

大阪・夢洲地区特定複合観光施設設置運営事業

事後調査報告書

(令和7年度)

(令和7年4月～令和8年3月)
【工事期間中】

令和8年7月

M G M 大阪株式会社

目 次

	ページ
1. 事業者の氏名及び住所	1
2. 対象事業の概要	1
2.1 対象事業の名称	1
2.2 対象事業の目的及び内容	1
2.2.1 事業の種類	1
2.2.2 事業の目的	1
2.2.3 事業の内容	1
3. 対象事業の実施状況	10
4. 対象事業に係る事後調査の項目及び手法	11
5. 対象事業に係る事後調査の結果	15
5.1 建設機械の稼働状況・工事関連車両の台数	15
5.1.1 調査概要	15
5.1.2 調査結果	15
5.2 廃棄物・残土	22
5.2.1 調査概要	22
5.2.2 調査結果	22
6. 対象事業に係る事後調査の評価	25
6.1 建設機械の稼働状況・工事関連車両の台数	25
6.1.1 建設機械の稼働状況	25
6.1.2 工事関連車両の台数	25
6.1.3 工事関連船舶の便数	26
6.1.4 建設機械等からの大気汚染物質排出量	26
6.2 廃棄物・残土	27
6.2.1 産業廃棄物の発生量・排出量	27
6.2.2 残土の発生量・排出量	27
6.2.3 建設汚泥の発生量・排出量	28
7. 環境保全及び創造のために講じた措置	29
7.1 建設工事中の環境保全のための措置とその履行状況	29
7.2 履行状況写真	42
8. 市長意見及びその履行状況	43

1. 事業者の氏名及び住所

名 称：MGM大阪株式会社（旧社名：大阪 I R 株式会社）

代表者：代表取締役 エドワード・パウワーズ

所在地：大阪市北区中之島三丁目 3 番 23 号

2. 対象事業の概要

2.1 対象事業の名称

対象事業の名称：大阪・夢洲地区特定複合観光施設設置運営事業

2.2 対象事業の目的及び内容

2.2.1 事業の種類

- ・ 自動車ターミナル法第 2 条第 4 項に規定する自動車ターミナルその他の自動車の駐車のための新設の事業（同時に駐車することのできる自動車の台数が 1,000 台以上である駐車場等を設けるものに限る。）

2.2.2 事業の目的

本事業は、特定複合観光施設区域整備法（平成 30 年法律第 80 号）（以下「IR 整備法」という。）に基づき、大阪・関西が有するポテンシャルと民間の創意工夫を最大限活かしつつ、大阪・夢洲において特徴的な建築物などにより、来訪者に新鮮な驚きや感動を提供する“WOW”体験と、大阪・関西が誇る観光・文化などの魅力が融合した新しい“WOW”を地域に届け、地域とともに創出する“WOW” Next をビジョンとし、観光先進国の実現に向けて大阪・関西が古くから育んできた伝統・文化・精神を継承し、あらゆるものを「結ぶ」結節点となる「結びの水都」を開発コンセプトとする大阪 I R を整備することで、大阪をはじめ、関西・日本全体の更なる観光及び経済振興の実現をめざすものである。

2.2.3 事業の内容

(1) 事業計画地の位置

事業計画地が位置する此花区夢洲は、大阪市の臨海部にある面積約 390ha の埋立地であり、大阪港に位置している。

(2) 事業の概要

対象事業の内容の概要は表 2.1 に、本事業の対象範囲は図 2.1 に示すとおりである。

なお、I R 区域北側護岸における係留施設等の整備・運営については、大阪市が整備した公共浮棧橋等の一体活用等による船舶運航に変更し、夢洲 1 区における太陽光発電設備については取止めとした。これらの変更については、I R 整備法第 11 条第 2 項の規定に基づき、令和 7 年 9 月 12 日付けで国へ軽微な変更の届出を行っている。

表 2.1 事業の概要

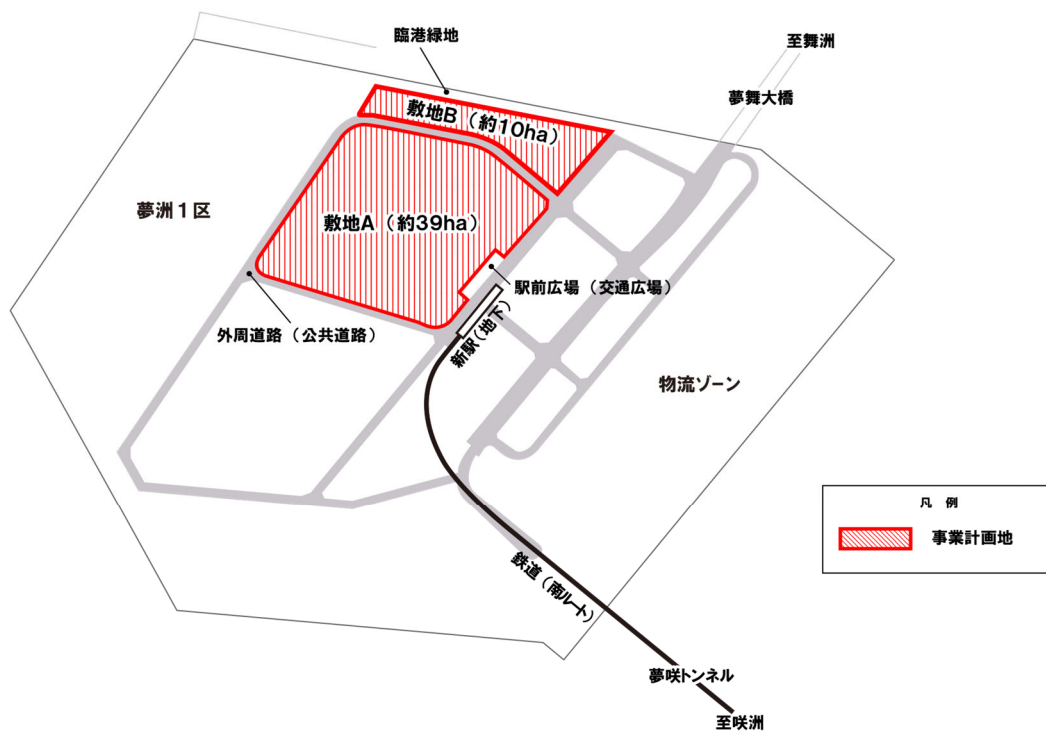
項 目	内 容
事業計画地	大阪市此花区夢洲中一丁目の一部ほか
事業計画地面積	約 49.2ha（変更前：約 64.2ha（太陽光発電事業計画候補地を含む））
延床面積の合計	約 848,000m ²
建築物の最高高さ	約 130m
主 要 用 途	会議施設、展示等施設、劇場、ミュージアム、飲食施設、バスターミナル、フェリーターミナル、宿泊施設、カジノ、駐車場、太陽光発電設備
来場想定者数	年間来場者数：約 1,987 万人、日最大来場者数：約 10 万人
駐 車 台 数	約 3,200 台
工事着手時期	2024 年 10 月
工事完了予定時期	2030 年度夏頃
想定供用時期	2030 年度秋頃

(3) 土地利用計画

開発コンセプト「結びの水都」の 4 つのテーマ「大阪・関西を世界とつなぐ関西ゲートウェイ」、「ここにしかない最高のエンターテインメント」、「未来を創出するイノベーション」、「大阪の発展を象徴する水」に基づき、夢洲のポテンシャルを活かす 4 つのゾーン（表 2.2 参照）を設定し、異なる特徴を有する各ゾーンが他のゾーンと連携し相互作用を誘発するような計画とする。

(4) 施設配置計画

本事業の施設一覧（計画概要）は表 2.2 に、施設配置イメージ図は図 2.2 に、事業計画地内の施設配置図は図 2.3 に、施設イメージパース図は図 2.4 に示すとおりである。



※計画・構想中の内容を含む現段階での想定であり、今後変更することがある。

図 2.1 本事業の対象範囲

表 2.2 施設一覧（計画概要）

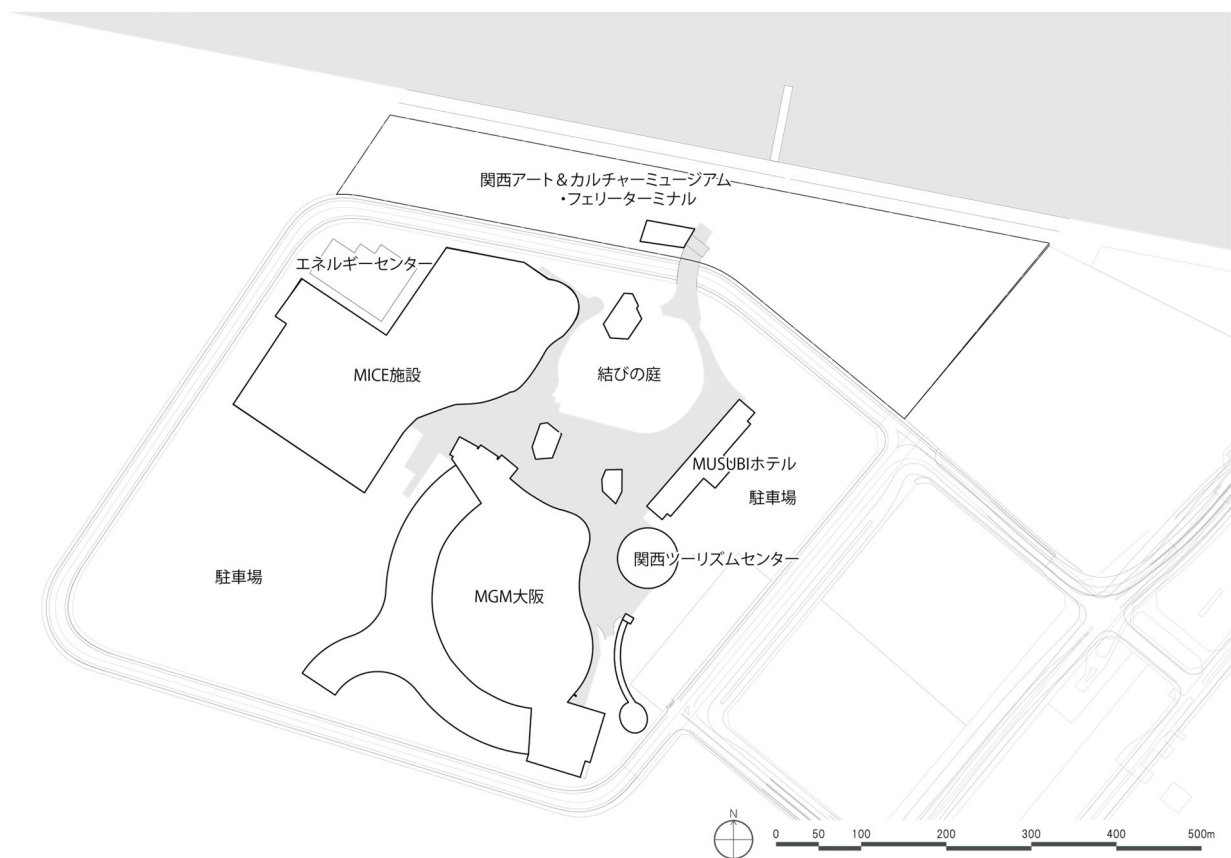
エリア		施 設	主要用途
敷地A	関西ゲートウェイゾーン	MUSUBI ホテル	宿泊施設、飲食施設、物販施設、駐車場
		関西ツーリズムセンター	旅客・物資等のバス乗降所、観光案内所、物販施設
		MGM 大阪	宿泊施設、カジノ、劇場、飲食施設、物販施設、店舗、駐車場
	イノベーションゾーン	MICE 施設 (国際会議施設、展示等施設)	会議施設、展示等施設、飲食施設、物販施設、駐車場
		エネルギーセンター	事業地内への電力供給施設等
	結びの庭ゾーン	結びの庭	屋外空間、飲食施設
敷地B	ウォーターフロントゾーン	関西アート&カルチャーミュージアム・フェリーターミナル	ミュージアム、飲食施設、物販施設、船舶乗降待合い所

(注) 施設の名称は全て仮称である。



(注) 施設の名称は全て仮称である。

図 2.2 施設配置イメージ図



- (注) 1. 施設の名称は全て仮称である。
2. 上図は、現時点での計画であり、今後の計画調整等により変更することがある。

図 2.3 事業計画地内の施設配置図



(注) 上図は、現時点での計画であり、今後の計画調整等により変更することがある。

図 2.4 施設イメージパース図

(5) 緑化計画

本事業の緑化計画においては、夢洲まちづくり基本方針等を踏まえ、みどりを身近に感じ、憩いや安らぎを提供する空間を創出し、敷地内部の多種多様な緑地を含めた生態系ネットワークの維持・形成をめざす。四季折々の彩を楽しめるよう、各ゾーンに応じて多様な植物を選定し、落葉樹を主体とした季節感のあるオープンなエリア、常緑樹を主体とした防風機能を備えたエリアなど、様々な水とみどりによる多様な空間を創出するとともに、海辺に位置する立地特性から、沿岸部では耐塩性のある緑地の整備に努める。また、日本に自生している種（以下「在来種」という。）を基本として京阪神エリア（特に臨海部）に自生している種（以下「郷土種」という。）も活用するなど地域の生態系へ配慮した緑地の整備をめざす。

中央部に配置する「結びの庭」ゾーンでは、敷地中央部にある大規模なオープンスペースとして植栽面積を可能な限り広く確保することをめざす。

北側に配置する「ウォーターフロント」ゾーンでは、海辺景観を活かしたオープンスペースとして緑地を配置する。人の往来や照明設備による影響が小さい場所に多様な草丈の草地を確保することで自然環境との連続性の確保に努め、草地に生息する鳥類などの動物に配慮した環境の創出に努める。

事業計画地整備後は、植栽した樹木の保育管理や特定外来生物等が敷地内で繁茂しないように適宜駆除を行うなど、適切な維持管理を行う。

(6) 供給処理計画

供給処理施設計画の概要は、表 2.3 に示すとおりである。

表 2.3 供給処理施設計画の概要

施設種類	用 途	備 考 (想 定)
空気熱源ヒートポンプチャラー	供用時の各施設への熱供給	・ 約 138 台を想定
暖房及び給湯用ボイラー	供用時の各施設への熱供給	・ ガス消費量：約 2,000 m ³ /h 〔重油換算：約 2,280L/h〕
自家発電設備 (コージェネレーションシステム)	供用時の各施設への電力供給	・ 発電出力が 2 万キロワット未満 ・ ガス消費量：約 1,300 m ³ /h 〔重油換算：約 1,480L/h〕
給湯用ボイラー	供用時の MICE 施設への熱供給	・ ガス消費量：約 200 m ³ /h 〔重油換算：約 228L/h〕
雑排水再利用施設	供用時の排水の一部を処理し、雑用水として水洗トイレ等に再利用	最終的には下水管へ排水
雨水再利用施設	雨水を集水し、簡易ろ過を加えて水景用の供給水、灌水(草木への散水等)に利用	最終的には下水管へ排水

(a) エネルギー計画

(7) エネルギーセンター

本事業の施設で使用するエネルギーは主に電気及び都市ガスを計画しており、MICE 施設(展示場、集会場)、劇場、ミュージアム、飲食施設、宿泊施設、カジノ等で利用するエネルギー源については極力集中化を図り、区域内全域に電力供給を行うとともに、敷地 A 全域に熱供給を行う。エネルギーセンターを導入することによりエネルギーの一元管理を行って省エネルギーを促進する計画である。エネルギーセンターには、コージェネレーションシステム等の省エネルギーシステムを導入する計画としている。

(i) 自然エネルギー利用

MICE 施設等において太陽光発電設備の導入を積極的に行う計画である。なお、太陽光発電設備の導入等により、事業計画地全体における想定電力使用量に対する再生可能エネルギー比率として最大で約 20%をめざす。

(v) 非常時のエネルギー自立対策

電力・ガス等のインフラ途絶時に備え、非常用発電機にて施設内で必要な電力を供給し、帰宅困難者が最低 3 日間安全に滞在できる避難所を提供することをめざす。

(b) 水処理計画

上水道及び工業用水を利用するとともに、雑排水の再生利用を図る計画である。

また、此花区域の排水方式に基づき、各々分流にて公共下水道へ排水する計画であるが、汚水に関しては下水排水量に制限があるため、汚水貯留槽による一時貯留及び時間差排水を計画する。雨水に関しては、排水抑制義務はないが、敷地内において再利用を計画する。これらの導入によりインフラ

負荷軽減に配慮することとしている。

(7) 交通計画

(a) 施設へのアクセス

施設へのアクセスは、表 2.4 に示すとおりである。大規模なバス輸送機能や船舶による輸送機能の導入に加え、リムジンサービス、タクシーの利用促進、ICT等を利用した交通情報提供及び駐車場料金のダイナミックプライシングにより公共交通利用促進を図り、周辺交通量の増加を極力抑制する計画である。

また、本事業に伴う資材・物資搬入等の物流の効率化など、総合的な渋滞対策及び交通マネジメントにより、周辺交通への影響を低減させる計画である。

表 2.4 来場者の施設へのアクセス

交通手段	輸送機能の内容	来場者数（人／日）
自家用車	繁忙期・休日・大規模イベント開催時の自家用車需要に対応する駐車場を I R 区域内に確保する。	平日：約 9,600 休日：約15,800
タクシー	タクシー乗り場を I R 区域内に整備する。	平日：約 2,800 休日：約 4,500
鉄 道	大阪メトロ中央線に乗り入れる鉄道新線の駅が、I R 区域に隣接して整備される。	平日：約39,100 休日：約51,700
駅シャトルバス・ 長距離バス	バス（シャトルバス等）ターミナルを I R 区域内に整備する。	平日：約18,000 休日：約24,800
貸切・送迎バス		平日：約 7,800 休日：約12,800
船 舶	大阪市が整備した公共浮桟橋等の一体活用等による船舶運航を計画している。	平日：約 800 休日：約 1,100

(b) 施設関連車両の走行ルート

施設関連車両の主要走行ルートは、図 2.5 に示すとおりである。

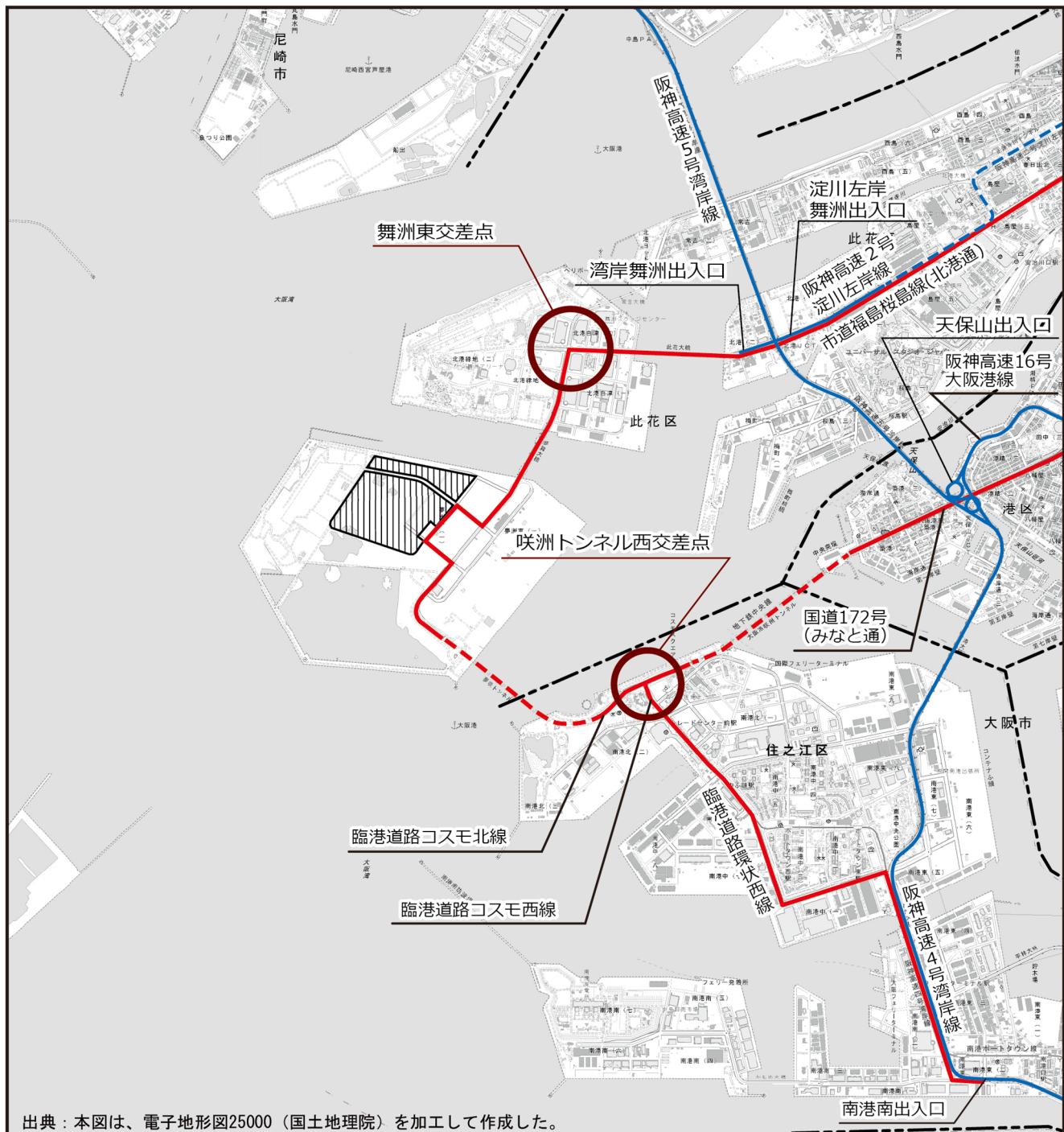
(c) 事業計画地周辺の主要な交差点における交通処理検討

図 2.5 に示した事業計画地周辺の主要な交差点（施設関連車両が最も集中する交差点）における交差点需要率の検討の結果は表 2.5 に示すとおりであり、本事業による交通処理上の支障は生じない。

表 2.5 事業計画地周辺の主要な交差点における交差点需要率

交差点	交差点需要率	
	平 日	休 日
舞洲東	0.438	0.470
咲洲トンネル西	0.451	0.433

(注) 交差点需要率とは、単位時間内に交差点が信号で処理できる交通量に対し、実際に流入する交通量の比率のこと。一般的に信号制御を考慮した 0.9 が円滑な交通処理が出来る判断基準とされている。



凡 例

-  事業計画地
-  市区境界
-  検討交差点



1:50,000

0 1000 2000m

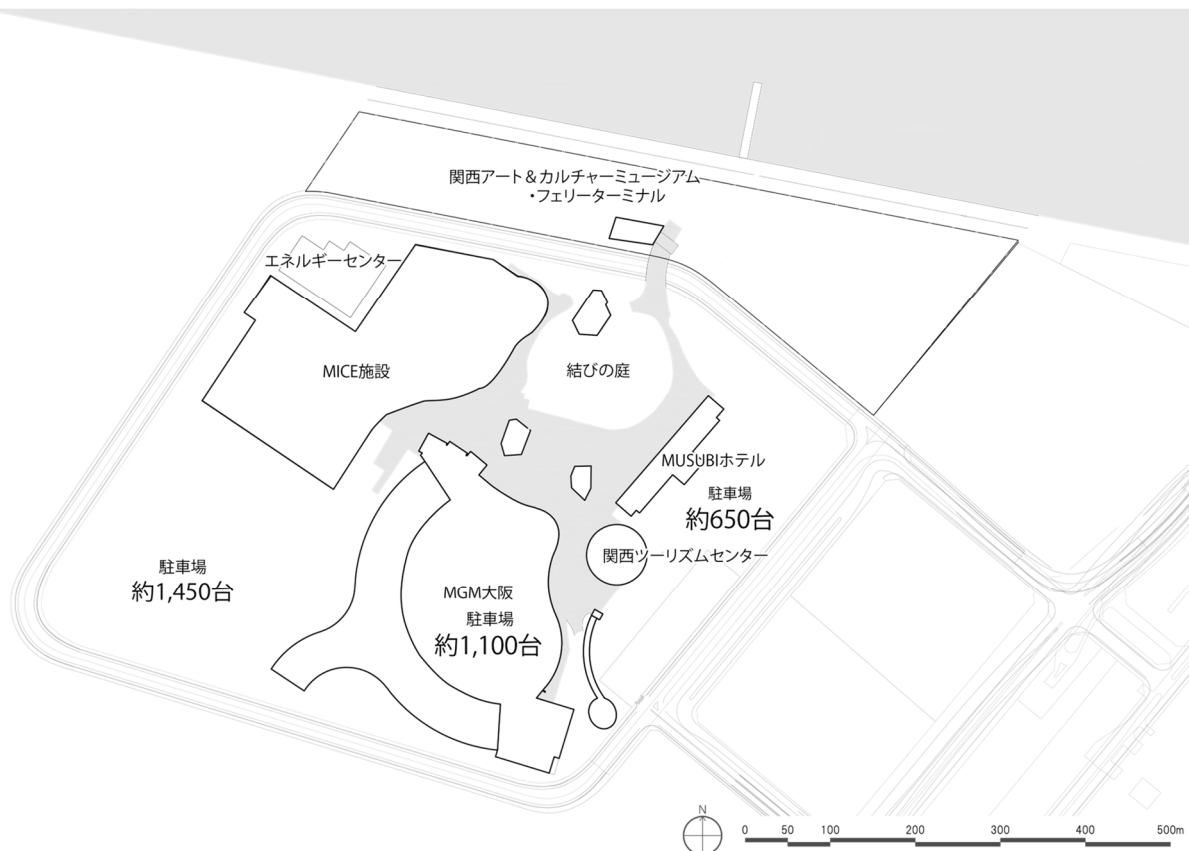
【供用時の施設関連車両の主要走行ルート】

-  一般道路（破線部分はトンネル）
-  都市高速道路（破線部分はトンネル）

図 2.5 施設関連車両の主要走行ルート及び交差点需要率を検討した交差点

(d) 駐車場整備計画

施設内の駐車場については、来場者想定に基づいた自家用車の時間帯別交通量及び滞在時間を考慮して、駐車場の位置・台数等は図 2.6 に示す計画とした。



(注) 駐車場台数は、現時点での計画であり、今後の計画調整等により配分を変更することがある。

図 2.6 駐車場の位置・台数等

(e) 船舶運航計画

大阪市が整備した公共浮棧橋等の一体活用等による船舶運航を計画している。船舶の運航先は、関西国際空港や大阪の臨海部などを想定しており、運航経路、発着回数、運航時間等の詳細については今後検討し、決定する。

3. 対象事業の実施状況

本体工事の想定工事工程は、表 3.1 に示すとおりであり、2024 年（令和 6 年）10 月から着手した。本報告書における報告対象期間（令和 7 年度）においては、準備工事及び建設工事を実施しており、具体的には、掘削工事、基礎工事、杭工事等を実施した。

なお、工事排水及びし尿については、公共下水道整備後（令和 7 年 1 月以降）においては下水道へ排水している。

表 3.1 本体工事の想定工事工程

着工年数 工事内容	2024年度 (令和 6 年度)	2025年度 (令和 7 年度)	2026年度 (令和 8 年度)	2027年度 (令和 9 年度)	2028年度 (令和10年度)	2029年度 (令和11年度)	2030年度 (令和12年度)
準備工事							
建設工事							

(注) : 本報告書における報告対象期間（2025 年(令和 7 年) 4 月～2026 年(令和 8 年) 3 月）

4. 対象事業に係る事後調査の項目及び手法

本事業に係る事後調査は、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等により、周辺地域の環境保全を図ることを目的とする。

事後調査計画書に記載した事後調査の項目は、表 4.1 に示すとおりであり、本報告書における報告対象項目については、工事期間中における建設機械の稼働状況・工事関連車両の台数、廃棄物・残土である。なお、水質について、公共下水道整備後（令和 7 年 1 月以降）は、工事排水及びし尿は下水道へ排水しており、本報告書における報告対象項目ではない。

事後調査計画書に記載した事後調査の方法は、表 4.2 (1)～(3) に示すとおりである。なお、事後調査の内容（調査項目、調査手法、調査地点・範囲、調査時期・頻度）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時の周辺状況を踏まえて、適宜見直しを行う。

表 4.1 事後調査計画書に記載した事後調査の項目

環境影響要因		調査項目	調査内容
工事着手前		陸域動物	鳥類の飛来状況の確認
		陸域動物、陸域植物	動物（重要種）の生息状況、植物（重要種）の生育状況の確認
建設工事	建設機械の稼働	建設機械の稼働状況・工事関連車両の台数	種類・型式別の稼働台数・稼働時間等
		水 質 ²⁾	工事排水・工事中のし尿
		騒音・振動	建設作業騒音・振動
	工事関連車両の走行	騒音・振動	道路交通騒音・振動・交通量
	土地の改変	廃棄物・残土	種類別発生量・排出量（有効利用量・処分量）
施設の利用	施設の供用	騒 音	コンサート・花火に伴う騒音
		廃棄物	種類別発生量・排出量（有効利用量・処分量）
		地球環境	CO ₂ 排出量 （空調設備等の稼働、施設関連車両の走行）
	施設関連車両の走行	騒音・振動	道路交通騒音・振動・交通量

- （注） 1. 表中の網掛けをしている調査項目は、本報告書における報告対象外の項目である。
 2. 水質について、公共下水道整備後（令和 7 年 1 月以降）は、工事排水及びし尿は下水道へ排水しており、本報告書における報告対象項目ではない。

表 4.2(1) 事後調査計画書に記載した事後調査の方法（工事着手前）

調査項目		調査手法	調査地点・範囲	調査時期・頻度	評価指針
陸域動物・ 陸域植物	鳥類の飛来状況	定点観察	事業計画地内の 4 地点	工事着手前に 1 回	環境保全の観点か ら、適切な配慮がな されていること
		直接観察	事業計画地及び その周辺（幅 250 m）		
	陸域動物（重要種） の生息状況	直接観察、 任意採集			
	陸域植物（重要種） の生育状況	任意調査			

（注）表中の網掛けをしている調査項目は、本報告書における報告対象外の項目である。

表 4.2 (2) 事後調査計画書に記載した事後調査の方法（建設工事）

調査項目・調査内容		調査手法	調査地点・範囲	調査時期・頻度	評価指針
建設機械の稼働状況・工事関連車両の台数（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
水質	工事排水・工事中のし尿	「水質汚濁に係る環境基準」（昭和46年12月、環境庁告示第59号）に定める方法 「排水基準を定める省令の規定に基づく環境大臣が定める排水基準に係る検定方法」（昭和49年9月、環境庁告示第64号）に定める方法	雨水管に接続する前の地点（事業計画地内）	工事排水・し尿を公共用水域（海域）へ排出する期間 1回/月	「水質汚濁防止法」、「排水基準を定める省令」、「大阪府生活環境の保全等に関する条例」で定める水質汚濁に係る排水基準値以下であること
騒音・振動	建設作業騒音・振動 - 騒音レベルの90％レンジ上端値（L_{A5}） - 振動レベルの80％レンジ上端値（L_{10}）	- 騒音 「騒音に係る環境基準について」（平成10年9月、環境庁告示第64号）に定める測定方法。測定高さは地上1.2mとする。 - 振動 「振動規制法施行規則」に定める測定方法	No. 1 地点（事業計画地境界上）、No. 6 地点（事業計画地周辺（舞洲））の2地点	工事最盛期 平日1日 工事実施時間帯	- 騒音 騒音規制法に基づく特定建設作業に伴って発生する騒音の規制に関する基準（敷地境界において85デシベル以下）であること - 振動 振動規制法の環境省令で定める基準（特定建設作業の規制に関する基準（敷地境界において75デシベル以下）であること
	道路交通騒音・振動・交通量 - 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	- 騒音 「騒音に係る環境基準について」（平成10年9月、環境庁告示第64号）に定める測定方法。測定高さは地上1.2mとする。 - 振動 「振動規制法施行規則」に定める測定方法。 - 交通量 交通量を目視により計数する。	No. 2 地点、No. 3 地点、No. 5 地点の3地点（事業計画地周辺）	工事最盛期 平日1日 工事実施時間帯	- 騒音 騒音に係る環境基準の基準値（No. 2～3 地点は昼間：70デシベル、夜間：65デシベル、No. 5 地点は昼間：65デシベル、夜間：60デシベル）以下であること - 振動 道路交通振動の要請限度（No. 2～3、5 地点は昼間：70デシベル、夜間：65デシベル）以下であること
廃棄物・残土	種類別発生量・排出量（有効利用量・処分量）	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リサイクル・リユース・処理がなされていること

(注) 1. 表中の網掛けをしている調査項目は、本報告書における報告対象外の項目である。
2. 水質について、公共下水道整備後（令和7年1月以降）は、工事排水及びし尿は下水道へ排水しており、本報告書における報告対象項目ではない。

表 4.2(3) 事後調査計画書に記載した事後調査の方法（施設の利用）

調査項目・調査内容		調査手法	調査地点 ・範囲	調査時期 ・頻度	評価指針
騒音	コンサート・花火に伴う騒音 ・騒音レベルの90%レンジ上端値 (L_{A5}) ・等価騒音レベル (L_{Aeq})	「騒音に係る環境基準について」(平成10年9月、環境庁告示第64号)に定める測定方法。測定高さは地上1.2mとする。	No.6 地点(事業計画地周辺)及びNo.7 地点(事業計画地の主風向の風下にあたる最も近い保全施設に近接する地点)の2地点ただし、計画内容に応じて地点位置を変更する場合がある。	供用後のコンサート・花火の開催時 各1回 年間の計画等を踏まえて適切な日を選定する。	環境保全の観点から、適切な配慮がなされていること
廃棄物	種類別発生量・排出量(有効利用量・処分量)	記録台帳の整理等による	事業計画地内	供用後の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リサイクル・処理がなされていること
地球環境	CO ₂ 排出量(空調設備等の稼働、施設関連車両の走行)	電気、ガス、水道等の使用実績、施設関連車両の実績の整理等による	事業計画地内及びその周辺	供用後の1年間	環境保全の観点から、CO ₂ 排出量抑制の適切な配慮がなされていること
騒音・振動	道路交通騒音・振動・交通量 ・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	・騒音 「騒音に係る環境基準について」(平成10年9月、環境庁告示第64号)に定める測定方法。測定高さは地上1.2mとする。 ・振動 「振動規制法施行規則」に定める測定方法 ・交通量 交通量を目視により計数する。	No.2～5 地点の4地点(事業計画地周辺)	供用後の平日・休日 各1日	・騒音 騒音に係る環境基準の基準値(No.2～3 地点は昼間：70 デシベル、夜間：65 デシベル、No.4 地点は昼間：60 デシベル、夜間：55 デシベル、No.5 地点は昼間：65 デシベル、夜間：60 デシベル)以下であること ・振動 道路交通振動の要請限度(No.2～3、5 地点は昼間：70 デシベル、夜間：65 デシベル、No.4 地点は昼間：65 デシベル、夜間：60 デシベル)以下であること

(注) 表中の網掛けをしている調査項目は、本報告書における報告対象外の項目である。

5. 対象事業に係る事後調査の結果

5.1 建設機械の稼働状況・工事関連車両の台数

5.1.1 調査概要

建設機械の稼働状況・工事関連車両の台数の調査項目等は、表 5.1.1 に示すとおりである。事業計画地内における建設機械の稼働状況・工事関連車両の台数を把握するため、工事作業日報の整理等による調査を実施した。

表 5.1.1 工事期間中調査の概要（建設機械の稼働状況・工事関連車両の台数）

調査項目・調査内容	調査手法	調査地点・範囲	調査時期・頻度	評価指針
建設機械の稼働状況・工事関連車両の台数(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 〔令和 7 年 4 月～ 令和 8 年 3 月〕	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

5.1.2 調査結果

(1) 建設機械の稼働状況

本調査対象期間中の月あたりの建設機械の稼働状況は、表 5.1.2 に示すとおりである。

本調査対象期間中の建設機械台数は、予測延べ台数 239,470 台に対して 97,939 台（約 40.9%）、稼働時間は予測延べ時間 1,146,792 時間に対して 705,838.5 時間（約 61.5%）であった。

本調査対象期間中は、準備工事及び建設工事として掘削工事、基礎工事、杭工事等を実施しており、主な稼働建設機械は、バックホウ、クレーン類、掘削機、ダンプトラック等となっている。

(2) 工事関連車両の台数

本調査対象期間中の月あたりの工事関連車両の台数は、表 5.1.3 に示すとおりである。

本調査対象期間中の工事関連車両の台数は、予測延べ台数 371,844 台に対して 116,458 台（約 31.3%）、通勤車両台数は、予測延べ台数 87,461 台に対して 87,615 台（約 100.2%）であった。

本調査対象期間中の主な工事関連車両は、準備工事及び建設工事の関連車両であり、ダンプトラックや生コン車等となっている。

(3) 工事関連船舶の便数

本調査対象期間中の月あたりの工事関連船舶の便数は、表 5.1.4 に示すとおりである。

本調査対象期間中の工事関連船舶の便数は、予測延べ便数 8,448 便に対して 684 便（約 8.1%）であった。

本調査対象期間中の工事関連船舶の用途は、建設汚泥の搬出となっている。

表 5.1.2 建設機械の稼働状況（令和 7 年度）

主な工事種別	建設機械	令和6年10月～令和7年3月の合計		令和7年																		令和8年									令和7年4月～令和8年3月の合計		環境影響評価書における着工後7～18ヵ月までの合計	
				4月		5月		6月		7月		8月		9月		10月		11月		12月		1月		2月		3月								
		台数	稼働時間(時間)	台数	稼働時間(時間)	台数	稼働時間(時間)	台数	稼働時間(時間)	台数	稼働時間(時間)	台数	稼働時間(時間)	台数	稼働時間(時間)	台数	稼働時間(時間)	台数	稼働時間(時間)	台数	稼働時間(時間)	台数	稼働時間(時間)	台数	稼働時間(時間)	台数	稼働時間(時間)	台数	稼働時間(時間)					
準備工事・建設工事	ブルドーザー15t以下	30	188	84	672	40	312	8	64	23	184	19	152	24	192	24	192	25	200	24	192	24	192	23	184	30	240	348	2,776	132	660			
	ブルドーザー16～21t	0	0	0	0	0	0	34	272	46	368	37	296	45	360	18	144	0	0	0	0	0	0	0	0	0	180	1,440	1,716	11,232				
	ブルドーザー22～32t	19	69	40	242	7	42	5	40	22	176	19	152	24	192	11	88	0	0	0	0	6	36	24	144	0	0	158	1,112	1,716	11,232			
	バックホウ0.15m3以下	144	605	36	263	43	258	42	252	30	180	28	168	2	12	14	84	62	372	17	102	67	402	75	450	129	774	545	3,317	—	—			
	バックホウ0.25～0.6m3	634	2,851	168	1,111	277	1,786	427	2,842	425	3,034	323	2,414	309	2,334	375	2,826	389	2,840	531	3,756	723	5,022	737	5,178	828	5,894	5,512	39,037	26,796	198,378			
	バックホウ0.7～2.0m3	14	60	305	2,440	348	2,636	580	4,254	958	7,100	927	6,796	1,355	9,946	1,389	10,468	1,284	9,478	1,346	9,836	1,266	9,308	1,342	9,470	1,587	11,072	12,687	92,804	12,804	80,316			
	タイヤショベル0.6m3	41	83.5	10	32	18	108	0	0	6	36	6	36	0	0	0	0	0	0	0.0	0.0	0.0	0.0	13.0	78.0	24.0	144.0	77	434	—	—			
	テレスコ1.0m3	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	14	84	14	84	418	2,584				
	ミニクローラー	0	0	0	0	24	37	112	734	116	866	48	350	24	144	16	96	24	144	22	132	0	0	30	180	22	132	438	2,815	0	0			
	クローラークレーン80t	0	0	0	0	35	185	94	533	63	378	23	138	0	0	0	0	38	228	40	240	50	300	47	282	37	222	427	2,506	2,024	11,807			
	クローラークレーン90t	0	0	0	0	0	0	74	592	139	1,112	97	776	75	600	75	600	137	988	139	1,008	224	1,540	260	1,772	293	1,980	1,513	10,968	—	—			
	クローラークレーン100～200t未満	0	0	0	0	62	418	160	1,186	294	2,036	469	3,270	667	4,962	671	4,918	524	3,938	814	5,820	688	5,024	616	4,592	655	4,894	5,620	41,058	5,016	40,902			
	クローラークレーン200～300t未満	0	0	0	0	0	0	0	0	93	558	141	906	243	1,608	181	1,236	209	1,388	203	1,360	195	1,560	199	1,574	207	1,656	1,671	11,846	1,760	23,572			
	クローラークレーン350t	0	0	0	0	0	0	10	80	24	192	46	368	122	976	128	1,024	114	912	114	912	131	1,048	132	1,056	139	1,112	960	7,680	484	6,889			
	ラフタークレーン45t以下	118	952	15	106	63	404																											

(注) 環境影響評価書における台数及び稼働時間を「一」とした建設機械は、環境影響評価書で想定した建設機械ではないことを示す。

表 5. 1. 3 工事関連車両の台数（令和 7 年度）

工事関連車両	令和 6 年10月～ 令和 7 年 3 月の 合計 (台)	令和 7 年									令和 8 年			令和 7 年 4 月～ 令和 8 年 3 月の 合計 (台)	環境影響評価書 における着工後 7 ～18ヵ月まで の合計 (台)
		4 月 (台)	5 月 (台)	6 月 (台)	7 月 (台)	8 月 (台)	9 月 (台)	10 月 (台)	11 月 (台)	12 月 (台)	1 月 (台)	2 月 (台)	3 月 (台)		
ダンプトラック 8 t 未満	877	127	126	728	1,742	652	757	700	635	655	998	889	1,202	9,211	59,730
ダンプトラック 8～15 t 未満	1,735	663	1,243	2,972	6,523	4,755	5,349	4,508	6,948	4,008	6,431	8,107	7,757	59,264	227,370
トレーラー25 t	14	26	259	443	1,567	938	892	885	1,143	1,167	1,439	1,006	1,110	10,875	13,332
生コン車 4.4m ³	365	0	10	4	125	291	2,028	3,800	3,952	3,785	3,106	4,976	5,526	27,603	45,738
コンクリートポンプ車 115- 125m ³ /h	11	0	4	0	5	7	126	259	193	79	73	322	126	1,194	308
ラフタークレーン 25 t 以下	192	2	13	20	25	27	10	34	202	16	21	17	20	407	7,678
ラフタークレーン 50 t	0	2	0	0	1	0	0	0	0	0	1	2	0	6	9,086
ラフタークレーン 60 t	6	1	11	7	20	14	4	5	3	12	24	35	3	139	1,650
ラフタークレーン 70 t	4	0	0	0	0	1	0	0	2	0	4	3	3	13	0
ラフタークレーン 80 t	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2	－
セメントローリー	0	3	46	144	292	212	287	167	548	397	813	740	987	4,636	－
その他車両	150	56	636	525	170	127	187	169	324	104	199	395	216	3,108	6,952
工事関連車両 合計	3,354	880	2,348	4,843	10,472	7,024	9,640	10,527	13,950	10,223	13,109	16,492	16,950	116,458	371,844
通勤車両 普通車	8,861	1,691	3,270	4,869	7,793	6,629	8,288	8,298	9,836	8,635	10,394	8,710	9,202	87,615	87,461
通勤車両 中型バス	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	－
通勤車両 大型バス	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	－
通勤車両 合計	8,861	1,691	3,270	4,869	7,793	6,629	8,288	8,298	9,836	8,635	10,394	8,710	9,202	87,615	87,461

（注）環境影響評価書における台数を「－」とした工事関連車両は、環境影響評価書で想定した工事関連車両ではないことを示す。

表 5. 1. 4 工事関連船舶の便数（令和 7 年度）

船 種	令和 6 年10月～ 令和 7 年 3 月の 合計 (便)	令和 7 年									令和 8 年			令和 7 年 4 月～ 令和 8 年 3 月の 合計 (便)	環境影響評価書 における着工後 7 ～18 ヲ月まで の合計 (便)
		4 月 (便)	5 月 (便)	6 月 (便)	7 月 (便)	8 月 (便)	9 月 (便)	10 月 (便)	11 月 (便)	12 月 (便)	1 月 (便)	2 月 (便)	3 月 (便)		
曳 船	0	0	0	0	0	0	29	44	32	34	25	36	38	238	3,168
土運船又は台船	0	0	0	0	0	0	29	44	32	34	25	36	38	238	3,168
クレーン船	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2,112
警戒船	0	0	0	0	0	0	29	44	32	34	4	27	38	208	－
工事関連船舶 合計	0	0	0	0	0	0	87	132	96	102	54	99	114	684	8,448

（注）環境影響評価書における便数を「－」とした工事関連船舶は、環境影響評価書で想定した工事関連船舶ではないことを示す。

(4) 建設機械等からの大気汚染物質排出量

本調査対象期間中における月別の建設機械等からの大気汚染物質排出量については、表 5.1.5 に示すとおりであり、対象発生源は、事業計画地内で稼働する建設機械等（工事区域を走行するダンプトラック、資材搬入のトラック及びトレーラーを含む）とした。建設機械等の稼働により発生する排出ガスについては、環境影響評価書で窒素酸化物（NO_x）及び浮遊粒子状物質（SPM）の月別の大気汚染物質排出量を算出した。

本調査対象期間中の建設機械等からの大気汚染物質排出量は、連続する 12 ヶ月間において、窒素酸化物（NO_x）が環境影響評価書における着工後 7～18 ヶ月までの合計値（258,546m³）の 67.6%、浮遊粒子状物質（SPM）が環境影響評価書における着工後 7～18 ヶ月までの合計値（14,682kg）の 67.0%となっている。

表 5.1.5 月別の建設機械等からの大気汚染物質排出量（令和 7 年度）

項目	単位	令和 7 年										令和 8 年			連続する 12 ヶ月間 の大気汚 染物質排 出量の合 計	環境影響評 価書におけ る着工後 7 ～18 ヶ月ま での合計
		4 月	5 月	6 月	7 月	8 月	9 月	10 月	11 月	12 月	1 月	2 月	3 月			
NOx	m³	2,782	5,117	7,328	12,390	12,733	19,601	20,761	17,242	19,736	18,959	18,073	20,176	174,900	258,546	
SPM	kg	158	286	409	695	715	1,104	1,165	970	1,108	1,069	1,022	1,139	9,841	14,682	

（注）四捨五入により、月別の排出量を合計した値と 12 ヶ月間の合計として示す値が一致しない場合がある。

5.2 廃棄物・残土

5.2.1 調査概要

廃棄物・残土の調査項目等は、表 5.2.1 に示すとおりである。事業計画地内における廃棄物・残土の発生量・排出量を把握するため、工事作業日報の整理等による調査を実施した。

表 5.2.1 工事期間中調査の概要（廃棄物・残土）

調査項目・調査内容		調査手法	調査地点・範囲	調査時期・頻度	評価指針
廃棄物・残土	種類別発生量・排出量（有効利用量・処分量）	工事作業日報の整理等による	事業計画地内	工事期間中 〔令和 7 年 4 月～ 令和 8 年 3 月〕	環境保全の観点から、発生量・排出量の抑制及び適切なリサイクル・リユース・処理がなされていること

5.2.2 調査結果

(1) 産業廃棄物の発生量・排出量

工事期間中（本調査対象期間を含む令和 6 年 10 月～令和 8 年 3 月）における建設工事からの産業廃棄物の発生量及びリサイクル量については、表 5.2.2 に示すとおり、産業廃棄物発生量は 2,564.5t であり、本体工事期間（全体）の予測発生量（76,405t）に対して 3.4%となっている。廃棄物の処分量は 171.5t、リサイクル率は 93.3%であり、予測時のリサイクル率（87.3%）を上回っていた。

工事期間中（本調査対象期間を含む令和 6 年 10 月～令和 8 年 3 月）の産業廃棄物の主なリサイクル方法は、表 5.2.3 に示すとおり、再生砕石、アスファルト原料、固形燃料化、再生プラスチック原料、エタノール化、堆肥化、再生紙原料、石膏ボード原料、路盤材、セメント原料、サーマルリサイクルへの有効利用等となっている。

(2) 残土の発生量・排出量

工事期間中（本調査対象期間を含む令和 6 年 10 月～令和 8 年 3 月）における建設工事からの残土発生量及び有効利用等の状況については、表 5.2.4 に示すとおり、残土発生量は 380,574.6m³ であり、本体工事期間（全体）の予測発生量（1,820,000m³）に対して 20.9%となっている。建設工事から発生した残土については、有効利用等の方策として、全量を埋立地特例区域内（事業計画地を含む）及びその他夢洲島内の埋戻材として再利用した。

(3) 建設汚泥の発生量・排出量

工事期間中（本調査対象期間を含む令和 6 年 10 月～令和 8 年 3 月）における建設工事からの建設汚泥発生量及び有効利用等の状況については、表 5.2.5 に示すとおり、建設汚泥発生量は 471,047.3 m³ であり、本体工事期間（全体）の予測発生量（1,200,000m³）に対して 39.3%となっている。建設工事から発生した建設汚泥については、有効利用等の方策として、産業廃棄物処理業者（中間処理業者）の受入基準を満たす建設汚泥については再生利用に努め、再生利用量が 166,282.2m³、最終処分量が 304,765.1m³ となっている。

表 5.2.2 建設工事からの廃棄物発生量及びリサイクル量（令和 6 年 10 月～令和 8 年 3 月）

種 別	令和 6 年 10 月～令和 8 年 3 月				評価書における予測値（建設工事）			
	発生量 (t)	リサイクル率 (%)	リサイクル量 (t)	処分量 (t)	発生量 (t)	リサイクル率 (%)	リサイクル量 (t)	処分量 (t)
コンクリート塊	734.9 (664.9)	100.0 (100.0)	734.9 (664.9)	0.0 (0.0)	35,786	99.3	35,535	251
アスファルト・ コンクリート塊	895.5 (621.5)	100.0 (100.0)	895.5 (621.5)	0.0 (0.0)	4,494	99.5	4,472	22
ガラス陶磁器	2.0 (2.0)	100.0 (100.0)	2.0 (2.0)	0.0 (0.0)	2,968	77.1	2,288	680
廃プラスチック類	437.1 (434.4)	97.4 (97.5)	425.6 (423.7)	11.5 (10.7)	3,138	61.6	1,933	1,205
金属くず	0.0 (0.0)	— (—)	0.0 (0.0)	0.0 (0.0)	3,138	95.8	3,006	132
木くず	138.6 (129.3)	99.8 (99.8)	138.3 (129.0)	0.3 (0.3)	4,155	97.0	4,030	125
紙くず	1.2 (1.2)	100.0 (100.0)	1.2 (1.2)	0.0 (0.0)	1,696	80.0	1,357	339
石膏ボード	5.1 (4.8)	100.0 (100.0)	5.1 (4.8)	0.0 (0.0)	3,477	86.0	2,990	487
その他	115.0 (115.0)	5.8 (5.8)	6.7 (6.7)	108.4 (108.4)	7,886	63.2	4,984	2,902
混合廃棄物	235.1 (199.0)	78.2 (84.8)	183.8 (168.8)	51.3 (30.2)	9,667	63.2	6,110	3,557
合 計	2,564.5 (2,172.1)	93.3 (93.1)	2,393.1 (2,022.6)	171.5 (149.6)	76,405	87.3	66,705	9,700

(注) 1. () 内は、令和 7 年度（2025（令和 7）年 4 月から 2026（令和 8）年 3 月まで）の実績値を示す。
2. 「—」は、産業廃棄物が発生していないため、リサイクル率について算出対象外であることを示す。

表 5.2.3 産業廃棄物の主なリサイクル方法（令和 6 年 10 月～令和 8 年 3 月）

種 別	主なリサイクル方法
コンクリート塊	再生砕石 (再生砕石)
アスファルト・コンクリート塊	アスファルト原料、再生砕石 (アスファルト原料、再生砕石)
ガラス陶磁器	カレット化 (カレット化)
廃プラスチック類	固形燃料化、再生プラスチック原料 (固形燃料化、再生プラスチック原料)
金属くず	— (—)
木くず	エタノール化（チップ化後）、堆肥化 (エタノール化（チップ化後）、堆肥化)
紙くず	再生紙原料 (再生紙原料)
石膏ボード	石膏ボード原料、路盤材、セメント原料 (石膏ボード原料、路盤材、セメント原料)
その他	サーマルリサイクル（熱回収） (サーマルリサイクル（熱回収）)
混合廃棄物	再資源化施設での処理 (再資源化施設での処理)

(注) 1. () 内は、令和 7 年度（2025（令和 7）年 4 月から 2026（令和 8）年 3 月まで）のリサイクル方法を示す。
2. 「—」は、産業廃棄物が発生していないため、リサイクル方法について整理対象外であることを示す。

表 5.2.4 建設工事からの残土発生量及び有効利用等の状況（令和6年10月～令和8年3月）

令和6年10月～令和8年3月					環境影響評価書における予測値（建設工事）	
発生量 (m ³)	リサイクル率 (%)	有効利用等(リサイクル量)		最終 処分量 (m ³)	発生量 (m ³)	有効利用等の方策
		島内埋戻 (m ³)	汚染土壌 処理施設 (m ³)			
380,574.6 (380,574.6)	100.0 (100.0)	380,574.6 (380,574.6)	0.0 (0.0)	0.0 (0.0)	1,820,000	① 埋立地特例区域内（事業計画地を含む夢洲島内）の埋戻材として再利用を図るよう努める。 ② 大阪・関西万博開催期間等に、事業計画地内等（夢洲島内）から残土を搬出する場合は、汚染土壌処理施設へ搬出して処分することとなり、その処分量は最大約50万m ³ に及ぶ可能性がある。

（注）（ ）内は、2025（令和7）年4月から2026（令和8）年3月までの実績値を示す。

表 5.2.5 建設工事からの建設汚泥発生量及び有効利用等の状況（令和6年10月～令和8年3月）

令和6年10月～令和8年3月				環境影響評価書における予測値（建設工事）	
発生量 (m ³)	リサイクル率 (%)	有効利用等 (リサイクル量) (m ³)	最終 処分量 (m ³)	発生量 (m ³)	有効利用等の方策
471,047.3 (471,047.3)	35.3 (35.3)	166,282.2 (166,282.2)	304,765.1 (304,765.1)	1,200,000	① 施工実施段階において、産業廃棄物処理業者（中間処理業者）の受入基準を満たす建設汚泥については、再生利用に努める。 ② 産業廃棄物処理業者（中間処理業者）の受入基準を超過した建設汚泥については、原則、全量を埋立処理施設で処分する計画としている。

（注）（ ）内は、2025（令和7）年4月から2026（令和8）年3月までの実績値を示す。

6. 対象事業に係る事後調査の評価

6.1 建設機械の稼働状況・工事関連車両の台数

6.1.1 建設機械の稼働状況

本調査対象期間中の建設機械台数は97,939台であり、予測延べ建設機械台数239,470台に対して約40.9%となっている。また、建設機械の稼働時間は、705,838.5時間であり、予測延べ稼働時間1,146,792時間に対して約61.5%となっている。建設機械の稼働状況については、延べ台数及び延べ稼働時間ともに予測数量を下回っていた。

なお、工事の実施にあたっては、以下の環境の保全及び創造のための措置を実施することにより、建設機械の稼働による影響を最小限にとどめるよう努めた。

- ・工事計画の策定にあたっては、周辺環境への影響の小さい工法の採用、低公害型建設機械の使用、散水の実施等により、大気汚染による環境影響の回避又は低減に努める。
- ・建設機械の稼働については、国土交通省指定の排出ガス対策型建設機械の採用や良質燃料の使用等により、大気汚染物質の排出量の低減に努めるとともに、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。

以上のことから、建設機械の稼働状況については、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ものと評価する。

6.1.2 工事関連車両の台数

本調査対象期間中の工事関連車両（通勤車両を含む）の台数は、204,073台であり、予測延べ工事関連車両台数459,305台に対して約44.4%となっており、予測数量を下回っていた。

なお、工事の実施にあたっては、以下の環境の保全及び創造のための措置を実施することにより、工事関連車両の走行による影響を最小限にとどめるよう努めた。

- ・工事関連車両の走行にあたっては、特定の道路及び時間帯に集中することがないように、走行ルート of 適切な選定、走行時間帯の配慮、船舶による資材搬入等の輸送方法の工夫、運転者への適正走行の周知徹底等を行う。また、関係機関と連携し、走行時間帯の調整等により平準化を図る。
- ・工事関連車両の主要ルートは、幹線道路や高速道路利用を優先することとし、特定の道路に集中することがないように、走行ルートを適切に選定する。具体的には、主として阪神高速道路と幹線道路を利用し、此花大橋、夢舞大橋及び夢咲トンネルを経由して事業計画地に至る経路を計画している。
- ・同時期に大阪・関西万博やインフラ工事等が集中する場合、調整を行い、走行ルートに車両が集中することがないように配慮する。
- ・工事関連車両の走行台数削減を図るため、パークアンドライドや公共交通機関の積極的な利用による作業員の輸送等についても計画する。
- ・事業計画地周辺では、多くの物流車両が走行しており、さらに大阪・関西万博の工事や開催時の状況次第で、やむを得ず、夜間に搬出入及び工事を行うことも想定している。夜間工事を行う場合には、警察、道路管理者等の関係機関と協議・調整の上、工事関連車両の制限速度の遵守、空

ぶかしの防止、アイドリングストップの励行など運転者への適正走行を周知徹底する。

- ・夜間に建設資材等の搬入を行う場合は、可能な限り高速道路から此花大橋を走行するルートの利用に努める。

以上のことから、工事関連車両の台数については、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ものと評価する。

6.1.3 工事関連船舶の便数

本調査対象期間中の工事関連船舶の便数は、684 便であり、予測延べ便数 8,448 台に対して約 8.1% となっており、予測数量を下回っていた。

なお、工事の実施にあたっては、以下の環境の保全及び創造のための措置を実施することにより、工事関連船舶の運航による影響を最小限にとどめるよう努めた。

- ・工事関連船舶は、適切に整備・点検を行い、整備不良による排出ガス中の大気汚染物質の増加を抑制するよう関係者への周知徹底を図る。
- ・工事関連船舶の運航にあたっては航行速度の最適化により、高負荷運転時間減少に努めるよう関係者への周知徹底を図る。

以上のことから、工事関連船舶の便数については、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ものと評価する。

6.1.4 建設機械等からの大気汚染物質排出量

本調査対象期間中に工事区域内で稼働する建設機械及び工事区域内走行車両により発生する排出ガスについて、連続する 12 ヶ月間の大気汚染物質排出量は、窒素酸化物（NO_x）174,900m³/年、浮遊粒子状物質（SPM）9,841kg/年であり、環境影響評価書における着工後 7～18 ヶ月までの合計値（NO_x:258,546m³/12 ヶ月、SPM:14,682kg/12 ヶ月）を下回っていた。

以上のことから、建設機械等からの大気汚染物質排出量については、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ものと評価する。

6.2 廃棄物・残土

6.2.1 産業廃棄物の発生量・排出量

工事期間中（本調査対象期間を含む令和6年10月～令和8年3月）の建設工事からの産業廃棄物発生量は2,564.5tであり、本体工事期間（全体）の予測発生量（76,405t）に対して3.4%となっており、予測数量を下回っていた。主な産業廃棄物の発生量は、コンクリート塊で734.9t、アスファルト・コンクリート塊で895.5t、廃プラスチック類で437.1tとなっている。廃棄物の処分量合計は171.5t、リサイクル率は93.3%であり、予測時のリサイクル率（87.3%）を上回っていた。個別のリサイクル率については、コンクリート塊、アスファルト・コンクリート塊、ガラス陶磁器、廃プラスチック類、木くず、紙くず、石膏ボードのリサイクル率が予測時に設定したリサイクル率を上回っており、その他のリサイクル率が予測時に設定したリサイクル率を下回っていた。その他については、全量を再資源化施設（中間処理業者）へ搬出したが、再資源化施設（中間処理業者）において、軟弱地盤改良材として使用されたプラスチックドレーンの撤去材が付着した土砂のためリサイクルすることができなかった。

なお、工事の実施にあたっては、以下の環境の保全及び創造のための措置を実施することにより、影響を最小限にとどめるよう努めた。

- ・建設工事に伴う建設廃棄物については、発生抑制、再利用、再資源化について適切な工法の選定、産業廃棄物の分別コンテナの設置等の措置を講じる。
- ・梱包資材の簡素化による産業廃棄物の発生抑制により、産業廃棄物の減量化に努める。
- ・使用する建設資材について、できる限りリサイクル製品を使用し、建設リサイクルの推進に寄与するよう努める。
- ・産業廃棄物管理票の写しを確実に処理業者から受け取り、処分状況の実施報告や現地確認などを適宜実施することで最終処分まで適正に処理されたことを確認する。
- ・その他、工事中に発生する建設廃棄物については、発生抑制、再利用、再資源化について適切な措置を講じる。

以上のことから、産業廃棄物の発生量・排出量については、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ものと評価する。

6.2.2 残土の発生量・排出量

工事期間中（本調査対象期間を含む令和6年10月～令和8年3月）の残土発生量は380,574.6m³であり、本体工事期間（全体）の予測発生量（1,820,000m³）に対して20.9%となっており、予測数量を下回っていた。有効利用等の方策として、建設工事から発生した残土については、全量を埋立地特例区域内（事業計画地を含む）及びその他夢洲島内の埋戻材として再利用した。

なお、工事の実施にあたっては、以下の環境の保全及び創造のための措置を実施することにより、影響を最小限にとどめるよう努めた。

- ・事業計画地の建物地下部や基礎工事において発生する残土については、原則、島内処分を行う予定である。

- ・大阪・関西万博開催期間等に事業計画地から残土を搬出する場合は、汚染土壌処理施設（浄化等処理施設）において処理するなど検討し、最終処分量（埋立量）を可能な限り低減する。
- ・汚染土壌を埋立地特例区域外へ搬出する場合は、タイヤ等の洗浄を行うとともに、荷台へのシート架け等の飛散防止措置を講じる。また、工事関連車両が事業計画地から出場する場合もタイヤ等の洗浄を行う。
- ・事業計画地における工事関連車両の走行路には、汚染土壌の飛散防止のため、鉄板又は砕石の敷設、散水等を実施する。

以上のことから、残土の発生量・排出量については、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ものと評価する。

6.2.3 建設汚泥の発生量・排出量

工事期間中（本調査対象期間を含む令和6年10月～令和8年3月）の建設工事からの建設汚泥発生量は471,047.3m³であり、本体工事期間（全体）の予測発生量（1,200,000m³）に対して39.3%となっており、予測数量を下回っていた。有効利用等の方策として、全量を産業廃棄物処理業者（中間処理業者）へ搬出し、産業廃棄物処理業者（中間処理業者）の受入基準を満たす建設汚泥については再生利用を図り、その基準を超過した建設汚泥については埋立処理施設（管理型処分場）で処分した。建設工事から発生した建設汚泥については、再生利用量が166,282.2m³、最終処分量が304,765.1m³となっている。

なお、工事の実施にあたっては、以下の環境の保全及び創造のための措置を実施することにより、影響を最小限にとどめるよう努めた。

- ・建設汚泥については、原則、全量を管理型最終処分場で処分する計画としている。産業廃棄物処理業者（中間処理業者）の受入基準を満たす建設汚泥については、再生利用に努める。

以上のことから、建設汚泥の発生量・排出量については、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ものと評価する。

7. 環境保全及び創造のために講じた措置

7.1 建設工事中の環境保全のための措置とその履行状況

環境影響評価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（対象期間：令和7年4月～令和8年3月）は、表7.1(1)～(13)に示すとおりである。なお、表中の網掛けをしている項目は、本報告書における報告対象外の項目である。

表7.1(1) 建設工事中の環境保全のための措置とその履行状況

項目	環境保全措置	履行状況
工事計画	【工事中】 - 工事計画の策定にあたっては、周辺環境への影響の小さい工法の採用、低公害型建設機械の使用等により、環境影響の回避又は低減に努める。 - 工事関連船舶は適切に整備・点検を行い、整備不良による排出ガス中の大気汚染物質の増加を抑制するよう関係者への周知徹底を図る。 - 工事関連車両の走行にあたっては、特定の道路及び時間帯に集中することがないよう、走行ルートの適切な選定、走行時間帯の配慮、船舶による資材搬入等の輸送方法の工夫、運転者への適正走行の周知徹底等を行う。また、関係機関と連携し、走行時間帯の調整等により平準化を図る。 - 工事関連車両の主要ルートは、幹線道路や高速道路利用を優先することとし、特定の道路に集中することがないよう、走行ルートを適切に選定する。具体的には、主として阪神高速道路と幹線道路を利用し、此花大橋、夢舞大橋及び夢咲トンネルを経由して事業計画地に至る経路を計画している。 - 同時期に大阪・関西万博やインフラ工事等が集中する場合、調整を行い、走行ルートに車両が集中することがないよう配慮する。	- 工事計画の策定にあたっては、周辺環境への影響の小さい工法の採用、低公害型建設機械の使用等により、環境影響の回避又は低減に努めた。 - 工事関連船舶は、建設汚泥の搬出に使用しており、適切に整備・点検を行い、整備不良による排出ガス中の大気汚染物質の増加を抑制するよう関係者への周知徹底を図った。 - 工事関連車両の走行にあたっては、特定の道路及び時間帯に集中することがないよう、走行ルートの適切な選定、走行時間帯の配慮、船舶による建設汚泥の輸送の工夫、運転者への適正走行の周知徹底等に行った。また、関係機関と連携し、走行時間帯の調整等による平準化を図った。 - 工事関連車両の主要ルートは、幹線道路や高速道路利用を優先することとし、特定の道路に集中することがないよう、走行ルートを適切に選定した。具体的には、主として阪神高速道路と幹線道路を利用し、此花大橋、夢舞大橋及び夢咲トンネルを経由して事業計画地に至る経路を使用した。 - 同時期に大阪・関西万博やインフラ工事等が集中する場合、調整を行い、走行ルートに車両が集中することがないよう配慮した。
交通計画	【供用時】 - 大規模なバス輸送機能や船舶による輸送機能の導入に加え、リムジンサービス、タクシーの利用促進、ICT等を利用した交通情報提供及び駐車場料金のダイナミックプライシングにより公共交通利用促進を図り、周辺交通量の増加を極力抑制する計画である。 - 施設関連車両の主要走行ルートは、阪神高速道路の湾岸舞洲出入口・淀川左岸舞洲出入口まで走行し、此花大橋、夢舞大橋を経由して夢洲の事業計画地に至る経路とする。一般道では、北港通等を経由して夢舞大橋から、又は咲洲トンネル等を経由して夢咲トンネルから夢洲の事業計画地に至る経路とする。	

表 7.1(2) 建設工事中の環境保全のための措置とその履行状況

項目	環境保全措置	履行状況
緑化計画	【供用時】 - 本事業の緑化計画においては、夢洲まちづくり基本方針等を踏まえ、みどりを身近に感じ、憩いや安らぎを提供する空間を創出し、敷地内部の多種多様な緑地を含めた生態系ネットワークの維持・形成をめざす。 - 四季折々の彩を楽しめるよう、各ゾーンに応じて多様な植物を選定し、落葉樹を主体とした季節感のあるオープンなエリア、常緑樹を主体とした防風機能を備えたエリアなど、様々な水とみどりによる多様な空間を創出するとともに、海辺に位置する立地特性から、沿岸部では耐塩性のある緑地の整備に努める。また、在来種を基本として郷土種も活用するなど地域の生態系へ配慮した緑地の整備をめざす。 - 中央部に配置する「結びの庭」ゾーンでは、敷地中央部にある大規模なオープンスペースとして植栽面積を可能な限り広く確保することをめざす。 - 北側に配置する「ウォーターフロント」ゾーンでは、海辺景観を活かしたオープンスペースとして緑地を配置する。 - 人の往来や照明設備による影響が小さい場所に多様な草丈の草地を確保することで自然環境との連続性の確保に努め、草地に生息する鳥類などの動物に配慮した環境の創出に努める。 - 事業計画地整備後は、植栽した樹木の保育管理や特定外来生物等が敷地内で繁茂しないように適宜駆除を行うなど、適切な維持管理を行う。	
廃棄物に関する計画	【工事中】 - 事業計画地の建物地下部や基礎工事において発生する残土については、原則、島内処分を行う予定である。 - 大阪・関西万博開催期間等に事業計画地から残土を搬出する場合は、汚染土壌処理施設（浄化等処理施設）において処理するなど検討し、最終処分量（埋立量）を可能な限り低減する。 - 建設汚泥については、原則、全量を管理型最終処分場で処分する計画としている。産業廃棄物処理業者（中間処理業者）の受入基準を満たす建設汚泥については、再生利用に努める。 - その他、工事中に発生する建設廃棄物については、発生抑制、再利用、再資源化について適切な措置を講じる。	- 事業計画地の建物地下部や基礎工事において発生した残土については、全量を埋立地特例区域内（事業計画地を含む）及びその他夢洲島内に搬入し、島内処分を行った。 - 事業計画地の建物地下部や基礎工事において発生した残土については、全量を埋立地特例区域内（事業計画地を含む）及びその他夢洲島内に搬入し、島内処分を行った。 - 発生した建設汚泥は、産業廃棄物処理業者（中間処理業者）の受け入れ基準の適否を判断した後、基準を満足する汚泥は産業廃棄物処理業者（中間処理業者）に搬入し再生利用、超過する汚泥は管理型最終処分場で処分し、可能な限り再生利用に努め、最終処分量を低減した。 - その他、工事中に発生する建設廃棄物については、発生抑制、再利用、再資源化について適切な措置を講じた。

表 7.1 (3) 建設工事中の環境保全のための措置とその履行状況

項目	環境保全措置	履行状況
大気質 (1)	【工事中】 <工事関連車両> - 工事関連車両の走行にあたっては、特定の道路及び時間帯に集中することがないように、走行ルートの適切な選定、走行時間帯の配慮、船舶による資材搬入等の輸送方法の工夫、運転者への適正走行の周知徹底等を行う。また、関係機関と連携し、走行時間帯の調整等により平準化を図る。 - 工事関連車両の走行台数削減を図るため、パークアンドライドや公共交通機関の積極的な利用による作業員の輸送等についても計画する。 - 事業計画地周辺では、多くの物流車両が走行しており、さらに大阪・関西万博の工事や開催時の状況次第で、やむを得ず、夜間に搬出入及び工事を行うことも想定している。夜間工事を行う場合には、警察、道路管理者等の関係機関と協議・調整の上、工事関連車両の制限速度の遵守、空ぶかしの防止、アイドリングストップの励行など運転者への適正走行を周知徹底する。 - 夜間に建設資材等の搬入を行う場合は、可能な限り高速道路から此花大橋を走行するルートの利用に努める。 <船舶> - 工事関連船舶は適切に整備・点検を行い、整備不良による排出ガス中の大気汚染物質の増加を抑制するよう関係者への周知徹底を図る。 - 工事関連船舶の運航にあたっては航行速度の最適化により、高負荷運転時間減少に努めるよう関係者への周知徹底を図る。 <建設機械> - 工事計画の策定にあたっては、周辺環境への影響の小さい工法の採用、低公害型建設機械の使用、散水の実施等により、大気汚染による環境影響の回避又は低減に努める。 - 建設機械の稼働については、国土交通省指定の排出ガス対策型建設機械の採用や良質燃料の使用等により、大気汚染物質の排出量の低減に努めるとともに、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。	- 工事関連車両の走行にあたっては、特定の道路及び時間帯に集中することがないように、走行ルートの適切な選定、走行時間帯の配慮、船舶による建設汚泥の輸送の工夫、運転者への適正走行の周知徹底等を行った。また、関係機関と連携し、走行時間帯の調整等により平準化を図った。 - 工事関連車両の走行台数削減を図るため、公共交通機関の積極的な利用による作業員の輸送等を行った。 - 仮設沈砂池掘削工事については夜間工事も行っており、それに伴う夜間に搬出入を行う工事関連車両については、警察、道路管理者等の関係機関と協議・調整の上、工事関連車両の制限速度の遵守、空ぶかしの防止、アイドリングストップの励行など運転者への適正走行を周知徹底した。 - 夜間に建設資材等の搬入を行う場合は、可能な限り高速道路から此花大橋を走行するルートの利用に努めた。 - 工事関連船舶は、建設汚泥の搬出に使用しており、適切に整備・点検を行い、整備不良による排出ガス中の大気汚染物質の増加を抑制するよう関係者への周知徹底を図った。 - 工事関連船舶は、建設汚泥の搬出に使用しており、運航にあたっては航行速度の最適化により、高負荷運転時間減少に努めるよう関係者への周知徹底を図った。 - 工事計画の策定にあたっては、周辺環境への影響の小さい工法の採用、低公害型建設機械の使用、散水の実施等により、大気汚染による環境影響の回避又は低減に努めた。 - 建設機械の稼働については、国土交通省指定の排出ガス対策型建設機械の採用や良質燃料の使用等により、大気汚染物質の排出量の低減に努めるとともに、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った。

表 7.1(4) 建設工事中の環境保全のための措置とその履行状況

項目	環境保全措置	履行状況
大気質 (2)	【供用時】 • 空調熱源については、低NOx機器を積極的に導入する。 • 太陽光発電などの再生可能エネルギーを積極的に導入する。 • 日射の影響を抑制するための室配置を検討するとともに、断熱性の高い窓ガラスの採用等により、エネルギー消費量の抑制に努める。 • エネルギー使用量や運転状況を一元的に管理し、室内環境とエネルギー性能の最適化を図る。 • 大規模なバス輸送機能や船舶による輸送機能の導入に加え、リムジンサービス、タクシーの利用促進、I C T等を利用した交通情報提供及び駐車場料金のダイナミックプライシングにより公共交通利用促進を図り、周辺交通量の増加を極力抑制する計画である。 • I C T等を利用した交通情報提供、本事業に伴う資材・物資搬入等の物流の効率化など、総合的な渋滞対策及び交通マネジメントにより、周辺交通への影響を低減させる計画とする。 • 大阪市自転車駐車場の附置等に関する条例に基づく必要駐輪台数を確保した自転車駐車場を整備する。 • 施設で使用管理する車両として、送迎用のバス及び乗用車を直営で運行する予定としており、これらの車両については、電気自動車、燃料電池自動車等の次世代自動車の導入を図る。 • 施設で利用するサービス車両として、繁忙期に不足する送迎用のバス及び乗用車の外部委託を行う予定としており、これらのサービス車両については、幹線道路、高速道路の利用を優先するとともに、来客車両についても、幹線道路、高速道路を利用するよう誘導し、一般道路の走行を可能な限り低減する。 • 施設関連船舶は適切に整備・点検を行い、整備不良による排出ガス中の大気汚染物質の増加を抑制するよう関係者への周知徹底を図る。 • 施設関連船舶の運航にあたっては、航行速度の最適化により、高負荷運転時間減少に努めるよう関係者への周知徹底を図る。	

表 7.1 (5) 建設工事中の環境保全のための措置とその履行状況

項目	環境保全措置	履行状況
水質・底質	【工事中】 - 公共下水道整備前において、事業計画地内で発生した工事排水は、水質汚濁防止法、大阪府生活環境の保全等に関する条例の排水基準を満足させるよう、濁水処理施設、沈殿池で管理して、雨水管により海域へ排水する計画である。工事中のし尿については、水質汚濁防止法、大阪府生活環境の保全等に関する条例の排水基準を満足させるよう、仮設浄化槽で処理して水質管理を行った上で雨水管により海域へ排水するか、汚水の排水量が少ない期間については、汲み取りにより周辺のし尿処理場へ搬出する。 - 工事中に、公共下水道が利用可能になる予定であり、工事排水及びし尿については、公共下水道整備後は下水道へ排水することで、海域への環境影響を回避する。 - 係留施設の整備において、濁水の発生に配慮した施工に努めるとともに、必要に応じて汚濁防止膜を設置する等の保全措置を行う。	- 公共下水道については、令和6年12月より利用可能となっている。公共下水道整備前においては、測量工、配管工等の排水が発生しない工事を実施するとともに、し尿については汲み取りにより周辺のし尿処理場へ搬出した。 - 公共下水道整備後(令和7年1月以降)においては、工事排水及びし尿は、下水道へ排水し、海域への環境影響を回避した。 - 係留施設等の整備・運営形態変更に伴い、本事業では整備しない。
土壌	【工事中】 - 建設工事に伴い発生する汚染土壌については、散水の実施等により飛散防止を図る。 - 汚染土壌を埋立地特例区域外へ搬出する場合は、タイヤ等の洗浄を行うとともに、荷台へのシート架け等の飛散防止措置を講じる。また、工事関連車両が事業計画地から出場する場合もタイヤ等の洗浄を行う。 - 事業計画地における工事関連車両の走行路には、汚染土壌の飛散防止のため、鉄板又は碎石の敷設、散水等を実施する。 - 工事中は事業計画地の周囲に仮囲いを設置し、一般の立ち入りを禁止する。	- 建設工事に伴い発生する汚染土壌については、散水の実施等により飛散防止を図った。 - 汚染土壌を埋立地特例区域外(夢洲島内)へ搬出する場合は、タイヤ等の洗浄を行うとともに、必要に応じて散水や養生による飛散防止措置を講じた。また、工事関連車両が事業計画地から出場する場合はタイヤ等の洗浄を行った。 - 事業計画地における工事関連車両の走行路には、汚染土壌の飛散防止のため、鉄板又は碎石の敷設、散水等を実施した。 - 工事中は事業計画地の周囲に仮囲いを設置し、一般の立ち入りを禁止した。

表 7.1 (6) 建設工事中の環境保全のための措置とその履行状況

項目	環境保全措置	履行状況
騒音・振動・低周波音 (1)	【工事中】 • 工事計画の策定にあたっては、アースドリル掘削工法等周辺環境への影響の小さい工法の採用により、騒音・振動による環境影響の回避又は低減に努める。 • 建設工事の実施にあたっては、国土交通省指定の低騒音型建設機械・低公害型建設機械の採用等により、騒音・振動の発生の抑制に努めるとともに、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。 • 建設機械の稼働台数については、できる限り工区間での施工時期の調整を行い、ピーク台数を平準化する。 • 工事関連車両の走行にあたっては、特定の道路及び時間帯に集中することがないように、走行ルート of 適切な選定、走行時間帯の配慮、船舶による資材搬入等の輸送方法の工夫、運転者への適正走行の周知徹底等を行う。また、関係機関と連携し、工事関連車両の走行時間帯や工事工程の調整等を行い、交通量の平準化を図る。 • 工事関連車両の走行台数削減を図るため、パークアンドライドや公共交通機関の積極的な利用による作業員の輸送等についても計画する。 • 事業計画地周辺では、多くの物流車両が走行しており、さらに大阪・関西万博の工事や開催時の状況次第で、やむを得ず、夜間に搬出入及び工事を行うことも想定している。夜間工事を行う場合には、警察、道路管理者等の関係機関と協議・調整の上、工事関連車両の制限速度の遵守、空ぶかしの防止、アイドリングストップの励行など運転者への適正走行を周知徹底する。 • 夜間に建設資材等の搬入を行う場合は、可能な限り高速道路から此花大橋を走行するルートの利用に努める。 • 工事関連船舶は適切に整備・点検を行い、整備不良による騒音レベルの増加を抑制するよう関係者への周知徹底を図る。 • 工事関連船舶の運航にあたっては航行速度の最適化により、高負荷運転時間減少に努めるよう関係者への周知徹底を図る。	• 工事計画の策定にあたっては、アースドリル掘削工法等周辺環境への影響の小さい工法の採用により、騒音・振動による環境影響の回避又は低減に努めた。 • 建設工事の実施にあたっては、国土交通省指定の低騒音型建設機械・低公害型建設機械の採用等により、騒音・振動の発生の抑制に努めるとともに、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った。 • 建設機械の稼働台数については、できる限り工区間での施工時期の調整を行い、ピーク台数を平準化した。 • 工事関連車両の走行にあたっては、特定の道路及び時間帯に集中することがないように、走行ルート of 適切な選定、走行時間帯の配慮、船舶による建設汚泥の輸送の工夫、運転者への適正走行の周知徹底等を行った。また、関係機関と連携し、工事関連車両の走行時間帯や工事工程の調整等を行い、交通量の平準化を図った。 • 工事関連車両の走行台数削減を図るため、公共交通機関の積極的な利用による作業員の輸送等を行った。 • 仮設沈砂池掘削工事については夜間工事も行っており、それに伴う夜間に搬出入を行う工事関連車両については、警察、道路管理者等の関係機関と協議・調整の上、工事関連車両の制限速度の遵守、空ぶかしの防止、アイドリングストップの励行など運転者への適正走行を周知徹底した。 • 夜間に建設資材等の搬入を行う場合は、可能な限り高速道路から此花大橋を走行するルートの利用に努めた。 • 工事関連船舶は、建設汚泥の搬出に使用しており、適切に整備・点検を行い、整備不良による騒音レベルの増加を抑制するよう関係者への周知徹底を図った。 • 工事関連船舶は、建設汚泥の搬出に使用しており、運航にあたっては航行速度の最適化により、高負荷運転時間減少に努めるよう関係者への周知徹底を図った。

表 7.1(7) 建設工事中の環境保全のための措置とその履行状況

項目	環境保全措置	履行状況
騒音・振動・低周波音 (2)	【供用時】 - 屋外設備等については、設備の規模、配置及び構造の検討にあたり、必要に応じて低騒音型の設備の採用、防音壁の設置等の対策を行い、騒音・低周波音による環境影響の回避又は低減に努める。 - 屋内に設置する機器のうち、がらりや排気口を通して騒音が屋外に伝搬する機器については、必要に応じて遮音対策や吸音対策を講じ、騒音による環境影響の回避又は低減に努める。 - 屋外催事（コンサート・花火）については、大規模なコンサート・花火の開催にあたり、周辺地域に開催日時を周知すること、開催時間に配慮すること、風の影響も考慮すること等、周辺への影響が小さくなるよう配慮する。 - 大規模なバス輸送機能や船舶による輸送機能の導入に加え、リムジンサービス、タクシーの利用促進、I C T等を利用した交通情報提供及び駐車場料金のダイナミックプライシングにより公共交通利用促進を図り、周辺交通量の増加を極力抑制する計画である。 - I C T等を利用した交通情報提供、本事業に伴う資材・物資搬入等の物流の効率化など、総合的な渋滞対策及び交通マネジメントにより、周辺交通への影響を低減させる計画とする。 - 大阪市自転車駐車場の附置等に関する条例に基づく必要駐輪台数を確保した自転車駐車場を整備する。 - 施設で使用管理する車両については、電気自動車、燃料電池自動車等の次世代自動車の導入を図る。また、駐車場にE V用充電施設を設置する。 - 来客車両については、幹線道路、高速道路を利用するよう誘導し、一般道路の走行を可能な限り低減することにより、騒音・振動の発生の抑制に努める。 - 施設関連船舶は適切に整備・点検を行い、整備不良による騒音レベルの増加を抑制するよう関係者への周知徹底を図る。 - 施設関連船舶の運航にあたっては、航行速度の最適化により、高負荷運転時間減少に努めるよう関係者への周知徹底を図る。	

表 7.1 (8) 建設工事中の環境保全のための措置とその履行状況

項目	環境保全措置	履行状況
廃棄物・残土	【工事中】 - 建設工事に伴う建設廃棄物については、発生抑制、再利用、再資源化について適切な工法の選定、産業廃棄物の分別コンテナの設置等の措置を講じる。 - 梱包資材の簡素化による産業廃棄物の発生抑制により、産業廃棄物の減量化に努める。 - 使用する建設資材について、できる限りリサイクル製品を使用し、建設リサイクルの推進に寄与するよう努める。 - 産業廃棄物管理票の写しを確実に処理業者から受け取り、処分状況の実施報告や現地確認などを適宜実施することで最終処分まで適正に処理されたことを確認する。 - 汚染土壌を埋立地特例区域外へ搬出する場合は、タイヤ等の洗浄を行うとともに、荷台へのシート架け等の飛散防止措置を講じる。また、工事関連車両が事業計画地から出場する場合もタイヤ等の洗浄を行う。 - 事業計画地における工事関連車両の走行路には、汚染土壌の飛散防止のため、鉄板又は碎石の敷設、散水等を実施する。	- 建設工事に伴う建設廃棄物については、発生抑制、再利用、再資源化について適切な工法の選定、産業廃棄物の分別コンテナの設置等の措置を講じた。 - 梱包資材の簡素化による産業廃棄物の発生抑制により、産業廃棄物の減量化に努めた。 - 使用する建設資材について、できる限りリサイクル製品を使用し、建設リサイクルの推進に寄与するよう努めた。 - 産業廃棄物管理票の写しを確実に処理業者から受け取り、処分状況の実施報告や現地確認などを適宜実施することで最終処分まで適正に処理されたことを確認した。 - 汚染土壌を埋立地特例区域外(夢洲島内)へ搬出する場合は、タイヤ等の洗浄を行うとともに、必要に応じて散水や養生による飛散防止措置を講じた。また、工事関連車両が事業計画地から出場する場合はタイヤ等の洗浄を行った。 - 事業計画地における工事関連車両の走行路には、汚染土壌の飛散防止のため、鉄板又は碎石の敷設、散水等を実施した。
	【供用時】 - 物販施設においては、マイバッグ等の推進による容器包装等の使用量削減による発生抑制、宿泊施設においては、連泊者向けとして希望者に対してのみのアメニティ交換によるアメニティグッズの発生抑制などプラスチック類を含むごみの削減に努める。 - 飲食施設・宿泊施設等においては、無駄のない食材調達、調理やメニューの工夫による無駄な生ゴミや食べ残し削減の推進により、食品ロス削減の取組みを推進する。 - オフィス機器等の調達物品のリース及びリユースを推進する。	

表 7.1(9) 建設工事中の環境保全のための措置とその履行状況

項目	環境保全措置	履行状況
地球環境 (1)	【供用時】 - 本事業の施設で使用するエネルギーは主に電気及び都市ガスを計画しており、MICE施設(展示場、集会場)、劇場、ミュージアム、飲食施設、宿泊施設、カジノ等で利用するエネルギー源については極力集中化を図り、区域内全域に電力供給を行うとともに、敷地A全域に熱供給を行う。 - 空調熱源については、低NOx機器を積極的に導入する。 - 太陽光発電などの再生可能エネルギーを積極的に導入する。 - エネルギーセンターを導入することによりエネルギーの一元管理を行って省エネルギーを促進する計画である。エネルギーセンターには、コージェネレーションシステム等の省エネルギーシステムを導入する計画としている。 - 大阪府・大阪市、大阪広域環境施設組合及び事業者による今後の協議において確定する夢洲1区(「大阪ひかりの森」プロジェクト使用区域を除く)の具体的な利用可能範囲内で、太陽光発電設備の導入を計画する。 - 延床面積が2,000m²以上の全ての建築物について、「大阪市建築物総合環境評価制度(CASBEE 大阪みらい)」に基づく建築物の環境性能効率(BEE)のサステナビリティランキングA以上を取得する。外皮断熱、高効率照明等については、更なる取組みを検討する。 - 日射の影響を抑制するための室配置を検討するとともに、断熱性の高い窓ガラスの採用等により、エネルギー消費量の抑制に努める。 - 建築物の内装材等について、国産木材の利用を検討する。 - エネルギーセンターにおいて、各施設内で使用する照明等の電力や、冷暖房給湯の熱量を計量し、使用状況等を分析して見える化を図ることによって、エネルギー使用状況の最適化を図る。 - I C Tを利用した交通情報提供、公共交通利用促進などの渋滞対策、交通マネジメントにより、周辺交通の影響の低減に努める。	

表 7.1 (10) 建設工事中の環境保全のための措置とその履行状況

項目	環境保全措置	履行状況
地球環境 (2)	【供用時】 - 施設で利用するサービス車両にZEV（電気自動車、燃料電池自動車等のゼロエミッション車）の採用を検討する。 - エネルギーセンターに設置するエネルギーマネジメント設備については、各施設の電力・熱の使用量を集計・蓄積し、さらに気象予測等のデータと合わせて負荷予測を行い、熱源設備等の最適な運転制御に活用する最先端の技術の導入を検討する。 - 事業計画地内に設置する空気熱源ヒートポンプチャラー（空調設備）及びその他の設備機器（暖房及び給湯用ボイラー等）については、計画設計時点での高効率機種を導入する。	
気象 (風害を含む)	【供用時】 風害対策として樹木の配置、樹種の選定など、詳細を検討するとともに、必要に応じてフェンス、庇等の検討を行い、可能な限り事業計画地周辺の風況の改善に努める計画である。	
動物・植物・生態系 (1)	【工事中】 - 工事計画の策定にあたっては、アースドリル掘削工法等周辺環境への影響の小さい工法の採用、散水の実施等により、騒音・振動、粉じんによる環境影響の回避又は低減に努める。 - 建設工事の実施にあたっては、国土交通省指定の低騒音型建設機械の採用等により、騒音の発生の抑制に努めるとともに、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。また、工事関係者の事業計画地外への不要な立ち入りを防止するなど適切に対応する。夜間工事を行う場合は、照明器具の適正配置等により、事業計画地周辺に生息する動物への影響を可能な限り低減する。 - 土地の改変にあたっては、専門家から得た助言を踏まえ、供用時には在来種を基本として郷土種も活用するなど地域の生態系へ配慮することで、多種多様な緑地の整備による生態系ネットワークの維持・形成をめざす。 - 裸地を利用する鳥類の繁殖期間中に工事が予定されている区域内では、繁殖期前から営巣防止対策を実施する。	- 工事計画の策定にあたっては、アースドリル掘削工法等周辺環境への影響の小さい工法の採用、散水の実施等により、騒音・振動、粉じんによる環境影響の回避又は低減に努めた。 - 建設工事の実施にあたっては、国土交通省指定の低騒音型建設機械の採用等により、騒音の発生の抑制に努めるとともに、空ぶかしの防止、アイドリングストップの励行等、掲示物、安全衛生協議会・安全朝礼等での周知により適切な施工管理を行った。また、工事関係者の事業計画地外への不要な立ち入りを仮囲い・バリケード等にて防止するなど適切に対応した。なお、仮設沈砂池掘削工事については夜間工事も行っており、工事に際しては、照明器具の適正配置等により、事業計画地周辺に生育する動物への影響を可能な限り低減した。 - 裸地を利用する鳥類の繁殖期間中に工事が予定されている区域内では、繁殖期前から営巣防止対策を実施した。

表 7.1(11) 建設工事中の環境保全のための措置とその履行状況

項目	環境保全措置	履行状況
動物・植物・生態系 (2)	【工事中】 公共下水道整備前において、事業計画地内で発生した工事排水は、水質汚濁防止法、大阪府生活環境の保全等に関する条例の排水基準を満足させるよう、濁水処理施設、沈殿池で管理して、雨水管により海域へ排水する計画である。工事中のし尿については、水質汚濁防止法、大阪府生活環境の保全等に関する条例の排水基準を満足させるよう、仮設浄化槽で処理して水質管理を行った上で雨水管により海域へ排水するか、汚水の排水量が少ない期間については、汲み取りにより周辺のし尿処理場へ搬出する。	公共下水道については、令和6年12月より利用可能となっている。公共下水道整備前においては、測量工、配管工等の排水が発生しない工事を実施するとともに、し尿については汲み取りにより周辺のし尿処理場へ搬出した。
	工事中に、公共下水道が利用可能になる予定であり、工事排水及びし尿については公共下水道整備後は下水道へ排水することで、海域への環境影響を回避する。	公共下水道整備後(令和7年1月以降)においては、工事排水及びし尿は、下水道へ排水し、海域への環境影響を回避した。
	係留施設の整備において、濁水の発生に配慮した施工に努めるとともに、必要に応じて汚濁防止膜を設置する等の保全措置を行う。	係留施設等の整備・運営形態変更に伴い、本事業では整備しない。
	- 建設工事の実施にあたっては、工事関係者の事業計画地外への不要な立ち入りを防止するなど適切に対応する。 - 夜間工事を行う場合には、照明器具の適正配置等により、事業計画地周辺に生育する植物への影響を可能な限り低減する。 - カワヂシャについては、専門家にヒアリングを実施した結果を踏まえ種子を採取して保管しており、保全措置として保管種子を専門機関に寄贈する。	- 建設工事の実施にあたっては、工事関係者の事業計画地外への不要な立ち入りを仮囲い・バリケード等で防止するなど適切に対応した。 - 仮設沈砂池掘削工事については夜間工事も行っており、工事に際しては、照明器具の適正配置等により、事業計画地周辺に生育する植物への影響を可能な限り低減した。 - カワヂシャについては、専門家にヒアリングを実施した結果を踏まえ種子を採取して保管し、保全措置として保管種子を専門機関に寄贈した。

表 7.1(12) 建設工事中の環境保全のための措置とその履行状況

項目	環境保全措置	履行状況
動物・植物・生態系 (3)	【供用時】 - 高層建築物については、ガラスなどの建物外壁面の反射を低減するよう、材質の選定に努める。 - 中央部に配置する「結びの庭」ゾーンでは、植栽面積を可能な限り広く確保することをめざし、北側に配置する「ウォーターフロント」ゾーンでは、供用後の人の往来や照明設備の影響が小さい場所に多様な草丈の草地を確保することで、草地に生息する鳥類などの動物に配慮した環境の創出に努める。 - ライトアップ等に関する照明については、事業特性上必要と考える夜間照明を確保しつつ、光量や照射方向をコントロールできる設備の導入及び配置を検討する。 - 事業計画地整備後は、植栽した樹木の保育管理や特定外来生物等が敷地内で繁茂しないように適宜駆除を行うなど、適切な維持管理を行う。	
景観	【供用時】 - 夢洲の広大な土地を生かし、個性的な建築群と水とみどりの景観が一体となった特徴的な都市空間を形成することにより、大阪ベイエリアの新たなランドマークとなる景観を創出する計画である。 - 海に隣接した立地特性を生かし、親水空間と一体となったオープンスペースを形成することで、国際観光拠点の玄関口として、魅力的な景観を創出するよう計画している。 - 夜間においては、照明を可能な限り柔らかい色調や適切な強度に調節するなど、周囲への光の影響を少しでも和らげるように配慮し、親しみのある夜間景観を創出するよう努める。 - ライトアップ等に関する照明については、事業特性上必要と考える夜間照明を確保しつつ、光量や照射方向をコントロールできる設備の導入及び配置を検討する。 - 屋外照明機器により周辺環境に影響が認められる場合は、照射方向や光量を調整するなど適切に対応する。	

表 7.1 (13) 建設工事中の環境保全のための措置とその履行状況

項目	環境保全措置	履行状況
自然とのふれあい活動の場	【工事中】 - 工事関連車両の走行にあたっては、特定の道路及び時間帯に集中することがないように、走行ルート of 適切な選定、走行時間帯の配慮、輸送方法の工夫、運転者への適正走行の周知徹底等を行う。 - 工事関連車両の走行台数削減を図るため、パークアンドライドや公共交通機関の積極的な利用による作業員の輸送、船舶による資材搬入等についても計画する。 - 同時期に大阪・関西万博事業やインフラ工事等が集中する場合、調整を行い、走行ルートに車両が集中しないように配慮する。 【供用時】 - 大規模なバス輸送機能や船舶による輸送機能の導入に加え、リムジンサービス、タクシーの利用促進、ICT等を利用した交通情報提供及び駐車場料金のダイナミックプライシングにより公共交通利用促進を図り、周辺交通量の増加を極力抑制する計画である。	- 工事関連車両の走行にあたっては、特定の道路及び時間帯に集中することがないように、走行ルート of 適切な選定、走行時間帯の配慮、輸送方法の工夫、運転者への適正走行の周知徹底等を行った。 - 工事関連車両の走行台数削減を図るため、公共交通機関の積極的な利用による作業員の輸送、船舶による建設汚泥の輸送の工夫を行った。 - 同時期に大阪・関西万博事業やインフラ工事等が集中する場合、調整を行い、走行ルートに車両が集中しないように配慮した。
夢洲内において実施される他事業との複合的な影響…騒音	【工事中】 - 複合影響が最大となる時期（万博開催時期）の工事関連車両については、走行台数や工事工程の調整等を行い、可能な限り夜間の時間帯（22時～翌日6時）の走行を抑制する。 - 複合影響が最大となる時期（万博開催時期）の夜間にやむを得ず建設資材等の搬入を行う必要がある場合は、可能な限り高速道路から此花大橋を走行するルートを利用し、市道福島桜島線（北港通）及び国道172号（みなと通）の夜間騒音の低減に努める。	- 複合影響が最大となる時期（万博開催時期）の工事関連車両については、走行台数や工事工程の調整等を行い、可能な限り夜間の時間帯（22時～翌日6時）の走行を抑制した。 - 複合影響が最大となる時期（万博開催時期）の夜間にやむを得ず建設資材等の搬入を行う必要がある場合は、可能な限り高速道路から此花大橋を走行するルートを利用し、市道福島桜島線（北港通）及び国道172号（みなと通）の夜間騒音の低減に努めた。
大阪市環境基本計画の推進	【工事中及び供用時】 大阪市環境基本計画に定められた環境施策の3本柱である「低炭素社会の構築」、「循環型社会の形成」、「快適な都市環境の確保」に配慮した事業の推進に努める。	大阪市環境基本計画に定められた環境施策の3本柱である「低炭素社会の構築」、「循環型社会の形成」、「快適な都市環境の確保」に配慮した事業の推進に努めた。

7.2 履行状況写真



写真1 施工業者間での調整会議の様子



写真2 建設機械の低公害型を示すステッカー



写真3 廃棄物の分別用コンテナの設置



写真4 タイヤ洗浄装置



写真5 散水の実施の様子



写真6 仮囲い・防音シートの設置

8. 市長意見及びその履行状況

環境影響評価書で示した市長意見に対する事業者の見解及びその履行状況（対象期間：令和7年4月～令和8年3月）は、表8.1(1)～(5)に示すとおりである。なお、表中の網掛けをしている項目は、本報告書における報告対象外の項目である。

表 8.1(1) 市長意見に対する事業者の見解及び履行状況

市長意見	事業者の見解	履行状況
供給処理計画		
太陽光発電設備については、MICE施設や夢洲1区でも導入し、事業計画地内に電力を供給する計画であるが、再生可能エネルギーの利用促進のため、事業計画地全体における再生可能エネルギー比率等について目標値を設定すること。	本事業では、標準的な施設に対する計画施設の2030年代における二酸化炭素削減目標を約50%と設定しています。また、事業計画地内および夢洲1区での太陽光発電設備の導入等により、事業計画地全体における想定電力使用量に対する再生可能エネルギー比率として最大で約20%をめざします。	
SDGs達成への貢献		
大阪市まち・ひと・しごと創生総合戦略の基本目標及びSDGsのゴールと関連付けられた行動計画が示されているが、本事業は、夢洲の特性を活かして最先端技術の実証・実装の場を設けるとともに、SDGsの達成に貢献するサステナブルなIRをめざしていることから、環境への配慮については、地球温暖化や生物多様性の減少など環境問題に関する国際的な動向を踏まえつつ、他の地域のモデルとなるよう先導的な取組みを促進するとともに、その内容等を積極的に発信すること。	本事業では、地球温暖化や生物多様性の減少など環境問題に関する国際的な動向を踏まえつつ、他の地域のモデルとなるよう先導的な取組みを促進します。また、適宜、弊社のホームページ等で、取組み内容を発信していく予定です。	
大気質		
施設の供用に伴う影響など大気質に及ぶ影響の予測にあたっては、気象モデルの風向・風速（予測地点の風速の補正值）について適切に設定した上で再予測を行い、その結果を評価書で示すこと。	気象モデルの設定に用いる風向・風速のデータは、事業計画地周辺で風向・風速を通年測定している一般局（此花区役所局及び南港中央公園局）のうち、その測定データの特徴や傾向、各予測地点との距離・風ベクトル相関・風速データの単相関分析の相関係数の結果を踏まえ設定し直し、再予測を行いました。	

表 8.1(2) 市長意見に対する事業者の見解及び履行状況

市長意見	事業者の見解	履行状況
水質・底質		
工事排水の雨水管から海域への排出可否によらず、公共下水道整備後は、適切な処理を行った上で、計画的に下水道へ排水することにより公共用水域への影響を最小限にとどめるとともに、公共用水域に排水する場合は、適切に事後調査を実施すること。	工事排水及びし尿については、公共下水道整備後は下水道へ排水することで、海域への環境影響を回避します。公共下水道整備前において、事業計画地内で発生した工事排水は、水質汚濁防止法、大阪府生活環境の保全等に関する条例の排水基準を満足させるよう、濁水処理施設、沈殿池で管理して、雨水管により海域へ排水します。し尿については、仮設浄化槽で処理し、水質管理を行った上で、雨水管により海域へ排水するか、汚水の排水量が少ない期間については、汲み取りにより周辺のし尿処理場へ搬出し、公共用水域への影響を最小限にとどめます。また、工事排水、し尿を公共用水域（海域）へ排出する期間は、排水基準を満足していることを確認するため、事業計画地内において、排水の水質調査を毎月 1 回行います。	公共下水道については、令和 6 年 12 月より利用可能となっています。公共下水道整備前においては、測量工、配管工等の排水が発生しない工事を実施するとともに、し尿については汲み取りにより周辺のし尿処理場へ搬出しました。また、公共下水道整備後（令和 7 年 1 月以降）においては、工事排水及びし尿は、下水道へ排水し、海域への環境影響を回避しました。
騒音		
コンサート・花火に伴う騒音についての事後調査を、供用時（集客を見込む大規模イベント開催時）に此花区ほか適切な保全施設等において実施すること。	事業計画地周辺の No.6 地点及び計画内容に応じて風による音の伝搬を考慮した適切な地点（保全施設に近接する地点）において、コンサート・花火の開催時の騒音調査を行います。	
施設関連車両等が走行する臨港道路コスモ北線の予測地点周辺区間の遮音壁について、現地調査時点では未設置であったため、日本音響学会式にて予測評価していたが、現在、遮音壁は設置済みであるため、遮音壁の減衰効果を実測にて確認し、評価書に反映すること。	No.5 地点については、予測地点周辺区間（臨港道路コスモ北線）の遮音壁が、現地調査時点では未設置であったため、日本音響学会式を用いて遮音壁による回折減衰の補正量を算出し、予測・評価していましたが、遮音壁が令和 5 年 9 月に設置されたため、その遮音壁による騒音の減衰効果を把握することを目的とし、令和 6 年 3 月に遮音壁設置後の等価騒音レベルに関する補足調査を実施し、予測・評価に反映しました。	
本事業の工事関連車両と他事業との複合影響において、市道福島桜島線（北港通）と国道 172 号（みなと通）における予測地点で、夜間騒音の環境基準値を超過していることから、関係機関と工事工程の調整等を行うとともに、夜間については可能な限りこれら幹線道路を避け、高速道路から此花大橋を通行するルートを利用することにより、騒音の影響を低減すること。	複合影響が最大となる時期（万博開催時期）の工事関連車両については、関係機関と連携し、走行台数や工事工程の調整等を行い、可能な限り夜間の時間帯（22 時～翌日 6 時）の走行を抑制します。 やむを得ず夜間に建設資材等の搬入を行う必要がある場合は、可能な限り高速道路から此花大橋を走行するルートを利用し、市道福島桜島線（北港通）及び国道 172 号（みなと通）の夜間騒音の低減に努めます。	複合影響が最大となる時期（万博開催時期）の工事関連車両については、関係機関と連携し、走行台数や工事工程の調整等を行い、可能な限り夜間の時間帯（22 時～翌日 6 時）の走行を抑制しました。 やむを得ず夜間に建設資材等の搬入を行う必要がある場合は、可能な限り高速道路から此花大橋を走行するルートを利用し、市道福島桜島線（北港通）及び国道 172 号（みなと通）の夜間騒音の低減に努めました。

表 8.1(3) 市長意見に対する事業者の見解及び履行状況

市長意見	事業者の見解	履行状況
廃棄物・残土		
本事業で発生する残土のうち最大約 50 万 m³は、大阪・関西万博開催期間等において夢洲島内での移動が制限されることを理由に、夢洲島外で処分する計画としていることから、その期間等における工事中の残土の発生抑制対策を検討するとともに、夢洲島内で埋立材として再利用できるよう仮置き場を最大限確保し、また、夢洲島外で処分する場合であっても浄化等処理施設において処理・再利用を実施することにより、最終処分量（埋立量）ゼロをめざすこと。	主に建設工事に伴い発生する残土は、大部分が埋立地特例区域内（事業計画地を含む夢洲島内）において埋戻材として有効利用されますが、大阪・関西万博開催期間等において発生する残土は埋立地特例区域内での埋戻材としての再利用が一部制限されることから、最大約 50 万 m³が最終処分場で処分される可能性があるかと予測しています。そのため、大阪・関西万博開催期間等における残土の発生が抑制されるよう工事調整等を実施するとともに、埋立地特例区域内で埋戻材として再利用できるよう仮置き場を最大限確保する計画ですが、やむを得ず埋立地特例区域外へ搬出する場合には、汚染土壌処理施設（浄化等処理施設）において処理するなど検討し最終処分量（埋立量）を可能な限り低減します。	事業計画地の建物地下部や基礎工事において発生した残土については、全量を埋立地特例区域内（事業計画地を含む）及びその他夢洲島内に搬入し、島内処分を行いました。
本事業の杭工事により発生する建設汚泥は、大阪市域における年間発生量（令和元年度）の約 2 倍にあたる約 120 万 m³と予測されることから、発生量が少ない杭工法の採用による発生抑制はもとより、埋立地特例区域から発生する汚泥を処理する際には、予め、分析項目や頻度など処理先の受入基準を適合することの確認方法について中間処理業者等と十分調整の上、可能な限り再生利用し、最終処分量を低減すること。	主に杭工事により発生する建設汚泥は、産業廃棄物処理業者（中間処理業者）の受入基準を超過した場合、原則埋立処理施設で処分する計画としています。低層建物には既製杭を採用するなど、杭工事全般においても汚泥発生量の少ない工法を採用して汚泥の発生量を抑制するとともに、中間処理業者と受入基準やその確認方法等について予め十分調整した上で、可能な限り再生利用に努め、最終処分量を低減します。	発生した建設汚泥は、産業廃棄物処理業者（中間処理業者）の受け入れ基準の適否を判断した後、基準を満足する汚泥は産業廃棄物処理業者（中間処理業者）に搬入し再生利用、超過する汚泥は管理型最終処分場で処分し、可能な限り再生利用に努め、最終処分量を低減しました。なお、低層建物には既製杭を採用するなど、杭工事全般においても汚泥発生量の少ない工法を採用して汚泥の発生量を抑制しました。

表 8.1(4) 市長意見に対する事業者の見解及び履行状況

市長意見	事業者の見解	履行状況
地球環境		
本事業では、二酸化炭素削減目標を約 50%としていることから、事後調査では、準備書で設定した標準的な施設との比較だけでなく、供用後の二酸化炭素排出量を正確に算定した上で計画施設の予測結果の妥当性を検証するとともに、削減目標の達成見込みについて評価すること。	事後調査では、供用時の施設の年間稼働実績（電気、ガス等の消費量）及び施設関連車両（乗用車、タクシー、シャトルバス）の年間実績に基づき二酸化炭素排出量を算出した上で、予測結果（計画施設の二酸化炭素排出量）と比較し、予測方法の妥当性を検証するとともに、削減目標の達成見込みについて評価します。	
現時点ではシャトルバスの運行計画が未定であることから、施設関連車両の二酸化炭素排出量の算出範囲を夢洲内に限定しているが、事後調査では、シャトルバスの各地ターミナルと事業計画地間の走行による二酸化炭素排出量を算定すること。	事後調査では、直通シャトルバスの年間実績に基づき、各地ターミナルと事業計画地間を走行する直通シャトルバスの二酸化炭素排出量を算定します。	
夢洲 1 区で計画している太陽光発電設備の導入はもとより、再生可能エネルギーの調達等を積極的に進めるとともに、省エネルギー機器や高効率機器の導入、建築物における ZEB（ネット・ゼロ・エネルギー・ビル）化など、徹底した省エネルギー対策に取り組むこと。	事業計画地内及び夢洲 1 区での太陽光発電設備の導入等により、2030 年代の事業計画地全体における想定電力使用量に対する再生可能エネルギー比率として最大で約 20%をめざします。それ以降も再生可能エネルギー由来の電力の積極的な購入を検討し、再生可能エネルギー比率の更なる向上に努めます。 また、省エネルギー機器や高効率機器の導入に加えて、エネルギーマネジメントにおける運用改善に努めます。	
来場者の公共交通利用の促進を図るとともに、シャトルバスの電気自動車（EV）や燃料電池自動車（FCV）等の電動車の導入など、さらなる環境保全対策、最新技術の導入により、カーボンニュートラルの早期実現をめざすこと。	大規模なバス輸送機能や船舶による輸送機能の導入に加え、リムジンサービス、タクシーの利用促進、ICT等を利用した交通情報提供及び駐車場料金のダイナミックプライシングにより来場者の公共交通利用の促進を図ります。また、施設で利用するサービス車両に ZEV（電気自動車、燃料電池自動車等のゼロエミッションビークル）の採用を検討します。さらに、今後の社会動向を踏まえ、その時点で効果の高い方法を組み合わせて二酸化炭素の削減に取り組むとともに、カーボンニュートラルの達成に寄与する最新技術の導入を検討します。	

表 8.1(5) 市長意見に対する事業者の見解及び履行状況

市長意見	事業者の見解	履行状況
動植物生態系		
生物多様性の保全の観点から、工事着手前に鳥類の飛来状況の確認及び陸域動物(重要種)の生息状況並びに陸域植物(重要種)の生育状況について調査を行い、その結果を事後調査とともに報告すること。	工事着手前に、事業計画地及びその周辺の鳥類の飛来状況及び陸域動物(重要種)の生息状況並びに陸域植物(重要種)の生育状況について調査を行い、その結果を事後調査とともに報告します。	工事着手前に、事業計画地及びその周辺の鳥類の飛来状況及び陸域動物(重要種)の生息状況並びに陸域植物(重要種)の生育状況について調査を行いました。その結果については、「大阪・夢洲地区特定複合観光施設設置運営事業 事後調査報告書(令和6年度)」(令和7年7月、MGM大阪株式会社)のp15～26に記載しております。