

## 第4章 計画段階配慮書に対する環境保全の見地からの意見の概要及び事業者の見解

### 4.1. 住民意見の募集結果

環境影響評価法第3条の7第1項の規定により一般の意見及び京都府知事の意見を聴取した。このうち一般からの意見者数は、表 4.1-1 に示すとおりである。

表 4.1-1 計画段階配慮書に対する意見者数

| 種別      | 意見者数 |
|---------|------|
| 一般からの意見 | 4通   |

### 4.2. 住民意見の概要及び事業者の見解

計画段階配慮書について、提出された住民意見の概要及びそれに対する事業者見解を環境影響評価項目に対する意見とその他のものに整理し、表 4.2-1～2 に示す。

#### (1) 環境影響評価項目に対する意見

表 4.2-1(1) 環境影響評価項目に対する意見

| 意見番号 | 配慮書に係る住民意見の概要  | 事業者の見解  |
|------|--|---|
| 1    | <p><b>【鉄道振動】</b><br/>現在の単線の状態でも振動が酷く、建物地盤も線路側に沈みこんでいる。今般の複線化に伴い、振動が増えることは容易に想像が出来、振動が増えれば、更に地盤沈下が加速すると考えられるが、線路隣接地建物の地盤沈下対策は、本計画に入っているか？</p> | <p>列車の走行による振動は、一般的に列車速度、車両重量、レール・マクラギ・バラスト（砂利）など線路構造物の状態のほか、その土地の地盤固有の特性などの影響を受けると考えております。</p> <p>今回の複線化事業では、上記のような振動に影響を及ぼす各要素を大きく変更するものではありませんが、線路の位置が数m移動することでの影響が考えられるところです。</p> <p>線路隣接地建物への地盤沈下対策は計画に含めておりませんが、複線化工事により古い線路構造物が更新されるほか、今後の環境影響評価の手続きの中においても具体的な騒音振動対策を検討し明らかにする予定です。また実際の工事実施場面では範囲を定めて個別の家屋調査（事前・事後）もさせていただく考えでおります。</p> |

表 4.2-1(2) 環境影響評価項目に対する意見

| 意見<br>番号 | 配慮書に係る住民意見の概要  | 事業者の見解  |
|----------|--|---|
| 2        | <p><b>【温室効果ガス】</b><br/>環境影響評価の項目として、CO<sub>2</sub>の削減効果を導入すべき。</p> <p>・JR踏切における遮断時間については、以前から宇治市議会でも議論され、またJR西日本に対して要望がなされている事項である。JR奈良線の高速化による運行本数の増加は、現状でも長い遮断時間をさらに延長する要因であることは間違いなく、遮断時間の増加は、結果、自動車の時間当たり移動量の減少及び踏切において渋滞する自動車の増加によるCO<sub>2</sub>排出量の増につながる恐れがある。</p> | <p>今回の複線化事業の目的は、単線であるがゆえにダイヤ乱れの収束に時間がかかる現状を改善することであり、列車の速度や本数を増加させることではありませんので、踏切の遮断時間についても現状とほとんど変わらないものと考えております。ダイヤが乱れ列車の定時運行が滞ると、踏切が長時間にわたり遮断したままになり道路渋滞の一因となることがありますが、今回の複線化事業により定時性が改善されることで、異常時の踏切長時間遮断の問題は改善されるものと考えております。</p> <p>なお、複線化工事にあわせて別途、踏切遮断時間の最適化（賢い踏切の導入）も検討してまいります。</p> |

表 4.2-1 (3) 環境影響評価項目に対する意見

| 意見<br>番号 | 配慮書に係る<br>住民意見の概要   | 事業者の見解  |
|----------|---|---|
| 3        | <p><b>【鉄道騒音】</b></p> <p>実態把握の基礎となる鉄道騒音について、京都市域でのデータは全く存在せず、私達市民によって全く説得力を持たないものになっている。複線化の具体的計画はまだ明らかにされていない段階で私達近隣に居住する住民にとって環境への影響の回避、低減が図られるとなぜ言えるのか。第5章の「評価」は撤回していただきたい。</p> | <p>昨年 11 月に公表した配慮書では、事業実施前の現状として行政機関等が過去に測定・公開している既存資料からの情報を掲載しておりました。事業実施区域全域にわたるデータではありませんが、事業者はこれまでに奈良線の第 1 期複線化事業(京都～JR 藤森間)、山陰線複線化事業(京都～園部間)などの鉄道整備事業を通じて、騒音による環境への影響を回避、低減するための複数の技術的ノウハウを実績として有しております。そのようなこれまでの類似整備の実績を有する事業者として、今回の事業においても具体的計画前段階としての一定の評価をすることができると考えております。</p> <p>なお、事業者としては方法書第 4 章 (P4-5、P4-6、P4-9) に記載の手法により、事業実施区域の鉄道騒音の現状を改めて調査することを予定しています。その後、調査結果をもとに複線化後の騒音の影響を予測のうえ具体的な対策案とあわせて準備書にて公表することを考えております。</p> |

(2) その他の意見

表 4.2-2 その他意見

| 意見<br>番号 | 配慮書に係る<br>住民意見の概要  | 事業者の見解   |
|----------|--|--|
| 1        | <p><b>【高架化】</b></p> <p>近代的な鉄道として、複線化は遅すぎるとの感があるが、とにかく一日も早い実施を希望する。ただ、複線化に当たっては特に伏見区内及び宇治市内での道路交通や地域分断の問題も含めた交通安全対策も視野に入れ、将来にわたり都市鉄道として質の面でも充足されたものを期待する。そのためにも、JR藤森～桃山間、六地蔵～宇治間においては高架を原則とするよう提言する。</p> <p>不幸な事故を防ぐためにも高架化すべきではないか。高架化のメリットとしてはこうした事故防止の他、駅のバリアフリー化に伴うEVの設置も一箇所で済み、高架下を駐輪場として使えば（有料でも）鉄道利用者も増加し、駅周辺環境整理になると考えられる。並行している私鉄各線でも高架化の工事が実施され、時代に見合った鉄道に変わってきている中、JR奈良線においても今回事業にあたり将来を見据えた計画を願う。</p> | <p>事業者としても踏切の安全対策は重要な課題であると認識しており、鉄道と道路の立体交差化や踏切の統廃合などによる抜本的な対策を推進したいとの立場でございます。今回の複線化事業においても、事業実現可能性についての検討段階においては、一部区間の高架化案も含めた検討はしてきております。しかしながら、高架化の場合は施工ヤードの確保を含め工事規模が格段に大きくなるため、事業費や環境への影響はもちろん、支障する家屋等の物件の規模も大きくなります。国や自治体が進める道路事業やまちづくり事業等との一体的整備の計画がない中、事業実現可能性は極めて低いものと判断しました。</p> |

#### 4.3. 計画段階配慮書についての国土交通大臣意見及び事業者の見解

計画段階配慮書について、国土交通大臣から提出された意見の概要及びそれに対する事業者見解を項目毎に表 4.3-1～表 4.3-3 に示す。

表 4.3-1 線路の配置の決定時における配慮について

| 国土交通大臣意見  | 事業者の見解   |
|---|--|
| <p>具体的な線路の配置の決定に際しては、地元住民の意見に十分に配慮することにより、地域の生活環境等に配慮すること。</p> <p>その際、方法書手続きにおいて、より効果的に意見を収集するために、具体的な線路の配置の検討方法、検討スケジュール等について方法書に記載すること。</p> | <p>具体的な線路の配置の決定に際しては、説明会で丁寧に説明を行う等により効果的に地元住民の意見を収集します。</p> <p>また、線路の配置の方法、検討スケジュールについては、方法書「第2章 2.3.6 事業実施区域の考え方」に記載しました。</p> |

表 4.3-2 騒音・振動について

| 国土交通大臣意見   | 事業者の見解  |
|--|---|
| <p>沿線には、住宅地が広がり、病院、学校等の配慮が特に必要な施設も多く存在することから、騒音・振動の予測・評価地点については、きめ細かい対策を検討できるよう選定すること。</p> | <p>騒音・振動の予測・評価地点については、環境保全施設を含めた沿線環境の土地利用や地域特性を勘案し、選定しました。</p> <p>調査地点は、方法書「第4章 図4-1(1)～(3) 騒音・振動調査地点図及び表4.2-13 騒音・振動調査地点の概要」に記載しました。</p> |

表 4.3-3 景観について

| 国土交通大臣意見  | 事業者の見解   |
|---|--|
| <p>宇治川の渡河部については橋梁構造になるものと考えられるが、橋梁は、景観の重要な要素となることから、詳細な内容の決定までの検討方法・検討スケジュールを方法書に記載するとともに、専門家や地元住民などからの多様な意見を参考にできる態勢を整備し、具体的な検討を十分に実施すること。</p> | <p>宇治川の渡河部に関する橋梁構造の検討方法等については、方法書「第2章 2.3.8 宇治川を渡河する橋梁の検討」に記載しました。</p> <p>なお、文化的景観検討委員会の審議の中でパブリックコメントの実施の要否についても検討していきます。</p> |

#### 4.4. 計画段階配慮書についての京都府知事意見及び事業者の見解

計画段階配慮書に対する京都府知事意見とそれに対する事業者の見解を項目毎に表 4.4-1～表 4.4-4 に示す。

表 4.4-1 全般的事項について

| 京都府知事意見  | 事業者の見解  |
|--|---|
| 奈良線は、高度に都市化された地域を通過し、線路端まで民家等が接近している箇所もあることから、開発面積の最小化を考慮した本事業計画案は妥当なものと考えられるが、今後、さらに沿線環境を十分考慮して複線の線形を決定するとともに、その検討の経緯について、方法書以降において詳細に記載すること。 | 複線化の線形の決定は沿線環境に十分考慮して行います。また、線形検討の方法については方法書「第2章 2.3.6 事業実施区域の考え方」に記載しました。なお、線形検討の経緯については、準備書において記載します。 |

表 4.4-2 騒音及び振動について

| 京都府知事意見  | 事業者の見解   |
|--|--|
| 工事区間は、平面部のほか、掘割構造や盛土構造の区間があり、沿線には学校、病院、住宅等が近接することから、事業実施段階の環境影響評価においては、それぞれの地形特性を考慮した適切な調査・予測地点を選定するとともに、沿線の土地利用状況及び受音点の高低差等を考慮した調査等を行うこと。 | 調査・予測地点は、土地利用や地形特性を勘案し、方法書「第4章 図4-1(1)～(3) 騒音・振動調査地点図及び表4.2-13 騒音・振動調査地点の概要」に記載しました。   |
| 複線化による走行速度及び列車本数の変化、行き違いの発生並びに私鉄との複合影響等について考慮し、事業実施区間及び、必要に応じ、それ以外の区間についても、現状からの変化に着目して調査等を行うこと。   | 調査・予測地点は、土地利用や地形特性を勘案し選定し、方法書「第4章 図4-1(1)～(3) 騒音・振動調査地点図及び表4.2-13 騒音・振動調査地点の概要」に記載しました。<br>なお、本事業は列車の速度や本数を増加させるものではないため、事業実施区域外は調査地点に選定しておりません。 |

表 4.4-3 動物、植物及び生態系について

| 京都府知事意見   | 事業者の見解   |
|---|--|
| <p>動植物については、参照文献の調査時点からの環境の変化を踏まえ、専門家へのヒアリング等の追加調査を行い、可能な限り現況を把握し、方法書に記載すること。</p>   | <p>現時点で入手可能な追加文献情報として「京都府レッドデータブック 2002」（2002 年）、「全国のチョウの分布調査結果」（2009 年）、「関西の駅のツバメの巣調査」（2012 年）の情報を追加し、「第 3 章 事業実施区域及びその周囲の概況 3.1.5 動植物の生息又は生育、植生及び生態系の状況」に記載しました。また、今後の環境影響評価手続きの中で、必要に応じて専門家へのヒアリング等の追加調査を実施します。</p> |
| <p>事業実施段階における動植物の調査等については、対象種の存在の有無のみならず、その種が生育上必要とする植物等、生育環境の質も考慮して実施すること。</p>     | <p>事業実施段階における動植物の調査等については、オオムラサキ・オオウラギンヒョウモンが生息上必要とするエノキ・スマレの生育環境の調査を行い、必要に応じて、専門家へのヒアリング調査を行います。</p>  |
| <p>沿線の緑地は、都市部に残存した良好に管理された緑地であることから、その生態系について、希少種に加え、一般的な種の分布状況についても調査等を検討すること。</p> | <p>沿線に存在する都市部に残存した良好に管理された緑地については、事業計画の具体化に伴い、可能な限り、改変を避ける計画とします。なお、方法書において事業の影響範囲と植生図（環境省データ）・航空写真等を重ね合わせた動画等により、沿線の自然環境が把握できるように検討します。</p>   |

表 4.4-4 景観及び人と自然との触れ合いの活動の場について

| 京都府知事意見   | 事業者の見解  |
|---|---|
| <p>橋梁部の改良に当たっては、周辺の歴史的・文化的な環境に十分配慮し、現状より良好な景観を創造するという観点も含め、関係市や有識者の意見等を聴いて、デザイン等の検討を行うこと。</p> | <p>宇治川橋梁の具体的な構造については、環境影響評価手続きとは別に沿線自治体の方々とともに景観検討委員会等を立ち上げて個別に助言等を受けながら検討していきます。</p> |
| <p>沿線には、社寺林や古墳等が存在し、都市部における人と自然との触れ合いの活動の場となっていることから、これらに対する影響について十分配慮すること。</p>               | <p>複線化計画に際しては、古墳等の人と自然との触れ合いの活動の場に十分配慮していきます。</p>                                     |