

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26年4月変更)

大阪外環状鉄道株式会社

目 次

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	1
2. 対象事業の名称	1
3. 対象事業及び環境保全対策の実施予定	1
3.1 対象事業の実施予定	1
3.2 環境保全対策の実施予定	6
4. 事後調査の方法	10
4.1 事後調査の項目	10
4.2 調査地点、調査期間及び頻度、並びに調査方法	11
4.3 環境保全対策の実施状況	19
5. 事後調査の結果の記載様式	19
6. 事後調査の結果の検証	19
7. 事後調査報告書の提出時期	19

【本事後調査計画書の変更について】

事前の調査で判明した土壌汚染について、本事業に係る工事開始までに、土壌汚染対策法に基づく措置を完了したことから、本調査の項目から「土壌汚染」を削除するものである。

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 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

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予定

3.1 対象事業の実施予定

(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。

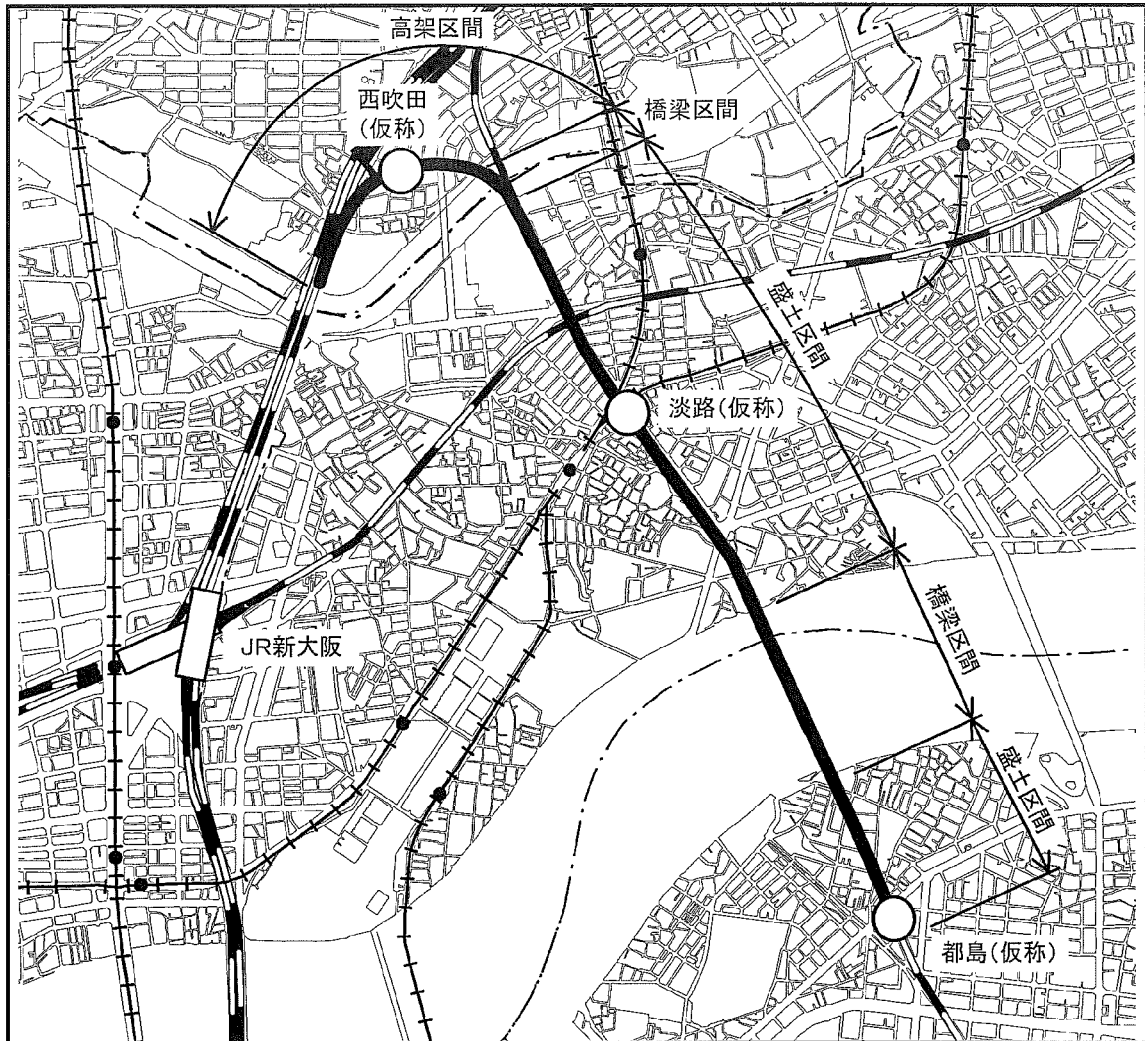
本事業区間（新大阪～都島）は、他区間（都島～久宝寺）と接続し一体化することにより、大阪外環状線鉄道（新大阪～久宝寺）としての当初の目的を達成するものである。なお、都島～久宝寺の区間のうち、放出～久宝寺については、平成20年3月より開業している。



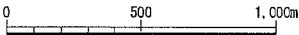
(2) 対象事業の概要

対象事業の概要は、表3.1.1に示すとおりであり、事業計画路線の位置は、図3.1.1に示すとおりである。

表 3.1.1 対象事業の概要

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		西吹田駅（仮称）、淡路駅（仮称）
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
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
現 行 貨 物 の 運 行 形 態		電気機関車の牽引による貨物列車の運行となっている。
輸 送 需 要 及 び 運 行 計 画		利用者数：約 6 万人／日（見込み） 運行本数：旅客輸送＝往復 142 本／日 貨物輸送＝往復 28 本／日



凡 例	 事業計画路線（工事区間）	<p>N</p>  <p>1 : 25,000</p> 
	<p>(注) 中間駅部は、高架構造となる計画である。</p>	

(3) 工事工程

大阪外環状線（新大阪～都島）の工事工程の概要は、表 3.1.2 に示すとおりであり、12 ヶ年（平成 19～30 年度）を要する計画となっている。

なお、土木工事の工程は、表 3.1.3 に示すとおり計画している。

表 3.1.2 大阪外環状線（新大阪～都島）の工事工程の概要

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									■	■	■	■

3.2 環境保全対策の実施予定

本事業の実施に伴う環境保全対策は、表3.2.1～3.2.2に示すとおりである。

表 3.2.1(1) 事業計画路線の存在・供用に係る環境保全対策

環境項目	環境保全対策
水 質	駅舎から発生する汚水については、全て公共下水道に放流し、公共用水域への排出は行いません。
騒 音	線路は、急なカーブや分岐部を除いてロングレールを敷設します。
	高架橋の高欄は、遮音性の高い鉄筋コンクリート構造とします。
	高架橋の軌道構造には、弾性マクラギ直結軌道を採用します。
	鋼桁無道床部では、上部から回り込んでくる転動音と車両機器音を防音壁により低減させるとともに、桁下から回り込んでくる音を低減させるために、下部覆い工を行います。
	地平部、盛土部では、環境影響評価書に記載のとおり、評価の基準値を上回ると予測される地点は、法肩等に防音壁を設置するものとし、その高さはレールレベル+1mを基本として必要に応じて高くするものとします。
	必要に応じ、防音壁の嵩上げ、防音壁の吸音処理等の措置を講じます。
	既設線について、必要に応じ、盛土法肩に防音壁を設置します。
振 動	線路は、急なカーブや分岐部を除いてロングレールを敷設します。
	高架橋の軌道構造には、弾性マクラギ直結軌道を採用します。
	関連工事区間では、軌道の移設位置について配慮します。
低周波音	跨線線路橋については、支柱の設置位置を勘案して可能な範囲で剛性の高いラーメン高架構造を採用します。
	西吹田駅（仮称）周辺については剛性の高いラーメン高架構造を採用します。
日照障害	日照障害については、遮音壁の設置による影響についても考慮し、日影の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ものとします。
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。
景 観	施設の外観が周辺地域の都市景観と調和するよう形状、色彩に配慮します。
	盛土の法面等について、樹木も交えた植栽による緑化に努めます。
人と自然との触れ合い活動の場	赤川仮橋（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的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を行います。
	既設のJR東海道本線及びJR城東貨物線の橋脚の位置を勘案して、漕艇活動の妨げとならないよう神崎川橋梁の橋脚の位置、規模等の配慮に努めます。
	自転車の通行の支障とならないよう神崎川橋梁の設計に配慮します。
廃棄物	駅舎から発生するごみについては、再資源化や適正処理に資するよう分別収集に努めます。

表 3.2.1(2) 事業計画路線の存在・供用に係る環境保全対策

環境項目	環境保全対策
地球環境	省エネルギー、ごみの減量化、リサイクルの促進等により環境への負荷を低減します。
	列車については、回生ブレーキによるエネルギー回収・インバータ制御による省エネルギー車両を採用します。
	代替フロンガスについては、駅・列車のクーラーの冷媒として使用する計画ですが、クーラーの維持管理を適切に行うとともに、クーラーが老朽化し、廃棄する際には、代替フロンガスが回収されるよう適正に処分します。
	太陽光発電システムについて、調査・研究を進め、その導入に努めます。

表 3.2.2(1) 事業計画路線の工事の実施に係る環境保全対策

環境項目	環境保全対策
大気質	建設機械は、排出ガス対策型建設機械を可能な限り使用します。
	工事の集中を避けるよう工事工程を調整します。
	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ます。
	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ます。
	工事用運搬車両は、出来る限り低排出ガス車を使用します。
	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ます。
	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います。
水 質	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ません。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ません。
	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。
	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。
	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。
	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。

表 3. 2. 2(2) 事業計画路線の工事の実施に係る環境保全対策

環境項目	環境保全対策
地下水	<p>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（オールケーシング・リバース併用工法）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>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>第2帯水層への汚染の拡大が確認された場合の対応方法については、当該区間の施工着手までに吹田市と事前協議を行う。また、迅速な対応を図るための緊急連絡体制を確立します。</p> <p>工事による地下水汚染拡散がないことを確認するため、最初に打設する杭を対象としてモニタリングを行います。</p>
騒音	<p>建設機械は、可能な限り低騒音型を採用します。</p> <p>防音シートを設置します。</p> <p>不要な空ふかしやアイドリングをしません。</p> <p>工事用運搬車両の走行は、通勤時間帯を極力避けます。</p> <p>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ます。</p>
振動	<p>建設機械は、可能な限り低振動型を採用します。</p> <p>振動を抑制する工法に努めます。</p> <p>工事用運搬車両の走行は、通勤時間帯を極力避けます。</p> <p>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ます。</p>
地盤沈下	<p>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。</p> <p>地下水の汲み上げを行いません。</p>
土壌汚染	<p>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（オールケーシング・リバース併用工法）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された材料を使用します。</p> <p>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。</p>
電波障害	<p>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。</p>
人と自然との触れ合い活動の場	<p>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。</p> <p>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。</p>

表 3. 2. 2 (3) 事業計画路線の工事の実施に係る環境保全対策

環境項目	環境保全対策
文化財	<p>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、適切に対応します。</p> <p>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ます。</p>
廃棄物、発生土	<p>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ます。</p> <p>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の推進、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います。</p>
地球環境	<p>省エネルギー機器の採用に努めます。</p> <p>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ます。</p>
水 象	<p>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。</p>
陸域生態系	<p>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。</p>
その他	<p>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、既設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。</p>

4. 事後調査の方法

4.1 事後調査の項目

事後調査の項目は表 4.1.1 に示すとおりであり、事業の種類、規模、環境影響の程度並びに地域の環境の状況等を考慮し選定した。

表 4.1.1(1) 事後調査の項目

区分	環境項目	事後調査の項目
供用時	騒音	列車の走行に伴う騒音
	振動	列車の走行に伴う振動
	低周波音	列車の走行に伴う低周波音
	廃棄物	駅施設の利用に伴う廃棄物
建設工事中	交通量	工事用運搬車両の運行台数
	地下水	基礎工事に伴う地下水質(有機塩素系化合物 6 物質)
	騒音	建設機械の稼働に伴う騒音
	振動	建設機械の稼働に伴う振動
	廃棄物、発生土	
		土地の改変に伴う建設発生土

表 4.1.1(2) 事後調査の項目

区分	項目	事後調査の項目
供用時及び 建設工事中	環境の保全のための措置	実施状況
	知事意見とその事業者見解に関する履行状況	履行状況

4.2 調査地点、調査期間及び頻度、並びに調査方法

4.2.1 供用時における調査地点、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、表 4.2.1 に示すとおりである。

調査地点は、原則として予測地点の中から選定することとした。

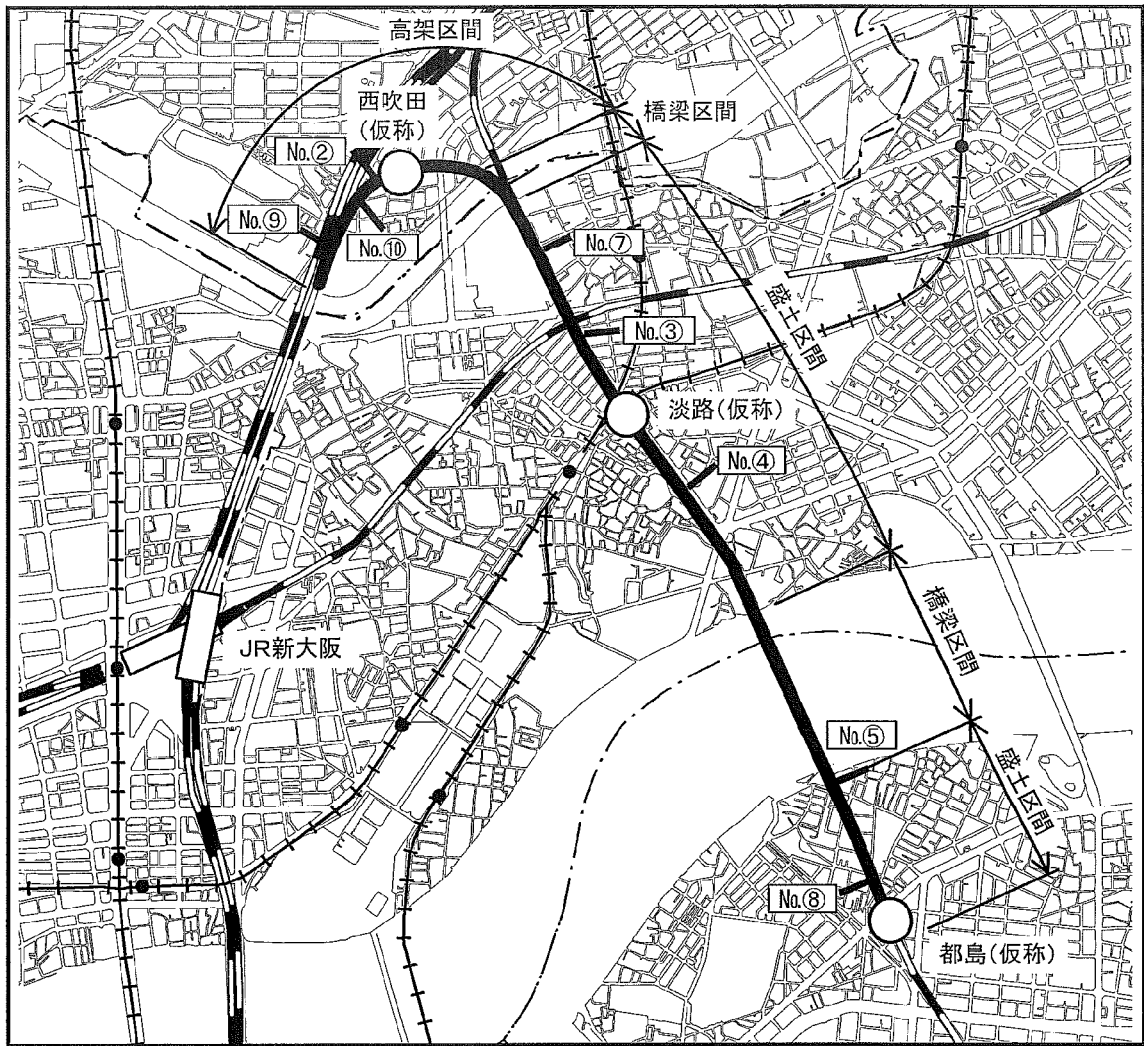
列車の走行に伴う騒音・振動の調査地点は、近接側軌道中心から 12.5m 地点を基本とし、さらに、騒音については事業計画路線に近接した住居及び中高層住居、振動については事業計画路線に近接した住居における状況を把握するための測点を追加した。



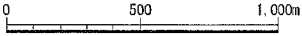

表 4.2.1(1) 供用時における調査地点、調査期間及び頻度、並びに調査方法

環境項目	事後調査の項目	内 容			
騒音	列車の走行に伴う騒音	調査事項	<ul style="list-style-type: none"> 等価騒音レベル 騒音レベルのピーク値 (いずれも、大阪外環状線及び城東貨物線の 1 日の全列車を対象) 		
		調査地点	<ul style="list-style-type: none"> No.②～⑤、No.⑦～⑨地点 (近接側軌道中心から 12.5m の地上 1.2m 高さ) No.⑩地点 (近接側軌道中心から 35m の地上 1.2m 高さ) No.⑧地点 (事業計画路線に近接した住居) No.④、No.⑦、No.⑨地点 (中高層住居) [図 4.2.1 参照] 		
		調査期間及び頻度	<ul style="list-style-type: none"> 供用開始後 1 回 		
		報告時期	<ul style="list-style-type: none"> 原則として調査の 2 カ月後 		
		調査方法	<ul style="list-style-type: none"> 大阪外環状線及び城東貨物線について、「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」(平成 7 年 12 月、環境庁)に準拠して測定 なお、No.⑨、No.⑩地点では、大阪外環状線及び大阪外環状線以外の列車による等価騒音レベルを把握するため、昼間 15 時間及び夜間 9 時間の連続測定も実施 		
		環境保全目標	<table border="1"> <tr> <td>近接側軌道中心から 12.5m の地上 1.2m 高さの測点</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> 等価騒音レベルが新線の指針である昼間 60 デシベル以下、夜間 55 デシベル以下 </td> </tr> <tr> <td>その他の測点</td> <td> <ul style="list-style-type: none"> 環境への影響を最小限にとどめるよう環境保全について配慮されていること </td> </tr> </table>	近接側軌道中心から 12.5m の地上 1.2m 高さの測点	<ul style="list-style-type: none"> 等価騒音レベルが新線の指針である昼間 60 デシベル以下、夜間 55 デシベル以下
近接側軌道中心から 12.5m の地上 1.2m 高さの測点	<ul style="list-style-type: none"> 等価騒音レベルが新線の指針である昼間 60 デシベル以下、夜間 55 デシベル以下 				
その他の測点	<ul style="list-style-type: none"> 環境への影響を最小限にとどめるよう環境保全について配慮されていること 				

表 4.2.1(2) 供用時における調査地点、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		
振 動	列車の走行に伴う振動	調査事項	<ul style="list-style-type: none"> 振動レベルのピーク値 (大阪外環状線及び城東貨物線の1日の全列車を対象) 	
		調査地点	<ul style="list-style-type: none"> No.②～⑤、No.⑦～⑨地点 (近接側軌道中心から12.5m) No.⑩地点 (近接側軌道中心から35m) No.⑧地点 (事業計画路線に近接する住居) [図4.2.1参照] 	
		調査期間及び頻度	<ul style="list-style-type: none"> 供用開始後1回 	
		報告時期	<ul style="list-style-type: none"> 原則として調査の2カ月後 	
		調査方法	<ul style="list-style-type: none"> 「環境保全上緊急を要する新幹線鉄道振動対策について(勧告)」(昭和51年3月)に準拠して測定 	
		環境保全目標	近接側軌道中心から12.5mの測点	<ul style="list-style-type: none"> 方向別の振動レベルのピーク値の上位半数平均値が60デシベル以下
			その他の測点	<ul style="list-style-type: none"> 環境への影響を最小限にとどめるよう環境保全について配慮されていること
低周波音	列車の走行に伴う低周波音	調査事項	<ul style="list-style-type: none"> 音圧レベルの最大値及び周波数帯域別の音圧レベル G特性音圧レベルの最大値 (いずれも、大阪外環状線及び城東貨物線の1日の全列車を対象) 	
		調査地点	<ul style="list-style-type: none"> No.②～⑤、No.⑦～⑨地点 (近接側軌道中心から12.5mの地上1.2m高さ) No.⑩地点 (近接側軌道中心から35mの地上1.2m高さ) [図4.2.1参照] 	
		調査期間及び頻度	<ul style="list-style-type: none"> 供用開始後1回 	
		報告時期	<ul style="list-style-type: none"> 原則として調査の2カ月後 	
		調査方法	<ul style="list-style-type: none"> 「低周波音の測定方法に関するマニュアル」(平成12年10月、環境庁)に準拠して測定 	
		環境保全目標	<ul style="list-style-type: none"> G特性音圧レベルの最大値がISO-7196に示されている超低周波音を感じ始める値(100デシベル)以下 	
		廃棄物	駅施設の利用に伴う廃棄物	調査事項
調査地点	<ul style="list-style-type: none"> 西吹田駅(仮称)、淡路駅(仮称)の2駅 			
調査期間及び頻度	<ul style="list-style-type: none"> 供用後の1日平均乗車人員数が安定した時期に1週間 			
報告時期	<ul style="list-style-type: none"> 原則として調査の翌月 			
調査方法	<ul style="list-style-type: none"> 重量の計量等による調査 			
環境保全目標	<ul style="list-style-type: none"> 廃棄物の発生量が予測結果と著しい差異のないこと 再資源化や適正処理に資するよう分別収集されていること 			



凡 例	 事業計画路線 (工事区間)	 N 1 : 25,000 
	 No.○ 騒音・振動・低周波音の調査地点	
図 4.2.1 列車の走行に伴う騒音・振動・低周波音の調査地点		

4.2.2 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

調査地点、調査期間及び頻度、並びに調査方法は、表 4.2.2 に示すとおりである。

調査地点は、原則として予測地点の中から選定することとした。

建設機械の稼働に伴う騒音・振動の調査の対象とする工種は、予測の不確実性を勘案して、騒音レベルの 90%レンジ上端値が建設機械から 5 m地点で 80 デシベルを上回る、または、振動レベルの 80%レンジ上端値が 70 デシベルを上回る建設機械が主として稼働する工種とし、表 4.2.3 に示すとおり設定した。

表 4.2.3 建設機械の稼働に伴う騒音・振動の調査の対象とする工種

調査の対象とする工種	主要な建設機械	騒音レベルの 90%レンジ上端値	振動レベルの 80%レンジ上端値
準備工	大型ブレーカ	85	68~79
	バックホウ（低騒音型）	71	50
	高周波振動くい打機¹⁾	79	74
杭基礎工	オールケーシング掘削機	84	59~70
	トラッククレーン	79	—
	コンクリートポンプ車	77	—
	コンクリートミキサ車	78	—
盛土工	振動ローラ	79	54~92
	ロードローラ	—	54
	バックホウ（低騒音型）	71	50
掘削工	クラムシェル	84	59~70
	バックホウ（低騒音型）	71	50

- (注) 1. 高周波振動くい打機は、新線橋梁区間の準備工で使用される。
 2. 騒音レベルの 90%レンジ上端値及び振動レベルの 80%レンジ上端値は、環境保全対策後の建設機械から 5 m地点での予測結果を示す。
 3. 「—」は、予測対象外であることを示す。
 4. 太字は、騒音レベルの 90%レンジ上端値が建設機械から 5 m地点で 80 デシベルを上回る、または、振動レベルの 80%レンジ上端値が 70 デシベルを上回ることを示す。

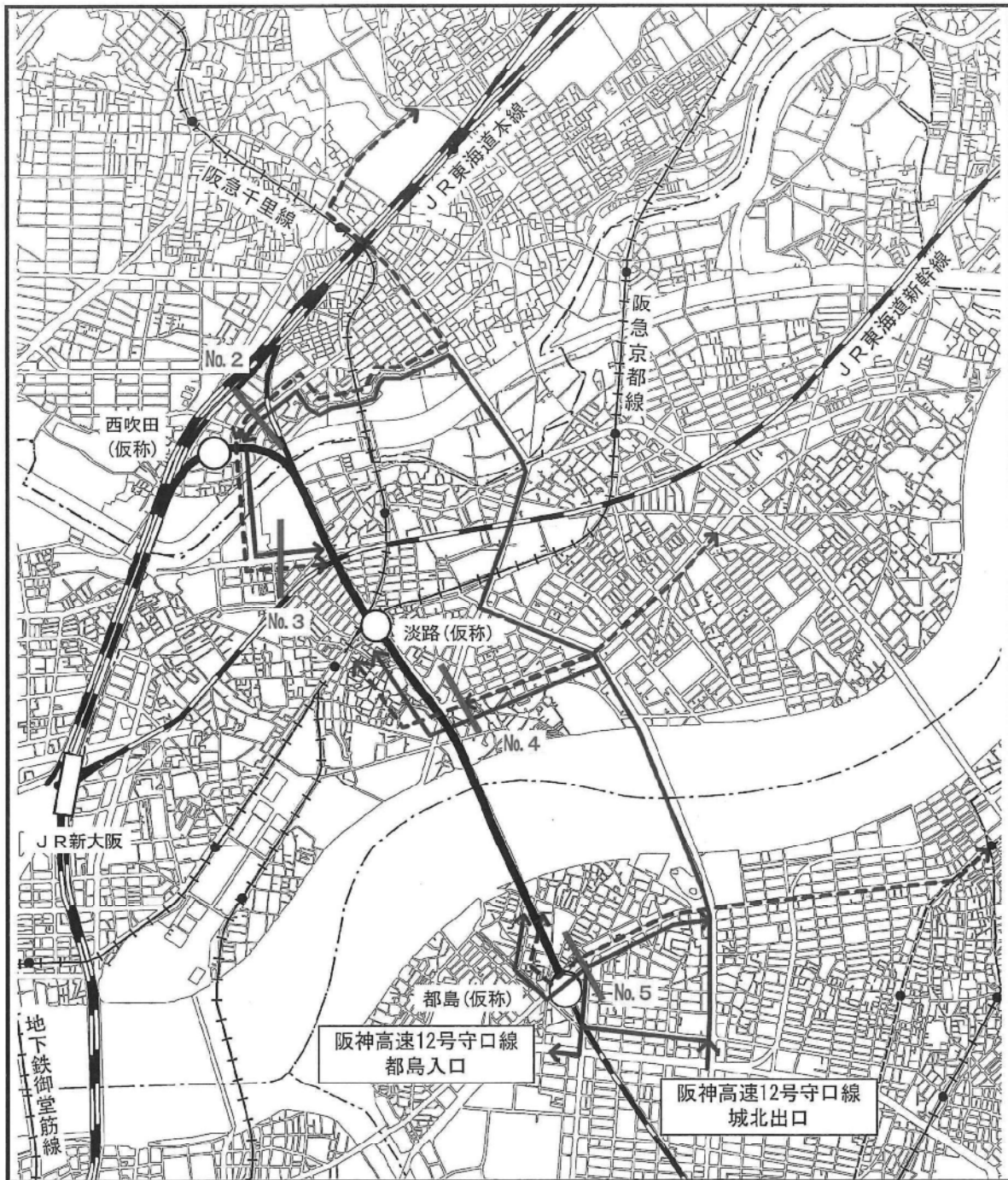
資料：「大阪外環状線（新大阪～都島）鉄道建設事業に係る環境影響評価書」（平成 14 年 11 月、大阪外環状鉄道株式会社）





表 4.2.2(1) 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	<ul style="list-style-type: none"> 工事用運搬車両の運行台数の年間最大値 	
		調査地点	<ul style="list-style-type: none"> No. 2～No. 5 地点 [図 4.2.2 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	<ul style="list-style-type: none"> 各年度の建設工事最盛時に 1 回 	
		報告頻度	<ul style="list-style-type: none"> 土木工事实施中年間 1 回 	
		調査方法	<ul style="list-style-type: none"> 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	<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 	
地下水	基礎工事に伴う地下水質 (有機塩素系化合物 6 物質)	調査事項	<ul style="list-style-type: none"> 第 2 帯水層の地下水質 	
		調査地点	最初に打設する杭を対象とした対策効果確認	<ul style="list-style-type: none"> a 1～a 2 地点 [図 4.2.3 参照]
			工事中 (基礎杭打設工事) の地下水状況の監視	<ul style="list-style-type: none"> b 地点 (跨線線路橋区間) c～d 地点 (駅周辺区間) [図 4.2.3 参照]
		調査期間及び頻度	最初に打設する杭を対象とした対策効果確認	<ul style="list-style-type: none"> 事前=2 回 (基礎杭打設工事の 1 ヶ月前、直前) 施工後=7 回 (基礎杭打設工事の直後から 3 ヶ月後まで、2 週間ごとに 1 回)
			工事中 (基礎杭打設工事) の地下水状況の監視	<ul style="list-style-type: none"> 事前=1 回 基礎杭打設工事中及び完了後 2 年間=4 回/年
		報告時期	最初に打設する杭を対象とした対策効果確認	<ul style="list-style-type: none"> 原則として、基礎杭打設 3 ヶ月後調査の 2 週間後
			工事中 (基礎杭打設工事) の地下水状況の監視	<ul style="list-style-type: none"> 原則として、調査の 2 ヶ月後
		調査方法	<ul style="list-style-type: none"> 「土壌・地下水汚染に係る調査・対策指針 (平成 11 年 1 月、環境庁)」に準拠して測定 	
環境保全目標	<ul style="list-style-type: none"> 工事の実施により地下水汚染が拡散することがないこと 			
騒音	建設機械の稼働に伴う騒音	調査事項	<ul style="list-style-type: none"> 騒音レベルの 90%レンジ上端値 	
		調査地点	<ul style="list-style-type: none"> 工区ごと (事業敷地境界の 1 点) 	
		調査期間及び頻度	<ul style="list-style-type: none"> 準備工、杭基礎工、盛土工、掘削工実施時に 1 回ずつ 作業時間中 複数の建設機械の稼働がする場合等、影響が大きくなる時期を対象として実施する 	
		報告時期	<ul style="list-style-type: none"> 原則として調査の翌月 	
		調査方法	<ul style="list-style-type: none"> 「環境騒音の表示・測定方法 (JIS Z 8731)」に準拠して測定 	
		環境保全目標	<ul style="list-style-type: none"> 騒音レベルの 90%レンジ上端値が 85 デシベル以下 	

表 4.2.2(2) 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	
振 動	建設機械の稼働に伴う振動	調査事項	<ul style="list-style-type: none"> ● 振動レベルの 80%レンジ上端値
		調査地点	<ul style="list-style-type: none"> ● 工区ごと（事業敷地境界の 1 点）
		調査期間及び頻度	<ul style="list-style-type: none"> ● 準備工、杭基礎工、盛土工、掘削工実施時に 1 回ずつ ● 作業時間中
		報告時期	<ul style="list-style-type: none"> ● 原則として調査の翌月
		調査方法	<ul style="list-style-type: none"> ● 「振動レベル測定方法（JIS Z 8735）」に準拠して測定
		環境保全目標	<ul style="list-style-type: none"> ● 振動レベルの 80%レンジ上端値が 75 デシベル以下
廃棄物、発生土	土地の改変等に伴う産業廃棄物	調査事項	<ul style="list-style-type: none"> ● 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	<ul style="list-style-type: none"> ● 工区ごと
		調査期間及び頻度	<ul style="list-style-type: none"> ● 工事期間中適宜
		報告頻度	<ul style="list-style-type: none"> ● 土木工事実施中年間 1 回
		調査方法	<ul style="list-style-type: none"> ● 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	<ul style="list-style-type: none"> ● 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	<ul style="list-style-type: none"> ● 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	<ul style="list-style-type: none"> ● 工区ごと
		調査期間及び頻度	<ul style="list-style-type: none"> ● 工事期間中適宜
		報告頻度	<ul style="list-style-type: none"> ● 土木工事実施中年間 1 回
		調査方法	<ul style="list-style-type: none"> ● 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	<ul style="list-style-type: none"> ● 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
		トラックミキサ車の走行ルート
		調査地点

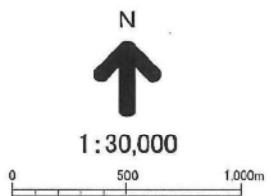


図 4.2.2 工事用運搬車両の運行台数の調査地点

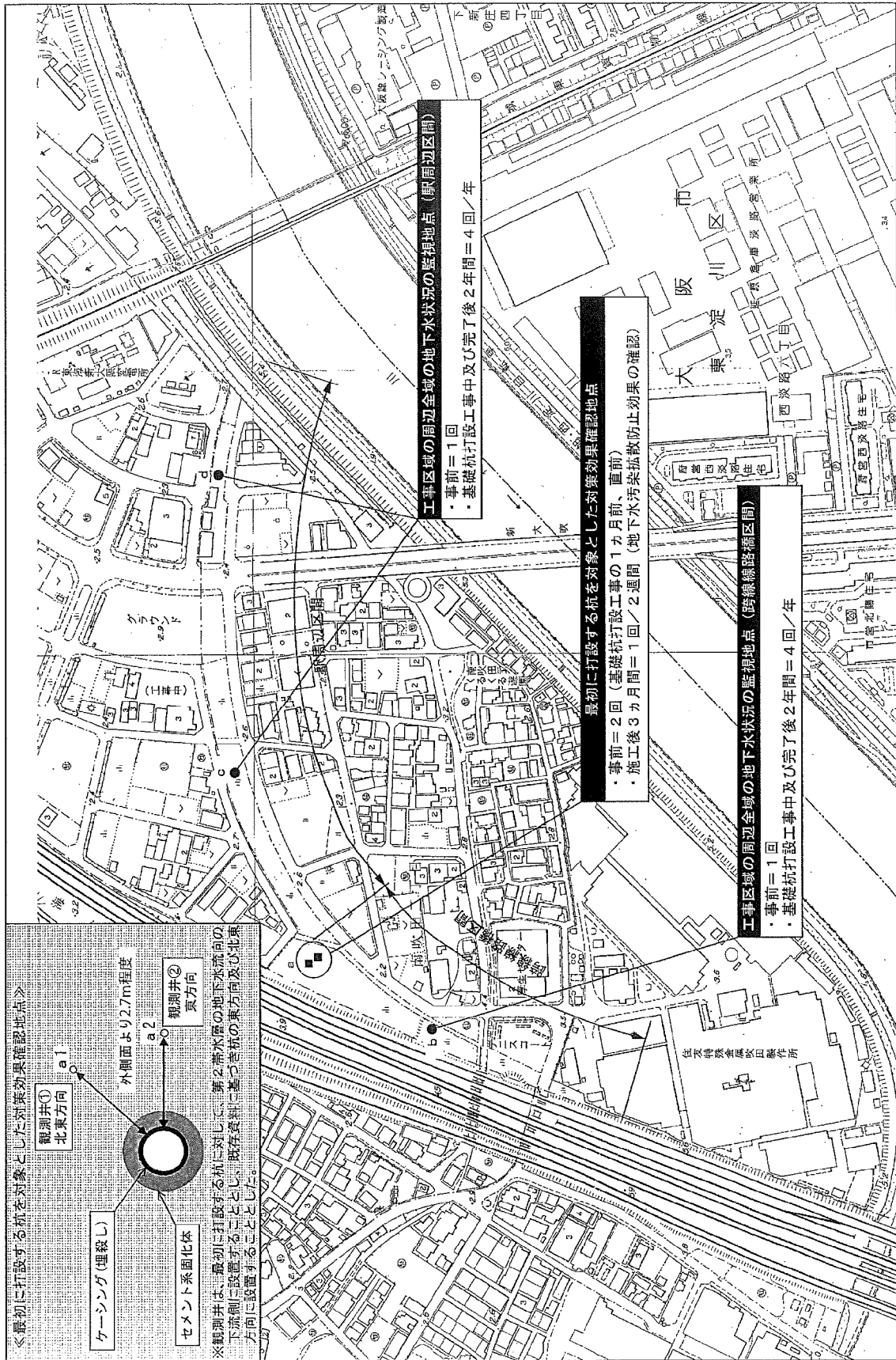


図4.2.3 地下水の調査地点

● : 工事区域の周辺全域の地下水状況の監視地点
 ■ : 最初に打設する杭を対象とした対策効果確認地点 (杭周縁の近傍2地点 : 北東方向・東方向)

4.3 環境保全対策の実施状況

環境影響評価書に示す環境の保全のための措置（事後調査計画書 3.2 節参照）及び知事意見とその事業者見解（事後調査計画書別紙-12 参照）に関する環境保全対策の実施状況については、年度末の状況をとりまとめ報告することとする。なお、報告は、すべての環境項目の事後調査が終了する時期まで実施することとする。

5. 事後調査の結果の記載様式

事後調査の結果の記載様式は、別紙 1～11 に示すとおりとする。

6. 事後調査の結果の検証

事後調査の結果については、予測の結果又は環境保全目標と比較検討することにより、環境影響の程度又は環境保全対策の実効性等を明らかにする。なお、検証の結果、実際の環境影響の程度が予測の結果を上回ると判断した場合には、その原因を解明するとともに、新たな環境保全対策の実施が必要と考えられる場合にはその内容を記載するものとする。

7. 事後調査報告書の提出時期

事後調査の項目ごとの調査結果の報告時期は、表 4.2.1～4.2.2 に示すとおりであり、それぞれの調査結果のとりまとめ終了後、速やかに提出することとする。

また、4.3 節に示す環境保全対策の実施状況については、毎年 5 月末日までに提出することとする。

列車走行騒音様式

列車の走行に伴う騒音調査結果（近接側軌道中心から 12.5mの地上 1.2m高さ）

調査地点：No.②～⑤、No.⑦～⑩地点のいずれか 用途地域： 調査日：平成 年 月 日

測定位置 (近接側軌道中心からの距離)	測定時間	調査結果		環境保全目標		予測結果		備考	
		騒音レベルのピーク値の上位半数平均値(デシベル)	等価騒音レベル(デシベル)		等価騒音レベル(デシベル)		等価騒音レベル(デシベル)		
			昼間	夜間	昼間	夜間	昼間		夜間
12.5m	：					60	55		
	：								
	：								

調査地点位置図

- 平面図
- 横断面図
- 測定位置

} を記入する。

列車走行騒音様式

列車の走行に伴う騒音調査結果（事業計画路線に近接した住居）

調査地点：No.⑧地点 用途地域： 調査日：平成 年 月 日

測定位置 (近接側軌道中心からの距離)	測定時間	調査結果			予測結果		備考
		騒音レベルのピーク値の上位半数平均値(デシベル)	等価騒音レベル(デシベル)		等価騒音レベル(デシベル)		
			昼間	夜間	昼間	夜間	
	： ） ：						

調査地点位置図

- 平面図
- 横断面図
- 測定位置

} を記入する。

列車走行騒音様式

列車の走行に伴う騒音調査結果（中高層住居）

調査地点：No.④、No.⑦、No.⑨地点のいずれか 用途地域： 調査日：平成 年 月 日

測定位置 (測定高さ)	測定 時間	調査結果		予測結果		備 考	
		騒音レベルの ピーク値の上 位半数平均値 (デシベル)	等価騒音レベル (デシベル)		等価騒音レベル (デシベル)		
			昼間	夜間	昼間		夜間
	：						
	）						
	：						
	）						
	：						
	）						
	：						
	）						
	：						
	）						

調査地点位置図

- 平面図
- 横断面図
- 測定位置

} を記入する。

列車走行振動様式

列車の走行に伴う振動調査結果（近接側軌道中心から12.5m）

調査地点：No.②～⑤、No.⑦～⑩地点のいずれか 用途地域： 調査日：平成 年 月 日

測定位置 (近接側軌道中心からの距離)	測定時間	調査結果	環境保全目標	予測結果	備考
		振動レベルのピーク値の上位半数平均値(デシベル)	振動レベルのピーク値(デシベル)	振動レベルのピーク値(デシベル)	
12.5m	： } ：		60		

調査地点位置図

- 平面図
- 横断面図
- 測定位置

} を記入する。

列車走行振動様式

列車の走行に伴う振動調査結果（事業計画路線に近接した住居）

調査地点：No.⑧地点

用途地域：

調査日：平成 年 月 日

測定位置 (近接側軌道中心からの距離)	測定時間	調査結果	予測結果	備考
		振動レベルのピーク値の上位半数平均値 (デシベル)	振動レベルのピーク値 (デシベル)	
	： ） ：			

調査地点位置図

<ul style="list-style-type: none"> • 平面図 • 横断面図 • 測定位置 	}	を記入する。
---	---	--------

列車走行低周波音様式

列車の走行に伴う低周波音調査結果

調査地点：No.②～⑤、No.⑦～⑩地点のいずれか 用途地域： 調査日：平成 年 月 日

測定位置	測定時間	調査結果		環境保全目標		予測結果		備考
		音圧レベルの最大値 (デシベル)		音圧レベルの最大値 (デシベル)		音圧レベルの最大値 (デシベル)		
		平坦特性	G特性	平坦特性	G特性	平坦特性	G特性	
	： } :			—	100			

(注) 調査結果は、事業計画路線からの寄与を示す。

調査地点位置図

- 平面図
- 横断面図
- 測定位置

} を記入する。

駅廃棄物様式

駅施設の利用に伴う廃棄物調査結果

調査期間：平成 年 月 日（ ）～平成 年 月 日（ ）

(1) 発生量、再資源化量及び処分量

駅名：(仮称)西吹田駅

利用者数：

種 別	調査結果 (kg/日)			環境保全目標 (kg/日)	備 考
	発 生 量	再資源化量	処 分 量	発 生 量	
缶・ビン・ペ ットボトル				42 程度以下	
新聞・雑誌				57 程度以下	
その他				22 程度以下	
合 計				121 程度以下	

(2) 分別収集及び再資源化の実施状況

駅廃棄物様式

駅施設の利用に伴う廃棄物調査結果

調査期間：平成 年 月 日（ ）～平成 年 月 日（ ）

(1) 発生量、再資源化量及び処分量

駅名：（仮称）淡路駅

利用者数：

種 別	調査結果 (kg/日)			環境保全目標 (kg/日)	備 考
	発 生 量	再資源化量	処 分 量	発 生 量	
缶・ビン・ペ ットボトル				73 程度以下	
新聞・雑誌				97 程度以下	
その他				37 程度以下	
合 計				207 程度以下	

(2) 分別収集及び再資源化の実施状況

工事用運搬車両様式

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)		環境保全目標 (台/日)		備 考
		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.2				114 程度以下	120 程度以下	
No.3				38 程度以下	40 程度以下	
No.4				114 程度以下	120 程度以下	
No.5				38 程度以下	40 程度以下	

地下水質様式

基礎工事に伴う地下水質調査結果

調査地点：

調査日：平成 年 月 日

調査項目	調査結果 (mg/l.)							事前の調査結果 (mg/L)		備考
	直後	2週間後	1カ月後	1.5カ月後	2カ月後	2.5カ月後	3カ月後	1カ月前	直前	
1,1-ジクロロエチレン										
1,2-ジクロロエチレン										
1,1,1-トリクロロエタン										
トリクロロエチレン										
テトラクロロエチレン										
塩化ビニルモノマー										

調査地点位置図

- 採水位置（平面、深さ）を記入する。

地下水質様式

基礎工事に伴う地下水質調査結果

調査地点：

調査日：平成 年 月 日

調査項目	調査結果 (mg/L)	事前の調査結果 (mg/L)	備 考
1,1-ジクロロエチレン			
1,2-ジクロロエチレン			
1,1,1-トリクロロエタン			
トリクロロエチレン			
テトラクロロエチレン			
塩化ビニルモノマー			

調査地点位置図

• 採水位置（平面、深さ）を記入する。

工事騒音様式

建設機械の稼働に伴う騒音調査結果

工区： _____ 用途地域： _____ 調査日：平成 年 月 日

工種	測定時間	調査結果		環境保全目標	主な 使用 建設 機械	主な 作業 内容	備考
		騒音レベルの 90%レンジ 上端値 (デシベル)	作業内容 および 使用機械	騒音レベルの 90%レンジ 上端値 (デシベル)			
	: } :			85			

調査地点位置図・機械配置図

- 工区平面図
- 機械配置
- 調査地点

} を記入する。

(注) 測定位置と使用機械との距離を記入することとする。

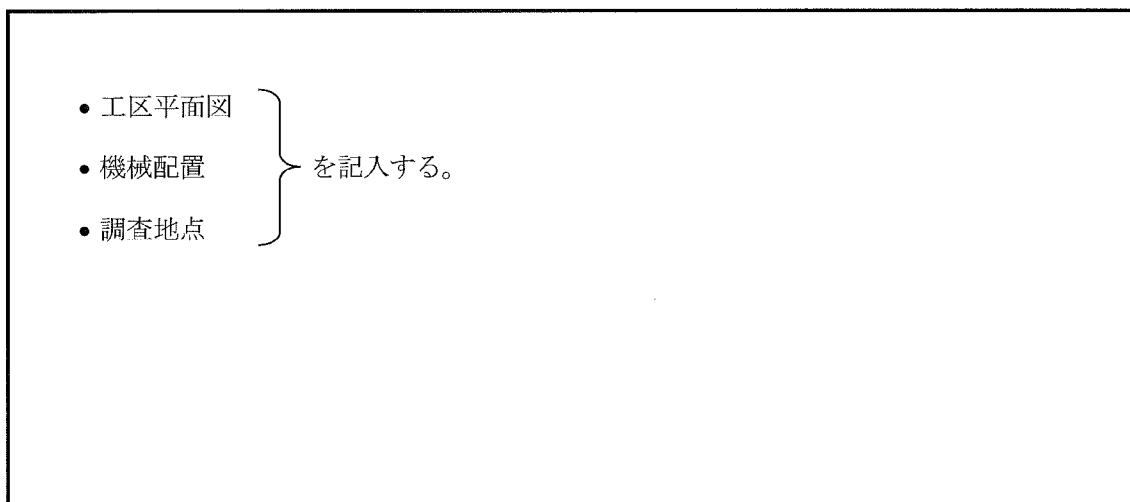
工事振動様式

建設機械の稼働に伴う振動調査結果

工区： 用途地域： 調査日：平成 年 月 日

工種	測定時間	調査結果		環境保全目標	備考
		振動レベルの80%レンジ上端値 (デシベル)	作業内容および使用機械	振動レベルの80%レンジ上端値 (デシベル)	
	: { :			75	

調査地点位置図・機械配置図



(注) 測定位置と使用機械との距離を記入することとする。

産業廃棄物等様式

土地の改変等に伴う産業廃棄物調査結果

調査期間：平成 年 月 日（ ）～平成 年 月 日（ ）

(1) 発生量、再生利用量、最終処分量

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			全工区からの 累積発生量 (m ³)
	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							450程度以下
アスファルトがら							—
汚 泥							—
紙 屑							—
廃プラスチック							—
金属屑							—
木 屑							—
その他（伐木材・ 伐根材、がれき類、 建設混合廃棄物）							—

(2) 再生利用方法等の状況

建設発生土様式

土地の改変に伴う建設発生土調査結果

調査期間：平成 年 月 日（ ）～平成 年 月 日（ ）

工区：

項 目		調査結果 (m ³)		環境保全目標 (m ³)	備 考
		調査期間中	累 積	全工区の累積	
発生土量				25,070 程度以下	
内 訳	事業内再利用量			10,690 程度	
	工事間利用量				
	最終処分量			14,380 程度以下	

(注) 土量は、1.8 t 当たり 1 m³ として換算した数値である。

環境影響評価書に示す知事意見とその事業者見解は、以下のとおりである。

知 事 意 見	事 業 者 見 解
<p>1. 地下水</p> <p>(1) 吹田市域においては、地下水モニタリング調査等により汚染状況を継続的に把握し、第2帯水層への汚染の拡大が確認された場合は、関係機関と協議を行い必要に応じて適切な対応をとること。</p> <p>2. 騒音・振動</p> <p>(1) 事業計画路線に近接した住居及び中高層住宅に対する騒音の影響を軽減するため、沿線の状況に応じた適切な対策を実施するとともに、予測結果には不確実な要素もあることから、供用時に騒音及び振動の事後調査を行い、必要に応じて適切な対策を実施すること。</p> <p>(2) 振動の軽減のため、レールの削正やバラストのつき固めなどの保守・管理の徹底に努めること。特に、ポイント部・カーブ部などの特殊部については、詳細設計の策定時や施工時において騒音及び振動の発生防止に十分留意することはもとより、供用時においても十分な保守・管理を定期的実施すること。</p> <p>(3) 供用時の騒音及び振動の苦情に対し、西日本旅客鉄道株式会社とも協力し、迅速に対応できる体制を確立すること。</p>	<p>1. 地下水</p> <p>(1) 吹田市域においては、工事着工前の適切な時期、工事中及び供用時において地下水モニタリング調査を行い、汚染状況を継続的に把握することとします。</p> <p>第2帯水層への汚染の拡大が確認された場合は、関係機関と協議を行い、必要に応じて適切な対応を講じることとします。</p> <p>2. 騒音・振動</p> <p>(1) 環境影響評価に当たっては「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」（平成7年12月20日、環境庁大気保全局長通知）に準じて予測・評価を行い、防音壁の設置等、必要な環境保全対策の検討を行った結果、指針を満足しております。</p> <p>なお、沿線に近接した住居及び中高層住居などで、指針に示された騒音レベルを超える地点がある場合は、その状況に応じて防音壁の嵩上げ、防音壁の吸音処理等の措置を適切に講じることにより、できる限り騒音の影響軽減に努めることとします。</p> <p>騒音及び振動の事後調査については、関係機関とも協議のうえ適切に実施することとし、その結果、環境保全目標を超えるなど対策が必要と認められる場合は、その状況に応じて技術的検討を行い、適切な対策を講じることとします。</p> <p>(2) 大阪外環状線の供用後は、車輪踏面及びレールの点検・削正を適正に行い、騒音・振動の軽減に努めることとします。</p> <p>また、ポイント部・カーブ部についても騒音・振動の影響に十分留意して施工するとともに、定期的な保守・管理を行います。</p> <p>(3) 供用時の騒音及び振動に対する苦情につきましては、西日本旅客鉄道株式会社とも連携をとりながら、適切に対応できるよう体制を整えることとします。</p>

知 事 意 見	事 業 者 見 解
<p>3. 低周波空気振動</p> <p>(1) 列車走行による低周波空気振動（低周波音）による周辺への影響について未解明な部分があることから、供用時に最新の知見に基づき事後調査を行い、必要に応じ適切な対策を実施すること。</p> <p>4. 日照障害</p> <p>(1) 事業の実施に当たっては、構造物の詳細な設計を踏まえ、周辺の住宅の立地状況を考慮した上で、必要に応じて詳細な調査を行い、適切な措置を講じること。</p> <p>5. 電波障害</p> <p>(1) 障害の発生が認められた場合は、速やかに適切な対策を講じること。</p> <p>6. 景 観</p> <p>(1) 駅舎構造物は現在の計画地周辺の都市景観と調和するように配慮するとともに、画一的な駅舎とならないよう駅それぞれの個性も考えたデザインにすること。</p> <p>(2) 神崎川（上流）に設置する橋梁は技術上の問題からトラス橋とする計画であるが、周辺景観と調和するようデザインを工夫すること。</p>	<p>3. 低周波空気振動</p> <p>(1) 低周波空気振動については、在来線鉄道の類似事例の調査結果等からみて影響を及ぼすものではないと考えておりますが、関係機関とも協議のうえ、供用時に沿線の適切な地点において低周波空気振動の調査を行うこととします。その結果、対策が必要と認められる場合はその状況に応じて技術的検討を行い適切な措置を講じることとします。</p> <p>4. 日照障害</p> <p>(1) 事業計画路線の構造物の存在に伴う日照障害については、事業実施までに詳細な検討・調査を行ったうえ、建築基準法等の趣旨を踏まえつつ、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に対応していくこととします。</p> <p>5. 電波障害</p> <p>(1) 明らかに障害が生じると予測される区域についてはCATVへの接続等による対策を講じることとします。</p> <p>また、構造物の完成後にも調査を行い、障害の発生が認められる場合には速やかに同様の対策を講じることとします。</p> <p>なお、工事中に障害の発生が認められた場合には、原因を調査のうえ、速やかに対策を講じることとします。</p> <p>6. 景 観</p> <p>(1) 駅舎の設計に当たっては、画一的なものとならないよう都市景観を構成する一要素として施設の外観の検討を行い、周辺の景観と調和したものとなるよう配慮することとします。</p> <p>(2) 神崎川（上流）に設置する橋梁の設計に当たっては、周辺景観と調和したものとなるようデザインを工夫することとします。</p>

知 事 意 見	事 業 者 見 解
<p>(3) 相当の高さを有するコンクリート擁壁が続く盛土構造の区間については、デザインや形状に変化をもたせることはもとより、さらに構造上の工夫を施すことにより、住民にとっての身のまわりの景観である困窮景観も含めた景観上の配慮を行うとともに、植栽による擁壁の修景方法について検討し、その結果を踏まえ適切な対策を講じるよう努めること。また、法面の緑化に当たっては樹木を交えた植栽について検討し、良好な景観の創造に努めること。</p>	<p>(3) コンクリート擁壁が続く盛土構造区間の景観については、鉄道施設のデザインの向上や修景等を基本方針に掲げている吹田市都市景観形成基本計画等も考慮し、関係機関と協議を重ねて、住民にとっての身のまわりの景観や地域の街づくりにも配慮した構造物を採用する等景観上の配慮を行うこととします。</p> <p>また、法面については、緑化を検討し、法面保護とともに樹木も交えた植栽による良好な景観の創造に努めることとします。</p>
<p>7. 廃棄物</p>	<p>7. 廃棄物</p>
<p>(1) 駅施設から発生する廃棄物については、減量化・リサイクルを推進する観点から適正に分別収集し、再資源化可能なものは極力リサイクルに回すよう努めること。また、利用者に分別排出を呼びかけるとともに、適宜廃棄物の実態調査を行い、分別収集方法等の改善を図ること。</p>	<p>(1) 旅客駅等から発生する廃棄物については、構内に分別用ゴミ箱を設置し、利用者に分別排出を呼びかけて分別収集を徹底するとともに、その処理に当たっては適正に再資源化が行われるよう配慮し、廃棄物処分量の一層の低減に努めることとします。</p> <p>また、供用後は適宜廃棄物の実態調査を行い、廃棄物の減量化手法の検討を行うこととします。</p>
<p>8. 工事中</p>	<p>8. 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>(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、必要に応じて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>

知 事 意 見	事 業 者 見 解
<p>(2) 工事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>(2) 工事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>(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、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>(4) 吹田市域の高架構造物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）を採用することにより、地下水、土壌汚染の拡散防止に努めることとします。</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>(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じるとともに、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じること。</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じることとします。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じることとします。</p>

知 事 意 見	事 業 者 見 解
<p>(6) 赤川人道橋、なに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ス道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的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、なにわ自転車道、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るものと考えています。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用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的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>(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。</p> <p>また、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>(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>

知 事 意 見	事 業 者 見 解
<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。</p> <p>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体制を整えることとします。</p>