

環境影響評価審査書

25 第一東海自動車道（厚木～大井松田）

I 総括事項

東海自動車道は、東京都世田谷区と愛知県小牧市を結び、全長約350キロメートルにおよぶ我が国屈指の高速自動車国道である。

この自動車道は、多摩川を渡り川崎市多摩区に入ってから山北町透間を経て静岡県に抜けるまでの間、約70キロメートルに亘って県内の中央部を東から西に横断する本県根幹交通網の1つであり、その1部区間については、第二次新神奈川計画において東西中央軸の整備計画として位置づけられている。

今回の計画事業は、近年の著しい自動車交通量の伸びに伴う交通渋滞や交通事故の発生を軽減することを目的として、厚木インターチェンジを起点に伊勢原市、秦野市、中井町を経て西側の大井松田インターチェンジに至る22.9キロメートルの区間について現道の往復4車線を6車線に拡幅する事業であり、既に着工されている大井松田～御殿場間に引き続きものとして計画されているのである。

計画道路のルート及びその周辺の地形は、厚木インターチェンジから伊勢原市坪ノ内の国道246号交差部までの延長9.0キロメートルは比較的平坦な地形が続き、国道246号交差部から秦野市の金目川右岸までの延長4.7キロメートルはやや起伏のある台地となっている。

また、金目川右岸から大井松田インターチェンジ迄の延長9.2キロメートルは大磯丘陵の北端を東西に貫いており、計画道路の中で最も起伏が大きい区間となっている。

この計画道路が通過する沿道周辺は、既に住宅に接しているか又は住居系土地利用が予定されているところが上り車線で約5キロメートル、下り車線で約8キロメートルあり、全体では約3割が住居系となつている。特に、厚木市では愛甲地区、伊勢原市に入ってから高森台、高森、上粕尾地区など、続いて秦野市では北矢名、下大槻地区など既に計画路線沿いにかなりまとまりのある住宅地が形成されている。

計画道路沿道の植生については、全体として樹林地が少なく、二次草地、ミカンを中心とする果樹園や耕作地が主体であるが、秦野中井インターチェンジを過ぎ大井松田インターチェンジに至る大磯丘陵部では、クヌギ・コナラ群集、スギ植林など、かなりまとまりのある樹林地が数か所存在している。

また動物では、計画道路が通る大磯丘陵部は「第2回自然環境保全基礎調査1981神奈川県」によれば、タヌキ、キツネ、ニホンザルなどの哺乳類が広く分布して生息している可能性がある地域とされている。

計画道路周辺には、県立丹沢大山自然公園の一翼をなす弘法山や震生湖、また遠く丹沢大山国定公園もあり、これらレクリエーション資源へのアプローチとして設けられている弘法山・鶴巻温泉コースや太田道灌ゆかりのコースその他のハイキングコースが計画道路を横切っている。

このように、計画道路が通る区間は、地形の変化にとみ、沿道には良好な自然環境や景観、レクリエーション資源に係わる地区があり、既存住宅地との関係からみて道路交通公害に対する配慮が必要であるなど、多様な環境との係わりを有しているといえることができる。

このため、道路の拡幅に当たっては、以下に述べるとおり周辺植生及び景観、レクリエーション資源、住宅立地等の関係に配慮し、影響をできるだけ軽減するための様々な工夫が求められる。

まず、環境施設帯であるが、一般に本施設の目的は、大気汚染、騒音、振動等の自動車交通公害対策上、また、景観、日照の確保等沿道環境保全の面から設置されることとされている。

しかしながら、本計画道路に設置される環境施設帯が、本来目的とする機能を十全に果たし得るかどうかは、当該土地の地形条件や環境条件に即して具体的に検討されなければならない。

このため、環境施設帯については、地形、地質、気象、住宅密集度など地域の状況を十分配慮し、その幅員、形状、植樹帯の厚みや樹種、遮音壁との関係などについて検討し効果の高い構造にする必要がある。

特に、計画道路がまとまりのある住宅地の中を通り、しかも、環境施設帯のほとんどが切土法面となる区間においては、この法面部の緑化が住環境の保全や景観保全との関係で極めて重要な意味を有するものと考えられるので、植樹による緑化及び緑の連続性の確保のため植栽スペース、樹種、植栽方法等を含めた法面空間の活用についてきめ

細かい検討を行う必要がある。

つぎに、植物、景観の関係では、環境施設帯の積極的な緑化や形状の工夫を行い遮音壁の見え方を小さくする等、全体として地域の住環境に潤いや安らぎを与えるとともに、大磯丘陵部の山間地の法面にあっては、緑地及び景観の創造の視点から周辺地域の特性を考慮して植栽等を行う必要がある。

計画道路に面する伊勢原市「ふじやま公園」は、付近に雑木林を有し、また丹沢山塊をはじめ遠く富士や箱根の山なみが眺望できる等恵まれた環境にあり、広く市民に利用されているところである。またこの他にも前述のとおり、幾つかのハイキングコースが計画道路を横切っている等、レクリエーション資源への影響を極力軽減することが求められる。

このため、道路の拡幅に当たっては、こうしたレクリエーション資源を保全するため、計画道路を横断する架け替え橋梁の位置、構造、意匠、色彩等について検討し、公園やハイキングコースの趣を損なわないようにする必要がある。

この他、秦野市南が丘団地やその他の住宅地周辺への大気汚染、道路沿いの斜面上部に位置する住宅地への騒音、高架橋周辺部における振動等、供用後の自動車交通による影響については、現道での知見を参考にするなど十分に留意し、必要に応じ効果的な防止対策を検討して行く必要がある。

以上の基本的な視点を重視し、また、工事中及び供用後における周辺環境への影響などを考慮して事業を進める必要がある。更に、環境影響予測評価書案について個別事項に係る審査をした結果は次のとおりであるが、事業者が環境影響予測評価書を作成するに当たっては、この内容を十分に踏まえ、適切な対応をする必要がある。

II 個別事項

1 大気汚染－窒素酸化物

① 評価書案では、昭和75年時点の計画日交通量を厚木インターチェンジ～秦野中井インターチェンジ間で85,100台／日、秦野中井インターチェンジ～大井松田インターチェンジ間で85,200台／日としているが、大気汚染の拡散予測に当たっては、自動車排出ガス量の算出基礎となる将来交通量の推計についてその内容を明らかにすること。

② 予測に当たっては特定の条件や地域の特性を考慮する必要があるので、拡散予測手法、排出係数等については、現道においてその精度を検証し、その結果に基づき予測評価を行うこと。

③ 計画道路の路線は、主として起伏の大きな丘陵地からなっているため、道路構造は比較的規模の大きな切土構造、盛土構造、高架構造となっている。このため、評価書案では道路構造ごとに予測地点6か所を設定している。

しかし、沿道には近接して秦野市南が丘団地やその他の住宅地があること、地形上変化に富んだ地域であることなどを考慮すると、予測地点の追加設定など、きめこまかい予測評価を行い、その結果によっては対策を検討すること。

2 騒音－道路交通騒音

低周波空気振動－道路交通低周波空気振動

① 道路交通騒音については、夜間の現況値をもとに予測、評価を行っているが、その他の時間区分についても騒音の影響が考えられるので、時間区分ごとの全時間帯について予測評価を行う必要があり、またその結果によっては影響を軽減するための対策について検討すること。

② 計画道路の沿道の一部には、秦野市大椿地区等道路に沿った斜面上に住宅地が開発されている。このような地形を有する箇所では音が伝搬しやすいため、遮音壁の形状、設置位置について様々なモデルを比較検討する等、最も効果的な騒音対策を検討すること。

またインターチェンジ部についても、構造上開放的な空間が形成され音が広く伝搬することが想定されることや、ランプでの発進、加速による騒音が加わることから、現道のインターチェンジで十分な調査を行い、その結果に基づき本線及びランプに効果的に機能する位置に遮音壁を設置するなどの騒音対策を検討すること。

③ 計画道路の切土区間では、上部を他の道路が横断することになるが、その橋梁部分では遮音壁がとぎれ、そこからの騒音が周囲の住宅地へ影響することが考えられる。

このため、計画道路の側道と他の道路の横断橋との交差部については、可能なかぎり、遮音壁を横断橋にまきこむなどの対策について検討すること。

④ 評価書案では騒音予測を環境施設帯等の外側で行っているが、この施設帯の設置が一部困難な地域も想定されるので、計画道路端から予測することにより、既存家屋の位置における騒音の大きさを明らかにし、その結果によっては家屋に対する対策や効果的な遮音壁の材質、形態の選択など様々な対策について検討すること。

⑤ 事業実施区間には、現在、高架橋等が17か所あるが、これらは桁構造が鋼製のもの13か所、コンクリート製のもの4か所である。

このうち、12か所の橋梁周辺部については、住居系の土地利用がなされていることから、付近住民等に低周波空気振動の影響がおよぶ可能性がある。

このため、現在の道路における低周波空気振動の発生状況を把握するとともに、この結果に基づいて拡幅後の影響を予測し、その状況に応じて対策を検討すること。

3 日照障害

計画道路の高架部では、遮音壁など道路構造物により新たな日影を生じることになり、近接する住宅地ではその影響を受けることになる。

特に、秦野市下大槻地区、厚木市船子地区では住宅が近接しており、冬至で5時間以上の日影を生じると予測されているため、事業の実施に当たっては日照障害の緩和を図る対策として、透光性のある遮音壁の採用や環境施設帯の拡幅などについて検討すること。

4 地象－傾斜地の崩壊、地下水

① 厚木インターチェンジから厚木市愛甲付近にかけては、主に、有機質混じりシルト質粘土の地質からなる相模沖積低地の軟弱地盤であり、その深さは数十メートルに達している。

またこの付近一帯の軟弱地盤地帯は、神奈川県地震被害想定調査でも液状化の可能性の高いところとされている。この区間における計画道路は、高さ約6mの既設盛土の両側に3.55mの拡幅盛土を予定しており、評価書案ではその斜面の安定について、基礎地盤の支持力が十分にある浸水のない盛土として計算し、道路土工指針による安全率1.25を上回ると予測している。

しかし、軟弱地盤上の道路は、盛土などの安定性の不足による沈下によって道路自体が被害を受けるだけでなく、沿道地域に対しても側方流動や沈下による地盤変動の被害を及ぼす可能性があり、この地域には比較的住宅等が密集していることも考慮すると、特に入念な配慮が必要と考えられる。

このため、この軟弱地盤の土質特性などの内容を明らかにし、盛土の安全性及び隣接地に対する影響について検討を行い、その結果に基づき対策を具体的に検討すること。

② 計画道路沿道には、秦野市の金目川付近など多くの地点に地下水くみあげ用の井戸があり、生活用水として広く利用されている。

この地下水に対する影響として、高架橋の基礎工事等に伴う地下水の排除や地下水脈の分断による地下水位の低下、あるいは止水工法などによる地下水汚染などの可能性も考えられる。

このため工事に当たっては、十分な調査を行い、その結果によっては地下水保全対策について検討すること。

5 植物・動物・生態系

住宅地域では、生活環境の保全対策として環境施設帯を設置する計画であり、片側約20メートルで帯状の空間が確保されることになる。

この空間は、既に都市的な土地利用がなされている地域においては、得がたい広さであり、道路と住宅地の間で相互の緩衝帯としての役割を担うものであり、付近住民にとっても日常的にふれあえることのできるみどりの場となる可能性をもっている。

しかし環境施設帯のほとんどが切土法面となる箇所では、道路安全上から緑化は主に芝などで計画されているが、効果的な生活環境保全上の機能が期待できないと考えられるので、法面に擁壁などを設置し、可能なかぎり、植栽空間を生みだすなど積極的に法面を活用した緑の創造について検討すること。

また、大磯丘陵部の山間地域は、動物相も比較的豊かであるので、それらに与える影響を極力軽減させるため、切土や盛土法面の緑化に対する配慮が求められる。

このため、早期に安定した法面の緑化を図る必要があるので、潜在自然植生への遷移などを考慮した効果的な緑

化工法を検討すること。

6 文化財

計画道路の沿道は、伊勢原市、秦野市を中心として主に縄文、弥生、古墳から中世にかけて各時代の集落跡、横穴群、城遺跡等の埋蔵文化財が数多く存在している。現在の東海自動車道建設時には、事業実施区域内で多くの遺跡が確認され、また同時に多数の遺物も発掘されていることから、今回の道路拡幅によっても多くの埋蔵文化財に影響を与えるものと予想される。

このため、事業実施にあたっては、十分な調査を行うとともに現東海自動車道建設時の調査結果も踏まえて評価を行う必要があることや、地域のまちづくりや市民が歴史と文化に直接ふれあえる場づくりにどう活用できるかも含めて検討すること。

7 景観

本事業の実施に伴って付け替えられる遮音壁は、騒音対策上高さが現在のものより高くなることから、遮音壁が地域の景観に及ぼす影響は一層大きくなるものと予測される。

このため、道路法面の天端をマウンド状にする、あるいは遮音壁沿いの植樹帯を十分にとるなど遮音壁の見え方を小さくする配慮や、遮音壁の材料・形態・色彩についてデザイン上の対応等、景観に与える影響を緩和させるための対策について検討すること。

さらに、環境施設帯における植栽やその他山間部等の法面保護工については、周辺樹林地との連続性の確保や背景となる地域の景観との調和等に配慮しつつ、緑地景観の創造に視点を据えた検討も必要である。

特に、環境施設帯のほとんどが切取法面となる区間や用地取得の面で環境施設帯の設置が困難な箇所については、植樹帯の連続性を確保し住宅地における景観の保全を図るため、法面上部の遮音壁設置スペースや法面空間を有効に活用し積極的に植栽を実施するなどの対策を検討すること。

8 レクリエーション資源

本事業の実施により直接的に影響を受けるレクリエーション資源は、計画道路を横断している太田道灌ゆかりのコースや首都圏自然歩道等5か所のハイキングコースであるが、これらのコースについて評価書案では、拡幅工事中の分断の状況などが具体的に示されていないため、利用者に対する影響を配慮した、工事中の迂回路の確保などの対策を検討すること。

また、計画道路に隣接して設置されている伊勢原市の「ふじやま公園」は、付近にクヌギ、コナラなどの雑木林を有し、山頂部からは、丹沢山塊を始め、遠く富士山や箱根の山なみが眺望出来る等恵まれた環境にあることから、レクリエーションの場として広く市民に利用されているところである。

市の計画では既設の横断橋を活用して、計画道路をはさんで配置しているふじやま公園や周辺のレクリエーション資源を連絡する散策路を設置する予定になっている。

しかし、ここを通る計画道路は大きな切土構造となっており、すでに現道路により地域が分断されているが、拡幅工事でさらにその幅が広がることとなる。

このため、地域の公園計画と拡幅工事との整合について配慮する必要があり、レクリエーション資源の周遊的利用に対する橋の架替位置の設定や公園からの眺望に対する橋のデザイン及び法面植栽など、レクリエーション資源に対する影響の軽減について具体的に検討すること。