

## 5.16 自然とのふれあい活動の場

### 5.16.1 調査

#### (1) 調査概要

事業計画地周辺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、資料調査及び現地調査を実施した。資料調査及び現地調査の内容は、表 5.16.1～5.16.3 に示すとおりである。

表 5.16.1 資料調査の内容

調査項目	調査地点	調査時期	調査方法
○ふれあい活動の状況 位置、分布、利用状況等	事業計画地周辺 8 地点 ※図5.16.1参照	至近年	事業計画地周辺におけるふれあい活動の状況に関する既存資料の収集・整理 ※表5.16.2参照

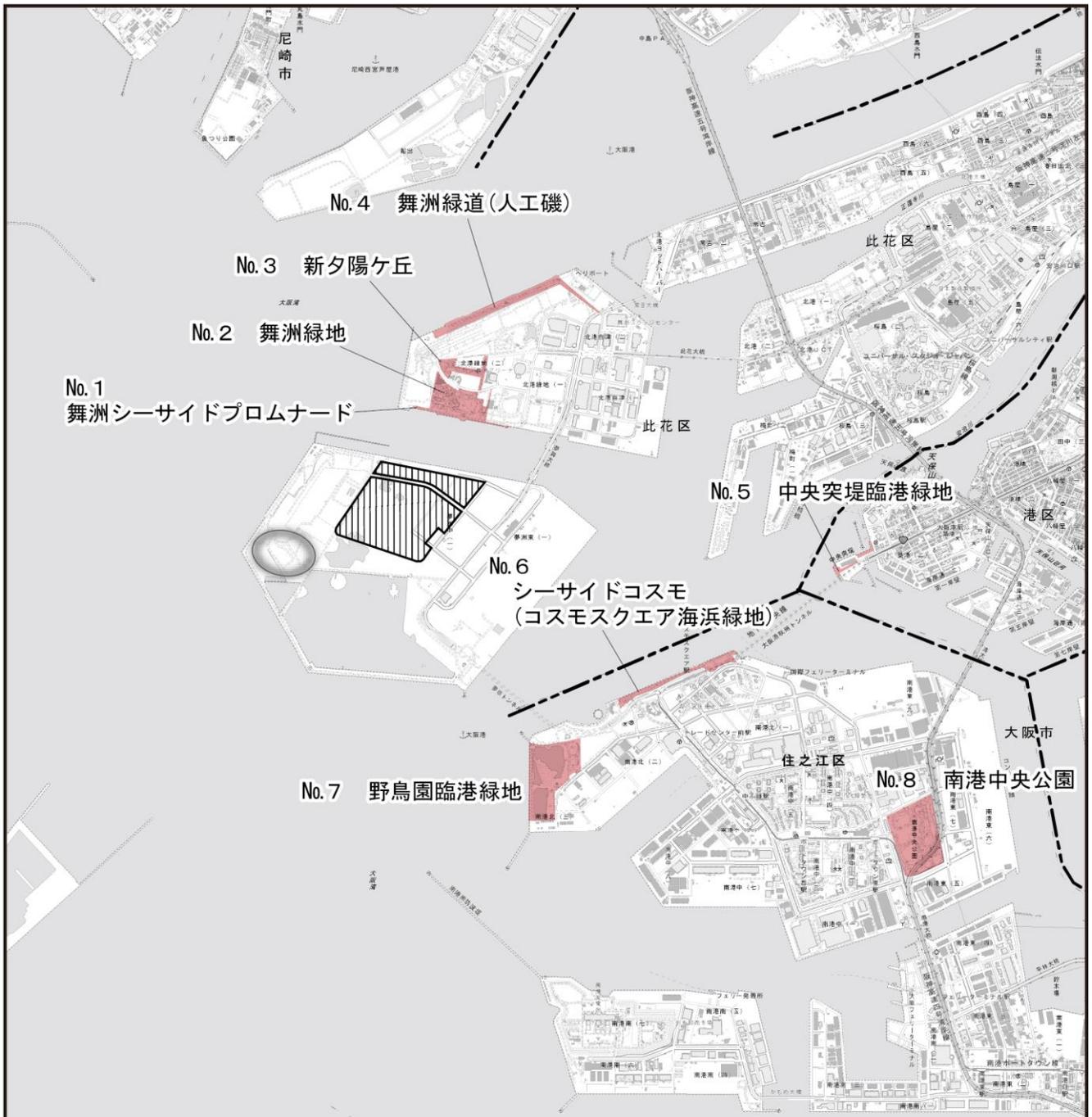
表 5.16.2 収集・整理した資料

調査項目	出典	
自然とのふれあい活動の場の位置、分布、利用状況等	大阪市ホームページ	大阪市ホームページ（令和5年1月閲覧） 大阪観光局公式サイトホームページ（令和5年1月閲覧） 大阪市統計書（平成22年版～平成26年版）
	観光情報ホームページ	公益社団法人日本観光振興協会「JAPAN 47 GO」ホームページ（令和5年1月閲覧）
	指定管理者等ホームページ	南港中央野球場・庭球場・バーベキュー広場ホームページ(令和5年1月閲覧) 野鳥園臨港緑地（南港野鳥園）ホームページ(令和5年1月閲覧)
	指定管理者提供資料	南港中央公園（南港中央野球場、南港中央庭球場、バーベキュー広場利用者人数）資料
	駐車場管理会社ヒアリング	駐車場収容台数のヒアリング結果
	ゼンリン住宅地図	大阪府大阪市此花区(2019年8月出版) 大阪府大阪市住之江区(2019年8月出版) 大阪府大阪市港区(2019年5月出版)

表 5.16.3 現地調査の内容

調査地点	調査時期	調査方法
事業計画地周辺：8地点 ※図5.16.1参照	平日：令和4年7月11日(月) 令和4年10月12日(水)及び27日(木) <sup>注)</sup> 休日：令和4年8月7日(日) 令和4年10月16日(日)	現地踏査による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

(注) No.1～No.6及びNo.8は、令和4年10月12日(水)に現地調査を実施した。No.7は、令和4年10月27日(木)に現地調査を実施した。



出典：本図は、電子地形図25000（国土地理院）を加工して作成した。

凡 例



事業計画地



太陽光発電事業計画候補地



市区境界



自然とのふれあい活動の場の調査地点



1:50,000

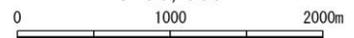


図 5.16.1 現地調査地点

## (2) 調査結果

### (a) 資料調査

自然とのふれあい活動の場の概要は、表 5. 16. 4 に示すとおりである。

此花区の舞洲には舞洲スポーツアイランドが整備されており、そのなかに舞洲シーサイドプロムナード、舞洲緑地、新夕陽ヶ丘及び舞洲緑道が、港区の大阪港咲洲トンネル出入口付近には中央突堤臨港緑地が、また、住之江区の咲洲にはシーサイドコスモ、野鳥園臨港緑地及び南港中央公園が、自然とのふれあい活動の場としてそれぞれ利用されている。

野鳥園臨港緑地の利用人数は表 5. 16. 5 及び図 5. 16. 2 に、南港中央公園の南港中央野球場、南港中央庭球場及び南港中央公園バーベキュー広場の利用人数は表 5. 16. 6～5. 16. 8 及び図 5. 16. 3～5. 16. 5 にそれぞれ示すとおりである。

各施設の利用人数の傾向は、野鳥園臨港緑地は春季に利用人数が多い傾向が見られ、南港中央公園バーベキュー広場は春季から秋季にかけて利用されており 5 月が最も多く利用されている。また、南港中央野球場は 7 月をピークに 4 月から 10 月にかけて比較的多くの利用が見られ、南港中央庭球場は年間をとおして利用されており四季による差は見られない。

表 5.16.4 自然とのふれあい活動の場の概要（資料調査）

区	図中 番号	名 称	概 要	事業計画地 との位置関係
此 花 区	No. 1	舞洲シーサイドプロムナード	階段状になった芝生のスタンドから、海を歩きかう船や夕日を見ることができ、また夜には、南港・天保山方面の美しい夜景も見ることができる。西側の一部の区域は、釣りができる場所として開放されている。	北北東 約0.8km
	No. 2	舞洲緑地	敷地内には広々とした芝生の広場、水辺エリア、コンテナ船をモチーフにしたスケールの大きな遊具等が設置されている。	北北東 約1.0km
	No. 3	新夕陽ヶ丘	高さ25mの人工の丘で頂上には展望広場があり、ここからは、淡路島や神戸港などが一望でき、夜は遠くに対岸の街の灯りが輝く様子が眺望できる。また夕日が美しいことでも知られている。	北北東 約1.2km
	No. 4	舞洲緑道 (人工磯)	舞洲の北側の東西1kmにわたる遊歩道である。海辺には大きな岩を組み合わせた人工の磯もあり、生き物を観察することもできる。休憩や散歩を楽しみながら船や夕日を見ることができ、夜には神戸・尼崎方面の夜景を見ることができる。	北北東 約1.8km
港 区	No. 5	中央突堤臨港緑地	西端にはウッドデッキが広がる中央突堤があり、ここから見る夕日の美しさが格別で、別名「ダイヤモンドポイント」と呼ばれている。	東 約3.6km
住 之 江 区	No. 6	シーサイドコスモ (コスモスクエア 海浜緑地)	芝生広場、ボードウォークなどの施設があり、近隣住民のほか、広く市民の親水空間として憩いの場となっている。東側の一部区域は、釣りができる場所として開放されている。	東南東 約2.9km
	No. 7	野鳥園臨港緑地	日本で最初の人工干潟としてオープンした年間約150種類の野鳥が訪れる施設である。展望塔からは潮の満ち引きを利用した人工干潟が一望できるほか、美しい夕日や、天気の良い日には淡路島、明石海峡大橋、六甲山系が横一直線に並ぶ様子が見れる。また、園内には緑も広がり豊かな自然を体験することができる。	南南東 約2.4km
	No. 8	南港中央公園	緑の小高い丘がある南港中央公園は自然の風景に近く、公園内には硬式野球場・庭球場・多目的広場・駐車場が整備され、丘陵地区に大型遊具やバーベキュー広場がある。バーベキュー広場は、3～11月の営業となっている。	南東 約5.0km

(注) 本表は、表 5.16.2 に示す資料に基づき作成した。

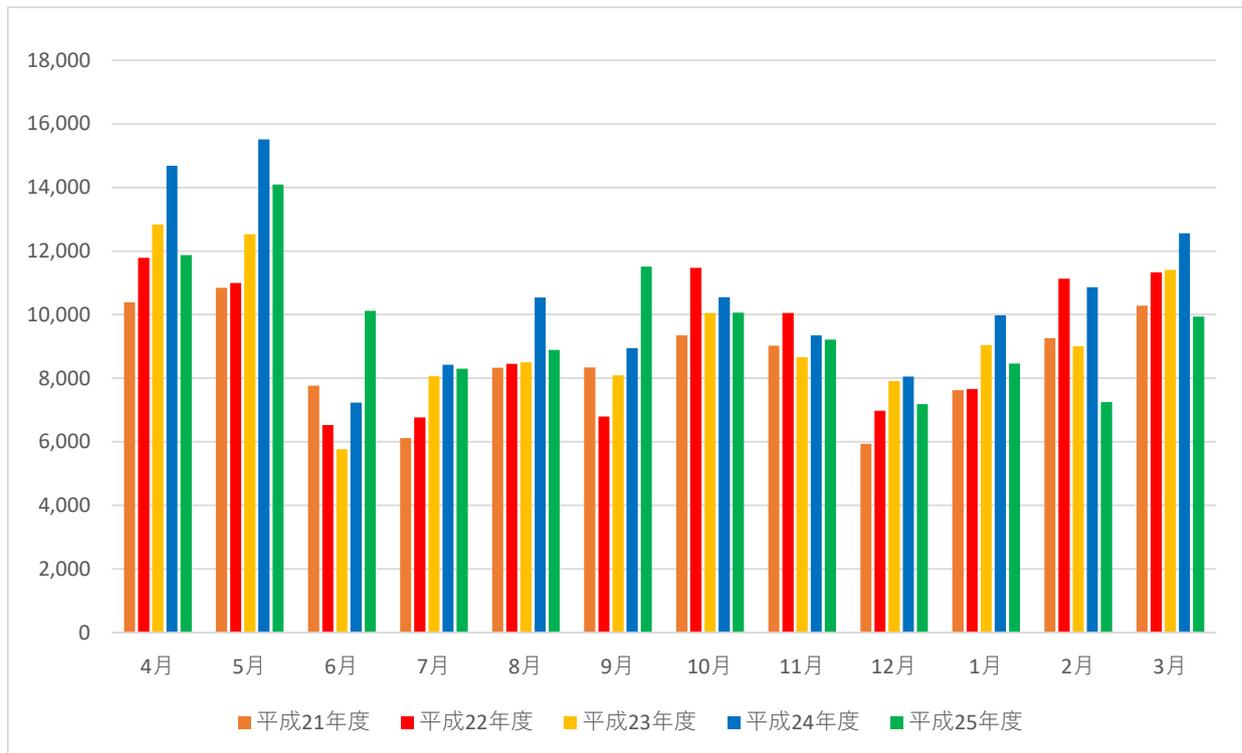
表 5. 16. 5 野鳥園臨港緑地の利用人数

(単位：人)

年度 月	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度
4月	10,382	11,791	12,839	14,682	11,875
5月	10,844	11,000	12,535	15,511	14,090
6月	7,762	6,529	5,762	7,233	10,121
7月	6,116	6,767	8,058	8,426	8,302
8月	8,325	8,448	8,496	10,536	8,886
9月	8,339	6,795	8,089	8,945	11,509
10月	9,349	11,472	10,049	10,552	10,061
11月	9,025	10,056	8,659	9,351	9,215
12月	5,931	6,977	7,907	8,049	7,182
1月	7,620	7,661	9,043	9,973	8,463
2月	9,264	11,129	9,008	10,858	7,251
3月	10,281	11,330	11,405	12,563	9,942
合計	103,238	109,955	111,850	126,679	116,897

(注) 野鳥園臨港緑地は平成26年4月1日から管理事務所が閉鎖され、常駐者がいないため平成26年4月以降の入場者数は不明

出典：大阪市統計書（平成22年版～平成26年版）



(注) 野鳥園臨港緑地は平成26年4月1日から管理事務所が閉鎖され、常駐者がいないため平成26年4月以降の入場者数は不明

出典：大阪市統計書（平成22年版～平成26年版）

図 5. 16. 2 野鳥園臨港緑地の利用人数

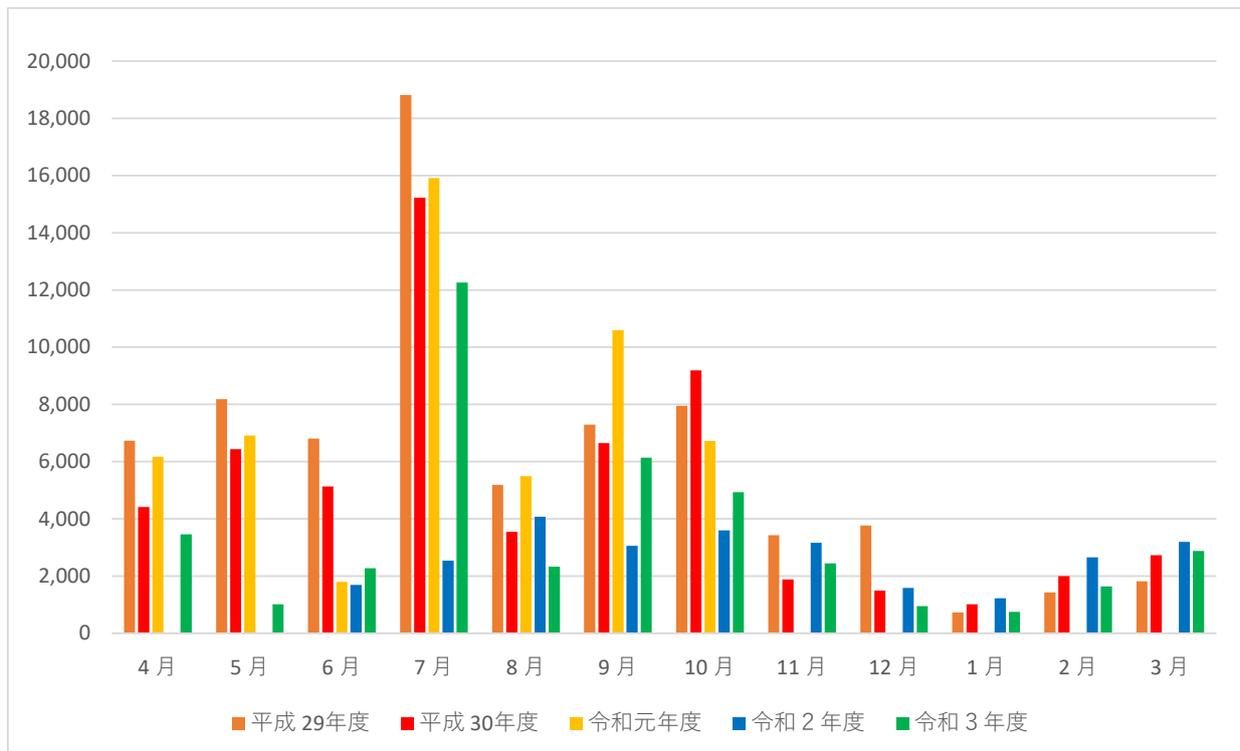
表 5.16.6 南港中央野球場の利用人数

(単位：人)

年度 月	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度
4月	6,727	4,409	6,172	0	3,460
5月	8,186	6,433	6,916	0	1,010
6月	6,806	5,135	1,791	1,693	2,270
7月	18,821	15,231	15,912	2,541	12,259
8月	5,187	3,545	5,490	4,075	2,325
9月	7,288	6,650	10,597	3,057	6,134
10月	7,949	9,193	6,719	3,595	4,935
11月	3,431	1,880	0	3,161	2,440
12月	3,763	1,484	0	1,588	944
1月	726	1,014	0	1,228	747
2月	1,428	2,000	0	2,652	1,637
3月	1,817	2,730	0	3,195	2,878
合計	72,129	59,704	53,597	26,785	41,039

- (注) 1. 令和元年度6月17日～6月30日はG20サミット開催のため休場  
 2. 令和元年度11月～3月はグラウンド改修工事のため休場  
 3. 令和2年度4月1日～6月1日はコロナ感染症拡大防止のため休場  
 4. 令和3年度4月25日～6月20日はコロナ感染症拡大防止のため休場、なお、令和3年5月12日～6月20日において、全国大会等に係る特例使用があった。

出典：南港中央公園（南港中央野球場、南港中央庭球場、バーベキュー広場 利用者人数）資料



- (注) 1. 令和元年度6月17日～6月30日はG20サミット開催のため休場  
 2. 令和元年度11月～3月はグラウンド改修工事のため休場  
 3. 令和2年度4月1日～6月1日はコロナ感染症拡大防止のため休場  
 4. 令和3年度4月25日～6月20日はコロナ感染症拡大防止のため休場。なお、令和3年5月12日～6月20日において、全国大会等に係る特例使用があった。

出典：南港中央公園（南港中央野球場、南港中央庭球場、バーベキュー広場 利用者人数）資料

図 5.16.3 南港中央野球場の利用人数

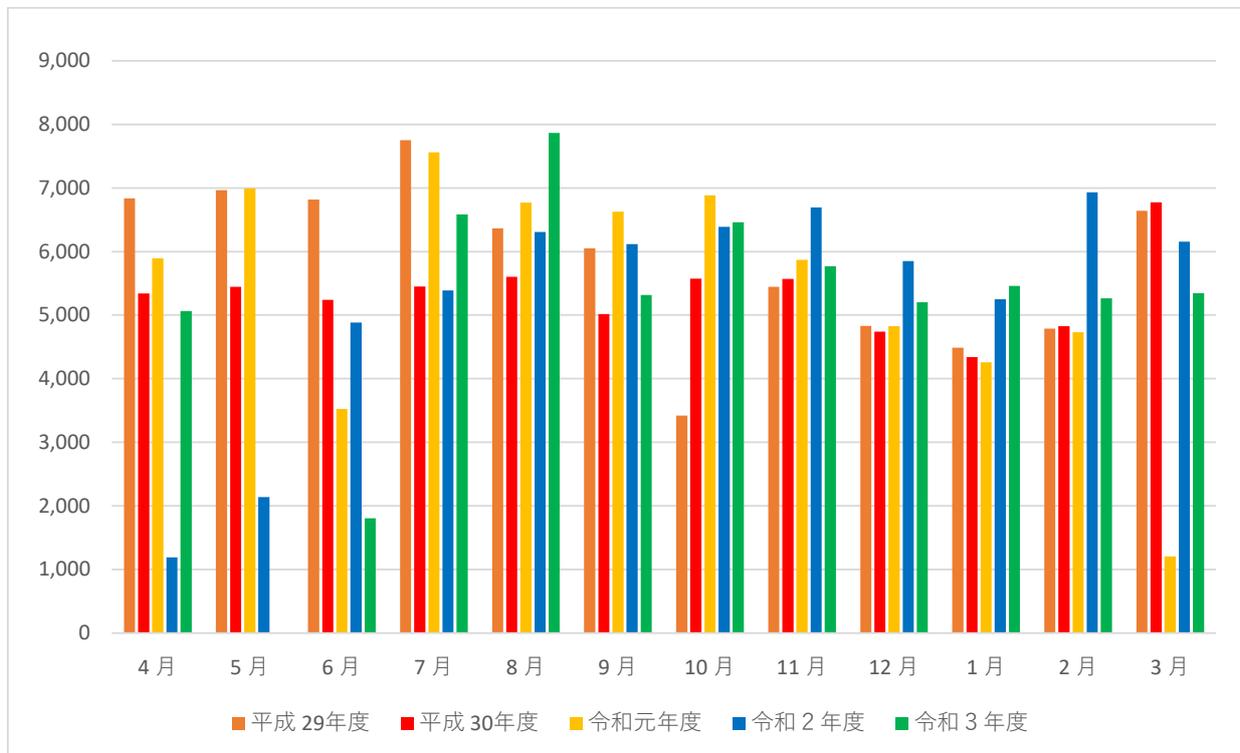
表 5.16.7 南港中央庭球場の利用人数

(単位：人)

年度 月	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度
4月	6,837	5,339	5,895	1,188	5,062
5月	6,967	5,446	6,993	2,138	0
6月	6,819	5,243	3,523	4,883	1,805
7月	7,754	5,449	7,563	5,387	6,584
8月	6,366	5,601	6,772	6,309	7,868
9月	6,051	5,018	6,629	6,118	5,318
10月	3,419	5,572	6,884	6,390	6,460
11月	5,446	5,571	5,869	6,693	5,771
12月	4,830	4,738	4,827	5,853	5,203
1月	4,486	4,339	4,261	5,250	5,461
2月	4,786	4,824	4,731	6,932	5,264
3月	6,640	6,777	1,204	6,154	5,346
合計	70,401	63,917	65,151	63,295	60,142

- (注) 1. 令和元年度6月17日～7月1日はG20サミット開催のため休場  
 2. 令和元年度2月29日～3月24日はコロナ感染症予防対策のため休場  
 3. 令和2年度4月8日～5月21日はコロナ感染症拡大防止のため休場  
 4. 令和3年度4月25日～6月20日はコロナ感染症拡大防止のため休場

出典：南港中央公園（南港中央野球場、南港中央庭球場、バーベキュー広場 利用者人数）資料



- (注) 1. 令和元年度6月17日～7月1日はG20サミット開催のため休場  
 2. 令和元年度2月29日～3月24日はコロナ感染症予防対策のため休場  
 3. 令和2年度4月8日～5月21日はコロナ感染症拡大防止のため休場  
 4. 令和3年度4月25日～6月20日はコロナ感染症拡大防止のため休場

出典：南港中央公園（南港中央野球場、南港中央庭球場、バーベキュー広場 利用者人数）資料

図 5.16.4 南港中央庭球場の利用人数

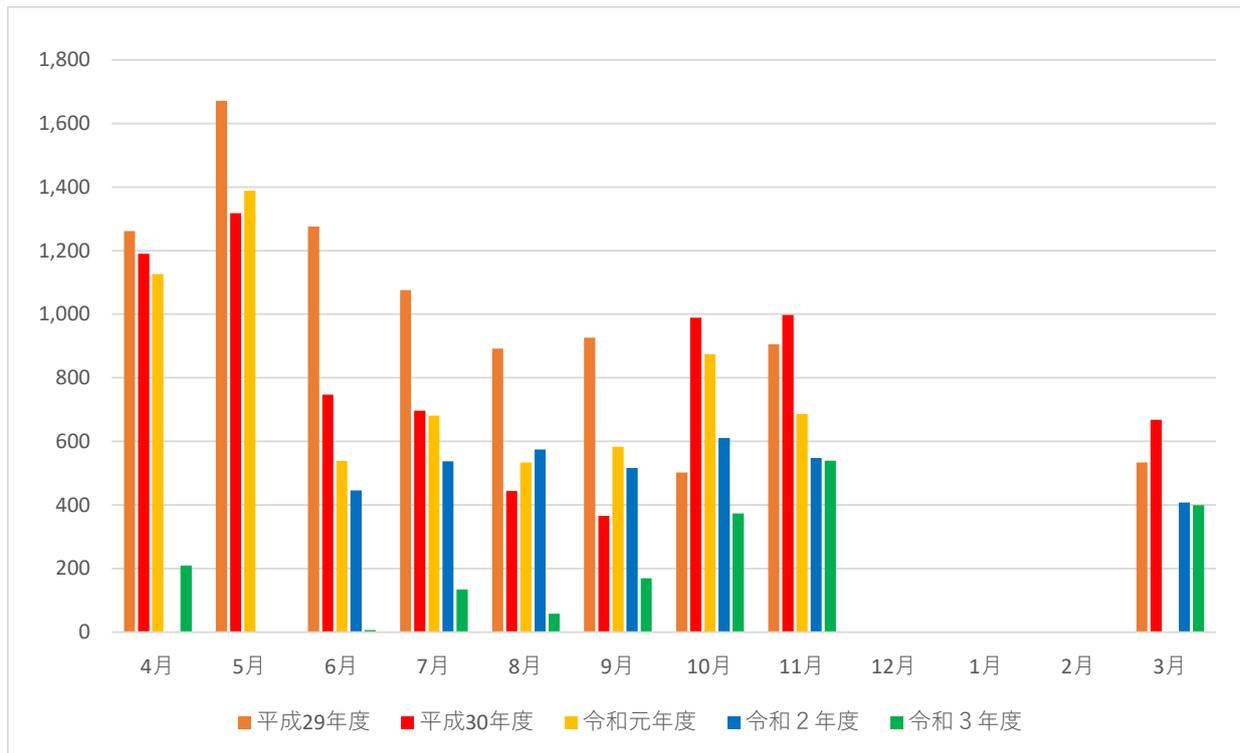
表 5. 16. 8 南港中央公園バーベキュー広場の利用人数

(単位：人)

年度 月	平成29年度	平成30年度	令和元年度	令和2年度	令和3年度
4月	1,262	1,190	1,126	0	209
5月	1,672	1,318	1,388	0	0
6月	1,276	747	538	446	6
7月	1,076	696	681	537	134
8月	892	444	533	574	58
9月	926	366	583	516	169
10月	502	989	875	611	373
11月	905	998	686	548	539
12月	—	—	—	—	—
1月	—	—	—	—	—
2月	—	—	—	—	—
3月	533	668	0	408	399
合計	9,044	7,416	6,410	3,640	1,887

- (注) 1. 12月～2月はバーベキュー広場の利用期間外  
 2. 令和元年度3月はコロナ感染症予防対策のため休場  
 3. 令和2年度4月1日～6月1日はコロナ感染症拡大防止のため休場  
 4. 令和3年度4月25日～6月20日はコロナ感染症拡大防止のため休場

出典：南港中央公園（南港中央野球場、南港中央庭球場、バーベキュー広場 利用者人数）資料



- (注) 1. 12月～2月はバーベキュー広場の利用期間外  
 2. 令和元年度3月はコロナ感染症予防対策のため休場  
 3. 令和2年度4月1日～6月1日はコロナ感染症拡大防止のため休場  
 4. 令和3年度4月25日～6月20日はコロナ感染症拡大防止のため休場

出典：南港中央公園（南港中央野球場、南港中央庭球場、バーベキュー広場 利用者人数）資料

図 5. 16. 5 南港中央公園バーベキュー広場の利用人数

## (b) 現地調査

## (7) 自然とのふれあい活動の場の利用状況

自然とのふれあい活動の場に関する現地調査結果は表 5.16.9 に、現地写真は表 5.16.10 にそれぞれ示すとおりである。

表 5.16.9(1) 自然とのふれあい活動の場の概要（現地調査）

地点名称	No.1 舞洲シーサイドプロムナード	No.2 舞洲緑地	No.3 新夕陽ヶ丘
利用者属性	家族連れ、個人	家族連れ、個人	家族連れ、個人
利用形態	海釣り、散策	外遊び、散策	眺望、散策
面積	—	130,000m <sup>2</sup>	43,000m <sup>2</sup>
利用状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>家族連れや個人による沿岸での海釣り</li> <li>家族連れや個人による海沿いでの散策</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>家族連れや個人による緑地内の大型遊具、広場の利用</li> <li>家族連れや個人による緑地内での外遊びや散策</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>家族連れや個人による展望広場周辺での眺望や散策</li> </ul>
駐車場	敷地内にはないが、近隣に有料駐車場が複数ある。	敷地内（普通車456台）及び近隣に有料駐車場が複数ある。	敷地内にはないが、近隣に有料駐車場が複数ある。
アクセス	自動車は、阪神高速5号湾岸線湾岸舞洲出口、国道43号、此花大橋を利用するルートがある。また、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、大阪メトロ中央線「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。		
備考	令和4年10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。	—	—

（注）本表は、現地踏査及び表 5.16.2 に示す資料に基づき作成した。

表 5.16.9(2) 自然とのふれあい活動の場の概要（現地調査）

地点名称	No.4 舞洲緑道（人工磯）	No.5 中央突堤臨港緑地	No.6 シーサイドコスモ（コスモスクエア海浜緑地）
利用者属性	家族連れ、個人	家族連れ、個人	家族連れ、個人
利用形態	サイクリング、散策	眺望、散策	海釣り、外遊び、散策
面積	85,000m <sup>2</sup>	85,000m <sup>2</sup> (未整備部分を含む計画面積)	35,000m <sup>2</sup>
利用状況	・家族連れや個人による人工磯沿いの緑道でのサイクリングや散策	・家族連れや個人による海辺での眺望及び散策	・家族連れや個人による沿岸での海釣り ・家族連れや個人による広場内での外遊びや散策
駐車場	敷地内にはないが、近隣に有料駐車場が複数ある。	敷地に隣接した駐車場は使用中（令和4年10月時点）。近隣に有料駐車場が複数ある。	敷地内にはないが、近隣に有料駐車場が複数ある。
アクセス	自動車は、阪神高速5号湾岸線湾岸舞洲出口、国道43号、此花大橋を利用するルートがある。また、公共交通機関としては、JR大阪環状線「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、大阪メトロ中央線「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。	自動車は、阪神高速5号湾岸線天保山出口、国道43号、国道172号を利用するルートがある。また、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）。	自動車は、阪神高速4号湾岸線南港北出口又は咲洲トンネル出口を利用するルートがある。また、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」に隣接）。
備考	令和4年10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。	—	—

（注）本表は、現地踏査及び表 5.16.2 に示す資料に基づき作成した。

表 5. 16. 9(3) 自然とのふれあい活動の場の概要（現地調査）

地点名称	No. 7 野鳥園臨港緑地	No. 8 南港中央公園
利用者属性	個人	団体、家族連れ、個人
利用形態	バードウォッチング	スポーツ、ジョギング、バーベキュー、外遊び、散策
面積	193,000㎡	208,820㎡
利用状況	・個人による展望塔内及び緑地内でのバードウォッチング	・団体での野球場、テニスコート、バーベキュー施設の利用 ・家族連れや個人による公園内の広場での外遊びや遊具の利用 ・個人による公園内でのジョギング
駐車場	普通車20台、バス2台	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）。
アクセス	自動車は、阪神高速4号湾岸線南港北出口又は咲洲トンネル出口を利用するルートがある。また、公共交通機関としては、ニュートラムがある（「トレードセンター前」駅から約1.1km）。	自動車は、阪神高速4号湾岸線南港北出口又は阪神高速4号湾岸線南港南出口を利用するルートがある。また、公共交通機関としては、ニュートラムがある（「ポートタウン東」駅から約100m）。
備考	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。 水曜日は休園である。	野球場では、高校野球の試合が行われていた。

（注）本表は、現地踏査及び表 5. 16. 2 に示す資料に基づき作成した。

表 5. 16. 10(1) 自然とのふれあい活動の場の現地写真

<p>No. 1 舞洲シーサイドプロムナード</p>  <p>撮影年月日：令和4年8月7日(日)</p>	<p>No. 2 舞洲緑地</p>  <p>撮影年月日：令和4年8月7日(日)</p>
<p>No. 3 新夕陽ヶ丘</p>  <p>撮影年月日：令和4年8月7日(日)</p>	<p>No. 4 舞洲緑道 (人工磯)</p>  <p>撮影年月日：令和4年8月7日(日)</p>
<p>No. 5 中央突堤臨港緑地</p>  <p>撮影年月日：令和4年8月7日(日)</p>	<p>No. 6 シーサイドコスモ(コスモスクエア海浜緑地)</p>  <p>撮影年月日：令和4年8月7日(日)</p>

表 5. 16. 10(2) 自然とのふれあい活動の場の現地写真



(イ) 自然とのふれあい活動の場へのアクセスの状況

(i) 一般車両によるアクセス

一般車両を利用する場合の自然とのふれあい活動の場への主なアクセスの状況は、図 5. 16. 6 に示すとおりである。

舞洲には、常吉大橋、此花大橋又は夢舞大橋を経由してのアクセスとなる。いずれの自然とのふれあい活動の場についても、敷地内又は近隣に整備されている有料駐車場を利用することとなる。舞洲シーサイドプロムナード、舞洲緑地及び新夕陽ヶ丘を利用する場合には複数の有料駐車場が近傍に整備されているが、舞洲緑道は近隣駐車場から徒歩約 600m 離れている。

中央突堤臨港緑地には、国道 172 号（みなと通）・中央大通等を経由して、主に大阪メトロ中央線の大阪港駅周辺の有料駐車場に駐車し、徒歩によりアクセスすることとなる。

シーサイドコスモ及び野鳥園臨港緑地には、咲洲内の一般道路を北上又は大阪港咲洲トンネルを経由してのアクセスとなる。シーサイドコスモは近隣の有料駐車場、野鳥園臨港緑地は敷地内の無料駐車場を利用することとなる。

南港中央公園には、南港大橋から北上又は阪神高速 4 号湾岸線の南港北出口から迂回してアクセスし、施設内に整備されている駐車場を利用することとなる。

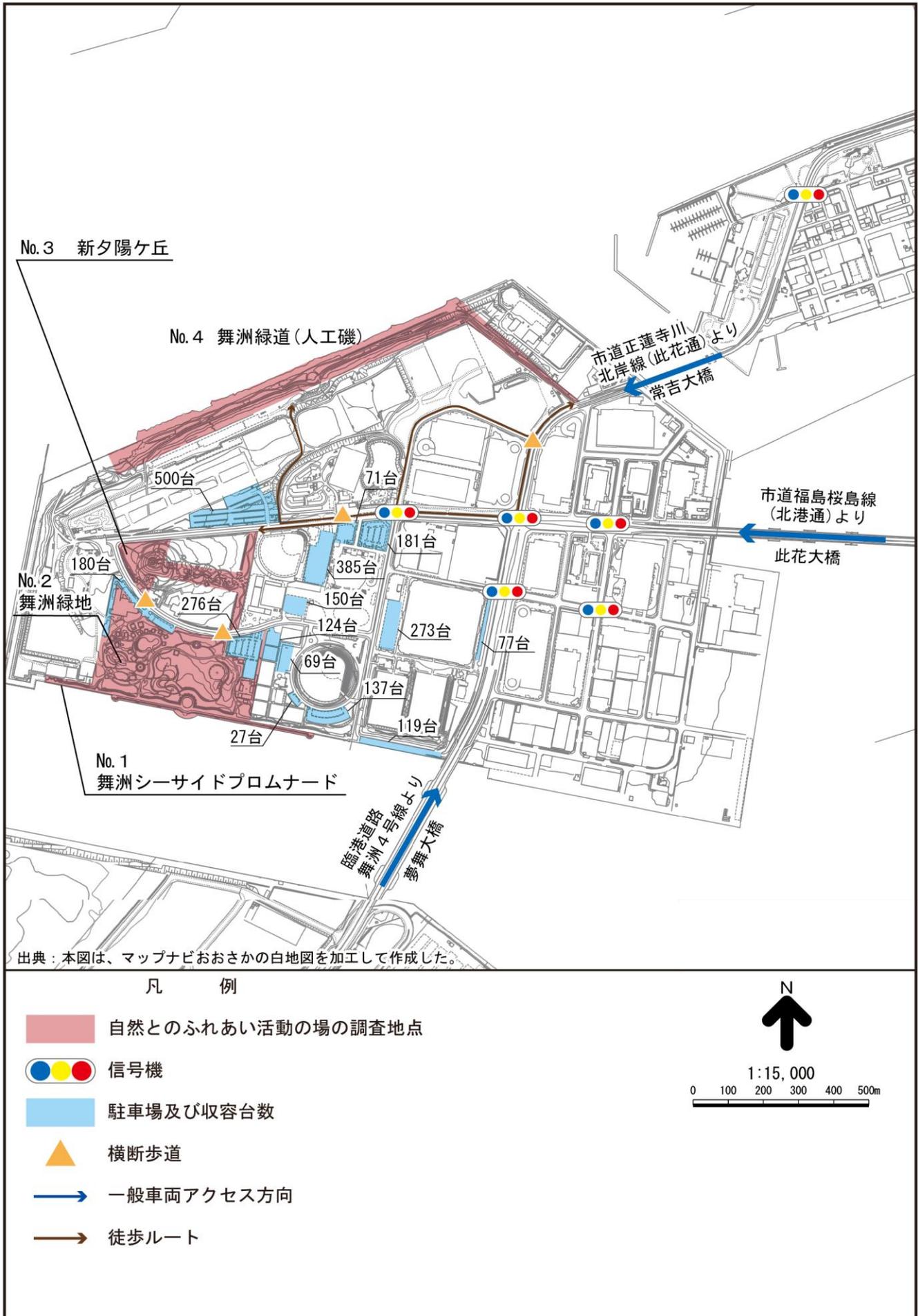
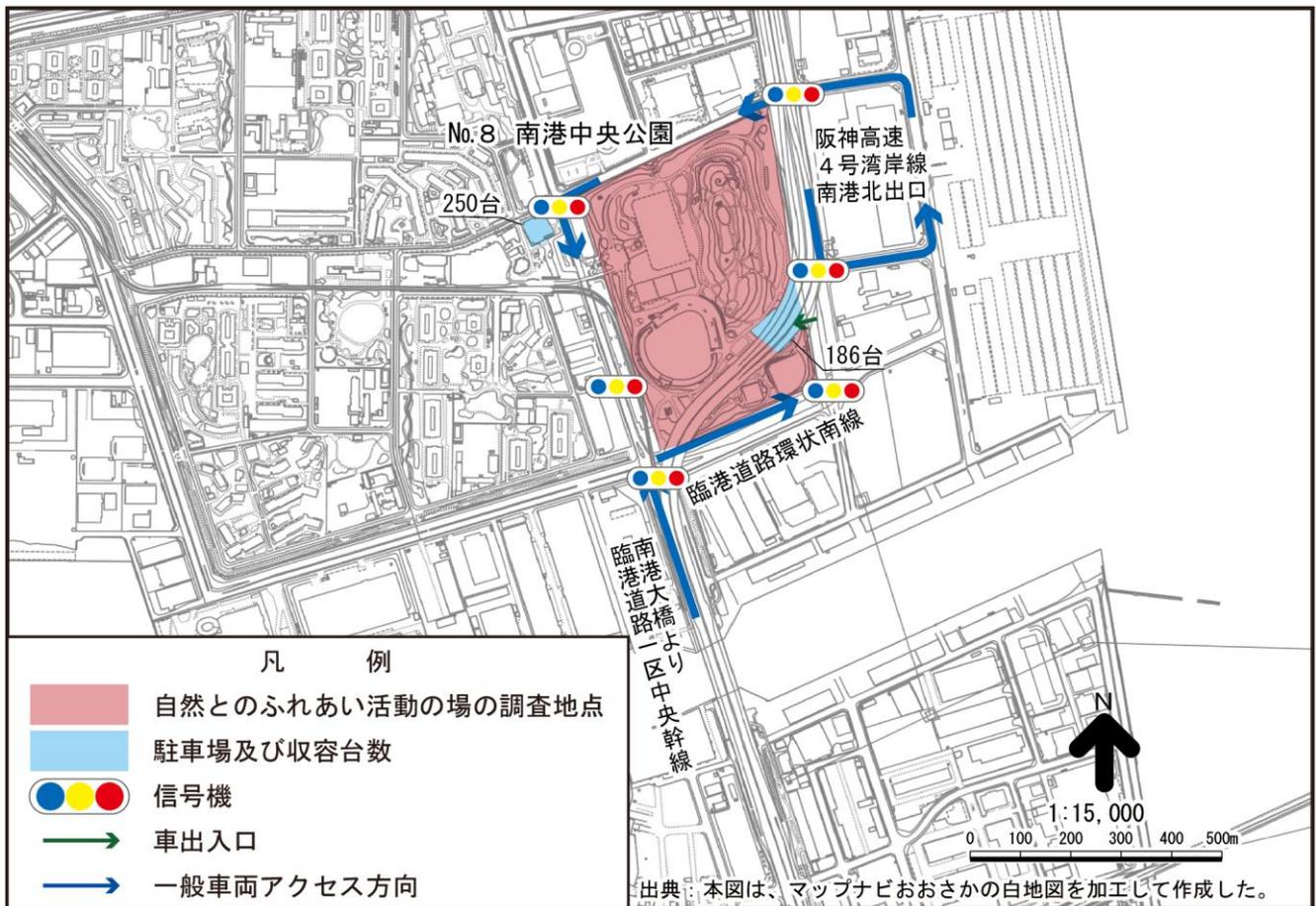


図 5.16.6(1) 一般車両によるアクセス（舞洲）





(注) 車出入口は、公園内駐車場出入口を記載した。

図 5.16.6(4) 一般車両によるアクセス (南港中央公園)

#### (ii) 公共交通機関によるアクセス

公共交通機関を利用する場合の自然とのふれあい活動の場へのアクセスの状況は、図 5.16.7 に示すとおりである。

舞洲には、此花大橋を經由してバスが乗り入れており、自然とのふれあい活動の場の周辺にある複数のバス停から徒歩によりアクセスすることとなる。舞洲緑道の入口へは、最寄りのバス停から北へ徒歩約 450m である。

中央突堤臨港緑地には、近隣のバス停又は大阪メトロ中央線の大阪港駅からのアクセスとなり、最寄りのバス停からは西へ徒歩約 250m、大阪港駅からは西へ徒歩約 750m である。

シーサイドコスモ及び野鳥園臨港緑地は、バスによる利用も可能であるが、シーサイドコスモは大阪メトロ中央線のコスモスクエア駅に隣接しており、野鳥園臨港緑地はニュートラムのトレードセンター前駅から西へ約 1.1km である。

南港中央公園にはニュートラムのポートタウン東駅から東へ約 100m であるが、周囲に複数のバス停がある。

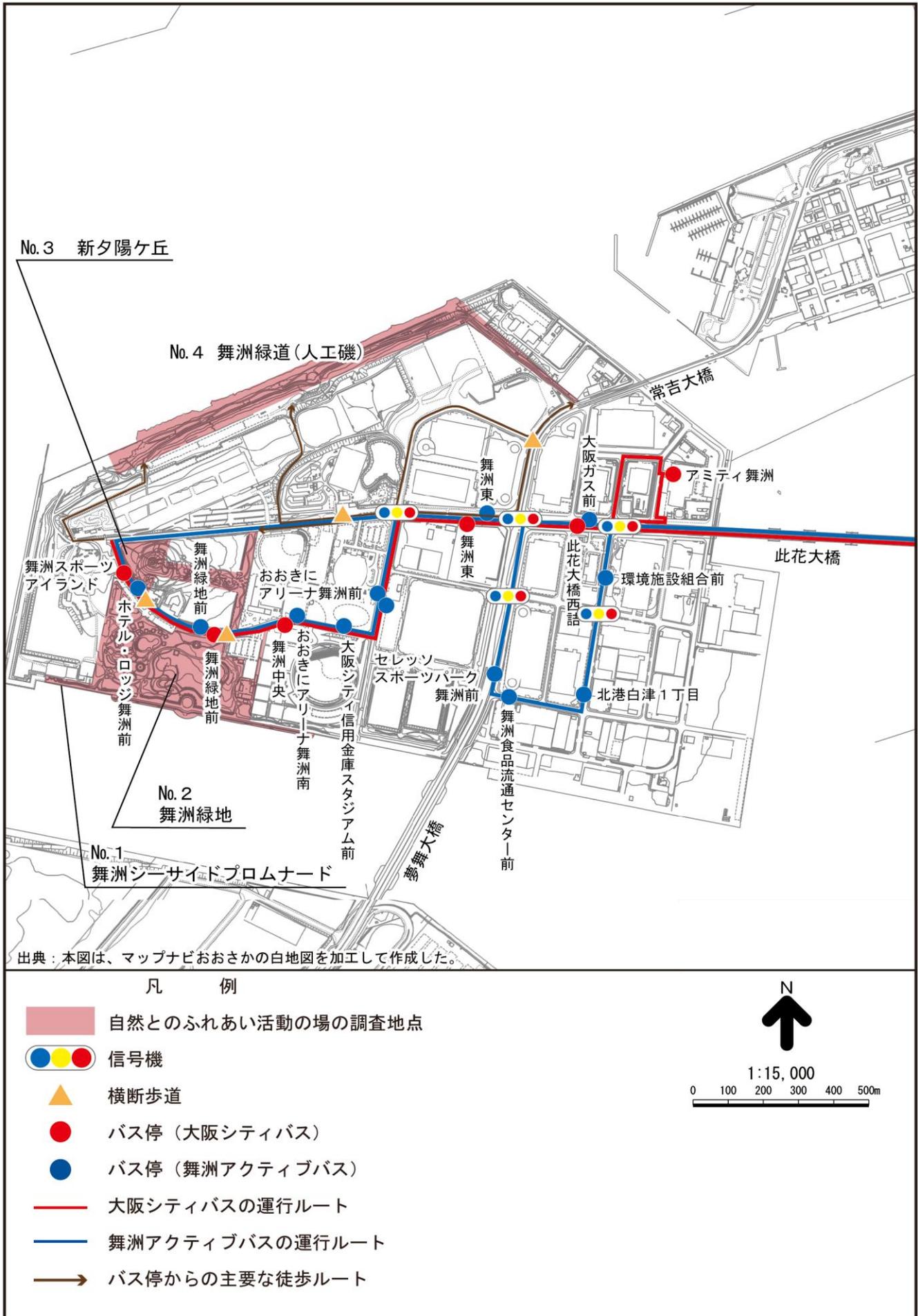


図 5. 16. 7(1) 公共交通機関によるアクセス (舞洲)



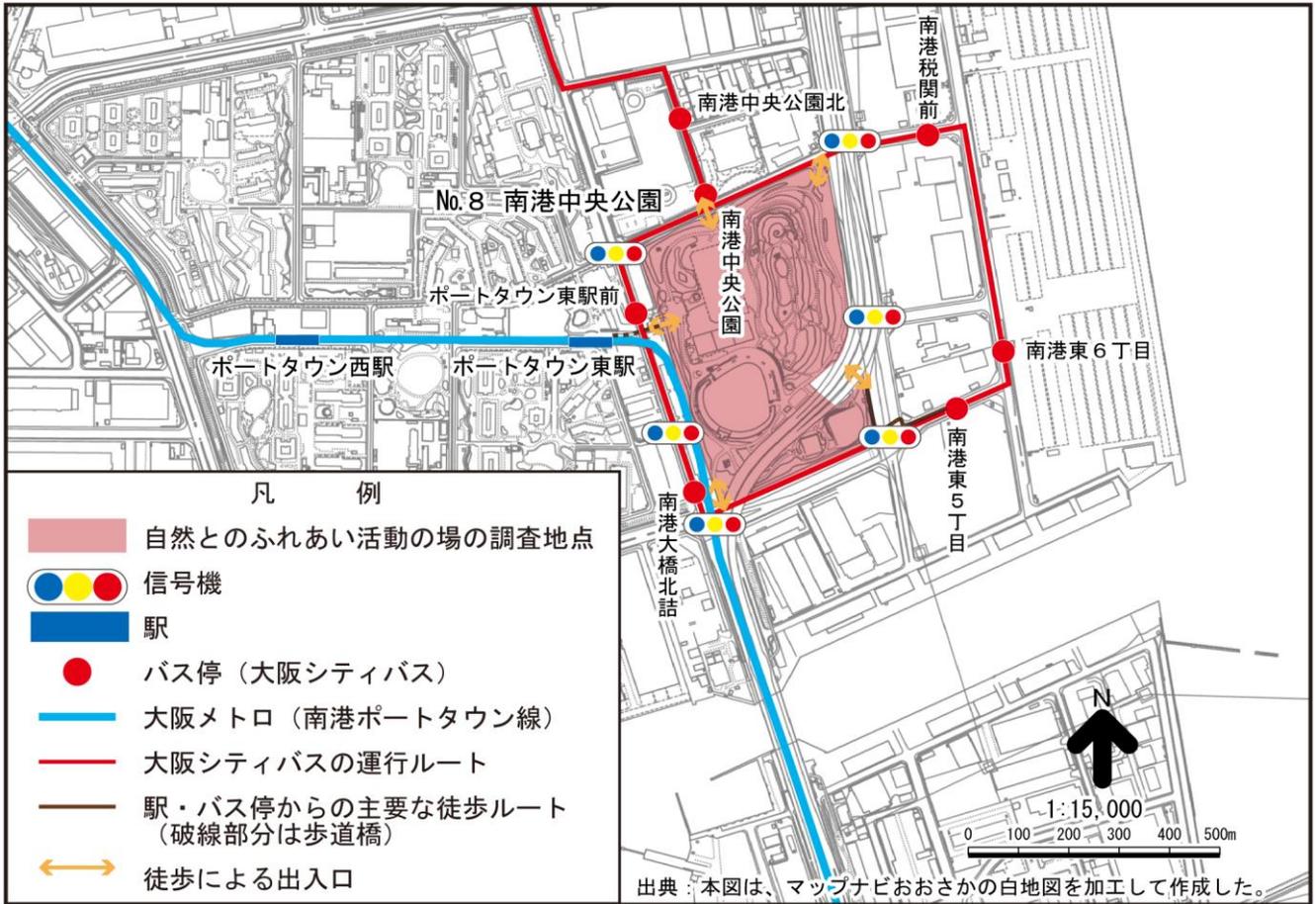


図 5. 16. 7(4) 公共交通機関によるアクセス（南港中央公園）

## 5.16.2 施設の利用に伴う影響の予測及び評価

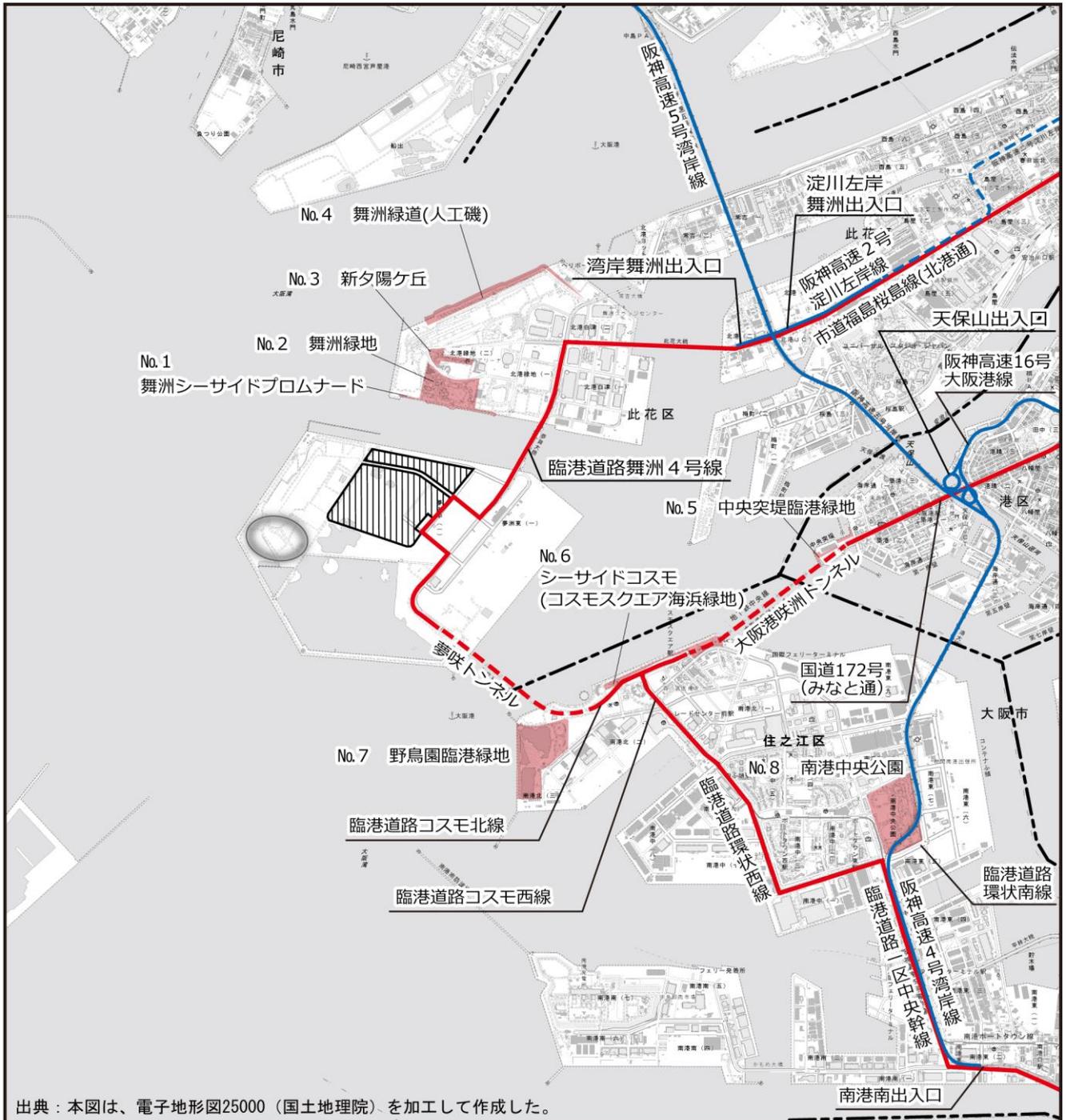
施設の利用に伴う自然とのふれあい活動の場の影響の予測及び評価は、施設関連車両の走行を対象に実施した。

### (1) 予測概要

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内容は、表 5.16.11 に示すとおりである。

表 5.16.11 予測の内容

予測項目		予測方法	予測地点	予測時期
施設関連車両の走行	施設関連車両の走行による利用者への影響の程度	事業計画等をもとに、自然とのふれあい活動の場及び場の利用に対する影響を定性的に予測	事業計画地周辺 8地点 ※図 5.16.8 参照	施設供用時



出典：本図は、電子地形図25000（国土地理院）を加工して作成した。

凡 例



事業計画地



太陽光発電事業計画候補地

----- 市区境界



自然とのふれあい活動の場 予測地点

【供用時の施設関連車両の主要走行ルート】

—— 一般道路（破線部分はトンネル）

—— 都市高速道路（破線部分はトンネル）



1:50,000

0 1000 2000m

図 5.16.8 予測地点

(2) 予測結果

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結果は、表 5.16.12 に示すとおりである。なお、舞洲エリア（No.1 舞洲シーサイドプロムナード、No.2 舞洲緑地、No.3 新夕陽ヶ丘、No.4 舞洲緑道）は近接しているため、まとめて記載した。

表 5.16.12(1) 予測結果

地点名称	予測項目	予測結果
No.1 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	施設関連車両の主要な走行ルートが舞洲エリア内を通過するが、施設関連車両の走行に伴う大気質、騒音及び振動の予測及び評価の結果、環境保全目標を満足しており、さらに主要な走行ルートと舞洲エリアにある舞洲シーサイドプロムナード、舞洲緑地、新夕陽ヶ丘及び舞洲緑道（以下「舞洲シーサイドプロムナード等」という。）とは500m程度離れている。
No.2 舞洲緑地		
No.3 新夕陽ヶ丘		
No.4 舞洲緑道		
	ふれあい活動の場の利用特性及び価値への影響	<p>■ふれあい活動の場の利用特性への影響</p> <p>(1) 交通利便性 舞洲シーサイドプロムナード等の利用者が自動車でアクセスする場合に利用する道路（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）や周辺のバス路線を施設関連車両が走行することになるため、これらのルートにおいて交通流への影響が考えられる。しかし、施設関連車両の走行にあたっては、ICT等を利用した交通情報提供、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自動車交通量の抑制を図り、舞洲シーサイドプロムナード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ことから、本事業の実施がこれらのルートに著しい影響を与えることはないものと考えられる。</p> <p>(2) 利用者の安全性 舞洲シーサイドプロムナード等の利用者が、公共交通機関及び徒歩でアクセスをする場合、舞洲シーサイドプロムナード、舞洲緑地及び新夕陽ヶ丘については、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。舞洲緑道については、最寄りのバス停からの徒歩ルートには施設関連車両の走行ルートがなく、また、図5.16.7(1)に示したバス停からの主要な徒歩ルートには歩道が整備されており、道路には信号機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ないものと考えられる。</p> <p>■ふれあい活動の場の価値への影響 舞洲シーサイドプロムナード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、施設関連車両の走行による舞洲シーサイドプロムナード等への利用特性及び価値に及ぼす影響は小さいものと予測される。</p>

表 5. 16. 12 (2) 予測結果

地点名称	予測項目	予測結果
No.5 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>施設関連車両の主要な走行ルート(国道172号)が中央突堤臨港緑地近傍を通過することから、施設関連車両の走行により、中央突堤臨港緑地周辺の大気質、騒音及び振動への影響が考えられるが、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、ICT等を利用した交通情報提供、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自動車交通量の抑制を図る計画であることから、施設関連車両の走行による影響は小さいものと考えられる。</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及び評価の結果、環境保全目標を満足している。</p> <p>以上のことから、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ものと予測される。</p>
	ふれあい活動の 場の利用特性及 び価値への影響	<p>■ふれあい活動の場の利用特性への影響</p> <p>(1) 交通利便性</p> <p>中央突堤臨港緑地の利用者が自動車でアクセスをする場合に利用する国道172号や周辺のバス路線を施設関連車両が走行することになるため、これらのルートにおいて交通流への影響が考えられる。しかしながら、施設関連車両の走行にあたっては、ICT等を利用した交通情報提供、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自動車交通量の抑制を図り、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ことから、本事業の実施がこれらのルートに著しい影響を与えることはないものと考えられる。</p> <p>(2) 利用者の安全性</p> <p>中央突堤臨港緑地の利用者が、公共交通機関及び徒歩でアクセスをする場合、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5.16.7(2)に示した駅・バス停からの主要な徒歩ルートには歩道が整備されており、道路には信号機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小さいものと考えられる。</p> <p>■ふれあい活動の場の価値への影響</p> <p>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ものと予測される。</p>

表 5.16.12(3) 予測結果

地点名称	予測項目	予測結果
No.6 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>施設関連車両の主要な走行ルートがシーサイドコスモ近傍を通過することから、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等を利用した交通情報提供、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自動車交通量の抑制を図る計画であることから、施設関連車両の走行による影響は小さいものと考えられる。</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及び評価の結果、環境保全目標を満足している。</p> <p>以上のことから、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ものと予測される。</p>
	ふれあい活動の場の利用特性及び価値への影響	<p>■ふれあい活動の場の利用特性への影響</p> <p>(1) 交通利便性 シーサイドコスモの利用者が自動車でアクセスをする場合に利用する道路（臨港道路コスモ北線、臨港道路中ふ頭北岸支線）や周辺のバス路線を施設関連車両が走行することになるため、これらのルートにおいて交通流への影響が考えられる。しかし、施設関連車両の走行にあたっては、ICT等を利用した交通情報提供、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ことから、本事業の実施がこれらのルートに著しい影響を与えることはないものと考えられる。</p> <p>(2) 利用者の安全性 シーサイドコスモの利用者が、公共交通機関及び徒歩でアクセスをする場合、コスモスクエア駅や最寄りのバス停からは、歩道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が可能であることから、徒歩ルートへの影響はないものと考えられる。</p> <p>■ふれあい活動の場の価値への影響 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ものと予測される。</p>

表 5.16.12(4) 予測結果

地点名称	予測項目	予測結果
No.7 野鳥園臨港緑地	ふれあい活動の場に対する環境影響	<p>施設関連車両の主要な走行ルート（臨港道路コスモ北線）が野鳥園臨港緑地近傍を通過することから、施設関連車両の走行により、野鳥園臨港緑地周辺の大気質、騒音及び振動への影響が考えられるが、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、I C T等を利用した交通情報提供、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自動車交通量の抑制を図る計画であることから、施設関連車両の走行による影響は小さいものと考えられる。</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及び評価の結果、環境保全目標を満足している。</p> <p>以上のことから、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ものと予測される。</p>
	ふれあい活動の場の利用特性及び価値への影響	<p>■ふれあい活動の場の利用特性への影響</p> <p>(1) 交通利便性 野鳥園臨港緑地の利用者が、自動車でアクセスをする場合に利用する道路（臨港道路コスモ北線、臨港道路中ふ頭北岸支線）を施設関連車両が走行することになるため、これらのルートにおいて交通流への影響が考えられる。しかし、施設関連車両の走行にあたっては、I C T等を利用した交通情報提供、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自動車交通量の抑制を図り、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ことから、本事業の実施がこれらのルートに著しい影響を与えることはないものと考えられる。</p> <p>(2) 利用者の安全性 野鳥園臨港緑地の利用者が、公共交通機関及び徒歩でアクセスをする場合、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、影響はないものと考えられる。</p> <p>■ふれあい活動の場の価値への影響 野鳥園臨港緑地は、バードウォッチングや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ものと予測される。</p>

表 5.16.12(5) 予測結果

地点名称	予測項目	予測結果
No.8 南港中央公園	ふれあい活動の場に対する環境影響	<p>施設関連車両の主要な走行ルートが南港中央公園の南西側付近を通過することから、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等を利用した交通情報提供、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及び評価の結果、環境保全目標を満足している。</p> <p>以上のことから、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ものと予測される。</p>
	ふれあい活動の場の利用特性及び価値への影響	<p>■ふれあい活動の場の利用特性への影響</p> <p>(1) 交通利便性 南港中央公園の利用者が自動車でアクセスをする場合に利用する（阪神高速4号湾岸線、臨港道路一区中央幹線、臨港道路環状南線）や周辺のバス路線を施設関連車両が走行することになるため、これらのルートにおいて交通流への影響が考えられる。しかし、施設関連車両の走行にあたっては、ICT等を利用した交通情報提供、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ことから、本事業の実施がこれらのルートに著しい影響を与えることはないものと考えられる。</p> <p>(2) 利用者の安全性 南港中央公園の利用者が、公共交通機関及び徒歩でアクセスをする場合、図5.16.7(4)に示した駅・バス停からの主要な徒歩ルートは、施設関連車両の走行ルートではないことから、影響はないものと考えられる。</p> <p>■ふれあい活動の場の価値への影響 南港中央公園は、スポーツ、ジョギング、遊具やバーベキュー施設の利用等ができるスポットであるが、施設関連車両の走行により利用者の活動が妨げられることはない。</p> <p>以上のことから、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ものと予測される。</p>

### (3) 評価

#### (a) 環境保全目標

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環境保全目標は、表 5.16.13 に示すとおりであり、本事業の実施が自然とのふれあい活動の場に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。

表 5.16.13 環境保全目標

環境影響要因	環境保全目標
施設関連車両の走行	・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。

#### (b) 評価結果

施設関連車両の走行に伴い自然との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、ICT等を利用した交通情報提供、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とする等の環境の保全のための措置を実施することにより環境保全目標を満足しており、その影響は小さいものと予測される。

自然との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、施設関連車両の走行による自動車・バスのアクセスルートに著しい影響を与えることはなく、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ものと予測される。また、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、影響はないものと予測される。

さらに、事業の実施にあたっては、以下の環境保全対策を実施することにより、施設関連車両の走行による影響を最小限にとどめるようにする計画である。

- ・ 大規模なバス輸送機能や船舶による輸送機能の導入に加え、リムジンサービス、タクシーの利用促進、ICT等を利用した交通情報提供及び駐車場料金のダイナミックプライシングにより公共交通利用促進を図り、周辺交通量の増加を極力抑制する計画である。

以上のことから、本事業の実施が自然とのふれあい活動の場に及ぼす影響は、最小限にとどめるよう環境保全について配慮されており、環境保全目標を満足するものと評価する。

### 5.16.3 建設工事に伴う影響の予測及び評価

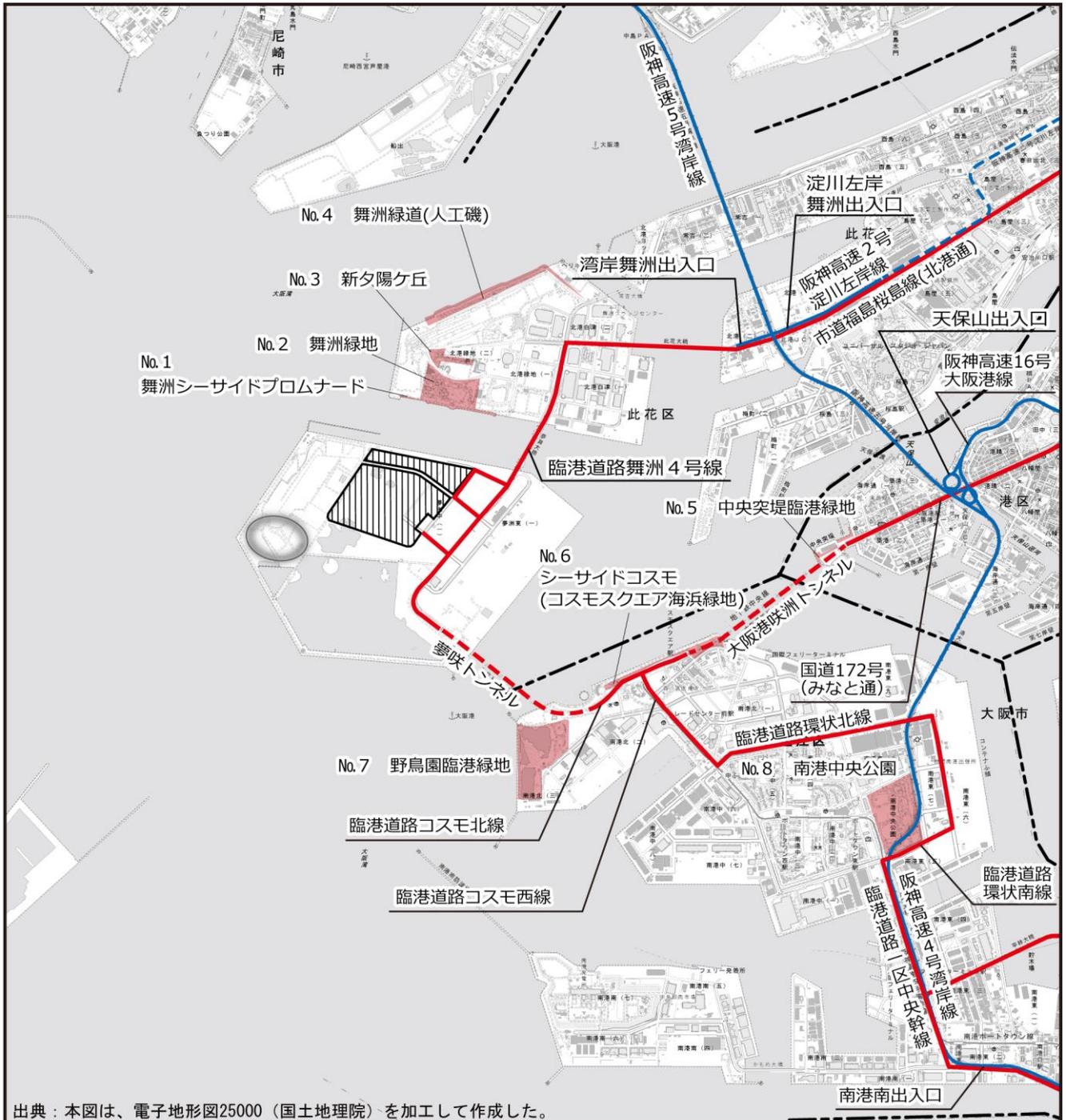
建設工事に伴う自然とのふれあい活動の場の影響の予測及び評価は、工事関連車両の走行を対象に実施した。

#### (1) 予測概要

工事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内容は、表 5.16.14 に示すとおりである。

表 5.16.14 予測の内容

予測項目		予測方法	予測地点	予測時期
工事関連車両の走行	工事関連車両の走行による利用者への影響の程度	事業計画等をもとに、自然とのふれあい活動の場及び場の利用に対する影響を定性的に予測	事業計画地周辺 8地点 ※図 5.16.9 参照	工事最盛期



凡 例



事業計画地



太陽光発電事業計画候補地



市区境界



自然とのふれあい活動の場 予測地点

【工事関連車両の主要走行ルート】



都市高速道路（破線部分はトンネル）



一般道路（破線部分はトンネル）



1:50,000

0 1000 2000m

図 5.16.9 予測地点

## (2) 予測結果

工事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結果は、表 5.16.15 に示すとおりである。舞洲エリア（No.1 舞洲シーサイドプロムナード、No.2 舞洲緑地、No.3 新夕陽ヶ丘、No.4 舞洲緑道）は近接しているため、まとめて記載した。

表 5.16.15(1) 予測結果

地点名称	予測項目	予測結果
No.1 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	工事関連車両の主要な走行ルートが舞洲エリア内を通過するが、工事関連車両の走行に伴う大気質、騒音及び振動の予測及び評価の結果、環境保全目標を満足しており、さらに主要な走行ルートと舞洲エリアにある舞洲シーサイドプロムナード等とは500m程度離れているため、工事関連車両の走行による舞洲プロムナード等周辺への大気質、騒音及び振動の影響はない。
No.2 舞洲緑地		
No.3 新夕陽ヶ丘		
No.4 舞洲緑道	ふれあい活動の場の利用特性及び価値への影響	<p>■ふれあい活動の場の利用特性への影響</p> <p>(1) 交通利便性 舞洲シーサイドプロムナード等の利用者が自動車でアクセスする場合に利用する道路（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）や周辺のバス路線を工事関連車両が走行することになるため、これらのルートにおいて交通流への影響が考えられる。しかし、工事関連車両の走行にあたっては、パークアンドライドや公共交通機関の積極的な利用による作業員の輸送等により、舞洲シーサイドプロムナード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ことから、本事業の実施がこれらのルートに著しい影響を与えることはないものと考えられる。</p> <p>(2) 利用者の安全性 舞洲シーサイドプロムナード等の利用者が、公共交通機関及び徒歩でアクセスをする場合、舞洲シーサイドプロムナード、舞洲緑地及び新夕陽ヶ丘については、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。舞洲緑道については、最寄りのバス停からの徒歩ルートには工事関連車両の走行ルートがなく、また、図5.16.7(1)に示したバス停からの主要な徒歩ルートには歩道が整備されており、道路には信号機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ないものと考えられる。</p> <p>■ふれあい活動の場の価値への影響 舞洲シーサイドプロムナード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、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い。</p> <p>以上のことから、工事関連車両の走行による舞洲シーサイドプロムナード等の利用特性及び価値に及ぼす影響は小さいものと予測される。</p>

表 5.16.15(2) 予測結果

地点名称	予測項目	予測結果
No.5 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>工事関連車両の主要な走行ルート（国道172号）が中央突堤臨港緑地近傍を通過することから、工事関連車両の走行により、中央突堤臨港緑地周辺の大気質、騒音及び振動への影響が考えられるが、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、工事関連車両の走行にあたっては、パークアンドライドや公共交通機関の積極的な利用による作業員の輸送等により、自動車交通量の抑制を図る計画であることから、工事関連車両の走行による影響は小さいものと考えられる。</p> <p>また、工事関連車両の走行に伴う大気質、騒音及び振動の予測及び評価の結果、環境保全目標を満足している。</p> <p>以上のことから、工事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ものと予測される。</p>
	ふれあい活動 の場の利用特 性及び価値へ の影響	<p>■ふれあい活動の場の利用特性への影響</p> <p>(1) 交通利便性 中央突堤臨港緑地の利用者が自動車でアクセスをする場合に利用する国道172号や周辺のバス路線を工事関連車両が走行することになるため、これらのルートにおいて交通流への影響が考えられる。しかし、工事関連車両の走行にあたっては、パークアンドライドや公共交通機関の積極的な利用による作業員の輸送等により、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ことから、本事業の実施がこれらのルートに著しい影響を与えることはないものと考えられる。</p> <p>(2) 利用者の安全性 中央突堤臨港緑地の利用者が、公共交通機関及び徒歩でアクセスをする場合、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工事関連車両の走行があるが、図5.16.7(2)に示した駅・バス停からの主要な徒歩ルートには歩道が整備されており、道路には信号機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小さいと考えられる。</p> <p>■ふれあい活動の場の価値への影響 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、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い。</p> <p>以上のことから、工事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ものと予測される。</p>

表 5.16.15(3) 予測結果

地点名称	予測項目	予測結果
No.6 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>工事関連車両の主要な走行ルートがシーサイドコスモ近傍を通過することから、工事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、工事関連車両の走行にあたっては、パークアンドライドや公共交通機関の積極的な利用による作業員の輸送等により、自動車交通量の抑制を図る計画であることから、工事関連車両の走行による影響は小さいものと考えられる。</p> <p>また、工事関連車両の走行に伴う大気質、騒音及び振動の予測及び評価の結果、環境保全目標を満足している。</p> <p>以上のことから、工事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ものと予測される。</p>
	ふれあい活動の場の利用特性及び価値への影響	<p>■ふれあい活動の場の利用特性への影響</p> <p>(1) 交通利便性</p> <p>シーサイドコスモの利用者が自動車でアクセスをする場合に利用する（臨港道路コスモ北線、臨港道路中ふ頭北岸支線）や周辺のバス路線を工事関連車両が走行することになるため、これらのルートにおいて交通流への影響が考えられる。しかし、工事関連車両の走行にあたっては、パークアンドライドや公共交通機関の積極的な利用による作業員の輸送等により、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ことから、本事業の実施がこれらのルートに著しい影響を与えることはないものと考えられる。</p> <p>(2) 利用者の安全性</p> <p>シーサイドコスモの利用者が、公共交通機関及び徒歩でアクセスをする場合、コスモスクエア駅や最寄りのバス停からは、歩道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が可能であることから、徒歩ルートへの影響はないものと考えられる。</p> <p>■ふれあい活動の場の価値への影響</p> <p>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、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い。</p> <p>以上のことから、工事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ものと予測される。</p>

表 5.16.15(4) 予測結果

地点名称	予測項目	予測結果
No.7 野鳥園臨港緑地	ふれあい活動の場に対する環境影響	<p>工事関連車両の主要な走行ルート（臨港道路コスモ北線）が、野鳥園臨港緑地近傍を通過することから、工事関連車両の走行により、野鳥園臨港緑地周辺の大気質、騒音及び振動への影響が考えられるが、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、工事関連車両の走行にあたっては、パークアンドライドや公共交通機関の積極的な利用による作業員の輸送等により、自動車交通量の抑制を図る計画であることから、工事関連車両の走行による影響は小さいものと考えられる。</p> <p>また、工事関連車両の走行に伴う大気質、騒音及び振動の予測及び評価の結果、環境保全目標を満足している。</p> <p>以上のことから、工事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ものと予測される。</p>
	ふれあい活動の場の利用特性及び価値への影響	<p>■ふれあい活動の場の利用特性への影響</p> <p>(1) 交通利便性</p> <p>野鳥園臨港緑地の利用者が、自動車でアクセスをする場合に利用する道路（臨港道路コスモ北線、臨港道路中ふ頭北岸支線）を工事関連車両が走行することになるため、これらのルートにおいて交通流への影響が考えられる。しかし、工事関連車両の走行にあたっては、パークアンドライドや公共交通機関の積極的な利用による作業員の輸送等により、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ことから、本事業の実施がこれらのルートに著しい影響を与えることはないものと考えられる。</p> <p>(2) 利用者の安全性</p> <p>野鳥園臨港緑地の利用者が、公共交通機関及び徒歩でアクセスをする場合、トレードセンター前駅からの徒歩ルートは、工事関連車両の走行ルートではないことから、影響はないものと考えられる。</p> <p>■ふれあい活動の場の価値への影響</p> <p>野鳥園臨港緑地は、バードウォッチングや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、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い。</p> <p>以上のことから、工事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ものと予測される。</p>

表 5.16.15(5) 予測結果

地点名称	予測項目	予測結果
No.8 南港中央公園	ふれあい活動の場に対する環境影響	<p>工事関連車両の主要な走行ルートが南港中央公園の南西側付近を通過することから、工事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、工事関連車両の走行にあたっては、パークアンドライドや公共交通機関の積極的な利用による作業員の輸送等により、自動車交通への影響の低減を図る計画である。</p> <p>また、工事関連車両の走行に伴う大気質、騒音及び振動の予測及び評価の結果、環境保全目標を満足している。</p> <p>以上のことから、工事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ものと予測される。</p>
	ふれあい活動の場の利用特性及び価値への影響	<p>■ふれあい活動の場の利用特性への影響</p> <p>(1) 交通利便性 南港中央公園の利用者が、自動車でアクセスをする場合に利用する（阪神高速4号湾岸線、臨港道路一区中央幹線、臨港道路環状南線）や周辺のバス路線を工事関連車両が走行することになるため、これらのルートにおいて交通流への影響が考えられる。しかし、工事関連車両の走行にあたっては、パークアンドライドや公共交通機関の積極的な利用による作業員の輸送等により、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ことから、本事業の実施がこれらのルートに著しい影響を与えることはないものと考えられる。</p> <p>(2) 利用者の安全性 南港中央公園の利用者が、公共交通機関及び徒歩でアクセスをする場合、ポートタウン東駅と南港中央公園は歩道橋でつながっており、徒歩で直接アクセスすることが可能であること、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工事関連車両が走行するが、図5.16.7(4)に示した駅・バス停からの主要な徒歩ルートには歩道及び歩道橋が整備されており、道路には信号機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ものと考えられる。</p> <p>■ふれあい活動の場の価値への影響 南港中央公園は、スポーツ、ジョギング、遊具やバーベキュー施設の利用等ができるスポットであるが、工事関連車両の走行により利用者の活動が妨げられることはない。</p> <p>以上のことから、工事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ものと予測される。</p>

### (3) 評価

#### (a) 環境保全目標

工事関連車両の走行に伴う自然とのふれあい活動の場の環境保全目標は、表 5.16.16 に示すとおりであり、本事業の実施が自然とのふれあい活動の場に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。

表 5.16.16 環境保全目標

環境影響要因	環境保全目標
工事関連車両の走行	・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。

#### (b) 評価結果

工事関連車両の走行に伴い自然との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実施することにより環境保全目標を満足しており、その影響は小さいものと予測される。

自然との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、工事関連車両の走行による自動車・バスのアクセスルートに著しい影響を与えることはなく、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ものと予測される。また、ビューポイントである地点については、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、影響はないものと予測される。

さらに、以下の環境保全対策により、工事関連車両の走行による影響を最小限にとどめるようにする計画である。

- ① 工事関連車両の走行にあたっては、特定の道路及び時間帯に集中することがないように、走行ルートの適切な選定、走行時間帯の配慮、輸送方法の工夫、運転者への適正走行の周知徹底等を行う。
- ② 工事関連車両の走行台数削減を図るため、パークアンドライドや公共交通機関の積極的な利用による作業員の輸送、船舶による資材搬入等についても計画する。
- ③ 同時期に大阪・関西万博事業やインフラ工事等が集中する場合、調整を行い、走行ルートに車両が集中しないように配慮する。

以上のことから、本事業の実施が自然とのふれあい活動の場に及ぼす影響は、最小限にとどめるよう環境保全について配慮されており、環境保全目標を満足するものと評価する。