

## 6. 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	環境保全措置（工事中）	履行状況
大気質	<ul style="list-style-type: none"> <li>・建設工事の実施にあたっては、工事区域の周辺には仮囲い、解体建物の周囲には防音パネルを設置することに加えて適宜散水及び車両の洗浄を行い、粉じんの発生及び飛散防止を図る。</li>   <li>・市場動向を踏まえ、より排出ガスの影響が少ない対策型建設機械の採用に努めるとともに、今後の工事計画において可能な限り台数を削減するよう技術的検討を行う。また、良質燃料の使用に努めるとともに、空ぶかしの防止、アイドリングストップの励行等、適切な施工管理を徹底する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・工事区域の周囲に仮囲い（鋼板 3.0m＋2.0m）を設置しました。（写真 1 参照）</li> <li>・地上解体工事においては、解体建物外壁面に養生用足場を架設し、外接する範囲は全面に防音パネルを設置しました。</li> <li>・全周旋回掘削機を用いた解体工事において掘削バケットに養生を設け外部への飛散を低減する対策を実施しました。（写真 2 参照）</li> <li>・作業中は、散水・車両洗浄を十分に行って粉じんの発生・飛散防止を実施しました。（写真 3 参照）</li> <li>・工事関連車両の出入口には養生鉄板を敷き並べてタイヤの汚れ付着の防止を図るとともに、必要に応じタイヤ洗浄を行い、外部へ泥土等の持ち出しを防止しました。</li> <li>・地上解体工事期間中は、作業状況に応じて現場周辺での巡視を強化して、粉じん等の監視を行いました。また粉じんやガラの飛散を押さえた工法での解体実施や JR 高架橋や列車運行の安全確保のため、夜間ブロック解体を実施しました。</li> <li>・残土の積込みは地上では行わず地下のみで実施しました。また、地下へ車両の動線はスロープ部は鉄板敷、掘削面は全面捨てコンを打設し、常に清掃を行い、タイヤへの泥の付着や粉じんの飛散を防止しました。</li> <li>・建設機械選定では、最新の排出ガス対策型の建設機械を可能な限り採用しました。（写真 4 参照）</li> <li>・建設機械台数の削減のため、鉄道付近での地中障害撤去において RC 柱列壁杭工法の採用、載荷試験による杭長の見直しを行いました。</li> <li>・建設機械の使用燃料の確認については、排気口からの排ガスの異常や異音が発生していないか現場で確認しながら工事を行うとともに、空ぶかし防止、アイドリングストップ励行を徹底しました。</li> </ul>

項目	環境保全措置（工事中）	履行状況
大気質	<ul style="list-style-type: none"> <li>・既存建物の解体に先立ち、大気汚染防止法や石綿障害予防規則などの関係法令に沿って、適正に飛散防止及び除去を行う。</li> <li>・低VOC塗料などの環境への影響の少ない材料選定等により、周辺環境への影響の回避、低減に努める。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・建設機械等の稼働状況を把握するとともに適切な管理を行い、万一問題が発生した場合には、関係機関と協議のうえ、適切な対策等を検討・実施する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・アスベストについては、関係法令に基づき解体工事着手前に調査を実施すると共に、大阪市環境局に届出書を提出しました。</li> <li>・除去工事にあたっては、適切に袋詰めするなど、適正に飛散防止及び除去を行いました。（写真5参照）</li> <li>・今後の仕上工事などにおいては低VOC塗料等の環境への影響の少ない材料選定に努めます。</li> <li>・建設資機材搬入車両の計画的な運行により、適切な荷載を行うとともに、山留壁工事や杭工事における工事内容の見直しによる工事量の低減等により、工事関連車両の台数をできる限り削減しました。</li> <li>・公共交通機関利用を奨励し通勤のための車両乗り入れを抑制しました。また、令和2年8月より通勤車両の乗り入れを原則禁止しました。</li> <li>・建設資材の搬出入車両の運行は可能な限り、朝・夕のラッシュ時間帯を避けるように、日々の作業打合せを行いました。</li> <li>・ピークが重なる場合は、搬出入車両の調整を行い、平準化に努めました。</li> <li>・入場・退場共に、四つ橋筋や阪神高速道路等、複数の幹線道路を通行ルートとして設定し、そのいずれかを利用することにより、車両の分散化に努めました。</li> <li>・建設機械等の稼働状況を把握し、管理を行いました。また、問題が発生した場合に備え、現場での連絡網を作成しました。</li> <li>・調査期間中において、特に問題は発生しておりません。</li> </ul>
水質	<ul style="list-style-type: none"> <li>・工事区域内の濁水（雨水及び工区内の滞留地下水）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。</li> <li>・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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・工事区域内の濁水については、濁水処理施設を設け、濁度及びpH調整を行い、下水放流基準内としたのち、公共下水道に放流しました。</li> <li>・ピットを複数設置するとともに、ピット内に堆積した土砂は沈砂能力を保つために定期的に除去しました。除去した土砂は汚泥として適切に処理しました。</li> </ul>

項目	環境保全措置（工事中）	履行状況
土 壌	<ul style="list-style-type: none"> <li>・建設工事の実施にあたっては、場内の散水や発生土をシートで覆う等、飛散防止を十分に行う。</li> <li>・運搬にあたっては、運搬車両のタイヤ洗浄や搬出土をシートで覆う等、場外への拡散防止を行う。</li> <li>・汚染土壌を事業計画地から搬出する場合には、関係法令等に準拠し、適切に汚染土壌の搬出、運搬及び処理を行う。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・工事区域の周囲に仮囲い（鋼板 3.0m + 2.0m）を設置しました。（写真1参照）</li> <li>・作業中は、散水・車両洗浄を十分に行って粉じんの発生・飛散防止を実施しました。（写真3参照）</li> <li>・工事関連車両の出入口には養生鉄板を敷き並べてタイヤの汚れ付着の防止を図るとともに、必要に応じタイヤ洗浄を行い、外部へ泥土等の持ち出しを防止しました。</li> <li>・残土の積込みは地上では行わず地下のみで実施しました。また、地下へ車両の動線はスロープ部は鉄板敷、掘削面は全面捨てコンを打設し、常に清掃を行い、タイヤへの泥の付着や粉じんの飛散を防止しました。</li> <li>・障害撤去にて排出された残土の内、汚染土に該当する土壌については、ダンプ積込みが可能か確認するため歩行試験を実施した上、土壌が運搬中に飛散しないことを確認した上で搬出しました。</li> <li>・事業計画地は汚染土状況調査に基づき全体が土壌汚染に係る自然由来特例区域に指定されていますが、汚染土の発生をできるだけ抑制するため、搬出土については認定調査を実施しました。</li> <li>・基準超過土（汚染土）の運搬にあたっては、運搬車両のタイヤ洗浄や搬出土をシートで覆う等、場外への拡散防止を行いました。</li> <li>・汚染土壌の事業計画地からの搬出にあたり、事前に大阪市環境局に施工計画（法第12条計画届）、搬出処理計画（法第16条）を提出し、法令に基づき適切に搬出、運搬及び処理を行いました。</li> </ul>

項目	環境保全措置（工事中）	履行状況
騒音・振動・低周波音	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 建設工事の実施にあたっては、工事区域の周囲には遮音壁を兼ねた仮囲いを、また解体建物の周囲には防音パネルを設置し騒音の抑制に努める。</li> <li>・ 建設機械等からの騒音・振動による周辺地域への環境への影響を軽減するため、低騒音・低振動型の建設機械・工法の採用に努めるとともに、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う。</li> <li>・ 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、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。</li> <li>・ 事業計画地の周囲には、病院や専門学校等が存在していることを踏まえ、これらの近隣施設と十分な事前協議を行い、工事を実施する。</li> <li>・ 夜間工事を実施する場合には周辺環境に配慮し、できる限り騒音等が発生しない工種・工法とし、警察、道路管理者等関係機関と協議調整の上、安全な工事計画を立て実施する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 工事区域の周囲に仮囲い（鋼板 3.0m + 2.0m）を設置しました。（写真1参照）</li> <li>・ 地上解体工事では、解体建物外壁面に養生用足場を架設し、外接する範囲は全面に防音パネルを設置しました。</li> <li>・ 全周旋回掘削機を用いた解体工事において掘削バケットに養生を設け騒音を低減する対策を実施しました。（写真2参照）</li> <li>・ 大型の発電機の周辺に防音シートを設置しました。</li> <li>・ 山留め工事においては、ゲート前で施工する際は当該ゲートの使用を制限し、ゲートを閉鎖して上部には防音シート張りを行い、騒音の抑制に努めました。</li> <li>・ 解体工事は、圧砕工法を基本とし、騒音・振動発生を抑制しました。</li> <li>・ 建設機械選定では、国交省指定の低騒音型機械など最新の騒音対策型の建設機械を可能な限り採用しました。また、建設機械・運搬車両に対しては、空ぶかし防止、アイドリングストップ励行を徹底しました。（写真4参照）</li> <li>・ 地下工事については、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ため、逆打工法を採用しています。</li> <li>・ 建物中央部に一部躯体の後施工部をつくり仮設スロープを東西に2箇所設けて建設車両を地下へ直接おろして資材揚重をできるようにしています。特に残土搬出においては1階からの大型重機使用を完全になくし、スロープを活用して地下でダンプに直積みすることで地上での重機や運搬車両から発生する騒音振動を低減しています。</li> <li>・ 工事着手前に周辺自治会、企業、病院、専門学校等に対して工事の概要を説明しました。</li> <li>・ 夜間工事については、監督官庁と協議のうえ実施すると共に、隣接するホテル等への周辺環境に配慮し、不要な騒音・振動の発生を極力抑止しました。</li> <li>・ 地上躯体、地下躯体工事期間においては夜間工事を出来るだけ少なくするよう努めました。具体的には、地上においては鉄道近接工事などで安全上やむを得ず夜間に行う必要のある工事のみ、地下躯体工事では残土搬出のみを夜間に行いました。なお、地下からの残土搬出にあたっては、スロープを活用して地下で運搬車両に積み込むことで、地上への騒音影響を低減しました。</li> </ul>

項目	環境保全措置（工事中）	履行状況
騒音・振動・低周波音	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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、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。</li> <li>・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。</li> <li>・夜間の工事関連車両の走行については、周辺地域への影響を最小限にとどめるよう工事計画を立て、台数削減に努め、走行速度の順守を徹底し道路交通騒音に配慮する。</li> <li>・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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・建設資機材搬入車両の計画的な運行により、適切な荷載を行うとともに、山留壁工事や杭工事における工事内容の見直しによる工事量の低減等により、工事関連車両の台数をできる限り削減しました。</li> <li>・公共交通機関利用を奨励し通勤のための車両乗り入れを抑制しました。また、令和2年8月より通勤車両の乗り入れを原則禁止しました。</li> <li>・建設資材の搬出入車両の運行は可能な限り、朝・夕のラッシュ時間帯を避けるように、日々の作業打合せを行いました。</li> <li>・ピークが重なる場合は、搬出入車両の調整を行い、平準化に努めました。</li> <li>・出入口前の道路は右折入場・右折退場を禁止とし、直進車両の妨げや、歩行者の妨げを防止しました。</li> <li>・入場・退場共に、四つ橋筋や阪神高速道路等、複数の幹線道路を走行ルートとして設定し、そのいずれかを利用することにより、車両の分散化に努めました。また、狭小道路を工事関連車両が通行する事のないようにしました。</li> <li>・警察協議により昼間搬入できない資材など夜間に搬入する車両についてできる限り台数削減に努めました。また、走行速度の順守を徹底しました。</li> <li>・建設機械等の稼働状況を把握し、管理を行いました。また、問題が発生した場合に備え、現場での連絡網を作成しました。</li> <li>・工事最盛期に建設作業騒音・振動について事後調査を実施しました。（写真6参照）</li> <li>・調査期間中において、特に問題は発生しておりません。</li> </ul>
地盤沈下	<ul style="list-style-type: none"> <li>・工事の実施にあたっては、新築建物の外周全てについて、遮水性の高い山留壁を構築すること等による側方及び下方からの地下水の発生を抑制するとともに、鉄道近接施工となるため、北面は剛性と耐力の大きいRC連続地中壁及びソイルバットレスを計画し、地盤変形の抑制などの対策を講じ、地盤沈下を生じさせないよう配慮する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新築建物の外周部に遮水性の高いソイルセメント柱列壁やRC柱列壁杭の構築により、地下水の発生を抑制しました。</li> <li>・計画地は鉄道（西日本旅客鉄道株式会社の高架、阪神電鉄株式会社の地下鉄道函体）に近接していることから、より鉄道軌道躯体への変位防護に配慮するため、地中の地盤改良対策の実施やコンクリート柱列壁杭による山留め連壁を構築する対策を実施しました。</li> </ul>

項目	環境保全措置（工事中）	履行状況
地盤沈下	<ul style="list-style-type: none"> <li>・工事の実施にあたっては、近接する鉄軌道（西日本旅客鉄道株式会社の高架鉄道、阪神電気鉄道株式会社の地下鉄道函体・軌道）の変位防護等に配慮し、地盤の変形防止に努める。また、山留壁工事等の必要期間中は関係者との協議に基づき計測管理を行い、安全確保に努めるものとする。</li> <li>・事業計画地の範囲の、近隣建物との離隔距離が比較的小さ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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・施工にあたっては、工事着手前に鉄道事業者と協議を実施し、施工方法や計測管理方法を決定した上で、鉄道事業者と連携を取りながら、施工中の列車運行の安全確保をしています。</li> <li>・工事着手前に事業計画地周辺の歩道や道路の現地確認を実施し、周辺に影響の出る掘削開始前から歩道の変状を確認するなど、現地の状況を確認しながら慎重に工事を進めています。</li> </ul>
電波障害	<ul style="list-style-type: none"> <li>・工事中を含め、地上躯体の進捗に合わせてクレーンの向きや配置に配慮など適宜必要な対策を行うとともに、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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地上躯体構築に合わせてクレーン位置が高くなることから、未使用時は電波到来方向に平行する向きとすることで、電波障害の発生防止に努めました。</li> <li>・電波障害が発生する可能性がある施設については、CATV局への加入、既設アンテナに対する受信方向や増幅器の調整といった事前対策を実施しました。</li> <li>・影響が確認された場合には適切に対処します。</li> </ul>
廃棄物・残土	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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・再資源化等について適切な措置を講じる。</li> <li>・使用する建設資材等についても、できる限りリサイクル製品を使用する計画である。</li> <li>・撤去物については、解体建物について事前調査を実施し、分別解体計画を作成し、分別解体を実施するよう努める。</li> <li>・可能な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により可能な限り再生骨材、路盤材等としてリサイクルを図る。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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、下記の通り、発生抑制・減量化・再資源化等について適切な措置を講じました。</li> <li>・使用する建設資材等については、再生骨材や流動化処理土などのリサイクル製品を使用しました。</li> <li>・撤去物については、解体建物について事前調査を実施し、分別解体計画を作成し、分別解体を実施しました。</li> <li>・可能な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により再生骨材、路盤材等として可能な限りリサイクルを図りました。</li> <li>・場内での分別を徹底するため、リサイクルヤードに処理業者から派遣された分別指導員を配置し、分別の徹底を図っています。（写真7参照）</li> <li>・解体工事においては構造体部分では、大型重機で効率的に解体した後、現場内で圧碎機による小割を行い、鉄骨・鉄筋への付着物を取り除き、コンクリートの分別を行いました。（写真8参照）</li> </ul>

項目	環境保全措置（工事中）	履行状況
廃棄物・残土	<ul style="list-style-type: none"> <li>・搬出にあたっては、散水やシートで覆うなど、飛散防止を行う。さらに、使用する建設資材等については、できる限りリサイクル製品を使用するものとし、建設リサイクルの促進についても寄与できるよう努める。</li> <li>・梱包資材の簡素化による廃棄物の発生抑制や分別コンテナによる廃棄物分別により廃棄物の減量化に配慮する。</li> <li>・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。</li> <li>・アスベストの使用が一部確認されたため、調査結果に基づき、適正に飛散防止及び除去を行う。</li> <li>・残土については、敷地の一部が自然由来特例区域に指定されていることから、土壤汚染対策法に基づき適切に処理・処分する。</li> <li>・汚泥については、泥水や安定液等をできる限り使用しない工法の採用等、より効果的な対策について、今後詳細な技術的検討を行い、可能な限り建設汚泥の発生抑制を図るとともに、発生した汚泥については原則再資源化施設に搬出し、リサイクルに努める。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・障害撤去工事においては、掘削バケツから排出される残土・ガラを汚泥とそれ以外に分別しました。汚泥を取り除いた既存基礎や既存杭は、地上で破碎し、鉄筋とコンクリートガラに分別を行いました。</li> <li>・分別後のリサイクルできない廃棄物は、中間処理業者への引渡しを行いました。</li> <li>・解体撤去物の搬出にあたっては散水により粉じんの飛散防止を図りました。</li> <li>・使用する建設資材等については、再生骨材や流動化処理土などのリサイクル製品を使用しました。</li> <li>・梱包資材の廃棄物については分別の徹底により減量化を図りました。今後の建設工事や設備工事等においては、できる限り梱包資材の簡素化に努めます。</li> <li>・廃棄物の処理が適正になされていることを、電子マニフェストによって確認しました。</li> <li>・アスベストについては、関係法令に基づき解体工事着手前に調査を実施すると共に、大阪市環境局に届出書を提出しました。</li> <li>・除去工事にあたっては、適切に袋詰めするなど、適正に飛散防止及び除去を行いました。（写真5参照）</li> <li>・事業計画地については、大阪市環境局と汚染土処分に関する協議を行い、汚染土壤対策法に基づく汚染状況調査を実施した結果、全域が土壤汚染に係る自然由来特例区域として指定されました。</li> <li>・残土については、掘削工事の実施にあたり、汚染土壤対策法に基づく届出を行ったうえ、汚染土壤を法令に従い適切に処分しています</li> <li>・なお、汚染土の発生をできるだけ抑制するため、搬出土について土壤汚染対策法における認定調査を実施しました。基準適合土と判定された土壤について、分別可能な範囲で基準不適合土壤と分別し、搬出しています。</li> <li>・建設汚泥の発生を抑制するため、山留め壁には汚泥発生量を低減するための薬剤を注入しながら実施しました。</li> <li>・汚泥については、全量をリサイクルプラントにて処理し、埋め戻し材等として用いる流動化処理土や再生土としてリサイクルしています。</li> </ul>

項目	環境保全措置（工事中）	履行状況
文化財	<ul style="list-style-type: none"> <li>埋蔵文化財については、事業計画地は周知の埋蔵文化財包蔵地ではないが、新たな掘削工事にあたっては、大阪市教育委員会等の関係機関と協議し適切に対処する。</li> <li>建設工事中に、事業計画地において埋蔵文化財が確認された場合には、大阪市教育委員会等と協議を行い、適切に対応する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>埋蔵文化財については、令和2年3月に大阪市教育委員会立会いのもと試掘調査を実施しました。</li> <li>今後、工事中に遺構・遺物等が発見された場合は、ただちに工事を中止し、大阪市教育委員会と協議します。</li> <li>保存建物の移設は、保存する躯体と撤去する躯体をワイヤソーで切り離し、慎重に移動しました。曳家工事部分への影響を防止するため、油圧式ジャッキ付きの多軸台車と油圧式のスライドジャッキを用いてレール上を水平移動することにより、建物の健全性を維持しながら周辺環境へ影響を与えないよう安全に移動しました。(写真9参照)</li> <li>保存部分は既存金属パネルや折板屋根養生を活用し、既存の躯体や建具等を保護しながら工事を行いました。(写真10参照)</li> </ul>
交通対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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、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。</li> <li>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。</li> <li>工事関連車両の出入口や走行ルートについては、警察、道路管理者等関係機関と協議調整を行う。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>建設資機材搬入車両の計画的な運行により、適切な荷載を行うとともに、山留壁工事や杭工事における工事内容の見直しによる工事量の低減等により、工事関連車両の台数をできる限り削減しました。</li> <li>公共交通機関利用を奨励し通勤のための車両乗り入れを抑制しました。また、令和2年8月より通勤車両の乗り入れを原則禁止しました。</li> <li>また、工事関連車両には、アイドリングストップの励行を徹底しました。</li> <li>建設資材の搬出入車両の運行は可能な限り、朝・夕のラッシュ時間帯を避けるように、日々の作業打合せを行いました。</li> <li>ピークが重なる場合は、搬出入車両の調整を行い、平準化に努めました。</li> <li>出入口前の道路は右折入場・右折退場を禁止し、直進車両や、歩行者への妨げを防止しました。</li> <li>入場・退場共に、四つ橋筋や阪神高速道路等、複数の幹線道路を走行ルートとして設定し、そのいずれかを利用することにより、車両の分散化に努めました。また、狭小道路を工事関連車両が通行する事のないようにしました。</li> <li>警察と工事着手前に出入口や走行ルートに係る協議を行い、決められたルートや通行時間の順守を徹底しました。</li> </ul>

項目	環境保全措置（工事中）	履行状況
交通対策	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 建設資機材等の運搬にあたっては、車両走行ルート of 適切な選定や走行時間帯の配慮により分散化を図るとともに、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。また、警察、道路管理者等関係機関と協議調整のうえ、周辺道路環境に配慮する。</li> <li>• 工事関連車両の出入口には、交通誘導員を配置し歩行者の安全を確保する。</li> <li>• 夜間の工事関連車両の走行については、周辺地域への影響を最小限にとどめるよう工事計画を立て、台数削減に努め、走行速度の遵守を徹底し、道路交通騒音に配慮する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 周辺において入場待ちの待機車両が発生しないよう打合せで決めた時間で運行するよう関係車両に周知するとともに、待機車両防止のパトロールを実施し、本工事による車両影響を低減しています。</li> <li>• 敷地外工事（道路のインフラ工事等）と協議を行い、車両ゲートの位置、出入り時間の調整を実施しています。</li> <li>• 工事中は出入口付近に資格を有した誘導員を配置し、安全の確保や歩行者優先の誘導に努めました。</li> <li>• 警察協議により昼間搬入できない資材など夜間に搬入する車両についてできる限り台数削減に努めました。また、走行速度の順守を徹底しました。</li> </ul>

## 7. 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。

市長意見	市長意見に対する事業者の見解	履行状況
大気質		
<p>事業計画地周辺における二酸化窒素の予測結果は、環境基準を下回るものの、建設機械の稼働による影響は大きいことから、最新の排出ガス対策型建設機械や新技術・新工法を採用するとともに、施工管理を徹底し、大気汚染物質の排出量を最大限抑制すること。</p>	<p>建設工事の実施にあたっては市場動向を踏まえ、より排出ガスの影響が少ない対策型建設機械の採用に努めるとともに、今後の工事計画において可能な限り台数を削減するよう技術的検討を行うほか、環境保全のための措置を確実に実施するよう施工管理を徹底することにより、大気汚染物質の排出量の抑制に配慮します。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・建設機械選定では、最新の排出ガス対策型の建設機械を可能な限り採用しました。(写真4参照)</li> <li>・また、建設機械・運搬車両に対しては、空ぶかし防止、アイドリングストップ励行を徹底しました。</li> <li>・工事中は建設機械の稼働状況を把握し、工事の平準化に努めました。</li> <li>・全周旋回掘削機を用いた解体工事において掘削バケットに養生を設け外部への飛散を低減する対策を実施しました。(写真2参照)</li> </ul>
地球環境		
<p>本事業は、エネルギー消費の大きい大規模建築物であり、徹底した省エネ化・低炭素化が求められることから、詳細設計の段階においては、建築物全体における外皮性能の向上や高効率機器の導入等により、更なる温室効果ガスの排出抑制を図ること。</p>	<p>本事業においては、さらなる環境保全対策として、外壁の高断熱化の拡充や外気取入量可変制御の充実による空調設備の省エネルギー化、自然換気窓・自然換気ファンの導入を行うとともに、周辺動向等を考慮しながら、省エネ機器やLED照明の導入等の環境保全対策の追加検討を継続的に行うことにより、建物全体で可能な限り省エネルギー化・低炭素化に努めます。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・Low-e 複層ガラスによる外壁の高断熱化、外気取入量可変制御による空調設備の省エネルギー化、LED照明やBEMSの導入等を確実に実施します。</li> </ul>

8. 履行状況写真



写真1 仮囲いの設置状況



写真2 掘削バケット養生の状況



写真3 粉じん防止散水の様子



写真4 排出ガス基準適合・低騒音型建設機械

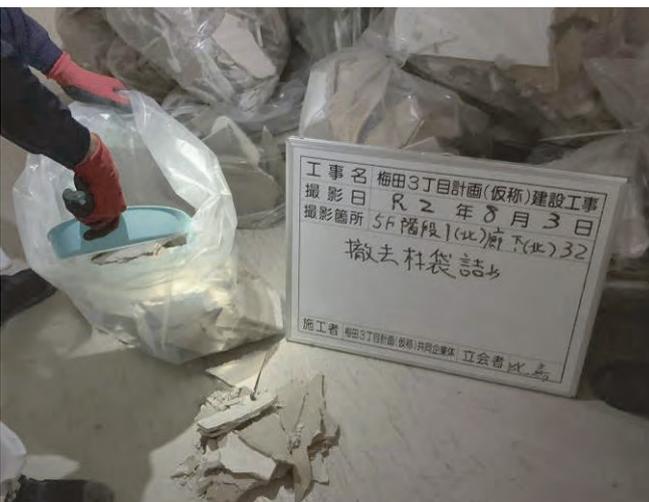


写真5 石綿除去工事の状況



写真6 騒音振動調査の状況



写真7 廃棄物リサイクルヤードの状況



写真8 解体ガラの小割と分別の状況



写真9 保存部分曳家工事の状況



写真10 保存部分保護の状況