

環境影響評価審査書に対する事業者の主な対応

064	厚木秦野道路（一般国道246号バイパス）事業	
項目	審査書の指摘事項	事業者の対応
大気汚染	<p>(1) 高濃度予測の検討 計画路線は、中津、丹沢山地や秦野盆地など多様な地形を通過するため、地形性の気温逆転層や複雑地形による気流変化などの局地的な気象条件が大気汚染物質の高濃度出現に影響を及ぼすことが考えられることから、二酸化窒素等の短時間高濃度汚染について検討すること。</p> <p>(2) 予測の検証 予測評価の対象を平成22年としているが、供用時までには社会状況、周辺環境等の変化が想定されるため、将来交通量、自動車の走行に係る汚染物質の排出諸元、気象観測等の設定条件については、今後さらに調査を続け、予測評価の信頼性について検証するとともに、予測年次以降についても交通量の増加など予測条件が変化することが考えられることから、供用開始前から大気汚染のモニタリングを行うこと。 なお、予測評価の検証及びモニタリングの結果によっては、適切な対策を実施すること。</p> <p>(3) 浮遊粒子状物質の対策 自動車の走行に伴い発生する浮遊粒子状物質は、各分野で調査研究が進められているので、今後の知見や技術革新の動向を踏まえ、周辺環境への影響や対策について検討すること。 特に、計画路線はトンネル構造が多いことから、トンネル内で発生する浮遊粒子状物質の対策として、集じん装置の適切な配置などを検討し、トンネル抗口部における濃度の低減を図ること。</p>	<p>(1) 高濃度予測の検討 大気汚染の状況については、事業実施段階で、地形状況を勘案し、具体的な測定場所、測定期間、測定項目等を含めて、関係機関と協議のうえ、必要に応じて継続調査し、沿道の大気汚染の状況について把握する。 二酸化窒素の短時間高濃度について、計画路線周辺の常時監視測定局のデータを基に検討すると、秦野市内（上大槻）で、0.100ppmとなる。 なお、中央公害対策審議会答申では、二酸化窒素の短期暴露（1時間値）の指針を0.1～0.2ppmとしている。</p> <p>(2) 予測の検証 本環境影響評価における予測の対象時期は、「建設省技術指針」に基づき事業計画の目標時期とし、この目標時期を「道路環境整備マニュアル」等から計画交通量を約20年後の年平均日交通量としていることから、予測評価の対象を平成22年とした。 予測に用いた気象観測データ、排出係数等については、供用開始前の適切な時期に、地形状況や自動車排出ガス規制の動向等を踏まえ検証し、予測条件に大きな差異が生じた場合には、周辺環境に与える影響の程度について把握するとともに、大気汚染の状況についても、事業実施段階で関係機関と協議のうえ、必要に応じて継続調査を行い、大気汚染の状況を把握する。 なお、これらの状況によっては、必要に応じて関係機関の協力を得て、環境保全のための適切な措置を講ずる。</p> <p>(3) 浮遊粒子状物質の対策 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、大気汚染の実態等の基礎データも十分把握されていない状況であるが、ディーゼル排気微粒子対策として、自動車産業においてエンジンの改良などを試験的に実施している。 本計画においても必要に応じ周辺環境の保全の観点から、環境施設帯の設置や、定期的な路面清掃等を行うとともに、浮遊粒子状物質対策について調査研究を行う。 なお、トンネル内の対策としての電気集じん機については、事業実施段階での詳細な設計検討を基に、煤じん濃度を勘案し、トンネル抗口部も含めて配置計画を検討するとともに、今後の技術開発による最新なものを設置する。</p>

騒音・振動（学校・病院等に対する建設作業騒音及び道路交通騒音対策）	<p>予測評価書案によれば、建設作業騒音については、騒音対策型バイブロハンマーを使用することにより、目標値を満足としている。一方、道路交通騒音については、保全対策を実施することにより、道路用地境界で環境基準を満足としている。</p> <p>しかし、計画路線周辺には、学校、病院などの静穏を要する施設が立地している箇所も多いことから、建設作業騒音及び道路交通騒音の影響について、必要な対策を検討すること。</p>	<p>計画路線の工事にあたっては、必要に応じて低騒音型建設機械の使用により、騒音の低減に努めるとともに、学校、病院などの静穏を要する施設の近傍での工事に際しては、工事用目隠板の高さの配慮等を行い、積極的に騒音の低減に努める。</p> <p>計画路線と最も近接している学校の施設は厚木市の依知中学校で計画路線道路端から約130mはなれており、道路交通騒音については相応の距離減衰が予想されることから、影響は小さいと考えるが、学校、病院などの静穏を要する施設については、事業実施段階で個別に検討し、必要に応じて適切な措置を講じる。</p>
動物・植物・生態系（動植物の保全対策について）	<p>計画路線周辺では、国内希少野生動物の一つに指定されているオオタカの生息・営巣が確認されている。したがって、計画路線がオオタカの生息・繁殖に及ぼす影響について学識経験者等を含めた検討の場を設け、詳細な調査や研究を実施し、生息環境に配慮すること。</p> <p>また、本件事業の実施により、切土、盛土、トンネル坑口部等の地形改変箇所が生じるが、改変箇所によっては、現況の緑地が分断され計画路線周辺の動植物への影響が懸念される。</p> <p>したがって、動物の移動、分散、生息にとっても重要な要素である緑地の連続性を確保するため、改変面積を極力少なくするとともに、改変部についても積極的に緑地の復元を図り、緑地の連続性の確保に努めていくこと。</p>	<p>オオタカについては、事業実施時により正確な状況を把握するため、事業実施前において調査を行い実態の把握に努める。</p> <p>調査の実施にあたっては、学識経験者の指導を得ることとし、必要に応じて地元自治体等を含めた検討の場を設け、計画路線周辺のオオタカ等の貴重種の生息状況の把握に努め、生息に著しい影響を与えられられる場合には、必要な保全対策を実施していく。また、対策実施後のオオタカの生息についても調査を行う。</p> <p>計画路線は山地、丘陵地帯等の大部分をトンネル構造としており、植生の改変が少ない計画となっている。</p> <p>また、地形改変を伴う区域については、改変面積及び伐採を最小限として動植物への影響を小さくするよう努める。</p> <p>さらに、環境施設帯、盛土・切土のり面、インターチェンジ部等にも植栽を施すことにより、緑の連続性の確保に努める。</p> <p>なお、緑化にあたっては、周辺の土地利用状況や地域の植生等に配慮した樹種を選定する。</p>
その他（地震・液状化対策について）	<p>計画路線は渋沢断層等の活断層が存在するところを通過することから、道路構造物の築造にあたっては、地形、地質の調査を十分に行うとともに、阪神・淡路大震災による同種構造物の損傷の原因の解明によって、適正に検討された設計基準に基づき、その安全性を確認すること。</p> <p>また、厚木インターチェンジ・ジャンクション計画予定地は、「神奈川県アボイドマップ」（自然災害回避地図）で液状化想定区域とされていることから、液状化に対する安全性の確保についても万全を期すこと。</p>	<p>橋梁、トンネル等の構造物については、事業実施段階で詳細な地質調査等を実施したうえで、断層や液状化が想定される地層等地質の状況を把握し、適正に設計・施工する。</p> <p>阪神・淡路大震災により道路橋が害を受けたことから、現在、建設省で原因の究明や耐震設計のあり方についての検討がなされているところであり、計画路線の構造物の設計にあたっては、その検討結果も踏まえ実施する。</p>
その他（地下水への影響について）	<p>計画路線は地下水の豊富な秦野盆地の地域をトンネル構造等で通過するため、トンネル掘削工事等が地下水の減少や枯渇などの影響を引き起こすことのないよう、事業実施にあたっては地質調査等を十分に行い、地下水の保全対策及び影響が発生した場合の措置について検討すること。</p>	<p>トンネル部、堀割部及び土工部の工事にあたっては、地下水に対する影響を軽減するため、事業実施段階において十分な土質調査や地下水調査を実施し、極力周辺に影響を与えない工法の採用を検討する。</p>