

---

---

# 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 31 年 2 月

---

---

## 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 野本 康憲

所 在 地 : 大阪市中央区今橋二丁目 3 番 2 1 号 (藤浪ビル 7 階)

※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。

## 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。

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

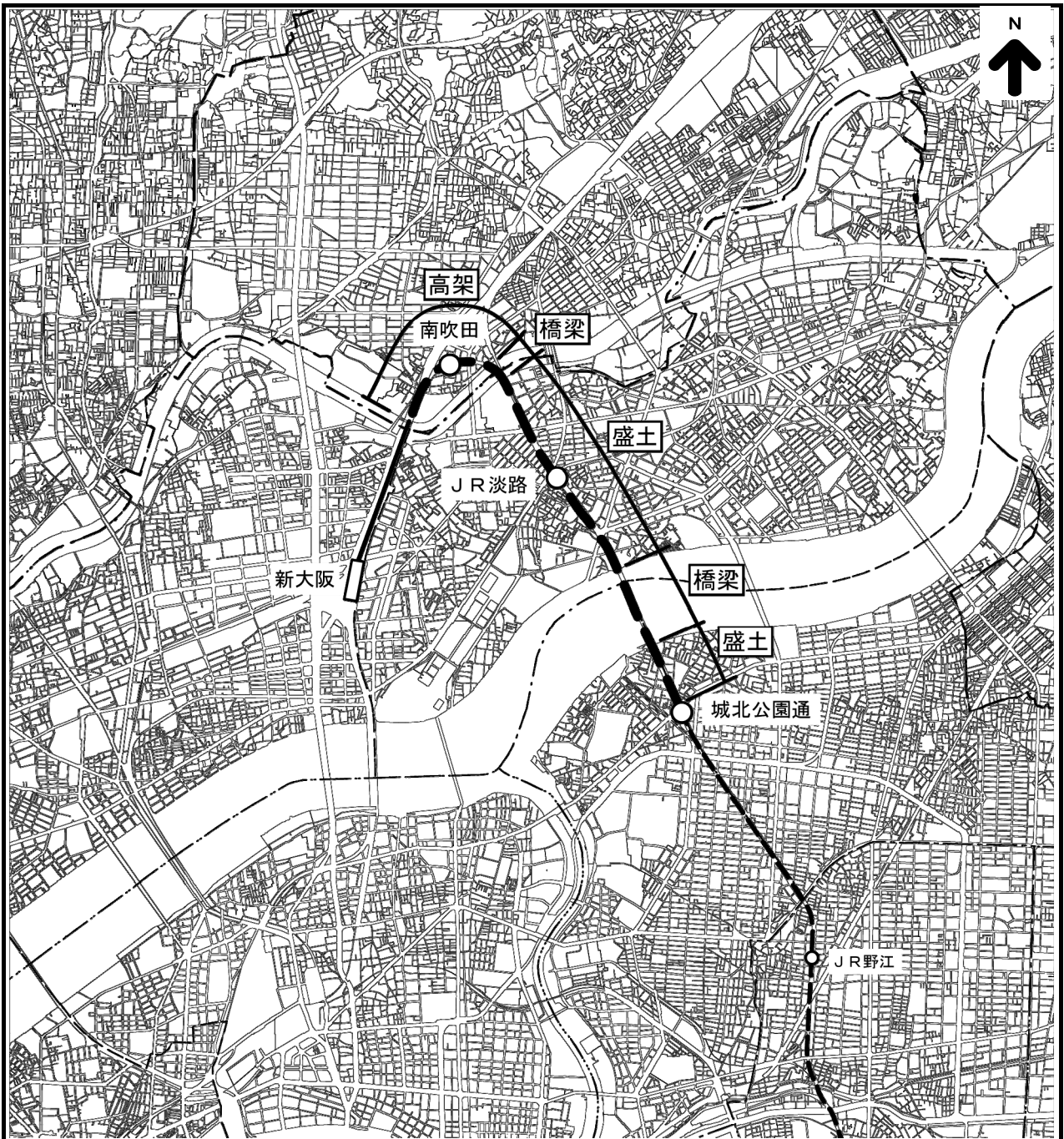
大阪外環状線（新大阪～都島）鉄道建設事業の計画の概要は、表 2.1～2.2 及び図 2.1 に示すとおりである。

表 2.1 計画の概要

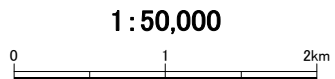
項目		概要
区間	事業区間	新大阪～都島
	工事区間	起 点：吹田市南吹田四丁目 3 番 終 点：大阪市都島区大東町一丁目 14 番 延 長：約 4.0km（大阪市域約 3.0 km、吹田市域約 1.0 km）
駅 計 画		南吹田駅、JR 淡路駅
構 造 形 式		複 線 ① 地平構造 約 0.1 km ② 盛土構造（擁壁を含む） 約 1.7 km ③ 高架・橋梁構造 約 2.2 km
集 電 方 式		架空線方式
電 気 方 式		直流 1,500V
軌 間		1,067 mm
施 工 期 間		約 12 ヶ年の予定（表 2.2 参照）
新 設 ・ 改 良 の 別		新設及び改良を行う。
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 大阪外環状線の工事工程

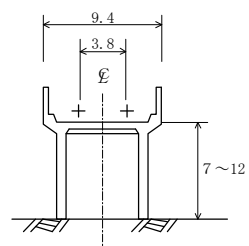
年度	平成	平成	平成	平成	平成	平成	平成	平成	平成	平成	平成	平成
項目	19 年度	20 年度	21 年度	22 年度	23 年度	24 年度	25 年度	26 年度	27 年度	28 年度	29 年度	30 年度
測量調査・用地	■	■	■	■	■							
営業線改良工事			■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
土木工事	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
軌道・電気工事			■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
駅舎等									■	■	■	■



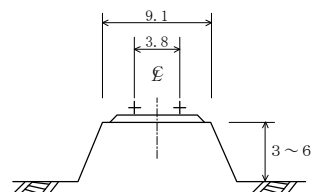
凡		事業計画路線
例		工事中の路線
		既設営業路線



[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 2.1 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 2.3 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。

表 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"> <li>1 日の運行本数 142 本/日</li> <li>[普通列車] 142 本/日</li> <li>[快速列車] 運行なし</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>1 日の運行本数=142 本/日</li> <li>[普通列車] 134 本/日</li> <li>[快速列車] 8 本/日</li> <li>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。</li> </ul>
	列車編成の変更	[普通列車] <ul style="list-style-type: none"> <li>4 両編成（2M2T）126 本/日</li> <li>8 両編成（4M4T）16 本/日</li> </ul> [快速列車] <ul style="list-style-type: none"> <li>運行なし</li> </ul>	[普通列車] <ul style="list-style-type: none"> <li>6 両編成（4M2T）134 本/日</li> </ul> [快速列車] <ul style="list-style-type: none"> <li>7 両編成（3M4T）8 本/日</li> </ul>
貨物車	運行本数の変更	<ul style="list-style-type: none"> <li>1 日の運行本数 20 本/日</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>1 日の運行本数 28 本/日</li> </ul>

### 3. 環境影響評価を実施する地域

事業内容の変更に伴い環境影響評価を実施する地域は、新大阪～都島（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）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
騒音	—	●	—
振動	—	●	—
低周波音	—	●	—

(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 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

環境項目		予測結果及び評価
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 51～57 デシベル、夜間 45～52 デシベルと予測され、また、関連工事区間を含む全線の等価騒音レベルは、現在線より改善されると予測されることから、「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、事業計画路線による鉄道振動の振動レベルのピーク値は、39～55 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 84～96 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高架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。

## 6. 事後調査の方針

事後調査は、「大阪外環状線(新大阪～都島)鉄道建設事業に係る環境影響評価事後調査計画書」(平成 19 年 10 月/平成 22 年 6 月変更/平成 26 年 4 月変更、大阪外環状鉄道株式会社)に準拠して実施する。

以上