

10. 準備書に対する住民意見及び知事意見と都市計画決定権者の見解

10.1 住民意見と都市計画決定権者の見解

大阪府環境影響評価条例施行規則第 82 条第 1 項において準用する同条例第 19 条第 1 項の規定に基づく意見（環境の保全の見地からの意見を有する者の意見）の提出は 3 件であった。

意見の概要及びそれに対する都市計画決定権者の見解は、表 10.1.1 に示すとおりである。

今後、事業実施に際して表 10.1.1 に示す見解の中で対応すべき事項については事業者に伝え、必要な時期において適切に対応することとする。

なお、大阪府環境影響評価条例施行規則第 86 条第 1 項において準用する同条例第 20 条第 1 項の規定に基づく公述意見（環境の保全の見地からの意見を有する者の意見）の提出はありませんでした。

表 10.1.1(1) 住民意見の概要及び都市計画決定権者の見解

住民意見の概要	都市計画決定権者の見解
<p>騒音・振動の予測・評価を「地上 1.2m」だけでなく、「地上 10m～20m」の地点（高架後列車が通過する高さ）での予測・評価を追加されることを要望いたします。</p> <p>【理由】</p> <p>3月15日～17日に開催された説明会資料では、地上 1.2mでの予測・評価のみで、現状より低減し『すべての地点で環境保全目標値を満足する』とあるが、高架化される事により列車の通過は</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地上 1.2m地点 : 真横 上空 ・地上 10m～20m地点: 下方 真横 <p>と、列車が通過する高さになる地上 10m～20m以上の地点では、騒音・振動の増加が予測され、マンション上層階の住民にとって生活環境悪化が予想されるため。</p>	<p>騒音については、「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 12 月 20 日 環大 1 第 174 号 環境庁大気保全局長通知）に基づき、近接側軌道中心線からの水平距離が 12.5mの地点で高さが地上 1.2mの箇所測定することとなっていることから、当該箇所にて予測・評価しています。</p> <p>なお、地上 10m～20m 地点の騒音については、代表的な断面で上層階の騒音予測を行っており、環境影響評価準備書に騒音コンター図を示しています。（準備書 pp.251～255）</p> <p>今後、必要と思われる箇所については、現地調査を行い、工事前に対して工事中、工事後の騒音が大きくなり生活環境に著しい影響が及んでいると認められる場合には、必要な対策を講じ、騒音の軽減を図ります。</p> <p>また、振動については、「環境保全上緊急を要する新幹線鉄道振動対策について」（昭和 51 年 3 月 12 日、環境庁長官勸告）に準拠して、騒音と同様に近接側軌道中心線からの水平距離が 12.5m 地点で予測・評価を行っており、鉄道高架に伴い、地上の予測結果が現況値より低減されていることから、地上 10m～20m 地点についても同様に低減されるものと考えています。</p>

表 10.1.1(2) 住民意見の概要及び都市計画決定権者の見解

住民意見の概要	都市計画決定権者の見解												
<p>騒音及び振動の計測地点は、鉄道の音源から12.5m 地点で測定し事業後の予測値と比較している。しかしながら、別線区間の鉄道西側については、現在線より鉄道が近づくことになるから騒音、振動が低減されるとの評価結果には疑問がある。説明会や説明会資料では数字で示されているが感覚として認識しづらいため高架化済み箇所との比較が可能な数字を示すことを求める。</p> <p>事業前、事業中、事業後において自宅前での計測を求める。</p>	<p>別線区間の鉄道西側については、鉄道は現在線より水平距離が近くなりますが、高架化されることや、コンクリート高欄、弾性マクラギ直結軌道の採用、ロングレールの敷設などを行うことで列車の走行に伴う騒音・振動は現在より低減すると予測しています。</p> <p>現在線より鉄道が近づく箇所については、既に高架化している寝屋川駅付近で類似している箇所があり、その地点の騒音・振動を測定した結果は、騒音レベルのピーク値で18dB、振動レベルのピーク値で12dB 低減している結果が得られています。</p> <p style="text-align: right;">(単位：dB)</p> <table border="1" data-bbox="809 685 1382 875"> <thead> <tr> <th></th> <th>騒音レベルのピーク時</th> <th>振動レベルのピーク時</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>事前調査</td> <td>90</td> <td>62</td> </tr> <tr> <td>事後調査</td> <td>72</td> <td>50</td> </tr> <tr> <td></td> <td>- 18</td> <td>- 12</td> </tr> </tbody> </table> <p>(出典：京阪本線(寝屋川市内)連続立体交差化工事の内複線高架完成後騒音・振動測定(事後調査)報告書)</p> <p>騒音・振動の調査・予測については、地域を代表する地点20か所を実施しておりますが、今後、必要と思われる箇所については、工事前、工事中、工事後に計測を行います。</p>		騒音レベルのピーク時	振動レベルのピーク時	事前調査	90	62	事後調査	72	50		- 18	- 12
	騒音レベルのピーク時	振動レベルのピーク時											
事前調査	90	62											
事後調査	72	50											
	- 18	- 12											
<p>地域の活性化に関わる環境問題は、本事業の計画段階において最も慎重に検討されるべき事柄の一つと認識しておりますので、ご理解の上善処をお願いします。</p> <p>現在の京阪本線の駅は、機能性、安全性、利便性、コストの面がより優先されている結果、駅舎のデザイン性や町並みとの景観に配慮するという観点が乏しいように感じています。</p> <p>京阪本線は京都と大阪という古都を結ぶ路線であり、個々の駅の所在地には独自の歴史的背景があり、街の様子もそれぞれ個性的です。</p> <p>それだけに、地域の人々の移動の拠点となる駅舎のたたずまいも少しでも魅力的で誇らしく思えるようリニューアルを期待します。</p> <p>赤と黒の御影石に彫られたローマ字による光善寺駅の表札が、新装される駅舎に継承されることを望んでいます。</p>	<p>大阪府環境影響評価条例に基づく手続きに則り、適正に進めてまいります。</p> <p>駅舎の景観については、環境影響評価準備書6.9.2(5)に示しているとおり、「施設の外観が周辺地域の都市景観と調和するような形状、色彩に配慮します。また、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、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」こととします。(準備書p.408)</p> <p>「光善寺の御影石の表札については、新しい駅舎への継承を望む」という貴重なご意見は、鉄道事業者にお伝えします。</p>												

10.2 知事意見と都市計画決定権者の見解

大阪府環境影響評価条例施行規則第 90 条第 1 項において準用する同条例第 22 条第 1 項の規定に基づく意見（知事意見）及びそれに対する都市計画決定権者の見解は、表 10.2.1 に示すとおりである。

今後、事業実施に際して表 10.2.1 に示す見解の中で対応すべき事項については事業者に伝え、必要な時期において適切に対応することとする。

表 10.2.1(1) 知事意見及び都市計画決定権者の見解

知事意見	都市計画決定権者の見解
<p>【大気質・騒音・振動】</p> <p>(1) 工事関連車両の走行に当たっては、一部の工事区間では区間に幹線道路がないため、生活道路及び供用時期が未定である幹線道路を分散して使用することを想定しているが、幹線道路が整備された際には可能な限り使用することや、幹線道路が整備されるまでは隣接する工事区間内を通行することにより、当該区間内の幹線道路を可能な限り使用することで、生活道路の使用を最小限に抑えること。</p> <p>併せて、工事工程を適切に管理すること等により工事関連車両台数の削減を図るとともに運行管理に万全を期し、工事関連車両の走行に係る環境影響を最小限に抑えること。</p>	<p>(1) 工事関連車両の走行は、一部の工事区間では区間に幹線道路がないため、生活道路及び供用時期が未定である幹線道路を分散して使用することを想定しています。工事関連車両が実際に使用する道路については、今後、地元住民等との協議を踏まえ検討します。幹線道路が既に整備されている場合は、原則として、その道路を使用する予定です。幹線道路が整備されていない場合は、隣接する工事区間内を通行することにより、当該区間内の幹線道路を可能な限り使用することで、生活道路の使用を最小限に抑えるよう努めます。</p> <p>併せて、工事工程を適切に管理すること等により工事関連車両台数の削減を図るとともに運行管理に万全を期し、工事関連車両の走行に係る環境影響を最小限に抑えるよう努めます。</p>
<p>【騒音・振動】</p> <p>(1) 事業計画地に近接する中高層住居では、鉄軌道騒音の影響が大きく増加することが見込まれる。また、高架化により音が直接伝搬することとなる住居等においては、現状よりも鉄軌道騒音の影響の増加が懸念される。</p> <p>そのため、これらの地点についても事後調査を実施し、その結果を踏まえ、必要に応じて防音壁の嵩上げ等、追加の環境保全措置を講じること。</p> <p>(2) 鉄軌道振動について、予測に用いた類似箇所での調査地点と予測地点で、振動の伝搬経路である地盤性状の類似性が不明であるなど、予測結果に不確実な要素があることから、供用後の事後調査の結果を踏まえ、必要に応じて路盤強化などの対策を講じること。</p>	<p>(1) 事業計画地に近接する中高層住居については、今後、適切な箇所を選定し、高さ方向等の地点を対象として、工事前、工事中、工事後に鉄軌道騒音調査を行います。調査の結果、工事前に対して工事中、工事後の騒音が大きくなり生活環境に著しい影響が及んでいると認められる場合には、必要に応じて防音壁の嵩上げ等の追加の環境保全措置を講じます。</p> <p>(2) 鉄軌道振動については、予測に不確実性があることから、供用後の事後調査の結果を踏まえ、必要に応じて追加の環境保全措置を講じます。</p>

表 10.2.1(2) 知事意見及び都市計画決定権者の見解

知事意見	都市計画決定権者の見解
<p>【騒音・振動】</p> <p>(3) 対象事業実施区域沿線ではほぼ全線にわたり住居が密集していることや、工事期間が10年間と長期間に渡ることから、建設機械の稼動による騒音・振動の事後調査を定期的に行い、影響を把握すること。また、それらの結果を踏まえ、必要に応じて工事工程の調整を行うなど、建設機械の稼動による騒音・振動の影響を低減すること。</p> <p>(4) 仮線の走行による振動については、軌道が近づくことで、現況よりも振動の影響が増加する地点があることから、該当する箇所においてはバラストマットを敷設するなど、仮線の走行による鉄軌道振動の一層の低減を図ること。</p> <p>(5) 府道八尾枚方線の改築により新たに道路が敷設される地域があることや、現況で騒音が環境基準を超過している地点があることから、道路交通による騒音・振動の影響を低減するため、低騒音型舗装の採用など、実行可能な範囲で適切な対策を講じること。</p>	<p>(3) 対象事業実施区域沿線ではほぼ全線にわたり住居が密集していることや、工事期間が10年間と長期間に渡ることから、建設機械の稼動による騒音・振動の事後調査を定期的に行い、影響を把握します。また、それらの結果を踏まえ、必要に応じて工事工程の調整を行うなど、建設機械の稼動による騒音・振動の影響の低減に努めます。</p> <p>(4) 仮線の走行による振動については、軌道が近づくことで、現況よりも振動の影響が増加すると予測される地点があることから、該当する箇所においてはバラストマットを敷設するなど、仮線の走行による鉄軌道振動の一層の低減を図ります。また、仮線時についても事後調査を行い、影響を把握するとともに、必要に応じて追加の対策を講じます。</p> <p>(5) 府道八尾枚方線の改築は、車線数を変えずに歩道・植樹帯を整備するものであり、自動車の走行位置と住居位置が現在より離れることから、道路交通騒音・振動は現況よりも小さくなるものと考えます。なお、本事業の実施が10年以上先の長期になることや新たに道路が敷設される地域があることから、その時点の状況を勘案して、必要に応じて道路交通による騒音・振動の影響を低減するための対策を講じます。</p>
<p>【低周波音】</p> <p>(1) 予測結果が現地調査結果を上回っている場合があることや、予測・評価結果に不確実な要素があることから、高架橋、橋梁の詳細な設計に際しては、その時点での最新の知見に基づいた検討を行い、低周波音の影響の一層の低減に努めること。</p>	<p>(1) 今後実施する高架橋、橋梁の詳細設計では、その時点での最新の知見に基づき、桁、床版の剛性の検討を行い、高剛性のものを採用することにより、低周波音の影響の一層の低減に努めます。</p>

表 10.2.1(3) 知事意見及び都市計画決定権者の見解

知事意見	都市計画決定権者の見解
<p>【景 観】</p> <p>(1) 枚方宿地区は大阪府景観計画の重点地区として指定されており、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。そのため、枚方宿周辺の高架構造物等の詳細な設計に際しては、周辺の景観に与える影響をフォトモンタージュ法などの視覚的な方法で把握した上で、周辺の歴史的な街並みと調和したデザインとするよう配慮すること。</p> <p>(2) 駅舎の設計に際しては、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こと。</p>	<p>(1) 枚方宿周辺の高架構造物等の詳細設計では、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、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を踏まえ、周辺の景観に与える影響をフォトモンタージュ法などの視覚的な方法で把握した上で、周辺の歴史的な街並みと調和したデザインとするよう配慮します。</p> <p>(2) 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します。</p>