

(5) 緑化計画

四季折々の彩を楽しめるよう、各ゾーンの演出に応じて多様な植物の導入をめざす。落葉樹を主体とした季節感のあるオープンなエリア、常緑樹を主体とし防風機能を備えたエリアなどの様々な水とみどりによる多様な空間の整備を検討する。海辺に位置する立地特性を考慮し、沿岸部では耐塩性を考慮した緑地の整備を検討する。

中央部に配置する「結びの庭」ゾーンでは、植栽面積を可能な限り広く確保することをめざす。また、在来種を基本として地域の生態系へ配慮した緑地整備を検討する。

外周沿道部には一定の植樹帯を整備することで自然環境の連続性の確保や自然再生に努めるとともに、夢洲まちづくり基本方針等を踏まえ、みどりを身近に感じ憩いや安らぎを提供する空間を創出することを検討し、敷地内部の多種多様な緑地を含めた生態系ネットワークの維持・形成をめざす。

(6) 供給処理計画

(a) エネルギー計画

(7) エネルギーセンター

本事業の施設で使用するエネルギーは主に電気及び都市ガスを計画しており、MICE 施設(展示場、集会場)、劇場、ミュージアム、飲食施設、宿泊施設、カジノ等で利用するエネルギー源については極力集中化を図るため、区域内全域に電気供給を行うとともに、敷地 A 全域に熱供給を行うエネルギーセンターを導入してエネルギーの一元管理を行って省エネルギーを促進する計画である。エネルギーセンターにはコージェネレーションシステムや海水熱利用システムといった省エネルギーシステムを導入する計画としている。

(イ) 自然エネルギー利用

上述のようにエネルギーセンターにて海水熱利用システムを採用する他、夢洲 1 区や MICE 施設等において太陽光発電設備の導入を積極的に行う計画である。なお、夢洲 1 区（「大阪ひかりの森」プロジェクト使用区域を除く）における太陽光発電設備の具体的な利用範囲・面積は、大阪府・市、大阪広域環境施設組合及び事業者による今後の協議により決定される。

(ウ) 非常時のエネルギー自立対策

施設全体において、計画策定段階において環境への影響を十分に考慮し、影響を抑制した計画となること、また、非常時に備え、インフラ途絶時において自立を図ることを目指して詳細を検討する。

(b) 水処理計画

上水道および工業用水を各々大阪市水道局本管から受水槽に受入れて日常消費するとともに、域内にて軽負荷排水である雑排水、厨房排水の再生利用を図る計画である。

また、此花区域の汚水排水、雨水排水方式に基づき、各々分流にて公共下水道へ放流する計画であるが、汚水に関しては下水放流量に制限があるため、年間何日か予想されるトップピーク時の対応として、汚水貯留槽による放流超過相当分の一時貯留および時間差排水を検討する。雨水に関しては、流出抑制義務はないが、水源が不足気味である敷地環境に考慮して域内再利用を検討する。これらの導入によりインフラ負荷軽減に配慮することとしている。

(7) 雑排水、厨房排水再利用

様々な施設の手洗い排水や空調ドレン、飲食施設の厨房排水の各施設単位での一次除害後の再利用向け原水を、域内の（仮）水資源センターに集めて中水製造を行い、各施設のトイレ洗浄水向けに域内再供給を行う計画である。

(イ) 雨水再利用

各エリアにて雨水を集水し、簡易ろ過を加えて水景用の供給水や灌水に利用する計画である。

表 1.2.3 供給処理施設計画の概要

施設種類	用途	備考(想定)
海水熱利用システム	供用時の海水熱の利用	最大 6,000 m ³ /h
ボイラー	供用時の各施設への熱供給	・ガス消費量：約 1,000 m ³ /h 〔重油換算：約 1,140L/h〕
自家発電設備 (コージェネレーションシステム)	供用時の各施設への電力供給	・発電出力が 2 万キロワット未満 ・ガス消費量：約 1,300 m ³ /h 〔重油換算：約 1,482L/h〕
雑排水、厨房排水再利用施設	供用時の排水再利用	最終的には下水管へ放出
雨水再利用施設	供用時の雨水再利用	最終的には下水管へ放出

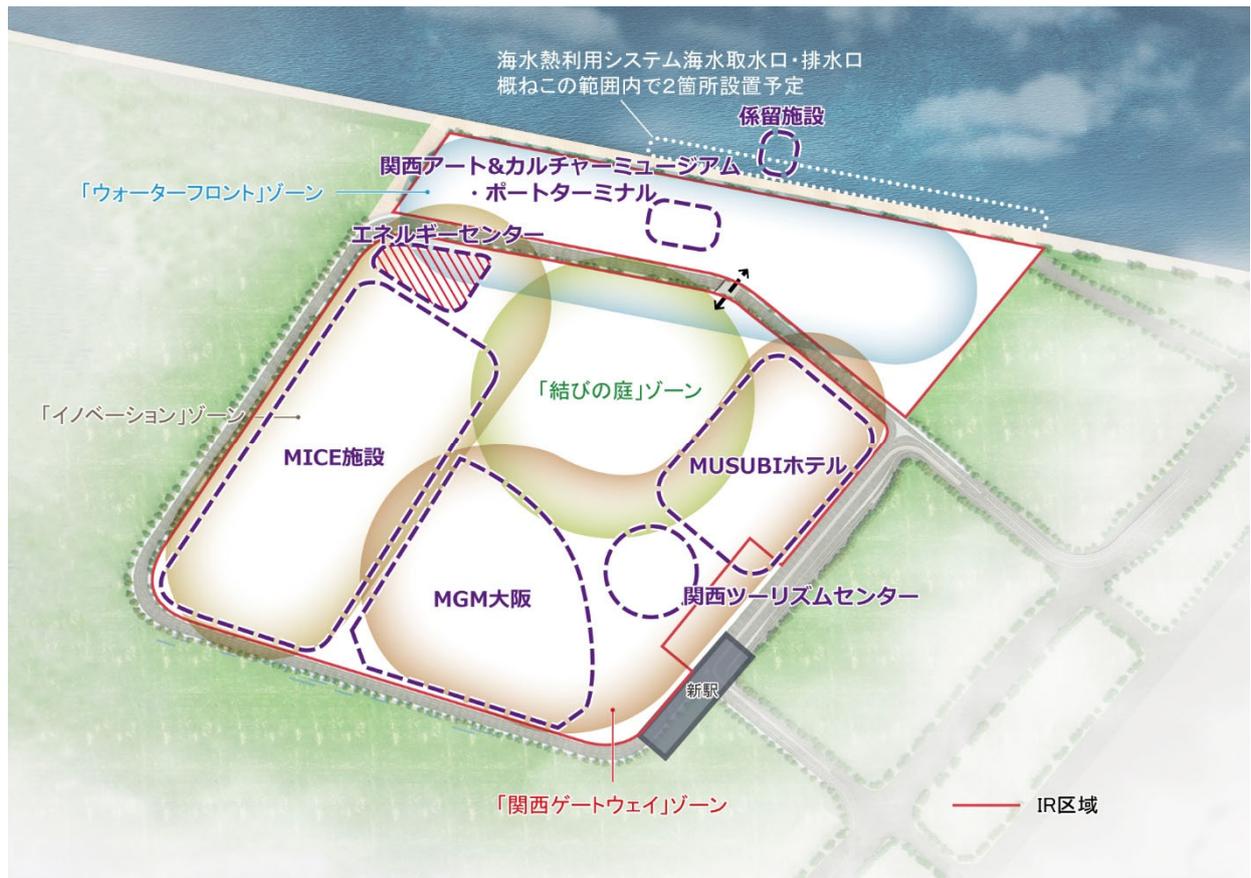


図 1.2.5 エネルギーセンターの位置等

(7) 交通計画

(a) 施設へのアクセス

施設へのアクセス方法は、表 1.2.4 に示すとおりである。

自動車、鉄道等の交通アクセスに加え、大規模なバス輸送機能、船舶による輸送機能を導入することにより、周辺交通量の増加を極力抑制する計画である。

また、ICT等を利用した交通情報提供、公共交通利用促進、本事業に伴う資材・物資搬入等の物流の効率化など、総合的な渋滞対策及び交通マネジメントにより、周辺交通への影響を低減させる計画である。

表 1.2.4 来場者の施設へのアクセス方法

アクセス方法	輸送機能の内容	配慮事項など
自動車	繁忙期・休日・大規模イベント開催時の自家用車需要に対応する駐車場を I R 区域内に確保する。	公共交通機関、シャトルバス等の利用促進及び高速道路の利用促進を図ることで、渋滞回避に努める。
鉄道	大阪メトロ中央線に乗り入れる鉄道新線の駅が、I R 区域に隣接して整備される。	関西交通事業者等と連携して、曜日や時間帯等の需要に応じた最適なダイヤグラムを検討する。
バス	バス（シャトルバス等）及び海上アクセス拠点	
船舶	を I R 区域内に整備する。	

(b) 施設関連車両の走行ルート

施設関連車両の主要走行ルートは図 1.2.6 に示すとおりであり、阪神高速道路の湾岸舞洲出入口・淀川左岸舞洲出入口まで走行し、此花大橋、夢舞大橋を經由して夢洲の計画地に至る経路を基本とする。

一般道では、北港通等を經由して夢舞大橋から、または咲洲トンネル等を經由して夢咲トンネルから夢洲の計画地に至る経路とする。



図 1.2.6 施設関連車両の主要走行ルート