

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ます。

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カ所の踏切があり、そのうち20カ所が、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」となっています。

このような踏切を一挙に除去することで、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ます。

事業の概要

事業実施区間	京阪本線寝屋川市幸町～枚方市岡南町（延長約5.5km）
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
事業方式	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）
除却される踏切（21カ所）	寝屋川6号踏切、田井踏切、北田井踏切、香里園学校道踏切、香里園上手踏切、木屋道踏切、赤井堤防踏切、一本松踏切、天神前踏切、香里6号踏切、光善寺下手踏切、光善寺踏切、光善寺上手踏切、光善寺4号踏切、走谷踏切、蝶矢踏切、三和踏切、伊加賀踏切、枚方公園踏切、段田踏切、蔵谷踏切
高架構造 ¹⁾	RCラーメン高架橋、PC桁橋、鋼桁橋
事業実施予定期間	都市計画決定（平成25年春）、事業採択（平成25年度）、工事着手（平成31年度）、完成（平成40年度）

（注）1. 高架の大部分は「RCラーメン高架橋」となるが、踏切21カ所、国道170号、旧国道170号、都市計画道路中振交野線、国道1号の計25カ所については、「PC桁橋」または「鋼桁橋」となります。

関連事業

	事業名等	事業内容	事業期間	事業主体
①	府道八尾枚方線道路改築事業	3,260m	H25～H40	大阪府
②	環境側道整備事業	6,160m	H25～H40	大阪府

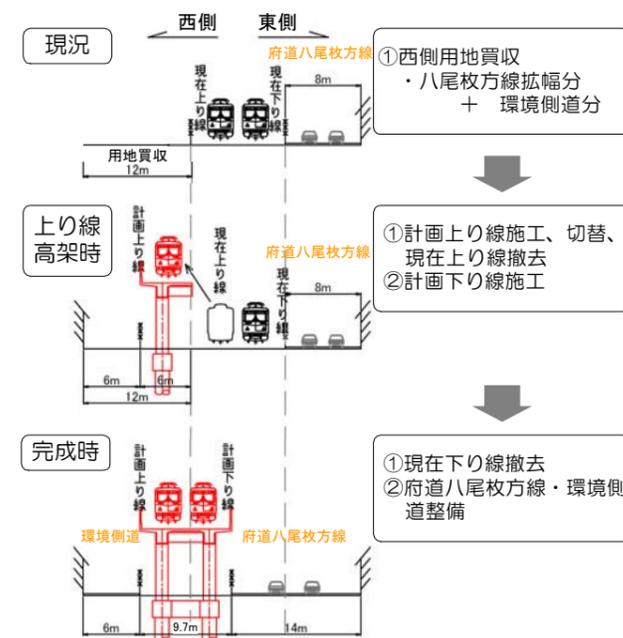
工事計画

平成31年度に工事着手し、平成40年度に完成し、高架での列車運行開始を予定しています。

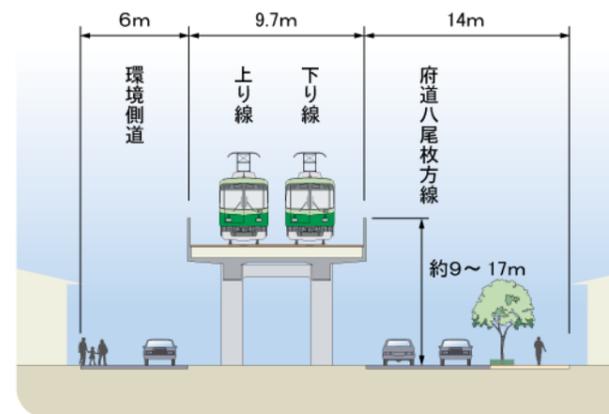
＜仮線高架方式＞



＜別線高架方式＞



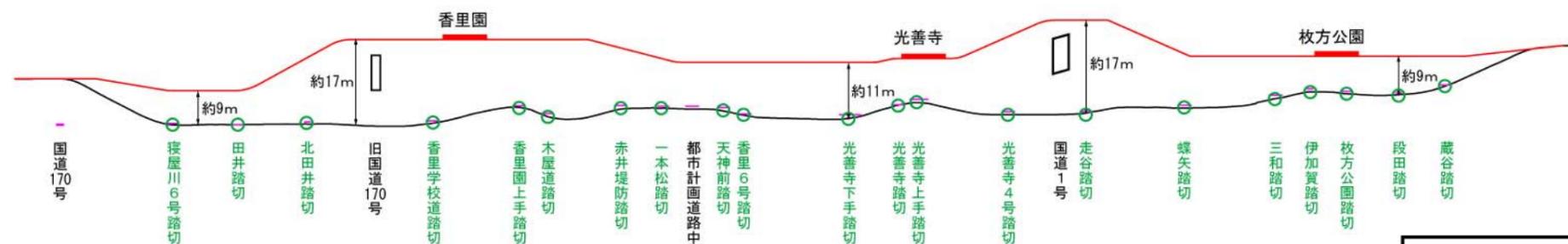
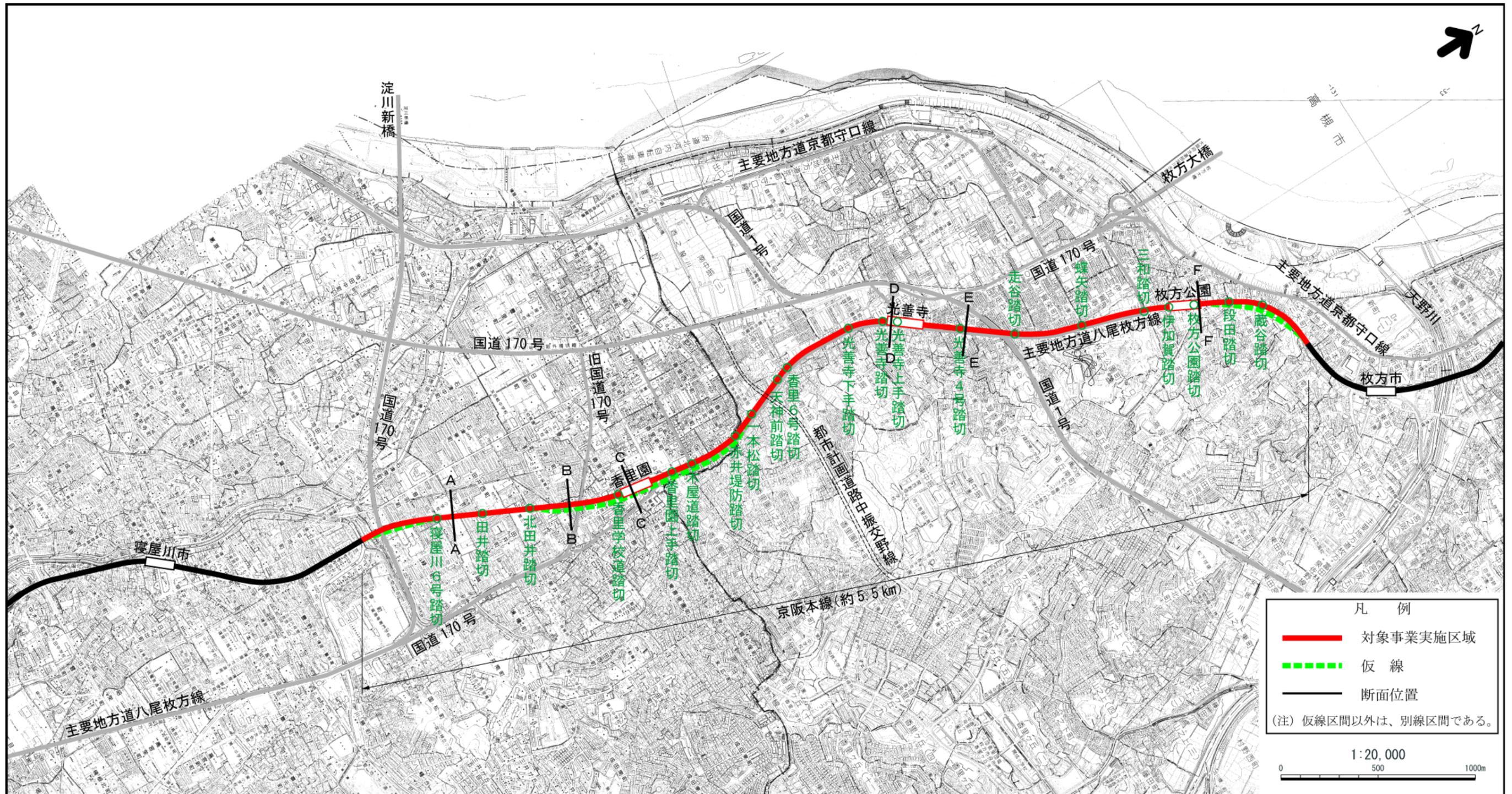
【標準断面イメージ図】



＜完成後の景観／国道1号付近＞



＜完成後の景観／南中振公園付近＞

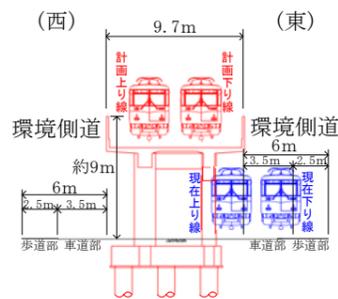


(注) 1. 仮線区間以外は、別線区間です。
 2. 高架の大部分は「RCラーメン高架橋」となりますが、踏切21ヵ所、国道170号、旧国道170号、都市計画道路中振交野線、国道1号の計25ヵ所については、「PC桁橋」または「鋼桁橋」となります。
 3. 図中の高架高さは、地上面から高欄先端までの高さを示しています。

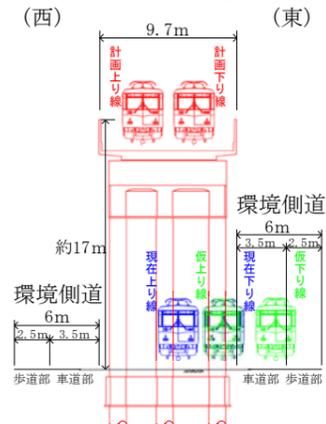
事業計画の概要

高架化の概要

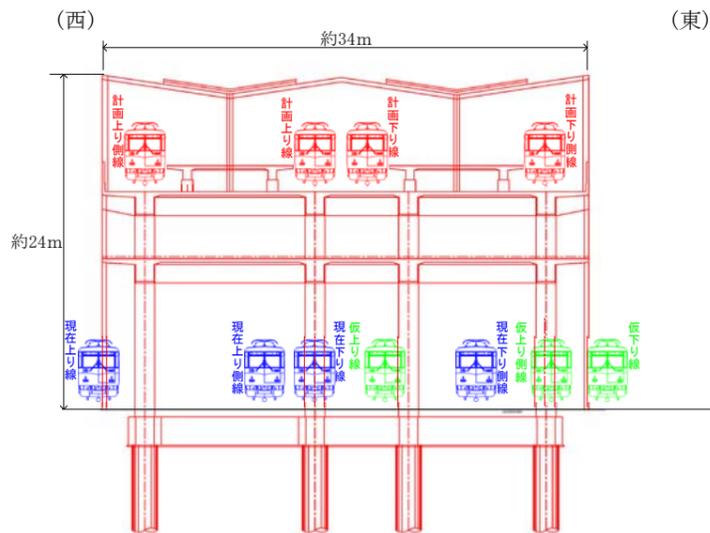
<断面A（寝屋川市駅～香里園駅）>
（別線高架方式）



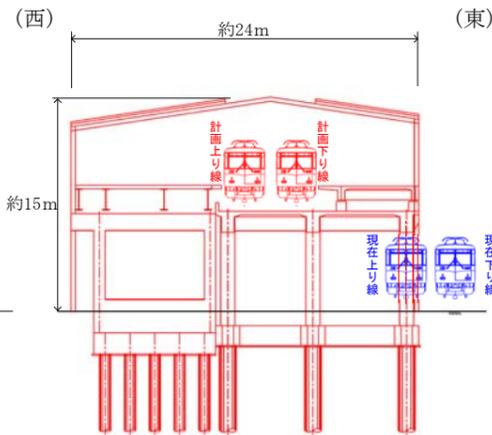
<断面B（寝屋川市駅～香里園駅(旧国道170号付近)）>
（仮線高架方式）



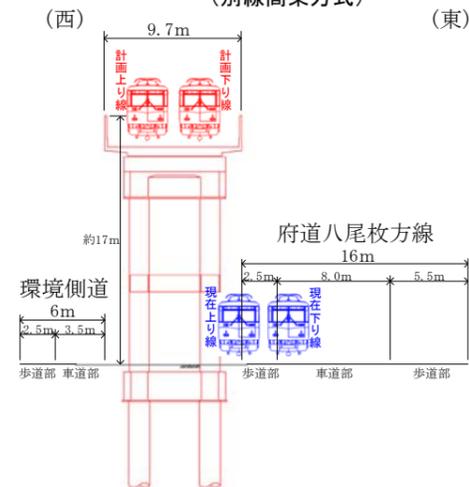
<断面C（香里園駅）>（仮線高架方式）



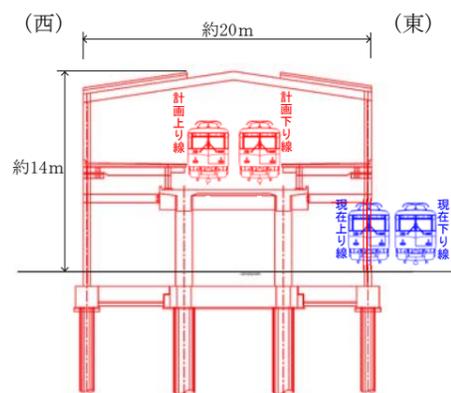
<断面D（光善寺駅）>（別線高架方式）



<断面E（光善寺駅～枚方公園駅(国道1号付近)）>
（別線高架方式）



<断面F（枚方公園駅）>（別線高架方式）



環境影響要因及び環境影響評価項目の選定

環境影響評価の項目（調査、予測及び評価を行う項目）は、大気質から地球環境までの12項目です。

この内、施設の存在に関わる項目が日照障害等3項目、施設の供用に関わる項目が騒音等4項目、工事の実施に関わる項目が大気質等8項目です。

なお、現地調査は、騒音・振動・低周波音・電波障害の4項目について実施しました。

【環境影響要因の内容】

施設の存在	高架構造物等の存在
施設の供用	列車の走行(将来線)、駅施設の供用
工事の実施	建設機械の稼働、工事関連車両の走行、列車の走行(仮線)、土地の改変

【環境影響評価の項目】

環境項目	大気質	騒音	振動	低周波音	土壌汚染	日照障害	電波障害	人との活動の場	人と自然との触れ	景観	文化財	廃棄物、発生土	地球環境
環境影響要因													
施設の存在						○	○			○			
施設の供用		○	○	○									○
工事の実施	○	○	○		○			○			○	○	○

(注) は、現地調査を実施した項目を表します。

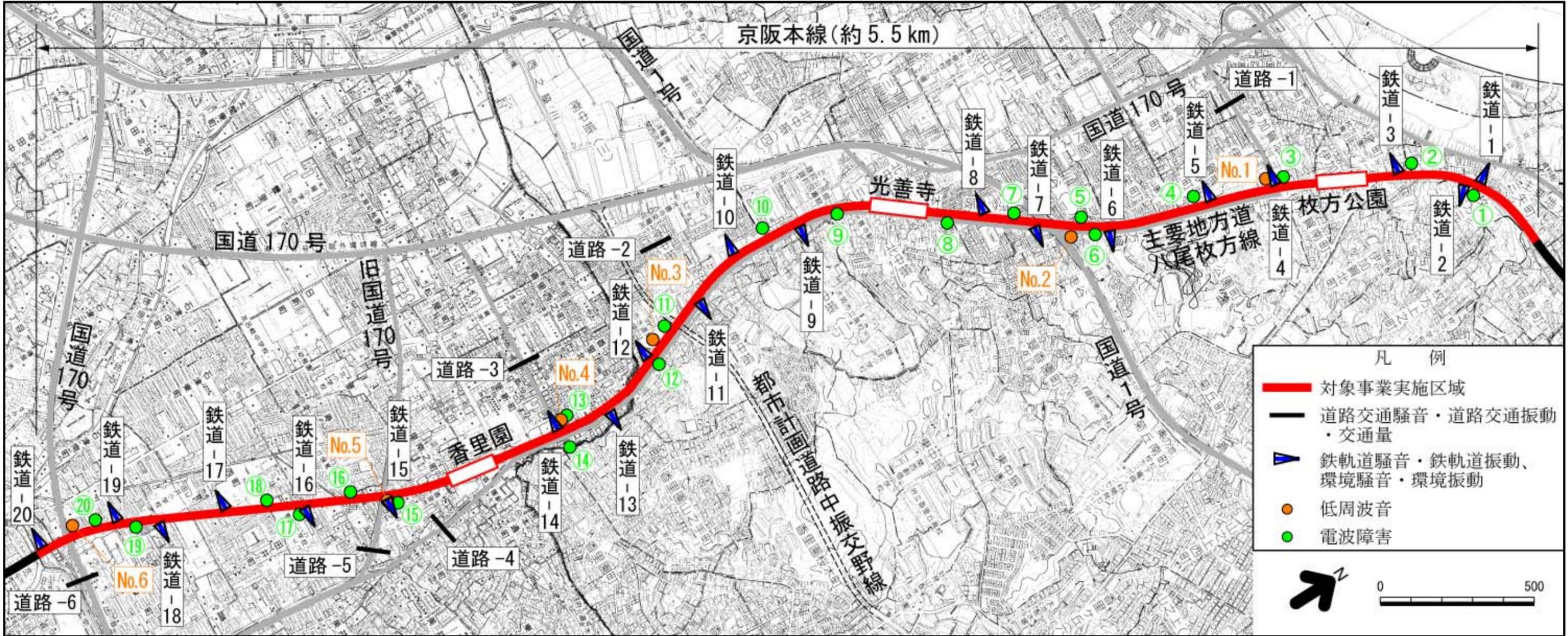


<完成後の景観／旧国道170号付近>

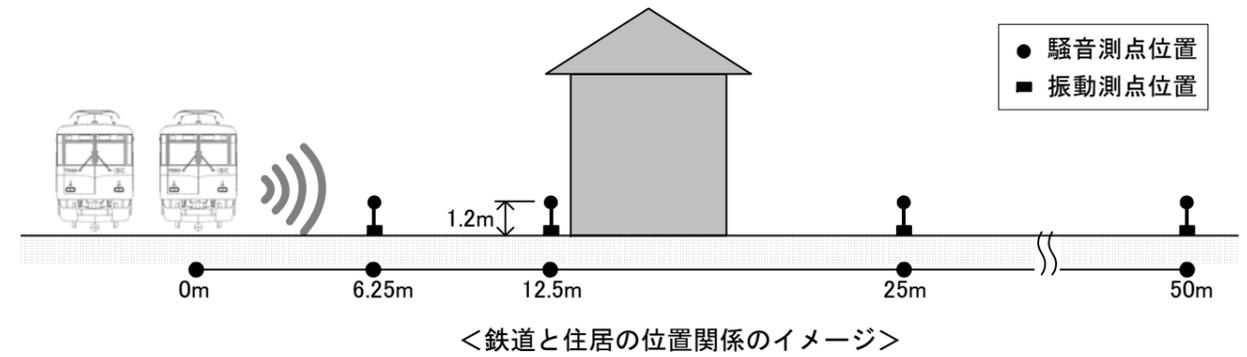


<完成後の景観／田井西公園付近>

<現地調査の概要>



現地調査項目		調査地点	調査時期・頻度
騒音	道路交通騒音	6地点 地上1.2m	平日1回(24時間)
	交通量	6地点	平日1回(24時間)
	鉄軌道騒音	20測線 4地点/測線 地上1.2m	平日・休日各1回 (1地点:24時間) (3地点:3時間)
	環境騒音	20地点 地上1.2m	平日1回(24時間)
振動	道路交通振動	6地点	平日1回(24時間)
	鉄軌道振動	20測線 4地点/測線	平日1回 (1地点:24時間) (3地点:3時間)
	環境振動	20地点	平日1回(24時間)
低周波音	低周波音	6地点 地上1.2m	平日1回(24時間)
電波障害	テレビジョン電波受信状況	20地点 地上10m	1回



<用語の解説>

○環境騒音・環境振動（該当ページ5 / 10、6 / 10）
鉄軌道騒音・振動等の特定の騒音・振動を除外した、その地点固有の騒音・振動を表しています。

○低周波音（該当ページ7 / 10）
低周波音とは、およそ 100Hz 以下の音のことをいいます。G特性とは人体感覚に合わせた周波数補正特性のことをいい、平坦特性とは補正を行っていない特性のことをいいます。

調査、予測及び評価の結果

1. 大気質

《工事の実施》

(1) 建設機械の稼動に伴う大気質

建設機械の稼動に伴う大気質濃度の予測・評価結果は表1に示すとおりであり、全ての項目で環境保全目標値を満足します。

表1(1) 建設機械の稼動に伴う大気質濃度の予測・評価結果（長期的評価）

項目	単位	環境濃度	工事中の予測結果		環境保全目標値 (年間98%値等と対比)	評価
			年平均濃度	年間98%値等		
二酸化窒素	ppm	0.020	0.020	0.040	1時間値の1日平均値が0.04ppmから0.06ppmまでのゾーン内又はそれ以下であること。	○
浮遊粒子状物質	mg/m ³	0.024~0.026	0.024~0.026	0.059~0.064	1時間値の1日平均値が0.10mg/m ³ 以下であること。	○
二酸化硫黄	ppm	0.004~0.005	0.004~0.005	0.009~0.011	1時間値の1日平均値が0.04ppm以下であること。	○

表1(2) 建設機械の稼動に伴う大気質濃度の予測・評価結果（短期的評価）

項目	単位	環境濃度	工事中の予測結果		環境保全目標値 (1時間濃度と対比)	評価
			1時間濃度	1時間濃度		
二酸化窒素	ppm	0.072~0.073	0.091~0.099	0.1~0.2ppm以下であること。	○	
浮遊粒子状物質	mg/m ³	0.092~0.107	0.106~0.111	1時間値が0.20mg/m ³ 以下であること。	○	
二酸化硫黄	ppm	0.013~0.015	0.013~0.016	1時間値が0.1ppm以下であること。	○	

(2) 工事関連車両の走行に伴う大気質

工事関連車両の走行に伴う大気質濃度の予測・評価結果は表2に示すとおりであり、全ての項目で環境保全目標値を満足します。

表2 工事関連車両の走行に伴う大気質濃度の予測・評価結果

項目	単位	環境濃度	工事中の予測結果		環境保全目標値 (年間98%値等と対比)	評価
			年平均濃度	年間98%値等		
二酸化窒素	ppm	0.020	0.020~0.023	0.040~0.043	1時間値の1日平均値が0.04ppmから0.06ppmまでのゾーン内又はそれ以下であること。	○
浮遊粒子状物質	mg/m ³	0.024~0.026	0.024~0.027	0.059~0.065	1時間値の1日平均値が0.10mg/m ³ 以下であること。	○
二酸化硫黄	ppm	0.004~0.005	0.004~0.005	0.009~0.011	1時間値の1日平均値が0.04ppm以下であること。	○

2. 騒音

《現地調査》

(1) 道路交通騒音

道路交通騒音（等価騒音レベル（L_{Aeq}））の現地調査結果は、昼間が55~70デシベル、夜間が50~65デシベルとなっています（表4参照）。

(2) 環境騒音

環境騒音（等価騒音レベル（L_{Aeq}））の現地調査結果は、昼間が51~70デシベル、夜間が43~66デシベルとなっています。

(3) 鉄軌道騒音

鉄軌道騒音（等価騒音レベル（L_{Aeq}））の現地調査結果は、近接側軌道中心から12.5m地点で、平日昼間が61~74デシベル、夜間が56~70デシベル、休日昼間が60~74デシベル、夜間が55~69デシベルとなっています（表3参照）。

《施設の供用》

(1) 列車の走行（将来線）に伴う騒音

鉄軌道騒音の等価騒音レベル（L_{Aeq}）の予測・評価結果は表3に示すとおりであり、現況と変化がない1地点を除いて全ての地点で環境保全目標値を満足します。

表3 鉄軌道騒音の現地調査結果及び予測・評価結果（将来線）

＜予測地点：現在線の近接側軌道中心から12.5m地点の地上1.2m高さ＞（単位：デシベル）

予測地点	等価騒音レベル						環境保全 目標値	評価
	①現況 ²⁾		②将来線 ²⁾		②-①			
	昼間 ¹⁾	夜間 ¹⁾	昼間 ¹⁾	夜間 ¹⁾	昼間 ¹⁾	夜間 ¹⁾		
鉄道-1	61	56	58	54	-3	-2	騒音レベル の状況を改 良前より改 善すること	○
鉄道-2	69	65	57	53	-12	-12		○
鉄道-3	63	59	55	51	-8	-8		○
鉄道-4	68	64	58	53	-10	-11		○
鉄道-5	67	64	58	54	-9	-10		○
鉄道-6	69	64	57	53	-12	-11		○
鉄道-7	70	66	57	53	-13	-13		○
鉄道-8	74	70	57	52	-17	-18		○
鉄道-9	68	63	57	53	-11	-10		○
鉄道-10	66	61	58	53	-8	-8		○
鉄道-11	69	64	59	55	-10	-9		○
鉄道-12	68	64	58	54	-10	-10		○
鉄道-13	68	64	55	51	-13	-13		○
鉄道-14	67	63	55	51	-12	-12		○
鉄道-15	64	59	54	50	-10	-9		○
鉄道-16	69	65	57	53	-12	-12		○
鉄道-17	67	63	60	56	-7	-7		○
鉄道-18	68	64	61	57	-7	-7		○
鉄道-19	70	67	62	57	-8	-10		○
鉄道-20	70	66	70	66	0	0		△ ³⁾

(注) 1. 時間区分は、昼間が7~22時、夜間が22時~翌日7時です。
2. 「①現況」は平日の現地調査結果、「②将来線」は将来線時の予測結果です。
3. 軌道位置及び軌道構造が現在と変わらないため、騒音は現況と変わらないものと予測しています。

騒音の目安

騒音レベル (デシベル)	目安
40	市内の深夜
50	図書館
60	普通の会話
70	騒々しい事務所
80	バス車内
90	騒々しい工場

振動の目安

振動レベル (デシベル)	目安
50	人体に感じない程度
60	静止している人が感じる程度
70	大勢の人が感じる程度のもので、戸、障子がわずかに動く

府下における低周波音の状況

音圧レベル (デシベル)	目安
63~79	住居地域
67~83	工業系地域
69~82	商業系地域
71~94	道路沿道
80~91	高架道路沿道

調査、予測及び評価の結果

＜工事の実施＞

(1) 建設機械の稼働に伴う騒音

建設作業騒音は、万能塀等を工事敷地境界に地盤面から3m高さで設置した場合、工事敷地境界での騒音レベルの90%レンジ上端値(L_{A5})は85デシベル以下と予測され、環境保全目標値(85デシベル)を満足します。

(2) 工事関連車両の走行に伴う騒音

工事関連車両の走行に伴う等価騒音レベルの予測・評価結果は表4に示すとおりであり、全ての予測断面で環境保全目標値を満足します。また、等価騒音レベルの増加量は全ての断面で1デシベル以下と予測され、現況の騒音を著しく悪化させるものではありません。

表4 工事関連車両の走行に伴う等価騒音レベル(昼間¹⁾)の予測・評価結果

(単位：デシベル)

予測断面	等価騒音レベル					環境保全目標値	評価
	現況 ²⁾	掘削・線路撤去時		コンクリート打設時			
		工事中	増加量	工事中	増加量		
道路-1	66	66	0.3	66	0.4	70以下	○
道路-2	57	58	1.0	58	1.4	65以下	○
道路-3	65	65	0.2	65	0.2	70以下	○
道路-4	66	66	0.1未満	66	0.1未満		○
道路-5	55	55	0.1	55	0.1		○
道路-6	70	70	0.1未満	70	0.1未満		○

(注) 1. 昼間とは、6～22時です。
2. 現況は、等価騒音レベルの現地調査結果です。

(3) 列車の走行(仮線)に伴う騒音

鉄軌道騒音の等価騒音レベル(L_{Aeq})の予測・評価結果は表5に示すとおりであり、3m高さの万能塀等を設置した場合、現況と変化がない1地点を除いて全ての地点で環境保全目標値を満足します。

表5 鉄軌道騒音の現地調査結果及び予測・評価結果(仮線) <3m高さの万能塀等を設置した場合>

<予測地点：現在線の近接側軌道中心から12.5m地点の地上1.2m高さ>

(単位：デシベル)

予測地点	等価騒音レベル						環境保全目標値	評価
	①現況 ²⁾		②仮線 ²⁾		②-①			
	昼間 ¹⁾	夜間 ¹⁾	昼間 ¹⁾	夜間 ¹⁾	昼間 ¹⁾	夜間 ¹⁾		
鉄道-1	61	56	60	56	-1	0	騒音レベルの状況を改良前より改善すること	△ ³⁾
鉄道-2	69	65	58	55	-11	-10		○
鉄道-3	63	59	51	47	-12	-12		○
鉄道-12	68	64	56	52	-12	-12		○
鉄道-13	68	64	58	53	-10	-11		○
鉄道-14	67	63	56	51	-11	-12		○
鉄道-15	64	59	54	49	-10	-10		○
鉄道-16	69	65	57	54	-12	-11		○
鉄道-18	68	64	56	52	-12	-12		○
鉄道-19	70	67	59	55	-11	-12		○
鉄道-20	70	66	59	55	-11	-11	○	

(注) 1. 時間区分は、昼間が7～22時、夜間が22時～翌日7時です。
2. 「①現況」は平日の現地調査結果、「②仮線」は仮線時の予測結果です。
3. 軌道構造が現在と変わらない箇所であり、騒音は現況とほとんど変わらない予測となります。

3. 振動

＜現地調査＞

(1) 道路交通振動

道路交通振動(振動レベルの80%レンジ上端値(L₁₀))の現地調査結果は、昼間が32～42デシベル、夜間が25～38デシベルとなっています(表7参照)。

(2) 環境振動

環境振動(振動レベルの80%レンジ上端値(L₁₀))の現地調査結果は、昼間が27～43デシベル、夜間が25～39デシベルとなっています。

(3) 鉄軌道振動

鉄軌道振動(上位半数のピーク振動レベル(L_{max})の平均値)の現地調査結果は、近接側軌道中心から12.5m地点で、50～61デシベルとなっています(表6参照)。

＜施設の供用＞

(1) 列車の走行(将来線)に伴う振動

鉄軌道振動の振動レベルピーク値(L_{max})の予測・評価結果は表6に示すとおりであり、全ての地点で環境保全目標値を満足します。

表6 鉄軌道振動の現地調査結果及び予測・評価結果(将来線)

<予測地点：現在線の近接側軌道中心から12.5m地点>

(単位：デシベル)

予測地点	振動レベルのピーク値		環境保全目標値 ²⁾	評価
	現況 ¹⁾	将来線 ¹⁾		
鉄道-1	50	51	60以下 ²⁾	○
鉄道-2	54	42		○
鉄道-3	50	42		○
鉄道-4	54	42		○
鉄道-5	54	43		○
鉄道-6	61	43		○
鉄道-7	56	43		○
鉄道-8	57	43		○
鉄道-9	55	42		○
鉄道-10	56	43		○
鉄道-11	54	43		○
鉄道-12	60	43		○
鉄道-13	53	42		○
鉄道-14	56	42		○
鉄道-15	53	42		○
鉄道-16	58	43		○
鉄道-17	57	43		○
鉄道-18	58	43		○
鉄道-19	57	43		○
鉄道-20	56	56		○

(注) 1. 「現況」は現地調査結果、「将来線」は将来線時の予測結果です。
2. 鉄軌道振動については、環境基準、規制基準等の基準が定められていないことから、振動規制法を参考にして、道路交通振動の限度のうち最も厳しい基準(60デシベル)を環境保全目標値として設定しました(列車の走行(仮線)に伴う振動も同様)。

調査、予測及び評価の結果

＜工事の実施＞

(1) 建設機械の稼働に伴う振動

建設作業振動は、振動レベルの80%レンジ上端値（ L_{10} ）で75デシベル以下と予測され、環境保全目標値（75デシベル）を満足します。

(2) 工事関連車両の走行に伴う振動

工事関連車両の走行に伴う振動レベルの80%レンジ上端値の予測・評価結果は表7に示すとおりであり、全ての予測断面で環境保全目標値を満足します。また、振動レベルの80%レンジ上端値の増加量は全ての断面で1デシベル以下と予測され、現況の振動を著しく悪化させるものではありません。

表7 工事関連車両の走行に伴う振動レベル（昼間¹⁾）の予測・評価結果

（単位：デシベル）

予測断面	振動レベルの80%レンジ上端値					環境保全目標値	評価
	現況 ²⁾	掘削・線路撤去時		コンクリート打設時			
		工事中	増加量	工事中	増加量		
道路-1	35	35	0.3	35	0.4	65	○
道路-2	32	33	1.1	33	1.4	65	○
道路-3	42	42	0.2	42	0.2	70	○
道路-4	35	35	0.1未満	35	0.1未満	65	○
道路-5	32	32	0.1未満	32	0.1	65	○
道路-6	42	42	0.1未満	42	0.1未満	70	○

(注) 1. 昼間とは、6～21時です。

2. 現況は、振動レベルの80%レンジ上端値の現地調査結果です。

(3) 列車の走行（仮線）に伴う振動

鉄軌道振動の振動レベルピーク値（ L_{max} ）の予測・評価結果は表8に示すとおりであり、鉄道-13地点以外の地点は環境保全目標値を満足します。鉄道-13地点については、環境保全目標値に対して1デシベル上回ると予測されるため、路盤の強化やバラストマットの設置等を行うことにより、鉄軌道振動を低減させることで、鉄道-13地点についても、環境保全目標値を満足させます。

表8 鉄軌道振動の現地調査結果及び予測・評価結果（仮線）

＜予測地点：現在線の近接側軌道中心から12.5m地点＞

（単位：デシベル）

予測地点	振動レベルのピーク値		環境保全目標値	評価
	現況 ¹⁾	仮線 ¹⁾		
鉄道-1	50	49	60以下	○
鉄道-2	54	60		○
鉄道-3	50	50		○
鉄道-12	60	59		○
鉄道-13	53	61		x→○ ²⁾
鉄道-14	56	50		○
鉄道-15	53	60		○
鉄道-16	58	57		○
鉄道-18	58	55		○
鉄道-19	57	54		○
鉄道-20	56	56		○

(注) 1. 「現況」は現地調査結果、「仮線」は仮線時の予測結果です。

2. 路盤の強化やバラストマットの設置等を行うことにより、鉄軌道振動を低減させます。

4. 低周波音

＜現地調査＞

1～80Hzにおける平坦特性50%時間率音圧レベルの最大値は68～88デシベルとなっており、いずれの地点の低周波音も一般環境中に存在するレベルの範囲（概ね90デシベル以下）です。

1～20HzにおけるG特性5%時間率音圧レベルの最大値は76～89デシベルとなっています。ISO-7196では低周波音について、1～20Hzの周波数範囲におけるG特性音圧レベルが100デシベルを越えると知覚できるとされていますが、いずれの地点の測定値もこれを下回っています。

列車通過時の低周波音のG特性音圧レベルのピーク値は、76～84デシベルとなっています。

＜施設の供用＞

(1) 列車の走行（将来線）に伴う低周波音

列車の走行に伴う低周波音の予測・評価結果は表9に示すとおりであり、全ての地点で環境保全目標を満足します。なお、低周波音の予測は、現地調査地点のうち、相対的に支間距離が長い3地点を予測地点としました。

表9 列車の走行に伴う低周波音の現地調査結果及び予測・評価結果

予測地点	構造	低周波音圧レベル（デシベル）					
		現況 ¹⁾				将来線 ¹⁾	
		平坦特性 L_{50} 最大値	1-20Hz L_5 最大値	列車通過時の最大値		列車通過時の最大値	
				平坦特性	1-20Hz L_{Gmax}	平坦特性	1-20Hz L_{Gmax}
No.2	橋梁	82	89	95	84	93	88
No.3	高架橋	68	77	82	79	86	87
No.5	高架橋	73	77	94	81	86	87
環境保全目標		—	—	—	—	90以下	100以下
						または現況の列車通過時の低周波音圧レベル	
評価		—	—	—	—	○	○

(注) 1. 「現況」は現地調査結果、「将来線」は将来線時の予測結果です。

5. 土壌汚染

＜工事の実施＞

(1) 土地の改変

土地の改変区域の土地の履歴、現在の土地利用状況等の調査結果では、土壌汚染の可能性が予測されました。工事により地盤の掘削や現在の軌道敷の土地を改変する際は、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に基づき調査し、土壌汚染が確認された場合は法律及び条例に基づき適切に処理する計画であることから土壌汚染による影響はないものと評価します。

6. 日照障害

＜施設の存在＞

本事業では、鉄道の高架化と併せて環境側道を幅員6mで整備することから、国道1号交差部等、高架構造物が特に高い一部区間を除き、4時間又は5時間の等時間日陰線位置は道路敷地内となります。駅舎部については、駅前広場が計画される予定であり、同等時間日陰線位置はその敷地内に概ね収まるものと考えられます。なお、環境保全目標値を上回ると予測された国道1号交差部付近、旧国道170号交差部付近については、「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」（昭和51年2月23日、建設省計用発第4号）に基づき、適切に対応します。

調査、予測及び評価の結果

7. 電波障害

《現地調査》

大阪局から送信されるテレビジョン放送局（7局）は、高層マンションが多く立地する香里園付近で一部チャンネルに受信障害がみられますが、大部分の地点では受信品質は概ね良好でした。

京都局から送信されるテレビジョン放送局（2局）は、香里園付近で受信障害がみられますが、枚方市は、概ね受信品質は良好でした。

枚方局から中継されるテレビジョン放送局（1局）は、寝屋川市域では多くの地点で受信障害がみられました。

《施設の存在》

高架構造物の存在による電波障害の予測結果では、一部地域でテレビジョン電波の受信障害の発生が予測されます。そのため、CATVへの接続など、適切な環境保全措置により、視聴の確保に努めます。

8. 人と自然との触れ合いの活動の場

《工事の実施》

(1) 土地の改変

走谷公園、南中振公園、香里北さざんか公園については、快適性に変化が生じると予測され、田井西公園は利用性、快適性に変化が生じると予測されます。しかし、今後、全ての公園において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、公園管理者と協議し対策を講じることから、利用者への影響が低減されるよう配慮されているものと評価します。

9. 景観

《施設の存在》

対象事業実施区域の周辺地域では、高架構造物等の出現により景観が変化しますが、景観資源の眺望等に影響を及ぼす程度ではないものと予測します。高架構造や駅舎の外観・意匠・色彩については、大阪府景観計画等の基準を遵守し、周辺環境と調和した景観形成を図ります。

また、対象事業実施区域周辺では、淀川の四季、万年寺山の緑陰が枚方八景に、淀川河川公園が新寝屋川八景にそれぞれ指定され、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、地域景観との調和などに配慮しながら景観向上に努めます。

10. 文化財

《工事の実施》

(1) 土地の改変

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を行い、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ます。

また、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の関係機関と協議を行い記録保存等の処置を講じることから、文化財保護法に基づき埋蔵文化財包蔵地における埋蔵文化財の保護に努めることができると評価します。

11. 廃棄物、発生土

《工事の実施》

(1) 土地の改変

発生量及び処分量の削減と資源循環の推進に向けて十分配慮することにより、「大阪 21 世紀の新環境総合計画」（平成 23 年 3 月、大阪府）における目標の達成に支障を及ぼすものではないことから、環境保全目標を達成するものと評価します。

12. 地球環境

《施設の供用》

(1) 駅施設の供用に伴う地球環境

駅施設の供用における主な二酸化炭素排出源は、エレベーター、エスカレーターの電力消費によるものであり、エレベーター及びエスカレーターの電力消費に伴う二酸化炭素排出量は、約 100 t-CO₂/年と予測されます。施設の供用に伴う地球環境への影響は、適切な環境保全措置を行うことにより、環境基本計画、大阪府環境総合計画等、国又は大阪府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すものではないものと評価します。

《工事の実施》

(1) 建設機械の稼動に伴う地球環境

建設機械の稼動に伴う二酸化炭素排出量は約 8,100 t-CO₂と予測され、2008 年度の大阪府内の二酸化炭素排出量 51,940,000 t-CO₂と比較すると、0.02%となっています。建設機械の稼動に伴う地球環境への影響は、適切な環境保全措置を行うことにより、環境基本計画、大阪府環境総合計画等、国又は大阪府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すものではないものと評価します。

(2) 工事関連車両の走行に伴う地球環境

工事関連車両の走行に伴う二酸化炭素排出量は、約 15,220 t-CO₂と予測され、2008 年度の大阪府内の二酸化炭素排出量 51,940,000 t-CO₂と比較すると、0.03%となっています。工事関連車両の走行に伴う地球環境への影響は、適切な環境保全措置を行うことにより、環境基本計画、大阪府環境総合計画等、国又は大阪府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すものではないものと評価します。



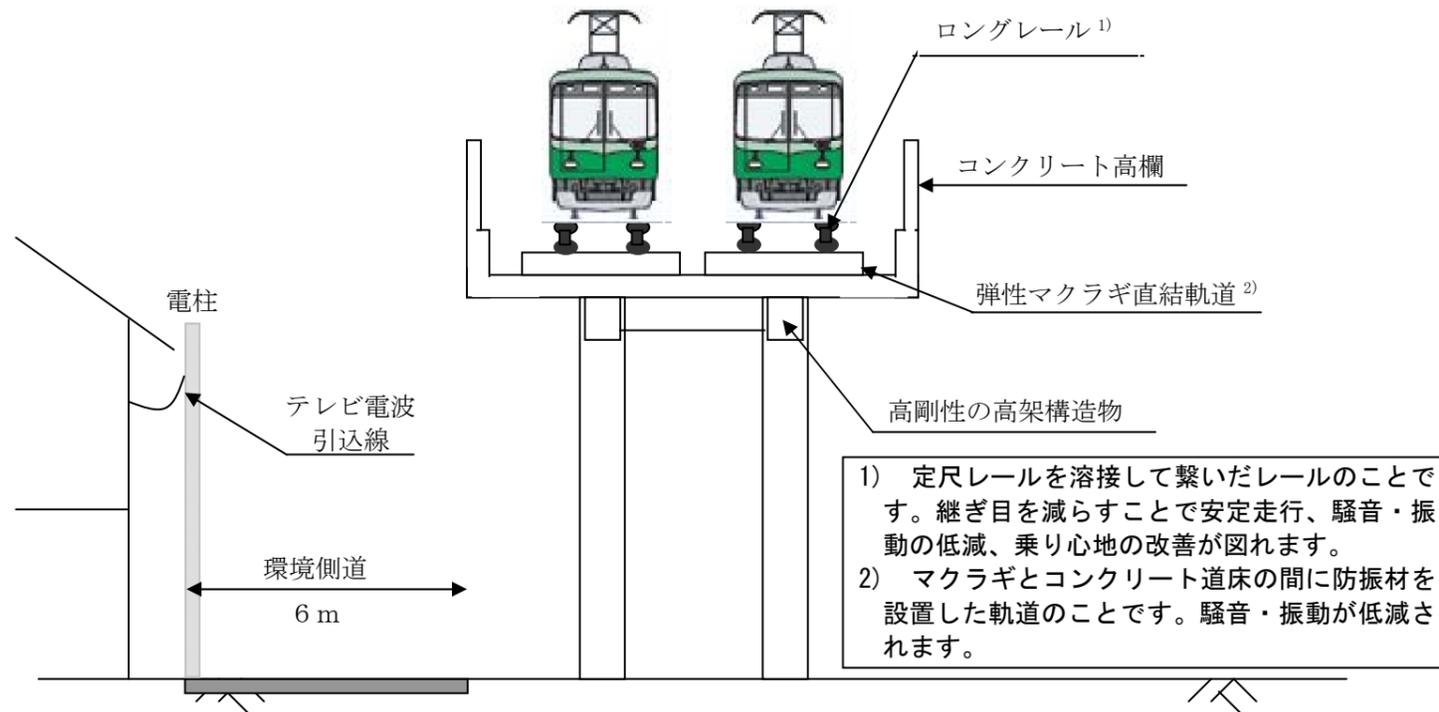
＜完成後の景観／香里園駅付近＞



＜完成後の景観／枚方公園駅付近＞

主な環境保全措置の内容

施設の存在・供用



<鉄道に係る環境保全措置>

- ・ 騒音・振動が低減されるロングレール、弾性マクラギ直結軌道や防音効果のあるコンクリート高欄を採用する等の対策を講じます。
- ・ 日照障害や電波障害に対しては、補償やCATVへの接続など必要な措置を講じます。
- ・ 高架床版に排水溝を設け、橋脚部に排水パイプを設置し地盤に浸透させることや貯水槽を設置する等の雨水排水への対応を図ります。

<駅施設に係る環境保全措置>

- ・ リサイクル可能な廃棄物については、100%のリサイクルに努めます。
- ・ 省エネルギー型の機器等を採用し、エネルギーの効率的な利用に努めます。
- ・ 照明は、光源、点灯装置、器具本体それぞれの効率を高めた高効率照明器具で、長寿命のものを選定します。
- ・ エレベータ・エスカレーターは、インバータ制御方式を採用するなど省エネルギー化に努めます。
- ・ 水資源の有効活用を念頭に置き、鉄道施設内での再利用など、環境に配慮した新技術の採用を検討します。



透明タイプのゴミ箱



リサイクルされる使用済み車輪



再生トイレットペーパー

京阪電鉄の分別収集やリサイクル例

建設工事中

散水や工事用通路の舗装により粉じんの飛散防止

万能塀等の設置による騒音の低減



- ・ 排出ガス対策型・低騒音型・低振動型・低炭素型建設機械の指定を受けた機種については、それらの建設機械を使用します。
- ・ 「特定特殊自動車排出ガス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します。
- ・ 点検・整備を十分に行い、無理な負荷が生じないようにします。
- ・ 不要な空ふかしやアイドリングをしません。

- ・ 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します。
- ・ 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います。
- ・ 低騒音、低振動工法を採用します。
- ・ 適正な車種・規格を選定し、車両数を削減するよう努めます。また、工事の平準化により、ピーク時の車両数を削減します。
- ・ 工事関連車両の走行ルートを選定は、周辺道路の利用状況や住居の立地状況等に十分配慮して行います。
- ・ 工事中の雨水による濁水が周辺の用水路等に排出されないよう適切な排水処理対策を行います。
- ・ 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使用履歴等調査などを行い、必要な対応を行います。
- ・ 埋蔵文化財に関しては、大阪府教育委員会等の関係機関と協議し、適切に対応します。
- ・ 廃棄物、発生土の再使用、再生利用等のリサイクルに努めます。

<用語の解説>

○環境影響評価制度

環境影響評価制度は、事業者が、環境に影響を及ぼすおそれのある事業の実施にあたりあらかじめ環境影響評価を行うとともに、事業の実施以後に事後調査を行うことにより、環境の保全について適正な配慮がなされることを目的とする制度です。このため、住民の参加、知事や市町村長の関与等の手続や調査・予測・評価の方法などが大阪府の条例で定められています。

○二酸化窒素（NO₂）（該当ページ5/10）

空気中の窒素や燃料中に含まれている窒素分が燃焼過程で酸素と結合して一酸化窒素となり、これが大気中で酸化されてできる気体のことです。低濃度の二酸化窒素を長期間吸った場合は、せきやたんが出やすくなるなど呼吸器に影響を生じます。

○浮遊粒子状物質（SPM）（該当ページ5/10）

大気中を浮遊する粒子状物質のうち、粒径が10ミクロン以下のものをいい、代表的な大気汚染物質の一つです。

○二酸化硫黄（SO₂）（該当ページ5/10）

燃料中に含まれている硫黄分が燃焼過程で酸素と結合してできる気体のことです。二酸化硫黄は、呼吸器を刺激し、せき、ぜんそく、気管支炎などの障害を引き起こします。

○ppm（parts per millionの略）（該当ページ5/10）

百万分中の幾分であることを示す分率です。大気汚染の汚染物質の濃度を表示するのに使われており、1m³の大気中に1cm³の汚染物質が存在する場合の濃度を1ppmで示しています。

○環境基準

環境基本法に基づいて「環境基準は、大気の汚染、水質の汚濁、土壌の汚染及び騒音に係る環境上の条件について、それぞれ、人の健康を保護し、及び生活環境を保全する上で維持されることが望ましい基準」と定められています。

○長期的評価・短期的評価（該当ページ5/10）

測定結果が環境基準に適合したかどうかを判断する際に用いられる評価方法です。長期的評価は1年間の測定結果、短期的評価は1時間の測定結果と対比します。

○年間98%値等（該当ページ5/10）

大気質の長期的評価を行う際に使用される指標のことです。年間98%値とは、値の低い方から数えて98%目の日数の番号に該当する日平均値のことを表します。

○等価騒音レベル（L_{Aeq}）（該当ページ5/10、6/10）

一定の時間内に測定された騒音をエネルギー量として平均し、その平均値から音の大きさ（デシベル）を求めた値で、騒音の評価手法として国際的に用いられています。

○振動レベル（該当ページ6/10、7/10）

振動レベルとは、人体を対象とする振動の評価尺度として、振動加速度レベルを人の振動感覚（振動感覚補正特性）で補正した量をいい、単位はデシベルを用います。

○90%レンジ、80%レンジ（該当ページ6/10、7/10）

変動がはげしい騒音を測定してそのデータを処理する場合、ある時間ごとに瞬間値を読みとった十分な数の測定値を大小順に並べて累積度数曲線をひいたとき、その曲線の下端及び上端でそれぞれ5%を除いた変動幅を90%レンジといい、95%を切る点が90%レンジの上端値（L₅）、5%を切る点が90%レンジの下端値（L₉₅）です。工場及び建設作業の騒音の評価方法として、この上端値が用いられています。なお、振動の評価方法として、80%レンジの上端値（L₁₀）が用いられています。

大阪府環境影響評価条例に基づく環境影響評価手続きの流れの概要

