

阿部野橋ターミナルビル旧館建替事業に係る
環境影響評価準備書 要約書

平成 20 年 8 月

近畿日本鉄道株式会社

はじめに

近畿日本鉄道株式会社では、大阪市阿倍野区阿倍野筋一丁目における阿部野橋ターミナルビルの建替えにあたり、大阪市環境影響評価条例に基づき、事業実施による環境への影響について、調査、予測及び評価を行い、その結果をもとに環境影響評価準備書を作成しました。

この要約書は、そのあらましをまとめたものです。

ぜひ、ご一読いただき、本事業にご理解とご協力を賜りますようお願い申し上げます。

事業の目的と概要

本事業は、天王寺・阿倍野ターミナルに近接する立地特性を生かし、大阪の南の玄関口にふさわしい、商業・宿泊機能が複合した個性ある拠点の形成、商業、業務機能の充実、回遊性のある歩行者空間の形成等を進め、これにより地域の課題を解消し、都市再生に寄与することを目的とします。

ターミナルビル旧館部分をタワー館へと建て替え、更なる都市機能集積により、阿倍野地区の都市拠点としての魅力向上を目指します。

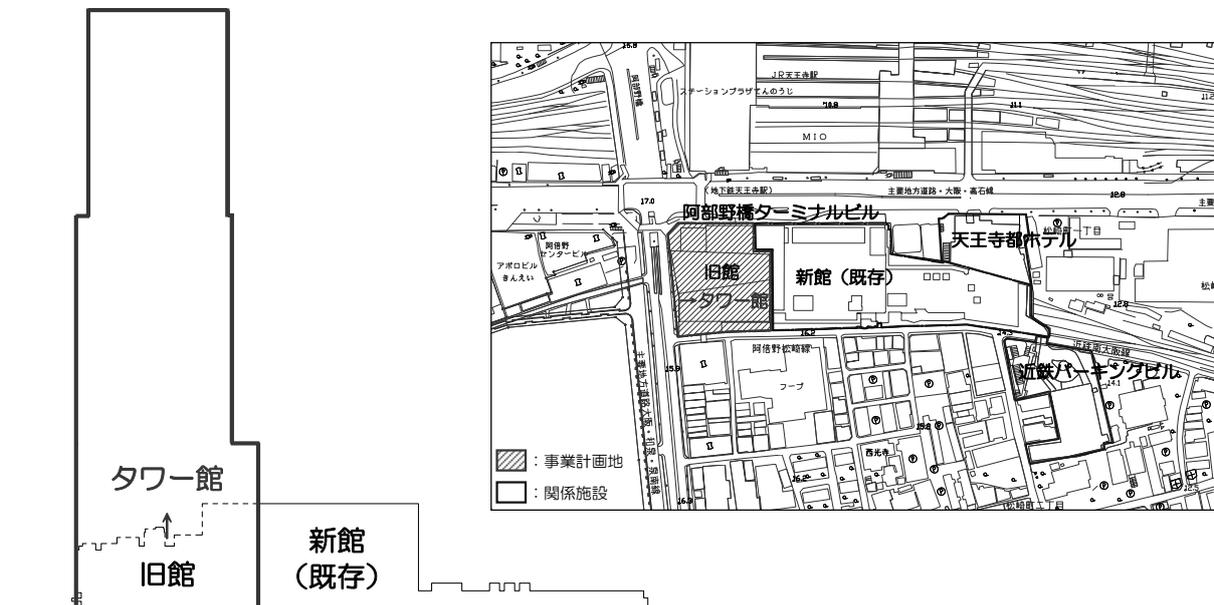
計画施設の概要

| | | | | | |
|-----------------------|---------------------------------------|------|------------------------|------|--------------------------|
| 位 置 | 大阪市阿倍野区阿倍野筋一丁目 1 番 43 号 | | | | |
| 敷 地 面 積 | 約 6,500 m ² | 建築面積 | 約 6,300 m ² | 延べ面積 | 約 212,000 m ² |
| 階 数 | 地上 61 階、塔屋 1 階、地下 6 階 | | | | |
| 主 な 用 途 | 百貨店、オフィス、ホテル、美術館、展望台 | | | | |
| 建物の高さ | 約 300m | | | | |
| 構 造 | 鉄骨鉄筋コンクリート造、鉄骨造 | | | | |
| 駐 車 台 数 (建替に伴う増加分) | 約 400 台 (うち約 200 台は、計画地外の既存駐車場を有効活用。) | | | | |

注 1) 規模の詳細に関しては未定であるため、想定している規模が最大となる場合を示しています。

2) 階数については、新館（既存）と合せた階数表現としました。

3) 方法書での延べ面積は約 210,000 m²でしたが、省エネルギーに配慮した仕様の建物外装の採用等により、建築基準法上の規定による延べ面積が変更となりました。



工事計画

事業計画地周辺では多くの店舗が営業し、自動車交通や歩行者通行も多くなっているため、それらへの影響を出来るだけ低減し、安全な工事を行うために、掘削工事・内部仕上げ工事など一部の工事に関しては夜間に行う予定です。夜間工事の実施にあたっては、関係機関と協議調整の上、安全や環境に配慮した工事計画を立てて実施する計画です。

■工事工程

| 年次 | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|------|---|---|-------------------|---|---|
| 解体工事 | ■ | | | | |
| 基礎工事 | | ■ | | | |
| 躯体工事 | | | ■ 地下躯体工事 | | |
| | | | ■ 地上躯体工事 | | |
| 仕上工事 | | | ■ 内外装仕上・設備工事・外構工事 | | |

廃棄物処理計画

「循環型社会形成推進基本法」、「資源の有効な利用の促進に関する法律」、「容器包装に係る分別収集及び再商品化の促進等に関する法律」、「食品循環資源の再生利用等の促進に関する法律」、「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」、「大阪市一般廃棄物処理基本計画」等を踏まえ、廃棄物の発生抑制、再使用、再生利用の推進を図ります。

交通計画

百貨店の来店車両については、近鉄パークングの利用状況に応じ、天王寺公園地下駐車場、あべのベルタ地下駐車場へ誘導する計画です。ホテル、オフィスについては、事業地内で新設する駐車場を利用します。

自動車交通量の抑制を図るため、公共交通機関への利用促進や自動車発生台数の抑制等を検討し、交通による環境への影響の軽減に努めます。

緑化計画

建物形状を段状とし、セットバックした建物に効果的に緑地を配置します。第2の地表、第3の地表を作り出すことで、建築物が周辺の天王寺公園や街区の緑と親和したものとなることを狙っています。関係行政等と協議調整を踏まえ、「大阪府自然環境保全条例」「大規模建築物の建設計画の事前協議に関する取扱要領」等を遵守し、質の高い緑化計画を実現できるように努めます。

○ 環境影響評価項目

本事業の種類・規模、事業の実施に伴う環境への影響、地域の環境の現況等を考慮して、下表に示す項目を環境影響評価項目として選定しました。

| 環境影響評価項目 | 環 境 影 響 要 因 | | | | | |
|-------------|-------------|-------|-----------|---------|-----------|-------|
| | 施設の存在 | 施設の利用 | | 建設工事中 | | |
| | 大規模建築物の存在 | 施設の供用 | 施設関連車両の走行 | 建設機械の稼働 | 工事関連車両の走行 | 土地の改変 |
| 大 気 質 | | ● | ● | ● | ● | |
| 騒 音 | | ● | ● | ● | ● | |
| 振 動 | | | ● | ● | ● | |
| 低 周 波 音 | | ● | | | | |
| 地 盤 沈 下 | ● | | | | | ● |
| 日 照 阻 害 | ● | | | | | |
| 電 波 障 害 | ● | | | | | |
| 廃 棄 物 ・ 残 土 | | ● | | | | ● |
| 地 球 環 境 | | ● | | | | |
| 気象（風害を含む） | ● | | | | | |
| 景 観 | ● | | | | | |

注)「●」は環境影響評価項目を、無印は影響を及ぼすおそれがない又はほとんどないと考えられる項目を示します。

○ 調査の手法

選定した環境影響評価項目について、既存資料の収集・整理及び現地調査を実施することにより、事業計画地周辺の現況を把握しました。

○ 予測の手法

事業の実施が周辺環境に及ぼす影響について、環境影響評価項目に応じて、数値計算や風洞実験等の方法により予測を行いました。

○ 評価の手法

予測結果について、大阪市の環境影響評価技術指針を踏まえ、以下に示すような観点から評価を行いました。

- ・ 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
- ・ 関係法令に定める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

環境影響予測及び評価の結果

| 環境要素 | 区分 | 予測結果等 |
|------|------------|---|
| 大気質 | 施設の利用による影響 | <p>施設の供用による影響を加えた将来濃度の最大値は、二酸化窒素（日平均値の年間 98%値）で 0.052ppm、浮遊粒子状物質（日平均値の 2%除外値）で 0.074mg/m³と予測され、環境基準値を下回ります。</p> <p>施設関連車両の走行による影響を加えた将来濃度の最大値は、二酸化窒素（日平均値の年間 98%値）で 0.052ppm、浮遊粒子状物質（日平均値の 2%除外値）で 0.076mg/m³と予測され、環境基準値を下回ります。</p> <p>熱源設備等の選定にあたって、より大気汚染物質の排出量を抑えた設備の採用や、関連車両台数を抑制するための交通対策に努めます。</p> |
| | 建設工事による影響 | <p>建設機械の稼働による影響を加えた将来濃度の最大値は、二酸化窒素（日平均値の年間 98%値）で 0.058ppm、浮遊粒子状物質（日平均値の 2%除外値）で 0.075mg/m³と予測され、環境基準値を下回ります。短期的な影響についても、予測結果は環境基準値等を下回ります。</p> <p>工事関連車両の走行による影響を加えた将来濃度の最大値は、二酸化窒素（日平均値の年間 98%値）で 0.053ppm、浮遊粒子状物質（日平均値の 2%除外値）で 0.075mg/m³と予測され、環境基準値を下回ります。</p> <p>建設工事にあたっては、工事の平準化及び工事関連車両の集中回避、台数削減等の対策を行い、大気汚染物質の低減に努めます。</p> |
| 騒音 | 施設の利用による影響 | <p>施設の供用により発生する騒音の事業計画地周辺の住居等における等価騒音レベル（寄与レベル）は、最大で 51 デシベルと予測され、環境基準値を下回ります。現況との合成値では 2 地点で環境基準値を上回りますが、現況で環境基準値を上回っているためであり、施設の供用による騒音レベルの増加はありません。事業計画地の敷地境界における騒音レベルの 90%レンジ上端値は最大で 57 デシベルと予測され、規制基準値を下回ります。</p> <p>施設関連車両の走行による騒音レベルの増加は、0～1 デシベルと予測されます。施設の利用にあたっては、低騒音型機器の採用や、関連車両台数を抑制するための交通対策に努めます。</p> |
| | 建設工事による影響 | <p>建設機械の稼働による騒音レベルは、敷地境界上で最大 68 デシベルと予測され、規制基準値を下回ります。夜間の建設工事では、最も近い住居で 1 デシベルの増加と予測されます。また、工事関連車両の走行による騒音レベルの増加は、0～1 デシベルと予測されます。低騒音型の建設機械の採用や、作業量に応じた適正な車種の選定等、騒音の低減に努めます。</p> |
| 振動 | 施設の利用による影響 | <p>施設関連車両の走行時の振動レベルは、最大で 53 デシベルと予測され、要請限度値を下回ると予測されます。施設の利用にあたっては、施設関連車両台数を抑制するための対策を行い、振動の低減に努めます。</p> |
| | 建設工事による影響 | <p>建設機械の稼働による振動レベルは、敷地境界上で最大 71 デシベルと予測され、規制基準値を下回ります。夜間の建設工事では、最も近い住居で感覚閾値を下回ると予測されます。また、工事関連車両の走行時の振動レベルは、要請限度値を下回ると予測されます。工事の平準化及び工事関連車両の集中回避、台数削減等の対策を行い、振動の低減に努めます。</p> |

| 環境要素 | 区分 | 予測結果等 |
|---------------|----------------------|--|
| 低周波音 | 施設の利用による影響 | 施設の供用による低周波音は住居位置で最大 61 デシベルと、現況値（66～83 デシベル）に比べ十分小さい値であり、現況の低周波音を増加させないと予測されます。設備機器の定期点検を行い、異常音の発生防止に努めます。 |
| 地盤沈下 | 施設の利用による影響・建設工事による影響 | 本事業では連続遮水壁及び地下構造物が構築されるため、地下水流動が阻害することが考えられましたが、予測した結果、地下水流動阻害による水位低下量は約 0.3～24cm であり、水位低下の影響範囲はターミナルビル新館部分となると予測されました。さらに、水位低下による地盤沈下も約 0.1cm 程度と想定されるため、地下水位の低下が周辺環境に与える影響は小さいと考えられます。 |
| 日照阻害 | 施設の利用による影響 | 計画施設の高層棟を事業計画地の南側に配置し、周辺市街地への日影の影響をできる限り軽減する計画としています。計画施設による日影時間が 3 時間以上の区域は、日影規制の適用のない商業地域内であり、道路、鉄道軌道または商業施設上です。範囲内に住居は存在しません。 |
| 電波障害 | 施設の利用による影響 | 障害範囲内においては、住居の多くがケーブルテレビによりテレビジョン電波を受信しており、その影響は小さいと考えられますが、テレビジョン電波受信障害が発生した場合は、受信状況を調査、確認の上、障害の状況に応じて、適切な措置を講じます。 |
| 廃棄物・残土 | 施設の利用による影響 | 施設の供用による廃棄物量（処分量）は、リサイクルを行った場合は約 2,048 t /年（リサイクル率 35%）と予測されます。分別回収、再生・リサイクルをさらに強化するよう啓発活動を行い、廃棄物の発生抑制、適正処理とリサイクルの推進に努めます。 |
| | 建設工事による影響 | 建設工事により発生する廃棄物量（処分量）は、解体工事で約 2,489 t（リサイクル率 97%）、新築工事で約 1,013 t（リサイクル率 81%）と予測されます。建設工事中の廃棄物等の処理については、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ます。 |
| 地球環境 | 施設の利用による影響 | 事業の実施に伴うエネルギーの消費による二酸化炭素排出量は約 26,374 t -CO ₂ /年と予測されます。単位面積当りの CO ₂ 排出量は現在の建物より約 4%減少すると予測されます。高効率熱源機器の採用などの対策を行い、温室効果ガスの排出量を低減するよう努めます。 |
| 気象 (風害を含む) | 施設の利用による影響 | 計画施設の低層部周囲にバルコニーの設置、強風頻度が高い西側の壁面積を小さくする建物形状の採用等、歩行者等への風影響をできる限り軽減する計画としています。結果、事業計画地周辺は、強風による影響を比較的受けにくい事務所街に相当すると予測され、風環境として特に問題はないと考えられます。 |
| 景観 | 施設の利用による影響 | 計画施設は、透明感があり、落ち着いた色調で周囲と調和しており、高さに変化を持たせた建築物としていることなどで圧迫感は軽減されています。透明感のある洗練された特徴的なデザインは、目抜き通りにおける代表性をより高める効果を上げるほか、阿倍野・天王寺地区のシンボルとなると考えられ、大阪の南の玄関口にふさわしい新たな景観を創出しているものと考えられます。 |

環境の保全及び創造のための措置

本事業の実施にあたり、関係機関と協議を重ね、環境の保全及び創造のための措置について検討を行ってきました。環境保全及び創造のために講じることを予定している措置は以下の通りです。

○ 施設の存在に係る環境保全措置

- ・ 計画施設の外観については、大阪の南の玄関口である阿倍野・天王寺地区のランドマークとなるよう計画しています。
- ・ 高層に行くほど建物のボリュームを小さくすること、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により、圧迫感を軽減します。

○ 施設の利用に係る環境保全措置

○交通対策

施設の供用にあたっては、自動車交通量の抑制を図るため、以下の対策をはじめとして、公共交通機関への利用促進や自動車発生台数の抑制等を検討します。

- ・ デッキレベル・地上レベル・地下レベルにおける周辺とのバリアフリー化を図り、公共交通機関による来店の利便性を向上させ、来客者に対し、公共交通機関の利用を呼びかけます。
- ・ 商品の集約納品による物流の合理化を図り、交通量の抑制に努めます。

○大気・騒音・振動対策

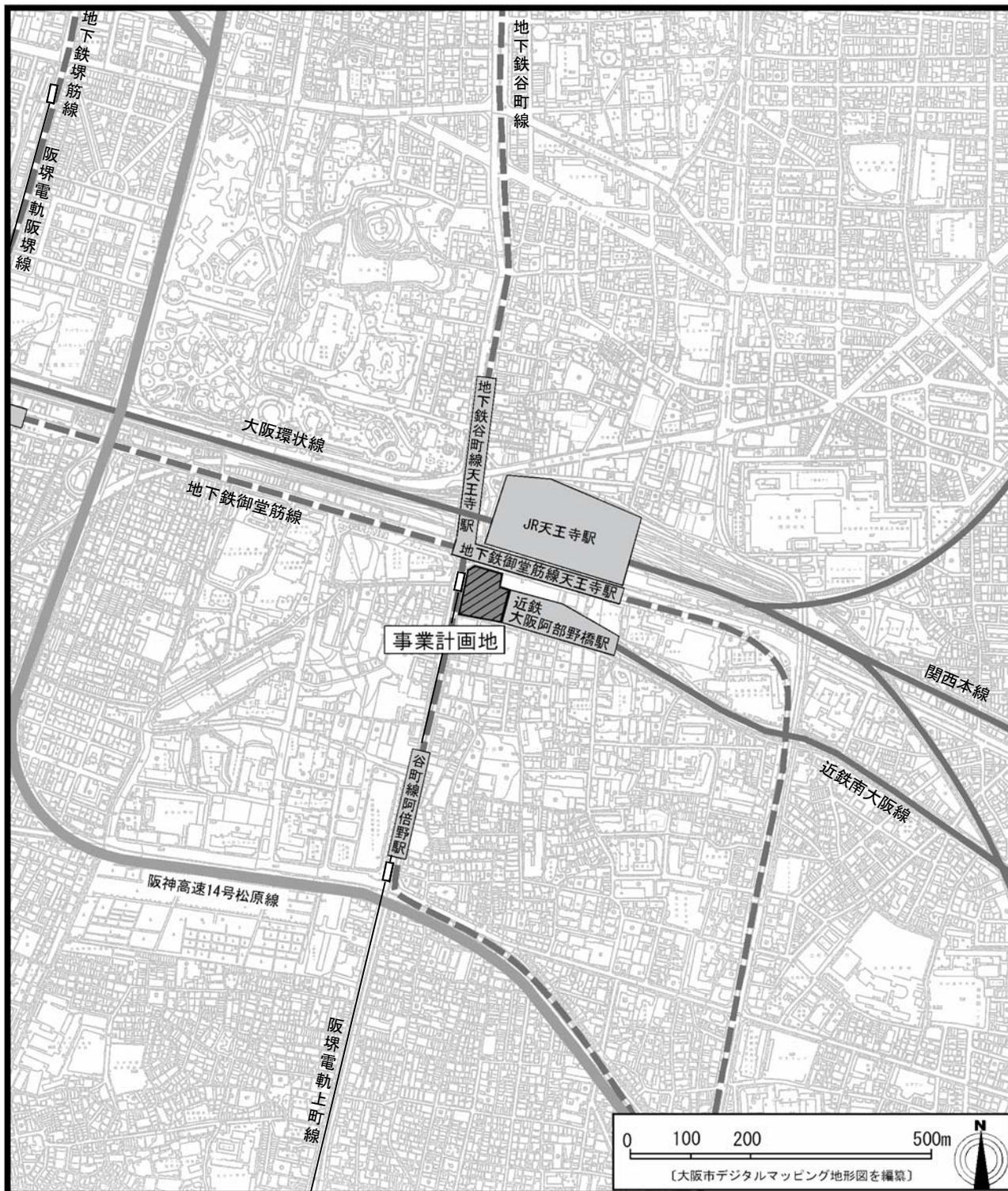
- ・ 設備機器の効率的な運転を行い、大気汚染物質の排出量の抑制に努めます。
- ・ 設備機器については、低騒音・低振動型の設備の採用を検討し、必要に応じて消音器の設置等の対策を行います。

○廃棄物・温室効果ガス抑制対策

- ・ 廃棄物の削減やリサイクル率の向上に努めます。
- ・ 温室効果ガスの排出を抑制するため、効率の高い熱源機器や高効率照明器具（明るさセンサーによる自動調光機能付）を採用するほか、設備機器の最適運転に努めます。

○ 建設工事に係る環境保全措置

- ・ 敷地外への騒音伝播が小さな工法（逆打ち工法）を採用して掘削工事を行います。
- ・ 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、騒音の抑制や粉じんの場外への飛散防止に努めます。
- ・ 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ます。
- ・ 排出ガス対策型や低騒音・低振動型の建設機械の採用に努めるとともに、作業量に応じた適正な車種を選定する等、排出ガスの発生や騒音・振動の低減に努めます。
- ・ 掘削した現地発生土を再利用し、打設に再利用します（掘削土再利用連続壁工法）。
- ・ ダンプトラックによる残土搬出時には、タイヤ洗浄や場内散水を行い、粉じんの飛散防止に努めます。
- ・ アスベストについて事前に調査を実施し、確認されれば、法令等に基づき適正に除去及び処分を行います。



お問い合わせ先

近畿日本鉄道株式会社 ターミナル開発事業本部

住 所：〒543-0021 大阪市天王寺区東高津町1 1 番9号

電話番号 06-4304-7361 ファックス番号 06-4304-7337