

第9章 方法書についての意見と都市計画決定権者の見解

9.1 住民からの意見の概要及びこれに対する都市計画決定権者の見解

大阪市環境影響評価条例第9条第1項の規定に基づく、大阪都市計画都市高速鉄道 なにわ筋線に係る環境影響評価方法書に対する、住民からの市長又は都市計画決定権者、事業予定者への環境の保全及び創造の見地からの意見書の提出はなかった。

9.2 市長意見及びこれに対する都市計画決定権者の見解

大阪市環境影響評価条例第10条第1項の規定に基づく、大阪都市計画都市高速鉄道 なにわ筋線に係る環境影響評価方法書に関する市長意見とこれに対する都市計画決定権者の見解は、表9.2.1のとおりである。

表9.2.1(1) 市長意見及びこれに対する都市計画決定権者の見解

市長意見	都市計画決定権者の見解
全般的事項	
本事業計画による温室効果ガスの排出抑制効果及び事業計画路線の利用促進の方法について十分検討を行い、準備書にその内容を記載すること。	本路線は、関西国際空港や新大阪駅へのアクセス改善、地下鉄難波駅等の乗り換えターミナルの混雑緩和、交差する既存路線との結節によるネットワークのさらなる充実など、鉄道利便性の向上に資するものである。人の移動が自動車から鉄道に変わることで、CO ₂ 排出量の減少が期待されるため、本路線の利用促進策として、他の駅等との乗り換え通路の整備、駅施設のバリアフリー化、紙媒体や電子媒体等の活用による利便性を広く周知する広報の充実に努め、なにわ筋線利用を促進し、温室効果ガスの排出抑制を目指すことを記載した。

表 9.2.1(2) 市長意見及びこれに対する都市計画決定権者の見解

市長意見	都市計画決定権者の見解
<p>騒音、振動、低周波音</p> <p>事業計画路線周辺の住宅や学校などの立地状況等を踏まえ、沿線における生活環境の保全について十分に考慮したうえで、適切な環境保全対策を検討し、準備書にその内容を記載すること。</p>	<p>事業計画路線周辺の住宅や学校などの環境保全施設の立地状況を確認し、それらの代表的な箇所での現地調査による現況を把握した上で、同箇所での予測及び評価を行い、必要な環境保全対策を検討した。</p> <p>列車走行に伴う騒音については、消音バラストの敷設等の対策により、評価地点である近接軌道中心から 12.5m、地上 1.2m の地点で、「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」（等価騒音レベルで、昼間で 60 デシベル以下、夜間で 55 デシベル以下）を満足しているが、沿線に近接した住居及び中高層住居等の環境保全施設で、指針に示された騒音レベルを超える地点があるため、それらの立地状況を踏まえ、防音壁の嵩上げなど必要な環境保全対策を講じることを記載した。</p> <p>一方、列車走行に伴う振動については、防振低減効果の大きい軌道の採用等により、直近の環境保全施設において、振動感覚閾値（55 デシベル）を下回っている。また、列車走行に伴う低周波音についても、直近の環境保全施設において、平均的な被験者が知覚できる低周波音とされる G 特性音圧レベル（100 デシベル）を下回っていることを予測評価に記載した。</p>
<p>廃棄物・残土</p> <p>建設工事中には大量の廃棄物・残土の発生が想定されることから、工事計画の策定に当たっては、最新の技術を踏まえた工法の選定など、廃棄物等の発生抑制及び再資源化率の向上に向けた対策を十分に検討し、予測評価に反映すること。</p>	<p>建設工事にあたっては、再使用可能な型枠を使用することにより、廃棄物の発生抑制に努める。また、大量の建設汚泥が発生することから、確実にリサイクル処理できるよう、発生量に応じたりサイクル施設を確認する等の準備を事前に進めるとともに、最新技術を踏まえた汚泥発生率の小さな工法を選定し、汚泥の発生抑制に努める。さらにコンクリートがら、アスファルトがら、建設発生木材については、再資源化施設へ搬出し、再資源化率の向上に努める。これらのことを予測評価に反映した。</p>