

### 1. 2. 9 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、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。

事業計画地における緑化計画の概要は表 1-4 に、緑化計画図は図 1-9(1)～(4)に示すとおりである。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、落葉樹等の四季を感じる植栽計画とすることをコンセプトとする。

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。隣接する西梅田地区との連続性については、西梅田地区との調和に配慮してクスノキやシラカシ、さらには季節を感じさせるサルスベリやハナミズキ等の導入を検討する。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た計画とする。

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。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」（「大規模建築物の建設計画の事前協議に関する取扱要領」（大阪市、平成 20 年 4 月）並びに「同実施（技術）基準」平成 19 年改正）を踏まえ、事業計画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。

樹種は、今後関係機関と協議しながら選定する。

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。

表 1-4 事業計画地における緑化計画の概要

区分	緑地面積	概要
地上（1階）	2,000 m <sup>2</sup> 以上	事業計画地の外周歩道に面する部分に、植栽を行う計画。
中層部屋上		中層部屋上に植栽を行う計画。

注：緑地面積は大阪府自然環境保全条例等を踏まえた規模を確保する。



図 1-9(1) 緑化計画図 (1階)

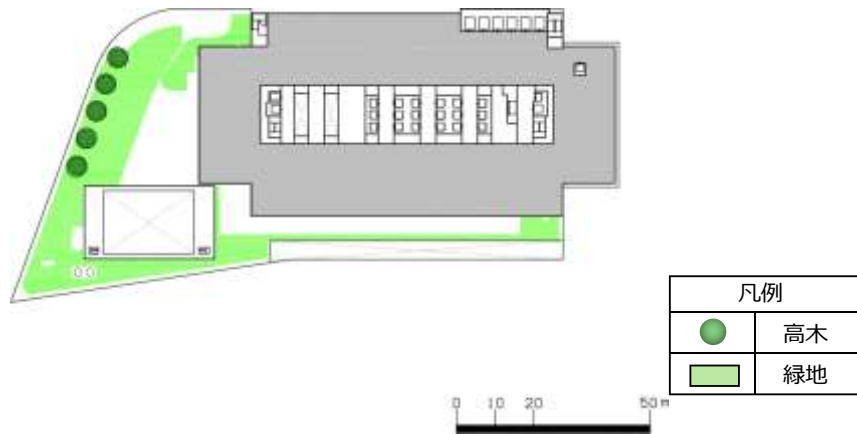


図 1-9(2) 緑化計画図 (9階)

表 1-5 現時点で計画している樹種

区 分	樹 種
地 上 (1階)	シラカシ (高木/常緑樹)、クスノキ (高木/常緑樹)、シマトネリコ (高木/常緑樹)、サルスベリ (高木/落葉樹)、ハナミズキ (高木/落葉樹)、ツツジ類 (低木/常緑樹)、フッキソウ (地被類) 等
中層部屋上	シラカシ (高木/常緑樹)、ツツジ類 (低木/常緑樹)、ファイリヤブラン (地被類) 等

## 1. 2.10 交通計画、駐車場計画

### (1) 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。

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。

この方法は、事業者が関係機関と協議したうえで検討した「梅田三丁目地区交通計画再検討資料報告書（平成 31 年 4 月）」と同じ設定方法である。

なお、荷捌き車両を含む施設関連車両の台数等の設定方法の詳細については、別途、「5.1 予測の前提」に記載する。

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 1-6 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 1-10 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、一般道路利用として、北西方面（国道 176 号）、北東方面（新御堂筋）、東方面（国道 1 号）、西方面（国道 2 号）、南方面（御堂筋、四つ橋筋）の 5 方面と、高速利用（来場：阪高出入り橋ランプ、退場：阪高梅田ランプ）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）を一方向につき 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ている。

表 1-6 本事業に伴う施設関連車両の発生集中台数

単位：台／日（往復）

平休 区分	発生集中台数		
	小型車	大型車	計
平日	2,160	140	2,300
休日	2,340	80	2,420

注：荷捌き車両を含む

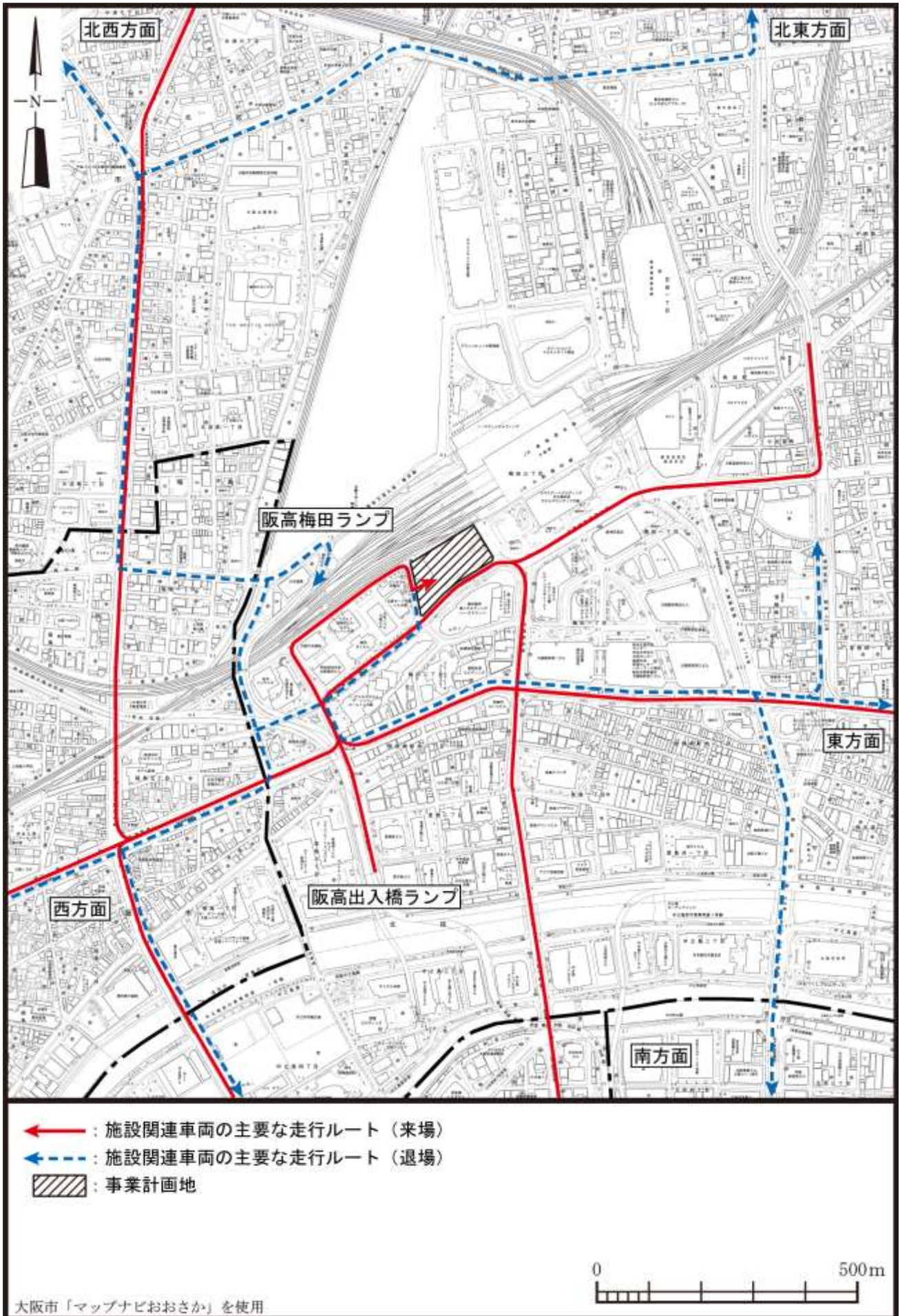


図 1-10 施設関連車両の主要な走行ルート



(2) 歩行者ネットワークの充実

大阪市との協議に基づき、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、図 1-11 に示すように地下・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る。その概要は以下のとおりである。

なお、図 1-11 に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を計画案として示した。ただし、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。

【大阪駅周辺の東西・南北の主要な歩行者動線の強化・充実】

＜デッキレベル＞

事業計画地の南東角には、歩行者動線の結節点となる多目的広場をデッキ・地上・地下の各レベルに設け、デッキレベル（2階）では歩行者用立体通路を介してサウスゲートビルディングと接続し、東西方向の主要な歩行者動線の強化を図る。



図 1-11(1) 主要な歩行者動線の強化（デッキレベル）

<地上レベル>

事業計画地内に多目的通路を整備し、北側で整備を予定しているJR高架下歩行者用通路と連絡することにより、西梅田方面と大阪駅北地区を結ぶ南北の主要な歩行者動線の充実を図る。

事業計画地東側及び南側においてゆとりある地上沿道空間を整備し、大阪駅から西梅田方面へのアクセス性の向上と、大阪駅周辺での地上の回遊性の充実を図る。

事業計画地北側に東西通路を整備し、大阪駅から西梅田方面へのアクセス性の維持・向上と、賑わいある回遊空間の形成を図る。



図 1-11(2) 主要な歩行者動線の強化（地上レベル）

<地下レベル>

ガーデンアベニューとの接続により、地下における歩行者ネットワークをより分りやすくスムーズにする。また、事業計画地南東で地下多目的広場を介して、ガーデンアベニューと接続することにより、地下から事業計画地への視認性・アクセス性の向上ならびに防災性の強化を図るとともに、大阪駅前西交差点の南北横断ルートへの歩行者動線の強化を図る。さらに、事業計画地南西においても地下接続を図り、西梅田地区における地下レベルの歩行者回遊動線の充実を図る。



図 1-11(3) 主要な歩行者動線の強化（地下レベル）

【事業計画地近傍の交差点における歩行者ネットワーク】

事業計画地南東の多目的広場を介したサウスゲートビルディングとのデッキルート及び地下横断ルートの新設により、大阪駅南西の東西横断歩道及び大阪駅前西交差点の南北横断歩道の歩行者の一部が新設ルートに配分される。

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、大阪駅南西の東西横断歩道の歩行流動量増加は抑制される。また、大阪駅前西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地上の横断歩行者の一部が地下に転換することにより減少するため、交差点の処理能力が向上すると考えられる。

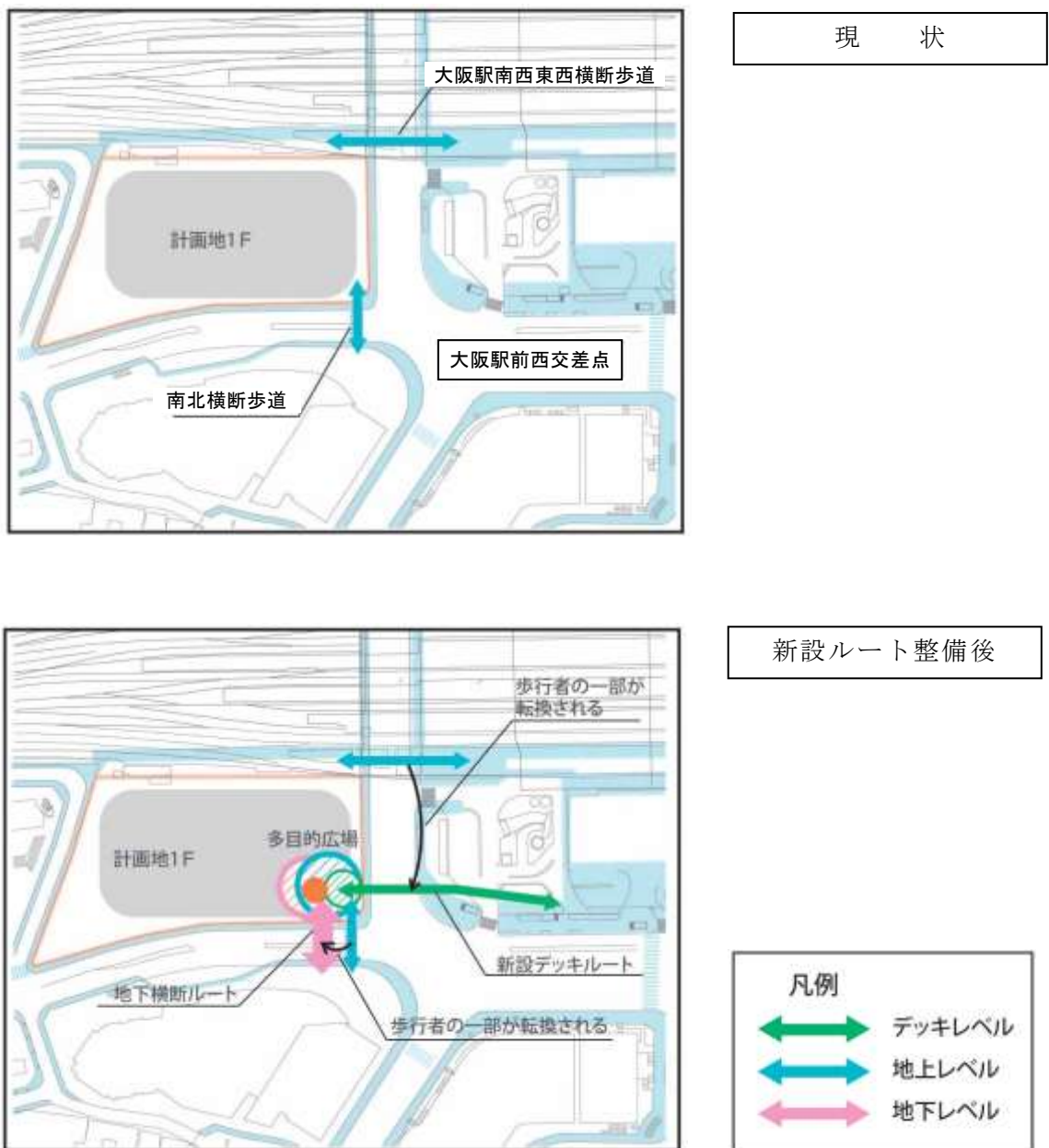


図 1-12 交差点処理検討との関係について

(3) 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、事業者が関係機関と協議したうえで取りまとめた「梅田三丁目地区交通計画再検討報告書（平成 31 年 4 月）」において検討されている。検討されている主要な交差点は、図 1-13 に示すとおりである。

同検討資料においては、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に梅田1丁目1番地計画、ヨドバシ2期事業等の周辺プロジェクトの交通量を加えた交通量を元に、アクティ西駐車場関連は、本計画開発後は新北ビル別棟駐車場へ移行するとしたうえで、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。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。

検討の結果、全ての交差点における、交差点需要率は 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。

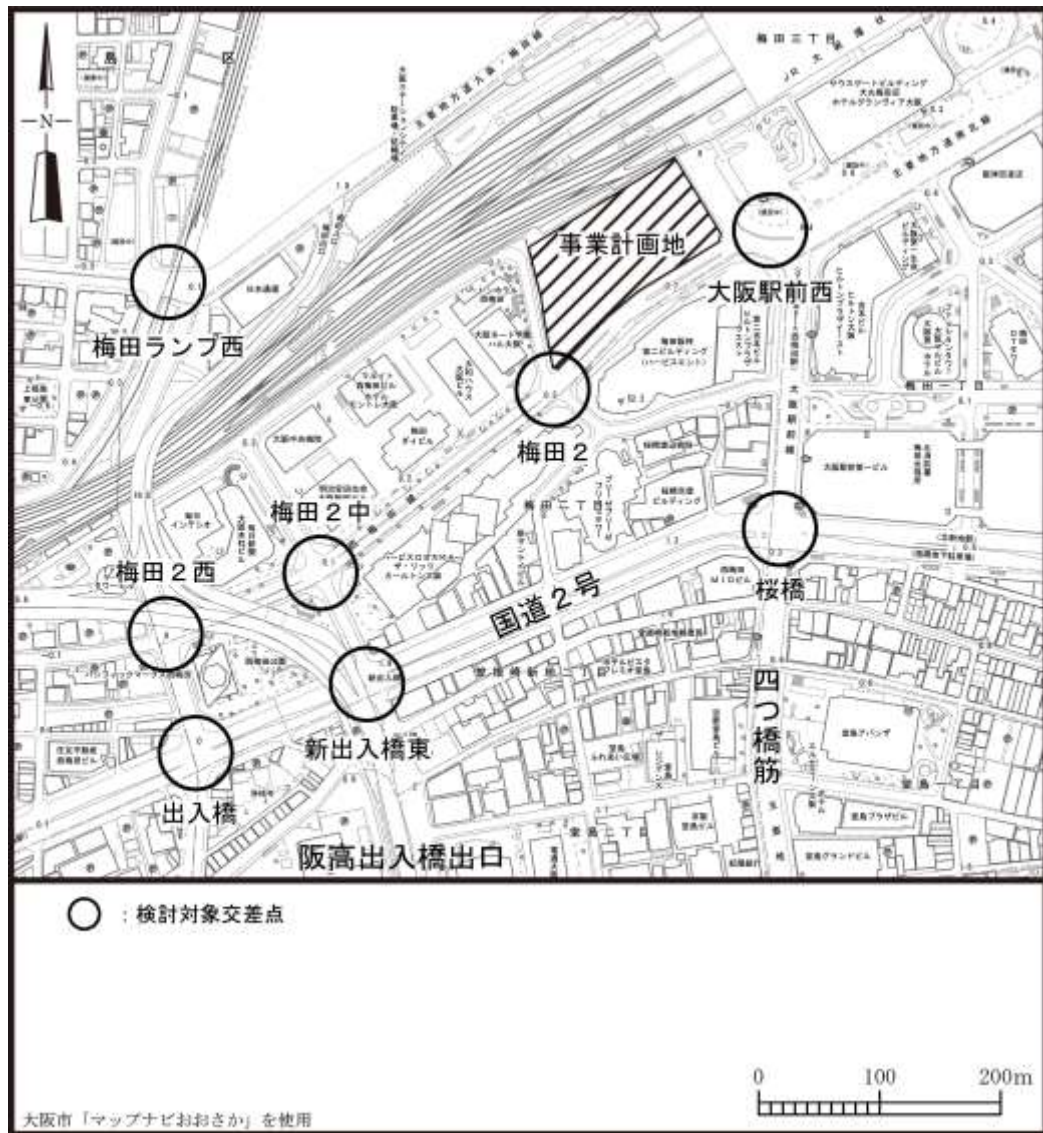


図 1-13 事業計画地周辺において検討を行った交差点



#### (4) 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」（平成 26 年 5 月）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 26 年 6 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。

「建築物における駐車施設の附置等に関する条例」に基づく附置義務台数は 387 台と想定しており、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。本事業では、これらの必要台数を上回る約 390 台を確保する計画である。

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。

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。

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。

また、駐輪場（約 380 台）を事業計画地内に整備することにより、沿道の不法駐輪の削減を図り、快適な歩行空間の確保に努める。

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事業計画地内に十分な規模を持った滞留スペースを確保する。

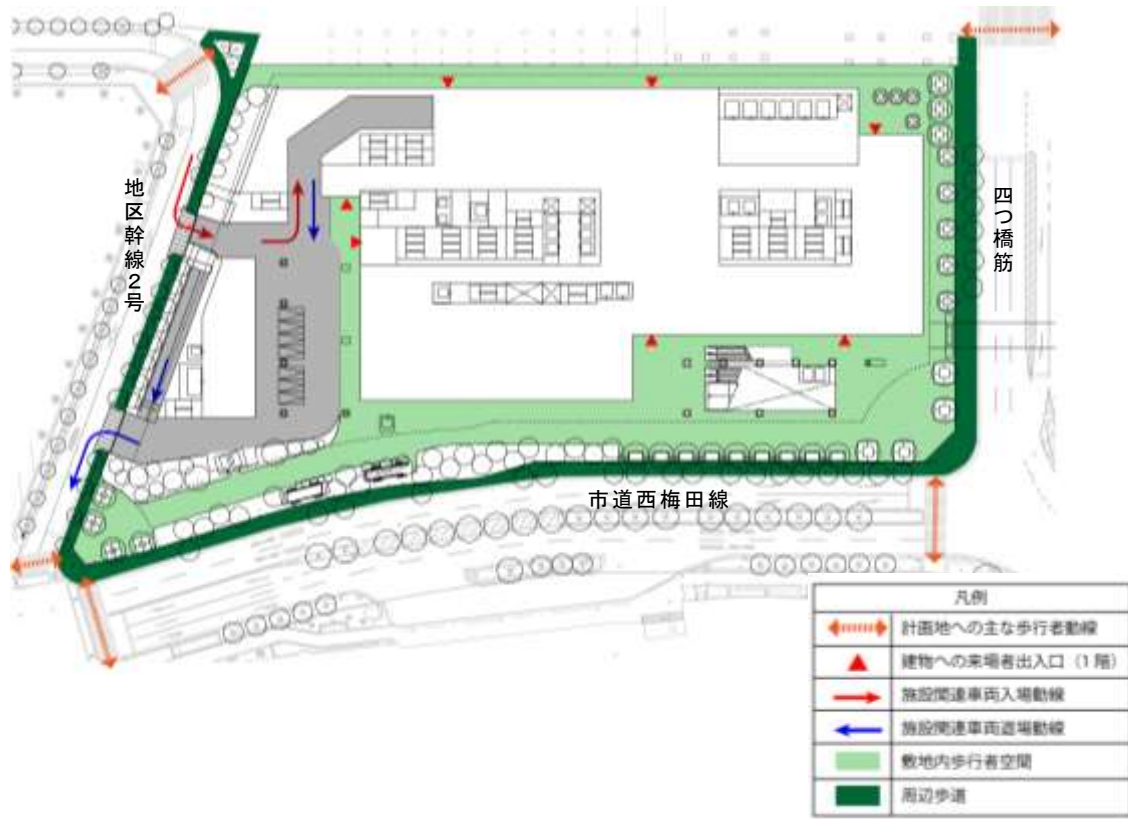


図 1-14 施設関連車両の出入口の位置及び来場者出入口



表 1-8 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、給排水など作業に必要な仮設物の準備・設置等を行う。</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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地上部は油圧破碎機等により順次解体する。</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（主に東西及び南面）を施工する。</li> <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>・ RC連壁は、安定液を使用しながらGL-38m程度の建物支持層まで掘削し、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>・ ソイルパットレスにて近接構造物の防護に配慮する。</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> <li>・ 掘削工事と並行して既存建物の地下解体工事を行い、浮き上がり防止のために埋め戻したコンクリートガラを撤去を行う。</li> </ul>
躯体工事	地下躯体工事 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地下躯体は、掘削工事と並行して、逆打工法にて施工する。地下躯体のうち地下連絡通路部分は、地下躯体工事の進捗に応じて適切な時期に施工する。</li> </ul>
	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>
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>・ 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>・ 歩道の舗装、植栽等の施工を行う。</li> </ul>
計測管理	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 事業計画地の北側は西日本旅客鉄道株式会社の高架鉄道、南側は阪神電気鉄道株式会社の地下鉄道函体・軌道と近接していることから、工事の際は近接施工に係る協議を関係者と行い、山留壁工事等の必要期間中はその内容に基づく計測管理を行う。</li> <li>・ 計測管理項目は、山留壁や地盤の鉛直・水平変位量計測、軌道や函体の変位量や応力度計測等を想定している。</li> </ul>

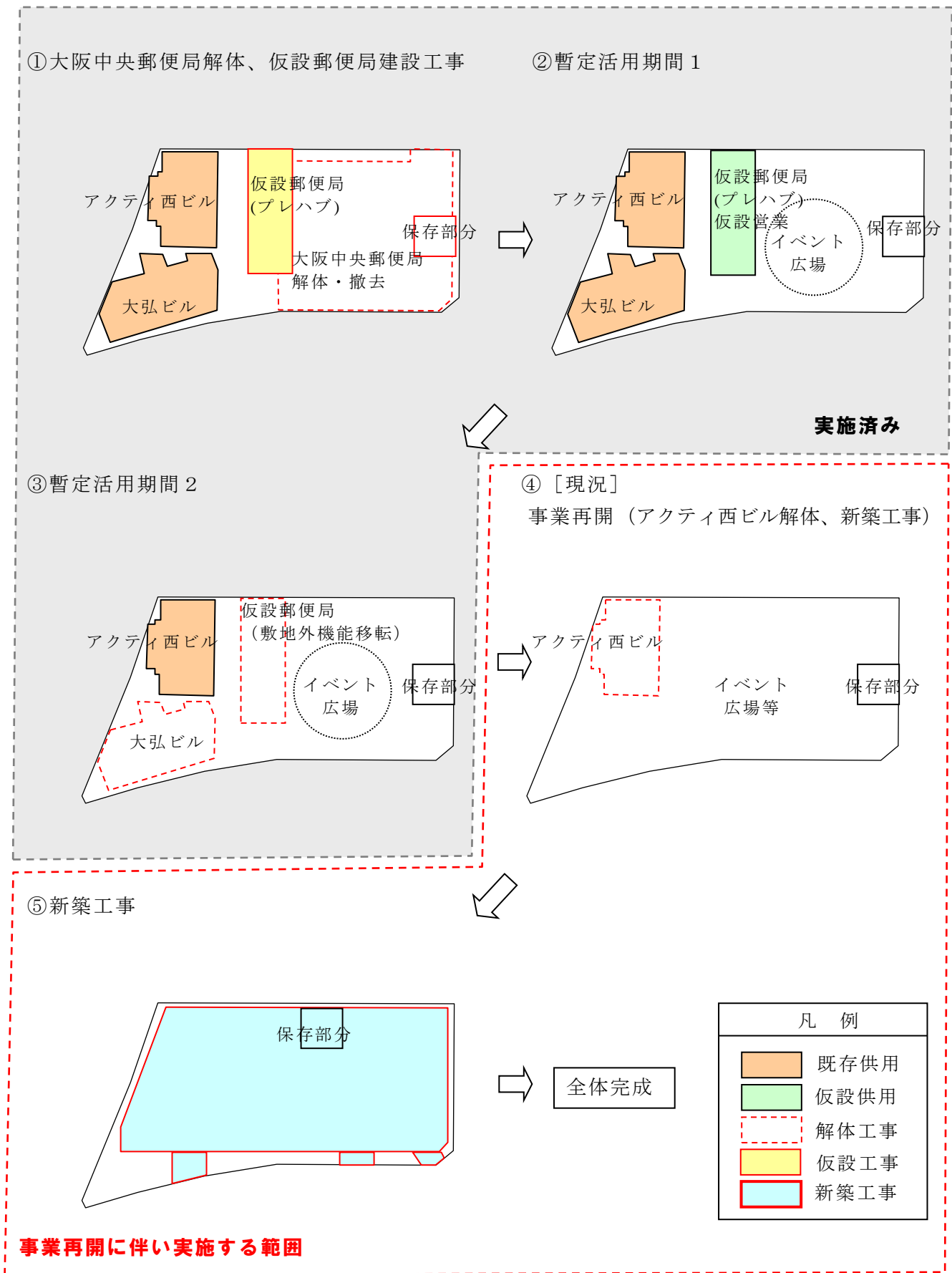


図 1-15 施工順序



(2) 工事中の歩行者動線

工事中は事業計画地の境界に沿って、仮囲いを設置し歩行者の安全を図る。また、工事中の歩行者動線が遮断されることのないよう、事業計画地周囲に歩行空間を確保する。工事関連車両の出入口には、誘導員を配置し歩行者の安全を確保する計画である。

(3) 工事関連車両走行ルート

施設の建設工事に伴い発生する工事関連車両の主要な走行ルートは、図 1-16 に示すとおりである。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。

また、工事関連車両の運行にあたっては、走行時間帯の配慮、運転者への適正走行の周知徹底、輸送体制の工夫などを行う予定である。

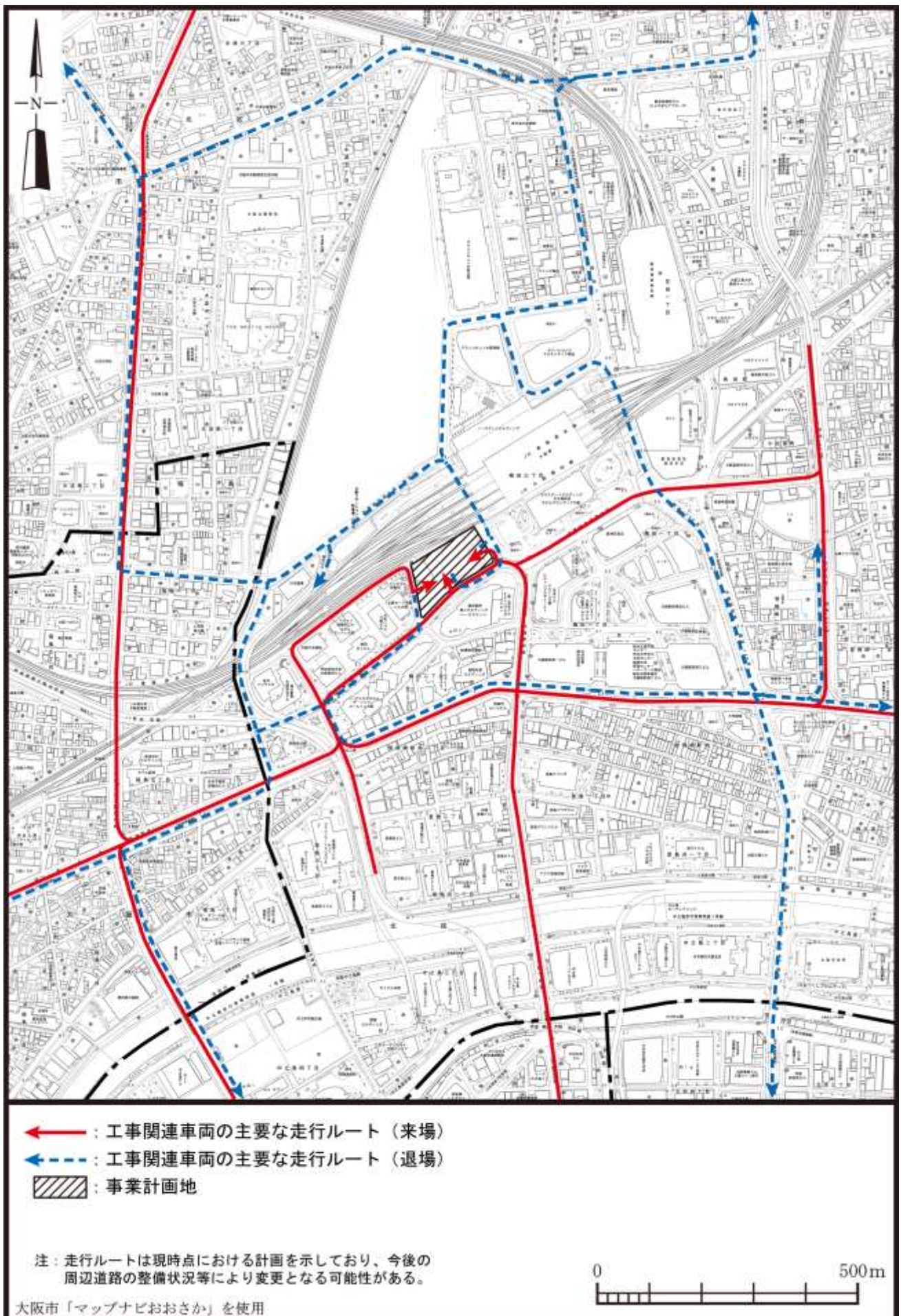


図 1-16 工事関連車両の主要な走行ルート

#### (4) 環境保全対策

工事の実施にあたっては、周辺地域に対する影響を軽減するため、可能な限り最新の公害防止技術や工法等を採用し、低公害型機材を使用する。

建設資機材等の運搬にあたっては、車両走行ルート of 適切な選定、走行時間帯の配慮、輸送効率の向上、運転者への適正走行の周知徹底、工事関連車両の運行管理等により周辺環境に配慮する。

##### ① 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、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、関係機関と協議の上、適切な対策等を検討・実施する。

##### ② 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。

##### ③ 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連続地中壁及びソイルバットレスを計画し、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配慮する。

##### ④ 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。

⑤ 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。

⑥ 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。また、工事関連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。

なお、夜間の工事関連車両の走行については、周辺地域への影響を最小限にとどめるよう工事計画を立て、台数削減に努め、走行速度の遵守を徹底し、道路交通騒音に配慮する。



