

b. 浮遊粒子状物質

建設機械等の稼働により発生する排出ガスによる、浮遊粒子状物質（SPM）への影響の予測結果は、表 5-2-35 に示すとおりである。また、周辺地域における寄与濃度（年平均値）は、図 5-2-22(1)、(2)に示すとおりである。

建設機械等による浮遊粒子状物質（SPM）の寄与濃度の、周辺住居地等における最大着地濃度地点は事業計画地北東側住居地点となり、最大着地濃度の年平均値は、Ⅰ期工事最盛期において $0.0005\text{mg}/\text{m}^3$ 、Ⅱ期工事最盛期において $0.0003\text{mg}/\text{m}^3$ となると予測される。

また、その地点における浮遊粒子状物質（SPM）の日平均値の年間 98% 値は、Ⅰ期工事最盛期において $0.050\text{mg}/\text{m}^3$ 、Ⅱ期工事最盛期において $0.049\text{mg}/\text{m}^3$ となり、環境基準値を下回ると予測される。

表 5-2-35 建設機械等の稼働により発生する排出ガスの予測結果
(浮遊粒子状物質)

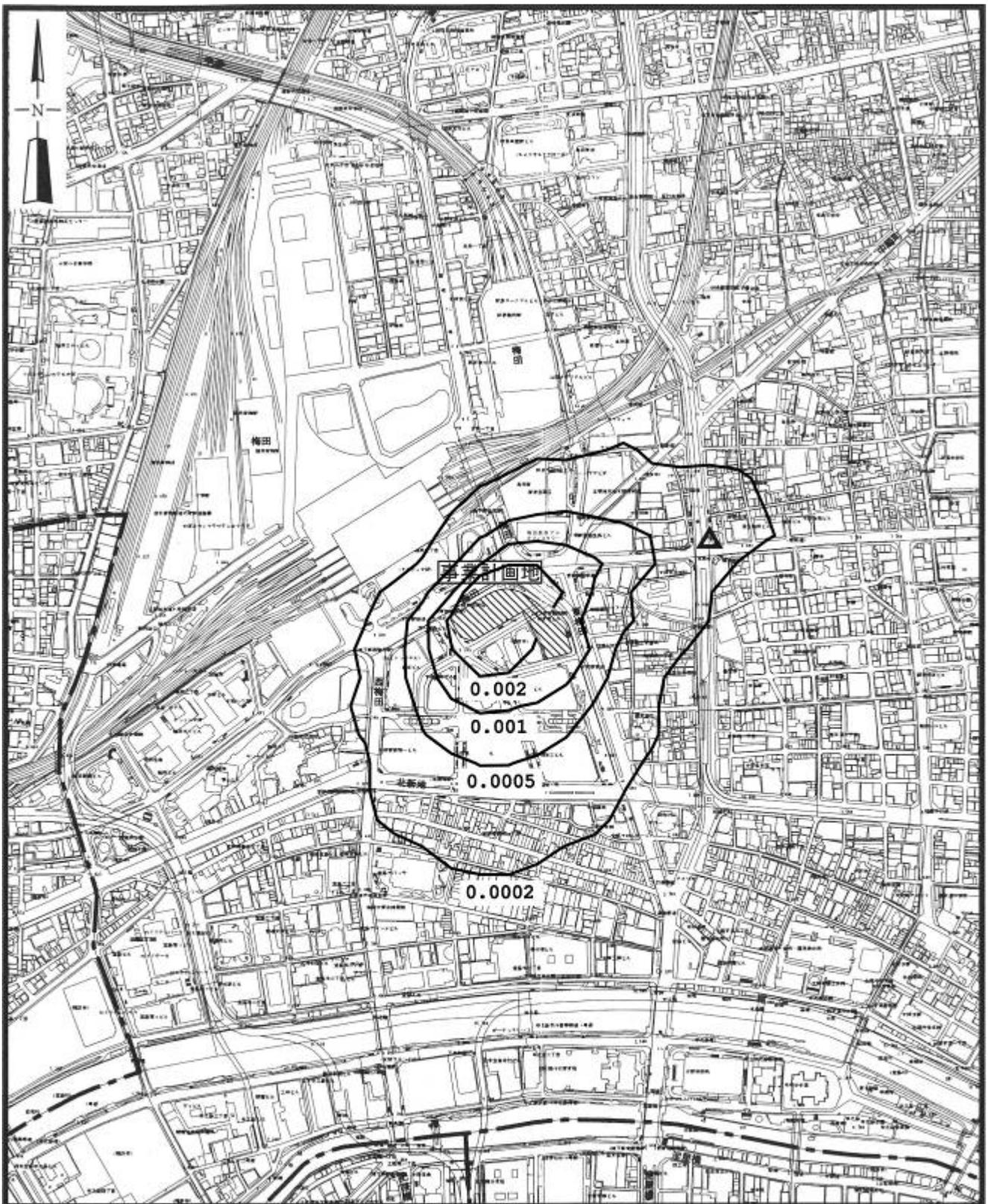
予測時期	予測対象	浮遊粒子状物質（SPM）年平均値			日平均値の 2%除外値 (mg/m^3)	環境基準値
		寄与濃度の 最大着地濃度 (mg/m^3) ①	バック グラウンド 濃度 (mg/m^3) ②	環境濃度 (mg/m^3) (=①+②)		
Ⅰ期工事 最盛期	周辺住居 地域等	0.0005	0.018	0.0185	0.050	1時間値の日 平均値が $0.10\text{mg}/\text{m}^3$ 以下であるこ と
Ⅱ期工事 最盛期	周辺住居 地域等	0.0003		0.0183		

注 1：寄与濃度の最大着地濃度は、事業計画地周辺の住居地域等において着地濃度が最大となる北東側住居地点における濃度である。

2：バックグラウンド濃度は菅北小学校局の平成 24 年度年平均値とした。



図 5-2-22(1) 建設機械の排出ガスによる浮遊粒子状物質年平均値寄与濃度 (I期工事最盛期)



△ 周辺住居地等における最大着地濃度地点

単位：mg/m³

(Ⅱ期工事最盛期：着工後 67～78 か月目における着地濃度)



大阪市発行の「大阪市地形図 (1:10,000) ①北区」を使用

図 5-2-22(2) 建設機械の排出ガスによる浮遊粒子状物質年平均値寄与濃度 (Ⅱ期工事最盛期)

④ 評価

a. 環境保全目標

大気質についての環境保全目標は、「環境への影響を最小限にとどめるよう、環境保全について配慮されていること」、「環境基本法に定められた環境基準の達成と維持に支障がないこと」、「大気汚染防止法、大阪府生活環境の保全等に関する条例に定められた排出基準、総量規制基準、規制基準等に適合すること」、「大阪市環境基本計画の目標、方針の達成と維持に支障がないこと」とし、本事業の実施が事業計画地周辺の大気質に及ぼす影響について、予測結果を環境保全目標に照らして評価した。

b. 評価結果

建設機械等の稼働により発生する排出ガスの予測結果は、表 5-2-34、35 に示したとおりであり、いずれの項目についても、工事中の環境濃度は環境基準値を下回ると予測された。

また、建設工事の実施にあたっては、以下の対策を行い、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計画である。

- ・ 工事区域の周囲に仮囲い、解体建物の周囲にパネルを設置するとともに、適宜散水及び車両やタイヤ等の洗浄を行い、粉じんの発生・飛散防止を図る。
- ・ 最新の排出ガス対策型建設機械を採用するよう努め、建設機械の空ぶかしの防止、アイドリングストップの励行及び同時稼働のできる限りの回避等の適切な施工管理を行う。
- ・ 建物外壁を最後に残して内側から工事を進める。
- ・ 状況に応じて建物外壁や他建物と隣接している部分はワイヤーソーイングや道路カッターによる縁切りを行い、躯体をブロックで撤去解体する工法等の採用を検討する。

なお、今後の詳細な工事計画の策定にあたっては、周辺の大気環境への影響をさらに低減できるように検討を行うこととする。また、工事中は、建設機械等の稼働状況を把握するとともに、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。

以上のことから、周辺環境への影響を最小限にとどめるよう環境保全について配慮されていること、事業による影響は、環境基準の達成と維持に支障がないことから、環境保全目標を満足するものと評価する。

(2) 工事関連車両の走行

① 予測内容

工事に伴う影響として、工事関連車両の走行により発生する排出ガスが、事業計画地周辺の大気質に及ぼす影響について、大気拡散式による数値計算により予測した。予測内容は表 5-2-36 に、予測地点の位置は図 5-2-23 に示すとおりである。

予測地点は、工事関連車両の主要な走行ルートに沿道 3 地点の、主に住居が存在する側の道路端とした。なお、これらの予測地点は、交通量の現地調査地点と同じである。

予測時点は、各月ごとに走行する工事関連車両からの大気汚染物質排出量を求め、連続する 12 か月間の合計が最大となる 1 年間とした。

表 5-2-36 予測内容

予測項目	対象発生源	予測範囲・地点	予測時点	予測方法
工事関連車両の走行により発生する排出ガスの影響 ・二酸化窒素 ・浮遊粒子状物質 (年平均値、日平均値の年間 98% 値または 2% 除外値)	工事関連車両	工事関連車両主要走行ルート沿道：3 地点 (交通量現地調査地点と同地点)	工事最盛期 工事着工後 67～78 か月目	J E A 式により予測

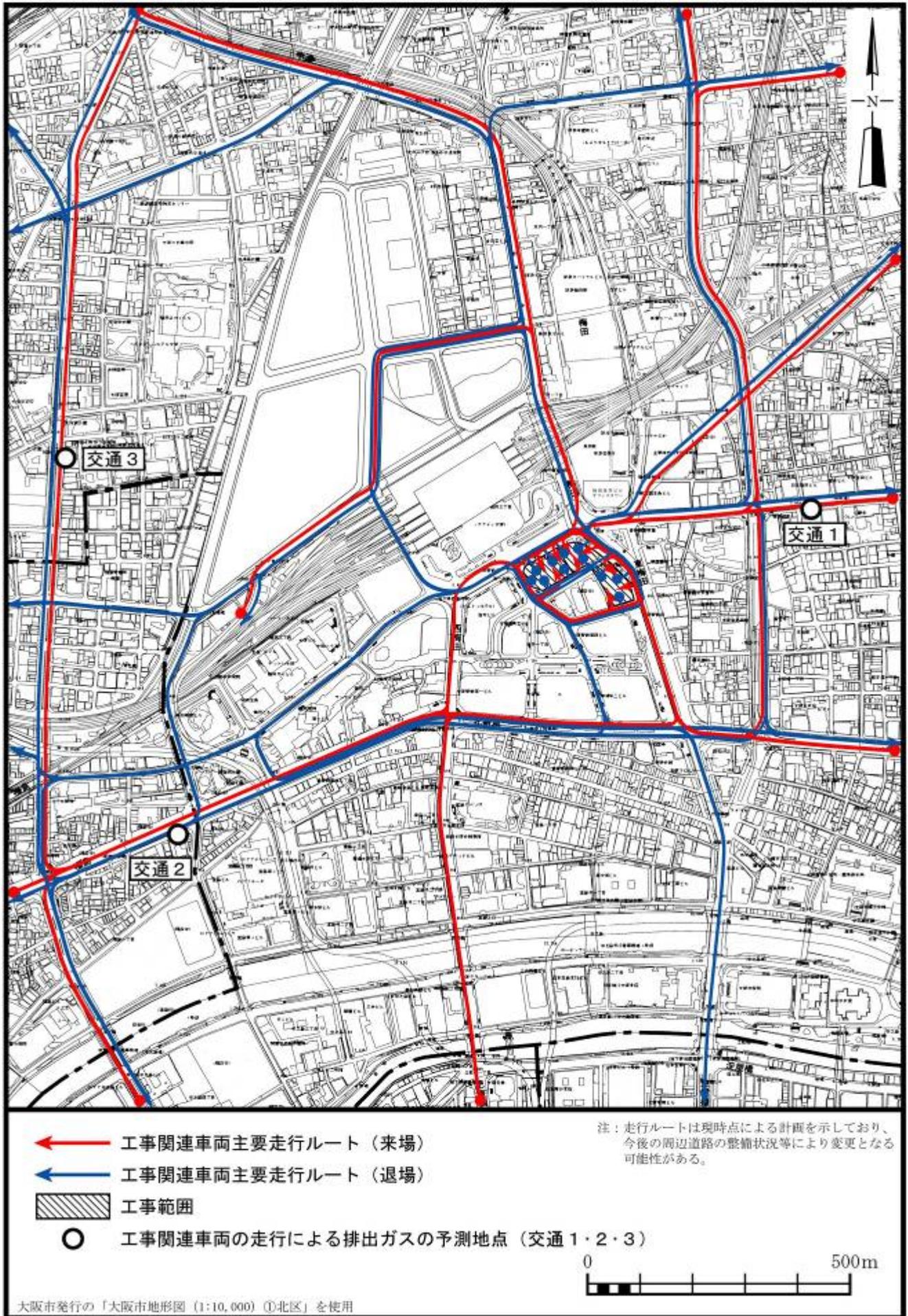


図 5-2-23 工事関連車両排出ガス影響予測地点

② 予測方法

a. 予測手順

工事関連車両の走行により発生する排出ガスについては、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の年平均値等を予測した。その予測手順は、図 5-2-24 に示すとおりである。

工事計画を元に工事最盛期を推定し、それを予測時点とした。そして、予測時点における工事関連車両と一般車両から発生する大気汚染物質について、拡散モデル（JEA式）による予測計算を行い、寄与濃度を予測した。また、得られた寄与濃度とバックグラウンド濃度から、将来の環境濃度を求めた。

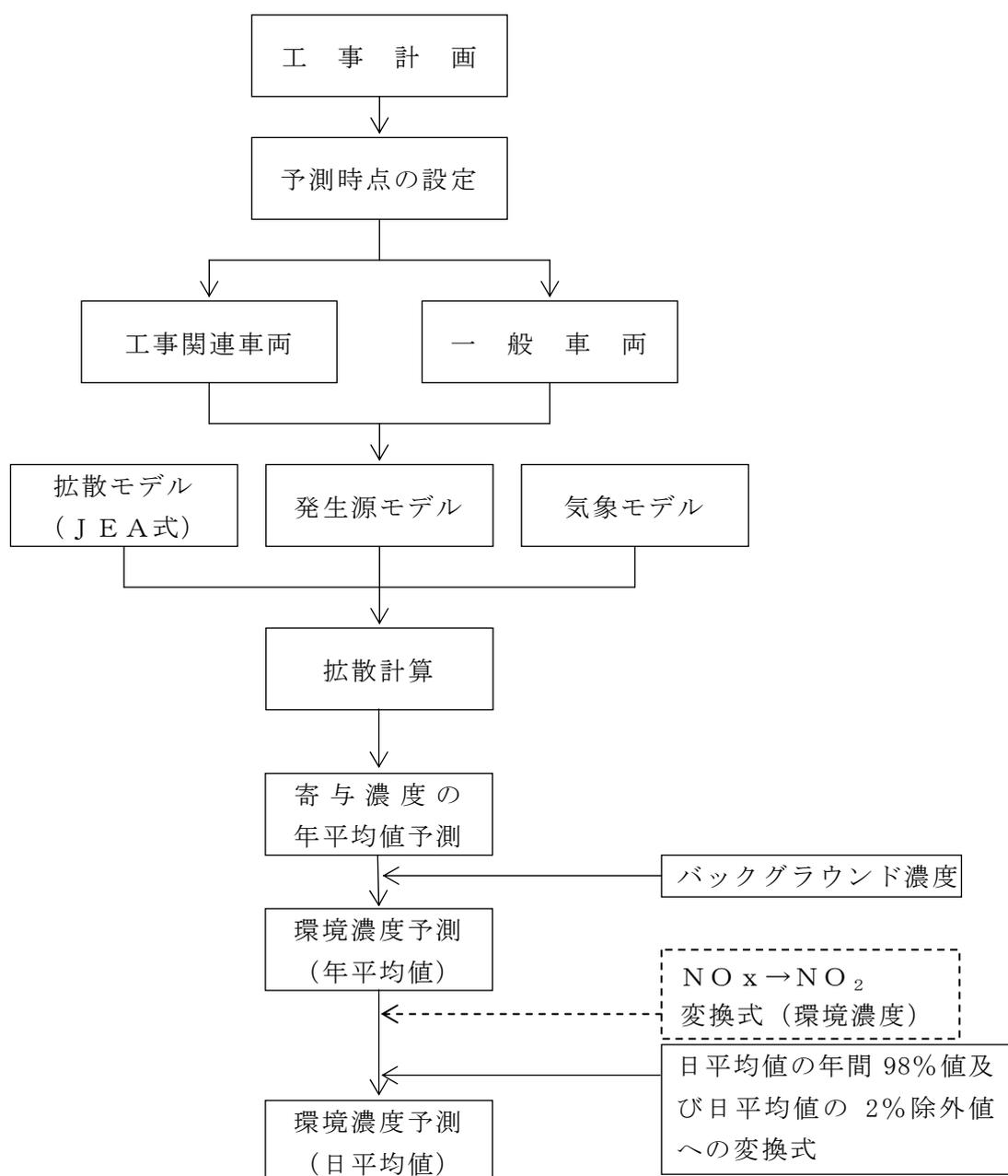


図 5-2-24 工事関連車両の走行により発生する排出ガスの予測手順

b. 予測時点

工事計画を元に、各月ごとに走行する工事関連車両からの大気汚染物質排出量の合計を求め、連続する12か月間の合計が最大となる工事最盛期を予測時点とした。

予測時点は、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質のいずれについても同じであり、工事着工後67～78か月目の12か月間である。

月別の大気汚染物質排出量は表5-2-37に、連続する12か月間の大気汚染物質排出量は表5-2-38に示すとおりである。

表 5-2-37 月別の工事関連車両からの大気汚染物質排出量

項目	単位	着工後月数											
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
NOx	m ³ _N /月・km	6.9	7.2	8.4	7.6	7.4	2.5	5.9	6.2	7.5	7.7	6.3	6.3
SPM	kg/月・km	0.4	0.4	0.5	0.4	0.4	0.1	0.3	0.3	0.4	0.4	0.3	0.3
項目	単位	着工後月数											
		13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
NOx	m ³ _N /月・km	6.3	13.3	17.3	17.1	18.8	19.0	23.7	21.9	23.3	23.0	19.2	20.2
SPM	kg/月・km	0.3	0.7	0.9	0.9	1.0	1.0	1.3	1.2	1.3	1.2	1.0	1.1
項目	単位	着工後月数											
		25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36
NOx	m ³ _N /月・km	28.9	32.3	25.1	25.6	25.8	26.4	28.3	28.1	25.9	21.5	17.3	17.3
SPM	kg/月・km	1.5	1.7	1.3	1.4	1.4	1.4	1.5	1.5	1.4	1.2	0.9	0.9
項目	単位	着工後月数											
		37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48
NOx	m ³ _N /月・km	15.9	11.2	7.5	7.5	7.5	7.4	6.0	3.7	5.7	5.7	6.0	5.8
SPM	kg/月・km	0.9	0.6	0.4	0.4	0.4	0.4	0.3	0.2	0.3	0.3	0.3	0.3
項目	単位	着工後月数											
		49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60
NOx	m ³ _N /月・km	5.8	4.9	6.1	6.1	6.1	6.6	6.2	5.0	5.7	6.3	9.2	11.2
SPM	kg/月・km	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.3	0.5	0.6
項目	単位	着工後月数											
		61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72
NOx	m ³ _N /月・km	11.2	16.1	21.2	14.3	22.2	18.9	21.9	22.1	24.2	24.8	31.5	31.5
SPM	kg/月・km	0.6	0.9	1.1	0.8	1.2	1.0	1.2	1.2	1.3	1.3	1.7	1.7
項目	単位	着工後月数											
		73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84
NOx	m ³ _N /月・km	31.5	31.5	33.4	30.5	25.2	20.8	19.1	15.9	10.1	9.8	9.3	8.3
SPM	kg/月・km	1.7	1.7	1.8	1.6	1.4	1.1	1.0	0.9	0.5	0.5	0.5	0.4
項目	単位	着工後月数											
		85	86	87	88	89	90	91					
NOx	m ³ _N /月・km	8.0	8.0	8.0	6.9	6.8	6.5	0.7					
SPM	kg/月・km	0.4	0.4	0.4	0.4	0.4	0.3	0.0					

表 5-2-38 連続する 12 か月間の大気汚染物質排出量

項目	単位	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	m ³ _N /年・km	80.0	79.4	85.5	94.4	103.9	115.3	131.8	149.7	165.4	181.2
SPM	kg/年・km	4.3	4.2	4.6	5.0	5.5	6.1	7.0	8.0	8.8	9.7
項目	単位	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	m ³ _N /年・km	196.5	209.3	223.1	245.6	264.7	272.4	280.9	287.9	295.3	299.9
SPM	kg/年・km	10.5	11.2	11.9	13.1	14.2	14.6	15.0	15.4	15.8	16.1
項目	単位	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	m ³ _N /年・km	306.2	308.8	307.3	305.3	302.4	289.5	268.4	250.8	232.6	214.3
SPM	kg/年・km	16.4	16.5	16.5	16.4	16.2	15.5	14.4	13.4	12.5	11.5
項目	単位	着工後月数									
		31 ~42	32 ~43	33 ~44	34 ~45	35 ~46	36 ~47	37 ~48	38 ~49	39 ~50	40 ~51
Nox	m ³ _N /年・km	195.3	173.0	148.5	128.3	112.5	101.2	89.8	79.6	73.4	72.0
SPM	kg/年・km	10.5	9.3	8.0	6.9	6.0	5.4	4.8	4.3	3.9	3.9
項目	単位	着工後月数									
		41 ~52	42 ~53	43 ~54	44 ~55	45 ~56	46 ~57	47 ~58	48 ~59	49 ~60	50 ~61
NOx	m ³ _N /年・km	70.7	69.3	68.5	68.7	70.0	70.0	70.6	73.8	79.2	84.6
SPM	kg/年・km	3.8	3.7	3.7	3.7	3.7	3.7	3.8	3.9	4.2	4.5
項目	単位	着工後月数									
		51 ~62	52 ~63	53 ~64	54 ~65	55 ~66	56 ~67	57 ~68	58 ~69	59 ~70	60 ~71
NOx	m ³ _N /年・km	95.8	110.9	119.2	135.3	147.6	163.3	180.4	198.9	217.4	239.7
SPM	kg/年・km	5.1	5.9	6.4	7.2	7.9	8.7	9.7	10.7	11.7	12.9
項目	単位	着工後月数									
		61 ~72	62 ~73	63 ~74	64 ~75	65 ~76	66 ~77	67 ~78	68 ~79	69 ~80	70 ~81
NOx	m ³ _N /年・km	260.1	280.4	295.7	307.9	324.2	327.2	329.1	326.3	320.1	306.0
SPM	kg/年・km	13.9	15.0	15.9	16.5	17.4	17.6	17.7	17.5	17.2	16.4
項目	単位	着工後月数									
		71 ~82	72 ~83	73 ~84	74 ~85	75 ~86	76 ~87	77 ~88	78 ~89	79 ~90	80 ~91
NOx	m ³ _N /年・km	291.0	268.7	245.4	221.9	198.5	173.1	149.5	131.0	116.7	98.2
SPM	kg/年・km	15.6	14.4	13.2	11.9	10.6	9.3	8.0	7.0	6.3	5.3

c. 予測モデル

工事関連車両と一般車両から発生する大気汚染物質の寄与濃度は、施設関連車両の走行により発生する排出ガスの大気汚染の予測と同様の拡散モデル（JEA式）により求めた。なお、煙源高さは道路面高さ、予測高さは1mである。

(a) 拡散モデル

拡散モデルは、施設関連車両の走行により発生する排出ガスの大気質の予測と同じとした。

(b) 二酸化窒素の変換式

二酸化窒素への変換は、供用時の施設関連車両の走行により発生する排出ガスの大気質の予測と同じとした。

(c) 年平均値から日平均値への変換式

二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の年平均値から日平均値への変換式は、供用時の施設関連車両の走行により発生する排出ガスの大気質の予測と同じとした。

(d) 発生源モデル

ア. 発生源

発生源は、主要走行ルートを走行する工事関連車両及び一般車両とし、煙源形態は線源とした。主要走行ルートは、図 5-2-23 に示したとおりである。
発生源高さは道路面高さとした。

イ. 交通量

予測時点である工事最盛期における、各予測地点での工事関連車両の1日あたりの交通量は表 5-2-39 に、一般車両の交通量は表 5-2-40 に示すとおりである。

各予測地点における一般車両の交通量については、現地調査において測定された交通量とした。なお、平日 293 日、休日 72 日として加重平均により年平均の1日あたりの車両台数を設定した。

工事関連車両の交通量は、工事計画を元に設定したが、各主要走行ルートへの配分については、工事計画の詳細が未確定であるため、すべての工事関連車両が予測地点を走行するものとして設定した。

表 5-2-39 工事関連車両等の交通量

単位：台／日

予測地点	工事最盛期								
	ポンプ車	生コン車	ラフタークレーン		トラック		トレーラー	通勤車両	合計
			60 t	25 t	10 t	4 t			
交通 1	8	60	6	6	354	202	16	84	736
交通 2	8	60	6	6	354	202	16	84	736
交通 3	8	60	6	6	354	202	16	84	736

注：工事最盛期 1 年間（着工後 67～78 か月目）における 1 日あたりの平均台数。

表 5-2-40 一般車両の交通量

単位：台／日

予測地点		普通貨物車	バス	特殊車	軽乗用車	乗用車	貨客車	軽貨物車	小型貨物車	合計
交通 1	平日	1,060	793	274	1,330	18,953	2,347	1,674	681	27,112
	休日	387	668	119	961	14,278	380	490	160	17,443
交通 2	平日	2,788	755	511	2,646	27,899	3,183	3,024	1,695	42,501
	休日	1,114	702	377	3,012	23,108	1,142	1,268	531	31,254
交通 3	平日	1,601	592	232	1,744	16,740	2,802	1,971	1,174	26,856
	休日	391	528	132	1,388	13,071	712	755	246	17,223

ウ. 予測地点及び道路幅員

予測を行った地点は、交通量調査を実施した地点と同じである。

予測時点における各予測地点の道路断面は、図 5-2-25(1)～(3)に示すとおりである。

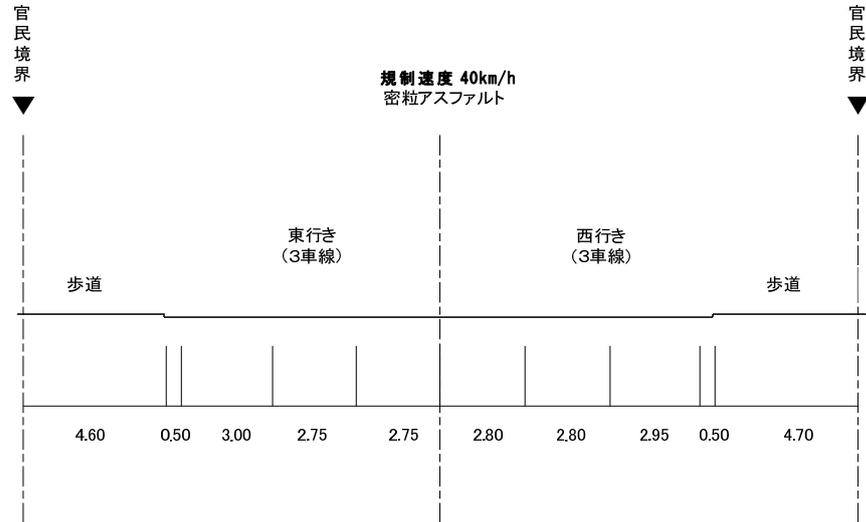


図 5-2-25(1) 交通 1 における道路断面

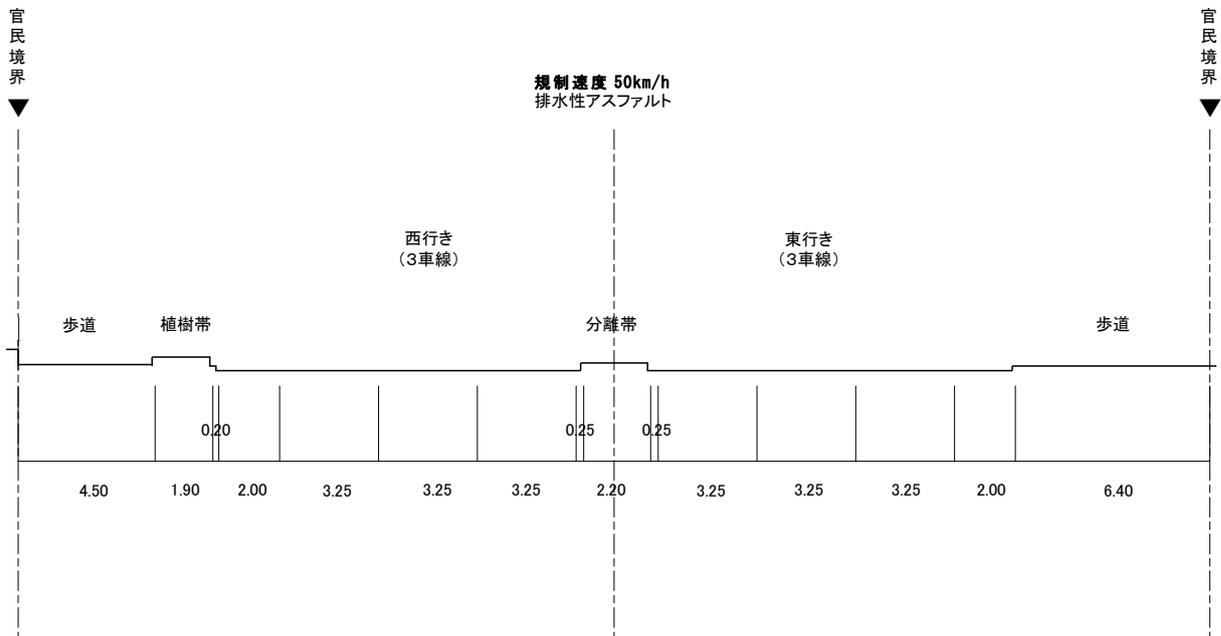


図 5-2-25(2) 交通 2 における道路断面

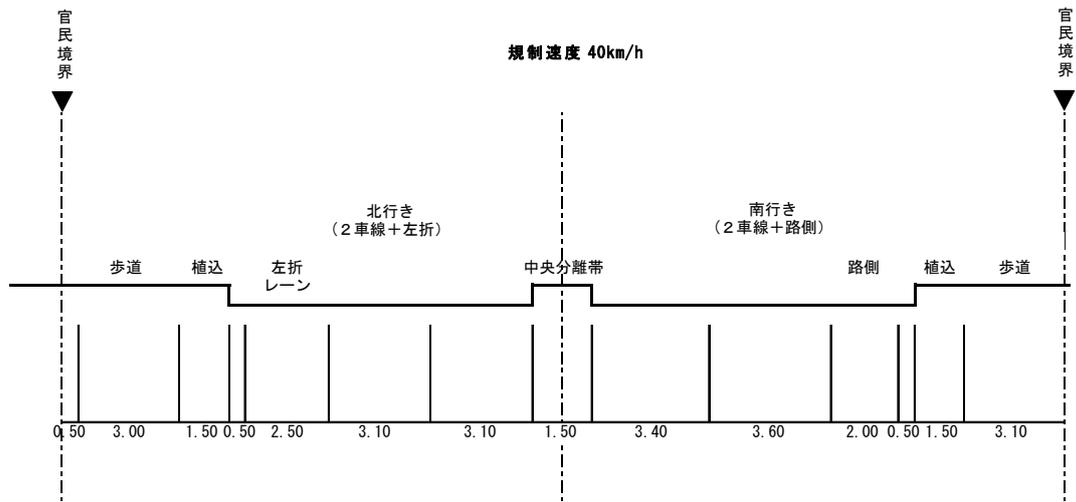


図 5-2-25(3) 交通 3 における道路断面

エ. 予測範囲

予測範囲は、図 5-2-26 に示すように、道路端より両側に 20m 間隔で 200 m までとした。

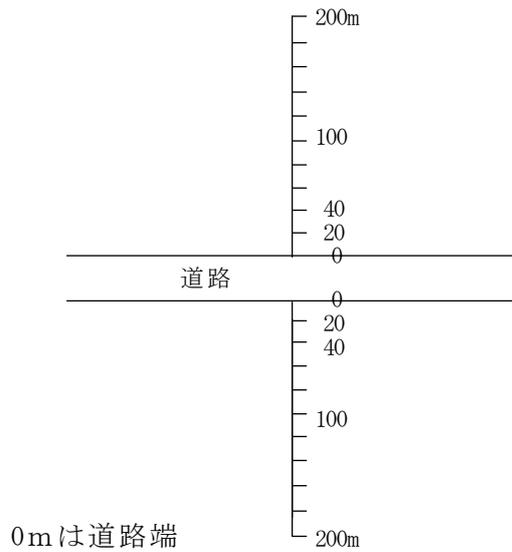


図 5-2-26 予測範囲

(e) 排出量の算定

工事関連車両及び一般車両からの大気汚染物質の排出量は、予測地点を走行する工事関連車両、一般車両それぞれの交通量に、自動車の大気汚染物質排出原単位を乗じることにより算出した。大気汚染物質排出原単位は、表 5-2-41(1)～(3)に示すとおりである。

走行速度は、工事関連車両のうち通勤車両以外は 30km/h、工事関連車両の通勤車両及び一般車両は規制速度（交通 1、交通 3 は 40km/h、交通 2 は 50km/h）とした。

排出量の算定結果は、表 5-2-42 に示すとおりである。

表 5-2-41(1) 自動車の大気汚染物質排出原単位（工事関連車両：通勤車両以外）

単位：g / 台・km

区分		窒素酸化物	浮遊粒子状物質	備考
		速度 30km/h	速度 30km/h	
ポンプ車	90-110m ³ /h	7.753	0.196	大阪市資料における特殊車の値（窒素酸化物：2.762、浮遊粒子状物質：0.070）から等価慣性重量補正し算出
生コン車	4.4m ³	7.268	0.184	
ラフタークレーン	60t	19.867	0.504	
	25t	12.599	0.319	
トラック	10 t	6.740	0.177	大阪市資料における普通貨物車の値（窒素酸化物：3.505、浮遊粒子状物質：0.092）から等価慣性重量補正し算出
	4 t	2.696	0.071	
トレーラー	25 t	13.481	0.354	

注：1. 排出原単位は平成 23 年度の値を用いた。

2. 浮遊粒子状物質の排出原単位は粒子状物質（PM）原単位を用いた。

表 5-2-41(2) 自動車の大気汚染物質排出原単位（工事関連車両：通勤車両）

単位：g / 台・km

区分	窒素酸化物		浮遊粒子状物質		備考
	速度 40km/h	速度 50km/h	速度 40km/h	速度 50km/h	
通勤車両	0.123	0.117	0.004	0.003	大阪市資料における貨客車の値

注：1. 排出原単位は平成 23 年度の値を用いた。

2. 浮遊粒子状物質の排出原単位は粒子状物質（PM）原単位を用いた。

表 5-2-41(3) 自動車の大気汚染物質排出原単位（一般車両）

単位：g／台・km

車 種		窒素酸化物		浮遊粒子状物質	
		速度 40km/h	速度 50km/h	速度 40km/h	速度 50km/h
大型車	普通貨物車	3.096	2.808	0.087	0.083
	バス	3.090	2.780	0.079	0.076
	特種(殊)車	2.441	2.214	0.065	0.062
小型車	軽乗用車	0.023	0.023	0.000	0.000
	乗用車	0.022	0.021	0.000	0.000
	貨客車	0.123	0.117	0.004	0.003
	軽貨物車	0.133	0.145	0.000	0.000
	小型貨物車	0.654	0.597	0.020	0.018

注：1. 排出原単位は平成 23 年度の値を用いた。

2. 浮遊粒子状物質の排出原単位は粒子状物質（PM）原単位を用いた。

表 5-2-42 道路別大気汚染物質排出量

項 目		予測地点		
		交通 1	交通 2	交通 3
窒素酸化物 (m^3_N /日・km)	工事関連車両	1.875	1.874	1.875
	一般車両	3.439	5.972	3.938
浮遊粒子状物質 (kg/日・km)	工事関連車両	0.1005	0.1005	0.1005
	一般車両	0.1763	0.3254	0.2074

(f) 気象モデル

気象モデルは、施設関連車両の走行により発生する排出ガスの大気質の予測と同じとした。

(g) バックグラウンド濃度

窒素酸化物及び浮遊粒子状物質のバックグラウンド濃度は、菅北小学校局の平成 24 年度年平均値を一般環境濃度として用い、それに一般車両による寄与濃度を加えた。

一般環境濃度とした窒素酸化物（NO_x）の平均値は 0.026ppm、浮遊粒子状物質（SPM）の平均値は 0.018mg/m³である。

③ 予測結果

a. 二酸化窒素

工事関連車両の走行により発生する排出ガスによる二酸化窒素（NO₂）への影響の予測結果は、表 5-2-43 に示すとおりである。

工事関連車両主要走行ルート沿道における、工事関連車両による窒素酸化物（NO_x）の寄与濃度の年平均値は 0.00346ppm 以下となると予測される。

また、二酸化窒素（NO₂）の日平均値の年間 98%値は 0.045ppm 以下となり、環境基準値を下回ると予測される。

表 5-2-43 工事関連車両の走行により発生する排出ガスの予測結果（二酸化窒素）

予測時期	予測地点	窒素酸化物（NO _x ）年平均値				二酸化窒素（NO ₂ ）		環境基準値
		工事関連車両による寄与濃度（ppm） ①	バックグラウンド濃度		環境濃度（ppm） ④ （=②+③）	年平均値（ppm）	日平均値の年間98%値（ppm）	
			一般車両による寄与濃度（ppm） ②	一般環境濃度（ppm） ③				
工事最盛期	交通1南側	0.00346	0.00597	0.026	0.03197	0.03543	0.0233	1時間値の日平均値が0.04～0.06ppmのゾーン内またはそれ以下であること
	交通2南側	0.00287	0.00948		0.03548	0.03835	0.0243	
	交通3東側	0.00293	0.00581		0.03181	0.03474	0.0230	

注：バックグラウンド濃度の一般環境濃度は菅北小学校測定局の平成24年度年平均値とした。

b. 浮遊粒子状物質

工事関連車両の走行により発生する排出ガスによる浮遊粒子状物質（SPM）への影響の予測結果は、表 5-2-44 に示すとおりである。

工事関連車両主要走行ルート沿道における、工事関連車両による浮遊粒子状物質（SPM）の寄与濃度の年平均値は $0.000186\text{mg}/\text{m}^3$ 以下となると予測される。

また、浮遊粒子状物質（SPM）の日平均値の 2% 除外値は、 $0.051\text{mg}/\text{m}^3$ 以下となり、環境基準値を下回ると予測される。

表 5-2-44 工事関連車両の走行により発生する排出ガスの予測結果（浮遊粒子状物質）

予測時期	予測地点	浮遊粒子状物質（SPM）年平均値				環境濃度 (mg/m^3)	日平均値の 2%除外値 (mg/m^3)	環境 基準値
		工事関連 車両による 寄与濃度 (mg/m^3)	バックグラウンド濃度		計 (mg/m^3)			
			一般車両 による 寄与濃度 (mg/m^3)	一般環境 濃度 (mg/m^3)				
①	②	③	(=①+④)					
工事最盛期	交通 1 南側	0.000186	0.000304	0.018	0.018304	0.018490	0.050	1 時間値 の日平均 値が $0.10\text{mg}/\text{m}^3$ 以下である こと
	交通 2 南側	0.000154	0.000518		0.018518	0.018672	0.051	
	交通 3 東側	0.000157	0.000304		0.018304	0.018461	0.050	

注：バックグラウンド濃度の一般環境濃度は菅北小学校測定局の平成 24 年度年平均値とした。

④ 評価

a. 環境保全目標

大気質についての環境保全目標は、「環境への影響を最小限にとどめるよう、環境保全について配慮されていること」、「環境基本法に定められた環境基準の達成と維持に支障がないこと」、「大気汚染防止法、大阪府生活環境の保全等に関する条例に定められた排出基準、総量規制基準、規制基準等に適合すること」、「大阪市環境基本計画の目標、方針の達成と維持に支障がないこと」とし、本事業の実施が事業計画地周辺の大気質に及ぼす影響について、予測結果を環境保全目標に照らして評価した。

b. 評価結果

工事関連車両の走行により発生する排出ガスによる大気質への影響の予測結果は、表 5-2-43、44 に示したとおりであり、いずれの項目についても、工事関連車両による寄与濃度は小さく、工事中の工事関連車両主要走行ルート沿道における環境濃度は環境基準値を下回ると予測された。

なお、建設工事の実施にあたっては、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、工事関連車両の台数をできる限り削減するとともに、アイドリングストップの励行等を行う。また、ラッシュ時など混雑する時間帯を避けるなど、走行時間帯に配慮するとともに、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、一時的に車両が集中する時間帯の無いよう計画する。走行ルートについても、阪神高速道路、新御堂筋などの幹線道路を利用するなど、周辺の大気質への影響をできる限り軽減する計画である。また、トラックのタイヤ洗浄等により粉じんの飛散防止に努める。

以上のことから、周辺環境への影響を最小限にとどめるよう環境保全について配慮されていること、事業による影響は、環境基準の達成と維持に支障がないことから、環境保全目標を満足するものと評価する。