

一般国道468号  
首都圏中央連絡自動車道  
【金沢～戸塚】

〔高速横浜環状南線〕

( 再 評 価 )

平成17年 3月17日

関東地方整備局

日本道路公団

## 目 次

1 . 高速横浜環状南線（圏央道「金沢～戸塚」）の位置づけ ..	1
2 . 高速横浜環状南線（圏央道「金沢～戸塚」）の概要 .....	3
3 . 圏央道全体の必要性 .....	4
4 . 高速横浜環状南線（圏央道「金沢～戸塚」） の必要性（現状の問題点） .	7
5 . 事業の経緯 .....	1 1
6 . 事業実施にあたっての今後の改善措置 .....	1 4
7 . 整備効果 .....	2 0
8 . 今後の対応方針（原案） .....	2 1

# 1 . 高速横浜環状南線 ( 圏央道「金沢～戸塚」) の位置づけ

## ( 1 ) 圏央道の目的と概要

- < 目 的 >
- ・ 3環状9放射の道路ネットワーク形成
  - ・ 首都圏全体の道路交通の円滑化
  - ・ 多極分散型の地域構造を形成するための交通体系の構築
  - ・ 災害時の基幹ネットワークの構築

首都圏中央連絡自動車道（圏央道）は、東京都心から半径およそ40～60kmの位置に計画されている延長約300kmの高規格幹線道路であり、首都高速中央環状線、東京外かく環状道路等と一体となって、首都圏の幹線道路の骨格となる3環状9放射の道路ネットワークを形成し、東京都心部への交通の適切な分散導入を図り、首都圏全体の道路交通の円滑化、首都圏の機能の再編成等を図る上で極めて重要な役割を果たす路線です。



区 間	自) 神奈川県横浜市 かながわけんよこはまし ちばけんきさらづし 至) 千葉県木更津市
計 画 延 長	L = 約300km
車 線 数	4～6車線
全 体 事 業 費	約3.4兆円

「再評価対象箇所(高速横浜環状南線)」

図1-1 圏央道全体計画図

(2) 高速横浜環状南線の目的と計画概要

<b>目的</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 横浜市南部地域の混雑緩和</li> <li>・ 上大岡、戸塚などの地域拠点間の連絡強化</li> <li>・ 周辺地域の活性化</li> </ul>
-----------	---

「高速横浜環状南線」は、横浜都心から概ね半径10～15kmの位置に計画された圏央道及び横浜環状道路の一部であり、圏央道の役割に加え、横浜市内の交通の利便性を向上し、交通渋滞の緩和、上大岡、戸塚などの地域拠点間の連絡強化、周辺地域の活性化を促すこと等を目的としています。

今回の再評価対象区間は、下記の区間です。

高速横浜環状南線 (釜利谷 JCT～戸塚 IC(仮称) L=約8.9km)

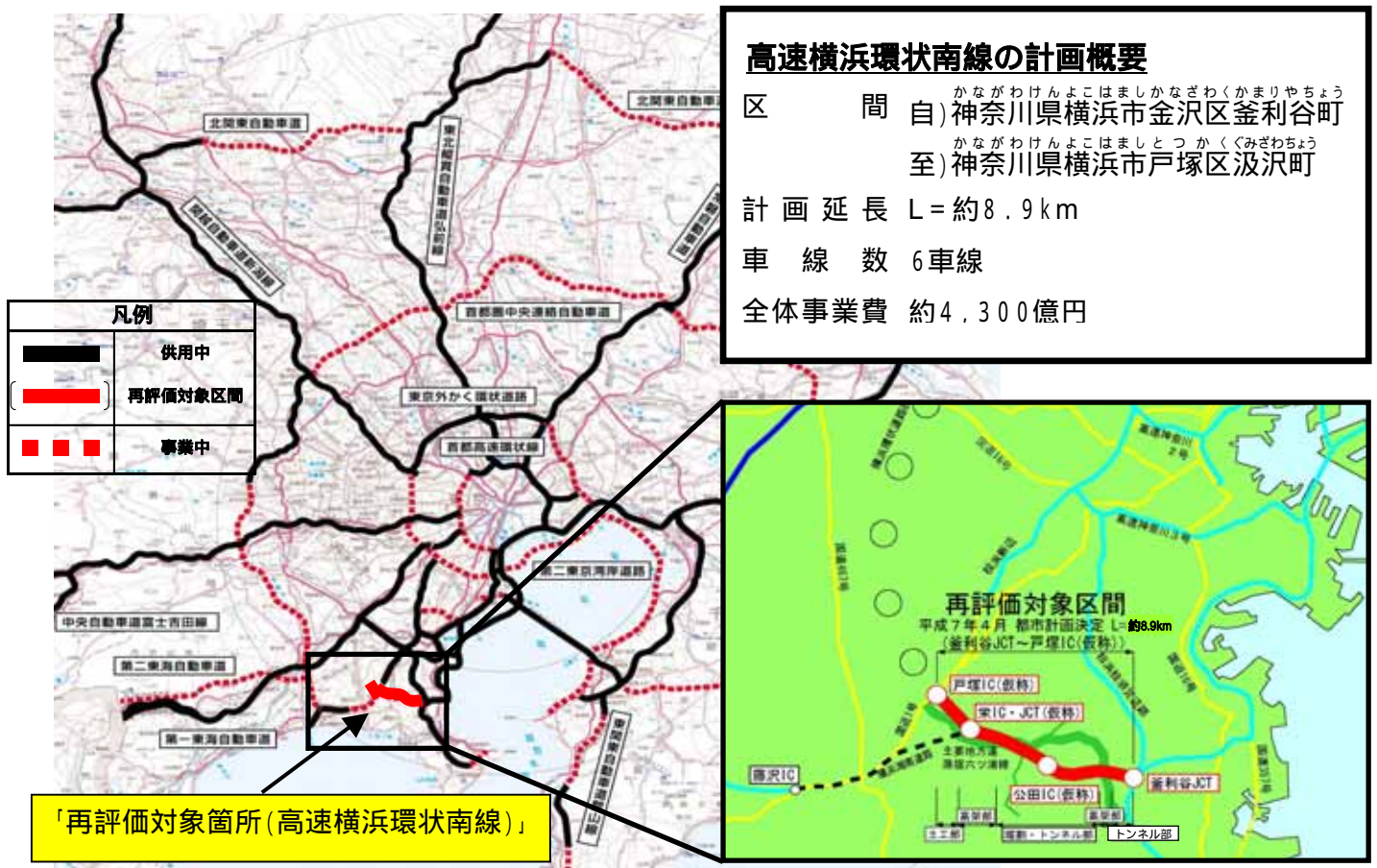
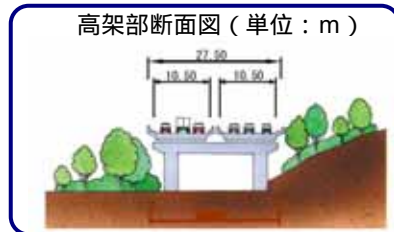
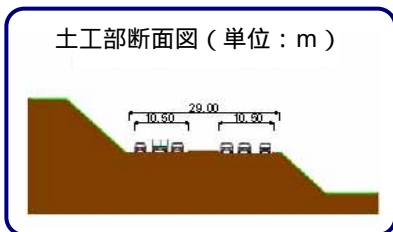
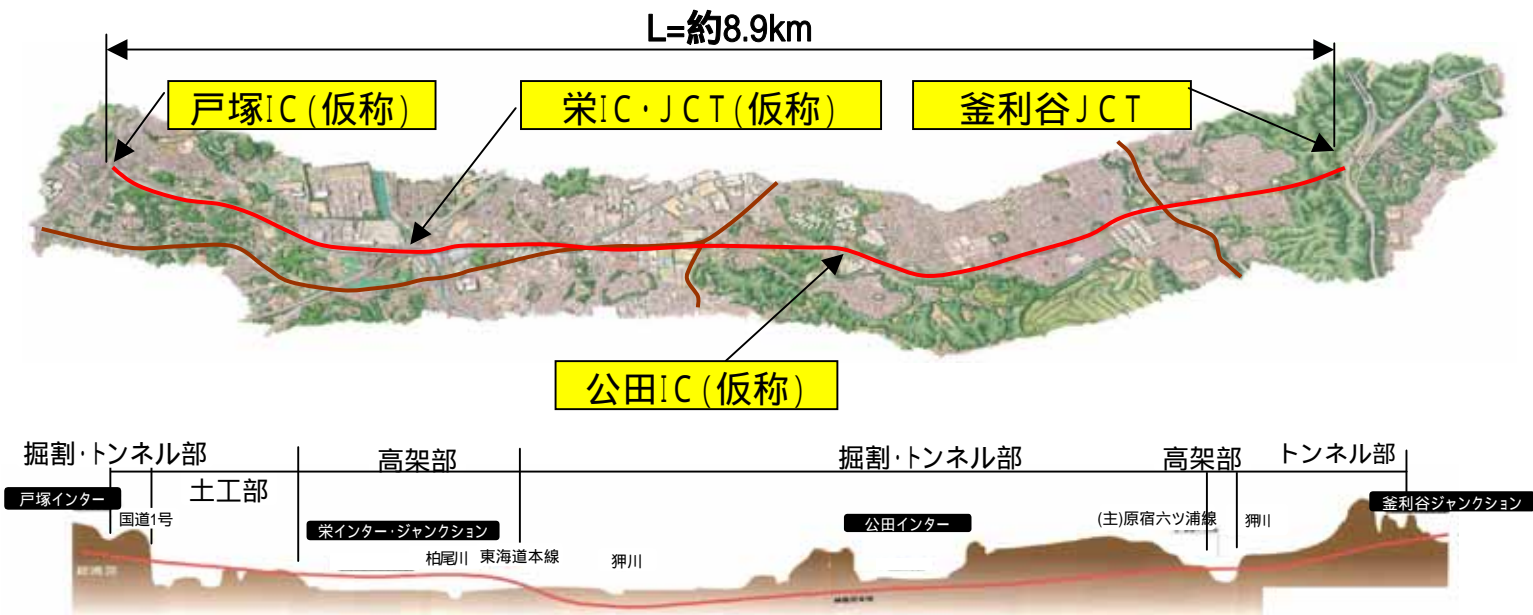


図1-2 再評価対象区間位置図

## 2. 高速横浜環状南線 (圏央道「金沢～戸塚」)の概要

高速横浜環状南線は、全体の約7割が地下・トンネル部の構造となります。



### 計画の概要

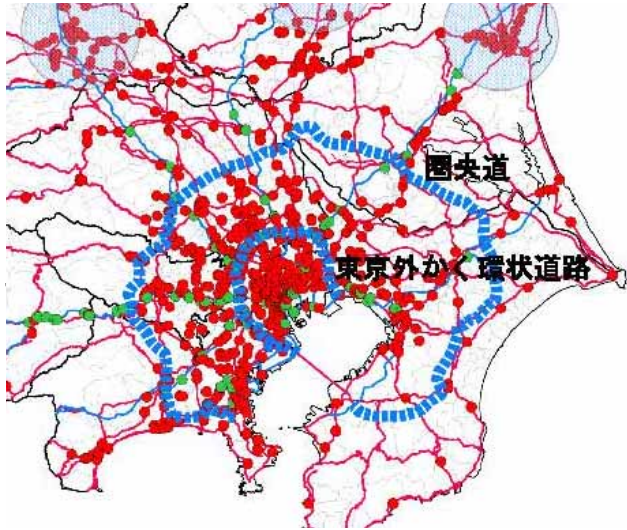
構造規格	第1種第3級
設計速度	80 km/h
標準幅員	29.0 m
車線数	6車線
全体事業費	約4,300億円
計画交通量	47,300～55,100台/日





# 3 . 圏央道全体の必要性

主要渋滞ポイントの状況  
 環状道路の整備が遅れ、都心部に交通が集中し、圏央道内側には関東の63%、全国の18%にあたる580箇所（全国3,200箇所）の主要渋滞ポイントが存在しています。額は2.5兆円/年（全国12兆円）となっています。



環境悪化の状況  
 環状道路の整備が遅れているため、都心部への交通が集中し、圏央道の内側については、自動車NOx・PM法の対策地域内にもかかわらず、NO2測定値の全国ワースト10の中に、圏央道内側の自排局が8カ所入っています。またSPM測定値では全国ワースト10の中に、圏央道内側の自排局が8ヶ所入っています。

## NO2測定値

順位	自排局名	都道府県	市区	98%値
1	玉川通り上馬	東京都	世田谷区	0.079
2	環七通り松原橋	東京都	大田区	0.078
2	淵野辺十字路	神奈川県	相模原市	0.078
4	中山道大和	東京都	板橋区	0.077
5	北品川交差点	東京都	品川区	0.075
6	天神	福岡県	福岡市	0.074
7	日光街道梅島	東京都	足立区	0.073
7	環七通り亀有	東京都	葛飾区	0.073
9	遠藤町交差点	神奈川県	川崎市	0.071
9	岡崎市第三測定所	愛知県	岡崎市	0.071
9	今里交差点	大阪府	大阪市	0.071

## SPM測定値

順位	自排局名	都道府県	市区	2%除外値
1	岡崎市第三測定所	愛知県	岡崎市	0.133
2	環七通り松原橋	東京都	大田区	0.129
3	和光新倉自排	埼玉県	和光市	0.117
3	中山道大和	東京都	板橋区	0.117
5	納屋	三重県	四日市市	0.114
6	国設野田	千葉県	野田市	0.111
7	戸田美女木自排	埼玉県	戸田市	0.110
7	国設飛島	愛知県	飛島村	0.110
9	朝霞幸町自排	埼玉県	朝霞市	0.109
10	戸田市早瀬	埼玉県	戸田市	0.105
10	山手通り大阪橋	東京都	目黒区	0.105
10	自排塔の木	静岡県	富士市	0.105

■ 圏央道内側の自排局

出典:環境省記者発表 平成15年度大気汚染状況について

## 圏央道の役割

郊外から都心部への交通を分散導入させ、都心に起終点をもたない通過交通をバイパスさせるので、首都圏の道路交通の円滑化を図ることができます。

### 分散導入効果



### バイパス機能



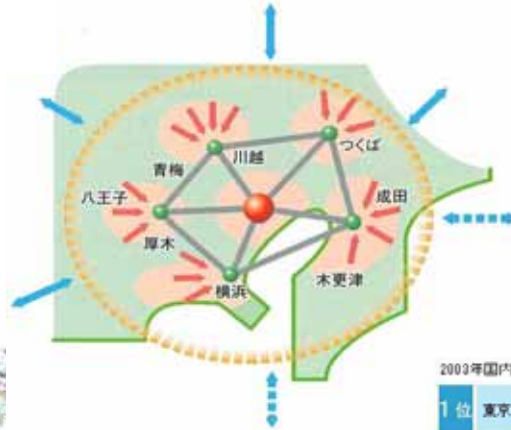
### 地域間移動機能



## 都市拠点間の連絡強化

それぞれの都市拠点を連絡・連携することにより、都市圏全体のバランスのとれた発展が図られます。

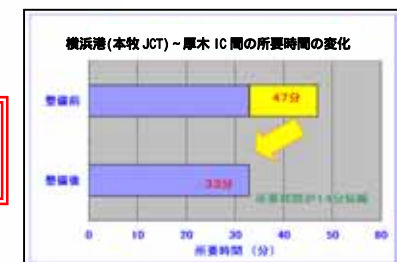
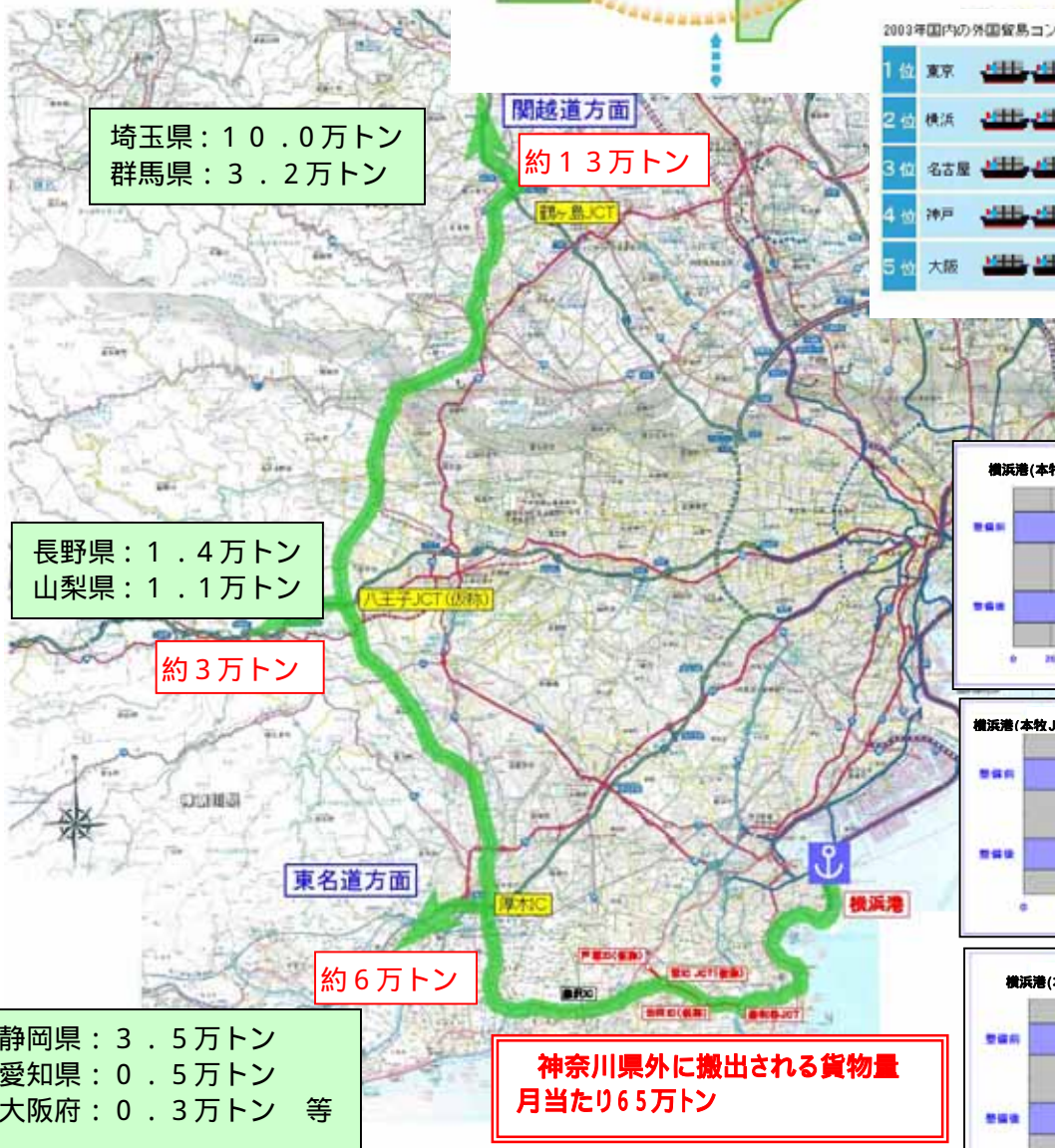
また首都圏の広域物流ネットワークを形成することにより、沿線地域において企業立地・市場拡大・生産活動等の活性化が図られ、活力のある地域が形成されます。これらにより、「一極依存構造」から「分散型ネットワーク構造」への転換を促し首都機能の分散を可能にします。



2003年国内の外国貿易コンテナ取扱量 (単位: 千TEU)

1位	東京	3,314
2位	横浜	2,505
3位	名古屋	2,074
4位	神戸	2,046
5位	大阪	1,610

出典: CONTAINERISATION INTERNATIONAL



出典: 陸上出入貨物調査(H15) 国土交通省総合政策局情報管理部



## 災害時等の緊急輸送路の確保

災害などで通行不能な区間が生じても、代替ルートが確保され、緊急物資の輸送や災害救助活動等の交通路が確保できます。

### 新潟中越地震時の代替ルートの例

【比較データ】  
 ①【震災前】 : H16.10.18(月)~H16.10.22(金)の平日の平均  
 ②【震災直後(一般車通行止め)】 : H16.10.25(月)~H16.10.29(金)の平日の平均  
 ③【一般車開放】 : H16.11.15(月)~H16.11.19(金)の平日の平均

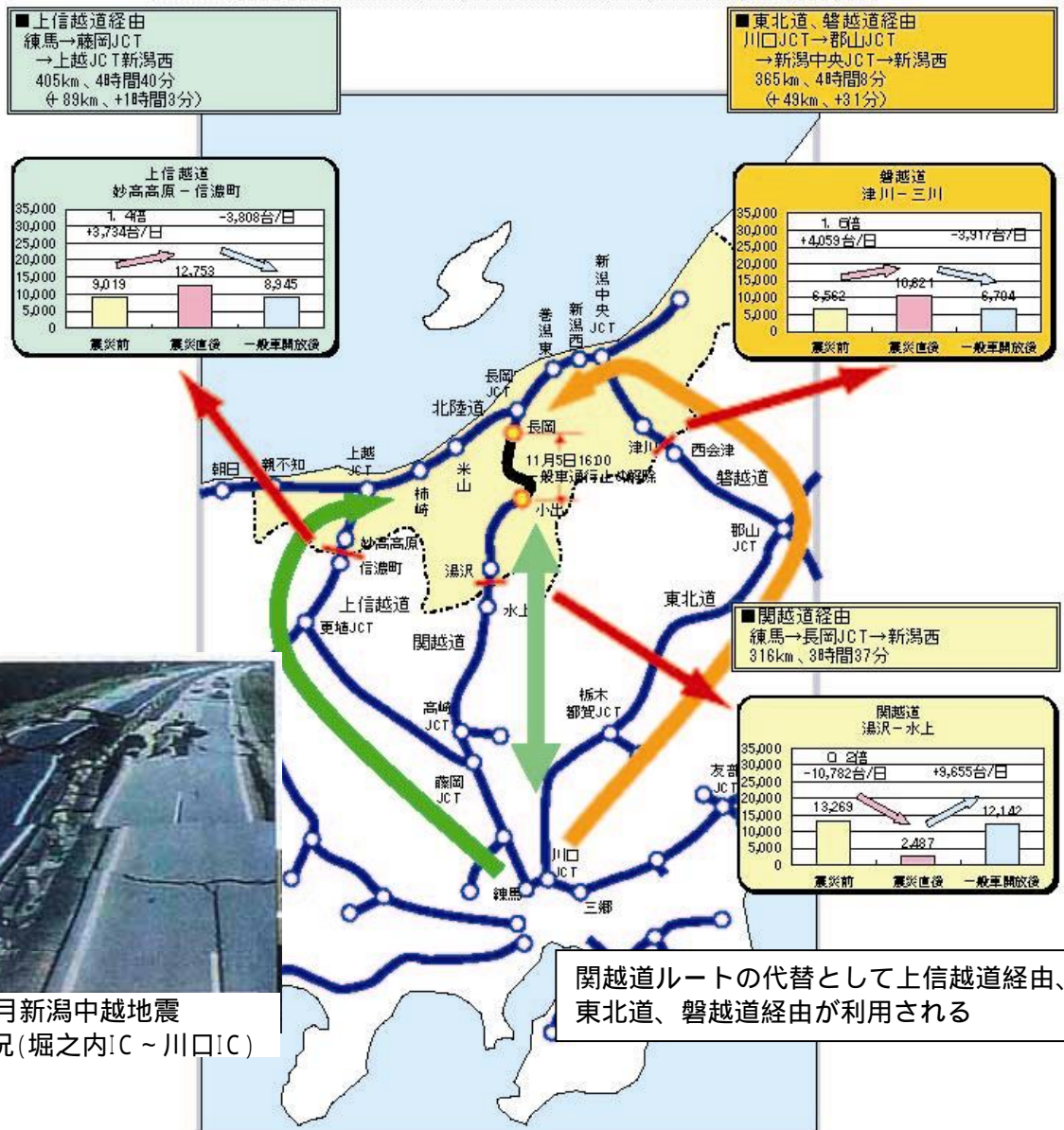


図 3-1 新潟中越地震の代替路線



## 4 . 高速横浜環状南線（圏央道「金沢～戸塚」）の必要性（現状の問題点）

横浜市南部地域の渋滞緩和

県内の道路渋滞による損失時間は、年間で1km当たり76.0千人時間となり、全国ワースト3位です。（表4-1）

また、渋滞損失時間の大きい区間は、横浜市、川崎市周辺に集中し、混雑が著しくなっています。（表4-1）

表4-1 都道府県別の渋滞損失時間  
(上位10都道府県)

都道府県名	1km当たりの損失時間 (千人時間/年間・km)	全国 順位	関東 順位
東京都	136.7	1	1
大阪府	107.7	2	-
神奈川県	76.0	3	2
埼玉県	53.5	4	3
愛知県	49.2	5	-
沖縄県	41.2	6	-
千葉県	40.5	7	4
宮城県	36.2	8	-
静岡県	34.4	9	-
京都府	32.1	10	-

資料：『H11道路交通センサス及び国土交通省調査（旅行速度：平成13年度、走行台キロ：平成14年度）に基づく』

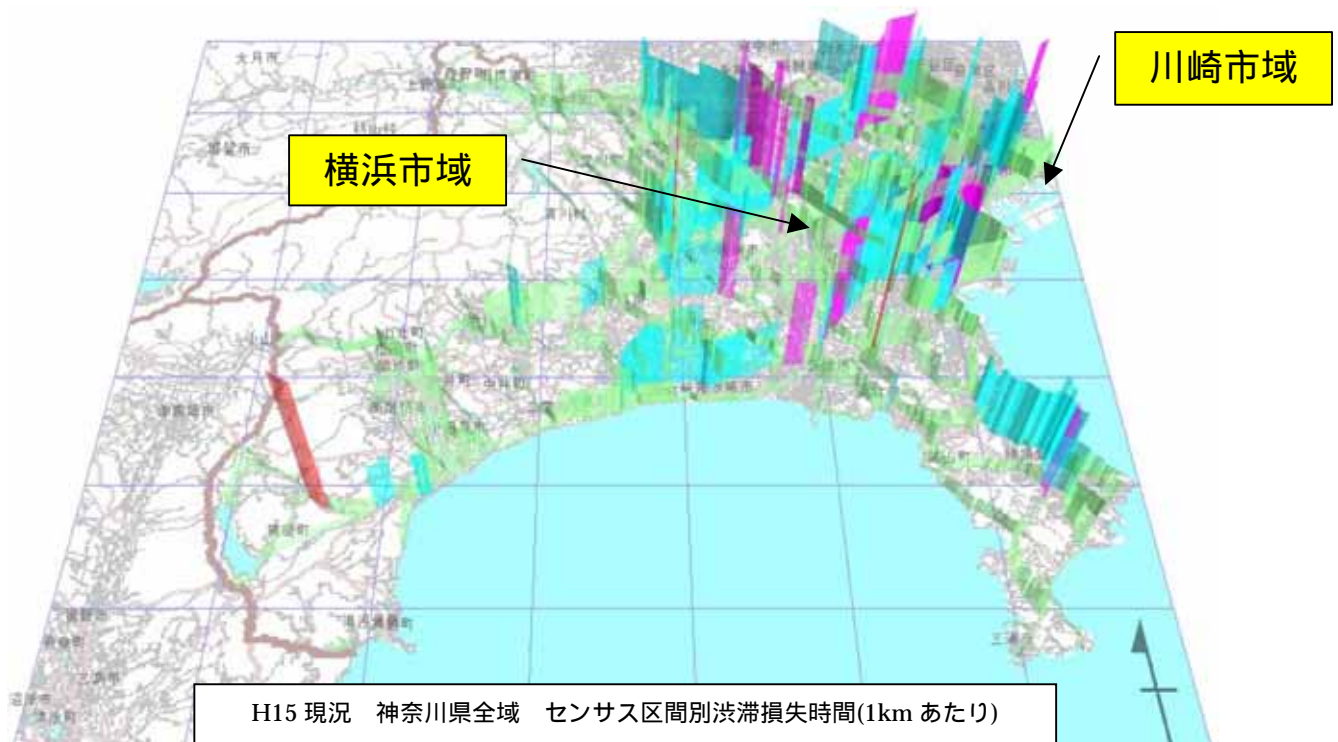


図4-1 1kmあたりセンサス区間別渋滞損失時間

## 内陸部から湾岸部への交通転換

内陸部を通過する国道1号の交通の2 / 5は通過交通であり、横浜市内の交通混雑緩和のために、国道1号等内陸部から湾岸部へ交通を転換させることが必要である。





## 周辺道路の渋滞緩和（その1）

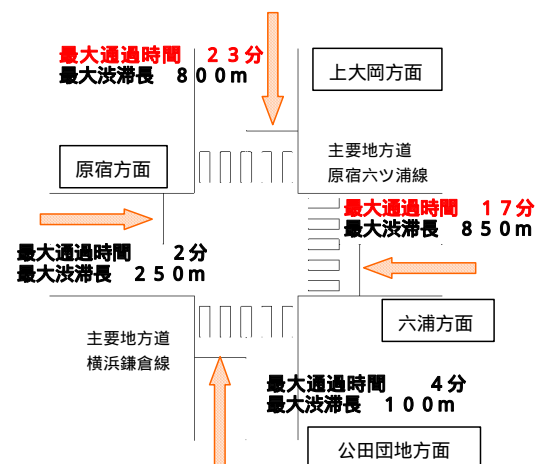


「金沢～戸塚」沿線の混雑状況

### 公田交差点

主要地方道原宿六ツ浦線に主要地方道横浜鎌倉線が合流する十字路であり、慢性的に渋滞する状況となっています。

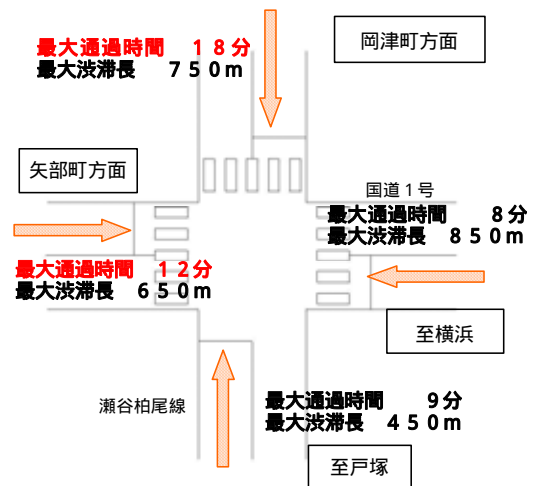
公田団地方面へ向かう交通が最大渋滞長800mとなっており、交差点を通過するのに23分を要する状況となっています。



### 不動坂交差点

国道1号に県道瀬谷柏尾線が合流する十字路となっており、慢性的に渋滞する状況となっています。

戸塚方面へ向かう交通が最大渋滞長750mとなっており、交差点を通過するのに18分を要する状況となっています。



注) 図中では、主要渋滞ポイントの定義に該当しているものを赤で表している。

一般道路 (D I D内): 最大渋滞長 1,000m以上  
通過時間 10分以上

出典: 主要渋滞ポイント  
(第3次渋滞対策プログラム H10 策定)

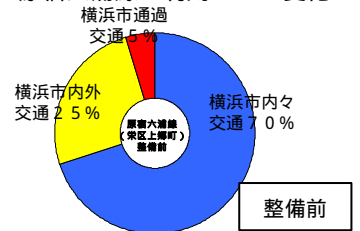


## 周辺道路の渋滞緩和（その2）

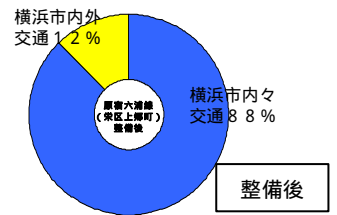
周辺道路からの高速横浜環状南線に中長距離トリップ交通を転換し、周辺道路の渋滞緩和・大型車交通の減少を図る。



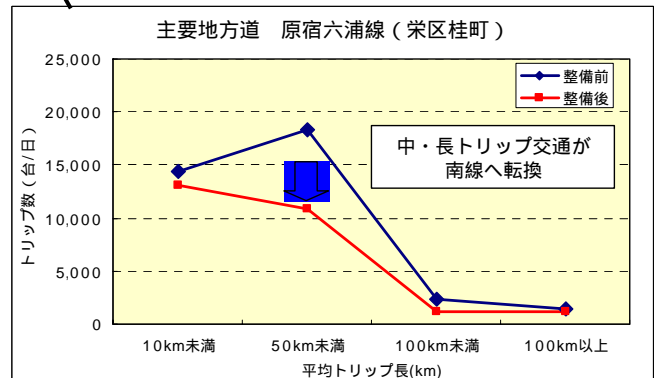
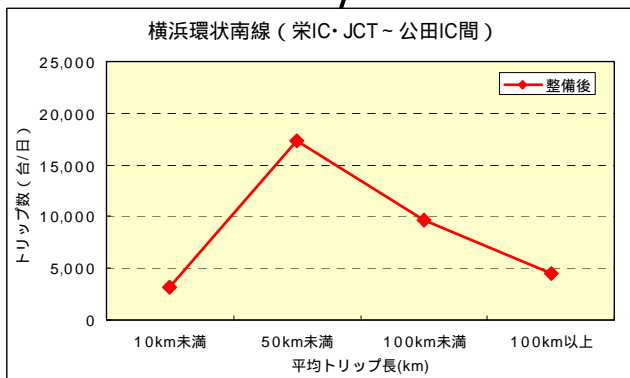
原宿六浦線の利用ODの変化



整備前



整備後



混雑度・大型車混入率の変化

	実測値	整備後
原宿六浦線 (栄区上郷町)	混雑度 1.69	0.57
	大型車混入率 16.5%	9.1%

実測値はH11道路交通センサス

将来の道路網の設定  
現在の道路計画に横浜環状南線と同時期に完成すると見込まれる路線を加えたもの

## 5 . 事業の経緯

### ( 1 ) 経緯

平成 7 年 4 月 : 都市計画決定  
 ( 都市計画の案に対する意見書 約 1 1 0 万通 )  
 平成 8 年度 : 用地着手  
 平成 1 1 年度 : 工事着手  
 平成 1 2 年 4 月 : 有料道路事業許可 ( 日本道路公団 )

### ( 2 ) 事業の進捗状況

現地測量、地質調査、設計用地説明未実施区間が、また平成 1 7 年 2 月末現在、用地進捗率は約 4 割という状況です。  
 工事着手は、一部区間に限られるなど、全面的な事業進捗が図られていないのが現状であります。

当初の供用目標 ( 平成 1 9 年度頃 ) は困難であり、平成 2 0 年代半ばの供用を目指します。

全体事業費	約 4 , 3 0 0 億円
うち用地費	約 1 , 5 0 8 億円
執行済み額	約 5 8 2 億円 ( 約 1 3 . 5 % 金額ベース )
うち用地費	約 4 2 3 億円 ( 約 4 割 面積ベース )



### (3) 反対の主な理由

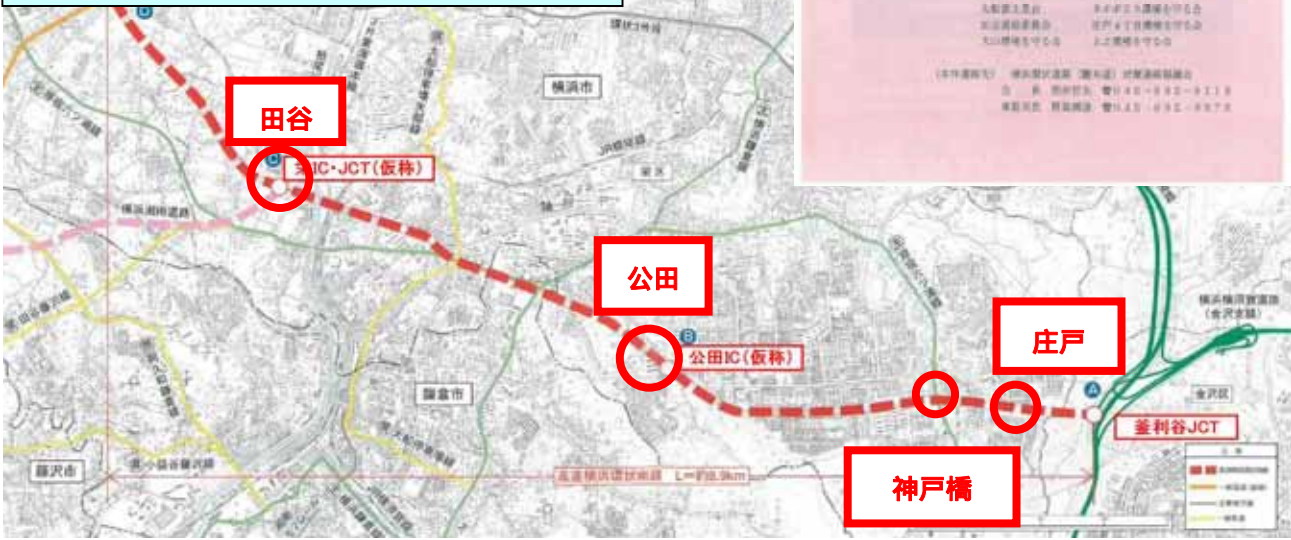
- ・ 排ガスや騒音及び地盤沈下等による環境の悪化を懸念。
- ・ 当該地区の宅地開発を行う際の道路予定地をめぐる住民の方々の不信(訴訟へ発展)。
- ・ 農業専用地区に指定された田谷の農地を壊滅させる計画であること。

『横浜環状道路(圏央道)の抜本の見直しを要求します』  
(横浜環状道路(圏央道)対策連絡協議会 H16.12)より抜粋



**農地の破壊**  
横環南計画は、農民の努力と苦勞を無にし、横浜市(緑政局)の方針にも反して、約33ヘクタールの農地の70%を道路用地とするもので、事実上、田谷の農地を壊滅させるものである。

**事業者の対応**  
残された農地の保全について、緑政局などの関係機関及び地元と協議を行っていく



**地元住民の説明要求**  
庄戸町会では、毎年のように、住民への説明集会の要望や、住民の意思を尊重するよとの要望を事業者に出しているが、誠意ある対応や納得できる回答が得られていない。また、2000年には、3丁目全住民を対象にしたアンケート調査を行い、約67%が反対または好ましくないと回答した。

**事業者の対応**  
意見を述べる集会や測量地質調査に入るための話し合い  
(平成12年12月～15回 参加人数約620人)

**住環境の悪化を懸念**  
谷部に位置する神戸橋高架部、公田堀割部は、地形の影響が懸念される地域であり、大気汚染の予測に際してはこれらの地域の局地的な気象条件を的確に把握することが必要であるが、この点が十分とは云えない中で予測評価が行われている。

**事業者の対応**  
環境現況調査の継続実施  
最新のデータ及び予測手法を用いて、環境影響の照査を行う



#### (4) 訴訟の経緯

##### 判決について

高速道路予定地と知りながら、一般道路と偽って販売したとして、横浜市と不動産業者を共同不法行為、本件売買契約の瑕疵を理由に訴えを提起

「分譲地を販売し始めた時点で、横浜小田原道路の道路予定地が自動車専用道路ではなく、一般道路予定地であったことは、被告である横浜市及び開発事業者の共通の認識であり、被告らが横浜小田原道路の予定地の目的について原告らを騙したとは到底、認められないし、分譲地の売買契約に瑕疵があったとも言えない」として、横浜地方裁判所は、原告の請求を棄却

##### 裁判の経緯

第一審 横浜地裁 平成12年12月21日 原告の訴えを棄却  
横浜地裁の判決を不服として東京高裁に控訴  
控訴審 東京高裁 平成13年12月26日 控訴を棄却  
東京高裁の判決を不服として、最高裁に上告  
上告審 最高裁 平成14年5月31日 上告を棄却、不受理

##### 道路計画の経緯

昭和43年 一般街路を併設した自動車専用道路（高速道路）として横浜小田原線を構想  
昭和45年～ 横浜市が不動産業者に横浜小田原道路（一般道路を併設した高速道路）の予定地確保を依頼  
昭和46～48年 高速道路部分の計画が取りやめられ幹線街路（一般街路）部分の計画のみが推進されることになったため、幹線街路ということで販売をすることになった  
昭和50年9月 横浜市は「この用地は都市計画道路（幹線道路）予定地です」と記載された看板を掲示し、道路予定地が幹線道路となることを公示  
昭和50～61年 分譲地の販売を開始。（販売広告に、一般道路予定と明記）  
昭和56年頃 「よこはま21世紀プラン」において横浜環状道路の構想が浮上（ルート未定）  
昭和63年頃 横浜小田原線の幹線街路計画についても消滅  
平成7年4月 高速横浜環状南線都市計画決定

## 6 . 事業実施にあたっての今後の改善措置

( 1 ) 周辺環境の適切な保全に向けて

### 1 ) 環境現況調査の継続実施

環境影響評価終了後において高速横浜環状南線の事業が及ぼす環境影響を把握する目的で、大気質(二酸化窒素、浮遊粒子状物質、風向・風速)、騒音の環境現況調査を平成16年10月より実施しております。

現在、大気質調査2季分(秋季、冬季)及び騒音調査が完了しており、その結果は、HPにおいて公表しています。

なお、今後も、引き続き、環境現況調査を実施してまいります。

《調査項目、調査位置》

8箇所において大気質(NO<sub>2</sub>、SPM、風向・風速)、騒音調査を実施しています。



調査位置図



大気質調査状況

## 2) 環境影響の照査について

本事業における周辺環境の適切な保全を図るため、事業の実施に伴い周辺に与える環境影響の主要な項目について、現時点での最新のデータと予測手法を用いて「環境影響の照査」を実施しております。その結果につきましては「高速横浜環状南線 環境影響の照査結果について」として、公表（平成17年3月11日）しており、今回照査した範囲においてはそれらの環境保全目標を満たしているものと考えています。（参考2）

なお、今後とも新たな技術の進展やデータの蓄積を踏まえ、環境影響の調査検討を実施し、周辺環境の適切な保全に努めてまいります。

## 3) 生態系、景観などについて、専門委員会で対策を検討

### 《自然環境の保全》

「金沢～戸塚」沿線には比較的自然環境がまとまりをもっている地域があり、国内希少野生動植物のオオタカの営巣や神奈川県絶滅危惧種であるヒメウキガヤ等の生育が確認されております。

このため、学識経験者の委員会を立ち上げ、自然環境の調和及び保全対策について検討しながら事業を進めております。

#### 「横環南自然環境検討委員会」

（委員長：亀山 章 東京農工大学農学部教授）

検討内容：高速横浜環状南線のうち特に釜利谷地区における自然環境の保全及び管理について総合的に検討

#### 「横浜市南部地域猛禽類調査検討会」

（委員長：柴田敏隆 神奈川県自然保護協会副会長）

検討内容：横浜市南部地域の猛禽類について、生息に関する調査及び高速横浜環状南線の本格的な工事に向けた基本的な対応方針等について検討

### 《周辺景観との調和》

#### 「横浜環状南線等景観懇談会」

（座長：高橋志保彦 神奈川大学 工学部 建築学科教授）

検討内容：横浜環状南線等の整備において、道路と周辺景観との調和をはかるため外部景観及び内部景観について検討



## 《地盤沈下対策》

「横浜環状南線 都市型トンネル検討会」

(委員長：今田 徹 東京都立大学 名誉教授)

検討内容：丘陵部に位置し、造成された住宅地を通過する大断面めがねトンネルの施工に際し、切羽(掘削面)の安定だけでなく地表面沈下抑制といった周辺への影響について検討

## 自然環境の復元(「横環南自然環境検討委員会」)

ヒメウキガヤ(絶滅危惧種)が生育している事業用地内のひょうたん池の上流部に代替池を整備し、ヒメウキガヤの一部移植実験を行っており、良好な生育を確認しています。

また、現在ひょうたん池に生息しているホトケドジョウ等の水生動物についても、代替池に移設させる予定です。



ひょうたん池の代替地整備

## 自然環境の創出

環境に配慮して道路事業を進めていることを広くご理解いただくために「エコロード探検隊」というイベントを開催し、一般の方々に協力いただいでどんぐり採集を行い、将来の法面に植栽する苗木を育成しています。

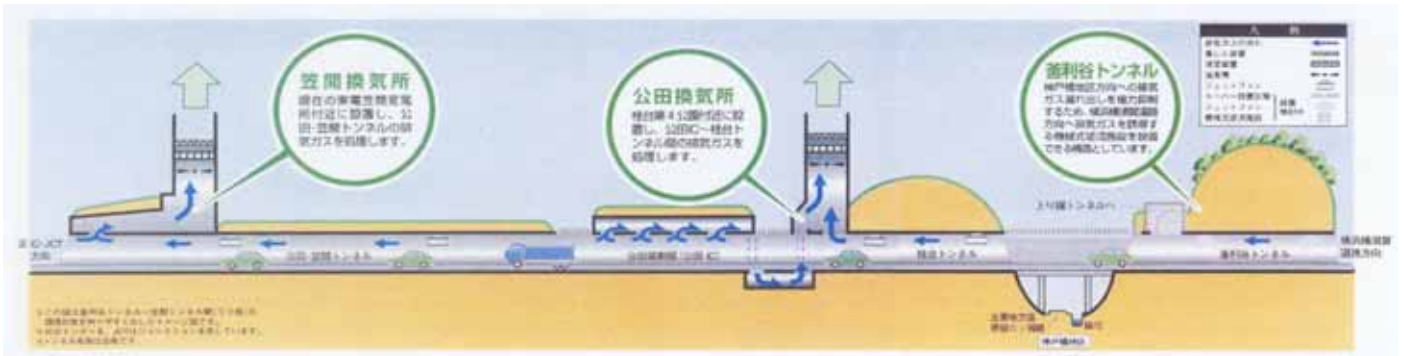


どんぐり採集、苗木の育成

#### 4) 環境保全対策の検討・実施

以下のような環境保全対策を検討・実施してまいります。

トンネル内で発生した排出ガスを2箇所換気所に集約し、集じん効率の高い装置の採用を検討



#### 遮音壁・環境施設帯の適宜設置を検討



#### 低騒音舗装の採用を検討

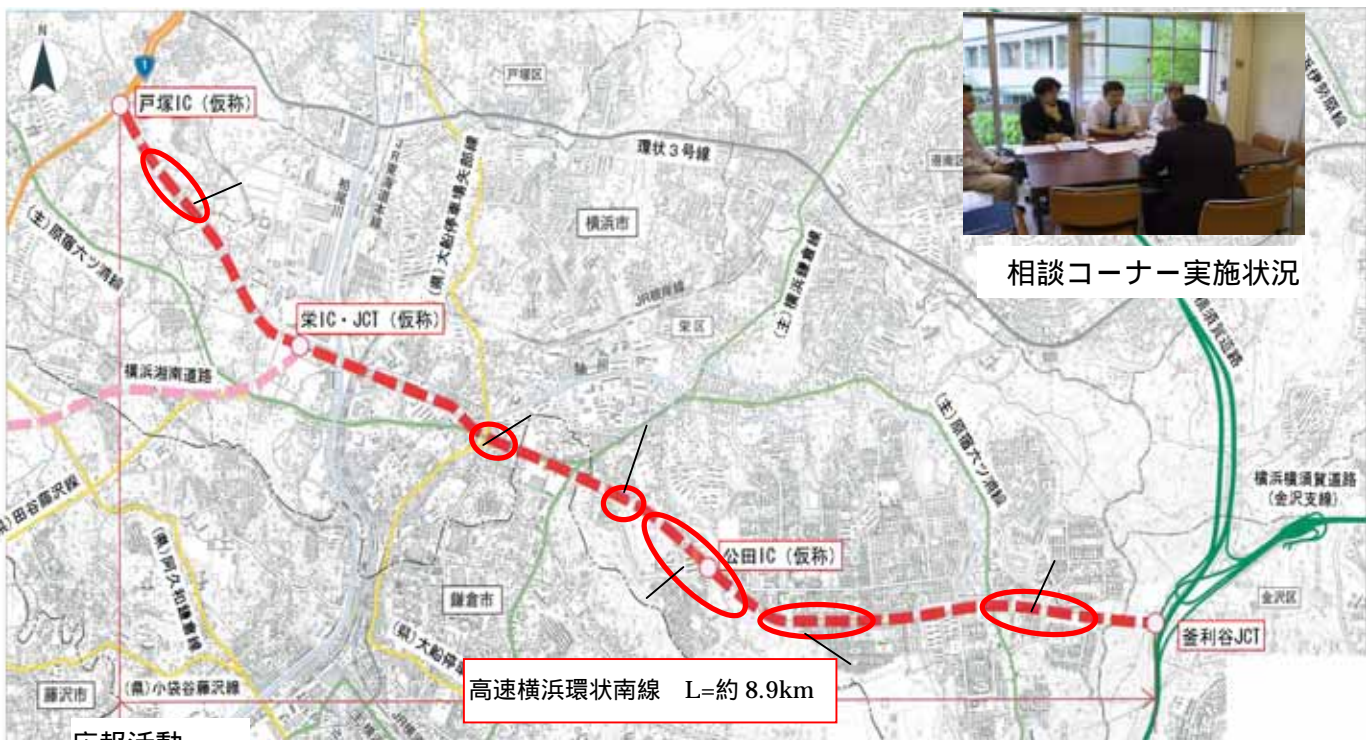


## (2) 地元住民との合意形成への努力

いつでも、問い合わせや相談が可能な、常設相談窓口の設置などにより、住民の方々との対話を行い、合意形成が図られるよう努力する。

### これまでの説明会等（平成17年3月現在）

	内容	時期・回数・人数
都市計画(事前説明会)	都市計画原案説明会前に実施した説明会	平成2年8月～10月 15回開催 約2,050人参加
相談コーナーの開設	各種説明会のフォローアップなどを目的に開設	平成2年11月～平成16年3月 55回開催 約1,100人参加
庄戸地区	意見を述べる集会や測量地質調査に着手するためなどの話し合い	平成12年12月～ 15回開催 約620人
湘南桂台地区	環境対策・地質調査等に関する説明	平成14年7月～ 9回開催 約200人
公田地区	用地測量着手するための話し合いや用地買収、工事などに関する説明	平成15年9月～ 7回開催 約110人
小雀地区	事業計画と用地補償などに関する説明	平成16年3月～ 3回開催 約40人
笠間地区	マンションの移設工法などに関する説明	平成16年1月 約170人
朝日平和台地区	事業計画と用地補償などに関する説明	平成16年3月～ 4回開催 約30人



相談コーナー実施状況

広報活動

承認番号 平14関複、第67号



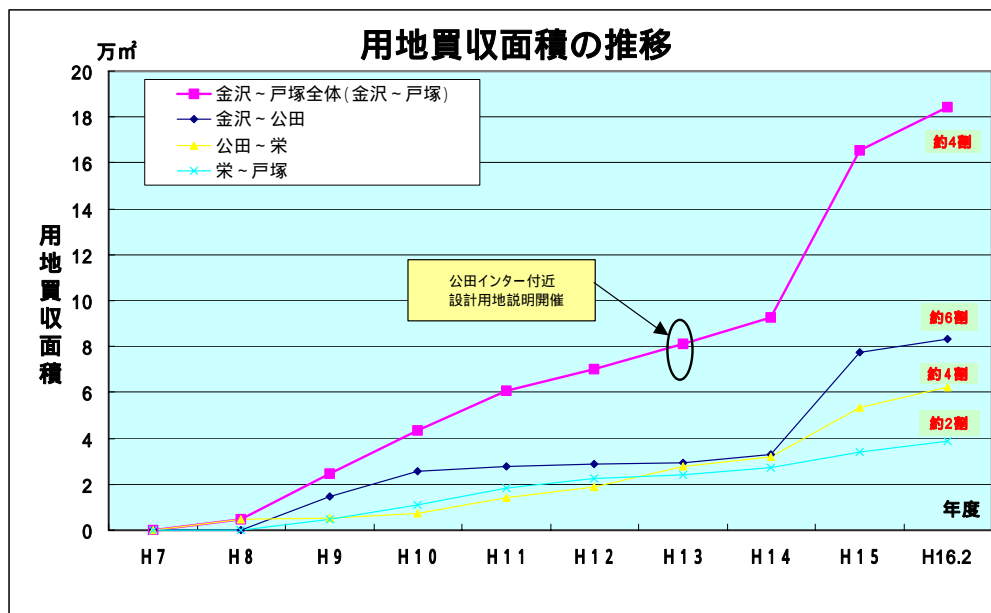
よこかんみなみ  
平成16年3月～  
2回発刊  
内容:事業概要  
進捗状況 等



みなみ風  
平成4年10月～  
8回発刊  
内容:事業概要 等



< 用地進捗状況 >



< 公田地区買収状況 >

平成9年10月



横浜市航空写真 再製承認番号 平16都第6号

平成16年5月



## 7 . 整備効果

### 費用対効果

路 線 名	高速横浜環状南線（圏央道「金沢～戸塚」）
延 長	L = 8 . 9 k m

### 便益

	走行時間 短縮便益	走行経費 減少便益	交通事故 減少便益	合 計
基 準 年	平成 1 6 年度			
基準年における 現在価値（B）	7,902 億円	317 億円	135 億円	8,354 億円

### 費用

	改築費	維持修繕費	合 計
基 準 年	平成 1 6 年度		
単純合計	4,142 億円	732 億円	4,875 億円
基準年における 現在価値（C）	3,450 億円	265 億円	3,715 億円

### 算定結果

費用便益比（C B R）			
B / C =	$\frac{\text{便益の現在価値の合計（B）}}{\text{費用の現在価値の合計（C）}}$	=	$\frac{8,354 \text{ 億円}}{3,715 \text{ 億円}}$
=	2 . 2		

- 注） 1 . 費用及び便益額は整数止とする。  
 2 . 費用及び便益の合計は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。  
 3 . 平成 2 4 年度を完成供用予定として算出している。

## 8 . 今後の対応方針（原案）

### （１）事業の必要性等に関する視点

首都圏中央連絡自動車道及び横浜環状道路の一部として、首都圏及び横浜市内の交通渋滞の緩和、地域拠点間の連絡強化、周辺地域の活性化を図ることが期待される。

### （２）事業進捗の見込みの視点

現地測量、地質調査、設計用地説明未実施区間があり、また平成17年2月末現在、用地進捗率は約4割です。

工事着手は、一部区間に限られるなど、全面的な事業進捗が図られていない現状であり、当初の供用目標（平成19年度頃）は困難であり、平成20年代半ばの供用を目指す。

今後も、住民の方々への丁寧な説明が必要と考えます。

### （３）コスト縮減や代替案立案等の可能性の視点

コスト縮減を図りつつ、沿道環境の状況及び地元等の要望を考慮に入れて、環境保全対策についても検討し、可能な限り対応していきます。

### （４）対応方針（原案）

本事業は以下の努力を図りつつ継続する。

今後、環境現況調査の継続実施、環境保全対策の検討、常設相談窓口の設置などにより、住民の方々との対話を行い、合意形成が図られるよう努力します。



## 参考 1 (金沢～戸塚)

### 他の計画における事業の位置づけ

計画名	策定年月日及び策定者	位置づけ
都市再生プロジェクト (第2次決定)	平成13年8月 都市再生本部	大都市圏における環状道路 体系の整備
神奈川力構想 ・プロジェクト51	平成16年3月 神奈川県	県土の骨格となる自動車専 用道路網の整備 都市圏の幹線道路網の整備
横浜市中期政策プラン	平成14年12月 横浜市	交通施設を街づくりや環境 に調和させながら整備
神奈川新総合計画21	平成12年3月 神奈川県	横浜環状道路、高速湾岸線、 高速磯子線等の整備促進 放射環状型の幹線道路網の 形成 地区幹線道路を整備し、高速 道路や幹線道路とともに体 系的な道路網整備を形成
ゆめはま2010プラン	平成6年12月 横浜市	放射環状型の高速道路、幹線 道路ネットワークを形成 全国を連絡する高速自動車 国道や首都圏の主要な都市 を連絡する広域的な道路の 整備

## 参考2 環境影響の照査について

### 1) 照査項目の選定

環境影響評価書の環境項目及び省令に定める標準項目により環境項目を設定し、専門家を加えた委員会によって別途検討している項目等を考慮し、以下のとおり照査対象を選定しました。

なお、下記に該当するものは、「環境影響の照査」の対象としない事としました。

- その影響が明らかに小さいと判断される項目
- 選定しなかった理由に大きな変化がない項目
- 予測条件、予測手法に変化がない項目

環境項目		照査対象	別途検討項目	照査の対象としない理由
大気汚染	二酸化窒素			
	浮遊粒子状物質			
	一酸化炭素			
	二酸化硫黄			
水質				
騒音				
振動				
地盤沈下				
低周波空気振動				
電波障害				
日照障害				
水象				
重要な地形及び地質				
動・植物相	動物（重要な種及び注目すべき生息地）			
	植物（重要な種及び群落）			
地域を特徴づける生態系				
地域社会				
主要な眺望点及び景観資源並びに主要な眺望景観				
文化財				
主要な人と自然との触れ合いの活動の場				

2) 環境影響評価書と今回照査の違い

環境影響評価書と今回照査の予測手法の違いをまとめると下記になります。

	環境影響評価書	今回照査
交通量	・H22推計値	・ <u>H42推計値</u>
NO2	・拡散式:ブルーム式・パフ式 ・加減速を考慮して予測	・拡散式:同左 ・加減速を考慮して予測 <b>(排出係数、補正係数は新たに設定された値を使用)</b>
SPM	- - - (予測なし)	<b>・<u>拡散式:ブルーム式・パフ式</u></b> <b>・<u>インターチェンジ・ジャンクション部の加減速の影響が及ばない箇所を予測</u></b>
騒音	・予測値: L50(騒音レベルの中央値)	・予測値: <b><u>LAeq(等価騒音レベル)</u></b>
振動	・予測式:建設省土木研究所提案式	・予測式:同左 <b>(係数は新たに設定された値を使用)</b>
低周波 空気振動	・既存資料及び類似橋梁での現地調査結果による定性的予測	<b>・<u>「道路環境影響評価の技術手法」記載の予測式による予測</u></b>



### 3) 環境影響の照査の結果

本事業の実施に伴い周辺に与える環境影響について、現時点での最新のデータと予測手法を用いて予測・照査した結果は、以下のとおりであり、今回照査した範囲においては、それぞれの環境保全目標を満たしているものと考えています。

なお、今後とも新たな技術の進展やデータの蓄積を踏まえ、環境影響の調査検討を実施し、周辺環境の適切な保全に努めてまいります。

#### ・二酸化窒素、浮遊粒子状物質の結果

	二酸化窒素	浮遊粒子状物質
予測結果	日平均値の年間98%値 0.042～0.052ppm	日平均値の年間2%除外値 0.079～0.080ppm
環境保全目標	0.04ppmから0.06ppmまでのゾーン内 またはそれ以下	0.10mg / m3以下
予測の結果、環境保全目標を達成		
環境保全対策の実施により環境保全目標を達成		

#### ・騒音、振動、低周波空気振動の結果

	騒音(環境保全対策後)	振動	低周波空気振動
予測結果	(用地境界) 昼間:46～65dB 夜間:41～60dB (用地境界より20m位置) 昼間:45～65dB 夜間:41～55dB	昼間:35～50dB 夜間:34～50dB	L50:76～79dB L65:83～85dB
環境保全目標	(用地境界) 昼間:70dB 夜間:65dB (用地境界より20m位置) 昼間:60～65dB 夜間:55～60dB	周辺住民が日常生活において支障が生じない 参考:振動規制法に基づく限度 昼間:65～70dB 昼間:60～65dB	住民の日常生活に著しい影響が生じない 参考:L50:90dB L65:100dB
予測の結果、環境保全目標を達成			
環境保全対策の実施により環境保全目標を達成			