

平成25年度第5回 京都市環境影響評価審査会

【 摘 録 】

日 時：平成26年3月12日 14：00～16：00

場 所：職員会館かもがわ 大会議室

出席者

委 員：①池田有光委員，②板倉豊委員，③岩嶋樹也委員，④笠原三紀夫委員，⑤倉田学児委員
⑥島田洋子委員，⑦武田信生委員，⑧増田啓子委員

議 題：① 奈良線第2期複線化事業に係る方法書について（諮問）
② 奈良線第2期複線化事業に係る方法書についての審査

議 事 1 開会
 2 議事 以下のとおり
 3 閉会

－ 摘 録 －

事 務 局 現在，8名の出席を頂いている。京都市の環境影響評価等に関する条例施行規則に基づき，総数15名の過半数を超えており，本審査会が成立していることを報告する。

事 務 局 議題1 奈良線第2期複線化事業に係る方法書について，諮問をさせていただく。

< 諮問書受渡し >

事 務 局 以降の議事進行は，池田会長にお願いしたい。

池 田 会 長 それでは，議題2「奈良線第2期複線化事業に係る方法書についての審査」に移る。本日は，西日本旅客鉄道株式会社（以下「事業者」という。）に御出席いただいているので，方法書の内容等について御説明願う。

事 業 者 < 事業概要及び方法書等について説明 >

池 田 会 長 ただいまの説明に対して御質問等はないか。

板 倉 委 員 騒音・振動の調査地点は，京都市内では5箇所と示されているが，選定理由が抽象的である。5地点の詳細な状況を教えて頂きたい。

事 業 者 （写真を用いて補足説明）
現地を踏査した結果，測定可能な場所であること，学校・病院・住宅等が線路に近接しており特に配慮が必要になることが想定される地点であること，全ての路線構造（地平構造・掘割構造等）を網羅すること等を勘案し，5地点選定している。これら5地点を対象とすることにより，ほぼ全ての状況を把握できると考えている。

板 倉 委 員 測定にあたっては，鉄道由来の影響を把握するため，暗騒音の影響を除去するよう配慮すること。

- 事業者 御指摘を踏まえ、測定していく。
- 岩嶋委員 騒音・振動の測定地点について、先ほどの説明では、田畑が測定地点に入っていたが、人が多く住んでいるような地点が必要ではないか。
- 事業者 田畑で調査を行う地点については、近接している学校への影響を把握しようという目的で設定している。全ての地点で、住宅への影響を把握する訳ではなく、住宅に併せて、学校・福祉施設等も含めて5地点を設定している。
- 岩嶋委員 騒音・振動の測定頻度について、24時間連続測定を平日・休日各1回予定されているが、季節による変化を把握しておく必要はないのか。例えば、夏場、樹木が鉄道騒音を遮っていたものが、冬場には枝葉が枯れ落ち鉄道騒音が直接住宅に届くようになる、といった状況を想定する必要はないのか。
- 事業者 季節毎に列車の運行本数は変わらないので、測定に問題はないと考えている。
- 岩嶋委員 発生源は季節変動がなくても、受け取る側の環境が変化することにより、影響が大きくなることはないのか。
- 事業者 そのようなことは考える必要は無い。今回お示ししている測定地点は、そのような影響がない地点を選定している。
- 岩嶋委員 列車の増発が目的でないとのことであるが、路線全体で見た場合、上り下りの総本数が変わらないのであれば、騒音・振動の影響は変化が無いと考えられるが、上下線がすれ違う地点で考えた場合、瞬間的には、現状より大きな影響を与えるのではないか。
- 事業者 すれ違いは当然ある。
- 岩嶋委員 すれ違う箇所は、学校等の特に配慮が必要な地点では起こらないということであれば、安心できるのだが。
- 岩嶋委員 ダイヤ乱れの主な要因のうち、半数が踏切関係であると示されているが、特定の踏切箇所に集中しているのか。
- 事業者 あらゆる地域で発生している。
- 岩嶋委員 複線化によって、踏切関係のダイヤ乱れは、増えるのか、減るのか。分からないようであれば、第1期複線化の時はどうであったのか。
- 事業者 増減を予測するのは難しい。過去の事例であるが、踏切自体の保安度も向上しているので、減る傾向にある。
- 池田会長 列車の増発が目的でないとの説明は理解できるが、一日平均乗車人員の推移を見ると、複線化により乗車人員が増加するのは明らかではないか。現状の列車本数をもって予測するのは、不十分に感じる。
- 事業者 乗車人員が増加しても、列車本数を増やすかどうかは、その時のダイヤ改正による。また、地上施設を整備しても、増発するための車両の投資も必要になることから、現時点では何も決めることはできないので、現状の列車本数による予測が妥当と考える。定時性が向上することで、通勤・通学への足として信頼度が高まった結果、鉄道利用が増えるという要素はあるかもしれないが、これ以外の要素で、乗車人員が増加することは想定していない。
- 池田会長 環境影響評価の一般的な事例では、ある程度の将来の交通量や処理量等、その事業を進

めるうえで重要な要素を見積もったうえで、予測が行われていることから、本事業においても、そのような予測が望まれるところである。

事業者 御指摘の趣旨は理解しているが、新たな路線計画や、輸送増を目的とした事業であれば、将来を予測して行うべきと考えているが、本事業の目的は、あくまでもダイヤ乱れの収束を一定の範囲に収めるための複線化であり、ダイヤの増発は考えていない。実際の列車本数は、開業時のダイヤ改正によって決まるもので、現在議論はできない。

武田委員 岩嶋委員も指摘されていたが、同時に通過した場合の振動の影響は、現状より大きくなるのでは。同時に通過しても影響は軽微なのか、それとも影響は大きいので保全措置を検討する必要があるのか、を把握するためにも、一定の検討が必要なのでは。

事業者 同時に通過した場合の振動の予測については、検討させていただく。

板倉委員 京都市内で設定されていない景観の調査地点について、配慮書の審査でも意見が出たが、伏見桃山の乃木神社周辺は、植物・生物相も多様で、景観も優れていると思うが、調査地点には選定しないのか。

事業者 当該地域は、ほぼ当社の用地内で事業化が可能で、森を改変するようなことはないので、景観調査は不要と判断した。

岩嶋委員 桃山の周辺は、周囲の地表より高い部分を通過していたと認識しているが、そのような区間で擁壁等を配置する計画はあるのか。周囲から見たときに目立つので、景観への影響は考えられる。

事業者 複線化することで騒音へ影響をあたえる可能性があるため、影響を一定の範囲に抑えるために防音壁が必要と判断した場合には、設置することもあるが、今後の検討のなかで決定していくことになる。

笠原委員 配慮書時の京都市長意見では、動物・植物について、桃山御陵以南では生態系に配慮が必要という趣旨の意見をしていたが、方法書は動物のみが調査の対象となっている。このあたりの取扱いは、どうなっているのか。

事業者 京都府知事意見からも希少種に加え一般的な種の分布についても調査すること、との意見をいただいております。これらに対する当社の回答としては、走行する列車から撮影した計画地の動画・航空写真・環境省の既存資料を重ね合わせ調査を行った結果、方法書では、動物を環境影響評価項目に選定した。

倉田委員 踏切における現状の交通量や複線化後の交通量について、調査しないのか。

事業者 調査しない。現状の踏切における交通量は把握しているが、複線化によって車や歩行者の踏切横断量が増加しないと考えている。

倉田委員 踏切の遮断時間が少し変化するだけでも、自動車の渋滞を引き起こし、温室効果ガスの発生増加を招くことにならないか懸念される。

事業者 将来の列車本数については言及できないが、環境影響評価を進める前提として、ダイヤ乱れの収束が目的であることから、現状の列車本数を用いることが妥当と考えており、その場合には、踏切周りの環境には変化がないと考えている。ダイヤが乱れることで列車が数珠つなぎとなり、踏切の遮断時間が延びる状況を改善できればと、期待している。

島田委員 線路の配置の決定は、住民の意見を踏まえとあるが、今後、線路配置の変更があった場合は、騒音・振動等の調査地点を増やす考えはあるのか。

事業者 京都市域の5地点は、騒音・振動の影響を適切に評価できる地点である。将来の騒音・振動を現状より悪化させないことを一つの目標としており、予測結果を踏まえ、防音壁やロングレールの採用等、必要な対策を行っていく。これらの実現のため、あらゆる地点で応用可能な5地点を選定している。住民の御意見によって、多少線路がどちらかに振れたとしても大丈夫である。

島田委員 そうならば良いのだが、予測及び環境保全措置の内容を、丁寧に検討していただきたい。

事業者 承知した。

増田委員 盛土に用いる土はどこから、どのようなものを搬入するのか。生態系への悪影響の可能性も考えられる。

事業者 外部から購入する購入土を予定している。

増田委員 植生が変わらないよう注意されたい。

笠原委員 温室効果ガスについて、建設機械の稼働により発生するおそれがある、として選定されているが、本来それだけではない。先ほども議論があったが、複線化により踏切遮断時間がどう変化するのか、定量的に把握するのが難しいなら、定性的な把握でも結構かと思うが、総合的に事業全体で、温室効果ガスが増える方向にあるのか、減る方向にあるのか把握し、増えるなら、どんな対策が必要か検討するのが、環境影響評価であると考え。建設機械を導入するから、どれだけ温室効果ガスが発生するかという、個別の事象だけを捉えるのではなく、事業全体で、環境にどう影響を与えるのか評価するのが望まれると思うが、いかがか。

事業者 温室効果ガスが増えるか、減るのか、はっきりと言えないが、ほとんど変化しないのではないかと考えている。

岩嶋委員 踏切遮断時間は、短くなり自動車渋滞を緩和するように思うのだが、定性的な予測なら、遮断時間が長くなるのか、短くなるのかぐらいは示せるのではないか。

倉田委員 夜間工事はどの程度発生するのか。

事業者 詳しく検討はしていないが、相当程度発生すると思う。

倉田委員 予測・評価の時には、どの程度夜間工事が発生するのも加味するのか。

事業者 そのとおり。

岩嶋委員 資材等の運搬車両の影響は少ないため、評価項目に選定しないとの記載があるが、影響が少ないとする根拠は。

事業者 資材等の運搬車両は、1日最大20台であり、周辺の主要道路の交通量に占める割合が極めて小さいものである。加えて、工事の性格上、一度に大量の土・資材が必要になることがないため、どれだけ多めに見積もっても20台で十分と考えている。

池田会長 他に御意見はないか。無いようですので、事業者の皆様には退室いただく。

< 事業者退席 >

池田会長 それでは、資料2について、事務局から説明いただく。

事務局 < 資料2を説明 >

池田会長 事務局から確認事項等ありますか。

事務局 列車の本数を現状のままとすることについて、皆様の御意見をいただきたい。

倉田委員 列車の本数を現状のままとすることについて、沿線住民からしたら、疑問に思われる部分になると思う。

岩嶋委員 先ほどの事業者の説明を聞いていると、仮に、乗客数が増えたとしても、乗車率の増加で対応されるのかと想像した。

武田委員 一般的には、少子化に伴い乗客数は減る方向なので、事業者もどれだけ増加を見込むのか難しいのでは。

倉田委員 現状の列車本数から増えない根拠を示していただくのが良いのでは。

笠原委員 過去に藤森まで複線化されており、その時に増えたのかどうか、過去の変遷を示すよう求めては。

事務局 それでは、
① 騒音・振動地点、位置図・写真・選定理由・工法を整理したもの
② 乗客数の事業予測
③ 第1期事業の際の乗客数・列車本数・苦情の変遷
について、追加の資料を事業者へ要求し、委員の皆様へ提供させていただく。

池田会長 それでは、本日の審議は終了とする。

16:00 終了