

環境影響評価審査書

6 1 三浦縦貫道路事業

I 総括事項

三浦縦貫道路事業（以下「本件事業」という。）は、三浦半島地域において、構須賀市中心部と三浦市西部を結ぶ南北の交通の軸を形成し、地域経済の活性化に寄与することなどを目的として計画されている延長約9.4キロメートル（起点：横須賀市衣笠町、終点三浦市初声町）の一部として、横須賀市衣笠町から同市林までの延長約4.7キロメートルの区間（以下「計画路線」という。）で実施される道路建設事業である。

本件事業は、都市計画法に基づき都市計画に定めようとする事業であるため、神奈川県環境影響評価条例に基づく事業者は、神奈川県知事となるが、本件事業を実際に実施するのは事業実施予定者である神奈川県及び神奈川県道路公社である。

計画路線は、横須賀市衣笠町の都市計画道路久里浜田浦線との接続部を起点とし、その近傍に設置される（仮称）衣笠インターチェンジで、国道16号（横浜横須賀道路）に接続する。その後、計画路線は南西方向に進み、同市太田和町を経た後は、県道26号（横須賀三崎線）を越え、ほぼ南下し、終点となる同市林に至る。終点部には、（仮称）林インターチェンジが設置され、同インターで国道134号に接続するとともに、将来、三浦市初声まで延伸する。

計画路線沿線の地形は、起点から県道26号との交差点に至る延長約3.7キロメートルの区間が、起伏に富む丘陵地となっており、交差点から終点までは、ほぼ平坦な地形で、広がりをもつ台地が続いている。このため、道路構造は、切土・盛土構造をはじめ、トンネル構造や高架構造等も採用している。

次に、計画路線沿線の土地利用の状況をみると、起点周辺は、カラスザンショウ等の二次林に覆われた山林の中に住宅地が点在する程度であるが、県道26号との交差点に近づくにつれて、低地部を中心に、ある程度まとまりのある住宅地や農地があり、計画路線に隣接して、湘南ホーム（老人ホーム）が立地している。県道26号との交差点周辺から終点にかけては、県道26号の沿線及び計画路線の西側を中心に、まとまりのある住宅地となっているが、計画路線の東側は農地を中心とした土地利用がなされ、終点に続く台地には、広大な農地が広がっている。また、（仮称）林インターチェンジに近接して、老人医療を主とする緑が丘病院が立地している。

県が神奈川の環境の保全と創造を進めるためのガイドラインとして策定した「かながわ環境プラン」によれば、道路系の土地利用を検討する場合の主な配慮事項として、①自動車排出ガスによる大気汚染の影響を調査し、その結果が大気汚染防止の目標の達成、維持に支障がないものであること。②騒音、振動の影響がないか、又は対策を講じることにより、騒音防止及び振動防止の目標の達成、維持が図れるものであること。③保存されるべき自然を有する地域あるいは歴史的・文化的遺産の存在する地域は、極力、避ける等十分な配慮がなされること。④住居系を貫き、又は近接する場合の自動車専用道路の建設は、原則として避けるものとしているが、やむを得ない理由で建設する場合は、住居への影響を少なくするよう配慮することをあげている。

道路の建設は、多くの住民に交通の利便性をもたらす、地域の発展に寄与するものであるが、同時に路線周辺の住民に大気汚染や騒音、振動をはじめとする様々な影響を及ぼすことがある。計画路線周辺は、閑静な居住環境が保たれており、とりわけ、路線に近接して老人ホームや病院等、静穏を要する施設も立地していることから、工事中における騒音や振動の発生、供用後の自動車の走行による大気汚染物質の排出や騒音、振動の発生、並びに景観の変化等による生活環境への影響が懸念される。したがって、事業の実施にあたっては、計画路線周辺への影響を軽減するために、最大限の環境保全対策を講じるとともに、供用後においても引き続き生活環境の保全に努める必要がある。

また、近年、特に、自動車から排出される大気汚染物質による影響については、大きな社会的関心が寄せられているところである。そこで、大気汚染等の予測の前提となる計画日交通量の妥当性について検討するとともに、窒素酸化物の予測手法についても地域の特性を十分考慮するなど、予測結果の信頼性について検証する必要がある。

最後に、計画路線は、市街化が進むなかにあつて、比較的まとまりのある緑が残されている地域を通過するため、道路の建設及び自動車の走行等による、動物・植物への影響が懸念される。したがって、事業の実施にあたっては、計画路線周辺の動物の生息環境及び植物の生育環境等を十分把握した上で、動物の生息域の分断を極力解消するな

ど、環境保全に留意した道づくりを実施する必要がある。

以上、総括的な視点からの審査結果について述べてきたが、各評価項目についての個別の審査結果は次のとおりである。予測評価書の作成に当たっては、これらの内容を十分踏まえ、適切に対処する必要がある。

II 個別事項

1 大気汚染

予測評価書案によれば、自動車の走行に伴う自動車排出ガスの影響について予測したところ、道路用地境界で環境基準を満足するとしている。しかしながら、予測の前提条件となる計画日交通量の妥当性等が明確でなく、また、窒素酸化物の予測においても、地域の特性など、検討の必要な点が見受けられる。さらに、自動車の走行に伴う浮遊粒子状物質による影響の解明や対策及び供用後のモニタリングの必要性についても、近年、特に求められているところである。したがって、以上の視点を踏まえ、次の事項について、補完調査等を実施し、予測の妥当性について検証するなど、十分検討すること。

(1)計画日交通量の妥当性等について

計画日交通量については、人口や自動車保有台数等の将来見込や、昭和60年度に実施された全国道路交通情勢調査等に基づく、四段階推定法により推計しているが、計画日交通量は、大気汚染等を予測するにあたっての全ての基礎となる数値である。したがって、その推計方法の妥当性について明らかにするとともに、平成2年度に実施された最新の全国道路交通情勢調査に基づく推計も行い、比較検討すること。

また、三浦半島地域は海水浴場が多く、夏季には行楽を目的とした自動車が増加するなど、季節による交通量の変動が大きい地域である。したがって、このような地域の特性を踏まえた計画日交通量の検討も、併せて実施すること。

(2)気象観測値の採用について

窒素酸化物の拡散予測にあたっては、計画路線の始点部近傍に位置する衣笠行政センターの気象観測値を採用している。しかしながら、計画路線の位置する地形を考慮すると、終点部近傍に位置する西部行政センターにおける気象観測値を採用することが妥当と考えられる地域もある。したがって、西部行政センターの観測値に基づく予測も行い、予測値の比較検討を行うこと。

(3)窒素酸化物の予測について

ア 排出係数について

自動車からの寄与濃度の算出及びバックグラウンド濃度の推計に用いている窒素酸化物の排出係数及び平均排出係数の算定方法が明らかではない。したがって、これらの算定方法について明らかにすること。

イ 拡散予測式について

移動発生源からの二酸化窒素濃度の予測にあたっては、有風時にはプルーム式を、無風時にはパフ式を用いている。しかしながら、本県では、これまで窒素酸化物の総量規制等における移動発生源からの予測には、JEAモデル式を用いている。したがって、JEAモデル式による予測も行い、予測結果の比較検討を行うこと。

ウ 予測方法について

窒素酸化物の予測にあたっては、自動車からの寄与濃度及び将来のバックグラウンド濃度を個々に二酸化窒素の年平均値として求め、それらを合算した値を日平均値の年間98パーセント値に変換した後、環境基準値との比較を行っている。しかしながら、この予測方法によると、

(ア)自動車からの寄与濃度を、窒素酸化物濃度から二酸化窒素濃度に変換するにあたっては、自動車排出ガス測定局と一般環境大気測定局（以下「一般局」という。）における測定値の差が自動車からの寄与濃度であるとみなしている。しかしながら、一般局においても自動車からの排出ガスの影響を受けている場合もあるため、この変換方法によると、自動車からの寄与濃度を過小評価するおそれがある。

(イ)バックグラウンド濃度については、計画路線沿線の現在の二酸化窒素濃度を算定した後、将来の交通量の伸びや

自動車排出ガスの規制効果等を見込んだ上で、求めている。しかしながら、自動車の排出ガス規制効果は、窒素酸化物に対して示されているものであるため、その算定過程において整合性が図られているとはいえない。

したがって、以上の点を十分踏まえ、窒素酸化物の予測にあたっては、自動車からの寄与濃度等を、個々に二酸化窒素濃度として算出するのではなく、窒素酸化物濃度として算出し、それらを合算した値を二酸化窒素の日平均値の年間98パーセント値に変換することにより、環境基準値との比較を行うこと。

また、変換にあたっては、地域の特性を十分考慮したうえで、最新の観測値を用いるなど、より適切な方法を採用すること。

エ 供用年における予測について

窒素酸化物の予測にあたっては、将来の道路網の整備時期を考慮し、平成22年度を予測年としている。しかしながら、道路の供用年と予測年が異なる場合も想定されるため、供用年における予測を実施すること。

(4)浮遊粒子状物質の予測等について

自動車の走行に伴い発生する浮遊粒子状物質による影響については、近年、特に注目されているが、定量的な予測手法が確立されていない。しかしながら、各分野で研究が進んできている状況にあるので、今後の知見も踏まえ、その予測評価及び対策について積極的に検討すること。

(5)モニタリングの実施について

供用後においては、環境影響評価段階での予測条件と異なる状況が生じる場合もある。したがって、供用後の大気汚染や道路交通騒音等の状況についてモニタリングを行い、結果によっては適切な対策を実施すること。なお、モニタリングの実施にあたっては、測定場所、測定期間等について関係機関と十分協議すること。

2 騒音

予測評価書案によれば、道路交通騒音については、一部区間で防音壁を設置することにより、道路用地境界で環境基準を満足するとしている。しかしながら、予測は、道路の構造等を勘案した代表地点で実施しているため、周辺の地形の状況等によっては、環境基準を満足しない場合も予想される。したがって、周辺の地形等の状況に応じた予測を行い、結果によっては適切な対策を実施すること。

また、将来の周辺土地利用の状況によっては、防音対策の必要性が生じる場合も想定されるため、予めこれに対応できる道路構造について検討すること。

なお、これらの対策を実施する場合には、周辺の日照等への影響を十分考慮すること。

3 振動

予測評価書案によれば、道路交通振動の予測は、道路の構造等を勘案して設定した予測地点で行っているが、開削トンネル部については行っていない。当該部分の土被りは比較的浅く、また周辺には閑静な住宅地が広がっているため、道路交通振動による生活環境への影響が懸念される。したがって、当該部分における予測を行うとともに、振動を極力低減する方策を実施すること。

4 地象

予測評価書案によれば、計画路線は、活断層である衣笠、北武及び武山断層が走る地域を通過する。したがって、本件事業の実施にあたっては、計画路線周辺の地盤の地質構造を十分調査し、工事中あるいは供用後の法面等の崩壊防止に努めること。

5 動物・植物・生態系

予測評価書案によれば、計画路線は、動物の主要な生息環境である森林の改変をトンネル構造により最小限に抑え、また水系沿いの動物の生息域の分断が生じないよう、主要な谷部は高架構造で計画しているため、動物に与える影響は軽微であるとしている。

しかしながら、計画路線の約半分は切土又は盛土構造であるため、道路による動物の生息域の分断や、緑地の減少による生息域の消失など、動物に及ぼす影響が懸念される。したがって、本件事業の実施にあたっては、路線周辺の

動物の行動性等を充分把握し、分断による影響を極力緩和する対策を実施するとともに、切土部等への緑化にあたっては、周辺の動物に充分配慮した植栽計画とすること。

なお、道路照明の設置にあたっては、周辺の動・植物への影響を極力軽減するよう配慮すること。

6 文化財

予測評価書案によれば、計画路線に最も近い指定文化財は「衣笠城跡」であるが、約200メートル離れているため影響はないとしている。しかしながら、同路線はこの城跡を含む埋蔵文化財包蔵地を通過することから、本件事業の実施にあたっては、地形の改変を最小限にするなど、慎重に対応すること。

7 景観

予測評価書案によれば、計画路線の切土・盛土部には緑化を行うとともに、高架部のデザイン、色彩には充分配慮することから、路線周辺の景観に著しい影響を及ぼすことはないとしている。しかしながら、計画路線は、一部、比較的市街化が進んだ地域を高架構造等で通過することから、路線近傍の住民に対して圧迫感を与える等の影響が懸念される。

したがって、これらの影響を軽減するため、高架構造等のデザインやみどりの配置等について具体的に検討すること。

8 その他

(1)工事中及び供用後の配慮について

計画路線周辺は、比較的閑静な居住環境が保たれており、とりわけ、路線に近接して老人ホームや病院等、静穏を要する施設も立地している。このため、工事中の粉じん飛散防止対策、低騒音型建設機械の使用等による騒音低減対策及び工事用車両等の出入りに伴う安全対策について充分配慮すること。また、工事の施工に伴い発生した建設廃材等については、再利用、再資源化にも努めること。

なお、供用後においても、周辺における施設の立地状況等を踏まえ、防音対策の徹底等により、影響が最小限になるよう充分配慮すること。

(2)農地に対する影響について

計画路線は農地を通過するところがあるので、供用後においては、道路構造物による日照の阻害や、道路照明等による農作物への影響が懸念される。したがって、日照の阻害や照明による農作物への影響について、本件事業の実施段階及び供用後に十分な調査を実施し、結果によってはその対策について検討すること。

(3)地域分断について

計画路線は自動車専用道路であり、また、比較的市街化が進んだ地域も通過することから、既設の生活道路等が分断され、地域住民の日常生活圏を狭めるおそれがある。

したがって、本件事業の実施にあたっては、地域の一体性を損なうことのないよう、充分配慮すること。