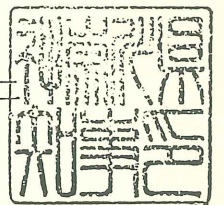


環境影響評価審査書

平成6年2月7日付けで、神奈川県知事 長洲 一二から提出のあった第二東名自動車道事業の環境影響予測評価書案に対する神奈川県環境影響評価条例第6条の規定に基づく審査結果は、別紙のとおりです。

平成7年4月18日

神奈川県知事 長洲 一二



I 総括事項

第二東海自動車道（第二東名自動車道）は、国土開発幹線自動車道建設法に基づき、横浜市から愛知県東海市に至る延長約290キロメートルの区間について、基本計画が策定されている。そして、この第二東名自動車道事業（以下「本件事業」という。）は、第二東海自動車道の一部であり、海老名市中野を起点とし、厚木市、伊勢原市、秦野市、松田町を経て、山北町川西の静岡県境を終点とする延長約35.9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。

また、本件事業は、「第二次新神奈川計画」及び「神奈川の交通マスタープラン」において、県土の骨格をなす武相軸を形成する武相幹線の一部に位置づけられており、第一東海自動車道と適切な交通機能を分担することにより、県土の均衡ある発展に資するとともに、大都市圏相互の連携を強化し、国土の均衡ある発展にも寄与することを目的としている。

なお、本件事業は、都市計画法に基づき都市計画に定める事業であるため、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建設省関東地方建設局である。

計画路線は、海老名市門沢橋・中野の海老名南ジャンクション（以下のジャンクション、インターチェンジ等の名称は全て仮称である。）で、さがみ縦貫道路（首都圏中央連絡自動車道）と連絡し、相模川を渡河した後、厚木市戸田の厚木南インターチェンジで一般国道129号と連絡する。西進すると、伊勢原市には、東富岡・粟窪に第一東海自動車道と相互に連絡する伊勢原ジャンクション、上粕屋に厚木秦野道路（一般国道246号バイパス）及び都市計画道路西富岡石倉線と連絡する伊勢原北インターチェンジがある。さらに、鷹取山を通過し、秦野市に入ると、戸川・横野に計画路線中、唯一の休憩施設である秦野サービスエリアが設置され、また、柳川・菖蒲に厚木秦野道路及び一般国道246号と連絡する秦野インターチェンジが設置される。引き続きほぼ西進した後、松田町を経て、山北町川西の県境に至る。

計画路線沿線の地形を概観すると、大部分は、神奈川の屋根と言われて

いる丹沢山地及び足柄山地であるが、丹沢山地と大磯丘陵の間に秦野盆地、起点付近には、沖積低地である相模低地が広がっている。秦野盆地は県内唯一の盆地で、丹沢山地の合間から流れだす河川により扇状地が形成されており、この扇状地の砂礫層が地下水の貯留源となっている。なお、計画路線が通過する地域には、神縄断層等の活断層がある。

次に、計画路線沿線の土地利用状況をみると、海老名南ジャンクション付近には、農地とかなりまとまった住宅地があり、また、厚木市域においても、相模川を渡河した付近は住居系地域である。一方、厚木南インターチェンジ付近は平地が続き、流通団地や工場用地として利用されているが、農地、住宅も混在している。

その後、伊勢原市域に入ると、遠方に大山、丹沢山地が望まれる広々とした田園地帯が開け、一般国道271号（小田原厚木道路）を跨ぐ付近に学校法人向上学園向上高等学校がある。続いて、小田急電鉄小田原線及び一般国道246号を跨いだ後、伊勢原ジャンクションの付近には、東海大学医学部付属東海大学病院が立地している。また、伊勢原北インターチェンジまでは、樹林地、住宅地、農地となっており、インターチェンジ付近には産能大学が立地している。なお、起点からの道路構造は、おおむね高架構造である。

さらに、西へ進むと、丹沢大山地域においては、丹沢大山国定公園、県立丹沢大山自然公園及び自然環境保全地域の一部を通過する。秦野市菩提の付近は、田畑の合間に住宅が散在している状況であるが、サービスエリア予定地は、農地であり、周辺には、住宅が散在している。一方、秦野インターチェンジ付近は、のどかな丘陵地帯となっている。なお、伊勢原市域から秦野市菩提に至るまでは、ほとんどトンネル構造であり、伊勢原市から秦野市に抜ける鷹取山トンネルは、計画路線中最長である。また、サービスエリア付近は、切土、盛土構造及び高架構造である。

そして、松田町の自然環境保全地域の南端を経て、山北町に至るまでは、ほとんど山間部であるが、終点近くの山北町川西においては、茶畑等の農地のほか、住宅が散在している。この区間の道路構造は、尾根部についてはおおむねトンネル構造で、沢部が高架構造であり、終点近くの河内川を計画路線中最も高い高架構造で渡河する。

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、極力避けるなど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。⑤自然環境保全のための指定地域にやむを得ず建設する場合には、自然環境に極力影響を与えない場所を選定し、かつ保全対策を十分に行うことをあげている。

そこで、計画路線は、国土形成の根幹となる非常に大規模な幹線道路であり、多くの住民に交通の利便性をもたらし、地域の発展に寄与するものとされているが、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可能性がある。したがって、事業の実施にあたっては、次の諸点について十分配慮し、可能な限り影響を軽減するよう努める必要がある。

まず、第一に、環境保全対策全般についてである。

予測評価書案によれば、計画路線のルート選定にあたっては、住宅地等に与える影響を少なくするよう考慮したとしているが、計画路線に近接して、かなりの住宅や病院、学校など静穏を要する施設も立地している状況にあり、浮遊粒子状物質、窒素酸化物等の大気汚染物質の排出や騒音、振動の発生など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、計画路線の周辺への影響を軽減するため、最新技術を駆使し、最大限の環境保全対策を講じる必要がある。また、本件事業は、延長が約35.9キロメートルと長く、工期も長期にわたることから、工事用車両等による粉じん、騒音、振動等の影響を軽減するとともに、安全対策に万全を期す必要がある。

第二に、動植物の保全対策についてである。

予測評価書案によれば、計画路線は、相模川を高架構造で渡河し、また、山地、丘陵地など自然が多く残されている地域については、トンネル構造等で通過するため、自然環境に与える影響は小さいとしている。しかしながら、相模川や丹沢大山地域においては、オオタカ等の貴重種をはじめ多種多様な動植物が確認されており、道路構造や供用後の環境変化などにより生息生育環境への影響が懸念される。したがって、路線周辺の動植物の特性等を把握の上、適切な保全対策を講じる必要がある。

第三に、大規模地震に対する安全性の確保についてである。

本年1月17日の阪神・淡路大震災においては、高速道路の高架橋が損傷するなど都市基盤施設が甚大な被害を受け、市民生活に多大な影響が生じたところである。このため、都市の生命線となる高速道路には、特に高い耐震性が求められている。したがって、神縄断層等の活断層や液状化が想定されている地域を通過する計画路線の建設にあたっては、地形、地質等の調査を十分に行うとともに、同震災を踏まえ検討された設計基準に基づき、その安全性を確認する必要がある。

第四に、危険物等積載車両の事故後の対応についてである。

計画路線は、従来にない高速走行を想定していること、また、相模川水系や酒匂川水系の集水域を通過することから、危険物等積載車両の事故による影響を極力軽減するため、事故発生時における連絡体制の充実強化や迅速な処理方策について、十分に、検討する必要がある。

第五に、予測の検証についてである。

予測評価書案によれば、供用後の大気汚染については、予測評価の対象を平成22年としているが、供用時までには社会状況、周辺環境等の変化が想定される。したがって、将来交通量、バックグラウンド濃度等の設定条件について、今後さらに調査及び監視を続け、予測評価の信頼性について検証していく必要がある。

最後に、環境に配慮した道づくりについてである。

計画路線は、第一東海自動車道と地勢的にも類似した地域を平行に走るよう計画されていることから、同自動車道の環境保全対策等の経験が、本件事業にどのように反映されているか明らかにする必要がある。また、今

後の道路事業における予測評価の信頼性を向上させるため、既存道路や計画路線の大气、騒音等の測定データや環境保全対策事例などのデータベース化に努め、環境に配慮した道づくりに活用していく必要がある。

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。