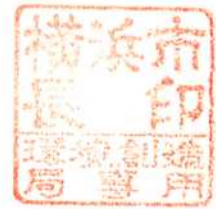


環創環評第5号
平成22年4月16日

神奈川県知事 松 沢 成 文 様

横浜市長 林 文子



高速横浜環状北西線に係る環境影響評価準備書に対する意見について（回答）

平成22年2月8日環計第104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：環境創造局企画部環境影響評価課
角野、木村

電話 045-671-2495

別紙

第1 対象事業の概要

1 事業者の名称等

(1) 都市計画決定権者の名称等

名 称：神奈川県

代表者：神奈川県知事 松沢 成文

所在地：横浜市中区日本大通1

(2) 事業予定者の名称等

名 称：横浜市

代表者：横浜市長 林 文子

所在地：横浜市中区港町1丁目1番

名 称：首都高速道路株式会社

代表者：代表取締役社長 佐々木 克巳

所在地：東京都千代田区霞が関一丁目4番1号

本事業は、都市計画対象道路事業ですので、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が事業予定者に代わり手続を行います。

2 対象事業の名称及び種類

名 称：高速横浜環状北西線（以下「本事業」という。）

種 類：首都高速道路の新設（法に規定する第1種事業）

3 対象事業の実施区域

起 点：横浜市青葉区下谷本町

終 点：横浜市都筑区川向町

4 事業の目的

本事業は、東名高速道路と一般国道466号（第三京浜道路）を連絡し、現在事業中の高速横浜環状北線と一体となった自動車専用道路網を形成することにより、横浜市北西部と横浜都心・湾岸エリアとの連絡強化、保土ヶ谷バイパスに集中する交通の分散及び混雑緩和、スムーズな走行による大気環境の改善、道路ネットワークの信頼性の向上、横浜港と背後圏との結びつきの強化、などの効果が期待できるとしています。

5 事業の内容

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（以下「計画路線」という。）を建設しようとするもので、事業及び工事計画の概要は下記のとおりです。

(1) 事業の概要

道路の延長 (構造別の内訳)	約7.1km (トンネル部：約4.1km、高架部：約2.3km、土工部：約0.7km)
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	(仮称)北八朔換気所 高さ10m (仮称)東方換気所 高さ15m
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
計画交通量	平成32年：46,900台/日 平成42年：32,800台/日

(以下(仮称)は省略する。)

(2) 工事計画の概要

ア 施工方法

トンネル部は、大部分がシールド工法で、起点側(青葉側)坑口から北八朔換気所付近と東方換気所から終点側(港北側)坑口までは開削工法で計画しています。地表面からトンネル躯体上部までの深さは、最深位置で約67メートルとなります。

土工部は、トンネル坑口付近に盛土及び掘削で施工する計画です。

イ 工事用車両

工事車両は、トンネル坑口付近の工事ヤードから運行し、横浜青葉インターチェンジ周辺では一般国道246号方面に1日最大766台、港北インターチェンジ周辺では川崎町田線を利用して1日最大201台運行すると想定しています。

シールド工法により発生する掘削土砂は、昼夜間とも発進立坑側の地上部で集積・処理等の作業を行いますが、車両による搬出は昼間のみ行う計画です。

ウ 建設工程

建設工程は7年間を計画しています。

第2 地域の特性

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ます。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、これらの表層地質の下層は上総層群により構成されています。東方町地内等の丘陵部の南端は、一部急傾斜地崩壊危険区域に指定されています。

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、丘陵部は主に畑、山林となっています。農地の多くは農業振興地域の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ます。大部分は市街化調整区域ですが、一部は土地区画整理事業により住宅地として整備されています。

計画路線周辺の主要な道路として、起点側(青葉側)に東名高速道路、一般国道246号、終点

側（港北側）に一般国道466号（第三京浜道路）があります。また、計画されている出入口等の周辺には横浜上麻生線、川崎町田線、新横浜元石川線などがあります。周辺の主な鉄道網としては、JR横浜線、市営地下鉄3号線、4号線、東急田園都市線があります。

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ます。

本事業により環境影響が及ぶと想定される計画路線の近傍では、平成19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ますが、一般環境大気測定局4局のうち2局が横浜市環境管理計画に掲げる二酸化窒素濃度の横浜市の環境目標達成のための指標（日平均値0.04ppm以下）には適合していません。

第3 審査意見

環境影響評価書の作成にあたっては、事業の内容及び地域の特性を考慮し、準備書に記載された事項に加え、次に示す事項に留意する必要があります。

1 事業計画について

- (1) 計画路線はトンネルを主体に計画しており、北八朔換気所、東方換気所を設置する計画ですが、換気所部分の地下及び地上の構造物の形状・内容が不明確なため、平面図・断面図等により明らかにする必要があります。
- (2) 建設工事に伴う温室効果ガスの発生を抑制するため、環境に配慮した工法や建設資材の使用等について検討し、その結果を評価書に記載する必要があります。

2 環境影響評価項目について

(1) 工事中

ア 騒音・振動

- (ア) 工事車両による騒音の予測結果について、現況の騒音レベルと工事車両の運行による騒音レベルを合成させた予測値を記載していますが、予測値の計算過程を評価書に記載する必要があります。
- (イ) 騒音及び振動の予測について、予測条件に係る発生源と予測地点との位置及び高さの関係を、図面等により明らかにする必要があります。

イ 地盤

- (ア) 地盤沈下の予測について、圧縮指数等の土質特性に全ての土質試験結果の平均値を用いていますが、住宅に近接するなど、影響が懸念される地点のデータを用いて沈下量を計算し、評価書に記載する必要があります。
- (イ) 沖積粘土層は圧密しやすいことから、沈下量の計算結果を踏まえ、施工方法や施工管理に十分配慮するとともに、地下水位や地表面のモニタリング等により影響を把握する必要があります。

ウ 廃棄物等

本事業は、トンネル部から大量の建設発生土・建設汚泥が発生することから、これらの発生抑制、有効利用についての具体的な対策を評価書に記載する必要があります。

(2) 供用時

ア 大気質

- (ア) 換気所には除じん装置を設置するとしていますが、平成21年9月に微小粒子状物質の環境基準が定められたことを踏まえ、事業実施の段階では微小粒子状物質対策にも配慮して、最新の知見に基づき有効な対策について検討した上で、除じん装置を設置する必要があります。
- (イ) 準備書についての意見に対する見解の中で、換気所への脱硝装置の適用については、供用直前の換気所周辺の大気質の状況を踏まえて検討するとしていますが、早い段階から現地調査により状況の推移を把握して、適切に対応する必要があります。

イ 景観

予測評価地点について、不特定多数の人が集まるという観点だけではなく、住民が日常的に通るような場所で、構造物をイメージできるような視点場からの予測評価を行い、その結果を評価書に記載する必要があります。

ウ 地域社会

港北インターチェンジ周辺の一般道路の交通処理について、インターチェンジの改良計画や一般道路の整備計画を明らかにするとともに、それらに伴う一般道路の交通状況の変化を、交差点需要率等により明らかにする必要があります。

(3) 事後調査

- ア 高速道路等の料金体系の変更等に伴って予測交通量の変化が想定される場合は、その影響について検討し、必要に応じて適切に対応するとともに、結果を住民に説明する必要があります。
- イ 横浜市環境影響評価条例に基づいて事後調査を実施するとしていますが、環境影響評価を実施した時点から事業完了までに10年以上の期間がかかると想定されることから、評価書では事後調査に対する基本的な考え方を明らかにするとともに、事後調査の実施にあたっては、項目や調査方法を適切に選定する必要があります。