

2025年日本国際博覧会 会場外駐車場整備事業

環境影響評価準備書

要 約 書

令和5年7月

公益社団法人 2025年日本国際博覧会協会

目 次

ページ

第1章 事業者の氏名及び住所	1-1
第2章 対象事業の名称、目的、位置及び規模その他対象事業の内容	2-1
2.1 事業の名称	2-1
2.2 事業の種類	2-1
2.3 事業の目的	2-1
2.4 事業計画地の位置	2-1
2.5 事業の規模	2-1
2.6 事業計画の内容	2-4
2.6.1 事業実施の背景及び事業計画の策定経緯	2-4
2.6.2 土地利用計画、施設計画、交通計画、工事計画、関連事業の状況等	2-7
2.6.3 事業予定期間	2-14
2.6.4 その他基本的な諸元	2-14
第3章 対象事業が実施される区域及びその周囲の概況	3-1
第4章 事前環境配慮の内容	4-1
第5章 対象事業に係る環境影響評価の項目並びに調査、予測及び評価の手法	5-1
5.1 環境影響要因の抽出	5-1
5.2 環境影響評価項目	5-2
5.3 調査、予測及び評価の手法	5-4
5.3.1 現況調査	5-4
5.3.2 予 測	5-7
5.3.3 評 価	5-9
第6章 環境影響評価の結果の概要	6-1
第7章 対象事業に係る環境影響の総合的な評価	7-1
第8章 環境影響評価を行った者の氏名及び住所	8-1
第9章 その他	9-1

第 1 章 事業者の氏名及び住所

事業者の名称 : 公益社団法人 2025 年日本国際博覧会協会

代表者の氏名 : 会長 十倉 雅和

事業所の所在地 : 大阪市住之江区南港北一丁目 14 番 16 号

第2章 対象事業の名称、目的、位置及び規模その他対象事業の内容

2.1 事業の名称

2025年日本国際博覧会 会場外駐車場整備事業

2.2 事業の種類

駐車場の整備

2.3 事業の目的

本事業は、国際博覧会条約に基づき、2025年(令和7年)に大阪府大阪市において開催される「2025年日本国際博覧会」の会場外駐車場の整備を目的としている。

2.4 事業計画地の位置

事業計画地の位置は、図2.4.1に示すとおりであり、尼崎フェニックス事業用地(尼崎市船出地先)内である。

2.5 事業の規模

駐車台数及び敷地面積は以下に示すとおりである。

- ・ 駐車台数 約3,000台
- ・ 敷地面積 約10.3ha



図 2.4.1(1) 事業計画地の位置

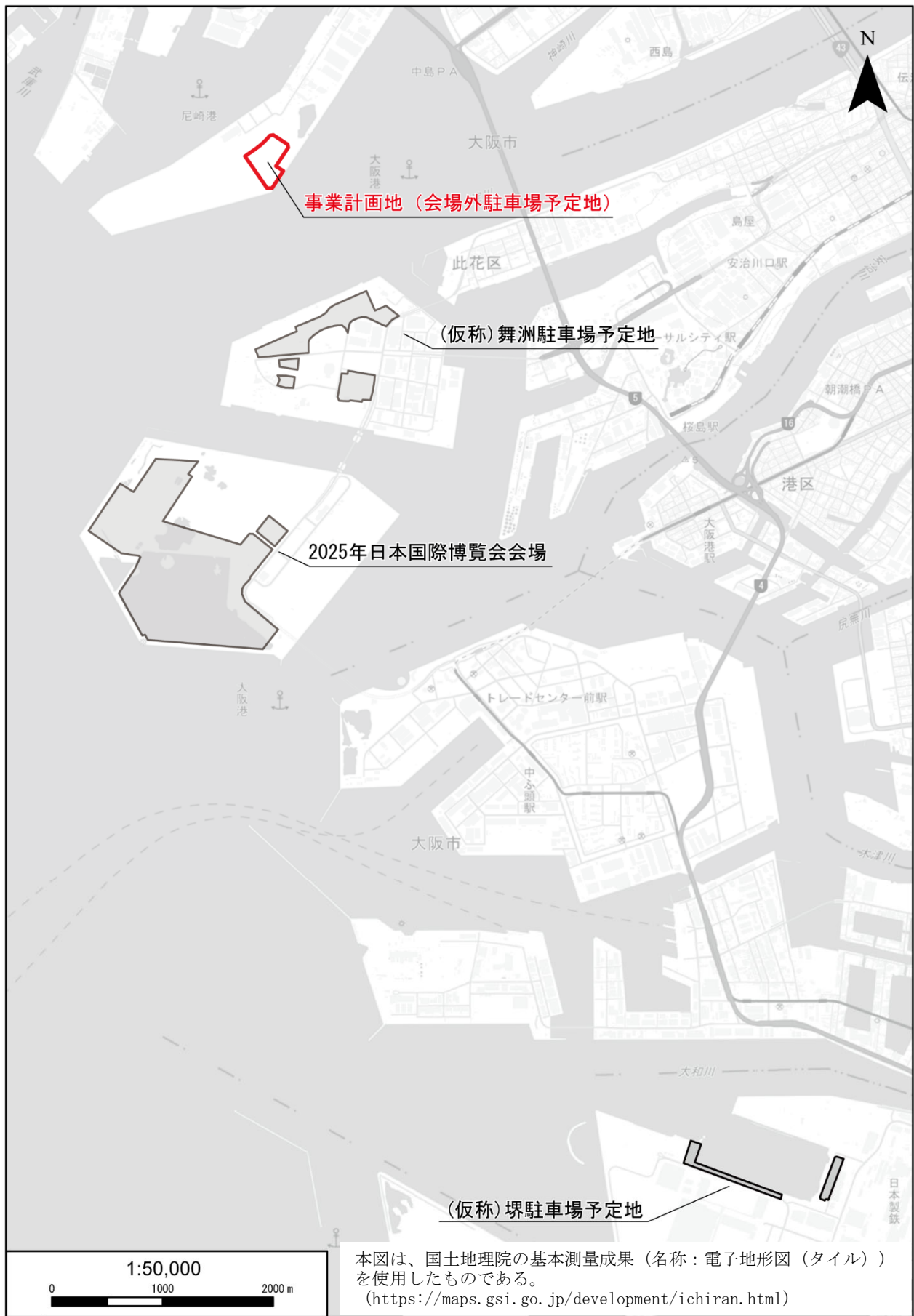


図 2.4.1(2) 事業計画地の位置

2.6 事業計画の内容

2.6.1 事業実施の背景及び事業計画の策定経緯

(1) 事業実施の背景

(a) 2025年日本国際博覧会の開催

2025年日本国際博覧会（以下「大阪・関西万博」という。）は、国際博覧会条約に基づき、2025年（令和7年）に大阪府大阪市において開催されるものである。

大阪・関西万博の開催場所は、100ha以上の会場用地や、会場への交通アクセスも確保でき、埋立地を活用することによる自然への負荷が少ないことに加え、既存の大都市機能を活用できることから夢洲が選定された。

また、大阪・関西万博のテーマは、『いのち輝く未来社会のデザイン』である。「いのち輝く未来社会のデザイン」というテーマは、人間一人一人が、自らの望む生き方を考え、それぞれの可能性を最大限に発揮できるようにするとともに、こうした生き方を支える持続可能な社会を、国際社会が共創していくことを推し進めるものである。

言い換えれば、大阪・関西万博は、格差や対立の拡大といった新たな社会課題や、AI（Artificial Intelligence：人工知能）やバイオテクノロジー等の科学技術の発展、その結果としての長寿命化といった変化に直面する中で、参加者一人一人に対し、自らにとって「幸福な生き方とは何か」を正面から問う、初めての万博になる。

近年、人々の価値観や生き方がますます多様化するとともに、技術革新によって誰もがこれまで想像しえなかった量の情報にアクセスし、やりとりを行うことが可能となった。このような進展を踏まえ、大阪・関西万博では、世界の叡智とベストプラクティスを大阪・関西地域に集約し、多様な価値観を踏まえた上での諸課題の解決策を提示していく。

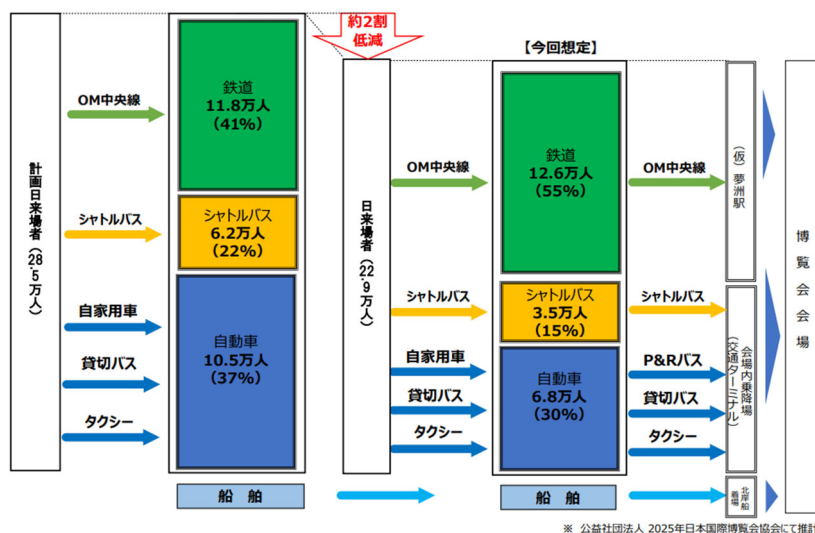
(b) 大阪・関西万博の輸送計画

大阪・関西万博の想定来場者数 2,820 万人の円滑な来場を実現するために、鉄道・道路・海路・空路等の既存交通インフラを最大限活用したアクセスルートを計画している。各アクセスルートのバランスのとれた利用を図るため、ICT（Information and Communication Technology：情報通信技術）を活用し、各種誘導施策を展開するとともに、適切なルートや混雑状況等の情報を提供する。

また、大阪府内の企業へ時差出勤やテレワークの活用を呼びかけ、ピーク時間帯の交通負荷の軽減を図るとともに、鉄道やシャトルバスへの乗換が安全・円滑にできるよう、MaaS¹⁾等の新しい技術を積極的に取り入れながら、関係機関・事業者等と連携して混雑の解消に取り組む。

一般の自家用車については、会場からおおむね 15km 圏内に設ける会場外駐車場でバスに乗り換えるパークアンドライド方式を採用し、夢洲への乗り入れは、原則として禁止し、会場周辺の交通混雑を回避する。会場外駐車場の配置については、万博来場者の出発地の分布や来場ルート等から、舞洲、尼崎、堺の 3 箇所を予定している。会場となる夢洲には、団体バスや障がい者専用の駐車場、シャトルバス、パークアンドライドバス及びタクシーの乗降空間となる交通ターミナルを設ける計画である。

なお、愛知万博の実績を踏まえると、来場者は会期終盤に集中し、輸送機関のかなりの負荷増大が想定される。このことから、入場券販売において、会期前半の料金割引入場券の販売等による需要平準化策が検討されており、これらの平準化策を実施すると日来場者数は当初想定していた 28.5 万人²⁾から 2 割低減する 22.9 万人と想定され、この値をベースに来場者輸送等の検討がなされている。よって、本準備書ではこの値を前提として検討を行った。



出典：大阪・関西万博来場者輸送具体方針(アクションプラン)初版」(2022年10月、2025年日本国際博覧会来場者輸送対策協議会)

図 2.6.1 輸送手段別想定来場者数

- (注) 1. MaaS: Mobility as a Service の略。地域住民や旅行者一人一人の個々の移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービス。観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となる。
2. 開催期間のうち上位 1 割の平均来場者数

(2) 事業計画の策定経緯

大阪・関西万博の会場外駐車場は、会場からおおむね 15 km 圏内において複数箇所に整備する計画である。

このうち、万博会場に最も近い舞洲の会場駐車場は、会場と合わせて環境影響評価の手続きを先行して進め、完了している。

本事業計画地である尼崎フェニックス事業用地（尼崎市船出地先）の用途地域は、工業専用地域であり、住居系地域はなく、生活環境へ与える影響は少ない場所である。

また、事業計画地の近傍には、阪神高速 5 号湾岸線尼崎東海岸 I C、中島 I C が位置しており、会場外駐車場までのアクセス、会場外駐車場から会場まで輸送するパークアンドライドバスのアクセスにも優れた場所である。

以上のことから、尼崎フェニックス事業用地（尼崎市船出地先）を会場外駐車場の予定地として選定し、来場者の自家用車の駐車スペース（約 3,000 台）、万博会場との間を結ぶパークアンドライドバスの乗降場、トイレ他管理運営施設等を整備する計画である。

2.6.2 土地利用計画、施設計画、交通計画、工事計画、関連事業の状況等

(1) 土地利用計画

土地利用計画は図 2.6.2 に示すとおりであり、尼崎フェニックス事業用地（尼崎市船出地先）の 10.3ha において、平面駐車場（約 3,000 台）を整備する。



(注) 今後の関係機関協議により、数値・レイアウト等は変更となる可能性がある。

図 2.6.2 事業計画地の範囲

(2) 施設計画

施設計画の概要は、表 2.6.1 に示すとおりである。

表 2.6.1 施設計画の概要^{注)}

項 目		概 要
立地場所の概要	位 置	尼崎フェニックス事業用地（尼崎市船出地先）
	開発区域面積	約 10.3ha
	用途地域	工業専用地域
施設の概要	主要用途	駐車場
	駐車台数	約 3,000 台
	事業予定期間	2025 年（令和 7 年）4 月 13 日～10 月 13 日
	想定来場者数	万博会場：約 2,820 万人（日來場者 22.9 万人/日） 事業計画地（会場外駐車場）：約 3,000 台/日

（注）今後の関係機関協議により、数値等は変更となる可能性がある。

(3) 交通計画

(a) 施設関連車両の走行ルート

事業計画地と万博会場を往復するパークアンドライドバス及び事業計画地への来場・事業計画地から退場する施設利用車両（以下「施設関連車両」という。）の走行ルートは、図 2.6.3 に示すとおりであり、施設利用車両は、阪神高速 5 号湾岸線の尼崎東海岸出入口の利用に誘導するため駐車場予約時の発地の設定や同出入口の利用を前提にインセンティブを付与することを検討する。

なお、高齢者（75 歳以上を想定）や、乳幼児、妊婦の同乗等のやむを得ず当駐車場利用が必要な施設利用車両については、周辺環境及び交通に影響を与えることが少ない道路へ誘導することを検討する。

(b) 施設関連車両の計画台数

施設関連車両の走行台数は、パークアンドライドバスが 430 台/日、施設利用車両が 3,000 台/日（いずれも片道台数）を想定している。



図 2.6.3 パークアンドライドバス及び施設利用車両の主要走行ルート

(4) 工事計画

(a) 工事計画の概要

事業計画地は現況平地であり、駐車場の整備に当たり大規模な掘削工事や盛土工事は想定されない。駐車場整備工事では、駐車スペースや通路等を舗装し、乗降場やゲート施設等を整備する。会期終了後には舗装、施設等の撤去工事を行う。

(b) 主な工事内容

主な工事内容は表 2.6.2 に、工事工程は表 2.6.3 に示すとおりである。

(c) 工事関連車両の走行ルート

工事関連車両の走行ルートは、図 2.6.4 に示すとおりである。

工事関連車両は、可能な限り阪神高速 5 号湾岸線を利用して尼崎東海岸 I C 又は中島 I C からアクセスするルートを優先し、一般道路を経由する県道 57 号の利用を最小限に抑える計画である。

表 2.6.2 主な工事内容

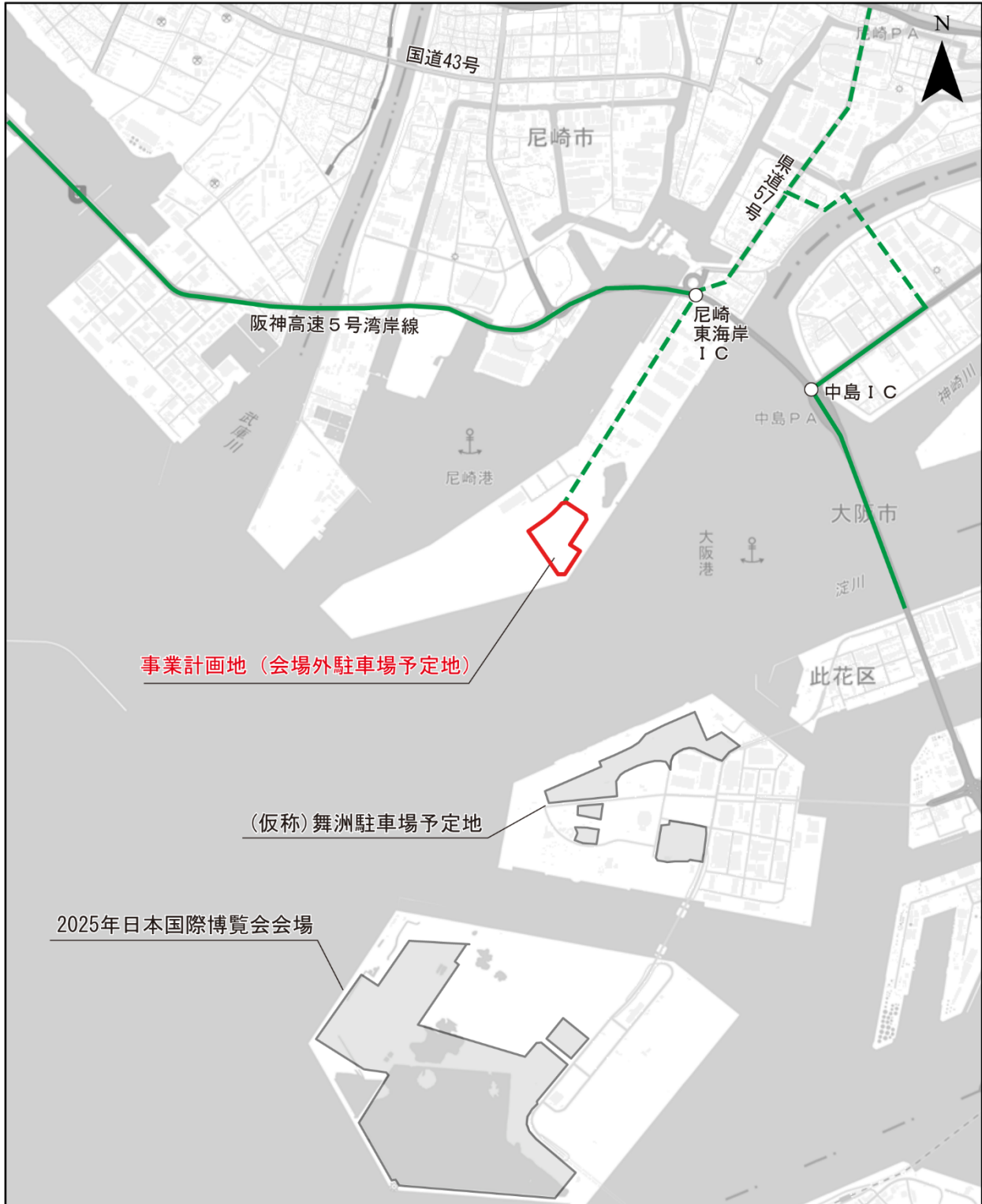
区 分	工 種	工事内容
駐車場整備工事	準備工	計画準備を行う。
	土 工	地表面の掘削・盛土、不陸整正を行う。 歩道乗り入れ部の既存構造物を撤去する。
	排水構造物工等	雨水側溝、暗渠、集水桝を設置する。歩車道境界の縁石ブロックを設置する。
	舗装工等	路盤材、アスファルト混合物の敷均し・締固めを行う。車線中央線、境界線、駐車場区画線を施工する。
	付属施設工等	標識、仮設防護柵（ガードレール）、会場外駐車場への立入防止柵、照明柱を設置する。
	建築工等	乗降場、管理運営施設等を設置する。
駐車場撤去工事	建築物撤去工等	乗降場、管理運営施設等を撤去する。
	付属施設撤去工等	標識、仮設防護柵（ガードレール）、会場外駐車場への立入防止柵、照明柱を撤去する。
	構造物取壊し工	路盤、舗装の縁石を破碎・切断・撤去する。
	排水構造物撤去工等	雨水側溝、暗渠、集水桝を撤去する。歩車道境界の縁石ブロックを撤去する。
	土 工	整地を行う。

表 2.6.3(1) 工事工程（駐車場整備工事）

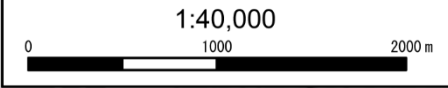
工 種	1ヵ月目	2ヵ月目	3ヵ月目	4ヵ月目	5ヵ月目	6ヵ月目	7ヵ月目	8ヵ月目	9ヵ月目	10ヵ月目	11ヵ月目
準備工	■	■									
土 工		■	■	■	■						
排水構造物工等					■	■	■	■			
舗装工等								■	■	■	■
付属施設工等								■	■	■	■
乗降施設工等					■	■	■	■	■	■	■

表 2.6.3(2) 工事工程（駐車場撤去工事）

工 種	1ヵ月目	2ヵ月目	3ヵ月目	4ヵ月目	5ヵ月目	6ヵ月目
乗降施設撤去工等	■	■				
付属施設撤去工等		■	■	■		
構造物取壊し工		■	■	■		
排水構造物撤去工等				■	■	
土 工				■	■	■



本図は、国土地理院の基本測量成果 (名称：電子地形図 (タイル)) を使用したものである。
 (<https://maps.gsi.go.jp/development/ichiran.html>)



凡
例

(高速道路) 工事関連車両の主要走行ルート
 (一般道路)

図 2.6.4 工事関連車両の走行ルート

(5) 関連事業の状況

大阪・関西万博の開催期間中、船舶による事業計画地から万博会場へのアクセス導入が検討されている。船舶は、公益社団法人2025年日本国際博覧会協会が主体として運航するものではないが、関連事業として、図2.6.5に示す運航ルートを設定し、予測評価を行った。

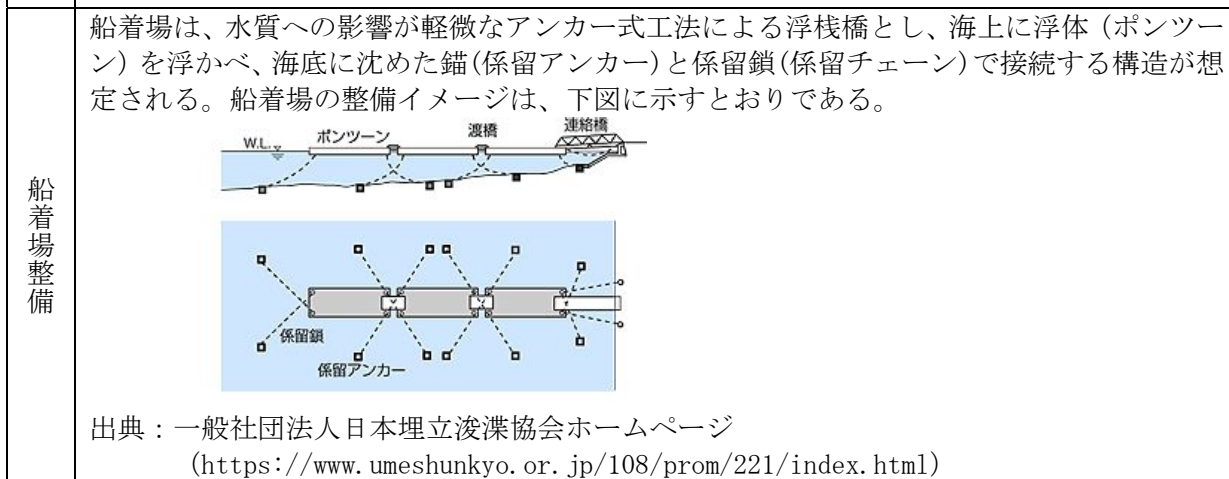
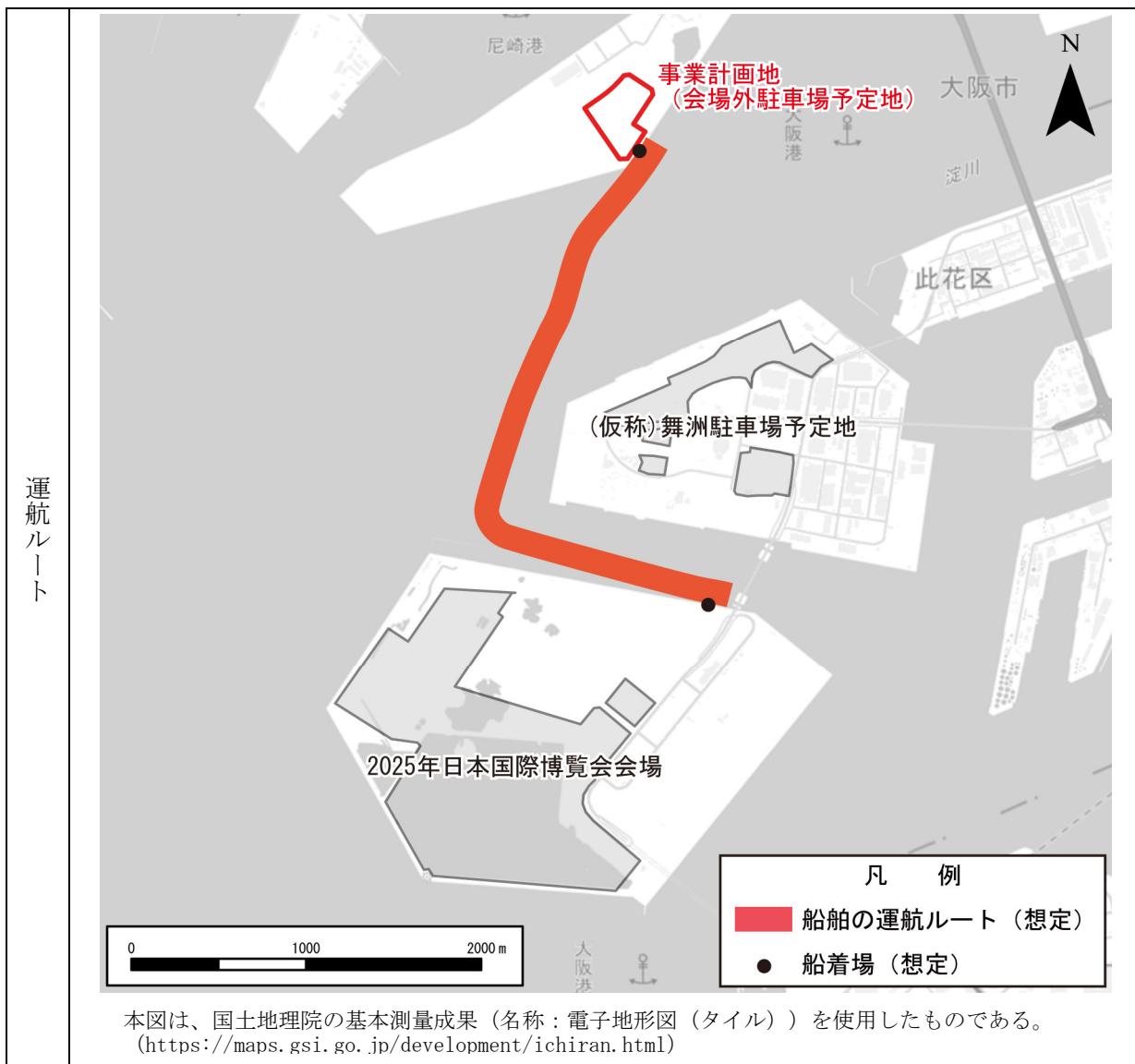


図 2.6.5 船舶による事業計画地から万博会場への運航ルート・船着場整備 (想定)

2.6.3 事業予定期間

事業予定期間は、表 2.6.4 に示すとおりである。駐車場供用期間は、2025 年（令和 7 年）4 月 13 日～10 月 13 日の予定である。

表 2.6.4 事業予定期間

区 分	2023 年度	2024 年度	2025 年度	2026 年度
駐車場整備工事				
駐 車 場 供 用				
駐車場撤去工事				

2.6.4 その他基本的な諸元

(1) 環境保全措置等

施設の計画に際しては、環境保全措置の実施及び規制値の遵守によって、周辺環境への影響を最小限にするよう努める。

施設の計画段階から検討している各環境影響に対する環境保全措置等は、以下に示すとおりである。

(a) 工事中

(ア) 大気質

周辺環境への影響を最小限にするために実施する環境保全措置は、以下に示すとおりである。

- 使用する建設機械は、可能な限り最新の排ガス対策型の車種を採用し、適切に点検・整備を実施する。
- 工事の効率化・平準化を図り、工事関連車両台数を可能な限り削減する。
- 工事関連車両に対して、過積載を防止し、積み荷の安定化、空ぶかしの禁止、アイドリングストップの遵守等、適切な運行を指導する。
- 工事関連車両に対して、「環境の保全と創造に関する条例」（平成 7 年、兵庫県）に基づく流入車両規制を遵守するように指示・指導を行う。
- 工事関連車両の走行ルートや時間帯は、道路規格、周辺道路の状況、住居の立地状況などに配慮し、効率的で環境負荷が小さくなるよう、計画的な運行管理を行う。
- 適宜散水を行う等粉じんの発生抑制に努める。

(イ) 騒 音

周辺環境への影響を最小限にするために実施する環境保全措置は、以下に示すとおりである。

- 工事の効率化・平準化を図り、工事関連車両台数を可能な限り削減する。
- 工事関連車両に対して、過積載の防止、積み荷の安定化、制限速度の遵守、空ぶかしの禁止、アイドリングストップの遵守等、適切な運行を指導する。

(ウ) 振 動

周辺環境への影響を最小限にするために実施する環境保全措置は、以下に示すとおりである。

- 工事の効率化・平準化を図り、工事関連車両台数を可能な限り削減する。
- 工事関連車両に対して、過積載の防止、積み荷の安定化、制限速度の遵守、適切な運行を指導する。

(エ) 水 質

周辺環境への影響を最小限にするために実施する環境保全措置は、以下に示すとおりである。

- 工事において大規模な掘削は行わないことから工事排水の発生はほとんどない見込みである。
工事用地内に降った雨水等の濁水は、雨水排水経路を流下することにより SS を低減させてから公共用水域に放流する。
- 船舶の運航による夢洲へのアクセスのために船着場を整備する場合は、直杭式横棧橋（海底に支柱を打設しその上に床板を乗せた構造）、陸岸に設置して設けられる接岸施設である岸壁等ではなく、浮棧橋（海上に浮体（ポンツーン）を浮かべ海底に沈めた錨と係留チェーンで接続する構造等）とすることで、海底への支柱打設を行わないよう整備主体に求める。

(オ) 底 質

周辺環境への影響を最小限にするために実施する環境保全措置は、以下に示すとおりである。

- 船舶の運航による夢洲へのアクセスのために船着場を整備する場合は、直杭式横棧橋（海底に支柱を打設しその上に床板を乗せた構造）、陸岸に設置して設けられる接岸施設である岸壁等ではなく、浮棧橋（海上に浮体（ポンツーン）を浮かべ海底に沈めた錨と係留チェーンで接続する構造等）とすることで、海底への支柱打設を行わないよう整備主体に求める。

(カ) 廃棄物

周辺環境への影響を最小限にするために実施する環境保全措置は、以下に示すとおりである。

- 撤去工事においては、「建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律」等の関係法令に基づき、発生抑制・減量化・リサイクルについて適切な措置を講じる。
- 掘削土は、可能な限り盛土として使用する。
- 建設資材（仮設含む）については、指定材料を除き、リユース・リサイクル材や撤去後にリユース・リサイクルを行いやすい材料の活用を検討する。
- 工事期間中に発生する紙ごみ・プラスチックなどの再資源化可能物については、分別収集・リサイクルの実施を工事事業者に対して指導を行い、発生量の抑制に努める。

(キ) 資源循環

周辺環境への影響を最小限にするために実施する環境保全措置は、以下に示すとおりである。

- 撤去工事においては、「建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律」等の関係法令に基づき、発生抑制・減量化・リサイクルについて適切な措置を講じる。
- 掘削土は、可能な限り盛土として使用する。
- 舗装工の表層及び路盤は、可能な限り再生資源を活用する。

(ク) 安全性

周辺環境への影響を最小限にするために実施する環境保全措置は、以下に示すとおりである。

- 工事関連車両の出入口付近には、誘導員を適宜配置し、事故の防止に努める。
- 夜間や休日には工事関係者以外の者が工事現場に立ち入らないように出入口に施錠する等の対策を講じる。
- 工事の効率化・平準化を図り、工事関連車両台数を可能な限り削減する。
- 工事関連車両に対して、走行ルートや制限速度の遵守等、適切な運行を指導する。

(b) 施設の存在・供用

(7) 大気質

周辺環境への影響を最小限にするために実施する環境保全措置は、以下に示すとおりである。

- 事業計画地と万博会場を往復するパークアンドライドバスは、低公害型の車種を採用し、適切に点検・整備を実施する。
- 公共交通利用の呼びかけや事前予約制として予約枠をコントロールすること等により、交通量の発生抑制に努める。
- 施設利用車両に対して、アイドリングストップ、空ぶかし防止、制限速度の遵守等と呼びかける。
- 事業計画地へ誘導する案内看板の適切な設置を検討する。
- 船舶の運航による夢洲へのアクセスが可能となる場合は、船舶は適切に整備・点検を行い、整備不良による排出ガス中の大気汚染物質の増加を抑制するよう、また、船舶の運航に当たっては航行速度の最適化に努め、高負荷運転を行わないよう関係者への周知徹底を図る。

(イ) 騒音

周辺環境への影響を最小限にするために実施する環境保全措置は、以下に示すとおりである。

- 公共交通利用の呼びかけや事前予約制として予約枠をコントロールすること等により、交通量の発生抑制に努める。
- 施設利用車両に対して、アイドリングストップ、空ぶかし防止、制限速度の遵守等と呼びかける。
- 施設利用車両に対して、看板の設置等により事業計画地内での低速走行と呼びかける。
- 事業計画地へ誘導する案内看板の適切な設置を検討する。
- 事業計画地と万博会場を往復するパークアンドライドバスは、可能な限り低公害型の車種を採用し、適切に点検・整備を実施する。

(ウ) 振動

周辺環境への影響を最小限にするために実施する環境保全措置は、以下に示すとおりである。

- 公共交通利用の呼びかけや事前予約制として予約枠をコントロールすること等により、交通量の発生抑制に努める。
- 施設利用車両に対して、アイドリングストップ、制限速度の遵守等と呼びかける。
- 施設利用車両に対して、看板の設置等により事業計画地内での低速走行と呼びかける。

- 事業計画地へ誘導する案内看板の適切な設置を検討する。
- 事業計画地と万博会場を往復するパークアンドライドバスは、可能な限り低公害型の車種を採用し、適切に点検・整備を実施する。

(エ) 水 質

- 施設の供用中に設置するトイレ等については、可能な限りバイオトイレ（汚水を浄化しリサイクルすることで汲み取りや排水のないトイレ）を導入することにより、排水量を低減する。
- 施設の供用中に設置するトイレ等から発生する汚水について、浄化槽を設置して処理する場合には、一般排水基準を十分下回るよう、高度処理型浄化槽を設置する。

(オ) 廃棄物

- 会期中については、駐車場施設の管理運営を行う事業者に対して指導を行い、発生量の抑制に努める。

(カ) 安全性

周辺環境への影響を最小限にするために実施する環境保全措置は、以下に示すとおりである。

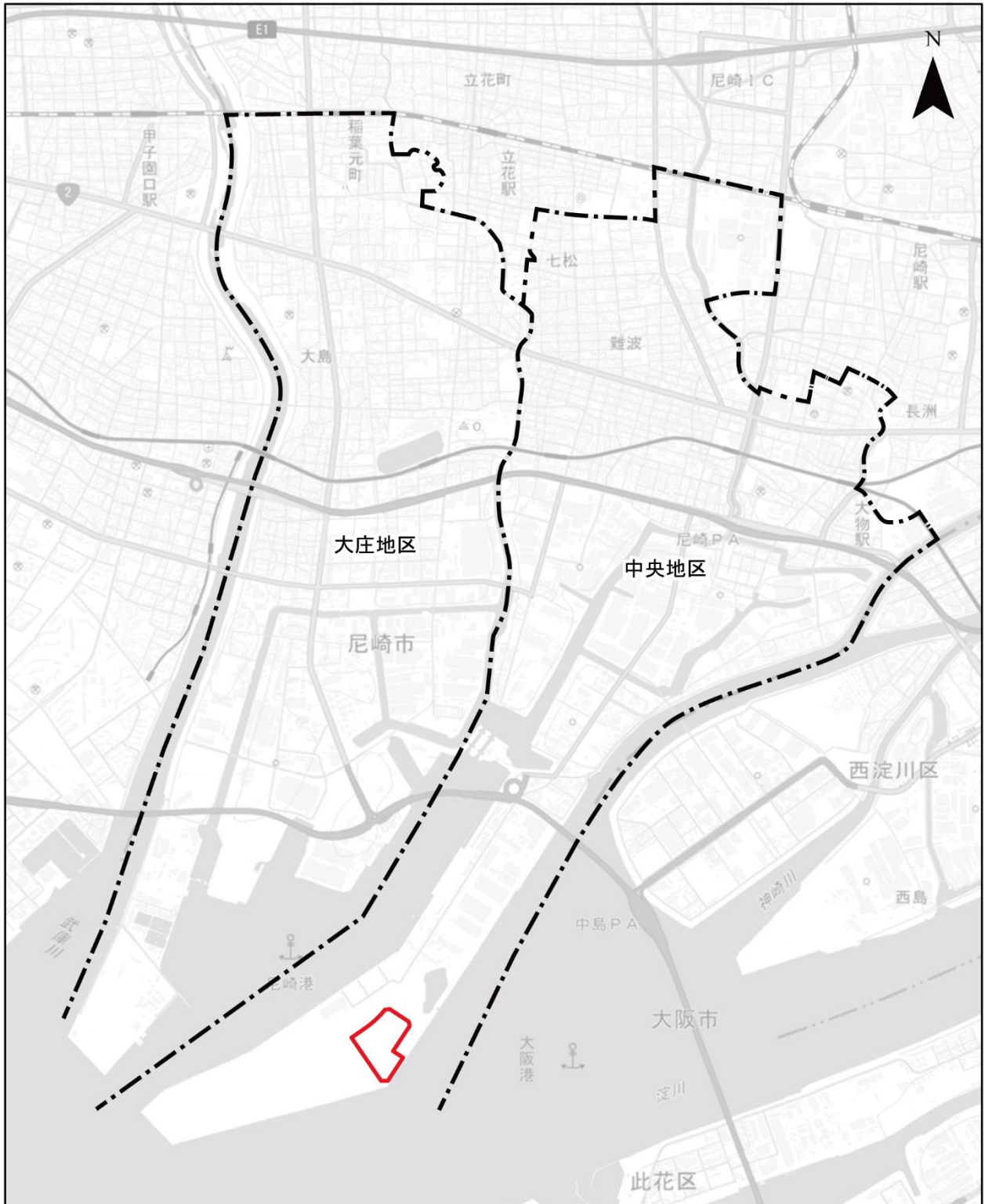
- 公共交通利用の呼びかけや事前予約制として予約枠をコントロールすること等により、交通量の発生抑制に努める。
- 施設利用車両に対して、アイドリングストップ、空ぶかし防止、制限速度の遵守等を呼びかける。
- 事業計画地へ誘導する案内看板の適切な設置を検討する。
- 施設関連車両の事業計画地出入口付近には、誘導員を適宜配置し、交通事故の防止に努める。
- 施設関連車両に対して、事業計画地内への看板の設置等により低速走行を呼びかける。

第3章 対象事業が実施される区域及びその周囲の概況

対象事業が実施される区域及びその周囲（以下「調査対象区域」という。）を対象として、地域の概況について既存資料などをもとに把握した。

調査対象区域は、図 3.1.1 に示すとおり事業計画地を含む尼崎臨海地域に位置する中央地区及び大庄地区とした。また、統計資料等により市町村単位の表示事項については、事業計画地が位置する尼崎市全域を対象とした。

なお、準備書の取りまとめに当たっては、令和4年8月1日時点までの既存資料を用いた。



本図は、国土地理院の基本測量成果（名称：電子地形図（タイル））を使用したものである。
 (<https://maps.gsi.go.jp/development/ichiran.html>)



凡 例	 事業計画地
	 調査対象区域 (中央地区・大庄地区)

図 3.1.1 調査対象区域の位置

表 3.1.1(1) 対象事業が実施されるべき区域及びその周囲の概要

項 目	地域特性の概要
社会の概況	<ul style="list-style-type: none"> • 尼崎市における令和4年の人口は456,722人、世帯数は222,207世帯、人口密度は9,007人/km²となっている。 • 尼崎市における人口は、おおむね45万人で横ばいである。
土地利用	<ul style="list-style-type: none"> • 尼崎市における地目別地積は、いずれの年度も宅地の占める割合が高い。また、土地利用現況図によると、調査対象区域の国道43号以南の臨海部の土地利用は、工業系用地と公共公益系用地が大半を占めている。
産 業	<ul style="list-style-type: none"> • 尼崎市における平成24年以降の産業別人口は、いずれの年度も第3次産業が最も多く、総数は平成26年に最も多くなっている。平成24年と28年の産業別の従業者数では、第1次産業のウエイトは0.05ポイント上昇、第2次産業は1.74ポイント減少している。第3次産業は平成26年が最も多くなっている。 • 事業所数は、いずれの年度も卸売・小売業が最も多く、従業者数は製造業が最も多くなっている。 • 尼崎市における農家数及び販売農家人口は、平成17年以降減少傾向となっている。 • 尼崎市における水稻の収穫量は、平成28年以降減少傾向となっている。 • 尼崎市における令和2年における事業所数は714事業所、従業者数は33,263人、製造品出荷額等は年間約1兆4,613億円となっている。 • 尼崎市における事業所数は、平成26年に一旦減少したが、平成28年には増加した。また、従業者数、年間商品販売額は経年的に増加している。業種別状況（平成28年）をみると、年間商品販売額が最も多いのは、卸売業では機械器具卸売業、小売業では飲食料点小売業となっている。
利水等	<ul style="list-style-type: none"> • 調査対象区域には、淀川水系神崎川圏域の一級河川（左門殿川、中島川、庄下川、旧左門殿川）と、蓬川水系の二級河川である蓬川が流れている。 • 「淀川水系神崎川圏域河川整備計画」（平成27年、兵庫県）及び「蓬川水系河川整備基本方針」（平成26年、兵庫県）によると、淀川水系神崎川圏域の河川のうち、左門殿川及び中島川は感潮区域であり、河川水の利用はない。また、庄下川及び旧左門殿川においても河川水の利用はない。一方、蓬川の法定河川区間も全て感潮区間であり、河川水の利用はない。 • 尼崎市の地下水の利用状況は、「地下水利用衛生対策要綱」（令和元年7月1日施行）によると、尼崎市内においては、地下水の飲用、食品関係施設での使用を禁止している。また、洗浄用水、散水用水、トイレ用水等として地下水を利用する場合は、関係する法令等の規定を遵守するとともに、必要に応じて、塩素殺菌等の衛生上の措置を行わなければならないと定められている。 • 調査対象区域には、漁業法（昭和24年法律第267号）に基づく漁業権の設定区域は海面、内水面ともに存在しない。
都市施設等	<ul style="list-style-type: none"> • 調査対象区域の公園、緑地等は、107箇所となっている。 • 尼崎市の上水道普及率は、100%となっている。 • 尼崎市内へは、尼崎市の神崎浄水場、阪神水道企業団の猪名川浄水場及び尼崎浄水場から配水するとともに、兵庫県用水供給事業の多田浄水場からの上水と猪名川浄水場からの上水を野間ポンプ室で混合し市内へ配水している。 • 尼崎市の下水道普及率は、いずれの年度もほぼ100%となっている。 • 調査対象区域の環境保全についての配慮が特に必要な施設は、学校等46箇所、医療施設9箇所、福祉施設7箇所、文化施設4箇所が分布している。

表 3.1.1(2) 対象事業が実施されるべき区域及びその周囲の概要

項 目	地域特性の概要
<p>社会の概況</p> <p>交 通</p>	<ul style="list-style-type: none"> 調査対象区域の道路網は、高速大阪西宮線（阪神高速 3 号神戸線）、高速湾岸線（阪神高速 5 号湾岸線）、一般国道 2 号及び一般国道 43 号が東西方向に通り、事業計画地周辺には一般県道の尼崎港線（県道 57 号）が南北方向に通っている。このほか、調査対象区域の東側には一般県道の昭和東本町線、西側には尼崎港崇徳院線及び甲子園尼崎線が南北に通っている。 調査対象区域の自動車交通量調査結果は、高速大阪西宮線の尼崎市武庫川町 1 丁目（区間番号「5060」）で 74,166 台と最も多い。 調査対象区域及びその周辺の鉄道は、東西に延びた阪神電気鉄道株式会社（阪神電鉄）と西日本旅客鉄道株式会社（JR 西日本）があり、7 駅が存在する。また、阪神本線の尼崎駅と JR 西日本神戸線の尼崎駅の利用者数が比較的多い。 尼崎西宮芦屋港の入港船舶数は、平成 28 年から減少傾向にある。
<p>文化財</p>	<ul style="list-style-type: none"> 調査対象区域の登録文化財、指定文化財として、国登録 11 件、国指定 8 件、県指定 7 件、市指定 45 件が、埋蔵文化財として 3 件が存在する。（いずれも事業計画地外）
<p>関係法律・条例などによる指定・規制など</p>	<ul style="list-style-type: none"> 調査対象区域の用途地域は、国道 43 号以南が主として工業専用地域、国道 43 号以北が第 1 種住居地域・第 1 種中高層住居専用地域等に指定されており、事業計画地は工業専用地域に指定されている。また、「都市計画法」に規制されている特別用途地区、風致地区及び市街化調整区域は、いずれも事業計画地にはない。 環境法令による地域・区域等の指定について、調査対象区域は、「大気汚染防止法」、「騒音規制法」、「振動規制法」、「悪臭防止法」、「自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法」、「水質汚濁防止法」、「瀬戸内海環境保全特別措置法」、「土壌汚染対策法」、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」、「尼崎市の環境をまもる条例」（環境上の基準、保護樹木）、「環境の保全と創造に関する条例」、「鳥獣の保護及び管理並びに狩猟の適正化に関する法律」、「国土利用計画法」、「生産緑地法」、「河川法」の 16 の法令に基づく指定がなされている。事業計画地は、これらのうち、「大気汚染防止法」、「悪臭防止法」、「自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法」、「水質汚濁防止法」、「瀬戸内海環境保全特別措置法」、「尼崎市の環境をまもる条例」（環境上の基準）、「鳥獣の保護及び管理並びに狩猟の適正化に関する法律」、「国土利用計画法」の 8 の法令に基づく指定がなされている。 公害の防止に係る規制については、大気汚染、騒音、振動、悪臭、水質汚濁、土壌汚染に関して、「環境基本法」に基づく環境基準、「尼崎市の環境を守る条例」に基づく環境上の基準、または、法に基づく規制基準が定められている。 環境保全に関する計画等として、「第 5 次兵庫県環境基本計画」（平成 31 年 2 月）、「尼崎市環境基本計画」（平成 26 年 3 月策定（平成 31 年 3 月加筆修正、令和 3 年 3 月加筆修正））、「兵庫地域公害防止計画」（平成 24 年 3 月）など主に 13 の計画がある。

表 3.1.1(3) 対象事業が実施されるべき区域及びその周囲の概要

項 目	地域特性の概要
自然の概況 地 象	<ul style="list-style-type: none"> • 調査対象区域の地形は、沿岸低地と埋立地が大半を占めており、事業計画地及びその周辺が埋立地となっている。 • 調査対象区域の表層地質は、礫・砂・粘土（沖積層）が大半を占めており、事業計画地及びその周辺が埋立地となっている。 • 「活断層データベース」（国立研究開発法人産業技術総合研究所 Web サイト）によると、調査対象区域に活断層は分布していない。 • 尼崎市は、戦前から大阪市と一体となって著しい地盤沈下を経験してきた地域である。しかし、昭和 32 年に尼崎市の一部が工業用水法の指定地域となって以来、工業用地下水の採取規制が進められ昭和 40 年頃から急激に沈下量が減少し、最近では海岸近くに年間 1cm 程度の沈下を示す地域が局部的に残る程度になっている。 • 調査対象区域の累積沈下量は、南部地区がもっとも大きく、約 220cm に達している。また近年、臨海部では 3 年間で 1 cm 程度の沈下が見られる地点がある。
水 象	<ul style="list-style-type: none"> • 調査対象区域には、淀川水系神崎川圏域の河川（左門殿川、中島川、庄下川、旧左門殿川）、蓬川水系の河川（蓬川）、武庫川水域の河川（武庫川）が流れている。 • 大阪湾では、上げ潮時には紀淡海峡から紀伊水道の海水が流入し、湾内に流入した海水は主として湾西部の水深 30m 以深の海域を北上し、明石海峡を通過して播磨灘に流出する。一方、下げ潮時には上げ潮時とほぼ逆の向きの流れとなって、大阪湾の海水は紀伊水道に流出している。流速は、明石海峡で最も速く、上げ潮・下げ潮とも最大で 4 ノット（毎秒約 2 m）以上となる。 • 調査対象区域が面する大阪湾内には恒流が存在しており、湾西部には沖ノ瀬（淡路島の北東沖の砂の丘）を中心とする強い時計回りの循環流（沖ノ瀬環流）が、湾奥部には時計回りの環流（西宮沖環流）があるといわれている。沖ノ瀬環流は潮汐残差流注）であり、上層～下層までほぼ一様に回転しており、一方、西宮沖環流は上層に限ってみられ、その形成には海水の密度分布が関係していると考えられている。 • 尼崎西宮芦屋港（西宮）の平均水面は、東京湾平均海面を基準(0.000 m)とした場合 0.990m であり、朔望平均満潮面と朔望平均干潮面の差は 1.576m となっている。
気 象	<ul style="list-style-type: none"> • 尼崎市は、温暖少雨を特徴とする瀬戸内海式気候区に属し、都市気候の特徴を併せ持っている。大阪管区気象台の平年値は、降水量が 1,338.3mm、気温が 17.1℃、平均風速が 2.4m/s、最多風向が北北東となっている。令和 3 年の年平均気温は 17.5℃、平均風速は 2.4 m/s、最多風向は北であり、年間降水量は 2,014.5mm と平年値より多く、2 月、6 月、10 月以外は平年値を上回る降水量が観測されている。

表 3.1.1(4) 対象事業が実施されるべき区域及びその周囲の概要

項 目	地域特性の概要
環境の概況 大気質	<ul style="list-style-type: none"> • 調査対象区域の二酸化硫黄測定結果は、全ての地点において環境基準を達成している。また、年平均値は全ての地点においておおむね横ばい傾向で推移している。 • 調査対象区域の二酸化窒素測定結果は、全ての地点において環境基準を達成している。また、年平均値は全ての地点においておおむね横ばい傾向で推移している。 • 調査対象区域の一酸化炭素測定結果は、全ての地点において環境基準を達成している。また、年平均値は全ての地点においておおむね横ばい傾向で推移している。 • 調査対象区域の光化学オキシダント測定結果は、全ての地点において環境基準を達成していない。また、昼間の1時間値の年平均値は全ての地点においておおむね横ばい傾向で推移している。 • 調査対象区域の浮遊粒子状物質測定結果は、五合橋局において環境基準値を超過している。また、年平均値は全ての地点においておおむね横ばい傾向で推移している。 • 調査対象区域の微小粒子状物質測定結果は、全ての地点において環境基準を達成している。また、年平均値は全ての地点においておおむね減少傾向で推移している。 • 調査対象区域の大気環境中のダイオキシン類測定結果は、環境基準を達成している。また、年平均値は0.013～0.019pg-TEQ/m³の間で推移している。 • 調査対象区域の有害大気汚染物質測定結果は、環境基準が設定されている項目については、全ての地点において環境基準を達成している。
騒音・振動	<ul style="list-style-type: none"> • 調査対象区域における自動車騒音測定結果（常時監視）は、環境基準の基準値（以下「環境基準値」という。）以下となっている。また、自動車騒音測定結果は、騒音規制法に基づく自動車騒音に係る要請限度（以下「要請限度」という。）を下回っている。 • 調査対象区域における自動車騒音測定結果（定点調査）は、県道13号玉江橋線の夜間、県道339号大物線の昼間において環境基準値を超過している。また、参考として要請限度を比較すると、要請限度を下回っている。 • 尼崎市における自動車騒音の面的評価結果は、表3.3.13に示すとおりであり、昼間・夜間ともに環境基準達成が45,211戸(98.2%)、昼間のみ環境基準達成が524戸(1.1%)、夜間のみ環境基準達成が0戸(0%)となっている。 • 調査対象区域において、昼間・夜間とも環境基準を100%達成しているのは、臨港線（県道341号甲子園尼崎線）となっている。 • 調査対象区域における道路交通振動測定結果は、振動規制法に基づく道路交通振動の限度以下となっている。
悪 臭	<ul style="list-style-type: none"> • 調査対象区域では、悪臭に係る調査は実施されていない。
水 質	<ul style="list-style-type: none"> • 調査対象区域における水質調査結果は、生活環境項目については、河川の庄下川橋（庄下川）では水素イオン濃度の1項目で、海域の開門（大阪湾）では水素イオン濃度、化学的酸素要求量（COD）、全窒素、全リンの4項目で、尼崎港中央では水素イオン濃度、溶存酸素量（DD）、全窒素、全リンの4項目で、尼崎港沖では水素イオン濃度、全窒素、全リンの3項目で環境基準及び環境上の基準値を超過している。健康項目については、河川の南豊池橋（蓬川）ではふっ素の1項目で環境基準及び環境上の基準値を超過している。また、ダイオキシン類については、全ての地点において環境基準を達成している。 • 調査対象区域における地下水概況調査の結果は、全ての項目において環境基準の基準値又は指針値を満足している。

表 3.1.1(5) 対象事業が実施されるべき区域及びその周囲の概要

項 目	地域特性の概要
環境の概況 底 質	<ul style="list-style-type: none"> 調査対象区域における底質測定結果は、ダイオキシン類については、全ての地点において環境基準を達成している。なお、平成 30 年度に庄下川橋（庄下川）で 17pg-TEQ/g が検出されたが、令和元年度以降は減少している。
土壌汚染	<ul style="list-style-type: none"> 調査対象区域における土壌中のダイオキシン類測定結果は、環境基準を達成している。 事業計画地は、尼崎沖埋立処分場の一部であり、大阪湾圏域の広域処理対象区域から発生する廃棄物を適正に埋立処分し、大阪湾圏域の生活環境の保全を図ること、埋立によってできた土地を活用して港湾の秩序ある整備を行い、地域の均衡ある発展に寄与することを目的として、昭和 57 年に広域処理場整備対象港湾に指定され、平成 2 年から廃棄物受入が行われている。なお、尼崎沖埋立処分場の進捗率は、令和 3 年 3 月末時点で 98.8%となっている。
廃棄物及び資源循環	<ul style="list-style-type: none"> 尼崎市における一般廃棄物排出量は、令和 2 年度のごみ総排出量は約 149 千 t、資源化量は約 14 千 t、リサイクル率は 12.3%となっている。ごみ総排出量は、おおむね横ばいで推移していたが、令和元年度以降前年度比約 3%減で推移している。 尼崎市における令和元年度の産業廃棄物総排出量は 2,764 千 t であり、このうち 2,484 千 t (89.9%) が中間処理によって減量され、220 千 t (7.9%) が再生利用、残りの 60 千 t (2.2%) が最終処分されている。産業廃棄物総排出量は、おおむね横ばいで推移している。
動植物	<ul style="list-style-type: none"> 「第 4 回自然環境保全基礎調査 兵庫県自然環境情報図」（平成 7 年、環境庁）による調査対象区域を含む区画においてニホンザルの分布が確認されている。また、鳥類の集団繁殖地・ねぐら等は確認されておらず、原生自然環境保全地域・自然環境保全地域等は指定されていない。武庫川においては、調査対象区域内外において魚類調査が実施されており、38 種が確認されている。 「環境影響評価書（阪神間都市計画ごみ焼却場尼崎市立クリーンセンター第 2 工場）」（平成 12 年 8 月、尼崎市）における、調査対象区域の近傍海域における水生生物の調査の結果、表 3.3.27 に示す種類数が確認されたが、自然環境の保全上貴重な種は確認されておらず、確認されたほとんどの種は、大阪湾を含む瀬戸内海域においても広く分布しているものであった。 調査対象区域の植生分布は、大部分が工場地帯及び市街地であり、事業計画地及びその周辺は造成地及び路傍・空地雑草群落となっている。
地球温暖化	<ul style="list-style-type: none"> 尼崎市における令和 2 年度（速報値）の排出量は 2,494kt-CO₂ であり、基準年度（平成 25 年度）の 3,502kt-CO₂ から 28.8%減少している。二酸化炭素の部門別に見ると、産業部門、業務その他部門、家庭部門、運輸部門では基準年と比較して排出量が減少しているが、その他（廃棄物分野等）では排出量が増加している。
人と自然との触れ合い活動の場	<ul style="list-style-type: none"> 調査対象区域における人と自然との触れ合い活動の場は、桜並木を散策できる「武庫川河川緑地、大物川緑地・北浜公園、蓬川緑地・蓬川公園、祇園橋緑地・北堀運河緑地」、元民家の庭を日本庭園風にした公園「宮内公園」がある。また、ウォーキングコース「人工の光で野菜作り、尼崎の水郷めぐり」、サイクリングコース「尼っ子リンリンロード」等が整備されている。
景 観	<ul style="list-style-type: none"> 事業計画区域は、工業専用地域にあり、「尼崎市都市美形成条例」（条例第 41 号 昭和 59 年、尼崎市）別表第 5 項に該当する。用途地域による景観類型は指定されていないが、幹線道路等沿道に位置しており、歩行者のアイレベルからの見え方に配慮し、色彩や低層部のデザインに特に配慮すること、沿道の建物や街路樹等が調和した潤いのある景観を形成することが基本方針として定められている。

表 3.1.1(6) 対象事業が実施されるべき区域及びその周囲の概要

項 目		地域特性の概要
環境の概況	その他	<ul style="list-style-type: none"> 令和2年度の尼崎市における公害苦情件数は、典型7公害に係る苦情のうち、騒音に係る苦情件数が最も多く119件、次いで大気汚染に係る苦情件数が57件、悪臭に係る苦情件数が29件となっている。

第4章 事前環境配慮の内容

事前環境配慮指針（平成17年尼崎市公告第71号）に基づき、事業計画の特性及び事業計画地周辺の地域特性を考慮し、環境配慮を検討すべき項目（以下「環境配慮検討項目」という。）について抽出した。

抽出した環境配慮検討項目についての事前環境配慮の内容は、表4.1.1に示すとおりである。

表4.1.1(1) 事前環境配慮の内容

	事前環境配慮事項	区分	環境配慮の内容及び検討の経緯
基本的 配慮	(1) 事業計画地の選定		
	①事業計画地の選定及び事業規模等の計画決定に当たっては、尼崎市環境基本計画及びまちづくりに関する各種方針等との整合性を確保すること。	b	対象事業は、大阪・関西万博開催期間中の平面駐車場を整備するものである。事業計画地は安定型廃棄物埋立跡地であり、施設規模等の計画決定においては、尼崎市環境基本計画及びまちづくりに関する各種方針等との整合性を確保する。
	②公共機関等が実施する広域的な事業に係る事業計画地の選定及び事業規模等の計画決定に当たっては、その事業と地域社会等との関係を考慮し、全体として環境影響が少なくかつ効率的なものになるよう配慮すること。	b	対象事業は、平面駐車場を整備するものであり、大阪・関西万博の会場外駐車場の一つとして位置付けている。会場外駐車場は複数箇所計画しており、全体として環境影響が少なく、かつ、効率的なものになるよう配慮する。
	(2) 周辺地域との調和		
	①土地利用及び施設配置等の計画策定に当たっては、事業計画区域及びその周辺地域の環境特性を十分に把握したうえ、周辺地域の生活環境及び自然環境にできる限り配慮するとともに、町並み、史跡等の文化的な環境とも調和した計画とすること。	c	事業計画地は、安定型廃棄物埋立跡地であり、周辺地域は都市計画法に基づき工業専用地域に指定されており、半年の供用期間終了後は原状復旧することから、周辺地域との調和については、検討対象外とする。
	②自動車による人又は物の流入を伴う事業の計画策定に当たっては、低公害車の導入、公共交通機関の利用の促進、配送の効率化等により、自動車公害の防止に努め、周辺地域及び市域の環境に配慮した計画とすること。	b	事業計画地と万博会場を往復するパークアンドライドバスは、可能な限り低公害型の車種を採用する。また、公共交通利用の呼びかけや事前予約制として予約枠をコントロールすること等により、交通量の発生抑制に努める。施設利用車両に対して、アイドリングストップ、空ぶかし防止、制限速度の遵守等を呼びかける。また、工事関連車両は、工事の効率化・平準化を図り、走行台数を可能な限り削減することにより、自動車公害の防止に努め、周辺地域及び市域の環境に配慮した計画とする。
	(3) 事業計画区域に係る配慮		
①事業計画区域の面整備に当たっては、事業計画区域の土地利用及び施設配置等を検討し、土地の改変及び樹木の伐採等が可能な限り少なくなるよう配慮すること。	c	対象事業は、安定型廃棄物埋立跡地に平面駐車場を整備するものであり、整備に当たり大規模な掘削工事や盛土工事はなく、樹木の生育はほとんどみられないことから、検討対象外とする。	

表 4.1.1(2) 事前環境配慮の内容

	事前環境配慮事項	区分	環境配慮の内容及び検討の経緯
基本的配慮	(4) 建設・解体工事に係る配慮		
	①建設・解体工事においては、粉じんの飛散、汚濁水の流出及び騒音・振動の発生防止に努めるとともに、建設系廃棄物・残土の発生抑制、再利用及び適正処理に努めること。	b	適宜散水を行う等粉じんの発生抑制に努める。工事において大規模な掘削は行わないことから工事排水の発生はほとんどない見込みである。工事用地内に降った雨水等の濁水は、雨水排水経路を流下することによりSSを低減させてから公共用水域に放流する。建設系廃棄物・残土は、本環境影響評価の予測・評価結果を踏まえ、発生抑制、再利用及び適正処理に努める。
生活環境の保全	(1) 大気質		
	①大気汚染物質の発生施設の設置に当たっては、良質燃料の使用、最新の処理技術の導入等技術の進展に応じた適切な措置を講じることにより、汚染物質の排出抑制に努めること。	b	施設利用車両に対して、アイドリングストップ、空ぶかし防止、制限速度の遵守等を呼びかける。また、事業計画地と万博会場を往復するパークアンドライドバスは、低公害型の車種を採用し、適切に点検・整備を実施することにより、汚染物質の排出抑制に努める。工事の効率化・平準化を図り、工事関連車両台数を可能な限り削減する。また、適宜散水を行う等粉じんの発生抑制に努める。工事関連車両に対して、過積載の防止、積み荷の安定化、空ぶかしの禁止、アイドリングストップの遵守等、適切な運行を指導する。また、「環境の保全と創造に関する条例」（平成7年、兵庫県）に基づく流入車両規制を遵守するように指示・指導を行う。使用する建設機械は、可能な限り最新の排ガス対策型の車種を採用し、適切に点検・整備を実施する。船舶の運航による夢洲へのアクセスが可能となる場合は、船舶は適切に整備・点検を行い、整備不良による排出ガス中の大気汚染物質の増加を抑制するよう、また、船舶の運航に当たっては航行速度の最適化に努め、高負荷運転を行わないよう関係者への周知徹底を図ることにより、汚染物質の排出抑制に努める。
	②大気汚染物質の発生施設の設置に当たっては、事業計画区域周辺の生活環境を考慮し、適切な施設配置等により、環境の保全に配慮すること。また、近隣に高層住宅等が存在する場合には、上層部等での影響についても十分に配慮すること。	b	公共交通利用の呼びかけや事前予約制として予約枠をコントロールすること等により、交通量の発生抑制に努める。施設利用車両に対して、アイドリングストップ、空ぶかし防止、制限速度の遵守等を呼びかける。事業計画地へ誘導する案内看板の適切な設置を検討する。工事関連車両の走行ルートや時間帯は、道路規格、周辺道路の状況、住居の立地状況などに配慮し、効率的で環境負荷が小さくなるよう、計画的な運行管理を行うことにより、環境の保全に配慮する。

表 4.1.1(3) 事前環境配慮の内容

	事前環境配慮事項	区分	環境配慮の内容及び検討の経緯
生活環境の保全	(2) 騒音、振動及び低周波音		
	①騒音・振動等の発生施設の設置にあたっては、事業計画区域周辺の生活環境を考慮し、適切な施設配置及び低公害型機器の導入、防音防振対策等、技術の進展に応じた適切な措置を講じることにより、環境の保全に配慮すること。また、近隣に高層住宅等が存在する場合には、上層部等での影響についても十分に配慮すること。	b	公共交通利用の呼びかけや事前予約制として予約枠をコントロールすること等により、交通量の発生抑制に努める。施設利用車両に対して、アイドリングストップ、空ぶかし防止、制限速度の遵守等を呼びかける。また、看板の設置等により事業計画地内での低速走行を呼びかける。事業計画地へ誘導する案内看板の適切な設置を検討する。事業計画地と万博会場を往復するパークアンドライドバスは、可能な限り低公害型の車種を採用し、適切に点検・整備を実施する。また、工事の効率化・平準化を図り、工事関連車両台数を可能な限り削減する。工事関連車両に対して、過積載の防止、積み荷の安定化、制限速度の遵守、空ぶかしの禁止、アイドリングストップの遵守等、適切な運行を指導することにより、環境の保全に配慮する。
	(3) 水質及び底質		
	①水質汚濁物質の発生施設の設置に当たっては、発生する汚濁負荷量を可能な限り低減させること。また、公共用水域に排水する場合には、高度処理技術の導入等技術の進展に応じた適切な措置を講じることにより、環境への負荷の低減に努めること。	b	施設の供用中に設置するトイレ等については、可能な限りバイオトイレ(汚水を浄化しリサイクルすることで汲み取りや排水のないトイレ)を導入することにより、排水量を低減する。また、浄化槽を設置して処理する場合には、一般排水基準を十分下回るよう、高度処理型浄化槽を設置する。 工事において大規模な掘削は行わないことから工事排水の発生はほとんどない見込みである。工事用地内に降った雨水等の濁水は、雨水排水経路を流下することによりSSを低減させてから公共用水域に放流する。 船舶の運航による夢洲へのアクセスのために船着場を整備する場合は、直杭式横棧橋(海底に支柱を打設しその上に床板を乗せた構造)、陸岸に設置して設けられる接岸施設である岸壁等ではなく、浮棧橋(海上に浮体(ポンツーン)を浮かべ海底に沈めた錨と係留チェーンで接続する構造等)とすることで、海底への支柱打設を行わないよう整備主体に求め、環境への負荷の低減に努める。
(4) 地形・地質及び地盤変状			
①道路等の建設に当たっては、雨水地下浸透に配慮した構造の採用等技術の進展に応じた適切な措置を講じることにより、水循環及び地盤環境の保全に配慮すること。	b	舗装は、再生資源を用いる計画であるため、雨水地下浸透に配慮した構造の採用はしないが、事業計画地内に降った雨水は、雨水排水経路を通じて公共用水域へ放流することにより、水循環及び地盤環境の保全に配慮する。	

表 4.1.1(4) 事前環境配慮の内容

	事前環境配慮事項	区分	環境配慮の内容及び検討の経緯
生活環境の保全	(5) 廃棄物		
	①発生する廃棄物の処理に当たっては、事業計画区域周辺の生活環境を考慮し、適切な分別保管場所を確保するとともに、環境に影響のないよう適正な処理計画に基づき処理すること。	b	撤去工事においては、「建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律」等の関係法令に基づき、発生抑制・減量化・リサイクルについて適切な措置を講じる。掘削土は、可能な限り盛土として使用する。建設資材（仮設含む）については、指定材料を除き、リユース・リサイクル材や撤去後にリユース・リサイクルを行いやすい材料の活用を検討する。工事期間中に発生する紙ごみ・プラスチックなどの再資源化可能物については、分別収集・リサイクルの実施を工事事業者に対して指導を行い、発生量の抑制に努める。会期中については、駐車場施設の管理運営を行う事業者に対して指導を行い、発生量の抑制に努める。 施設の供用中に設置するトイレ等については、可能な限りバイオトイレ（汚水を浄化しリサイクルすることで汲み取りや排水のないトイレ）を導入することにより、排水量を低減する。また、浄化槽を設置して処理する場合には、一般排水基準を十分下回るよう、高度処理型浄化槽を設置する。また、ごみは、清掃管理等により適正に処理する。
自然環境の保全と創造	(1) 植物、動物及び生態系		
	①事業計画区域での土地の改変に当たっては、事業計画区域及びその周辺における動植物の生息地の保全並びに必要な代償措置の実施に可能な限り配慮すること。さらに、利用可能なスペースについては、可能な限り緑化に努めるとともに、ビオトープづくり等身近な自然環境の創造にも配慮すること。	b	事業計画地内のほぼ全てを平面駐車場用地として活用する計画であるが、現況はほぼ平地であり、整備に当たり大規模な掘削工事や盛土工事は行わないこと、半年の供用期間終了後は原状復旧すること、事業計画地及びその周辺地域は、安定型廃棄物埋立跡地であり、主に裸地で樹木や動植物はほとんどみられないこと、工業専用地域に指定されており周辺も同様の地形が広がっていること、事業期間が短期間であることから、配慮の対象としないが、利用可能なスペースについては、緑化を検討する。
	②整備面積の大きな事業に係る事業計画区域での緑地等の配置については、周辺樹木等との連続性及び地域由来の植生に配慮するとともに、動植物の生息地の積極的な創造にも配慮し、まとまりのある緑地及び水辺の整備に努めること。	c	事業計画地内のほぼ全てを平面駐車場用地として活用する計画であるが、現況はほぼ平地であり、整備に当たり大規模な掘削工事や盛土工事は行わないこと、半年の供用期間終了後は原状復旧すること、事業計画地及びその周辺地域は、安定型廃棄物埋立跡地であり、主に裸地で樹木や動植物はほとんどみられないこと、工業専用地域に指定されており周辺も同様の地形が広がっていること、事業期間が短期間であることから、配慮の対象としない。

表 4.1.1(5) 事前環境配慮の内容

	事前環境配慮事項	区分	環境配慮の内容及び検討の経緯
地球環境の保全	(1) 資源循環及び地球温暖化		
	①原材料及び建築資材の選定に当たっては、再生品の利用等により、資源の循環利用及び熱帯木材の使用削減に努めること。	b	舗装工の表層及び路盤は、可能な限り再生資源を活用する。掘削土は、可能な限り盛土として使用する。
	②エネルギー使用機器類の選定に当たっては、コージェネレーション、廃熱の利用等による熱効率を高めた機器の導入、自然エネルギーの活用等技術の進展に応じた適切な措置を講じることにより、温室効果ガスの排出抑制及び省資源・省エネルギーに努めること。	b	事業計画地と万博会場を往復するパークアンドライドバスは、低公害型の車種の選定に努める。また、高効率照明や高効率空調等の採用により、温室効果ガスの発生抑制及び省資源・省エネルギーに努める。
	③発生する廃棄物の処理に当たっては、その発生抑制に努めるとともに、再利用及び再資源化を技術の進展に応じ積極的に推進すること。	b	撤去工事においては、「建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律」等の関係法令に基づき、発生抑制・減量化・リサイクルについて適切な措置を講じる。掘削土は、可能な限り盛土として使用する。建設資材（仮設含む）については、指定材料を除き、リユース・リサイクル材や撤去後にリユース・リサイクルを行いやすい材料の活用を検討する。工事期間中に発生する紙ごみ・プラスチックなどの再資源化可能物については、分別収集・リサイクルの実施を工事事業者に対して指導を行い、発生量の抑制に努める。会期中については、駐車場施設の管理運営を行う事業者に対して指導を行い、発生量の抑制に努める。 施設の供用中に設置するトイレ等については、可能な限りバイオトイレ(汚水を浄化しリサイクルすることで汲み取りや排水のないトイレ)を導入することにより、排水量を低減する。また、浄化槽を設置して処理する場合には、一般排水基準を十分下回るよう、高度処理型浄化槽を設置する。また、ごみは、清掃管理等により適正に処理する。
都市環境等の保全と創造	(1) 人と自然とのふれあい活動の場		
	①公園・広場・ビオトープその他の整備に当たっては、自然素材及び既存植生を利用するとともに、新たな自然環境を創造するなど、身近な自然環境の保全と創造に配慮すること。	c	対象事業は、公園・広場・ビオトープその他の人と自然とのふれあい活動の場を整備するのではなく、半年の供用期間終了後は原状復旧することから、検討対象外とする。
	(2) 電波障害、日照及び風害		
	①建築物・工作物の建設に当たっては、事業計画区域周辺の生活環境及び気象状況を考慮し、電波障害、日照及び風害について、周辺環境への影響の低減に努めること。また、近隣に建築物又は工作物が存在する場合には、それらとの複合的な影響についても配慮すること。	c	対象事業は、大阪・関西万博開催期間中の平面駐車場を整備するものであり、半年の供用期間終了後は原状復旧すること、また、事業計画地近傍には住居が存在しないことから、検討対象外とする。

表 4.1.1(6) 事前環境配慮の内容

	事前環境配慮事項	区分	環境配慮の内容及び検討の経緯
都市環境等の保全と創造	(3) ヒートアイランド現象		
	①建築物・工作物の建設に当たっては、屋上・外壁の緑化、断熱構造、太陽光発電の採用等技術の進展に応じた適切な措置を講じるとともに、利用可能なスペースについては、可能な限り緑化するなど、ヒートアイランド現象への影響の低減に努めること。	b	利用可能なスペースについては、緑化を検討する。
	②エネルギー使用機器類の選定及び熱発生施設の設置に当たっては、コージェネレーションの導入、廃熱の利用等技術の進展に応じた適切な措置を講じることにより、環境への熱放散の低減に努めること。	b	高効率の照明・空調設備の採用等、環境への熱放散の低減を検討する。
	③道路等の建設に当たっては、保水性に配慮した構造の採用等技術の進展に応じた適切な措置を講じることにより、ヒートアイランド現象への影響の低減に努めること。	b	平面駐車場の整備に当たっては暑熱対策等、適切な措置について検討する。
	(4) 景観及び文化財		
	①建築物・工作物の構造・配置の決定及びデザイン・色彩等の選定に当たっては、周辺景観との調和に配慮するとともに、緑化等により、良好な都市景観の確保に努めること。	b	対象事業は、大阪・関西万博開催期間中の平面駐車場を整備するものであり、事業計画地及びその周辺地域は工業専用地域であること、半年の供用期間終了後は原状復旧することから、周辺景観との調和、良好な都市景観の確保については、検討対象外とするが、利用可能なスペースについては、緑化を検討する。
	②事業計画区域及びその周辺における文化的・歴史的資源並びに視覚的・聴覚的景観の適切な保全に配慮するとともに、それらの創造的視点をもった計画づくりに努めること。	c	事業計画地及びその周辺地域に視認できる文化的・歴史的資源は存在せず、半年の供用期間終了後は原状復旧することから、検討対象外とする。
	(5) 都市施設及び安全性その他		
	①集客施設の設置にあたっては、周辺の道路状況及び生活環境を考慮し、施設へのアクセス手段の確保等により、混雑及び渋滞の緩和、安全の確保に努めること。	b	公共交通利用の呼びかけや事前予約制として予約枠をコントロールすること等により、交通量の発生抑制に努める。施設利用車両に対して、アイドリングストップ、空ぶかし防止、制限速度の遵守等と呼びかける。事業計画地へ誘導する案内看板の適切な設置を検討する。また、事業計画地の出入口付近には誘導員を適宜配置することや、看板の設置等により低速走行を呼びかける等、交通事故の防止に努める。 工事関連車両の出入口付近には、誘導員を適宜配置し、事故の防止に努める。夜間や休日には工事関係者以外の者が工事現場に立ち入らないように出入口に施錠する等の対策を講じる。工事の効率化・平準化を図り、工事関連車両台数を可能な限り削減する。工事関連車両に対して、走行ルートや制限速度の遵守等、適切な運行を指導する。
	備考) 環境配慮の区分とは、それぞれ次に示すとおりである。 a : 早い段階において事業計画に反映するもの b : 事業計画の進捗に応じて検討していくもの c : 事業の特性等から配慮できないもの		

第5章 対象事業に係る環境影響評価の項目並びに調査、予測及び評価の手法

5.1 環境影響要因の抽出

対象事業の内容から環境に影響を及ぼす行為等を抽出した結果、表 5.1.1 に示す環境影響要因が想定される。

環境影響要因は、環境負荷影響を及ぼす要因となるものを「環境負荷要因」、良好な環境を創造する要因となるものを「環境創造要因」として区分している。

表 5.1.1(1) 環境影響要因（環境負荷要因）

区 分	環境影響要因の内容
工 事 中	<ul style="list-style-type: none">• 工事関連車両の走行• 建設機械の稼働• 施設の整備・撤去
施設の存在	<ul style="list-style-type: none">• 施設の存在
施設の供用	<ul style="list-style-type: none">• 施設の稼働• 施設関連車両の走行

表 5.1.1(2) 環境影響要因（環境創造要因）

区 分	環境影響要因の内容
—	—

5.2 環境影響評価項目

本事業に係る環境影響要因と環境要素の関連は、表 5.2.1 に示すとおりである。

表 5.2.1(1) 環境影響要因と環境要素

環境影響要因 環境要素		工事中			存在	供用		選定する理由及び選定しない理由
		① 工事 関連 車両 の 走行	② 建設 機械 の 稼働	③ 施設 の 整備 ・ 撤去	④ 施設 の 存在	⑤ 施設 の 稼働	⑥ 施設 関連 車両 の 走行	
(1) 大気質	二酸化窒素	○					※	①工事関連車両の走行により沿道環境に影響を及ぼす可能性があることから選定する。 ②③④⑤建設機械が稼働する事業計画地近傍に住居は存在しないことから選定しない。 ⑥施設関連車両の走行ルート近傍に住居は存在しないことから選定しない。 ※船舶の運航によるアクセスが検討されていることから参考として予測を実施
	二酸化硫黄						※	
	浮遊粒子状物質	○					※	
	粉じん等							
	有害物質							
(2) 騒音		○						①工事関連車両の走行により沿道環境に影響を及ぼす可能性があることから選定する。 ②③④⑤事業計画地近傍に住居は存在しないことから選定しない。 ⑥施設関連車両の走行ルート近傍に住居は存在しないことから選定しない。
(3) 振動		○						①工事関連車両の走行により沿道環境に影響を及ぼす可能性があることから選定する。 ②③④⑤事業計画地近傍に住居は存在しないことから選定しない。 ⑥施設関連車両の走行ルート近傍に住居は存在しないことから選定しない。
(4) 低周波音								低周波音を発生させる施設が存在しないことから選定しない。
(5) 悪臭								施設の供用及び工事中において、悪臭を発生させる要因はないことから選定しない。
(6) 水質	水の汚れ(BOD・COD)					△		③工事において大規模な掘削は行わないことから工事排水の発生はほとんどない見込みであるが、工事用地内に降った雨水等の濁水は敷地内の雨水排水経路を通じて公共用水域に放流することから保全措置項目として選定する(③船舶の運航によるアクセスの検討により、浮棧橋等の船着場の整備をする場合は、水質への影響が軽微なアンカー式工法*で施工することを想定し参考に保全措置項目として選定)。 *海底に沈めた錨で浮棧橋を固定する工法 ⑤施設の供用中に設置するトイレ等から発生する汚水については、浄化槽の設置等により一般排水基準を十分下回った排水を公共用水域に放流することから保全措置項目として選定する(工事中に設置するトイレは汲み取り式トイレを想定しており、汚水は公共用水域へ放流しないことから選定しない)。
	水の濁り(SS)			△		△		
	富栄養化(T-P、T-N)					△		
	溶存酸素(DO)							
	有害物質							
	水温							
	水素イオン濃度							
(7) 底質				△				施設の供用及び工事中にトイレ等を設置し、汚水については適正に処理することから選定しない(③船舶の運航によるアクセスの検討により、浮棧橋等の船着場の整備をする場合は、底質への影響が軽微なアンカー式工法で施工することを想定し参考に保全措置項目として選定)。
(8) 地下水質								事業計画地は埋立跡地であり、地下水の利用はないことから選定しない。

(注) 環境影響要因の記号は、以下のとおりである。

- ：標準評価項目 一般的に環境影響評価を行う項目
- △：保全措置項目 環境負荷影響が軽微である又は類似の事例により影響の程度が明らかである等の理由から調査、予測を行わずに環境保全措置によって対応する項目

表 5.2.1(2) 環境影響評価要因と環境要素

環境影響要因 環境要素	工事中			存在	供用		選定する理由及び選定しない理由
	① 工事関連車両の走行	② 建設機械の稼働	③ 施設の整備・撤去	④ 施設 の存在	⑤ 施設 の稼働	⑥ 施設 関連車両の走行	
(9) 地形・地質							工事中において土壌汚染の原因となる有害物質の使用がないこと、土地の改変については、敷均しや盛土による駐車場整備であり、地下施設は建設しないことから選定しない。なお、工事着手に先立ち、土壌汚染対策法等に基づく諸手続きを実施する。
(10) 地盤変状							
(11) 土壌汚染							
(12) 廃棄物			○				③工事の実施に伴い、廃棄物が発生することから選定する。 ⑤施設の供用に伴い、し尿やごみが発生するが、バイオトイレ又は高度処理型浄化槽や清掃管理により適正に処理するため選定しない。
(13) 植 物							当該地域は安定型廃棄物埋立跡地であり、主に裸地で樹木や動植物はほとんどみられないこと、工業専用地域に指定されており周辺も同様の地形が広がっていること、事業期間が短期であることから、影響は少ないと考えられるため選定しない。
(14) 動 物							
(15) 生態系							
(16) 資源循環			○				③工事の実施に伴い発生する残土の有効利用や再生資源の利用が想定されることから選定する。
(17) 地球温暖化						※	※万博を開催するに当たっては、複数の場外駐車場を設置し、駐車場から会場へはパークアンドライドバスを運用する予定としている。そのため、来場者アクセス交通については、広域的な観点から環境影響評価を行うため、大阪・関西万博全体を対象とした大阪市における環境影響評価手続きの中で対応する。
(18) 人と自然とのふれあい活動の場							人と自然とのふれあい活動の場に影響を及ぼす行為はないことから選定しない。
(19) 電波障害							事業計画地近傍に住居は存在しないことから選定しない。
(20) 日 照							
(21) 風 害							
(22) ヒートアイランド現象							
(23) 景 観							平面駐車場の利用であり、眺望の変化は生じないことから選定しない。
(24) 文化財							事業計画地及び近傍に文化財及び埋蔵文化財包蔵地は存在しないことから選定しない。
(25) 都市施設							事業計画地近傍に都市施設、住居等は存在しないことから選定しない。
(26) 安全性	○						①工事関連車両の走行により、周辺交通量の増加が見込まれることから選定する。

(注) 環境影響要因の記号は、以下のとおりである。

○：標準評価項目 一般的に環境影響評価を行う項目

5.3 調査、予測及び評価の手法

5.3.1 現況調査

現況調査は、「環境影響評価技術指針」（尼崎市）（以下「技術指針」という。）に掲げられた調査項目について、前節で抽出した環境影響評価項目（環境要素）を対象として、既存資料による情報の収集・整理及び解析（既存資料調査）並びに現地調査により実施した。

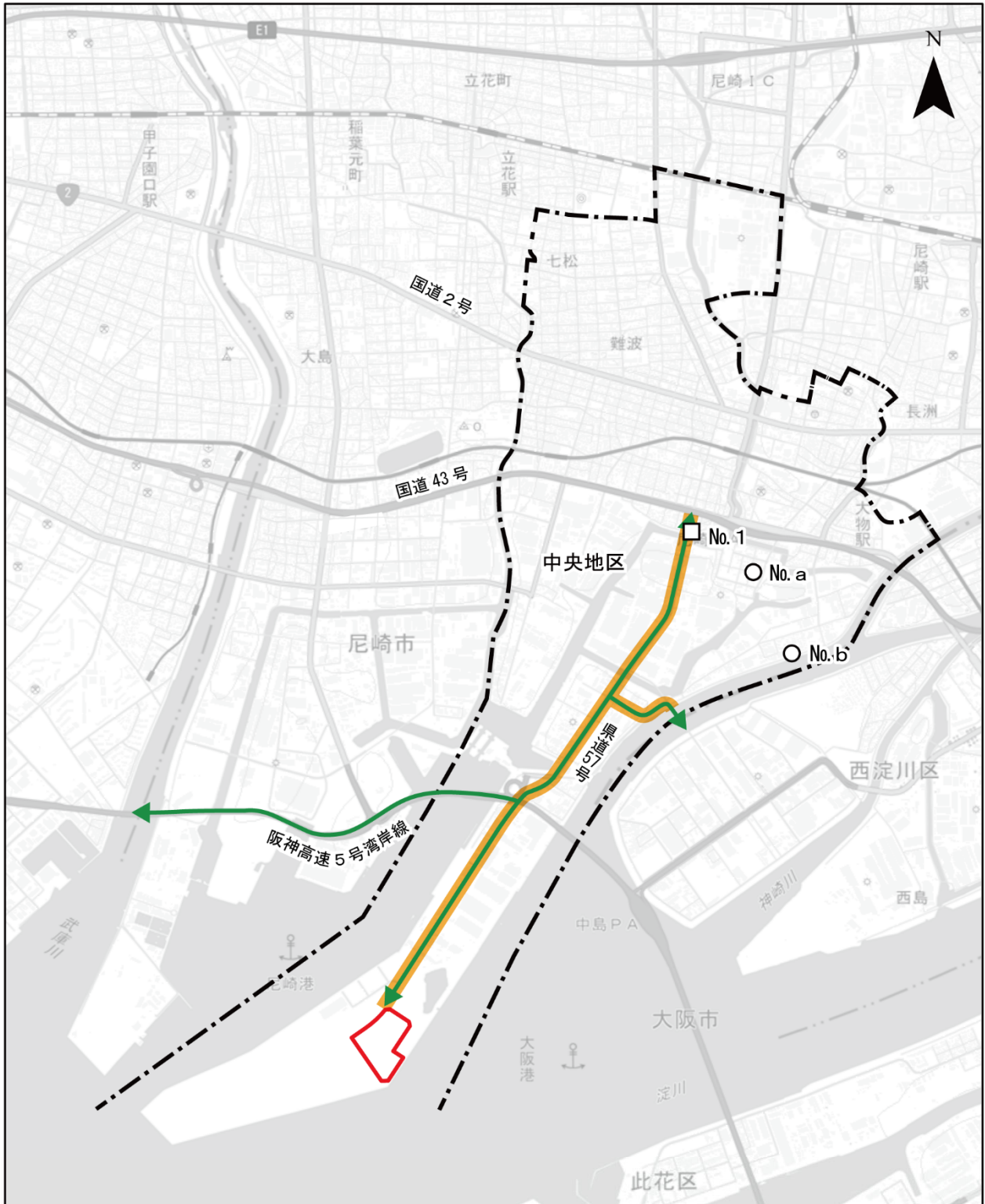
現況調査の内容は表 5.3.1 に、現地調査地点は図 5.3.1 に示すとおりである。

表 5.3.1(1) 現況調査の内容

環境要素・調査項目		調査範囲・地点	調査時期・頻度	調査方法（資料名）	
大 気 質	既存資料調査	● 大気質の現況 ● 気象 ● 発生源の状況	中央地区	過去 5 年程度	● 尼崎市環境監視センター報 （尼崎市） ● 過去の気象データ（気象庁） ● 土地利用現況図（国土地理院）
	現地調査	● 一般環境大気質 窒素酸化物 二酸化硫黄 浮遊粒子状物質 塩化水素 水銀 ダイオキシン類	2 地点 〔工事関連車両の 走行ルートである 県道 57 号沿道 の住居が存在する 地点 （図 5.3.1 参照）〕	1 週間×4 季	● 尼崎市新ごみ施設整備事業に係る環境影響評価に係る現地調査結果データを活用
		● 道路沿道大気質 窒素酸化物 浮遊粒子状物質	1 地点 〔工事関連車両の 走行ルートである 県道 57 号沿道 （図 5.3.1 参照）〕	1 週間×4 季	
		● 地上気象 風向・風速 気温・湿度 日射量 放射収支量		1 年間	
騒 音	既存資料調査	● 騒音の現況 ● 発生源の状況	中央地区	過去 5 年程度	● 尼崎の環境（尼崎市） ● 環境基本計画年次報告書 －令和 3 年度版－（尼崎市） ● 土地利用現況図（国土地理院）
	現地調査	● 道路交通騒音 ● 交通量	1 地点 〔工事関連車両の 走行ルートである 県道 57 号沿道 （図 5.3.1 参照）〕	平日・休日各 1 回 24 時間	● 尼崎市新ごみ施設整備事業に係る環境影響評価に係る現地調査結果データを活用
振 動	既存資料調査	● 振動の現況 ● 発生源の状況	中央地区	過去 5 年程度	● 尼崎の環境（尼崎市） ● 環境基本計画年次報告書 －令和 3 年度版－（尼崎市） ● 土地利用現況図（国土地理院）
	現地調査	● 道路交通振動 ● 交通量	1 地点 〔工事関連車両の 走行ルートである 県道 57 号沿道 （図 5.3.1 参照）〕	平日・休日各 1 回 24 時間	● 尼崎市新ごみ施設整備事業に係る環境影響評価に係る現地調査結果データを活用
		● 地盤卓越振動数		1 回	

表 5.3.1(2) 現況調査の内容

環境要素・調査項目		調査範囲・地点	調査時期・頻度	調査方法（資料名）
廃棄物	既存資料調査	<ul style="list-style-type: none"> ● 廃棄物の種類、発生量 尼崎市内	過去 5 年程度	<ul style="list-style-type: none"> ● 一般廃棄物処理実態調査結果（環境省） ● 尼崎の環境（尼崎市） ● 環境基本計画年次報告書－令和 3 年度版－（尼崎市）
	資源循環	<ul style="list-style-type: none"> ● リサイクル量 尼崎市内	過去 5 年程度	<ul style="list-style-type: none"> ● 一般廃棄物処理実態調査結果（環境省） ● 尼崎の環境（尼崎市） ● 環境基本計画年次報告書－令和 3 年度版－（尼崎市）
安全性	既存資料調査	<ul style="list-style-type: none"> ● 通学路 ● 事故発生状況 工事関連車両の走行ルートである県道 57 号沿道 [国道 43 号以南の範囲] (図 5.3.1 参照)	最新の状況	<ul style="list-style-type: none"> ● 尼崎市教育員会資料 ● 兵庫県警資料
	現地調査	<ul style="list-style-type: none"> ● 交通安全の現況 工事関連車両の走行ルートである県道 57 号沿道 [国道 43 号以南の範囲] (図 5.3.1 参照)	1 回	<ul style="list-style-type: none"> ● 現地踏査による把握（目視、写真撮影）



本図は、国土地理院の基本測量成果（名称：電子地形図（タイル））を使用したものである。
<https://maps.gsi.go.jp/development/ichiran.html>



凡 例	 事業計画地	【調査地点】
	 調査対象区域	 沿道大気質、道路交通騒音・振動調査地点 （既存調査結果 ^注 を活用）
	↔ 工事関連車両の走行ルート	 一般環境大気質調査地点（既存調査結果 ^注 を活用）
	 安全性調査範囲	

（注）「尼崎市新ごみ処理施設整備事業に係る環境影響評価準備書」（令和4年7月、尼崎市）における現地調査結果を活用する。

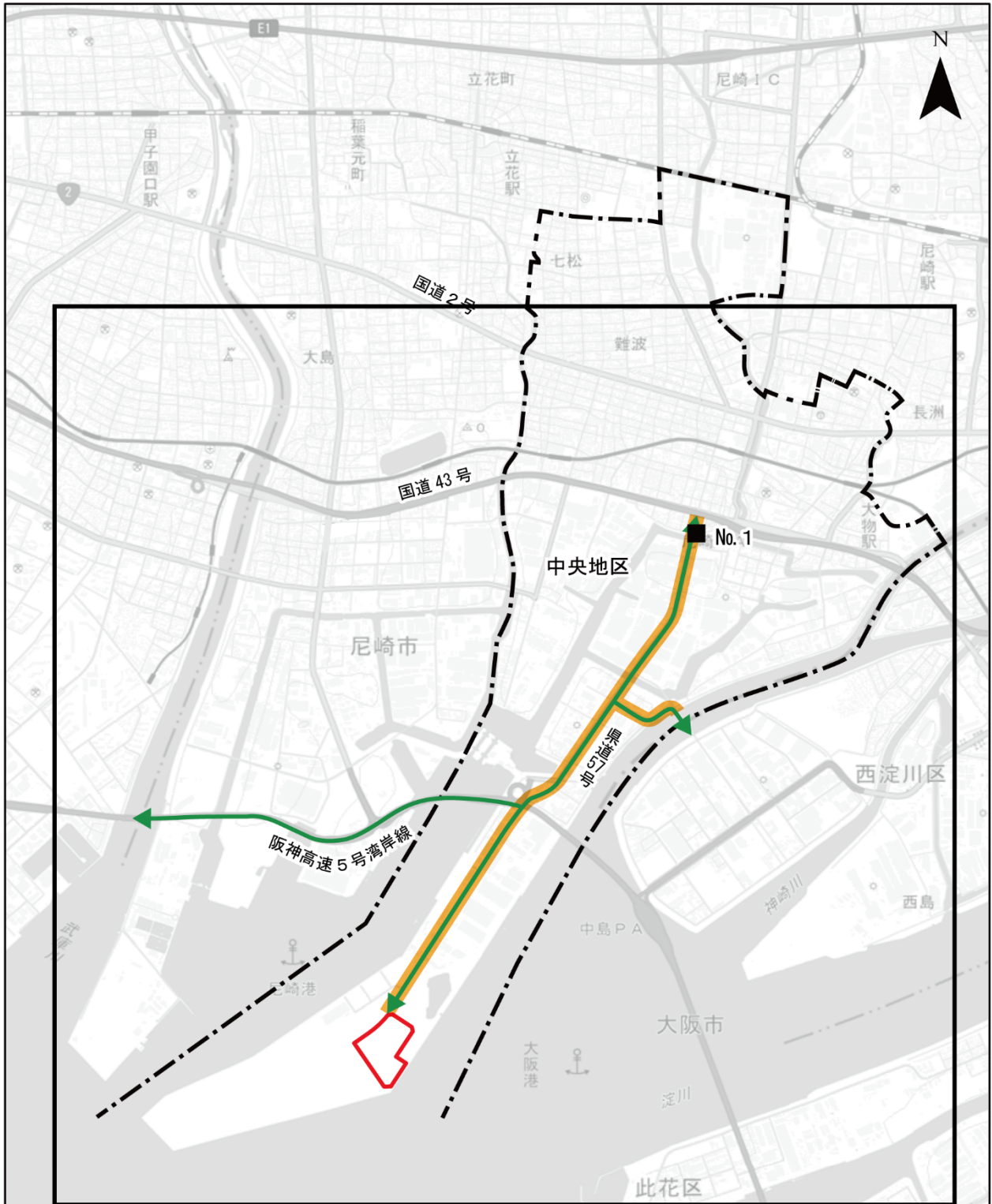
図 5.3.1 調査地点

5.3.2 予 測

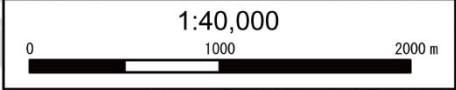
環境影響の予測の内容は、技術指針に掲げられた手法を踏まえ表 5.3.2 に示すとおりとした。また、予測地点は、図 5.3.2 に示すとおりである。

表 5.3.2 予測の内容

環境要素・予測項目		予測事項	予測範囲・地点	予測時期	予測内容・方法	
大気 質	工事中	• 大気質 二酸化窒素、 浮遊粒子状物質	工事関連車両の走行に伴う排ガス濃度の寄与濃度及び環境濃度	1 地点 工事関連車両の走行ルートである県道 57 号沿道 (図 5.3.2 参照)	工事関連車両台数が最大となる時期	大気拡散式 (プルーム・パフモデルによる数値計算) を用いて予測する。
	供用	• 大気質 二酸化窒素、二酸化硫黄、浮遊粒子状物質	船舶の運航に伴う排ガス濃度の寄与濃度及び環境濃度	事業計画地を含む東西 6 km、南北 6 km の範囲を 50m メッシュ状に区切った格子点 (図 5.3.2 参照)	船舶の運航台数が最大となる時期	
騒音	工事中	• 騒音レベル 道路交通騒音	工事関連車両の走行に伴う道路交通騒音の等価騒音レベル	1 地点 工事関連車両の走行ルートである県道 57 号沿道 (図 5.3.2 参照)	工事関連車両台数が最大となる時期	(一社) 日本音響学会の「道路交通騒音の予測モデル (ASJ RTN-Model 2018)」を用いて等価騒音レベル (L_{Aeq}) を予測する。
振動	工事中	• 振動レベル 道路交通振動	工事関連車両の走行に伴う道路交通振動の振動レベルの 80% レンジ上端値	1 地点 工事関連車両の走行ルートである県道 57 号沿道 (図 5.3.2 参照)	工事関連車両台数が最大となる時期	旧建設省土木研究所の提案式を用いて振動レベルの 80% レンジ上端値 (L_{10}) を予測する。
廃棄物	工事中	• 産業廃棄物 • 残土	施設の整備・撤去に伴い発生する廃棄物等の種類及び性状別発生量	事業計画地内	工事中	事業計画地内において工事の実施に伴い発生する建設副産物等の発生量等を工事計画に基づき把握する。
資源循環	工事中	• 廃棄物の再資源化 • 残土の再利用 • 再生資源	施設の整備・撤去に伴い発生する残土の発生量及び利用方法等並びに再生資源の利用量	事業計画地内	工事中	事業計画地内において工事の実施に伴い発生する残土の有効利用量や再生資源の使用量を工事計画に基づき把握する。
安全性	工事中	• 交通安全	工事関連車両と人の動線、危険性	工事関連車両の走行ルートである県道 57 号沿道 (国道 43 号以南の範囲) (図 5.3.2 参照)	工事関連車両台数が最大となる時期	事業計画地及びその周辺の県道 57 号の沿道における交通安全の現況を把握し、工事関連車両台数が最大となる時期において交通安全への影響の程度を定性的に予測する。



本図は、国土地理院の基本測量成果（名称：電子地形図（タイル））を使用したものである。
 (https://maps.gsi.go.jp/development/ichiran.html)



凡 例	 事業計画地	【予測地点】
	 調査対象区域	■ 沿道大気質、道路交通騒音・振動予測地点
	↔ 工事関連車両の走行ルート	□ 船舶大気質予測範囲
		■ 安全性予測範囲

図 5.3.2 予測地点

5.3.3 評価

評価の考え方は、技術指針に掲げられた内容をもとに、以下に示すとおりとする。また、各環境要素の個別評価の内容については、表 5.3.3 に示すとおりである。

① 個別評価

項目	評価の考え方
環境負荷影響の回避・低減に係る評価	実行可能なよりよい技術が取り入れられているか否かについて検討する方法により、環境影響評価項目に係る環境に負荷を及ぼすおそれのある影響が回避され、又は低減されているものであるか否かについて評価する。
良好な環境の創造に係る評価	新たな環境の創造及び地域社会等の良好な環境づくりについて検討し、良好な環境の創造に向けて努めているかについて評価する。
<p>評価を行うに当たって、環境基準その他の国、県及び尼崎市による環境の保全に関する施策によって、環境影響評価項目に係る環境要素に関する基準又は目標が示されている場合は、当該評価において当該基準又は目標に照らすこととする考え方を明らかにできるように整理し、当該基準等の達成状況、その施策の内容等と調査及び予測の結果との整合性が図られているか否かについて検討する。</p> <p>なお、工事の実施に当たって長期間にわたり影響を受けるおそれのある環境要素であって、当該環境要素に係る基準が定められているものについても、当該基準との整合性が図られているか否かについて検討する。</p>	

② 総合評価

評価の考え方
個別評価の概要を一覧できるように整理し、対象事業等の実施による事業全体としての環境に及ぼす影響を把握することにより総合的に評価を行う。

表 5.3.3(1) 評価の内容

環境要素・予測項目		予測事項	予測範囲・地点	評価の内容	
大 気 質	工 事 中	<ul style="list-style-type: none"> 大気質 二酸化窒素、 浮遊粒子状物質 	工事関連車両の走行に伴う排ガス濃度の寄与濃度及び環境濃度	1地点 (工事関連車両の走行ルートである県道 57号沿道 (図5.3.2参照))	【環境負荷影響の回避・低減に係る評価】 実行可能なよりよい技術が取り入れられているか否かについて検討するなどの方法により、環境に負荷を及ぼすおそれのある影響が回避され、又は低減されているものであるか否かについて評価する。 【基準等の達成状況、その施策の内容等と調査及び予測の結果との整合性】 調査及び予測の結果に基づき、以下に示す基準等との整合性が図られているか否かについて勘案し、評価する。 <ul style="list-style-type: none"> 「二酸化窒素に係る環境基準について」に定める基準 「大気の汚染に係る環境基準について」に定める基準 「尼崎市の環境をまもる条例」に基づく大気の汚染に係る環境上の基準
	供 用	<ul style="list-style-type: none"> 大気質 二酸化窒素、二酸化硫黄、浮遊粒子状物質 	船舶の運航に伴う排ガス濃度の寄与濃度及び環境濃度	事業計画地を含む東西 6 km、南北 6 km の範囲を 50 m メッシュ状に区切った格子点	【環境負荷影響の回避・低減に係る評価】 実行可能なよりよい技術が取り入れられているか否かについて検討するなどの方法により、環境に負荷を及ぼすおそれのある影響が回避され、又は低減されているものであるか否かについて評価する。 【基準等の達成状況、その施策の内容等と調査及び予測の結果との整合性】 調査及び予測の結果に基づき、以下に示す基準等との整合性が図られているか否かについて勘案し、評価する。 <ul style="list-style-type: none"> 「二酸化窒素に係る環境基準について」に定める基準 「大気の汚染に係る環境基準について」に定める基準 「尼崎市の環境をまもる条例」に基づく大気の汚染に係る環境上の基準
騒 音	工 事 中	<ul style="list-style-type: none"> 騒音レベル 道路交通騒音 	工事関連車両の走行に伴う道路交通騒音の等価騒音レベル	1地点 (工事関連車両の走行ルートである県道 57号沿道 (図5.3.2参照))	【環境負荷影響の回避・低減に係る評価】 実行可能なよりよい技術が取り入れられているか否かについて検討するなどの方法により、環境に負荷を及ぼすおそれのある影響が回避され、又は低減されているものであるか否かについて評価する。 【基準等の達成状況、その施策の内容等と調査及び予測の結果との整合性】 調査及び予測の結果に基づき、以下に示す基準等との整合性が図られているか否かについて勘案し、評価する。 <ul style="list-style-type: none"> 「騒音に係る環境基準について」に定める基準 「尼崎市の環境をまもる条例」に基づく騒音に係る環境上の基準
	工 事 中	<ul style="list-style-type: none"> 振動レベル 道路交通振動 	工事関連車両の走行に伴う道路交通振動の振動レベルの 80% レンジ上端値	1地点 (工事関連車両の走行ルートである県道 57号沿道 (図5.3.2参照))	【環境負荷影響の回避・低減に係る評価】 実行可能なよりよい技術が取り入れられているか否かについて検討するなどの方法により、環境に負荷を及ぼすおそれのある影響が回避され、又は低減されているものであるか否かについて評価する。 【基準等の達成状況、その施策の内容等と調査及び予測の結果との整合性】 調査及び予測の結果に基づき、以下に示す基準等との整合性が図られているか否かについて勘案し、評価する。 <ul style="list-style-type: none"> 「振動規制法」に基づく道路交通振動の限度

表 5.3.3(2) 評価の内容

環境要素・予測項目		予測事項	予測範囲・地点	評価の内容
水質	工事中	—	—	【環境負荷影響の回避・低減に係る評価】 実行可能なよりよい技術が取り入れられているか否かについて検討するなどの方法により、環境に負荷を及ぼすおそれのある影響が回避され、又は低減されているものであるか否かについて評価する。
	供用中	—	—	【環境負荷影響の回避・低減に係る評価】 実行可能なよりよい技術が取り入れられているか否かについて検討するなどの方法により、環境に負荷を及ぼすおそれのある影響が回避され、又は低減されているものであるか否かについて評価する。
底質	工事中	—	—	【環境負荷影響の回避・低減に係る評価】 実行可能なよりよい技術が取り入れられているか否かについて検討するなどの方法により、環境に負荷を及ぼすおそれのある影響が回避され、又は低減されているものであるか否かについて評価する。
廃棄物	工事中	<ul style="list-style-type: none"> 産業廃棄物 残土 	施設の整備・撤去に伴い発生する廃棄物等の種類及び性状別発生量 事業計画地内	【環境負荷影響の回避・低減に係る評価】 実行可能なよりよい技術が取り入れられているか否かについて検討するなどの方法により、環境に負荷を及ぼすおそれのある影響が回避され、又は低減されているものであるか否かについて評価する。
資源循環	工事中	<ul style="list-style-type: none"> 廃棄物の再資源化 残土の再利用 再生資源 	施設の整備・撤去に伴い発生する残土の発生量及び利用方法等並びに再生資源の利用量 事業計画地内	【環境負荷影響の回避・低減に係る評価】 実行可能なよりよい技術が取り入れられているか否かについて検討するなどの方法により、環境に負荷を及ぼすおそれのある影響が回避され、又は低減されているものであるか否かについて評価する。
安全性	工事中	<ul style="list-style-type: none"> 交通安全 	工事関連車両と人の動線、危険性 工事関連車両の走行ルートである県道 57 号沿道 〔国道 43 号以南の範囲〕 (図 5.3.2 参照)	【環境負荷影響の回避・低減に係る評価】 事業計画地及びその周辺の県道 57 号の沿道における交通安全が確保されていること。

第6章 環境影響評価の結果の概要

各環境影響評価項目についての調査、予測、環境保全措置・環境創造措置の検討及び評価の概要は、表6.1.1に示すとおりである。

表 6.1.1(1) 環境影響評価の結果

環境要素	環境影響要因	調査結果	予測・評価結果
大気質	二酸化窒素 浮遊粒子状物質	<p>工事関連車両の走行</p> <ul style="list-style-type: none"> 沿道環境（四季調査） 県道 57 号沿道における現地調査結果（四季平均値）は、二酸化窒素が 0.019ppm、浮遊粒子状物質が 0.018mg/m³であった。 気象 県道 57 号沿道周辺における現地調査結果（通年観測値）は、最多風向が北北東、風速の期間平均値が 2.7m/s、日平均値の最高値が 6.8m/s、静穏率が 0.6%であった。 季節別風向は、冬季は西、春季・秋季は北北東、夏季は西南西が卓越していた。 	<p>1. 予測結果 工事関連車両の走行による寄与濃度の年平均値は、二酸化窒素が 0.0001ppm 未満、浮遊粒子状物質が 0.0001mg/m³未満となった。また、沿道における現況の大気質濃度と寄与濃度を足し合わせた環境濃度は、二酸化窒素が 0.0190ppm、浮遊粒子状物質が 0.0180mg/m³となっている。</p> <p>2. 環境保全措置の内容 環境保全措置の内容は、以下に示すとおりである。</p> <ul style="list-style-type: none"> 工事関連車両台数の削減 工事の効率化・平準化を図り、工事関連車両台数を可能な限り削減する。 工事関連車両の適切な運行の指導 工事関連車両に対して、過積載を防止し、積み荷の安定化、空ぶかしの禁止、アイドリングストップの遵守等、適切な運行を指導する。 条例に基づく流入車両規制の遵守 工事関連車両に対して、「環境の保全と創造に関する条例」（平成 7 年、兵庫県）に基づく流入車両規制を遵守するように指示・指導を行う。 工事関連車両の計画的な運行管理 工事関連車両の走行ルートや時間帯は、道路規格、周辺道路の状況、住居の立地状況などに配慮し、効率的で環境負荷が小さくなるよう、計画的な運行管理を行う。 <p>3. 評価結果</p> <p>①環境影響の回避・低減に係る評価 予測結果は、二酸化窒素の日平均値の年間 98%値が 0.035ppm、浮遊粒子状物質の日平均値の 2%除外値が 0.045mg/m³であるため、環境に及ぼす影響の程度は小さいと予測され、また、前項の環境保全措置を講じることにより、事業者の実行可能な範囲内で環境影響の回避又は低減が図られているものと評価した。</p> <p>②基準又は目標との整合性評価 二酸化窒素の日平均値の年間 98%値の予測結果は 0.035ppm であり、環境保全の目標値とした環境基準の基準値（0.04 から 0.06ppm までのゾーン内又はそれ以下）及び尼崎市の環境をまもる条例に基づく環境上の基準の基準値（0.04ppm 以下）を下回っている。 浮遊粒子状物質の日平均値の 2%除外値の予測結果は 0.045mg/m³であり、環境保全の目標値とした環境基準の基準値及び尼崎市の環境をまもる条例に基づく環境上の基準の基準値（0.10 mg/m³以下）を下回っている。 以上の結果より、工事関連車両の走行による二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の予測結果は、環境保全に係る基準又は目標との整合性が図られているものと評価した。</p>

表 6.1.1(2) 環境影響評価の結果

環境要素		環境影響要因	調査結果	予測結果						
大気質	二酸化窒素 浮遊粒子状物質	工事関連車両の走行		工事関連車両の走行による二酸化窒素、浮遊粒子状物質の予測・評価結果						
				【二酸化窒素】						
				予測地点	対象道路	① 工事関連車両による寄与濃度の年平均値 (ppm)	② 環境濃度の年平均値 (ppm)	①/② 寄与率 (%)	日平均値の年間98%値 (ppm)	環境保全の目標値
				No.1	県道57号	0.00003	0.0190	0.16	0.035	<ul style="list-style-type: none"> 環境基準の基準値 0.04ppm から 0.06ppm までのゾーン内又はそれ以下 尼崎市の環境をまもる条例に基づく環境上の基準の基準値 0.04ppm 以下
				【浮遊粒子状物質】						
				予測地点	対象道路	① 工事関連車両による寄与濃度の年平均値 (mg/m ³)	② 環境濃度の年平均値 (mg/m ³)	①/② 寄与率 (%)	日平均値の2%除外値 (mg/m ³)	環境保全の目標値
				No.1	県道57号	0.000004	0.0180	0.02	0.045	<ul style="list-style-type: none"> 環境基準の基準値 0.10 mg/m³以下 尼崎市の環境をまもる条例に基づく環境上の基準の基準値 0.10 mg/m³以下

表 6.1.1 (3) 環境影響評価の結果

環境要素	環境影響要因	調査結果	予測結果
大気質 二酸化硫黄、 二酸化窒素、 浮遊粒子状 物質	船舶の運航	<ul style="list-style-type: none"> • 一般環境（四季調査） 調査期間中の各地点における年平均値は、二酸化窒素が 0.015 ～ 0.016ppm、浮遊粒子状物質が 0.017mg/m³、二酸化硫黄が 0.001ppm であった。 • 気象 工事関連車両の走行と同じ 	<p>1. 予測結果 船舶の運航による周辺住居における最大着地濃度地点の寄与濃度の年平均値は、二酸化硫黄が 0.0001ppm 未満、窒素酸化物が 0.0001ppm 未満、浮遊粒子状物質が 0.0001mg/m³ 未満となった。また、一般環境における現況の大気質濃度と寄与濃度を足し合わせた環境濃度は、二酸化硫黄が 0.0010ppm、二酸化窒素が 0.0155ppm、浮遊粒子状物質が 0.0170mg/m³ となっている。</p> <p>2. 環境保全措置の内容 環境保全措置の内容は、以下に示すとおりである。</p> <ul style="list-style-type: none"> • 船舶の適正管理 船舶の運航による夢洲へのアクセスが可能となる場合は、船舶は適切に整備・点検を行い、整備不良による排出ガス中の大気汚染物質の増加を抑制するよう関係者への周知徹底を図る。 • 船舶の適正な運航 船舶の運航に当たっては航行速度の最適化に努め、高負荷運転を行わないよう関係者への周知徹底を図る。 <p>3. 評価結果</p> <p>①環境影響の回避・低減に係る評価 予測結果は、二酸化硫黄の日平均値の 2% 除外値が 0.003ppm、二酸化窒素の日平均値の年間 98% 値が 0.035ppm、浮遊粒子状物質の日平均値の 2% 除外値が 0.041mg/m³ であるため、環境に及ぼす影響の程度は小さいと予測され、また、前項の環境保全措置を講じることにより、事業者の実行可能な範囲内で環境影響の回避又は低減が図られているものと評価した。</p> <p>②基準又は目標との整合性評価 二酸化硫黄の日平均値の 2% 除外値の予測結果は 0.003mg/m³ であり、環境保全の目標値とした環境基準の基準値及び尼崎市の環境をまもる条例に基づく環境上の基準の基準値（0.04ppm 以下）を下回っている。 二酸化窒素の日平均値の年間 98% 値の予測結果は 0.035ppm であり、環境保全の目標値とした環境基準の基準値（0.04 から 0.06ppm までのゾーン内又はそれ以下）及び尼崎市の環境をまもる条例に基づく環境上の基準の基準値（0.04ppm 以下）を下回っている。 浮遊粒子状物質の日平均値の 2% 除外値の予測結果は 0.041mg/m³ であり、環境保全の目標値とした環境基準の基準値及び尼崎市の環境をまもる条例に基づく環境上の基準の基準値（0.10 mg/m³ 以下）を下回っている。 以上の結果より、船舶の運航による二酸化硫黄、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の予測結果は、環境保全施策に係る基準又は目標との整合性が図られているものと評価した</p>

表 6.1.1(4) 環境影響評価の結果

環境要素		環境影響要因	調査結果	予測結果						
大気質	二酸化硫黄 二酸化窒素 浮遊粒子状物質	船舶の運航		船舶の運航による二酸化硫黄、二酸化窒素、浮遊粒子状物質の予測・評価結果						
				【二酸化硫黄】						
				予測地点	① 船舶の運航による 寄与濃度の年平均値 (ppm)	② 環境濃度の 年平均値 (ppm)	①/② 寄与率 (%)	日平均値の 2%除外値 (ppm)	環境保全の目標値	
				周辺住居 における 最大着地 濃度地点	0.000002	0.0010	0.2	0.003	<ul style="list-style-type: none"> 環境基準の基準値 0.04ppm 以下 尼崎市の環境をまもる条例に 基づく環境上の基準の基準値 0.04ppm 以下 	
				【二酸化窒素】						
	窒素酸化物 (NO _x)			二酸化窒素 (NO ₂)						
予測地点	① 船舶の運航に よる寄与濃度 の年平均値 (ppm)	② 環境濃度の 年平均値 (ppm)	①/② 寄与率 (%)	環境濃度の 年平均値 (ppm)	日平均値の 年間98%値 (ppm)	環境保全の目標値				
周辺住居 における 最大着地 濃度地点	0.000010	0.0190	0.05	0.0155	0.035	<ul style="list-style-type: none"> 環境基準の基準値 0.04ppm から 0.06ppm までの ゾーン内又はそれ以下 尼崎市の環境をまもる条例に 基づく環境上の基準の基準値 0.04ppm 以下 				
【浮遊粒子状物質】										
予測地点	① 船舶の運航による 寄与濃度の年平均値 (mg/m ³)	② 環境濃度の 年平均値 (mg/m ³)	①/② 寄与率 (%)	日平均値の 2%除外値 (mg/m ³)	環境保全の目標値					
周辺住居 における 最大着地 濃度地点	0.000002	0.0170	0.01	0.041	<ul style="list-style-type: none"> 環境基準の基準値 0.10 mg/m³以下 尼崎市の環境をまもる条例に 基づく環境上の基準の基準値 0.10 mg/m³以下 					

表 6.1.1 (5) 環境影響評価の結果

環境要素	環境影響要因	調査結果	予測結果																					
騒音	工事関連車両の走行	<ul style="list-style-type: none"> 道路交通騒音等価騒音レベル (L_{Aeq}) は、以下のとおりであり、いずれも環境基準の基準値以下であった。 < 県道 57 号尼崎港線 (中在家緑地入口) > 平日昼間: 69 デシベル 平日夜間: 64 デシベル 休日昼間: 67 デシベル 休日夜間: 64 デシベル 	<p>1. 予測結果 工事関連車両の走行による騒音レベルの予測結果は、工事関連車両を含む等価騒音レベルが 69 デシベルとなっている。</p> <p>2. 環境保全措置の内容 環境保全措置の内容は、以下に示すとおりである。</p> <ul style="list-style-type: none"> 工事関連車両の走行台数の削減 工事の効率化・平準化を図り、工事関連車両台数を可能な限り削減する。 工事関連車両の適切な運行の指導 工事関連車両に対して、過積載を防止し、積み荷の安定化、制限速度の遵守、空ぶかしの禁止、アイドリングストップの遵守等、適切な運行を指導する。 <p>3. 評価結果</p> <p>①環境影響の回避・低減に係る評価 予測結果は、工事関連車両を含む等価騒音レベルが 69 デシベル、工事関連車両の走行による増分が 0.1 デシベルとなるため、環境に及ぼす影響の程度は小さいと予測され、また、前項の環境保全措置を講じることにより、事業者の実行可能な範囲内で回避又は低減が図られているものと評価した。</p> <p>②基準又は目標との整合性評価 予測結果は、工事関連車両を含む等価騒音レベルが 69 デシベルであり、環境保全の目標値とした「70 デシベル以下」を下回っている。 以上の結果より、工事関連車両の走行に伴う騒音の予測結果は、環境保全に係る基準又は目標との整合性が図られているものと評価した。</p> <p style="text-align: center;">工事関連車両の走行に伴う道路交通騒音 (L_{Aeq}) の予測・評価結果 (単位: デシベル)</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th rowspan="2">予測地点</th> <th rowspan="2">対象道路</th> <th rowspan="2">時間の区分</th> <th colspan="3">等価騒音レベル (L_{Aeq})</th> <th colspan="2">環境保全の目標値</th> </tr> <tr> <th>① 現況の騒音レベル</th> <th>② 工事関連車両の走行による増分</th> <th>①+② 工事関連車両の走行ルート沿道の騒音レベル</th> <th>地域の類型</th> <th>基準値</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>No. 1</td> <td>県道57号</td> <td>昼間</td> <td>69</td> <td>0.1</td> <td>69</td> <td>幹線交通を担う道路に近接する空間</td> <td>70以下</td> </tr> </tbody> </table> <p>(注) 1. 昼間の時間の区分は、6～22時である。 2. No. 1 地点の用途地域は、準工業地域である。</p>	予測地点	対象道路	時間の区分	等価騒音レベル (L_{Aeq})			環境保全の目標値		① 現況の騒音レベル	② 工事関連車両の走行による増分	①+② 工事関連車両の走行ルート沿道の騒音レベル	地域の類型	基準値	No. 1	県道57号	昼間	69	0.1	69	幹線交通を担う道路に近接する空間	70以下
予測地点	対象道路	時間の区分	等価騒音レベル (L_{Aeq})				環境保全の目標値																	
			① 現況の騒音レベル	② 工事関連車両の走行による増分	①+② 工事関連車両の走行ルート沿道の騒音レベル	地域の類型	基準値																	
No. 1	県道57号	昼間	69	0.1	69	幹線交通を担う道路に近接する空間	70以下																	

表 6.1.1(6) 環境影響評価の結果

環境要素	環境影響要因	調査結果	予測結果
振 動	工事関連車両の走行	<p>・道路交通振動 振動レベルの 80%レンジ上端値 (L_{10}) は、以下のとおりであり、いずれも道路交通振動の限度以下であった。</p> <p>< 県道 57 号尼崎港線 (中在家緑地入口) > 平日昼間：45 デシベル 平日夜間：41 デシベル 休日昼間：43 デシベル 休日夜間：39 デシベル</p>	<p>1. 予測結果 工事関連車両の走行による振動レベルの予測結果は、工事関連車両を含む振動レベルの 80%レンジ上端値が昼間（8～19 時）で最大 47 デシベル、夜間（19 時～翌日の 8 時）で 45 デシベルとなっている。</p> <p>2. 環境保全措置の内容 環境保全措置の内容は、以下に示すとおりである。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・工事関連車両の走行台数の削減 工事の効率化・平準化を図り、工事関連車両台数を可能な限り削減する。 ・工事関連車両の適切な運行の指導 工事関連車両に対して、過積載を防止し、積み荷の安定化、制限速度の遵守等、適切な運行を指導する。 <p>3. 評価結果</p> <p>①環境影響の回避・低減に係る評価 予測結果は、工事関連車両を含む振動レベルの 80%レンジ上端値が昼間（8～19 時）で最大 47 デシベル、夜間（19 時～翌日の 8 時）で 45 デシベル、工事関連車両の走行による増分が 0.0～0.2 デシベルとなるため、環境に及ぼす影響の程度は小さいと予測され、また、前項の環境保全措置を講じることにより、事業者の実行可能な範囲内で回避又は低減が図られているものと評価した。</p> <p>②基準又は目標との整合性評価 予測結果は、工事関連車両を含む振動レベルの 80%レンジ上端値が昼間（8～19 時）で最大 47 デシベル、夜間（19 時～翌日の 8 時）で 45 デシベルであり、環境保全の目標値とした「昼間 70 デシベル以下、夜間 65 デシベル以下」を下回っている。 以上の結果より、工事関連車両の走行に伴う振動の予測結果は、環境保全に係る基準又は目標との整合性が図られているものと評価した。</p>

表 6.1.1 (7) 環境影響評価の結果

環境要素	環境影響要因	調査結果	予測結果							
振 動	工事関連車両の走行		工事関連車両の走行に伴う道路交通振動 (L_{10}) の予測・評価結果							
			(単位：デシベル)							
			予測地点	対象道路	時間の区分 時間帯	振動レベルの80%レンジ上端値 (L_{10})			環境保全の目標値	
						① 現況の 振動レベル	② 工事関連車 両の走行に よる増分	①+② 工事関連車 両の走行ル ート沿道の 振動レベル	振動規制法	道路交通振動 の限度
No. 1	県道57号	昼間	11:00~ 12:00	47	0.2	47	第二種区域	70以下		
		夜間	7:00~ 8:00	45	0.0	45		65以下		
(注) 1. 時間の区分は、昼間8～19時、夜間19時～翌日の8時である。 2. 予測結果が最大となる時間帯の振動レベルを示す。 3. No.1地点の用途地域は、準工業地域である。										

表 6.1.1(8) 環境影響評価の結果

環境要素		環境影響要因	調査結果	予測結果
水質	水の濁り (SS)	施設の整備・撤去	<ul style="list-style-type: none"> 船舶運航のための船着場を整備する場合は、アンカー式工法での浮棧橋の施工が想定されることから、「工事中の水の濁り (SS)」を保全措置項目として選定することとした。なお、船着場は、公益社団法人 2025 年日本国際博覧会協会が主体として整備するものではないが、現時点での想定等に基づき参考として評価を行った。 	<p>1. 環境保全措置の内容 環境保全措置の内容は、以下に示すとおりである。</p> <ul style="list-style-type: none"> 工事用地内の濁水の処理 工事中において大規模な掘削は行わないことから工事排水の発生はほとんどない見込みであること、工事用地内に降った雨水等の濁水は、雨水排水経路を流下することにより SS を低減させてから公共水域に放流する。 水質への影響が軽微な構造の採用 船着場を整備する場合は、直杭式横棧橋（海底に支柱を打設しその上に床板を乗せた構造）、陸岸に設置して設けられる接岸施設である岸壁等ではなく、浮棧橋（海上に浮体（ポンツーン）を浮かべ海底に沈めた錨と係留チェーンで接続する構造等）とすることで、海底への支柱打設を行わないよう整備主体に求める。 <p>2. 評価結果 ①環境影響の回避・低減に係る評価 船着場の整備に伴う水質（水の濁り）の影響については、前項の環境保全措置を講じることにより、事業者の実行可能な範囲内で回避又は低減が図られているものと評価した。</p>
	水の汚れ (BOD・COD) 水の濁り (SS) 富栄養化 (T-P、T-N)	施設の稼働	<ul style="list-style-type: none"> 施設の供用中に設置するトイレ等から発生する汚水については、全量を汲み取り式で対応することは処理容量上困難であることから、現段階ではバイオトイレの導入や浄化槽の設置等、環境配慮の観点も含め、幅広く汚水処理方法を検討している。仮に浄化槽を設置した場合には、適正に処理したものを公共水域に放流することから、「供用中の水の汚れ (BOD・COD)、水の濁り (SS)、富栄養化 (T-P、T-N)」を保全措置項目として選定することとした。 	<p>1. 環境保全措置の内容 環境保全措置の内容は、以下に示すとおりである。</p> <ul style="list-style-type: none"> バイオトイレの導入 施設の供用中に設置するトイレ等については、可能な限りバイオトイレ(汚水を浄化しリサイクルすることで汲み取りや排水のないトイレ)を導入する。 高度処理型浄化槽の設置 施設の供用中に設置するトイレ等から発生する汚水について、浄化槽を設置して処理する場合には、一般排水基準を十分下回るよう、高度処理型浄化槽を設置する。 <p>2. 評価結果 ①環境影響の回避・低減に係る評価 トイレ等から発生する汚水による水質（水の汚れ、水の濁り、富栄養化）の影響は、前項の環境保全措置を講じることにより、事業者の実行可能な範囲内で回避又は低減が図られているものと評価した。</p>

表 6.1.1(9) 環境影響評価の結果

環境要素	環境影響要因	調査結果	予測結果
底 質	施設の整備・撤去	<ul style="list-style-type: none"> 船舶運航のための船着場を整備する場合は、アンカー式工法での浮棧橋の施工が想定されることから、底質について保全措置項目として選定し、予測は行わずに環境保全措置を検討することで評価を実施した。なお、船着場は、公益社団法人2025年日本国際博覧会協会が主体として整備するものではないが、現時点での想定等に基づき参考として評価を行った。 	<p>1. 環境保全措置の内容 環境保全措置の内容は、以下に示すとおりである。</p> <ul style="list-style-type: none"> 底質への影響が軽微な構造の採用 船着場を整備する場合は、直杭式横棧橋（海底に支柱を打設しその上に床板を乗せた構造）、陸岸に設置して設けられる接岸施設である岸壁等ではなく、浮棧橋（海上に浮体（ポンツーン）を浮かべ海底に沈めた錨と係留チェーンで接続する構造等）とすることにより、海底への支柱打設を行わないよう整備主体に求める。 <p>2. 評価結果</p> <p>①環境影響の回避・低減に係る評価 船着場の整備に伴う底質の影響については、前項の環境保全措置を講じることにより、事業者の実行可能な範囲内で回避又は低減が図られているものと評価した。</p>
廃棄物	施設の整備・撤去	<ul style="list-style-type: none"> 産業廃棄物 令和元年度に発生した産業廃棄物の総排出量は 2,764 千 t（推計値）であり、このうち 2,484 千 t（89.9%）が中間処理によって減量され、220 千 t（7.9%）が再生利用、残りの 60 千 t（2.2%）が最終処分されている。 残土（建設発生土）の処理体系等 平成 30 年度における全国の建設発生土有効利用率は、79.8%であった。 	<p>1. 予測結果</p> <p>①廃棄物 整備・撤去工事に伴う廃棄物の発生量は、がれき類が 33,790 t、金属くずが 60 t と予測される。</p> <p>②残土 整備工事に伴う掘削量は 15,820m³ と予測されるが、掘削土は盛土に使用し、残土は発生しない計画である。</p> <p>2. 環境保全措置の内容 環境保全措置の内容は、以下に示すとおりである。</p> <ul style="list-style-type: none"> 撤去工事における廃棄物の分別 撤去工事においては、「建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律」等の関係法令に基づき、発生抑制・減量化・リサイクルについて適切な措置を講じる。 掘削土の事業計画地内での再利用 掘削土は、可能な限り盛土として使用する。 廃棄物発生量の抑制 建設資材（仮設含む）については、指定材料を除き、リユース・リサイクル材や撤去後にリユース・リサイクルを行いやすい材料の活用を検討する。 <p>3. 評価結果</p> <p>①環境影響の回避・低減に係る評価 調査及び予測の結果、並びに前項に示す環境保全措置の検討結果を踏まえると、施設の整備・撤去に伴う廃棄物の影響については、前項の環境保全措置を講じることにより、事業者の実行可能な範囲内で回避又は低減が図られているものと評価した。</p>

表 6.1.1(10) 環境影響評価の結果

環境要素	環境影響要因	調査結果	予測結果
資源循環	施設の整備・撤去	<ul style="list-style-type: none"> • 産業廃棄物 令和元年度に発生した産業廃棄物の総排出量は 2,764 千 t (推計値)であり、このうち 2,484 千 t (89.9%) が中間処理によって減量され、220 千 t (7.9%) が再生利用、残りの 60 千 t (2.2%) が最終処分されている。 • 残土 (建設発生土) の処理体系等 平成 30 年度における全国の建設発生土有効利用率は、79.8%であった。 	<p>1. 予測結果</p> <p>① 廃棄物 再資源化率は、がれき類が 99.5%、金属くずが 96%と予測される。</p> <p>② 残土 発生した土砂は、盛土に使用し、残土は発生しない計画である。</p> <p>③ 再生資源 表層材及び歩道部の路盤材は、全て再生資源を使用するよう努める計画であり、再生資源使用量は、再生密粒度アスコンが 10,680 t、再生細粒度アスコンが 510 t、再生クラッシャーランが 1,450 t と予測される。</p> <p>2. 環境保全措置の内容 環境保全措置の内容は、以下に示すとおりである。</p> <ul style="list-style-type: none"> • 撤去工事における廃棄物の分別 撤去工事においては、「建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律」等の関係法令に基づき、発生抑制・減量化・リサイクルについて適切な措置を講じる。 • 掘削土の事業計画地内での再利用 掘削土は、可能な限り盛土として使用する。 • 舗装工 (表層及び路盤) における再生資源の使用 舗装工の表層及び路盤は、可能な限り再生資源を活用する。 <p>2. 評価結果</p> <p>① 環境影響の回避・低減に係る評価 調査及び予測の結果、並びに前項に示す環境保全措置の検討結果を踏まえると、施設の整備・撤去に伴う資源循環の影響については、前項の環境保全措置を講じることにより、事業者の実行可能な範囲内で回避又は低減が図られているものと評価した。</p> <p>② 基準又は目標との整合性評価 廃棄物の再生資源化率の予測結果は、がれき類が 99.5%、金属くずが 96%であり、環境保全目標 (がれき類が 99%以上、金属くずが 96%以上) を満足している。 以上の結果より、施設の整備・撤去に伴う資源循環の予測結果は、環境保全に係る基準又は目標との整合性が図られているものと評価した。</p>

表 6.1.1(11) 環境影響評価の結果

環境要素	環境影響要因	調査結果	予測結果
安全性	工事関連車両の走行	<ul style="list-style-type: none"> •交通安全対策の状況 県道 57 号の調査範囲においては、事業計画地の近傍を除いて道路の両側に歩道が整備されている状況であり、歩車道境界にはガードレール、植樹帯等が設置されている。交差点については、一部信号のない交差点があるが、全ての交差点で横断歩道が設けられている。 •交通事故の発生状況 調査範囲を含む尼崎南警察署管内での平成 24 年度～令和 3 年度の交通事故発生状況の推移は、交通事故全体の件数は横ばいであるが、うち人身事故件数は徐々に減少している。 令和元年～3 年では県道 57 号の調査範囲内の 1 箇所が事故が発生している。 	<p>1. 予測結果</p> <p>①工事関連車両の走行による交通量の増加率 工事関連車両の走行による乗用車換算交通量の増加率は、工事関連車両が走行する 11 時間では北行で 3.6%、南行で 3.3%、各時間帯では北行で 2.2～5.3%、南行で 1.3～5.6%と低いことから、交通安全への影響は小さいものと予測される。</p> <p>②歩行者に対する交通安全 県道 57 号は、事業計画地の近傍を除いて道路の両側に歩道が整備されている状況であり、歩車道境界にはガードレール又は植樹帯等が設置されている。また、工事関連車両が右左折する五合橋交差点では歩道橋が、五合橋交差点及び清掃局第 2 工場前交差点では隅切り部に巻込みの防止対策としての防護柵が設置されており、歩行者の交通安全への影響は小さいものと予測される。</p> <p>2. 環境保全措置の内容 環境保全措置の内容は、以下に示すとおりである。</p> <ul style="list-style-type: none"> • 出入口付近への誘導員の配置 工事関連車両の出入口付近には、誘導員を適宜配置し、事故の防止に努める。 • 夜間や休日の工事現場の施錠 夜間や休日には工事関係者以外の者が工事現場に立ち入らないように出入口に施錠する等の対策を講じる。 • 工事関連車両の削減 工事の効率化・平準化を図り、工事関連車両台数を可能な限り削減する。 • 工事関連車両の適切な運行の指導 工事関連車両に対して、走行ルートや制限速度の遵守等、適切な運行を指導する。 <p>3. 評価結果</p> <p>①環境影響の回避・低減に係る評価 調査及び予測の結果、並びに前項に示す環境保全措置の検討結果を踏まえると、工事関連車両の走行に伴う安全性の影響については、前項の環境保全措置を講じることにより、事業者の実行可能な範囲内で回避又は低減が図られているものと評価した。</p>

第7章 対象事業に係る環境影響の総合的な評価

本事業の実施が環境に影響を及ぼす項目（環境要素）として、大気質、騒音、振動、廃棄物、資源循環、安全性の6項目を標準評価項目に選定し、調査、予測、環境保全措置の検討、評価を行った。また、水質、底質の2項目を保全措置項目に選定し、環境保全措置の検討、評価を行った。

評価に当たっては、「環境影響が回避され、又は低減されているものであるか否か」、「環境基準その他の国、兵庫県及び尼崎市による環境の保全に関する施策によって、環境影響評価項目に係る環境要素に関する基準又は目標が示されている場合は、当該評価において当該基準又は目標と照らし、当該基準等の達成状況、その施策の内容等と調査及び予測の結果との整合性が図られているか否か」の2つの観点で行った。

本事業は、工事中及び施設の供用において、環境影響を回避・低減するための措置を講じており、また、環境基準等との整合性が図られているものと評価する。

第8章 環境影響評価を行った者の氏名及び住所

環境影響評価を事業者から委託された者の名称、代表者の氏名及び主たる事務所の所在地は、次のとおりである。

名 称 : 中央復建コンサルタンツ株式会社

代表者の氏名 : 代表取締役社長 兼塚 卓也

所 在 地 : 大阪府大阪市東淀川区東中島四丁目 11 番 10 号

第9章 その他

対象事業に適用される法令及びそれに基づく主要な許認可等は、表 9.1.1 に示すとおりである。

表 9.1.1 対象事業に適用される法令及びそれに基づく許認可等

適用法令	許認可等
駐車場法	路外駐車場の設置届出
自動車ターミナル法	自動車ターミナル事業の許可申請
建築基準法	建築確認申請
水質汚濁防止法	特定施設設置届出
浄化槽法	浄化槽設置届出
土壤汚染対策法	土地の形質の変更届出
建設工事係る資材の再資源化等に関する法律	分別解体等の実施に係る対象建設工事の届出