

吹田貨物ターミナル駅（仮称）建設事業に係る
環境影響評価準備書に対する市長の意見

平成16年（2004年）8月
吹田市

本事業計画は、人口が密集した都市部住宅地域に新たに貨物ターミナル駅を新設しようとするもので、他の貨物ターミナル駅と比較しても、関係地域面積が大きくしかも関係地域内に占める住宅地の割合が高く、貨物駅施設と住宅地が近接しているなど立地の特殊性に鑑み、特段に環境に配慮して実施すべき事業である。事業者は、既存施設での事例や独自の規格にとらわれることなく、本準備意見書により求めた意見を尊重し、誠意を持って環境対策を講じることを、今後市に提出する環境影響評価書において明らかにするよう求めるものである。

記

1. 大気汚染

[工事中]

1. 使用する建設機械については、可能な限り国土交通省指定の排出ガス対策型建設機械とし、第2次基準値により型式認定されたものが存在する場合はこれを採用し、それ以外については第1次基準値により型式認定された機種、または最も大気汚染物質の排出量が小さい機種を採用すること。
2. 大気汚染物質の短期的な高濃度の発生を回避する観点から、工事の実施時間帯については、市の指導に従い設定すること。
3. 工事関連自動車の走行に関して、走行ルート・走行時間・走行時の配慮事項等についての環境配慮運転指針を定め、運転者に対してこれを遵守させること。
4. 工事関連の大型自動車の走行時間帯は8時から18時の間とし、可能な限り一般交通の集中時間帯を避けること。また、通学路においては通学時間帯を避けること。
5. 工事関係者の通勤については、公共交通機関の利用や車両の共同利用を促進する等により通行車両の削減を図ること。
6. 工事中に発生する苦情に対しては迅速かつ的確に対応すること。

[供用後]

7. 貨物駅施設の稼働並びに貨物関連自動車の走行に伴う排出ガスは、二酸化窒素において「市の目標値の達成及び維持に支障をきたさない」及び「環境の保全の目標との整合性が図られている」との評価は適当ではない。このことから本準備意見書に記した大気汚染対策に関する意見を尊重し、十分な排出ガス対策を実施するとともに、開業までの技術開発の動向を踏まえて、最新の大気汚染対策技術を積極的に採用すること。
8. 使用するフォークリフトについては、最新技術による排出ガス対策型機種を採用すること。
9. 本貨物駅に配備する貨物車両入替用機関車については、全て電気機関車とすること。
10. 窒素酸化物対策として貨物専用道路舗装面に実施する光触媒塗装については、継続的にその効果が維持されるよう定期的な維持管理を行うこと。また、他の貨物専用道路施設への塗装についても、その効果が明らかになれば実施すること。
11. 本貨物駅に出入する大型貨物自動車については、開業時点における最新排出ガス規制に適

合した低公害車等とすること。特に大口の通運業者との契約において、これを担保すること。他の業者に対しても使用車両を順次低公害車化するよう指導、誘導を行うこと。

12. 貨物専用道路の地下部に接合するアプローチ部分については、可能な範囲で傾斜を緩和し、貨物関連自動車から排出される大気汚染物質の低減を図ること。

[事後監視]

13. 事後監視にあたっては、現況調査を実施した際と同様の地点・期間・頻度・方法により実施することを基本とし、施設稼働後の大気汚染物質濃度の実態を把握するために、市がさらに調査が必要であると判断した場合は、その求めに誠実に対応すること。また、市の要請があれば事後監視の実施により得られた結果の中間報告を行うこと。特に工事中については、建設機械の使用計画より各地域の工事のピーク時を明らかにして、綿密な事後監視計画をたてること。

2. 水質汚濁

14. 環境影響評価準備書に記載した環境の保全のための措置を確実に実施し、本事業の実施に伴う水質汚濁が発生しないよう十分配慮すること。

3. 騒音 4. 振動

[工事中]

15. 工事については、地域ごとに工種、使用する建設機械、実施時間、実施期間等の具体的な工事内容を明らかにした工事計画を示すとともに、特に夜間工事を実施する際に講じる環境対策を明らかにし、これらを環境影響評価書に詳細に記載すること。
16. 工事関連自動車については、本事業に関連する車両であることを個別に容易に特定できるよう、標識等をフロントに掲示すること。
17. 各工事現場において、コンクリートミキサー車の待機車列が周辺道路に発生しないような対応を明らかにし、環境影響評価書において具体的に記載すること。
18. 工事関連自動車による警報音・合図音については、必要最小限に止めるよう委託業者及び運転者の指導を徹底すること。
19. 工事関連自動車の車種構成に配慮することにより、工事関係道路周辺への環境負荷の低減を図ること。
20. 工事中に発生する苦情に対しては迅速かつ的確に対応すること。

[供用後]

21. コンテナホームと住宅が近接する地域において、特に夜間の構内作業時に金属音等による断続音や異音を発生させない対策を検討し、環境影響評価書において具体的に記載すること。
22. コンテナホームで発生する列車接近警報音、構内放送音については、
・指向性の高いスピーカーを使用する
・スピーカーの方向を住居地域に向けない
・特に夜間においては可能

な限り音量を小さくする などの対策を講じること。また、貨物関連自動車・フォークリフトの警報の使用は最小限に止め、特に夜間のバックブザー騒音を発生させない対策を講じること。

23. 使用するフォークリフトについては全て低騒音型機種とすること。
24. フォークリフト走行時の振動に伴う騒音発生を未然に防止するため、コンテナホーム等の表面については定期的に補修整備を行うこと。
25. 入替機関車については、発生騒音を低減する観点からディーゼル機関車を使用せず、また待機時騒音を低減する対策を講じること。
26. 貨物関連自動車の走行に伴い発生する騒音及び既存鉄道騒音の反射により発生する騒音を低減するため、遮音壁の貨物専用道路側（透光板以外の部分）に吸音対策を実施すること。
27. 設置する遮音壁の高さについては、貨物積載時の貨物関連自動車の車高を十分に越えるものとする。
28. 定められた走行経路により本貨物駅に出入していることを確認するために、本事業に関連する車両であることを個別に容易に特定できるよう、標識等を貨物関連自動車のフロント等に掲示すること。
29. 地下部にアプローチする傾斜部分において発生が想定される加減速音に対して、現在開渠構造としている当該部分に覆蓋等を設けるなど、周辺地域の特質を考慮した構造的な対策を検討し、環境影響評価書において具体的に記載すること。
30. 貨物専用道路に施工する排水性舗装について、その機能を継続的に維持するための維持管理計画を環境影響評価書において具体的に記載すること。
31. 貨物専用道路が住宅地に特に近接する区間においては、車線数の再検討も含め可能な限り住宅との離隔を確保するよう設計上の検討を行い、環境影響評価書に具体的に記載すること。
32. 夜間に貨物専用道路を走行するコンテナトラック台数を可能な限り低減すること。
33. 貨物関連自動車の走行騒音を低減するためにも、供用するコンテナトラックについては、ディーゼル車から低騒音型車種への転換が図られることが望ましい。
34. 貨物専用道路の出入口から都市計画道路十三高槻線までの市道南吹田 36 号線沿道において、大型車の通行により新たに発生する騒音・振動に対しては、市と協議し効果的な環境対策を実施すること。

[事後監視]

35. 事後監視にあたっては、現況調査を実施した際と同様の地点・期間・頻度・方法により実施することを基本とし、施設稼働後の騒音・振動の実態を把握するために、市がさらに調査が必要であると判断した場合は、その求めに誠実に対応すること。また、市の要請があれば事後監視の実施により得られた結果の中間報告を行うこと。特に工事中については、建設機械の使用計画より各地域の工事のピーク時を明らかにして、綿密な事後監視計画をたてること。

[既存鉄道騒音対策]

36. 総合的な環境対策を実施することで、この事業を地域の環境改善に資する事業とするために、遮音壁の設置等による貨物専用道路の構造的な騒音対策を実施する際には、その構造を十分に検討することで同時に既存鉄道騒音を低減させること。

5. 土壌汚染

37. 事業計画地及び本事業により土地の形質の変更を伴う区域の土壌汚染の概況を把握するため、市が示す調査方法により追加の現況調査を実施し、得られた結果を環境影響評価書に記載すること。また、本事業の実施に伴う新たな土壌汚染が発生しないよう十分配慮すること。

6. 日照障害

38. 本事業の実施に伴う日照障害が発生しないよう十分配慮すること。

7. 電波障害

39. 本事業の実施に伴う電波障害が発生しないよう十分配慮すること。

8. 動植物

40. 貴重な植物種を事業地域外に移植する際には、その種が生育するに至った経緯を調査し地域特性に配慮して実施すること。

41. 事業計画地の緑化にあたっては、現地調査により確認された貴重種等が生息できる環境を可能な限り再現する方策について、生物多様性保全の見地からの検討を行うこと。

42. 設置する統一型遮音壁の外壁部分や法面の緑化を実施する際には、単一植生とならないよう植物種の選択に配慮すること。

43. 工事計画を十分検討し、事業敷地内の可能な部分からの先行的な緑化を実施すること。

9. 景観

44. 設置する遮音壁については、科学的な遮音性能が保証されることを前提としつつ、設置場所の周辺にもたらす圧迫感についても考慮する必要がある。環境影響評価書においては、景観を考慮した複数のデザインが選択可能であることを住民に示し、仕様の決定に際しては可能な限り住民の意見が反映されたものとなるよう検討を行うこと。

45. 事業の実施により新たに造成する鉄道敷地の法面や遮音壁の外側部分においては、可能な限りの緑化を実施すること。また、擁壁とする部分については、その配色やデザインにより、周辺に対する圧迫感を軽減するよう検討を行うこと。

10. 文化財

46. 市教育委員会、大阪府教育委員会等の関係機関と充分協議を行い、その指導に従って適切に対応を行い、事前に必要な調査を行うなど、事業の実施が埋蔵文化財に対して極力影響を及ぼさないよう十分配慮すること。

1 1. 廃棄物・発生土

47. 環境影響評価準備書に記載した環境の保全のための措置を確実に実施するとともに、本事業が鉄道敷地内において実施されることから、建設等に必要な資材や本事業の実施に伴い発生する廃棄物・発生土の運搬については、可能な限り貨物列車による運搬を行い大型自動車の走行量を低減するよう努力すること。

48. 廃止する線路の木製マクラギは、隣接地での利用等を含めた再利用に努めること。ただし、防腐剤の含有が認められた場合は、処理方法について十分配慮すること。

49. 工事中に発生する大量のコンクリート塊については、可能な限り事業計画地内で処理を行い、場内で再生利用を行うこと。

1 2. 地球環境

50. 建設機械、工事関連自動車、フォークリフトおよび貨物関連自動車については、燃焼効率の優れた二酸化炭素排出量の少ない機種を採用すること。また、施設稼働後においても地球環境に配慮した運営を実施すること。

1 3. 全般的事項他

[環境影響評価書の作成]

51. 事業者が実施した事業敷地内の測量・地質調査については、専門的な見地から検討を行う必要があるため、得られた調査結果とこれにより新たに検討を行った環境対策を環境影響評価書に記載すること。

52. 環境影響評価準備書において、貨物専用道路の構造について「高架案」と「地平案」の検討を行い、環境に及ぼす影響の程度を総合的に判断し「地平案」を採用するとしていることから、「高架案」に関する記述を削除して環境影響評価書を作成すること。

53. 環境影響評価書の主な内容を事業者のホームページ上で公開するなど、今後の手続きの各段階において積極的な情報発信を継続的に行うこと。

[工事中]

54. 工事の委託業者については、可能な限り ISO14001 の認証を取得している等の環境配慮型企業と契約を行うこと。また、全ての委託業者に対して環境に配慮した工事を実施するよう指導を行うこと。

55. 工事中に発生する苦情の窓口を明確にし、苦情に対して迅速かつ的確に対応する方策を環境影響評価書に具体的に記載すること。

56. 建設等に必要な資材や、工事に伴い発生する廃棄物及び発生土、バラストについては、可

能な限り貨物列車による運搬を行い大型自動車の走行量を低減するよう努力すること。

57. 工事が長期間を要することから、関係地域住民に対して、ちらし・掲示板・ホームページ等により積極的に工事内容に関する情報の公開を行うこと。

[供用後]

58. 他の既存または新設の貨物駅において、採用されている、または将来採用する環境対策については、本貨物駅においても遅滞なく適用すること。

59. 事業計画をもとに設定した予測の前提条件（運行するコンテナトラックの車両台数、車種別構成、取扱い貨物量、貨物列車本数、走行ルートなど）については、これを厳格に遵守すること。

[事後監視]

60. 事後監視結果の報告を受けて、市が吹田市環境影響評価条例第 25 条第 4 項に基づきその実施を指導又は勧告を行った場合、誠意を持ってこれに対応すること。

(付帯意見)

61. 本事業の実施により環境影響を受ける地域の総合的な環境が改善されるよう、十分な環境対策を講じることが必要であることから、以下の既存鉄道騒音対策を講じること。

- ・貨物専用道路が住宅に近接して建設される区間においては、貨物専用道路を走行する貨物関連自動車から発生する騒音と同時に、既存の鉄道騒音を遮蔽するために、貨物専用道路に設置する遮音壁は半覆蓋構造（R付遮音壁）とすること。
- ・既存鉄道騒音のうち、大きな騒音負荷をもたらしている貨物列車について、走行に伴い線路の継ぎ目部分から発生する騒音を削減するために、技術的に可能で騒音低減効果が期待される区間のレールのロングレール化を図ること。また、列車運転に関する社内規定を見直すなどにより、発生するブレーキ音等の騒音を低減する対策が速やかに講じられるよう、事業者の責任において調整し実現を図ること。

62. 本貨物駅に出入する予定の大型貨物自動車が、開業時点までに低公害車等へと転換が図られるよう通運業者に対して誘導する方策を検討し、環境影響評価書にて具体的に示すこと。

63. 貨物専用道路の出口から都市計画道路十三高槻線に合流する貨物関連自動車が、定められた走行経路を順守していることを監視できる装置を設置すること。

64. 貨物専用道路と市道南吹田 36 号線及び都市計画道路十三高槻線との交差点は、貨物専用道路を出る大型車が左折できないことを基本に、交差点処理方法及び十三高槻線における環境対策等について、事業着手合意までに市、大阪府、大阪府警察本部等との協議を終え、本貨物駅の開業に併せて整備を行うこと。

65. 「梅田貨物駅の吹田操車場跡地への移転計画に関する基本協定書」（以下「基本協定書」という。）に基づく本貨物駅の緑地の確保については、構内外の面積、位置、整備内容、管

理等について、事業着手合意までに市と協議を終え、本貨物駅の開業に併せて整備を行うこと。

66. 環境影響評価書においては、最新の既存資料を引用すること。

67. 環境影響評価書の内容を関係地域の住民に周知させるため、吹田市環境影響評価条例第11条に準じて説明会を開催すること。また、住民から事業内容の説明等を求められた際には、これに誠意を持って対応すること。

68. 事業者は、関係地域住民の求めに応じて事業の実施状況を住民が監視するための協議会等の組織を設置すること。

69. 環境影響評価書における事業者名は、基本協定書における締結主体との整合を図り、「鉄道建設・運輸施設整備支援機構国鉄清算事業本部」とすること。

70. 本事業は、鉄道建設・運輸施設整備支援機構が建設主体となり、完成後は日本貨物鉄道株式会社が営業主体となるものである。ついては、本意見書に対して事業者が環境影響評価書に示した供用後に関する見解については、日本貨物鉄道株式会社が責任を持って遺漏なく実施することを担保すること。

以上