

## 5 . 環境影響評価の結果

### 5.1 予測・評価の前提条件

#### 5.1.1 施設の存在・供用に関する前提条件

施設の存在・供用に関する予測・評価の検証項目は、列車の走行に伴う騒音・振動・低周波音、施設の存在に伴う日照障害、電波障害及び景観の6項目である。

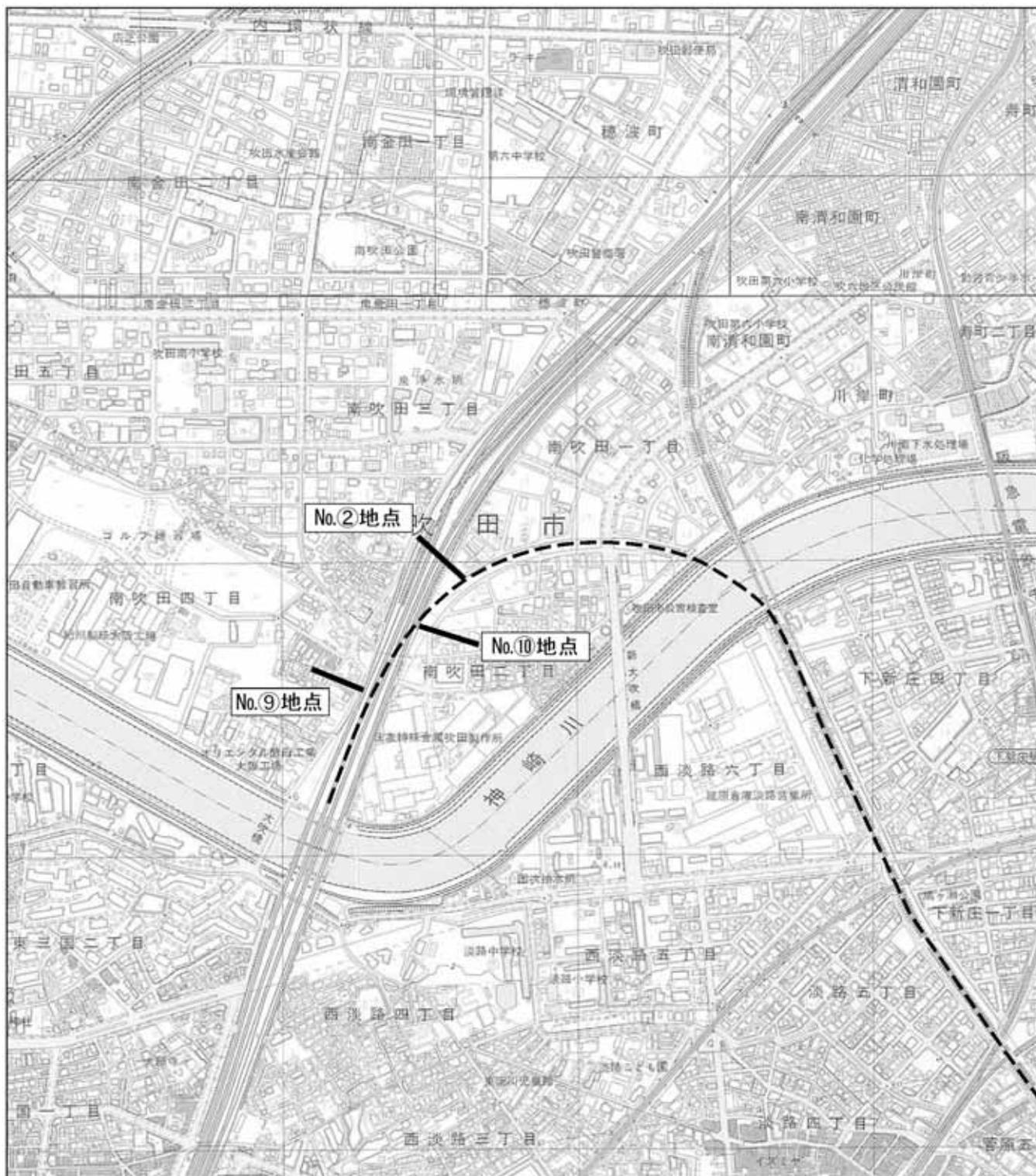
列車の走行に伴う騒音・振動及び施設の存在に伴う日照障害については、環境影響の範囲又は程度の変化が想定される地点を対象として、環境影響評価書（平成14年11月）と同様の手法により検証を行うこととした。具体的には、表5.1.1及び図5.1.1～5.1.2に示すとおり、鉄道騒音・振動及び日照障害の予測地点は、  
、  
及び  
地点を設定した。なお、  
地点は、環境影響評価書（平成14年11月）における鉄道騒音・振動の予測地点であり、  
～  
地点は、跨線線路橋の代表断面として新たに設置した地点である。

列車の走行に伴う低周波音については、環境影響評価書（平成14年11月）と同様の考え方とし、類似区間での現地調査結果に基づいて想定する方法とした。

施設の存在に伴う電波障害及び景観については、環境影響の範囲又は程度の変化が想定される地点を対象とし、代表断面を選定した上で予測を行うこととした。

表 5.1.1 鉄道騒音・振動及び日照障害の予測地点の概要

地点	住 所	地 点 概 要	予測・評価の対象		
			騒音	振動	日照障害
地点	吹田市南吹田一丁目	低層住宅等が集積して立地			
地点	吹田市南吹田四丁目	低層住宅等が集積して立地			
地点	吹田市南吹田二丁目	低層住宅等が集積して立地			



凡  
例

- : 事業計画路線
- : 予測地点

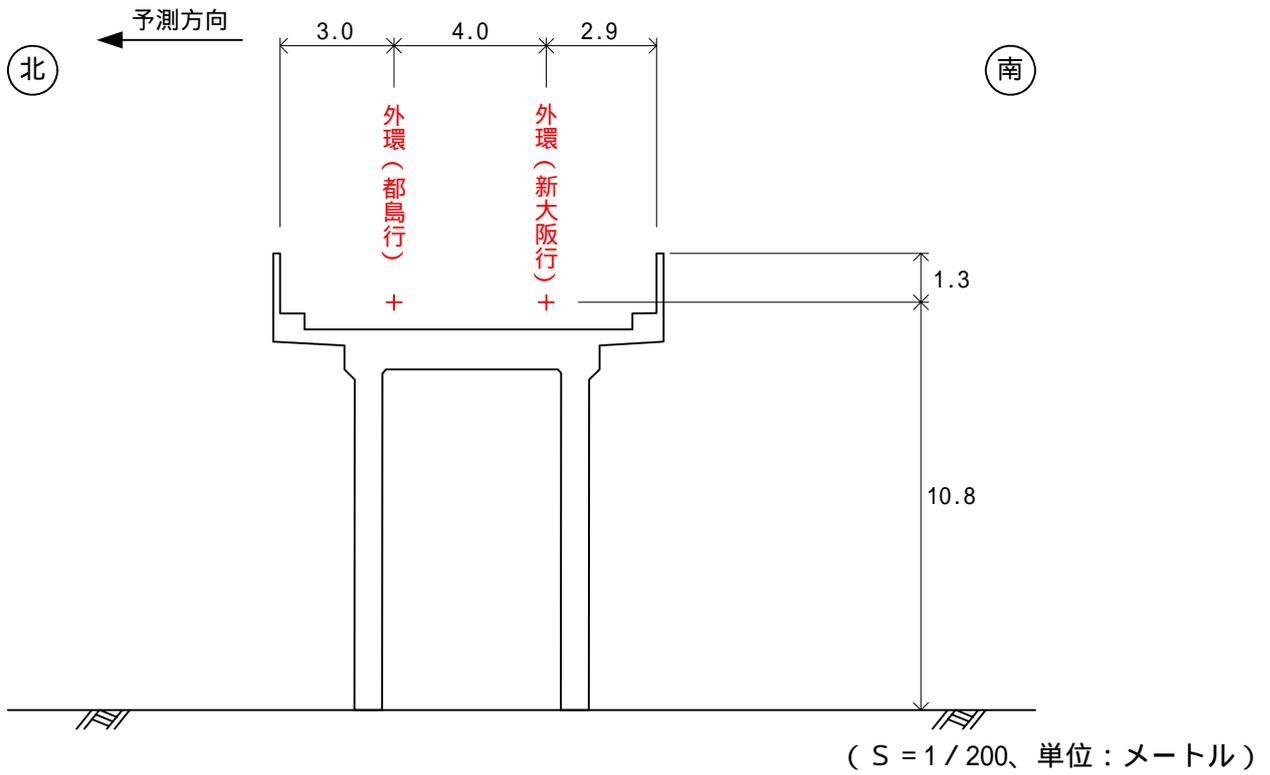


1:10,000



図5.1.1 鉄道騒音・振動及び日照障害の予測地点

【 地点】



【 地点】

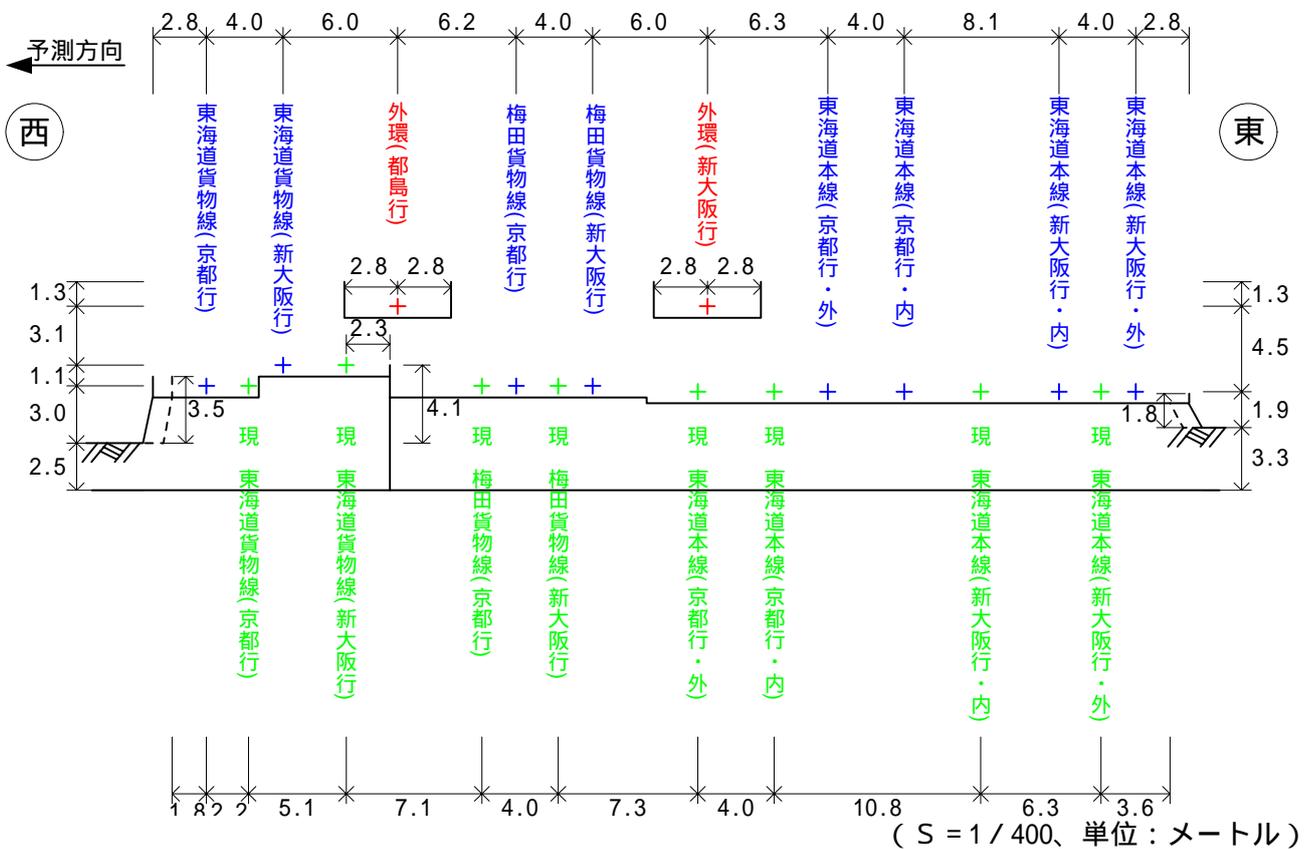


図 5.1.2(1) 鉄道騒音・振動及び日照障害の予測断面 ( 及び 地点)

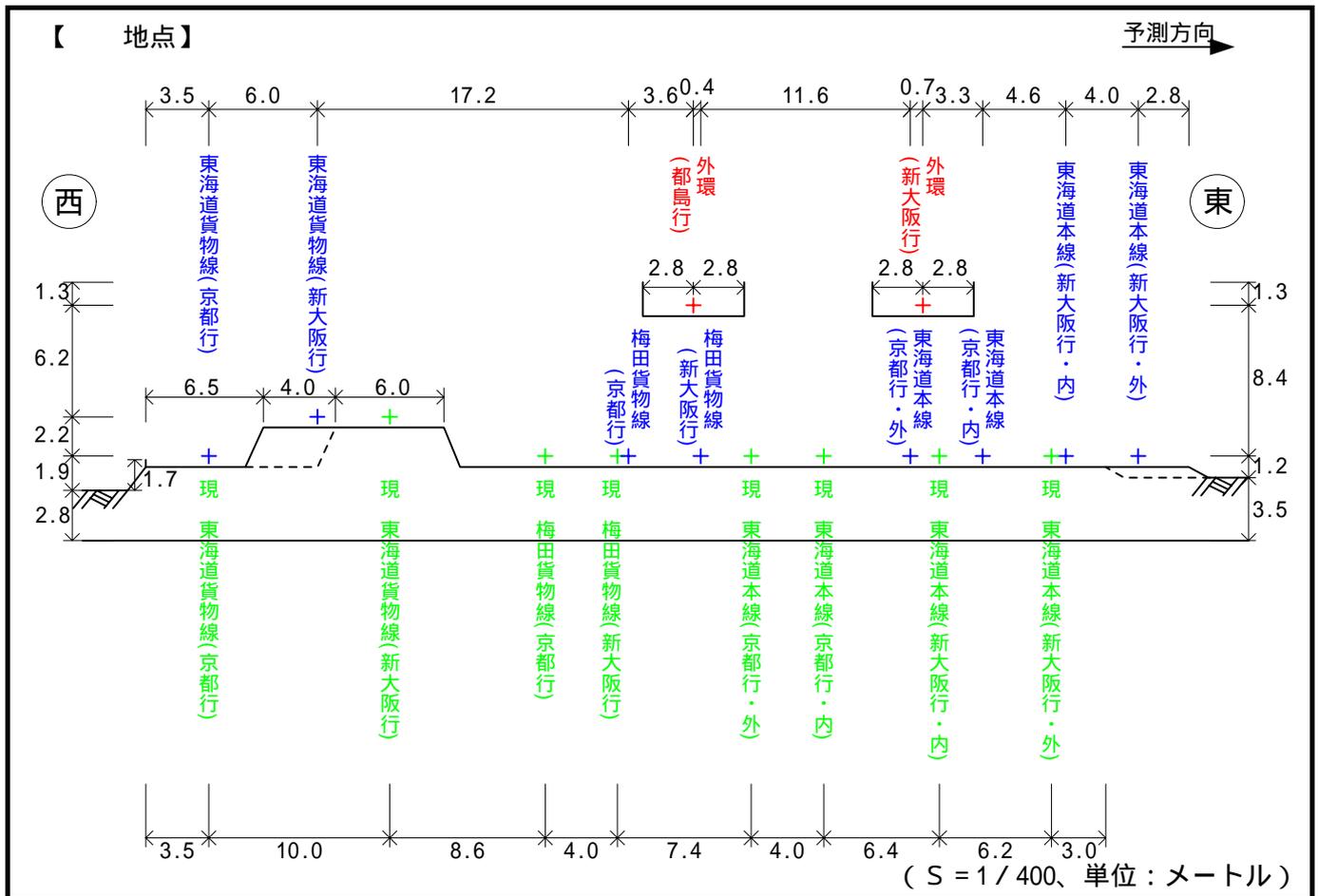


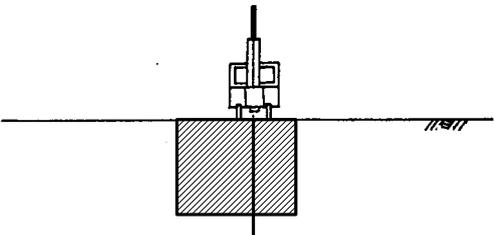
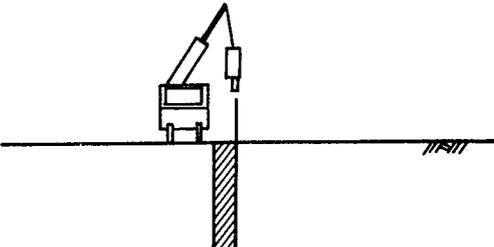
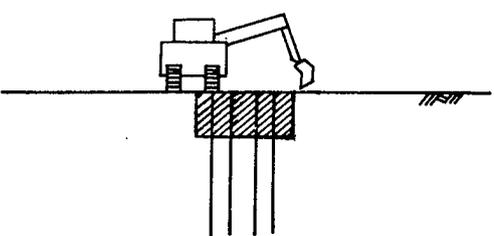
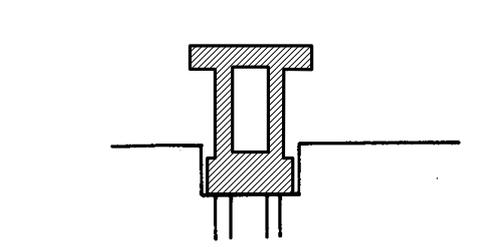
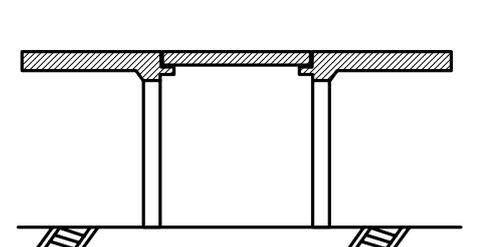
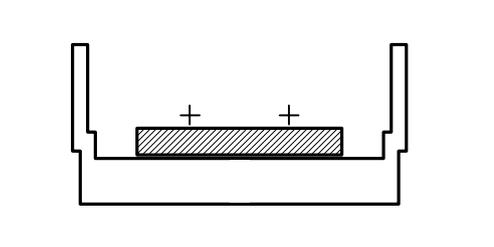
図 5.1.2(2) 鉄道騒音・振動及び日照阻害の予測断面 ( 地点 )

### 5.1.2 建設工事中に関する前提条件

建設工事中に関する予測・評価の検証項目は、土地の改変等に伴う地下水・土壌汚染、建設機械の稼働に伴う騒音・振動の4項目である。

建設工事中に関する予測・評価の考え方は、環境影響評価書(平成14年11月)と同様、騒音・振動等の環境に及ぼす影響が大きいと考えられる路盤の築造等の土木工事を対象とすることとした。なお、工区割り及び主な使用建設機械等の施工内容については、基本的に変更はないことから、予測に当たっては、環境影響評価書(平成14年11月)で想定した前提条件に基づくこととした。工事施工順序の概略及び主な使用建設機械は、表5.1.2に示すとおりである。

表 5.1.2 工事施工順序の概略及び主な使用建設機械〔新線高架〕

工種	工事のイメージ	作業内容	主要な建設機械
地盤改良・土留工		<p>セメント系固化体による地盤改良を行った後、トレーラにより矢板を搬入し、その矢板を油圧式杭圧入引抜機により打ち込みを行う。</p>	<p>油圧式杭圧入引抜機 トラッククレーン</p>
杭基礎工		<p>オールケーシング掘削機により地盤を掘削後、鉄筋を組立て、コンクリートポンプ車によりコンクリートを打設して場所打杭を順次完成させる。</p>	<p>トラッククレーン コンクリートミキサ車 コンクリートポンプ車 オールケーシング掘削機</p>
掘削工		<p>土留及び杭基礎完了後にバックホウで掘削し、ダンプトラックに積み込んで搬出する。</p>	<p>バックホウ ダンプトラック</p>
躯体工		<p>掘削完了後に下部のフーチングを仕上げて下部から順次鉄筋組立、型枠組、コンクリート打設、型枠撤去を繰り返し、高架を築造する。</p>	<p>トラッククレーン コンクリートミキサ車 コンクリートポンプ車</p>
桁架設工		<p>ラーメン高架橋部分は、鉄筋組立、型枠組、コンクリート打設、型枠撤去を繰り返し順次完成させる。 ラーメン高架橋相方のつなぎ部分は、現場で築造する。</p>	<p>トラッククレーン コンクリートミキサ車 コンクリートポンプ車</p>
軌道工		<p>高架橋完成後、工場製作した軌道を現場に搬入し、門型の自走クレーンで敷設することにより順次軌道を完成させる。</p>	<p>門型クレーン</p>