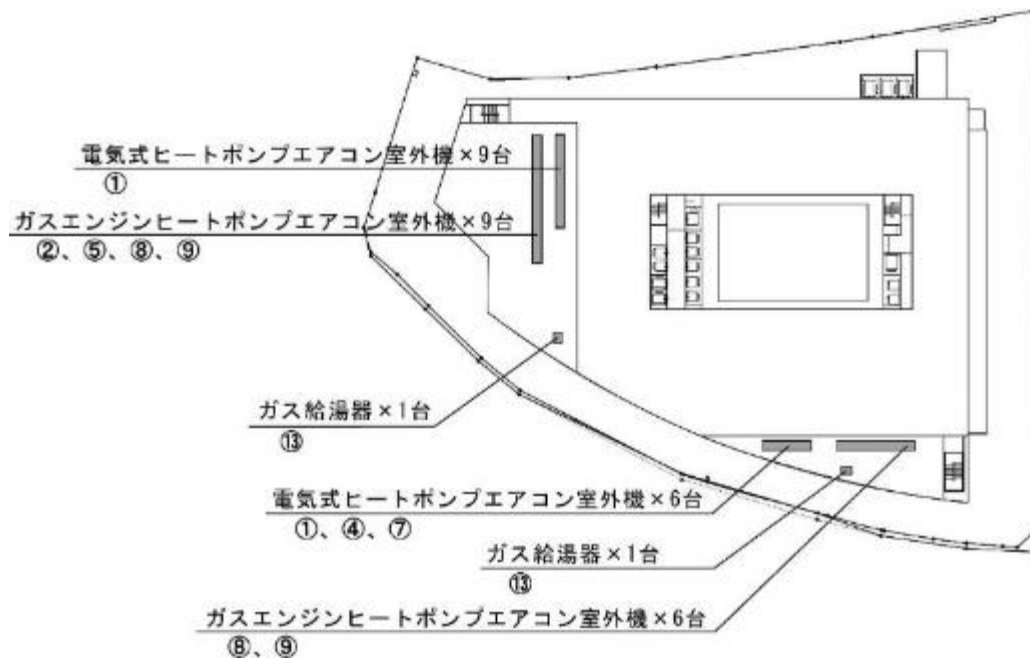


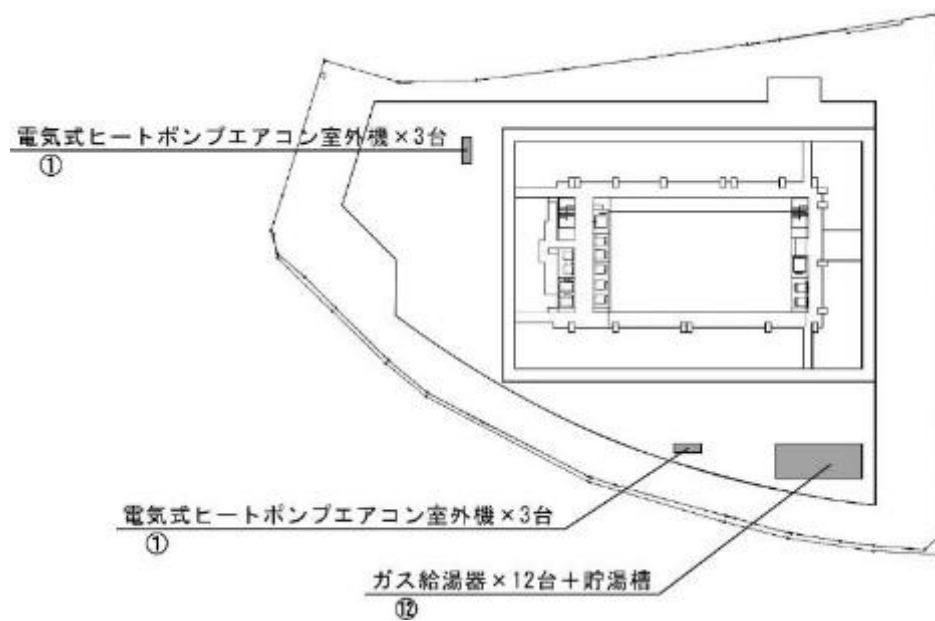
表 1-3 給湯熱源

| 施設用途 | 給湯方式                             | エネルギー |
|------|----------------------------------|-------|
| 住 宅  | ⑩ ガス給湯器                          | 都市ガス  |
|      | ⑪ 電気貯湯式湯沸器：20.0L×4台              | 電気    |
| ホテル  | ⑫ ガス給湯器：87.0kW×12台+貯湯槽           | 都市ガス  |
| 店 舗  | ⑬ ガス給湯器：87.0kW×2台                | 都市ガス  |
|      | ⑭ 電気貯湯式湯沸器：20.0L×2台              | 電気    |
| その他  | ⑮ 電気貯湯式湯沸器：20.0L×1台、<br>12.0L×2台 | 電気    |

注：⑩は住宅各戸及び共用室（一部）に設置。⑪、⑭、⑮は屋内設置。

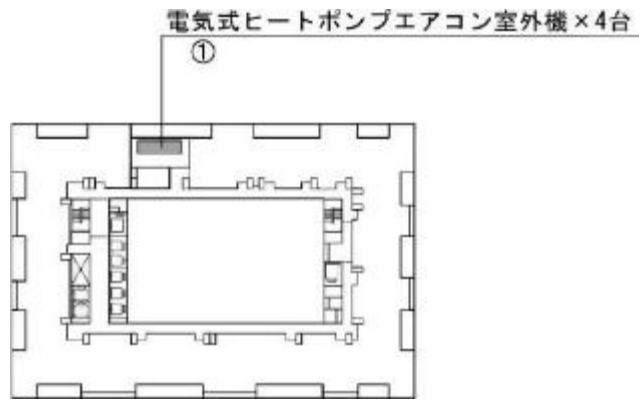


熱源機器配置（3階）

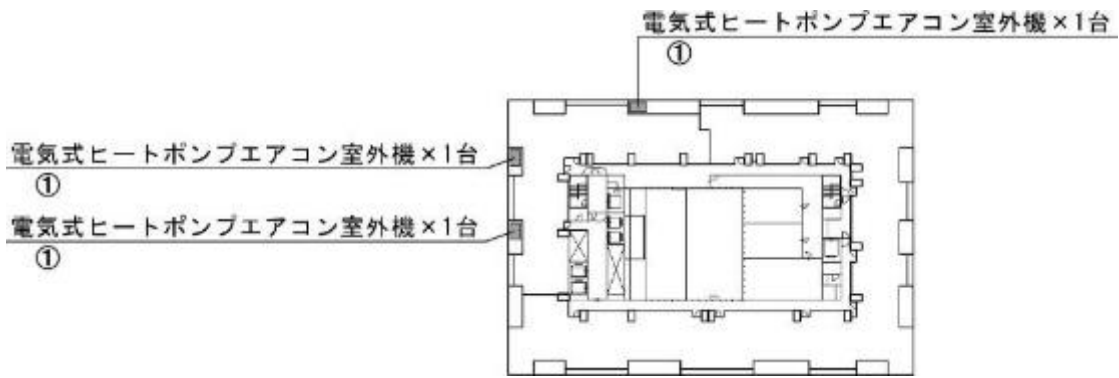


熱源機器配置（4階）

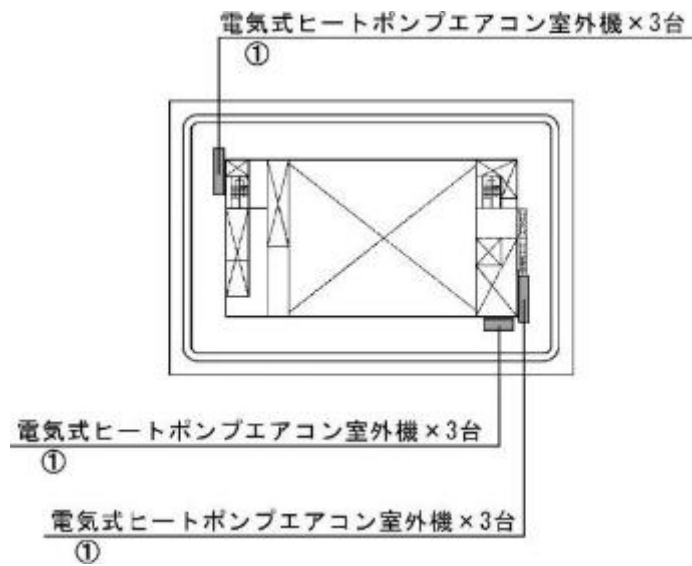
図 1-9(1) 熱源配置図



熱源機器配置 (46階)



熱源機器配置 (54階)



熱源機器配置 (R階)

図 1-9(2) 熱源配置図

### 1.2.7 廃棄物処理計画

施設供用後に発生する廃棄物については、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」（昭和 29 年法律第 72 号）、「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」（平成 5 年大阪市条例第 4 号）等の関係法令に基づき、適正処理を行う。ホテル・店舗・サービス施設・公益施設については、廃棄物の発生抑制に努めるとともに、分別回収、リサイクルを強化するよう啓発活動等を行い、廃棄物の発生抑制とリサイクルを推進していく計画である。また、住宅部については、大阪市のごみ分別ルール の 掲 示 に よ る 啓 発 な ど、 廃 棄 物 の 排 出 抑 制 と リ サ イ ク ル を 推 進 す る 計 画 である。

建設工事に伴い発生する廃棄物及び残土については、「建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律」（以下、「建設リサイクル法」という。）（平成 12 年法律第 104 号）等の関係法令に基づき、発生抑制・リサイクル等について、適正な措置を講じる。また、再利用や再資源化に配慮した建設資材を選定する等の対策を実施する。

### 1.2.8 緑化計画

地上部（1 階）の西面（曾根崎お初天神通り）及び南面（曾根崎中州通り）は、新たに整備される歩道に沿って既存道路と一体となるように、また、東面（新御堂筋）についても既存の歩道に沿って、街路樹を列植する計画である。さらに、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置する計画である。なお、敷地周縁部の街路樹は樹冠の大きな高木の樹種を選定し、北東角や南東角付近等の視認性の高い位置にはシンボルツリーを配置するなど、緑視効果にも配慮する。

また、低層部（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建屋の外周部に植栽帯を配置する計画である。なお、2 階の植栽については、地上部の歩行者からの視点に配慮して建物南面先端の跳ね出し部まで植栽を行う。

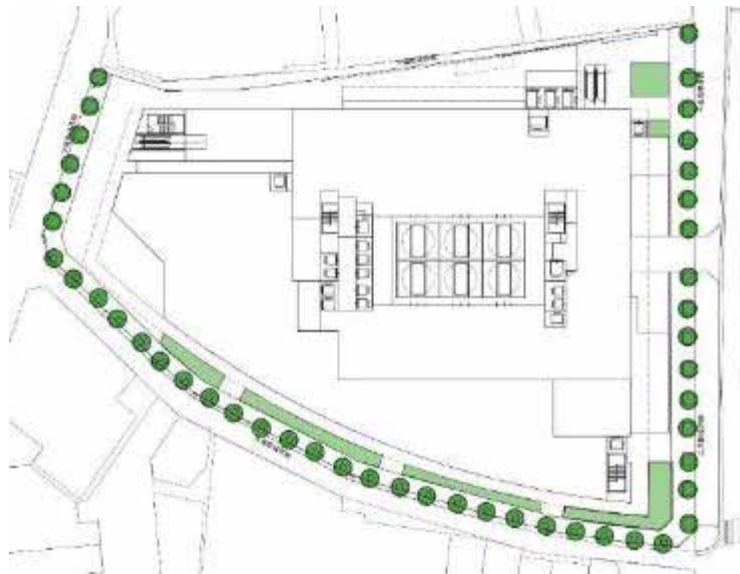
緑化計画の概要は表 1-4、地上部（1 階）及び低層部（2 階）における緑化計画図は図 1-10 に示すとおりである。これらの緑地は、ヒートアイランド対策や風害対策の一部となっていることから、供用後の適切な維持管理に努め、状況に応じて補植や樹種の変更等を実施する。

なお、大阪市建設局公園緑化部協働課及び都市計画局建築指導部建築企画課との協議を踏まえ、「大阪市みどりのまちづくり条例」（平成 28 年大阪市条例第 31 号）、「大規模建築物の建設計画の事前協議に関する取扱い要領」（昭和 49 年制定）、「大阪市総合設計許可取扱要綱」（昭和 54 年制定）で定められた基準である敷地面積の 3%及び公開空地の 20%を上回る緑地を確保する計画である。

表 1-4 緑化計画

| 区分          | 緑地面積                 | 概要   |
|-------------|----------------------|--|
| 地上部<br>(1階) | 約 310 m <sup>2</sup> | 歩道（道路）沿いに歩行者空間と一体となった街路樹の列植や植栽帯により緑の景観を形成する。       |
| 低層部<br>(2階) | 約 430 m <sup>2</sup> | 利用者が自由に立ち入ることができる庭園及び南面には四季折々の植栽により潤いを与える空間づくりを行う。 |

緑地（1階）



緑地（2階）

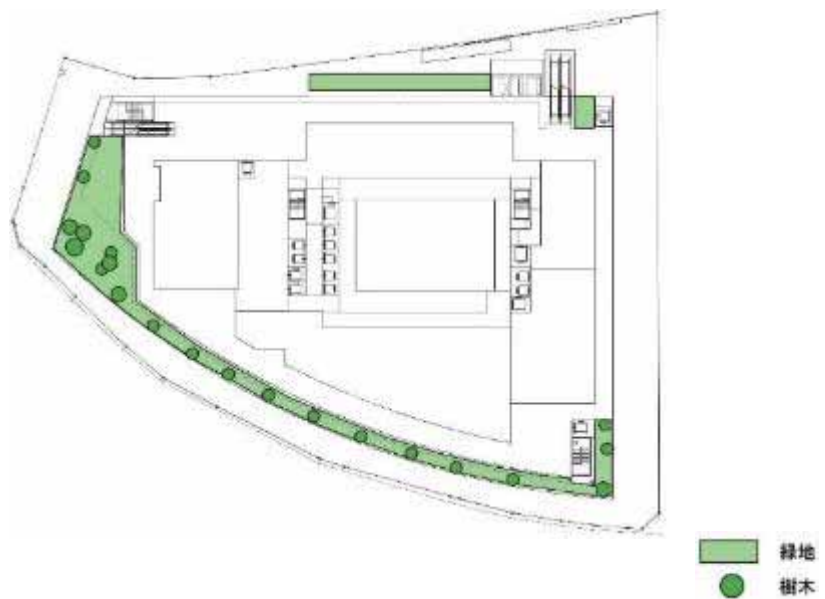


図 1-10 緑地計画図（1階、2階）

### 1.2.9 交通計画、駐車場計画

#### (1) 交通計画

施設関連車両の発生集中台数（以下、「施設関連車両台数」という。）については、施設の用途別延べ面積から、発生集中原単位、自動車分担率、平均乗車人数等を設定して想定した。施設関連車両台数の想定方法は図 1-11 に、本施設の用途別延べ面積は表 1-5 に示すとおりであり、想定される施設関連車両台数は、表 1-6 に示すとおり平日で約 300 台／日（往復）、休日で約 630 台／日（往復）である。

また、事業計画地周辺の幹線道路ネットワークを勘案した施設関連車両の主要な走行ルートは、図 1-12 に示すとおりである。

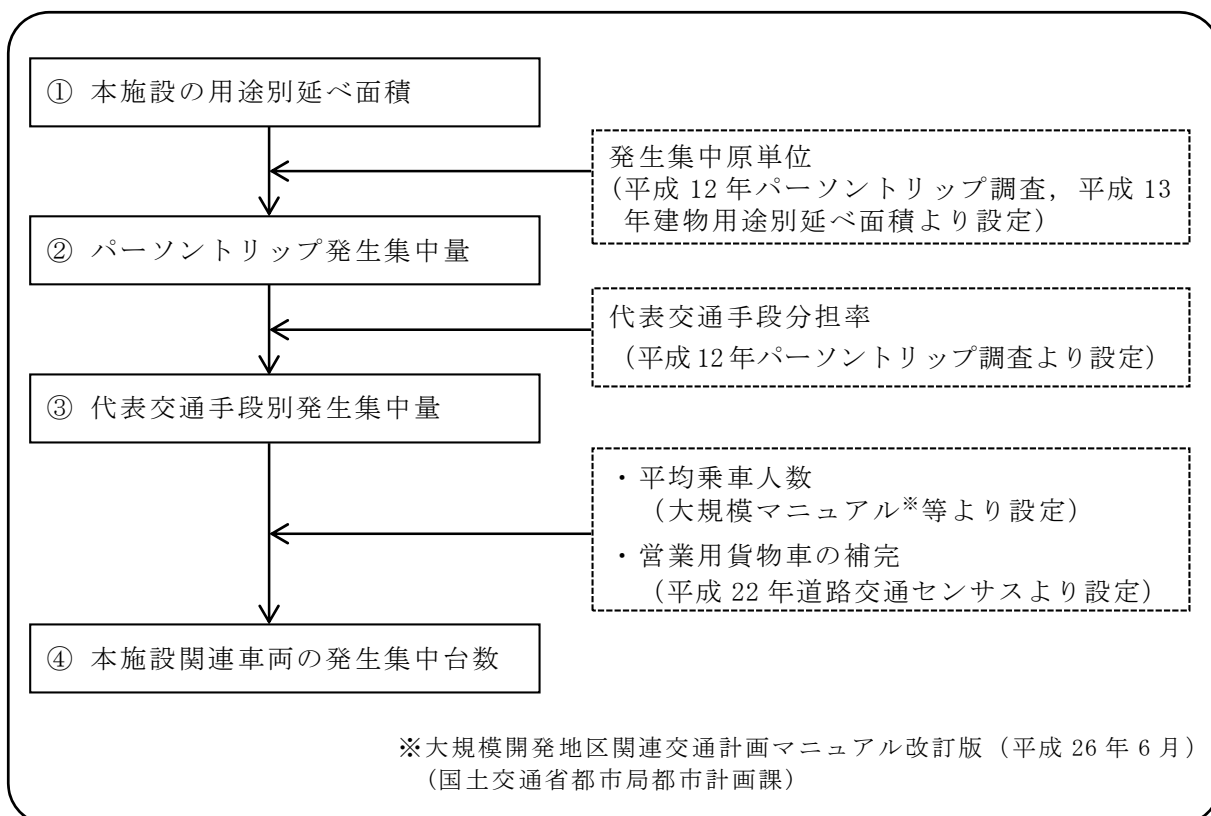


図 1-11 施設関連車両台数の発生集中台数の想定方法

表 1-5 本施設の用途別延べ面積（駐車場・駐輪場等は除く）

単位：㎡

| 用途   | 住宅     | ホテル   | 店舗・サービス施設 | 公益施設 | 合計     |
|------|--------|-------|-----------|------|--------|
| 延べ面積 | 85,000 | 8,500 | 2,500     | 500  | 96,500 |

表 1-6 施設関連車両の発生集中台数

単位：台／日（往復）

|    | 小型車 | 大型車 | 合計  |
|----|-----|-----|-----|
| 平日 | 280 | 20  | 300 |
| 休日 | 610 | 18  | 628 |



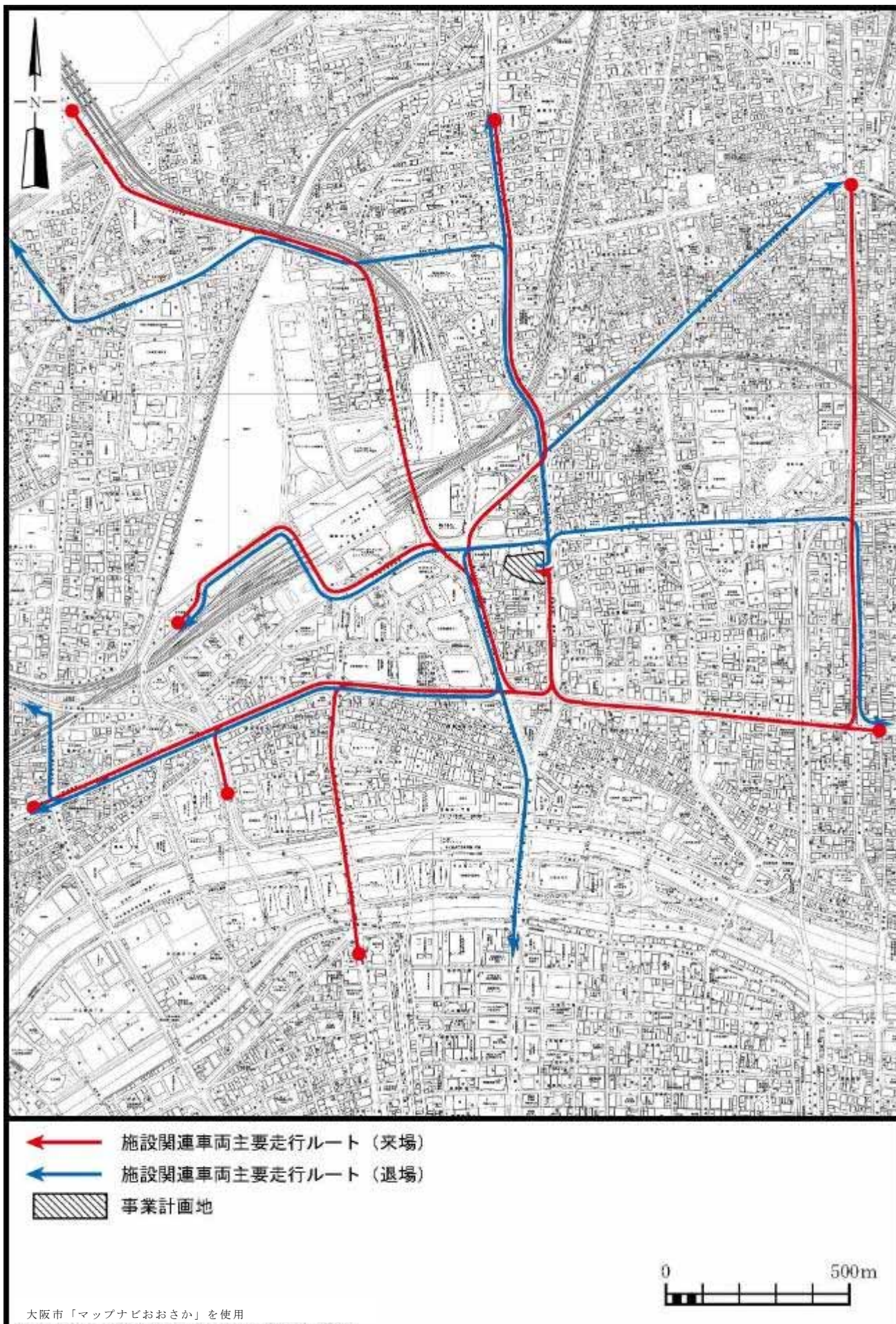


図 1-12 施設関連車両の主要な走行ルート

## (2) 駐車場計画

駐車場については、「建築物における駐車施設の附置等に関する条例」（昭和 39 年大阪市条例第 93 号）（以下、「附置義務条例」という。）をはじめとした関係法令に基づくとともに、自動車交通発生を抑制すべく、住宅入居者の使用する駐車場台数については近傍類似実績を参考とするなど、非住宅部と併せて必要最小限の台数（約 520 台）とする計画である。

また、建物内の中央部にタワーパーキング 6 基（約 86 台／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ある。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 箇所のみ設け、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する。さらに、非住宅部の搬出入車両用として、建物内の別の場所に荷捌き場を設置し、敷地外への駐車が発生しない計画とした。

駐輪場及びバイク置場については、附置義務条例をはじめとした関係法令に基づく適切な台数を確保し、低層部と地下部に設置する計画である。

## (3) 事業計画地周辺の主要な交差点における交通影響検討

事業計画地周辺の主要な交差点における交通影響については、図 1-13 に示す事業計画地周辺の 5 交差点で検討を行った。

事業計画地周辺においては、うめきた 2 期、中央郵便局建替などの大規模開発プロジェクト（以下、「周辺プロジェクト」という。）が計画されており、うめきた 2 期においては、都市計画道路の整備も計画されている。したがって、本事業完成後の将来交通量は、現況交通量に、周辺プロジェクトにより発生する増加交通量及びうめきた 2 期関連道路整備に伴う交通流動の変化を加味した交通量をバックグラウンド交通量として、これに本事業による増加交通量を加えて設定している。検討のフローは図 1-14 に示すとおりである。

本事業完成後の将来交通量をもとに、検討対象交差点への交通影響を検証した結果、全ての交差点において交差点需要率は 0.9、施設関連車両が走行する交差点流入部の各車線の混雑度は 1.0 を下回ったことから、本事業完成後においても各交差点において円滑な交通処理が可能と判断される。

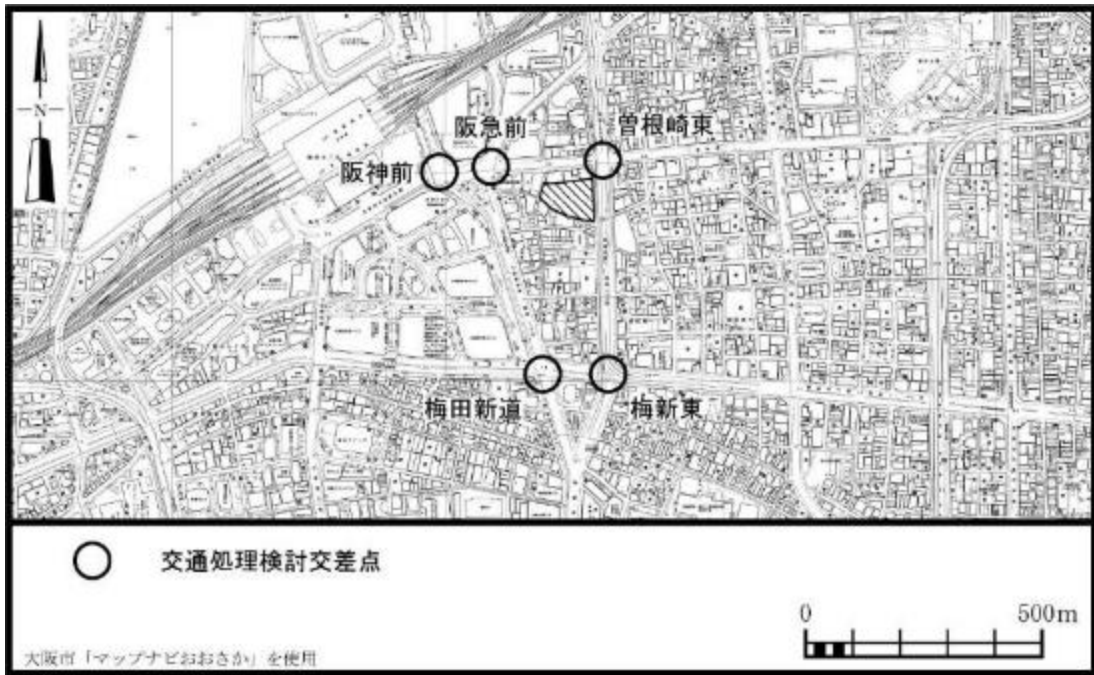


図 1-13 事業計画地周辺において検討を行った交差点

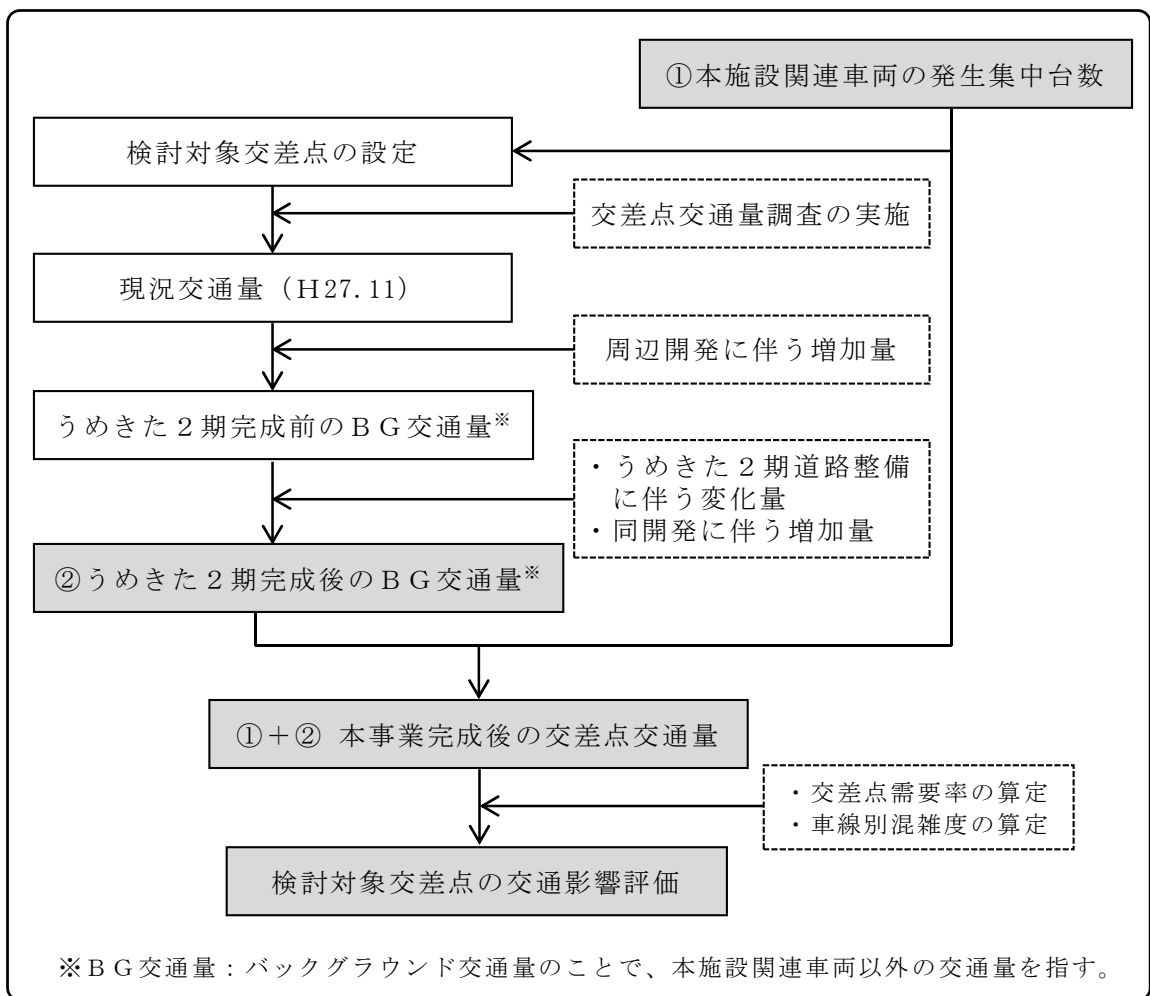


図 1-14 交通影響評価の検討フロー





表 1-8 工事の内容

| 工事区分 |         | 工事内容  |
|------|---------|---|
| 仮設工事 |         | <ul style="list-style-type: none"> <li>・事業計画地の敷地境界線に沿って仮囲い及び工事関連車両の出入口を設置、歩道の切り下げ等を行う。</li> <li>・揚重設備、工事機械、足場、電気、給排水などの準備工事を行う。</li> </ul>  |
| 解体工事 | 基礎解体工事  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・旧建物構造物の基礎を解体重機により解体する。</li> </ul>   |
|      | 既存杭引抜工事 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・山留工事や杭工事において障害となる既存杭の撤去を行う。</li> </ul>  |
| 新築工事 | 山留工事    | <ul style="list-style-type: none"> <li>・新築掘削工事に先立ち、新築建物の山留壁として、ソイルセメント柱列壁を構築する。</li> <li>・ソイルセメント柱列壁は GL-38m まで設置する。</li> <li>・工事において発生する汚泥はセメント材と混合しているため、固化させた後にダンプトラックにて中間処理場へ搬出する。</li> </ul> |
|      | 杭工事     | <ul style="list-style-type: none"> <li>・安定液を使用しながら杭孔を GL-83m 程度の建物支持層まで掘削し、鉄筋を挿入した後、トレミーパイプを使用して生コンクリートを打設して場所打ちコンクリート杭を築造する。</li> </ul>  |
|      | 掘削工事    | <ul style="list-style-type: none"> <li>・地上レベルから基礎底に向けて、地盤を順次掘削を行う。段階ごとに必要な山留め支保工を設けて、山留壁の変形を防止する。</li> </ul>  |
|      | 地下躯体工事  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・基礎構築から B1F 躯体を順次施工する。</li> </ul>  |
|      | 地上躯体工事  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・低層部は在来工法で施工し、鉄筋型枠施工後にコンクリートを打設する。</li> <li>・中高層部は柱・梁・床板はハーフプレキャストコンクリートとなっており、タワークレーンにて組立を行い、仕口部分及び床コンクリートを打設する。この繰り返しにより地上躯体を施工する。</li> </ul>            |
|      | 仕上・設備工事 | <ul style="list-style-type: none"> <li>・躯体工事が完了した階から順次、仕上工事を行う。</li> <li>・設備機器の搬入据付、空調設備、電気設備、給排水設備、エレベーター、立体駐車場等の工事を行う。</li> </ul>   |
|      | 外構工事    | <ul style="list-style-type: none"> <li>・舗装、植栽工事等を行う。</li> </ul>   |

### 1.3.2 工事中の歩行者動線（安全性の確保）

工事期間中の歩行者ルートについては、原則として現状の歩行者動線を確保する。ただし、歩道切り下げ工事等の敷地外工事を行う場合は迂回路を設置する。工事車両出入口部分で工事車両と歩行者が交錯するなどの影響が想定されるため、工事の実施にあたっては、工事車両出入口前の適切な誘導員配置や搬入出時間帯の配慮などにより、歩行者の安全を確保する計画である。

自動車交通量の抑制に向けた取り組みとして、中高層部構造躯体をプレキャスト化することによって、型枠、鉄筋材、生コン等の工事車両台数を低減する計画としている。

また、躯体工事階における養生足場の設置や躯体工事完了階のネット養生を行う他、クレーン揚重時の吊荷が敷地外に越境しないよう管理することにより、飛来落下災害を防止する計画である。

### 1.3.3 工事関連車両走行ルート

施設の建設工事に伴い発生する工事関連車両の走行ルートは図 1-15 に示すとおりである。走行ルートについては幹線道路をできる限り利用し、複数のルートを設定することにより、道路環境の状況に応じた対応を可能とするとともに、車両の分散化及び渋滞緩和を図る計画である。また、梅新東交差点から事業計画地までの間は大型車両の走行が規制されているため、警察と協議の上、適切に届出を行い運行する計画である。

また、工事関連車両の運行にあたっては、走行時間帯の配慮、運転者への適正走行の周知徹底、輸送体制の工夫などを行う計画である。

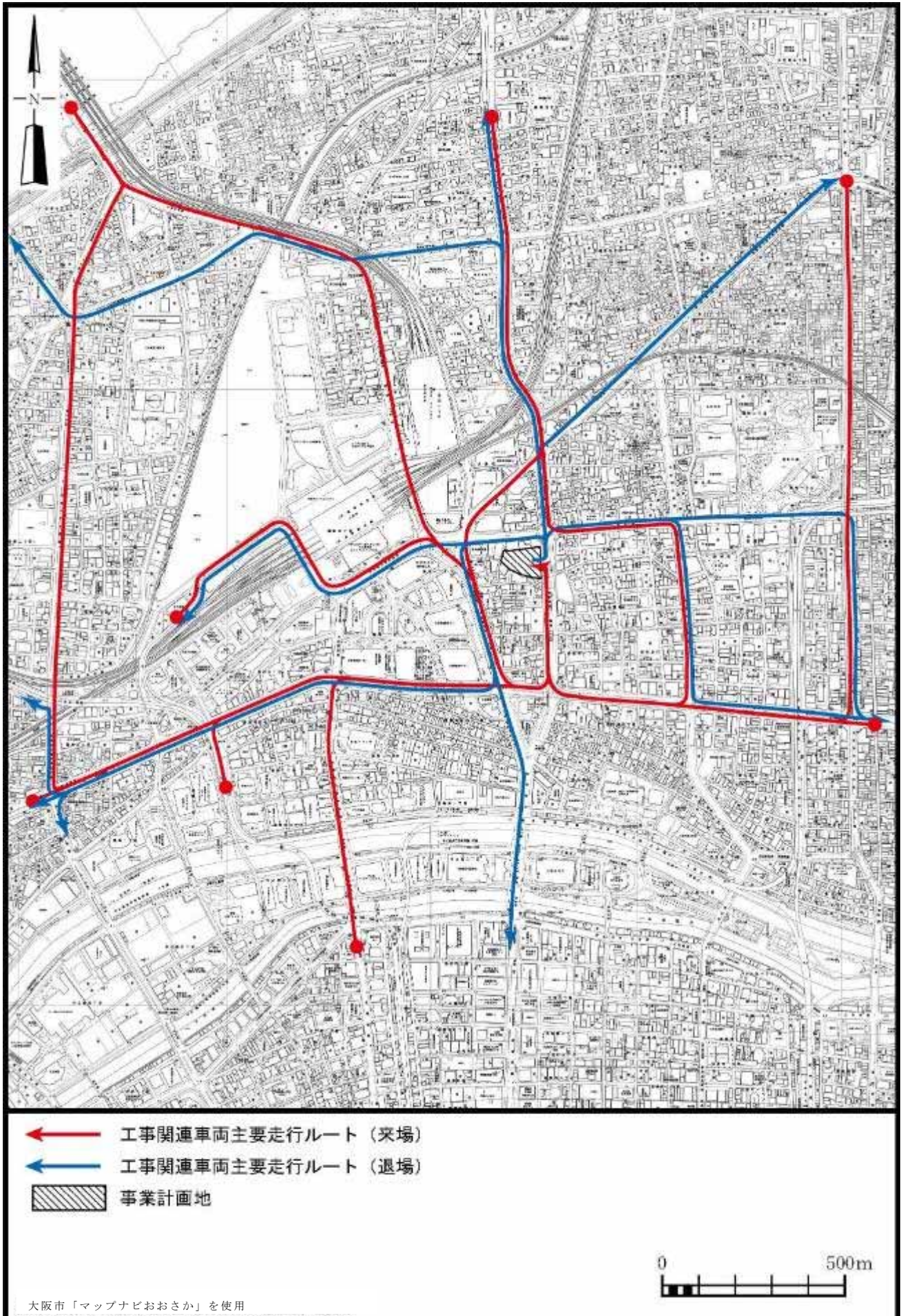


図 1-15 工事関連車両の主要な走行ルート

#### 1.3.4 環境保全対策

工事の実施にあたっては、周辺地域に対する影響を軽減するため、できる限り最新の公害防止技術や工法等を採用し、低公害型機材を使用する。

建設資機材等の運搬にあたっては、車両走行ルート of 適切な選定、走行時間帯の配慮、輸送効率の向上、運転者への適正走行の周知徹底、工事関連車両の運行管理等により周辺環境に配慮する。

##### (1) 大気質、騒音、振動

工事の実施にあたっては、工事区域の周囲に仮囲い（高さ 3.0m の鋼板）を設置するとともに、適宜散水及び車両の洗浄を行い、粉じん・騒音の発生防止及び低減に努める。

大気汚染物質の排出量の削減及び騒音、振動による周辺敷地の環境への影響については、最新の排出ガス対策型建設機械及び低騒音・低振動型の建設機械・工法を採用するよう努めるとともに、建設機械については、空ぶかしの防止、アイドリングストップの励行、工事の平準化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い軽減に努める。また、騒音、振動については、定期的にモニタリングを行うことで状況を把握し、問題発生前に適切な対策等を検討・実施する。

##### (2) 水質

工事区域内の濁水（雨水及び滞留地下水）は工事区域内に沈砂集水ピットを設け、浮遊物の沈殿及び中和処理を行った後、上澄みを公共下水道に放流する。排水については、下水道法及び大阪市下水道条例に基づき、必要に応じて届出を行い、排出基準を満足していることを確認する。なお、ピット内に堆積した土砂は適宜除去し、沈砂能力を良好に保つ。また、除去した土砂は専門業者に委託し適切に処分する。

##### (3) 地盤沈下

工事の実施にあたっては、新築建物の全てについて、遮水性の高いソイルセメント柱列壁を深い粘性土層（難透水層）まで貫入させることによって側方及び下方からの地下水の発生を抑制するとともに、ソイルセメント柱列壁と切梁やアースアンカー等により地盤変形の抑制などの対策を講じることにより、地盤沈下による周辺構造物への影響が生じないように配慮する。

##### (4) 廃棄物・残土

解体を含む工事の実施に伴い発生する建設廃棄物は、「建設リサイクル法」等の関係法令に基づき、発生抑制・リサイクル等について適正な措置を講ずる。また、再利用や再資源化に配慮した建設資材を選定する等、循環資源のリユース・リサイクル対策を実施する。

事業計画地は、形質変更時要届出区域（自然由来特例区域）であることから、残土については、「土壤汚染対策法」（平成 14 年法律第 53 号）に基づき適切に対応する。



(5) 文化財

事業計画地の区域（旧大阪北小学校の区域）は、「埋蔵文化財包蔵地分布図（大阪府地図情報システム）」において、周知の埋蔵文化財包蔵地（名称：曾根崎遺跡、時代：中世・近世、種類：集落）とされている。

この旧大阪北小学校の区域については、発掘調査が行われており、その結果は「曾根崎遺跡発掘調査報告」（(財)大阪市博物館協会 大阪文化財研究所、平成 24 年）としてとりまとめられている。

なお、土地の改変前には文化財保護法（昭和 25 年法律第 214 号）第 93 条による届出を行う。

(6) 交通対策

建設資機材搬入車両の計画的な運行により、適切な荷の積載を行い、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。

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限り避けるとともに、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・平準化に努め、周辺道路において入場待ち車両が発生しないよう適切な運行に努める。

走行ルートについては、幹線道路をできる限り利用するとともに、複数のルートを設定し、車両の分散化を図る。

工事期間中の歩行者ルートについては、原則として現状の歩行者動線を確保するが、歩道切り下げ工事等の敷地外工事を行う場合は迂回路を設置する。また、工事車両出入口前の適切な誘導員配置や搬入出時間帯の配慮など、歩行者の安全を確保する計画である。

なお、工事関連車両の出入口や走行ルートについては、警察や道路管理者等の関係機関と協議調整を行う。