

大阪市環境影響評価専門委員会（全体会）会議録

1 日 時 平成29年3月24日（金）午前10時00分～午前11時10分

2 場 所 大阪市環境局 第1・第2会議室

3 出席者

専門委員会委員：秋山委員、市川委員、魚島委員、梅宮委員、大島委員、
岡委員、小谷委員、杉山委員、津野委員、福山委員、
藤田委員、松井委員、渡辺委員

本市：環境局長

環境局理事兼エネルギー政策室長

環境局環境管理部長

連絡会委員（環境局環境管理部環境管理課長 他）

事務局：環境局環境管理部環境管理課

4 議 題

- (1) (仮称)梅田曾根崎計画環境影響評価準備書について（諮問）
- (2) 環境影響評価技術指針の改定について

5 議事録

【司会】 お待たせいたしました。ただいまから、大阪市環境影響評価専門委員会を開催させていただきます。議事に入りますまでの間、事務局の方で議事進行を務めさせていただきます。

初めに、ただいまご出席いただいております委員の皆様方は、15名でございます。大阪市環境影響評価専門委員会規則 第5条第2項の規定により、本会は成立しておりますことを、御報告申しあげます。

それでは、開会にあたりまして、大阪市環境局長の北辻より、ごあいさつ申し上げます。

【環境局長】 環境局長の北辻でございます。

本日はご多用の中、環境影響評価専門委員会にご出席を賜り、誠にありがとうございます。また、委員の皆様におかれましては、平素から本市の環境行政の推進に多大の御指導、御協力を賜り、厚くお礼申し上げます。

さて、本日後ほど諮問させていただきます「（仮称）梅田曾根崎計画 環境影響評価準備書」につきましては、昨年9月29日に本専門委員会から、「環境影響評価方法書」のご答申をいただき、10月5日に市長意見を述べたところでございます。

事業者は、ご答申の趣旨を踏まえ、環境影響評価を行い、その内容を「環境影響評価準備書」としてとりまとめ、3月1日に提出がありました。

環境影響評価専門委員会におきましては、技術的かつ専門的見地からのご審議を賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。

環境影響評価制度は、都市における環境配慮を推進するための重要な施策でありますことから、委員の皆様には、引き続き一層のお力添えを賜りますよう、お願い申し上げます。誠に簡単ではございますが、開会にあたりましてのごあいさつとさせていただきます。本日はどうぞよろしくお願い申し上げます。

【司会】 それでは、議事に入ります前に、お手元にお配りしております資料の確認をさせていただきます。

初めに、本日の「大阪市環境影響評価専門委員会次第」でございます。次に「（仮称）梅田曾根崎計画」に係ります「環境影響評価準備書」と「要約書」、そして、「環境影響評価技術指針の改定に係る新旧対照表」でございます。

最後に、「環境影響評価専門委員会部会構成」を配付させていただいております。資料の漏れ等はありませんでしょうか。

それでは、これ以降の議事につきましては、津野会長にお願いしたいと存じます。

津野会長、よろしくお願いいたします。

【津野会長】 それでは、議事に入らせていただきます。

先生方には、お忙しい中、本日の専門委員会にご出席いただきまして、ありがとうございます。

さて、本日の議題である「（仮称）梅田曾根崎計画 環境影響評価準備書について（諮問）」となっておりますので、大阪市からの諮問を受けたいと思います。

【司会】 北辻局長には、前へお進み願います。津野会長、よろしくお願ひ申しあげます。

【北辻局長】 大阪市環境影響評価専門委員会会長、津野洋様。大阪市長、吉村洋文。（仮称）梅田曾根崎計画環境影響評価準備書について（諮問）。標題について、大阪市環境影響評価条例第20条第2項の規定に基づき、貴専門委員会の意見を求めます。諮問理由。平成29年3月1日付けで事業者から（仮称）梅田曾根崎計画環境影響評価準備書及び要約書の提出がありましたので、市長意見を述べるにあたり、大阪市環境影響評価条例第20条第2項の規定に基づき、貴専門委員会の意見を聴くため諮問します。

【司会】 どうもありがとうございました。どうぞ、お席へお戻りください。

それでは引き続き、津野会長に議事の進行をお願いいたします。

【津野会長】 ただいま、市長から「（仮称）梅田曾根崎計画環境影響評価準備書」につきまして、諮問を受けたところでございます。委員の皆様には、これから、ご検討をよろしくお願いいたします。

それでは、「（仮称）梅田曾根崎計画環境影響評価準備書」の内容について、事業者から説明をお願いしたいと思います。入場いただくようお願いします。

準備はよろしいでしょうか。

それでは、ご説明をお願いいたします。

【事業者】 事業者の住友不動産株式会社の三浦と申します。よろしくお願いいたし

ます。本日は、（仮称）梅田曽根崎計画につきまして、お時間を頂戴いたしまして、誠にありがとうございます。

まず、弊社とともに設計、アセスメント業務を担当している2社をご紹介します。こちらの3名は大林組でございます。

【事業者】 大林組でございます。よろしくお願いいたします。

【事業者】 こちら2名は、環境総合テクノスでございます。

【事業者】 環境総合テクノスです。よろしくお願いいたします。

【事業者】 では、早速私のほうから（仮称）梅田曽根崎計画の事業計画の概要につきまして、簡単にご説明させていただきます。座ってご説明させていただきます。失礼します。

それでは、3ページをまずご覧ください。事業計画地は、JR大阪駅の東側に位置する、もと大阪北小学校の跡地で、東側は新御堂筋、西側はお初天神通りに接しています。この計画地は、地下鉄東梅田駅を初め、阪急、阪神、地下鉄の梅田駅、JR大阪駅にも近く、これら各駅と計画敷地直近までの地下街、ホワイティ梅田でアクセス可能な位置にあり、公共交通の利便性が高い立地です。また、当該地の北側には扇町通、東側には新御堂筋が通っており、自動車交通についても利便性が高い立地です。

6ページをご覧ください。6ページの図は施設配置の計画です。上が平面図で下が建物南側の輪郭を示した立面図となります。

次のページには、完成予想図として計画地南西側から見た全体図と、低層部について西、南、東方向からのイメージ図を載せております。この完成予想図を見ていただくとわかるとおり、低層部と呼んでおります基壇部に高層部が乗るような構成となっております。高さ約193メートルとなります。

戻りまして、5ページに施設の規模の表を載せてございます。5ページにございます施設規模の概要は、この表1-1のとおりでございます。敷地面積約6,900平方メートル、建築面積約5,200平方メートル、延べ面積11万1,500平方メートル、地上56階建て

地下1階建て、高さ約193メートルとなる予定でございます。なお、方法書の時点では、延べ面積約12万平方メートルを予定しておりましたが、その後の検討により延べ面積約11万1,500平方メートルといたしました。

8ページからは、各階の平面図を載せてございます。8ページをご覧ください。

上からが地下1階、地上1階、2階部分の平面図でございます。地下階1階は主に駐輪場とする予定でございます。1階、北東側は立体駐車場の出入り、及びそこまでの車路のスペースとなります。車両の出入口は敷地の東側1ヶ所とします。南側、西側は店舗とします。2階が歩行者のメインエントランスとなり、南側は店舗・サービス施設、西側には公共施設を配置し、東側にホテルのエントランス、それ以外は住宅のエントランススペースとなる予定です。なお、建物の中央部は、立体駐車場となります。

11ページの断面図でご説明するのがわかりやすいと思いますので、11ページをご覧ください。

本建物については、中央部に空間を設け、ここに立体駐車場を設置します。駐車場の台数については約520台を予定しており、それに必要な高さまでの駐車場となります。また、3階より上の用途としましては、3階は主に駐輪場、4から8階がホテル、約200床を予定しております。そして、9階から上が住宅で約900室とする予定でございます。

次に、緑化計画について説明いたします。

16ページをご覧ください。

緑化については、地上部と低層部の2階部分に行います。地上では道路に面した建物の周辺部、東、南、西側に街路樹を配置します。また、南面については街路樹に合わせて低木の植栽帯を施し、北東角及び南東角付近のオープンスペースにも緑地を配する計画でございます。低層部の2階には、施設利用者が立ち入ることが可能な庭園と、南面の建屋の外周部に植栽帯を配置する計画でございます。

次に、交通計画について説明いたします。17ページをご覧ください。

17ページの表1に、駐車場などを除く各用途の延べ面積を載せておりますが、住宅が8万5,000平方メートルと全体の9割弱となっております。この面積に基づき、上のフローのあるとおり、パーソントリップ調査などに基づき算定した車両台数は、表1-6のとおりで、平日往復で日あたり300台、片道150台程度、休日往復で日あたり628台、片道314台程度と想定しております。

駐車場計画については、19ページに記載しておりますが、19ページをご覧くださいでしょうか。駐車場につきましては、附置義務条例を初めとした関係条例に基づくとともに、近傍類似実績を参考とするなど、必要最小限を対象とし、約520台を計画しております。配置としては、先ほどご説明したとおり、建物内の中央部にタワーパーキングを配置します。タワーパーキングについては6基を設置することで、入出庫時の混雑を分散化させる計画です。なお、車両出入口は交通安全対策として東側新御堂筋沿いに1ヶ所のみ設け、交通渋滞対策としてタワーパーキング車室までの間に駐車待ちの車両が敷地内で滞留できる車路を確保いたします。さらに、非住宅部の搬出入車両用といたしまして、建物内の別の場所に荷さばき所を設置し、敷地外への駐車が発生しない計画としています。

それでは次に、工事計画について説明いたします。21ページをご覧ください。

本事業では、敷地内に残置されているもと大阪北小学校校舎の基礎を解体撤去後、新築建物を建設する予定です。全体の工事工程は表1-7のとおりで、既存の基礎解体に2から3ヶ月、その後、新築工事に山留工事、杭工事、掘削工事、躯体工事などを行い、全体では約4年の工期を計画しております。なお、本事業計画地は、周辺には曾根崎お初天神商店街などの商業施設や業務施設が集積しており、昼間は自動車交通や歩行者通行も多いことから、それらへの影響をできる限り低減し、安全な工事を行う計画です。夜間工事に関しましては、騒音、振動の発生が少ない建物内部での作業など、周辺環境及び安全に配慮した工事内容とする計画でございます。

工事関係車両の主要走行ルートにつきましては、24ページに示しておりますが、主として幹線道路を利用いたします。また、工事関係車両の通行、運行に当たりましては、走行時間帯の配慮、運転者への適正走行の周知徹底などを行う計画としています。

以上で、事業計画の概要の説明を終わります。

【事業者】 環境総合テクノスの田中と申します。よろしく申し上げます。では、引き続き説明させていただきます。

2章、3章につきましては、時間の都合もありますので、説明を省略させていただきます。

69ページをご覧ください。評価項目の選定についてですが、選定した項目は方法書から変更なく、大気質を初めとする13項目としております。調査地点につきましては、方法書へのご意見をを受けて追加しました。

75ページをご覧ください。環境騒音、低周波音の調査地点、図の中に黒丸で示しておりますが、これについては方法書では、この地の環境1の地点、1地点としておりました。ただ、低層部の西側及び南東側に設備設置エリアを設けるといことから、環境2の地点を追加し、2地点としております。

次に76ページをご覧ください。76ページは景観の調査地点ですが、近景、大阪駅前について、歩行者の視点を考慮して地点を追加することのご意見をいただきましたので、この地点の2番、新梅田歩道橋の上の北地点を追加しております。

では、予測の結果を説明いたします。83ページをご覧ください。

まず最初に、予測の前提として関係車両台数及び工事諸源の設定について説明します。工事中、供用後の道路交通関係と予測対象地点となる83ページに示される2地点において、交通量の現地調査を実施しております。結果は、その左の表5-1-2に示すとおりで、24時間交通量で1万9,000台から6万台程度の車が走っています。

次に、85ページをご覧ください。計画地周辺においては、うめきた2期などの大型プロジェクトが計画されております。よって、供用後の交通関係の予測については、

先ほどの現地調査結果に周辺プロジェクトによる交通量増加、台数を加えたものを一般車両交通量としております。関係者への聞き取りに基づいて設定した周辺プロジェクト関連の発生集中車両の台数が表5-1-4です。

次に、供用後の関連車両交通量ですが、88ページをご覧ください。先ほど事業計画のところでもご説明しましたが、本計画において増加する来場車両台数については用途別の延べ面積とパーソントリップ調査等に基づき設定した原単位をもとに設定しました。用途別の延べ面積は表5-1-6に示すとおりで、次のページの表5-1-7がこの面積のパーソントリップ調査等により設定した台数です。往復台数は平日で小型車280台、大型車20台、休日で小型車が610台、大型車が18台ということになります。

次の90ページの表5-1-8は、これを時間に配分した図ということになります。

91ページがパーソントリップ調査に基づき設定した方面別の配分ということになります。

92ページに方面別のルート図を示していますが、先ほどの交通1の地点については、東、南方向の退場車両のみが走行するので、ここの増加台数は91ページの一番下の表に書いてありますが、平日で29台、休日で63台ということになります。交通2については、来場する全車両が走行するので、平日で150台、休日で314台、走行することになります。

工事計画につきましては、95ページから104ページに工事計画表を月ごとに設定した建設機械、工事関係車両の台数を載せております。

工事中の予測にあたっては、この工程に基づき、大気汚染物質、騒音、振動のピークとなる時期を設定して予測を行っております。

では、各項目の予測結果及び評価について説明します。

まず、大気について説明します。112ページをご覧くださいいただけますでしょうか。

まず、施設の供用についてですが、表5-2-5に示すとおり、熱源施設及び計画地内を走行する車両を対象の発生源として、計画地周辺における寄与濃度の年平均値、ま

たその寄与濃度とバックグラウンド濃度から環境濃度の年平均値及び日平均値を予測して、環境基準値と比較しております。予測対象は、二酸化窒素と浮遊粒子状物質です。

119ページをご覧ください。119ページの表5-2-7に発生源を示しております。都市ガスを燃料とする空調機器と、表5-2-8に示す敷地内の駐車場の出入りする車両を対象としました。発生源の位置を122ページに示しております。空調機器は、低層部の屋上の煙突位置、それから車については1階駐車場からの排気口位置としております。

予測結果を128ページに示しております。128ページが窒素酸化物の年平均値寄与濃度の着地濃度のコンター図ということになります。計画地の周辺は、道路や商業ビルであり、周辺の住居地域において最も濃度が高くなる地点としては、三角をつけた南側の地点です。

この地点における寄与濃度をその前の127ページに示しております。127ページ、周辺住居地等における寄与濃度の最大着地濃度は0.00072ppmと小さいと予測されました。また、ここから算出した日平均値の年間98%値は環境基準値を下回るということになっております。

浮遊粒子状物質についても129ページに結果表、130ページにコンター図を載せておりますが、周辺住居地等における寄与濃度は小さく、日平均値の2%除外値の環境基準値を下回るというふうに予測されました。

次に施設関連車両についてですが、132ページをご覧くださいませでしょうか。132ページです。車両の影響につきましても二酸化窒素と浮遊粒子状物質を対象として、先ほど説明した主要走行ルートの沿道の2地点で予測を行いました。

各地点における交通量の設定は、140ページに示しております。予測地点における1日あたりの自動車の交通量は、表5-2-18のとおりで、交通1と交通2の平面の台数は先ほどご説明したとおりですが、大気の影響上は、交通2、これ新御堂筋は高架道路でもあるので、その車両の影響も考慮しました。

147ページをご覧ください。147ページが二酸化窒素、次の148ページが浮遊粒子状物質の予測結果ですが、いずれの項目、地点においても関連車両による寄与濃度は小さく、日平均値の年間98%値、2%除外値は、環境基準値を下回るというふうに予測されました。

次に建設機械ですが、150ページをご覧くださいませでしょうか。150ページは予測の内容ですが、表5-2-23に予測内容を示しております。工事区域内の建設機械等からの排ガスについて予測しました。予測時点は、工事工程に基づき、建設機械等から発生する大気汚染物質というのがもっと大きくなる時期として、着工後4ヶ月目から15ヶ月目の1年間としております。

その期間に使用する主な建設機械の規格と台数は156ページに示しております。この156ページの表の台数は、予測対象として1年間の延べ台数ということになります。バックホウやクレーンなどが主な建設機械です。

予測結果は、162ページに示しております。162ページは窒素酸化物の年平均値寄与濃度の着地濃度のコンター図ですが、周辺の住居地域等の最大着地濃度地点は計画地の東側、新御堂筋の少し東にある住居のところとなります。この地点における寄与濃度はその前の161ページの表に示しておりますとおりで、周辺住居地域等における寄与濃度の最大着地濃度は0.0156ppmと予測されました。また、日平均値の年間98%値は0.050ppmと予測され、環境基準値のゾーン内となるというふうに予測されました。

浮遊粒子状物質につきましても、163ページに結果表、164ページにコンター図で示しておりますが、周辺住居地域における日平均値の2%除外値は環境基準値を下回るというふうに予測されました。

次に、大気工事関連車両についてですが、166ページをご覧くださいませと思います。166ページの表に予測内容を示しておりますが、工事関連車両につきましても供用時の車両と同じ2地点で予測を行いました。予測時点は工事関連車両から発生する大気汚染物質の最も大きくなる時期として、着工後7から18ヶ月目の1年間としま

した。

その期間の各地点による交通量の設定は171ページに示しております。171ページ、各予測地点における1日あたりの工事関係車両の交通量は、この上の表のとおりです。なお、この工事関係車両の台数は予測対象として1年間の1日の平均台数です。なお、工事関連車両は実際には各ルートに分散すると考えられますが、現時点では関係機関との協議がまだできていないので、どの時期にどのように分散するかというのを設定するのが困難であることから、その時期の全ての工事関連車両が各予測地点を走行するという形で予測しております。

では、予測結果ですが、176ページをご覧ください。176ページが二酸化窒素、次の右の177ページが浮遊粒子状物質の予測結果で、環境濃度は環境基準値を下回るというふうに予測されました。

以上で大気質については終わりですが、環境保全目標を満足するものと評価しております。

次に179ページをご覧ください。次は土壌について説明します。179ページに示しておりますが、土壌については、まず事業計画地の土地利用履歴調査を行いました。その結果を180、181ページに示しておりますが、この土地は民家や学校用地等として利用されており、人為的な土壌汚染のおそれはないと判断されました。

ただ、次の182ページをご覧いただきたいのですが、この表に示しておりますのは、事業計画地周辺での形質変更時要届出区域の指定状況ということですが、周辺では土壌汚染対策法に基づく形質変更時要届出区域の自然由来特例区域が指定されています。よって、事業計画地についても、この自然由来による土壌汚染の可能性があるというふうに判断されました。

そこで、次の183ページに示す計画地内の2地点で土壌の現地調査を行いました。

結果は184ページに示しております。ヒ素とふっ素の土壌溶出量について基準値の超過があり、いずれも自然由来の土壌汚染と判断されました。よって、土壌汚染対策

法に基づく申請を行い、自然由来特例区域の指定を受けております。

予測については185ページに示しておりますが、185ページ（3）予測結果の下のほうに書いておりますが、自然由来特例区域の指定を受けたことから、土地の形質変更時までには法・条例に基づき関係部局と協議を行い、必要な手続きを実施します。また、建設工事の実施にあたっては、できるだけ掘削土の発生が少なくなるよう努めるとともに、十分に飛散防止を行います。なお、汚染土壌を計画地外に搬出する必要がある場合は、関係法令等にも基づき適切に搬出処理します。

以上のことから、土地改変が周辺地域に及ぼす影響はないと予測しており、評価しております。

次に、騒音について説明します。187ページをご覧ください。

騒音につきましては、周辺地域における環境騒音と道路交通騒音の現地調査を行いました。調査地点は先ほどご説明したとおりです。

結果は191ページに示しております。191ページの上の表が一般環境、下が道路交通騒音の調査結果ですが、一般環境は昼間は、ほぼ環境基準値レベル、若干超えるところもありますが、それぐらいです。ただ、この地域周辺は繁華街ということもありますので、夜間も騒音レベルは昼間とほぼ変わらなくて、夜間については基準値を超えております。道路につきましては、地点1は環境基準値以下ですが、2は基準値を超えているという状況になっております。

次に予測ですが、まず施設供用について192ページをご覧ください。表5-4-5に予測内容を示しておりますが、調査地点と同じ、敷地境界の2地点で到達騒音を予測しました。

198ページに音源の設定を載せています。198ページです。主な騒音発生源となる空調設備はその表5-4-6のとおりで、建物の屋上や各住戸のベランダに設置される室外機、それから建物側面のガラリなどが主な発生源ということになります。

また、199ページの下の表に示しておりますが、計画地内の駐車場を出入りする車

両についても考慮しました。

次の200ページにそれらの配置を示しております。こういう形で設定して予測しております。

予測結果は、その次の201ページです。計画地の敷地境界における設備からの到達騒音は、その表5-4-8のとおりで、地上付近では環境1で37デシベル、環境2で43デシベル、高さ方向を考慮しても55デシベル以下となっており、敷地境界での騒音の基準値を下回っております。

次に、施設関連車両による道路交通騒音ですが、大気と同様の2地点で予測を行いました。交通量は先ほどご説明したとおりです。

210ページに結果を載せております。210ページの表5-4-12が予測結果ですが、関係車両による騒音の上昇は0.1デシベル以下と小さいものと予測されました。

次に、212ページをご覧ください。表5-4-13に予測内容を示しておりますが、計画地周辺において工事区域からの到達騒音を予測しました。予測時点は工事区域内の建設機械から発生する騒音が最大になる時期として、着工後7ヶ月目を設定しております。

217ページにその時点での騒音源の規格と台数、218ページにその配置を示しております。この予測時点は、ちょうど山留工事と杭工事が重なる時期ということになりますが、予測上はこれらの建設機械が全て同時稼働するという形で予測しております。

220ページをご覧ください。220ページが予測時点の到達騒音レベルということになります。騒音が最も大きくなると考えられるのは丸い点を打ってあるところですが、最大で77デシベルとなると予測されます。よって工事中の騒音については、特定建設作業に伴う規制基準値である85デシベルを下回ると予測しております。

最後に、工事関連車両ですが、222ページをご覧ください。予測地点はこれまでと同様の交通1、交通2の2地点ですが、予測時点については工事関係車両の小型車換算台数が最大となる時期として、着工後7から10ヶ月目としました。

226ページをご覧ください。226ページに各予測地点における交通量を示しております。先ほど大気のところでもご説明したとおり、この時期の工事関連車両が全て各予測地点を走行するという設定しております。

予測結果がその右の227ページの表です。工事関係車両による騒音の上昇は0.2デシベル以下と小さいものと予測されました。

以上のことから、騒音についても環境保全目標を満足するものと評価しております。

次に、振動について説明いたします。

振動についても、騒音と同じ道路沿道の2地点で調査を行いました。その結果を232ページに示しております。調査結果は232ページの表5-5-2のとおりですが、いずれの地点も人の振動の感覚閾値と言われる55デシベルを十分下回るような現状になっております。

次、241ページをご覧ください。まず、施設関連車両の予測について説明します。交通量の設定、その他は騒音と基本的に同じですので、予測結果について説明します。

248ページの表5-5-9が予測結果ですが、施設関連車両による振動の増加分というのは0.1デシベル以下というふうに予測されました。

次に、工事中の建設機械の振動についてですが、249ページをご覧くださいませうでしょうか。騒音と同じ時期が振動についてもピークになるので、同じ時期で振動について予測しました。249ページが工事最盛期の到達振動レベルは最大で71デシベルとなると予測されます。ですので、特定建設作業の規制基準値である75デシベルを下回ると予測されています。

最後に、工事関係車両の振動ですが、256ページの予測結果につきましては表5-5-17に示したとおりで、工事主要道路沿道における振動レベルは55デシベルを下回っており、また増加分は0.5デシベル以下となると予測されました。

以上のことから、振動についても保全目標を満足すると評価しております。

次、低周波音です。低周波も騒音と同じ敷地境界の2地点で調査を行いました。

261ページをご覧ください。

261ページの表にG特性音圧レベルの調査結果を示しております。結果は、心身に
関する苦情に関する参照値92デシベルを下回っております。

次のページの図5-6-3に、3分の1オクターブの周波数分析の結果を示して
おります。こちらは31.5ヘルツから上の周波数で、心身に係る苦情に関する参照値を上
回る、これが現状ということになります。

次に予測については、騒音と同じ時点で予測しました。267ページをご覧ください。
267ページに発生源を示しておりますが、建物屋上等に設置される大型の室外機等が
主な発生源となります。類似機器の測定結果に基づいてパワーレベルを設定します。

269ページに予測結果を示しております。269ページの表5-6-5がG特性音圧レベル
の予測結果ですが、本事業によるG特性音圧レベルの上昇はほとんどなく、参照値を
下回ると予測されました。

次の270ページに周波数ごとの結果を示しております。図の黒線が現況の低周波音
レベル、赤線が到達音を足した総合音圧レベルですが、現状で参照値を超えている
31.5ヘルツ以上については、本事業の上昇はほとんどないというふうに予測されます。
よって、低周波についても保全目標を満足すると評価しております。

次、284ページをご覧ください。284ページに地盤沈下について記載しております。
地盤沈下につきましては、工事中及び施設の存在として地下構造物の設置による影響
について予測しました。

285ページの図5-7-6に示すとおり、地下構造物を設置すると地下水が流れて
いる場合に、上流側で地下水位が上がって下流側で下がるということになるので、こ
の変化量をここに示すモデルによって予測して、あと現地の地盤地質の状況を踏まえ
て地盤沈下量を予測しました。現地の地盤地質の状況については、現地でボーリング
を行って、その結果を用いております。

287ページに予測結果を示しております。表5-7-9が地下水の低下量、下の5-7-

10が地盤沈下量の予測結果ですが、全体で2.9ミリ程度と予測されました。工事における地盤沈下の一般的な管理基準値は10から15ミリということになりますので、これ以下で十分小さな値となっておりまして、有害な地盤沈下を引き起こすことはないと考えております。

次は、日照障害についてです。294ページをご覧ください。

294ページですが、建物設置後の冬至日における日影について予測しております。左の294ページが時刻別の日影図、右の295ページが等時間日影図です。日影時間1時間以上の区域は全て商業地域となっております。3時間以上の区域はほとんどが事業計画地北側に隣接する建物と扇町通の道路上になっており、住宅等はありません。よって、日影についても保全目標を満足するものと評価しております。

次は、電波障害についてです。316ページをご覧ください。

ちょっと図が横を向いておりますが、316ページ左側が計画地の西側、317ページが計画地東側の電波障害の予測結果です。この図の緑の網掛け部分が建物完成後にテレビ電波の受信障害が発生する可能性がある区域で、赤色の部分が既にケーブルテレビや共同受信設備などにより受信障害対策が行われている区域です。ほとんどが既に、障害対策が行われております。また、一部対策が必要な区域については、工事の進捗を考慮し、事前に適切な対策措置を講じます。よって保全目標を満足すると評価しております。

次に、廃棄物についてですが、323ページをご覧ください。323ページの表、上の表が住宅以外のホテル等からの廃棄物の発生量について予測した結果で、年間170トンほどになると予測されます。めくっていただいて、325ページの一番上の表に住宅部分からの廃棄物の排出量について、事業計画に基づく住居者数等から予測した結果で、年間310トンほどになると予測されます。これを2つ足すと480トンとなりますが、この量は大阪市における1年間の一般廃棄物排出量の約0.05%となります。これらの廃棄物については環境保全に基づいて適切に処理を行います。ホテルでは、廃棄物の発

生抑制等の取り組みを積極的に実施する、その他の店舗等についても入居テナントへの啓発活動を行うなど発生抑制、リサイクルを推進する計画です。

次に、工事中ですが、328ページをご覧ください。

工事の廃棄物量を328ページに載せておりますが、工事計画と類似事例と実績等に基づき予測しました。工事全体で約1万194トンの工事廃棄物が発生すると予測され、工事期間は45ヶ月ですので、1年あたりの平均は約2,720トンということになります。この量は大阪市における年間の産業廃棄物量の約0.04%となっております。これらの廃棄物についてはできるだけ分別回収しリサイクルを行う計画で、これまでの実績から90%以上はリサイクルできるものと予測しております。

残土等については330ページに示しておりますが、必要最小限の掘削に抑えるなどできる限り残土の発生を抑制する計画としております。よって廃棄物についても保全目標を満足するものと評価しております。

次、333ページをご覧ください。地球環境についてですが、333ページの一番下の図5-11-2に地球環境の予測手順を示しております。事業計画と用途別延べ床面積に基づきまして、基準となる1次エネルギー消費量と今回の設計に基づく1次エネルギー消費量をそれぞれ算出して、それに基づく二酸化炭素排出量、削減量、削減率を予測しました。

335ページをご覧ください。一次エネルギー消費量の算定についてですが、建築物省エネ法と省エネ法と28年基準で定められた方法で算定しており、この方法に基づく基準となる一次エネルギーの消費量については、その下の米印のところに書いているのですが、平成25年における標準的な仕様に基づくものということになります。よって、25年の標準的な仕様設定に対して今回の建物がどの程度の削減量、削減率になるかということ予測したということになります。

338ページをご覧ください。基準となる標準的な施設と環境保全対策を考慮した今回の計画との仕様の違いが338ページのとおりです。

この仕様に基づいてそれぞれの二酸化炭素排出量を算定した結果を340ページ、341ページに示しております。

340ページの上の表が標準、下が今回の計画施設、削減量は次の341ページですが、標準で年間約6,800トン、計画で年間約6,100トンで、削減量は年間約700トン、約10%は削減されると予測されました。また、今後も排出量のさらなる低減に努めます。よって、地球環境に及ぼす影響は環境保全目標を満足するものと評価しています。

次に、風害ですが、352ページをご覧ください。352ページに模型を示しておりますが、風害の予測は模型による風洞実験をもとに行いました。左側の352ページが建設前、353ページが建設後です。

次の354ページに写真と図を示しておりますが、建設後についてはさらに風環境対策を行った後の対策後というのも予測しました。

それと、次に349ページに戻っていただけますでしょうか。349ページに表を載せておりますが、風環境の評価をここで示す村上教授などの評価基準を用いて行いました。ランク3を超えるものはランク4としております。事業計画地周辺は主にオフィス街で、風環境としてはこのランク3の比較的影響を受けにくい用途の場所に相当すると考えておることから、予測結果ランク3以下であれば基本的に問題ないと考えております。

357ページをご覧ください。357ページの図が建設前、次めくっていただいて358ページは建設後、359ページは対策後の評価ランクです。黄色がランク3、赤がランク4、青と緑が1、2ということになります。本事業によりランクの上昇する地点もありますが、対策後の予測において、本事業の実施により新たにランク4になるというような地点はありません。よって、風害についても保全目標を満足すると評価しております。

次は景観ですが、363ページをご覧ください。景観の調査予測地点は363、364に示す8地点です。結果については、366ページから示しております。366ページ左側が現

況の写真、右側が将来の予測で、このあと全てそういうふうになっております。いずれも近景では新しく建物が出現して視野に大きな位置を占めるということもありますが、建物の外観・色彩については周辺等の調和を図るとともに大阪駅周辺地区にふさわしい品格のある建物となるように計画をしております。中景、遠景では新しい建物が見えることになるのですが、周辺にも大規模建築物があり、建物の色彩を配慮することから特に違和感を与えることはないというふうを考えております。

最後に文化財について説明します。385ページをご覧ください。

385ページの評価結果のところに記載しておりますが、計画地は周知の埋蔵文化財包蔵地「曾根崎遺跡」ということになっており、この曾根崎遺跡につきましては、既に発掘調査を実施されて、その結果は大阪文化財研究所によって曾根崎遺跡発掘調査報告として取りまとめられております。遺構の永久保存の必要はなく、工事に支障はないということを確認しております。また、工事の実施にあたっては、文化財保護法第93条による届出を行います。よって、文化財についても保全目標を満足するものと評価しております。

以上が予測評価の結果です。なお、保全対策については6章397ページ以降に記載しております。ここでは詳しくはご説明いたしません、できる限りの環境保全対策を講じ、影響の低減を図る所存です。

また、403ページに事後調査の方針を示しておりますが、本事業の実施にあたりましては、この表7-1に示した供用後及び工事中の騒音等について事後調査を実施し、環境の保全に万全を期す計画です。

以上で説明を終わらせていただきます。ありがとうございました。

【津野会長】 どうもありがとうございました。それでは、ただいまより質疑応答に移ります。本日は時間も限られておりますので、この場では総括的な質問をお願いしまして、今後、各部会で本格的にご審議をいただければと存じます。

それでは、何かご意見・ご質問等ございますでしょうか。よろしく願います。

【藤田委員】 会長のほうから総括的なというお話があったのですが、委員の先生方が質問を考えておられる間に2点だけ確認をさせていただきたいと思います。

まず、180ページの土地の利用履歴ですが、ご主張はとてもよくわかるのですが、表のほうで2段目ですかね、明治40年から明治43年ではなくて、昭和43年の4月なのでしょうか。後ほどご確認いただきたいと思います。地目は変わっているのですが、年代のほうはオーバーラップしているというふうに思うのですが、そのあたりの事実関係をご確認いただければと思います。

2点目ですが、323ページの表5-10-4の廃棄物排出量の予測結果についてでございます。排出原単位の出典なのですが、平成11年のものを使われているのですが、16年も前ということで直近のデータというのは比較参照されて11年をとられたのか、そのあたりのところを補足的にご説明いただければと思います。以上です。

【津野会長】 ありがとうございます。

今、2点ご質問がございましたが、事業者のほうでご説明いただけますでしょうか。

【事業者】 ご説明、回答させていただきます。

まず、180ページのご指摘のありましたこの昭和43年4月という記載ですが、後日改めて、資料を確認させていただきますが、申し訳ありません。多分、誤植じゃないかと思います。確認させていただき、資料を提出させていただきます。

【津野会長】 それでは事務局のほうから後で委員の先生方にお知らせください。

【事務局】 改めて結果をご報告させていただきます。

【津野会長】 2点目よろしくお願ひします。

【事業者】 廃棄物の原単位につきましては、こういう総括的な原単位がなかなか新しいものがなくて、それで資料としては今、ご指摘になりました、ちょっと古いのですが、これを使っております。その、周辺のこれまでの他の事例とか、そういうものも踏まえて予測しております。

【津野会長】 よろしいでしょうか、今のご回答で。ありがとうございます。

それでは、他に何かございますでしょうか。はい、どうぞ。

【市川委員】 熱源についてですけれども、色々事業者さんが検討されて、こういうことになったと思うのですが、かなりの台数を配置されていますよね。それを3階、4階に配置されているのですけれども、一つは3階、4階の屋上の利用形態はどういう風になっているのかお聞きしたいのと、それから熱源を、大きなもの1つにまとめなかった理由があれば教えていただきたいです。

【津野会長】 ありがとうございます。事業者のほうからご説明できますでしょうか。

【事業者】 まず最初のご質問の熱源関係の配置ですけれども、まず、3階につきましては、低層部のちょうど3階部分、これ実は上に屋根がかかっているように見えますが、屋根は実際にはかかっていなくて、メッシュの網がかけてあるような状態でございます。そういったスペースの中に設備機械を設置しているというのが3階スペースでございます。他の高層部分のフロアにつきましては、駐輪場などを想定しておりますので、すぐ隣接する建物等については影響がないようなフロアの構成をしております。

そして、4階ですが、今のところは低層部の屋上部分になるわけですけれども、メッシュをひいたような状態でございます。設備スペース等々については、直接そこに何か設置するというような計画には、なっていないような形で計画をしております。一部、室外機等々をそれも4階レベルに設置していくような形です。

全体を一括して中央熱源にするという計画ももちろんあるかと思うのですが、今回、分譲マンションで住宅の部分が施設全体の9割方を占めているということもございまして、その他がホテルと店舗部分というところで、ほぼ1割ぐらいがそれに当たります。計画ですとその1割ほどの規模のところには中央熱源を設けるよりは、ホテルはホテル、店舗は店舗といった形で、分割した形、分散した形で個別熱源方式を採用したほうがより効率的ではなかろうかというところで決定しております。また、住宅とは完全に分けたような形での熱源構成となっております。

【市川委員】 恐らく検討された結果、分散した方が効率がいいからということだと思います。配置ですけれど、3階、4階の屋上で、かなりの排熱がここから出て、集中させてちょっと高い排気塔から排ガスを出したりすれば、人とは隔離できるのですが、こういう形だと普通の室外機のような形で排ガス・排熱が出るのですね。そういうときにすぐ近くを人が通ったときには、影響がないと考えてよろしいでしょうか。人が通るのか通らないのかというのはどちらですか。

【事業者】 3階では約10メートルぐらいのレベルには達しておりますので、人通りのところとは離れております。

【市川委員】 そもそも、3階、4階には、人は立ち入らないということですか。

【事業者】 そうですね、3階、4階は人が立ち入れないところになります。

【市川委員】 そこを確認したかったのですけど。

【事業者】 3階のところにつきましては、壁を挟んだ形で駐輪場のフロアがございしますが、屋上は人が立ち入らないような形で整備します。低層部で人が立ち入るところにつきましては2階のレベルですね、ここにホテルのエントランスですとか住宅のエントランスというのと屋上庭園など人が立ち入るようなフロアを2階部分につくったような形でございます。

【市川委員】 また、詳しい図面とかを見せて下さい。

【事業者】 はい、わかりました。

【津野会長】 よろしゅうございますか。他には。

【大島委員】 地盤沈下のことでお聞きしたいんですけども、環境影響評価という意味で、構造物ができた後の地下水の現象、低下によっての沈下というのは検討されていて、これについて細かい点はまた別の機会に聞きたいと思うのですけれど、その前に建物自身の荷重による沈下というのは、この評価の対象外なのでしょうか。むしろそっちのほうが大きいんじゃないかなと私は思うのですけど、建物荷重、恐らく杭基礎になるだろうと思うのですけども、杭がある支持層に支えられて、その下にも粘

性土があると思うので、これの沈下の検討というのは忘れていいのか、そもそもそういうのはこの場では関係ない話なのか、ちょっと教えていただきたい。

【事業者】 基本的に地盤をサンプル採取して、その中で沈下についてもする、しないという判断をしております。そこについては、軟弱な地盤の層とかを解析によって沈下はしないという結論を持っているという状況です。

【大島委員】 建物荷重としての沈下経過というのは別途やられてる。

【事業者】 やっています。

【事業者】 すみません、あと環境アセス上どうかということですが、建物の荷重による沈下は基本的には事業計画地内、建物ができるところになると思うので、周辺には万能塀等も打つので、事業計画地の外にその影響が及ぶということはほぼないと考えているのですが、アセス上は計画地内というよりも計画地から周辺への影響を対象としているので、今までアセスとしては書いていないと思います。

【大島委員】 わかりました。

【津野会長】 よろしゅうございますか。その建物の敷地内で地盤沈下が起きて、外側が盛り上がるとか、そういうことはないですね。

【事業者】 はい。計画地の建物の周辺は、基本的には連続壁というか万能塀なので、土としては仕切るといような形になると思います。

【津野会長】 よろしゅうございますか。

【大島委員】 はい。

【津野会長】 他には。はいどうぞ。

【渡辺委員】 この準備書の前に、半年くらい前ですかね、説明で防災拠点的な意味合いもあるということを確認説明を聞いた覚えがあります。今回もわずかにそういった記述を見ることができそうですが、随分トーンダウンしてる気がしております。具体的には井戸水をとるところをつくるとか、そういう話があったと記憶しておりますが、どうなったのでしょうか。

それと、もう一つ、自動車、道路に関する件ですが、今回520台という駐車場の台数でありました。これは前回の数字から少し減ったような印象があるんですけども、何を検討されたかについて教えてください。というのは、あの地域は縦列駐車をしている商業目的の車が非常に多いので、それが元々あるという状態で計算をしているのか、あるいは道路の幅を全て車が流れるものとして計算しているか、いずれでしょうか。

以上、防災拠点に関することと自動車交通渋滞に関することをお願いします。

【津野会長】 それでは事業者のほうから、よろしくをお願いします。

【事業者】 防災拠点に関しては、従前もお書きしている内容はやります。今回については、大阪市の施設があって、そこについては防災拠点になるということで、計画を進めております。

あと、津波避難ビルであるとか、この中で言う2階のピンクで塗っている部分、その部分についても収容避難施設としての利用は可能だというような従前のコンセプトは変えておりません。

【津野会長】 準備書のどこかにそれはまとめて書いてある場所はございますでしょうか。

【事業者】 準備書の中で、まとめた記載はありません。

【津野会長】 まとめていないということは、どこか色んな場所に散りばめられて書かれているということですね。わかりました。また、事務局のほうから、これについては部会等でまとめて報告されるかと思imasので、よろしくをお願いします。

それから、自動車の件は。

【事業者】 自動車の駐車場の台数のほうは、方法書のときに600台、そして今回準備書で520台ということで、80台減少をさせております。まず住宅のほうで、当初900戸の60%ほど、ほぼ都心の住宅としては、ほぼマックスに近い形の駐車場を見込んでおりました。今回、もう少し車の発生抑制をという意味も含めまして、類似の事例、

実情に応じた契約ベースでの事例を参考にさせていただきながら再設定をさせていただきまして、住宅に関しては900戸の約54%ほどに当たる485台ほど住宅向けと設定いたしました。それ以外で35台ほどを非住宅として、ホテルですとか、店舗サービス施設向けの駐車場ということで、35台を設定しております。この非住宅向けにつきましても、当初、物販店舗等々を考慮した形で、少し余裕をみた形での駐車台数設定をしておりましたけれども、もう少し絞れるだろうと、物販店舗も大規模小売店舗立地法に係るほどの大きさではなく、飲食店舗等々を含めた形での構成になるだろうということを考えて、若干絞った形で設定させていただいております。

【津野会長】 よろしゅうございますか。

【渡辺委員】 あと、縦列駐車の状態については、もうあれは折り込み済みですか。

【事業者】 今、現状縦列で駐停車されて、サービス用の車や業務用の車とか、確か新御堂筋の側道のところにあるかと思えます。それにつきましては、今回の例えばパーソントリップ調査で混雑度とか飽和度出してありますけれども、そのあたりについては考慮できていないというのが実際ではございます。ただ、幸いあそこの部分というのは少し車線として広い道路になっておりますので、交通の流れとしては、駐停車があったとしても流れとして問題なく通行ができていう想定をして、実際の交通量に応じて交通量予測を行った形での評価をさせていただいております。

【津野会長】 ご議論を色々いただいているところでございますが、時間の都合もございまして、この場の質疑応答はここまでとさせていただきます。

以後の議論につきましては、個別の専門部会においてお願いしたいと思いますが、それでよろしゅうございますか。特にこの場でぜひという質問はございませんでしょうか。よろしゅうございますか。

それでは、事業者の皆様、どうもありがとうございました。事業者の皆様、ご退場ください。

【津野会長】 それでは委員の皆様方、引き続きよろしくお願ひいたします。

続きまして、今後の審議の進め方につきまして、事務局の方からご説明をお願ひします。

【環境管理課長】 事務局を仰せつかっております、環境局環境管理課の黒木でございます。どうぞよろしくお願ひいたします。

それでは、（仮称）梅田曾根崎計画環境影響評価準備書についての進め方でございますが、お手元に一枚ものでお配りしてございます部会構成をご覧いただけますでしょうか。

大阪市環境影響評価専門委員会部会構成でございます。この部会構成に示されてございます通り、本日の諮問以降、総括部会、大気部会、水質廃棄物部会、騒音振動部会、地盤沈下部会、日照障害部会、電波障害部会、景観部会、文化財部会の各部会の専門分野毎にご検討を進めていただきたいと考えてございます。また、事務局といたしましては、6月中旬を目途にご答申を賜りたいと考えてございますので、どうかよろしくお願ひいたします。

【津野会長】 ありがとうございます。

続きまして、本日2つ目の議題、環境影響評価技術指針の改定ということでございます。これにつきまして、事務局からご説明をお願ひいたします。

【環境管理課長】 それでは、環境影響評価技術指針の改定につきましてご説明させていただきます。お手元には、環境影響評価技術指針改定に係る新旧対照表という資料がございますので、そちらをご覧いただけたらと思います。

本環境影響評価技術指針は環境影響評価条例第6条の規定に基づきまして、環境影響評価及び事後調査が科学的知見に基づき、適切に行われるよう、技術的な事項を定めたものでございます。

今回、環境影響評価項目のうち、水質底質、地下水、土壌及び植物の4つの項目について、改定を予定しているところでございます。

資料の対照表をご覧ください。まず1ページ目から2ページ目にかけては、「第2 水質・底質」という項目が書かれてございまして、この水質・底質の細項目の選定方法を抜粋し、掲載してございます。

表の左が現行の技術指針でございまして、右側が改定案でございまして、薄く網掛けしてございますのが改定部分でございまして、水質につきましては、現行の生活環境の保全に関する環境基準との整合を図るため、環境基準に定める項目として、ノニルフェノール、直鎖アルキルベンゼンスルホン酸及びその塩、底層溶存酸素量を追加してございます。

2ページの部分は改定はございません。

3ページの部分で「第3 地下水」の細項目の選定方法を抜粋してございまして、こちらをご覧ください。地下水につきましては、土壤環境基準及び地下水環境基準の一部を改正する告示の施行に伴い、環境基準に定める項目として、塩化ビニルモノマーをクロロエチレン（別名、塩化ビニル又は塩化ビニルモノマー）に変更してございます。

4ページは「第4 土壌」の細項目の選定方法を抜粋してございまして、地下水と同様に、土壌につきましても土壤環境基準及び地下水環境基準の一部を改正する告示の施行に伴いまして、環境基準に定める項目として、クロロエチレン、（別名、塩化ビニル又は塩化ビニルモノマー）、それと、1,4-ジオキサンを追加してございます。

次に、5ページをご覧ください。「第18 植物」の評価を抜粋してございまして。

植物につきましては、大阪市みどりのまちづくり条例と建築物に付属する緑化等に関する指導要綱を追加してございまして、以上が今回改定を予定しております内容でございまして、環境基準の改定等に伴います規定整備を行うものでございまして。

今後のスケジュールといたしましては、本日ご了解いただければ、4月以降に改定手続きを進めていきたいと考えております。

以上でございます。

【津野会長】 どうもありがとうございました。

ただいまの技術指針の改定案につきまして、何か、ご質問等はございますでしょうか。

ご説明がありましたように、環境基準等の改定に伴うものとして、また、大阪市の条例要綱等に伴うものとして特段問題ないかと思いますが、いかがでしょうか。

よろしゅうございますか。特にご意見が無いようですので、本日の議事につきましては、以上で終了とさせていただきます。

【司会】 本日は津野会長を始め、委員の皆様方には大変お忙しいところ、ご審議を賜り、誠にありがとうございました。これをもちまして、本日の大阪市環境影響評価専門委員会を終了させていただきます。どうもありがとうございました。