

5.13 環境影響の総合的な評価

大気質、騒音、振動、低周波音、地盤沈下、日照障害、電波障害、廃棄物・残土、地球環境、気象、景観について、事業の実施が事業計画地周辺の環境に及ぼす影響について予測を行った結果、いずれの項目についても環境保全目標を満足するものと評価された。

環境影響評価項目ごとの調査結果、予測・評価の結果及び環境保全対策の検討結果は、表 5-13-1(1)～(11)に示すとおりである。

表 5-13-1(1) 調査、予測及び評価の結果と環境保全対策の検討結果の概要

環境影響評価項目	調査の結果	予測・評価の結果	環境保全対策の検討結果
大気質	<p>事業計画地近傍の大気汚染常時監視測定局（一般環境測定局）である旧済美小学校局の平成 19 年度の測定結果によると、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質のいずれについても環境基準の長期的評価を満足している。</p>	<p>【施設の利用】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・施設の供用により発生する排出ガスの予測結果は、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質とも、環境基準値を下回ると予測された。 ・施設関係車両の通行による排出ガスの予測結果は、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質とも、環境基準値を下回ると予測された。 <p>【工事の実施】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・工事の実施により発生する排出ガスの予測結果は、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質とも、環境基準値を下回ると予測された。 ・工事関係車両の通行による排出ガスの予測結果は、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質とも、環境基準値を下回ると予測された。 <p>さらに、事業の実施にあたっては、右記に示す環境保全対策を実施する。</p> <p>以上のことから、環境保全目標を満足するものと評価する。</p>	<p>【施設の利用】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・空調設備等については、極力、排気を屋上など高い位置から行う。 ・低 NOx 型の熱源機器の採用など、設備機器からの大気汚染物質の排出抑制のための対策を検討する。 ・事業計画地周辺の企業や関係諸機関等と連携した梅田エリア全体による公共交通機関の利用促進への取り組みや、施設で使用するサービス関連車両についての低公害型（低燃費、低排ガス）車両の導入など、施設関係車両からの大気汚染物質排出量の抑制のための取り組みを検討する。 <p>【工事の実施】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・工事区域の周囲に仮囲いを設置し、また適宜散水及び車両の洗浄を行うなど粉じんの発生・飛散防止に努める。 ・詳細な工事計画策定においては、工事の平準化及び同時稼働のできる限りの回避や、地上への汚染物質の拡散を抑えるため、地下工事における換気方法・設備等詳細を検討するなどの配慮を行う。 ・工事の実施にあたっては、建設機械については、最新の排出ガス対策型を採用し、空ぶかしの防止、アイドリングストップの励行等適切な施工管理を行い、建設機械等からの排出ガスによる周辺環境への影響をできる限り軽減する。 ・建設機械等の稼働状況を把握するとともに、万一問題が発生した場合には、関係機関と協議の上、適切な対策等を検討・実施する。 ・建設資機材搬入車両の計画的な運行により、適切な荷載を行い、工事関係車両の台数をできる限り削減する。

表 5-13-1(2) 調査、予測及び評価の結果と環境保全対策の検討結果の概要

環境影響 評価項目	調査の結果	予測・評価の結果	環境保全対策の検討結果
大気質			<ul style="list-style-type: none"> ・ 走行時間帯については、ラッシュ時など混雑する時間帯をできるだけ避けるとともに、各工事のピークがなるべく重ならないように工程を調整する等の工事の効率化・平準化に努め、車両の分散を図る。 ・ 走行ルートについては、幹線道路をできるだけ利用するとともに、複数のルートを設定し、車両の分散化を図る。

表 5-13-1(3) 調査、予測及び評価の結果と環境保全対策の検討結果の概要

環境影響評価項目	調査の結果	予測・評価の結果	環境保全対策の検討結果
騒音	<p>一般環境騒音については、事業計画地周辺の3地点、道路交通騒音については、施設の利用及び工事の実施に伴い、関係車両の主要通行ルートとなる道路沿道4地点において、等価騒音レベル(L_{Aeq})を測定した。</p> <p>一般環境騒音の調査結果は、3地点のうち、1地点で平日・休日の昼間・夜間とも、1地点で平日の夜間に環境基準値を上回っていた。</p> <p>道路交通騒音の調査結果は、4地点のうち、1地点において平日・休日の昼間・夜間とも、1地点で平日の夜間に環境基準値を上回っていたが、他の地点・時間帯では環境基準値を下回っていた。</p>	<p>【施設の利用】</p> <ul style="list-style-type: none"> 施設の供用により発生する騒音については、事業計画地敷地境界においては、工場・事業場における騒音の規制基準値を下回ると予測された。また、周辺住居地等においては、施設からの騒音による環境騒音の上昇はほとんどないと予測された。 施設関係車両の通行による道路交通騒音の上昇はほとんどないと予測された。 <p>【工事の実施】</p> <ul style="list-style-type: none"> 工事の実施により発生する騒音については、特定建設作業に係る騒音の規制基準値を下回ると予測された。近傍の病院壁面外側では、到達騒音レベルが最大で72デシベルと予測されたが、病院内部では壁等による減衰が考えられる。また、病院への影響が大きいと考えられる工事については、夜間工事の時間帯について配慮するなど、十分な対策を講じる計画である。 工事関係車両の通行による道路交通騒音については、ほとんどの地点で環境基準値以下となり、現況で環境基準値を上回っている地点については、騒音の上昇はほとんどないと予測された。 <p>さらに、事業の実施にあたっては、右記に示す環境保全対策を実施する。</p> <p>以上のことから、環境保全目標を満足するものと評価する。</p>	<p>【施設の利用】</p> <ul style="list-style-type: none"> 空調設備等について、低騒音型の設備をできる限り採用するとともに、必要に応じて防音壁の設置等の対策を行うなど、周辺への騒音の影響をできる限り軽減する。 事業計画地周辺の企業や関係諸機関等と連携した梅田エリア全体による公共交通機関の利用促進への取り組みなど、施設関係車両台数の抑制のための取り組みを検討する。 <p>【工事の実施】</p> <ul style="list-style-type: none"> 工事区域の周囲に遮音壁を兼ねた仮囲いを設置する。 地下工事については、1階床を施工した後に地下の掘削・躯体工事を行う逆打工法を採用し、地下工事により発生する騒音の周辺への影響の低減に努める。 低騒音型の建設機械・工法の使用に努めるとともに、工事の平準化、同時稼働のできる限りの回避、空ぶかしの防止、アイドリングストップの励行等の適切な施工管理を行い、建設機械等からの騒音による周辺環境への影響をできる限り軽減する。 事業計画地北東近傍の病院への影響が大きいと考えられる工事については、夜間工事の時間帯について配慮するなど、できる限りの対策を講じる。 建設資機材搬入車両の計画的な運行により、適切な荷載を行い、工事関係車両の台数をできる限り削減する。 走行時間帯については、ラッシュ時など混雑する時間帯をできるだけ避けるとともに、各工事のピークがなるべく重ならないように工程を調整する等の工事の効率化・平準化に努め、車両の分散を図る。 走行ルートについては、幹線道路をできるだけ利用するとともに、複数のルートを設定し、車両の分散化を図る。

表 5-13-1(4) 調査、予測及び評価の結果と環境保全対策の検討結果の概要

環境影響評価項目	調査の結果	予測・評価の結果	環境保全対策の検討結果
振動	<p>一般環境振動については、事業計画地周辺の3地点、道路交通振動については、施設の利用及び工事の実施に伴い、関係車両の主要通行ルートとなる道路沿道4地点において、振動レベルの80%レンジ上端値(L₁₀)を測定した。</p> <p>一般環境振動の調査結果は、昼間の平均値が34~42デシベル、夜間の平均値が29~35デシベルであり、すべての時間帯で人間の振動の感覚閾値である55デシベルを下回っていた。</p> <p>道路交通振動の調査結果は、昼間の平均値が35~48デシベル、夜間の平均値が29~41デシベルであり、すべての時間帯で要請限度値を下回っていた。</p>	<p>【施設の利用】</p> <ul style="list-style-type: none"> 施設関係車両の通行による道路交通振動の上昇はほとんどないと予測された。 <p>【工事の実施】</p> <ul style="list-style-type: none"> 工事の実施により発生する振動については、特定建設作業に係る振動の規制基準値を下回ると予測された。 工事関係車両の通行による道路交通振動の上昇は、最大でも1.7デシベルと予測された。また、道路交通振動は、振動に対する人の感覚閾値といわれる55デシベルを下回ると予測された。 <p>さらに、事業の実施にあたっては、右記に示す環境保全対策を実施する。</p> <p>以上のことから、環境保全目標を満足するものと評価する。</p>	<p>【施設の利用】</p> <ul style="list-style-type: none"> 事業計画地周辺の企業や関係諸機関等と連携した梅田エリア全体による公共交通機関の利用促進への取り組みなど、施設関係車両台数の抑制のための取り組みを検討する。 <p>【工事の実施】</p> <ul style="list-style-type: none"> 低振動型の建設機械・工法の使用に努めるとともに、工事の平準化、同時稼働のできる限りの回避、空ぶかしの防止、アイドリングストップの励行等の適切な施工管理を行い、建設機械等からの振動による周辺環境への影響をできる限り軽減する。 建設資機材搬入車両の計画的な運行により、適切な荷載を行い、工事関係車両の台数をできる限り削減する。 走行時間帯については、ラッシュ時など混雑する時間帯をできるだけ避けるとともに、各工事のピークがなるべく重ならないように工程を調整する等の工事の効率化・平準化に努め、車両の分散を図る。 走行ルートについては、幹線道路をできるだけ利用するとともに、複数のルートを設定し、車両の分散化を図る。

表 5-13-1(5) 調査、予測及び評価の結果と環境保全対策の検討結果の概要

環境影響 評価項目	調査の結果	予測・評価の結果	環境保全対策の 検討結果
低周波音	<p>事業計画地周辺の3地点において、低周波空気振動の1/3オクターブバンド周波数分析を行った。</p> <p>G特性音圧レベルは、69～79dB(G)であり、「低周波音問題対応の手引書」(環境省、平成16年)に記載されている低周波音の心身に係る苦情に関する参照値とされる、92dB(G)を下回っていた。</p> <p>また、1/3オクターブバンド幅での周波数分析結果については、物的苦情に関する参照値を下回っていたが、心身に係る苦情に関する参照値は、31.5Hzもしくは40Hz以上において上回っていた。</p>	<p>施設の供用により発生する低周波音は、G特性音圧レベルについては、事業計画地周辺で最大で79dB(G)となると予測され、「低周波音問題対応の手引書」(環境省、平成16年)に記載されている低周波音の心身に係る苦情に関する参照値とされる、92dB(G)を下回ると予測された。</p> <p>また、1/3オクターブバンドレベルについては、物的苦情に関する参照値は下回り、心身に係る苦情に関する参照値については一部の周波数で上回るが、本事業による現況音圧レベルの上昇はほとんど見られなかった。</p> <p>さらに、事業の実施にあたっては、右記に示す環境保全対策を実施する。</p> <p>以上のことから、環境保全目標を満足するものと評価する。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 空調設備等について、低騒音・低振動型の設備をできる限り採用するとともに、必要に応じて防音壁の設置等の対策を行うなど、周辺への低周波音の影響をできる限り軽減する。

表 5-13-1(6) 調査、予測及び評価の結果と環境保全対策の検討結果の概要

環境影響評価項目	調査の結果	予測・評価の結果	環境保全対策の検討結果
地盤沈下	<p>地盤沈下については、北区の年間最大変動量は、-1.92cmとなっている。</p> <p>地下水位については、北区の観測井では、平成9年から平成13年頃までは、概ね地下水位が上昇する傾向がみられたが、平成14年以降は低下の傾向にある。</p> <p>事業計画地内の地盤状況等は、新第三紀～第四紀更新世の大阪層群を基盤層として、その上位に更新世の上部洪積層、表層部には完新世の沖積層が厚く堆積しており、洪積層は土質工学的に安定した地盤である。また、自由地下水の流向は概ね北西方向となっている。</p>	<p>【施設の存在】</p> <ul style="list-style-type: none"> 本事業計画に伴う地下水流動阻害による水位低下に伴う地盤沈下量は約3.2mm以下と、周辺埋設管等の一般的な安全管理値（約10～15mm）に比べ十分小さな値となると予測された。 <p>【工事の実施】</p> <ul style="list-style-type: none"> 工事の実施に伴う山留壁の変形等による地表面沈下量は約13mmと予測された。工事期間中は管理基準値（一般的な安全管理値は約10～15mm）をもとに計測管理を行いながら施工を行い、安全性を確保する予定である。 <p>さらに、事業の実施にあたっては、右記に示す環境保全対策を実施する。</p> <p>以上のことから、環境保全目標を満足するものと評価する。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 工事に伴う地下水位の変動による周辺敷地の地盤沈下に対する配慮として、地下掘削工事に先立ち、新築建物の全周にわたって、止水性山留壁を深い粘性土層（難透水層）まで貫入させ地下水を遮水する工法を採用し、周辺地下水の揚水を防止する。 山留壁変形及び山留壁欠損に伴う漏水による周辺敷地の地盤変形に対する配慮として、高剛性高遮水山留壁及び逆打ち工法を採用する。 山留壁背面の道路下には埋設配管等があるため、工事着手前には大阪市への沿道掘削申請や埋設企業体との協議等により、地下水流動阻害及び山留壁変形等による道路及び周辺埋設配管等の安全確認を行い、工事中は管理基準値を元に計測管理を行いながら施工を行い、安全確保に努める。 事業計画地の範囲と、近隣建物との離隔距離が比較的少ないところについては、念のため、事前に現地を確認し、適切な工事計画のもと作業を進める。
日照阻害	<p>事業計画地を含む周辺地域は、業務施設、商業施設、文化施設等の中高層建築物が集積して立地している市街地である。</p> <p>なお、事業計画地の用途地域は商業地域に指定されており、「大阪市建築基準法施行条例」に基づく日影規制の対象区域外であるが、事業計画地の西側及び北側は準工業地域のうち容積率が200%に指定されている地域に指定されており、大阪市建築基準法施行条例に基づく日影規制が適用される。</p>	<p>事業計画地内の建築物による日影は、事業計画地の北西から北東側の広い地域に及ぶものと予測されるが、その区域は商業地域及び準工業地域内となっている。また、建築基準法による日影規制の規定を満足すると予測された。</p> <p>以上のことから、環境保全目標を満足するものと評価する。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 計画建物については中層部と高層部による構成とし、高層部については板状を避け、航空制限の範囲内なるべく細長いタワー形状とする。 A地区については、敷地形状を踏まえ、高層棟をできるだけ南側に配置する。 B地区については、高層部タワーを2本に分散させた計画とし、南側高層棟についてできるだけ南側に配置し、また、北側高層棟については、南側高層棟との間隔を十分とるとともに、南側高層棟に比べ、高さを抑え、平面形状を小さくする。

表 5-13-1(7) 調査、予測及び評価の結果と環境保全対策の検討結果の概要

環境影響評価項目	調査の結果	予測・評価の結果	環境保全対策の検討結果
電波障害	<p>事業計画地周辺は高層の商業ビルが林立しており、テレビ電波受信障害の改善の為、共同受信施設の設置や、地域のCATV局に加入してのテレビ電波受信が多く地域で行われている。</p>	<p>事業計画地内の建築物により、大阪局、神戸局について遮蔽障害及び反射障害が発生すると予測された。予測された障害範囲の大部分は共同受信施設を設置もしくはCATV局に加入してテレビ電波を受信している地域となっている。しかし、一部に未対策の地域が存在し、また、共同受信施設自体に影響を及ぼすことも考えられることから、本事業の実施にあたっては、右記に示す環境保全対策を実施する。</p> <p>以上のことから、環境保全目標を満足するものと評価する。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・計画建物については中層部と高層部による構成とし、高層部については板状を避け、航空制限の範囲内となるべく細長いタワー形状とする。 ・B地区については、高層部タワーを2本に分散させた計画とし、2棟間の間隔を十分とる計画とする。 ・事業の実施にあたっては、地上躯体工事の進捗及びクレーンの設置高さを踏まえて、障害範囲のうちの対策が必要な地域について、事前に適切な対策を行う。 ・上記以外の障害発生予測範囲内の電波障害対策未実施地域についても、本計画建築物の影響が確認された場合には、適切に対応する。
廃棄物・残土	<p>大阪市で排出される一般廃棄物は、平成3年度をピークに、近年減少傾向を示しており、平成18年度における事業系一般廃棄物の排出量は96万tである。</p> <p>また、平成17年度に大阪市から排出された産業廃棄物は全体で609万t、そのうち中間処理量は597万t(98.0%)、再生利用量は229万t(37.5%)、最終分量は28万tと推計される。</p> <p>事業計画地内の土質については、鉛、砒素等について、「埋め戻し土壌の品質管理指針」に示された埋め戻し土として使用可能な基準値に対する超過が確認された。ただし、表層土においては基準値超過はない。</p>	<p>【施設の利用】 施設から排出される廃棄物量は、A地区・B地区合わせて4,314t/年と予測され、平成18年度の大阪市における一般廃棄物排出量(159.9万t)の0.27%に相当すると予測された。また、この排出量の約40%がリサイクルできると予測される。</p> <p>【工事の実施】 工事に伴い発生する廃棄物発生量は全体で9,207tと予測された。1年間の平均発生量は3,069tとなり、これは、平成17年度の大阪市における産業廃棄物排出量の0.05%に相当する。また、建設工事全体のリサイクル率は90.4%と予測された。</p> <p>工事に伴い発生する残土は677,500m³、汚泥は37,520m³と予測された。</p> <p>さらに、事業の実施にあたっては、右記に示す環境保全対策を実施する。</p> <p>以上のことから、環境保全目標を満足するものと評価する。</p>	<p>【施設の利用】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「大阪市廃棄物の減量推進及び適正処理並びに生活環境の清潔保持に関する条例」等の関係法令に基づき、適切に処理するとともに、その内容を関係機関に報告する。 ・入居テナントに対し、入居テナント室内へのリサイクルボックスの設置や啓発文書の配布等により、廃棄物の減量や分別排出などの周知徹底を行い、再資源化に努める。 ・厨芥や蛍光灯等の廃棄物についても、減量化やリサイクルの方策を検討する。 ・食品関連事業者がテナントとなる場合には、本施設での廃棄物発生量の抑制の呼びかけを行うとともに、協議の上、食品リサイクルへの取組みに対しできる限りの協力を検討する。 <p>【工事の実施】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「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正な措置を講じる。 ・資材の標準化推進による廃棄物(残材等)の抑制や、施設更新や解体時にも資源再生・再利用が容易な工法など、廃棄物発生抑制のための対策を検討する。

表 5-13-1(8) 調査、予測及び評価の結果と環境保全対策の検討結果の概要

環境影響 評価項目	調査の結果	予測・評価の結果	環境保全対策の検討結果
廃棄物・ 残土			<ul style="list-style-type: none"> ・ 再利用や再資源化に配慮した建設資材を選定するなど、循環資源のリユース・リサイクルのための対策を検討する。 ・ 廃棄物については、できる限り場内で種類ごとに分別し、中間処理業者に引き渡すことなどにより、再生骨材、路盤材等としてリサイクルを図る。 ・ リサイクルできないものや中間処理残渣は、最終処分場にて埋立処分することになるが、いずれの建設廃棄物についても、産業廃棄物管理票の写しを確実に処理業者から受取り、最終処分まで適正に処理されたことを確認する。 ・ 掘削土量低減のため、建物地下階数を必要最小限に抑えた計画とする。 ・ B地区事業において、建物北側にオープンスペースを整備することにより、残土の発生抑制を図る。 ・ 掘削にあたっては、「埋め戻し土壌の品質管理指針」に示された埋め戻し土として使用可能な基準に対する適合残土と不適合残土が混合しないように区別し、基準適合残土については、他の工事現場等と情報交換を行い、できる限り埋め戻し土として有効利用する。 ・ 基準不適合残土については、セメント原料としての利用及び土壌浄化施設における浄化により、できる限り有効利用を図る。 ・ 汚泥については、再資源化施設に搬出し、できる限り再生利用を図る。 ・ 再利用不可能な残土及び汚泥については、管理型最終処分場などにおいて適正に処分する。 ・ 掘削時には場内の散水やシートで覆うなど、飛散防止を行う。 ・ 廃棄物・残土の搬出にあたっては、運搬車両のタイヤ洗浄やシートで覆うなど、場外への飛散防止を行う。

表 5-13-1(9) 調査、予測及び評価の結果と環境保全対策の検討結果の概要

環境影響評価項目	調査の結果	予測・評価の結果	環境保全対策の検討結果
地球環境	<p>大阪府における2004年度の温室効果ガス排出量は、2,175万 t-CO₂となり、基準年度である1990年度の排出量と比較して108万 t-CO₂、率にして4.7%減少となっている。しかし、2002年度の排出量と比較すると35万 t-CO₂増加しており、これは、原子力発電所の稼働停止に伴い、火力発電所による発電量が増加したためであるとしている。</p>	<p>二酸化炭素排出削減量は建築計画の対策で152t-CO₂/年、空調設備の対策で8,695t-CO₂/年、電気設備の対策で1,310t-CO₂/年、衛生設備の対策で771t-CO₂/年の合計10,928t-CO₂/年と予測された。</p> <p>また、計画施設からの二酸化炭素排出量はA地区で24,067t-CO₂/年、B地区で37,825t-CO₂/年、合計で61,892t-CO₂/年と予測され、基準ケースの二酸化炭素排出量72,820t-CO₂/年から15.0%の削減となると予測された。</p> <p>さらに、事業の実施にあたっては、右記に示す環境保全対策を実施する。 以上のことから、環境保全目標を満足するものと評価する。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・建物外装を高性能ガラス、高断熱壁・屋根で構成するとともに、自然換気、外気冷房、太陽光発電など自然エネルギーを積極的に利用し、空調負荷を低減する。 ・水の効率的利用を図るため、敷地内の雨水や生活排水の一部を再利用する。 ・高効率機器の採用を中心に、電力需要のピークカットや夜間電力の有効利用を行う設備計画とする。 ・A地区及びB地区の各建物でのエネルギーの消費・運転状況を一元的に管理するビルエネルギーマネジメントシステム(BEMS)を採用する。 ・先進的な取り組みである、A・B地区全体でのエネルギーの消費・運転状況を一元的に管理するエリアエネルギーマネジメントシステムにより、地区全体における効率的なエネルギー利用を図る。 ・本事業は、国土交通省の「住宅・建築物省CO₂推進モデル事業」に採択されており、他の事業のモデルとなるよう、CO₂排出量の抑制に継続的に取り組む。

表 5-13-1(10) 調査、予測及び評価の結果と環境保全対策の検討結果の概要

環境影響評価項目	調査の結果	予測・評価の結果	環境保全対策の検討結果
<p>気象 (風害を含む)</p>	<p>事業計画地の西約1kmに位置する大阪タワー局(観測高さ:地上120m)で観測された、測定結果によると、年間を通じて西～南西の風が多く、特に西南西の風が卓越しているほか、北東の風も多くなっている。 また、8m/s以上の風では、西南西の風が卓越している。</p>	<p>現況の事業計画地周辺の風環境は、ランク3が11地点、現状の更地の状況を反映して、ランク1及びランク2の地点が多数存在していると予測された。 施設完成後では、防風対策用植栽なしの場合には、ランク4、ランク3の地点が増加し、計画建物周辺でランクの上昇がみられると予測されるが、事業計画地内及び周辺に防風対策用植栽を行なう場合には、すべてランク3以下となると予測された。 事業計画地周辺は、施設完成後には事務所街等となることから、ランク3以下であれば、特に問題はないと考えられる。 なお、事業計画地周辺の植栽については、今後、実施にむけて、関係部局等と協議を行う。</p> <p>さらに、事業の実施にあたっては、右記に示す環境保全対策を実施する。 以上のことから、環境保全目標を満足するものと評価する。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・計画建物については中層部と高層部の二段構成とし、高層部のセットバックによる吹き下ろしの低減に配慮した計画とする。 ・建物周辺への常緑樹植栽による防風対策を行う。 ・建物中層部の屋上において常緑樹を含む植栽を行うなど、風害の抑制のための対策を検討する。 ・事業計画地周辺の植栽についても、今後、実施にむけて、関係部局等と協議を行う。

表 5-13-1(11) 調査、予測及び評価の結果と環境保全対策の検討結果の概要

環境影響 評価項目	調査の結果	予測・評価の結果	環境保全対策の検討結果
景観	<p>事業計画地は、「大阪市都市景観条例」に基づき定められた「大阪市景観形成推進計画」における、都市魅力景観形成地域に位置し、「ターミナル・繁華街等の一定のまとまりのある景観（拠点として景観形成を図る地域）」に区分されている。</p> <p>また、事業計画地周辺には大規模な業務施設、商業施設、宿泊施設等が多数立地しており、大阪を代表する都市景観が形成されている。</p>	<p>計画建物の出現により、周辺の眺望の状況が変化することとなるが、計画建物については、中層部から高層部をセットバックし、圧迫感を軽減した計画とされていること、計画建物の外観・色彩については、周辺と調和したものとする計画であることから、景観に違和感を与えることはないと考えられる。また、事業計画地は大阪駅前にあたることから、計画建物の外観・色彩等については、大阪駅前のシンボル・顔となる風格のあるものとし、また、道路沿いには植栽や水景を配置し、大阪の都心にふさわしい新たな景観の創出にも寄与するよう計画している。</p> <p>さらに、事業の実施にあたっては、右記に示す環境保全対策を実施する。</p> <p>以上のことから、環境保全目標を満足するものと評価する。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・事業計画地は、「大阪市都市景観条例」に基づき定められた「大阪市景観形成推進計画」における、都市魅力景観形成地域に位置し、「ターミナル・繁華街等の一定のまとまりのある景観（拠点として景観形成を図る地域）」に区分されており、大阪駅前のシンボル・顔となる風格のある都市景観形成を図る。 ・建物中層部から高層部をセットバックさせ、周辺環境への圧迫感を低減した計画とする。 ・主要な通り沿いには植栽や水景を配置し、歩行者にとってやさしく快適な計画とするとともに、建物低層基壇部の壁面位置や高さの統一を図ることなどと合わせて、一体的・連続的な景観を創出する。 ・A地区とB地区の高層棟によるツイン性の表現やスカイラインの形成により、風格のある景観を創出する。 ・計画建物の外観・色彩については、周辺地域の既存建物と計画建物とが調和するよう大阪市都市景観条例に定められた大規模建築物等の景観に関する協議について、大阪市担当部局と協議する。

