

大阪外環状線（新大阪～都島）鉄道建設事業に係る環境影響評価 事後調査報告書（供用時における騒音：No. ⑩地点）の概要

1 経過

大阪府環境影響評価条例の対象である大阪外環状線（新大阪～都島）鉄道建設事業は、平成 31 年（2019 年）3 月に供用を開始しました。

それに伴い、事業者は、事後調査計画書に基づき、自ら示した環境保全対策の実施状況を整理するとともに、自ら実施した供用時の調査結果と評価書に記載の予測・評価結果との検証を行い、令和元年（2019 年）11 月に「事後調査報告書（供用時における騒音・振動・低周波音・廃棄物）」（以下、「前回報告書」という。）をとりまとめました。

その後、事業者は、前回報告書提出時点で環境保全措置が未完了であった箇所（No. ⑩地点）に、環境保全措置を実施し、供用時における騒音の再調査を行い、その結果を「事後調査報告書（供用時における騒音：No. ⑩地点）」（以下、「今回報告書」という。）としてとりまとめました。その内容について、以下のとおり報告いたします。

なお、事後調査報告書は、大阪府環境影響評価条例の規定により、事業者から大阪府へ提出され、その写しが大阪府から本市へ送付されることとなっています。

2 本市受理日

令和 2 年（2020 年）12 月 9 日

3 事業者

大阪外環状鉄道株式会社

4 報告書の概要（供用時における騒音）

報告書において、事業者は、(1)事後調査で得られた等価騒音レベルの実測値が評価書の予測値を下回っていること、かつ、(2)事後調査で得られた等価騒音レベルの実測値が事前調査の実測値を下回っている（騒音レベルの状況が事前より改善している）ことを評価の指標としています。

前回報告書では、関連工事区間（既設線）を含む全路線の調査結果のうち、吹田市域の No. ⑩地点において、等価騒音レベルが昼間 63 デシベル、夜間 57 デシベルでした。これは、評価書の予測値（昼間 66 デシベル、夜間 65 デシベル）を下回っていたものの、事前調査の実測値^{*1}（昼間 60 デシベル、夜間 55 デシベル）より高く、評価の指標を満足していませんでした。

今回報告書では、事業者が環境保全対策として防音壁（一部範囲は防音フェンス）を設置したうえで No. ⑩地点での再調査を行ったところ、等価騒音レベルは昼間 62 デシベル、夜間 56 デシベルであり、評価書の予測値（同上）及び事前調査の実測値^{*2}（昼間 62 デシベル、夜間 57 デシベル）を下回っていました。

なお、事業者は、前回報告書で用いた事前調査の実測値^{*1}が調査地点の周辺環境の状況から適切な値ではなかったと判断し、今回報告書ではより適切だと考えられる実測値^{*2}を採用しています。

以上より、事業者は、今回報告書の事後調査結果について、評価の指標を満足していることから、周辺地域に著しい影響を及ぼしていないと評価しています。



図 4.2.1 供用時における騒音の調査地点 (No.10地点)