォトモンタージュ法により予測する手法は技術指針に示されている手法であり問題はない。

イ 予測結果及び評価について

- ・ 「魅力ある都市景観の形成」について、具体的にどのような配慮を行うのか事業者に確認したところ、次のとおり説明があった。

〔事業者提出資料 13-2〕

魅力ある都市景観の形成に係る配慮内容について

会場計画にあたっては、四方を海に囲まれたロケーションを活かし、世界とつながる「海」と「空」が印象強く感じられるデザインとする計画です。

主要眺望地点からの景観は、施設計画から大屋根だけが突出するものではないため、「多様でありながら、ひとつ」というコンセプトに沿った、まとまりのある景観になると考えており、施設ごとの用途に合わせて計画し、スケール感に配慮するなど、周辺景観との調和の取れた会場整備に努めます。

また、パビリオンの設計に係るガイドラインの記載事項で景観に関わる内容は以下のとおりです。

- ・ （公式参加者用）パビリオンは必ずしも大型である必要はなく、大阪・関西万博のテーマ及びサブテーマを踏まえ、自国の建築物や景観、文化、資源を美的に表現するとともに、会場内の連続した景観を形成することが望ましい。
- ・ （民間パビリオン用）パビリオンは必ずしも大型である必要はなく、大阪・関西万博のテーマ及びサブテーマを踏まえ、独自のデザインを表現するとともに、会場内の連続した景観を形成することが望ましい。
- ・ 主動線（メインストリート）上部の大屋根（リング）上には空中歩廊が巡り、パビリオン群が立ち並ぶ会場を俯瞰することができることから、パビリオン屋

上やパビリオン背面側の外壁等について、景観的な配慮（仕上げ、緑化、設備目隠し等）を行うことが望ましい。

- ・ 主動線（メインストリート）又は広場に面するパビリオンの正面の境界線では、パブリックスペースとの融合を重視した景観を設計しなければならない。
- ・ 博覧会開催時間には夜間も含まれており、ライトアップによる夜間景観を創出するとされていることから、ライトの照度など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 13-3〕

ライトアップによる夜間景観の創出について

照明設備の詳細計画やパビリオンの設計については、IDA（International Dark-sky Association）の「責任ある屋外照明の5つの原則」等を参考に現在検討しているところですが、会場外への影響をできる限り抑えるよう配慮します。

現時点においては、屋外公園の照度基準と同等の計画とし、主要園路や人が密集するエリアでは来場者の安全性を踏まえ、エリアごとの照度計画を検討しています。

また、ガイドラインにおいては、屋外照明及び屋内照明のうち外に漏れる光への対策についても評価項目としている建築環境総合性能評価システム（CASBEE[®]-短期使用）により評価を行い、建築物環境効率ランク A 以上とするよう記載することにより、当該の対策について配慮しています。

表 責任ある屋外照明の5つの原則

必要性	全ての照明は、明確な目的を持つこと。 照明の設置や交換をする前に、照明が本当に必要かをよく検討しましょう。照明を使うことで、周辺の野生生物や環境にどのような影響があるか、考えましょう。標識・縁石・階段などには、照明の代わりに反射材や自発光式の器具でまかなえないか、検討しましょう。
光の向き	必要な場所だけを照射するよう、向きを調節すること。 適切な覆いを付けたら、向きを調節することにより、必要な場所以外への漏れ光を抑制しましょう。基本的に照明は下向きに使用しましょう。
光の量	必要最小限の明るさで使うこと。 照明は必要最小限の明るさで使いましょう。反射光が夜空に漏れることを低減するため、路面状態にも気を配りましょう。
制御	必要な時間にだけ点灯すること。 タイマや人感センサを利用して、必要な時に点灯し、必要性が低い時には減灯または消灯を行いましょう。
光の色	可能な場合は、低色温度（電球色）の光を使うこと。 短波長の光（青・紫）の使用は必要最小限に抑えましょう。

- ・ 本事業は国際的な催事であることから、本事業の目的にも記載のとおり多様な価値観を表現するとともに、海・山・空が連続する広大で開放的な眺望に映え、夕景・夜景においても周囲と調和しつつ魅力とにぎわいに満ちた大阪・関西の海の玄関口にふさわしい景観を創出するよう配慮されたい。

14 自然とのふれあい活動の場

(1) 現況調査

① 準備書の概要（P672～690）

- ・ 会場予定地及び（仮称）舞洲駐車場予定地の周辺地域における自然とのふれあい活動の場の状況を把握するため、既存資料及び現地調査を実施したとしている。
- ・ 調査対象は会場予定地及び（仮称）舞洲駐車場予定地の周辺地域とし、調査地点は図 14-1 に示すとおり 8 地点を選定したとしている。

図中番号	名 称	利用区分
No.1	南港中央公園	都市公園
No.2	野鳥園臨港緑地	野鳥観察所
No.3	新夕陽ヶ丘	ビューポイント
No.4	中央突堤臨港緑地	ビューポイント
No.5	シーサイドコスモ	ビューポイント
No.6	舞洲緑地	緑地
No.7	舞洲緑道	緑道
No.8	舞洲シーサイドプロムナード	散策路

- ・ 既存資料調査及び現地調査について、調査結果の概要は表 14-1 に示すとおりであるとしており、現地調査では自然とのふれあい活動の場の施設の概要、利用状況等の調査と当該情報の整理及び解析を行ったとしている。



図 14-1 現況調査地点、施設の利用 (施設関連車両) に伴う影響の予測地点

表 14-1 自然とのふれあい活動の場の概要（既存資料調査・現地調査）

地点	利用者属性 利用形態	利用状況	アクセス
No.1 南港中央公園 208,820m ² 〈都市公園〉	<ul style="list-style-type: none"> ・家族連れ、団体、個人 ・バーベキュー、スポーツ、公園、散策等 	<ul style="list-style-type: none"> ・野球場、テニスコート、バーベキュー施設等を完備している。園内にある遊具広場には多くの子供の遊ぶ姿が見られる。多目的広場ではソフトボール等各種スポーツの団体利用ができる。 ・野球場では高校・大学野球等の公式戦が行なわれる。高校野球では全国高校野球選手権大阪大会の開催球場のひとつになっている。バーベキュー広場は3月～11月までの営業である。 	<ul style="list-style-type: none"> ・普通車186台（うち身障者用2台）、大型車3台 ※時期により駐車可能台数は変更することがある。 ・公共交通機関としてはニュー tramがある（「ポートタウン東」駅から約100m）。
No.2 野鳥園臨港緑地 193,000m ² 〈野鳥観察所〉	<ul style="list-style-type: none"> ・個人 ・バードウォッチング、眺望、散策等 	<ul style="list-style-type: none"> ・展望塔には多くの人が集まり、バードウォッチングを楽しんでいる。緑地内では鳥のさえずりに耳を傾けながら、散歩を楽しむ人の姿が見られる。 ・毎年数回干潟の生き物観察会や野鳥観察会等のイベントを開催している。 	<ul style="list-style-type: none"> ・普通車 20 台、バス 2 台 ・公共交通機関としてはニュー tramがある（「トレードセンター前」駅から徒歩約 1.1km）。
No.3 新夕陽ヶ丘 43,000m ² 〈ビューポイント〉	<ul style="list-style-type: none"> ・家族連れ、個人 ・公園、眺望、散策等 	<ul style="list-style-type: none"> ・高さ25mの展望広場からは大阪湾を見渡すことができる。川が流れる四季の谷、お花見広場、あずまやのある散策ルートはゆったりと散歩を楽しむことができる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・敷地内にはないが、近隣に有料駐車場が複数ある。 ・公共交通機関としては JR 環状線「西九条駅」から大阪シティバス（81系統）で約 35分、JR 桜島線「桜島駅」から舞洲アクティバス（2系統）で約 15分、「中央線コスモスクエア駅」からコスモドリームライン（3系統）で約 20分である。
No.4 中央突堤臨港緑地 85,000m ² 〈ビューポイント〉	<ul style="list-style-type: none"> ・家族連れ、個人 ・公園、眺望、散策等 	<ul style="list-style-type: none"> ・多くの人釣りや散歩を楽しんでいる。ウッドデッキが広がる中央突堤は美しい夕陽を見ることができ、「ダイヤモンドポイント」と呼ばれている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・敷地に隣接した駐車場は使用中中止中（2021年4月時点）。近隣に有料駐車場が複数ある。 ・公共交通機関としては大阪メトロ中央線がある（「大阪港駅」から約 500m）。
No.5 シーサイドコスモ 35,000m ² 〈ビューポイント〉	<ul style="list-style-type: none"> ・個人 ・釣り、公園、眺望、散策等 	<ul style="list-style-type: none"> ・シーサイドコスモには休憩所、芝生公園、ボードウォーク等の施設があり、平日、休日問わず釣りや散歩、ジョギングを楽しむ人の姿が見られる。遊具のある広場は子供連れの家族や子供が多く利用している。 	<ul style="list-style-type: none"> ・敷地内にはないが、近隣に有料駐車場が複数ある。 ・公共交通機関としては大阪メトロ中央線がある（「コスモスクエア駅」から徒歩すぐ）。

地点	利用者属性 利用形態	利用状況	アクセス
No.6 舞洲緑地 130,000m ² 〈緑地〉	<ul style="list-style-type: none"> ・家族連れ、個人 ・公園、散策等 	<ul style="list-style-type: none"> ・風のそよぐ芝生広場では家族連れがピクニックを楽しむ姿が見られる。灯台付近には子供が遊ぶことのできる大型遊具が完備されている。舞洲緑地内には水辺もあり、上の池から流れてくる川のせせらぎの音に耳を傾けながら散歩を楽しむことができる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・敷地内及び近隣に有料駐車場が複数ある。 ・公共交通機関としては JR 環状線「西九条駅」から「81 系統 舞洲スポーツアイランド」行の大阪シティバスで約 35 分、JR 桜島線（ゆめ咲線）「桜島駅」から舞洲アクティブバス（2 系統）で約 15 分、「中央線コスモスクエア駅」からコスモドリームライン（3 系統）で約 20 分である。
No.7 舞洲緑道 85,000m ² 〈舞洲緑道〉	<ul style="list-style-type: none"> ・家族連れ、個人 ・眺望、散策等 	<ul style="list-style-type: none"> ・海沿いの舗道ではサイクリングや釣りを楽しむ人の姿が見られる。令和 2 年 11 月時点では一部劣化により立ち入りが制限されている場所がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・敷地内にはないが、近隣に有料駐車場が複数ある。 ・公共交通機関としては JR 環状線「西九条駅」から「81 系統 舞洲スポーツアイランド」行の大阪シティバスで約 35 分、JR 桜島線（ゆめ咲線）「桜島駅」から舞洲アクティブバス（2 系統）で約 15 分、「中央線コスモスクエア駅」からコスモドリームライン（3 系統）で約 20 分である。
No.8 舞洲シーサイド プロムナード 〈散策路〉	<ul style="list-style-type: none"> ・家族連れ、個人 ・釣り、眺望、散策等 	<ul style="list-style-type: none"> ・舞洲の南岸沿いに整備された長さ約 600m のボードウォークでは、景観を楽しみながら人々が散歩や釣りを楽しんでいる。令和 2 年 11 月時点では一部劣化により立ち入りが制限されている場所がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・敷地内にはないが、近隣に有料駐車場が複数ある。 ・公共交通機関としては JR 環状線「西九条駅」から「81 系統 舞洲スポーツアイランド」行の大阪シティバスで約 35 分、JR 桜島線（ゆめ咲線）「桜島駅」から舞洲アクティブバス（2 系統）で約 15 分、「中央線コスモスクエア駅」からコスモドリームライン（3 系統）で約 20 分である。

② 検討結果

- ・ ふれあい活動の場の位置、利用状況、アクセス状況が現地写真や図表によりまとめられており、現況調査について問題はない。

(2) 予測評価

① 準備書の概要（P691～700、P701～710）

〔施設の利用（施設関連車両の走行）〕

ア 予測内容

- ・ 施設の利用に伴う影響として、施設関連車両の走行に伴う大気質、騒音及び振動による影響や、自然とのふれあい活動の場へのアクセスに対する影響について、調査結果及び事業計画等をもとに予測したとしている。
- ・ 予測地点は現況調査を実施した地点と同様とし、予測時点は施設関連車両台数が最大となる時期としたとしている。

イ 予測結果及び評価

- ・ 施設関連車両の走行に伴い、ふれあい活動の場に影響を及ぼすことが考えられる大気質、騒音、振動については、環境の保全のための措置を講じることにより環境保全目標を満足しており、その影響は小さいと予測されたとしている。
- ・ ふれあい活動の場の利用特性及び価値への影響については、車両によるアクセスルートの分断・消滅はなく、徒歩ルートも適切に確保されており、自然とのふれあい活動の場へのアクセスに対する影響は小さいと予測されたとしている。
- ・ また、以下の対策により来場者等の車両台数の低減や車両交通流の円滑化を図る計画であるとしている。
 - * ICTを活用した各種誘導策の展開、主要ターミナル駅からのシャトルバスやパークアンドライドバスを導入することにより来場者等の車両台数の低減や車両交通流の円滑化を図る。
 - * （仮称）舞洲駐車場においては、原則事前予約制の導入を行うことで、来場時間の平準化を行い車両のピーク時間帯への集中を回避する。
- ・ ビューポイントである地点（No.3、4、5）については、施設関連車両の走行により利用者の視線が遮られることはなく、影響はないと予測されたとしている。
- ・ 以上のことから、施設の利用に係る自然とのふれあい活動の場に及ぼす環境影響は、実行可能な範囲内で回避又は低減されており、環境保全目標を満足するものと評価するとしている。

〔建設・解体工事（工事関連車両の走行、土地の改変・解体）〕

ア 予測内容

- ・ 建設・解体工事に伴う影響として、工事関連車両の走行に伴う大気質、騒音及び振動による影響や、自然とのふれあい活動の場へのアクセスに対する影響について、また、土地の改変によるふれあい活動の場への影響について、調査結果及び事業計画等をもとに予測したとしている。
- ・ 予測地点は図 14-2 に示すとおり現況調査地点と同様とし、予測時点は施設の建設、解体工事の最盛期としたとしている。

- No.1 南港中央公園、No.2 野鳥園臨港緑地、No.4 中央突堤臨港緑地及び No.5 シーサイドコスモについては、本事業による建設・解体工事において土地の改変を行わないことが明らかであることから、ふれあい活動の場の消滅の有無と改変の程度については、予測対象としていないとしている。

イ 予測結果及び評価

- ふれあい活動の場の消滅の有無と改変の程度については、ふれあい活動の場の改変は行わないこと等から影響はないと予測されたとしている。
- 工事関連車両の走行に伴い、ふれあい活動の場に影響を及ぼすことが考えられる大気質、騒音、振動については、環境の保全のための措置を講じることにより環境保全目標を満足しており、その影響は小さいと予測されたとしている。
- ふれあい活動の場の利用特性及び価値への影響については、利用者の車両によるアクセスルートの分断・消滅はなく、徒歩ルートも適切に確保されており、自然とのふれあい活動の場へのアクセスに対する影響は小さいと予測されたとしている。
- また、以下の対策により工事関連車両の車両台数の低減を図る計画であるとしている。
 - * 工事関連車両の運行にあたっては、乗り合いを推進すること、朝夕の通勤により混雑する時間帯をできる限り避けることにより工事関連車両の車両台数の低減を図る。
 - * 工事関連車両運転者に対しては、歩行者等の優先の徹底、交差点進入時、右左折時における歩行者等の安全確認の徹底等の交通安全教育を徹底する。
- ビューポイントである地点（No.3、4、5）については、工事関連車両の走行により利用者の視線が遮られることはなく、影響はないと予測されたとしている。
- 以上のことから、建設・解体工事に係る自然とのふれあい活動の場に及ぼす環境影響は、実行可能な範囲内で回避又は低減されており、環境保全目標を満足するものと評価するとしている。



図 14-2 建設・解体工事（工事関連車両の走行、土地の改変・解体）に伴う影響の予測地点

② 検討結果

ア 予測内容について

〔施設の利用（施設関連車両の走行）〕

- ・ 大気質、騒音及び振動の予測結果をもとにふれあい活動の場に対する環境影響を予測していることに加え、アクセス経路の状況（車、バス、鉄道、徒歩）を踏まえてふれあい活動の場の利用者に対する影響の程度を予測しており、問題はない。

〔建設・解体工事（工事関連車両の走行、土地の改変・解体）〕

- ・ 事業計画をもとに土地の改変の程度を予測していること、大気質、騒音及び振動の予測結果をもとにふれあい活動の場に対する環境影響を予測していること、アクセス経路の状況（車、バス、鉄道、徒歩）を踏まえてふれあい活動の場の利用者に対する影響の程度を予測していることから、問題はない。

イ 予測結果及び評価について

〔施設の利用（施設関連車両の走行）、建設・解体工事（工事関連車両の走行、土地の改変・解体）〕

- ・ 施設の利用において、舞洲内ではふれあい活動の場へのアクセスルートにおいては高い混雑度（No1：1.00、No.2：0.89）が予測されており、施設関連車両の走行によるふれあい活動の場の利用者への影響が考えられることから、この影響の低減策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 14-1〕

ふれあい活動の場の利用者への影響の低減策について

舞洲内道路については、車両交通流の円滑化に向け、一方通行での運用も視野に入れて関係機関等と調整を行っていきます。

（仮称）舞洲駐車場については、原則事前予約制の導入を行うため、来場者車両の滞留は抑制されると考えられますが、駐車場内や入口付近の交通流動については、今後の施設設計において、場内に来場者車両の滞留スペースを設置する等、周辺交通への影響をできる限り低減するよう検討します。

駐車場の出入口には、警備員を適切に配置する等、歩行者の安全確保について検討します。

- ・ （仮称）舞洲駐車場付近の交通流の円滑化や出入口付近での安全確保など、ふれあい活動の場の利用者への影響を低減するための対策を確実に実施されたい。
- ・ また、全般事項でも記載のとおり、博覧会開催期間及び建設・解体工事期間に、咲洲及び舞洲においてイベントが開催される場合、交通量がさらに増加することが想定されることから、博覧会関係車両と他のイベント関係車両のピーク時間の重複を避けるなど、交通渋滞の抑制について関係機関と調整されたい。