

環創環評第 527 号

平成 18 年 12 月 26 日

神奈川県知事 松 沢 成 文 様

横浜市長 中 田 宏



高速横浜環状北西線に係る環境影響評価方法書についての意見について（回答）

平成18年12月8日環計第106号により照会のありました標記について、別紙のとおり回答します。

担当 環境創造局環境保全部環境影響評価課

岩田、杉原、松本、古谷

電話 045-671-4105 FAX 045-663-7831

1 全般的事項

高速横浜環状北西線（以下「本事業」という。）は、横浜市及び首都高速道路株式会社が、横浜市青葉区下谷本町を起点とし横浜市都筑区川向町を終点として計画している、首都高速道路の新設の事業である。本事業は、都市計画対象道路事業であるので、環境影響評価法（以下「法」という。）第40条の規定に基づき都市計画決定権者である神奈川県知事が事業予定者に代わり手続を行う。

本事業は、東名高速道路の横浜青葉インターチェンジと一般国道466号（第三京浜道路）の港北インターチェンジを結ぶ自動車専用道路を建設しようとするものである。東名高速道路と既に都市計画決定されている高速横浜環状北線を連絡して自動車専用道路網を形成し、横浜市を通過する主要な幹線道路の混雑緩和と横浜港等に関連する物流の円滑化等を図ることを目的としている。

本事業で計画している路線（以下「計画路線」という。）は、主に地下式（トンネル構造）と嵩上式（高架構造）及び地表式（掘割構造）を計画している。概要は次のとおりである。

道路の延長	約7.1km（地下式約4.2km、嵩上式及び地表式約2.9km）
車線の数	4車線
設計速度	60km/時
道路の区分	第2種第1級（自動車専用道路）
換気所	地下式の両坑口付近に1箇所ずつ設置することを想定
出入口等	（仮称）横浜青葉インターチェンジ・ジャンクション、 （仮称）港北ジャンクション、（仮称）港北出入口

なお、事業予定者と国土交通省は、初期の段階から、市民等に情報を提供しつつ、広く意見を聴き、それらを反映させていくP I（パブリック・インボルブメント）手法を導入し、ルート、構造の複数案の比較検討を行い、これを基に概略計画をとりまとめた。

計画路線は、横浜市の北部に位置する青葉区、緑区、都筑区にあり、計画路線及びその周辺の地形の状況は、鶴見川沿いの谷底平野（低地部）と、頂部の平坦化した丘陵部からなっている。地質の状況は、鶴見川沿いの低地部には沖積層、丘陵部には相模層群が広がり、それらの下層は上総層群により構成されている。丘陵部の末端は一部、急傾斜地崩壊危険区域に指定されている。

土地利用の状況は、鶴見川沿いの低地部は田、畑、軽工業用地として利用されており、丘陵部は主に畑、山林となっている。農地の多くは農用地区域に指定されており、これらの農地や山林は、良好な緑地の景観を形成している。一部は区画整理事業により住宅地として整備されているが、大部分は市街化調整区域である。

計画路線周辺の主要な道路として、起点側（西側）に東名高速道路、一般国道246号、終点側（東側）に一般国道466号（第三京浜道路）がある。また、計画されている出入口等の周辺には

主要地方道横浜上麻生線、一般県道川崎町田線があり、いずれも1日の交通量が約2万台（平成11年度道路交通センサスによる）となっている。周辺の主な鉄道網としては、JR横浜線、市営地下鉄3号線、東急田園都市線があり、現在、市営地下鉄4号線の建設が進められている。

市民利用施設等としては、鶴見川沿いにサイクリングコースが整備されているほか、都筑区池辺町の丘陵地には小川アメニティ、それに続く低地にはせせらぎ緑道が整備されている。

本事業により環境影響が及ぶと想定される対象事業実施区域近傍では、平成17年度の二酸化窒素濃度及び浮遊粒子状物質濃度の状況は、一般環境大気測定局、自動車排出ガス測定局とも環境基準に適合しているが、一般環境大気測定局4局のうち3局が横浜市環境管理計画に定める二酸化窒素濃度の横浜市環境目標（日平均値0.04ppm以下）に適合していない。

2 個別的事項

(1) 対象事業の計画内容について

ア 事業計画の策定にあたって実施したP I（パブリック・インボルブメント）における、市民意見の反映の状況について、より具体的に準備書に記載するとともに、今後の計画の詳細化にあたっては、さらに周辺の環境に配慮する必要がある。

イ 方法書においては、将来交通量、換気所の位置、形状、機能、トンネルの断面形状、施工方法など、事業計画に不確定な部分が多く、大気質、騒音、振動等の予測評価地点も確定していない。従って準備書段階において追加調査の必要が生じないよう、慎重に検討のうえ適切に調査、予測を実施する必要がある。

ウ 工事計画について可能な限り明らかにし、準備書に記載すること。特に、次に掲げる事項を明確にし、大気質、騒音、振動の環境影響評価を実施する必要がある。

(ア) 工事用車両の出入口の位置

(イ) 発生土の搬出箇所、搬出方法

エ 主要な幹線道路の混雑緩和など、計画路線の完成によって想定される広域的な整備効果について準備書に記載する必要がある。

オ 建設工事に伴う温室効果ガスの発生を抑制するため、環境に配慮した建設資材の使用等について検討し、結果を準備書に記載する必要がある。

カ 鶴見川沿いの低地部では、道路照明が周辺の農作物に影響を及ぼすことが懸念されるため、道路照明による光害を低減する方法を検討し、結果を準備書に記載する必要がある。

(2) 環境影響評価項目について

ア 工事中

(ア) 大気質

大気質の予測に用いるバックグラウンド濃度は、地域の交通量の実態等を適切に把握したうえで設定する必要がある。

(イ) 水環境

- a トンネル工事等により発生する排水の濁水防止対策について検討し、結果を準備書に記載する必要がある。
- b 地下水の水位については、地下水の漏出及び、地下水脈の遮断による変動の可能性を考慮して予測評価する必要がある。

(ウ) 地盤

工事による地盤への影響を適切に把握するため、工事着手前の可能な限り早い段階から、地盤及び地下水の変動を調査する必要がある。

(エ) 動物、植物、生態系

重要な種等の選定にあたっては、最新の文献を基準として用いる必要がある。

(オ) 地域社会

工事用車両の走行に伴う一般道路の交通混雑については、地域の交通量の実態等を適切に把握するとともに、今後の地域の状況の変化も考慮したうえで予測評価を行う必要がある。

(カ) 安全

トンネル坑口周辺については、斜面崩壊の可能性を考慮したうえで施工方法を検討し、結果を準備書に記載する必要がある。

イ 供用時

(ア) 大気質

- a 大気質の予測評価にあたっては計画路線周辺の地形の影響を十分に考慮する必要がある。
- b 大気質の予測に用いるバックグラウンド濃度は、地域の交通量の実態等を適切に把握したうえで設定する必要がある。
- c 換気所から排出される窒素酸化物、粒子状物質を低減する措置として、脱硝装置などの設置を検討し、結果を準備書に記載する必要がある。

(イ) 騒音、振動、低周波音

- a トンネル坑口周辺の騒音対策として、吸音板の設置等について検討し、結果を準備書に記載する必要がある。
- b 計画路線に住宅が近接している地域については、住宅への騒音の影響を適切に評価するため、高さ方向にも調査、予測を行う必要がある。

(ウ) 水環境

- a トンネル洗浄水の処理方法について明らかにし、準備書に記載する必要がある。
- b 道路面の雨水排水が周辺の河川に著しい影響を及ぼすことのないよう、放流先、処理方法等について検討し、結果を準備書に記載する必要がある。

(イ) 動物、植物、生態系

重要な種等の選定にあたっては、最新の文献を基準として用いる必要がある。

(ロ) 景観

高架構造物の景観への配慮について明らかにし、準備書に記載する必要がある。

(ハ) 地域社会

出入口周辺等の一般道路の交通混雑については、地域の交通量の実態等を適切に把握するとともに、今後の地域の状況の変化も考慮したうえで予測評価を行う必要がある。