

(都)西九条佐保線の計画概要



○ 今回の変更は

利用する交通の目的により構造を変更

- ・ 奈良IC利用交通を中央2車線で対応（高架構造）
- ・ 地域の車両が走行する地域内交通を外側2車線で対応（JR交差部のみ高架構造）

○ 変更区間の概要

区 間	奈良市八条2丁目 ～奈良市三条桧町
延 長	約1.2km
道路区分	第4種1級
設計速度	40km/時
車 線 数	4車線
標準幅員	23m
計画交通量	約11,000 ～29,200台/日

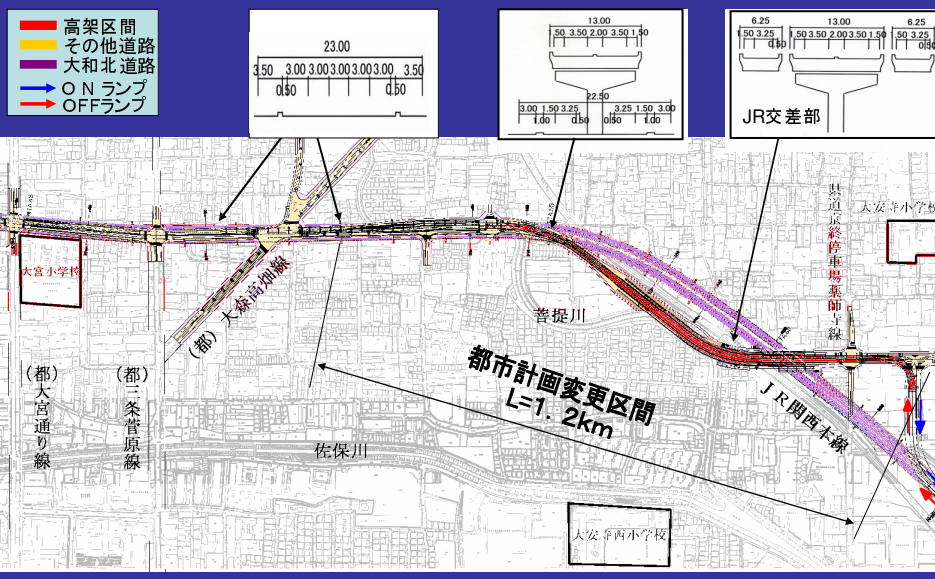
○ 整備効果

- ・ 奈良市中心部と大和北道路の（仮称）奈良インターチェンジとのアクセス向上
- ・ インター利用交通と地域内交通との分散化

奈良市域の
交通の円滑化

都市計画案詳細

奈良市八条2丁目～三条桧町付近（変更区間L=1.2km）

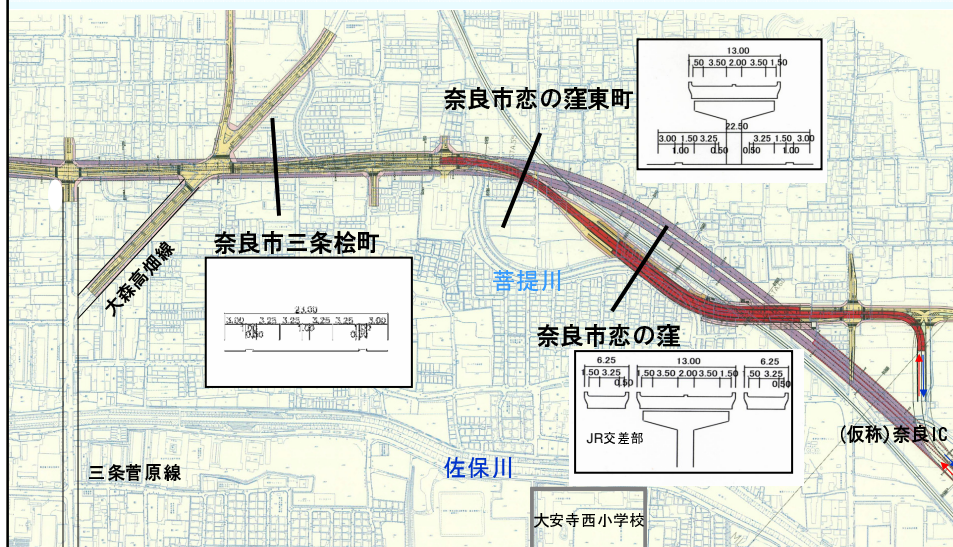


(都)西九条佐保線の環境影響評価 －予測・評価の項目－

予測・評価項目 環境影響要因	大 気 質	騒 音	振 動	低 周 波 音	日 照 阻 害
道路の存在					●
自動車の走行	●	●	●	●	

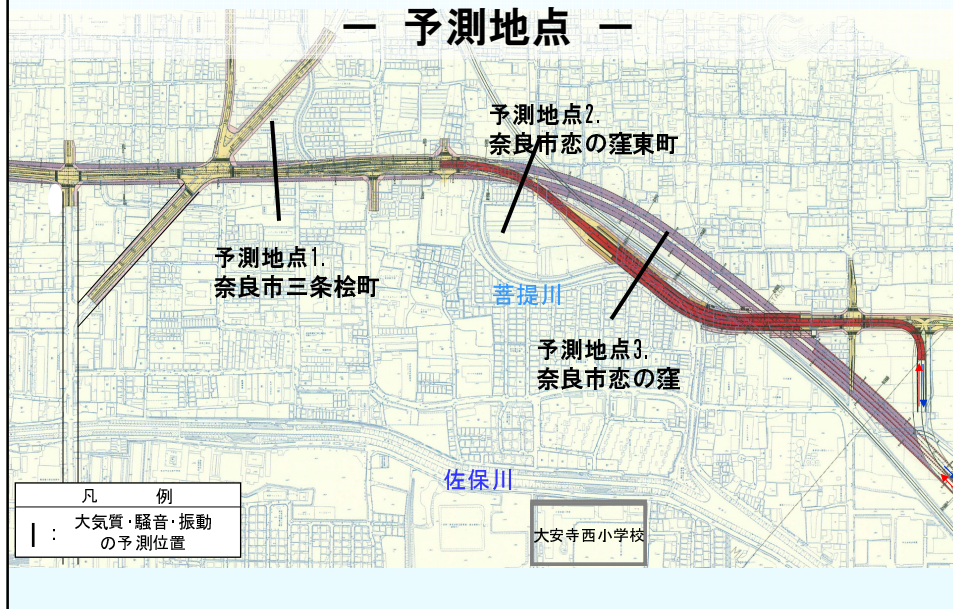
(注)●は予測評価を実施した項目を表します。

西九条佐保線 都市計画案の概要



大気質・騒音・振動

— 予測地点 —



大気質

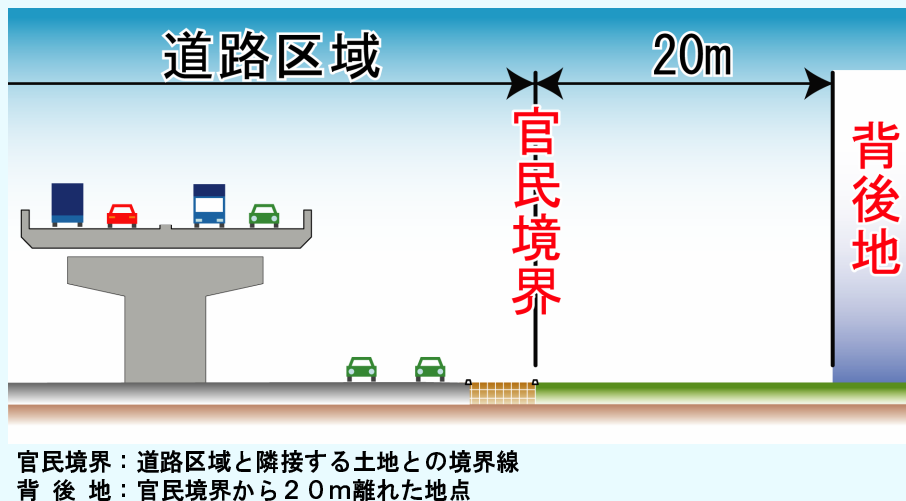
— 予測結果及び評価結果 —

番号	予測地点	地上 高さ	二酸化窒素 NO ₂ 日平均値の 年間98%値 [ppm]	浮遊粒子状物質 SPM 日平均値の年間 2% 除外値 [mg/m ³]	二酸化硫黄 SO ₂ 日平均値の年間 2% 除外値 [ppm]
1	奈良市三条検町	1.5m	0.036	0.061	0.009
2	奈良市恋の窪東町	1.5m	0.034	0.060	0.009
3	奈良市恋の窪	1.5m	0.033	0.059	0.009
基準値			0.04~0.06 または、 それ以下	0.10以下	0.04以下

* 基準値：NO₂：「二酸化窒素に係る環境基準について」
SPM、SO₂：「大気汚染に係る環境基準について」
* (赤囲み) は、予測の最大値を示す。

- 自動車の走行に係る大気質は、環境基準を下回っており、環境影響の程度は極めて小さいと考えられます。

騒音 —予測地点の区分—



騒音 —予測結果及び評価結果—

番号	位置	地上 高さ	官民境界の 予測結果 [dB]		基準値 [dB]		背後値の 予測結果 [dB]		基準値 [dB]	
			昼間	夜間	昼間	夜間	昼間	夜間	昼間	夜間
1	奈良市三条松町	4.2m	67	63	70	65	63	58	65	60
		1.2m	68	63			63	58		
2	奈良市恋の窪東町	4.2m	69	65			64	59		
		1.2m	70	65			64	59		
3	奈良市恋の窪	4.2m	51	47			51	46		
		1.2m	50	46			50	45		

* 基準値：「騒音に係る環境基準について」

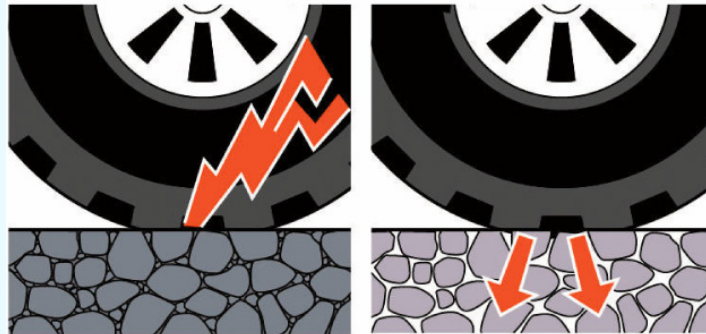
* (赤囲み) は、予測の最大値を示す。

- 自動車の走行に係る騒音は、排水性舗装を整備することにより、環境基準を下回ります。

騒音 —環境保全措置—

■排水性舗装

舗装面のすきまに空気が逃げ、走行騒音が生じにくい構造となっているため、自動車の走行に係る騒音を低減します。



[通常舗装]

[排水性舗装]

(参考文献：「道路環境技術開発の新たな展開」[道路環境技術研究会])

振動 —予測結果及び評価結果—

番号	予測地点	予測結果[dB]		基準値[dB]	
		昼間	夜間	昼間	夜間
1	奈良市三条松町	49	48	65	60
2	奈良市恋の窪東町	43	42		
3	奈良市恋の窪	43	43		

* 基準値：「振動規制法」第16条第1項の規定に基づく道路交通振動に係る限度

* (赤囲み) は、予測の最大値を示す。

- 自動車の走行に係る振動は、環境基準を下回っており、環境影響の程度は極めて小さいと考えられます。

低周波音・日照阻害

一予測地点一



低周波音

一予測結果及び評価結果一

予測地点	地上 高さ	予測結果[dB]		参考となる値[dB]	
		L_{50}	L_{G5}	L_{50}	L_{G5}
奈良市恋の窪	1.2m	67	77	90	100

* 参考となる値：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）

「一般環境中に存在する低周波音圧レベル」

L_{50} : 90dB以下

「ISO7196に規定されたG特性低周波音圧レベル」

L_{G5} : 100dB以下

- 自動車の走行に係る低周波音は、参考となる値を下回っており、環境影響の程度は極めて小さいと考えられます。

日照障害 －予測結果及び評価結果－

予測地点(用途地域)	高架構造物設置 後の日影時間	参考となる値
奈良市恋の窪(第一種住居地域)	4.0時間	2階で5時間

* 参考となる値：道路環境影響評価の技術手法(その2)
(平成12年10月 建設省土木研究所)
「公共施設の設置に起因する日陰により生ずる損害等に係る費用負担について」
(昭和51年2月23日 建設省計用発第4号)

- ・ 高架構造の道路の存在に係る日照障害は、参考となる値を下回っており、環境影響の程度は極めて小さいと考えられます。

まとめ

・ 本環境影響評価は、5項目の調査・予測及び評価を行いました。



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した。