

東部大阪都市計画都市高速鉄道
京阪電気鉄道京阪本線（寝屋川市・枚方市）に係る
環境影響評価

事後調査報告書

（令和6年度分 環境保全対策の実施状況）

（令和6年度分 工事関連車両の運行台数）

（令和6年度分 工事中の廃棄物、発生土）

令和8年3月

大阪府

目 次

ページ

1. 事業者の名称、代表者の氏名及び主たる事業所の所在地	1
2. 対象事業の名称	1
3. 対象事業及び環境保全対策の実施状況	1
4. 事後調査の方法	14
5. 事後調査の結果及び検証	17

1. 事業者の名称、代表者の氏名及び主たる事業所の所在地

主たる事業者の名称：大阪府

代表者の氏名：大阪府知事 吉村 洋文

主たる事業所の所在地：大阪市中央区大手前2丁目

2. 対象事業の名称

東部大阪都市計画都市高速鉄道京阪電気鉄道京阪本線（寝屋川市・枚方市）

3. 対象事業及び環境保全対策の実施状況

(1) 対象事業の目的

寝屋川市、枚方市の京阪本線沿線は、大阪近郊の住宅都市として発展してきた地域で、市の中心となる京阪本線の寝屋川市駅及び枚方市駅周辺は、既に高架化されています。

しかしながら、両駅間の香里園駅、光善寺駅、枚方公園駅周辺は、平面のまま21ヵ所の踏切があり、そのうち13ヵ所が、ピーク1時間当たり40分以上閉まっている「開かずの踏切」となっています。

このような踏切を一挙に除却することで、交通渋滞や事故を根本的に解消するとともに、鉄道により分断されていた市街地の一体化を図り、地域の発展の活性化を目的として、京阪本線の連続立体交差を推進することとしています。

(2) 対象事業の概要

対象事業の概要は、表3.1に示すとおりであり、事業計画路線及び工区範囲は、図3.1に示すとおりです。

表 3.1 対象事業の概要

項目	概要
区 間	起 点：寝屋川市幸町 終 点：枚方市岡南町 延 長：約 5.5km（寝屋川市域約 2.1 km、枚方市域約 3.4 km）
高 架 と な る 駅	香里園駅：島式ホーム形式（2面） 光善寺駅：相対式ホーム形式 枚方公園駅：相対式ホーム形式
事 業 形 式	東側仮線高架方式（国道 170 号付近・香里園駅付近・枚方公園駅北側） 西側別線高架方式（国道 170 号付近・香里園駅付近・枚方公園駅北側以外）
高 架 構 造	R C ラーメン高架橋、P C 桁橋、鋼桁橋

(3) 工事工程

工事工程は表 3.2 に示すとおりです。

令和 6 年度は、1 工区～5 工区において、本体工事及び仮線予定区域の土木工事、仮駅舎の工事を進めています。

なお、用地取得については、寝屋川市域及び枚方市域を含めて 98%完了しています。

表 3.2 工事工程

年度 項目	平成 25年度	～	平成 30年度	令和 元年度	令和 2年度	令和 3年度	令和 4年度	令和 5年度	令和 6年度	令和 7年度	令和 8年度	令和 9年度	令和 10年度
測量調査等	■												
用地取得			■	■	■	■	■	■	■	■			
土木工事							■	■	■	■	■	■	■
軌道・電気工事								■	■	■	■	■	■
駅舎等							■	■	■	■	■	■	■



図 3.1 事業計画路線及び工区範囲

(2) 環境保全対策の実施状況

① 環境保全対策の実施状況

事後調査計画書（変更）に記載の環境保全対策の内容	実施状況
<p>事業計画路線の工事の実施に係る環境保全対策</p> <p>1. 建設機械の稼働に伴う大気質</p> <p>①排出ガス対策型建設機械の指定を受けた機種については、排出ガス対策型建設機械を使用する。</p> <p>②建設機械は、「特定特殊自動車排出ガスの規制等に関する法律」（オフロード法）及び「道路運送車両法」の規制基準に適合した機械を使用する。</p> <p>③「建設業に係る特定特殊自動車排出ガスの排出の抑制を図るための指針」に従い、排出ガスの抑制を図るために適切な燃料の使用や適切な点検整備等を実施するとともに、急発進・急加速・急操作の排除に努める等、排出量をより少なくする運転・使用についてマニュアルの作成や従業員の教育等を通じ、実施の徹底を図る。</p> <p>④建設工事が一時期に集中しないよう、工事工程や搬出入の時間帯を調整する。</p> <p>⑤建設機械の点検・整備を十分に行い、無理な負荷が生じないようにする。</p> <p>⑥原則として、工事実施区間の工事敷地境界に万能扉を設置し、必要に応じて、現場での散水や工事用通路の舗装を行い、粉じんの飛散防止に努める。</p> <p>⑦建設機械の不使用时におけるアイドリングストップの徹底等、運転者への教育・指導を行うと共に、日常保守点検の励行、整備を確実に行うことにより性能維持に努める。</p> <p>2. 工事関連車両の走行に伴う大気質</p> <p>①建設工事が一時期に集中しないよう、工事工程や搬出入の時間帯を調整する。</p> <p>②工事区域から工事関連車両が退場する場合は、タイヤ洗浄を行い、粉じんの飛散防止を行う。</p>	<p>①排出ガス対策型建設機械の指定の対象機種については、指定を受けた建設機械を使用しています。</p> <p>②「特定特殊自動車排出ガスの規制等に関する法律」（オフロード法）及び「道路運送車両法」の規制基準に適合した建設機械を使用しています。</p> <p>③適切な燃料を使用し、始業前の点検や定期的な整備等を実施するとともに、急発進・急加速・急操作を減らして、排気ガスの排出量をより少なくする運転・使用を行うように、新規入場者教育等で周知教育し、励行しています。</p> <p>④工事の集中を避けるように、工事工程や搬出入の時間帯を調整しています。</p> <p>⑤建設機械の始業前点検や定期的な整備を行い、無理な負荷がかからないように管理しています。</p> <p>⑥工事施工区間の敷地境界に万能扉や防塵シートを設置し、工事車両の動線には舗装や鉄板の敷設を行い、現場での散水や周辺道路の清掃を行い、粉じんの飛散防止に努めています。</p> <p>⑦アイドリングストップの徹底等、新規入場者教育等で周知教育し、励行しています。</p> <p>①工事関連車両の出入りが一時期に集中しないように、工事工程や搬出入の時間帯を調整しています。</p> <p>②工事区域から工事関連車両が退場する場合は、タイヤ洗浄を行い、粉じんの飛散防止に努めています。</p>

事後調査計画書（変更）に記載の環境保全対策の内容	実施状況
<p>③ダンプトラックが公道を走行する際は、シートで荷台を被覆する等の措置を講ずることにより、荷台の砕石や残土等からの粉じんの飛散防止を行う。</p> <p>④工事関連車両が公道を走行する際は、規制速度を遵守するとともに、工事用通路においては徐行する。</p> <p>⑤工事関連車両については、搬入量に応じた適正な車種・規格を選定し、効率的な運行を行うことにより、車両数を削減するよう努める。また、工事量及び資機材運搬量の平準化により、車両数を平準化し、ピーク時の車両数を削減する。</p> <p>⑥工事関係の従業者の通勤については、可能な限り公共交通機関の利用や自動車の相乗りの抑制に努める。</p> <p>⑦各路線に配分されている工事関連車両の計画に従って適切に運行台数を管理する。</p> <p>⑧工事関連車両の走行時間帯の設定に当たっては、周辺道路の利用状況、住居の立地状況、一般車両及び歩行者、自転車等への交通安全に十分配慮して行う。</p> <p>⑨工事関連車両は、大阪府生活環境の保全等に関する条例の趣旨に則り、駐車中のアイドリングや空ぶかしをしない。</p>	<p>③ダンプトラックの荷台や積荷の状態を確認し、必要に応じてシート養生等を行い、粉じんの飛散防止に努めています。</p> <p>④公道における通行ルール（交通規則・法定速度等）の遵守を徹底し、工事用通路では制限速度を明示し徐行を徹底しています。</p> <p>⑤工事関連車両については、現場条件、搬入量等に応じた適正な車種・規格を選定し、効率的な運行を行う等、車両総数を削減するとともに、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の削減にも努めています。</p> <p>⑥工事関係の従業者の通勤については、可能な限り公共交通機関の利用や自動車の相乗りを励行しています。</p> <p>⑦日々の工事車両入退場台数を記録し、管理しています。</p> <p>⑧工事に関する地元説明会での取決め等により工事関連車両の出入りは9:00以降を原則とし、また必要個所には交通誘導員を適正配置して車両誘導しています。</p> <p>⑨駐車中のアイドリングストップの徹底等、新規入場者教育等で周知教育し励行しています。</p>
<p>3. 建設機械の稼働に伴う騒音</p> <p>①施工法は、低騒音施工法を基本とする。さらに建設機械は、低騒音型の指定を受けた機種については、低騒音型建設機械を使用する。</p> <p>②建設工事が一時期に集中しないよう、工事工程や搬出入の時間帯を統制する。</p> <p>③騒音規制法において特定建設作業として指定された規制対象作業以外の建設作業については、騒音規制法による特定建設作業に伴う騒音の規制基準を遵守する。</p>	<p>①バックホウなど汎用の建設機械は低騒音型を使用しています。鋼矢板打設・鋼管圧入には原則として油圧式圧入工法を採用するなど低騒音の工法を採用しています。また、騒音測定を実施し、騒音規制法の基準値を下回っていることを確認しています。</p> <p>②工事の集中を避けるように、工事工程や搬出入の時間帯を調整しています。</p> <p>③騒音規制法における特定建設作業として指定された規制対象作業以外の建設作業についても、騒音規制法による騒音の規制基準を遵守しています。</p>

事後調査計画書（変更）に記載の環境保全対策の内容	実施状況
<p>④建設機械の不使用时におけるアイドリングストップの徹底等、運転者への教育・指導を行うと共に、日常保守点検の励行、整備を確実に行うことにより性能維持に努める。</p> <p>⑤原則として、工事実施区間全体の工事敷地境界付近に万能扉等を設置し、騒音の低減を図る。</p> <p>⑥作業時間（特に騒音・振動を発生する作業）は、昼間とし日曜日及び祝日は工事を原則休止する。</p>	<p>④アイドリングストップの徹底等、新規入場者教育等で周知教育し、励行しています。</p> <p>⑤工事実施区間の敷地境界に万能扉の設置、必要に応じて防音シートの設置を行い、防音対策に努めています。</p> <p>⑥作業時間は原則昼間とし（一部の軌道近接作業は夜間作業）、日曜日及び祝日の工事は実施していません。</p>
<p>4. 工事関連車両の走行に伴う騒音</p> <p>①建設工事が一時期に集中しないよう、工事工程や搬出入の時間帯を調整する。</p> <p>②工事関連車両が公道を走行する際は、規制速度を遵守するとともに、工事用通路においては徐行する。</p> <p>③工事関連車両については、搬入出力に応じた適正な車種・規格を選定し、効率的な運行を行うことにより、車両数を削減するよう努める。また、工事量及び資機材運搬量の平準化により、車両数を平準化し、ピーク時の車両数を削減する。</p> <p>④工事関係の従業者の通勤については、可能な限り公共交通機関の利用や自動車の相乗りを推進し、通勤のための自動車の走行台数の抑制に努める。</p> <p>⑤各路線に配分されている工事関連車両の計画に従って適切に運行台数を管理する。</p> <p>⑥工事関連車両の走行時間帯の設定に当たっては、周辺道路の利用状況、住居の立地状況、一般車両及び歩行者、自転車等への交通安全に十分配慮して行う。</p> <p>⑦工事関連車両は、大阪府生活環境の保全等に関する条例の趣旨に則り、駐車中のアイドリングや空ふかしをしない。</p> <p>⑧現況において環境保全目標を超過している箇所については、日々の朝礼や工程会議等において工事関係者にその旨を周知し、騒音低減に配慮した走行を徹底するとともに、工事関連車両の路上待機が無いよう注意喚起を行う。</p>	<p>①工事関連車両の出入りが一時期に集中しないように、工事工程や搬出入の時間帯を調整しています。</p> <p>②公道における通行ルール（交通規則・法定速度等）の遵守を徹底し、工事用通路では制限速度を明示し徐行を徹底しています。</p> <p>③工事関連車両については、現場条件、搬入出力等に応じた適正な車種・規格を選定し、効率的な運行を行う等、車両総数を削減するとともに、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の削減にも努めています。</p> <p>④工事関係の従業者の通勤については、可能な限り公共交通機関の利用や自動車の相乗りを励行しています。</p> <p>⑤日々の工事車両入退場台数を記録し、管理しています。</p> <p>⑥工事に関する地元説明会での取決め等により工事関連車両の出入りは9:00以降を原則とし、また必要箇所には交通誘導員を適正配置して車両誘導しています。</p> <p>⑦駐車中のアイドリングストップの徹底等、新規入場者教育等で周知教育し励行しています。</p> <p>⑧住宅密集地や商店等が立並ぶ区間は注意喚起看板を掲示し、日々の朝礼や打合せ等において工事関係者にその旨を周知し、騒音低減に配慮した走行を徹底するとともに、工事車両が路上で待機しないように指導しています。</p>

事後調査計画書（変更）に記載の環境保全対策の内容	実施状況
<p>5. 列車の走行（仮線）に伴う騒音</p> <p>①線路は、分岐部を除いてロングレールを敷設する。 ②分岐部については、弾性分岐器等の導入を行う。 ③鉄道施設の適切な保守管理（レールの削正や車輪の転削）を行う。 ④原則として、工事実施区間全体の工事敷地境界に万能扉等を設置し、騒音の低減を図る。</p> <p>6. 建設機械の稼働に伴う振動</p> <p>①施工法は、低振動施工法を基本とする。さらに建設機械は、低振動型の指定を受けた機種については、低振動型建設機械を使用する。 ②建設工事が一時期に集中しないよう、工事工程や搬出入の時間帯を統制する。 ③振動規制法において特定建設作業として指定された規制対象作業以外の建設作業についても、振動規制法による特定建設作業に伴う振動の規制基準を遵守する。 ④作業時間（特に騒音・振動を発生する作業）は、昼間とし日曜日及び祝日は工事を原則休止する。</p> <p>7. 工事関連車両の走行に伴う振動</p> <p>①建設工事が一時期に集中しないよう、工事工程や搬出入の時間帯を調整する。 ②工事関連車両が公道を走行する際は、規制速度を遵守するとともに、工事用通路においては徐行する。 ③工事関連車両については、搬出入量に応じた適正な車種・規格を選定し、効率的な運行を行うことにより、車両数を削減するよう努める。また、工事量及び資機材運搬量の平準化により、車両数を平準化し、ピーク時の車両数を削減する。</p>	<p>①仮線の施工時に適切に対応します。 ②仮線の施工時に適切に対応します。 ③仮線の施工時に適切に対応します。 ④仮線の施工時に適切に対応します。</p> <p>①バックホウなど汎用の建設機械は低振動型を使用しています。鋼矢板打設・鋼管圧入には原則として油圧式圧入工法を採用するなど低振動の工法を採用しています。また、振動測定を実施し、振動規制法の基準値を下回っていることを確認しています。 ②工事の集中を避けるように、工事工程や搬出入の時間帯を調整しています。 ③振動規制法における特定建設作業として指定された規制対象作業以外の建設作業についても、振動規制法による振動の規制基準を遵守しています。 ④作業時間は原則昼間とし（一部の軌道近接作業は夜間作業）、日曜日及び祝日の工事は実施していません。</p> <p>①工事関連車両の出入りが一時期に集中しないように、工事工程や搬出入の時間帯を調整しています。 ②公道における通行ルール（交通規則・法定速度等）の遵守を徹底し、工事用通路では制限速度を明示し徐行を徹底しています。 ③工事関連車両については、現場条件、搬入出量等に応じた適正な車種・規格を選定し、効率的な運行を行う等、車両総数を削減するとともに、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の削減にも努めています。</p>

事後調査計画書（変更）に記載の環境保全対策の内容	実施状況
<p>④工事関係の従業者の通勤については、可能な限り公共交通機関の利用や自動車との相乗機関の利用や自動車の相乗りを推進し、通勤のための自動車の走行台数の抑制に努める。</p> <p>⑤各路線に配分されている工事関連車両の計画に従って適切に運行台数を管理する。</p> <p>⑥工事関連車両の走行時間帯の設定に当たっては、周辺道路の利用状況、住居の立地状況、一般車両及び歩行者、自転車等への交通安全に十分配慮して行う。</p>	<p>④工事関係の従業者の通勤については、可能な限り公共交通機関の利用や自動車の相乗りを励行しています。</p> <p>⑤日々の工事車両入退場台数を記録し、管理しています。</p> <p>⑥工事に関する地元説明会での取決め等により工事関連車両の出入りは9:00以降を原則とし、また必要箇所には交通誘導員を適正配置して車両誘導しています。</p>
<p>8. 列車の走行（仮線）に伴う振動</p> <p>①線路は、分岐部を除いてロングレールを敷設する。</p> <p>②分岐部については、弾性分岐器等の導入を行う。</p> <p>③鉄道施設の適切な保守管理（レールの削正や車輪の転削）を行う。</p> <p>④特に振動が大きくなると考えられる箇所については、路盤の強化やパラスタマットの設置等を行う。</p>	<p>①仮線の施工時に適切に対応します。</p> <p>②仮線の施工時に適切に対応します。</p> <p>③仮線の施工時に適切に対応します。</p> <p>④仮線の施工時に適切に対応します。</p>
<p>9. 土質の改変に伴う土壌汚染</p> <p>①土地の改変が3,000㎡以上となることから、土壌汚染対策法及び大阪府生活環境の保全等に関する条例に基づき、工事着手手前の段階から土地の利用履歴等調査などの必要な対応を図っていくものとする。</p> <p>②地盤の掘削による発生土については必要に応じて土壌汚染調査を行い、汚染が確認された場合は、土壌汚染対策法及び大阪府生活環境の保全等に関する条例を遵守し、適切に処理する。</p> <p>③セメント系固化材を使用する場合には、六価クロムの溶出がないことが確認された材料を使用する。</p>	<p>①土壌汚染対策法及び大阪府生活環境の保全等に関する条例に基づき、工事着手前に土地の利用履歴等調査などの必要な対応を図っています。</p> <p>②令和6年度は、土壌汚染が確認された場所での工事は実施していません。</p> <p>③セメント系固化材を使用する場合は、六価クロムの溶出がないことが確認された材料を使用し、施工前試験として六価クロム溶出試験を実施し確認しています。</p>

事後調査計画書（変更）に記載の環境保全対策の内容	実施状況
<p>10. 土地の改変に伴う人と自然との触れ合いの活動の場</p> <p>①公園面積の減少や機能の回復、利用者の快適性の確保について、利用者への影響が低減されるよう公園管理者と協議し対策を講じる。</p>	<p>①大型車両進入路確保のための公園占用工事計画については、公園占用面積をできるだけ少なくし、利用者への影響が低減されるよう公園管理者と協議し対策を講じています。</p>
<p>11. 土地の改変に伴う文化財</p> <p>①工事の実施に当たっては、大阪府教育委員会等の関係機関と協議し、その指導の下に必要調査を行い、埋蔵文化財の有無を確認し、適切に対応します。なお、事業計画路線においては、茨田郡桑里遺跡（2工区）、蹠跽廃寺（3工区）、伊加賀古墳群（4工区）、伊加賀遺跡（4・5工区）、枚方寺内町遺跡（5工区）、万年寺山遺跡（5工区）及び枚方宿遺跡（5工区）の7カ所の埋蔵文化財包蔵地に位置しているが、令和6年度はこれらの埋蔵文化財の箇所での工事はありません。</p> <p>②これまでの掘削作業において、文化財は発見されていません。</p>	<p>①工事の実施に当たっては、大阪府教育委員会等の関係機関と協議し、その指導の下に必要な調査を行い、埋蔵文化財の有無を確認し、適切に対応します。なお、事業計画路線においては、茨田郡桑里遺跡（2工区）、蹠跽廃寺（3工区）、伊加賀古墳群（4工区）、伊加賀遺跡（4・5工区）、枚方寺内町遺跡（5工区）、万年寺山遺跡（5工区）及び枚方宿遺跡（5工区）の7カ所の埋蔵文化財包蔵地に位置しているが、令和6年度はこれらの埋蔵文化財の箇所での工事はありません。</p> <p>②これまでの掘削作業において、文化財は発見されていません。</p>
<p>12. 土地の改変に伴う廃棄物、発生日</p> <p>①家屋取り壊しに伴う産業廃棄物は、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」に基づき、適正に処理され、再生利用及び再資源化が行われる。</p> <p>②杭工事による建設汚泥については、処理業者に委託し、再生利用に資するように努める。</p> <p>③現在線及び仮線撤去による産業廃棄物については、収集・運搬及び中間処理業の許可を得た業者へ全量を委託処分する。</p> <p>④駅舎撤去による産業廃棄物については、収集・運搬及び中間処理業の許可を得た業者へ全量を委託処分する。</p> <p>⑤工事事務所から発生する廃棄物については、分別を徹底し、一般廃棄物については、収集・運搬の許可を得た業者へ、産業廃棄物については、収集・運搬及び中間処理業の許可を得た業者へ全量を委託処分する。</p>	<p>①家屋取壊しに伴う産業廃棄物は、収集・運搬及び中間処理業の許可を得た、再生利用及び再資源化を実施できる業者に全量を委託処分しています。</p> <p>②杭工事による建設汚泥については、処理業者に委託し、再生利用に資するように努めています。</p> <p>③現在線撤去による産業廃棄物については、収集・運搬及び中間処理業の許可を得た、再生利用及び再資源化を実施できる業者へ全量を委託処分しています。</p> <p>④駅舎撤去時に適切に対応します。</p> <p>⑤工事事務所から発生する廃棄物については、分別を徹底し、一般廃棄物については、収集・運搬の許可を得た業者へ、産業廃棄物については、収集・運搬及び中間処理業の許可を得た業者へ全量を委託処分しています。</p>

事後調査計画書（変更）に記載の環境保全対策の内容	実施状況
<p>⑥掘削による発生土155,700 m³については、「建設リサイクル推進計画2008」（平成20年4月、国土交通省）、「大阪府建設リサイクル推進計画2011」（平成23年3月、大阪府）が掲げる目標を達成するように努める。</p> <p>⑦場外搬出する発生土については、「建設副産物対策近畿地方連絡協議会」の工事情報交換システムを活用して、工事間の流用を図ることにより、最終処分量の抑制に努める。</p> <p>⑧工事の計画及び設計段階から建設廃棄物の発生量の抑制、再生利用等による減量化及び再生材の活用等の推進、並びに適切な処理を確保するよう工法または資材の選定及び処理方法の選定を行う。</p>	<p>⑥できる限り工区内で再利用しています。なお、再利用していないものについては、委託処分しています。</p> <p>⑦場外搬出する発生土については、処理業者に委託し、可能な限り工事間利用及び採石場跡地復旧の盛土等として有効利用しています。</p> <p>⑧工事の計画及び設計段階から建設廃棄物の発生量の抑制、再生利用等による減量化及び再生材の活用等の推進、並びに適切な処理を確保するよう工法または資材の選定及び処理方法の選定を行っています。</p>
<p>13. 建設機械の稼働に伴う地球環境</p> <p>①土地の変更や施設規模を必要最小限にとどめ、工事量の削減に努める。</p> <p>②CO₂排出低減建設機械の指定を受けた機種については、CO₂排出低減建設機械を使用する。</p> <p>③低炭素型建設機械の認定を受けた機種については、低炭素型建設機械を使用する。</p> <p>④建設機械の不使用时におけるアイドリングストップの徹底等、運転者への教育・指導を行うと共に、日常保守点検の励行、整備を確実に行うことにより性能維持に努める。</p>	<p>①無駄な施工を削減するために、地質調査や試掘を行っています。</p> <p>②CO₂排出低減建設機械の指定の対象機種については、指定を受けた建設機械を使用しています。</p> <p>③掘削機械に低炭素型建設機械の認定を受けた建設機械を使用しています。</p> <p>④建設機械の不使用时におけるアイドリングストップの徹底等、新規入場者教育等で周知教育し励行しています。</p>
<p>14. 工事関連車両の走行に伴う地球環境</p> <p>①建設工事が一時期に集中しないよう、工事工程や搬出入の時間帯を調整する。</p> <p>②工事関連車両が公道を走行する際は、規制速度を遵守するとともに、工事用通路においては徐行する。</p>	<p>①工事関連車両の出入りが一時期に集中しないよう、工事工程や搬出入の時間帯を調整しています。</p> <p>②公道における通行ルール（交通規則・法定速度等）の遵守を徹底し、工事用通路では制限速度を明示し徐行を徹底しています。</p>

事後調査計画書（変更）に記載の環境保全対策の内容	実施状況
<p>③工事関連車両については、搬入量に応じた適正な車種・規格を選定し、規格を選定し、効率的な運行を行うことにより、車両数を削減するよう努める。また、工事量及び資機材運搬量の平準化により、車両数を平準化し、ピーク時の車両数を削減する。</p> <p>④工事関係の従事者の通勤については、可能な限り公共交通機関の利用や自動車の相乗りを推進し、通勤のための自動車の走行台数の抑制に努める。</p> <p>⑤工事関連車両の走行ルートは、可能な限り幹線道路を使用し、生活道路の通行を最小限とする。</p> <p>⑥工事関連車両は、大阪府生活環境の保全等に関する条例の趣旨に則り、駐車中のアイドリングストップや空ふかしをしない。</p>	<p>③工事関連車両については、現場条件、搬入出力等に応じた適正な車種・規格を選定し、効率的な運行を行う等、車両総数を削減するとともに、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の削減にも努めています。</p> <p>④工事関係の従業者の通勤については、可能な限り公共交通機関の利用や自動車の相乗りを励行しています。</p> <p>⑤工事関連車両の進入ルートは、幹線道路を使用し、その他の道路については、工事に関する地元説明会での取決め等により決められた走行ルートのみを使用しています。</p> <p>⑥駐車中のアイドリングストップの徹底等、新規入場者教育等で周知教育し励行しています。</p>

② 知事意見及び都市計画決定権者の見解についての実施状況

知事意見	都市計画決定権者の見解	実施状況
<p>大気質・騒音・振動</p> <p>(1) 工事関連車両の走行に当たっては、一部の工事区間では区間内に幹線道路がないため、生活道路及び供用時期が未定である幹線道路を分散して使用することを想定しているが、幹線道路が整備された際には可能な限り使用することや、幹線道路が整備されるまでは隣接する工事区間内を通行することにより、当該区間内の幹線道路を可能な限り使用することで、生活道路の使用を最小限に抑えること。</p> <p>併せて工事工程を適切に管理すること等により工事関連車両台数の削減を図るとともに運行管理に万全を期し、工事関連車両の走行に係る環境影響を最小限に抑えること。</p> <p>騒音・振動</p> <p>(3) 対象事業実施区域沿線ではほぼ全線にわたって住居が密集していることや、工事期間が10年間と長期に渡ることから、建設機械の稼働による騒音・振動の事後調査を定期的に行い、影響を把握すること。また、それらの結果を踏まえ、必要に応じて工事工程の調整を行うなど、建設機械の稼働による騒音・振動の影響を低減すること。</p>	<p>大気質・騒音・振動</p> <p>(1) 工事関連車両の走行は、一部の工事区間では区間内に幹線道路がないため、生活道路及び供用時期が未定である幹線道路を分散して使用することを想定しています。工事関連車両が実際に使用する道路については、今後、地元住民等との協議を踏まえ検討します。幹線道路が既に整備されている場合は、原則として、その道路を使用する予定です。幹線道路が整備されていない場合は、隣接する工事区間内を通行することにより、当該区間内の幹線道路を可能な限り使用することで、生活道路の使用を最小限に抑えるよう努めます。</p> <p>併せて、工事工程を適切に管理すること等により工事関連車両台数の削減を図るとともに運行管理に万全を期し、工事関連車両の走行に係る環境影響を最小限に抑えるよう努めます。</p> <p>騒音・振動</p> <p>(3) 対象事業実施区域沿線ではほぼ全線にわたって住居が密集していることや、工事期間が10年間と長期に渡ることから、建設機械の稼働による騒音・振動の事後調査を定期的に行い、影響を把握します。また、それらの結果を踏まえ、必要に応じて工事工程の調整を行うなど、建設機械の稼働による騒音・振動の影響の低減に努めます。</p>	<p>(3) 工事関連車両の出入りは9:00以降を原則とし、走行ルートについては、工事に関する地元説明会での取決め等により決められたルートを使用し、可能な限り幹線道路から工事区間内を通行するように努めることで、生活道路の使用を最小限に抑えるよう努めています。併せて、工時時間や搬出入車両の運行時間帯を調整する等、工事工程を適切に管理し、工事関連車両台数の削減を図るとともに運行管理に万全を期し、工事関連車両の走行に係る環境影響を最小限に抑えるよう努めています。</p> <p>(3) 工事の計画段階で騒音・振動の発生の少ない工程調整や工法選定を実施し、環境影響を最小限に抑えるよう努めています。工事中においては、計画段階で周辺の住宅への騒音・振動の影響が大きいと想定される工種について、騒音・振動の現地調査を実施し、規制基準値を遵守できているかの確認を行っています。</p>

知事意見	都市計画決定権者の見解	実施状況
<p>(4) 仮線の走行による振動については、軌道が近づくことで、現況よりも振動の影響が増加することから、該当する箇所においてはバラストマツトを敷設するなど、仮線の走行による鉄軌道振動の一層の低減を図ること。</p>	<p>(4) 仮線の走行による振動については、軌道が近づくことで、現況よりも振動の影響が増加する地点があることから、該当する箇所においてはバラストマツトを敷設するなど、仮線の走行による鉄軌道振動の一層の低減を図ります。また、仮線時についても事後調査を行い、影響を把握するとともに、必要に応じて追加の対策を講じます。</p>	<p>(4) 仮線利用時に適切に対応します。</p>

4. 事後調査の方法

(1) 事後調査の項目

事後調査の項目は事後調査計画書により、表 4.1 に示すとおりです。

表 4.1 事後調査の項目

区 分	環境項目	事後調査の項目
建設工事中	交通量	工事関連車両の運行台数
	廃棄物、発生土	土地の改変に伴う産業廃棄物 土地の改変に伴う発生土

(2) 調査地点、調査時期及び頻度、並びに調査方法

調査地点、調査期間及び頻度、並びに調査方法は事後調査計画書により、表 4.2 に示すとおりです。

表 4.2 建設工事中における調査地点、調査期間及び頻度、並びに調査方法

環境項目	事後調査の項目	内 容	
交通量	工事関連車両の運行台数	調査事項	・工事関連車両の運行台数の年間最大値
		調査地点	・事前調査及び予測を行った 11 地点（図 4.1 参照） （道路-1～6、7、10、11、15、16）
		調査期間及び頻度	・工事の実施期間中
		報告頻度	・土木工事实施中年間 1 回
		調査方法	・各工区の工事日報より確認 ・実際の工事計画を検討しながら、概ね予測対象とした工事時期を含めて適切に設定
		環境保全目標	・工事関連車両の運行台数が予測結果と著しい差異のないこと ・工事関連車両が適切なルートを走行していること
廃棄物、発生土	土地の改変等に伴う廃棄物、土地の改変に伴う発生土	調査事項	・産業廃棄物の発生量、再生利用量及び最終処分量 ・再生利用方法等
		調査地点	・全工事区間及び現場事務所
		調査期間及び頻度	・工事中の全期間
		報告頻度	・土木工事实施中年間 1 回
		調査方法	・建設工事に伴う廃棄物等については、マニフェストにより確認し、現場事務所の廃棄物等については各事務所に実態報告を義務付けて確認。
		環境保全目標	・再利用に努めていること及び適正処理が行われていること



凡 例

- 調査対象区域
- 仮 線
- 交通量調査地点

(注) 仮線区間以外は、別線区間です。

1:20,000

0 500 1000m

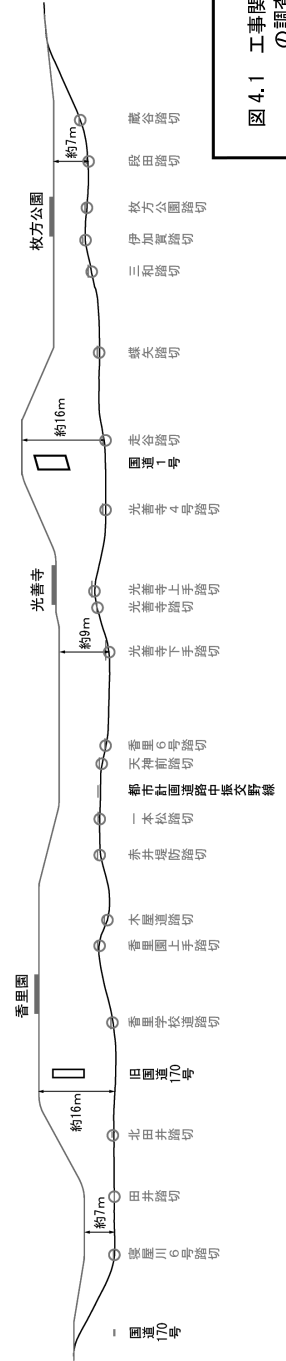


図 4.1 工事間車両の運行台数の調査地点

(注) 1. 仮線区間以外は、別線区間です。
 2. 高架の大部分は「RCラーメン高架橋」となるが、踏切 21 ヲ所のうち 20 ヲ所、国道 170 号、旧国道 170 号、旧国道 170 号、旧国道 170 号については「鋼桁橋」となります。

5. 事後調査の結果及び検証

(1) 工事関連車両の運行台数

工事関連車両の運行台数の調査結果は、別紙-4 に示すとおりです。

環境影響評価書（令和4年4月一部変更）では、建設工事最盛期について、それに伴う工事関連車両を設定し、使用が想定される走行ルートに台数を配分しています。その際、場内通路が使用できることを前提としています。令和6年度については、建設工事最盛期に向け、場内通路の整備を進めているところであり、現状、環境影響評価書で前提とした場内通路が使用できないため、使用できる走行ルートが限定されますが、調査地点は、原則として、環境影響評価書（令和4年4月一部変更）で示すルートとしました。なお、国道170号から対象事業実施区域南側の工事現場への進入路（寝屋川市音羽町3付近）については、関係機関、地元住民等と協議した結果、より安全な走行ルートとして、付加車線を設置し、左折入場が可能となったことから、環境影響評価書（令和4年4月一部変更）に示す走行ルートを変更し、工所用進入路として利用しています。

各調査地点の結果及び状況は以下のとおりです。

道路-1地点については、4工区の工事関連車両が走行しており、小型車の年間最大値は84台/日であり、参考として評価書の設定台数（40台/日以下）と比較するとこれを上回っています。この要因は、作業ヤード整備に伴う橋脚基礎周辺の舗装工による資材の搬出入の際に、現状、工事現場内が狭く大型車が使用できないことから、小型車（4tダンプトラック）を用いたため、小型車台数が増加したことによるものです。なお、工事関連車両の運行台数調査結果に基づく等価騒音レベルの推計値（表5.1）は、現況からの増加量は0.1デシベル未満と推計され、騒音の環境保全目標を満足していると考えられます。

道路-2については、3工区の工事関連車両が走行しており、小型車の年間最大値は8台/日であり、参考として評価書の設定台数（20台/日）と比較するとこれを下回っています。

道路-3については、工事関連車両は走行していません。これは、線路東側に入退場するにあたり、踏切での渋滞を回避するため、木屋道踏切を通行する府道木屋交野線（道路-3地点）を使用せずに、旧国道170号（道路-5地点）から府道八尾枚方線（道路-4地点）を通過する走行ルートまたは国道170号から府道八尾枚方線（道路-4地点）を通過する走行ルートのどちらかに振り替えたことによるものです。

道路-4地点については、2工区の工事関連車両が走行しており、工事実施内容は、香里園駅西側の西コンコース工事及び南側の地中障害物撤去工事です。年間最大値は、大型車が54台/日、小型車が36台/日であり、参考として評価書の設定台数（大型車：26台/日以下、小型車：10台/日以下）

と比較するとこれを上回っています。この要因は、香里園駅の東側に仮置きしていた香里園駅の西側及び南側の工事で発生した土砂及び廃棄物の搬出のため、工事関連車両が香里園駅の東側に入退場するにあたり、走行ルートとしては、踏切での渋滞を回避するため、木屋道踏切を通行する府道木屋交野線（道路-3地点）を使用せずに、旧国道170号（道路-5地点）から府道八尾枚方線（道路-4地点）を通過する走行ルートまたは国道170号から府道八尾枚方線（道路-4地点）を通過する走行ルートのどちらかに振り替えたことによるものです。仮線切替後については、鉄道西側の工事となり、工事関連車両は木屋道踏切を通行せずに府道木屋交野線（道路-3地点）西側から鉄道西側の工事現場に入退場ができるため、環境影響評価書（令和4年4月一部変更）に示す府道木屋交野線（道路-3地点）の走行ルートを使用することから、府道八尾枚方線（道路-4地点）及び旧国道170号（道路-5地点）の走行台数は減少します。なお、工事関連車両の運行台数調査結果に基づく等価騒音レベルの推計値（表5.1）は、現況からの増加量は0.1デシベルと推計され、騒音の環境保全目標を満足していると考えられます。

道路-5地点については、道路-4地点と同様に、工事実施内容は、香里園駅西側の西コンコース工事及び南側の地中障害物撤去工事です。小型車の年間最大値は18台/日であり、参考として評価書の設定台数（0台/日以下）と比較するとこれを上回っています。この要因についても、道路-4地点と同様に、現状、鉄道東側の工事現場へは、旧国道170号（道路-5地点）から府道八尾枚方線（道路-4地点）を通過する走行ルートに振り替えていることによるものです。仮線切替後については、道路-4地点と同様に、鉄道西側の工事となり、工事関連車両は木屋道踏切を通行せずに府道木屋交野線（道路-3地点）西側から鉄道西側の工事現場に入退場ができるため、環境影響評価書（令和4年4月一部変更）に示す府道木屋交野線（道路-3地点）の走行ルートを使用することから、府道八尾枚方線（道路-4地点）及び旧国道170号（道路-5地点）の走行台数は減少します。なお、工事関連車両の運行台数調査結果に基づく等価騒音レベルの推計値（表5.1）は、現況からの増加量は0.1デシベル未満と推計され、騒音の環境保全目標を満足していると考えられます。

道路-6地点については、1工区の工事関連車両が走行しており、小型車の年間最大値は33台/日であり、参考として評価書の設定台数（20台/日以下）と比較するとこれを上回っています。この要因は、コンクリート殻及びアスファルト殻搬出の際に、現状、工事現場内が狭く大型車が使用できないことから、小型車（4tダンプトラック）を用いたため、小型車台数が増加したことによるものです。なお、工事関連車両の運行台数調査結果に基づく等価騒音レベルの推計値（表5.1）は、現況からの増加量は0.1デシベル未満と推計され、騒音の環境保全目標を満足していると考えられます。

道路-7地点については、5工区の工事関連車両が走行しており、小型車の年間最大値は7台/日で

あり、参考として評価書の設定台数（6台/日以下）と比較するとこれを上回っています。この要因は、ヤード整備及び片付けに伴う資材、残土及び産業廃棄物の搬出入の際に、現状、工事現場内が狭く大型車が使用できないことから、小型車（4tダンプトラック）を用いたため、小型車台数が増加したことによるものです。なお、工事関連車両の運行台数調査結果に基づく等価騒音レベルの推計値（表5.1）は、現況からの増加量は0.1デシベルと推計され、騒音の環境保全目標を満足していると考えられます。

道路-10については、工事関連車両は走行していません。これは、道路-10を使用して入退場する線路東側の工事が無かったこと、また、線路西側への入退場について、踏切での渋滞を回避するため、道路-10を使用しなかったことによるものです。

道路-11地点については、3工区及び4工区の工事関連車両が走行しており、年間最大値は、4工区による大型車が106台/日、小型車が40台/日であり、参考として評価書の設定台数（大型車：35台/日以下、小型車：9台/日以下）と比較するとこれを上回っています。この要因は、大型車については、橋脚の杭基礎のコンクリート打設工事にあたり、杭基礎の強度を確保するために、施工上、1日に一定量のコンクリートを打設する必要があったことから、コンクリートミキサー車の台数が増えたためです。小型車については、現状、工事現場内が狭いため硬質地盤対策工事の際の汚泥搬出及び碎石搬入に大型車に代えて小型車を用いたためです。また、工事現場が鉄道西側の国道1号及び市道北中振9号線（道路-11地点）で囲まれた場所であり、道路-11以外の走行ルートに振り替えができなかったことから、道路-11に工事関連車両が集中しました。なお、工事関連車両の運行台数調査結果に基づく等価騒音レベルの推計値（表5.1）は、現況からの増加量は1デシベルと推計されますが、1デシベル増加する日は年間工事日の235日中5日に限られ、大部分の日については工事实施前の騒音と変わらない状況となっています。今後も工程管理の徹底により、1日当たりの工事関連車両の運行台数が多い工事については、1日当たりの施工量を必要最低限とすることで台数の削減、平準化に努めます。また、運行時の走行速度を落とし、騒音等の低減を図ります。

道路-15地点については、2工区の工事関連車両が走行しており、小型車の年間最大値は42台/日であり、参考として評価書の設定台数（18台/日以下）と比較するとこれを上回っています。この要因は、香里園駅西側の西コンコース工事のコンクリート打設工事について、現状、鉄道西側の工事現場内が狭いことから、大型のミキサー車を小型のミキサー車に切り替えて運行したため、小型車台数が増加したことによるものです。なお、工事関連車両の運行台数調査結果に基づく等価騒音レベルの推計値（表5.1）は、現況からの増加量は0.1デシベル未満と推計され、騒音の環境保全目標を満足していると考えられます。

道路 - 16 については、工事関連車両は走行していません。これは、道路 - 16 を使用して入退場する線路西側の工事が無かったことによるものです。

今後においても、工事関連車両については、現場条件、搬入出量等に応じた適正な車種・規格を選定し、効率的な運行を行う等、車両総数を削減するとともに、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の削減にも努めます。また、工事関係の従業者の通勤については、可能な限り公共交通機関の利用や自動車の相乗りを励行し、さらなる削減に努めます。

表 5.1 工事関連車両の運行台数調査結果に基づく工事関連車両の走行に伴う騒音の推計値

(単位：デシベル)

調査地点	昼間 ¹⁾ の等価騒音レベル					環境保全目標
	現況	大型車のピーク時の推計値 (令和6年度)	増加量	小型車のピーク時の推計値 (令和6年度)	増加量	
道路-1	66	66	0.1 未満	66	0.1 未満	70 以下
道路-2	57	57	0.1 未満	57	0.1 未満	65 以下
道路-3	65	—	—	—	—	70 以下
道路-4	66	66	0.1	66	0.1 未満	
道路-5	55	55	0.1 未満	55	0.1 未満	
道路-6	70	70	0.1 未満	70	0.1 未満	
道路-7	59	59	0.1	59	0.1 未満	65 以下
道路-10	64	—	—	—	—	60 以下
道路-11	61	62	1.0	61	0.2	60 以下
道路-15	64	64	0.1 未満	64	0.1 未満	65 以下
道路-16	58	—	—	—	—	60 以下

(注) 1. 昼間とは、6～22時を示します。

2. 現況について、道路-1、2、3、5、6地点は環境影響評価書（平成25年1月）、道路-4、7、10、11、15、16地点は環境影響評価書（令和4年4月一部変更）に記載の等価騒音レベルの現地調査結果です。

(2) 土地の改変等に伴う産業廃棄物

土地の改変等に伴う産業廃棄物の調査結果は、別紙-7 に示すとおりです。

コンクリートがら、アスファルトがら、汚泥、紙屑、廃プラスチック、金属屑及び木屑については、全工区において、収集・運搬及び中間処理業の許可を得た、再生利用及び再資源化を実施できる業者へ委託し、全量を再生利用しました。また、その他の産業廃棄物についても、収集・運搬及び中間処理業の許可を得た、再生利用及び再資源化を実施できる業者へ委託し、可能な限り再生利用しました。

(3) 土地の改変等に伴う建設発生土

土地の改変等に伴う建設発生土調査結果は、別紙-8 に示すとおりです。

全工区において、事業内利用及び工事間利用を可能な限り実施し、全工区合計で、令和6年度に発生した約 2,830m³の発生土のうち、約 970m³を事業内再利用、約 600m³を工事間利用、約 1,190m³を有効利用し、合計約 2,760m³を再利用しました。環境保全目標である有効利用率 90%※に対し、令和6年度では約 98%、累計では 90%となりました。

今後、環境保全目標（有効利用率 90%※）の達成に向け、事業内の再利用及び工事間の利用の向上に努めます。

※ 大阪府建設リサイクル推進計画2011(平成23年3月)における建設発生土の有効利用率の平成27年度目標(90%)

工事関連車両様式

工事関連車両の運行台数調査結果

調査地点	調査日	調査結果 (台/日)		(参考) 評価書 の設定台数 (台/日)		備考
		大型車	小型車	大型車	小型車	
道路-1	令和7年3月24日(大型車) 令和7年3月18,19日(小型車)	28	84	152	40	
道路-2	令和6年7月8日, 8月8日	0	8	76	20	
道路-3	—	0	0	76	20	
道路-4	令和7年2月26日(大型車) 令和7年3月14日(小型車)	54	36	26	10	
道路-5	令和7年2月26日(大型車) 令和7年3月14日(小型車)	11	18	76	0	
道路-6	令和6年8月23日(大型車) 令和6年8月29日(小型車)	18	33	76	20	
道路-7	令和6年4月23日(大型車) 令和7年3月11日(小型車)	12	7	24	6	
道路-10	—	0	0	78	30	
道路-11	令和7年2月27日(大型車) 令和6年7月12日(小型車)	106	40	35	9	
道路-15	令和7年2月12,13日(大型車) 令和7年3月28日(小型車)	24	42	69	18	
道路-16	—	0	0	10	2	

産業廃棄物等様式

土地の改変等に伴う産業廃棄物調査結果

調査期間：令和6年4月1日（月）～令和7年3月31日（月）

(1) 発生量、再生利用量、最終処分量

工区：1工区

産業廃棄物の種類	調査結果						環境保全目標
	調査期間中			累積			
	発生量 (m ³)	再生 利用量 (m ³)	最終 処分量 (m ³)	発生量 (m ³)	再生 利用量 (m ³)	最終 処分量 (m ³)	
コンクリートがら	335.8	335.8	0.0	551.3	551.3	0.0	環境基本計画、 大阪府環境総合 計画等、国、大 阪府又は関係行 政機関が定める 環境に関する計 画又は方針に定 める目標の達成 と維持に支障を 及ぼさないこ と。
アスファルトがら	228.4	228.4	0.0	332.3	332.3	0.0	
汚泥	6.0	6.0	0.0	11.5	11.5	0.0	
紙屑	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
廃プラスチック	7.0	7.0	0.0	21.0	21.0	0.0	
金属屑	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
木屑	17.0	17.0	0.0	29.0	29.0	0.0	
その他（伐採木・伐 根材、がれき類、建 設混合廃棄物）	55.6	55.6	0.0	103.6	103.6	0.0	

(2) 再生利用方法等の状況

コンクリートがら、アスファルトがら、汚泥、廃プラスチック及び木屑は、再生処理業者へ搬出し、再生利用に努めています。その他についても再生処理業者へ搬出し、伐採木・伐根材はチップ化後燃料等として再生利用に努めました。

産業廃棄物等様式

土地の改変等に伴う産業廃棄物調査結果

調査期間：令和6年4月1日（月）～令和7年3月31日（月）

(1) 発生量、再生利用量、最終処分量

工区：2工区

産業廃棄物の種類	調査結果						環境保全目標
	調査期間中			累積			
	発生量 (m ³)	再生 利用量 (m ³)	最終 処分量 (m ³)	発生量 (m ³)	再生 利用量 (m ³)	最終 処分量 (m ³)	
コンクリートがら	1004.1	1004.1	0.0	1950.8	1950.8	0.0	環境基本計画、 大阪府環境総合 計画等、国、大 阪府又は関係行 政機関が定める 環境に関する計 画又は方針に定 める目標の達成 と維持に支障を 及ぼさないこ と。
アスファルトがら	13.3	13.3	0.0	35.5	35.5	0.0	
汚 泥	137.7	137.7	0.0	488.5	488.5	0.0	
紙 屑	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
廃プラスチック	6.0	6.0	0.0	15.0	15.0	0.0	
金属屑	61.1	61.1	0.0	61.1	61.1	0.0	
木 屑	18.0	18.0	0.0	25.0	25.0	0.0	
その他（伐採木・伐 根材、がれき類、建 設混合廃棄物）	219.4	140.3	79.1	591.9	140.3	451.6	

(2) 再生利用方法等の状況

コンクリートがら、アスファルトがら、汚泥、廃プラスチック、金属屑及び木屑は、再生処理業者へ搬出し、再生利用に努めています。その他についても再生処理業者へ搬出し、伐採木・伐根材はチップ化後燃料として再生利用に努め、分別できなかった建設混合廃棄物の一部は最終処分場で埋め立て処理にて最終処分を行いました。

産業廃棄物等様式

土地の改変等に伴う産業廃棄物調査結果

調査期間：令和6年4月1日（月）～令和7年3月31日（月）

(1) 発生量、再生利用量、最終処分量

工区：3工区

産業廃棄物の種類	調査結果						環境保全目標
	調査期間中			累積			
	発生量 (m ³)	再生 利用量 (m ³)	最終 処分量 (m ³)	発生量 (m ³)	再生 利用量 (m ³)	最終 処分量 (m ³)	
コンクリートがら	103.0	103.0	0.0	259.0	259.0	0.0	環境基本計画、 大阪府環境総合 計画等、国、大 阪府又は関係行 政機関が定める 環境に関する計 画又は方針に定 める目標の達成 と維持に支障を 及ぼさないこ と。
アスファルトがら	23.0	23.0	0.0	184.0	184.0	0.0	
汚 泥	823.0	823.0	0.0	823.0	823.0	0.0	
紙 屑	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
廃プラスチック	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
金属屑	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
木 屑	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
その他（伐採木・伐 根材、がれき類、建 設混合廃棄物）	98.0	56.0	42.0	174.0	101.0	73.0	

(2) 再生利用方法等の状況

コンクリートがら、アスファルトがら及び汚泥は、再生処理業者へ搬出し、再生利用に努めています。その他についても再生処理業者へ搬出し、伐採木・伐根材、廃プラスチック等の可燃性の建設混合廃棄物はサーマルリサイクル燃料として再生利用に努め、がれき類等の不燃性の建設混合廃棄物は最終処分場で埋め立て処理にて最終処分を行いました。

産業廃棄物等様式

土地の改変等に伴う産業廃棄物調査結果

調査期間：令和6年4月1日（月）～令和7年3月31日（月）

(1) 発生量、再生利用量、最終処分量

工区：4工区

産業廃棄物の種類	調査結果						環境保全目標
	調査期間中			累積			
	発生量 (m ³)	再生 利用量 (m ³)	最終 処分量 (m ³)	発生量 (m ³)	再生 利用量 (m ³)	最終 処分量 (m ³)	
コンクリートがら	178.1	178.1	0.0	349.6	349.6	0.0	環境基本計画、 大阪府環境総合 計画等、国、大 阪府又は関係行 政機関が定める 環境に関する計 画又は方針に定 める目標の達成 と維持に支障を 及ぼさないこ と。
アスファルトがら	8.1	8.1	0.0	13.9	13.9	0.0	
汚泥	1786.3	1786.3	0.0	1814.5	1814.5	0.0	
紙屑	4.0	4.0	0.0	9.5	9.5	0.0	
廃プラスチック	17.0	17.0	0.0	30.0	30.0	0.0	
金属屑	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
木屑	34.0	34.0	0.0	66.0	66.0	0.0	
その他（伐採木・伐根材、がれき類、建設混合廃棄物）	58.5	22.0	36.5	167.5	39.0	128.5	

(2) 再生利用方法等の状況

コンクリートがら、アスファルトがら、汚泥、紙屑、廃プラスチック及び木屑は、再生処理業者へ搬出し、再生利用に努めています。その他についても再生処理業者へ搬出し、伐採木・伐根材はチップ化後燃料として再生利用に努め、分別できなかった建設混合廃棄物の一部は最終処分場で埋め立て処理にて最終処分を行いました。

産業廃棄物等様式

土地の改変等に伴う産業廃棄物調査結果

調査期間：令和6年4月1日（月）～ 令和7年3月31日（月）

(1) 発生量、再生利用量、最終処分量

工区：5工区

産業廃棄物の種類	調査結果						環境保全目標
	調査期間中			累積			
	発生量 (m ³)	再生 利用量 (m ³)	最終 処分量 (m ³)	発生量 (m ³)	再生 利用量 (m ³)	最終 処分量 (m ³)	
コンクリートがら	158.5	158.5	0.0	516.9	516.9	0.0	環境基本計画、 大阪府環境総合 計画等、国、大 阪府又は関係行 政機関が定める 環境に関する計 画又は方針に定 める目標の達成 と維持に支障を 及ぼさないこ と。
アスファルトがら	8.5	8.5	0.0	10.5	10.5	0.0	
汚 泥	6.7	6.7	0.0	52.7	52.7	0.0	
紙 屑	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
廃プラスチック	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
金属屑	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
木 屑	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
その他（伐採木・伐 根材、がれき類、建 設混合廃棄物）	17.2	12.0	5.2	117.0	93.8	23.2	

(2) 再生利用方法等の状況

コンクリートがら、アスファルトがら及び汚泥は、再生処理業者へ搬出し、再生利用に努めています。その他についても再生処理業者へ搬出し、伐採木・伐根材はチップ化後燃料、分別された建設混合廃棄物は破碎後燃料、圧縮固化燃料として再生利用に努め、分別できなかった建設混合廃棄物の一部は最終処分場で埋め立て処理にて最終処分を行いました。

産業廃棄物等様式

土地の改変等に伴う産業廃棄物調査結果

調査期間：令和6年4月1日（月）～令和7年3月31日（月）

(1) 発生量、再生利用量、最終処分量

工区：全工区（1～5工区）

産業廃棄物の種類	調査結果						環境保全目標
	調査期間中			累積			
	発生量 (m ³)	再生 利用量 (m ³)	最終 処分量 (m ³)	発生量 (m ³)	再生 利用量 (m ³)	最終 処分量 (m ³)	
コンクリートがら	1779.5	1779.5	0.0	3627.6	3627.6	0.0	環境基本計画、 大阪府環境総合 計画等、国、大 阪府又は関係行 政機関が定める 環境に関する計 画又は方針に定 める目標の達成 と維持に支障を 及ぼさないこ と。
アスファルトがら	281.3	281.3	0.0	576.3	576.3	0.0	
汚 泥	2759.7	2759.7	0.0	3190.2	3190.2	0.0	
紙 屑	4.0	4.0	0.0	9.5	9.5	0.0	
廃プラスチック	30.0	30.0	0.0	66.0	66.0	0.0	
金属屑	61.1	61.1	0.0	61.1	61.1	0.0	
木 屑	69.0	69.0	0.0	120.0	120.0	0.0	
その他（伐採木・伐 根材、がれき類、建 設混合廃棄物）	448.7	285.9	162.8	1154.0	477.7	676.3	

(2) 再生利用方法等の状況

コンクリートがら、アスファルトがら、汚泥、紙屑、排プラスチック、金属屑及び木屑は、再生処理業者へ搬出し、再生利用に努めています。その他についても再生処理業者へ搬出し、伐採木等はチップ化後燃料、分別された建設混合廃棄物も可燃性のものは、圧縮固化燃料等として再生利用に努め、分別できなかった建設混合廃棄物の一部は最終処分場で埋め立て処理にて最終処分を行いました。

建設発生土様式

土地の改変に伴う建設発生土調査結果

調査期間：令和6年4月1日（月）～令和7年3月31日（月）

工区：1工区

項目		調査結果 (m ³)		備考
		調査期間中	累積	
発生土量		348.5	1007.5	—
内 訳	事業内再生利用量	46.2	130.6	—
	工事間利用量	0.0	0.0	
	採石場跡地復旧 ・農地受入等量	233.3	390.3	
	最終処分量	69.0	486.6	

(注) 土量は、1.8 t 当たり 1 m³ として換算した数値です。

建設発生土様式

土地の改変に伴う建設発生土調査結果

調査期間：令和6年4月1日（月）～令和7年3月31日（月）

工区：2工区

項目		調査結果 (m ³)		備考
		調査期間中	累積	
発生土量		1094.1	2045.0	—
内 訳	事業内再生利用量	139.0	1009.0	—
	工事間利用量	0.0	0.0	
	採石場跡地復旧 ・農地受入等量	955.1	955.1	
	最終処分量	0.0	80.9	

(注) 土量は、1.8 t 当たり 1 m³として換算した数値です。

建設発生土様式

土地の改変に伴う建設発生土調査結果

調査期間：令和6年4月1日（月）～令和7年3月31日（月）

工区：3工区

項目		調査結果 (m ³)		備考
		調査期間中	累積	
発生土量		762.0	1155.0	—
内 訳	事業内再生利用量	762.0	1124.0	—
	工事間利用量	0.0	0.0	
	採石場跡地復旧 ・農地受入等量	0.0	0.0	
	最終処分量	0.0	31.0	

(注) 土量は、1.8 t 当たり 1 m³ として換算した数値です。

建設発生土様式

土地の改変に伴う建設発生土調査結果

調査期間：令和6年4月1日（月）～令和7年3月31日（月）

工区：4工区

項目		調査結果 (m ³)		備考
		調査期間中	累積	
発生土量		0.0	0.0	—
内 訳	事業内再生利用量	0.0	0.0	—
	工事間利用量	0.0	0.0	
	採石場跡地復旧 ・農地受入等量	0.0	0.0	
	最終処分量	0.0	0.0	

(注) 土量は、1.8 t 当たり 1 m³として換算した数値です。

建設発生土様式

土地の改変に伴う建設発生土調査結果

調査期間：令和6年4月1日（月）～令和7年3月31日（月）

工区：5工区

項目		調査結果 (m ³)		備考
		調査期間中	累積	
発生土量		624.0	2004.0	—
内 訳	事業内再生利用量	21.0	21.0	—
	工事間利用量	603.0	1,983.0	
	採石場跡地復旧 ・農地受入等量	0.0	0.0	
	最終処分量	0.0	0.0	

(注) 土量は、1.8 t 当たり 1 m³として換算した数値です。

建設発生土様式

土地の改変に伴う建設発生土調査結果

調査期間：令和6年4月1日（月）～令和7年3月31日（月）

工区：全工区（1～5工区）

項目	調査結果 (m ³)		環境保全目標 (m ³)	備考	
	調査期間中	累積	全工区の累積		
発生土量	2,828.6	6,211.5	—		
内 訳	事業内再利用量	968.2	2,284.6	—	大阪府建設リサイクル推進計画2011(平成23年3月)における建設発生土の有効利用率の平成27年度目標(90%)に基づく目標値
	工事間利用量	603.0	1,983.0		
	採石場跡地復旧・農地受入等量	1,188.4	1,345.4		
	最終処分量	69.0	598.5	621.2 程度以下	

(注) 土量は、1.8 t 当たり 1 m³ として換算した数値です。