

横須賀ごみ処理施設  
事後調査報告書（第2回）

平成 28 年 3 月

横須賀市



事後調査報告書

平成 28 年 3 月 4 日

神奈川県知事殿

郵便番号 238-8550

住所 横須賀市小川町 11 番地

名称 横須賀市

代表者 横須賀市長 吉田 雄人

電話番号 046-822-4000



神奈川県環境影響評価条例第 68 条の規定により次のとおり報告します。

対象事業の名称	横須賀ごみ処理施設
事後調査計画等の進捗状況	別添 1 のとおり
事後調査等の内容	大気汚染 別添 2 のとおり
事後調査等の結果	騒音 別添 3 のとおり
調査等の結果との検証結果	振動 別添 4 のとおり
	植物 別添 5 のとおり
事後調査等の結果に基づいて対策を講じた場合は、その内容	—
事後調査等の受託者	大気汚染・騒音・振動 住所：静岡県藤枝市高柳 2310 名称：株式会社 静環検査センター 代表者：代表取締役 徳田 茂 植物 住所：東京都豊島区東池袋 3 丁目 1 番 1 号 サンシャイン 60 名称：一般財団法人日本気象協会 代表者：事業本部長 古市 信道
備考	

備考 事後調査等を受託した者が複数の場合は、事後調査等の受託者の欄にすべて記入してください。



## 目 次

		頁
別添 1	事後調査計画等の進捗状況 .....	1
1-1	事業の概要 .....	1
1-2	事後調査項目 .....	5
1-3	事後調査計画等の進捗状況 .....	6
別添 2	大気汚染 .....	11
2-1	事後調査の内容 .....	11
2-2	事後調査の結果 .....	12
2-3	調査等の結果との検証結果 .....	15
別添 3	騒音 .....	17
3-1	事後調査の内容 .....	17
3-2	事後調査の結果 .....	18
3-3	調査等の結果との検証結果 .....	22
別添 4	振動 .....	23
4-1	事後調査の内容 .....	23
4-2	事後調査の結果 .....	24
4-3	調査等の結果との検証結果 .....	27
別添 5	植物 .....	29
5-1	事後調査の内容 .....	29
5-2	事後調査の結果 .....	30
5-3	調査等の結果との検証結果 .....	32

資料編



---

## 別添 1 事後調査計画等の進捗状況

---

1-1 事業の概要 .....	1
1-1-1 事業の概要 .....	1
1-1-2 対象事業の名称 .....	1
1-1-3 対象事業の種類 .....	1
1-1-4 実施区域の位置 .....	1
1-1-5 施設の概要 .....	2
1-2 事後調査項目 .....	5
1-3 事後調査計画等の進捗状況 .....	6
1-3-1 対象事業の進捗状況 .....	6
1-3-2 事後調査計画の進捗状況 .....	6





# 別添 1 事後調査計画等の進捗状況

## 1-1 事業の概要

### 1-1-1 事業の概要

横須賀市（以下、「本市」という。）では、三浦市と共同でゴミ処理の広域化を推進しており、本市に焼却施設と不燃ゴミ等選別施設、三浦市に最終処分場を配置することとしている。

本市の可燃ゴミは、南処理工場で処理を行っているが、昭和58年の設置以来30年以上経過し老朽化が進んでいることから、将来的に安定した処理を維持するために、南処理工場に代わる新たな焼却施設と不燃ゴミ等選別施設を横須賀市長坂5丁目に建設することを計画している。

本事業は、「神奈川県環境影響評価条例」による環境影響評価（環境アセスメント）の対象事業（廃棄物処理施設の建設、宅地の造成、発生土処分場の建設）であることから、同条例に基づき、『横須賀ゴミ処理施設環境影響予測評価実施計画書』を平成23年10月に、『横須賀ゴミ処理施設環境影響予測評価書案』を平成25年11月に、『横須賀ゴミ処理施設環境影響予測評価書』を平成26年7月に神奈川県知事に提出している。

### 1-1-2 対象事業の名称

名称：横須賀ゴミ処理施設

### 1-1-3 対象事業の種類

種類：廃棄物処理施設の建設、発生土処分場の建設、宅地の造成

### 1-1-4 実施区域の位置

実施区域の位置を図1-1及び図1-2(1/2)～(2/2)に示す。

実施区域は神奈川県横須賀市長坂5丁目3878番地他に位置し、その一部には本市不燃ゴミ減容固化施設が立地している。

実施区域の位置する本市は、神奈川県南東部の三浦半島の中心部に位置し、東は東京湾、西は相模湾に面し、南は三浦市、北西から北にかけては葉山町、逗子市、横浜市に接している。市域は、東西に約16km、南北に約16km、面積は100.83km<sup>2</sup>で東京都心から50km圏内にある。

主要部の地形は、標高100～200m内外の起伏の多い丘陵地及び山地からなり、広い平地の少ない地形となっている。

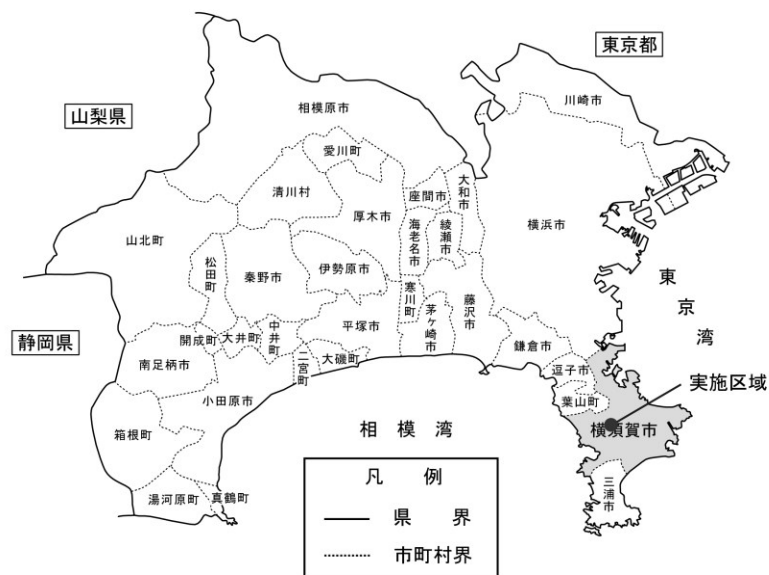


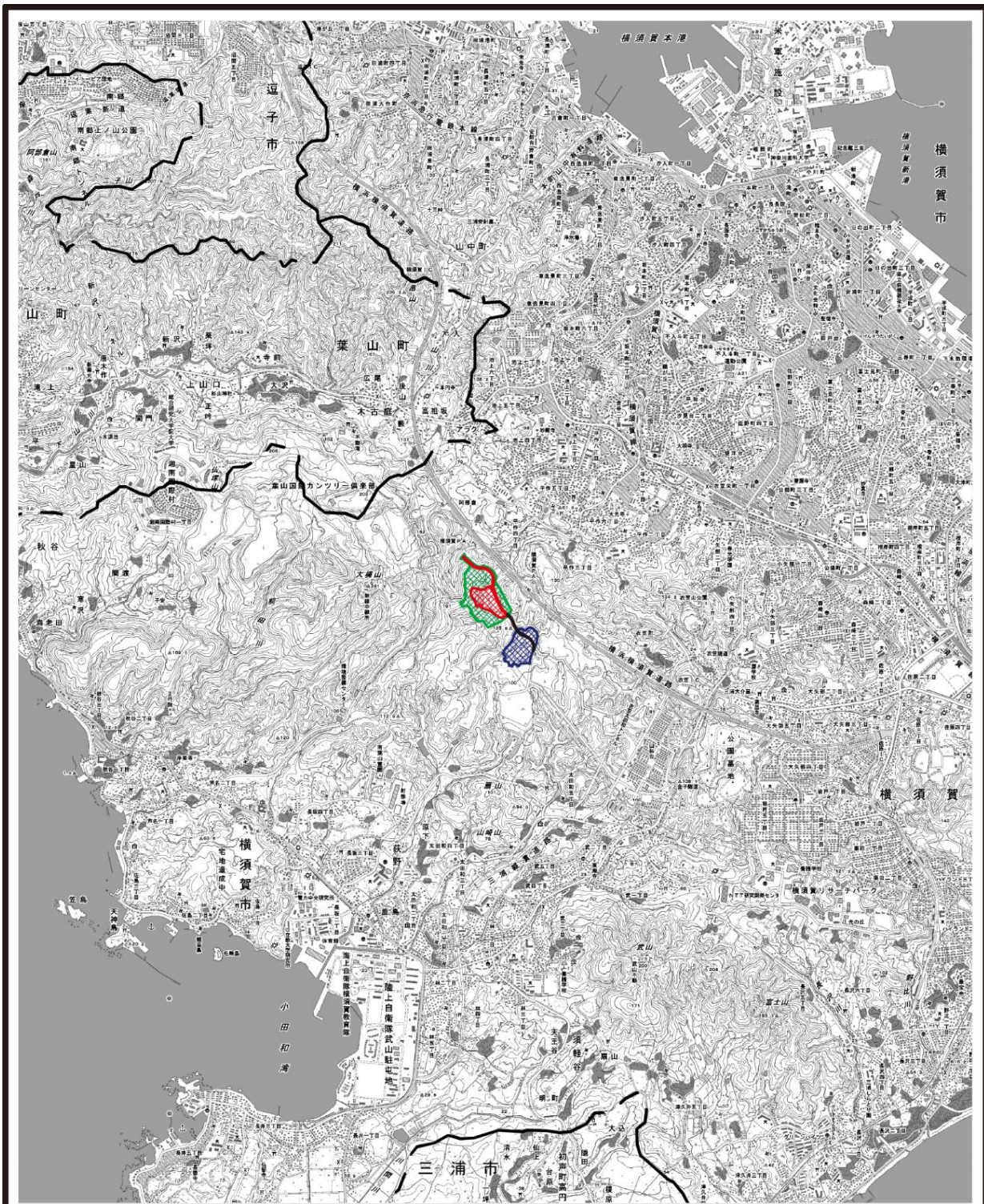
図 1-1 神奈川県における実施区域の位置

### 1-1-5 施設の概要

対象事業の概要は表1-1に示すとおりである。

表 1-1 施設の概要

区分		概要
実施区域	廃棄物処理施設の建設	焼却施設：約 360t/日 不燃ごみ等選別施設：約 30t/日 (5h)
		関連事業
		新規搬入道路 約 700m 既設改修道路 約 450m
	発生土処分場の建設	約 7.0ha
	宅地の造成	約 16.0ha
		廃棄物処理施設区域 残置森林



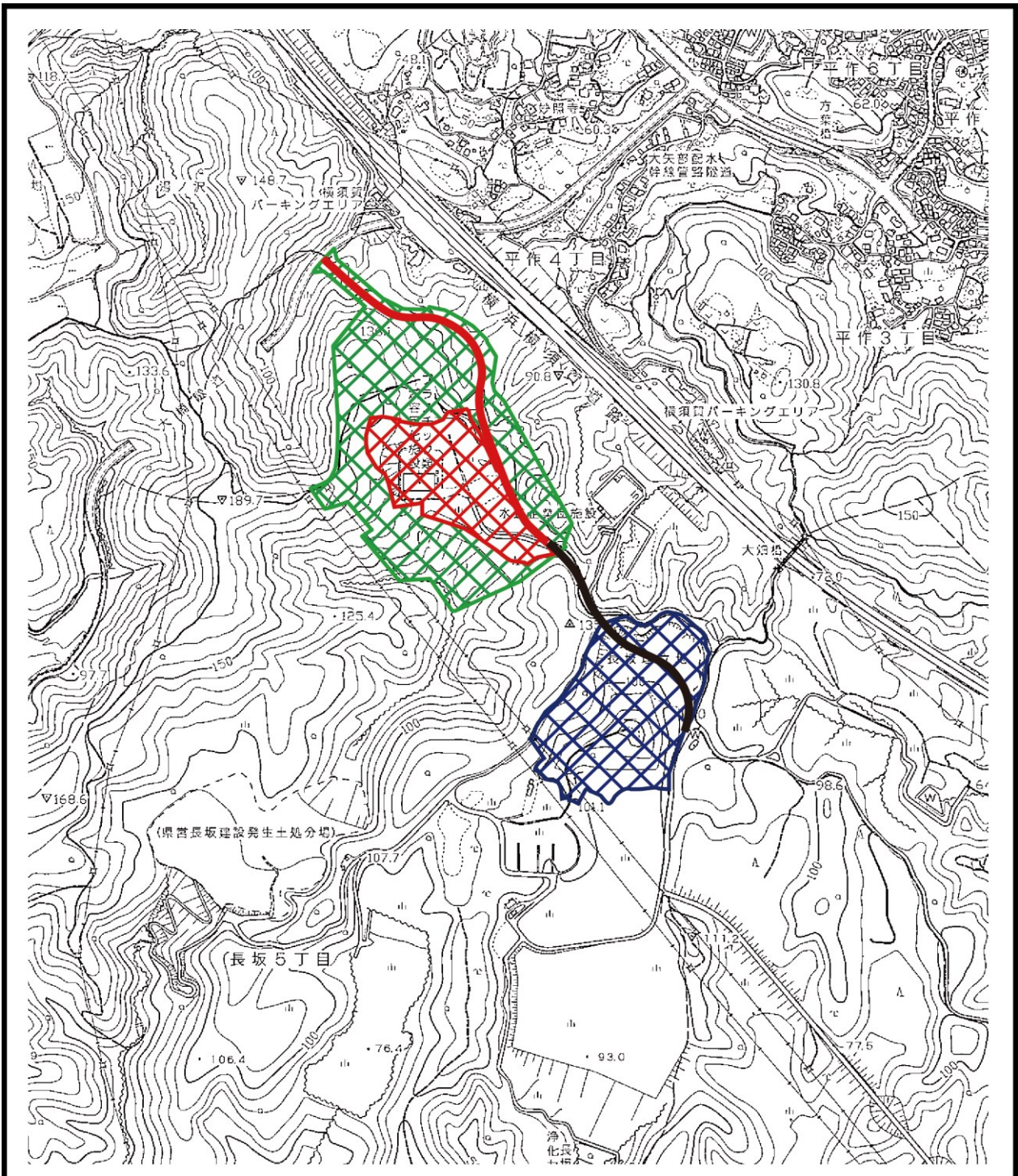
凡例

- : 廃棄物処理施設 (宅地の造成を含む)
- : 宅地の造成 (残置森林(最大範囲))
- : 発生土処分場
- : 新設搬入道路
- : 既設改修道路
- : 市町界



図 1-2 (1/2) 実施区域の位置

注) 宅地の造成(残置森林(最大範囲))には、搬入道路の新設、既設道路の改修に伴い形成される法面等を含んでいる。



凡例






- |   |                         |   |          |
|---|-------------------------|---|----------|
|  | : 廃棄物処理施設<br>(宅地の造成を含む) |  | : 新設搬入道路 |
|  | : 宅地の造成<br>(残置森林(最大範囲)) |  | : 既設改修道路 |
|  | : 発生土処分場                |   |          |



図 1-2 (2/2) 実施区域の位置

注) 宅地の造成(残置森林(最大範囲))には、搬入道路の新設、既設道路の改修に伴い形成される法面等を含んでいる。

## 1-2 事後調査項目

事後調査を実施する必要のある項目については、環境影響予測評価書（平成26年7月、以下「予測評価書」という。）において表1-2に示すとおり選定した。

表 1-2 事後調査項目の選定及び事後調査を実施しない理由

評価項目	区 分	工事中	工事完了後	供用開始後	事後調査を実施しない理由等	
大気汚染	環境基準 設定項目	二酸化硫黄	—	—	○	—
		浮遊粒子状物質	○	—	○	—
		二酸化窒素	○	—	○	—
		ダイオキシン類	—	—	○	—
	規制物質	塩化水素	—	—	○	—
		粉じん	×	×	—	下記ア、イ、ウのいずれにも該当しない。
水質汚濁	生活環境項目	濁りの指標	×	×	—	下記ア、イ、ウのいずれにも該当しない。
		汚れの指標	×	—	—	下記ア、イ、ウのいずれにも該当しない。
土壌汚染	土壌汚染	×	—	×	下記ア、イ、ウのいずれにも該当しない。	
騒音	騒音	○	—	○	—	
低周波音	低周波音	—	—	○	—	
振動	振動	○	—	○	—	
悪臭	悪臭	—	—	○	—	
廃棄物	廃棄物	—	—	×	下記ア、イ、ウのいずれにも該当しない。	
発生土	発生土	×	—	—	下記ア、イ、ウのいずれにも該当しない。	
水象	河川	—	×	—	下記ア、イ、ウのいずれにも該当しない。	
地象	傾斜地の崩壊	×	—	—	下記ア、イ、ウのいずれにも該当しない。	
植物 動物 生態系	植物	○	○	○	—	
	動物	×	—	×	下記ア、イ、ウのいずれにも該当しない。	
	水生生物	×	—	×	下記ア、イ、ウのいずれにも該当しない。	
	生態系	×	—	×	下記ア、イ、ウのいずれにも該当しない。	
景観	景観	—	—	○		
レクリエーション資源	レクリエーション資源	×	×	×	下記ア、イ、ウのいずれにも該当しない。	
温室効果ガス	温室効果ガス	×	—	×	下記ア、イ、ウのいずれにも該当しない。	
安全	危険物等	—	—	×	下記ア、イ、ウのいずれにも該当しない。	
	交通	×	—	×	下記ア、イ、ウのいずれにも該当しない。	

注) ○：事後調査を実施する項目、×：事後調査を実施しない項目、—：予測評価を実施していない項目を表す。  
 なお、表中の「事後調査を実施しない理由等」欄におけるア、イ、ウは下記のとおりである。  
 ア. 予測の精度が十分でなく、検証を要するもの。  
 イ. 効果が出現するのに時間を要するか又は効果に係る知見が不十分な環境保全対策を講ずるもの。  
 ウ. 将来において周辺状況に変化が生じること等が予想され、事後調査の結果に基づく環境保全対策の修正等があらかじめ見込まれるもの。

### 1-3 事後調査計画等の進捗状況

#### 1-3-1 対象事業の進捗状況

対象事業の進捗状況を表1-3に示す。

対象事業のうち、「発生土処分場の建設」については平成26年9月22日に着手し、「廃棄物処理施設の建設」及び「宅地の造成」については平成26年10月6日に着手した。

平成28年3月現在は、廃棄物処理施設の建設（新設搬入道路の工事）、発生土処分場の建設（発生土埋立工事）及び宅地の造成（不燃ごみ減容固化施設解体工事）を実施している。

表 1-3 対象事業の進捗状況

	H2604			H2704			H2804			H2904			H3004			H3104			H3204																		
	1年目			2年目			3年目			4年目			5年目			6年目																					
	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	
工事中事後調査計画(予定月)																																					
廃棄物処理施設の建設																																					
施設本体建設工事																																					
稼働																																					
新設・既設道路工事																																					
発生土処分場の建設																																					
発生土埋立工事																																					
宅地の造成																																					
解体工事																																					
造成工事																																					
事業関連事項																																					

- (注) 1 工事中事後調査計画(予定月)は、大気汚染、騒音、振動関係の調査計画を示す。(但し、植物については毎年9月に予定。)  
 2 太破線は既設道路工事の時期(予定)を示す。  
 3 ①は久里浜田浦線の開通時期(平成28年4月開通予定)を示す。

#### 1-3-2 事後調査計画の進捗状況

予測評価書に示した事後調査計画に基づき、表1-4に示す工事中における事後調査及び表1-5に示す供用開始後（工事完了後を含む。）における事後調査を実施する。

事後調査計画において、工事中の資材運搬車両等の走行に伴う大気汚染評価物質の影響についての事後調査時点は、各種工事の資材運搬車両等の走行に伴う複合影響が最大となる時期の1年間のうち1季1週間、工事中の資材運搬車両等の走行に伴う騒音、振動及び自動車交通量の影響についての事後調査時点は、各種工事の資材運搬車両等の走行に伴う複合影響が最大となる時期の1日のうち各種工事の資材運搬車両等の走行時間帯と計画した。

また、工事中の資材運搬車両等の走行に伴う複合影響が最大となる時期は、将来の久里浜田浦線の道路（図1-3 点線部）の開通による資材運搬車両等の走行経路の変化を見込み、工事のピークと合わせ異なる二つの時期を予測し、その時期に合わせた事後調査を表1-3及び表1-4のとおり2回に分け、平成27年度と平成30年度に計画した。

平成27年度の調査実施時期については、発生土処分場の建設工事に着手以降10か月が経過し、新設道路の建設に係るトンネル掘削工事を行うため、発生土の搬出による資材運搬車両等の走行に伴う影響が最大となることが想定された平成27年6月に実施することとし、表1-4のとおり大気汚染、騒音（自動車交通量を含む。）及び振動の評価項目について事後調査を実施した。

平成27年度の調査地点については、事後調査計画に示す平作、芦名、山科台及び開通後の久里浜田浦線の道路沿道（大矢部）の4地点のうち、新設道路の建設に係る発生土の搬出による資材運搬車両等の走行経路である芦名、山科台の2地点に加え、平成27年2月に開催された地元協議会への事前説明を経て、住民要望として工事に伴う資材運搬車両等の中間経路である武を取り入れた3地点で調査を実施することとした。

なお、調査地点のうち、平作及び開通後の久里浜田浦線の道路沿道（大矢部）の2地点については表1-3及び表1-4のとおり平成30年度に調査を実施する予定である。

また、植物の評価項目については、平成26年度の環境保全対策として工事着手前に移植したツルギキョウの定着状況を表1-4のとおり平成27年9月に事後調査を実施した。

表 1-4 工事中における事後調査

評価項目	調査事項	調査地点等	調査時点	調査実施 予定時期	備考
①植物	環境保全対策 (移植)	移植元及び移植先	移植元の造成着手前	平成 26 年 11 月 実施済	事後調査報告書 (第 1 回)
	定着状況	移植先	ツルギキョウの開花期	平成 27 年 9 月 以降の毎年 9 月	事後調査報告書 (第 2 回 ～第 6 回)
②大気汚染	工事中の資材運搬車 両等の走行に伴う大 気汚染評価物質濃度 (浮遊粒子状物質、 窒素酸化物(二酸化 窒素、一酸化窒素))	資材運搬車両等の通過 する沿道の道路境界 (図 1-3 参照)	発生土搬出のピークとなる 時期の 1 年間のうち 1 季 1 週間	平成 27 年 5 月	事後調査報告書 (第 2 回)
			建設資材等運搬のピークと なる 1 年間のうち 1 季 1 週間	平成 30 年 11 月	事後調査報告書 (第 5 回)
③騒音	工事中の資材運搬車 両等の走行に伴う道 路交通騒音レベル及 び自動車交通量	資材運搬車両等の通過 する沿道の道路境界 (図 1-3 参照)	発生土搬出のピークとなる 時期の 1 日のうち資材運搬 車両等の走行時間帯	平成 27 年 5 月	事後調査報告書 (第 2 回)
			建設資材等運搬のピークと なる時期の 1 日のうち資材 運搬車両等の走行時間帯	平成 30 年 11 月	事後調査報告書 (第 5 回)
④振動	工事中の資材運搬車 両等の走行に伴う道 路交通振動レベル	資材運搬車両等の通過 する沿道の道路境界 (図 1-3 参照)	発生土搬出のピークとなる 時期の 1 日のうち資材運搬 車両等の走行時間帯	平成 27 年 5 月	事後調査報告書 (第 2 回)
			建設資材等運搬のピークと なる時期の 1 日のうち資材 運搬車両等の走行時間帯	平成 30 年 11 月	事後調査報告書 (第 5 回)

注) ②～④については、工事の工程及び周辺の道路整備状況により周辺地域における関係車両通行のピークが異なるため、周辺地域の調査を 2 回(平成 27 年度及び平成 30 年度)に分けて実施する。

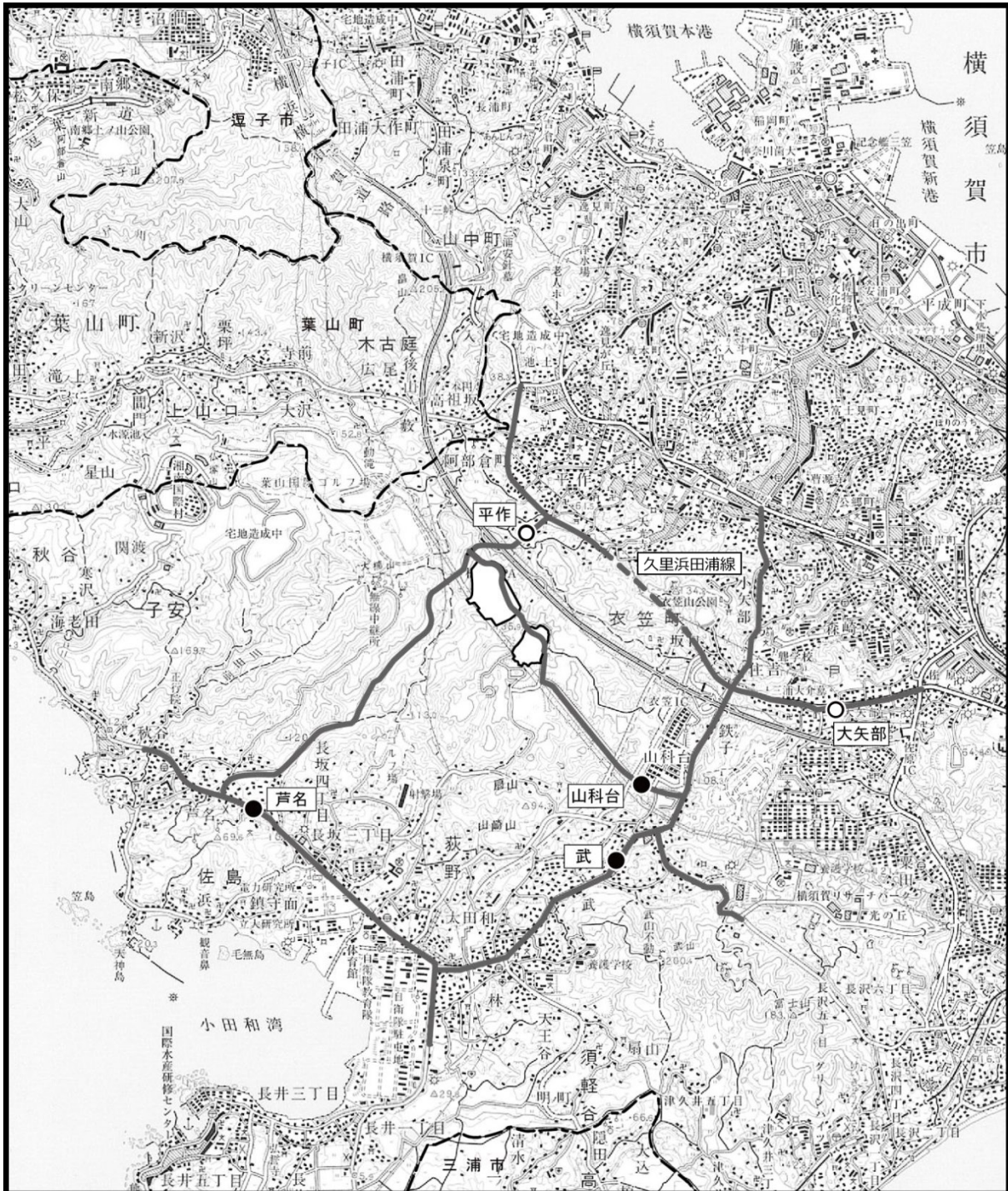
■ : 実施済み

□ : 今回調査



表 1-5 供用開始後（工事完了後を含む）における事後調査計画

評価項目	調査事項	調査地点等	調査時点	調査実施 予定時期	備考
①植 物	定着状況	移植先	ツルギキョウの開花期	平成32年9月	事後調査報告書 (第7回)
②大気汚染	関係車両の走行に伴う大気汚染評価物質濃度（浮遊粒子状物質、窒素酸化物（二酸化窒素、一酸化窒素））	関係車両の通過する沿道の道路境界	施設の稼働が定常の状態となる時期の1年間のうち1季1週間	平成32年5月	事後調査報告書 (第7回)
③騒 音	関係車両の走行に伴う道路交通騒音レベル及び自動車交通量	関係車両の通過する沿道の道路境界	施設の稼働が定常の状態となる時期の1日のうち関係車両の走行時間帯	平成32年5月	事後調査報告書 (第7回)
④振 動	関係車両の走行に伴う道路交通振動レベル	関係車両の通過する沿道の道路境界	施設の稼働が定常の状態となる時期の1日のうち関係車両の走行時間帯	平成32年5月	事後調査報告書 (第7回)
⑤大気汚染	廃棄物処理施設の稼働に伴う煙突排ガスによる大気汚染評価物質濃度（二酸化硫黄、浮遊粒子状物質、窒素酸化物（二酸化窒素、一酸化窒素）、ダイオキシン類及び塩化水素）	予測範囲内の最大着地濃度出現地付近他	施設の稼働が定常の状態となる時期の1年間のうち4季各1週間	平成32年5月 平成32年9月 平成32年12月 平成33年2月	事後調査報告書 (第7回)
⑥騒音 低周波音	廃棄物処理施設の稼働に伴う工場騒音レベル及び低周波音の音圧レベル	敷地境界及び周辺住宅地	施設の稼働が定常の状態となる時期の1日間	平成32年5月	事後調査報告書 (第7回)
⑦振 動	廃棄物処理施設の稼働に伴う工場振動レベル	敷地境界	施設の稼働が定常の状態となる時期の1日間	平成32年5月	事後調査報告書 (第7回)
⑧悪 臭	廃棄物処理施設の稼働に伴う悪臭の影響	敷地境界及び周辺住宅地	施設の稼働が定常の状態となる時期で影響が最大となる時期の施設稼働時1日間、休炉時1日間	平成32年5月 (運転時及び休炉時)	事後調査報告書 (第7回)
⑨景 観	廃棄物処理施設の存在に伴う景観への影響	施設周辺	供用開始後	平成32年5月	事後調査報告書 (第7回)



凡例

- : 実施区域
- : 市町界
- : 資材運搬車両等主要走行ルート  
(---は計画)
- : 事後調査地点
- : 予測地点

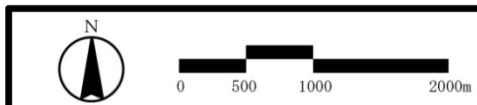


図 1-3 事後調査地点図

---

## 別添 2 大気汚染

---

2-1 事後調査の内容 .....	11
2-2 事後調査の結果 .....	12
2-2-1 浮遊粒子状物質 .....	12
2-2-2 二酸化窒素 .....	12
2-2-3 風向・風速 .....	12
2-2-4 環境保全対策の実施状況 .....	14
2-3 調査等の結果との検証結果 .....	15
2-3-1 検証方法 .....	15
2-3-2 検証結果 .....	15



## 別添 2 大気汚染

### 2-1 事後調査の内容

事後調査内容は、表2-1に、大気汚染評価物質の評価の指標は、表2-2に示すとおりである。

表 2-1 大気汚染に係る事後調査内容

種別	内容等	
事後調査事項	工事中の資材運搬車両等の走行による大気汚染評価物質の影響	
事後調査項目	道路沿道大気汚染（浮遊粒子状物質、窒素酸化物（二酸化窒素、一酸化窒素）） 気象（風向・風速）	
事後調査時点	資材運搬車両等の走行に伴う複合影響が最大となる時期の1年間のうち 1季1週間	
事後調査期間	平成27年6月4日（木）～6月10日（水）	
事後調査方法等	浮遊粒子状物質	「大気汚染に係る環境基準について」（昭和48年、環境庁告示第25号）に定める方法
	二酸化窒素	「二酸化窒素に係る環境基準について」（昭和53年、環境庁告示第38号）に定める方法
	風向・風速	「地上気象観測指針」（気象庁）に定める方法
事後調査地点	芦名、武、山科台（図1-3参照）	
評価目標	評価の指標	

表 2-2 大気汚染評価物質の評価の指標

物質	区分	評価の指標	関係法令
浮遊粒子状物質	1時間値	1時間値の1日平均値が0.10mg/m <sup>3</sup> 以下であり、かつ、1時間値が0.20mg/m <sup>3</sup> 以下であること。	「大気の汚染に係る環境基準について」（昭和48年、環境庁告示第25号）
	日平均値		
二酸化窒素	1時間値	短期暴露指針値0.1～0.2ppm	「二酸化窒素の人の健康に係る判定条件等について」（昭和53年中央公害対策審議会）
	日平均値	1時間値の1日平均値が0.04ppmから0.06ppmまでのゾーン内又はそれ以下であること。	「二酸化窒素に係る環境基準について」（昭和53年、環境庁告示第38号）

## 2-2 事後調査の結果

### 2-2-1 浮遊粒子状物質

浮遊粒子状物質の調査結果は、表2-3に示すとおりである。

浮遊粒子状物質の日平均値は、環境基準0.10 mg/m<sup>3</sup>に対して各地点の日平均値の最大は芦名で0.026 mg/m<sup>3</sup>、武で0.016 mg/m<sup>3</sup>、山科台では0.018 mg/m<sup>3</sup>であり環境基準を満足していた。

また、浮遊粒子状物質の1時間値は、環境基準0.20 mg/m<sup>3</sup>に対して各地点の最大値は、芦名で0.083 mg/m<sup>3</sup>、武で0.036 mg/m<sup>3</sup>、山科台では0.060 mg/m<sup>3</sup>であり環境基準を満足していた。

### 2-2-2 二酸化窒素

二酸化窒素の調査結果は、表2-4、一酸化窒素、窒素酸化物の調査結果は表2-5に示すとおりである。

二酸化窒素の日平均値は、環境基準0.04～0.06 ppmのゾーン内またはそれ以下に対して、各地点の日平均値は芦名で0.007～0.024 ppm、武で0.012～0.025 ppm、山科台では0.005～0.014 ppmであり環境基準を満足していた。

### 2-2-3 風向・風速

風向風速の調査結果は、表2-6に示すとおりである。

調査期間中の平均風速は、芦名及び武で0.5m/s、山科台では0.8m/sであった。

また、調査期間中の最大風速は、芦名で1.4m/s、武で2.7m/s、山科台では2.3m/sであり、大気汚染調査中は比較的、風の弱い穏やかな天候が続いていた。

表 2-3 大気汚染調査結果（浮遊粒子状物質）

（単位：mg/m<sup>3</sup>）

調査地点	日平均値	1 時間値の最高値	期間平均値
芦名	0.011～0.026	0.083	0.018
武	0.011～0.016	0.036	0.014
山科台	0.009～0.018	0.060	0.012

注) 環境基準：1 時間値の 1 日平均値が 0.10mg/m<sup>3</sup>以下であり、かつ、1 時間値が 0.20mg/m<sup>3</sup>以下であること。

表 2-4 大気汚染調査結果（二酸化窒素）

（単位：ppm）

調査地点	日平均値	期間平均値
芦名	0.007～0.024	0.018
武	0.012～0.025	0.019
山科台	0.005～0.014	0.010

注) 環境基準：1 時間値の 1 日平均値が 0.04ppm から 0.06ppm までのゾーン内又はそれ以下であること。

表 2-5 大気汚染調査結果（一酸化窒素、窒素酸化物）

（単位：ppm）

調査地点	一酸化窒素 (NO) 日平均値	窒素酸化物 (NO+NO <sub>2</sub> ) 日平均値
芦名	0.007～0.036	0.014～0.060
武	0.007～0.015	0.019～0.037
山科台	0.002～0.005	0.007～0.018

表 2-6 気象調査結果（風向・風速）

調査地点	平均風速 (m/s)	最大風速 (m/s)	最多風向 (16 方位)	静穏率 (%)
芦名	0.5	1.4	NE	52.4
武	0.5	2.7	ESE	27.4
山科台	0.8	2.3	ENE	33.3

注) 静穏：風速 0.4m/s 以下

## 2-2-4 環境保全対策の実施状況

工事中に実施した環境保全対策及び実施状況は、表2-7に示すとおりである。

表 2-7 環境保全対策及び実施状況（道路沿道大気汚染）

予測評価書の記載内容	環境保全対策の実施状況	写真
工事工程の調整により、資材運搬車両等が短時間に集中しないよう計画的な時間配分に努める。	資材搬入予定を事前に計画して、搬入車両が集中しない様な時間配分で資材搬入計画を実施しています。	—
工事関係者の通勤においては、乗り合い等により、通勤車両台数を低減する。	同一箇所から現場に来る作業者は乗り合いにより通勤車両を減らして通勤させています。	—
車両が集中する通勤時間帯は、極力工事用資材等の搬出入を行わない。	極力、資材の搬入車両は通勤時間帯より早い時間帯に搬入させています。	—
急発進・急加速の禁止及び車両停止時のアイドリングストップにより、汚染物質排出の低減に努める。	工事車両だけでなく通勤車両も急発進・急加速の禁止及び車両停止時のアイドリングストップを実施しています。	—
資材運搬車両等の通路は裸地のまま放置せず、鉄板を敷くなどして粉じんの発生を抑制する。	現場入口周辺やスリップの起こしやすい急なスロープには、敷鉄板を設置して粉じんの発生を抑制しています。	
資材運搬車両等の場内の走行に制限速度を設け、粉じんの発生を抑制する。	場内の制限速度を20km/hと決め、作業や場所に応じて極力速度を抑え粉じんの発生を抑制しています。	
資材運搬車両等の出入り口にはタイヤ洗浄設備を設け、タイヤ洗浄を行うとともに出入口に清掃人を配置し、適宜、場内道路の清掃を行う。	現場出入口部に10m³の水タンクと洗浄設備を設置し、現場内の泥で道路を汚すおそれのある場合はタイヤ洗浄を行い、必要に応じて散水車で道路清掃を行っています。	
工事工程会議等を定期的に行い、上記の保全対策を関係者へ周知徹底する。	工程会議を月に1回実施して、環境保全対策を作業員全員に周知しています。	



## 2-3 調査等の結果との検証結果

### 2-3-1 検証方法

事業の影響については、「予測評価書」の予測結果及び評価の指標と比較を行い、浮遊粒子状物質及び二酸化窒素の評価目標である環境基準、「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」が達成されているかを検証する。

### 2-3-2 検証結果

「予測評価書」における工事中の資材運搬車両等の走行等に伴う影響として浮遊粒子状物質及び二酸化窒素の事後調査結果及び予測結果を表2-8～表2-11に示す。

表 2-8 大気汚染検証結果（浮遊粒子状物質）

(単位：mg/m<sup>3</sup>)

調査地点	予測評価書における 予測結果（年平均値）	事後調査結果 （期間平均値）	評価指標	適合状況
芦名	0.022	0.018	0.10mg/m <sup>3</sup> 以下	○
武	0.022	0.014		○
山科台	0.021	0.012		○

表 2-9 予測評価書における予測結果（浮遊粒子状物質）

(単位：mg/m<sup>3</sup>)

予測地点	資材運搬 車両等 寄与濃度 (A)	一般車両 寄与濃度 (B)	バックグラ ウンド濃度 (C)	環境濃度 予測結果 (A+B+C)	寄与率(%) (A/(A+B+C))
芦名	0.000012	0.000824	0.021	0.021837	0.1
武	0.000020	0.000926	0.021	0.021947	0.1
山科台	0.000021	0.000120	0.021	0.021141	0.1

- 注) 1. 出典：横須賀ごみ処理施設環境影響予測評価書 P950  
 2. 寄与濃度：各地点の道路構造等の道路条件、交通量、実施区域の1年間の地上気象観測結果を基に算出  
 3. バックグラウンド濃度：予測評価書作成時の実施区域におけるの四季観測の測定結果（年平均値）

表 2-10 大気汚染検証結果（二酸化窒素）

（単位：ppm）

調査地点	予測評価書における 予測結果（年平均値）	事後調査結果 （期間平均値）	評価指標	適合状況
芦名	0.019	0.018	0.04ppm～0.06ppm のゾーン内またはそ れ以下	○
武	0.019	0.019		○
山科台	0.015	0.010		○

表 2-11 予測評価書における予測結果（二酸化窒素）

（単位：ppm）

予測 地点	資材運搬 車両等 寄与濃度 (NO <sub>x</sub> ) (A)	一般車両 寄与濃度 (NO <sub>x</sub> ) (B)	バックグ ラウンド 濃度 (NO <sub>x</sub> ) (C)	環境濃度 予測結果 (NO <sub>x</sub> ) (D=A+B+C)	環境濃度 予測結果 (NO <sub>2</sub> ) (E=D の 変換)	バックグ ラウンド 濃度 (NO <sub>2</sub> ) (F=B+C の変換)	資材運搬 車両等 の影響 (NO <sub>2</sub> ) (G=E-F)	寄与率 (%) (G/E)
芦名	0.000177	0.012643	0.014	0.026820	0.018804	0.018740	0.000064	0.3
武	0.000292	0.014333	0.014	0.028624	0.019441	0.019339	0.000102	0.5
山科台	0.000305	0.001869	0.014	0.016174	0.014518	0.014377	0.000141	1.0

注) 1. 出典：横須賀ごみ処理施設環境影響予測評価書 P949

2. 寄与濃度：各地点の道路構造等の道路条件、交通量、実施区域の1年間の地上気象観測結果を基に算出

3. バックグラウンド濃度：予測評価書作成時の実施区域におけるの四季観測の測定結果（年平均値）

浮遊粒子状物質の事後調査結果を予測評価書の予測結果と比較すると（表2-8 参照）、全地点において予測結果と同程度以下であり、また、評価目標とした環境基準を大きく下回っていた。

二酸化窒素の事後調査結果を予測評価書の予測結果と比較すると（表2-10 参照）、全地点において予測結果と同程度以下であり、また、評価目標とした環境基準を大きく下回っていた。

以上の結果から、評価書における「実施区域周辺の生活環境に著しい影響を及ぼさない」という評価目標は達成されたと考えられる。

---

## 別添 3 騒音

---

3-1 事後調査の内容 .....	17
3-2 事後調査の結果 .....	18
3-2-1 道路交通騒音レベル .....	18
3-2-2 自動車交通量 .....	19
3-2-3 環境保全対策の実施状況 .....	21
3-3 調査等の結果との検証結果 .....	22
3-3-1 検証方法 .....	22
3-3-2 検証結果 .....	22



## 別添 3 騒音

### 3-1 事後調査の内容

事後調査内容は、表3-1に、道路交通騒音レベルの評価の指標は、表3-2に示すとおりである。

表 3-1 道路交通騒音に係る事後調査内容

種別	内容等	
事後調査対象事項	工事中の資材運搬車両等の走行による騒音レベルの影響	
事後調査項目	道路交通騒音レベル、自動車交通量	
事後調査時点	資材運搬車両等の走行に伴う複合影響が最大となる時期の1日	
事後調査期間	平成27年6月4日(木) 6:00 ~ 6月5日(金) 6:00	
事後調査方法等	騒音	「騒音に係る環境基準について」(平成10年、環境庁告示第64号)に準拠
	自動車交通量	ハンドカウンターによる計測
事後調査地点	芦名、武、山科台(図1-3参照)	
評価目標	評価の指標	

表 3-2 道路交通騒音レベルの評価の指標

調査地点	時間区分	評価の指標(環境基準値)	関係法令
芦名	昼間	70 dB	「騒音に係る環境基準について」(平成10年環境庁告示64号)に基づく「幹線交通を担う道路の近接する空間」の環境基準
	夜間	65 dB	
武	昼間	70 dB	
	夜間	65 dB	
山科台	昼間	65 dB	「騒音に係る環境基準について」(平成10年環境庁告示64号)に基づく「B地域のうち2車線以上の車線を有する道路に面する地域及びC地域のうち車線を有する道路に面する地域」の環境基準
	夜間	60 dB	

## 3-2 事後調査の結果

### 3-2-1 道路交通騒音レベル

調査地点ごとの道路交通騒音レベル調査結果は、表3-3に示すとおりである。

芦名の道路交通騒音レベルは、昼間68dB、夜間64dBと環境基準を満たしていた。

武の道路交通騒音レベルは、昼間70dB、夜間67dBと昼間の環境基準を満たしていたが、夜間の環境基準の65dBを2dB超過していた。しかし、資材運搬車両等の走行時間は7時～19時としているため、夜間（22時～翌6時）における工事の影響はなかったと考えられる。

山科台の道路交通騒音レベルは、昼間61dB、夜間53dBと環境基準を満たしていた。

表 3-3 道路交通騒音レベル調査結果

単位：dB

調査地点	時間区分	調査結果	環境基準
芦名	昼間	68	70
	夜間	64	65
武	昼間	70	70
	夜間	67	65
山科台	昼間	61	65
	夜間	53	60

- 注) 1. 「騒音レベル」は等価騒音レベルのエネルギー平均値を示す。  
2. 「昼間」、「夜間」とは「騒音に係る環境基準について」(平成10年、環境庁告示第64号)に示される時間区分【昼間：6～22 時】【夜間：22～6 時】である。

### 3-2-2 自動車交通量

調査地点ごとの交通量調査結果を大気汚染、騒音レベル及び振動レベルの予測時の条件とともに表3-4に示す。また、時間別の交通量と騒音レベルを図3-1～図3-3に示す。

大型と小型を合計した交通量について事後調査結果を予測評価書における予測時の条件と比較すると、事後調査結果の方が、芦名及び山科台においては予測条件より少なく、武においては多い結果となった。

調査地点ごとの走行速度結果は、表3-5に示すとおりである。

走行速度の事後調査結果を予測評価書の事前調査時と比較すると、芦名及び武は事前調査時より走行速度は遅くなり、山科台においては事前調査時より走行速度は速くなっていた。

表 3-4 自動車交通量調査結果

単位：台

調査結果 調査地点	予測評価書における 事前調査結果（実測）			計画台数			予測評価書における 予測時の条件 （前回調査+計画台数）			事後調査結果 （実測）		
	大型	小型	合計	大型	小型	合計	大型	小型	合計	大型	小型	合計
芦名	2,101	17,745	19,846	60	10	70	2,161	17,755	19,916	2,238	16,940	19,178
武	1,588	15,929	17,517	94	20	114	1,682	15,949	17,631	1,765	20,099	21,864
山科台	396	4,053	4,449	128	88	216	524	4,577	5,101	514	2,987	3,501

- 注) 1. 事前調査日：平成 24 年 5 月 24 日（木）6：00～5月25日6：00（金）  
 2. 事後調査日：平成 27 年 6 月 4 日（木）6：00～6月5日6：00（金）  
 3. 予測評価書における事前調査結果（出典：横須賀ごみ処理施設環境影響予測評価書 P274）  
 4. 計画台数（出典：横須賀ごみ処理施設環境影響予測評価書 P301）  
 5. 予測評価書における予測時の条件（出典：横須賀ごみ処理施設環境影響予測評価書 P960）

表 3-5 走行速度調査結果

単位：km/h

調査結果 調査地点	調査結果		予測評価書における 事前調査結果（実測）	予測評価書における 予測時の条件 （各路線の制限速度）	事後調査結果 （実測）
	東向き	西向き			
芦名	東向き		40	40	32
	西向き		40	40	38
武	南向き		44	40	40
	北向き		42	40	40
山科台	東向き		41	40	43
	西向き		40	40	44

- 注) 1. 事前調査日：平成 24 年 5 月 24 日（木）6：00～5月25日6：00（金）  
 2. 事後調査日：平成 27 年 6 月 4 日（木）6：00～6月5日6：00（金）  
 3. 予測評価書における事前調査結果（出典：横須賀ごみ処理施設環境影響予測評価書 P278）  
 4. 予測評価書における予測時の条件（出典：横須賀ごみ処理施設環境影響予測評価書 P961）

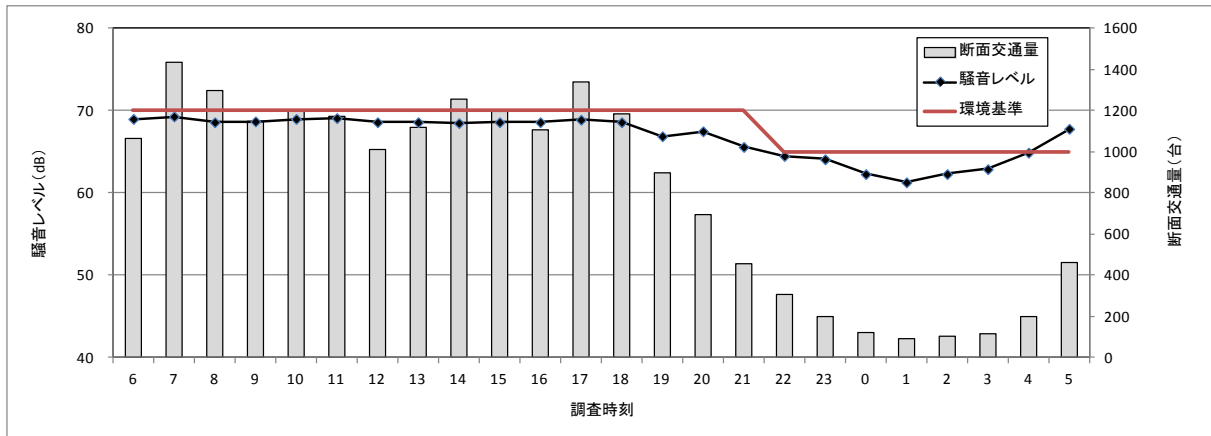


図 3-1 道路交通騒音レベル及び断面交通量（芦名）

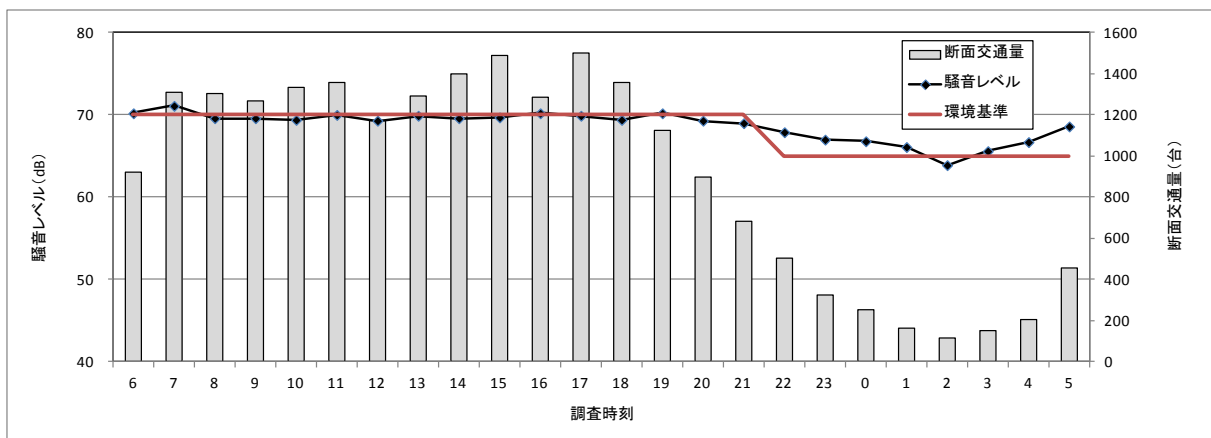


図 3-2 道路交通騒音レベル及び断面交通量（武）

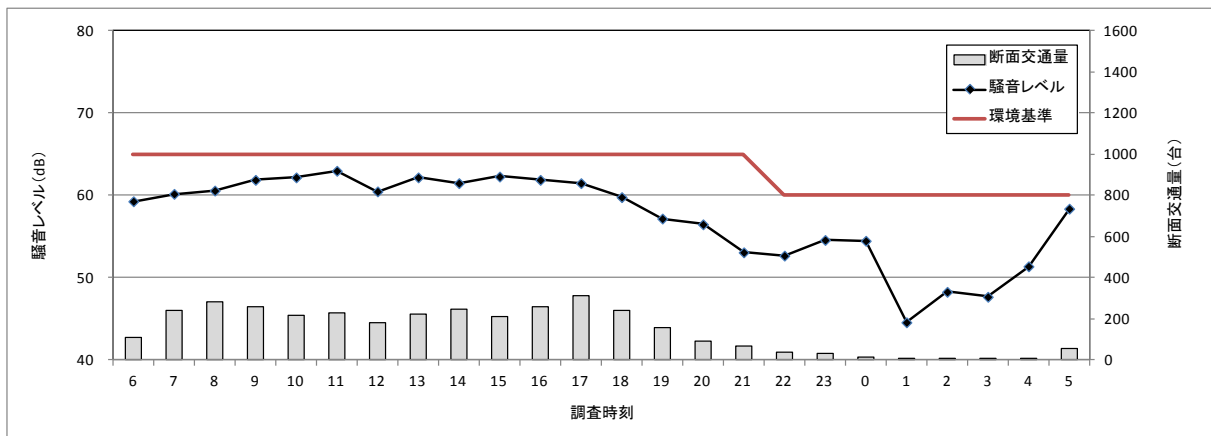


図 3-3 道路交通騒音レベル及び断面交通量（山科台）



### 3-2-3 環境保全対策の実施状況

工事中に実施した環境保全対策及び実施状況は、表3-7に示すとおりである。

表 3-7 環境保全対策及び実施状況（道路交通騒音レベル）

予測評価書の記載内容	環境保全対策の実施状況	写真
工事工程の調整により、資材運搬車両等が短時間に集中しないよう計画的な時間配分に努める。	資材搬入予定を事前に計画して、搬入車両が集中しない様な時間配分で資材搬入計画を実施しています。	—
工事関係者の通勤においては、乗り合い等により、通勤車両台数を低減する。	同一箇所から現場に来る作業者は乗り合いにより通勤車両を減らして通勤させています。	—
車両が集中する通勤時間帯は、極力工事用資材等の搬入を行わない。	極力、資材の搬入車両は通勤時間帯より早い時間帯に搬入させています。	—
急発進・急加速の禁止及び車両停止時のアイドリングストップにより、発生騒音の低減に努める。	急発進・急加速の禁止及び車両停止時のアイドリングストップを実施しています。	—
場内の制限速度を設け、発生騒音を抑制する。	場内の制限速度を20と決め、作業や場所に応じて極力速度を抑えています。	
工事工程会議等を定期的に行い、上記の保全対策を関係者へ周知徹底する。	工程会議を月に1回実施して、環境保全対策を作業員全員に周知しています。	

### 3-3 調査等の結果との検証結果

#### 3-3-1 検証方法

事業の影響については、「予測評価書」の予測結果及び評価の指標と比較を行い、騒音の評価目標である環境基準、「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」が達成されているかを検証する。

なお、資材運搬車両等の走行時間は7時～19時としているため、騒音の影響評価は時間区分の昼間（6:00～22:00）のみ行った。

#### 3-3-2 検証結果

「予測評価書」における工事中の資材運搬車両の走行に伴う影響として騒音の事後調査結果及び予測結果を表3-9に評価の指標と合わせて示す。

表 3-9 騒音の検証結果

単位：dB

調査地点	時間区分	事前調査結果 ①	△L ②	予測評価書における 予測結果 ①+②	事後調査結果 (実測)	評価 指標	適合 状況
芦名	昼間	71	0.1	71	68	70	○
武		70	0.1	70	70		○
山科台		61	0.4	61	61		○

※1. 時間区分は、昼間：6：00～22：00

2. △Lは計画交通量をもとに予測した資材運搬車両等の走行による増加分

3. 予測評価書における予測結果（出典：横須賀ごみ処理施設環境影響予測評価書 P963）

予測評価書における予測結果は、芦名で71dB、武で70dB、山科台で61dBであった。

一方、事後調査結果は、芦名で68dB、武で70dB、山科台で61dBであり、予測結果と同程度であり、また、全ての地点で評価の指標である環境基準値以下であった。

以上の結果から、評価書における「実施区域周辺の生活環境に著しい影響を及ぼさない」という評価目標が達成されていると考えられる。

---

## 別添 4 振動

---

4-1 事後調査の内容 .....	23
4-2 事後調査の結果 .....	24
4-2-1 道路交通振動レベル .....	24
4-2-2 環境保全対策の実施状況 .....	26
4-3 調査等の結果との検証結果 .....	27
4-3-1 検証方法 .....	27
4-3-2 検証結果 .....	27



## 別添 4 振動

### 4-1 事後調査の内容

事後調査内容は、表4-1に、道路交通振動レベルの評価の指標は、表4-2に示すとおりである。

表 4-1 道路交通振動レベルに係る事後調査内容

種別	内容等
事後調査対象事項	工事中の資材運搬車両等の走行による振動レベルの影響
事後調査項目	道路交通振動レベル
事後調査時点	資材運搬車両等の走行に伴う複合影響が最大となる時期の1日
事後調査期間	平成27年6月4日(木)6:00～6月5日(金)6:00
事後調査方法等	「振動規制法施行規則」(昭和51年、総理府令第58号)に準拠
事後調査地点	芦名、武、山科台(図1-3参照)
評価目標	評価の指標

表 4-2 道路交通振動レベルの評価の指標

調査地点	時間区分	評価の指標(要請限度)	関係法令
芦名 武 山科台	昼間	65 dB	「振動規制法」に基づく「道路交通振動の限度」 (環境庁平成13年3月5日 環境省令第5号)
	夜間	55 dB	

## 4-2 事後調査の結果

### 4-2-1 道路交通振動レベル

調査地点ごとの道路交通振動レベル調査結果は、表4-3、図4-1～図4-3に示すとおりである。事後調査結果は、全調査地点ともに要請限度を満足していた。

表 4-3 道路交通振動レベル調査結果

単位：dB

調査地点	時間区分	調査結果	要請限度
芦名	昼間	42	65
	夜間	34	55
武	昼間	45	65
	夜間	41	55
山科台	昼間	32	65
	夜間	21	55

- 注) 1. 「振動レベル」は時間率振動レベルの80%上端値 (L10) を示す。  
2. 「昼間」、「夜間」とは【昼間：8～19 時】【夜間：19～翌8 時】である。  
3. 要請限度は、神奈川県が指定する「第一種区域」の要請限度を示す。

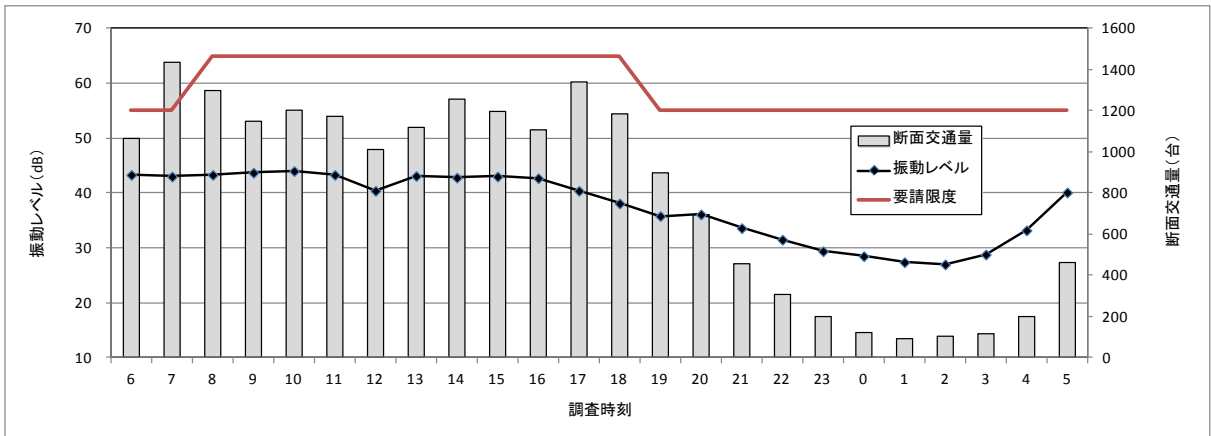


図 4-1 道路交通振動レベル及び断面交通量（芦名）

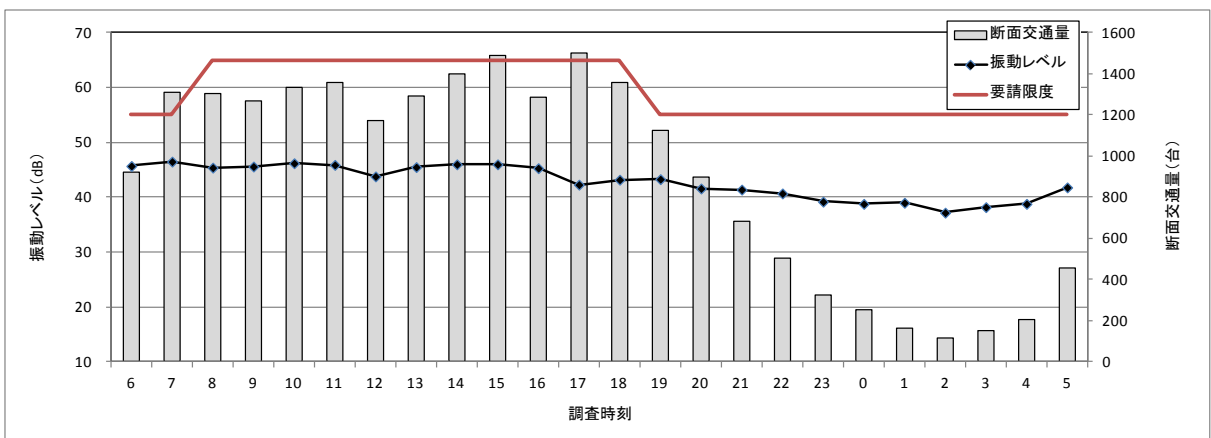


図 4-2 道路交通振動レベル及び断面交通量（武）

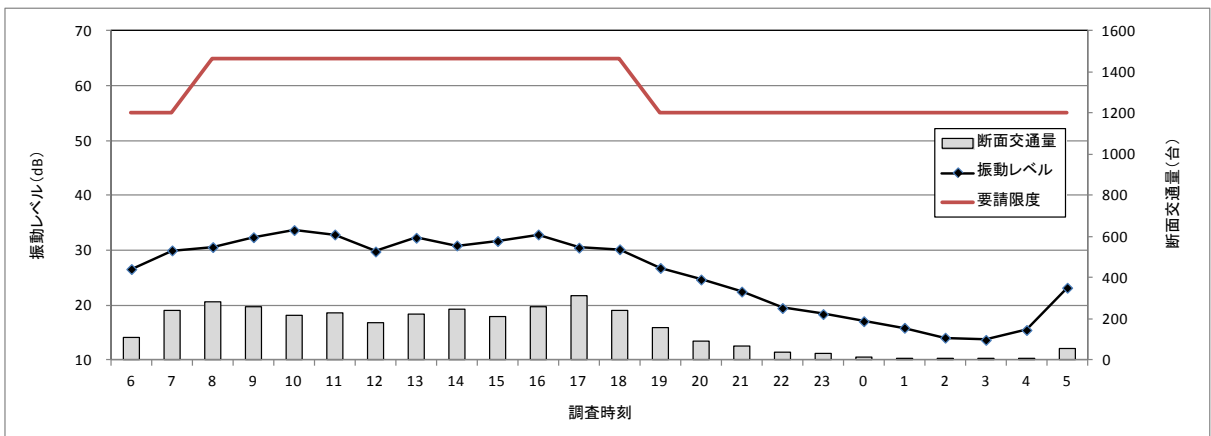


図 4-3 道路交通振動レベル及び断面交通量（山科台）

#### 4-2-2 環境保全対策の実施状況

工事中に実施した環境保全対策及び実施状況は、表4-4に示すとおりである。

表 4-4 環境保全対策及び実施状況（道路交通振動レベル）

予測評価書の記載内容	環境保全対策の実施状況	写真
工事工程の調整により、資材運搬車両等が短時間に集中しないよう計画的な時間配分に努める。	資材搬入予定を事前に計画して、搬入車両が集中しない様な時間配分で資材搬入計画を実施しています。	—
工事関係者の通勤においては、乗り合い等により、通勤車両台数を低減する。	同一箇所から現場に来る作業者は乗り合いにより通勤車両を減らして通勤させています。	—
車両が集中する通勤時間帯は、極力工事用資材等の搬入を行わない。	極力、資材の搬入車両は通勤時間帯より早い時間帯に搬入させています。	—
急発進・急加速の禁止により、発生振動の低減に努める。	工事車両だけでなく通勤車両も急発進・急加速の禁止を実施しています。	—
場内の制限速度を設け、発生振動を抑制する。	場内の制限速度を20と決め、作業や場所に応じて極力速度を抑えています。	
工事工程会議等を定期的に行い、上記の保全対策を関係者へ周知徹底する。	工程会議を月に1回実施して、環境保全対策を作業員全員に周知しています。	



### 4-3 調査等の結果との検証結果

#### 4-3-1 検証方法

事業の影響については、「予測評価書」の予測結果及び評価の指標と比較を行い、振動の評価目標である要請限度、「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」が達成されているかを検証する。

なお、資材運搬車両等の走行時間は7時～19時としているため、時間区分：夜間の振動の影響評価は7時台の値を用いて行った。

#### 4-3-2 検証結果

「予測評価書」における工事中の資材運搬車両等の走行に伴う影響として振動の事後調査結果及び予測結果を表4-5に評価の指標と合わせて示す。

表 4-5 振動レベル検証結果

単位：dB

調査地点	時間区分	事前調査結果 ①	$\Delta L$ ②	予測評価書における 予測結果 ①+②	本調査結果 (実測)	評価 指標	適合 状況
芦名	昼間	40	0.1	40	42	65	○
	夜間	39	0.1	39	43	55	○
武	昼間	44	0.1	44	45	65	○
	夜間	47	0.3	47	47	55	○
山科台	昼間	26	0.9	27	32	65	○
	夜間	<25	2.2	27	30	55	○

- ※1. 時間区分は、昼間：8時～19時の平均値、夜間の時間区分（19時～8時）は朝7時台の値  
 2.  $\Delta L$ は計画交通量をもとに予測した資材運搬車両等の走行による増加分  
 3. 「<25」は測定限界値未満である。  
 4. 計算上、25dB未満は25dBとして計算した。  
 5. 予測評価書における予測時の結果（出典：横須賀ごみ処理施設環境影響予測評価書 P971）

予測評価書の予測結果と事後調査結果を比較すると、武においては予測結果と同程度であったが、芦名、山科台においては事後調査結果が予測結果をやや上回っていた。

事後調査結果が予測結果を上回った要因として、芦名については予測条件からの一般車両（大型車）の交通量の増加が考えられ、山科台については走行速度が予測条件より大きくなったことが要因の一つと考えられる。走行速度について、資材運搬車両は法定速度の順守を環境保全対策の中で指導しており、今後も法令順守を徹底して指導していくこととしている。

なお、事後調査結果は、評価目標としている環境基準を全調査地点で大きく下回っていた。

以上の結果から、予測評価書における「実施区域周辺の生活環境に著しい影響を及ぼさない」という評価目標は達成されたと考えられる。

(空白)

---

## 別添 5 植物

---

5-1 事後調査の内容 .....	29
5-1-1 事後調査事項 .....	29
5-1-2 事後調査範囲及び地点 .....	29
5-1-3 事後調査時点 .....	29
5-1-4 事後調査方法等 .....	29
5-2 事後調査の結果 .....	30
5-2-1 調査実施日 .....	30
5-2-2 移植先の環境 .....	30
5-2-3 調査結果 .....	31
5-3 調査等の結果との検証結果 .....	32
5-3-1 検証方法 .....	32
5-3-2 検証結果 .....	32



## 別添5 植物

### 5-1 事後調査の内容

#### 5-1-1 事後調査事項

移植を行った個体について移植先における活着状況等の事後調査を行う。

#### 5-1-2 事後調査範囲及び地点

ツルギキョウの移植先とする。

#### 5-1-3 事後調査時点

本種の開花時期が夏季～秋季であることから、移植を実施した翌年以降5年間の開花時期（9月）とする。

#### 5-1-4 事後調査方法等

移植先において活着状況等を確認・記録するモニタリング調査により環境保全対策の効果を検証する。また、移植先の状況に応じて下草刈りや、必要に応じて灌水を行うなどして、移植個体の生育が安定するまで生育環境の整備を実施する。ツルギキョウの活着状況によっては、今後のモニタリングや管理計画を検討する。

## 5-2 事後調査の結果

### 5-2-1 調査実施日

平成27年9月24日に調査を実施した。

移植個体を認識するため、現地調査は秋季の花や果実がある時期に実施した。

### 5-2-2 移植先の環境

昨年度、生育環境の変化により生育不良となるリスクを分散させるため、移植先A～Dの4地点に移植した。

いずれもやや明るい落葉広葉樹林の林床で、表5-1に示すようにアオキ、ヤブランなどの耐陰性の種と、ノイバラ、コアカソ、ミツバアケビ、スイカズラなどの林縁性の種が混生する場所であった。

表 5-1 移植先の概要

移植先	地形／傾斜／方位	主な生育種
移植先 A	平地／0° /—	カラスザンショウ、ヌルデ、エノキ、アオキ、ヤエムグラ、ヤブジラミ、クサイチゴ、ヒカゲイノコズチ、アカネ、ノイバラ、キツタ
移植先 B	斜面下部／30° /S	ミズキ、アオキ、ヤブラン、ウバユリ、オオバジャノヒゲ、ミズヒキ、コアカソ
移植先 C	斜面下部／30° /S30° E	アカメガシワ、ケヤキ、クヌギ、アオキ、ミツバアケビ、スイカズラ
移植先 D	斜面中部／30° /N45° E	カラスザンショウ、スイカズラ、ミツバアケビ、ススキ、セイタカアワダチソウ、ヤマノイモ

### 5-2-3 調査結果

移植先は、移植時と比べて他種の過剰な繁茂や日照条件の変化などはみられず、移植個体の生育に影響を及ぼすような急激な環境の変化は確認されなかった。

モニタリング対象個体については、13個体のうち7個体が確認された。そのうち移植先Bにおいては花と蕾が確認された。各移植先の個体数は表5-2、各個体の活着状況は表5-3に示す通りである。

表 5-2 各移植先の個体数

地点	移植個体数	確認個体数
移植先 A	4	1
移植先 B	3	2
移植先 C	3	2
移植先 D	3	2
合計	13	7

表 5-3 活着状況

移植先	個体 No.	活着状況	幹数 (本)	葉の色	獣害	虫害	新芽の展開	新葉の展開	花芽形成	結実	備考
移植先 A	A1	△	0	—	—	—	—	—	—	—	地上部の生育は確認されなかった
	A2	○	1	黄変	無	弱	無	無	無	無	地上部の長さは約 25cm 葉数は 10 枚
	A3	△	0	—	—	—	—	—	—	—	地上部の生育は確認されなかった
	A4	△	0	—	—	—	—	—	—	—	地上部の生育は確認されなかった
移植先 B	B1	○	1	普通	無	無	無	有	無	無	地上部の長さは約 10cm 葉数は 5 枚
	B2	◎	2	普通	無	無	無	有	開花(1) 蕾(1)	無	地上部の長さは約 10cm と約 180cm
	B3	△	0	—	—	—	—	—	—	—	地上部の生育は確認されなかった
移植先 C	C1	○	2	普通	無	極めて弱	無	有	無	無	地上部の長さは約 60cm 分枝有り
	C2	○	1	普通	無	極めて弱	無	有	無	無	地上部の長さは約 100cm 分枝有り。葉数 33 枚
	C3	△	0	—	—	—	—	—	—	—	地上部の生育は確認されなかった
移植先 D	D1	○	2	普通	無	無	無	有	無	無	地上部の長さは約 60cm と約 10cm
	D2	○	1	普通	無	無	無	有	無	無	地上部の長さは約 15cm 表土流出に伴う覆土作業
	D3	△	0	—	—	—	—	—	—	—	地上部の生育は確認されなかった

注) 活着状況は、移植個体の地上部の確認状況を総合的に評価して、以下の記号で示した。

◎：開花や結実が確認され、今後、移植先での繁殖の可能性がある。

○：移植個体の地上部が確認され、個体レベルでの生育が維持されている。

△：地上部は確認されなかったが、移植または最後の生育確認から 1 年以上経過しておらず、生育の可能性が考えられる。

×：2 年以上地上部の生育が確認されておらず、移植個体が枯死したと考えられる。

注：重要種の保護の観点から、ツルギキョウの自生地及び移植先が特定できる図面等の情報は非公開とする。

### 5-3 調査等の結果との検証結果

#### 5-3-1 検証方法

移植したツルギキョウについて、移植後の個体の活着状況、移植先の状況を現地で確認することにより、環境保全対策の効果を検証する。

#### 5-3-2 検証結果

移植先の環境は維持されており、移植個体の生育に影響を及ぼす変化はみられなかった。

モニタリング対象個体は、移植した13個体のうち7個体が確認できた。6個体が確認できなかったが、現時点では地下茎が生存している可能性があり、今後新たに地上部が生長することも考えられる。

全体としては、多くの個体で新葉が確認されたことから活着状況は良好だといえる。特に、移植先Bにおいては花と蕾が確認されており、結実して種子が散布されることが期待される。

以上より、現時点では環境保全対策として実施したツルギキョウの移植は効果をあげていると考えられるが、引き続き今後も予定のモニタリング調査を実施し、環境保全対策の効果を検証していく必要がある。



横須賀ごみ処理施設  
事後調査報告書（第2回）

資料編

平成 28 年 3 月

横須賀市



---

参考資料 植物

---

1. ツルギキョウの活着状況確認…………… 資 1



## 参考資料 植 物

### 1. ツルギキョウの活着状況確認

ツルギキョウの活着状況確認時の様子について表1-1に示す。

表 1-1 ツルギキョウの活着状況確認時の様子

	
活着状況の確認（移植先A）	覆土作業（移植先D）
	
ツルギキョウの花（移植先B）	ツルギキョウの蕾（移植先B）



「本書に掲載した地図は、国土地理院発行の5万分の1地形図及び2万5千分の1地形図を引用しています。」

