

凡例

-  会場予定地
-  (仮称) 舞洲駐車場予定地
-  市区界
-  施設の利用 (施設関連車両の走行) に伴う自然とのふれあい活動の場の予測地点

-  車両出口
- 供用時の施設関連車両主要走行ルート (退場)
  -  都市高速道路
  -  一般道路

注：走行ルートは現時点での計画を示しており、今後の周辺道路の整備状況等により変更となる可能性がある。  
出口については代表的な位置を示している。

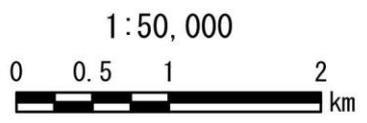


図 5.14.8(2) 施設の利用 (施設関連車両の走行) に伴う影響の予測地点 (退場)

## 2. 予測結果

予測結果は表 5. 14. 11(1)～(6)に示すとおりである。なお、舞洲エリア (No. 3 新夕陽ヶ丘、No. 6 舞洲緑地、No. 7 舞洲緑道、No. 8 舞洲シーサイドプロムナード) は近接しているためまとめて記載した。

表 5. 14. 11(1) 予測結果（施設の利用（施設関連車両の走行）に伴う影響）

地点番号	予測地点	予測項目	予測結果
No. 1	南港中央公園	ふれあい活動の場に対する環境影響	<p>施設関連車両の走行により、南港中央公園周辺の大気質、騒音及び振動への影響が考えられるが、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の導入により自動車交通量の抑制を図る計画である。</p> <p>また、施設関連車両の走行に伴う大気質、騒音及び振動の予測・評価の結果、環境保全目標を満足しており、実行可能な範囲で影響が低減されている。</p> <p>以上のことから、施設の利用（施設関連車両の走行）による南港中央公園に及ぼす影響は小さいと予測される。</p>
		ふれあい活動の場の利用特性及び価値への影響	<p>&lt;車・バスでのアクセス&gt;</p> <p>利用者の南港中央公園への自家用車によるアクセスは阪神高速 4 号湾岸線や臨港道路一区中央幹線及び臨港道路環状南線の利用が考えられ、また、周辺にはバス路線が整備されているが、これらのルートを分断・消滅することはない。</p> <p>施設関連車両の走行による周辺の自動車交通量への影響が考えられるが、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の導入により自動車交通量の抑制を図り、南港中央公園の利用者のアクセスに対する影響を低減する計画である。</p> <p>&lt;鉄道・徒歩でのアクセス&gt;</p> <p>ポートタウン東駅と南港中央公園は陸橋で接続されており徒歩で直接アクセスすること可能であること、最寄りのバス停から南港中央公園までの徒歩ルートの一部は施設関連車両の走行があるが、図 5. 14. 7(1)に示した駅・バス停からの主要な歩行ルートには歩道が整備されており、道路には信号や横断歩道が適切に設けられていることから、徒歩ルートへの影響は少ないと考えられる。</p> <p>また、大気質、騒音及び振動の予測・評価の結果、環境保全目標を満足しており、実行可能な範囲で影響が低減されている。</p> <p>以上のことから、施設の利用（施設関連車両の走行）による南港中央公園の利用特性及び価値に及ぼす影響は小さいと予測される。</p>

表 5.14.11(2) 予測結果（施設の利用（施設関連車両の走行）に伴う影響）

地点番号	予測地点	予測項目	予測結果
No. 2	野鳥園臨港緑地	ふれあい活動の場に対する環境影響	<p>施設関連車両が通行する臨港道路コスモ北線は、野鳥園臨港緑地から約 250m 離れた位置から夢咲トンネルに入ることから、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は小さいと考えられる。</p> <p>また、施設関連車両の走行に伴う大気質、騒音及び振動の予測・評価の結果、環境保全目標を満足しており、実行可能な範囲で影響が低減されている。</p> <p>以上のことから、施設の利用（施設関連車両の走行）による野鳥園臨港緑地に及ぼす影響は小さいと予測される。</p>
		ふれあい活動の場の利用特性及び価値への影響	<p>&lt;車・バスでのアクセス&gt;</p> <p>利用者の野鳥園臨港緑地への自家用車及び路線バスによるアクセスは臨港道路コスモ北線や臨港道路中ふ頭北岸支線の利用が考えられるが、これらのルートに分断・消滅することはない。</p> <p>施設関連車両の走行による周辺の自動車交通量への影響が考えられるが、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の導入により自動車交通量の抑制を図ることから、野鳥園臨港緑地の利用者のアクセスに対する影響を低減する計画である。</p> <p>&lt;鉄道・徒歩でのアクセス&gt;</p> <p>トレードセンター前駅からの徒歩ルートは、施設関連車両の走行ルートではないことから、影響はないと考えられる。</p> <p>また、大気質、騒音及び振動による影響は、環境保全目標を満足しており、実行可能な範囲で影響が低減されている。</p> <p>以上のことから、施設の利用（施設関連車両の走行）による野鳥園臨港緑地の利用特性及び価値に及ぼす影響は小さいと予測される。</p>

表 5.14.11(3) 予測結果（施設の利用（施設関連車両の走行）に伴う影響）

地点番号	予測地点	予測項目	予測結果
No. 4	中央突堤臨港緑地	ふれあい活動の場に対する環境影響	<p>施設関連車両が通行する国道 172 号は中央突堤臨港緑地近傍から大阪港咲洲トンネルに入ることから、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は小さいと考えられる。</p> <p>また、施設関連車両の走行に伴う大気質、騒音及び振動の予測・評価の結果、環境保全目標を満足しており、実行可能な範囲で影響が低減されている。</p> <p>以上のことから、施設の利用（施設関連車両の走行）による中央突堤臨港緑地に及ぼす影響は小さいと予測される。</p>
		ふれあい活動の場の利用特性及び価値への影響	<p>&lt;車・バスでのアクセス&gt;</p> <p>利用者の中央突堤臨港緑地への自家用車によるアクセスは国道 172 号の利用が考えられるが、これらのルートを分断・消滅することはない。</p> <p>施設関連車両の走行による周辺の自動車交通量への影響が考えられるが、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の導入により自動車交通量の抑制を図ることから、中央突堤臨港緑地の利用者のアクセスに対する影響を低減する計画である。</p> <p>&lt;鉄道・徒歩でのアクセス&gt;</p> <p>大阪港駅や周辺のバス停からの中央突堤臨港緑地までの徒歩ルートの一部は施設関連車両の走行があるが、図 5.14.7(3) に示した駅・バス停からの主要な歩行ルートには歩道が整備されており、道路には信号や横断歩道が適切に設けられていることから、徒歩ルートへの影響は少ないと考えられる。</p> <p>また、大気質、騒音及び振動の予測・評価の結果、環境保全目標を満足しており、実行可能な範囲で影響が低減されている。なお、中央突堤臨港緑地のダイヤモンドポイントは大阪湾岸の景観を眺めることができるビューポイントであるが、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い。</p> <p>以上のことから、施設の利用（施設関連車両の走行）による中央突堤臨港緑地の利用特性及び価値に及ぼす影響は小さいと予測される。</p>

表 5.14.11(4) 予測結果（施設の利用（施設関連車両の走行）に伴う影響）

地点番号	予測地点	予測項目	予測結果
No. 5	シーサイドコスモ	ふれあい活動の場に対する環境影響	<p>施設関連車両の走行により、シーサイドコスモ周辺の大気質、騒音及び振動への影響が考えられるが、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の導入により自動車交通量の抑制を図る計画である。</p> <p>また、施設関連車両の走行に伴う大気質、騒音及び振動の予測・評価の結果、環境保全目標を満足しており、実行可能な範囲で影響が低減されている。</p> <p>以上のことから、施設の利用（施設関連車両の走行）によるシーサイドコスモに及ぼす影響は小さいと予測される。</p>
		ふれあい活動の場の利用特性及び価値への影響	<p>&lt;車・バスでのアクセス&gt;</p> <p>利用者のシーサイドコスモへの自家用車によるアクセスは臨港道路コスモ北線や臨港道路中ふ頭北岸支線の利用が考えられ、また、周辺にはバス路線が整備されているが、これらのルートを分断・消滅することはない。</p> <p>施設関連車両の走行による周辺の自動車交通量への影響が考えられるが、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の導入により自動車交通量の抑制を図り、シーサイドコスモの利用者のアクセスに対する影響を低減する計画である。</p> <p>&lt;鉄道・徒歩でのアクセス&gt;</p> <p>コスモスクエア駅や最寄りのバス停からは陸橋でシーサイドコスモとつながっており徒歩で直接アクセスすること可能であることから、徒歩ルートへの影響はないと考えられる。</p> <p>また、大気質、騒音及び振動の予測・評価の結果、環境保全目標を満足しており、実行可能な範囲で影響が低減されている。なお、シーサイドコスモは大阪湾岸の景観を眺めることができるビューポイントであるが、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い。</p> <p>以上のことから、施設の利用（施設関連車両の走行）によるシーサイドコスモの利用特性及び価値に及ぼす影響は小さいと予測される。</p>

表 5.14.11(5) 予測結果（施設の利用（施設関連車両の走行）に伴う影響）

地点番号	予測地点	予測項目	予測結果
No. 3 No. 6 No. 7 No. 8	新夕陽ヶ丘 舞洲緑地 舞洲緑道 舞洲シーサイドプロム ナード	ふれあい活動の場 に対する環境影響	<p>施設関連車両の走行により、新夕陽ヶ丘、舞洲緑地、舞洲緑道及び舞洲シーサイドプロムナード(以下、「新夕陽ヶ丘等」という。)周辺の大気質、騒音及び振動への影響が考えられるが、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の導入により自動車交通量の抑制を図る計画である。</p> <p>また、施設関連車両の走行に伴う大気質、騒音及び振動の予測・評価の結果、環境保全目標を満足しており、実行可能な範囲で影響が低減されている。</p> <p>以上のことから、施設の利用(施設関連車両の走行)による新夕陽ヶ丘等に及ぼす影響は小さいと予測される。</p>
		ふれあい活動の場 の利用特性及び価値 への影響	<p>&lt;車・バスでのアクセス&gt;</p> <p>利用者の新夕陽ヶ丘等への自家用車によるアクセスは市道福島桜島線、阪神高速5号湾岸線、臨港道路舞洲4号線等の利用が考えられ、また、周辺にはバス路線が整備されているが、これらのルートを分断・消滅することはない。</p> <p>施設関連車両の走行による周辺の自動車交通量への影響が考えられるが、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の導入により自動車交通量の抑制を図り、新夕陽ヶ丘等の利用者のアクセスに対する影響を低減する計画である。</p>

表 5.14.11(6) 予測結果（施設の利用（施設関連車両の走行）に伴う影響）

地点番号	予測地点	予測項目	予測結果
No. 3 No. 6 No. 7 No. 8	新夕陽ヶ丘 舞洲緑地 舞洲緑道 舞洲シーサイドプロム ナード	ふれあい活動の場 の利用特性及び価 値への影響	<p>＜鉄道・徒歩でのアクセス＞</p> <p>新夕陽ヶ丘、舞洲緑地、舞洲シーサイドプロムナードには、バス停が隣接しており、徒歩で直接アクセスすることが可能である。</p> <p>周辺のバス停からの舞洲緑地までの徒歩ルートの一部は施設関連車両の走行があるが、図 5.14.7(4)に示した駅・バス停からの主要な歩行ルートには歩道が整備されており、道路には信号や横断歩道が適切に設けられていることから、徒歩ルートへの影響は少ないと考えられる。なお、博覧会開催中には舞洲緑道にアクセスする一部の徒歩ルート（中央部のルート）が通行できなくなるが、西側・東側のルートが確保されており、影響は小さいと考えられる。</p> <p>また、大気質、騒音及び振動の予測・評価の結果、環境保全目標を満足しており、実行可能な範囲で影響が低減されている。なお、新夕陽ヶ丘等は大阪湾岸の景観を眺めることができるビューポイントであるが、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い。</p> <p>以上のことから、施設の利用（施設関連車両の走行）による新夕陽ヶ丘等の利用特性及び価値に及ぼす影響は小さいと予測される。</p>

### 3. 評価

#### (1) 環境保全目標

施設の利用（施設関連車両の走行）に係る自然とのふれあい活動の場の環境保全目標は、「ふれあい活動の場の改変等に対して、適切な配慮がなされていること。」「ふれあい活動の場に対する影響を最小限にとどめるよう環境保全について配慮されていること。」とし、本事業の実施が及ぼす影響について、予測結果を環境保全目標と照らし合わせて評価した。

#### (2) 評価結果

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。

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。

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。

- ・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。
- ・舞洲内道路については、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う。
- ・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する。
- ・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する。

なお、ビューポイントである地点については、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。

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。