

準備書の意見概要に対する事業者見解（抄）

奈良線第2期複線化事業に係る環境影響評価準備書に関する環境保全の見地からの意見に対する事業者見解の中で、京都市域に係るものを下表に取りまとめた。

	一般意見	事業者見解
騒音・振動	1 作業時間について、説明では9時から17時と1時から4時と聞きましたが、深夜に工事が行われるのでしょうか。通常、夜は住民は睡眠の時間と思いますので、作業しないでください。	工事用重機械が入れない場合や停電を必要とする作業をはじめ、安全上の理由でどうしても列車が走行していない終電後の夜間にせざるを得ない工事がございます。夜間工事に関しては、可能な限り騒音の発生を抑制するように対策を計画していきますので、ご理解ください。

（裏面に続く）

	一般意見	事業者見解
騒音・振動	<p>3月18日、貴社による「環境影響評価準備書」説明会に出席しましたが、同「準備書」には大きな問題点があります。以下、書面で意見を述べます。第一に、環境影響評価の土台に関わる調査についてです。騒音について、現在の線路の中心線から12.5mの地点で調査されていますが、これより近くにも家屋は存在しています。これに関する私の質問に対して、その軒数も「調べていない」とのことでしたが、これでは本当に、貴社が近隣の住民のことを考えているのか、大きな疑問を持ちます。この地点にお住まいの方は、明らかに貴社が示した騒音を超えた音量を浴びることになります。貴社は、環境影響評価の土台として、これら12.5m以内に位置する家屋が何軒あるかを調べ、その地点での音量も測定し明らかにすべきです。この点は、前回の説明会でも指摘させていただきましたが、何ら改善が見られません。貴社の姿勢が問われます。第二に、貴社は、自らの敷地内で線を増やし複線化を実現する旨述べられました。それに関わって、線路が現在の中心線から当然両側にずれることも示されました。しかし、ずれた場合の騒音・振動については数値を示していません。これは、アンフェアです。線を増やし、接近してきた分だけ距離を縮めた地点で騒音・振動を測定すれば、数値は簡単に示すことができます。この点、再調査と数値の公表を強く求めます。それなしに、貴社が考える手段でこの程度改善されると「結果」だけ示されても、私たちは検証も計算さえできません。再調査し数値を示さない場合、この「環境影響評価」はその体をなしていないと言わざるをえません。第三に、貴社が複線化事業を行うにあたって、当然、増発が検討されていることと思います。「それは明らかにできない」「具体的に決まっていないから」ということですが、民間の事業者が相当の設備投資を行うわけですから、採算は出たところ勝負というわけにいくはずがありません。貴社の複線化構想に関して、その後の収益をどう見積もるかの経営計画は必ず存在するはずで、その一端を明らかにしていただきたい。周辺住民の騒音・振動に関わる被害は、1回ごとの数値だけでなく、頻度にも大きな影響を受けます。この点を明らかにしないで、「環境影響評価」を行ったという事になれば、これは誤魔化しでしかありません。この点を明らかにしていただきたい。以上、貴社の「準備書」は、私たち近隣に住む住民の立場に当たり前の形でも立っておらず、正式な「環境影響評価準備書」として大きな欠陥を持っています。再調査を行い、再度の説明会・意見公募を求めるものです。</p>	<p>環境アセスメント手続きでは、鉄道騒音の測定で用いられる「在来線 鉄道環境アセスメント手続きでは、鉄道騒音の測定で用いられる「在来線鉄道騒音測定マニュアル（環境省）」に基づき、現在の軌道中心線から12.5m、高さ1.2mの地点で調査・予測・評価することになっております。ご理解ください。なお、複線化による家屋調査等につきましては、個別にご相談のうえ工事の実施段階と工事完了後に影響の程度を確認させていただきたいと考えております。</p> <p>複線化された環境保全措置を講じない場合の等価騒音レベルの予測値につきましては、評価書に掲載いたします。</p> <p>複線化区間における市町の生産年齢人口の将来推移は減少傾向となっており、本事業を実施しなければご利用者数は減少するものと考えております。したがって、複線化によりダイヤの安定性や乱れの早期収束を図ることで、現状のご利用者数を維持したいといった考え方でございます。</p>