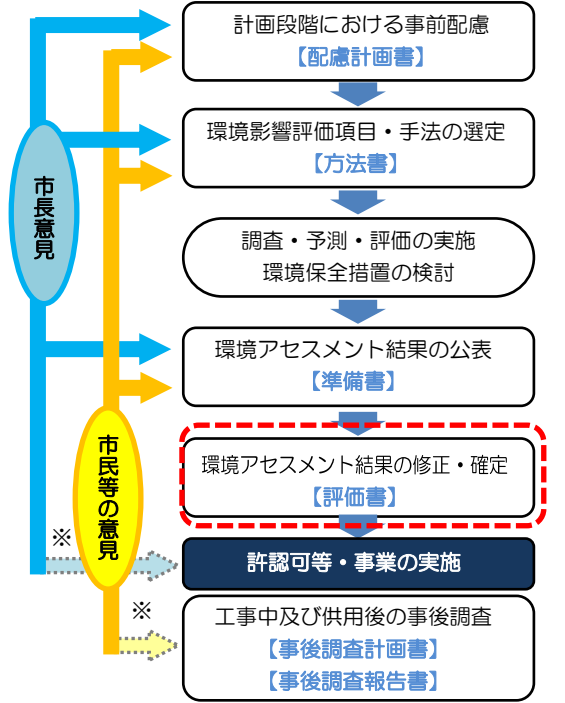


南海電気鉄道高野線連続立体交差事業（浅香山駅～堺東駅付近）環境影響評価書 概要版

■環境アセスメントの手続き



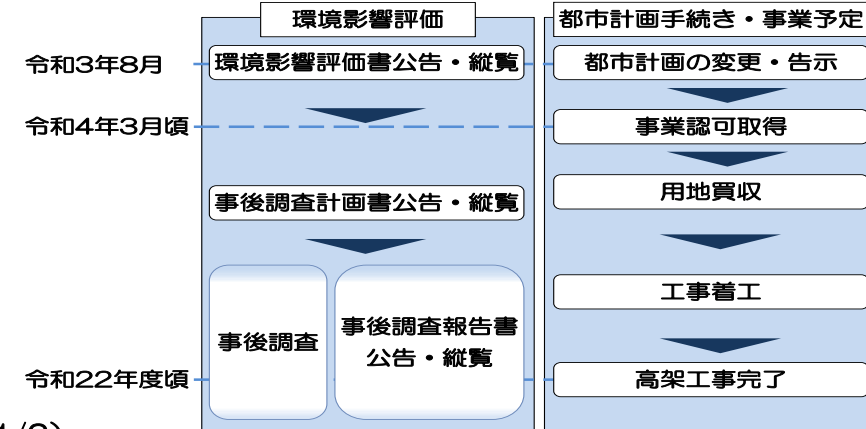
■評価書

環境アセスメントの調査・予測結果等を取りまとめた準備書に対する市長意見や一般の方々からの意見の内容について検討し、必要に応じて準備書の内容を見直した上で、環境アセスメントの最終的な報告書として取りまとめたものです。

■評価書の縦覧（1ヶ月間）

縦覧期間：令和3年8月20日（金）～令和3年9月21日（火）
 縦覧時間：午前9時～午後5時30分
 縦覧場所：環境共生課、連続立体推進課

■今後の事業スケジュール



■事業位置図



■環境影響要因と予測・評価結果の概要（1/2）

項目	細目	現況調査結果 (最大値)	予測結果 (最大値)	評価		代表的な 環境保全措置
				評価基準	評価結果	
大気質	建設機械の稼働に伴う排出ガス（長期予測・短期予測）の影響	【長期】 NO ₂ : 0.035ppm SPM : 0.046mg/m ³ 【短期】 NO ₂ : 0.083ppm SPM : 0.112mg/m ³	【長期】 NO ₂ : 0.036ppm SPM : 0.047mg/m ³ 【短期】 NO ₂ : 0.115ppm SPM : 0.114mg/m ³	【長期】 NO ₂ : 0.06ppm 以下 SPM : 0.10mg/m ³ 以下 【短期】 NO ₂ : 0.2ppm 以下 SPM : 0.20mg/m ³ 以下 (二酸化窒素に係る環境基準他) (大気の汚染に係る環境基準)	【長期】 ○ 【短期】 ○	排出ガス対策型建設機械の使用
	工事車両の走行に伴う排出ガスの影響	NO ₂ : 0.083ppm SPM : 0.112mg/m ³	NO ₂ : 0.037ppm SPM : 0.047mg/m ³	NO ₂ : 0.06ppm 以下 SPM : 0.10mg/m ³ 以下 (二酸化窒素に係る環境基準) (大気の汚染に係る環境基準)	○	工事車両の走行時間帯の分散
	踏切除却後の自動車の走行に伴う排出ガスの影響	NO ₂ : 0.036ppm SPM : 0.047mg/m ³	NO ₂ : 0.036ppm SPM : 0.047mg/m ³	NO ₂ : 0.036ppm 以下 SPM : 0.047mg/m ³ 以下 (二酸化窒素に係る環境基準) (大気の汚染に係る環境基準)	○	細街路への啓発看板の設置等による踏切除却路線への交通集中の抑制
	建設機械の稼働及び土地の掘削に伴う粉じんの影響	1.5t/km ² /月	6.2t/km ² /月	降下ばいじん量： 10t/km ² /月以下 (降下ばいじんにおける参考値)	○	工事敷地境界線内に万能塀を設置 現場での散水
	工事車両の走行に伴う粉じんの影響	0.48t/km ² /月	0.48t/km ² /月	0.48t/km ² /月以下 (降下ばいじんにおける参考値)	○	タイヤ洗浄 現場での散水
騒音	建設機械の稼働に伴う騒音の影響	67dB (昼間) 58dB (夜間)	77dB	90%レンジの上端値：85dB 以下 (騒音規制法)	○	低騒音型建設機械を使用 工事敷地境界線内に万能塀を設置
	工事車両の走行に伴う道路交通騒音の影響	72dB (昼間) ※基準超過	72dB (昼間)	等価騒音レベル：70dB 以下(昼間) (騒音規制法) ※現況で環境基準超過の場合、予測結果が現況調査結果と同等であること	○	工事車両の走行時間帯の分散
	列車の走行(仮線)に伴う騒音の影響	69dB (昼間) 63dB (夜間)	65dB (昼間) 60dB (夜間)	改良前より改善すること (在来鉄道の新設又は大規模改良に際しての騒音対策の指針【大規模改良線】)	○	敷地境界に万能塀を設置 バラスト軌道等の騒音低減効果のある軌道構造の採用
	列車の走行に伴う騒音の影響	69dB (昼間) 63dB (夜間)	62dB (昼間) 57dB (夜間)	改良前より改善すること (在来鉄道の新設又は大規模改良に際しての騒音対策の指針【大規模改良線】)	○	ロングレールの採用 必要箇所における壁高欄の嵩上げ・遮音壁の設置
	踏切の除却に伴う道路交通騒音の影響	67dB (昼間) 62dB (夜間)	67dB (昼間) 62dB (夜間)	等価騒音レベル： 70dB 以下(昼間)、65dB 以下(夜間) (騒音に係る環境基準【幹線道路】)	○	踏切除却路線への交通集中の抑制のための細街路への看板等の設置
	自動車の走行(側道)に伴う道路交通騒音の影響	—	58dB (昼間) 52dB (夜間)	等価騒音レベル： 60dB 以下(昼間)、55dB 以下(夜間) (騒音に係る環境基準【A地域・2車線以上】)	○	側道への交通集中や大型車の通行の抑制のための看板等の設置
振動	建設機械の稼働に伴う振動の影響	34dB (昼間) 29dB (夜間)	75dB	振動レベル 80%レンジの上端値： 75dB 以下(振動規制法【1号区域】)	○	低振動型建設機械を使用
	工事車両の走行に伴う道路交通振動の影響	44dB (昼間)	45dB (昼間)	振動レベル 80%レンジの上端値： 70dB 以下(昼間) (振動規制法【第2種区域】)	○	工事車両の走行時間帯の分散
	列車の走行(仮線)に伴う振動の影響	50dB	54dB	振動レベルピーク値： 60dB 以下(振動規制法【第1種区域】)	○	弾性分岐器等の導入 バラスト軌道等の振動低減効果のある軌道構造の採用
	列車の走行に伴う振動の影響	58dB	60dB	振動レベルピーク値： 60dB 以下(振動規制法【第1種区域】)	○	
	踏切の除却に伴う道路交通振動の影響	39dB (昼間) 32dB (夜間)	49dB (昼間) 41dB (夜間)	振動レベル 80%レンジの上端値： 70dB 以下(昼間)、65dB 以下(夜間) (振動規制法【第2種区域】)	○	過積載の大型車が通行しないよう注意喚起の看板等を設置
	自動車の走行(側道)に伴う道路交通振動の影響	—	32dB (昼間) 26dB (夜間)	振動レベル 80%レンジの上端値： 65dB 以下(昼間)、60dB 以下(夜間) (振動規制法【第1種区域】)	○	側道への交通集中や大型車の通行を抑制するための看板等を設置
低周波音	列車の走行に伴う低周波音の影響	平坦特性：75dB G特性：77dB	(予測参考値) 平坦特性：最大 86dB 程度 G特性：最大 87dB 程度	平坦特性：90dB 以下 (低周波空気振動調査報告書) G特性：100dB 以下 (低周波音の測定方法に関するマニュアル)	○	高架部に剛性の高いラーメン構造の採用 防振軌道の採用

■環境影響要因と予測・評価結果の概要 (2/2)

項目	細目	現況調査項目	予測結果	評価結果	代表的な環境保全措置
土壌汚染	土地の掘削に伴う土壌汚染の影響	土地の利用履歴	過去に工場等の土地利用が確認される箇所や軌道内において土壌汚染の可能性があると予測されるが、関係法令に基づき必要な手続きを行う等の適切な環境保全措置を実施することから、影響は回避又は低減される	○	土壌汚染対策法等に基づき、必要な手続きを実施
日照阻害	施設等の存在に伴う日照阻害の影響	冬至日付近における日影状況	事業実施区域周辺の住居地域で4時間を超える日影が現れることはない	○	可能な限り鉄道施設の構造及び高さ配慮
電波障害	施設等の存在に伴う電波障害の影響	テレビジョン電波の受信状況	一部地域において、電波障害が生じる可能性があるが、適切な環境保全措置を実施することから、影響は回避又は低減される	○	CATVへの接続等
光害	建設機械の稼働に伴う光害の影響	事業実施区域周辺の照明環境	建設機械の照明及び投光器による光害が発生する可能性があるが、適切な環境保全措置を実施することから、影響は回避又は低減される	○	照明機器等への遮光ルーバーの設置や万能扉による仮囲い
	列車の走行に伴う光害の影響	—	南海本線の既存の高架区間の事例から、光害の影響は想定されない	○	—
コミュニティの分断(変化)	工事車両の走行に伴うコミュニティの分断(変化)の影響	コミュニティ施設までの移動経路等	移動経路の現況交通量に対する工事車両の割合が少ないことから、コミュニティの変化への影響は軽微であり、また適切な環境保全措置を実施することから、影響は回避又は低減される	○	工事工程の調整、搬入出の走行時間帯の分散 効率的な運行による車両数の削減、平準化
	踏切の除去に伴うコミュニティの分断(変化)の影響	—	踏切の除去に合わせて駅前広場等の都市基盤を整備することで、地域の一体性に良い変化をもたらす一方、住民の日常的な交通経路に対して一部影響が生じる可能性があるが、適切な環境保全措置を実施することから、影響は回避又は低減される	○	啓発看板の設置等により踏切除却路線への交通集中の抑制 交通規制等も含め交通安全対策を協議・実施
水象(地下水)	土地の掘削及び施設等の存在に伴う地下水への影響	地下水位の状況等	工事の実施時には、鉄道構造物の基礎フーチングの施工及び、土留壁が現況地下水位より深く施工する区間が発生することから、地下水に影響を及ぼす可能性があるが、適切な環境保全措置を実施することから、影響は回避又は低減される 施設等の存在では、基礎フーチング及び基礎杭は現況地下水位より深いため、地下水位に変動が生じる可能性があるが、これらの設置箇所の間の区間については地下水の流動を阻害する工作物等の設置はないため、施設等の存在に伴う地下水への影響は小さい	○	掘削時に適切な水替工や遮水工等を実施 一度に長い延長の施工を回避
陸域生態系(陸生生物)	土地の掘削及び施設等の存在に伴う陸生生物への影響	注目すべき種、植物群落等	本事業の実施区域は、現在、鉄道本線敷地及び人為的土地利用のある場所であるため、陸生生物の生息・生育環境への影響は想定されない	○	—
人と自然との触れ合い活動の場	工事車両の走行に伴う人と自然との触れ合い活動の場への影響	都市公園等の施設までの移動手段・経路等	主な移動経路である大阪中央環状線(国道310号)及び堺大和高田線の工事車両の走行が最大となる時期においても、現況交通量の1割にも満たない台数であることから、工事の実施に伴う人と自然との触れ合い活動の場への影響は軽微である	○	工事工程の調整、搬入出の走行時間帯の分散 効率的な運行による車両数の削減、平準化
景観	施設等の存在に伴う景観への影響	主要な眺望点の状況及び現況の眺望	遠景・中景・近景の眺望景観は、駅舎や高架構造物等が出現するため眺望は変化するが、構造物の外観は都心・市街地景観と調和している。永山古墳、仁徳天皇陵(大山古墳)、塚廻古墳、反正天皇陵(田出井山古墳)の周辺は、供用後の眺望は変化しない。また、施設の外観は形状、色彩等に配慮する適切な環境保全措置を実施することから、影響は回避又は低減される	○	施設等の景観が周辺地域の市街地景観と調和するよう配慮 施設外観のデザインについて関係機関等と十分に協議を行い、圧迫感の軽減対策を検討
文化財	土地の掘削に伴う埋蔵文化財への影響	埋蔵文化財の指定状況	本事業において埋蔵文化財が存在又は近接する土地の掘削を行うため、埋蔵文化財を直接改変する可能性があるが、埋蔵文化財を保護するための適切な環境保全措置を実施することから、影響は回避又は低減される	○	関係機関と協議し、その指導の下に必要な手続きを実施
	土地の掘削及び施設等の存在に伴う世界遺産「百舌鳥・古市古墳群」への影響	周辺の構成資産	軽微な眺望の変化はあるが、顕著な普遍的価値への影響はなく、緩衝地帯の保全にも影響はない	○	施設外観のデザインについて関係機関等と十分に協議を行い、百舌鳥・古市古墳群に対し可能な限り影響がないよう配慮 高架構造物の色彩等の形態・意匠等に配慮
地球環境(地球温暖化)	建設機械の稼働に伴う地球環境(地球温暖化)への影響	—	適切な環境保全措置を実施し、温室効果ガスの発生を最小限にとどめる計画であるため、影響は回避又は低減される	○	CO ₂ 排出低減建設機械や低炭素型建設機械を使用
	工事車両の走行に伴う地球環境(地球温暖化)への影響			○	駐車中のアイドリングや空ふかしをしない
	踏切除却後の自動車の走行に伴う地球環境(地球温暖化)への影響			○	—
廃棄物等	土地の掘削に伴う廃棄物等への影響	廃棄物の分別、リサイクル状況等	工事の実施にあたっては、廃棄物の発生量及び処分量の削減と資源循環の推進に向けて十分配慮する計画であり、また適切な環境保全措置を実施することから、影響は回避又は低減される	○	可能な限り最終処分量を低減できるよう配慮 産業廃棄物については、原則再生利用及び再資源化を実施
安全(交通)	工事車両の走行に伴う安全(交通)への影響	交差点交通量、交通安全施設の設置状況	工事車両の想定走行ルートは、歩道が整備されている等、歩行者の安全な通行が確保されており、また適切な環境保全措置を実施することから、影響は回避又は低減される	○	工事車両の走行は原則、歩車分離されている道路を利用 工事車両の走行ルートについて関係自治会等への事前説明・周知 誘導員の配置や安全経路等の設置の検討
	踏切の除去に伴う安全(交通)への影響			○	交通規制等も含め交通安全対策を協議・実施 必要に応じて側道と幹線道路との交差点等への信号機や横断歩道の設置、側道の一方通行規制や大型車通行規制等の交通規制の実施

○将来景観イメージ (VR)

①市役所21階展望ロビーから、反正天皇陵古墳を望む



②市役所21階展望ロビーから、仁徳天皇陵古墳を望む

