

## 第14章 評価書の補正

環境影響評価書の作成にあたっては、近畿運輸局長意見を勘案するとともに、環境影響評価書の記載事項について検討を加え、必要な追記・修正を行い補正した。

補正前の環境影響評価書からの主な相違点を表 14-1-1 に示す。なお、表現の適正化及び誤字・脱字等の訂正については適宜行った。

表 14-1-1(1) 環境影響評価書からの主な相違点

| 補正後の環境影響評価書の該当箇所          | 補正前の環境影響評価書  | 補正後の環境影響評価書   |
|---------------------------|--|---|
| P2-1<br>2.1.2 奈良線の現況概要図   | 奈良線の現況は図 2.1-2 のとおりであり、京都～JR 藤森間、宇治～新田間については、平成 13 年 3 月に第 1 期事業により複線化されている。   | 奈良線の現況は図 2.1-2 のとおりであり、京都～JR 藤森間、宇治～新田間については、平成 13 年 3 月に第 1 期事業により複線化されている。 <u>奈良線における線路構造は、橋梁や踏切区間を除いて全てバラスト軌道、分岐器は 69 組である。レールの種別は 50N レールで分岐器の設置によりロングレール化が困難な箇所を除き本線の約 7 割がロングレール区間となっている。また、京都～JR 藤森間、宇治～新田間については、駅ホーム部や踏切部等を除いて防音壁を設置している。</u>   |
| P2-3<br>2.2. 対象鉄道建設等事業の目的 | 国際観光文化都市である京都～奈良間を結ぶ奈良線は、旅客の利用が着実に増加し続けている。平成 13 年 3 月完成の第 1 期複線化事業では、京都～JR 藤森・宇治～新田間（約 8.2 km）の部分複線化等の整備を行ってきた。一方で、ダイヤが乱れた時の影響が、複線化されている他の路線に比べて長時間に及ぶことや行違い待ち時間の発生等、単線区間が介在することに起因した課題も残っている。<br>本事業の目的は、単線区間の一部を複線化することにより、異常時のダイヤの回復性を向上させること及び列車行違い待ち時間を解消することであり、以て線区全体の輸送品質を向上させることである。 | 国際観光文化都市である京都～奈良間を結ぶ奈良線は、旅客の利用が着実に増加し続けている。平成 13 年 3 月完成の第 1 期複線化事業では、 <u>完成前の混雑率が 146%に達していたことを受け、輸送力の増強を目的として京都～JR 藤森・宇治～新田間（約 8.2 km）の部分複線化等の整備を行ってきた。一方、現在の混雑率は最大 107%程度に収まっているものの、ダイヤが乱れた時の影響が、複線化されている他の路線に比べて長時間に及ぶことや行違い待ち時間の発生等、単線区間が介在することに起因した課題も残っている。</u><br>本事業の目的は、単線区間の一部を複線化することにより、異常時のダイヤの回復性を向上させること及び列車行違い待ち時間を解消することで時刻表に則った安全・安定輸送を図ることにより、沿線の利用者の利便・快適性の向上に寄与するとともに、線区全体の輸送品質を向上させることである。 |

表 14-1-1(2) 環境影響評価書からの主な相違点

| 補正後の環境影響評価書の該当箇所                              | 補正前の環境影響評価書 | 補正後の環境影響評価書   |
|---|-------------|---|
| P2-4<br>(参考) ①乗車人員の推移                         | —           | (追記)<br>乗車人員の増加の主な理由としては<br>・東福寺：快速列車の停車開始（平成15年）、京阪乗換口の新設（平成22年）<br>・稲荷：伏見稲荷大社への観光客の増加<br>・六地蔵：地下鉄東西線六地蔵駅の開業（平成16年）<br>・宇治：快速列車の本数増加（平成13～14年）<br>が考えられる。  |
| P2-5<br>②輸送力・輸送人員                             | —           | 項目を追記   |
| P2-5<br>③ダイヤ乱れの主な要因                           | —           | (追記)<br>本事業区間における踏切数は26箇所<br>で、これらの踏切には遮断機・警報機・<br>非常ボタン・線路防護柵が設置されて<br>いる。なお、本事業実施に合わせて、<br>踏切の遮断時間の短縮のため、駅にお<br>ける通過列車と停車列車を判別するこ<br>とで遮断時分の短縮が図られる踏切に<br>ついては、踏切の鳴動時開始を制御す<br>る「賢い踏切」の導入を予定している。<br>「賢い踏切」の効果については、その<br>時々の列車運行状態によって差異があ<br>るが、一般的に単純な運行パターンで<br>比較すれば、概ね30秒程度の短縮効果<br>はあると想定している。 |
| P2-6<br>④列車本数と所要時間                            | —           | (追記)<br>複線化により、駅構内での行違い待ち<br>時間が短縮されることで京都～城陽間<br>では、快速列車で1～3分程度、普通列<br>車で1～6分程度の短縮が見込まれる。  |
| P2-7<br>2.3. 対象鉄道建設等事<br>業の内容<br>2.3.1 名称及び種類 | —           | (追記)<br>(第2種鉄道事業免許（日本貨物鉄道<br>株式会社）は平成15年4月で廃止)  |

表 14-1-1(3) 環境影響評価書からの主な相違点

| 補正後の環境影響評価書の該当箇所                             | 補正前の環境影響評価書  | 補正後の環境影響評価書  |       |        |      |  |  |                    |  |  |      |  |  |   |       |       |        |      |  |  |      |  |  |      |  |  |
|--|--|--|-------|--------|------|--|--|--------------------|--|--|------|--|--|---|-------|-------|--------|------|--|--|------|--|--|------|--|--|
| P2-9<br>2.3.3 対象鉄道建設等事業の規模                   | —  | (追記)<br>なお、今回の複線化事業とは別事業となるが、工事の時期や順序を合わせて工事を行うことが現時点で定まっているものとして、<br>京都駅：奈良線ホームの拡幅及び階段・エスカレーターの増設<br>六地藏駅：ホーム及び駅舎の移設、ホーム拡幅<br>玉水駅：橋上化<br>などがある。<br>上記の他、今後、駅のバリアフリー化や河川改修事業、道路改良事業等の計画が決定された場合は、各事業との整合を図り、沿線の利用・利便性向上に努めていく。 |       |        |      |  |  |                    |  |  |      |  |  |   |       |       |        |      |  |  |      |  |  |      |  |  |
| P2-10<br>2.3.6 対象鉄道建設事業に係る工事計画の概要<br>(1)計画概要 | —  | (追記)<br>列車の折返しや待避が必要となる宇治駅、城陽駅及び山城多賀～玉水間の単線区間は分岐器が残存することになるが、それ以外の複線化区間の分岐器 25組は撤去しロングレール化する計画としている。なお、ロングレール化が困難な区間は、設計上荷重が考慮されていない現在の宇治川橋梁や駅部の分岐器設置区間である。  |       |        |      |  |  |                    |  |  |      |  |  |   |       |       |        |      |  |  |      |  |  |      |  |  |
| P2-10<br>表 2.3-1 計画の概要                       | —  | 「計画最大輸送力」の欄を追記   |       |        |      |  |  |                    |  |  |      |  |  |   |       |       |        |      |  |  |      |  |  |      |  |  |
| P2-10<br>図 2.3-2 計画概要図                       | —  | 「新設分岐器」を追記   |       |        |      |  |  |                    |  |  |      |  |  |   |       |       |        |      |  |  |      |  |  |      |  |  |
| P2-11<br>表 2.3-2 橋りょう構造一覧                    | —  | 表を追記   |       |        |      |  |  |                    |  |  |      |  |  |   |       |       |        |      |  |  |      |  |  |      |  |  |
| P2-12<br>図 2.3-3 標準的な路線の構造イメージ               | <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width:15%;">路線の構造</th> <th style="width:35%;">イメージ図</th> <th style="width:50%;">イメージ写真</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>地平構造</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>盛土構造<br/>(一部線堂構造含む)</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>掘削構造</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> | 路線の構造  | イメージ図 | イメージ写真 | 地平構造 |  |  | 盛土構造<br>(一部線堂構造含む) |  |  | 掘削構造 |  |  | <table border="1" style="width:100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width:15%;">路線の構造</th> <th style="width:35%;">イメージ図</th> <th style="width:50%;">イメージ写真</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>地平構造</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>盛土構造</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>掘削構造</td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table> | 路線の構造 | イメージ図 | イメージ写真 | 地平構造 |  |  | 盛土構造 |  |  | 掘削構造 |  |  |
| 路線の構造  | イメージ図  | イメージ写真   |       |        |      |  |  |                    |  |  |      |  |  |   |       |       |        |      |  |  |      |  |  |      |  |  |
| 地平構造   |  |  |       |        |      |  |  |                    |  |  |      |  |  |   |       |       |        |      |  |  |      |  |  |      |  |  |
| 盛土構造<br>(一部線堂構造含む)                           |  |  |       |        |      |  |  |                    |  |  |      |  |  |   |       |       |        |      |  |  |      |  |  |      |  |  |
| 掘削構造   |  |  |       |        |      |  |  |                    |  |  |      |  |  |   |       |       |        |      |  |  |      |  |  |      |  |  |
| 路線の構造  | イメージ図  | イメージ写真   |       |        |      |  |  |                    |  |  |      |  |  |   |       |       |        |      |  |  |      |  |  |      |  |  |
| 地平構造   |  |  |       |        |      |  |  |                    |  |  |      |  |  |   |       |       |        |      |  |  |      |  |  |      |  |  |
| 盛土構造   |  |  |       |        |      |  |  |                    |  |  |      |  |  |   |       |       |        |      |  |  |      |  |  |      |  |  |
| 掘削構造   |  |  |       |        |      |  |  |                    |  |  |      |  |  |   |       |       |        |      |  |  |      |  |  |      |  |  |

表 14-1-1(4) 環境影響評価書からの主な相違点

| 補正後の環境影響評価書の該当箇所                           | 補正前の環境影響評価書   | 補正後の環境影響評価書   |
|--|---|---|
| P2-18<br>(4) 工事工程                          | —   | (追記)<br>また、工事は昼間作業を基本とするが、線路に近接して建設機械を使用する際、列車衝突等重大事故につながる恐れがある作業や架空線に著しく近接することで感電事故につながる恐れがある作業等は夜間作業を行うことを基本とする。  |
| P2-25<br>2.3.7 対象鉄道建設事業に係る鉄道において運行される列車の本数 | 奈良線の平成 26 年 3 月現在の列車本数は 200 本（平日上下計）である。本事業完成後の列車本数については未定であるが、将来の実際の列車本数については、沿線の利用などを勘案しながらその都度のダイヤ改正として考えていくことになる。 | 奈良線の平成 26 年 3 月現在の列車本数は 200 本（平日上下計）である。本事業完成後の列車本数については未定であるが、将来の実際の列車本数については、 <u>単線区間の介在により、不規則になっている列車の運行間隔の適正化等を行った上で、</u> 沿線の利用などを勘案しながらその都度のダイヤ改正として考えていくことになる。   |
| P2-26<br>(2) 線路の配置を決定する上での配慮事項<br>b)<br>c) | b) 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する。<br>c) 路線の選定、土地の改変や施設の設置等に当たっては、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る。       | b) 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、 <u>できる限り既存の鉄道用地を使用し、極力住居等への支障を回避するように配慮する。</u><br>c) 路線の選定、土地の改変や施設の設置等に当たっては、周辺の土地利用や公共交通機関や河川及び道路等との交差箇所については、 <u>その機能が損なわれることの無いよう各種都市基盤の整備状況との整合を図る。</u>   |
| P2-26<br>(3) 事業化までの検討経緯                    | しかしながら、高架化は施工ヤード(仮線敷)の確保も含め工事規模が大きくなるため、事業費や環境への影響が大きくなることが想定され、事業実施の可能性が低いと判断した。                                     | しかしながら、高架化は施工ヤード(仮線敷)の確保も含め工事規模が大きくなるため、 <u>事業費や多くの住居等への支障、日照障害及び電波障害等の環境への影響が大きくなる</u> ことが想定され、事業実施の可能性が低いと判断した。   |
| P2-27<br>(4) 線路の配置の検討方法                    | なお、既設線も必要に応じて環境保全措置（騒音・振動対策）を適切に検討する。<br>また、現地の状況により、当社用地の拡幅が必要となる場合は、個別に用地取得についての検討や買収交渉を行う。                         | なお、 <u>本事業で改変しない既設線については普通継目が残ることになるが、今回分岐器を撤去する箇所等、まずは本事業により改変する区間からレール継目を溶接する等、可能な限りロングレール化を実施し、継目の解消に向けた環境保全措置（騒音・振動対策）の実施に取り組む。</u> なお、線路を移設する既設線においても新マクラギの配列が可能な場合は新品レールの敷設を検討する。<br>また、現地の状況により、当社用地の拡幅が必要となる場合は、個別に用地取得についての検討や買収交渉を行う。 |

表 14-1-1(5) 環境影響評価書からの主な相違点

| 補正後の環境影響評価書の該当箇所   | 補正前の環境影響評価書   | 補正後の環境影響評価書   |
|--|---|---|
| P2-29<br>2.3.10 事業用地内の緑地の変化  | このため、事業計画検討に当たっては、現況緑地の横断的な改変の最小化に努めるとともに、現況緑地の持つ縦断的なネットワークの連続性が確保されるよう配慮する。  | このため、事業計画検討に当たっては、 <u>現在の事業用地内の緑地を必要以上に減少させることのないよう、現況緑地の横断的な改変の最小化に努めるとともに、現況緑地の持つ縦断的なネットワークの連続性が確保されるよう配慮する。</u>  |
| P2-32<br>表 2.3-6 複数の構造(案)  | —   | 「桁高」を追記   |
| P2-32<br>(2) 構造の検討経緯   | そのため、施工計画や構造計画の検討を進め、鋼桁の優位性について平成 27 年 9 月 30 日の「審議会部会」で報告し、「プレートガーター構造」と「ポニーラス構造」のどちらの構造についても眺望景観に配慮できている点について確認を得たところである。 | そのため、施工計画や構造計画の検討を進め、 <u>周辺の眺望景観への介在程度を極力抑えることを最優先とし、架設に要すると想定される所要工期や現在橋梁と同じ質感であることや構造面等の観点から「プレートガーター構造」の優位性について平成 28 年 3 月 11 日の「宇治市まちづくり審議会」で報告のうえ、決定したところである。</u><br><u>今後も、ディテール等の詳細内容について、引き続き検討を進めていく予定にしている。</u> |
| P2-34<br>(3) 省エネ車両の導入及び駅施設の改良に伴う省エネ設備の採用   | —   | 項目を追記   |
| P2-36<br>2.3.13 奈良線で現在使用されている車両<br>(1) 鉄粉の発生について<br>(2) 車両機器音の低減措置                       | —   | 項目を追記   |
| P3-28<br>表 3.1-28 土壌の汚染に係る環境基準   | —   | 表を追記  |
| P3-29<br>表 3.1-29(1)～(2) 土壌汚染対策法に基づく特定有害物質の基準値   | —   | 表を追記  |
| P3-94<br>3.2.3 河川、湖沼の利用並びに地下水の利用の状況<br>(1) 漁業権   | —   | (追記)<br><u>漁協関係者に対する協議については、具体的な施工計画が決まった段階で実施する予定にしている。</u>  |
| P3-94～97<br>(3) 水源の状況<br>表 3.2-9 事業実施区域周辺の主な水源及び取水口<br>図 3.2-4(1)～(2) 事業実施区域周辺の主な水源及び取水口 | —   | 項目を追記<br><br>表を追記<br><br>図を追記   |

表 14-1-1(6) 環境影響評価書からの主な相違点

| 補正後の環境影響評価書の該当箇所   | 補正前の環境影響評価書  | 補正後の環境影響評価書   |
|--|--|---|
| P7-1<br>7.1. 環境影響評価の項目の選定  | —  | 注釈を追記   |
| P7-3<br>表 7.1-3(1) 環境影響評価項目として選定する項目及びその選定理由等<br>「大気質」の「選定する理由・選定しない理由」欄           | 建設機械の稼働により粉じん等が発生するおそれがあることから評価項目として選定する。<br>一方、資材等の運搬車両の増加割合注)は0.6%~0.08%と小さいため、資材等の運搬車両の運行により粉じん等の影響を及ぼすおそれが少ないことから評価項目として選定しない。 | 建設機械の稼働により粉じん等が発生するおそれがあることから評価項目として選定する。<br>一方、資材等の運搬車両の増加割合注)は0.6%~0.08%と小さいため、資材等の運搬車両の運行により粉じん等の影響を及ぼすおそれが少ないことから評価項目として選定しない。<br><u>窒素酸化物、浮遊粒子状物質等については、本事業の工事は比較的小規模なもので小型機種の使用が主となること、鉄道工事の性格上、列車接近~通過時には工事が中断され、結果的に建設機械の稼働時間が短くなること等のため、工事の実施が当該物質の発生に影響を及ぼすおそれが少ないことから評価項目として選定しない。</u>                           |
| P7-4<br>表 7.1-3(2) 環境影響評価項目として選定する項目及びその選定理由等<br>「土壌に係る環境その他の環境」の「選定する理由・選定しない理由」欄 | 事業実施区域沿線に重要な地形及び地質の存在はなく、鉄道施設(地表式又は掘割式)の存在による影響を受けるおそれがないことから評価項目として選定しない。   | 事業実施区域沿線に重要な地形及び地質の存在はなく、鉄道施設(地表式又は掘割式)の存在による影響を受けるおそれがないことから評価項目として選定しない。<br><u>事業実施区域周辺には重要な地形として湧水の「御香水」が存在するが、当該地点近傍では地盤改良工事等を予定しておらず、工事の実施による影響を受けるおそれがないことから評価項目として選定しない。</u><br><u>城陽市の事業実施区域の周辺は、汚染井戸が存在する地区を一部に含んでいるが、当該地区で大規模な掘削や止水壁、揚水設備を設けるような工事は予定しておらず、当該井戸の地下水及び地盤は工事の実施による影響を受けるおそれがないことから評価項目として選定しない。</u> |

表 14-1-1(7) 環境影響評価書からの主な相違点

| 補正後の環境影響評価書の該当箇所  | 補正前の環境影響評価書  | 補正後の環境影響評価書  |
|---|--|--|
| <p>P7-5<br/>表 7.1-3(3) 環境影響評価項目として選定する項目及びその選定理由等<br/>「人と自然との触れ合いの活動の場」の「選定する理由・選定しない理由」欄</p> | <p>事業実施区域沿線に主要な人と自然との触れ合いの活動の場が存在するが、単線路線が現状で存在し、複線化後の鉄道施設（地表式又は掘割式）の存在による変化の程度は小さいと想定されることから評価項目として選定しない。</p>   | <p>事業実施区域沿線に主要な人と自然との触れ合いの活動の場が存在するが、単線路線が現状で存在し、複線化後の鉄道施設（地表式又は掘割式）の存在による変化の程度は小さいと想定されることから評価項目として選定しない。<br/><u>資材及び機械の運搬に用いる車両の運行は、工事現場近傍までは一般道路を走行し、工事を実施する現場周辺は事業者用地内の走行を基本とするため、工事の実施が人と自然との触れ合いの活動の場に対する利用面に影響を及ぼすおそれは少ないことから評価項目として選定しない。</u></p>          |
| <p>P8-1-33<br/>②評価結果<br/>ア.回避又は低減に係る評価</p>  | <p>しかしながら本事業は、市街地での複線化事業という事業特性から、工事は狭隘な場所における作業となり、稼働する建設機械の台数や大きさが限定されるなど、一般的な道路工事に比べ、建設機械の稼働時間が短くなり、工事の規模は小さくなるため、工事中の粉じん等(降下ばいじん)は、算定した予測結果よりも小さくなると考えられる。</p> | <p>しかしながら本事業は、市街地での複線化事業という事業特性から、工事は狭隘な場所における作業となり、稼働する建設機械の台数や大きさが限定されるうえに、<u>営業線路に近接して建設機械を使用する場合は、列車の安全運行並びに作業員の安全を確保するために、列車接近～通過完了までの間は建設機械の稼働を一時中断させることを徹底しており、一般的な道路工事と比較して、建設機械の稼働時間が短くなり、工事の規模は小さくなるため、工事中の粉じん等(降下ばいじん)は、算定した予測結果よりも小さくなると考えられる。</u></p> |
| <p>P8-2-59<br/>表 8.2 - 13(1) 環境保全措置の内容（建設機械の稼働に係る騒音）</p>                                      | <p>—</p>   | <p>注釈を追記</p>   |
| <p>P8-2-59<br/>表 8.2 - 13(2) 環境保全措置の内容（建設機械の稼働に係る騒音）<br/>「他の環境への影響」欄</p>                      | <p>仮囲い・防音シート等を設置することにより、一時的に日照障害、電波障害の影響が生じる可能性がある。</p>  | <p>仮囲い・防音シート等*を設置することにより、一時的に日照障害、電波障害の影響が生じる可能性がある。<u>なお、具体的な構造や設置範囲については、沿線の状況等を踏まえて選定する。</u><br/>*：万能鋼板、ガードフェンス、工事用バリケード等を想定</p>  |
| <p>P8-2-61<br/>イ.評価結果<br/>a)回避又は低減に係る評価</p>   | <p>しかしながら本事業は、市街地での複線化事業という事業特性から、工事は狭隘な場所における作業となり、稼働する建設機械の台数や大きさが限定されるなど、一般的な道路事業の工事に比べ、工事の規模は小さくなるため、工事中の騒音レベルは、算定した予測結果よりも小さくなると考えられる。</p>                    | <p>しかしながら本事業は、市街地での複線化事業という事業特性から、工事は狭隘な場所における作業となり、稼働する建設機械の台数や大きさが限定されるうえに、<u>営業線路に近接して建設機械を使用する場合は、列車の安全運行並びに作業員の安全を確保するために、列車接近～通過完了までの間は建設機械の稼働を一時中断させることを徹底しており、一般的な道路工事と比較して、建設機械の稼働時間が短くなり、工事の規模は小さくなるため、工事中の騒音レベルは、算定した予測結果よりも小さくなると考えられる。</u></p>        |

表 14-1-1(8) 環境影響評価書からの主な相違点

| <p>補正後の環境影響評価書の該当箇所</p>                             | <p>補正前の環境影響評価書</p>   | <p>補正後の環境影響評価書</p>   |
|---|--|--|
| <p>P8-2-63<br/>エ. 予測地点</p>                          | <p>予測地点は、学校・病院等の施設や住宅の配置状況を考慮し、列車の走行による騒音の状況を適切に把握できる地点とし、軌道中心から水平距離 12.5m、予測高さは 1.2m の地点を基本とした。現地調査地点が軌道中心から水平距離 12.5m と異なる場合は、距離減衰式により換算した。</p>  | <p>予測地点は、学校・病院等の施設や住宅の配置状況を踏まえ、<u>本事業により</u> <u>変更される区間で線路の位置が近づく</u> <u>など、環境に影響を与える恐れのある箇所を盛り込み、分岐器撤去予定箇所等、現状の継目が複線化に伴い解消され、予測上現状の騒音よりも改善されることが想定される箇所は回避する</u> <u>等、列車の走行による騒音の状況を適切に把握できる地点とし、軌道中心から水平距離 12.5m、予測高さは 1.2m の地点を基本とした。</u> <u>なお、本事業において変更されず、駅の前後に分岐器が残存する箇所においては、線路の位置や現在の運行状況が変わらないことから、予測地点に選定していない。</u> <u>また、</u> <u>現地調査地点が軌道中心から水平距離 12.5m と異なる場合は、距離減衰式により換算した。</u></p>   |
| <p>P8-2-63<br/>オ. 予測対象時期</p>                        | <p>鉄道施設の供用が定常状態に達した時期とした。</p>  | <p>鉄道施設の供用が定常状態（<u>鉄道工事及び環境保全措置の施工が全て完了</u>）に達した時期とした。</p>   |
| <p>P8-2-75<br/>図 8.2.5(12) 予測平面・断面図（予測地点 No.12）</p> |  |  |
| <p>P8-2-85<br/>カ. 予測手順</p>                          | <p>カ. 予測手順<br/>列車の走行に伴って発生する騒音の予測は、図 8.2-6 に示す手順で行った。現地調査結果によって得られた単発騒音暴露レベル(L<sub>eq</sub>)、列車の走行速度及び昼夜別編成別列車型式別の運行本数から軌道中心より 12.5m の位置での将来の等価騒音レベル(L<sub>eq</sub>)を算出した。</p> <p>図 8.2-6 予測手順</p> | <p>カ. 予測手順<br/>列車の走行に伴って発生する騒音の予測は、図 8.2-6 に示す手順で行った。現地調査結果によって得られた単発騒音暴露レベル(L<sub>eq</sub>)、列車の走行速度及び昼夜別編成別列車型式別の運行本数から軌道中心より 12.5m の位置での将来の等価騒音レベル(L<sub>eq</sub>)を算出した。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>① 現況測定結果より、等価騒音レベルの算出</li> <li>② 現況の条件（運行本数、列車速度、構造物等の状況）を勘案して予測計算による現況の等価騒音レベルの再現</li> <li>③ ①と②の差を予測地点における補正值とする</li> <li>④ 将来条件（運行本数、列車速度、構造物等の状況）を勘案して予測計算による等価騒音レベルの算出</li> <li>⑤ ④に③の補正值を加えた値を予測地点における予測値（等価騒音レベル）とする</li> </ol> <p>図 8.2-6 予測手順</p> |



表 14-1-1(9) 環境影響評価書からの主な相違点

| 補正後の環境影響評価書の該当箇所   | 補正前の環境影響評価書  | 補正後の環境影響評価書  |       |             |        |       |  |          |       |  |                      |           |  |        |         |   |   |          |       |       |  |      |  |               |      |   |                  |       |   |         |          |  |  |  |         |    |  |          |    |  |
|--|--|--|-------|-------------|--------|-------|--|----------|-------|--|----------------------|-----------|--|--------|---------|---|---|----------|-------|-------|--|------|--|---------------|------|---|------------------|-------|---|---------|----------|--|--|--|---------|----|--|----------|----|--|
| <p>P8-2-99<br/>f) 軌道構造の改良による低減効果</p>                               | <p>f) 新品レールの使用<br/>レールの頭頂面を平滑化することで、レール表面の不整が除去され、車輪とレール間の転動音を下げ騒音を防止するとともに、レールの初期変状を除去して、未然に損傷を防止し列車走行の安全性を確保する効果がある。<br/>レール削正対策区間では未削正対策区間に比べて 5dB 程度転動音が低くなる傾向にあり<sup>注2)</sup>、新品レールは、レール凹凸が良好な状態であると判断できるため、その効果を考慮する。但し、レール頭頂面の平滑化は特に急曲線部などでのレールの波状摩耗による振動・騒音を抑制する効果があるため、本予測においては、急曲線部（予測地点 No. 20）に対して、騒音低減効果を考慮した。</p>   | <p>f) 軌道構造の改良による低減効果<br/>予測地点 No. 20 付近では、曲線中に伸縮継目があり、その先にも普通継目、分岐器が連帯している。特に分岐器においては、前端・後端の継目の他、クロッシングや絶縁継目等が配置されているため、レール面に凹凸が多数あり、レール削正車による平滑性向上が困難な箇所となっている。本事業により、これらの伸縮継目、分岐器は全て撤去し、普通レール、PC マクラギの基本構造に置き換えるとともに、レールの継目を溶接することによって連帯した特殊な軌道構造に起因する凹凸が解消されることとなる。<br/>レール凹凸が良好な状態である場合、5dB 程度転動音が低くなる傾向にあり<sup>注2)</sup>、その効果を考慮する。</p> |       |             |        |       |  |          |       |  |                      |           |  |        |         |   |   |          |       |       |  |      |  |               |      |   |                  |       |   |         |          |  |  |  |         |    |  |          |    |  |
| <p>P8-2-100<br/>g) 反射による影響</p>                                     | <p>予測地点の正面にコンクリート法面があり、その反射による影響を受けている地点（予測地点 No. 20）において反射音による影響を考慮した。</p>  | <p>予測地点の正面にコンクリート法面があり、その反射による影響を受けている地点としては予測地点 No. 20 のみであるため、No. 20 の予測において反射音による影響を考慮した。</p>   |       |             |        |       |  |          |       |  |                      |           |  |        |         |   |   |          |       |       |  |      |  |               |      |   |                  |       |   |         |          |  |  |  |         |    |  |          |    |  |
| <p>P8-2-101<br/>h) 吸音材の設置</p>                                      | <p>なお、防音壁の高さが低くなる場合は、比例計算とした。</p>  | <p>なお、「<math>吸音力 = 吸音率 \times 吸音材表面積</math>」で表されるため、防音壁の高さが低くなる場合は、比例計算とした。</p>  |       |             |        |       |  |          |       |  |                      |           |  |        |         |   |   |          |       |       |  |      |  |               |      |   |                  |       |   |         |          |  |  |  |         |    |  |          |    |  |
| <p>P8-2-104<br/>表 8.2-22(3) 鉄道騒音予測結果<br/>「予測地点 No. 20」の「保全措置」欄</p> | <p>防音壁 2.0m<br/>継目解消<br/>吸音材設置</p>   | <p>防音壁 2.0m<br/>継目解消・軌道構造の改良<br/>吸音材設置</p>   |       |             |        |       |  |          |       |  |                      |           |  |        |         |   |   |          |       |       |  |      |  |               |      |   |                  |       |   |         |          |  |  |  |         |    |  |          |    |  |
| <p>P8-2-105<br/>表 8.2-23 環境保全措置の検討の状況（列車の走行に係る騒音）</p>              | <table border="1"> <caption>表 8.2-23 環境保全措置の検討の状況(列車の走行に係る騒音)</caption> <thead> <tr> <th>環境保全措置</th> <th>実施の適否</th> <th>適否の理由</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>防音壁の設置</td> <td>適</td> <td>騒音対策が必要な区間へ防音壁を設置することにより、騒音を低減できることから、環境保全措置として採用する。</td> </tr> <tr> <td>レールの継目解消</td> <td>適</td> <td>レール継目を解消することにより、継目音を低減できることから、環境保全措置として採用する。</td> </tr> <tr> <td>新品の軌道材料（レール、バラスト）の使用</td> <td>適</td> <td>新品の軌道材料の使用（レール頭頂面の平滑化、新品バラストによる弾性効果）により、列車の走行に伴う騒音の発生を低減できることから、環境保全措置として採用する。</td> </tr> <tr> <td>吸音材の設置</td> <td>適</td> <td>吸音材を設置することにより、騒音を低減できることから、環境保全措置として採用する。</td> </tr> </tbody> </table> | 環境保全措置   | 実施の適否 | 適否の理由       | 防音壁の設置 | 適     | 騒音対策が必要な区間へ防音壁を設置することにより、騒音を低減できることから、環境保全措置として採用する。 | レールの継目解消 | 適     | レール継目を解消することにより、継目音を低減できることから、環境保全措置として採用する。 | 新品の軌道材料（レール、バラスト）の使用 | 適         | 新品の軌道材料の使用（レール頭頂面の平滑化、新品バラストによる弾性効果）により、列車の走行に伴う騒音の発生を低減できることから、環境保全措置として採用する。 | 吸音材の設置 | 適       | 吸音材を設置することにより、騒音を低減できることから、環境保全措置として採用する。 | <table border="1"> <caption>表 8.2-23 環境保全措置の検討の状況(列車の走行に係る騒音)</caption> <thead> <tr> <th>環境保全措置</th> <th>実施の適否</th> <th>適否の理由</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>防音壁の設置</td> <td>適</td> <td>騒音対策が必要な区間へ防音壁を設置することにより、騒音を低減できることから、環境保全措置として採用する。</td> </tr> <tr> <td>レールの継目解消・軌道構造</td> <td>適</td> <td>分岐器撤去に伴い普通レールとする箇所は、溶接によりレール継目を解消することで、継目音を低減できることから、環境保全措置として採用する。</td> </tr> <tr> <td>吸音材の設置</td> <td>適</td> <td>吸音材を設置することにより、騒音を低減できることから、環境保全措置として採用する。</td> </tr> <tr> <td>適切な維持管理</td> <td>適</td> <td>適切な維持管理（レール頭頂面の平滑性の維持、レールの直み直し、道床バラストの締固め・補充、車輪転削）により、列車の走行に伴う騒音の発生を低減できることから、環境保全措置として採用する。</td> </tr> </tbody> </table> | 環境保全措置   | 実施の適否 | 適否の理由 | 防音壁の設置   | 適    | 騒音対策が必要な区間へ防音壁を設置することにより、騒音を低減できることから、環境保全措置として採用する。 | レールの継目解消・軌道構造 | 適    | 分岐器撤去に伴い普通レールとする箇所は、溶接によりレール継目を解消することで、継目音を低減できることから、環境保全措置として採用する。 | 吸音材の設置           | 適     | 吸音材を設置することにより、騒音を低減できることから、環境保全措置として採用する。 | 適切な維持管理 | 適        | 適切な維持管理（レール頭頂面の平滑性の維持、レールの直み直し、道床バラストの締固め・補充、車輪転削）により、列車の走行に伴う騒音の発生を低減できることから、環境保全措置として採用する。 |  |  |         |    |  |          |    |  |
| 環境保全措置   | 実施の適否  | 適否の理由  |       |             |        |       |  |          |       |  |                      |           |  |        |         |   |   |          |       |       |  |      |  |               |      |   |                  |       |   |         |          |  |  |  |         |    |  |          |    |  |
| 防音壁の設置   | 適  | 騒音対策が必要な区間へ防音壁を設置することにより、騒音を低減できることから、環境保全措置として採用する。   |       |             |        |       |  |          |       |  |                      |           |  |        |         |   |   |          |       |       |  |      |  |               |      |   |                  |       |   |         |          |  |  |  |         |    |  |          |    |  |
| レールの継目解消   | 適  | レール継目を解消することにより、継目音を低減できることから、環境保全措置として採用する。   |       |             |        |       |  |          |       |  |                      |           |  |        |         |   |   |          |       |       |  |      |  |               |      |   |                  |       |   |         |          |  |  |  |         |    |  |          |    |  |
| 新品の軌道材料（レール、バラスト）の使用   | 適  | 新品の軌道材料の使用（レール頭頂面の平滑化、新品バラストによる弾性効果）により、列車の走行に伴う騒音の発生を低減できることから、環境保全措置として採用する。   |       |             |        |       |  |          |       |  |                      |           |  |        |         |   |   |          |       |       |  |      |  |               |      |   |                  |       |   |         |          |  |  |  |         |    |  |          |    |  |
| 吸音材の設置   | 適  | 吸音材を設置することにより、騒音を低減できることから、環境保全措置として採用する。  |       |             |        |       |  |          |       |  |                      |           |  |        |         |   |   |          |       |       |  |      |  |               |      |   |                  |       |   |         |          |  |  |  |         |    |  |          |    |  |
| 環境保全措置   | 実施の適否  | 適否の理由  |       |             |        |       |  |          |       |  |                      |           |  |        |         |   |   |          |       |       |  |      |  |               |      |   |                  |       |   |         |          |  |  |  |         |    |  |          |    |  |
| 防音壁の設置   | 適  | 騒音対策が必要な区間へ防音壁を設置することにより、騒音を低減できることから、環境保全措置として採用する。   |       |             |        |       |  |          |       |  |                      |           |  |        |         |   |   |          |       |       |  |      |  |               |      |   |                  |       |   |         |          |  |  |  |         |    |  |          |    |  |
| レールの継目解消・軌道構造  | 適  | 分岐器撤去に伴い普通レールとする箇所は、溶接によりレール継目を解消することで、継目音を低減できることから、環境保全措置として採用する。  |       |             |        |       |  |          |       |  |                      |           |  |        |         |   |   |          |       |       |  |      |  |               |      |   |                  |       |   |         |          |  |  |  |         |    |  |          |    |  |
| 吸音材の設置   | 適  | 吸音材を設置することにより、騒音を低減できることから、環境保全措置として採用する。  |       |             |        |       |  |          |       |  |                      |           |  |        |         |   |   |          |       |       |  |      |  |               |      |   |                  |       |   |         |          |  |  |  |         |    |  |          |    |  |
| 適切な維持管理  | 適  | 適切な維持管理（レール頭頂面の平滑性の維持、レールの直み直し、道床バラストの締固め・補充、車輪転削）により、列車の走行に伴う騒音の発生を低減できることから、環境保全措置として採用する。   |       |             |        |       |  |          |       |  |                      |           |  |        |         |   |   |          |       |       |  |      |  |               |      |   |                  |       |   |         |          |  |  |  |         |    |  |          |    |  |
| <p>P8-2-105<br/>イ. 環境保全措置の実施主体、方法その他の環境保全措置の実施の内容</p>              | <p>本事業では、列車の走行による騒音に係る環境影響を低減させるため、環境保全措置として「防音壁の設置」「レールの継目解消」「新品の軌道材料の使用」及び「吸音材の設置」を実施する。</p>   | <p>本事業では、列車の走行による騒音に係る環境影響を低減させるため、環境保全措置として現在の奈良線において実施している車面及び軌道の適切な維持管理に加え「防音壁の設置」「レールの継目解消・軌道構造の改良」「吸音材の設置」及び「適切な維持管理」の継続を実施する。なお、軌道構造及び吸音材については、在来線において一般的に使用されている材料を採用する。</p>  |       |             |        |       |  |          |       |  |                      |           |  |        |         |   |   |          |       |       |  |      |  |               |      |   |                  |       |   |         |          |  |  |  |         |    |  |          |    |  |
| <p>P8-2-106<br/>表 8.2-24(2) 環境保全措置の内容（列車の走行に係る騒音）</p>              | <table border="1"> <caption>表 8.2-24(2) 環境保全措置の内容(列車の走行に係る騒音)</caption> <thead> <tr> <th colspan="2">実施主体</th> <th>西日本旅客鉄道株式会社</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">実施内容</td> <td>種類・方法</td> <td>レールの継目解消</td> </tr> <tr> <td>位置・範囲</td> <td>養護化範囲</td> </tr> <tr> <td>時期・期間</td> <td>計画時及び供用時</td> </tr> <tr> <td>環境保全措置の効果</td> <td colspan="2">レールの継目を解消することで、騒音の発生を低減できる。</td> </tr> <tr> <td>効果の不確実性</td> <td colspan="2">なし</td> </tr> <tr> <td>他の環境への影響</td> <td colspan="2">なし</td> </tr> </tbody> </table>  | 実施主体   |       | 西日本旅客鉄道株式会社 | 実施内容   | 種類・方法 | レールの継目解消   | 位置・範囲    | 養護化範囲 | 時期・期間  | 計画時及び供用時             | 環境保全措置の効果 | レールの継目を解消することで、騒音の発生を低減できる。  |        | 効果の不確実性 | なし  |   | 他の環境への影響 | なし    |       | <table border="1"> <caption>表 8.2-24(2) 環境保全措置の内容(列車の走行に係る騒音)</caption> <thead> <tr> <th colspan="2">実施主体</th> <th>西日本旅客鉄道株式会社</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">実施内容</td> <td>種類・方法</td> <td>レールの継目解消・軌道構造の改良</td> </tr> <tr> <td>位置・範囲</td> <td>養護化範囲</td> </tr> <tr> <td>時期・期間</td> <td>計画時及び供用時</td> </tr> <tr> <td>環境保全措置の効果</td> <td colspan="2">分岐器の撤去による普通レール化及びレールの継目を解消することで、騒音の発生を低減できる。</td> </tr> <tr> <td>効果の不確実性</td> <td colspan="2">なし</td> </tr> <tr> <td>他の環境への影響</td> <td colspan="2">なし</td> </tr> </tbody> </table> | 実施主体 |  | 西日本旅客鉄道株式会社   | 実施内容 | 種類・方法   | レールの継目解消・軌道構造の改良 | 位置・範囲 | 養護化範囲                                     | 時期・期間   | 計画時及び供用時 | 環境保全措置の効果  | 分岐器の撤去による普通レール化及びレールの継目を解消することで、騒音の発生を低減できる。 |  | 効果の不確実性 | なし |  | 他の環境への影響 | なし |  |
| 実施主体   |  | 西日本旅客鉄道株式会社  |       |             |        |       |  |          |       |  |                      |           |  |        |         |   |   |          |       |       |  |      |  |               |      |   |                  |       |   |         |          |  |  |  |         |    |  |          |    |  |
| 実施内容   | 種類・方法  | レールの継目解消   |       |             |        |       |  |          |       |  |                      |           |  |        |         |   |   |          |       |       |  |      |  |               |      |   |                  |       |   |         |          |  |  |  |         |    |  |          |    |  |
|  | 位置・範囲  | 養護化範囲  |       |             |        |       |  |          |       |  |                      |           |  |        |         |   |   |          |       |       |  |      |  |               |      |   |                  |       |   |         |          |  |  |  |         |    |  |          |    |  |
|  | 時期・期間  | 計画時及び供用時   |       |             |        |       |  |          |       |  |                      |           |  |        |         |   |   |          |       |       |  |      |  |               |      |   |                  |       |   |         |          |  |  |  |         |    |  |          |    |  |
| 環境保全措置の効果  | レールの継目を解消することで、騒音の発生を低減できる。  |  |       |             |        |       |  |          |       |  |                      |           |  |        |         |   |   |          |       |       |  |      |  |               |      |   |                  |       |   |         |          |  |  |  |         |    |  |          |    |  |
| 効果の不確実性  | なし   |  |       |             |        |       |  |          |       |  |                      |           |  |        |         |   |   |          |       |       |  |      |  |               |      |   |                  |       |   |         |          |  |  |  |         |    |  |          |    |  |
| 他の環境への影響   | なし   |  |       |             |        |       |  |          |       |  |                      |           |  |        |         |   |   |          |       |       |  |      |  |               |      |   |                  |       |   |         |          |  |  |  |         |    |  |          |    |  |
| 実施主体   |  | 西日本旅客鉄道株式会社  |       |             |        |       |  |          |       |  |                      |           |  |        |         |   |   |          |       |       |  |      |  |               |      |   |                  |       |   |         |          |  |  |  |         |    |  |          |    |  |
| 実施内容   | 種類・方法  | レールの継目解消・軌道構造の改良   |       |             |        |       |  |          |       |  |                      |           |  |        |         |   |   |          |       |       |  |      |  |               |      |   |                  |       |   |         |          |  |  |  |         |    |  |          |    |  |
|  | 位置・範囲  | 養護化範囲  |       |             |        |       |  |          |       |  |                      |           |  |        |         |   |   |          |       |       |  |      |  |               |      |   |                  |       |   |         |          |  |  |  |         |    |  |          |    |  |
|  | 時期・期間  | 計画時及び供用時   |       |             |        |       |  |          |       |  |                      |           |  |        |         |   |   |          |       |       |  |      |  |               |      |   |                  |       |   |         |          |  |  |  |         |    |  |          |    |  |
| 環境保全措置の効果  | 分岐器の撤去による普通レール化及びレールの継目を解消することで、騒音の発生を低減できる。   |  |       |             |        |       |  |          |       |  |                      |           |  |        |         |   |   |          |       |       |  |      |  |               |      |   |                  |       |   |         |          |  |  |  |         |    |  |          |    |  |
| 効果の不確実性  | なし   |  |       |             |        |       |  |          |       |  |                      |           |  |        |         |   |   |          |       |       |  |      |  |               |      |   |                  |       |   |         |          |  |  |  |         |    |  |          |    |  |
| 他の環境への影響   | なし   |  |       |             |        |       |  |          |       |  |                      |           |  |        |         |   |   |          |       |       |  |      |  |               |      |   |                  |       |   |         |          |  |  |  |         |    |  |          |    |  |

表 14-1-1 (10) 環境影響評価書からの主な相違点

| 補正後の環境影響評価書の該当箇所   | 補正前の環境影響評価書   | 補正後の環境影響評価書   |  |      |             |       |                        |                        |         |  |  |                                    |                            |         |        |          |       |   |                                    |   |         |             |   |         |       |         |       |     |           |                         |         |    |          |    |
|--|---|---|--|------|-------------|-------|------------------------|------------------------|---------|--|--|------------------------------------|----------------------------|---------|--------|----------|-------|---|------------------------------------|---|---------|-------------|---|---------|-------|---------|-------|-----|-----------|-------------------------|---------|----|----------|----|
| P8-2-106<br>表 8.2-24(3) 環境保全措置の内容 (列車の走行に係る騒音)           | <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">表 8.2-24(3) 環境保全措置の内容 (列車の走行に係る騒音)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>実施主体</td> <td>西日本旅客鉄道株式会社</td> </tr> <tr> <td>種類・方法</td> <td>新品の軌道材料 (レール、バラスト) の使用</td> </tr> <tr> <td>位置・範囲</td> <td>事業実施区域内</td> </tr> <tr> <td>時期・期間</td> <td>供用時</td> </tr> <tr> <td>環境保全措置の効果</td> <td>新品の軌道材料の使用により、騒音の発生を低減できる。</td> </tr> <tr> <td>効果の不確実性</td> <td>なし</td> </tr> <tr> <td>他の環境への影響</td> <td>なし</td> </tr> </tbody> </table> | 表 8.2-24(3) 環境保全措置の内容 (列車の走行に係る騒音)  |  | 実施主体 | 西日本旅客鉄道株式会社 | 種類・方法 | 新品の軌道材料 (レール、バラスト) の使用 | 位置・範囲                  | 事業実施区域内 | 時期・期間  | 供用時  | 環境保全措置の効果                          | 新品の軌道材料の使用により、騒音の発生を低減できる。 | 効果の不確実性 | なし     | 他の環境への影響 | なし    | <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">表 8.2-24(3) 環境保全措置の内容 (列車の走行に係る騒音)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>実施主体</td> <td>西日本旅客鉄道株式会社</td> </tr> <tr> <td>種類・方法</td> <td>吸音材の設置</td> </tr> <tr> <td>位置・範囲</td> <td>事業実施区域内</td> </tr> <tr> <td>時期・期間</td> <td>供用時</td> </tr> <tr> <td>環境保全措置の効果</td> <td>吸音材の設置により、騒音を低減できる。</td> </tr> <tr> <td>効果の不確実性</td> <td>なし</td> </tr> <tr> <td>他の環境への影響</td> <td>なし</td> </tr> </tbody> </table>      | 表 8.2-24(3) 環境保全措置の内容 (列車の走行に係る騒音) |   | 実施主体    | 西日本旅客鉄道株式会社 | 種類・方法   | 吸音材の設置  | 位置・範囲 | 事業実施区域内 | 時期・期間 | 供用時 | 環境保全措置の効果 | 吸音材の設置により、騒音を低減できる。     | 効果の不確実性 | なし | 他の環境への影響 | なし |
| 表 8.2-24(3) 環境保全措置の内容 (列車の走行に係る騒音)                       |   |   |  |      |             |       |                        |                        |         |  |  |                                    |                            |         |        |          |       |   |                                    |   |         |             |   |         |       |         |       |     |           |                         |         |    |          |    |
| 実施主体   | 西日本旅客鉄道株式会社   |   |  |      |             |       |                        |                        |         |  |  |                                    |                            |         |        |          |       |   |                                    |   |         |             |   |         |       |         |       |     |           |                         |         |    |          |    |
| 種類・方法  | 新品の軌道材料 (レール、バラスト) の使用  |   |  |      |             |       |                        |                        |         |  |  |                                    |                            |         |        |          |       |   |                                    |   |         |             |   |         |       |         |       |     |           |                         |         |    |          |    |
| 位置・範囲  | 事業実施区域内   |   |  |      |             |       |                        |                        |         |  |  |                                    |                            |         |        |          |       |   |                                    |   |         |             |   |         |       |         |       |     |           |                         |         |    |          |    |
| 時期・期間  | 供用時   |   |  |      |             |       |                        |                        |         |  |  |                                    |                            |         |        |          |       |   |                                    |   |         |             |   |         |       |         |       |     |           |                         |         |    |          |    |
| 環境保全措置の効果  | 新品の軌道材料の使用により、騒音の発生を低減できる。  |   |  |      |             |       |                        |                        |         |  |  |                                    |                            |         |        |          |       |   |                                    |   |         |             |   |         |       |         |       |     |           |                         |         |    |          |    |
| 効果の不確実性  | なし  |   |  |      |             |       |                        |                        |         |  |  |                                    |                            |         |        |          |       |   |                                    |   |         |             |   |         |       |         |       |     |           |                         |         |    |          |    |
| 他の環境への影響   | なし  |   |  |      |             |       |                        |                        |         |  |  |                                    |                            |         |        |          |       |   |                                    |   |         |             |   |         |       |         |       |     |           |                         |         |    |          |    |
| 表 8.2-24(3) 環境保全措置の内容 (列車の走行に係る騒音)                       |   |   |  |      |             |       |                        |                        |         |  |  |                                    |                            |         |        |          |       |   |                                    |   |         |             |   |         |       |         |       |     |           |                         |         |    |          |    |
| 実施主体   | 西日本旅客鉄道株式会社   |   |  |      |             |       |                        |                        |         |  |  |                                    |                            |         |        |          |       |   |                                    |   |         |             |   |         |       |         |       |     |           |                         |         |    |          |    |
| 種類・方法  | 吸音材の設置  |   |  |      |             |       |                        |                        |         |  |  |                                    |                            |         |        |          |       |   |                                    |   |         |             |   |         |       |         |       |     |           |                         |         |    |          |    |
| 位置・範囲  | 事業実施区域内   |   |  |      |             |       |                        |                        |         |  |  |                                    |                            |         |        |          |       |   |                                    |   |         |             |   |         |       |         |       |     |           |                         |         |    |          |    |
| 時期・期間  | 供用時   |   |  |      |             |       |                        |                        |         |  |  |                                    |                            |         |        |          |       |   |                                    |   |         |             |   |         |       |         |       |     |           |                         |         |    |          |    |
| 環境保全措置の効果  | 吸音材の設置により、騒音を低減できる。   |   |  |      |             |       |                        |                        |         |  |  |                                    |                            |         |        |          |       |   |                                    |   |         |             |   |         |       |         |       |     |           |                         |         |    |          |    |
| 効果の不確実性  | なし  |   |  |      |             |       |                        |                        |         |  |  |                                    |                            |         |        |          |       |   |                                    |   |         |             |   |         |       |         |       |     |           |                         |         |    |          |    |
| 他の環境への影響   | なし  |   |  |      |             |       |                        |                        |         |  |  |                                    |                            |         |        |          |       |   |                                    |   |         |             |   |         |       |         |       |     |           |                         |         |    |          |    |
| P8-2-106<br>表 8.2-24(4) 環境保全措置の内容 (列車の走行に係る騒音)           | <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">表 8.2-24(4) 環境保全措置の内容 (列車の走行に係る騒音)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>実施主体</td> <td>西日本旅客鉄道株式会社</td> </tr> <tr> <td>種類・方法</td> <td>吸音材の設置</td> </tr> <tr> <td>位置・範囲</td> <td>事業実施区域内</td> </tr> <tr> <td>時期・期間</td> <td>供用時</td> </tr> <tr> <td>環境保全措置の効果</td> <td>吸音材の設置により、騒音の発生を低減できる。</td> </tr> <tr> <td>効果の不確実性</td> <td>なし</td> </tr> <tr> <td>他の環境への影響</td> <td>なし</td> </tr> </tbody> </table>                     | 表 8.2-24(4) 環境保全措置の内容 (列車の走行に係る騒音)  |  | 実施主体 | 西日本旅客鉄道株式会社 | 種類・方法 | 吸音材の設置                 | 位置・範囲                  | 事業実施区域内 | 時期・期間  | 供用時  | 環境保全措置の効果                          | 吸音材の設置により、騒音の発生を低減できる。     | 効果の不確実性 | なし     | 他の環境への影響 | なし    | <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="2">表 8.2-24(4) 環境保全措置の内容 (列車の走行に係る騒音)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>実施主体</td> <td>西日本旅客鉄道株式会社</td> </tr> <tr> <td>種類・方法</td> <td>適切な維持管理</td> </tr> <tr> <td>位置・範囲</td> <td>事業実施区域内</td> </tr> <tr> <td>時期・期間</td> <td>供用時</td> </tr> <tr> <td>環境保全措置の効果</td> <td>適切な維持管理により、騒音の発生を低減できる。</td> </tr> <tr> <td>効果の不確実性</td> <td>なし</td> </tr> <tr> <td>他の環境への影響</td> <td>なし</td> </tr> </tbody> </table> | 表 8.2-24(4) 環境保全措置の内容 (列車の走行に係る騒音) |   | 実施主体    | 西日本旅客鉄道株式会社 | 種類・方法   | 適切な維持管理 | 位置・範囲 | 事業実施区域内 | 時期・期間 | 供用時 | 環境保全措置の効果 | 適切な維持管理により、騒音の発生を低減できる。 | 効果の不確実性 | なし | 他の環境への影響 | なし |
| 表 8.2-24(4) 環境保全措置の内容 (列車の走行に係る騒音)                       |   |   |  |      |             |       |                        |                        |         |  |  |                                    |                            |         |        |          |       |   |                                    |   |         |             |   |         |       |         |       |     |           |                         |         |    |          |    |
| 実施主体   | 西日本旅客鉄道株式会社   |   |  |      |             |       |                        |                        |         |  |  |                                    |                            |         |        |          |       |   |                                    |   |         |             |   |         |       |         |       |     |           |                         |         |    |          |    |
| 種類・方法  | 吸音材の設置  |   |  |      |             |       |                        |                        |         |  |  |                                    |                            |         |        |          |       |   |                                    |   |         |             |   |         |       |         |       |     |           |                         |         |    |          |    |
| 位置・範囲  | 事業実施区域内   |   |  |      |             |       |                        |                        |         |  |  |                                    |                            |         |        |          |       |   |                                    |   |         |             |   |         |       |         |       |     |           |                         |         |    |          |    |
| 時期・期間  | 供用時   |   |  |      |             |       |                        |                        |         |  |  |                                    |                            |         |        |          |       |   |                                    |   |         |             |   |         |       |         |       |     |           |                         |         |    |          |    |
| 環境保全措置の効果  | 吸音材の設置により、騒音の発生を低減できる。  |   |  |      |             |       |                        |                        |         |  |  |                                    |                            |         |        |          |       |   |                                    |   |         |             |   |         |       |         |       |     |           |                         |         |    |          |    |
| 効果の不確実性  | なし  |   |  |      |             |       |                        |                        |         |  |  |                                    |                            |         |        |          |       |   |                                    |   |         |             |   |         |       |         |       |     |           |                         |         |    |          |    |
| 他の環境への影響   | なし  |   |  |      |             |       |                        |                        |         |  |  |                                    |                            |         |        |          |       |   |                                    |   |         |             |   |         |       |         |       |     |           |                         |         |    |          |    |
| 表 8.2-24(4) 環境保全措置の内容 (列車の走行に係る騒音)                       |   |   |  |      |             |       |                        |                        |         |  |  |                                    |                            |         |        |          |       |   |                                    |   |         |             |   |         |       |         |       |     |           |                         |         |    |          |    |
| 実施主体   | 西日本旅客鉄道株式会社   |   |  |      |             |       |                        |                        |         |  |  |                                    |                            |         |        |          |       |   |                                    |   |         |             |   |         |       |         |       |     |           |                         |         |    |          |    |
| 種類・方法  | 適切な維持管理   |   |  |      |             |       |                        |                        |         |  |  |                                    |                            |         |        |          |       |   |                                    |   |         |             |   |         |       |         |       |     |           |                         |         |    |          |    |
| 位置・範囲  | 事業実施区域内   |   |  |      |             |       |                        |                        |         |  |  |                                    |                            |         |        |          |       |   |                                    |   |         |             |   |         |       |         |       |     |           |                         |         |    |          |    |
| 時期・期間  | 供用時   |   |  |      |             |       |                        |                        |         |  |  |                                    |                            |         |        |          |       |   |                                    |   |         |             |   |         |       |         |       |     |           |                         |         |    |          |    |
| 環境保全措置の効果  | 適切な維持管理により、騒音の発生を低減できる。   |   |  |      |             |       |                        |                        |         |  |  |                                    |                            |         |        |          |       |   |                                    |   |         |             |   |         |       |         |       |     |           |                         |         |    |          |    |
| 効果の不確実性  | なし  |   |  |      |             |       |                        |                        |         |  |  |                                    |                            |         |        |          |       |   |                                    |   |         |             |   |         |       |         |       |     |           |                         |         |    |          |    |
| 他の環境への影響   | なし  |   |  |      |             |       |                        |                        |         |  |  |                                    |                            |         |        |          |       |   |                                    |   |         |             |   |         |       |         |       |     |           |                         |         |    |          |    |
| P8-2-106<br>③事後調査  | しかし、本項目は、沿線住民の生活環境に密接に関係するため、環境影響評価法に基づく事後調査を実施する。  | しかし、本項目は、沿線住民の生活環境に密接に関係するため、環境影響評価法に基づく事後調査を実施し、 <u>その結果に基づき必要に応じて適切な環境保全措置を講じる。</u>   |  |      |             |       |                        |                        |         |  |  |                                    |                            |         |        |          |       |   |                                    |   |         |             |   |         |       |         |       |     |           |                         |         |    |          |    |
| P8-2-107<br>イ. 評価結果<br>a) 回避又は低減に係る評価                    | また、防音壁の高さは、列車による騒音の影響を回避又は低減させる中で、沿線住民に圧迫感を与えず、日照や景観上の観点にも配慮しつつ、材料の汎用性等も総合的に勘案して、人の目線程度となる「RL+1.0m」を基本とし、予測結果を踏まえて必要とされる防音壁の高さを設定している。  | また、防音壁の高さは、列車による騒音の影響を回避又は低減させる中で、沿線住民に圧迫感を与えず、日照や景観上の観点にも配慮しつつ、材料の汎用性等も総合的に勘案して、人の目線程度となる「RL+1.0m」を基本とし、予測結果を踏まえて必要とされる防音壁の高さ <u>(1.5m、2.0m) を順次設定している。但し、現地の特情を踏まえ、防音壁を高くすることにより施工規模が大きくなる場合は、吸音材等の設置を検討している。</u>                                   |  |      |             |       |                        |                        |         |  |  |                                    |                            |         |        |          |       |   |                                    |   |         |             |   |         |       |         |       |     |           |                         |         |    |          |    |
| P8-2-110<br>表 8.2-25(3) 鉄道騒音評価結果<br>「予測地点 No.20」の「保全措置」欄 | 防音壁 2.0m<br>継目解消<br>吸音材設置   | 防音壁 2.0m<br>継目解消・軌道構造の改良<br>吸音材設置   |  |      |             |       |                        |                        |         |  |  |                                    |                            |         |        |          |       |   |                                    |   |         |             |   |         |       |         |       |     |           |                         |         |    |          |    |
| P8-3-18<br>イ. 評価結果<br>a) 回避又は低減に係る評価                     | しかしながら本事業は、市街地での複線化事業という事業特性から、工事は狭隘な場所における作業となり、稼働する建設機械の台数や大きさが限定されるなど、一般的な道路事業の工事に比べ、工事の規模は小さくなるため、工事中の振動レベルは、算定した予測結果よりも小さくなると考えられる。  | しかしながら本事業は、市街地での複線化事業という事業特性から、工事は狭隘な場所における作業となり、稼働する建設機械の台数や大きさが限定される <u>うえに、営業線路に近接して建設機械を使用する場合は、列車の安全運行並びに作業員の安全を確保するために、列車接近～通過完了までの間は建設機械の稼働を一時中断させることを徹底しており、一般的な道路工事と比較して、建設機械の稼働時間が短くなり、工事の規模は小さくなるため、工事中の振動レベルは、算定した予測結果よりも小さくなると考えられる。</u> |  |      |             |       |                        |                        |         |  |  |                                    |                            |         |        |          |       |   |                                    |   |         |             |   |         |       |         |       |     |           |                         |         |    |          |    |
| P8-3-24<br>表 8.3-16 環境保全措置の検討の状況 (列車の走行による振動)            | <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="3">表 8.3-16 環境保全措置の検討の状況 (列車の走行による振動)</th> </tr> <tr> <th>環境保全措置</th> <th>実施の可否</th> <th>可否の理由</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>新品の軌道材料 (レール、バラスト) の使用</td> <td>適</td> <td>新品の軌道材料の使用 (レール頭頂面の平滑化、新品バラストによる弾性効果) により、列車の走行に伴う振動の発生を低減できることから、環境保全措置として採用する。</td> </tr> </tbody> </table>   | 表 8.3-16 環境保全措置の検討の状況 (列車の走行による振動)  |  |      | 環境保全措置      | 実施の可否 | 可否の理由                  | 新品の軌道材料 (レール、バラスト) の使用 | 適       | 新品の軌道材料の使用 (レール頭頂面の平滑化、新品バラストによる弾性効果) により、列車の走行に伴う振動の発生を低減できることから、環境保全措置として採用する。 | <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="3">表 8.3-16 環境保全措置の検討の状況 (列車の走行による振動)</th> </tr> <tr> <th>環境保全措置</th> <th>実施の可否</th> <th>可否の理由</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>レールの継目解消・軌道構造の改良</td> <td>適</td> <td>分岐器除去に伴い普通レールとする箇所は、沿線によりレール継目を解消することで、継目による振動を低減できることから、環境保全措置として採用する。</td> </tr> <tr> <td>適切な維持管理</td> <td>適</td> <td>適切な維持管理 (レール頭頂面の平滑性の維持、レールの歪み直し、道床バラストの締固め、車輪転削) により、列車の走行に伴う振動の発生を低減できることから、環境保全措置として採用する。</td> </tr> </tbody> </table> | 表 8.3-16 環境保全措置の検討の状況 (列車の走行による振動) |                            |         | 環境保全措置 | 実施の可否    | 可否の理由 | レールの継目解消・軌道構造の改良  | 適                                  | 分岐器除去に伴い普通レールとする箇所は、沿線によりレール継目を解消することで、継目による振動を低減できることから、環境保全措置として採用する。 | 適切な維持管理 | 適           | 適切な維持管理 (レール頭頂面の平滑性の維持、レールの歪み直し、道床バラストの締固め、車輪転削) により、列車の走行に伴う振動の発生を低減できることから、環境保全措置として採用する。 |         |       |         |       |     |           |                         |         |    |          |    |
| 表 8.3-16 環境保全措置の検討の状況 (列車の走行による振動)                       |   |   |  |      |             |       |                        |                        |         |  |  |                                    |                            |         |        |          |       |   |                                    |   |         |             |   |         |       |         |       |     |           |                         |         |    |          |    |
| 環境保全措置   | 実施の可否   | 可否の理由   |  |      |             |       |                        |                        |         |  |  |                                    |                            |         |        |          |       |   |                                    |   |         |             |   |         |       |         |       |     |           |                         |         |    |          |    |
| 新品の軌道材料 (レール、バラスト) の使用                                   | 適   | 新品の軌道材料の使用 (レール頭頂面の平滑化、新品バラストによる弾性効果) により、列車の走行に伴う振動の発生を低減できることから、環境保全措置として採用する。  |  |      |             |       |                        |                        |         |  |  |                                    |                            |         |        |          |       |   |                                    |   |         |             |   |         |       |         |       |     |           |                         |         |    |          |    |
| 表 8.3-16 環境保全措置の検討の状況 (列車の走行による振動)                       |   |   |  |      |             |       |                        |                        |         |  |  |                                    |                            |         |        |          |       |   |                                    |   |         |             |   |         |       |         |       |     |           |                         |         |    |          |    |
| 環境保全措置   | 実施の可否   | 可否の理由   |  |      |             |       |                        |                        |         |  |  |                                    |                            |         |        |          |       |   |                                    |   |         |             |   |         |       |         |       |     |           |                         |         |    |          |    |
| レールの継目解消・軌道構造の改良   | 適   | 分岐器除去に伴い普通レールとする箇所は、沿線によりレール継目を解消することで、継目による振動を低減できることから、環境保全措置として採用する。   |  |      |             |       |                        |                        |         |  |  |                                    |                            |         |        |          |       |   |                                    |   |         |             |   |         |       |         |       |     |           |                         |         |    |          |    |
| 適切な維持管理  | 適   | 適切な維持管理 (レール頭頂面の平滑性の維持、レールの歪み直し、道床バラストの締固め、車輪転削) により、列車の走行に伴う振動の発生を低減できることから、環境保全措置として採用する。   |  |      |             |       |                        |                        |         |  |  |                                    |                            |         |        |          |       |   |                                    |   |         |             |   |         |       |         |       |     |           |                         |         |    |          |    |

表 14-1-1(11) 環境影響評価書からの主な相違点

| 補正後の環境影響評価書の該当箇所   | 補正前の環境影響評価書   | 補正後の環境影響評価書   |  |             |       |                      |  |      |       |         |  |       |     |           |                            |  |         |    |  |          |    |  |  |      |  |             |       |                  |  |      |       |       |  |       |          |           |                                      |  |         |    |  |          |    |  |      |  |             |       |              |  |      |       |         |  |       |          |           |                        |  |         |    |  |          |    |  |
|--|---|---|--|-------------|-------|----------------------|--|------|-------|---------|--|-------|-----|-----------|----------------------------|--|---------|----|--|----------|----|--|--|------|--|-------------|-------|------------------|--|------|-------|-------|--|-------|----------|-----------|--------------------------------------|--|---------|----|--|----------|----|--|------|--|-------------|-------|--------------|--|------|-------|---------|--|-------|----------|-----------|------------------------|--|---------|----|--|----------|----|--|
| <p>P8-3-24<br/>イ. 環境保全措置の実施主体、方法その他の環境保全措置の実施の内容</p>           | <p>本事業では、列車の走行による振動に係る環境影響を低減させるため、環境保全措置として「新品の軌道材料の使用」を実施する。</p>  | <p>本事業では、列車の走行による振動に係る環境影響を低減させるため、環境保全措置として現在の奈良線で実施している車両及び軌道の適切な維持管理に加え「レールの継目解消・軌道構造の改良」「適切な維持管理」の継続を実施する。</p>  |  |             |       |                      |  |      |       |         |  |       |     |           |                            |  |         |    |  |          |    |  |  |      |  |             |       |                  |  |      |       |       |  |       |          |           |                                      |  |         |    |  |          |    |  |      |  |             |       |              |  |      |       |         |  |       |          |           |                        |  |         |    |  |          |    |  |
| <p>P8-3-24<br/>表 8.3-17(1)～(2) 環境保全措置の内容 (列車の走行による振動)</p>      | <table border="1" data-bbox="499 562 946 819"> <caption>表 8.3-17 環境保全措置の内容 (列車の走行に係る振動)</caption> <tr> <td colspan="2">実施主体</td> <td>西日本旅客鉄道株式会社</td> </tr> <tr> <td>種類・方法</td> <td colspan="2">新品の軌道材料(レール、バラスト)の使用</td> </tr> <tr> <td>実施内容</td> <td>位置・範囲</td> <td>事業実施区域内</td> </tr> <tr> <td></td> <td>時期・期間</td> <td>供用時</td> </tr> <tr> <td>環境保全措置の効果</td> <td colspan="2">新品の軌道材料の使用により、振動の発生を低減できる。</td> </tr> <tr> <td>効果の不確実性</td> <td colspan="2">なし</td> </tr> <tr> <td>他の環境への影響</td> <td colspan="2">なし</td> </tr> </table> | 実施主体  |  | 西日本旅客鉄道株式会社 | 種類・方法 | 新品の軌道材料(レール、バラスト)の使用 |  | 実施内容 | 位置・範囲 | 事業実施区域内 |  | 時期・期間 | 供用時 | 環境保全措置の効果 | 新品の軌道材料の使用により、振動の発生を低減できる。 |  | 効果の不確実性 | なし |  | 他の環境への影響 | なし |  | <table border="1" data-bbox="954 562 1402 819"> <caption>表 8.3-17(1) 環境保全措置の内容 (列車の走行に係る振動)</caption> <tr> <td colspan="2">実施主体</td> <td>西日本旅客鉄道株式会社</td> </tr> <tr> <td>種類・方法</td> <td colspan="2">レールの継目解消・軌道構造の改良</td> </tr> <tr> <td>実施内容</td> <td>位置・範囲</td> <td>複線化範囲</td> </tr> <tr> <td></td> <td>時期・期間</td> <td>計画時及び供用時</td> </tr> <tr> <td>環境保全措置の効果</td> <td colspan="2">分岐器の撤去によりレールの継目を解消することで、振動の発生を低減できる。</td> </tr> <tr> <td>効果の不確実性</td> <td colspan="2">なし</td> </tr> <tr> <td>他の環境への影響</td> <td colspan="2">なし</td> </tr> </table><br><table border="1" data-bbox="954 696 1402 819"> <caption>表 8.3-17(2) 環境保全措置の内容 (列車の走行に係る振動)</caption> <tr> <td colspan="2">実施主体</td> <td>西日本旅客鉄道株式会社</td> </tr> <tr> <td>種類・方法</td> <td colspan="2">適切な維持管理・品質管理</td> </tr> <tr> <td>実施内容</td> <td>位置・範囲</td> <td>事業実施区域内</td> </tr> <tr> <td></td> <td>時期・期間</td> <td>施工時及び供用時</td> </tr> <tr> <td>環境保全措置の効果</td> <td colspan="2">適切な維持管理により振動の発生を低減できる。</td> </tr> <tr> <td>効果の不確実性</td> <td colspan="2">なし</td> </tr> <tr> <td>他の環境への影響</td> <td colspan="2">なし</td> </tr> </table> | 実施主体 |  | 西日本旅客鉄道株式会社 | 種類・方法 | レールの継目解消・軌道構造の改良 |  | 実施内容 | 位置・範囲 | 複線化範囲 |  | 時期・期間 | 計画時及び供用時 | 環境保全措置の効果 | 分岐器の撤去によりレールの継目を解消することで、振動の発生を低減できる。 |  | 効果の不確実性 | なし |  | 他の環境への影響 | なし |  | 実施主体 |  | 西日本旅客鉄道株式会社 | 種類・方法 | 適切な維持管理・品質管理 |  | 実施内容 | 位置・範囲 | 事業実施区域内 |  | 時期・期間 | 施工時及び供用時 | 環境保全措置の効果 | 適切な維持管理により振動の発生を低減できる。 |  | 効果の不確実性 | なし |  | 他の環境への影響 | なし |  |
| 実施主体   |   | 西日本旅客鉄道株式会社   |  |             |       |                      |  |      |       |         |  |       |     |           |                            |  |         |    |  |          |    |  |  |      |  |             |       |                  |  |      |       |       |  |       |          |           |                                      |  |         |    |  |          |    |  |      |  |             |       |              |  |      |       |         |  |       |          |           |                        |  |         |    |  |          |    |  |
| 種類・方法  | 新品の軌道材料(レール、バラスト)の使用  |   |  |             |       |                      |  |      |       |         |  |       |     |           |                            |  |         |    |  |          |    |  |  |      |  |             |       |                  |  |      |       |       |  |       |          |           |                                      |  |         |    |  |          |    |  |      |  |             |       |              |  |      |       |         |  |       |          |           |                        |  |         |    |  |          |    |  |
| 実施内容   | 位置・範囲   | 事業実施区域内   |  |             |       |                      |  |      |       |         |  |       |     |           |                            |  |         |    |  |          |    |  |  |      |  |             |       |                  |  |      |       |       |  |       |          |           |                                      |  |         |    |  |          |    |  |      |  |             |       |              |  |      |       |         |  |       |          |           |                        |  |         |    |  |          |    |  |
|  | 時期・期間   | 供用時   |  |             |       |                      |  |      |       |         |  |       |     |           |                            |  |         |    |  |          |    |  |  |      |  |             |       |                  |  |      |       |       |  |       |          |           |                                      |  |         |    |  |          |    |  |      |  |             |       |              |  |      |       |         |  |       |          |           |                        |  |         |    |  |          |    |  |
| 環境保全措置の効果  | 新品の軌道材料の使用により、振動の発生を低減できる。  |   |  |             |       |                      |  |      |       |         |  |       |     |           |                            |  |         |    |  |          |    |  |  |      |  |             |       |                  |  |      |       |       |  |       |          |           |                                      |  |         |    |  |          |    |  |      |  |             |       |              |  |      |       |         |  |       |          |           |                        |  |         |    |  |          |    |  |
| 効果の不確実性  | なし  |   |  |             |       |                      |  |      |       |         |  |       |     |           |                            |  |         |    |  |          |    |  |  |      |  |             |       |                  |  |      |       |       |  |       |          |           |                                      |  |         |    |  |          |    |  |      |  |             |       |              |  |      |       |         |  |       |          |           |                        |  |         |    |  |          |    |  |
| 他の環境への影響   | なし  |   |  |             |       |                      |  |      |       |         |  |       |     |           |                            |  |         |    |  |          |    |  |  |      |  |             |       |                  |  |      |       |       |  |       |          |           |                                      |  |         |    |  |          |    |  |      |  |             |       |              |  |      |       |         |  |       |          |           |                        |  |         |    |  |          |    |  |
| 実施主体   |   | 西日本旅客鉄道株式会社   |  |             |       |                      |  |      |       |         |  |       |     |           |                            |  |         |    |  |          |    |  |  |      |  |             |       |                  |  |      |       |       |  |       |          |           |                                      |  |         |    |  |          |    |  |      |  |             |       |              |  |      |       |         |  |       |          |           |                        |  |         |    |  |          |    |  |
| 種類・方法  | レールの継目解消・軌道構造の改良  |   |  |             |       |                      |  |      |       |         |  |       |     |           |                            |  |         |    |  |          |    |  |  |      |  |             |       |                  |  |      |       |       |  |       |          |           |                                      |  |         |    |  |          |    |  |      |  |             |       |              |  |      |       |         |  |       |          |           |                        |  |         |    |  |          |    |  |
| 実施内容   | 位置・範囲   | 複線化範囲   |  |             |       |                      |  |      |       |         |  |       |     |           |                            |  |         |    |  |          |    |  |  |      |  |             |       |                  |  |      |       |       |  |       |          |           |                                      |  |         |    |  |          |    |  |      |  |             |       |              |  |      |       |         |  |       |          |           |                        |  |         |    |  |          |    |  |
|  | 時期・期間   | 計画時及び供用時  |  |             |       |                      |  |      |       |         |  |       |     |           |                            |  |         |    |  |          |    |  |  |      |  |             |       |                  |  |      |       |       |  |       |          |           |                                      |  |         |    |  |          |    |  |      |  |             |       |              |  |      |       |         |  |       |          |           |                        |  |         |    |  |          |    |  |
| 環境保全措置の効果  | 分岐器の撤去によりレールの継目を解消することで、振動の発生を低減できる。  |   |  |             |       |                      |  |      |       |         |  |       |     |           |                            |  |         |    |  |          |    |  |  |      |  |             |       |                  |  |      |       |       |  |       |          |           |                                      |  |         |    |  |          |    |  |      |  |             |       |              |  |      |       |         |  |       |          |           |                        |  |         |    |  |          |    |  |
| 効果の不確実性  | なし  |   |  |             |       |                      |  |      |       |         |  |       |     |           |                            |  |         |    |  |          |    |  |  |      |  |             |       |                  |  |      |       |       |  |       |          |           |                                      |  |         |    |  |          |    |  |      |  |             |       |              |  |      |       |         |  |       |          |           |                        |  |         |    |  |          |    |  |
| 他の環境への影響   | なし  |   |  |             |       |                      |  |      |       |         |  |       |     |           |                            |  |         |    |  |          |    |  |  |      |  |             |       |                  |  |      |       |       |  |       |          |           |                                      |  |         |    |  |          |    |  |      |  |             |       |              |  |      |       |         |  |       |          |           |                        |  |         |    |  |          |    |  |
| 実施主体   |   | 西日本旅客鉄道株式会社   |  |             |       |                      |  |      |       |         |  |       |     |           |                            |  |         |    |  |          |    |  |  |      |  |             |       |                  |  |      |       |       |  |       |          |           |                                      |  |         |    |  |          |    |  |      |  |             |       |              |  |      |       |         |  |       |          |           |                        |  |         |    |  |          |    |  |
| 種類・方法  | 適切な維持管理・品質管理  |   |  |             |       |                      |  |      |       |         |  |       |     |           |                            |  |         |    |  |          |    |  |  |      |  |             |       |                  |  |      |       |       |  |       |          |           |                                      |  |         |    |  |          |    |  |      |  |             |       |              |  |      |       |         |  |       |          |           |                        |  |         |    |  |          |    |  |
| 実施内容   | 位置・範囲   | 事業実施区域内   |  |             |       |                      |  |      |       |         |  |       |     |           |                            |  |         |    |  |          |    |  |  |      |  |             |       |                  |  |      |       |       |  |       |          |           |                                      |  |         |    |  |          |    |  |      |  |             |       |              |  |      |       |         |  |       |          |           |                        |  |         |    |  |          |    |  |
|  | 時期・期間   | 施工時及び供用時  |  |             |       |                      |  |      |       |         |  |       |     |           |                            |  |         |    |  |          |    |  |  |      |  |             |       |                  |  |      |       |       |  |       |          |           |                                      |  |         |    |  |          |    |  |      |  |             |       |              |  |      |       |         |  |       |          |           |                        |  |         |    |  |          |    |  |
| 環境保全措置の効果  | 適切な維持管理により振動の発生を低減できる。  |   |  |             |       |                      |  |      |       |         |  |       |     |           |                            |  |         |    |  |          |    |  |  |      |  |             |       |                  |  |      |       |       |  |       |          |           |                                      |  |         |    |  |          |    |  |      |  |             |       |              |  |      |       |         |  |       |          |           |                        |  |         |    |  |          |    |  |
| 効果の不確実性  | なし  |   |  |             |       |                      |  |      |       |         |  |       |     |           |                            |  |         |    |  |          |    |  |  |      |  |             |       |                  |  |      |       |       |  |       |          |           |                                      |  |         |    |  |          |    |  |      |  |             |       |              |  |      |       |         |  |       |          |           |                        |  |         |    |  |          |    |  |
| 他の環境への影響   | なし  |   |  |             |       |                      |  |      |       |         |  |       |     |           |                            |  |         |    |  |          |    |  |  |      |  |             |       |                  |  |      |       |       |  |       |          |           |                                      |  |         |    |  |          |    |  |      |  |             |       |              |  |      |       |         |  |       |          |           |                        |  |         |    |  |          |    |  |
| <p>P8-3-25<br/>③事後調査</p>                                       | <p>しかし、本項目は、沿線住民の生活環境に密接に関係するため、環境影響評価法に基づく事後調査を実施する。</p>   | <p>しかし、本項目は、沿線住民の生活環境に密接に関係するため、環境影響評価法に基づく事後調査を実施し、その結果に基づき必要に応じて適切な環境保全措置を講じる。</p>  |  |             |       |                      |  |      |       |         |  |       |     |           |                            |  |         |    |  |          |    |  |  |      |  |             |       |                  |  |      |       |       |  |       |          |           |                                      |  |         |    |  |          |    |  |      |  |             |       |              |  |      |       |         |  |       |          |           |                        |  |         |    |  |          |    |  |
| <p>P8-3-25<br/>イ. 評価結果<br/>a) 回避又は低減に係る評価</p>                  | <p>本事業では、列車の走行による振動の影響を回避又は低減させるため、表 8.3-17 に示した新品の軌道材料の使用および適切な維持管理の環境保全措置を確実に実施するが、これらの保全措置は、予測計算では勘案していないため、供用後に実施する環境保全措置により予測結果はさらに低減されるものと考えられる。</p>  | <p>本事業では、列車の走行による振動の影響を回避又は低減させるため、表 8.3-17 に示したレールの継目解消・軌道構造の改良および適切な維持管理の環境保全措置を確実に実施するとともに、<u>施工時の品質管理の徹底(路盤の入念な締固め、バラスト厚の確保)に努めるが、</u>これらの保全措置は、予測計算では勘案していないため、供用後に実施する環境保全措置により予測結果はさらに低減されるものと考えられる。</p>   |  |             |       |                      |  |      |       |         |  |       |     |           |                            |  |         |    |  |          |    |  |  |      |  |             |       |                  |  |      |       |       |  |       |          |           |                                      |  |         |    |  |          |    |  |      |  |             |       |              |  |      |       |         |  |       |          |           |                        |  |         |    |  |          |    |  |
| <p>P8-4-3<br/>(6) 調査結果<br/>①浮遊物質量(SS)の状況<br/>ア. 文献その他の資料調査</p> | <p>—</p>  | <p>(追記)<br/>なお、<u>水質汚濁に係るものとして、宇治川の底質調査は実施されておらず、周辺の地質調査についても汚染物質調査の状況は確認されなかった。</u></p>  |  |             |       |                      |  |      |       |         |  |       |     |           |                            |  |         |    |  |          |    |  |  |      |  |             |       |                  |  |      |       |       |  |       |          |           |                                      |  |         |    |  |          |    |  |      |  |             |       |              |  |      |       |         |  |       |          |           |                        |  |         |    |  |          |    |  |
| <p>P8-4-5<br/>オ. 予測結果</p>                                      | <p>仮橋架設のための杭打設作業については、杭打ち込み時において若干の水底土砂の攪拌が予想されるものの、宇治川の宇治橋付近の表層地質は礫質堆積物であり(P3-32 図 3.1-7 表層地質図参照)、粒径が大きいため、10m 程度の範囲での濁りの発生の可能性はあるが、一時的なものであり滞留はないものと考えられる。</p>  | <p>仮橋架設のための杭打設作業については、杭打ち込み時において若干の水底土砂の攪拌が予想されるものの、宇治川の宇治橋付近の表層地質は、<u>粒径が大きい礫・砂が多くを占める礫質堆積物であり(P3-34 図 3.1-7 表層地質図参照)、その沈降速度は礫(粒径 2mm 以上)の場合で約 60cm/s、砂(粒径 1/16mm～2mm)の場合で 0.3～30cm/s と沈降速度は比較的早い</u>ため、10m 程度の範囲での濁りの発生の可能性はあるが、一時的なものであり滞留はないものと考えられる。</p> |  |             |       |                      |  |      |       |         |  |       |     |           |                            |  |         |    |  |          |    |  |  |      |  |             |       |                  |  |      |       |       |  |       |          |           |                                      |  |         |    |  |          |    |  |      |  |             |       |              |  |      |       |         |  |       |          |           |                        |  |         |    |  |          |    |  |

表 14-1-1 (12) 環境影響評価書からの主な相違点

| 補正後の環境影響評価書の該当箇所                            | 補正前の環境影響評価書   | 補正後の環境影響評価書  |
|---|---|--|
| P8-4-5<br>オ. 予測結果                           | 橋脚杭打設作業については、ケーソン基礎の掘削に伴い泥水が発生するが、適切に処理して排水するため、水質が変化することはないと考えられる。   | 橋脚杭打設作業については、基礎工事の掘削に伴い泥水が発生するが、 <u>沈殿槽等の濁水処理施設を設置し、濁った水を一時タンクに溜めて泥を沈殿させ、pH 処理した上澄水をポンプで汲み上げ放流させる等の方法で、適切に処理して排水するため、水質が変化することはないと考えられる。</u>   |
| P8-4-5<br>オ. 予測結果                           | なお、橋脚工事以外で水質に影響を及ぼす要因として、河川近傍での工事箇所での降雨時の濁水による影響が想定されるが、本建設工事は線的で狭小な範囲内での施工となる事業の特質から一斉に土地の改変を行わないため濁水の発生は少なく、また、必要に応じて濁水処理等の対策を講じることから、周辺公共用水域への影響はほとんど無いものと考えられる。 | なお、橋脚工事以外で水質に影響を及ぼす要因として、河川近傍での工事箇所での降雨時の濁水による影響が想定されるが、本建設工事は線的で狭小な範囲内での施工となる事業の特質から一斉に土地の改変を行わないため濁水の発生は少ないと考えられる。 <u>また、仮栈橋上に土砂やセメント等の材料を置いたり、コンクリートの打設工事中に発生する濁水については、河川に直接放流しないように濁水処理施設を設置する等の対策を講じることから、貯水ポンプ場、取水口など周辺公共用水域への影響はほとんど無いものと考えられる。</u> |
| P8-4-8<br>イ. 環境保全措置の実施主体、方法その他の環境保全措置の実施の内容 | 本事業では、橋梁の設置による水の濁りに係る環境影響を低減させるため、環境保全措置として「工事排水の適切な処理」「工事に伴う改変区域をできる限り小さくする」及び「仮締切工の実施」を実施する。  | 本事業では、橋梁の設置による水の濁りに係る環境影響を低減させるため、環境保全措置として「工事排水の適切な処理」「工事に伴う改変区域をできる限り小さくする」及び「仮締切工の実施」を実施する。 <u>なお、仮締切工の実施にあたっては、「鋼矢板 2 重式仮締切設計マニュアル」(平成 13 年、財団法人 国土技術センター)に基づき、管理者協議を踏まえて、具体的な形状等、施工方法を検討する。</u>   |
| P8-5-6<br>イ. 評価結果<br>a) 回避又は低減に係る評価         | なお、事業計画の検討に当たっては、沿線の景観生態学的な重要性に配慮し、可能な限り事業用地内の緑地の保全に努めることから、事業者により実行可能な範囲内で環境保全措置が図られていると評価する。  | なお、事業計画の検討に当たっては、沿線の景観生態学的な重要性に配慮し、 <u>植生の連続性を現状と同様に確保し、移動経路が途絶えないようにする</u> 等可能な限り事業用地内の緑地の保全に努めることから、事業者により実行可能な範囲内で環境保全措置が図られていると評価する。   |
| P8-6-6<br>表 8.6-4 複数の構造案                    | -   | 「桁高」を追記  |
| p. 8-6-8<br>カ. 予測結果                         | 供用後は、現在の宇治川橋梁に加え、新設橋梁が視認できる。  | 供用後は、現在の宇治川橋梁 <u>(プレートガーター構造：緑塗装)</u> に加え、新設橋梁が視認できる。  |

表 14-1-1 (13) 環境影響評価書からの主な相違点

| 補正後の環境影響評価書の該当箇所   | 補正前の環境影響評価書  | 補正後の環境影響評価書  |
|--|--|--|
| <p>P8-6-19<br/>表 8.6-7 環境保全措置の検討の状況（鉄道施設の存在に係る景観）<br/>「構造物の形状の配慮」の「環境保全措置の検討結果」欄</p> | <p>なお、評価書作成時点の検討状況としては「プレートガーター構造」と「ポニートラス構造」の2案について眺望景観に配慮ができていない点の確認を得たところである。</p>           | <p>なお、重要な眺望景観への介在の程度が小さく、眺望景観に対する配慮等の観点から、平成28年3月11日の「宇治市まちづくり審議会部会」に報告を行い「プレートガーター構造」に決定したところである。</p>   |
| <p>P8-6-20<br/>表 8.6-8 (2) 環境保全措置の内容（鉄道施設の存在に係る景観）<br/>「効果の不確実性」欄</p>                | <p>なし</p>  | <p>なし（線路の配置は確定しており、構造が大きく変化するものではない）</p>   |
| <p>P8-7-1<br/>オ. 予測結果</p>  | <p>切土工等に係る建設工事に伴う廃棄物等の発生量の予測結果は、表 8.7-1 に示すとおりである。これらの廃棄物等の処理、処分は、関係法令、要綱及び指針等に基づき適正に処理する。</p> | <p>切土工等に係る建設工事に伴う廃棄物等の発生量の予測結果は、表 8.7-1 に示すとおりである。<u>建設発生土量の内訳は、地平構造で 8,500m<sup>3</sup>、盛土構造で 14,000m<sup>3</sup>、掘削構造で 19,000m<sup>3</sup> 発生するものと見込んでいる。また、鉄骨架線柱の撤去に伴って発生する鋼材は鋼くず、コンクリートは分別のうえコンクリート塊として処分するものとし、その数量を廃棄物等に含めた。</u><br/><u>建設発生土等の仮置場は基本的に事業地内に設置することを考えており、仮囲いや散水養生等の適切な保管・管理に努め、周辺環境に影響を及ぼさないよう、今後の施工計画において検討していく。</u><br/><u>本事業で発生する廃棄物等のうち、マクラギについては、施工現場内での再利用を可能な限り検討していくが、コンクリート塊の再利用は困難で、リサイクル施設へ搬出されるものと予測される。なお、廃棄物等を事業地外へ搬出する必要がある場合には、施工現場での散水、工事用車両のタイヤの洗浄、工事用出入口の路面清掃、仮囲い・防塵シートの使用等、住居等周辺の保全対象の立地状況に応じて適切に対策を講じる。</u><br/>これらの廃棄物等の最終処理、処分にあたって、関係法令、要綱及び指針等に基づき適正に処理する。</p> |

表 14-1-1 (14) 環境影響評価書からの主な相違点

| 補正後の環境影響評価書の該当箇所   | 補正前の環境影響評価書   | 補正後の環境影響評価書   |                                       |    |           |    |           |                      |                            |    |                           |    |    |   |                            |   |    |    |    |        |                        |   |    |                           |    |  |         |                                    |    |                           |    |           |                  |   |    |   |    |    |        |                     |    |   |    |    |         |                              |    |   |    |    |
|--|---|---|---------------------------------------|----|-----------|----|-----------|----------------------|----------------------------|----|---------------------------|----|----|---|----------------------------|---|----|----|----|--------|------------------------|---|----|---------------------------|----|--|---------|------------------------------------|----|---------------------------|----|-----------|------------------|---|----|---|----|----|--------|---------------------|----|---|----|----|---------|------------------------------|----|---|----|----|
| P8-7-4<br>イ. 評価結果  | なお、本事業においては、既存の鉄道用地と鉄道施設を最大限活用することで工事中ならびに完成後の環境への影響を可能な範囲で小さくするように配慮する必要があることから、全ての廃棄物等の再利用は困難であるものの、実行可能な範囲内で再利用に努める。   | なお、本事業においては、既存の鉄道用地と鉄道施設を最大限活用することで工事中ならびに完成後の環境への影響を可能な範囲で小さくするように配慮する必要があることから、全ての廃棄物等の再利用は困難であるものの、 <u>建設発生土については、実行可能な範囲内で再利用に努めるとともに、本事業での再利用が困難なコンクリート塊については、再資源化施設に搬出するなどの取組みを実施し、建設廃棄物全体として、96%以上の再資源化・縮減率を目標とする。</u>   |                                       |    |           |    |           |                      |                            |    |                           |    |    |   |                            |   |    |    |    |        |                        |   |    |                           |    |  |         |                                    |    |                           |    |           |                  |   |    |   |    |    |        |                     |    |   |    |    |         |                              |    |   |    |    |
| P8-7-4<br>表 8.7-4 本事業における再資源化、再利用の目標（切土工等による建設工事に伴う廃棄物等）<br>注釈部分 | ※建設発生土有効利用率：建設発生土発生量に対する現場内利用及びこれまでの工事間利用等に適正に盛土された採石場跡地復旧や農地受入れ等を加えた有効利用量の割合。  | ※建設発生土有効利用率：建設発生土発生量に対する現場内利用及びこれまでの工事間利用等に適正に盛土された採石場跡地復旧や農地受入れ等（他に近隣で実施されている道路事業等、他工事現場への発生土の転用等）を加えた有効利用量の割合。  |                                       |    |           |    |           |                      |                            |    |                           |    |    |   |                            |   |    |    |    |        |                        |   |    |                           |    |  |         |                                    |    |                           |    |           |                  |   |    |   |    |    |        |                     |    |   |    |    |         |                              |    |   |    |    |
| P8-8-1<br>イ. 予測の基本的な手法   | 工事の実施において建設機械の稼働に伴う温室効果ガス排出量を抑制するための対策を検討することにより、温室効果ガス排出量の削減への取り組みを示すこととした。  | 工事の実施において、 <u>資材及び機械の運搬に用いる車両の運行に伴う温室効果ガス排出量を定量的に検討するとともに、建設機械の稼働に伴う温室効果ガス排出量を定性的に予測して排出量を抑制するための対策を勘案し、温室効果ガス排出量削減への取り組みを示すこととした。</u><br><u>予測対象とした温室効果ガスの対象物質は「地球温暖化対策の推進に関する法律」で定義されている6物質のうち、各行為で発生する二酸化炭素（CO<sub>2</sub>）、メタン（CH<sub>4</sub>）及び一酸化二窒素（N<sub>2</sub>O）の3物質とした。温室効果ガス排出量は、CO<sub>2</sub>換算で算出した。</u> |                                       |    |           |    |           |                      |                            |    |                           |    |    |   |                            |   |    |    |    |        |                        |   |    |                           |    |  |         |                                    |    |                           |    |           |                  |   |    |   |    |    |        |                     |    |   |    |    |         |                              |    |   |    |    |
| P8-8-1<br>ウ. 予測地域、エ. 予測対象時期、オ. 予測結果                              | —   | 項目を追記   |                                       |    |           |    |           |                      |                            |    |                           |    |    |   |                            |   |    |    |    |        |                        |   |    |                           |    |  |         |                                    |    |                           |    |           |                  |   |    |   |    |    |        |                     |    |   |    |    |         |                              |    |   |    |    |
| P9-3<br>表 9.1-2(2) 大気環境（騒音）に関する環境保全措置の検討結果「鉄道施設の供用」の行            | <table border="1"> <thead> <tr> <th>防音壁の設置</th> <th>騒音対策が必要な区間～防音壁を設置することにより、騒音の発生を低減できる。</th> <th>低減</th> <th>a</th> <th>なし</th> <th>日照障害等への影響</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>レールの継目解消</td> <td>レール継目を解消することで、騒音を低減できる。</td> <td>低減</td> <td>a</td> <td>なし</td> <td>なし</td> </tr> <tr> <td>新品の軌道材料（レール、バラスト）の使用</td> <td>新品の軌道材料の使用により、騒音の発生を低減できる。</td> <td>低減</td> <td>a</td> <td>なし</td> <td>なし</td> </tr> <tr> <td>吸音材の設置</td> <td>吸音材の設置により、騒音の発生を低減できる。</td> <td>低減</td> <td>a</td> <td>なし</td> <td>なし</td> </tr> </tbody> </table> <p>※実施主体<br/>a：西日本旅客鉄道株式会社</p> | 防音壁の設置  | 騒音対策が必要な区間～防音壁を設置することにより、騒音の発生を低減できる。 | 低減 | a         | なし | 日照障害等への影響 | レールの継目解消             | レール継目を解消することで、騒音を低減できる。    | 低減 | a                         | なし | なし | 新品の軌道材料（レール、バラスト）の使用  | 新品の軌道材料の使用により、騒音の発生を低減できる。 | 低減  | a  | なし | なし | 吸音材の設置 | 吸音材の設置により、騒音の発生を低減できる。 | 低減  | a  | なし                        | なし | <table border="1"> <thead> <tr> <th>防音壁の設置</th> <th>騒音対策が必要な区間～防音壁を設置することにより、騒音を低減できる。</th> <th>低減</th> <th>a</th> <th>なし</th> <th>日照障害等への影響</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>レールの継目解消・軌道構造の改良</td> <td>分軌跡除去に伴い普通レールとする箇所は、帯線によりレール継目を解消することで、騒音の発生を低減できる。</td> <td>低減</td> <td>a</td> <td>なし</td> <td>なし</td> </tr> <tr> <td>吸音材の設置</td> <td>吸音材の設置により、騒音を低減できる。</td> <td>低減</td> <td>a</td> <td>なし</td> <td>なし</td> </tr> <tr> <td>適切な維持管理</td> <td>適切な維持管理により、列車の走行に伴う騒音を低減できる。</td> <td>低減</td> <td>a</td> <td>なし</td> <td>なし</td> </tr> </tbody> </table> <p>※実施主体<br/>a：西日本旅客鉄道株式会社</p> | 防音壁の設置  | 騒音対策が必要な区間～防音壁を設置することにより、騒音を低減できる。 | 低減 | a                         | なし | 日照障害等への影響 | レールの継目解消・軌道構造の改良 | 分軌跡除去に伴い普通レールとする箇所は、帯線によりレール継目を解消することで、騒音の発生を低減できる。 | 低減 | a | なし | なし | 吸音材の設置 | 吸音材の設置により、騒音を低減できる。 | 低減 | a | なし | なし | 適切な維持管理 | 適切な維持管理により、列車の走行に伴う騒音を低減できる。 | 低減 | a | なし | なし |
| 防音壁の設置   | 騒音対策が必要な区間～防音壁を設置することにより、騒音の発生を低減できる。   | 低減  | a                                     | なし | 日照障害等への影響 |    |           |                      |                            |    |                           |    |    |   |                            |   |    |    |    |        |                        |   |    |                           |    |  |         |                                    |    |                           |    |           |                  |   |    |   |    |    |        |                     |    |   |    |    |         |                              |    |   |    |    |
| レールの継目解消   | レール継目を解消することで、騒音を低減できる。   | 低減  | a                                     | なし | なし        |    |           |                      |                            |    |                           |    |    |   |                            |   |    |    |    |        |                        |   |    |                           |    |  |         |                                    |    |                           |    |           |                  |   |    |   |    |    |        |                     |    |   |    |    |         |                              |    |   |    |    |
| 新品の軌道材料（レール、バラスト）の使用   | 新品の軌道材料の使用により、騒音の発生を低減できる。  | 低減  | a                                     | なし | なし        |    |           |                      |                            |    |                           |    |    |   |                            |   |    |    |    |        |                        |   |    |                           |    |  |         |                                    |    |                           |    |           |                  |   |    |   |    |    |        |                     |    |   |    |    |         |                              |    |   |    |    |
| 吸音材の設置   | 吸音材の設置により、騒音の発生を低減できる。  | 低減  | a                                     | なし | なし        |    |           |                      |                            |    |                           |    |    |   |                            |   |    |    |    |        |                        |   |    |                           |    |  |         |                                    |    |                           |    |           |                  |   |    |   |    |    |        |                     |    |   |    |    |         |                              |    |   |    |    |
| 防音壁の設置   | 騒音対策が必要な区間～防音壁を設置することにより、騒音を低減できる。  | 低減  | a                                     | なし | 日照障害等への影響 |    |           |                      |                            |    |                           |    |    |   |                            |   |    |    |    |        |                        |   |    |                           |    |  |         |                                    |    |                           |    |           |                  |   |    |   |    |    |        |                     |    |   |    |    |         |                              |    |   |    |    |
| レールの継目解消・軌道構造の改良   | 分軌跡除去に伴い普通レールとする箇所は、帯線によりレール継目を解消することで、騒音の発生を低減できる。   | 低減  | a                                     | なし | なし        |    |           |                      |                            |    |                           |    |    |   |                            |   |    |    |    |        |                        |   |    |                           |    |  |         |                                    |    |                           |    |           |                  |   |    |   |    |    |        |                     |    |   |    |    |         |                              |    |   |    |    |
| 吸音材の設置   | 吸音材の設置により、騒音を低減できる。   | 低減  | a                                     | なし | なし        |    |           |                      |                            |    |                           |    |    |   |                            |   |    |    |    |        |                        |   |    |                           |    |  |         |                                    |    |                           |    |           |                  |   |    |   |    |    |        |                     |    |   |    |    |         |                              |    |   |    |    |
| 適切な維持管理  | 適切な維持管理により、列車の走行に伴う騒音を低減できる。  | 低減  | a                                     | なし | なし        |    |           |                      |                            |    |                           |    |    |   |                            |   |    |    |    |        |                        |   |    |                           |    |  |         |                                    |    |                           |    |           |                  |   |    |   |    |    |        |                     |    |   |    |    |         |                              |    |   |    |    |
| P9-4<br>表 9.1-2(3) 大気環境（振動）に関する環境保全措置の検討結果「鉄道施設の供用」の行            | <table border="1"> <thead> <tr> <th>新品の軌道材料（レール、バラスト）の使用</th> <th>新品の軌道材料の使用により、振動の発生を低減できる。</th> <th>低減</th> <th>a</th> <th>なし</th> <th>なし</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>新品の軌道材料（レール、バラスト）の使用</td> <td>新品の軌道材料の使用により、振動の発生を低減できる。</td> <td>低減</td> <td>a <td>なし</td> <td>なし</td> </td></tr> </tbody> </table> <p>※実施主体<br/>a：西日本旅客鉄道株式会社</p>  | 新品の軌道材料（レール、バラスト）の使用  | 新品の軌道材料の使用により、振動の発生を低減できる。            | 低減 | a         | なし | なし        | 新品の軌道材料（レール、バラスト）の使用 | 新品の軌道材料の使用により、振動の発生を低減できる。 | 低減 | a <td>なし</td> <td>なし</td> | なし | なし | <table border="1"> <thead> <tr> <th>レールの継目解消・軌道構造の改良</th> <th>分軌跡除去に伴い普通レールとする箇所は、帯線によりレール継目を解消することで、振動の発生を低減できる。</th> <th>低減</th> <th>a</th> <th>なし</th> <th>なし</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>レールの継目解消・軌道構造の改良</td> <td>分軌跡除去に伴い普通レールとする箇所は、帯線によりレール継目を解消することで、振動の発生を低減できる。</td> <td>低減</td> <td>a <td>なし</td> <td>なし</td> </td></tr> <tr> <td>適切な維持管理</td> <td>適切な維持管理により、列車の走行に伴う振動を低減できる。</td> <td>低減</td> <td>a <td>なし</td> <td>なし</td> </td></tr> </tbody> </table> <p>※実施主体<br/>a：西日本旅客鉄道株式会社</p> | レールの継目解消・軌道構造の改良           | 分軌跡除去に伴い普通レールとする箇所は、帯線によりレール継目を解消することで、振動の発生を低減できる。 | 低減 | a  | なし | なし     | レールの継目解消・軌道構造の改良       | 分軌跡除去に伴い普通レールとする箇所は、帯線によりレール継目を解消することで、振動の発生を低減できる。 | 低減 | a <td>なし</td> <td>なし</td> | なし | なし   | 適切な維持管理 | 適切な維持管理により、列車の走行に伴う振動を低減できる。       | 低減 | a <td>なし</td> <td>なし</td> | なし | なし        |                  |   |    |   |    |    |        |                     |    |   |    |    |         |                              |    |   |    |    |
| 新品の軌道材料（レール、バラスト）の使用   | 新品の軌道材料の使用により、振動の発生を低減できる。  | 低減  | a                                     | なし | なし        |    |           |                      |                            |    |                           |    |    |   |                            |   |    |    |    |        |                        |   |    |                           |    |  |         |                                    |    |                           |    |           |                  |   |    |   |    |    |        |                     |    |   |    |    |         |                              |    |   |    |    |
| 新品の軌道材料（レール、バラスト）の使用   | 新品の軌道材料の使用により、振動の発生を低減できる。  | 低減  | a <td>なし</td> <td>なし</td>             | なし | なし        |    |           |                      |                            |    |                           |    |    |   |                            |   |    |    |    |        |                        |   |    |                           |    |  |         |                                    |    |                           |    |           |                  |   |    |   |    |    |        |                     |    |   |    |    |         |                              |    |   |    |    |
| レールの継目解消・軌道構造の改良   | 分軌跡除去に伴い普通レールとする箇所は、帯線によりレール継目を解消することで、振動の発生を低減できる。   | 低減  | a                                     | なし | なし        |    |           |                      |                            |    |                           |    |    |   |                            |   |    |    |    |        |                        |   |    |                           |    |  |         |                                    |    |                           |    |           |                  |   |    |   |    |    |        |                     |    |   |    |    |         |                              |    |   |    |    |
| レールの継目解消・軌道構造の改良   | 分軌跡除去に伴い普通レールとする箇所は、帯線によりレール継目を解消することで、振動の発生を低減できる。   | 低減  | a <td>なし</td> <td>なし</td>             | なし | なし        |    |           |                      |                            |    |                           |    |    |   |                            |   |    |    |    |        |                        |   |    |                           |    |  |         |                                    |    |                           |    |           |                  |   |    |   |    |    |        |                     |    |   |    |    |         |                              |    |   |    |    |
| 適切な維持管理  | 適切な維持管理により、列車の走行に伴う振動を低減できる。  | 低減  | a <td>なし</td> <td>なし</td>             | なし | なし        |    |           |                      |                            |    |                           |    |    |   |                            |   |    |    |    |        |                        |   |    |                           |    |  |         |                                    |    |                           |    |           |                  |   |    |   |    |    |        |                     |    |   |    |    |         |                              |    |   |    |    |

表 14-1-1 (15) 環境影響評価書からの主な相違点

| 補正後の環境影響評価書の該当箇所  | 補正前の環境影響評価書  | 補正後の環境影響評価書  |
|---|--|--|
| P11-2<br>表 11.1-1(2) 対象事業に係る環境影響評価の総合的な評価<br>「環境保全措置」欄      | <ul style="list-style-type: none"> <li>・防音壁の設置</li> <li>・レールの継目解消</li> <li>・新品の軌道材料（レール、バラスト）の使用</li> <li>・吸音材の設置</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>・防音壁の設置</li> <li>・レールの継目解消・軌道構造の改良</li> <li>・吸音材の設置</li> <li>・適切な維持管理</li> </ul>  |
| P11-3<br>表 11.1-1(3) 対象事業に係る環境影響評価の総合的な評価<br>「環境保全措置」欄      | <ul style="list-style-type: none"> <li>・新品の軌道材料（レール、バラスト）の使用</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>・レールの継目解消・軌道構造の改良</li> <li>・適切な維持管理</li> </ul>  |
| P11-6<br>表 11.1-1(3) 対象事業に係る環境影響評価の総合的な評価<br>温室効果ガスの「予測結果」欄 | 建設機械の稼働に伴う温室効果ガス排出量を抑制するための対策を実施することで、温室効果ガス排出量は削減できると予測される。   | <u>工事の実施に伴う温室効果ガス（CO<sub>2</sub>）の排出量の予測結果は、年間 222 tCO<sub>2</sub>と予測される。なお、建設機械の稼働に伴う温室効果ガス排出量は、現時点では建設機械の燃料使用量の算定は困難であるため、予測結果には加算していないが、施工条件に見合った小型機種の使用が主になると予測され、建設機械の稼働により、温室効果ガス排出量が事業実施区域周辺に影響を与えるほど激増するとは考えにくく、排出量は環境保全措置を実施することで、十分に低減できる範囲に収まるものと予測される。</u> |