

方法書に対する、京都府知事意見、京都府知事意見に対する事業者の見解及び関連する京都市長意見

		京都府知事意見	事業者の見解	関連する京都市長意見	
1	全般的事項	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。	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)		
		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。	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。		
2	(1)	大気	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。	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)	
			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。	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。	
	(2)	騒音及び振動	「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1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。	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1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, P7-2-109 参照)	
			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。 <ul style="list-style-type: none"> <li>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</li> <li>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</li> <li>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</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> <li>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)</li> </ul>	方法書で示された騒音及び振動の調査地点では、環境影響評価が不十分となる可能性が高いことから、複線化により最も影響を受けると想定される線路に近接する施設を調査地点に追加すること。その際、住居、学校、保育園及び病院を優先的に追加すること。
			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。	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)	鉄道事業は、本来、通年で行われるものであるから、年間を通じて調査を複数回実施すること。
			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。	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)	環境負荷が最大となる要因(列車のすれ違い、レール接合部等)及び環境負荷を低減する要因(車両の軽量化等)を踏まえた予測を行うこと。

	<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>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 現行の列車本数をもって予測した根拠を準備書では記載すること。</li> <li>・ 複線化に伴い列車の高速化が図られるか否かについて、その根拠とともに準備書に記載すること。また、複線化後の列車速度に基づく予測及び評価を実施すること。</li> </ul>
	<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>	
(3) 水	<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>	
(4) 動物、植物及び生態系	<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変更はないため、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>断対策として、線路を安全に横断するための横断路等の措置を検討すること。</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 環境要素に植物を追加すること。また、自社用地内で工事が完結する区域であっても、一定の植生が存在する区域を改変する場合にあっては、当該区域に係る植物の現地調査を行うこと。</li> <li>・ 沿線のまとまった緑地において、動物の生息環境調査を行うこと。</li> <li>・ 動物の生息地の分断対策として、線路を安全に横断するための横断路等の措置を検討すること。</li> </ul>
	<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、現状緑地の横断的な変更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>	
(5) 景観	<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>防音壁等を設置することにより景観への影響が想定されることから、桃山御陵周辺を景観の調査地点に追加すること。</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>	

(6) 温室効	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)。	
	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が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。	
(7) その他	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く予定です。	
			工事用車両の通行等による交通環境への影響を低減するよう、安全対策に取り組むこと。
			工事の実施に際しては、騒音振動等の環境負荷の低減を図るとともに、あらかじめ周辺地域の住民に対し、詳細情報の提供と丁寧な説明を実施すること。
			環境保全措置の実施に向け、具体的な措置区域、実施時期及び措置を行う条件についての考え方を準備書に記載すること。