

5 廃棄物・発生土

5.1 予 測（宅地の造成）

(1) 予測事項

ア 工事の実施

ア) 造成工事

廃棄物及び発生土による生活環境への影響とした。

イ) 既存施設の解体

廃棄物による生活環境への影響とした。

(2) 予測地点

ア 工事の実施

ア) 造成工事

実施区域周辺地域とした。

イ) 既存施設の解体

実施区域周辺地域とした。

(3) 予測時期

ア 工事の実施

ア) 造成工事

工事の着手から竣工までの期間とした。

イ) 既存施設の解体

工事の着手から竣工までの期間とした。

(4) 予測方法

ア 工事の実施

ア) 造成工事

a 廃棄物による生活環境への影響

工事計画及び類似事例により、廃棄物等の種類、発生量、リサイクル量及び最終処分量等を把握し、廃棄物による生活環境への影響を予測した。

b 発生土による生活環境への影響

工事計画及び類似事例により、発生土の搬出量及びリサイクル量等を把握し、発生土による生活環境への影響を予測した。

イ) 既存施設の解体

a 廃棄物による生活環境への影響

工事計画及び類似事例により、廃棄物等の種類、発生量、リサイクル量及び最終処分量等を把握し、廃棄物による生活環境への影響を予測した。

(5) 予測結果

ア 工事の実施

ア) 造成工事

a 廃棄物による生活環境への影響

工事中に発生する廃棄物の種類及び量は「別添5-2-1 7.1 (6)対象事業の計画の状況（廃棄物）」(P. 327)に示すとおりである。廃棄物として、3,520tの伐採材が発生するが、全量をチップ化等の再生利用するよう目指すため、リサイクル量は3,520tと予測される。

b 発生土による生活環境への影響

工事に伴い発生する発生土の量は「別添 5-2-1 7.1 (6)対象事業の計画の状況（発生土）」(P. 332)に示すとおりである。

発生土は切土として約 145,700m³と見込まれるが、そのうち約 5,800m³を盛土としての再利用を図り、有効利用できない約 139,900m³については、全量を近隣する発生土処分場に適切に処分する計画である。

また、搬入道路の新設及び既設道路の改修工事及び廃棄物処理施設の建設工事によって生じる発生土と合わせて、約 246,600m³の発生土が生じるが、近隣する発生土処分場の受入土砂量である約 480,000m³は下回るものと予測される。

イ) 既存施設の解体

a 廃棄物による生活環境への影響

工事中に発生する産業廃棄物の種類及び量は「別添 5-2-1 7.1 (6)対象事業の計画の状況（廃棄物）」(P. 329)に示すとおりである。

廃棄物として、12.2tの金属くず、9.2tのコンクリート塊、0.5tのアスファルト塊、0.3tのALC、0.1tの内装材等及び0.018tの非飛散性アスベストが発生するが、金属くず、コンクリート塊及びアスファルト塊をすべて資源化した場合、リサイクル量は21.9tと予測される。

5.2 評価（宅地の造成）

(1) 評価目標

ア 工事の実施

ア) 造成工事

造成工事に伴う廃棄物及び発生土について、環境保全対策を踏まえ、実施区域周辺の生活環境に著しい影響を及ぼさないこととした。

イ) 既存施設の解体

既存施設の解体に伴う廃棄物について、環境保全対策を踏まえ、実施区域周辺の生活環境に著しい影響を及ぼさないこととした。

(2) 評価結果

ア 工事の実施

ア) 造成工事

○ 環境影響の回避・低減に係る評価

造成工事に伴う廃棄物及び発生土の影響を低減するため、以下の環境保全対策を講じる。

- ・ 廃棄物として発生する伐採材については、全量を民間にてチップ化等再生利用するよう目指す。
- ・ 廃棄物の収集・保管にあたっては、「廃棄物処理法」を遵守し、適切な保管場所を確保し、廃棄物の飛散・流出を防止する。
- ・ 発生土については再利用を図り、有効利用できない発生土については、全量を近隣する発生土処分場に適切に処分する。

これらの対策を講じることにより、造成工事に伴う環境影響は実行可能な範囲内で低減されている。

○ 環境保全に関する基準等との整合性に係る評価

神奈川県建設リサイクル法実施指針では、コンクリート塊、建設発生木材、アスファルト・コンクリート塊などの特定建設資材廃棄物の平成 22 年度における再資源化率（目標）を、それぞれ、100%、95%、100%と設定している。

造成工事において、伐採材については、全量を民間にてチップ化等再生利用するよう目指すとしており、廃棄物の環境保全に関する基準と整合が図られている。

以上より、造成工事に伴う廃棄物及び発生土が実施区域周辺の生活環境に著しい影響を及ぼすことはなく、評価目標は達成される。

イ) 既存施設の解体

○ 環境影響の回避・低減に係る評価

既存施設の解体に伴う廃棄物の影響を低減するため、以下の環境保全対策を講じる。

- ・ 工事中に発生する産業廃棄物は、処理業者に委託して、工事現場で分別を徹底し、特定建設資材廃棄物についてはリサイクルを行う。
- ・ 特定建設資材以外の建設資材についても再資源化等が可能なものについては、できる限り分別解体を実施して再資源化を行う。
- ・ 廃棄物の収集・保管にあたっては、「廃棄物処理法」を遵守し、適切な保管場所を確保し、廃棄物の飛散・流出を防止する。
- ・ アスベストについては「建築物の解体等に係る石綿飛散防止対策マニュアル 2011」（平成 24 年、環境省）、「廃棄物処理施設解体時等の石綿飛散防止マニュアル」（平成 18 年、環境省）及び「石綿含有廃棄物等処理マニュアル第 2 版」（平成 23 年、環境省）に基づき適切な処理を行う。

これらの対策を講じることにより、既存施設の解体に伴う環境影響は実行可能な範囲内で低減されている。

○ 環境保全に関する基準等との整合性に係る評価

神奈川県建設リサイクル法実施指針では、コンクリート塊、建設発生木材、アスファルト・コンクリート塊などの特定建設資材廃棄物の平成 22 年度における再資源化率（目標）を、それぞれ、100%、95%、100%と設定している。

既存施設の解体において、コンクリート塊及びアスファルト塊については、分別して全量の資源化を目指しており、廃棄物の環境保全に関する基準と整合が図られている。

以上より、既存施設の解体に伴う廃棄物が実施区域周辺の生活環境に著しい影響を及ぼすことはなく、評価目標は達成される。

6 水 象

6.1 予 測（宅地の造成）

(1) 予測事項

ア 土地又は工作物の存在及び供用

ア) 宅地の形成

宅地の形成により変化する荻野川支流の流量の変化の状況とした。

(2) 予測範囲及び地点

ア 土地又は工作物の存在及び供用

ア) 宅地の形成

予測範囲は、「別添 5-2-2 2.1 (2) 予測範囲及び地点」(P. 679) に示す沢山池上流の荻野川支流とした。

(3) 予測時期

ア 土地又は工作物の存在及び供用

ア) 宅地の形成

宅地の造成工事が完了した時期とした。

(4) 予測方法

ア 土地又は工作物の存在及び供用

ア) 宅地の形成

a 予測式

「別添 5-2-3 6.1 (4) 予測方法」(P. 857) と同様とした。

b 予測条件

現況及び宅地の形成時において、宅地の造成区域における集水域の土地利用区分毎の面積及び流出係数は、表 5-2-4-6-1 及び図 5-2-2-2-1(1/2) (P. 678) に示すとおりである。

表 5-2-4-6-1 集水域の面積及び流出係数（宅地の造成）

項 目	現 況		宅地の形成時	
	面積 (ha)	流出係数	面積 (ha)	流出係数
残置森林等（林地）	15.0	0.7	11.6	0.7
廃棄物処理施設	—	—	4.4	0.8
既存施設（路面）	1.0	1.0	—	—
合計値	16.0	0.72	16.0	0.73

注) 流出係数の合計値は、加重平均値を示す。

(5) 予測結果

ア 土地又は工作物の存在及び供用

ア) 宅地の形成

現況及び宅地の形成時において、宅地の造成の実施区域及びその周辺地域における集水域からの雨水排水量は、表 5-2-4-6-2 に示すとおりである。

宅地の形成時の雨水排水量は $4.594\text{m}^3/\text{s}$ であり、現況の雨水排水量である $4.531\text{m}^3/\text{s}$ と比較して、1.4%増加する。

表 5-2-4-6-2 集水域からの雨水排水量の予測結果（宅地の造成）

予測範囲	予測値 (m^3/s)	現況 (m^3/s)
沢山池上流の 荻野川支流	4.594	4.531

6.2 評価（宅地の造成）

(1) 評価目標

ア 土地又は工作物の存在及び供用

ア) 宅地の形成

宅地の形成に伴う雨水流出の発生が、荻野川支流の流量の変化に著しい影響を及ぼさないこととした。

(2) 評価結果

ア 土地又は工作物の存在及び供用

ア) 宅地の形成

○ 環境影響の回避・低減に係る評価

宅地の形成に伴う雨水流出の影響を低減するため、以下の環境保全対策を講じる。

- ・ 宅地の造成において、沢山池上流域の河川流域界を変化させない。
- ・ 宅地の造成において、法面等はすみやかに植栽等を実施する。

これらの対策を講じることにより、宅地の造成区域からの雨水流出に伴う排水量の増加は1.4%程度であり、環境影響は実行可能な範囲内で低減されている。

以上より、宅地の形成に伴う雨水流出が荻野川支流の流量の変化に著しい影響を及ぼすことはなく、評価目標は達成される。

(空白)

7 地 象

7.1 予 測（宅地の造成）

(1) 予測事項

ア 工事の実施

ア) 造成工事

宅地の造成工事により出現する傾斜面の安定性とした。

(2) 予測範囲及び地点

ア 工事の実施

ア) 造成工事

予測範囲は、実施区域内とした。

(3) 予測時期

ア 工事の実施

ア) 造成工事

造成工事の工事中及び完成後とした。

(4) 予測方法

ア 工事の実施

ア) 造成工事

宅地の造成計画より土地の形状変更の状態を把握し、事業計画と「宅地造成の手引き」（平成 24 年、横須賀市）の造成法面の基準を比較する方法とした。

(5) 予測結果

ア 工事の実施

造成法面の事業計画と基準は表 5-2-4-7-1 に示すとおりであり、「宅地の造成の手引き」（平成 24 年度、横須賀市）の基準を満足している。

表 5-2-4-7-1 造成法面の事業計画と基準

区分	項目	事業計画	基準
盛土	勾配	法面の勾配は 30° (1:1.8) 以下とする。	30° (1:1.8) 以下とする。
	法面の高さ	盛土法面の高さは 15.0m 以下とし、斜面の安定性を確保するため、高さ 5.0m 以下ごとに幅 1.5m の小段を設ける。	15.0m 以下とし、高さ 5.0m 以下毎に幅 1~2m 以上の小段を設ける。
切土	勾配	法面の勾配は 40° (1:1.2) 以下とする。	風化の著しい岩 : 40° 以下とする。
	小段の設置	切土法面の高さが 5m を超える部分については、高さ 5.0m 以下ごとに幅 1.5m の小段を設ける。 また、3 段毎に小段の幅を 3.0m 以上とする。	高さが 5.0m を超える場合は、高さ 5.0m 以下毎に幅 1~2m 以上の小段を設ける。
その他		切土法面の風化・浸食を保護するため、法面保護工（緑化）を施す。	—

注) 表中の基準は、「宅地造成の手引き」(平成 24 年、横須賀市)による。

7.2 評 価（宅地の造成）

(1) 評価目標

ア 工事の実施

ア) 建設工事

宅地の造成によって出現する傾斜面の安定性を確保することとした。

(2) 評価結果

ア 工事の実施

ア) 建設工事

○ 環境影響の回避・低減に係る評価

宅地の造成によって出現する傾斜面の安定性への影響を低減するため、以下の環境保全対策を講じる。

- ・法面等の造成にあたっては、宅地造成等規制法の基準を満足するような施工計画とする。
- ・切土法面の風化・浸食を保護するため、法面保護工を施す。

これらの対策を講じることにより、宅地の造成によって出現する傾斜面の安定性への環境影響は実行可能な範囲内で低減されている。

以上より、宅地の造成により出現する傾斜面の安定性は確保され、評価目標は達成される。

(空白)

8 安全

8.1 予測（宅地の造成）

(1) 予測事項

工事の実施に伴う資材運搬車両等の走行による交通安全の変化の状況（交通混雑の状況、交通安全の状況）とした。

(2) 予測地点

ア 交通混雑

資材運搬車両等の主要走行ルート上の代表交差点とした。

イ 交通安全

実施区域周辺地域とした。

(3) 予測時期

資材運搬車両等の走行による周辺の交通への影響が最大となる時期とし、平作四丁目交差点においては、工事開始後 28～33 か月目とし、そのほかの予測地点については 14 か月目とした。

(4) 予測方法

ア 交通混雑

主要交差点の交差点需要率を求めることにより予測した。ただし、右折専用車線については、需要率を求めることができないため、交通容量を求めることにより予測した。

予測式、走行ルート等については、「別添 5-2-2 9.3 (4) 予測方法」(P. 782)に示すとおりである。

イ 交通安全

対象事業の計画の状況、交通安全対策、対象道路の状況等を考慮して予測した。

(5) 予測結果

ア 交通混雑

資材運搬車両等の走行に伴う予測地点における一般交通量及び将来交通量については、表 5-2-4-8-1 に示すとおりである。将来交通量は、平作四丁目交差点においては工事開始後 28～33 か月目とし、その他の予測地点は工事開始後 14 か月目とした。

表 5-2-4-8-1 交差点需要率の予測に用いる交通量（宅地の造成）

(単位:台/時)

予測地点	流入断面	車線	一般交通量		資材運搬車両等		将来交通量		大型車混入率 (%)
			大型	小型	大型	小型	大型	小型	
平作四丁目 交差点 (28~33 か月目)	A	左折・直進	33	225	0	0	33	225	12.8
		直進	0	4	0	0	0	4	0.0
		右折	8	81	1	5	9	86	9.5
	B	左折・右折・直進	19	273	0	0	19	273	6.5
	C	左折・直進	1	9	7	0	8	9	47.1
		直進	1	15	0	0	1	15	6.3
		右折	1	16	0	0	1	16	5.9
	D	左折・直進	14	287	0	0	14	287	4.7
		右折	1	6	0	0	1	6	14.3
	衣笠 IC 入口 交差点 (14 か月目)	A	左折・直進	2	44	0	0	2	44
右折			27	75	0	0	27	75	26.5
B		左折・直進	45	562	0	9	45	571	7.3
		右折	13	132	0	0	13	132	9.0
C		左折・直進	6	231	11	9	17	240	6.6
		右折	8	149	0	0	8	149	5.1
D		左折	10	134	0	0	10	134	6.9
		直進	19	345	0	0	19	345	5.2
		右折	3	224	0	0	3	224	1.3
山科台入口 交差点 (14 か月目)		A	左折・右折	28	136	0	0	28	136
	B	直進	46	513	0	0	46	513	8.2
		右折	8	52	11	18	19	70	21.3
	C	左折	4	87	11	6	15	93	13.9
		直進	71	687	0	0	71	687	9.4
林交差点 (14 か月目)	A	左折	21	422	0	3	21	425	4.7
		直進	23	380	0	0	23	380	5.7
	B	左折	21	245	0	0	21	245	7.9
		右折	30	269	0	0	30	269	10.0
	C	直進	33	330	0	0	33	330	9.1
		右折	16	212	11	3	27	215	11.2
大楠山入口 交差点 (14 か月目)	A	左折・直進	45	556	0	3	45	559	7.5
	B	左折	15	218	0	0	15	218	6.4
		右折	0	114	0	0	0	114	0.0
	C	直進・右折	30	544	0	0	30	544	5.2

注) 1. 一般交通量台数は、1 時間あたりの交通量が最も多くなる時間の交通量として、平作四丁目交差点及び山科台入口交差点では 7~8 時、衣笠 IC 入口交差点、林交差点及び大楠山入口交差点では 17~18 時の交通量とした。

2. 資材運搬車両等台数は 1 時間あたりの交通量が最も多くなる時間である 7~8 時の交通量とした。

3. 将来交通量 = 一般交通量 + 資材運搬車両等台数

資材運搬車両等の走行に伴う予測地点における交差点需要率の予測結果については、表 5-2-4-8-2 に示すとおりである。なお、交差点需要率の算定表は資料編に示すとおりである。予測時点は、平作四丁目交差点においては工事開始後 28~33 か月目とし、その他の予測地点は工事開始後 14 か月目とした。

表 5-2-4-8-2 に示すとおり、将来交通量による交差点需要率は、すべての予測地点で交通処理が可能とされる交差点需要率 0.9 を下回るものと予測する。また、右折専用車線についても、すべての予測地点で将来交通量は交通容量を下回るものと予測する。

表 5-2-4-8-2 交差点需要率等の予測結果（宅地の造成）

予測地点	交差点需要率		上段：右折専用車線における将来交通量（台/時） 下段：右折専用車線における交通容量（台/時）			
	現況	将来	A断面	B断面	C断面	D断面
平作四丁目交差点 （28～33 か月目）	0.346	0.346	95	—	17	7
			972	—	1,005	450
衣笠 IC 入口交差点 （14 か月目）	0.480	0.496	102	145	157	227
			322	627	354	590
山科台入口交差点 （14 か月目）	0.828	0.828	—	89	—	—
			—	392	—	—
林交差点 （14 か月目）	0.691	0.693	—	—	242	—
			—	—	660	—
大楠山入口交差点 （14 か月目）	0.579	0.579	—	—	—	—
			—	—	—	—

注) 平作四丁目交差点における将来の交差点需要率は、久里浜田浦線開通後の計画交通量ではなく、他の交差点と同様、現地調査結果をもとにした一般交通量より算出した。

イ 交通安全

資材運搬車両等の走行に伴う交通安全への影響については、環境保全対策として、以下に示す対策を講じることにより、歩行者や一般車両等への安全確保に努める。

- ・資材運搬車両等の走行ルートの一部は、小学校の主要通学路と重なっていることから、関係機関と十分に協議し、児童の安全確保に配慮する。
- ・大型車の走行については、原則として児童の登校時間帯を避け、児童の安全確保に配慮する。
- ・資材運搬車両等の交通経路を指定し、運転者に対して安全運転の励行、歩行者への安全配慮等の指導を行うなど交通安全教育を行うとともに、車両の走行に対して注意を呼びかける看板等を設置する。
- ・車両の出入口等には必要に応じ交通整理員を配置し、歩行者の安全確保及び交通事故防止に努める。

8.2 評 価（宅地の造成）

(1) 評価目標

資材運搬車両等の走行により、交通安全に著しい影響を及ぼさないこととした。

(2) 評価結果

○ 環境影響の回避・低減に係る評価

予測結果によれば、資材運搬車両等の走行による将来交通量の交差点需要率は、交通渋滞発生を目安となる 0.9 をすべての予測地点で下回っており、右折専用車線においても、将来交通量は交通容量を下回っていた。

なお、資材運搬車両等の走行が、交通安全に与える影響を低減するため、以下の環境保全対策を講じる。

- ・資材運搬車両等の走行ルートの一部は、小学校の主要通学路と重なっていることから、関係機関と十分に協議し、児童の安全確保に配慮する。
- ・大型車の走行については、原則として児童の登校時間帯を避け、児童の安全確保に配慮する。
- ・資材運搬車両等の交通経路を指定し、運転者に対して安全運転の励行、歩行者への安全配慮等の指導を行うなど交通安全教育を行うとともに、車両の走行に対して注意を呼びかける看板等を設置する。
- ・車両の出入口等には必要に応じ交通整理員を配置し、歩行者の安全確保及び交通事故防止に努める。

これらの対策を講じることにより、資材運搬車両等の走行が交通安全に与える環境影響は実行可能な範囲で低減されている。

以上より、資材運搬車両等の走行が交通安全に著しい影響を及ぼすことはなく、評価目標は達成される。