

1. 事業者の名称及び住所

1.1 事業者の名称等

名 称 : 大阪外環状鉄道株式会社

代 表 者 : 代表取締役 野本 康憲

※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JR西日本等の民間の出資により設立された会社である。

1.2 主たる事務所の所在地

所 在 地 : 大阪府大阪市中央区今橋二丁目3番21号（藤浪ビル7階）

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、図2.2.1に示すとおり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JR、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、JR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。（運輸政策審議会答申第10号 平成元年5月参照）

なお、本事業区間（新大阪～都島）については、「大阪外環状線鉄道建設事業（新大阪～都島）鉄道建設事業に係る環境影響評価書」（平成14年11月、大阪外環状鉄道株式会社）（以下「環境影響評価書（平成14年11月）」という。）を提出し、その後、吹田市域の線形及び構造の変更に伴って「大阪外環状線鉄道建設事業（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」（平成21年8月、大阪外環状鉄道株式会社）（以下「環境影響評価書（平成21年8月）」という。）を提出している。

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 事業内容の概要

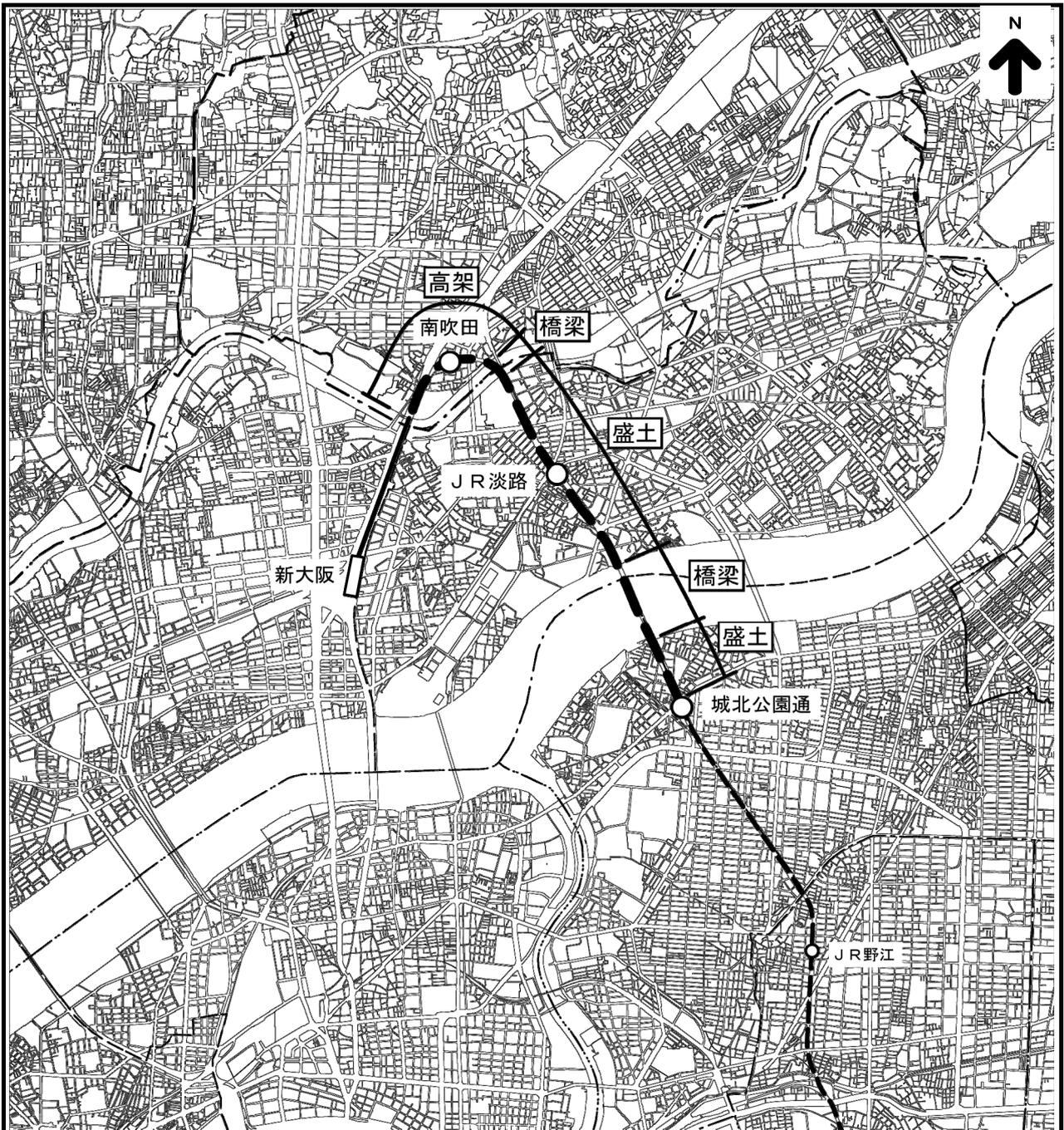
大阪外環状線（新大阪～都島）鉄道建設事業の計画の概要は、表 2.2.1～2.2.2 及び図 2.2.2 に示すとおりである。

表 2.2.1 計画の概要

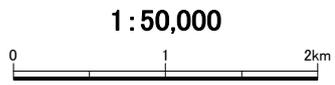
項目		概要
区間	事業区間	新大阪～都島
	工事区間	起 点：吹田市南吹田四丁目3番 終 点：大阪市都島区大東町一丁目14番 延 長：約 4.0km（大阪市域約 3.0 km、吹田市域約 1.0 km）
駅 計 画		南吹田駅、JR淡路駅
構 造 形 式		複 線 ① 地平構造 約 0.1 km ② 盛土構造（擁壁を含む） 約 1.7 km ③ 高架・橋梁構造 約 2.2 km
集 電 方 式		架空線方式
電 気 方 式		直流 1,500V
軌 間		1,067 mm
施 工 期 間		約 12 ヶ年の予定（表 2.2.2 参照）
新 設 ・ 改 良 の 別		新設及び改良を行う。
建 設 実 施 区 間		大阪市（東淀川区、旭区、都島区）、吹田市
貨 物 車 の 運 行 形 態		電気機関車による牽引

表 2.2.2 大阪外環状線の工事工程

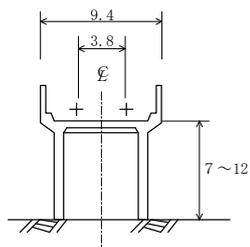
年度 項目	平成 19年度	平成 20年度	平成 21年度	平成 22年度	平成 23年度	平成 24年度	平成 25年度	平成 26年度	平成 27年度	平成 28年度	平成 29年度	平成 30年度
測量調査・用地		■	■	■	■							
営業線改良工事				■	■	■	■	■	■	■	■	
土木工事		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	
軌道・電気工事			■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
駅舎等									■	■	■	■



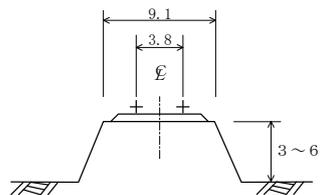
凡		事業計画路線
		工事中の路線
例		既設営業路線



〔高架構造〕



〔盛土構造〕



(注) JR 淡路駅付近は、高架構造である。

(単位：メートル)

図 2.2.2 標準横断面図

2.2.3 事業内容の変更の概要

本事業の事業内容の変更の概要は、表 2.2.3 に示すとおりであり、環境影響評価書（平成 14 年 11 月）及び環境影響評価書（平成 21 年 8 月）における予測条件より列車の運行条件の一部を変更することとした。具体的な変更の内容は、旅客車については快速列車の運行及び列車編成の変更、貨物車については運行本数の変更となっている。なお、貨物車の運行本数は、梅田貨物駅廃止に伴う貨物駅配置の見直しにより、20 本/日から 28 本/日に変更することとなっている。

本書においては、環境影響評価書（平成 14 年 11 月）及び環境影響評価書（平成 21 年 8 月）における予測条件に基づく計画案を「現行案」、列車の運行条件の一部を変更した計画案を「変更案」ということとした。

表 2.2.3 列車の運行条件の変更の概要

変更項目		現行案	変更案
旅客車	快速列車の運行	<ul style="list-style-type: none"> 1 日の運行本数 142 本/日 [普通列車] 142 本/日 [快速列車] 運行なし 	<ul style="list-style-type: none"> 1 日の運行本数=142 本/日 [普通列車] 134 本/日 [快速列車] 8 本/日 快速列車は、8 本/日（久宝寺行 4 本/日、新大阪行 4 本/日）運行する。
	列車編成の変更	[普通列車] <ul style="list-style-type: none"> 4 両編成（2M2T）126 本/日 8 両編成（4M4T）16 本/日 [快速列車] <ul style="list-style-type: none"> 運行なし 	[普通列車] <ul style="list-style-type: none"> 6 両編成（4M2T）134 本/日 [快速列車] <ul style="list-style-type: none"> 7 両編成（3M4T）8 本/日
貨物車	運行本数の変更	<ul style="list-style-type: none"> 1 日の運行本数 20 本/日 	<ul style="list-style-type: none"> 1 日の運行本数 28 本/日