

**大阪都市計画都市高速鉄道なにわ筋線に係る  
環境影響評価方法書についての検討結果報告書**

平成 30 年 5 月

大阪市環境影響評価専門委員会



## はじめに

この報告書は、大阪市環境影響評価条例に基づき、平成 30 年 3 月 29 日に大阪市長から諮問を受けた「大阪都市計画都市高速鉄道なにわ筋線に係る環境影響評価方法書」について、専門的・技術的な立場から検討した結果をまとめたものである。

なお、同方法書については、平成 30 年 2 月 23 日から同年 3 月 22 日まで縦覧に供され、併せて同年 4 月 5 日まで意見書の受付が行われたが、環境の保全及び創造の見地からの意見書の提出はなかった。

平成 30 年 5 月 21 日  
大阪市環境影響評価専門委員会  
会長 津野 洋

# 目次

## はじめに

環境影響評価方法書の概要	1
1 都市計画対象事業の名称	1
2 都市計画対象事業の種類	1
3 都市計画決定権者の名称	1
4 事業予定者の名称	1
5 事業計画の概要	1
6 環境影響要因及び環境影響評価項目	5
7 環境影響評価の実施を予定している区域	7
8 調査、予測及び評価の手法	7

## 検討内容

1 全般的事項	15
2 大気質	16
3 水質・底質	17
4 地下水、土壌	18
5 騒音、振動、低周波音	19
6 地盤沈下	21
7 日照障害	22
8 電波障害	23
9 廃棄物・残土	24
10 水象	25
11 動物、植物、生態系	25
12 景観	26
13 自然とのふれあい活動の場	26
14 文化財	27

指摘事項	28
------	----

おわりに	29
------	----

## 〔参考〕

諮問文・答申文

大阪市環境影響評価専門委員会委員名簿

大阪市環境影響評価専門委員会部会構成

大阪市環境影響評価専門委員会開催状況

## I 環境影響評価方法書の概要

### 1 都市計画対象事業の名称

大阪都市計画都市高速鉄道なにわ筋線

### 2 都市計画対象事業の種類

鉄道事業法による鉄道の建設

(長さが3キロメートル以上であるものに該当)

### 3 都市計画決定権者の名称

大阪市 代表者：大阪市長 吉村 洋文

### 4 事業予定者の名称

<整備主体>

関西高速鉄道株式会社 代表者：代表取締役社長 岡崎 安志

<営業主体>

西日本旅客鉄道株式会社 代表者：代表取締役社長 来島 達夫

南海電気鉄道株式会社 代表者：取締役社長 遠北 光彦

## 5 事業計画の概要

### (1) 都市計画対象事業の目的

大阪都市計画都市高速鉄道なにわ筋線(以下「事業計画路線」という。)は、(仮称)北梅田駅と、JR 難波駅及び南海本線の新今宮駅をつなぐ路線であり、JR 阪和線、南海本線を介して西日本最大の鉄道ターミナルである梅田ターミナル、大阪市の主要鉄道ターミナルである難波ターミナル及び天王寺ターミナル、国土軸との結節点となる新大阪駅及び関西国際空港とを直結する機能を有し、大阪都心ならびに京阪神圏の各拠点都市と関西国際空港とのアクセス性の強化等、広域鉄道ネットワークの拡充に資する事業であるとしている。

### (2) 都市計画対象事業計画の策定の経緯

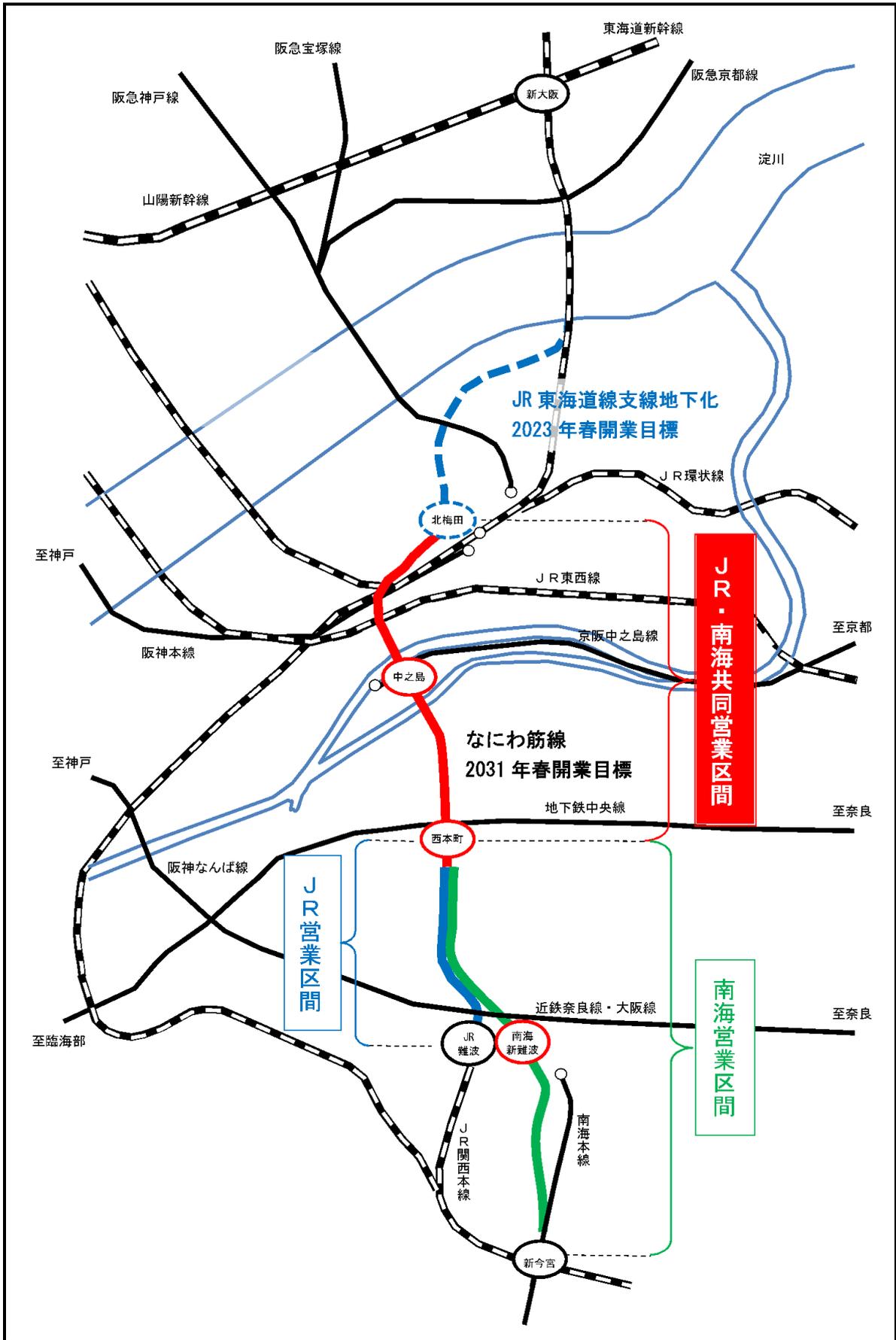
「なにわ筋線」は、運輸政策審議会答申第10号「大阪圏における高速鉄道を中心とする交通網の整備に関する基本計画について」(1989年5月31日)において、「目標年次(2005年)までに整備することが適当である路線」に位置付けられている。

さらに、近畿地方交通審議会答申第8号「近畿圏における望ましい交通のあり方について」(2004年10月8日)において、「京阪神圏において、中長期的に望まれる鉄道ネットワークを構成する新たな路線」に再度位置付けられている。

2009年度から2011年度、国土交通省鉄道局において設置された「高速交通ネットワークへの鉄道アクセス改善方策に関する検討会」では、「JR 難波・南海難波ルート」が、費用便益比、収支採算性等を踏まえ、比較的良好なケースとして挙げられ、今後、関係自治体が連携して鉄道事業者等との調整を進め、具体化を目指すことが期待されることが示されている。

2014年度より、大阪府、大阪市、西日本旅客鉄道(株)、南海電気鉄道(株)は、「なにわ筋線の事業化に向けた技術検討会」を設置し、需要、費用便益比、収支採算性の観点から有利性が示された「JR 難波・南海難波ルート」を基にして、さらなる技術的検討、事業スキーム、収支採算性等の検討を実施してきたとしている。





(注) 北梅田駅、中之島駅、西本町駅、南海新難波駅は仮称。

図-1 事業計画路線の概要

