

表 5.1(9) 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※		2025. 4～2026. 3実績												2026年						合計		累計		
										2025年												2026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
台数	時間	台数	時間	台数	時間	台数	時間	台数	時間	台数	時間	台数	時間	台数	時間	台数	時間	台数	時間	台数	時間	台数	時間	台数	時間	台数	時間					
ＪＲ 難波 駅取付部	ボックスカルバート工	Ａ区域	油圧ブレーカー	0. 1㎡	4次	○										5	40										6	48	6	48		
			油圧ブレーカー	0. 25㎡	4次	○	1	8																				1	8	1	8	
			油圧ブレーカー	0. 45㎡	4次	○			2	16																			2	16	2	16
			ユニック車	3t			6	48																				6	48	6	48	
			コアドリル																									8	64	8	64	
			パワーユニット				1	8																				1	8	1	8	
			コンクリートポンプ車	4t					2	16	1	8	1	8			1	8									1	8	6	48	6	48
			コンクリートポンプ車	8t												1	8											1	8	1	8	
			コンクリートポンプ車	12t														1	8			2	16					3	24	3	24	
			空気圧縮機	100V		○	2	16																				2	16	2	16	
			空気圧縮機	200V		○	2	16																				2	16	2	16	
			空気圧縮機			○	5	40	3	24																			39	312	39	312
			バックホウ	0. 08㎡	4次	○					17	136	25	200	11	88	20	160								4	32	100	800	100	800	
			バックホウ	0. 11㎡	4次	○																							52	416	52	416
			バックホウ	0. 16㎡	4次	○			6	48	7	56																	13	104	13	104
			バックホウ	0. 28㎡	4次	○	1	8	20	160	3	24																	24	192	24	192
			バックホウ	0. 45㎡	4次	○	4	32	8	64																			39	312	39	312
			バックホウ	0. 8㎡	4次	○			16	128	3	24	9	72	11	88	8	64	8	64	13	104	11	88	10	80	17	136	79	632	79	632
			バックホウ	1. 2㎡	4次	○															13	104	11	88					24	192	24	192
			ボーリングマシン				58	464	2	16					19	152	40	320											119	952	119	952
			クローラクレーン	2. 9t吊	3次	○	2	16							11	88	20	160											33	264	33	264
			クローラクレーン	4. 9t吊	3次	○	17	136	20	160	9	72	15	120			10	80	13	104			6	48	1	8	1	8	41	328	133	1, 064
			クローラクレーン	16t吊	3次	○																							2	16	2	16
			クローラクレーン	25t吊	3次	○	6	48	6	48	5	40	15	120	1	8	16	128	13	104	18	144	16	128	13	104	27	216	28	224	164	1, 312
			クローラクレーン	50t吊	3次	○					14	112																	15	120	15	120
			クローラクレーン	70t吊	3次	○			3	24													1	8					3	24	3	24
			ダンプトラック	4t							2	16																	2	16	2	16
			ダンプトラック	10t			2	16	24	192	4	32	29	232			8	64	48	384	52	416							167	1, 336	167	1, 336
			サイレントバイラー						1	8																			1	8	1	8
			ウォータージェット						2	16																			2	16	2	16
			曳船	221kW											4	32	3	24											7	56	7	56
			サンドポンプ				4	32	2	16																			6	48	6	48
			発電機	37/45kVA			2	16																					2	16	2	16
			発電機	45kVA			3	24																					3	24	3	24
			発電機	60kVA			2	16																					2	16	2	16
			発電機	80/100kVA			4	32	1	8					11	88	20	160											36	288	36	288
			発電機	100kVA			1	8																					1	8	1	8
			発電機	125/150kVA			4	32	1	8					11	88	20	160											36	288	36	288
			発電機	150kVA			3	24																					3	24	3	24
			高所作業車	10m未満					8	64	4	32	6	48															59	472	59	472
			溶接機						2	16																			3	24	3	24
			テレスコクラム	1. 3㎡							10	80	9	72	11	88	8	64	8	64			12	96					58	464	58	464
		Ｂ区域	油圧ブレーカー	0. 1㎡																									9	72	9	72
			アスファルトフィニッシャー	30t																									1	8	1	8
			バックホウ	0. 08㎡																								4	32	4	32	
			バックホウ	0. 45㎡																								23	184	23	184	
			クローラクレーン	4. 9t吊	3次	○																						41	328	41	328	
			トレーラ	4t																								1	8	1	8	
			ホイールローダ	0. 3㎡																								1	8	1	8	
		高所作業車	10m未満																								9	72	9	72		
		Ｃ区域	標識車	普通車			7	56			8	64	4	32			4	32	7	56									30	240	30	240
			ユニック車	3t					1	8																			1	8	1	8
			ユニック車	4t															1	8									1	8	1	8
			ブルドーザー	6t														8	64										8	64	8	64
			バックホウ	0. 008㎡	4次	○					1	8	12	96															13	104	13	104
			バックホウ	0. 08㎡	4次	○	5	40	8	64	3	24	33	264	6	48	18	144	12	96	14	112							99	792	99	792
			バックホウ	0. 11㎡	4次	○							10	80	1	8	18	144	1	8	1	8	21	168	13	104			65	520	65	520
			バックホウ	0. 16㎡	4次	○													5	40	14	112							19	152	19	152
			バックホウ	0. 28㎡	4次	○	1	8	1	8	4	32																	6	48	6	48
			バックホウ	0. 8㎡	4次	○															1	8	21	168	13	104			36	288	36	288
			ボーリングマシン				9	72	10	80	27	216	27	216	1	8	4	32	44	352	80	640	83	664	54	432	2	16	354	2, 832	354	

表 5.1(10) 建設機械の稼働状況

[illegible]

※国交省指定対策型の表記

排ガス…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 5.1(11) 建設機械の稼働状況

工事区間	工程 工事内容	建設機械	能力等	指定対策※ 排ガス 低騒音	2025. 4～2026. 3実績																												累計			
					2025年																								2026年				合計		2021. 4～2026. 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	時間	台数	時間	台数	時間	台数	時間	台数	時間	台数	時間	台数	時間	台数	時間	台数	時間	台数	時間	台数	時間	台数	時間	台数	時間	台数	時間	台数	時間					
南海新難波駅立坑	地盤改良工	フォークリフト	1. 0t	2次		18	108	22	132	23	138	24	144	17	102													104	624	104	624					
		ユニック車	4t					1	6	11	66	12	72	3	18													15	90	15	90					
		バックホウ	0. 11㎡	3次 ○					3	18	4	24	3	18	17	102													27	162	27	162				
		バックホウ	0. 13㎡	3次 ○						8	48	4	24	11	66														23	138	23	138				
		バックホウ	0. 16㎡	3次 ○		2	12	7	42	2	12																		11	66	11	66				
		バックホウ	0. 45㎡	3次 ○		31	186	20	120						5	30														56	336	56	336			
		バックホウ	0. 8㎡	3次 ○		8	48	7	42	14	84	10	60	10	60															49	294	49	294			
		バックホウ	2. 1㎡	3次 ○				9	54																					9	54	9	54			
		ボーリングマシン								20	120	46	276	26	156															92	552	92	552			
		ダンプトラック	3t							8	48	6	36	29	174															43	258	43	258			
		ダンプトラック	10t												1	6														1	6	1	6			
		高所作業車	10m未満					1	6				14	84	2	12														17	102	17	102			
		高所作業車	10m以上									1	6	8	48																9	54	9	54		
		テーパーリフト													31	186															31	186	31	186		
		杭打機					16	96	17	102																					33	198	33	198		
		ラフタークレーン	16t吊	2次 ○					5	30																					5	30	5	30		
		ラフタークレーン	25t吊	2次 ○		4	24	5	30	17	102	39	234	25	150																90	540	90	540		
		ラフタークレーン	50t吊	2次 ○		6	36								3	18															9	54	9	54		
		ラフタークレーン	60t吊	2次 ○				8	48	13	78																				21	126	21	126		
		ラフタークレーン	70t吊	2次 ○								2	12																		2	12	2	12		
		クローラクレーン	4. 9t吊	2次 ○		2	12	1	6	1	6	4	24																		8	48	8	48		
		クローラクレーン	90t吊	2次 ○		19	114	19	114																						38	228	38	228		
		クローラクレーン	100t吊	2次 ○			9	54																							9	54	9	54		
		オールテレンクレーン	100t吊									2	12	11	66																13	78	13	78		
		コンバインドローラー	2. 5t									1	6	13	78																14	84	14	84		
	コンバインドローラー	4t					3	18																						3	18	3	18			
	全周回転式掘削機				9	54																								9	54	9	54			
	トラック	2t							1	6	4	24																		5	30	5	30			
	トラック	軽				4	24	1	6	3	18			4	24															12	72	12	72			
	溶接機					1	6				10	60	29	174																40	240	40	240			
	ポンプ車	4t							1	6	1	6	1	6																3	18	3	18			
	エアコンプレッサー						6	36	18	108																				24	144	24	144			
	高圧ポンプ						6	36	18	108																				24	144	24	144			
	発電機	2. 6kVA												10	60															10	60	10	60			
	発電機	125/150kVA					3	18	9	54																				12	72	12	72			
	発電機	200/220kVA					3	18	24	144	24	144	13	78																64	384	64	384			
	アスファルトフィニッシャー	2. 0～4. 5m							3	18			3	18																6	36	6	36			
	振動ローラー	4t							3	18			3	18																3	18	3	18			
	タイヤローラー	10t						3	18	3	18																			6	36	6	36			
	モータグレーダ	3. 1m幅					3	18																						3	18	3	18			
	土留工	フォークリフト	1. 0t	2次											3	18	13	78												16	96	16	96			
		フォークリフト	3. 0t														16	96	35	210	57	342	60	360	50	300	67	402	285	1, 710	285	1, 710				
		バックホウ	0. 11㎡	3次 ○											6	36	10	60												16	96	16	96			
		バックホウ	0. 13㎡	3次 ○											2	12														2	12	2	12			
		バックホウ	0. 28㎡	3次 ○													5	30												5	30	5	30			
		バックホウ	0. 45㎡	3次 ○											2	12	5	30												7	42	7	42			
		バックホウ	0. 8㎡	3次 ○															5	30	15	90	52	312	50	300	66	396	188	1, 128	188	1, 128				
		ボーリングマシン																	10	60			10	60					20	120	20	120				
		ダンプトラック	3t												10	60							10	60					10	60	10	60				
		高所作業車	10m未満												1	6	11	66	10	60	1	6	1	6					24	144	24	144				
テーパーリフト														4	24														4	24	4	24				
ラフタークレーン		4. 9t吊	2次 ○											8	48	15	90												23	138	23	138				
ラフタークレーン		25t吊	2次 ○											13	78	6	36	2	12	2	12								23	138	23	138				
ラフタークレーン		50t吊	2次 ○											2	12	1	6												3	18	3	18				
ラフタークレーン		60t吊	2次 ○															1	6										1	6	1	6				
クローラクレーン		4. 9t吊	2次 ○															1	6																	
クローラクレーン		100t吊	2次 ○																																	
クローラクレーン		100t吊	2次 ○																																	
クローラクレーン		150t吊																18	108	30	180	42	252	48	288	60	360	69	414	267	1, 602	267	1, 602			
クローラクレーン		350t吊																												8	48	8	48			
クローラクレーン		150t吊																16	96	9	54	21	126	20	120	15	90	23	138	104	624	104	624			
クローラクレーン		350t吊																15	90	26	156	35	210	39	234	34	204	44	264	193	1, 158	193	1, 158			
オールテレンクレーン		100t吊													2	12	3	18												5	30	5	30			
コンバインドローラー		2. 5t													4	24	5	30												9	54	9	54			
コンバインドローラー		4t													1	6														1	6	1	6			
トラック	軽													4	24	3	18	2	12	3	18	1	6	2	12	1	6		16	96	16	96				
溶接機														32	192	29	174	31	186	51	306	58	348	49	294	70	420	320	1, 920	320	1, 920					
ポンプ車	4t													1	6														1	6	1	6				
ポンプ車	8t																												2	12	2	12				

※国交省指定対策型の表記

排ガス…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 5.1(12) 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※		2025. 4～2026. 3実績												2026年						合計		累計					
										2025年												2026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			
台数	時間	台数	時間	台数	時間	台数	時間	台数	時間	台数	時間	台数	時間	台数	時間	台数	時間	台数	時間	台数	時間	台数	時間	台数	時間	台数	時間	台数	時間						
南海新難波駅立坑	立坑工事	準備工	バックホウ	0. 1㎡	3次	○																							135	810					
			バックホウ	0. 2㎡	3次	○																								7	42				
			バックホウ	0. 25㎡	3次	○																								53	318				
			バックホウ	0. 45㎡	3次	○																								4	24				
			ダンプトラック	4t																										87	522				
			ダンプトラック	10t																										100	600				
			ユニック車	4t																										99	594				
			クローラークレーン	4. 9t吊	2次	○																								28	168				
			トラックミキサ車	4. 5㎡																										13	13				
			ボーリングマシン	8kw																										50	300				
			アスファルトフィニッシャー	2. 4～5. 0m																										6	36				
			ローラー	4t																										23	138				
			タイヤローラ	2. 5t																										1	6				
			タイヤローラ	10t																										5	30				
			ラフタークレーン	16t吊																										2	4				
			トラック	4t																										20	120				
			バキューム車	4t																										1	1				
	立坑工事	調査・試掘	クローラークレーン	4. 9t吊	2次	○	20	120																						20	120	23	138		
			ダンプトラック	4t																											71	426			
			ダンプトラック	10t																											5	30			
			バキューム車	4t																											1	1			
			バックホウ	0. 1㎡	3次	○																									58	348			
			バックホウ	0. 25㎡	3次	○																									20	120			
			ボーリングマシン	8kw																											54	324			
			ボーリングマシン	11kw				20	120																					40	240	40	240		
			ユニック車	4t								20	120																		20	120	74	444	
		ヤード整備工	バックホウ	0. 15㎡	3次	○			10	60	5	30																			15	90	15	90	
			トラックミキサ車	7. 0㎡				4	4																					4	4	4	4		
			ダンプトラック	4t						20	20																				20	20	56	236	
			ダンプトラック	8t						20	20																				20	20	20	20	
			ダンプトラック	10t																											12	72			
			トラック	4t																											1	6			
			トラックミキサ車	4. 5㎡																											11	11			
			バックホウ	0. 25㎡	3次	○				40	240																				40	240	41	246	
			バックホウ	0. 1㎡																											54	324			
			ユニック車	4t																											3	18			
		地下埋設物移設工	ローラー	4t																											3	18			
			タイヤローラ	10t																											2	12			
			クローラークレーン	4. 9t吊	2次	○									40	240	20	120	20	120	20	120	20	120	40	240	40	240	200	1, 200	200	1, 200			
			ダンプトラック	4t											20	20															20	20	47	182	
			ダンプトラック	8t													10	10	5	5			10	10						25	25	25	25		
			ダンプトラック	10t																											9	54			
			ラフタークレーン	13t吊	2次	○									20	40															20	40	20	40	
			ラフタークレーン	50t吊	2次	○								20	20					15	30	20	40							55	90	55	90		
			トラックミキサ車	4. 5㎡																											2	2			
			バックホウ	0. 1㎡	3次	○								20	120	40	240	20	120	35	210	40	240	40	240					195	1, 170	228	1, 368		
			バックホウ	0. 25㎡	3次	○								20	120			20	120	35	210	20	120	10	60					105	630	105	630		
			バックホウ	0. 4㎡	3次	○										20	40														20	40	20	40	
			ユニック車	4t												20	120	5	30							20	120	20	120	65	390	83	498		
			ローラー	4t																											2	12			
			バキューム車	10t																											200	200			
			ボーリングポンプ	2000ℓ/分																						100	100	100	100	200	200	200	200		
			ボーリングマシン	11kw																						20	120	20	120	40	240	40	240		
			空気圧縮機	5㎡/分																						20	120	20	120	40	240	40	240		
			高圧噴射攪拌用地盤改良機	11kw																						40	240	40	240	80	480	80	480		
			超高压ポンプ	電動																						20	120	20	120	40	240	40	240		
			クローラーダンプ	3t															15	90	20	120								35	210	35	210		
			高所作業車	6m															15	90	20	120								35	210	35	210		
			小 計					169	1, 014	167	982	289	1, 534	235	1, 410	332	1, 892	273	1, 378	325	1, 900	382	2, 207	482	2, 812	494	2, 914	650	3, 400	760	4, 060	4, 558	25, 503	12, 931	71, 568
			開削トンネル部掘削・擁壁部	準備工	道路工	バックホウ	0. 1㎡	3次	○																								13	104	41
バックホウ						0. 25㎡	3次	○																								9	72	9	72
油圧ブレーカー		0. 1㎡																													1	8	1	8	
クローラークレーン	4. 9t吊																								</										

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	2025.4～2026.3実績													連続12か 月最大予 測（※）	累計		
		2025年										2026年				合計	2021.4～ 2026.3	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	57	169	122	514	164	184	118	58	71	204	320	116	2,097	－	7,692	18,472	
	ベッセル車	89	81	139	136	40	55	41		7	44	8		640	－	1,250	10,555	
	トラックミキサ車	156	157	206	168	106	143	159	32	47	65	56	36	1,331	－	2,118	6,657	
	トレーラ			4			3	9	5		2			23	－	84	1,970	
	その他	135	129	198	203	128	253	288	284	642	281	236	180	2,957	－	7,542		
	小 計	437	536	669	1,021	438	638	615	379	767	596	620	332	7,048	19,729	18,686	37,654	
中之島駅	ダンプトラック	10	12	15	22	22	21	22	19	27	29	21	34	254	－	1,908	42,223	
	ベッセル車	40	49	58	86	86	84	88	78	106	116	86	134	1,011	－	7,526	29,013	
	トラックミキサ車	247	100	134	227	218	266	163	290	269	189	96	48	2,247	－	2,316	14,852	
	トレーラ	50	6	0	2	1	1	5	2	2	10	2	10	91	－	971	9,824	
	その他														－		－	
	小計	347	167	207	337	327	372	278	389	404	344	205	226	3,603	38,837	12,721	95,912	
西本町駅	ダンプトラック	102	94	110	140	161	161	161	574	578	318	886	729	4,014	－	8,451	63,334	
	ベッセル車														－		－	
	トラックミキサ車														－		13,411	
	トレーラ														－		－	
	その他	188	76	100	80	92	92	92	1,184			52	1,044	3,000	－	5,198	－	
	小 計	290	170	210	220	253	253	253	1,758	578	318	938	1,773	7,014	47,500	13,649	76,745	
ＪＲ難波駅取付部	ダンプトラック	50	430	194	207	310	213	227	334	230	31	12	83	2,321	－	3,321	13,887	
	ベッセル車			63										63	－	306	21,176	
	トラックミキサ車			3	20	6	5	11		29		132	7	213	－	805	7,162	
	トレーラ		1	1					1	3	1	1	1	9	－	49	3,950	
	その他	193	117	158	139	47	236	150	53	58	53	68	72	1,344	－	3,059	－	
	小 計	243	548	419	366	363	454	388	388	320	85	213	163	3,950	27,893	7,540	46,175	
南海新難波駅立坑	ダンプトラック	11	21	43	15	23	32	63	4	11	76			299	－	2,143	83,302	
	ベッセル車		1	19		2	5	16	19	55	71	55	102	345	－	1,845	31,407	
	トラックミキサ車		7	7	11	4	11		1	296	238	246	220	1,041	－	1,193	18,784	
	トレーラ	20	22	1	3	10	7	35	11	37	37	27	36	246	－	434	10,364	
	その他	148	182	108	100	99	116	133	65	61	86	77	67	1,242	－	3,028	－	
	小 計	179	233	178	129	138	171	247	100	460	508	405	425	3,173	42,224	8,643	143,857	
開削トンネル部 ・ 掘削・擁壁部	ダンプトラック									15	46	13	16	90	－	90	15,272	
	ベッセル車														－		13,322	
	トラックミキサ車									32	41		7	80	－	80	6,275	
	トレーラ														－		4,768	
	その他														－		－	
	小 計									47	87	13	23	170	18,684	170	39,637	
合 計	ダンプトラック	230	726	484	898	680	611	591	989	932	704	1,252	978	9,075	－	23,605	237,183	
	ベッセル車	129	131	279	222	128	144	145	97	168	231	149	236	2,059	－	10,927	105,473	
	トラックミキサ車	403	264	350	426	334	425	333	323	673	533	530	318	4,912	－	6,512	67,239	
	トレーラ	70	29	6	5	11	11	49	19	42	50	30	47	369	－	1,538	30,876	
	その他	664	504	564	522	366	697	663	1,586	761	420	433	1,363	8,543	－	18,827	－	
	合 計	1,496	1,654	1,683	2,073	1,519	1,888	1,781	3,014	2,576	1,938	2,394	2,942	24,958	140,405	61,409	440,771	

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

※評価書の予測に使用した前提条件から算出

(注) 1. ダンプトラックは10 tを原則としているが、その他のダンプトラック（4 t等）についても、ダンプトラックとして計上している。

2. 北梅田立坑区間と国道2号開削部区間の交通出入口が一部共通しており、どちらの区間の交通かを判断するのが困難であるため、合わせての記載としている。

(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、北梅田立坑で3,286台・26,288時間、国道2号開削部で3,065台・24,037時間、中之島駅で7,433台・22,367時間、西本町駅で9,758台・17,069時間、JR難波駅取付部で2,694台・21,552時間、南海新難波駅立坑で4,558台・25,503時間、開削トンネル部及び掘割・擁壁部で280台・2,240時間であった。2025年度の合計は31,074台・139,056時間であり、2024年度と比較して、3,490台・25,387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	2025年								2026年			2025年4月～ 2026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		NOx	kg	470.1	578.4	338.1	397.8	304.6	546.6	621.5	395.0	435.3	454.2	471.4	263.4	5,276.4	8,181
		SPM	kg	16.7	19.9	12.2	16.4	11.7	19.5	20.7	14.2	15.7	15.8	17.6	10.2	190.6	250
国道2号開削部		NOx	kg	410.9	498.8	466.8	634.7	443.4	443.8	591.9	305.6	298.6	250.6	300.1	44.0	4,689.3	12,124
		SPM	kg	15.4	18.9	18.8	24.0	16.0	16.5	20.8	11.9	11.0	9.4	11.3	2.5	176.4	377
中之島駅		NOx	kg	742.2	599.8	711.9	945.7	776.4	1,050.4	692.5	1,021.0	1,085.5	861.8	400.4	503.1	9,390.6	12,815
		SPM	kg	23.6	18.5	21.5	28.3	23.2	31.1	21.4	30.1	32.3	26.0	13.2	16.0	285.2	405
西本町駅		NOx	kg	513.5	360.9	459.5	297.0	341.6	341.6	400.2	1,299.7	362.8	224.2	698.5	1,768.0	7,067.5	12,815
		SPM	kg	16.3	11.9	15.1	9.6	11.0	11.0	13.5	40.9	11.6	7.5	21.4	55.5	225.2	405
JR難波駅取付部		NOx	kg	390.3	397.0	418.3	719.5	409.3	764.5	600.9	562.7	444.7	266.2	367.6	658.1	5,999.2	13,683
		SPM	kg	14.1	13.8	14.7	24.7	14.1	26.0	20.2	20.0	17.3	10.4	12.0	21.8	209.2	433
南海新難波駅 立坑	分岐部 開削工事	NOx	kg	238.5	288.0	336.8	301.0	422.3	338.4	574.8	648.2	976.3	1,134.2	986.1	1,306.4	7,550.9	—
		SPM	kg	7.6	9.5	12.1	10.1	13.9	10.1	17.4	19.3	28.9	34.4	30.0	39.6	232.9	—
	立坑工事	NOx	kg	15.1	7.0	47.7	40.8	31.5	53.2	67.9	107.8	103.7	33.1	193.2	193.2	894.1	—
		SPM	kg	1.0	0.4	2.0	1.6	1.4	2.5	2.6	4.4	4.2	1.8	8.1	8.1	38.0	—
	合 計	NOx	kg	253.6	295.0	384.5	341.8	453.8	391.5	642.6	755.9	1,080.0	1,167.3	1,179.3	1,499.6	8,445.0	17,978
		SPM	kg	8.6	9.9	14.0	11.6	15.3	12.6	20.0	23.7	33.1	36.2	38.1	47.7	270.9	563
開削トンネル部 掘削・擁壁部		NOx	kg									140.0	352.2	60.4	84.7	637.4	19,468
		SPM	kg									4.5	10.5	2.1	2.9	20.0	601

※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、北梅田立坑及び国道2号開削部で合計7,048台、中之島駅で合計3,603台、西本町駅で合計7,014台、JR難波駅取付部で合計3,950台、南海新難波駅立坑で合計3,173台、開削トンネル部及び掘割・擁壁部で170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 か月の予測最大排出量と比較した結果及び評価は以下に示すとおりである。

北梅田立坑で 12 か月連続予測最大窒素酸化物 (NOx) 排出量 8,181kg、浮遊粒子状物質 (SPM) 排出量 250kg に対して、それぞれ 5,276.4kg (約 64.5%)、190.6kg (約 76.2%)、国道 2 号開削部で 12 か月連続予測最大窒素酸化物 (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 4,689.3kg (約 38.7%)、176.4kg (約 46.8%)、中之島駅で 12 か月連続予測最大 NOx 排出量 12,815kg、SPM 排出量 405kg に対して、それぞれ 9,390.6kg (約 73.3%)、285.2kg (約 70.4%)、西本町駅で 12 か月連続予測最大 NOx 排出量 12,815kg、SPM 排出量 405kg に対して、それぞれ 7,067.5kg (約 55.2%)、225.2kg (約 55.6%)、JR 難波駅取付部で 12 か月連続予測最大 NOx 排出量 13,683kg、SPM 排出量 433kg に対して、それぞれ 5,999.2kg (約 43.8%)、209.2kg (約 48.3%)、南海新難波駅立坑で 12 か月連続予測最大 NOx 排出量 17,978kg、SPM 排出量 563kg に対して、それぞれ 8,445.0kg (約 47.0%)、270.9kg (約 48.1%)、開削トンネル部及び掘割・擁壁部で 12 か月連続予測最大 NOx 排出量 19,468kg、SPM 排出量 601kg に対して、それぞれ 637.4kg (約 3.3%)、20.0kg (約 3.3%) であり、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。

北梅田立坑及び国道 2 号開削部で 12 か月連続予測最大台数 19,729 台に対して 7,048 台 (約 35.7%)、中之島駅で 12 か月連続予測最大台数 38,837 台に対して 3,603 台 (約 9.3%)、西本町駅で 12 か月連続予測最大台数 47,500 台に対して 7,014 台 (約 14.8%)、JR 難波駅取付部で 12 か月連続予測最大台数 27,893 台に対して 3,950 台 (約 14.2%)、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 3,173 台 (約 7.5%)、開削トンネル部及び掘割・擁壁部で 12 か月連続予測最大台数 18,684 台に対して 170 台 (約 0.9%) であり、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 建設機械の稼働に伴う騒音・振動

(1) 調査結果

(a) 騒音

(7) 中之島駅区間

建設機械の稼働に伴う騒音の事後調査結果は表 5.4(1)に示すとおりであり、掘削工及び地盤改良工時における騒音レベルの 90%レンジ上端値は、地上 4.2m 高さ、地上 1.2m 高さとも、どの調査時間帯においても規制基準未満であった。

表 5.4(1) 建設機械の稼働に伴う騒音調査結果（中之島駅区間：掘削工・地盤改良工時）

2025 年 12 月 4 日実施

調査高さ	調査時間帯	騒音レベルの 90%レンジ上端値（デシベル）	
		調査結果	規制基準
地上 4.2m 高さ	8 時台	79 (73)	85
	9 時台	80 (78)	
	10 時台	79 (78)	
	11 時台	79 (75)	
	12 時台	77 (70)	
	13 時台	80 (79)	
	14 時台	82 (78)	
	15 時台	74 (72)	
	16 時台	74 (70)	
	<参考>工事開始前	72 (71)	
	<参考>工事終了後	72 (69)	
地上 1.2m 高さ	8 時台	82 (77)	
	9 時台	83 (82)	
	10 時台	83 (81)	
	11 時台	82 (77)	
	12 時台	82 (75)	
	13 時台	82 (81)	
	14 時台	82 (79)	
	15 時台	77 (76)	
	16 時台	77 (75)	
	<参考>工事開始前	78 (76)	
	<参考>工事終了後	78 (75)	

(注) 1. 環境保全施設に近接して実施した掘削工・地盤改良工の稼働時間は、掘削工が 8:00～17:00（掘削が 8:00～16:00（10:30～10:45・12:00～13:00 は休止）、段取り替え・荷卸しが 16:00～17:00）、地盤改良工が 9:00～16:00（削孔が 9:00～14:00、建込片付けが 14:00～16:00）であった。

2. 時間帯別の調査結果は、騒音レベルの 90%レンジ上端値（10 分間値）の最大値を示す。（ ）内は、騒音レベルの 90%レンジ上端値（10 分間値）の最小値を示す。なお、工事開始前調査は 7:30～8:00 に、工事終了後調査は 17:00～18:00 に実施した。

3. 規制基準は、特定建設作業に係る騒音の規制基準値を示す。

(イ) JR 難波駅取付部区間

建設機械の稼働に伴う騒音の事後調査結果は表 5.4(2)に示すとおりであり、掘削工及び地中障害物撤去工時における騒音レベルの 90%レンジ上端値は、地上 4.2m 高さ、地上 1.2m 高さとも、どの調査時間帯においても規制基準未満であった。

表 5.4(2) 建設機械の稼働に伴う騒音調査結果
(JR 難波駅取付部区間：掘削工・地中障害物撤去工時)

2025 年 5 月 22 日実施

調査高さ	調査時間帯	騒音レベルの 90%レンジ上端値 (デシベル)	
		調査結果	規制基準
地上 4.2m 高さ	8 時台	65 (64)	85
	9 時台	65 (63)	
	10 時台	66 (62)	
	11 時台	78 (63)	
	13 時台	69 (64)	
	14 時台	70 (68)	
	15 時台	69 (63)	
	16 時台	66 (64)	
	<参考>昼休憩時	64 (62)	
	<参考>工事終了後	63 (62)	
地上 1.2m 高さ	8 時台	66 (65)	
	9 時台	65 (64)	
	10 時台	65 (61)	
	11 時台	83 (63)	
	13 時台	70 (64)	
	14 時台	70 (67)	
	15 時台	67 (63)	
	16 時台	66 (62)	
	<参考>昼休憩時	64 (62)	
	<参考>工事終了後	62 (60)	

- (注) 1. 環境保全施設に近接して実施した掘削工・地中障害物撤去工の稼働時間は 8:20~16:30 (昼休憩 11:45~13:00) であった。
2. 時間帯別の調査結果は、騒音レベルの 90%レンジ上端値 (10 分間値) の最大値を示す。() 内は、騒音レベルの 90%レンジ上端値 (10 分間値) の最小値を示す。なお、昼休憩時調査は 11:50~13:00 に、工事終了後調査は 16:30~17:30 に実施した。
3. 規制基準は、特定建設作業に係る騒音の規制基準値を示す。

(b) 振 動

(7) 中之島駅区間

建設機械の稼働に伴う振動の事後調査結果は表 5.5(1)に示すとおりであり、掘削工及び地盤改良工時における振動レベルの 80%レンジ上端値は、どの調査時間帯においても規制基準未満であった。

表 5.5(1) 建設機械の稼働に伴う振動調査結果（中之島駅区間：掘削工・地盤改良工時）

2025 年 12 月 4 日実施

調査時間帯	振動レベルの 80%レンジ上端値（デシベル）	
	調査結果	規制基準
8 時台	56 (53)	75
9 時台	56 (55)	
10 時台	55 (53)	
11 時台	54 (53)	
12 時台	53 (51)	
13 時台	55 (53)	
14 時台	54 (53)	
15 時台	55 (52)	
16 時台	53 (51)	
<参考> 工事開始前	56 (54)	
<参考> 工事終了後	52 (49)	

- (注) 1. 環境保全施設に近接して実施した掘削工・地盤改良工の稼働時間は、掘削工が 8:00～17:00（掘削が 8:00～16:00（10:30～10:45・12:00～13:00 は休止）、段取り替え・荷卸しが 16:00～17:00）、地盤改良工が 9:00～16:00（削孔が 9:00～14:00、建込片付けが 14:00～16:00）であった。
2. 時間帯別の調査結果は、振動レベルの 80%レンジ上端値（10 分間値）の最大値を示す。（ ）内は、振動レベルの 80%レンジ上端値（10 分間値）の最小値を示す。なお、なお、工事開始前調査は 7:30～8:00 に、工事終了後調査は 17:00～18:00 に実施した。
3. 規制基準は、特定建設作業に係る振動の規制基準値を示す。

(イ) JR 難波駅取付部区間

建設機械の稼働に伴う振動の事後調査結果は表 5.5(2)に示すとおりであり、掘削工及び地中障害物撤去工時における振動レベルの 80%レンジ上端値は、どの調査時間帯においても規制基準未満であった。

表 5.5(2) 建設機械の稼働に伴う振動調査結果
(JR 難波駅取付部区間：掘削工・地中障害物撤去工時時)

2025 年 5 月 22 日実施

調査時間帯	振動レベルの 80%レンジ上端値 (デシベル)	
	調査結果	規制基準
8 時台	40 (38)	75
9 時台	41 (37)	
10 時台	42 (36)	
11 時台	42 (37)	
13 時台	38 (34)	
14 時台	40 (38)	
15 時台	38 (34)	
16 時台	35 (34)	
<参考>昼休憩時	37 (33)	
<参考>工事終了後	36 (30)	

- (注) 1. 環境保全施設に近接して実施した掘削工・地中障害物撤去工時の稼働時間は 8:20~16:30 (昼休憩 11:45~13:00) であった。
2. 時間帯別の調査結果は、振動レベルの 80%レンジ上端値 (10 分間値) の最大値を示す。() 内は、振動レベルの 80%レンジ上端値 (10 分間値) の最小値を示す。なお、昼休憩時調査は 11:50~13:00 に、工事終了後調査は 16:30~17:30 に実施した。
3. 規制基準は、特定建設作業に係る振動の規制基準値を示す。

(2) 評 価

(a) 騒 音

事後調査結果は、中之島駅区間では地上 4.2m 高さで最大 82 デシベル、地上 1.2m 高さで最大 83 デシベル、JR 難波駅取付部区間では地上 4.2m 高さで最大 78 デシベル、地上 1.2m 高さで最大 83 デシベルであり、いずれの区間においても、地上 4.2m 高さ、地上 1.2m 高さのそれぞれで、特定建設作業に係る騒音の規制基準値 85 デシベルを下回っていた。

また、暗騒音が大きくなっているため、環境保全対策の実施による工事騒音の低減により一層努める。

このことから、建設機械の稼働に伴う騒音については、概ね適切な施工管理及び環境保全対策が実施されていると評価する。

(b) 振 動

事後調査結果は、中之島駅区間では最大 56 デシベル、JR 難波駅取付部区間では最大 42 デシベルであり、いずれの区間においても、特定建設作業に係る振動の規制基準値 75 デシベルを下回っていた。

このことから、建設機械の稼働に伴う振動については、概ね適切な施工管理及び環境保全対策が実施されていると評価する。

5.3 廃棄物・残土

(1) 調査結果

本報告書対象期間（2025 年 4 月から 2026 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 5.6 に示すとおりである。

表 5.6 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			2025.4～2026.3実績						累積			備考			
				発生量	リサイクル量		最終 処分量	発生量	リサイクル量		最終 処分量	リサイクル方法	発生量	リサイクル量			最終 処分量		
						率(%)				率(%)					率(%)				率(%)
北梅田立坑 国道2号開削部	廃棄物	コンクリートがら	(トン)	-	-	-	3,138	3,138	100	0	再資源化施設搬出	5,537	5,537	100	0				
		アスファルトがら	(㎡)	1,300	-	-	-	1,141	1,141	100	0	再資源化施設搬出	2,368	2,368	100	0			
		汚泥（土留区間）	(㎡)	8,700	-	-	-	10,088	10,088	100	0	再資源化施設搬出	37,603	37,603	100	0			
		がれき類	(トン)	-	-	-	-	1,418	1,418	100	0	再資源化施設搬出	2,054	2,054	100	0			
		建設混合廃棄物	(トン)	-	-	-	-	97	77	79	20	再資源化施設搬出	675	531	78	144			
		建設発生木材	(トン)	-	-	-	-	20	20	100	0	再資源化施設搬出	106	106	100	0			
		その他	(トン)	-	-	-	-	134	134	100	0	再資源化施設搬出	149	149	100	0			
		建設発生土	(㎡)	96,200	-	-	-	2,293	2,293	100	0	再資源化施設搬出	3,105	3,105	100	0			
中之島駅	廃棄物	コンクリートがら	(トン)	-	-	-	-	867	867	100	0	再資源化施設搬出	3,192	3,192	100	0			
		アスファルトがら	(㎡)	800	-	-	-	-	354	354	100	0	再資源化施設搬出	2,868	2,868	100	0		
		汚泥（土留区間）	(㎡)	41,600	-	-	-	-	89,596	89,596	100	0	再資源化施設搬出	143,638	143,638	100	0		
		がれき類	(トン)	-	-	-	-	-	16,113	16,113	100	0	再資源化施設搬出	21,259	21,145	99	114		
		建設混合廃棄物	(トン)	-	-	-	-	-	76	76	100	0	再資源化施設搬出	149	148	99	1		
		建設発生木材	(トン)	-	-	-	-	-	1	1	100	0	再資源化施設搬出	19	19	100	0		
		その他	(トン)	-	-	-	-	-	1	1	100	0	再資源化施設搬出	440	440	100	0		
		建設発生土	(㎡)	216,000	-	-	-	-	22,923	22,923	100	0	再資源化施設搬出	37,149	36,967	99	182		
西本町駅	廃棄物	コンクリートがら	(トン)	-	-	-	-	682	682	100	0	再資源化施設搬出	3,743	3,743	100	0			
		アスファルトがら	(㎡)	1,900	-	-	-	-	3,383	3,383	100	0	再資源化施設搬出	5,958	5,958	100	0		
		汚泥（土留区間）	(㎡)	45,500	-	-	-	-	55,944	55,944	100	0	再資源化施設搬出	105,072	105,072	100	0		
		がれき類	(トン)	-	-	-	-	-	1,635	1,635	100	0	再資源化施設搬出	8,044	8,044	100	0		
		建設混合廃棄物	(トン)	-	-	-	-	-	4,256	4,256	100	0	再資源化施設搬出	4,287	4,285	99	2		
		建設発生木材	(トン)	-	-	-	-	-	73	73	100	0	再資源化施設搬出	161	161	100	0		
		その他	(トン)	-	-	-	-	-	62	62	100	0	再資源化施設搬出	321	321	100	0		
		建設発生土	(㎡)	285,000	-	-	-	-	18,543	18,543	100	0	再資源化施設搬出	24,142	23,130	95	1,012		
JR難波駅取付部	廃棄物	コンクリートがら	(トン)	-	-	-	-	670	670	100	0	再資源化施設搬出	2,250	2,250	100	0			
		汚泥（土留区間）	(㎡)	6,000	-	-	-	-	3,247	3,150	97	97	再資源化施設搬出	8,311	8,214	98	97		
		がれき類	(トン)	-	-	-	-	-	803	0	0	803	843	13	1	830			
		建設混合廃棄物	(トン)	-	-	-	-	-	51	39	76	12	再資源化施設搬出	88	67	76	21		
		建設発生木材	(トン)	-	-	-	-	-	9	1	12	8	再資源化施設搬出	31	22	70	9		
		その他	(トン)	-	-	-	-	-	6	3	45	3	再資源化施設搬出	37	8	21	29		
		建設発生土	(㎡)	59,000	-	-	-	-	9,379	9,379	100	0	再資源化施設搬出	10,159	10,159	100	0		
		南海新難波駅立坑	廃棄物	コンクリートがら	(トン)	-	-	-	-	472	472	100	0	再資源化施設搬出	5,857	5,583	95	274	
アスファルトがら	(㎡)			1,300	-	-	-	-	222	222	100	0	再資源化施設搬出	1,031	1,031	100	0		
汚泥（土留区間）	(㎡)			95,600	-	-	-	-	6,371	5,742	90	629	再資源化施設搬出	24,172	23,137	95	1,035		
がれき類	(トン)			-	-	-	-	-	580	230	39	350	再資源化施設搬出	1,649	1,247	75	402		
建設混合廃棄物	(トン)			-	-	-	-	-	60	60	100	0	再資源化施設搬出	117	108	92	9		
建設発生木材	(トン)			-	-	-	-	-	1.6	0.3	18	1.3	再資源化施設搬出	23	16	69	7		
その他	(トン)			-	-	-	-	-	6	1	25	5	再資源化施設搬出	174	142	81	32		
建設発生土	(㎡)			364,900	-	-	-	-	1,695	1,695	100	0	再資源化施設搬出	5,745	5,745	100	0		
開削トンネル部 擁壁・掘削部	廃棄物	コンクリートがら	(トン)	-	-	-	-	219	219	100	0	再資源化施設搬出	219	219	100	0			
		アスファルトがら	(㎡)	1,300	-	-	-	-	10	10	100	0	再資源化施設搬出	10	10	100	0		
		汚泥（土留区間）	(㎡)	8,000	-	-	-	-	11	11	100	0	再資源化施設搬出	11	11	100	0		
		がれき類	(トン)	-	-	-	-	-	12	0	0	12	12	0	0	12			
		建設混合廃棄物	(トン)	-	-	-	-	-	3	3	100	0	再資源化施設搬出	3	3	100	0		
		その他	(トン)	-	-	-	-	-	59	59	100	0	再資源化施設搬出	59	59	100	0		
		合 計	廃棄物	コンクリートがら	(トン)	63,500	-	-	-	6,048	6,048	100	0	-	20,798	20,524	98	274	
				アスファルトがら	(㎡)	7,100	7,029	99	71	5,110	5,110	100	0	-	12,234	12,234	100	0	
汚泥（土留区間）	(㎡)			205,400	184,860	90	20,540	165,257	164,531	99	726	-	318,807	317,675	99	1,132			
がれき類	(トン)			7,900	-	-	-	20,561	19,396	94	1,165	-	33,860	32,502	95	1,358			
建設混合廃棄物	(トン)			4,700	2,820	60	1,880	4,543	4,511	99	32	-	5,319	5,142	96	177			
建設発生木材	(トン)			1,200	-	-	-	105	95	90	10	-	340	324	95	16			
その他	(トン)			-	-	-	-	268	260	97	8	-	1,180	1,119	94	61			
建設発生土	(㎡)			1,101,100	880,880	80	220,220	54,833	54,833	100	0	-	78,708	77,514	98	1,194			

※「その他」については、単品分離された伐木材・伐根材、紙屑、廃プラスチック、金属屑などを示す。

※建設混合廃棄物のリサイクル率については、委託先の処理施設が示す年間の実績リサイクル率を記載しており、リサイクル量については実績リサイクル率をもとに算出している。

(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。

アスファルトがら及び建設混合廃棄物のリサイクル率はすべての区間において、本事業の目標値を達成している。

また、アスファルトがら発生量の区間別累積値は、北梅田立坑・国道2号開削部区間では追加工事により道路掘削作業が増加したため、中之島駅区間では追加工事により駅部両端外側の地盤改良範囲が増加し、仮覆工での舗装撤去及び設置が増えたため、西本町駅区間では工事中舗装計画の変更に伴いアスファルト舗装量及びアスファルト撤去数量（アスファルトがら）が増加したため、それぞれ予測発生量を超過しているものの、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。

建設混合廃棄物発生量の全区間の累積値は、工事の進捗に伴い、分別不能な廃棄物（建設混合廃棄物）が増加したことから予測発生量を超過しているものの、その多くを再資源化施設に搬出することでリサイクル率は96%となっている。

他には、目標値は設定していないものの、がれき類発生量の全区間の累積値は、設計変更等による道路掘削作業の増加に伴い、地中障害物の撤去等の追加工事が発生したため、予測発生量を超過している。ただし、その多くを再資源化施設に搬出することにより、リサイクル率は95%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。さらに、土留工の施工範囲を必要最小限にし、建設副産物の発生が少ない ECOMW 工法¹⁾、CSM 工法²⁾、CRM 工法³⁾を選定することにより、排出抑制に努めた。

建設発生土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%であり、本事業の目標値を達成している。汚泥（土留区間）のリサイクル率についても90～100%であり、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のリサイクル率をみると、汚泥（土留区間）は99%、建設発生土は98%と、それぞれ本事業の目標値を達成している。

※1. ECOMW 工法：セメントミルクの注入量を低減することにより発生泥土を少なくする工法

2. CSM 工法：原位置土とセメントを混合することにより、発生残土を少なくする工法

3. CRM 工法：発生土にセメントを混合し、ソイルセメント（再資源）として壁体を構築する工法
用地の制約があり土留を壁体として利用する場合はCSM工法またはCRM工法、大深度の場合はCRM工法

なお、汚泥（土留区間）発生量の区間別累積値は、北梅田立坑・国道2号開削部区間では当初計画から地盤改良工事が増加したため、中之島駅区間では地盤改良工の高圧噴射工法での施工数量（施工本数及び改良範囲）が追加工事により増加したため、西本町駅区間では設計変更による数量増及び土質変更による排泥量の増加のため、JR難波駅取付部区間では施工時の地盤条件、施工時間制限によるラップ施工、ヤードが狭いことによるタンクの洗浄水増加等による排泥量増加のため、それぞれ予測発生量を超過しているものの、その多くを再資源化施設に搬出することでリサイクル率は95～100%となっている。

さらに、中之島駅区間では、高圧噴射攪拌工法による地盤改良工において当初計画の見直しを行い、造成本数を削減することにより、汚泥の発生量の抑制に努めている。

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。

6. 環境保全及び創造のために講じた措置

表 6.1 環境保全措置の履行状況

環境影響評価書に記載の措置の内容	履行状況
建設工事中 (1) 工事計画 ・建設工事の実施にあたっては、できる限り最新の公害防止技術や工法等の採用及び低公害型建設機械の使用等、周辺地域に対する環境影響の回避・低減対策の実施に努める。 ・工事関連車両の運行にあたっては、車両通行ルート of 適切な選定、通行時間帯の配慮、輸送効率の向上、運転者への適正走行の周知徹底、工事関係車両の運行管理等、周辺地域に対する環境影響の回避・低減対策の実施に努める。 ・建設工事の実施にあたっては、工事車両出入口における適切な誘導員配置や搬出入時間帯の配慮、クレーン揚重時の吊荷が敷地外に越境しないよう管理することにより、飛来落下災害を防止するなど、歩行者の安全確保に努める。 ・国道 25 号から新今宮駅間の道路上空に計画する高架鉄道は、可能な限り上部工をプレキャスト工法（工場製作して現場で設置する方法）とすることで工事関連車両の削減に努める。 ・基本的には、昼間工事を予定しているが、やむを得ず夜間工事を実施する場合は、事前に地元住民に周知し、生活環境に著しい影響が生じないように工事計画について十分な検討をする。 (2) 交通計画 ・建設工事の実施にあたっては、工事関連車両の走行ルートは歩道を有する幹線道路や高速道路利用を優先し一般道路の走行を可能な限り短くすることにより交通渋滞の防止や歩行者等の交通安全確保に努める。 ・国道 25 号から新今宮駅間の道路上空に計画する高架鉄道は、可能な限り上部工をプレキャスト工法（工場製作して現場で設置する方法）とすることで道路交通への影響低減に努める。 ・開削工事では車線規制範囲が可能な限り小さくなるよう、施工順序や施工範囲に配慮し、開口部への覆工板の早期設置や道路の切り回し、迂回路の設定を行うなど、交通への影響低減に努める。	・建設工事の実施にあたって、排出ガス対策型及び低騒音型の建設機械を使用、防音シートを設置した。（写真 8. 1、写真 8. 10～写真 8. 11） ・地域住民等の意見及び関係機関の指導を踏まえて、通行ルートの選定、通行時間の設定、運転者へ現場教育を実施した。（写真 8. 2） ・建設工事の実施にあたって、箇所毎に交通誘導員を配置し、クレーン旋回時の吊荷は敷地内を通過させた。（写真 8. 3） ・未着工（今回対象工事なし） ・昼間工事を基本として実施した。夜間工事の際は、事前に地域住民に周知し、低騒音型の建設機械を使用、防音シートを設置した。（写真 8. 1、写真 8. 11） ・工事関連車両は幹線道路や高速道路を利用し、地域住民等の意見及び関係機関の指導を踏まえて、運行ルートを選定した。 ・未着工（今回対象工事なし） ・建設工事の実施において、関係機関の指導を踏まえて、車線規制を行うとともに、必要に応じ、通行止め道路に対し告知看板を設置するとともに、開口部への覆工板を設置し、交通への影響低減を図った。（写真 8. 4）

・地上区間において道路の横断交通を遮断する箇所については、関係機関と協議し交通誘導等の検討を行い横断交通への影響低減に努める。 ・広域的な渋滞回避、低減措置について、関係機関等と十分に調整を図る。	・地域住民等の意見及び関係機関の指導を踏まえて、交通誘導員を配置した。（写真 8.3）
(3) 緑化計画 ・掘削区間から高架区間で行う道路の再整備に際しては、可能な限り緑化に努める。具体的な緑化計画については、今後、詳細な設計と併せて、関係機関と協議・調整を行い、決定する。 ・開削工事区間及び立坑工事区間についても、道路植栽の復旧等について、関係機関と協議・調整を行い、決定する。	・幹線道路利用するとともに、地域住民等の意見及び関係機関の指導を踏まえて、運行ルートを選定した。 ・未着工（今回対象工事なし） ・関係機関と協議し、道路植栽の復旧等について協議・調整を行った。
(4) 大気質 ・工事計画の策定にあたっては、工事実施時点での最新の公害防止技術や工法等の採用等により、周辺地域に対する環境影響の回避・低減対策を検討する。 ・建設工事の実施にあたっては、工事実施時点における最新の国土交通省指定の排出ガス対策型建設機械を、市場性を考慮して積極的に採用するとともに、良質燃料の使用等により、更なる排出量の削減に努める。 ・工事区域の周囲に必要な応じて万能塀を設置するとともに、地上での工事実施時は必要に応じて散水を行う。 ・工事現場の状況や作業内容に応じて、土砂運搬時のダンプトラック荷台へのシート掛け、タイヤに土砂が付着する場合のタイヤ洗浄、工事現場に近接する住宅前への防じんネットの設置の措置を講じる。 ・工事関連車両の走行ルートは、歩道を有する幹線道路や高速道路利用を優先し、一般道路の走行を可能な限り短くすることにより、交通渋滞の防止や歩行者等の交通安全確保に努める。 ・また、通行時間帯の配慮、輸送効率の向上、運転者への適正走行の周知徹底等により、周辺地域に対する環境影響の回避・低減対策を検討する。 ・建設機械の稼働の分散を図り、工事の平準化、同時稼働、同時運行のできる限りの回避など適切な施工管理を行う。 ・アイドリングストップや空ぶかしの防止等について、適切な施工管理及び周知徹底を行う。	・排出ガスを抑制する工法を採用し、排出ガス対策型の建設機械を使用した。（写真 8.1） ・排出ガス対策型建設機械を選定・採用し、石油大手会社正規代理店にて混入物のない良質燃料を購入した。 ・工事区域の周囲に万能塀を設置するとともに、地上での工事実施時は適宜散水を行った。（写真 8.5、写真 8.6） ・土砂運搬時はダンプトラック荷台へのシート掛け及びタイヤ洗浄を行った。掘削時施工箇所に防じんネットを設置した。（写真 8.7～写真 8.9） ・工事関連車両は幹線道路を利用し、地域住民等の意見及び関係機関の指導を踏まえて、運行ルートを選定した。 ・地域住民等の意見及び関係機関の指導を踏まえて、運行ルートの選定、通行時間の設定、運転者へ現場教育を実施した。（写真 8.2） ・施工規模に応じて建設機械を選定し、同時稼働、同時運行を回避した。 ・工事関連車両や建設機械の運転に際してアイドリングストップの励行を行った。

(5) 水質・底質

- ・ケーシングパイプ等の引抜き時には、工事区域の周囲に汚濁防止膜を設置することにより濁りの拡散防止に努める。また、仮締切内の工事排水については、河川への濁り拡散を防止するため適切な濁水処理を行う。

○ ケーシングパイプ等の引抜き工事

- ・河床の地盤改良では、水質への影響を考慮した使用材料や工法に配慮する。
- ・引抜き速度や本数の計画策定時には、水質への影響を考慮した施工計画を立てる。

○ 工事排水

- ・ポンプアップの際には土砂を吸い込まないように配慮する。

- ・ポンプの吐出し量や吐出し位置の適正化を図る。

- ・濁水処理による放流水の SS 濃度は、現況河川の SS 濃度など十分考慮したうえで設定することとし、放流する濃度の管理や放流量の施工管理に努める。

- ・河川の濁りへの影響の観点から、放流先を公共下水道とすることを検討する。

- ・他の水質指標 (pH、D0) についても、施工管理の中で確認する。

- ・今後の詳細な工事計画の策定にあたっては、周辺の水質環境への影響を更に低減できるよう工期の短縮など詳細検討を行うこととする。

(6) 地下水・土壌

- ・汚染土壌を事業計画地から搬出する場合には、関係法令等に準拠し、適切に汚染土壌の搬出、運搬及び処理を行う。

- ・施設完成時に自然由来の汚染土が露出しないよう、覆土や舗装を施す。

- ・汚染が認められた工事排水に関しては、凝集沈殿や吸着除去等の適切な方法で処理を行う。

- ・処理後の工事排水を公共下水道へ放流する際は、下水道管理者と協議し適切に行う。

- ・人為由来の土壌汚染区域の施工に際しては、遮水壁により地下水を遮断した後に掘削するなど関係機関と協議し、適切な対策方法を選定する。

- ・工事区域の周囲に汚濁防止膜を設置することにより濁りの拡散防止に努めた。仮締切内の工事排水については、河川への濁り拡散を防止するため、全て濁水処理設備を経由して排水した。(写真 8.13～写真 8.15)

- ・未着工 (以下の理由により今回対象工事なし)

- ・鋼管矢板の配置が変更され、鋼管矢板が連続して配置されることになったため、配置されない区間への欠損防護のための地盤改良がなくなった。このため、地盤改良用のケーシングパイプ引抜き工事がなくなった。

- ・ポンプアップの際には、土砂を吸い込まないように排水ポンプは河床に置かない等の配慮をした。

- ・ポンプの吐出し量は濁水処理設備の処理能力 (最大 10m³/h) を超えないポンプ (2 インチ) を設置した。また、ポンプアップ箇所は鋼管杭際に設定し、集水できるように周辺に導水用の溝を設置した。

- ・濁水処理による放流水の SS 濃度は、管理基準値を設定し、放流する濃度の管理や放流量の施工管理を実施した。(写真 8.14)

- ・河川の濁りへの影響の観点から、放流先を公共下水道とすることを検討したが、放流水の SS 濃度を確認した結果、管理基準値を大きく下回ったことから、河川課と協議の結果、河川への放流とした。

- ・他の水質指標 (pH、D0) についても、施工管理の中で水質調査を実施し確認した。(写真 8.14)

- ・工事計画の策定にあたっては、道頓堀川の仮締切範囲を可能な限り縮小することで、周辺の水質環境への影響を更に低減できるよう工期の短縮を行った。

- ・汚染土の搬出区間では、関係法令等に準拠し、発生性状に合わせた上で、適切に搬出、運搬及び処理を実施した。

- ・未着工 (今回対象工事なし)

- ・西本町駅区間では、掘削前に基準値を超過した地下水が確認できたため、排水処理施設を配置し、処理してから下水へ放流した。

- ・工事排水を公共下水道に排水する場合、使用開始届を提出した上で、大阪市に設備及び排水状況の現地確認を受けた。

- ・土壌汚染区域の施工に際しては、排水量、含有物、排水管理基準について、大阪市建設局下水道部との協議を実施した。

(7) 騒音・振動 ・工事計画の策定にあたっては、工事実施時点での最新の公害防止技術や工法等の採用等により、周辺地域に対する環境影響の回避・低減対策を検討する。 ・建設工事の実施にあたっては、国土交通省指定の低騒音型建設機械の採用や、音源パワーレベルが大きなユニットの稼働時においては、工事実施時点での最新の超低騒音型建設機械を、市場性を考慮して積極的に採用し、騒音の発生の抑制に努める。 ・騒音が最大と予測された高さにおいても計測を行い、対策が必要な個所については、工事敷地境界での防音効果の高い万能塀や、建設機械周辺に防音シートなどを設置する。 ・工事関連車両の走行ルートは、歩道を有する幹線道路や高速道路利用を優先し、一般道路の走行を可能な限り短くすることにより、交通渋滞の防止や歩行者等の交通安全確保に努める。 ・また、通行時間帯の配慮、輸送効率の向上、運転者への適正走行の周知徹底等により、周辺地域に対する環境影響の回避・低減対策を検討する。 ・工事の平準化、同時稼働、同時運行のできる限りの回避、同時稼働するユニット間の距離を確保するなど適切な施工管理を行う。 ・必要に応じて、工事ヤード付近の騒音レベル・振動レベルを計測し、表示する。 ・アイドリングストップや空ぶかしの防止等について、適切な施工管理及び周知徹底を行う。	・振動や騒音を抑制する工法を採用し、低騒音型の建設機械を使用した。（写真 8.1） ・低騒音型の建設機械を使用した。（写真 8.1） ・騒音が最大と予測された高さにおいても事後調査を実施した。（写真 8.19～写真 8.20） 工事区域の周囲に万能塀を設置し、建設機械を防音シートで覆った。（写真 8.4、写真 8.10～写真 8.11） ・幹線道路利用するとともに、地域住民等の意見及び関係機関の指導を踏まえて、運行ルートを選定した。 ・地域住民等の意見及び関係機関の指導を踏まえて、運行ルートの選定、通行時間の設定、運転者への現場教育を実施した。（写真 8.2） ・施工規模に応じて建設機械を選定し、同時稼働、同時運行を回避した。 ・建設機械の稼働位置や周辺の土地利用の状況を踏まえ、騒音、振動を計測し、表示した。（写真 8.12） ・工事関連車両や建設機械の運転に際してアイドリングストップの励行を行った。
(8) 地盤沈下 ・地下構造物設置後、上部の土留壁は可能な限り撤去し、不圧水層の地下水の流動を確保するよう努め、地下構造物の存在に係る地盤沈下の影響をできる限り低減する計画とする。 ・土留壁の掘削にあたっては、支保工を設置し、土留壁が土圧により内部に変形しないようにする。 ・土留壁の継目に遮水対策を実施することにより、漏水が発生しないようにする。	・未着工（今回対象工事なし） ・土留壁の掘削にあたっては、土留支保工を設置し、土留壁が土圧により内部に変形しないようにした。（写真 8.21） ・土留壁の連続性を確保することで、漏水が発生しないようにした。

・ 工事中の施工管理として、以下を実施する。 ・ 漏水などが起きた場合に地下水位の低下の可能性あることから、地下水位の異常な変位がないことを確認するため、開削工事区間周辺に観測井を設置し、地下水位の状態を監視する。 ・ 土留支保（切梁、腹起し）及び立坑内外の周辺環境の点検管理（内側は漏水の有無、外側は地盤のひび割れなど）を行う。 ・ 地下水位に異常な変位などがあった場合は、工事を一時中止し、原因究明のうえ必要な措置を講じる。	・ 工事中の施工管理として、観測井を設置し、地下水の状況を監視できる体制をとった。北梅田立坑区間を除いては、地下水位の異常は確認されていない。 ・ 土留支保及び立坑内外の周辺環境の点検管理を実施した。 ・ 北梅田立坑区間では、障害物撤去工において異常出水が発生したことから、その原因を究明し、必要な対策工事を実施した。
(9) 日照障害 ・ 工事中に防音シートの設置により日照障害の影響が生じる場合は、騒音対策が必要ないときに防音シートを撤去するなどの配慮を行う。	・ 未着工（今回対象工事なし）
(10) 廃棄物・残土 ・ 施工範囲を必要最小限とするとともに、事業実施段階における最新の技術開発や施工条件等を踏まえ、可能な限り建設副産物の発生が少ない工法を選定することにより、排出抑制に努める。 ・ 工事計画の策定にあたっては、再使用可能な型枠を使用すること、アスファルトがら、コンクリートがら、建設発生木材については、再資源化施設へ搬出すること等により、廃棄物等の発生抑制及び再資源化率の向上に向けた適切な措置を講じる。 ・ 建設汚泥については、土留区間のうち柱列式連壁区間において、最新技術を踏まえ、泥土発生率の小さな工法を選定し、発生量を抑制するとともに、工事発注までの間に、各リサイクル施設の受入れ可能品目、受入れ可能量を調査し、確実にリサイクル処理ができることを確認の上、着工する。 ・ シールド区間の工事にあたっては、余掘りが極力小さくなる工法を選定し、建設汚泥の発生量を抑制する。 ・ 工事期間中においても新技術・新工法の動向を注視し、積極的に採用する等、最終処分量の更なる低減に努める。 ・ 事後調査を通じて、発生抑制や再資源化率の向上に継続的に取り組む。	・ 施工範囲を必要最小限にし、土留工では ECOMW 工法（セメントミルクの注入量を低減することにより発生泥土を少なくする）、CSM 工法（原位置土とセメントを混合することにより、発生残土を少なくする）、CRM 工法（発生土にセメントを混合し、ソイルセメント（再資源）として壁体を構築する）などの建設副産物の発生が少ない工法を選定した。 ・ アスファルトがら、コンクリートがら、建設発生木材については、再資源化施設へ搬出した。 ・ 建設汚泥については、工事発注までの間に、各リサイクル施設の受入れ可能品目、受入れ可能量を調査し、確実にリサイクル処理ができることを確認の上、着工した。 ・ 未着工（今回対象工事なし） ・ 工事期間中においても新技術・新工法の動向を注視した。 ・ 事後調査を通じて、発生抑制や再資源化率の向上に継続的に取り組んだ。

(11) 水 象 ・ 工事中の流路幅をできる限り確保できるよう施工計画を検討する。 ・ 工事による影響期間を最小限にとどめるよう工程計画を検討する。 ・ 河川管理者との協議により適切な対応を行う。	・ 工事中は流路幅をできる限り確保した施工計画とし、流量計算を実施した上で、流下能力に影響がないことを河川管理者に確認のうえ施工計画を立案した。 ・ 道頓堀川の仮締切範囲を可能な限り縮小することで、工事による影響期間を最小限にとどめるよう工程計画を検討した。 ・ 河川管理者をはじめとする関係機関との協議を踏まえ、既設構造物や航路に影響が生じないよう適切な対応を行った。
(12) 動物・植物・生態系 ・ 工事による改変区域をできる限り最小限にとどめるよう施工計画を検討する。 ・ 工事による影響期間を最小限にとどめるよう施工計画を検討する。 ・ 護岸復旧に際しては、河川管理者と協議のうえ、現状と同様な生息環境となるよう形状や素材を検討する。 ・ 工事排水による河川水質について、施工管理の中で水質調査を実施し、影響の把握に努める。 ・ 仮締切時の工事排水は河川の中心寄りに排水口を設けることで護岸付近の濁り影響が少しでも低減できるような配慮を行う。 ・ 貴重種であるオオイシソウ科 <i>Compsopogon caeruleus</i> (Balbis) Mont. については、関係機関に相談し、必要に応じて専門家の意見聴取などを行い、適切な措置を行う。	・ 施工計画を見直して道頓堀川の仮締切範囲を縮小することで、改変区域をできる限り最小限にとどめるよう検討した。 ・ 上記の結果、仮締切の工事期間が短縮されることから、工事による影響期間を最小限にとどめる工程計画となった。 ・ 未着工（今回対象工事なし）ではあるが、使用材料については、事前に河川管理者と協議のうえ、現状と同様な生息環境となるような形状や素材を採用する。 ・ 工事排水による河川水質について、施工管理の中で水質調査を実施し、影響の把握に努めた。（写真 8.14） ・ 仮締切時の工事排水は河川の中心寄り（鋼管杭際）に排水口を設けることで護岸付近の濁り影響が少しでも低減できるような配慮した。（写真 8.15） ・ 未着工（今回対象工事なし）
(13) 自然とのふれあい活動の場 ・ 施工ヤードの範囲を極力小さくする。 ・ 工期を極力短くするよう努める。 ・ 周辺との調和を図るように施工ヤード（万能塀）の景観配慮に努める。 ・ 万能塀の設置と合わせアイドリングストップや空ぶかしの防止等について適切な施工管理を行う。 ・ 施設利用者等に対し、できる限り早い段階で、工事の内容、規制の情報などの情報提供を、ホームページや現地での掲示等により行う。	・ 施工ヤードの範囲は、改変区域に示すとおり広場空間の利用性に変化が生じない計画とした。 ・ 道頓堀川の仮締切範囲を可能な限り縮小することで、工事による影響期間を最小限にとどめるよう工程短縮に努めている。 ・ 周辺との調和を図るように万能塀のデザインとしてイミテーションフラワーを採用し、景観配慮に努めた。（写真 8.16） ・ 万能塀の設置と合わせアイドリングストップや空ぶかしの防止等の励行を行った。 ・ 工事の内容・規制情報等に関する施設利用者等への周知については、工事説明会や施工前に現地看板を設置する等、できる限り早い段階で情報提供を行った。（写真 8.17～写真 8.18）

・仮囲い等を含む仮設構造物については、歩行者だけではなく、船舶からの視点にも配慮した仮設計画となるよう検討する。	・歩行者に対しては、イミテーションフラワーを使った万能塀や花壇の設置を行った。船舶に対しては、LED を設置し、夜間の景観にも配慮した。
(14) 文化財 ・改変区域を最小限にとどめ、土地の改変に係る文化財への影響をできる限り低減する計画とする。	・開削トンネル部区間及び掘割・擁壁部区間で試掘調査を行ったところ、遺構や遺物は確認されなかった。（写真 8.22）

7. 市長意見及びその履行状況

表 7.1 市長意見に対する都市計画決定権者の見解及び履行状況

市長意見	都市計画決定権者の見解	履行状況
大気質 各予測区間における予測結果は環境基準値を下回っているものの、その影響は広範・長期に及ぶことから、建設機械の稼働の分散を図るとともに、最新の排出ガス対策型建設機械を積極的に採用し、更なる環境負荷の低減に努めること。	今後の工事計画の策定にあたっては、周辺の大気環境への影響をさらに軽減できるように詳細検討を行う。特に掘削工事や土留工事等の長期間、常時稼働する建設機械は、市場性を考慮して最新の排出ガス対策型の採用に努める。さらに、建設機械の稼働が空間的、時間的に分散するよう工事計画を検討する。また、工事中の環境保全措置の実施状況及び建設機械の稼働状況等を把握し、環境保全対策の効果が確実に得られるよう適切な施工管理を行う。	- 排出ガス対策型建設機械を選定・採用し、石油大手会社正規代理店にて混入物のない良質燃料を購入した。 - 土砂運搬時はダンプトラック荷台へのシート掛け及びタイヤ洗浄を行った。掘削時施工箇所に防じんネットを設置した。（写真 8.7～写真 8.9） - 工事関連車両は幹線道路を利用し、地域住民等の意見及び関係機関の指導を踏まえて、運行ルートを選定、通行時間の設定、運転者へ現場教育を実施した。（写真 8.2） - 施工規模に応じて建設機械を選定し、同時稼働、同時運行を回避した。 - 工事関連車両や建設機械の運転に際してアイドリングストップの励行を行った。
騒音 事業計画路線のうち地上区間周辺には中高層住宅等が立地しているため、計画段階から最新技術を用いた防音壁やレール構造の変更など複数の対策について検討を行い、適切に実施することにより、騒音影響の低減を図ること。	沿線に近接した既存の住居及び中高層住宅等の環境保全対象施設の高さ方向で指針に示された騒音レベルを超える地点があるため、今後実施する鉄道構造物の設計において、セミシェルターなどの最新の技術も踏まえた具体的な対策内容やその実施箇所について検討し、関係機関や地域住民等とも十分調整を図りながら、適切な措置を講じる。また、掘削壁面の吸音材については吸音率 0.9 以上のより吸音効果のある材料を選定するとともに、線路は分岐部等を除いて可能な限りレールの継目解消（長尺レール化）を図る。さらに、鉄道供用後に伴う事後調査の結果も踏まえて、必要に応じて適切な措置を講じることにより、騒音の低減に努める。	未着工（今回対象工事なし）

・工事期間が長期に及ぶこと、施工範囲に近接して住居が存在することから、予測の前提とした対策に加えて、技術開発の状況を踏まえた最新の超低騒音型建設機械を積極的に導入するなど、騒音影響の更なる低減を図ること。	・建設機械の選定に際しては、市場性を考慮して最新の超低騒音型建設機械を積極的に採用する。さらに、建設機械の稼働が空間的、時間的に分散するよう工事計画を検討する。また、工事中の環境保全措置の実施状況及び建設機械の稼働状況等を把握し、環境保全対策の効果が確実に得られるよう適切な施工管理を行うとともに、必要に応じて、工事ヤード付近の騒音レベルを計測し、表示を行う。	・振動や騒音を抑制する工法を採用し、低騒音型の建設機械を使用した。（写真 8.1） ・建設機械の稼働位置や周辺の土地利用の状況を踏まえて調査位置を選定し、騒音を計測した。また、工事区域の周囲に万能塀を設置し、建設機械周辺に防音シートを設置した。（写真 8.5、写真 8.10～写真 8.12） ・地域住民等の意見及び関係機関の指導を踏まえて、運行ルートを選定、通行時間の設定、運転者へ現場教育を実施した。（写真 8.2） ・施工規模に応じて建設機械を選定し、同時稼働、同時運行を回避した。 ・工事関連車両や建設機械の運転に際してアイドリングストップの励行を行った。
景観 ・地上構造物は、大阪の都心部に位置し、存在感が大きいものとなることから、デザインや色彩等については、関係機関等と十分に協議を行い、優れた地域景観の創造に努めること。	・地上構造物のデザインについては、今後、関係機関と協議を行い、騒音対策への配慮も踏まえ、さらには必要に応じて専門家の意見等を聞きながら詳細設計を進める。	・未着工（今回対象工事なし）

8. 履行状況写真



写真 8.1 排出ガス対策型及び低騒音型機械



写真 8.2 現場教育状況

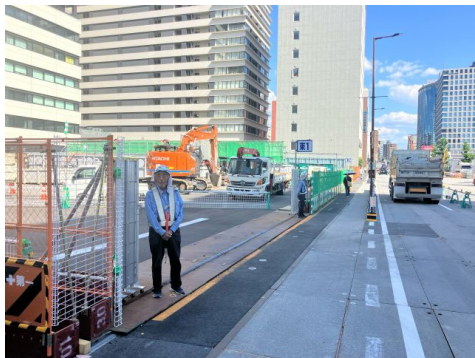


写真 8.3 交通誘導員配置状況

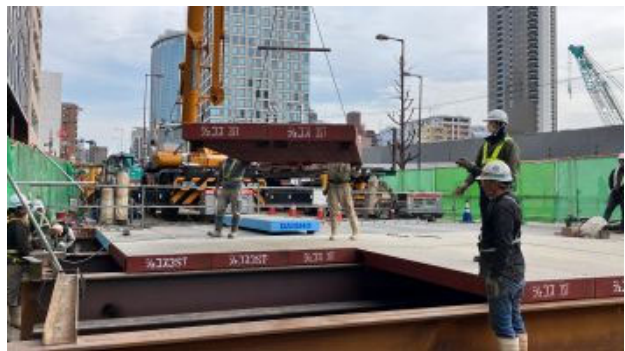


写真 8.4 履工板設置状況



写真 8.5 万能塀設置状況

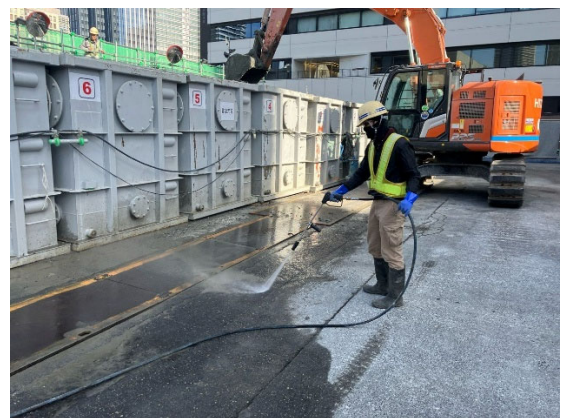


写真 8.6 散水状況



写真 8.7 荷台へのシート掛け



写真 8.8 タイヤ洗浄状況

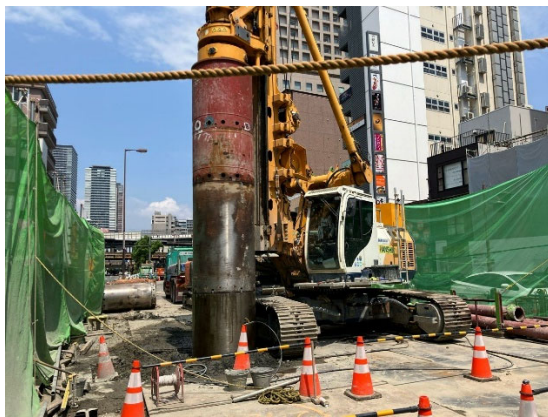


写真 8. 9 防じんネット設置状況



写真 8. 10 防音シート設置状況

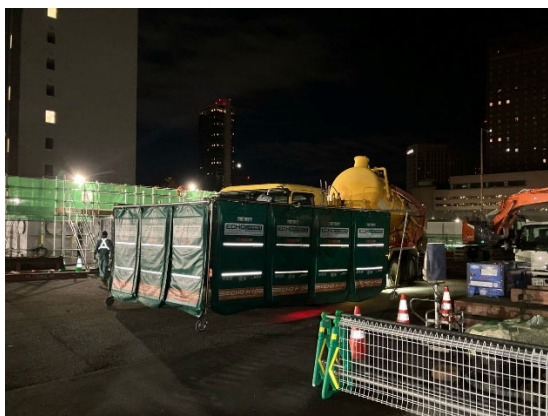


写真 8. 11 防音シート設置状況（夜間）



写真 8. 12 騒音・振動の計測・表示

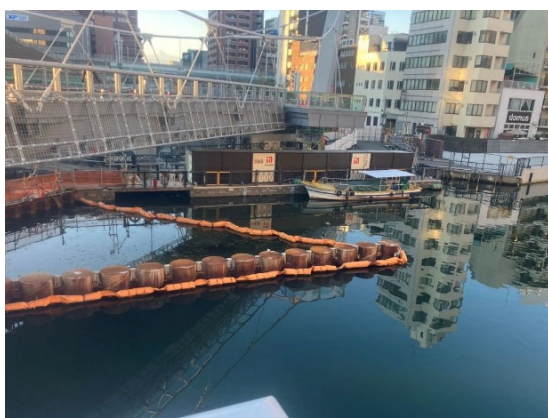


写真 8. 13 汚濁防止膜設置状況



写真 8. 14 水質施工管理の状況



写真 8. 15 仮締切時の工事排水口の状況



写真 8. 16 万能塀の景観配慮状況



写真 8.17 工事内容の掲示状況

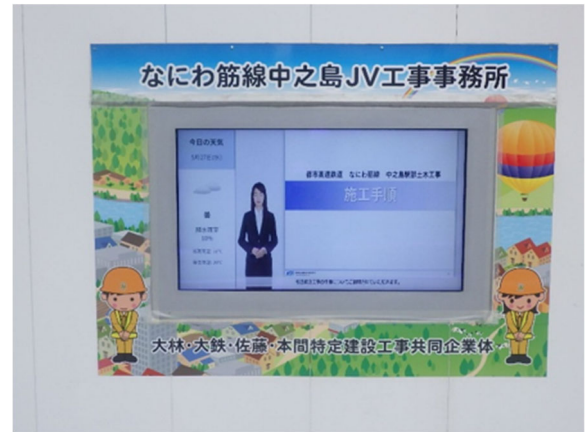


写真 8.18 工事内容の掲示状況(サイネージ)



写真 8.19 騒音・振動事後調査実施状況
(中之島駅区間)



写真 8.20 騒音・振動事後調査実施状況
(JR 難波駅取付部区間)



写真 8.21 土留支保工実施状況



写真 8.22 埋蔵文化財試掘調査状況