

## 高速道路建設に伴う公害対策について〈中間答申〉

横浜市長の諮問機関である横浜市公害対策審議会から、このたび市長に対し標記の中間答申がなされたので、その全文を掲載する。

公審第7号

昭和47年3月2日

横浜市長 飛鳥田一雄殿

横浜市公害対策審議会

会長 町田善太郎

高速道路建設に伴う公害対策について  
〈中間答申〉

かねて諮問をうけた標題のことにつき、当会として慎重に検討審議を重ねた結果、次のとおり中間答申をまとめたので報告する。

### はじめに

急激な膨張を続ける都市域と押し寄せるモータリゼーションのなかで、横浜市の道路面積は相対的にも絶対的にも不足しており、各所に交通渋滞や交通事故が多発している。従って好むと好まざるとにかかわらず、早急に何らかの対策を講ずることを迫られていることは事実である。こうした観点からみれば、横浜市の高速道路網計画はそれなりの意義がある。

すなわち、この計画は、都市内連絡網としての役

割りを持つと同時に首都圏及び国土レベルで考えられた道路体系のなかにも組み込まれており、これをぬきにして網としての機能は全うできない。しかし、この網の完備だけでは、都市域における自動車交通問題すら解決することはできないのもまた明白である。まして現状の道路建設条件では、交通公害の発生を惹起することは必至である。従って、交通公害発生源自体を減少させる諸々の施策が強力に行なわれない限り、より問題が拡大再生産される危険性があるといえる。われわれは、以上のことをまず確認し、次のとおり提言する。

### 1 交通政策再検討の必要性

「交通公害発生源そのものを減少させるための施策を確立する必要がある」

根本的解決策として、自動車自体による公害を減少させなければならない。すなわち、自動車産業界の強い反省を促しつつ、当面の施策としての都市内における自動車の使用の制限や、将来にわたっての都市構造の多核分散化をすすめることが必要である。したがって、今後の道路計画は慎重に検討されなければならない。

このためには、各種規制権限の自治体首長への一元化、大量輸送機関の整備を行なう一方、東京湾周辺地帯への重工業等の立地制限や、過度に集中された都市域の再編成をはじめとする大量発生源の規制策を強力に展開するとともに、国をはじめとする関係機関へ強く再検討を求める必要がある。

### 2 生活環境優先の原則

「高速道路を建設する場合には、沿線住民の生活環境への影響をじゅうぶん考慮し、環境基準の確保、相応の補償等について慎重に検討しなければならない」

一般道路についてもその通過する周辺地域の環境破壊を最小限に止めなければならないが、特に高速道路の計画、建設、運営にあたっては地域の環境保全に留意し、止むを得ない場合においても応分の補償がなされなければならない。

しかしながら、ある限度以上の影響を受ける地域はさけられないので、それについては最低限度の緩衝地帯の設置等が必要となろう。また局地的に強い影響を受ける家屋等については、補償を含め特別な対策を講ずべきであろう。これらの対策は、当然地域生活環境の整備計画に組みこまれる必要がある。

このためには、まず該当地域の現在の環境を詳細に調査し、その結果得られた各地域の環境に関する数値を常に基礎としながら、地域ごとの環境基準を設定し、将来にわたっての環境を保障するよう努力するべきである。

### 3———受益者負担の原則

「沿線住民の生活環境を優先させるために要する費用は、原則として高速道路により受益するものの負担とすることを検討する必要がある」

過密都市において新たに道路を建設し、しかも住民の生活環境を守ろうとすれば、巨額の資金を用意しなければならない。

この資金は当然道路を建設するための必要資金であり、それは道路により受益する者の負担とすべきである。

横浜市的高速道路網は、国道的性格が強いことを考えれば、その資金は国が相当部分を負担するべきである。

また、この償還方法については、現行の便益原則に基づく料金体系では不じゅうぶんであるので、新しい体系を検討する必要がある。

### 4———自動車排出ガス対策

「自動車排出ガスの及ぼす影響については、一酸化炭素等を中心とする沿線住民への局地的影響と光化学スモッグの発生による広域的影響が考えられるが、第一に前者の影響を取りあげて対策を講ずる必要がある」

自動車排出ガスの沿線住民への影響を考えると、計画路線上には一般居住地と極めて近接している地点や、地形の複雑な場所があり、これらのところでは、特殊な気象条件によっては、排出ガスによる高濃度汚染が予想される。

実用的資料の乏しい現時点では、道路建設前の付近の現状の把握並びに道路開通後の沿線地域の汚染度を科学的に予想することによって、沿線住民の不安を解消するとともに環境基準を設定し、その健康保持を図るべきである。

また、既成都市間高速道路の使用状況や現在の市街地道路の渋滞状況から推測すると、新たに建設される高速道路についても、自然現象あるいは事故等により渋滞はさけられないであろう。

従って、これらの事態によっておこり得る排出ガスによる高濃度汚染を防ぐため、少なくとも数か所のモニタリングポストを設置し、常時監視を道路管理者に義務付けるとともに、渋滞解消のための乗入れ制限はもちろんのこと、必要な路肩、予備ランプあるいはランプ付近の関連道路についても計画的に整備を図るべきである。

なお、光化学スモッグについては、別途に総合的な対策を講ずる必要がある。

### 5———騒音振動対策

「騒音、振動については、沿線住民に及ぼす影響を最少限に止めるため、自動車自体の騒音対策、道路構造の改善等について慎重に検討する必要がある」

最近の自動車交通量の急激な増加に伴い、自動車の運行に起因する騒音、振動により生活環境が侵害されているのが実情である。わが国においては、昭和46年5月「騒音にかかる環境基準」が制定されており、生活環境保全のうえから、今後の高速道路の建設に際しては、この基準を達成するよう事前にじゅうぶんな調査、検討を行なう必要がある。騒音、振動対策としての緩衝地帯の確保を図ることを基本とし、道路舗装の改善、側壁の設置、交通量の制限、速度制限等を勘案して、地域の特性に応じた構造を採用すべきであり、また、車両自体の騒音対策の推進について、国及び業界に強く要請しなければならない。

なお、沿線建築物の防音対策等にもじゅうぶん配慮すると共に工事中の騒音、振動等による公害防止については万全の措置をとらなければならない。

## 6—その他の対策

「日照障害、電波障害、景観、自然破壊、粉じん、落下物等については必要な対策を講じなければならない」

自動車の走行に伴って発生する公害以外に高速道路の建設によって惹起される日照障害や電波障害について、あるいは周囲の景観を損傷し、植生や水系に変化をもたらす等の環境破壊のおそれがある場合には、沿線住民の生活への影響をじゅうぶんに考慮して検討されなければならない。

また、排出ガス中のばいじんや走行に伴って飛散する砂じん等については、整備不良車の取締強化と、道路清掃の徹底を図るよう関係機関に要請することが必要である。

落下物の問題は、通行者個々の問題もあるが、沿線住民への安全策をじゅうぶんに考慮した道路構造あるいは立地条件を設定しなければならない。

なお、交通災害、事故等緊急性を要するものにじゅうぶん対処できる体制を、関係機関で協議し整備する必要がある。

## むすび

以上の提言を具体化していくためには、環境基準の設定と地域の特性に応じた公害防止条件を策定することが急務である。

## <参考>

### 中間答申までの経過

- 1 昭和46年10月4日開催の審議会において、飛鳥田市長より町田会長あて諮問された。
- 2 同日高速道路公害対策部会を設置し、会長より5人の部会員を指名し、市長が委嘱した2人の専門委員と合せ、下記7人の委員で部会を発足させた。  
緒形 昭 義  
川 口 英 雄  
小 林 義 隆  
高 松 和 幸  
山 賀 岑 朗  
梶 幸 雄<専門委員>  
森 口 実<専門委員>
- 3 昭和46年10月5日から昭和47年2月18日まで計画路線の現地視察も含め、7回にわたり調査審議し、その結果が中間報告の形で昭和47年2月21日開催の審議会において、会長あて提出された。
- 4 同日の審議会において若干の事項を追加し、今回の中間答申となったものである。