

大阪都市計画都市高速鉄道 なにわ筋線に係る

事後調査報告書

(2022年4月～2023年3月)

2023年7月

関西高速鉄道株式会社

# 目 次

ページ

1. 事業者の氏名及び住所.....	1
1.1 整備主体.....	1
1.2 営業主体.....	1
2. 対象事業の概要.....	1
2.1 対象事業の名称.....	1
2.2 対象事業の実施区域.....	1
2.3 対象事業の概要.....	1
3. 対象事業の実施状況.....	4
4. 対象事業に係る事後調査の項目及び手法.....	8
5. 事後調査の結果及び検証.....	9
5.1 建設機械・工事関連車両の稼働状況.....	9
5.2 廃棄物・残土.....	15
6. 環境保全及び創造のために講じた措置.....	17
7. 市長意見及びその履行状況.....	23
8. 履行状況写真.....	25

## 1. 事業者の氏名及び住所

### 1.1 整備主体

名称 関西高速鉄道株式会社  
氏名 代表者 代表取締役社長 畑中 克也  
所在地 〒553-0003 大阪市福島区福島3丁目14番24号（福島阪神ビルディング11階）

### 1.2 営業主体

- ① 名称 西日本旅客鉄道株式会社  
氏名 代表者 代表取締役社長 長谷川 一明  
所在地 〒530-8341 大阪市北区芝田2丁目4番24号
- ② 名称 南海電気鉄道株式会社  
氏名 代表者 代表取締役社長 岡嶋 信行  
所在地 〒542-0076 大阪市中央区難波5丁目1番60号

## 2. 対象事業の概要

### 2.1 対象事業の名称

大阪都市計画都市高速鉄道 なにわ筋線

### 2.2 対象事業の実施区域

対象事業の実施区域は、大阪市北区、福島区、西区、中央区及び浪速区である。

### 2.3 対象事業の概要

大阪都市計画都市高速鉄道なにわ筋線は、2023年3月に開業した大阪駅（うめきたエリア）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、大阪都心及び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ことを目的とした事業である（図2.1参照）。

事業計画の概要は表2.1に、路線計画（計画平面図・計画縦断図）は図2.2に、それぞれ示すとおりである。

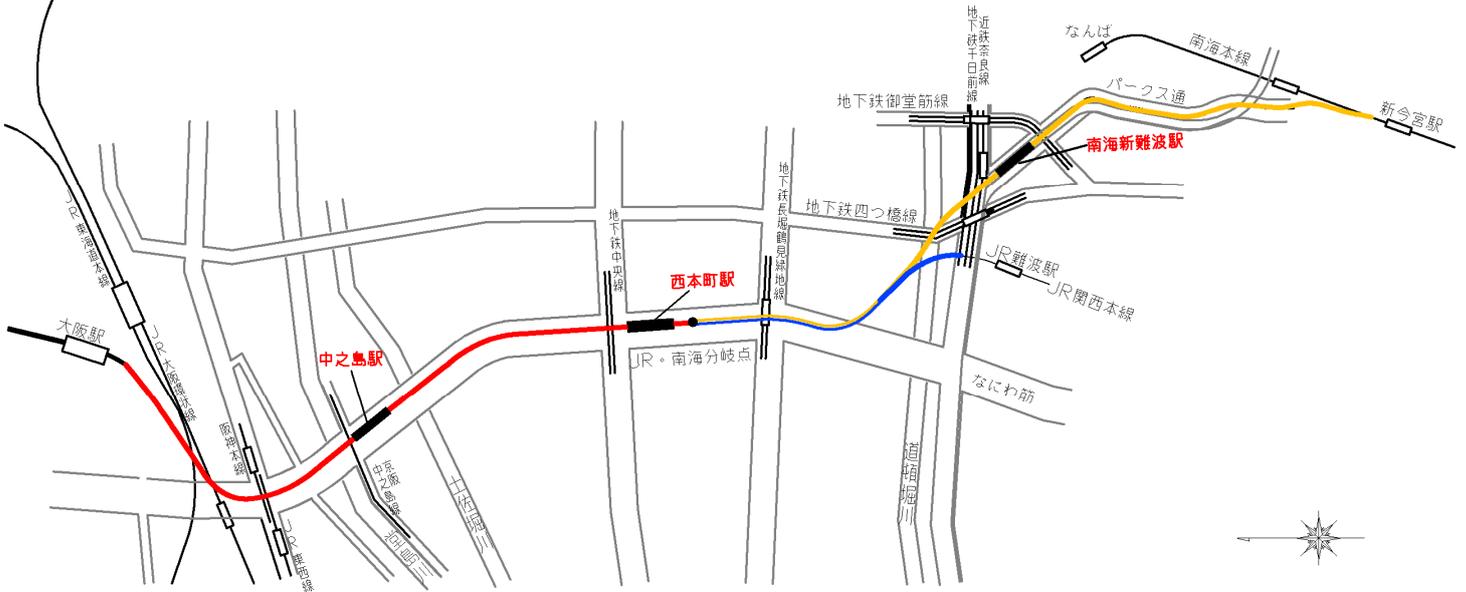


図 2.1 なにわ筋線による広域鉄道ネットワークの拡充

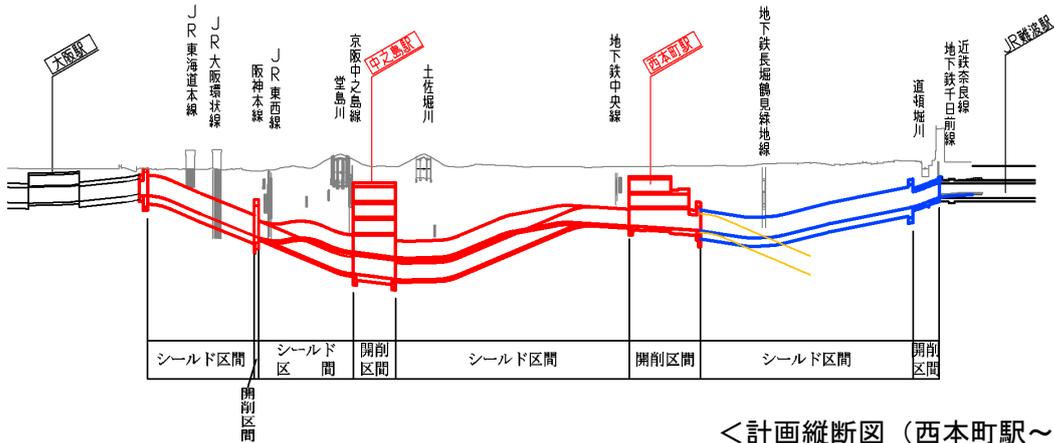
表 2.1 事業計画の概要

区 間	路線区間 (起点～終点)		<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 共同営業区間:大阪駅(うめきたエリア)～(仮称)西本町駅 (大阪市北区大深町～西区阿波座)</li> <li>○ J R 営業区間: (仮称)西本町駅～J R 難波駅 (大阪市西区阿波座～浪速区湊町)</li> <li>○ 南海営業区間: (仮称)西本町駅～南海新今宮駅 (大阪市西区阿波座～浪速区戎本町)</li> </ul>
	建設延長		複線約 7.2 km
施設整備 計画	規 格	軌 間 電気方式	1,067 mm 直流 1,500 V (架空線方式)
	駅計画		(仮称)中之島駅、(仮称)西本町駅、(仮称)南海新難波駅
	運転計画 (開業時)	編成車両数 運転本数 列車種別 走行速度	6 両、8 両、9 両編成 560 本/日 (最大想定) J R (特急系統、普通系統)、南海 (優等列車、普通列車) 最高速度 110km/h
	線路構造形式		複線 地下式約 6.5 km 掘割式約 0.3 km 嵩上式約 0.4 km
事業計画	事業スキーム		地下高速鉄道整備事業費補助による上下分離方式
	整備主体		関西高速鉄道株式会社
	営業主体		西日本旅客鉄道株式会社、南海電気鉄道株式会社
	輸送需要		約 24 万人/日
	工事期間		2019 年度から 2031 年度
	供用開始 (開業目標)		2031 年春
事業実施区域			大阪市北区、福島区、西区、中央区及び浪速区

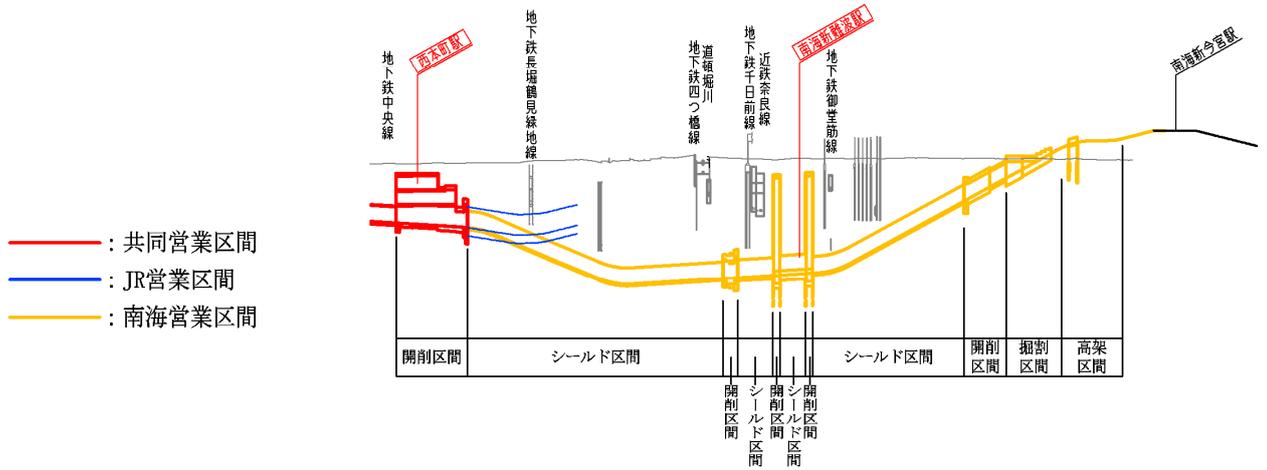
<計画平面図>



<計画縦断面図（大阪駅（うめきたエリア）～西本町駅～JR難波駅）>



<計画縦断面図（西本町駅～南海新今宮駅）>



(注) 中之島駅、西本町駅、南海新難波駅は仮称。

図 2.2 なにわ筋線の路線計画（計画平面図・計画縦断面図）

### 3. 対象事業の実施状況

国道2号開削部区間は準備工、中之島駅区間は準備工及び土留工、西本町駅区間は準備工及び土留工、南海新難波駅立坑区間は準備工を実施した（図3.1、表3.1、表3.2参照）。

関係機関協議やその他調整により工程を見直し、2022年度は北梅田立坑区間、JR難波取付部区間、南海新難波駅立坑区間（立坑工事）の工事は行われなかった。

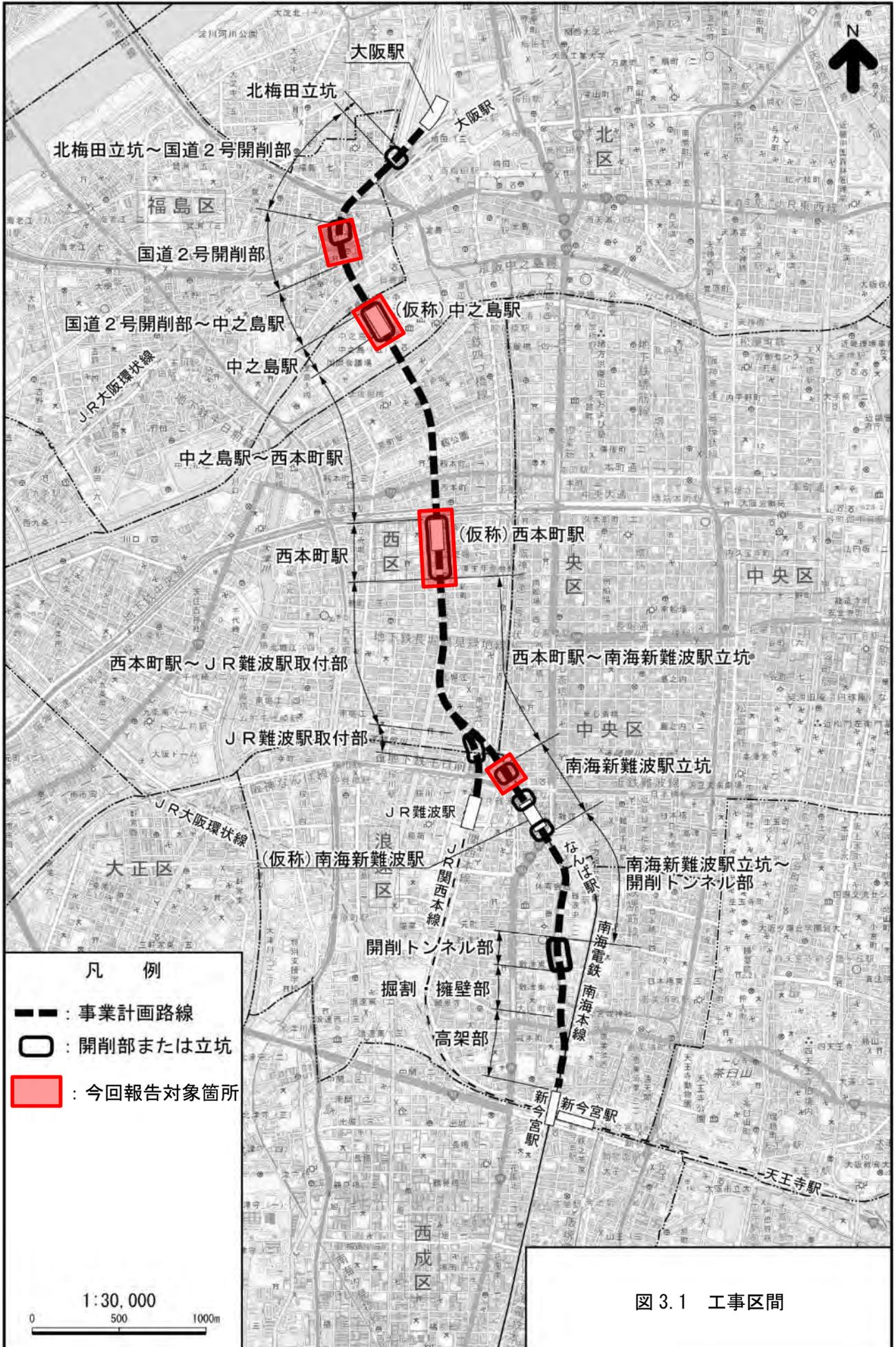


表 3.1 工事区間別工種別工程（全体）

（評価書）

工事区間	工種	工程（年度）									
		2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
北梅田立坑	開削・立坑工事										
北梅田立坑～国道2号開削部	シールド工事										
国道2号開削部	開削・立坑・推進工事										
国道2号開削部～中之島駅	シールド工事										
中之島駅	開削・立坑工事										
中之島駅～西本町駅	シールド工事										
西本町駅	開削・立坑工事										
西本町駅～JR難波駅取付部	シールド工事										
JR難波取付部	開削・立坑工事										
	道頓堀川開削工事										
	JR難波駅取付工事										
西本町駅～南海新難波駅立坑	シールド工事										
南海新難波駅立坑	分岐部開削工事										
	立坑工事										
	シールド工事										
南海新難波駅立坑～開削トンネル部	シールド工事										
開削トンネル部	立坑工事										
	開削工事										
掘削・擁壁部	掘削工事										
	擁壁工事										
高架部	高架工事										

（実績及び予定）

工事区間	工種	工程（年度）									
		2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
北梅田立坑～国道2号開削部	北梅田立坑										
	北梅田立坑～国道2号開削部										
	国道2号開削部										
国道2号開削部～中之島駅	シールド工事										
中之島駅	開削・立坑工事										
中之島駅～西本町駅	シールド工事										
西本町駅	開削・立坑工事										
西本町駅～JR難波駅取付部	シールド工事										
JR難波取付部	開削・立坑工事										
	道頓堀川開削工事										
	JR難波駅取付工事										
西本町駅～南海新難波駅立坑	シールド工事										
南海新難波駅立坑	分岐部開削工事										
	立坑工事										
	シールド工事										
南海新難波駅立坑～開削トンネル部	シールド工事										
開削トンネル部	立坑工事										
	開削工事										
掘削・擁壁部	掘削工事										
	擁壁工事										
高架部	高架工事										

■ 実績  
■ 予定  
 本報告書範囲

表 3.2 工事区間別工種別工程（2022年4月～2023年3月）

工事区間：北梅田立坑～国道2号開削部【国道2号開削部】

工事内容			2022年度													
			2022年									2023年				
			4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月		
準備工	受替工	試掘														
		土留工														
	支障物撤去工															
調査項目・時期																
建設機械・工事関連車両の稼働状況																
廃棄物・残土																

工事区間：中之島駅

工事内容			2022年度														
			2022年									2023年					
			4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月			
準備工	支障物撤去工																
	埋設物移設																
土留工	孔壁防護工																
	地中連続壁工																
調査項目・時期																	
建設機械・工事関連車両の稼働状況																	
廃棄物・残土																	

工事区間：西本町駅

工事内容			2022年度														
			2022年									2023年					
			4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月			
準備工	埋設物移設																
	ヤード整備																
土留工	地中連続壁工																
調査項目・時期																	
建設機械・工事関連車両の稼働状況																	
廃棄物・残土																	

工事区間：南海新難波駅立坑（分岐部開削工事）

工事内容			2022年度														
			2022年									2023年					
			4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月			
準備工	ヤード整備																
	地下横断歩道撤去																
	埋設物移設																
調査項目・時期																	
建設機械・工事関連車両の稼働状況																	
廃棄物・残土																	

#### 4. 対象事業に係る事後調査の項目及び手法

今回の事後調査の実施項目は表 4.1 に、建設工事期間中の事後調査内容は表 4.2 に、それぞれ示すとおりである。

表 4.1 事後調査実施項目

調査項目		調査内容
建設工事中	水質	濁度、SS
	建設機械・工事関連車両の稼働状況	種類・型式別の稼働台数・稼働時間等
	建設機械の稼働に伴う騒音	騒音レベル
	建設機械の稼働に伴う振動	振動レベル
	廃棄物・残土	廃棄物量、掘削残土量

■ : 今回調査なし

表 4.2 建設工事中の事後調査の内容

事後調査項目	事後調査の手法	事後調査の時期・期間及び頻度	評価指針
水質 (濁度, SS)	<ul style="list-style-type: none"> <li>調査地点：事業計画地の道頓堀川</li> <li>調査方法：「水質汚濁に係る環境基準」に定める方法</li> <li>*濁度については濁度計等を用いて計測し、SS との相関関係により管理基準を設ける。</li> </ul>	ケーシングパイプ等引抜き、仮締切内の工事排水の期間中 ・濁度:1回/日以上 ・SS :1回/週以上	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
建設機械・工事関連車両の稼働状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>調査地点：各工事区間（図 3.1 参照）</li> <li>調査方法：工事作業日報の整理等による。</li> </ul>	建設工事中	環境負荷の低減に配慮された工程になっていること
建設機械の稼働に伴う騒音	<ul style="list-style-type: none"> <li>調査地点：敷地境界で建設機械の稼働位置や周辺の土地利用の状況、騒音が最大となると予測される高さを踏まえ、適切な調査位置を選定する。</li> <li>調査方法：JIS Z 8731「環境騒音の表示・測定方法」に準拠した方法</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>各工事区間における工事最盛期の1日<sup>1)</sup></li> <li>工事時間帯について、毎正時から、10分間測定。</li> </ul>	特定建設作業に係る騒音の規制基準値(85デシベル)以下であること
建設機械の稼働に伴う振動	<ul style="list-style-type: none"> <li>調査地点：敷地境界で建設機械の稼働位置や周辺の土地利用の状況を踏まえ、適切な調査位置を選定する。</li> <li>調査方法：JIS Z 8735「振動レベル測定方法」に準拠した方法</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>各工事区間における工事最盛期の1日<sup>2)</sup></li> <li>工事時間帯について、毎正時から、10分間測定。</li> </ul>	特定建設作業に係る振動の規制基準値(75デシベル)以下であること
廃棄物・残土	<ul style="list-style-type: none"> <li>調査地点：各工事区間（図 3.1 参照）</li> <li>調査方法：再資源化の目標値等を設定し、請負業者にその旨を指示したうえで、それらの達成状況や廃棄物等の発生量を、請負業者の工事日報等により把握する方法</li> </ul>	建設工事中	発生量・排出量の抑制及び適切なりサイクル・処理がなされていること

(注) 1. 音源パワーレベルが最大になると考えられる工事内容の最盛期に実施する

2. 基準点振動レベルが最大になると考えられる工事内容の最盛期に実施する

■ : 今回調査なし

## 5. 事後調査の結果及び検証

### 5.1 建設機械・工事関連車両の稼働状況

#### (1) 調査結果

本報告書対象期間（2022年4月から2023年3月まで）の建設機械の稼働状況は表5.1に、発生集中箇所別工事関連車両交通量（大型車）は表5.2に、それぞれ示すとおりである。

表 5.1(1) 建設機械の稼働状況

工事区間	工種 工事内容	建設機械	能力等	国交省 指定対策型※	2022.4~2023.3実績																								累計		
					2022年												2023年						合計		2021.4~2023.3						
					4月		5月		6月		7月		8月		9月		10月		11月		12月		1月		2月		3月		台数	時間	台数
北梅田立坑、国道2号開削部	準備工	バックホウ	0.1m	2次	○																								3	24	
		ユニック車	3t																											4	4
		バキューム車	4t																											1	1
		バックホウ	0.12m	2次	○										3	24	7	56	5	40									15	120	
		バックホウ	0.25m	2次	○												2	16											2	16	
		クローラークレーン	4.9t	2次	○																					1	8	1	8	1	8
		バックホウ	0.12m	2次	○																								14	112	
		バックホウ	0.25m	2次	○																								5	40	
		クローラークレーン	4.9t	2次	○																								14	112	
		低空頭杭打機																											14	112	
		バックホウ	0.12m	2次	○																								2	16	
		バックホウ	0.25m	2次	○		2	16	1	8	16	128	18	144	5	40	26	208	17	136	2	16	1	8	1	8	1	8	122	976	
		バックホウ	0.45m	2次	○																								1	8	
		ボーリングマシン						5	48									2	16									4	32	11	96
		ラフタークレーン	25t	2次	○																								17	136	
ラフタークレーン	75t	1次	○		1	8					1	8															29	232			
クローラークレーン	4.9t	2次	○										3	24	16	128	1	8	24	192							2	16			
小計					3	24	6	56	16	128	19	152	8	64	42	336	31	248	36	288	23	184	19	152	40	313	77	616	320	2,561	
中之島駅	準備工	バックホウ	0.07m	3次	○	8	32																								
		バックホウ	0.1m	3次	○	21	84	34	136	6	24	7	28	3	12	17	68	15	60	24	96	11	44	11	44	27	108	58	232	58	232
		バックホウ	0.15m	3次	○	3	12	17	68	7	28	5	20	3	12	7	28	7	28	7	28										
		バックホウ	0.2m	3次	○	4	16	14	56	14	56																				
		バックホウ	0.25m	3次	○	24	96	21	84	28	112	31	124	12	48	24	96	26	104	37	148	18	72	21	84	21	84	23	92	286	1,144
		バックホウ	0.45m	3次	○	18	126	41	287	28	196	5	35	7	49	9	63	15	105	20	140										
		テレスコプラム	0.25m	2次	○	7	28																								
		テレスコプラム	0.45m	2次	○																										
		トラック	2t							3	3																				
		トラック	3t																												
		トラック	4t																												
		トラック	6t																												
		トラック	7t																												
		トラック	8t																												
		トラック	10t																												
		トラック	15t																												
		トラック	25t																												
		ダンプトラック	2t																												
		ダンプトラック	3t																												
		ダンプトラック	4t																												
		ダンプトラック	10t																												
		トラックミキサー	4.5m			○																									
		バキューム車	10t																												
		ベッセル車	10t																												
		ベッセル車	15t																												
		トレーラー	15t																												
		トレーラー	20t																												
		トレーラー	25t																												
		トレーラー	28t																												
		トレーラー	32t																												
		トレーラー	50t																												
		トレーラー	56t																												
		ローリー車	10t																												
		コンクリートポンプ車	115m³/h																												
		ユニック車	3t																												
		ユニック車	4t																												
		ユニック車	8t																												
		ユニック車	10t																												
		ユニック車	15t																												
		クローラークレーン	4.9t吊	2次	○																										
		クローラークレーン	70t吊	1次	○																										
		ラフタークレーン	13t吊	2次	○																										
		ラフタークレーン	16t吊	2次	○																										
		ラフタークレーン	25t吊	2次	○																										
		ラフタークレーン	50t吊	2次	○																										
		ラフタークレーン	60t吊	2次	○																										
		ラフタークレーン	70t吊	1次	○																										
		テレスコプレーン	75t吊	1次	○																										
		ボーリングマシン	8kW																												
		ローラー	2.5t	2次	○																										
ローラー	4t	2次	○																												
ローラー	10t	2次	○																												
Asフィニッシャー	4.5m	2次	○																												
サイレントバイラー	1000N																														
BG機	66kW																														
BG機	205kW																														
パーカッションドリル	150kW																														

※国交省指定対策型の表記

排ガス…オフ：オフロード法基準対策型、3次：第3次基準対策型、2次：第2次基準対策型、1次：第1次基準対策型、記載なし：指定なし

低騒音…○：低騒音型、記載なし：指定なし

トラック等の工事関連車両は、場内で稼働しているものを計上している。

：今回該当なし



表 5.2 発生集中箇所別工事関連車両交通量（大型車）

単位：台

発生集中箇所	工事関連車両	2022.4~2023.3実績													合計	連続12か月最大予測(※)	累計		
		2022年										2023年					2021.4~2023.3	予測値全体	
		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月						
北梅田立坑 国道2号開削部	ダンプトラック										50	42		29	283	404	-	404	12,992
	ベッセル車										57	36		4		97	-	97	-
	トラックミキサ車											6				6	-	6	2,145
	トレーラ	2									11			2	27	27	-	27	-
	ユニック車		2		3			9	7	2			2	2	8	35	-	35	-
	高所作業車	1		1	1			1	2	1				2	9	9	-	9	-
小計	3	2	1	4	0	10	9	121	84	14	35	295	578	6,003	-	578	15,137		
中之島駅	ダンプトラック	11	64	67	86	14	23	13	60	65	107	109	56	675	-	-	863	42,223	
	ベッセル車	3			30	186	275	225	120	74	157	147	122	1,339	-	-	1,345	29,013	
	トラックミキサ車	10	9		4						1	3	9	36	-	-	55	14,852	
	トレーラ	9	17	21	26	23	28	27	12	21	13	26	19	242	-	-	243	9,824	
	小計	33	90	88	146	223	326	265	192	160	278	285	206	2,292	-	-	38,837	95,912	
西本町駅	ダンプトラック	82	52	98	19	27	62	84	87	78	48	60	147	844	-	-	1,080	63,334	
	ベッセル車														-	-	-	-	
	トラックミキサ車														-	-	-	13,411	
	トレーラ														-	-	-	-	
小計	82	52	98	19	27	62	84	87	78	48	60	147	844	47,500	-	1,080	76,745		
南海新難波駅立坑	ダンプトラック	5		28	23	5	10	3	16	34	177	223	148	672	-	-	684	83,302	
	ベッセル車			76	120		120	130	10				106	100	662	-	662	31,407	
	トラックミキサ車					1	10	5						16	-	-	16	18,784	
	トレーラ			31	1	2	2	2	3	4	4	13		62	-	-	62	10,364	
	小計	5		135	144	128	152	20	19	38	181	342	248	1,412	42,224	-	1,424	143,857	
合計	ダンプトラック	98	116	193	128	46	95	100	213	219	332	421	634	2,595	-	-	3,031	237,183	
	ベッセル車	3		76	150	306	405	235	177	110	157	257	222	2,098	-	-	2,104	105,473	
	トラックミキサ車	10	9		4	1	10	5		6	1	3	9	58	-	-	77	67,239	
	トレーラ	11	17	52	27	25	30	29	26	25	29	39	21	331	-	-	332	30,876	
	ユニック車		2		3		9	7	2	2	2	2	8	35	-	-	35	-	
	高所作業車	1		1	1		1	2	1				2	9	-	-	9	-	
小計	123	144	322	313	378	550	378	419	360	521	722	896	5,126	140,405	-	5,588	440,771		

ダンプトラック：10t、ベッセル車：10t、ミキサ車：4.5m<sup>3</sup>、トレーラ：20t

※評価書の予測に使用した前提条件から算出

(a) 建設機械

(7) 稼働状況

稼働台数・時間は、工事区間ごとにみると、北梅田立坑～国道2号開削部（国道2号開削部）で320台・2,561時間、中之島駅で9,332台・25,175時間、西本町駅で2,205台・4,893時間、南海新難波駅立坑で2,036台・10,871時間であった。2022年度の合計は13,893台・43,500時間であり、2021年度と比較して、11,957台・36,244時間増加した。

(イ) 大気汚染物質排出量

稼働実績に基づき算出した大気汚染物質排出量は表5.3に示すとおりである。

表 5.3 大気汚染物質排出量算定結果

工事区間	項目	単位	2022年										2023年			2022年4月～ 2023年3月 合計	連続する12か 月の合計排出 量の最大値 (※1)
			4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3			
北梅田立坑～ 国道2号開削部	NOx	k <sub>R</sub>	7.1	4.0	17.2	24.3	6.9	36.2	30.0	127.8	48.9	27.6	30.3	51.8	412.1	12,124	
	SPM	kg	0.3	0.3	0.8	1.1	0.3	1.6	1.4	5.3	1.5	1.2	1.4	2.6	17.8	377	
中之島駅	NOx	k <sub>R</sub>	241.4	340.0	554.9	547.2	615.9	708.8	643.5	598.6	521.4	779.8	1,025.5	931.6	7,508.4	12,815	
	SPM	kg	8.2	12.3	20.0	18.2	21.6	25.8	23.1	21.4	19.2	26.5	34.1	31.3	261.7	405	
西本町駅	NOx	k <sub>R</sub>	39.7	25.0	43.5	8.8	12.1	30.0	47.4	133.0	168.6	363.4	363.6	461.6	1,696.5	12,815	
	SPM	kg	1.4	0.9	1.6	0.3	0.4	1.1	1.8	4.3	5.6	12.4	12.5	16.1	58.4	405	
南海新難波駅立坑	NOx	k <sub>R</sub>	77.5	225.3	204.7	257.9	226.7	327.9	168.1	162.6	125.8	166.5	143.4	131.0	2,217.6	17,978	
	SPM	kg	2.8	8.4	7.2	8.8	7.8	11.2	6.0	6.2	5.2	7.0	5.9	5.0	81.6	563	

※1 評価書の予測に使用した前提条件から算出

(b) 工事関連車両

発生集中交通量（大型車）は、北梅田立坑～国道2号開削部（国道2号開削部）で合計578台、中之島駅で合計2,292台、西本町駅で合計844台、南海新難波駅立坑で合計1,412台であった。

## (2) 評価

### (a) 建設機械

大気汚染物質排出量を評価書での予測の前提条件から算出した連続する 12 か月の合計排出量の最大値と比較した結果及び評価は以下に示すとおりである。

北梅田立坑～国道 2 号開削部で 12 か月連続合計最大窒素酸化物 (NOx) 排出量 12,124kg、浮遊粒子状物質 (SPM) 排出量 377kg に対して、それぞれ 412.1kg (約 3.4%)、17.8kg (約 4.7%)、中之島駅で 12 か月連続合計最大 NOx 排出量 12,815kg、SPM 排出量 405kg に対して、それぞれ 7,508.4kg (約 58.6%)、261.7kg (約 64.6%)、西本町駅で 12 か月連続合計最大 NOx 排出量 12,815kg、SPM 排出量 405kg に対して、それぞれ 1,696.5kg (約 13.2%)、58.4kg (約 14.4%)、南海新難波駅立坑で 12 か月連続合計最大 NOx 排出量 17,978kg、SPM 排出量 563kg に対して、それぞれ 2,217.6kg (約 12.3%)、81.6kg (約 14.5%) であり、準備工が中心であったことから、予測数量を十分に下回った。

以上のことから、建設機械の稼働状況は問題ないと考える。

### (b) 工事関連車両

稼働実績を評価書での予測に使用した連続する 12 か月の予測最大合計台数と比較した結果及び評価は以下に示すとおりである。

北梅田立坑～国道 2 号開削部で 12 か月連続予測最大台数 6,003 台に対して 578 台 (約 9.6%)、中之島駅で 12 か月連続予測最大台数 38,837 台に対して 2,292 台 (約 5.9%)、西本町駅で 12 か月連続予測最大台数 47,500 台に対して 844 台 (約 1.8%)、南海新難波駅立坑で 12 か月連続予測最大台数 42,224 台に対して 1,412 台 (約 3.3%) であり、準備工が中心であったことから、予測数量を十分に下回った。

以上のことから、工事関連車両の稼働状況は問題ないと考える。

## 5.2 廃棄物・残土

### (1) 調査結果

本報告書対象期間（2022年4月から2023年3月まで）の廃棄物、残土発生量及びリサイクル量の調査結果は、表5.4に示すとおりである。

表 5.4 廃棄物、残土発生量及びリサイクル量

工事区間	産業廃棄物の種類 建設発生土		予測				2022.4~2023.3実績				実績				備考	
			発生量	リサイクル率 (%)	最終処分量	発生量	リサイクル率 (%)	最終処分量	リサイクル方法	発生量	リサイクル率 (%)	最終処分量				
北梅田立坑より国道2号開削部	産業廃棄物	コンクリートがら (トン)	-	-	-	329	329	100	0	再資源化施設搬出	329	329	100	0		
		アスファルトがら (m)	400	-	-	119	119	100	0	再資源化施設搬出	119	119	100	0		
		汚泥(シールド区間) (m)	44,900	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		汚泥(土留区間) (m)	5,900	-	-	2,783	2,783	100	0	再資源化施設搬出	2,784	2,784	100	0		
		がれき類 (トン)	-	-	-	26	26	100	0	再資源化施設搬出	26	26	100	0		
		建設混合廃棄物 (トン)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		建設発生木材 (トン)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		その他(※) (トン)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
建設発生土 (m)	74,700	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-			
中之島駅	産業廃棄物	コンクリートがら (トン)	-	-	-	902	902	100	0	再資源化施設搬出	1,228	1,228	100	0		
		アスファルトがら (m)	800	-	-	709	709	100	0	再資源化施設搬出	991	991	100	0		
		汚泥(土留区間) (m)	41,600	-	-	13,728	13,728	100	0	再資源化施設搬出	13,728	13,728	100	0		
		がれき類 (トン)	-	-	-	2,492	2,492	100	0	再資源化施設搬出	2,710	2,596	95	114		
		建設混合廃棄物 (トン)	-	-	-	31	31	100	0	再資源化施設搬出	34	34	100	0		
		建設発生木材 (トン)	-	-	-	5	5	100	0	再資源化施設搬出	7	7	100	0		
		その他(※) (トン)	-	-	-	232	232	100	0	再資源化施設搬出	319	319	100	0		
		建設発生土 (m)	216,000	-	-	2,239	2,239	100	0	再資源化施設搬出	2,825	2,643	93	182		
西本町駅	産業廃棄物	コンクリートがら (トン)	-	-	-	417	417	100	0	再資源化施設搬出	591	591	100	0		
		アスファルトがら (m)	1,900	-	-	583	583	100	0	再資源化施設搬出	854	854	100	0		
		汚泥(土留区間) (m)	45,500	-	-	4,899	4,899	100	0	再資源化施設搬出	4,936	4,936	100	0		
		がれき類 (トン)	-	-	-	610	610	100	0	再資源化施設搬出	721	721	100	0		
		建設混合廃棄物 (トン)	-	-	-	11	11	100	0	再資源化施設搬出	13	13	100	0		
		建設発生木材 (トン)	-	-	-	10	10	100	0	再資源化施設搬出	10	10	100	0		
		その他(※) (トン)	-	-	-	60	60	100	0	再資源化施設搬出	159	159	100	0		
		建設発生土 (m)	285,000	-	-	448	448	100	0	再資源化施設搬出	1,820	808	44	1,012		
両海新難波駅立坑	産業廃棄物	コンクリートがら (トン)	-	-	-	2,383	2,383	100	0	再資源化施設搬出	2,405	2,405	100	0		
		アスファルトがら (m)	1,300	-	-	207	207	100	0	再資源化施設搬出	264	264	100	0		
		汚泥(シールド区間) (m)	18,100	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
		汚泥(土留区間) (m)	95,600	-	-	4,064	3,658	90	406	再資源化施設搬出	4,093	3,687	90	406	注2(2)注8.4(2)注9(1)	
		がれき類 (トン)	-	-	-	287	242	84	45	再資源化施設搬出	392	347	86	45		
		建設混合廃棄物 (トン)	-	-	-	23	19	82	4	再資源化施設搬出	27	23	85	4		
		建設発生木材 (トン)	-	-	-	6	5	83	1	再資源化施設搬出	6	5	83	1		
		その他(※) (トン)	-	-	-	58	36	62	22	再資源化施設搬出	62	40	64	22		
建設発生土 (m)	364,900	-	-	595	595	100	0	再資源化施設搬出	771	771	100	0				
合計	産業廃棄物	コンクリートがら (トン)	63,500	-	-	4,031	4,031	100	0	-	4,553	4,553	100	0		
		アスファルトがら (m)	7,100	7,029	99	71	1,617	1,617	100	0	-	2,227	2,227	100	0	
		汚泥(シールド区間) (m)	448,200	403,380	90	44,820	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		汚泥(土留区間) (m)	205,400	184,860	90	20,540	25,474	25,068	98	406	-	25,541	25,135	98	406	
		がれき類 (トン)	7,900	-	-	-	3,414	3,369	98	45	-	3,848	3,689	95	159	
		建設混合廃棄物 (トン)	4,700	2,820	60	1,880	65	61	93	4	-	74	70	94	4	
		建設発生木材 (トン)	1,200	-	-	-	21	20	95	1	-	23	22	95	1	
		その他(※) (トン)	-	-	-	-	350	328	93	22	-	540	518	95	22	
		建設発生土 (m)	1,101,100	880,880	80	220,220	3,282	3,282	100	0	-	5,416	4,222	77	1,194	

※伐木材・伐根材、紙屑、麻プラスチック、金属屑など

## (2) 評価

### (a) 廃棄物

本事業において、アスファルトがら 99%以上、建設混合廃棄物 60%以上の建設リサイクル率を目指すとしている。

南海新難波駅立坑以外の区間ではアスファルトがら・建設混合廃棄物についてリサイクル率が 100%となっており、南海新難波駅立坑においてもアスファルトがら 100%、建設混合廃棄物 85%で本事業の目標値を達成している。また、着工区間の合計の累積値を見ても、リサイクル率はアスファルトがら 100%、建設混合廃棄物 94%となっている。

アスファルトがら発生量の累積値は、中之島駅以外の区間では予測発生量以下となっているが、中之島駅では予測発生量に対して約 124%の発生量となっている。この理由は、地下埋設物の試掘が想定以上に必要となったためであるが、全量を再資源化施設に搬出することでリサイクル率は 100%となっている。

### (b) 残土・汚泥

本事業において、掘削残土 80%以上、建設汚泥 90%以上の建設リサイクル率を目指すとしている。

施工範囲は必要最小限とし、建設副産物の発生が少ない工法を選定することにより、排出抑制に努めた。

南海新難波駅立坑における汚泥（土留区間）のリサイクル率 90%以外は、着工しているすべての区間においてリサイクル率が 100%となっている。また、着工区間の合計の累積値をみると、汚泥（土留区間）は 98%と目標値を達成している。建設発生土は累計で 77%となっているが、準備工で発生した表層部の残土が工事間流用など再利用できなかったためであり、事業全体で目標値である 80%以上を確保できるよう、発生抑制や再資源化率の向上に継続的に取り組むことにより、今後の大規模掘削等を伴う工種に着工後は、予測したリサイクル率に収束していくと考える。

以上のことから、廃棄物・残土については、概ね発生量の抑制及び適切なリサイクル・処理がなされていると評価する。