

J R松山駅付近連続立体交差事業の高架橋工事にかかる説明会（竹原南工区）R元. 8. 29

【質疑応答】	
質問者① 既設建造物の撤去、市道の交通規制、地下水調査、騒音対策について	
(質問)	既設建造物の撤去とは何か。立ち退きのあったマンションの基礎を撤去した際、騒音を感じた人がいたが、今後、何を撤去するのか気になるところである。
(回答)	亀井サンキ倉庫跡の基礎のほか、家屋の基礎やフェンス等が残っています。
(質問)	来年4月以降、市道雄郡15号線の一部で軽車両しか通行できなくなるとのことであるが、交通規制区間内に自家用車を所有している住民はどうすればよいのか。
(回答)	来年4月以降の工事期間中は、工事の都合上、市道の一部区間で通行幅が狭くなることから、警察等と相談した結果、この区間では車両（軽車両を除く）を通行止めとする予定です。この区間にお住まいで自家用車を所有されている方には、個別に相談させていただいており、代わりの駐車場を用意するよう検討しています。
(質問)	工事期間中は地下水調査を実施するとのことだが、地下水の異変が観測された場合は、どのような対応がなされるのか。
(回答)	地下水の事前調査として、水位を平成24年度から、水質を平成25年度からそれぞれ観測しています。工事期間中の地下水調査において、事前調査と比較して異変が観測された場合は、工事を中止して原因を究明します。なお、当工区周辺では地表面から概ね2.0～2.5m程度の位置に地下水位がありますが、高架橋下部（コンクリートのフーチング）が地表面から3.0m程度までに収まるほか、基礎杭も地下水を遮断するような構造ではないことから、事前に行った環境影響評価において、周辺地下水に与える影響は小さいと評価されています。
(質問)	車両基地・貨物駅が移転されると列車便数はどうなるのか。増便となって騒音や振動が増えるのではないかと心配している。
(回答)	現在、松山駅から宇和島方面へは1日約90便運行されていますが、車両基地・貨物駅が移転されると約60便の回送列車が加わります。事前に行った環境影響評価では、この増便を見込んで評価を行っていますが、高欄設置、コンクリート製の枕木設置及びレールのロングレール化等により、現状よりも騒音・振動が低減すると予測されています。
質問者② 工事中の水路の養生について	
(質問)	工事区間に横断する水路が2、3箇所あるが、古い水路であるため、工事車両の通行により路肩が崩れるのではないかと心配している。鉄板を敷いたぐらいの養生ではダメだと思うが、どのように考えているのか。
(回答)	養生の方法などについて対応を検討し、事前にご相談に伺わせていただきます。
質問者③ 騒音測定的位置について	
(質問)	騒音を仮囲いの裏側（民地側）で測定することとしているが、竹原南工区には高い建物が多く、仮囲いよりも高い場所に多くの住民が暮らしている。住民が暮らしている高さに見合った位置で測定すべきではないか。
(回答)	騒音の測定位置は、敷地境界線（仮囲い位置）における地表から1.2mの高さが基準となっていますが、ご意見を考慮して対応を検討させていただきます。

質問者④ 騒音・振動対策、高架区間の開通時期について

(質問) 騒音レベルにより工事を中止したり、工法を変えたりすることはあるのか。また、その場合は住民に説明してもらえるのか。

(回答) 可能なかぎり騒音や振動を低減できる工法を採用することとしており、周辺の方々にご迷惑をおかけしないよう注意して施工させていただきます。工事中は騒音・振動を観測することとしていますが、連続して基準値を超えるようであれば、工事を一旦中止し、対策を検討したうえで周辺にお住いの方々へ説明させていただきます。なお、愛光工区での実績は、騒音が基準値85デシベルに対して概ね80デシベル以下、振動は基準値75デシベルに対して概ね60デシベル以下に収まっています。また、竹原北工区での実績は、騒音が概ね75デシベル以下、振動は概ね60デシベル以下に収まっています。

(質問) 高架区間はいつ開通するのか。

(回答) 令和6年度を事業全体の完成目標としていますが、高架への列車切替えは1年前の令和5年度を目指しています。