

環境影響評価審査書

20 新湘南国道

I 総括事項

新湘南国道は、本県の東西を結ぶ主要幹線道路である一般国道1号の混雑を解消し、東西交通の円滑な流れを確保するために設置するもので、あわせて国道134号の混雑解消を図ろうとするものである。

この国道は、東の藤沢バイパスと西の西湘バイパスとを結ぶ15.1キロメートルの自動車専用道路で、第1期工事として藤沢バイパスから茅ヶ崎市下町屋間8.4キロメートルが完成し63年3月から供用されており、これに引き続き第2期工事として茅ヶ崎市下町屋から大磯町の西湘バイパスに接続させるための事業が予定されている。

今回の計画事業は、この第2期工事区間の6.7キロメートルを対象としており、全線を高架構造として計画している。

計画道路のルート状況を見ると、茅ヶ崎市下町屋のインターチェンジを起点にして柳島のインターチェンジまでは、東海道本線を越え、小出川沿いに主に農地のなかを南下するが、途中茅ヶ崎市の柳島小学校、中島中学校の間を通過することになっている。続いて相模川の河口を越え平塚市に入るが、この河口部は海、川、平地からなる広い空間があり、干潟には、各種の鳥類が飛来し、県内屈指の鳥類観察の場所となっている。

平塚市に入り相模湾に面した砂浜の海浜沿いに約5キロメートル西に進み、終点の大磯町で西湘バイパスに接続するが、この路線は、砂丘と松の緑が造りだしている環境の優れたところで、かつ、広い空間が展開している地域を通過することになる。

また、この路線では、相模川に近い住宅地域では計画道路に近接して戸建て住宅、マンションが建ち並び、金目川の両岸に近い住宅地域では住宅とあわせ学校、老人ホームが近接して建っている。

今回の計画道路は、環境上注目すべき湘南海岸の一部を通ることになるが、鎌倉から大磯に至るこの湘南海岸は相模湾に面し、約24キロメートルに及ぶ砂浜がほぼ連続した海岸で、神奈川県の顔ともいえるべき位置付けにあり、県内の自然海岸が次々に失われてきたなかであって、県民、行政の様々な努力によって保全が図られ、現在の自然海岸の状況が維持されてきた。

この海岸の環境上の最大の特色は、限りなく続く明るく、かつ、広がりを見せる空間と、外洋に開けた相模湾の眺望、砂浜の眺め、海あるいは砂浜を通して展望できる富士山、箱根、丹沢の山なみなどの様々な景観にあるといえる。

また、湘南海岸は古くから保養別荘地として注目され、海水浴場としても早くから親しまれてきたが、近年は余暇時間の増大、趣味の多様化とともに海洋スポーツ、レクリエーション、憩いの場などとして本県はもとより、首都圏の人々から利用されてきている。

計画路線が通る平塚市の海岸部分は、相模湾の中心に当たり、相模川の干潟も形成されている広大な河口部と、相模湾域では最も幅が広く延長もある砂浜とが一体となって、稀にみる空間をつくりだしており市民を始め多くの人々のやすらぎの場になっている。

また相模川河口部は豊かな広がりを見せ、上流へ向けて延びる幅の広い川と両岸の市街地そして遠方にある丹沢山塊の眺め、下流に向くと干潟で羽を休めている旅鳥や海鳥たちの姿、そして河口から開ける相模湾の大海原をみることができ、砂浜部では海及び陸地に向けて人工構造物の少ない広々とした眺めがあり、特に背後に高麗山、湘南平を望む眺めは、景観上重要な価値をもっている。

一方、湘南海岸に接する平塚、大磯の道路等からは松林を通して海への広がりを感じとることができる状況にある。

このように平塚市から大磯町に至る海岸は、自然の形態、広がり、海岸線上の位置等からみて、湘南海岸の中心的な存在ということができ、将来にわたって現状のなごき等の地形、自然環境をできるだけ残すことが求められる。

現計画は、県が計画を策定した「湘南なごきプラン」を受け、この地域の環境特性を考慮して現国道134号を切り下げ、新湘南国道の高架を相対的に低く抑え、植樹で景観を保全するなどの対策が計画されているが、地域特性、環境特性を考慮すると、さらに計画道路及びその周辺部について、多方面からの検討が必要である。

特に相模川を越えてから金目川に至る間は、現地形条件、環境条件を十分配慮して、景観保全対策を多方面からさらに検討する必要がある。

新湘南国道は、昭和75年時点の計画交通量として区間ごとに27,000台/日から44,000台/日が見込まれているが、平塚市域では国道134号の交通量をあわせると55,000台/日となり、現在の国道134号の交通量約30,000台/日の2倍近い交通量となる。計画路線は比較的住宅等と接する機会の少ないルートとなっているが、局所的に、茅ヶ崎市の柳島小学校、中島中学校、相模川右岸のマンションを含む住宅密集地、金目川左岸の住宅地及び右岸から大磯にかけての住宅地、老人ホーム、大磯高校に近接する計画になっているため、特にこれらの地域について供用後の自動車交通による大気汚染、騒音、振動の影響に留意し、必要に応じ効果的な防止対策を検討していく必要がある。

また、平塚市周辺では、湘南なぎさプランによる国道134号の整備計画等もあるので、これらのことを考慮しておく必要がある。

以上のことを基本的な視点として、工事中及び供用後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係る審査をした結果は次の通りであるので予測評価書を作成するに当たっては、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－窒素酸化物

新湘南国道は日本の大動脈である国道1号の混雑を解消し、交通の円滑を図るため藤沢バイパスと西湘バイパスとを結ぶものであるが、交通需要が今後も増え続けると予想され、本国道にかかるウエイトは長期的に極めて高いものと考えられる。この計画に基づく交通量予測では、昭和75年時点で最大44,000台/日としているが、すべての基礎となるこの交通量予測については、その内容を明らかにする必要がある。

新湘南国道は全線高架で、起点の茅ヶ崎市下町屋から相模川左岸までは単独のルートとなっているが、相模川左岸から終点の大磯までは国道134号と並行して、これとほぼ一体的な構造で建設が進められることになっている。

この路線で、自動車排出ガス中の窒素酸化物による影響が懸念されるところとしては、10レーンのブースが計画されている大磯料金所に近い大磯高校、大磯町立保育園、老人ホームの周辺部、相模川右岸の住宅地及び茅ヶ崎市の柳島小学校、中島小学校の周辺部が考えられる。

大磯料金所周辺では、自動車の減速、加速及び滞留による排出ガス濃度の増大による影響が考えられるので、これら現象を加味した予測評価をする必要がある。相模川右岸の住宅地では、道路に接しマンションがあるため、新湘南国道と国道134号の重層構造、及びこれらに設置が計画されている遮音壁による影響も考慮したうえで、上層階への影響を予測評価する必要がある。

また、この海岸地域の気象条件をみると、約50%が北北西及び北西を中心とした陸から海に吹く風が卓越しているため、排出ガスの拡散もこの影響を受けると考えられるので、このことを考慮し、相模川右岸の海側の住宅での予測評価を行う必要がある。

茅ヶ崎市の柳島小学校、中島中学校は計画道路に比較的近い所にあり、柳島インターチェンジにも近く、また新湘南国道の供用後、主要地方道相模原茅ヶ崎線の交通量が増大することも考えられるので、これらのことを加味した学校環境への影響についての予測評価が必要である。

自動車排出ガスの拡散予測は、それぞれの条件により多くの手法などがあるが、できるだけ地域の特徴を考慮した手法や係数などを用いることが望ましいので、この視点からの検討を行う必要がある。二酸化窒素の目標値については、神奈川県としての長期目標が示されているので、沿道の生活環境においては、このことも長期的に検討する必要がある。以上のような見地から、次の事項について検討を行い、調査等を実施すること。

①予測に当たっては、その基礎となる将来交通量の推計について内容を明らかにすること。

②住宅、学校などが近接するところについては、料金所、インターチェンジ、遮音壁等の道路構造、平面と高架の重層構造、地域の特徴的な気象条件を考慮しながら、影響を受ける住宅、学校などの高さに応じた予測評価を行うこと。

③予測の際の拡散予測手法、排出係数等については、すでに神奈川県の大気汚染防止法による規制の策定などに用いられているものがあるので、これらとの整合性を検討し、予測評価に反映すること。

④計画道路周辺の二酸化窒素の年平均濃度の算出に当たっては、最近の大気汚染状況の推移を考慮しながら、適切な年度のデータを用いること。

⑤二酸化窒素の評価目標は環境基準とし、供用後はこれを下回るとしているが、計画どおり環境基準内に維持するとともに、神奈川県が独自に定めている環境目標値との関係も組み入れて長期的に検討すること。

⑥近接する住宅地の大気汚染を軽減するため、遮音壁を排出ガス対策の効果ももたせた構造とするなど、細部に配慮した具体的な対策を実施すること。

⑦国道129号等の主要幹線道路と国道134号との交差点では、交通量の増加や渋滞による大気汚染を軽減するために、交通処理の円滑化等、大気汚染を軽減するための方策を検討すること。

⑧住宅地を中心に、供用開始前後の自動車排出ガス及び騒音を長期にわたって定期的に測定し、予測結果との検証を行い、その結果を明らかにすること。

大気汚染－粉じん

現在の道路計画によると、粉じんが発生する可能性のある事業として、高架橋梁基礎の掘削及び国道134号を切り下げるための土工事が予定されており、その際に発生する土量は約30万m³と見込まれている。粉じんによる影響が懸念されるところとしては、土工量の多い国道134号沿いが考えられるが、この地域では、一部砂防林の伐採も予定されているうえ、春季を中心として海から吹きつける強い風も予想されるため、状況によっては住宅地に飛砂の影響がでることも考えられる。

このため、工事の状況、住宅地との位置関係、気象条件等を考慮しながら、飛砂による影響のおそれがある時には、散水、防じんネット等の対策が講じられるよう配慮しておくこと。

2 騒音・振動－道路交通騒音、低周波空気振動、建設騒音

（道路交通騒音、低周波空気振動）

供用後の計画道路からの交通騒音は、予測評価の結果によると、茅ヶ崎市の中島中学校の昼間で環境基準以内、平塚市内では住宅地の夜間で環境基準をわずかに超え大磯高校では昼間の環境基準以内にあるとしている。また平塚市、大磯町の住宅地では、国道134号との合成値が主に夜間で環境基準をさらに超えるが、現在の134号の騒音を基として評価すると、ほとんどのところで現況の騒音値を数ホンから10ホン近く下回るとしている。

しかし、このように現況の道路騒音は、平塚市の住宅地では、生活に最も影響する夜間の騒音が、遮音壁設置後も国道134号との合成値で環境基準を越えることになり、また大磯町の住宅地も同様に夜間の騒音が環境基準を超えることも予想され、また、学校等の教育環境にも影響がみられるため、計画道路の近接住宅地を中心に、防音対策の検討、連続桁型式の採用など効果的な対策を検討すること。

また低周波空気振動についても十分解明されてはいないといながら、部分的に問題点の解明が進んでいるので、可能性のある対策は積極的に取り入れ、低周波空気振動を未然に防止すること。

この道路は主要幹線道路であるため、大型車の混入率が高いことや、景観対策上、長桁間方式の採用が予定されているところから、桁の構造等により、低周波空気振動の発生も考えられるので、十分に留意して構造設計を検討し、供用後はジョイント部の維持管理に配慮すること。

（建設騒音）

道路の建設時、高騒音を発生する作業としては、高架橋梁の基礎工に使用するベント式ボーリングマシン、バイブロハンマーや国道134号切り下げの際のブルドーザ、バックホウ等の作業がある。

この騒音は、影響が及ぶと考えられる茅ヶ崎市の中島中学校で70～72ホン、平塚市の住宅地で72～78ホン、大磯町にある大磯高校で71～72ホンと予測されている。

この騒音は継続する時間、日数などによっては住宅、学校の影響も考えられるので、居住環境、学校環境を守るため、工事工程を考慮しながら作業時間の調整、低騒音型建設機械の採用、防音壁の設置等の対策を行うこと。

3 植物・動物・生態系

湘南海岸の国道134号沿いに生育するクロマツ林は、今からおよそ40年前から植林が年々行われ、手厚い維持管理のもとに密生した松林が形成され、風致景観上からも重要な緑として位置付けられるようになっている。

また、海岸には、ハマヒルガオ、コウボウムギ等からなる砂丘上草本植物群落が分布し、海岸の景観上からも貴重な存在となっている。

本事業計画では、このクロマツ林を一部伐採して、国道134号と一体になった道路を造ることになっているが、厳しい環境条件のなかで生育をしてきた林であるので、伐採は必要最小限にとどめるよう施工上の注意をし、また、工

事中的影響によって砂丘上草本植物群落が損なわれることのないように配慮すること。

また、新たに復元植栽を行う場合には、環境条件、既に実施している試験植栽の成果を十分考慮し、さらに砂浜の維持にも配慮して行うこと。

なお、計画の実施により、一部は日影が生じ、日照不足となるため、陽樹であるクロマツにとって生育に支障をきたすことも考えられるので、透光性のある遮音壁の採用などの配慮をすること。

相模川河口には茅ヶ崎側から西に延びて砂洲があり、その内側は約5ヘクタールの干潟となっている。そこに餌を求めて飛来する鳥類は、シギ科やガンカモ科を始め、182種が記録され、重要な野鳥観察の場となっている。このため相模川を横断する橋梁建設に当たっては、河口に生息する動物に悪影響を与えないよう、工事中の騒音防止対策、汚水流出防止対策、工事関係人の人圧防止策を具体的に検討すること。

4 電波障害

この計画道路は高架道路であり、VHF、UHFの電波到来方向との関係で、テレビジョン電波障害が予想されるため予測評価を行っているが、その結果、茅ヶ崎から相模川右岸にかけて遮へい障害が予想されるが、反射障害については対策を必要とする程度の障害は発生しないとしている。

電波障害は、電波の伝搬等極めて複雑で、構造物の形態により違いが生じるなど予測しがたい面もあるので、遮へい、反射いずれの障害についても、事業実施前と後の現地調査を十分行い、現場での対応を組み合わせながら必要な対策を講じていくこと。

5 日照障害

計画路線の沿道では、道路構造物や遮音壁により新たな日影が生じることとなり、近接する住宅地ではその影響を受けることになる。

特に、平塚市高浜台のマンションは1階部分で冬至5時間程度の日影になると予測されている。このため沿道における住宅地に対する日影を軽減させるため、遮音壁の構造材質等について検討するとともに国道134号との関係も考慮しながら、日照障害を緩和させる方法も検討すること。

6 安全－交通安全

工事用車両が最も集中する期間は、残土搬出時で、工事中発生する残土約30万立方メートルのうち、区域内で処分される量約18万立方メートルを除いた12万立方メートルが区域外に搬出されることになり、残土搬出台数の日最大は約170台となっている。さらに工事に伴う資機材の搬入出の車両を加えると、日最大400台となる。このうち、特に下町屋、柳島間の工事区間と資機材搬入出路となる主要地方道相模原茅ヶ崎線沿線には、きわめて近接して中島中学校、柳島小学校がある。このため児童、生徒の登下校時の安全に対して十分な対策を具体的に検討すること。

また、平塚市内、大磯町内での工事に当たっては、工事車両の出入は、国道129号などの主要幹線道路に限定し、住宅地域への出入は行わないよう留意すること。

なお、区域外に搬出される残土の大部分は良質な砂であると予想されるので、海岸保全等の養浜に有効利用することにより搬出車両の軽減を図るよう検討すること。

7 景観・レクリエーション資源

新湘南国道の路線となっている相模川河口から平塚、大磯にかけての海岸地域は本県の中央部にあり、外洋である相模湾に開けた優れた空間と景観を備えた地域であり、神奈川の誇るべき貴重な財産といえることができる。

平塚の海岸は相模湾に面する海浜砂丘の中で、海までの幅が広く、かつ、延長約3キロメートルの数少ない砂浜として位置付けられ、しかも周辺部に目立つ人工構造物が少ない自然の状態が良く残された海岸である。

砂浜からは延々と続く砂防林のクロマツ林を眺めることができ、さらにこの林を通して高麗山、湘南平と続く大磯丘陵や北に丹沢、大山を、そして西には富士山の雄姿、箱根、伊豆の山々、さらに東に江ノ島が眺望でき、この砂浜自身が景観要素としての役割をもつとともに広大な景観を展望しうる地点にもなっている。

一方、市街地の道路、建物の構造によっては、砂防林を通して相模湾の広い空間を実感できるようになっており、また、付近の住民は身近に海岸で眺望を楽しみ、レクリエーションの場として活用するなど海岸を生活の一部として活用してきている。

この平塚の海岸を含む湘南海岸は首都圏の多くの人々に利用され親しまれてきたところで、この神奈川の顔とも

いべき海岸の保全と利用をどう図っていくかは環境政策にとって極めて重要な課題といえることができる。

今回道路計画がされている平塚の海岸は、位置、広がり及び自然が多く残されている状況等を考慮すると、基本的には現状の環境条件を将来にわたりできるだけ維持していく必要のある地域とみることができ、現在の景観の保全を図るため、計画道路及びその周辺部について、多方面からの配慮を求めていかなければならないと考えられる。

本計画は、環境対策として国道134号を切り下げ相対的に海浜、市街地からの高架の見え方を低く抑え、植栽によるカバーをするなど配慮がみられるが、景観対策の視点からさらに多方面の検討が必要となっている。

相模川河口部は、相模川八景の一つに選ばれているところであり、上流あるいは下流にかけての景観に重要な関わりを持ち、また、展望地点としての役割も果たしてきているところでもあるので、景観対策には十分な配慮が必要である。

以上のような見地から次の事項について検討を行い、対策等を実施すること。

①海岸部の景観を保全するため少なくとも相模川から金目川の一定区間については、地域の環境特性を十分考慮した景観保全対策を検討すること

②現在の砂防林の改変は、必要最小限にとどめ、必要に応じ成木による植栽を行うことにより早期に環境の回復が図れるようにすること。

③計画道路は景観上周辺環境に違和感を与えるようなことのないような形、色彩を採用すること。

④計画道路は現況の道路等の高さ変更も考慮しながら極力低く抑えるようにし、眺望の確保に努めること。

⑤相模川にかける橋梁は景観要素として応えられるような形、構造、色を検討し、また現在の国道134号の橋梁からの展望にも留意して形等の検討を行うこと。

⑥市民や教育活動による小中学生の海浜利用に支障を及ぼさないようにするため、人及び自動車の横断手段の確保に配慮すること。

8 その他

(1) 工事中に発生する残土の処理に当たっては、砂質土を海岸保全等の養浜に有効利用することも、検討すること。

(2) 計画道路が建設される地域は、沖積平野の軟弱地盤であり、かつ、大規模地震対策特別措置法に基づく、東海地震防災対策強化地域に指定されていることも考慮し、高架道路の耐震性については地質調査等十分に行い、安全の確保を図ること。