

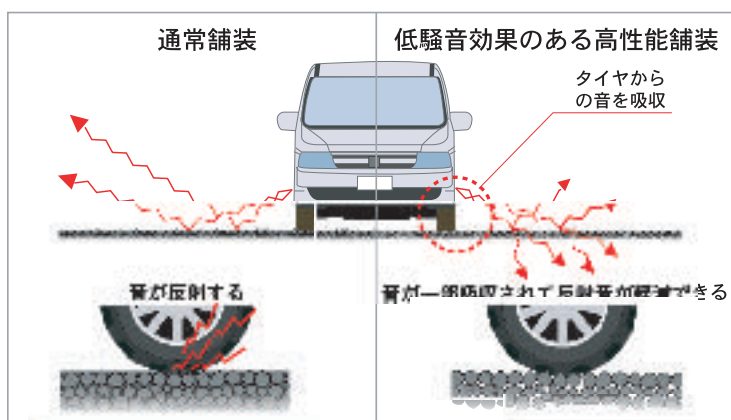
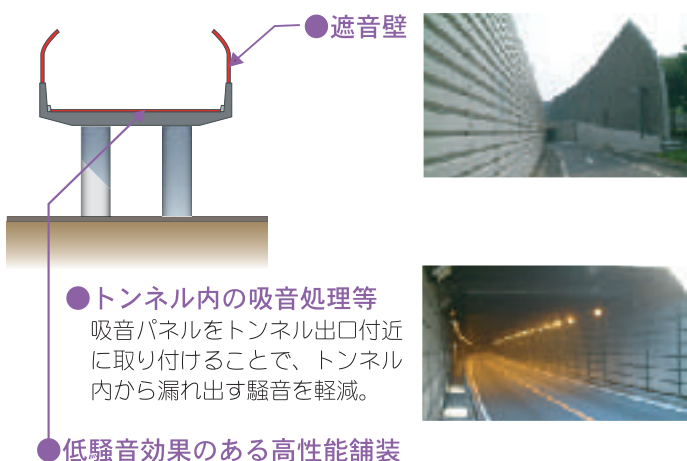
# 地上区間からの影響

## 騒音・振動・排ガスの影響

地上への連絡路が必要なインターチェンジやジャンクション付近では、騒音・振動・排ガスの影響が生じる可能性があります。

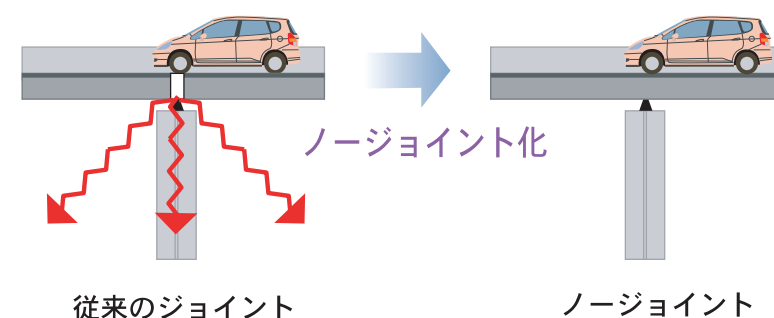
### 連絡路での騒音対策として

沿道への騒音を低減するよう、遮音壁、低騒音効果のある舗装、トンネル内の吸音処理等を行うことが考えられます。



### 連絡路での振動対策として

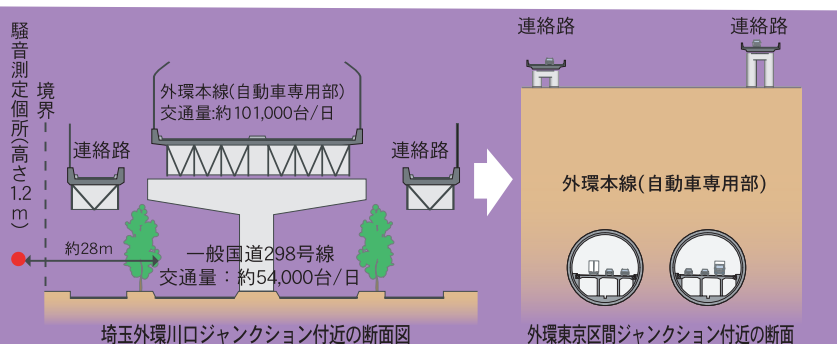
自動車の走行で発生する振動を小さくするため、橋の継ぎ目を無くした「ノージョイント」や「連続桁」の採用等を行うことが考えられます。



### 外環埼玉区間の事例

#### 埼玉外環川口ジャンクション

川口ジャンクションにおける騒音・振動・排ガスの影響を見ると、浮遊粒子状物質(SPM)以外は環境基準を下回っています。外環東京区間のジャンクション付近では、ジャンクションへの連絡路のみが地表にあり、外環本線や国道298号に相当する道路は地下にあるので環境への影響は小さいと考えられます。



	実測値	環境基準
二酸化窒素(NO <sub>2</sub> ) 98%値	0.057ppm	日平均値(年間98%値)が0.04ppm~0.06ppmまで
浮遊粒子状物質(SPM) 2%除外値	0.118mg/m <sup>3</sup>	日平均値(年間2%除外値)が0.1mg/m <sup>3</sup> 以下まで
道路交通騒音	62dB(夜間Leq)	幹線交通を担う2車線以上の車線を有する道路に近接する空間において夜間のLeqが65dB以下であること。

備考)・二酸化窒素(NO<sub>2</sub>)、浮遊粒子状物質(SPM)の測定期間は、平成11年4月1日から平成12年3月31日。  
騒音の測定日は、平成12年11月16日。  
・断面図内の交通量は、平成11年度交通センサスの測定値です。

### 連絡路での排ガス対策として

連絡路出口部で自動車の走行風による排ガスの漏れ出しや、地上を自動車が走行する区間で自動車からの排ガスの影響が生じる可能性があります。インターチェンジ・ジャンクション出入口の空気は、トンネル内に吸い込むことにより、可能な限りトンネル出口の外に漏れ出さないようにする必要があります。

今後、影響を正確に評価し、具体的な対策を検討します。