

5.11 環境影響の総合的な評価

大気質、騒音、振動、日照障害、電波障害、廃棄物・残土、地球環境、気象（風害を含む）、景観、文化財について、事業の実施が事業計画地周辺の環境に及ぼす影響について予測を行った結果、いずれの項目についても環境保全目標を満足するものと評価された。

環境影響評価項目ごとの調査結果、予測・評価の結果及び環境保全対策の検討結果は、表 5-11-1(1)～(9)に示すとおりである。

表 5-11-1(1) 調査、予測及び評価の結果と環境保全対策の検討結果の概要

環境影響評価項目	現況調査の結果	予測・評価の結果	環境保全対策の検討結果
大気質	<p>事業計画地近傍の大気汚染常時監視測定局（一般環境測定局）である九条南小学校局の令和5年度の測定結果によると、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質のいずれについても環境基準の長期的評価を満足している。</p>	<p>【工事の実施】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質ともに、環境基準値を下回ると予測された。 事業計画地の近隣東側では、なにわ筋線の（仮称）中之島駅の工事が行われている。本計画の工事最盛期とこの中之島駅工事の影響最大時が重なるとは限らないが、仮に「大阪都市計画都市高速鉄道なにわ筋線に係る環境影響評価書」（大阪市、令和2年）による中之島駅工事の影響最大時の寄与濃度を加味しても、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質ともに、環境基準値を下回ると予測された。 工事関連車両の走行による排出ガスの予測結果は、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質ともに、環境基準値を下回ると予測された。 <p>さらに、事業の実施にあたっては、右記に示す環境保全対策を実施する。 以上のことから、環境保全目標を満足するものと評価する。</p>	<p>【工事の実施】</p> <ul style="list-style-type: none"> 工事区域の周囲に高さ3mの仮囲い（万能塀3m）を設置する。また、防塵ネットの設置、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。 建設機械等からの大気汚染物質の排出量を抑制するため、工事工程の合理化、排出ガス対策型建設機械の採用及び良質燃料の使用、効率的な搬出・搬入経路の設計による建設機械の移動量の低減及び必要以上の運転や不要な加速・減速を避けた省エネ運転に努めるとともに、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。 工事中は、建設機械等の稼働状況を把握するとともに建設機械のエンジンや排気系の定期的な点検・整備による性能の維持・向上など適切な管理を行い、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。 建設資機材搬入車両の計画的な運行により、適切な荷搬を行い、工事関連車両の台数をできる限り削減する。 工事関連車両に対して、アイドリングストップの励行を行う。 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、車両の分散化を図る。 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。 作業員に対し、環境保全教育を行い、環境負荷低減の意義を周知し、個々の意識を高める。 廃棄物については、場内で分別管理を行い、また分別のためのコンテナを設置し、二次的な排出や火災リスクを防ぐ。

表 5-11-1(2) 調査、予測及び評価の結果と環境保全対策の検討結果の概要

環境影響評価項目	現況調査の結果	予測・評価の結果	環境保全対策の検討結果
騒音	<p>一般環境騒音については、事業計画地周辺の3地点、道路交通騒音については、工事の実施に伴う関連車両の主要走行ルートのうち、主に住居が存在する道路沿道5地点において、等価騒音レベル（L_{Aeq}）を測定した。</p> <p>一般環境騒音の調査結果は、各地点の昼間の平均値は57～64デシベル、夜間の平均値は51～60デシベルであり、環境1については昼間、夜間とも、環境2、環境3については夜間に環境基準値を上回っていた。</p> <p>道路交通騒音の調査結果は、昼間の平均値は65～69デシベル、夜間の平均値が62～65デシベルであり、すべての地点で昼間、夜間とも環境基準値以下となっていた。</p>	<p>【工事の実施】</p> <ul style="list-style-type: none"> 建設機械等の稼働により発生する騒音については、特定建設作業に係る騒音の規制基準値を下回ると予測された。 工事関連車両の走行による道路交通騒音の増分は最大で0.6デシベルと予測され、予測値は環境基準値以下と予測された。 <p>さらに、事業の実施にあたっては、右記に示す環境保全対策を実施する。</p> <p>以上のことから、環境保全目標を満足するものと評価する。</p>	<p>【工事の実施】</p> <ul style="list-style-type: none"> 建設工事の実施にあたっては、工事区域の周囲に遮音壁を兼ねた仮囲いを設置する。 低騒音型の建設機械・工法の使用に努める。 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う。特に、環境基準を超えている地点付近を通行する工事車両や、環境基準を超えている地点に近い事業計画地内の建設機械等の配置や作業時間等については十分配慮する。 騒音について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。また、工事最盛期に工事関連車両による騒音等について事後調査を実施する。 夜間工事を実施する場合には、周囲に病院等の環境保全施設があることも踏まえ、周辺環境に配慮し、必要最小限とするとともに、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、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、車両の分散化を図る。 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。

表 5-11-1(3) 調査、予測及び評価の結果と環境保全対策の検討結果の概要

環境影響評価項目	現況調査の結果	予測・評価の結果	環境保全対策の検討結果
振動	<p>一般環境振動については、各地点の振動レベルの 80%レンジ上端値 (L₁₀) の昼間の平均値は 38～45 デシベル、夜間の平均値は 27～38 デシベルであり、すべての時間帯で人間の振動の感覚閾値である 55 デシベルを下回っていた。</p> <p>道路交通振動について、工事の実施に伴う関連車両の主要走行ルートのうち、主に住居が存在する道路沿道 5 地点において、振動レベルの 80%レンジ上端値 (L₁₀) を測定した。</p> <p>道路交通振動の調査結果は、各地点の振動レベルの 80%レンジ上端値 (L₁₀) の昼間の平均値は 39～47 デシベル、夜間の平均値は 33～41 デシベルであり、すべての地点、時間帯で要請限度値を下回っていた。</p>	<p>【工事の実施】</p> <ul style="list-style-type: none"> 建設機械等の稼働により発生する振動については、最大で 71 デシベルと予測され、特定建設作業に係る振動の規制基準値 (75 デシベル) を下回ると予測された。 工事中の工事関連車両の走行による道路交通振動の増分は 0.7 デシベルと予測され、一般車両と工事関連車両を合わせた道路交通振動はすべての地点及び時間区分において要請限度値以下であり、人間の振動の感覚閾値である 55 デシベルも下回ると予測された。 <p>さらに、事業の実施にあたっては、右記に示す環境保全対策を実施する。</p> <p>以上のことから、環境保全目標を満足するものと評価する。</p>	<p>【工事の実施】</p> <ul style="list-style-type: none"> 低振動型の工法の使用に努める。 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、建設機械等からの振動による周辺環境への影響をできる限り軽減する。 振動について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。また、工事最盛期に工事関連車両による振動等について事後調査を実施する。 夜間工事を実施する場合には、周囲に病院等の環境保全施設があることも踏まえ、周辺環境に配慮し、必要最小限とするとともに、できる限り振動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、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、車両の分散化を図る。 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。

表 5-11-1(4) 調査、予測及び評価の結果と環境保全対策の検討結果の概要

環境影響 評価項目	現況調査の結果	予測・評価の結果	環境保全対策の検討結果
日照阻害	<p>事業計画地は、大阪都心の中之島エリアに位置し、周辺には業務施設に加えて宿泊施設、文教施設、病院、住宅等の中高層建築物が集積して立地している。</p> <p>事業計画地は、商業地域に指定されており、「大阪市建築基準法施行条例」に基づく日影規制の対象区域外となっている。</p>	<p>時刻別日影図によると、計画建物による冬至日の8～16時までの日影は、事業計画地の北西側から北東側の広い区域に及ぶものと予測されたが、その区域は商業地域、準工業地域及び第2種住居地域内となると予測された。</p> <p>等時間日影図によると、事業計画地北側の区域の一部が日影時間が3時間以上の区域となるが、この区域は商業地域に指定されており、日影規制に適合する。</p> <p>さらに、事業の実施にあたっては、右記に示す環境保全対策を実施する。</p> <p>以上のことから、環境保全目標を満足するものと評価する。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 計画建物について低層部と高層部による構成とし、高層部については板状を避けたタワー形状とすることにより、建物の横幅を抑え、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する。 本事業の建物による日影が及ぶ隣接敷地の所有者等に対しては、先方の要望も踏まえ、日照が遮られる時間帯及び留意すべき事項について説明を行う。
電波障害	<p>現地調査を行った電波障害発生予想範囲周辺において、ほとんどの地域で、共同受信施設の設置や、地域のCATV局への加入など、テレビジョン電波の障害改善処置が施されている。</p> <p>なお、個別でのテレビ受信の状況は、電波の伝搬経路上にある高層建築物によるしゃへの影響のため、全体的に悪くなっている。</p>	<p>事業計画地内の計画建築物により、大阪局、神戸局についてそれぞれ長さ7km程度の範囲にしゃへい障害が発生することが予測された。また、反射障害は発生しないと予測された。障害範囲の大部分は共同受信施設を設置もしくはCATV局に加入してテレビ電波を受信している地域となっている。</p> <p>なお、工事中にも、クレーン等によるしゃへい障害及び反射障害が発生する可能性があるが、その影響は一時的であり、また、計画建築物に比べて小規模であることから、その障害範囲は基本的にこの施設の存在による障害範囲より小さく、その中に含まれると考えられる。</p> <p>さらに、事業の実施にあたっては、右記に示す環境保全対策を実施する。</p> <p>以上のことから、環境保全目標を満足するものと評価する。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 計画建物について低層部と高層部による構成とし、高層部については板状を避けたタワー形状とすることにより、建物の横幅を抑え、周辺市街地への電波障害の影響をできる限り軽減する計画とする。 障害発生予測範囲内において、電波障害に係る申出や問合せ等が発生した場合には、丁寧に対応するとともに、速やかに調査を行い、本計画建築物の影響が確認された場合には、CATV導入などの適切な障害対策を実施する。

表 5-11-1(5) 調査、予測及び評価の結果と環境保全対策の検討結果の概要

環境影響評価項目	現況調査の結果	予測・評価の結果	環境保全対策の検討結果
<p>廃棄物・残土</p>	<p>大阪市全域から排出される一般廃棄物の排出状況の推移では、令和5年度のごみ処理量（焼却量）は87万トンであり、ピーク時である平成3年度と比較すると60%の減量となる。新型コロナウイルス感染症の影響と考えられる大幅な減少があった令和2年度以降は同水準で推移している。</p> <p>また、令和元年度に大阪市から排出された産業廃棄物の処理状況は、全体で6,746千tであり、そのうち6,695千t（99.2%）が中間処理され、3,426千t（50.8%）の処理残さが生じ、3,269千t（48.5%）が減量化されている。再生利用量は、直接再生利用される11千tと処理後に再生利用される3,316千tを合わせた3,326千t（49.3%）で、最終処分量は、直接最終処分される40千tと処理後に最終処分される110千tを合わせた150千t（2.2%）となっている。</p>	<p>【工事の実施】 工事に伴い発生する廃棄物発生量は7,750tと予測された。工事期間は約5年を予定していることから、1年間の平均的な廃棄物発生量は1,550tとなり、これは、令和2年度の大阪市における産業廃棄物排出量（675万t）の0.02%に相当する。</p> <p>また、リサイクル量は7,007t、リサイクル率は90%、最終処分量は744tと予測された。</p> <p>工事の実施に伴い発生する残土発生量は合計30,924m³、汚泥は発生量が23,878m³となると予測され、汚泥発生量の95%がリサイクルできると予測された。</p> <p>さらに、事業の実施にあたっては、右記に示す環境保全対策を実施する。</p> <p>以上のことから、環境保全目標を満足するものと評価する。</p>	<p>【工事の実施】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「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・リサイクル等について適正な措置を講じる。 ・廃棄物ができる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などにより再生骨材、路盤材等としてリサイクルを図る。 ・廃棄物の搬出にあたっては、シートで覆うなど、飛散防止を行う。 ・原寸発注（プレカット）の採用などに積極的に取り組み、発生量の抑制に努めるとともに、再利用や再資源化に配慮した建設資材を選定するなど、循環資源のリユース・リサイクルのための対策を検討し、建設リサイクルの促進についても寄与するよう取り組む。 ・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。 ・残土については、掘削時には場内の散水やシートで覆うなど、飛散防止を行う。 ・発生した残土については、事業計画地外のストックヤードに搬出し、盛土や埋戻しなどへ原則全量再利用することを目標とする。なお、運搬にあたっては、運搬車両のタイヤ洗浄やシートで覆うなどの場外への拡散防止を行う。 ・汚泥については、脱水等による縮減などにより発生量の抑制に努める。また、有害物質等の分析調査を行うとともに、再資源化施設による再生利用を図り、適正に処理する。

表 5-11-1(6) 調査、予測及び評価の結果と環境保全対策の検討結果の概要

環境影響評価項目	現況調査の結果	予測・評価の結果	環境保全対策の検討結果
地球環境	<p>大阪市では、温室効果ガスの削減等に取り組んでいくため 2050 年の「ゼロカーボン おおさか」の実現をめざす「大阪市地球温暖化対策実行計画〔区域施策編〕（改定計画）」（大阪市、令和 4 年）を策定し、2030 年度の温室効果ガス削減目標を 2013 年度比 30%削減から 50%削減に引き上げ、地球温暖化対策を一層強化するとともに、令和 6 年には「脱炭素先行地域」に係る取組みを反映するなどの一部改訂を実施した。また、ヒートアイランド対策のための「おおさかヒートアイランド対策推進計画」（大阪府・大阪市、平成 27 年）や脱炭素化時代の「新たなエネルギー社会」の構築を先導していくための「おおさかスマートエネルギープラン」（大阪府・大阪市、令和 3 年）を策定し、それぞれ取組を進めている。</p> <p>「大阪市環境白書（令和 6 年度版）」（大阪市、令和 7 年）によると、2022 年度における大阪市域の温室効果ガス排出量は 1,726 万 t-CO₂であり、2013 年度と比較して約 17%減となっている。</p>	<p>計画施設の二酸化炭素排出量は約 3,075t-CO₂/年と予測され、標準的な施設（省エネ法 H25 基準値と同水準で設定）の二酸化炭素排出量 3,890t-CO₂/年と比較すると、本事業により計画している環境保全対策を講じることにより、総排出量で約 815t-CO₂/年削減され、約 21%の削減効果があると予測された。</p> <p>さらに、事業の実施にあたっては、右記に示す環境保全対策を実施する。</p> <p>以上のことから、環境保全目標を満足するものと評価する。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・計画施設については、以下に示すように、地球温暖化防止に係る法令等に整合する施設としたうえで、さらなる二酸化炭素排出量の削減をめざす。 ◇建築物のエネルギー消費性能の向上に関する法律（規制措置は平成 29 年 4 月より施行予定） <ul style="list-style-type: none"> 建築物省エネ法では、2,000 m²以上の建築物を新築する場合、建築物エネルギー消費性能基準の適合義務（非住宅部分*）・届出（住宅部分）の対象となるため、一次エネルギー消費量基準による申請書・届出書を提出する。 (*非住宅部分の適合義務は建築基準法第 6 条第 1 項における建築基準関係規定) ◇大阪市建築物の環境配慮に関する条例 <ul style="list-style-type: none"> 工事着手前に、下記事項について「建築物環境計画書」の届出を行う。 ・建築物総合環境評価制度 <ul style="list-style-type: none"> 延べ面積 2,000 m²以上であることから、評価制度（CASBEE 大阪みらい）に基づいて格付け（ラベリング）を行う。総合設計制度適用の許可要件は 5 段階中 3 段階（B+）以上であるが、本事業では A ランク以上をめざす。 ・省エネルギー基準適合義務 <ul style="list-style-type: none"> 延べ面積 10,000 m²以上（住宅は高さ 60m 超に限定）であることから、一次エネルギー消費量について省エネ法省エネ基準に適合した設計とする。 ・再生可能エネルギー利用設備導入検討義務 <ul style="list-style-type: none"> 延べ面積 2,000 m²以上であることから、太陽光発電システムを設置する。

表 5-11-1(7) 調査、予測及び評価の結果と環境保全対策の検討結果の概要

環境影響評価項目	現況調査の結果	予測・評価の結果	環境保全対策の検討結果
<p>気象 (風害を含む)</p>	<p>事業計画地の南東約 5.5km に位置する大阪管区気象台の観測施設（風向・風速の測定高さ：地上 24m）で観測された、過去 10 年間の日最大平均風速のデータによると、年間を通じて北から北北東と南西から西南西の風向発生頻度が高くなっている。</p>	<p>計画建物の建設に伴い事業計画地周辺では風環境が変化し、建設前に比べてランク 3 が 1 地点から 2 地点に増加し、事業計画地北西側及び西側の 2 地点がランク 3 となるが、ランク 2 の地点は減少し、ランク 1 の地点が増加し、穏やかな風環境は維持されるものと予測された。</p> <p>さらに、事業の実施にあたっては、右記に示す環境保全対策を実施する。</p> <p>以上のことから、環境保全目標を満足するものと評価する。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・建物周辺への常緑樹植栽による防風など、風害の抑制のための対策を検討するとともに、建物の低層部の南側地上部において植栽を行うなど、風害の抑制のための対策を実施する。 ・防風植栽として使用する樹木は、生育環境に適したアラカシなどを選定するとともに、継続的に防風効果が得られるよう、適切な維持管理を行う。 ・事業計画地の西側に隣接する敷地については、今後の周辺計画の状況も踏まえ、関係者と必要な協議を行う。

表 5-11-1(8) 調査、予測及び評価の結果と環境保全対策の検討結果の概要

環境影響評価項目	現況調査の結果	予測・評価の結果	環境保全対策の検討結果
景観	<p>「大阪市景観計画」（大阪市、令和6年3月変更）によると、事業計画地周辺は都心景観形成区域として位置づけられており、事業計画地を含む中之島地区は重点届出区域及び河川景観配慮ゾーンとなっている。事業計画地は、堂島川と土佐堀川に挟まれた中之島エリアに位置し、周辺には大規模な業務施設、商業施設、都市ホテルなどの中高層の建築物が多数立地した都市景観が形成されている。</p>	<p>近景においては、計画建物が視野の大きな部分を占めることになるが、計画建物については、低層部と高層部に分けた構成とし、高層部を建物西側に配置することにより、東側への圧迫感を低減した計画とすること、土佐堀川に面する南側道路沿いには、4mの歩道状公開空地と緑豊かなオープンスペースを計画し、高木を配置し対岸からも緑が見えるよう配慮するなど、土佐堀川沿いの景観に配慮した計画とすること、事業計画地は中之島地区に位置しており、計画建物の外観、色彩等については、主に商業やオフィス、居住施設の複合用途地域である中之島の景観になじむよう、建物外観の主要意匠として窓ガラス面とバルコニー面をバランスよく配置し、外壁は周囲の景観と違和感のない色調とし、都心らしいまちの魅力を感じさせるものとする。建物の頂部はセットバックさせることで、魅力的なスカイラインの演出と建物の圧迫感の軽減に努めていることから、景観に違和感を与えることはないと考えられる。</p> <p>中景と遠景においては、施設完成後には、周辺の建築物の間に計画建物が出現することとなるが、周辺は市街地であり、大規模な建築物が分布していること、計画建物の外観、色彩等については、上記のとおり都心らしいまちの魅力を感じさせるものとする。建物の頂部はセットバックさせることで、魅力的なスカイラインの演出と建物の圧迫感の軽減に努めていることから、景観に違和感を与えることはないと考えられる。</p> <p>さらに、事業の実施にあたっては、右記に示す環境保全対策を実施する。</p> <p>以上のことから、環境保全目標を満足するものと評価する。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・事業計画地は、「大阪市景観計画」により、事業計画地周辺は都心景観形成区域として位置づけられており、事業計画地を含む中之島地区は重点届出区域及び河川景観配慮ゾーンとなっていることから、都心らしいまちの魅力を感じさせる景観の形成を図るよう計画する。 ・建物は低層部と高層部に分けた構成とし、高層部を建物西側に配置することにより、東側への圧迫感を低減した計画とする。 ・土佐堀川に面する南側道路沿いには、4mの歩道状公開空地と緑豊かなオープンスペースを計画し、高木を配置し対岸からも緑が見えるよう配慮するなど、土佐堀川沿いの景観に配慮した計画とする。

表 5-11-1(9) 調査、予測及び評価の結果と環境保全対策の検討結果の概要

環境影響評価項目	現況調査の結果	予測・評価の結果	環境保全対策の検討結果
文化財	<p>事業計画地の区域は、「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：中之島蔵屋敷跡、時代：近世、種類：その他：蔵屋敷跡）とされている。</p> <p>「大阪市内埋蔵文化財包蔵地発掘調査報告書（2023）」（大阪市教育委員会・（一社）大阪市文化財協会、令和7年）によると、「中之島蔵屋敷発掘調査（NX22-2）」において、事業計画地の一部を含む範囲が調査地となっており、そのうち事業計画地西側の一部を発掘調査の調査区としている。調査結果等は以下のとおりである。</p> <ul style="list-style-type: none"> 調査地は中之島蔵屋敷跡の西部に位置し、古地図では18世紀半ば以降、徳島藩大坂蔵屋敷があったことが確認できる。 令和3年10月に大阪市教育委員会文化財保護課により実施された敷地内7か所での試掘調査では、現地表面下1.5m以下で近世以前の遺構面及び遺構含有層が確認された。この結果を受け、調査区（発掘調査範囲）を設定した。 発掘調査により、徳島藩大坂蔵屋敷について、ごく一部ではあるもののその開始から終わりまでの実態が初めて明らかになった。 <p>なお、事業計画地の区域については、令和6年2月に試掘調査が実施され、令和7年3月より本掘調査が実施されている。</p>	<p>事業計画地内には、国、大阪府及び大阪市が指定している史跡、名勝、有形文化財及び天然記念物等は存在しない。</p> <p>事業計画地は、周知の埋蔵文化財包蔵地（名称：中之島蔵屋敷跡、時代：近世、種類：その他：蔵屋敷跡）とされており、事業計画地の区域については、令和6年2月に試掘調査が実施され、令和7年3月より本掘調査が実施されている。</p> <p>本事業では、発掘調査完了後に工事を実施する計画である。</p> <p>さらに、事業の実施にあたっては、右記に示す環境保全対策を実施する。</p> <p>以上のことから、環境保全目標を満足するものと評価する。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 工事の実施にあたっては、文化財保護法等の関係法令に基づき、必要な届出を行う。 建設工事の実施にあたって、何らかの遺跡等が発掘された場合は、大阪市教育委員会と協議の上、適切に対応する。

(白紙)