

京都市環境影響評価審査会 騒音・振動・自然・景観小委員会

【 摘 録 】

日 時：平成27年4月16日 9：30～11：00

場 所：職員会館かもがわ 第1会議室

出席者

委 員：①池田有光委員，②板倉豊委員，③大久保規子委員，④藤本英子委員

議 題：奈良線第2期複線化事業に係る準備書についての審査

- 議 事
- 1 開会
 - 2 議事 以下のとおり
 - 3 閉会

－ 摘 録 －

事 務 局 審議に入る前に，小委員会の取りまとめ役について，池田会長から御指名いただきたい。

池 田 会 長 板倉委員に取りまとめをお願いしたい。

板 倉 委 員 承知した。

事 務 局 以降の議事進行は，板倉委員をお願いしたい。

板倉部会長 それでは，議事に移る。奈良線第2期複線化事業についての審査を行う。西日本旅客鉄道株式会社（以下「事業者」という。）には，準備書についての説明をお願いする。

事 業 者 < 事業概要及び準備書について説明 >

板倉部会長 これより質疑応答に移る。
9日に開催された大気・地球環境小委員会において，騒音の最大騒音レベル L_{Amax} について議論するよう付託されているが，騒音専門の青野委員が本日欠席のため，事前に意見をいただいている。事務局から紹介願う。

事 務 局 青野委員からいただいた意見を紹介する。
1点目は、『7.2.1 調査(2)列車の走行による騒音の影響(P7-2-35～42)において，騒音の実測値として等価騒音レベル L_{Aeq} が示されているが，最大騒音レベル L_{Amax} は示されていない。 L_{Amax} は列車が通過する際の最大値であり，走行列車のみによる騒音影響が非常によく反映される指標である（事業前後で L_{Aeq} に変化がなくても， L_{Amax} が上昇している可能性もある）ことから，この値が事業後にどれだけ上昇するか把握するために，資料編 P100 に示される L_{Amax} を準備書に示す必要がある。』
2点目は、『7.2.2 予測及び評価(2)列車の走行による騒音の影響(P7-2-63～110)において，複線化に伴い環境保全措置を行った場合の予測値が示されているが，複線化そのものによりどの程度騒音環境に影響が出るのか，また，環境保全措置

によりどの程度効果が得られたのかを把握するために、単に複線化した（環境保全措置を行う前の）状態の予測値についても示す必要がある。この値は、複線化により音源からの距離が近くなるため、現状の実測値よりも上昇する可能性があり、この値を示さないことは、事業者が不利なものを隠そうとしているとも取られかねない。

また、ここでも指標として L_{Aeq} しか示されていないため、資料編 P147 に示される L_{Amax} についても準備書に示す必要がある。』

また、 L_{Amax} を示すことの有用性についての補足説明として、『複線化により、上下線のすれ違いが生じると思われる。これがどの区間でどれだけ生じるか不明であるが、（同じ音源パワーの列車が同速度ですれ違うと仮定して、）すれ違い時には（すれ違いがない場合に比べ）、 L_{Amax} で3dBの上昇が見込まれる一方、 L_{Aeq} には反映されにくいことも考えられる。その意味でも L_{Amax} の記述は意義があると思われる。』

板倉部会長 準備書には L_{Aeq} のみが記載されているが、就寝中に特急列車が通過した瞬間の音（最大騒音）で目が覚めるケースなど、最大インパクトが人体に影響するという可能性もある。

青野委員の意見にもあるように、最大騒音レベルを資料編から抜き出し本編に記載されたいと考えるが、事業者としての見解はいかがか。

事業者 準備書は、評価書の準備段階として作成しているので、京都府及び市からの御意見をいただきながら評価書を作成する。

大久保委員 すれ違い時の最大騒音レベルの予測については評価書に反映できるのか。

事業者 複線化後、どの位置でどのようなすれ違いが起こるのかについては、ダイヤが決まっていないため、予測できない。青野委員御指摘のとおり、列車のすれ違う時のエネルギーは2倍になるが、方法書から準備書への段階で、京阪電鉄との並走区間について予測地点 No. 21 を追加しており、等価騒音レベルはそれほど変化がないことが予測された。そのため、すれ違いによる等価騒音レベルの大きな増加は想定していない。さらに、マイク設置場所で京阪電鉄と離合する瞬間をとらえるのは難しく、等価騒音レベルで示すことになる。

板倉部会長 青野委員御指摘のとおり、同じ音源パワーの列車が同速度ですれ違う場合、すれ違い時3dBの L_{Amax} 上昇が見込まれる訳だが、3dBの差が出ると、すれ違い地点での、住民からの苦情が懸念される。

大久保委員 すれ違い位置が決まっていなくても、どこかでは必ずすれ違うのだから、それを仮定した予測はしていないのか。

事業者 していない。仮に計算しても、等価騒音レベルでの算出となることや、電車自身がもう一方の電車の壁となり、音の遮へい効果が期待されることから、大きな差は見込まれないと考えられる。

池田委員 もう一方の電車が防音壁の役割をするということだが、全くゼロになるわけではないだろう。

板倉部会長 遮へい効果もあるが、エネルギーは2倍になるので、結果として住民に影響があり、苦情がでることを、青野委員は懸念されているのではないかと。最大騒音レベルについて、十分考慮されたい。

藤本委員 騒音の環境保全措置として防音壁の設置があるが、高さはどの程度か。

事業者 場所によって異なるが、準備書（P7-2-102～104）に「防音壁 1.0m」など記載し

ている。

- 大久保委員 防音壁の高さは、騒音が従来よりも改善されることだけを基準として決定したのか、あるいは、高さの違う複数案の中で効果を予測・比較した結果として選定したのか。
- 事業者 列車の本数については現状どおり、速度については可能な範囲で最大のものを基に予測した騒音及び、それぞれの地点の地形の特徴を考慮して決定している。
- 大久保委員 複数案を設定したうえで、より高い防音壁であれば、騒音面では高い改善効果があり、一方、景観面では影響を与えるなどといった検討から選定はしていないということか。
- 事業者 していない。
- 大久保委員 防音壁の高さを変えることによって、どの程度影響の改善差が出るのかについて予測することは難しいのか。
- 事業者 計算自体は容易であるが、本準備書では守るべき基準を基に予測している。
- 大久保委員 環境影響評価では、守らなければならない基準を守るという考えではなく、実行可能な範囲でより良い環境保全措置を講じるという考え方が基本である。
- 事業者 予測通りであれば、基準を満たしているが、実際の列車騒音については、開業直前にならないと分からないので、騒音・振動については、事後調査の実施を予定している。その結果、予測以上の影響が出るようであれば、追加の策を講じる。例えば、壁のかさ上げや、吸音材の設置などが考えられる。
- 大久保委員 防音壁のかさ上げは、簡単にできるものなのか。
- 事業者 簡単にはできない。ただし、設計上は、かさ上げに耐え得る余裕のある設計を考えている。
- 大久保委員 どの程度までのかさ上げに対応可能なのかについては、現段階では決まっていないのか。
- 事業者 決まっていない。
- 大久保委員 どのような措置が考えられ、どのような効果が得られるか比較したうえで、準備書に記載されている措置を選定したなど、環境保全措置を選定するに至る経緯について詳しく記載されたい。
また、景観の調査地点 No.1 における擁壁の設置について、地元と協議のうえ決定していくということだが、具体的にどのような対策があり得るのかについて例示されたい。
- 事業者 評価書にそういった書きぶりの充実を図るという意見だが、今回の複線化では、駅間のほとんどの区間で速度も本数も変わらず、複線の位置のみが変わる。その影響への対策については、評価書に反映することになると思われる。また、駅付近については、複線化により分離機がなくなり物理的に速度の増加が想定されるので、こちらについても評価書に反映する。
- 大久保委員 本事業においては、列車本数の増発を目的とされていないが、将来的に、列車の速度や本数が増加した場合の影響についても、本事業で講じる環境保全措置で足るように、余裕は設けているのか。

- 事業者 速度については、運転曲線図を基に、走行可能な最大の速度で予測しており、実際の速度よりも余裕を持ったものとなっている。
- 大久保委員 地元との協議において、住民の意見はどのように抽出するのか。
- 事業者 3月2日から、準備書をホームページに掲載し、沿線の12箇所で説明会を実施した。その際に、実際の工事はどのようになるのかという質問を受けており、現段階では、確定しておらず、工事実施前に施工会社を決定し、施工会社と共に地元との協議を行う旨を伝えている。工事についての説明は、町内会単位での小さなもので実施を予定している。
防音壁に対する意見の抽出については、まず、騒音レベルの状況を改善するのに必要な高さを提示し、それについて、要否、高さ等の希望を取り入れて決定する予定である。
- 大久保委員 高さ以外に、色やデザインなどのオプションについても対応されるのか。
- 藤本委員 高速道路では、透明の防音壁が設置されている例もあるので、素材についてもオプションが考えられるのでは。
- 事業者 鉄道において、透明の防音壁は一般的でなく、本事業では、標準的にコンクリートのものを想定しているが、住民との協議の中で決めていきたい。
- 藤本委員 景観の環境保全措置について、「構造物の形状への配慮は、周辺の自然、農地、市街地景観との調和を図る」(P7-6-19)という記載に留められていることから、環境影響評価の中では、今示されたような見解を担保することができないのでは。また、ここで示される「構造物」というのは、どの程度の構造物まで含まれるのか。
- 事業者 主要な眺望点における環境保全措置について記載しているので、京都市域内では、調査地点 No. 1 のみの想定である。
- 藤本委員 複線化に伴い、今まで1本だった電柱が2本に増えることによる景観面への影響が懸念されるため、主要な眺望点(調査地点 No. 1)だけでなく、防音壁や、電柱についても記載されたい。
また、最低限の基準を満たすよう、高さを決められているようだが、準備書を見ると、防音壁の設置範囲等の詳細を整理できているようには思えない。
- 事業者 数値上は、現状を改善することとあるが、実際には地域の方に、数値上必要な高さの防音壁をお示しし、景観面の問題も含め、御了承を得てから決めていく予定である。
- 大久保委員 調査地点 No. 1 における擁壁の設置による景観面への影響について、具体的な環境保全措置を例示されたい。
- 事業者 コンクリートの色彩が考えられる。
- 藤本委員 擁壁の緑化も考えられるのでは。
- 池田委員 仮囲い、防音壁、防音シートなどの工事中の環境保全措置の詳細については確定していないのか。
- 事業者 施工会社を決定し、地域の方への説明を終えてから決定する。
- 板倉部会長 防音壁に対して否定的な住民もいるので、地元とよく協議されたい。また、夜間

工事の実施時間などの工事の詳細について、十分、周知を徹底されたい。

池田委員 9日の小委員会において大気の問題で議論になったが、住宅に近接し地平又は盛土構造である場合には、工事中の浮遊粒子状物質（SPM）に加えて、騒音・振動についても、測定が必要ではないか。

事業者 地域の個別の要望があれば、工事中の測定も実施予定であるが、一様に全地点で工事中の測定をすることは予定していない。

池田委員 事後調査の公表については、どのように予定されているのか。

事業者 事後調査を一定期間実施した後、「報告書」としてまとめる。

池田委員 調査の信頼性を保つ意味でも、公表について迅速に対応されたい。工事中に調査をする場合は、市民に速やかに公表されるよう、検討されたい。

板倉部会長 他に御意見はないか。ないようなので、事業者の皆様には退室いただく。

< 事業者退席 >

板倉部会長 それでは、まだ少し時間があるので、事務局への質問や、準備書に対する御意見等あれば、御発言願う。

板倉部会長 青野委員の意見について、どこまで評価書に反映されるのか、事業者の明確な見解が得られなかった。

大久保委員 基準を守るだけでなく、複数案を設定し、最善の措置を検討する姿勢が事業者には求められる。

板倉部会長 他に御意見はないか。ないようなので、本日の審議はこれで終了とする。

11:00 終了