

意見書における主な反対意見の要旨と当該意見に対する事業認定庁の考え方 (横浜湘南道路)

○ 意見書の提出件数 571通 (賛成11通、反対560通)

項目	番号	意見書の要旨	認定庁の見解
事業計画 (施工等)	1	<p>住民は、トンネルの深さが浅くトンネルによる地盤沈下のリスクがあるため、トンネルの開口部を移動し、トンネル勾配を変更することで、30m程度の深さまで掘削することを求めてきたが、起業者は、トンネルの開口部の移動については放置し、トンネルの勾配については規定値は4%であるにもかかわらず1.8%を主張しており、いずれも住民の理解を得ていない。十分な協議を実施すべきである。</p>	<p>本件路線は、市道原宿373号線については、栄インターチェンジ・ジャンクション（仮称）の位置等との関係から同市道の上部を通り、国道1号については、地下に広域水道管があるために当該広域水道管の下を通ることとなるが、それらとの離隔を考慮するとともに、経済性及び走行性の観点も踏まえ、縦断勾配を1.8%と決定しており、合理的なものとして認められる。</p> <p>なお、トンネル区間における縦断勾配を道路構造令規定値の上限である4%とした場合、現計画と比較して、新風台団地付近における土被りは4m程度しか深くならず、一方で、トンネル延長が長くなるとともに、急勾配となることに伴う速度低下、渋滞等が生じることが懸念されることから、望ましいものとは言いがたいとの結論に至っていることを確認している。</p>
	2	<p>トンネルによって地下水脈に変化が生じれば、トンネルの上部に限らず、周辺の住宅地においても地崩れや地盤沈下が起こる可能性があるが、これについて、リスクは極めて小さいという合理的説明はなく、万が一地崩れや地盤沈下が発生した場合の対策も具体的に示されていない。</p>	<p>都市計画決定時に神奈川県知事が実施した環境影響評価（平成12年6月）の結果によると、トンネル工事（NATM工法）に際し、地下水位の観測と地盤変状等の計測を行い、これを施工に反映させることなどにより、地下水位及び地盤に与える影響は小さいと評価されていることを確認している。</p> <p>また、環境影響評価以降、トンネルがNATM工法からシールド工法に変更となったが、トンネル内への地下水の流入がなく、地表面への影響が生じにくいシールド工法への計画変更であることもあり、施工に伴う地盤沈下への影響について、トンネル上部における沈下量は最大7.26mm、傾斜角は最大0.17/1000radと予測されており、管理基準値（沈下量25mm、傾斜角1/1000rad）を下回ることから、地下水への影響は軽微であり、地盤沈下のリスクは極めて小さいとされていることを確認している。</p> <p>なお、一般的に、工事の施行に起因した損害等の発生が懸念される場合には、工事着手に先立ち土地、建物等の現状を調査し、工事との因果関係が認められる際は、事業損失として費用負担の対象となりうるものとされているところであり、本件事業においても、万一、施工に伴い地盤沈下等が生じた場合には、トンネル工事との因果関係の調査も含め、起業者は適切に対応していることを確認している。</p>
環境 (大気)	3	<p>本件事業の実施により、横浜湘南道路、県道横浜藤沢線及び県道阿久和鎌倉線の3道路に囲まれる地域では、2県道の通過車両が飛躍的に増加すると見込まれていることから、3道路による大気汚染について総合評価を要求してきたが、国、県ともにこれを行っていない。新規の国道を計画している国土交通省が総合評価を行うべきである。</p>	<p>環境影響評価及び平成25年3月に起業者が任意で実施した環境影響評価の照査（フォローアップ）の結果において、大気質については環境基準を満足すると評価されていることを確認している。</p> <p>上記の環境影響評価等では、本件事業以外の周辺道路の影響に関し、本件事業における予測地点とその周辺道路との距離により、その影響を加味するか否かを判断しており、都市計画道路横浜藤沢線に関しては、交通量の増加も含め、その影響を加味した予測を行っており、県道阿久和鎌倉線に関しては、本件路線が当該県道の地下をトンネル構造で通過することから、影響範囲外としていることを確認している。</p>

項目	番号	意見書の要旨	認定庁の見解
環境 (大気)	4	<p>起業者は、トンネルの換気装置から排出された排気ガスは、上空100mで拡散すると説明しているが、住民は実験により、谷状の地形上、冬季には気流が上昇しないで地表近くに滞留する傾向にあることを検証している。この検証結果を基に、周辺地区の環境変化の予測を要求してきたが、起業者は検証していない。</p>	<p>換気所からの排出ガスは、換気塔の高さとファンにより、地上から約135m程度の高さまで排出する計画とされているが、仮にその高さまで接地逆転層が発生した場合であっても、一般的には、逆転層内の大気は安定しており、鉛直方向の対流は抑制され、排出ガスは吹き上げられた高さを維持したまま水平方向に拡散することから、地表付近への影響は軽微であるとされていることを確認している。</p> <p>また、環境影響評価及び環境影響評価の照査の結果において、換気所付近における大気質については、環境基準を満足すると評価されていることを確認している。</p>
	5	<p>呼吸器障害のリスクが高いPM2.5の除去が重要であり、除去対策として、換気所に脱硝装置や電気集塵機といったPM2.5を確実に捕捉できる設備の設置を計画する必要がある。</p>	<p>起業者は、低濃度脱硝装置及び電気集塵機の設置については、周辺環境への影響や設備投資の費用対効果、社会的要請などを考慮し、関係機関との調整を含めて総合的に判断するとしている。</p>
環境 (騒音・振動)	6	<p>トンネル上部における通過車両による騒音・振動について、具体的な場所における数値を示した合理的根拠がない。夜間における重量トラックによる振動・騒音が、住宅地の環境にどの程度影響を及ぼすのか不明である。特に法定速度以上で走行した場合の振動・騒音のシミュレーションは提示されていない。</p> <p>また、低周波振動も発生し得ると考える。</p>	<p>トンネル区間に関しては、「道路環境影響評価の技術手法（平成24年度版）」によれば、騒音については、明らかに騒音の影響がない又は極めて小さいと判断される区間として調査・予測区間から除外されていることから、低周波音については、道路構造が橋若しくは高架で、かつ、その周辺に住居等の保全対象が存在する又は都市計画若しくは土地利用上から住居等の将来の立地が計画されている場合に項目として選定することとされ、調査・予測対象に含まれないことから、評価を行っていないことを確認している。</p> <p>また、振動については、調査・予測の対象とされているが、トンネル構造に関する道路交通振動予測式の定数及び補正值等が示されていないことから、起業者が任意に供用中の類似したトンネル上部の振動調査を実施したところ、要請限度を満足していることから、本トンネルについても要請限度を満足するものとされていることを確認している。</p>