



# 淀川左岸線延伸部 環境影響評価書の概要

## ■ このパンフレットについてのご質問・お問い合わせは…

### 国土交通省 近畿地方整備局 浪速国道事務所 調査課

大阪府枚方市南中振3丁目2番3号 TEL.072-833-0261 (代表)  
<http://www.kkr.mlit.go.jp/naniwa/>

### 大阪府 都市整備部 交通道路室 道路整備課 都市計画室 計画推進課

大阪府大阪市中央区大手前2丁目 TEL.06-6941-0351 (代表)  
<http://www.pref.osaka.lg.jp/doroseibi/>  
<http://www.pref.osaka.lg.jp/sokei/>

### 大阪市 都市計画局 計画部 都市計画課(幹線道路担当)

大阪府大阪市北区中之島1丁目3番20号 TEL.06-6208-7871  
<http://www.city.osaka.lg.jp/toshikeikaku/>

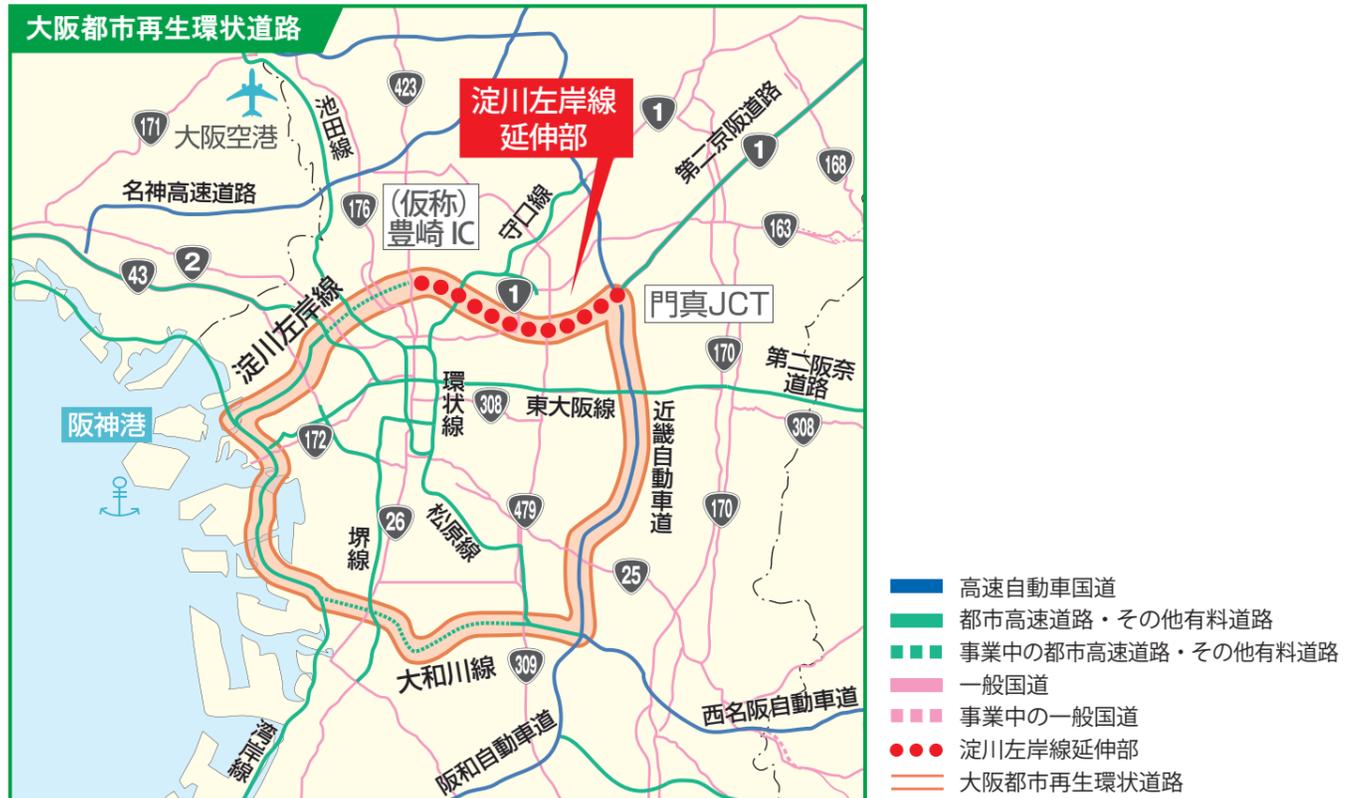
# 1 淀川左岸線延伸部の概要

## 大阪都市再生環状道路の一部を構成する淀川左岸線延伸部

淀川左岸線延伸部は、政府の「都市再生プロジェクト」に位置付けられた「大阪都市再生環状道路」の一部を構成する道路で、大阪市北区豊崎付近から門真市穂島付近までの延長約 8.7 kmの自動車専用道路です。

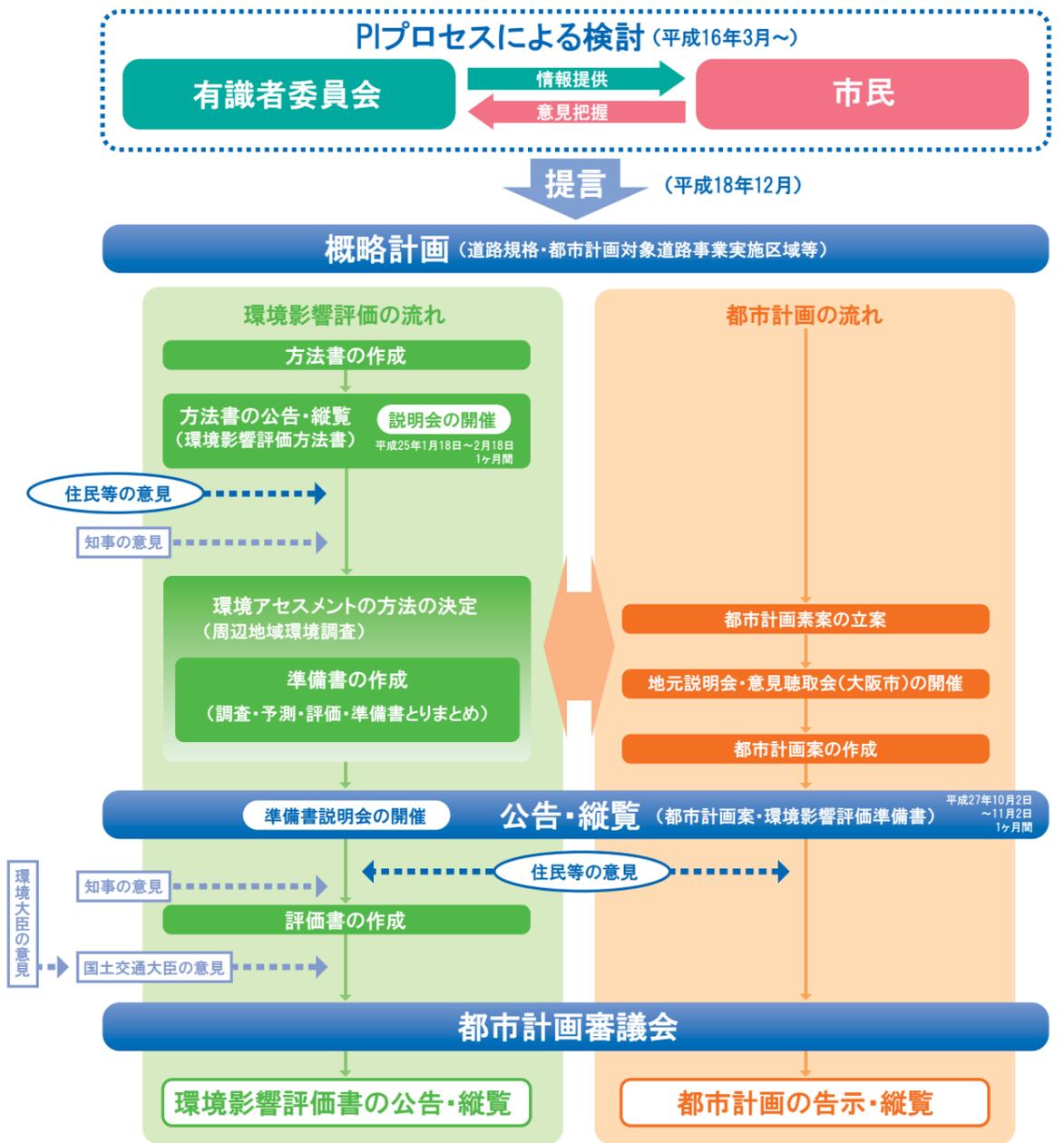
この道路は、事業中の大和川線・淀川左岸線及び整備済みの湾岸線、近畿自動車道とともに、延長約 60 kmの「大阪都市再生環状道路」を形成します。

**【大阪都市再生環状道路】**  
 第二京阪道路を介して、名神高速道路等と阪神港及び関西国際空港を結ぶ主要な幹線道路であり、また、大阪都心部の慢性的な渋滞の緩和や沿道環境の改善とともに、新たな拠点エリアを誘引する都市活性に繋がる道路です。



# 2 手続きの流れ

## 手続きの流れ



## 環境影響評価（環境アセスメント）とは

事業の実施にあたり、周辺環境への影響について、あらかじめ調査、予測、評価を行い、その結果を公表して住民の方々や地方公共団体などから意見を聴き、それらを踏まえて環境の保全の観点から、より良い事業計画を作り上げていこうという制度です。

### 【環境アセスメントに関する図書】

- 方法書：これから行う環境アセスメントの方法を伝えるものです。
- 準備書：環境アセスメントの結果を伝えるものです。
- 評価書：準備書に対する意見を踏まえて、必要に応じて内容を修正したものです。

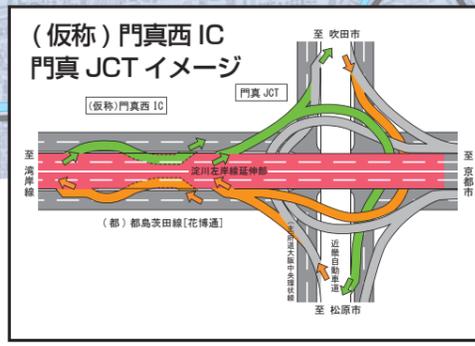
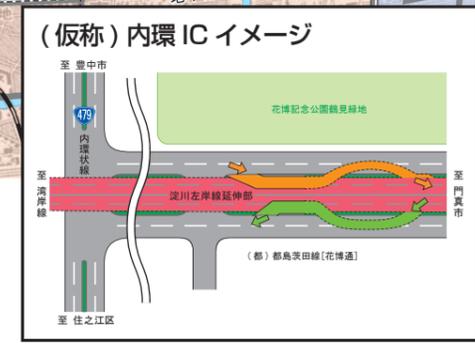
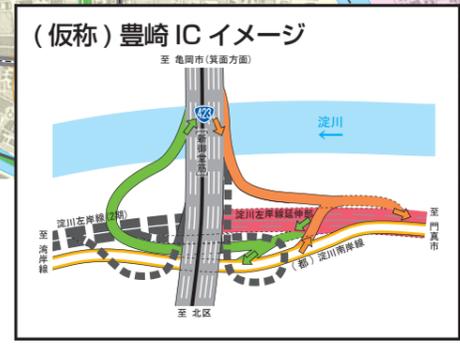
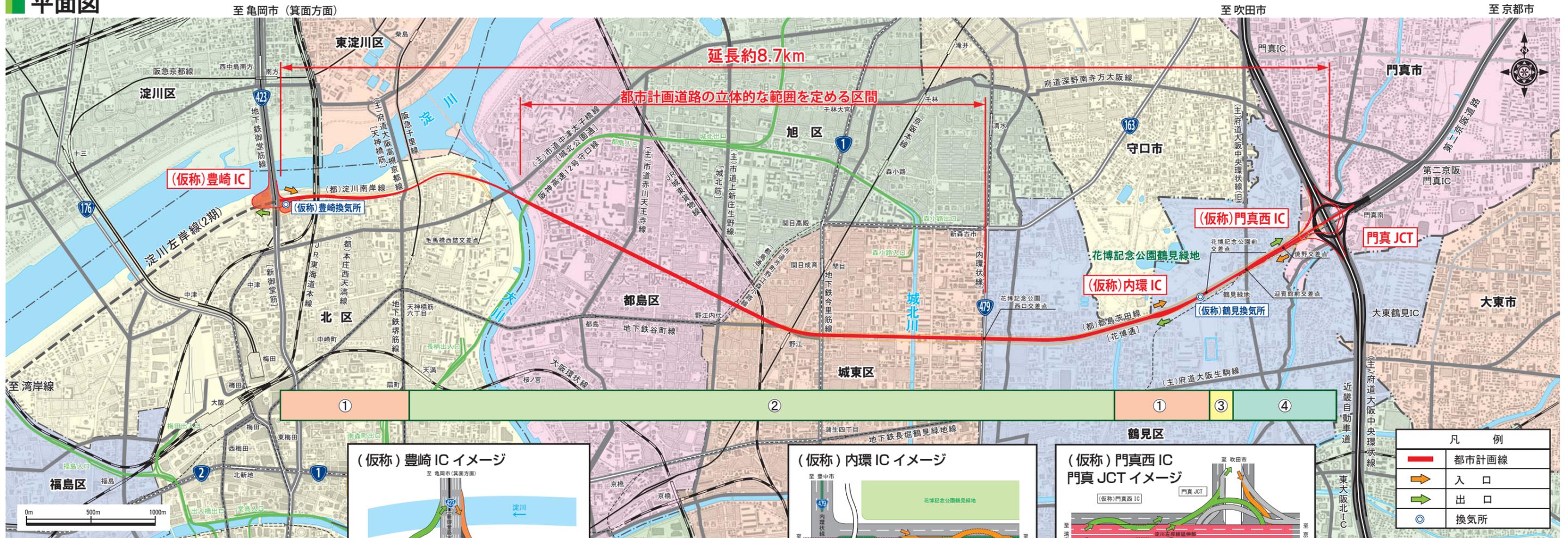
## 目次 Contents

1. 淀川左岸線延伸部の概要	1
2. 手続きの流れ	2
3. 淀川左岸線延伸部の計画概要	3
4. 予測・評価項目	6
5. 環境影響評価の結果の概要	6
6. 総合評価	14

注:「(仮称)淀川左岸線延伸部環境影響評価書」における都市計画対象道路事業の名称は、「(仮称)淀川左岸線延伸部」ですが、本パンフレットでは(仮称)を省略し、「淀川左岸線延伸部」に表現を統一しています。

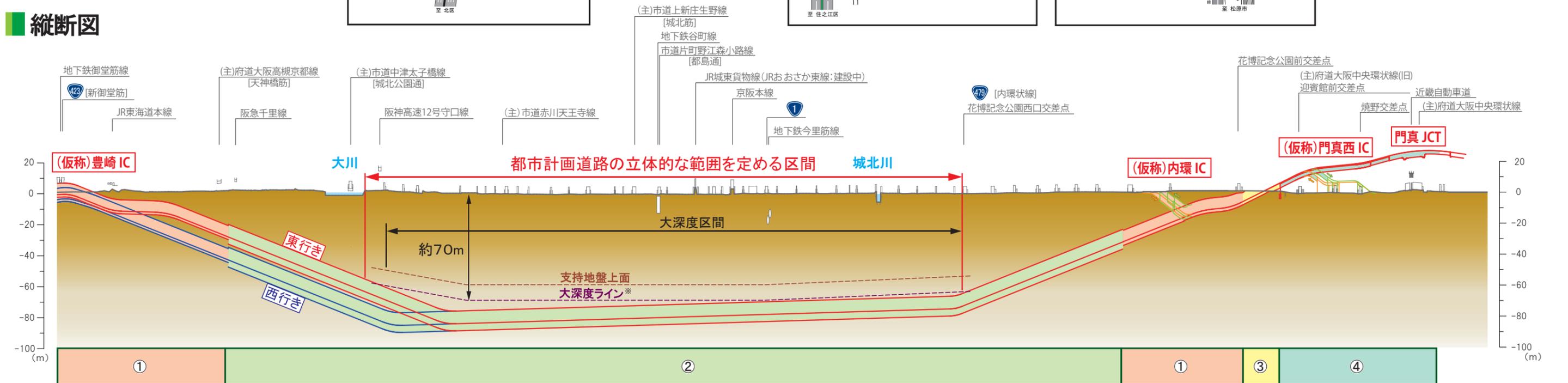
# 3 淀川左岸線延伸部の計画概要

## 平面図



凡 例	
<span style="color: red;">—</span>	都市計画線
<span style="color: orange;">→</span>	入 口
<span style="color: green;">→</span>	出 口
<span style="color: blue;">○</span>	換気所

## 縦断図



※大深度ラインについては今後、「大深度地下の公共的使用に関する特別措置法」の使用認可を受けて決定されます。

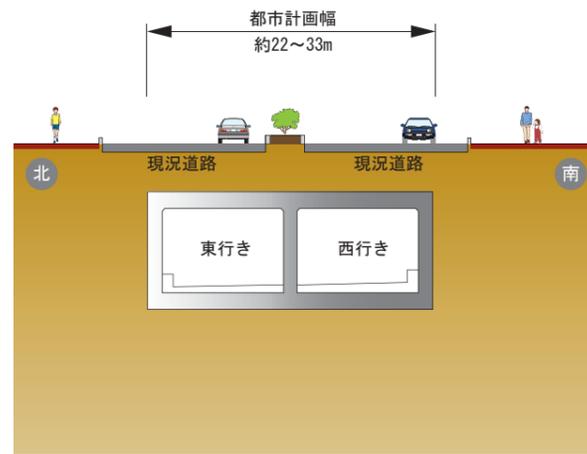
### 3. 淀川左岸線延伸部の計画概要

#### 計画諸元

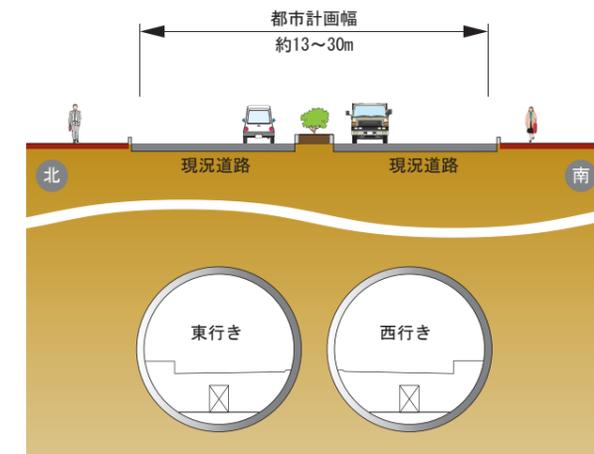
延長	約 8.7km
起点	大阪府大阪市北区豊崎
終点	大阪府門真市鶴島
道路規格	第2種第2級
設計速度	60km/h
車線数	4車線
計画交通量	30,000～46,200台/日

#### 標準横断面図

①地下式（トンネル部（開削ボックス））

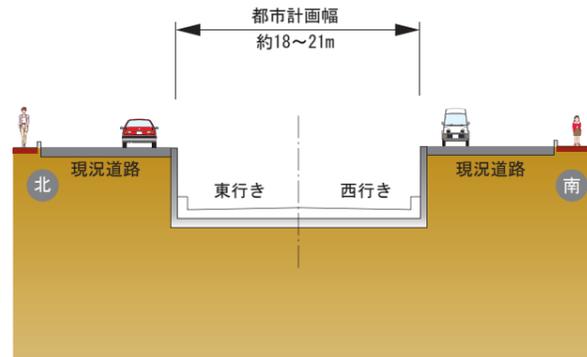


②地下式（トンネル部（シールド））

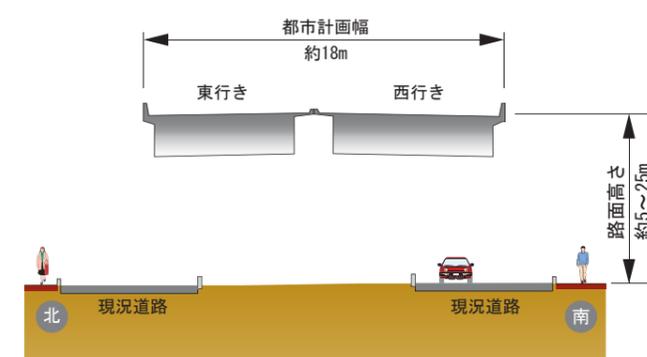


注)シールド工法の採用により、地表部を改変することなく施工できます。

③地表式（掘割部）



④高上式（高架部）



#### 換気所

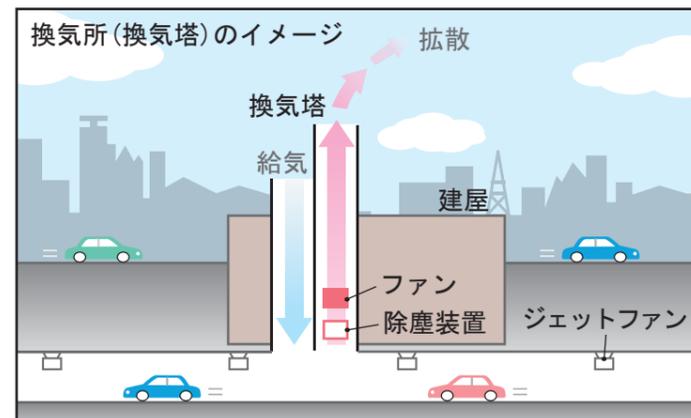
対象道路には換気所を2箇所設置する計画です。

換気所は、トンネル内を換気する役割や、トンネル内の空気を換気塔から上空高く吹き上げて拡散させる役割があります。

また、換気所には、消音装置や吸音パネルの設置などの防音・防振対策を適切に行うほか、デザインや色彩など景観に配慮し、周辺環境への影響の低減を図る計画としています。

◎(仮称)豊崎換気所 換気塔高さ（排気）40m（給気）6m

◎(仮称)鶴見換気所 換気塔高さ（排気）30m



## 4 予測・評価項目

本環境影響評価の予測・評価項目は、一般的な道路事業における予測・評価項目（自動車の走行に係る大気質や騒音など、国土交通省令に定められる参考項目）に加えて、対象道路の大部分がトンネル構造（大深度地下を含む）で計画されていることから、地下水・地盤などを選定しました。選定した予測・評価項目については、事業特性及び地域特性などを基に、環境影響評価方法書にて公表し、地域の皆様方のご意見を考慮した上で決定しました。

予測・評価項目		①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	⑨	⑩	⑪	⑫	⑬	⑭	⑮	⑯	⑰	⑱	⑳	
		大気質 (二酸化窒素及び浮遊粒子状物質)	大気質 (粉じん等)	強風による風害	騒音	振動	低周波音	水質 (水の濁り)	底質	地下水 (地下水の水位及び水質)	地盤	土壌	日照障害	電波障害	動物	植物	生態系	景観	人と自然との 合いの活動の場	文化財	廃棄物等
環境影響要因																					
工事の実施		●	●		●	●		●	●	●	●	●			●	●	●	●	●	●	●
完成後	道路の存在									●	●		●	●	●	●	●	●	●		
	自動車の走行	●			●	●	●														
	換気塔の存在及び供用			●	●	●	●						●	●	●	●	●				

注)換気塔から排出される二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の影響は、「自動車の走行に係る大気質(二酸化窒素及び浮遊粒子状物質)」の項目において考慮しています。

## 5 環境影響評価の結果の概要

大気質、騒音、振動、低周波音の予測・評価結果については、代表的な地点の予測値を示しています。

### 大気質（二酸化窒素及び浮遊粒子状物質）

#### 建設機械の稼働

建設機械の稼働により発生する二酸化窒素及び浮遊粒子状物質を対象として、官民境界（地上1.5m）において予測・評価を行いました。

#### 予測結果

すべての予測地点において、整合を図る基準又は目標（環境基準）以下となっています。

予測地域	予測高さ (m)	二酸化窒素 日平均値の 年間98%値 (ppm)	浮遊粒子状物質 日平均値の 年間2%除外値 (mg/m <sup>3</sup> )
(仮称)豊崎 IC 周辺	1.5	0.059	0.065
(仮称)内環 IC 周辺		0.053	0.064
(仮称)門真西 IC・門真 JCT 周辺		0.050	0.062
基準又は目標（環境基準）		0.04～0.06 又はそれ以下	0.10 以下

#### 環境保全措置

- ◎排出ガス対策型の建設機械の採用
- ◎建設機械の集中稼働を避けた効率的稼働

#### 工事用車両の運行

工事用車両の走行により発生する二酸化窒素及び浮遊粒子状物質を対象として、官民境界（地上1.5m）において予測・評価を行いました。

#### 予測結果

すべての予測地点において、整合を図る基準又は目標（環境基準）以下となっています。

予測地域	予測高さ (m)	二酸化窒素 日平均値の 年間98%値 (ppm)	浮遊粒子状物質 日平均値の 年間2%除外値 (mg/m <sup>3</sup> )
(仮称)豊崎 IC 周辺	1.5	0.042	0.058
(仮称)内環 IC 周辺		0.041	0.059
(仮称)門真西 IC・門真 JCT 周辺		0.043	0.060
基準又は目標（環境基準）		0.04～0.06 又はそれ以下	0.10 以下

#### 環境保全措置

- ◎工事用車両の分散
- ◎作業者に対する工事用車両の運行の指導

#### 自動車の走行

対象道路や接続道路などを走行する自動車及び換気塔から発生する（排出される）二酸化窒素及び浮遊粒子状物質を対象として、官民境界及び中高層住居の位置（地上1.5m及び沿道建物階数を勘案した高さ）において予測・評価を行いました。

#### 整合を図る基準又は目標（環境基準）

二酸化窒素	「二酸化窒素に係る環境基準について」(昭和53年環境庁告示第38号)	1時間値の1日平均値が0.04ppmから0.06ppmまでのゾーン内又はそれ以下であること。
浮遊粒子状物質	「大気の汚染に係る環境基準について」(昭和48年環境庁告示第25号)	1時間値の1日平均値が0.10mg/m <sup>3</sup> 以下であること。

#### 予測結果

すべての予測地点において、整合を図る基準又は目標（環境基準）以下となっています。

予測地域	地上高さ (m)	二酸化窒素 日平均値の 年間98%値 (ppm)	浮遊粒子状物質 日平均値の 年間2%除外値 (mg/m <sup>3</sup> )
(仮称)豊崎 IC 周辺	1.5	0.043	0.058
(仮称)内環 IC 周辺		0.040	0.059
(仮称)門真西 IC・門真 JCT 周辺		0.041	0.059
(仮称)豊崎換気所周辺		0.041	0.058
(仮称)鶴見換気所周辺		0.039	0.059
基準又は目標（環境基準）		0.04～0.06 又はそれ以下	0.10 以下

## 5. 環境影響評価の結果の概要

## ■大気質（粉じん等）

### 建設機械の稼働

建設機械の稼働により発生する粉じん等を対象として、官民境界（地上1.5m）において予測・評価を行いました。

#### 予測結果

（仮称）門真西IC・門真JCT周辺において、参考となる値以下となっています。また、（仮称）豊崎IC周辺及び（仮称）内環IC周辺においては、「土砂掘削部への防じん建屋の設置」を講じることにより、参考となる値以下となっています。

予測地域	予測高さ(m)	粉じん等 (t/km <sup>2</sup> /月)			
		春	夏	秋	冬
（仮称）豊崎 IC 周辺	1.5	[5.4]	[4.1]	[6.9]	[6.8]
（仮称）内環 IC 周辺		[2.8]	[1.6]	[5.1]	[4.8]
（仮称）門真西 IC・門真 JCT 周辺		6.1	5.6	7.4	7.6
参考となる値		10			

注1) 粉じん等の予測は、季節別降下ばいじん量を予測しました。

注2) [ ]内の数値は環境保全措置（土砂掘削部への防じん建屋の設置）を講じた値です。

#### 環境保全措置

◎土砂掘削部への防じん建屋の設置

◎建設機械の集中稼働を避けた効率的稼働

◎工事施工ヤードへの仮囲いの設置

参考となる値	
粉じん等	スパイクタイヤ粉じんにおける生活環境の保全が必要な地域の指標を参考とした目安20t/km <sup>2</sup> /月*から、降下ばいじん量の比較的高い地域の値である10t/km <sup>2</sup> /月を差し引いて設定された値です。 ※「スパイクタイヤ粉じんの発生防止に関する法律の施行について」（平成2年7月、環大自第84号）

用語の解説	
環境基準	：人の健康を保護する上で維持することが望ましい基準として、大気、水、土壌、騒音をどの程度に保つことを目標に施策を実施していくのかという目標を定めたものです。

## ■強風による風害

### 換気塔の存在

換気所周辺における風環境への影響を対象として予測・評価を行いました。

#### 予測結果

（仮称）豊崎換気所周辺では、強風による影響を考慮し、「防風フェンス等の設置」を講じることにより、環境影響の低減を図る計画としています。

参考となる値					
ランク	対応する空間用途の例	日最大平均風速の超過頻度			
		4.0m/s	6.0m/s	8.0m/s	
2	住宅街	22% (80日)	3.6% (13日)	0.6% (2日)	

◎防風フェンス等の設置

(7)

### 工事中車両の運行

工事中車両の走行により発生する粉じん等を対象として、官民境界（地上1.5m）において予測・評価を行いました。

#### 予測結果

「タイヤ等の洗浄」を講じることにより、すべての予測地点において、参考となる値以下となっています。

予測地域	予測高さ(m)	粉じん等 (t/km <sup>2</sup> /月)			
		春	夏	秋	冬
（仮称）豊崎 IC 周辺	1.5	[0.4]	[0.4]	[0.4]	[0.4]
（仮称）内環 IC 周辺		[0.3]	[0.3]	[0.4]	[0.3]
（仮称）門真西 IC・門真 JCT 周辺		[0.3]	[0.3]	[0.3]	[0.3]
参考となる値		10			

注1) 粉じん等の予測は、季節別降下ばいじん量を予測しました。

注2) [ ]内の数値は環境保全措置（タイヤ等の洗浄）を講じた値です。

#### 環境保全措置

◎タイヤ等の洗浄

◎工事中車両の分散

◎施工ヤード内の工事中車両の通行帯への散水

用語の解説	
ppm	：1m <sup>3</sup> の空気中に1cm <sup>3</sup> の物質が存在する場合の濃度が(parts per million) 1ppmとなります。
日平均値の年間98%値	：1年間の測定により得られた1日平均値のうち、低い方から98%に相当する値です。
日平均値の年間2%除外値	：1年間の測定により得られた1日平均値のうち、高い方から2%の範囲内にあるものを除外した後の最高値です。
浮遊粒子状物質	：SPM（Suspended Particulate Matter）。大気中に浮遊する粒子状の物質（浮遊粉じん、エアロソールなど）のうち粒径が10マイクロメートル以下のものをいいます。
粉じん	：大気環境中に浮遊する微細な粒子状の物質のことです。
降下ばいじん	：大気中に排出されたり、風により地表から舞い上がった粒子状物質のうち、粒子が比較的大きいために自重で地上に落下（降下）するものや、雨や雪に取り込まれて地上に落下するものです。

## ■騒音

### 建設機械の稼働

建設機械の稼働により発生する騒音を対象として、敷地境界（地上1.2m及び沿道建物階数を勘案した高さ）において予測・評価を行いました。

#### 予測結果

「防音パネルなどの遮音対策」を講じることにより、すべての予測地点において、整合を図る基準又は目標以下となっています。

予測地域	予測高さ(m)	騒音レベル(L <sub>Aeq</sub> 又はL <sub>A, Fmax, 5</sub> )	基準又は目標	
				[単位：dB]
（仮称）豊崎 IC 周辺	1.2	[77]	85	
（仮称）内環 IC 周辺		[77]		
（仮称）門真西 IC・門真 JCT 周辺	10.2	[79]		

注) [ ]内の数値は環境保全措置(防音パネルなどの遮音対策)を講じた値です。

#### 環境保全措置

◎防音パネルなどの遮音対策

◎低騒音型建設機械の採用

◎建設機械の集中稼働を避けた効率的稼働

### 自動車の走行

対象道路や接続道路などを走行する自動車により発生する騒音を対象として、近接空間及び背後地（地上1.2m及び沿道建物階数を勘案した高さ）において予測・評価を行いました。

#### 予測結果

対象道路に「遮音壁の設置」などを講じることにより、基準又は目標以下、または対象道路以外の道路の騒音レベルから増加することがない値となっています。また、関係機関等と連携を図りながら、対象道路以外の道路においても「排水性舗装」などの対策を講じることにより、基準又は目標との整合を図ることとしています。

予測地域	地上高さ(m)	等価騒音レベル(昼間)			基準又は目標	等価騒音レベル(夜間)			基準又は目標	
		対象道路	対象道路以外の道路			対象道路	対象道路以外の道路			
（仮称）豊崎 IC 周辺	近接空間	7.2	64	68	69	70	59	62	64	65
		1.2	64	69	70		59	63	65	
	背後地	19.2	[51]	64	[64]	65	[46]	58	[59]	60
		1.2	[50]	69	[69]		[45]	63	[63]	
（仮称）内環 IC 周辺	近接空間	7.2	63	69	70	70	59	63	64	65
		1.2	53	70	70		49	63	64	
	背後地	7.2	[50]	65	[65]	65	[45]	59	[59]	60
		1.2	[48]	65	[65]		[44]	59	[59]	
（仮称）門真西 IC・門真 JCT 周辺	近接空間	19.2	[68]	66	[70]	70	[64]	60	[65]	65
		1.2	[60]	70	[70]		[57]	64	[64]	
	背後地	34.2	[58]	63	[64]	65	[54]	57	[59]	60
		1.2	[56]	66	[66]		[52]	59	[60]	

注1) 表中の**太字**は、予測結果の騒音レベルが基準を超過することを示します。

注2) [ ]内の数値は環境保全措置(遮音壁の設置・吸音処理)を講じた値です。

#### 環境保全措置

◎遮音壁の設置　◎吸音処理　◎排水性舗装の整備

【建設機械の稼働】 騒音レベル (L <sub>Aeq</sub> 又はL <sub>A, Fmax, 5</sub> )	
「騒音規制法」（昭和43年法律第98号）に基づく特定建設作業に伴って発生する騒音の規制に関する基準	特定建設作業の場所の敷地の境界線において、85デシベルを超える大きさのものではないこと
「大阪府生活環境の保全等に関する条例」（平成6年大阪府条例第6号）第94条に基づく特定建設作業に関する規制の基準	

## 5. 環境影響評価の結果の概要

### 工事中車両の運行

工事中車両の走行により発生する騒音を対象として、官民境界（地上1.2m）において予測・評価を行いました。

### 予測結果

すべての予測地点において、整合を図る基準又は目標以下となっています。

予測地域	予測高さ(m)	等価騒音レベル(L <sub>Aeq</sub> )	基準又は目標	
				[単位：dB]
（仮称）豊崎 IC 周辺	1.2	64	65	
（仮称）内環 IC 周辺		67		
（仮称）門真西 IC・門真 JCT 周辺		67		70

#### 環境保全措置

◎工事中車両の分散

◎作業者に対する工事中車両の運行の指導

### 換気塔の供用

換気所から発生する騒音を対象として、敷地境界（地上1.2m及び沿道建物階数を勘案した高さ）において予測・評価を行いました。

#### 予測結果

すべての予測地点において、整合を図る基準又は目標以下となっています。

予測地域	用途地域	予測高さ(m)	騒音レベル	基準又は目標	
					[単位：dB]
（仮称）豊崎換気所周辺	準工業地域	19.2	55	朝・夕 60	
		1.2	54	昼間65 夜間55	
（仮称）鶴見換気所周辺	第一種住居地域	7.2	44	朝・夕 50	
		1.2	43	昼間55 夜間45	

整合を図る基準又は目標			
【自動車の走行】 等価騒音レベル (L <sub>Aeq</sub> )			
「騒音に係る環境基準について」（平成10年環境省告示第64号）	地域の区分	時間区分	基準値
	幹線交通を担う道路に近接する空間（近接空間）	昼間	70dB
		夜間	65dB
	B地域のうち2車線以上の車線を有する道路に面する地域及びC地域のうち車線を有する道路に面する地域	昼間	65dB
	夜間	60dB	
大阪府環境保全目標	「騒音に係る環境基準について」（平成10年環境省告示第64号）に同じ		
注1) 時間区分は、昼間（6時～22時）、夜間（22時～6時）を示します。			
注2) 背後地の基準値は、道路に面する地域（近接空間を除く）の基準値を適用しました。			
【工事中車両の運行】 等価騒音レベル (L <sub>Aeq</sub> )			
「騒音に係る環境基準について」（平成10年環境省告示第64号）	地域の区分	時間区分	基準値
	幹線交通を担う道路に近接する空間	昼間	70dB
		昼間	65dB
	B地域のうち2車線以上の車線を有する道路に面する地域及びC地域のうち車線を有する道路に面する地域	昼間	65dB
大阪府環境保全目標	「騒音に係る環境基準について」（平成10年環境省告示第64号）に同じ		
注) 時間区分は、昼間（6時～22時）を示します。			
【換気塔の供用】 騒音レベル			
「騒音規制法」（昭和43年法律第98号）に基づく特定工場等において発生する騒音の規制に関する基準	区域の区分	時間区分	基準値
	第一種・第二種中高層住居専用地域、第一種・第二種住居地域、準住居地域、市街地調整区域	朝・夕	50dB
		昼間	55dB
	夜間	45dB	
「大阪府生活環境の保全等に関する条例」（平成6年大阪府条例第6号）第84条に基づく規制基準	朝・夕	60dB	
近隣商業地域、商業地域、準工業地域	昼間	65dB	
	夜間	55dB	
注) 時間区分は、朝（6時～8時）・夕（18時～21時）、昼間（8時～18時）、夜間（21時～6時）を示します。			

(8)

## 5. 環境影響評価の結果の概要

### 振動

#### 建設機械の稼働

建設機械の稼働により発生する振動を対象として、敷地境界において予測・評価を行いました。

#### 予測結果

すべての予測地点において、整合を図る基準又は目標以下となっています。

予測地域	[単位：dB]	
	振動レベル(L <sub>10</sub> )	基準又は目標
(仮称)豊崎 IC 周辺	61	75
(仮称)内環 IC 周辺	60	
(仮称)門真西 IC・門真 JCT 周辺	63	

#### 環境保全措置

- ◎低振動型建設機械の採用
- ◎建設機械の集中稼働を避けた効率的稼働

#### 自動車の走行

対象道路や接続道路などを走行する自動車により発生する振動を対象として、官民境界において予測・評価を行いました。トンネル部については、類似事例（対象道路と規模や構造等が類似する供用中の自動車専用道路〔開削トンネル区間〕）の調査結果を用いて予測・評価を行いました。

#### 予測結果

すべての予測地点において、整合を図る基準又は目標以下となっています。

なお、シールドトンネル区間では、土被りが大きいため、振動の影響は極めて小さいと予測されます。

予測地域	区域区分	振動レベル(L <sub>10</sub> )	
		昼間	夜間
高架部 土工部	(仮称)豊崎 IC 周辺	49	47
	(仮称)内環 IC 周辺	54	48
	(仮称)門真西 IC・門真 JCT 周辺	53	50
トンネル部	(仮称)豊崎 IC 周辺	44 以下	44 以下
	(仮称)内環 IC 周辺	44 以下	44 以下
基準又は目標	第一種区域	65	60
	第二種区域	70	65

#### 環境保全措置

- ◎高架のジョイント削減

## 5. 環境影響評価の結果の概要

#### 換気塔の供用

換気所から発生する低周波音を対象として、敷地境界（地上1.2m及び沿道建物階数を勘案した高さ）において予測・評価を行いました。

#### 予測結果

すべての予測地点において、参考となる値以下となっています。

予測地域	[単位：dB]		
	予測高さ(m)	1～80Hzの50%時間率音圧レベル(L <sub>50</sub> )	1～20HzのG特性5%時間率音圧レベル(L <sub>G5</sub> )
(仮称)豊崎換気所周辺	19.2	77	79
	1.2	77	79
(仮称)鶴見換気所周辺	7.2	77	79
	1.2	76	78
参考となる値		90	100

#### 参考となる値

- |      |  |
|------|--|
| 低周波音 | ①一般環境中に存在する低周波音圧レベル<br>：1～80Hzの50%時間率音圧レベルL <sub>50</sub> で90dB<br>② ISO7196に規定されたG特性低周波音圧レベル<br>：1～20HzのG特性5%時間率音圧レベルL <sub>G5</sub> で100dB |
|------|--|

### 低周波音

#### 自動車の走行

対象道路や接続道路などの高架部で発生する低周波音を対象として、保全対象の位置（地上1.2m及び沿道建物階数を勘案した高さ）において予測・評価を行いました。

#### 予測結果

すべての予測地点において、参考となる値以下となっています。

予測地域	[単位：dB]		
	予測高さ(m)	1～80Hzの50%時間率音圧レベル(L <sub>50</sub> )	1～20HzのG特性5%時間率音圧レベル(L <sub>G5</sub> )
(仮称)豊崎 IC 周辺	7.2	70	78
	1.2	70	78
(仮称)門真西 IC・門真 JCT 周辺	4.2	84	90
	1.2	84	90
参考となる値		90	100

#### 環境保全措置

- ◎高架のジョイント削減
- ◎剛性の高い構造等の採用

#### 用語の解説

dB(デシベル)：音や振動の大きさを表す単位です。

#### (騒音)

L<sub>A5</sub>：騒音レベル(A特性)の90%レンジの上端値を示します。90%レンジとは、多数個の騒音値を大きい順に並べた場合に、最高値と最低値の側からそれぞれ5%ずつ除外したものであり、L<sub>5</sub>は残った値のうち上端の値を指します。

L<sub>A,Fmax,5</sub>：L<sub>A5</sub>とほぼ同様の意味ですが、建設機械などのうち間欠騒音(間欠的に発生し、1回の継続時間が数秒以上の騒音)や衝撃騒音(継続時間が極めて短い騒音)の予測・評価ではL<sub>A,Fmax,5</sub>を用いています。

L<sub>Aeq</sub>：等価騒音レベル(A特性)を示します。L<sub>Aeq</sub>は変動する騒音レベルのエネルギー量の平均値であり、不規則で大幅に変動する騒音の評価値の一つで、人の感じ方との対応が良いとされています。

(A特性とは、人間の耳に聞こえる感覚量に補正した音(特性)であることを意味します。)

#### (振動)

L<sub>10</sub>：振動レベルの80%レンジの上端値を示します。80%レンジとは、多数個の振動値を大きい順に並べた場合に、最高値と最低値の側からそれぞれ10%ずつ除外したものであり、L<sub>10</sub>は残った値のうち上端の値を指します。振動の予測・評価ではL<sub>10</sub>を用いています。

#### (低周波音)

低周波音：人の耳には感知し難い低い周波数(一般に100Hz以下)の空気の振動をいいます。

L<sub>50</sub>：50%時間率音圧レベルを示します。音圧レベルの値を大きい順に並べた場合、ちょうど中央に位置する値を示します。

L<sub>G5</sub>：5%時間率音圧レベル(G特性)を示します。G特性とは、一般的に人の耳には聞こえないとされる超低周波音(20Hz以下の低周波音)の人体感覚を評価する指標です。

#### 騒音のめやす dB(デシベル)



参考：「騒音の目安について」全国環境研協議会 騒音小委員会

#### 振動のめやす dB(デシベル)



参考：「生活環境における騒音・振動を考える」(財)日本環境協会

## ■ 水質

工事の実施に伴い発生する水質の影響(水の濁り)を対象として予測・評価を行いました。

### 予測結果

工事の実施にあたっては、濁水処理施設の設置を行うとともに、必要に応じて仮設沈砂池の設置などにより適切に管理・処理する計画としているため、水質の影響(水の濁り)は極めて小さいと予測されます。

注) 市街地での工事では、濁水等を適切に処理した後、公共下水道へ排水する計画としています。

### 環境保全措置

- 工事の集中の回避
- 水の濁りに配慮した施工

## ■ 地下水・地盤

地下水位変動量及び地盤の沈下量を対象として予測・評価を行いました。また、大深度地下利用を踏まえ、地下水の水質及び化学反応等を対象として、定性的に予測・評価を行いました。

### ◆地下水位及び地盤沈下の影響

#### 予測結果

浅層地下水位と深層地下水位の変動量は、現況の年間水位変動幅の範囲にあり、また、地盤沈下量についても極めて小さいと予測されますが、環境影響をより低減するため「地下水流動保全工法の採用」を講じます。

### 環境保全措置

- 地下水流動保全工法の採用(地下水・地盤)

### 事後調査

- 地下水の水位(地下水)
- 地盤沈下量(地盤)

## ■ 底質

工事の実施に伴い発生する底質の影響を対象として予測・評価を行いました。

### 予測結果

工事の実施にあたっては、止水性の高い仮締切工法を採用する計画としているため、底質の影響は極めて小さいと予測されます。また、水底の掘削予定箇所においては、汚染底質は確認されていません。

[単位: m]

項目	予測地域	最大上昇量	最大低下量
浅層地下水位の変動量	豊崎地区(開削区間)	約0.06	約0.18
	鶴見地区(開削区間)	約0.01	約0.02
深層地下水位の変動量	豊崎地区(開削区間)	約0.01	約0.01
	シールド区間	約0.02	約0.02
	鶴見地区(開削区間)	約0.08	約0.07

注) 年間水位変動幅 浅層地下水位: 約0.4~1.0m(平均約0.7m)、深層地下水位: 約0.4~1.0m(平均約0.5m)

[単位: mm]

項目	予測地域	浅層地下水位の最大低下量	平均層厚の場合	最大層厚の場合
地盤沈下量	豊崎地区	180	約1.0	約2.0
	鶴見地区	20	約0.1	約0.2

#### 用語の解説

浅層地下水 : 地表面から約5m~25mの沖積層中に存在する地下水です。  
(沖積層とは、約1万年前~現在までの沖積世(完新世)に堆積した層であり、河川による低地の堆積物(泥、砂、礫、泥炭など)から構成され、軟弱層が多く分布しています。)

深層地下水 : 上部洪積層・大阪層群中の砂層及び砂礫層に存在する地下水です。  
(洪積層とは、約170万年前~約1万年前の洪積世(更新世)に生成された地層であり、丘陵地・台地・段丘地を構成しています。)

## 大深度地下利用を踏まえた予測・評価\*

### ◆工事の実施による地下水の水質

工事の実施にあたっては、関係法令・指針等に基づき施工するため、地下水の水質基準は維持されると考えられます。

また、土壌汚染・地下水汚染の存在が確認された場合には、「土壌汚染対策法」等の関係法令等に基づくとともに、「土壌汚染拡散防止措置」等を講じ、汚染土壌・汚染地下水を適切に処理するため、既存の汚染土壌・汚染地下水を拡散するおそれはないと考えられます。

### ◆化学反応による地盤強度の低下に伴う地盤沈下の影響

対象道路及びその周辺における地層の状況やシールド工法を採用した施工などを踏まえると、化学反応による地下水や地盤の急激な酸性化は生じないと考えられます。また、地盤及び地下水の酸性化に伴う有害なガスの発生、地盤の発熱及び強度低下についても生じないと考えられます。

\*下記に示された環境の保全のための検討項目を踏まえて設定しました。  
・「大深度地下の公共的使用に関する基本方針(平成13年4月3日:閣議決定)」  
・「大深度地下の公共的使用における環境の保全に係る指針(平成16年2月:国土交通省都市・地域整備局長通知)」

## ■ 景観

対象道路及びその周辺の主要な眺望景観や身近な自然景観を対象として、主要な眺望点や景観資源の改変の程度を明らかにしたほか、主要な眺望景観の変化の程度について予測・評価を行いました。

### 予測結果

対象道路の存在などにより変化が生じると予測されることから、環境影響を低減するため、環境保全措置として「構造物(橋梁等)の形式、デザイン、色彩の検討」などを講じます。

なお、景観資源「淀川河川敷」を橋梁で通過しますが、橋脚等の設置による改変はごく一部に限られます。

### 環境保全措置

- 構造物(橋梁等)の形式、デザイン、色彩の検討
- 道路付属物(換気所、照明ポール、立入防止柵、遮音壁等)の形状、デザイン、色彩の検討

### 鶴見緑地駅付近、史跡散策モデルコース「西三荘ゆとり道・寺方周辺の史跡散策コース」



## ■ 人と自然との触れ合いの活動の場

対象道路及びその周辺の主要な自然との触れ合いの活動の場を対象として、改変の程度及び利用性・快適性の変化の程度について予測・評価を行いました。

### 予測結果

対象道路の存在などにより主要な触れ合いの活動の場及び自然資源の改変及び利用性・快適性の変化は生じません。なお、対象道路に近接する自然との触れ合いの活動の場においては、快適性に变化を与えるほどの圧迫感はありません。

### 環境保全措置

- 構造物(橋梁等)の形式、デザイン、色彩の検討
- 道路付属物(換気所、照明ポール、立入防止柵、遮音壁等)の形状、デザイン、色彩の検討

淀川堤防上



しゅんえいけん 俊英館保育園



## ■ 文化財

対象道路事業実施区域内の埋蔵文化財包蔵地を対象として、工事による改変の程度について予測・評価を行いました。

### 予測結果

対象道路は、埋蔵文化財包蔵地が存在する地域をトンネル構造で通過する計画としていること、また、工事施工ヤード等の設置にあたっては、既存道路等を極力利用し可能な限り改変を避けた計画としていることから、影響はないと予測されます。

## 5. 環境影響評価の結果の概要

### ■ 土壌

工事の実施に伴い発生する土壌汚染・地下水汚染などの影響が考えられる地域を対象として予測を行いました。

#### 予測結果

工事箇所において土壌汚染や地下水汚染が存在する可能性があることから、事後調査により土壌汚染等の存在を確認します。なお、事後調査により土壌汚染等が確認された場合は、「土壌汚染拡散防止措置」などを講じます。

#### 環境保全措置

- ◎土壌汚染拡散防止措置
- ◎地下水汚染拡散防止措置

#### 事後調査

- ◎土壌調査
- ◎地下水調査

### ■ 日照障害

対象道路の高架部等で発生する日影による影響を対象に予測・評価を行いました。

#### 予測結果

(仮称)門真西IC・門真JCT周辺の対象道路の北側の一部において、5時間以上の新たな日影が生じると予測されますが、「透光型遮音壁の検討」などの環境保全措置を講じることにより、可能な限り影響の回避又は低減を図ります。

なお、本事業に起因して生じる日照障害については、必要に応じて関係通達\*に基づき適切に対処します。

\*「公共施設の設置に起因する日陰により生ずる損害等に係る費用負担について」(昭和51年2月23日 建設省計用発第4号)

#### 環境保全措置

- ◎高架構造物の上下部工の形式・配置等の工夫
- ◎透光型遮音壁の検討

### ■ 電波障害

対象道路の存在により発生する電波障害の影響を対象に予測・評価を行いました。

#### 予測結果

(仮称)門真西IC・門真JCT周辺において、対象道路の西北西方向の一部で電波障害が生じると予測されますが、「高架構造物の上下部工の形式・配置等の検討」を講じることにより、可能な限り影響の回避又は低減を図ります。

なお、本事業に起因して生じる電波障害については、必要に応じて関係通達\*に基づき適切に対処します。

\*「公共施設の設置に起因するテレビジョン電波受信障害により生ずる損害等に係る費用負担について」(昭和54年10月12日 建設省計用発第35号)

#### 環境保全措置

- ◎高架構造物の上下部工の形式・配置等の工夫

## 6 総合評価

本環境影響評価は、以下に示す20の環境要素について調査、予測及び評価を行いました。

- ①大気質(二酸化窒素及び浮遊粒子状物質) ②大気質(粉じん等) ③強風による風害  
④騒音 ⑤振動 ⑥低周波音 ⑦水質 ⑧底質  
⑨地下水 ⑩地盤 ⑪土壌 ⑫日照障害 ⑬電波障害  
⑭動物 ⑮植物 ⑯生態系 ⑰景観 ⑱人と自然との触れ合いの活動の場  
⑲文化財 ⑳廃棄物等

### 予測・評価結果

基準又は目標値、参考値を満足及び影響が無い又は小さいと予測・評価した項目

- ①大気質(二酸化窒素及び浮遊粒子状物質) ②大気質(粉じん等(工事用車両の運行))  
④騒音(工事用車両の運行、換気塔の供用) ⑤振動 ⑥低周波音 ⑦水質 ⑧底質  
⑨地下水 ⑩地盤 ⑭動物 ⑮植物 ⑯生態系  
⑰景観(工事施工ヤードの設置、工事用道路等の設置) ⑱人と自然との触れ合いの活動の場 ⑲文化財

環境保全措置を実施することで、回避又は低減されていると評価した項目

- ②大気質(粉じん等(建設機械の稼働)) ③強風による風害 ④騒音(建設機械の稼働、自動車の走行)  
⑪土壌 ⑫日照障害 ⑬電波障害 ⑰景観(道路の存在、換気塔の存在) ⑳廃棄物等

環境影響評価法に基づく事後調査として、地下水、地盤、土壌の調査を実施します。

項目	調査項目
⑨地下水	地下水の水位
⑩地盤	地盤沈下量
⑪土壌	土壌調査、地下水調査

対象道路事業に係る環境の保全について、適正な配慮がなされていると評価します。

### ■ 動物・植物・生態系

対象道路及びその周辺において、現地調査により確認された動植物を対象として、生息・生育環境の改変の程度等を踏まえた予測・評価を行いました。

項目	確認種数等	重要な種数等	
動物	哺乳類	4目 6科 7種	2目 3科 3種
	鳥類	13目 34科 111種	9目 19科 56種
	爬虫類	2目 7科 8種	1目 1科 1種
	両生類	1目 2科 4種	1目 1科 1種
	魚類	7目 14科 35種	5目 5科 8種
	昆虫類	17目 174科 620種	5目 13科 20種
	クモ類	1目 17科 58種	1目 3科 4種
	陸産貝類	1目 3科 5種	重要な種は確認されていません
底生動物	10綱 23目 39科 69種	3綱 4目 7科 11種	
植物	維管束植物	126科 752種	3科 6種
	藻類	22科 54種	3科 4種
	群落等	24群落等	5箇所

項目	調査結果の概要
生態系	対象道路の周辺には、地域を特徴づける生態系として「都市緑地の生態系(鶴見緑地)」「河川・水辺の生態系(淀川)」が存在しています。

#### 予測結果

対象道路は、既存道路などを極力利用し、地表面の改変を可能な限り小さくした計画としています。

このため、動物・植物・生態系への影響は無い又は極めて小さいと予測されます。

#### 環境保全措置

- ◎低騒音型・低振動型建設機械の使用(動物・生態系)
- ◎動物の一時的移動に配慮した段階的施工(動物・生態系)
- ◎工事従事者への講習・指導(動物・植物・生態系)

### ■ 廃棄物等

工事の実施により発生する廃棄物等(建設発生土、建設汚泥など)を対象として予測・評価を行いました。

#### 予測結果

廃棄物等(建設発生土、建設汚泥など)については、「工事間流用の促進」などにより、可能な限り最終処分量の低減を図る計画としています。また、再利用や再資源化ができないものについては、関係法令に基づき適切に処理・処分を行います。

#### 環境保全措置

- ◎現場内利用の促進
- ◎工事間流用の促進
- ◎再資源化施設への搬入等による他事業等での利用