

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 : 代表取締役社長 清水 幸弘

※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 : 大阪市中央区高麗橋二丁目1番10号

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）

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。



図 2. 2. 1 大阪外環状線路線図

2.2.2 事業内容の変更の概要

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 及び図 2.2.2 に示すとおりである。事業内容の変更は、表 2.2.2 及び図 2.2.3～2.2.5 に示すとおり、吹田市域（区間延長約 0.8km）における線形及び構造の変更、大阪市域（新大阪～神崎川）における事業規模の縮小である。

吹田市域における線形の変更については、現行認可案では J R 東海道本線（京都線）の東側を並行する線路条件であったが、変更案では梅田貨物線を走行の上分岐し、跨線線路橋により J R 東海道本線（京都線）を乗越して西吹田駅（仮称）に至る計画とした。吹田市域における構造の変更については、現行認可案における盛土構造を、変更案では高架構造とした。大阪市域（新大阪～神崎川）における事業規模の縮小については、現行認可案では J R 東海道本線（京都線）の東側を並行する線形条件であったが、変更案では梅田貨物線を走行することにより、事業計画路線新設の工事を実施しない計画とした。

事業内容の変更理由について、吹田市域における構造の変更は、「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。）に示す知事意見及び吹田市並びに南吹田まちづくり会議の要望を踏まえ、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、高架構造とした。一方、大阪市域（新大阪～神崎川）における事業規模の縮小は、関係機関との協議を踏まえ、東淀川駅付近に設置されている既設踏切の拡幅を回避することを目的とし、事業計画路線を新設しない計画とした。また、これに伴い、吹田市域における線形の変更を行った。

変更案における工事工程は、表 2.2.3 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。J R 東海道本線乗越部が営業線近接工事になること等により、工事工程は現行認可案に比べて、7 ヶ年長くなっている。なお、工事数量は、現行認可案と同程度である。

表 2.2.1 計画の概要

項目		概要	備考
区 間	事業区間	新大阪～都島	変更なし
	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3.0km、吹田市域約1.0km）	大阪市域（新大阪～神崎川）は、事業規模縮小
駅 計 画		西吹田駅（仮称）、淡路駅（仮称）	変更なし
構 造 形 式		複 線 ① 地平構造 約0.1km（約0.7km） ② 盛土構造（擁壁を含む） 約1.7km（約2.6km） ③ 高架・橋梁構造 約2.2km（約2.1km）	大阪市域（新大阪～神崎川）は、事業規模縮小 吹田市域は、盛土構造（擁壁を含む）区間の一部が、高架・橋梁構造に変更
集 電 方 式		架空線方式	変更なし
電 気 方 式		直流 1,500V	変更なし
軌 間		1,067 mm	変更なし
施 工 期 間		約12ヵ年の予定（表2.2.3参照）	期間変更
新 設 ・ 改 良 の 別		新設及び改良を行う。	変更なし
建 設 実 施 区 間		大阪市（東淀川区、旭区、都島区）、吹田市	大阪市域（新大阪～神崎川）は、事業規模縮小
現行貨物の運行形態		ディーゼル車の牽引による貨物列車の運行となっている。	変更なし
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20本／日	変更なし

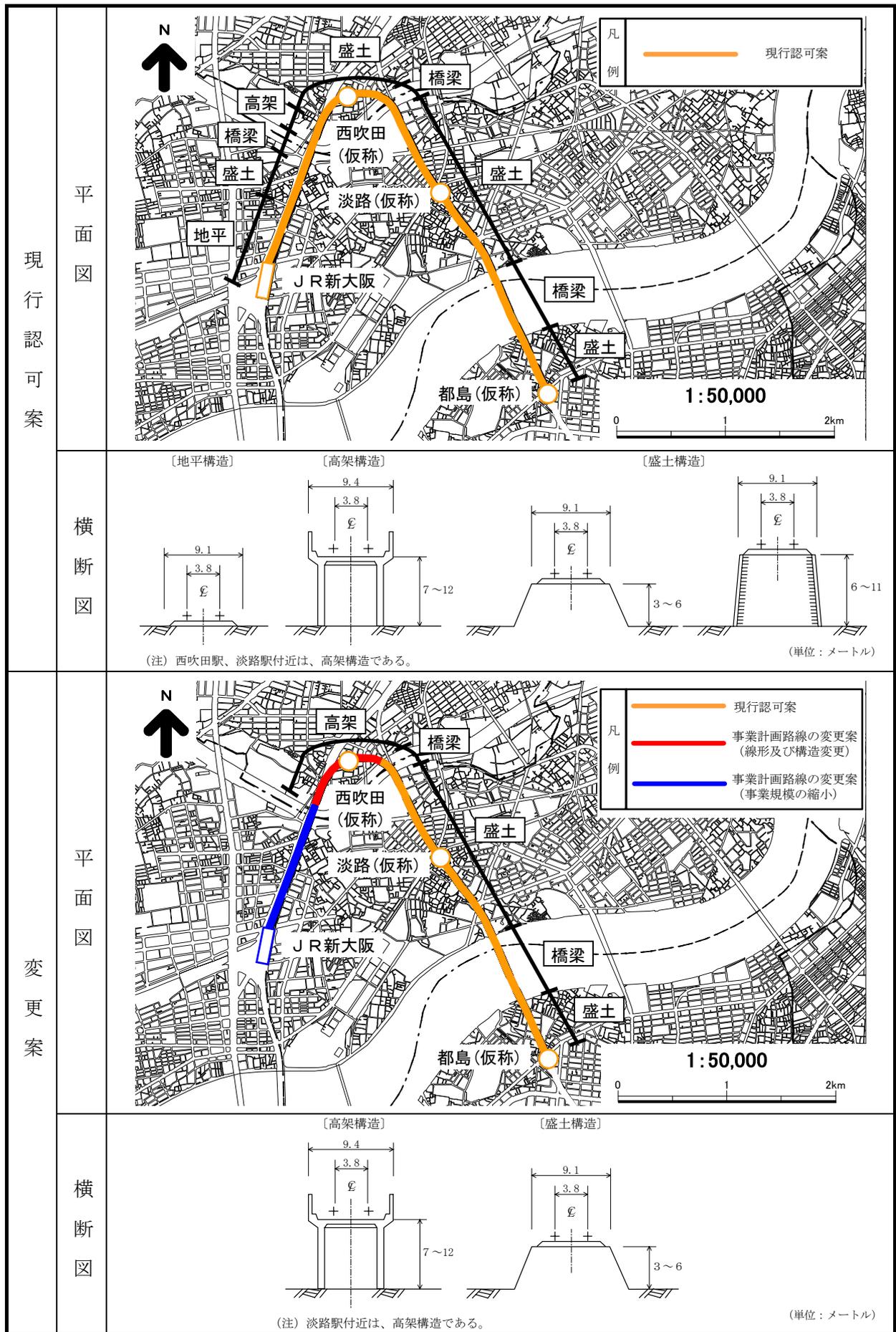
（注）（ ）内は、現行認可案における延長を示す。

表 2.2.2 事業内容の変更の概要

区 間	変更内容	変更概要	
		現行認可案	変更案
大阪市域（新大阪～神崎川）	事業規模縮小	J R 東海道本線（京都線）の東側を並行	梅田貨物線を走行することにより、事業計画路線を新設せず
吹田市域	線形変更	J R 東海道本線（京都線）の東側を並行	梅田貨物線を走行の上分岐し、跨線線路橋により J R 東海道本線（京都線）を乗越
	構造変更	盛土構造	高架構造

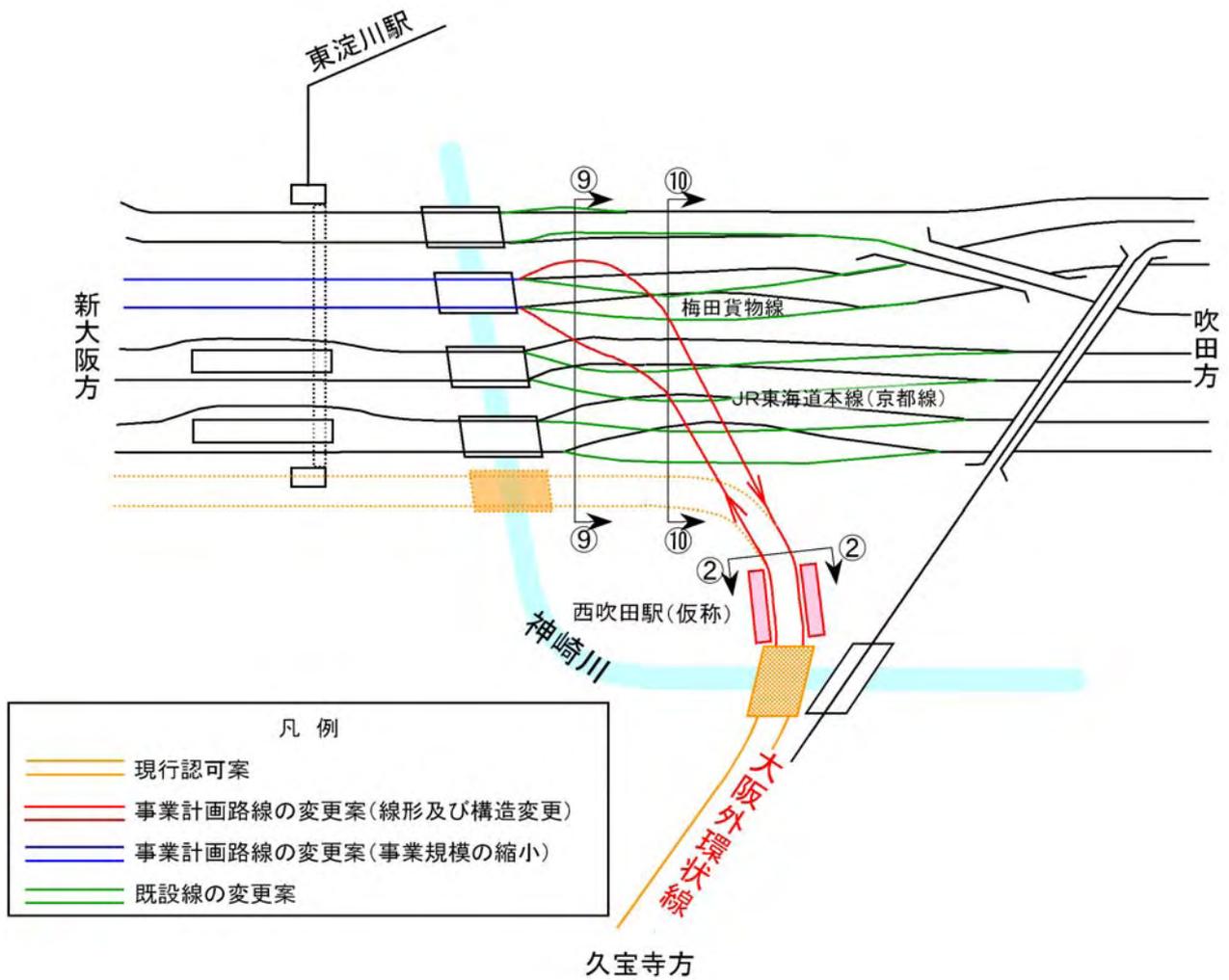
表 2.2.3 大阪外環状線の工事工程

項目	年 度												
	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										■	■	■	■



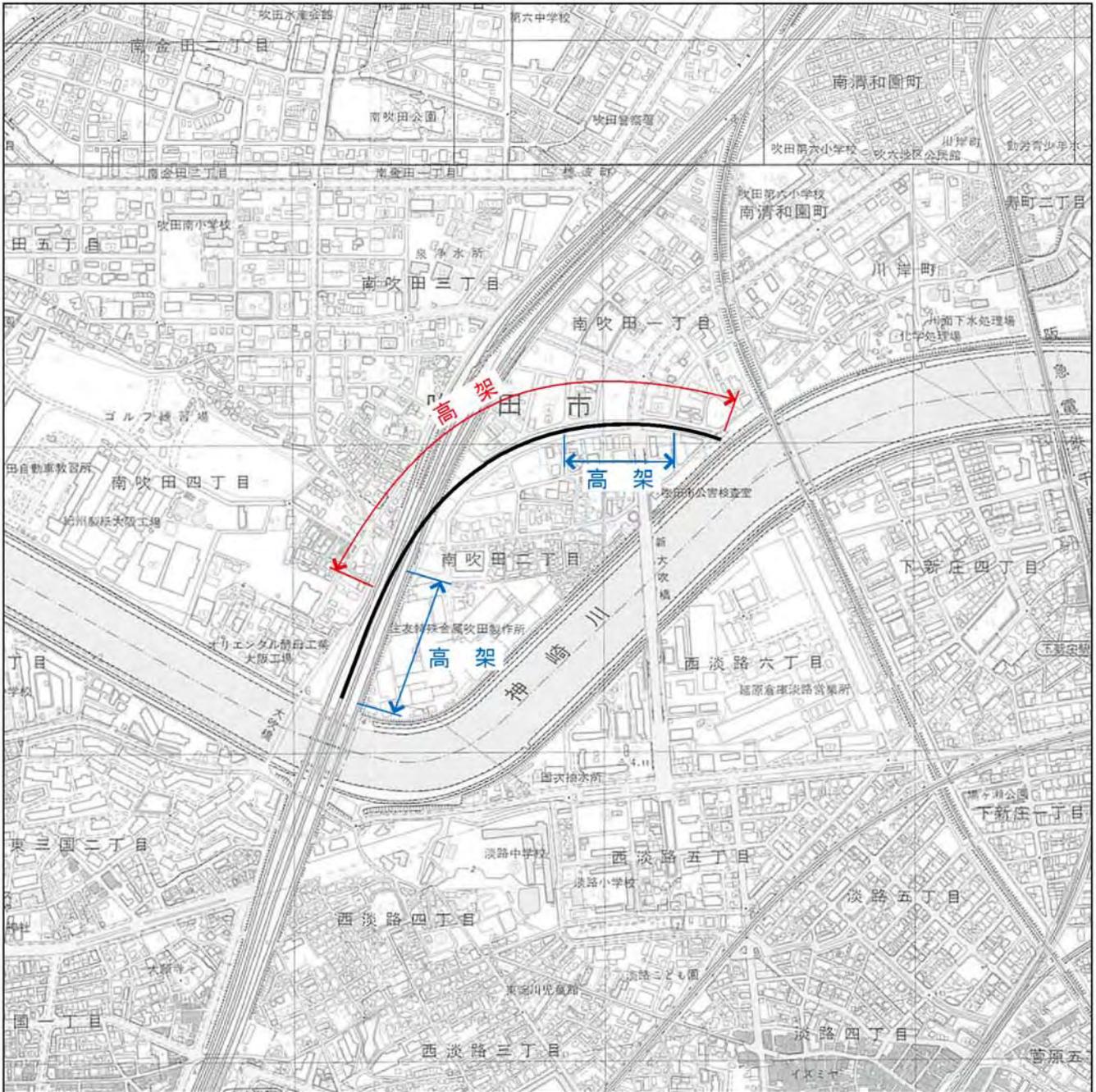
(注) 本図は標準的な断面を例示したものであり、詳細な構造は場所によって異なる。

図 2.2.2 標準横断面



(注) ②-②断面、⑨-⑨断面、⑩-⑩断面は、図 2.2.5 に示す横断面図の位置を示している。

図 2.2.3 大阪外環状線（新大阪～西吹田）の配線変更案の概要



凡  : 現行認可案
 : 変更案

例



1:10,000


図2.2.4 現行認可案と変更案の高架区間の詳細な位置（吹田市域）

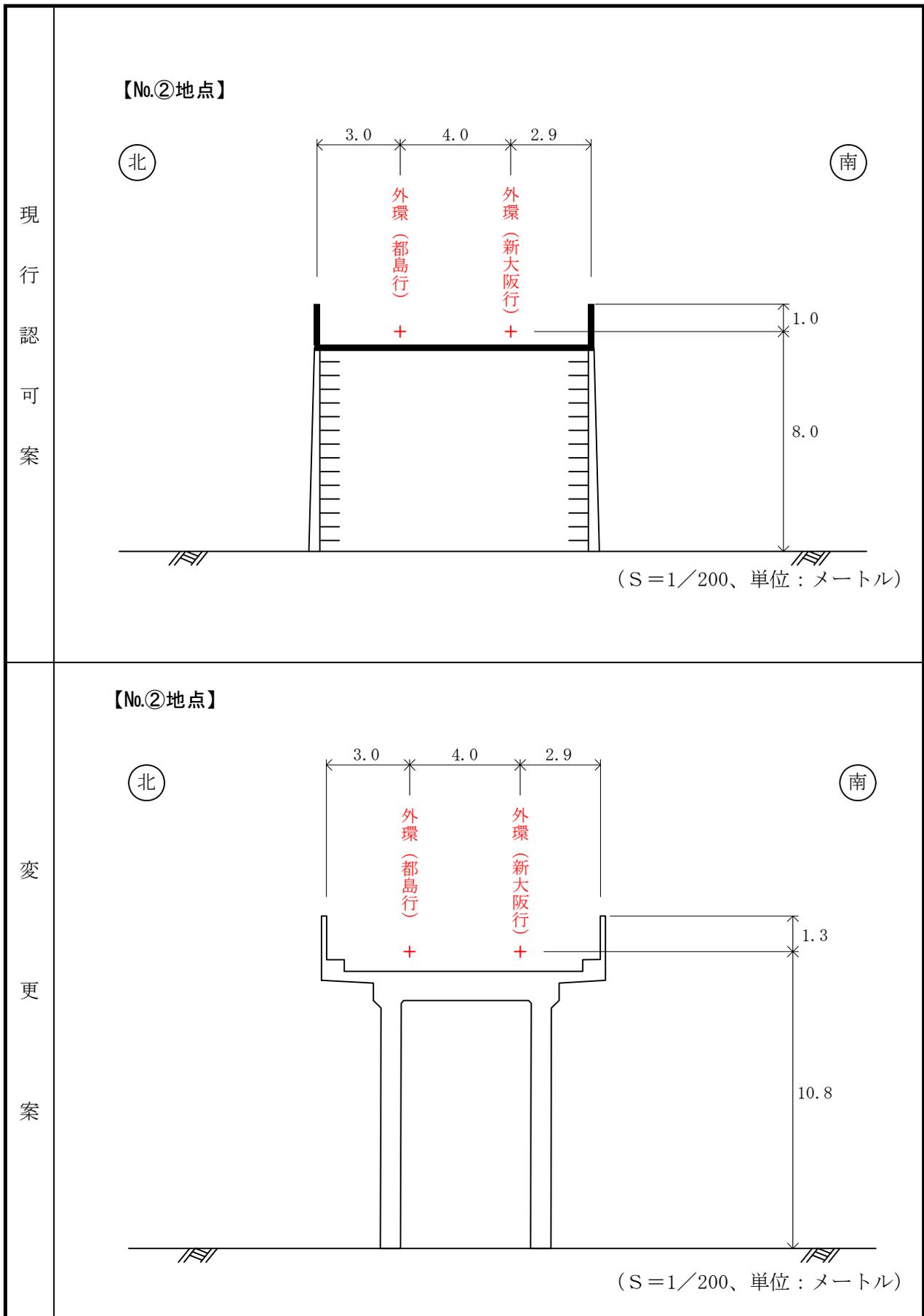


図 2.2.5(1) 現行認可案と変更案の横断面図 (No.②地点)

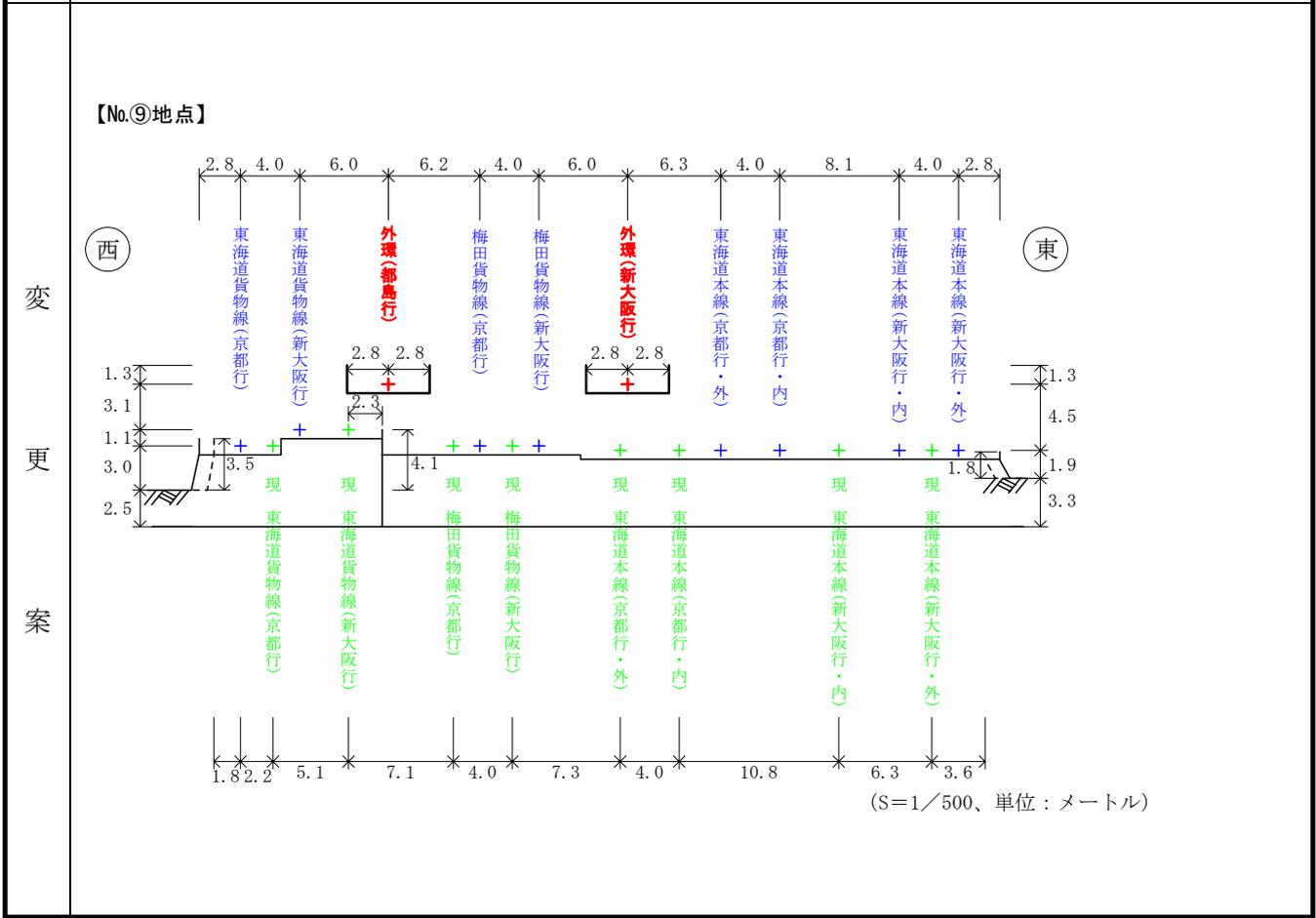
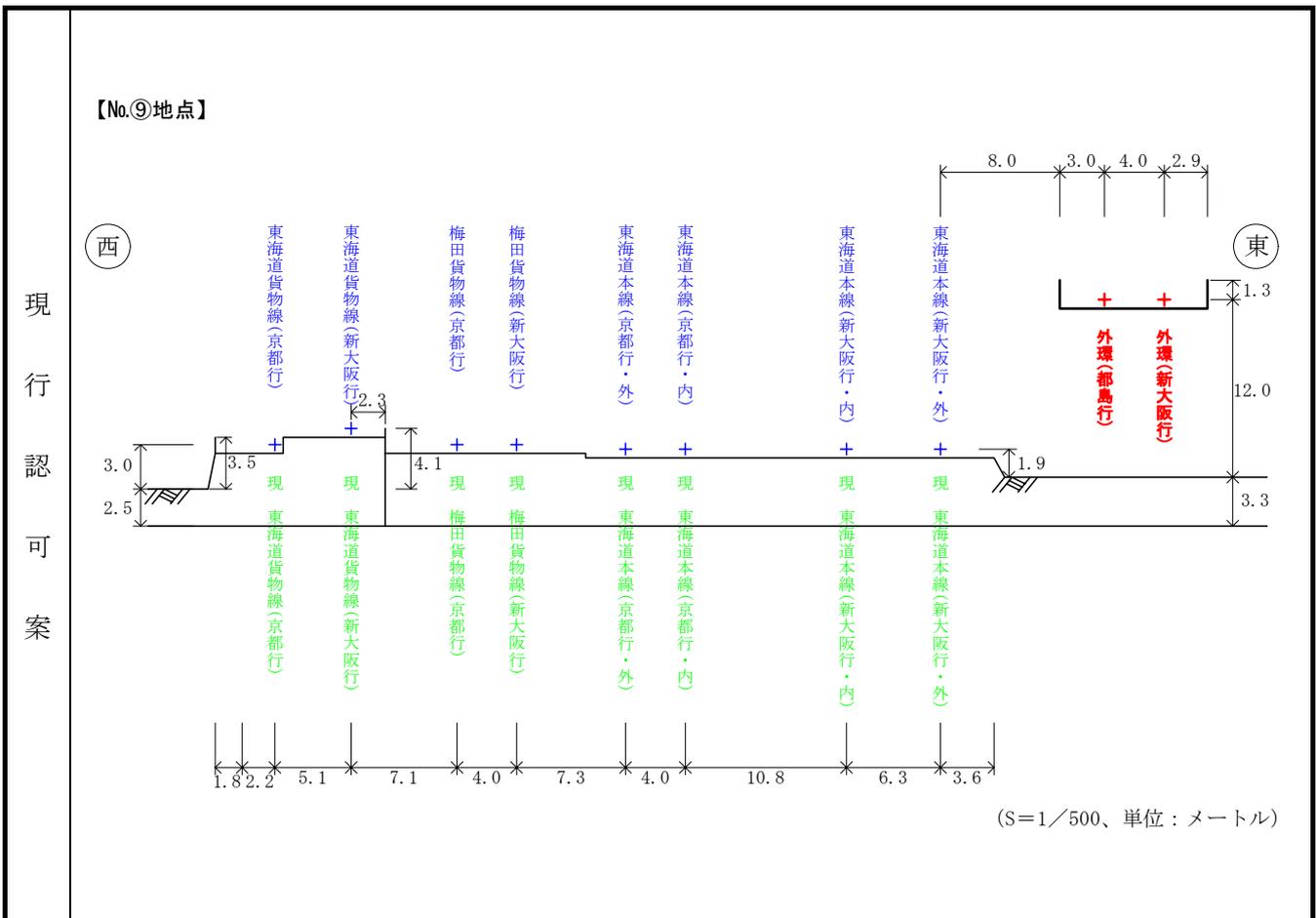
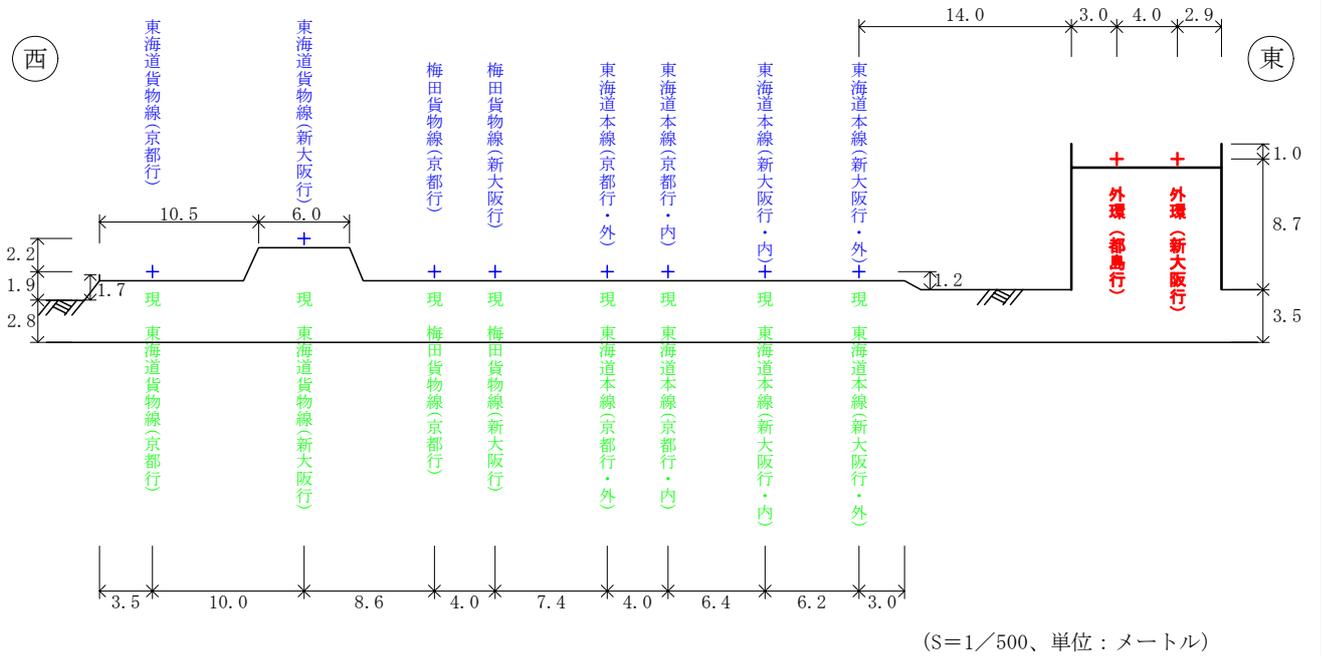


図 2.2.5(2) 現行認可案と変更案の横断面図 (No.⑨地点)

現
行
認
可
案

【No.⑩地点】



変
更
案

【No.⑩地点】

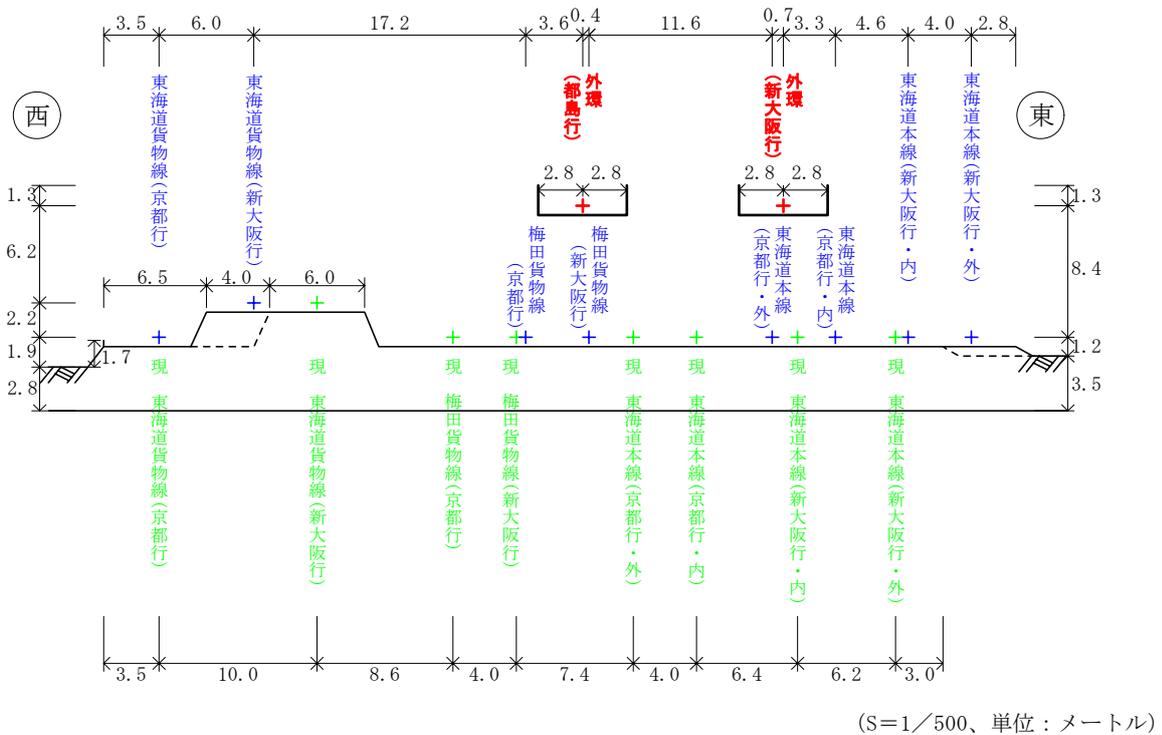


図 2.2.5(3) 現行認可案と変更案の横断面図 (No.⑩地点)

3. 環境影響評価を実施する地域及びその地域の概況

事業内容の変更に伴い環境影響評価を実施する地域は、図 3.1.1 に示すとおりである。事業内容の変更は、吹田市域における線形及び構造の変更、大阪市域（新大阪～神崎川）における事業規模の縮小であることから、環境影響評価を実施する地域は、吹田市域とした。なお、大阪市域（新大阪～神崎川）については、事業規模の縮小であり、事業計画路線新設の工事を実施しないことから、環境影響評価の対象外とした。環境影響評価を実施する地域の概況は、環境影響評価書（平成 14 年 11 月）に示す状況と同様である。

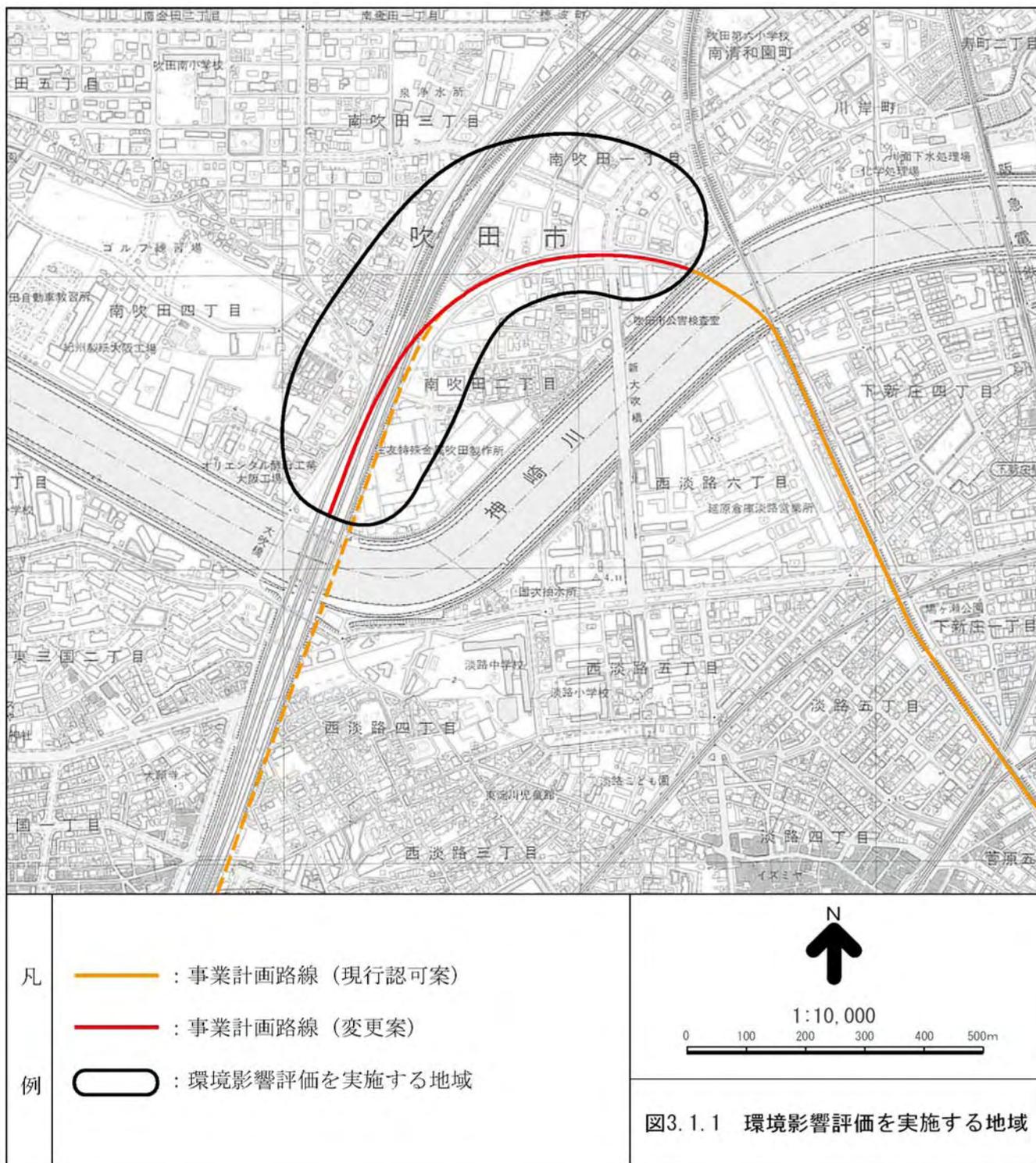


図3.1.1 環境影響評価を実施する地域