

1 事業者の名称及び住所

(1) 事業者の名称等

名称：大阪府

代表者：大阪府知事 吉村 洋文

(2) 主たる事務所の所在地

所在地：大阪府大阪市中央区大手前 2 丁目

2 対象事業の名称、目的及び内容

(1) 対象事業の名称

東部大阪都市計画都市高速鉄道京阪電気鉄道京阪本線（寝屋川市・枚方市）

(2) 対象事業の目的及び概要

ア 対象事業の目的

寝屋川市、枚方市の京阪本線沿線は、大阪近郊の住宅都市として発展してきた地域で、市の中心となる京阪本線の寝屋川市駅及び枚方市駅周辺は、既に高架化されている。しかしながら、両駅間の香里園駅、光善寺駅、枚方公園駅周辺は、平面のまま 21 カ所の踏切があり、そのうち 13 カ所が、ピーク 1 時間当たり 40 分以上閉まっている「開かずの踏切」となっている。

このような踏切を一挙に除去することで、交通渋滞や事故を根本的に解消するとともに、鉄道により分断されていた市街地の一体化を図り、地域の発展の活性化を目的として、京阪本線の連続立体交差を推進することとしている。

イ 事業計画の概要

事業計画の概要は表 2-1 に、工事工程は表 2-2 に示すとおりである。

また、本事業の実施区間は京阪本線のうち、寝屋川市幸町を起点として枚方市岡南町に至る延長約 5.5km の区間である。（図 2-1 参照）

表 2-1 事業計画の概要

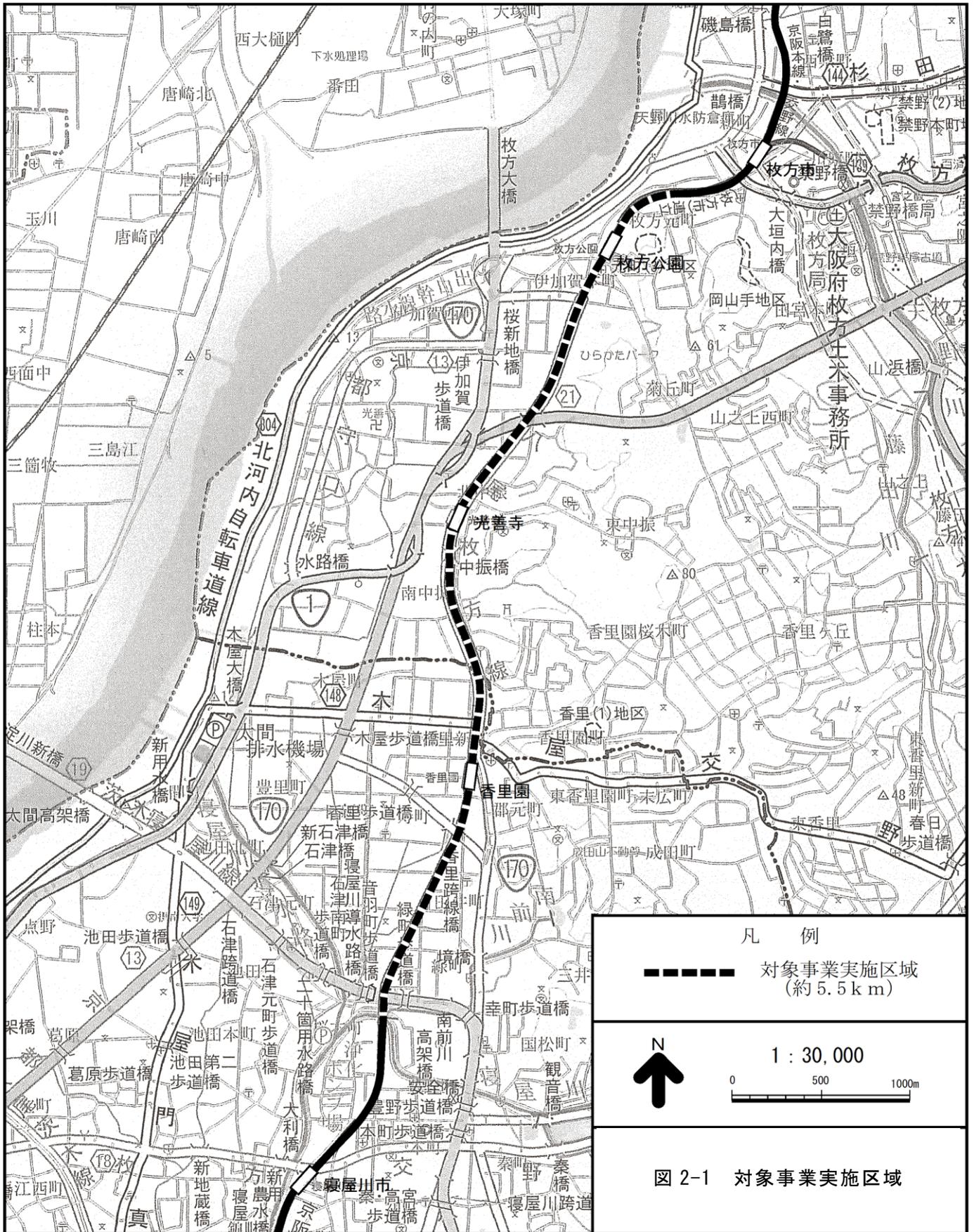
事業実施区間	京阪本線寝屋川市幸町～枚方市岡南町（延長約 5.5 km）
高架となる駅	香里園駅：島式ホーム形式（2 面） 光善寺駅：相対式ホーム形式 枚方公園駅：相対式ホーム形式
事業方式	東側仮線高架方式（国道 170 号付近・香里園駅付近・枚方公園駅北側） 西側別線高架方式（国道 170 号付近・香里園駅付近・枚方公園駅北側以外）
除却される踏切 （21 カ所）	寝屋川 6 号踏切、田井踏切、北田井踏切、香里園学校道踏切、香里園上手踏切、木屋道踏切、赤井堤防踏切、一本松踏切、天神前踏切、香里 6 号踏切、光善寺下手踏切、光善寺踏切、光善寺上手踏切、光善寺 4 号踏切、走谷踏切、蝶矢踏切、三和踏切、伊加賀踏切、枚方公園踏切、段田踏切、蔵谷踏切
高架構造※	RC ラーメン高架橋、PC 桁橋、鋼桁橋

※ 高架の大部分は「RC ラーメン高架橋」となるが、踏切 21 カ所のうち 20 カ所、国道 170 号、旧国道 170 号、都市計画道路中振交野線等の計 27 カ所については「PC 桁橋」、国道 1 号については「鋼桁橋」となる。

表 2-2 工事工程

工事	年次										
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
準備工		■	■								
	A 区間	■	■								
	B 区間	■	■								
	E 区間	■	■								
仮線工事	軌道工			■	■	■					
	A 区間			■	■	■					
	B 区間			■	■	■					
	E 区間			■	■	■					
高架工事	基礎工					■	■	■	■		
	A 区間					■	■	■	■		
	B 区間					■	■	■	■		
	C 区間					■	■	■	■		
	D 区間					■	■	■	■		
	E 区間					■	■	■	■		
	掘削工					■	■	■	■		
	A 区間					■	■	■	■		
	B 区間					■	■	■	■		
	C 区間					■	■	■	■		
	D 区間					■	■	■	■		
	E 区間					■	■	■	■		
	コンクリート工					■	■	■	■		
	A 区間					■	■	■	■		
	B 区間					■	■	■	■		
	C 区間					■	■	■	■		
	D 区間					■	■	■	■		
	E 区間					■	■	■	■		
	軌道工						■	■	■	■	■
	A 区間						■	■	■	■	■
	B 区間						■	■	■	■	■
	C 区間						■	■	■	■	■
	D 区間						■	■	■	■	■
	E 区間						■	■	■	■	■
現在線・仮線撤去工			■	■	■	■	■	■	■	■	
	A 区間		■	■	■	■	■	■	■	■	
	B 区間		■	■	■	■	■	■	■	■	
	C 区間		■	■	■	■	■	■	■	■	
	D 区間		■	■	■	■	■	■	■	■	
	E 区間		■	■	■	■	■	■	■	■	
関連事業工事（側道等）									■	■	

注) A～E の区間は、図 2-2 に示す区間に対応している。



(3) 事業内容の変更の概要

「東部大阪都市計画都市高速鉄道 京阪電気鉄道京阪本線（寝屋川市・枚方市）に係る環境影響評価書」（平成 25 年 1 月、大阪府）（以下、「評価書」という。）から変更となる事業計画は、工事計画である。工事関連車両の運行計画の変更（工事関連車両の進入路の変更）のみであり、工事区域や工事総量（建設機械や工事関連車両の稼働台数等）に変更はない。

ア 工事関連車両の進入路

評価書及び変更後の工事関連車両の進入路は、表 2-3 及び図 2-3 に示すとおりである。

表 2-3 工事関連車両の進入路

区間	断面	路線名等	評価書	変更後
A	断面 6	国道 170 号	○	○
	断面 16	田井西公園北通り	—	○
B	断面 3	木屋交野線	○	○
	断面 4	八尾枚方線	○	○
	断面 5	旧国道 170 号	○	○
	断面 15	香里駅前線	—	○
C	断面 2	中振線	○	○
	断面 11	北中振 9 号線	—	○
	断面 12	出口北中振 1 号線	—	○
	断面 13	北中振 24 号線	—	○
	断面 14	南中振 9 号線	—	○
D、E	断面 1	八尾枚方線	○	○
	断面 8	枚方新香里線	—	○
	断面 9	桜新地線	—	○
	断面 10	枚方新香里線	—	○
	断面 7	三矢 2 号線	—	○
		枚方市駅高架下側道	—	○

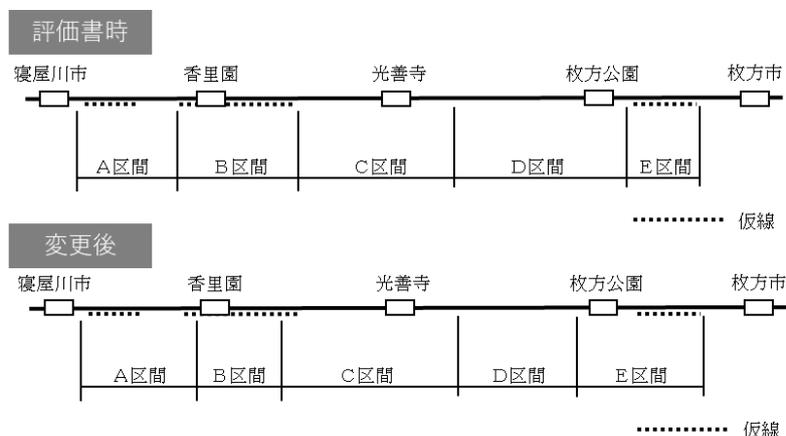


図 2-2 区間割り想定図

イ 工事関連車両の走行台数

工事関連車両の1日あたり最大走行台数は、現在線や仮線の撤去時及び高架掘削時のダンプトラックが124台/日、高架本体の躯体工時のトラックミキサ車が178台/日を想定している。これは、事業計画路線全線での走行台数であることから、各区間で均等に走行すると想定すると、ダンプトラックが25台/日/区間、トラックミキサ車が36台/日/区間となる。

工事関連車両は、これらの他、資材運搬車両(トラック10t積)1台/日/区間、コンクリートポンプ車1台/日/区間(トラックミキサ車が稼動する時のみ)、通勤車両(小型車)10台/日/区間が発生する。

以上のことから、工事関連車両の走行が最大となる日の走行台数は、これらの台数を合算した台数としている。なお、評価書と変更後で走行台数に変更はない。

表 2-4 各区間における工事関連車両の日最大走行台数

車種		台/日/区間(最大)	
		評価書	変更後
大型車	ダンプトラック (11t)	25	25
	トラックミキサ車 (4.5m ³)	36	36
	トラック (10t)	1	1
	コンクリートポンプ車	1	1
小型車	通勤車両	10	10

※ 表中の車両数は、片道の台数で記載している。

ウ 工事関連車両の走行時間帯

建設作業は、平日の昼間に実施し、原則として、休日作業及び夜間作業は行わない。

ただし、列車の走行を確保するための既設線の線路切り替え時には夜間工事を行う。また、交差道路上に設置する架道橋の架設等、一部の工事については、道路管理者及び交通管理者との協議に基づく指導により夜間に実施することもある。夜間工事を実施する際には、周辺住民に対して工事時間・内容等を事前に周知するとともに、生活環境への影響に十分な配慮を行う。

エ 工事計画変更前（評価書時）における各予測断面の工事関連車両の走行台数

(ア) 大気質長期予測時の工事関連車両の走行台数（変更前）

工事計画変更前（評価書時）における大気質長期予測時の各予測断面の工事関連車両走行台数は、表 2-5 に示すとおりである。

表 2-5 各予測断面における工事関連車両の走行台数（評価書：大気質長期予測）

区間	断面	路線名等	台/日（最大）		
			大型車	小型車	合計
A	断面 6	国道 170 号	44	20	64
B	断面 3	木屋交野線	44	20	64
	断面 4	八尾枚方線		20	20
	断面 5	旧国道 170 号	44		44
C	断面 2	中振線	44	20	64
D,E	断面 1	八尾枚方線	88	40	128

※ 表の値は片道台数×2 で表示。各区間の車両数は大型車が 44（台/日）、小型車が 20（台/日）で、A~E の 5 区間合計は大型車が 220（台）、小型車が 100（台）となる。断面 1 は D 区間及び E 区間の車両が走行するため、他の断面の 2 倍となっている。なお、複数の走行断面がある B 区間では、各断面で同時走行する場合があるが、これらの合計が 1 区間の総車両数を超えることはない（1 区間の総車両が各断面に分散）。

(イ) 騒音・振動予測時の工事関連車両の走行台数（変更前）

工事計画変更前（評価書時）における騒音・振動予測時の各予測断面の工事関連車両走行台数は、表 2-6 に示すとおりである。

なお、表中の値は、仮線や現在線の撤去時及び高架工事時におけるダンプトラックやトラックミキサ車の日当たりの最大数であるが、同じ工区で「掘削・線路撤去」と「コンクリート打設」が同時に実施されることはないため、これら車両数が重なることはない。

表 2-6 各予測断面における工事関連車両の走行台数（評価書：騒音・振動予測）

区間	断面	路線名等	台/日（最大）								
			掘削・線路撤去時				コンクリート打設時				
			大型車		小型車	合計	大型車			小型車	合計
			ダンプトラック	トラック	通勤車両		トラックミキサ車	コンクリートポンプ車	トラック	通勤車両	
A	断面 6	国道 170 号	50	2	20	72	72	2	2	20	96
B	断面 3	木屋交野線	50	2	20	72	72	2	2	20	96
	断面 4	八尾枚方線			20	20				20	20
	断面 5	旧国道 170 号	50	2		52	72	2	2		76
C	断面 2	中振線	50	2	20	72	72	2	2	20	96
D,E	断面 1	八尾枚方線	100	4	40	144	144	4	4	40	192

※ 表 2-4 の工事関連車両台数を用い片道台数×2 で表示。各区間の車両数は、掘削・線路撤去時は大型車が 52（台/日）、小型車が 20（台/日）、またコンクリート打設時は大型車が 76（台/日）、小型車が 20（台/日）となる。A~E の 5 区間合計では、掘削・線路撤去時は大型車が 260（台）、小型車が 100（台）、またコンクリート打設時は大型車が 380（台）、小型車が 100（台）となる。断面 1 は D 区間及び E 区間の車両が走行するため他の断面の 2 倍となっている。なお、複数の走行断面がある B 区間では、各断面で同時走行する場合があるが、これらの合計が 1 区間の総車両数を超えることはない（1 区間の総車両が各断面に分散）。

オ 工事計画変更後における各予測断面の工事関連車両の走行台数

(ア) 各工事関連車両進入路の使用割合

工事関連車両進入路の変更に伴い、各工事関連車両進入路（予測断面）の使用割合が変更となる。各区間の工事関連車両の走行ルートは図 2-4(1)～(5)に示すとおりである。

また、各工事関連車両進入路（予測断面）の使用割合は、表 2-7 に示すとおりである。なお、評価書では、各区間における主要な工事関連車両進入路（予測断面）を 100%の使用割合として予測及び評価を行っている。

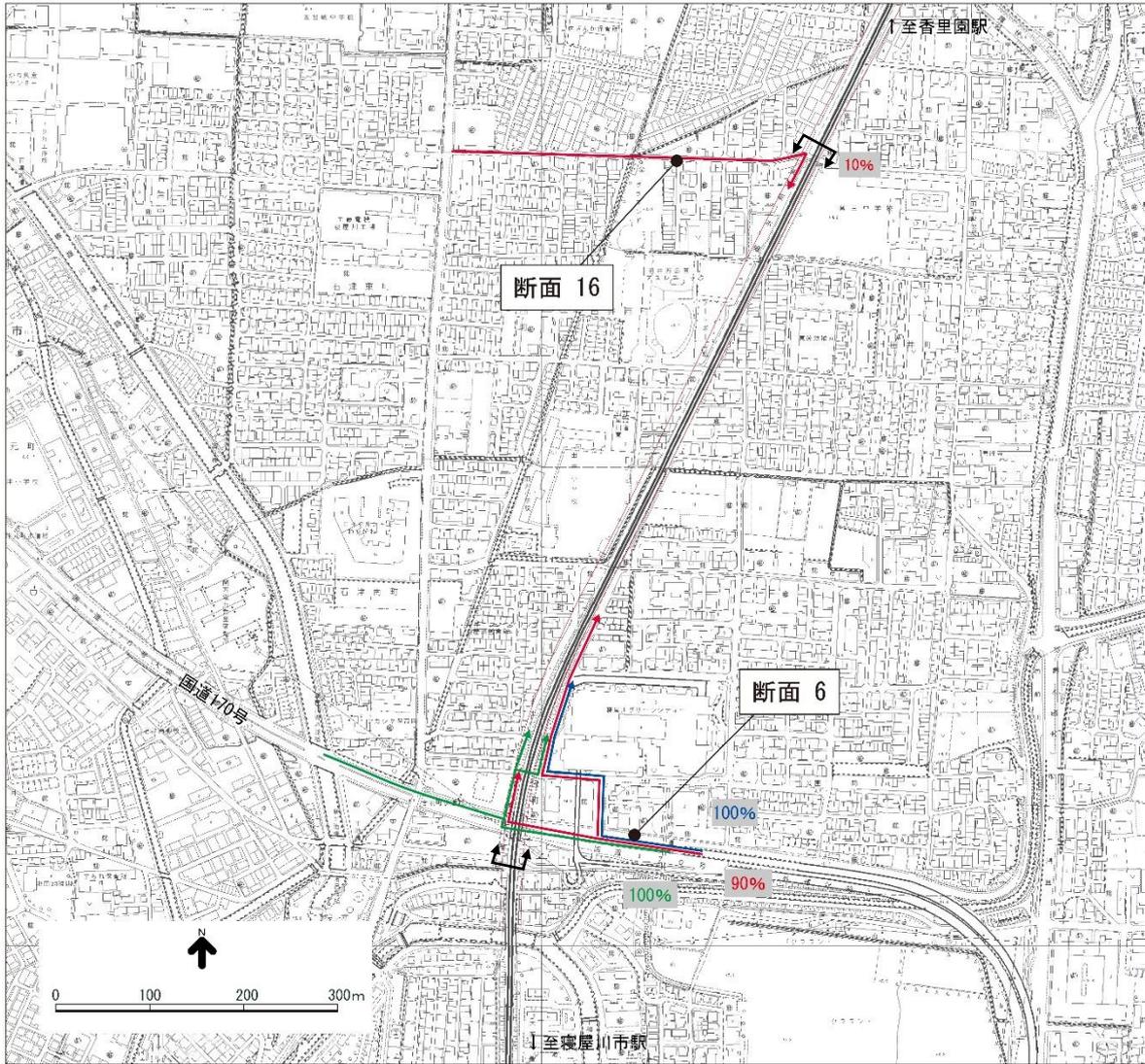
表 2-7 各工事関連車両進入路（予測断面）の使用割合（変更後）

区間	断面	路線名等	使用割合 ^{※1}	
			掘削・線路撤去時	コンクリート打設時
A	断面 6	国道 170 号	A 区間の 100%	A 区間の 90%
	断面 16	田井西公園北通り	—	A 区間の 10%
B,C	断面 3	木屋交野線	B 区間の 50%+C 区間の 50%	B 区間の 10%+C 区間の 15%
	断面 4	八尾枚方線	B 区間の 50%	—
	断面 5	旧国道 170 号	— ^{※2}	— ^{※2}
	断面 15	香里駅前線	—	B 区間の 90%
C,D	断面 2	中振線	—	C 区間の 20%
	断面 11	北中振 9 号線	C 区間の 50%	C 区間の 15%+D 区間の 30%
	断面 12	出口北中振 1 号線	—	C 区間の 20%
	断面 13	北中振 24 号線	—	C 区間の 20%
	断面 14	南中振 9 号線	—	C 区間の 10%
D,E	断面 1	八尾枚方線	—	D 区間の 70%+E 区間の 35%
D,E	断面 8	枚方新香里線	—	— ^{※3}
	断面 9	桜新地線	—	— ^{※3}
	断面 10	枚方新香里線	D 区間の 100%+E 区間の 50%	E 区間の 15%
	断面 7	三矢 2 号線	—	E 区間の 30%
		枚方市駅高架下側道	E 区間の 50%	E 区間の 20%

※1 各区間の走行台数を 100%とした場合の使用割合

※2 工事関連車両走行ルートとして設定しているが、使用頻度が低いため、検討対象外とした。

※3 断面 8+断面 9=断面 10 のため、断面 10 のみを検討対象とした。



図中の線について

緑線：評価書時の工事車両ルート

赤線：コンクリート打設時（計画変更）の工事車両ルート

青線：掘削・線路撤去時（計画変更）の工事車両ルート

また、%値は各ルートの使用割合、黒矢印は区間の始点と終点を意味する。

図 2-4 (1) 工事関連車両の走行ルートと使用割合 (A 区間)