

外環調第129号
平成17年1月18日

大阪市平野区加美東1-1-8
中山 勝弘 様

大阪外環状鉄道株式会社



議事録

大阪外環状線鉄道建設について、中山様所有のマンション等への工事による影響について、下記の通り協議させていただきましたので、議事録を作成します。

1. 工事により中山様所有のマンション、居宅および工場に損傷が発生した場合や、工事中の影響については速やかに当社で責任を持って、適切な処置をさせていただきます。
2. 施工時に敷設する鋼矢板と、マンションとの間には十分な距離がありますが、中山様のご要望通り、中山様の敷地境界線に隣接する鋼矢板の撤去はいたしません。
3. 大阪外環状線鉄道の工事中、あるいは開業後の列車通過による騒音、振動などの住環境悪化を直接の原因として、中山様にご心配されているように、マンションに空き室が続出し賃貸営業が成り立たなくなるなどの損害等、不測の事態が生じた場合は、誠意をもって協議することを確約いたします。

以上

大阪市建設局立体交差課

大阪外環状鉄道株式会社

西日本旅客鉄道(株)大阪工事事

担当:大阪外環状鉄道株式会社 調整部長 雨水 千明

次長 妹尾 匡

参事 馬場畑 美敏



平成 20 年 8 月 7 日

中山 勝 弘 様

住宅位置における鉄道騒音・振動の調査結果について

大 阪 市
大阪外環状鉄道株式会社

1. 調査概要

コーヨーハイツの住宅位置で行いました鉄道騒音・振動の調査概要は、以下のとおりです。(表1)

表1 JRおおさか東線の鉄道騒音・振動の調査概要

調査項目	鉄道騒音、鉄道振動	
調査地点	鉄道騒音	・住宅位置：窓面5測点（1階、2階、3階、4階、屋上） ・評価点：三共興業資材置き場敷地内；近接側軌道中心から12.5m地点の地上1.2m高さ
	鉄道振動	・住宅位置：地盤上1測点（南西） ・評価点：三共興業資材置き場敷地内；近接側軌道中心から12.5m地点の地盤上
調査日時	住宅位置	平成20年5月13日(火)12時～14日(水)12時（1日の全列車を対象）
	評価点	平成20年4月11日(金)12時～12日(土)12時（1日の全列車を対象）
調査方法	鉄道騒音	「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）に準拠して測定
	鉄道振動	「環境保全上緊急を要する新幹線鉄道振動対策について（勧告）」（昭和51年3月）に準拠して測定

2. 鉄道騒音の調査結果

調査の結果、評価点（近接側軌道中心から12.5m地点の地上1.2m高さ）における騒音は、等価騒音レベルで昼間が55デシベル、夜間が49デシベル（表2）となっています。「大阪外環状線（都島～久宝寺）鉄道建設事業に係る環境影響評価書」では、鉄道騒音の環境保全目標を、評価点において、等価騒音レベルが、昼間で60デシベル以下、夜間で55デシベル以下としており、昼夜共に環境保全目標を満足しています。このことは、分岐構造である特殊な地点においてロングレール化や弾性マクラギ直結軌道、合成マクラギ直結分岐器の採用、分岐器内のレール継目溶接、消音バラストの敷設、防音壁の嵩上げ及び内方傾斜板の設置という騒音低減措置を講じた結果であります。

一方、住宅位置での調査結果は、昼間が56～69デシベル、夜間が49～63デシベル（表2）となっています。

表 2 鉄道騒音の等価騒音レベル

対 象	調査地点	等価騒音レベル (デシベル)			
		調査結果		環境保全目標	
		昼間	夜間	昼間	夜間
評価点	近接側軌道中心から 12.5m 地点	55	49	60 以下	55 以下
住宅位置	1 階	56	49	—	—
	2 階	58	51		
	3 階	62	55		
	4 階	69	63		
	屋 上	68	62		

3. 鉄道振動の調査結果

調査の結果、評価点における振動のピーク値の上位半数平均値は、放出行が 49 デシベル、久宝寺行が 45 デシベルとなっています（表 3）。「大阪外環状線（都島～久宝寺）鉄道建設事業に係る環境影響評価書」では、評価点において、振動のピーク値の上位半数平均値が 60 デシベル以下としており、環境保全目標を満足しています。

また、住宅位置での調査結果は、放出行が 51 デシベル、久宝寺行が 54 デシベルであり、弾性マクラギ直結軌道、合成マクラギ直結分岐器の採用、分岐器内のレール継目溶接等の振動低減措置を講じた結果と考えられます。

表 3 鉄道振動のピーク値

対 象	調査地点	振動のピーク値の上位半数平均値 (デシベル)		
		調査結果		環境保全目標
		放出行	久宝寺行	
評価点	近接側軌道中心から 12.5m 地点	49	45	60 以下
住宅位置	南 西	51	54	—