

環境影響評価準備書について意見の概要及び見解提出書




総計 第1067号

平成24年5月1日

大阪府知事 様

住所 大阪府中央区大手前二丁目

氏名 大阪府知事  印

電話 (06) 6944-9274

~~大阪府環境影響評価条例第19条第2項~~

大阪府環境影響評価条例施行規則第83条第1項において準用する大阪府環境影響評価条例第19条第2項

の規定により、下記の対象事業（都市計画対象事業）に係る環境影響評価準備書の意見の概要及び当該意見についての見解を記載した書類を、別添のとおり提出します。

記

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）

※ 整理番号

備考 ※印の欄には、記入しないでください。

準備書に対する住民意見と都市計画決定権者の見解

「大阪府環境影響評価条例」(平成 10 年大阪府条例第 3 号)第 19 号第 1 項の規定による意見書の提出は3件であった。

意見書の要旨とそれに対する都市計画決定権者の見解は以下に示すとおりである。

住民意見の概要	都市計画決定権者の見解
<p>騒音・振動の予測・評価を「地上 1.2m」だけでなく、「地上 10m～20m」の地点(高架後列車が通過する高さ)での予測・評価を追加されることを要望いたします。</p> <p>【理由】</p> <p>3月15日～17日に開催された説明会資料では、地上 1.2mでの予測・評価のみで、現状より低減し『すべての地点で環境保全目標値を満足する』とあるが、高架化される事により列車の通過は</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地上 1.2m地点 :真横⇒上空 ・地上 10m～20m地点:下方⇒真横 <p>と、列車が通過する高さになる地上 10m～20m以上の地点では、騒音・振動の増加が予測され、マンション上層階の住民にとって生活環境悪化が予想されるため。</p>	<p>騒音については、「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について」(平成 7 年 12 月 20 日 環大1第 174 号 環境庁大気保全局長通知)に基づき、近接側軌道中心線からの水平距離が 12.5mの地点で高さが地上 1.2mの箇所で測定することとなっていることから、当該箇所で予測・評価しています。</p> <p>なお、地上 10m～20m 地点の騒音については、代表的な断面上層階の騒音予測を行っており、環境影響評価準備書に騒音コンター図を示しています。(準備書 P251～255)</p> <p>今後、必要と思われる箇所については、現地調査を行い、工事前に対して工事中、工事後の騒音が大きくなり生活環境に著しい影響が及んでいると認められる場合には、必要な対策を講じ、騒音の軽減を図ります。</p> <p>また、振動については、「環境保全上緊急を要する新幹線鉄道振動対策について」(昭和 51 年 3 月 12 日、環境庁長官勧告)に準拠して、騒音と同様に近接側軌道中心線からの水平距離が 12.5m 地点で予測・評価を行っており、鉄道高架に伴い、地上の予測結果が現況値より低減されていることから、地上 10m～20m 地点についても同様に低減されるものと考えています。</p>

住民意見の概要

騒音及び振動の計測地点は、鉄道の音源から12.5m 地点で測定し事業後の予測値と比較している。しかしながら、別線区間の鉄道西側については、現在線より鉄道が近づくことになるから騒音、振動が低減されるとの評価結果には疑問がある。説明会や説明会資料では数字で示されているが感覚として認識しづらいため高架化済み箇所との比較が可能な数字を示すことを求める。

事業前、事業中、事業後において自宅前での計測を求める。

都市計画決定権者の見解

別線区間の鉄道西側については、鉄道は現在線より水平距離が近くなりますが、高架化されることや、コンクリート高欄、弾性マクラギ直結軌道の採用、ロングレールの敷設などを行うことで列車の走行に伴う騒音・振動は現在より低減すると予測しています。

現在線より鉄道が近づく箇所については、既に高架化している寝屋川駅付近で類似している箇所があり、その地点の騒音・振動を測定した結果は、騒音レベルのピーク値で18dB、振動レベルのピーク値で12dB低減している結果が得られています。

(単位: dB)

	騒音レベルの ピーク時	振動レベルの ピーク時
①事前調査	90	62
②事後調査	72	50
②—①	-18	-12

(出典:京阪本線(寝屋川市内)連続立体交差化工事の内複線高架完成後騒音・振動測定(事後調査)報告書)

騒音・振動の調査・予測については、地域を代表する地点 20 か所で行っていますが、今後、必要と思われる箇所については、工事前、工事中、工事後に計測を行います。

住民意見の概要	都市計画決定権者の見解
<p>① 地域の活性化に関わる環境問題は、本事業の計画段階において最も慎重に検討されるべき事柄の一つと認識しておりますので、ご理解の上善処をお願いします。</p> <p>② 現在の京阪本線の駅は、機能性、安全性、利便性、コストの面がより優先されている結果、駅舎のデザイン性や町並みとの景観に配慮するという観点が乏しいように感じています。</p> <p>京阪本線は京都と大阪という古都を結ぶ路線であり、個々の駅の所在地には独自の歴史的背景があり、街の様子もそれぞれ個性的です。</p> <p>それだけに、地域の人々の移動の拠点となる駅舎のたたずまいも少しでも魅力的で誇らしく思えるようなりニューアルを期待します。</p> <p>③ 赤と黒の御影石に彫られたローマ字による光善寺駅の表札が、新装される駅舎に継承されることを望んでいます。</p>	<p>① 大阪府環境影響評価条例に基づく手続きに則り、適正に進めてまいります。</p> <p>② 駅舎の景観については、環境影響評価準備書 6.9.2(5)に示しているとおり、「施設の外観が周辺地域の都市景観と調和するような形状、色彩に配慮します。また、歴史的・文化的景観の保全や活用が図られていること等を考慮し、駅舎等の設計に際しては、地域景観との調和などに配慮しながら景観向上に努める」とこととします。(準備書 P408)</p> <p>③ 「光善寺の御影石の表札については、新しい駅舎への継承を望む」という貴重なご意見は、鉄道事業者にお伝えします。</p>