

環境影響評価審査書

64 厚木秦野道路（一般国道246号バイパス）事業

1 総括事項

厚木秦野道路（一般国道246号バイパス）事業（以下「本件事業」という。）は、厚木市中依知を起点とし、伊勢原市、秦野市、中井町を経て、秦野市八沢を終点とする延長約29.1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、県の中央部を東西に結ぶ軸の形成を推進するものとして位置づけられており、第一東海自動車道、既に都市計画決定されているさがみ縦貫道路（首都圏中央連絡自動車道）及び現在、都市計画や環境影響評価の手続きを行っている第二東名自動車道と連絡することにより、県内交通の利便性の向上に寄与するとともに、厚木市、伊勢原市、秦野市を通過する一般国道246号の慢性的な交通渋滞の緩和を図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、厚木市中依知の厚木インターチェンジ・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、さがみ縦貫道路と連絡し、中津川を渡河後、西進すると、及川・飯山に一般国道412号バイパスと連絡する厚木北インターチェンジ、上古沢に都市計画道路船子飯山線と連絡する森の里インターチェンジがある。その後、七沢地域を南下し、伊勢原市域に入ると、上粕屋の伊勢原北インターチェンジで第二東名自動車道及び都市計画道路西富岡石倉線と、また、善波の伊勢原西インターチェンジで一般国道246号と連絡する。さらに、秦野市域においては、弘法山地区を通過し、金目川を渡河すると、秦野市西大竹・中井町井ノ口の秦野中井インターチェンジで第一東海自動車道及び県道71号（秦野二宮線）と連絡する。秦野市南が丘地区を通過した後、ほぼ西に進むと、渋沢に都市計画道路渋沢小原線と連絡する渋沢インターチェンジ、引き続き西進すると、菖蒲・八沢に第二東名自動車道及び一般国道246号と連絡する秦野西インターチェンジがある。

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の南東部や大磯丘陵等の山地や丘陵地であるが、これらの間には秦野盆地、また、起点付近には、相模川及び中津川の河岸段丘が広がっている。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、渋沢断層等の活断層がある。

次に、計画路線沿線の土地利用の状況を見ると、起点から中津川までは農地と住宅が混在し、また、中津川を渡河後、厚木北インターチェンジまでの間には住居系地域があり、かなりまとまった住宅地が広がっている。一方、森の里インターチェンジまでは、大部分が農地である。この区間の道路構造は、住居系地域については、掘割構造及びトンネル構造、その他の地域については、切土、盛土構造及び高架構造である。

森の里インターチェンジを通過すると、県立七沢森林公園がある。この公園は、「かながわの公園50選」に選定されており、大山の雄大な姿や相模湾も眺望でき、市民にとって、貴重な憩いの場となっている。また、その東側には、森の里住宅地がある。この公園をトンネル構造で通過すると、計画路線の西側に神奈川県総合リハビリテーションセンターが立地している。さらに、産能大学に近接する伊勢原北インターチェンジを経て、伊勢原西インターチェンジまでは、主として樹林地及び農地となっている。この区間の道路構造は、大部分が、トンネル構造及び切土、盛土構造である。

続いて、伊勢原西インターチェンジを過ぎると弘法山がある。弘法山は、県立丹沢大山自然公園の特別地域内にあり、頂上からの表丹沢、大山の眺望は、「かながわの景勝50選」のひとつに選定され、市民の憩いの場となっている。さらに、金目川を渡河し農地を通過すると、秦野中井インターチェンジに至り、周辺には南が丘の住宅地及び工業系地域として、グリーンテク中井がある。この区間の道路構造は、計画路線中最長である弘法山トンネルをはじめとして大部分がトンネル構造であるが、高架構造と切土、盛土構造もある。

秦野中井インターチェンジから、渋沢インターチェンジを経て、秦野西インターチェンジまでの区間には、渋沢丘

陵があり、農地、樹林地が広がっている。そこからは、丹沢山地の裾野に広がる秦野盆地を望むことができ、また、市民の憩いの場となっている震生湖付近には、ハイキングコースも設けられている。この区間の道路構造は、主として、トンネル構造及び切土、盛土構造である。

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、広域的な幹線道路であり、多くの住民に交通の利便性をもたらす、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29.1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、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、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幹線道路には、高い耐震性が求められている。したがって、渋沢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、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。

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気、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あたっては、これらの内容を十分踏まえ、適切に対処する必要がある。

II 個別事項

1 大気汚染

予測評価書案によれば、自動車の走行に伴う自動車排出ガスの影響について予測したところ、道路用地境界で環境基準を満足しているとしている。しかしながら、予測の前提条件となる計画日交通量が昭和60年度全国道路交通情勢調査をもとに作成した2010年（平成22年）OD表により推定されていること、また、窒素酸化物等の予測に

においても、車両の大型化（重量化）及び地形など地域の特性に即したきめ細かい予測を実施するなど、検討の必要な点が見受けられる。さらに、自動車の走行に伴う浮遊粒子状物質の対策やモニタリングの必要性についても、近年、特に求められているところである。したがって、以上の視点を踏まえ、次の事項について補完調査等を実施し、予測の妥当性について検証するなど、十分検討すること。

(1)計画日交通量について

計画日交通量は、大気汚染等を予測するにあたっての全ての基礎となる数値である。したがって、最新のデータとして平成2年度全国道路交通情勢調査結果が明らかにされていることから、その結果に基づく推計を行い比較検討するとともに、大気汚染等への影響について検討すること。また、大型車混入率についても同様に比較検討すること。

(2)窒素酸化物等の予測について

ア 排出係数について

自動車からの寄与濃度の算出に用いている排出係数及び二酸化窒素のバックグラウンド濃度の算出に用いている平均排出係数の算定方法が明らかでない。したがって、これらの算定方法について明らかにすること。

イ 車両の大型化（重量化）に伴う排出係数の増大について

「道路構造令等の一部を改正する政令」（平成5年11月25日施行）により車両総重量の最高限度が25トンに緩和されたことから、車両の大型化（重量化）に伴う窒素酸化物等の排出係数の増大及びそれに伴う周辺環境への影響について検討すること。

ウ 高濃度予測について

計画路線は、中津山地、丹沢山地、秦野盆地など多様な地形のところを通過するため、地形性の気温逆転層や複雑な地形内における気流の変化など局地的な気象条件が大気汚染物質の高濃度出現に影響をもつことが考えられる。したがって、二酸化窒素等の短時間高濃度汚染について検討すること。

エ 第一東海自動車道の影響について

計画路線は、秦野中井インターチェンジ付近で第一東海自動車道と近接して走るため、大気汚染物質濃度等については、同自動車道からの影響を受けることが考えられる。したがって、秦野市上大槻の予測地点については、同自動車道からの影響を十分考慮すること。

オ 拡散予測式について

移動発生源からの二酸化窒素濃度の予測にあたっては、有風時にはプルーム式を、無風時にはパフ式を用いている。しかしながら、本県では、これまで窒素酸化物の総量規制等における移動発生源からの予測には、JEAモデル式を用いている。したがって、JEAモデル式による予測も行い、予測結果の比較検討を行うこと。

カ 二酸化窒素への変換方法について

窒素酸化物の予測にあたっては、自動車からの寄与濃度及び将来バックグラウンド濃度を個々に二酸化窒素の年平均値として求め、それらを合算した値を日平均値の年間98パーセント値に変換した後、環境基準値との比較を行っている。しかしながら、この方法によると、

(ア)自動車からの寄与濃度を、窒素酸化物濃度から二酸化窒素濃度に変換するにあたっては、自動車排出ガス測定局と一般環境大気測定局における測定値の差が自動車からの寄与濃度であるとみなしている。しかしながら、一般環境大気測定局においても自動車からの排出ガスの影響を受けている場合があるため、この変換方法によると、自動車からの寄与濃度を過小評価するおそれがある。

(イ)バックグラウンド濃度については、計画路線沿線の現在の二酸化窒素濃度を算定した後、将来の交通量の伸びや自動車排出ガスの規制効果などを見込んだ上で求めている。しかしながら自動車排出ガスの規制効果は、窒素酸化物に対して示されているものであるため、その算定過程において整合性が図られているとはいえない。

したがって、以上の点を十分に踏まえ、窒素酸化物の予測にあたっては、自動車からの寄与濃度等を、個々に二酸化窒素濃度として算出するのではなく、窒素酸化物濃度として算出し、それらを合算した値を二酸化窒素の日平均値の年間98パーセント値に変換することにより、環境基準値との比較を行うこと。

また、変換にあたっては、地域の特性を十分考慮したうえで、最新の観測値を用いるなど、より適切な方法を採用すること。

(3) 予測の検証について

供用後の大気汚染については、計画路線が風の弱い盆地や谷戸など複雑な地形のところを通過するため、予測に用いた気象観測値の地域代表性の妥当性について検討を行い、予測評価の安全性について確認すること。また、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ため、将来交通量、排出係数など自動車の走行に係る汚染物質の排出諸元、気象観測値、バックグラウンド濃度等の設定条件については、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こと。なお、秦野市及び厚木市における検証にあたっては、地形の状況を考慮し、予測地点近傍における通年にわたる気象観測値を用いること。また、予測年次以降についても交通量の増加など予測条件が変化することが考えられることから、供用開始前から大気汚染についてモニタリングを行うこと。モニタリングの実施にあたっては、測定場所、測定期間、測定項目等について関係機関と十分協議すること。

なお、予測評価の検証及びモニタリングの結果によっては、適切な対策を実施すること。

(4) 浮遊粒子状物質対策について

自動車の走行に伴い発生する浮遊粒子状物質、特にディーゼル排気微粒子による影響については、各分野で調査研究が進められているので、今後の知見や技術革新の動向を踏まえ、周辺環境への影響や対策について検討すること。特に、計画路線はトンネル構造が多いことから、トンネル内で発生する浮遊粒子状物質については、集じん装置の設置台数や適切な配置を検討することにより、トンネル坑口部における濃度の低減を図るなど、環境保全上の視点から対策を進めていくこと。

また、集じん装置で捕集したダストの処理についても明らかにすること。

2 騒音・振動

(1) 学校、病院等に対する建設作業騒音の対策について

予測評価書案によれば、騒音対策型バイブロハンマーを使用することにより、評価目標を満足するとしている。しかしながら、計画路線周辺には、学校、病院など静穏を要する施設が立地している箇所も多いことから、これらの施設に対する建設作業騒音の影響をさらに軽減させる対策について検討すること。

(2) 道路交通騒音・振動の予測と対策について

ア 特殊部の保全対策について

予測評価書案によれば、トンネル坑口部、インターチェンジ部等の特殊部における道路交通騒音は、一部において保全対策を講じることにより、道路用地境界で環境基準を満足するとしている。しかしながら、特殊部における保全対策が示されていないため、その内容を明らかにすること。

また、トンネル坑口部、インターチェンジ部等においては、その壁面やランプ下面からの反射音の影響が懸念されるため、必要に応じて吸音処理を行うなど、適切な対策を実施し、周辺への影響の低減化を図ること。

イ 学校、病院等への影響の予測について

予測評価書案によれば、道路交通騒音について予測したところ、保全対策を実施することにより、道路用地境界で環境基準を満足することとしている。しかしながら、夜間等の予測値は環境基準値に近い値となっていること、また、計画路線周辺には学校、病院など静穏を要する施設が立地している箇所も多いことから、これらの施設に対する道路交通騒音の影響を明らかにするとともに、結果によっては、必要な対策を講じること。

ウ 車両の大型化（重量化）に伴う騒音・振動の増大について

「道路構造令等の一部を改正する政令」（平成5年11月25日施行）により車両総重量の最高限度が25トンに緩和されたことから、車両の大型化（重量化）に伴う騒音・振動の増大について検討すること。

(3) 土地利用の変化への対応について

計画路線沿線で遮音壁の設置が計画されていない箇所においては、将来、住宅等が立地するなど土地利用が変化し、騒音対策の必要性が生じる場合も考えられるため、予めこれに対応できる道路構造について検討すること。

3 廃棄物

(1)産業廃棄物の再資源化及び減量化について

予測評価書案によれば、事業実施によりコンクリート、アスファルト等の産業廃棄物の発生はほとんどないが、発生した場合には、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」に基づき処分するとしている。しかしながら、廃棄物の処理については、最終処分場がひっ迫するなど大きな社会問題となっていることから、濁水処理施設からの汚泥も含めて発生する産業廃棄物の再資源化及び減量化について検討すること。

(2)残土の処分方法について

予測評価書案によれば、事業実施に伴う発生土量約828万立方メートルについては、事業区域内で盛土材として約319万立方メートルを流用することとしているため、約509万立方メートルが残土となるとしている。これについては、環境施設帯等に流用するとともに、他の事業での造成材として活用するなど再利用に努めるとしている。しかしながら、膨大な残土量であることから、残土処分場の確保の困難さ等を踏まえ、発生土の有効利用を積極的に図ること。

また、環境施設帯等に流用する土量及び処分する土量やその搬出経路、搬出先について明らかにすること。

4 低周波空気振動

計画路線は、高架構造部において桁間の長い箇所も想定されることから、自動車の走行に伴う低周波空気振動の発生が懸念される。したがって、低周波空気振動の発生を防止するため、桁の構造設計にあたっては、類似の既存道路における状況を調査し実施可能な対策を積極的に取り入れるとともに、供用後は、ジョイント部や路面の平坦性の維持に努めること。

5 電波障害

予測評価書案によれば、遮へい障害については、盛土及び高架構造周辺で出現することが予想されている。また、反射障害については、大半の領域において電波の到来角が大きいなどの理由により、対策を必要とする程度の障害は発生しないと想定している。しかしながら、規模の大きなインターチェンジ等も設置されるなど複雑な構造の箇所もあることから、予想し得ない電波障害が生じる可能性がある。したがって、本件事業の実施前と完了後の現地調査を十分に行い、対策を講じること。

6 日照障害

予測評価書案によれば、神奈川県建築基準条例を参考に評価目標を設定し予測評価した結果、冬至日における日影時間が明り部の一部区間で評価目標を超える日照障害が発生する可能性があるとしている。したがって、日照障害が発生した場合には、誠実に対応するとともに、設計にあたっては、その影響を極力緩和するよう遮音壁の形態や構造材質について検討すること。

7 動物・植物・生態系

(1)動植物の保全対策について

予測評価書案によれば、計画路線は、県立七沢森林公園周辺を始め、県立自然公園や丘陵地、谷戸など自然が多く残されている地域を通過する計画となっている。これらの地域の路線周辺では多種多様な動植物の生息生育が確認あるいは推定されていることから、動植物によっては、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、これらの動植物に対する配慮として、路線周辺の動植物の生息生育状況や特性などを把握のうえ、科学的知見を踏まえ適切な保全対策を講じること。

特に、計画路線周辺では、「絶滅のおそれのある野生動植物の種の保存に関する法律」（平成5年4月1日施行）で国内希少野生動物種の一つに指定されているオオタカの生息・営巣が確認されている。したがって、計画路線がオオタカの生息・繁殖に及ぼす影響について学識経験者等を含めた検討の場を設け、詳細な調査を実施するとともに、他の開発事例での対策や効果も研究し、生息環境に配慮すること。

また、路線周辺の動植物に対し配慮した事項については、追跡調査を行い、その効果を確認すること。

(2)緑の連続性の確保について

本件事業の実施により、切土、盛土、トンネル坑口等の地形改変箇所が生じるが、改変箇所によっては、現況の緑地が分断され路線周辺の動植物への影響が懸念される。したがって、動物の移動、分散、生息にとっても重要な要素である緑地の連続性を確保するため、改変面積を極力少なくするとともに、事業実施により生じた法面等の改変部についても積極的に緑地の復元を図り、緑の連続性の確保に努めていくこと。

なお、改変部の緑化にあたっては、周辺地域の植生や改変部の林縁部分の保全について十分考慮すること。

(3)工事中の自然環境への配慮について

本件事業により直接改変されない区域についても、工事の実施方法、工事進入路等によって、必要以上に樹林や水辺が改変され、その地域に生息生育する動植物への影響がさらに増すことが懸念される。したがって、本件事業の実施にあたっては、現存の植生の改変面積を極力抑えることや河川の水質汚濁防止など適切な対策を講じ、路線周辺の自然環境や動植物の保全に十分配慮すること。

8 景観

計画路線の周辺では、丹沢山地の森林や相模川流域の河川敷などの豊かな自然景観のほか、田園風景や都市的な景観など多様な景観を呈している。このような中で建設される長大な人工構造物は、景観に著しい影響を及ぼすことが考えられる。

したがって、計画路線近傍の不特定多数の利用する公共施設等からの景観の変化についても予測評価するとともに、構造物としてボリュームの大きいインターチェンジ、ジャンクションや高架構造が計画路線近傍に及ぼす影響を軽減するための方策について検討すること。

9 文化財

予測評価書案によれば、計画路線は、指定文化財等を避けて計画されていることなどから、文化財に著しい影響を与えることはないとしているが、厚木市依知古墳群や秦野市平沢小原遺跡など多くの埋蔵文化財包蔵地を通過することから、本件事業の実施にあたっては慎重かつ綿密に対応すること。

10 地域分断

予測評価書案によれば、計画路線は、住宅地等においては高架構造が多く計画されており、土工区間等においてもボックストンネル等を設置することから既存の交通経路を変更することはほとんどなく、地域分断の影響は小さいと予測している。しかしながら、地区によっては地域分断の影響が懸念されるため、事業実施前に地元住民及び関係機関などと調整、協議を行い、地域間の交流を阻害することのないよう適切かつ誠実な対応を図ること。なお、工事中においても地域の一体性を損なうことのないよう配慮すること。

11 レクリエーション資源

予測評価書案によれば、計画路線は、厚木市の県立七沢森林公園や秦野の震生湖渋沢丘陵ハイキングコースなどのレクリエーション施設の立地する地域を通過することから、これらのレクリエーション資源に対する影響について検討するとともに、結果によっては、適切な措置を講じること。

12 交通安全

予測評価書案によれば、工事中の交通安全対策については事前に関係機関等と協議を行うものとし、工事実施に際して交通安全対策上必要な施設を検討のうえ設置するとともに、交通整理員の配置等により事故防止に努めるとしている。しかしながら、計画路線周辺には住宅や学校が多く存在することから、通過経路周辺の生活環境や通勤・通学等の歩行者に配慮したきめ細かな対策を実施すること。

13 その他

(1)地震、液状化対策について

計画路線は渋沢断層等の活断層が存在するところを通過することから、道路構造物の築造にあたっては、地形、地質等の調査を十分に行うとともに、阪神・淡路大震災による同種構造物の損傷の原因の解明によって、適正に検討された設計基準に基づき、その安全性を確認すること。

また、厚木インターチェンジ・ジャンクション計画予定地は、「神奈川県アボイドマップ」（自然災害回避地図）で液状化想定区域とされていることから、液状化に対する安全性の確保についても万全を期すこと。

(2)地下水への影響について

計画路線は地下水の豊富な地域をトンネル構造等で通過する。とりわけ、秦野盆地は地下水が豊富であり、秦野市内の各地に湧水、自噴井戸が存在し、これらは秦野盆地湧水群として環境庁が定めた全国名水百選に選ばれている。また、上水道水や工場、事業場用水として広く利用されている。

したがって、トンネル掘削工事等が地下水の減少や枯渇などの影響を引き起こすことのないよう、事業実施にあたっては地質調査等を十分に行い、地下水の保全対策及び影響が発生した場合の措置について検討すること。

(3)環境施設帯について

予測評価書案によれば、計画路線は必要に応じて環境施設帯を設けるとしているが、その内容が明らかでないため、環境施設帯の設置基準等を明らかにするとともに、緑化にあたっては大気汚染、騒音等による影響の低減も考慮した植栽とするなど、周辺環境に配慮した環境施設帯の整備について検討すること。

また、道路予定地内の既存の樹木については、可能な範囲で保存に努め、伐採する場合は極力その有効利用を図ること。

(4)農用地に対する影響について

予測評価書案によれば、計画路線は主に平地や丘陵地の農用地区域を通過し、また、同区域に規模の大きなインターチェンジ等が設置されることから、事業実施により農用地が減少することとなる。したがって、これに対する配慮事項について明らかにすること。

また、供用後においては、道路構造物による日照の阻害や道路照明などによる農作物への影響が懸念される。したがって、この影響については本件事業の実施段階及び供用後に十分な調査を実施し、結果によっては、対策について検討すること。

(5)危険物等積載車両の事故発生後の対応について

計画路線は、本県の貴重な水源となっている相模川水系及び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が発生した場合には、流出した汚染物質による河川、農業用水路等の汚染が危惧される。したがって、危険物等積載車両の事故発生時における連絡体制の充実強化や増大する危険物等の迅速な処理方策について検討すること。

また、降雨時の路面排水については、その放流先を十分調査し、飲料水源や農業用水に及ぼす影響を極力少なくすること。

(6)高架下の管理について

計画路線は高架構造の区間もあるので、高架下の空間は、路線近傍の住民にとって身近な存在となることが考えられる。したがって、その利用にあたっては、住民の意向を踏まえるとともに、十分な管理を行い、周辺環境に影響を及ぼさないよう努めること。

(7)工事中の対策について

計画路線は延長が約29.1キロメートルと長く、工期も長期にわたり、また、事業実施にあたっては工区を多数設けるため、各工区ごとの工事種類を示した工事進捗計画表を整備し、工事内容等について周辺住民に周知すること。

また、工事用車両等による一般交通、粉じん、騒音、振動等への影響を軽減するための対策を講じること。

(8)水質汚濁防止について

ア 濁水処理について

インターチェンジ等の造成工事や発生土の仮置場においては、降雨により濁水が、また、河川橋梁部やトンネル部の工事においても施工方法、土質や湧水量などによっては濁水やアルカリ性排水が発生することが懸念される。したがって、発生する濁水やアルカリ性排水が周辺の公共用水域の水質に影響を及ぼすことのないよう、濁水処理等について検討するとともに、放流水の測定についても検討すること。

イ トンネル洗浄水について

計画路線の供用後の維持管理の一環としてトンネルの洗浄が考えられるが、洗浄水の処理が明らかでない。したがって、洗浄水に含まれる重金属等が周辺の公共用水域の水質に影響を及ぼすことがないよう、その処理について検討すること。