

第 13 章 環境影響評価準備書からの相違点

環境影響評価書の作成にあたっては、環境影響評価法第 20 条に基づく環境の保全の見地からの佐賀県知事意見、同法 18 条に基づく環境の保全の見地からの意見を有する者の意見を踏まえ、環境影響評価準備書の記載事項について検討を加え、必要な追記・修正を行った。環境影響評価準備書からの主な相違点は、表 13-1 に示すとおりである。なお、誤字・脱字等については、適宜訂正を行った。

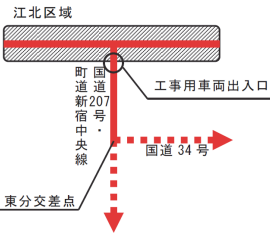
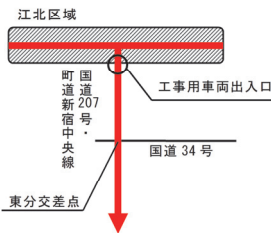
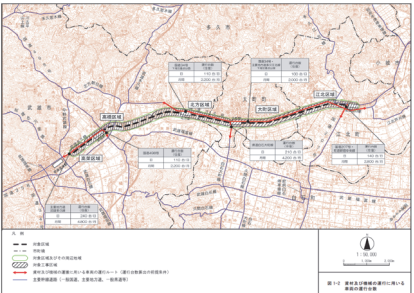
表 13-1(1) 環境影響評価準備書からの主な相違点

評価書の修正箇所	準備書における記載内容	評価書における記載内容
pp. 3. 1-74~75 一般環境中の放射性物質の状況	—	「鉄道の建設及び改良の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等の一部を改正する省令」(平成 27 年 6 月 1 日国土交通省令第 43 号)を踏まえ、一般環境中の放射性物質の状況の記載を追記。
pp. 3. 2-33~34、p. 3. 2-45 p. 7. 3. 1-3 史跡・文化財等	—	調査対象地域の史跡・文化財の状況において、武雄市指定文化財の記載を追記。
p. 7. 1. 2-57 列車の走行に伴う騒音の予測	《表 7. 1. 2-36 の注 4 の記載》 環境保全措置の効果として、地平区間ではロングレールの敷設による 2 デシベル程度、必要に応じて設置する防音壁による 4 ~ 7 デシベル程度の低減を見込んでいる。	《表 7. 1. 2-36 の注 4 の記載》 <u>予測結果の値は、環境保全措置の効果として、R 1 ~ R 8 地点ではロングレールの敷設による 2 デシベル程度、R 1 及び R 3 ~ R 8 地点では防音壁の設置による 3 ~ 7 デシベル程度の低減を見込んでいる。</u> なお、防音壁については、今後、 <u>現地調査及び供用後の調査等を行い、設置位置等を設定することとする。</u>

表 13-1(2) 環境影響評価準備書からの主な相違点

評価書の修正箇所	準備書における記載内容	評価書における記載内容
<p>p. 7. 1. 2-60 列車の走行に伴う騒音の評価</p>	<p>列車の走行に伴う騒音の予測結果は、地平区間では昼間が 54～61 デシベル、夜間が 48～54 デシベルであり、現況の等価騒音レベルを下回っており、騒音レベルの状況を改良前より改善している。また、高架区間においては、昼間が 53 デシベル、夜間が 45 デシベルであり、現況の等価騒音レベル以上となっているが、新線で騒音問題が生じることを未然に防止する上での目標（昼間 60 デシベル以下、夜間 55 デシベル以下）を下回っている。したがって、基準又は目標との整合が図られているものと評価する。</p>	<p>列車の走行に伴う騒音の予測結果は、地平区間では昼間が 54～61 デシベル、夜間が 48～54 デシベルであり、現況の等価騒音レベルを下回っており、騒音レベルの状況を改良前より改善している。<u>高架区間においては、昼間が 53 デシベル、夜間が 45 デシベルであり、現況の等価騒音レベルを上回っているが、ロングレールの敷設を行った上で防音壁を設置することにより、結果として地平区間と比較して騒音レベルが小さくなっている。</u>また、軌道及び車両の維持管理を徹底することにより、騒音レベルのさらなる低減を図る。さらに、参考とする新線での目標（昼間 60 デシベル以下、夜間 55 デシベル以下）も下回っていることから、騒音問題を未然に防止することができるものとしている。以上のことから、基準又は目標との整合が図られているものと評価する。</p>
<p>p. 7. 1. 3-48 列車の走行に伴う振動の予測</p>	<p>《表 7. 1. 3-31 の注 3 の記載》 環境保全措置の効果として、佐世保線の地平区間ではロングレールの敷設による 2 デシベル程度、必要に応じて実施する地盤改良による 3 デシベル程度の低減を見込んでいる。</p>	<p>《表 7. 1. 3-31 の注 3 の記載》 予測結果の値は、<u>環境保全措置の効果として、佐世保線の R 1～R 8 地点ではロングレールの敷設による 2 デシベル程度、R 2 及び R 5 地点では地盤改良による 3 デシベル程度の低減を見込んでいる。</u> なお、<u>地盤改良については、今後、地質調査等を行い、施工範囲等を設定することとする。</u></p>
<p>p. 7. 4. 1-27、p. 7. 6. 1-10 動物の重要種の確認状況</p>	<p>《サシバの確認状況》 平成 25 年 1 月～10 月、平成 26 年 4～7 月の猛禽類調査で 215 例が確認された。 主な確認場所は聖岳周辺、勇猛山周辺であった。 確認された環境は樹林等であった。 現地調査の結果及び一般的な生態から、調査地域周辺で少なくとも 2 つがいが営巣し、常緑広葉樹林、スギ・ヒノキ植林を生息環境としていると推定される。</p>	<p>《サシバの確認状況》 平成 25 年 1 月～10 月、平成 26 年 4～7 月の猛禽類調査で 215 例が確認された。 主な確認場所は聖岳周辺、勇猛山周辺であった。 確認された環境は樹林等であった。 現地調査の結果及び一般的な生態から、調査地域周辺で少なくとも 2 つがいが営巣し、常緑広葉樹林、スギ・ヒノキ植林を生息環境としていると推定される。<u>なお、2 営巣期の調査において、いずれのつがいも営巣木を移動させていた。</u></p>

表 13-1(3) 環境影響評価準備書からの主な相違点

評価書の修正箇所	準備書における記載内容	評価書における記載内容
<p>p. 資 1-4 資材及び機械の運搬に用いる車両の運行ルート</p>	<p>《江北区域の運行ルート》</p> <p>【運行ルート】 ・国道 207 号・町道新宿中央線</p> 	<p>《江北区域の運行ルート》 運行ルートである国道 207 号の図示を追記。</p> <p>【運行ルート】 ・国道 207 号・町道新宿中央線</p> 
<p>p. 資 1-8 資材及び機械の運搬に用いる車両の運行ルート</p>		<p>運行ルートである主要地方道多 久江北線の図示を追記。</p> 