

# 大阪外環状線(新大阪～都島) 鉄道建設事業の 一部変更に係る環境影響評価書の概要

大阪外環状鉄道株式会社

平成 21 年 8 月 31 日

## 1. 事業者の名称及び住所

名 称 : 大阪外環状鉄道株式会社  
代 表 者 : 代表取締役社長 清水 幸弘  
所 在 地 : 大阪市中央区高麗橋二丁目 1 番 10 号

※大阪外環状鉄道株式会社は、大阪外環状線鉄道建設事業（新大阪～久宝寺）の円滑な推進を図るため、地元自治体（大阪府、大阪市、東大阪市、吹田市、八尾市）及び J R 西日本等の民間の出資により設立された会社である。

## 2. 対象事業の名称、目的及び内容

### 2.1 対象事業の名称

大阪外環状線（新大阪～都島）鉄道建設事業

### 2.2 対象事業の目的及び内容

#### 2.2.1 対象事業の目的

大阪外環状線鉄道建設事業（新大阪～久宝寺）は、現在貨物線として使用されている城東貨物線を利用し、その旅客線化を図るものである。これにより都心に対し放射状に整備されている J R、民鉄、地下鉄の各路線と大阪市外縁部において相互に連絡し、ネットワークを形成することにより、新大阪へのアクセス等都心周辺部における環状方向の流動に対応するとともに、J R 関西線等の混雑緩和、都心ターミナルへの集中緩和等に資する路線である。

本事業区間（新大阪～都島）は、他区間（都島～久宝寺）と接続し一体化することにより、大阪外環状線鉄道（新大阪～久宝寺）としての当初の目的を達成するものである。なお、都島～久宝寺の区間のうち、放出～久宝寺については、平成 20 年 3 月より開業している。

## 2.2.2 事業内容の変更の概要

事業内容の変更の概要は、表 2.2.1 及び図 2.2.1 に示すとおりであり、吹田市域における線形及び構造の変更、大阪市域（新大阪～神崎川）における事業規模の縮小である。

吹田市域における線形の変更については、現行認可案では J R 東海道本線（京都線）の東側を並行する線路条件であったが、変更案では梅田貨物線を走行の上分岐し、跨線線路橋により J R 東海道本線（京都線）を乗越して西吹田駅（仮称）に至る計画とした。吹田市域における構造の変更については、現行認可案における盛土構造を、変更案では高架構造とした。大阪市域（新大阪～神崎川）における事業規模の縮小については、現行認可案では J R 東海道本線（京都線）の東側を並行する線形条件であったが、変更案では梅田貨物線を走行することにより、事業計画路線新設の工事を実施しない計画とした。

事業内容の変更理由について、吹田市域における構造の変更は、知事意見及び吹田市並びに南吹田まちづくり会議の要望を踏まえ、地域分断の回避、高架下空間の活用、景観上の配慮等を目的とし、高架構造とした。一方、大阪市域（新大阪～神崎川）における事業規模の縮小は、関係機関との協議を踏まえ、東淀川駅付近に設置されている既設踏切の拡幅を回避することを目的とし、事業計画路線を新設しない計画とした。また、これに伴い、吹田市域における線形の変更を行った。

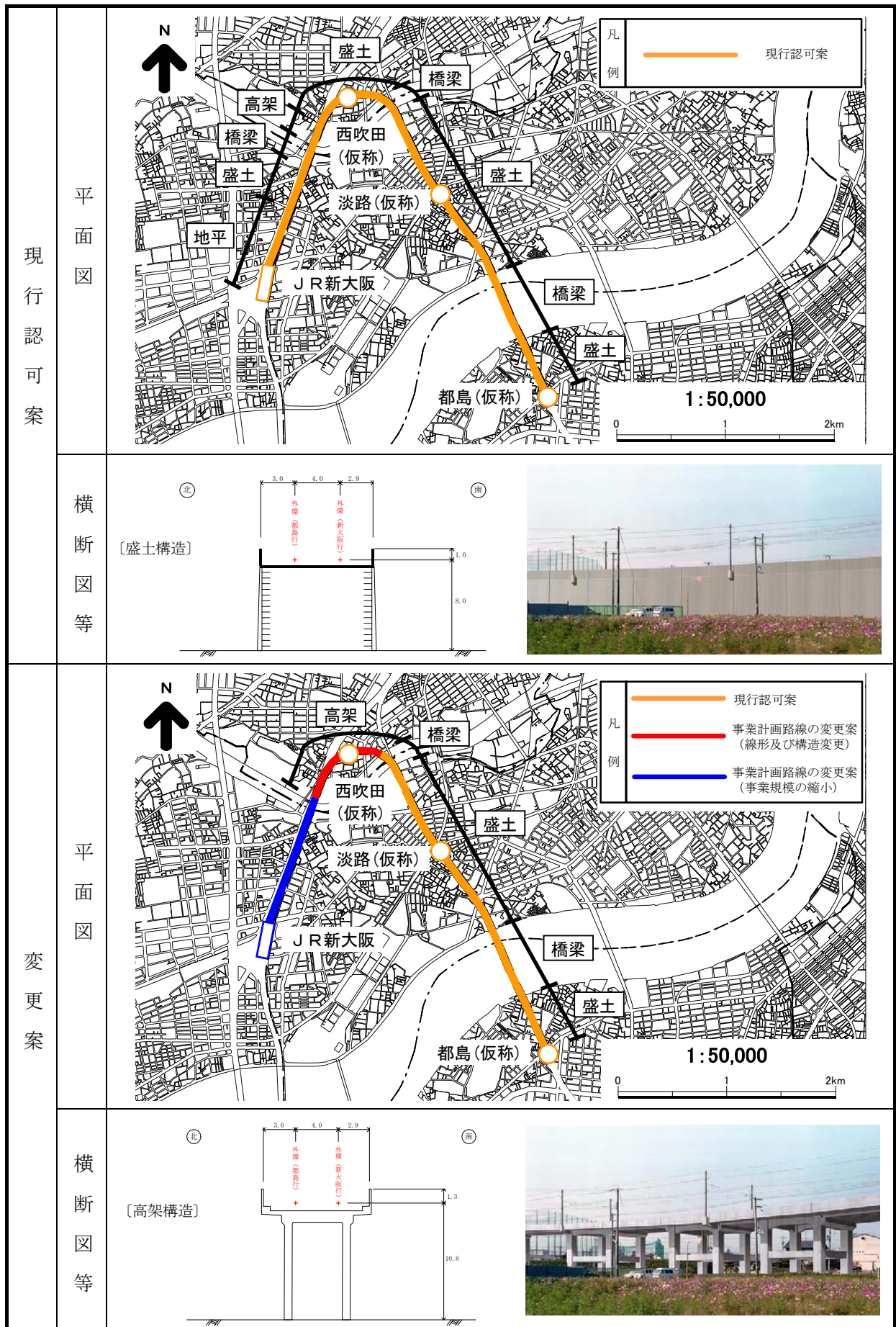
変更案における工事工程は、表 2.2.2 に示すとおり 12 ヶ年を要する計画となっており、現行認可案と比べて 7 ヶ年長くなっている。

表 2.2.1 事業内容の変更の概要

区 間	変更内容	変更概要	
		現行認可案	変更案
大阪市域(新大阪～神崎川)	事業規模縮小	J R 東海道本線（京都線）の東側を並行	梅田貨物線を走行することにより、事業計画路線を新設せず
吹田市域	線形変更	J R 東海道本線（京都線）の東側を並行	梅田貨物線を走行の上分岐し、跨線線路橋により J R 東海道本線（京都線）を乗越
	構造変更	盛土構造	高架構造

表 2.2.2 大阪外環状線の工事工程

項 目	年 度											
	平成 19 年度	平成 20 年度	平成 21 年度	平成 22 年度	平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度	平成 26 年度	平成 27 年度	平成 28 年度	平成 29 年度	平成 30 年度
測量調査・用地	■	■	■	■	■							
営業線改良工事			■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
土木工事	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
軌道・電気工事			■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
駅舎等									■	■	■	■



(注) 本図は標準的なイメージを例示したものであり、具体的な構造については変更となる場合がある。

図 2.2.1 事業内容の変更の概要

### 3. 環境影響評価を実施する地域

事業内容の変更は、吹田市域における線形及び構造の変更、大阪市域（新大阪～神崎川）における事業規模の縮小であることから、環境影響評価を実施する地域は、吹田市域とした。

なお、大阪市域については、事業規模の縮小であり、事業計画路線新設の工事を実施しないことから、環境影響評価の対象外とした。

### 4. 環境影響評価の項目

環境影響評価の項目は、環境影響の要因及び事業内容の変更等の条件を勘案し、表 4.1 に示すとおりとした。

表 4.1 環境影響の要因と環境影響評価の項目

環境項目	環境影響の要因		
	施設の存在	施設の供用	工事の実施
地下水	—	—	●
騒音	—	●	●
振動	—	●	●
低周波音	—	●	—
土壌汚染	—	—	●
日照障害	●	—	—
電波障害	●	—	—
景観	●	—	—

(注) 「●」は環境影響評価の対象であること、「—」は環境影響評価の対象外であることを示す。

## 5. 予測結果及び評価

予測結果及び評価は、表 5.1～5.2 に示すとおりである。また、事業内容の変更に伴う環境影響の範囲又は程度については、著しい差異はないものと判断した。

表 5.1 予測結果及び評価（施設の存在・施設の供用）

環境項目		予測結果及び評価
施設の存在	日照障害	2階高さにおける5時間日影長さは、一部地域で13.9mと予測され、構造物直近で日影の影響が生じることが考えられるが、事業による影響が生じる場合には関係住民等に対して、その内容及び対応について説明し適切な対応を図ることから、日照障害は周辺環境に著しい影響を及ぼさないものと考えられる。
	電波障害	電波障害範囲は、一部地域で151.8mと予測され、構造物の築造段階で障害が生じると考えられるが、必要に応じCATV加入等による障害防止対策を講じることから、電波障害は周辺環境に著しい影響を及ぼさないものと考えられる。
	景観	現在の開放空間に新たに高架構造物が出現することにより大きな景観変化がもたらされるが、盛土構造から高架構造に変更したことによって、視界及び閉塞感が改善されるとともに、周辺地域の都市景観との調和及び吹田市景観まちづくり計画との整合を図ることから、景観は周辺環境に著しい影響を及ぼさないものと考えられる。
施設の供用	騒音	近接側軌道中心から12.5m地点の地上1.2m高さ等において、事業計画路線による鉄道騒音の等価騒音レベルは、昼間50～52デシベル、夜間43～45デシベルと予測され、また、関連工事区間を含む全線の騒音等価騒音レベルは、現在線よりも改善されると予想されることから、「在来鉄道の新設又は大規模改良に際しての騒音対策の指針」を満足している。また、環境への影響を最小限にとどめるよう、防音壁設置等の環境保全対策を講じることから、鉄道騒音は周辺環境に著しい影響を及ぼさないものと考えられる。
	振動	近接側軌道中心から12.5m地点等において、関連工事区間を含む鉄道振動の振動レベルのピーク値は、39～59デシベルと予測され、60デシベル以下 <sup>1)</sup> となっている。また、環境への影響を最小限にとどめるよう、ロングレール敷設等の環境保全対策を講じることから、鉄道振動は周辺環境に著しい影響を及ぼさないものと考えられる。
	低周波音	平坦特性音圧レベルの最大値は84～87デシベルと予測され、概ね圧迫感閾値等を下回っている。G特性音圧レベルの最大値は、81～86デシベルと予測され、人が超低周波音を感じるとされている約100デシベルを下回っている。また、環境への影響を最小限にとどめるよう、剛性の高いラーメン構造の採用等の配慮を行うことから、低周波音は周辺環境に著しい影響を及ぼさないものと考えられる。

(注) 1. 振動規制法に定められている道路交通振動の限度のうち最も厳しい基準を示す。

表 5.2 予測結果及び評価（工事の実施）

環境項目		予測結果及び評価
工事の実施	地下水	高架構造物の基礎杭の工事には、適切な地下水・土壌汚染拡散防止対策工法を採用することにより、第1帯水層の地下水汚染が第2帯水層へ拡散することはないものと考えられる。また、環境への影響を最小限にとどめるよう、地盤の掘削時に湧水が発生したときには処理業者に委託する等の環境保全対策を講じることから、土地の改変等は周辺地下水に著しい影響を及ぼさないものと考えられる。
	騒音	建設作業騒音は、建設機械の稼働位置から5m地点において71～85デシベルと予測され、敷地境界線において騒音規制法に定める規制基準を満足するものと考えられる。また、環境への影響を最小限にとどめるよう、低騒音型建設機械の採用に努める等の環境保全対策を講じることから、建設作業騒音は周辺環境へ著しい影響を及ぼさないものと考えられる。
	振動	建設作業振動は、建設機械の稼働位置から5m地点において50～92デシベルと予測され、一部の建設機械で振動規制法に定める規制基準の値を超過したが、敷地境界線において規制基準を満足するよう、建設機械の変更等の環境保全対策を実施する。また、環境への影響を最小限にとどめるよう、低振動型建設機械の採用に努めることから、建設作業振動は周辺環境へ著しい影響を及ぼさないものと考えられる。
	土壌汚染	高架構造物の基礎杭の工事には、適切な地下水・土壌汚染拡散防止対策工法を採用することにより、土壌汚染を拡大させないと考えられる。また、環境への影響を最小限にとどめるよう、地盤の掘削による発生土について汚染が確認された場合、処理業者に委託する等の環境保全対策を講じることから、土地の改変等に伴う土壌汚染は周辺環境に著しい影響を及ぼさないものと考えられる。

## 6. 事後調査の方針

事後調査は、事業内容の変更に留意して実施するものとし、改めて事後調査計画書を提出する。

以上