

7. 環境保全措置

環境影響評価の項目ごとに調査、予測及び評価を行った結果、環境を保全するために種々の措置を行う必要があると判断される。環境の保全のための措置の内容は表 7.1.1 に示すとおりであり、事後調査として実施する結果等を十分勘案して、適切な環境保全措置を講じることとする。

表 7.1.1(1) 環境の保全のための措置の内容

| 環境影響要因及び環境影響評価項目 | 環境の保全のための措置の内容 |
|------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 工事の実施 建設機械の稼動に伴う大気質 | <ul style="list-style-type: none"> • 排出ガス対策型建設機械の指定を受けた機種については、排出ガス対策型建設機械を使用する。 • 建設機械は、「特定特殊自動車排出ガスの規制等に関する法律」（オフロード法）及び「道路運送車両法」の規制基準に適合した機械を使用する。 • 「建設業に係る特定特殊自動車排出ガスの排出の抑制を図るための指針」に従い、排出ガスの排出の抑制を図るために適切な燃料の使用や適切な点検整備等を実施するとともに、急発進・急加速・急操作の排除に努める等、排出量をより少なくする運転・使用についてマニュアルの作成や従業員の教育等を通じ、実施の徹底を図る。 • 建設工事が一時期に集中しないよう、工事工程や搬出入の時間帯を調整する。 • 建設機械の点検・整備を十分に行い、無理な負荷が生じないようにする。 • 原則として、工事实施区間全体の工事敷地境界に万能塀を設置し、必要に応じて現場での散水や工事用通路の舗装を行い、粉じんの飛散防止に努める。 • 建設機械の不使用时におけるアイドリングストップの徹底等、運転者への教育・指導を行うと共に、日常保守点検の励行、整備を確実に行うことにより性能維持に努める。 |
| 工事関連車両の走行に伴う大気質 | <ul style="list-style-type: none"> • 建設工事が一時期に集中しないよう、工事工程や搬出入の時間帯を調整する。 • 工事区域から工事関連車両が退場する場合は、タイヤ洗浄を行い、粉じんの飛散防止を行う。 • ダンプトラックが公道を走行する際は、シートで荷台を被覆する等の措置を講じることにより、荷台の碎石や残土等からの粉じんの飛散防止を行う。 • 工事関連車両が公道を走行する際は、規制速度を遵守するとともに、工事用通路においては徐行する。 • 工事関連車両については、搬出入量に応じた適正な車種・規格を選定し、効率的な運行を行うことにより、車両数を削減するよう努める。また、工事量及び資機材運搬量の平準化により、車両数を平準化し、ピーク時の車両数を削減する。 • 工事関係の従業員の通勤については、可能な限り公共交通機関の利用や自動車の相乗りを推進し、通勤のための自動車の走行台数の抑制に努める。 • 工事関連車両の走行ルートは、可能な限り幹線道路を使用し、生活道路の通行を最小限とする。 • 工事区域周辺の細街路における工事関連車両の走行ルートの選定や走行時間帯の設定に当たっては、周辺道路の利用状況、住居の立地状況等に十分配慮して行う。 • 工事関連車両は、大阪府生活環境の保全等に関する条例の趣旨に則り、駐車中のアイドリングや空ふかしをしない。 |

表 7.1.1(2) 環境の保全のための措置の内容

| 環境影響要因及び環境影響評価項目 | 環境の保全のための措置の内容 |
|----------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>工事の実施</p> <p>建設機械の稼動に伴う騒音</p> | <ul style="list-style-type: none"> • 施工法は、低騒音施工法を基本とする。さらに建設機械は、低騒音型の指定を受けた機種については、低騒音型建設機械を使用する。 • 建設工事が一時期に集中しないよう、工事工程や搬出入の時間帯を調整する。 • 騒音規制法において特定建設作業として指定された規制対象作業以外の建設作業についても、騒音規制法による特定建設作業に伴う騒音の規制基準を遵守する。 • 建設機械の不使用时におけるアイドリングストップの徹底等、運転者への教育・指導を行うと共に、日常保守点検の励行、整備を確実に行うことにより性能維持に努める。 • 原則として、工事实施区間全体の工事敷地境界付近に万能塀等を設置し、騒音の低減を図る。 • 作業時間（特に騒音・振動を発生する作業）は、昼間とし日曜日及び祝日は工事を原則休止する。 |
| <p>工事関連車両の走行に伴う騒音</p> | <ul style="list-style-type: none"> • 建設工事が一時期に集中しないよう、工事工程や搬出入の時間帯を調整する。 • 工事関連車両が公道を走行する際は、規制速度を遵守するとともに、工事用通路においては徐行する。 • 工事関連車両については、搬出入量に応じた適正な車種・規格を選定し、効率的な運行を行うことにより、車両数を削減するよう努める。また、工事量及び資機材運搬量の平準化により、車両数を平準化し、ピーク時の車両数を削減する。 • 工事関係の従業者の通勤については、可能な限り公共交通機関の利用や自動車の相乗りを推進し、通勤のための自動車の走行台数の抑制に努める。 • 工事関連車両の走行ルートは、可能な限り幹線道路を使用し、生活道路の通行を最小限とする。 • 工事区域周辺の細街路における工事関連車両の走行ルートの選定や走行時間帯の設定に当たっては、周辺道路の利用状況、住居の立地状況等に十分配慮して行う。 • 工事関連車両は、大阪府生活環境の保全等に関する条例の趣旨に則り、駐車中のアイドリングや空ぶかしをしない。 |
| <p>列車の走行(仮線)に伴う騒音</p> | <ul style="list-style-type: none"> • 線路は、分岐部を除いてロングレールを敷設する。 • 分岐部については、弾性分岐器等の導入を行う。 • 鉄道施設の適切な保守管理（レールの削正や車輪の転削）を行う。 • 原則として、工事实施区間全体の工事敷地境界に万能塀等を設置し、騒音の低減を図る。 |
| <p>建設機械の稼動に伴う振動</p> | <ul style="list-style-type: none"> • 施工法は、低振動施工法を基本とする。さらに建設機械は、低振動型の指定を受けた機種については、低振動型建設機械を使用する。 • 建設工事が一時期に集中しないよう、工事工程や搬出入の時間帯を調整する。 • 振動規制法において特定建設作業として指定された規制対象作業以外の建設作業についても、振動規制法による特定建設作業に伴う振動の規制基準を遵守する。 • 作業時間（特に騒音・振動を発生する作業）は、昼間とし日曜日及び祝日は工事を原則休止する。 |

表 7.1.1(3) 環境の保全のための措置の内容

| 環境影響要因及び環境影響評価項目 | 環境の保全のための措置の内容 |
|------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>工事の実施</p> <p>工事関連車両の走行に伴う振動</p> | <ul style="list-style-type: none"> ● 建設工事が一時期に集中しないよう、工事工程や搬出入の時間帯を調整する。 ● 工事関連車両が公道を走行する際は、規制速度を遵守するとともに、工専用通路においては徐行する。 ● 工事関連車両については、搬出入量に応じた適正な車種・規格を選定し、効率的な運行を行うことにより、車両数を削減するよう努める。また、工事量及び資機材運搬量の平準化により、車両数を平準化し、ピーク時の車両数を削減する。 ● 工事関係の従業者の通勤については、可能な限り公共交通機関の利用や自動車の相乗りを推進し、通勤のための自動車の走行台数の抑制に努める。 ● 工事関連車両の走行ルートは、可能な限り幹線道路を使用し、生活道路の通行を最小限とする。 ● 工事区域周辺の細街路における工事関連車両の走行ルートの選定や走行時間帯の設定に当たっては、周辺道路の利用状況、住居の立地状況等に十分配慮して行う。 |
| <p>列車の走行(仮線)に伴う振動</p> | <ul style="list-style-type: none"> ● 線路は、分岐部を除いてロングレールを敷設する。 ● 分岐部については、弾性分岐器等の導入を行う。 ● 鉄道施設の適切な保守管理(レールの削正や車輪の転削)を行う。 ● 特に振動が大きくなると考えられる箇所については、路盤の強化やパラスタットの設置等を行う。 |
| <p>土地の改変に伴う 土壌汚染</p> | <ul style="list-style-type: none"> ● 土地の改変が 3,000 m²以上となることから、土壌汚染対策法及び大阪府生活環境の保全等に関する条例に基づき、工事着手前の段階から土地の利用履歴等調査などの必要な対応を図っていくものとする。 ● 地盤の掘削による発生土については必要に応じて土壌汚染調査を行い、汚染が確認された場合は、土壌汚染対策法及び大阪府生活環境の保全等に関する条例を遵守し、適切に処理する。 ● セメント系固化材を使用する場合には、六価クロムの溶出がないことが確認された材料を使用する。 |
| <p>土地の改変に伴う 人と自然との 触れ合いの活動の場</p> | <ul style="list-style-type: none"> ● 公園面積の減少や機能の回復、利用者の快適性の確保について、利用者への影響が低減されるよう公園管理者と協議し対策を講じる。 |
| <p>土地の改変に伴う 文化財</p> | <ul style="list-style-type: none"> ● 工事の実施に当たっては、大阪府教育委員会等の関係機関と協議し、その指導の下に必要な調査を行い、埋蔵文化財の有無を確認し、適切に対応する。 ● 工事中に埋蔵文化財を発見した場合には、大阪府教育委員会等に報告・協議を行い適切な保全措置を講じる。 |

表 7.1.1(4) 環境の保全のための措置の内容

| 環境影響要因及び環境影響評価項目 | 環境の保全のための措置の内容 |
|-------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>工事の実施</p> <p>土地の改変に伴う廃棄物、発生土</p> | <ul style="list-style-type: none"> ● 家屋取り壊しに伴う産業廃棄物は、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」に基づき、適正に処理され、再生利用及び再資源化が行われる。 ● 杭工事による建設汚泥については、処理事業者に委託し、再利用に資するように努める。 ● 現在線及び仮線撤去による産業廃棄物については、収集・運搬及び中間処理の許可を得た、再生利用及び再資源化を実施できる業者へ全量を委託処分する。 ● 駅舎撤去による産業廃棄物については、収集・運搬及び中間処理の許可を得た、再生利用及び再資源化を実施できる業者へ全量を委託処分する。 ● 工事事務所から発生する廃棄物については、分別を徹底し、一般廃棄物については、収集・運搬の許可を得た業者へ、産業廃棄物については、収集・運搬及び中間処理の許可を得た、再生利用及び再資源化を実施できる業者へ全量委託処分する。 ● 掘削による発生土 155,700m³については、「建設リサイクル推進計画 2008」（平成 20 年 4 月、国土交通省）、「大阪府建設リサイクル推進計画 2011」（平成 23 年 3 月、大阪府）が掲げる目標を達成するように努める。 ● 場外搬出する発生土については、「建設副産物対策近畿地方連絡協議会」の工事情報交換システムを活用して、工事間の流用を図ることにより、最終処分量の抑制に努める。 ● 工事の計画及び設計段階から建設廃棄物の発生の抑制、再生利用等による減量化及び再生材の活用の推進、並びに適切な処理を確保するよう工法または資材の選定及び処理方法の選定を行う。 |
| <p>建設機械の稼動に伴う地球環境</p> | <ul style="list-style-type: none"> ● 土地の改変や施設規模を必要最小限にとどめ、工事量の削減に努める。 ● CO₂ 排出低減建設機械の指定を受けた機種については、CO₂ 排出低減建設機械を使用する。 ● 低炭素型建設機械の認定を受けた機種については、低炭素型建設機械を使用する。 ● 建設機械の不使用时におけるアイドリングストップの徹底等、運転者への教育・指導を行うと共に、日常保守点検の励行、整備を確実にすることにより性能維持に努める。 |
| <p>工事関連車両の走行に伴う地球環境</p> | <ul style="list-style-type: none"> ● 建設工事が一時期に集中しないよう、工事工程や搬出入の時間帯を調整する。 ● 工事関連車両が公道を走行する際は、法定速度を遵守するとともに、工事用通路においては徐行する。 ● 工事関連車両については、搬出入量に応じた適正な車種・規格を選定し、効率的な運行を行うことにより、車両数を削減するよう努める。また、工事量及び資機材運搬量の平準化により、車両数を平準化し、ピーク時の車両数を削減する。 ● 工事関係の従業者の通勤については、可能な限り公共交通機関の利用や自動車の相乗りを推進し、通勤のための自動車の走行台数の抑制に努める。 ● 工事関連車両の走行ルートは、可能な限り幹線道路を使用し、生活道路の通行を最小限とする。 ● 工事関連車両は、大阪府生活環境の保全等に関する条例の趣旨に則り、駐車中のアイドリングや空ぶかしをしない。 |

表 7.1.1(5) 環境の保全のための措置の内容

| 環境影響要因及び環境影響評価項目 | | 環境の保全のための措置の内容 |
|------------------|---------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 施設の供用 | 列車の走行に伴う騒音 | <ul style="list-style-type: none"> 弾性マクラギ直結軌道等を採用する。 線路は、分岐部を除いてロングレールを敷設する。 分岐部については、弾性分岐器等の導入を行う。 鉄道施設の適切な保守管理（レールの削正や車輪の転削）を行う。 防音効果のある壁高欄を採用する。 必要に応じ、防音壁の嵩上げや防音壁の吸音処理等の措置を講じる。 駅舎における構内放送や発車ベルは指向性のあるスピーカーを採用し、外部への騒音の発生を低減する。また、光善寺駅・枚方公園駅については、線路の上空以外は建屋化し、その構造自体が防音壁の役割となることから、副次的に遮音効果がある。 |
| | 列車の走行に伴う振動 | <ul style="list-style-type: none"> 弾性マクラギ直結軌道等可能な限り防振軌道を採用する。 線路は、分岐部を除いてロングレールを敷設する。 分岐部については、弾性分岐器等の導入を行う。 鉄道施設の適切な保守管理（レールの削正や車輪の転削）を行う。 |
| | 列車の走行に伴う低周波音 | <ul style="list-style-type: none"> 高架部については、剛性の高いラーメン構造を基本とし、低周波音の発生防止を図る。また、ラーメン構造以外の区間では、今後実施する詳細な設計段階において、その時点での最新の知見に基づき、桁、床版の剛性を検討し、高剛性のものを採用することにより、可能な限り低周波音の発生防止を図る。 弾性マクラギ直結軌道等の防振軌道を採用し、構造物音の低減に努める。 |
| | 駅施設の供用に伴う地球環境 | <ul style="list-style-type: none"> 利用者がいない時に運転を休止・抑止することで、不必要な電力消費を抑制する自動運転装置付き及び可変速度運転機能付きエスカレーターを採用する。 電照式駅名サインや行先表示板における、低消費電力・長寿命のLED照明の採用など、消費電力の少ない照明の採用や、停車する列車の編成で駅を分類し、その分類にあわせた照明照度の調光を行う。 膜構造屋根から入る自然光の明るさに合わせて照明の照度を調整する「調光システム」を採用する。 太陽光発電システムを導入する。 駅施設の完成が平成40年度であることから、その時点での省エネルギー技術水準を踏まえた環境配慮を行う。 |
| 施設が存在 | 日照障害 | <ul style="list-style-type: none"> 高架構造物を必要最小限の高さに留めるなど、極力高さを抑えた計画とする。 事業実施段階において日照障害を受ける住居がある場合は、「公共施設の設置に起因する日陰により生ずる損害等に係る費用負担について」を踏まえ、適切な対応措置を講じる方針とする。 |
| | 電波障害 | <ul style="list-style-type: none"> 適切な設計検討により高架構造物の高さを必要最小限に留め、環境影響の低減に努める。 事業の実施に伴い、テレビジョン受信障害が予測される地域について、CATVへの接続など、適切な対応措置を講じる。 予測されない影響が生じた場合には、因果関係を明らかにし、本事業による影響と判断される場合は、同様に適切な対応措置を講じる。 |

表 7.1.1(6) 環境の保全のための措置の内容

| 環境影響要因及び環境影響評価項目 | | 環境の保全のための措置の内容 |
|------------------|-----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 施設の存在 | 景 観 | <ul style="list-style-type: none"> • 施設の外観が周辺地域の都市景観と調和するよう形状、色彩に配慮する。 • 枚方宿地区が大阪府景観計画の重点地区として指定されていること、周辺の歴史的な街並みの雰囲気を残すための様々な取組が行われていること、歴史的・文化的景観の保全や活用が図られていること等を考慮し、駅舎等の設計に際しては、周辺の歴史的な街並みと調和したデザインとするよう、地域景観との調和などに配慮しながら景観向上に努める。 • 高架構造物が無機質なコンクリート構造物とならないよう、形状・色彩に配慮するとともに、歩道部に道路緑化を実施する等、自然的な景観要素を取り入れることで圧迫感の低減を図る。 • 駅舎の設計に際しては、駅舎、駅前広場が一体となった景観が創出されるよう、駅舎周辺の整備を行う寝屋川市及び枚方市とも連携して、画一的なものではなく、長く住民に親しまれ、地域の街並みに調和し、駅周辺が地域の玄関口としてふさわしいものになるよう配慮する。 |