

資料 14.1 審査会に提出した資料

14.1-1 審査会に提出した資料

都市計画対象事業に関する準備書における横浜市環境影響評価審査会の開催状況及び概要は、表 14.1-1 に示すとおりです。

審査員からの質問に対する回答を、補足資料を用いて説明しました。その際に使用した資料を P. 資料 審査会-5 以降に掲載します。

表 14.1-1(1) 都市計画対象事業に関する審査会の開催状況及び概要

年月日	審査概要	参照頁
令和3年度	7月27日 【令和3年度 第8回横浜市環境影響評価審査会】 補足資料を用いた説明（事業者） 1. グリーンインフラの検討内容について 2. 排水施設計画と河川の切り回し及び暗渠化について 3. 現況を踏まえた予測・評価について 4. 関係車両の走行について 5. 転圧や植栽後のSS濃度について 6. アルカリ排水対策の内容について 7. 地盤改良材について 8. 堀谷戸川と和泉川を底質調査の対象外とした理由について 9. 地下水への影響について（防衛省による調査結果） 10. 汚染土壌の掘削除去を行う際の対応について 11. 囲繞景観の予測の前提条件について 12. 工事用車両の運行ルートについて	審査会-5
	8月31日 【令和3年度 第10回横浜市環境影響評価審査会】 補足資料を用いた説明（事業者） 13. 将来の土地利用について 14. 相沢川の暗渠化のイメージについて 15. 関係車両の走行に係る環境保全措置について 16. 転圧や植栽後のSS濃度について 17. 大門川及び相沢川の暗渠化による影響等について 18. 災害用井戸への影響について 19. 湧水の涵養源について 20. 汚染土壌の掘削除去に際しての河川水質対策 21. 相沢川における生育・生息環境確保及び対象措置 22. 草地環境の保全について 23. 農業振興地区の生態系機能について 24. 動植物の予測の考え方について 25. 建設発生土について 26. モニタリングの実施等について	審査会-25

表 14.1-1 (2) 都市計画対象事業に関する審査会の開催状況及び概要

	年月日	審査概要	参照頁
令和3年度	9月30日	<p>【令和3年度 第12回横浜市環境影響評価審査会】 補足資料を用いた説明（事業者）</p> <p>27. 公益的施設用地内の調整池について 28. 相沢川の水や事業実施区域内の降雨の流し方等について 29. 工事用車両運行ルートを検討及びこれに伴う騒音、地域社会への影響低減について 30. 将来の自動車交通量の需要予測について 31. 大門川及び相沢川の暗渠化による影響等について（継続） 32. 「地下水への影響について（防衛省による調査結果）」の誤記について 33. 農地間の空間における草地環境について 34. 動植物の予測の考え方について（継続） 35. 相沢川における生育・生息環境確保及び代償措置について（継続） 36. 和泉川源流部における生育・生息環境確保及び代償措置について 37. 対象事業実施区域内の眺望景観（遠景）について 38. 建設発生土について（継続） 39. 温室効果ガスの低減対策について 40. 瀬谷地内線に新設される交差点の交差点需要率について 41. モニタリングについて（継続）</p>	審査会-47
	10月27日	<p>【令和3年度 第14回横浜市環境影響評価審査会】 補足資料を用いた説明（事業者）</p> <p>42. 工事用車両運行に伴う地域社会への影響低減について（継続） 43. 地点No.7における将来交通量の内訳について 44. 瀬谷地内線における交差点需要率について（継続） 45. 防衛省による土壤汚染調査結果について</p>	審査会-81
	11月11日	<p>【令和3年度 第15回横浜市環境影響評価審査会】 補足資料を用いた説明（事業者）</p> <p>46. 建設発生土の指定処分について 47. 公益的施設用地における防災機能について 48. 桜並木の景観について 49. 鎌倉古道の一部改変に伴う人と自然との触れ合いの活動の場への影響について 50. 後背地との連続性に配慮した調整池について 51. 鳥類のねぐら調査の時間帯について 52. 大門川と相沢川を暗渠化した理由及び経緯 53. 国内における暗渠化の事例について 54. 相沢川の谷戸環境について</p>	審査会-115

表 14.1-1 (3) 都市計画対象事業に関する審査会の開催状況及び概要

	年月日	審査概要	参照頁
令和3年度	11月29日	<p>【令和3年度 第16回横浜市環境影響評価審査会】 補足資料を用いた説明（事業者）</p> <p>55. 動植物の調査方法、調査地点について 56. 農業振興地区の生態系機能を踏まえた予測評価について 57. 大門川の暗渠化による影響等について 58. 桜並木の景観について（継続） 59. 鎌倉古道の一部改変に伴う人と自然との触れ合いの活動の場への影響について（継続） 60. 盛土の高さについて 61. 調整池4を地上式とした場合の影響について 62. 公益的施設用地における防災機能について</p>	審査会-135

旧上瀬谷通信施設地区土地区画整理事業 環境影響評価に関する補足資料

<補足資料内容>

1. グリーンインフラの検討内容について
2. 排水施設計画と河川の切り回し及び暗渠化について
3. 現況を踏まえた予測・評価について
4. 関係車両の走行について
5. 転圧や植栽後のSS濃度について
6. アルカリ排水対策の内容について
7. 地盤改良材について
8. 堀谷戸川と和泉川を底質調査の対象外とした理由について
9. 地下水への影響について（防衛省による調査結果）
10. 汚染土壌の掘削除去を行う際の対応について
11. 困繞景観の予測の前提条件について
12. 工事用車両の運行ルートについて

令和3年7月

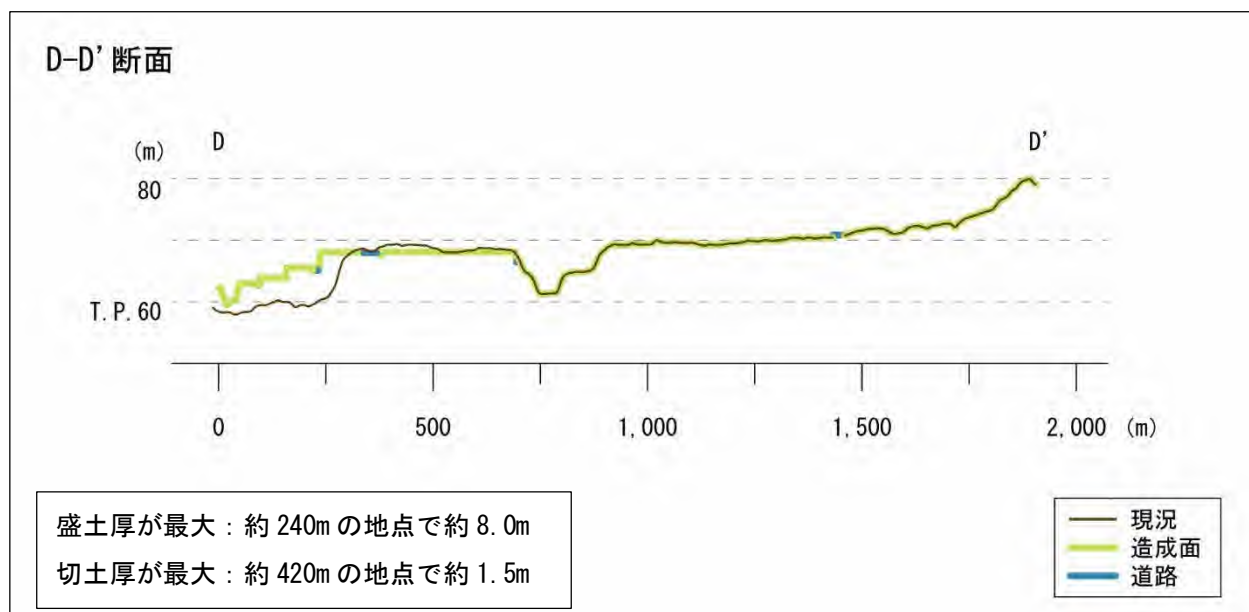
横浜市

1. グリーンインフラの検討内容について

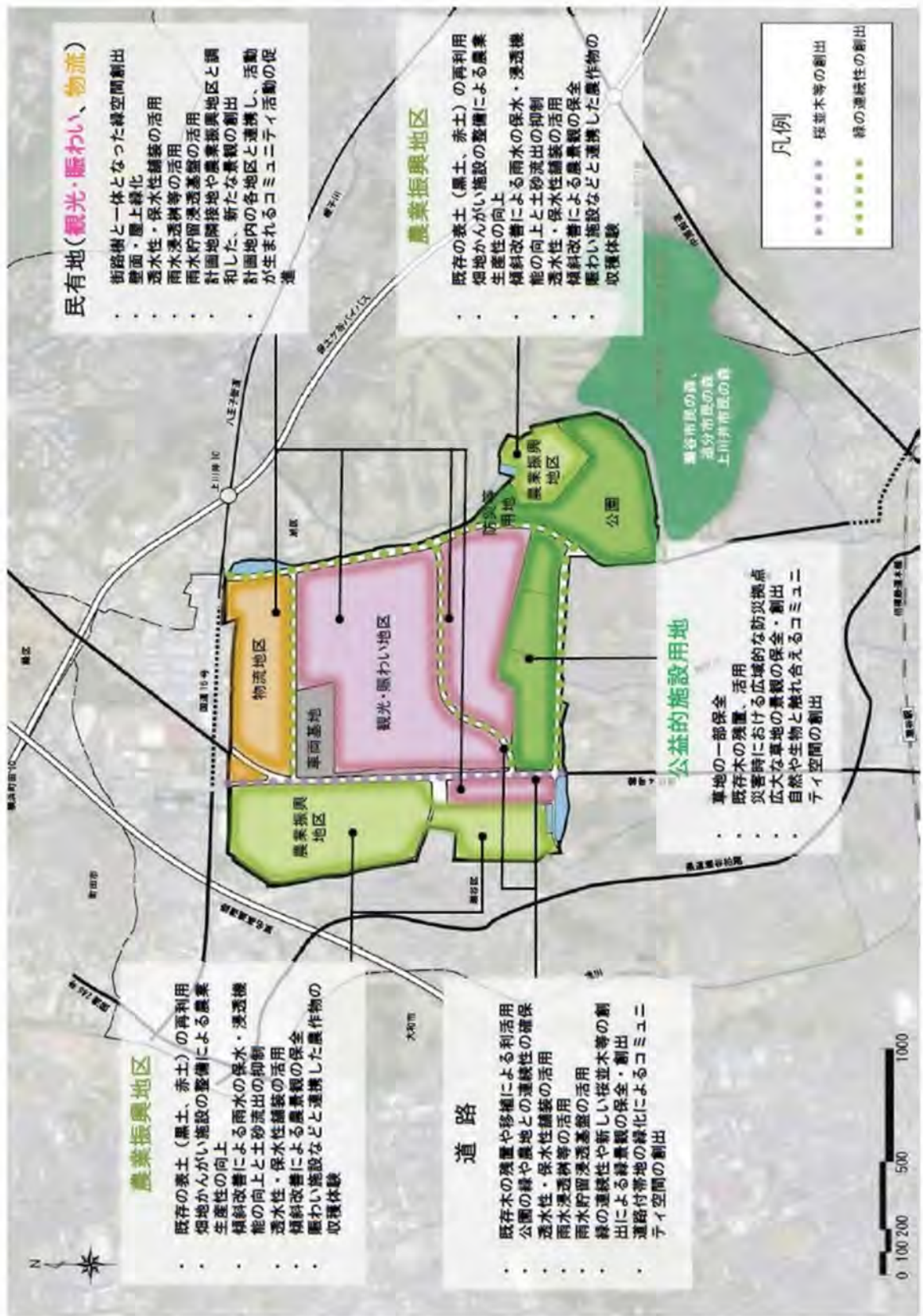
地区全体の「緑・環境・景観に関する方針」の策定に向けた、令和2年度からの検討状況については、次ページ以降に示す通りです。私有地も含めた地区全体で検討を行っているグリーンインフラの手法について、断面イメージと土地利用計画図に落とし込んでいます。本地区におけるグリーンインフラの手法については、今後も引き続き検討を行っていきます。

なお、道路などの公共用地におけるグリーンインフラについては、土地区画整理事業で公共用地を整備する際に実装を行っていき、私有地におけるグリーンインフラについては地区計画等を定める際の緑化率やグリーンインフラにおけるガイドラインを作成することなどによる実装を検討していきます。

また、準備書 p2-8 に示したD-D' 断面における現況高さ及び盛土厚については、以下に示す通りです。



■グリーンインフラを活用したまちづくりの検討内容



■グリーンインフラを活用したまちづくりの検討内容



	農業振興地区	道路	民有地 (観光・賑わい、物流)	公設施設用地
環境保全・改善	<ul style="list-style-type: none"> 既存の表土 (黒土、赤土) の再利用 畑地かんがい施設の整備による農業生産性の向上 	<ul style="list-style-type: none"> 既存木の残置や移植による利活用 公園の緑や農地との連続性の確保 	<ul style="list-style-type: none"> 街路樹と一体となった緑空間創出 壁面・屋上緑化 	<ul style="list-style-type: none"> 草地の一部保全 既存木の残置、活用
防災・減災	<ul style="list-style-type: none"> 傾斜改善による雨水の保水・浸透機能の向上と土砂流出の抑制 透水性・保水性舗装の活用 	<ul style="list-style-type: none"> 透水性・保水性舗装の活用 雨水浸透樹等の活用 雨水貯留浸透基盤の活用 	<ul style="list-style-type: none"> 透水性・保水性舗装の活用 雨水浸透樹等の活用 雨水貯留浸透基盤の活用 	<ul style="list-style-type: none"> 災害時における広域的な防災拠点
景観	<ul style="list-style-type: none"> 傾斜改善による農景観の保全 	<ul style="list-style-type: none"> 緑の連続性や新しい桜並木等の創出による緑景観の保全・創出 	<ul style="list-style-type: none"> 計画地隣接地や農業振興地区と調和した、新たな景観の創出 	<ul style="list-style-type: none"> 広大な草地の景観の保全・創出
グリーンコミュニティ	<ul style="list-style-type: none"> 賑わい施設などと連携した農作物の収獲体験 	<ul style="list-style-type: none"> 道路付帯地の緑化によるグリーン空間の創出 	<ul style="list-style-type: none"> 計画地内の各地区と連携し、活動が生まれるグリーンコミュニティ活動の促進 	<ul style="list-style-type: none"> 自然や生物と触れ合えるグリーン空間の創出

2. 排水施設計画と河川の切り回し及び暗渠化について

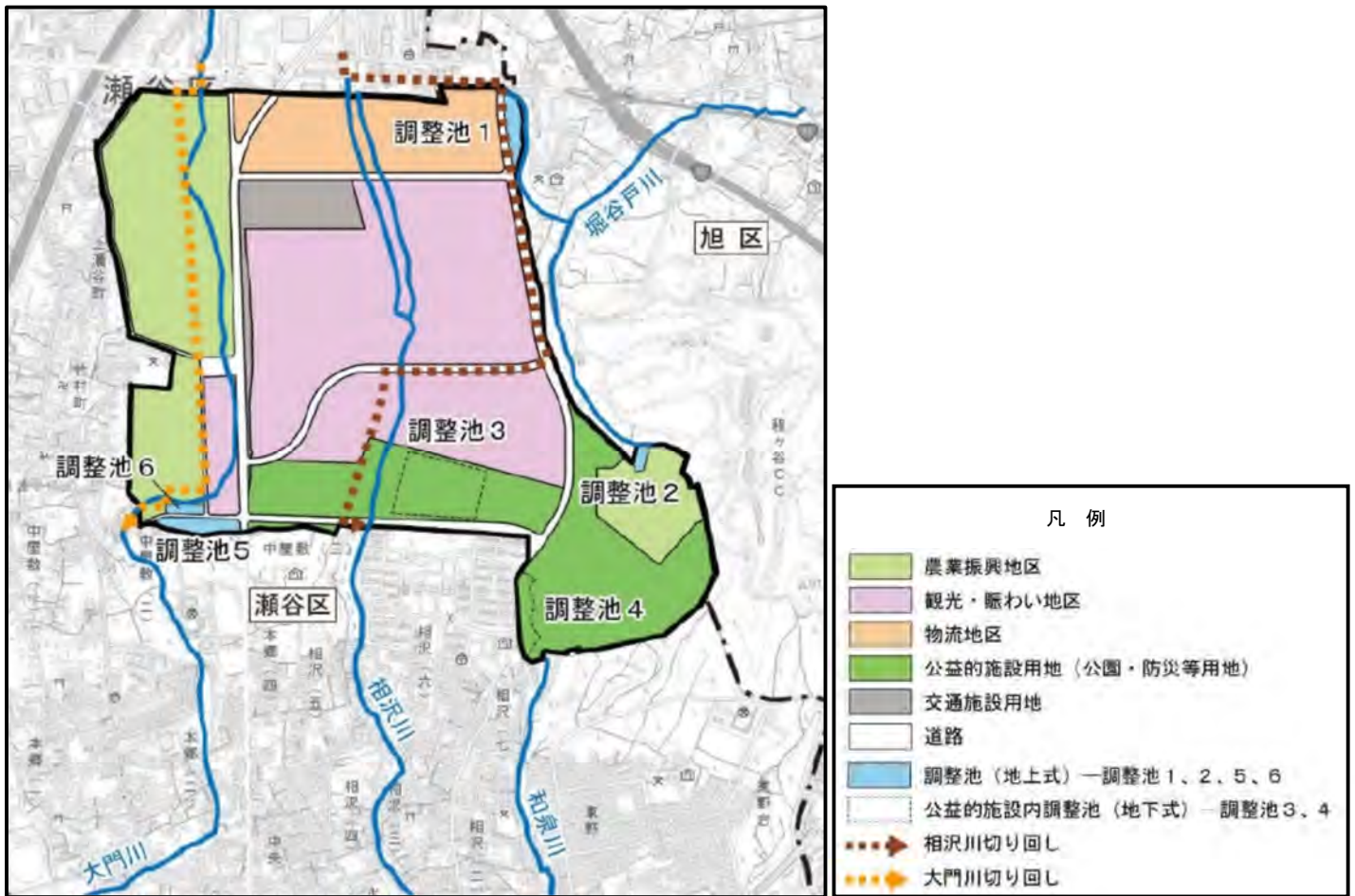


図 調整池の位置及び河川切り回しルート

表 調整池の容量及び集水区域面積

名称	流域	集水区域面積 (ha)	調整池容量 (m ³)
調整池1	堀谷戸川	約 36.6	約 26,400
調整池2	堀谷戸川	約 7.9	約 5,700
調整池3	相沢川	約 81.8	約 58,900
調整池4	和泉川	約 21.2	約 15,200
調整池5	大門川	約 57.0	約 41,000
調整池6	大門川	約 33.7	約 24,300

まとまった土地利用を行うにあたり、河川による土地の分断を避けるため、相沢川については、新たに整備する区域内道路の下に切り回し、暗渠化する計画です。また、大門川についても、なるべく平坦な農地環境を創出するため、道路の下に切り回し、暗渠化する計画です。

なお、対象事業実施区域内の雨水については、今後、関係部署と協議をしていきますが、各流域の調整池に適切に流入する計画です。

また、河川への雨水の流出量を抑制する措置として、表に示すとおり、対象事業実施区域内の6か所に30年確率降雨に対応する調整池を適切に設置します。なお、超過降雨に対しては、ハザードマップの周知等のソフト対策を活用していきます。

3. 現況を踏まえた予測・評価について

大気質、騒音、振動及び地域社会の予測評価項目において、現況値と予測値並びにそれらの数値が環境基準、規制基準等の目標となる数値を満足しているかどうか、さらに現況値と予測値を比較した結果を下表に示します。

表 現況値と予測値との比較

予測評価項目			現況値		予測値		現況値と予測値の比較 ^{※1}	
大気質	建設機械の稼働	二酸化窒素	ppm	0.031 ^{※2}	○	0.048	×	0.017 (寄与率 ^{※3} : 43.5%)
		浮遊粒子状物質	mg/m ³	0.050 ^{※2}	○	0.052	○	0.002 (寄与率 ^{※3} : 8.7%)
		降下ばいじん	t/km ² /月	* ^{※4}	○	5.7~9.6	○	
	工事用車両の運行	二酸化窒素	ppm	0.030777 ^{※2}	○	0.032266~ 0.035794	○	0.001489~0.005017 (寄与率 ^{※3} : 0.2~2.7%)
		浮遊粒子状物質	mg/m ³	0.049607 ^{※2}	○	0.049683~ 0.050001	○	0.000076~0.000394 (寄与率 ^{※3} : 0.01~0.19%)
		降下ばいじん	t/km ² /月	* ^{※4}	○	0.1~3.4	○	
関係車両の走行	二酸化窒素	ppm	0.030777 ^{※2}	○	0.031510~ 0.033218	○	0.000733~0.002441 (寄与率 ^{※3} : 3.32~10.00%)	
	浮遊粒子状物質	mg/m ³	0.049607 ^{※2}	○	0.049638~ 0.049766	○	0.000031~0.000159 (寄与率 ^{※3} : 0.11~0.54%)	
騒音	建設機械の稼働		dB	* ^{※4}	○	69	○	
	工事用車両の運行 ^{※5}		dB	65.7~72.7	—	65.9~73.5	—	0.1~1.9
	関係車両の走行 ^{※6}		dB	昼 58~73 夜 50~72	—	昼 64.6~72.9 夜 57.9~72.9	—	昼 -0.7~6.9 夜 -2.5~6.7
振動	建設機械の稼働		dB	* ^{※4}	○	61	○	
	工事用車両の運行		dB	昼 47.6~57.9 夜 45.1~55.8	○	昼 47.6~58.9 夜 46.2~56.4	○	昼 0~2.3 夜 0.6~3.2
	関係車両の走行		dB	昼 36~58 夜 32~59	○	昼 46.0~53.3 夜 44.8~52.7	○	昼 -5.1~9.0 夜 -14.2~9.8
地域社会	工事用車両の運行	交差点需要率 ^{※7}		平 0.457~0.793 休 0.313~0.680	○	平 0.513~1.114 休 0.374~0.959	—	平 0.011~0.321 休 0.000~0.347
		交通容量比 ^{※8}		平 0.031~1.116 休 0.025~0.969	—	平 0.031~2.631 休 0.025~2.437	—	平 0.000~1.894 休 0.000~1.948
	関係車両の走行	交差点需要率		平 0.485~0.793 休 0.338~0.680	○	平 0.302~0.774 休 0.260~0.731	○	平 -0.398~0.211 休 -0.400~0.170
		交通容量比		平 0.031~1.116 休 0.037~0.969	○	平 0.000~0.987 休 0.000~0.975	○	平 -0.704~0.449 休 -0.647~0.500

注：○印、×印は、環境基準等の数値を満足しているか又はしていないかを示します。

※：1. 地点別に現況値から予測値の増分を求め、その最小値と最大値を示しました。

2. バックグラウンド濃度（二酸化窒素：0.013ppm、浮遊粒子状物質：0.021mg/m³）に準備書 p.9.1-25 の表 9.1-25 に示しました年平均値から日平均値への換算式を用いて、二酸化窒素は日平均値の年間98%値、浮遊粒子状物質は日平均値の年間2%除外値を示しました。

3. 寄与率は、準備書に記載されている数値（年平均値から求めた数値）を記載しています。

4. *の予測評価項目は、予測値と比較できる現況値ではないため、現況値を記載していません。

5. 地点により○、×があるので—と示しました。詳細は準備書 p.9.2-27 をご覧ください。

6. 地点により○、×があるので—と示しました。詳細は準備書 p.9.2-37 をご覧ください。

7. 地点により○、×があるので—と示しました。詳細は準備書 p.9.17-49 をご覧ください。

8. 地点により○、×があるので—と示しました。詳細は準備書 p.9.17-50,51 をご覧ください。

前掲表に示すようにほぼ全ての予測評価項目において、現況値に比べて予測値の方が大きな値を示しています。

そこで、準備書に記載している「事業者により実施できる環境保全措置」はもちろんのこと、電気自動車、燃料電池等の走行時に環境負荷の小さい車両の導入や、車両の出入口の分散化などを上物事業者に促すなどの対応を進めていきます。

特に注意しなければならないのが、①大気質・建設機械の稼働・二酸化窒素、②騒音・工事用車両の運行、③騒音・関係車両の走行、④地域社会・工事用車両の運行・交差点需要率及び⑤地域社会・工事用車両の運行・交通容量比と考えます。これら5つの予測評価項目は、現況値は目標となる数値を満足していますが予測値はその値を満足していない結果となっています。

よって、①大気質・建設機械の稼働・二酸化窒素については、評価書において該当する部分の記述を修正したいと考えます。(修正箇所とその内容については、下記のとおりとします。)②騒音・工事用車両の運行、④と⑤の地域社会・工事用車両の運行については、工事用車両の運行ルートを再検討し、目黒交番前交差点の負荷を少しでも抑えられるように検討し、事業者の実行可能な範囲内で、できる限りの影響の低減に努めます。③騒音・関係車両の走行については、準備書 p. 9. 2-34 に記載した環境保全措置(公共交通機関の利用促進、車両の効率的な利用促進)が行われるように将来の土地利用者に促していきます。

環境影響評価を行う事業者の姿勢として、実行可能な範囲内でできる限り環境への影響を抑えることが大切であることを再認識して、本事業の検討や必要となる手続きに取り組んでいきます。

○評価書の修正箇所と内容について

- ・ p. 9. 1-26 ②評価結果 イ. 国又は地方公共団体による基準又は目標との整合による評価の文章を以下のとおり修正します。

建設機械の稼働に伴う二酸化窒素の予測結果と環境基準の比較は、表 9. 1-26 に示すとおりです。

対象事業実施区域周辺の二酸化窒素の濃度(バックグラウンド濃度)は、0. 013ppm です。これは、瀬谷区南瀬谷小学校測定局の年平均値の5年間の平均値であり、日平均値の年間98%値に換算すると0. 031ppmとなり、0. 04ppmを下回っている地域です。

二酸化窒素の予測結果(日平均値の年間98%値)は0. 048ppmであり、環境基準の範囲(0. 04~0. 06ppm)内には入っているものの、環境省の通達「二酸化窒素に係る環境基準の改定について」(環大企262号 昭和53年7月)では、「1日平均値が0. 04ppm以下の地域にあっては、原則として0. 04ppmを大きく上回らないよう防止に努めるよう配慮されたい。」とされているため、環境基準との整合が完全に図られているとは言い難いと評価します。また、横浜市環境目標値(0. 04ppm)についても整合が図られていません。

よって、表 9.1-23 に記しました環境保全措置の実施を徹底し、建設機械の稼働に伴う二酸化窒素の低減を図ります。

建設機械の稼働に伴う浮遊粒子状物質の～（以下、準備書の文章のまま）

・上記の修正内容を受けて、二酸化窒素の環境基準を記載している以下の3箇所について波線の文章を追記します。

1)p. 9.1-25 (3)評価 ①評価手法 イ. 国又は地方公共団体による基準又は目標との整合による評価

●二酸化窒素(日平均値の年間98%値)：0.04～0.06ppm内、又はそれ以下※

※「1日平均値が0.04ppm以下の地域にあっては、原則として0.04ppmを大きく上回らないよう防止に努めるよう配慮されたい。」(環境省通達「二酸化窒素に係る環境基準の改定について」(環大企262号 昭和53年7月)より抜粋)

2)p. 9.1-25 表 9.1-24 二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の環境基準

表 9.1-24 二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の環境基準

昭和48年環境庁告示第25号
昭和53年環境庁告示第38号

物質	環境上の条件	評価方法(長期的評価)
二酸化窒素	1時間値の1日平均値が0.04ppmから0.06ppmまでのゾーン内又はそれ以下であること。※	1年間の測定を通じて得られた1日平均値のうち、低い方から数えて98%(日平均値の年間98%値)を環境基準と比較して評価を行う。
浮遊粒子状物質	1時間値の1日平均値が0.10mg/m ³ 以下であり、かつ、1時間値が0.20mg/m ³ 以下であること。	1年間の測定を通じて得られた1日平均値のうち、高い方から数えて2%の範囲にあたる測定値を除外した後の最高値(日平均値の年間2%除外値)を環境基準と比較して評価を行う。ただし、上記の評価方法にかかわらず1日平均値について環境基準を超える日が2日以上連続した場合には非達成と評価する。

※：「1日平均値が0.04ppm以下の地域にあっては、原則として0.04ppmを大きく上回らないよう防止に努めるよう配慮されたい。」(環境省通達「二酸化窒素に係る環境基準の改定について」(環大企262号 昭和53年7月)より抜粋)

3)p. 9. 1-26 表 9. 1-26 二酸化窒素の予測結果と環境基準との比較

表 9. 1-26 二酸化窒素の予測結果^{※1}と環境基準との比較

単位：ppm

予測地点	年平均値	日平均値の年間 98%値	環境基準
最大寄与濃度出現地点	0.023	0.048	1時間値の1日平均値が 0.04ppmから0.06ppmまでの ゾーン内又はそれ以下であ ること。 ^{※2}

※：1. 予測結果（年平均値）は、バックグラウンド濃度（0.013ppm）を含みます。

2. 「1日平均値が0.04ppm以下の地域にあっては、原則として0.04ppmを大きく上回らないよう防止に努めるよう配慮されたい。」（環境省通達「二酸化窒素に係る環境基準の改定について」（環大企262号 昭和53年7月）より抜粋）

4. 関係車両の走行について

本事業に係る環境影響評価は、土地区画整理事業として実施される「工事の実施」や「土地又は工作物の存在及び供用」について、予測・評価を行うものですが、令和2年3月に策定した「旧上瀬谷通信施設土地利用基本計画」において、将来的には年間1,500万人が訪れることを見込んでいることから、「観光・賑わい地区」や「物流地区」への従業者や来客者による「関係車両の走行」についても、環境影響評価項目として選定しました。

観光・賑わい地区や物流地区に建設される上物については、その施設の規模が市条例の規模要件を満たす場合は、将来の土地利用者が環境影響評価を実施することとなります。

従って、土地区画整理事業者としては、将来の土地利用者に公共交通機関の利用促進や関係車両の効率的な管理等による車両の効率的な利用促進をお願いすることで、関係車両の走行における影響について低減を図っていきたいと考えています。

道路の通行規制等については、交通管理者と必要に応じて、今後、協議していくこととなります。

なお、社会情勢を勘案すると、温室効果ガス低減の施策とも関連して、電気自動車や燃料電池車などの一層の普及や車両の軽量化等も期待でき、これらによる自動車単体の低騒音化も期待できます。

5. 転圧や植栽後のSS濃度について

準備書における水の濁りの予測に当たっては、SSの初期濃度2,000mg/Lと高濃度の条件を設定しているほか、和泉川の地点については、土砂の沈降特性は土質1地点（武蔵野ローム層で粘土質主体）の結果を用いて、土砂の残留率が高くなる条件により予測をしており、現況を上回る濃度となっています。

そのため、本事業で環境保全措置として実施する、造成箇所の速やかな転圧や植栽の効果について予測しました。

予測の前提条件及び予測結果は次に示すとおりです。

(1) 予測の前提条件

ア 流出係数

「流出雨水量の最大値を算定する際に用いる土地利用形態ごとの流出係数を定める告示」（平成16年国土交通省告示第521号）に示す土地利用の形態の区分のうち、「人工的に造成され植生に覆われた法面」を適用して、0.4としました。

イ SSの初期濃度

国総研資料第594号『道路環境影響評価技術手法「7.水質 7.4切土工事等、工事施工ヤードの設置、及び工事用道路等の設置に係る水の濁り」に関する参考資料』によると、植栽したばかりの法面では、濁水を抑える効果が十分に現れることが明らかになっています。

上記資料に掲載されている事例では、累積雨量65.5mmで、裸地法面では平均で310mg/Lに対し、植栽法面では平均で20mg/Lとなっており、約9割の削減となっています。

従って、環境保全措置を行うことで、少なくとも1割程度の初期濃度削減が図られると想定し、SSの初期濃度を1,800mg/Lと仮定しました。

(2) 予測結果

$$Q = A \times f \times I / (1,000 \times 60) = 211,800 \times 0.4 \times 7.1 / 60,000 = 10.0 \text{ (m}^3/\text{min)}$$

$$T = V / Q = 15,200 / 10.0 = 1,520 \text{ (min)}$$

1,520分後の仮設調整池出口での土砂の残留率Pは、

$$P = 748.27 \times 1,520^{-0.463} / 2,000 \times 100 = 1.26\%$$

となり、初期濃度を1,800mg/Lとした場合の仮設調整池出口でのSS濃度は以下の通りです。

$$\text{SS濃度} = 1,800 \times 1.26 / 100 = 22.68 \text{ mg/L}$$

従って、法面植栽等により、初期濃度を1割削減することにより、現況SS濃度の23mg/L以下となるため、現況を悪化させないものと考えます。

6. アルカリ排水対策の内容について

アルカリ排水対策の具体的な内容については、今後の詳細な施工計画立案時において検討しますが、現時点では以下に示すとおりです。

- ・プレキャスト製品の活用により、現場でのコンクリート打設量は必要最小限とします。
- ・調整池の工事等でやむを得ずコンクリートの打設を行う場合は中和剤を用いますが、その際は、劇物、危険物に該当しない無機酸系の中和剤を積極的に利用します。
- ・作業員には安全教育の一環として、中和剤の取り扱いに関する留意点（原液を河川に漏らさないこと、作業時の服装等）を徹底します。
- ・中和剤使用による仮設調整池下流側でのCOD上昇等による水質悪化や生態系への影響を未然防止に留意します。
- ・温室効果ガス排出量削減等の観点から、炭酸ガスの投入による中和は回避します。
- ・中和については、排水の水質（pH、SS等）を考慮した排水処理施設を設置し、処理の流れは次のとおりです。

- ① 排水量を確認します。
- ② 排水のpH値を測定します。
- ③ 投入量の目安表より中和剤を計量します。（目安表は中和剤に添付されています。）
- ④ 排水に計量した中和剤を添加します。
- ⑤ 添加後、全体に混ざるように良く攪拌します。（30秒程度）
- ⑥ pH値を測定します。
- ⑦ 排水基準値内であれば処理完了、pH値が排水基準を満足しない場合は、手順③より再度調整を行います。

※準備書では自然沈殿方式を前提として水の濁りの予測を行っていますが、必要に応じて沈殿装置を設置することとし、今後詳細施工計画で決定します。

7. 地盤改良材について

セメント系固化材を地盤改良に用いる場合は、六価クロム溶出量低減型の汎用固化材を用います。

（製品名の例 ジオセット200、タフロック3E型等）

なお、その際、「セメント及びセメント系固化材を使用した改良土の六価クロム溶出試験要領（案）の一部変更について」（国官技第16号 国営建第1号 平成13年4月20日 国土交通省大臣官房技術調査課長、国土交通省大臣官房官庁営繕部建築課長）に基づき、溶出試験を行い、土壌の汚染に係る環境基準値以下であることを確認します。

8. 堀谷戸川と和泉川を底質調査の対象外とした理由について

都市計画対象事業では、各河川の流域ごとに調整池（工事中は仮設調整池）を配置し、降雨時の土砂が直接そのまま当該河川に流れ込むことはないため、方法書段階で河道の改修工事を行うことが想定されており、改修箇所の下流側の底質への影響が懸念された相沢川と大門川の対象事業実施区域下流側の地点で調査を行うことを計画し、これに従い調査を行いました。

なお、準備書の P.9.5-7 の脚注に記載のように、都市計画対象事業の工事中においては、仮設調整池により土砂を沈降させた後、公共用水域に放流することから、底質汚染は主に水の汚れを介して生じると考えられます。そのため、底質汚染の監視は、水質（水の汚れ）を定期的に監視することにより効果的に把握できるものと考えます。水質の監視は、事後調査として堀谷戸川、和泉川についても行いますので、堀谷戸川、和泉川についても、事後調査で水の汚れが確認された場合は、その状況に応じて底質汚染の確認も行う予定であり、その旨を評価書に記載します。

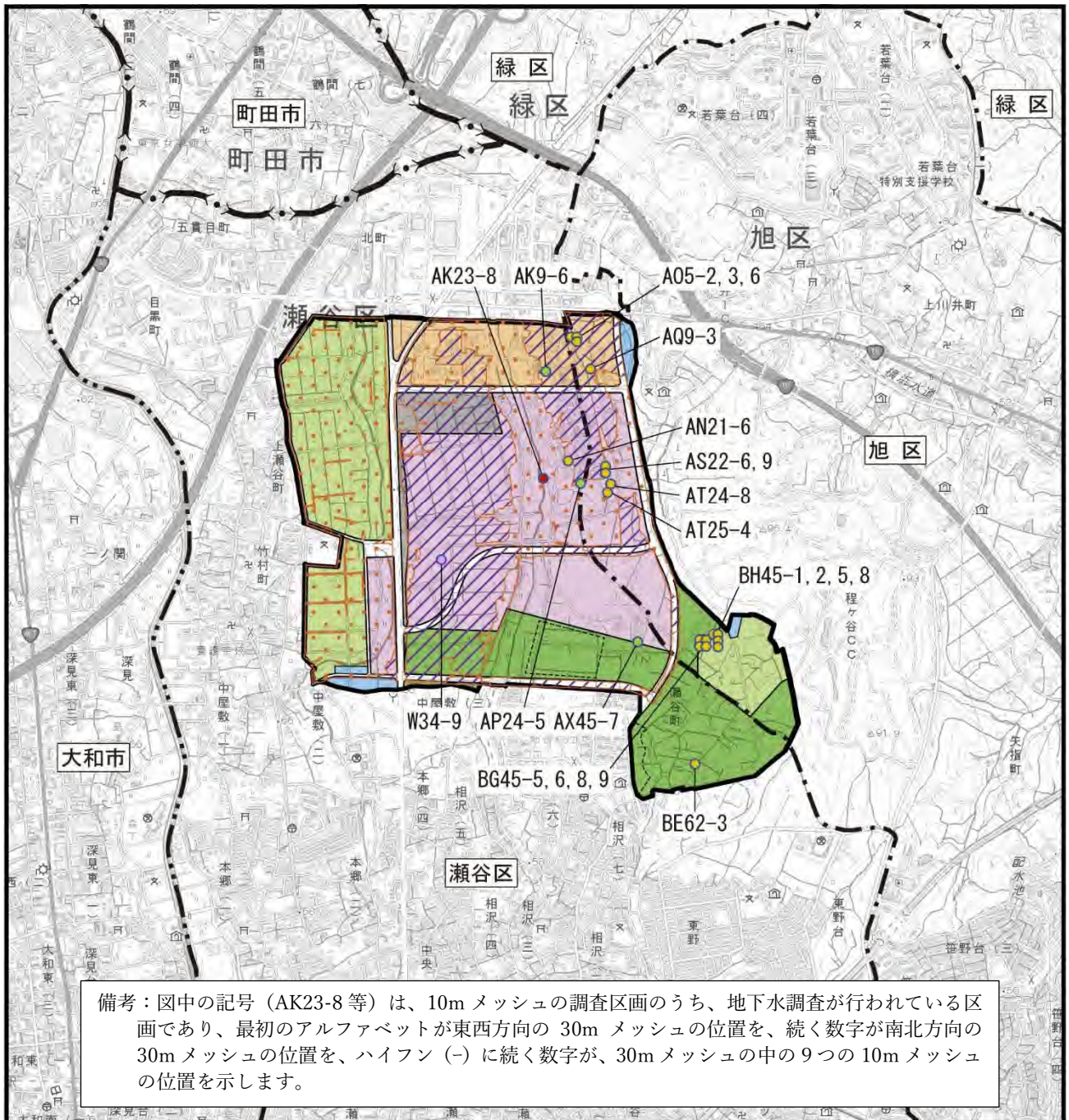
9. 地下水への影響について（防衛省による調査結果）

防衛省により国有地において地下水調査が行われた地点の調査場所と調査結果（地下水だけでなく、土壌汚染の調査結果も併記しています。）については、次ページ以降に示すとおりであり、土壌溶出量が指定基準を超過した 23 区画（鉛及びその化合物 21 区画、砒素及びその化合物 1 区画、ふっ素及びその化合物 1 区画）の全てにおいて地下水が確認され、調査がなされていますが、地下水汚染は現状では見られていません。

対象事業実施区域及びその周辺の地下水の流向について直接観測したデータはありませんが、大門川沿いでは、資料編（P.資料 地下水-2、図 9.6-1(1)）に示すように、広域的な地下水帯水層となりうる洪積砂礫層（図中の凡例 Dg）の傾きに沿って北から南への流れになるものと推定されます。相沢川沿いにおいては、資料編（P.資料 地下水-3、図 9.6-1(2)）に示すように、大門川沿いほど顕著ではありませんが、地質 6（準備書 P.9.6-2 参照）の南側においては同様な傾向がみられます。当該洪積砂礫層は概ね GL-15m 以深に分布しています。一方、防衛省による調査では、GL-10m 程度よりも浅い位置において確認されている地下水層は武蔵野ローム層又は表層の沖積層の中にある宙水を採取しているものと考えられます。

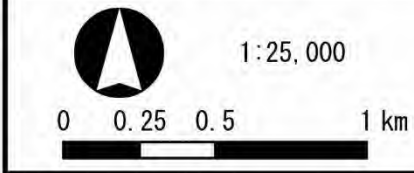
防衛省による調査結果で汚染土壌が確認された範囲は、大半が深度 2m 以下の地表面近くであり、最も深い和泉川の源流部付近の 1 区画においても深度 8、9m での確認となっていることから、洪積砂礫層内に分布すると推定される GL-15m 以下の帯水層には影響が及ぶことはないと考えています。

民有地における地下水の水質の調査は、ふっ素及びその化合物の土壌溶出量調査結果が指定基準を上回った 20 区画のうち、地下水が確認された 10 区画で行われており、その結果はいずれも定量下限値（0.08mg/L）未満でした。なお、地下水位（孔内水位）は、多くの地点が GL-7m 以深にあり、国有地よりも深い値でした。



凡例

- 対象事業実施区域
- 農業振興地区
- 観光・賑わい地区
- 物流地区
- 公益的施設用地（公園・防災等用地）
- 交通施設用地
- 道路
- 調整池（地上式）
- 公益的施設内調整池（地下式）
- 盛土
- 切土
- 鉛（土壌溶出量）基準超過地点
- 鉛（土壌溶出量・含有量）基準超過地点
- ひ素（土壌溶出量）基準超過地点
- ふっ素（土壌溶出量）基準超過地点



注：○は、汚染土壌が確認された区画の概略位置を見やすさの観点から、強調して示すものです。

図 地下水汚染の調査実施場所（国有地）

表 土壌分析結果一覧表（鉛 土壌溶出量、地下水（mg/L））

深度（m）	AK9-6	AN21-6	A05-2	A05-3	A05-6	AP24-5	AQ9-3	AS22-6
0～0.05 0.05～0.5	0.019	0.014	0.042	0.056	0.013	0.025	0.024	0.029
旧地盤	—	—	—	—	—	—	—	—
1.0	<0.001	<0.001	<0.001	<0.001	<0.001	<0.001	<0.001	<0.001
2.0	<0.001	<0.001	<0.001	<0.001	<0.001	<0.001	<0.001	<0.001
3.0	0.006	<0.001	<0.001	<0.001	<0.001	<0.001	<0.001	<0.001
4.0	<0.001	<0.001	<0.001	<0.001	<0.001	<0.001	<0.001	<0.001
5.0	<0.001	<0.001	<0.001	<0.001	<0.001	<0.001	0.004	0.006
6.0	0.003	<0.001	<0.001	<0.001	<0.001	<0.001	<0.001	<0.001
7.0	<0.001	<0.001	<0.001	<0.001	<0.001	0.002	<0.001	<0.001
8.0	0.001	<0.001	<0.001	<0.001	<0.001	<0.001	<0.001	0.001
9.0	0.001	<0.001	<0.001	0.002	<0.001	<0.001	<0.001	<0.001
10.0	0.001	<0.001	<0.001	0.001	0.001	<0.001	<0.001	<0.001
地下水位(m)	-3.5	-3.3	-4.5	-4.3	-4.7	-5.4	-1.8	-3.1
地下水質	<0.001	<0.001	<0.001	<0.001	<0.001	<0.001	<0.001	<0.001
基準	0.01 以下							
定量下限値	0.001							
深度（m）	AS22-9	AT24-8	AT25-4	AX45-7	BE62-3	BG45-5	BG45-6	BG45-8
0～0.05 0.05～0.5	0.024	0.011	0.011	0.014	0.014	0.068	0.069	0.037
旧地盤	—	—	—	—	—	—	—	—
1.0	<0.001	0.008	0.005	<0.001	<0.001	<0.001	<0.001	<0.001
2.0	<0.001	<0.001	<0.001	<0.001	<0.001	0.001	<0.001	<0.001
3.0	<0.001	<0.001	<0.001	<0.001	<0.001	0.005	<0.001	<0.001
4.0	<0.001	<0.001	0.004	<0.001	<0.001	<0.001	<0.001	<0.001
5.0	<0.001	<0.001	<0.001	<0.001	<0.001	<0.001	<0.001	<0.001
6.0	0.002	<0.001	<0.001	0.001	<0.001	<0.001	0.001	<0.001
7.0	0.001	<0.001	0.001	<0.001	0.001	0.001	0.001	0.001
8.0	<0.001	<0.001	<0.001	<0.001	0.021	<0.001	0.001	0.002
9.0	0.001	<0.001	<0.001	0.001	0.018	<0.001	0.001	<0.001
10.0	<0.001	<0.001	<0.001	0.001	0.008	<0.001	<0.001	<0.001
地下水位(m)	-2.8	-2.5	-0.2	-1.1	-2.3	-1.4	-1.0	-1.2
地下水質	<0.001	<0.001	<0.001	<0.001	<0.001	<0.001	<0.001	<0.001
基準	0.01 以下							
定量下限値	0.001							
深度（m）	BG45-9	BH45-1	BH45-2	BH45-5	BH45-8			
0～0.05 0.05～0.5	0.056	0.013	0.014	0.020	0.040			
旧地盤	—	—	—	—	—			
1.0	<0.001	<0.001	<0.001	<0.001	<0.001			
2.0	<0.001	<0.001	<0.001	<0.001	<0.001			
3.0	<0.001	<0.001	<0.001	<0.001	<0.001			
4.0	<0.001	<0.001	<0.001	<0.001	<0.001			
5.0	<0.001	<0.001	<0.001	<0.001	<0.001			
6.0	<0.001	<0.001	<0.001	<0.001	<0.001			
7.0	0.001	<0.001	<0.001	<0.001	<0.001			
8.0	<0.001	<0.001	<0.001	<0.001	<0.001			
9.0	<0.001	<0.001	<0.001	<0.001	<0.001			
10.0	<0.001	<0.001	<0.001	<0.001	<0.001			
地下水位(m)	-1.8	-1.5	-1.4	-1.3	-1.5			
地下水質	<0.001	<0.001	<0.001	<0.001	<0.001			
基準	0.01 以下							
定量下限値	0.001							

※表中の赤字は基準不適合の値を示します。

※表層（深度0～0.5m）は平成29年度調査結果、その他は平成元年度調査結果によります。

※表層は、0～0.05mの土壌と0.05～0.5mの土壌を等量混合した試料を分析しています。

※地下水位は孔内水位で、地表からの深度を示します。

表 土壌分析結果一覧表

(砒素 土壌溶出量、地下水 (mg/L))

深度 (m)	AK23-8	
0~0.05 0.05~0.5	0.017	
旧地盤	—	
1.0	<0.001	
2.0	0.001	
3.0	<0.001	
4.0	<0.001	
5.0	<0.001	
6.0	<0.001	
7.0	0.001	
8.0	<0.001	
9.0	<0.001	
10.0	<0.001	
地下水位(m)	-1.7	
地下水質	<0.001	
基準	0.01 以下	
定量下限値	0.001	

- ※表中の赤字は基準不適合の値を示します。
- ※表層（深度 0~0.5m）は平成 29 年度調査結果、
その他は平成元年度調査結果によります。
- ※表層は、0~0.05m の土壌と 0.05~0.5m の土壌
を等量混合した試料を分析しています。
- ※地下水位は孔内水位で、地表からの深度を示します。

表 土壌分析結果一覧表

(ふっ素 土壌溶出量、地下水 (mg/L))

深度 (m)	W34-9	
0~0.05 0.05~0.5	0.94	
旧地盤	—	
1.0	0.09	
2.0	0.09	
3.0	0.11	
4.0	0.21	
5.0	<0.08	
6.0	<0.08	
7.0	<0.08	
8.0	<0.08	
9.0	0.10	
10.0	<0.08	
地下水位(m)	-3.4	
地下水質	<0.08	
基準	0.8 以下	
定量下限値	0.08	

- ※表中の赤字は基準不適合の値を示します。
- ※表層（深度 0~0.5m）は平成 29 年度調査結果、
その他は平成元年度調査結果によります。
- ※表層は、0~0.05m の土壌と 0.05~0.5m の土壌
を等量混合した試料を分析しています。
- ※地下水位は孔内水位で、地表からの深度を示します。

10. 汚染土壌の掘削除去を行う際の対応について

■ 準備書 P. 9. 9-8 「⑤ア. 予測の前提条件」における記述内容

土壌汚染対策法に則り掘削除去を行う場合、汚染土壌の運搬は、「汚染土壌の運搬に関するガイドライン（改訂第4版）」（環境省 水・大気環境局 土壌環境課 平成 31 年3月）に準じるものとし、運搬時の汚染土壌の飛散防止対策を十分に講じるものとします。汚染土壌の処理・処分は、「土壌汚染対策法に基づく調査及び措置に関するガイドライン（改訂第3版）」（環境省 水・大気環境局 土壌環境課 平成 31 年3月）に準じ、汚染土壌処理施設（浄化等処理施設又は管理型埋立処分場等）にて行うものとします。

① 掘削除去を行う際の周辺環境保全対策

掘削除去等の措置を実施するにあたっては、周辺環境保全計画を立案します。

- ・ 周辺環境保全対策の施行体制（責任者と平常時、緊急時の体制等、緊急対応策）をあらかじめ立案します。
- ・ 地下水の水質と水位を測定します。測定場所については、準備書 P. 11-2（表 11-1(1)）の地下水の水質とリンクさせて検討するものとし、下流側の地下水の揚水状況^注等を踏まえて適切に設定します。
- ・ 掘削時に基準不適合土壌又は特定有害物質が飛散、揮散しないよう、基準不適合土壌又は特定有害物質の飛散等の防止対策を講じます。（現場の状況に応じ、散水、養生シートの敷設等）
- ・ 詰替えまでの仮置き期間中、飛散等及び異臭の発散の防止措置を行うとともに、当該場所に新たな汚染が生じないように、地下浸透防止措置を行います。
- ・ 作業員の靴、手袋、衣服、車両のタイヤ及び使用機材等に特定有害物質が付着し、周囲の環境に持ち出されることがないように、洗浄施設等の適切な対策を講じます。
- ・ 地下浸透防止措置の実施、又は集水渠を設けるなどの対策を行うとともに、周辺河川の水質や流量の測定を行います。測定場所については、準備書 P. 11-2（表 11-1(1)）の水質（水の汚れ）とリンクさせて検討します。

なお、掘削除去後の地下水及び水質モニタリングの詳細については、8月の審査会にてご説明いたします。

注：許可対象揚水施設：日本アビオニクス株式会社横浜事業所及び解体工事現場

② 汚染土壌の運搬、処理の手順

汚染土壌の運搬先等の具体的な内容については、最低限以下の手順を踏んで対応します。

- ・形質変更時要届出区域等から搬出する際には、あらかじめ形質変更時要届出区域等の所在地、汚染土壌の汚染状態、体積、搬出着手・完了、運搬完了、処理完了予定日などを記載し、必要な図面など（形質変更時要届出区域等の図面、管理票写し、自動車等の構造、保管・詰替施設の構造など）を添付した書類を市長に届け出ます。
- ・形質変更時要届出区域等外への搬出日から汚染土壌処理施設搬入までを速やかに行い、30日以内に終了させます。運搬にあたっては、特定有害物質などの地下への浸透防止策を講じ、汚染土壌を運搬している旨を表示するとともに、専用のフレキシブルコンテナ等によるものとします。
- ・処理は汚染土壌処理施設に搬入した日から60日以内に行います。
- ・汚染土壌を形質変更時要届出区域等外へ搬出にあたり、運搬又は処理を委託する際には、環境省令に従い、管理票を交付し、適正に運搬され、かつ、処理されていることを事後的に確認します。

③ 運搬、処理、処分の際の留意点

- ・フレキシブルコンテナ等による搬出の際は防水性の高いものを用い、浸透防止シートを併用します。
- ・異なる形質変更時要届出区域等の土壌の混入を回避します。
- ・運搬を行う際には、汚染土壌の積込み・積卸し等の作業、積替え・保管、運搬中の事故等により、生活環境への影響又は作業員等の健康被害が生じないように、これらの事故等を未然に防止するための教育や事故等が発生した場合の対応についての教育を徹底します。
- ・自動車等のタイヤ・車体、又は作業員の長靴等に付着した汚染土壌を形質変更時要届出区域等から持ち出さないよう、搬出前に洗浄を行います。
- ・住宅街、商店街、通学路、狭い道路を避ける等、地域住民に対する影響を低減するように努めます。
- ・混雑した時間帯や通学通園時間を避けるようにします。
- ・運搬にあたっては、低騒音型の運搬車両や重機等を選択し、騒音を低減します。

11. 囲繞景観の予測の前提条件について

囲繞景観をはじめとする景観の予測については、準備書 p. 8-4 の表 8. 1-2(2)に示しますように、「敷地の存在（土地の改変）」と「構造物の存在」について予測を行うことが方法書の手続きにおいて決まりました。

「敷地の存在（土地の改変）」と「構造物の存在」の具体的な状況は、本事業が基盤整備事業である土地区画整理事業であることを踏まえ、以下のとおりとします。

敷地の存在（土地の改変）	造成工事を実施し、河道を含む地表の改変が終わった段階
構造物の存在	道路、調整池等の公共施設の構造物の整備が終わった段階

なお、桜並木等の街路樹を含む緑地については、グリーンインフラの検討や海軍道路の桜並木の検討状況を踏まえ、今後、詳細を検討していくため、フォトモンタージュ上には記載していません。

12. 工事用車両の運行ルートについて

対象事業実施区の南側には住宅地、学校等が存在し、かつ、瀬谷駅の周辺には商業施設も多く存在していることや、既存の道路ネットワークによる広域的なアクセス条件の良さを踏まえ、工事用車両は、環状4号線の南側は走行せず、環状4号線の北側や市道五貫目第33号線を主な走行ルートとしています。

大気質、騒音、振動及び地域社会において、工事用車両の運行による影響について予測評価を行う時の車両の設定は、現地調査で得られた調査結果を現況交通量とし、それに施工計画により算出された工事用車両を加えることで、予測条件となる交通量としています。そのため、工事用車両が通らない地点については、工事用車両による影響を予測計算することができません。地域社会5の地点は工事用車両が通らないことを前提とした計画なので、定量的な予測評価はできない状況です。

旧上瀬谷通信施設地区土地区画整理事業 環境影響評価に関する補足資料

<補足資料内容>

13. 将来の土地利用について
14. 相沢川の暗渠化のイメージについて
15. 関係車両の走行に係る環境保全措置について
16. 転圧や植栽後のSS濃度について
17. 大門川及び相沢川の暗渠化による影響等について
18. 災害用井戸への影響について
19. 湧水の涵養源について
20. 汚染土壌の掘削除去に際しての河川水質対策
21. 相沢川における生育・生息環境確保及び代償措置
22. 草地環境の保全について
23. 農業振興地区の生態系機能について
24. 動植物の予測の考え方について
25. 建設発生土について
26. モニタリングの実施等について

令和3年8月

横浜市

13. 将来の土地利用について

将来の土地利用については、「農業振興地区」「観光・賑わい地区」「物流地区」「公益的施設用地（公園・防災等用地）」の4つの地区を配置することで、将来的には年間1,500万人が訪れる郊外部の新たな活性化拠点の形成を目指していくことに変更はありません。

対象事業実施区域の持つ、立地・規模、後背人口、広域での交通利便性等の高いポテンシャルは、変わらないものと考えているため、「観光・賑わい地区」においては、「テーマパークを核とした複合的な集客施設が立地し、国内外から人を呼び込む観光と賑わいの拠点を形成」に向けて、まちづくりを進めていきます。

また、これらの大規模な土地利用転換に伴う交通需要へ対応するため、相鉄本線瀬谷駅周辺を起点とした新交通システム（AGT）についても引き続き、検討を進めていきます。

本事業における環境影響評価は、造成工事の実施、道路や調整池等の存在及び供用、1,500万人が訪れた際の関係車両の走行に関する予測・評価を行うものですので、「観光・賑わい地区」や「物流地区」の内容は考慮していません。

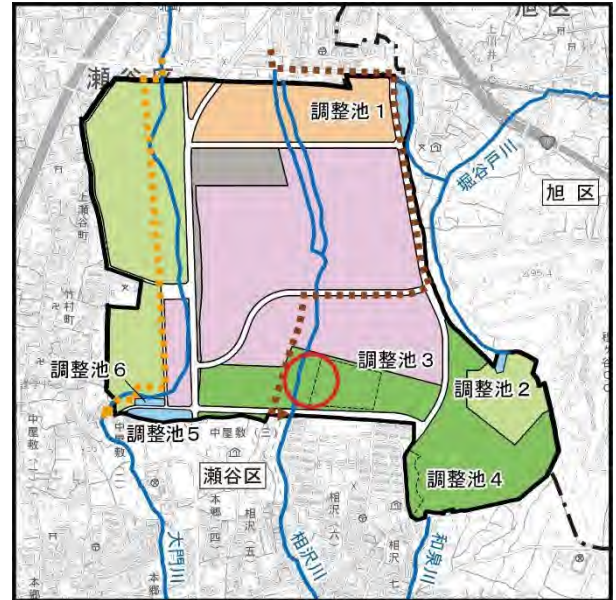
14. 河川の切り回し及び暗渠化について（前回から継続）

まとまった土地利用を行うにあたり、河川による土地の分断を避けるため、大門川及び相沢川については、現況のコンクリート三面張りの構造を暗渠化する計画です。

<現況>



<将来>

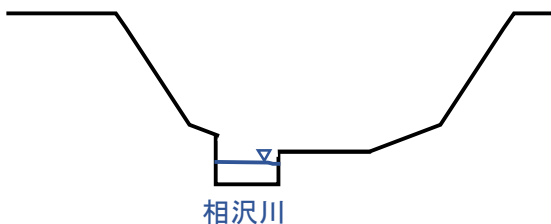


現況の図のうち、青矢印の波線で示した区間を切り回し、暗渠化します。その切り回しルートは、将来の図のうち、大門川については、黄色の波線で示した通り、農業振興地区内に整備される予定の道路下に切り回し、相沢川については、茶色の波線で示した通り、新たに整備される区域内道路や歩行者専用道路等の下に切り回す計画です。

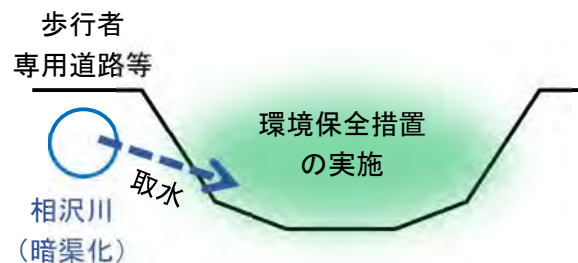
また、動植物の環境保全措置で実施する、相沢川における保全対象種の生息環境（湿地環境と草地環境）の創出（将来の図のうち、赤丸部分）については、暗渠化した相沢川から取水することにより、新たに創出します。

<イメージ図>

現況



将来



15. 関係車両の走行に係る環境保全措置について

関係車両の走行に係る環境保全措置については、土地区画整理事業者としては、将来の土地利用者に公共交通機関の利用促進や関係車両の効率的な管理等による車両の効率的な利用促進をお願いすることで、関係車両の走行における影響について低減を図っていきたいと考えています。

道路の通行規制については、交通管理者と必要に応じて、今後、協議していきますが、上物施設の事業者に対して、本事業による環境影響の予測結果を引き継ぎ、従業者の通勤自動車や貨物自動車等に対して、自主規制をかけることについて協力を促していきます。

16. 転圧や植栽後のSS濃度について（前回から継続）

前回審査会でのご指摘を踏まえて、以下の条件にて再検討しました。

【流出係数】

和泉川流域については、切土、盛土等の大規模な土工を行わず、現地形を生かした整地を行うため、造成法面はほとんど生じることなく、整地を行っている部分のみの限られた範囲に裸地が生じる程度になります。また、和泉川流域は、公園・防災施設用地としての土地利用であることから、道路や広場等に該当する部分以外は速やかに植生を施します。したがって、安全側を見込んでも、半分程度は植生が施されることが想定されます。

これらを踏まえ、「流出雨水量の最大値を算定する際に用いる土地利用形態ごとの流出係数を定める告示（平成16年国土交通省告示第521号）」に示す土地利用の形態の区分のうち、「人工的に造成された植生に覆われた法面（流出係数：0.4）」が5割、「造成裸地（流出係数：0.5）」が5割であることから、流出係数は0.45とします。

【SSの初期濃度】

国総研資料第594号『道路環境影響評価技術手法「7.水質 7.4切土工事等、工事施工ヤードの設置、及び工事用道路等の設置に係る水の濁り」に関する参考資料』を踏まえて、植栽範囲（5割）では9割程度の低減が図られるとし、200mg/L、整地が行われている範囲（5割）では準備書と同じ2,000mg/Lとし、SSの初期濃度は、1,100mg/Lとします。

注：当該文献では、裸地法面で平均310mg/Lに対し、植栽法面では平均20mg/Lとなっており、9割以上の削減となっています。

再検討結果

$f = 0.45$ 、 $C_0 = 1,100\text{mg/L}$ として、再検討した結果は以下のとおりです。

$$Q = A \times f \times I / (1,000 \times 60) = 211,800 \times 0.45 \times 7.1 / 60,000 \\ \doteq 11.3 \text{ (m}^3/\text{min)}$$

$$T = V / Q = 15,200 / 11.3 = 1,350 \text{ (min)}$$

1,350分後の仮設調整池出口での土砂の残留率Pは、

$$P = 748.27 \times 1,350^{-0.463} / 2,000 \times 100 = 1.3\%$$

となり、初期濃度（ C_0 ）を1,100mg/Lとした場合の仮設調整池出口でのSS濃度（C）は以下の通りです。

$$C = 1,100 \times 1.3 / 100 = 14\text{mg/L}$$

従って、和泉川の放流先での濃度（ C_R ）は

$$C_R = (2.15 \times 23 + 11.3 \times 14) / (2.15 + 11.3) \doteq 15\text{mg/L}$$

となり、現況23mg/Lを下回り、現況を悪化させることはありません。

17. 大門川及び相沢川の暗渠化による影響等について

相沢川及び大門川の現状の河床の状況（2021年8月13日撮影 天候雨）は次の写真のとおりです。いずれも、川底には、斑状に藻類が付着している状況が見られます。

<相沢川の状況>



<大門川の状況>



大門川については、北町の工場地帯を流下してから対象事業実施区域内に入ることもあり、令和元年度の現地調査時の観測では、上流側（対象事業実施区域の北端部付近）では、豊水期、渇水期ともにBODや全亜鉛について環境基準値を超過しています。また、上流側の水質調査地点付近には川底に土砂が堆積しており、降雨がない場合においても水の濁りが目視で確認できる場合があります。（準備書P.9.4-10（表9.4-5(2)参照。））また、上流側の水質が悪いこともあり、pHを除くほぼ全ての水質項目で上流側よりも下流側の水質は良好となっており、濁り成分の沈降、吸着に加えて、下流側でBODが低下し、DOが上昇していることを踏まえると、日中については、川底の藻類等の光合成による水質浄化機能を有していると考えられます。なお、夜間には藻類の呼吸により、貧酸素状態になることも考えられます。

相沢川については、対象事業実施区域の北端部付近が源となっており、上流側の水質が比較的良好であるため、上流側と下流側の水質の差異は顕著ではありませんが、渇水期では大門川と同様に、下流側で水質が良好になる傾向がみられ、一定の水質浄化機能を有していると考えられます。

都市計画対象事業の実施に伴い、大門川と相沢川が暗渠化された場合、光合成を行う藻類は生育できなくなるため、光合成や吸着に係る浄化機能は失われますが、特に大門川については、上流側の土地利用や川底に溜まった土砂が水質悪化の要因になっていると考えられるため、暗渠化に併せて、暗渠入口周辺の舗装や土砂流出防止柵設置等により、上流部における河川への土砂流入を防ぐことで、水の濁りなどが低減され、水質の改善が図られると考えられます。

底質については、暗渠化に伴い、対象事業実施区域内の土砂が河川に流れ込むことがなくなる一方、調整池（工事中は仮設調整池）で濁り成分を十分沈降させた上澄みを放流することになります。従って、大門川及び相沢川の対象事業実施区域よりも下流側の底質への著しい影響はないものと考えます。

18. 災害用井戸への影響について

災害用井戸の多くは私有地にあるため、詳細の把握は困難ですが、防衛省による土壌汚染の深度方向の調査時に確認されている地下水の分布範囲はGL-5.4mよりも浅く、武蔵野ローム層の中に宙水として分布しているものと推定され、GL-16m以深に分布する広域的な帯水層である洪積砂礫層（Dg）（準備書資料編（P.資料 地下水-2、図9.6-1(1)）参照）とは直接つながっている可能性は低いものと考えられます。従って、対象事業実施区域内の土壌汚染による影響が災害用井戸の水質に及ぶ可能性は低いものと考えています。このことを、裏付けるため、事後調査で対象事業実施区域の南端部2ヶ所において、洪積砂礫層（Dg）の帯水層までの観測用井戸を設置し、地下水質のモニタリングを実施します。（モニタリングの手法は、26⑤参照）

19. 湧水の涵養源について

対象事業実施区域及びその周辺の広域的な帯水層については、準備書資料編（P. 資料地下水-2、図 9.6-1(1)）に示す洪積砂礫層（Dg）と考えられますが、防衛省による地下水調査の結果によれば、その水位は多くが深度 2m 以下の地表面近くであるため、湧水の涵養源はその近傍の地表近くに雨水が溜まった宙水のような不安定な状況であることが推察されます。

堀谷戸川付近の湧水 1 については、平成元年 7 月 29 日に行った豊水期（晴天時）の調査では流量が観測されておらず、平成 2 年 1 月 10 日に行った渇水期（晴天時）の調査においても流量は $0.0002\text{m}^3/\text{s}$ 程度と比較的少ない状況です。

したがって、地表近くで植物が繁茂する豊水期（概ね春～夏季）には植物の根が水を吸い上げ、湧水が枯渇してしまう可能性があります。また、豊水期には付近の営農による水需要が高まるため、これが湧水の枯渇の要因になる可能性も否定できません。

一方、湧水 1 は対象事業実施区域の外側に位置しますが、直近は「観光・賑わい地区」としての土地利用であるため、雨水起源の宙水は形成されにくくなり、準備書 P. 9.7-8 に記載のように、湧水 1 への涵養源への影響はあると想定されます。この影響は準備書 P. 9.7-9（表 9.7-6）に記載の環境保全措置を講じることにより、低減されるものと考えています。

なお、湧水 1 付近の植生の状況は、下記の写真のとおり、クズ、カナムグラ、アオミズ、スギナ、ツユクサ、ヒナタイノコヅチ、トクダミなど、荒地や路傍などにみられる植物のみで、コケ類や付着藻類など、水辺に依存する植物は確認されませんでした。

<湧水 1 付近の植生の状況>



（撮影日 2021 年 8 月 13 日 雨）



（撮影日 2021 年 8 月 16 日 雨）

20. 汚染土壌の掘削除去に際しての河川水質対策

仮設調整池については、着工後速やかに設置しますが、汚染土壌の掘削除去時に仮設調整池が完成しなかった場合についての河川水質対策を、評価書において、準備書 P. 9. 4-25 の予測の前提条件に以下のように追記します。なお、汚染土壌の流出防止対策については、前回審査会の補足資料「10. 汚染土壌の掘削除去を行う際の対応について」に記載したように、掘削時に基準不適合土壌又は特定有害物質が飛散、揮散しないよう、基準不適合土壌又は特定有害物質の飛散等の防止対策を講じます。（現場の状況に応じ、散水、養生シートの敷設等）

<追記内容（波線太字が追記部分）>

⑤ 予測結果

ア. 予測の前提条件

コンクリート打設時には、アルカリ排水による水の汚れが生じないように、適正な規模の仮設調整池を設置し、アルカリ排水の適正処理をした後、公共用水域に放流するものとします。また、仮設調整池の工事は着工後速やかに行いますが、仮に汚染土壌の掘削除去時に仮設調整池が完成していない場合には、掘削除去現場に個別の集水枡を設ける等の措置を講じ、直接河川への流入を防止します。なお、汚染土壌の飛散等防止のため、現場の状況に応じ、散水、養生シートの敷設等を行います。

対象事業実施区域内において確認されている汚染土壌については、後述する土壌汚染に示す予測の前提条件（P. 9. 9-8 ⑤ア）に従い、造成工事に先立って汚染拡散防止のための措置が講じられます。

21. 相沢川における生育・生息環境確保及び代償措置

■ 保全対象種の環境区分とモデル地域について

相沢川沿いで確認された重要な種のハビタットタイプを種ごとに整理し、必要な環境要素を抽出した結果、大きくは湿地環境、湿性草地、水路、樹林、乾性草地の5つの環境区分が必要となる。さらに、湿地環境は水深、湿性草地は草丈、水路は水深及び河床材料に変化を持たせた複数の環境区分が必要となることから、下記①～⑧に示す8つの環境区分を設定します。

環境区分	保全対象種
①湿地環境 (水深5cm、泥底)	昆虫類：ナツアカネ(幼虫)、エサキコミズムシ、シオカラトンボ(幼虫) 底生動物：マルタニシ 植物：ヒメミズワラビ、ウスゲチョウジタデ、シャジクモ、イチョウウキゴケ
②湿性草地 (草丈の低い草地)	昆虫類：ケラ、クロヒメヒョウタンゴミムシ、 アトモンコミズギワゴミムシ、クロケブカゴミムシ 植物：ミズニラ、ヌマトラノオ、アマナ、ミズタカモジ、セイタカハリイ、ハリイ
③水路(水深20～40cm、砂礫底)	魚類：アブラハヤ 植物：チャイロカワモズク、アオカワモズク
④湿地環境(水深10～20cm、泥底)	昆虫類：コマルケシゲンゴロウ、コガムシ
⑤湿性草地(草丈の高い草地)	昆虫類：ショウリョウバッタモドキ
⑥水路(水深10～20cm、砂泥底)	昆虫類：ハグロトンボ(幼虫)、ヤマサナエ(幼虫)
⑦樹林(落葉広葉樹)	(他の環境区分との連続性により保全されるため、対象種は下記で記載)
⑧乾性草地	昆虫類：トノサマバッタ 植物：ヒロハノカワラサイコ
⑤⑥⑦水路周辺の湿性草地、樹林のまとまり	昆虫類：ハグロトンボ(成虫)、ヤマサナエ(成虫)
①～⑦湿地環境、水路、湿性草地等のまとまり	鳥類：キセキレイ 爬虫類：ヤマカガシ
①②④⑤⑦湿地環境、湿性草地、樹林のまとまり	両生類：シュレーゲルアオガエル 爬虫類：ヒバカリ、シマヘビ 昆虫類：ナツアカネ(成虫)、シオカラトンボ(成虫)

事業の影響を受けると予測された種が、世代交代を行い、地域個体群を維持できる環境保全措置が求められています。そのためには、創出する生息・生育環境は、質・量ともに現在の相沢川の環境に近づけることが有効です。しかし、量的に相沢川沿いの現環境(約13.5ha)を確保することは困難であることから、相沢川沿いのうち、水田、休耕田、水路及び樹林が一体となった対象事業実施区域北部の環境をモデル地域とするとともに、各環境区分の質を向上させることで、モデル地域以外に生息・生育する種も保全できる環境創出を目標とします。

■環境創出の考え方

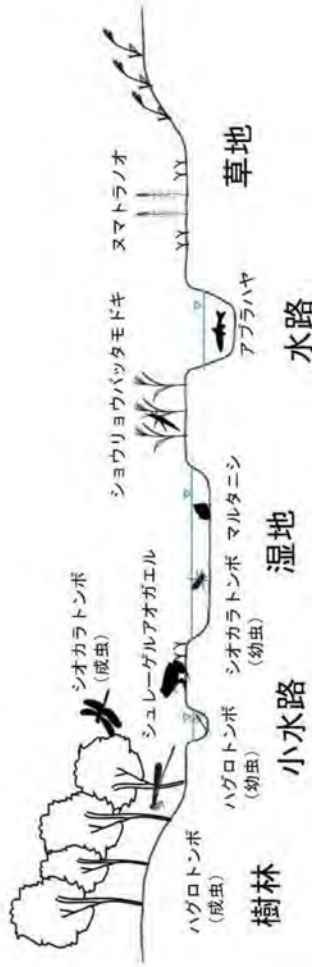
- ・成長段階によって生息環境が異なる種、豊富な餌量と多様な環境を必要とする種が生息するためには、環境区分①～⑧に示す環境区分を適切に組み合わせて配置し、多様な環境を創出する必要があります。
- ・事業の影響を受けると予測された種が、世代交代を行い、地域個体群を維持できる環境保全措置が求められています。
- ・そのためにモデル地域と同様の谷戸地形である対象事業実施区域の南側において、現況の地形及び土地利用を活かした保全対象種の生息・生育環境を創出します。
- ・生息・生育環境の創出は、土地区画整理事業で整備を実施します。

■環境保全措置のイメージについて

- ・湿地環境については、水深の異なる湿地を配置します。
- ・水路については、現況の3面張りから多自然水路とし、水の流れに変化を持たせるとともに、周辺には湿地環境や草地環境を創出することで、質の向上を図ります。
- ・樹林を西側に創出します。
- ・水路、草地、湿地、樹林という環境区分を連続的に推移させることで、様々なハビタットタイプの保全対象種が生息・生育できる環境を創出します。

■環境区分のエコトーン断面イメージ

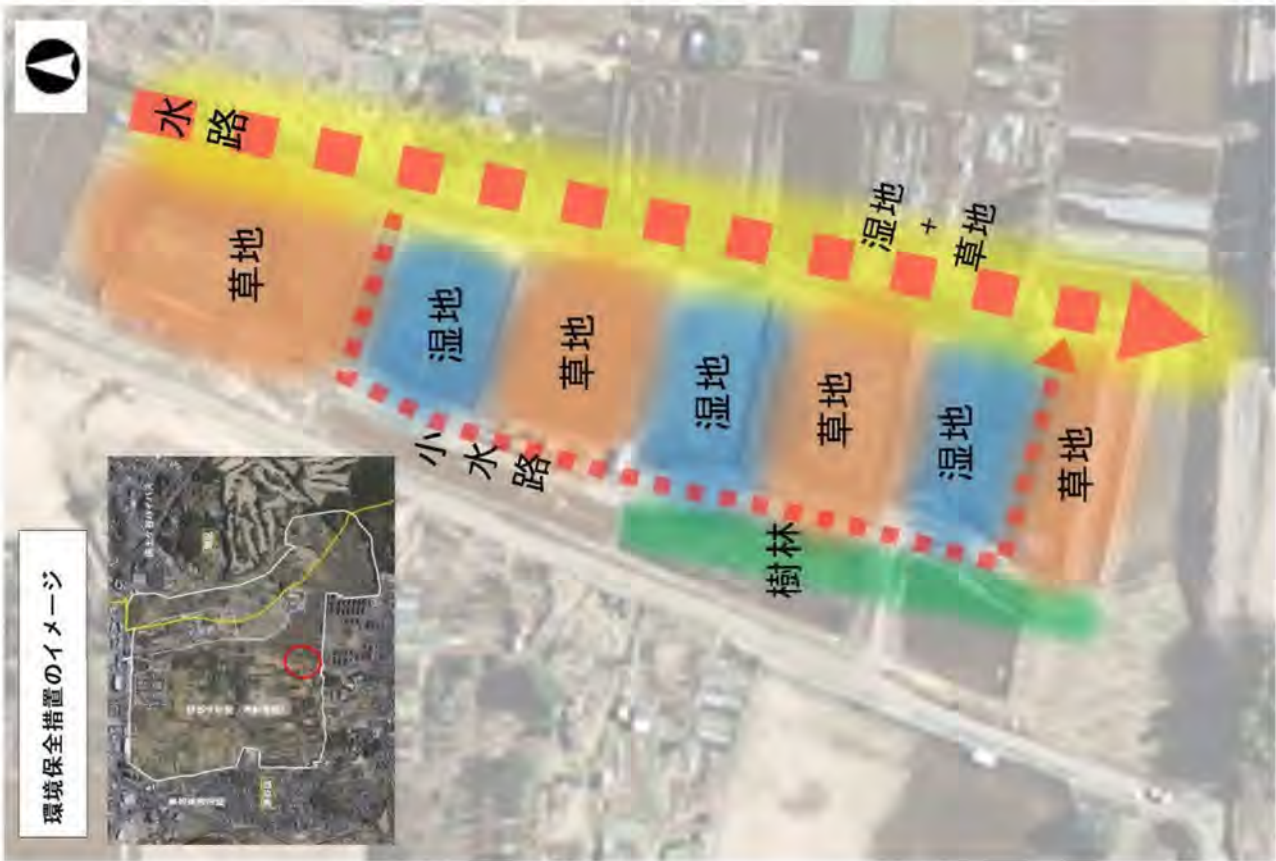
【東西断面】



【南北断面】



※お示している環境保全措置のイメージは、環境区分の配置(順合せ)の考え方を示したものであり、具体的な配置などの詳細は、今後、公園整備事業等と調整を図りながら、検討していきます。



22. 草地環境の保全について

草地環境については、トノサマバッタ（昆虫類）やヒロハノカワラサイコ（植物）を保全対象種として、「21. 相沢川における生育・生息環境確保及び代償措置」でお示した公益的施設用地内の概ね 1.5ha のエリアに配置していきます。

23. 農業振興地区の生態系機能について

本事業が土地区画整理事業という特性上、具体的な農業振興地区の土地利用が決まっていますが、農業振興地区内の農地間の空間や、農道と農地間の空間など、事業者として整備可能な部分での草地環境としての役割を期待しています。

このような環境は、ニホントカゲ等の耕作地周辺を生息環境とする種や鳥類にとって、生息環境の代償となるかと考えております。

公園も含め上物の計画が検討中の段階ではありますが、瀬谷市民の森、相沢川沿いに創出する湿地・草地環境、農業振興地区を有機的に繋げられるよう検討してまいります。

24. 動植物の予測の考え方について

準備書 p. 9. 11-39 等に記載の「対象事業実施区域外に生息地は確認されませんでした」という表現について説明させていただきます。

p. 9. 11-36 に示すとおり、予測条件として対象事業実施区域内はすべて改変の可能性があるとしています。

「工事の実施」については、予測対象時期が、造成工事が最大となった時期であることから、対象事業実施区域内にのみ生育する個体は、「全ての生育地が改変されることから、造成工事による生育環境への影響は大きい」と予測評価しました。

この場合、「土地又は工作物の存在及び供用（敷地の存在（土地の改変）」については、予測対象時期が、供用後の環境が安定することが想定される時期としていることから、対象事業実施区域内に現地調査時の生育環境が存在していない、すなわち予測地域内に存在していないことから、「対象事業実施区域外に生息地は確認されませんでした」と記載しました。（あくまで影響予測の対象となるのは、対象事業実施区域外に確認された種となります。）

しかし、分かりにくい表現であるため、以下の修正案に修正します。また、P9. 11-37 に記載の影響予測の手順についても、次ページの通り、修正します。なお、影響予測の手順については、一部、文字が消えている箇所があったため、あわせて修正させていただきます。

修正案：本種は対象事業実施区域内のみに生育し、工事の実施（造成工事）により、全ての生育地が改変されるため、土地又は工作物の存在及び供用（敷地の存在（土地の改変））時点で存在しないことから、影響予測の対象外としました。

なお、移動能力がある動物については、造成工事により対象事業実施区域からいなくなっても、周辺に逃避すること等により、現地調査において対象事業実施区域外に確認されなかった場合においても、敷地の存在時には動物が確認される可能性があるため、その影響の程度に触れています。

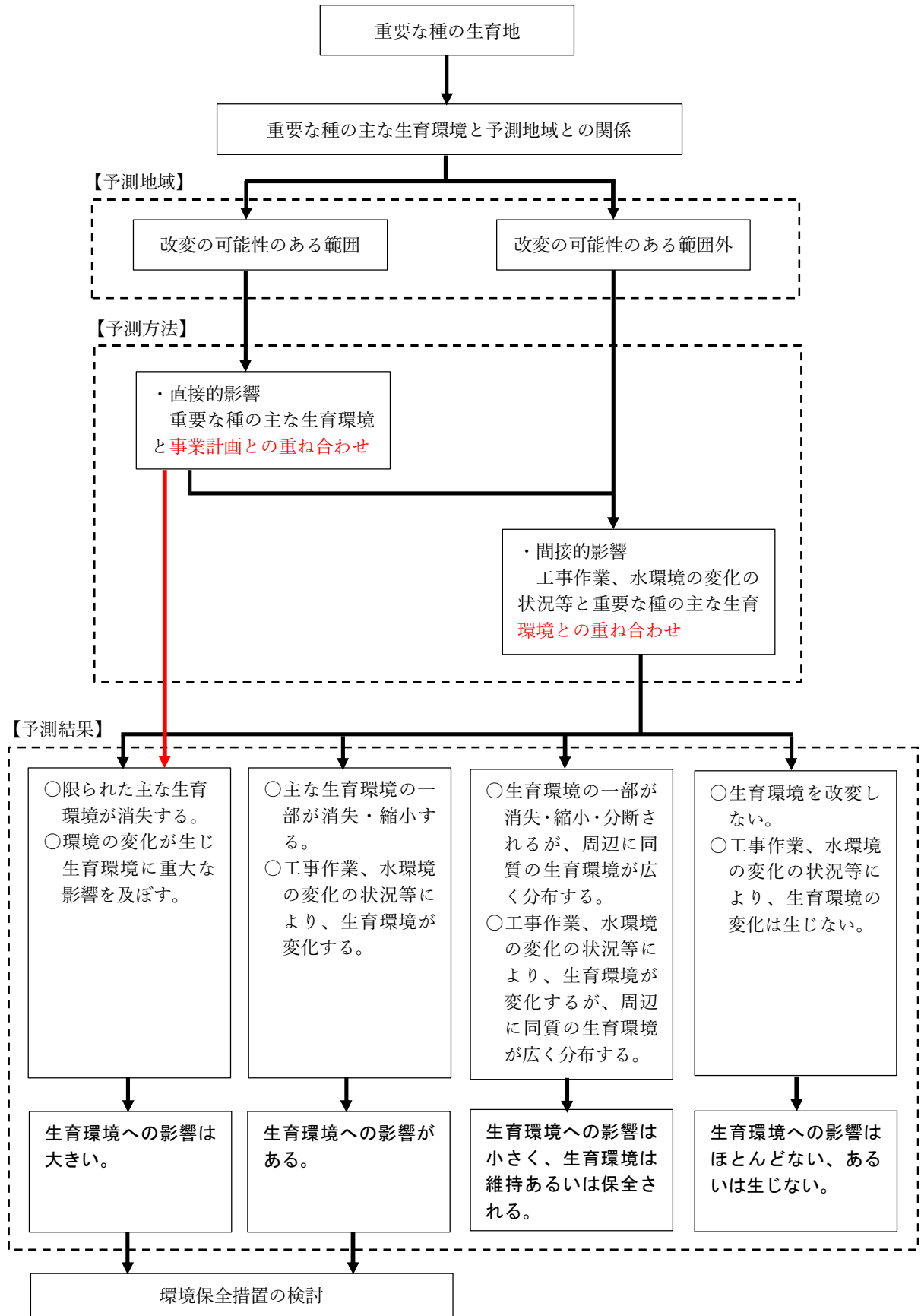


図 影響予測の手順（植物）

25. 建設発生土について

まだ具体的な搬出先や計画等は決まっていますが、建設発生土の処分については、下記の点に努めます。

- ・場外搬出する建設発生土の量をできる限り少なくするように、計画熟度の進捗に伴って切土量、盛土量のバランスの見直しを適宜行う
- ・市内および近辺で行われる公共事業において、場外搬出される建設発生土が有効利用することができないか情報収集、協議を行う
- ・場外搬出される建設発生土の埋立地及び受入地先は、対象事業実施区域からなるべく近いところを選び、建設発生土を運搬するダンプカーから発生する排気ガス、騒音、振動等の抑制を図る
- ・車両については、低燃費のものを使用し、二酸化炭素の排出抑制を図る
- ・運搬時には、過積載の防止を徹底し、高負荷運転による大気汚染、騒音、振動の抑制を図る
- ・汚染土壌の掘削除去に伴い場外搬出する場合は、土壌汚染対策法に基づいて適切に処理を行う

26. モニタリングの実施等について

環境影響評価法に基づく事後調査については、準備書 P. 11-1～4 に示す内容にて行いますが、予測結果が環境基準値を超過している項目や影響が大きいと判断される項目に対して環境保全措置を講じる場合などについても、モニタリングの実施等により、環境保全措置の効果を検証します。なお、関係車両の走行に係るモニタリングについては、基盤整備までを事業範囲とする土地区画整理事業においては行いません。

環境要素	環境影響要因	実施理由	備考
大気質（二酸化窒素）	建設機械の稼働	横浜市の環境目標値を超過している。	今後、必要性を踏まえ検討
騒音	工事用車両の運行	一部地点で環境基準を超過している。	現地調査による確認（工事車両騒音の測定及び工事用車両、一般車両の交通量計測）
水質（水の濁り、汚れ）	雨水の排水	予測の不確実性の程度が大きい項目について環境保全措置を講じる。	現地調査による確認（仮設調整池出口及び水の濁り予測地点での水質調査）
地下水の水質	敷地の存在（土地の改変）	予測の不確実性の程度が大きい項目について環境保全措置を講じる。	現地調査による確認（地下水観測井を設置し調査）
湧水の流量	敷地の存在（土地の改変）	予測の不確実性の程度が大きい項目について環境保全措置を講じる。	現地調査による確認（準備書の現地調査を行った場所又は新たな湧水環境を設置した場合は当該箇所を確認）
河川の形態、流量	敷地の存在（土地の改変）	工事の実施中及び土地又は工作物の供用開始後において環境保全措置の内容をより詳細なものとする必要がある。	現地調査による確認（仮設調整池出口及び放流先河川での流量観測）
動物、植物、生態系	造成工事の実施、敷地の存在（土地の改変）	代償措置について、効果の不確実性の程度及び知見の充実の程度を勘案して、事後調査が必要と認められる。	現地調査による確認
地域社会（交通混雑）	工事用車両の運行	一部地点で交差点需要率が限界需要率を超過している。	現地調査による確認（工事用車両、一般車両の交通量及び渋滞の状況計測）
文化財	造成工事の実施	予測の不確実性の程度が大きい項目について環境保全措置を講じる。	周知の埋蔵文化財包蔵地での工事の状況と、新たな埋蔵文化財を発見した場合の対応状況を報告

注： 水色網掛は準備書の事後調査から追加する項目

① 大気質（二酸化窒素）

新しい排出ガス規制適合型の車両の使用や工事工程の平準化等について施工業者と調整し、二酸化窒素への影響の低減を図っていきます。また、モニタリングについては、今後、施工業者と必要性を踏まえ検討していきます。

② 騒音

工事用車両騒音の予測を行った4地点で車両の運行台数がピークとなる時期に調査を行うことにより、モニタリングを行います。併せて、工事用車両、一般車両の車種別台数についても調査を行います。

③ 水質－水の濁り

a 仮設調整池の出口

各仮設調整池の出口において、濁度計により連続的に濁度の監視を行います。また、SSについては、平常時（非降雨時）に年間4回の測定を行うとともに、10mm以上の降雨時についても年間4回の調査を行います。

b 放流先河川

準備書の現地調査を行った地点（ただし、堀谷戸川については、支流を含む。）において、平常時（非降雨時）に年間4回の測定を行うとともに、仮設調整池出口におけるSSの降雨時調査時期と併せて年間4回の調査を行います。（図1参照）

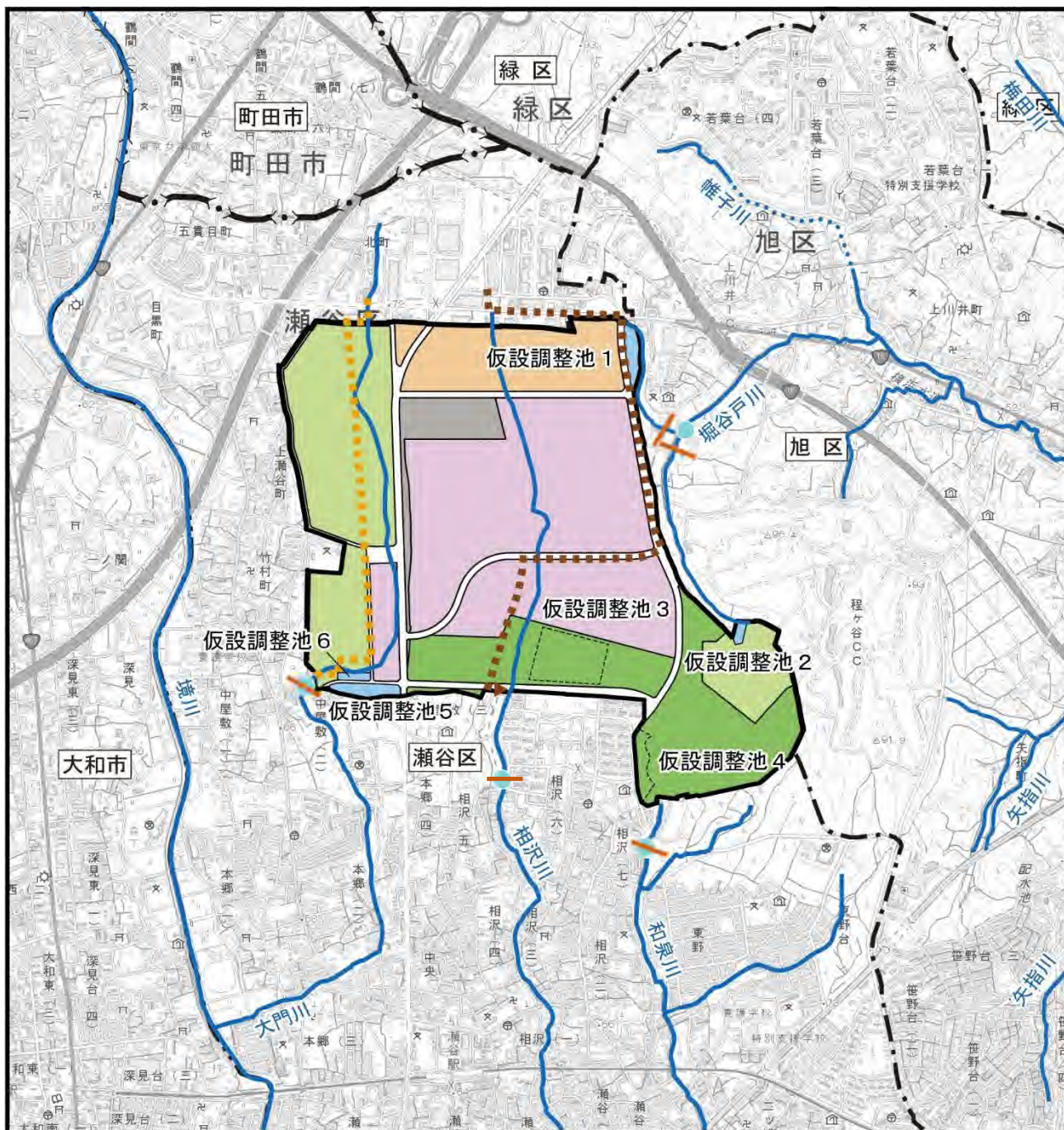
④ 水質－水の汚れ（準備書P.9.4-30（表9.4-30）に示す事後調査の項目）

a 仮設調整池出口及び放流先河川

各仮設調整池の出口及び放流先河川（水の濁りの調査と同じ場所）において、年間4回の調査を行います。（図1参照）

なお、水の汚れ（健康項目に限る。）について、万一、環境基準値を超過するような結果となった場合は、当該河川において底質の調査も行います。

注： 準備書の現地調査や横浜市で行われている中小河川の調査が豊水期1回、渇水期1回の年間2回程度となっていますが、水質等の調査を年間4回とした理由は、工事工程の変化を把握できる調査とし、かつ、四季の各季1回程度調査を行うのが妥当と判断したためです。なお、調整池排出口での濁度は連続観測の予定です。



凡 例

対象事業実施区域
 都県界
 市界
 区界



1:25,000

0 0.25 0.5 1 km

- 農業振興地区
- 観光・賑わい地区
- 物流地区
- 公益的施設用地（公園・防災等用地）
- 交通施設用地
- 道路

- 調整池（地上式）—工事中は仮設調整池1、2、5、6
- 公益的施設内調整池（地下式）—工事中は仮設調整池3、4
- 相沢川切り回し
- 大門口川切り回し
- 水質（水の濁り）予測地点
- 水質（放流先河川）モニタリング地点（断面）

図1 水質モニタリング地点

⑤ 地下水の水質

地下水の水質については、対象事業実施区域内及びその周辺の帯水層が南方向に傾いており、地下水の流れも北から南に向かうと推察されることから、対象事業実施区域の南端部に接する箇所のうち、GL-8, 9m で鉛の土壌溶出量が指定基準を超過した地点近傍及びその南側で地下水の利用がある場所として、図 2 に示す 2 ヶ所においてモニタリングを行います。調査頻度は「地下水質モニタリングの手引き」（環境省、平成 20 年 8 月）では、継続監視調査の場合は年 1 回以上とされていますが、水質（水の汚れ）の調査と同様な理由で年 4 回とし、汚染がみられない場合は、竣工 1 年後まで継続します。なお、参考として地下水位についてもこの間、継続的に観測します。

⑥ 湧水の流量

湧水の流量のモニタリングは、準備書の現地調査で湧水が確認された 3 地点を基本としますが、代償措置により湧水環境の創出が行われる場所においてもモニタリングを行うこととします。モニタリングの頻度は水質と同様に年間 4 回を基本としますが、近接地域で造成工事が行われる期間については、工事実施日について毎日湧水の状況を目視で観測するものとします。

⑦ 河川の形態、流量

河川流量のモニタリングは、準備書の現地調査を行った地点（ただし、堀谷戸川については、支流を含む。）において、10 mm 程度以上の降雨時に年間 4 回の測定を行うとともに、仮設調整池出口における放流量について連続的なデータを取集するものとします。

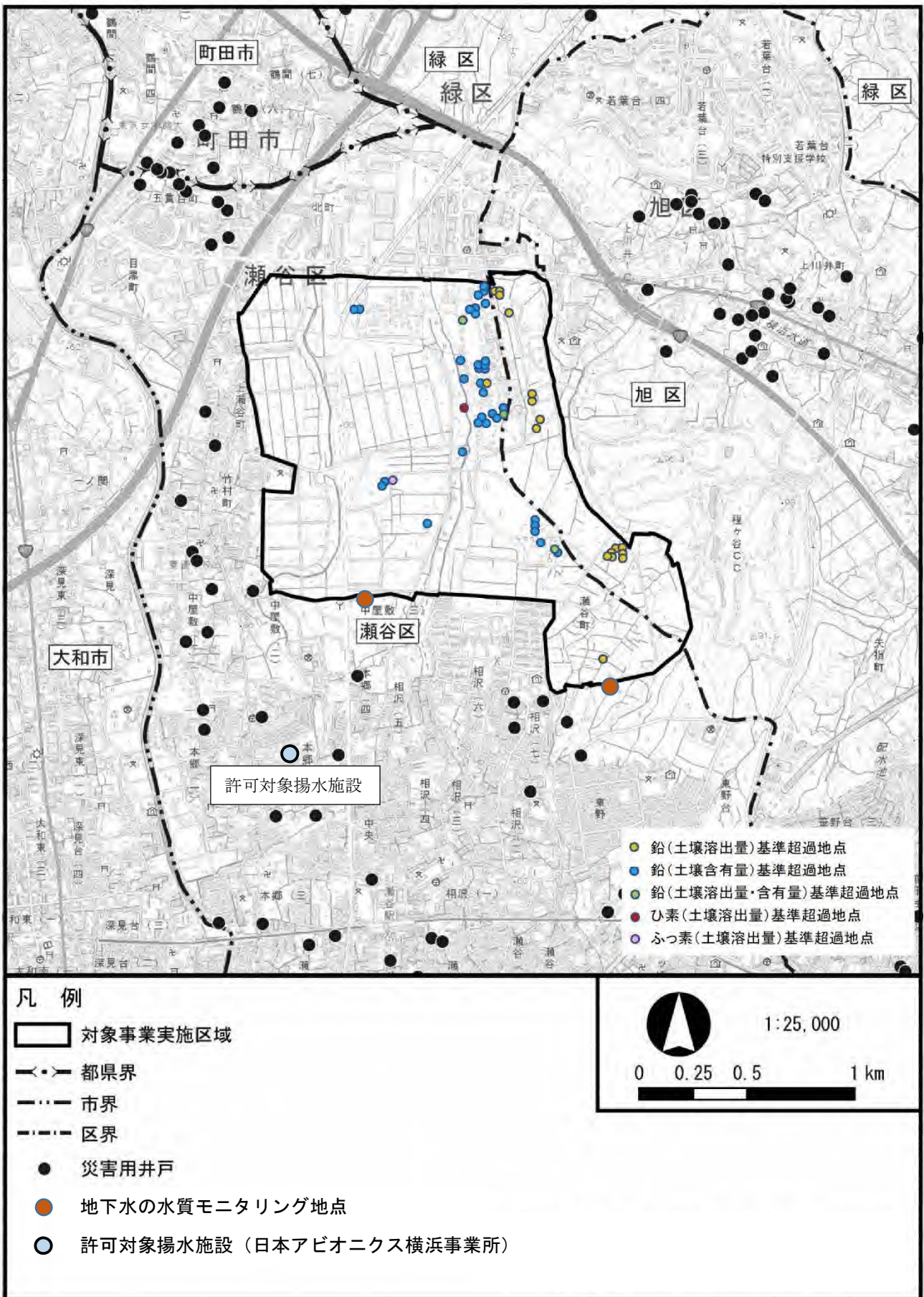


図2 地下水の水質モニタリング地点

⑧ 動物、植物、生態系

動物、植物、生態系について、工事中及び工事完了後に現地調査を行い、保全対象種の生息・生育状況を確認いたします。

また、動物については、環境保全措置（保全対象種の個体の移動）の一環として、工事中にシュレーゲルアオガエル、ハグロトンボ、ヤマサナエ、ナツアカネ、クツワムシ、エサキコミズムシ、コマルケシゲンゴロウ、コガムシ、アブラハヤ、ホトケドジョウ、マルタニシ、スナガイが確認された場合には、創出した生息環境（湿地環境と草地環境）もしくは工事区域外の生息適地へ移動させます。捕獲の方法や時期等については、専門家等の助言を踏まえ、今後計画、実施いたします。

植物については、環境保全措置（保全対象種の移植・播種）の一環として、工事中にミズニラ、ヒメミズワラビ、ヒロハノカワラサイコ、ウスゲチョウジタデ、ヌマトラノオ、アマナ、ミズタカモジ、セイタカハリイ、ハリイ、チャイロカワモズク、アオカワモズク、シャジクモ、イチョウウキゴケが確認された場合には、創出した生育環境（湿地環境と草地環境）へ移植します。なお、移植・播種の方法や時期等については、専門家等の助言を踏まえ、今後計画、実施いたします。

生態系については、環境保全措置（保全対象種の個体の移動）の一環として、工事中にシオカラトンボ（幼虫）が確認された場合には、創出した生息環境（湿地環境と草地環境）もしくは工事区域外の生息適地へ移動させます。捕獲の方法や時期等については、専門家等の助言を踏まえ、今後計画、実施いたします。

また、動物、生態系におけるホトケドジョウについては、工事中にモニタリング調査を実施し、生息状況が変化した場合に順応的に対策を検討いたします。

⑨ 地域社会（交通混雑）

工事用車両に係る交通混雑の予測を行った4交差点で車両の運行台数がピークとなる時期（平日及び土曜日）に調査を行うことにより、モニタリングを行います。併せて、工事用車両、一般車両の車種別台数についても調査を行います。また、渋滞等の状況についてもその有無や滞留長、渋滞長について観測します。

⑩ 文化財

周知の埋蔵文化財包蔵地での工事の状況と、新たな埋蔵文化財を発見した場合の対応状況を収集整理します。

旧上瀬谷通信施設地区土地区画整理事業 環境影響評価に関する補足資料

＜補足資料内容＞

27. 公益的施設用地内の調整池について
28. 相沢川の水や事業実施区域内の降雨の流し方等について
29. 工事用車両運行ルートを検討及びこれに伴う騒音、地域社会への影響低減について
30. 将来の自動車交通量の需要予測について
31. 大門川及び相沢川の暗渠化による影響等について（継続）
32. 「地下水への影響について（防衛省による調査結果）」の誤記について
33. 農地間の空間における草地環境について
34. 動植物の予測の考え方について（継続）
35. 相沢川における生育・生息環境確保及び代償措置について（継続）
36. 和泉川源流部における生育・生息環境確保及び代償措置について
37. 対象事業実施区域内の眺望景観（遠景）について
38. 建設発生土について（継続）
39. 温室効果ガスの低減対策について
40. 瀬谷地内線に新設される交差点の交差点需要率について
41. モニタリングについて（継続）

令和3年9月

横浜市

27. 公益的施設用地内の調整池について

■構造について

排水施設計画（準備書P.2-13）に示すとおり、土地区画整理事業において、洪水の発生を防止するために必要となる雨水調整池を各流域に1箇所以上配置する計画です。

本地区の公益的施設用地では、大規模発生時には、消防・警察・自衛隊などの受入に必要な広域応援活動拠点としての機能や市民の生命・身体を守るために一時的に避難できる機能を確保に向けた検討を進めており、ある一定規模の平場が必要であることから、公益的施設用地に隣接する調整池である、相沢川流域に設置する調整池3、和泉川流域に設置する調整池4については、上部利用できる地下式調整池としていました。

しかし、検討を深度化していく過程の中で、防災拠点としての平場確保は主に公益的施設用地の中央付近で行うことを現在検討していることから、調整池4については、地上式調整池として設置が可能となったため、今後は地上式調整池を基本として検討を進めます。なお、容量等に変更はありません。

また、地上式調整池の具体的な設えについては、今後、公園整備事業等と調整を図りながら、地形や自然豊かな環境をいかし、環境に負荷の少ない調整池を検討していきます。

■位置について

調整池4の詳細な位置は今後検討していきますが、地形や自然豊かな環境をいかし、環境に負荷の少ない調整池を検討していくことから、下図の赤で囲ったエリアを中心に検討を行います。

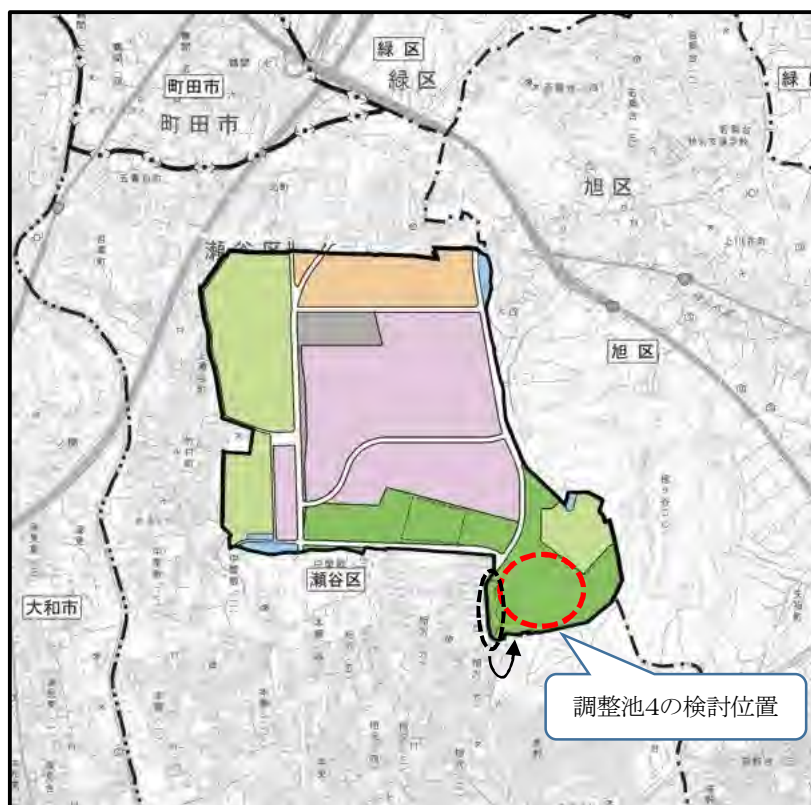


図 27-1：調整池4（地上式）の検討位置

28. 相沢川の水や事業実施区域内の降雨の流し方等について

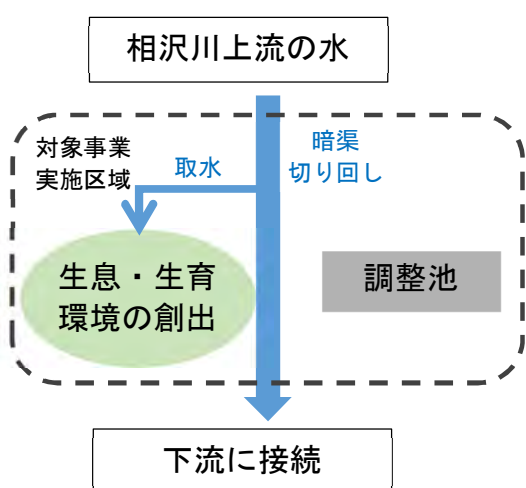
相沢川の切り回し、対象事業実施区域内の降雨処理、調整池及び創出する生息・生育環境の考え方は、次のフロー図に示す通りです。

平常時は、切り回し、暗渠化した相沢川から取水することで、生息・生育環境の創出を図ります。降雨時には、対象事業実施区域内に降った雨は、暗渠化した相沢川に流入させることを想定しており、途中で分水することで、生息・生育環境の創出へは平常時と同様、取水するとともに、地区降雨相当分は調整池を経由して下流に接続することとします。

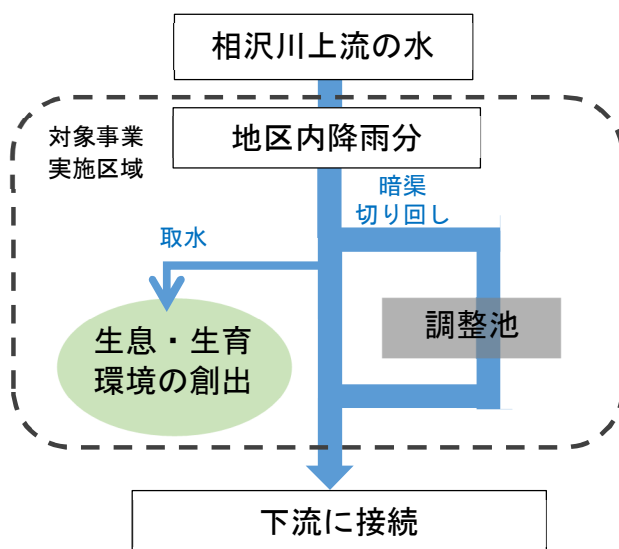
大門川については、暗渠化して切り回し、地区内降雨分も含めて調整池を経由して下流に接続することとします。

和泉川及び堀谷戸川については、地区内降雨分が調整池を経由し、下流に接続することとします。

<平常時>



<降雨時>



なお、暗渠化にあたっての生物対応策として、以下の配慮事項を検討します。

- ・暗渠部の排水の設計にあたっては、生物の移動などが可能となる様、検討する。
- ・開渠から暗渠への切り替え前に開渠部の調査を行い、重要な種を創出する生息・生育環境等へ移動させる。

29. 工事用車両運行ルート分散及びこれに伴う騒音、地域社会への影響低減について

(1) 工事用車両運行ルート分散について

工事用車両の走行に伴う交通混雑の予測対象の時間帯については、通過する一般車両と工事用車両を合わせた台数が最も多い時間帯（17時台）で予測評価を行っています。

予測結果より、目黒交番前交差点に工事用車両が集中しているため、以下の通り、工事用車両運行ルート分散を検討しました。

なお、検討は平日で行いましたが、評価書では平日と休日の両方で再予測計算を行い、その予測結果を掲載します。

検討A：対象事業実施区域北東側の八王子街道に面している所において、左折 in、左折 out が可能な工事用車両専用の出入口を設けます。

検討B：西側方面への発生的小型車を、目黒交番前交差点を通過することを避けて旧海軍道路へ分散します。なお、西側方面へは通勤用車両の走行しか想定していないため、本分散ルートを走行する工事用車両は、17時台だけとなります。

検討C：目黒交番前交差点は負荷をかけないように、海軍道路を南北に直進するルートをメインとします。

以上より検討した工事用車両の運行ルートを、図29-1～4に示します。

図29-1は、通勤用の工事用車両が対象事業実施区域へ集中するルートです。対象時間は7時台となります。

図29-2は、運搬用の工事用車両が対象事業実施区域から外へ発生するルートです。対象時間は、8時台～16時台です。

図29-3は、運搬用の工事用車両が対象事業実施区域へ集中するルートです。対象時間は、8時台～16時台です。

図29-4は、通勤用の工事用車両が対象事業実施区域から外へ発生するルートです。対象時間は17時台となります。なお、この時間帯が一日の中で一般車両、工事用車両を含めて台数のピークとなりますので、地域社会（交通混雑）の予測対象時間は、17時台で行っています。

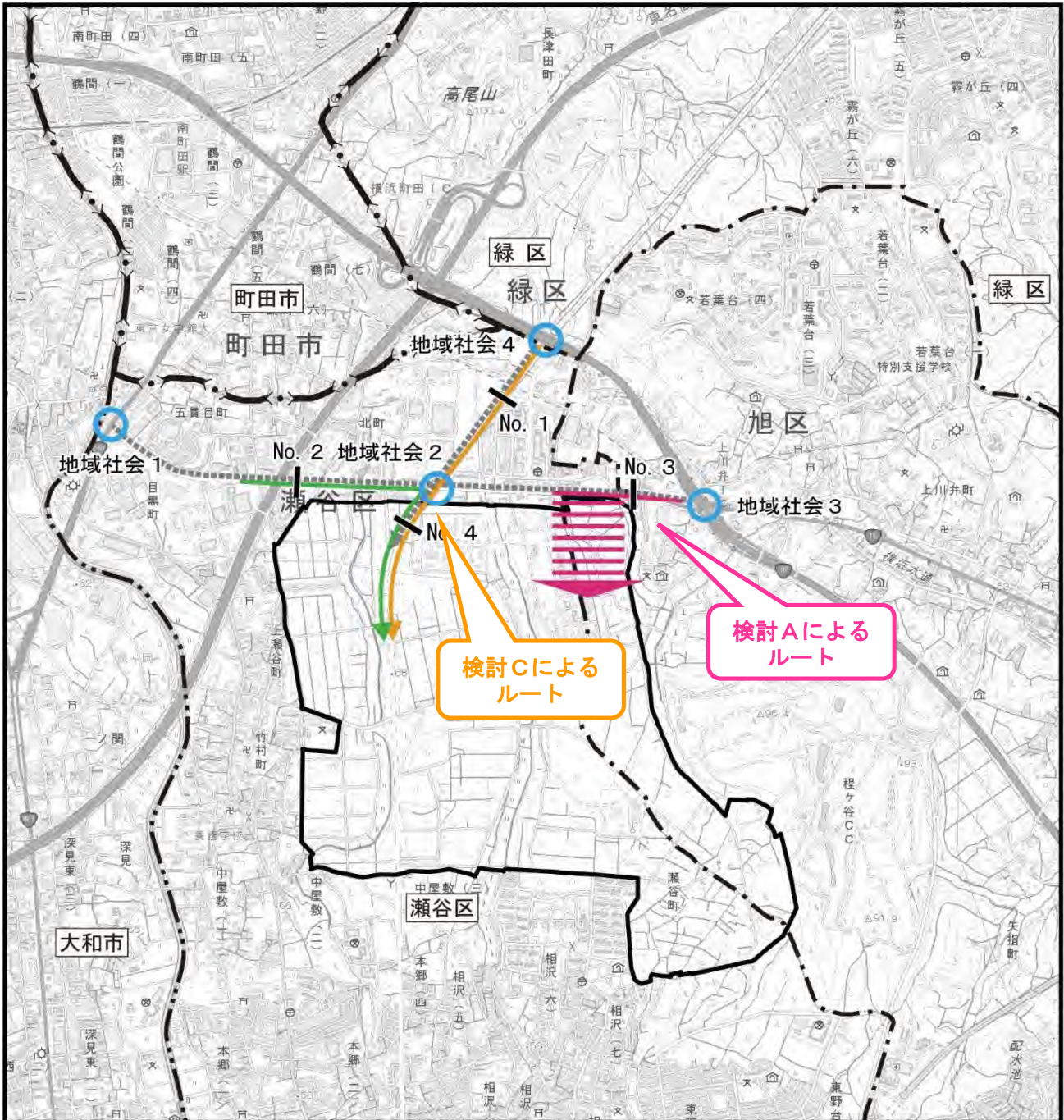


図 29-1 工事用車両（通勤車両）の運行ルート（集中）

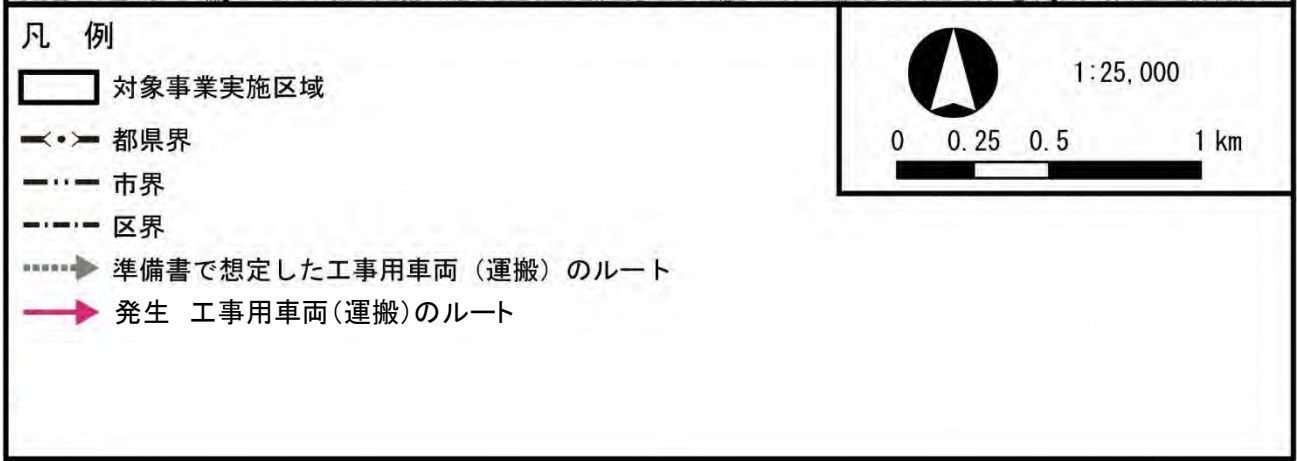
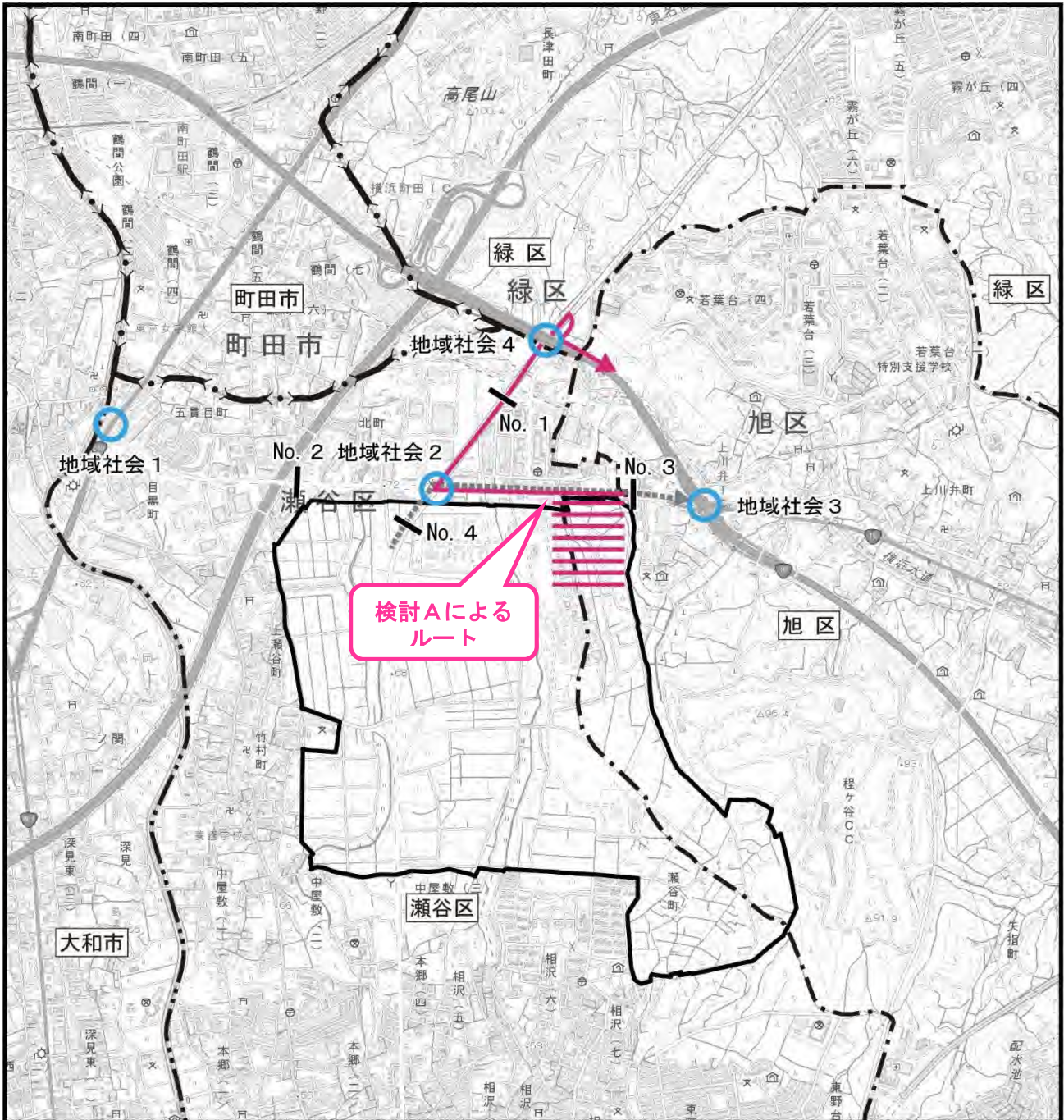
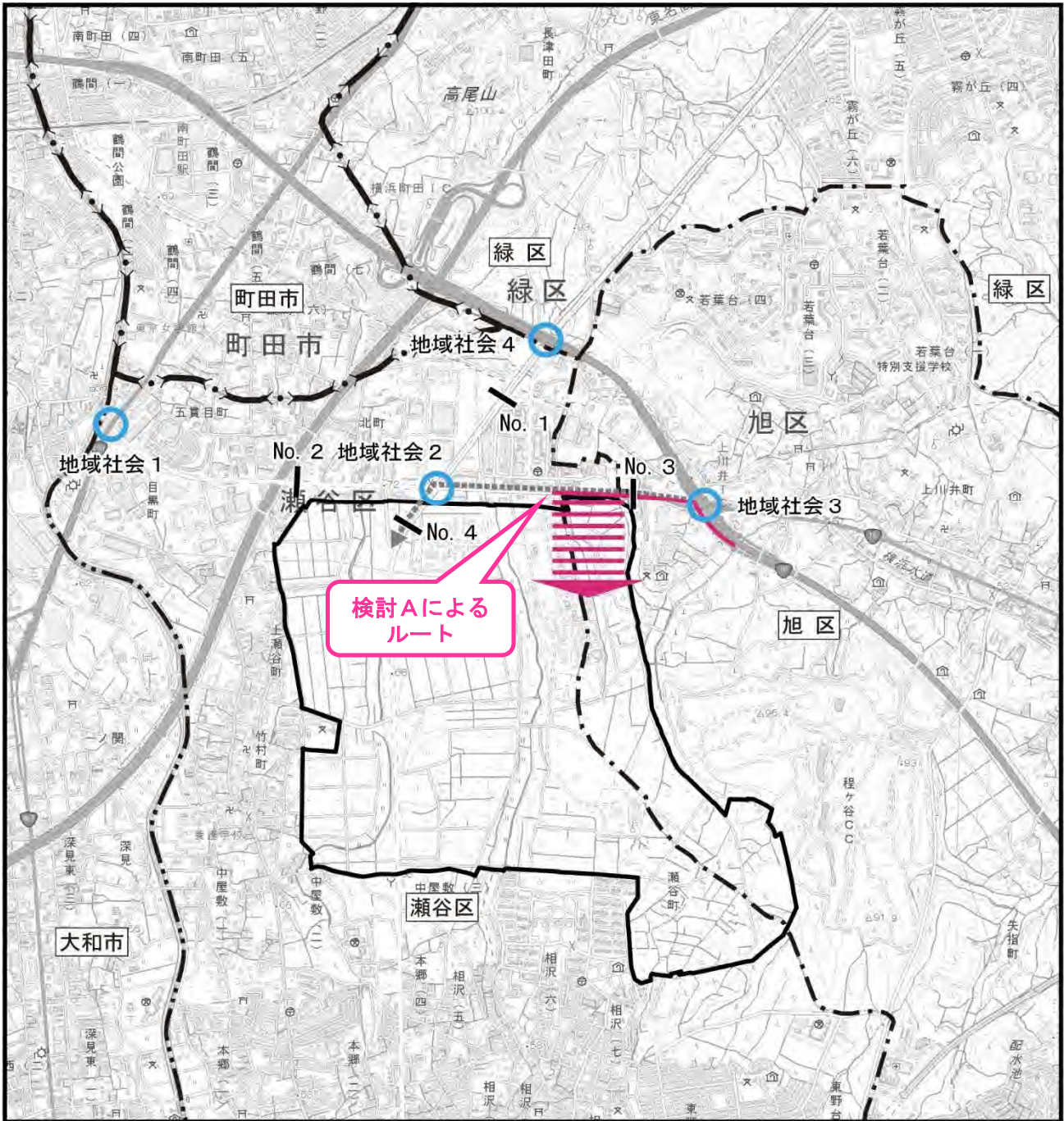


図 29-2 工事用車両（運搬車両）の運行ルート（発生）



凡例

- 対象事業実施区域
- 都県界
- 市界
- 区界
- 準備書で想定した工事用車両（運搬）のルート
- 集中 工事用車両（運搬）のルート

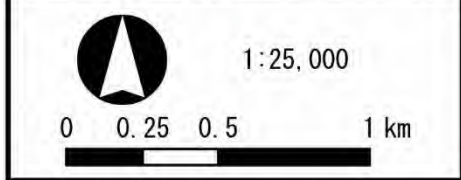


図 29-3 工事用車両（運搬車両）の運行ルート（集中）

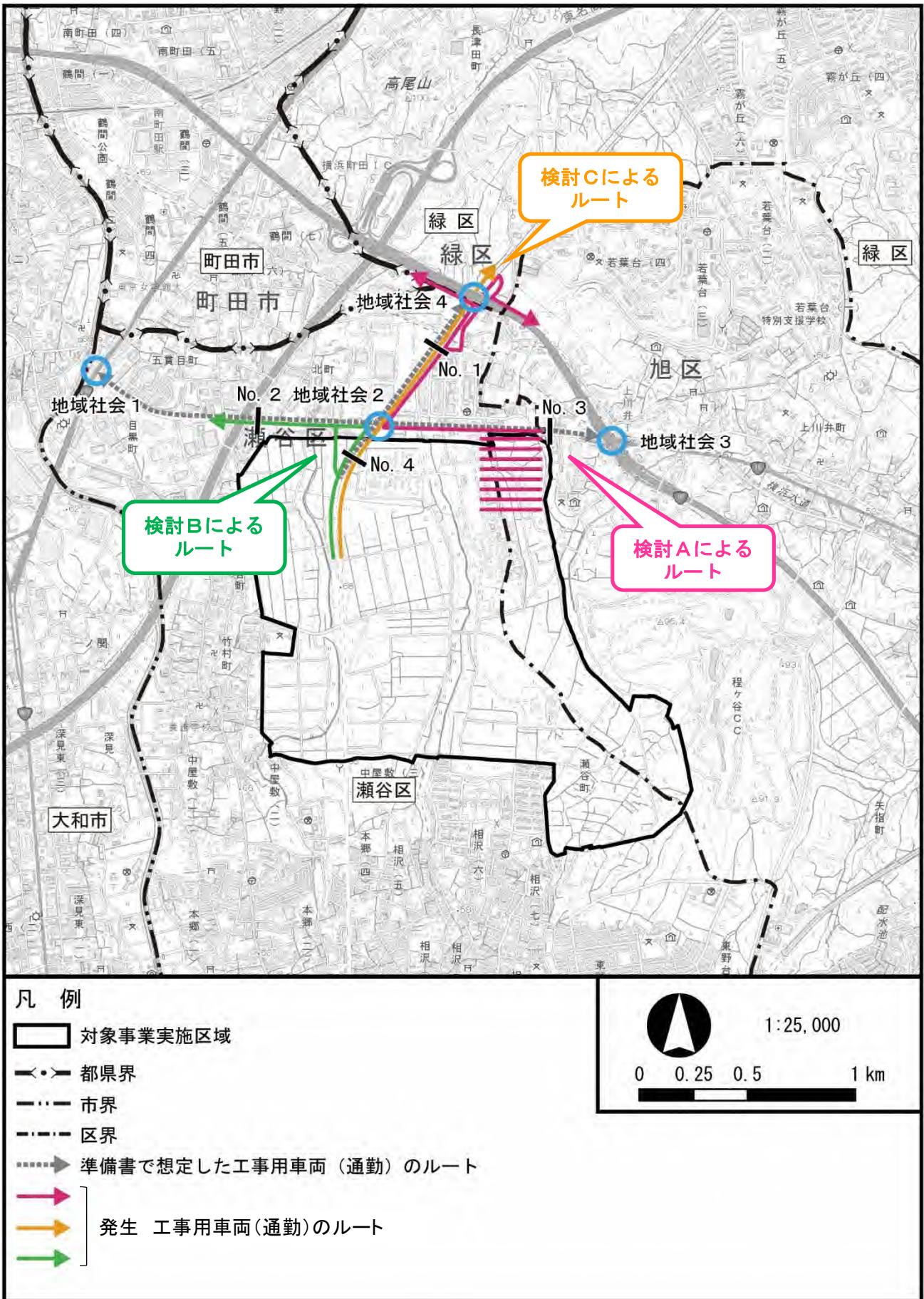


図 29-4 工事用車両（通勤車両）の運行ルート（発生）

(2) 分散後の地域社会（交通混雑）の予測評価

① 交差点需要率

準備書に記載した予測に用いた工事用車両の台数と、分散後の工事用車両の台数を表 29-1 に示します。また、準備書と分散後の交差点需要率の予測結果を表 29-2 に示します。

地域社会 1（目黒交差点）は、工事用車両の台数に変化がありませんので、交差点需要率も変化はありません。

最も混雑していた地域社会 2（目黒交番前交差点）は、交差点を通過する工事用車両の台数を分散させたことにより、交差点需要率は、1.114 から 0.929 と改善されました。しかし、限界需要率（0.900）は超えています。

地域社会 3（上川井 IC 交差点）は、交差点を通過する工事用車両台数が減るので、交差点需要率も小さくなります。

地域社会 4 は、滝沢交差点は対象事業実施区域からの右折車が増えますが、対向車線の直進車が少ないため負荷がかからず、交差点需要率の変化はありません。瀬谷土橋交差点は、通過する工事用車両台数が増えるため、交差点需要率は大きくなります。しかし、限界需要率は超えていません。

表 29-1 準備書及び分散後の予測に用いた工事用車両の台数

予測地点	工事中ピーク時間帯		準備書※ ¹			分散後※ ²		
	平日	休日	方向	1 時間あたり		方向	1 時間あたり	
				大型車	小型車		大型車	小型車
地域社会 1 （目黒）	17:00～ 18:00	16:45～ 17:45	C→A	31 台	43 台	C→A	31 台	43 台
			C→B	31 台	43 台	C→B	31 台	43 台
			C→D	31 台	43 台	C→D	31 台	43 台
地域社会 2 （目黒交番前）	17:00～ 18:00	16:45～ 17:45	C→A	93 台	129 台	C→A	93 台	129 台
			C→B	93 台	129 台	C→B	93 台	0 台
			C→D	94 台	129 台	C→D	0 台	0 台
			D→A	0 台	0 台	D→A	94 台	129 台
地域社会 3 （上川井 IC）	17:00～ 18:00	16:45～ 17:45	B→A	31 台	43 台	B→A	0 台	0 台
			B→C	32 台	43 台	B→C	0 台	0 台
			B→D	31 台	43 台	B→D	0 台	0 台
			A→D	0 台	0 台	A→D	31 台	43 台
地域社会 4 （滝沢）	17:30～ 18:30	17:00～ 18:00	B→A	93 台	129 台	B→A	93 台	129 台
			B→C	0 台	0 台	B→C	63 台	86 台
地域社会 4 （瀬谷土橋公園入口）	17:30～ 18:30	17:00～ 18:00	B→A	93 台	129 台	B→A	156 台	215 台
			B→C	0 台	0 台	B→C	31 台	43 台

注：1. 網掛けは、準備書の時と比べて工事用車両の台数が変わったことを示します。

2. 「方向」は、後掲図 29-5 と対応しています。

※1：「準備書」は、準備書に記載された工事用車両の台数を示します。

※2：「分散後」は、今回の工事用車両運行ルート of 分散を行い、予測計算に用いた台数を示します。

表 29-2 準備書及び分散後の交差点需要率の予測結果

交差点名		時間帯	交差点需要率（平日）			限界 需要率
			現況	準備書※ ¹	分散後※ ²	
地域社会 1	目黒	17：00～18：00	0.633	0.686	0.686	0.889
地域社会 2	目黒交番前	17：00～18：00	0.793	1.114	0.929	0.900
地域社会 3	上川井 IC	17：00～18：00	0.680	0.807	0.763	0.847
地域社会 4	滝沢	17：30～18：30	0.457	0.532	0.532	0.904
	瀬谷土橋公園入口	17：30～18：30	0.502	0.513	0.591	0.913

注：網掛けは、限界需要率を上回ったことを示します。

※1：「準備書」は、準備書に記載された交差点需要率を示します。

※2：「分散後」は、今回の工事用車両運行ルート分散を行い、予測計算を行った結果を示します。

② 車線の交通容量比

準備書と分散後の車線の交通容量比を表 29-3 に示します。

全体的に工事用車両の分散により、車線の交通容量比は小さくなり改善がみられます。特に目黒交番前交差点の C 断面の右折車線は 2.631 であったのが 0.737 へと 1.0 を下回る改善が見られました。一方、上川井 IC 交差点の A 断面の左折・右折車線、瀬谷土橋公園入口交差点の B 断面の右折車線は新たに 1.0 を上回る予測結果となりました。

しかし、これらの交差点は交差点需要率が限界需要率を超えていませんので、信号現示を検討することによって 1.0 を下回ることが可能と考えられます。

①、②より、目黒交番前交差点では交差点需要率が限界需要率を超え、滝沢交差点以外の交差点では、一部の車線において交通容量比が 1.0 を上回る車線が存在するので、準備書に記載した環境保全措置に加えて、

「ピーク時間帯における運行ルートの分散」
という項目を追記します。

表 29-3 準備書及び分散後の車線の交通容量比の予測結果

交差点名		断面※1	流入車線構成	車線の交通容量比（平日）		
				現況	準備書※2	分散後※3
地域社会 1	目黒	A	左折・直進	0.889	0.889	0.889
			右折	0.245	0.343	0.343
		B	左折・直進	0.533	0.533	0.533
			右折	0.766	0.766	0.766
		C	左折	0.773	0.952	0.952
			直進	0.855	1.017	1.017
			右折	0.257	0.460	0.460
		D	左折・直進	0.495	0.495	0.495
			右折	0.701	0.701	0.701
		地域社会 2	目黒交番前	A	左折・直進	0.603
直進	0.603				0.603	0.603
右折	1.116				1.116	1.116
B	左折			0.279	0.279	0.279
	直進			0.815	0.815	0.815
	右折			0.287	0.287	0.287
C	左折・直進			0.524	1.735	1.427
	直進			0.524	1.735	1.427
	右折			0.737	2.631	0.737
D	左折・直進			0.984	0.984	0.984
	右折			0.031	0.031	0.759
地域社会 3	上川井 IC			A	左折・右折	0.748
		直進	0.865		1.122	0.865
		B	右折	0.786	0.932	0.819
			右折	0.609	0.609	0.609
		D	直進	0.626	0.626	0.626
			右折	0.319	0.319	0.319
地域社会 4	滝沢	A	左折・直進	0.453	0.453	0.453
			直進	0.453	0.453	0.453
		B	直進	0.403	0.559	0.559
			右折	0.056	0.056	0.378
		C	左折・右折	0.639	0.639	0.639
			右折	0.631	0.631	0.631
	瀬谷土橋公園入口	A	左折・直進	0.636	0.636	0.636
			直進	0.636	0.636	0.636
		B	直進	0.300	0.490	0.618
			右折	0.389	0.389	1.008
C	左折	0.274	0.274	0.274		
	右折	0.568	0.568	0.568		

注：網掛けは、交通容量比が1.0を上回ったことを示します。

※1：「断面」は、図 29-5 と対応しています。

※2：「準備書」は、準備書に記載された交通容量比を示します。

※3：「分散後」は、今回の工事用車両運行ルート分散を行い、予測計算を行った結果を示します。

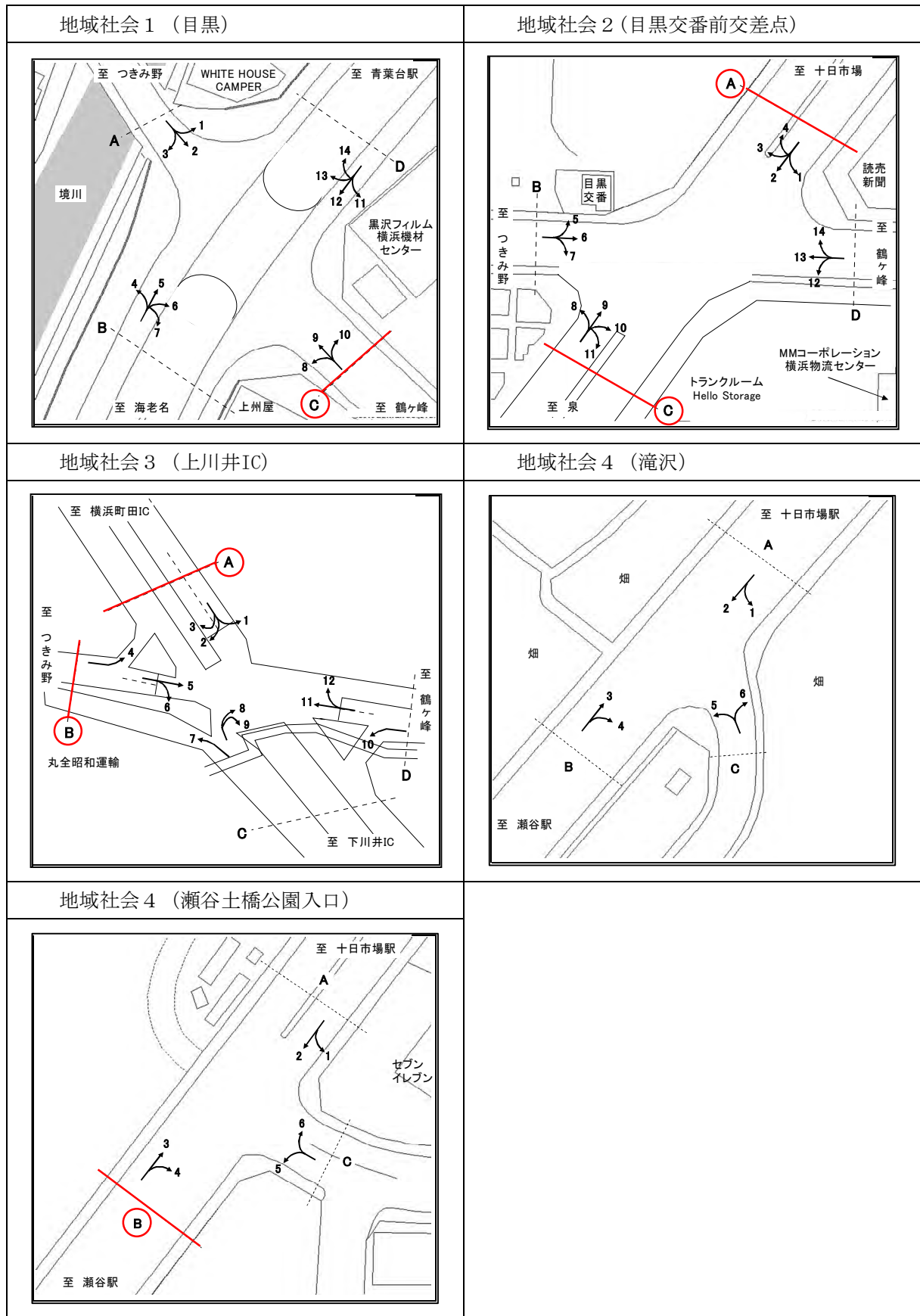


図 29-5 : 交差点の断面の位置

※赤で示した断面は、車線の交通容量比が 1.0 を超える車線を含む断面になります。

(3) 分散後の騒音の予測評価

準備書に記載した予測値と今回の工事用車両運行ルート of 分散後の予測値について、騒音の予測値の比較を表 29-4 に示します。

No. 1 は、迂回してきた工事用車両が通過し車両台数が増えるため、騒音レベルの予測値は増加しますが、環境基準の値は下回ります。

No. 2 は、準備書の時と通過する工事用車両台数に変化が無いので、騒音レベルの予測値も変化はありません。

No. 3 は、通過する工事用車両台数が減るため、騒音レベルの予測値は減少します。環境基準は超過していますが、将来一般交通量の段階でも超えている予測となっています。

No. 4 は、当初、将来一般交通量の段階では環境基準値を下回っていますが、工事用車両の運行により、環境基準を超過する地点でした。運行ルートの分散により、改善がみられ、工事用車両の走行によっても、環境基準を上回らない予測結果となります。

表 29-4 準備書の予測値と今回検討した予測値との比較（騒音レベル）

単位：dB

予測 時間帯	予測 地点	道路名	方向	予測結果			環境基準	
				将来一般 交通量※1	準備書※1	分散後※2	環境 基準	地域 類型
昼間	No. 1	環状4号線	東側	65.7 (○)	65.9 (○)	66.2 (○)	70 以下	幹線
			西側	66.7 (○)	66.9 (○)	67.8 (○)	70 以下	幹線
	No. 2	八王子街道	北側	71.9 (×)	72.0 (×)	72.0 (×)	65 以下	C (道路)
			南側	71.0 (×)	71.1 (×)	71.1 (×)	65 以下	C (道路)
	No. 3	八王子街道	南側	72.7 (×)	73.5 (×)	73.2 (×)	65 以下	C (道路)
			北側	72.6 (×)	73.4 (×)	72.9 (×)	65 以下	C (道路)
	No. 4	環状4号線	西側	69.7 (○)	71.6 (×)	70.1 (○)	70 以下	幹線
			東側	69.8 (○)	71.7 (×)	70.2 (○)	70 以下	幹線

注：網掛けは、環境基準の値を超えていることを示します。

※1：「将来一般交通量」、「準備書」は、準備書に記載された予測結果を示します。

※2：「分散後」は、今回の工事用車両運行ルートの分散を行い、予測計算を行った結果を示します。

30. 将来の自動車交通量の需要予測について

影響要因の「関係車両の走行」については、予測対象時期を、関係車両の走行が定常となる時期（2046年）としています。

予測対象時期における交通量は、下記の都市計画事業が整備されていることを条件とし、当該時期の自動車交通量を算出しました。

従って、他の道路を迂回して、対象事業実施区域内を走行する車両台数についても加味された需要予測となっています。

<対象としている都市計画事業>

- 対象事業実施区域内の道路整備（区域内道路1号～3号の整備、環状4号線南区間の拡幅整備）
- 五貫目第33号線の拡幅整備
- 瀬谷地内線の整備
- （仮称）都市高速鉄道上瀬谷ラインの整備

31. 大門川及び相沢川の暗渠化による影響等について（継続）

8月31日開催の審査会で提示した記述について、以下のとおり修正します。修正にあたっては、相沢川の状況の写真についても、河床の状況が分かりやすいものに差し替えました。また、文章についてもわかりやすくするために、記載の順序の変更などを行いました。

相沢川及び大門川の現状の河床の状況（2021年8月13日撮影 天候雨）は次の写真のとおりです。いずれも、川底には、斑状に藻類が付着している状況が見られます。

<相沢川の状況>



<大門川の状況>



都市計画対象事業の実施に伴い、大門川と相沢川が暗渠化された場合、藻類による酸素供給ができなくなるため、好気性細菌による浄化機能は低下すると思われる。

(1)大門川について

大門川については、北町の工場地帯を流下してから対象事業実施区域内に入ることもあり、令和元年度の現地調査時の観測では、上流側（対象事業実施区域の北端部付近）では、豊水期、渇水期ともにBODや全亜鉛について環境基準値を超過しています。また、上流側の水質調査地点付近には川底に土砂が堆積しており、降雨がない場合においても水の濁りが目視で確認できる場合があります。（準備書P.9.4-10（表9.4-5(2)参照。））また、上流側の水質が悪いこともあり、pHを除くほぼ全ての水質項目で上流側よりも下流側の水質は良好となっており、濁り成分の沈降、吸着に加えて、下流側でBODが低下し、DOが上昇していることを踏まえると、川底の藻類等の光合成による酸素供給及び河床の従属栄養の好気性菌類（生物膜）による水質浄化機能を有していると考えられます。

水の汚れについては、上流側の工場地帯の排水がその要因になっていると考えられますが、暗渠化により、対象事業実施区域内におけるこれらの水の汚れの浄化機能は低下するものと思われる。これに対応するため、大門川下流側の予測地点（準備書P.9.4-16（図9.4-5）参照）において、後述する補足資料41に示す手法により、水の汚れのモニタリングを行

い、環境基準に適合しない結果となった場合には、適切な環境保全措置を講じるものとします。

一方、水の濁りについては、大門川上流側の水質調査地点である「水質1」（準備書P.9.4-5（図9.4-1）参照）付近において非耕作期にその周辺の農耕地が裸地状態になり、大門川に土砂が流れ込みやすくなっている状況であるため、暗渠化に併せて、暗渠入口周辺の舗装や土砂流出防止柵設置等により、「水質1」付近における河川への土砂流入を防ぐことで、水の濁りなどが低減されると考えられます。

(2)相沢川について

相沢川については、対象事業実施区域の北端部付近が源となっており、上流側の水質が比較的良好であるため、上流側と下流側の水質の差異は顕著ではありませんが、渇水期では大門川と同様に、下流側で水質が良好になる傾向がみられ、一定の水質浄化機能を有していると考えられます。ただし、相沢川については上流側の調査地点「水質3」における水質は環境基準に適合しており、暗渠内での水の滞留等を防ぐことができれば、下流側の水質は環境基準に適合したものになると考えられます。なお、相沢川下流側の予測地点（準備書P.9.4-16（図9.4-5）参照）においても、後述する補足資料41に示す手法により、水の汚れのモニタリングを行います。

(3)底質について

底質については、暗渠化に伴い、対象事業実施区域内の土砂が河川に流れ込むことがなくなる一方、調整池（工事中は仮設調整池）で濁り成分を十分沈降させた上澄みを放流することになります。従って、大門川及び相沢川の対象事業実施区域よりも下流側の底質への著しい影響はないものと考えます。

32. 「地下水への影響について（防衛省による調査結果）」の誤記について

7月27日開催の審査会資料のうち、「補足資料9. 地下水への影響について（防衛省による調査結果）」の表の注釈に誤りがありましたので、訂正します。

【誤】	【正】
※表層（深度0～0.5m）は平成29年度調査結果、その他は <u>平成</u> 元年度調査結果によります。	※表層（深度0～0.5m）は平成29年度調査結果、その他は <u>令和</u> 元年度調査結果によります。

33. 農地間の空間における草地環境について

本事業が土地区画整理事業という特性上、具体的な農業振興地区の土地利用が決まっていますが、畦道等の農地間の空間や、農道と農地間の空間等は、農耕地周辺に生息する種にとって生息環境の代償となり得るような整備が行えるよう、地権者と調整を図りながら検討していきます。

検討に際しては、現地形や新たに整備される盛土空間を踏まえ、将来的な土地利用も含めて面的に草地環境が確保できるよう検討いたします。

また、鳥類をはじめとする種が、周辺緑地と対象事業実施区域を広域に利用できるよう、草地環境を周辺緑地と有機的に繋げられるように整備し、地域個体群の維持に努めます。

34. 動植物の予測の考え方について（継続）

8月31日開催の審査会で提示した「図 影響予測の手順（植物）」について、原則、直接的影響と間接的影響の両方を予測した上で、予測結果の4段階のどれに該当するかを検討しています。

ただし、植物については対象事業実施区域内がすべて改変する前提としていることから、対象事業実施区域内にのみ生育し、工事の実施により消失してしまう種については、直接的影響のみで「生息環境への影響は大きい。」と予測できることから、直接的影響から「生育環境への影響は大きい。」に直結する赤色の矢印を追加しました。

したがって、対象事業実施区域内にのみ生育する植物については、直接的影響のみで予測していますが、動物、対象事業実施区域の周辺にも生育する植物、生態系については、直接的影響と間接的影響の両方を踏まえて予測しています。

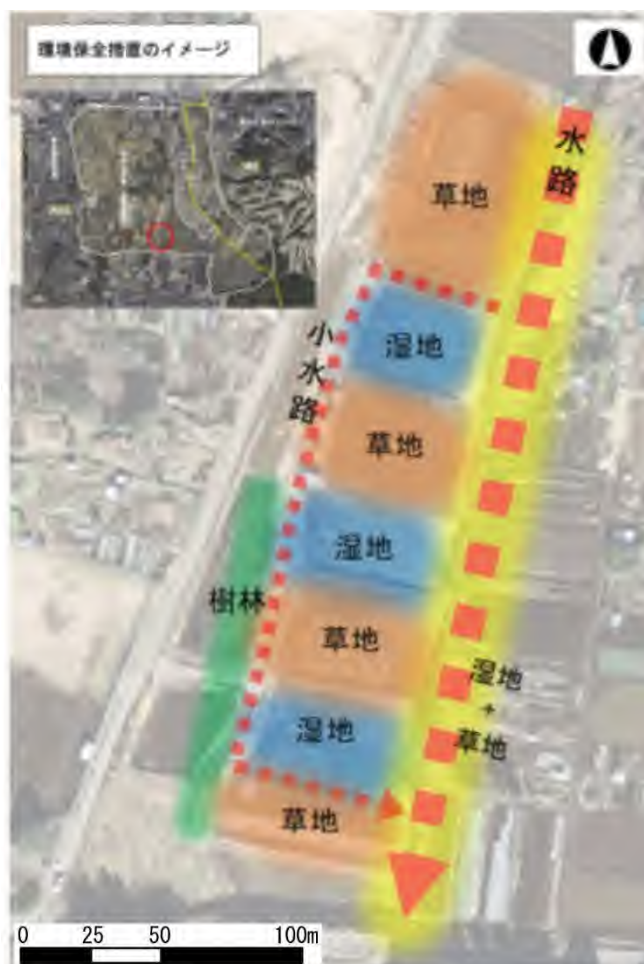
35. 相沢川における生育・生息環境確保及び代償措置について（継続）

創出する生息・生育環境は、準備書（p9. 10-145、p. 9. 11-50、p. 9. 12-23）に記載した種を保全することを目的として、公園整備事業区域内の概ね 1.5ha（東西方向：約 60m～70m、南北方向：約 220m～230m）のエリアにおいて、現在の土地利用や現地形をいかし、各保全対象種のハビタットタイプから必要な環境要素（湿地、草地、水路、樹林等）を確保する計画です。

現在の土地利用が水田と畑地又は休耕田がモザイク状に分布していることから、湿地と草地をモザイク状に配置し、草地については湿性草地と乾性草地を創出する計画としています。

各環境区分の面積や具体的な配置については、今後、公園整備事業等と調整を図りながら検討していきますが、湿地環境の周辺には湿性草地を配置するなど、各環境が緩やかに移行するような配置・構造を検討していきます。

なお、面積が限られることから、特に湿地環境、湿性草地及び水路といった水辺に生息・生育する種を中心に保全を図っていく方針です。樹林や乾性草地に生息・生育する種については、公園も含め上物の計画が検討中の段階ではありますが、瀬谷市民の森、周辺の緑との連続性に配慮した緑地の創出、農業振興地区等を有機的に繋げることにより、生物の移動に配慮する計画です。



36. 和泉川源流部における生育・生息環境確保及び代償措置について



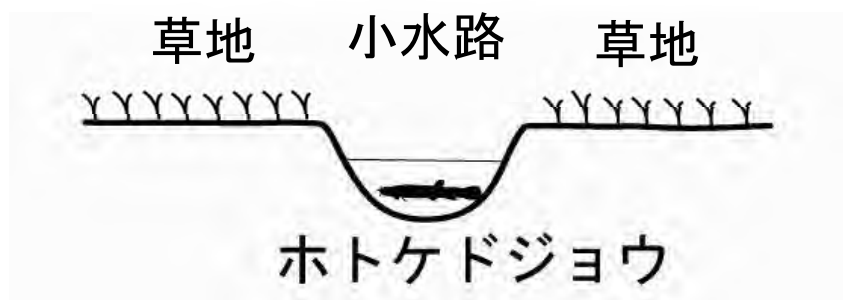
■ 生育・生息環境の考え方

- ・ 現況の湧水環境にて生息が確認されているホトケドジョウを保全対象種として、新たに小水路環境を創出します。
- ・ 現在の湧水地から湧水を導水する計画とし、水質は現状を維持します。

環境区分	保全対象種
小水路環境 (浅い水域、緩やかな流れ、砂泥底)	魚類：ホトケドジョウ

■ 環境区分のエコトーン断面イメージ

【東西断面】



- ・ 産卵環境や稚魚の生息環境を創出するため、水草が繁茂した環境とします。
- ・ ホトケドジョウは雑食性であるため、水生昆虫や藻類等が生息・生育できる環境とします。
- ・ 水面への緑陰の形成や昆虫類等の餌資源供給のため、水際は草地環境とします。

※具体的な配置などの詳細は、今後、公園整備事業等と調整を図りながら、検討していきます。

37. 対象事業実施区域内の眺望景観（遠景）について

準備書における囲繞景観の現地調査地点は、図 37-1 に示す 4 地点 6 方向ですが、遠景の眺望点について再度、現地踏査を行いました。

現地踏査により代表的と思われる①から④の 4 地点と各地点から撮影した写真の撮影方向を図 37-1 に示します。また、撮影地点①から④付近の状況は以下のとおりです。

①地点

海軍道路の西側は主に畑として利用されており、標高は、海軍道路と同じか低いため、遠景の眺望点になるようなところはありませんでした。



①地点から東方向を撮影



①地点から西方向を撮影

②地点

囲障区域の西側から海軍道路までの範囲は、標高に大きな高低差が無く、主に畑や草地として利用されています。そのため、遠景の眺望点になるようなところはありませんでした。



②地点から東方向を撮影



②地点から西方向を撮影

③地点

囲障区域内にあるグラウンド付近は、周辺より小高い丘になって畑や草地となっています。そこからの東側の遠景の眺望は比較的開けており、準備書の現地調査地点のB地点と同じように、川井・矢指風致地区内の丘陵地や崖線の連なりが見え、丘陵地には農地と樹林などの緑と墓地が見えました。西側の眺望も比較的開けていますが、遠景の眺望は準備書の現地調査地点のA地点、C地点と同じように、丹沢の山並みが見えました。



③地点から東方向を撮影



③地点から西方向を撮影

④地点

程ヶ谷カントリー倶楽部近くにあるグラウンドの西側は、周辺より標高が高くなっていますが周囲には高木が連なっており、東側の眺望は、手前側に畑、その奥に程ヶ谷カントリー倶楽部等の樹木が見えました。西側の遠景はほとんど見えず、坂道の道路から少しだけ丹沢の山並みの遠景が望めました。



④地点から北東方向を撮影



④地点から南西方向を撮影

以上のように対象事業実施区域内には標高が少し高い所はありますが、そこからの遠景の眺望は、準備書で設定している地点からの眺望と大きな違いはありませんでした。

以上より、囲繞景観の調査、予測・評価地点は、準備書に記載された地点で問題はないと考えます。

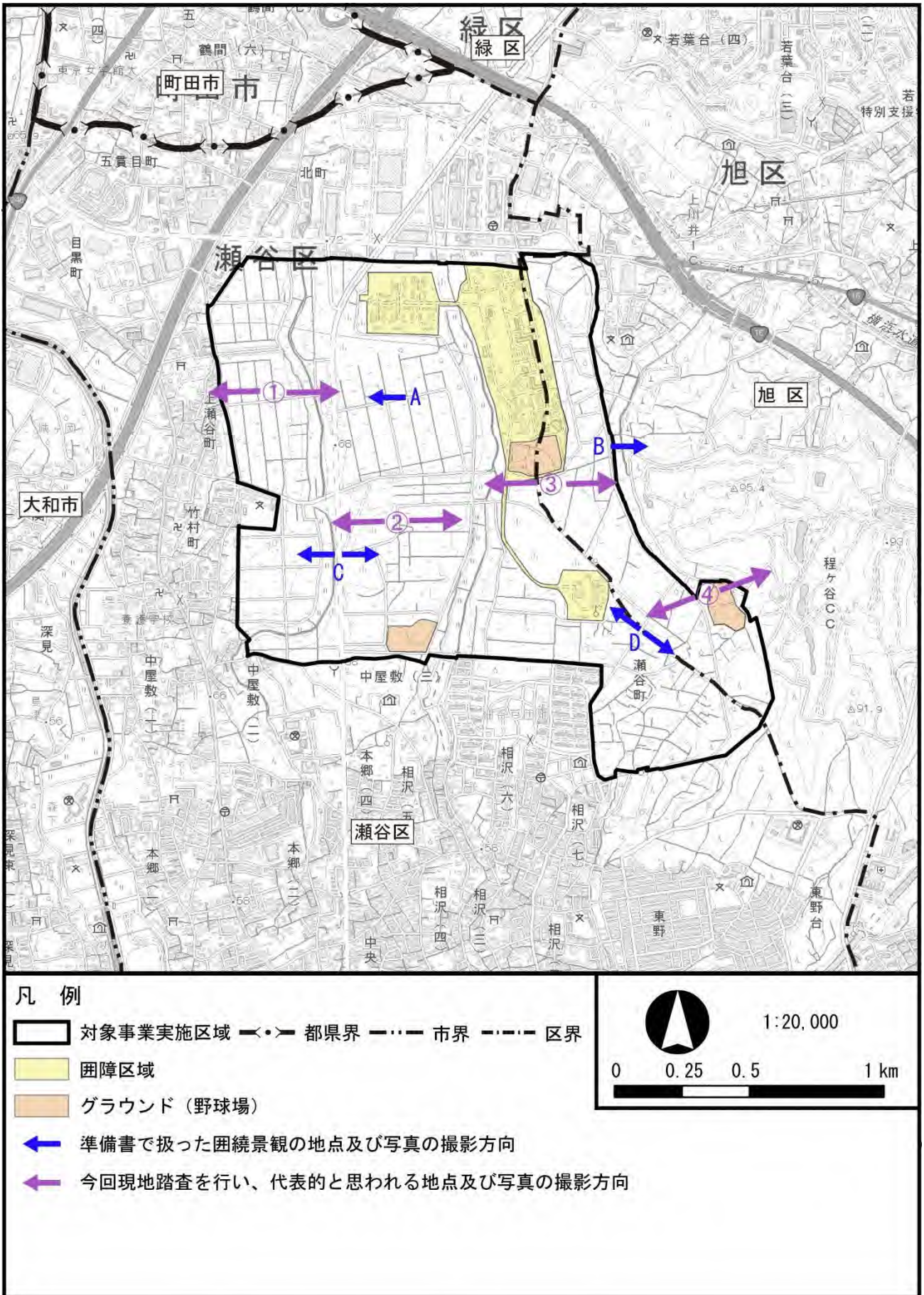


図 37-1 囲障景観の現地踏査位置（写真撮影を行った位置と方向）

38. 建設発生土について（継続）

準備書 P. 9. 15-7 の「(2)環境保全措置の検討」について、評価書においては、次のように追記します。（太字、下線部分が追記内容） また、関連する準備書 P. 10-19（表 10. 2. 15-1）についても同様に追記します。

(2) 環境保全措置の検討

① 環境保全措置の検討の状況

事業者の実行可能な範囲内でできる限り、環境影響を回避又は低減することを目的として行った環境保全措置の検討の状況を、表 9. 15-9 に示します。

表 9. 15-9 環境保全措置の検討の状況

環境保全措置	実施の適否	適否の理由
産業廃棄物の分別・適正処理	適	産業廃棄物は、分別を徹底し可能な限り再資源化に努め、再資源化できないものは最終処分場にて適切に処理することにより、廃棄物等への影響が低減されることから、適正な環境保全措置であると考えて採用します。
建設発生土の場内利用	適	切土・盛土工事において、造成地盤高を調整することで、建設発生土をできる限り対象事業実施区域内で利用するとともに、関連事業の事業者と調整を図ることで、可能な限り場外搬出量の低減に努めることにより、廃棄物等への影響が低減されることから、適正な環境保全措置であると考えて採用します。
<u>市内及び近辺で行われる公共事業における有効利用</u>	適	<u>市内および近辺で行われる公共事業において、場外搬出される建設発生土の有効利用ができないか情報収集、協議を行うことにより、有効利用ができれば、埋立処分を行う発生土量の低減が図られることから、適正な環境保全措置であると考えて採用します。</u>
産業廃棄物、建設発生土の適正な管理	適	廃棄物の処理及び清掃に関する法律、神奈川県土砂の適正処理に関する条例等を遵守することにより、 <u>産業廃棄物や建設発生土の適正処理が図られることから採用します。</u>
<u>運搬距離を考慮した建設発生土の埋立地及び受入地の選定</u>	適	<u>場外搬出される建設発生土の埋立地及び受入地先は、対象事業実施区域からなるべく近いところを選ぶことにより、建設発生土を運搬する車両から発生する排気ガス、騒音、振動等の影響範囲の縮小が図られることから採用します。</u>
運搬時の環境負荷軽減	適	車両については、 <u>低燃費のものを使用し、二酸化炭素の排出抑制を図るほか、運搬時には、過積載の防止を徹底することにより、高負荷運転による大気汚染、騒音、振動の抑制を図ることができるため採用します。</u>
<u>汚染土壌の場外搬出時における適切な対応</u>	適	<u>汚染土壌の掘削除去に伴い場外搬出する場合は、土壌汚染対策法に基づいて適切に処理を行うことにより、汚染物質の拡散防止が図られることから採用します。</u>

② 環境保全措置の実施主体、内容、効果の不確実性、他への影響

造成工事の実施に伴う廃棄物等の発生への影響を低減させるため、表 9.15-10 に示すとおり、環境保全措置を実施します。

表 9.15-10 環境保全措置の実施の内容

影響要因	影響	検討の視点	環境保全措置			実施主体	効果の不確実性	他の環境への影響	
			内容	効果	区分				
工事の実施	造成工事の実施	廃棄物等による環境への負荷	廃棄物等の発生量削減	産業廃棄物の分別・適正処理	分別を徹底し、可能な限り再資源化を行い、再資源化できない場合は適正処理を行うことにより、廃棄物等による環境への負荷が低減されます。	低減	事業者	なし	なし
				建設発生土の場内利用	切土・盛土工事において、造成地盤高の調整、関連事業の事業者と調整を図ることにより、建設発生土の場外搬出量が低減されます。	低減	事業者	なし	なし
				市内及び近辺で行われる公共事業における有効利用	<u>有効利用ができれば、埋立処分を行う発生土量の低減が図られます。</u>	低減	事業者	なし	なし
				産業廃棄物、建設発生土の適正な管理	<u>廃棄物の処理及び清掃に関する法律、神奈川県土砂の適正処理に関する条例等を遵守することにより、産業廃棄物や建設発生土の適正処理が図られます。</u>	低減	事業者	なし	なし
			廃棄物等の運搬に伴う影響低減	<u>運搬距離を考慮した建設発生土の埋立地及び受入地の選定</u>	<u>建設発生土を運搬する車両から発生する排気ガス、騒音、振動等の影響範囲の縮小が図られます。</u>	低減	事業者	なし	なし
				運搬時の環境負荷軽減	<u>二酸化炭素の排出抑制、大気汚染、騒音、振動の抑制が図られます。</u>	低減	事業者	なし	なし
				汚染土壌の場外搬出時における適切な対応	<u>汚染物質の拡散防止が図られます。</u>	低減	事業者	なし	なし

39. 温室効果ガスの低減対策について

温室効果ガスについては、準備書P. 11-1～4に示す事後調査の項目とはしていませんが、その低減対策として準備書 P. 9. 16-7（表 9. 16-9）、P. 9. 16-11（表 9. 16-14）に示した環境保全措置が適切に実施されているかどうかについて、用いた建設機械等の機種、省エネ運転等の公表について検討します。

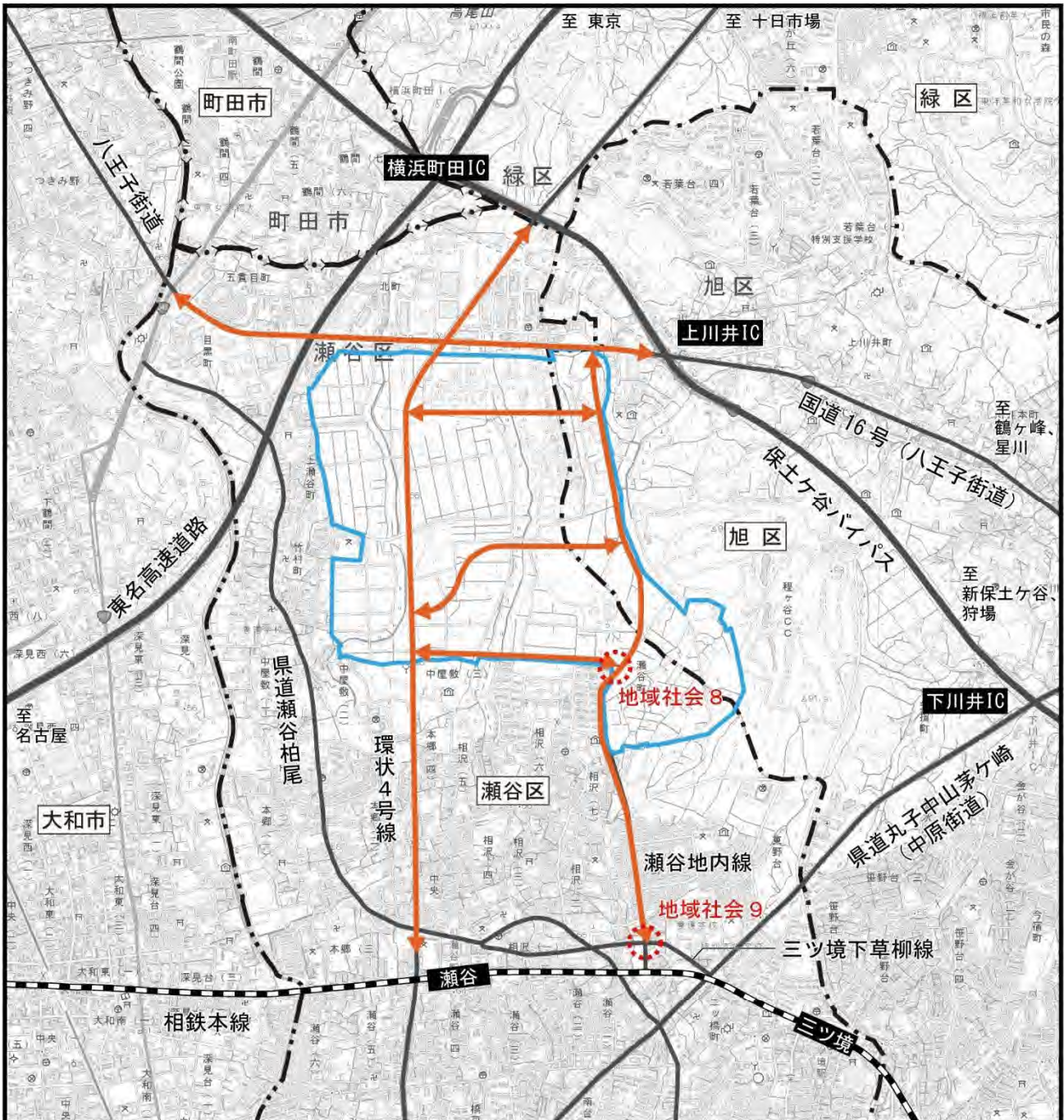
40. 瀬谷地内線における交差点需要率について

対象事業実施区域の南東側を走る瀬谷地内線等に、新しく2つの交差点ができます。その2つの交差点について交差点需要率を予測計算しました。2つの交差点の位置を図40-1に、交差点需要率の予測結果は表40-1及び表40-2に示します。また、方向別交通量と大型車混入率を表40-3に示します。

予測の結果、関係車両の走行における2つの交差点の交差点需要率は0.084～0.655となり、いずれも供用時限界需要率の値よりも小さな値となっています。

表 40-1 新設される2つの交差点の交差点需要率

時期	交差点名	ピーク時間帯	交差点需要率	供用時 限界需要率
平日	地域社会8	8:00～9:00	0.084	0.900
	地域社会9	7:00～8:00	0.649	0.900
休日	地域社会8	8:00～9:00	0.127	0.900
	地域社会9	16:00～17:00	0.655	0.900



凡例

- 対象事業実施区域
- 都県界
- 市界
- 区界
- ↔ 関係車両の主な走行ルート
- ⊙ 交差点需要率を予測計算した交差点（まだ現存しません）

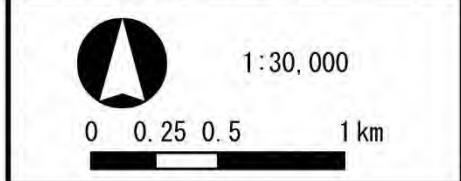


図 40-1 新設される2つの交差点の位置

表 40-2(1) 地域社会8の交差点需要率(平日:8時台)

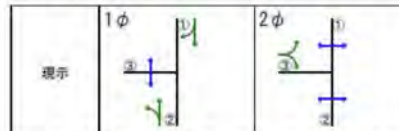
流入部	①	②		③		現示の 需要率	交差点の 需要率
		直進	右折	左折・直進	左折		
車線の種類		直進	右折	左折・直進	左折	右折	
車線数		1	1	1	1	1	
飽和交通流率の基本値	S B	2000	1800	2000	1800	1800	
車線幅員による補正率 (車線幅員)	α_w m	1.000 (3.25)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.25)	1.000 (3.00)	
縦断勾配による補正率 (縦断勾配)	α_G %	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	
大型車混入による補正率 (大型車混入率)	α_T %	0.840 (27.27)	0.598 (96.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	
左折車混入による補正率 (左折率)	α_{LT} L%			1.000 (0.0)			
(歩行者による低減率)	f p			0.50	0.50		
(有効青時間)	秒			52	30		
(歩行者用青時間)	秒			47	25		
横断歩行者による補正率	α_L				0.583		
右折車混入による補正率 (右折率)	α_{RT} R%						
(右折車の通過確率)	f		0.899				
(有効青時間)	秒		52				
(現示変り目のさげ台数増分)							
KER:台/サイクル (交差点内滞留台数)			2(80)				
K:台/サイクル							
飽和交通流率	S A	1680	*616	2000	1049	1800	
設計交通量	q	11	25	106 (0+106)	32	6	
右折補正交通量	q R - N						
交差点流入部の需要率	ρ	0.007	-	0.053	0.031	0.003	
必要現示率	1 ϕ	0.007	-	0.053			0.053
	2 ϕ				0.031	0.003	0.031
有効青時間(秒)	1 ϕ	52	52	52			サイクル長(秒)
	2 ϕ				30	30	90
信号青時間比	G/C	52/90	52/90	52/90	30/90	30/90	
可能交通容量	C i	971	616	1156	350	600	
交通容量比	q/C i	0.011	0.041	0.092	0.091	0.010	

* N = KER × $\frac{3600}{C}$

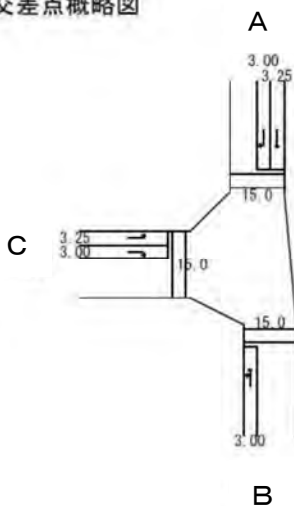
N : 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数
* : 交通容量 (実1時間)

- A : 至 八王子街道
- B : 至 細谷戸ハイツ
- C : 至 環状4号線

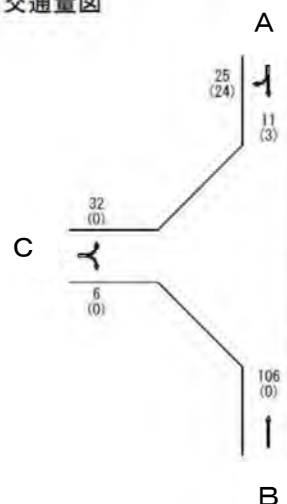
現示方式の図示



交差点概略図



交通量図



上段: 方向別合計交通量[台/時]
下段: (大型車混入台数)[台/時]

表 40-2(2) 地域社会8の交差点需要率(休日:8時台)

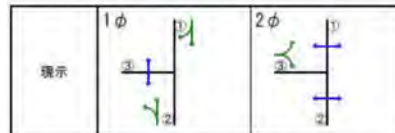
流入部		①	②	③		
車線の種類		直進	右折	左折・直進	左折	右折
車線数		1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値	S B	2000	1800	2000	1800	1800
車線幅員による補正率 (車線幅員)	α_w m	1.000 (3.25)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.25)	1.000 (3.00)
縦断勾配による補正率 (縦断勾配)	α_G %	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
大型車混入による補正率 (大型車混入率)	α_T %	0.920 (12.50)	0.598 (96.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
左折車混入による補正率 (左折率)	α_{LT} L %			0.994 (0.6)		
(歩行者による低減率)	f p			0.50	0.50	
(有効青時間)	秒			52	30	
(歩行者用青時間)	秒			47	25	
横断歩行者による補正率	α_L				0.583	
右折車混入による補正率 (右折率)	α_{RT} R %					
(右折車の通過確率)	f		0.848			
(有効青時間)	秒		52			
(現示変り目のさげ台数増分)	KER ; 台/サイクル (交差点内滞留台数)		2(80)			
K ; 台/サイクル						
飽和交通流率	S A	1840	4574	1988	1049	1800
設計交通量	q	8	25	161 (1+160)	48	22
右折補正交通量	q R - N					
交差点流入部の需要率	ρ	0.004	-	0.081	0.046	0.012
必要現示率	1 ϕ	0.004	-	0.081		0.081
	2 ϕ				0.046	0.046
有効青時間(秒)	1 ϕ	52	52	52		90
	2 ϕ				30	30
信号青時間比	G / C	52 / 90	52 / 90	52 / 90	30 / 90	30 / 90
可能交通容量	C i	1063	574	1149	350	600
交通容量比	q / C i	0.008	0.044	0.140	0.137	0.037

$$N = KER \times \frac{3600}{C}$$

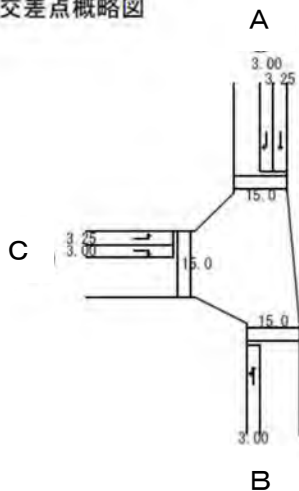
N : 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数
 ※ * : 交通容量(実1時間)

- A : 至 八王子街道
- B : 至 細谷戸ハイツ
- C : 至 環状4号線

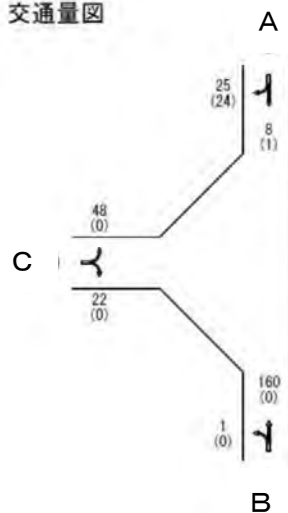
現示方式の図示



交差点概略図



交通量図



上段: 方向別合計交通量[台/時]
 下段: (大型車混入台数)[台/時]

表 40-2(3) 地域社会9の交差点需要率(平日:7時台)

流入部	①		②		③		④		左折・直進	右折
	左折・直進	右折	左折・直進	右折	左折・直進	右折	左折・直進	右折		
車線の種類	1	1	1	1	1	1	1	1		
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1		
飽和交通流率の基本値	S B	2000	1800	2000	1800	2000	1800	2000	1800	1800
車線幅員による補正率 (車線幅員)	a w m	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)
縦断勾配による補正率 (縦断勾配)	a G %	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
大型車混入による補正率 (大型車混入率)	a T %	0.785 (39.04)	0.980 (2.94)	0.923 (11.88)	1.000 (0.00)	0.791 (37.69)	0.968 (4.65)	0.952 (7.13)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
左折車混入による補正率 (左折率)	a L T L %	1.000 (0.0)		0.936 (6.6)		1.000 (0.0)		0.749 (32.5)		
(歩行者による低減率)	f p	0.50		0.50		0.50		0.50		
(有効青時間)	秒	33		58		33		58		
(歩行者用青時間)	秒	28		53		28		53		
横断歩行者による補正率	a L									
右折車混入による補正率 (右折率)	a R T R %									0.744
(右折車の通過確率)	f				0.675					58
(有効青時間)	秒				58					58
(現示変り目のさげ台数増分)			2(60)				2(60)			
KER:台/サイクル (交差点内滞留台数)					2(60)					2(60)
K:台/サイクル										
飽和交通流率	S A	1570	1764	1728	*505	1582	1742	1426	*593	
設計交通量	q	292 (0+292)	170	303 (20+283)	0	321 (0+321)	43	547 (178+369)	0	
右折補正交通量	q R - N		110				0			
交差点流入部の需要率	ρ	0.186	0.062	0.175	-	0.203	-	0.384	-	現示の 需要率
必要現示率	1 φ	0.186				0.203				交差点の 需要率
	2 φ		0.062				-			0.649
	3 φ			0.175	-			0.384	-	0.062
有効青時間(秒)	1 φ	33				33				0.384
	2 φ		19				19			サイクル長(秒)
	3 φ			58	58			58	58	120
信号青時間比	G / C	33/120	19/120	58/120	58/120	33/120	19/120	58/120	58/120	
可能交通容量	C i	432	339	835	505	435	336	689	593	
交通容量比	q / C i	0.676	0.501	0.363	0.000	0.738	0.128	0.794	0.000	

* N = KER × $\frac{3600}{C}$

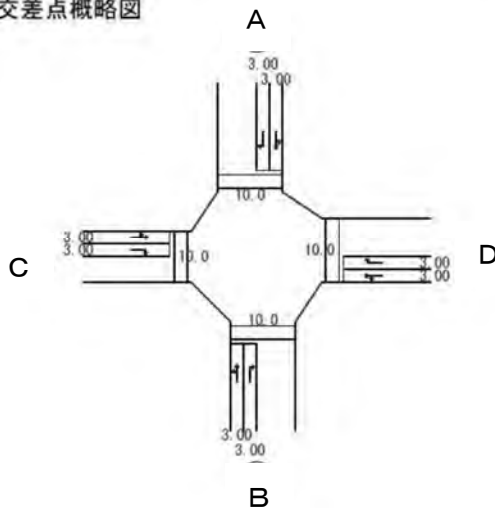
N : 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数
* : 交通容量 (実1時間)

- C : 至 環状4号線
- A : 至 跡地
- D : 至 中原街道
- B : 至 ニツ上橋交差点

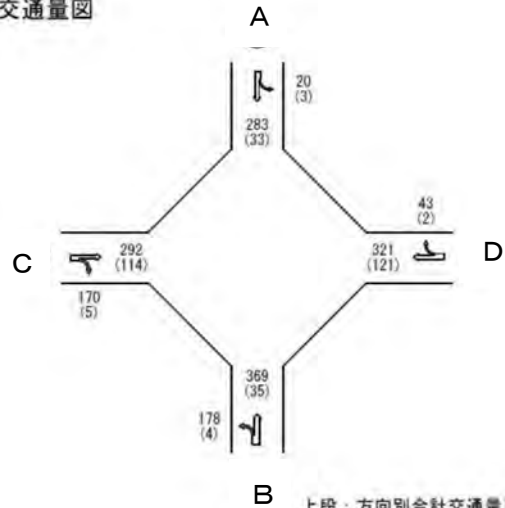
現示方式の図示



交差点概略図



交通量図



上段: 方向別合計交通量[台/時]
下段: (大型車混入台数)[台/時]

表 40-2(4) 地域社会9の交差点需要率(休日:16時台)

流入部	①		②		③		④		
	左折・直進	右折	左折・直進	右折	左折・直進	右折	左折・直進	右折	
車線の種類	1	1	1	1	1	1	1	1	
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1	
飽和交通流率の基本値	S B	2000	1800	2000	1800	2000	1800	2000	1800
車線幅員による補正率 (車線幅員)	αw	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)
縦断勾配による補正率 (縦断勾配)	αG	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
大型車混入による補正率 (大型車混入率)	αT	0.791 (37.78)	0.981 (2.79)	0.941 (9.02)	1.000 (0.00)	0.790 (38.07)	0.935 (10.00)	0.950 (7.46)	1.000 (0.00)
左折車混入による補正率 (左折率)	$\alpha L T$	1.000 (0.0)		0.922 (8.3)		1.000 (0.0)		0.745 (33.6)	
(歩行者による低減率)	L%								
(有効青時間)	f p	0.50		0.50		0.50		0.50	
(歩行者用青時間)	秒	34		57		34		57	
横断歩行者による補正率	αL			29		29		52	
右折車混入による補正率 (右折率)	$\alpha R T$								
(右折車の通過確率)	R%				0.685				0.669
(有効青時間)	f				57				57
(現示変り目のさげ台数増分)			2(60)				2(60)		
KER: 台/サイクル (交差点内滞留台数)					2(60)				2(60)
K: 台/サイクル									
飽和交通流率	S A	1582	1766	1735	*506	1580	1683	1416	*486
設計交通量	q	315 (0+315)	179	410 (34+376)	0	331 (0+331)	30	536 (180+356)	0
右折補正交通量	q R-N		119				0		
交差点流入部の需要率	ρ	0.199	0.067	0.236	-	0.209	-	0.379	-
必要現示率	1 ϕ	0.199				0.209			0.209
	2 ϕ		0.067						0.067
	3 ϕ			0.236				0.379	0.379
有効青時間(秒)	1 ϕ	34				34			サイクル長(秒)
	2 ϕ		19				19		120
	3 ϕ			57	57			57	
信号青時間比	G/C	34/120	19/120	57/120	57/120	34/120	19/120	57/120	57/120
可能交通容量	C i	448	340	824	506	448	326	673	486
交通容量比	q/C i	0.703	0.526	0.498	0.000	0.739	0.092	0.796	0.000

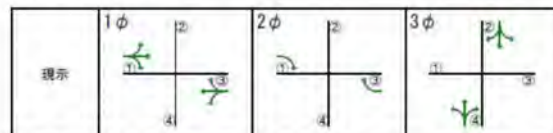
$$N = KER \times \frac{3600}{C}$$

N: 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

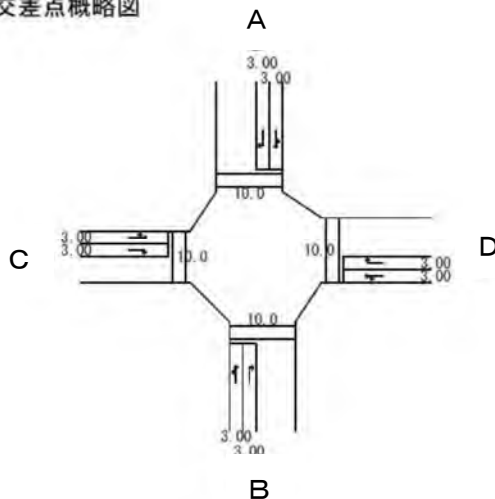
*: 交通容量(実1時間)

- C: 至 環状4号線
- A: 至 跡地
- D: 至 中原街道
- B: 至 ニッ上橋交差点

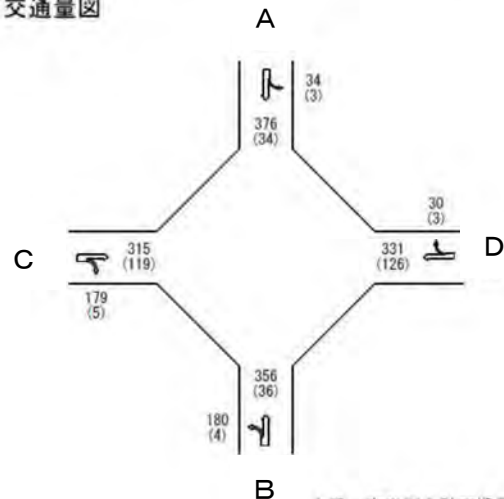
現示方式の図示



交差点概略図



交通量図



上段: 方向別合計交通量[台/時]
下段: (大型車混入台数)[台/時]

表 40-3(1) 地域社会 8 の方向別交通量

		A→B	A→C	A→D	B→A	B→C	B→D	C→A	C→B	C→D	D→A	D→B	D→C	計	
平日	7時	9	25	0	77	0	0	24	1	0	0	0	0	136	
	8時	11	25	0	100	0	0	32	6	0	0	0	0	181	
	9時	14	25	0	75	0	0	18	9	0	0	0	0	141	
	10時	16	25	0	55	0	0	11	10	0	0	0	0	118	
	11時	23	26	0	44	0	0	7	16	0	0	0	0	117	
	12時	19	14	0	36	0	0	5	21	0	0	0	0	96	
	13時	18	14	0	33	0	0	5	24	0	0	0	0	94	
	14時	27	15	0	29	0	0	4	27	0	0	0	0	102	
	15時	36	16	0	26	0	0	4	31	0	0	0	0	112	
	16時	26	18	0	22	0	0	3	42	0	0	0	0	120	
	17時	47	18	0	22	0	0	4	38	0	0	0	0	128	
	18時	49	30	0	16	0	0	3	27	0	0	0	0	125	
	19時	40	29	0	12	0	0	3	10	0	0	0	0	94	
	20時	24	29	0	11	0	0	3	18	0	0	0	0	94	
	21時	27	29	0	12	0	0	3	5	0	0	0	0	76	
	22時	21	28	0	10	0	0	3	4	0	0	0	0	67	
	23時	8	1	0	5	0	0	1	1	0	0	0	0	17	
	24時	3	1	0	3	0	0	1	1	0	0	0	0	8	
	休日	7時	6	25	0	111	0	0	35	1	0	0	0	0	179
		8時	8	25	0	100	1	0	48	22	0	0	0	0	265
		9時	9	25	0	141	1	0	27	30	0	0	0	0	232
		10時	10	25	0	55	0	0	18	32	0	0	0	0	180
		11時	13	26	0	77	0	0	11	44	0	0	0	0	171
		12時	11	14	0	58	0	0	8	56	0	0	0	0	148
13時		10	14	0	56	0	0	8	52	0	0	0	0	140	
14時		15	14	0	48	0	0	6	59	0	0	0	0	133	
15時		20	15	0	46	0	0	5	65	0	0	0	0	151	
16時		21	15	0	44	0	0	5	101	0	0	0	0	186	
17時		26	16	0	43	0	0	6	73	0	0	0	0	163	
18時		27	20	0	33	0	0	5	56	0	0	0	0	150	
19時		23	28	0	26	0	0	4	27	0	0	0	0	108	
20時		23	28	0	16	0	0	4	30	0	0	0	0	102	
21時		23	29	0	18	0	0	5	7	0	0	0	0	82	
22時		19	29	0	15	0	0	4	7	0	0	0	0	74	
23時		6	1	0	8	0	0	2	1	0	0	0	0	18	
24時		3	1	0	4	0	0	1	1	0	0	0	0	10	

表 40-3(2) 地域社会 8 の大型車混入率

		A→B	A→C	A→D	B→A	B→C	B→D	C→A	C→B	C→D	D→A	D→B	D→C	計	
平日	7時	0.30	0.91	-	0.00	0.00	-	0.00	0.00	-	-	-	-	0.20	
	8時	0.24	0.96	-	0.00	0.00	-	0.00	0.00	-	-	-	-	0.19	
	9時	0.25	0.96	-	0.00	0.00	-	0.00	0.00	-	-	-	-	0.20	
	10時	0.22	0.94	-	0.00	0.00	-	0.00	0.00	-	-	-	-	0.23	
	11時	0.15	0.92	-	0.00	0.00	-	0.00	0.00	-	-	-	-	0.24	
	12時	0.11	0.88	-	0.00	0.00	-	0.00	0.00	-	-	-	-	0.15	
	13時	0.12	0.88	-	0.00	0.00	-	0.00	0.00	-	-	-	-	0.15	
	14時	0.08	0.86	-	0.00	0.00	-	0.00	0.00	-	-	-	-	0.14	
	15時	0.08	0.74	-	0.00	0.00	-	0.00	0.00	-	-	-	-	0.13	
	16時	0.05	0.72	-	0.00	0.00	-	0.00	0.00	-	-	-	-	0.12	
	17時	0.05	0.68	-	0.00	0.00	-	0.00	0.00	-	-	-	-	0.11	
	18時	0.02	0.79	-	0.00	0.00	-	0.00	0.00	-	-	-	-	0.20	
	19時	0.03	0.82	-	0.00	0.00	-	0.00	0.00	-	-	-	-	0.27	
	20時	0.03	0.83	-	0.00	0.00	-	0.00	0.00	-	-	-	-	0.27	
	21時	0.01	0.83	-	0.00	0.00	-	0.00	0.00	-	-	-	-	0.32	
	22時	0.01	0.96	-	0.00	0.00	-	0.00	0.00	-	-	-	-	0.36	
	23時	0.02	0.00	-	0.00	0.00	-	0.00	0.00	-	-	-	-	0.01	
	24時	0.05	0.00	-	0.00	0.00	-	0.00	0.00	-	-	-	-	0.02	
	休日	7時	0.20	0.96	-	0.00	0.00	-	0.00	0.00	-	-	-	-	0.14
		8時	0.13	0.94	-	0.00	0.00	-	0.00	0.00	-	-	-	-	0.10
		9時	0.18	0.86	-	0.00	0.00	-	0.00	0.00	-	-	-	-	0.11
		10時	0.16	0.94	-	0.00	0.00	-	0.00	0.00	-	-	-	-	0.14
		11時	0.12	0.93	-	0.00	0.00	-	0.00	0.00	-	-	-	-	0.15
		12時	0.09	0.88	-	0.00	0.00	-	0.00	0.00	-	-	-	-	0.09
13時		0.09	0.86	-	0.00	0.00	-	0.00	0.00	-	-	-	-	0.09	
14時		0.05	0.84	-	0.00	0.00	-	0.00	0.00	-	-	-	-	0.08	
15時		0.05	0.81	-	0.00	0.00	-	0.00	0.00	-	-	-	-	0.09	
16時		0.05	0.79	-	0.00	0.00	-	0.00	0.00	-	-	-	-	0.07	
17時		0.04	0.76	-	0.00	0.00	-	0.00	0.00	-	-	-	-	0.08	
18時		0.02	0.88	-	0.00	0.00	-	0.00	0.00	-	-	-	-	0.16	
19時		0.02	0.87	-	0.00	0.00	-	0.00	0.00	-	-	-	-	0.23	
20時		0.02	0.84	-	0.00	0.00	-	0.00	0.00	-	-	-	-	0.24	
21時		0.00	0.83	-	0.00	0.00	-	0.00	0.00	-	-	-	-	0.30	
22時		0.00	0.83	-	0.00	0.00	-	0.00	0.00	-	-	-	-	0.32	
23時		0.01	0.00	-	0.00	0.00	-	0.00	0.00	-	-	-	-	0.00	
24時		0.03	0.00	-	0.00	0.00	-	0.00	0.00	-	-	-	-	0.01	

表 40-3(3) 地域社会 9 の方向別交通量

		A→B	A→C	A→D	B→A	B→C	B→D	C→A	C→B	C→D	D→A	D→B	D→C	計	
平日	7時	183	0	20	388	173	0	0	170	292	43	0	321	1,676	
	8時	278	0	21	370	173	0	0	185	281	53	0	312	1,661	
	9時	258	0	19	322	155	0	0	190	259	40	0	293	1,486	
	10時	248	0	19	290	145	0	0	142	245	32	0	267	1,391	
	11時	237	0	18	267	133	0	0	130	220	26	0	243	1,282	
	12時	224	0	17	245	123	0	0	121	208	23	0	225	1,188	
	13時	238	0	18	297	131	0	0	129	229	23	0	246	1,260	
	14時	243	0	19	261	129	0	0	127	221	21	0	238	1,248	
	15時	267	0	22	288	139	0	0	137	236	22	0	254	1,344	
	16時	283	0	24	285	143	0	0	141	249	21	0	262	1,390	
	17時	317	0	27	296	162	0	0	160	281	24	0	296	1,566	
	18時	332	0	28	315	175	0	0	173	304	23	0	320	1,670	
	19時	265	0	23	280	144	0	0	143	252	19	0	265	1,371	
	20時	228	0	24	218	121	0	0	120	216	16	0	221	1,182	
	21時	172	0	22	170	94	0	0	94	174	14	0	173	914	
	22時	123	0	19	121	66	0	0	67	127	11	0	122	654	
	23時	55	0	6	56	31	0	0	31	55	5	0	56	295	
	24時	38	0	4	40	22	0	0	22	39	3	0	41	209	
	休日	7時	115	0	10	194	72	0	0	88	120	48	0	132	757
		8時	185	0	17	286	109	0	0	102	178	64	0	196	1,133
		9時	237	0	20	343	133	0	0	130	226	55	0	247	1,390
		10時	289	0	23	350	160	0	0	158	233	44	0	296	1,596
		11時	304	0	25	350	169	0	0	163	283	38	0	304	1,637
		12時	298	0	24	328	158	0	0	184	288	32	0	298	1,546
13時		317	0	25	342	168	0	0	166	287	33	0	309	1,642	
14時		307	0	27	314	154	0	0	163	267	29	0	287	1,533	
15時		312	0	26	318	157	0	0	156	275	28	0	289	1,563	
16時		376	0	34	356	180	0	0	179	315	30	0	331	1,801	
17時		316	0	31	304	153	0	0	162	273	28	0	282	1,540	
18時		316	0	32	308	160	0	0	160	287	26	0	284	1,583	
19時		217	0	23	317	112	0	0	112	203	19	0	206	1,107	
20時		186	0	27	181	98	0	0	100	182	16	0	182	988	
21時		143	0	26	142	77	0	0	78	154	14	0	141	776	
22時		145	0	26	145	79	0	0	80	156	14	0	146	791	
23時		74	0	8	79	43	0	0	43	77	7	0	76	410	
24時		54	0	5	58	32	0	0	32	56	5	0	56	300	

表 40-3(4) 地域社会 9 の大型車混入率

		A→B	A→C	A→D	B→A	B→C	B→D	C→A	C→B	C→D	D→A	D→B	D→C	計	
平日	7時	0.12	-	0.13	0.10	0.02	-	-	0.03	0.38	0.06	-	0.38	0.19	
	8時	0.12	-	0.12	0.09	0.02	-	-	0.03	0.30	0.05	-	0.37	0.16	
	9時	0.11	-	0.12	0.10	0.02	-	-	0.03	0.29	0.05	-	0.33	0.19	
	10時	0.11	-	0.11	0.10	0.02	-	-	0.03	0.28	0.06	-	0.32	0.19	
	11時	0.11	-	0.11	0.10	0.02	-	-	0.03	0.30	0.07	-	0.33	0.19	
	12時	0.11	-	0.10	0.10	0.02	-	-	0.03	0.28	0.08	-	0.32	0.19	
	13時	0.11	-	0.11	0.10	0.02	-	-	0.03	0.38	0.08	-	0.38	0.19	
	14時	0.10	-	0.10	0.10	0.02	-	-	0.03	0.28	0.09	-	0.38	0.16	
	15時	0.10	-	0.09	0.11	0.02	-	-	0.03	0.38	0.09	-	0.38	0.16	
	16時	0.10	-	0.09	0.11	0.02	-	-	0.03	0.38	0.10	-	0.37	0.19	
	17時	0.10	-	0.09	0.11	0.02	-	-	0.03	0.38	0.10	-	0.38	0.19	
	18時	0.10	-	0.09	0.11	0.02	-	-	0.03	0.38	0.11	-	0.38	0.19	
	19時	0.10	-	0.09	0.11	0.02	-	-	0.03	0.38	0.11	-	0.38	0.19	
	20時	0.10	-	0.08	0.11	0.02	-	-	0.03	0.27	0.10	-	0.38	0.19	
	21時	0.10	-	0.08	0.11	0.02	-	-	0.03	0.36	0.10	-	0.38	0.19	
	22時	0.10	-	0.05	0.11	0.02	-	-	0.03	0.35	0.09	-	0.38	0.16	
	23時	0.10	-	0.08	0.11	0.02	-	-	0.03	0.37	0.09	-	0.38	0.19	
	24時	0.11	-	0.09	0.11	0.02	-	-	0.03	0.38	0.09	-	0.38	0.19	
	休日	7時	0.12	-	0.10	0.07	0.02	-	-	0.03	0.38	0.02	-	0.37	0.17
		8時	0.11	-	0.09	0.07	0.02	-	-	0.03	0.28	0.02	-	0.37	0.17
		9時	0.11	-	0.10	0.08	0.02	-	-	0.03	0.36	0.02	-	0.37	0.17
		10時	0.11	-	0.10	0.09	0.02	-	-	0.03	0.30	0.05	-	0.33	0.16
		11時	0.10	-	0.10	0.09	0.02	-	-	0.03	0.38	0.06	-	0.38	0.16
		12時	0.10	-	0.09	0.10	0.02	-	-	0.03	0.29	0.07	-	0.38	0.16
13時		0.10	-	0.10	0.10	0.02	-	-	0.03	0.30	0.07	-	0.38	0.16	
14時		0.09	-	0.09	0.10	0.02	-	-	0.03	0.38	0.08	-	0.38	0.16	
15時		0.09	-	0.08	0.10	0.02	-	-	0.03	0.38	0.08	-	0.38	0.16	
16時		0.09	-	0.08	0.10	0.02	-	-	0.03	0.38	0.09	-	0.38	0.16	
17時		0.09	-	0.07	0.10	0.02	-	-	0.03	0.37	0.08	-	0.38	0.16	
18時		0.09	-	0.07	0.10	0.02	-	-	0.03	0.37	0.09	-	0.38	0.16	
19時		0.10	-	0.07	0.10	0.02	-	-	0.03	0.36	0.08	-	0.38	0.16	
20時		0.09	-	0.05	0.11	0.02	-	-	0.03	0.35	0.09	-	0.38	0.16	
21時		0.10	-	0.04	0.11	0.02	-	-	0.03	0.33	0.08	-	0.38	0.16	
22時		0.10	-	0.05	0.11	0.02	-	-	0.03	0.34	0.08	-	0.38	0.16	
23時		0.11	-	0.08	0.11	0.02	-	-	0.03	0.37	0.09	-	0.38	0.19	
24時		0.11	-	0.09	0.11	0.02	-	-	0.03	0.38	0.09	-	0.38	0.19	

41. モニタリングについて（継続）

前回審査会の補足資料 26 のうち、「④水質－水の汚れ」、「⑤地下水の水質」を以下のとおり修正します。

④ 水質－水の汚れ（準備書 P. 9. 4-30（表 9. 4-21）に示す事後調査の項目）

a 仮設調整池出口及び放流先河川

各仮設調整池の出口及び放流先河川（水の濁りの調査と同じ場所）において、年間 4 回の調査を行います。（図 6-1 参照）

なお、水の汚れ（健康項目及びダイオキシン類に限る。）について、万一、環境基準値を超過するような結果となった場合は、当該河川において底質の調査も行います。

注： 準備書の現地調査や横浜市で行われている中小河川の調査が豊水期 1 回、渇水期 1 回の年間 2 回程度となっていますが、水質等の調査を年間 4 回とした理由は、工事工程の変化を把握できる調査とし、かつ、四季の各季 1 回程度調査を行うのが妥当と判断したためです。なお、調整池排出口での濁度は連続観測の予定です。

また、準備書 P. 9. 4-30（表 9. 4-21）を以下のとおり修正します。関連する準備書 P. 11-2（表 11-1(1)）の「水質－水の汚れ」の「事後調査の項目」欄も同様に修正します。

表 9. 4-21 事後調査の項目等（水の汚れ）

環境影響評価項目			事後調査の 時期及び頻度	事後調査を行うこ ととした理由	事後調査の項目	事後調査の手法
環境要素	影響要因					
水 環 境	水 質 － 水 の 汚 れ	雨水の排水	工事中、工事の完了後における適切な時期・頻度とします。	予測結果に不確実性を伴うため。	「水質汚濁に係る環境基準について」別表 1 に掲げる 27 項目及び同別表 2 の 1（1）河川（湖沼を除く。）に掲げる 8 項目、電気伝導率等、並びにダイオキシン類	現地調査による確認。

⑤ 地下水の水質

地下水の水質については、対象事業実施区域内及びその周辺の帯水層が南方向に傾いており、地下水の流れも北から南に向かうと推察されることから、対象事業実施区域の南端部に接する箇所のうち、GL-8, 9m で鉛の土壤溶出量が指定基準を超過した地点近傍及びその南側で地下水の利用がある場所として、図 2 に示す 2 ヶ所においてモニタリングを行います。その際、鉛等の比重の特性を踏まえて、複数の深度の帯水層にて採水を行います。調査頻度は「地下水質モニタリングの手引き」（環境省、平成 20 年 8 月）では、継続監視調査の場合は年 1 回以上とされていますが、水質（水の汚れ）の調査と同様な理由で年 4 回とし、汚染がみられない場合は、竣工 1 年後までで調査を終了します。なお、参考として地下水位についてもこの間、継続的に観測します。

旧上瀬谷通信施設地区土地区画整理事業 環境影響評価に関する補足資料

<補足資料内容>

- 42. 工事用車両運行に伴う地域社会への影響低減について（継続）
- 43. 地点No.7における将来交通量の内訳について
- 44. 瀬谷地内線における交差点需要率について（継続）
- 45. 防衛省による土壤汚染調査結果について

令和3年10月

横浜市

42. 工事用車両の運行に伴う地域社会への影響低減について（継続）

前回の審査会では、運行ルート分散による地域社会（交差点需要率）への影響低減について検討（下記、検討A～検討C）を行い、予測評価について説明を行いました。今回は、更に運行時間の分散（下記、検討D）を追加して、検討を行いました。

(1) 影響を低減させるための検討内容

準備書で想定した工事用車両の運行では、目黒交番前交差点に工事用車両が集中していたため、以下のとおり工事用車両の運行について分散の検討を行いました。

なお、検討は平日で行いましたが、評価書では平日と休日の両方で再予測計算を行い、その予測結果を掲載します。

検討A：運行ルートの検討

対象事業実施区域北東側の八王子街道に面している所において、左折 in、左折 out が可能な工事用車両専用の出入口を設けます。

検討B：運行ルートの検討

西側方面への発生的小型車を、目黒交番前交差点を通過することを避けて旧海軍道路へ分散します。なお、西側方面へは通勤用車両の走行しか想定していないため、本分散ルートを走行する工事用車両は、17 時台、18 時台となります。

検討C：運行ルートの検討

目黒交番前交差点は負荷をかけないように、海軍道路を南北に直進するルートをメインとします。

検討D：運行時間（退勤時間）の検討

退勤車両は17時台の1時間と設定していましたが、この時間帯の交通量が最も多い（17時台が予測対象時間）ため、退勤車両を17時台と18時台に2等分します。なお、通勤車両を2等分することで、交通量が最も多くなる時間帯（予測対象時間）が、出勤時である7時台となる可能性がありますので、再予測計算は7時台、17時台、18時台で行いました。

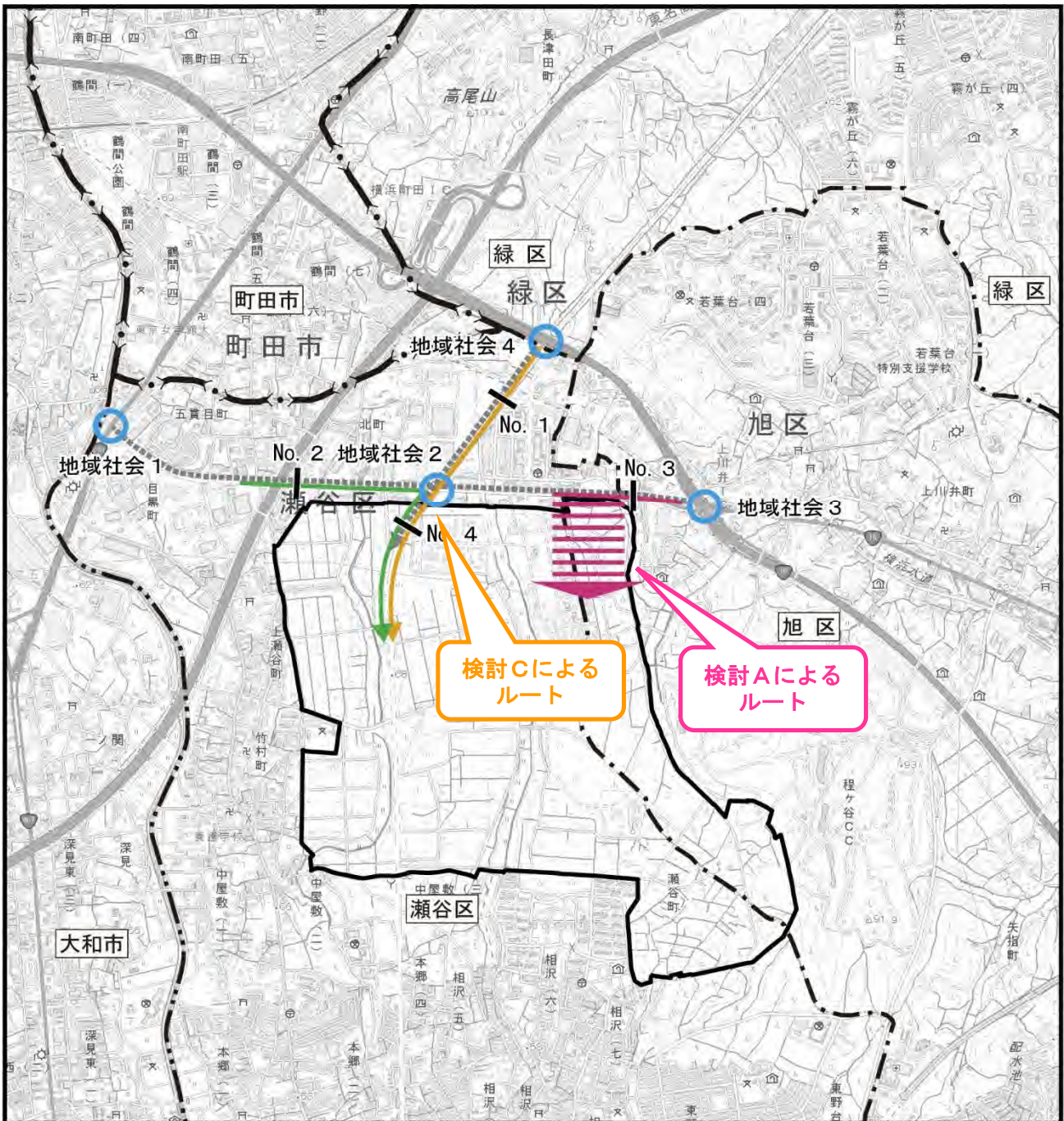
検討A～検討Cの工事用車両の運行ルートは図42-1～4に示すとおりです。

図42-1は、通勤用の工事用車両が対象事業実施区域へ集中するルートです。対象時間は7時台となります。

図42-2は、運搬用の工事用車両が対象事業実施区域から外へ発生するルートです。対象時間は、8時台～16時台です。

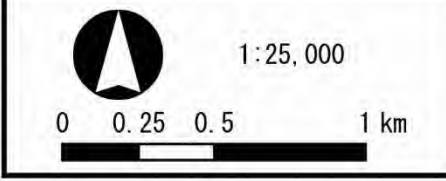
図42-3は、運搬用の工事用車両が対象事業実施区域へ集中するルートです。対象時間は、8時台～16時台です。

図42-4は、通勤用の工事用車両が対象事業実施区域から外へ発生するルートです。対象時間は17時台と18時台になります。



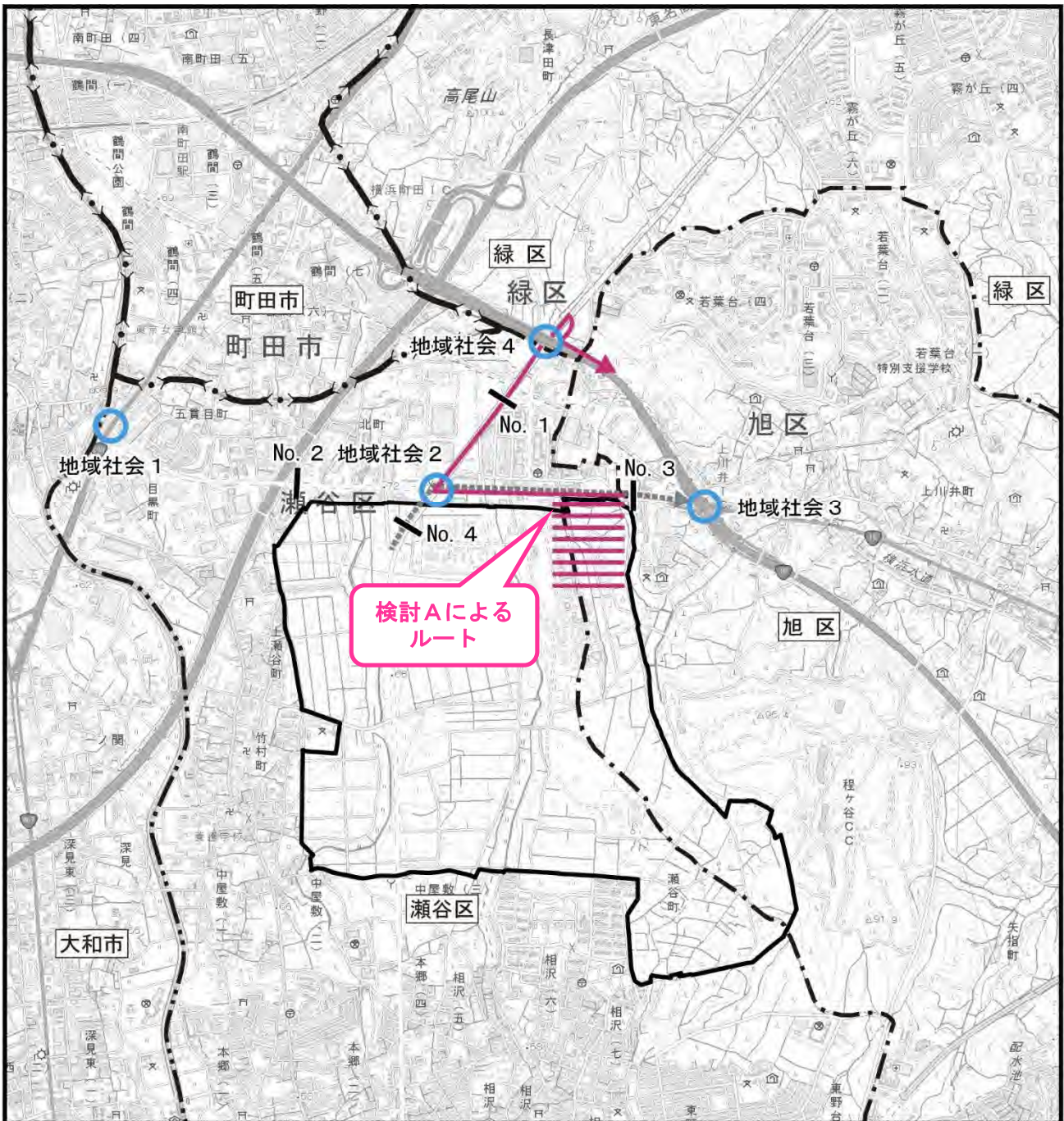
凡例

- 対象事業実施区域
- 都県界
- 市界
- 区界
- 準備書で想定した工事用車両（通勤）のルート
- 集中 工事用車両(通勤)のルート
-
-



1:25,000
0 0.25 0.5 1 km

図 42-1 工事用車両（通勤車両）の運行ルート（集中）



凡例

- 対象事業実施区域
- 都県界
- 市界
- 区界
- 準備書で想定した工事用車両（運搬）のルート
- ➔ 発生 工事用車両（運搬）のルート

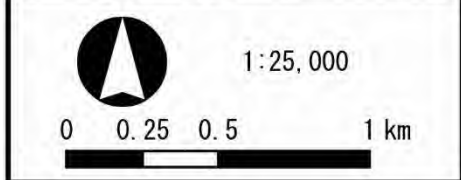
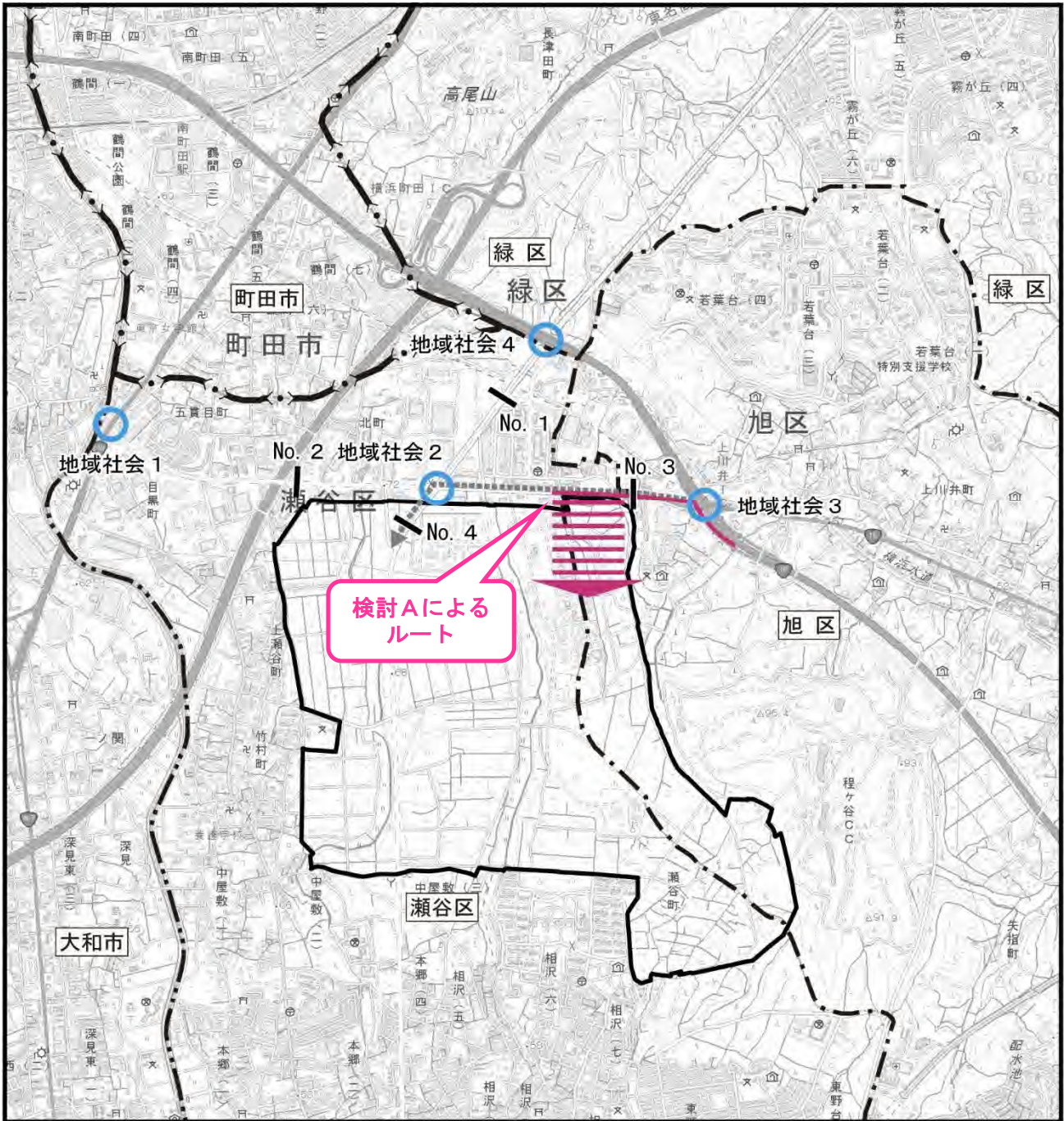


図 42-2 工事用車両（運搬車両）の運行ルート（発生）



凡例

- 対象事業実施区域
- 都県界
- 市界
- 区界
- 準備書で想定した工事用車両（運搬）のルート
- 集中 工事用車両（運搬）のルート

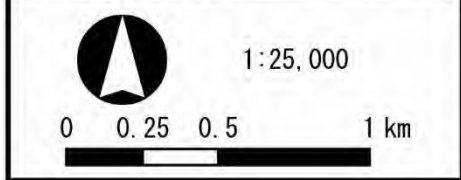


図 42-3 工事用車両（運搬車両）の運行ルート（集中）

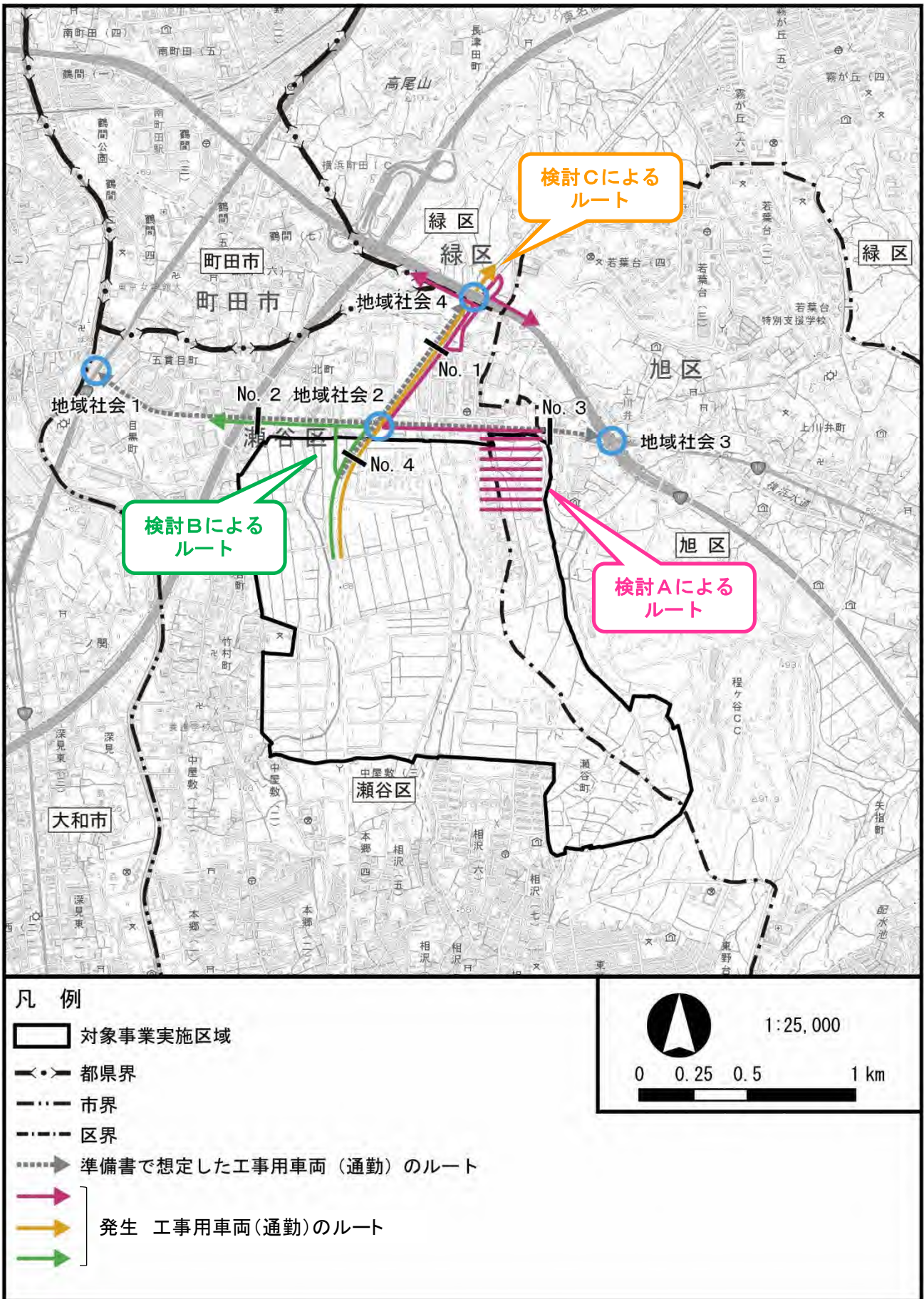


図 42-4 工事用車両（通勤車両）の運行ルート（発生）

(2) 検討後の地域社会（交通混雑）の予測評価

① 交差点需要率

準備書に記載した予測に用いた工事用車両の台数と、検討後の工事用車両の台数を表 42-1 に示します。

交差点需要率の予測対象時間は、予測する交差点へ流入する現況の交通量と工事用車両の合計台数が最も多い時間とします。準備書の時は、地域社会 1 から地域社会 4 の全ての交差点で 17 時台でしたが、今回は検討 D を行うことによって、地域社会 1（目黒）は 7 時台、地域社会 4（滝沢）は 18 時台、地域社会 4（瀬谷土橋公園入口）は 7 時台に予測対象時間が変わりました。

地域社会 1 から地域社会 4 までの交差点需要率の予測結果を表 42-2 に示します。なお、前述のとおり、現況、準備書、ケース 1 の予測対象時間は 17 時台、ケース 2 の予測対象時間は、各交差点への流入交通量が最も多くなる時間となっています。

ケース 2 での各交差点の交差点需要率の予測結果は、地域社会 1（目黒交差点）は 0.806（7 時台）、準備書及びケース 1 の時には限界需要率を超えていた地域社会 2（目黒交番前交差点）は 0.856（17 時台）、地域社会 3（上川井 IC 交差点）は 0.715（17 時台）、地域社会 4（滝沢交差点）は 0.490（18 時台）、地域社会 4（瀬谷土橋公園入口交差点）は 0.601（7 時台）となり、いずれの交差点も限界需要率は超えませんでした。

表 42-1 準備書及び検討後の予測に用いた工事用車両の台数

予測地点	検討時間	準備書 ^{※1}			ケース1 ^{※2}			ケース2 ^{※3}		
		方向	1時間あたり		方向	1時間あたり		方向	1時間あたり	
			大型車	小型車		大型車	小型車		大型車	小型車
地域社会1 (目黒)	7時台	A→C	31台	43台	A→C	31台	43台	A→C	31台	43台
		B→C	31台	43台	B→C	31台	43台	B→C	31台	43台
		D→C	31台	43台	D→C	31台	43台	D→C	31台	43台
	17時台	C→A	31台	43台	C→A	31台	43台	C→A	16台	22台
		C→B	31台	43台	C→B	31台	43台	C→B	15台	21台
		C→D	31台	43台	C→D	31台	43台	C→D	16台	22台
	18時台	C→A	0台	0台	C→A	0台	0台	C→A	15台	21台
		C→B	0台	0台	C→B	0台	0台	C→B	16台	22台
		C→D	0台	0台	C→D	0台	0台	C→D	15台	21台
地域社会2 (目黒交番前)	7時台	A→C	93台	129台	A→C	93台	129台	A→C	93台	129台
		B→C	93台	129台	B→C	93台	129台	B→C	93台	129台
		D→C	94台	129台	D→C	0台	0台	D→C	0台	0台
	17時台	C→A	93台	129台	C→A	93台	129台	C→A	47台	65台
		C→B	93台	129台	C→B	93台	0台	C→B	47台	0台
		C→D	94台	129台	C→D	0台	0台	C→D	0台	0台
	18時台	D→A	0台	0台	D→A	94台	129台	D→A	47台	65台
		C→A	0台	0台	C→A	0台	0台	C→A	46台	64台
		C→B	0台	0台	C→B	0台	0台	C→B	46台	0台
	18時台	C→D	0台	0台	C→D	0台	0台	C→D	0台	0台
		D→A	0台	0台	D→A	0台	0台	D→A	47台	64台
		C→A	0台	0台	C→A	0台	0台	C→A	46台	64台
C→B		0台	0台	C→B	0台	0台	C→B	46台	0台	
地域社会3 (上川井 IC)	7時台	A→B	31台	43台	A→B	31台	43台	A→B	31台	43台
		C→B	32台	43台	C→B	32台	43台	C→B	32台	43台
		D→B	31台	43台	D→B	31台	43台	D→B	31台	43台
	17時台	B→A	31台	43台	B→A	0台	0台	B→A	0台	0台
		B→C	32台	43台	B→C	0台	0台	B→C	0台	0台
		B→D	31台	43台	B→D	0台	0台	B→D	0台	0台
	18時台	A→D	0台	0台	A→D	31台	43台	A→D	16台	22台
		B→A	0台	0台	B→A	0台	0台	B→A	0台	0台
		B→C	0台	0台	B→C	0台	0台	B→C	0台	0台
		B→D	0台	0台	B→D	0台	0台	B→D	0台	0台
	18時台	A→D	0台	0台	A→D	0台	0台	A→D	15台	21台
		B→A	0台	0台	B→A	0台	0台	B→A	0台	0台
B→C		0台	0台	B→C	0台	0台	B→C	0台	0台	
B→D		0台	0台	B→D	0台	0台	B→D	0台	0台	
地域社会4 (滝沢)	7時台	A→B	93台	129台	A→B	93台	129台	A→B	93台	129台
	17時台	B→A	93台	129台	B→A	93台	129台	B→A	47台	65台
		B→C	0台	0台	B→C	63台	86台	B→C	31台	43台
	18時台	B→A	0台	0台	B→A	0台	0台	B→A	46台	64台
		B→C	0台	0台	B→C	0台	0台	B→C	32台	43台
地域社会4 (瀬谷土橋公園入口)	7時台	A→B	93台	129台	A→B	93台	129台	A→B	93台	129台
	17時台	B→A	93台	129台	B→A	156台	215台	B→A	78台	108台
		B→C	0台	0台	B→C	31台	43台	B→C	16台	22台
	18時台	B→A	0台	0台	B→A	0台	0台	B→A	78台	107台
		B→C	0台	0台	B→C	0台	0台	B→C	15台	21台

注：1. 検討時間の網掛けは、ケース2により、交差点への流入交通量が最も多くなる時間を示します。(=予測対象時間)
 2. 準備書、ケース1、ケース2の網掛けは、準備書の時と比べて工事用車両の台数が変わったことを示します。
 3. 「方向」は、後掲図42-5と対応しています。
 ※1：「準備書」は、準備書の時に設定した工事用車両の台数を示します。
 ※2：「ケース1」は、前述の検討A～検討Cを行い、予測計算に用いた台数を示します。
 ※3：「ケース2」は、前述の検討A～検討Dを行い、予測計算に用いた台数を示します。

表 42-2 準備書及び検討後の交差点需要率の予測結果

交差点名		交差点需要率（平日）				限界 需要率
		現況	準備書※1	ケース1※2	ケース2※3	
地域社会1	目黒	0.633	0.686 (17時台)	0.686 (17時台)	0.806 (7時台)	0.889 (17時台)
						0.894 (7時台)
地域社会2	目黒交番前	0.793	1.114 (17時台)	0.929 (17時台)	0.856 (17時台)	0.900 (17時台)
地域社会3	上川井IC	0.680	0.807 (17時台)	0.763 (17時台)	0.715 (17時台)	0.847 (17時台)
地域社会4	滝沢	0.457	0.532 (17時台)	0.532 (17時台)	0.490 (18時台)	0.904 (17時台)
						0.878 (18時台)
	瀬谷土橋 公園入口	0.502	0.513 (17時台)	0.591 (17時台)	0.601 (7時台)	0.913 (17時台)
						0.909 (7時台)

注：1. 網掛けは、限界需要率を上回ったことを示します。

2. () 内の時間は、予測対象時間を示します。

※1：「準備書」は、準備書に記載された交差点需要率を示します。

※2：「ケース1」は、前述の検討A～検討Cまでで予測計算を行った結果を示します。

※3：「ケース2」は、前述の検討A～検討Dまでで予測計算を行った結果を示します。

なお、地域社会 1 から地域社会 4 の交差点の中で、交差点需要率が最も大きい“目黒交番前交差点”において、工事用車両が運行される 7 時から 18 時までの 1 時間ごとの交差点需要率を予測計算したところ、表 42-3 に示すとおり、全ての時間で交差点需要率は限界需要率よりも下回る値となりました。

表 42-3 目黒交番前交差点における交差点需要率と限界需要率

時間	交差点需要率 ^{※1}	限界需要率 ^{※2}
7 時台	0.813	0.900
8 時台	0.736	0.900
9 時台	0.752	0.900
10 時台	0.772	0.900
11 時台	0.734	0.900
12 時台	0.696	0.900
13 時台	0.735	0.892
14 時台	0.737	0.892
15 時台	0.693	0.892
16 時台	0.770	0.900
17 時台	0.856	0.900
18 時台	0.796	0.900

※1：交差点の混雑の程度を評価する指標です。対象の交差点の車線ごとに 1 時間で通せる最大交通量を計算し、全部の車線での交通量を足し合わせた全体最大交通量を 1 とした時に、交差点に進入する交通量の割合を言います。よって、1 に近いほど交通量が多い交差点といえます。

※2：対象の交差点が 1 時間に通せる全体最大交通量を 1 とした時に、捌ききれない最大の交通量の割合を言います。信号交差点の場合、青信号から赤信号に切り替わる時に黄色信号や全赤信号があり、どの方向からも自動車が進入できない時間があるので 1 にはなりません。

なお、限界需要率よりも交差点需要率の方が大きい数値になると、その時の交差点では捌け残りが発生します。

② 車線の交通容量比

準備書と分散後の車線の交通容量比を表 42-4 に示します。なお、車線の交通容量比を予測計算した時間は、交差点需要率の時間と同じとしました。

検討Aから検討Dまでを行うことにより、車線の交通容量比は小さくなり改善がみられます。特に目黒交番前交差点の C 断面の右折車線は、準備書の時には 2.631 であったのが検討Aから検討Dを行うことによって 0.737 へと 1.0 を下回る改善が見られました。

一方、地域社会 1（目黒交差点）、地域社会 2（目黒交番前交差点）では、一部の車線において車線の交通容量比が 1.0 を上回る予測結果となりました。

これらについては、準備書に記載した環境保全措置を実施することで、影響を低減していきます。

表 42-4(1) 準備書及び検討後の車線の交通容量比の予測結果

交差点名		断面※1	流入車線構成	車線の交通容量比（平日）					
				現況	準備書※2	ケース1※3	ケース2※4		
地域社会1	目黒	A	左折・直進	0.889	0.889 (17時台)	0.889 (17時台)	1.111 (7時台)		
			右折	0.245	0.343 (17時台)	0.343 (17時台)	0.335 (7時台)		
		B	左折・直進	0.533	0.533 (17時台)	0.533 (17時台)	0.540 (7時台)		
			右折	0.766	0.766 (17時台)	0.766 (17時台)	1.013 (7時台)		
		C	左折	0.773	0.952 (17時台)	0.952 (17時台)	0.783 (7時台)		
			直進	0.855	1.017 (17時台)	1.017 (17時台)	0.950 (7時台)		
			右折	0.257	0.460 (17時台)	0.460 (17時台)	0.375 (7時台)		
		D	左折・直進	0.495	0.495 (17時台)	0.495 (17時台)	0.675 (7時台)		
			右折	0.701	0.701 (17時台)	0.701 (17時台)	0.547 (7時台)		
		地域社会2	目黒 交番前	A	左折・直進	0.603	0.603 (17時台)	0.603 (17時台)	0.603 (17時台)
					直進	0.603	0.603 (17時台)	0.603 (17時台)	0.603 (17時台)
					右折	1.116	1.116 (17時台)	1.116 (17時台)	1.116 (17時台)
B	左折			0.279	0.279 (17時台)	0.279 (17時台)	0.279 (17時台)		
	直進			0.815	0.815 (17時台)	0.815 (17時台)	0.815 (17時台)		
	右折			0.287	0.287 (17時台)	0.287 (17時台)	0.287 (17時台)		
C	左折・直進			0.524	1.735 (17時台)	1.427 (17時台)	0.981 (17時台)		
	直進			0.524	1.735 (17時台)	1.427 (17時台)	0.981 (17時台)		
	右折			0.737	2.631 (17時台)	0.737 (17時台)	0.737 (17時台)		
D	左折・直進			0.984	0.984 (17時台)	0.984 (17時台)	0.984 (17時台)		
	右折			0.031	0.031 (17時台)	0.759 (17時台)	0.396 (17時台)		

注：1. 網掛けは、交通容量比が1.0を上回ったことを示します。

2. () 内の時間は、予測対象時間を示します。

※1：「断面」は、図42-5と対応しています。

※2：「準備書」は、準備書に記載された交通容量比を示します。

※3：「ケース1」は、前述の検討A～検討Cを行い、予測計算を行った結果を示します。

※4：「ケース2」は、前述の検討A～検討Dを行い、予測計算を行った結果を示します。

表 42-4(2) 準備書及び検討後の車線の交通容量比の予測結果

交差点名		断面※1	流入車線構成	車線の交通容量比（平日）					
				現況	準備書※2	ケース1※3	ケース2※4		
地域社会3	上川井 IC	A	左折・右折	0.748	0.748 (17時台)	1.154 (17時台)	0.959 (17時台)		
			直進	0.865	1.122 (17時台)	0.865 (17時台)	0.865 (17時台)		
		B	右折	0.786	0.932 (17時台)	0.819 (17時台)	0.786 (17時台)		
			C	右折	0.609	0.609 (17時台)	0.609 (17時台)	0.609 (17時台)	
		D	直進	0.626	0.626 (17時台)	0.626 (17時台)	0.626 (17時台)		
			右折	0.319	0.319 (17時台)	0.319 (17時台)	0.319 (17時台)		
		地域社会4	滝沢	A	左折・直進	0.453	0.453 (17時台)	0.453 (17時台)	0.506 (18時台)
					直進	0.453	0.453 (17時台)	0.453 (17時台)	0.506 (18時台)
B	直進			0.403	0.559 (17時台)	0.559 (17時台)	0.498 (18時台)		
	右折			0.056	0.056 (17時台)	0.378 (17時台)	0.213 (18時台)		
C	左折・右折			0.639	0.639 (17時台)	0.639 (17時台)	0.632 (18時台)		
	右折			0.631	0.631 (17時台)	0.631 (17時台)	0.652 (18時台)		
瀬谷土橋公園入口	A			左折・直進	0.636	0.636 (17時台)	0.636 (17時台)	0.724 (7時台)	
				直進	0.636	0.636 (17時台)	0.636 (17時台)	0.724 (7時台)	
	B		直進	0.300	0.490 (17時台)	0.618 (17時台)	0.357 (7時台)		
			右折	0.389	0.389 (17時台)	1.008 (17時台)	0.599 (7時台)		
	C		左折	0.274	0.274 (17時台)	0.274 (17時台)	0.176 (7時台)		
			右折	0.568	0.568 (17時台)	0.568 (17時台)	0.691 (7時台)		

注：1. 網掛けは、交通容量比が1.0を上回ったことを示します。

2. () 内の時間は、予測対象時間を示します。

※1：「断面」は、図42-5と対応しています。

※2：「準備書」は、準備書に記載された交通容量比を示します。

※3：「ケース1」は、前述の検討A～検討Cを行い、予測計算を行った結果を示します。

※4：「ケース2」は、前述の検討A～検討Dを行い、予測計算を行った結果を示します。

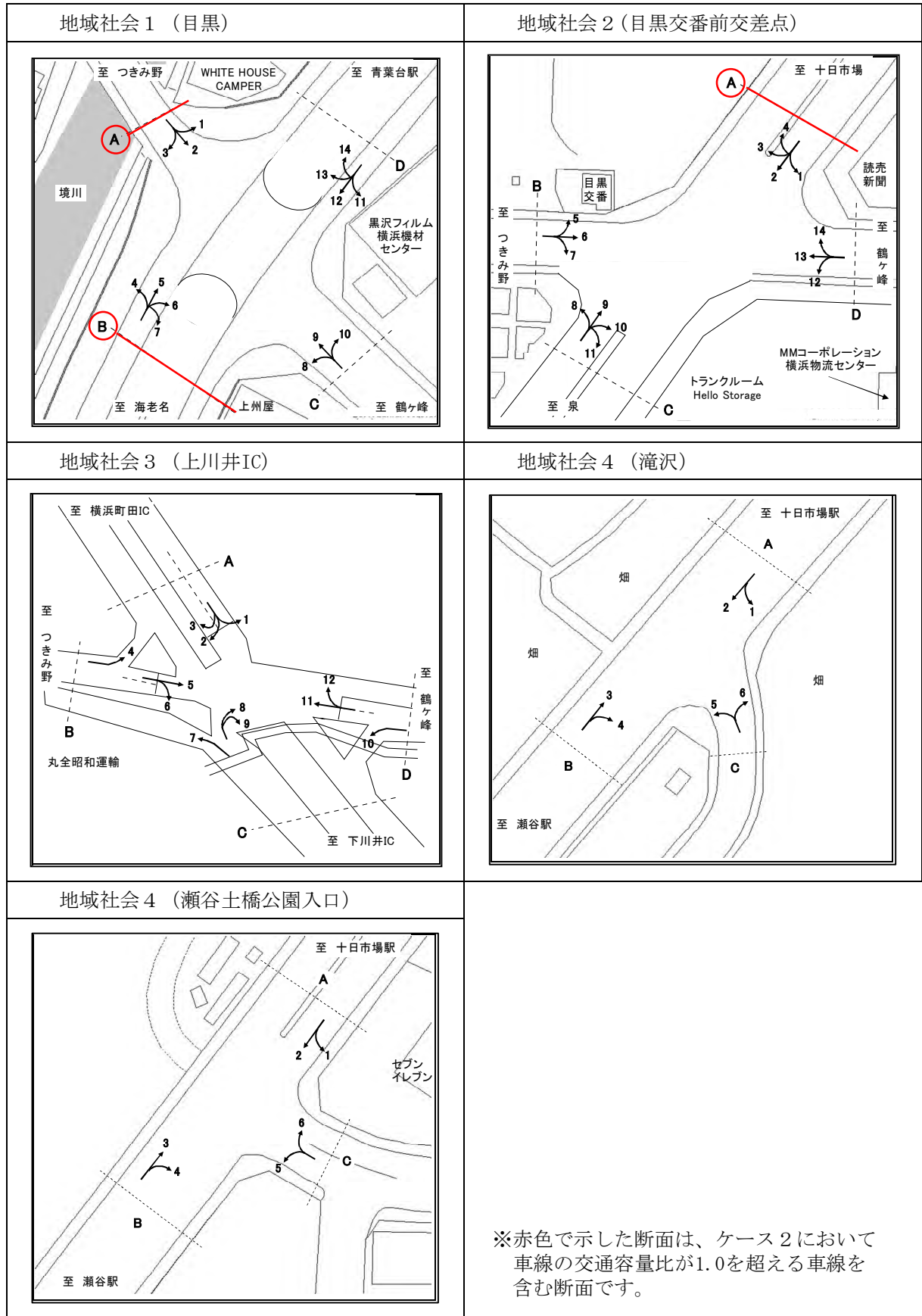


図 42-5 交差点の断面の位置

(3) モニタリングについて

第3回審査会（8月31日開催）にて補足資料26にて説明させていただいたように、工事用車両に係る交通混雑の予測を行った4交差点（図42-1～図42-4の地域社会1～地域社会4）において、車両の運行台数がピークとなる時期（平日及び土曜日）に調査を行うことにより、モニタリングを行います。併せて、工事用車両、一般車両の車種別台数についても調査を行います。また、渋滞等の状況についてもその有無や滞留長、渋滞長について観測します。

43. 地点No.7における将来交通量の内訳について

対象事業実施区域南東側の瀬谷地内線上の No. 7 の断面における将来交通量の内訳について、「①観光・賑わい地区」、「②物流地区」、「③公益的施設用地（公園・防災等用地）」の開発事業と開発事業にはよらない「④一般」の4種類に分けたものを、表 43-1、図 43-1 に示します。

昼間、夜間とは、騒音の環境基準の時間帯に合わせて、昼間は6時から22時まで、夜間は22時から翌朝6時までとしています。

昼間、夜間の北行き、南行きともに「④一般」の交通量が多くを占めているため、「④一般」のみが走行した場合の騒音を予測した結果、昼間は、西側 64.5dB、東側 64.1dB、夜間は、西側 56.8dB、東側 57.0dB となり、いずれも環境基準（昼間 60dB 以下、夜間 55dB 以下）を超える予測結果となりました。（表 43-2 参照）

一般の走行車による影響については、本区画整理事業に係る影響ではありますが、本区画整理事業では対応が困難なところもありますので、横浜市として対応していきます。今回の予測結果については、関係部局に引き継いでいくとともに、供用時におけるモニタリングの実施を検討していきます。

なお、区画整理事業の事業者としては、開発事業者に対して、「公共交通機関の利用促進」、「車両の効率的な利用促進」を促し、騒音の低減に努めていきます。

表 43-1(1) No.7 を通過する自動車交通量（昼間）

内訳	北行き（台）		南行き（台）	
	小型車	大型車	小型車	大型車
①観光・賑わい地区	143	0	372	0
②物流地区	253	170	31	0
③公益的施設用地	408	0	0	0
④一般	3,303	543	2,788	516
合計	4,107	713	3,191	516

表 43-1(2) No.7 を通過する自動車交通量（夜間）

内訳	北行き（台）		南行き（台）	
	小型車	大型車	小型車	大型車
①観光・賑わい地区	7	0	80	0
②物流地区	10	20	4	0
③公益的施設用地	0	0	0	0
④一般	205	17	221	28
合計	222	37	305	28

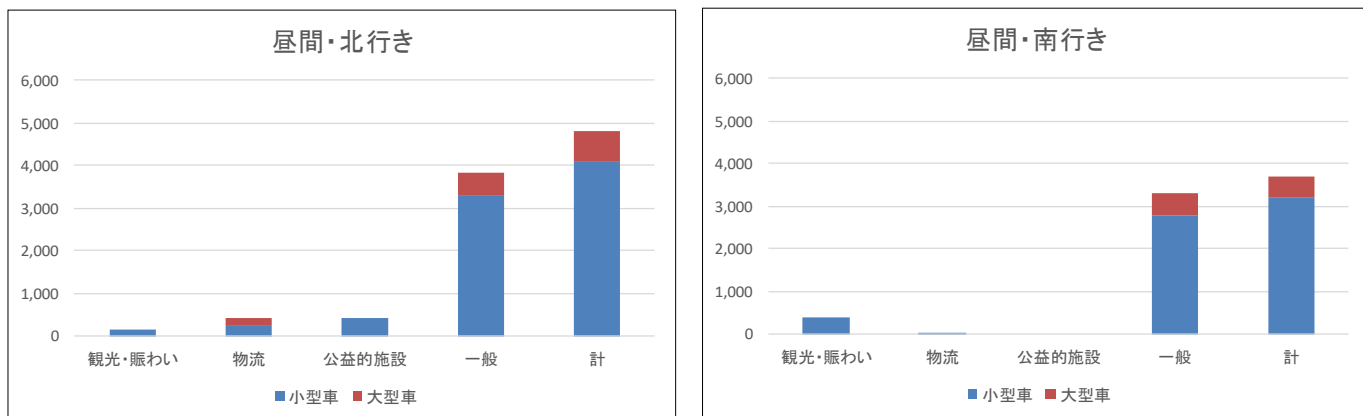


図 43-1(1) No. 7 を通過する自動車交通量（昼間）

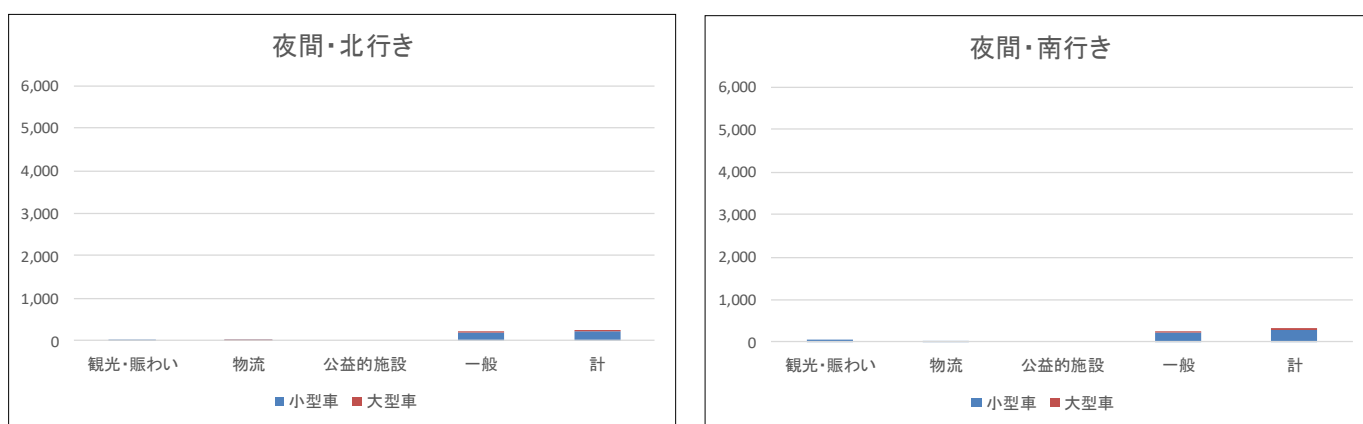


図 43-1(2) No. 7 を通過する自動車交通量（夜間）

表 43-2 No. 7 における予測結果と環境基準

単位：dB

予測 時間帯	方向	予測結果		環境基準	
		将来交通量 ^{※1}	④一般 ^{※2}	環境基準	地域累計
昼間	西側	65.4 (×)	64.5 (×)	60 以下	A (道路)
	東側	64.7 (×)	64.1 (×)		
夜間	西側	58.1 (×)	56.8 (×)	55 以下	
	東側	58.0 (×)	57.0 (×)		

注：×印は、環境基準を上回ることを示します。

※1：開発事業（前述①～③）と一般（前述④）の合計台数による予測結果で、準備書に記載した数値です。

※2：一般（前述④）の車両だけによる予測結果です。

44. 瀬谷地内線における交差点需要率について（継続）

前回の審査会で提示した地域社会8、9の交差点需要率及び方向別交通量の表について、方向の表記方法が統一されていないため、下記の通り統一しました。

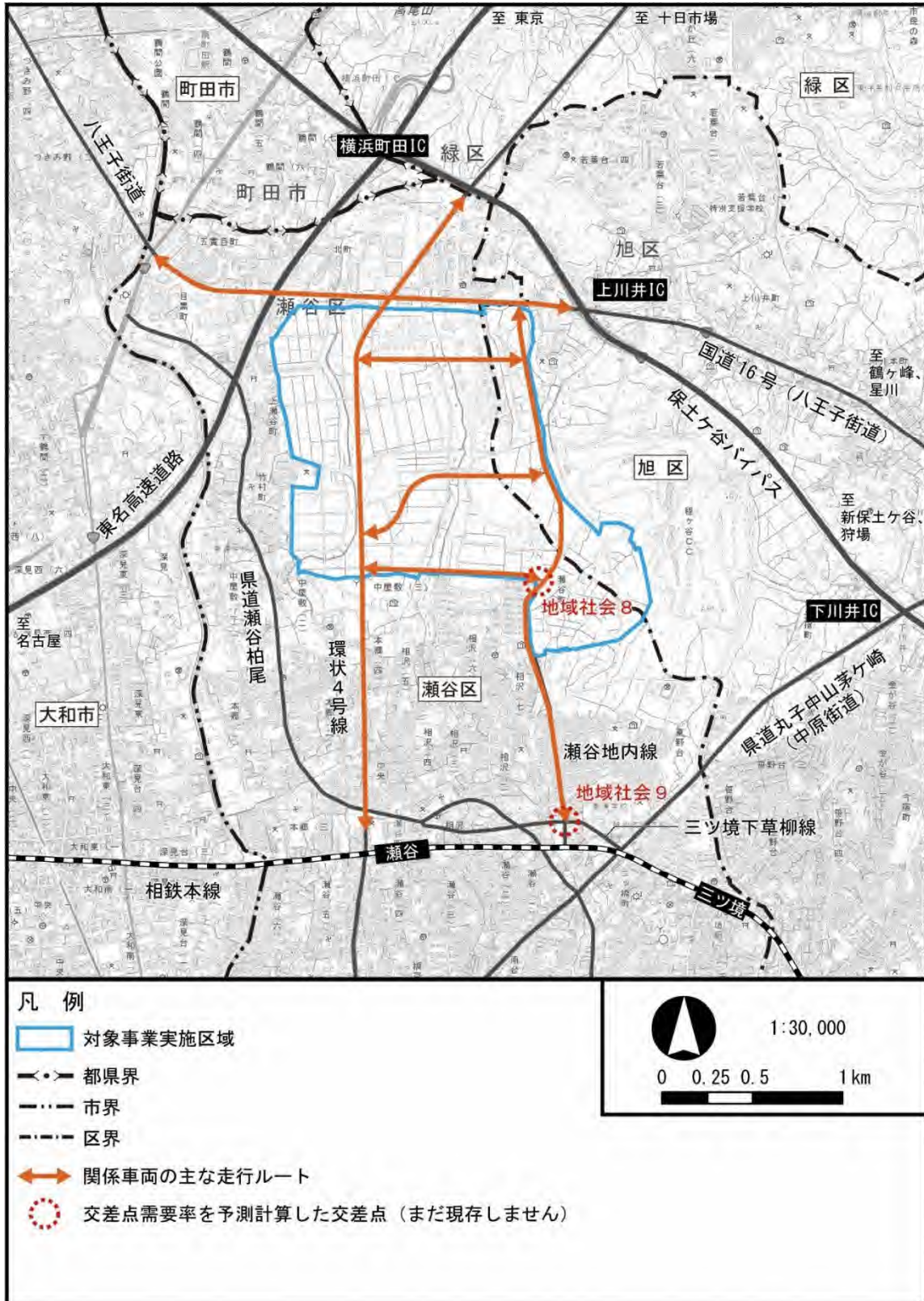


図 44-1 新設される2つの交差点の位置

表 44-1(1) 地域社会8の交差点需要率(平日:8時台)

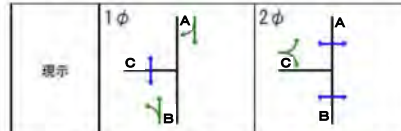
流入部	A		B	C		現示の 需要率	交差点の 需要率
	直進	右折	左折・直進	左折	右折		
車線の種類	1	1	1	1	1		
車線数	1	1	1	1	1		
飽和交通流率の基本値 S B	2000	1800	2000	1800	1800		
車線幅員による補正率 (車線幅員)	α_w m	1.000 (3.25)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.25)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)
縦断勾配による補正率 (縦断勾配)	α_G %	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
大型車混入による補正率 (大型車混入率)	α_T %	0.840 (27.27)	0.598 (96.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
左折車混入による補正率 (左折率)	α_{LT} L %			1.000 (0.0)			
(歩行者による低減率)	f p			0.50	0.50		
(有効青時間)	秒			52	30		
(歩行者用青時間)	秒			47	25		
横断歩行者による補正率	α_L				0.583		
右折車混入による補正率 (右折率)	α_{RT} R %						
(右折車の通過確率)	f		0.899				
(有効青時間)	秒		52				
(現示変り目のさげ台数増分)							
KER:台/サイクル (交差点内滞留台数)			2(80)				
K:台/サイクル							
飽和交通流率 S A	1680	*616	2000	1049	1800		
設計交通量 q	11	25	106 (0+106)	32	6		
右折補正交通量 q R - N							
交差点流入部の需要率 ρ	0.007	-	0.053	0.031	0.003	0.053	0.084
必要現示率	1 ϕ	0.007	-	0.053		0.031	
	2 ϕ				0.031	0.003	
有効青時間(秒)	1 ϕ	52	52	52			サイクル長(秒)
	2 ϕ				30	30	90
信号青時間比 G/C	52/90	52/90	52/90	30/90	30/90		
可能交通容量 C i	971	616	1156	350	600		
交通容量比 q/C i	0.011	0.041	0.092	0.091	0.010		

* $N = KER \times \frac{3600}{C}$

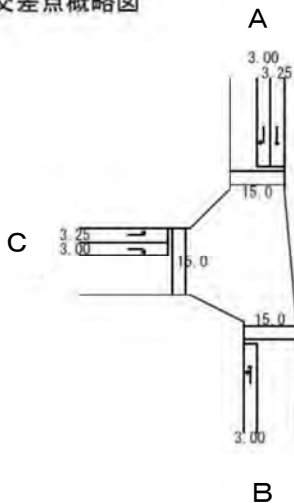
N : 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数
* : 交通容量 (実1時間)

A : 至 八王子街道
B : 至 細谷戸ハイツ
C : 至 環状4号線

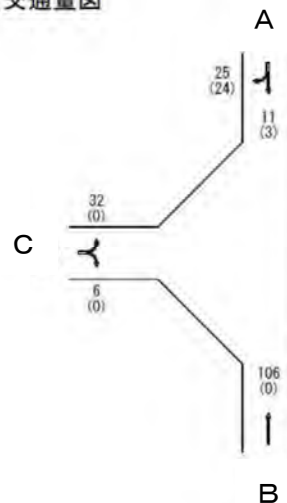
現示方式の図示



交差点概略図



交通量図



上段: 方向別合計交通量[台/時]
下段: (大型車混入台数)[台/時]

表 44-1 (2) 地域社会8の交差点需要率(休日:8時台)

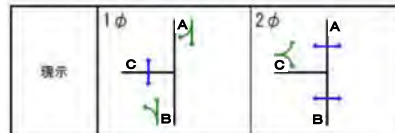
流入部	A		B		C	
	直進	右折	左折・直進	左折	右折	
車線の種類	1	1	1	1	1	
車線数	1	1	1	1	1	
飽和交通流率の基本値	S B	2000	1800	2000	1800	1800
車線幅員による補正率 (車線幅員)	α_w m	1.000 (3.25)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.25)	1.000 (3.00)
縦断勾配による補正率 (縦断勾配)	α_G %	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
大型車混入による補正率 (大型車混入率)	α_T %	0.920 (12.50)	0.598 (96.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
左折車混入による補正率 (左折率)	α_{LT} L %			0.994 (0.6)		
(歩行者による低減率)	f p			0.50	0.50	
(有効青時間)	秒			52	30	
(歩行者用青時間)	秒			47	25	
横断歩行者による補正率	α_L				0.583	
右折車混入による補正率 (右折率)	α_{RT} R %					
(右折車の通過確率)	f		0.848			
(有効青時間)	秒		52			
(現示変り目のさげ台数増分)	KER ; 台/サイクル (交差点内滞留台数)		2(80)			
K ; 台/サイクル						
飽和交通流率	S A	1840	4574	1988	1049	1800
設計交通量	q	8	25	161 (1+160)	48	22
右折補正交通量	q R - N					
交差点流入部の需要率	ρ	0.004	-	0.081	0.046	0.012
必要現示率	1 ϕ	0.004	-	0.081		0.081
	2 ϕ				0.046	0.046
有効青時間(秒)	1 ϕ	52	52	52		90
	2 ϕ				30	30
信号青時間比	G / C	52 / 90	52 / 90	52 / 90	30 / 90	30 / 90
可能交通容量	C i	1063	574	1149	350	600
交通容量比	q / C i	0.008	0.044	0.140	0.137	0.037

$$* N = KER \times \frac{3600}{C}$$

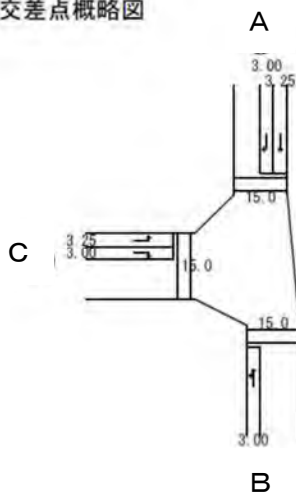
N : 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数
* : 交通容量(実1時間)

A : 至 八王子街道
B : 至 細谷戸ハイツ
C : 至 環状4号線

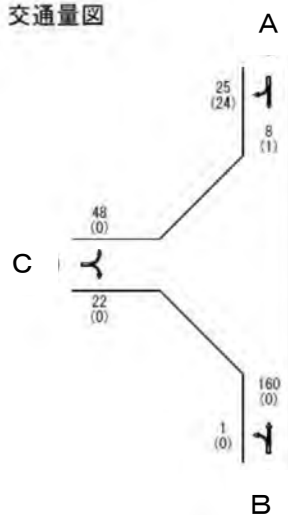
現示方式の図示



交差点概略図



交通量図



上段: 方向別合計交通量[台/時]
下段: (大型車混入台数)[台/時]

表 44-1(3) 地域社会9の交差点需要率(平日:7時台)

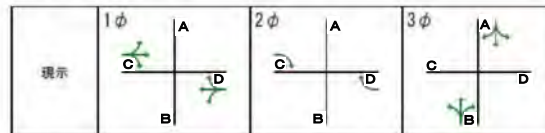
流入部	C		A		D		B		現示の 需要率	交差点の 需要率
	左折・直進	右折	左折・直進	右折	左折・直進	右折	左折・直進	右折		
車線の種類	1	1	1	1	1	1	1	1		
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1		
飽和交通流率の基本値	S B	2000	1800	2000	1800	2000	1800	2000		
車線幅員による補正率 (車線幅員)	a w m	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)		
縦断勾配による補正率 (縦断勾配)	a G %	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)		
大型車混入による補正率 (大型車混入率)	a T %	0.785 (39.04)	0.980 (2.94)	0.923 (11.88)	1.000 (0.00)	0.791 (37.69)	0.968 (4.65)	0.952 (7.13)		
左折車混入による補正率 (左折率)	a L T L %	1.000 (0.0)		0.936 (6.6)		1.000 (0.0)		0.749 (32.5)		
(歩行者による低減率)	f p	0.50		0.50		0.50		0.50		
(有効青時間)	秒	33		58		33		58		
(歩行者用青時間)	秒	28		53		28		53		
横断歩行者による補正率	a L									
右折車混入による補正率 (右折率)	a R T R %									
(右折車の通過確率)	f			0.675				0.744		
(有効青時間)	秒			58				58		
(現示変り目のさげ台数増分)			2(60)			2(60)				2(60)
KER:台/サイクル (交差点内滞留台数)				2(60)						2(60)
K:台/サイクル										
飽和交通流率	S A	1570	1764	1728	*505	1582	1742	1426		*593
設計交通量	q	292 (0+292)	170	303 (20+283)	0	321 (0+321)	43	547 (178+369)		0
右折補正交通量	q R - N		110				0			
交差点流入部の需要率	ρ	0.186	0.062	0.175	-	0.203	-	0.384		-
必要現示率	1 φ	0.186				0.203				0.203
	2 φ		0.062				-			0.062
	3 φ			0.175	-			0.384		0.384
有効青時間(秒)	1 φ	33				33				サイクル長(秒)
	2 φ		19				19			120
	3 φ			58	58			58		58
信号青時間比	G / C	33/120	19/120	58/120	58/120	33/120	19/120	58/120		58/120
可能交通容量	C i	432	339	835	505	435	336	689		593
交通容量比	q / C i	0.676	0.501	0.363	0.000	0.738	0.128	0.794		0.000

$$* N = KER \times \frac{3600}{C}$$

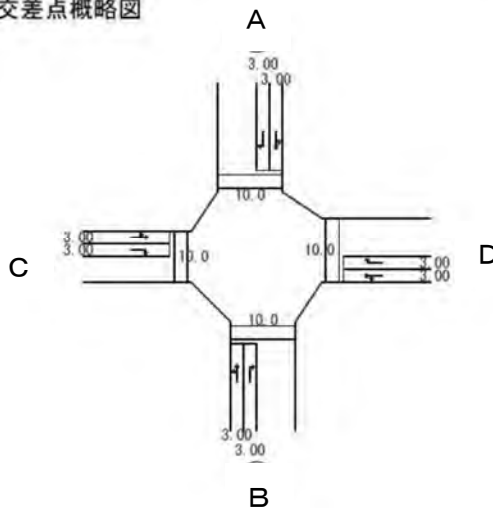
N : 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数
* : 交通容量 (実1時間)

- C : 至 環状4号線
- A : 至 跡地
- D : 至 中原街道
- B : 至 ニツ上橋交差点

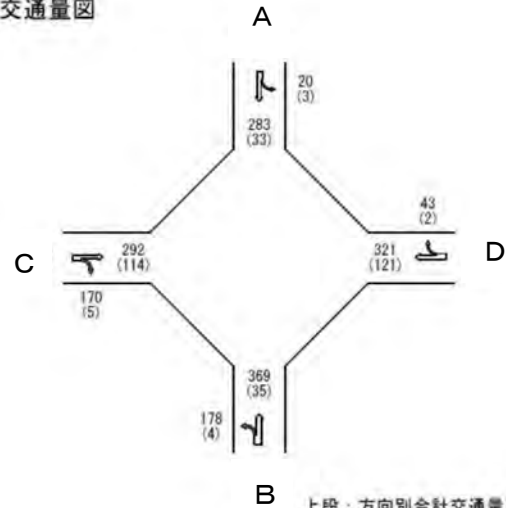
現示方式の図示



交差点概略図



交通量図



上段: 方向別合計交通量[台/時]
下段: (大型車混入台数)[台/時]

表 44-1 (4) 地域社会9の交差点需要率(休日:16時台)

流入部	C		A		D		B		
	左折・直進	右折	左折・直進	右折	左折・直進	右折	左折・直進	右折	
車線の種類	1	1	1	1	1	1	1	1	
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1	
飽和交通流率の基本値	S B	2000	1800	2000	1800	2000	1800	2000	1800
車線幅員による補正率 (車線幅員)	αw	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)
縦断勾配による補正率 (縦断勾配)	αG	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
大型車混入による補正率 (大型車混入率)	αT	0.791 (37.78)	0.981 (2.79)	0.941 (9.02)	1.000 (0.00)	0.790 (38.07)	0.935 (10.00)	0.950 (7.46)	1.000 (0.00)
左折車混入による補正率 (左折率)	$\alpha L T$	1.000 (0.0)		0.922 (8.3)		1.000 (0.0)		0.745 (33.6)	
(歩行者による低減率)	L%								
(有効青時間)	f p	0.50		0.50		0.50		0.50	
(歩行者用青時間)	秒	34		57		34		57	
横断歩行者による補正率	αL			52		29		52	
右折車混入による補正率 (右折率)	$\alpha R T$								
(右折車の通過確率)	R%				0.685				0.669
(有効青時間)	f				57				57
(現示変り目のさげ台数増分)			2(60)				2(60)		
KER: 台/サイクル (交差点内滞留台数)					2(60)				2(60)
K: 台/サイクル									
飽和交通流率	S A	1582	1766	1735	*506	1580	1683	1416	*486
設計交通量	q	315 (0+315)	179	410 (34+376)	0	331 (0+331)	30	536 (180+356)	0
右折補正交通量	q R-N		119			0			
交差点流入部の需要率	ρ	0.199	0.067	0.236	-	0.209	-	0.379	-
必要現示率	1 ϕ	0.199				0.209			0.209
	2 ϕ		0.067						0.067
	3 ϕ			0.236				0.379	0.379
有効青時間(秒)	1 ϕ	34				34			サイクル長(秒)
	2 ϕ		19				19		120
	3 ϕ			57	57			57	
信号青時間比	G/C	34/120	19/120	57/120	57/120	34/120	19/120	57/120	57/120
可能交通容量	C i	448	340	824	506	448	326	673	486
交通容量比	q/C i	0.703	0.526	0.498	0.000	0.739	0.092	0.796	0.000

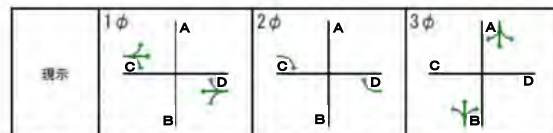
$$N = KER \times \frac{3600}{C}$$

N: 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

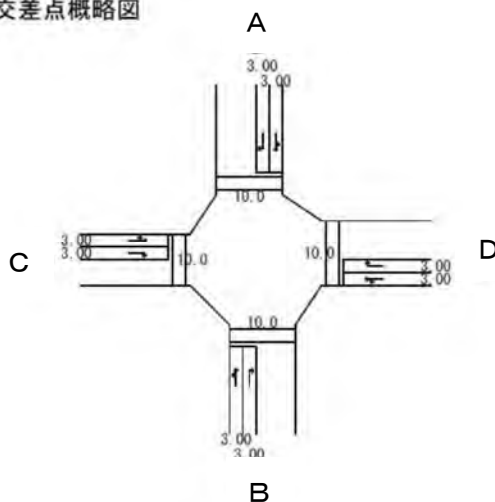
*: 交通容量(実1時間)

- C: 至 環状4号線
- A: 至 跡地
- D: 至 中原街道
- B: 至 ニッ上橋交差点

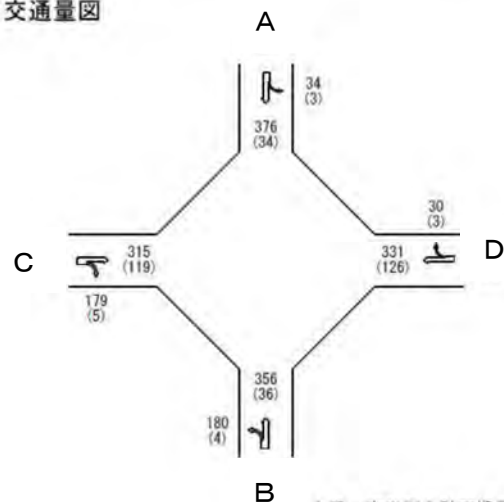
現示方式の図示



交差点概略図



交通量図



上段: 方向別合計交通量[台/時]
下段: (大型車混入台数)[台/時]

表 44-2(1) 地域社会 8 の方向別交通量

		A→B	A→C	A→D	B→A	B→C	B→D	C→A	C→B	C→D	D→A	D→B	D→C	計	
平日	7時	9	25	0	77	0	0	24	1	0	0	0	0	136	
	8時	11	25	0	108	0	0	32	6	0	0	0	0	181	
	9時	14	25	0	78	0	0	18	9	0	0	0	0	141	
	10時	16	25	0	55	0	0	11	10	0	0	0	0	118	
	11時	23	26	0	44	0	0	7	16	0	0	0	0	117	
	12時	19	14	0	36	0	0	5	21	0	0	0	0	96	
	13時	18	14	0	33	0	0	5	24	0	0	0	0	94	
	14時	27	15	0	29	0	0	4	27	0	0	0	0	102	
	15時	36	16	0	26	0	0	4	31	0	0	0	0	112	
	16時	36	16	0	22	0	0	3	42	0	0	0	0	120	
	17時	47	16	0	22	0	0	4	38	0	0	0	0	128	
	18時	49	30	0	16	0	0	3	27	0	0	0	0	125	
	19時	40	29	0	12	0	0	3	10	0	0	0	0	94	
	20時	34	29	0	11	0	0	3	18	0	0	0	0	94	
	21時	27	29	0	12	0	0	3	5	0	0	0	0	76	
	22時	21	28	0	10	0	0	3	4	0	0	0	0	67	
	23時	8	1	0	5	0	0	1	1	0	0	0	0	17	
	24時	3	1	0	3	0	0	1	1	0	0	0	0	8	
	休日	7時	6	25	0	111	0	0	36	1	0	0	0	0	179
		8時	8	29	0	190	1	0	48	22	0	0	0	0	265
		9時	9	25	0	141	1	0	27	30	0	0	0	0	232
		10時	10	25	0	95	0	0	16	32	0	0	0	0	180
		11時	13	26	0	77	0	0	11	44	0	0	0	0	171
		12時	11	14	0	59	0	0	8	56	0	0	0	0	148
13時		10	14	0	56	0	0	8	62	0	0	0	0	140	
14時		15	14	0	48	0	0	6	69	0	0	0	0	153	
15時		20	15	0	46	0	0	5	65	0	0	0	0	151	
16時		21	15	0	44	0	0	5	101	0	0	0	0	186	
17時		26	16	0	43	0	0	6	73	0	0	0	0	163	
18時		27	28	0	33	0	0	5	56	0	0	0	0	150	
19時		23	28	0	26	0	0	4	27	0	0	0	0	108	
20時		23	29	0	16	0	0	4	30	0	0	0	0	102	
21時		23	29	0	19	0	0	5	7	0	0	0	0	82	
22時		19	29	0	15	0	0	4	7	0	0	0	0	74	
23時		6	1	0	8	0	0	2	1	0	0	0	0	18	
24時		3	1	0	4	0	0	1	1	0	0	0	0	10	

表 44-2(2) 地域社会 8 の大型車混入率

		A→B	A→C	A→D	B→A	B→C	B→D	C→A	C→B	C→D	D→A	D→B	D→C	計	
平日	7時	0.30	0.97	-	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	-	-	-	-	0.20	
	8時	0.24	0.95	-	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	-	-	-	-	0.15	
	9時	0.25	0.95	-	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	-	-	-	-	0.20	
	10時	0.22	0.94	-	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	-	-	-	-	0.23	
	11時	0.15	0.92	-	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	-	-	-	-	0.24	
	12時	0.11	0.85	-	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	-	-	-	-	0.15	
	13時	0.12	0.86	-	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	-	-	-	-	0.15	
	14時	0.08	0.80	-	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	-	-	-	-	0.14	
	15時	0.06	0.74	-	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	-	-	-	-	0.13	
	16時	0.06	0.73	-	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	-	-	-	-	0.12	
	17時	0.05	0.68	-	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	-	-	-	-	0.11	
	18時	0.02	0.78	-	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	-	-	-	-	0.20	
	19時	0.03	0.63	-	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	-	-	-	-	0.27	
	20時	0.03	0.63	-	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	-	-	-	-	0.27	
	21時	0.01	0.63	-	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	-	-	-	-	0.32	
	22時	0.01	0.65	-	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	-	-	-	-	0.36	
	23時	0.02	0.00	-	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	-	-	-	-	0.01	
	24時	0.05	0.00	-	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	-	-	-	-	0.02	
	休日	7時	0.20	0.98	-	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	-	-	-	-	0.14
		8時	0.15	0.94	-	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	-	-	-	-	0.10
		9時	0.13	0.95	-	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	-	-	-	-	0.11
		10時	0.18	0.94	-	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	-	-	-	-	0.14
		11時	0.12	0.97	-	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	-	-	-	-	0.15
		12時	0.09	0.89	-	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	-	-	-	-	0.09
13時		0.09	0.88	-	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	-	-	-	-	0.09	
14時		0.06	0.84	-	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	-	-	-	-	0.08	
15時		0.05	0.81	-	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	-	-	-	-	0.09	
16時		0.05	0.79	-	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	-	-	-	-	0.07	
17時		0.04	0.75	-	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	-	-	-	-	0.08	
18時		0.02	0.65	-	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	-	-	-	-	0.16	
19時		0.02	0.67	-	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	-	-	-	-	0.23	
20時		0.02	0.64	-	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	-	-	-	-	0.24	
21時		0.00	0.62	-	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	-	-	-	-	0.30	
22時		0.00	0.63	-	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	-	-	-	-	0.32	
23時		0.01	0.00	-	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	-	-	-	-	0.00	
24時		0.03	0.00	-	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	-	-	-	-	0.01	

表 44-2(3) 地域社会 9 の方向別交通量

		A→B	A→C	A→D	B→A	B→C	B→D	C→A	C→B	C→D	D→A	D→B	D→C	計
平日	7時	283	0	20	269	179	0	0	170	292	43	0	321	1,676
	8時	278	0	21	299	173	0	0	185	283	53	0	312	1,661
	9時	258	0	19	332	155	0	0	150	290	40	0	283	1,486
	10時	246	0	19	293	146	0	0	142	245	32	0	267	1,391
	11時	237	0	18	267	133	0	0	130	228	26	0	243	1,282
	12時	224	0	17	245	123	0	0	121	206	23	0	225	1,188
	13時	236	0	18	257	131	0	0	128	223	23	0	240	1,260
	14時	243	0	19	281	129	0	0	127	221	21	0	236	1,248
	15時	267	0	22	295	130	0	0	137	236	22	0	254	1,344
	16時	293	0	24	268	143	0	0	141	243	21	0	262	1,390
	17時	317	0	27	299	182	0	0	160	281	24	0	298	1,566
	18時	332	0	28	316	175	0	0	173	304	23	0	320	1,670
	19時	265	0	23	260	144	0	0	145	252	19	0	288	1,371
	20時	228	0	24	215	121	0	0	120	215	16	0	221	1,162
	21時	172	0	22	170	84	0	0	84	174	14	0	173	914
	22時	123	0	19	121	86	0	0	87	127	11	0	122	654
23時	55	0	6	56	31	0	0	31	55	5	0	56	298	
24時	38	0	4	40	22	0	0	22	39	3	0	41	209	
休日	7時	115	0	10	184	72	0	0	68	120	45	0	132	757
	8時	188	0	17	256	106	0	0	102	178	64	0	196	1,133
	9時	237	0	20	343	133	0	0	130	228	56	0	247	1,390
	10時	235	0	23	355	160	0	0	158	273	44	0	298	1,596
	11時	304	0	25	352	185	0	0	183	283	38	0	304	1,637
	12時	296	0	24	325	156	0	0	154	268	32	0	289	1,546
	13時	313	0	25	342	188	0	0	186	287	23	0	309	1,642
	14時	307	0	27	314	154	0	0	152	287	29	0	283	1,533
	15時	313	0	28	318	157	0	0	156	275	28	0	285	1,563
	16時	376	0	34	365	180	0	0	178	315	30	0	331	1,801
	17時	316	0	31	304	153	0	0	152	273	28	0	282	1,540
	18時	318	0	32	308	160	0	0	160	287	26	0	294	1,583
	19時	215	0	23	217	112	0	0	112	203	19	0	206	1,107
	20時	196	0	27	181	99	0	0	100	182	16	0	182	988
	21時	143	0	26	142	77	0	0	78	154	14	0	141	776
	22時	145	0	25	145	79	0	0	80	158	14	0	146	791
23時	74	0	8	79	43	0	0	43	77	7	0	79	410	
24時	54	0	5	59	32	0	0	32	56	5	0	59	300	

表 44-2(4) 地域社会 9 の大型車混入率

		A→B	A→C	A→D	B→A	B→C	B→D	C→A	C→B	C→D	D→A	D→B	D→C	計
平日	7時	0.12		0.13	0.10	0.02	-		0.03	0.29	0.06	-	0.39	0.19
	8時	0.12		0.12	0.09	0.02	-		0.03	0.29	0.05	-	0.37	0.18
	9時	0.11		0.12	0.10	0.03	-		0.03	0.29	0.05	-	0.38	0.19
	10時	0.11		0.11	0.10	0.03	-		0.03	0.29	0.05	-	0.38	0.18
	11時	0.11		0.11	0.10	0.03	-		0.03	0.29	0.07	-	0.39	0.19
	12時	0.11		0.10	0.10	0.03	-		0.03	0.29	0.08	-	0.39	0.19
	13時	0.11		0.11	0.10	0.03	-		0.03	0.29	0.08	-	0.38	0.19
	14時	0.10		0.10	0.10	0.03	-		0.03	0.28	0.09	-	0.38	0.19
	15時	0.10		0.09	0.11	0.03	-		0.03	0.28	0.09	-	0.38	0.18
	16時	0.10		0.09	0.11	0.03	-		0.03	0.28	0.10	-	0.38	0.19
	17時	0.10		0.09	0.11	0.03	-		0.03	0.28	0.10	-	0.38	0.19
	18時	0.10		0.09	0.11	0.02	-		0.03	0.28	0.11	-	0.38	0.19
	19時	0.10		0.08	0.11	0.02	-		0.03	0.28	0.11	-	0.38	0.19
	20時	0.10		0.08	0.11	0.02	-		0.03	0.27	0.10	-	0.38	0.19
	21時	0.10		0.06	0.11	0.02	-		0.03	0.28	0.10	-	0.38	0.19
	22時	0.10		0.06	0.11	0.02	-		0.03	0.25	0.09	-	0.38	0.18
23時	0.10		0.08	0.11	0.02	-		0.03	0.27	0.09	-	0.38	0.19	
24時	0.11		0.09	0.11	0.02	-		0.03	0.28	0.09	-	0.38	0.19	
休日	7時	0.12		0.10	0.07	0.02	-		0.03	0.28	0.02	-	0.37	0.17
	8時	0.11		0.09	0.07	0.02	-		0.03	0.28	0.02	-	0.37	0.17
	9時	0.11		0.10	0.08	0.02	-		0.03	0.28	0.03	-	0.37	0.17
	10時	0.11		0.10	0.09	0.02	-		0.03	0.28	0.05	-	0.38	0.18
	11時	0.10		0.10	0.09	0.02	-		0.03	0.28	0.06	-	0.38	0.18
	12時	0.10		0.09	0.10	0.02	-		0.03	0.28	0.07	-	0.38	0.18
	13時	0.10		0.10	0.10	0.02	-		0.03	0.28	0.07	-	0.38	0.19
	14時	0.09		0.09	0.10	0.02	-		0.03	0.28	0.08	-	0.38	0.18
	15時	0.09		0.08	0.10	0.02	-		0.03	0.28	0.08	-	0.38	0.18
	16時	0.09		0.08	0.10	0.02	-		0.03	0.28	0.09	-	0.38	0.18
	17時	0.09		0.07	0.10	0.02	-		0.03	0.27	0.08	-	0.38	0.18
	18時	0.08		0.07	0.10	0.02	-		0.03	0.27	0.09	-	0.38	0.18
	19時	0.10		0.07	0.10	0.02	-		0.03	0.25	0.08	-	0.38	0.18
	20時	0.09		0.06	0.11	0.02	-		0.03	0.25	0.09	-	0.38	0.18
	21時	0.10		0.04	0.11	0.02	-		0.03	0.23	0.08	-	0.38	0.18
	22時	0.10		0.05	0.11	0.02	-		0.03	0.24	0.08	-	0.38	0.18
23時	0.11		0.06	0.11	0.02	-		0.03	0.27	0.09	-	0.38	0.19	
24時	0.11		0.09	0.11	0.02	-		0.03	0.28	0.09	-	0.38	0.19	

45. 防衛省による土壌汚染調査結果について

防衛省が、土壌汚染対策法のガイドラインの実施方法（深度方向 0～0.5m）に基づいて実施した概況調査及び詳細調査の結果、国有地において指定基準値超過が確認された区画を準備書では 56 区画としていました。

今回、国有地の一部にあたるウド室の撤去工事に伴い、土地の形質変更が一定規模以上となることにより、横浜市から国に対し、土壌汚染対策法に基づく土壌汚染調査が命じられました。この命令に伴い、防衛省が実施した調査結果に基づき、深度方向 0.5m～1.0m において基準値調査が確認された 10 区画について詳細調査が完了した旨、防衛省から情報提供がされたため、これを踏まえ、準備書の該当箇所を（3）に記載のとおり、更新します。

また、準備書で「旧地盤」と記載していたものについて、一部、深さに誤りがありましたので、併せて修正させていただきます。（太字、下線部分を更新）

なお、汚染土壌の掘削除去を行う際の対応については、7月27日審査会での補足資料 10 のとおりとし、汚染土壌の掘削除去に際しての河川水質対策は、8月31日審査会での補足資料 20 に示したとおりとします。

また、今回追加された 10 区画についても、他の区画と同様に、汚染土壌が確認された範囲は地表面付近であり、洪積砂礫層内に分布すると推定される GL-15m 以下の帯水層には影響が及ぶことはないと考えています。

従って、掘削除去後の地下水の水質の影響については、9月30日審査会の補足資料 41 「⑤地下水の水質」に示すモニタリングを実施することとします。なお、採水は、鉛等の比重の特性を踏まえて、複数の深度の帯水層で行います。

（1）防衛省による調査結果

鉛及びその化合物（土壌溶出量）：1 区画にて基準値超過（深度方向 0.5m～1.0m）

ふっ素及びその化合物（土壌溶出量）：9 区画にて基準値超過（深度方向 0.5m～1.0m）

※地下水が確認された調査区画については地下水の分析を実施し、いずれも基準に適合

（2）土壌汚染対策法に基づく形質変更時要届出区域への指定

指定年月日：令和 3 年 9 月 24 日

所在地：瀬谷区瀬谷町 7745 番の一部（ウド室部分）

面積：834.56 m²

詳細は、下記の形質変更時要届出区域台帳の通りです。

(形質変更要届出区域台帳より)

様式第二十三(第五十八条第五項関係)

形質変更要届出区域台帳

整理番号	整-R03-7	指定年月日・指定番号	令和3年9月24日・指-197	所在地	瀬谷区瀬谷町7745番の一部	横浜市
調製・訂正年月日	令和3年10月6日調製(新規指定)					
形質変更要届出区域の概況	未利用地					
面積	834.56平方メートル					
法第14条第3項の規定に基づき指定された形質変更要届出区域にあつては、その旨						
最大形質変更深さより1メートルを超える深さの位置について試料採取等の対象としなかつた土壌汚染状況調査の結果により指定された形質変更要届出区域にあつては、その旨、当該試料採取等の対象としなかつた深さの位置及び特定有害物質の種類						
土壌汚染のおそれの把握等、試料採取等を行う区画の選定等又は試料採取等を省略した土壌汚染状況調査の結果により指定された形質変更要届出区域にあつては、その旨及び当該省略の理由						
汚染の除去等の措置が講じられた形質変更要届出区域にあつては、その旨及び当該汚染の除去等の措置						
第58条第5項第10号から第13号までに該当する区域にあつては、その旨						
報告受理年月日	指定に係る特定有害物質の種類		適合しない基準項目		指定調査機関の名称	
令和3年6月29日	鉛及びその化合物、ふっ素及びその化合物		含有量基準・溶出量基準・第二溶出量基準		中央開発株式会社	
形質変更要届出区域内の土壌の汚染状態			含有量基準・溶出量基準・第二溶出量基準			
			含有量基準・溶出量基準・第二溶出量基準			
			含有量基準・溶出量基準・第二溶出量基準			
			含有量基準・溶出量基準・第二溶出量基準			
届出(着手)時期	完了時期	土地の形質の変更の種類		実施者	土壌搬出	汚染土壌の処理方法
					有・無	
土地の形質の変更の実施状況					有・無	
					有・無	
					有・無	

備考1 この用紙の大きさは、日本産業規格A4とすること。
 2 「形質変更要届出区域内の土壌の汚染状態」については、土壌その他の試料の採取を行った日、当該試料の測定の結果等を記載した書類を添付すること。

(形質変更要届出区域台帳より)



瀬谷区区民生活マップ

Copyright(C) City of Yokohama. All rights reserved.

(形質変更要届出区域台帳より)

・調査結果

土壤分析結果一覧表を表 〇 に、調査結果平面図を図 〇 に示す。

調査の結果、ふっ素及びその化合物、鉛及びその化合物の土壤溶出量基準不適合が確認された。

ふっ素及びその化合物、鉛及びその化合物の土壤含有量は、全地点で基準に適合した。

表 土壤分析結果一覧表

地点名	土壤採取深度 (GL-m)	土壤含有量		土壤溶出量	
		鉛及び その化合物	ふっ素及び その化合物	鉛及び その化合物	ふっ素及び その化合物
1 E12-7	0.5-1.0	—	<100	—	0.89
2 E12-8	0.5-1.0	—	<100	—	0.85
3 E13-3	0.5-1.0	—	<100	—	0.92
4 E14-8	0.5-1.0	—	130	—	0.92
5 F13-7	0.5-1.0	<5	—	0.014	—
6 G12-5	0.5-1.0	—	350	—	1.1
7 G12-9	0.5-1.0	—	360	—	1.0
8 G14-2	0.5-1.0	—	<200	—	0.84
9 G14-5	0.5-1.0	—	<200	—	1.4
基準値		150	4000	0.01	0.8
		mg/kg	mg/kg	ng/L	mg/L
土壤汚染対策法					

※赤字：基準不適合箇所

〇〇〇〇：「上瀬谷(28)土壤調査 報告書 平成29年3月」より

採取日：平成29年1月10日～平成29年1月13日、令和3年4月13日

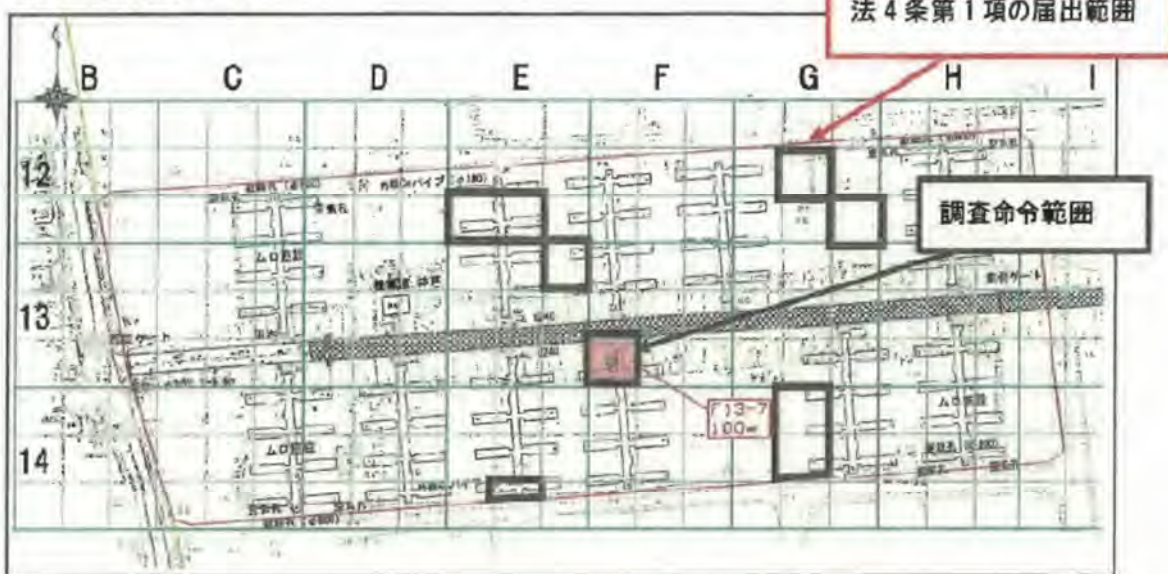
分析日：平成29年1月16日～平成29年3月16日、令和3年4月14日～令和3年6月23日

分析方法：平成15年環境省告示第18号（土壤溶出量調査）

平成15年環境省告示第19号（土壤含有量調査）

(形質変更要届出区域台帳より)

【鉛及びその化合物】



【ふっ素及びその化合物】

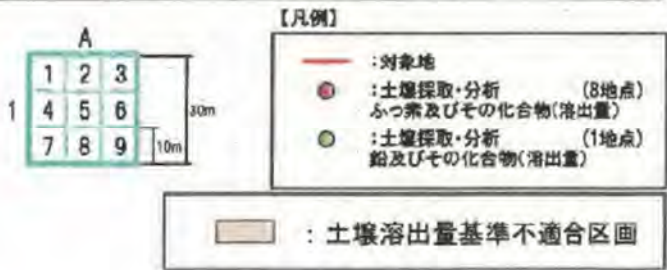
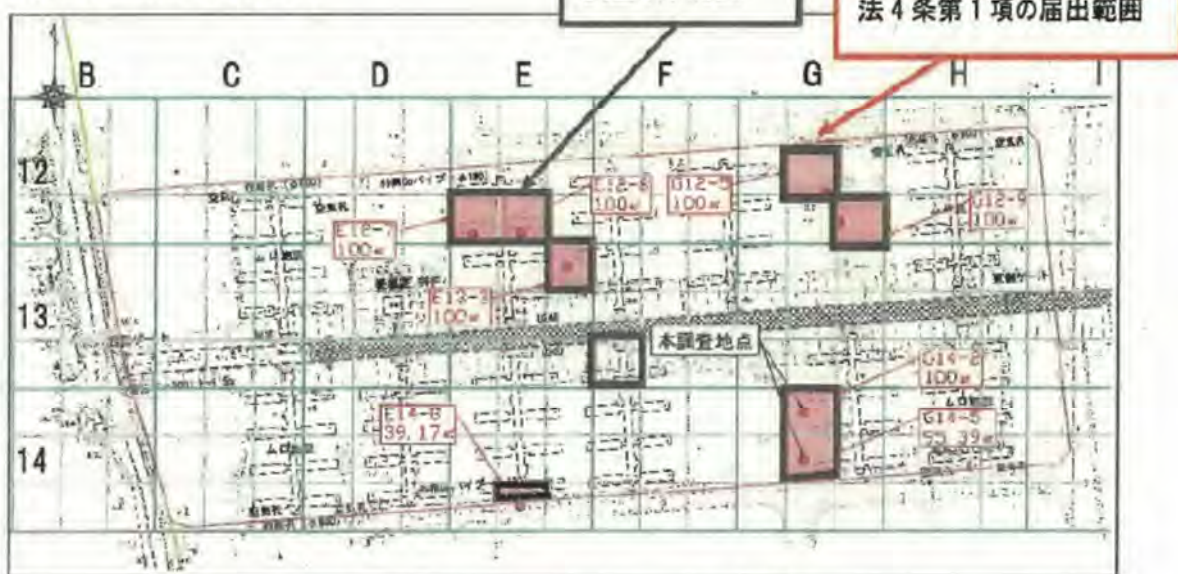


図 調査結果平面図

(3) 準備書の更新箇所について

9.9 土壤汚染

9.9.1 調査結果の概要

(6) 調査結果

② 土壤汚染の状況

ア. 文献その他の資料調査

c. 調査結果 (国有地)

(a) 特定有害物質

返還国有地約 110ha のうち、土壤汚染対策法に基づく指定基準値超過が確認された計 **66 調査区画** で詳細調査が行われており、その結果の概要は表 9.9-2 及び図 9.9-3 に示すとおりです。

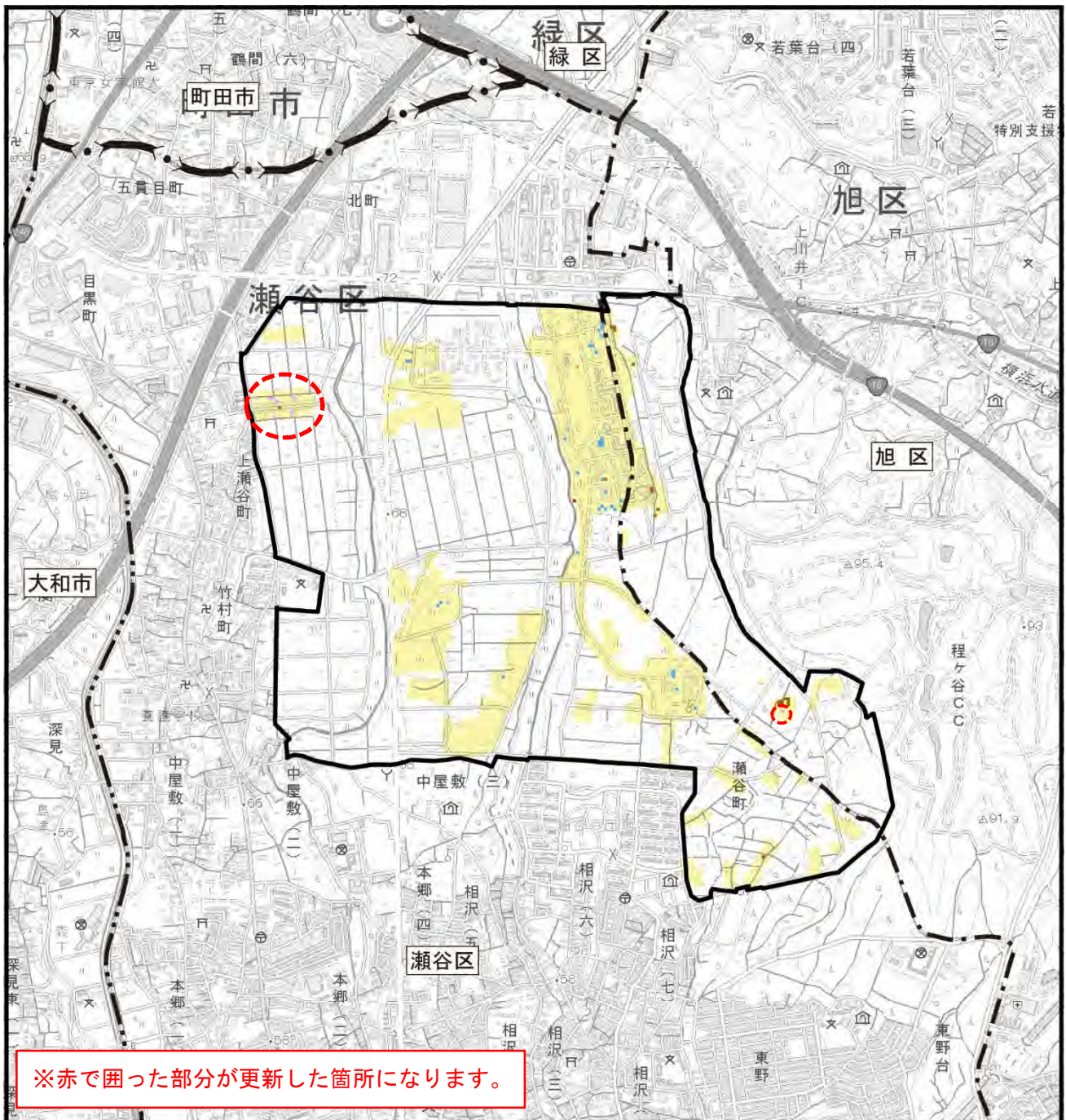
表 9.9-2 防衛省における土壤汚染調査結果の概要 (国有地)

物質	項目	指定基準 超過区画数	最大 検出値	指定 基準値	深度方向の指定基準超過状況
鉛及びその化合物 (土壤溶出量、mg/L)		22	0.069	0.01	㊶深度方向 0~0.5m のみ 20 調査区画 ㊷深度方向 0~0.5m 及び 8m、9m にて 1 調査区画 ㊸ <u>深度方向 0.5~1m のみ 1 調査区画</u> (㊶㊷㊸の合計 22 調査区画)
鉛及びその化合物 (土壤含有量、mg/kg)		36	1,600	150	㊹深度方向 0~0.5m のみ 29 調査区画 ㊺深度方向 0~0.5m 及び旧地盤 (GL-0.85~GL-1.35m) にて 1 調査区画 ㊻深度方向 0~0.5m 及び 1m にて 1 調査区画 ㊼ <u>深度方向 0~0.5m 及び 0.5~1m にて 1 調査区画</u> ㊽旧地盤 (GL-2.0~GL-2.5m) のみ 2 調査区画 ㊾旧地盤 (GL-2.0~GL-2.5m) 及び深度方向 2m にて 1 調査区画 ㊿旧地盤 (GL-2.0~GL-2.5m) 及び深度方向 1m、2m にて 1 調査区画 (㊹から㊿の合計 36 調査区画)
ひ素及びその化合物 (土壤溶出量、mg/L)		1	0.017	0.01	深度方向 0~0.5m にて 1 調査区画
ふっ素及びその化合物 (土壤溶出量、mg/L)		10	1.4	0.8	㊰深度方向 0~0.5m にて 1 調査区画 ㊱ <u>深度方向 0.5~1m にて 9 調査区画</u> (㊰㊱の合計 10 調査区画)

注：1. 鉛については、土壤溶出量、土壤含有量のいずれも基準不適合になった区画が3箇所あったため、指定基準調査区画数の合計が **66 調査区画** になりません。
 2. 第二溶出量基準値 (いずれも土壤溶出量として、鉛及びその化合物 (0.3mg/L 以下)、ひ素及びその化合物 (0.3mg/L 以下)、ふっ素及びその化合物 (24mg/L 以下)) を超える値は検出されていません。
 3. 上記、土壤溶出量基準不適合区画のうち、地下水が確認された調査区画について、以下に示す要領にて採取し、平成 15 年 3 月 6 日環境省告示第 17 号に準拠して、地下水の分析を実施した結果、いずれも基準に適合していました。(全ての調査地点において定量下限値未満で検出されていません。)

【地下水採取方法】

機械ボーリング (φ 86mm) 完了後に、孔内に簡易観測井戸を設置
 簡易観測井戸の構造は、各観測地点のボーリング時の土質及び孔内水位等により決定
 地下水採取は、掘削底面と地下水水位の中間水位にて採取



※赤で囲った部分が更新した箇所になります。

凡例

- 対象事業実施区域

 都県界

 市界

 区界
- 調査区画
- 鉛（溶出量）基準点超過地点
- 鉛（含有量）基準点超過地点
- 鉛（溶出量及び含有量）基準点超過地点
- ひ素（溶出量）基準点超過地点
- ふっ素（溶出量）基準点超過地点

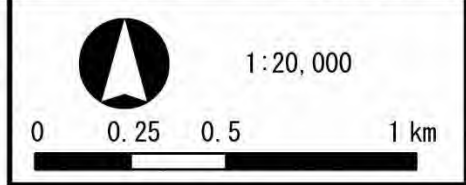


図 9.9-3 国有地における土壤汚染調査区画及び基準超過区画の位置

9.9.2 予測及び評価の結果

(1) 予測

⑤ 予測結果

イ. 予測結果

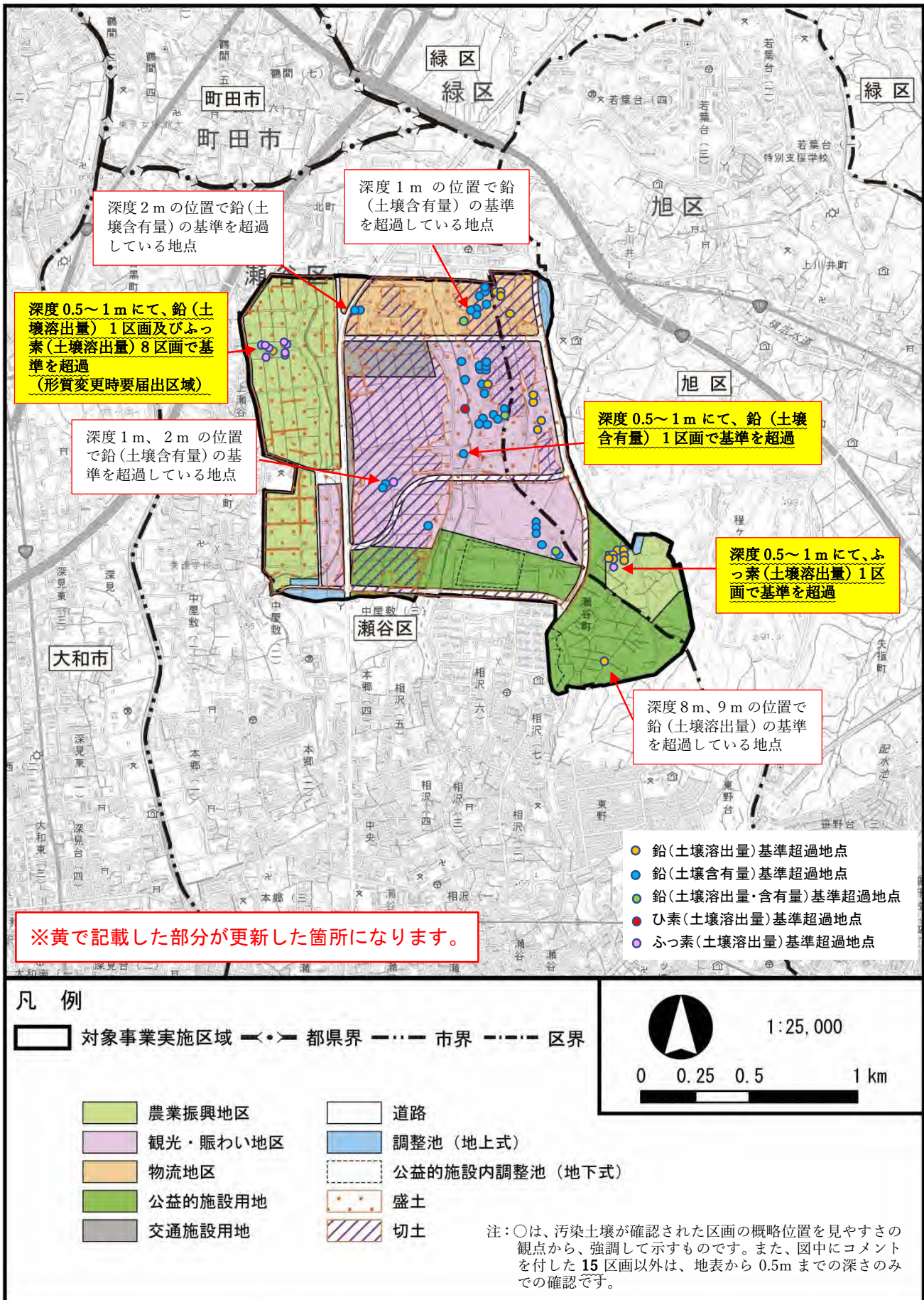


図 9.9-3 国有地における土壌汚染調査区画及び基準超過区画の位置

掘削除去を行う場合に場外搬出される土量については、仮に現時点で防衛省の調査により確認されている表層及び深度方向2mまでの範囲における汚染土壌を全量場外搬出するものと想定（既に国により除去されている民有地の鉛による汚染確認区画（2区画）は除きます。）して、以下のように算出しました。なお、算出にあたっては、対象事業実施区域の南東部において深さ8m、9mの位置で鉛（土壌溶出量）の基準を超過している地点については、公益的施設用地で、土地の改変が最小限に抑えられるため、この深度付近に至る土地の改変が想定されず、かつ、現状で地下水汚染もみられないことから、掘削除去による措置は行わない計画としました。

【掘削除去の対象となる区画数】

- ・表層0.5mまで（国有地）の汚染…1mまで掘削
 国有地49区画（鉛47区画（前掲表9.9-2（P.9.9-6）㊶㊷㊸の合計-3）、ひっ素1区画、ふっ素1区画、土壌溶出量、土壌含有量のいずれも指定基準値を超過する3区画は、各区画とも表層0.5mまでにおける超過であるため、3を減じています。）
 - ・表層0.5～1mでの汚染…2mまで掘削
国有地11区画（鉛2区画（前掲表9.9-2（P.9.9-6）㊶㊷）、ふっ素9区画（同㊸））
 民有地19区画（ふっ素19区画）
 - ・表層1mまで又は旧地盤（GL-0.85～GL-1.35m）での汚染…2mまで掘削
 国有地2区画（鉛2区画）（前掲表9.9-2（P.9.9-6）㊶㊷の合計）
 民有地では該当区画はありません。
 - ・表層2mまで又は旧地盤（GL-2.0～GL-2.5m）での汚染…3mまで掘削
 国有地4区画（鉛4区画（前掲表9.9-2（P.9.9-6）㊶㊷㊸の合計）、
 民有地1区画（ふっ素1区画）
- ※1mでは汚染が見られず2mのみで汚染が確認された区画を含みます。

【掘削除去により生じる汚染土壌の量】

$$\begin{aligned} \text{汚染土壌場外搬出量} &= 10\text{m} \times 10\text{m} \times ((49+0) \times 1\text{m} + (19+11) \times 2\text{m} + (2+0) \times 2\text{m} + (4+1) \times 3\text{m}) \\ &= 12800\text{m}^3 \end{aligned}$$

ほぐした土量に換算するための変化率Lは、「施工パッケージ型積算基準（令和2年度4月適用分）」（国土交通省）により、対象事業実施区域の表層地質は武蔵野ローム層が主体であることから1.25とすると、ほぐした状態での土量は以下ようになります。

$$\text{汚染土壌のほぐした状態の土量} = 12800 \times 1.25 = 16000\text{m}^3$$

これを、前掲表2.3-5（P.2-16）に示す土工事の期間に施工エリアごとに段階的に場外搬出することになりますが、着工後の1年間（実稼働日数300日）で集中的に搬出するものとして、1日当たりの汚染土壌掘削土砂搬出に係る台数は以下のようになり、1日当たり9台の発生（発生集中交通量としては、18台・TE/日程度）となります。

1日当たり場外搬出車両台数 = 汚染土壌の量 / 1台当たりの積載量 / 実稼働日数

$$= 16000 (\text{m}^3) / 6 (\text{m}^3/\text{台}) / 300 (\text{日}) = 9.0 (\text{台}/\text{日})$$

備考：1台当たりの積載量は容積約1.5m³のフレキシブルコンテナ※を4袋積載と想定しました。



※：フレキシブルコンテナの例

旧上瀬谷通信施設地区土地区画整理事業 環境影響評価に関する補足資料

＜補足資料内容＞

46. 建設発生土の指定処分について
47. 公益的施設用地における防災機能について
48. 桜並木の景観について
49. 鎌倉古道の一部改変に伴う人と自然との触れ合いの活動の場への影響について
50. 後背地との連続性に配慮した調整池について
51. 鳥類のねぐら調査の時間帯について
52. 大門川と相沢川を暗渠化した理由及び経緯
53. 国内における暗渠化の事例について
54. 相沢川の谷戸環境について

令和3年11月

横浜市

46. 建設発生土の指定処分について

第12回審査会(2021年9月30日開催)の補足資料38について、表9.15-9及び表9.15-10の、「産業廃棄物、建設発生土の適正な管理」の欄を以下のように修正します。

表 9.15-9 環境保全措置の検討の状況

環境保全措置	実施の適否	適否の理由
産業廃棄物、建設発生土の適正な管理	適	廃棄物の処理及び清掃に関する法律、神奈川県土砂の適正処理に関する条例等を遵守するとともに指定処分を前提とすることにより、産業廃棄物や建設発生土の適正処理が図られます。

表 9.15-10 環境保全措置の実施の内容

影響要因	影響	検討の視点	環境保全措置			実施主体	効果の不確実性	他の環境への影響
			内容	効果	区分			
工事の実施	造成工事の実施	へ廃棄物の負荷等による環境	廃棄物等の発生量削減	産業廃棄物、建設発生土の適正な管理	廃棄物の処理及び清掃に関する法律、神奈川県土砂の適正処理に関する条例等を遵守するとともに、指定処分を前提とすることにより、産業廃棄物や建設発生土の適正処理が図られます。	事業者	なし	なし

47. 公益的施設用地における防災機能について

本地区の公益的施設用地では、大規模災害発生時には広域応援活動拠点としての機能や広域避難場所として機能の確保に向けた検討を進めています。

広域応援活動拠点は、「横浜市防災計画（震災対策編）」にある通り、防衛省、緊急消防援助隊、広域緊急援助隊（警察）の応援部隊が円滑に救助・救出活動を行うための拠点であり、部隊の集結に便の良い交通要所に位置するとともに、想定される派遣人数の宿営及びヘリコプターの発着が可能な広い場所が必要になります。

具体的な規模については、今後、検討していきますが、公益的施設用地の中央付近については、これらの施設や機能を十分に確保していきたいと考えているため、調整池3については上部利用の出来る地下式調整池としています。



広域応援活動拠点のイメージ

（「旧上瀬谷通信施設土地利用基本計画（2020年3月）」より）

48. 桜並木の景観について

海軍道路の桜並木は、対象事業実施区域内に存在する景観資源として準備書で予測を行っています(準備書 p. 9. 13-23)が、新たに海軍道路の桜並木が眺望できる地点を設定し、遠景の眺望景観としての影響の予測評価を行いました。

1) 新たに設定する予測評価の地点選定

新たに設定する海軍道路の桜並木が眺望できる地点は、選定する際に以下の点に留意しました。

- ・ 予測評価を行う地点と海軍道路の間に障害物等がなく、長い区間の海軍道路を望める地点を選定しました。
- ・ 不特定多数の人が眺望できる地点を選定しました。

以上の観点から現地踏査を行った結果、対象事業実施区域西側の道路上の地点である地点⑦を選定しました。(位置は、図 48-1 に示すとおりです。)

地点⑦についての予測結果、環境保全措置、評価は、「2) 環境影響評価の予測及び評価の結果」(p. 5～8)に記載したとおりです。

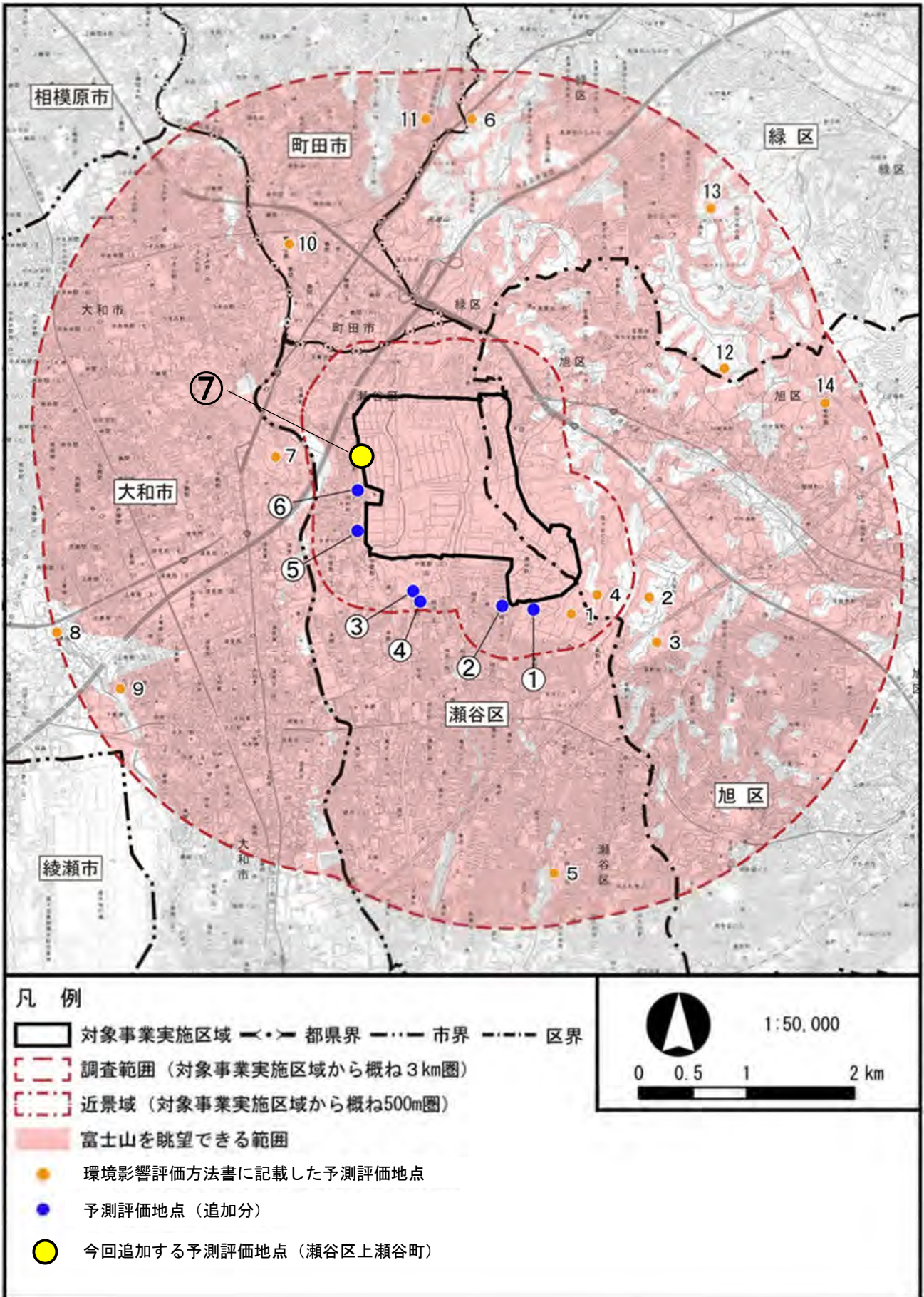


図 48-1 予測評価地点

2) 環境影響評価の予測及び評価の結果

(1) 予測結果

本地点は、対象事業実施区域西側の道路上に位置します。

本地点からは、写真 48-1(1)に示すように、対象事業実施区域が眺望できます。対象事業実施区域内は正面に農道が通っており、その左右に畑が広がっています。また農道の突き当りには海軍道路の桜並木、そして更にその奥には、対象事業実施区域内の樹木が眺望できます。なお、現況写真は2021年10月に撮影を行いましたので、海軍道路の桜並木が分かる様に加工を行っています。

敷地の存在時においては、写真 48-1(2)に示すように、本地点から視認できる範囲は農業振興地区として改変しますが、視野に入るほとんどは道路と擁壁になります。それ以外は、海軍道路の桜並木や奥の樹木が伐採され、対象事業実施区域の東側に建っている建築物や樹木を望む眺望景観となり、大きく変化するものと予測します。

構造物の存在時においては、写真 48-1(3)に示すように、本地点からは区域内道路、調整池等の構造物は視認できないため、眺望としては敷地の存在時と同じであり、眺望景観が大きく変化するものと予測します。



写真 48-1(1) No. 7 瀬谷区上瀬谷町（現況：海軍道路の桜並木が分かる様に加工済）

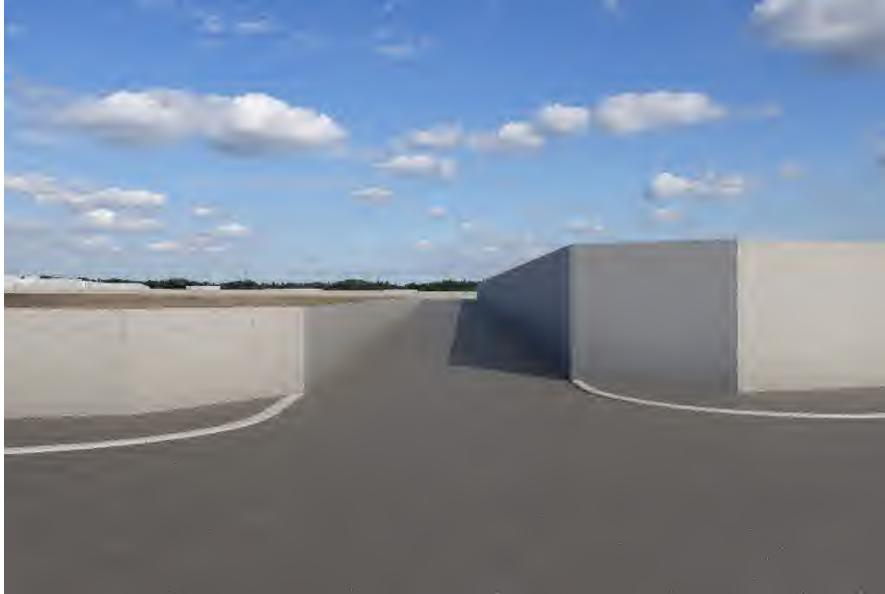


写真 48-1(2) No. 7 瀬谷区上瀬谷町 (敷地の存在)

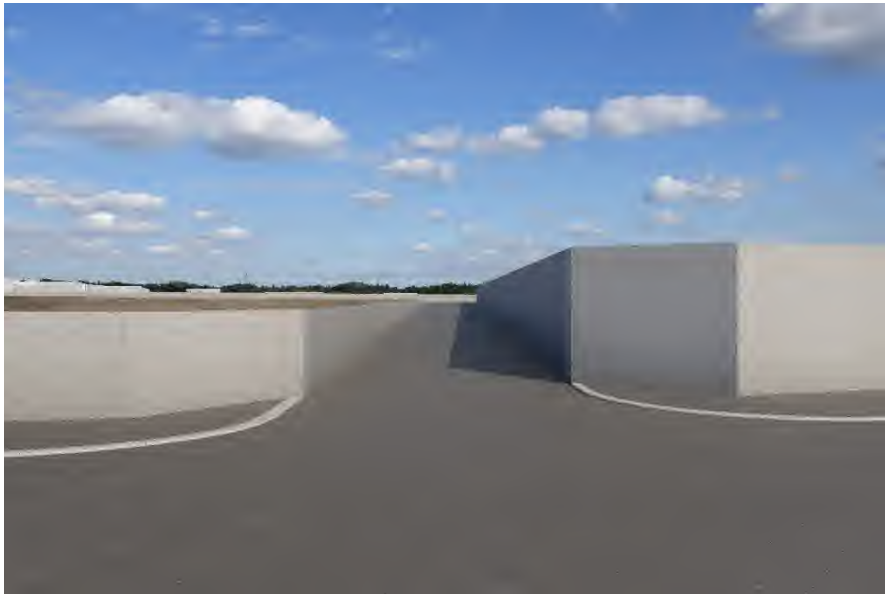


写真 48-1(3) No. 7 瀬谷区上瀬谷町 (構造物の存在)

(2) 環境保全措置

③ 環境保全措置の検討の状況

事業者の実行可能な範囲内でできる限り、環境影響を回避、低減又は代償することを目的として行った環境保全措置の検討の状況を、表 48-3 に示します。

表 48-3 環境保全措置の検討の状況

環境保全措置	実施の適否	適否の理由
桜並木等の創出	適	消失する桜並木等の代償として、新たな桜並木等を創出することにより、景観への影響を低減できるため、適正な環境保全措置であると考えて採用します。
遠景の眺望に配慮した土地利用計画	適	丹沢山地や富士山が眺望できるように配慮した将来の土地利用計画を促し、景観への影響を軽減できるため、適正な環境保全措置であると考えて採用します。

④ 環境保全措置の実施主体、内容、効果の不確実性、他への影響

敷地の存在及び構造物の存在に伴う眺望点からの影響を低減させるため、表 48-4 に示すとおり環境保全措置を実施します。

表 48-4 環境保全措置の実施の内容

影響要因	影響	検討の視点	環境保全措置			実施主体	効果の不確実性	他の環境への影響
			内容	効果	区分			
在土及び地及び又は供は用工作物の存在	在敷存地の存在・構造物の影響	緑地及び地形の保全	桜並木等の創出*	眺望景観、圍繞景観への影響が代償できます。	代償	事業者	なし	なし
			遠景の眺望に配慮した土地利用計画	眺望景観、圍繞景観への影響の低減が見込まれます。	低減	事業者	なし	なし

(3) 評価

① 環境保全措置の検討の状況

景観に係る環境影響が、事業者の実行可能な範囲内でできる限り回避され、又は低減されており、必要に応じその他の方法により環境の保全についての配慮が適正になされているかどうかについて、見解を明らかにすることにより、評価を行いました。

② 環境保全措置の検討の状況

眺望景観への影響の低減の適切な環境保全措置を講じることから、事業者の実行可能な範囲内でできる限り、環境影響の低減が図られると評価します。

なお、準備書 p.2-59 にも記載のとおり、海軍道路の桜並木については、海軍道路の沿道関係者及び区民の方で構成する「海軍道路の桜並木に関する懇談会」を立ち上げ、現存する桜の残置や移植、伐採の考え方、新たに樹木を移植する場合の樹種の選定などについて、意見交換を行っています。

令和3年7月30日に「第1回 海軍道路の桜並木に関する懇談会」を開催し、海軍道路の桜並木の現状や課題、今後の方向性などについて、参加者と意見交換を行いました。「第2回 海軍道路の桜並木に関する懇談会」は現地説明会を実施しており、第3回以降では、具体的な樹種や整備イメージなどについて、参加者と意見交換を行っていく予定です。

また、地区全体で、土地利用計画の特性を活かした、対象事業実施区域及びその周辺部の緑・環境・景観に関する基本方針を検討していく中で、ご指摘をいただきました桜並木などの景観資源を含め、地区内道路からの新たな景観などについても考えていきたいと思えます。

49. 鎌倉古道の一部改変に伴う人と自然との触れ合いの活動の場への影響について

鎌倉古道については、「瀬谷ふるさと歴史さんぽ道ガイドマップ」で紹介されているハイキングコースのうち、「鎌倉古道 北コース」について予測評価を行っています。

「鎌倉古道 北コース」は、準備書 p.9.14-3「図 9.14-1 人と自然との触れ合いの活動の場の調査地点」又は本資料 11 ページの図 49-1 に示すように、海軍道路の桜並木や上瀬谷小学校周辺の道路、鎌倉古道・上道沿道にある神社仏閣等を巡るコースとなっています。

前回のご指摘も踏まえ、海軍道路の桜並木及びレクリエーション行動の変化への影響について、次のとおり予測評価を行いました。

(1) 予測・評価

a. 主要な人と自然との触れ合いの活動の場の改変の程度

「鎌倉古道 北コース」のうち、海軍道路の桜並木や上瀬谷小学校周辺の道路については対象事業実施区域に含まれています。そのため、海軍道路の桜並木の消滅や「鎌倉古道 北コース」の一部が変更される可能性があり、それにより活動の場の改変が起こり、レクリエーション行動への影響が生じると予測します。

b. 利用性の変化の程度

「鎌倉古道 北コース」のうち、海軍道路の桜並木や上瀬谷小学校周辺の道路については対象事業実施区域に含まれています。特に海軍道路は工事用車両及び関係車両が通行する予定ですが、工事中の海軍道路は歩道の整備が完了していない可能性があることや「鎌倉古道 北コース」の一部が変更される可能性があり、それにより利用性の変化が起こり、レクリエーション行動への影響が生じると予測します。

c. 快適性の変化の程度

「鎌倉古道 北コース」のうち、海軍道路の桜並木や上瀬谷小学校周辺の道路については対象事業実施区域に含まれています。そのため、海軍道路の桜並木の消滅や「鎌倉古道 北コース」の一部が変更される可能性があり、それにより快適性の変化が起こり、レクリエーション行動への影響が生じると予測します。

なお、「鎌倉古道 北コース」のうち、瀬谷駅や境川周辺のコースについては、工事用車両の主な運行ルート及び関係車両の主な走行ルートとなっていないため、「a. 主要な人と自然との触れ合いの活動の場の改変の程度」、「b. 利用性の変化の程度」、「c. 快適性の変化の程度」については、いずれも影響はないと予測します。

(2) 環境保全措置

環境保全措置としては、前述の“No. 48 桜並木の景観について”と同じように、海軍道路の桜並木が消滅することに対して“桜並木等の創出”を挙げています。(準備書 p. 9. 14-31 「表 9. 14-12 環境保全措置の実施の内容」)

桜並木等の創出時期については、今後、施工計画と併せて検討していきますが、なるべく早い時期に創出する計画とします。

なお、準備書 p. 2-59 にも記載の通り、海軍道路の桜並木については、海軍道路の沿道関係者及び区民の方で構成する「海軍道路の桜並木に関する懇談会」を立ち上げ、現存する桜の残置や移植、伐採の考え方、新たに樹木を移植する場合の樹種の選定などについて、意見交換を行っています。

令和3年7月30日に「第1回 海軍道路の桜並木に関する懇談会」を開催し、海軍道路の桜並木の現状や課題、今後の方向性などについて、参加者と意見交換を行いました。「第2回 海軍道路の桜並木に関する懇談会」は現地説明会を実施しており、第3回以降では、具体的な樹種や整備イメージなどについて、参加者と意見交換を行っていく予定です。

工事中に鎌倉古道 北コースの一部が変更されることに対しては、新たに“工事計画等の周辺住民への周知”を追加し、詳細な施工計画が決定した時や、工事期間中に施工計画の内容が変更になった時には、工事の内容や作業期間、アクセス路等について周辺住民の方へ周知を行い、影響が低減されるように、可能な限り情報公開を行っていきます。

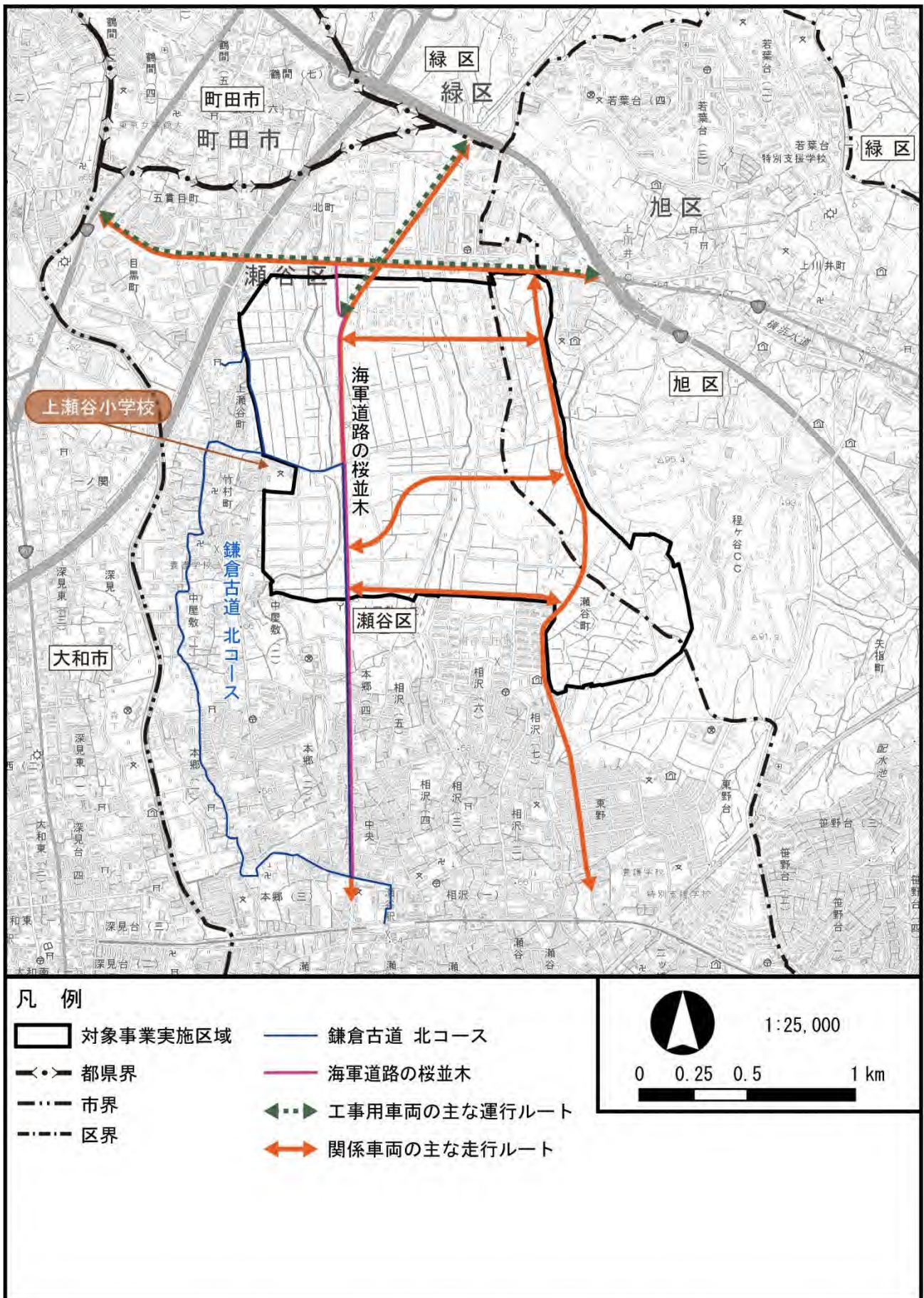


図 49-1 工事用車両の主な運行ルート、関係車両の主な走行ルートとの重ね合わせ

50. 後背地との連続性に配慮した調整池について

地上式の調整池のうち、調整池1、5については、周辺を道路で囲まれた位置に配置することから、後背地との連続性に配慮した調整池とすることは困難であると考えています。

また、調整池2、6については、農業振興地区内に配置しますが、具体的な土地利用が決まっていないため、地権者と調整を図りながら検討していきます。

一方、公園区域内に整備する調整池4については、ホトケドジョウの生息環境と同じ和泉川流域において計画していることから、今後、公園整備事業等と調整を図りながら、現地形や自然豊かな環境をいかし、生息環境の創出に寄与するような調整池を検討していきます。

上記の考えを踏まえ、前回の審査会資料「27. 公益的施設用地内の調整池について」のうち、調整池4に係る記載を次の通り、見直しました。

<修正前>

地形や自然豊かな環境をいかし、環境に負荷の少ない調整池を検討

<修正後>

地形や自然豊かな環境をいかし、生息環境の創出に寄与するような調整池を検討

51. 鳥類のねぐら調査の時間帯について

鳥類のねぐら調査に係る調査日及び調査時間は、下表に示す通りです。

調査時間については、鳥類のねぐら入りは日の入り前後に行われることが多いこと、日の入り前に周辺の鳥類の群れの有無を把握することから、日の入りの概ね1時間半前から完全に日が暮れる時間帯となる日の入り30分後まで実施しました。

表 51-1 ねぐら調査の調査時期及び時間帯

調査時期	調査日	日の入り時刻	調査時間
秋季	令和2年11月2日	16:46	15:15～17:15
冬季	令和3年2月20日	17:28	15:45～18:00

調査結果について、審査会でのご指摘の通り、「秋季は群れの確認が早い時間帯であることから、ねぐらの位置は確認出来なかった。冬季は夕暮れ前後に群れを確認したが、滞留後に東方向に飛去していることから、ねぐらの位置は特定できなかった。」と修正します。

準備書表 9.10-9 (P9.10-25) の確認状況は以下の通り修正し、図 9.10-3 (P9.10-26) は削除します。

<修正前>

調査時期	確認日時	個体数	確認状況
秋季	11/2 (月) 15:18～ 15:20	100 個体程度	現地調査の結果、ムクドリの群れを1群確認した。 確認位置は、上瀬谷旧通信施設北西側の畑の上空であり、100 個体程度の群れが上空を数回旋回し、その後、大門川沿いの樹林と草本の茂み方向に飛翔し、見失った。 <u>その後、再度飛翔する群れは見られなかったことから、大門川沿いの樹林をねぐらとして利用しているものと考えられる。</u> なお、旧通信施設中央部及び東側では、ねぐら入りする鳥類の集団は確認できなかった。
冬季	2/20 (土) 17:00～ 17:34	80 個体程度	現地調査の結果、ムクドリの群れ1群を確認した。 ムクドリの群れの確認位置は、海軍道路沿いの桜並木であり、樹上に泊まっている80 個体程度のムクドリの群れを確認した。その後、日の入り時刻まで桜並木に滞留した後、東方向に飛翔し、見失った。 なお、旧通信施設中央部及び東側では、ねぐら入りする鳥類の集団は確認できなかった。

<修正後>

調査時期/時間	確認日時	個体数	確認状況
秋季 15:15～ 17:15	11/2 (月) 15:18～ 15:20	100 個体程度	現地調査の結果、昼間の時間帯にムクドリの群れを1群確認した。 確認位置は、上瀬谷旧通信施設北西側の畑の上空であり、100 個体程度の群れが上空を数回旋回し、その後、大門川沿いの樹林と草本の茂み方向に飛翔し、見失った。 <u>夕暮れ前後には群れを確認することが出来なかったため、ねぐらの位置は確認できなかった。</u>
冬季 15:45～ 18:00	2/20 (土) 17:00～ 17:34	80 個体程度	現地調査の結果、ムクドリの群れ1群を確認した。 ムクドリの群れの確認位置は、海軍道路沿いの桜並木であり、樹上に泊まっている80 個体程度のムクドリの群れを確認した。その後、日の入り時刻まで桜並木に滞留した後、東方向に飛翔し、見失った。 <u>夕暮れ前後に群れを確認したが、ねぐらの位置は特定できなかった。</u>

52. 大門川及び相沢川を暗渠化した理由及び経緯

<暗渠化した理由>

地区内の大門川については、農業振興地区の勾配をできる限り少なくし、効率的に農地を利用できるよう暗渠化し切り回しを行い、また地区内の相沢川については、観光・賑わい地区と物流地区の一体的な宅地としての利用を促進するために、暗渠化し切り回しを行う予定です。

暗渠化計画にあたっての環境保全としては、大門川と相沢川ともに、水の汚れのモニタリングを行い、環境基準に適合しない結果となった場合には、適切な環境保全措置を講じることとしています。また動植物や生態系における環境保全措置である「保全対象種の生息環境の創出」について、対象事業実施区域北部の相沢川沿いの環境をモデルに、南側の公園区域内に、概ね 1.5ha のエリアで、現在の土地利用や現地形をいかし、湿地、草地、水路、樹林等を確保する計画としています。

暗渠化計画にあたっての経済性については、農業振興地区内の農地の傾斜改善や、観光・賑わい地区と物流地区の一体的な宅地としての利用により、現在よりも土地の利用価値は上がると考えられます。

暗渠化計画にあたっての地域社会への影響については、暗渠化した水路を活用することは難しいですが、保全対象種の生息環境を創出する場において、地域の方々や子供たちの環境学習の場としての活用していくことなどについて、今後検討を行っていきます。

なお、農業振興地区においては、賑わい施設などと連携した農作物の収穫体験や、滞在しながら農の魅力味わう農体験など、新たな都市農業モデルとなる拠点の形成を図ることとしていますが、環境学習の場や市民菜園などといった具体的な活用方法は、今後、地権者との話し合いの中で決まっていくこととなります。

<経緯>

方法書段階では、本事業が農業振興と都市的土地利用を行う土地を集約し、農業基盤や道路などの都市基盤の整備を一体的に推進するため、対象事業実施区域全域について土地の改変を行う計画だったため、大門川及び相沢川は、改修等が行われる可能性がある旨、ご説明をさせていただきました。

その後、土地利用の検討を進めていく中で、地権者の意向を踏まえ、まとまった土地利用の実現や平坦な農地環境の創出に向け、相沢川及び大門川については、道路の下に切り回し、暗渠化する計画となったため、準備書にその旨、記載をさせていただきました。

従って、方法書段階では、環境影響評価項目として、「公共用水域の底質」「河川の形態、流量」を選定し、準備書段階では、河川改修の手法として、切り回しを行い暗渠化する計画である旨、記載し、予測及び評価を行いました。

53. 国内における暗渠化の事例について

①長久手中央土地区画整理事業（愛知県長久手市）

長久手市では、2005年に自然の叡智をテーマとした愛・地球博が開催され、それに伴う東部丘陵線（リニモ）の開通等により交通の利便性が向上しました。長久手中央土地区画整理事業は、その沿線にある長久手古戦場駅周辺に立地しています。

事業名 長久手中央土地区画整理事業

場所 愛知県長久手市

最寄り駅 愛知高速交通株式会社

東部丘陵線（リニモ）

長久手古戦場駅

施工面積 27.4ha

河川の暗渠化範囲

右図の「河川改修」として
いる範囲（L=約0.4km）

経過 2010年7月組合設立

2011年4月着工

2012年10月仮換地指定

2021年度中に換地処分予定



②帷子川プロムナード計画

帷子川の上流部(日影橋～前山橋)に位置する横浜市旭区において、地域の要望もあり、河川改修に伴い廃川となった延長約1km、幅8～10mの旧河道を活用したプロムナード整備を進めています。

旧河道には、地先排水雨水管からの流入があるため、それらを流す機能を有する下水道管(ボックスカルバート)を河床レベルに設置したうえで、旧河道全体を周辺地盤と同程度の高さまで埋め戻すことで、プロムナードの基盤を生成し、その後、上部を公園(緑道)として整備する計画です。



54. 相沢川の谷戸環境について

相沢川の切り回し及び暗渠化に伴い、北側の谷戸環境については、図 54-1 に示すとおり造成工事を行う予定です。

量的に相沢川沿いの現環境を確保することは困難であるため、相沢川沿いのうち、水田、休耕田、水路及び樹林が一体となった対象事業実施区域北部の環境をモデル地域として、同様の谷戸地域である対象事業実施区域の南側を動植物などにおける環境保全措置である「保全対象種の生息環境の創出」を行うエリアとし、現況の地形及び土地利用をいかし、新たに湿地、草地、水路、樹林等を創出する計画です。

また、図 54-3 に示したとおり、水路、草地、湿地、樹林という環境区分を連続的に推移させることで、様々なハビタットタイプの保全対象種が生息・生育できる環境を創出します。

なお、農業振興地区は、将来も営農継続を希望している地権者を中心に、新たな都市農業を行うエリアであり、営農継続を希望している地権者全員の換地先が農業振興地区となる様、調整を進めているところです。ただし、相沢川の谷戸環境にある水田を含め、対象事業実施区域内の全ての水田については、地権者との話し合いを踏まえ、将来残さない方向で検討が進められています。

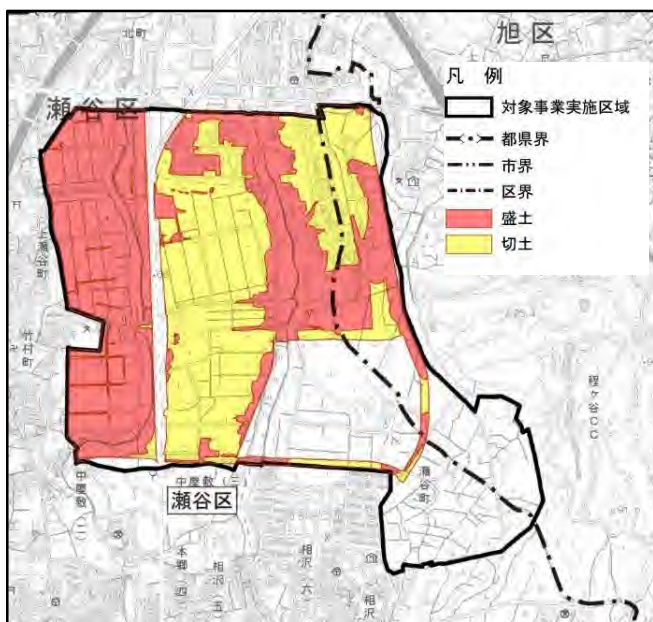


図 54-1 切土・盛土の状況

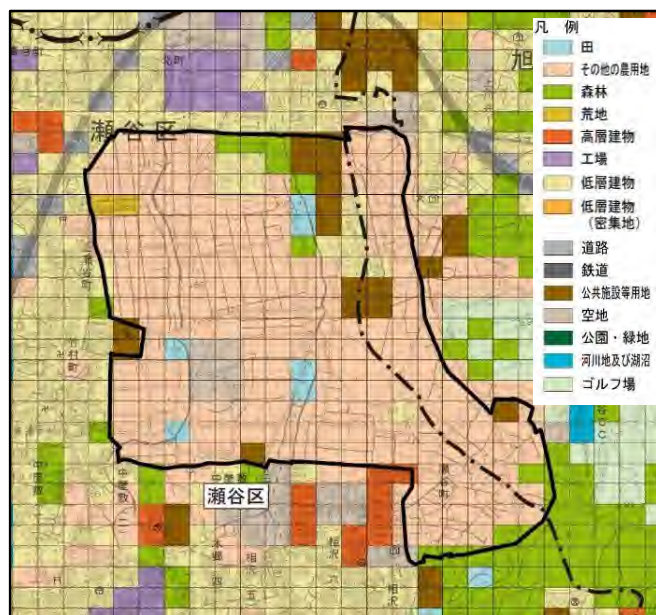


図 54-2 土地利用現況図

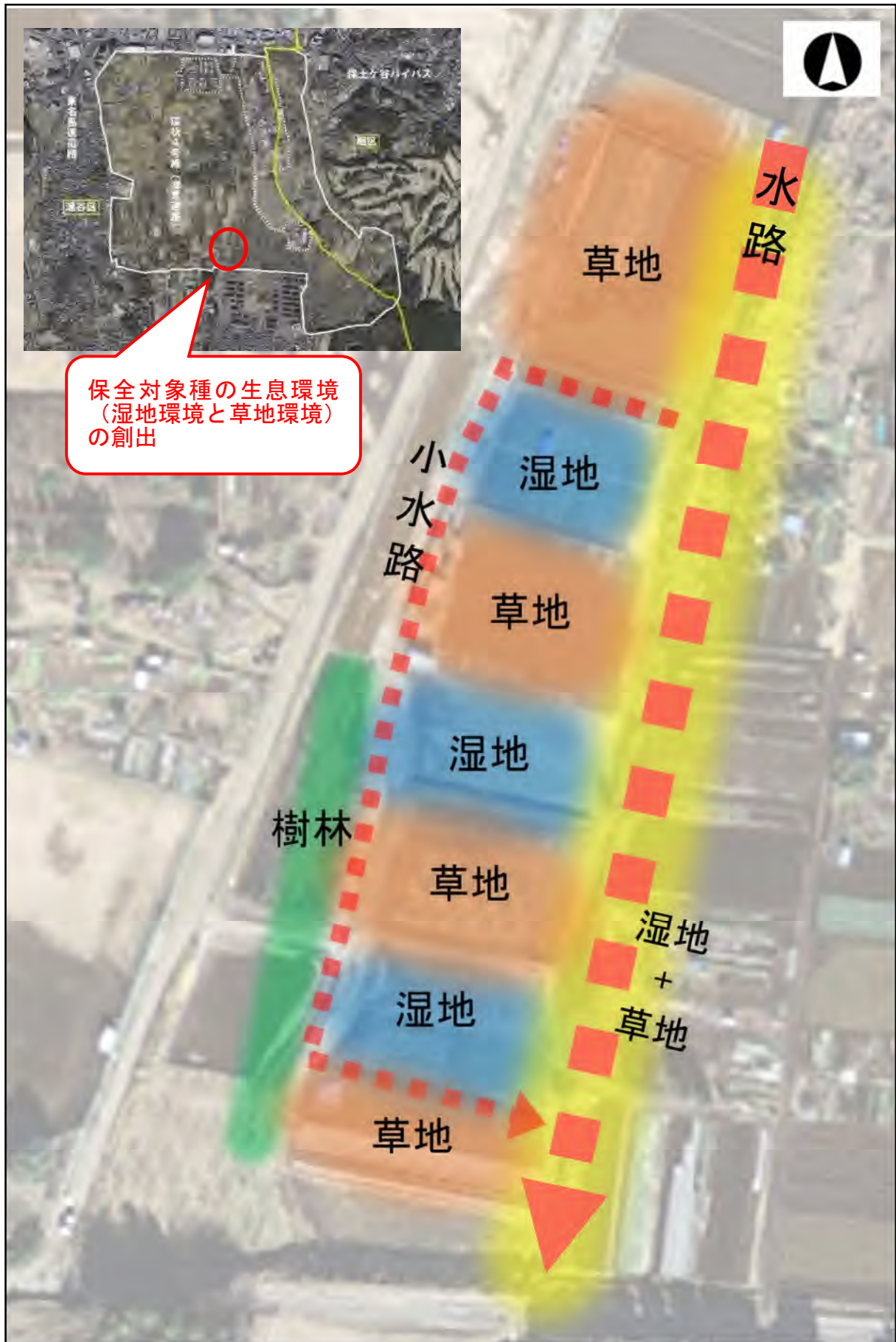


図 54-3 環境保全措置のイメージ

旧上瀬谷通信施設地区土地区画整理事業 環境影響評価に関する補足資料

<補足資料内容>

55. 動植物の調査方法、調査地点について
56. 農業振興地区の生態系機能を踏まえた予測評価について
57. 大門川の暗渠化による影響等について
58. 桜並木の景観について（継続）
59. 鎌倉古道の一部改変に伴う人と自然との触れ合いの活動の場への影響について（継続）
60. 盛土の高さについて
61. 調整池4を地上式とした場合の影響について
62. 公益的施設用地における防災機能について

令和3年11月

横浜市

55. 動植物の調査方法、調査地点について

動物の調査手法については、事業特性及び地域特性を踏まえて「面整備事業環境影響評価技術マニュアルⅡ」（面整備事業環境影響評価研究会 平成11年11月）及び「横浜市環境影響評価技術指針」（横浜市 平成23年6月）を参考に選定し、方法書及び準備書に示すとおり実施しました。

調査にあたっては、文献調査等の事前調査により把握した環境条件及び生息・生育が想定される動物・植物の確認に十分留意するとともに、調査方法や調査地点等については、平成31年1月、4月、令和2年6月に実施した有識者ヒアリングを踏まえて、設定しました。

動物の踏査ルートは、動物の生息状況を把握できるように調査範囲内を網羅的に踏査することを基本に、分類群ごとの生息好適環境を踏まえ、効率的なルートを設定しました。また、調査地点は、調査地域の環境条件や調査結果を踏まえ、代表的な環境であると考えられる地点に設定しました。

植物の踏査ルートは、調査範囲内を網羅的に踏査することを基本に、林内・林縁部、河川、草地、低地の水田周辺等において重要種が確認される可能性が高いと考えられたことから、これらの環境に着目して調査を実施しました。

準備書の作成にあたっては、第14回審査会（令和3年10月27日）で意見陳述をされた市民団体の方々に、令和2年10月には活動内容や瀬谷の環境、確認された動植物等について情報をいただくとともに、11月には相沢川周辺を中心に現地を案内いただきました。

その結果からも、調査方法や調査地点については問題ないと考えたため、準備書を作成し、有識者からのヒアリング内容として、準備書表8.3-1（p.8-80～82）、表9.10-30(1)～(5)（p.9.10-94～98）及び表9.11-14（p.9.11-33）に記載し、市民団体からのヒアリング内容として、準備書表9.10-30(6)（p.9.10-99）に記載しています。

調査は方法書に記載した内容を踏まえて適切に実施したと考えていますが、意見陳述人から提供された種（写真）のうち、これまでに実施した現地調査で確認されていない種も対象事業実施区域及びその周辺に生息・生育する可能性があるかと認識しています。今後の事後調査において、意見陳述人から提供された種にも留意して工事中に調査を実施するとともに、意見陳述人から提供されて調査で確認されていない重要な種が確認された場合には、準備書に示した環境保全措置により適切に対応します。

意見陳述人より写真及び確認位置の情報提供があった哺乳類、鳥類、両生類及び爬虫類、底生動物、植物の調査方法及び調査地点の考え方は次ページ以降に示すとおりです。

また、意見陳述人より提供された環境の写真撮影位置は、図55-8に示すとおりで、動植物の踏査ルートに含まれています。

①哺乳類

哺乳類の現地調査は、準備書 表 9.10-1 (p.9.10-1) に示すとおり、任意観察及びフィールドサイン法、トラップ法、無人撮影法、夜間調査により実施しました。

トラップ法及び無人撮影法の調査地点と選定理由は、表 55-1 及び図 55-1 に示すとおりです。

調査にあたっては、以下の環境において重要な種が確認される可能性が高いと考えられるため、これらの環境に着目して調査を実施しました。

- 市民の森から連続する樹林及び調査地内に点在する広葉樹林の林内、林縁部（キツネ・イタチ等）、樹林及び囲障区域建物周辺（コウモリ類）
- 畑地及び周辺の高径草地（モグラ・カヤネズミ・ハタネズミ）

カヤネズミについては、調査範囲内に畑地及び周辺の高茎草地がみられることから、確認される可能性が高いと考え、任意に調査を実施しました。調査方法は、任意観察法によるフィールドサイン（球巣）の確認をしましたが、現地調査では確認されませんでした。

なお、評価書にカヤネズミに留意して調査を実施した旨、記載します。

表 55-1 調査地点の選定理由(哺乳類)

調査地点	位置・環境	選定理由
哺乳類 1	対象事業実施区域北側 耕作地・湿地	対象事業実施区域北側の耕作地・草地・湿地の分布する調査地点であり、近傍には相沢川が流下している。湿性環境は主に河川沿いの水田及び休耕地が分布している。 調査地域北側の河川周辺の耕作地、谷戸の湿性環境を代表する地点として選定。
哺乳類 2	対象事業実施区域北側 樹林地	対象事業実施区域北側の樹林（落葉広葉樹林）に位置する調査地点であり、対象事業実施区域の樹林のうち、哺乳類の生息環境として比較的良好な環境を形成している樹林であり、調査地域の樹林地を代表する地点として選定。
哺乳類 3	対象事業実施区域西側 耕作地	対象事業実施区域西側の耕作地に位置する調査地点である。 果樹園に近接しており、哺乳類が採餌環境として利用することも考えられる。 調査地域西側の耕作地環境を代表する地点として選定。
哺乳類 4	対象事業実施区域南側 草地	対象事業実施区域南側の草地の分布する地点であり、近傍では植木の栽培等が行われている。 調査地域の草地環境を代表する地点として選定。
哺乳類 5	対象事業実施区域西側 草地	対象事業実施区域西側の草地の広く分布する地点である。 草地が広く分布しており、調査地域の草地環境を代表する地点として選定。
哺乳類 6	対象事業実施区域南東側 樹林	対象事業実施区域南東側の樹林（スギ植林）に位置する地点であり、上瀬谷市民の森と連続した樹林環境を形成している。 調査地域の樹林地を代表する地点として選定。
哺乳類 7	対象事業実施区域北側 囲障区域内	対象事業実施区域北側の旧米軍宿舎の存在する地点である。 宿舎が利用されなくなり、長期間が経過していること、植栽地には草本が繁茂していることから、小・中型哺乳類の生息も考えられる。

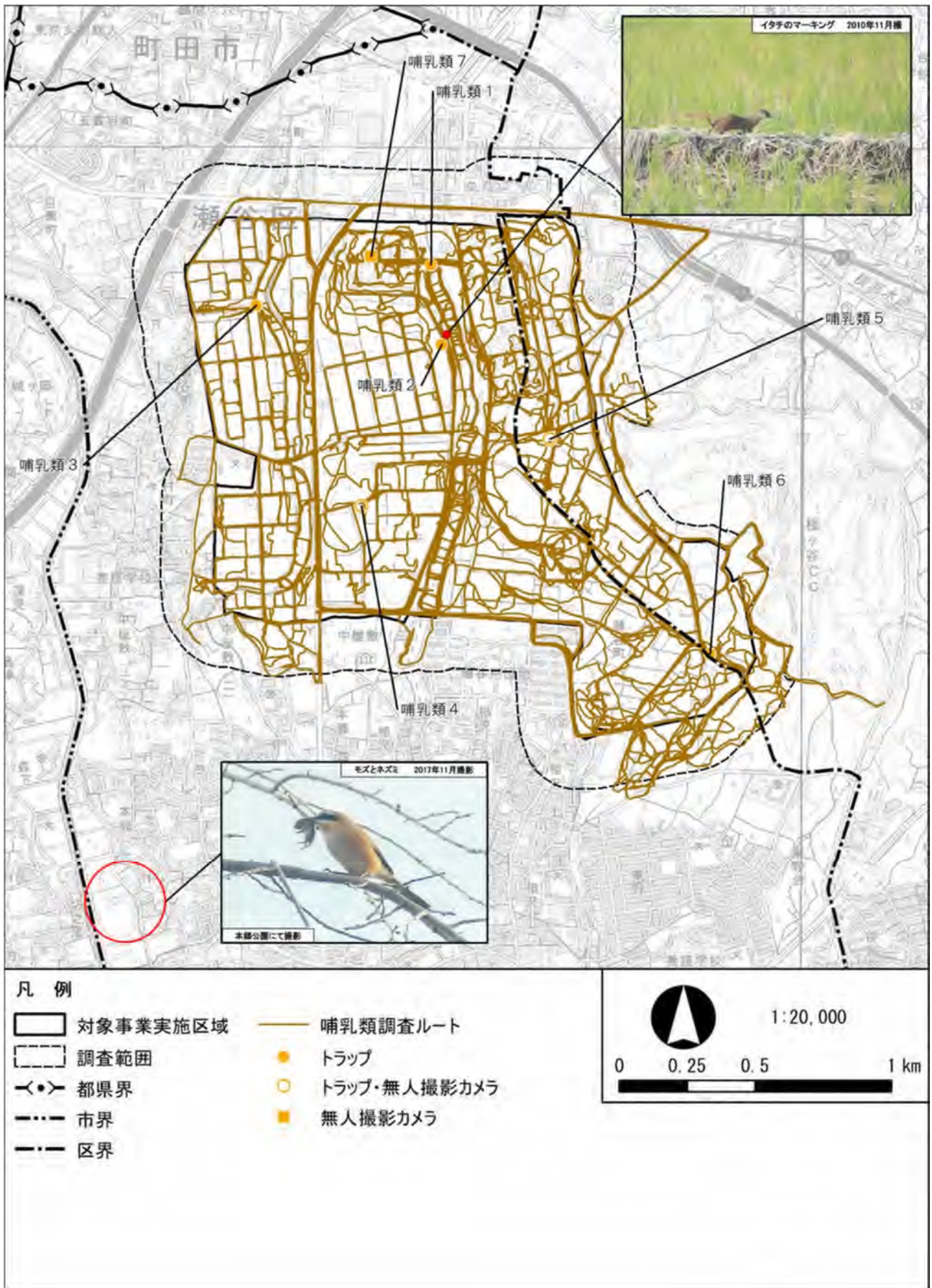


図 55-1 現地調査地点及びルートと意見陳述人提供写真の位置関係(哺乳類)

②鳥類

鳥類の現地調査は、準備書 表 9.10-1 (p.9.10-2) に示すとおり、任意観察法、ラインセンサス法、定点観察法、ねぐら調査、夜間調査（フクロウ類・夜行性鳥類）、定点観察法（猛禽類）により実施しました。

ラインセンサスルート、定点調査、猛禽類調査の対象事業実施区域内の調査地点と選定理由は、表 55-2～55-4 及び図 55-2 に示すとおりです。

調査にあたっては、以下の環境において重要な種が確認される可能性が高いと考えられるため、これらの環境に着目して調査を実施しました。

- 市民の森から連続する樹林（猛禽類、フクロウ類、アカハラ等）
- 調査地内に点在する広葉樹林、困障区域内的の樹林（フクロウ類、キビタキ、ツグミ類等）
- 河川沿いの湿地（サギ類、シギ類）
- 畑地等（ヒバリ）
- 畑地周辺及び河川沿いの後継草地（オオヨシキリ、セッカ等）

表 55-2 ラインセンサスルートの選定理由（鳥類）

ルート	選定理由
対象事業実施区域南東ルート	対象事業実施区域南東側を巡回するルートであり、対象事業実施区域に広がる草地、耕作地及び上瀬谷市民の森に続く樹林（スギ植林）を通過する。草地・畑地性鳥類及び平地の樹林性鳥類の確認を主目的として設定。
対象事業実施区域縦断ルート	対象事業実施区域を南北に縦断するルートであり、対象事業実施区域内に点在する樹林（落葉広葉樹）、植栽樹群、河川沿いの水田、耕作地、河川や耕作地脇の高径草地を通過する。水鳥、草地・畑地性鳥類、平地の樹林性鳥類の確認を主目的として設定。
対象事業実施区域西ルート	対象事業実施区域西側を巡回するルートであり、西側に隣接した畑地環境を通過する。畑地性鳥類の確認を主目的として設定。

表 55-3 定点調査地点の選定理由（鳥類）

調査地点	位置	選定理由
一般鳥類 1	対象事業実施区域北側	対象事業実施区域の北側を見渡せる定点であり、定点南側の広葉樹林、河川及び河川沿いの水田・草地、困障区域の樹林に生息する鳥類の確認を主目的として設定。
一般鳥類 2	対象事業実施区域南西側	対象事業実施区域の南西側を見渡せる定点であり、定点南側の畑地、定点西側の草地及び畑地に生息する鳥類の確認を主目的として設定。
一般鳥類 3	対象事業実施区域南東側	対象事業実施区域の南東側及び瀬谷市民の森が見渡せる定点であり、定点西側の草地及び畑地、定点東側の樹林性鳥類の確認を主目的として設定。

表 55-4 猛禽類調査地点の選定理由(鳥類)

調査地点	位置	選定理由
猛禽類 1	対象事業実施区域北側	対象事業実施区域の北側を東西に見渡せる定点であり、定点東側の広葉樹林(繁殖地・餌場)や定点周辺の畑地等(餌場)に出現する猛禽類の確認を主目的として設定。
猛禽類 2	対象事業実施区域南西側	対象事業実施区域の南西側を見渡せる定点であり、定点周辺の畑地、草地等に出現する猛禽類の確認を主目的として設定。
猛禽類 3	対象事業実施区域南東側	対象事業実施区域の南東側及び瀬谷市民の森が見渡せる定点であり、定点西側の草地及び畑地、定点東側の樹林性鳥類の確認を主目的として設定。
猛禽類 4	対象事業実施区域東側	対象事業実施区域の東側及び南側を見渡せる定点であり、定点周辺の草地、畑地及び樹林地、対象事業実施区域外東側の樹林地から出現する猛禽類の確認を主目的として設定。

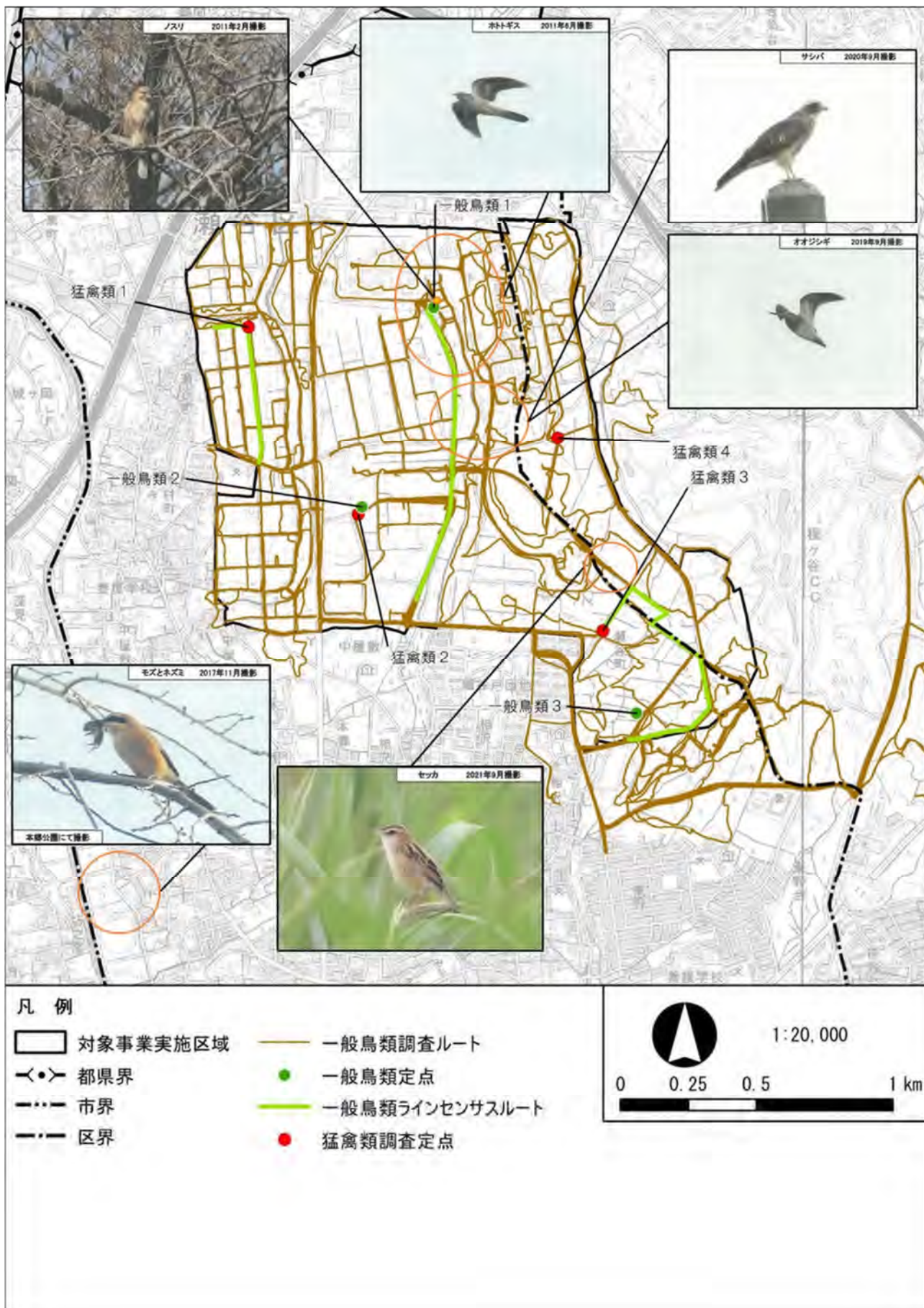


図 55-2 現地調査地点及びルートと意見陳述人提供写真の位置関係(鳥類)

③両生類及び爬虫類

両生類及び爬虫類の現地調査は、準備書 表 9.10-1 (p. 9.10-2) に示すとおり、任意観察及び任意採取法、夜間調査により実施しました。

調査にあたっては、以下の環境において重要な種が確認される可能性が高いと考えられるため、これらの環境に着目して調査を実施しました。

- 市民の森から連続する樹林（ニホンアカガエル、ヒキガエル、ヤマカガシ、マムシ等）
- 調査地内に点在する広葉樹林、困障区域内的の樹林（ヒキガエル、アオダイショウ等）
- 河川沿いの水田・湿地（イモリ、トノサマガエル、トウキョウダルマガエル、シマヘビ等）
- 畑地周辺及び河川沿いの後継草地（アオダイショウ等）

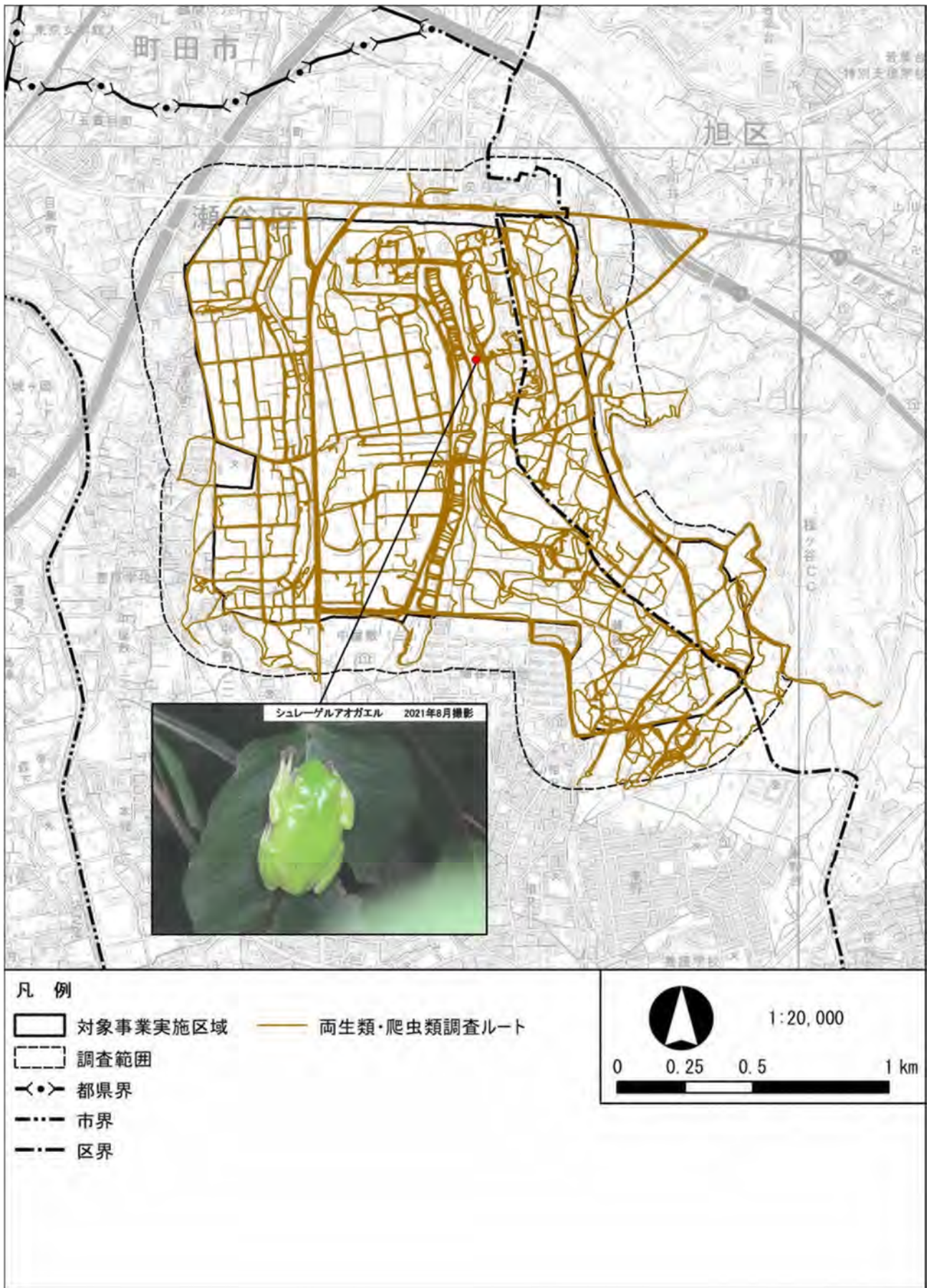


図 55-3 現地調査ルートと意見陳述人提供写真の位置関係(両生類及び爬虫類)

④底生動物

底生動物の現地調査は、準備書 表 9.10-1 (p. 9.10-3) に示すとおり、任意観察法及び任意採取法、定量調査により実施しました。

調査地点と選定理由は、表 55-5 及び図 55-4 に示すとおりです。

調査にあたっては、以下の環境において重要な種が確認される可能性が高いと考えられるため、これらの環境に着目して調査を実施しました。

○河川の緩流域・淀み（ゲンゴロウ類・モノアラガイ等）

○未護岸の比較的水質が良好な水域（ヘイケボタル）・湧水の源流付近（カゲロウ類・カワゲラ類・ゲンジボタル等）

表 55-5 調査地点の選定理由(底生動物)

調査地点	概略位置	選定理由
底生動物 1-1	大門川下流	対象事業実施区域内西側を北から南に流下する河川。調査地域に該当する水域の下流側を代表する地点として選定。調査地域内の水域のほぼ全域が三面張りのコンクリート護岸である。
底生動物 1-2	大門川上流	対象事業実施区域内西側を北から南に流下する河川。調査地域に該当する水域の上流側を代表する地点として選定。調査地域内の水域のほぼ全域が三面張りのコンクリート護岸である。
底生動物 2-1	相沢川下流	対象事業実施区域内東側を北から南に流下する河川。調査地域に該当する水域の下流側を代表する地点として選定。調査地域内の水域のほぼ全域が三面張りのコンクリート護岸である。
底生動物 2-2	相沢川上流	対象事業実施区域内東側を北から南に流下する河川。調査地域に該当する水域の上流側（水門より上流）を代表する地点として選定。調査地域内の水域のほぼ全域が三面張りのコンクリート護岸である。
底生動物 3-1	和泉川 源流部西	対象事業実施区域南東側の和泉川源流域のうち、西側にあたる水域である。河川は護岸されておらず、比較的良好な自然環境である。
底生動物 3-2	和泉川 源流部東	対象事業実施区域南東側の和泉川源流域のうち、東側にあたる水域である。河川は護岸されていないが、河川流量は少ない。
底生動物 4	堀谷戸川	対象事業実施区域の東側（計画地外：計画地から 200m 以内）を流下する河川。三面張りのコンクリート護岸であり、水量も比較的小さい。

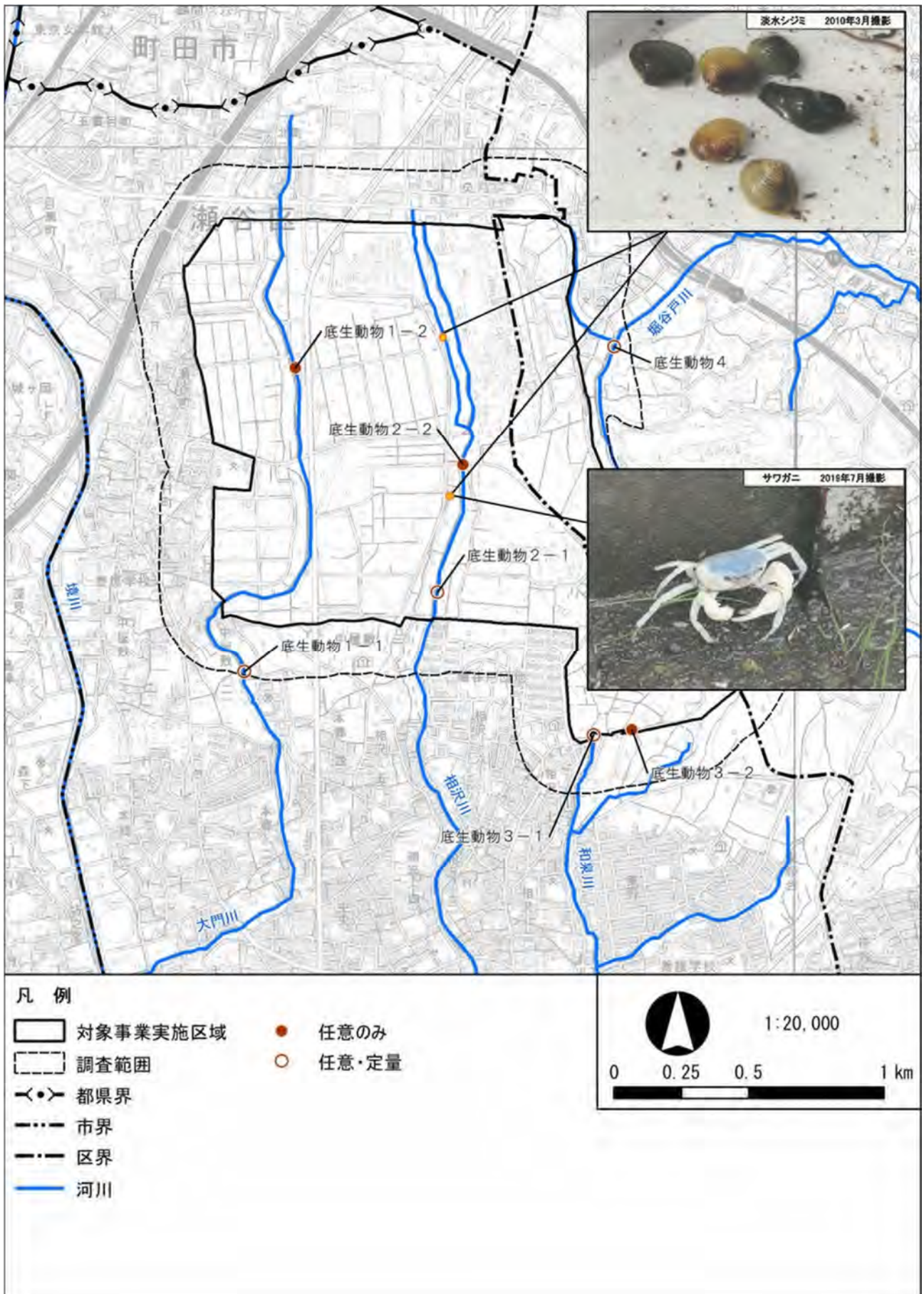


図 55-4 現地調査地点と意見陳述人提供写真の位置関係(底生動物)

⑤植物

植物（植物相）の現地調査は、準備書 表 9.11-1 (p.9.10-1) に示すとおり、維管束植物、付着藻類、蘚苔類及び植物群落について実施しました。調査方法は、主に任意観察及び採取により実施し、付着藻類については定量採集も実施しました。

維管束植物の現地調査ルートは、図 55-5 に示すとおりです。

調査にあたっては、以下の環境において重要な種が確認される可能性が高いと考えられるため、これらの環境に着目して調査を実施しました。

- 林内、林縁部（ラン科植物、フクジュソウ等）
- 河川（抽水植物・湿性植物）
- 草地（スゲ・イネ科植物）
- 低地の水田周辺（ミゾコウジュ等水田雑草）

付着藻類の調査地点と選定理由は、表 55-6、図 55-5 及び図 55-7 に示すとおりです。

調査にあたっては、以下の環境において重要な種が確認される可能性が高いと考えられるため、これらの環境に着目して調査を実施しました。

- 河川源流部の湧水（和泉川・相沢川等）（カワモズク等の大型紅藻類）

表 55-6 調査地点の選定理由(付着藻類)

調査地点	位置	選定理由
付着藻類 1	大門川 下流	対象事業実施区域内西側を北から南に流下する河川。 調査地域に該当する水域を代表する地点として選定。 調査地域内の水域のほぼ全域が三面張りのコンクリート護岸である。
付着藻類 2	相沢川 下流	対象事業実施区域内東側を北から南に流下する河川。 調査地域に該当する水域を代表する地点として選定。 調査地域内の水域のほぼ全域が三面張りのコンクリート護岸である。
付着藻類 3	和泉川 源流部西	対象事業実施区域南東側の和泉川源流域のうち、西側にあたる水域である。 河川は護岸されておらず、比較的良好な自然環境である。
付着藻類 4	堀谷戸川	対象事業実施区域の東側（対象事業実施区域外：対象事業実施区域から 200m 以内）を流下する河川。 三面張りのコンクリート護岸であり、水量も比較的少ない。

蘚苔類の現地調査ルートは、図 55-5 に示すとおりです。

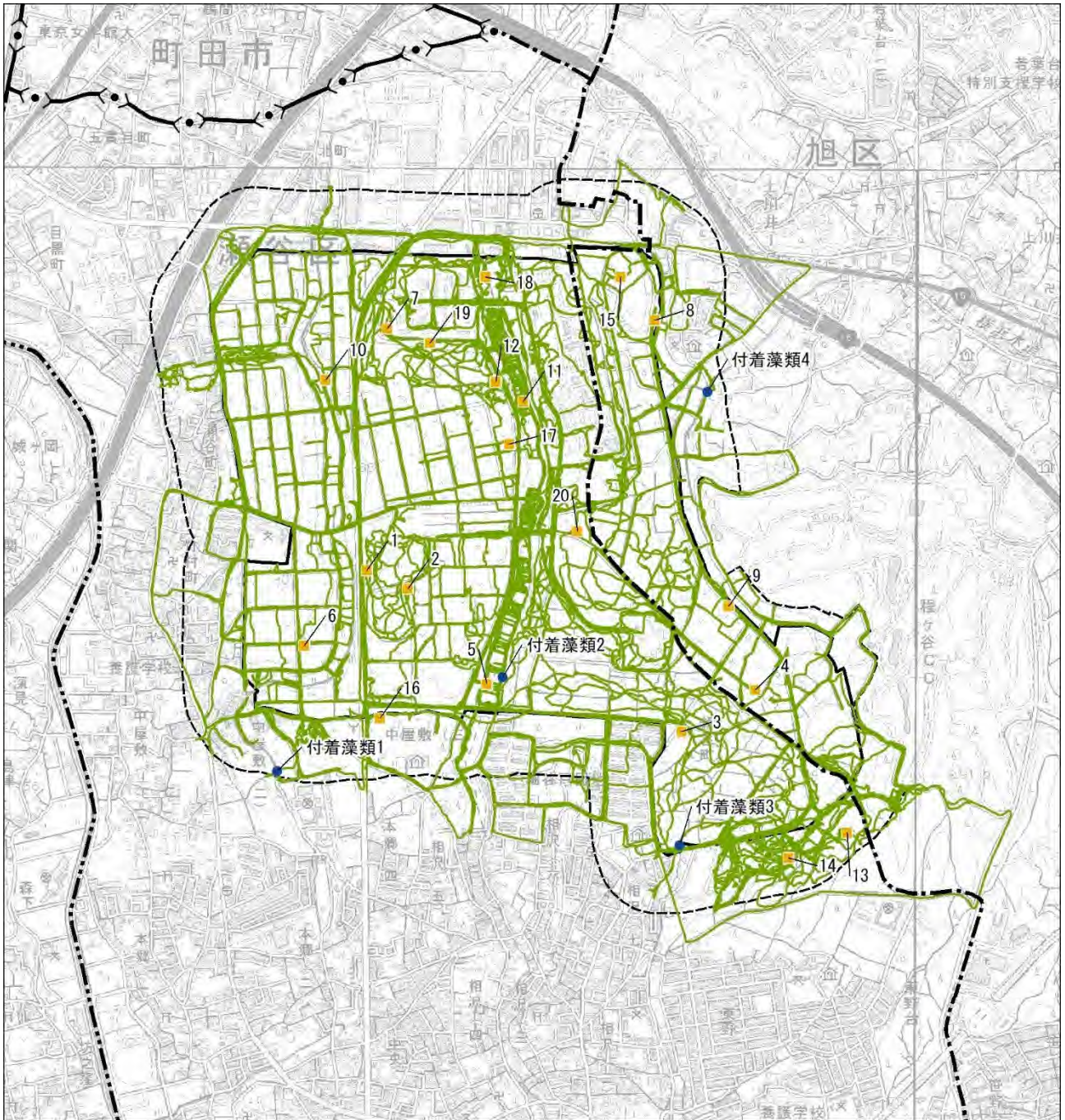
調査にあたっては、以下の環境において重要な種が確認される可能性が高いと考えられるため、これらの環境に着目して調査を実施しました。

- 日当たりの少ない湿潤な樹林地（蘚苔類生育の好適環境）
- 水田・ため池の周辺（同上）
- 農薬等の流入のない湿地（止水環境）（イチョウウキゴケ）

植物群落の調査地点は、図 55-5 及び図 55-7 に示すとおりです。

植物群落の現地調査は、準備書 表 9.11-2 (p. 9.10-1) に示すとおり、植物社会学的手法により実施し、調査地点は、既存の現存植生図及び航空写真等から、相観的な植物群落を区分し、これらの植生区分毎に、一定の方形枠(コドラート)を 1～数カ所設定しました。現地調査結果より作成した現存植生図は、図 55-6 に示すとおりです。

上記の調査より、重要な種が確認された現地での環境を水田、河川、休耕田、草地、樹林等に分類し、影響予測を行っています。



凡例

- 対象事業実施区域
- 調査範囲
- 都県界
- 市界
- 区界
- 植物踏査ルート
- 植物群落(コドラート)
- 付着藻類(任意・定量)

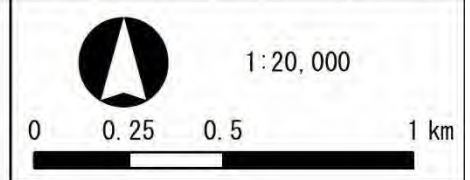
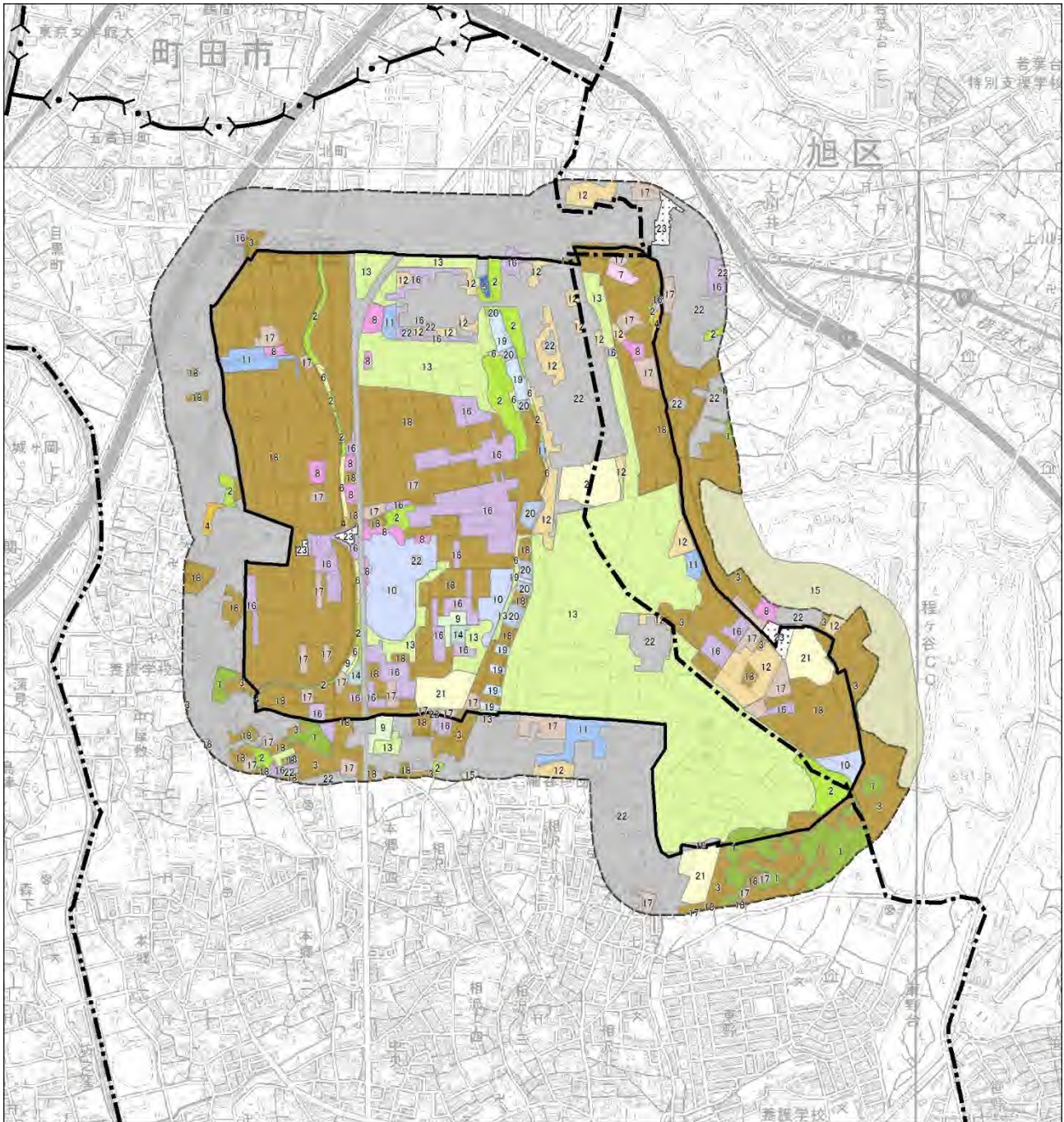


図 55-5 現地調査地点及び踏査ルート(植物)



凡例

- 対象事業実施区域
- 調査範囲
- 都県界
- 市界
- 区界

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> 1. コナラ群落 2. ムクノキ-エノキ群落 3. スギ・ヒノキ植林 4. 竹林 5. ヤナギ低木群落 6. アズマネザサ群落 7. ススキ群落 8. セイタカアワダチソウ群落 9. ヒメムカシヨモギ群落 10. イネ科草本群落 11. オギ群落 12. チガヤ群落 | <ul style="list-style-type: none"> 13. メヒバ-エノログサ群落 14. シバ草地 15. ゴルフ場 16. 植栽樹群 17. 果樹園 18. 畑地 19. 水田 20. 休耕地 21. グラウンド 22. 人工構造物 23. 造成地 |
|--|---|

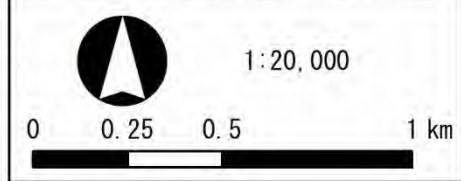


図 55-6 現存植生図

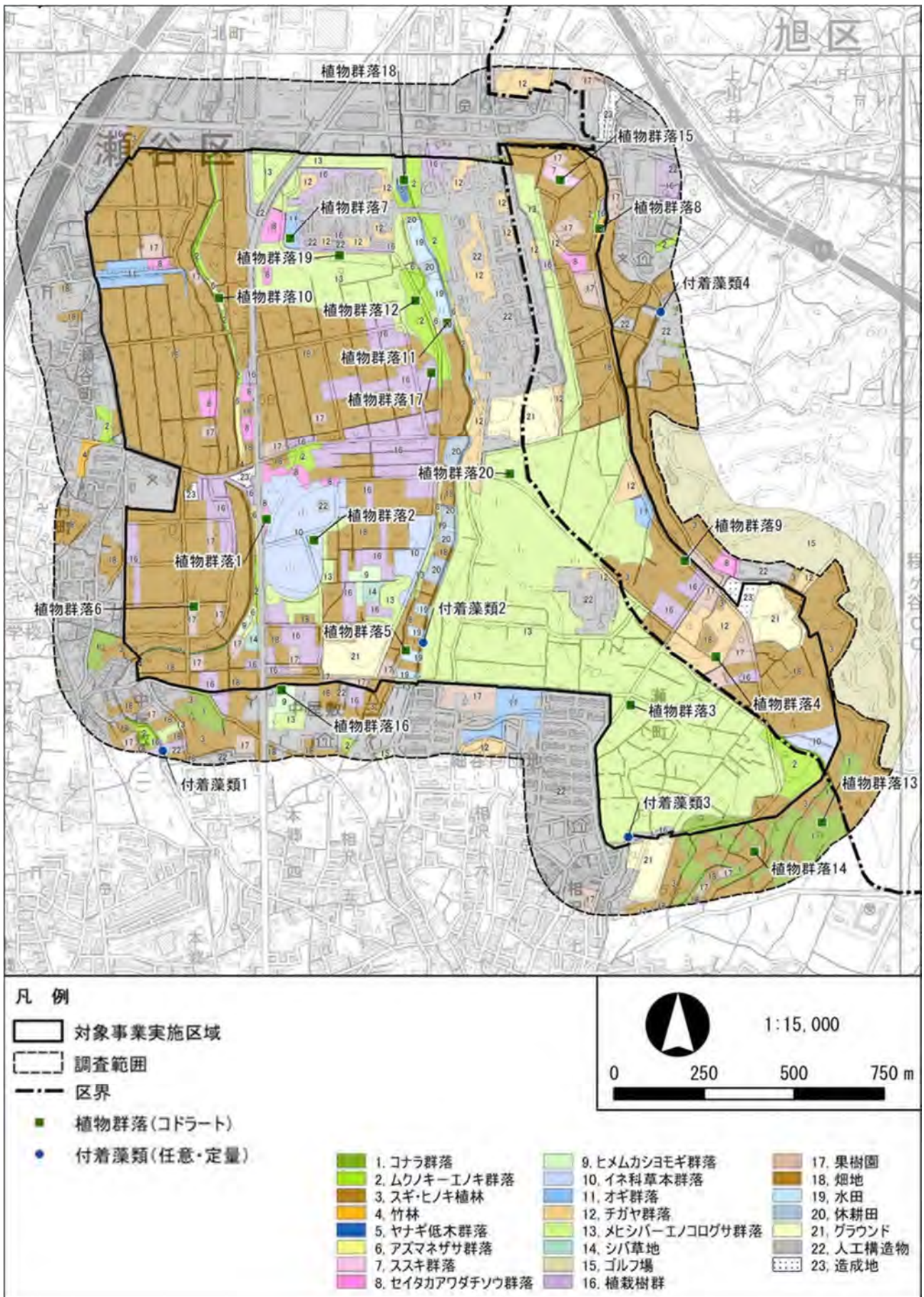


図 55-7 植物調査地点と現存植生図の重ね合わせ図

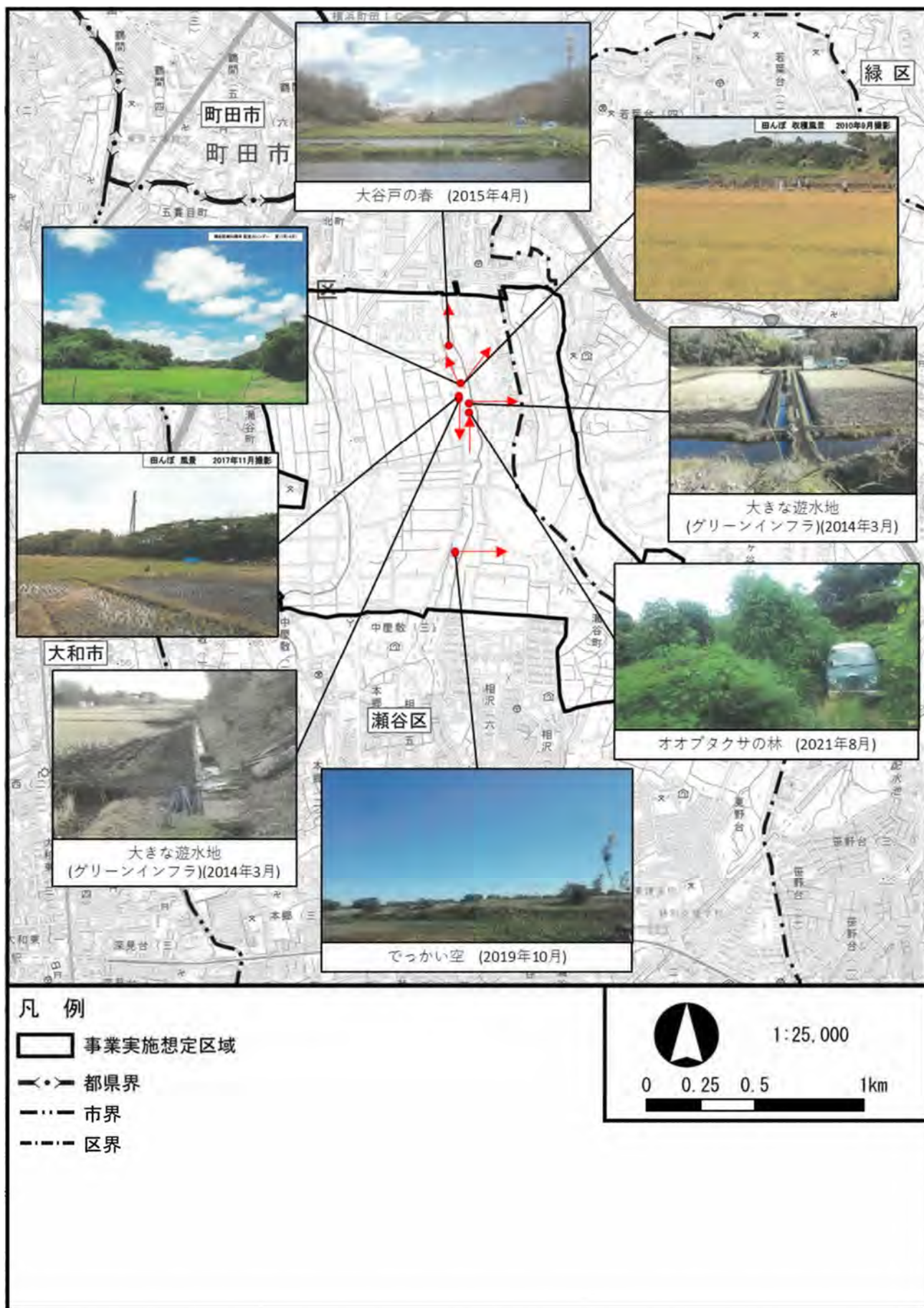


図 55-8 意見陳述人提供写真の撮影位置 (環境)

56. 農業振興地区の生態系機能を踏まえた予測評価について

第15回審査会（令和3年11月11日）の補足資料48でお示した写真48-1に記載した擁壁は、道路と農地の境に土留めのために設置するものです。

農業振興地区の生態系機能については、第10回審査会（令和3年8月31日）の補足資料23及び第12回審査会（令和3年9月30日）の補足資料33でご説明したとおり、本事業が土地区画整理事業という特性上、具体的な農業振興地区の土地利用が決まっていますが、畦道等の農地間の空間や、農道と農地間の空間等は、農耕地周辺に生息する種にとって生息環境の代償となり得るような整備が行えるよう、地権者と調整を図りながら検討していきます。

また、農業振興地区内の草地環境を周辺緑地と有機的に繋げられるように整備し、地域個体群の維持に努めます。

上記を踏まえて、以下のとおり、評価書に記載します。（準備書から変更する部分は、破線を引いた箇所になります。また、見出し番号、図番号、表番号、ページ数等は、準備書で使用した物を記載していますので、評価書では変わる可能性があります。）

9.10.2 予測及び評価の結果

(2) 環境保全措置の検討

②環境保全措置の検討の状況

表9.10-44(2) 環境保全措置の検討の状況（動物）

保全対象種	環境保全措置	実施の適否	適否の理由
モズ、カワラヒワ、アオジ、フクロウ、ハイタカ、オオタカ、ノスリ、ハヤブサ、ヒガシニホントカゲ、シマヘビ、アオダイショウ、クツワムシ、ミナミトゲヘリカメムシ、コシロシタバ	周辺の緑との連続性に配慮した緑地の創出	適	<u>周辺の緑との連続性や生物の移動、生物の生息・生育環境の繋がりに配慮して、できる限り緑地の創出を行います。</u> また、緑化には周辺樹林に生育する種から選定した樹種を植栽することから、適正な環境保全措置と考えて採用します。

③環境保全措置の実施主体、内容、効果の不確実性、他の環境への影響

表9.10-45(4) 環境保全措置の実施の内容（敷地の存在（土地の改変）－重要な種及び注目すべき生息地）

影響要因	保全対象種	影響	検討の視点	環境保全措置			実施主体	効果の不確実性	他の環境への影響
				内容	効果	区分			
土地又は工作物の存在及び供用	モズ、カワラヒワ、アオジ、フクロウ、ハイタカ、オオタカ、ノスリ、ハヤブサ、ヒガシニホントカゲ、シマヘビ、アオダイショウ、クツワムシ、ミナミトゲヘリカメムシ、コシロシタバ	重要な種の生息環境への影響	緑地及び地形の保全	周辺の緑との連続性に配慮した緑地の創出	<u>周辺の緑との連続性や生物の移動、生物の生息・生育環境の繋がりに配慮して、できる限り緑地を創出することにより重要な種の生息環境への影響の低減が見込まれます。</u>	代償	事業者	なし	なし

57. 大門川の暗渠化による影響等について

第12回審査会（令和3年9月30日）の補足資料31でお示しした内容を踏まえて、大門川の暗渠化による影響等について、評価書に次のとおり記載します。（準備書から変更する部分は、破線を引いた箇所になります。また、見出し番号、図番号、表番号、ページ数等は、準備書で使用した物を記載していますので、評価書では変わる可能性があります。）

なお、評価書では相沢川の暗渠化による影響についても記載しますが、補足資料上は大門川に係る内容を記載しています。

9.4.3 予測及び評価の結果（水の汚れ）

(1) 予測

③ 予測対象時期

「9.4.2 予測及び評価の結果（水の濁り）」と同じ時期及び河川の暗渠化に係る工事完了時としました。

④ 予測方法（以下の文章を追記します。）

河川の暗渠化による影響については、藻類による酸素供給の視点を踏まえ、水の濁りへの影響も含め、定性的に予測しました。

⑤ 予測結果

イ. 予測結果（以下の文章を追記します。）

都市計画対象事業の実施に伴い、大門川が暗渠化された場合、藻類による酸素供給ができなくなるため、好気性細菌による浄化機能は低下すると思われま

a 大門川について

大門川については、北町の工場地帯を流下してから対象事業実施区域内に入ることもあり、令和元年度の現地調査時の観測では、上流側（対象事業実施区域の北端部付近）では、豊水期、渇水期ともにBODや全亜鉛について環境基準値を超過しています。また、上流側の水質調査地点付近には川底に土砂が堆積しており、降雨がない場合においても水の濁りが目視で確認できる場合があります（表9.4-5（2）参照）。また、上流側の水質が悪いこともあり、pHを除くほぼ全ての水質項目で上流側よりも下流側の水質は良好となっており、濁り成分の沈降、吸着に加えて、下流側でBODが低下し、DOが上昇していることを踏まえると、川底の藻類等の光合成による酸素供給及び河床の従属栄養の好気性菌類（生物膜）による水質浄化機能を有していると考えられます。

水の汚れについては、上流側の工場地帯の排水がその要因になっていると考えられますが、暗渠化により、対象事業実施区域内におけるこれらの水の汚れの浄化機能は低下するものと思われま

一方、水の濁りについては、大門川上流側の水質調査地点である「水質1」(P.9.4-5 (図9.4-1)参照)付近において非耕作期にその周辺の農耕地が裸地状態になり、大門川に土砂が流れ込みやすくなっている状況であるため、暗渠化に併せて、暗渠入口周辺の舗装や土砂流出防止柵設置等により、「水質1」付近における河川への土砂流入を防ぐことで、水の濁りなどが低減されると考えられます。

(4) 事後調査

本予測項目で採用した予測手法は、アルカリ排水の処理や造成工事に先立って汚染土壌の拡散防止のための措置が講じられることを前提としたものですが、造成工事において予期せぬ廃棄物等に遭遇する可能性を完全には否定できないことなどから、予測の不確実性はあると考えられます。また、暗渠化による影響についても、不確実性があると考えられます。

したがって、本予測項目に対して、環境影響評価法に基づく事後調査を表9.4-22に示すように実施します。

なお、事後調査の結果、環境基準に適合しない結果となった場合など、都市計画対象事業による著しい影響がみられた場合は、多岐にわたる環境保全措置から当該汚染の状況を踏まえて効果的な対策を選定し、講じるものとします。

表 9.4-22 事後調査の項目等 (水の汚れ)

環境影響評価項目			事後調査の 時期及び頻度	事後調査を行う こととした理由	事後調査の項目	事後調査の手法
環境要素	影響要因					
水 環 境	水 質 — 水 の 汚 れ	雨水の排水	工事中、工事の完了後における適切な時期・頻度とします。	予測結果に不確実性を伴うため。	「水質汚濁に係る環境基準について」別表1に掲げる27項目、及び同別表2の1(1)河川(湖沼を除く。)に掲げる8項目、電気伝導率等、並びにダイオキシン類	現地調査による確認。

また、大門川の流量については、準備書の表9.7-4(P.9.7-5)に記載したとおり、豊水期、渇水期ともに上流よりも下流で流量が多くなっています。

表 9.7-4 河川流量の現地調査結果

単位：m³/s

地点 時期	水質1 大門川 上流	水質2 大門川 下流	水質3 相沢川 上流	水質4 相沢川 下流	水質5 堀谷戸川	水質6 和泉川
豊水期	0.0163	0.0214	0.0071	0.0434	0.0144	0.0027
渇水期	0.0078	0.0166	0.0076	0.0262	0.0080	0.0023
降雨時1	0.2233	0.3329	0.0499	0.1813	0.0304	0.0110
降雨時2	3.0371	2.4686	0.4459	0.0851	0.4153	0.0608

また、準備書の表 9.7-11 (P.9.7-13) に記載しているとおり、事後調査を行うとともに、第 10 回審査会 (令和 3 年 8 月 31 日) の補足説明資料 26 でお示ししたとおり、準備書の現地調査を行った地点において、10mm 程度以上の降雨時に年間 4 回の測定を行うとともに、仮設調整池出口における放流量について連続的なデータを収集することでモニタリングを行うこととします。

なお、審査会でお示ししたモニタリングを実施する項目等については、評価書に記載します。

表 9.7-11 事後調査の項目等 (河川の形態、流量)

環境影響評価項目		事後調査の 時期及び頻度	事後調査を行うこと とした理由	事後調査の項目	事後調査の手法	
環境要素	影響要因					
水 環 境	その 他の 水 環 境 ― 河 川 の 形 態 ・ 流 量	敷 地 の 存 在 (土 地 の 改 変)	工事中、工事の 完了後における 適切な時期・ 頻度とします。	環境保全措置の効果 の程度を定量的に把 握するため。	河川の流量	水質の事後調査 に合わせて現地 調査により確認。

58. 桜並木の景観について（継続）

準備書の審査において、「遠方から見た海軍道路の桜並木の評価を行った方が良い。」というご指摘を受け、評価書では次のとおり記載します。（準備書から変更する部分は、波線を引いた箇所になります。また、見出し番号、図番号、表番号、ページ数等は、準備書で使用した物を記載していますので、評価書では変わる可能性があります。）

9.13.1 調査結果の概要

(3) 調査地域・調査地点

②調査地点

ウ. 主要な眺望景観、圍繞景観の状況

b. 現地調査（P. 9.13-3）

都市計画対象事業の環境影響評価方法書において、現地調査地点として記載された表 9.13-4 の 14 地点は、現地踏査により No. 1 「瀬谷市民の森」以外は対象事業実施区域を視認できませんでした。よって、対象事業実施区域が視認でき、かつ不特定多数の人が集まると想定される表 9.13-5 に示す 7 地点 を現地調査地点として追加しました。現地調査地点の位置は、図 9.13-1(1) に示すとおりです。

表 9.13-1 現地調査地点（追加分）

No.	名称	No.	名称
①	瀬谷市民の森	⑤	竹村町公園
②	瀬谷みはらし公園	⑥	上瀬谷町東公園
③	中屋敷三丁目公園	⑦	<u>瀬谷区上瀬谷町</u>
④	本郷四丁目第二公園		

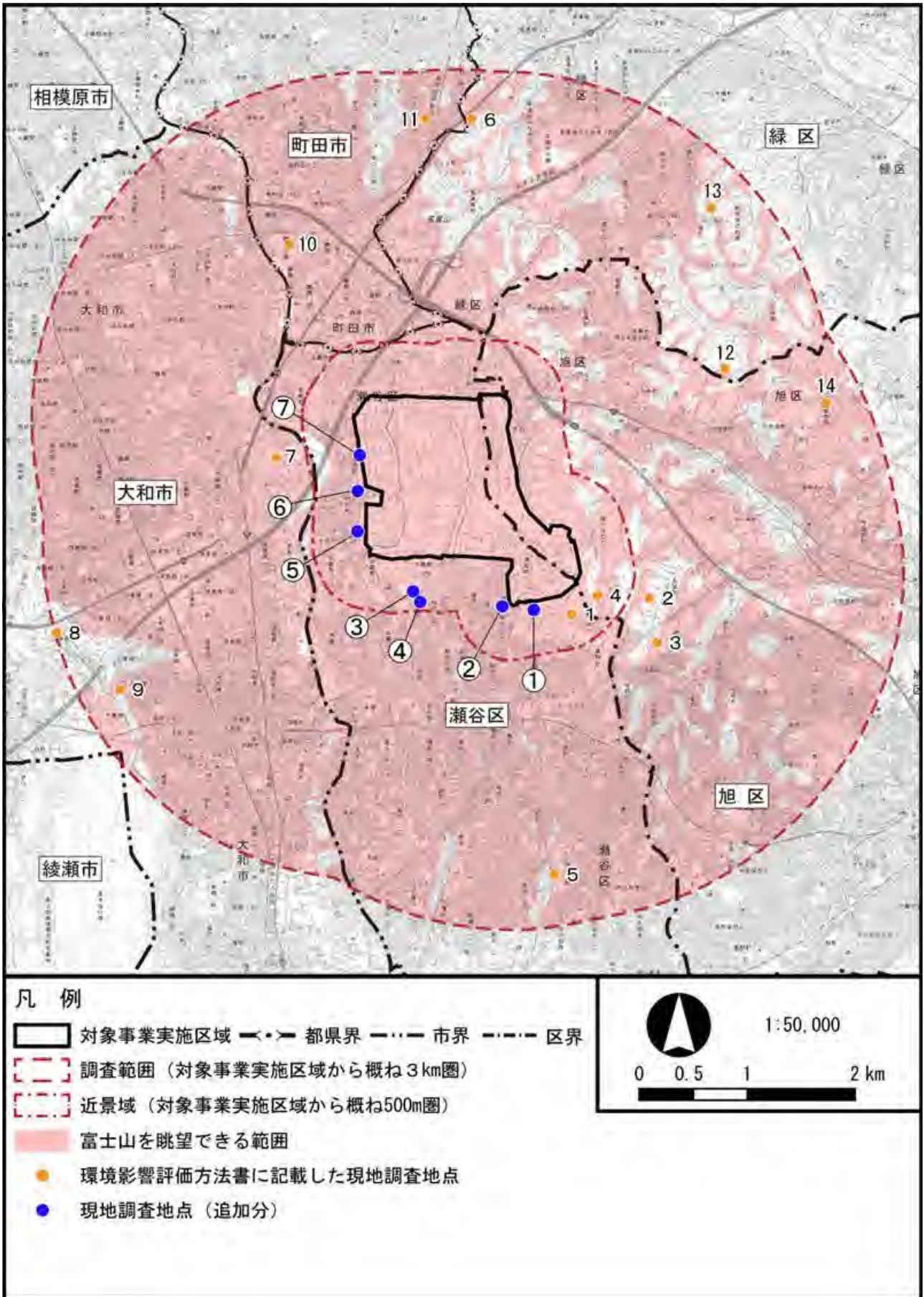


図 9.13-1(1) 現地調査地点 (主要な眺望景観)

9.13.2 調査及び評価の結果

(1) 予測

⑤ 予測結果

ウ. 主要な眺望景観の状況

g. No. 7 瀬谷区上瀬谷町

(P. 9. 13-36 の後ろに記載します。新規の地点なので、全部が準備書から追加です。)

本地点は対象事業実施区域の西側の道路上に位置します。

本地点からは、写真 9. 13-18(1) に示すように、正面に農道が東に向かって通っており、その左右に畑が広がっています。また農道の突き当りには海軍道路の桜並木、そして更にその奥には、対象事業実施区域内の樹木が眺望できます。なお、現況写真は 2021 年 10 月に撮影を行いました。海軍道路の桜並木が分かる様に加工を行っています。

敷地の存在時においては、写真 9. 13-18(2) に示すように、本地点から視認できる範囲は、農業振興地区として改変します。そのほとんどが道路と擁壁になり、それ以外は、海軍道路の桜並木や奥の樹木が伐採され対象事業実施区域の東側の樹木を望む眺望景観となり、大きく変化するものと予測します。

また、海軍道路の拡幅整備に伴い現在の桜並木は伐採しますが、拡幅整備後、「海軍道路の桜並木に関する懇談会」(P. 2-59 参照)での検討状況を踏まえ、新たな街路樹が創出され、本地点から眺望できると予測します。

構造物の存在時においては、写真 9. 13-18(3) に示すように、本地点からは区域内道路、調整池等の構造物は視認できませんが、敷地の存在時と同じく眺望景観が大きく変化するものと予測します。



写真 9. 13-18(1) No. 7 瀬谷区上瀬谷町(現況:海軍道路の桜並木が分かる様に加工済)

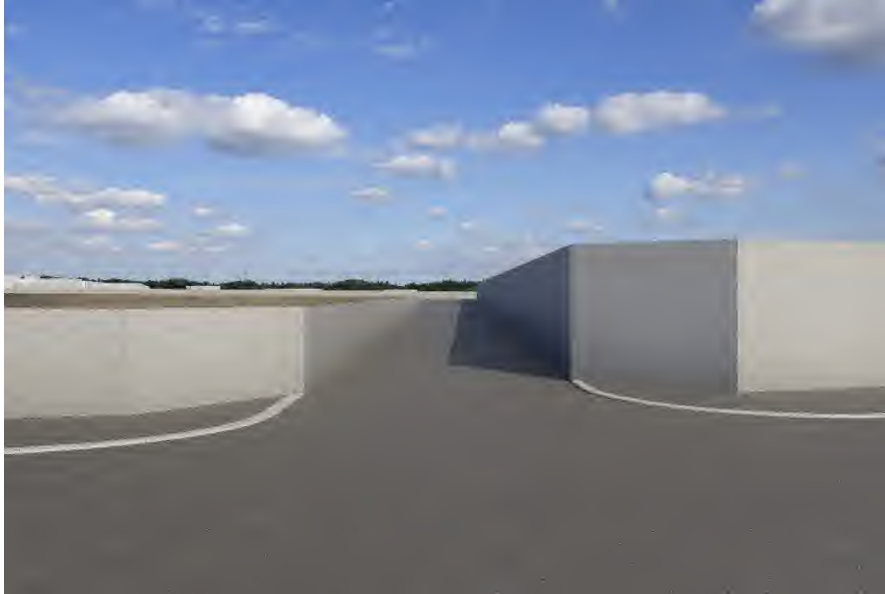


写真 9.13-18(2) No. 7 瀬谷区上瀬谷町 (敷地の存在)

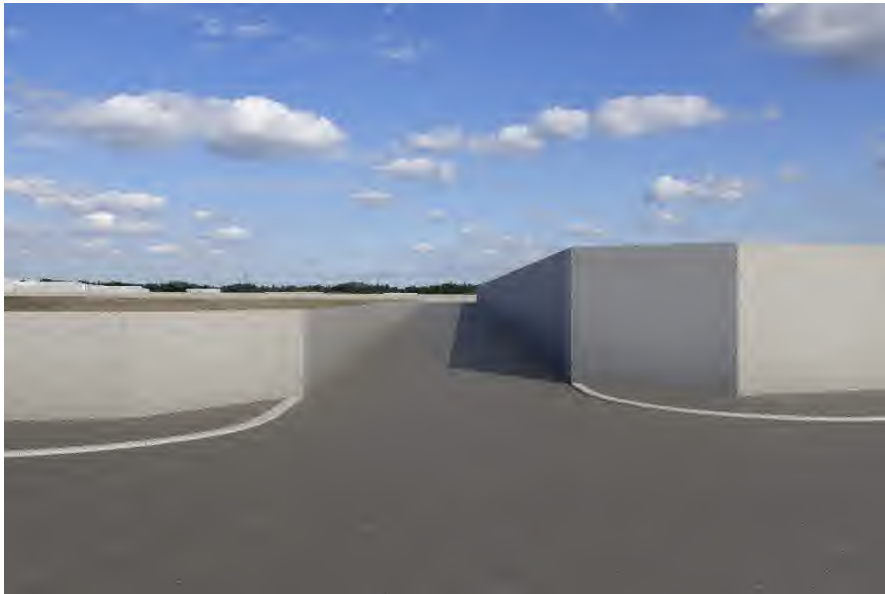


写真 9.13-18(3) No. 7 瀬谷区上瀬谷町 (構造物の存在)

(2) 環境保全措置の検討

③ 環境保全措置の検討の状況 (P. 9. 13-48)

事業者の実行可能な範囲内でできる限り、環境影響を回避、低減又は代償することを目的として行った環境保全措置の検討の状況を、表 9. 13-18 に示します。

表 9. 13-18 環境保全措置の検討の状況

環境保全措置	実施の 適否	適否の理由
緑地等の保全に配慮した土地利用計画	適	農業振興地区、公益的施設用地等を適切に配置して緑地、農地の景観を保全することにより、景観への影響を低減できるため、適正な環境保全措置であると考えて採用します。
緑地の創出	適	改変部分にできる限り緑地を創出し、緑化に当たっては周辺構成種を植栽することにより、景観への影響を軽減できるため、適正な環境保全措置であると考えて採用します。
桜並木等の創出	適	消失する対象事業実施区域内の桜並木等（全長約 1.5km）の代償として、対象事業実施区域内の海軍道路（全長約 1.5km）や区域内道路（全長約 4.8km）に対して、新たな桜並木等を創出することにより、景観への影響を低減できるため、適正な環境保全措置であると考えて採用します。
遠景の眺望に配慮した土地利用計画	適	丹沢山地や富士山が眺望できるように配慮した将来の土地利用計画を促し、景観への影響を軽減できるため、適正な環境保全措置であると考えて採用します。

④ 環境保全措置の実施主体、内容、効果の不確実性、他への影響 (P. 9. 13-48)

敷地の存在及び構造物の存在に伴う主要な眺望点及び景観資源並びに主要な眺望景観及び囲繞景観への影響を低減させるため、表 9. 13-19 に示すとおり、環境保全措置を実施します。

表 9.13-19 環境保全措置の実施の内容

影響要因	影響	検討の視点	環境保全措置			実施主体	効果の不確実性	他の環境への影響	
			内容	効果	区分				
土地又は工作物の存在及び供用	敷地の存在・構造物の存在	景観への影響	緑地及び地形の保全	緑地等の保全に配慮した土地利用計画	眺望景観、圍繞景観への影響の低減が見込まれます。	低減	事業者	なし	なし
				緑地の創出	眺望景観、圍繞景観への影響を代償できます。	代償	事業者	なし	なし
				桜並木等の創出*	眺望景観、圍繞景観への影響が代償できます。	代償	事業者	なし	なし
				遠景の眺望に配慮した土地利用計画	眺望景観、圍繞景観への影響の低減が見込まれます。	低減	事業者	なし	なし

※：海軍道路の桜並木については、第2章 2.3.7 (4) ③イ.海軍道路の桜並木の検討状況 (P.2-61) 参照。

(3) 評価

① 評価手法

ア. 環境影響の回避、低減に係る評価 (P.9.13-49)

景観に係る環境影響が、事業者の実行可能な範囲内でできる限り回避され、又は低減されており、必要に応じその他の方法により環境の保全についての配慮が適正になされているかどうかについて、見解を明らかにすることにより、評価を行いました。

② 評価結果

ア. 環境影響の回避、低減に係る評価 (P.9.13-49)

眺望景観への影響の低減の適切な環境保全措置を講じることから、事業者の実行可能な範囲内でできる限り、環境影響の低減が図られると評価します。

59. 鎌倉古道の一部改変に伴う人と自然との触れ合いの活動の場への影響について（継続）

準備書の審査において、「鎌倉古道 北コースについて、どこでどの程度影響があるという情報がない。」というご指摘を受け、評価書では次のとおり記載します。（準備書から変更する部分は、波線を引いた箇所になります。また、見出し番号、図番号、表番号、ページ数等は、準備書で使用したものを記載していますので、評価書では変わる可能性があります。）

9.14.1 調査結果の概要

(5) 調査結果

②主要な人と自然との触れ合いの活動の場の分布、利用の状況及び利用環境の状況

オ. 鎌倉古道 北コース (P.9.14-11)

鎌倉古道 北コースの現況は、写真 9.14-5 に示すとおりです。

鎌倉古道 北コースとは、瀬谷区が配布を行っている「瀬谷ふるさと歴史さんぽ道ガイドマップ」の中の一つで、全5コースが用意されています。

鎌倉古道 北コースは、相鉄本線の北側の鎌倉古道・上道（かみのみち）沿道にある神社仏閣や、瀬谷最大の農業地である上瀬谷農業専用地区、環状4号線（海軍道路）を巡る約7.5kmのハイキングコースです。

北コースに沿って歩いていくと、途中には神社仏閣以外にも、かつての川口製絲株式會社の正門跡、市名木・古木指定のケヤキ、瀬谷銀行跡等を見ることができます。

なお、北コースに含まれる上瀬谷農業専用地区を東西に横断する道路と、環状4号線（海軍道路）の一部（約600m）は、対象事業実施区域内となっています。

また、瀬谷区では瀬谷の魅力を知らってもらう取組として、ふるさと歴史さんぽ道ウォーキング事業を行っており、参加者にはガイドマップの配布や「ウォーキングせやまるグッズ」の記念品をプレゼントしています。平成29年度から令和元年度の参加者数（利用者数）の延べ人数は681人となっています。

9.14.2 予測及び評価の結果

(1) 予測

④予測手法

ア. 主要な人と自然との触れ合いの活動の場の改変の程度 (P.9.14-22)

都市計画対象事業の事業計画と主要な人と自然との触れ合いの活動の場の位置を重ね合わせて、予測地点が敷地の存在時、構造物の存在時において、どの程度改変するのかを把握することで、影響の程度を定性的に予測します。

イ. 利用性の変化の程度 (P.9.14-22)

工事用車両の運行における計画、及び関係車両の走行における計画から、予測地点の利用性（人と自然との触れ合いの活動の場へのアクセス路）がどの程度変化するかを把握することで、影響の程度を定性的に予測します。

ウ. 快適性の変化の程度（P. 9. 14-22）

都市計画対象事業の事業計画と主要な人と自然との触れ合いの活動の場の位置を重ね合わせて、予測地点が敷地の存在時、構造物の存在時において、快適性（景観の変化等）がどの程度変化するかを把握することで、影響の程度を定性的に予測します。

⑤ 予測結果

イ. 予測結果

a. 主要な人と自然との触れ合いの活動の場の改変の程度（P. 9. 14-27）

敷地の存在（土地の改変）、構造物の存在による主要な人と自然との触れ合いの活動の場への改変の程度の予測結果は、表 9. 14-8 に示すとおりです。

海軍道路の桜並木と鎌倉古道 北コースに改変があると予測します。

表 9. 14-8 主要な人と自然との触れ合いの活動の場の改変の程度の予測結果

予測地点	改変の程度
鎌倉古道 北コース	鎌倉古道 北コースのうち、海軍道路の一部（約 600m）は対象事業実施区域に含まれ、海軍道路の一部の桜並木の消滅が考えられることから活動の場の改変が起こり、レクリエーション行動への影響が生じると予測します。一方、神社仏閣等が集まっている対象事業実施区域の南から西側部分のコースは、対象事業実施区域外のため、影響は生じないと予測します。

注：紙面の都合上、鎌倉古道 北コースのみ記載しました。

b. 利用性の変化の程度（P. 9. 14-28）

工事用車両の運行及び関係車両の走行による主要な人と自然との触れ合いの活動の場への利用性の変化の程度の予測結果は、表 9. 14-9 に示すとおりです。

海軍道路の桜並木、鎌倉古道 北コース、武相国境・緑の森コース、及び瀬谷市民の森に利用性の変化があると予測します。

表 9. 14-9 利用性の変化の程度の予測結果

予測地点	変更の程度
鎌倉古道 北コース	<p>鎌倉古道 北コースのうち、上瀬谷農業専用地区を東西に横断する道路と海軍道路の一部（約 600m）は、対象事業実施区域に含まれているため、工事用車両及び関係車両が通行します。工事中は、上瀬谷農業専用地区を東西に横断する道路と海軍道路については、仮設道路を設ける可能性があることから、利用性の変化が起こり、レクリエーション行動への影響が生じると予測します。</p> <p>また、上瀬谷農業専用地区を東西に横断する道路は、現況は、歩道が整備されていませんが、将来、歩道が整備される計画です。</p> <p>一方、神社仏閣等が集まっている対象事業実施区域の南から西側部分のコースは、対象事業実施区域外のため、影響は生じないと予測します。</p>

注：紙面の都合上、鎌倉古道 北コースのみ記載しました。

c. 快適性の変化の程度（P. 9. 14-29）

主要な人と自然との触れ合いの活動の場への快適性の変化の程度の予測結果は、表 9. 14-10 に示すとおりです。

海軍道路の桜並木、鎌倉古道 北コース、瀬谷市民の森、及び上川井市民の森に快適性の変化があると予測します。

表 9. 14-10 快適性の変化の程度の予測結果

予測地点	変更の程度
鎌倉古道 北コース	<p>鎌倉古道 北コースのうち、海軍道路の一部（約 600m）は対象事業実施区域に含まれ、海軍道路の一部の桜並木の消滅が考えられることから快適性の変化が起こり、レクリエーション行動への影響が生じると予測します。</p> <p>一方、神社仏閣等が集まっている対象事業実施区域の南から西側部分のコースは、対象事業実施区域外のため、影響は生じないと予測します。</p>

注：紙面の都合上、鎌倉古道 北コースのみ記載しました。

(2) 環境保全措置の検討

①環境保全措置の検討の状況 (P. 9. 14-30)

事業者の実行可能な範囲内でできる限り、環境影響を回避、低減又は代償することを目的として行った環境保全措置の検討の状況を、表 9. 14-11 に示します。

表 9. 14-11 環境保全措置の検討の状況 (人と自然との触れ合いの活動の場)

環境保全措置	実施の適否	適否の理由
工事の内容等の 早期周知	適	工事の内容、作業期間、アクセス路等について、可能な限り早期に周知することで、人と自然との触れ合いの活動の場を利用される方への影響が低減されることから、適正な環境保全措置であると考えて採用します。
桜並木等の創出	適	拡幅整備する海軍道路又は対象事業実施区域内の道路の沿道に新しい桜並木等の創出を行うことで、現在の海軍道路の桜並木の代償になることから、適正な環境保全措置であると考えて採用します。
緑地の創出	適	対象事業実施区域の主に南東側に存在する市民の森との連続性や周辺からの眺望に配慮して、対象事業実施区域内には、できる限り緑地の創出をすることから適正な環境保全措置であると考えて採用します。
公共交通機関の 利用促進	適	将来の土地利用者に、来場の際、公共交通機関の利用を促進する活動を促すことにより、関係車両の台数が減少し、人と自然との触れ合いの活動の場の利用性への影響が低減されることから、適正な環境保全措置であると考えて採用します。
車両の効率的な 利用促進	適	将来の土地利用者に、車での来場の際の相乗りや、物流など関係車両の効率的な運行管理等による車両の効率的な利用を促進する活動を促すことにより、走行台数の削減や、走行時間帯の集中抑制を図ることができ、人と自然との触れ合いの活動の場の利用性への影響が低減できることから、適正な環境保全措置であると考えて採用します。
安全運転の啓蒙	適	工事車両や将来の土地利用者に関係車両へ安全な利用を促進する活動を行うことにより、人と自然との触れ合いの活動の場の利用性への影響の低減が図れることから、適正な環境保全措置であると考えて採用します。

②環境保全措置の実施主体、内容、高架の不確実性、他への影響 (P. 9. 14-30)

工事用車両の運行、敷地の存在 (土地の改変)、構造物の存在、及び関係車両の走行に伴う主要な人と自然との触れ合いの活動の場への影響を低減させるため、表 9. 14-12 に示すとおり、環境保全措置を実施します。

表 9.14-12 環境保全措置の実施の内容（人と自然との触れ合いの活動の場）

影響要因	影響	検討の視点	環境保全措置			実施主体	効果の不確実性	他の環境への影響
			内容	効果	区分			
工事の実施	工事用車両の運行	利用性快適性への影響	交通安全	安全運転の啓蒙 交通に伴う安全への配慮を促すことにより、人と自然との触れ合いの活動の場への影響が低減されます。	低減	事業者	なし	なし
				工事の内容等 の早期周知	工事の内容等を可能な限り早期に周知することで、利用者への影響が低減されます。	低減	事業者	なし
土地又は工作物の存在及び供用	敷地の存在 （土地の改変）	利用性快適性への影響	桜の再生	桜並木等の創出* 新しい桜並木等を創出することで、人と自然との触れ合いの活動の場への影響が代償されます。	代償	事業者	なし	なし
			緑地の確保	緑地の創出 市民の森との連続性や周辺からの眺望に配慮できます。	代償	事業者	なし	なし
	関係車両の走行	利用性快適性への影響	交通安全	公共交通機関の利用促進 人と自然との触れ合いの活動の場の利用性への影響が低減されます。	低減	事業者	なし	なし
				車両の効率的な利用促進 人と自然との触れ合いの活動の場の利用性への影響が低減されます。	低減	事業者	なし	なし
				安全運転の啓蒙 人と自然との触れ合いの活動の場の利用性への影響が低減されます。	低減	事業者	なし	なし

※：海軍道路の桜並木については、第2章 2.3.7 (4) ③イ.海軍道路の桜並木の検討状況（P.2-61）参照。

(3) 評価

②評価結果

ア. 環境影響の回避、低減に係る評価 (P. 9. 14-31)

主要な人と自然との触れ合いの活動の場の改変の程度については、瀬谷市民の森をはじめとする予測地点に対しては、都市計画対象事業による直接的な改変はありません。一方、都市計画対象事業により海軍道路の桜並木が消滅します。しかし幅~~整備~~された海軍道路又は対象事業実施区域内の道路の沿道に、新しい桜並木等を創出する計画としています。

利用性の変化の程度については、追分市民の森をはじめとする予測地点に対しては、工事車両及び関係車両は通行しないため、影響はないと予測します。一方、工事中は、対象事業実施区域に含まれている上瀬谷農業専用地区を東西に横断する道路と海軍道路については、仮設道路を設ける可能性があります。そのため、工事の内容等を可能な限り早期に周知することとします。関係車両が走行するルートは、歩道等を整備する予定ですので、利用性の変化は小さいと考えられます。

快適性への変化の程度については、追分市民の森をはじめとする予測地点に対しては、予測地点からは対象事業実施区域を望むことができず、瀬谷市民の森、上川井市民の森は対象事業実施区域に隣接しますが、公益的施設用地として計画されているため、快適性の変化はない又は小さいと予測します。一方、海軍道路の桜並木が消滅しますが、代償措置として新しい桜並木等が創出される計画となっています。

以上のことから、事業者の実行可能な範囲内でできる限り、環境影響の低減が図られると評価します。

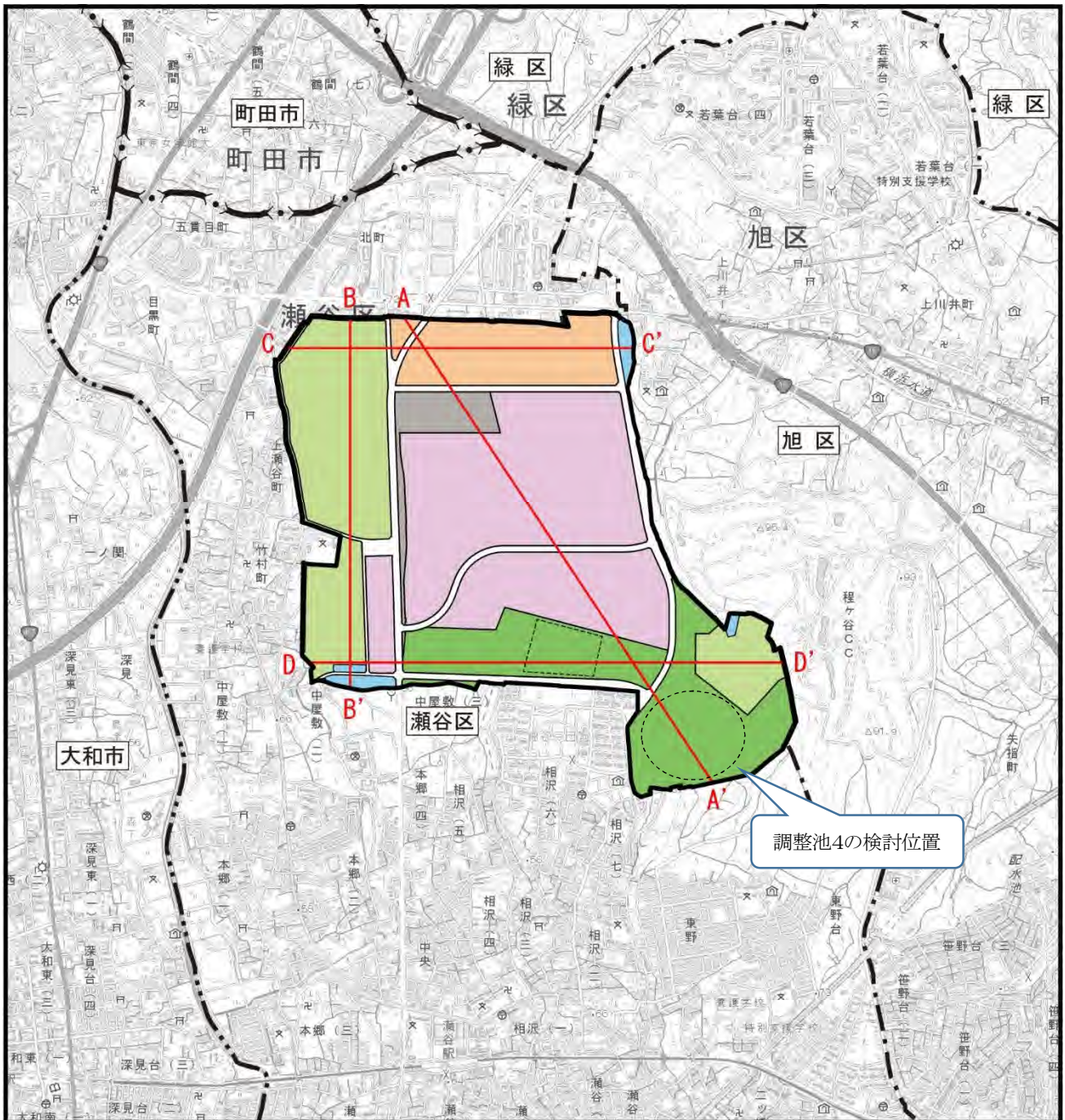
60. 盛土の高さについて

準備書に示した4つの断面(図60-1)での、現況における標高と敷地の存在時、構造物の存在時における造成面の標高を描いた断面図及び最大となる盛土厚、切土厚は図60-2に示すとおりです。

盛土を行うことによる流量、湧水及び水の濁りについては、以下のように考えています。敷地の存在時における河川流量の予測に用いた流出係数は「横浜市開発事業の調整等に関する条例の手引き」により、 $f=0.85$ としており、「流出雨水量の最大値を算出する際に用いる土地利用形態ごとの流出係数を定める告示」に示される造成裸地の $f=0.5$ よりも、安全を見込んで設定しています。したがって、盛土を行うことによる河川流量への影響が準備書で示した結果を超えるようなことはないと考えます。

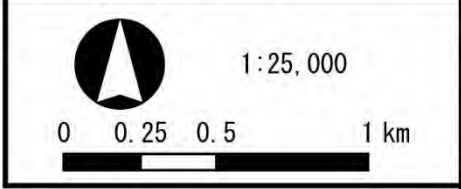
また、大門川流域については、湧水はなく、当該箇所での盛土による湧水への影響はないものと考えます。

造成工事中の雨水の排水による水の濁りへの影響については、国交省告示の造成裸地の区分の流出係数($f=0.5$)を設定しており、当該盛土に近い予測条件となっていることから、準備書における予測・評価結果に示すように、仮設調整池5、6で濁りを除去することにより日常的な降雨時においては、環境基準を超えるようなSS濃度にはならないと考えています。



凡例

対象事業実施区域
 都県界
 市界
 区界



- | | |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> 農業振興地区 観光・賑わい地区 物流地区 公益的施設用地（公園・防災等用地） 交通施設用地 | <ul style="list-style-type: none"> 道路 調整池（地上式） 公益的施設内調整池（地下式） 断面線位置 |
|--|--|

※調整池4：生息環境の創出に寄与する調整池（地上式）について公園整備事業等と調整を図りながら検討

図 60-1 断面図を作成した位置

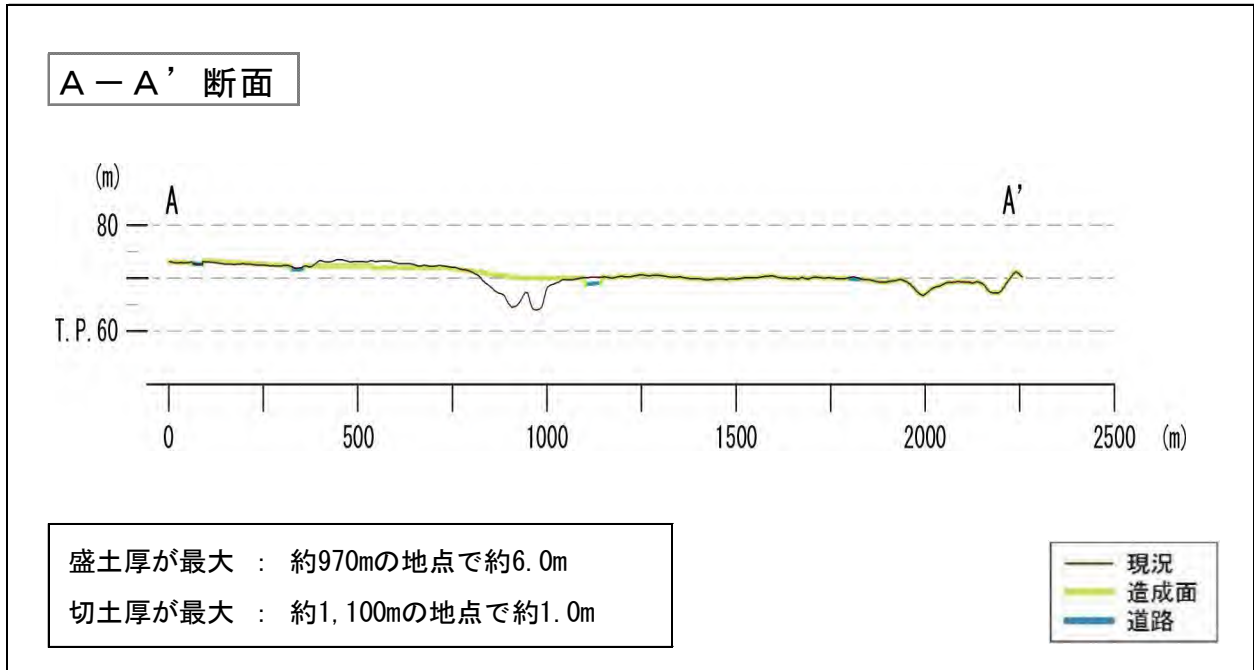


図 60-2 (1) 模式断面図 (A - A' 断面)

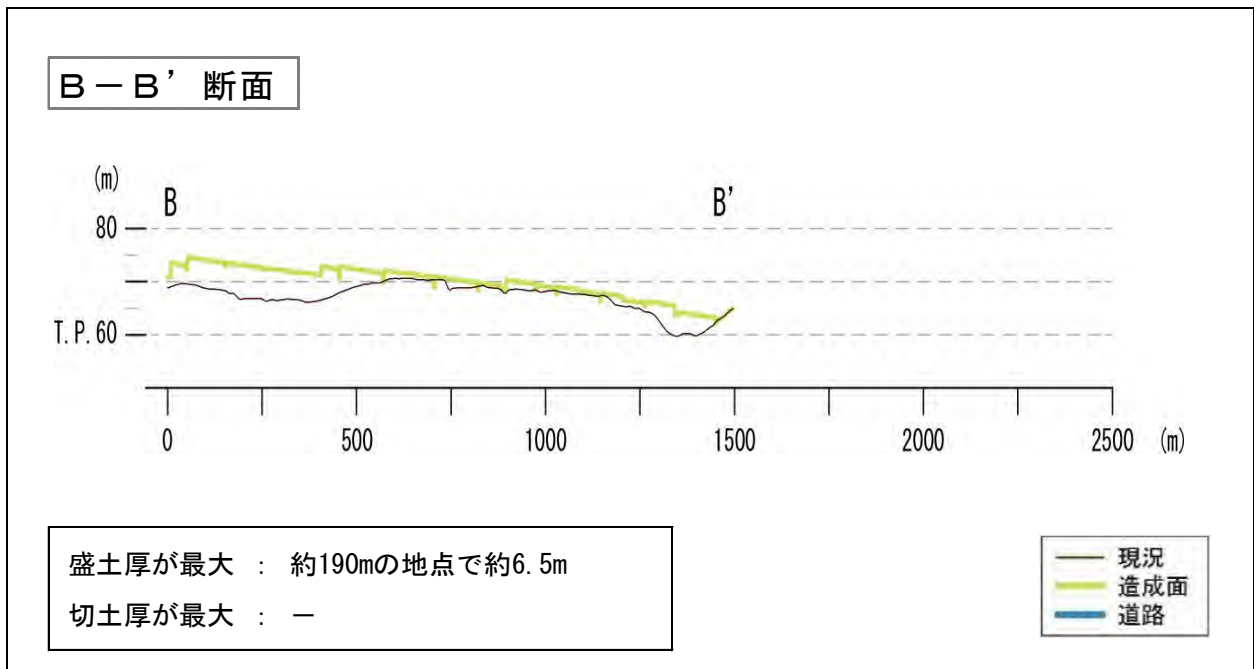


図 60-2 (2) 模式断面図 (B - B' 断面)

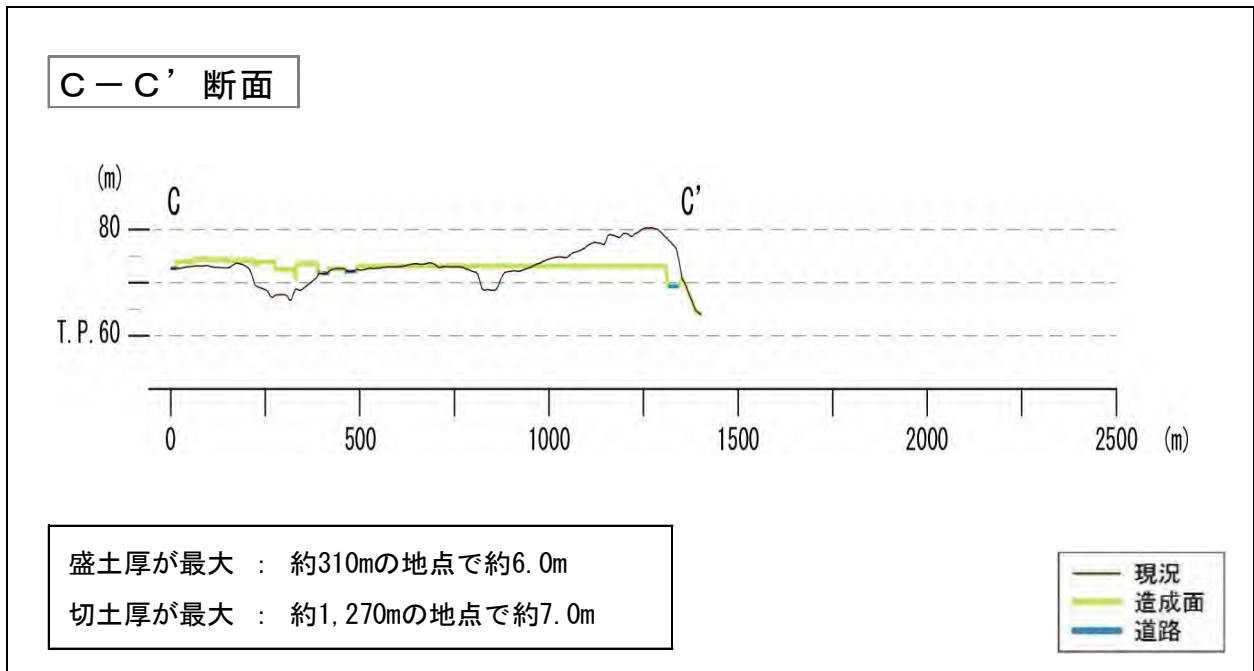


図 60-2 (3) 模式断面図 (C - C' 断面)

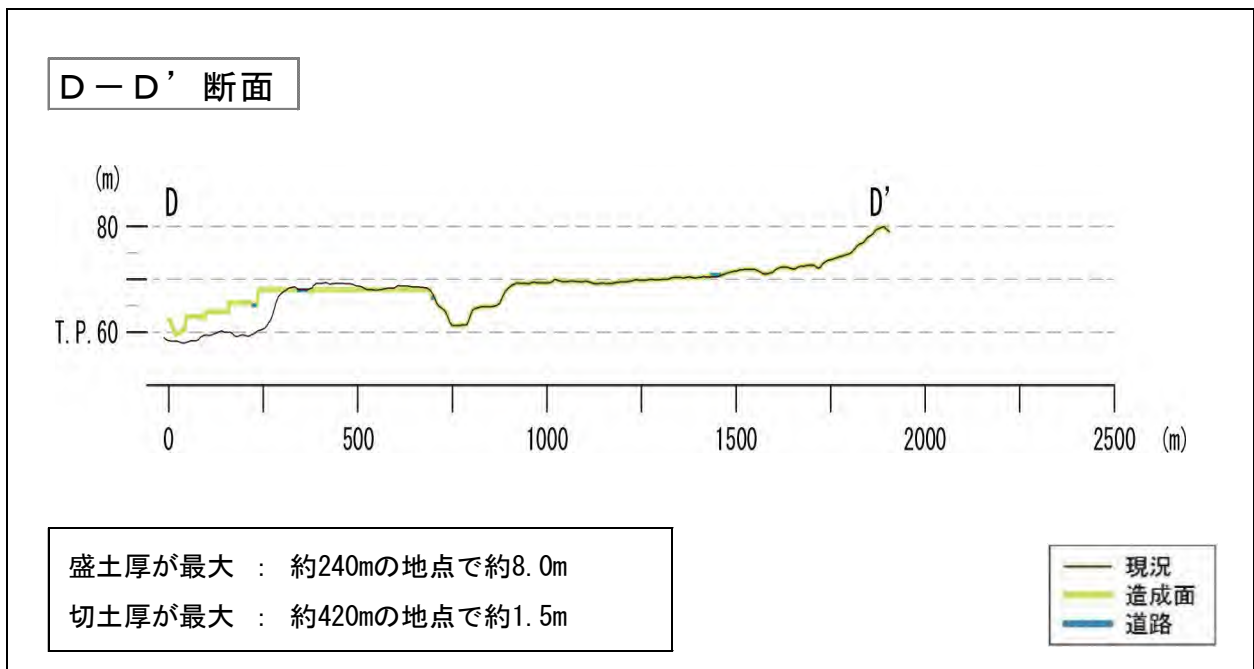


図 60-2 (4) 模式断面図 (D - D' 断面)

61. 調整池 4 を地上式とした場合の影響について

調整池放流口における SS の濃度については、濁り成分の沈降時間に左右されますが、沈降時間は流入量に対する調整池の容量で決まります。また、河川の流量についても調整池からの最大放流量が放流先河川の許容放流量以下になるように、貯留容量が計画されているかどうかで影響予測をしています。

調整池 4 については、審査会でのご指摘も踏まえ、今後、公園整備事業等と調整を図りながら、地形や自然豊かな環境をいかし、動植物の生息環境の創出に寄与するような調整池を検討する中で、面積についても検討していきますが、容量に変化はないため、土地区画整理事業の実施による水の濁り及び河川の流量における予測評価が変わることはありません。

また、準備書でお示ししている「切土・盛土の状況」の図は、土地の造成に伴う切土・盛土を示したものになるため、調整池 4 が地上式となっても特に変更はありません。

なお、前回の審査会で公園整備事業から、「みどりの実践エリア」における公園整備と生態系の保全措置の両立のあり方は、「現在の湧水環境等に配慮した水辺空間」「生息環境の創出に寄与するような調整池」等を踏まえて具体的な施設配置計画の検討を行う旨、補足説明をさせていただいております。

62. 公益的施設用地における防災機能について

広域応援活動拠点とは、消防、警察、自衛隊などの応援部隊が被災地の近くで円滑に救助・救出活動を行うための活動拠点であり、部隊の指揮、資機材及び支援物質の集積、燃料の備蓄と補給、部隊の宿営のスペースが求められます。

土地区画整理事業は、土地の造成及び公共施設の整備を行うものです。本事業によって、対象事業実施区域全域を改変することとなるため、動植物・生態系への代償措置として、公益的施設用地内に保全対象種の生息環境を新たに創出していきます。

この生息環境以外で、広域応援活動拠点としての機能が位置付けられるよう、関係部署に引き継いでいきます。