

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

事後調査報告書

平成25年5月

大阪外環状鉄道株式会社

1. 事業者の名称、代表者の氏名及び主たる事業所の所在地

事業者の名称： 大阪外環状鉄道株式会社

代表者の氏名： 代表取締役社長 男山 倫夫

主たる事業所の所在地： 大阪市中央区高麗橋二丁目1番10号（高麗新ビル4階）

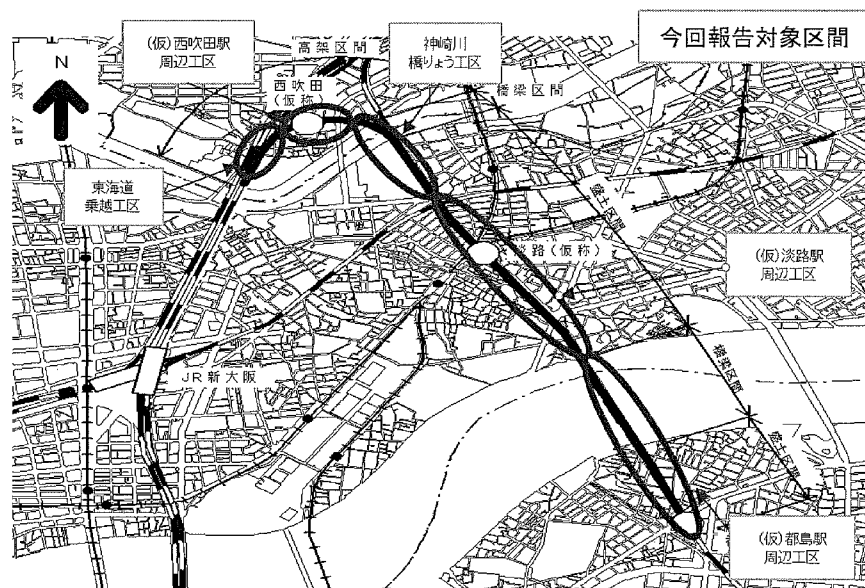
2. 対象事業の名称

大阪外環状線（新大阪～都島）鉄道建設事業

3. 対象事業及び環境保全対策の実施状況

(1) 対象事業の実施状況

事業計画路線（工事区間）の位置は、下図に示すとおりです。



なお、工事工程全般としては、歌島豊里工区の状況は平成23年度に施工を終了しておりますが、東海道乗越工区が平成22年度から着手しており、平成24年度は高架橋の下部工・上部工、東海道線の架道橋改築などを行いました。また、それ以外の工区は全て平成24年度着手であり、西吹田駅周辺工区は高架橋の下部工・上部工、神崎川橋りょう工区は神崎川橋りょうの下部工、淡路駅周辺工区、都島駅周辺工区は盛土などを施工しております。工事工程表は下記に示すとおりです。

工事の状況（平成24年4月～平成25年3月）

年月 工事内容	平成24年度											
	平成24年									平成25年		
	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3
東海道乗越工区												
盛土												
橋りょう改築												
高架橋												
西吹田駅周辺工区												
高架橋												
神崎川橋りょう工区												
神崎川橋りょう												
盛土												
淡路駅周辺工区												
盛土												
都島駅周辺工区												
盛土												

2) 環境保全対策の実施状況

①環境対策の履行状況

事後調査計画書に記載の環境対策措置の内容	履行状況
<p>3 計画路線の建設工事に係る環境保全対策</p> <p>1. 大気質</p> <p>①建設機械は、排出ガス対策型建設機械を可能な限り使用する。</p> <p>②工事の集中を避けるよう工事工程を調整する。</p> <p>③乾燥時における現場での散水等、粉じんの飛散防止に努める。</p> <p>④工事用運搬車両については、効率的な運行を行うとともに、工事量及び資機材運搬量の平準化により、車両数を削減するよう努める。</p> <p>⑤工事用運搬車両は、出来る限り低排出ガス車を使用する。</p> <p>⑥工事用運搬車両の走行ルートは、最寄りの高速道路のランプを経由するなど一般道路の走行を極力避けるとともに、走行距離をできる限り短くするよう努める。</p> <p>⑦工事現場周辺の細街路における工事用運搬車両の走行ルートの選定や走行時間帯の設定に当たっては、周辺道路の利用状況、住居の立地状況等に十分配慮して行う。</p> <p>⑧工事用運搬車両は、大阪府生活環境の保全等に関する条例の趣旨に則り、駐車中のアイドリングや空ふかしをしない。また、建設機械は、空ふかしやアイドリングを出来る限りしない。</p> <p>2. 水質・底質</p> <p>①神崎川における橋脚の工事については、河川への濁水の流出がないよう矢板で締め切った内部で工事を行い、矢板内の濁水は、濁水処理を行って浄化した後、河川に排水します。</p>	<p>①工事工程上、一般的には掘削系機械にての施工となりますが、バックホウ等の汎用の建設機械は、排ガス対策型の建設機械を使用しています。</p> <p>②工事の集中を避けるように工事工程計画を作成しています。</p> <p>③散水を行うとともに、工事運搬車両のタイヤについては、高圧洗浄機により洗浄し、土砂を場外へ持ち出さない等、粉じんの飛散防止に努めています。</p> <p>④工事運搬車両の運行計画に基づき、効率的な運行を行うとともに、車両数を削減するように努めています。また、運行台数の調査を実施し、目標台数以下であることを確認しています。</p> <p>⑤工事用運搬車両は、自動車 NOx・PM 法に基づき排出基準適合車、もしくは、超低PM排出ディーゼル車認定、平成 17 年排出ガス規制適合の認定を受けた自動車を使用しております。</p> <p>⑥⑦工事用運搬車両の走行ルートに際しては、現在の施工箇所付近には高速道路のランプが近傍にございませませんが、地元自治会や学校の意見及び所管警察署の指導を踏まえて、適切な運行ルートを選定し、効率的運行に努めています。工事用運搬車両の運行計画に基づき、可能な限り通勤時間帯を避けて、可能な限り高速道路等を走行しています。</p> <p>⑧工事用運搬車両や建設機械の運転に際してアイドリングストップの励行を行っていません。</p> <p>①神崎川における橋脚の工事については、鋼管矢板で締め切った上で、河川への濁水の流出がないようオイルフェンスを設置して、工事を行いました。矢板内の濁水は、濁水処理を行って浄化した後、河川に排水しました。</p>

<p>②矢板の打ち込み・引き抜き時及び矢板内濁水の処理時に おいて、濁り等の監視に万全を期すとともに、必要に 応じて川底に石袋を敷く等、矢板外縁部での河床洗掘 による底泥の再浮遊防止対策に努めます。</p> <p>③神崎川における橋脚の工事については、河床の掘削によ り発生した土砂の汚染状況を測定し、汚染が確認され た場合、処理業者に委託し、適切に処理することとし ます。</p> <p>④盛土及び高架工事において降雨により発生する濁水は、 沈殿槽等により土砂の流出を防止し、雨水のみを公共下 水道に放流します。</p>	<p>②鋼管矢板による井筒工法を採用することにより濁水の流出が抑制されています。処理 時において、濁り等の監視に万全を期すとともに、矢板外縁にオイルフェンスを設置 しています。</p> <p>③神崎川における橋脚の工事については、河床の掘削により発生した土砂の汚染状況を 測定しました。その結果、砒素による汚染が確認されたため、平成25年度上期に、処 理業者を選定し、適切に処理することを計画しています。</p> <p>④現在、施工箇所や作業ヤードは概ね裸地のため降雨は地下浸透しており、工事現場外へ溢 水するような濁水は発生しておりません。想定以上の降雨の場合には発注者や関係機関と協 議の上、防災対応として土嚢などで土砂の流出の防止を図ります。また、当工事箇所以外 の場合は、状況により対応いたします。</p>
<p>3. 地下水</p> <p>①駅舎及び高架部の基礎杭の工事においては、地盤改良工 法（セメント系固化体、ケーシング埋殺し）を採用す ることにより地下水汚染を拡大させません。また、セ メント系固化体には六価クロムの溶出がないことが確 認された材料を使用します。</p> <p>②地盤の掘削時に湧水が発生したときは水質調査を行い、 汚染が確認された場合には処理業者に委託し、熱処理 分解等により適切に処理します。</p>	<p>3. 地下水</p> <p>①吹田市地域で高架部の基礎杭の試験施工をおこない、地盤改良工法（セメント系固化 体、ケーシング埋殺し）の対策効果の確認ができました。現在この工法で基礎杭の工事を 行っています。 また、セメント系固化体には六価クロムの溶出がないことが確認された材料を使用し ています。</p> <p>②吹田市地域では基礎杭施工に伴うモニタリングを実施し、揚水については、適切に処理し ました。地盤の掘削時に湧水が発生したので水質調査を行いました。汚染が確認され ませんでした。汚染が確認された場合には処理業者に委託し、熱処理分解等により適切 に処理します。</p>
<p>4. 騒音</p> <p>①建設機械は、可能な限り低騒音型を採用する。</p> <p>②防音シートを設置する。</p> <p>③不要な空ふかしやアイドリングをしない。</p> <p>④工事用運搬車両の走行は、通勤時間帯を極力避ける。</p> <p>⑤工事用運搬車両の走行ルートは、最寄りの高速道路のラ</p>	<p>①バックホウなど汎用の建設機械は低騒音、低振動型を使用しています。また、矢板打 設には原則として、油圧式圧入工法を採用するなど低騒音の建設機械を採用しています。 なお、騒音・振動調査を実施し環境保全目標を下回っていることを確認しています。</p> <p>②必要に応じて、防音シートを設置しております。</p> <p>③工事用運搬車両や建設機械の運転に際してアイドリングストップの励行を行っていま す。</p> <p>④⑤工事用運搬車両の走行ルートに際しては、現在の施工箇所付近には高速道路のランプが 近傍にございせんが、地元自治会や学校の意見及び所管警察署の指導を踏まえて、適切な</p>

ンプを経由するなど一般道路の走行を極力避ける。

5. 振動

- ①建設機械は、可能な限り低振動型を採用する。
- ②振動を抑制する工法に努める。

- ③工車用運搬車両の走行は、通勤時間帯を極力避ける。
- ④工車用運搬車両の走行ルートは、最寄りの高速道路のランプを経由するなど一般道路の走行を極力避ける。

6. 地盤沈下

- ①盛土を新設する吹田市の区間については、セメント系固化体による地盤改良を行います。なお、上層地盤（第1帯水層）は、N値が10～25の沖積砂質土層であることから、地盤改良は上層地盤のみを行う計画であるが、下層の粘性土層のN値が小さく、新線盛土による地盤沈下の可能性がある場合は、下層の粘性土層においても対策を講じます。地盤改良の規模、深さについては、建設工事着手前に詳細な検討を行います。
- ②新大阪駅から神崎川（下流側橋梁）まで、神崎川（上流側橋梁）から都島駅までの区間については、地盤の状況は良好であるため、特段の対策は必要ないと考えていますが、施工に当たっては、地盤の状況を踏まえ、必要に応じて適切な地盤沈下防止対策を講じます。
- ③地下水の汲み上げを行わない。

7. 土壌汚染

- ①駅舎及び高架部の基礎杭の工事においては、地盤改良工法（セメント系固化体、ケーシング埋殺し）を採用することにより土壌汚染を拡大させません。また、セメント系固化体には六価クロムの溶出がないことが確認

運行ルートを選定し、効率的運行に努めています。工車用運搬車両の運行計画に基づき、可能な限り通勤時間帯を避けて、可能な限り高速道路等を走行しています。

①②バックホウなど汎用の建設機械は低騒音、低振動型を使用しています。また、矢板打設には原則として、油圧式圧入工法を採用するなど低振動の建設機械を採用しています。騒音・振動調査を実施し環境保全目標を下回っていることを確認しています。

③④工車用運搬車両の走行ルートに際しては、現在の施工箇所付近には高速道路のランプが近傍にございませんが、地元自治会や学校の意見及び所管警察署の指導を踏まえて、適切な運行ルートを選定し、効率的運行に努めています。工車用運搬車両の運行計画に基づき、可能な限り通勤時間帯を避けて、可能な限り高速道路等を走行しています。

①吹田市区間においては現在、東海道乗越工区、（仮）西吹田駅周辺工区に着手しておりますが、地元要望を踏まえ、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て高架構造に変更しております。

②「神崎川（上流側橋梁）から都島駅までの区間」において盛土工事に着手しました。一部地盤沈下の可能性があるところは、地盤改良や基礎杭等の地盤沈下対策を実施していきます。

③工車用水には水道水を使用しており、地下水は使用しておりません。

①吹田市区間で高架部の基礎杭の試験施工をおこない、地盤改良工法（セメント系固化体、ケーシング埋殺し）の対策効果の確認ができました。現在の工法で基礎杭の工事を行っています。また、セメント系固化体には六価クロムの溶出がないことが確認された材料を使用して

された材料を使用します。

②地盤の掘削による発生土については土壌汚染調査を行い、汚染が確認された場合は処理業者に委託し、熱処理分解等により適切に処理します。

8. 電波障害

テレビジョン電波の受信障害が発生すると考えられる区域については、CATV加入等による障害防止対策を講じます。なお、工事中や構造物の完成後に受信障害の発生が認められる場合には、速やかに障害防止対策を講じます。

9. 人と自然との触れ合い活動の場

①神崎川橋梁の工事中において、自転車等の通行の妨げにならないよう迂回路を設けるなど工事着手までに大阪府、大阪市等の関係者と施工方法等について協議を行い、適切に実施します。

②神崎川橋梁の工事中において、可能な限り漕艇活動に影響を及ぼさないような施工方法を工夫します。具体的な施工方法は、工事着手までに検討し、関係者との協議、調整を行い、適切に実施します。

10. 文化財

①工事の実施に当たっては、大阪府教育委員会等の関係機関と協議し、その指導の下に必要な調査を行い、埋蔵文化財の有無を確認し、適切に対応する。

②工事中に埋蔵文化財を発見した場合には、大阪府教育委員会等に報告・協議を行い適切な保全措置を講じる。

11. 廃棄物、発生土

①建設工事により発生する土砂については、できるだけ盛土の増設部への利用等、事業内流用を図る他、「建設

います。

②現在、吹田市地域では地盤の掘削による土砂が発生していますが、汚染は確認されておりません。

テレビジョン電波がアナログからデジタルに変更されたことにより、受信障害の発生がほとんどないと考えておりますが、受信障害が認められる場合には速やかに対応致します。

①現在、右岸側で施工をしておりますが、工事着手前に道路管理者である吹田市と協議を行い適切な防護や迂回路の設置を行っております。

②現在、河道内で橋脚工事を実施していますが、漕艇活動の関係者に事前説明を行い適切に対応しております。

①平成19年度に大阪府教育委員会、大阪市教育委員会と協議しています。これに基づき、それぞれの教育委員会立会の下、吹田地域では高架橋部分、大阪地域では駅部分で試掘調査を行いました。その結果、吹田地域では文化財が無いことを確認しております。また、大阪地域の淡路駅部については遺物が出土したので、再度本格的な調査を行うこととしております。

②これまでの掘削作業において、文化財は発見しておりません。

①「建設副産物対策近畿地方連絡協議会」の工事情報交換システムの活用に向け検討しましたが、搬入搬出時期や土質などで調整がつかず、工事間の流用を図れませんでした

副産物対策近畿地方連絡協議会」の工事情報交換システムを活用して、工事間の流用を図ることにより、最終処分量の抑制に努める。

②建設工事の計画及び設計段階から建設廃棄物の発生の抑制、再生利用等による減量化及び再生材の活用を推進、並びに適正な処理を確保するよう工法または資材の選定及び処理方法の検討を行う。

1 2. 地球環境

①省エネルギー機器の採用に努める。

②工事用運搬車両及び建設機械は、不要な空ふかしやアイドリングを行わないよう努める。

1 3. 水象

神崎川河川橋梁の設置に当たっては、河川法に基づき河川管理者と協議の上、河川水象に影響を及ぼさない構造・工法を採用します。

1 4. 陸域生態系

神崎川河川橋梁の設置工事に当たっては、淡水生物に影響を及ぼさない工法を採用します。

1 5. その他

①地下水・土壌汚染が確認されている吹田市域における線路構造は、汚染の拡散防止のため環境面を考慮して可能な限り盛土を計画し、その他は高架としています。

②建設作業は昼間に実施し、原則として夜間の工事は行わないこととしています。ただし、既存線の貨物列車の運行を確保するための線路切替えや架道橋(道路と交差する高架または橋梁)の架設等一部の工事は夜間に行います。また、日曜日は原則として工事は休止します。

が、工区内で発生した土砂については、工区内で出来る限り利用しました。

②クラッシュランなどは再生砕石を使用しています。また、アスファルトがら、コンクリートがらについては、再生利用に資するために再生処理業者へ搬出しています。

①夜間照明灯や保安灯は省エネタイプ（蛍光灯や発光ダイオード式）を採用しています。
②工事用運搬車両や建設機械の運転に際してアイドリングストップの励行を行っています。

河川管理者と協議を重ね、河川水象に影響を及ぼさない構造・工法を採用しました。

河川管理者と協議を重ね、河川水象に影響を及ぼさない構造・工法を採用しました。また、濁水を拡散させない工法を採用しており、淡水生物にも影響を及ぼさないものと考えます。

①吹田市域においては現在、東海道乗越工区、(仮)西吹田駅周辺工区を実施しておりますが、地元要望を踏まえ、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て高架構造に変更しております。基礎杭打設については地下水汚染が拡大しないような工法を採用するとともに、地下水汚染が拡大しないことを確認するためのモニタリングを実施するなど、基礎杭打設に伴う地下水・土壌汚染対策を実施しております。

②昼間工事の実施とともに、一部で架道橋の架設工事や線路内の工事を夜間に行っており、また、日曜日は原則施工しておりません。

②知事意見等に対する事業者等の見解についての履行状況

知事（又は環境部局長）意見	事業者（又は都市計画決定権者）見解	履行状況
<p>工事中</p> <p>(1)建設機械による環境への影響を極力小さくするため、低騒音・振動工法の採用、防音壁の設置など、施工場所に応じた適切な対策を実施するとともに、工事の集中を避けるため、建設機械の稼働時間、場所、台数など工事工程の調整を行い、適切な施工管理を実施すること。</p> <p>(2)工用車両による沿道への影響を極力小さくするため、資材搬入の効率化、工事量及び資機材運搬量の平準化などの対策を講じるとともに、走行ルートの設定、走行時間帯に細心の注意を払うこと。</p>	<p>工事中</p> <p>(1)工事の実施に当たっては、低騒音型等の低公害型の建設機械の採用、防音シートの設置など準備書に示された対策を確実に実施するとともに、必要に応じた防音塀の設置等の対策を講じることにより、騒音等の規制基準の遵守はもとより、できる限り周辺地域への影響を軽減するよう努めてまいります。</p> <p>また、工事計画の策定に当たっては、工事の集中を避けるよう可能な限り工程の調整に努めることとします。</p> <p>(2)工用車両の運行については、その時点の道路交通の状況等を踏まえ、より適切な走行ルートを選定するとともに、効率的な運行、工事量及び資機材運搬量の平準化により車両数を削減するよう努めることとします。</p> <p>走行ルートの設定に当たっては、最寄りの高速道路のランプを経由するなど一般道路の走行を極力避けるとともに、走行距離をできる限り短くするよう努めることとします。</p> <p>また、工事現場周辺の細街路における走行ルートの選定や走行時間帯の設定に当たっては、周辺道路の利用状況、住居の立地状況等に十分配慮して行うこととします。</p>	<p>(1)工工程上、一般的には掘削系機械にての施工となりますが、バックホウ等の汎用の建設機械は、排ガス対策型、低騒音・低振動型の建設機械を使用しています。矢板打設には原則として、油圧式圧入工法を採用するなど低騒音・低振動の建設機械を採用しています。なお、先行矢板打設等、油圧式圧入工法が採用できない場合は、騒音・振動調査を実施します。また、必要に応じて、防音シートを設置しております。</p> <p>工事の集中を避けるように工事工程計画を作成しています。工用運搬車両の運行計画に基づき、効率的な運行を行うとともに、車両数を削減するよう努めています。また、運行台数の調査を実施し、目標台数以下であることを確認しています。</p> <p>(2)工用運搬車両の運行計画に基づき、効率的な運行を行うとともに、車両数を削減するよう努めています。また、運行台数の調査を実施し、目標台数以下であることを確認しています。</p> <p>工用運搬車両の走行ルートに際しては、現在の施工箇所付近には高速道路のランプが近傍にございませませんが、地元自治会や学校の意見及び所管警察署の指導を踏まえて、適切な運行ルートを選定し、効率的運行に努めています。工用運搬車両の運行計画に基づき、可能な限り通勤時間帯を避けて、可能な限り高速道路等を走行してまいります。</p>

<p>(3) 神崎川における橋脚工事においては、矢板の打ち込み・引き抜き時及び矢板内濁水の処理時での濁り等の監視に万全を期すとともに、矢板外縁部での河床洗掘による底泥の再浮遊防止対策に努めること。</p>	<p>(3) 神崎川における橋脚工事においては、河川への濁水の流出がなかったり、濁水が減少していること、矢板内濁水の処理時での濁り等の監視に万全を期すとともに、必要に応じて川底に石袋を敷く等、矢板外縁部での河床洗掘による底泥の再浮遊防止対策に努めることとします。</p> <p>なお、矢板の打ち込み・引き抜き時及び矢板内濁水の処理時での濁り等の監視に万全を期すとともに、必要に応じて川底に石袋を敷く等、矢板外縁部での河床洗掘による底泥の再浮遊防止対策に努めることとします。</p>	<p>(3) 神崎川における橋脚工事においては、河川への濁水の流出がないよう矢板で締め切った内部で濁水を処理し、濁水処理を行って浄化した後、河川に排水することとします。</p> <p>なお、矢板の打ち込み・引き抜き時及び矢板内濁水の処理時での濁り等の監視に万全を期すとともに、オイルフェンスを設置していただきます。</p>
<p>(4) 吹田市域の高架構造物の基礎杭の基礎杭工法について、詳細設計の段階で技術開発の状況を踏まえて、さらに検討し、地下水や土壌の汚染拡散の防止に努めること。</p>	<p>(4) 吹田市域の高架構造物の基礎杭工法については、地盤改良工法（セメント系固化体、ケーシング埋殺し）を採用することとします。</p> <p>なお、詳細設計の段階においては、さらに、技術開発の状況を踏まえ、地下水、土壌汚染防止に有効な基礎杭工法を検討することとします。</p>	<p>(4) 吹田市域で高架部の基礎杭の試験施工をおこない、地盤改良工法（セメント系固化体、ケーシング埋殺し）の対策効果の確認ができました。現在の工法で基礎杭の工事を行っています。</p>
<p>(5) 新線盛土の区間においては、建設工事着手前に詳細な地盤調査を行い、地盤沈下の恐れがある場合は適切な措置を講ずるとともに、工事中及び工事終了後に水準測量を行い、関係機関と協議した上で、必要に応じて適切な措置を講ずること。</p>	<p>(5) 新線盛土の区間においては、上層地盤（第1帯水層）の地盤改良を行い、新線盛土の重荷を上層地盤で支えるものとします。</p> <p>なお、下層の粘性土層のN値が小さく、新線盛土による地盤沈下の可能性がある場合は、下層の粘性土層においても対策を講ずることとします。また、工事中及び工事終了後に水準測量を行い、関係機関と協議した上で、必要に応じて適切な措置を講ずることとします。</p>	<p>(5) 盛土作業に着手しました。必要に応じて、地盤改良等を実施しております。事前に水準測量などは実施し、記録しております。</p>

<p>(6) 赤川人道橋、ないわ自転車道及び北大阪周遊自転車道は、日常的な生活道路、また水辺のレクリエーション施設利用の際のアクセシビリティとして利用されていることから、工事実施に当たって利用者の支障とならないよう適切な措置を講じること。また、赤川人道橋の撤去に当たっては、水辺空間のレクリエーションの利用の支障とならないよう淀川渡河機能の確保について関係機関と協議すること。</p>	<p>(6) 赤川人道橋の上流側に菅原城北大橋ができており、ないわ自転車道、北大阪周遊自転車道がこれに接続できること、下流側には都市計画道路新庄長柄線の計画があり、河川横断部分の橋梁には歩道が計画されていることから、これを利用していただけたらと考えています。赤川人道橋は、大阪市が日本国有鉄道（現JR西日本）から未使用部分を借受けて鉄道敷設までの間、仮設の道路（人道）として使用しているものであり、鉄道敷設の際には借入者である大阪市がこれを撤去することになっています。人道橋の撤去に当たっては、撤去に伴う影響を少なくするため、関係先との調整や人道橋利用者に対する十分な周知を行うとともに、水辺空間のレクリエーションの利用の支障とならないよう淀川渡河機能の確保について関係機関と協議いたします。</p>	<p>(6) 人道橋の撤去に当たっては、撤去に伴う影響を少なくするため、関係先との調整や人道橋利用者に対する十分な周知を行うとともに、水辺空間のレクリエーションの利用の支障とならないよう淀川渡河機能の確保について関係機関と協議してまいります。</p>
<p>(7) 事業計画路線は淀川による地形の変動が激しい地域を通過しており、未発見の遺跡等の埋没が十分予想されることから、工事の実施に当たっては、大阪府教育委員会等関係機関と十分に協議し、適切な対応をとること。また、これらの文化財包蔵地の近傍で工事を行うに際しては、工事による影響について細心の注意を払うこと。</p>	<p>(7) 工事の実施に当たっては、大阪府教育委員会等関係機関と十分に協議し、その指導の下に必要な調査を行い、埋蔵文化財の有無を確認し、適切に対応します。文化財包蔵地の近傍で工事を行う場合には、細心の注意を払い、工事を進めることとします。また、工事中に埋蔵文化財を発見した場合は、大阪府教育委員会等に報告・協議を行い、適切な保全措置を講じます。</p>	<p>(7) 平成19年度に大阪府教育委員会、大阪府教育委員会と協議してまいります。 大阪府教育委員会の立会のもと、試掘した結果、淡路駅周辺工区で土器が発見されました。平成25年度に再調査を予定しています。</p>
<p>(8) 工事により発生する土砂については、工区間での流用を積極的に図ることにより事業内での再利用に努めること。なお、事業内で再利用できない土砂については、「建設副産物対策近畿</p>	<p>(8) 工事により発生する土砂については、できる限り事業内での流用を図り事業外搬出量の削減に努めることとします。また、事業内で再利用できない土砂については、「建設副産物対策近畿地方連絡会」の工事情報システムの活用</p>	<p>(8) 「建設副産物対策近畿地方連絡協議会」の工事情報交換システムの活用に向け検討しましたが、搬入搬出時期や土質などで調整がつかず、工事間の流用を図れませんでした。また、事業内での流用に努めました。 クラッシュシャーランなどは再生砕石を使用しています。また、アスファルト</p>

<p>地方連絡会」の工事情報交換システムなどを積極的に活用し、処分量を最小限に抑制すること。</p>	<p>等により、できる限り処分量を削減するよう努めることとします。</p>	<p>がら、コンクリートがらについては、再生利用に資するために再生処理業者へ搬出しています。</p>
<p>(9)工事期間・工事内容について沿線の住民に対し事前説明を行うなど、環境保全上の問題発生の未然防止に努めるとともに、苦情に対し、迅速、的確に対応できる体制を確立すること。</p>	<p>(9)工事の実施に当たっては、着工までに周辺住民を対象とした工事説明会を行い、工事の進め方、使用機材、車両の運行ルート等工事に関する情報の提供を行い、周辺住民に工事内容について十分周知を図ったうえで工事を進め、問題が生じることのないよう努めることとします。また、工事についての苦情に対し、迅速、的確に対応できるような体制を整えることとします。</p>	<p>(9)歌島豊里工区では、沿線の住民の方々及び自治会に対し、平成19年11月に個別に訪問し、工事の説明を行いました。(不在の場合はビラを投函)。東海道乗越工区では、沿線自治会に工事説明会を平成22年11月に行いました。(仮)西吹田駅周辺工区は平成24年4月、神崎川橋りょう工区は平成24年6月以降、淡路駅周辺工区、都島駅周辺工区について平成24年9月以降に着工前に地元説明会を実施しております。また、工事の説明看板及び週間予定表を仮囲いに掲示して工事内容を周知に努めています。</p>

4. 事後調査の方法

①事後調査の項目

事後調査の項目は事後調査計画書により、下表に示すとおりです。

事後調査の項目

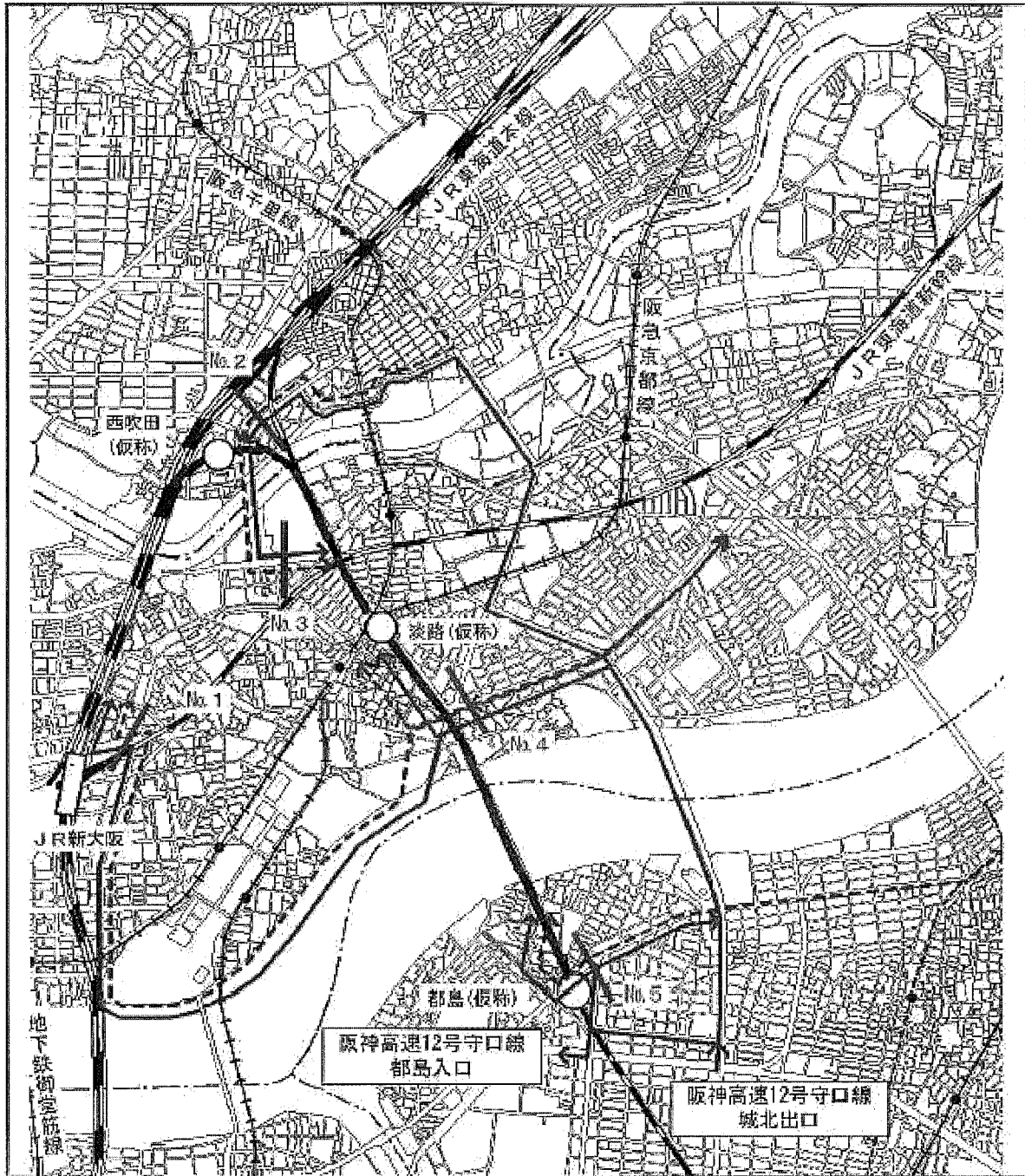
区分	環境項目	事後調査の項目
建設工事中	交通量	工事用運搬車両の運行台数
	廃棄物、発生土	土地の改変に伴う産業廃棄物
		土地の改変に伴う建設発生土

② 調査地点、調査期間及び頻度、並びに調査方法

調査地点、調査期間及び頻度、並びに調査方法は、事後調査計画書により、下表に示すとおりです。

建設工事中における調査地点、調査期間及び頻度、並びに調査方法

環境項目	事後調査の項目	内 容	
交通量	工事用運搬車両の運行台数	調査事項	・工事用運搬車両の運行台数の年間最大値
		調査地点	・ No.3. No.4. No.5 地点 [次々頁参照] ・ 工事用運搬車両の走行ルートが変更され、予定している調査地点が不適切であると判断される場合は、関係機関と協議の上、調査地点を変更する
		調査期間及び頻度	・各年度の建設工事最盛時に1回
		報告時期	・土木工事实施中年間1回
		調査方法	・ 請負業者の日報等による工事用運搬車両の発生集中交通量及び走行ルートの調査により把握 ・ 都島～久宝寺間の工事時期が重複する場合は、当該区間に隣接する工区の走行ルート・台数を併せて把握する
		環境保全目標	・ 工事用運搬車両の運行台数が予測結果と著しい差異のないこと ・ 工事用運搬車両が適切なルートを走行していること
廃棄物、発生土	土地の改変に伴う産業廃棄物	調査事項	・産業廃棄物の発生量、再生利用量及び最終処分量 ・ 再生利用方法等
		調査地点	工区ごと
		調査期間及び頻度	工事期間中適宜
		報告時期	土木工事实施中年間1回
		調査方法	請負業者の日報等により月別発生量等を調査
		環境保全目標	再利用に努めていること及び適正処理が行われていること
	土地の改変に伴う建設発生土	調査事項	建設発生土の発生土量、事業内再利用量、工事間利用量、最終処分量
		調査地点	工区ごと
		調査期間及び頻度	工事期間中適宜
		報告時期	土木工事实施中年間1回
		調査方法	請負業者の日報等により月別発生土量等を調査
		環境保全目標	最終処分量の抑制に努めていること



凡
例

- 事業計画路線 (工事区間)
- ⇄ ダンプトラックの走行ルート
- ⇄ (虚線) トラックミキサ車の走行ルート
- 調査地点



0 500 1,000m

工事用運搬車両の運行台数の調査地点

5. 事後調査の結果及び検証

①工事用運搬車両の運行台数

工事の進捗により、調査対象地点ごとに、工事用車両台数が多くなると想定された時期において、運搬台数の調査を実施しました。調査結果は別紙-5のとおりです。工事用運搬車両の台数の最大値はNo.3の地点で35台/日、No4の地点で8台/日、No.5の地点で25台/日であり、各地点の計画値を満足するものでした。

②土地の改変等に伴う産業廃棄物調査

調査結果は別紙-10のとおりです。

施工に際して評価書作成時点での想定を上回る既設建造物の撤去が必要となり、コンクリートがらが多数発生していますが、アスファルトがら、コンクリートがらについては、再生利用に資するためにすべて再生処理業者へ搬出し再利用に努め、適正に処理をしました。その他、可能なものについては出来る限り再利用に努め、それ以外についても適正に処分しました。

③土地の改変に伴う建設発生土調査

調査結果は別紙-11のとおりです。平成24年度においては、平成23年度に終了した歌島豊里工区以外の全工区で工事に着手しております。各工区の着手時期などの関係から、工区間での発生土の流用は図れませんでした。各工区内で事業内流用をできるかぎり進め、工事全体で、今年度発生した6350.8m³の発生土のうち3440.5m³を事業内再利用を図りました。

以上

工事用運搬車両の運行台数調査結果

調査地点	調査日	調査結果 (台/日)		予測値 (台/日)		環境保全目標
		ダンプトラック	コンクリートミキサ車	ダンプトラック	コンクリートミキサ車	
No. 1	---	---	---	38 程度以下	40 程度以下	<ul style="list-style-type: none"> ・工事用運搬車両の運行台数が予測結果と著しい差異の無いこと ・工事用運搬車両が適切なルートを走行していること
No. 2	---	---	---	114 程度以下	120 程度以下	
No. 3	平成25年3月16日 (土)	35	0	38 程度以下	40 程度以下	
No. 4	平成24年11月20日 (火)	8	0	114 程度以下	120 程度以下	
No. 5	平成25年2月26日 (火)	25	0	38 程度以下	40 程度以下	

土地の改変等に伴う産業廃棄物調査結果

調査期間：平成24年4月1日～平成25年3月31日

(1) 発生量、再生利用量、最終処分量

工区：歌島豊里工区（完了）

産業廃棄物の種類	調査結果						環境保全目標
	調査期間中			累積			
	発生量 (m ³)	再生利用量 (m ³)	最終処分量 (m ³)	発生量 (m ³)	再生利用量 (m ³)	最終処分量 (m ³)	
コンクリートがら	0	0	0	1268.8	1268.8	0	再利用に努めていること及び適正処理が行われていること
アスファルトがら	0	0	0	26.0	26.0	0	
汚泥	0	0	0	4011.5	0	4011.5	
紙屑	0	0	0	0	0	0	
廃プラスチック	0	0	0	0	0	0	
金属屑	0	0	0	0	0	0	
木屑	0	0	0	592.9	0	592.9	
その他（伐木材・伐根材、がれき類、建設混合廃棄物）	0	0	0	1142.0	0	1142.0	

工区：東海道乗越工区

産業廃棄物の種類	調査結果						環境保全目標
	調査期間中			累積			
	発生量 (m ³)	再生利用量 (m ³)	最終処分量 (m ³)	発生量 (m ³)	再生利用量 (m ³)	最終処分量 (m ³)	
コンクリートがら	66.9	66.9	0	235.5	235.5	0	再利用に努めていること及び適正処理が行われていること
アスファルトがら	0	0	0	5.9	5.9	0	
汚泥	0	0	0	303.0	—	303.0	
紙屑	0	0	0	0	0	0	
廃プラスチック	6.0	6.0	0	9.0	9.0	0	
金属屑	0	0	0	0	0	0	
木屑	1.0	1.0	0	188.3	188.3	0	
その他（伐木材・伐根材、がれき類、建設混合廃棄物）	88.6	0	88.6	296.6	0	296.6	

工区：（仮）西吹田駅周辺工区

産業廃棄物の種類	調査結果						環境保全目標
	調査期間中			累積			
	発 生 量 (m ³)	再生利 用量 (m ³)	最終処 分量 (m ³)	発 生 量 (m ³)	再生利 用量 (m ³)	最終処 分量 (m ³)	
コンクリートがら	147.4	147.4	0	147.4	147.4	0	再利用に努めていること及び適正処理が行われていること
アスファルトがら	46.5	46.5	0	46.5	46.5	0	
汚 泥	2845.4	2617.8	227.6	2845.4	2617.8	227.6	
紙 屑	0	0	0	0	0	0	
廃プラスチック	4.0	3.6	0.4	4.0	3.6	0.4	
金属屑	0	0	0	0	0	0	
木 屑	75.0	72.8	2.2	75.0	72.8	2.2	
その他（伐木材・伐根材、がれき類、建設混合廃棄物）	60.0	54.6	5.4	60.0	54.6	5.4	

工区：神崎川橋りょう工区

産業廃棄物の種類	調査結果						環境保全目標
	調査期間中			累積			
	発 生 量 (m ³)	再生利 用量 (m ³)	最終処 分量 (m ³)	発 生 量 (m ³)	再生利 用量 (m ³)	最終処 分量 (m ³)	
コンクリートがら	62.4	62.4	0	62.4	62.4	0	再利用に努めていること及び適正処理が行われていること
アスファルトがら	8.1	8.1	0	8.1	8.1	0	
汚 泥	0	0	0	0	0	0	
紙 屑	0	0	0	0	0	0	
廃プラスチック	3.0	3.0	0	3.0	3.0	0	
金属屑	0	0	0	0	0	0	
木 屑	39.0	39.0	0	39.0	39.0	0	
その他（伐木材・伐根材、がれき類、建設混合廃棄物）	249.0	220.8	28.2	249.0	220.8	28.2	

工区：淡路駅周辺工区

産業廃棄物の種類	調査結果						環境保全目標
	調査期間中			累積			
	発 生 量 (m ³)	再生利 用量 (m ³)	最終処 分量 (m ³)	発 生 量 (m ³)	再生利 用量 (m ³)	最終処 分量 (m ³)	
コンクリートがら	3.4	3.4	0	3.4	3.4	0	再利用に努め ていること及 び適正処理が 行われている こと
アスファルトがら	0	0	0	0	0	0	
汚 泥	0	0	0	0	0	0	
紙 屑	0	0	0	0	0	0	
廃プラスチック	0	0	0	0	0	0	
金属屑	0	0	0	0	0	0	
木 屑	35.6	35.6	0	35.6	35.6	0	
その他（伐木材・ 伐根材、がれき類、 建設混合廃棄物）	316.8	158.4	158.4	316.8	158.4	158.4	

工区：都島駅周辺工区

産業廃棄物の種類	調査結果						環境保全目標
	調査期間中			累積			
	発 生 量 (m ³)	再生利 用量 (m ³)	最終処 分量 (m ³)	発 生 量 (m ³)	再生利 用量 (m ³)	最終処 分量 (m ³)	
コンクリートがら	0	0	0	0	0	0	再利用に努め ていること及 び適正処理が 行われている こと
アスファルトがら	0	0	0	0	0	0	
汚 泥	0	0	0	0	0	0	
紙 屑	0	0	0	0	0	0	
廃プラスチック	0	0	0	0	0	0	
金属屑	0	0	0	0	0	0	
木 屑	3.3	3.0	0.3	3.3	3.0	0.3	
その他（伐木材・ 伐根材、がれき類、 建設混合廃棄物）	548.7	544.8	3.9	548.7	544.8	3.9	

工区：合計

産業廃棄物の種類	調査結果						環境保全目標
	調査期間中			累積			
	発生量 (m ³)	再生利用量 (m ³)	最終処分量 (m ³)	発生量 (m ³)	再生利用量 (m ³)	最終処分量 (m ³)	
コンクリートがら	280.1	280.1	0	1717.5	1717.5	0	再利用に努めていること及び適正処理が行われていること
アスファルトがら	54.6	54.6	0	86.5	86.5	0	
汚泥	2845.4	2617.8	227.6	7159.9	2617.8	4542.1	
紙屑	0	0	0	0	0	0	
廃プラスチック	13.0	12.6	0.4	16.0	15.6	0.4	
金属屑	0	0	0	0	0	0	
木屑	153.9	151.4	2.5	934.1	338.7	595.4	
その他（伐木材・伐根材、がれき類、建設混合廃棄物）	1263.1	978.6	284.5	2613.1	978.6	1634.5	

(2) 再生利用方法等の状況

アスファルトがら、コンクリートがら、木屑については、再生利用に資するために再生処理業者へ搬出しています。

土地の改変に伴う建設発生土調査結果

調査期間：平成24年4月1日～平成25年3月31日

工区：歌島豊里工区（完了）

項目		調査結果 (m ³)		環境保全目標	備考
		調査期間中	累積		
発生土量		0	18,842.3	最終処分量の抑制に努めていること	
内 訳	事業内再利用率	0	3,986.0		
	工事間利用率	0	0		
	最終処分量	0	14,856.3		南港処分地

(注) 土量は、1.8t当たり1m³として換算した数値である。

工区：東海道乗越工区

項目		調査結果 (m ³)		環境保全目標	備考
		調査期間中	累積		
発生土量		810.1	1278.0	最終処分量の抑制に努めていること	
内 訳	事業内再利用率	810.1	876.0		
	工事間利用率	0	0		
	最終処分量	0	402.0		処分業者へ委託

(注) 土量は、1.8t当たり1m³として換算した数値である。

工区：西吹田駅周辺工区

項目		調査結果 (m ³)		環境保全目標	備考
		調査期間中	累積		
発生土量		3984.7	3984.7	最終処分量の抑制に努めていること	
内 訳	事業内再利用率	1821.7	1821.7		
	工事間利用率	0	0		
	最終処分量	2,163.0	2,163.0		処分業者へ委託

工区：神崎川橋りょう工区

項目		調査結果 (m ³)		環境保全目標	備考
		調査期間中	累積		
発生土量		0	0	最終処分量の抑制に努めていること	
内 訳	事業内再利用率	0	0		
	工事間利用率	0	0		
	最終処分量	0	0		処分業者へ委託

工区：淡路駅周辺工区

項目		調査結果 (m ³)		環境保全目標	備考
		調査期間中	累積		
発生土量		690.0	690.0	最終処分量の抑制に努めていること	
内 訳	事業内再利用率	690.0	690.0		
	工事間利用率	0	0		
	最終処分量	0	0		処分業者へ委託

工区：都島駅周辺工区

項目		調査結果 (m ³)		環境保全目標	備考
		調査期間中	累積		
発生土量		866.0	866.0	最終処分量の抑制に努めていること	
内 訳	事業内再利用率	118.7	118.7		
	工事間利用率	0	0		
	最終処分量	747.3	747.3		処分業者へ委託

工区：合計

項目		調査結果 (m ³)		環境保全目標	備考
		調査期間中	累積		
発生土量		6350.8	25661.0	最終処分量の抑制に努めていること	
内 訳	事業内再利用量	3440.5	7492.4		
	工事間利用量	0	0		
	最終処分量	2910.3	18168.6		

(注) 土量は、1.8 t 当たり 1 m³として換算した数値である。