



南海高野線連続立体交差事業
(浅香山駅～堺東駅付近)

環境影響評価準備書 概要

令和2年8月21日

建設局 道路部 連続立体推進課



目 次

- ① 事業の概要
- ② 方法書における意見及び都市計画決定権者の見解
- ③ 環境影響評価の項目
- ④ 環境影響評価結果の概要
- ⑤ 事後調査計画

1.事業の概要



■事業の概要

- 【事業名】 南海高野線連続立体交差事業
- 【区間】 浅香山駅～堺東駅付近 約3.0km
- 【駅施設】 浅香山駅、堺東駅
- 【除却踏切数】 10箇所
- 【事業主体】 堺市
- 【事業費】 約565億円

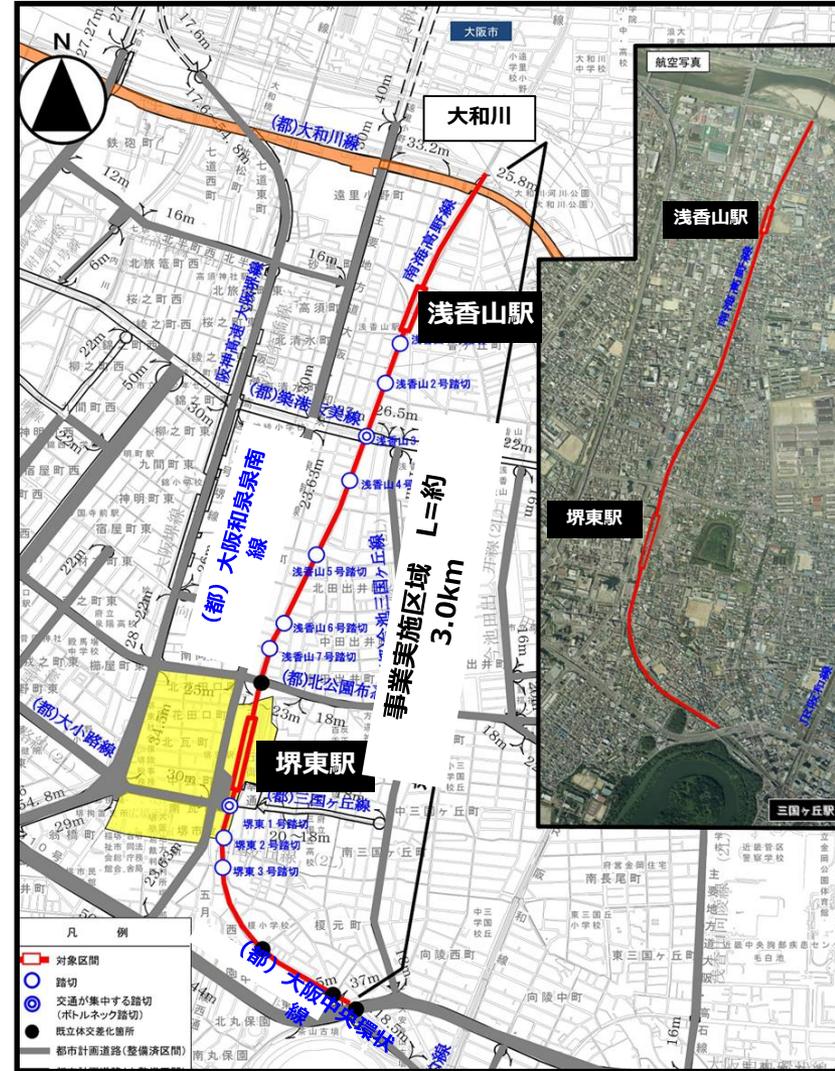
■事業の目的

連続立体交差事業とは…鉄道を連続的に立体化し、事業実施区間内にある複数の踏切を除却（10箇所のうち2箇所はボトルネック踏切）

- 安全で円滑な交通の確保
- 本市のまちづくりを推進
- 地域の防災性の向上に貢献

ボトルネック踏切：渋滞や歩行者の滞留が多く発生している踏切

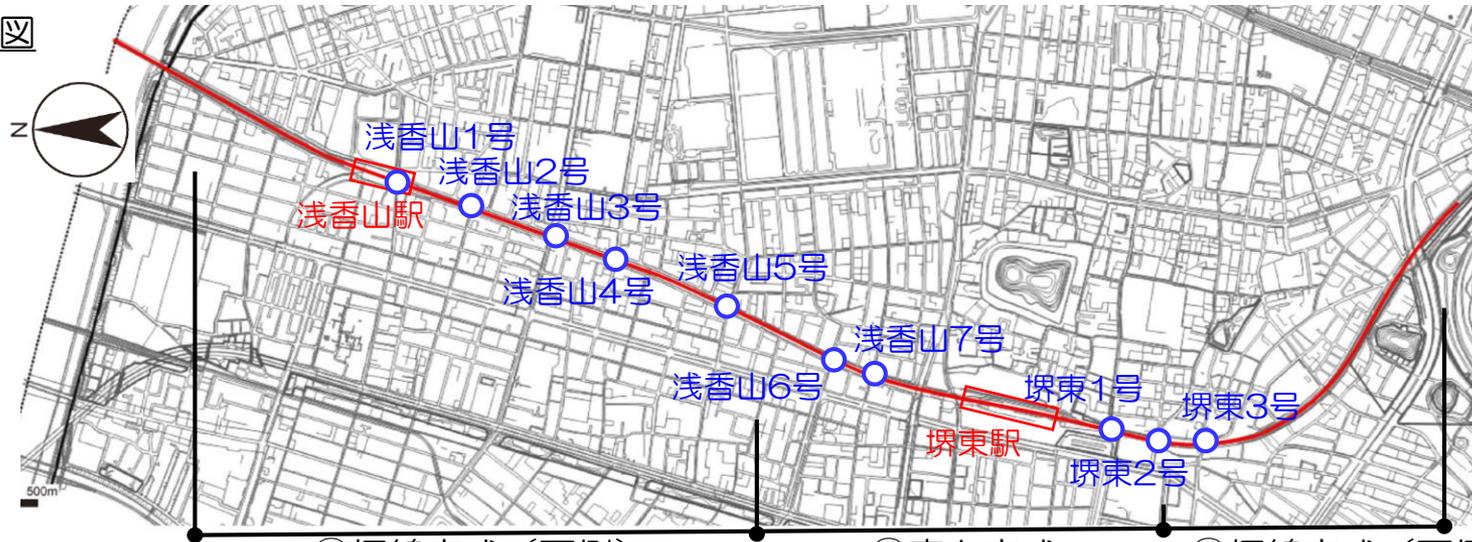
■事業の位置



1.事業の概要



位置図

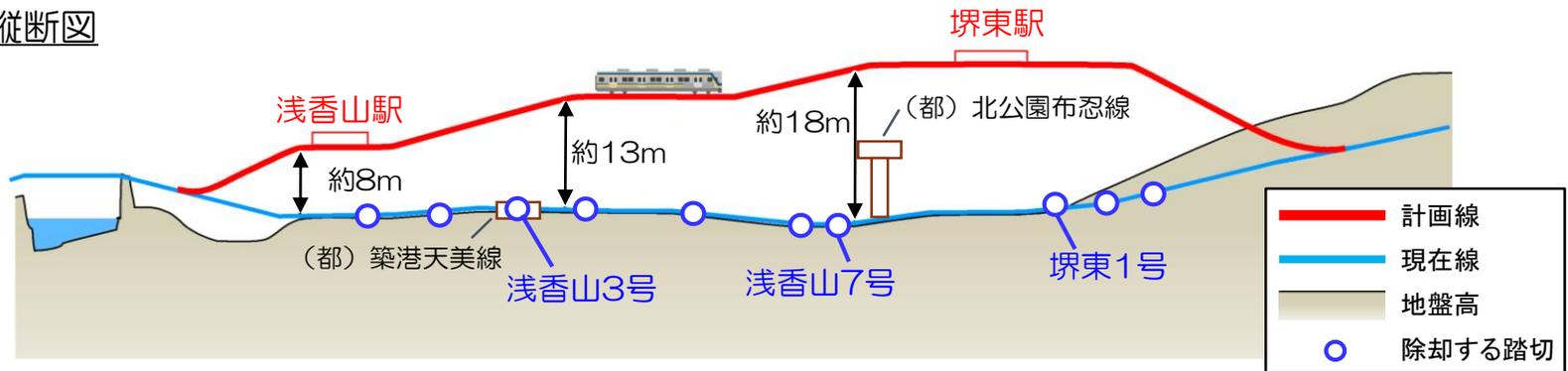


① 仮線方式 (西側)
(浅香山駅付近)

② 直上方式
(堺東駅付近)

③ 仮線方式 (西側)
(榎小学校付近)

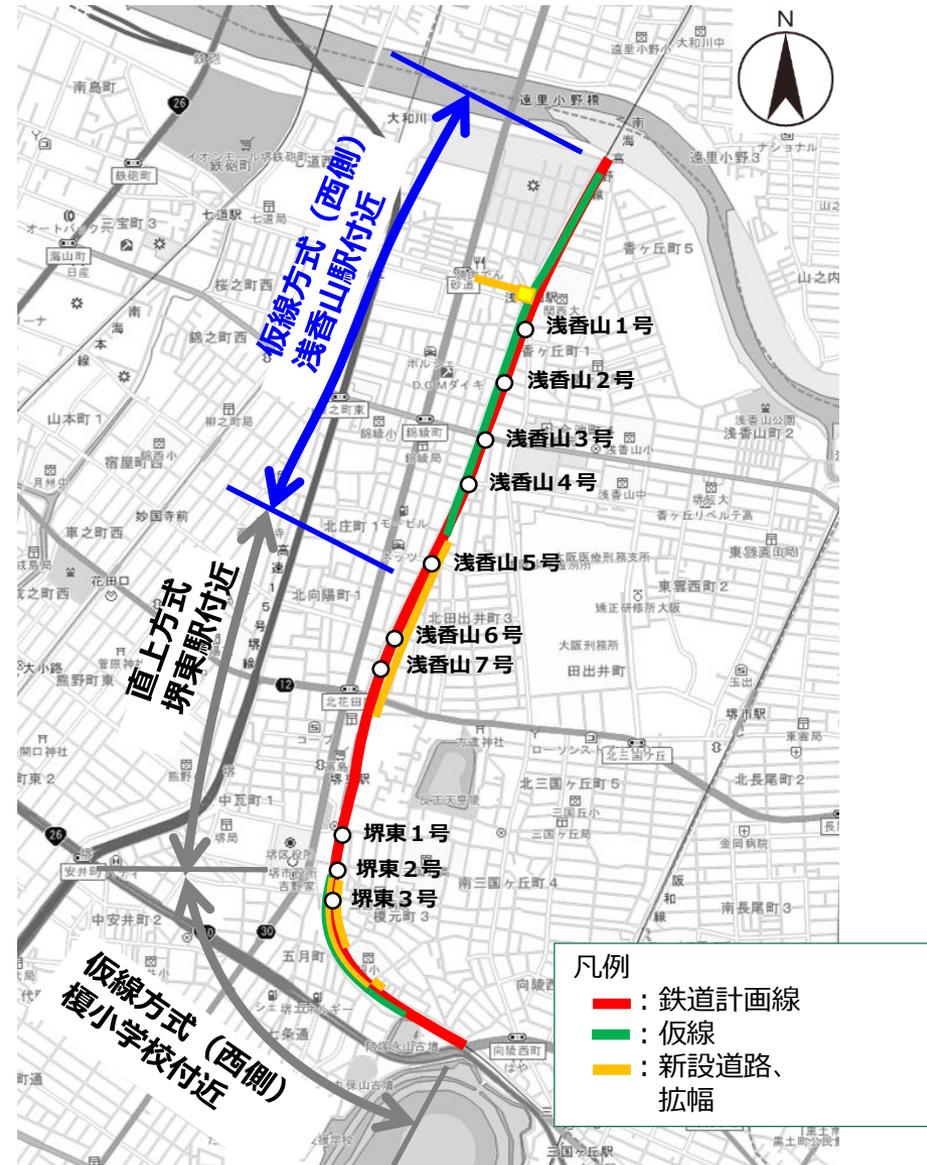
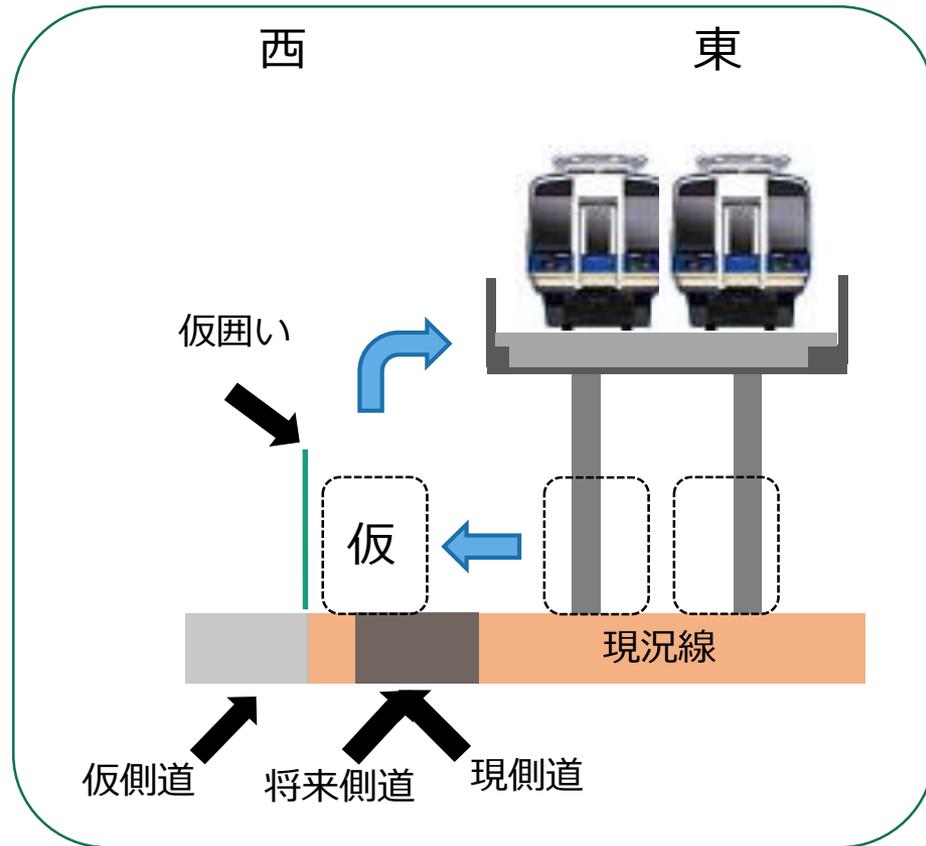
概略縦断図



1.事業の概要



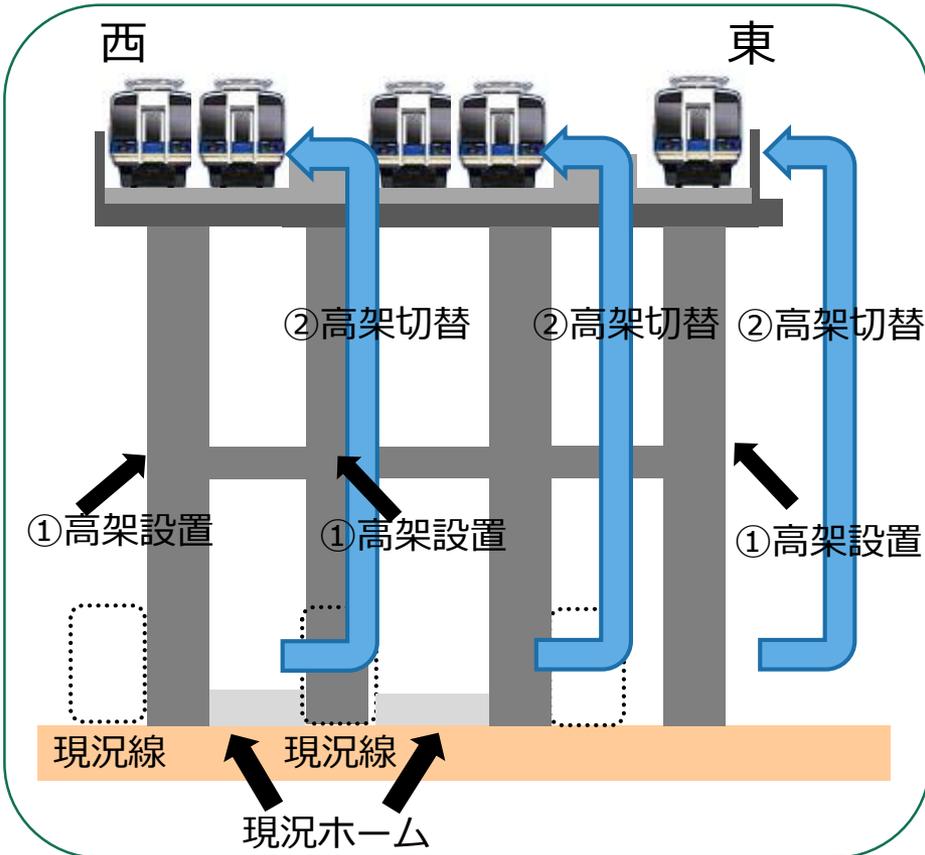
■ 施工ステップ ～仮線方式（浅香山駅付近）～



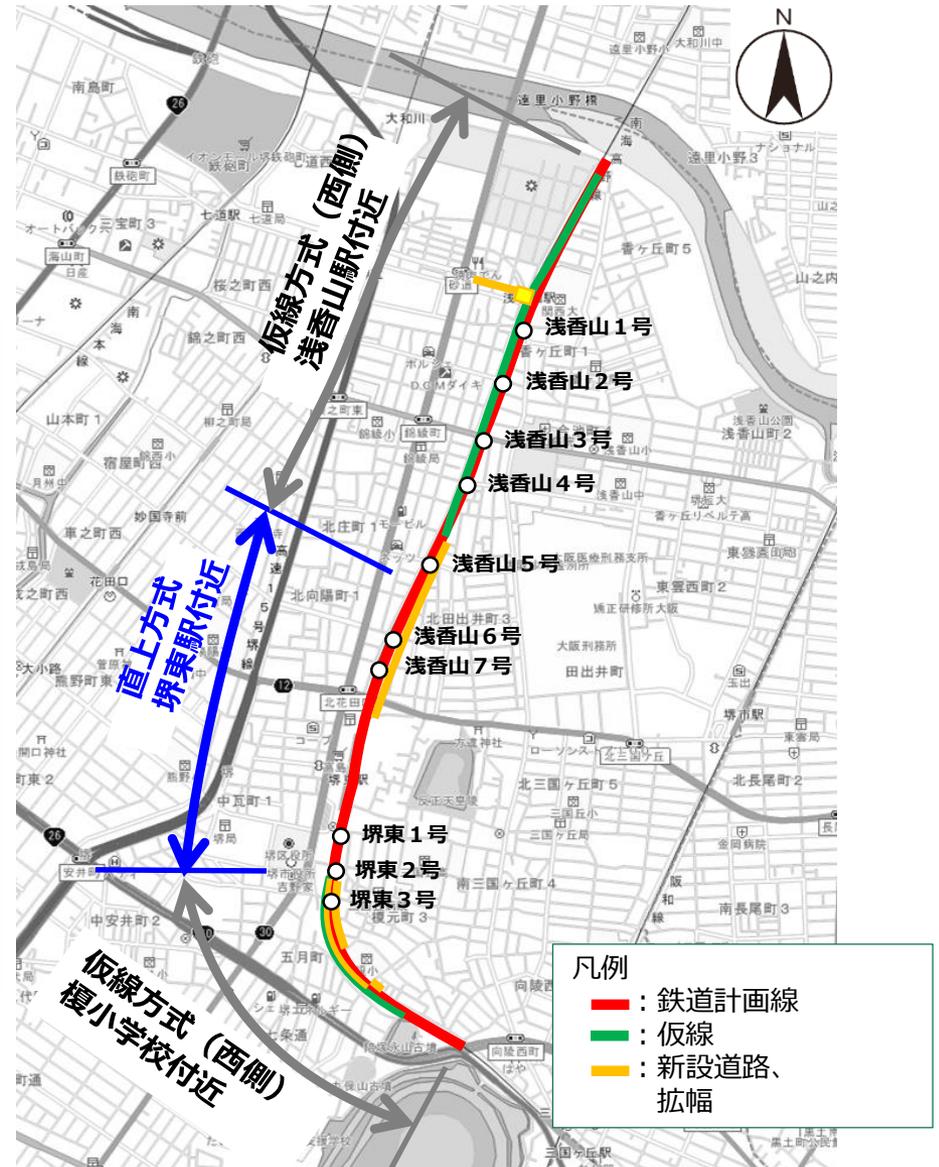
1.事業の概要



■ 施工ステップ ～直上方式（堺東駅付近）～



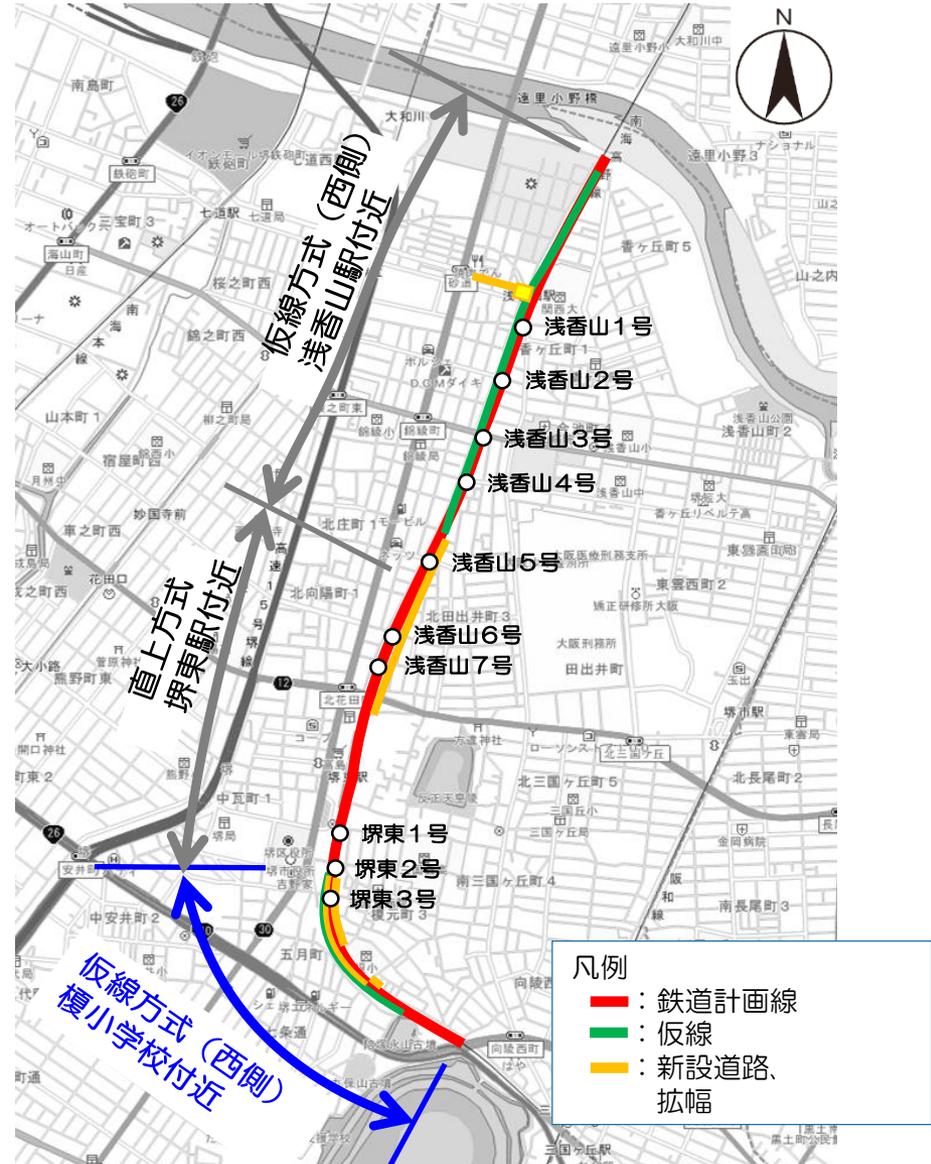
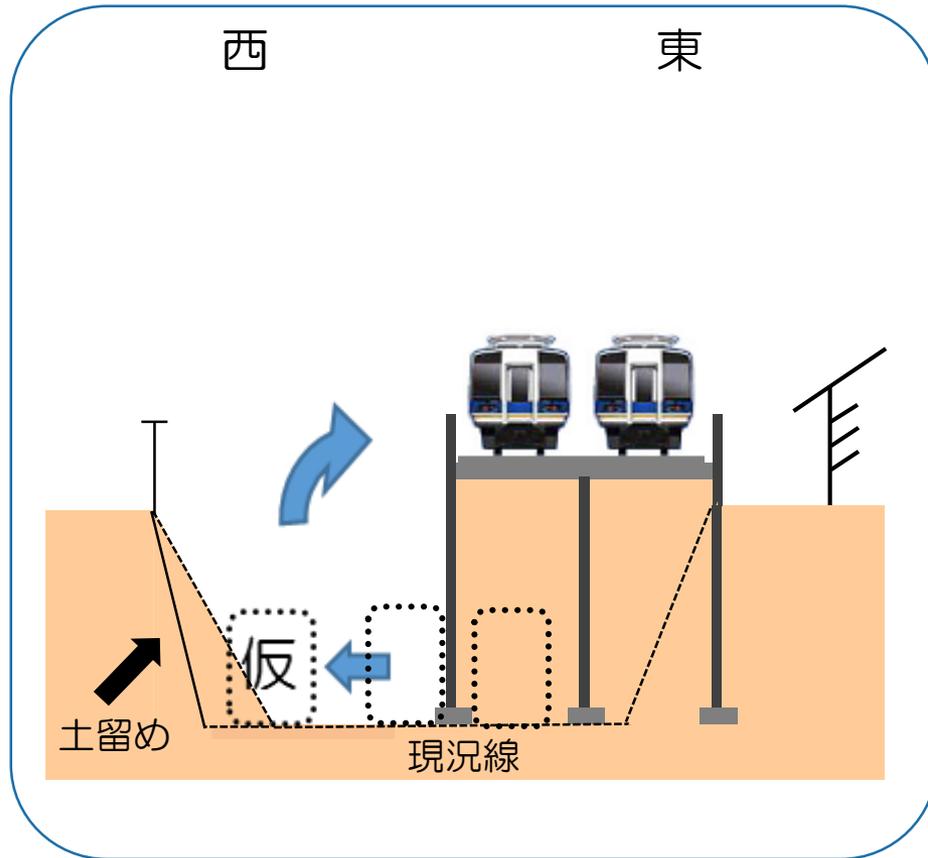
②以降は①、②の繰り返しにより、徐々に高架に切り替える。



1.事業の概要



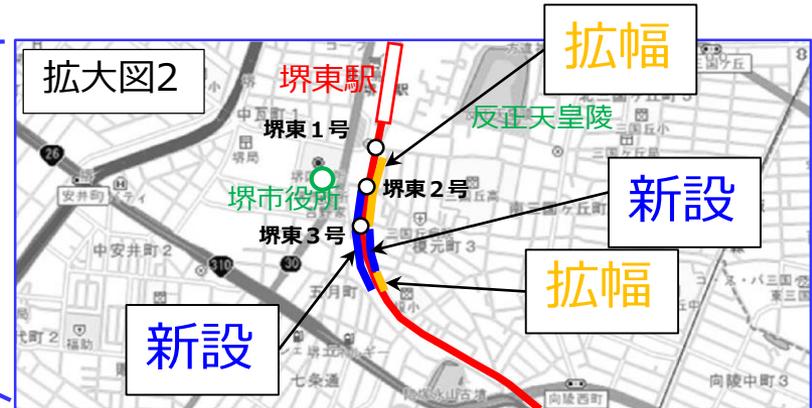
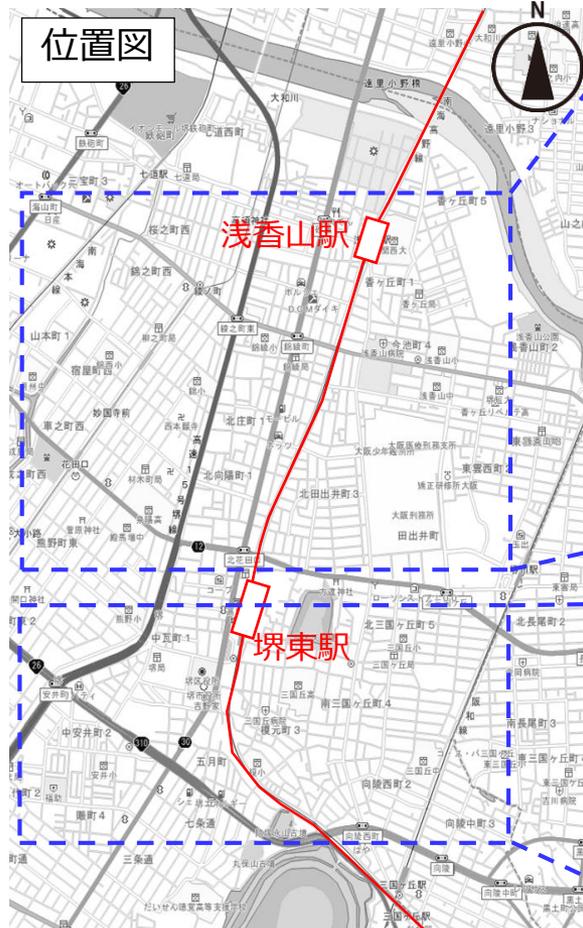
■ 施工ステップ ～仮線方式（榎小学校付近）～



1.事業の概要



■側道区域図



1.事業の概要



■ 施工計画

本事業における主要な建設工事は、仮線の敷設及び撤去、現在線の撤去、高架構造物の構築、さらに関連事業である側道工事である。

年 工種	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	R8	R9	R10	R11	R12	R13	R14	R15	R16	R17	R18	R19	
	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年	2026年	2027年	2028年	2029年	2030年	2031年	2032年	2033年	2034年	2035年	2036年	2037年	
測量設計等			● ★ 都決 認可																	
用地買収																				
仮設(仮線)工事																				撤去
仮設(留置線)工事																				撤去
高架工事																				
直上工事																				
側道工事																				付替側道工事
																				関連側道工

1.事業の概要



■ ピーク時の車両台数および運搬ルート

【工事に係るピーク時の車両台数について】

- ・ピーク時車両台数※1 : **338台/日**
- ・最盛期工事車両台数※2 : **367台/日**

※1：主要工種におけるダンプトラック、コンクリートミキサー車、トラックの想定運行台数をピーク時施工日数で除して算出

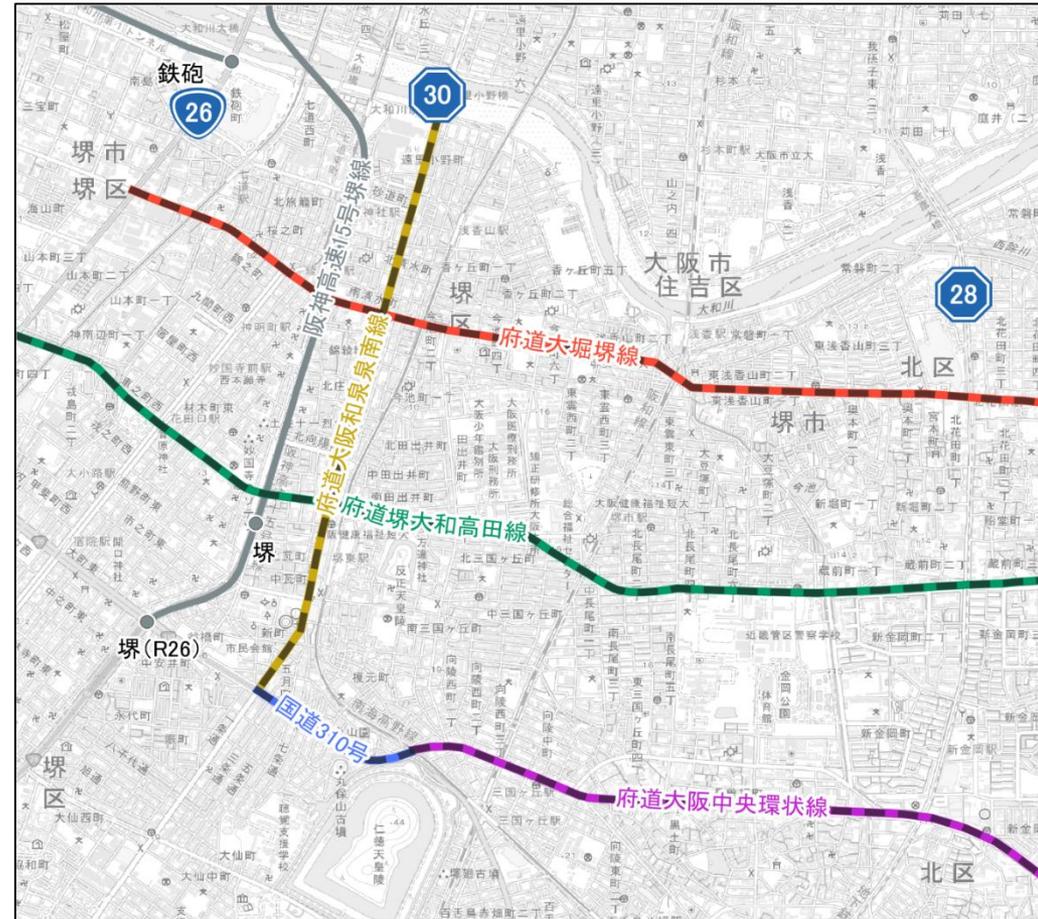
※2：ピーク時車両台数にコンクリートポンプ車（1台/日）、工事関係者通勤車両（28台/日）を加えて算出

【運搬ルートについて】

工事車両の走行路線は以下の通り想定

- 府道大阪中央環状線
- 国道310号
- 府道堺大和高田線
- 府道大堀堺線
- 府道大阪和泉泉南線

※右図参照



2.方法書における意見及び都市計画決定権者の見解

意見の内容	都市計画決定権者の見解
<p>1 全般的事項</p> <p>○生活環境の保全に十分配慮した工事計画を立案するとともに、適切な環境保全措置を検討すること。</p>	<p>○工事計画をできる限り平準化するように努め、工事の影響が最も大きくなる時期を想定した上での対策を検討するなど、周辺的生活環境の保全に配慮し、大きな影響が生じないような工事計画を立案、適切な環境保全措置を検討する予定である。</p>
<p>○工事計画の検討に当たっては、一般交通への影響を低減するよう十分検討を行うとともに、交通規制を行う場合には、その影響を最小限に留めるよう配慮すること。</p>	<p>○現在渋滞が発生している幹線道路の状況や事業実施区域沿線の状況等も踏まえ、一般交通への影響を低減するよう適切な工事計画を検討する予定である。また、交通規制を行う場合はその影響を最小限に留めるよう配慮する予定である。</p>
<p>○今後の工事計画の検討により、建設機械の稼働及び工事車両の走行が方法書で想定している区域及び路線以外で行われることとなり、当該区域及び路線周辺的生活環境への影響が懸念される場合は、必要な環境影響の調査、予測及び評価を適切に行い、それらの結果を準備書に記載すること。</p>	<p>○準備書では、事業実施区域以外の施工ヤード等も踏まえ、当該区域及び路線周辺的生活環境への影響が懸念される地点を選定し、必要な環境影響の調査、予測及び評価を実施する予定である。</p>
<p>○関連側道の計画の策定に当たっては、歩車道を分離するとともに、交通安全施設の設置や交通規制等、交通安全を確保するための対策について、十分検討すること。</p>	<p>○関連側道の計画策定に当たり、歩車分離を原則とし、交通安全施設の設置や交通規制を含め交通管理者等と協議のうえ安全を確保するよう努める。</p>

2.方法書における意見及び都市計画決定権者の見解

意見の内容	都市計画決定権者の見解
<p>2 環境影響要因及び環境影響評価項目</p> <p>○準備書においては、環境影響評価要因に工事の実施（仮線の列車走行）を加え、仮線の列車走行時の騒音及び振動を環境影響評価項目として選定すること。</p>	<p>○準備書では、環境影響評価要因に工事の実施（仮線の列車走行）を加え、仮線の列車走行時の騒音及び振動を環境影響評価項目として選定する。</p>
<p>○準備書においては、施設等の供用時（踏切の除却）のコミュニティの分断を環境影響評価項目として選定すること。</p>	<p>○準備書では、施設等の供用時（踏切の除却）のコミュニティの分断を環境影響評価項目として選定する。</p>
<p>○準備書においては、工事の実施及び施設等の存在時の陸域生態系（陸生生物）を環境影響評価項目として選定すること。</p>	<p>○準備書では、工事の実施及び施設等の存在時の陸域生態系（陸生生物）を環境影響評価項目として選定する。</p>

2.方法書における意見及び都市計画決定権者の見解

意見の内容	都市計画決定権者の見解
<p>3 調査及び予測並びに評価の手法</p> <p>(1) 大気質</p> <p>○施設等の供用時（踏切の除却）における大気質の予測地点として、本事業に伴い交通量の変化する関連都市計画道路の沿道の地点を追加すること。</p>	<p>○施設等の供用時（踏切の除却）における大気質の予測地点として、関連都市計画道路の沿道の地点を追加し、方法書に示した予測方法及び評価手法に基づき予測・評価を実施する予定である。</p>
<p>(2) 騒音、振動、低周波音</p> <p>○道路交通騒音・振動の調査地点及び施設等の供用時（踏切の除却）における道路交通騒音・振動の予測地点として、本事業に伴い交通量の変化が想定される関連都市計画道路の沿道の地点を追加すること。</p>	<p>○道路交通騒音・振動の調査地点及び施設等の供用時（踏切の除却）における道路交通騒音・振動の予測地点として、関連都市計画道路の沿道の地点を追加し、方法書に示した予測方法及び評価手法に基づき予測・評価を実施する予定である。</p>
<p>○現在、側道が未整備の区間に関連側道を新設する場合は、施設等の供用時における道路交通騒音・振動の予測地点として、関連側道の新設区間の沿道の地点を追加すること。</p>	<p>○側道が未整備の区間に関連側道を新設する場合は、施設等の供用時における道路交通騒音・振動の予測地点として、関連側道の新設区間の沿道の地点を追加し、方法書に示した予測方法及び評価手法に基づき予測・評価を実施する予定である。</p>
<p>○道路交通騒音の予測方法としては、最新の予測モデルである「ASJ RTN-Model 2018」を用いること。</p>	<p>○最新の予測モデルを用いて、道路交通騒音の予測を行う。</p>
<p>○建設作業騒音、鉄軌道騒音及び列車走行時の低周波音の予測（高さ方向を含む）を行う地点として、堺東駅南地区第一種市街地再開発事業による高層住宅の地点を追加すること。</p>	<p>○建設作業騒音、鉄軌道騒音及び列車走行時の低周波音の予測（高さ方向を含む）を行う地点として、堺東駅南地区第一種市街地再開発事業による高層住宅の地点を追加し、方法書に示した予測方法及び評価手法に基づき予測・評価を実施する予定である。</p>

2.方法書における意見及び都市計画決定権者の見解

意見の内容	都市計画決定権者の見解
<p>○建設機械の稼働に伴う騒音の予測時期は、建設機械の稼働状況を踏まえ、地上部及び高架部でそれぞれ影響が最大となる時期を適切に選定すること。</p>	<p>○建設機械の稼働に伴う騒音の予測時期は、建設機械の稼働状況を踏まえ、地上部及び高架部でそれぞれ影響が最大となる時期を選定する。</p>
<p>(3) 土壌汚染 ○土壌汚染の調査においては、現在の南海高野線の敷地内のみならず、仮線の敷設予定区域等、本事業により土地の形質を変更する区域を対象として、土地の利用履歴を適切に把握すること。</p>	<p>○土壌汚染の調査では、本事業により土地の形質を変更する区域を対象として、土地の利用履歴を適切に把握する予定である。</p>
<p>(4) コミュニティの分断 ○既存資料及び自治会へのヒアリング等により、予測に必要な地域の情報を十分収集し、工事の実施及び施設等の供用（踏切の除却）に伴う地域の組織上の一体性、住民の日常的な交通経路に対する影響について、適切に予測及び評価を行うこと。</p>	<p>○コミュニティの分断については、施設等の供用（踏切の除却）も含め、地域の組織上の一体性、住民の日常的な交通経路に対する影響について、適切に予測・評価を実施する予定である。</p>
<p>(5) 地球環境（地球温暖化） ○踏切除却後の自動車走行に伴う温室効果ガスの予測について、予測地域を適切に設定すること。</p>	<p>○踏切除却後の自動車走行に伴う温室効果ガスの予測については、踏切除却に伴い交通量が変化すると予測される道路を対象に実施する予定である。</p>
<p>(6) 安全（交通） ○安全（交通）の調査においては、周辺の交通安全施設等の設置状況についても調査を行うこと。</p>	<p>○安全（交通）の調査においては、調査地点付近における交通安全施設等の設置状況についても把握する予定である。</p>

3.環境影響評価の項目



環境要素	工事の実施				施設等の存在	施設等の供用		
	建設機械の稼働	工事車両の走行	土地の掘削	列車の走行(仮線)		列車の走行	踏切の除却	自動車の走行(側道)
大気質	○	○	○				◎	
騒音	○	○		◎		○	◎	◎
振動	○	○		◎		○	◎	◎
低周波音						◎		
土壤汚染			○					
日照障害					○			
電波障害					○			
光害	○					○		
コミュニティの分断		○					◎	
水象			○		○			
陸域生態系			◎		◎			
人と自然との触れ合い活動の場		○						
景観					○			
文化財			◎		◎			
地球環境	○	○					○	
廃棄物等			○					
安全		○					○	

◎ : 方法書の環境影響評価項目から追加した項目

◎ : 方法書の予測地点から増加した項目

4.環境影響評価結果の概要



(2) -1 大気質（工事の実施：建設機械の稼働） 建設機械の稼働に伴う排出ガスの影響

■ 予測結果

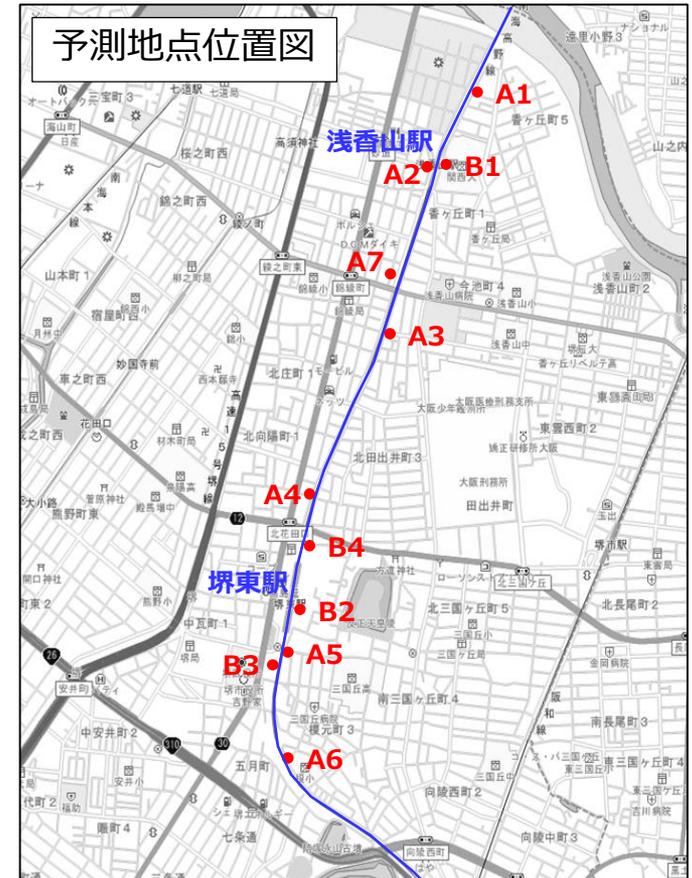
予測項目	寄与濃度の最大値	予測値	保全目標（環境基準）
二酸化窒素 (ppm)	【長期】	【長期】	【長期】
	0.0011	0.037	0.04~0.06以下
浮遊粒子状物質 (mg/m ³)	【長期】	【長期】	【長期】
	0.0001	0.047	0.10以下
	【短期】	【短期】	【短期】
	0.0033	0.086	0.1~0.2以下
	【長期】	【長期】	【長期】
	0.0002	0.112	0.20以下
	【短期】	【短期】	【短期】
	0.0002	0.112	0.20以下

■ 評価結果

予測値は環境基準を下回っており、保全目標との整合が図られている。

◆ 環境保全措置 ◆

- ・ 排出ガス対策型建設機械を使用
- ・ アイドリングストップの徹底等、運転者への教育・指導
- ・ 日常保守点検の励行、整備を確実にすることにより性能を維持 など



4.環境影響評価結果の概要



(2) -2 大気質（工事の実施：工事車両の走行） 工事車両の走行に伴う排出ガスの影響

■ 予測結果

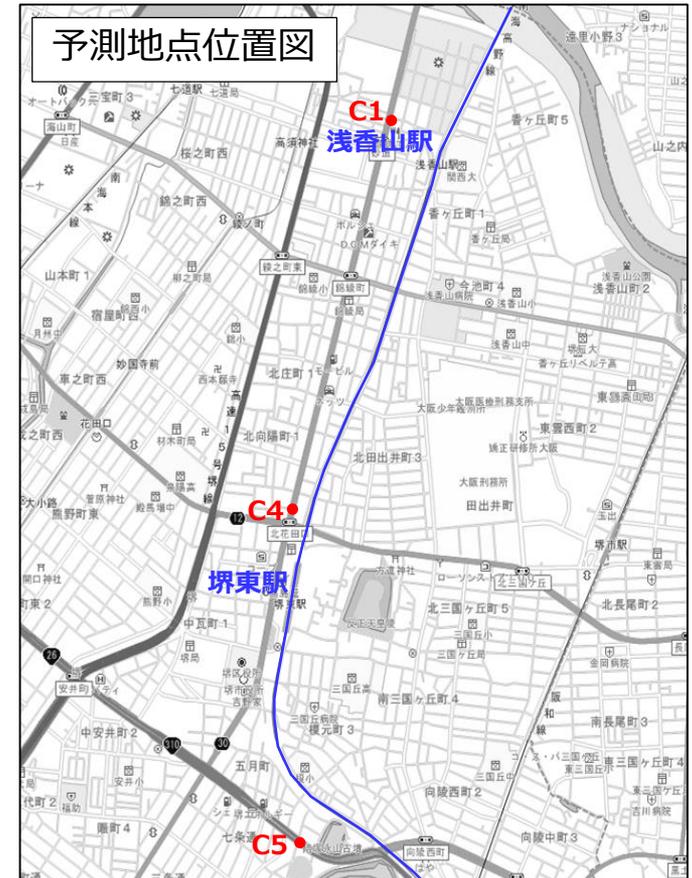
予測項目	予測地点	予測値	保全目標 (環境基準)
二酸化窒素 (ppm)	工事車両の運行する 想定道路	0.037	0.04~0.06 以下
浮遊粒子 状物質 (mg/m ³)	大阪和泉泉南線、 大阪中央環状線 のうち計3地点 (地上1.5m)	0.047	0.10以下

■ 評価結果

予測値は環境基準を下回っており、保全目標との整合が図られている。

◆ 環境保全措置 ◆

- ・ 工事工程や搬出入の時間帯を調整
- ・ 工事車両の効率的な運行を行い、車両数を削減
- ・ 工事量及び資機材運搬量の平準化により、ピーク時の車両数を削減 など



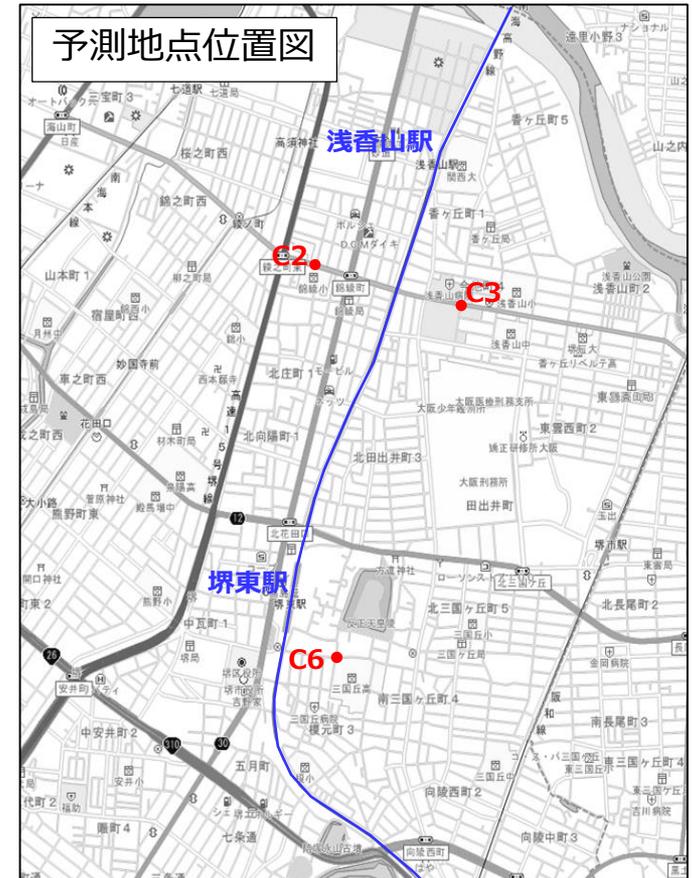
4.環境影響評価結果の概要



(2) -3 大気質（施設等の供用：踏切の除却）
自動車走行による排出ガスによる影響

■ 予測結果

予測項目	予測地点	予測値	保全目標 (環境基準)
二酸化窒素 (ppm)	踏切除却後走行車両の 変化が見込まれる 主な道路	0.036	0.04~ 0.06以下
浮遊粒子 状物質 (mg/m ³)	(都) 築港天美線、 (都) 三国ヶ丘線 のうち計3地点 (地上1.5m)	0.047	0.10以下



■ 評価結果

予測値は環境基準を下回っており、保全目標との整合が図られている。

◆ 環境保全措置 ◆

- 看板の設置により踏切除却路線への交通集中を抑制 など

4.環境影響評価結果の概要



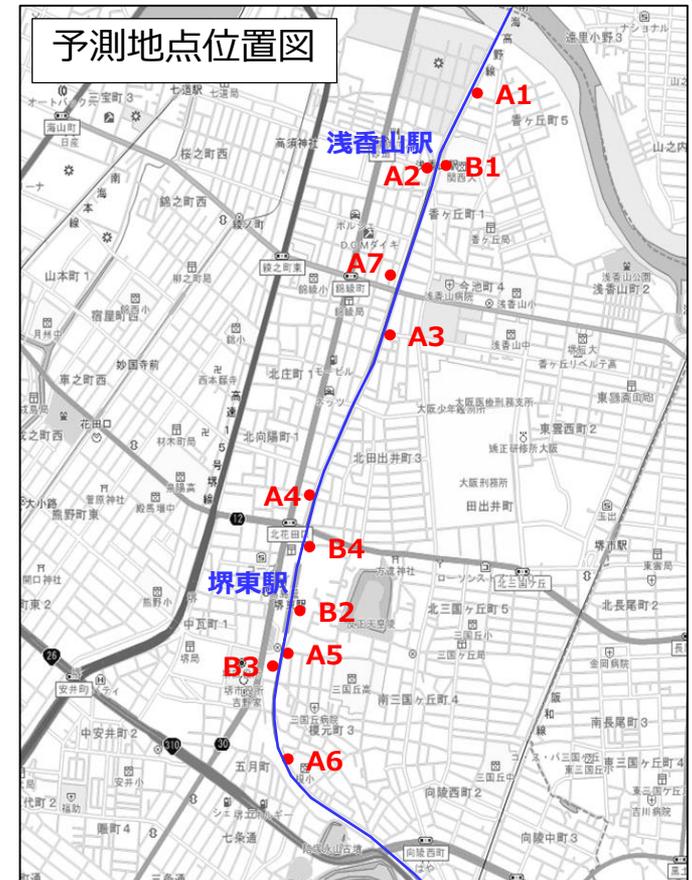
(2) -4 大気質（工事の実施：建設機械の稼働及び土地の掘削）
建設機械の稼働及び土地の掘削に伴う粉じんの影響

■ 予測結果

予測項目	予測地点	予測値	保全目標
季節別 降下ばいじん量 (t/km ² /月)	浅香山駅周辺 計5地点	6.2	10以下
	堺東駅周辺 計6地点	4.7	

■ 評価結果

予測値は保全目標との整合が図られている。



◆ 環境保全措置 ◆

- 可能な限り粉じん等の発生量の少ない工法・建設機械を選定
- 散水やタイヤ洗浄を行い、粉じんの飛散を防止 など

4.環境影響評価結果の概要



(2) -5 大気質（工事の実施：工事車両の走行）
工事車両の走行に伴う粉じんの影響

■ 予測結果

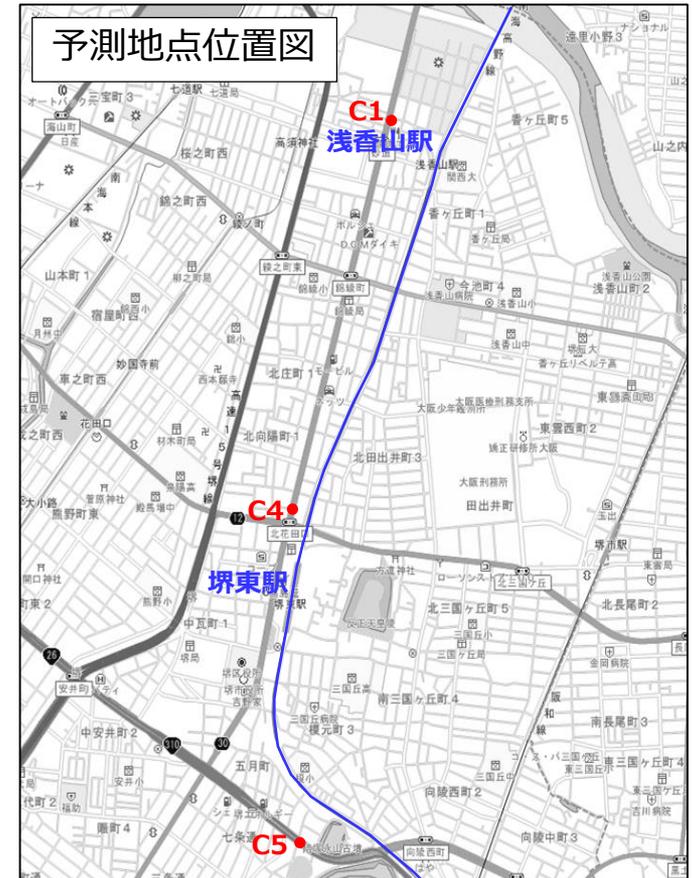
予測項目	予測地点	予測値	保全目標
季節別 降下ばいじん量 (t/km ² /月)	工事車両の運行する 想定道路 大阪和泉泉南線、 大阪中央環状線のうち 計3地点（地上1.5m）	0.48	10以下

■ 評価結果

予測値は保全目標との整合が図られている。

◆ 環境保全措置 ◆

- ・ 走行速度制限を設定し粉じんの飛散を防止
- ・ 敷鉄板等を敷くことにより粉じんの飛散を抑制 など



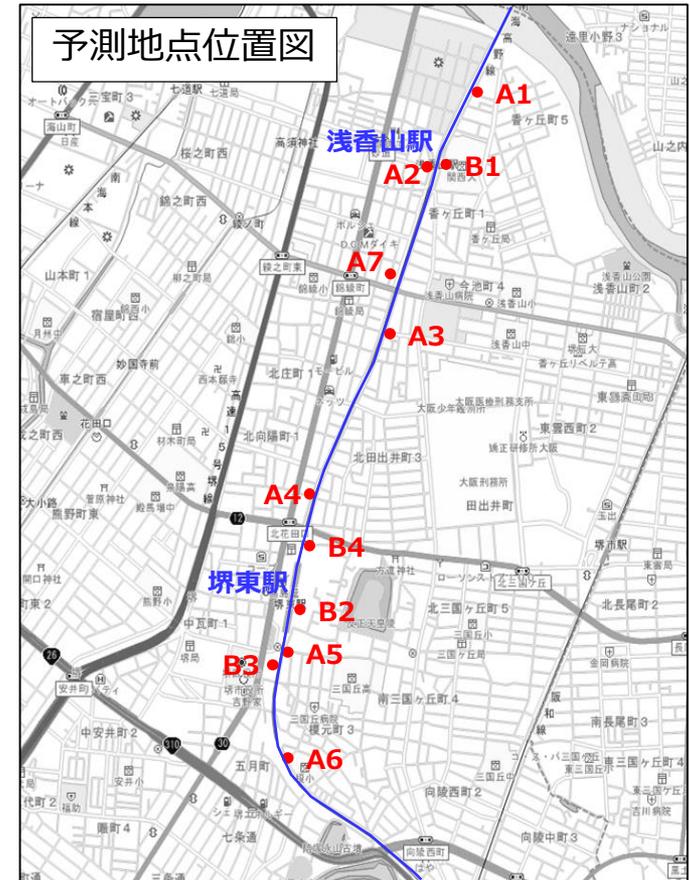
4.環境影響評価結果の概要



(3) -1 騒音（工事の実施：建設機械の稼働）

■ 予測結果

予測項目	予測地点	予測値	保全目標 (規制基準)
90%レンジの 上端値 (dB)	建設機械が稼働する 工事区域 浅香山駅周辺 計5地点	75	85以下
	建設機械が稼働する 工事区域 堺東駅周辺 計6地点	79	



■ 評価結果

予測値は基準を下回っており、保全目標との整合が図られている。

◆ 環境保全措置 ◆

- 施工法は、低騒音施工法を基本とし、低騒音型建設機械を使用
- 夜間や休日に作業を行う必要が生じた際は、更なる騒音対策を講じる など

4.環境影響評価結果の概要



(3) -2 騒音（工事の実施：工事車両の走行）

■予測結果

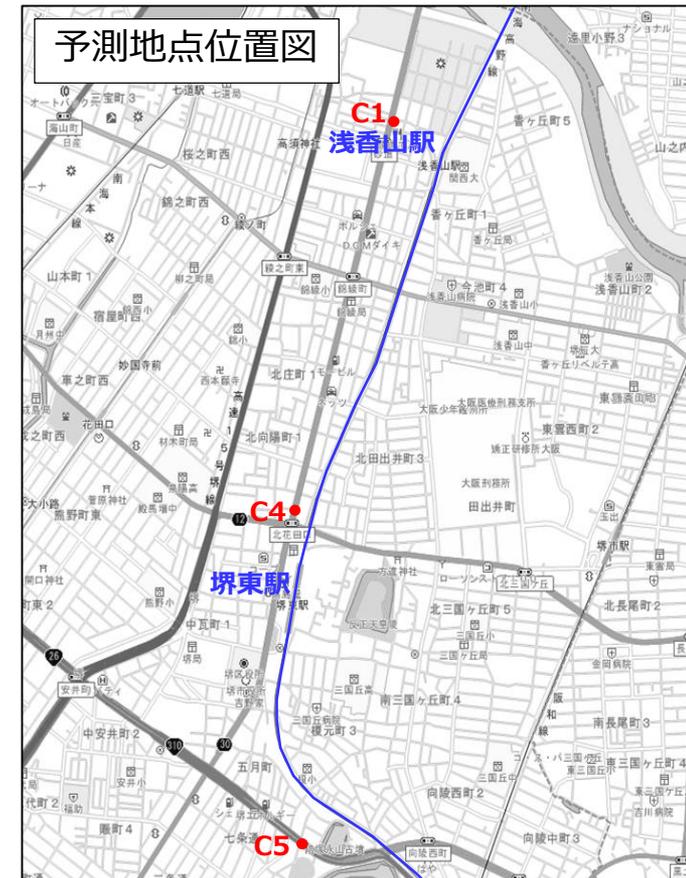
予測項目	予測地点	現況値	予測値	差分	保全目標 (環境基準)
等価騒音 レベル (dB)	大阪和泉 泉南線（北）	71	71 (71.4)	0	70以下
	大阪和泉 泉南線（南）	68	69 (68.8)	1	
	大阪中央 環状線	72	72 (72.3)	0	

■評価結果

予測値は環境基準を超過しているが、現況値においても基準を超過しており、現況値からの増加レベルが1 dBであることを踏まえると、影響は小さいと考えられる。

◆環境保全措置◆

- 工事工程や搬出入の時間帯を調整
アイドリングや空ふかしをしないよう工事関係者等に教育 など



4.環境影響評価結果の概要



(3) -3 騒音（工事の実施：列車の走行（仮線））

■ 予測結果

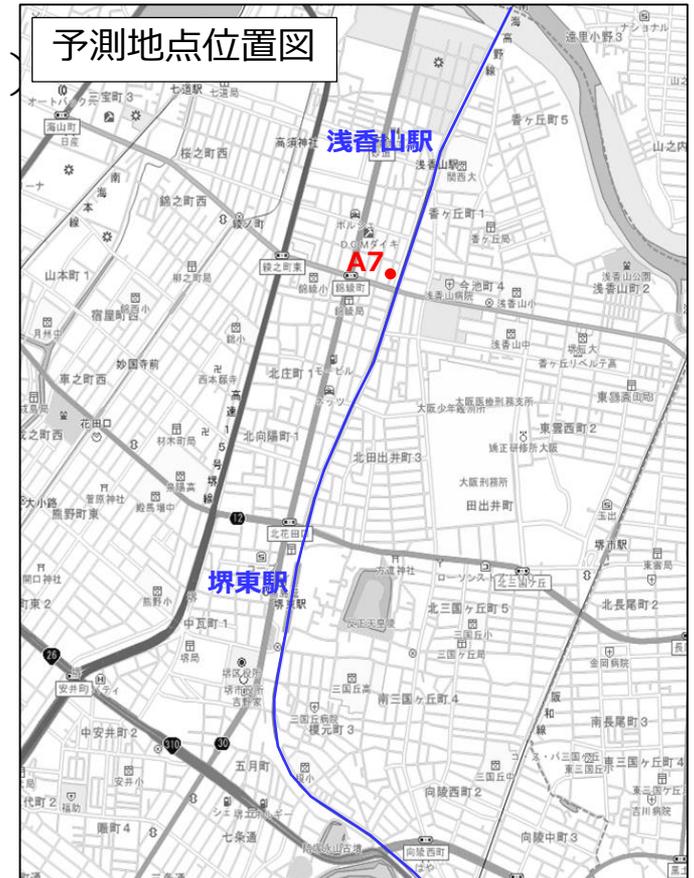
予測項目	予測地点	上下	現況値		予測値		保全目標
			昼間	夜間	昼間	夜間	
等価騒音 レベル (dB)	仮線の敷設 が予定され ている 地域近傍 浅香山駅南	上り	-	-	62	56	騒音レベルの 状況を改良前 より改善する こと
		下り	-	-	61	56	
		合成値	69	63	64	59	

■ 評価結果

予測値は、鉄道敷地境界に万能塀を地盤面から2m高さで設置する保全措置を講じた場合、基準又は目標以下となる。

◆ 環境保全措置 ◆

- 騒音を低減できる軌道構造を採用
- 鉄道施設の適切な保守管理（レールの削正や車輪の転削）など



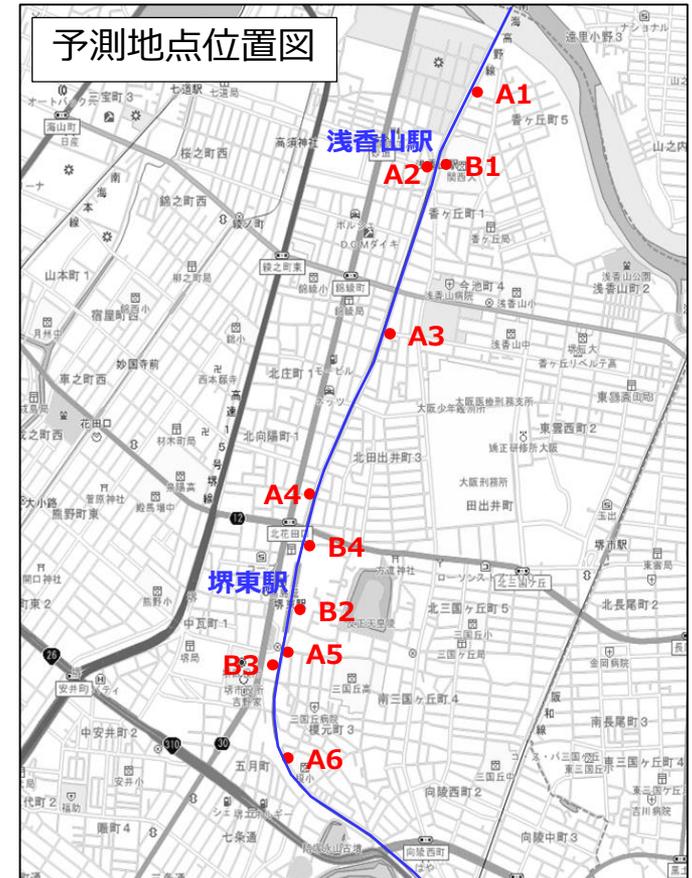
4.環境影響評価結果の概要



(3) -4 騒音（施設等の供用：列車の走行）

■ 予測結果

予測項目	予測地点	現況値 昼間/夜間	予測値 昼間/夜間	保全目標
等価騒音 レベル (dB)	浅香山駅周辺 計4地点 堺東駅周辺 計6地点	69/63	62/57	騒音レベル の状況を改 良前より改 善すること



■ 評価結果

予測値は保全目標との整合が図られている。

◆環境保全措置◆

- ・騒音を低減できる軌道構造を採用 など

4.環境影響評価結果の概要



(3) -5 騒音（施設等の供用：踏切の除却）

■ 予測結果

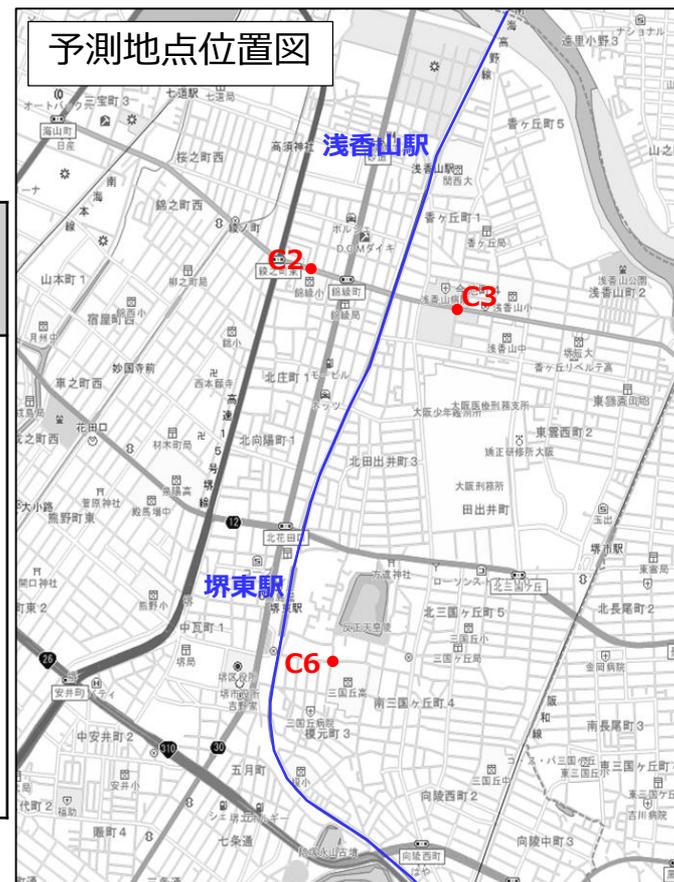
予測項目	予測地点	現況値 昼間 夜間	予測値 昼間 夜間	保全目標 (環境基準)
等価騒音 レベル (dB)	踏切除却後 走行車両の 変化が見込 まれる道路 (都)築港天美線、 (都)三国ヶ丘線 のうち計3地点	67	67	70dB以下(昼間)、 65dB以下(夜間) (騒音に係る 環境基準 【幹線道路】)
		62	62	60dB以下(昼間)、 55dB以下(夜間) (騒音に係る 環境基準 【A区域・ 2車線以上】)

■ 評価結果

予測値は環境基準を下回っており、保全目標との整合が図られている。

◆ 環境保全措置 ◆

- 看板等を設置し、踏切除却路線への交通集中を抑制。
駐車中のアイドリングや空ふかしをしないように、注意看板を設置。など



4.環境影響評価結果の概要



(3) -6 騒音（施設等の供用：自動車の走行（側道））

■ 予測結果

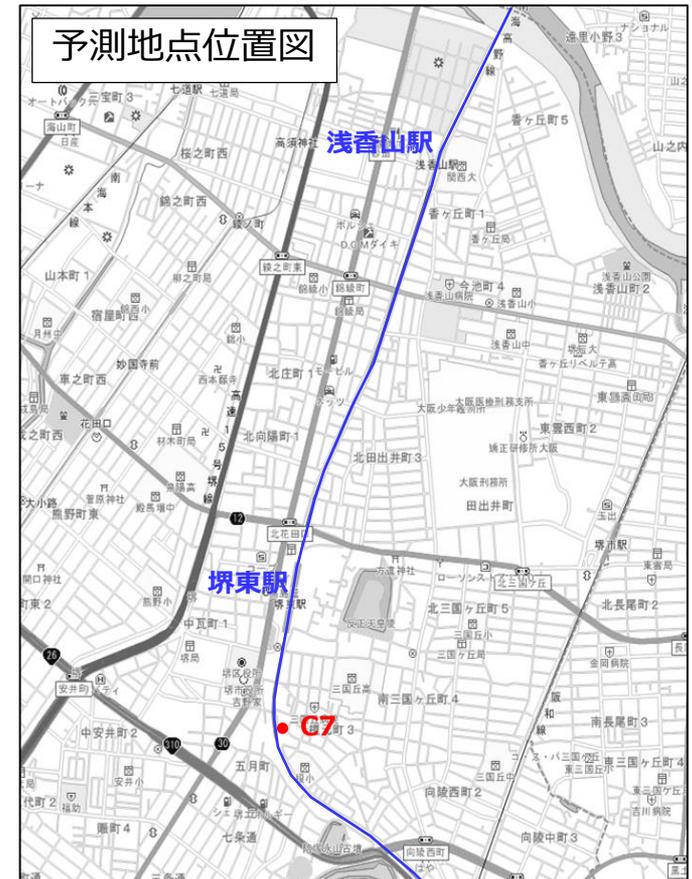
予測項目	予測地点	予測値 昼間/夜間	保全目標 (環境基準) 昼間/夜間
等価騒音 レベル (dB)	自動車の走行する 新設道路周辺： 堺東駅南	58/52	60/55

■ 評価結果

予測値は環境基準を下回っており、保全目標との整合が図られている。

◆ 環境保全措置 ◆

- ・側道への交通集中を抑制するために看板を設置。など



4.環境影響評価結果の概要



(4) -1 振動（工事の実施：建設機械の稼働）

■ 予測結果

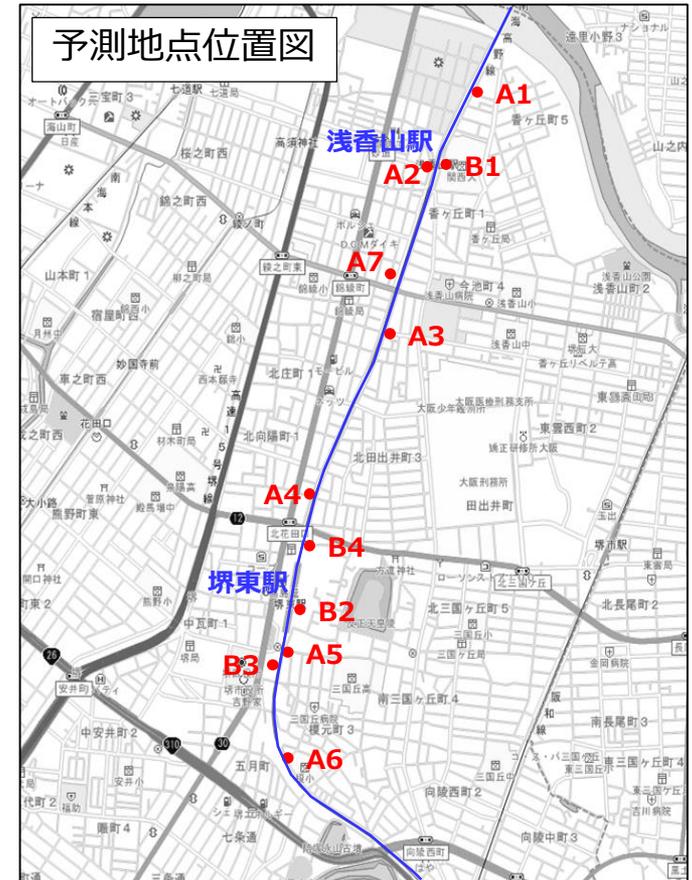
予測項目	予測地点	予測値	保全目標 (規制基準)
80%レンジ の上端値 (dB)	浅香山駅周辺 計5地点 堺東駅周辺 計6地点	75	75

■ 評価結果

予測値は基準を超過しておらず、保全目標との整合が図られている。

◆ 環境保全措置 ◆

- 施工法は、低振動施工法を基本とし、低振動型建設機械を使用。
夜間や休日に作業を行う必要が生じた際は、更なる振動対策を講じる。など



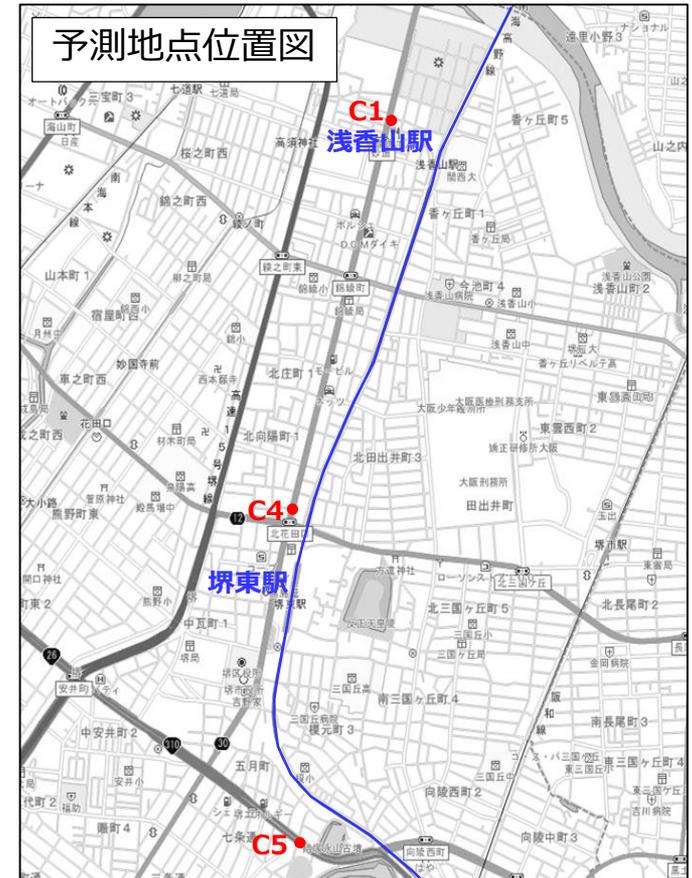
4.環境影響評価結果の概要



(4) -2 振動（工事の実施：工事車両の走行）

■ 予測結果

予測項目	予測地点	現況値	予測値	保全目標 (要請限度)
振動レベル (dB)	大阪和泉 泉南線（北）	44	45	70以下
	大阪和泉 泉南線（南）	41	42	
	大阪中央 環状線	44	44	



■ 評価結果

予測値は基準を下回っており、保全目標との整合が図られている。

◆ 環境保全措置 ◆

- 可能な限り幹線道路を使用。
- 周辺道路の利用状況、住居の立地状況等に十分配慮。など

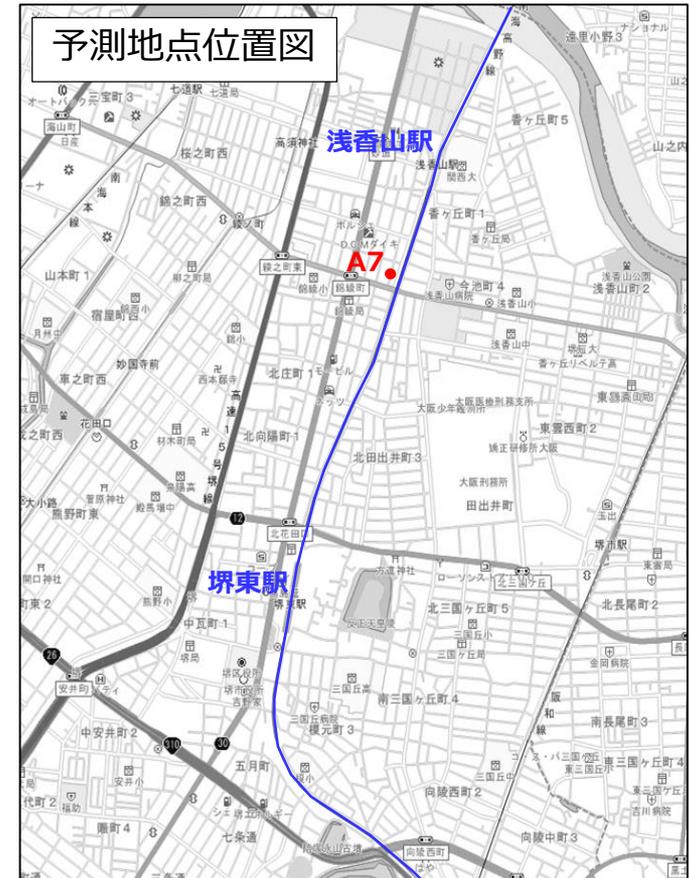
4.環境影響評価結果の概要



(4) -3 振動（工事の実施：列車の走行（仮線））

■ 予測結果

予測項目	予測地点	予測値	保全目標
振動レベルのピーク値 (dB)	仮線の敷設が予定されている地域近傍 浅香山駅周辺	50	60以下



■ 評価結果

予測値は基準を下回っており、保全目標との整合が図られている。

◆ 環境保全措置 ◆

路盤の強化やバラストマットを設置。

- 振動を低減できる軌道構造を採用。など

4.環境影響評価結果の概要



(4) -4 振動（施設等の供用：列車の走行）

■ 予測結果

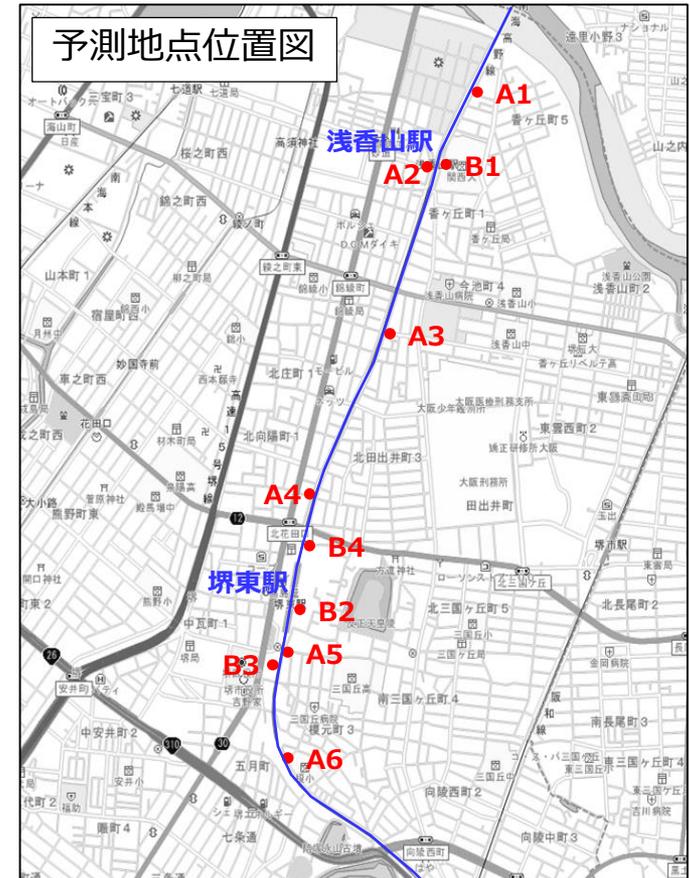
予測項目	予測地点	予測値	保全目標
振動レベルのピーク値 (dB)	浅香山駅周辺 計4地点 堺東駅周辺 計6地点	58	60以下

■ 評価結果

予測値は基準を下回っており、保全目標との整合が図られている。

◆ 環境保全措置 ◆

- ・ 振動を低減できる軌道構造を採用。
- ・ 分岐部については、弾性分岐器等を導入。など



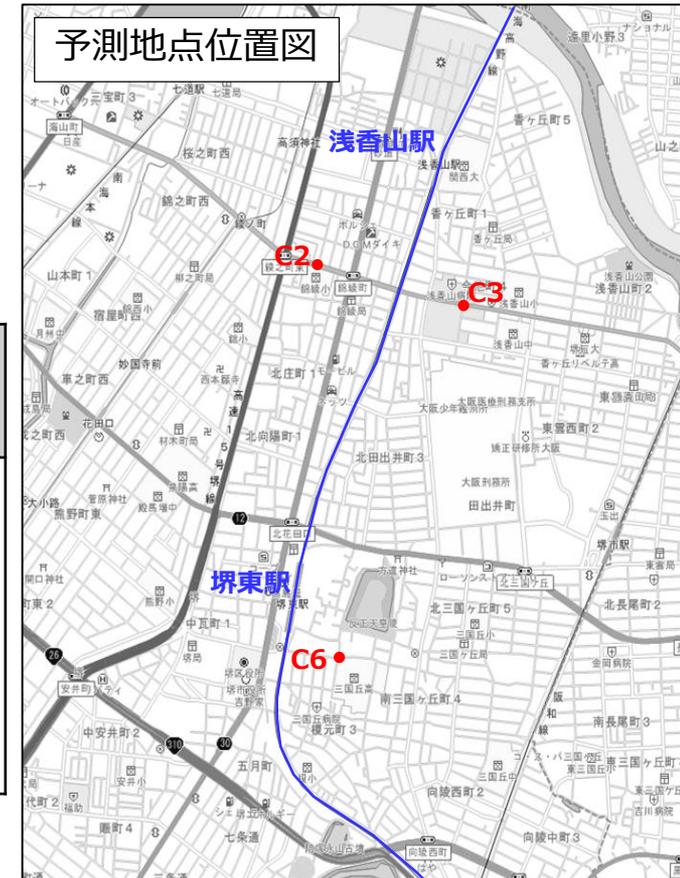
4.環境影響評価結果の概要



(4) -5 振動（施設等の供用：踏切の除却）

■ 予測結果

予測項目	予測地点	現況値 昼間 夜間	予測値 昼間 夜間	保全目標 (要請限度)
振動レベルのピーク値 (dB)	踏切除却後 走行車両の 変化が見込 まれる道路 (都) 築港天美線、 (都) 三国ヶ丘線 のうち計3地点	39 32	49 41	65dB以下(昼間)、 60dB以下(夜間) (振動規制法 【第1種区域】) 70dB以下(昼間)、 65dB以下(夜間) (振動規制法 【第2種区域】)



■ 評価結果

予測値は基準を下回っており、保全目標との整合が図られている。

◆ 環境保全措置 ◆

- ・ 過積載の大型車などが通過しないよう、注意喚起の看板を設置。など

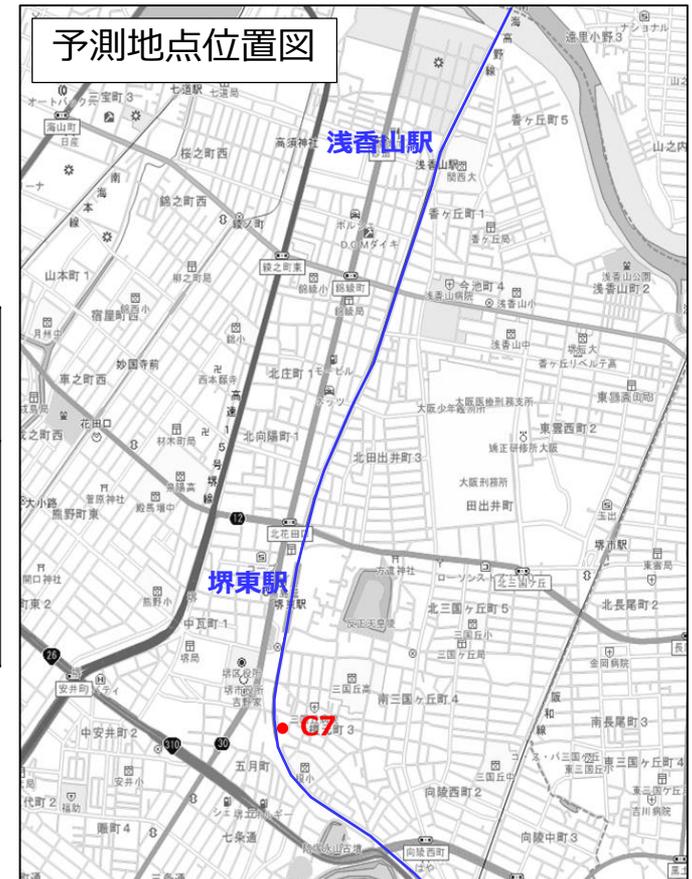
4.環境影響評価結果の概要



(4) -6 振動（施設等の供用：自動車の走行（側道））

■ 予測結果

予測項目	予測地点	予測値 昼間/夜間	保全目標 (要請限度) 昼間/夜間
80%レンジ の上端値 (dB)	自動車の走行する 新設道路周辺 堺東駅南	32/26	65/60



■ 評価結果

予測値は基準を下回っており、保全目標との整合が図られている。

◆ 環境保全措置 ◆

- 看板等を設置し、側道への交通集中を抑制。など

4.環境影響評価結果の概要



(5) 低周波音（施設等の供用：列車の走行）

■ 予測結果

予測項目	予測地点	予測参考値	保全目標
平坦特性、 G特性 (dB)	事業実施区域周辺 (高架構造部)	平坦特性：86dB以下 G特性：87dB以下	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)

■ 評価結果

予測値は基準を下回っており、保全目標との整合が図られている。

◆ 環境保全措置 ◆

- 低周波音の発生を防止する構造とする。
防振軌道を採用し、構造物からの低周波音を低減。など

4.環境影響評価結果の概要



(6) 土壌汚染（工事の実施：土地の掘削）

■予測・評価結果

関係法令に基づき必要な手続きを実施することから、環境への影響は回避又は低減される。

◆環境保全措置◆

- ・関係機関と協議を行い、必要な手続きを実施。など

(7) 日照阻害（施設等の存在）

■予測・評価結果

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。

◆環境保全措置◆

- ・可能な限り鉄道施設の構造及び高さに配慮。など

4.環境影響評価結果の概要



(8) 電波障害（施設等の存在）

■予測・評価結果

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。

◆環境保全措置◆

- ・テレビジョン受信障害が発生した場合、CATVへの接続等の措置。

(9) -1 光害（工事の実施：建設機械の稼働）

■予測・評価結果

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。

◆環境保全措置◆

- ・ルーバーの設置等により、施工区域周辺への漏れ光を回避・低減。など

(9) -2 光害（施設等の供用：列車の走行）

■予測・評価結果

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。

4.環境影響評価結果の概要



(10) -1 コミュニティの分断（変化）（工事の実施：工事車両の走行）

■予測・評価結果

移動経路の現況交通量に対する工事車両の割合は少ないため、コミュニティの分断は軽微であり、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。

◆環境保全措置◆

工事工程や搬出入の時間帯を調整。
通学路を走行する際は、通学児童等に配慮。など

(10) -2 コミュニティの分断（変化）（施設等の供用：踏切の除却）

■予測・評価結果

踏切の除却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でる可能性があるが、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。

◆環境保全措置◆

・交通規制等も含め交通安全対策を協議・実施。

4.環境影響評価結果の概要



(11) 水象（土地の掘削及び施設等の存在）

■ 予測・評価結果

工事の実施時には、一時的に地下水に影響を与える可能性があるが、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。施設の存在では、地下水の流動を阻害する工作物等の設置はない。

◆ 環境保全措置 ◆

- 適切な水替工や遮水工を実施し、過度な湧水を回避。地下水の流れを大きく阻害しない。など

(12) 陸域生態系（陸生生物）（土地の掘削及び施設等の存在）

■ 予測・評価結果

事業実施区域は、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、植物・動物の生息・生育環境への影響は想定されない。

4.環境影響評価結果の概要



(13) 人と自然との触れ合い活動の場（工事の実施：工事車両の走行）

■予測・評価結果

移動経路の現況交通量に対する工事車両の割合は少なく、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。

◆環境保全措置◆

- 工事車両の効率的な運行を行い、車両数を削減。
- 工事量及び資機材運搬量の平準化により、ピーク時の車両数を削減。など

(14) 景観（施設等の存在）

■予測・評価結果

眺望景観は変化するが、建造物の外観は市街地景観との調和に配慮し、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。

堺市役所21階展望ロビー南側からの眺望



◆環境保全措置◆

- 施設等の外観が周辺地域の景観と調和するように配慮。など

4.環境影響評価結果の概要



(15) -1 文化財（工事の実施：土地の掘削）

■予測・評価結果

関係法令に基づき必要な手続きを実施することから、影響は回避又は低減される。

◆環境保全措置◆

- ・堺市文化財課等の関係機関の指導の下に必要な調査を行い、適切に対応。など

(15) -2 文化財（世界遺産「百舌鳥・古市古墳群」）

■予測・評価結果

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。

◆環境保全措置◆

- ・文化財保護法等といった関係法令に適合するよう計画。など

4.環境影響評価結果の概要



(16) -1 地球環境（地球温暖化）（工事の実施：建設機械の稼働）

■予測・評価結果

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。

◆環境保全措置◆

- CO₂排出低減建設機械及び低炭素型建設機械の使用。など

(16) -2 地球環境（工事の実施：工事車両の走行）

■予測・評価結果

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。

◆環境保全措置◆

- 工事工程や搬出入の時間帯を調整。
- 駐車中のアイドリングや空ふかしをしない。など

4.環境影響評価結果の概要



(16) -3 地球環境（施設等の供用：踏切の除却）

■ 予測・評価結果

本事業の実施により約1,000 t/年のCO₂
（CO₂減少量は百舌鳥・古市古墳群の面積の
約2.6倍の森林が吸収するCO₂量に相当する）が削減され、
地球温暖化の防止に寄与する。

(17) 廃棄物（工事の実施：土地の掘削）

■ 予測・評価結果

工事の実施にあたっては、廃棄物の発生量及び
処分量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。

◆環境保全措置◆

- 再生利用、再資源化を実施。
- アスベストが含有されている可能性があるため、適切に対策を実施。など

4.環境影響評価結果の概要



(18) -1 安全（工事の実施：工事車両の走行）

■ 予測・評価結果

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。

◆環境保全措置◆

- 計画的な運行により、工事車両の台数をできるだけ削減。
- 歩車道が分離されていない通学路は原則利用しない。など

(18) -2 安全（施設等の供用：踏切の除却）

■ 予測・評価結果

鉄道を横断する生活道路については、新たに交通安全に対する配慮を実施することで、事業実施区域周辺の交通安全性を確保する。

◆環境保全措置◆

- 啓発看板を設置し、踏切除却路線への交通集中を抑制。
- カーブミラーや車止め等の交通安全施設を設置。など

4.環境影響評価結果の概要



環境要素	工事の実施				施設等の存在	施設等の供用		
	建設機械の稼働	工事車両の走行	土地の掘削	列車の走行(仮線)		列車の走行	踏切の除却	自動車の走行(側道)
大気質	○	○	○				○	
騒音	○	○		○		○	○	○
振動	○	○		○		○	○	○
低周波音						○		
土壌汚染			○					
日照障害					○			
電波障害					○			
光害	○					○		
コミュニティの分断		○					○	
水象			○		○			
陸域生態系			○		○			
人と自然との触れ合い活動の場		○						
景観					○			
文化財			○		○			
地球環境	○	○					○	
廃棄物等			○					
安全		○					○	

○：予測値が環境基準を超えた項目

5.事後調査計画



- ・事後調査として「工事中」、「施設等の存在」及び「供用後」における環境影響を把握。
- ・環境影響の程度が著しいことが明らかとなった場合は、必要な対策を講じる方針。

時期	事後調査項目	
工事の 実施	騒音	<ul style="list-style-type: none"> ・建設作業騒音、工事車両騒音、仮線列車走行時騒音 ・工事関連車両の走行台数
	振動	<ul style="list-style-type: none"> ・建設作業振動、工事車両振動、仮線列車走行時振動 ・工事関連車両の走行台数
施設等の 存在	文化財 世界文化遺産 「百舌鳥・古市古墳群」	<ul style="list-style-type: none"> ・百舌鳥・古市古墳群世界文化遺産学術委員会等への確認
施設等の 供用	騒音	<ul style="list-style-type: none"> ・列車走行時騒音 ・道路交通騒音
	振動	<ul style="list-style-type: none"> ・列車走行時振動 ・道路交通振動
	低周波音	<ul style="list-style-type: none"> ・列車走行時低周波音