

# 奈良線第2期複線化事業 (JR 藤森～宇治・新田～城陽・山城多賀～玉水間複線化) 計画段階環境配慮書(要約版)

## 1. 環境アセスメントの目的及び実施手順等

環境アセスメントは、規模が大きく環境に大きな影響を及ぼすおそれのある事業について環境アセスメントの  
 手続を定め、環境アセスメントの結果を事業内容に関する決定(事業の免許など)に反映させることにより、事  
 業が環境の保全に十分に配慮して行われるようにすることを目的としています。

今回作成した計画段階環境配慮書は、事業の早期段階における環境配慮を目的として、事業の位置・規模等  
 の検討段階において、環境保全のために適正な配慮をしなければならない事項について検討を行い、その結果をま  
 とめた図書です。

今後、地域の住民の方々、専門家、地方公共団体等からのご意見等に配慮しながら、環境アセスメントの手続  
 きを進めます。(図-1 参照)

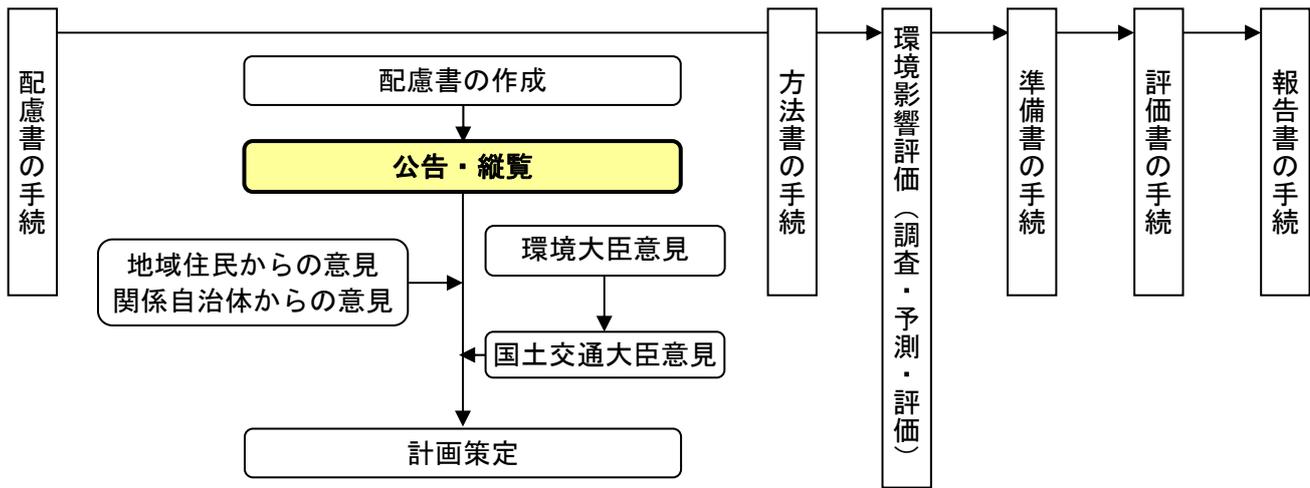


図-1 環境アセスメントの実施手順

## 2. 事業の名称及び事業者の氏名等

- |                |  |                         |
|----------------|--|-------------------------|
| (1) 事業の名称(種類)  | 奈良線第2期複線化事業(普通鉄道の改良)<br>(JR 藤森～宇治・新田～城陽・山城多賀～玉水間複線化) |                         |
| (2) 事業者の氏名及び住所 | 事業者の名称   | 西日本旅客鉄道株式会社             |
|                | 代表者の氏名   | 代表取締役 真鍋 精志             |
|                | 主たる事務所の所在地   | 大阪市淀川区西中島5丁目4-20 中央ビル4階 |

## 3. 事業目的及び内容

### (1) 事業の目的

国際観光文化都市である京都～奈良間を結ぶ JR 奈良線は、平成 13 年 3 月完成の第 1 期複線化事業により、  
 京都～JR 藤森・宇治～新田間(約 8.2km)の複線化等の整備を行ってきており、旅客の利用が着実に増加し  
 ています。一方で、単線区間が介在することによってダイヤが乱れた時の運行の安定性が低いことや行違い待ち  
 による所要時間の発生等、快適に利用していただくうえでの課題も残っています。これらの課題について複線化  
 工事を行うことにより安定輸送の確立や所要時間の短縮を図るとともに、京都駅の交通結節点としての乗り換え  
 機能の向上を目的としています。

### (2) 事業の内容

#### ① 事業実施想定区域の位置及び規模

JR 奈良線(京都～木津間) 34.7km のうち、今回複線化を行う区間は、JR 藤森～宇治間：9.9km、新田～  
 城陽間：2.1km、山城多賀～玉水間：2.0km の合計 14.0km です。これにより、既存の複線化区間と合わせ  
 て、京都～城陽間 22.2km の完全複線化が実現します。また、複線化率は 23.6%から 64.0%に増加します。

#### ② 事業の単線・複線等の別及び動力

単線・複線の別：複線      動力：直流 1,500 ボルト

### ③その他の事項

#### ■ゼロオプションを設定しない理由

本事業は、平成13年3月の第1期複線化事業に引き続いて、単線区間の一部を複線化する事業で、複線化済み区間及び本事業の対象としない単線区間（城陽～山城多賀）との接続等の必要性から、事業実施想定区域全線にわたって新たなルートを選定することは現実的ではありません。また、事業想定区域のJR奈良線に隣接する土地の利用状況は公道・民間鉄道事業者用地・住宅地・農地等であり、駅間の一部などで部分的に既設線とは別の新たなルートで新線を建設することも極めて困難です。むしろ、既設線の改良（移設等）により、可能な限り既設線近傍の当社用地を活用することで、改変される区域を最小化することが可能となり、環境影響の低減を図ることができます。

また、本事業は

- ・行き違い待ちや行き違い駅での速度低下の解消による所要時間の短縮
- ・異常時の列車遅れの他の列車への波及の低減やダイヤ回復に要する時間の飛躍的な短縮

など、速達化・安全安定輸送の向上を図る唯一の方法で、複線化以外の方法により、課題の解決（事業の目的）は達成されないことから、当該事業を実施しない案（ゼロ・オプション）は設定しないものとしました。

#### ■事業実施想定区域の考え方

環境要素等による制約条件により沿線住民の方々の生活環境への影響を最小限とするため、既設線の改良（移設等）を行う等により、可能な限り当社用地を活用します。

- 沿線住民の生活環境の影響が最小限となるように配慮します。
- 市街化・住宅地化が進展している地域や沿線道路への影響が最小限となるように配慮します。
- 路線の選定、土地の改変や施設の設置等に当っては、周辺の土地利用や公共交通機関等の各種都市基盤の整備状況との整合を図ります。
- 周知の埋蔵文化財包蔵地や歴史的な文化資源に対する影響をできる限り回避します。

#### ■複数案の考え方

本配慮書時点では、具体的な線形（ルート）案を単一に絞り込んでおらず、概ねの事業範囲を設定することをもって複数案に代えるものとしています。具体的な線形については、複線化区間の現地状況により、①と②を組み合わせることで今後確定していきます。

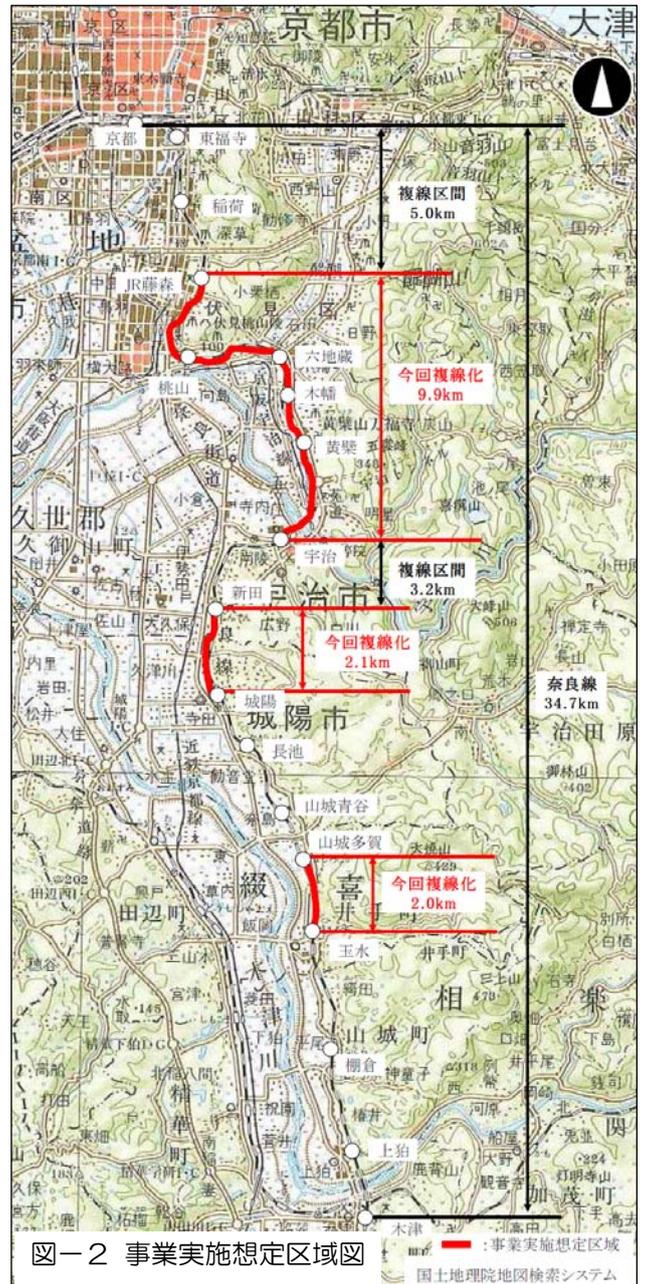
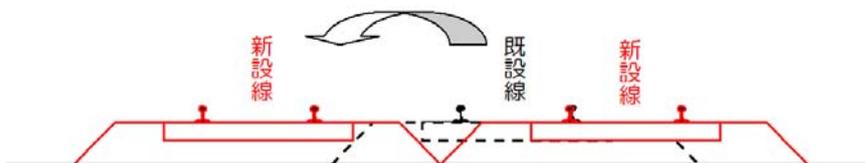


図-2 事業実施想定区域図

#### ①当社用地内で既設線を改築せずに新設線を構築する場合



#### ②既設線を改良（移設）して可能な限り当社用地を活用して新設線を構築する場合



#### 4.事業実施想定区域及び周囲の概況

##### (1)自然的状況

###### ●動物・植物

事業実施想定区域周辺は主に市街地であり、重要な種の分布や生息環境はほとんど見られません。ただし、山城多賀～玉水間の一部において、動物種の重要種やその生息環境の分布が確認されました。

###### ●景観

事業実施想定区域周辺の眺望地点として、事業実施想定区域から東に約 1.5km 離れた場所に万灯呂山公園があります。また、宇治が文化的景観として文化庁に選定されています。

##### (2)社会的状況

JR奈良線沿線は、住居が密集した市街地や、事業実施想定区域の一部で学校、病院などの環境保全施設が近接している箇所が確認されました。

#### 5.環境影響評価（調査、予測、評価）の項目及びその結果

##### (1)環境影響評価の項目の選定

環境影響評価の項目は、事業特性及び地域特性を勘案して選定しました。なお、対象とする影響要因は、改正主務省令\*に基づき工事が完了した後の土地又は工作物の存在及び供用としました。

環境要素の区分		影響要因の区分		選定理由
		土地又は工作物の存在及び供用 鉄道施設 (地表式)の存在	列車の走行 (地下を走行する 場合を除く)	
環境の自然的構成要素の良好な状態の保持を旨として調査・予測及び評価されるべき環境要素	騒音		○	列車の走行に伴う騒音が発生するおそれがあり、住居等の環境保全対象施設が存在することから。
	振動		○	列車の走行に伴う振動が発生するおそれがあり、住居等の環境保全対象施設が存在することから。
生物の多様性の確保及び自然環境の体系的保全を旨として調査・予測及び評価されるべき環境要素	動物 植物	○		鉄道施設の存在により、事業実施想定区域周囲の重要な種及び生息環境に変化が生じる可能性があることから。
人と自然との豊かな触れ合いの確保を旨として調査・予測及び評価されるべき環境要素	景観	○		鉄道施設の存在により、事業実施想定区域周囲に景観の変化が生じる可能性があることから。

この表において「○」は環境項目として選定した項目を示します。

\*:「鉄道の建設及び改良の事業に係る環境影響評価の項目並びに当該項目に係る調査、予測及び評価を合理的に行うための手法を選定するための指針、環境保全のための措置に関する指針等を定める省令(最終改正:平成25年4月1日国土交通省令第28号)」

##### (2)環境影響評価の結果

環境要素	予測	評価結果
騒音	事業実施想定区域の沿線には、住宅や学校、病院などの環境保全施設に近接している箇所があり、これらの地点では、複線化に伴う新設線の構築、もしくは、既設線の改良(移設)により、騒音の影響を及ぼすおそれがあるものと予測します。事業実施想定区域のうち、JR 藤森～宇治間は特に市街化が進んでいるため、この区間では、騒音の影響を及ぼすおそれが高いと予測します。	本事業による新設線の構築、もしくは、既設線の改良(移設)により、住宅や学校、病院などの環境保全施設に近接する箇所があるため、方法書以降の手続きにおいて、必要に応じてロングレールの採用、遮音壁の設置などの環境保全措置を検討します。以上のことにより、事業者の実行可能な範囲で環境への影響の回避・低減が図られるものと考えます。
振動	事業実施想定区域の沿線には、住宅や学校、病院などの環境保全施設に近接している箇所があり、これらの地点では、複線化に伴う新設線の構築、もしくは、既設線の改良(移設)により、振動の影響を及ぼすおそれがあるものと予測します。事業実施想定区域のうち、JR 藤森～宇治間は特に市街化が進んでいるため、この区間では、振動の影響を及ぼすおそれが高いと予測します。	本事業による新設線の構築、もしくは、既設線の改良(移設)により、住宅や学校、病院などの環境保全施設に近接する箇所があるため、方法書以降の手続きにおいて、必要に応じてロングレールの採用などの環境保全措置を検討します。以上のことにより、事業者の実行可能な範囲で環境への影響の回避・低減が図られるものと考えます。

環境要素	予 測	評価結果
動物 植物	事業実施想定区域の沿線のうち、大部分が市街地であり、重要な種の分布や生息環境への影響はほとんどないと予測されますが、山城多賀～玉水間の一部では、鉄道施設の存在により、重要な種及びその生息・生育環境の変化が生じる可能性が予測されます。	本事業による新設線の構築、もしくは、既設線の改良（移設）により、重要な種及びその生息・生育環境の変化が生じる可能性が予測されますが、現地調査の結果、重要な種の生息・生育環境の変化がある場合には、具体的な計画や構造の検討に際し、必要に応じて専門家の助言等を受け、適切な対策を講じます。これにより、事業者の実行可能な範囲で環境への影響の回避・低減が図られるものと考えます。
景観	本事業による新設線の構築、もしくは、既設線の改良（移設）により、事業実施想定区域周辺の眺望地点である万灯呂山公園からの景観に変化が生じる可能性があります。また、宇治川周辺の景観に変化が生じる可能性があるため、景観への影響を及ぼすおそれがあるものと予測します。	本事業の具体的な計画の確定や構造の検討に際し、必要に応じて専門家の助言等を受け、周辺の景観と調和するよう形状、色彩に配慮します。これにより、事業者の実行可能な範囲で環境への影響の回避・低減が図られるものと考えます。

【計画段階環境配慮書の縦覧及び意見の募集について】

奈良線第2期複線化事業の計画段階環境配慮書は次のとおり縦覧しています。  
また、計画段階環境配慮書について、環境保全の見地からの意見を募集しています。

■縦覧場所・時間

縦 覧 場 所	時 間
JR 西日本 京都支社総務企画課 (京都市南区西九条北ノ内町 5-5 7F)	土、日曜日、休日を除く 午前 10 時 00 分から午前 12 時 00 分 午後 1 時 00 分から午後 4 時 00 分
京都府 文化環境部環境・エネルギー局環境管理課 (京都市上京区下立売通新町西入藪ノ内町)	土、日曜日、休日を除く 午前 9 時 00 分から午前 12 時 00 分 午後 1 時 00 分から午後 5 時 00 分
京都府 山城北保健所環境室 (宇治市宇治若森 7-6)	
京都市 環境政策局環境企画部環境管理課 (京都市中京区寺町通御池上る上本能寺前町 488 番地 北庁舎 8F)	
宇治市 市民環境部環境政策室環境企画課 (京都府宇治市宇治琵琶 33 番地)	
城陽市 市民経済環境部環境課・まちづくり推進部まちづくり推進課 (京都府城陽市寺田東ノ口 16・17)	
井手町 産業環境課 (京都府綴喜郡井手町大字井手小字南玉水 67)	

■縦覧期間 **平成 25 年 11 月 5 日 (火) から平成 25 年 12 月 5 日 (木) まで**

■意見の提出方法

氏名および住所（法人又はその他の団体の場合は、名称・代表者の氏名および主たる事務所の所在地）を明記のうえ、日本語にて提出してください。なお、下記以外での受付は致しかねますので、ご了承ください。

①インターネットの場合

意見提出様式は、専用入力フォームをマウスで右クリックし「対象をファイルに保存」を選び、任意の場所に保存してご使用ください。（<http://www.westjr.co.jp/railroad/project/file/naraline-opinion.doc>）

ご記入頂いた意見提出様式は、右記あて先に送付してください。（[naraline@westjr.co.jp](mailto:naraline@westjr.co.jp)）

（注 1）上記の指定ファイル以外は、セキュリティ上開封致しかねますのでご了承ください。

（注 2）パソコンの設定によっては、ダウンロードできない場合やファイルを開けない場合がありますので、その際は郵送で提出をお願いいたします。

②郵送の場合

意見提出様式にご記入の上、下記のあて先に送付して下さい。

あて先 『〒532-0011 大阪市淀川区西中島 5-16-1 2F 日本郵便淀川郵便局新大阪駅内分室留め  
JR 西日本 奈良線第2期複線化事業 環境配慮書 ご意見受付係』

■募集期間 **平成 25 年 11 月 5 日 (火) から平成 25 年 12 月 5 日 (木) まで (必着)**