

第5章 方法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

5.1. 住民意見の募集結果

「奈良線第2期複線化事業（JR 藤森～宇治・新田～城陽・山城多賀～玉水間複線化）環境影響評価方法書」（以下「方法書」という。）については、環境影響評価法（以下「法」という。）第7条に基づき平成26年3月3日に方法書を作成した旨を公告し、関係市町において平成26年3月3日から4月2日まで縦覧に供するとともに、当社のホームページにおいて電子縦覧を実施した。あわせて、法第8条に基づき、縦覧の開始から4月16日までの間に方法書について意見を募集した。

その結果、意見者数は12、意見数は29であり、そのうち環境の保全の見地による意見数は17であった。

今般、法第9条に基づき、一般意見の概要に対する事業者見解をとりまとめた。

このうち一般からの意見数は、表5.1-1に示すとおりである。

表 5.1-1 方法書に対する環境の保全の見地による意見数

| 分類 | 意見数（通） |
|-------|--------|
| 騒音・振動 | 12 |
| 景観 | 1 |
| 地質 | 1 |
| 大気質 | 3 |

5.2. 住民意見の概要及び事業者の見解

方法書について、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保全の見地からのものとそれ以外のものに整理し、表 5.2-1 及び表 5.2-2 に示す。

表 5.2-1(1) 環境の保全の見地による意見

| | | 一般意見 | 事業者見解 |
|-------|---|--|--|
| 騒音・振動 | 1 | <p>自宅の真裏を電車が通っています。そして、その箇所にレールの接ぎ目があり、電車が通過する毎に TV の音声や会話、電話は全く聞こえません。単線の現状でこの状態なのに複線となれば単純に倍の騒音になると予想されます。2006 年度頃にロングレールになったかと思いますが、接ぎ目が自宅裏であれば意味がありませんでした。問題回避のためには、接ぎ目部分をもっと桃山駅方向に移設するかテルミット溶接等による騒音対応をお願いしたいと思います。</p> | <p>信号回路や構造物等との関係で、全ての継目をなくすことは困難ではありますが、出来る限りの騒音対策を検討していきます。</p> |
| | 2 | <p>騒音、振動評価に関して現在の列車運行ダイヤをもとに調査されているが、この先列車本数を増加させる場合、今回の結果をもとにするだけでなく再調査するつもりはあるのか？無ければ今回の調査は将来を見越して不適切となる。</p> | <p>列車本数につきましては、複線化事業完了時点でのダイヤ改正のタイミングで、お客様のご利用状況などを勘案しながら決めていくこととなります。</p> <p>その時点で列車本数が大幅に増加されることになる場合は、影響の程度を把握のうえ適切な環境保全措置を講じていきます。</p> |
| | 3 | <p>騒音、振動に関して線路のメンテナンスが定期的に深夜に行われており、現在でも睡眠不足で翌日の仕事等に支障が出ているが、今回の複線化によりその度合いが増すのではないかと考えられる。その点についての検討がなされていない。</p> | <p>工事の実施段階における建設機械の稼動に伴う騒音・振動につきましては、想定される影響要因として評価項目に選定しておりますので、準備書の段階で、具体的な環境保全措置を検討いたします。また、メンテナンスの頻度については、現状と同程度となることを考えております。</p> |
| | 4 | <p>騒音、振動に関して列車が古い形式のものであるため、列車通過時の音が大きい（特に普通）。複線化に合わせて列車のリニューアルを検討してほしい。</p> | <p>開業時の列車形式についての現時点での具体的な計画はございませんが、今後の貴重なご意見として承ります。</p> |

表 5.2-1 (2) 環境の保全の見地による意見

| | | 一般意見 | 事業者見解 |
|-------|----|--|---|
| 騒音・振動 | 5 | 最近のことなので、ロングレールの使用などでレールの継ぎ目での振動や騒音は少なくなってきましたが、駅周辺のポイントは最小限にしてください。列車本数の増加により、列車到着警報音や駅のアナウンスの回数が増えますが、スピーカーの方向等を調整し周辺家屋への影響を少なくしてください。 | 今回の事業により不要となる分岐器は出来る限り撤去することを考えていきます。 案内音声等についても適切に検討します。 |
| | 6 | 過去に、複数の沿線住居の屋根瓦がずれたことがあります。ガラスの振動にも悩まされたことがあります。工事中含めて、振動による住居への影響がないような環境評価をお願いします。 | 工事中および完成後の振動については、適切に環境評価のうえ、今後の具体的な計画の確定や構造の検討に際し、実行可能な範囲で対策を検討します。 |
| | 7 | 当町会には高齢者が多く、騒音・振動による健康被害が懸念されるとともに、さらに住居間際を電車が通過することとなり、プライバシー面でも大変ストレスを感じます。ストレス評価など健康面の評価手法の導入を行い、防音壁対策、目隠し対策をお願いします。 | 防音壁や目隠し対策については、プライバシー保護にも配慮して適切に検討を行っていきます。 |
| | 8 | 具体的対策として、軽量化車両やロングレール採用など、最新技術を極力導入してください。 | 開業時の列車形式についての現時点での具体的な計画はございませんが、今後の貴重なご意見として承ります。また、実施可能な範囲で最新技術を導入するなど、適切な環境保全措置を講じていきます。 |
| | 9 | 夜間工事が中心になるとのご説明でしたが、工事期間・時間帯・騒音レベルなど地元説明を十分に行っていただきたい。 | 工事に着手する前には、具体的な工事内容についての説明会を開催します。 |
| | 10 | 先日は説明会を開催して頂き有難うございました。私の家は黄檗から宇治までの沿線住宅です。いつも窓を閉めていても電車が通過する時テレビの音や電話の声を聞くことができません。昔に比べて運行本数も増え、又スピードも以前より出ているような気がしたところ、ちょうど今回の説明会で住民の方の意見 | 騒音や振動については、今後の調査や予測により一定の評価を行い、適切な対策を講じて参ります。 線路の配置については多くの制約がありますが、風圧や圧迫感なども参考にしながら、具体的な対 |

表 5.2-1 (3) 環境の保全の見地による意見

| | | 一般意見 | 事業者見解 |
|-------|----------|--|---|
| 騒音・振動 | 10 続き | を聞き沿線住民は同じことを感じていたと確認できました。説明会で要望が出ていた騒音や振動を緩和できるような防音壁やレールの下にゴムのようなものを敷くなど複線化工事の中で是非何らかの対策を考えて頂きますようお願い致します。複線化でもし住宅側へ線路が新設される場合、より以上の振動や騒音、風圧、視覚的な圧迫感、盛土をした上の線路、色々不安で今まで以上のストレスです。どうぞ住民生活をご考慮頂き新設線路を決定して頂きたく存じます。また、23時以降の運転は走行スピードにご配慮頂けると幸いです。 | 策を適切に検討していきます。 |
| | 11 | 複線化に伴い、列車が頻繁に通るようになり騒音・振動が激しくなります。(現在でも大変です) 体調も悪く、精神的にも大変です。毎日快適に過ごせるように願いたく防音装置等考慮して頂きたいものです。 | 騒音や振動については、今後の調査や予測により一定の評価を行い、適切な対策を講じて参ります。 |
| | 12 | 線路の工事の時、物凄い音、振動(土地が振られるような)怖い思いをしています。今度は度々あると思います。家が傾いたり等異常があった場合速やかに対処願いたいと思います。 | 工事に起因して家屋等へ影響があった場合には適切に対応していきます。そのために、事前・事後での家屋調査等へのご協力をお願いする予定です。 |
| 景観 | 1 | 景観の対象地点は宇治橋周辺とありますが、桃山付近も桃山御陵があり、景観に配慮すべき地域だと思います。現在は草の生えたのり面となっていますが、複線化によってコンクリート造りの擁壁が必要になる箇所があると思われます。コンクリートが見えなくなる方法を検討してください。また、橋梁も景観に配慮してください。 | 具体的な計画の確定や構造の検討に際し、実行可能な範囲で周辺の景観と調和するように形状、色彩に配慮していきます。 |
| 地質 | 1 | 当方路線西側に近接する住宅ですが、敷地境界に近接して地下室が有り、施工状態によっては損壊することも考えられます。又地下には砂礫層もあり極めて軟弱です。従って住宅近接地の地盤調査をされたら如何ですか、又盛土路盤部は特に地盤調査が必要と考えます。 | 具体的な構造の検討前には、必要な地域の地盤特性を把握するために地質調査を実施し、その結果に基づき設計・施工を行っていきます。 |

表 5.2-1 (4) 環境の保全の見地による意見

| | | 一般意見 | 事業者見解 |
|-------------|---|---|---|
| 大 気 質 | 1 | <p>工事中資材及び建設機械の運搬用車両の増加割合が小さいとの理由で評価項目とされていない。大亀谷踏切の東側線路沿いの坂道にはJRの工事の度に4,5台の車両が駐車するが、ここへ入る公道は上坂橋通から藤城小学校の運動場の横を北へ入り、正宗町の中を西へ下る道1本のみである。此の道は市の認定道路であるが、幅6m未満の急坂で一日当たりの交通量は100台以下、大半が軽自動車、大型車は希にしか通らない生活道路である。又沿道北側の住宅地は埋立造成地で地盤が軟弱と聞いている。ここに大型の作業車を通すことは振動だけでなく安全面でも問題があると思うので是非評価の対象とし、地元の意向を充分諮れる様に要望する。</p> | <p>非常に狭隘な施工空間において行われる工事であり、資材運搬車両等の台数も限られたものとなっております。そのため、地域の大気質へ与える影響が僅少と考えられることから対象外としております。なお、工事中車両が公道を通行する際の生活面・安全面等への配慮については、工事実施段階で地元の意向を十分にお聞きし施工計画に反映してまいります。</p> |
| | 2 | <p>飛散鉄粉の対策も危惧されますので、大気汚染の環境評価等の項目を追加してください。</p> | <p>本事業による鉄粉の飛散の状況については、現状と比べて変わらないものと考えておりますが、レールと車輪の接触面を平滑にするなどの対策を検討してまいります。</p> |
| | 3 | <p>環境評価中には交通事情への影響評価がありません。複線化で起こるダイヤの過密化による渋滞予測、交通事故予測を行い、警察協議も行ってください。</p> | <p>本事業により渋滞や交通事故が増えることは考えておりませんが、今回の複線化事業にあわせて、踏切遮断時間を最適化(列車の通過/停車を判別する機能を付加)するなどの対策を検討してまいります。また、個々の踏切の複線化にあたっては警察等との協議を行います。</p> |

表 5.2-2 (1) 環境保全の見地以外の意見

| | 一般意見 | 事業者見解 |
|------|--|--|
| 事業計画 | <p>1 人が住みやすい町（街）環境（高齢化が進んできたことが第一かな？）を整える、JR 桃山駅を利用しやすいように考えては、です。一方的な意見ですので、入力していることが全て良いとは考えていません、人それぞれの考えがあるので、あくまで個人的な意見ととらえていただきたいところです。別の提案です。大きな構造物（例えば、エレベータは、それなりの費用がかかるはず）を造らず、人の動線（人的な人の移動）を考え直してはどうでしょうか？メンテナンス、維持費も含め、長い目で見てはどうか？1時間に片側6本程度の電車本数であり、今で言う、費用対効果を考えると、エレベータよりも、良いのではないのでしょうか？登り降り（上り下り）のない平面構造とする、例えば、大手筋側の現踏切付近に出入り口（改札口）を設けるのも一案でしょうか？思い起こせば、JR（国鉄？）桃山駅は昭和60年頃まで、ホームが低く、ホームの一部が切ってあって、そこを人が通行していた状況を思い出し、この方式がGOODだと思っています。昔は結構そのような箇所がよく見受けられた、今でも、京阪電鉄では、観月橋駅、墨染駅、伏見稻荷駅は、違った状態ですが考えとしてはそのような構造・理念です。</p> <p>① 安全を確保するため、ホーム（人）と線路（車）を一時的に隔離させるため、遮断機を設置する。</p> <p>② ホームへの移動は、階段、又はスロープとする。併設もあり。</p> <p>③ 現在の構造物（結構、邪魔なものと思っている）、わたり橋を撤去する。</p> <p>人を、一カ所に集めて、切符を買わせる、切符を回収することを考え直してはどうか？</p> <p>A. 確かに経営者側にとっては、それが効率がよいのであろうと察する</p> | <p>桃山駅についても、安全や利便性に配慮した設備となるよう、頂戴いたしました貴重な意見は今後の参考にさせていただきながら、バリアフリー等の計画を検討していきます。</p> |

表 5.2-2 (2) 環境保全の見地以外の意見

| | | 一般意見 | 事業者見解 |
|------|---------|--|--|
| 事業計画 | 1 続き | <p>B. 利用者は不便を強いられる悪いことをする者は、いつの世にもいる、性善説に立っては出来ないものか？</p> <p>追伸：動線をできるだけ短くと思います。健全者（良い言葉かどうか疑問あり）であっても、なぜ、こんなに上り下りしなくてはいけないのか？これが私の原点です。弱者（歩行者など）が、なぜこんなに重労働をしないといけないのか、京都市が目標とする「歩くまち」の現状を、弱者の立場に立って考えていただきたいのです。</p> | <p>（桃山駅についても、安全や利便性に配慮した設備となるよう、頂戴いたしました貴重な意見は今後の参考にさせていただきながら、バリアフリー等の計画を検討していきます。）</p> |
| | 2 | <p>踏切の遮断機が下りている時間が私鉄に比べて長いと思います。基準があるのでしょうか、桃山駅に止まる京都市普通電車が駅に来た時に、大手筋踏切の遮断機を下ろさないでください。今回の複線化のシステム変更で対処をお願いします。</p> | <p>本事業にあわせて、通過・停車の列車種別を判別し踏切遮断時間を最適化するような取組み（賢い踏切化）も実施することを検討していきます。</p> |
| | 3 | <p>24号線との接道踏切が、斜め横断の増幅、カーブ線形の変更による新たな段差などにより危険性が増します。当町会含め線路東側の住民は、当該踏切と歩道橋が唯一の丹波橋駅へのルートとなるため、交通弱者対策を必ずお願いいたします。</p> | <p>本事業にあわせて、踏切の安全対策（最新の障害物検知装置の導入）についても検討していきます。</p> |
| | 4 | <p>事業者から自発的に、平面交差する公衆用道路について、触れていない。複線化に伴う線増は道路との平面交差の増設となり、これは道路との平面交差を禁じた鉄道に関する技術上に基準を定める省令第三十九条に抵触する。道路とは立体交差にて、事業は推進すべき。</p> | <p>鉄道事業者としても道路と鉄道の平面交差解消は推進していきたいとの立場です。</p> <p>本事業の実現可能性を検討する場面においては、一部区間の高架化は検討しましたが、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整備の計画がない中、鉄道事業単独での実現可能性は極めて低いものと判断しました。</p> |

表 5.2-2 (3) 環境保全の見地以外の意見

| | | 一般意見 | 事業者見解 |
|----------|---|---|--|
| 土地 利用 | 1 | <p>【新町踏切東西方向約 50m 農道】</p> <p>上記箇所（線路左右）に農道が存在している。線路を渡って山にある畑や竹藪への通路として山の所有者が利用しているが、複線時にはこの農道はどのような形になるのか。基本的には農道は封鎖出来ないと聞いています。</p> | <p>当該箇所については、現在の単線を左右両側に振り分け、極力当社用地を活用する形で複線化する計画としています。</p> <p>現在の用地境界や複線化で必要となる用地幅について今後の検討を進めていくなかで、仮に農道が支障することになった場合には、土地所有者や道路を管理している方にご相談させていただくことを考えています。</p> |
| | 2 | <p>【新町踏み切り西方約 50m 側溝】</p> <p>上記箇所（線路左右）に側溝がある。南側の側溝に関して民家が途切れたところで、その側溝が終わっていて個人がその側溝と連結させて溝を作っている。雨量の多いときは JR 側溝からの水が許容範囲を超え当方の土地に流れ込む事態も発生している。今回、この複線化に伴う工事で JR の側溝としての西方向への変更とその延長をして頂きたい。</p> | <p>線路側溝については、流末処理まで含めて今回の複線化にあわせて整備していきたいと考えています。</p> |
| | 3 | <p>線路の必要な個所に水銀灯が設置されていますが、移設により周辺の家屋に影響が出ないようにしてください。</p> | <p>水銀灯の移設が必要となる場合の具体的なことについては、工事実施段階で関係行政当局にご相談しながら進めていきます。</p> |
| | 4 | <p>私は、複線化については賛成な意見なのですが、1 点、説明会の中でもいくつかの方が質問されておられましたが、大雨による浸水の件です。私は城陽市と宇治市の境界にある踏み切り（名前は存じ上げません）から南側に住んでいるのですが、一昨年、昨年の集中豪雨のときに、線路が盛土になっていることから、雨水が線路が堤防になり、家が浸水してしまいました。線路際の排水溝が、経年のため土砂で埋まっているのか、もしくは何か詰まっているのかわかりませんが、うまく機能しなかったため、家の前が川のようになり</p> | <p>側溝等の排水設備につきましては、今回の複線化に即した形で流末処理まで含めて整備していきます。</p> <p>また、地域全体の治水に関するについては、今回の複線化事業にあわせて実施可能なことについては関係自治体との連携を図っていきます。</p> |

表 5.2-2 (4) 環境保全の見地以外の意見

| | 一般意見 | 事業者見解 |
|---|--|--|
| <p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">土地利用</p> | <p style="text-align: center;">4 続き</p> <p>ました。線路沿いに北側に排水が流れていくのですが、丁度踏み切りのところ（しんせつ電気）で、排水が途切れているからだと思います。水の行き場は、事前に調査することは難しく、事前の対策は不可能な点は理解しているのですが、一昨年・昨年の経験から、どのあたりに水がたまりやすいのか、どこが詰まっているのか、対策箇所がある程度判断できるようになったと考えています。水が溜まって、浸水した箇所は、城陽市の土木さんが把握されていると思います。実際、一昨年・昨年の浸水の時には、私から城陽市さんに連絡し、現場を確認してもらっています。そういった、ここ数年の浸水データから、全路線とは申しませんが、どこが溜まり易いかがわかると思いますので、ぜひ、把握できたところの排水設備の増強なりを複線化工事の際に行っていただければとうれしいです。複線化することには反対もしませんし、工事協力もさせていただくのですが、反面こういった沿線住民が困っている点を、JRさんができる範囲で結構ですので、環境改善していただくと、周りの住民の方々も、より気持ちよく工事協力できるのではないかと思います。排水溝の増強や整備にどれだけのコストがかかるのか、存じ上げませんが、次回の工事説明会の場などで、複線化はする一方、周辺住民が困られている点も整備するといった説明があると、周辺の皆さんも気持ちよく協力されると思います。浸水箇所の情報は城陽市の土木さんが把握されていると思います。ぜひ、ご一考いただけると幸甚です。</p> <p>城陽市の土木の方と強調して対応いただけると幸甚です。よろしくお願い申し上げます。</p> | <p>（側溝等の排水設備につきましては、今回の複線化に即した形で流末処理まで含めて整備していきます。</p> <p>また、地域全体の治水に関することについては、今回の複線化事業にあわせて実施可能なことについては関係自治体との連携を図っていきます。）</p> |

表 5.2-2 (5) 環境保全の見地以外の意見

| | 一般意見 | 事業者見解 |
|----------|--|---|
| 土地 利用 | 5 既設の桃山駅～六地蔵駅の区間の旧奈良街道の桃山御陵前交差点から東へ約1 km 先の山科川堤防の突き当たり迄の住宅地は低地帯で(約1500世帯居住)、排水ポンプと山科川堤防で水害を防いでいます。処が想定外の豪雨が昨年に起り(京都市桂川、鴨川が氾濫した)、当地にも避難指示命令が発令され、山科川、宇治川の堤防すれすれまで水位が上昇しました。一方当地に対する京都市消防局の自主防災対策の指導は東南海トラフ地震や内陸型活断層地震だけで当地災害の歴史が物語る風水害の防災・減災対策がありません。例えば避難ルートや緊急避難場所等は全く違った対策が必要です。勿論自衛策を考えていますが今回の複線化工事の機会に避難ルートとして線路脇を伝って高台の緊急避難場所まで逃げられる緊急措置が取れないものか、約5000人の命を守る運動として住民挙げてのお願いに展開したいと思えます。行政当局との連携・協働活動も必要かと思えますが、先ずもって貴方への要望意見として申し上げます。 | 防災計画につきましては、鉄道事業者だけで計画・検討できるものではございませんので、頂いたご要望を関係自治体にお伝えいたします。 |
| その他 | 1 奈良線周辺の井戸及び酒造組合との協議を十分に行うこと。 | 工事実施段階で協議いたします。 |
| | 2 沿線住民に対する説明が不十分に感じられます。3月18日の桃山学区説明会では一部の住民による質疑回答で時間を要し、真に質問したい方々の不満がかなりありました。特に、学区毎の説明ではなく、町会毎の説明を行っていただきたい。 | 次の準備書に関する桃山学区での説明会の開催規模については、ご当地の状況に合わせた配慮をする方向で行政当局に相談してまいります。 |
| | 3 立ち退き等必要になった場合、速やかに連絡願います。私達も色々積もりがあります。 | 当社用地幅が不足するなどにおいては、関係する権利者様等との個別のご相談を前広にさせていただきます。 |

5.3. 方法書についての京都府知事意見及び事業者の見解

方法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次に示す。

(1) 全般的事項について

| 京都府知事意見 | 事業者の見解 |
|---|--|
| <p>評価の手法は、事業の実施による環境影響が、実行可能な範囲でできる限り回避又は低減されているかを適切に評価できる方法を選定すること。</p> <p>以下の事項に留意し、住民意見に配慮した上で、方法書の内容について検討を加え、より詳細な調査、予測及び評価を行い、必要な環境保全対策を実施すること。</p> | <p>ご意見を踏まえ、準備書に評価手法を記載しました。(P6-7、6-8 他参照)</p> <p>評価は、予測・評価結果、環境保全措置を踏まえ、事業の実施による環境影響が、実行可能な範囲でできる限り回避又は低減されているかについて評価しました。また、基準値や目標値がある環境項目については、予測結果と基準値等との整合を検討し、評価しました。</p> |

(2) 大気について

| 京都府知事意見 | 事業者の見解 |
|--|---|
| <p>工事の影響に係る予測で用いた事例及び解析手法について、その事例の内容及び解析手法を準備書に記載すること。</p> | <p>事業実施区域周辺の気象の状況と工事計画を勘案し、主務省令に基づく参考手法を用いて、影響の程度を予測しました。(大気質 P7-1-12、騒音 P7-2-43、振動 P7-3-12 参照)</p> |
| <p>工事の影響が最大となる予測時期は、工事区域、建設機械、工事関連車両の稼働台数などを踏まえ、適切に設定すること。</p> | <p>工事の影響が最大となる予測時期は、予測地点の駅間毎における工事期間をもとに設定し、地平・盛土・掘割構造別の工事手順をもとに建設機械の稼働が多い期間を選定しました。</p> |

(3) 騒音及び振動について

| 京都府知事意見 | 事業者の見解 |
|--|---|
| <p>「在来鉄道の新設又は大規模改良に際しての騒音対策の指針について(平成7年環大一第174号)」と予測との整合を明らかにし、準備書に記載すること。</p> | <p>鉄道騒音予測が、「在来鉄道の新設又は大規模改良に際しての騒音対策の指針について(平成7年環大一第174号)」に基づき、現状よりも改善される結果となっていることを準備書に記載しました。(P7-2-108、7-2-109 参照)</p> |
| <p>騒音・振動(以下、「騒音等」という。)の調査地点については、方法書における選定地点を、以下のような観点を踏まえ、必要に応じて追加し、全ての調査地点の選定根拠を分かり易く説明した上で、調査、予測及び評価を行うこと。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・沿線の大部分が市街地であり、住宅への近接度、建物の立地密度や高さ、地形や線路の構造形式などの違いにより騒音レベルの変化が予測されることから、それぞれについての影響を適切に把握できる地点 ・複線化に伴う列車のすれ違いにより、短時間の騒音増加が予想される地点、また、私鉄との併走区間は、特にその影響が大きくなる可能性があることから、その影響を適切に把握できる地点 ・学校、病院等、配慮が特に必要な施設への影響を適切に把握できる地点 | <ul style="list-style-type: none"> ・沿線の中でも極めて特異な地形(今回の事業によって既設の法面を撤去し新たに法面を構築することによって反射等の影響を受ける)である地点(No. 20)を追加しました。 ・複線化に伴う列車のすれ違いにより、短時間の騒音増加が予想される京阪電鉄との併走区間(No. 21)を追加しました。 ・騒音、振動の調査地点について、地点の概況、選定根拠を記載しました。(P7-2-2~7-2-5 参照) |
| <p>騒音等の調査にあたっては、列車運行が1年を通じて平均的な状況を呈する日を選ぶこと。</p> | <p>列車運行は平日と土日でダイヤが異なるものの、1年を通じて一定となっております。したがって、ダイヤ乱れが生じていない平均的な状況を呈した日で平日・休日の調査を行いました。(P7-2-30 参照)</p> |
| <p>レールの継ぎ目などの騒音等の大きさを変化させる要因による影響の程度を把握し、準備書に記載すること。</p> | <p>レール継目解消による低減効果は3dBと考えられます。(P7-2-99 参照)</p> |

| 京都府知事意見 | 事業者の見解 |
|---|---|
| <p>予測の結果の準備書への記載に当たっては、列車の本数又は速度等予測の前提となる条件を明らかにし、列車の本数等の増加による騒音への影響について明らかにすること。</p> | <p>予測に使用した列車の本数又は速度等の前提条件並びにその影響の程度について、準備書に記載しました。なお、本事業の目的は、ダイヤが乱れた際の回復性を向上させることおよび行違い待ち時間を解消することであり、列車の増発が目的ではないため、環境影響評価の予測においては現在の列車本数を前提としています。(P7-2-93 参照)</p> |
| <p>評価指標としての騒音レベルには、等価騒音レベルのみならず、一時的な騒音レベルの変化も含めて、予測・評価すること。</p> | <p>一時的な騒音レベルの変化における予測・評価について、資料編に記載しました。</p> |
| <p>防音壁の設置やロングレール化等の環境保全措置については、その具体的な方法や効果について準備書に記載すること。</p> | <p>騒音の具体的な環境保全措置及び効果について、準備書に記載しました。(P7-2-105、7-2-106 参照)</p> |

(4) 水質について

| 京都府知事意見 | 事業者の見解 |
|--|--|
| <p>工事中に発生する濁水について、下流域の水質、底質、生態系などへの影響防止のための環境保全措置を検討し、その内容を準備書に記載すること。</p> | <p>工事中に発生する濁水防止のための環境保全措置を準備書に記載しました。(P7-4-8、7-4-9 参照)</p> |

(5) 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>沿線のまとまった緑地における動物の生息環境の調査について必要性を検討し、また、複線化に伴う生態系の分断の影響の調査、予測及び評価を行い、必要に応じ、環境保全措置を検討すること。</p> | <p>動物の生息環境である奈良線沿線のまとまった緑地として、沿線の法面などの緑地を把握し、準備書に記載しました。(P2-27 参照)</p> <p>今回の事業は既設の単線を拡幅して複線化する事業であり、新たに生態系の分断を与える大規模な改変はないため、動植物の生息・生育環境に大きな変化はないものと考えております。</p> |
| <p>植物は、方法書において環境影響評価項目に選定されていないが、線路脇の草地は、生態系及び景観資源として、都市部に残存する良好に管理された草地となる可能性を持つことから、実情を調査し、可能な限り、複線化後においても保全及び創生に努めること。</p> | <p>奈良線沿線の線路脇の草地について、現状と事業実施後の緑地面積の実情を調査しました。また、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し、残存する計画緑地については、事業用地内の緑地の保全に努めていく旨を、準備書に記載しました。(P2-27 参照)</p> |

(6) 景観について

| 京都府知事意見 | 事業者の見解 |
|---|--|
| <p>桃山御陵周辺において、事業に伴う擁壁の設置などにより景観資源を損なうおそれが生じる場合は、調査地点として追加すること。</p> | <p>桃山御陵周辺において、事業に伴う擁壁の設置を行う地点を住民視点の調査地点として追加し、準備書に記載しました。(P7-6-2、7-6-7 参照)</p> |
| <p>橋りょうは、架線等も含め、景観の重要な要素となることから、周辺の歴史的・文化的な環境に十分配慮し、関係市、有識者及び住民の意見を聴いた上で、構造・意匠等を検討し、その検討結果を適切に評価できる方法で予測すること。</p> | <p>宇治川橋りょうは、景観の重要な要素となることから、周辺の歴史的・文化的な環境に十分配慮するため、宇治市まちづくり審議会部会を通じて関係市、有識者の意見を聴く中で検討を行っております。これまでの検討経緯及び複数の構造案を準備書に記載しました。(P2-29～2-30 参照)</p> <p>なお、準備書の公表をもって地元住民などからの多様な意見を募集する予定にしております。</p> |

(7) 温室効果ガスについて

| 京都府知事意見 | 事業者の見解 |
|---|---|
| 工事以外の事業に伴う温室効果ガスの削減に向けた環境保全措置について、準備書に記載すること。 | 温室効果ガスの削減に向けた当社の取組みとして、「駅舎などへの高効率照明器具の積極的な導入」及び「列車の省エネ運転の徹底」などを行っております。その内容を準備書に記載しました。 (P7-8-1 参照)。 |

(8) その他について

| 京都府知事意見 | 事業者の見解 |
|--|--|
| 鉄粉の発生に関する知見について準備書に記載すること。 | 列車の走行による鉄粉の発生は、ブレーキ制動に伴うブレーキシューの摩耗によるものが考えられます。近年の車両は、列車を停止させる際、主として電気ブレーキを使用し、最終停止時のみ摩擦ブレーキを使用しており、さらに、ブレーキシューの材質は鉄粉の発生の少ないものとなっています。また、最近の車両は、軽量の電車を導入しているため、ブレーキへの負担が軽減されています。 |
| 踏切の遮断時間の増減の見込み及びその環境影響の程度について準備書に記載すること。 | 現時点において列車本数は確定しておりませんが、今回の複線化事業の主目的は、安全安定輸送を目指して輸送品質を向上させることであり、列車本数を大幅に増加させることではありません。 現状は、単線区間が介在することによる行違い待ち時間の発生や、事故等でダイヤが乱れたときの影響が長時間におよぶこと等により、ご乗車いただいたお客様や踏切を通行される地元住民の方々にご迷惑をお掛けしている状況があります。 今回の複線化により、上下の列車の行違い待ちが一部解消（京都～城陽は全て）されますので、事故等でダイヤが乱れた場合の踏切遮断時間への影響は軽減できると考えています。また、通過・停車の列車の種類を判別し踏切遮断時間を最適化するような取組み（賢い踏切化）もあわせて行っていきます。 |