

# 環境影響評価審査書

## 13 横須賀都市計画道路1・6・1号本町山中線

### I 総括事項

横須賀都市計画道路1・6・1号本町山中線は、横浜横須賀道路と横須賀市の中心市街地を結ぶ自動車専用道路として建設が予定されているものである。

計画道路は、国鉄横須賀駅に近い横須賀市汐入町を起点にして、西逸見町と吉倉町にまたがる標高35メートルから75メートルの尾根を通り、塚山公園下をトンネルで抜け、山中町の谷戸部に入り、終点横須賀インターチェンジに通じる約2.6キロメートルの道路である。

一般的に、横須賀市およびその周辺地域は、環境条件の変化に富んだ地域であるため、道路事業などが実施される場合、環境への影響を受けやすい所であり、路線の選定にあたっては、環境影響を中心とした比較検討が必要である。したがって、この計画路線を選定する際に、環境影響を中心にして具体的に路線の比較検討した経過を明らかにする必要がある。

この計画道路は、以下に述べるとおり、地形が起伏に富み、沿道には良好な自然環境や景観にかかわる地点があり、住宅地との関係から道路交通公害に対する配慮が必要であるなど、さまざまな環境とのかかわりをもつ道路といえる。

計画道路周辺の自然環境および景観特性をみると、起点に近い国鉄横須賀駅前の広場および商店街からは、臨海公園をとおして横須賀港を望む日常生活のなかでの景観があり、第二臨海公園およびその隣接地には、貴重な樹林地となっているヤブコウジースダジイ群集がある。

第二臨海公園から塚山公園下のトンネル入口までは、尾根部を通ることになるが、この尾根は塚山公園から横須賀港を望む景観の中心に位置する主要な景観要素になっている。

塚山公園下のトンネル出口から横須賀インターチェンジまでの谷戸部は、シイカシ萌芽林、オニシバリーコナラ群集、ヤマザクラ植林など、比較的豊かな植生に恵まれ、谷戸部の低地には小規模ながら自然の水路もあり、ゲンジボタルや、本県では三浦半島中部にだけ生息するといわれる貴重種であるトウキョウサンショウウオの生息も確認されるなど、生態系のうえからも良好な自然が残されている所である。また、この谷戸部は、塚山公園と大楠山を結ぶハイキングコースの一部ともなっている。

このような環境条件のなかで、道路の位置、線形を決定する場合には、植生および動物の分布状況、景観との関係から、最も影響の少ない方法を選定する必要がある。特に横須賀インターチェンジ側の谷戸部に生息するトウキョウサンショウウオについては、動物、植物、水域環境など、生態系の視点から現況の環境条件を把握し、その生態系が損なわれないよう適切な保全が必要である。また、第二臨海公園およびその隣接地のヤブコウジースダジイ群集は、長年月を経た成木がそろそろまとまりをみせている樹林地でもあるので、極力影響を与えないような配慮が必要である。

景観との関係では、この道路沿いに横須賀駅前、塚山公園、山中町の谷戸部のハイキングコースの3箇所に眺望あるいは展望地点があり、いずれもこの道路計画の実施により大きく影響を受けることになるので、動物、植物との関係にも配慮しながら、景観に対する影響を少なくする必要がある。

道路交通公害との関係では、立地条件をみると、国鉄横須賀駅前付近と、第二臨海公園から塚山公園下のトンネル入口までは比較的多数の住宅が近接し、また約70メートルの高低差をもつ登りこう配の道路となり、地形的にみても気象条件が変化しやすい地域であるため、大気汚染、騒音の影響に留意する必要がある。

以上のことを基本的な視点として、また工事中における周辺環境への影響などを考慮して、予測評価書案について個別事項にかかる審査をした結果は次のとおりであるが、予測評価書を作成するにあたっては、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

### (1) 窒素酸化物

自動車排出ガスの発生源は道路面に近いため、排出ガスの拡散は、沿道の地形や局地的な気象条件などに影響されやすく、予測にあたっては、沿道の地形や気象条件などを的確に把握し、自動車排出ガスの拡散予測に適した予測手法を用いて行う必要がある。

今回計画されている道路は、汐入町側の臨海公園に接した標高3.5メートルの県道横須賀駅前通線を起点にし、塚山公園から海岸部まで連なる標高35メートルから75メートルの尾根部と塚山公園下のトンネルを通り、横須賀インターチェンジ側の谷戸部に通じる、地形の変化に富んだルートが予定されている。

予測評価書案では、自動車から排出される窒素酸化物の拡散予測を、道路構造や地形条件に応じ5箇所の断面を設定して、拡散現象に深いかかわりをもつ風向・風速などの気象データを、横須賀市役所で観測した値を用いて、正規型拡散式であるプルームモデルおよびパフモデルで予測している。しかし、予測箇所の地形は横須賀市役所と異なるため、気象データについて計画道路における気象状況との関係を検討する必要があり、また予測手法について自動車排出ガスの拡散特性を考慮した手法の確認および予測結果も必要となっている。

評価についても、予測評価書案では、二酸化窒素にかかる環境基準に相当する年平均値0.02～0.03PPMを評価の目標としているが、神奈川県では、県の環境目標値として年平均値0.02PPM以下を施策の方針としているので、この視点からの評価も必要となっている。

このため、次のことについて調査検討を行い、その結果によっては窒素酸化物対策の検討も行うこと。

- ① 計画道路の地形に応じた代表地点における気象観測を実施し、この結果と沿道での拡散現象の傾向を考慮して拡散予測結果の検証を行うこと。
- ② 自動車排出ガスの拡散予測にあたっては、県の窒素酸化物総量規制における自動車排出ガス予測手法も取り入れながら、適切な予測結果が得られるよう配慮すること。
- ③ 予測地点については、予測評価書案で設定している5地点に加え、一般的に高濃度となることが予想されるトンネル出入口地点でも予測を行い、周辺の生活環境に及ぼす影響について検討すること。
- ④ 評価にあたっては、県の二酸化窒素にかかる環境目標値との関係からの評価も行い、本道路計画だけでなく、横須賀市域の今後の発生源対策の動向および長期的な道路整備計画とのかねあいなども考慮しながら、総合的な対応を検討すること。

### (2) 粉じん

第二臨海公園から塚山公園下のトンネルまでの区間は、標高35メートルから75メートルの尾根部に道路が計画されているが、この区間では、一部で住宅が隣接するほか、この尾根部に接する谷戸部には住宅が密集している状況にある。また、塚山公園下のトンネルから横須賀インターチェンジまでの谷戸部には、計画道路に接してわずかではあるが住宅が点在している。

この地域の主風向は、道路と平行しているが、10月から4月にかけては、道路部から谷戸部の住宅側に向かう風の頻度が比較的多くなり、また道路に近接する住宅の場合には、作業の方法や局地的な気象などによっては粉じんの影響を受けやすい。このため、住宅の立地状況、風向・風速、施工方法、地形の変化を考慮して、土工事での粉じん対策を実施するとともに、残土の搬出車両による泥のまきだし防止についても考慮すること。

## 2 騒音、低周波空気振動

(1) 建設作業騒音 建設工事に伴う騒音は、大別すると、汐入町から第二臨海公園までの高架部分の基礎工事などに伴う騒音、第二臨海公園から横須賀インターチェンジまでの尾根部、谷戸部での土工事の騒音、塚山公園下のトンネル工事の騒音などがある。

このうち、第二臨海公園から横須賀インターチェンジに至る尾根部、谷戸部には、一部に住宅が隣接する所があり、建設作業に伴う騒音は、これらの住宅において75ホンを超えることも予測される。

また、第二臨海公園から塚山公園下までの尾根部に接する谷戸部には住宅が密集し、しかも静穏な地域となっているため、極力騒音の影響を少なくする必要がある。

このため、地形条件、住宅との位置関係を考慮しながら、遮音壁の設置、低騒音型機械の使用などの騒音対策を実施すること。

## (2) 道路交通騒音、低周波空気振動

予測評価書案によると、計画道路の計画交通量は、昭和75年において1日当たり9,600台が予定されているが、交通騒音は既存の家屋で騒音にかかる環境基準を達成できる、としている。

この計画道路は、全長2.6キロメートルの間に約80メートルの高低差があり、第二臨海公園から料金所付近までは、道路こう配も最大で約6パーセントが予定されるなど、全体的にこう配の急な道路といえる。

このため、大型車通過の際には高騒音を発生しやすい状況にあり、路線の一部には住宅が隣接している所もあるため、交通騒音対策の検討が必要である。

対策としては、地形および住宅との位置関係を考慮に入れ、防音効果を高められる道路の構造を検討し、さらに必要に応じトンネルの吸音処理、遮音壁の設置、緑地帯の設定などを実施すること。

また、汐入町から第二臨海公園までは、高架構造が予定されているが、構造設計にあたっては、ジョイント部などの構造や橋梁のたわみなどに留意し、低周波空気振動を発生させないように配慮すること。

## 3 地象 - 傾斜地の崩壊

第二臨海公園付近から塚山公園下のトンネル入口までは、計画道路が尾根部を通ることになるが、この尾根部に入り込む谷の傾斜は比較的急で、急傾斜地崩壊危険区域に指定されている所も多く、しかもこの谷には住宅が密集しているため、尾根部の工事に伴う斜面崩壊の影響について十分注意する必要がある。

このため、計画路線区域および周辺の地質を十分把握し、道路工事による切土、盛土により斜面の安定性が損なわれることのないよう、安全性の確保について検討すること。

## 4 動物、植物、生態系、景観

今回計画されている道路は、沿道に幾つかの自然環境特性および景観特性をもっている。

起点である汐入町から第二臨海公園までの区間は、横須賀駅前商店街から臨海公園、横須賀港を望む景観があり、第二臨海公園およびその隣接地にはヤブコウジースダジイ群集がかるうじてまとまりをみせ、貴重な樹林地となっている。

第二臨海公園から塚山公園下のトンネル入口までの尾根部を通る区間は、塚山公園から横須賀港を望む景観の中心に位置し、塚山公園下のトンネル出口から横須賀インターチェンジまでの谷戸部の区間には、シイカシ萌芽林、オニシバリーコナラ群集などの比較的豊かな植生があり、トウキョウサンショウウオの生息も確認されるなど、生態系のうえからも良好な自然が残されている所といえる。

これらの動物、植物などの自然環境や景観特性は、この道路計画により、さまざまな影響を受けることが予測されるので、次の事項について調査検討を行い、細部にわたる自然環境ならびに景観保全対策を検討すること。

① 横須賀インターチェンジから塚山公園下のトンネル出口までの谷戸部では、地形改変や法面が最も少なくなるような道路の構造、仮設道路の設置の方法を検討し、さらに法面には、周辺の状況を配慮した緑化対策を行うこと。

また、谷戸の低地は、トウキョウサンショウウオやゲンジボタルなどが確実に生息できるように、水域環境はもちろんのこと、谷戸部全体の自然の生態系との関係を考慮したうえで生息環境を保全すること。特に、予測評価書案によると、トウキョウサンショウウオが生息するといわれている水路付近は、計画道路の計画高が水路よりも低くなるため、水路の分断による生息環境への影響が考えられるので、このことを十分留意した対策を実施すること。

② 第二臨海公園から塚山公園下のトンネル入口までの尾根部は、計画道路により残り少ない樹林が分断されることになり、植生への影響はもとより、塚山公園からの景観に大きな影響を与えることも考えられる。このため、最も影響の少ない道路の構造などの検討をするとともに、尾根部に広い面積を占める料金所の造成方法などについても、自然環境への影響の最も少ない方法を検討し実施すること。

③ 第二臨海公園およびその隣接地にあるヤブコウジースダジイ群集は、長年月を経て貴重な樹林地となっているので、現況が極力保存できるようにするための道路の構造などについて検討すること。

この場所は、地形が急しゅんなため、施工方法によってはヤブコウジースダジイ群集への影響が大きくなることも考えられるので、仮設道路の設置方法、使用機械、工事方法などを検討し、最も影響の少ない方法で施工すること。

④ 国鉄横須賀駅前、商店街も近接し、また臨海公園に通じる広場となっているため、住民とのかかわりも深い所であり、高い構造物が間近に設置されることによる圧迫感と、視界の遮へいが問題になることが予想される。

このため、圧迫感の緩和、安定感の確保ができるよう、高架構造物のデザイン、構造形式、材質、橋脚の位置、色彩や緑化などについて検討し対策を実施すること。

## 5 レクリエーション資源

横須賀インターチェンジ側の谷戸部には、京浜急行の安針塚駅から塚山公園を経て大楠山に至るハイキングコースの一部がある。これらが、計画道路により一部付け替えられることになり、しかも自然の樹林に囲まれ、静けさをもつハイキングコースの特色に影響を及ぼすことも予想される。

このため、う回路の設置にあたってはルートを選定に留意し、計画道路による影響を極力少なくするための緑化、景観など、総合的な環境保全対策を実施すること。

## 6 安全 — 交通安全

道路建設に伴う工事用車両としては、残土、資機材の搬出入に伴うものがあり、最大で1日1,900台の出入が予定されている。この工事用車両は、汐入町側と横須賀インターチェンジ側からそれぞれ半分ずつ出入することになっている。

このうち、横須賀インターチェンジ側は、県道久里浜田浦線と県道横須賀葉山線との交差点（横浜横須賀道路・横須賀インターチェンジ入口）から、池上十字路に至る約450メートルが通学路となっている。

このため、工事用車両の出入により交通量が増大し、交通安全に影響することも考えられるので、工事の工程、残土、資機材の搬出入車両の配分および経路について検討すること。