

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の現地調査結果について

環境影響評価項目の選定

東部大阪都市計画高速鉄道京阪本線（寝屋川市・枚方市）については、平成 21 年 10 月に環境影響評価方法書を作成し、環境影響評価の項目を定めました。

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、施設が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。

【環境影響要因の内容】

施設が存在	高架構造物等の存在
施設の供用	列車の走行(将来線)
工事の実施	建設機械の稼動、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】

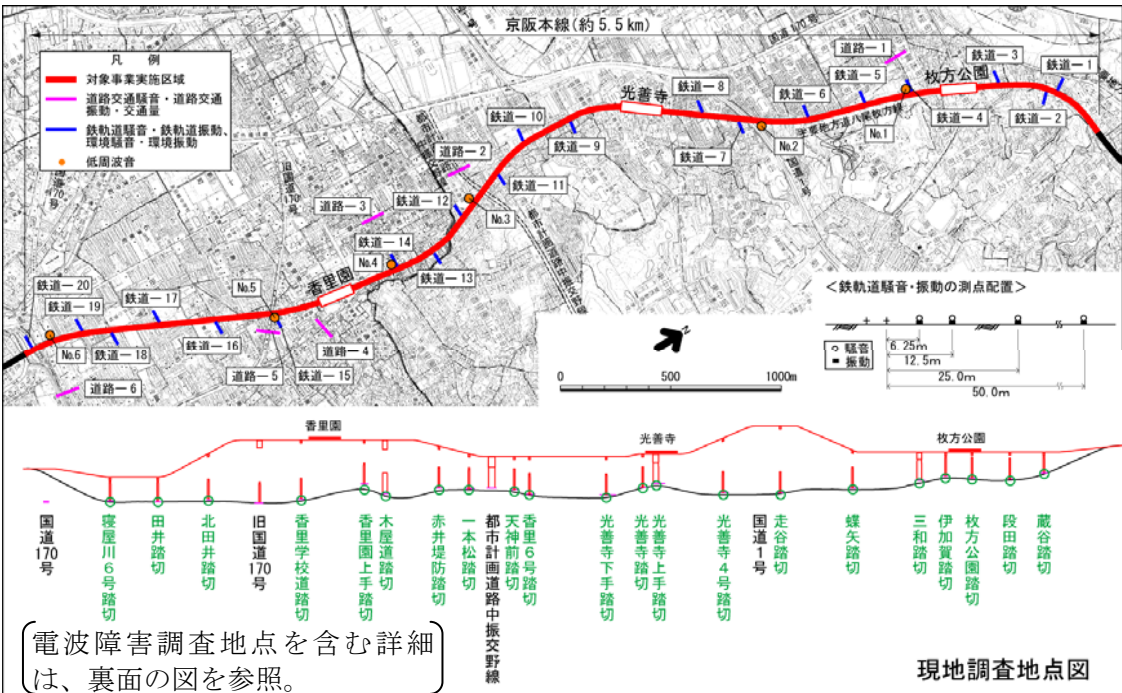
環境項目	大気質	騒音	振動	低周波音	土壌汚染	日照障害	電波障害	人と自然との触れ合いの活動の場	景観	文化財	廃棄物、発生土	地球環境
環境影響要因												
施設が存在						○	○		○			
施設の供用		○	○	○								○
工事の実施	○	○	○		○			○		○	○	○

（注）大気質については、対象事業実施区域の周辺に常時監視測定局（両市役所等）があり、継続的に調査されていることから、この資料より地域の現状を把握することが適切であるため、現地調査は行っていません。

今回、環境項目の内、沿線の環境を把握する必要があり現地調査を行った 4 項目（騒音・振動・低周波音・電波障害）の調査結果の概要を報告します。

騒音・振動・低周波音・電波障害については、現況の環境を把握するため、平成 22 年 10 月 7 日から 11 月 14 日まで現地調査を実施しました。現地調査の位置は、下図に示すとおりです。列車の走行に伴う騒音・振動及び環境騒音・振動の把握は 20 地点で、低周波音は 6 地点で調査しました。また、道路沿道 6 地点で道路交通騒音・振動を調査しました。さらに、沿線の 20 地点でテレビ電波の受信状況を調査しました。

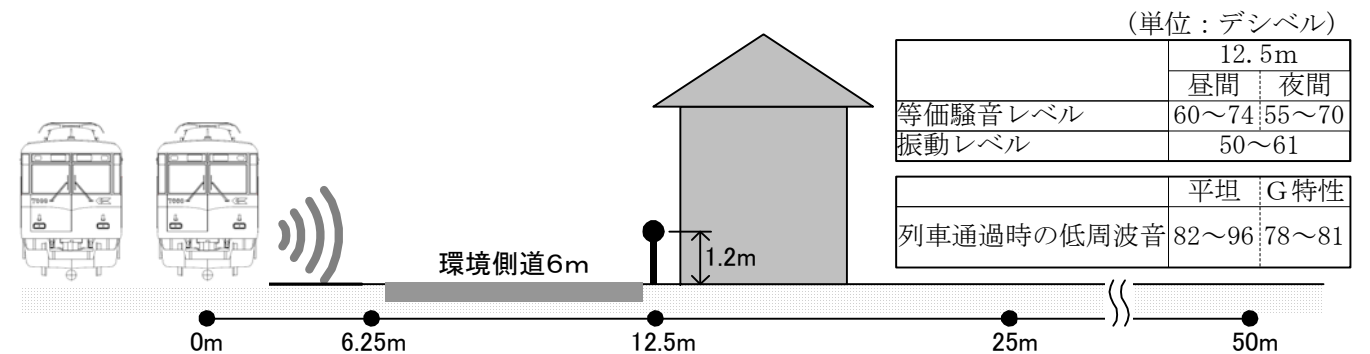
今後は本調査結果等を用いて予測・評価を行い、環境影響評価準備書案を作成し、平成 24 年春頃を目標に説明会を通じて報告する予定です。



騒音・振動・低周波音の現地調査結果

《列車の走行》

列車の走行に係る騒音・振動は、近接側軌道中心から 6.25m～50mの範囲で測定しました。在来鉄道騒音を評価¹⁾する地点は、近接側軌道中心から 12.5m離れた地上 1.2mの地点となっています。当該地点での等価騒音レベル²⁾は、昼間で 60～74 デシベル、夜間で 55～70 デシベルとなっています。振動レベルは、50～61 デシベルとなっています。また、低周波音³⁾は、平坦特性³⁾で 82～96 デシベル、G 特性³⁾で 78～81 デシベルとなっています。



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、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

《自動車の走行》

道路交通騒音は、幹線道路の昼間で 55～70 デシベル、夜間で 50～65 デシベル、その他道路の昼間で 57 デシベル、夜間で 51 デシベルとなっています。

道路交通振動は、幹線道路の昼間で 32～42 デシベル、夜間で 26～38 デシベル、その他道路の昼間で 32 デシベル、夜間で 25 デシベルとなっています。

	等価騒音レベル (デシベル)		振動レベル (デシベル)	
	昼間	夜間	昼間	夜間
幹線道路	55～70	50～65	32～42	26～38
その他道路	57	51	32	25

（注）振動レベルは、振動レベルの 80%レンジ上端値である。

《地域環境》

環境騒音⁴⁾は、昼間で 51～70 デシベル、夜間で 43～66 デシベルとなっています。環境振動⁴⁾は、昼間で 27～43 デシベル、夜間で 25～39 デシベルとなっています。

	昼間	夜間
環境騒音(デシベル)	51～70	43～66
環境振動(デシベル)	27～43	25～39

（注）環境騒音は、等価騒音レベルである。
環境振動は、振動レベルの 80%レンジ上端値である。

《電波障害》

画質評価で障害が認められた地点は、大阪局で 2 地点、京都局と枚方中継局でそれぞれ 9 地点となっている。

- （注） 1. 「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について」（平成 7 年 12 月 20 日 環大一 174 号 環境庁大気保全局長）で示されている地点です。
2. 等価騒音レベルとは、ある時間範囲について、変動する騒音レベルをエネルギー的な平均値として表したものをいいます。
3. 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いいます。
4. 環境騒音・環境振動とは、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・振動をいいます。

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の現地調査結果について

