

「JR可部線電化延伸事業に係る環境影響評価準備書」への意見とその取扱いについて

1 大気質

該当部分	意見の概要	答申(案)・意見に対する対応	答申案該当部分
① 7-41	準備書 7-41 ページのD3地点の粉じん予測結果について、工事による寄与が冬季に大きくなっているが、同じ気象条件を使いながら、他の予測地点と季節変化が異なるのはなぜか。 また、冬季には、現況よりかなり多い量の粉じんが発生する予測となっているが、問題ではないのか。(内藤委員)	工事の実施に伴って発生する粉じんについて、現況より数倍高い濃度レベルになると予測される地点があることから、周辺の大気環境への影響を最小限にとどめるため、環境保全措置を確実に実施すること。	1

2 騒音・振動

該当部分	意見の概要	答申(案)・意見に対する対応	答申案該当部分
②	準備書 7-73 ページの図 7-2-6 のグラフについて、ばらつきが大きい理由は、色々なタイプの車両が走っているためなのか、あるいは車輪とレールの接触のためなのか。(堀越会長)	列車の走行に伴って発生する騒音の予測に用いた列車速度と単発騒音暴露レベルの関係式について、出典及び関係式が適用できる速度の範囲を明らかにすること。 また、列車速度と単発騒音暴露レベルの関係について、ばらつきが大きいことから、準備書に記載したものとは異なる方法で騒音の予測を行い、環境保全措置を含めて再評価すること。	2(1)
③	準備書 7-73 ページの図 7-2-6 のグラフについて、供用開始後の最高速度である 45km/h(対数表示で 1.65)の実測値はないのか。(矢野委員)		
④	準備書 7-73 ページの列車の走行による騒音予測について、単発騒音暴露レベルが速度の対数に比例するという式を使っているが、式の根拠を明らかにしてほしい。また、列車速度 45km/h での単発騒音暴露レベルの予測に対してこの式を適用できるか否かを確認してほしい。 準備書 7-75 ページの表 7-2-26 について、直線継目部と曲線部での、夜間の現況の等価騒音レベルの測定結果があれば明示してほしい。(中西委員)		
⑤	準備書 7-73 ページのグラフのうち、図 7-2-6 の2両編成の列車の決定係数(R ²)は 0.13 と非常に低く、図 7-2-7 の決定係数(R ²)も 0.19 と低い。一般的にこのように決定係数の低い式は使えないので、2両編成の列車については何か違った考えで予測しないといけない。(高井委員)		
⑥	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)		
⑦	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)		
⑧ 資料 5 (2回審査会)	第 2 回審査会の資料 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)		
⑨ 8-2、8-3	騒音振動の環境保全措置として、新しいレールと新しいコンクリート製の枕木を使用することとなっているが、JR西日本あるいは他のJRで、同様の措置を実施した状況についてデータがあれば非常に参考になると思うがどうか。(矢野委員)	環境保全措置として示された新品の軌道材料の使用について、列車の騒音及び振動の低減効果を過去の実施事例等により明らかにすること。 また、低減の効果が持続するよう、維持管理に努めること。	2(2)
⑩	新しいコンクリート製の枕木等を使用することによる騒音振動の低減効果は、年数が経過するにつれて減少すると思うがどうか。(堀越会長)		
⑪ 資料 4 (2回審査会)	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、第 2 回審査会の資料 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行し、継続して指針値が守られるよう維持管理をお願いします。(中西委員)		
⑫ 10-4	人間の騒音に対する感じ方は、昼間と夜間とで違うので、夜の評価をシビアにした方がよいのではないのか。(林委員)	列車の騒音及び振動に関する事後調査については、昼間及び夜間の時間帯を対象として、環境への影響を適切に把握できる地点を選定して実施すること。また、事後調査の結果に基づいて、適切な環境保全措置を実施すること。	2(3)
⑬ 7-76	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出てないのか。(林委員)		
⑭	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)		

3 電波障害

該当部分	意見の概要	答申(案)・意見に対する対応	答申案該当部分
⑮	10-4 電波障害は影響がないと記載されているが、画面のちらつき等、少しも影響がないのか。(高井委員)	答申(案)5で対応する。	5

4 景観

該当部分	意見の概要	答申(案)・意見に対する対応	答申案該当部分
⑯	10-4 京都山科の周辺で、車輪と線路の摩擦等で飛散した鉄粉がJR沿線の家屋に付着して壁を変色(茶色)させたこと聞いたことがある。列車の走行により、周辺建物等の変色(茶色)が考えられるので、時間経過による色の変化をモニタージュして近隣住民に理解を求めることが、トラブル防止につながると思うがどうか。(今川委員)	答申(案)5で対応する。	5

5 廃棄物

該当部分	意見の概要	答申(案)・意見に対する対応	答申案該当部分
⑰	7-119 古バラストを再利用する際は、有害物質の含有等の安全性を確認するのか。(林委員)	古バラストについて、有害物質の含有がないことを確認したうえで、再利用を検討すること。	3
⑱			

6 事後調査

該当部分	意見の概要	答申(案)・意見に対する対応	答申案該当部分
⑲	9-1 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)	調査項目を選定した理由を明らかにすること。	4

7 その他

該当部分	意見の概要	答申(案)・意見に対する対応	答申案該当部分
⑳	7-75 夜間の列車運行本数は何本で、最終列車の運行時間は何時なのか。また、夜間の列車運行に伴う光公害をどう考えているのか。(高井委員)	関係地域の住民等からの環境の保全に関する情報提供や苦情について、対応窓口を設けるとともに、誠意をもって対応すること。	5
㉑	資料3 (2回審査会) 列車の走行に伴う鉄粉や光公害等については、今後、地元で説明する中で個別に対応するとのことだが、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)		
㉒	2-15 工事用車両が一般道路に出入りすることに伴う交通事故への配慮はどうするのか。(高井委員)	工事の実施及び列車の走行に伴う安全面について、事業者が必要な対策等を十分検討しており、答申には盛り込まない。	—
㉓			
㉔	2-3 中間駅のホームの幅が2.5mとあるが、既存の駅と比較して、安全面でどうなのか。(堀越会長)		
㉕	資料3 (2回審査会) 第2回審査会の資料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)	答申(案)5で対応する。	5
㉖	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)	答申(案)5で対応する。	5
㉗	資料3 (2回審査会) 鉄道事業はまちづくりと密接な関係があり、駅前広場の整備、駅を中心とした道路網及び交通安全対策などは市が行うべき事業である。今回の市民意見では、駅前周辺の交通問題、交通安全などは環境に関して重要な要素と思うので、本来は行政の側に回答する責任があると思う。現行の制度を急に変えることはできないが、重要な問題については、特例的に市側が責任ある回答を行うなどの対応はできないか。(土田委員)	現行の制度では、市民意見に対する事業者以外の見解を評価書に記載することを求めているため、答申には盛り込まない。 ただし、事業者以外の見解への対応については、今後、他都市等の調査を実施するなど、調査・研究を行う。	—