

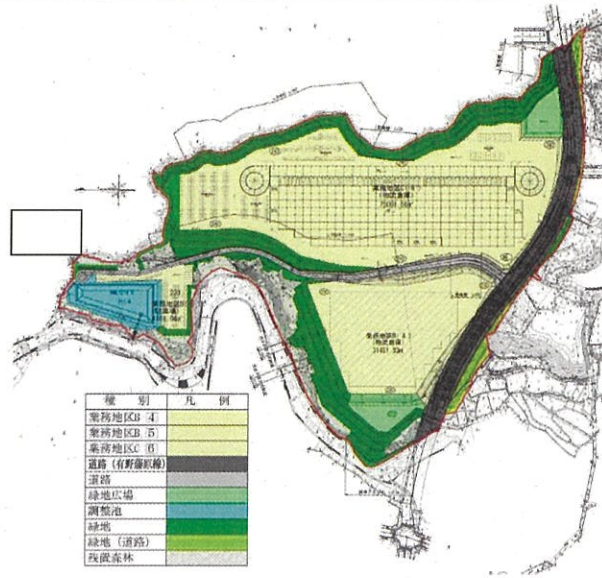
(仮称) 神戸市北区東岡場地区プロジェクトに係る
判定願添付資料の追加、修正、変更の概要

令和元年9月

アイリスパートナーズ株式会社

1. 計画変更の概要
①土地利用計画の変更

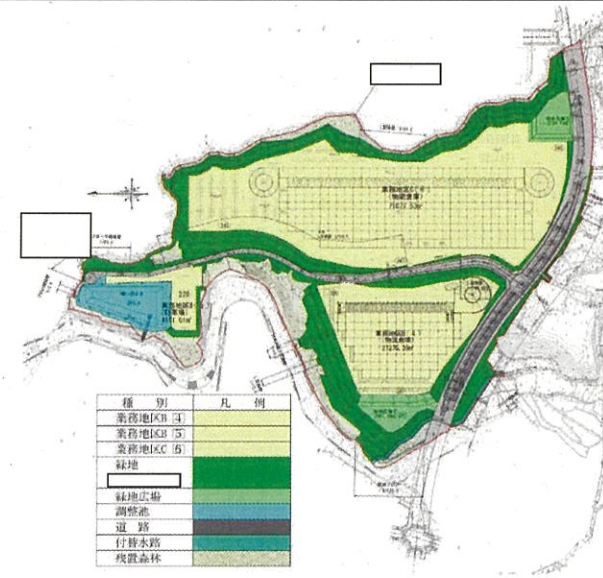
変更前



土地利用計画表

名称	面積(m ²)	割合	摘要
業務地区B(4)	31,451.33	15.73%	
業務地区B(5)	4,161.04	2.08%	駐車場
業務地区C(6)	75,001.56	37.53%	
緑地広場	6,376.71	3.19%	
調整池	6,977.60	3.49%	
緑地	35,909.80	17.97%	
道路(有野藤原線)	16,099.54	8.06%	市帰属
道路	6,100.86	3.05%	市帰属
緑地(道路)	3,901.56	1.96%	
開発区域合計	185,980.00	93.06%	
残置森林	13,869.17	6.94%	
事業計画地合計	199,849.17	100.00%	

変更後



土地利用計画表

名称	面積(m ²)	割合	摘要
業務地区B(4)	27,275.39	13.66%	
業務地区B(5)	4,161.01	2.08%	駐車場
業務地区C(6)	71,072.53	35.60%	
緑地	43,263.68	21.67%	
緑地広場	6,795.95	3.40%	
調整池	6,958.29	3.49%	
道路	22,218.56	11.13%	
付替水路	1,102.31	0.55%	
開発区域合計	182,847.72	91.58%	
残置森林	16,806.65	8.42%	
事業計画地合計	199,654.37	100.00%	

緑地広場

周辺住民の方も利用できる公園に準じた緑地として整備するところです。

緑地

森林表土の利用、郷土種による植栽及び種子吹付による緑化を行う法面等です。

残置森林

現状の状態をそのまま残すところです。なお、現状の「太陽と緑の道」も現状のままの状態を残すことからここに含めています。

付替水路

岡場川の付替えにおいて、当初ボックスカルバートで緑地(道路)の地下を通す予定でしたが、取付位置で高低差が生じるため、関係機関との協議により河川の付替えとすることになりました。そのため、土地利用上、当初緑地(道路)としておりましたが、河川敷となりましたので付替水路として示しました。

図1 土地利用計画の変更

②業務地区B建築物の変更

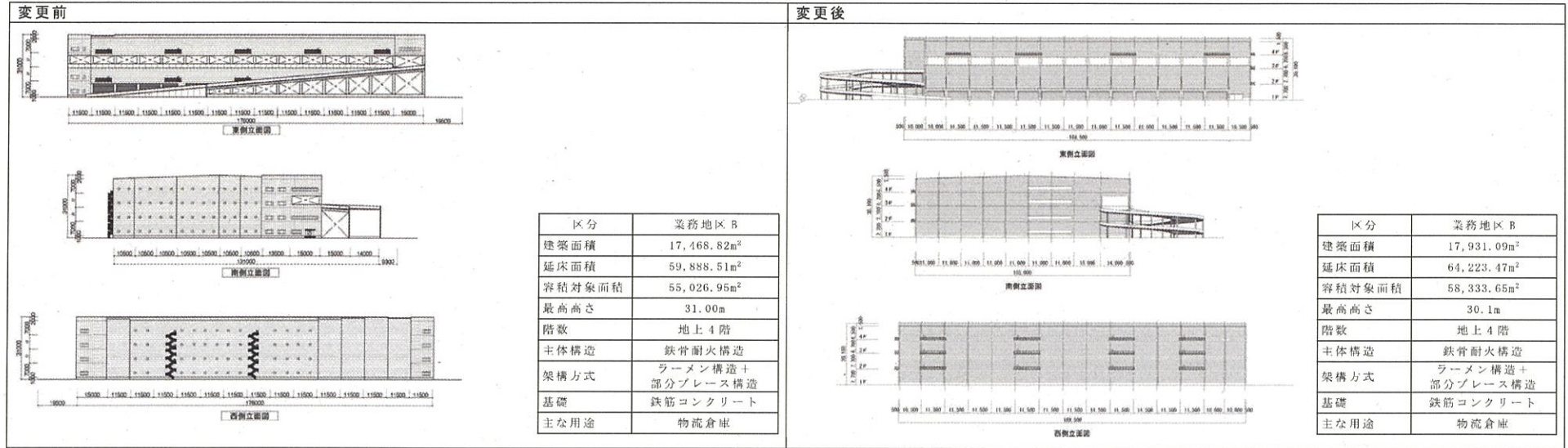


図2 業務地区B建築物の変更

③太陽と緑の道の付替

神戸市が設定している「太陽と緑の道」を右図に示すように変更後において新たに作ります。これに伴い、左図に示す現状の「太陽と緑の道」は、「太陽と緑の道」という名称ではなくなりますが、現状のまま開発を行わないエリアとして残します。

なお、右図に示す新しい「太陽と緑の道」は、ハイカーや周辺住民の方が利用できる道として整備し、現状の「太陽と緑の道」は、人が入れないエリアとします。

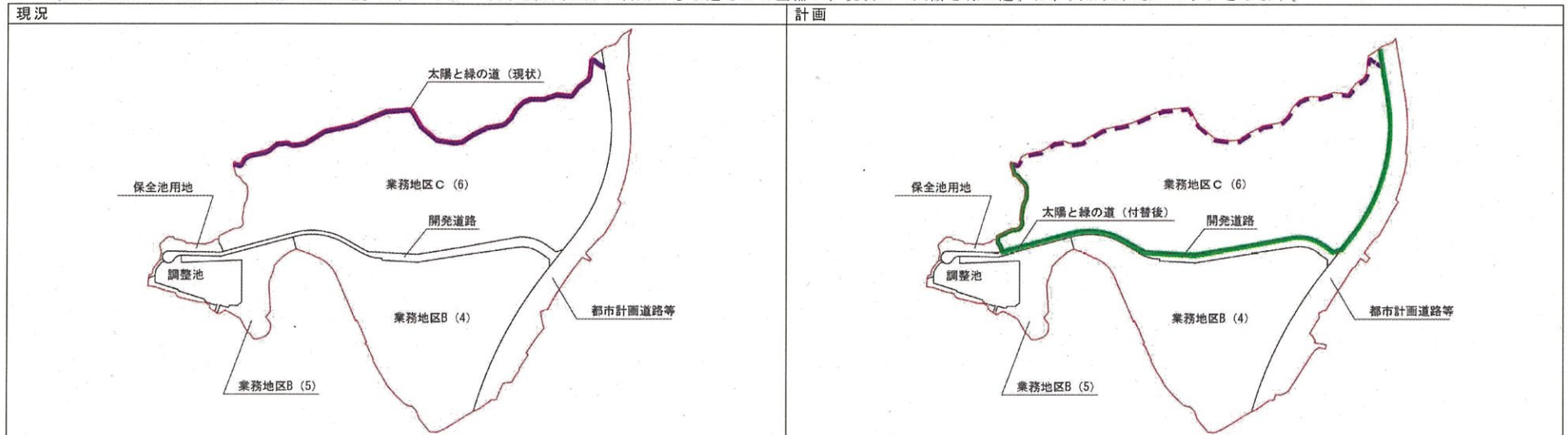


図3 太陽と緑の道の付替

④雨水排水計画

雨水排水概略図を図4に示します。

開発区域に降った雨水は、開発の前後も同じ河川に流下させることとします。

その上で、沈砂池に入らない法面部分の手当につきましては、図5及び図6に示しますように以下の対策を講じます。

- ① 早期に法尻部に排水施設を設置
- ② 盛土部の端部には段階ごとに防災堰堤等の水返しを設置
- ③ 造成後の法面には小段排水設備を設置
- ④ 法面部分には、段階ごとに法面緑化を実施し、雨水の浸食等を防止

なお、法面の安定性については、法面安定解析の検討により、必要に応じて法面保護や地盤改良等を講じます。

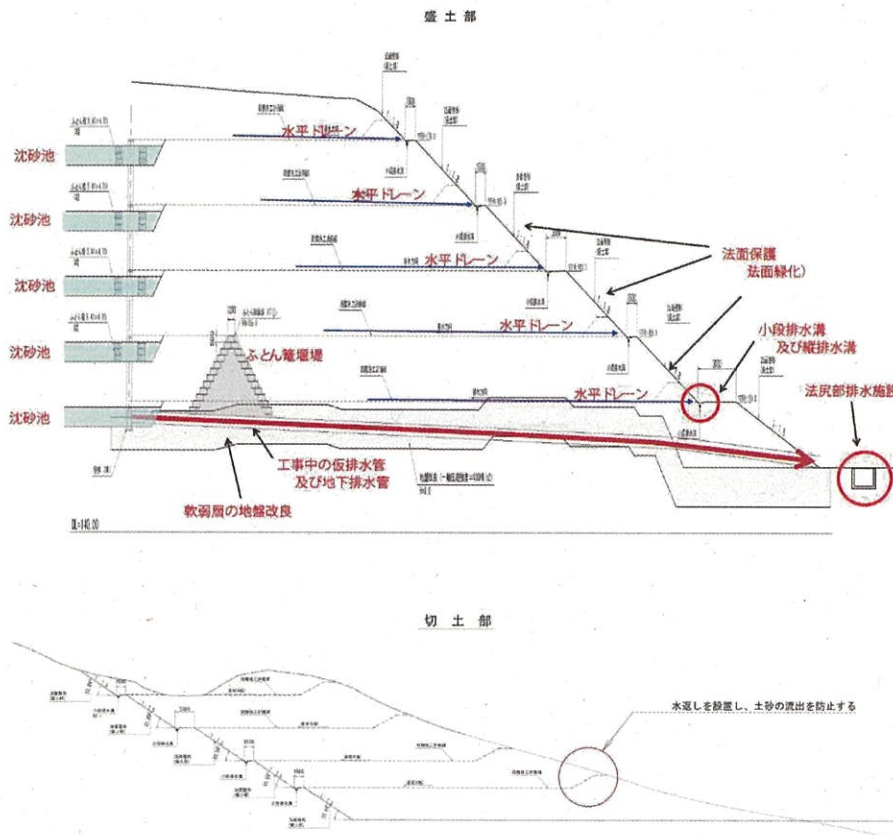


図4 雨水排水概略図

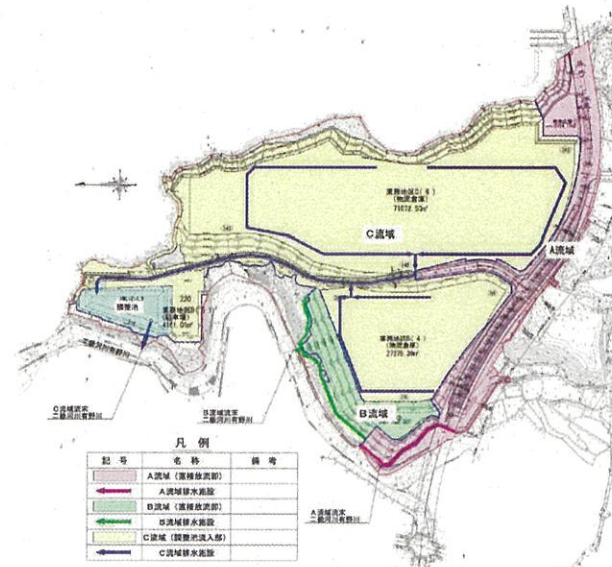


図5 雨水排水概略図

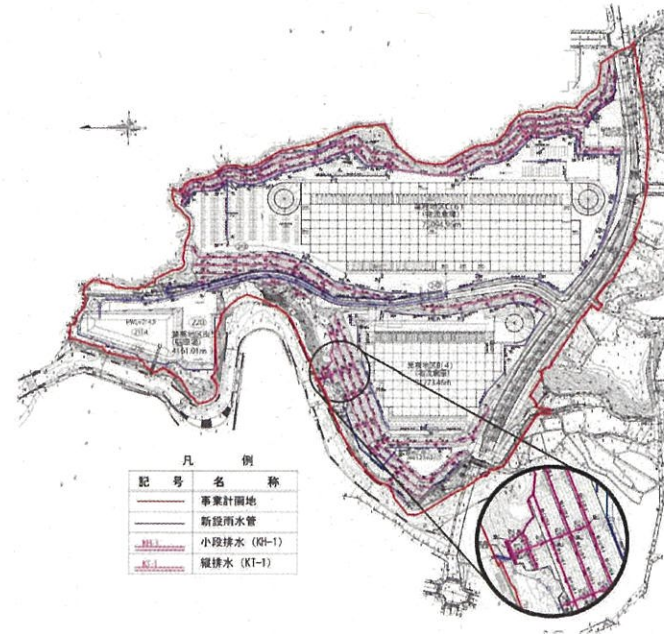


図6 雨水排水計画図

2. 騒音に関する調査・予測・評価の修正の概要

① 予測に用いた交通量設定の考え方

前回の判定資料における供用時の道路交通騒音の予測に用いた車両台数は、「いずれの予測地点においてもすべての供用後の施設関係車両が往復する」として設定していました。現実的ではないため、事業所統計を用い事業計画地から10km圏内の事業所数を出し、各方面の走行ルート別に事業所数の割り出しを行った。なお、重複する範囲は方面ごとに按分を行いました。

事業所数による交通配分

方向別	配分事業所数	比率(%)
ST-1 方向	3,172	49.3≒50.0
ST-2 方向	1,762	27.4≒25.0
ST-3 方向	262	4.1≒5.0
ST-4 方向	1,239	19.3≒20.0
総数	6,435	100.0%

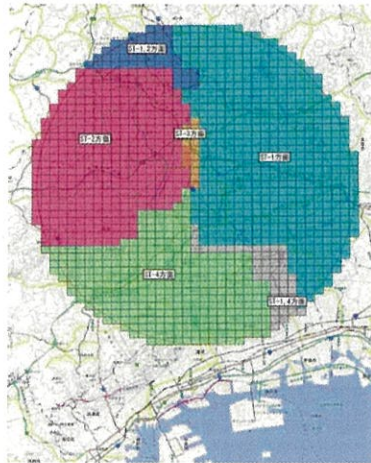


図7 車両運行分配図

② 予測に用いた交通量の変更

方向別の走行台数は、予測に用いた交通量設定の考え方に基づき、前回の判定資料において示しました大型車類（輸送車 昼間：1,344台、夜間：276台、配送車 昼間：2,013台、夜間：415台）及び小型車（昼間：1,484台、夜間：326台）の往復台数から、各方面の走行ルート別走行車両の計画台数に変更しました。

走行車両の計画台数

単位：台

方向別	時間帯	施設入台数			施設出台数		
		大型車類		小型車類	大型車類		小型車類
		輸送車	配送車		輸送車	配送車	
ST-1	昼間	682	511	375	662	497	368
	夜間	128	97	78	148	111	85
ST-2	昼間	-	261	190	-	252	189
	夜間	-	49	41	-	57	44
ST-3	昼間	-	52	40	-	51	37
	夜間	-	10	9	-	12	9
ST-4	昼間	-	197	144	-	192	141
	夜間	-	37	28	-	42	32
合計	昼間	682	1,021	749	662	992	735
	夜間	128	193	156	148	222	170

③ 予測結果の変更

施設供用後の予測に用いる車両台数は、変更後の事業計画をもとに供用後の方向別車両台数を設定し再予測を実施しました。

予測は24時間の交通量について行うものとし、いずれの予測地点においてもすべての供用後の施設関係車両が往復するものと設定しました。

供用後の施設関係車両の走行に伴う等価騒音レベル(L_{Aeq})の予測結果

単位：dB

予測地点	時間区分	現況等価騒音レベル	予測結果		環境基準
			修正前	修正後	
ST-1	昼間	66.7	69.4	69(65)	65
	夜間	60.5	64.5	63(59)	60
ST-2	昼間	58.7	63.3	60	70
	夜間	50.9	58.5	54	65
ST-3	昼間	68.6	70.5	69	70
	夜間	65.7	67.2	66	65
ST-4	昼間	68.6	70.5	69	70
	夜間	63.3	65.8	64	65

注1) ST-1は現状の道路端における騒音レベルを現況の値とした。
注2) ST-1の()内は排水性舗装とした場合の予測結果である。

④ 環境保全措置

騒音に関する予測・評価は、環境保全措置の項目を新たに設け、施設関係車両の走行による環境への負荷の一層の低減に向けて、以下の措置を追記しました。

- ・有野藤原線の舗装を排水性舗装として施工する。
- ・騒音防止のため4車線道路では中央寄りの車線を走行するよう徹底させる。
- ・従業員の自家用車による出勤を極力減らし、自転車や公共交通機関（バス）の利用を促進する。
- ・輸送の効率化等により施設への入出庫台数の低減を図るようテナント業者に対して指導する。
- ・夜間の配送は、特に民家等に配慮した運転をするようテナント業者に対して指導する。

また、前回判定資料における評価では、ST-2以外の地点は環境基準を超過するとしていましたが、事業計画の見直しに伴う再予測の結果、施設関係車両の走行による騒音の影響は、現況において環境基準を超過しているST-1の昼間及び夜間、ST-3の夜間以外は、昼間、夜間とも環境基準を下回ると予測しました。

なお、ST-1については、事業の実施により有野藤原線を排水性舗装とすることで、密粒舗装による騒音レベルより低くなり環境基準を下回り、騒音レベルは現状より改善するものと考えられ、ST-3についても現況非悪化となると考えられます。

以上より、本事業における供用後の施設関係車両の走行による騒音への環境影響は、実行可能な範囲内で環境への影響を回避・低減していると評価しています。

3. 景観に関する調査・予測・評価の修正の概要

①変更点の概要

施設供用後の予測は、変更後の事業計画をもとに建設直後と建設20年経過後における景観の変化の再予測を実施しました。

②環境保全措置

景観に関する予測・評価は、環境保全措置の項目を新たに設け、施設の存在による環境への負荷の一層の低減に向けて、以下の措置を追記しました。

- ・建築物の色彩を同じ配色とすることで統一感を与える。
- ・建築物に8mの壁面緑化を施し、周囲との連続した緑を形成する。

また、前回判定資料における評価では、カリヨン橋からの眺望において「正面の稜線、樹林が施設建物により置き換わっており、圧迫感を与える景観となっている。色彩も周囲の建物と調和しているとはいえ、施設建物が浮き立って見える。」としていましたが、建物の同じ配色とすることで統一感を与えるとともに、壁面緑化を施すことにより周囲との連続した緑や修景植栽の実施により、周囲と調和する色彩としていることから、新たな街景観を創出していること。造成緑地の木々の成長や壁面緑化に伴い、法面から建物に向かい鮮やかな緑の面が連続して出現していると予測されました。他の地点についても同様に建物を同じ配色にし、壁面緑化を施すことによる修景植栽の実施により、周囲と調和していると予測しました。

調査地点番号	⑨
名称	カリヨン橋
景観区分	近景
予測	
予測の結果	正面の稜線、樹林が施設建物により置き換わっており、圧迫感を与える景観となっている。色彩も周囲の建物と調和しているとはいえ、施設建物が浮き立って見える。

図8 従前の眺望景観の状況


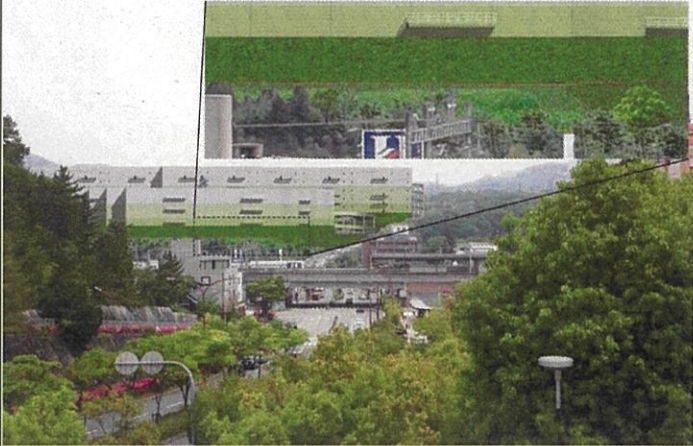
調査地点番号	⑨
名称	カリヨン橋
景観区分	近景
予測 (建設直後)	
予測の結果	正面の稜線、樹林が施設建物により置き換わっており、建物自体は圧迫感を与える景観となっているが、二棟とも同じ配色とすることにより周囲と調和する色彩としていることから、新たな街景観を創出している。
予測 (建設20年後)	
予測の結果	20年後の眺望景観としては、造成緑地の木々の成長や壁面緑化に伴い、法面から建物に向かい鮮やかな緑の面が連続して出現している。

図9 再予測後の眺望景観の状況

4. 動植物・生態系に関する調査・予測・評価の修正の概要

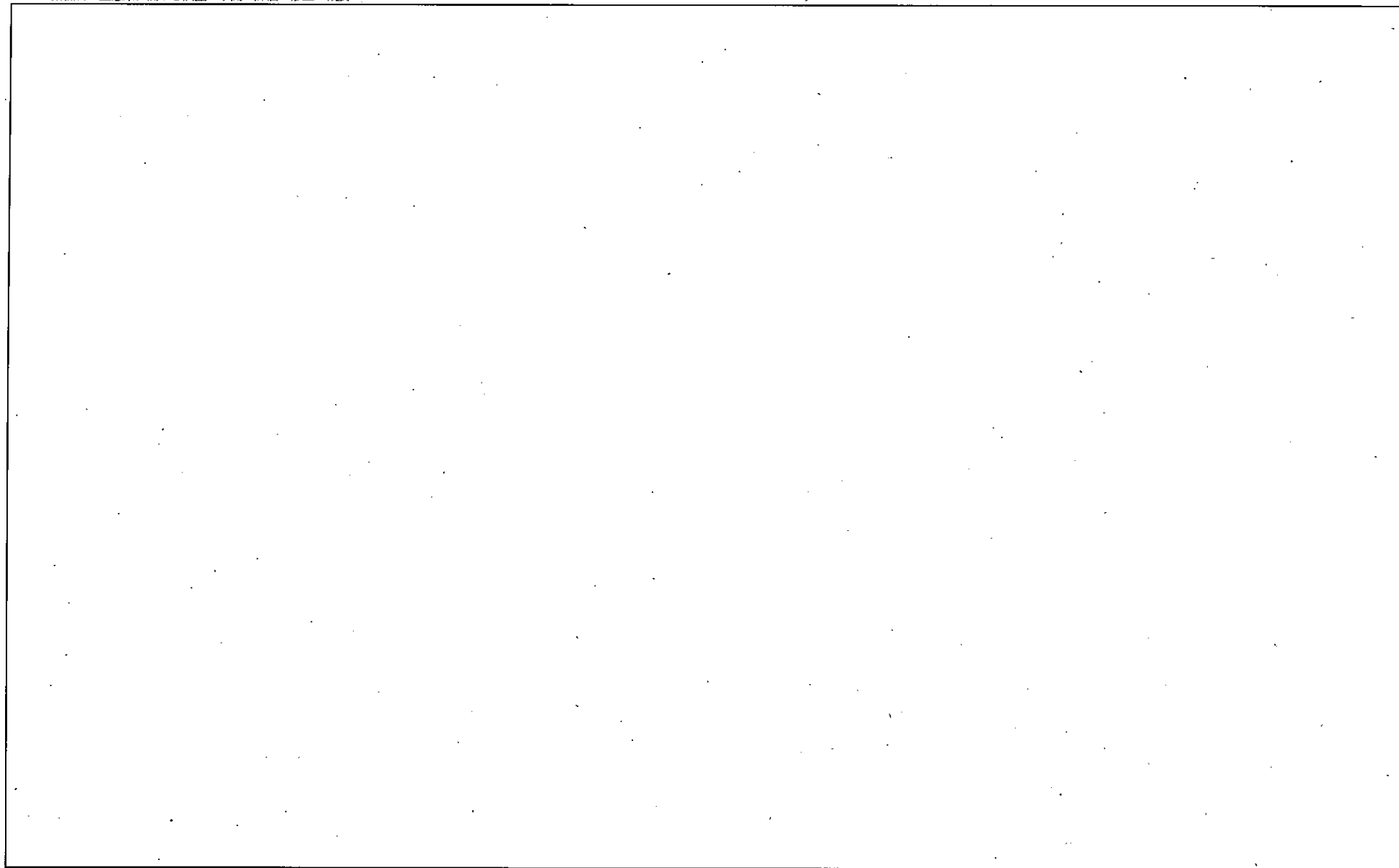


図10 植物・動物・生態系環境保全措置概要(1)



凡例

 事業計画地























- | | | | |
|--|--|--|---|
|  浮葉植物群落 |  畑地(雑草群落) |  モウソウチク-マダケ群落 |  植栽地 |
|  アラカシ群落 |  水田(雑草群落) |  ヒマラヤスギ群落 |  植栽群をもった公園 |
|  アカマツ-モチツツジ群落 |  湿性草本群落 |  ハリエンジュ群落 |  人工地 |
|  コナラ-アベマキ群落 |  ヒノキ-スギ群落 |  クスノキ群落 |  開放水域 |
|  アカメガシワ-スルデ群落 |  アカマツ植林 |  植栽林 | |
|  乾性草本群落 |  テーダマツ群落 |  ネズミムギ群落 | |

図 11 植物・動物・生態系環境保全措置概要(2)

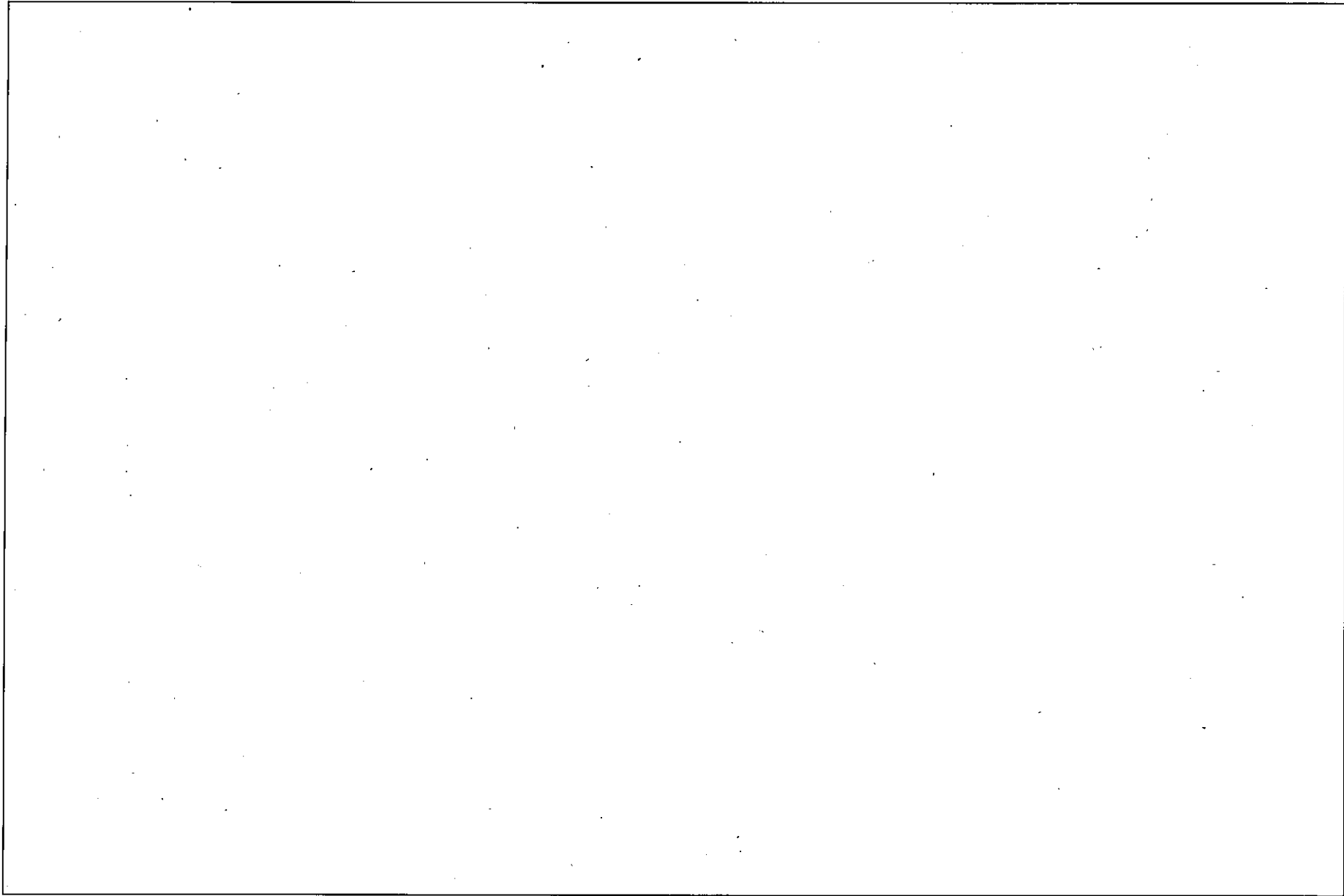



図 12  の計画概要 1 (計画平面図)

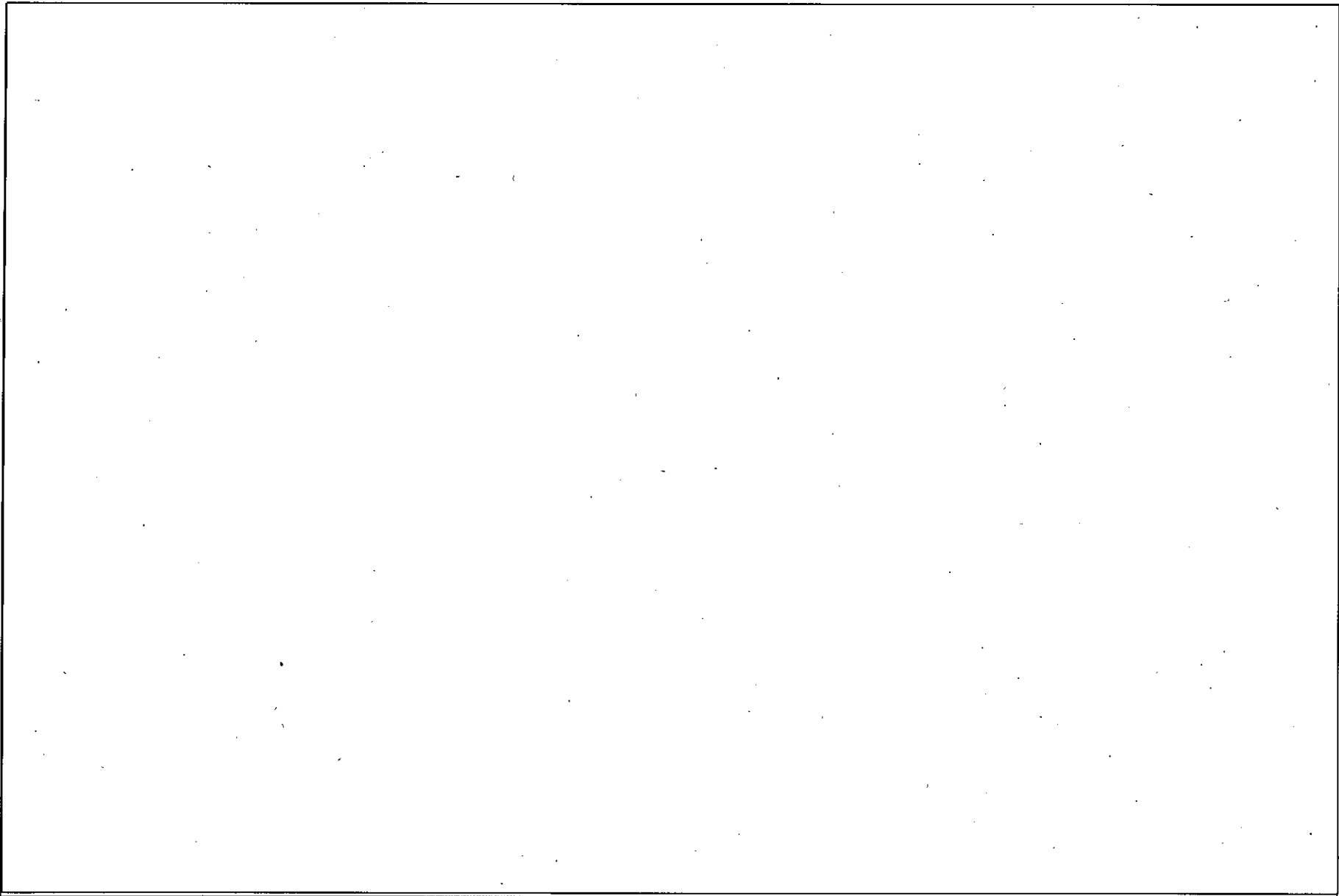



図 13  の計画概要 2 (計画断面図)