

「JR可部線電化延伸事業に係る環境影響評価準備書」への意見及び質問等について（第2回審査会）

第2回審査会での意見及び質問の概要		事業者の回答	資料2 該当部分
第2章 事業の目的及び内容			
地元説明会	資料3（市民意見の概要及び事業者の見解）で電波障害等については、地元説明会で対応すると記載されているが、環境影響評価の手続き以外で説明会を開催するのか。（長谷川委員）	環境影響評価の手続きとは別に、工事着手前に工事概要等について地元説明を行います。	㉕
地元要望	列車の走行に伴う鉄粉や光公害等については、今後、地元の説明の中で個別に対応することだが、工事着手前の説明会で要望があるものだけ対応するのか、それとも供用後も対応するのか。（吉田委員）	工事着手前に地元説明を行い、地元住民の方と個別に具体的な話をして、可能なものについては供用前に対応したいと考えています。 また、供用後に新たな要望が出た場合も個別に対応していきたいと考えています。	㉑
	工事着手前には説明会を開催するので連絡先がはっきりしていると思うが、供用後の連絡先はどうなるのか。（堀越会長）	工事期間中の連絡先については、工事着手前の地元説明会時に、地元住民にお知らせします。供用後についても、連絡先をお知らせします。	㉒
第7章 調査結果の概要並びに予測及び評価の結果			
騒音・振動	資料5のパワーレベルによる騒音の予測方法について、列車速度45km/hでの騒音レベルの予測にあたって、最初にパワーレベルを算出しているが、その算出式には速度の変数もあるのか。（堀越会長）	パワーレベル算出式には速度の変数もあります。ただし、この式の適用範囲も列車速度50km/h以上とされているので、45km/hの評価だけではなく50km/hでの評価も行いました。列車速度50km/hでの騒音レベルが指針値を満たしているため、列車速度45km/hでの騒音レベルも問題はないと評価しています。	⑧
	準備書7-73ページの図7-2-6のグラフについて、単発騒音暴露レベルがかなりバラつきを持っている。回帰直線を使うということは、速度に対して騒音レベルの平均的な関係を求めるということになるが、列車の騒音レベルの予測については、走行速度に対する平均値で基準の適合を判断するのか。現行の基準の考え方を教えてほしい。（土田委員）	列車騒音については、一般的に等価騒音レベル（騒音レベルをエネルギーに換算して平均した値）で評価します。準備書では、騒音レベルの予測に回帰式を使用しましたが、列車の種類が違うなどの理由で、同じ速度でも騒音レベルの測定結果はバラついています。騒音レベルの予測にあたっては、このバラつきを安全側に評価するために、回帰式で算出した騒音レベルと現地で実測した騒音レベルの差を補正值として、回帰式で算出した値に上乘せして評価しています。	⑥
	準備書7-73ページの図7-2-6のグラフについて、速度に対する単発騒音暴露レベルはかなりバラつきがあるが、その補正について具体的に説明してほしい。（堀越会長）		⑦
	夜間の騒音の評価をシビアにした方がよいとの意見に対し、国が定めた指針値は、夜間55デシベル、昼間60デシベルとなっているとの回答があったが、全国的にこの数値でこれまでに問題はないのか。（林委員）	地域ごとにいろいろな問題があると認識していますが、工事に伴う騒音ではなく、列車走行に伴う騒音が夜間だけ特別問題になるということは、それほどないと認識しています。	⑬
	現在の可部線沿線でも、特に曲線部分などで「キーキー」と金属のこすれるような音がしている。その対応としては、仮に騒音レベルが指針値以下であったとして、速度を落とすといったことになるのか。（林委員）	現在、計画している列車速度は45km/hとかなり抑えたものとしておりますので、騒音対策として速度をさらに下げることが難しいと考えています。曲線部分の騒音等、供用開始後には準備書の予測結果だけではカバーしきれない問題も出ると思います。こういった問題の対策として、防音壁等を沿線に設置するなど、今後、地元住民の方々の御意見を聞き、対応できることから対応していきたいと考えています。	⑭
	騒音レベルを回帰式で算出していることについては、確からしいと評価する。 ただし、資料4の回帰式による列車速度50km/hでの予測結果は指針値ぎりぎりの値なので、バラスト等の保線を実施し、継続して指針値が守られるよう維持管理をお願いする。（中西委員）	—	⑪
廃棄物等	古バラストについては、今後、有害物質の含有量等を調査するのか。 また、資源の有効利用の観点から、なるべく再利用する方向なのか。（林委員）	古バラストについては、有害物質の調査を実施し、なるべく再利用したいと考えています。	⑱
第9章 事後調査計画			
事後調査	事後調査計画について、複数の環境項目の中で、騒音と振動を対象項目に選定した根拠は何か。事後調査をこの2つのみに絞った理由を、根拠も含めて丁寧に説明する必要があると考える。（長谷川委員）	工事中及び供用開始後に特に問題として考えられる項目が、騒音・振動ということで事後調査の対象としました。評価書に、事後調査の項目に騒音と振動を選定した理由を記載します。	⑲
その他 （事務局 回答）	工事車両が通行する宇津可部線の拡幅工事はすでに着工しているとのことだが、環境影響評価の手続きが終わる前に工事を開始することは、環境影響評価の手続きの趣旨に反するのではないのか。（長谷川委員）	今回の対象事業はJR可部線の電化延伸事業であり、宇津可部線の拡幅工事は別事業です。前回の審査会の中で、委員から工事用車両が通行する道路の拡幅工事について教えてほしいという意見があったので、電化延伸事業とは別の事業ですが参考までに報告したものです。	—