

京阪本線(寝屋川市・枚方市)連続立体交差事業
に係る環境影響評価

事後調査計画書（変更）

令和4年4月

大 阪 府

目 次

1. 事業者の名称、代表者の氏名及び主たる事業所の所在地	1
2. 対象事業の名称	1
3. 対象事業及び環境保全対策の実施予定	1
3.1 対象事業の実施予定	1
3.2 環境保全対策の実施予定	4
4. 事後調査の方法	9
4.1 事後調査の項目	9
4.2 調査地点、調査期間及び頻度、並びに調査方法	10
4.3 環境保全対策の実施状況	17
5. 事後調査の結果の記載様式	17
6. 事後調査の結果の検証	17
7. 事後調査報告書の提出時期	17

1. 事業者の名称、代表者の氏名及び主たる事業所の所在地

主たる事業者の名称 : 大阪府

代表者の氏名 : 大阪府知事 吉村 洋文

主たる事業所の所在地 : 大阪府中央区大手前2丁目

2. 対象事業の名称

東部大阪都市計画都市高速鉄道京阪電気鉄道京阪本線（寝屋川市・枚方市）

3. 対象事業及び環境保全対策の実施予定

3.1 対象事業の実施予定

(1) 対象事業の目的

寝屋川市、枚方市の京阪本線沿線は、大阪近郊の住宅都市として発展してきた地域で、市の中心となる京阪本線の寝屋川市駅及び枚方市駅周辺は、既に高架化されている。

しかしながら、両駅間の香里園駅、光善寺駅、枚方公園駅周辺は、平面のまま21ヵ所の踏切があり、そのうち13ヵ所が、ピーク1時間当たり40分以上閉まっている「開かずの踏切」となっている。

このような踏切を一挙に除却することで、交通渋滞や事故を根本的に解消するとともに、鉄道により分断されていた市街地の一体化を図り、地域の発展の活性化を目的として、京阪本線の連続立体交差を推進することとしている。

(2) 対象事業の概要

対象事業の概要は、表 3.1.1 に示すとおりであり、事業計画路線の位置は、図 1 に示すとおりである。

表 3.1.1 対象事業の概要

項 目	概 要
区 間	起 点：寝屋川市幸町 終 点：枚方市岡南町 延 長：約 5.5km（寝屋川市域約 2.1 km、枚方市域約 3.4 km）
高 架 と な る 駅	香里園駅：島式ホーム形式（2面） 光善寺駅：相対式ホーム形式 枚方公園駅：相対式ホーム形式
事 業 形 式	東側仮線高架方式（国道 170 号付近・香里園駅付近・枚方公園駅北側） 西側別線高架方式（国道 170 号付近・香里園駅付近・枚方公園駅北側以外）
高 架 構 造	R C ラーメン高架橋、P C 桁橋、鋼桁橋

(3) 工事工程

京阪本線連続立体交差事業（寝屋川市・枚方市）の工事工程の概要は、表 3.1.2 に示すとおりであり、平成 25 年度から測量調査・用地取得等を開始し、令和 10 年度以降に工事を完了させる計画である。

表 3.1.2 京阪本線連続立体交差事業（寝屋川市・枚方市）の工事工程の概要

年度 項目	平成 25 年度	～	平成 30 年度	令和 元年度	令和 2 年度	令和 3 年度	令和 4 年度	令和 5 年度
測量調査等	■							
用地取得			■					
土木工事							■	
軌道・電気工事								■
駅舎等							■	

年度 項目	令和 6 年度	令和 7 年度	令和 8 年度	令和 9 年度	令和 10 年度 以降
測量調査等					
用地取得					
土木工事	■				
軌道・電気工事	■				
駅舎等	■				

3.2 環境保全対策の実施予定

本事業の実施に伴う環境保全対策は、表3.2.1～3.2.2に示すとおりである。

表 3.2.1(1) 事業計画路線の存在・供用に係る環境保全対策

環境項目	環境保全対策
列車の走行に伴う騒音	<ul style="list-style-type: none"> ・弾性マクラギ直結軌道等を採用する。 ・線路は、分岐部を除いてロングレールを敷設する。 ・分岐部については、弾性分岐器等の導入を行う。 ・鉄道施設の適切な保守管理（レールの削正や車輪の転削）を行う。 ・防音効果のある壁高欄を採用する。 ・必要に応じ、防音壁の嵩上げや防音壁の吸音処理等の措置を講じる。 ・駅舎における構内放送や発車ベルは指向性のあるスピーカーを採用し、外部への騒音の発生を提言する。また、光善寺駅・枚方公園駅については、線路の上空以外は建屋化し、その構造自体が防音壁の役割となることから、副次的に遮音効果がある。
列車の走行に伴う振動	<ul style="list-style-type: none"> ・弾性マクラギ直結軌道等可能な限り防振軌道を採用する。 ・線路は、分岐部を除いてロングレールを敷設する。 ・分岐部については、弾性分岐器等の導入を行う。 ・鉄道施設の適切な保守管理（レールの削正や車輪の転削）を行う。
列車の走行に伴う低周波音	<ul style="list-style-type: none"> ・高架部については、剛性の高いラーメン構造を基本とし、低周波音の発生防止を図る。また、ラーメン構造以外の区間では、今後実施する詳細な設計段階において、その時点での最新の知見に基づき、桁、床板の剛性を検討し、高剛性のものを採用することにより、可能な限り低周波音の発生防止を図る。 ・弾性マクラギ直結軌道等の防振軌道を採用し、構造物音の低減に努める。
駅施設の供用に伴う地球環境	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者がいない時に運転を休止・抑止することで、不必要な電力消費を抑制する自動運転装置付き及び可変速度運転機能付きエスカレーターを採用する。 ・電照式駅名サインや行先表示板における、低消費電力・長寿命のLED照明の採用など、消費電力の少ない照明の採用や、停車する列車の編成で駅を分類し、その分類にあわせた照明照度の調光を行う。 ・膜構造屋根から入る自然光の明るさに合わせて照明の照度を調整する「調光システム」を採用する。 ・太陽光発電システムを導入する。 ・駅施設の完成が令和10年度以降であることから、その時点での省エネルギー技術水準を踏まえた環境配慮を行う。
日照障害	<ul style="list-style-type: none"> ・高架構造物を必要最小限の高さに留めるなど、極力高さを抑えた計画とする。 ・事業実施段階において日照障害を受ける住居がある場合は、「公共施設の設置に起因する日陰により生ずる損害等に係る費用負担について」を踏まえ、適切な対応措置を講じる方針とする。
電波障害	<ul style="list-style-type: none"> ・適切な設計検討により高架構造物の高さを必要最小限に留め、環境影響の低減に努める。 ・事業の実施に伴い、テレビジョン受信障害が予測される地域について、CATVへの接続など、適切な対応措置を講じる。 ・予測されない影響が生じた場合には、因果関係を明らかにし、本事業による影響と判断される場合は、同様に適切な対応措置を講じる。

表 3.2.1(2) 事業計画路線の存在・供用に係る環境保全対策

環境項目	環境保全対策
景観	<ul style="list-style-type: none"> ・施設の外観が周辺地域の都市景観と調和するよう形状、色彩に配慮する。 ・枚方宿地区が大阪府景観計画の重点地区として指定されていること、周辺の歴史的な街並みの雰囲気を残すための様々な取組が行われていること、歴史的・文化的景観の保全や活用が図られていること等を考慮し、駅舎等の設計に際しては、周辺の歴史的な街並みと調和したデザインとするよう、地域景観との調和などに配慮しながら景観向上に努める。 ・高架構造物が無機質なコンクリート構造物とならないよう、形状・色彩に配慮するとともに、歩道部に道路緑化を実施する等、自然的な景観要素を取り入れることで圧迫感の低減を図る。 ・駅舎の設計に際しては、駅舎、駅前広場が一体となった景観が創出されるよう、駅舎周辺の整備を行う寝屋川市及び枚方市とも連携して、画一的なものではなく、長く住民に親しまれ、地域の街並みに調和し、駅周辺が地域の玄関口としてふさわしいものになるよう配慮する。

表 3.2.2(1) 事業計画路線の工事の実施に係る環境保全対策

環境項目	環境保全対策
建設機械の稼働に伴う大気質	<ul style="list-style-type: none"> ・排出ガス対策型建設機械の指定を受けた機種については、排出ガス対策型建設機械を使用する。 ・建設機械は、「特定特殊自動車排出ガスの規制等に関する法律」（オフロード法）及び「道路運送車両法」の規制基準に適合した機械を使用する。 ・「建設業に係る特定特殊自動車排出ガスの排出の抑制を図るための指針」に従い、排出ガスの抑制を図るために適切な燃料の使用や適切な点検整備等を実施するとともに、急発進・急加速・急操作の排除に努める等、排出量をより少なくする運転・使用についてマニュアルの作成や従業員の教育等を通じ、実施の徹底を図る。 ・建設工事が一時期に集中しないよう、工事工程や搬出入の時間帯を調整する。 ・建設機械の点検・整備を十分にいき、無理な負荷が生じないようにする。 ・原則として、工事実施区間全体の工事敷地境界に万能塀を設置し、必要に応じて、現場での散水や工事用通路の舗装を行い、粉じんの飛散防止に努める。 ・建設機械の不使用时におけるアイドルリングストップの徹底等、運転者への教育・指導を行うと共に、日常保守点検の励行、整備を確実にすることにより性能維持に努める。
工事関連車両の走行に伴う大気質	<ul style="list-style-type: none"> ・建設工事が一時期に集中しないよう、工事工程や搬出入の時間帯を調整する。 ・工事区域から工事関連車両が退場する場合は、タイヤ洗浄を行い、粉じんの飛散防止を行う。 ・ダンプトラックが公道を走行する際は、シートで荷台を被覆する等の措置を講ずることにより、荷台の砕石や残土等からの粉じんの飛散防止を行う。 ・工事関連車両が公道を走行する際は、規制速度を遵守するとともに、工事用通路においては徐行する。 ・工事関連車両については、搬出入量に応じた適正な車種・規格を選定し、効率的な運行を行うことにより、車両数を削減するよう努める。また、工事量及び資機材運搬量の平準化により、車両数を平準化し、ピーク時の車両数を削減する。 ・工事関係の従業者の通勤については、可能な限り公共交通機関の利用や自動車の相乗りを推進し、通勤のための自動車の走行台数の抑制に努める。

表 3.2.2(2) 事業計画路線の工事の実施に係る環境保全対策

環境項目	環境保全対策
工事関連車両の走行に伴う大気質	<ul style="list-style-type: none"> ・各路線に配分されている工事関連車両の計画に従って適切に運行台数を管理する。 ・工事関連車両の走行時間帯の設定に当たっては、周辺道路の利用状況、住居の立地状況、一般車両及び歩行者、自転車等への交通安全に十分配慮して行う。 ・工事関連車両は、大阪府生活環境の保全等に関する条例の趣旨に則り、駐車中のアイドリングや空ぶかしをしない。
建設機械の稼働に伴う騒音	<ul style="list-style-type: none"> ・施工法は、低騒音施工法を基本とする。さらに建設機械は、低騒音型の指定を受けた機種については、低騒音型建設機械を使用する。 ・建設工事が一時期に集中しないよう、工事工程や搬出入の時間帯を統制する。 ・騒音規制法において特定建設作業として指定された規制対象作業以外の建設作業についても、騒音規制法による特定建設作業に伴う騒音の規制基準を遵守する。 ・建設機械の不使用时におけるアイドリングストップの徹底等、運転者への教育・指導を行うと共に、日常保守点検の励行、整備を確実にすることにより性能維持に努める。 ・原則として、工事实施区間全体の工事敷地境界付近に万能塀等を設置し、騒音の低減を図る。 ・作業時間（特に騒音・振動を発生する作業）は、昼間とし日曜日及び祝日は工事を原則休止する。
工事関連車両の走行に伴う騒音	<ul style="list-style-type: none"> ・建設工事が一時期に集中しないよう、工事工程や搬出入の時間帯を調整する。 ・工事関連車両が公道を走行する際は、規制速度を遵守するとともに、工事用通路においては徐行する。 ・工事関連車両については、搬出入量に応じた適正な車種・規格を選定し、効率的な運行を行うことにより、車両数を削減するよう努める。また、工事量及び資機材運搬量の平準化により、車両数を平準化し、ピーク時の車両数を削減する。 ・工事関係の従業者の通勤については、可能な限り公共交通機関の利用や自動車の相乗りを推進し、通勤のための自動車の走行台数の抑制に努める。 ・各路線に配分されている工事関連車両の計画に従って適切に運行台数を管理する。 ・工事関連車両の走行時間帯の設定に当たっては、周辺道路の利用状況、住居の立地状況、一般車両及び歩行者、自転車等への交通安全に十分配慮して行う。 ・工事関連車両は、大阪府生活環境の保全等に関する条例の趣旨に則り、駐車中のアイドリングや空ぶかしをしない。 ・現況において環境保全目標を超過している箇所については、日々の朝礼や工程会議等において工事関係者にその旨を周知し、騒音低減に配慮した走行を徹底するとともに、工事関連車両の路上待機が無いよう注意喚起を行う。
列車の走行（仮線）に伴う騒音	<ul style="list-style-type: none"> ・線路は、分岐部を除いてロングレールを敷設する。 ・分岐部については、弾性分岐器等の導入を行う。 ・鉄道施設の適切な保守管理（レールの削正や車輪の転削）を行う。 ・原則として、工事实施区間全体の工事敷地境界に万能塀等を設置し、騒音の低減を図る。
建設機械の稼働に伴う振動	<ul style="list-style-type: none"> ・施工法は、低騒音施工法を基本とする。さらに建設機械は、低騒音型の指定を受けた機種については、低騒音型建設機械を使用する。 ・建設工事が一時期に集中しないよう、工事工程や搬出入の時間帯を統制する。

表 3.2.2(3) 事業計画路線の工事の実施に係る環境保全対策

環境項目	環境保全対策
建設機械の稼働に伴う振動	<ul style="list-style-type: none"> ・騒音規制法において特定建設作業として指定された規制対象作業以外の建設作業についても、騒音規制法による特定建設作業に伴う騒音の規制基準を遵守する。 ・作業時間（特に騒音・振動を発生する作業）は、昼間とし日曜日及び祝日は工事を原則休止する。
工事関連車両の走行に伴う振動	<ul style="list-style-type: none"> ・建設工事が一時期に集中しないよう、工事工程や搬出入の時間帯を調整する。 ・工事関連車両が公道を走行する際は、規制速度を遵守するとともに、工専用通路においては徐行する。 ・工事関連車両については、搬出入量に応じた適正な車種・規格を選定し、効率的な運行を行うことにより、車両数を削減するよう努める。また、工事量及び資機材運搬量の平準化により、車両数を平準化し、ピーク時の車両数を削減する。 ・工事関係の従業者の通勤については、可能な限り公共交通機関の利用や自動車の相乗りを推進し、通勤のための自動車の走行台数の抑制に努める。 ・各路線に配分されている工事関連車両の計画に従って適切に運行台数を管理する。 ・工事関連車両の走行時間帯の設定に当たっては、周辺道路の利用状況、住居の立地状況、一般車両及び歩行者、自転車等への交通安全に十分配慮して行う。
列車の走行（仮線）に伴う振動	<ul style="list-style-type: none"> ・線路は、分岐部を除いてロングレールを敷設する。 ・分岐部については、弾性分岐器等の導入を行う。 ・鉄道施設の適切な保守管理（レールの削正や車輪の転削）を行う。 ・特に振動が大きくなると考えられる箇所については、路盤の強化やバラストマットの設置等を行う。
土質の改変に伴う土壌汚染	<ul style="list-style-type: none"> ・土地の改変が 3,000 m²以上となることから、土壌汚染対策法及び大阪府生活環境の保全等に関する条例に基づき、工事着手前の段階から土地の利用履歴等調査などの必要な対応を図っていくものとする。 ・地盤の掘削による発生土については必要に応じて土壌汚染調査を行い、汚染が確認された場合は、土壌汚染対策法及び大阪府生活環境の保全等に関する条例を遵守し、適切に処理する。 ・セメント系固化材を使用する場合には、六価クロムの溶出がないことが確認された材料を使用する。
土地の改変に伴う人と自然との触れ合いの活動の場	<ul style="list-style-type: none"> ・公園面積の減少や機能の回復、利用者の快適性の確保について、利用者への影響が低減されるよう公園管理者と協議し対策を講じる。
土地の改変に伴う文化財	<ul style="list-style-type: none"> ・工事の実施に当たっては、大阪府教育委員会等の関係機関と協議し、その指導の下に必要な調査を行い、埋蔵文化財の有無を確認し、適切に対応する。 ・工事中に埋蔵文化財を発見した場合には、大阪府教育委員会等に報告・協議を行い適切な保全措置を講じる。
土地の改変に伴う廃棄物、発生土	<ul style="list-style-type: none"> ・家屋取り壊しに伴う産業廃棄物は、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」に基づき、適正に処理され、再生利用及び再資源化が行われる。 ・杭工事による建設汚泥については、処理業者に委託し、再利用に資するよう努める。 ・現在線及び仮線撤去による産業廃棄物については、収集・運搬及び中間処理業の許可を得た、再生利用及び再資源化を実施できる業者へ全量を委託処分する。

表 3.2.2(4) 事業計画路線の工事の実施に係る環境保全対策

環境項目	環境保全対策
土地の改変に伴う廃棄物、発生土	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅舎撤去による産業廃棄物については、収集・運搬及び中間処理業の許可を得た、再生利用及び再資源化を実施できる業者へ全量を委託処分する。 ・ 工事事務所から発生する廃棄物については、分別を徹底し、一般廃棄物については、収集・運搬の許可を得た業者へ、産業廃棄物については、収集・運搬及び中間処理業の許可を得た、再生利用及び再資源化を実施できる業者へ全量を委託処分する。 ・ 掘削による発生土 155,700 m³については、「建設リサイクル推進計画 2008」（平成 20 年 4 月、国土交通省）、「大阪府建設リサイクル推進計画 2011」（平成 23 年 3 月、大阪府）が掲げる目標を達成するように努める。 ・ 場外搬出する発生土については、「建設副産物対策近畿地方連絡協議会」の工事情報交換システムを活用して、工事間の流用を図ることにより、最終処分量の抑制に努める。 ・ 工事の計画及び設計段階から建設廃棄物の発生の抑制、再生利用等による減量化及び再生材の活用の推進、並びに適切な処理を確保するよう工法または資材の選定及び処理方法の選定を行う。
建設機械の稼働に伴う地球環境	<ul style="list-style-type: none"> ・ 土地の改変や施設規模を必要最小限にとどめ、工事量の削減に努める。 ・ CO₂排出低減建設機械の指定を受けた機種については、CO₂排出低減建設機械を使用する。 ・ 低炭素型建設機械の認定を受けた機種については、低炭素型建設機械を使用する。 ・ 建設機械の不使用时におけるアイドリングストップの徹底等、運転者への教育・指導を行うと共に、日常保守点検の励行、整備を確実にすることにより性能維持に努める。
工事関連車両の走行に伴う地球環境	<ul style="list-style-type: none"> ・ 建設工事が一時期に集中しないよう、工事工程や搬出入の時間帯を調整する。 ・ 工事関連車両が公道を走行する際は、規制速度を遵守するとともに、工事用通路においては徐行する。 ・ 工事関連車両については、搬出入量に応じた適正な車種・規格を選定し、効率的な運行を行うことにより、車両数を削減するよう努める。また、工事量及び資機材運搬量の平準化により、車両数を平準化し、ピーク時の車両数を削減する。 ・ 工事関係の従事者の通勤については、可能な限り公共交通機関の利用や自動車の相乗りを推進し、通勤のための自動車の走行台数の抑制に努める。 ・ 工事関連車両の走行ルートは、可能な限り幹線道路を使用し、生活道路の通行を最小限とする。 ・ 工事関連車両は、大阪府生活環境の保全等に関する条例の趣旨に則り、駐車中のアイドリングストップや空ふかしをしない。

4. 事後調査の方法

4.1 事後調査の項目

事後調査の項目は表 4.1.1 に示すとおりであり、事業の種類、規模、環境影響の程度並びに地域の環境の状況等を考慮し選定した。

表 4.1.1(1) 事後調査の項目

区分	環境項目	事後調査の項目
施設の存在	景 観	施設の存在に伴う都市景観
供用時	騒 音	列車の走行（将来線）に伴う騒音
	振 動	列車の走行（将来線）に伴う振動
	低周波音	列車の走行（将来線）に伴う低周波音
建設工事中	騒 音	建設機械の稼働及び列車の走行（仮線）に伴う騒音
	振 動	建設機械の稼働及び列車の走行（仮線）に伴う振動
	大気質・騒音・振動	工事関連車両の台数
	人と自然との触れあいの活動の場	土地の改変に伴う人と自然との触れあいの活動の場
	廃棄物、発生土	
		土地の改変に伴う建設発生土

4.2 調査地点、調査期間及び頻度、並びに調査方法

4.2.1 施設の存在における調査地点、調査期間及び頻度、並びに調査方法

調査地点、調査期間及び頻度、並びに調査方法は、表 4.2.1 に示すとおりである。

調査地点は、原則として予測地点の中から選定することとした。

高架構造物の存在に伴う景観の調査地点は、①展望地として観光資料等にあげられているもの②野外レクリエーション地で眺望の良い場所③集落周辺の眺望の良い場所④集落等地域住民の日常生活において利用される視点の条件を満たす場所とし、事前調査の中の予測でフォトモンタージュを作成した 9 地点とする。

表 4.2.1(1) 施設の存在における調査地点、調査期間及び頻度、並びに調査方法

環境項目	事後調査の項目	内 容	
景 観	高架構造物の存在に伴う景観	調査事項	<ul style="list-style-type: none"> • 景観調査
		調査地点	予測でフォトモンタージュを作成した以下の 9 地点。 ① 淀川河川公園 (No.1) ② 万年寺山 (No.3) ③ 枚方公園駅周辺 (No.4) ④ 八尾枚方線沿道 (No.5) ⑤ 光善寺駅周辺 (No.6) ⑥ 南中振公園 (No.7) ⑦ 香里園駅周辺 (No.8) ⑧ 寝屋川市寿町 (No.9) ⑨ 田井西公園 (No.10) [図 2 参照]
		調査期間及び頻度	高架化完了後の 6 カ月程度までの間に 1 回。
		報告時期	原則として調査の 2 カ月後
		調査方法	事前調査・予測を行った時と同じ視点から写真撮影をする。
		環境保全目標	施設の外観が周辺地域の都市景観と調和する形状・色彩に配慮。

4.2.2 供用時における調査地点、調査期間及び頻度、並びに調査方法

調査地点、調査期間及び頻度、並びに調査方法は、表 4.2.2 に示すとおりである。

調査地点は、原則として予測地点の中から選定することとした。

列車の走行に伴う騒音・振動の調査地点は、近接側軌道中心から 12.5m 地点を基本とし、さらに、騒音については事業計画路線に近接した住居及び中高層住居、振動については事業計画路線に近接した住居における状況を把握するための測点を追加した。

表 4.2.2(1) 供用時における調査地点、調査期間及び頻度、並びに調査方法

環境項目	事後調査の項目	内 容		
騒 音	列車の走行に伴う騒音	調査事項	<ul style="list-style-type: none"> 等価騒音レベル 騒音レベルのピーク値 	
		調査地点	<ul style="list-style-type: none"> 事前調査及び予測を行った 20 地点 [図 3 参照] (鉄道 1 ~ 20) 事業計画路線に近接した住居、中高層住居 	
		調査期間及び頻度	<ul style="list-style-type: none"> 高架化完了後の 6 カ月程度までの供用後 1 回の実施 	
		報告時期	<ul style="list-style-type: none"> 原則として調査の翌月 	
		調査方法	<ul style="list-style-type: none"> 「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」(平成 7 年 12 月、環境庁)及び「在来鉄道騒音測定マニュアル」(平成 22 年 5 月 環境省水・大気環境局)に準拠して測定。 	
		環境保全目標	近接側軌道中心から 12.5m の地上 1.2m 高さの測点 その他の測点	<ul style="list-style-type: none"> 騒音レベルの状況を改良前より改善する 環境への影響を最小限にとどめるよう環境保全について配慮されていること (事業計画路線に近接した住居、中高層住居)

表 4.2.2(2) 供用時における調査地点、調査期間及び頻度、並びに調査方法

環境項目	事後調査の項目	内 容	
振 動	列車の走行に伴う振動	調査事項	<ul style="list-style-type: none"> ● 振動レベルのピーク値
		調査地点	<ul style="list-style-type: none"> ● 事前調査及び予測を行った 20 地点 [図 3 参照] (鉄道 1～20)
		調査期間及び頻度	<ul style="list-style-type: none"> ● 高架化完了後の 6 カ月程度までの供用後 1 回の実施。
		報告時期	<ul style="list-style-type: none"> ● 原則として調査の翌月
		調査方法	<ul style="list-style-type: none"> ● 「環境保全上緊急を要する新幹線鉄道振動対策について」(昭和 51 年 3 月、環境庁長官勸告) に準拠して測定
		環境保全目標	近接側軌道中心から 12.5m の測点 <ul style="list-style-type: none"> ● 道路交通振動の限度のうち最も厳しい基準 (60 デシベル) を目標値とする。
低周波音	列車の走行に伴う低周波音	調査事項	<ul style="list-style-type: none"> ● 音圧レベルの最大値及び周波数帯域別の音圧レベル ● G 特性音圧レベルの最大値
		調査地点	<ul style="list-style-type: none"> ● 事前調査及び予測を行った 3 地点 [図 4 参照] (No. 2、No. 3、No. 5)
		調査期間及び頻度	<ul style="list-style-type: none"> ● 高架化完了後の 6 カ月程度までの供用後 1 回の実施。
		報告時期	<ul style="list-style-type: none"> ● 原則として調査の翌月
		調査方法	<ul style="list-style-type: none"> ● 「低周波音の測定方法に関するマニュアル」(平成 12 年 10 月、環境庁) に準拠して測定
		環境保全目標	<ul style="list-style-type: none"> ● 一般環境中に存在する低周波音レベルが、1～80Hz の 50% 時間率音圧レベル L50 で 90 デシベル以下 ● G 特性音圧レベルの最大値が ISO-7196 に示されている超低周波音を感じ始める値 (100 デシベル) 以下 ● 現況の列車通過時の低周波音圧レベルを大きく上回らない値

4.2.3 建設工事中における調査地点、調査期間及び頻度、並びに調査方法

調査地点、調査期間及び頻度、並びに調査方法は、表 4.2.4 に示すとおりである。

調査地点は、原則として予測地点の中から選定することとした。

建設機械の稼働に伴う騒音・振動の調査の対象とする工種は、予測の不確実性を勘案して、騒音レベルの 90%レンジ上端値が建設機械から 5 m 地点で 80 デシベルを上回る、または、振動レベルの 80%レンジ上端値が 70 デシベルを上回る建設機械が主として稼働する工種とし、表 4.2.3 に示すとおりである。

表 4.2.3(1) 建設機械の稼働に伴う騒音の調査の対象とする工種

方式	工種	種別	建設機械(ユニット)	実効騒音 レベル _{WAeff}	オクターブ中心周波数(Hz)別音圧パワーレベル (デシベル)						
				(デシベル)	125	250	500	1K	2K	4K	AP
仮線方式	準備工	構造物取り壊し工	構造物取り壊し	119	104	110	113	114	112	108	119
	土留工	土留・仮締切工	鋼矢板(高周波/バイブロ/シマ工)	113	98	104	107	108	106	102	113
			鋼矢板(ウォータージェット併用/バイブロ/シマ工)	114	99	105	108	109	107	103	114
			鋼矢板(油圧圧入引抜工)	102	87	93	96	97	95	91	102
			掘削工	土砂掘削	103	88	94	97	98	96	92
		現場打擁壁工	コンクリートポンプ車を使用したコンクリート工	105	90	96	99	100	98	94	105
	盛土工	盛土工(路体、路床)	盛土(路体、路床)	108	93	99	102	103	101	97	108
	躯体工	現場打躯体工	コンクリートポンプ車を使用したコンクリート工	105	90	96	99	100	98	94	105
	軌道敷設工等	アスファルト舗装工	表層・基層	106	91	97	100	101	99	95	106
電気工事	場所打杭工	アースオーガ工	101	86	92	95	96	94	90	101	
別線方式	準備工	構造物取り壊し工	構造物取り壊し	119	104	110	113	114	112	108	119
	土留工	土留・仮締切工	鋼矢板(高周波/バイブロ/シマ工)	113	98	104	107	108	106	102	113
			鋼矢板(ウォータージェット併用/バイブロ/シマ工)	114	99	105	108	109	107	103	114
			鋼矢板(油圧圧入引抜工)	102	87	93	96	97	95	91	102
			掘削工	土砂掘削	103	88	94	97	98	96	92
		現場打擁壁工	コンクリートポンプ車を使用したコンクリート工	105	90	96	99	100	98	94	105
	掘削工(国道1号部)	ニューマチックケーソン工	ニューマチックケーソン工	104	89	95	98	99	97	93	104
	掘削工(フーチング部)	掘削工	土砂掘削	103	88	94	97	98	96	92	103
	杭基礎工	場所打杭工	アースドリル工	106	91	97	100	101	99	95	106
	躯体工	現場打躯体工	コンクリートポンプ車を使用したコンクリート工	105	90	96	99	100	98	94	105
桁架設工	架設工	コンクリート橋架設	100	85	91	94	95	93	89	100	
軌道敷設工等	アスファルト舗装工	表層・基層	106	91	97	100	101	99	95	106	
現在線・仮線の撤去	現在線・仮線の撤去	構造物取り壊し工	構造物取り壊し	119	104	110	113	114	112	108	119
開通事業		側溝	掘削工	103	88	94	97	98	96	92	103
		路盤工	アスファルト舗装工	102	87	93	96	97	95	91	102
		舗装工	アスファルト舗装工	106	91	97	100	101	99	95	106

表 4.2.3(2) 建設機械の稼働に伴う振動の調査の対象とする工種

方式	工種	種別	建設機械(ユニット)	地盤の種類	基準点振動	内部
					レベルL ₁₀ (デシベル)	減衰係数 α
仮線方式	準備工	構造物取り壊し工	構造物取り壊し(大型ブレーカ)	未固結地盤	73	0.01
	土留工	土留・仮締切工	鋼矢板(超高周波/バイブロ/シマ工)		81	0.14
			鋼矢板(油圧圧入引抜工)		62	0.01
		掘削工	土砂掘削		53	0.01
	盛土工	盛土工(路体、路床)	盛土(路体、路床)		63	0.01
	軌道敷設工等	アスファルト舗装工	表層・基層		56	0.01
電気工事	場所打杭工	アースオーガ工	56	0.01		
別線方式	準備工	構造物取り壊し工	構造物取り壊し(大型ブレーカ)	未固結地盤	73	0.01
	土留工	土留・仮締切工	鋼矢板(超高周波/バイブロ/シマ工)		81	0.14
			鋼矢板(油圧圧入引抜工)		62	0.01
		掘削工	土砂掘削		53	0.01
	掘削工(国道1号部)	オープンケーソン工	オープンケーソン		55	0.01
	掘削工(フーチング部)	掘削工	土砂掘削		53	0.01
	杭基礎工	場所打杭工	アースドリル工		56	0.01
	桁架設工	架設工	コンクリート橋架設		55	0.01
軌道敷設工等	アスファルト舗装工	表層・基層	56	0.01		
現在線・仮線の撤去	現在線・仮線の撤去	構造物取り壊し工	構造物取り壊し(大型ブレーカ)	未固結地盤	73	0.01
関連事業	側溝	掘削工	土砂掘削		53	0.01
	路盤工	アスファルト舗装工	上層・下層路盤		59	0.01
	舗装工	アスファルト舗装工	表層・基層		56	0.01

資料：「東部大阪都市計画都市高速鉄道京阪電気鉄道京阪本線（寝屋川市・枚方市）に係る環境影響評価書」（平成25年1月、大阪府）

表 4.2.4(1) 建設工事中における調査地点、調査期間及び頻度、並びに調査方法

環境項目	事後調査の項目	内 容	
騒 音	建設機械の稼働に伴う騒音	調査事項	● 騒音レベルの 90%レンジ上端値
		調査地点	● 建設機械が同時に稼働する台数が多い香里園駅・光善寺駅・枚方公園駅付近
		調査期間及び頻度	● 工事の実施期間中、定期的
		報告時期	● 原則として調査の翌月
		調査方法	● 騒音規制法で定められた方法に準拠して測定
		環境保全目標	● 建設作業音が工事区域の敷地境界線において 85 デジベルを超える大きさでないこと
振 動	建設機械の稼働に伴う振動	調査事項	● 振動レベルの 80%レンジ上端値
		調査地点	● 建設機械が同時に稼働する台数が多い香里園駅・光善寺駅・枚方公園駅付近
		調査期間及び頻度	● 工事の実施期間中、定期的
		報告時期	● 原則として調査の翌月
		調査方法	● 振動規制法で定められた方法に準拠して測定
		環境保全目標	● 建設作業振動は工事区域の敷地境界線において 75 デジベルを超える大きさでないこと
交通量	工事用運搬車両の運行台数	調査事項	● 工事用運搬車両の運行台数の年間最大値
		調査地点	● 事前調査及び予測を行った 11 地点 [図 3 参照] (道路-1～6、7、10、11、15、16)
		調査期間及び頻度	● 工事の実施期間中
		報告頻度	● 土木工事实施中年間 1 回
		調査方法	● 各工区の工事日報より確認 ● 実際の工事計画を検討しながら、概ね予測対象とした工事時期を含めて適切に設定
		環境保全目標	● 工事用運搬車両の運行台数が予測結果と著しい差異のないこと ● 工事用運搬車両が適切なルートを走行していること
人と自然との触れ合いの活動の場	土地の改変等に伴う人と自然との触れ合いの活動の場	調査事項	● 機能回復の適正な執行
		調査地点	● 事前調査及び予測を行った 4 公園 (走谷公園、南中振公園、香里北さざんか公園、田井西公園)
		調査期間及び頻度	● 工事中の全期間、土地の改変後 1 回
		報告時期	● 原則として調査の翌月
		調査方法	● 現地踏査による確認
		環境保全目標	● 公園面積の減少や機能の回復、利用者の快適性の確保について、利用者への影響が低減されていること。

廃棄物、 発生土	土地の改 変等に伴 う廃棄物 等	調査事項	<ul style="list-style-type: none"> 産業廃棄物の発生量、再生利用量及び最終処分量 再生利用方法等
		調査地点	<ul style="list-style-type: none"> 全工事区間及び現場事務所
		調査期間及び頻度	<ul style="list-style-type: none"> 工事中の全期間
		報告頻度	<ul style="list-style-type: none"> 土木工事実施中年間1回
		調査方法	<ul style="list-style-type: none"> 建設工事に伴う廃棄物等については、マニフェストにより確認し、現場事務所の廃棄物等については各事務所に実態報告を義務付けして確認。
		環境保全目標	<ul style="list-style-type: none"> 再利用に努めていること及び適正処理が行われていること

表 4.2.4(2) 仮線時走行中における調査地点、調査期間及び頻度、並びに調査方法

環境項目	事後調査の 項目	内 容	
騒 音	列車の走行 に伴う騒音 (仮線時)	調査事項	<ul style="list-style-type: none"> 等価騒音レベル 騒音レベルのピーク値
		調査地点	<ul style="list-style-type: none"> 事前調査及び予測を行った11地点 [図3参照] (鉄道-1~3、12~16、18~20)
		調査期間及び頻度	<ul style="list-style-type: none"> 仮線供用時の期間中、1回
		報告時期	<ul style="list-style-type: none"> 原則として調査の翌月
		調査方法	<ul style="list-style-type: none"> 「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」(平成7年12月、環境庁)及び「在来鉄道騒音測定マニュアル」(平成22年5月 環境省水・大気環境局)に準拠して測定。
		環境保全目標	<ul style="list-style-type: none"> 騒音レベルの状況を改良前より改善する。
振 動	列車の走行 に伴う振動 (仮線時)	調査事項	<ul style="list-style-type: none"> 振動レベルのピーク値
		調査地点	<ul style="list-style-type: none"> 事前調査及び予測を行った11地点 [図3参照] (鉄道-1~3、12~16、18~20)
		調査期間及び頻度	<ul style="list-style-type: none"> 仮線供用時の期間中、1回
		報告時期	<ul style="list-style-type: none"> 原則として調査の翌月
		調査方法	<ul style="list-style-type: none"> 「環境保全上緊急を要する新幹線鉄道振動対策について」(昭和51年3月、環境庁長官勧告)に準拠して測定
		環境保全目標	<ul style="list-style-type: none"> 道路交通振動の限度のうち最も厳しい基準(60db)を目標値とする。

4.3 環境保全対策の実施状況

環境影響評価書に示す環境の保全のための措置（事後調査計画書 3.2 節参照）及び知事意見とその事業者見解（事後調査計画書別紙-9 参照）に関する環境保全対策の実施状況については、年度末の状況をとりまとめ報告することとする。なお、報告は、すべての環境項目の事後調査が終了する時期まで実施することとする。

5. 事後調査の結果の記載様式

事後調査の結果の記載様式は、別紙 1～8 に示すとおりとする。

6. 事後調査の結果の検証

事後調査の結果については、予測の結果又は環境保全目標と比較検討することにより、環境影響の程度又は環境保全対策の実効性等を明らかにする。なお、検証の結果、実際の環境影響の程度が予測の結果を上回ると判断した場合には、その原因を解明するとともに、新たな環境保全対策の実施が必要と考えられる場合にはその内容を記載するものとする。

7. 事後調査報告書の提出時期

事後調査の項目ごとの調査結果の報告時期は、表 4.2.1～4.2.4 に示すとおりであり、それぞれの調査結果のとりまとめ終了後、速やかに提出することとする。

また、4.3 節に示す環境保全対策の実施状況については、毎年 5 月末日までに提出することとする。

列車走行騒音様式

列車の走行に伴う騒音調査結果（近接側軌道中心から 12.5mの地上 1.2m高さ）

調査地点：No.①～②地点のいずれか 用途地域： 調査日：令和 年 月 日

測定位置 (近接側軌道中心からの距離)	測定時間	調査結果				環境保全目標		予測結果		備考
		騒音レベルのピーク値の上位半数平均値(デシベル)	等価騒音レベル(デシベル)		等価騒音レベル(デシベル)		等価騒音レベル(デシベル)			
			昼間	夜間	昼間	夜間	昼間	夜間		
12.5m	： ） ：									

調査地点位置図

- 平面図
- 横断面図
- 測定位置

} を記入する。

列車走行騒音様式

列車の走行に伴う騒音調査結果（事業計画路線に近接した住居）

調査地点：No. 地点 用途地域： 調査日：令和 年 月 日

測定位置 (近接側軌道中心からの距離)	測定高さ	測定時間	調査結果				予測結果		備考
			騒音レベルのピーク値の上位半数平均値 (デシベル)	等価騒音レベル (デシベル)		等価騒音レベル (デシベル)			
				昼間	夜間	昼間	夜間		
		：							
		）							
		：							

調査地点位置図

- 平面図
- 横断面図
- 測定位置

} を記入する。

列車走行騒音様式

列車の走行に伴う騒音調査結果（中高層住居）

調査地点：No. 地点 用途地域： 調査日：令和 年 月 日

測定位置 (近接側軌道中心からの距離)	測定高さ	測定時間	調査結果				予測結果		備考
			騒音レベルのピーク値の上位半数平均値 (デシベル)	等価騒音レベル (デシベル)		等価騒音レベル (デシベル)			
				昼間	夜間	昼間	夜間		
		：							
		）							
		：							
		）							
		：							
		）							
		：							
		）							

調査地点位置図

- 平面図
- 横断面図
- 測定位置

} を記入する。

列車走行振動様式

列車の走行に伴う振動調査結果（近接側軌道中心から12.5m）

調査地点：No. 地点 用途地域： 調査日：令和 年 月 日

測定位置 (近接側軌道中心からの距離)	測定時間	調査結果	環境保全目標	予測結果	備考
		振動レベルのピーク値の上位半数平均値(デシベル)	振動レベルのピーク値(デシベル)	振動レベルのピーク値(デシベル)	
12.5m	:) :				

調査地点位置図

- 平面図
- 横断面図
- 測定位置

} を記入する。

列車走行振動様式

列車の走行に伴う振動調査結果（事業計画路線に近接した住居）

調査地点：No. 地点

用途地域：

調査日：令和 年 月 日

測定位置 (近接側軌道中心からの距離)	測定時間	調査結果	環境保全目標	予測結果	備考
		振動レベルのピーク値の上位半数平均値(デシベル)	振動レベルのピーク値(デシベル)	振動レベルのピーク値(デシベル)	
	:) :				

調査地点位置図

- 平面図
- 横断面図
- 測定位置

} を記入する。

列車走行低周波音様式

列車の走行に伴う低周波音調査結果

調査地点：No. 地点 用途地域： 調査日：令和 年 月 日

測定位置	測定時間	調査結果		環境保全目標		予測結果		備考
		音圧レベルの最大値 (デシベル)		音圧レベルの最大値 (デシベル)		音圧レベルの最大値 (デシベル)		
		平坦特性	G特性	平坦特性	G特性	平坦特性	G特性	
	:) :			—				

(注) 調査結果は、事業計画路線からの寄与を示す。

地点 No.	1/3 オクターブバンド中心周波数(Hz) 音圧レベル(デシベル)																			レベル (デシベル)		
	1	125	16	2	25	315	4	5	63	8	10	125	16	20	25	315	40	50	63	80	平坦	G
2	87.7	89.1	89.6	86.2	79.3	70.2	70.9	71.6	65.5	69.1	69.3	71.2	72.1	72.2	72.3	68.9	67.7	70.8	70.4	69.7	94.7	84.4
3	75.0	72.9	68.2	65.3	62.1	62.6	64.9	64.5	64.6	66.3	64.8	63.9	64.3	68.3	64.3	67.1	72.9	67.8	72.4	71.4	82.0	79.1
5	90.1	89.6	87.3	82.8	74.1	65.1	64.6	63.3	64.3	69.0	69.9	69.3	69.2	67.8	65.8	66.0	67.9	68.1	66.9	65.1	94.4	81.2

・1/3オクターブバンド中心波数音圧レベルについて高架前と高架後の測定値を折れ線グラフにして記入する。

調査地点位置図

- 平面図
- 横断面図
- 測定位置

 を記入する。

工事用運搬車両様式

工事用運搬車両の運行台数調査結果

調査地点	調査日	調査結果 (台/日)		環境保全目標 (台/日)		備 考
		大型車	小型車	大型車	小型車	
No. 1				152 以下	40 以下	
No. 2				76 以下	20 以下	
No. 3				76 以下	20 以下	
No. 4				26 以下	10 以下	
No. 5				76 以下	0 以下	
No. 6				76 以下	20 以下	
No. 7				24 以下	6 以下	
No.10				78 以下	30 以下	
No.11				35 以下	9 以下	
No.15				69 以下	18 以下	
No.16				10 以下	2 以下	

工事騒音様式

建設機械の稼働に伴う騒音調査結果

工区：

用途地域：

調査日：令和 年 月 日

工 種	測定時間	調査結果		環境保全目標	主な 使用 建設 機械	主な 作業 内容	備 考
		騒音レベルの 90%レンジ 上端値 (デシベル)	作業内容 および 使用機械	騒音レベルの 90%レンジ 上端値 (デシベル)			
	： ） ：						

調査地点位置図・機械配置図

- 工区平面図
- 機械配置
- 調査地点

} を記入する。

(注) 測定位置と使用機械との距離を記入することとする。

工事振動様式

建設機械の稼働に伴う振動調査結果

工区：

用途地域：

調査日：令和 年 月 日

工 種	測定時間	調査結果		環境保全目標	備 考
		振動レベルの 80%レンジ 上端値 (デシベル)	作業内容 および 使用機械	振動レベルの80% レンジ上端値 (デシベル)	
	： ） ：				

調査地点位置図・機械配置図

- 工区平面図
- 機械配置
- 調査地点

} を記入する。

(注) 測定位置と使用機械との距離を記入することとする。

産業廃棄物等様式

土地の改変等に伴う産業廃棄物調査結果

調査期間：令和 年 月 日（ ）～令和 年 月 日（ ）

(1) 発生量、再生利用量、最終処分量

工区：

産業廃棄物の種類	調査結果						環境保全目標
	調査期間中			累積			
	発生量 (m ³)	再生利用量 (m ³)	最終処分量 (m ³)	発生量 (m ³)	再生利用量 (m ³)	最終処分量 (m ³)	
コンクリートがら							環境基本計画、大阪府環境総合計画等、国、大阪府又は関係行政機関が定める環境に関する計画又は方針に定める目標の達成と維持に支障を及ぼさないこと。
アスファルトがら							
汚泥							
紙屑							
廃プラスチック							
金属屑							
木屑							
その他(伐木材・伐根材、がれき類、建設混合廃棄物)							

(2) 再生利用方法等の状況

建設発生土様式

土地の改変に伴う建設発生土調査結果

調査期間：令和 年 月 日（ ）～令和 年 月 日（ ）

工区：

項目		調査結果 (m ³)		環境保全目標 (m ³)	備考
		調査期間中	累積	全工区の累積	
発生土量				程度以下	
内 訳	事業内再利用量			程度	
	工事間利用量				
	最終処分量			程度以下	

(注) 土量は、1.8 t 当たり 1 m³として換算した数値である。

環境影響評価書に示す知事意見とその事業者見解は、以下のとおりである。

知 事 意 見	事 業 者 見 解
<p>【大気質・騒音・振動】</p> <p>(1) 工事関連車両の走行に当たっては、一部の工事区間では区間内に幹線道路がないため、生活道路及び供用時期が未定である幹線道路を分散して使用することを想定しているが、幹線道路が整備された際には可能な限り使用することや、幹線道路が整備されるまでは隣接する工事区間内を通行することにより、当該区間内の幹線道路を可能な限り使用することで、生活道路の使用を最小限に抑えること。</p> <p>併せて工事工程を適切に管理すること等により工事関連車両台数の削減を図るとともに運行管理に万全を期し、工事関連車両の走行に係る環境影響を最小限に抑えること。</p> <p>【騒音・振動】</p> <p>(1) 事業計画地に近接する中高層住居では、鉄軌道騒音の影響が大きく増加することが見込まれる。また、高架化により音が直接伝搬することとなる住居等においては、現状よりも鉄軌道騒音の影響の増加が懸念される。</p> <p>そのため、これらの地点についても事後調査を実施し、その結果を踏まえ、必要に応じ防音壁の嵩上げ等、追加の環境保全措置を講じること。</p> <p>(2) 鉄軌道振動について、予測に用いた類似箇所での調査地点と予測地点で、振動の伝搬経路である地盤性状の類似性が不明であるなど、予測結果に不確実な要素があることから、供用後の事後調査の結果を踏まえ、必要に応じて路盤強化などの対策を講じること。</p>	<p>【大気質・騒音・振動】</p> <p>(1) 工事関連車両の走行は、一部の工事区間では区間内に幹線道路がないため、生活道路及び供用時期が未定である幹線道路を分散して使用することを想定しています。工事関連車両が実際に使用する道路については、今後、地元住民等との協議を踏まえ検討します。幹線道路が既に整備されている場合は、原則として、その道路を使用する予定です。幹線道路が整備されていない場合は、隣接する工事区間内を通行することにより、当該区間内の幹線道路を可能な限り使用することで、生活道路の使用を最小限に抑えるよう努めます。</p> <p>併せて、工事工程を適切に管理すること等により工事関連車両台数の削減を図るとともに運行管理に万全を期し、工事関連車両の走行に係る環境影響を最小限に抑えるよう努めます。</p> <p>【騒音・振動】</p> <p>(1) 事業計画地に近接する中高層住居については、今後、適切な箇所を選定し、高さ方向等の地点を対象として、工事前、工事中、工事後に鉄軌道騒音調査を行います。調査の結果、工事前に対して工事中、工事後の騒音が大きくなり、生活環境に著しい影響が及んでいると認められる場合には、必要に応じて防音壁の嵩上げ等の追加の環境保全措置を講じます。</p> <p>(2) 鉄軌道振動については、予測に不確実性があることから、供用後の事後調査の結果を踏まえ、必要に応じて追加の環境保全措置を講じます。</p>

知 事 意 見	事 業 者 見 解
<p>(3) 対象事業実施区域沿線ではほぼ全線にわたり住居が密集していることや、工事期間が10年間と長期間に渡ることから、建設機械の稼働による騒音・振動の事後調査を定期的に行い、影響を把握すること。また、それらの結果を踏まえ、必要に応じて工事工程の調整を行うなど、建設機械の稼働による騒音・振動の影響を低減すること。</p> <p>(4) 仮線の走行による振動については、軌道が近づくことで、現況よりも振動の影響が増加する地点があることから、該当する箇所においてはバラストマットを敷設するなど、仮線の走行による鉄軌道振動の一層の低減を図ること。</p> <p>(5) 府道八尾枚方線の改築により新たに道路が敷設される地域があることや、現況で騒音が環境基準を超過している地点があることから、道路交通による騒音・振動の影響を低減するため、低騒音型舗装の採用など、実行可能な範囲で適切な対策を講じること。</p>	<p>(3) 対象事業実施区域沿線ではほぼ全線にわたり住居が密集していることや、工事期間が10年間と長期間に渡ることから、建設機械の稼働による騒音・振動の事後調査を定期的に行い、影響を把握します。また、それらの結果を踏まえ、必要に応じて工事工程の調整を行うなど、建設機械の稼働による騒音・振動の影響の低減に努めます。</p> <p>(4) 仮線の走行による振動については、軌道が近づくことで、現況よりも振動の影響が増加する地点があることから、該当する箇所においてはバラストマットを敷設するなど、仮線の走行による鉄軌道振動の一層の低減を図ります。また、仮線時についても事後調査を行い、影響を把握するとともに、必要に応じて追加の対策を講じます。</p> <p>(5) 府道八尾枚方線の改築は、車線数を変えずに歩道・植樹帯を整備するものであり、自動車の走行位置と住居位置が現在より離れることから、道路交通騒音・振動は現況よりも小さくなるものと考えます。なお、本事業の実施が10年以上先の長期になることや新たに道路が敷設される地域があることから、その時点の状況を勘案して、必要に応じて道路交通による騒音・振動の影響を低減するための対策を講じます。</p>
<p>【低周波音】</p> <p>(1) 予測結果が現地調査結果を上回っている場合があることや、予測・評価結果に不確実な要素があることから、高架橋、橋梁の詳細な設計に際しては、その時点での最新の知見に基づいた検討を行い、低周波音の影響の一層の低減に努めること。</p>	<p>【低周波音】</p> <p>(1) 今後実施する高架橋、橋梁の詳細設計では、その時点での最新の知見に基づき、桁、床版の剛性の検討を行い、高剛性のものを採用することにより、低周波音の影響の一層の低減に努めます。</p>

知 事 意 見	事 業 者 見 解
<p>【景 観】</p> <p>(1) 枚方宿地区は大阪府景観計画の重点地区として指定されており、周辺の歴史的な街並みの雰囲気を残すための様々な取組が行われている。そのため、枚方宿周辺の高架構造物等の詳細な設計に際しては、周辺の景観に与える影響をフォトモンタージュ法などの視覚的な方法で把握した上で、周辺の歴史的な街並みと調和したデザインとするよう配慮すること。</p> <p>(2) 駅舎の設計に際しては、駅舎周辺の整備を行う寝屋川市及び枚方市とも連携して、画一的なものではなく、長く住民に親しまれ、地域の街並みに調和し、駅周辺が地域の玄関口としてふさわしいものになるよう配慮すること。</p>	<p>【景 観】</p> <p>(1) 枚方宿周辺の高架構造物等の詳細設計では、枚方宿地区が大阪府景観計画の重点地区として指定され、周辺の歴史的な街並みの雰囲気を残すための様々な取組が行われていることを踏まえ、周辺の景観に与える影響をフォトモンタージュ法などの視覚的な方法で把握した上で、周辺の歴史的な街並みと調和したデザインとするよう配慮します。</p> <p>(2) 駅舎の設計に際しては、駅舎、駅前広場が一体となった景観が創出されるよう、駅舎周辺の整備を行う寝屋川市及び枚方市とも連携して、画一的なものではなく、長く住民に親しまれ、地域の街並みに調和し、駅周辺が地域の玄関口としてふさわしいものになるよう配慮します。</p>