

説明会開催結果報告書

総計第2081号

平成24年3月29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

準備書の記載事項を周知させるための説明会を開催したので、大阪府環境影響評価条例施行規則第79条第1項において準用する大阪府環境影響評価条例第18条第3項の規定により、当該説明会の結果を次のとおり報告します。

対象事業（都市計画対象事業）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）
開催の日時	①平成24年3月15日 19時00分～20時30分 ②平成24年3月16日 19時00分～20時30分 ③平成24年3月17日 19時00分～20時10分 ④平成24年3月21日 19時00分～20時10分 ⑤平成24年3月22日 19時00分～20時15分 ⑥平成24年3月23日 19時00分～20時05分 ⑦平成24年3月24日 10時00分～11時15分 ⑧平成24年3月24日 19時00分～20時40分 ⑨平成24年3月27日 19時00分～20時30分
開催の場所	①，②『寝屋川市』西北コミュニティセンター ③『寝屋川市』アルカスホール ④，⑤『枚方市』枚方公園青少年センター ⑥，⑦，⑨『枚方市』さだ生涯学習市民センター ⑧『枚方市』枚方市立メセナひらかた会館
参加した者の概数	寝屋川市：260人 枚方市：508人
開催の周知をした地域	（市広報にて周知）寝屋川市全域、枚方市全域
事業者側の主な出席者	大阪府都市整備部総合計画課、都市交通課、枚方土木事務所、寝屋川市都市計画室、枚方市都市計画課
※整理番号	

備考

- 説明会の会議録又は概要、説明会で配布した資料及び説明会の開催の周知に用いた書類の写しを添付してください。
- ※印の欄には、記入しないでください。

京阪本線（寝屋川市・枚方市）連続立体交差事業に係る 環境影響評価準備書等の説明会

次 第

1. 開会
2. あいさつ
3. 説明事項
 - (1) 連続立体交差事業の概要
 - (2) 環境影響評価準備書の概要
 - (3) 今後の予定スケジュール
4. 質疑応答
5. 閉会

【説明会の日時及び会場】

平成 24 年 3 月 21 日(水)	午後 7 時～午後 8 時 30 分	枚方公園青少年センター
22 日(木)	午後 7 時～午後 8 時 30 分	枚方公園青少年センター
23 日(金)	午後 7 時～午後 8 時 30 分	さだ生涯学習市民センター
24 日(土)	午前 10 時～午前 11 時 30 分	さだ生涯学習市民センター
24 日(土)	午後 7 時～午後 8 時 30 分	メセナひらかた
27 日(火)	午後 7 時～午後 8 時 30 分	さだ生涯学習市民センター

【お問い合わせ先】

大阪府都市整備部 総合計画課 施設計画グループ	電話 06-6944-9274
大阪府都市整備部 交通道路室 都市交通課 連立・鉄軌道グループ	電話 06-6944-9281
大阪府枚方土木事務所 地域支援・企画課 企画グループ	電話 072-844-1331(内 244)
枚方市都市整備部 都市計画課 総務グループ	電話 072-841-1221(内 3926)

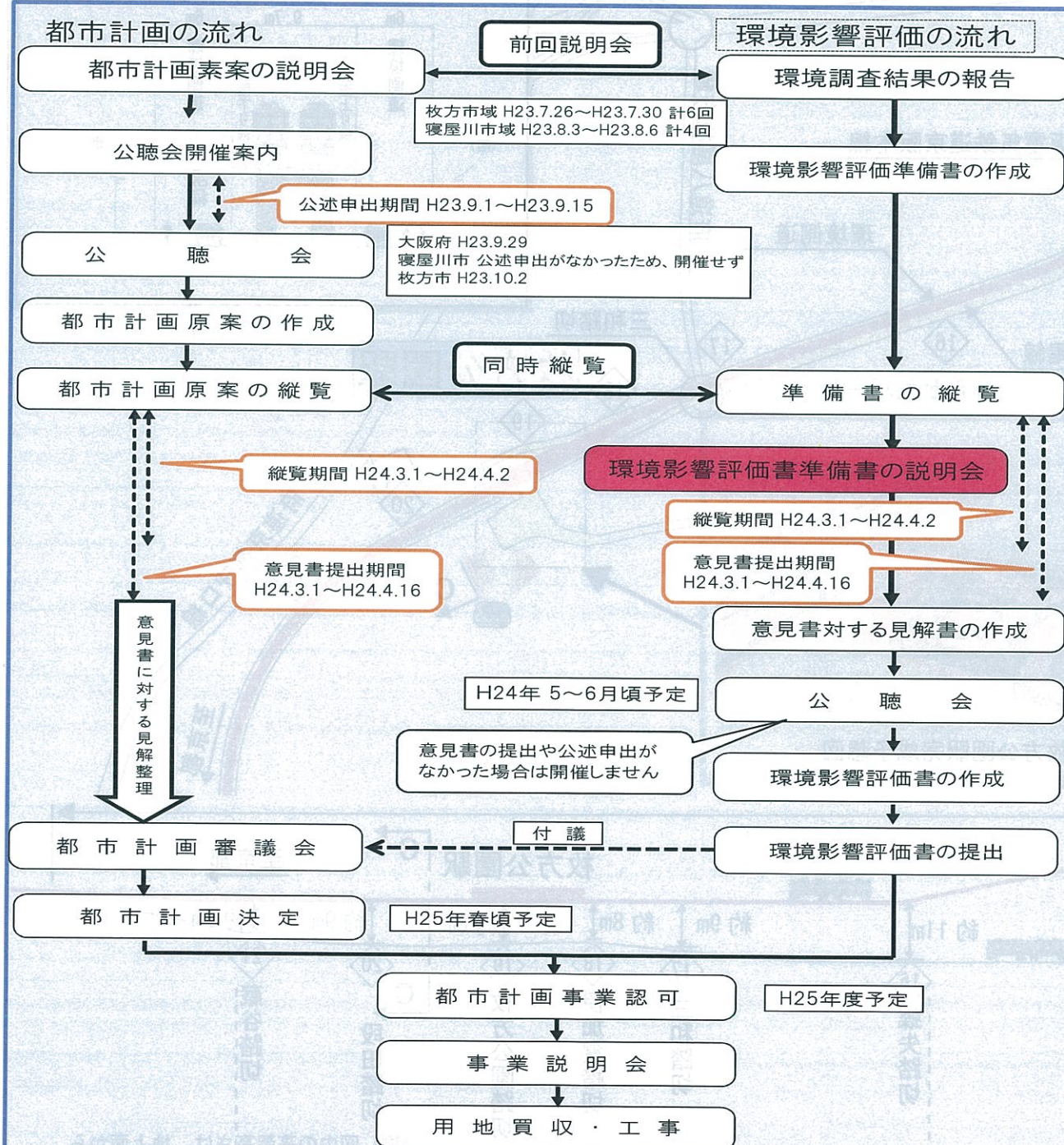
京阪本線(寝屋川市・枚方市)連続立体交差事業の概要

資料1

事業の計画

- ・事業延長：L=約5.5km（寝屋川市域 約2.1km、枚方市域 約3.4km）
- ・対象駅：3駅（香里園駅、光善寺駅、枚方公園駅）
- ・施工方式：高架方式
- ・除却踏切数：21箇所（※開かずの踏切 20箇所）
（※ピーク1時間当たりトータル40分以上閉まっている踏切のこと）
（枚方市域 15箇所すべて開かずの踏切、寝屋川市域7箇所中、開かずの踏切6箇所）
（注：赤井堤防踏切は両市に跨っているため両市でカウント）
- ・関連事業：枚方八尾線、木屋田井線(旧国道170号)の平面化、中振交野線、北中振線、環境側道、駅前広場の整備
- ・事業主体：大阪府、寝屋川市、枚方市

予定スケジュール



※予定時期については手続きの関係上変更になる可能性があります。

事業による効果

- ・鉄道の高架化、枚方八尾線、北中振線、中振交野線、環境側道の整備、木屋田井線(旧国道170号)を平面化すると

1.安全で快適なまちの形成

- ・踏切を除去することで交通渋滞が解消され、踏切事故もなくなります。
- ・自動車や、自転車、歩行者の流れがスムーズになります。
- ・環境側道等の整備や木屋田井線の平面化により消防活動困難地域への緊急車両の到達がスムーズになります。



- ・鉄道の高架化、駅前広場、北中振線の整備をすると

2.拠点整備による地域の活性化

- ・鉄道による市街地の分断が解消され、まちの一体化を図ることにより安全性・快適性の向上が図られ地域の活性化に貢献します。
- ・高架下の効果的な活用により、地域の活性化を図ることができます。
- ・駅前広場の整備により交通結節機能の強化が図れます。
- ・旧国道170号跨線橋の平面化により地域分断が解消され、沿線の土地活用の促進が図れます。



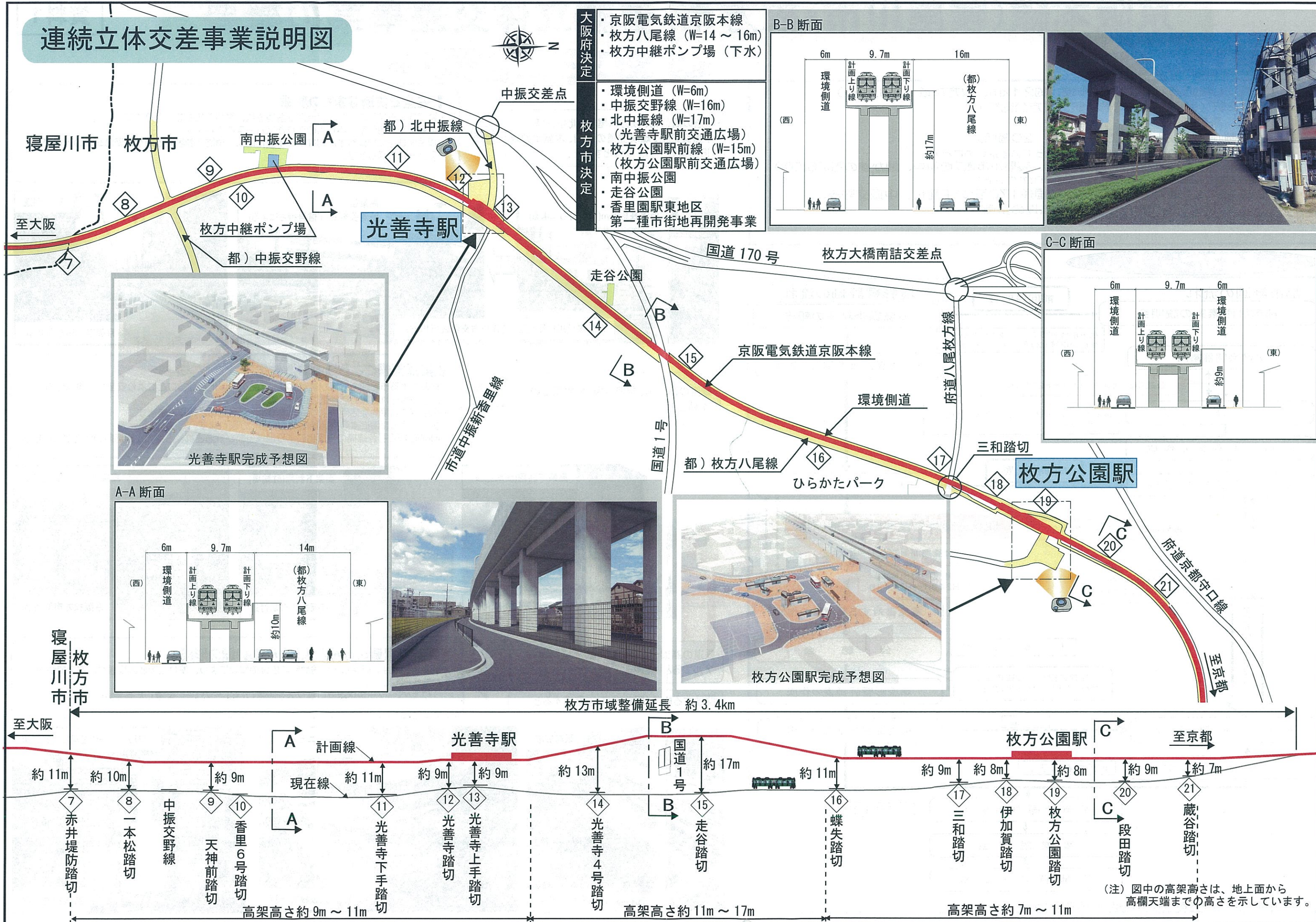
- ・鉄道の高架化と合わせて駅舎もリニューアルすると
- ・関連する施設(駅前広場)を整備すると

3.良質な景観の形成と人にやさしい駅の形成

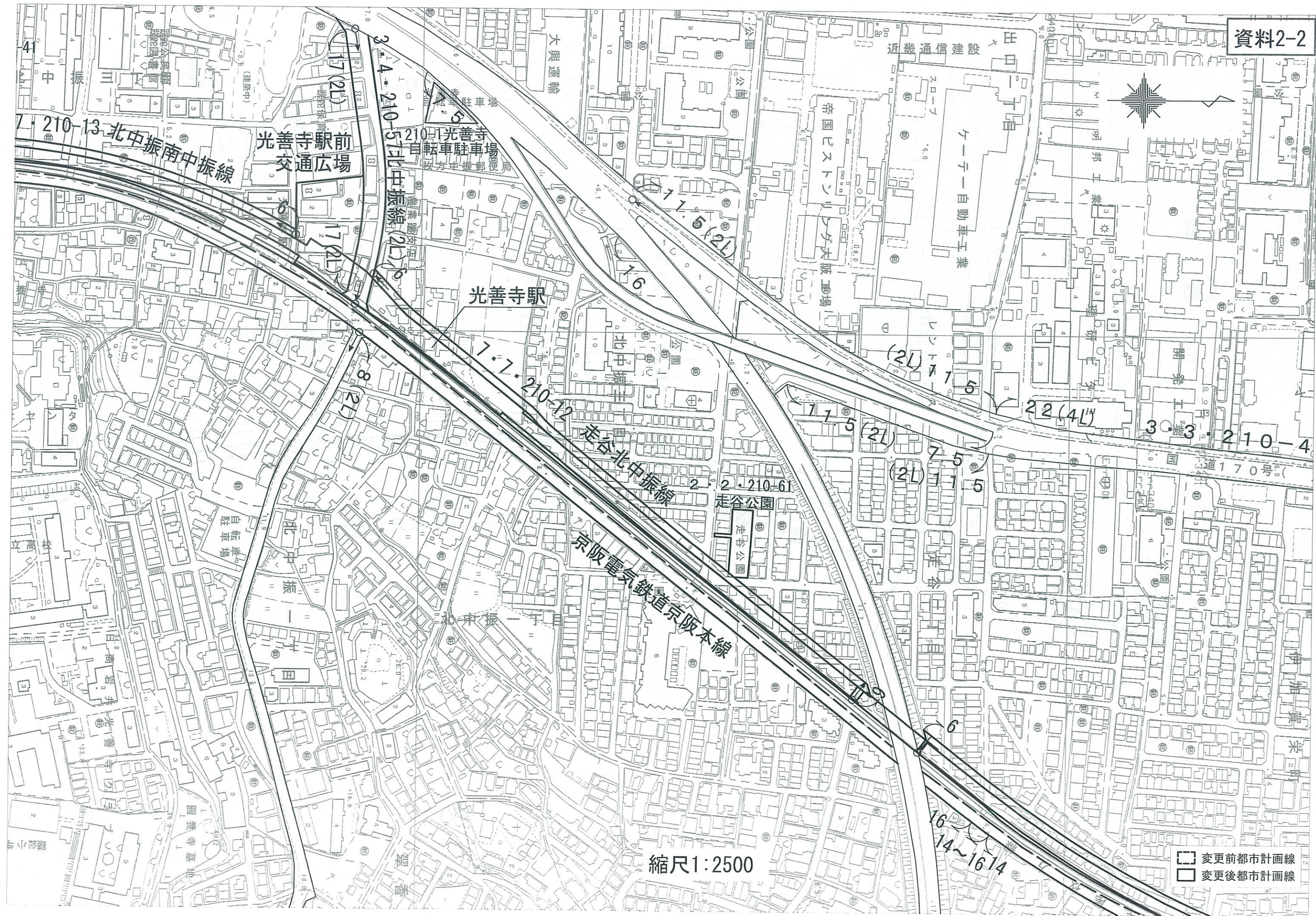
- ・景観や地域性に配慮した駅舎や駅前広場の整備により、優れた街並み景観や、安全で快適な駅を形成します。
(エレベーターや誘導ブロック等を設置しバリアフリーに配慮した高架駅の整備)

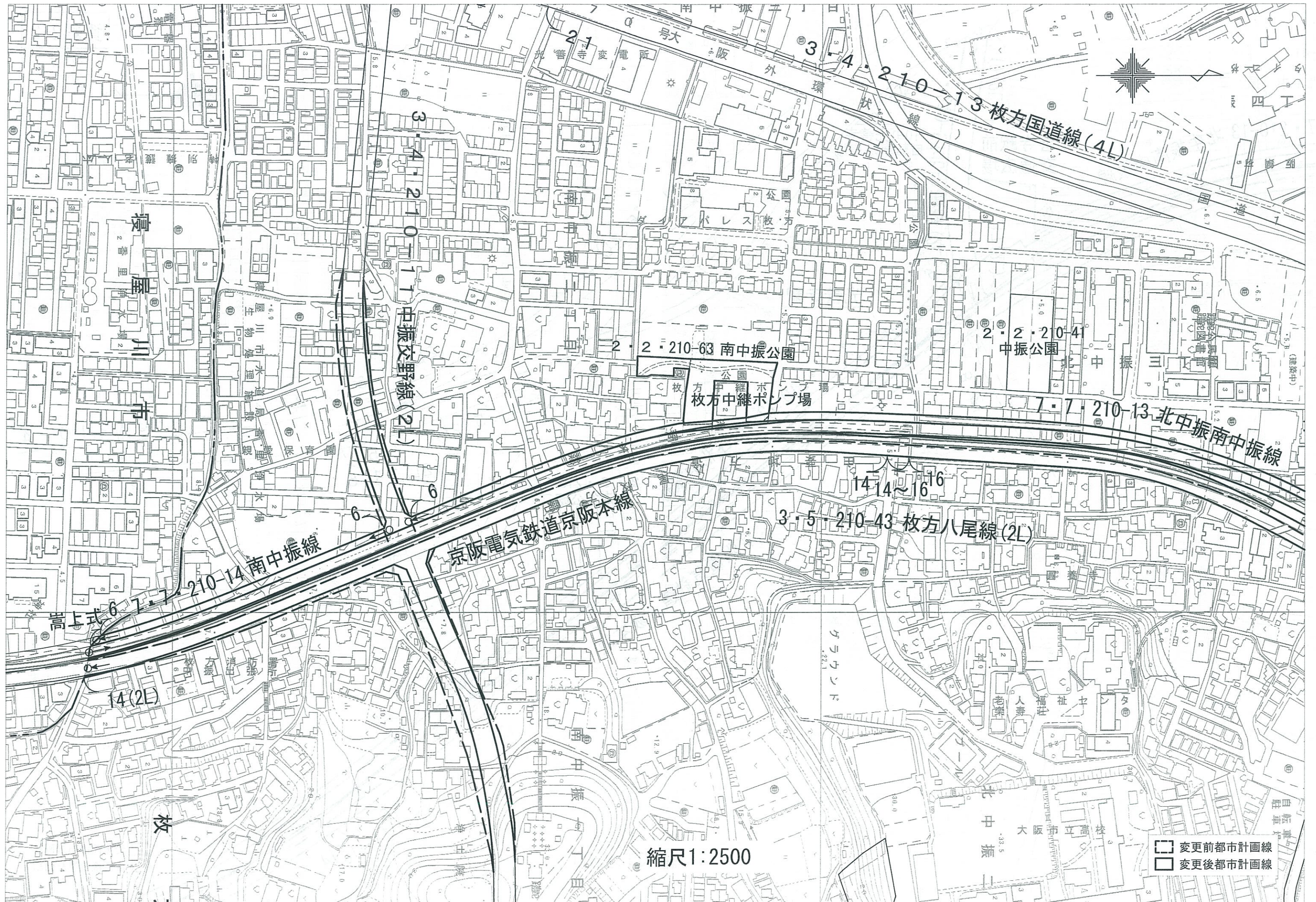


連続立体交差事業説明図









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カ所の踏切があり、そのうち20カ所が、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去することで、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。

事業の概要

事業実施区間	京阪本線寝屋川市幸町～枚方市岡南町（延長約5.5km）
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
事業方式	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）
除却される踏切（21カ所）	寝屋川6号踏切、田井踏切、北田井踏切、香里園学校道踏切、香里園上手踏切、木屋道踏切、赤井堤防踏切、一本松踏切、天神前踏切、香里6号踏切、光善寺下手踏切、光善寺踏切、光善寺上手踏切、光善寺4号踏切、走谷踏切、蝶矢踏切、三和踏切、伊加賀踏切、枚方公園踏切、段田踏切、蔵谷踏切
高架構造 ¹⁾	RCラーメン高架橋、PC桁橋、鋼桁橋
事業実施予定期間	都市計画決定（平成25年春）、事業採択（平成25年度）、工事着手（平成31年度）、完成（平成40年度）

（注）1. 高架の大部分は「RCラーメン高架橋」となるが、踏切21カ所、国道170号、旧国道170号、都市計画道路中振交野線、国道1号の計25カ所については、「PC桁橋」または「鋼桁橋」となります。

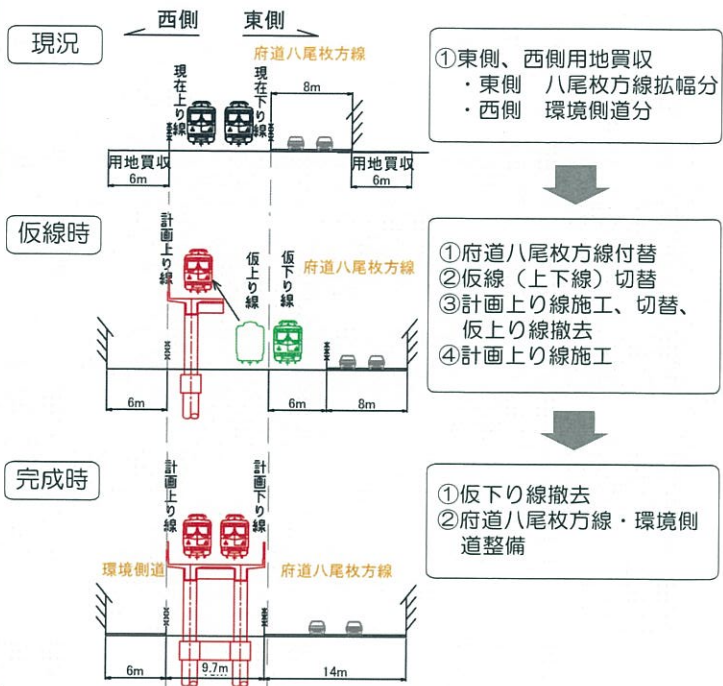
関連事業

	事業名等	事業内容	事業期間	事業主体
①	府道八尾枚方線道路改築事業	3,260m	H25～H40	大阪府
②	環境側道整備事業	6,160m	H25～H40	大阪府

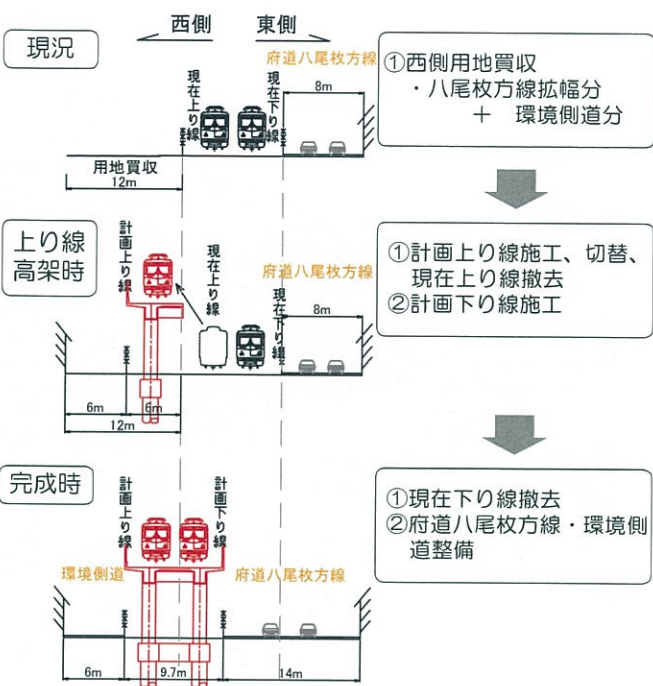
工事計画

平成31年度に工事着手し、平成40年度に完成し、高架での列車運行開始を予定しています。

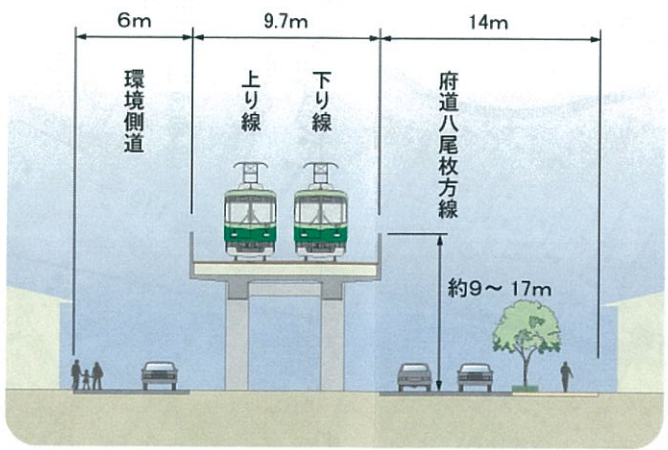
<仮線高架方式>



<別線高架方式>



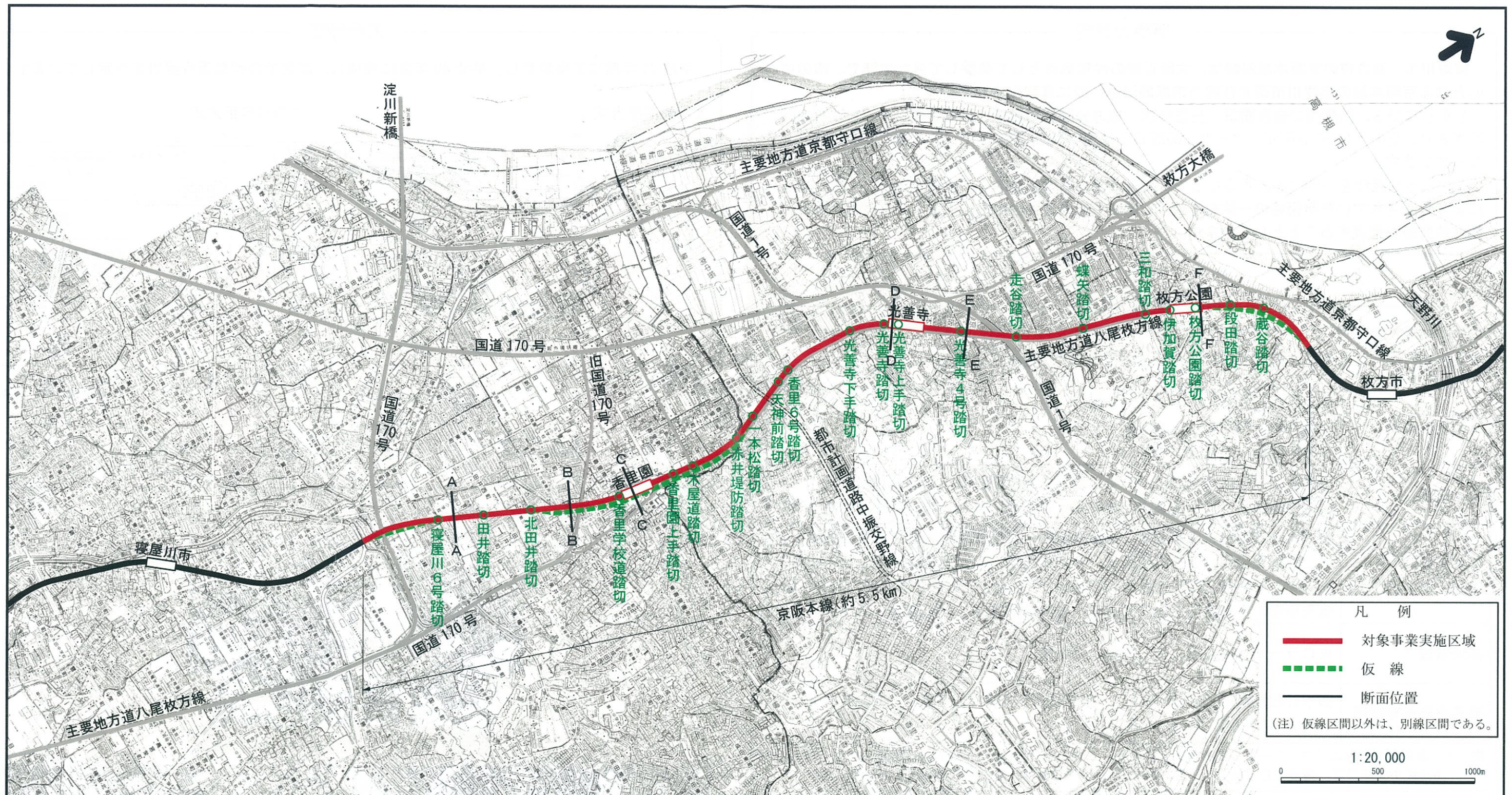
【標準断面イメージ図】



<完成後の景観／国道1号付近>



<完成後の景観／南中振公園付近>

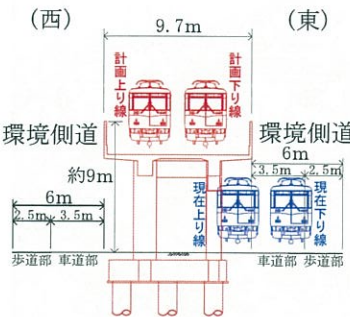


- (注) 1. 仮線区間以外は、別線区間です。
 2. 高架の大部分は「RCラーメン高架橋」となりますが、踏切21ヵ所、国道170号、旧国道170号、都市計画道路中振交野線、国道1号の計25ヵ所については、「PC桁橋」または「鋼桁橋」となります。
 3. 図中の高架高さは、地上面から高欄先端までの高さを示しています。

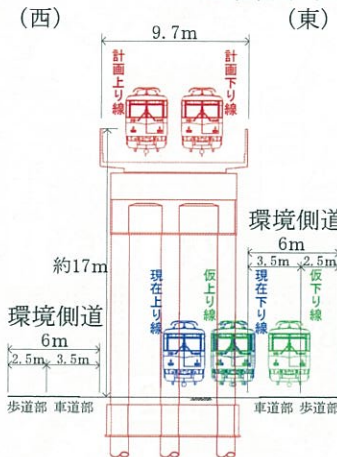
事業計画の概要

高架化の概要

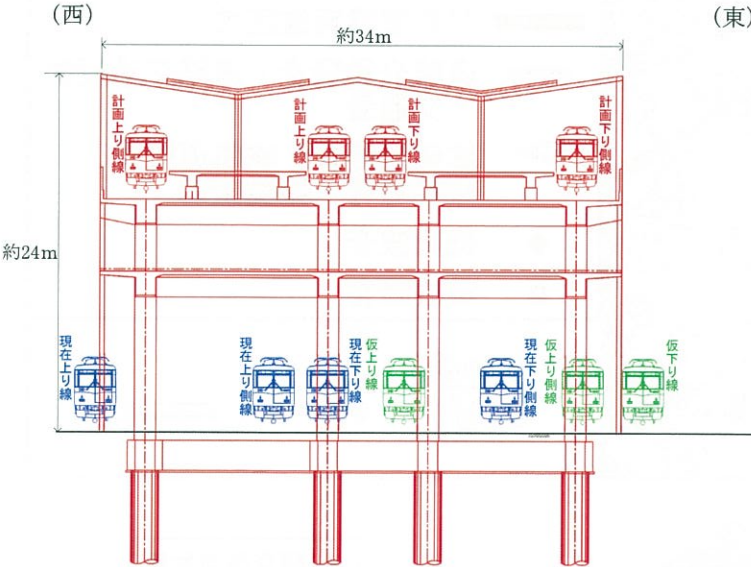
＜断面A（寝屋川市駅～香里園駅）＞
（別線高架方式）



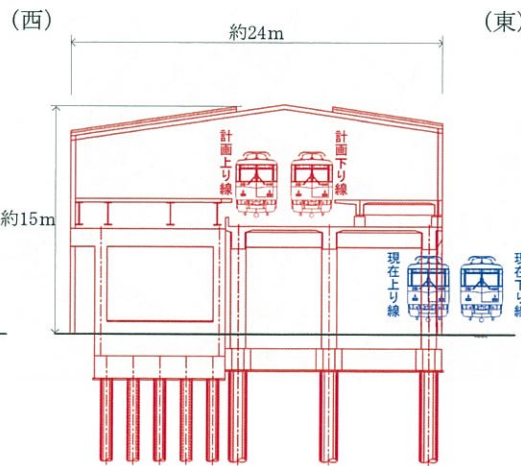
＜断面B（寝屋川市駅～香里園駅(旧国道170号付近)）＞
（仮線高架方式）



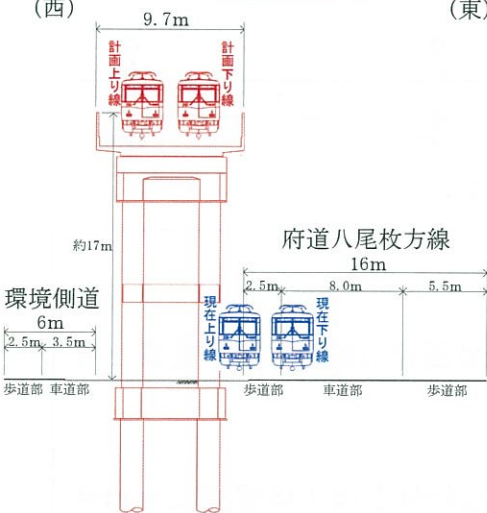
＜断面C（香里園駅）＞（仮線高架方式）



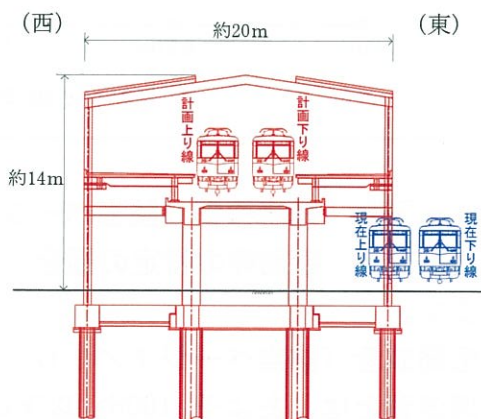
＜断面D（光善寺駅）＞（別線高架方式）



＜断面E（光善寺駅～枚方公園駅(国道1号付近)）＞
（別線高架方式）



＜断面F（枚方公園駅）＞（別線高架方式）



環境影響要因及び環境影響評価項目の選定

環境影響評価の項目（調査、予測及び評価を行う項目）は、大気質から地球環境までの 12 項目です。

この内、施設の存在に関わる項目が日照阻害等 3 項目、施設の供用に関わる項目が騒音等 4 項目、工事の実施に関わる項目が大気質等 8 項目です。

なお、現地調査は、騒音・振動・低周波音・電波障害の 4 項目について実施しました。

【環境影響要因の内容】

施設の存在	高架構造物等の存在
施設の供用	列車の走行(将来線)、駅施設の供用
工事の実施	建設機械の稼働、工事関連車両の走行、列車の走行(仮線)、土地の改変

【環境影響評価の項目】

環境項目	大気質	騒音	振動	低周波音	土壌汚染	日照阻害	電波障害	人との活動の場	人と自然との触れ	景観	文化財	廃棄物、発生土	地球環境
環境影響要因													
施設の存在						○	○			○			
施設の供用		○	○	○									○
工事の実施	○	○	○		○			○			○	○	○

（注） は、現地調査を実施した項目を表します。

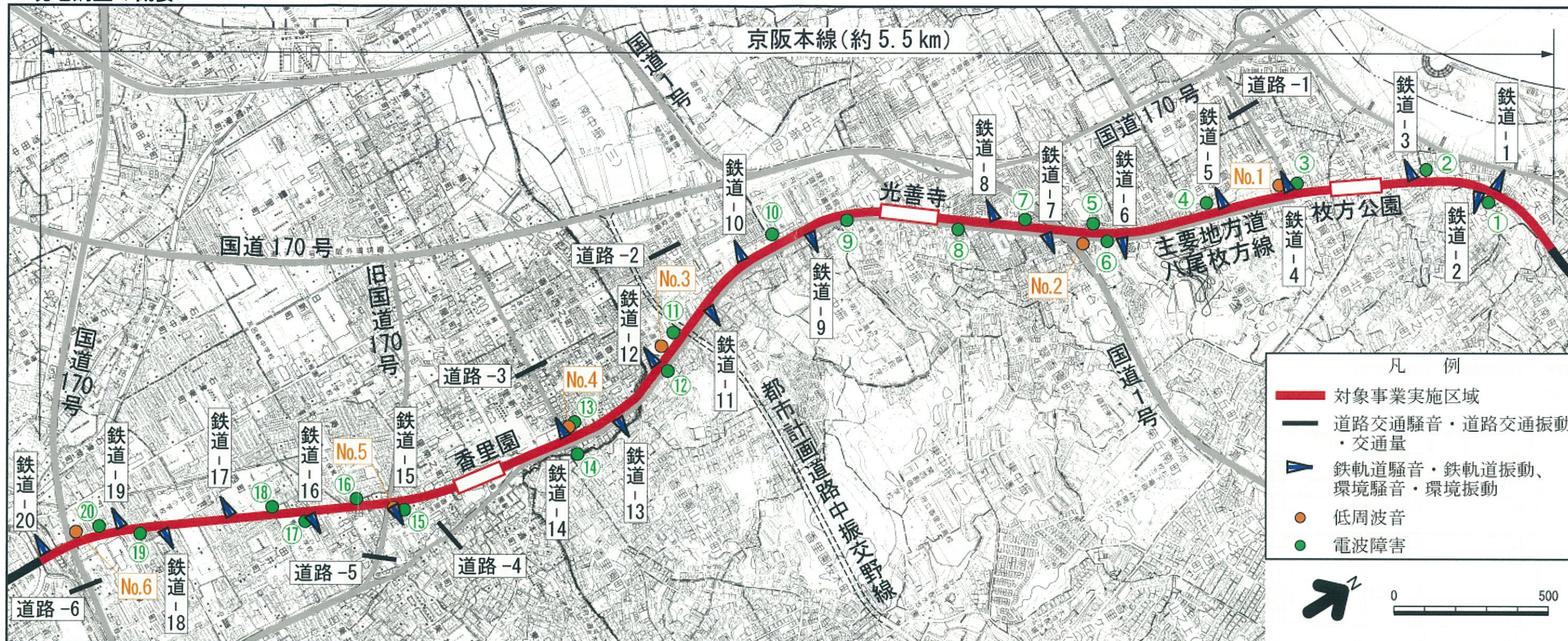


＜完成後の景観／旧国道 170 号付近＞

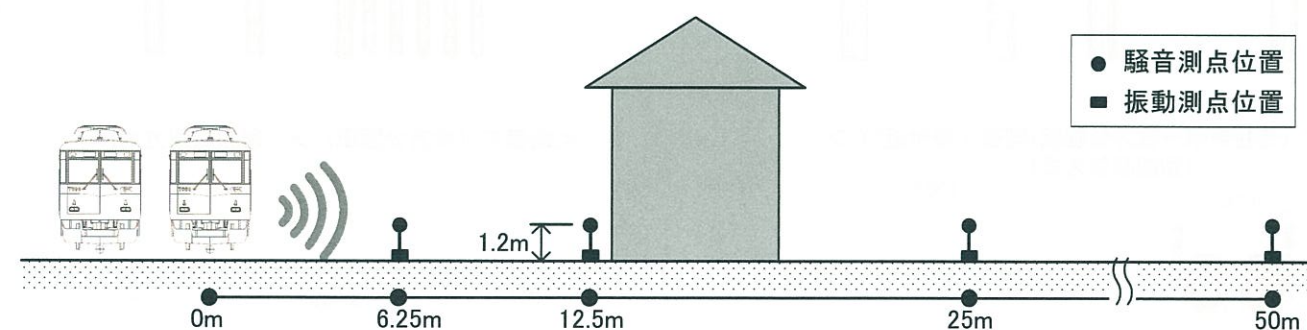


＜完成後の景観／田井西公園付近＞

<現地調査の概要>



現地調査項目		調査地点	調査時期・頻度
騒音	道路交通騒音	6地点 地上 1.2m	平日 1回 (24 時間)
	交通量	6地点	平日 1回 (24 時間)
	鉄軌道騒音	20 測線 4 地点/測線 地上 1.2m	平日・休日各 1回 (1 地点: 24 時間) (3 地点: 3 時間)
	環境騒音	20 地点 地上 1.2m	平日 1回 (24 時間)
振動	道路交通振動	6地点	平日 1回 (24 時間)
	鉄軌道振動	20 測線 4 地点/測線	平日 1回 (1 地点: 24 時間) (3 地点: 3 時間)
	環境振動	20 地点	平日 1回 (24 時間)
低周波音	低周波音	6地点 地上 1.2m	平日 1回 (24 時間)
電波障害	テレビジョン電波受信状況	20 地点 地上 10m	1回



<鉄道と住居の位置関係のイメージ>

<用語の解説>

○環境騒音・環境振動（該当ページ 5 / 10、6 / 10）
鉄軌道騒音・振動等の特定の騒音・振動を除外した、その地点固有の騒音・振動を表しています。

○低周波音（該当ページ 7 / 10）
低周波音とは、およそ 100Hz 以下の音のことをいいます。G特性とは人体感覚に合わせた周波数補正特性のことをいい、平坦特性とは補正を行っていない特性のことをいいます。

調査、予測及び評価の結果

1. 大気質

《工事の実施》

(1) 建設機械の稼動に伴う大気質

建設機械の稼動に伴う大気質濃度の予測・評価結果は表1に示すとおりであり、全ての項目で環境保全目標値を満足します。

表1(1) 建設機械の稼動に伴う大気質濃度の予測・評価結果（長期的評価）

項 目	単位	環境濃度	工事中の予測結果		環境保全目標値 (年間98%値等と対比)	評価
			年平均濃度	年間98%値等		
二酸化窒素	ppm	0.020	0.020	0.040	1時間値の1日平均値が0.04ppmから0.06ppmまでのゾーン内又はそれ以下であること。	○
浮遊粒子状物質	mg/m ³	0.024~0.026	0.024~0.026	0.059~0.064	1時間値の1日平均値が0.10mg/m ³ 以下であること。	○
二酸化硫黄	ppm	0.004~0.005	0.004~0.005	0.009~0.011	1時間値の1日平均値が0.04ppm以下であること。	○

表1(2) 建設機械の稼動に伴う大気質濃度の予測・評価結果（短期的評価）

項 目	単位	環境濃度	工事中の予測結果	環境保全目標値 (1時間濃度と対比)	評価
			1時間濃度		
二酸化窒素	ppm	0.072~0.073	0.091~0.099	0.1~0.2ppm以下であること。	○
浮遊粒子状物質	mg/m ³	0.092~0.107	0.106~0.111	1時間値が0.20mg/m ³ 以下であること。	○
二酸化硫黄	ppm	0.013~0.015	0.013~0.016	1時間値が0.1ppm以下であること。	○

(2) 工事関連車両の走行に伴う大気質

工事関連車両の走行に伴う大気質濃度の予測・評価結果は表2に示すとおりであり、全ての項目で環境保全目標値を満足します。

表2 工事関連車両の走行に伴う大気質濃度の予測・評価結果

項 目	単位	環境濃度	工事中の予測結果		環境保全目標値 (年間98%値等と対比)	評価
			年平均濃度	年間98%値等		
二酸化窒素	ppm	0.020	0.020~0.023	0.040~0.043	1時間値の1日平均値が0.04ppmから0.06ppmまでのゾーン内又はそれ以下であること。	○
浮遊粒子状物質	mg/m ³	0.024~0.026	0.024~0.027	0.059~0.065	1時間値の1日平均値が0.10mg/m ³ 以下であること。	○
二酸化硫黄	ppm	0.004~0.005	0.004~0.005	0.009~0.011	1時間値の1日平均値が0.04ppm以下であること。	○

2. 騒 音

《現地調査》

(1) 道路交通騒音

道路交通騒音（等価騒音レベル（ L_{Aeq} ））の現地調査結果は、昼間が55~70デシベル、夜間が50~65デシベルとなっています（表4参照）。

(2) 環境騒音

環境騒音（等価騒音レベル（ L_{Aeq} ））の現地調査結果は、昼間が51~70デシベル、夜間が43~66デシベルとなっています。

(3) 鉄軌道騒音

鉄軌道騒音（等価騒音レベル（ L_{Aeq} ））の現地調査結果は、近接側軌道中心から12.5m地点で、平日昼間が61~74デシベル、夜間が56~70デシベル、休日昼間が60~74デシベル、夜間が55~69デシベルとなっています（表3参照）。

《施設の供用》

(1) 列車の走行（将来線）に伴う騒音

鉄軌道騒音の等価騒音レベル（ L_{Aeq} ）の予測・評価結果は表3に示すとおりであり、現況と変化がない1地点を除いて全ての地点で環境保全目標値を満足します。

表3 鉄軌道騒音の現地調査結果及び予測・評価結果（将来線）

＜予測地点：現在線の近接側軌道中心から12.5mの地上1.2m＞

予測地点	等価騒音レベル（デシベル）						環境保全 目標値	評価
	①現況 ²⁾		②将来線 ²⁾		②-①			
	昼 間 ¹⁾	夜 間 ¹⁾	昼 間 ¹⁾	夜 間 ¹⁾	昼 間 ¹⁾	夜 間 ¹⁾		
鉄道-1	61	56	58	54	-3	-2	騒音レベル の状況を改 良前より改 善すること	○
鉄道-2	69	65	57	53	-12	-12		○
鉄道-3	63	59	55	51	-8	-8		○
鉄道-4	68	64	58	53	-10	-11		○
鉄道-5	67	64	58	54	-9	-10		○
鉄道-6	69	64	57	53	-12	-11		○
鉄道-7	70	66	57	53	-13	-13		○
鉄道-8	74	70	57	52	-17	-18		○
鉄道-9	68	63	57	53	-11	-10		○
鉄道-10	66	61	58	53	-8	-8		○
鉄道-11	69	64	59	55	-10	-9		○
鉄道-12	68	64	58	54	-10	-10		○
鉄道-13	68	64	55	51	-13	-13		○
鉄道-14	67	63	55	51	-12	-12		○
鉄道-15	64	59	54	50	-10	-9		○
鉄道-16	69	65	57	53	-12	-12		○
鉄道-17	67	63	60	56	-7	-7		○
鉄道-18	68	64	61	57	-7	-7		○
鉄道-19	70	67	62	57	-8	-10		○
鉄道-20	70	66	70	66	0	0		△ ³⁾

（注）1. 時間区分は、昼間が7~22時、夜間が22時~翌日7時です。

2. 「①現況」は平日の現地調査結果、「②将来線」は将来線時の予測結果です。

3. 軌道位置及び軌道構造が現在と変わらないため、騒音は現況と変わらないものと予測しています。

騒音の目安

騒音レベル (デシベル)	目 安
40	市内の深夜
50	図書館
60	普通の会話
70	騒々しい事務所
80	バス車内
90	騒々しい工場

振動の目安

振動レベル (デシベル)	目 安
50	人体に感じない程度
60	静止している人が感じる程度
70	大勢の人が感じる程度の もので、戸、障子がわず かに動く

府下における低周波音の状況

音圧レベル (デシベル)	目 安
63~79	住居地域
67~83	工業系地域
69~82	商業系地域
71~94	道路沿道
80~91	高架道路沿道

調査、予測及び評価の結果

《工事の実施》

(1) 建設機械の稼動に伴う騒音

建設作業騒音は、万能塀等を工事敷地境界に地盤面から3m高さで設置した場合、工事敷地境界での騒音レベルの90%レンジ上端値(L_{A5})は85デシベル以下と予測され、環境保全目標値(85デシベル)を満足します。

(2) 工事関連車両の走行に伴う騒音

工事関連車両の走行に伴う等価騒音レベルの予測・評価結果は表4に示すとおりであり、全ての予測断面で環境保全目標値を満足します。また、等価騒音レベルの増加量は全ての断面で1デシベル以下と予測され、現況の騒音を著しく悪化させるものではありません。

表4 工事関連車両の走行に伴う等価騒音レベル(昼間¹⁾)の予測・評価結果

(単位: デシベル)

予測断面	等価騒音レベル					環境保全 目標値	評 価
	現 況 ²⁾	掘削・線路撤去時		コンクリート打設時			
		工事中	増加量	工事中	増加量		
道路-1	66	66	0.3	66	0.4	70 以下	○
道路-2	57	58	1.0	58	1.4	65 以下	○
道路-3	65	65	0.2	65	0.2	70 以下	○
道路-4	66	66	0.1 未満	66	0.1 未満		○
道路-5	55	55	0.1	55	0.1		○
道路-6	70	70	0.1 未満	70	0.1 未満		○

(注) 1. 昼間とは、6～22時です。

2. 現況は、等価騒音レベルの現地調査結果です。

(3) 列車の走行(仮線)に伴う騒音

鉄軌道騒音の等価騒音レベル(L_{Aeq})の予測・評価結果は表5に示すとおりであり、3m高さの万能塀等を設置した場合、現況と変化がない1地点を除いて全ての地点で環境保全目標値を満足します。

表5 鉄軌道騒音の現地調査結果及び予測・評価結果(仮線) <3m高さの万能塀等を設置した場合>

<予測地点: 現在線の近接側軌道中心から12.5mの地上1.2m>

(単位: デシベル)

予測地点	等価騒音レベル						環境保全 目標値	評価
	①現況 ²⁾		②仮線 ²⁾		②-①			
	昼 間 ¹⁾	夜 間 ¹⁾	昼 間 ¹⁾	夜 間 ¹⁾	昼 間 ¹⁾	夜 間 ¹⁾		
鉄道-1	61	56	60	56	-1	0	騒音レベル の状況を改 良前より改 善すること	△ ³⁾
鉄道-2	69	65	58	55	-11	-10		○
鉄道-3	63	59	51	47	-12	-12		○
鉄道-12	68	64	56	52	-12	-12		○
鉄道-13	68	64	58	53	-10	-11		○
鉄道-14	67	63	56	51	-11	-12		○
鉄道-15	64	59	54	49	-10	-10		○
鉄道-16	69	65	57	54	-12	-11		○
鉄道-18	68	64	56	52	-12	-12		○
鉄道-19	70	67	59	55	-11	-12		○
鉄道-20	70	66	59	55	-11	-11		○

(注) 1. 時間区分は、昼間が7～22時、夜間が22時～翌日7時です。

2. 「①現況」は平日の現地調査結果、「②仮線」は仮線時の予測結果です。

3. 軌道構造が現在と変わらない箇所であり、騒音は現況とほとんど変わらない予測となります。

3. 振動

《現地調査》

(1) 道路交通振動

道路交通振動(振動レベルの80%レンジ上端値(L_{10}))の現地調査結果は、昼間が32～42デシベル、夜間が25～38デシベルとなっています(表7参照)。

(2) 環境振動

環境振動(振動レベルの80%レンジ上端値(L_{10}))の現地調査結果は、昼間が27～43デシベル、夜間が25～39デシベルとなっています。

(3) 鉄軌道振動

鉄軌道振動(上位半数のピーク振動レベル(L_{max})の平均値)の現地調査結果は、近接側軌道中心から12.5m地点で、50～61デシベルとなっています(表6参照)。

《施設の供用》

(1) 列車の走行(将来線)に伴う振動

鉄軌道振動の振動レベルピーク値(L_{max})の予測・評価結果は表6に示すとおりであり、全ての地点で環境保全目標値を満足します。

表6 鉄軌道振動の現地調査結果及び予測・評価結果(将来線)

<予測地点: 現在線の近接側軌道中心から12.5mの地上1.2m> (単位: デシベル)

予測地点	振動レベルのピーク値		環境保全目標値 ²⁾	評価
	現況 ¹⁾	将来線 ¹⁾		
鉄道-1	50	51	60以下 ²⁾	○
鉄道-2	54	42		○
鉄道-3	50	42		○
鉄道-4	54	42		○
鉄道-5	54	43		○
鉄道-6	61	43		○
鉄道-7	56	43		○
鉄道-8	57	43		○
鉄道-9	55	42		○
鉄道-10	56	43		○
鉄道-11	54	43		○
鉄道-12	60	43		○
鉄道-13	53	42		○
鉄道-14	56	42		○
鉄道-15	53	42		○
鉄道-16	58	43		○
鉄道-17	57	43		○
鉄道-18	58	43		○
鉄道-19	57	43		○
鉄道-20	56	56		○

(注) 1. 「現況」は現地調査結果、「将来線」は将来線時の予測結果です。

2. 鉄軌道振動については、環境基準、規制基準等の基準が定められていないことから、振動規制法を参考にして、道路交通振動の限度のうち最も厳しい基準(60デシベル)を環境保全目標値として設定しました(列車の走行(仮線)に伴う振動も同様)。

調査、予測及び評価の結果

《工事の実施》

(1) 建設機械の稼働に伴う振動

建設作業振動は、振動レベルの80%レンジ上端値（ L_{10} ）で75デシベル以下と予測され、環境保全目標値（75デシベル）を満足します。

(2) 工事関連車両の走行に伴う振動

工事関連車両の走行に伴う振動レベルの80%レンジ上端値の予測・評価結果は表7に示すとおりであり、全ての予測断面で環境保全目標値を満足します。また、振動レベルの80%レンジ上端値の増加量は全ての断面で1デシベル以下と予測され、現況の振動を著しく悪化させるものではありません。

表7 工事関連車両の走行に伴う振動レベル（昼間¹⁾）の予測・評価結果

（単位：デシベル）

予測断面	振動レベルの 80%レンジ上端値					環境保全 目標値	評 価
	現 況 ²⁾	掘削・線路撤去時		コンクリート打設時			
		工事中	増加量	工事中	増加量		
道路-1	35	35	0.3	35	0.4	65	○
道路-2	32	33	1.1	33	1.4	65	○
道路-3	42	42	0.2	42	0.2	70	○
道路-4	35	35	0.1 未満	35	0.1 未満	65	○
道路-5	32	32	0.1 未満	32	0.1	65	○
道路-6	42	42	0.1 未満	42	0.1 未満	70	○

（注）1. 昼間とは、6～21時です。

2. 現況は、振動レベルの80%レンジ上端値の現地調査結果です。

(3) 列車の走行（仮線）に伴う振動

鉄軌道振動の振動レベルピーク値（ L_{max} ）の予測・評価結果は表8に示すとおりであり、鉄道-13地点以外の地点は環境保全目標値を満足します。鉄道-13地点については、環境保全目標値に対して1デシベル上回ると予測されるため、路盤の強化やバラストマットの設置等を行うことにより、鉄軌道振動を低減させることで、鉄道-13地点についても、環境保全目標値を満足させます。

表8 鉄軌道振動の現地調査結果及び予測・評価結果（仮線）

<予測地点：現在線の近接側軌道中心から12.5mの地上1.2m>

（単位：デシベル）

予測地点	振動レベルのピーク値		環境保全目標値	評価
	現況 ¹⁾	仮線 ¹⁾		
鉄道-1	50	49	60以下	○
鉄道-2	54	60		○
鉄道-3	50	50		○
鉄道-12	60	59		○
鉄道-13	53	61		×→○ ²⁾
鉄道-14	56	50		○
鉄道-15	53	60		○
鉄道-16	58	57		○
鉄道-18	58	55		○
鉄道-19	57	54		○
鉄道-20	56	56		○

（注）1. 「現況」は現地調査結果、「仮線」は仮線時の予測結果です。

2. 路盤の強化やバラストマットの設置等を行うことにより、鉄軌道振動を低減させます。

4. 低周波音

《現地調査》

1～80Hzにおける平坦特性50%時間率音圧レベルの最大値は68～88デシベルとなっており、いずれの地点の低周波音も一般環境中に存在するレベルの範囲（概ね90デシベル以下）です。

1～20HzにおけるG特性5%時間率音圧レベルの最大値は76～89デシベルとなっています。ISO-7196では低周波音について、1～20Hzの周波数範囲におけるG特性音圧レベルが100デシベルを越えると知覚できるとされていますが、いずれの地点の測定値もこれを下回っています。

列車通過時の低周波音のG特性音圧レベルのピーク値は、76～84デシベルとなっています。

《施設の供用》

(1) 列車の走行（将来線）に伴う低周波音

列車の走行に伴う低周波音の予測・評価結果は表9に示すとおりであり、全ての地点で環境保全目標を満足します。なお、低周波音の予測は、現地調査地点のうち、相対的に支間距離が長い3地点を予測地点としました。

表9 列車の走行に伴う低周波音の現地調査結果及び予測・評価結果

予測地点	構造	低周波音圧レベル（デシベル）					
		現況 ¹⁾				将来線 ¹⁾	
		平坦特性 L_{50} 最大値	1-20Hz L_5 最大値	列車通過時の最大値		列車通過時の最大値	
				平坦特性	1-20Hz L_{Gmax}	平坦特性	1-20Hz L_{Gmax}
No. 2	橋梁	82	89	95	84	93	88
No. 3	高架橋	68	77	82	79	86	87
No. 5	高架橋	73	77	94	81	86	87
環境保全目標		—	—	—	—	90以下 または現況の列車通過時の低周波音圧レベル	100以下
評価		—	—	—	—	○	○

（注）1. 「現況」は現地調査結果、「将来線」は将来線時の予測結果です。

5. 土壌汚染

《工事の実施》

(1) 土地の改変

土地の改変区域の土地の履歴、現在の土地利用状況等の調査結果では、土壌汚染の可能性が予測されました。工事により地盤の掘削や現在の軌道敷の土地を改変する際は、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に基づき調査し、土壌汚染が確認された場合は法律及び条例に基づき適切に処理する計画であることから土壌汚染による影響はないものと評価します。

6. 日照障害

《施設の存在》

本事業では、鉄道の高架化と併せて環境側道を幅員6mで整備することから、国道1号交差部等、高架構造物が特に高い一部区間を除き、4時間又は5時間の等時間日陰線位置は道路敷地内となります。駅舎部については、駅前広場が計画される予定であり、同等時間日陰線位置はその敷地内に概ね収まるものと考えられます。なお、環境保全目標値を上回ると予測された国道1号交差部付近、旧国道170号交差部付近については、「公共施設の設置に起因する日陰により生ずる損害等に係る費用負担について」（昭和51年2月23日、建設省計用発第4号）に基づき、適切に対応します。

調査、予測及び評価の結果

7. 電波障害

《現地調査》

大阪局から送信されるテレビジョン放送局（7局）は、高層マンションが多く立地する香里園付近で一部チャンネルに受信障害がみられますが、大部分の地点では受信品質は概ね良好でした。

京都局から送信されるテレビジョン放送局（2局）は、香里園付近で受信障害がみられますが、枚方市は、概ね受信品質は良好でした。

枚方局から中継されるテレビジョン放送局（1局）は、寝屋川市域では多くの地点で受信障害がみられました。

《施設の存在》

高架構造物の存在による電波障害の予測結果では、一部地域でテレビジョン電波の受信障害の発生が予測されます。そのため、CATVへの接続など、適切な環境保全措置により、視聴の確保に努めます。

8. 人と自然との触れ合いの活動の場

《工事の実施》

(1) 土地の改変

走谷公園、南中振公園、香里北さざんか公園については、快適性に変化が生じると予測され、田井西公園は利用性、快適性に変化が生じると予測されます。しかし、今後、全ての公園において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、公園管理者と協議し対策を講じることから、利用者への影響が低減されるよう配慮されているものと評価します。

9. 景観

《施設の存在》

対象事業実施区域の周辺地域では、高架構造物等の出現により景観が変化しますが、景観資源の眺望等に影響を及ぼす程度ではないものと予測します。高架構造や駅舎の外観・意匠・色彩については、大阪府景観計画等の基準を遵守し、周辺環境と調和した景観形成を図ります。

また、対象事業実施区域周辺では、淀川の四季、万年寺山の緑陰が枚方八景に、淀川河川公園が新寝屋川八景にそれぞれ指定され、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ます。

10. 文化財

《工事の実施》

(1) 土地の改変

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を行い、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ます。

また、工事中に埋蔵文化財を発見した場合には、大阪府教育委員会等の関係機関と協議を行い記録保存等の処置を講じることから、文化財保護法に基づき埋蔵文化財包蔵地における埋蔵文化財の保護に努めることができると評価します。

11. 廃棄物、発生土

《工事の実施》

(1) 土地の改変

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ことにより、「大阪 21 世紀の新環境総合計画」（平成 23 年 3 月、大阪府）における目標の達成に支障を及ぼすものではないことから、環境保全目標を達成するものと評価します。

12. 地球環境

《施設の供用》

(1) 駅施設の供用に伴う地球環境

駅施設の供用における主な二酸化炭素排出源は、エレベーター、エスカレーターの電力消費によるものであり、エレベーター及びエスカレーターの電力消費に伴う二酸化炭素排出量は、約 100 t-CO₂/年と予測されます。施設の供用に伴う地球環境への影響は、適切な環境保全措置を行うことにより、環境基本計画、大阪府環境総合計画等、国又は大阪府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すものではないものと評価します。

《工事の実施》

(1) 建設機械の稼働に伴う地球環境

建設機械の稼働に伴う二酸化炭素排出量は約 8,100 t-CO₂と予測され、2008 年度の大阪府内の二酸化炭素排出量 51,940,000 t-CO₂と比較すると、0.02%となっています。建設機械の稼働に伴う地球環境への影響は、適切な環境保全措置を行うことにより、環境基本計画、大阪府環境総合計画等、国又は大阪府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すものではないものと評価します。

(2) 工事関連車両の走行に伴う地球環境

工事関連車両の走行に伴う二酸化炭素排出量は、約 15,220 t-CO₂と予測され、2008 年度の大阪府内の二酸化炭素排出量 51,940,000 t-CO₂と比較すると、0.03%となっています。工事関連車両の走行に伴う地球環境への影響は、適切な環境保全措置を行うことにより、環境基本計画、大阪府環境総合計画等、国又は大阪府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すものではないものと評価します。



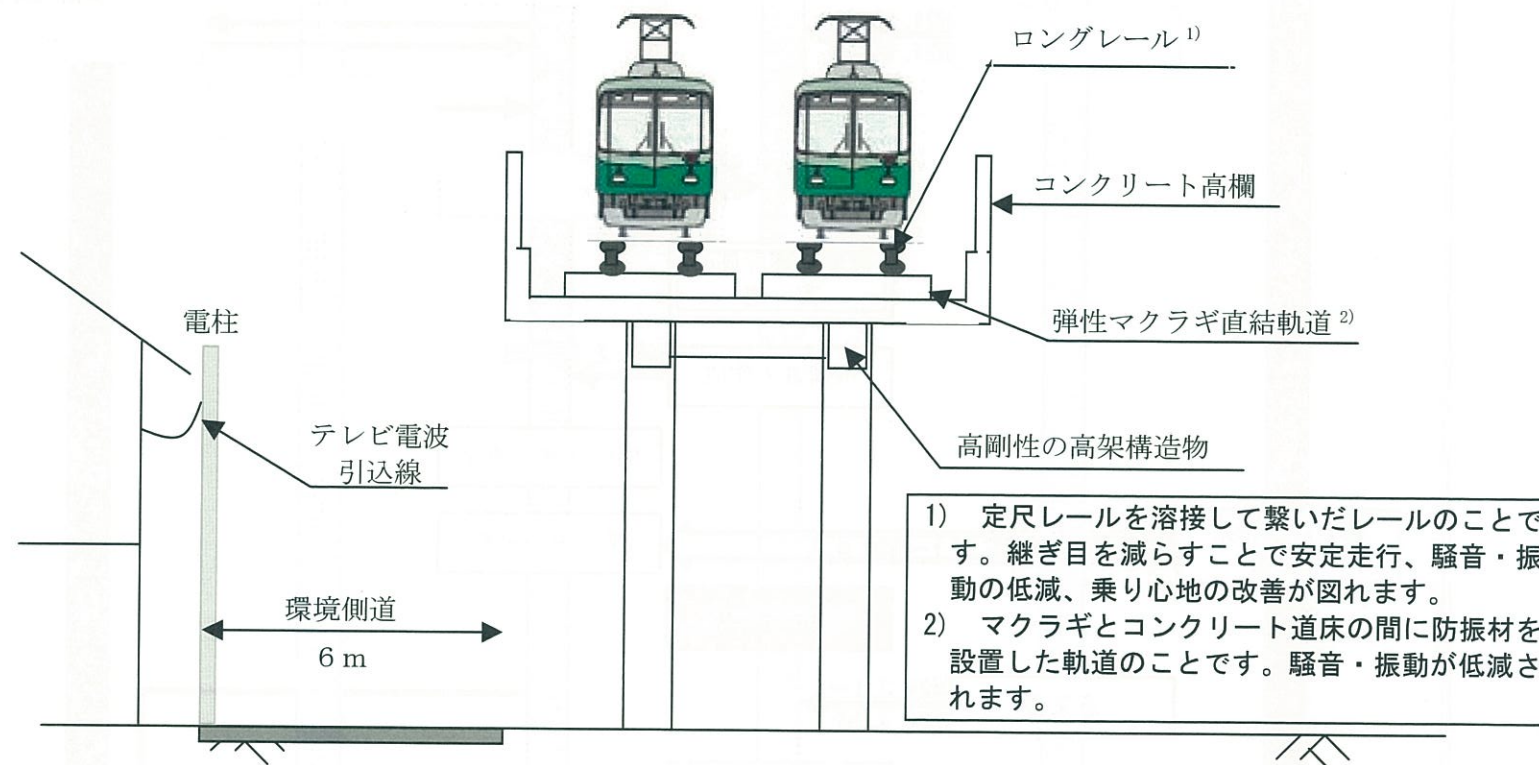
＜完成後の景観／香里園駅付近＞



＜完成後の景観／枚方公園駅付近＞

主な環境保全措置の内容

施設の存在・供用



<鉄道に係る環境保全措置>

- ・ 騒音・振動が低減されるロングレール、弾性マクラギ直結軌道や防音効果のあるコンクリート高欄を採用する等の対策を講じます。
- ・ 日照障害や電波障害に対しては、補償やCATVへの接続など必要な措置を講じます。
- ・ 高架床版に排水溝を設け、橋脚部に排水パイプを設置し地盤に浸透させることや貯水槽を設置する等の雨水排水への対応を図ります。

<駅施設に係る環境保全措置>

- ・ リサイクル可能な廃棄物については、100%のリサイクルに努めます。
- ・ 省エネルギー型の機器等を採用し、エネルギーの効率的な利用に努めます。
- ・ 照明は、光源、点灯装置、器具本体それぞれの効率を高めた高効率照明器具で、長寿命のものを選定します。
- ・ エレベータ・エスカレーターは、インバータ制御方式を採用するなど省エネルギー化に努めます。
- ・ 水資源の有効活用を念頭に置き、鉄道施設内での再利用など、環境に配慮した新技術の採用を検討します。



透明タイプのゴミ箱



リサイクルされる使用済み車輪



再生トイレットペーパー

京阪電鉄の分別収集やリサイクル例

建設工事中

散水や工事用通路の舗装により粉じんの飛散防止

万能塀等の設置による騒音の低減



- ・ 排出ガス対策型・低騒音型・低振動型・低炭素型建設機械の指定を受けた機種については、それらの建設機械を使用します。
- ・ 「特定特殊自動車排出ガス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します。
- ・ 点検・整備を十分に行い、無理な負荷が生じないようにします。
- ・ 不要な空ふかしやアイドリングをしません。

- ・ 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します。
- ・ 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います。
- ・ 低騒音、低振動工法を採用します。
- ・ 適正な車種・規格を選定し、車両数を削減するよう努めます。また、工事の平準化により、ピーク時の車両数を削減します。
- ・ 工事関連車両の走行ルートを選定は、周辺道路の利用状況や住居の立地状況等に十分配慮して行います。
- ・ 工事中の雨水による濁水が周辺の用水路等に排出されないよう適切な排水処理対策を行います。
- ・ 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、工事着手前の段階から土地の使用履歴等調査などを行い、必要な対応を行います。
- ・ 埋蔵文化財に関しては、大阪府教育委員会等の関係機関と協議し、適切に対応します。
- ・ 廃棄物、発生土の再使用、再生利用等のリサイクルに努めます。

<用語の解説>

○環境影響評価制度

環境影響評価制度は、事業者が、環境に影響を及ぼすおそれのある事業の実施にあたりあらかじめ環境影響評価を行うとともに、事業の実施以後に事後調査を行うことにより、環境の保全について適正な配慮がなされることを目的とする制度です。このため、住民の参加、知事や市町村長の関与等の手続や調査・予測・評価の方法などが大阪府の条例で定められています。

○二酸化窒素（ NO_2 ）（該当ページ5/10）

空気中の窒素や燃料中に含まれている窒素分が燃焼過程で酸素と結合して一酸化窒素となり、これが大気中で酸化されてできる気体のことです。低濃度の二酸化窒素を長期間吸った場合は、せきやたんが出やすくなるなど呼吸器に影響を生じます。

○浮遊粒子状物質（SPM）（該当ページ5/10）

大気中を浮遊する粒子状物質のうち、粒径が10ミクロン以下のものをいい、代表的な大気汚染物質の一つです。

○二酸化硫黄（ SO_2 ）（該当ページ5/10）

燃料中に含まれている硫黄分が燃焼過程で酸素と結合してできる気体のことです。二酸化硫黄は、呼吸器を刺激し、せき、ぜんそく、気管支炎などの障害を引き起こします。

○ppm（parts per millionの略）（該当ページ5/10）

百万分中の幾分であることを示す分率です。大気汚染の汚染物質の濃度を表示するのに使われており、 1m^3 の大気中に 1cm^3 の汚染物質が存在する場合の濃度を1ppmで示しています。

○環境基準

環境基本法に基づいて「環境基準は、大気の汚染、水質の汚濁、土壌の汚染及び騒音に係る環境上の条件について、それぞれ、人の健康を保護し、及び生活環境を保全する上で維持されることが望ましい基準」と定められています。

○長期的評価・短期的評価（該当ページ5/10）

測定結果が環境基準に適合したかどうかを判断する際に用いられる評価方法です。長期的評価は1年間の測定結果、短期的評価は1時間の測定結果と対比します。

○年間98%値等（該当ページ5/10）

大気質の長期的評価を行う際に使用される指標のことです。年間98%値とは、値の低い方から数えて98%目の日数の番号に該当する日平均値のことを表します。

○等価騒音レベル（ L_{Aeq} ）（該当ページ5/10、6/10）

一定の時間内に測定された騒音をエネルギー量として平均し、その平均値から音の大きさ（デシベル）を求めた値で、騒音の評価手法として国際的に用いられています。

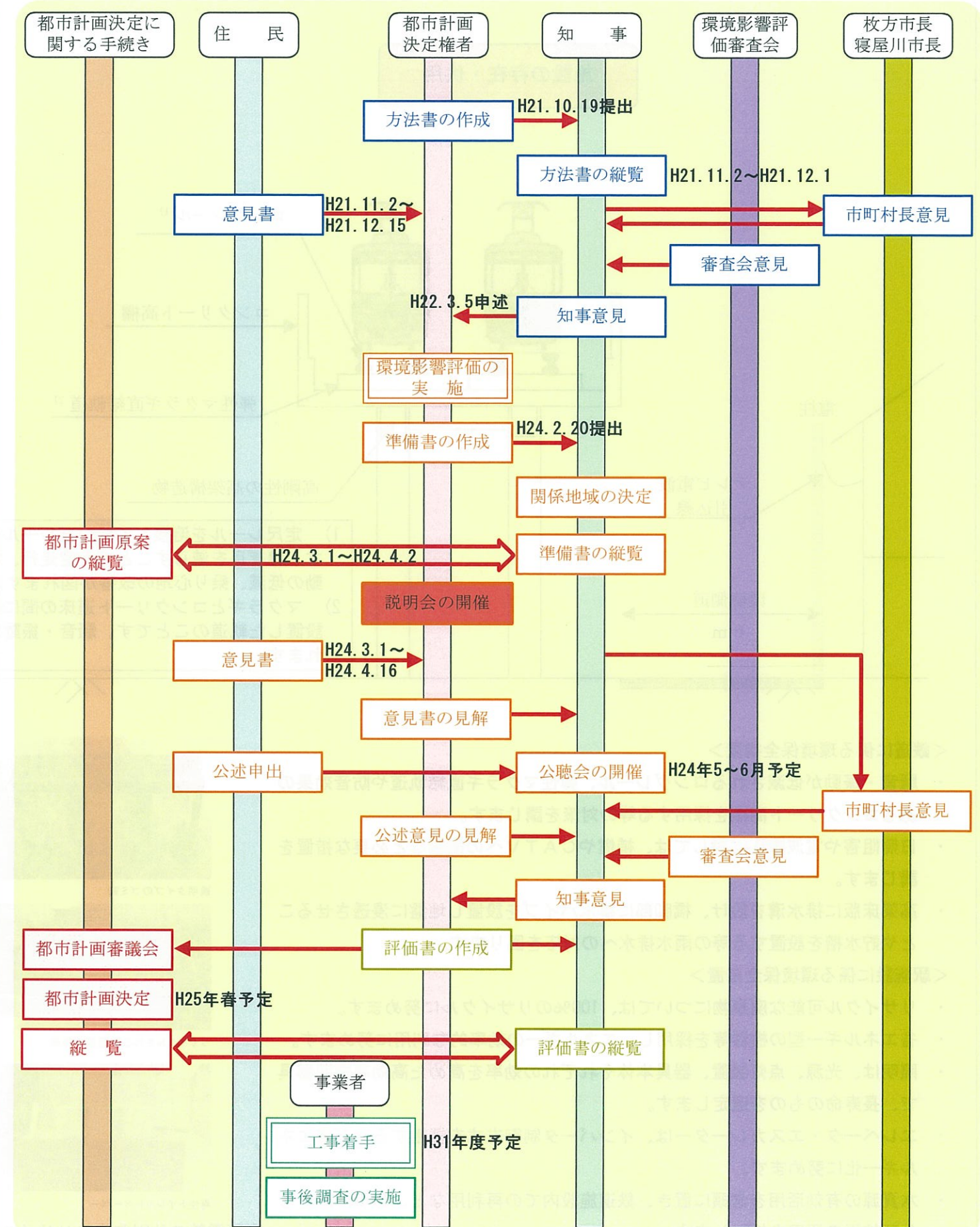
○振動レベル（該当ページ6/10、7/10）

振動レベルとは、人体を対象とする振動の評価尺度として、振動加速度レベルを人の振動感覚（振動感覚補正特性）で補正した量をいい、単位はデシベルを用います。

○90%レンジ、80%レンジ（該当ページ6/10、7/10）

変動がはげしい騒音を測定してそのデータを処理する場合、ある時間ごとに瞬間値を読みとった十分な数の測定値を大小順に並べて累積度数曲線をひいたとき、その曲線の下端及び上端でそれぞれ5%を除いた変動幅を90%レンジといい、95%を切る点が90%レンジの上端値（ L_5 ）、5%を切る点が90%レンジの下端値（ L_{95} ）です。工場及び建設作業の騒音の評価方法として、この上端値が用いられています。なお、振動の評価方法として、80%レンジの上端値（ L_{10} ）が用いられています。

大阪府環境影響評価条例に基づく環境影響評価手続きの流れの概要



京阪本線（寝屋川市・枚方市）連続立体交差事業に係る 環境影響評価準備書等の説明会

次 第

1. 開会
2. あいさつ
3. 説明事項
 - (1) 連続立体交差事業の概要
 - (2) 環境影響評価準備書の概要
 - (3) 今後の予定スケジュール
4. 質疑応答
5. 閉会

【日時及び会場】

平成 24 年 3 月 15 日(木)午後 7 時～午後 8 時 30 分	市立西北コミュニティセンター
16 日(金)午後 7 時～午後 8 時 30 分	市立西北コミュニティセンター
17 日(土)午後 7 時～午後 8 時 30 分	アルカスホール

【お問い合わせ先】

大阪府都市整備部 総合計画課 施設計画グループ	電話 06-6944-9274
大阪府都市整備部 交通道路室 都市交通課 連立・鉄軌道グループ	電話 06-6944-9281
大阪府枚方土木事務所 地域支援・企画課 企画グループ	電話 072-844-1331(内 244)
寝屋川市まち政策部都市計画室(連立担当)	電話 072-824-1181(内 2790)

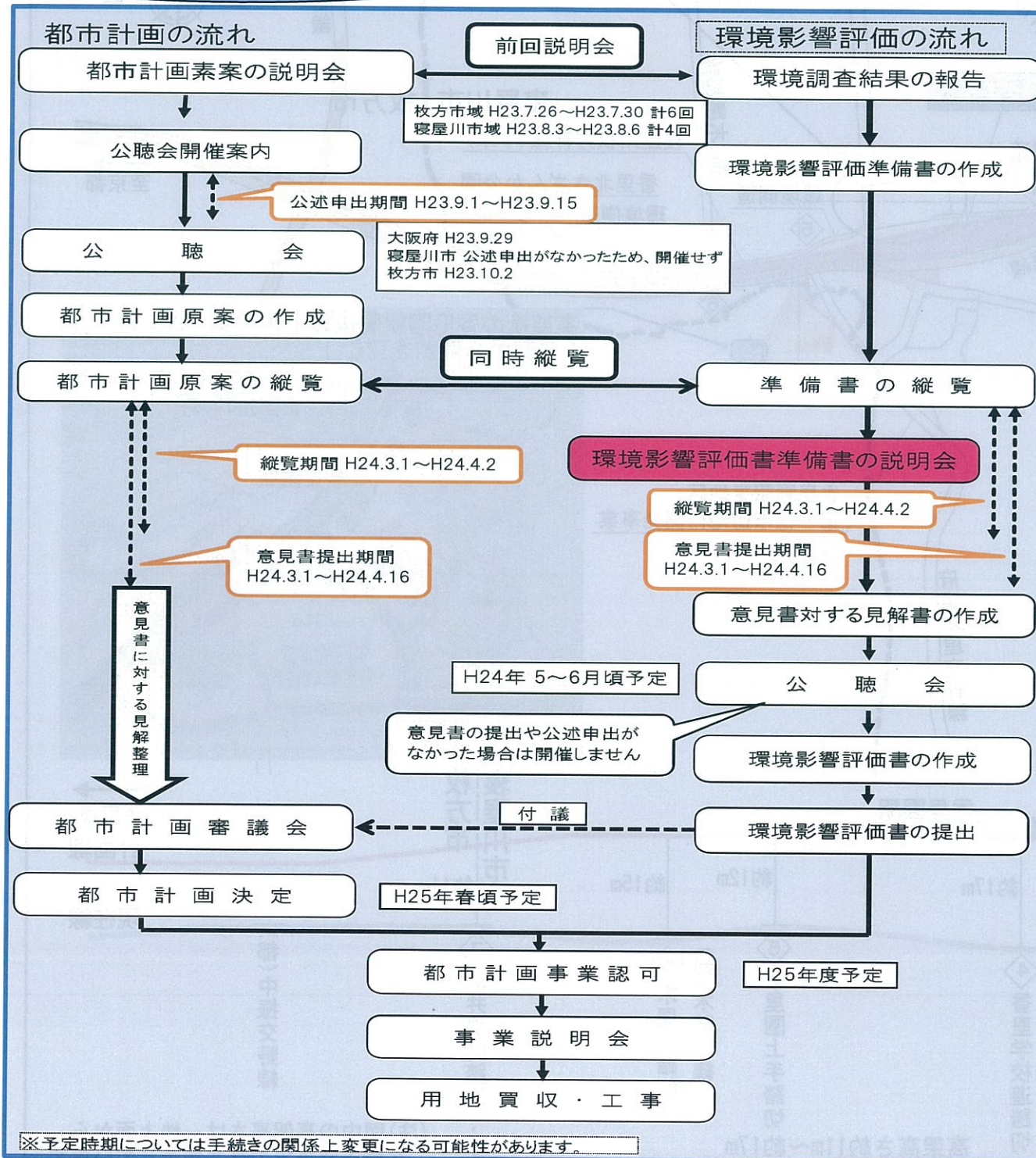
京阪本線(寝屋川市・枚方市)連続立体交差事業の概要

資料1

事業の計画

- ・事業延長：L=約5.5km（寝屋川市域 約2.1km、枚方市域 約3.4km）
- ・対象駅：3駅（香里園駅、光善寺駅、枚方公園駅）
- ・施工方式：高架方式
- ・除却踏切数：21箇所（※開かずの踏切 20箇所）
（※ピーク1時間当たりトータル40分以上閉まっている踏切のこと）
（枚方市域 15箇所すべて開かずの踏切、寝屋川市域7箇所中、開かずの踏切6箇所）
（注：赤井堤防踏切は両市に跨っているため両市でカウント）
- ・関連事業：枚方八尾線、木屋田井線(旧国道170号)の平面化、中振交野線、北中振線、環境側道、駅前広場の整備
- ・事業主体：大阪府、寝屋川市、枚方市

予定スケジュール



事業による効果

- ・鉄道の高架化、枚方八尾線、北中振線、中振交野線、環境側道の整備、木屋田井線(旧国道170号)を平面化すると

1.安全で快適なまちの形成

- ・踏切を除去することで交通渋滞が解消され、踏切事故もなくなります。
- ・自動車や、自転車、歩行者の流れがスムーズになります。
- ・環境側道等の整備や木屋田井線の平面化により消防活動困難地域への緊急車両の到達がスムーズになります。



- ・鉄道の高架化、駅前広場、北中振線の整備をすると

2.拠点整備による地域の活性化

- ・鉄道による市街地の分断が解消され、まちの一体化を図ることにより安全性・快適性の向上が図られ地域の活性化に貢献します。
- ・高架下の効果的な活用により、地域の活性化を図ることができます。
- ・駅前広場の整備により交通結節機能の強化が図れます。
- ・旧国道170号跨線橋の平面化により地域分断が解消され、沿線の土地活用の促進が図れます。



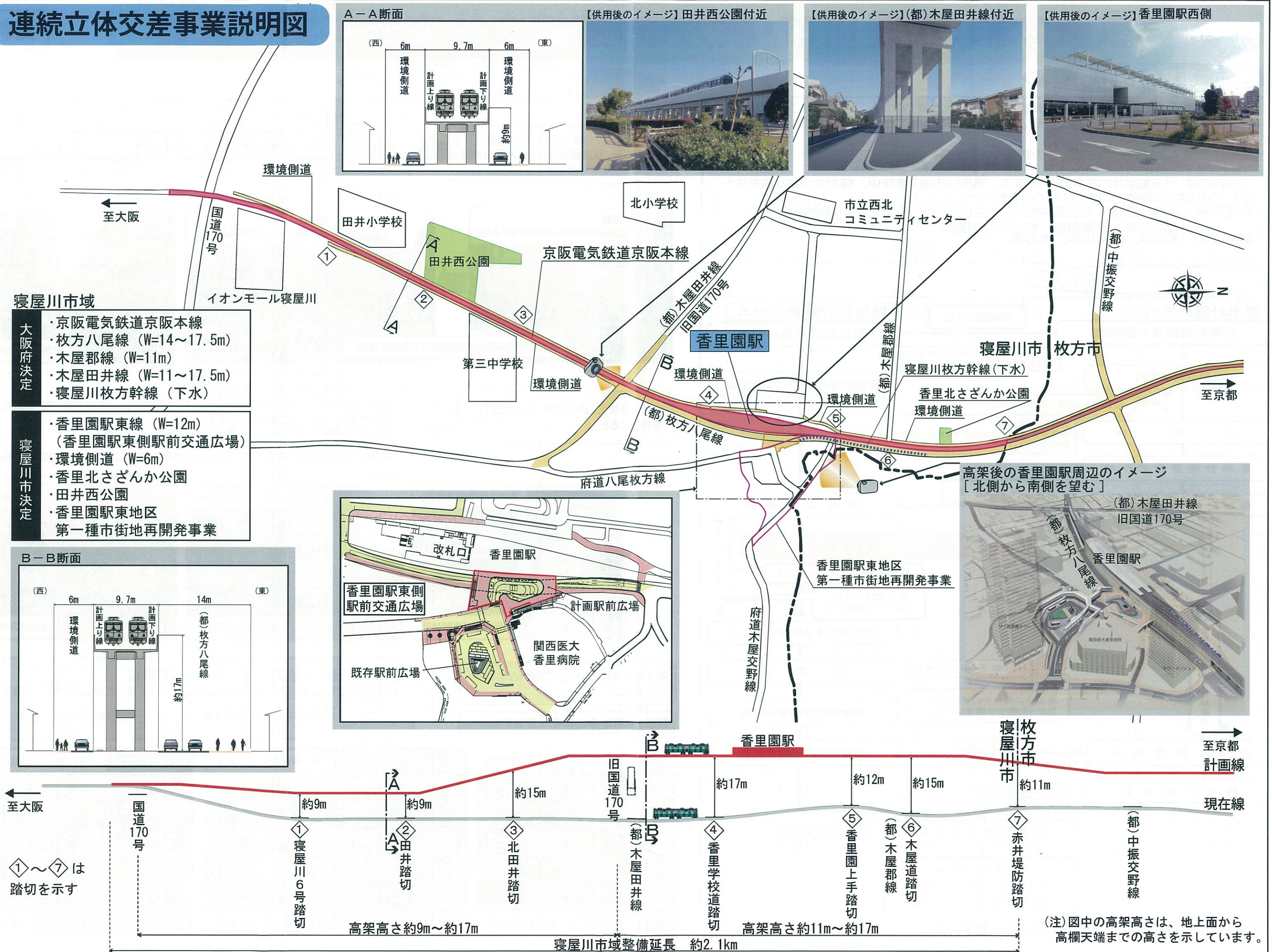
- ・鉄道の高架化と合わせて駅舎もリニューアルすると
- ・関連する施設(駅前広場)を整備すると

3.良質な景観の形成と人にやさしい駅の形成

- ・景観や地域性に配慮した駅舎や駅前広場の整備により、優れた街並み景観や、安全で快適な駅を形成します。
(エレベーターや誘導ブロック等を設置しバリアフリーに配慮した高架駅の整備)



連続立体交差事業説明図

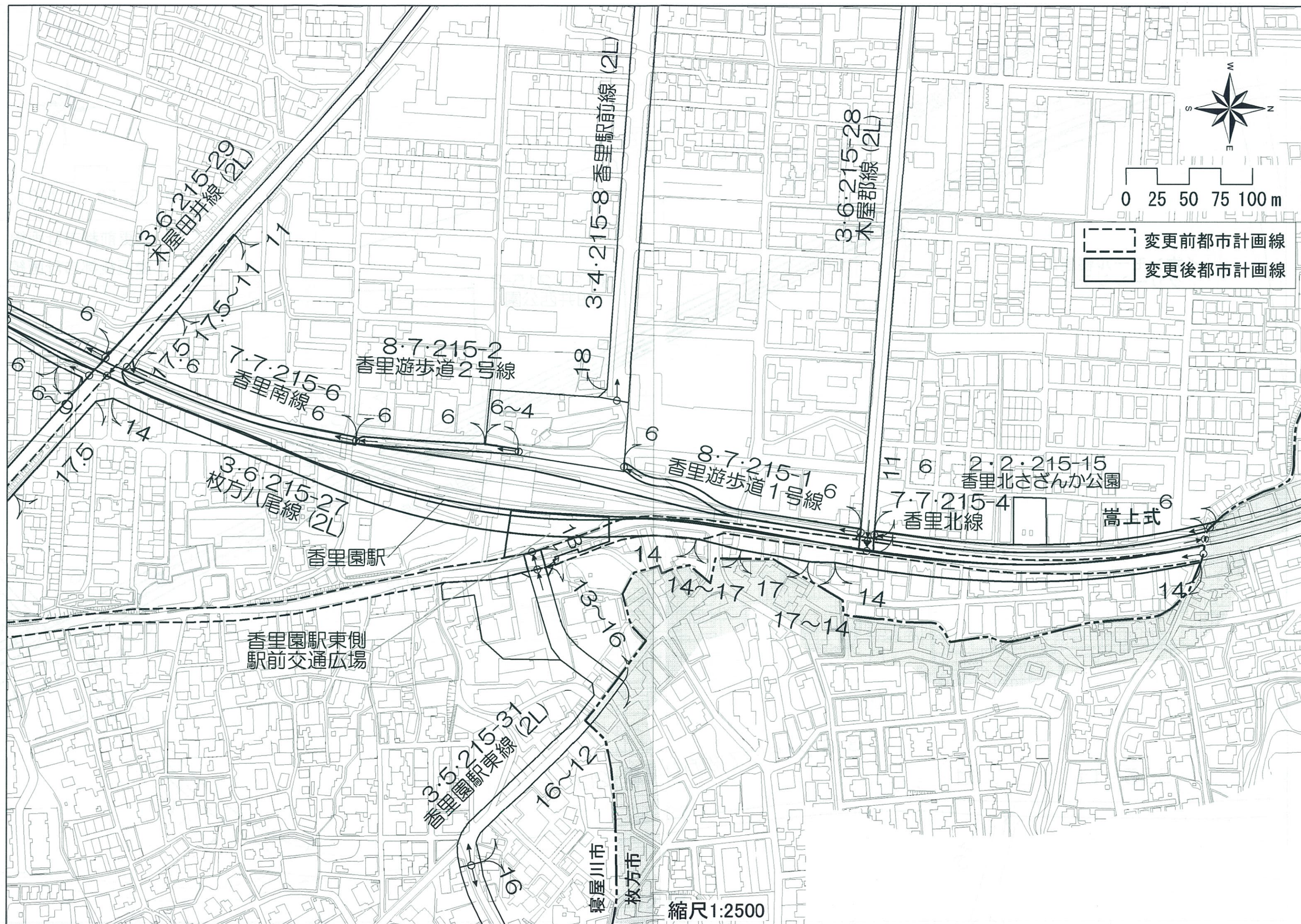




- 変更前都市計画線
- 変更後都市計画線



縮尺1:2500



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 カ所の踏切があり、そのうち 20 カ所が、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去することで、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。

事業の概要

事業実施区間	京阪本線寝屋川市幸町～枚方市岡南町（延長約 5.5 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
事業方式	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）
除却される踏切（21 カ所）	寝屋川 6 号踏切、田井踏切、北田井踏切、香里園学校道踏切、香里園上手踏切、木屋道踏切、赤井堤防踏切、一本松踏切、天神前踏切、香里 6 号踏切、光善寺下手踏切、光善寺踏切、光善寺上手踏切、光善寺 4 号踏切、走谷踏切、蝶矢踏切、三和踏切、伊加賀踏切、枚方公園踏切、段田踏切、蔵谷踏切
高架構造 ¹⁾	R C ラーメン高架橋、P C 桁橋、鋼桁橋
事業実施予定期間	都市計画決定（平成 25 年春）、事業採択（平成 25 年度）、工事着手（平成 31 年度）、完成（平成 40 年度）

（注） 1. 高架の大部分は「RC ラーメン高架橋」となるが、踏切 21 カ所、国道 170 号、旧国道 170 号、都市計画道路中振交野線、国道 1 号の計 25 カ所については、「PC 桁橋」または「鋼桁橋」となります。

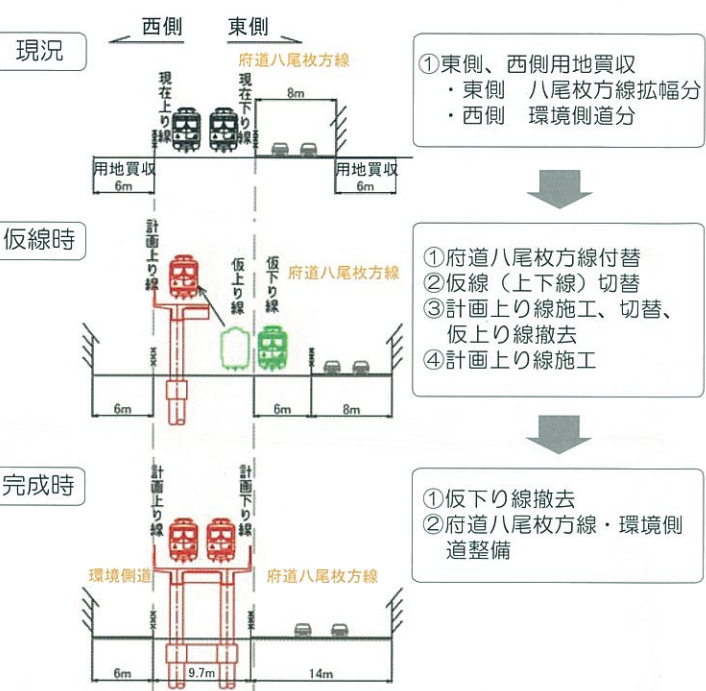
関連事業

	事業名等	事業内容	事業期間	事業主体
①	府道八尾枚方線道路改築事業	3,260m	H25～H40	大阪府
②	環境側道整備事業	6,160m	H25～H40	大阪府

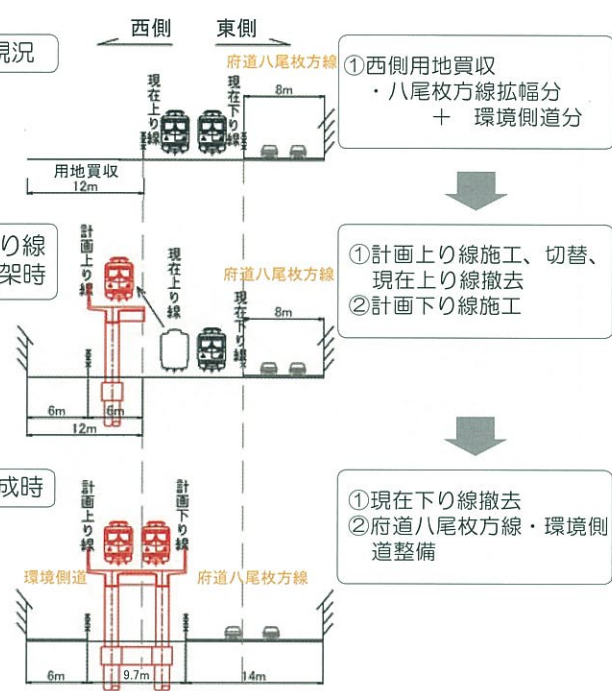
工事計画

平成 31 年度に工事着手し、平成 40 年度に完成し、高架での列車運行開始を予定しています。

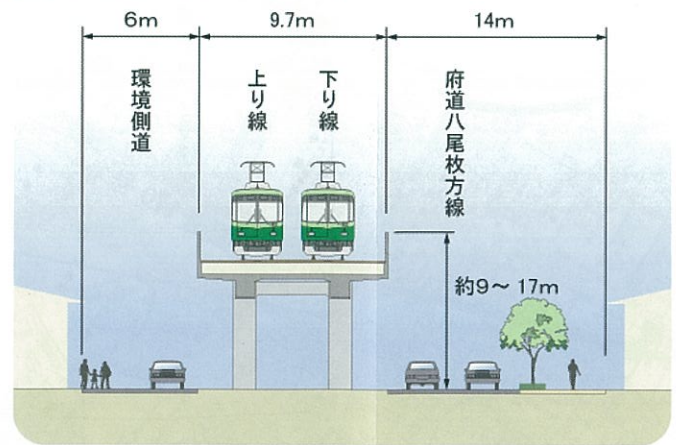
＜仮線高架方式＞



＜別線高架方式＞



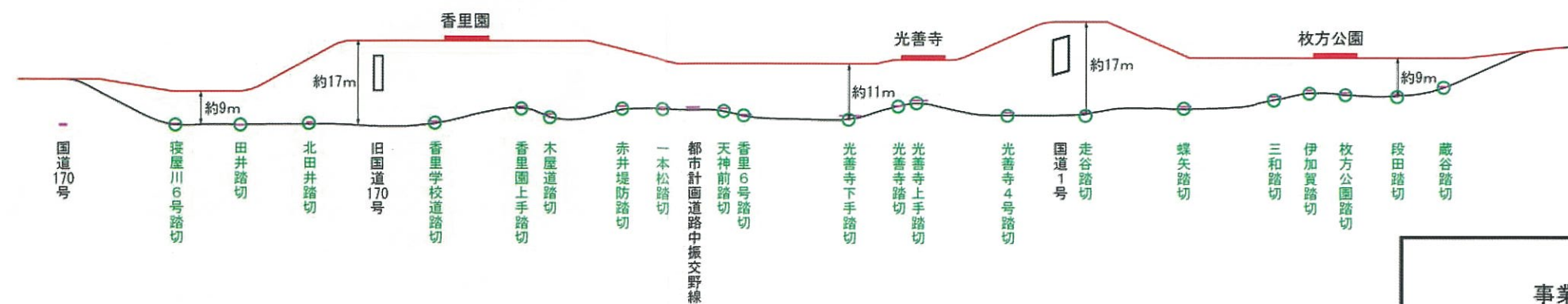
【標準断面イメージ図】



＜完成後の景観／国道 1 号付近＞



＜完成後の景観／南中振公園付近＞

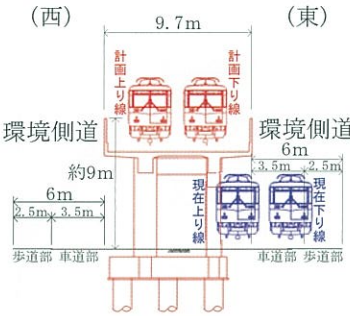


- (注) 1. 仮線区間以外は、別線区間です。
 2. 高架の大部分は「RCラーメン高架橋」となりますが、踏切21ヵ所、国道170号、旧国道170号、都市計画道路中振交野線、国道1号の計25ヵ所については、「PC桁橋」または「鋼桁橋」となります。
 3. 図中の高架高さは、地上面から高欄先端までの高さを示しています。

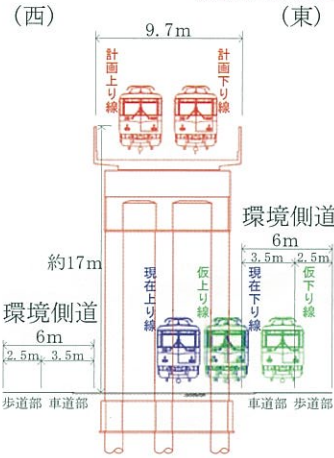
事業計画の概要

高架化の概要

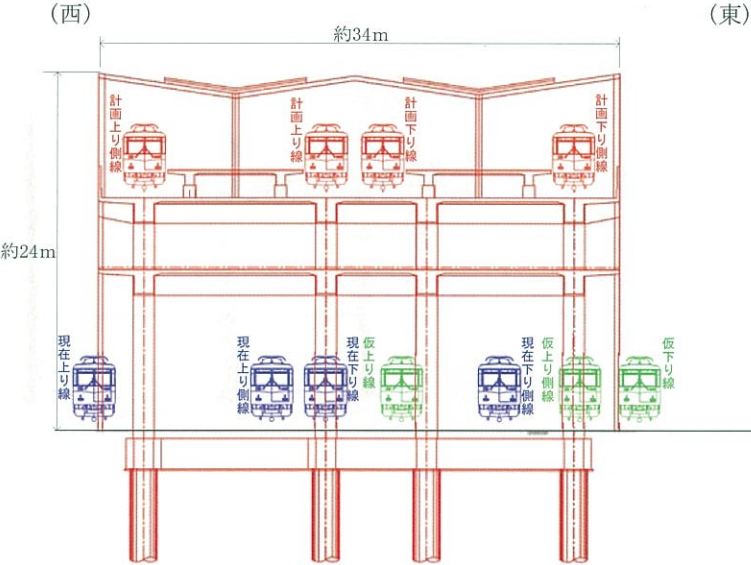
<断面A（寝屋川市駅～香里園駅）>
（別線高架方式）



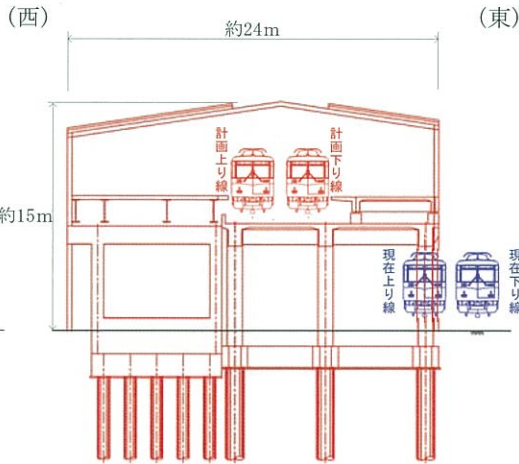
<断面B（寝屋川市駅～香里園駅(旧国道170号付近)）>
（仮線高架方式）



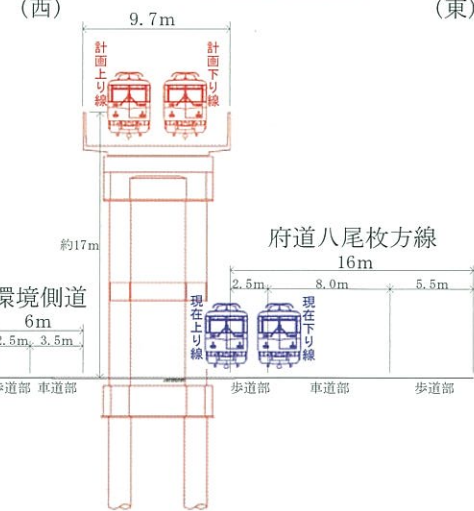
<断面C（香里園駅）>（仮線高架方式）



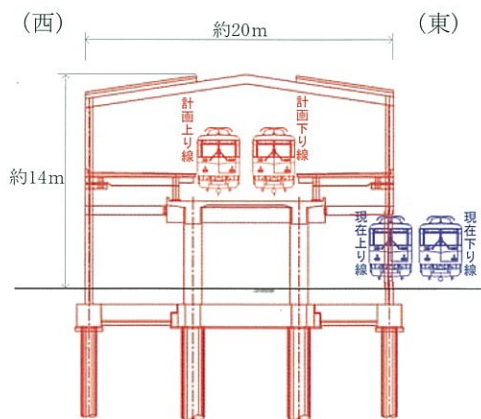
<断面D（光善寺駅）>（別線高架方式）



<断面E（光善寺駅～枚方公園駅(国道1号付近)）>
（別線高架方式）



<断面F（枚方公園駅）>（別線高架方式）



環境影響要因及び環境影響評価項目の選定

環境影響評価の項目（調査、予測及び評価を行う項目）は、大気質から地球環境までの12項目です。

この内、施設の存在に関わる項目が日照障害等3項目、施設の供用に関わる項目が騒音等4項目、工事の実施に関わる項目が大気質等8項目です。

なお、現地調査は、騒音・振動・低周波音・電波障害の4項目について実施しました。

【環境影響要因の内容】

施設の存在	高架構造物等の存在
施設の供用	列車の走行(将来線)、駅施設の供用
工事の実施	建設機械の移動、工事関連車両の走行、列車の走行(仮線)、土地の改変

【環境影響評価の項目】

環境項目	大気質	騒音	振動	低周波音	土壌汚染	日照障害	電波障害	人との活動の場	景観	文化財	廃棄物、発生土	地球環境
環境影響要因												
施設の存在						○	○		○			
施設の供用		○	○	○								○
工事の実施	○	○	○		○			○		○	○	○

(注) は、現地調査を実施した項目を表します。

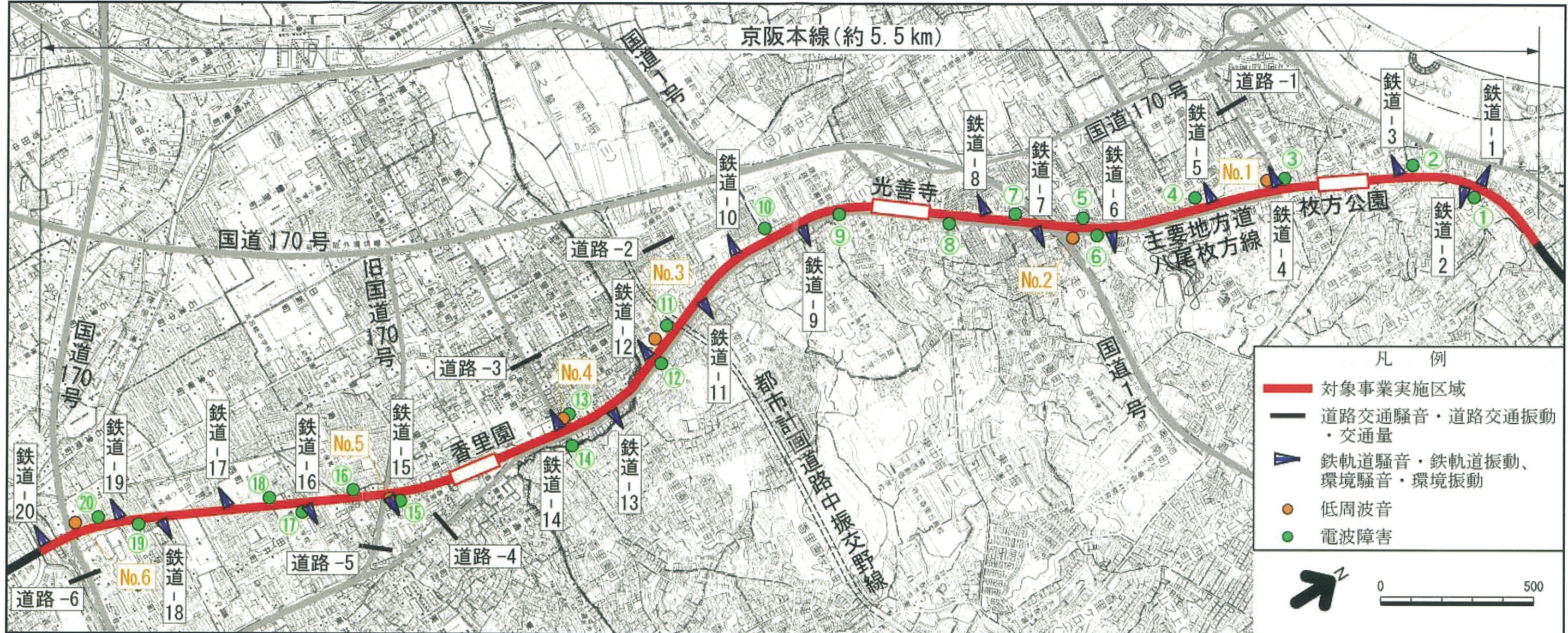


<完成後の景観／旧国道170号付近>

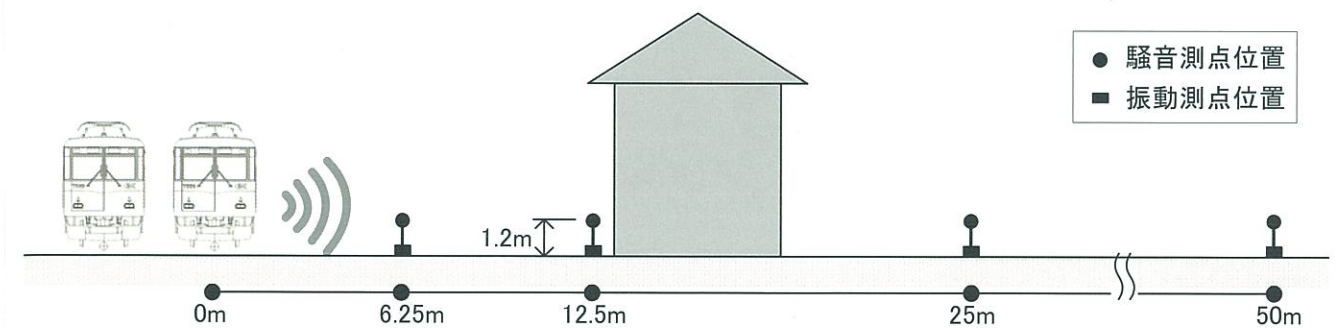


<完成後の景観／田井西公園付近>

<現地調査の概要>



現地調査項目		調査地点	調査時期・頻度
騒音	道路交通騒音	6地点 地上 1.2m	平日 1回 (24時間)
	交通量	6地点	平日 1回 (24時間)
	鉄軌道騒音	20測線 4地点/測線 地上 1.2m	平日・休日各 1回 (1地点: 24時間) (3地点: 3時間)
	環境騒音	20地点 地上 1.2m	平日 1回 (24時間)
振動	道路交通振動	6地点	平日 1回 (24時間)
	鉄軌道振動	20測線 4地点/測線	平日 1回 (1地点: 24時間) (3地点: 3時間)
	環境振動	20地点	平日 1回 (24時間)
低周波音	低周波音	6地点 地上 1.2m	平日 1回 (24時間)
電波障害	テレビジョン電波受信状況	20地点 地上 10m	1回



<鉄道と住居の位置関係のイメージ>

<用語の解説>

○環境騒音・環境振動（該当ページ5/10、6/10）
鉄軌道騒音・振動等の特定の騒音・振動を除外した、その地点固有の騒音・振動を表しています。

○低周波音（該当ページ7/10）
低周波音とは、およそ 100Hz 以下の音のことをいいます。G特性とは人体感覚に合わせた周波数補正特性のことをいい、平坦特性とは補正を行っていない特性のことをいいます。

調査、予測及び評価の結果

1. 大気質

《工事の実施》

(1) 建設機械の稼動に伴う大気質

建設機械の稼動に伴う大気質濃度の予測・評価結果は表1に示すとおりであり、全ての項目で環境保全目標値を満足します。

表1(1) 建設機械の稼動に伴う大気質濃度の予測・評価結果（長期的評価）

項目	単位	環境濃度	工事中の予測結果		環境保全目標値 (年間98%値等と対比)	評価
			年平均濃度	年間98%値等		
二酸化窒素	ppm	0.020	0.020	0.040	1時間値の1日平均値が0.04ppmから0.06ppmまでのゾーン内又はそれ以下であること。	○
浮遊粒子状物質	mg/m ³	0.024～0.026	0.024～0.026	0.059～0.064	1時間値の1日平均値が0.10mg/m ³ 以下であること。	○
二酸化硫黄	ppm	0.004～0.005	0.004～0.005	0.009～0.011	1時間値の1日平均値が0.04ppm以下であること。	○

表1(2) 建設機械の稼動に伴う大気質濃度の予測・評価結果（短期的評価）

項目	単位	環境濃度	工事中の予測結果	環境保全目標値 (1時間濃度と対比)	評価
			1時間濃度		
二酸化窒素	ppm	0.072～0.073	0.091～0.099	0.1～0.2ppm以下であること。	○
浮遊粒子状物質	mg/m ³	0.092～0.107	0.106～0.111	1時間値が0.20mg/m ³ 以下であること。	○
二酸化硫黄	ppm	0.013～0.015	0.013～0.016	1時間値が0.1ppm以下であること。	○

(2) 工事関連車両の走行に伴う大気質

工事関連車両の走行に伴う大気質濃度の予測・評価結果は表2に示すとおりであり、全ての項目で環境保全目標値を満足します。

表2 工事関連車両の走行に伴う大気質濃度の予測・評価結果

項目	単位	環境濃度	工事中の予測結果		環境保全目標値 (年間98%値等と対比)	評価
			年平均濃度	年間98%値等		
二酸化窒素	ppm	0.020	0.020～0.023	0.040～0.043	1時間値の1日平均値が0.04ppmから0.06ppmまでのゾーン内又はそれ以下であること。	○
浮遊粒子状物質	mg/m ³	0.024～0.026	0.024～0.027	0.059～0.065	1時間値の1日平均値が0.10mg/m ³ 以下であること。	○
二酸化硫黄	ppm	0.004～0.005	0.004～0.005	0.009～0.011	1時間値の1日平均値が0.04ppm以下であること。	○

2. 騒音

《現地調査》

(1) 道路交通騒音

道路交通騒音（等価騒音レベル（ L_{Aeq} ））の現地調査結果は、昼間が55～70デシベル、夜間が50～65デシベルとなっています（表4参照）。

(2) 環境騒音

環境騒音（等価騒音レベル（ L_{Aeq} ））の現地調査結果は、昼間が51～70デシベル、夜間が43～66デシベルとなっています。

(3) 鉄軌道騒音

鉄軌道騒音（等価騒音レベル（ L_{Aeq} ））の現地調査結果は、近接側軌道中心から12.5m地点で、平日昼間が61～74デシベル、夜間が56～70デシベル、休日昼間が60～74デシベル、夜間が55～69デシベルとなっています（表3参照）。

《施設の供用》

(1) 列車の走行（将来線）に伴う騒音

鉄軌道騒音の等価騒音レベル（ L_{Aeq} ）の予測・評価結果は表3に示すとおりであり、現況と変化がない1地点を除いて全ての地点で環境保全目標値を満足します。

表3 鉄軌道騒音の現地調査結果及び予測・評価結果（将来線）

<予測地点：現在線の近接側軌道中心から12.5m地点の地上1.2m高さ>

(単位：デシベル)

予測地点	等価騒音レベル						環境保全 目標値	評価
	①現況 ²⁾		②将来線 ²⁾		②-①			
	昼 間 ¹⁾	夜 間 ¹⁾	昼 間 ¹⁾	夜 間 ¹⁾	昼 間 ¹⁾	夜 間 ¹⁾		
鉄道-1	61	56	58	54	-3	-2	騒音レベル の状況を改 良前より改 善すること	○
鉄道-2	69	65	57	53	-12	-12		○
鉄道-3	63	59	55	51	-8	-8		○
鉄道-4	68	64	58	53	-10	-11		○
鉄道-5	67	64	58	54	-9	-10		○
鉄道-6	69	64	57	53	-12	-11		○
鉄道-7	70	66	57	53	-13	-13		○
鉄道-8	74	70	57	52	-17	-18		○
鉄道-9	68	63	57	53	-11	-10		○
鉄道-10	66	61	58	53	-8	-8		○
鉄道-11	69	64	59	55	-10	-9		○
鉄道-12	68	64	58	54	-10	-10		○
鉄道-13	68	64	55	51	-13	-13		○
鉄道-14	67	63	55	51	-12	-12		○
鉄道-15	64	59	54	50	-10	-9		○
鉄道-16	69	65	57	53	-12	-12		○
鉄道-17	67	63	60	56	-7	-7		○
鉄道-18	68	64	61	57	-7	-7		○
鉄道-19	70	67	62	57	-8	-10		○
鉄道-20	70	66	70	66	0	0		△ ³⁾

(注) 1. 時間区分は、昼間が7～22時、夜間が22時～翌日7時です。

2. 「①現況」は平日の現地調査結果、「②将来線」は将来線時の予測結果です。

3. 軌道位置及び軌道構造が現在と変わらないため、騒音は現況と変わらないものと予測しています。

騒音の目安

騒音レベル (デシベル)	目安
40	市内の深夜
50	図書館
60	普通の会話
70	騒々しい事務所
80	バス車内
90	騒々しい工場

振動の目安

振動レベル (デシベル)	目安
50	人体に感じない程度
60	静止している人が感じる程度
70	大勢の人が感じる程度の もので、戸、障子がわず かに動く

府下における低周波音の状況

音圧レベル (デシベル)	目安
63～79	住居地域
67～83	工業系地域
69～82	商業系地域
71～94	道路沿道
80～91	高架道路沿道

調査、予測及び評価の結果

《工事の実施》

(1) 建設機械の稼動に伴う騒音

建設作業騒音は、万能塀等を工事敷地境界に地盤面から3m高さで設置した場合、工事敷地境界での騒音レベルの90%レンジ上端値(L_{A5})は85デシベル以下と予測され、環境保全目標値(85デシベル)を満足します。

(2) 工事関連車両の走行に伴う騒音

工事関連車両の走行に伴う等価騒音レベルの予測・評価結果は表4に示すとおりであり、全ての予測断面で環境保全目標値を満足します。また、等価騒音レベルの増加量は全ての断面で1デシベル以下と予測され、現況の騒音を著しく悪化させるものではありません。

表4 工事関連車両の走行に伴う等価騒音レベル(昼間¹⁾)の予測・評価結果

(単位: デシベル)

予測断面	等価騒音レベル					環境保全 目標値	評 価
	現 況 2)	掘削・線路撤去時		コンクリート打設時			
		工事中	増加量	工事中	増加量		
道路-1	66	66	0.3	66	0.4	70 以下	○
道路-2	57	58	1.0	58	1.4	65 以下	○
道路-3	65	65	0.2	65	0.2	70 以下	○
道路-4	66	66	0.1 未満	66	0.1 未満		○
道路-5	55	55	0.1	55	0.1		○
道路-6	70	70	0.1 未満	70	0.1 未満		○

(注) 1. 昼間とは、6～22時です。

2. 現況は、等価騒音レベルの現地調査結果です。

(3) 列車の走行(仮線)に伴う騒音

鉄軌道騒音の等価騒音レベル(L_{Aeq})の予測・評価結果は表5に示すとおりであり、3m高さの万能塀等を設置した場合、現況と変化がない1地点を除いて全ての地点で環境保全目標値を満足します。

表5 鉄軌道騒音の現地調査結果及び予測・評価結果(仮線) <3m高さの万能塀等を設置した場合>

<予測地点: 現在線の近接側軌道中心から12.5m地点の地上1.2m高さ>

(単位: デシベル)

予測地点	等価騒音レベル						環境保全 目標値	評価
	①現況 ²⁾		②仮線 ²⁾		②-①			
	昼 間 ¹⁾	夜 間 ¹⁾	昼 間 ¹⁾	夜 間 ¹⁾	昼 間 ¹⁾	夜 間 ¹⁾		
鉄道-1	61	56	60	56	-1	0	騒音レベル の状況を改 良前より改 善すること	△ ³⁾
鉄道-2	69	65	58	55	-11	-10		○
鉄道-3	63	59	51	47	-12	-12		○
鉄道-12	68	64	56	52	-12	-12		○
鉄道-13	68	64	58	53	-10	-11		○
鉄道-14	67	63	56	51	-11	-12		○
鉄道-15	64	59	54	49	-10	-10		○
鉄道-16	69	65	57	54	-12	-11		○
鉄道-18	68	64	56	52	-12	-12		○
鉄道-19	70	67	59	55	-11	-12		○
鉄道-20	70	66	59	55	-11	-11	○	

(注) 1. 時間区分は、昼間が7～22時、夜間が22時～翌日7時です。

2. 「①現況」は平日の現地調査結果、「②仮線」は仮線時の予測結果です。

3. 軌道構造が現在と変わらない箇所であり、騒音は現況とほとんど変わらない予測となります。

3. 振動

《現地調査》

(1) 道路交通振動

道路交通振動(振動レベルの80%レンジ上端値(L_{10}))の現地調査結果は、昼間が32～42デシベル、夜間が25～38デシベルとなっています(表7参照)。

(2) 環境振動

環境振動(振動レベルの80%レンジ上端値(L_{10}))の現地調査結果は、昼間が27～43デシベル、夜間が25～39デシベルとなっています。

(3) 鉄軌道振動

鉄軌道振動(上位半数のピーク振動レベル(L_{max})の平均値)の現地調査結果は、近接側軌道中心から12.5m地点で、50～61デシベルとなっています(表6参照)。

《施設の供用》

(1) 列車の走行(将来線)に伴う振動

鉄軌道振動の振動レベルピーク値(L_{max})の予測・評価結果は表6に示すとおりであり、全ての地点で環境保全目標値を満足します。

表6 鉄軌道振動の現地調査結果及び予測・評価結果(将来線)

<予測地点: 現在線の近接側軌道中心から12.5m地点>

(単位: デシベル)

予測地点	振動レベルのピーク値		環境保全目標値 ²⁾	評価
	現況 ¹⁾	将来線 ¹⁾		
鉄道-1	50	51	60以下 ²⁾	○
鉄道-2	54	42		○
鉄道-3	50	42		○
鉄道-4	54	42		○
鉄道-5	54	43		○
鉄道-6	61	43		○
鉄道-7	56	43		○
鉄道-8	57	43		○
鉄道-9	55	42		○
鉄道-10	56	43		○
鉄道-11	54	43		○
鉄道-12	60	43		○
鉄道-13	53	42		○
鉄道-14	56	42		○
鉄道-15	53	42		○
鉄道-16	58	43		○
鉄道-17	57	43		○
鉄道-18	58	43		○
鉄道-19	57	43		○
鉄道-20	56	56		○

(注) 1. 「現況」は現地調査結果、「将来線」は将来線時の予測結果です。

2. 鉄軌道振動については、環境基準、規制基準等の基準が定められていないことから、振動規制法を参考にして、道路交通振動の限度のうち最も厳しい基準(60デシベル)を環境保全目標値として設定しました(列車の走行(仮線)に伴う振動も同様)。

調査、予測及び評価の結果

《工事の実施》

(1) 建設機械の稼動に伴う振動

建設作業振動は、振動レベルの 80%レンジ上端値 (L_{10}) で 75 デシベル以下と予測され、環境保全目標値 (75 デシベル) を満足します。

(2) 工事関連車両の走行に伴う振動

工事関連車両の走行に伴う振動レベルの 80%レンジ上端値の予測・評価結果は表 7 に示すとおりであり、全ての予測断面で環境保全目標値を満足します。また、振動レベルの 80%レンジ上端値の増加量は全ての断面で 1 デシベル以下と予測され、現況の振動を著しく悪化させるものではありません。

表 7 工事関連車両の走行に伴う振動レベル（昼間¹⁾）の予測・評価結果

（単位：デシベル）

予測断面	振動レベルの 80%レンジ上端値					環境保全 目標値	評 価
	現 況 ²⁾	掘削・線路撤去時		コンクリート打設時			
		工事中	増加量	工事中	増加量		
道路-1	35	35	0.3	35	0.4	65	○
道路-2	32	33	1.1	33	1.4	65	○
道路-3	42	42	0.2	42	0.2	70	○
道路-4	35	35	0.1 未満	35	0.1 未満	65	○
道路-5	32	32	0.1 未満	32	0.1	65	○
道路-6	42	42	0.1 未満	42	0.1 未満	70	○

（注） 1. 昼間とは、6～21 時です。

2. 現況は、振動レベルの 80%レンジ上端値の現地調査結果です。

(3) 列車の走行（仮線）に伴う振動

鉄軌道振動の振動レベルピーク値 (L_{max}) の予測・評価結果は表 8 に示すとおりであり、鉄道-13 地点以外の地点は環境保全目標値を満足します。鉄道-13 地点については、環境保全目標値に対して 1 デシベル上回ると予測されるため、路盤の強化やバラストマットの設置等を行うことにより、鉄軌道振動を低減させることで、鉄道-13 地点についても、環境保全目標値を満足させます。

表 8 鉄軌道振動の現地調査結果及び予測・評価結果（仮線）

＜予測地点：現在線の近接側軌道中心から 12.5m 地点＞

（単位：デシベル）

予測地点	振動レベルのピーク値		環境保全目標値	評価
	現況 ¹⁾	仮線 ¹⁾		
鉄道-1	50	49	60 以下	○
鉄道-2	54	60		○
鉄道-3	50	50		○
鉄道-12	60	59		○
鉄道-13	53	61		×→○ ²⁾
鉄道-14	56	50		○
鉄道-15	53	60		○
鉄道-16	58	57		○
鉄道-18	58	55		○
鉄道-19	57	54		○
鉄道-20	56	56		○

（注） 1. 「現況」は現地調査結果、「仮線」は仮線時の予測結果です。

2. 路盤の強化やバラストマットの設置等を行うことにより、鉄軌道振動を低減させます。

4. 低周波音

《現地調査》

1～80Hz における平坦特性 50%時間率音圧レベルの最大値は 68～88 デシベルとなっており、いずれの地点の低周波音も一般環境中に存在するレベルの範囲（概ね 90 デシベル以下）です。

1～20Hz における G 特性 5%時間率音圧レベルの最大値は 76～89 デシベルとなっています。ISO-7196 では低周波音について、1～20Hz の周波数範囲における G 特性音圧レベルが 100 デシベルを越えると知覚できるとされていますが、いずれの地点の測定値もこれを下回っています。

列車通過時の低周波音の G 特性音圧レベルのピーク値は、76～84 デシベルとなっています。

《施設の供用》

(1) 列車の走行（将来線）に伴う低周波音

列車の走行に伴う低周波音の予測・評価結果は表 9 に示すとおりであり、全ての地点で環境保全目標を満足します。なお、低周波音の予測は、現地調査地点のうち、相対的に支間距離が長い 3 地点を予測地点としました。

表 9 列車の走行に伴う低周波音の現地調査結果及び予測・評価結果

予測地点	構造	低周波音圧レベル（デシベル）					
		現況 ¹⁾				将来線 ¹⁾	
		平坦特性 L_{50} 最大値	1-20Hz L_5 最大値	列車通過時の最大値		列車通過時の最大値	
No. 2	橋梁	82	89	95	84	93	88
No. 3	高架橋	68	77	82	79	86	87
No. 5	高架橋	73	77	94	81	86	87
環境保全目標		—	—	—	—	90 以下 または現況の列車通過時の低周波音圧レベル	100 以下
評価		—	—	—	—	○	○

（注） 1. 「現況」は現地調査結果、「将来線」は将来線時の予測結果です。

5. 土壌汚染

《工事の実施》

(1) 土地の改変

土地の改変区域の土地の履歴、現在の土地利用状況等の調査結果では、土壌汚染の可能性が予測されました。工事により地盤の掘削や現在の軌道敷の土地を改変する際は、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に基づき調査し、土壌汚染が確認された場合は法律及び条例に基づき適切に処理する計画であることから土壌汚染による影響はないものと評価します。

6. 日照障害

《施設が存在》

本事業では、鉄道の高架化と併せて環境側道を幅員 6m で整備することから、国道 1 号交差部等、高架構造物が特に高い一部区間を除き、4 時間又は 5 時間の等時間日陰線位置は道路敷地内となります。駅舎部については、駅前広場が計画される予定であり、同等時間日陰線位置はその敷地内に概ね収まるものと考えられます。なお、環境保全目標値を上回ると予測された国道 1 号交差部付近、旧国道 170 号交差部付近については、「公共施設の設置に起因する日陰により生ずる損害等に係る費用負担について」（昭和 51 年 2 月 23 日、建設省計用発第 4 号）に基づき、適切に対応します。

調査、予測及び評価の結果

7. 電波障害

《現地調査》

大阪局から送信されるテレビジョン放送局（7局）は、高層マンションが多く立地する香里園付近で一部チャンネルに受信障害がみられますが、大部分の地点では受信品質は概ね良好でした。

京都局から送信されるテレビジョン放送局（2局）は、香里園付近で受信障害がみられますが、枚方市は、概ね受信品質は良好でした。

枚方局から中継されるテレビジョン放送局（1局）は、寝屋川市域では多くの地点で受信障害がみられました。

《施設の使用》

高架構造物の存在による電波障害の予測結果では、一部地域でテレビジョン電波の受信障害の発生が予測されます。そのため、CATVへの接続など、適切な環境保全措置により、視聴の確保に努めます。

8. 人と自然との触れ合いの活動の場

《工事の実施》

(1) 土地の改変

走谷公園、南中振公園、香里北さざんか公園については、快適性に変化が生じると予測され、田井西公園は利用性、快適性に変化が生じると予測されます。しかし、今後、全ての公園において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、公園管理者と協議し対策を講じることから、利用者への影響が低減されるよう配慮されているものと評価します。

9. 景観

《施設の使用》

対象事業実施区域の周辺地域では、高架構造物等の出現により景観が変化しますが、景観資源の眺望等に影響を及ぼす程度ではないものと予測します。高架構造や駅舎の外観・意匠・色彩については、大阪府景観計画等の基準を遵守し、周辺環境と調和した景観形成を図ります。

また、対象事業実施区域周辺では、淀川の四季、万年寺山の緑陰が枚方八景に、淀川河川公園が新寝屋川八景にそれぞれ指定され、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ます。

10. 文化財

《工事の実施》

(1) 土地の改変

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を行い、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ます。

また、工事中に埋蔵文化財を発見した場合には、大阪府教育委員会等の関係機関と協議を行い記録保存等の処置を講じることから、文化財保護法に基づき埋蔵文化財包蔵地における埋蔵文化財の保護に努めることができると評価します。

11. 廃棄物、発生土

《工事の実施》

(1) 土地の改変

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ことにより、「大阪 21 世紀の新環境総合計画」（平成 23 年 3 月、大阪府）における目標の達成に支障を及ぼすものではないことから、環境保全目標を達成するものと評価します。

12. 地球環境

《施設の使用》

(1) 駅施設の供用に伴う地球環境

駅施設の供用における主な二酸化炭素排出源は、エレベーター、エスカレーターの電力消費によるものであり、エレベーター及びエスカレーターの電力消費に伴う二酸化炭素排出量は、約 100 t-CO₂/年と予測されます。施設の供用に伴う地球環境への影響は、適切な環境保全措置を行うことにより、環境基本計画、大阪府環境総合計画等、国又は大阪府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すものではないものと評価します。

《工事の実施》

(1) 建設機械の稼働に伴う地球環境

建設機械の稼働に伴う二酸化炭素排出量は約 8,100 t-CO₂と予測され、2008 年度の大阪府内の二酸化炭素排出量 51,940,000 t-CO₂と比較すると、0.02%となっています。建設機械の稼働に伴う地球環境への影響は、適切な環境保全措置を行うことにより、環境基本計画、大阪府環境総合計画等、国又は大阪府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すものではないものと評価します。

(2) 工事関連車両の走行に伴う地球環境

工事関連車両の走行に伴う二酸化炭素排出量は、約 15,220 t-CO₂と予測され、2008 年度の大阪府内の二酸化炭素排出量 51,940,000 t-CO₂と比較すると、0.03%となっています。工事関連車両の走行に伴う地球環境への影響は、適切な環境保全措置を行うことにより、環境基本計画、大阪府環境総合計画等、国又は大阪府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すものではないものと評価します。



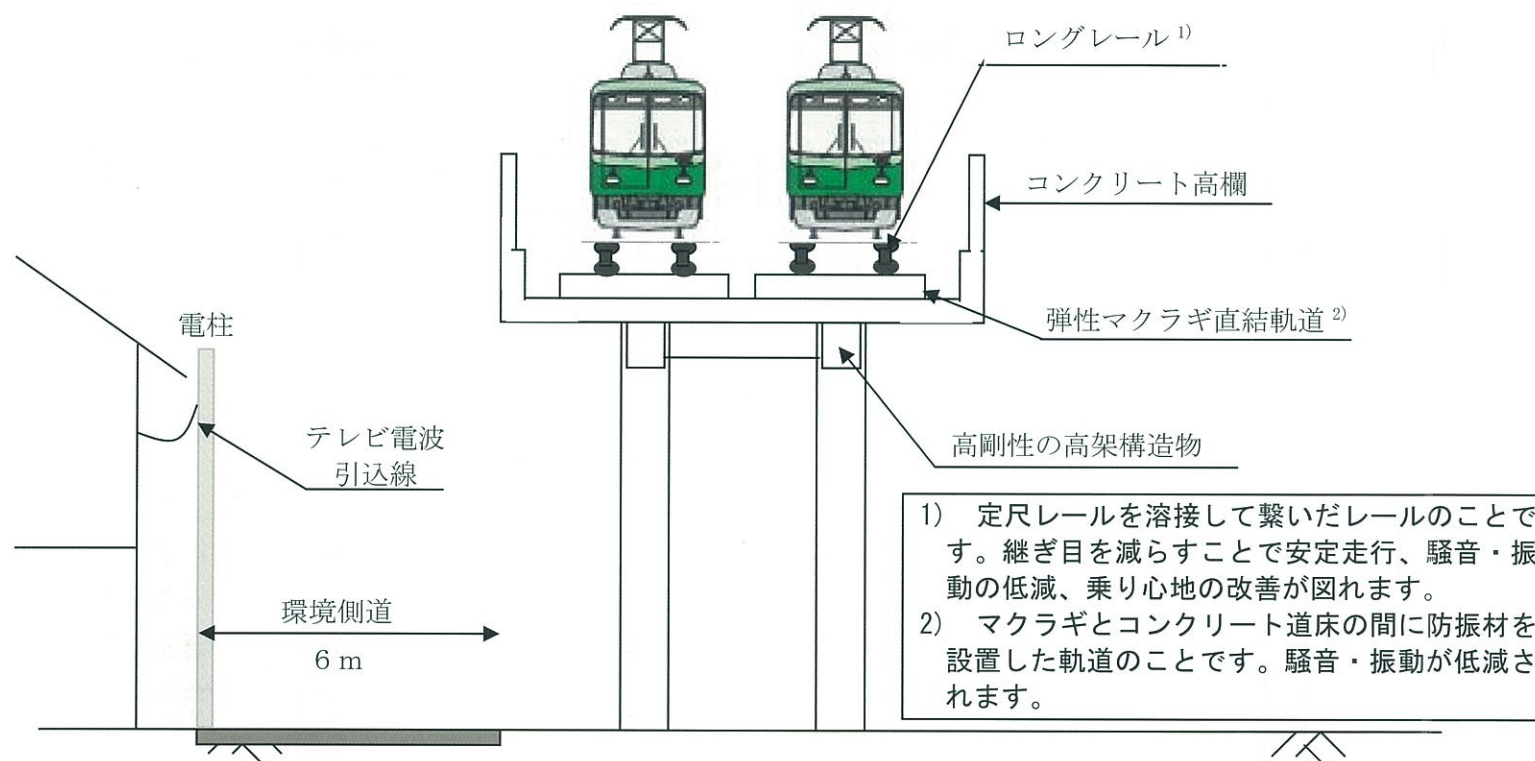
＜完成後の景観／香里園駅付近＞



＜完成後の景観／枚方公園駅付近＞

主な環境保全措置の内容

施設の存在・供用



<鉄道に係る環境保全措置>

- ・ 騒音・振動が低減されるロングレール、弾性マクラギ直結軌道や防音効果のあるコンクリート高欄を採用する等の対策を講じます。
- ・ 日照障害や電波障害に対しては、補償やCATVへの接続など必要な措置を講じます。
- ・ 高架床版に排水溝を設け、橋脚部に排水パイプを設置し地盤に浸透させることや貯水槽を設置する等の雨水排水への対応を図ります。

<駅施設に係る環境保全措置>

- ・ リサイクル可能な廃棄物については、100%のリサイクルに努めます。
- ・ 省エネルギー型の機器等を採用し、エネルギーの効率的な利用に努めます。
- ・ 照明は、光源、点灯装置、器具本体それぞれの効率を高めた高効率照明器具で、長寿命のものを選定します。
- ・ エレベータ・エスカレーターは、インバータ制御方式を採用するなど省エネルギー化に努めます。
- ・ 水資源の有効活用を念頭に置き、鉄道施設内での再利用など、環境に配慮した新技術の採用を検討します。



透明タイプのゴミ箱



リサイクルされる使用済み車輪



再生トイレットペーパー

京阪電鉄の分別収集やリサイクル例

建設工事中

散水や工事用通路の舗装により粉じんの飛散防止

万能塀等の設置による騒音の低減



- ・ 排出ガス対策型・低騒音型・低振動型・低炭素型建設機械の指定を受けた機種については、それらの建設機械を使用します。
- ・ 「特定特殊自動車排出ガス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します。
- ・ 点検・整備を十分に行い、無理な負荷が生じないようにします。
- ・ 不要な空ふかしやアイドリングをしません。

- ・ 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します。
- ・ 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います。
- ・ 低騒音、低振動工法を採用します。
- ・ 適正な車種・規格を選定し、車両数を削減するよう努めます。また、工事の平準化により、ピーク時の車両数を削減します。
- ・ 工事関連車両の走行ルートを選定は、周辺道路の利用状況や住居の立地状況等に十分配慮して行います。
- ・ 工事中の雨水による濁水が周辺の用水路等に排出されないように適切な排水処理対策を行います。
- ・ 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、工事着手前の段階から土地の使用履歴等調査などを行い、必要な対応を行います。
- ・ 埋蔵文化財に関しては、大阪府教育委員会等の関係機関と協議し、適切に対応します。
- ・ 廃棄物、発生土の再使用、再生利用等のリサイクルに努めます。

<用語の解説>

○環境影響評価制度

環境影響評価制度は、事業者が、環境に影響を及ぼすおそれのある事業の実施にあたりあらかじめ環境影響評価を行うとともに、事業の実施以後に事後調査を行うことにより、環境の保全について適正な配慮がなされることを目的とする制度です。このため、住民の参加、知事や市町村長の関与等の手続や調査・予測・評価の方法などが大阪府の条例で定められています。

○二酸化窒素（ NO_2 ）（該当ページ5/10）

空気中の窒素や燃料中に含まれている窒素分が燃焼過程で酸素と結合して一酸化窒素となり、これが大気中で酸化されてできる気体のことです。低濃度の二酸化窒素を長期間吸った場合は、せきやたんが出やすくなるなど呼吸器に影響を生じます。

○浮遊粒子状物質（SPM）（該当ページ5/10）

大気中を浮遊する粒子状物質のうち、粒径が10ミクロン以下のものをいい、代表的な大気汚染物質の一つです。

○二酸化硫黄（ SO_2 ）（該当ページ5/10）

燃料中に含まれている硫黄分が燃焼過程で酸素と結合してできる気体のことです。二酸化硫黄は、呼吸器を刺激し、せき、ぜんそく、気管支炎などの障害を引き起こします。

○ppm（parts per millionの略）（該当ページ5/10）

百万分中の幾分であるかを示す分率です。大気汚染の汚染物質の濃度を表示するのに使われており、 1m^3 の大気中に 1cm^3 の汚染物質が存在する場合の濃度を1ppmで示しています。

○環境基準

環境基本法に基づいて「環境基準は、大気の汚染、水質の汚濁、土壌の汚染及び騒音に係る環境上の条件について、それぞれ、人の健康を保護し、及び生活環境を保全する上で維持されることが望ましい基準」と定められています。

○長期的評価・短期的評価（該当ページ5/10）

測定結果が環境基準に適合したかどうかを判断する際に用いられる評価方法です。長期的評価は1年間の測定結果、短期的評価は1時間の測定結果と対比します。

○年間98%値等（該当ページ5/10）

大気質の長期的評価を行う際に使用される指標のことです。年間98%値とは、値の低い方から数えて98%目の日数の番号に該当する日平均値のことを表します。

○等価騒音レベル（ L_{Aeq} ）（該当ページ5/10、6/10）

一定の時間内に測定された騒音をエネルギー量として平均し、その平均値から音の大きさ（デシベル）を求めた値で、騒音の評価手法として国際的に用いられています。

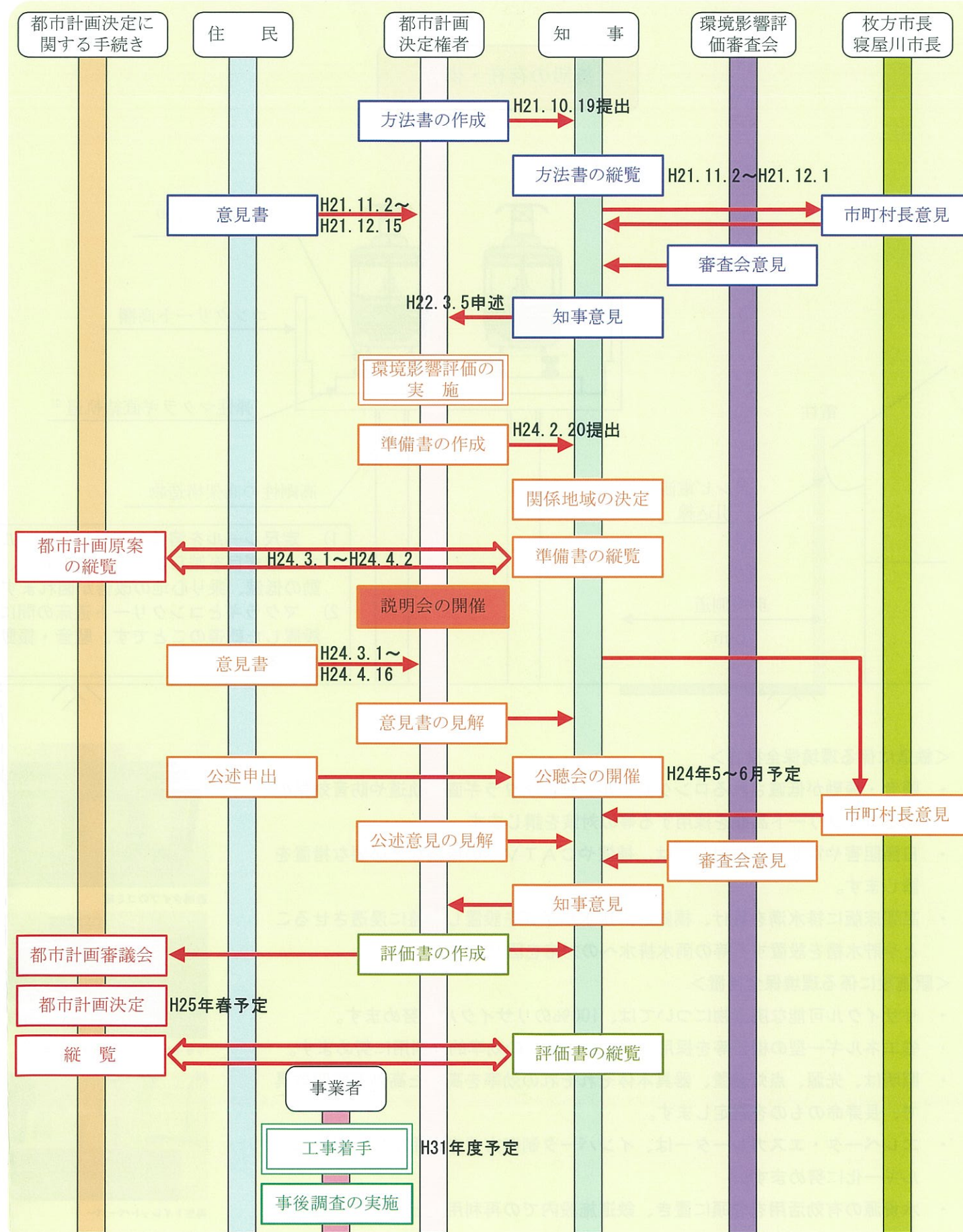
○振動レベル（該当ページ6/10、7/10）

振動レベルとは、人体を対象とする振動の評価尺度として、振動加速度レベルを人の振動感覚（振動感覚補正特性）で補正した量をいい、単位はデシベルを用います。

○90%レンジ、80%レンジ（該当ページ6/10、7/10）

変動がはげしい騒音を測定してそのデータを処理する場合、ある時間ごとに瞬間値を読みとった十分な数の測定値を大小順に並べて累積度数曲線をひいたとき、その曲線の下端及び上端でそれぞれ5%を除いた変動幅を90%レンジといい、95%を切る点が90%レンジの上端値（ L_5 ）、5%を切る点が90%レンジの下端値（ L_{95} ）です。工場及び建設作業の騒音の評価方法として、この上端値が用いられています。なお、振動の評価方法として、80%レンジの上端値（ L_{10} ）が用いられています。

大阪府環境影響評価条例に基づく環境影響評価手続きの流れの概要



高額・多量な学習教材販売目的の家庭教師派遣に注意を

くらしのメモ

消費生活センターだより

相談受付は午前9時～午後4時 桜木町5番30号
(正午～午後1時を除く) ☎828-0397

慎重にしましょう

高額・長期の契約をして、子どもの意欲が持続せず、途中でやめてしまふことも考えられます。子どもの成長に合わせて選択できるよう、高額・長期の契約は避けたほうがよいでしょう。

ハクリンクオフ・中途解約が可能にともなう訪問販売で学習教材を契約したときは、ハクリンクオフができます。家庭教師や指導員が学習教材の契約は「特定継続的役務取引」



としてハクリンクオフのほかに、中途解約もできます。△断るときはきつぱりと△長時間にわたって勧誘を続ける業者もいます。不要なときは、きつぱり断りましょう。

医療機関債の勧誘トランプルが増加

電話や訪問で高齢者などを勧誘する医療機関債のトランプルが増えています。消費者庁では、不適切な医療機関債の発行・勧誘に注意を呼びかけています。△わしくは市立消費生活センターに問い合わせてください。

これらのトランプルでは勧誘時に「医療機関債」は「国債と同じ」「高い利息がつく」「預貯金と同じ」など事実と異なる説明や高利率であることだけを強調するなどの問題が指摘されています。

△医療機関債とは、医療法人(病院)側が借り手、消費者側が貸し手となるお金の貸し借り(金銭消費貸借契約)であり、国債などとはリスクが大きく異なります。強引に勧誘を受けても、必要のない契約であればきつぱり断りましょう。少しでも不審に感じたり、不本意な契約をしたらなどは市立消費生活センターへ相談してください。

京阪本線 連続立体交差事業

環境影響評価準備書などの説明会

東部大阪都市計画都市高速鉄道京阪本線(寝屋川市・枚方市)についての環境影響評価準備書などの説明会を開きます。

①3月15日(木)・16日

(金)市立西北コミュニティセンター体育館①7日、②アルカスホール、いずれも午後7時～8時30分、開場は午後6時30分、上座き・靴を入れる袋が必要。※駐車場はありません。

申込 当日直接
④府総合計画課施設計画グループ(☎06・6944・9274) または市役所都市計画室(連立担当) 縦覧と意見の募集

▽縦覧期間 いずれも3月1日～4月2日(③は3月15日まで)
▽意見書の提出期間 いずれも3月1日～4月16日(③は3月15日まで)
(①)東部大阪都市計画都市高速鉄道京阪本線(寝屋川市・枚方市)に係る環境影響評価準備書
(②)縦覧場所 市役所本館1階市民情報コーナー
▽意見書の提出先 府総合計画課施設計画グループ
④準備書の内容について 府総合計画課施設計画グループ(☎06・6944・9274) ②縦覧について 府環境保全課アセスメントグループ(☎06・6210・0000)
(③)東部大阪都市計画室(連立事業) △案件 次のとおり
①都市高速鉄道京阪電気鉄道京阪本線(府決定)
②都市計画道路枚方八尾線ほか2路線(府決定)
③都市計画下水道寝屋川北郡流域下水道(府決定)
④都市計画道路富田東区立相立

住まいの耐震キャンペーン

△個別無料相談会
▽日時 3月15日(木)午後3時～3時
▽場所 市役所1階玄関ロビー
△内容 建築士による耐震相談
申込 電話でまちづくり指導課
△コソサート
左のヒアシスト・智内威雄さんによるコソサート

です。長島晴明さん(門真市出身)のトーク・写真展も行われます。

▽日時 3月23日(金)午後2時～5時(開場は午後1時)
▽場所 ルミエールホール大ホール(門真市民文化会館)
△入場料 無料
※申込順ですが、空席があれば当日入場できます。
申込 電話でルミエールホール(☎06・6908・5300)
△写真展
長島晴明さんによる写真展です。
▽日時 3月12日～16日の午前9時～午後5時
▽場所 市役所玄関ロビー
※ 写真展の指導課
△まちづくりの指導課

大型家具類・電化製品の処分は申込が必要です

引越しなどで出るごみや大型家具類(縦40cm×横100cm×奥行40cm以上、着火装置のあるガセットコンロ・石油・ガスストーブなどは、臨時ごみ(有料)となり、申込が必要)と、エアコン、テレビ、冷蔵庫、冷凍庫、洗濯機、衣類乾燥機を処分するときには、家電リサイクル法により、リサイクル料金が必要になります。

△処分方法
①製品を購入した販売店、新たに購入する販売店に引き取りを依頼してください。○依頼できないときは、郵

便局でリサイクル券を購入し、臨時ごみに申込をしてください(収集、運搬手数料が別に必要)。
△ごみ出しのお願い
①電化製品や臨時ごみは、屋外で収集車両が入れる場所に出してください。○収集のときは、立ち会が必要で、リサイクル券が必要です。
②リサイクル券は、張らずに収集職員に渡してください。
申込 市臨時ごみ受付(☎868・5374)平日午前8時30分～午後5時
市臨時ごみ受付またはクリーン業務課(☎820・7400)

市美術公募展

豊かな市民芸術文化を養うことを目的に、市内の芸術文化に取り組んでいる人から広く出展作品を募集します。

応募作品のなかから、審査により展覧作品を決定し、市立市民ギャラリーで公募展を開きます。

▽募集内容 日本画、洋画、版画、彫刻、立体造形、工芸、写真など
▽対象 市内在住・在職・在学の高校以上の個人
▽応募規定 本人が制作したもので、ほかの公募展などに未発表の作品に限る

※作品のサイズなどについては募集要項を見てください。

▽応募点数 1人2点まで
▽出品料(無料)
▽公募展期間 6月23日～30日
応募・出品 募集要項の応募

くみ取り通帳が変更になる

4月からくみ取り通帳が現在のクリーム色からピンク色に変わります。切り替は5月2日(月)から市役所市民課、各市民センターで行います。現在のくみ取り通帳を必ず持ってきてください。

△くみ取り券の廃止
4月からくみ取り券が廃止されます。くみ取り料金は市役所市民課、各市民センターで申込票に必要事項を記入し、支払いをお願いします。

△クリーン施設緑園(☎826・7700)



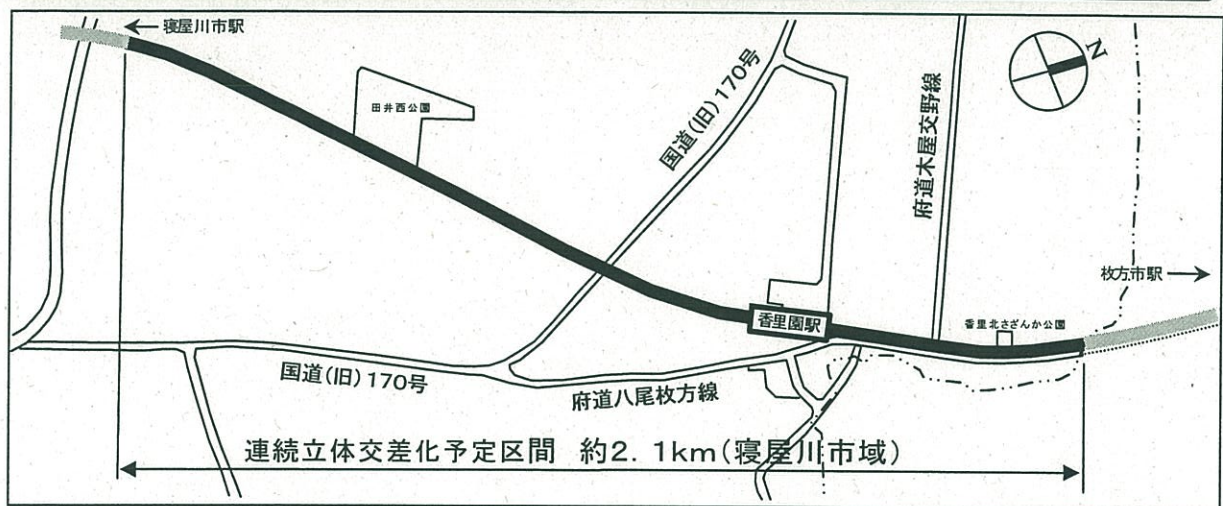
京阪本線(寝屋川市・枚方市)連続立体交差事業に係る 環境影響評価準備書等の説明会のお知らせ

大 阪 府
寝 屋 川 市

皆様には、ますますご清栄のこととお慶び申し上げます。

このたび、京阪本線（寝屋川市幸町～香里園駅付近）の連続立体交差化に伴い、大阪府環境影響評価条例に基づく「環境影響評価準備書」を作成しましたので、その内容等についての説明会を、下記により開催することとしましたのでお知らせいたします。

位置図



説明会の日時及び会場

	日 時	会 場	自治会名
①	平成 24 年 3 月 15 日(木) 午後 7 時 00 分～8 時 30 分	寝屋川市立西北コミュニティセンター	香里北之町、香里新町、香里本通町、ロイヤルメドウ香里園タワー 香里南之町西町会、香里南之町東町会、香里南之町南町会、 寿町、香里園寿町、寿町大和区、 プランズタワー香里園ロジューマン
②	平成 24 年 3 月 16 日(金) 午後 7 時 00 分～8 時 30 分	寝屋川市立西北コミュニティセンター	田井西町東、田井西町、田井町、 音羽町、緑町
③	平成 24 年 3 月 17 日(土) 午後 7 時 00 分～8 時 30 分	アルカスホール 【メインホール 2F】 (市立地域交流センター)	上記日程で、ご都合のつかない方

【注意事項】

- ※入場は午後 6 時 30 分からです。
- ※全日とも説明内容は同じです。
- ※各会場の都合上、自治会ごとで日時を割振りしておりますが、ご都合の良い日に参加下さい。
- ※説明会会場への案内図は、裏面に記載してあります。
- ※体育館は土足厳禁となりますので、スリッパ及び袋(靴入用)は各自でご準備下さい。
- ※説明会会場には駐車場がありませんので、お車でのご来場はご遠慮下さい。
- ※本ご案内は、寝屋川市広報をはじめ沿線自治会での回覧等でもお知らせさせて頂いております。

甲斐田東町自転車保管場所 廃止で移送場所などを変更

甲斐田東町自転車保管場所を廃止し、3月1日からは新設する牧野駅前自転車保管場所（西牧野4-1-13、☎864・5132、左図）において、枚方市駅周辺から移送した放置自転車を保管します。その他の各駅から移送した放置自転車は、西牧野自転車保管場所（☎809・2295）に移送します。なお、2月末日までに甲斐田東町自転車保管場所に移送した自転車の引き取り業務は5月末日まで同所で行います。



交通対策課 ☎841・1221
代、☎841・4605

区画整理の事業計画変更認可

市は、枚方市津田南土地区画整理事業に係る事業計画の変更を1月18日に認可しました。

都市計画課 ☎841・1221
代、☎841・5101

都市計画道路の変更

市は、都市計画道路御殿山小倉線の

都市計画変更を2月13日に行いました。

都市計画課 ☎841・1221
代、☎841・5101

給水装置工事は 市指定工事事業者へ

事業者の指定・変更は次の通り。
▼廃止 ㈱北野水道工業所（羽曳野市）。
▼休止 関西水彩本舗（出口5）。M

AX・UP（楠葉野田2）。▼商号の変更 星丘水道設備（㈱星丘水道設備（星丘1））。

給水管理課 ☎848・5514、
☎847・8846

水洗化（排水設備）工事は 市指定工事店で

公共下水道の処理区域内での水洗化工事は、指定工事店以外施工できません。

京阪本線連続立体交差化に係る説明会、 都市計画案および環境影響評価準備書の縦覧

◆説明会 京阪本線に係る環境影響評価準備書などについて。▶日時など 3月21日（水）・22日（木）枚方公園青少年センター、23日（金）・24日（土）・27日（火）蹉跎生涯学習市民センター、24日（土）メセナひらかた会館。いずれも午後7時～8時30分（24日の蹉跎生涯学習市民センターのみ午前10時～11時30分）。各日同内容。当日直接会場へ。

都市計画課 ☎841・1221代、
☎841・5101

◆環境影響評価準備書を縦覧 ▶日時など 3月1日（水）～4月2日（月）、市役所本館3階環境影響評価縦覧室。意見書は3月1日（水）～4月16日（月）に府総合計画課（☎06・6944・9274）へ。縦覧については府環境保全課（☎06・6210・

9580）へお問い合わせを。

環境総務課 ☎841・1221代、
☎841・3039

◆都市計画案を縦覧 案件は①京阪電気鉄道京阪本線②枚方八尾線（道路）③寝屋川北部流域下水道④中振交野線ほか10路線（道路）⑤南中振公園・走谷公園⑥香里園駅東地区第一種市街地再開発。▶日時など 3月1日（水）～4月2日（月）、①～③府庁別館3階総合計画課（大阪市中央区大手前2）④～⑥市役所別館3階都市計画課。意見書は3月1日（水）～4月16日（月）に①～③府総合計画課（☎06・6944・9274）④～⑥市都市計画課へ。ただし⑥は縦覧・意見書提出とともに3月15日（水）まで。

都市計画課 ☎841・1221代、
☎841・5101

楠葉中之芝地区の都市計画案および 環境影響評価準備書の縦覧

◆都市計画案を縦覧 案件は府決定分が①区域区分の変更②用途地域の変更、市決定分が③高度地区の変更④防火地域および準防火地域の変更⑤生産緑地地区の変更⑥楠葉中之芝土地地区画整理事業の決定⑦楠葉中之芝地区地区計画の決定。▶日時など 3月26日（月）～4月9日（月）、①②府庁別館3階総合計画課（大阪市中央区大手前2）③～⑦市役所別館3階都市計画課。意見書は同期間に①②府総

合計画課（☎06・6944・9274）③～⑦市都市計画課へ。

都市計画課 ☎841・1221代、
☎841・5101

◆環境影響評価準備書を縦覧 ▶日時など 3月26日（月）～4月24日（火）、市役所本館3階環境影響評価縦覧室。意見書は3月26日（月）～5月9日（水）に環境総務課へ。

環境総務課 ☎841・1221代、
☎841・3039

ん。あらかじめ確認の上、必ず事前に見積もりを。▼新たな指定工事店 樋口水道設備（寝屋川市。☎072・824・8246）。㈱矢野水道興業社（羽曳野市。☎072・957・0455）。㈱エコリフォーム（大阪市。☎06・6793・6010）。
下水道管理課 ☎841・1221
代、☎846・4634

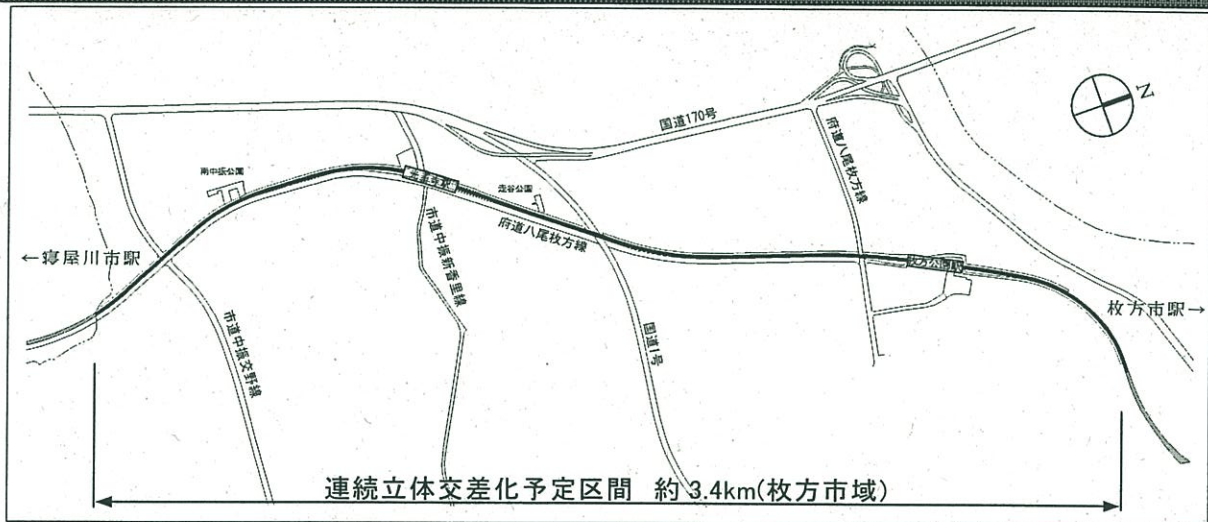
京阪本線(寝屋川市・枚方市)連続立体交差事業に係る 環境影響評価準備書等の説明会のお知らせ

大 枚 阪 府
枚 方 市

皆様には、ますますご清栄のこととお慶び申し上げます。

このたび、京阪本線(香里園駅付近～枚方公園駅付近)の連続立体交差化に伴い、大阪府環境影響評価条例に基づく「環境影響評価準備書」を作成しましたので、その内容等についての説明会を、下記により開催することとしましたのでお知らせいたします。

位置図



説明会の日時及び会場

	日 時	会 場	主な割振り地区
①	平成 24 年 3 月 21 日(水) 午後 7 時 00 分～8 時 30 分	枚方公園青少年 センター ホール	走谷 1 丁目、走谷 2 丁目、伊加賀栄町、 伊加賀寿町、枚方公園町
②	平成 24 年 3 月 22 日(木) 午後 7 時 00 分～8 時 30 分	枚方公園青少年 センター ホール	三矢町、枚方元町、堤町、伊加賀東町、 枚方上之町、伊加賀本町、伊加賀南町 伊加賀北町
③	平成 24 年 3 月 23 日(金) 午後 7 時 00 分～8 時 30 分	蹉跎生涯学習市民 センター ホール	南中振 1 丁目、南中振 2 丁目、 香里園山之手町
④	平成 24 年 3 月 24 日(土) 午前 10 時 00 分～11 時 30 分	蹉跎生涯学習市民 センター ホール	北中振 1 丁目、北中振 2 丁目
⑤	平成 24 年 3 月 24 日(土) 午後 7 時 00 分～8 時 30 分	メセナひらかた会館 大会議室	①～④及び⑥で、ご都合のつかない方
⑥	平成 24 年 3 月 27 日(火) 午後 7 時 00 分～8 時 30 分	蹉跎生涯学習市民 センター ホール	北中振 3 丁目

【注意事項】

- ※入場は開始時間の 30 分前からです。
- ※全日とも説明内容は同じです。
- ※各会場の都合上、地区を割振りしておりますが、ご都合の良い日に参加下さい。
- ※説明会会場への案内図は、裏面に記載してあります。
- ※説明会会場には駐車場がありませんので、お車でのご来場はご遠慮下さい。
- ※本ご案内は、枚方市広報をはじめ沿線自治会での回覧等でもお知らせさせて頂いております。

第 1 回

「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準備書」に係る説明会

議 事 録

1. 日 時 : 平成 24 年 3 月 15 日 (木) 19:00~20:30

2. 場 所 : 寝屋川市立西北コミュニティセンター

3. 参加者 : (住 民) 121 名

(説明者)

大阪府 都市整備部 総合計画課 施設計画グループ

大阪府 都市整備部 交通道路室 都市交通課 連立・鉄軌道グループ

大阪府 枚方土木事務所 地域支援・企画課 企画グループ

寝屋川市 まち政策部 都市計画室

4. 質疑応答の内容

Q 1.

鉄軌道騒音について、近接側軌道中心から 12.5 m 地点の地上 1.2 m 高さの騒音が「図書館から普通の会話程度」と説明していたが、それは騒音の平均値なのか。それとも、特急列車などの騒音が大きい列車の通過時のことをいっているのか。5 階の家に住んでいるが、特急列車などの騒音が大きい列車の通過時は、テレビが聞こえない状況である。将来は、現況よりも小さくなるということであるが、その状況に変化はないのか。

A 1.

近接側軌道中心から 12.5 m 地点の地上 1.2 m 高さにおける騒音が現況よりも小さくなるように対策を行っていきますが、抜本的に小さくなることはないと考えています。

Q 2.

私は、用地買収が行われる家に住んでいるが、用地買収のスケジュールはどのように考えているのか。

A 2.

平成 25 年春に都市計画決定を行い、平成 31 年度に工事に着手する予定です。その間の 6 年間で用地買収を行う予定です。用地買収は、買収する用地の図面作成、所有者立ち会いのものの用地確認等、準備期間も含めて約 6 年間要するものと考えています。

Q 3.

仮線時の鉄軌道振動のNo.13 地点において、環境保全目標値を上回るため、バラストマット等により振動を低減させるとの説明があったが、どの程度振動が低減されると考えているのか。また、事後調査を実施して、振動の状況を確認するのか。また、事後調査の結果は、公表されるのか。

A 3.

バラストマットにより、振動は3デシベル程度低減されると考えています。事後調査を実施し、振動の状況を確認します。その結果については、公表します。

Q 4.

香里園駅付近の八尾枚方線について、道路を廃止すると説明していたが、廃止された道路はどのように利用するのか。遊歩道になるのか。

A 4.

香里園駅付近の八尾枚方線については、都市計画道路としての計画を廃止するという事で、道路は、現況のまま残ります。

Q 5.

工事期間中は、駐輪場が取り壊しされると聞いているが、代替措置はどのように考えているのか。違法駐輪が発生しないように対応してもらいたい。

A 5.

香里園付近の駐輪場の配置状況は、我々で把握しています。駐輪場の具体的内容は、工事実施前に検討・調整します。

Q 6.

工事は、夜間工事も実施するのか。騒音・振動の影響が懸念されるため、工事は可能な限り昼間に実施してほしい。

A 6.

工事は、基本的には昼間に実施します。ただし、鉄道を運行しながら工事を行うため、線路の切替等、夜間にしかできない工事があることから、夜間工事も実施します。工事計画については事前にお知らせするとともに、騒音・振動の影響が小さい工法を選定する等、影響の低減に努めます。

Q 7.

夜間工事の期間は、どの程度考えているのか。

A 7.

現時点では、具体的な工事計画が決定していないため、説明することはできません。工事は、京阪電気鉄道（株）が実施する予定ですが、今後、工事計画について、京阪電気鉄道（株）と協議・調整し、可能な限りご迷惑をおかけしないよう配慮します。

Q 8.

香里園駅のエレベーターについて、現在、端に1基設置されているが、高齢者やベビーカーを使用されている方等にとって移動距離が長いため、不便な状況である。新しい駅舎には、エレベーターを2基設置してもらいたい。

A 8.

本日、返答することはできませんが、ご意見・ご要望があったことを承ります。

Q 9.

平成20年8月に寝屋川市において、水害が発生した。新しい高架構造物は、水害に影響を及ぼすものとするが、水害対策はどのように考えているのか。

A 9.

「特定都市河川浸水被害対策法」(平成15年法律第77号)等に基づき、適切に対応します。法律では、事業区域内の雨水の流出抑制を図るため、雨水貯留浸透施設の設置等が義務付けられていることから、雨水貯留浸透施設を設置するということで関係機関と協議を進めています。

Q 10.

雨水貯留施設は、どこに設置するのか。また、それはH20年8月の水害に対応できる規模であるのか。

A 10.

雨水貯留施設の設置位置は、現在、関係機関と協議中です。規模については、本事業の実施により、増加する雨水の流出分を計画しています。地域全体の水害に対応した規模ではありません。

H20年8月の水害については認識しており、この件は今後、関係課と協議していきます。

Q 11.

鉄軌道騒音の調査について、近接側軌道中心から12.5m地点の地上1.2m高さの調査結果を説明していたが、マンション等の高さ方向についても調査を実施してもらいたい。

A 11.

今後、事業実施前までにマンション等の高さ方向の騒音調査を実施する予定です。将来については、騒音の影響を可能な限り低減できるよう、ロングレールの敷設、弾性マクラギ直結軌道の採用等、最新の技術を用いて対応します。

Q 12.

阪神淡路大震災において、阪神高速道路が倒れた。高架構造物の地震対策についてどのように考えているのか。

A 12.

最新の設計基準等に基づいて高架構造物を建設します。地震による倒壊はないものと考えています。

Q 13.

香里園駅南側の踏切（香里学校道踏切）は、踏切の道路幅員が狭く、人と自動車で混雑し、急いで渡らなければならない状況である。工事実施前までに踏切の道路幅員を拡幅する等の対応はできないか。また、列車が通過してから、3～4秒経ってから踏切が上がるようになっている。その時間を短縮することはできないか。

A 13.

踏切の道路幅員を拡幅するためには、周辺の踏切を統廃合する必要がある、実施することは困難です。工事中は、仮踏切となりますので、安全対策を検討したいと思います。踏切が上がる時間については、ご意見があったことを京阪電気鉄道（株）に伝えます。

Q 14.

駅周辺の高架下については、商業利用するとのことであったが、駅から離れた場所における高架下利用はどのように考えているのか。また、高架下利用について、自治会と相談してもらえるのか。

A 14.

現時点では高架下の利用方法について決定していませんが、今後、街づくりの観点で、高架下の利用方法について検討を行います。その上で、自治会等も含めて調整を行います。

以上

第 2 回

「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準備書」に係る説明会

議 事 録

1. 日 時 : 平成 24 年 3 月 16 日 (金) 19:00~20:30

2. 場 所 : 寝屋川市立西北コミュニティセンター

3. 参加者 : (住 民) 107 名

(説明者)

大阪府 都市整備部 総合計画課 施設計画グループ

大阪府 都市整備部 交通道路室 都市交通課 連立・鉄軌道グループ

大阪府 枚方土木事務所 地域支援・企画課 企画グループ

寝屋川市 まち政策部 都市計画室

4. 質疑応答の内容

Q 1.

電波障害補償は、現在立地している住居のみが対象となるのか、それとも、建て替えを行った住居も含めて対象となるのか。要するに、補償対象は、建物ではなく地域が対象となるのか。

A 1.

電波障害補償は、鉄道構造物の工事の完了以前から電波障害が発生する地域に立地している住居が対象となります。したがって、工事完了前に同一敷地内で建て替えを行った場合、工事完了以前から立地している住居に該当するため、電波障害が発生すれば補償対象となります。一方、工事完了後にCATVへの接続等による補償措置を講じた後、住居の建て替えを行った場合、再度、補償措置を講じることは行いません。

Q 2.

鉄軌道騒音の騒音レベルの状況が改良前より改善できない地点はどこか。

A 2.

鉄軌道騒音について、騒音レベルの状況が改良前より改善できない地点は、将来線・仮線ともに「鉄道-20」です。なお、当該箇所は、線路・軌道構造等の改良工事は行わず、現在と変わらない箇所であり、レールの調整等のみを行う箇所です。

鉄軌道振動については、仮線において「鉄道-13」で環境保全目標値（60 デシベル以下）を満足しないが、路盤の強化やバラストマットの設置等を行うことにより、鉄軌道振動を低減させます。

Q 3.

高高架構造の耐震設計では、具体的にどの程度の震度まで構造物が耐えることができることとなっているのか。

A 3.

耐震設計の基準は、阪神大震災等を受けて見直されています。本事業では、施工時点での最新の設計基準に基づいて適切に施工します。

Q 4.

鉄軌道騒音の予測・評価は、近接側軌道中心から 12.5 m 地点の地上 1.2 m を対象としているが、当該地点を対象としているのは何か理由があるのか。我々は、実際には地上 1.2 m 高さだけではなく、もっと高い場所に居住している。居住実態のある「生活の場」でしっかりした環境保全をお願いしたい。

A 4.

鉄軌道騒音の予測・評価は、「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、環大第 174 号）に基づいて、近接側軌道中心から 12.5 m 地点の地上 1.2 m を対象としています。高い場所については、高架化に伴って線路が居住箇所付近に近づくことを踏まえ、事業の前後で調査し、必要に応じて、その時点での最新の技術を用いた環境保全対策を講じることを考えています。

Q 5.

用地買収は、平成 25 年度より予定している旨の説明があったが、各地区に応じた具体的なスケジュールを教えてください。

A 5.

本事業は、平成 25 年度より事業着手し、早くて平成 26 年度より用地買収を行うことを計画しています。事業着手の段階で全体説明会を開催し、詳細な調査・測量を行った上で、用地買収を行う流れとなります。用地買収のスケジュールは、具体的に決まっていないが、平成 26 年度より概ね 5 ～ 6 年で完了し、平成 31 年度より本格的に工事着手することを考えています。

Q 6.

振動レベルの具体的な目安を教えてください。

A 6.

振動レベルについては、60 デシベルは静止している人が感じる程度、50 デシベルは人体に感じない程度、70 デシベルは大勢の人が感じる程度のもので、戸、障子がわずかに動く程度です。

Q 7.

表 5、表 6 では、抜けている予測地点があるが、理由は何か。また、先ほどの質疑応答の中で、事業の前後で調査するとの発言があったが、具体的に調査計画は決まっているのか。

A 7.

工事中の鉄軌道騒音・振動は、仮線方式での施工箇所を対象として予測・評価を行っており、表 5、表 6 で抜けている予測地点は、別線方式での施工箇所です。調査については、仮線に列車運行を振った時点で実施することを考えており、その際、改めて説明等を行う予定です。

Q 8.

旧国道 170 号について、連立事業完了後に平面交差化する計画となっている。現在、せっかく立体交差となっているにもかかわらず、平面交差化することとなるが、その目的は何か。

A 8.

旧国道 170 号の沿道地域は、現在、地域分断等の課題を有しています。旧国道 170 号の平面交差化は、地域分断を解消し、地域の一体化を図ることを目的としています。

Q 9.

旧国道 170 号の平面交差化に伴って、現在利用している生活道路が遮断されることとなる。生活道路が利用できなくなることに対して、代替措置はどのように考えているのか。

A 9.

旧国道 170 号は、平面交差化に伴って信号交差点となり、歩行者・自転車も横断することができます。取付道路については、歩道形式等を含めて、今後、詳細な計画・設計を進めていきます。平面交差化に伴って、歩行者・自転車が安全に通行できるように歩道を確保することを考えています。現在利用されている生活道路の遮断後は、現在より少し迂回するルートとなりますが、環境側道の歩道等を利用させていただきたいと思います。生活道路の遮断に対する代替措置については、今後さらなる検討の余地があるものと認識しています。

Q 10.

工事関連車両の走行ルートはどのように設定しているのか。

A 10.

工事関連車両の走行ルートについては、用地買収が完了して本格着工する時点において、工事前に改めて工事説明会を開催し、その場で具体的な説明を行います。なお、国道 170 号等の幹線道路を基本とすることを考えています。

Q 11.

建設機械の稼動に伴う大気質濃度の予測方法について説明して欲しい。寝屋川等の実施済み事業での実測結果を参考としているのか。

A 11.

建設機械の稼動に伴う大気質濃度は、建設工事の量・工程、使用する建設機械等を設定した上で、これらの前提条件に基づいて予測計算を行っており、寝屋川等の実施済み事業での実測結果を参考とした手法ではありません。

Q 12.

環境側道を走行する自動車に伴う排ガス、騒音等による環境影響は、予測・評価の対象となっていないが、これらに対する環境保全対策はどのように考えているのか。

A 12.

環境側道を走行する自動車に伴う排ガス、騒音等による環境影響は、予測・評価を行っていません。環境側道は、周辺居住者等の生活交通が主であり、通過交通が入らないように計画しているため、極端に多い交通量とはならないものと考えています。

Q 13.

工事関連車両の走行に伴う騒音・振動は、現在と全く同等との予測結果が示されている。工事関連車両が新たに増加するにもかかわらず、現在と全く同等となるとの予測結果について、理由を教えてください。

A 13.

予測結果が現在と全く同等となっている理由は、予測値の有効数字の範囲内では増加しない程度の影響のためです。工事関連車両については、効率化を図り、走行台数削減のための努力を行うことを考えています。

以上

第 3 回

「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準備書」に係る説明会

議 事 録

1. 日 時 : 平成 24 年 3 月 17 日 (土) 19:00~20:10

2. 場 所 : アルカスホール (市立地域交流センター)

3. 参加者 : (住 民) 32 名
(説明者)

大阪府 都市整備部 総合計画課 施設計画グループ

大阪府 都市整備部 交通道路室 都市交通課 連立・鉄軌道グループ

大阪府 枚方土木事務所 地域支援・企画課 企画グループ

寝屋川市 まち政策部 都市計画室

4. 質疑応答の内容

Q 1.

騒音測定を地上 1.2 m 高さで実施しているが、高架化により列車が近づき、騒音が大きくなるのは中高層住宅の 3 階建以上の箇所である。

地上 1.2 m 高さの測定のみではなく、地域住民の居住実態に合わせ、中高層の位置でも騒音測定を行うべきではないのか。

A 1.

鉄軌道騒音の予測・評価は、「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、環大第 174 号)に基づき、地上 1.2 m 高さで行うこととなっているため、騒音測定もこれに合わせ、地上 1.2 m 高さで実施しています。

中高層位置については、工事実施の前後で騒音測定を行い、工事後の騒音に鉄軌道の影響が大ききようであれば、実施可能な騒音対策を実施します。

ただし、高架化と合わせ、ロングレール化や壁高欄の設置などを行いますので、現状の鉄軌道騒音がそのまま中高層の位置に発生するわけではありません。

Q 2.

用地買収の通知は、用地買収のどのくらい前にくるのか。

A 2.

本事業は、平成 25 年春に都市計画決定を行い、その後、土地所有者の皆さまを対象に、土地利用制限等の説明会を、平成 25 年度中に行う予定です。

その後、用地境界を確定するため、1～2 年の期間で詳細な調査・測量を行います。

用地買収スケジュールの詳細につきましては、土地所有者立会のもと、用地境界を確定致しますので、その際にご説明させていただく予定です。

Q 3.

本日の配付資料や説明のみでは、自分の住んでいる箇所の高架が、どのような高さになるのか、道路がどのようなになるのかが分かりづらい。もっと詳細な資料を出して欲しい。

A 3.

事業認可後に説明会を開催いたしますが、その際は、もっと詳細な資料を提示するなど、工夫したいと考えています。

貴重なご意見、どうもありがとうございました。

Q 4.

現在は鉄道により地域が分断されており、その結果、交通量が抑制されている。今後、高架化により環境側道が新たに設けられ、これに伴い、交通量が増加することが予想される。

環境側道を通り抜けできないように交通制限を行うなど、何らかの配慮を検討して欲しい。

なお、これは質問ではなく、依頼事項である。

A 4.

貴重なご意見、どうもありがとうございました。

Q 5.

用地買収は平成 25 年度から、工事着手は平成 31 年度から、との説明があったが、各地区の具体的なスケジュールを教えて欲しい。

A 5.

用地買収の具体的なスケジュールにつきましては現在検討中ですが、別線区間より仮線区間を先に、用地買収を行う予定です。

用地ごとの個別のスケジュールにつきましては、用地境界確定の際、土地所有者の方に立ち会って頂きますので、その際に説明させていただく予定です。

Q 6.

地上 1.2 m高さでは、高架化により現状より騒音が小さくなると予測しているが、環境側道の設置により新たに道路交通騒音が発生することから、騒音が大きくなる箇所も出てくるのではないか。

A 6.

環境側道は、地域の方に使っていただく生活道路と想定していますので、交通量は多くならないものと予測しています。

また、道路交通騒音と比較すると、鉄道騒音の方が大きく、支配的であることから、道路交通騒音の増加が、予測結果に影響を与えることはないものと考えています。

以 上

第 4 回

「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準備書」に係る説明会

議 事 録

1. 日 時 : 平成 24 年 3 月 21 日 (水) 19:00~20:10

2. 場 所 : 枚方公園青少年センター

3. 参加者 : (住 民) 90 名
(説明者)

大阪府 都市整備部 総合計画課 施設計画グループ

大阪府 都市整備部 交通道路室 都市交通課 連立・鉄軌道グループ

大阪府 枚方土木事務所 地域支援・企画課 企画グループ

枚方市 都市整備部 都市計画課 総務グループ

4. 質疑応答の内容

Q 1.

都市計画決定を平成 25 年春、事業認可を平成 25 年度に行うとのことであったが、用地買収はいつ頃から開始する予定か。

A 1.

都市計画決定を平成 25 年春、事業認可を平成 25 年度に行います。その後、平成 25 年度中に用地買収に係る説明会を開催し、平成 26 年度以降に用地測量を行い、土地の所有者立ち会いのもと、土地の確認を行います。その後、土地評価や物件調査を行い、用地買収の費用を算定します。その用地買収の費用算定等に時間を要するため、現時点ではその後のスケジュールについては返答できませんが、説明が行えるようになった時点で、説明を行います。

Q 2.

環境側道等の整備により、踏切がなくなり、交通量が多くなると考える。環境側道を走行する自動車に伴う排ガス、騒音等による環境影響はどのように考えているのか。

A 2.

環境側道は、周辺居住者等の生活交通が主であり、通過交通が入らないように、一方通行にする等の対応を行う計画であるため、交通量は少ないと考えています。このことから、環境側道を走行する自動車に伴う排ガス、騒音等による環境影響は小さいものと考え、予測・評価を行っていません。

Q 3.

電波障害について、テレビジョン電波を対象に予測を行っているとのことであるが、ラジオ電波・携帯電話電波についてはどのように考えているのか。

A 3.

予測は、テレビジョン電波のみを対象に行っています。ラジオ電波・携帯電話電波については予測を行っていないため、影響の程度はわかりません。また、他事例で、ラジオ電波・携帯電話電波に対する影響は聞いたことがない状況です。

Q 4.

枚方市駅付近の高架において、高架構造物にスプレーによる落書きやごみの散乱が見受けられ、そのような状況から治安の悪化が懸念されるが、本事業における対応はどのように考えているのか。

A 4.

枚方市の担当課等と相談して、対応を検討します。

Q 5.

「人と自然との触れ合いの活動の場」において、4公園を対象に予測・評価を行い、今後、公園管理者と協議し、対策を講じると説明があったが、どのような対策を考えているのか。

A 5.

基本的には、機能復旧を行います。

Q 6.

3月1日～4月2日で都市計画原案・環境影響評価準備書の縦覧が行われ、3月1日～4月16日で意見書の受付が行われているとのことであるが、意見書は書面による提出が必要なのか。また、意見書の受付期間が短いのではないのか。

A 6.

意見書は、都市計画法や環境影響評価条例に基づき、書面により提出を行っていただくことになっています。大阪府都市計画課や枚方市で意見書の受付を行っています。また、受付期間についても、都市計画法や環境影響評価条例に基づく期間となっていますので、ご理解をお願いします。

Q 7.

私は、国道1号付近の高高架になる箇所に住んでいる。日照障害の影響について、詳しく説明してほしい。2階部分における影響範囲は、どの程度か。

A 6.

日照障害は、冬至日の8～16時を対象に予測を行っています。補償に当たっては、「公共施設の設置に起因する日陰により生ずる損害等に係る費用負担について」（昭和51年2月23日、建設省計用発第4号）に基づき、対象家屋について、窓の向き等を戸々に確認し、日陰の影響により負担が増加する電気代等を算出し、補償を行います。この基準では、用途地域によって異なりますが、沿線地域では、2階高さで4時間もしくは5時間以上、日陰とならないこととなっています。2階高さの日陰の影響範囲は、4時間日陰線で構造物端から12m程度の範囲と考えています。

第 5 回

「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準備書」に係る説明会

議 事 録

1. 日 時 : 平成 24 年 3 月 22 日 (木) 19:00~20:15

2. 場 所 : 枚方公園青少年センター ホール

3. 参加者 : (住 民) 105 名
(説明者)

大阪府 都市整備部 総合計画課 施設計画グループ

大阪府 都市整備部 交通道路室 都市交通課 連立・鉄軌道グループ

大阪府 枚方土木事務所 地域支援・企画課 企画グループ

枚方市 都市整備部 都市計画課 総務グループ

4. 質疑応答の内容

Q 1.

連続立体交差化予定区間の北端周辺(斜路付近)に居住している。枚方の実施済みの高架化事業では、工事中の列車の走行は、10km/h 程度減速する等、配慮していただいたが、完成供用後は、走行速度を向上させた。鉄軌道振動は、支柱近傍の住居だけでなく、背後地の住居でも影響が生じるケースがある。今回の事業では、工事中の列車走行は減速するのか。また、鉄軌道振動について適切に注意して欲しい。

A 1.

工事中においては、列車は十分注意して走行します。また、完成供用後の列車の走行速度については、京阪電気鉄道㈱の検討事項ではあるが、現時点では速度向上の計画はありません。環境影響評価準備書においても、列車の走行速度は現在と同じとしています。鉄軌道振動については、事後調査を実施し、問題が生じている場合は原因究明を行った上で、必要に応じて対策を講じることを考えております。

Q 2.

鉄軌道騒音の予測・評価は、近接側軌道中心から 12.5 m 地点の地上 1.2 m を対象としており、騒音レベルが現況より改善することが示されているが、高架構造物より高い位置に立地しているマンションの高層階では、線路が近付いてくるため、騒音レベルが増加することが懸念される。マンションの高層階において騒音レベルが現況より増加する可能性はあるのか。

A 2.

マンションの高層階では、高架化に伴って線路が住居に近付くことから、一部の住居において、現況より鉄軌道騒音の騒音レベルが増加することが考えられます。一方、高架化に併せて、ロングレールの敷設、防音効果のある 1.5 m 高さの壁高欄等の環境保全措置を講じることにより、騒音低減の工夫を行うため、線路が住居に近付くことによる影響の低減を図ることができるものと考えています。

Q 3.

鉄軌道騒音等の数値をデシベルで表現しているが、具体的な感じ方が分からない。どこまでのレベルが耐えられるレベルなのか。現況のレベルは調査により把握できるが、現存しない将来はどのように把握しているのか。

A 3.

騒音、振動、低周波音について、数値レベルの目安を配付資料の 5 / 10 ページの右下に示しています。鉄軌道振動等について、現況は平成 22 年度に実施した現地調査結果を示しており、将来線は予測モデルによる予測値を示しています。予測の不確実性を踏まえ、事後調査を実施し、調査結果が予測値を大きく上回っている場合等は、原因究明を行った上で、必要に応じて対策を講じることと考えております。

Q 4.

枚方公園駅周辺のビルの者であるが、計画線が一部かかっている。用地買収等の計画があるのであれば、十分余裕を持って、事前に説明をして欲しい。

A 4.

現在、都市計画決定手続として、事業に必要な幅を決定するための手続を進めており、併せて、環境影響評価手続を実施しています。今後は、平成 25 年春頃には必要な区域を決定し、その後、事業認可手続を進め、平成 25 年度中に事業認可手続を完了したいと考えています。その上で、早くて平成 26 年度より用地買収を行うことを計画しています。事業認可の手続完了後、用地測量に着手する前に全体説明会を開催し、詳細な調査・測量を行った上で、用地買収を行う流れとなります。詳細な調査・測量の結果、移転等をお願いする必要性が生じた場合は、個別に説明・相談に伺うこととなります。

Q 5.

枚方公園駅周辺の店舗の者であるが、計画線が完全にかかっている。高架化後、高架下の商業施設はできるのか。

A 5.

高架下については、駐輪場等の公共施設、商業施設等の形態で活用することを考えています。商業施設の具体的なテナント等の計画は、完成供用前の時点において、京阪電気鉄道㈱が検討を進めることとなるが、相当先になります。現時点では高架下の利用計画は未定であり、具体的な検討を行う時点において地元との調整も進めることになるものと考えます。

Q 6.

完成供用は、平成 40 年度の計画であり、約 15 年後となる。完成供用後において、環境影響は継続的に追いかけて調査することとなるのか。例えば、振動の影響により、建物影響が生じた場合等は、その時点から話を始めても、工事に伴う影響が生じたのかを把握することはできない。

A 6.

工事区域に隣接する建物については、事前に状況調査を実施した上で、さらに、工事に伴う影響について事後調査を行います。事後調査の結果において、問題が生じている場合は原因究明を行った上で、必要に応じて対策を講じることを考えております。なお、本事業では、高架構造物の基礎工事に伴う掘削・杭打設があるため、建物への影響が生じる可能性もあることから、十分留意して進めます。

以 上

第 6 回

「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準備書」に係る説明会

議 事 録

1. 日 時 : 平成 24 年 3 月 23 日（金）19:00～20:05

2. 場 所 : 蹉跎生涯学習市民センター ホール

3. 参加者 : (住 民) 75 名

(説明者)

大阪府 都市整備部 総合計画課 施設計画グループ

大阪府 都市整備部 交通道路室 都市交通課 連立・鉄軌道グループ

大阪府 枚方土木事務所 地域支援・企画課 企画グループ

枚方市 都市整備部 都市計画課 総務グループ

4. 質疑応答の内容

Q 1.

以前、大規模な水害が発生したが、水害対策はどのように考えているのか。

A 1.

本事業区域は特定都市河川である寝屋川流域に含まれていることから、「特定都市河川浸水被害対策法」（平成 15 年法律第 77 号）等に基づき、事業区域で増加する雨水の流出抑制を図るため、雨水貯留浸透施設を設置します。

Q 2.

高架高さが 17 m ということで、テレビジョン電波を対象に予測を行っているとのことであるが、携帯電話の電波についてはどのように考えているのか。

A 2.

予測は、「大阪府環境影響評価条例」（平成 10 年大阪府条例第 3 号）により定められた「環境影響評価及び事後調査に関する技術的な指針」（平成 21 年 8 月、大阪府）に基づき、テレビジョン電波のみを対象に行っています。携帯電話の電波については予測を行っていないため、影響の程度はわかりません。ただし、他事例で、高架の設置により、携帯電話の電波受信に影響があったとは聞いていません。

Q 3.

今回の工事により光善寺駅が京都寄りに移動するとのことであるが、何m程度の移動となるのか。

A 3.

現在、光善寺駅のホームはカーブ上にあることから、電車の乗降に当たり、電車が斜めに傾き、かつ、ホームと電車の間に隙間が生じるため、危険な状況となっています。このため、ホーム位置を京都寄りに 180 m 程度移動させ、危険要因を解消させることとしました。ただし、改札位置は、現状とほとんど変わりません。

Q 4.

土壤汚染の説明で、「土壤汚染の可能性が予測されました」とあったが、どういうことなのか。

A 4.

土壤汚染の調査で、何らかの土壤汚染物質が確認されたということではありません。

平成 15 年以降に設置されたバンダグラフはカーボン製であり、鉛成分は含まれていませんが、それより以前は鉛を含む成分で作られていたため、鉄道敷の土壤に鉛成分が含まれている可能性があります。

工事により地盤の掘削や鉄道敷を改変する場合は事前に調査を行い、鉛などの土壤汚染物質が確認された場合は、「土壤汚染対策法」（平成 14 年法律第 53 号）や「大阪府生活環境の保全等に関する条例」（平成 6 年大阪府条例第 6 号）に基づき、適切に処理します。

以上

第 7 回

「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準備書」に係る説明会

議 事 録

1. 日 時 : 平成 24 年 3 月 24 日 (土) 10:00~11:15

2. 場 所 : 蹉跎生涯学習市民センター ホール

3. 参加者 : (住 民) 103 名

(説明者)

大阪府 都市整備部 総合計画課 施設計画グループ

大阪府 都市整備部 交通道路室 都市交通課 連立・鉄軌道グループ

大阪府 枚方土木事務所 地域支援・企画課 企画グループ

枚方市 都市整備部 都市計画課 総務グループ

4. 質疑応答の内容

Q1. 事業費確定のスケジュールについてどのように考えているのか。

A1. 事業費は、今後、都市計画決定手続において事業範囲を確定の上、平成 25 年に実施予定の事業認可手続において確定する計画です。

Q2. 事業によるメリットについては説明いただいたが、デメリットについて、どのような事項が考えられるのか。

A2. デメリットとしては、環境への影響が考えられます。そこで、環境への影響を回避・低減するため、環境影響評価において、環境への影響を事前に予測・評価し、環境の保全について適正に配慮を行います。また、工事中及び施設供用時については、事後調査を実施し、事後調査結果を予測の結果又は評価の指針と比較検討することにより、環境影響の程度及び環境保全対策の実効性を明らかにします。

Q 3.

事業による用地買収の範囲及びスケジュールについてどのように考えているのか。

A 3.

現在、都市計画決定手続として、事業に必要な幅を決定するための手続を進めており、今後、詳細な測量を行い事業区域を決定します。その後、平成 25 年度に事業認可手続を行った上で、事業説明会並びに個別の建物補償等の交渉を行います。したがって、用地買収は平成 26 年度以降となる予定です。

Q 4.

事業計画についての問い合わせ先をお教えいただきたい。

A 4.

お問い合わせ先は、パンフレットに記載の 4 箇所（①大阪府都市整備部総合計画課施設計画グループ、②大阪府都市整備部交通道路室都市交通課連立・鉄軌道グループ、③大阪府枚方土木事務所地域支援・企画課企画グループ、④枚方市都市整備部都市計画課総務グループ）です。いずれかに電話いただきましたら、お問い合わせの内容に応じて、担当よりご回答差し上げます。もしくは、枚方市または大阪府枚方土木事務所の窓口にてお問い合わせください。

Q 5.

都市計画道路中振交野線の完成時期についてどのように考えているのか。

A 5.

都市計画道路中振交野線については、昭和 43 年に都市計画決定され、現在、整備に向けて取り組んでいるところです。完成時期については、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）事業と併せて完成させたいと考えていますが、財政面の課題等もあり、未定となっています。

Q 6.

国土地理院のホームページによると、主要地方道八尾枚方線の近傍に活断層が存在しており、災害発生時の鉄道構造物倒壊等が懸念される。平成 23 年夏の説明会において質問した際、これについて調査をするとの回答であったが、調査結果はいかがであるか。

A 6.

平成 23 年夏の説明会においてご質問をいただきましたが、調査すると回答した認識はありませんでした。耐震設計の基準は、阪神大震災等を受けて見直されています。本事業は、平成 31 年度に工事に着手する予定であり、施工時点での最新の設計基準に基づいて適切に施工します。

Q 7.

用地買収について、年間予算に達したため、買収が翌年度送りとなるケースはあるのか。

A 7.

用地買収については、予算の都合により翌年度送りとならないよう、予算確保に努めますが、場合によっては翌年度送りとなる可能性があります。

以 上

第 8 回

「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準備書」に係る説明会

議 事 録

1. 日 時 : 平成 24 年 3 月 24 日 (土) 19:00~20:40

2. 場 所 : メセナひらかた会館 大会議室

3. 参加者 : (住 民) 26 名
(説明者)

大阪府 都市整備部 総合計画課 施設計画グループ

大阪府 都市整備部 交通道路室 都市交通課 連立・鉄軌道グループ

大阪府 枚方土木事務所 地域支援・企画課 企画グループ

枚方市 都市整備部 都市計画課 総務グループ

4. 質疑応答の内容

Q 1. 鉄道-1 の調査地点とはどこか。

A 1.

事業区間の最も枚方市側の擁壁区間になります。

Q 2. 鉄軌道騒音の予測方法を教えてもらいたい。寝屋川市駅や枚方市駅の付近は既に高架化されてお

り、その区間で実測した結果に基づいて予測を行っているのか。類似箇所における調査に基づく予測を行った方がより精度の高い予測になるものとする。本日の説明では、その内容の説明が不足しているのではないか。

A 2.

予測に当たっては、寝屋川市駅付近の高架区間で類似箇所調査を実施し、その測定データに基づいて予測を行っています。本日の説明は、環境影響評価準備書を要約する形で説明しましたが、環境影響評価準備書にはその内容を記載しています。環境影響評価準備書は、大阪府のホームページで全ページが公開されています。また、大阪府、枚方市において縦覧が行われています。そちらをご確認頂きたいと考えています。また、質問がございましたら、パンフレットに記載の 4 箇所（①大阪府都市整備部総合計画課施設計画グループ、②大阪府都市整備部交通道路室都市交通課連立・鉄軌道グループ、③大阪府枚方土木事務所 地域支援・企画課企画グループ、④枚方市都市整備部都市計画課総務グループ）で受け付けています。

Q 3.

地平構造では雨水は地盤に浸透するが、高架構造では雨水が地盤浸透しないため、排水問題が発生するものと考えている。雨水排水への対応は、どのように考えているのか。

A 3.

雨水排水は、橋脚部に排水パイプを設置し地盤に浸透させることや貯水槽を設置することにより対応します。

Q 4.

高架構造物の耐震性が不安である。どのように考えているのか。

A 4.

耐震設計の基準は、阪神大震災等を受けて見直されています。本事業は、平成 31 年度に工事に着手する予定であり、その時点の最新の基準に基づいて設計します。

Q 5.

日照障害の説明について、スクリーンでは図で影響範囲を示されているが、配付資料にはその図が記載されていない。その理由は何故か。日照問題は関心が高い内容であり、記載すべきと考える。

A 5.

説明資料は、環境影響評価準備書を要約する形で作成しました。詳しい予測結果については、環境影響評価準備書に示しており、環境影響評価準備書は大阪府のホームページで全ページが公開されています。また、大阪府、枚方市において縦覧が行われています。さらに、本日のスライドは近日中に枚方市ホームページに公開しますので、そちらを確認頂きたいと考えています。説明資料へのご意見に関しましては、頂いたご意見に配慮して、今後の資料づくりに反映していきたいと考えます。

Q 6.

工事関連車両の騒音の予測結果について、増加量は小数点 1 位まで示しているが、予測結果は整数で示している。わかりにくいと考える。

A 6.

ご意見ありがとうございます。頂いたご意見に配慮して、今後の資料づくりに反映していきたいと考えます。

以上

第 9 回

「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準備書」に係る説明会

議 事 録

1. 日 時 : 平成 24 年 3 月 27 日 (火) 19:00~20:30

2. 場 所 : 蹉跎生涯学習市民センター ホール

3. 参加者 : (住 民) 109 名
(説明者)

大阪府 都市整備部 総合計画課 施設計画グループ
大阪府 都市整備部 交通道路室 都市交通課 連立・鉄軌道グループ
大阪府 枚方土木事務所 地域支援・企画課 企画グループ
枚方市 都市整備部 都市計画課 総務グループ

4. 質疑応答の内容

Q 1.

周辺には学校が立地するとともに、自転車の人身事故が発生している。また、自転車は歩道を走行できない。そのような状況を踏まえて、この事業において整備する道路には自転車専用道を整備される予定か。

A 1.

この地域における自転車問題は、認識しています。それを勘案し、府道八尾枚方線を拡幅します。自動車の車線は現況と同じ 2 車線とし、幅 4 m の歩行者・自転車道、幅 1.5 m の植樹帯を整備します。

Q 2.

環境側道を整備するとのことであるが、一方通行とするのか。また、そうであれば、どの方向とするのか。

A 2.

幅 6 m の環境側道を整備し、一方通行とする計画です。方向につきましては、今後、警察等の関係機関と協議し、決定します。

Q 3.

図面で道路等の都市計画線が示されているが、図面と実際が異なることはあるのか。

A 3.

配付資料では、目安として 2,500 分の 1 の縮尺で都市計画線を示しています。また、会場に掲示している図面では、500 分の 1 の縮尺で都市計画線を示しています。自宅が都市計画範囲内に含まれるかについては 500 分の 1 の図面でご確認ください。なお、用地買収時には、詳細な測量を実施します。事業スケジュールとしては、平成 25 年春に都市計画決定、平成 25 年度に国の事業認可を予定しており、その後、事業説明会を開催し、詳細な測量を行う予定です。詳細な測量は、平成 26 年度以降を予定しています。

Q 4.

工事時間帯を教えてください。

A 4.

現在は、工事時間帯について決定していません。工事は平成 31 年頃から開始する予定であり、その前に工事説明会を開催します。工事の詳細については、その説明会でご説明します。他事例ですと、工事は基本的に昼間に実施しています。ただし、鉄道の運行を行いながらの工事になりますので、線路切替等の一部の工事は夜間に実施しています。夜間工事の実施に当たっては、事前に回覧等でご案内します。

Q 5.

平成 23 年夏の説明会において、鉄道の地下案を提案し、検討しますとの回答をもらった。鉄道を地下にすれば、用地買収を行わなくて済むし、京阪中之島線の事例では、地下で早く安くできたと聞いている。検討結果を説明してもらいたい。

A 5.

鉄道の地下化のご意見があったことは認識しています。大阪府としては、鉄道の地下化には、2 点のデメリットがあると考えています。1 点目は、高架と比べて地下にすると、工事費が 1.5 倍とすることです。2 点目は、枚方市駅付近・寝屋川市駅付近は既に高架化されており、その間の区間を地下にすると、地下への取付部の前後 900 m 程度は掘り割り区間となり、その区間は、全く東西の往来ができなくなるため、地域分断が解消されないことです。現状、踏切で往来できている 3、4 箇所の踏切が往来できなくなります。

Q 6.

説明会は、決定した内容を一方的に説明していると考える。地元住民の意見を取り入れてほしい。

A 6.

平成 23 年夏に開催した都市計画素案の説明会後に、公聴会を開催し、地元住民等の意見を聞く場を設けていました。また、現在も都市計画原案の縦覧とともに意見を受け付けています。地元住民等の意見を踏まえて事業を進めていることをご理解いただきたい。

Q 7.

鉄軌道騒音や環境騒音を、現在の近接側軌道中心から 12.5 m 地点で調査していると説明があった。私は、現在、鉄道から 12 m 付近に住んでおり、将来、鉄道が近づき、鉄道から 6 m の位置になる。その影響について説明してもらいたい。

A 7.

現地調査結果は、現在の近接側軌道中心から 12.5 m 地点での調査結果を示しました。将来は、現地調査を実施した地点と同じ地点で予測を行い、その結果を説明しています。なお、予測の不確実性を補足するために、完成後に事後調査を実施します。事後調査は、事前調査を実施した地点と同じ地点で実施します。事前調査と事後調査を比較し、騒音が現況よりも改善されていることを確認します。

Q 8.

騒音調査を自宅の前で実施してほしい。

A 8.

現在、平成 31 年頃に工事に着手する予定ですが、工事着手前に、環境影響評価で実施した調査地点よりも地点を増やして騒音調査を実施する予定です。

Q 9.

本日の説明では、詳しい内容がわからない。影響を受ける住民には、もっと詳細を説明してほしい。例えば、コンクリート高欄を採用すると説明があったが、材質や形状がわからない。また、構造物の構造や柱の間隔がどうなるのかもわからない。これらは、日照にも影響するものと考える。

A 9.

本日の説明は、環境影響評価準備書を要約する形でご説明しました。環境影響評価準備書では、調査内容、予測内容、予測の前提条件、予測結果等の詳細を記載しています。環境影響評価準備書は、大阪府枚方土木事務所や枚方市で縦覧しています。また、ホームページにおいても、全ページが公開されています。そちらをご確認ください。

Q 10.

私は、平成 23 年 9 月に開催された公聴会で公述した。その際、日時を指定され、私は仕事休んでそこに出席した。それに対する回答を頂いていない。回答を頂きたい。

A 10.

頂いたご意見及び回答は、大阪府ホームページで掲載しています。それをご確認いただきたい。

Q 11.

縦覧するためには縦覧場所に行かなければならない。また、ホームページもパソコンを持っていなければ閲覧できない。そのような対応は、不親切ではないか。

A 11.

ご意見ありがとうございます。頂いたご意見を踏まえ、今後の対応を検討します。

以 上

