

## 準備書の記載事項の修正内容

環境影響評価書の作成にあたり、準備書の記載事項について検討を加え、修正した内容は、下表に示すとおりです。

表 準備書の記載事項の修正内容

評価書の頁	準備書	評価書
目次	—	<u>(以下の項目を追加)</u> <u>第9章 第15節</u> <u>項目毎にとりまとめた調査、予測及び評価の結果</u> <u>第11章</u> <u>環境影響評価準備書について意見を有する者の意見の概要及びそれに対する都市計画決定権者の見解</u> <u>第12章</u> <u>準備書についての知事意見及びそれに対する都市計画決定権者の見解</u> <u>第13章</u> <u>準備書の記載事項の修正内容</u> <u>第14章 環境影響評価の委託先</u>
評価書全体	山城町 木津町 加茂町	<u>山城町 (木津川市)</u> <u>木津町 (木津川市)</u> <u>加茂町 (木津川市)</u> <u>(平成19年3月木津町・加茂町・山城町が合併し「木津川市」となった)</u>
P2-1 第2章第1節 都市計画決定権者の氏名及び住所	奈良県知事 柿本 善也	奈良県知事 <u>荒井 正吾</u>
P2-1 第2章第2節 事業者の氏名及び住所	近畿地方整備局長 藤本 貴也	近畿地方整備局長 <u>布村 明彦</u>
P3-2 第3章第1節 2. 都市計画対象道路事業の検討の経緯及びその内容	—	<u>(PIを含む環境影響評価手続き以前に行われた検討の内容等について、検討ルート案や環境保全の配慮にかかる検討の経緯に関する文書・図を追加)</u>

評価書の頁	準備書	評価書
P3-6 第3章第2節2. (1)都市計画対象道路事業 実施区域の位置	—	また、表 3-2-1 に示すとおり、 <u>平成 19 年 3 月 12 日に木津町・加 茂町・山城町が合併し「木津川市」 となりました。本評価書において は、都市計画対象道路事業が実施 されるべき区域及びその周囲の概 況において掲載されている統計資 料や環境影響評価の結果で記載し ている地名等については、そのま ま旧町名を記載しています。</u>
P3-6 第3章第2節2.(1) 表 3-2-1	—	<u>(道路事業実施区域及びその周囲に 係る市町村をまとめた表を追加)</u>
P3-7 第3章第2節2.(3) 表 3-2-2	県名 木津町	<u>府県名 木津川市</u>
P3-8 第3章第2節2.(1) 図 3-2-1	大宇陀町、菟田野町、榛原町、室 生村 当麻町、新庄町	<u>(市町村合併のため)</u> <u>宇陀市</u> <u>葛城市</u>
P3-9 第3章第2節2.(3) 図 3-2-2	地表式、嵩上式	<u>嵩上式</u> <u>(奈良北 IC 部周辺の道路構造の変 更)</u>
P3-10 第3章第2節 3. 都市計画対象道路事業 の規模	道路延長：約 12 km	道路延長：約 <u>12.4 km</u> また、 <u>道路構造の区別の延長 は、表 3-2-3 に示すとおりです。</u>
P3-12 第3章第2節5.(4)1) 表 3-2-5	道路構造の種類区分	<u>(表の記載内容変更)</u> <u>道路構造の区分</u>
	盛土 高架 トンネル 掘割	<u>(道路構造の種類)</u> <u>盛土構造</u> <u>高架構造</u> <u>トンネル構造</u> <u>掘割構造</u>
P3-13 第3章第2節5.(4)1) 図 3-2-4	各道路構造の標準断面	<u>(図名変更)</u> <u>主な道路構造の種類標準断面</u>

評価書の頁	準備書	評価書
P3-14 第3章第2節5.(4) 2)換気塔の概要	<p>対象道路事業は、約 4.5km のトンネル構造を計画しています。そのため、トンネル内を運転に適した環境にするための施設として、北側換気塔及び南側換気塔を設置する計画です。その換気塔は、換気機、監視室、電気室など、計画交通量等から必要となる換気設備や換気施設で構成されるため、一定規模の構造物となりますが、本準備書では、土地利用に関する規制や周辺の建物、土地利用状況等を考慮し、必要となる施設の一部を地下に設定することにより、地上に出る高さを設定しています。</p> <p>北側換気塔の地上部の高さは、8 mの高さ規制がかけられている風致地区（第1種）内にあることから8 m、南側換気塔の地上部の高さは周辺の建物の高さから30mとして環境影響評価をしています。</p>	<p>対象道路事業は、約 4.5km のトンネル構造を計画しています。そのため、トンネル内を運転に適した環境にするための施設として、北側換気塔及び南側換気塔を設置する計画です。その換気塔は、換気機、監視室、電気室など、計画交通量等から必要となる換気設備や換気施設で構成されるため、一定規模の構造物となります。地上に出る高さについては、土地利用に関する規制や周辺の建物、土地利用状況等を考慮し、必要となる施設の一部を地下に設定することにより設定しています。</p> <p>北側換気塔の地上部の高さは、8 mの高さ規制がかけられている風致地区（第1種）内にあることから8 m、南側換気塔の地上部の高さは周辺の医療施設に配慮し30 mとして環境影響評価をしています。</p>
P3-17 第3章第2節6 表3-2-6	(大和郡山北インターチェンジの連結位置) 大和郡山市	<u>奈良市、大和郡山市</u>
P3-18 第3章第2節8. (1)工事計画の概要	(工事区分の概略を記載)	<u>(工事区分を詳述)</u>
P3-19～25 第3章第2節8. (3)施工方法	(各工事の概略を記載)	<u>(各道路構造別、工種別に図を用いて詳述)</u>
P3-26、27 第3章第2節8. (4)工種、作業内容及び建設機械	—	<u>(工事区分ごとの工種、作業内容、工事に用いる主な建設機械について、記述)</u>
P3-28、29 第3章第2節8. (5)工事用車両	—	<u>(工事区間別に走行ルート及び平均日交通量について図表を用いて記載)</u>
P3-28 第3章第2節8. (6)その他（塗料）	—	<u>使用塗料は事業実施段階において、鋼道路橋塗装・防食便覧などの指針に基づき検討し、できる限りVOC（揮発性有機化合物）の発生抑制を図るため、現場で使用する塗料と購入する資材はVOC排出の少ないものにします。</u>

評価書の頁	準備書	評価書
P3-30 第3章第2節9. 9. 本環境影響評価で用いる主な用語	—	<u>(「事業実施段階」や「工事中」等の用語の内容の説明を追加)</u>
P4-1-1 第4章第1節1. (1) 気象の状況	最多風向(平成7年～平成16年の10年間の月別最多出現頻度の風向)は全期間を通して北寄りの風が多く、冬は南寄りの風が多くなる傾向があります。	最多風向(平成7年～平成16年の10年間の月別最多出現頻度の風向)は北寄りの風が多く、冬は南寄りの風が多くなる傾向があります。
P4-1-3 第4章第1節1. (2) 大気質の状況	なお、ダイオキシン類のモニタリングが奈良市青少年児童会館、大和郡山市昭和地区公民館、木津局及び天理測定局で、ベンゼン類等有害大気汚染物質のモニタリングが奈良市青少年児童会館、郡山昭和浄水場及び天理測定局で行われています。	なお、ダイオキシン類のモニタリングが奈良市青少年児童会館、大和郡山市昭和地区公民館、木津測定局及び天理測定局で、ベンゼン類等有害大気汚染物質のモニタリングが奈良市青少年児童会館、郡山昭和浄水場及び天理測定局で行われています。
P4-1-3 第4章第1節1.(2)1) 表4-1-2	—	<u>(日平均値の年間98%についての注釈を追加)</u>
P4-1-5 第4章第1節1.(2)2) 表4-1-5	—	<u>(年間2%除外値についての注釈を追加)</u>
P4-1-8 第4章第1節1.(2) 4) 一酸化炭素	平成15年度の調査結果は表4-1-9に示すとおり、環境基準の長期的評価である日平均値の年間2%除外値及び短期的評価である1時間値はともに全ての測定局で環境基準を達成しています。	<u>一般環境大気測定局及び自動車排出ガス測定局における平成15年度の調査結果は表4-1-9に示すとおり、環境基準の長期的評価である日平均値の年間2%除外値及び短期的評価である1時間値はともに全ての測定局で環境基準を達成しています。</u>
P4-1-9 第4章第1節1.(2) 5) 光化学オキシダント	平成15年度の調査結果は表4-1-11に示すとおり、天理測定局及び木津測定局ともに環境基準を達成していません。	<u>一般環境大気測定局における平成15年度の調査結果は表4-1-11に示すとおり、天理測定局及び木津測定局ともに環境基準を達成していません。</u>
P4-1-10、11 第4章第1節1.(2)6)、7) 表4-1-13、表4-1-14	(測定局) 天理局 木津局	<u>天理 木津</u>
P4-1-16 第4章第1節1.(3) 表4-1-15(3)	80 精華町下条	<u>下条</u>
P4-1-21 第4章第1節2. 図4-1-4	—	<u>(地下水の水質測定地点を図示)</u>

評価書の頁	準備書	評価書
P4-1-23、24 第4章第1節2.(2)1) 表4-1-18	リットル mリットル	<u>L</u> <u>ml</u>
P4-1-25 第4章第1節2. 2)地下水の水質の状況	道路事業実施区域及びその周囲に位置する市町では、奈良県側17地点及び京都府側2地点で地下水の概況調査が行なわれています。	道路事業実施区域及びその周囲に位置する市町では、 <u>図4-1-4に示すとおり、奈良県側17地点及び京都府側2地点で地下水の概況調査が行なわれています。</u> <u>(「道路事業実施区域及びその周辺」に含まれない3調査地点については、調査結果のみを記載)</u>
P4-1-25～27、29 第4章第1節2.(2)2) 表4-1-19、表4-1-21	リットル	<u>L</u>
P4-1-30 第4章第1節3. (2)地盤の状況	この結果によると、奈良県では地盤沈下は確認されていません。京都府では京都盆地地域で地盤沈下が確認されていますが、道路事業実施区域及びその周囲に係る市町は含まれていません。(出典：「平成15年度全国の地盤沈下地域の概況」(平成16年12月 環境省))	この結果によると、奈良県では地盤沈下の観測は行われていませんが、 <u>奈良県環境白書によると、顕著な地盤沈下の発生は報告されていません。</u> 京都府では京都盆地地域で地盤沈下が確認されていますが、道路事業実施区域及びその周囲に係る市町は含まれていません。(出典：「平成15年度全国の地盤沈下地域の概況」(平成16年12月 環境省)、「平成16年度版環境白書」(平成17年3月 奈良県生活環境部)) <u>なお、奈良盆地における地盤沈下の状況は、補足資料に示しました。(補足資料 p7-1 参照)</u>

評価書の頁	準備書	評価書
P4-1-38 第4章第1節5.(1) 1)動物	本準備書では、資料により種名が異なるため「日本産野生生物目録一本邦産野生動植物の種の現状－脊椎動物編」（1993年12月環境庁編）及び「河川水辺の国勢調査のための生物リスト 平成11年度河川版」（2000年7月（財）リバーフロント整備センター）に準拠した標準和名（種名までとする。）を用いました。	本環境影響評価では、資料により種名が異なるため「日本産野生生物目録一本邦産野生動植物の種の現状－脊椎動物編」（1993年12月環境庁編）及び「河川水辺の国勢調査のための生物リスト 平成11年度河川版」（2000年7月（財）リバーフロント整備センター）に準拠した標準和名（種名までとする。）を用いました。
P4-1-59 第4章第1節5.2) 表4-1-30(2)	<ul style="list-style-type: none"> <li>○「改訂・日本の絶滅のおそれのある野生生物－レッドデータブック－2 鳥類」（環境省自然保護局野生生物課 2002年8月）</li> <li>○「改訂・日本の絶滅のおそれのある野生生物－レッドデータブック－（爬虫類・両生類）」（環境庁自然保護局野生生物課 2000年2月）</li> <li>○無脊椎動物（昆虫類、甲殻類等）のレッドリスト環境庁自然保護局野生生物課（平成12年4月）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○「<u>鳥類のレッドリスト</u>」（環境省自然保護局野生生物課 2006年12月）</li> <li>○「<u>爬虫類・両生類のレッドリスト</u>」（環境庁自然保護局野生生物課 2006年12月）</li> <li>○「<u>改訂・日本の絶滅のおそれのある野生生物－レッドデータブック－5 昆虫類</u>」（環境省自然保護局野生生物課 2006年12月）</li> <li>○「<u>クモ形類・多足類等のレッドリスト</u>」（環境省自然保護局野生生物課 2006年8月） <u>（選定基準の文献の改訂のため）</u></li> </ul>
P4-1-60～70 第4章第1節5.2) 表4-1-31	<p>（選定基準3）</p> <p>ヨシゴイ：（該当なし） ミゾゴイ：NT オシドリ：（該当なし） オオタカ：VU サシバ：（該当なし） チュウヒ：VU ウズラ：DD ヒクイナ：（該当なし） セイタカシギ：EN カスミサンショウウオ：LP イモリ：（該当なし） イシガメ（ニホイガメ）：（該当なし） カンテンコケムシ：NT</p>	<p>ヨシゴイ：<u>NT</u> ミゾゴイ：<u>EN</u> オシドリ：<u>DD</u> オオタカ：<u>NT</u> サシバ：<u>VU</u> チュウヒ：<u>EN</u> ウズラ：<u>NT</u> ヒクイナ：<u>VU</u> セイタカシギ：<u>VU</u> カスミサンショウウオ：<u>VU</u> イモリ：<u>NT</u> イシガメ（ニホイガメ）：<u>DD</u> カンテンコケムシ：（<u>該当なし</u>）</p>

評価書の頁	準備書	評価書
P4-1-108 第4章第1節5. (2)植生の状況	<p>道路事業実施区域及びその周囲の植生については、既存資料を整理した結果、主に水田雑草群落と市街地からなり、一部ヤブツバキクラス域代償植生であるモチツツジーアカマツ群落が分布しています。道路事業実施区域及びその周囲のほとんどを占める低地には、水田雑草群落、市街地及びため池を含む開放水域が見られます。特に奈良市南部から大和郡山市にかけての大和川水系佐保川の支川周辺に広く分布しており、京都府側の低地にも水田雑草群落が見られます。また、奈良市北部の県境付近の丘陵地には、主にモチツツジーアカマツ群落が分布し、一部竹林やクヌギーコナラ群落、落葉果樹園等も見られます。これらの植生のほとんどは人為的環境下で成立する代償植生です。</p>	<p>道路事業実施区域及びその周囲の植生については、既存資料を整理した結果、主に水田雑草群落と市街地からなり、一部ヤブツバキクラス域代償植生であるモチツツジーアカマツ群落が分布しています。道路事業実施区域及びその周囲のほとんどを占める低地には、水田雑草群落、市街地及びため池を含む開放水域が見られます。特に奈良市南部から大和郡山市にかけての大和川水系佐保川の支川周辺に広く分布しており、<u>京都府</u>の低地にも水田雑草群落が見られます。また、奈良市北部の県境付近の丘陵地には、主にモチツツジーアカマツ群落が分布し、一部竹林やクヌギーコナラ群落、落葉果樹園等も見られます。これらの植生のほとんどは人為的環境下で成立する代償植生です。</p>
P4-1-120 第4章第1節6. (1)眺望点の概況	<p>—</p>	<p><u>(景観資源、自然的景観資源、人文景観資源、自然人文景観資源の説明を注釈として、追加)</u></p>
P4-2-16 第4章第2節4. (2)鉄道の状況	<p>道路事業実施区域及びその周囲の鉄道は、JR関西本線、奈良線、学研都市線（片町線）、桜井線、近畿日本鉄道奈良線、京都線、橿原線、天理線が挙げられ、これらのうち、道路事業実施区域にはJR関西本線と近畿日本鉄道奈良線が通っています。</p>	<p>道路事業実施区域及びその周囲における鉄道としては、JR関西本線、奈良線、学研都市線（片町線）、桜井線、近畿日本鉄道奈良線、京都線、橿原線、天理線が<u>あります。</u> 道路事業実施区域にはJR関西本線と近畿日本鉄道奈良線が通っています。</p>

評価書の頁	準備書	評価書
P4-2-26 第4章第2節7.(1) 2) 自然環境保全法に基づく原生自然環境保全地域、自然環境保全地域及び都道府県自然環境保全地域等	自然環境の保全を目的として、奈良県では「奈良県自然環境保全条例」(昭和47年奈良県条例第26号)第27条第1項の規定による景観保全地区、同条第2項の規定による環境保全地区及び同条第3項の規定による保護木の指定がされています。また、奈良市においても「奈良市巨樹等の保存及び緑化の推進に関する条例」(平成14年奈良市条例第51号)により保護木が指定されています。 これらのうち道路事業実施区域には、表4-2-6及び図4-2-6に示すとおり環境保全地区、保護木及び保護木は存在しません。	自然環境の保全を目的として、奈良県では「奈良県自然環境保全条例」(昭和47年奈良県条例第26号)第27条第1項の規定による景観保全地区、同条第2項の規定による環境保全地区及び同条第3項の規定による保護樹の指定がされています。また、奈良市においても「奈良市巨樹等の保存及び緑化の推進に関する条例」(平成14年奈良市条例第51号)により保護樹が指定されています。 これらのうち道路事業実施区域には、表4-2-6及び図4-2-6に示すとおり環境保全地区、 <u>保護樹</u> 及び保護樹は存在しません。
P4-2-27 第4章第2節7.(1)2) 表4-2-6(3)(表題)	奈良市巨樹等の保存及び緑化の推進に関する条例に基づく保存木の指定状況	奈良市巨樹等の保存及び緑化の推進に関する条例に基づく <u>保護樹</u> の指定状況
P4-2-39、40 第4章第2節7.(1)9)② 表4-2-11～表4-2-13	リットル	<u>L</u>
P4-2-43 第4章第2節7.(1)9)③ 表4-2-15、表4-2-16	リットル	<u>L</u>
P4-2-45 第4章第2節7.(1)9)④ 表4-2-17	リットル	<u>L</u>
P4-2-67、68 第4章第2節7.(1)18) 表4-2-32	mg cm <sup>3</sup> m <sup>3</sup>	<u>リグラム</u> <u>立方センチメートル</u> <u>立方メートル</u>
P4-2-75 第4章第2節8. 2) 世界遺産委員会における「古都・奈良の文化財」の保全状況に関する審査状況	—	<u>(「第30回世界遺産委員会」における審議を追加)</u>



評価書の頁	準備書	評価書
P8-2 第8章 第4節 その他	—	<p>本環境影響評価の準備書の公告・縦覧の前に、以下の告示、省令は（ ）内に記載する告示、省令により改正されました。なお、省令は、公告・縦覧後の施行となっています。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ <u>環境影響評価法第四条第九項の規定により主務大臣及び国土交通大臣が定めるべき基準並びに同法第十一条第三項及び第十二条第二項の規定により主務大臣が定めるべき指針に関する基本的事項（平成17年3月30日環境省告示26号）</u></li> <li>・ <u>道路事業に係る環境影響評価の項目並びに当該項目に係る調査、予測及び評価を合理的に行うための手法を選定するための指針、環境の保全のための措置に関する指針等を定める省令（平成18年3月30日国土交通省令第20号）</u></li> <li>・ <u>道路が都市施設として都市計画に定められる場合における当該都市施設に係る道路事業に係る環境影響評価の項目並びに当該項目に係る調査、予測及び評価を合理的に行うための手法を選定するための指針、環境の保全のための措置に関する指針等を定める省令（平成18年3月30日国土交通省令第20号）</u></li> </ul>
P8-11 第8章第2節 表8-2-1(8) 低周波音	2. 調査の基本的な手法 文献その他の資料及び現地調査による情報（低周波音の状況については、「低周波音の測定方法に関するマニュアル」（平成12年10月環境庁）等に定める測定方法により得られたものとします。）の収集並びに当該情報の整理をします。	文献その他の資料及び現地踏査による情報（低周波音の状況については、「低周波音の測定方法に関するマニュアル」（平成12年10月環境庁）等に定める測定方法により得られたものとします。）の収集並びに当該情報の整理をします。
P8-12 第8章第2節 表8-2-1(9) 地形及び地質	2. 調査の基本的な手法 文献その他の資料及び現地調査による情報の収集並びに当該情報の整理をします。	文献その他の資料及び現地踏査による情報の収集並びに当該情報の整理をします。

評価書の頁	準備書	評価書
P8-15 第8章第2節 表8-2-1(12) 生態系	3. 調査地域 道路事業実施区域及びその周囲の区域とした。 現地調査の調査地域は、道路事業実施区域及びその端部から 250m程度を目安とした。	道路事業実施区域及びその周囲の区域と <u>します</u> 。 現地調査の調査地域は、道路事業実施区域及びその端部から 250m程度を目安と <u>しました</u> 。
P8-16 第8章第2節 表8-2-1(13) 景観（上段）	2. 調査の基本的な手法 文献その他の資料及び現地調査による情報の収集、有識者等に聴取並びに当該情報の整理をします。  3. 調査地域 工事施工ヤード、工事用道路等の設置により主要な眺望点及び景観資源の改変が地域と <u>します</u> 。	文献その他の資料及び現地踏査による情報の収集、有識者等に聴取並びに当該情報の整理をします。  工事施工ヤード、工事用道路等の設置により主要な眺望点及び景観資源の改変が <u>考えられる</u> 地域と <u>します</u> 。
	2. 予測地域 工事施工ヤード、工事用道路等の設置により主要な眺望点及び景観資源の改変が地域と <u>します</u> 。  3. 予測対象時期 工事施工ヤード、工事用道路等の設置が時期と <u>します</u> 。	2. 予測地域 工事施工ヤード、工事用道路等の設置により主要な眺望点及び景観資源の改変が <u>考えられる</u> 地域と <u>します</u> 。  3. 予測対象時期 工事施工ヤード、工事用道路等の設置が <u>完了する</u> 時期と <u>します</u> 。
P8-16 第8章第2節 表8-2-1(13) 景観（下段）	4. 調査地点 主要な眺望点が展望台等の点的な場合は当該地点を設定とした。	主要な眺望点が展望台等の点的な場合は当該地点を設定と <u>します</u> 。
P8-17 第8章第2節 表8-2-1(14) 人と自然との触れ合いの活動の場	3. 調査地域 工事施工ヤード、工事用道路等の設置により主要な人と自然との触れ合いの活動の場の改変が地域と <u>します</u> 。	工事施工ヤード、工事用道路等の設置により主要な人と自然との触れ合いの活動の場の改変が <u>考えられる</u> 地域と <u>します</u> 。
	2. 予測地域 工事施工ヤード、工事用道路等の設置により主要な人と自然との触れ合いの活動の場の改変が地域と <u>します</u> 。  3. 予測対象時期 工事施工ヤード、工事用道路等の設置が時期と <u>します</u> 。	工事施工ヤード、工事用道路等の設置により主要な人と自然との触れ合いの活動の場の改変が <u>考えられる</u> 地域と <u>します</u> 。  工事施工ヤード、工事用道路等の設置が <u>完了する</u> 時期と <u>します</u> 。

評価書の頁	準備書	評価書
P9-1-7、9、10 第9章第1節1.(1)6) 図9-1-3、図9-1-4	注)calm は、風速 0.4m/s 以下とした。	注)calm (静穏) は、風速 0.4m/s 以下とした。
P9-1-15 第9章第1節1.3) 表9-1-9	4 奈良市佐保台西町(3)	4 奈良市 <u>佐紀町</u>
P9-1-20 第9章第1節1.3) 図9-1-7(4)	4. 奈良市佐保台西町(3)	4. 奈良市 <u>佐紀町</u>
P9-1-26 第9章第1節1.5)①(ア) 表9-1-10	4 奈良市佐保台西町(3)	4 奈良市 <u>佐紀町</u>
P9-1-34 第9章第1節1.5)⑤(ア) 表9-1-18	4 奈良市佐保台西町(3)	4 奈良市 <u>佐紀町</u>
P9-1-39 第9章第1節1.5)⑥ 表9-1-22	4 奈良市佐保台西町(3)	4 奈良市 <u>佐紀町</u>
P9-1-40 第9章第1節1.(2) 6)予測結果	自動車の走行に係る大気質の予測結果は、表9-1-23に示すとおりであり、環境影響の程度は極めて小さいと予測されます。	自動車の走行に係る大気質の予測結果は、表9-1-23に示すとおりであり、対象道路からの寄与濃度の年平均値について、 <u>二酸化窒素は、0.0016～0.0058ppm、浮遊粒子状物質は、0.0003～0.0015 mg/m<sup>3</sup>、二酸化硫黄は、0.0001～0.0005ppm となります。</u> <u>バックグラウンド濃度を含めた二酸化窒素の年平均値は、0.017～0.021ppm となり、これを基に換算した日平均値の年間98%値は環境基準である0.06ppm 以下となります。</u> <u>バックグラウンド濃度を含めた浮遊粒子状物質の年平均値は、0.026～0.030 mg/m<sup>3</sup>となり、これを基に換算した日平均値の年間2%除外値は環境基準である0.10 mg/m<sup>3</sup>以下となります。</u> <u>バックグラウンド濃度を含めた二酸化硫黄の年平均値は、0.003～0.004ppm となり、これを基に換算した日平均値の年間2%除外値は環境基準である0.04ppm 以下となります。</u>
P9-1-40、41 第9章第1節1.6) 表9-1-23	4 奈良市佐保台西町(3)	4 奈良市 <u>佐紀町</u>

評価書の頁	準備書	評価書
P9-1-45 第9章第1節1.6) 図9-1-9(4)	4. 奈良市佐保台西町(3)	4. 奈良市 <u>佐紀町</u>
P9-1-54 第9章第1節1.6) 図9-1-10(4)	4. 奈良市佐保台西町(3)	4. 奈良市 <u>佐紀町</u>
P9-1-63 第9章第1節1.6) 図9-1-11(4)	4. 奈良市佐保台西町(3)	4. 奈良市 <u>佐紀町</u>
P9-1-69 第9章第1節1. (3)環境保全措置の検討	事業の実施に伴う環境影響の程度は、極めて小さいと判断されることから、環境保全措置の検討は行わないこととしました。	<u>(環境保全措置として、「トンネル抗口からの漏れ出しの抑制」を</u> <u>検討)</u>
P9-1-69 第9章第1節1.	(4)事後調査 予測手法は、科学的知見に基づいて設定されたものであり、予測の不確実性は小さいと考えられることから、事後調査は実施しないこととしました。	<u>(削除)</u>

評価書の頁	準備書	評価書
P9-1-72 第9章第1節1.(4)2) ①回避又は低減に係る評価	<p>対象道路は、一部がトンネル構造であり、明り部については極力現道を利用した高架構造とし、環境影響に配慮した構造としていたとともに、トンネル坑口からの漏れ出しを抑制する計画としています。</p> <p>よって、環境への影響は事業者の実行可能な範囲内で、回避又は低減が図られているものと評価します。</p>	<p>対象道路は、一部がトンネル構造であり、明り部については極力現道を利用した高架構造とし、環境影響に配慮した構造として<u>います</u>。また、環境保全措置として、<u>トンネル坑口からの漏れ出しの抑制を実施します</u>。</p> <p>よって、環境への影響は事業者の実行可能な範囲内で、回避又は低減が図られているものと評価します。</p> <p><u>なお、事業実施段階におけるさらなる詳細な計画の検討にあたっては、環境影響評価の結果に十分配慮するとともに、技術開発を踏まえ、事業者の実行可能な範囲内で、最善の環境保全措置の採用について検討します</u>。</p> <p><u>事業実施段階及び供用後において、対象道路周辺等の大気質の短期濃度も含めた大気質の状況や交通量等について、関係機関と協力して、必要な把握を行います</u>。</p> <p><u>また、現段階で予測し得なかった環境への影響が生じた場合や新しく基準が示された場合等には、再度周囲の状況を把握し、適切な環境保全上の措置を講じます</u>。</p>
P9-1-72、73 第9章第1節1.(4)2)② 表9-1-28	4 奈良市佐保台西町(3)  整合をはかるべき基準等	4 奈良市 <u>佐紀町</u>  整合を <u>図る</u> べき基準等

評価書の頁	準備書	評価書
P9-1-87 第9章第1節2.(2) 6) 予測結果	<p>換気塔の供用に係る大気質は、換気塔毎に地上付近を対象とした予測と換気塔近傍の住居等の保全対象の高さを考慮した予測を行いました。大気質の予測結果は、表9-1-34 に示すとおりであり、環境影響の程度は極めて小さいと予測されます。</p>	<p>換気塔の供用に係る大気質は、換気塔毎に地上付近を対象とした予測と換気塔近傍の住居等の保全対象の高さを考慮した予測を行いました。大気質の予測結果は、表9-1-36 に示すとおりであり、<u>換気塔からの寄与濃度の年平均値は最大となる地上付近において、二酸化窒素は、0.000015～0.000031ppm、浮遊粒子状物質は、0.000002～0.000004 mg/m<sup>3</sup>、二酸化硫黄は、0.000001ppm となり、概ねの出現位置は換気塔から 300～380m の位置となります。</u></p> <p><u>バックグラウンド濃度を含めた二酸化窒素の年平均値は、0.015ppm となり、これを基に換算した日平均値の年間 98%値は環境基準である 0.06ppm 以下となります。</u></p> <p><u>バックグラウンド濃度を含めた浮遊粒子状物質の年平均値は、0.025～0.028 mg/m<sup>3</sup>となり、これを基に換算した日平均値の年間 2%除外値は環境基準である 0.10 mg/m<sup>3</sup>以下となります。</u></p> <p><u>バックグラウンド濃度を含めた二酸化硫黄の年平均値は、0.003～0.004ppm となり、これを基に換算した日平均値の年間 2%除外値は環境基準である 0.04ppm 以下となります。</u></p>
P9-1-90 第9章第1節2. (3) 環境保全措置の検討	<p>事業の実施に伴う環境影響の程度は、極めて小さいと判断されることから、環境保全措置の検討は行わないこととしました。</p>	<p><u>(環境保全措置として、「浮遊粒子状物質の除去が可能な除じん装置の設置」を検討)</u></p>
P9-1-90 第9章第1節2. (3) 環境保全措置の検討	<p>—</p>	<p><u>(浮遊粒子状物質、煤じんの説明を注釈として追加)</u></p>
P9-1-90 第9章第1節2.	<p>(4) 事後調査            予測手法は、科学的知見に基づいて設定されたものであり、予測の不確実性は小さいと考えられることから、事後調査は実施しないこととしました。</p>	<p><u>(削除)</u></p>

評価書の頁	準備書	評価書
P9-1-91 第9章第1節2.(4)2) ①回避又は低減による評価	<p>トンネル内空気は、換気塔頂部から上空高く吹き上げ拡散させる計画としています。</p> <p>よって、環境への影響は事業者の実行可能な範囲内で、低減が図られているものと評価します。</p> <p>さらに、浮遊粒子状物質の除去が可能な除じん装置の設置を計画することにより、環境への影響に配慮します。</p>	<p>トンネル内空気は、換気塔頂部から上空高く吹上拡散させる計画としています。<u>また、環境保全措置として、浮遊粒子状物質の除去が可能な除じん装置の設置を実施します。</u></p> <p>よって、環境への影響は事業者の実行可能な範囲内で、低減が図られているものと評価します。</p> <p><u>なお、事業実施段階におけるさらなる詳細な計画の検討にあたっては、環境影響評価の結果に十分配慮するとともに、技術開発を踏まえ、事業者の実行可能な範囲内で、最善の環境保全措置の採用について検討します。</u></p> <p><u>事業実施段階及び供用後において、換気塔周辺等の大気質の短期濃度も含めた大気質の状況や交通量等について、関係機関と協力して、必要な把握を行います。</u></p> <p><u>また、現段階で予測し得なかった環境への影響が生じた場合や新しく基準が示された場合等には、再度周囲の状況を把握し、適切な環境保全上の措置を講じます。</u></p>
P9-1-95 第9章第1節3.(2)1) ①予測手順	ー	<u>(粉じん、降下ばいじんの説明を注釈として追加)</u>
P9-1-100 第9章第1節3.(2)5)① 表9-1-41	注)1. 対象年工期期間(月)は、季節別の予測であるため、1季(3ヶ月)とした。	対象年工期期間は、季節別の予測であるため、1季(3ヶ月)とした。
P9-1-103 第9章第1節3.(2) 6)予測結果	建設機械の稼働に係る粉じん等の予測結果は、0.9～7.0t/km <sup>2</sup> /月となり、いずれの地点も参考となる値の10t/km <sup>2</sup> /月を下回ることから、環境影響の程度は極めて小さいと予測されます。	建設機械の稼働に係る粉じん等の予測結果は、 <u>表9-1-45に示すとおりであり、0.9～7.0t/km<sup>2</sup>/月となります。これは、「道路環境影響評価の技術手法(その1)」(平成12年10月、建設省 土木研究所)に示された建設機械の稼働に係る粉じん等の参考となる値10 t/km<sup>2</sup>/月を下回ります。</u>
P9-1-104 第9章第1節3. (3)環境保全措置の検討	事業の実施に伴う環境影響の程度は、極めて小さいと判断されることから、環境保全措置の検討は行わないこととしました。	<u>(環境保全措置として、「工事施工ヤードへの散水」を検討)</u>

評価書の頁	準備書	評価書
P9-1-104 第9章第1節3.	(4)事後調査 予測手法は、環境影響の予測に関する知見が十分に蓄積されたものであり、予測の不確実性は小さいと考えられることから、事後調査は実施しないこととしました。	(削除)
P9-1-105 第9章第1節3.(4)2) ①回避又は低減に係る評価	<p>開削トンネル部を除くトンネル区間については、環境影響に配慮した構造としているとともに、工事施工ヤードは対象道路及び関連事業道路の区域内を極力利用する計画としています。</p> <p>よって、環境への影響は事業者の実行可能な範囲内で、回避又は低減が図られているものと評価します。</p> <p>さらに、工事施工ヤードへの散水、作業時の資機材の取り扱いの指導等を行うことにより、環境への影響に配慮します。</p>	<p><u>工事区分ごとに建設機械の稼働による影響が最も大きくなると予想される時期に、全ての予測地点において、建設機械の稼働に係る粉じん等は、参考となる値を下回ります。</u></p> <p>開削トンネル部を除くトンネル区間については、環境影響に配慮した構造とし、工事施工ヤードは対象道路及び関連事業道路の区域内を極力利用する計画としています。また、<u>環境保全措置として、工事施工ヤードへの散水を実施します。なお、工事施工ヤードの設置については、周辺環境に影響を与えないよう十分配慮し、作業時の資機材の取り扱いの指導等を行います。</u></p> <p>よって、環境への影響は事業者の実行可能な範囲内で、回避又は低減が図られているものと評価します。</p> <p><u>なお、事業実施段階におけるさらなる詳細な計画の検討にあたっては、環境影響評価の結果に十分配慮するとともに、技術開発を踏まえ、事業者の実行可能な範囲内で、最善の環境保全措置の採用について検討します。</u></p> <p><u>また、現段階で予測し得なかった環境への影響が生じた場合や新しく基準が示された場合等には、再度周囲の状況を把握し、適切な環境保全上の措置を講じます。</u></p>
P9-1-107 第9章第1節4.(2)1) ①予測手順	—	(粉じん、降下ばいじんの説明を注釈として追加)



評価書の頁	準備書	評価書
P9-1-109 第9章第1節4.(2) 3) 予測地点	予測地点は、工事中道路として想定される既存道路の国道24号沿道の粉じんの状況を代表すると考えられる地点とし、表9-1-48及び図9-1-21に示す4地点を選定しました。また、予測高さは、工事中車両の通過する道路の断面における官民境界の地上1.5mとしました。	予測地点は、工事中道路として想定される既存道路の国道24号沿道の粉じん等の状況を代表すると考えられる地点とし、表9-1-48及び図9-1-21に示す4地点を選定しました。また、予測高さは、工事中車両の通過する道路の断面における官民境界の地上1.5mとしました。
P9-1-112 第9章第1節4.(2)5)① 表9-1-49	工事中車両の日平均交通量	工事中車両の <u>平均日交通量</u>
P9-1-113 第9章第1節4.(2) 6) 予測結果	工事中車両の運行に係る粉じん等の予測結果は、0.2～2.3t/km <sup>2</sup> /月となり、いずれの地点も参考値となる10t/km <sup>2</sup> /月を下回ることから、環境影響の程度は極めて小さいと予測されます。	工事中車両の運行に係る粉じん等の予測結果は、 <u>表9-1-52に示すとおりであり、0.2～2.3t/km<sup>2</sup>/月となります。これは、「道路環境影響評価の技術手法(その1)」(平成12年10月、建設省 土木研究所)に示された工事中車両の運行に係る粉じん等の参考となる値10t/km<sup>2</sup>/月を下回ります。</u>
P9-1-114、115 第9章第1節4. (3)環境保全措置の検討	事業の実施に伴う環境影響の程度は、極めて小さいと判断されることから、環境保全措置の検討は行わないこととしました。	<u>(環境保全措置として、「工事中道路への散水」及び「工事中車両のタイヤ洗浄」を検討)</u>
P9-1-115 第9章第1節4.	(4) 事後調査 予測手法は、環境影響の予測に関する知見が十分に蓄積されたものであり、予測の不確実性は小さいと考えられることから、事後調査は実施しないこととしました。	<u>(削除)</u>

評価書の頁	準備書	評価書
<p>P9-1-115 第9章第1節4.(4)2) ①回避又は低減に係る評価</p>	<p>運行ルートは、対象道路及び関連事業道路の区域内を極力利用し、建設発生土の場内利用により、車両台数を極力低減させた計画としています。</p> <p>よって、環境への影響は事業者の実行可能な範囲内で、低減が図られているものと評価します。</p> <p>さらに、工事中道路への散水、工事中車両のタイヤ洗浄、工事中車両の運行計画に対する指導等を行うことにより、環境への影響に配慮します。</p>	<p><u>工事中車両の平均日交通量が最大となると想定される時期に、全ての予測地点において、工事中車両の運行に用いる車両の運行に係る粉じん等は、参考となる値を下回ります。</u></p> <p>運行ルートは、対象道路及び関連事業道路の区域内を極力利用し、建設発生土の場内利用により車両台数を極力低減させた計画としています。<u>また、環境保全措置として、工事中道路への散水及び工事中車両のタイヤ洗浄を実施します。なお、工事中車両の運行計画等については、周辺環境に影響を与えないよう十分配慮し、工事中車両の点検・整備や工事中車両の運行方法に対する指導等を行います。</u></p> <p>よって、環境への影響は事業者の実行可能な範囲内で、低減が図られているものと評価します。</p> <p><u>なお、事業実施段階におけるさらなる詳細な計画の検討にあたっては、環境影響評価の結果に十分配慮するとともに、技術開発を踏まえ、事業者の実行可能な範囲内で、最善の環境保全措置の採用について検討します。</u></p> <p><u>また、現段階で予測し得なかった環境への影響が生じた場合や新しく基準が示された場合等には、再度周囲の状況を把握し、適切な環境保全上の措置を講じます。</u></p>

評価書の頁	準備書	評価書
P9-1-128 第9章第1節5.(2) 6) 予測結果	建設機械の稼働に係る大気質の予測結果は、表 9-1-54 に示すとおりであり、環境影響の程度は極めて小さいと予測されます。	建設機械の稼働に係る大気質の予測結果は、表 9-1-62 に示すとおりであり、 <u>建設機械寄与濃度の年平均値について、二酸化窒素は、0.0025～0.0040ppm、浮遊粒子状物質は、0.0002～0.0007 mg/m<sup>3</sup>となります。</u> <u>バックグラウンド濃度を含めた二酸化窒素の年平均値は、0.018～0.019ppm となり、これを基に換算した日平均値の年間 98%値は環境基準である 0.06ppm 以下となります。</u> <u>バックグラウンド濃度を含めた浮遊粒子状物質の年平均値は、0.026～0.029 mg/m<sup>3</sup>となり、これを基に換算した日平均値の年間 2%除外値は環境基準である 0.10 mg/m<sup>3</sup>以下となります。</u>
P9-1-129、130 第9章第1節5. (3) 環境保全措置の検討	事業の実施に伴う環境影響の程度は、極めて小さいと判断されることから、環境保全措置の検討は行わないこととしました。	<u>(環境保全措置として、「排出ガス対策型の建設機械の採用」及び「アイドリングストップの励行」を検討)</u>
P9-1-130 第9章第1節5.	(4) 事後調査 予測手法は、科学的知見に基づいて設定されたものであり、予測の不確実性は小さいと考えられることから、事後調査は実施しないこととしました。	<u>(削除)</u>

評価書の頁	準備書	評価書
P9-1-131 第9章第1節5.(4)2) ①回避又は低減に係る評価	<p>開削トンネル部を除くトンネル区間については、環境影響に配慮した構造として、工事施工ヤードは対象道路及び関連事業道路の区域内を極力利用し、排出ガス対策型の建設機械を採用する計画としています。</p> <p>よって、環境への影響は事業者の実行可能な範囲内で、回避又は低減が図られているものと評価します。</p> <p>さらに、アイドリングストップの励行、作業時の資機材の取り扱いの指導等を行うことにより、環境への影響に配慮します。</p>	<p>開削トンネル部を除くトンネル区間については、環境影響に配慮した構造とし、<u>工事施工ヤードは対象道路及び関連事業道路の区域内を極力利用する計画として</u>います。また、<u>環境保全措置として、排出ガス対策型の建設機械の採用及びアイドリングストップの励行を実施</u>します。なお、<u>工事施工ヤードの設置については、周辺環境に影響を与えないよう十分配慮し、作業時の資機材の取り扱いの指導等</u>を行います。</p> <p>よって、環境への影響は事業者の実行可能な範囲内で、回避又は低減が図られているものと評価します。</p> <p><u>なお、事業実施段階におけるさらなる詳細な計画の検討にあたっては、環境影響評価の結果に十分配慮するとともに、技術開発を踏まえ、事業者の実行可能な範囲内で、最善の環境保全措置の採用について検討</u>します。</p> <p><u>また、現段階で予測し得なかった環境への影響が生じた場合や新しく基準が示された場合等には、再度周囲の状況を把握し、適切な環境保全上の措置を講じ</u>ます。</p>
P9-1-132 第9章第1節5.(4)2) ②整合を図るべき基準等との整合性に係る評価	<p>全ての予測地点において、建設機械の稼働に係る二酸化窒素及び浮遊粒子状物質は、整合を図るべき基準等との整合が図られているものと評価します。</p>	<p><u>工事区分ごとに建設機械の稼働による影響が最も大きくなると予想される時期に、全ての予測地点において、建設機械の稼働に係る二酸化窒素及び浮遊粒子状物質は、整合を図るべき基準等との整合が図られているものと評価</u>します。</p>
P9-1-132 第9章第1節5.(4)2) ② 表9-1-65	<p>整合をはかるべき基準等</p> <p>—</p>	<p>整合を<u>図る</u>べき基準等</p> <p>(以下の注釈を追加)  <u>バックグラウンド濃度は、国道24号等の直接的な影響を受けないと考えられる地点における調査結果(p9-1-127 参照)を用</u>いている。</p>

評価書の頁	準備書	評価書
P9-1-139 第9章第1節6.(2)5)① (ア) 表9-1-67	現況の日平均交通量 工事用車両の日平均交通量	現況の平均日交通量 工事用車両の平均日交通量
P9-1-142 第9章第1節6.(2) 6)予測結果	工事用車両の運行に係る大気質の予測結果は、表9-1-61に示すとおりであり、環境影響の程度は極めて小さいと予測されます。	工事用車両の運行に係る大気質の予測結果は、表9-1-71に示すとおりであり、 <u>工事用車両の運行に係る寄与濃度の年平均値について、二酸化窒素は、0.00003～0.00021ppm、浮遊粒子状物質は、0.00001～0.00006 mg/m<sup>3</sup>となります。</u> <u>バックグラウンド濃度を含めた二酸化窒素の年平均値は、0.017～0.022ppmとなり、これを基に換算した日平均値の年間98%値は環境基準である0.06ppm以下となります。</u> <u>バックグラウンド濃度を含めた浮遊粒子状物質の年平均値は、0.026～0.029 mg/m<sup>3</sup>となり、これを基に換算した日平均値の年間2%除外値は環境基準である0.10 mg/m<sup>3</sup>以下となります。</u>
P9-1-143 第9章第1節6. (3)環境保全措置の検討	事業の実施に伴う環境影響の程度は、極めて小さいと判断されることから、環境保全措置の検討は行わないこととしました。	<u>(環境保全措置として、「アイドリングストップの励行」を検討)</u>
P9-1-143 第9章第1節6.	(4) 事後調査 予測手法は、科学的知見に基づいて設定されたものであり、予測の不確実性は小さいと考えられることから、事後調査は実施しないこととしました。	<u>(削除)</u>

評価書の頁	準備書	評価書
P9-1-144 第9章第1節6.(4)2) ①回避又は低減に係る評価	<p>運行ルートは、対象道路及び関連事業道路の区域内を極力利用し、建設発生土の場内利用により、車両台数を極力低減させた計画としています。</p> <p>よって、環境への影響は事業者の実行可能な範囲内で、低減が図られているものと評価します。</p> <p>さらに、アイドリングストップの励行、工事用車両の運行計画に対する指導等を行うことにより、環境への影響に配慮します。</p>	<p>運行ルートは、対象道路及び関連事業道路の区域内を極力利用し、建設発生土の場内利用により、車両台数を極力低減させた計画としています。<u>また、環境保全措置として、アイドリングストップの励行を実施します。なお、工事用車両の運行計画等については、周辺環境に影響を与えないよう十分配慮し、工事用車両の点検・整備や工事用車両の運行方法に対する指導等を行います。</u></p> <p>よって、環境への影響は事業者の実行可能な範囲内で、低減が図られているものと評価します。</p> <p><u>なお、事業実施段階におけるさらなる詳細な計画の検討にあたっては、環境影響評価の結果に十分配慮するとともに、技術開発を踏まえ、事業者の実行可能な範囲内で、最善の環境保全措置の採用について検討します。</u></p> <p><u>また、現段階で予測し得なかった環境への影響が生じた場合や新しく基準が示された場合等には、再度周囲の状況を把握し、適切な環境保全上の措置を講じます。</u></p>
P9-1-145 第9章第1節6.(4)2) ②整合を図るべき基準等との整合性に係る評価	<p>全ての予測地点において、工事用車両の運行に係る二酸化窒素及び浮遊粒子状物質は整合を図るべき基準等との整合が図られているものと評価します。</p>	<p><u>工事用車両の平均日交通量が最大となると想定される時期に、全ての予測地点において、工事用車両の運行に用いる車両の運行に係る二酸化窒素及び浮遊粒子状物質は、整合を図るべき基準等との整合が図られているものと評価します。</u></p>
P9-1-145 第9章第1節6.(4)2)② 表9-1-74	<p>整合をはかるべき基準等</p> <p>—</p>	<p>整合を<u>図る</u>べき基準等</p> <p>(以下の注釈を追加)  <u>バックグラウンド濃度は、国道24号等の直接的な影響を受けないと考えられる地点における調査結果(p9-1-141 参照)を用いている。</u></p>

評価書の頁	準備書	評価書
P9-2-6 第9章第2節1.(2) 2) 予測地域	予測地域は、強風による風害に係る環境影響を受けるおそれがあると認められる地域において、住居等が存在する、あるいは将来の立地の見込まれる地域を選定しました。	予測地域は、強風による風害に係る環境影響を受けるおそれがあると認められる地域において、住居等が存在する、あるいは将来の立地の見込まれる地域を選定しました。
P9-2-22 第9章第2節1.(2)6) ③日最大平均風速超過頻度	日最大平均風速超過頻度の予測結果は、表 9-2-8 に示すとおりであり、いずれの地点も表 9-2-9 に示す参考となる値を下回ることから、環境影響の程度は極めて小さいと予測されます。	日最大平均風速超過頻度の予測結果は、表 9-2-8 に示すとおりであり、 <u>風速 5.0m/s 以上は 4.3～12.9%、風速 7.5m/s 以上は、0.0～1.1%、風速 10.0m/s 以上は、0.0%となります。</u> これは、「 <u>道路環境影響評価の技術手法(その1)</u> 」(平成 12 年 10 月、建設省 土木研究所)に示された参考となる値を下回ります。
P9-2-23 第9章第2節1. (3)環境保全措置の検討	事業の実施に伴う環境影響の程度は、極めて小さいと判断されることから、環境保全措置の検討は行わないこととしました。	<u>(環境保全措置として、「換気塔周辺の植栽」を検討)</u>
P9-2-23 第9章第2節1.	(4)事後調査 予測手法は、風洞実験結果に基づいたものであり、予測の不確実性は小さいと考えられることから、事後調査は実施しないこととしました。	(削除)
P9-2-24 第9章第2節1.(4)2) ①回避又は低減に係る評価	換気塔は、高さを極力低くし環境影響に配慮した構造としています。 よって、環境への影響は事業者の実行可能な範囲内で、低減が図られているものと評価します。 さらに、可能な限り植栽を行うことにより、環境への影響に配慮します。	換気塔は、高さを極力低くし環境影響に配慮した構造としています。また、 <u>環境保全措置として、換気塔周辺の植栽を実施します。</u> なお、 <u>事業実施段階において、植栽を行うにあたっては調査を実施し、在来種による植栽を行うなど適切な措置を講じます。</u> よって、環境への影響は事業者の実行可能な範囲内で、低減が図られているものと評価します。
P9-3-14 第9章第3節1.(2)1)② (c) i)排水性舗装等による騒音低減に関する補正	排水性舗装等による騒音低減に関する補正は、施工後の経過時間によって騒音減効果が変わることから考慮していません。	排水性舗装等による騒音低減に関する補正は、施工後の経過時間によって騒音低減効果が変わることから考慮していません。

評価書の頁	準備書	評価書
<p>P9-3-35 第9章第3節1.(2) 6) 予測結果</p>	<p>自動車の走行に伴う騒音の予測結果は、表 9-3-16 及び図 9-3-12 に示すとおりです。</p> <p>各予測地点の近接空間（官民境界より 20m 以内）において最も高い昼間の予測結果は、地上 1.2m が 57～74dB、地上 4.2m が 59～75dB、及び中高層住居位置において、72dB です。夜間の予測結果は、地上 1.2m が 53～69dB、地上 4.2m が 54～70dB、及び中高層住居位置が 67dB です。</p> <p>各予測地点の背後地（官民境界より 20m 以遠）において最も高い昼間の予測結果は、地上 1.2m が 56～69dB、地上 4.2m が 58～70dB、及び中高層住居位置が 69dB です。夜間の予測結果は、地上 1.2m が 52～64dB、地上 4.2m が 53～65dB、及び中高層住居位置が 64dB です。</p> <p>よって、整合を図るべき基準等を超過する予測地点については、環境影響があると予測されます。</p>	<p>自動車の走行に係る騒音の予測結果は、<u>表 9-3-16</u> に示すとおりです。</p> <p><u>近接空間</u>（官民境界より 20m 以内）において最も高い昼間の予測結果は、地上 1.2m が 57～74dB、地上 4.2m が 59～75dB、及び<u>奈良市佐保台西町(2)の地上 28.2m が 72dB となります。</u>夜間の予測結果は、地上 1.2m が 53～69dB、地上 4.2m が 54～70dB、及び<u>奈良市佐保台西町(2)の地上 28.2m が 67dB となります。</u></p> <p><u>背後地</u>（官民境界より 20m 以遠）において最も高い昼間の予測結果は、地上 1.2m が 56～69dB、地上 4.2m が 58～70dB、及び<u>奈良市佐保台西町(2)の地上 28.2m が 69dB となります。</u>夜間の予測結果は、地上 1.2m が 52～64dB、地上 4.2m が 53～65dB、及び<u>奈良市佐保台西町(2)の地上 28.2m が 64dB となります。</u></p> <p><u>これらの予測結果は、一部の地点を除いて、騒音に係る環境基準を上回ります。</u></p> <p><u>また、予測範囲又は予測断面における騒音の分布状況は図 9-3-12 に示すとおりです。</u></p>



評価書の頁	準備書	評価書
<p>P9-3-69、70 第9章第3節1. (3)環境保全措置の検討</p>	<p>1) 保全対象 本事業により、整合を図るべき基準等を超過し、環境影響があると予測された10地点について、環境保全措置を検討することにしました。</p> <p>2) 環境保全措置の検討 事業者の実行可能な範囲内で環境影響をできる限り回避又は低減することを目的として表9-3-17に示すとおり、環境保全措置の検討を行いました。</p> <p>3) 環境保全措置の検討結果 環境保全措置の検討にあたっては、複数案の比較を行い、効果の確実性及び他の環境への影響等を検討した結果、「遮音壁の設置」を採用することとしました。</p> <p>(中略)</p> <p>なお、遮音壁の設置範囲、構造等については、事業実施段階で適切に検討します。</p>	<p>1) 環境保全措置の検討の状況 <u>予測結果から、自動車の走行に係る騒音に関する影響が生じることが考えられるため、事業者の実行可能な範囲内で環境影響をできる限り回避又は低減すること及び騒音に係る環境基準の達成に努めることを目的として表9-3-17に示すとおり、環境保全措置の検討を行いました。</u></p> <p>2) 環境保全措置の検討結果 <u>環境保全措置の検討にあたっては、効果の確実性及び他の環境への影響等を検討した結果、「遮音壁の設置」を採用することとしました。さらに、路面は通常の舗装と比較して雨天時の安全性が高く騒音低減の効果もある「排水性舗装の整備」を採用することで自動車の走行に係る騒音の影響をできる限り低減することとしました。環境保全措置の検討結果については、表9-3-18に示すとおりです。</u></p> <p>(中略)</p> <p>遮音壁の設置範囲、構造等については、事業実施段階で適切に検討します。</p> <p><u>排水性舗装の整備の採用により、予測値よりも環境負荷は軽減され则认为ます。</u></p>
<p>P9-3-70 第9章第3節1.</p>	<p>(4)事後調査 予測手法は、環境影響の予測に関する知見が十分に蓄積されたものであり、予測の不確実性は小さいと考えられることから、事後調査は実施しないこととしました。</p>	<p>(削除)</p>

評価書の頁	準備書	評価書
P9-3-81 第9章第3節1.(4)2) ①回避又は低減に係る評価	<p>対象道路は、一部がトンネル構造であり、環境影響に配慮した構造としています。また、環境保全措置として、遮音壁を設置します。</p> <p>よって、環境への影響は事業者の実行可能な範囲内で、回避又は低減が図られているものと評価します。</p>	<p>対象道路は、一部がトンネル構造であり、環境影響に配慮した構造としています。また、環境保全措置として、遮音壁の設置及び排水性舗装の整備を実施します。</p> <p>よって、環境への影響は事業者の実行可能な範囲内で、回避又は低減が図られているものと評価します。</p> <p><u>なお、事業実施段階におけるさらなる詳細な計画の検討にあたっては、環境影響評価の結果に十分配慮するとともに、技術開発を踏まえ、事業者の実行可能な範囲内で、最善の環境保全措置の採用について検討します。</u></p> <p><u>事業実施段階及び供用後において、対象道路周辺の騒音の状況や交通量等について、関係機関と協力して、必要な把握を行います。</u></p> <p><u>また、現段階で予測し得なかった環境への影響が生じた場合や新しく基準が示された場合等には、再度周囲の状況を把握し、適切な環境保全上の措置を講じます。</u></p>
P9-3-84 第9章第3節2.(1)2) 表9-3-22	<p>(調査方法)</p> <p>JIS Z 8731 に定める騒音レベル測定方法とした。</p>	<p><u>特定工場等において発生する騒音について規制する地域における規制基準に基づく測定方法とした。</u></p>
P9-3-89 第9章第3節2.(2) 1) 予測手法	<p>仮想音源の騒音パワーレベルは、対象道路の計画交通量を基に設定された必要な換気機の緒元（計画の最大風量、風圧）から算出した換気機の騒音パワーレベルから、消音装置の効果を考慮して算出することにより推定しました。</p>	<p>仮想音源の騒音パワーレベルは、対象道路の計画交通量を基に設定された必要な換気機の緒元（計画の最大風量、風圧）から算出した換気機の騒音パワーレベルから、消音装置の効果を考慮して算出することにより推定しました。</p>
P9-3-90 第9章第3節2.(2)1)① (ア) 表9-3-27	<p>注)1. 換気機の緒元（計画最大の風量、風圧）は、対象道路の計画交通量を基に設定された最大値を示す。</p>	<p>注)1. 換気機の緒元（計画最大の風量、風圧）は、対象道路の計画交通量を基に設定された最大値を示す。</p>

評価書の頁	準備書	評価書
P9-3-95 第9章第3節2.(2) 5) 予測結果	換気塔の供用に係る騒音の予測結果は、北側換気塔が 35～37dB、南側換気塔が 38dB であり、いずれの地点も整合を図るべき基準等を下回ることから、環境影響の程度は極めて小さいと予測されます。	換気塔の供用に係る騒音の予測結果は、 <u>表 9-3-34 に示すとおりであり、北側換気塔が 35～37dB、南側換気塔が 38dB となり、いずれの地点も特定工場等において発生する騒音について規制する地域における規制基準値を下回ります。</u>
P9-3-95 第9章第3節2.(2)5) 表 9-3-34	(表題) 騒音の予測結果  —	騒音の予測結果 <u>(騒音レベルの90%レンジの上端値 (<math>L_{A5}</math>))</u>  (以下の注釈を追加) <u>注) 換気塔の供用に係る騒音はほぼ定常音であると考え、予測結果の値は、計算により算出した最大騒音レベルの値をそのまま用いた。</u>
P9-3-95、96 第9章第3節2. (3) 環境保全措置の検討	事業の実施に伴う環境影響の程度は、極めて小さいと判断されることから、環境保全措置の検討は行わないこととしました。	<u>(環境保全措置として、「消音装置の設置」を検討)</u>
P9-3-96 第9章第3節2.	(4) 事後調査 予測手法は、環境影響の予測に関する知見が十分に蓄積されたものであり、予測の不確実性は小さいと考えられることから、事後調査は実施しないこととしました。	<u>(削除)</u>

評価書の頁	準備書	評価書
P9-3-97 第9章第3節2.(4)2) ①回避又は低減に係る評価	換気塔は、消音装置を設置し環境に配慮した計画としています。 よって、環境への影響は事業者の実行可能な範囲内で、低減が図られているものと評価します。	<u>換気塔は、環境影響を低減するため、換気機の適切な設計や管理を行う計画としています。また、環境保全措置として、消音装置の設置を実施します。</u> よって、環境への影響は事業者の実行可能な範囲内で、低減が図られているものと評価します。 <u>なお、事業実施段階におけるさらなる詳細な計画の検討にあたっては、環境影響評価の結果に十分配慮するとともに、技術開発を踏まえ、事業者の実行可能な範囲内で、最善の環境保全措置の採用について検討します。</u> <u>事業実施段階及び供用後において、換気塔周辺の騒音の状況や交通量等について、関係機関と協力して、必要な把握を行います。</u> <u>また、現段階で予測し得なかった環境への影響が生じた場合や新しく基準が示された場合等には、再度周囲の状況を把握し、適切な環境保全上の措置を講じます。</u>
P9-3-97 第9章第3節2.(4)2) ② 表9-3-38	(表題) 騒音の評価結果  -	<u>騒音の評価結果(騒音レベルの90%レンジの上端値(<math>L_{A5}</math>))</u>  <u>(以下の注釈を追加)</u> <u>注)換気塔の供用に係る騒音はほぼ定常音であると考え、予測結果の値は、計算により算出した最大騒音レベルの値をそのまま用いた。</u>
P9-3-98 第9章第3節3.(1)2) 表9-3-39	(調査方法) JIS Z 8731 に定める騒音レベル測定方法とした。	<u>特定建設作業に伴って発生する騒音の規制に関する基準に基づく測定方法とした。</u>
P9-3-107 第9章第3節3.(2) 3)予測地点	また、予測高さは、建設機械が稼働する区域における官民境界の地上1.2mとしました。	<u>また、予測高さは、建設機械が稼働する区域における官民境界の地上1.2m及び4.2mとし、奈良市佐保台西町(1)については、沿道に中高層住居が存在するため、地上7.2mも対象としました。</u>

評価書の頁	準備書	評価書
P9-3-111 第9章第3節3.(2) 6) 予測結果	建設機械の稼働に伴う騒音の予測結果は、86～91dB であり、6地点において整合を図るべき基準等を超過することから、環境影響があると予測されます。	建設機械の稼働に係る騒音の予測結果は、表 9-3-47 に示すとおりであり、 <u>地上 1.2m が 86～91dB、地上 4.2m が 85～90dB、及び奈良市佐保台西町(1)の地上 7.2m が 87dB となります。</u> <u>これらの予測結果は、6地点において特定建設作業に伴って発生する騒音の規制に関する基準値を上回ります。</u> <u>(<math>L_{Aeq}</math> の値を削除)</u> <u>(予測高さ 4.2m の予測結果を記載)</u> 1 木津町(木津川市)大字市坂 $L_{A5}90dB$ 2 奈良市佐保台西町(1) $L_{A5}87dB(7.2m)$ $L_{A5}90dB(4.2m)$ 3 奈良市佐保台西町(2) $L_{A5}90dB$ 4 奈良市八条(1) $L_{A5}90dB$ 5 奈良市八条(2) $L_{A5}90dB$ 6 大和郡山市下三橋市 $L_{A5}85dB$

評価書の頁	準備書	評価書
<p>P9-3-112 第9章第3節3. (3)環境保全措置の検討</p>	<p>1) 保全対象 本事業により、整合を図るべき基準等を超過し、環境影響があると予測された6地点について、環境保全措置を検討することとしました。</p> <p>2) 環境保全措置の検討 事業者の実行可能な範囲内で環境影響をできる限り回避又は低減することを目的として表9-3-17に示すとおり、環境保全措置の検討を行いました。</p> <p>3) 環境保全措置の検討結果 環境保全措置の検討にあたっては、複数案の比較を行い、効果の確実性及び他の環境への影響等を検討した結果、「防音シートの設置」を採用することとしました。 (中略) なお、工事実施段階において現地条件等を勘案し、必要に応じて建設機械の稼働に伴う騒音状況の把握を行い適切な措置を講じることとします。</p>	<p>1) <u>環境保全措置の検討の状況</u> <u>予測結果から、建設機械の稼働に係る騒音に関する影響が生じることが考えられるため、事業者の実行可能な範囲内で環境影響をできる限り回避又は低減すること及び特定建設作業に伴って発生する騒音の規制に関する基準の達成に努めることを目的として表9-3-48に示すとおり、環境保全措置の検討を行いました。</u></p> <p>2) <u>環境保全措置の検討結果</u> <u>環境保全措置の検討にあたっては、効果の確実性及び他の環境への影響等を検討した結果、「防音シートの設置」を採用することとしました。さらに騒音低減の効果のある「低騒音型機械の採用」により、建設機械の稼働に係る騒音の影響をできる限り低減することとしました。</u> (中略) <u>低騒音型機械の採用により、予測値よりも環境負荷は軽減されると考えます。</u> なお、工事実施段階において現地条件等を勘案し、必要に応じて建設機械の稼働に伴う騒音状況の把握を行い適切な措置を講じます。</p>
<p>P9-3-113 第9章第3節3.(3) 表9-3-50</p>	<p>1 木津町(木津川市)大字市坂 防音シート(高さ2m) 2 奈良市佐保台西町(1) 防音シート(高さ2m) 3 奈良市佐保台西町(2) 防音シート(高さ2m) 4 奈良市八条(1) 防音シート(高さ2m) 5 奈良市八条(2) 防音シート(高さ2m) 6 大和郡山市下三橋市 防音シート(高さ2m)</p>	<p>1 木津町(木津川市)大字市坂 防音シート(高さ5m) 2 奈良市佐保台西町(1) 防音シート(高さ8m) 3 奈良市佐保台西町(2) 防音シート(高さ5m) 4 奈良市八条(1) 防音シート(高さ5m) 5 奈良市八条(2) 防音シート(高さ5m) 6 大和郡山市下三橋市 防音シート(高さ2m)</p>

評価書の頁	準備書	評価書
P9-3-114 第9章第3節3.(3) 表9-3-51	表9-3-49 環境保全措置の効果 (環境保全措置前/措置後/効果) 1 木津町(木津川市)大字市坂 1.2m 91dB/82dB/-9dB 2 奈良市佐保台西町(1) 1.2m 91dB/82dB/-9dB 3 奈良市佐保台西町(2) 1.2m 91dB/82dB/-9dB 4 奈良市八条(1) 1.2m 91dB/82dB/-9dB 5 奈良市八条(2) 1.2m 91dB/82dB/-9dB 6 大和郡山市下三橋市 1.2m 86dB/77dB/-9dB	表9-3-51 建設機械の稼働に係る騒音の保全 対策後の予測結果 (環境保全措置前/措置後/効果) 1 木津町(木津川市)大字市坂 4.2m 90dB/80dB/-10dB 1.2m 91dB/81dB/-10dB 2 奈良市佐保台西町(1) 4.2m 87dB/85dB/-2dB 1.2m 91dB/81dB/-10dB 3 奈良市佐保台西町(2) 4.2m 90dB/80dB/-10dB 1.2m 91dB/81dB/-10dB 4 奈良市八条(1) 4.2m 90dB/80dB/-10dB 1.2m 91dB/81dB/-10dB 5 奈良市八条(2) 4.2m 90dB/80dB/-10dB 1.2m 91dB/81dB/-10dB 6 大和郡山市下三橋市 4.2m 85dB/85dB/0dB 1.2m 86dB/77dB/-9dB

評価書の頁	準備書	評価書
P9-3-115 第9章第3節3.(4)2) ①回避又は低減に係る評価	<p>開削トンネル部を除くトンネル区間については、環境影響に配慮した構造としておるとともに、工事施工ヤードは対象道路及び関連事業道路の区域内を極力利用する計画としています。また、環境保全措置として、防音シートを設置します。</p> <p>よって、環境への影響は事業者の実施可能な範囲内で、回避又は低減が図られているものと評価します。</p> <p>さらに、低騒音型の建設機械を採用するとともに、作業時の資機材の取り扱いの指導等を行うことにより、環境への影響に配慮します。</p>	<p>開削トンネル部を除くトンネル区間については、環境影響に配慮した構造とし、工事施工ヤードは対象道路及び関連事業道路の区域内を極力利用する計画としています。また、環境保全措置として、防音シートの設置及び低騒音型の建設機械の採用を実施します。なお、工事施工ヤードの設置については、周辺環境に影響を与えないよう十分配慮し、作業時の資機材の取り扱いの指導等を行います。</p> <p>よって、環境への影響は事業者の実行可能な範囲内で、回避又は低減が図られているものと評価します。</p> <p>なお、事業実施段階におけるさらなる詳細な計画の検討にあたっては、環境影響評価の結果に十分配慮するとともに、技術開発を踏まえ、事業者の実行可能な範囲内で、最善の環境保全措置の採用について検討します。</p> <p>また、現段階で予測し得なかった環境への影響が生じた場合や新しく基準が示された場合等には、再度周囲の状況を把握し、適切な環境保全上の措置を講じます。</p>
P9-3-115 第9章第3節3.(4)2) ②整合を図るべき基準等との整合性に係る評価	<p>全ての予測地点において建設機械の稼働に係る騒音は、整合を図るべき基準等との整合が図られているものと評価します。</p>	<p>工事区分ごとに建設機械の稼働による影響が最も大きくなると予想される時期に、全ての予測地点において建設機械の稼働に係る騒音は、整合を図るべき基準等との整合が図られているものと評価します。</p>



評価書の頁	準備書	評価書
P9-3-116 第9章第3節3.(4)2) 表9-5-53	(予測結果 1.2m) 1 木津町(木津川市)大字市坂 82dB 2 奈良市佐保台西町(1) 82dB 3 奈良市佐保台西町(2) 82dB 4 奈良市八条(1) 82dB 5 奈良市八条(2) 82dB 6 大和郡山市下三橋市 77dB	(予測結果 4.2m/1.2m) 1 木津町(木津川市)大字市坂 <u>80dB/81dB</u> 2 奈良市佐保台西町(1) <u>87d/81dB</u> 3 奈良市佐保台西町(2) <u>80dB/81dB</u> 4 奈良市八条(1) <u>80dB/81dB</u> 5 奈良市八条(2) <u>80dB/81dB</u> 6 大和郡山市下三橋市 <u>85dB/77dB</u>
P9-3-129 第9章第3節4.(2) 6)予測結果	資材及び機械の運搬に用いる車両の運行に係る騒音の予測結果は、表9-3-59に示すとおりであり、全ての予測地点において、現況値に対する騒音レベルの増加はありません。なお、奈良市法華寺町及び大和郡山市下三橋町の2地点においては、整合を図るべき基準等を上回りますが、現況値に対する騒音レベルの増加はありません。 よって、資材及び機械の運搬に用いる車両の走行に係る環境影響の程度は、極めて小さいと予測されます。	<u>工事用車両の運行に係る騒音の予測結果は、表9-3-61に示すとおりであり、55~76dBとなり、奈良市法華寺町及び大和郡山市下三橋町の2地点において、騒音に係る環境基準値を上回りますが、現況値に対する騒音レベルの増加はありません。</u>
P9-3-130、131 第9章第3節4. (3)環境保全措置の検討	事業の実施に伴う環境影響の程度は、極めて小さいと判断されることから、環境保全措置の検討は行わないこととしました。	<u>(環境保全措置として、「工事用車両の集中を避ける運行計画」及び「アイドリングストップの励行」を検討)</u>
P9-3-131 第9章第3節2.	(4)事後調査 予測手法は、環境影響の予測に関する知見が十分に蓄積されたものであり、予測の不確実性は小さいと考えられることから、事後調査は実施しないこととしました。	<u>(削除)</u>

評価書の頁	準備書	評価書
P9-3-132 第9章第3節4.(4)2) ①回避又は低減に係る評価	<p>運行ルートは、対象道路及び関連事業道路の区域内を極力利用し、建設発生土の場内利用により、車両台数を極力低減させた計画としています。</p> <p>よって、環境への影響は事業者の実行可能な範囲内で、低減が図られているものと評価します。</p> <p>さらに、工事用車両の集中を避ける運行計画とすることや工事用車両の運行方法に対する指導等を行うことにより、環境への影響に配慮します。</p>	<p>運行ルートは、対象道路及び関連事業道路の区域内を極力利用し、建設発生土の場内利用により、車両台数を極力低減させた計画としています。<u>また、環境保全措置として、工事用車両の集中を避ける運行計画及びアイドリングストップの励行を実施します。なお、工事用車両の運行計画等については、周辺環境に影響を与えないよう十分配慮し、工事用車両の点検・整備や工事用車両の運行方法に対する指導等を行います。</u></p> <p>よって、環境への影響は事業者の実行可能な範囲内で、低減が図られているものと評価します。</p> <p><u>なお、事業実施段階におけるさらなる詳細な計画の検討にあたっては、環境影響評価の結果に十分配慮するとともに、技術開発を踏まえ、事業者の実行可能な範囲内で、最善の環境保全措置の採用について検討します。</u></p> <p><u>また、現段階で予測し得なかった環境への影響が生じた場合や新しく基準が示された場合等には、再度周囲の状況を把握し、適切な環境保全上の措置を講じます。</u></p>
P9-3-132 第9章第3節4.(4)2) ②整合を図るべき基準等との整合性に係る評価	<p>奈良市法華寺町及び大和郡山市下三橋町においては、整合を図るべき基準等を上回りますが、それ以外の地域においては基準との整合が図られているものと評価します。</p> <p>なお、整合を図るべき基準等を上回っている地点があることから、以下の事項に努め、現況騒音レベルを大きく上回らないよう努めていきます。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・工事は平準化し、特定の時期、場所に集中しないように実施します。</li> <li>・工事用車両は点検整備し性能を維持します。</li> <li>・工事用車両の運行時には無駄な空ぶかしやアイドリングを行わないようにします。</li> </ul>	<p><u>工事用車両の平均日交通量が最大となると想定される時期に、奈良市法華寺町及び大和郡山市下三橋町においては、整合を図るべき基準等を上回りますが、それ以外の地域においては基準との整合が図られているものと評価します。</u></p> <p>なお、整合を図るべき基準等を上回っている地点があることから、<u>工事用車両の運行計画については慎重に検討し、現況騒音レベルを大きく上回らないよう努めるとともに、事業実施段階において、さらに騒音レベルが低減されるよう、必要に応じ、事業者の実行可能な範囲で、最善の環境保全措置を検討します。</u></p>

評価書の頁	準備書	評価書
P9-4-12 第9章第4節1.(1)6)② 表9-4-7	(地盤卓越振動数) B 奈良市佐保台西町 21.7Hz D 奈良市杏町 22.5Hz E 大和郡山市下三橋町 17.2Hz	B 奈良市佐保台西町 <u>22</u> Hz D 奈良市杏町 <u>23</u> Hz E 大和郡山市下三橋町 <u>17</u> Hz
	—	(注釈の追加) <u>2. 地盤種別は図 4-1-10 表層地質図(P4-1-37 参照)を基に整理した。</u>
P9-4-18、20 第9章第4節1.(2)3) 図9-4-5(1)、(9)	—	( <u>図中に「予測地点」を追加</u> )
P9-4-22 第9章第4節1.(2)5)② 表9-4-11	(地盤卓越振動数) (予測地点番号) 1~4 21.7Hz (予測地点番号) 5~6 22.5Hz (予測地点番号) 7~10 17.2Hz	(予測地点番号) 1~4 <u>22</u> Hz (予測地点番号) 5~6 <u>23</u> Hz (予測地点番号) 7~10 <u>17</u> Hz
	注)地盤卓越振動数を測定していない一般環境の調査地点と対応する予測地点について、木津町(木津川市)市坂は佐保台西町の調査結果を、奈良市八条は奈良市西九条町の調査結果を、大和郡山市横田町は大和郡山市下三橋町の調査結果を用いた。	注)地盤卓越振動数を測定していない一般環境の調査地点と対応する予測地点について、木津町(木津川市)大字市坂は佐保台西町の調査結果を、奈良市八条は奈良市西九条町の調査結果を、大和郡山市横田町は大和郡山市下三橋町の調査結果を用いた。
P9-4-23 第9章第4節1.(2)6)予測結果	自動車の走行に係る振動の予測結果は、振動レベルが最大となる昼間の10時が45~51dB、夜間の6時が45~50dBであり、整合を図るべき基準等を下回ることから、環境影響の程度は極めて小さいと予測されます。	自動車の走行に係る振動の予測結果は、 <u>表9-4-12に示すとおりであり、振動レベルが最大となる昼間の10時が45~51dB、夜間の6時が45~50dBであり、振動規制法の規定に基づく道路交通振動に係る限度を下回ります。</u>
P9-4-24 第9章第4節1. (3)環境保全措置の検討	事業の実施に伴う環境影響の程度は、極めて小さいと判断されることから、環境保全措置の検討は行わないこととしました。	( <u>環境保全措置として、「極力ジョイント部を少なくする計画」を検討</u> )
P9-4-24 第9章第4節1.	(4)事後調査 予測手法は、環境影響の予測に関する知見が十分に蓄積されたものであり、予測の不確実性は小さいと考えられることから、事後調査は実施しないこととしました。	( <u>削除</u> )

評価書の頁	準備書	評価書
P9-4-25 第9章第4節1.(4)2) ①回避又は低減に係る評価	<p>対象道路は、一部がトンネル構造であり、高架構造部については、極力ジョイント部を少なくする計画とし、環境影響に配慮した構造としています。</p> <p>よって、環境への影響は事業者の実行可能な範囲内で、回避又は低減が図られているものと評価します。</p>	<p>対象道路は、一部がトンネル構造であり、<u>環境に配慮した構造と</u>しています。また、<u>環境保全措置として、高架構造部については、極力ジョイント部を少なくする計画を実施します。</u></p> <p>よって、環境への影響は事業者の実行可能な範囲内で、回避又は低減が図られているものと評価します。</p> <p><u>なお、事業実施段階におけるさらなる詳細な計画の検討にあたっては、環境影響評価の結果に十分配慮するとともに、技術開発を踏まえ、事業者の実行可能な範囲内で、最善の環境保全措置の採用について検討します。</u></p> <p><u>事業実施段階及び供用後において、対象道路周辺の振動の状況や交通量等について、関係機関と協力して、必要な把握を行います。</u></p> <p><u>また、現段階で予測し得なかった環境への影響が生じた場合や新しく基準が示された場合等には、再度周囲の状況を把握し、適切な環境保全上の措置を講じます。</u></p>
P9-4-39 第9章第4節2.(2) 6)予測結果	<p>建設機械の稼働に伴う振動の予測結果は、65～72dB であり、いずれの地点も、整合を図るべき基準等を下回ることから、環境影響の程度は極めて小さいと予測されます。</p>	<p>建設機械の稼働に係る振動の予測結果は、<u>表 9-4-25 に示すとおりであり、65～72dB となり、いずれの地点も振動規制法に基づく特定建設作業に伴って発生する振動の規制に関する基準値を下回ります。</u></p>
P9-4-39、40 第9章第4節2. (3)環境保全措置の検討	<p>事業の実施に伴う環境影響の程度は、極めて小さいと判断されることから、環境保全措置の検討は行わないこととしました。</p>	<p><u>(環境保全措置として、「低振動の施工法の採用」を検討)</u></p>
P9-4-40 第9章第4節2.	<p>(4)事後調査</p> <p>予測手法は、環境影響の予測に関する知見が十分に蓄積されたものであり、予測の不確実性は小さいと考えられることから、事後調査は実施しないこととしました。</p>	<p><u>(削除)</u></p>

評価書の頁	準備書	評価書
P9-4-41 第9章第4節2.(4)2) ①回避又は低減に係る評価	<p>開削トンネル部を除くトンネル区間については、環境影響に配慮した構造としていたるとともに、工事施工ヤードは対象道路及び関連事業道路の区域内を極力利用する計画としています。</p> <p>よって、環境への影響は事業者の実行可能な範囲内で、回避又は低減が図られているものと評価します。</p> <p>さらに、低振動の施工法を採用するとともに、作業時の資機材の取り扱いの指導等を行うことにより、環境への影響に配慮します。</p>	<p>開削トンネル部を除くトンネル区間については、環境に配慮した構造とし、工事施工ヤードは対象道路及び関連事業道路の区域内を極力利用する計画としています。</p> <p>また、環境保全措置として、<u>低振動の施工法の採用を実施します。</u></p> <p><u>なお、工事施工ヤードの設置については、周辺環境に影響を与えないよう十分配慮し、作業時の資機材の取り扱いの指導等を行います。</u></p> <p>よって、環境への影響は事業者の実行可能な範囲内で、回避又は低減が図られているものと評価します。</p> <p><u>なお、事業実施段階におけるさらなる詳細な計画の検討にあたっては、環境影響評価の結果に十分配慮するとともに、技術開発を踏まえ、事業者の実行可能な範囲内で、最善の環境保全措置の採用について検討します。</u></p> <p><u>また、現段階で予測し得なかった環境への影響が生じた場合や新しく基準が示された場合等には、再度周囲の状況を把握し、適切な環境保全上の措置を講じます。</u></p>
P9-4-41 第9章第4節2.(4)2) ②整合を図るべき基準等との整合性に係る評価	<p>全ての予測地点において建設機械の稼動に係る振動は、整合を図るべき基準等との整合が図られているものと評価します。</p>	<p><u>工事区分ごとに建設機械の稼動による影響が最も大きくなると予想される時期に、全ての予測地点において建設機械の稼動に係る振動は、整合を図るべき基準等との整合が図られているものと評価します。</u></p>
P9-4-54 第9章第4節3.(2) 6)予測結果	<p>資材及び機械の運搬に用いる車両の運行に係る振動の予測結果は、30～44dB であり、いずれの地点も整合を測るべき基準等を下回ることから、環境影響の程度は極めて小さいと予測されます。</p>	<p><u>工事用車両の運行に係る振動の予測結果は、表 9-4-37 に示すとおりであり、30～44dB となり、いずれの地点も振動規制法に基づく特定建設作業に伴って発生する振動の規制に関する基準を下回ります。</u></p>
P9-4-55 第9章第4節3. (3)環境保全措置の検討	<p>事業の実施に伴う環境影響の程度は、極めて小さいと判断されることから、環境保全措置の検討は行わないこととしました。</p>	<p><u>(環境保全措置として、「工事用車両の集中を避ける運行計画」を検討)</u></p>

評価書の頁	準備書	評価書
P9-4-55 第9章第4節3.	(4)事後調査 予測手法は、環境影響の予測に関する知見が十分に蓄積されたものであり、予測の不確実性は小さいと考えられることから、事後調査は実施しないこととしました。	(削除)
P9-4-56 第9章第4節3.(4)2) ①回避又は低減に係る評価	<p>運行ルートは、対象道路及び関連事業道路の区域内を極力利用し、建設発生土の場内利用により、工事車両台数を極力低減させた計画としています。</p> <p>よって、環境への影響は事業者の実行可能な範囲内で、低減が図られているものと評価します。</p> <p>さらに、工事車両の集中を避ける運行計画とすることや工事車両の運行方法に対する指導等を行うことにより、環境への影響に配慮します。</p>	<p>運行ルートは、対象道路及び関連事業道路の区域を極力利用し、建設発生土の場内利用により、工事車両台数を極力低減させた計画としています。<u>また、環境保全措置として、工事車両の集中を避ける運行計画を実施します。なお、工事車両の運行計画等については、周辺環境に影響を与えないよう十分配慮し、工事車両の点検・整備や工事車両の運行方法に対する指導等を行います。</u></p> <p>よって、環境への影響は事業者の実行可能な範囲内で、低減が図られているものと評価します。</p> <p><u>なお、事業実施段階におけるさらなる詳細な計画の検討にあたっては、環境影響評価の結果に十分配慮するとともに、技術開発を踏まえ、事業者の実行可能な範囲内で、最善の環境保全措置の採用について検討します。</u></p> <p><u>また、現段階で予測し得なかった環境への影響が生じた場合や新しく基準が示された場合等には、再度周囲の状況を把握し、適切な環境保全上の措置を講じます。</u></p>
P9-4-57 第9章第4節3.(4)2) ②整合を図るべき基準等との整合性に係る評価	<p>全ての予測地点において、資材及び機械の運行に用いる車両の運行に係る振動は、整合を図るべき基準等との整合が図られているものと評価します。</p>	<p><u>工事車両の平均日交通量が最大となると想定される時期に、全ての予測地点において、工事車両の運行に係る振動は、整合を図るべき基準等との整合が図られているものと評価します。</u></p>

評価書の頁	準備書	評価書
P9-5-1 第9章第5節1.(1)2) ①低周波音の状況	<p>低周波音の測定方法は、法的に定まった方法はありませんが、平成12年10月に環境庁大気保全局企画課より策定された「低周波音の測定方法に関するマニュアル」に従って1～20Hzの低周波音のG特性音圧レベル及び1～80Hzの低周波音圧レベルを測定しました。ただし、1/3オクターブバンド中心周波数1～80Hzの1/3オクターブバンド中心周波数別音圧レベルは測定しませんでした。測定時間は、24時間の毎正時より10分間としました。</p> <p>測定結果は、各10分間においてサンプリングの時間間隔を1秒として整理したうえで「道路環境影響評価の技術手法（その2）」（平成16年4月 国土交通省国土技術総合研究所）に基づき、1～20HzのG特性5%時間率音圧レベル<math>L_{G5}</math>及び1～80Hzの50%時間率音圧レベル<math>L_{50}</math>を整理しました。</p>	<p>低周波音の測定方法は、「<u>道路環境影響評価の技術手法（その2）」</u>（平成16年4月 国土交通省国土技術総合研究所）に基づき、測定時間は、24時間の毎正時より10分間とし、各10分間においてサンプリングの時間間隔を1秒として、1～20HzのG特性5%時間率音圧レベル<math>L_{G5}</math>及び1～80Hzの50%時間率音圧レベル<math>L_{50}</math>を整理しました。</p>
P9-5-16 第9章第5節1.(2) 6) 予測結果	<p>自動車の走行に係る低周波音の予測結果は、<math>L_{50}</math>が64～76dB、<math>L_{G5}</math>が73～84dBとなり、いずれの地点も参考となる値を下回ることから、環境影響の程度は極めて小さいと予測されます。</p>	<p>自動車の走行に係る低周波音の予測結果は、表9-5-7に示すとおりであり、<math>L_{50}</math>が64～76dB、<math>L_{G5}</math>が73～84dBとなります。これは、いずれの地点も「<u>道路環境影響評価の技術手法（その2）」</u>（平成16年4月 国土交通省国土技術政策総合研究所）に示された自動車の走行に係る低周波音の参考となる値を下回ります。</p>
P9-5-16、17 第9章第5節1. (3) 環境保全措置の検討	<p>事業の実施に伴う環境影響の程度は、極めて小さいと判断されることから、環境保全措置の検討は行わないこととしました。</p>	<p>(環境保全措置として、「<u>極力ジョイント部を少なくする計画</u>」を検討)</p>
P9-5-17 第9章第5節1.	<p>(4) 事後調査            予測手法の適用範囲内で求めたものであり、予測の不確実性は小さいと考えられることから、事後調査は実施しないこととしました。</p>	<p>(削除)</p>

評価書の頁	準備書	評価書
P9-5-18 第9章第5節1.(4)2) ①回避又は低減に係る評価	<p>対象道路は、一部がトンネル構造であり、高架構造部については、極力ジョイント部を少なくする計画とし、環境に配慮した構造としています。</p> <p>よって、環境への影響は事業者の実行可能な範囲内で、回避又は低減が図られているものと評価します。</p>	<p>対象道路は、一部がトンネル構造であり、<u>環境影響に配慮した構造としています。また、環境保全措置として、高架構造部については、極力ジョイント部を少なくする計画を実施します。</u></p> <p>よって、環境への影響は事業者の実行可能な範囲内で、回避又は低減が図られているものと評価します。</p> <p><u>なお、事業実施段階におけるさらなる詳細な計画の検討にあたっては、環境影響評価の結果に十分配慮するとともに、技術開発を踏まえ、事業者の実行可能な範囲内で、最善の環境保全措置の採用について検討します。</u></p> <p><u>事業実施段階及び供用後において、対象道路の高架構造部周辺の低周波音の状況や交通量等について、関係機関と協力して、必要な把握を行います。</u></p> <p><u>また、現段階で予測し得なかった環境への影響が生じた場合や新しく基準が示された場合等には、再度周囲の状況を把握し、適切な環境保全上の措置を講じます。</u></p>
P9-5-28 第9章第5節2.(2) 4)予測結果	<p>換気塔の供用に係る低周波音の予測結果は、<math>L_{50}</math> が 76~88dB、<math>L_{G5}</math> が 78~90dB となり、いずれの地点も参考となる値を下回ることから、環境影響の程度は極めて小さいと予測されます。</p>	<p>換気塔の供用に係る低周波音の予測結果は、<u>表 9-5-16 に示すとおりであり、<math>L_{50}</math> が 76~88dB、<math>L_{G5}</math> が 78~90dB となります。これは、いずれの地点も「道路環境影響評価の技術手法（その2）」（平成16年4月国土交通省国土技術政策総合研究所）に示された自動車の走行に係る低周波音の参考となる値を下回ります。</u></p>
P9-5-28、29 第9章第5節2. (3)環境保全措置の検討	<p>事業の実施に伴う環境影響の程度は、極めて小さいと判断されることから、環境保全措置の検討は行わないこととしました。</p>	<p><u>(環境保全措置として、「消音装置の設置」を検討)</u></p>



評価書の頁	準備書	評価書
P9-5-29 第9章第5節2. (4)事後調査	<p>予測手法は、類似事例により行ったものであり、予測の不確実性は小さいと考えられることから、事後調査は実施しないこととしました。</p>	<p>1)事後調査の必要性  <u>換気塔の供用に係る予測では、予測の不確実性は小さいと考えられますが、環境保全措置として実施する消音装置の設置の効果を検証するため、表 9-5-19 に示す低周波音の調査を、必要に応じて、事業実施段階に実施します。</u></p> <p>2)事後調査の結果により環境影響の程度が著しいことが判明した場合の対応  <u>事前に予測し得ない環境上の著しい影響が生じた場合は、事業者が専門家の指導・助言を得ながら、必要に応じて適切な措置を講じます。</u></p> <p>3)事後調査結果の公表方法  <u>事後調査結果の公表については、原則として事業者が行うものとなりますが、公表時期・方法については、関係機関と連携しつつ、適切に実施するものとします。</u></p>
P9-5-30 第9章第5節2.(4)2) ①回避又は低減に係る評価	<p>換気塔は、環境影響を低減するため、換気機の適切な設計や管理を行う計画としています。</p> <p>よって、環境への影響は事業者の実行可能な範囲内で、低減が図られているものと評価します。</p>	<p>換気塔は、環境影響を低減するため、換気機の適切な設計や管理を行う計画としています。<u>また、環境保全措置として、消音装置の設置を実施します。さらに、必要に応じて事業実施段階において事後調査を実施することで環境への影響に配慮します。</u></p> <p>よって、環境への影響は事業者の実行可能な範囲内で、低減が図られているものと評価します。</p> <p><u>なお、事業実施段階におけるさらなる詳細な計画の検討にあたっては、環境影響評価の結果に十分配慮するとともに、技術開発を踏まえ、事業者の実行可能な範囲内で、最善の環境保全措置の採用について検討します。</u></p> <p><u>また、現段階で予測し得なかった環境への影響が生じた場合や新しく基準が示された場合等には、再度周囲の状況を把握し、適切な環境保全上の措置を講じます。</u></p>

評価書の頁	準備書	評価書
P9-5-31 第9章第5節2.(4)2)① ※参考	<p>なお、「低周波音問題対応の手引書」(平成16年4月環境省環境管理局大気生活環境室)では、この参照値は適用範囲が工場、事業場、店舗、近隣の住居などに設置された施設等の固定発生源からの低周波音であること、留意事項として、交通機関等の移動発生源とそれに伴い発生する現象には適用しないこと、環境アセスメントの環境保全目標値として策定したものではないことが明記されていますが、参考として予測結果と比較しました。</p>	<p>なお、「低周波音問題対応の手引書」(平成16年4月環境省環境管理局大気生活環境室)では、この参照値は適用範囲が工場、事業場、店舗、近隣の住居などに設置された施設等の固定発生源からの低周波音であることとされています。参考として予測結果と比較しました。</p>
P9-6-3 第9章第6節1.(1)6)② (ア)既存資料調査結果	<p>京阪奈丘陵の活構造」が道路事業実施区域と重なる地域の周辺の地形は、北東-南西方向の谷が延び、谷底部をJR関西本線が通過しています。また、谷を挟んで西側の斜面は国道24号が斜面沿いを走り、東側斜面はJR車庫(JR奈良電車区)が斜面沿いに細長く広がります。東西の斜面形状は、ともに造成により階段状を呈しています。京阪奈丘陵の現況は、宅地等大規模開発により平坦化され、小さな谷は埋められ開発前の地形はほとんど残されていません。</p> <p>「京阪奈丘陵の活構造」は、京阪奈丘陵内を南北性の活断層や撓曲が雁行状に並んでおり、道路事業実施区域付近では南北性の谷が活構造を示す地形要素として顕著ですが、<u>改変により平坦化が進み現在その地形特性は解り難い状況にあります。</u></p>	<p>京阪奈丘陵の活構造」が道路事業実施区域と重なる地域の周辺の地形は、北東-南西方向の谷が延び、谷底部をJR関西本線が通過しています。また、谷を挟んで西側斜面は国道24号が斜面沿いを走り、東側斜面はJR車庫(JR奈良電車区)が斜面沿いに細長く広がります。東西の斜面形状は、ともに造成により階段状を呈しています。京阪奈丘陵の現況は、宅地等大規模開発により平坦化され、小さな谷は埋められ開発前の地形はほとんど残されていません。</p> <p>「京阪奈丘陵の活構造」は、京阪奈丘陵内を南北性の活断層や撓曲が雁行状に並んでおり、<u>重要な地形を特徴づける典型的な形態を示していますが、道路事業実施区域付近では南北性の谷が活構造を示す地形要素として顕著ですが、改変により平坦化が進み現在その地形特性は解り難い状況にあります。</u></p>

評価書の頁	準備書	評価書
P9-6-6 第9章第6節1.(2) 4) 予測結果	<p>対象道路事業の実施により「京阪奈丘陵の活構造」に含まれる地域の一部を改変するものの、改変位置は分布域の端部であり重要な地形を特徴づける典型的な形態を改変するものではありません。</p> <p>また、「京阪奈丘陵の活構造」の全体面積約 2,320ha に対し、工事の実施による改変面積は全体の約 0.05%にあたる約 1.22ha、供用後の改変面積は約 0.03%にあたる約 0.79ha であり極めて小さいと予測されます。なお、自然地形の改変はありません。</p> <p>よって、重要な地形への環境影響の程度は極めて小さいと予測されます。</p> <p>(3) 環境保全措置の検討</p> <p>事業の実施により広域的に見て重要な地形である「京阪奈丘陵の活構造」に含まれる地域の一部を改変するものの、改変面積は全体面積に対して極めて小さく、自然地形の改変はありません。そのため、事業の実施に伴う環境影響の程度は、極めて小さいと判断されることから、環境保全措置の検討は行わないこととしました。</p>	<p>対象道路事業の実施により「京阪奈丘陵の活構造」に含まれる地域の一部を改変するものの、改変位置は分布域の端部であり、「京阪奈丘陵の活構造」が道路事業実施区域と重なる地域周辺においては、宅地等による開発が行われ、<u>JR 関西本線、国道 24 号が既に通過しており、重要な地形を特徴づける典型的な形態を改変するものではありません。</u></p> <p><u>また、対象道路事業の実施による「京阪奈丘陵の活構造」の自然地形の改変はありません。</u></p> <p><u>予測結果によると、対象道路事業の実施により、重要な地形に著しい影響を及ぼすことはないと考えられ、環境保全措置の検討は行わないこととしました。</u></p>
P9-6-6 第9章第6節1.(2)	<p>(4) 事後調査</p> <p>予測は、事業の実施に伴う改変範囲と重要な地形及び地質の分布範囲を重ね合わせることにより行っており、予測の不確実性は小さいと考えられることから、事後調査は実施しないこととしました。</p>	<p><u>(削除)</u></p>
P9-7-3 第9章第7節1.(1) 5) 調査結果	<p>調査結果は、表 9-7-3 及び図 9-7-2 に示すとおりです。</p>	<p>調査結果は、表 9-7-3 <u>に示すとおりです。</u></p>

評価書の頁	準備書	評価書
P9-7-8 第9章第7節1.(2) 5) 予測結果	<p>道路（嵩上式）の存在及び換気塔の存在に係る日照阻害の予測結果は、0～1.5 時間となり、いずれの地点も参考となる値を下回ることから、環境影響の程度は極めて小さいと予測されます。</p> <p>(3) 環境保全措置の検討 事業の実施に伴う環境影響の程度は極めて小さいと判断されるため、環境保全措置の検討は行わないこととしました。</p>	<p>道路（嵩上式）の存在及び換気塔の存在に係る日照阻害の予測結果は、<u>表 9-7-5 及び図 9-7-4 に示すとおりであり、冬至日の日影時間は、0～1.5 時間となります。これは、いずれの地点も「道路環境影響評価の技術手法(その3)」(平成 12 年 10 月 建設省 土木研究所) に示された日照阻害の参考となる値を下回ります。</u></p> <p><u>予測結果によると、いずれの予測地域においても周辺地域に著しい日影の影響を及ぼすことはないと考えられ、環境保全措置の検討は行わないこととしました。</u></p>
P9-7-8 第9章第7節1.(2)5) 表 9-7-5	<p>(表下の※) 奈良市佐保台西町： 最近接住居位置の用途地域は商業地域であるが、第1種住居地域及び近隣商業地域と隣接することから、第1種住居地域の値を示しました。</p>	<p>奈良市佐保台西町： 最近接住居位置の用途地域は商業地域ですが、第1種住居地域及び近隣商業地域と隣接することから、第1種住居地域の値を示しました。</p>
P9-7-8 第9章第7節1.(2)	<p>(4) 事後調査 予測手法は、科学的知見に基づいて設定したものであり、予測の不確実性は小さいと考えられることから、事後調査は実施しないこととしました。</p>	<p>(削除)</p>
P9-8-4 第9章第8節1.(1)2) 表 9-8-2	<p>○「改訂・日本の絶滅のおそれのある野生生物ーレッドデータブックー2 鳥類」(環境省自然保護局野生生物課 2002年8月)</p> <p>○「改訂・日本の絶滅のおそれのある野生生物ーレッドデータブックー(爬虫類・両生類)」(環境庁自然保護局野生生物課 2000年2月)</p> <p>○無脊椎動物(昆虫類、甲殻類等)のレッドリスト環境庁自然保護局野生生物課(平成12年4月)</p>	<p>○「<u>鳥類のレッドリスト</u>」(環境省自然保護局野生生物課 2006年12月)</p> <p>○「<u>爬虫類・両生類のレッドリスト</u>」(環境庁自然保護局野生生物課 2006年12月)</p> <p>○「<u>改訂・日本の絶滅のおそれのある野生生物ーレッドデータブックー5 昆虫類</u>」(環境省自然保護局野生生物課 2006年12月)</p> <p>○「<u>クモ形類・多足類等のレッドリスト</u>」(環境省自然保護局野生生物課 2006年8月) <u>(選定基準の文献の改訂のため)</u></p>

評価書の頁	準備書	評価書
P9-8-5 第9章第8節1.(1) 4)調査地点	なお、猛禽類については、猛禽類の生態的特性（行動圏）を考慮し、調査対象地域を拡大して行いました。	なお、猛禽類については、猛禽類の生態的特性（行動圏）を考慮し、 <u>調査地域</u> を拡大して行いました。
P9-8-14 第9章第8節1.(1)6)① (ア)哺乳類の生息状況	現地調査の結果は、表 9-8-5 に示すとおりです。現地調査において5目8科 11 種の哺乳類が確認されました。 調査対象地域は、主に市街地から水田等の人為的な影響を受けた環境であり、タヌキ、イタチ属の一種、コウベモグラ等の市街地周辺にも生息する種が多く確認されました。また奈良市北部の丘陵地周辺では、ノウサギやニホンリスの生息も確認されました。	現地調査結果の概要は、表 9-8-5 に示すとおりです。現地調査において5目8科 11 種の哺乳類が確認されました。 <u>調査地域</u> は、主に市街地から水田等の人為的な影響を受けた環境であり、タヌキ、イタチ属の一種、コウベモグラ等の市街地周辺にも生息する種が多く確認されました。また奈良市北部の丘陵地周辺では、ノウサギやニホンリスの生息も確認されました。
P9-8-15、P9-8-22 P9-8-28、P9-8-32 P9-8-41、P9-8-45 第9章第8節1.(1)6) 表 9-8-6、表 9-8-8、 表 9-8-12、表 9-8-14 表 9-8-16、表 9-8-18	—	<u>(以下の注釈を追加)</u> <u>注) 京都府域を対象としている「京都府レッドデータブック」等で選定されている重要な種については、奈良県内のみで現地確認された場合においても選定している。また、奈良県域を対象としている「奈良県環境資源データブック～奈良県の動物、植物、地形・地質、文化財等～」等で選定されている重要な種については、京都府域のみで現地確認された場合においても選定している。</u>
P9-8-17 第9章第8節1.(1)6)② (ア)鳥類の生息状況	確認された 102 種のうち、43 種が留鳥であり、確認個体数ではスズメ、ツバメ、ムクドリが多く確認されました。このほか、カイツブリ科、ウ科、サギ科、カモ科、クイナ科、チドリ科、シギ科などの水鳥や、カワセミ、オオヨシキリといった河川や川辺に生息する種が多く確認されました。	確認された 102 種のうち、43 種が留鳥であり、確認個体数ではスズメ、ツバメ、ムクドリが多く確認されました。このほか、カイツブリ科、ウ科、サギ科、カモ科、クイナ科、チドリ科、シギ科などの水鳥や、カワセミ、オオヨシキリといった河川などに生息する種が多く確認されました。

評価書の頁	準備書	評価書
P9-8-19~21 第9章第8節1.(1)6)② (イ) 表9-8-8	(選定基準3:「改訂・日本の絶滅のおそれのある野生生物—レッドデータブック—2 鳥類」) ヨシゴイ:(該当なし) ミゾゴイ:NT オシドリ:(該当なし) オオタカ:VU サシバ:(該当なし) チュウヒ:VU ウズラ:DD ヒクイナ:(該当なし) セイタカシギ:EN	(選定基準3:「 <u>鳥類のレッドリスト</u> 」) ヨシゴイ:NT ミゾゴイ:EN オシドリ:DD オオタカ:NT サシバ:VU チュウヒ:EN ウズラ:NT ヒクイナ:VU セイタカシギ:VU
P9-8-24 第9章第8節1.(1)6)③ (ア)両生類の生息状況	現地調査の結果は、表9-8-9に示すとおりです。現地調査において1目3科5種の両生類が確認されました。 調査対象地域は、主に市街地から水田等の人為的な影響を受けた環境であり、確認種も市街地周辺に広く生息する種が確認されました。	現地調査結果の概要は、表9-8-9に示すとおりです。現地調査において1目3科5種の両生類が確認されました。 調査地域は、主に市街地から水田等の人為的な影響を受けた環境であり、確認種も市街地周辺に広く生息する種が確認されました。
P9-8-25 第9章第8節1.(1)6)③ (イ) 表9-8-10	(選定基準3:「改訂・日本の絶滅のおそれのある野生生物—レッドデータブック—3 爬虫類・両生類」) カスミサンショウウオ:LP ヒダサンショウウオ:(該当なし) オオサンショウウオ:NT イモリ:(該当なし) ダルマガエル:VU	(選定基準3:「 <u>爬虫類・両生類のレッドリスト</u> 」) カスミサンショウウオ:VU ヒダサンショウウオ:NT オオサンショウウオ:VU イモリ:NT ダルマガエル:EN
P9-8-27 第9章第8節1.(1)6)④ (ア)爬虫類の生息状況	現地調査の結果は、表9-8-11に示すとおりです。現地調査において2目7科12種の爬虫類が確認されました。 調査対象地域は、主に市街地から水田等の人為的な影響を受けた環境であり、確認種も市街地周辺に広く生息する種が確認されました。	現地調査結果の概要は、表9-8-11に示すとおりです。現地調査において2目7科12種の爬虫類が確認されました。 調査地域は、主に市街地から水田等の人為的な影響を受けた環境であり、確認種も市街地周辺に広く生息する種が確認されました。
P9-8-28 第9章第8節1.(1)6)④ (イ) 表9-8-12	(選定基準3:「改訂・日本の絶滅のおそれのある野生生物—レッドデータブック—3 爬虫類・両生類」) イシガメ:(該当なし)	選定基準3:「 <u>爬虫類・両生類のレッドリスト</u> 」) イシガメ:DD

評価書の頁	準備書	評価書
P9-8-30 第9章第8節1.(1)6)⑤ (ア)魚類の生息状況	現地調査の結果は、表 9-8-13 に示すとおりです。現地調査において5目 10 科 27 種の魚類が確認されました。	現地調査結果の概要は、表 9-8-13 に示すとおりです。現地調査において5目 10 科 27 種の魚類が確認されました。
P9-8-44 第9章第8節1.(1)6)⑦ (ア)底生動物の生息状況	<p>確認された底生動物のうち、清澄であることを示す種は、ナミウズムシ、シロタニガワカゲロウ等9種、やや汚濁した水域であることを示す種は、カワニナ、シマアメンボ等の26種、かなり汚濁した水域であることを示す種は、ヒメタニシ、ミズムシ、ギンヤンマ等の37種、極めて汚濁した水域であることを示す種は、サカマキガイ、セスジユスリカ等の5種でした。</p> <p>調査対象とした河川は、市街地周辺及び水田、畑地等を流下する中・下流域の様相を呈する河川であり、水質汚濁の進行した河川であると考えられ、底生動物調査結果からみても、水質汚濁の進行した河川であることが示唆されました。</p>	<p>確認された底生動物のうち、清澄であることを示す種は、ナミウズムシ、シロタニガワカゲロウ等9種、やや汚濁した水域であることを示す種は、カワニナ、シマアメンボ等の26種、かなり汚濁した水域であることを示す種は、ヒメタニシ、ミズムシ、ギンヤンマ等の37種、極めて汚濁した水域であることを示す種は、サカマキガイ、セスジユスリカ等の5種でした。</p> <p>(「調査対象とした河川は…」以下を削除)</p>
P9-8-44、45 第9章第8節1.(1)6) 表 9-8-18	<p>(選定基準3：「無脊椎動物(昆虫類、貝類、クモ類、甲殻類等)のレッドリストの見直しについて」)</p> <p>カンテンコケムシ：NT</p>	<p>(選定基準3：「クモ形類・甲殻類等のレッドリスト」(環境省2006)、「改訂・日本の絶滅のおそれのある野生生物—レッドデータブック—5 昆虫類」)</p> <p>カンテンコケムシ：(該当なし)</p>
P9-8-47 第9章第8節1.(2)1) ①予測手順	<p>道路構造、工事施工ヤード及び工事用道路等と重要な種の生息地及び注目すべき生息地の分布範囲から、生息地が消失・縮小する区間及び重要な種等の移動経路が分断される区間並びにその程度を把握しました。次に、それらが重要な種等の生息に及ぼす影響の程度を、科学的知見及び類似事例を参考に予測しました。</p>	<p>道路構造、工事施工ヤード及び工事用道路等と重要な種の生息地及び注目すべき生息地の分布範囲から、生息地が消失・縮小する区間及び重要な種等の移動経路が分断される区間並びにその程度を把握しました。また、生息地が消失・縮小する区間及び重要な種等の移動経路が分断される区間が存在しない場合は、生息環境の質的変化の程度についても把握しました。次に、それらが重要な種等の生息に及ぼす影響の程度を、科学的知見及び類似事例を参考に予測しました。</p>

評価書の頁	準備書	評価書
P9-8-48 第9章第8節1.(2)4) 図9-8-13	5) 調査対象範囲内で確認されている重要な種  7) 調査対象範囲内で確認された重要な種  8) 生息環境が過去に消失している重要な種を除外  9) 調査対象範囲内で確認されている重要な種 ・哺乳類 1種 ・鳥類 52種 ・両生類 2種 ・爬虫類 10種 ・魚類 4種 ・底生動物 (昆虫類を除く) 0種 ・昆虫類 57種 合計 126種	5) <u>道路事業実施区域から概ね 250m以内で確認されている重要な種</u> <u>(削除)</u>  7) 生息環境が過去に消失している重要な種を除外  8) <u>文献により道路事業実施区域から概ね 250m以内で確認されている重要な種、及び現地調査で確認されている重要な種</u> ・哺乳類 3(1)種 ・鳥類 59(52)種 ・両生類 3(2)種 ・爬虫類 10種 ・魚類 5(4)種 ・底生動物 (昆虫類を除く) 0種 ・昆虫類 87(57)種 合計 167(126)種 <u>( )内の数値は道路事業実施区域から概ね 250m以内での種数</u>



評価書の頁	準備書	評価書
P9-8-49～58 第9章第8節1.(2)4) 表9-8-19	—	<u>(確認位置が道路事業実施区域から250m以遠の以下の種を「予測対象」に追加)</u> <u>【哺乳類】ニホンリス、ムササビ</u> <u>【鳥類】オオバン、タゲリ、アオアシシギ、オオジシギ、アカゲラ、コヨシキリ、キビタキ</u> <u>【両生類】トノサマガエル</u> <u>【魚類】ゼゼラ</u> <u>【昆虫類】モンカゲロウ、キイトトンボ、ベニイトトンボ、アオイトトンボ、オオアオイトトンボ、タイワンウチワヤンマ、アオヤンマ、カトリヤンマ、オオヤマトンボ、ハラビロトンボ、ヒメカマキリ、ヤマトシロアリ、マツムシモドキ、ヒナバタ、ヒグラシ、ハルゼミ、チッチゼミ、ミミズク、ホッケミズムシ、エリザハンミョウ、クロシデムシ、ゲンジボタル、ヤマトオサムシダマシ、オオモンクロベッコウ、クロバネツリアブ、オオイシアブ、ルリハナアブ、ハチモドキハナアブ、ゴイシシジミ、クロコノマチョウ</u> <u>(表の備考に「生息情報が道路事業実施区域から250m以遠」を記載)</u>
P9-8-59 第9章第8節1.(2)5)予測結果	—	<u>(予測手順のフローを追加)</u>
P9-8-60～69 第9章第8節1.(2)5) 表9-8-20	—	<u>(表のスタイルを変更)</u> <u>(確認位置が道路事業実施区域から250m以遠の種を追加)</u>  <u>【影響の程度】</u> <u>【生息環境への影響】</u> <u>(予測結果の分類を生息環境が保全されるのかどうかという観点により、下記のように書き改めた。)</u>  — <u>(予測対象種として追加した種)</u> <u>生息環境に変化は生じない</u>  極めて小さい <u>生息環境は保全される</u>  小さい <u>生息環境は保全されない可能性がある</u>

評価書の頁	準備書	評価書
P9-8-70～146 第9章第8節1.(2)5) 表9-8-21～表9-8-26	—	<u>(確認位置が道路事業実施区域から250m以遠の種を追加)</u>
	—	<u>(予測結果の分類を生息環境が保全されるのかどうかという観点により、下記のように書き改めた。また、その他、全般にわたり、表現をわかりやすく書き改めた。)</u>
P9-8-70～146 第9章第8節1.(2)5) 表9-8-21～表9-8-26	—	<u>(予測対象種として追加した種)生息環境は保全されると予測される。</u>
	道路の存在による本種の生息域の消失、縮小の影響の程度は極めて小さいと予測される。	<u>生息環境は保全されると予測される。</u>
	工事の実施による影響の程度は極めて小さいと予測される。	<u>生息環境は保全されると予測される。</u>
	道路の存在による生息域の一部消失、縮小、分断の影響の程度は小さいと予測される。	<u>生息環境は保全されない可能性があるとして予測される。</u>
	工事の実施による生息域の一部消失、縮小、分断の影響の程度は小さいと予測される。	<u>生息環境は保全されない可能性があるとして予測される。</u>
	建設機械の稼動による影響の程度は極めて小さいと予測される。	<u>生息環境は保全されない可能性があるとして予測される。</u>

評価書の頁	準備書	評価書
P9-8-147 第9章第8節1. (3) 環境保全措置の検討	1) 保全対象 本事業により、道路事業実施区域近傍に生息し、環境影響の程度が小さいと予測されたオオタカについて、環境保全措置を検討することとしました。 2) 環境保全措置の検討 事業者の実行可能な範囲内で、環境影響をできる限り回避又は低減すること、必要に応じ損なわれる環境の価値を代償することを目的として、表 9-8-27 に示す環境保全措置の検討を行いました。 3) 環境保全措置の検討結果 環境保全措置の検討にあたっては、複数案の比較を行い、効果の確実性及び他の環境への影響を検討した結果、「沿道植栽」、「既存種による植栽」のいずれも採用することとしました。	1) <u>環境保全措置の検討の状況</u> 予測結果から、道路の存在、 <u>工事施工ヤードの設置及び工事用道路等の設置により、オオタカについて生息環境が保全されない可能性</u> があることから、事業者の実行可能な範囲内で、 <u>環境影響をできる限り回避又は低減すること、必要に応じ損なわれる環境の価値を代償することを目的として、表 9-8-27 に示す環境保全措置の検討を行いました。</u> 2) 環境保全措置の検討結果 <u>環境保全措置の検討にあたっては、効果の確実性及び他の環境への影響を検討した結果、「沿道植栽」、「既存種による植栽」及び「低騒音型機械の採用」を採用することとしました。</u>
P9-8-148 第9章第8節1.(4) 1) 事後調査の必要性	しかし、道路事業実施区域近傍に生息地が確認されているオオタカについては、道路の存在及び工事の実施に伴う生息域の一部消失、縮小、分断の影響の程度が小さいと予測されているものの、効果に係る知見が不十分な環境保全措置を講じ、環境影響の程度が著しいものとなる恐れがあると考えられることから、表 9-8-29 に示す事後調査を実施するものとします。	しかし、道路事業実施区域近傍に生息地が確認されているオオタカについては、 <u>環境保全措置を実施しますが、効果に係る知見が不十分なため、表 9-8-29 に示す事後調査を実施するもの</u> とします。
P9-8-148 第9章第8節1.(4)1) 表 9-8-29	(調査時期) 工事前 工事中 (完了後を含む)	工事前、工事中、 <u>完成後</u>
P9-8-148 第9章第8節1.(4) 2) 事後調査の結果により環境影響の程度が著しいことが判明した場合の対応	事前に予測し得ない環境上の著しい影響が生じた場合は、事業者が関係機関と協議し、専門家の意見及び指導を得ながら、必要に応じて追加調査等適切な措置を講じます。	事前に予測し得ない環境上の著しい影響が生じた場合は、事業者が関係機関と協議し、 <u>専門家の指導・助言を得ながら、必要に応じて追加調査等適切な措置を講じます。</u>
P9-8-148 第9章第8節1.(4) 3) 事後調査の公表方法	事後調査結果の公表については、原則として事業者が行うものとするが、公表時期・方法については、関係機関と連携しつつ、適切に実施するものとします。	事後調査結果の公表については、 <u>原則として事業者が行うもの</u> としますが、公表時期・方法については、関係機関と連携しつつ、適切に実施するものとします。

評価書の頁	準備書	評価書
P9-8-149 第9章第8節1.(5)2) ①回避又は低減に係る評価	<p>対象道路は、重要な動物種の保全の観点より自然環境の改変量を極力抑え、工事施工ヤード及び工事用道路は対象道路及び関連事業道路の区域内を極力利用する計画としています。</p> <p>また、環境影響の程度が小さいと予測されたオオタカについては、環境保全措置として、沿道植栽、既存種による植栽を行うとともに、事後調査に基づき必要に応じて適切な措置を講じることとしています。</p> <p>よって、環境への影響は事業者の実行可能な範囲内で、低減が図られているものと評価します。</p> <p>さらに、低騒音型の建設機械を採用することにより、環境への影響に配慮します。</p>	<p>対象道路は、重要な動物種の保全の観点より自然環境の改変量を極力抑え、工事施工ヤード及び工事用道路は対象道路及び関連事業道路の区域内を極力利用する計画としています。</p> <p>また、<u>生息環境が保全されない可能性があると</u>予測されたオオタカについては、環境保全措置として、沿道植栽、既存種による植栽、<u>低騒音型の建設機械の採用を実施します。さらに、事後調査に基づき必要に応じて適切な措置を講じます。なお、事業実施段階において、植栽を行うにあたっては調査を実施し、在来種による植栽を行うなど適切な措置を講じます。</u></p> <p>よって、環境への影響は事業者の実行可能な範囲内で、低減が図られているものと評価します。</p>
P9-9-9 第9章第9節1.(1)6)① (ア)植物相の状況	<p>現地調査結果の概要は、表 9-9-4 に示すとおりです。現地調査において 148 科 930 種のシダ植物以上の維管束植物が確認されました。</p> <p>調査対象地域は、河川及びその周辺の耕作地、住宅地、道路が大部分を占め、樹林は奈良市北部の丘陵地周辺で若干みられました。また大小の溜池や古墳周辺の濠などがみられました。</p>	<p>現地調査結果の概要は、表 9-9-4 に示すとおりです。現地調査において 148 科 <u>929</u> 種のシダ植物以上の維管束植物が確認されました。</p> <p><u>調査地域</u>は、河川及びその周辺の耕作地、住宅地、道路が大部分を占め、樹林は奈良市北部の丘陵地周辺で若干みられました。また大小の溜池や古墳周辺の濠などがみられました。</p>
P9-9-10 第9章第9節1.(1)6)① 表 9-9-4	イヌタヌキモ (確認種数) H16 春季 106 科 428 種 夏季 130 科 557 種 秋季 134 科 515 種 冬季 92 科 290 種 H17 春季 117 科 519 種 夏季 126 科 542 種 全季 148 科 930 種	タヌキモ属の一種 (確認種数) H16 春季 106 科 <u>427</u> 種 夏季 130 科 <u>556</u> 種 秋季 134 科 <u>514</u> 種 冬季 92 科 <u>289</u> 種 H17 春季 117 科 <u>518</u> 種 夏季 126 科 <u>541</u> 種 全季 148 科 <u>929</u> 種
P9-9-11 第9章第9節1.(1)6)① (イ)重要な種の状況	<p>現地調査により確認された重要な植物種はマツバラシ、ミズスギ等 51 種でした。</p>	<p>現地調査により確認された重要な植物種はマツバラシ、ミズスギ等 <u>50</u> 種でした。</p>

評価書の頁	準備書	評価書
P9-9-17 第9章第9節1.(1)6) ② 表9-9-5	ミカワタヌキモ イヌタヌキモ	<u>タヌキモ属の一種(ミカワタヌキモ)</u> <u>タヌキモ属の一種(イヌタヌキモ)</u>
P9-9-21 第9章第9節1.(1)6)② 表9-9-5	科数 102科 種数 414種 現地 51種 選定基準4 222種	(ミカワタヌキモ及びイヌタヌキモを「タヌキモ属の一種」としたため、種数等の見直し) 科数 <u>101科</u> 種数 <u>413種</u> 現地 <u>50種</u> 選定基準4 <u>221種</u>
P9-9-21 第9章第9節1.(1)6)② 表9-9-5	—	<u>(以下の注釈の追加)</u> <u>注) タヌキモ属の一種は、ミカワタヌキモ又はイヌタヌキモである可能性が考えられるため、タヌキモ属の一種(ミカワタヌキモ)及びタヌキモ属の一種(イヌタヌキモ)として記載した。</u>
	—	<u>(以下の注釈の追加)</u> <u>注) 京都府域を対象としている「京都府レッドデータブックー上巻ー野生生物編」で選定されている重要な種については、奈良県内のみで現地確認された場合においても選定している。また、奈良県域を対象としている「奈良県環境資源データブックー奈良県の動物、植物、地形・地質、文化財等ー」等で選定されている重要な種については、京都府域のみで現地確認された場合においても選定している。</u>
P9-9-24 第9章第9節1.(1)6)② 表9-9-6	—	<u>(表の注釈を記載)</u>
P9-9-26 第9章第9節1.(1)6)② (イ)重要な植物群落の状況	現地調査では重要な植物群落は確認されませんでした。 文献で確認された重要な植物群落及びその選定理由は表9-9-7に示すとおりです。	現地調査により確認された重要な植物群落は <u>磐之媛命陵周濠の食虫植物群落、磐之媛命陵周濠のカキツバタ群落</u> でした。 <u>文献ならびに現地</u> で確認された重要な植物群落及びその選定理由は表9-9-7に示すとおりです。

評価書の頁	準備書	評価書
P9-9-28 第9章第9節1.(2)1) ①予測手順	道路構造、工事施工ヤード及び工事用道路等と重要な種・群落の生育地の分布範囲から、生育地・生育基盤が消失・縮小する区間及びその程度を改変面積等で把握しました。次に、それらが重要な種・群落に及ぼす影響の程度を、科学的知見及び類似事例を参考に予測しました。	道路構造、工事施工ヤード及び工事用道路等と重要な種・群落の生育地の分布範囲から、生育地・生育基盤が消失・縮小する区間及びその程度を改変面積等で把握しました。 <u>また、生育地が消失・縮小する区間が存在しない場合は、生育環境の質的変化の程度についても把握しました。</u> 次に、それらが重要な種・群落に及ぼす影響の程度を、科学的知見及び類似事例を参考に予測しました。
P9-9-29 第9章第9節1.(2)4) 図9-9-4	5) 調査対象範囲内で確認されている重要な種  7) 調査対象範囲内で確認された重要な種 8) 現地調査時に明らかに植栽種・逸出種であると判断された種を除外した場合の重要な種 9) 調査対象範囲内で確認されている重要な種 ・植物 26 種	5) <u>道路事業実施区域から概ね 250m以内で確認されている重要な種</u> <u>(削除)</u>  7) <u>現地調査時に明らかに植栽種・逸出種であると判断された種を除外した場合の重要な種</u> 8) <u>文献により道路事業実施区域から概ね 250m 以内で確認されている重要な種、及び現地調査で確認されている重要な種</u> ・植物 38(25) 種 <u>( )内の数値は道路事業実施区域から概ね 250m以内での種数</u>
P9-9-30 第9章第9節1.(2)4) 図9-9-5	2) 調査対象範囲内で確認されている重要な植物群落  4) 調査対象範囲内で確認された重要な植物群落 5) 調査対象範囲内で確認されている重要な植物群落 ・植物群落 0 群落	2) <u>道路事業実施区域から概ね 250m以内で確認されている重要な植物群落</u> <u>(削除)</u>  4) <u>文献により道路事業実施区域から概ね 250m以内で確認されている重要な植物群落、及び現地調査で確認されている重要な植物群落</u> ・植物群落 2( 0) 群落 <u>( )内の数値は道路事業実施区域から概ね 250m以内での群落数</u>

評価書の頁	準備書	評価書
P9-9-31～39 第9章第9節1.(2)4) 表9-9-8	—	<u>(確認位置が道路事業実施区域から概ね 250m 以内の以下の種を「予測対象」に追加)</u> <u>オニバス、ヒメコウホネ、ムジナモ、ミズマツバ、オニビシ、タチカモメヅル、サワトウガラシ、タヌキモ属の一種(シワタヌキモ)、タヌキモ属の一種(イタヌキモ)、カキツバタ、カモノハシ、アシカキ、ウキヤガラ</u> <u>(表の備考に「生育情報が道路事業実施区域から 250m 以遠」を記載)</u>
P9-9-31 第9章第9節1.(2)4) 表9-9-8	—	<u>(調査結果を精査したところ、「ケテイカズラ」ではないことが判明したため、予測対象種から「ケテイカズラ」を除外)</u>
P9-9-36 第9章第9節1.(2)4) 表9-9-8	ミカワタヌキモ イヌタヌキモ	<u>タヌキモ属の一種(シワタヌキモ)</u> <u>タヌキモ属の一種(イタヌキモ)</u>
P9-9-40 第9章第9節1.(2)4) 表9-9-9	—	<u>(現地で確認された植物群落を「予測対象」に追加)</u> <u>磐之媛命陵周濠の食虫植物群落、</u> <u>磐之媛命陵周濠のカキツバタ群落</u>
P9-9-41 第9章第9節1.(2) 5) 予測結果	重要な種の予測結果概要は表 9-9-10 に、各重要な群落の予測結果は表 9-9-11 に示すとおりです。	<u>重要な種の予測は、図 9-9-6 に示す手順に基づき行いました。重要な種の予測結果の概要は、表 9-9-10 に、重要な種の予測結果は表 9-9-11 に示すとおりです。また、重要な群落の予測結果の概要は表 9-9-12 に、各重要な群落の予測結果は表 9-9-13 に示すとおりです。</u>
P9-9-41 第9章第9節1.(2) 5) 予測結果	—	<u>(予測手順のフローを追加)</u>
P9-9-42～44 第9章第9節1.(2)5) 表9-9-10	—	<u>(表のスタイルを変更)</u> <u>(道路事業実施区域から概ね 250m 以内で確認されている重要な種を追加)</u> <u>(注釈の追加)</u>
	<b>【影響の程度】</b>	<b>【生育環境への影響】</b> <u>(予測結果の分類を生育環境が保全されるのかどうかという観点により、下記のように書き改めた。)</u>

評価書の頁	準備書	評価書
	極めて小さい	<u>生育環境に変化は生じない</u> <u>生育環境は保全される</u>
	小さい	<u>生育環境は保全されない可能性がある</u>
	大きい	<u>生育環境は保全されない</u>
P9-9-45～56 第9章第9節1.(2)5) 表9-9-11	—	<u>(道路事業実施区域から概ね 250m</u> <u>以内で確認されている重要な種を</u> <u>追加)</u>
	—	<u>(予測結果の分類を生育環境が保</u> <u>全されるのかどうかという観点に</u> <u>より、下記のように書き改めた。</u> <u>また、その他、全般にわたり、表</u> <u>現をわかりやすく書き改めた。)</u>
	影響の程度は極めて小さいと予測される。	<u>生育環境は変化は生じないと予測</u> <u>される。</u> <u>生育環境は保全されると予測され</u> <u>る。</u>
	影響の程度は小さいと予測される。	<u>生育環境は保全されない可能性が</u> <u>あると予測される。</u>
P9-9-45～56 第9章第9節1.(2)5) 表9-9-11	影響の程度は大きいと予測される。	<u>生育環境は保全されないと予測さ</u> <u>れる。</u>
P9-9-57 第9章第9節1.(2)5) 表9-9-12	—	<u>(現地で確認された植物群落を「予</u> <u>測対象」に追加)</u>
P9-9-57 第9章第9節1.(2)5) 表9-9-13	—	<u>(現地で確認された植物群落を「予</u> <u>測対象」に追加)</u>



評価書の頁	準備書	評価書
<p>P9-9-58 第9章第9節1. (3)環境保全措置の検討</p>	<p>1) 保全対象 対象道路及び関連事業道路区域とその近接地に生育し、環境影響の程度が大きいと予測されたコブシ及び環境影響の程度が小さいと予測されたフジバカマ、ヒメゴウソ、マツカサススキの計4種について、環境保全措置を検討することとしました。</p> <p>2) 環境保全措置の検討 事業者の実行可能な範囲内で、環境影響をできる限り回避又は低減すること、必要に応じ損なわれる環境の価値を代償することを目的として、表9-9-12に示す環境保全措置の検討を行いました。</p> <p>3) 環境保全措置の検討結果 環境保全措置の検討にあたっては、複数案の比較を行い、効果の確実性及び他の環境への影響を検討した結果、「工事施工ヤード及び工事用道路の設置箇所の最小化」を採用し、「重要な植物種の移植を含めた保全の検討」を行う際には、専門家の指導・助言を得て、必要に応じて移植の内容を含めた保全の検討を行うこととしました。環境保全措置の検討結果については表9-9-13に示すとおりです。 なお、移植を実施する際には、事業用地内に生育に適した環境を整備し、その環境が既存の生育地と類似した環境となるよう十分配慮します。また、移植時期、移植先及び移植方法等の検討に際しては、専門家の意見を聞きながら決定し実施するものとします。</p>	<p>1)環境保全措置の検討の状況 <u>予測結果から、道路の存在、工事施工ヤードの設置及び工事用道路等の設置により、生育環境は保全されないと予測されたコブシ及び生育環境は保全されない可能性があると予測されたフジバカマ、ヒメゴウソ、マツカサススキの計4種について、事業者の実行可能な範囲内で、環境影響をできる限り回避又は低減すること、必要に応じ損なわれる環境の価値を代償することを目的として、表9-9-14に示す環境保全措置の検討を行いました。</u></p> <p>2)環境保全措置の検討結果 環境保全措置の検討にあたっては、効果の確実性及び他の環境への影響を検討した結果、「工事施工ヤード及び工事用道路の設置箇所の最小化」及び「重要な植物種の移植を含めた保全の検討」を採用することとしました。なお、「重要な植物種の移植を含めた保全の検討」を行う際には、専門家の指導・助言を得ながら、必要に応じて移植の内容を含めた保全の検討を行います。環境保全措置の検討結果については表9-9-15に示すとおりです。 なお、移植を実施する際には、事業用地内に生育に適した環境を整備し、その環境が既存の生育地と類似した環境となるよう十分配慮します。また、移植時期、移植先及び移植方法等の検討に際しては、専門家の指導・助言を聞きながら決定し実施するものとします。</p>

評価書の頁	準備書	評価書
P9-9-58 第9章第9節1. (3)環境保全措置の検討 表9-9-14	地形改変区域及び近接地に生育するコブシ、フジバカマ、ヒメゴウソ、マツカサススキについては、専門家の指導・助言を得て、必要に応じて移植及び移植の内容を含めた保全の検討を行う。これにより重要な種を保全できると考えられる。	地形改変区域及び近接地に生育するコブシ、フジバカマ、ヒメゴウソ、マツカサススキについては、専門家の指導・助言を得ながら、必要に応じて移植及び移植の内容を含めた保全の検討を行う。これにより重要な種を保全できると考えられる。
P9-9-59 第9章第9節1.(4) 2)事後調査の結果により環境影響の程度が著しいことが判明した場合の対応	事前に予測し得ない環境上の著しい影響が生じた場合は、事業者が関係機関と協議し、専門家の意見及び指導を得ながら、必要に応じて追加調査等適切な措置を講じます。	事前に予測し得ない環境上の著しい影響が生じた場合は、 <u>事業者が専門家の指導・助言を得ながら</u> 、必要に応じて追加調査等適切な措置を講じます。
P9-9-60 第9章第9節1.(5)2) ①回避又は低減に係る評価	対象道路は、重要な植物種及び植物群落の保全の観点より、自然環境の改変量を極力抑え、工事施工ヤード及び工事用道路は対象道路及び関連事業道路の区域内を極力利用する計画としています。 また、影響の程度が大きいと予測されたコブシと、影響の程度が小さいと予測されたフジバカマ、ヒメゴウソ、マツカサススキについては、環境保全措置として移植を含めた保全の検討を行うとともに、フジバカマ、ヒメゴウソ、マツカサススキについては、工事施工ヤード及び工事用道路の設置箇所の最小化を行います。さらに、事後調査に基づき必要に応じて適切な措置を講じます。 よって、環境への影響は事業者の実行可能な範囲内で、低減が図られているものと評価します。	対象道路は、重要な植物種及び植物群落の保全の観点より、自然環境の改変量を極力抑え、工事施工ヤード及び工事用道路は対象道路及び関連事業道路の区域内を極力利用する計画としています。 また、 <u>生育環境は保全されないと予測されたコブシ及び生育環境は保全されない可能性がある</u> と予測されたフジバカマ、ヒメゴウソ、マツカサススキについては、環境保全措置として移植を含めた保全の検討を行うとともに、フジバカマ、ヒメゴウソ、マツカサススキについては、工事施工ヤード及び工事用道路の設置箇所の最小化を <u>実施</u> します。さらに、事後調査に基づき必要に応じて適切な措置を講じます。 よって、環境への影響は事業者の実行可能な範囲内で、低減が図られているものと評価します。

評価書の頁	準備書	評価書
P9-10-2 第9章第10節1.(1)5)① (ア) (a)動物相の概況	<p>哺乳類では、コウベモグラ、アブラコウモリ、チョウセンイタチなどの人為的な環境に生息する種が多数みられるほか、草地性のカヤネズミも各地で確認されています。また樹林地ではノウサギが確認されています。</p> <p>鳥類では、溜池や古墳の周濠においてカイツブリ、カルガモ、カワセミ、耕作地においてチュウサギ、ノスリ、チョウゲンボウ、タマシギ、ケリ、ヒバリ、放棄された水田跡に形成される草本群落においてオオヨシキリ、ホオジロ、ホオアカなどが確認されています。また樹林地では猛禽類のハチクマ、オオタカをはじめ、ホトトギス、ルリビタキ、ヤブサメ、サンコウチョウ、カケスなどの鳥類が確認されています。</p>	<p>哺乳類については、コウベモグラ、アブラコウモリ、チョウセンイタチなどの人為的な環境に生息する種が多数みられるほか、草地性のカヤネズミも各地で確認されています。また樹林地ではノウサギが確認されています。</p> <p>鳥類については、溜池や古墳の周濠においてカイツブリ、カルガモ、カワセミ、耕作地においてチュウサギ、ノスリ、チョウゲンボウ、タマシギ、ケリ、ヒバリ、放棄された水田跡に形成される草本群落においてオオヨシキリ、ホオジロ、ホオアカなどが確認されています。また樹林地では猛禽類のハチクマ、オオタカをはじめ、ホトトギス、ルリビタキ、ヤブサメ、サンコウチョウ、カケスなどの鳥類が確認されています。</p>
P9-10-3 第9章第10節1.(1)5)① (ア) (b)植物相の概況	<p>調査地域は、奈良盆地に位置するため、気温の年較差、日較差が大きい気候下であり、気候区では内陸型に属し、水平植生帯では暖温帯に属し、ヤブツバキクラスの植生が中心です。道路事業実施区域は奈良市内を中心に南北に延びており、その大部分は沖積平野で、市街地、住宅地、耕作地、公園等が約85%と広い範囲を占めています。また大和川水系佐保川の支川を中心に用水路が存在するほか、大小様々な溜池が点在しています。丘陵地は奈良市北部にみられるものの、小面積です。</p>	<p>調査地域は、奈良盆地に位置するため、気温の年較差、日較差が大きい気候下であり、気候区では内陸型に属します。水平植生帯では温暖帯に属し、ヤブツバキクラスの植生が中心です。道路事業実施区域は奈良市内を中心に南北に延びており、その大部分は沖積平野で、市街地、住宅地、耕作地、公園等が約85%と広い範囲を占めています。また大和川水系佐保川の支川を中心に用水路が存在するほか、大小様々な溜池が点在しています。丘陵地は奈良市北部にみられるものの、小面積です。</p>

評価書の頁	準備書	評価書
P9-10-4 第9章第10節1.(1)5)① (イ) (a)地形の状況	<p>調査地域には、前述の丘陵地及び台地以外にほとんど起伏はみられず、京都府側では鹿川沿いに扇状地が広がり、奈良県側では佐保川に沿って氾濫平野が広く分布し、その周囲は緩傾斜扇状地となっています。</p> <p>また土壌の状況をみると、奈良市北部の丘陵地には乾性褐色森林土壌（黄褐色系）が分布するものの、京都府の扇状地ではグライ土壌、奈良県側の佐保川沿いにはグライ土壌が、その後背の緩傾斜扇状地には灰色低地土壌が分布しています。</p>	<p>調査地域には、前述の丘陵地及び台地以外にほとんど起伏はみられず、<u>京都府</u>では鹿川沿いに扇状地が広がり、<u>奈良県</u>では佐保川に沿って氾濫平野が広く分布し、その周囲は緩傾斜扇状地となっています。</p> <p>また土壌の状況をみると、奈良市北部の丘陵地には乾性褐色森林土壌（黄褐色系）が分布し、<u>京都府の扇状地及び奈良県の佐保川沿い</u>にはグライ土壌が分布し、<u>奈良県の緩傾斜扇状地</u>には灰色低地土壌が分布しています。</p>
P9-10-4 第9章第10節1.(1)5)① (イ) (b)水系の状況	<p>調査地域内の主な河川としては、京都府側に木津川の支川である鹿川が分布し、上流域には五領池等の溜池が存在しています。また奈良県側は、大和川の一次支川である佐保川が広く分布し、佐保川に流入する珊瑚珠川、高瀬川、菩提仙川、地藏院川、秋篠川、岩井川等も存在しています。</p> <p>このほか奈良県側には、流入支川間に大小様々な溜池が数多く存在するほか、奈良市北部の丘陵地周辺には磐之媛命陵をはじめ、ウワナベ池、コナベ池等の陵墓の周濠が存在しています。</p>	<p>調査地域内の主な河川としては、<u>京都府</u>に木津川の支川である鹿川が分布し、上流域には五領池等の溜池が存在しています。また<u>奈良県</u>は、大和川の一次支川である佐保川が広く分布し、佐保川に流入する珊瑚珠川、高瀬川、菩提仙川、地藏院川、秋篠川、岩井川等も存在しています。</p> <p>このほか<u>奈良県</u>には、流入支川間に大小様々な溜池が数多く存在するほか、奈良市北部の丘陵地周辺には磐之媛命陵をはじめ、ウワナベ池、コナベ池等の陵墓の周濠が存在しています。</p>
P9-10-5 第9章第10節1.(1)5)① (イ) (c)植生の状況	<p>調査地域のうち、丘陵地には二次林であるアカマツ－モチツツジ群集、コナラーアベマキ群集が最も広く分布しており、アカマツ－モチツツジ群集は尾根部を中心に、コナラーアベマキ群集は斜面から谷部を中心にみられました。このほか、モウソウチク群落やヒノキ－スギ群落、果樹園もみられます。なお、京都府側の丘陵地には斜面にわずかに人工林が残るものの、大部分は造成地となり、ギョウギシバ群落、メリケンカルカヤ群落が成立しています。</p>	<p>調査地域のうち、丘陵地には二次林であるアカマツ－モチツツジ群集、コナラーアベマキ群集が最も広く分布しており、アカマツ－モチツツジ群集は尾根部を中心に、コナラーアベマキ群集は斜面から谷部を中心にみられました。このほか、モウソウチク群落やヒノキ－スギ群落、果樹園もみられます。なお、<u>京都府</u>の丘陵地には斜面にわずかに人工林が残るものの、大部分は造成地となり、ギョウギシバ群落、メリケンカルカヤ群落が成立しています。</p>

評価書の頁	準備書	評価書
P9-10-6 第9章第10節1.(1)5)② (ア) 地域を特徴づける生態系の状況	現地調査によって得られた現存植生図と、環境影響評価方法書で作成した自然環境類型区分図を基に、主要な微地形、水系、植物群落の種類及び分布を整理して、地域を特徴づける生態系区分を設定しました。	現地調査によって得られた現存植生図と、環境影響評価方法書で作成した自然環境類型区分図を基に、主要な微地形、水系、植物群落の種類及び分布を整理して、地域を特徴づける生態系区分を <u>道路構造別</u> に設定しました。
P9-10-7 第9章第10節1.(1)5)② 表9-10-2	—	<u>(道路構造別の表を追加)</u>
P9-10-8 第9章第10節1.(1)5)② (ア) 図9-10-1	—	<u>(「嵩上区間」「地表式区間」を図示)</u>
P9-10-10、12、14 第9章第10節1.(1)5)② 図9-10-2、図9-10-3 図9-10-4	—	<u>(図に注釈を追加)</u>
P9-10-11 第9章第10節1.(1)5)② (ア) (b) 低地耕作地の生態系	京都府側では、鹿川流域の扇状地に広がる耕作地を、奈良県側では、奈良市南部から大和郡山市にかけての佐保川沿いの氾濫平野に広がる耕作地を中心とした生態系です。 (中略) これらの環境を生息基盤として、栄養段階の最上位にはキツネ、イタチ属の一種が位置するほか、冬季にはオオタカ、ハイタカ、ノスリ、ハヤブサ、チョウゲンボウなど、多様な猛禽類も生息しています。キツネやイタチ属の一種は、魚類や甲殻類、昆虫類、小型哺乳類などを採食しており、オオタカ、ハヤブサはカルガモ、キジ等の比較的大型の鳥類を、ハイタカはヒバリ、ホオジロ等の小鳥類を、ノスリ、チョウゲンボウはアカネズミやコウベモグラ等の小型哺乳類を採食しています。	京都府では、鹿川流域の扇状地に広がる耕作地を、奈良県では、奈良市南部から大和郡山市にかけての佐保川沿いの氾濫平野に広がる耕作地を中心とした生態系です。 (中略) これらの環境を生息基盤として、栄養段階の最上位にはキツネ、イタチ属の一種が位置するほか、冬季にはオオタカ、ハイタカ、ノスリ、ハヤブサ、チョウゲンボウなど、多様な猛禽類も生息しています。キツネやイタチ属の一種は、魚類や甲殻類、昆虫類、小型哺乳類などを採食しており、オオタカ、ハヤブサはカルガモ、キジ等の比較的大型の鳥類を、ハイタカはヒバリ、ホオジロ等の <u>小型</u> 鳥類を、ノスリ、チョウゲンボウはアカネズミやコウベモグラ等の小型哺乳類を採食しています。

評価書の頁	準備書	評価書
P9-10-13 第9章第10節1.(1)5)② (ア) (c)開放水域の生態系	<p>調査地域内の主な河川として、京都府側の鹿川をはじめ、奈良県側では北から順に佐保川、岩井川、地蔵院川、菩提仙川、高瀬川、珊瑚珠川などがあります。これら河川のほか、五領池、大池等の無数の溜池が存在するほか、奈良市北部の丘陵地周辺にはウワナベ池等の古墳の周濠も開放水域環境として存在します。</p> <p>(中略)</p> <p>このほか、ツルヨシ等の草本類は、昆虫類のコバネナガカメムシやキチョウ、哺乳類のカヤネズミやヌートリアなどの餌となり、これらの昆虫類を餌とするオオヨシキリ、オオジュリンなどの鳥類が生息しています。</p>	<p>調査地域内の主な河川として、<u>京都府</u>の鹿川をはじめ、<u>奈良県</u>では北から順に佐保川、岩井川、地蔵院川、菩提仙川、高瀬川、珊瑚珠川などがあります。これら河川のほか、五領池、大池等の無数の溜池が存在するほか、奈良市北部の丘陵地周辺にはウワナベ池等の古墳の周濠も開放水域環境として存在します。</p> <p>(中略)</p> <p>このほか、ツルヨシ等の草本類は、昆虫類のコバネナガカメムシやキチョウ、哺乳類のカヤネズミやヌートリアなどの餌となり、これらの昆虫類を餌とするオオヨシキリ、オオジュリンなどの鳥類が生息しています。<u>また、猛禽類のオオタカ、ハヤブサは、カルガモ、キジ等の比較的大型の鳥類を捕食しています。</u></p>
P9-10-15 第9章第10節1.(1)5)② (イ)地域を特徴づける生態系の注目種・群集	<p>地域を特徴づける生態系の注目種について、現地調査に基づき、その生息・生育基盤ごとに整理して注目種の選定を行いました。なお、地域を特徴づける特殊性の種に該当する種・群集はありませんでした。</p> <p>生態系の観点から指標となりうる種(同様な生息・生育場所や環境条件要求性をもつ種群を代表する種)の生息・生育基盤別の生息・生育状況は表9-10-2に示すとおりです。</p>	<p>地域を特徴づける生態系の注目種について、現地調査に基づき、その生息・生育基盤ごとに整理して注目種の選定を行いました。<u>地域を特徴づける生態系の注目種・群集の抽出の観点を表9-10-3に示します。</u></p> <p><u>また、生態系の観点から指標となりうる種(同様な生息・生育場所や環境条件要求性をもつ種群を代表する種)の生息・生育状況は表9-10-4に示すとおりです。</u></p> <p><u>なお、調査地域は、奈良市を中心とした都市近郊にあり、市街地や耕作地などの一般的な自然環境が形成されています。そのため、相対的に分布が狭い特殊な環境や質的に特殊な環境といえるものはなく、特殊性の観点から抽出される種・群集はありませんでした。</u></p>
P9-10-16、17 第9章第10節1.(1)5)② 表9-10-5	-	<p>(「選定の理由」を詳しく書き改めた)</p>

評価書の頁	準備書	評価書
P9-10-19、20 第9章第10節1.(1)5)② 表9-10-7	(生息基盤の利用状況) 調査範囲の全域	調査地域内の全域
P9-10-30 第9章第10節1.(2) 4)予測結果	—	(予測手順のフローを追加)
P9-10-31～55 第9章第10節1.(2) 4)予測結果	—	<u>生態系の予測結果については、道路構造別に予測対象区間を設定(p9-10-8参照)し、各生態系に対する影響を詳細に予測しました。</u> (「北側嵩上区間」「北側地表式区間」「南側嵩上区間」「南側地表式区間」別の予測を実施)
P9-10-32、33 第9章第10節1.(2)① (ア)(b) 表9-10-11	【予測結果】	(予測結果の分類を生育環境が保全されるのかどうかという観点により、下記のように書き改めた。また、その他、全般にわたり、表現をわかりやすく書き改めた。)
	影響の程度は小さいと予測される。	生息環境は保全されると予測される。
P9-10-34 第9章第10節(2)4)① (ア) (c)地域を特徴づける生態系に及ぼす影響	低地耕作地の生態系の生息・生育基盤である湿性草地、乾性草地、耕作地については、その一部を改変することになります。低地の大部分を高架橋で通過する計画とされていることから、これらを生息・生育基盤とする注目種・群集の生息・生育域の改変面積はわずかであり、他の動植物との食物連鎖上及び共生の関係を維持できるものと考えられます。 よって、道路の存在による低地耕作地の生態系に及ぼす環境影響の程度は極めて小さいと予測されます。 また、工事施工ヤード及び工事用道路は、対象道路及び関連事業道路の区域内を極力利用することから、工事の実施による低地耕作地の生態系に及ぼす環境影響の程度は極めて小さいと予測されます。	低地耕作地の生態系の生息・生育基盤である鹿川周辺の湿性草地、乾性草地、耕作地については、その一部を改変することになります。高架構造で通過する計画とされていることから、これらを生息・生育基盤とする注目種・群集の生息・生育域の改変面積はわずかであり、他の動植物との食物連鎖上及び共生の関係を維持できるものと考えられます。 よって、道路の存在により <u>注目種・群集の生息環境はほとんど変化しないと考えられ、低地耕作地の生態系は保全されると予測されます。</u> また、工事施工ヤード及び工事用道路は、対象道路及び関連事業道路の区域内を極力利用することから、工事の実施により <u>注目種・群集の生息環境はほとんど変化しないと考えられ、低地耕作地の生態系は保全されると予測されます。</u>

評価書の頁	準備書	評価書
P9-10-36 第9章第10節1.(2) 表9-10-14	<b>【予測結果】</b> ー  影響の程度は極めて小さいと予測される	<u>(予測結果の分類を生育環境が保全されるのかどうかという観点により、下記のように書き改めた。また、その他、全般にわたり、表現をわかりやすく書き改めた。)</u>  <u>生息環境は保全されると予測される。</u>
P9-10-37 第9章第10節(2)4)① (イ) (c) 地域を特徴づける生態系に及ぼす影響	<p>開放水域の生態系の生息・生育基盤である河川や溜池については、一部を改変することになりますが、橋梁で通過する計画とされていることから、開放水域を生息・生育基盤とする注目種・群集の生息・生育地の大部分を改変することなく、他の動植物との食物連鎖上及び共生の関係を維持できるものと考えられます。</p> <p>よって、道路の存在による開放水域の生態系に及ぼす環境影響の程度は極めて小さいと予測されます。</p> <p>また、工事施工ヤードは、対象道路及び関連事業道路の区域内を極力利用し、河川部については直接流水に接する工事は行いません。よって、工事の実施による開放水域の生態系に及ぼす環境影響の程度は極めて小さいと予測されます。</p>	<p>開放水域の生態系の生息・生育基盤である鹿川については、一部を改変することになりますが、橋梁で通過する計画とされていることから、鹿川周辺の開放水域を生息・生育基盤とする注目種・群集の生息・生育地の大部分を改変することなく、他の動植物との食物連鎖上及び共生の関係を維持できるものと考えられます。</p> <p>よって、道路の存在により注目種・群集の生息環境はほとんど変化しないと考えられ、開放水域の生態系は保全されると予測されます。</p> <p>また、工事施工ヤードは、対象道路及び関連事業道路の区域内を極力利用し、河川については直接水域に接する工事は行いません。よって、工事の実施により注目種・群集の生息環境はほとんど変化しないと考えられ、開放水域の生態系は保全されると予測されます。</p>
P9-10-39、40 第9章第10節1.(2)② (ア)(b) 表9-10-17	<b>【予測結果】</b> ー  影響の程度は小さいと予測される  影響の程度は極めて小さいと予測される	<u>(予測結果の分類を生育環境が保全されるのかどうかという観点により、下記のように書き改めた。また、その他、全般にわたり、表現をわかりやすく書き改めた。)</u>  <u>生息環境は保全されない可能性がある</u> と予測される  <u>生息環境は保全されると予測される</u>



評価書の頁	準備書	評価書
P9-10-41 第9章第10節(2)4)② (ア) (c)地域を特徴づける生態系に及ぼす影響	よって、道路の存在及び工事の実施により、丘陵地樹林の生態系に及ぼす影響の程度は小さいと予測されます。	よって、道路の存在及び工事の実施により、丘陵地樹林の生態系は <u>保全されない可能性がある</u> と予測されます。
P9-10-43、44 第9章第10節1.(2)③ (ア)(b) 表9-10-20	【予測結果】 －	<u>(予測結果の分類を生育環境が保全されるのかどうかという観点により、下記のように書き改めた。また、その他、全般にわたり、表現をわかりやすく書き改めた。)</u>
P9-10-43、44 第9章第10節1.(2)③ (ア)(b) 表9-10-20	影響の程度は極めて小さいと予測される	<u>生息環境に変化は生じないものと</u> 予測される (又は) <u>生息環境は保全されると</u> 予測される
P9-10-45 第9章第10節(2)4)③ (ア) (c)地域を特徴づける生態系に及ぼす影響	低地耕作地の生態系の生息・生育基盤である湿性草地、乾性草地、耕作地については、その一部を改変することになります。低地の大部分を高架橋で通過する計画とされていることから、これらを生息・生育基盤とする注目種・群集の生息・生育域の改変面積はわずかであり、他の動植物との食物連鎖上及び共生の関係を維持できるものと考えられます。 よって、道路の存在による低地耕作地の生態系に及ぼす環境影響の程度は極めて小さいと予測されます。 また、工事施工ヤード及び工事用道路は、対象道路及び関連事業道路の区域内を極力利用することから、工事の実施による低地耕作地の生態系に及ぼす環境影響の程度は極めて小さいと予測されます。	低地耕作地の生態系の生息・生育基盤である <u>佐保川、岩井川周辺の湿性草地、乾性草地、耕作地</u> については、その一部を改変することになります。これらを生息・生育基盤とする注目種・群集の生息・生育域の改変面積はわずかであり、他の動植物との食物連鎖上及び共生の関係を維持できるものと考えられます。 よって、道路の存在により <u>注目種・群集の生息環境はほとんど変化しないと考えられ、低地耕作地の生態系は保全されると</u> 予測されます。 また、工事施工ヤード及び工事用道路は、対象道路及び関連事業道路の区域内を極力利用することから、工事の実施により <u>注目種・群集の生息環境はほとんど変化しないと考えられ、低地耕作地の生態系は保全されると</u> 予測されます。
P9-10-47 第9章第10節1.(2)③ (イ)(b) 表9-10-23	【予測結果】 －	<u>(予測結果の分類を生育環境が保全されるのかどうかという観点により、下記のように書き改めた。また、その他、全般にわたり、表現をわかりやすく書き改めた。)</u>

評価書の頁	準備書	評価書
P9-10-47 第9章第10節1.(2)③ (イ)(b) 表9-10-23	影響の程度は極めて小さいと予測される。	<u>生息環境は保全されると予測される。</u>
P9-10-48 第9章第10節(2)4)③ (イ) (c)地域を特徴づける生態系に及ぼす影響	<p>開放水域の生態系の生息・生育基盤である河川や溜池については、一部を改変することになりますが、橋梁で通過する計画とされていることから、開放水域を生息・生育基盤とする注目種・群集の生息・生育地の大部分を改変することなく、他の動植物との食物連鎖上及び共生の関係を維持できるものと考えられます。</p> <p>よって、道路の存在による開放水域の生態系に及ぼす環境影響の程度は極めて小さいと予測されます。</p> <p>また、工事施工ヤードは、対象道路及び関連事業道路の区域内を極力利用し、河川部については直接流水に接する工事を行いません。よって、工事の実施による開放水域の生態系に及ぼす環境影響の程度は極めて小さいと予測されます。</p>	<p>開放水域の生態系の生息・生育基盤である岩井川については、一部を改変することになりますが、橋梁で通過する計画とされていることから、<u>佐保川、岩井川周辺の開放水域を生息・生育基盤とする注目種・群集の生息・生育地の大部分を改変することなく、他の動植物との食物連鎖上及び共生の関係を維持できるものと考えられます。</u></p> <p>よって、道路の存在により<u>注目種・群集の生息環境はほとんど変化しないと考えられ、開放水域の生態系は保全されると予測されます。</u></p> <p>また、工事施工ヤードは、対象道路及び関連事業道路の区域内を極力利用し、<u>河川</u>については直接水域に接する工事を行いません。よって、工事の実施により<u>注目種・群集の生息環境はほとんど変化しないと考えられ、開放水域の生態系は保全されると予測されます。</u></p>
P9-10-50、51 第9章第10節1.(2)④ (ア)(b) 表9-10-26	【予測結果】 －	<u>(予測結果の分類を生育環境が保全されるのかどうかという観点により、下記のように書き改めた。また、その他、全般にわたり、表現をわかりやすく書き改めた。)</u>
	影響の程度は極めて小さいと予測される	<u>生息環境は保全されると予測されます</u>

評価書の頁	準備書	評価書
P9-10-52 第9章第10節1.(2)4)④ (ア) (c)地域を特徴づける生態系に及ぼす影響	<p>低地耕作地の生態系の生息・生育基盤である湿性草地、乾性草地、耕作地については、その一部を改変することになりますが、低地の大部分を高架橋で通過する計画とされていることから、これらを生息・生育基盤とする注目種・群集の生息・生育域の改変面積はわずかであり、他の動植物との食物連鎖上及び共生の関係を維持できるものと考えられます。</p> <p>よって、道路の存在による低地耕作地の生態系に及ぼす環境影響の程度は極めて小さいと予測されます。</p> <p>また、工事施工ヤード及び工事用道路は、対象道路及び関連事業道路の区域内を極力利用することから、工事の実施による低地耕作地の生態系に及ぼす環境影響の程度は極めて小さいと予測されます。</p>	<p>低地耕作地の生態系の生息・生育基盤である大和郡山市周辺に広がる低地の湿性草地、乾性草地、耕作地については、その一部を改変することになりますが、大和郡山市域については高架橋で通過する計画とされていることから、これらを生息・生育基盤とする注目種・群集の生息・生育域の改変面積はわずかであり、他の動植物との食物連鎖上及び共生の関係を維持できるものと考えられます。</p> <p>よって、道路の存在により注目種・群集の生息環境はほとんど変化しないと考えられ、低地耕作地の生態系は保全されると予測されます。</p> <p>また、工事施工ヤード及び工事用道路は、対象道路及び関連事業道路の区域内を極力利用することから、工事の実施により注目種・群集の生息環境はほとんど変化しないと考えられ、低地耕作地の生態系は保全されると予測されます。</p>
P9-10-54 第9章第10節1.(2)④ (イ)(b) 表9-10-29	<p>【予測結果】</p> <p>—</p> <p>影響の程度は極めて小さいと予測される</p>	<p>(予測結果の分類を生育環境が保全されるのかどうかという観点により、下記のように書き改めた。また、その他、全般にわたり、表現をわかりやすく書き改めた。)</p> <p>生息環境は保全されると予測されます</p>

評価書の頁	準備書	評価書
<p>P9-10-55 第9章第10節1.(2)4)④ (イ) (c)地域を特徴づける生態系に及ぼす影響</p>	<p>開放水域の生態系の生息・生育基盤である河川や溜池については、一部を改変することになりますが、橋梁で通過する計画とされていることから、開放水域を生息・生育基盤とする注目種・群集の生息・生育地の大部分を改変することなく、他の動植物との食物連鎖上及び共生の関係を維持できるものと考えられます。</p> <p>よって、道路の存在による開放水域の生態系に及ぼす環境影響の程度は極めて小さいと予測されます。</p> <p>また、工事施工ヤードは、対象道路及び関連事業道路の区域内を極力利用し、河川部については直接流水に接する工事は行いません。よって、工事の実施による開放水域の生態系に及ぼす環境影響の程度は極めて小さいと予測されます。</p>	<p>開放水域の生態系の生息・生育基盤である地蔵院川、菩提仙川、高瀬川などの河川や新池、南池などの溜池については、一部を改変することになりますが、<u>いずれも橋梁で通過する計画とされていることから、蔵院川、菩提仙川、高瀬川などの河川や新池、南池などの溜池などの開放水域を生息・生育基盤とする注目種・群集の生息・生育地の大部分を改変することなく、他の動植物との食物連鎖上及び共生の関係を維持できるものと考えられます。</u></p> <p>よって、道路の存在により<u>注目種・群集の生息環境はほとんど変化しないと考えられ、開放水域の生態系は保全されると予測されます。</u></p> <p>工事施工ヤードについては、対象道路及び関連事業道路の区域内を極力利用し、<u>河川については直接水域に接する工事は行いません。また、一部の溜池については改変されるものの、溜池の改変域はごく狭い範囲です。</u>よって、工事の実施により<u>注目種・群集の生息環境はほとんど変化しないと考えられ、開放水域の生態系は保全されると予測されます。</u></p>

評価書の頁	準備書	評価書
P9-10-56 第9章第10節1. (3)環境保全措置の検討	1) 保全対象 本事業により、道路事業実施区域近傍に生息し、環境影響の程度が小さいと予測されたオオタカについて、環境保全措置を検討することとしました。 2) 環境保全措置の検討 事業者の実行可能な範囲内で、環境影響をできる限り回避又は低減すること、必要に応じ損なわれる環境の価値を代償することを目的として、表 9-10-16 に示す環境保全措置の検討を行いました。 3) 環境保全措置の検討結果 環境保全措置の検討にあたっては、複数案の比較を行い、効果の確実性及び他の環境への影響等を検討した結果、「沿道植栽」、「既存種による植栽」のいずれも採用することとしました	1) 環境保全措置の検討の状況 <u>予測結果から、道路の存在、工事施工ヤードの設置、工事中道路等の設置により、オオタカについて生息環境が保全されない可能性</u> があることから、事業者の実行可能な範囲内で、環境影響をできる限り回避又は低減すること、必要に応じ損なわれる環境の価値を代償することを目的として、表 9-10-29 に示す環境保全措置の検討を行いました。 2) 環境保全措置の検討結果 <u>環境保全措置の検討にあたっては、効果の確実性及び他の環境への影響等を検討した結果、「沿道植栽」、「既存種による植栽」及び「低騒音型機械の採用」を採用すること</u> としました。
P9-10-57 第9章第10節1. (4)事後調査	しかし、道路事業実施区域近傍に生息地が確認されているオオタカについては、道路の存在及び工事の実施に伴う生息域の一部消失、縮小、分断の影響の程度が小さいと予測されているものの、効果に係る知見が不十分な環境保全措置を講じ、環境影響の程度が著しいものとなる恐れがあると考えられることから、表 9-10-18 に示す事後調査を実施するものとします。	しかし、道路事業実施区域近傍に生息地が確認されているオオタカについては、 <u>環境保全措置を実施しますが、効果に係る知見が不十分なため、表 9-10-32 に示す事後調査を実施するもの</u> とします。
P9-10-57 第9章第10節1.(4) 表 9-10-32	(調査時期) 工事前、工事中 (完了後を含む)	工事前、工事中、 <u>完成後</u>
P9-10-57 第9章第10節1.(4) 2) 事後調査の結果により環境影響の程度が著しいことが判明した場合の対応	事前に予測し得ない環境上の著しい影響が生じた場合は、事業者が関係機関と協議し、専門家の意見及び指導を得ながら、必要に応じて追加調査等を行い、適切な措置を講じます。	事前に予測し得ない環境上の著しい影響が生じた場合は、 <u>事業者が専門家の指導・助言を得ながら、必要に応じて追加調査等</u> を行い、適切な措置を講じます。

評価書の頁	準備書	評価書
P9-10-58 第9章第10節1.(5)2) ①回避又は低減に係る評価	<p>対象道路は、生態系の保全の観点より自然環境の改変量を極力抑え、工事施工ヤード及び工事用道路は対象道路及び関連事業道路の区域内を極力利用する計画としています。</p> <p>また、環境影響の程度が小さいと予測されたオオタカについては、環境保全措置として、沿道植栽、既存種による植栽を行うとともに、事後調査に基づき必要に応じて適切な措置を講じることとしています。</p> <p>よって、環境への影響は事業者の実行可能な範囲内で、低減が図られているものと評価します。</p> <p>さらに、低騒音型の建設機械を採用することにより、環境への影響に配慮します。</p>	<p>対象道路は、生態系の保全の観点より自然環境の改変量を極力抑え、工事施工ヤード及び工事用道路は対象道路及び関連事業道路の区域内を極力利用する計画としています。</p> <p>また、<u>生息環境が保全されない可能性があると予測されたオオタカについては、環境保全措置として、沿道植栽、既存種による植栽及び低騒音型の建設機械の採用を実施します。さらに、事後調査に基づき必要に応じて適切な措置を講じます。なお、事業実施段階において、植栽を行うにあたっては調査を実施し、在来種による植栽を行うなど適切な措置を講じます。</u></p> <p>よって、環境への影響は事業者の実行可能な範囲内で、低減が図られているものと評価します。</p>
P9-11-5 第9章第11節1.(1)6)① 表9-11-1(4)	<p>(54 奈良県庁の眺望点の状況)</p> <p>奈良県庁の屋上には展望施設があり、市内を360度の眺望することができる。県民や県職員など県庁を訪れた機会に利用する人が多い。眺望点は、この展望施設の西側となる。</p>	<p>奈良県庁の屋上には展望施設があり、市内を360度の眺望することができる。県民など県庁を訪れた機会に利用する人が多い。眺望点は、この展望施設の西側となる。</p>
P9-11-6 第9章第11節1.(1)6)① 表9-11-1(5)	<p>(73 歴史の道の眺望点の状況)</p> <p>歴史の道は、奈良市街をほぼ一周するように般若寺、秋篠寺、薬師寺、白毫寺を結んだ全長27kmの道であり、奈良市内観光の主要スポットを効率よく楽しむことができる。眺望点は、このコースの途中にあり、ウワナベ池に接する視界の開けた点である。</p>	<p>歴史の道は、奈良市街をほぼ一周するように般若寺、秋篠寺、薬師寺、白毫寺を結んだ全長27kmの道であり、奈良市内観光の主要スポットを効率よく楽しむことができる。眺望点は、このコースの途中にあり、ウワナベ池に接する視界の開けた場所に位置する。</p>
P9-11-6 第9章第11節1.(1)6)① 表9-11-2	<p>—</p>	<p><u>(「方法書についての奈良県知事意見の内容」を追加)</u></p>
P9-11-21 第9章第11節1.(2)1)① (イ)主要な眺望景観の変化	<p>フォトモンタージュ法による視覚的な表現方法により、対象道路完成後の予想図を再現し、主要な眺望景観の変化の程度を把握しました。</p>	<p>フォトモンタージュ法による視覚的な表現方法により、対象道路の<u>完成予想図を合成し、主要な眺望景観の変化の程度を把握しました。</u></p>

評価書の頁	準備書	評価書
<p>P9-11-28 第9章第11節1.(2)4)② (ア)奈良奥山ドライブウェイ高山円コース</p>	<p>本眺望景観は、奈良奥山ドライブウェイ高山円コースの展望台から、西方向に景観資源である金剛生駒紀泉国定公園、宝来環境保全地区を眺望しており、対象道路は本線、奈良 IC 及び南側換気塔が視野内に含まれますが、可視の程度は小さく、眺望景観の変化は極めて小さいと予測されます。</p> <p>よって、事業の実施に伴う環境影響の程度は極めて小さいと予測されます。</p> <p>なお、物理的指標による解析結果は、表 9-11-9(1)に示すとおりです。</p> <p>これらによると、対象道路は遠景に位置しており、水平見込角は約 41 度と目立ちやすい値になっています。俯角は約 4.0 度で俯瞰景観の中心領域を外れており、生駒山等の金剛生駒紀泉国定公園の山々のスカイラインを切断せず、宝来環境保全地区等の景観資源の眺望を阻害しません。</p>	<p>本眺望景観は、奈良奥山ドライブウェイ高山円コースの展望台から、西方向に景観資源である金剛生駒紀泉国定公園、宝来環境保全地区を眺望しており、対象道路は本線、奈良 IC 及び南側換気塔が視野内に含まれますが、可視の程度は小さく、<u>眺望景観はほとんど変化しません。</u></p> <p>なお、物理的指標による解析結果は、表 9-11-9(1)に示すとおりです。</p> <p>これらによると、対象道路は遠景に位置しており、水平見込角は約 41 度と目立ちやすい値になっています。俯角は約 4.0 度で俯瞰景観の中心領域を外れており、生駒山等の金剛生駒紀泉国定公園の山々のスカイラインを切断<u>しません。</u></p>

評価書の頁	準備書	評価書
P9-11-30 第9章第11節1.(2)4)② (イ)若草山	<p>本眺望景観は、若草山山頂付近から、西方向に景観資源である金剛生駒紀泉国定公園及び宝来環境保全地区を眺望しており、対象道路はトンネル北側の本線、トンネル南側の本線、奈良 IC、南側換気塔が視野内に含まれますが、可視の程度は小さく、眺望景観の変化は極めて小さいと予測されます。</p> <p>よって、事業の実施に伴う環境影響の程度は、極めて小さいと予測されます。</p> <p>なお、物理的指標による解析結果は、表9-11-9(2)に示すとおりです。</p> <p>これらによると、対象道路は遠景に位置しており、水平見込角はトンネル北側本線が約13度、奈良 IC 及びトンネル南側本線が約28度と目立ちやすい値になっています。俯角は約2.9度、約3.1度で俯瞰景観の中心領域を外れており、生駒山等の金剛生駒紀泉国定公園の山々のスカイラインを切断せず、平城宮跡等の景観資源の眺望を阻害しません。</p>	<p>本眺望景観は、若草山山頂付近から、西方向に景観資源である金剛生駒紀泉国定公園及び宝来環境保全地区を眺望しており、対象道路はトンネル北側の本線、トンネル南側の本線、奈良 IC、南側換気塔が視野内に含まれますが、可視の程度は小さく、<u>眺望景観はほとんど変化しません。</u></p> <p>なお、物理的指標による解析結果は、表9-11-9(2)に示すとおりです。</p> <p>これらによると、対象道路は遠景に位置しており、水平見込角はトンネル北側本線が約13度、奈良 IC 及びトンネル南側本線が約28度と目立ちやすい値になっています。俯角は約2.9度、約3.1度で俯瞰景観の中心領域を外れており、生駒山等の金剛生駒紀泉国定公園の山々のスカイラインを切断しません。</p>
P9-11-32 第9章第11節1.(2)4)② (ウ)大和郡山市九条公園 スポーツセンター	<p>本眺望景観は、大和郡山市九条公園スポーツセンターから、東方向に景観資源である大和青垣国定公園を背景とする工業地域を望んでいます。対象道路は高架構造ですが、多数立地する工場等の背後になるため、可視の程度は小さく、眺望景観の変化は極めて小さいと予測されます。</p> <p>よって、事業の実施に伴う環境影響の程度は極めて小さいと予測されます。</p>	<p>本眺望景観は、大和郡山市九条公園スポーツセンターから、東方向に景観資源である大和青垣国定公園を背景とする工業地域を望んでいます。対象道路は高架構造ですが、多数立地する工場等の背後になるため、可視の程度は小さく、<u>眺望景観はほとんど変化しません。</u></p> <p><u>(「よって」以下を削除)</u></p>



評価書の頁	準備書	評価書
P9-11-34 第9章第11節1.(2)4)② (エ)音浄ヶ谷公園	<p>本眺望景観は、音浄ヶ谷公園から、南東の方向に景観資源である春日山原始林を眺望しており、対象道路は高架・土工で通過し、写真左側に確認できる京奈和自動車道（京奈道路）と接続することになります。可視の程度は小さく、眺望景観の変化は極めて小さいと予測されます。</p> <p>よって、事業の実施に伴う環境影響の程度は極めて小さいと予測されます。</p>	<p>本眺望景観は、音浄ヶ谷公園から、南東の方向に景観資源である春日山原始林を眺望しており、対象道路は高架・土工で通過し、写真左側に確認できる京奈和自動車道（京奈道路）と接続することになります。可視の程度は小さく、<u>眺望景観はほとんど変化しません。</u> <u>（「よって」以下を削除）</u></p>
P9-11-36 第9章第11節1.(2)4)② (オ)佐保川水辺の散策路 (奈良市)	<p>本眺望景観は、佐保川水辺の散策路（奈良市）から、北東の方向に景観資源である大和青垣国定公園を背景とする田園風景を望んでおり、対象道路は奈良 IC 及び南側換気塔が視野内に含まれます。</p> <p>（中略）</p> <p>これらによると、南側換気塔及び奈良 IC は、近景に位置し、水平見込角は約 43 度と目立ちやすい値になっています。換気塔の仰角は約 6.1 度であり圧迫感を生じない角度に抑えられていますが、景観資源である大和青垣国定公園の山々のスカイラインを切断します。</p> <p>よって、目立ちやすさ等の眺望景観の変化の程度の観点から、事業の実施に伴う環境影響があると予測されます。</p>	<p>本眺望景観は、佐保川水辺の散策路（奈良市）から、北東の方向に景観資源である大和青垣国定公園を背景とする田園風景を望んでおり、対象道路は奈良 IC 及び南側換気塔が視野内に含まれ、<u>目立ちやすさ等の観点から眺望景観の変化が生じます。</u></p> <p>（中略）</p> <p>これらによると、南側換気塔及び奈良 IC は、近景に位置し、水平見込角は約 43 度と目立ちやすい値になっています。換気塔の仰角は約 6.1 度であり圧迫感を生じない角度に抑えられていますが、景観資源である大和青垣国定公園の山々のスカイラインを切断します。</p> <p><u>佐保川水辺の散策路（奈良市）の眺望点及び対象道路等の位置関係を示す平面図は、補足資料に示しました。</u> <u>（「よって」以下を削除）</u></p>
P9-11-36 第9章第11節1.(2)4)② (オ) 表9-11-9(5)	<p>（スカイライン切断） 遠景の稜線を対象道路が切断</p>	<p>遠景の稜線を換気塔が切断</p>

評価書の頁	準備書	評価書
P9-11-38 第9章第11節1.(2)4)② (カ)佐保川水辺の散策路 (大和郡山市)	<p>本眺望景観は、佐保川水辺の散策路（大和郡山市）から、東方向に景観資源である大和青垣国定公園を背景とする田園風景を望んでおり、対象道路は高架で通過します。</p> <p>(中略)</p> <p>これらによると、対象道路は近景に位置し、水平見込角は約66度であり目立ちやすい値となっています。仰角は約1.1度と圧迫感の生じない角度に抑えられており、景観資源である大和青垣国定公園の山々のスカイラインを切断しません。</p> <p>よって、目立ちやすさ等の眺望景観の変化の程度の観点から、事業の実施に伴う環境影響があると予測されます。</p>	<p>本眺望景観は、佐保川水辺の散策路（大和郡山市）から、東方向に景観資源である大和青垣国定公園を背景とする田園風景を望んでおり、対象道路は高架で通過し、<u>目立ちやすさ等の観点から眺望景観の変化が生じます。</u></p> <p>(中略)</p> <p>これらによると、対象道路は近景に位置し、水平見込角は約66度であり目立ちやすい値となっています。仰角は約1.1度と圧迫感の生じない角度に抑えられており、景観資源である大和青垣国定公園の山々のスカイラインを切断しません。</p> <p><u>(「よって」以下を削除)</u></p>
P9-11-40、41 第9章第11節1. (3)環境保全措置の検討	<p>1)保全対象            本事業により、環境影響があると予測された佐保川水辺の散策路（奈良市及び大和郡山市）からの眺望景観について、環境保全措置を検討することとしました。</p> <p>2)環境保全措置の検討            事業者の実行可能な範囲内で、環境影響をできる限り回避又は低減することを目的として、表9-11-10に示す環境保全措置の検討を行いました。</p> <p>3)環境保全措置の検討結果            環境保全措置の検討にあたっては、複数案の比較を行い、効果の確実性及び他の環境への影響等を検討した結果、「植栽による修景の検討」、「道路構造物及び換気塔の形式・デザイン・色彩の検討」を採用することとしました。</p>	<p>1)環境保全措置の検討の状況  <u>予測結果から、道路（地表式、掘割式、嵩上式）の存在及び換気塔の存在により佐保川水辺の散策路（奈良市及び大和郡山市）からの眺望景観に影響が生じることが考えられるため、事業者の実行可能な範囲内で環境影響をできる限り回避又は低減することを目的として表9-11-10に示すとおり、環境保全措置の検討を行いました。</u></p> <p>2)環境保全措置の検討結果  <u>環境保全措置の検討にあたっては、効果の確実性及び他の環境への影響等を検討した結果、「植栽による修景の検討」及び「道路構造物及び換気塔の形式・デザイン・色彩の検討」を採用することとしました。</u></p>

評価書の頁	準備書	評価書
P9-11-41 第9章第11節1.	(4)事後調査 予測手法は、図上解析による改変の位置、程度の把握、主要な眺望景観の変化を把握するフォトモンタージュ等の多くの実績のある方法であり、予測の不確実性は小さいと考えられます。また、環境保全措置についても、植栽による修景の検討、道路構造物及び換気塔の形式・デザイン・色彩の検討といった実績のある手法であるとともに、フォトモンタージュ等の視覚的表現による効果の把握が可能なことから、効果の不確実性は小さいと考えられるため、事後調査は実施しないこととしました。	(削除)
P9-11-42 第9章第11節1.(4) 2) ①回避又は低減に係る評価	対象道路は、一部がトンネル構造であり、環境影響に配慮した構造として、構造物等の遮蔽及び周辺景観との調和を図るための植栽の実施、周辺景観との調和に配慮した道路構造物及び換気塔の形式、デザイン、色彩について事業実施段階に専門家の意見を伺いながら検討し、採用する計画としています。 よって、環境への影響は事業者の実行可能な範囲内で、回避又は低減が図られているものと評価します。	対象道路は、一部がトンネル構造であり、環境影響に配慮した構造として、 <u>構造物等の遮蔽及び周辺景観との調和を図るための植栽による修景、周辺景観との調和に配慮した道路構造物及び換気塔の形式、デザイン、色彩について事業実施段階に専門家の指導・助言を得ながら検討を実施します。</u> よって、環境への影響は事業者の実行可能な範囲内で、回避又は低減が図られているものと評価します。 <u>なお、事業実施段階において、換気塔、ジャンクション、インターチェンジ及び高架構造の部分が近傍にある地域においては、生活空間における圧迫感等の景観的影響について検討を行うとともに、奈良らしい景観に調和するようデザイン、色彩、使用する材料等にも配慮します。また、植栽を行うにあたっては調査を実施し、在来種による植栽を行うなど適切な措置を講じます。</u>

評価書の頁	準備書	評価書
P9-11-44 第9章第11節2.(2) 4) 予測結果	<p>工事施工ヤード、工所用道路等の設置により改変を受ける主要な眺望点及び景観資源はなく、環境影響はないと予測されます。</p> <p>(3)環境保全措置の検討 工事施工ヤード、工所用道路等の設置による環境影響はないと判断されるため、環境保全措置の検討は行わないこととしました。</p>	<p>工事施工ヤード、工所用道路等の設置により改変を受ける主要な眺望点及び景観資源はありません。</p> <p><u>このことから工事施工ヤード、工所用道路等の設置による主要な眺望点及び景観資源への環境影響はないものと考えられ、環境保全措置の検討は行わないこととしました。</u></p>
P9-11-44 第9章第11節2.(2)	<p>(4)事後調査 予測手法は、図上解析による改変の位置、程度の把握を行う方法であり、予測の不確実性は小さいと考えられることから、事後調査は実施しないこととしました。</p>	<p><u>(削除)</u></p>
P9-12-31 第9章第12節1.(2) 4)① (ア)主要な人と自然との 触れ合いの活動の場 及び自然資源の改変	<p>歴史の道は、図 9-12-1 に示すとおり奈良市法華寺町と奈良市八条の2箇所を対象道路と交差します。法華寺町付近は対象道路がトンネル構造であるため、本散策コースの直接の改変はありません。八条付近においては、対象道路本線はトンネル構造で、奈良 IC の整備に伴い本散策コースの一部の既存道路(約 140m)が平面構造から高架橋に改変されるものの、全コース(約 27km)中のごく一部の区間に限られた改変であり、散策コースの機能は確保されます。</p> <p>よって、利用性に与える環境影響の程度は極めて小さいと予測されます。</p>	<p>歴史の道は、図 9-12-1 に示すとおり奈良市法華寺町と奈良市八条の2箇所を対象道路と交差します。法華寺町付近は対象道路がトンネル構造であるため、本散策コースの直接の改変はありません。八条付近においては、対象道路本線はトンネル構造で、奈良 IC の整備に伴い本散策コースの一部の既存道路(約 140m)が平面構造から高架構造に改変されるものの、全コース(約 27km)中のごく一部の区間に限られた改変であり、散策コースの機能は確保されます。</p> <p><u>(「よって…」以下を削除)</u></p>

評価書の頁	準備書	評価書
P9-12-31 第9章第12節1.(2)4)① (イ)利用性の変化	<p>奈良市法華寺町付近においては、対象道路がトンネル構造であるため、触れ合い活動の場の利用性は変化しません。奈良市八条付近においては、本散策コースの一部の既存道路(約140m)が平面構造から高架橋に改変されるものの、散策コースの機能は確保されることから、触れ合い活動の場の利用性の変化は極めて小さいと予測されます。</p> <p>歴史の道へのアクセスルートは多数存在しますが、対象道路はこれらを分断・改変しないため、アクセスが悪化することはありません。</p> <p>よって、利用性に与える環境影響の程度は極めて小さいと予測されます。</p>	<p>奈良市法華寺町付近においては、対象道路がトンネル構造であるため、触れ合い活動の場の利用性は変化しません。奈良市八条付近においては、本散策コースの一部の既存道路(約140m)が平面構造から高架構造に改変されるものの、散策コースの機能は確保されることから、触れ合い活動の場の利用性は<u>ほとんど変化しない</u>と予測されます。</p> <p>歴史の道へのアクセスルートは多数存在しますが、対象道路はこれらを分断・改変しないため、アクセスが悪化することはありません。</p> <p><u>(「よって…」以下を削除)</u></p>
P9-12-31 第9章第12節1.(2)4)① (ウ)快適性の変化	<p>奈良市法華寺町付近では、対象道路がトンネル構造であり視認できないため、快適性の変化は生じません。奈良市八条付近では本散策コースから約20mの位置に奈良ICが立地するものの、道路附属施設は地上に設置されるため風景の変化は小さく、全コース(約27km)中のごく一部の区間に限られた風景の変化です。</p> <p>よって、快適性に与える環境影響の程度は極めて小さいと予測されます。</p>	<p>奈良市法華寺町付近では、対象道路がトンネル構造であり視認できないため、快適性の変化は生じません。奈良市八条付近では本散策コースから約20mの位置に奈良ICが立地するものの、<u>全コース(約27km)中のごく一部の区間に限られた風景の変化であり、道路附属施設は地上に設置されるため風景はほとんど変化しない</u>と予測されます。</p> <p><u>(「よって…」以下を削除)</u></p>
P9-12-31 第9章第12節1.(2)4)② (ア)主要な人と自然との触れ合いの活動の場及び自然資源の改変	<p>奈良自転車道は、図9-12-1に示すとおり奈良市佐紀町で対象道路と交差します。奈良自転車道はボックスカルバートで国道24号の下を通過していますが、事業の実施に伴いボックスカルバートは約130m南側の位置に移設されます。そのため、全コース(約21.9km)中のごく一部の区間で改変が生ずるものの、自転車道の機能は確保されます。よって、環境影響の程度は極めて小さいと予測されます。</p>	<p>奈良自転車道は、図9-12-1に示すとおり奈良市佐紀町で対象道路と交差します。奈良自転車道はボックスカルバートで国道24号の下を通過していますが、事業の実施に伴いボックスカルバートは約130m南側の位置に移設されます。そのため、全コース(約21.9km)中のごく一部の区間で改変が生ずるものの、自転車道の機能は確保されます。<u>(「よって…」以下を削除)</u></p>

評価書の頁	準備書	評価書
P9-12-31 第9章第12節1.(2)4)② (イ)利用性の変化	<p>代替道路の設置による改変・迂回が生ずるものの、迂回する距離は約60mであり、自転車道の機能は確保されることから、触れ合い活動の場の利用性の変化は極めて小さいです。</p> <p>奈良自転車道へのアクセスルートは多数存在するが、対象道路はこれらを分断・改変しないため、アクセスが悪化することはありません。</p> <p>よって、利用性に与える環境影響の程度は極めて小さいと予測されます。</p>	<p>代替道路の設置による改変・迂回が生ずるものの、迂回する距離は約60mであり、自転車道の機能は確保されることから、触れ合い活動の場の利用性はほとんど変化しないと予測されます。</p> <p>奈良自転車道へのアクセスルートは多数存在しますが、対象道路はこれらを分断・改変しないため、アクセスが悪化することはありません。</p> <p>(「よって…」以下を削除)</p>
P9-12-32 第9章第12節1.(2)4)② (ウ)快適性の変化	<p>国道24号が大きく視認される現状から風景の変化は小さいです。よって、快適性に与える環境影響の程度は極めて小さいと予測されます。</p>	<p>国道24号が大きく視認される現状から、風景はほとんど変化しないと予測されます。</p>
P9-12-32 第9章第12節1.(2)4)③ (ア)主要な人と自然との触れ合いの活動の場及び自然資源の改変	<p>緑が結ぶ奈良の歴史と文化コースは、図9-12-1に示すとおり奈良市法華寺町で対象道路と交差します。法華寺町付近は対象道路がトンネル構造であるため、本散策コースの直接の改変はありません。よって、環境影響はないと予測されます。</p>	<p>緑が結ぶ奈良の歴史と文化コースは、図9-12-1に示すとおり奈良市法華寺町で対象道路と交差します。法華寺町付近は対象道路がトンネル構造であるため、本散策コースの直接の改変はありません。</p> <p>(「よって…」以下を削除)</p>
P9-12-32 第9章第12節1.(2)4)③ (イ)利用性の変化	<p>対象道路がトンネル構造であるため、触れ合い活動の場の利用性は変化しません。</p> <p>本散策コースへのアクセスルートは多数存在するが、対象道路はこれらを分断・改変しないため、アクセスが悪化することはありません。</p> <p>よって、利用性に与える環境影響はないと予測されます。</p>	<p>対象道路がトンネル構造であるため、触れ合い活動の場の利用性は変化しません。</p> <p>本散策コースへのアクセスルートは多数存在しますが、対象道路はこれらを分断・改変しないため、アクセスが悪化することはありません。</p> <p>(「よって…」以下を削除)</p>
P9-12-32 第9章第12節1.(2)4)③ (ウ)快適性の変化	<p>対象道路がトンネル構造であり視認できません。よって、快適性に与える環境影響はないと予測されます。</p>	<p>対象道路がトンネル構造であり視認できません。よって、快適性の変化はないと予測されます。</p>

評価書の頁	準備書	評価書
P9-12-32 第9章第12節1.(2)4)④ (ア)主要な人と自然との 触れ合いの活動の場 及び自然資源の改変	<p>のどかなまちと田園の散歩コースは、図 9-12-1 に示すとおり奈良市八条で対象道路と交差します。対象道路はトンネル構造で本散策コースと交差するため、本散策コースの直接の改変はありません。よって、環境影響はないと予測されます。</p>	<p>のどかなまちと田園の散歩コースは、図 9-12-1 に示すとおり奈良市八条で対象道路と交差します。対象道路はトンネル構造で本散策コースと交差するため、本散策コースの直接の改変はありません。 <u>(「よって…」以下を削除)</u></p>
P9-12-32 第9章第12節1.(2)4)④ (イ)利用性の変化	<p>対象道路がトンネル及び高架構造であるため、触れ合い活動の場の利用性は変化しません。 本散策コースへのアクセスルートは多数存在しますが、対象道路はこれらを分断・改変しないため、アクセスが悪化することはありません。 よって、利用性に与える環境影響はないと予測されます。</p>	<p>対象道路がトンネル及び高架構造であるため、触れ合い活動の場の利用性は変化しません。 本散策コースへのアクセスルートは多数存在しますが、対象道路はこれらを分断・改変しないため、アクセスが悪化することはありません。 <u>(「よって…」以下を削除)</u></p>
P9-12-32 第9章第12節1.(2)4)④ (ウ)快適性の変化	<p>本散策コースから約 140mの位置に奈良 IC が立地するものの、道路付属施設は地上に設置されるため風景の変化は小さく、全コース(約 11.2km)中のごく一部の区間に限られた風景の変化です。よって、快適性に与える環境影響の程度は極めて小さいと予測されます。</p>	<p>本散策コースから約 140mの位置に奈良 IC が立地するものの、<u>全コース(約 11.2km)中のごく一部の区間に限られた風景であり、道路付属施設は地上に設置されるため風景はほとんど変化しないと</u>予測されます。</p>
P9-12-33 第9章第12節1.(2)4)⑤ (ア)主要な人と自然との 触れ合いの活動の場 及び自然資源の改変	<p>奈良盆地北緑の古社寺・古墳めぐりコースは、図 9-12-1 に示すとおり奈良市佐紀町で対象道路と交差します。本散策コースはボックスカルバートで国道 24 号の下を通過していますが、事業の実施に伴いボックスカルバートは約 130m南側の位置に移設されます。そのため、全コース(約 12km)中のごく一部の区間で改変が生ずるものの、散策コースの機能は確保されます。よって、環境影響の程度は極めて小さいと予測されます。</p>	<p>奈良盆地北緑の古社寺・古墳めぐりコースは、図 9-12-1 に示すとおり奈良市佐紀町で対象道路と交差します。本散策コースはボックスカルバートで国道 24 号の下を通過していますが、事業の実施に伴いボックスカルバートは約 130m南側の位置に移設されます。そのため、全コース(約 12km)中のごく一部の区間で改変が生ずるものの、散策コースの機能は確保されます。 <u>(「よって…」以下を削除)</u></p>

評価書の頁	準備書	評価書
P9-12-33 第9章第12節1.(2)4)⑤ (イ)利用性の変化	<p>代替道路の設置による改変・迂回が生ずるものの、迂回する距離は約60mであり、散策コースの機能は確保されることから、触れ合い活動の場の利用性の変化は極めて小さいと予測されます。</p> <p>本散策コースへのアクセスルートは多数存在しますが、対象道路はこれらを分断・改変しないため、アクセスが悪化することはありません。</p> <p>よって、利用性に与える環境影響の程度は極めて小さいと予測されます。</p>	<p>代替道路の設置による改変・迂回が生ずるものの、迂回する距離は約60mであり、散策コースの機能は確保されることから、触れ合い活動の場の利用性は<u>ほとんど変化しません。</u></p> <p>本散策コースへのアクセスルートは多数存在しますが、対象道路はこれらを分断・改変しないため、アクセスが悪化することはありません。</p> <p><u>(「よって…」以下を削除)</u></p>
P9-12-33 第9章第12節1.(2)4)⑤ (ウ)快適性の変化	<p>国道24号が大きく視認される現状から風景の変化は小さいです。よって、快適性に与える環境影響の程度は極めて小さいと予測されます。</p>	<p>国道24号が大きく視認される現状から、風景は<u>ほとんど変化しないと予測されます。</u></p>
P9-12-33 第9章第12節1.(2)4)⑥ (ア)主要な人と自然との触れ合いの活動の場及び自然資源の改変	<p>秋篠の里・佐紀路コースは、図9-12-1に示すとおり対象道路から約340m以上離れた場所にあり、対象道路による直接の改変はありません。よって、環境影響はないと予測されます。</p>	<p>秋篠の里・佐紀路コースは、図9-12-1に示すとおり対象道路から約340m以上離れた場所にあり、対象道路による直接の改変はありません。<u>(「よって…」以下を削除)</u></p>
P9-12-33 第9章第12節1.(2)4)⑥ (イ)利用性の変化	<p>本散策コースが対象道路により分断・改変されることはないため、触れ合い活動の場の利用性は変化しません。</p> <p>本散策コースへのアクセスルートは多数存在しますが、対象道路はこれらを分断・改変しないため、アクセスが悪化することはありません。</p> <p>よって、利用性に与える環境影響はないと予測されます。</p>	<p>本散策コースが対象道路により分断・改変されることはないため、触れ合い活動の場の利用性は変化しません。</p> <p>本散策コースへのアクセスルートは多数存在しますが、対象道路はこれらを分断・改変しないため、アクセスが悪化することはありません。</p> <p><u>(「よって…」以下を削除)</u></p>
P9-12-33 第9章第12節1.(2)4)⑥ (ウ)快適性の変化	<p>本散策コースは、対象道路から約340m以上離れた場所にあり、コース上からは対象道路を視認できません。よって、快適性に与える環境影響はないと予測されます。</p>	<p>本散策コースは、対象道路から約340m以上離れた場所にあり、コース上からは対象道路を視認できません。よって、<u>快適性の変化はないと予測されます。</u></p>



評価書の頁	準備書	評価書
P9-12-34 第9章第12節1.(2)4)⑦ (ア)主要な人と自然との 触れ合いの活動の場 及び自然資源の改変	黒髪山キャンプフィールドは、 図9-12-1に示すとおり対象道路から約320m離れた場所にあり、対象道路による直接の改変はありません。よって、環境影響がないと予測されます。	黒髪山キャンプフィールドは、 図9-12-1に示すとおり対象道路から約320m離れた場所にあり、対象道路による直接の改変はありません。 <u>(「よって…」以下を削除)</u>
P9-12-34 第9章第12節1.(2)4)⑦ (イ)利用性の変化	本キャンプ場が対象道路により分断・改変されることはないため、触れ合い活動の場の利用性及び利用人数は変化しないものと想定されます。 対象道路は本キャンプ場へのアクセスルート(奈良加茂線)を分断・改変しないため、アクセスが悪化することはありません。よって、利用性に与える環境影響はないと予測されます。	本キャンプ場が対象道路により分断・改変されることはないため、触れ合い活動の場の利用性及び利用人数は変化しないものと想定されます。 対象道路は本キャンプ場へのアクセスルート(奈良加茂線)を分断・改変しないため、アクセスが悪化することはありません。 <u>(「よって…」以下を削除)</u>
P9-12-34 第9章第12節1.(2)4)⑦ (ウ)快適性の変化	本キャンプ場付近では、対象道路はトンネル構造であり視認できません。よって、快適性に与える環境影響はないと予測されます。	本キャンプ場付近では、対象道路はトンネル構造であり視認できません。よって、 <u>快適性の変化</u> はないと予測されます。
P9-12-34 第9章第12節1.(2)4)⑧ (ア)主要な人と自然との 触れ合いの活動の場 及び自然資源の改変	平城山活動研修センターは、図9-12-1に示すとおり対象道路から約500m離れた場所にあり、対象道路による直接の改変はありません。よって、環境影響がないと予測されます。	平城山活動研修センターは、 図9-12-1に示すとおり対象道路から約500m離れた場所にあり、対象道路による直接の改変はありません。 <u>(「よって…」以下を削除)</u>
P9-12-34 第9章第12節1.(2)4)⑧ (イ)利用性の変化	本キャンプ場が対象道路により分断・改変されることはないため、触れ合い活動の場の利用性及び利用人数は変化しないものと想定されます。 対象道路は本キャンプ場へのアクセスルート(谷田奈良線、木津平城線)を分断・改変しないため、アクセスが悪化することはありません。よって、利用性に与える環境影響はないと予測されます。	本キャンプ場が対象道路により分断・改変されることはないため、触れ合い活動の場の利用性及び利用人数は変化しないものと想定されます。 対象道路は本キャンプ場へのアクセスルート(谷田奈良線、木津平城線)を分断・改変しないため、アクセスが悪化することはありません。 <u>(「よって…」以下を削除)</u>
P9-12-34 第9章第12節1.(2)4)⑧ (ウ)快適性の変化	本キャンプ場は、対象道路から約500m離れた場所にあり、丘陵地に遮られ対象道路を視認できません。よって、快適性に与える環境影響はないと予測されます。	本キャンプ場は、対象道路から約500m離れた場所にあり、丘陵地に遮られ対象道路を視認できません。よって、 <u>快適性の変化</u> はないと予測されます。

評価書の頁	準備書	評価書
P9-12-34 第9章第12節1.(2)4)⑨ (ア)主要な人と自然との 触れ合いの活動の場 及び自然資源の改変	大和郡山市環境情報マップ東部 地区(北ルート)は、図9-12-1に 示すとおり大和郡山市下三橋町と 大和郡山市美濃庄町の2箇所 で対象道路と交差します。これら の箇所では、本散策コース上を 対象道路が高架構造で通過する ため、本散策コースの直接の改 変はありません。よって、環境影 響はないと予測されます。	大和郡山市環境情報マップ東部 地区(北ルート)は、図9-12-1に 示すとおり大和郡山市下三橋町と 大和郡山市美濃庄町の2箇所 で対象道路と交差します。これら の箇所では、本散策コース上を 対象道路が高架構造で通過する ため、本散策コースの直接の改 変はありません。 <u>(「よって…」以下を削除)</u>
P9-12-35 第9章第12節1.(2)4)⑨ (イ)利用性の変化	本散策コースが対象道路により 分断・改変されることはないため、 触れ合い活動の場の利用性は変 化しません。 本散策コースへのアクセスルー トは多数存在しますが、対象道路 はこれらを分断・改変しないため、 アクセスが悪化することはない と予測されます。 よって、利用性に与える環境影 響はないと予測されます。	本散策コースが対象道路により 分断・改変されることはないため、 触れ合い活動の場の利用性は変 化しません。 本散策コースへのアクセスルー トは多数存在しますが、対象道路 はこれらを分断・改変しないため、 アクセスが悪化することはない と予測されます。 <u>(「よって…」以下を削除)</u>
P9-12-35 第9章第12節1.(2)4)⑨ (ウ)快適性の変化	対象道路が高架構造で本散策コ ース上を通過するため近傍の風景 に変化が生じると予測されるもの の、その範囲は対象道路付近に限 定されており、全コース(約 8.3km)中のごく一部の区間にすぎ ません。よって、快適性に与える 環境影響の程度は極めて小さいと 予測されます。	対象道路が高架構造で本散策コ ース上を通過するため近傍の風景 に変化が生じると予測されるもの の、その範囲は対象道路付近に限 定されており、全コース(約 8.3km)中のごく一部の区間である ことから、 <u>快適性はほとんど変化 しません。</u>
P9-12-35 第9章第12節1.(2)4)⑩ (ア)主要な人と自然との 触れ合いの活動の場 及び自然資源の改変	大和郡山市環境情報マップ東部 地区(南ルート)は、図9-12-1に 示すとおり大江町と伊豆七条町の 2箇所 で対象道路と交差します。これら の箇所では、本散策コース上を 対象道路が高架構造で通過する ため、本散策コースの直接の改 変はありません。よって、環境影 響はないと予測されます。	大和郡山市環境情報マップ東部 地区(南ルート)は、図9-12-1に 示すとおり大江町と伊豆七条町の 2箇所 で対象道路と交差します。これら の箇所では、本散策コース上を 対象道路が高架構造で通過する ため、本散策コースの直接の改 変はありません。 <u>(「よって…」 以下を削除)</u>

評価書の頁	準備書	評価書
P9-12-35 第9章第12節1.(2)4)⑩ (イ)利用性の変化	<p>本散策コースが対象道路により分断・改変されることはないため、触れ合い活動の場の利用性は変化しません。</p> <p>本散策コースへのアクセスルートは多数存在しますが、対象道路はこれらを分断・改変しないため、アクセスが悪化することはありません。</p> <p>よって、利用性に与える環境影響はないと予測されます。</p>	<p>本散策コースが対象道路により分断・改変されることはないため、触れ合い活動の場の利用性は変化しません。</p> <p>本散策コースへのアクセスルートは多数存在しますが、対象道路はこれらを分断・改変しないため、アクセスが悪化することはありません。</p> <p><u>(「よって…」以下を削除)</u></p>
P9-12-35 第9章第12節1.(2)4)⑩ (ウ)快適性の変化	<p>対象道路が高架構造で本散策コース上を通過するため近傍の風景に変化が生じると予測されるものの、その範囲は対象道路付近に限定されており、全コース(約9.9km)中のごく一部の区間にすぎません。よって、快適性に与える環境影響の程度は極めて小さいと予測されます。</p>	<p>対象道路が高架構造で本散策コース上を通過するため近傍の風景に変化が生じると予測されるものの、その範囲は対象道路付近に限定されており、全コース(約9.9km)中のごく一部の区間<u>であることから、快適性はほとんど変化しません。</u></p>
P9-12-35 第9章第12節1.(2)4)⑪ (ア)主要な人と自然との触れ合いの活動の場及び自然資源の改変	<p>大和郡山市環境情報マップ北部地区(東ルート)は、図9-12-1に示すとおり対象道路から約400m離れた場所にあり、対象道路による直接の改変はありません。よって、環境影響がないと予測されます。</p>	<p>大和郡山市環境情報マップ北部地区(東ルート)は、図9-12-1に示すとおり対象道路から約400m離れた場所にあり、対象道路による直接の改変はありません。<u>(「よって…」以下を削除)</u></p>
P9-12-36 第9章第12節1.(2)4)⑩ (イ)利用性の変化	<p>本散策コースが対象道路により分断・改変されることはないため、触れ合い活動の場の利用性は変化しません。</p> <p>本散策コースへのアクセスルートは多数存在しますが、対象道路はこれらを分断・改変しないため、アクセスが悪化することはありません。</p> <p>よって、利用性に与える環境影響はないと予測されます。</p>	<p>本散策コースが対象道路により分断・改変されることはないため、触れ合い活動の場の利用性は変化しません。</p> <p>本散策コースへのアクセスルートは多数存在しますが、対象道路はこれらを分断・改変しないため、アクセスが悪化することはありません。<u>(「よって…」以下を削除)</u></p>

評価書の頁	準備書	評価書
P9-12-36 第9章第12節1.(2)4)⑪ (ウ)快適性の変化	本散策コース付近において対象道路は高架構造であり、本散策コースの一部の区間から対象道路が視認できると考えられますが、その区間は全コースの約5割程度であり、最も対象道路に近接する場所でも約400m以上離れています。よって、快適性に与える環境影響の程度は極めて小さいと予測されます。	本散策コース付近において対象道路は高架構造であり、本散策コースの一部の区間から対象道路が視認できると考えられますが、その区間は全コースの約5割程度であり、最も対象道路に近接する場所でも約400m以上離れている <u>ことから、快適性はほとんど変化しません。</u>
P9-12-36 第9章第12節1.(2)4)⑫ (ア)主要な人と自然との 触れ合いの活動の場 及び自然資源の改変	佐保川水辺の楽校は、図9-12-1に示すとおり対象道路から約100m離れた場所にあり、対象道路による直接の改変はありません。よって、環境影響はないと予測されます。	佐保川水辺の楽校は、図9-12-1に示すとおり対象道路から約100m離れた場所にあり、対象道路による直接の改変はありません。 <u>(「よって…」以下を削除)</u>
P9-12-36 第9章第12節1.(2)4)⑬ (イ)利用性の変化	本触れ合い活動の場が対象道路により分断・改変されることはないため、触れ合い活動の場の利用性は変化しません。 対象道路は本触れ合い活動の場へのアクセスルートを分断・改変しないため、アクセスが悪化することはありません。 よって、利用性に与える環境影響はないと予測されます。	本触れ合い活動の場が対象道路により分断・改変されることはないため、触れ合い活動の場の利用性は変化しません。 対象道路は本触れ合い活動の場へのアクセスルートを分断・改変しないため、アクセスが悪化することはありません。 <u>(「よって…」以下を削除)</u>
P9-12-36 第9章第12節1.(2)4)⑭ (ウ)快適性の変化	本触れ合い活動の場付近では、対象道路はトンネル構造であり視認できません。よって、快適性に与える環境影響はないと予測されます。	本触れ合い活動の場付近では、対象道路はトンネル構造であり視認できません。よって、快適性は <u>変化しないと</u> 予測されます。
P9-12-37 第9章第12節1. (3)環境保全措置の検討	事業の実施に伴う環境影響はない又は環境影響の程度は極めて小さいと判断されるため、環境保全措置の検討は行わないこととしました。	<u>(環境保全措置として、「散策コース及び自転車道の付け替え」を検討)</u>
P9-12-37 第9章第12節1.	(4) 事後調査 予測手法は、図上解析による改変の位置、程度の把握を行う方法であり、予測の不確実性は小さいと考えられることから、事後調査は実施しないこととしました。	<u>(削除)</u>

評価書の頁	準備書	評価書
P9-12-38 第9章第12節1.(4)2) ①回避又は低減に係る評価	<p>対象道路は、一部がトンネル構造であり、環境影響に配慮した構造としているとともに、奈良自転車道及び歴史の道等の散策コースが対象道路と交差する箇所の一部で改変が生じますが、自転車道及び散策コースの部分的付け替えを行い、触れ合い活動の場の機能を確保する計画としています。</p> <p>よって、環境への影響は事業者の実行可能な範囲内で、回避又は低減が図られているものと評価しました。</p>	<p>対象道路は、一部がトンネル構造であり、環境影響に配慮した構造としています。また、<u>歴史の道等の散策コース及び奈良自転車道</u>が対象道路と交差する箇所の一部で改変が生じますが、<u>環境保全措置として、散策コース及び自転車道の部分的付け替えを実施し、人と自然との触れ合い活動の場の機能を確保する計画</u>としています。</p> <p>よって、環境への影響は事業者の実行可能な範囲内で、回避又は低減が図られているものと評価<u>し</u>ます。</p>
P9-12-41 第9章第12節2.(2) 4)予測結果	<p>主要な人と自然との触れ合いの活動の場である歴史の道、奈良自転車道、奈良盆地北緑の古社寺・古墳めぐりコースは、対象道路と交差する箇所の付近で工事施工ヤード、工事用道路等の設置に伴う改変が生ずるものの、自転車道及び散策コースの部分的付け替えを行い、人と自然との触れ合いの活動の場としての機能を確保することから、環境影響の程度は極めて小さいと予測されます。その他の人と自然との触れ合いの活動の場において改変はなく、環境影響はないと予測されます。</p>	<p>主要な人と自然との触れ合いの活動の場である歴史の道、奈良自転車道、奈良盆地北緑の古社寺・古墳めぐりコースは、対象道路と交差する箇所の付近で工事施工ヤード、工事用道路等の設置に伴う改変が生ずるものの、<u>散策コース及び自転車道</u>の部分的付け替えを行い、人と自然との触れ合いの活動の場としての機能が<u>確保されま</u>す。その他の人と自然との触れ合いの活動の場において改変は<u>あり</u>ません。</p>
P9-12-41 第9章第12節2. (3)環境保全措置の検討	<p>事業の実施に伴う環境影響はない又は環境影響の程度は極めて小さいと判断されるため、環境保全措置の検討は行わないこととしました。</p>	<p><u>(環境保全措置として、「散策コース及び自転車道の付け替え」を検討)</u></p>
P9-12-41 第9章第12節2.	<p>(4) 事後調査</p> <p>予測手法は、図上解析による改変の位置、程度の把握を行う方法であり、予測の不確実性は小さいと考えられることから、事後調査は実施しないこととしました。</p>	<p><u>(削除)</u></p>

評価書の頁	準備書	評価書
P9-12-42 第9章第12節2.(4)2 ①回避又は低減に係る評価	<p>対象道路は、一部がトンネル構造であり、開削トンネル部を除くトンネル区間については、環境影響に配慮した構造としていたるとともに、工事を行うため、奈良自転車道及び歴史の道等の散策コースが対象道路と交差する箇所の一部で改変が生じますが、自転車道及び散策コースの部分的付け替えを行い、人と自然との触れ合いの活動の場としての機能を確保する計画としています。</p>	<p>対象道路は、一部がトンネル構造であり、開削トンネル部を除くトンネル区間については、環境影響に配慮した構造としています。<u>また、工事を行うため、歴史の道等の散策コース及び奈良自転車道</u>が対象道路と交差する箇所の一部で改変が生じますが、<u>環境保全措置として、散策コース及び自転車道の部分的付け替えを実施し</u>、人と自然との触れ合いの活動の場としての機能を確保する計画としています。</p> <p>よって、環境への影響は事業者の実行可能な範囲内で、回避又は低減が図られているものと評価します。</p>
P9-13-32 第9章第13節1.(2)5 ①文化財	<p>・文化財の雰囲気の変化については、「歌姫瓦窯跡」から約1m離れた位置を対象道路が高架構造で通過します。しかし、瓦窯跡の埋蔵地を眺める場所からは、対象道路は視方向とは逆方向に位置し視界に入りませんが、史跡指定範囲内からは対象道路を視認可能です。このことから、文化財の雰囲気の変化に係る環境影響の程度は小さいと予測されます。</p> <p>その他の文化財は対象道路から約150m（明り部）以上離れており、文化財を眺める場所からは対象道路をほとんど視認できないことから、文化財の雰囲気の変化に係る環境影響の程度は極めて小さいと予測されます。</p>	<p>・文化財の雰囲気の変化については、「歌姫瓦窯跡」から約1m離れた位置を対象道路が高架構造で通過します。しかし、瓦窯跡の埋蔵地を眺める場所からは、対象道路は視方向とは逆方向に位置し視界に入りませんが、史跡指定範囲内からは対象道路を視認可能です。</p> <p><u>その他の文化財は対象道路から約150m（明り部）以上離れており、文化財を眺める場所からは対象道路をほとんど視認できません。</u></p>

評価書の頁	準備書	評価書
P9-13-32 第9章第13節1.(2)5) ①文化財	<ul style="list-style-type: none"> <li>二酸化窒素及び二酸化硫黄による有形文化財への影響については、有形文化財は対象道路（明り部）からいずれも約260m以上離れていることから、図9-13-4に示すとおり、自動車の走行に係る二酸化窒素及び二酸化硫黄の濃度は極めて小さいものと予測されます。</li> <li>そこで、対象道路（明り部）に最も近い有形文化財である西興寺の位置において、対象道路（明り部）及び換気塔からの二酸化窒素濃度及び二酸化硫黄濃度（寄与濃度の年平均値）を予測した結果は、図9-13-5に示すとおり、二酸化窒素は0.0003ppm、二酸化硫黄は0.00002ppmであり、最大でバックグラウンド濃度（二酸化窒素0.016ppm、二酸化硫黄0.004ppm）の約1.9%、約0.5%です。</li> <li>よって、自動車の走行及び換気塔の供用に伴う二酸化窒素及び二酸化硫黄による有形文化財への環境影響の程度は極めて小さいものと予測されます。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>一般的な二酸化窒素及び二酸化硫黄による有形文化財への影響については、図9-13-4に示すとおりであり、対象道路（明り部）に最も近い有形文化財である西興寺の位置において、対象道路（明り部）及び換気塔からの二酸化窒素濃度及び二酸化硫黄濃度（寄与濃度の年平均値）を予測した結果、図9-13-5に示すとおり、二酸化窒素は0.0003ppm、二酸化硫黄は0.00002ppmであり、バックグラウンド濃度（二酸化窒素0.016ppm、二酸化硫黄0.004ppm）の約1.9%、約0.5%です。</li> </ul> <p>（「よって…」以下を削除）</p>

評価書の頁	準備書	評価書
<p>P9-13-37、38 第9章第13節1. (4)環境保全措置の検討</p>	<p>1)保全対象 ①文化財 事業の実施により雰囲気の変化に係る環境影響の程度が小さいと予測された「歌姫瓦窯跡」について、環境保全措置を検討することとしました。</p> <p>②周知の埋蔵文化財包蔵地 事業の実施により改変される周知の埋蔵文化財包蔵地について、環境保全措置を検討することとしました。</p> <p>2)環境保全措置の検討 ①文化財 文化財の雰囲気保護を目的として、表9-13-7(1)に示すとおり環境保全措置の検討を行いました。 ②周知の埋蔵文化財包蔵地 周知の埋蔵文化財包蔵地における埋蔵文化財の保護を目的として、表9-13-7(2)に示すとおり環境保全措置の検討を行いました。</p> <p>3)環境保全措置の検討結果 環境保全措置の検討結果については、表9-13-8に示すとおりです。</p>	<p>1)環境保全措置の検討の状況 ①文化財 <u>予測結果から、道路の存在により、歌姫瓦窯跡において雰囲気の変化に係る影響が生じることが考えられるため、事業者の実行可能な範囲内で環境影響をできる限り回避又は低減することを目的として表9-13-7(1)に示すとおり、環境保全措置の検討を行いました。</u></p> <p>②周知の埋蔵文化財包蔵地 <u>予測結果から、工事の実施により改変される周知の埋蔵文化財包蔵地が存在するため、事業者の実行可能な範囲内で環境影響をできる限り回避又は低減することを目的として表9-13-7(2)に示すとおり、環境保全措置の検討を行いました。</u></p> <p>2)環境保全措置の検討結果 <u>環境保全措置の検討にあたっては、効果の確実性及び他の環境への影響等を検討した結果、「道路構造物の形式・デザイン・色彩の検討」及び「埋蔵文化財の記録保存等」を採用することとしました。環境保全措置の検討結果については、表9-13-8に示すとおりです。</u></p>



評価書の頁	準備書	評価書
P9-13-38 第9章第13節1.	(4)事後調査 ①文化財 予測は、事業実施に伴う改変範囲と文化財の位置、分布を重ね合わせる等により行っており、予測の不確実性は小さいと考えられることから、事後調査は実施しないこととしました。  ②周知の埋蔵文化財包蔵地 予測は、事業実施に伴う改変範囲と周知の埋蔵文化財包蔵地の位置、分布を重ね合わせるにより行っており、予測の不確実性は小さいと考えられます。また、環境保全措置についても埋蔵文化財の記録保存等は実績のある方法であり、効果の不確実性はないと考えられることから、事後調査は実施しないこととしました。	<u>(削除)</u>
P9-13-39 第9章第13節1.(5)2) ② (ア)文化財	対象道路は、一部がトンネル構造であり、環境影響に配慮した構造としているとともに、明り部については、文化財を避けた位置を通過する計画とし、工事施工ヤード及び工事用道路についても、文化財を避けた位置に設置する計画としています。また、環境保全措置として、周辺景観との調和を図るため事業実施段階に周辺景観との調和に配慮した道路構造物の形式、デザイン、色彩を検討します。 よって、環境への影響は事業者の実行可能な範囲内で、回避又は低減が図られているものと評価します。 さらに、事業実施段階に関係機関との協議を行った上で、歌姫瓦窯跡付近に構造物の遮蔽及び周辺景観との調和を図るための植栽を実施することにより、環境への影響に配慮します。	対象道路は、一部がトンネル構造であり、環境影響に配慮した構造としているとともに、明り部については、文化財を避けた位置を通過する計画とし、工事施工ヤード及び工事用道路についても、文化財を避けた位置に設置する計画としています。また、環境保全措置として、周辺景観との調和を図るため事業実施段階に周辺景観との調和に配慮した道路構造物の形式、デザイン、色彩の <u>検討を実施</u> します。 よって、環境への影響は事業者の実行可能な範囲内で、回避又は低減が図られているものと評価します。 さらに、事業実施段階に関係機関との協議を行った上で、歌姫瓦窯跡付近に構造物の遮蔽及び周辺景観との調和を図るための植栽を実施することにより、環境への影響に配慮します。 <u>なお、植栽を行うにあたっては調査を実施し、在来種による植栽を行うなど適切な措置を講じます。</u>

評価書の頁	準備書	評価書
P9-13-44 第9章第13節2.(1)6 ①地下水の状況	<p>地下水観測結果によると、平城宮跡付近の帯水層は3つに大別され、第1帯水層は平均約81cmの季節変動があり、降雨に対して敏感に反応します。第2、第3帯水層はともに平均約171cmの季節変動があり、2000～2005年の経年変化は上昇傾向にあります。また、第2、第3帯水層は夏季の水位低下が顕著であり、揚水の影響を受けていると考えられます。平城宮跡中心部付近の水位観測地点(N0.11-8)での観測水位は、図9-13-8に示すとおりです。</p> <p>水位観測地点(N0.11-8)以外の各帯水層の地下水位の観測結果は補足資料に示しました。</p>	<p>地下水観測結果によると、平城宮跡付近の地層は地下水が帯水している帯水層と、水を通しにくい不透水層の互層構造となっており、このうち帯水層については、以降、地表に近いものから順に第1帯水層、第2帯水層、第3帯水層と呼びます。</p> <p>第1帯水層は平均約81cmの季節変動があり、降雨に対して敏感に反応します。</p> <p>第2、第3帯水層はともに平均約171cmの季節変動があり、夏季の水位低下が顕著です。これは揚水の影響を受けていると考えられます。さらに、地下水位が帯水層上面より高く、被圧帯水層(補足資料 p6-1 参照)と考えられます。また、2000～2005年の経年変化は上昇傾向にあります。</p> <p>平城宮跡中心部付近の水位観測地点(N0.11-8)での観測水位は、図9-13-8に示すとおりです。水位観測地点(N0.11-8)以外の各帯水層の地下水位の観測結果は補足資料に示しました。(補足資料 p6-2 参照)</p>
P9-13-44 第9章第13節2.(1)6 ③木簡の出土状況	<p>木簡は第1帯水層に埋蔵されていると言われています。</p>	<p>木簡は第1帯水層に埋蔵されていると言われています(補足資料 p6-5 参照)。</p>
P9-13-50 第9章第13節2.(2) 1) 予測の流れ	<p>—</p>	<p>(予測の流れをフロー図を用いて説明)</p>
P9-13-51 第9章第13節2.(2)3 ②切土工等又は既存の工作物の除去	<p>開削部施工時においては集水井・涵養井の流動保全工法を設置することにより、完成時同様の通水機能が確保されます。シールドトンネル施工時も地下水流動阻害の観点からは、阻害する断面が最も大きくなるのはトンネル完成後となります。</p>	<p>開削区間施工時においては集水井・涵養井の地下水流動保全工法を実施することにより、完成時同様の通水機能が確保されます。シールドトンネル区間においても、地下水流動の観点からは、阻害する断面が大きくなるトンネル完成後が対象となります。</p>
P9-13-52 第9章第13節2.(2) 4) 予測条件	<p>—</p>	<p>(予測条件の概要を整理し、解析領域の設定、地層のモデル化などを詳述)</p>

評価書の頁	準備書	評価書
P9-13-56 第9章第13節2.(2) 5) 予測結果	<p>予測結果は、図 9-13-15 に示すとおりです。</p> <p>道路建設による第1帯水層の地下水位変動は数 cm 程度であり、季節変動（2000年～2004年の年間平均変動幅約 81cm）より小さいため、地下水位変動への影響は極めて小さいと予測されます。</p>	<p>作成した解析モデルを用いた予測結果は、図9-13-17に示すとおりです。</p> <p>道路建設による第1帯水層の地下水位変動量は数 cm 程度と予測され、季節変動（2000年～2004年の年間平均変動幅約 81cm）より小さい値となります。</p>
P9-13-57、58 第9章第13節2. (3) 環境保全措置の検討	<p>事業の実施に伴う環境影響の程度は、極めて小さいと判断されることから、環境保全措置の検討はしないこととしました。</p>	<p>（環境保全措置として、「開削区間の地下水流動保全工法の採用」を検討）</p>
P9-13-60 第9章第13節2.	<p>予測手法は、科学的知見に基づいて設定されたものであり、予測の不確実性は小さいと考えられることから、事後調査は実施ませんが、現在計測中である水位観測については引き続き継続していきます。</p>	<p>1) 事後調査の必要性  <u>地下水の予測手法は、環境影響の予測に関する知見が十分に蓄積されたものであり、予測の不確実性は小さいと考えられます。</u>  <u>一方、環境保全措置として実施する地下水流動保全工法の施工事例は16事例あり、施工効果が報告されていますが、環境保全措置の効果を検証するため、表9-13-16に示すとおり、現在計測中である水位変動のモニタリング調査を、専門家の指導・助言を得ながら工事中、完成後も引き続き継続して実施します。</u></p> <p>2) 事後調査の結果により環境影響の程度が著しいことが判明した場合の対応  <u>事前に予測し得ない環境上の著しい影響が生じた場合は、事業者が専門家の指導・助言を得ながら、必要に応じて適切な処置を講じます。</u></p> <p>3) 事後調査結果の公表方法  <u>事後調査結果の公表については、原則として事業者が行うものとしませんが、公表時期・方法については、関係機関と連携しつつ、適切に実施するものとしします。</u></p>

評価書の頁	準備書	評価書
P9-13-61 第9章第13節2.(5) ①回避又は低減に係る評価	<p>対象道路は、その位置及び構造について、大深度地下部をシールドトンネル構造で通過し、開削部には、工事中、完成後も流動保全工法を実施することにより、木簡が埋蔵されていると言われていた第1帯水層に対する影響への配慮を行った計画としています。</p> <p>よって、環境への影響は事業者の実行可能な範囲内で、回避又は低減が図られているものと評価します。</p> <p>さらに、現在計測中である水位観測については、工事中、工事後も引き続き継続すること及び工事中における地下水位に異常な変動が発生した場合への対応として、事前の涵養池設置、緊急対応としての注水井設置を行うことにより、環境への影響に配慮します。</p>	<p><u>対象道路の地下区間は、その位置及び構造について、大部分がシールドトンネル区間であり、大深度地下部をシールドトンネル構造で通過し、木簡が埋蔵されていると言われていた第1帯水層に対する影響への配慮を行った計画としています。また、構造物が第1帯水層を通過する開削区間には、環境保全措置として、工事中、完成後とも地下水流動保全工法を採用し、その効果を検証するため現在実施中である地下水位のモニタリング調査を、工事中、完成後も引き続き継続して実施するとともに、「大和北道路地下水モニタリング検討委員会」の検討結果を踏まえ、さらなる地下水位の保全の観点から事前の涵養池等の設置や、万が一工事中に地下水位に異常な変動が発生した場合の緊急対応として注水井設置等を、専門家の指導・助言を得ながら行うことで、環境への影響に配慮します。</u></p> <p>よって、環境への影響は事業者の実行可能な範囲内で、回避又は低減が図られているものと評価します。</p>
P9-14-1 第9章第14節1.(1)1 ①予測手順	<p>なお、木くず等については、その発生量は以下に示す建設副産物に比較して少量であり、本事業の中で再利用を図るか、もしくは「建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律」（平成12年法律第104号）に基づき適切に再資源化を図ることから、予測項目から除外しました。</p>	<p><u>また、木くず等については、その発生量は以下に示す建設副産物に比較して少量であり、本事業の中で再利用を図るか、もしくは「建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律」（平成12年法律第104号）に基づき<u>適正</u>に再資源化を図ることから、予測項目から除外しました。</u></p>

評価書の頁	準備書	評価書
P9-14-2 第9章第14節1.(1) 4) 予測結果	<p>対象事業により道路事業実施区域外に搬出する建設副産物は、建設発生土、コンクリート塊、アスファルト・コンクリート塊があり、これらの種類毎の発生量の概略の推計結果は表 9-14-1 に示すとおりです。</p> <p>建設発生土については、1,018 千<math>m^3</math>が生じるものと予測されますが、発生量のうち約 63%にあたる 637 千<math>m^3</math>を事業実施区域内の盛土材として再利用する計画です。また、残土量 381 千<math>m^3</math>については、「建設発生土情報交換システム」による工事間利用を図った上で、余剰分は「資源の有効な利用の促進に関する法律」(平成3年法律 48号)に基づき、適正な処理及び再利用を図ることとします。なお、「建設発生土情報交換システム」とは、全国の全ての公共工事等発注担当者が共通的に利用できるオンライン情報交換システムであり、建設残土が発生する、また埋土等土砂を利用する建設工事を対象に、建設発生土の工事間利用に関する情報を工事担当者に提供し、リサイクルの推進を図ることを目的とするものです。</p> <p>トンネル工事等から発生する掘削土は、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」(昭和45年、法律第137号)第2条に規定する汚泥となる場合があり、発生量は 828 千<math>m^3</math>であると予測されますが、場内での脱水処理等による減量化を行い、できる限り再利用に努めます。再利用できないものについては、関係法令に基づいて適切に処理・処分します。また、コンクリート塊及びアスファルト・コンクリート塊については、それぞれ 4 千<math>m^3</math>、17 千<math>m^3</math>の発生が予測されますが、「建設工事に係る資材の再資源化等に関する法律」(平成12年法律 104号)に基づき、工事の際には分別解体し、再資源化を図る予定です。再資源化できないものについては、関係法令に基づいて適切に処理・処</p>	<p>切土工等又は既存の工作物の除去により発生する建設副産物は、<u>表 9-14-1 に示すとおりです。</u></p> <p><u>建設発生土については、高架工事の基礎工事やトンネルの坑口部の工事等により、1,018 千<math>m^3</math>が発生すると予測されます。</u></p> <p><u>建設汚泥については、シールドトンネル工事により、828 千<math>m^3</math>が発生すると予測されます。</u></p> <p><u>コンクリート塊、アスファルト・コンクリート塊は、既存工作物の撤去や既存道路の掘削等により、4 千<math>m^3</math>のコンクリート塊、17 千<math>m^3</math>のアスファルト・コンクリート塊の発生が予測されます。</u></p>

評価書の頁	準備書	評価書
P9-14-2 第9章第14節1.(1) 4) 予測結果(続き)	<p>分します。具体的には、コンクリート塊については、再生コンクリート材に加工し、再資源化を図ることとします。アスファルト・コンクリート塊については、再生アスファルト合材等に加工し、再資源化を図る予定です。再利用できないものについては、関係法令に基づいて適正に処理・処分します。</p> <p>また、これらの建設副産物については、表9-14-2に示す「建設リサイクル推進計画2002」（平成14年5月 国土交通省）及び「建設リサイクル推進計画2002（近畿地方版）」（建設副産物対策近畿地方連絡協議会ホームページ）に定められた平成22年度における再資源化率の目標値を上回るよう再利用・再資源化に努めることとします。</p> <p>よって、対象事業の実施に伴う廃棄物等による環境影響の程度は極めて小さいと予測されます。</p>	二

評価書の頁	準備書	評価書
P9-14-2～5 第9章第14節1. (2) 環境保全措置の検討	事業の実施に伴う廃棄物等による環境影響の程度は極めて小さいと判断されるため、環境保全措置の検討は行わないこととしました。	<u>(環境保全措置として、以下の方法を検討)</u> <u>&lt;建設発生土&gt;</u> <u>【発生抑制及び再利用】</u> ○発生量及び発生時期の管理を適正に行い、できる限り盛土材として事業実施区域内で再利用に努める。 ○「建設発生土情報交換システム」による工事間利用を図る。 <u>&lt;建設汚泥&gt;</u> <u>【発生抑制及び再利用】</u> ○工事現場内における分級、濃縮の実施 ○分級後の玉石・砂分等の建設発生土として再利用 ○「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」に基づく再利用制度の活用を検討 <u>【適正に処理・処分】</u> ○再利用できないものは、関係法令を遵守し、適正に処理・処分 <u>&lt;コンクリート塊&gt;</u> <u>【再資源化】</u> ○再生コンクリート材に加工、再資源化 <u>【適正に処理・処分】</u> ○再利用できないものは、関係法令を遵守し、適正に処理・処分 <u>&lt;コンクリート・アスファルト塊&gt;</u> <u>【再資源化】</u> ○再生アスファルト合材に加工、再資源化 <u>【適正に処理・処分】</u> ○再利用できないものは、関係法令を遵守し、適正に処理・処分
P9-14-5 第9章第14節1.	(3) 事後調査 予測は、対象事業の実施に伴う建設副産物の発生量及び搬出量を定量的に予測しており、余剰分は関係法令に基づいて適切に処理・処分します。 よって、予測の不確実性は小さいと考えられることから事後調査は実施しないこととしました。	<u>(削除)</u>

評価書の頁	準備書	評価書
<p>P9-14-6 第9章第14節1.(3)2) ①回避又は低減に係る評価</p>	<p>事業の実施に伴い発生する建設発生土については、事業内で極力再利用します。残土については「建設発生土情報交換システム」による工事間利用を図った上で、余剰分は「資源の有効な利用の促進に関する法律」(平成3年法律48号)に基づき、適正な処理及び再利用を図ることとします。</p> <p>トンネル工事等から発生する建設汚泥については、発生の抑制・減量化を行ってできるだけ再利用するとともに、コンクリート塊、アスファルト・コンクリート塊については、できる限り再資源化に努め、再利用、再資源化できないものについては、関係法令に基づいて適正に処理・処分します。</p> <p>これらの建設副産物については、「建設リサイクル推進計画2002」(平成14年5月 国土交通省)及び「建設リサイクル推進計画2002(近畿地方版)」(建設副産物対策近畿地方連絡協議会ホームページ)により定められた平成22年度における再資源化率の目標値を上回るよう再利用・再資源化に努めることとします。</p> <p>よって、環境への影響は事業者の実行可能な範囲内で、低減が図られているものと評価します。</p>	<p>事業の実施に伴い発生する建設発生土については、事業内で極力再利用します。残土については「建設発生土情報交換システム」による工事間利用を図った上で、余剰分は「資源の有効な利用の促進に関する法律」(平成3年法律48号)に基づき、適正な処理及び再利用を図ります。</p> <p>トンネル工事等から発生する建設汚泥については、発生の抑制・減量化を行い、できるだけ再生利用を図るとともに、「<u>廃棄物の処理及び清掃に関する法律</u>」(昭和45年、法律第137号)に基づく<u>再生利用制度の活用についても事業実施段階において検討します。</u>また、再生利用できないものは、<u>関係法令を遵守し、適正に処理・処分します。</u></p> <p>コンクリート塊、アスファルト・コンクリート塊については、できる限り再資源化に努め、再利用、再資源化できないものについては、関係法令に基づいて適正に処理・処分します。</p> <p>これらの建設副産物については、「建設リサイクル推進計画2002」(平成14年5月 国土交通省)及び「建設リサイクル推進計画2002(近畿地方版)」(建設副産物対策近畿地方連絡協議会ホームページ)により定められた平成22年度における再資源化率の目標値を上回るよう再利用・再資源化に努めます。</p> <p><u>なお、建設汚泥と建設発生土の再利用方法等や建設発生土を一次保管する場合については、汚染の有無の確認を適切に行う等「建設汚泥処理土利用技術基準」等に基づき、適切に行います。</u></p> <p>よって、環境への影響は事業者の実行可能な範囲内で、低減が図られているものと評価します。</p>



評価書の頁	準備書	評価書
P9-15-1 第9章第15節 項目毎にとりまとめた調査、予測及び評価の結果	—	<u>(項目毎にとりまとめた調査、予測及び評価の結果の一覧表を記載)</u>
P10-1 第10章 総合的な評価	<p>予測の結果、「大気質」、「強風による風害」、「振動」、「低周波音」、「地形及び地質」、「日照阻害」、「人と自然との触れ合いの活動の場」及び「廃棄物等」の8項目については、環境影響がない、もしくは環境影響の程度は極めて小さく、事業者の実行可能な範囲内で回避又は低減が図られているものと評価します。</p> <p>「騒音」(自動車の走行、建設機械の稼働)、「動物、植物、生態系」(道路(地表式、掘割式、嵩上式)の存在、工事施工ヤードの設置、工事用道路等の設置)、「景観」(道路(嵩上式)の存在、換気塔の存在)、「文化遺産(文化財及び周知の埋蔵文化財包蔵地)」(道路(嵩上式)の存在、切土工等又は既存の工作物の除去、工施工ヤードの設置、工事用道路等の設置)は、必要な環境保全措置を実施することとし、環境影響の程度は極めて小さくなるものと考えられ、事業者の実行可能な範囲内で回避又は低減が図られているものと評価します。さらに、「動物、植物、生態系」(道路(地表式、掘割式、嵩上式)の存在、工事施工ヤードの設置、工事用道路等の設置)については、効果に係る知見が不十分な環境保全措置を講ずる場合において、環境影響が著しいものとなるおそれがあるため、事後調査を実施し、専門家の指導・助言を得ながら適切な措置を講じることとします。また、「文化遺産(地下水)」(道路(掘割式、地下式)の存在)についても、慎重に事業を進めることから、現在計測中である水位観測を工事中、工事後も引き続き継続します。</p> <p>このことから、本事業の実施による環境影響は、事業者の実行可能な範囲内で回避又は低減されているものと評価します。</p>	<p>その結果、「地形及び地質」及び「日照阻害」については、著しい環境影響はないと考えられます。</p> <p><u>「大気質」、「強風による風害」、「騒音」、「振動」、「低周波音」、「動物、植物、生態系」、「景観」(道路(嵩上式)の存在、換気塔の存在)、「人と自然との触れ合いの活動の場」、「文化遺産」及び「廃棄物等」は、適切な環境保全措置を実施します。</u></p> <p>このことから、本事業の実施による環境影響は、事業者の実行可能な範囲内で回避又は低減されているものと評価します。</p>

評価書の頁	準備書	評価書
P10-1 第10章 総合的な評価(続き)	<p>以上の検討結果を総合評価として、表 10-1-1 に示します。また、これらの環境影響評価の結果を鑑み設定した、環境影響を受ける範囲であると認められる地域（関係地域）は図 10-1-1 に示すとおりです。</p> <p>本事業の実施において詳細な計画の検討にあたっては、環境影響評価の結果に基づき環境保全に十分配慮して行います。</p> <p>事業実施段階及び供用後の環境の状況や交通量等について、必要に応じて、関係機関と協力して適切に把握します。</p> <p>また、工事中及び供用後において、現段階で予測し得なかった著しい環境への影響が生じた場合には、必要に応じて専門家の指導・助言を得ながら調査を実施し、適切な措置を講じることといたします。</p> <p>(総合的な評価をまとめたコメントと調査、予測、評価結果の一覧表を記載)</p>	<p><u>事業実施段階におけるさらなる詳細な計画の検討にあたっては、環境影響評価の結果に十分配慮するとともに、技術開発を踏まえ、事業者の実行可能な範囲内で、最善の環境保全措置の採用について検討します。</u></p> <p><u>事業実施段階及び供用後において、環境の状況や交通量等について、関係機関と協力して、必要な把握を行います。また、現段階で予測し得なかった環境への影響が生じた場合や新しく基準が示された場合等には、必要に応じて専門家の指導・助言を得ながら、再度周囲の状況を把握し、適切な環境保全上の措置を講じます。</u></p> <p><u>事業の実施にあたっては、住民等に対して、事前の十分な説明や的確な情報提供に努めます。</u></p> <p>(総合的な評価をとりまとめたコメントのみを記載し、項目毎にとりまとめた調査、予測及び評価の結果の一覧表は「第9章第15節項目毎にとりまとめた調査、予測及び評価の結果」に記載)</p>
P11-1 第11章 環境影響評価準備書について意見を有する者の意見の概要及びそれに対する都市計画決定権者の見解	—	<p>(「環境影響評価準備書について意見を有する者の意見の概要及びそれに対する都市計画決定権者の見解」を追加)</p>
P12-1 第12章 準備書についての知事意見及びそれに対する都市計画決定権者の見解	—	<p>(「準備書についての知事意見及びそれに対する都市計画決定権者の見解」を追加)</p>
P13-1 第13章 準備書の記載事項の修正内容	—	<p>(準備書の記載事項と評価書の記載事項の修正内容を整理したものを追加)</p>

評価書の頁	準備書	評価書
P14-1 第14章 環境影響評価の委託先	第11章	第14章 (第11章～第13章を追加したため)
補足資料 はじめに	京奈和自動車道（大和北道路）環境影響評価書（補足資料）（以下「補足資料」といいます。）については、奈良県都市計画審議会京奈和自動車道（大和北道路）環境影響評価検討専門部会（以下「専門部会」といいます。）における各委員の意見を踏まえ、準備書の内容を補足するために取りまとめたものです。	京奈和自動車道（大和北道路）環境影響評価書（補足資料）（以下「補足資料」といいます。）については、奈良県都市計画審議会京奈和自動車道（大和北道路）環境影響評価検討専門部会（以下「専門部会」といいます。）の意見を踏まえ、 <u>評価書の内容を補足するために取りまとめたものです。</u>
補足資料 P1-1 1. 環境保全の配慮に係る検討の経緯及びその内容	—	( <u>ルート</u> の <u>絞り込み</u> についての <u>比較</u> に関する資料を追加)
補足資料 P2-1 2. 大気質 (1) <u>木津町（木津川市）付近における二酸化窒素濃度の状況について</u>	—	( <u>木津町（木津川市）付近を対象地域とし、対象地域周辺に存在する一般環境の大気質濃度観測局の二酸化窒素濃度の季節変動結果及び高濃度日（1時間値の最高値が観測された日）における時間変動の結果について整理</u> )
補足資料 P3-1 3. 騒音	—	( <u>京都府域における対象道路周辺の建物立地状況に関する資料を追加</u> )
補足資料 P5-1 5. 景観	—	( <u>佐保川水辺の散策路の眺望点周辺の状況に関する資料を追加</u> )
補足資料 P6-1 6. 地下水 (1) 1) 帯水層と地下水位	—	( <u>「帯水層と地下水位」を追加</u> )
補足資料 P6-5 6. (2) 予測の結果	—	( <u>予測解析の手法、現況再現計算について詳述</u> )
補足資料 P6-8 6. (3) 環境保全措置の検討	—	( <u>「環境保全措置の検討」を追加</u> )
補足資料 P7-1 7. 地盤沈下	—	( <u>地盤沈下に関する資料を追加</u> )