

第6章 準備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

6.1. 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）環境影響評価準備書」（以下「準備書」という。）については、法第16条に基づき平成27年3月2日に準備書を作成した旨を公告し、関係市町において平成27年3月2日から4月1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18条に基づき、縦覧の開始から4月16日までの間に準備書について意見を募集した。

その結果、意見者数は13、意見数は16であり、そのうち環境の保全の見地による意見数は8であった。

今般、法第19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6.1-1に示すとおりである。

表 6.1-1 準備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	6
景観	1
日照	1

6.2. 住民意見の概要及び事業者の見解

準備書について、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 6.2-1 及び表 6.2-2 に示す。

表 6.2-1(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	作業時間について、説明では9時から17時と1時から4時と聞きましたが、深夜に工事が行われるのでしょうか。通常、夜は住民は睡眠の時間だと思いますので、作業しないでください。	工事用重機械が入れない場合や停電を必要とする作業をはじめ、安全上の理由でどうしても列車が走行していない終電後の夜間にせざるを得ない工事がございます。夜間工事に関しては、可能な限り騒音の発生を抑制するように対策を計画していきますので、ご理解ください。
	2	<p>1)3月23日宇治三室戸北集会所で説明を聞きました。その中の振動、騒音対策について。当方は上記地点の線路隣接地ですが、線路を挟んで対面境界にコンクリート擁壁がH=3.5m程あり振動騒音が反射して困ってます。電車が通ればテレビは聞こえず電話は中断です。予測点No12は線路より1~1.2m下がった地形です。同様に考えては困ります。工事対策ではH=1.0mの防音壁予定と書かれてますがこれでは全く用を成さないと考えます。当方地形は線路との高低差はほぼ無しです。最低H=2.0m位の防音吸収板等を考えて欲しい。</p> <p>2)夜間工事に於ける振動、騒音はかなり堪えるが、それ以上に作業者の話し声が響く注意してほしい。</p> <p>3)昼間工事の笛音が体に響く。他に代わるものは無いのか。</p>	<p>1)予測地点では「在来鉄道の新設又は大規模改良に際しての騒音対策指針について」に基づき、騒音レベルの状況を現状よりも改善する結果となっており、現時点ではお示しの環境保全措置を講じていきたいと考えております。なお、具体的には工事の実施段階においてご当地の特情に応じた環境保全措置を相談しながら検討していきたいと考えております。</p> <p>2)施工に際しましては、作業員の会話等をはじめ、可能な限り騒音の発生を抑制するように、施工会社への指導を行っていきます。</p> <p>3)列車の進来を確認する見張員が吹いているものと思われませんが、これは作業員の安全を確保するために、列車の接近を早期に周知し線路外に退避するための手段として警笛を使用しております。ご理解ください。</p>

表 6. 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	2 続き	<p>4) 風圧に於ける問題はどうか。</p> <p>5) 問題が発生するのは測定点の 12. 5m や 25m の地点ではなく真横の隣接地だと思います。丁寧な考えをお願いしたい。</p> <p>1) の件は必ず確認、対策をお願いします。</p>	<p>4) 現状の線形に即して構築することになり、現在の線路曲線の制限速度をそのまま受けることになりま すので、風圧に著しい変化を与える ことはないと考えております。</p> <p>5) 工事の実施段階には、沿線にお住 まいの皆様からご意見をお聞きし ながら、丁寧な対応に努めていきま す。</p>
	3	<p>3 月 18 日、貴社による「環境影響評価準備書」説明会に出席しましたが、同「準備書」には大きな問題点があります。以下、書面で意見を述べます。第一に、環境影響評価の土台に関わる調査についてです。騒音について、現在の線路の中心線から 12. 5m の地点で調査されていますが、これより近くにも家屋は存在しています。これに関する私の質問に対して、その軒数も「調べていない」とのことでしたが、これでは本当に、貴社が近隣の住民のことを考えているのか、大きな疑問を持ちます。この地点にお住まいの方は、明らかに貴社が示した騒音を超えた音量を浴びることになります。貴社は、環境影響評価の土台として、これら 12. 5m 以内に位置する家屋が何軒あるかを調べ、その地点での音量も測定し明らかにすべきです。この点は、前回の説明会でも指摘させていただきましたが、何ら改善が見られません。貴社の姿勢が問われます。第二に、貴社は、自らの敷地内で線を増やし複線化を実現する旨述べられました。それに関わって、線路が現在の中心線から当然両側にずれることも示されました。しかし、ずれた場合の騒音・振動については数値を示していません。これは、アンフェアです。線を増やし、接近してきた分だけ距離を縮めた地点で騒音・振動を測定すれば、数値は簡単に示すことができます。この点、再調査と数値の公表を強く求めます。それなしに、貴社が考える</p>	<p>環境アセスメント手続きでは、鉄道騒音の測定で用いられる「在来線鉄道騒音測定マニュアル(環境省)」に基づき、現在の軌道中心線から 12. 5m、高さ 1. 2m の地点で調査・予測・評価することになっております。ご理解ください。なお、複線化による家屋調査等につきましては、個別にご相談のうえ工事の実施段階と工事完了後に影響の程度を確認させて頂きたいと考えております。複線化された環境保全措置を講じない場合の等価騒音レベルの予測値につきましては、評価書に掲載いたします。</p> <p>また、複線化区間における市町の生産年齢人口の将来推移は減少傾向となっており、本事業を実施しなければご利用者数は減少するものと考えております。したがって、複線化によりダイヤの安定性や乱れの早期収束を図ることで、現状のご利用者数を維持したいといった考え方でございます。</p>

表 6.2-1(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	3 続き	<p>手段でこの程度改善されると「結果」だけ示されても、私たちは検証も計算さえできません。再調査し数値を示さない場合、この「環境影響評価」はその体をなしていないと言わざるをえません。第三に、貴社が複線化事業を行うにあたって、当然、増発が検討されていることと思います。「それは明らかにできない」「具体的に決まっていないから」ということですが、民間の事業者が相当の設備投資を行うわけですから、採算は出たとこ勝負というわけにいくはずがありません。貴社の複線化構想に関して、その後の収益をどう見積もるかの経営計画は必ず存在するはずで、その一端を明らかにしていただきたい。周辺住民の騒音・振動に関わる被害は、1回ごとの数値だけでなく、頻度にも大きな影響を受けます。この点を明らかにしないで、「環境影響評価」を行ったという事になれば、これは誤魔化しでしかありません。この点を明らかにしていただきたい。以上、貴社の「準備書」は、私たち近隣に住む住民の立場に当たり前の形でも立っておらず、正式な「環境影響評価準備書」として大きな欠陥を持っています。再調査を行い、再度の説明会・意見公募を求めるものです。</p>	
	4	<p>3月23日(月)三室戸集会所での説明会では、既に決定してしまっている複線化の意義や橋梁の構造、工事中の環境への影響などについて、ただらだと40分以上聞かされた。中でも、環境への影響調査では「国の基準」で測定との一点張りで、内容を理解できるものではなく、沿線住民が知りたい切実な問題点である複線化後の影響、即ち列車騒音や振動に加えて風圧による影響などが報告されず、納得のいく説明会ではなかった。工事中の騒音や振動は、工事が終わればなくなりますが、列車が走り出せば未来永劫に亘って影響を受けるため、その軽減策がどのように配慮されているのかが一番の問題点なのです。そこで以下のことを確認・要望します!!</p> <p>①三室戸地区での線路の敷設を、府道側(東側)は、少なくとも京滋バイパス東インター付近から三室戸踏切までの間、住宅もなくJRの空地があるにも拘わらず、何故あえて我々の住宅側に3メートル近くも寄せるの</p>	<p>①当該区間前後における用地支障範囲や道路交差箇所における桁下空頭等の制約条件を踏まえ、影響を最小限に配慮した線路配置としております。</p>

表 6.2-1(4) 環境の保全の見地による意見

	一般意見	事業者見解
騒音・振動 4 続き	<p>か甚だ疑問であり、大いに憤慨している点である。「線路の配置の検討方法」の項目には、「沿線地域に及ぼす社会的・経済的な影響面まで含めた総合的な影響を回避、低減することに配慮しています」とあるが、この文言とは正反対のことをしようとしている。何故なのか、全く納得がいかない！！。</p> <p>②この地域の住宅は、線路より低い位置にあり、列車は2階部分近くで走行している。地上1.2メートルの地点で各種測定（ここでも国の基準）したとしているが、この数値は全く実態に則しておらず、役所などへ報告するための形式だけの数値である。生活空間での測定を実施し、実態を把握のうえ公表すべきである。</p> <p>③現在より 2～3 km/h のスピードアップとあったが、列車走行時の騒音・振動はもとより、風圧による影響が更に増し、住宅が大きく振動することになる。複線化により「時間待ちなどのないスムーズな運行が可能となる」というのなら、今以上に時間の制約を受けずに遡行できるわけであり、逆にスピードを抑えるべきではないか。それが沿線住民への配慮であると考えている。</p> <p>④騒音対策として防音壁を設置するような案があったが、家の前に空間が広がっている環境なので、45年前にこの地に住居を構えたものであり、今更、不恰好で殺風景な防音壁などは望みません。</p> <p>⑤工事期間中は、9～17時、1～4時の間、月21日間実施予定とあったが、毎日同一場所ではないとしても、数日間は近隣で作業されるだろうということは予測できます。1～4時の作業の際には、現在でも行われている線路補修時に、作業員の大きな声が聞こえます。これは絶対に避けていただきたい。人の話し声が一番耳障りなのです。</p> <p>⑥今後も各地域において説明会が実施されると思いますが、今更、複線化が中止されるわけでもなし、もっと沿線住民の生活に関わる項目に絞った有意義な質疑の場にしてほしい。</p>	<p>②環境アセスメント手続きでは、鉄道騒音の測定で用いられる「在来線鉄道騒音測定マニュアル（環境省）」に基づき、現在の軌道中心線から12.5m、高さ1.2mの地点で調査・予測・評価することになっております。ご理解ください。</p> <p>③予測上の列車速度は、車両の性能を加味した最大速度により安全側で予測を行っておりますが、当該区間は現状の線形に即して複線化することになりますので、スピードアップするものではないものと考えております。</p> <p>④現時点ではお示しの環境保全措置を講じていきたいと考えておりますが、具体的には工事の実施段階においてご当地の特情に応じた環境保全措置を相談しながら検討していきたいと考えております。</p> <p>⑤施工に際しましては、作業員の会話等をはじめ、可能な限り騒音の発生を抑制するように、施工会社への指導を行ってまいります。</p> <p>⑥工事に着手する前には、沿線にお住まいの皆様のご生活環境に係わる内容を含め具体的な工事内容について説明会を開催いたしますので、有意義な質疑の場となるように努めてまいります。</p>

表 6.2-1(5) 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	<p>城陽市で 2015. 3. 20 に説明会が行われたが、説明図（投射映像）に不鮮明な部分が多く、かつ音声も割れて聴き取りにくく、予備知識の少ない住民の目線に立った説明会を次回は期待したい。複線化工事、工事完了後の運用時、特に騒音・振動問題は、「現状より改善」が環境省の指針となっているが、心情的には複線化を望まない人も多い。特に、路線からの騒音・振動の影響を直接受ける、線路に隣接する住民に対しても、従来騒音・振動が削減され、歓迎される事業でなければならない。</p> <p>1) 防音壁（あるいはそれ以上の防音効果のあるもの）については、列車の騒音は数メートル離れていても大差がないことから、住居が隣接する箇所（特に新田一城陽駅間）は既設線、新設線側に関係なく、住居の隣接する側には恒久的な防音壁等を必ず設けて欲しい。工事中は当然のこと、複線化運用後においては列車の走行回数、走行速度も増加する事を勘案すれば、新たに加わる騒音、振動等は、精神的ストレス、睡眠障害等の増加以外の何物でもなく、現状でもやむなく我慢し、耐えているのが実情である。施工時における「新品の軌道材料の使用」は新設、既設線路に関係なく適用、有効と思われる最新技術・知恵の投入を徹底して欲しい。</p> <p>2) 工事・騒音も昼間と夜間では感じ方に大きな差が有る。工事は、昼間（電車の走行時間中）が大原則、かつ各工区はごく短時間に終わる様な作業工程、工事区間の設定・配慮が望まれる。説明では、夜中 1 時～朝 5 時まで夜間工事も行われる様に理解したが、夜間工事は絶対に避けて欲しい。どうしても夜間でないと出来ない工事は作業の中断時間、17 時～23 時位に住民の立場に立って変更すべきと考えます。</p> <p>特にサラリーマンの多いこの地区での夜間の騒音は、勤労者にとっては、睡眠を妨げられる等は死活問題、ましてや住民に健康被害が及ぶような夜間工事は論外である。</p>	<p>1) 今回の複線化事業により現状よりも線路が近寄る区間につきましては、恒久的な防音壁の設置を考えております。</p> <p>また、「新品の軌道材料の使用」につきましては、実施可能な範囲で最適な技術を投入していきます。</p> <p>2) 工事用重機械が入れない場合や停電を必要とする作業をはじめ、安全上の理由でどうしても列車が走行していない終電後の夜間にせざるを得ない工事がございます。夜間工事に関しては、可能な限り騒音の発生を抑制するように対策を計画していきますので、ご理解ください。</p>

表 6.2-1(6) 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 続き	<p>3)「騒音レベルの状況を改良前より改善」という環境省の指針に従った取り組みが当然なされると思われるが、もし実現できなかった場合はどう対処されるのか、今回の工事が今後の環境問題解決のモデルケースになる様、単に既存技術の流用だけではなく、従来の発想を超えた徹底した改善取り組み、知恵の結集が望まれる。</p> <p>以上は、隣接住民の意見を含めたものである。</p>	<p>3) 複線化開業後に騒音の事後測定を実施した結果、現状よりも改善されていない場合は、防音壁の嵩上げや吸音材の設置等、適切な対策を図っていきます。</p>
	6	<p>工事計画によると、菟道出口地区では、上り線が現軌道より 3m 強西側即ち住宅側に敷設されます。測定地点 No. 11 の鉄道騒音の予測・評価結果では、高さ 1.0m の防音壁設置を前提として現状より約 5dB 低減されると評価されていますが、防音壁がない場合の予測値が示されていません。防音壁の上を超えてくる騒音が、例えば沿線住宅の 2 階でどれ位増加するののかも評価する必要があると思います。鉄道振動について、測定地点 No. 11 の予測・評価結果では、現状（平日／休日）57/55 に対し 59/57 で参考値の 70 を下回り、基準または目標との整合が図られているとの評価ですが、70dB の根拠が不明です。拙宅では現状でも列車通過時揺れを感じています。複線化により現状よりも 3m も近くを列車が通過した場合、揺れがどれだけ大きくなるか不安です。また揺れの原因は地盤の振動に加え、列車の風圧も考えられますが、風圧の影響は検討されていません。鉄道振動と風圧による住宅の揺れに対する影響の評価が必要と考えます。上記の如き沿線住宅への騒音、振動の影響を考慮し、当該地区での軌道の増設は、住宅側ではなく、府道側として頂くよう要望します。JR 敷地に十分余裕はあると思います。</p>	<p>複線化された環境保全措置を講じない場合の等価騒音レベルの予測値につきましては、評価書に掲載いたします。</p> <p>環境アセスメント手続きでは、鉄道騒音の測定で用いられる「在来線鉄道騒音測定マニュアル（環境省）」に基づき、現在の軌道中心線から 12.5m、高さ 1.2m の地点で調査・予測・評価することになっております。ご理解ください。</p> <p>鉄道振動の参考値 70dB は「環境保全上緊急を要する新幹線鉄道振動対策について（勧告）」（昭和 51 年 3 月、環大特 32 号）に基づいております。</p> <p>風圧の影響につきましては、現状の線形に即して構築することになり、現在の線路曲線の制限速度をそのまま受けることとなりますので、著しい変化を与えることはないと考えております。</p> <p>当該地区前後における用地支障範囲や道路交差箇所における桁下空頭等の制約条件を踏まえ、影響を最小限に配慮した線路配置としております。ご理解ください。</p>

表 6.2-1(7) 環境の保全の見地による意見

	一般意見	事業者見解
景観	1 宇治川橋梁本体だけでなく、同橋梁と京阪宇治駅との間の宇治市道との立体交差構造についても、宇治市まちづくり審議会部会による検討が必要である。既存の軌道敷きは橋梁形式となっていることから、宇治橋からの視認性を阻害しない構造、圧迫感のない構造について、また周辺景観との調和に十分配慮した構造について十分な検討を行うべきである。	宇治市道との立体交差構造につきましては、関係自治体と連携を図りながら、周辺景観に配慮できるように検討を行っていきたいと考えております。
日照	1 環境評価測定ポイント No9 の東側の家です。環境保全措置＜列車の走行に係る騒音＞防音壁の設置について、土地の境界にはフェンスを設置しています。それに重ねるように JR のフェンスが設置されています。防音壁が設置されると風通し、日当たりの条件が変わり住環境に影響が出ます。今もフェンスとフェンスの間の除草が出来ないなど問題が発生しています。※防音壁の設置は工事中だけにとどめてほしい。	防音壁の具体的な設置範囲は、周辺環境や沿線にお住まいの皆様からのご意見等を踏まえ、今後関係機関等と協議のうえ決定していきたいと考えております。

表 6.2-2(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>3月18日(水)、桃山での一般説明会を受け、皆から広く御意見を募集しますとのことで、まだ可能性がありそうと感じましたので、意見を出すことにしました。京都市伏見区桃山町(泰長老および鍋島で、JR桃山駅から5分以内に)に昭和55年から約40年間住んでいます。奈良線の複線化は当時から望んでいましたが、すぐ近くに京阪電鉄と近畿日本鉄道が走っていることもあり、また、昭和60年にJR桃山駅が無人化になるなど、時代の流れであきらめていました。説明会の冒頭で、輸送力のアップを目指すものではないことの話がありましたが、なんらかの障害により、列車ダイヤがみだれることを回避できる意味では、複線化は良いことに決まっています。沿線住民も、それなりの思惑がありそうで一概に賛成でないことがわかりました、すなわち既存の物を改修することは、大変な事業であるのだと気が付いたところです。</p> <p>標題：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！意見：京都市では、交通バリアフリーの指針として、「歩くまち・京都」交通バリアフリー全体構想」を策定し、バリアフリー化を重点的かつ一体的に推進すること、であるならば「人にやさしい！(今後特に高齢者が増えるであろうことから、率先して考え直してはいかがでしょうか?)」駅の利用構造を検討されてはどうですか？以下意見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ことは承知しており、何かの機会に、結果としてなぜそうなったのかを報告していただきたいところです。大きな構造物(例えば、エレベータは、それなりの維持経費がかかるはず)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8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、人の平行移動の方が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(電車ではなく列車だったことも要因)、ホームの一部が切っあって、そこを</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 6.2-3(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	<p>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（景観の妨げ）と思っている）、わたり橋を撤去する。</p> <p>1 追伸：動線をできるだけ短く、と思います。健常者（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イケないのか、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。（余談：たまたま、JR 桃山駅は高架軌道ではなく、道路と同じレベルの軌道敷きであるからにほかなりません。高架軌道であれば、いきおい EV 等設置にならざるを得ない。）</p>	
	<p>2 桃山駅のバリアフリー化は、平成 35 年までは遅い。出来ることから早く着手してほしい。</p>	<p>関係自治体と連携を図りながら、可能な限り早期着手に努めていきます。</p>
	<p>3 平成 27 年 3 月 23 日（月）菟道公民館にて初めて JR の方の説明を受けました。一通りの意見を聞きましたが、皆さんそれぞれに悩みがあるのが解りました。私はくれぐれも事故のない様に色んなシュミレーションや過去のデータを交えて解りやすく丁寧に説明される事を望みます。又、私は黄檗・宇治間に新駅ができるのかと思ってました。新駅ができるともっと皆さん前向きになるんじゃないでしょうか？</p>	<p>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、新駅の計画はございません。</p>
	<p>4 複線化に伴う道床の線路の配置について木幡～黄檗は、既設線路を利用することになっていますが、既設線路の東に位置するレールが下り線の右側線路として利用されて東側に下り線の左側線路が敷設されると考えてよろしいですか。</p>	<p>既設レールの再利用につきましては、現時点では未定でございますが、可能な限りレール頭頂面が平滑な状態に維持されるように努めていきます。</p>

表 6.2-2 (3) 環境保全の見地以外による意見

	一般意見	事業者見解
事業計画	5 弥陀次郎川は平成 24 年 8 月 14 日の局地豪雨により決壊や溢水が起こり木幡地区を始め周辺地区に死亡事故を含む家屋の倒壊や床上、床下浸水等の多大な災害が発生しました。この災害は弥陀次郎川が欠陥河川(上流域の川幅は広く深い、中流下流が狭く浅い)であることに起因するものです。したがって上流側からの漂流物(流木等)が橋梁桁にかかり溢水が生じ周辺地区に被害が及んだものです。特に、府道 7 号線橋梁及び、JR 奈良線橋梁では漂流物の堆積が大きく周辺家屋への影響は甚大でありました。従って弥陀次郎川の改修にかかる請願書を京都府及び宇治市に提出し、現在、計画は進行中です。今後、弥陀次郎川の橋梁計画時には上記の問題点を十分に勘案されるようご配慮をお願いするものです。	頂戴いたしました貴重なご意見は今後の参考にさせて頂きながら、弥陀次郎川の河川改修の計画を引続き関係行政と検討していきます。
土地利用	1 生活道路は現状のまま絶対に維持して下さい。(深草大亀谷万帖敷町)	頂戴いたしましたご意見に配慮しながら、計画を進めていきます。
	2 防音壁が設置されると、住宅地にある側溝の雨水排水 JR で行き止まりになります。 ※道床脇を通して排水されている現状を維持してください。	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。
	3 ・用地の買収などは有りますか ・現有の用地内での複線化でしょうか ・工事に係る説明はいつごろ予定されていますか	今回の複線化事業に伴い、一部用地買収が発生する箇所もございます。具体的な規模等につきましては、個別にご相談させて頂きたいと思っております。また、工事の説明会は、ご当地において工事を着手する前に行う予定としております。

6.3. 準備書についての京都府知事意見及び事業者の見解

準備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>本工事の資材運搬車両は、事業実施区域周辺の主要道路における交通量に比べ、十分に少ないものの、その工事区間は広範囲に及び、工事期間は長期間にわたるものとなることから、工事実施場所及び工事関係車両の通行ルート周辺の環境保全のため、低公害型の車両の選定や、走行ルートへの配慮等、必要な環境保全措置を実施すること。また、工事の実施に際しては、あらかじめ、周辺住民に対して工事内容や期間について周知及び説明を行い、住民からの意見についても配慮すること。</p>	<p>本工事で使用する資材運搬車両に当たっては、低公害型の車両の選定や走行ルートへの配慮等、必要な環境保全措置を実施するように努めます。また、工事を実施する前には、周辺住民に対して走行ルートをはじめ工事内容や期間について丁寧な説明を行い、住民からの意見にも配慮します。</p>
<p>浮遊粒子状物質、騒音及び振動について、工事中の調査を実施すること。また、予測を上回る影響が確認された場合には、必要に応じて新たな環境保全措置を講じ、環境負荷の低減に努めること。</p>	<p>工事に伴い沿線の生活環境に著しく影響を与える恐れがある場合については、工事中の粉じん等、騒音及び振動調査を実施します。また、調査の結果、予測を上回る影響が確認された場合には、必要に応じて新たな環境保全措置を講じ、環境負荷の低減に努めます。</p>

<p>今後、事業の実施に当たり、予測の前提となった条件（列車車速度、列車本数等）が具体化する中で、環境影響が予測を上回る可能性がある場合には、供用前までに調査・予測・評価を実施し、必要な場合は環境保全措置を講じること。また、その他環境に影響を及ぼす新たな事実が判明したときは、速やかに府及び関係市町に報告するとともに、適宜、専門家の指導、助言を受けた上で適切な措置を講じること。</p>	<p>列車速度や列車本数等の前提条件が具体化する中で、環境影響が予測を上回る可能性がある場合には、供用前までに調査・予測・評価を実施し、必要な場合は環境保全措置を講じます。また、その他環境に影響を及ぼす新たな事実が判明した際は、速やかに府及び関係市町に報告するとともに、適宜、専門家の指導、助言を受けた上で適切な措置を講じます。</p>
<p>車両の省電力化や騒音・振動の低減等、環境への影響をより低減するような研究・開発を行い、その成果の積極的な導入に努めること。</p>	<p>車両の省電力化や騒音・振動の低減等、環境への影響をより低減する技術については、今後の技術開発等の進展に応じて、その成果の導入に努めます。</p>

(2) 個別事項

①騒音・振動

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―第174号)」に基づき、列車走行に伴う「騒音レベルの状況を改良前より改善すること。」を確実に実施し、環境保全措置の設定について、振動も含めて、事業者が実行可能な範囲内でできる限り環境への影響を回避・低減しているかについて評価し、記載すること。</p>	<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―第174号)」に基づき、列車走行に伴う「騒音レベルの状況を改良前より改善すること」を確実に実施します。</p> <p>また、鉄道騒音に係る環境保全措置の設定について、事業者の考え方を記載し、回避・低減に係る評価を行いました。(騒音 P8-2-107)</p> <p>なお、鉄道振動の低減には主要因であるレール転動部分の発生源対策が重要と考えており、新品の軌道材料(レール、バラスト)の使用を基本とすること及び供用開始後の適切な維持管理を実施することを記載し、回避・低減に係る評価を行いました。(振動 P8-3-25)</p>
<p>予測地点及び予測地点以外の場所での、防音壁等の騒音・振動に係る環境保全措置の決定に当たっては、騒音等の増加の要因となる車両速度、路線構造の変化、住居等の近接度合いなどを踏まえて検討し、検討した保全措置の内容、効果及び景観や日照に与える影響について周辺住民に示した上で、合意形成を図ること。また、学校・病院等、特に環境保全上の配慮が必要な施設については、その設置者との合意形成を図った上で措置の内容を決定すること。</p>	<p>予測地点及び予測地点以外の場所での防音壁等の騒音・振動に係る環境保全措置の決定に当たっては、騒音等の増加の要因となる車両速度、路線構造の変化、住居等の近接度合いなどを踏まえて検討し、検討した保全措置の内容、効果及び景観や日照に与える影響については、工事の実施前に沿線住民に対して丁寧な説明を行い、合意形成を図ります。また、学校・病院等、特に環境保全上の配慮が必要な施設については、その設置者との合意形成を図った上で措置の内容を決定します。</p>
<p>防音壁等の環境保全措置を講じない場合の鉄道騒音予測結果は、住民が防音壁の設置の可否を検討する際に有用な情報となることから、評価書に記載すること。</p>	<p>防音壁等の環境保全措置を講じない場合の鉄道騒音予測結果を評価書に記載しました。(騒音 P8-2-102～P8-2-104 参照)</p>

<p>「最大騒音レベル」は、列車のすれ違いなどによる影響がよく反映され、わかりやすい指標であるため、評価書に記載し、その結果を踏まえて、事業者が実行可能な範囲内でできる限り環境への影響を回避・低減しているかについて評価し、記載すること。</p>	<p>最大騒音レベルについても、等価騒音レベルと同様に、環境保全措置を講じない場合の予測値を評価書（資料編）に追記しました。また、具体的な記載箇所については、評価書（本編）にも追記しました。（騒音 P8-2-102～P8-2-104 参照）</p>
<p>夜間作業については、周辺住民の生活環境の保護の観点から、極力避けることとし、安全上の理由等により、やむを得ず行う場合においては、可能な限り騒音・振動の発生を抑えるよう配慮すること。</p>	<p>工事は昼間を基本としますが、線路内で工事用重機械を使用する場合や停電を必要とする作業をはじめ、安全上の理由等で夜間作業となる工事につきましては、低騒音・低振動型の建設機械の積極的な利用等により、可能な限り騒音・振動の発生を抑えるよう配慮します。</p>
<p>鉄道騒音・振動による環境への影響の低減を持続させるため、レール削正や車輪転削等の維持管理を適切に実施し、周辺住民からの苦情等には適切に対応すること。</p>	<p>鉄道騒音・振動による環境への影響低減を持続させるため、レール削正や車輪転削等の適切な維持管理を実施します。また、周辺住民からの苦情等についても適切な対応に努めます。</p>
<p>鉄道騒音・振動の事後調査を適切な時期に実施し、環境影響が予測を上回る場合は必要な環境保全措置を実施すること。</p>	<p>鉄道騒音・振動の事後調査は、事業が完了した段階の適切な時期に実施し、その結果を踏まえ、指針等に基づく必要な環境保全措置を実施します。</p>

②水質

京都府知事意見	事業者の見解
<p>宇治川橋梁工事をはじめ、工事の実施により発生するおそれのある濁水の処理については、公共用水域の水質への影響を低減するため、必要に応じ排水処理施設を設置し、維持管理を適切に行うこと。</p>	<p>工事の実施により発生するおそれのある濁水の処理については、必要に応じ排水処理施設を設置し、維持管理を適切に行います。</p>

③景観・生態系について

京都府知事意見	事業者の見解
<p>世界文化遺産である平等院及び宇治上神社に近い宇治川を渡河する橋梁は、地域のシンボリックな景観の重要な要素となることから、構造・色彩等の詳細な内容について、専門家等の意見を聞きながら慎重に検討すること。</p>	<p>宇治川を渡河する橋梁の構造や色彩等の詳細な内容については、「宇治市まちづくり審議会部会」の委員等の意見を聞きながら、引き続き検討を行います。</p>
<p>調査地点 No.1(桃山御陵周辺)においては、擁壁の設置により、身近な眺望点からの景観への影響が予測されているため、擁壁の緑化や周囲の景観に配慮した素材・色彩の選定等の具体的な環境保全措置を検討し、地域住民との合意形成を図ること。</p>	<p>擁壁の設置による眺望景観については、予測結果を準備書に記載のうえ、住民説明会で説明しましたが皆様からのご意見は特にありませんでした。今後、環境保全措置に係る検討内容について、工事の実施段階で改めて地域住民へ説明を行い、合意形成を図ります。</p>
<p>沿線の草地については、景観資源としての価値を有し、生態系を保全する上でも重要なものとなる可能性があることから、事業実施に伴い、安易に減少させることのないように配慮するとともに、適切な維持管理に努めること。</p>	<p>沿線の草地については、事業実施に伴い、必要以上に減少させることのないように配慮するとともに、適切な維持管理に努めます。</p>

④廃棄物等について

京都府知事意見	事業者の見解
<p>工事で発生する廃棄物については、発生量の低減・再使用・再資源化に配慮した上で、廃棄物処理法に基づき適正に保管及び処理し、発生土については他工区で再使用するなど適切な処理計画を作成すること。</p>	<p>工事で発生する廃棄物等については、関係法令に基づき適切に処理を行います。また、工事着手に先立ち作成する「再生資源利用促進計画書」に基づき発生量の低減・再使用・再資源化に努めます。</p>