

環境影響評価審査書に対する事業者の主な対応

061	三浦縦貫道路事業	
項目	審査書の指摘事項	事業者の対応
大気汚染 （窒素酸化物等）	<p>(1)計画日交通量の妥当性等について 計画日交通量については、四段階推定法により推計しているが、大気汚染等を予測するにあたっての全ての基準となるため、その推計方法の妥当性について明らかにすること。</p> <p>平成2年度に実施された、最新の全国道路交通情勢調査（以下「センサス」という。）に基づく計画日交通量の推計も行い、比較検討すること。</p> <p>夏期の行楽による交通量の増加を配慮した、計画日交通量の検討もすること。</p>	<p>(1)計画日交通量の妥当性等について 四段階推定法は全国の道路計画を行う際の一般的な手法であり、既計画道路の実績を参考に求められた手法であるため、十分に信頼性の高いものであると考えている。</p> <p>なお、昭和60年時点の実績交通量と配分交通量の比較検討を行った結果、関東地域では、相関件数が、0.8以上と高い相関が認められた。さらに、多摩川都県境断面において配分交通量503,000台/日に対して実績交通量519,000台/日となっており、モデル式、配分方法等の妥当性について確認した。</p> <p>平成2年度のセンサスによる実績交通量と配分交通量の比較を行った結果、神奈川県境断面（28路線の39地点）では、相関件数が0.97と高い相関が認められた。</p> <p>また、同センサスに基づき、交通量推計を概算で実施した結果、平成22年の計画日交通量は約300台/日増加する。推計交通量の増加に伴う環境への影響を試算したところ、二酸化窒素と騒音レベルの予測値の増加はわずかであり、環境への影響はほとんど変わらない。</p> <p>平成4年度の衣笠インターチェンジの実績交通量で、夏期ピーク時の値と年平均値を比較すると約1.2倍であり、この値を夏期のピーク率と考えると、計画日交通量は約11,000台となる。ピーク率を考慮した推計交通量増加に伴う環境への影響については、二酸化窒素では道路からの寄与濃度は0.0001ppm増加するが、日平均値の98%値に換算した値は変わらない、騒音については1～3ホン増加するが、防音壁等の対策を行うことで、評価目標を満足する。</p>
	<p>(2)気象観測値の採用について 大気汚染物質の拡散予測には、衣笠行政センターの気象観測値を採用している。しかしながら、西部行政センターの近傍に位置する予測地点においては、西部行政センターの気象観測値に基づく予測も行い、比較検討すること。</p>	<p>(2)気象観測値の採用について 予測4地点のうち、西部行政センター近傍のNO.3及びNO.4地点において予測を行った結果、二酸化窒素の予測濃度は両地点とも0.0001ppm低くなり、日平均値の98%値は同じ値となった。</p>
	<p>(3)窒素酸化物の排出係数について 自動車からの寄与濃度の算出及びバックグラウンド濃度の推計に用いている、窒素酸化物の排出係数及び平均排出係数の算定方法について明らかにすること。</p>	<p>(3)窒素酸化物の排出係数について 排出係数の算出にあたっては、最新規制の車両を対象としたシャーシダイナモ試験により、代表車種の半積載時における排出係数原単位を求め、それぞれの原単位に車種毎の構成比率及び平均半積載量を考慮し、大型車、小型車の排出係数を求めた。平均排出係数は、平成2年度及び平成22年度について、各年度の排出係数と、昭和60年度のセンサスによる大型車混入率（大型車8%、小型車92%）から求めている。</p> <p>その結果、平成2年度の排出係数は、センサス等を基に現況の交通状況を勘案し、大型車4.31g/km・台、小型車0.407g/km・台と決定し、平均排出係数は0.719g/km・台と算出した。また、平成22年度の排出係数は、中央公害対策審議会答申の長期目標等から大型車2.80g/km・台、小型車0.243g/km・台と決定し、平均排出係数は</p>

		0.447g/km・台と算出した。
	(4)窒素酸化物の拡散予測式について 二酸化窒素濃度の予測式には、プルーム式及びパフ式を用いているが、JEAモデル式による予測も行い、予測結果の比較検討を行うこと。	(4)窒素酸化物の拡散予測式について 高架及び盛土部の2断面においてJEAモデル式による予測も行い、予測結果の比較検討を行った。その結果、プルーム式、パフ式に比べ、予測濃度で0.0002～0.0004ppm、日平均値の98%値で0.001ppm低い値を得た。
	(5)窒素酸化物の予測方法について 窒素酸化物の予測にあたっては、自動車からの寄与濃度とバックグラウンド濃度を窒素酸化物濃度として算出し、それらを合算した値を、二酸化窒素の日平均値の年間98%に変換することにより、環境基準との比較を行うこと。 また、変換にあたっては、地域の特性を十分考慮したうえで、最新の観測値を用いるなど、より適切な方法を採用すること。	(5)窒素酸化物の予測方法について 自動車からの寄与濃度及びバックグラウンド濃度を、窒素酸化物濃度として算出し、それらを合算した値を二酸化窒素の日平均値の年間98%値に変換して、環境基準との適否について検証した。変換にあたっては、昭和63年～平成4年度の県内自動車排出ガス測定局の測定値より算出した変換式を用いた。 その結果、予測評価書案では、0.045～0.046ppmであった二酸化窒素濃度が、0.051ppmと若干増加するが、評価目標である環境基準（0.04～0.06ppmまたはそれ以下。）は満足する。
	(6)供用年における窒素酸化物の予測について 窒素酸化物の予測については、平成22年度を基準に行っているが、道路の供用年と予測年が異なる場合も想定されるため、供用年における予測を実施すること。	(6)供用年における窒素酸化物の予測について 本計画路線の供用開始は平成10年を予定しており、供用年における窒素酸化物濃度を次の仮定のもとに予測した。①日交通量等は平成22年度の値を使用する。②自動車の排出係数は、中央公害対策審議会の答申における排出ガス規制の短期目標が達成されるとして推計する。③バックグラウンド濃度は、県自動車排出窒素酸化物総量削減計画を参考に推計する。④寄与濃度は排出係数に比例する。⑤二酸化窒素の日平均値の年間98%値への変換にあたっては、昭和63年～平成4年度県内自排局の測定値より算出した変換式を用いる。 その結果、0.051～0.052ppmとなり、評価目標である環境基準（0.04～0.06ppm又はそれ以下。）を満足する。
	(7)浮遊粒子状物質の予測等について 自動車から発生する浮遊粒子状物質による影響については、今後の知見も踏まえ、その予測評価及び対策について積極的に検討すること。	(7)浮遊粒子状物質の予測等について 浮遊粒子状物質については、発生源等に未解明な部分が多く、科学的、定量的に環境への影響を予測できる段階にはない。なお、自動車産業界においてはディーゼル排気微粒子対策として、エンジンの改良等を試験的に実施している状況にある。 道路事業者としては定期的な路面清掃などを行っていく他、国の研究機関や技術革新の動向を踏まえ、予測等について検討する。
	(8)モニタリングの実施について 供用後においては、環境影響評価段階での予測条件と異なる状況が生じる場合もあるため、供用後の大気汚染や道路交通騒音等の状況についてモニタリングを行い、結果によっては適切な対策を実施すること。 なお、実施にあたっては、測定場所や測定期間等について関係機関と十分な協議をすること。	(8)モニタリングの実施について 供用後の大気汚染等の状況については、事業実施段階で関係機関と協議のうえ必要に応じて調査し、沿道の大気の現況について把握する。
騒音 (道路交通騒音)	道路交通騒音の予測は、道路の構造等を勘案した代表地点で実施しているが、周辺の地形等の状況に応じた予測を行い、結果によっては、適切な対策を実施すること。 また、防音対策の必要性が生じた場合にも対応可能な道路構造について検討すること。なお、対策を実施する場合には、周辺日照等への影響を十分考慮すること。	予測の結果、切土構造で防音壁が必要となる場合が予想され、騒音対策としては、周辺の地形を考慮し、必要箇所やインターチェンジ部でのランプが複合する周辺には防音壁を設置する。また、供用後の沿線土地利用状況や道路交通騒音の状況を踏まえ、必要に応じ防音対策もできるよう、高架部等、道路の構造に配慮する。 なお、供用後の防音対策については、周辺の日照等、実状を良く調査した上で実施する。

振動 (道路交通振動)	開削トンネル部は土被りが浅く、道路交通振動による周辺の住宅地への影響が考えられるため、予測を行うとともに、振動を極力低減する方策を実施すること。	開削トンネル部における振動予測については、予測手法が明確化されていないため、類似の事例を用いて比較検討した。その結果、振動レベルの最大値は39～44dbと、震度0（55db以下、無感）を下回るため、振動の影響はほとんどない。 しかしながら、トンネル内の路面の打ち継ぎ目を極力少なくするとともに、適切な維持管理を行い、振動の発生を極力防止する。
地象	計画路線は、活断層である衣笠、北武及び武山断層が走る地域を通過するので、事業の実施にあたっては、計画路線周辺の地盤の地質構造を十分調査し、工事中あるいは供用後の法面等の崩壊防止に努めること。	事業実施の段階で、ボーリング調査を行い、断層の状況についても調査を実施する。調査の結果により、対策が必要な箇所には、道路構造等の状況にあわせて設計を行う。
動物・植物・生態系	事業の実施にあたっては、計画路線周辺の動物の行動性を十分把握し、分断による影響を極力緩和する対策を実施するとともに、切土部等への植栽にあたっては、周辺の動物に十分配慮すること。なお、道路照明の設置にあっても、周辺の動物・植物への影響を極力軽減するよう配慮すること。	事業実施にあたり、計画路線周辺の生態系への一層の配慮を考え、必要に応じて、動物の行動圏を分断しないような構造物を設置する。また、法面は可能な範囲で緩い勾配とし、芝類だけの緑化ではなく、木本類の植栽も行えるよう配慮する。 なお、道路照明については、自然状況及び土地利用の状況等を勘案して、遮光板付灯具やランプの種類の検討、周辺環境に配慮した設計を行う。
文化財	計画路線は、衣笠城跡を含む埋蔵文化財包蔵地を通過することから、事業の実施にあたっては、地形の改変を最小限にするなど慎重に対応すること。	事業の実施にあたっては、トンネルの坑口部の改変を少なくするとともに、文化財保護法に基づき関係機関と協議の上、慎重な配慮を行う。また、事業実施中に遺構、遺物等が発見された場合においても、関係機関と協議の上、必要に応じて発掘調査、記録保存の措置を講じる。
景観	計画路線は、一部、比較的市街化が進んだ地域を高架構造等で通過するので、路線近傍住民への圧迫感等の影響を軽減するため、高架構造のデザインやみどりの配置等について具体的に検討すること。	高架部の上部工については、橋桁のスレンダー化と側部の処理により、圧迫感の軽減とサイドビューのソフト感をだす等、その材質、形式の選定を含め検討する。 また、下部工についても桁下空間の圧迫感を排除し開放感を確保するため、管理用フェンス沿いに生垣状の植栽を行う等検討する。 さらに、切土法面にも、周辺の緑の景観と調和し、同化するよう、芝類だけの緑化ではなく、木本類の植栽も行えるよう配慮し、景観との調和に努める。
その他	(1)工事及び供用後の配慮について 計画路線周辺は、比較的閑静な居住空間が保たれており、とりわけ、路線に近接して老人ホームや病院等、静穏を要する施設も立地している。このため、工事中の粉じん飛散防止対策、騒音低減対策、工事用車両の出入りに伴う安全対策や、供用後の防音対策の徹底等、工事中及び供用後の影響を最小限にするよう、十分配慮すること。 また、工事中に発生する建設廃材等の再利用、再資源化にも努めること。 (2)農地に対する影響について 日照の阻害や道路照明等による農作物への影響について、事業実施段階及び供用後に十分な調査を実施し、結果によっては対策について検討すること。	(1)工事及び供用後の配慮について 事業の実施にあたっては、粉じんの飛散を防止するための散水や低騒音型建設機械の使用等、影響が少ない工法等を採用する。また、工事用車両の交通安全の確保についても、運転手への安全管理の徹底等を図り、周辺に及ぼす影響を最小限とするよう十分配慮する。 また、供用後についても、周辺の閑静な住環境を踏まえ、適切な防音対策や道路の維持管理を行い、影響を極力少なくするよう配慮する。 老人ホームについては、路線に近接するため、防音壁を設置する。また、終点部に近接して立地する緑が丘病院に対しても、インターチェンジに近接していることや老人医療という特殊性を踏まえ、病院と十分協議し、一層の配慮を行う。 建設廃材等の再生利用については、既に再生利用を計画しているのも含めて、積極的に取り組む。 (2)農地に対する影響について 事業の実施に際し、関係地権者及び関係機関と十分な協議を行うとともに、日照の阻害等に伴う農作物への影響が明らかになった場合は、適切な措置を講じる。 なお、道路照明については、遮光板付灯具やランプの種類の検討、周辺環境に配慮した設計を行う。

(3)地域分断について

事業の実施にあたっては、地域の一体性を損なうことのないよう、十分配慮すること。

(3)地域の分断について

切土・盛土部等の地域分断箇所には、代替道路等を設置する。設置にあたっては、地元と協議を行い、現道ができるだけ迂回路にならないよう努めるとともに、地域の一体性を損なうことのないよう十分配慮する。