

梅田3丁目計画（仮称）
事後調査計画書

令和2年6月

日本郵便株式会社
大阪ターミナルビル株式会社
株式会社 J T B

目 次

| | |
|-----------------|----|
| 1. 事業者の氏名及び所在地 | 1 |
| 2. 対象事業の名称 | 1 |
| 3. 対象事業の内容 | 1 |
| 3. 1 事業計画地の位置 | 1 |
| 3. 2 施設計画の概要 | 3 |
| 3. 3 工事計画 | 7 |
| 4. 環境保全のための措置 | 10 |
| 5. 事後調査の方法 | 15 |
| 5. 1 調査の目的 | 15 |
| 5. 2 調査計画 | 15 |
| 6. 事後調査報告書の提出時期 | 15 |

1. 事業者の氏名及び所在地

名 称：日本郵便株式会社

代表者：代表取締役社長 衣川 和秀

所在地：東京都千代田区大手町2丁目3番1号

名 称：大阪ターミナルビル株式会社

代表者：代表取締役社長 井上 浩一

所在地：大阪市北区梅田2丁目2番22号

名 称：株式会社JTB

代表者：代表取締役 社長執行役員 高橋 広行

所在地：東京都品川区東品川2丁目3番11号

2. 対象事業の名称

梅田3丁目計画（仮称）

3. 対象事業の内容

3.1 事業計画地の位置

事業計画地は、大阪都心の北部に位置し、京阪神都市圏の主要交通ターミナルであるJR大阪駅の西側に隣接する区域で、阪急大阪梅田駅、阪神大阪梅田駅、Osaka Metro御堂筋線梅田駅、谷町線東梅田駅、四つ橋線西梅田駅、JR東西線北新地駅に近接しており、これらの乗換動線上に位置し交通利便性が極めて高い地区である。

また、大阪駅北地区（うめきた地区）の開発に合わせて、JR東海道線支線地下化及び新駅整備が行われていることに加え、なにわ筋線整備の計画もあり、更に交通利便性が高まるものと考えられる。

なお、事業計画地の北西側には阪神高速道路（池田線）の梅田出入口があるほか、幹線道路が整備されているなど、自動車交通も至便である。

事業計画地の位置は、図-1に示すとおりである。

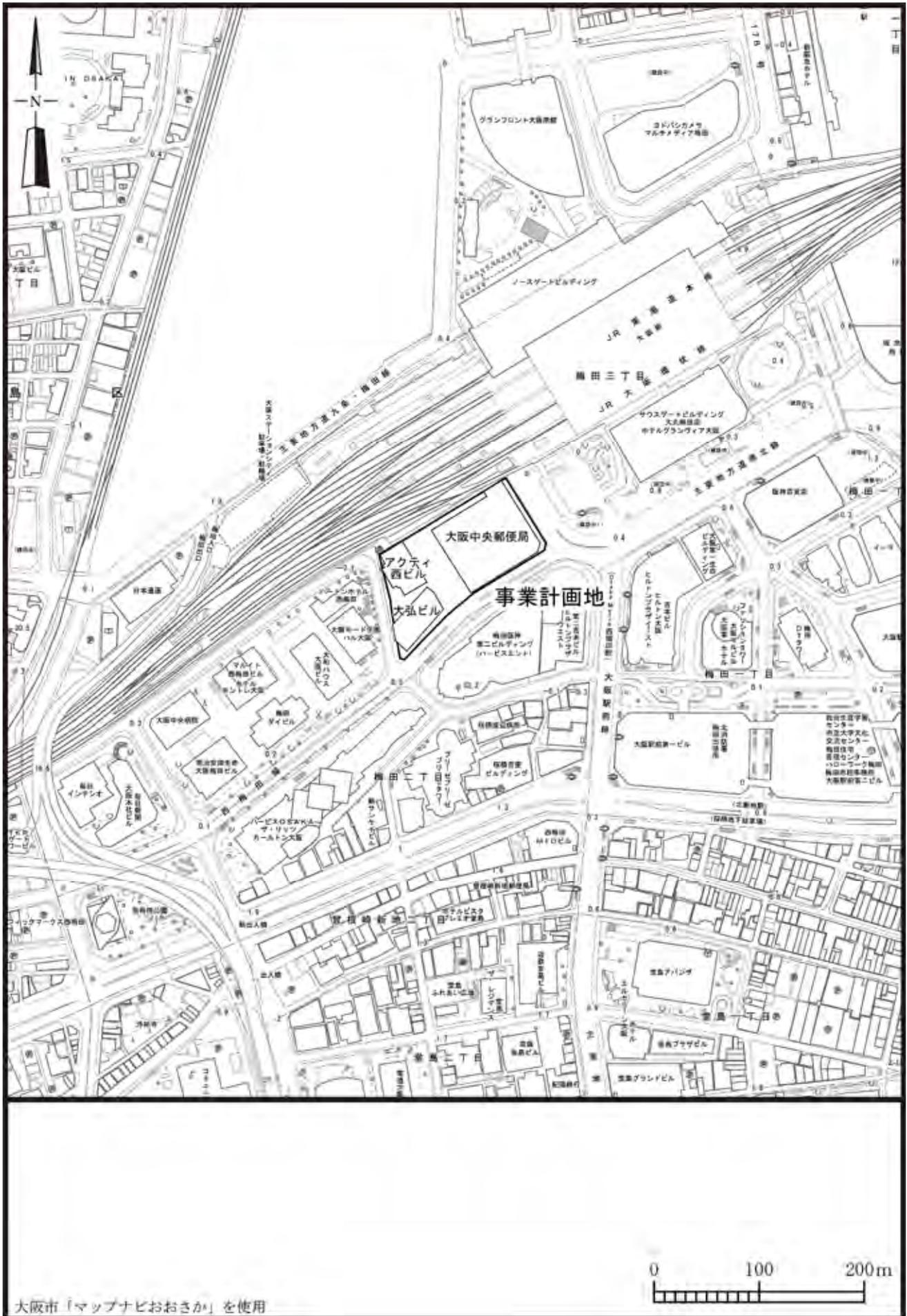


図-1 事業計画地の位置

3. 2 施設計画の概要

計画施設の内容は、表-1 に示すとおりである。また、計画施設の配置図は図-2、立面図は図-3、完成予想図は図-4 に示すとおりである。

また、施設関係車両の主要通行ルートは図-5 に示すとおりである。



図-2 施設配置図

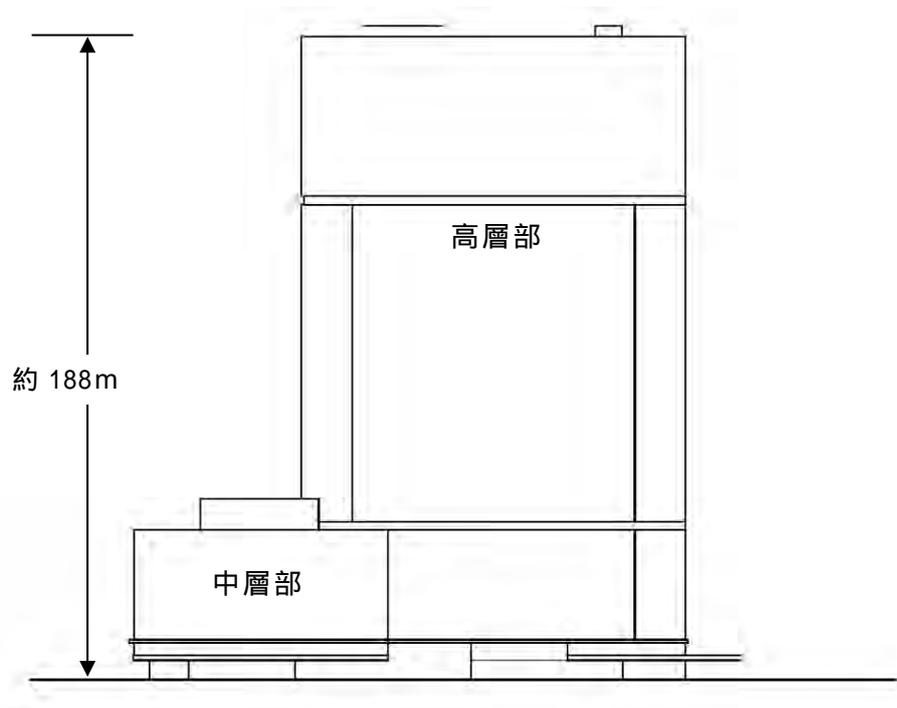


図-3 立面図（南立面）



※現時点の計画に基づき設定しており、今後の協議等により変更となる可能性がある。

図-4 完成予想図

表-1 計画施設の規模

| | | |
|----------|--------------------------|---|
| 事業計画地の概要 | 所在地 | 大阪市北区梅田3丁目2番4号、14号、18号 |
| | 敷地面積 | 約 12,900m ² |
| | 区域の指定 | 都市計画区域（市街化区域） |
| | 地域・地区 | 商業地域・都市再生特別地区 |
| | 防火地域 | 防火地域 |
| | 基準建ぺい率 | 80%（耐火建築物の場合 100%） |
| | 容積率最高限度 | 1,500% （都市再生特別地区の都市計画により最高限度緩和） |
| 施設の概要 | 建築面積 | 約 9,500m ² |
| | 延べ面積 | 約 229,000m ² |
| | （参考） 容積率の算定の基礎となる延べ面積 | 約 193,500m ² 業務施設：約 101,500m ² 商業施設：約 44,000m ² 劇場：約 6,000m ² 滞在施設：約 42,000m ² |
| | 階数 | 地上 40 階、地下 3 階、塔屋 2 階 |
| | 建築物の高さ | 約 188m |
| | 構造 | 鉄骨造、一部鉄筋コンクリート造・鉄骨鉄筋コンクリート造 |
| | 主な用途 | 業務施設 商業施設 劇場 滞在施設 |
| | 駐車台数 （荷捌き台数含む） | 約 390 台 |
| | 自転車駐輪台数 | 約 380 台 |

注：規模については想定している計画が最大となる場合を示している。

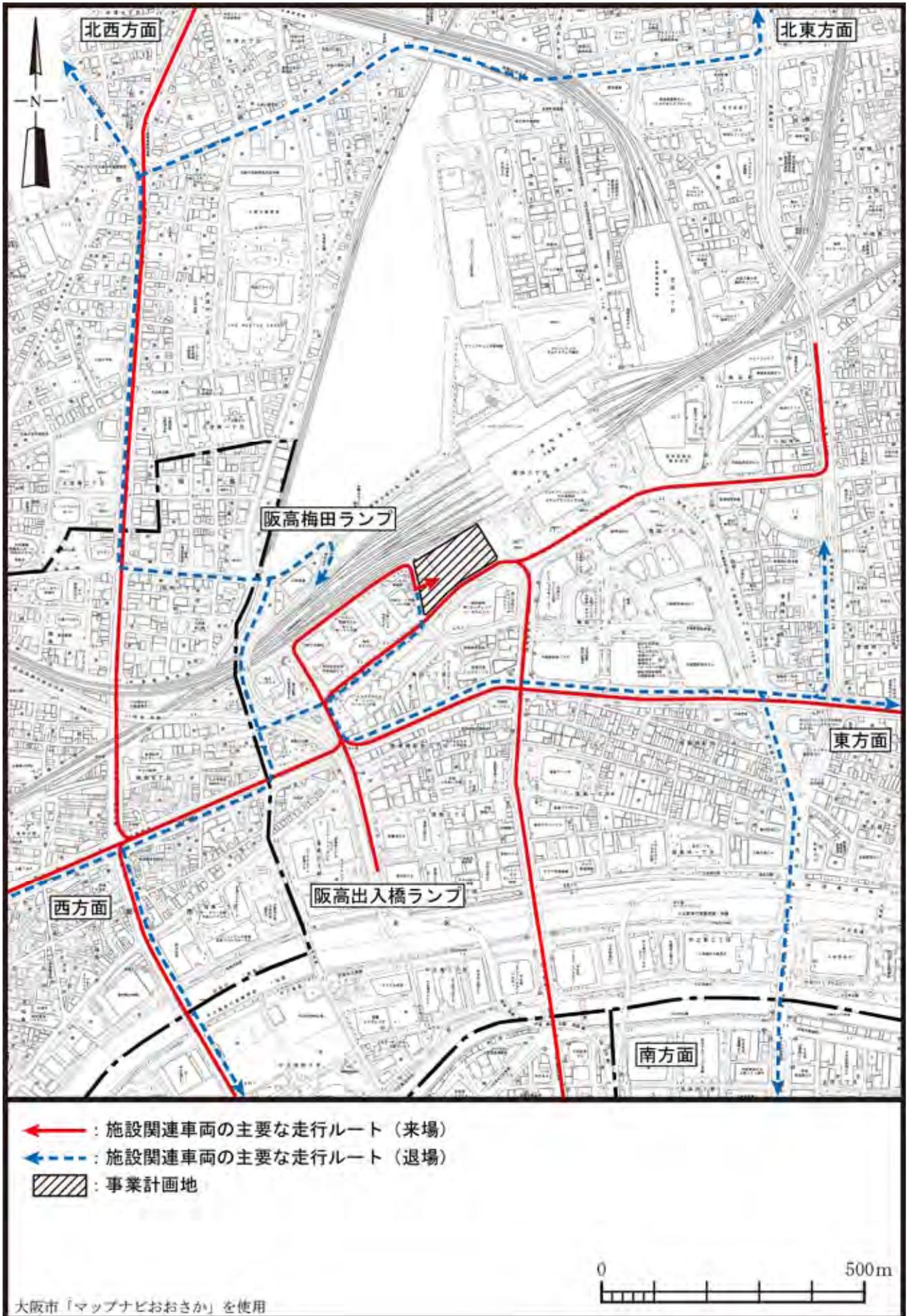


図-5 施設関係車両の主要通行ルート

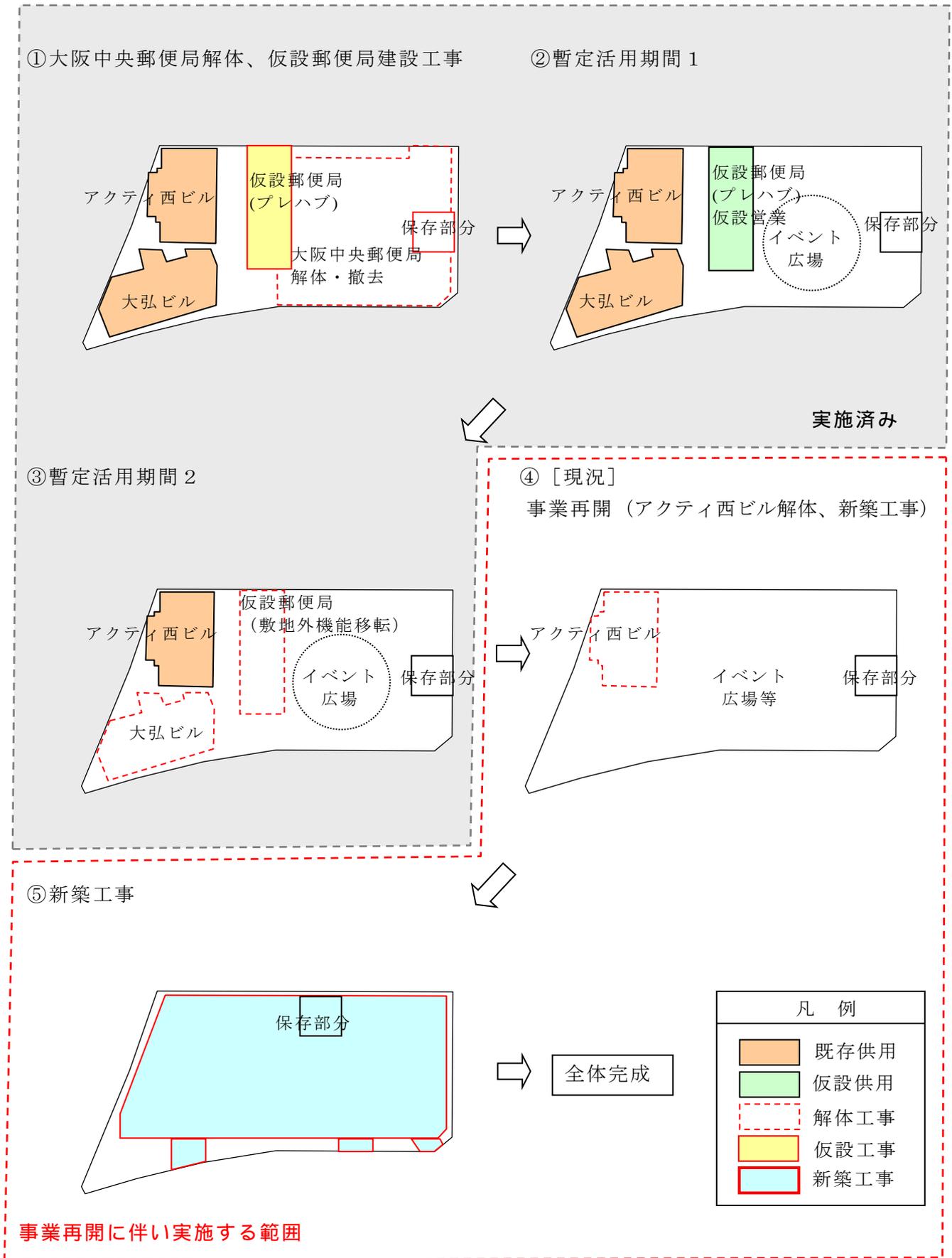


図-6 施工順序

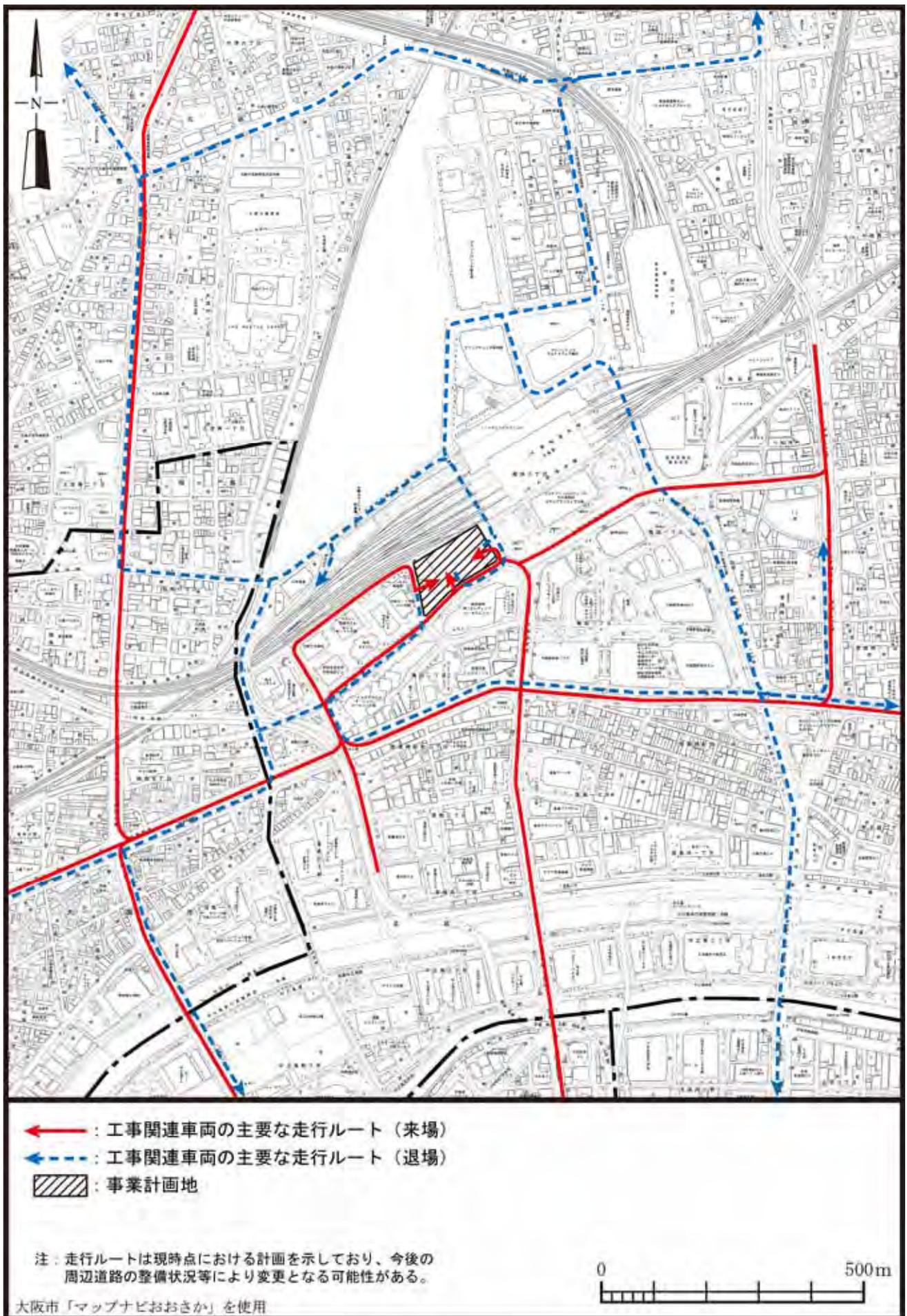


図-7 工事関係車両主要通行ルート

4. 環境保全のための措置

事業の実施にあたっては、以下の環境保全対策を講じ、周辺地域への影響をできる限り低減するよう努める。

表-3(1) 環境保全のための措置の概要

| 項目 | 環境保全のための措置の概要（工事中） |
|-----|--|
| 大気質 | <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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。 ・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。 ・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。 ・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。 ・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。 ・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。 |
| 水質 | <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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。 |
| 土壌 | <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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。 ・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。 |

表-3(2) 環境保全のための措置の概要

| 項目 | 環境保全のための措置の概要（工事中） |
|------------|--|
| 騒音・振動・低周波音 | <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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。 ・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。 ・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。 ・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。 ・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。 ・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。 ・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。 ・夜間の工事関係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。 ・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。 |
| 地盤沈下 | <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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。 ・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。 |
| 電波障害 | <ul style="list-style-type: none"> ・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。 |

表-3(3) 環境保全のための措置の概要

| 項目 | 環境保全のための措置の概要（工事中） |
|--------|--|
| 廃棄物・残土 | <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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。 ・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。 ・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。 ・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。 ・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。 ・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。 ・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。 ・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。 ・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。 |
| 文化財 | <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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。 |
| 交通対策 | <ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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。 ・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。 ・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。 ・建設資機材等の運搬にあたっては、車両走行ルートの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。 ・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。 ・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。 |

表-3(4) 環境保全のための措置の概要

| 項目 | 環境保全のための措置の概要（供用後） |
|------------|--|
| 大気質 | <ul style="list-style-type: none"> ・空調熱源について、地域熱事業者から蒸気の供給を受け、事業計画地内では蒸気や電力を使用することにより、ボイラ等のガス燃焼を伴わない方式とする。 ・地下歩道との接続により J R 大阪駅、Osaka Metro 西梅田駅及び阪神大阪梅田駅等に地下で直接アクセスするとともに、J R 大阪駅とはサウスゲートビルディングを經由しデッキを介して連絡できるような整備を行い、公共交通機関の利用を促進する。 ・施設で管理する車両はできる限り低公害な車両の導入に努め、テナントに対しても、できる限り低公害な車の導入を奨励する。 |
| 騒音・振動・低周波音 | <ul style="list-style-type: none"> ・空調設備等については、低騒音・低振動型の設備を可能な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。 ・地下歩道との接続により J R 大阪駅、Osaka Metro 西梅田駅及び阪神大阪梅田駅等に地下で直接アクセスするとともに、J R 大阪駅とはサウスゲートビルディングを經由しデッキを介して連絡できるような整備を行い、公共交通機関の利用を促進する。 |
| 日照障害 | <ul style="list-style-type: none"> ・計画建物を中層・高層に分節するなどの配置・形状についての工夫を行い、周辺市街地への日影の影響をできる限り軽減する。 |
| 電波障害 | <ul style="list-style-type: none"> ・計画建物の外壁面を敷地境界からセットバックするとともに、中層・高層に分節するなどの配置・形状についての工夫を行い、周辺市街地への電波障害の影響をできる限り軽減する。 ・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 | <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、適正に処理するとともに、その内容を関係機関に報告する。 ・適切な廃棄物保管施設を設けるとともに、入居テナント用のリサイクルボックスや分別ボックスを設置する計画であるほか、ごみの分別の徹底に向けた施設運用規定の検討、入居テナントに対する啓発文書の配布及び指定業者を通じた廃棄物の回収・処分の義務付けや減量化の推進に向けた処分費用に係る従量制の導入検討などの対策に取り組むことで、廃棄物の発生抑制と分別の周知徹底によるリサイクルの推進に努める。 ・本施設には飲食業や食料品小売業を営むテナントが入居する予定であり、平成 19 年に改正された食品リサイクル法の趣旨を踏まえた適切な取組が進められるよう、減量化やリサイクルの方策を検討していく。 ・今後も関係法令の動向に注目し、本事業による影響がさらに低減されるよう検討を行う。 |
| 地球環境 | <ul style="list-style-type: none"> ・都市再生プロジェクトの第八次決定である「地球温暖化対策・ヒートアイランド対策モデル地域」に含まれていることや、大阪駅西地区地区計画に基づき、これらの地域整備方針や主な取組内容との整合を図った計画とする。 ・建築計画（外壁の高断熱化）、空調設備（高効率熱源としての地域冷暖房の導入・大温度差空調・外気取入量可変制御等）や電気設備（高効率照明・センサー制御・適正照度補正等）などで計画した環境保全対策を確実に実施することで、温室効果ガスの排出抑制に配慮する。 ・敷地内や低層部の屋上緑化、エネルギー消費把握システムや B E M S、自然換気窓・自然換気ファンを導入するとともに、周辺動向等を考慮しながら、省エネ機器や L E D 照明の導入等の環境保全対策の追加検討を更新時も含めて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・低炭素化に努める。 |
| ヒートアイランド | <ul style="list-style-type: none"> ・計画建物の壁面をセットバックさせることによりオープンスペースを確保し、高木の植栽による木陰の創出や十分な緑化を計画する。さらに中層部屋上にも緑地面積を確保する。 ・地域熱供給事業者の設置するクーリングタワーについては、その設置場所を高層棟屋上とすることで、熱拡散を促し地上部のヒートアイランド化を緩和する。 ・省エネルギー化を図るための建築・設備計画等によりヒートアイランドの緩和に努める。 |

表-3(5) 環境保全のための措置の概要

| 項目 | 環境保全のための措置の概要（供用後） |
|---------------|---|
| 気象 （風害を含む） | <ul style="list-style-type: none"> ・計画建物を中層・高層に分節するとともに、高層部の端部を隅切り形状とし、事業計画地内の南東側・南西側等を主体に計画地周囲に高さ3～10mの常緑樹を配置することにより、歩行者等への風の影響をできる限り軽減する。 ・事業計画地内の植栽の維持管理はすべて事業者が行い、十分な防風効果が得られるよう適切な維持管理に努める。 |
| 景観 | <ul style="list-style-type: none"> ・事業計画地は地域特性として、大阪駅前における景観形成の重要性が高い地域であることから、計画建物は、駅前の新たな顔としてふさわしい、都市的でシンボル性の高いものとなるよう、統一感のある縦基調のデザインにより伸びやかな印象を生み出し、ランドマーク性を高めるものとする。また、駅前にふさわしい質の高い設えとなるよう、外装材や色彩等に配慮する。 ・計画建物の外装材や色彩等については、今後、大規模建築物等の景観配慮に関する事前協議等において、四つ橋筋地区における景観形成基準に基づき、大阪市担当部局と協議する。 ・夜間景観についても、周辺建物の夜景も考慮し、用途ごとに異なる色温度や時刻ごとの室内照明の変化に十分配慮する。 ・平成19年度に日本郵政株式会社が大阪中央郵便局の建替えを検討するにあたって組成した『「大阪駅前にふさわしい景観形成・歴史継承のあり方」に関する検討委員会』の提言を踏まえ、『中央郵便局局舎の建築的特長を備えた、ある大きさを持った建物の一部を新建物へ移設』し、計画建物と一体のものとして、歴史と文化の継承となるような魅力的な空間形成を図る。 |
| 緑化 | <ul style="list-style-type: none"> ・都市再生プロジェクトの第八次決定である「地球温暖化対策・ヒートアイランド対策モデル地域」の取組内容や、大阪駅西地区地区計画に基づき、隣接する西梅田地区との連続性を考慮しながら、計画建物の壁面を道路よりセットバックさせることによりオープンスペースを確保するとともに、十分な緑化を計画する。 |
| 交通対策 | <ul style="list-style-type: none"> ・敷地内に施設利用車両の滞留スペースを確保し、周辺道路に車両の滞留が発生しないように配慮する。また、公共貢献策の一つとして、地下歩道やデッキにより周辺の鉄道駅とのアクセスを確保する予定であり、このことにより、公共交通機関の利用を促進するなど、周辺地域の交通環境に配慮する。 ・本事業においては商業や劇場への一般来訪者に対して、パンフレット、案内ホームページ等を通じて公共交通機関利用の周知を図っていくことを検討する。 ・「主要交通ルート」への一般来場者等の施設関連車両の交通誘導策については、オープン後の一定期間や繁忙期における主要交差点への交通誘導員の配置、車両出入口付近での案内、駐車場内での案内板設置、ホームページやチラシなどによる周知を行うことを検討する。 |

5. 事後調査の方法

5. 1 調査の目的

本調査は、本事業に係る工事の着手後に、本事業の実施が環境に及ぼす影響を把握し、評価の指針に照らして本事業の影響を検証するとともに、必要に応じて適切な環境保全措置を講じることなどにより、周辺地域の環境保全を図ることを目的とする。

5. 2 調査計画

(1) 調査項目等

事後調査の対象とする調査項目等は、表-4 に示すとおりである。

表-4 事後調査の対象とする調査項目及び調査時期

| 環境影響要因 | | 調査項目 | 調査内容 |
|-----------|-----------|---------------|-------------------|
| 施設の利用 | 施設の供用 | 騒音 | 施設騒音 |
| | | 廃棄物 | 種類別発生量・排出量 |
| | | 地球環境 | エネルギー消費量 |
| 施設関連車両の走行 | 騒音・振動 | 道路交通騒音・振動、交通量 | |
| 建設工事 | 建設機械の稼働 | 騒音・振動 | 建設作業騒音・振動 |
| | | 建設機械の稼働状況 | 種類・形式別の稼働台数・稼働時間等 |
| | 工事関連車両の走行 | 騒音・振動 | 道路交通騒音・振動、交通量 |
| | | 工事関係車両の稼働状況 | 種類・形式別の台数等 |
| | 土地の改変 | 廃棄物・残土 | 種類別発生量・排出量 |
| | その他 | アスベスト | 調査、除去・処理状況 |

(2) 調査内容

事後調査の調査項目、調査時期・頻度、調査地点・範囲及び調査手法は、表-5 に示すとおりである。なお、事後調査の内容は、建設工事については工事の進捗状況、発生交通の状況等を、また、施設の利用については供用後の周辺状況を踏まえて、適宜見直しを行う。

(3) 調査結果の評価の方法と対策

事後調査結果について、環境影響評価書に記載した環境保全目標との対比、予測結果や現況データ、予測の前提条件等との比較を行うことにより、対象事業の環境影響の程度を評価する。なお、評価の結果、対象事業により顕著な環境影響があると認められた場合には、関係機関と協議のうえ、適切な対策等を検討・実施する。

6. 事後調査報告書の提出時期

建設工事：原則として着工後1年ごとに工事工程を勘案しながら、事後調査結果を報告書としてとりまとめ、提出する。

施設の利用：事後調査終了後、結果を報告書としてとりまとめ、提出する。

表-5(1) 事後調査内容（建設工事）

| 調査項目 | | 調査手法 | 調査地点・範囲 | 調査時期・頻度 | 評価指針 |
|------------------|---------------------|--|--|---|--|
| 建設機械・工事関係車両の稼働状況 | 種類・型式別の稼働台数・稼働時間等 | 工事作業日報の整理等による | 事業計画地内 | 工事期間中 | 環境保全の観点から、環境負荷の低減に配慮された工程になっていること |
| 騒音・振動 | 建設作業騒音・振動 | <ul style="list-style-type: none"> 騒音 JIS Z8731 「環境騒音の表示・測定方法」に準拠して測定する。測定高さは地上 1.2m とする。 振動 JIS Z8735 「振動レベル測定方法」に準拠して測定する。 | <ul style="list-style-type: none"> 敷地境界：1 地点（調査時の工事状況により決定） | <ul style="list-style-type: none"> 工事最盛期の平日 1 日（着工後 21（振動）・23（騒音）か月目） 夜間工事を実施する場合には夜間工事の最盛期の平日 1 日 1 日 24 時間について、毎正時から 10 分間測定 | <ul style="list-style-type: none"> 騒音 特定建設作業に係る騒音の規制基準値（85 デシベル）以下であること 振動 特定建設作業に係る振動の規制基準値（75 デシベル）以下であること |
| | 道路交通騒音・振動 | <ul style="list-style-type: none"> 等価騒音レベル（L_{Aeq}） 振動レベルの 80% レンジ上端値（L_{10}） 交通量 | <ul style="list-style-type: none"> 騒音 JIS Z8731 「環境騒音の表示・測定方法」に準拠し、測定高さは、地上 1.2m とする。 振動 JIS Z8735 「振動レベル測定方法」に準拠して測定する。 交通量 調査員による計数を行う。 | <ul style="list-style-type: none"> 事業計画地周辺の工事関係車両主要通行ルート沿道：2 地点（図-8(1)参照） | <ul style="list-style-type: none"> 工事最盛期の平日 1 日（着工後 24 か月目） 騒音：1 日 24 時間連続調査 振動：1 日 24 時間について毎正時から 10 分間測定 交通量：1 日 24 時間連続調査 |
| 廃棄物・残土 | 種類別の発生量・排出量及びリサイクル量 | 工事作業日報の整理等による | 事業計画地内 | 工事期間中 | 環境保全の観点から、発生量・排出量の抑制及び適切なりサイクル・処理がなされていること |
| アスベスト | 除去・処理状況 | 工事作業日報の整理等による | 事業計画地内 | 工事期間中 | 関係法令等に基づき適切に措置していること |

注：表中の工事最盛期の時期は、環境影響評価書の予測の前提に記載した工事工程をもとに想定した時期をそれぞれ記載しており、工事の進捗状況等により変更する可能性がある。

表-5(2) 事後調査内容（施設の利用）

| 調査項目 | | 調査手法 | 調査地点・範囲 | 調査時期・頻度 | 評価指針 |
|-------|------------------------------------|--|---|---|---|
| 施設騒音 | 騒音レベルの90%レンジ上端値 (L _{A5}) | JIS Z8731 「環境騒音の表示・測定方法」に準拠して測定する。 測定高さは地上1.2mとする。 | ・事業計画地敷地境界：2地点 (図-8(2)参照) | ・施設供用後（全体供用後） ・施設の利用が定常状態となる全施設開業後2年目の平日・休日の各1日 ・24時間連続測定 | 工場・事業場における騒音の規制基準値（昼間：65デシベル、朝・夕：60デシベル、夜間：55デシベル）以下であること |
| | 等価騒音レベル (L _{Aeq}) | | ・事業計画地周辺：2地点 (図-8(2)参照) | | 環境基準（昼間：60デシベル、夜間：50デシベル）の達成と維持に支障を及ぼさないこと |
| 騒音・振動 | 道路交通騒音・振動 | ・騒音 JIS Z8731 「環境騒音の表示・測定方法」に準拠し、測定高さは、地上1.2mとする。 ・振動 JIS Z8735 「振動レベル測定方法」に準拠して測定する。 ・交通量 調査員による計数を行う。 | 事業計画地周辺の施設関係車両主要通行ルート沿道：2地点 (図-8(1)参照) | ・施設供用後（全体供用後） ・施設の利用が定常状態となる全施設開業後2年目の平日・休日の各1日 ・騒音：1日24時間連続調査 ・振動：1日24時間について、毎正時から10分間測定 ・交通量：1日24時間連続調査 | ・騒音 環境基準（昼間：70デシベル、夜間：65デシベル）の達成と維持に支障を及ぼさないこと ・振動 道路交通振動の要請限度（昼間：70デシベル、夜間：65デシベル）以下であること |
| | 等価騒音レベル (L _{Aeq}) | | | | |
| 廃棄物 | 種類別の発生量・排出量及びリサイクル量 | 記録台帳の整理等による | 事業計画地内 | ・施設供用後（全体供用後） ・施設の利用が定常状態となる、全施設開業後2年目の1年間 | 環境保全の観点から、発生量・排出量の抑制及び適切なりサイクル・処理がなされていること |
| 地球環境 | 種類別のエネルギー使用量及びCO ₂ 排出量 | 電気、ガス、水道等の使用実績の整理等による | 事業計画地内 | ・施設供用後（全体供用後） ・施設の利用が定常状態となる、全施設開業後2年目の1年間 | 環境保全の観点から、エネルギー使用量の抑制及び適切な配慮がなされていること |

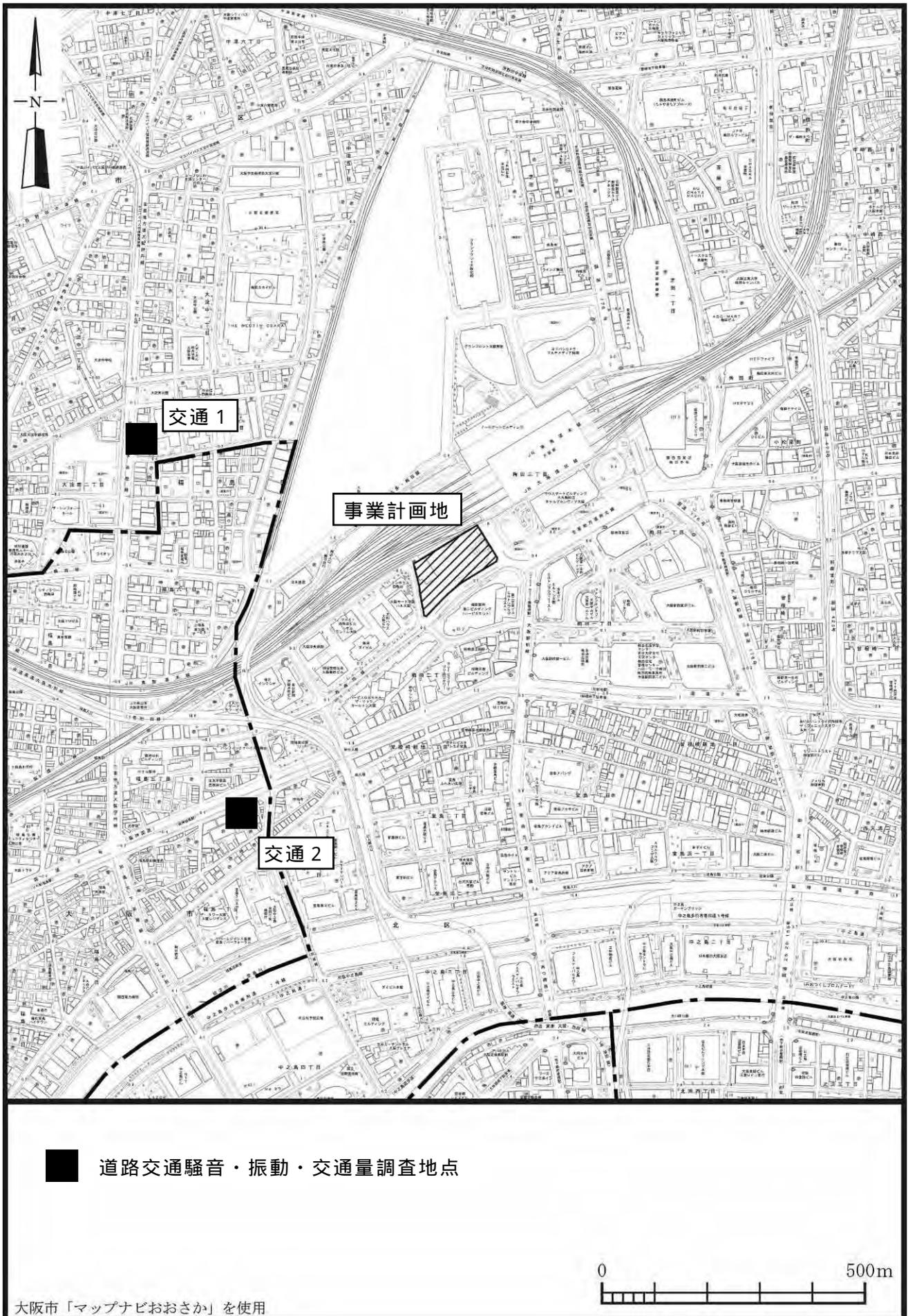


図-8(1) 道路交通騒音・振動の調査地点

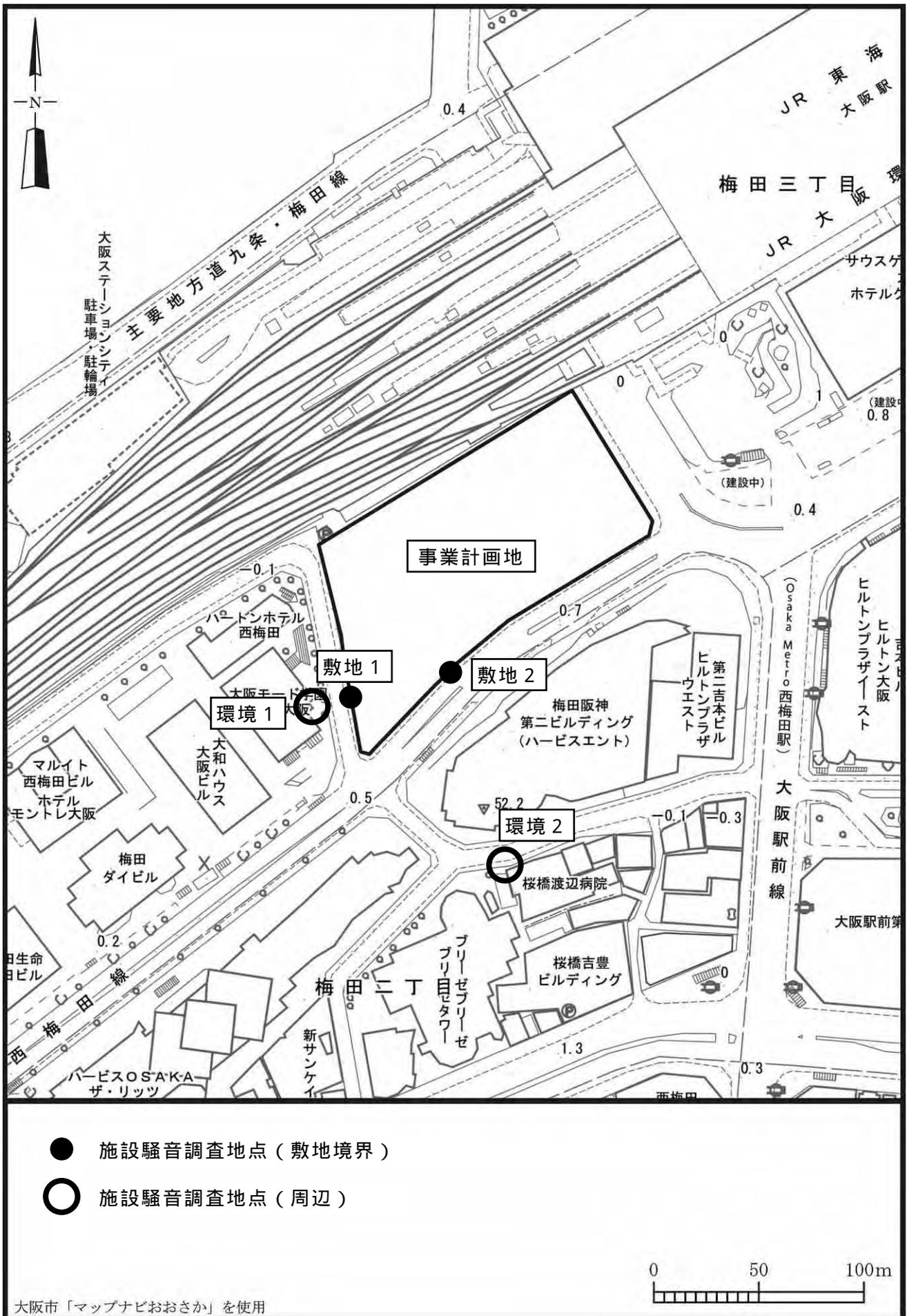


図-8(2) 施設供用後における施設騒音の調査地点