

## 7.2 廃棄物・残土

### (1) 調査結果

既存構造物の解体に伴う建設副産物の発生量およびリサイクル量の調査結果を表 7.2.1(1)、新築工事における建設副産物の発生量およびリサイクル量の調査結果を表 7.2.1(2)に示す。

### (2) 評価

既存構造物の解体に伴い発生したがれき類は一時的に作業地盤の埋め戻しに利用し、新築工事において搬出したため、これらを新築工事における発生量として計上したことや、コンクリート打設後に縦配管に残留する残コンクリートの発生等により、新築工事に伴うがれき類の発生量（実績値）が予測値を上回っている。ただし、全量リサイクルを徹底することによって、最終処分量は予測値以下となった。今後も、がれき類の全量リサイクルの徹底に努めていく。

ガラスくず・コンクリートくず及び陶磁器くずについては、百貨店やホテル等が入る複合建築物であり特殊な内装も多く、一般建築物に比べ石膏ボードの発生量が多くなったことから予測値を上回ったが、全量回収して再利用を徹底している。

金属くずについては、既存構造物の地下躯体解体に伴う鉄骨・鉄筋くずの発生量が想定より多かったこと、及び新築については一般建築物に比べ使用鉄骨部材が大きくなり、それに伴い発生する金属くずも増加したことから発生量（実績値）が予測値を上回ったが、全量リサイクルを徹底している。

新築工事による建設副産物の発生は、まだ工事が継続中であるが、現時点で新築工事のリサイクル率はほぼ 100%である。混合廃棄物については、発生量（実績値）は予測値を上回っているが、現場内で可燃物と不燃物の分類を徹底することにより、リサイクル率を向上させ処分量の低減を図った。今後も現場での分別徹底により発生抑制に努めていく。

建設汚泥については、本調査期間において搬出量（実績値）29 m<sup>3</sup>が生じ、前年度調査時との合計で 41,995 m<sup>3</sup>となっている。なお、建設汚泥については分級処理の後、覆土として再利用している中間処理業者に委託することなどによりリサイクル率 100%を達成しており、「建設リサイクル推進計画 2008 平成 20 年 4 月 国土交通省」の平成 24 年度目標値（82%）を満足している。

建設残土については、本調査期間において掘削工事に伴い 17,325 m<sup>3</sup>が発生し、合計で 109,710 m<sup>3</sup>となったが、評価書の予測値 133,709 m<sup>3</sup>を下回っている。

工事の実施にあたっては関係法令を遵守し、分別を徹底することなどによる混合廃棄物の発生抑制やリサイクルの徹底による更なる減量化・再資源化に努めており、環境影響評価書で設定した環境保全目標を満足するものと評価する。

表 7.2.1(1) 既存構造物の解体に伴う建設副産物の発生量及びリサイクル量等

※着工（平成 21 年 4 月）からの累計値

建設副産物の種類		予測値				実績値				主な再資源化の内容		
		発生量(t)	リサイクル率(%)	リサイクル量(t)	処分量(t)	発生量(t)	リサイクル率(%)	リサイクル量(t)	処分量(t)			
廃棄物	がれき類	コンクリートガラ等	77,783	98%	76,228	1,556	25,409.5	100%	25,409.5	0.0	再生砕石、路盤材	
	ガラスくず・コンクリートくず及び陶磁器くず	廃石膏ボード、ALC板くず、岩綿吸音板くず	2,446	95%	2,323	122	537.6	100%	537.6	0.0	原料化、路盤材	
	廃プラスチック類		297	95%	282	15	2.2	100%	2.2	0.0	原料化、固形燃料化	
	木くず		499	95%	474	25	167.2	100%	167.2	0.0	木材チップ	
	紙くず		ダンボール	133	80%	106	27	0.0	-	0.0	-	
	混合廃棄物	ガラスくず・コンクリートくず及び陶磁器くず		339	0%	0	339	1,988.0	71%	1,415.3	572.7	可燃物については、固形燃料化
		廃プラスチック類		150	95%	142	7					
		木くず		205	95%	194	10					
		金属くず		148	95%	141	7					
		紙くず		157	80%	125	31					
その他(生ごみ、繊維くず、残渣等)			348	0%	0	348						
小計			1,348	45%	603	744	1,988.0	71%	1,415.3	572.7		
計			82,506	97%	80,017	2,489	28,104.5	98%	27,531.8	572.7	-	
有価物	金属くず		3,826	100%	3,826	0	5,031.3	100%	5,031.3	0.0	-	
	計		3,826	100%	3,826	0	5,031.3	100%	5,031.3	0.0	-	
合計			86,332	97%	83,843	2,489	33,135.8	98%	32,563.1	572.7	-	

注 1) 四捨五入の関係で合計が合わない場合がある。

注 2) 混合廃棄物のリサイクル率の実績値 71%は、既存構造物の解体に伴う混合廃棄物全体に占める固形燃料化処理される可燃物の割合を示す。

表 7.2.1(2) 新築工事における建設副産物の発生量及びリサイクル量等

※着工（平成 21 年 4 月）からの累計値

建設副産物の種類		予測値				実績値				主な再資源化の内容		
		発生量(t)	リサイクル率(%)	リサイクル量(t)	処分量(t)	発生量(t)	リサイクル率(%)	リサイクル量(t)	処分量(t)			
廃棄物	がれき類	コンクリートガラ等	1,632	98%	1,600	33	67,072.4	100%	67,072.4	0.0		
	ガラスくず・コンクリートくず及び陶磁器くず	石膏ボード、アスファルトコンクリート	954	95%	906	48	2,638.1	100%	2,638.1	0.0	原料化、路盤材	
	廃プラスチック類		212	95%	201	11	4.0	100%	4.0	0.0		
	木くず		572	95%	544	29	369.5	100%	369.5	0.0		
	金属くず		64	98%	62	1	0.0	-	0.0	0.0		
	紙くず		ダンボール	148	95%	141	7	0.0	-	0.0	0.0	
	混合廃棄物	がれき類		329	95%	312	16	2,918.7	90%	2,621.5	297.2	可燃物については、固形燃料化
		ガラスくず・コンクリートくず及び陶磁器くず		121	0%	0	121					
		廃プラスチック類		150	95%	142	7					
		木くず		159	95%	151	8					
金属くず			113	95%	107	6						
紙くず		150	80%	120	30							
その他(生ごみ、繊維くず、残渣等)			696	0%	0	696						
小計			1,717	48%	832	885	2,918.7	90%	2,621.5	297.2		
計			5,300	97%	4,287	1,013	73,002.7	100%	72,705.5	297.2		
有価物	金属くず		276	100%	276	0	3,055.2	100%	3,055.2	0.0		
	紙くず		106	100%	106	0	115.5	100%	115.5	0.0		
計			382	100%	382	0	3,170.7	100%	3,170.7	0.0		
合計			5,682	82%	4,669	1,013	76,173.4	100%	75,876.2	297.2		

注 1) 四捨五入の関係で合計が合わない場合がある。

注 2) 混合廃棄物のリサイクル率の実績値 90%は、新築工事に伴う混合廃棄物全体に占める固形燃料化処理される可燃物の割合を示す。

表 7.2.2 新築工事における建設残土・汚泥の発生量

※着工（平成 21 年 4 月）からの累計値

種類		搬出量 (m <sup>3</sup> )		
		予測値		実績値
建設残土	山留め工事	10,526	133,709	109,710
	杭工事	11,631		
	掘削工事	111,552		
建設汚泥	山留め工事	2,800	4,600	41,995 (リサイクル率100%)
	杭工事	1,800		
	掘削工事	—		
合計		138,309		151,705

## 7.3 建設機械・工事関連車両の稼働の状況

### (1) 調査結果

平成24年4月～平成25年3月の掘削工事、地下躯体工事、地上躯体工事、仕上・設備工事期間中の建設機械・工事関連車両の稼働状況の調査結果を表7.3.1、表7.3.2、表7.3.3に、その調査結果に基づく大気汚染物質排出量の試算結果を表7.3.4に、前年度報告した解体工事分の調査結果とあわせて示す。

#### <建設機械>

実施計画において、山留め工事・杭工事の前段階で行う障害撤去が当初の想定より増加したため、平成21年4月～平成25年3月までの実稼働総台数12,207台は、評価書における同期間での予測台数10,769台を上回った。

一方、実稼働総時間53,567時間については、適正な機種選定や時間管理等を行うことにより、評価書で示した総予測稼働時間71,594時間を下回った。

#### <工事関連車両>

山留め工事・杭工事の前段階で行う障害撤去が当初の想定より増加し、搬出ダンプ台数が多くなったが、工事期間全般を通して搬出ダンプ台数低減に努めており、解体工事における搬出ダンプ台数と合算した平成21年4月～平成25年3月までの実績台数154,759台は、評価書における同期間での予測台数162,310台を下回った。

また、通勤車両については、通勤専用となる車両の使用低減活動を現場内で推進しており、平成21年4月～平成25年3月までの実績台数85,607台は評価書における同期間での予測台数158,550台を下回った。

### (2) 評価

建設機械の実稼働総台数は評価書で示した総予測台数を上回っているが、適正な機種選定や時間管理等により、実稼働総時間は評価書で示した総予測稼働時間を下回った。これらの稼働実績に基づき試算した大気汚染物質排出量（連続する12ヶ月間の大気汚染物質排出量の最大値）は、窒素酸化物（NO<sub>x</sub>）で3.13t、浮遊粒子状物質（SPM）で100kgとなっており、いずれも評価書のピーク値を下回っている。工事関連車両の台数は、搬出ダンプ台数、通勤車両の低減に努めた結果、いずれの台数も評価書で示した同期間の予測台数を下回った。

以上のことから、周辺への環境影響に配慮した適切な工事管理を実施しているものと評価する。

表 7.3.1 主要建設機械の稼働台数

区分	建設機械等		国交省指定 対策型	平成21年 4月～12月 実績	平成22年 1月～平成 24年3月 実績	平成24年												平成25年			合計	評価書の 計画台数	
						低騒音	排ガス	着工後 1～9月	着工後 10～36月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月			3月
										着工後 37月	着工後 38月	着工後 39月	着工後 40月	着工後 41月	着工後 42月	着工後 43月	着工後 44月	着工後 45月	着工後 46月	着工後 47月			着工後 48月
解体 工事	バックホウ	1.6m <sup>3</sup>	○	②	82													82	200				
	バックホウ	0.7m <sup>3</sup>	○	②	642														642	450			
	バックホウ	0.45m <sup>3</sup>	○	②	363														363	1,600			
	バックホウ	0.25m <sup>3</sup>	○	②	69														69	475			
	バックホウ	0.25m <sup>3</sup> 未満	○	-	286														286	-			
	バックホウ	0.25m <sup>3</sup> 未満	○	①	530														530	-			
	バックホウ	0.25m <sup>3</sup> 未満	○	②	507														507	-			
	ブルドーザー		○	②																200			
	ハイウオッシャー		-	-	200														200	850			
	タイヤショベル		○	②	276														276	-			
	ポンプ車		-	-	62														62	-			
	ラフタークレーン		○	-	22														22	-			
	ラフタークレーン		○	①	6														6	-			
	ラフタークレーン		○	②	16														16	-			
トラッククレーン		○	-	14														14	-				
小計				3,075														3,075	3,775				
山留め 工事	掘削機		○	-	406													406	211				
	ロックオーガー掘削機		○	-	488													488	138				
	バックホウ	0.7m <sup>3</sup>	○	②	418													418	427				
	バックホウ	0.45m <sup>3</sup>	○	②	383														383	246			
	バックホウ	0.25m <sup>3</sup>	○	②	400														400	-			
	クローラークレーン		○	②	463														463	415			
	クローラークレーン		○	-	177														177	-			
	発電機	150kVA	○	②	927														927	-			
	発電機	200kVA	○	②																318			
小計				3,662														3,662	1,755				
杭工 事	アースドリル		○	-	123													123	142				
	バックホウ	0.45m <sup>3</sup>	○	②	343													343	142				
	バックホウ	0.7m <sup>3</sup>	○	②	137													137	-				
	クローラークレーン		○	②	193													193	-				
	クローラークレーン		○	-	231													231	142				
	クローラークレーン		○	①	32													32	-				
	全旋回掘削機		○	②	247													247	134				
	全旋回ジャッキ		○	-	74													74	-				
	全旋回ジャッキ		○	②	26													26	-				
	発電機		○	②	296													296	582				
小計				1,702														1,702	1,142				
掘削 工事	バックホウ	1.6m <sup>3</sup>	○	②	36													36	-				
	バックホウ	0.7m <sup>3</sup>	○	②	521													521	556				
	バックホウ	0.45m <sup>3</sup>	○	②	535													535	556				
	クラムシエル	50t	○	②	228	24	13											265	556				
	テレスコ	0.7m <sup>3</sup>	○	②	55													55	-				
	ミニユンボ	0.25m <sup>3</sup>	○	②	578	72	39											689	556				
	ブルドーザー	30t	○	②	240	48	13											301	556				
小計				2,193	144	65											2,402	2,780					
仮設 工事	ラフタークレーン	50t	○	②	45	3	3	1				2	5	5				64	265				
	ラフタークレーン	25t	○	②	335	15	36	54	30	25	31	26	15	13				580	140				
	クローラークレーン	30t	○	②	54													54	-				
	タワーフロン	150t	○	②															150				
	トラッククレーン	150t	○	②															50				
小計				434	18	39	55	30	25	33	31	20	13				698	605					
仕上・ 躯体 工事	ポンプ車		○	②	423	20	24	24	35	17	31	20	22	19	15	10	8	668	712				
	小計				423	20	24	24	35	17	31	20	22	19	15	10	8	668	712				
合計				3,075	8,414	182	128	79	65	42	64	51	42	32	15	10	8	12,207	10,769				

注) 国交省指定対策型の表記 低騒音の欄 ○印: 低騒音型 -印: 指定なし  
排ガスの欄 ①印: 排出ガス対策型(第1基準値) ②印: 排出ガス対策型(第2基準値) -印: 指定なし

表 7.3.2 主要建設機械の稼働時間

(時間)

区分	建設機械等		国交省指定対策型 低騒音 排ガス		平成21年 4月～12月 実績 着工後 1～9月	平成24年												合計	評価書の 計画時間	
						平成24年														
						平成22年 1月～平成 24年3月 実績 着工後 10～36月	4月 着工後 37月	5月 着工後 38月	6月 着工後 39月	7月 着工後 40月	8月 着工後 41月	9月 着工後 42月	10月 着工後 43月	11月 着工後 44月	12月 着工後 45月	平成25年 1月 着工後 46月	2月 着工後 47月			3月 着工後 48月
解体 工事	バックホウ	1.6m <sup>3</sup>	○	㊟	492													492	1,261	
	バックホウ	0.7m <sup>3</sup>	○	㊟	3,848													3,848	2,835	
	バックホウ	0.45m <sup>3</sup>	○	㊟	2,139													2,139	10,080	
	バックホウ	0.25m <sup>3</sup>	○	㊟	414													414	2,994	
	バックホウ	0.25m <sup>3</sup> 未満	○	-	1,714													1,714	-	
	バックホウ	0.25m <sup>3</sup> 未満	○	①	3,182													3,182	-	
	バックホウ	0.25m <sup>3</sup> 未満	○	㊟	3,036													3,036	-	
	ブルドーザー		○	㊟														-	1,264	
	ハイウォッシャー		-	-	1,000													1,000	5,355	
	タイヤショベル		○	㊟	1,656													1,656	-	
	ポンプ車		-	-	372													372	-	
	ラフタークレーン		○	-	96													96	-	
	ラフタークレーン		○	①	32													32	-	
ラフタークレーン		○	㊟	56													56	-		
トラッククレーン		○	-	28													28	-		
小計					18,065												18,065	23,789		
山留め 工事	掘削機		○	-		1,738											1,738	1,328		
	ロックオーガー掘削機		○	-		1,761											1,761	1,366		
	バックホウ	0.7m <sup>3</sup>	○	㊟		752											752	2,689		
	バックホウ	0.45m <sup>3</sup>	○	㊟		687											687	1,549		
	バックホウ	0.25m <sup>3</sup>	○	㊟		767											767	-		
	クローラークレーン		○	㊟		664											664	-		
	クローラークレーン		○	-		159											159	2,981		
	発電機	150kVA	○	㊟		2,654											2,654	-		
	発電機	200kVA	○	㊟													-	2,290		
小計					9,182											9,182	12,203			
杭工 事	アースドリル		○	-		498											498	894		
	バックホウ	0.45m <sup>3</sup>	○	㊟		617											617	894		
	バックホウ	0.7m <sup>3</sup>	○	㊟		484											484	-		
	クローラークレーン		○	㊟		571											571	-		
	クローラークレーン		○	-		415											415	1,789		
	クローラークレーン		○	①		114											114	-		
	全旋回掘削機		○	㊟		1,065											1,065	1,690		
	全旋回ジャッキ		○	-		267											267	-		
	全旋回ジャッキ		○	㊟		46											46	-		
発電機		○	㊟		660											660	4,512			
小計					4,737											4,737	9,779			
掘削工 事	バックホウ	1.6m <sup>3</sup>	○	㊟		195											195	-		
	バックホウ	0.7m <sup>3</sup>	○	㊟		2,814											2,814	3,503		
	バックホウ	0.45m <sup>3</sup>	○	㊟		2,889											2,889	3,503		
	クラムシエール	50t	○	㊟		1,230	130	70									1,430	3,503		
	テレスコ	0.7m <sup>3</sup>	○	㊟		297											297	-		
	ミニユンボ	0.25m <sup>3</sup>	○	㊟		3,121	390	210									3,721	3,503		
	ブルドーザー	30t	○	㊟		1,296	259	70									1,625	3,503		
小計					11,842	779	350									12,971	17,515			
仮設工 事	ラフタークレーン	50t	○	㊟		284	19	19	6			13	32	32			405	1,673		
	ラフタークレーン	25t	○	㊟		2,110	95	227	341	189	158	195	164	95	82		3,656	887		
	クローラークレーン	30t	○	㊟		341											341	-		
	タワーフロン	150t	○	㊟														945		
	トラッククレーン	150t	○	㊟														315		
小計					2,735	114	246	347	189	158	208	196	127	82		4,402	3,820			
仕上・ 躯体工 事	ポンプ車		○	㊟		2,666	126	151	151	221	107	195	126	139	120	95	63	50	4,210	4,488
	小計					2,666	126	151	151	221	107	195	126	139	120	95	63	50	4,210	4,488
合計					18,065	31,162	1,019	747	498	410	265	403	322	266	202	95	63	50	53,567	71,594

注) 国交省指定対策型の表記 低騒音の欄 ○印: 低騒音型 一印: 指定なし  
排ガスの欄 ①印: 排出ガス対策型(第1次基準値) ②印: 排出ガス対策型(第2次基準値) -印: 指定なし

表 7.3.3 工事関連車両の台数

(台)

工事 関連車両	平成21年 4月～12月 実績 着工後 1～9月	平成22年 1月～平成 24年3月 実績 着工後 10～36月	平成24年									平成25年			合計	評価書 の計画 台数
			4月 着工後 37月	5月 着工後 38月	6月 着工後 39月	7月 着工後 40月	8月 着工後 41月	9月 着工後 42月	10月 着工後 43月	11月 着工後 44月	12月 着工後 45月	1月 着工後 46月	2月 着工後 47月	3月 着工後 48月		
場内外 運搬車両	9,601	85,068	6,204	5,522	6,303	6,538	3,807	5,058	5,230	5,150	4,535	4,019	3,511	4,213	154,759	< 162,310
通勤車両	3,182	45,675	2,814	2,982	3,066	3,190	3,335	3,200	3,151	3,124	2,860	2,960	2,960	3,108	85,607	< 158,550

表 7.3.4(1) 月別の大気汚染物質排出量の試算結果

(単位：kg/月)

項目	解体工事（報告済）									新築工事（報告済）		
和暦 月	平成 21 年									平成 22 年		
着工後 月数	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3
NOx	23	36	93	136	164	210	244	172	203	140	233	244
SPM	1	2	5	7	8	10	11	7	7	4	7	7
項目	新築工事（報告済）											
和暦 月	平成 22 年									平成 23 年		
着工後 月数	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3
NOx	207	272	439	362	300	301	242	185	162	182	70	261
SPM	6	8	13	11	9	9	7	6	5	6	3	10
項目	新築工事（報告済）											
和暦 月	平成 23 年									平成 24 年		
着工後 月数	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3
NOx	217	222	260	187	212	74	192	140	124	109	155	69
SPM	8	8	10	6	7	2	6	4	4	4	6	2
項目	新築工事											
和暦 月	平成 24 年									平成 25 年		
着工後 月数	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3
NOx	150	99	74	55	39	53	46	37	26	11	8	7
SPM	5	3	2	2	1	2	1	1	1	0	0	0

表 7.3.4(2) 連続する 12 ヶ月間の大気汚染物質排出量

和暦/ 月	H21/4 ～ H22/3	H21/5 ～ H22/4	H21/6 ～ H22/5	H21/7 ～ H22/6	H21/8 ～ H22/7	H21/9 ～ H22/8	H21/10 ～ H22/9	H21/11 ～ H22/10	H21/12 ～ H22/11	H22/1 ～ H22/12
着工後 月数	1～12	2～13	3～14	4～15	5～16	6～17	7～18	8～19	9～20	10～21
NOx (t/年)	1.90	2.08	2.32	2.66	2.89	3.03	3.12	3.12	3.13	3.09
SPM (kg/年)	76	81	87	95	99	100	99	95	94	92
和暦/ 月	H22/2 ～ H23/1	H22/3 ～ H23/2	H22/4 ～ H23/3	H22/5 ～ H23/4	H22/6 ～ H23/5	H22/7 ～ H23/6	H22/8 ～ H23/7	H22/9 ～ H23/8	H22/10 ～ H23/9	H22/11 ～ H23/10
着工後 月数	11～22	12～23	13～24	14～25	15～26	16～27	17～28	18～29	19～30	20～31
NOx (t/年)	3.13	2.97	2.98	2.99	2.94	2.76	2.59	2.50	2.27	2.22
SPM (kg/年)	94	90	93	95	95	92	87	85	78	77
和暦/ 月	H22/12 ～ H23/11	H23/1 ～ H23/12	H23/2 ～ H24/1	H23/3 ～ H24/2	H23/4 ～ H24/3	H23/5 ～ H24/4	H23/6 ～ H24/5	H23/7 ～ H24/6	H23/8 ～ H24/7	H23/9 ～ H24/8
着工後 月数	21～32	22～33	23～34	24～35	25～36	26～37	27～38	28～39	29～40	30～41
NOx (t/年)	2.18	2.14	2.07	2.15	1.96	1.89	1.77	1.59	1.45	1.28
SPM (kg/年)	75	74	72	75	67	64	59	51	47	41
和暦/ 月	H23/10 ～ H24/9	H23/11 ～ H24/10	H23/12 ～ H24/11	H24/1 ～ H24/12	H24/2 ～ H25/1	H24/3 ～ H25/2	H24/4 ～ H25/3			
着工後 月数	31～42	32～43	33～44	34～45	35～46	36～47	37～48			
NOx (t/年)	1.26	1.11	1.01	0.91	0.81	0.67	0.61			
SPM (kg/年)	41	36	33	30	27	22	19			
参考) 環境影響評価書のピーク値										
NO <sub>x</sub> (t/年)	3.3									
SPM (kg/年)	120									

注) 網掛けは連続する 12 ヶ月間の大気汚染物質排出量のピーク値を示す。

## 8. 環境保全措置の履行状況

事後調査計画書に記載した建設工事中の環境保全のための措置とその履行状況は、以下のとおりである。

項目	環境保全のための措置（建設工事中）	履行状況
全般	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 工事計画、作業工程の精査、夜間工事の内容、期間の見直し等、工事施工計画を十分に検討し、工事の平準化及び建設機械等の集中稼働の回避、効率的な稼働や台数削減に努め、騒音の低減や大気汚染物質の一層の排出量の低減に努める。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 工事に使用する建設機械の稼働スケジュールを見直し、建設機械の適正な機種を選定等により、騒音の低減や大気汚染物質の一層の排出量の低減に努めています。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 工事関連車両の主要走行ルートは主に幹線道路を使用し、近隣の住環境への影響を低減する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 工事関連車両は主要地方道大阪高石線などの幹線道路を主要走行ルートとし、近隣の住環境への影響の低減を図っています。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ TSW 工法や逆打ち工法の採用による場内外運搬車両を削減した計画とする。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ TSW 工法、逆打ち工法を採用することにより、場内外運搬車両の削減を図りました。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 周辺地域に対する影響が、より軽減する工法の採用について検討する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 逆打ち工法や工事区域周辺への仮囲い・防音シートの早期設置など周辺地域に対する影響の軽減に努めています。 (P. 25 の写真②③④参照)</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 工事関係の従業員の通勤には、公共交通機関の利用を推進し、自動車交通の抑制に努める。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 新規入場者教育時に公共交通機関の利用、相乗りによる通勤車両低減を呼びかけ、自動車交通の抑制を図っています。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 周辺で行われる建設工事との連絡・調整を密に行い、周辺地域に対する影響を軽減するよう環境の保全に努める。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 周辺で行われている建設工事の事業者と月1～2回の調整会議を行い、工事工程の情報を確認しながら、工事車両の搬出入計画を検討するなど、周辺地域に対する影響を軽減するよう環境の保全に努めています。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 建設機械等の点検・整備を励行し、良質な燃料を使用するように指導する。また、不必要なクラクション、アイドリング、空ぶかしを行わないよう周知・徹底する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 建設機械の日常点検を実施し、新規入場者教育時に、指導要領ビラを配付することなどにより、不要なクラクション、アイドリング、空ぶかしを行わないよう呼びかけ、徹底を図っています。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 関係法令等に基づいた事前の周知を行い、工事をすすめる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 騒音規制法、振動規制法、建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律などの関係法令の事前周知を行い、工事を進めています。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 日々の新規入場者教育、月毎の安全衛生協議会等により教育・指導を行い、道路上への待機車両防止に努める。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 日々の新規入場者に対する教育や月毎の安全衛生協議会による教育・指導、さらに工事打合せによる搬出入時間の適正な振り分けやゲートへの警備員の配置等により、道路上への待機車両は発生しておりません。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 交通に与える影響を最小限に抑えるため、関係機関と協議調整を行い、工事車両の搬出入は基本的に北側の出入り口を使用する。なお、基本的に夜間と、昼間時で北側ゲート周辺部における作業等により北側ゲートが使用できないときには、西側の工事搬出入口を使用する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 北側ゲート周辺部における作業等により北側ゲートが使用できないとき以外は、交通に与える影響を最小限に抑えるため、工事車両の搬出入は基本的に北側の出入り口を使用しています。(P. 25 の写真①参照)</li> </ul>

項目	環境保全のための措置（建設工事中）	履行状況
全般	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス停留場やタクシー乗り場の移設、歩道橋の延伸、工事搬出入口への適正なガードマンの配置により、場内外運搬車両による市営バスやタクシーの運行及び歩行者の通行障害を防止すると共に、安全性を確保する計画としている。また、問題が生じた場合は、速やかに追加措置を講じるなど適切に対応する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>バス停留場の移設やタクシー乗り場の移設、歩道橋の延伸、工事関係車両等の出入口への適正なガードマンの配置により、場内外運搬車両による市営バスやタクシーの運行及び歩行者の通行障害を防止し、安全性を確保することにより、問題が生じないように努めています。（P. 25 の写真①参照）</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>掘削工事や内部仕上げ工事を夜間に行うこと等により、交通量の多い昼間時の場内外運搬車両台数を減らし、渋滞の発生抑制に努める。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>掘削工事や仕上げ工事の一部を夜間に行うことにより、交通量の多い昼間時の場内外運搬車両台数を減らすとともに、工事関係者の公共交通機関の利用等による通勤車両低減を呼びかけ、渋滞の発生抑制に努めています。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>道路拡幅工事の実施の予定があるので、必要に応じ、関係機関と協議調整を行う。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>本報告書の対象期間においては道路拡幅工事に係る関係機関との協議調整の時期には至っていません。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>周辺工事との調整を行い、交通負荷低減に努める。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>周辺で行われている建設工事の事業者と月 1～2 回の調整会議を行い、工事工程の情報を確認しながら、工事車両の搬出入計画を検討するなど交通負荷低減に努めています。</li> </ul>
大気質	<ul style="list-style-type: none"> <li>工事区域の周囲への仮囲いの設置や、解体建物周囲の最上階まで防音パネル等の設置を行い、粉じんの場外への飛散防止に努める。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>工事区域の周囲に仮囲いを設置すると共に、必要に応じ散水処置を行う等により粉じんの場外への飛散防止に努めています。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>ダンプトラックによる残土搬出時に、必要に応じてタイヤ洗浄やシートカバー掛け等を行う他、場内散水を行い、粉じんの飛散防止に努める。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ダンプトラック等工事車両の退場時には、必要に応じてタイヤ洗浄を行うと共に、場内散水も行い、粉じんの飛散防止に努めています。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>排出ガス対策型の建設機械等の採用に努めるとともに、作業量に応じた適正な機種を選定する等、排出ガスの発生抑制に努める。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>国土交通省指定の排出ガス対策型（第 2 次基準値）の建設機械を可能な限り採用し、作業量に応じた適正な機種を選定する等、排出ガスの発生抑制に努めています。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>建設機械や工事敷地内における工事関連車両の種類・型式別の稼働台数、1 日当たりの稼働時間などの状況について事後調査を行い、評価書で前提としている予測条件について確認し、必要に応じ適切な措置を講じる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>建設機械や工事敷地内における工事関連車両の種類・型式別の稼働台数、1 日当たりの稼働時間などの状況について日々記録管理を行い、評価書で前提としている予測条件を確認するなど適切な工事管理を実施しています。</li> </ul> <p>前年度の山留め・杭工事の前段階で実施した障害撤去が当初の想定より増加したため、平成 25 年 3 月までの実稼働総台数 12, 207 台は、評価書で示した総予測台数 10, 769 台を上回りましたが、実稼働総時間 53, 567 時間については、適正な機種選定や時間管理等により、評価書で示した総予測稼働時間 71, 594 時間を下回りました。</p>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>大気汚染防止法に基づき、アスベストについて事前に調査を実施し、確認されれば飛散を防止し、適正に除去する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>大気汚染防止法に基づき、アスベストについては、適正に除去しました。なお、本報告書の対象期間においては、アスベストは確認されませんでした。</li> </ul>

項目	環境保全のための措置（建設工事中）	履行状況
騒音・振動	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 工事区域の周囲への仮囲いの設置や、解体建物周囲の最上階まで防音パネル等の設置を行い、騒音の抑制に努める。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 工事区域の周囲に仮囲いを設置すると共に、その内側に防音シートを増設し、騒音の抑制に努めています。（P.25 の写真②③④参照）</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 掘削工事は敷地外への騒音伝播が小さな工法（逆打ち工法）を採用する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 掘削工事は敷地外への騒音伝播が小さな逆打ち工法を採用した結果、夜間の等価騒音レベル（58dB）は、環境影響評価時の予測結果（61dB）を下回りました。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 低騒音・低振動型の建設機械等の採用に努めるとともに、作業量に応じた適正な機種を選定する等、騒音・振動の低減に努める。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 低騒音・低振動型の建設機械等を採用するなど、騒音・振動の低減に努めています。</li> </ul>
地盤沈下	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 山留め壁は遮水性の高いソイルセメント壁を用い、実施工に先立ち行う地盤調査結果に基づき、山留め壁先端を被圧帯水層下部の粘土層（低透水土層）に根入れすることにより、掘削時に周辺の地下水位を下げることなく施工する計画としている。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 山留め壁は遮水性の高いソイルセメント壁を用い、山留め壁先端を被圧帯水層下部の粘土層（低透水土層）に根入れすることにより、掘削時に周辺の地下水位を下げるのしない山留めとしました。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 関係機関との協議等により、掘削に伴う山留め壁や地下構造物等の安全性を確認し、周辺構造物の各々の管理基準値を元に、計測管理を行いながら施工する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 近接する交通機関や埋設事業者等と協議を行い、掘削に伴う山留め壁や地下構造物等の安全性を確認し、周辺構造物に対し計測管理を行いながら施工しました。</li> </ul>
電波障害	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ タワークレーンは未使用時にブームの角度をゆるめて高さを抑える等、電波障害防止対策を講じる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ タワークレーンは未使用時にブームの角度をゆるめて高さを抑える等、電波障害防止対策を講じています。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 本事業に起因する障害が確認された場合には、受信状況を調査、確認の上、障害の状況に応じて、受信アンテナの改善、KCVや都市型CATVへの加入等の適切な措置を講ずる。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 現在までにおいて、左記の様な電波障害は確認されておりません。</li> <li>・ 受信アンテナの改善や都市型CATVへの加入等の適切な措置を講じています。</li> </ul>
廃棄物・残土	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 建設工事に伴い発生する建設廃棄物については、「建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律」（建設リサイクル法）等の関係法令に基づき、発生抑制・減量化・リサイクル等について適切な措置を講じる計画である。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 関係法令を遵守するとともに、混合廃棄物の発生抑制や中間処理業者に引き渡すリサイクル量の増加による更なる減量化、再資源化に努め、新築工事のリサイクル率はほぼ100%を達成しています。（P.21 の写真⑤参照）</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 地下階のフラットスラブの採用等により掘削深さを出来るだけ浅くし、残土の発生抑制を図る。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 現場の状況等から地下階のフラットスラブは採用しませんでした。地下ピット部の設計を見直すことにより、残土の発生抑制を図りました。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 掘削した現地発生土を再利用し、セメントミルクと混練して打設に再利用する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ TSW工法（掘削土再利用連壁工法）を採用することにより、掘削した現地発生土を再利用し、セメントミルクと混練して山留め壁としての打設に再利用しました。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 高強度コンクリートを用いることにより、杭径を小さくし、掘削残土発生量の低減を図る。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 高強度コンクリートを用いることにより、杭径を小さくし、掘削残土発生量の低減を図った結果、現在環境影響評価書の予測値（111,552m<sup>3</sup>）の約98%の発生量となりました。</li> </ul>

項目	環境保全のための措置（建設工事中）	履行状況
廃棄物・残土	<ul style="list-style-type: none"> <li>計画的な資材調達を行い、廃棄物の発生抑制に努める。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>計画的な資材調達を行い、廃棄物の発生抑制に努めております。新築工事では作業地盤の埋め戻しに使用していたがれき類やコンクリート縦配管に残留する残コンクリートの発生等により、廃棄物の発生量は増加しましたが、リサイクルの徹底により最終的な処分量は環境影響評価書の予測値を下回る結果となっています。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>分別解体計画を作成し、分別を徹底すること等で、混合廃棄物の発生抑制や中間処理業者に引き渡すリサイクル量の増加による更なる減量化、再資源化が図られるよう努める。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>関係法令を遵守するとともに、混合廃棄物の発生抑制や中間処理業者に引き渡すリサイクル量の増加による更なる減量化、再資源化に努めています。（P.25の写真⑤参照）その結果、混合廃棄物は発生量、最終処分量とも環境影響評価書の予測値を下回る結果となっています。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>建設汚泥の搬出先については、積極的にリサイクルを行っている中間処理業者を選定するように努める。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>建設汚泥の搬出先については、積極的にリサイクルを行っている中間処理業者に委託することなどによりリサイクル率 100%を達成しており、「建設リサイクル推進計画 2008 平成 20 年 4 月 国土交通省」の平成 24 年度目標値（82%）を満足しています。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>リサイクルできない廃棄物について、環境に負荷を与えないよう適正な処理に努める。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>分別後リサイクルできない廃棄物については、中間処理業者への引渡しを行い、これらの廃棄物については産業廃棄物管理票の写しによる管理を行い、最終処分まで適正に処理されたことを確認しています。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>廃棄物の処理及び清掃に関する法律や大阪府生活環境の保全等に関する条例等の関係法令に基づき、アスベストや PCB について事前に調査を実施し、確認されれば適正な除去及び処分を行う。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>廃棄物の処理及び清掃に関する法律や大阪府生活環境の保全等に関する条例等の関係法令に基づき、アスベストや PCB について事前に調査を実施し、確認されたアスベストについては適正な除去及び処分を行いました。また、確認された PCB については監督官庁に対する必要な手続きを行い、適正な保管場所に保管しています。なお、本報告書の対象期間においては、アスベストや PCB は確認されませんでした。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>産業廃棄物管理票の写しを確実に処理業者から受け取り、最終処分まで適正に処理されたことを確認する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>処理業者から産業廃棄物管理票の写しを受け取り、最終処分まで適正に処理されたことを確認しています。</li> </ul>

## 9. 市長意見及びその履行状況

市長意見及び市長意見に対する事業者の見解及びその履行状況は以下に示すとおりである。

大阪市長の意見	事業者の見解	履行状況
<b>1 全般的事項</b>		
<p>1 緑化計画について</p> <p>可能な限り緑地の量的な確保を図るとともに、超高層部での植栽となるため、植栽基盤の設計や植栽の施工・維持管理方法について慎重に検討し、植物が健全に生育できる環境を確保すること。</p>	<p>緑地については、「1.2.5(10) 緑化計画」や「第6章 環境の保全及び創造のための措置」に記載したとおり、複数の屋上緑化を行い、立体的に配置することで、緑の量的な確保を図ります。</p> <p>また、植物が健全に生育できる環境を確保するため、植栽基盤の詳細設計をはじめ、高層部への植栽という特性、樹木の生育環境、施工方法、維持管理方法に関し、専門家の意見を考慮した緑化計画に努めます。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大阪市の「大規模建築物の建設計画の事前協議」において、緑地の確保について協議し、同協議に関する取扱要領による必要緑地面積（862.14m<sup>2</sup>）以上の緑地を確保する計画としました。</li> <li>・樹種としては、シラカシ・ハウチワカエデ、コナラ、ツツジ等、落葉樹と常緑樹を混在させ、また樹木の高さに関しても高木・中木・低木及び地被類をバランスよく混在させて緑地とする方向で検討しています。現在、植物が健全に生育できる環境を確保するため、植栽基盤等の詳細設計をはじめ、高層部への植栽という特性・樹木の生育環境・安全な施工に十分配慮した施工方法・維持管理方法などに関して、専門家の意見も考慮しながら計画しております。</li> </ul>
<p>2 駐車場計画、交通計画について</p> <p>隔地駐車場は事業計画地から離れて立地していることから、隔地駐車場の利用促進方を十分検討し、適切な誘導対策を講じること。</p>	<p>隔地駐車場の利用促進方策については、「1.2.6 交通計画」や「第6章 環境の保全及び創造のための措置」に記載したとおり、隔地駐車場への誘導対策として、現在行っている対策に加え、利用者への告知の徹底やガードマンによる積極的な誘導の強化による対応を行うとともに、さらなる利用促進方策について、シャトルバス等の運行などによる対応も検討します。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・隔地駐車場の利用促進方策の詳細な検討については、今後、周辺の交通状況等を踏まえながら実施していく予定です。</li> </ul>
<p>3 工事計画について</p> <p>工事関係車両の出入口における対策については、事業者が実施するとしている対策を確実に実施し、問題が生じた場合は、速やかに追加措置を講じるなど適切に対応すること。</p>	<p>工事関係車両等の出入口における対策については、「1.2.7 工事計画」や「第6章 環境の保全及び創造のための措置」に記載したとおり、バス停留場の移設や、歩道橋の延伸、工事搬出入口への適正なガードマンの配置により、場内外運搬車両による市営バス運行及び歩行者の通行障害を防止すると共に、安全性を確保する計画としています。また、問題が生じた場合は、速やかに追加措置を講じるなど適切に対応します。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・工事関係車両等の出入口における対策については、バス停留場の移設やタクシー乗り場の移設、歩道橋の延伸、工事関係車両等の出入口への適正なガードマンの配置により、場内外運搬車両による市営バスやタクシーの運行及び歩行者の通行障害を防止し、安全性を確保することにより、問題が生じないように努めています。（P.25の写真①参照）</li> </ul>

大阪市長の意見	事業者の見解	履行状況
<b>2 大気質</b>		
<p>1 建設機械等の稼働による影響については、住居地等を考慮した最大着地濃度地点における寄与濃度がバックグラウンド濃度に比べて小さくないことから、今後の詳細な工事計画策定において排出量抑制に努めるとともに、工事の実施にあたっては更なる配慮を行うこと。</p>	<p>建設機械等の稼働による大気汚染物質の排出抑制については、「1.2.7 工事計画」や「第6章 環境の保全及び創造のための措置」に記載したとおり、TSW 工法や逆打ち工法の採用による場内外運搬車両の削減の他、工事計画、作業工程の精査、夜間工事の内容、期間の見直しによる建設機械等の効率的な稼働や台数削減に努める計画としています。また、工事区域の周囲への仮囲いの設置やタイヤ洗浄、場内散水等を行い、粉じんの場外への飛散防止に努める他、建設機械等についても排出ガス対策型の採用に努めるとともに、作業量に応じた適正な機種を選定する等、排出ガスの発生抑制に努めます。</p> <p>さらに、今後の詳細な工事施工計画の検討や工事の実施にあたっては、工事の平準化及び建設機械等の集中稼働の回避、効率的な稼働や台数削減に努め、一層の排出量の低減に努める計画としています。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• TSW 工法（掘削土再利用連壁工法）を採用することにより、場内外運搬車両の削減を図りました。</li> <li>• 逆打ち工法を採用することにより、場内外運搬車両の削減を図りました。</li> <li>• 工事区域の周囲への仮囲いの設置やタイヤ洗浄、場内散水等を行い、粉じんの場外への飛散防止に努めています。</li> <li>• また、国土交通省指定の排出ガス対策型（第2次基準値）の建設機械を可能な限り採用するとともに、作業量に応じた適正な機種を選定するなど、排出ガスの発生抑制に努めています。</li> <li>• さらに、適正な工程管理を行うことにより建設機械等の集中稼働の回避、効率的な稼働や台数削減に努め、一層の排出量の低減に努めています。</li> </ul>
<p>2 建設機械や工事敷地内における工事関連車両の種類・型式別の稼働台数、1日当たりの稼働時間などの状況について事後調査を行い、予測結果を上回らないような適切な工事管理を行うこと。</p>	<p>「6.7 事後調査の方針」に記載したとおり、建設機械や工事敷地内における工事関連車両の種類・型式別の稼働台数、1日当たりの稼働時間などの稼働状況について事後調査を行い、評価書で前提としている予測条件について確認し、必要に応じ適切な措置を講じます。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 建設機械、工事関連車両の種類・型式別の稼働台数、1日当たりの稼働状況について日々記録管理を行い、評価書で前提としている予測条件を確認するなど適切な工事管理を実施しています。</li> </ul> <p>前年度の山留め・杭工事の前段階で実施した障害撤去が当初の想定より増加したため、平成25年3月までの実稼働総台数12,207台は、評価書で示した総予測台数10,769台を上回りましたが、実稼働総時間53,567時間については、適正な機種選定や時間管理等により、評価書で示した総予測稼働時間71,594時間を下回りました。</p>

大阪市長の意見	事業者の見解	履行状況
<b>3 廃棄物・残土</b>		
<p>施設の利用にあたっては、廃棄物の減量化、再資源化をより一層推進するため、百貨店・ホテルを含めた入居テナントに対してごみ減量や分別排出などについて周知・指導を継続的に行うこと。</p>	<p>廃棄物の減量化、再資源化をより一層推進するため、「5.9 廃棄物・残土」や「第6章 環境の保全及び創造のための措置」に記載したとおり、入居テナントに対し、廃棄物排出量の削減、リサイクル率向上のための取組みについて周知・指導を継続的に行う計画です。</p>	<p>・本報告書の対象期間においては施設の利用時期には至っていません。</p>
<b>4 地球環境</b>		
<p>計画施設の詳細設計にあたっては、CO<sub>2</sub>排出量の抑制の観点から設備計画について精査するとともに、運用面においても配慮し、関係業界の取組や最新の法令等を踏まえ、更なる排出抑制に努めること。</p>	<p>「第6章 環境の保全及び創造のための措置」に記載したとおり、計画施設の詳細設計にあたり、CO<sub>2</sub>排出量の抑制の観点から設備計画について精査する他、運用面においても定期的な設備機器のメンテナンスによる高効率運転の維持や、温度設定、啓発活動等を行う計画です。</p> <p>国や自治体、民間レベルの自主的な行動計画(例えば関連団体の自主行動計画等)をもとに、地球温暖化防止に関する社会動向を把握し、排出抑制に努めます。</p>	<p>・計画施設には、CO<sub>2</sub>排出量の抑制の観点から高効率熱源機器や高効率照明器具等を設置します。運用面の配慮については、現在検討中です。</p>
<b>5 景観</b>		
<p>建物の外装・色彩や効果的な植栽配置等の工夫により圧迫感を軽減すること。</p>	<p>景観については、「1.2.5 (5) 外観デザイン計画」や「第6章 環境の保全及び創造のための措置」に記載したとおり、高層に行くほど建物のボリュームを小さくすることや中間階にオープンスペースを配置しボリュームを分節すること、また、ガラスを使用したシンプルで透明感があり、色彩にも配慮した外観とすること等により、圧迫感を軽減する計画としています。</p> <p>今後、大阪市担当部局と協議を実施し、周辺環境や既存建物との調和を図る計画です。</p>	<p>・高層に行くほど建物のボリュームを小さくすることや中間階の屋外に広場を配置しボリュームを分節すること、また、ガラスを使用したシンプルで透明感があり、色彩にも配慮した外観とすること等により、圧迫感を軽減する計画としています。また、大阪市担当部局と協議を実施し、景観法及び大阪市都市景観条例にもとづき、「景観区域内における行為の届出書」を提出しました。</p>



写真① 北側出入口の状況



写真② 騒音対策状況



※内側に防音シートを増設

写真③ 騒音対策状況



※周囲に仮囲いを設置

写真④ 騒音対策状況



写真⑤ 廃棄物分別状況



写真⑥ 施設全景