

環境影響評価の概要

(本資料では条例に基づき概要をお知らせしています。詳しくは縦覧している環境影響評価準備書をご覧ください。)

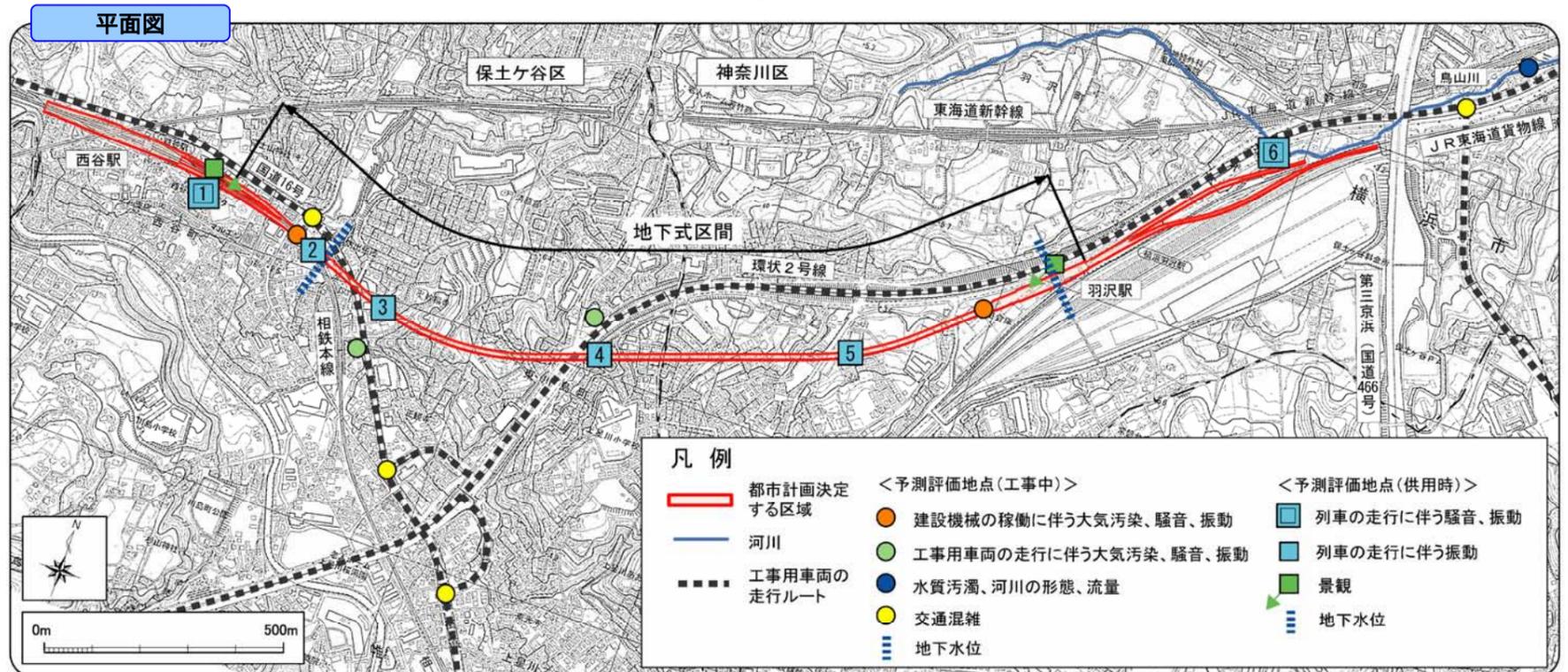
環境影響評価の項目

環境影響要因の抽出及び環境影響評価項目の選定は、「都市鉄道利便増進事業(相鉄・JR直通線)環境影響評価方法書」及び、環境影響評価方法書に対する横浜市長の意見(方法意見書)を踏まえて行いました。選定した環境影響評価項目は下表のとおりです。

| 環境影響要因 | | 工事中 | | | 供用時 | | | |
|-------------------|---------------|--------------|----------|------------------------|-----------|-----------|-------|--|
| | | 建設機械の稼働 | 工事用車両の走行 | 切土工等、トンネル工事又は既存の工作物の除去 | 施設の存在 | | 施設の供用 | |
| 鉄道施設(地表式又は掘割式)の存在 | 鉄道施設(地下式)の存在 | | | | 列車の走行(地上) | 列車の走行(地下) | | |
| 大気汚染 | 粉じん等 | | | | | | | |
| | 二酸化窒素、浮遊粒子状物質 | | | | | | | |
| 水質汚濁 | 浮遊物質、水素イオン濃度 | | | | | | | |
| 騒音 | | | | | | | | |
| 振動 | | | | | | | | |
| 地盤沈下 | | | | | | | | |
| 廃棄物・発生土 | 一般廃棄物 | | | | | | | |
| | 産業廃棄物 | | | | | | | |
| | 建設発生土 | | | | | | | |
| 水象 | 河川 | 河川の形態、流量 | | | | | | |
| | 地下水 | 地下水水位及び湧水の流量 | | | | | | |
| 地域社会 | 交通混雑 | | | | | | | |
| | 交通安全 | | | | | | | |
| 景観 | | | | | | | | |
| 文化財 | | | | | | | | |
| 安全 | 地下埋設物破壊 | | | | | | | |

予測地点

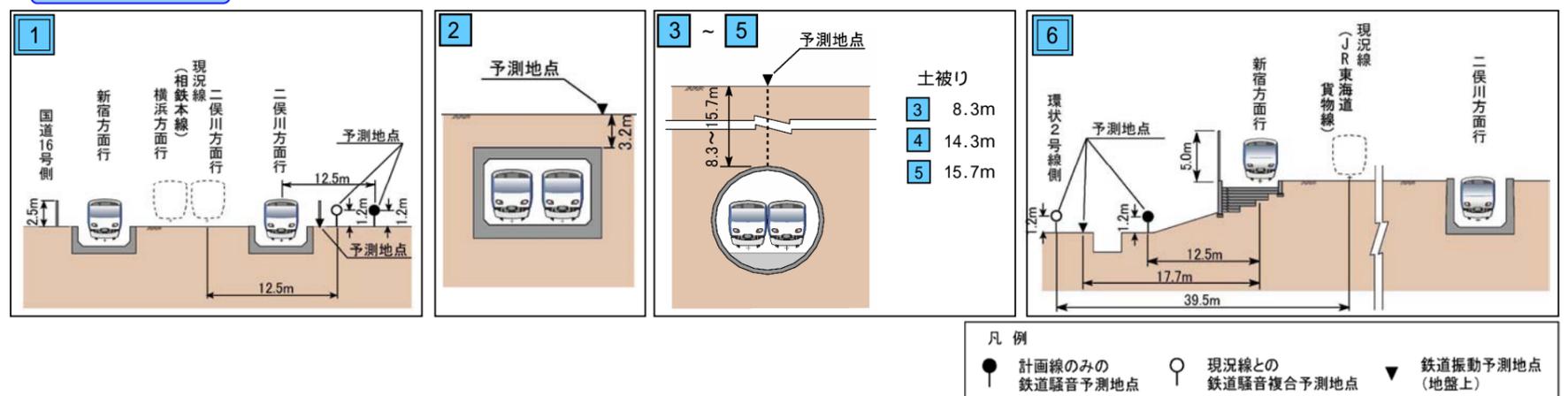
環境影響評価項目について、予測・評価を行った地点は下図のとおりです。



国土地理院の承認を得て、同院発行の2万5千分の1の地形図を複製したものです。(承認番号)平21開複、第1号

断面図(供用時)

断面の位置は、上図(平面図)をご参照ください。



主な予測条件

| | |
|----------|---|
| 予測年次 | 平成31年 |
| 列車本数(平日) | 《西谷駅付近》昼間(7時~22時): 232本 夜間(22時~翌7時): 64本 《羽沢駅付近》昼間(7時~22時): 72本 夜間(22時~翌7時): 20本 |
| 軌道構造 | 直結軌道、ロングレール、バラスト散布 |
| 防音壁 | 《西谷駅付近》高さ: 2.5m 《羽沢駅付近》高さ: 5.0m |

予測年次は、相鉄・JR直通線開業時ではなく、運行本数が最大となる、相鉄・東急直通線(羽沢駅~日吉駅間)開業時(平成31年予定)としました。列車本数は、各予測地点において通過する列車本数が最大となる時期(西谷駅付近は相鉄・東急直通線開通時、羽沢駅付近は相鉄・JR直通線開通時)の本数(上下線の合計)です。

環境影響評価の結果

大気汚染（工事中）《粉じん等、二酸化窒素、浮遊粒子状物質》

【環境の現況】

計画路線周辺の大気汚染常時監視測定局*1（一般局、自排局、補助局）における平成15年度の粉じん等*1（降下ばいじん）及び平成18年度の気象、二酸化窒素*1、浮遊粒子状物質*1の測定結果は下表のとおりです。

| 気象 | 有風時平均風速 | 2.0m/s | 二酸化窒素 | 測定局 | 1日平均値の年間98%値*1 | 環境基準*1 | 浮遊粒子状物質 | 測定局 | 1日平均値の年間2%除外値*1 | 環境基準 |
|------------------------|---------|--------|--|-------|----------------|------------------------|---------|-----|-----------------|--------|
| | 最多風向 | 北西 | | 一般局 | 0.042~0.050 | 0.04~0.06以下 | | 一般局 | 0.068~0.089 | 0.10以下 |
| 保土ヶ谷区峰岡の結果 | | | 自排局 | 0.060 | 自排局 | | 0.085 | | | |
| (t/km ² /月) | | | 補助局 | 0.045 | 補助局 | | 0.080 | | | |
| 降下ばいじん | | | 3.8 | | | 二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の測定局について | | | | |
| 保土ヶ谷区桜丘高校の結果 | | | 一般局：保土ヶ谷区桜丘高校、西区平沼小学校、旭区鶴ヶ峰小学校 自排局：西区浅間下交差点 補助局：保土ヶ谷区峰岡 | | | | | | | |

語句説明 1

大気汚染常時監視測定局：大気環境の状況を把握するため、窒素酸化物等の大気汚染物質を常時監視している測定局です。
 粉じん等：「粉じん（物の破砕、選別その他の機械的処理又はたい積に伴い発生する物質）」、「ばいじん（燃料や物の燃焼又は熱源としての電気の使用に伴い発生する物質）」のことです。このうち、大気中に排出された「ばいじん」や風により地表から舞上がった粒子などのうち、比較的大きく地上に降下するもの、あるいは雨や雪などに取り込まれて地上に降下するものを「降下ばいじん」といいます。
 二酸化窒素：物の燃焼や化学反応によって生じる窒素と酸素の化合物（窒素酸化物）の一つ。発生源は、工場・事業場、自動車、家庭等多様で、燃焼過程では大部分が一酸化窒素として排出されますが、大気中で酸化して二酸化窒素になります。
 浮遊粒子状物質：粒径が10μm（マイクロメートル）以下の非常に小さい粒子状物質（1μmは、1/1,000mm）
 ppm（ピーピーエム）：濃度を表す単位で、1ppmとは百万分の1を意味します。（例：空気1m³中に対象とする気体が1cm³存在する時の濃度。）
 1日平均値の年間98%値：年間にわたる1日平均値について、測定値の低い方から98%に相当する値を指します。
 1日平均値の年間2%除外値：年間にわたる1日平均値について、測定値の高い方から2%の範囲内にあるものを除外したものの最大値を指します。
 環境基準：人の健康を保護し、生活環境を保全する上で維持されることが望ましい基準として定められています。環境基準は大気汚染、水質汚濁、騒音、土壌汚染の4つについて定められています。

【環境保全目標】

| 工事中 | 粉じん等 | 建設機械の稼働及び工事用車両の走行により、周辺の住居等に粉じん等による著しい影響を及ぼさないこと。 |
|-----|---------|--|
| | 二酸化窒素 | 1日平均値（1時間値の1日平均値）の年間98%値が0.04ppmから0.06ppmまでのゾーン内又はそれ以下（「二酸化窒素に係る環境基準について」）であること。 |
| | 浮遊粒子状物質 | 1日平均値（1時間値の1日平均値）の年間2%除外値が0.10mg/m ³ 以下（「大気の汚染に係る環境基準について」）であること。 |

【予測及び評価（粉じん等）】

工事の実施（建設機械の稼働、工事用車両の走行）に伴い粉じん等が発生する可能性はあるものの、計画路線周辺の風速は5.5m/s以上（ビューフォートの風力階級*2 4）になる頻度が3.3%と低く、粉じん等が飛散しにくい気象状況であるため、粉じん等の飛散による影響は小さいと予測します。また、更なる低減を図るため「環境保全のための措置」を行います。以上のことから、環境保全目標を達成すると評価します。

環境保全のための措置

| 工事中 | 建設機械の稼働 | <ul style="list-style-type: none"> 仮囲い（高さ2.0m）を設置します。 過剰な建設機械の配置及び稼働を行いません。 工程内における工事の進捗を平準化し、一時的に片寄せた施工を行わないよう配慮します。 必要に応じて散水や清掃を行います。 |
|-----|----------|--|
| | 工事用車両の走行 | <ul style="list-style-type: none"> 工程内における工事の進捗を平準化し、一時的に工事用車両が集中しないよう配慮します。 荷台へ防塵シートを敷設します。なお、土砂の状況により飛散が想定される場合は、土砂に散水した上で運搬します。 必要に応じて工事用車両出入口及び周辺の清掃・散水を行います。 |

語句説明 2：ビューフォートの風力階級

風力を0から12までの13段階で表したもので、風力の標準的な表現方法として日本の気象庁でも使われています。ビューフォートの風力階級では、「風速5.5m/s～7.9m/s」を階級4とし、この場合は「砂ぼこりが立ち、紙片が舞い上がる。小枝が動く。」としています。

【予測及び評価（二酸化窒素、浮遊粒子状物質）】

工事の実施（建設機械の稼働、工事用車両の走行）に伴う二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の予測結果は下表のとおりです。建設機械の稼働及び工事用車両の走行による寄与濃度は、現況の二酸化窒素濃度や浮遊粒子状物質濃度を大きく引き上げるものではありません。また、更なる低減を図るため「環境保全のための措置」を行います。以上のことから、環境保全目標を達成すると評価します。

《建設機械の稼働》

| 予測地点 | 二酸化窒素 (単位：ppm) | | | 浮遊粒子状物質 (単位：mg/m ³) | | |
|-------|----------------|-------------|-------|---------------------------------|-------------|-------------|
| | 現況濃度 | 建設機械による寄与濃度 | 合計濃度 | 現況濃度 | 建設機械による寄与濃度 | 合計濃度 |
| 西谷駅付近 | 0.027 | 0.005 | 0.032 | 0.033 | 0.0012 | 0.0342 |
| 羽沢駅付近 | | 0.001 | 0.028 | 0.052 | 0.0002 | 0.0332 |
| | | | | | | 環境保全目標 |
| | | | | | | 0.04~0.06以下 |

《工事用車両の走行》

| 予測地点 | 二酸化窒素 (単位：ppm) | | | 浮遊粒子状物質 (単位：mg/m ³) | | |
|-------|----------------|--------------|---------|---------------------------------|--------------|-------------|
| | 現況濃度 | 工事用車両による寄与濃度 | 合計濃度 | 現況濃度 | 工事用車両による寄与濃度 | 合計濃度 |
| 国道16号 | 0.031 | 0.00002 | 0.03102 | 0.035 | 0.00001 | 0.03501 |
| 環状2号線 | | 0.00010 | 0.03110 | 0.058 | 0.00004 | 0.03404 |
| | | | | | | 環境保全目標 |
| | | | | | | 0.04~0.06以下 |

環境保全のための措置

| 工事中 | 建設機械の稼働 | <ul style="list-style-type: none"> 過剰な建設機械の配置及び稼働を行いません。また、可能な限り排出量の少ない建設機械の導入に努めます。 アイドリングストップの推進や過負荷運転の防止に努めます。 適切な点検・整備を行い、その性能を維持します。 |
|-----|----------|--|
| | 工事用車両の走行 | <ul style="list-style-type: none"> 適切な点検・整備を行い、その性能を維持します。 詳細な工事計画策定時に工事用車両及び走行ルートの再検討を行い、更なる分散化を行います。 |

水質汚濁（工事中）《浮遊物質（SS）、水素イオン濃度（pH）》

【環境の現況】

鳥山川における水質汚濁の現地調査結果は下表のとおりです。

| 浮遊物質*3 (単位：mg/l) | | |
|------------------|-------------|--------------|
| 調査地点 | 豊水期 (H20.6) | 渇水期 (H20.12) |
| 鳥山川 | 1未満 | 1未満 |

| 水素イオン濃度*3 | | |
|-----------|-------------|--------------|
| 調査地点 | 豊水期 (H20.6) | 渇水期 (H20.12) |
| 鳥山川 | 8.0 | 8.1 |



語句説明 3

浮遊物質（SS）：「浮遊物質」とは、水中に浮遊している直径2mm以下の物質の量のことです。浮遊物質には、河川の底の細かい粒子などの無機物、プランクトンなどの生物の死骸や糞やその分解物、これらに付着する微生物などの有機物があります。
 水素イオン濃度（pH）：「水素イオン濃度」とは、水の酸性、アルカリ性を示す指標です。7を中性とし、7より小さければ酸性、大きければアルカリ性であることを示します。

環境影響評価の結果

【環境保全目標】

| | | |
|-----|---------|---|
| 工事中 | 浮遊物質量 | 25 (mg/l) 以下 (「横浜市水と緑の基本計画」*4の全水域における一律達成目標) であること。 |
| | 水素イオン濃度 | 6.5 以上 8.5 以下 (「横浜市水と緑の基本計画」の全水域における一律達成目標) であること。 |

【予測及び評価】

《浮遊物質量》

工事排水の排出による浮遊物質量の予測結果は下表のとおりです。また、「環境保全のための措置」を行うことで、工事排水の排出による周辺の水環境への影響を極力少なくします。以上のことから、環境保全目標を達成すると評価します。

(単位: mg/l)

| 予測地点 | 時期 | 予測結果 | 環境保全目標 |
|------|-----|------|--------|
| 鳥山川 | 豊水期 | 6.3 | 25 以下 |
| | 渇水期 | 9.4 | |

環境保全のための措置

| | |
|-----|---|
| 工事中 | <ul style="list-style-type: none"> ・工事排水の定期的な測定を行い適正な処理を確認します。 ・汚濁水処理装置を設置する場合は、装置の点検、整備を徹底し常に適正な処理を図ります。 |
|-----|---|

《水素イオン濃度》

工事排水の排出による水素イオン濃度は、鳥山川に排出する工事排水を「横浜市水と緑の基本計画」の全水域における一律達成目標に配慮し、工事排水の pH を、pH 調整により同目標値内に収めて排出することから、影響は小さいと予測します。また、「環境保全のための措置」を行うことで、工事排水の排出による周辺の水環境への影響を極力少なくします。以上のことから、環境保全目標を達成すると評価します。

語句説明 4: 横浜市水と緑の基本計画

水・緑環境の保全と創造に向けた総合的な施策展開を図るとともに、横浜市基本構想(長期ビジョン)を踏まえて「横浜らしい水・緑環境の実現」を目指すことを目的として策定しており、この計画では、水質について、横浜市内の全水域を対象に達成目標を掲げています。

騒音(工事中、供用時)

【環境の現況】

《環境騒音》

環境騒音の現地調査結果は下表のとおりです。西谷町の昼間以外は環境基準を超えています。

(等価騒音レベル*5 単位: デシベル)

| 調査地点 | 調査結果 | | 環境基準 | |
|------|------|----|------|----|
| | 昼間 | 夜間 | 昼間 | 夜間 |
| 西谷町 | 59 | 53 | 60 | 50 |
| 羽沢南 | 62 | 58 | 60 | 50 |

昼間 6:00~22:00
夜間 22:00~翌日 6:00

《道路交通騒音》

道路交通騒音の現地調査結果は下表のとおりです。環状2号線の昼間以外は環境基準を超えています。

(等価騒音レベル 単位: デシベル)

| 調査地点 | 調査結果 | | 環境基準 | |
|-------|------|----|------|----|
| | 昼間 | 夜間 | 昼間 | 夜間 |
| 国道16号 | 71 | 69 | 70 | 65 |
| 環状2号線 | 70 | 67 | 70 | 65 |

昼間 6:00~22:00
夜間 22:00~翌日 6:00

《鉄道騒音》

鉄道騒音の現地調査結果は下表のとおりです。

(等価騒音レベル 単位: デシベル)

| 調査地点 | 調査結果 | |
|----------|------|----|
| | 昼間 | 夜間 |
| 相鉄本線 | 66 | 60 |
| JR東海道貨物線 | 46 | 47 |

昼間 7:00~22:00
夜間 22:00~翌日 7:00
相鉄本線は最寄軌道中心から 12.5m 地点の結果
JR東海道貨物線は最寄軌道中心から 39.5m 地点の結果

語句説明 5: 等価騒音レベル

「等価騒音レベル」とは、測定時間内に受けたエネルギーを時間平均した騒音レベルのことで、国際的に広く用いられています。

【環境保全目標】

| | | |
|-----|----------|---|
| 工事中 | 建設機械の稼働 | 85 デシベル (「騒音規制法に基づく特定建設作業*6騒音の規制基準」) 以下とすること。 |
| | 工事用車両の走行 | 周辺の生活環境に著しい影響を及ぼさないこととすること。 |
| 供用時 | 列車の走行 | 計画線: 昼間(7~22時) 60 デシベル、夜間(22~翌日7時) 55 デシベル (「在来鉄道の施設又は大規模改良に際しての騒音対策の指針について*6」) 以下とすること。 現況線との複合: 現況の鉄道騒音レベルと同程度とすること。 |

語句説明 6

特定建設作業

「特定建設作業」とは、建設工事として行われる作業のうち、著しく騒音・振動を発生する作業として、騒音規制法及び振動規制法に定めるものをいいます。特定建設作業に該当する作業については、騒音及び振動の大きさ、作業時間帯、連続作業時間などについて規制されています。

在来鉄道の施設又は大規模改良に際しての騒音対策の指針について

鉄道の施設又は大規模改良に伴い生じる鉄道騒音の問題を未然に防止し、生活環境を保全するための目標として定められている指針。

【予測及び評価(工事中)】

《建設機械の稼働》

建設機械の稼働に伴う騒音の予測結果は下表のとおりです。また、更なる低減を図るため「環境保全のための措置」を行います。以上のことから、環境保全目標を達成すると評価します。

なお、既設の鉄道路線に近接している区間については、鉄道事業の特性上やむを得ない場合に限り夜間工事を実施しますが「環境保全のための措置」の更なる徹底を行い、騒音の低減に努めます。

(単位: デシベル)

| 予測値 | 環境保全目標 |
|-------|--------|
| 72~82 | 85 |

環境保全のための措置

| | | |
|-----|----------|---|
| 工事中 | 建設機械の稼働 | <ul style="list-style-type: none"> ・過剰な建設機械の配置及び稼働を行いません。 ・アイドリングストップの推進や過負荷運転の防止に努めます。 ・適切な点検・整備を行い、その性能を維持します。 |
| | 工事用車両の走行 | <ul style="list-style-type: none"> ・適切な点検・整備を行い、その性能を維持します。 ・詳細な工事計画策定時に工事用車両及び走行ルートの再検討を行い、更なる分散化を行います。 |

《工事用車両の走行》

工事用車両の走行に伴う騒音の予測結果は右表のとおりです。工事用車両の走行による騒音レベルの寄与分は、現況の道路交通騒音レベルを引き上げるものではありません。また、更なる低減を図るため「環境保全のための措置」を行います。以上のことから、環境保全目標を達成すると評価します。

(等価騒音レベル、単位: デシベル)

| 予測地点 | 現況値 | 工事用車両による寄与分 | 予測値 |
|-------|-----|-------------|-----|
| | | | |
| 環状2号線 | 70 | 0 | 70 |

時間区分(昼間 6:00~22:00)



【予測及び評価(供用時)】

《列車の走行》

計画線

計画線の列車の走行に伴う騒音の予測結果は下表のとおりです。また、更なる低減を図るため「環境保全のための措置」を行います。以上のことから、環境保全目標を達成すると評価します。

(等価騒音レベル 単位: デシベル)

| 予測地点 | 昼間 | | 夜間 | | 環境保全目標 |
|---------|----|----|----|----|--------|
| | 昼間 | 夜間 | 昼間 | 夜間 | |
| ① 西谷駅付近 | 57 | 54 | 60 | 55 | 60 55 |
| ⑥ 羽沢駅付近 | 44 | 41 | | | |

昼間 7:00~22:00 夜間 22:00~翌日 7:00
将来線の最寄軌道中心から 12.5m 地点の結果

環境保全のための措置

| | | |
|-----|-------|--|
| 供用時 | 列車の走行 | レールの削正*7(さくせい)や車輪の転削*7(てんさく)など、レール及び使用する車両の適切な点検・整備を行い、過度な騒音の発生を防止します。 |
|-----|-------|--|

複合騒音

計画線及び現況線の列車の走行に伴う騒音(複合騒音)の予測結果は右表のとおりです。現況の鉄道騒音レベルと同程度の結果になると予測します。また、更なる低減を図るため「環境保全のための措置」を行います。以上のことから、環境保全目標を達成すると評価します。

(等価騒音レベル 単位: デシベル)

| 予測地点 | 昼間 | | 夜間 | |
|---------|----------|-----|----------|-----|
| | 計画線 | 現況線 | 計画線 | 現況線 |
| ① 西谷駅付近 | 57 | 62 | 54 | 58 |
| | 63(複合騒音) | | 59(複合騒音) | |
| ⑥ 羽沢駅付近 | 38 | 46 | 34 | 47 |
| | 47(複合騒音) | | 47(複合騒音) | |

昼間 7:00~22:00 夜間 22:00~翌日 7:00
西谷駅付近は現況線の最寄軌道中心から 12.5m 地点の結果
羽沢駅付近は現況線の最寄軌道中心から 39.5m 地点の結果



語句説明 7: レールの削正、車輪の転削

「レールの削正」とは、削正車両などを用いてレールの凹凸(おうとつ)を平滑にすることです。また、「車輪の転削」とは、列車の車輪の凹凸を平滑にすることです。定期的にレールの削正や車輪の転削を行なうことで、凹凸に起因する騒音・振動を抑制する効果があります。

環境影響評価の結果

振動（工事中、供用時）

【環境の現況】

《環境振動》

環境振動の現地調査結果は下表のとおりです。

(単位：デシベル)

| 調査地点 | 調査結果 | |
|-------|------|-------|
| | 昼間 | 夜間 |
| 西谷町 | 40 | 31 |
| 東川島町 | 30 | 30 未満 |
| 羽沢南-1 | 38 | 33 |
| 羽沢南-2 | 38 | 33 |

昼間 8:00~19:00
夜間 19:00~翌日 8:00

《道路交通振動》

道路交通振動の現地調査結果は下表のとおりです。

(単位：デシベル)

| 調査地点 | 調査結果 | | 要請限度*8 | |
|---------|------|----|--------|----|
| | 昼間 | 夜間 | 昼間 | 夜間 |
| 国道 16 号 | 41 | 39 | 65 | 60 |
| 環状 2 号線 | 50 | 48 | 65 | 60 |

昼間 8:00~19:00
夜間 19:00~翌日 8:00



《鉄道振動》

鉄道振動の現地調査結果は下表のとおりです。

(単位：デシベル)

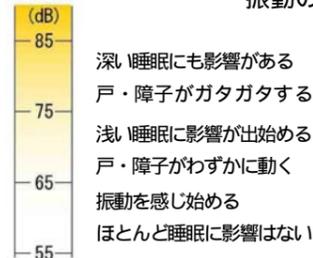
| 調査地点 | 調査結果 |
|-----------|------|
| 相鉄本線 | 67 |
| JR 東海道貨物線 | 56 |

相鉄本線は最寄軌道中心から 12.5m 地点の結果
JR 東海道貨物線は最寄軌道中心から 39.5m 地点の結果

語句説明 8：要請限度（振動規制法に基づく道路交通振動に係る要請限度）

道路を走行する自動車により発生する振動の大きさの限度として定められた基準を「要請限度」といいます。

振動の目安



【環境保全目標】

| | | |
|-----|---------|--|
| 工事中 | 建設機械の稼働 | 75 デシベル（「振動規制法に基づく特定建設作業振動の規制基準」）以下とすること。 |
| | 工用車両の走行 | 65 デシベル（「振動規制法に基づく道路交通振動に係る要請限度」）以下とすること。 |
| 供用時 | 列車の走行 | 「鉄道公害の防止対策について」（昭和 49 年 横浜市公害対策審議会建議）における保全目標値である 0.5mm/sec 以下（約 65 デシベルに相当）とすること。 |

【予測及び評価（工事中）】

《建設機械の稼働》

建設機械の稼働に伴う振動の予測結果は下表のとおりです。また、更なる低減を図るため「環境保全のための措置」を行います。以上のことから、環境保全目標を達成すると評価します。

なお、既設の鉄道路線に近接している区間については、鉄道事業の特性上やむを得ない場合に限り夜間工事を実施しますが、「環境保全のための措置」の更なる徹底を行い、振動の低減に努めます。

(単位：デシベル)

| 予測値 | 環境保全目標 |
|-------|--------|
| 42~72 | 75 |

《工用車両の走行》

工用車両の走行に伴う振動の予測結果は下表のとおりです。工用車両の走行による振動レベルの寄与分は、現況の道路交通振動レベルを引き上げるものではありません。また、更なる低減を図るため「環境保全のための措置」を行います。以上のことから、環境保全目標を達成すると評価します。

(単位：デシベル)

| 予測地点 | 現況値 | 工用車両による寄与分 | 予測値 | 環境保全目標 |
|---------|-----|------------|-----|--------|
| 国道 16 号 | 41 | 0 | 41 | 65 |
| 環状 2 号線 | 50 | 0 | 50 | |

時間区分（昼間 8:00~19:00）

環境保全のための措置

| | | |
|-----|---------|---|
| 工事中 | 建設機械の稼働 | ・過剰な建設機械の配置及び稼働を行いません。 ・過負荷運転の防止に努めます。 ・適切な点検・整備を行い、その性能を維持します。 |
| | 工用車両の走行 | ・適切な点検・整備を行い、その性能を維持します。 ・詳細な工事計画策定時に工用車両及び走行ルートの再検討を行い、更なる分散化を行います。 |



【予測及び評価（供用時）】

《列車の走行》

列車の走行に伴う振動の予測結果は下表のとおりです。また、更なる低減を図るため「環境保全のための措置」を行います。以上のことから、環境保全目標を達成すると評価します。

(単位：デシベル)

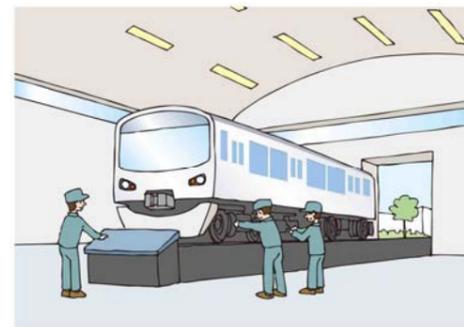
| 予測地点 | 構造 | 予測値 | 環境保全目標 |
|---------|--------|-----|--------|
| ① 西谷駅付近 | 掘削 | 63 | 65 |
| ② 西谷町 | 箱型トンネル | 63 | |
| ③ 西谷町 | 円形トンネル | 54 | |

(単位：デシベル)

| 予測地点 | 構造 | 予測値 | 環境保全目標 |
|---------|--------|-----|--------|
| ④ 東川島町 | 円形トンネル | 51 | 65 |
| ⑤ 羽沢南 | 円形トンネル | 51 | |
| ⑥ 羽沢駅付近 | 擁壁 | 51 | |

環境保全のための措置

| | | |
|-----|-------|---|
| 供用時 | 列車の走行 | レールの削正や車輪の転削などにより、レール及び使用する車両の適切な点検・整備を行い、過度な振動の発生を防止します。 |
|-----|-------|---|



地盤沈下（工事中）

【環境の現況】

《地盤の変動状況》

計画路線に近接する水準点では、地盤の状況はほとんど変動していません。

《地盤の状況》

計画路線周辺は、下末吉台地*9と呼ばれる海拔 40~50m の台地と、帷子川による幅 200m 程度の谷底平野になっています。台地部は上総層群*9（かずさそうぐん）を基盤として、相模層群*9の粘土・砂・砂礫や関東ローム層*9などから構成されています。帷子川沿いの平地部は主に沖積の粘土層で構成されています。

語句説明 9

下末吉台地：神奈川県北東部の川崎市、横浜市に広がる海拔 40~60m ほどの台地。12 万年ほど前に形成された海成面です。

上総層群：砂層、泥岩層、砂礫（されき）層からなる地層で、約 200~50 万年前に形成された地層です。この地層はマンション等の建物の基礎を支える硬い地層です。

相模層群：約 50~6 万年前の堆積物により形成された地層です。

関東ローム層：火山灰が堆積してできた地層で、関東地方に多く分布しています。ここでは約 6 万年前より以降に形成された比較的新しいローム層が分布しており、上総層群や相模層群より軟らかい地層となります。

【環境保全目標】

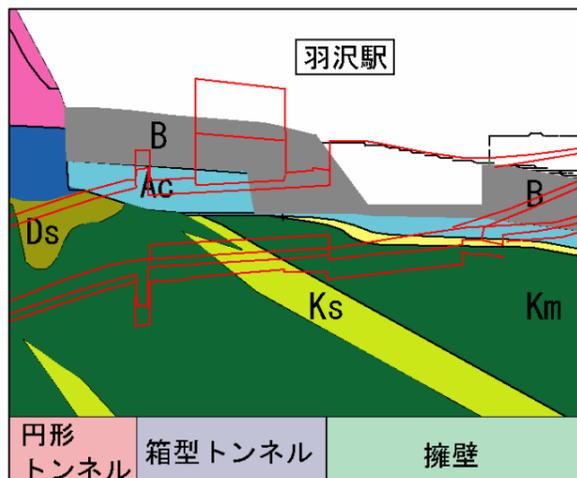
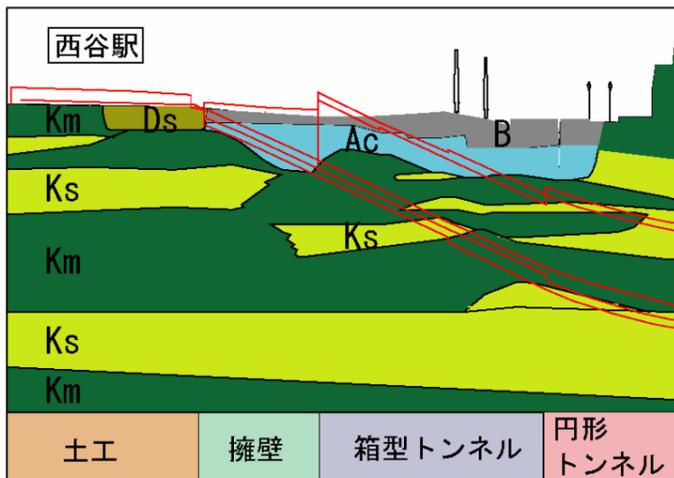
| | |
|-----|------------------------------|
| 工事中 | 地盤沈下により、周辺住居等に著しい影響を及ぼさないこと。 |
|-----|------------------------------|

環境影響評価の結果

【予測及び評価】

《箱型トンネル区間》

本事業の実施により帯水層^{*10}（上総層群砂質土（Ks））の地下水位が低下すると考えられますが、その低下量は小さく、また、帯水層（上総層群砂質土（Ks））と圧密沈下^{*10}の対象となる地層（沖積層^{*10}の粘性土層（Ac））の間に水を通しにくい上総層群粘性土（Km）が存在するため、著しい地盤沈下を生じさせるものではないと考えます。



凡例

| 時代 | 地層名 | 土質名 | 記号 |
|-----|--------|-----|----|
| 現世 | 盛土層 | 混合土 | B |
| 完新世 | 沖積層 | 粘性土 | Ac |
| 更新世 | 関東ローム層 | 粘性土 | Lm |
| | 相模層群 | 砂質土 | Ds |
| | | 粘性土 | Dc |
| | 上総層群 | 砂質土 | Ks |
| 粘性土 | | Km | |

《円形トンネル区間》

円形トンネル区間の掘削には、地下水位を変化させない密閉型シールド工法を採用し、入念な施工管理や、必要に応じて止水対策等を行うことから、本事業の実施により地下水位の変動はほとんど生じないと考えます。したがって、地下水位の低下に伴う地盤沈下は生じないと考えます。

さらに、地下式区間（箱型トンネル、円形トンネル）においては、「工事に先立ち詳細な地質や地下水位の調査」、「地域の状況に応じた適切な設計、適切な工法の採用」、「工事着手前からの地下水位及び地盤変状の計測による適切な施工管理の実施」を行うこととしており、地下水位の低下による地盤への影響は小さいと考えます。以上のことから、地盤沈下による周辺住居等への著しい影響を与えることはない予測しており、環境保全目標を達成すると評価します。

語句説明 10

- 帯水層：地下水の存在する地層のことです。一般に地下水を多く含んでいる帯水層は、砂層や砂礫（されき）層などの地層になります。
- 圧密沈下：地下水位の低下に伴う地盤沈下をいいます。圧密沈下は、地下工事や過剰な揚水等に伴う地下水位の低下によって、地盤の間隙水（土の粒子間の水）が搾り出され、圧密沈下の対象となる地層（主に粘性土層）が収縮することにより生じます。
- 沖積層：約2万年以降に形成された比較的新しい地層を沖積層と呼びます。河川等により運ばれた腐植土、泥土が堆積して形成された地層で、一般に軟弱であることが多い地層となります。

廃棄物・発生土（工事中、供用時）

【環境の現況】

- 《産業廃棄物》横浜市における平成17年度の発生量は約1,135万トンとなっています。（中間処理等による減量化量：約734万トン、再生利用量：約308万トン、最終処分量：約94万トン）
- 《一般廃棄物》横浜市における平成18年度のごみの量は103万2千トンとなっています。
- 《建設発生土》平成18年度の指定処分地への搬入土量は約67万m³となっています。（南本牧ふ頭の埋立用材：約60万m³、地方港湾の埋立などの建設資材：約7万m³）



【環境保全目標】

| | |
|-----|---|
| 工事中 | 工事によって発生する廃棄物・建設発生土の抑制に努め、適正な処理、処分が行われること。 |
| 供用時 | 駅舎の供用によって発生する廃棄物（一般廃棄物及び産業廃棄物）の適正な処理、処分が行われること。 |

【予測及び評価（工事中）】

工事の実施により、建設廃棄物（建設汚泥、コンクリート塊、アスファルト・コンクリート塊、建設発生木材等）及び建設発生土が発生しますが、これらについては、再利用、再資源化又は適正な処理を行います。また、「環境保全のための措置」を行い、発生量を抑制し、適正な処理・処分を行います。以上のことから、環境保全目標を達成すると評価します。

環境保全のための措置

| | |
|-----|--|
| 工事中 | <ul style="list-style-type: none"> 建設発生土は事業内での再利用に努め、事業外に搬出する総量の削減に努めます。事業外に搬出する建設発生土についても、極力再利用する方向で検討を進めます。 建設副産物は場内で細かく分別し、リサイクルの徹底を図り、適正に処理します。 再利用が困難な建設廃棄物及び建設発生土については横浜市等の許可を受けている業者に委託し、マニフェスト制度^{*11}に従って適切な処理を行います。 |
|-----|--|

語句説明 11：マニフェスト制度

排出事業者が産業廃棄物の処理を委託する際に、廃棄物の種類・数量・収集運搬業者名・処分業者名・取扱上の注意事項等を記載した書類を「マニフェスト」といい、このマニフェストにより、廃棄物の流れや処理方法を自ら把握・管理するシステムを「マニフェスト制度」といいます。マニフェスト制度に従うことで、産業廃棄物の不適正な処理による環境汚染や不法投棄を未然に防止することができます。

【予測及び評価（供用時）】

駅舎の供用により、一般廃棄物及び産業廃棄物が発生しますが、これらについては、適正な処理・処分を行います。また、「環境保全のための措置」を行い、廃棄物の発生抑制及び減量化を図ります。以上のことから、環境保全目標を達成すると評価します。

環境保全のための措置

| | |
|-----|--|
| 供用時 | <ul style="list-style-type: none"> 駅構内で分別しリサイクルの徹底を図り、さらに周知を行うことにより、適正な処理、再利用に努めます。 廃棄物保管場所の設置を適切に行い、廃棄物の処理・処分の円滑化を図ります。 |
|-----|--|

水象（河川）（工事中）

【環境の現況】

鳥山川における河川流量の現地調査結果は下表のとおりです。

(単位：m³/秒)

| 調査地点 | 豊水期 (H20.6) | 渇水期 (H20.12) |
|------|----------------|-----------------|
| 鳥山川 | 0.05 | 0.03 |

【環境保全目標】

| | |
|-----|-------------------------------------|
| 工事中 | 工事の実施による排水が、河川の形態、流量に著しい影響を及ぼさないこと。 |
|-----|-------------------------------------|

【予測及び評価】

本事業における工事排水の排出量は、公共用水域（鳥山川）の流量の8.33～13.89%程度と少ないため、河川の形態・流量に与える影響は小さいと予測しており、環境保全目標を達成すると評価します。

| 予測地点 | 時期 | 鳥山川の流量 (m ³ /時) | 工事排水量 (m ³ /時) | 工事排水の割合 (%) |
|------|-----|-------------------------------|------------------------------|----------------|
| 鳥山川 | 豊水期 | 180 | 15 | 8.33 |
| | 渇水期 | 108 | | 13.89 |

鳥山川の流量は、現地調査結果を1時間あたりの流量に換算した値です。

環境影響評価の結果

水象（地下水）（工事中、供用時）

【環境の現況】

地下水位の現地調査結果は下表のとおりです。

（単位：m、T.P.*12）

| 調査地点 | 最低水位 | 最高水位 | 変動幅 |
|------|-------|-------|------|
| No.1 | 29.79 | 31.54 | 1.75 |
| No.2 | 33.22 | 33.69 | 0.47 |
| No.3 | 32.39 | 33.98 | 1.59 |

調査時期：平成 19 年 11 月～平成 20 年 10 月
（ただし、No.2のみ平成 20 年 3 月～平成 21 年 2 月に調査を実施しました。）



国土地理院の承認を得て、同院発行の 2 万 5 千分の 1 の地形図を複製したものです。（承認番号）平 2 1 関複、第 1 号

地下水位調査地点

語句説明 12：T.P.（東京湾平均海面）

東京湾の平均的な海面の高さのことで、標高を示す際の基準の高さとなります。

【環境保全目標】

| | |
|-----|----------------------------------|
| 工事中 | 工事に伴って発生する地下水位の低下を極力少なくすること。 |
| 供用時 | 供用後の鉄道施設の存在による地下水位の低下を極力少なくすること。 |

【予測及び評価（工事中）】

《箱型トンネル区間》

地下水位の変動量は、土留壁近傍で-1.20m～-1.87mであると予測します。

《円形トンネル区間》

円形トンネル区間の掘削には、地下水位を变化させない密閉型シールド工法を採用し、さらに切羽の安定の確認及び掘削力の調整等、入念な施工管理を行うことから、地下水位の変動はほとんど生じないと予測します。

また、本事業では「環境保全のための措置」を行うことで、地下水位の低下を極力低減できると考えます。以上のことから、環境保全目標を達成すると評価します。

環境保全のための措置

| | |
|-----|---|
| 工事中 | <ul style="list-style-type: none"> ・工事に先立ち、詳細な地質や地下水位の調査を実施し、地域の状況に応じた適切な設計を行います。 ・箱型トンネルの施工については、必要に応じて止水性の高い土留壁や地盤改良を行うなど、適切な工法を採用します。 ・工事着手前から地下水位を観測し、また、地盤の変状を計測・監視して、適切な施工管理を行います。 |
|-----|---|

【予測及び評価（供用時）】

《箱型トンネル区間》

地下水位の変動量は、土留壁近傍で-0.40m～-0.50mであると予測します。

《円形トンネル区間》

円形トンネル区間については、その縦断線形から、帯水層の広がりや阻害する割合は小さいこと、必要に応じて止水対策等を行うことにより、トンネル内への地下水の漏水は抑制できることから、地下水位の変動はほとんど生じないと予測します。

また、本事業では「環境保全のための措置」を行うことで、地下水位の低下を極力低減できると考えます。以上のことから、環境保全目標を達成すると評価します。

環境保全のための措置

| | |
|-----|---|
| 供用時 | 箱型トンネルの施工においては、全周囲を防水シート*13で覆うなどにより、極力トンネル内に漏水しないよう施工します。 |
|-----|---|

語句説明 13：防水シート

トンネルを構築する際に、トンネルを覆うように設置する特殊なシート。防水シートでトンネルを覆うことにより、トンネルの水密性を高め、トンネル内への漏水を防ぐことができます。



地域社会（交通混雑）（工事中）

【環境の現況】

主要道路の交通量（交差点を通過する交通量）は下表のとおりです。

単位：台/日

| 調査地点 | 24 時間交通量 | | |
|---------|----------|-------|--------|
| | 小型車 | 大型車 | 合計 |
| 梅の木交差点 | 27,680 | 3,958 | 31,638 |
| 東川島西交差点 | 29,624 | 4,466 | 34,090 |

単位：台/日

| 調査地点 | 24 時間交通量 | | |
|-----------|----------|-------|--------|
| | 小型車 | 大型車 | 合計 |
| 上星川二丁目交差点 | 30,093 | 4,574 | 34,667 |
| 三枚町交差点 | 24,586 | 4,707 | 29,293 |

【環境保全目標】

| | |
|-----|---------------------------------|
| 工事中 | 工事用車両の走行により、交通混雑に及ぼす影響を極力抑えること。 |
|-----|---------------------------------|

【予測及び評価】

工事用車両の走行に伴う工事中における交差点需要率*14は右表に示すとおりで、現況の交差点需要率と比較しても、その増加率は 0.000～0.013 であることから、現況の交通量に対する負荷は小さく、著しい交通混雑を生じさせるものではないと予測します。また、更なる低減を図るため「環境保全のための措置」を行います。以上のことから、環境保全目標を達成すると評価します。

| 予測地点 | 交差点需要率 | | |
|-----------|--------|-------|-------|
| | 現況 | 工事中 | 増加率 |
| 梅の木交差点 | 0.574 | 0.577 | 0.003 |
| 東川島西交差点 | 0.552 | 0.554 | 0.002 |
| 上星川二丁目交差点 | 0.336 | 0.336 | 0.000 |
| 三枚町交差点 | 0.560 | 0.573 | 0.013 |

語句説明 14：交差点需要率

単位時間内に交差点が処理可能な交通量に対する、実際に交差点を通過する交通量の比率のことで、一般に 0.9 を超えると交差点が飽和状態になるとされています。

環境保全のための措置

| | |
|-----|---|
| 工事中 | 詳細な工事計画策定時に工事用車両及び走行ルートの再検討を行い、更なる分散化を行うことにより、交通混雑の低減を図ります。 |
|-----|---|

地域社会（交通安全）（工事中）

【環境の現況】

西谷側の施工ヤード予定地周辺では、工事用車両の走行ルートとして予定している国道 16 号の両側に、歩道及びガードパイプが整備されています。羽沢側の施工ヤード予定地周辺では、工事用車両の走行ルートとして予定している環状 2 号線の側道部に、歩道及び植樹帯が整備されています。また、国道 16 号及び環状 2 号線では、主要な交差点に横断歩道及び信号が整備されています。

【環境保全目標】

| | |
|-----|---------------------------|
| 工事中 | 歩行者への安全対策等の歩行者環境が確保されること。 |
|-----|---------------------------|

【予測及び評価】

工事用車両が施工ヤード予定地へ出入する際には、歩道を横断することになることから、歩行者及び自転車の安全確保に十分配慮する必要があると予測します。したがって、「環境保全のための措置」を行い、歩行者、自転車の安全を確保することから、環境保全目標を達成すると評価します。

環境保全のための措置

| | |
|-----|--|
| 工事中 | <ul style="list-style-type: none"> ・工事用車両は限定した走行ルート、搬入時間及び法定制限速度を厳守します。 ・工事用車両の運転手には、安全運転教育を徹底します。 ・工事を行う期間等について、周辺住民に周知徹底を図ります。 ・工事を行う期間に歩行者、自転車の迂回ルートを設定する場合は、周辺の道路状況を考慮し、歩行者、自転車が安全に通行できるよう配慮を行います。 |
|-----|--|



環境影響評価の結果

景観（供用時）

【環境の現況】

西谷駅付近については、国道 16 号及び相鉄本線の沿線に存在する低層住宅や中層建築物を中心とした建物群により、一般的な市街地景観が形成されています。
 羽沢駅付近については、環状 2 号線沿いに建築物が点在する他、JR 東海道貨物線の横浜羽沢駅が景観要素の一つとなっています。また、北側の大部分は市街化調整区域で、田畑が広がる中に低層住宅が点在しており、都市郊外部で見られる景観を形成しています。

【環境保全目標】

| | |
|-----|----------------------|
| 供用時 | 周辺環境との調和を著しく損なわないこと。 |
|-----|----------------------|

【予測及び評価】

本計画については、大部分の区間がトンネル構造であり、西谷駅周辺及び羽沢駅周辺以外は景観に変化はありません。

西谷駅付近については、事業の実施により一部の既設建築物の状況が変化しますが、その範囲は、西谷駅から擁壁区間までの限られた区域となります。

羽沢駅付近については、事業の実施により状況が変化する区域は、環状 2 号線と JR 東海道貨物線に挟まれた一部のみとなります。

さらに、右記景観の変化のとおり、本事業による鉄道施設は、計画路線周辺の景観の調和を著しく損なうものではないと考えます。以上のことから、景観への影響は小さいと予測します。

また、「環境保全のための措置」を行い、周辺の景観との調和を図ることから、環境保全目標を達成すると評価します。

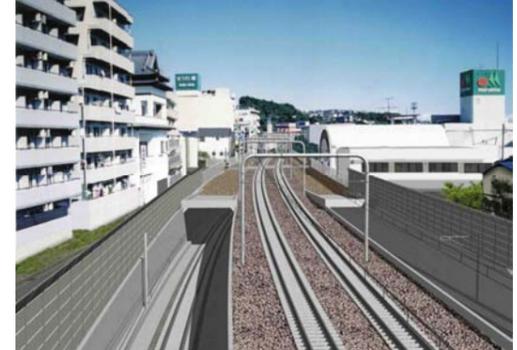
環境保全のための措置

| | |
|-----|--------------------------------------|
| 供用時 | 駅舎の位置、高さ、形状、外装材の色彩等に配慮し、周辺との調和を図ります。 |
|-----|--------------------------------------|

西谷跨線人道橋から相鉄本線横浜方面を望む眺望景観の変化



< 現況 >



< 将来のイメージ >

羽沢歩道橋から羽沢駅を望む眺望景観の変化



< 現況 >



< 将来のイメージ >

文化財（工事中）

【環境の現況】

計画路線には有形文化財等は存在しませんが、下表に示す 3 箇所の埋蔵文化財包蔵地^{*15}を通過します。

| 所在地 | 種類 | 規模 (m) | 時代・時期 |
|------------------|-----|-----------|-----------|
| 保土ヶ谷区西谷町 1188 付近 | 散布地 | 150 x 110 | 縄文 (前期) |
| 保土ヶ谷区東川島町 35 付近 | 散布地 | - | 弥生 |
| 神奈川区羽沢町 370 付近 | 散布地 | 450 x 200 | 縄文 (中・後期) |

語句説明 15：埋蔵文化財包蔵地

「埋蔵文化財包蔵地」とは、地下に遺跡や遺物といった文化財が存在する土地のことをいいます。
 「文化財保護法」では、周知の埋蔵文化財包蔵地において土木工事などの開発事業を行う場合には事前の届出を、また新たに遺跡を発見した場合にも届出を都道府県・政令指定都市の教育委員会に行うよう求めています。

【環境保全目標】

| | |
|-----|--|
| 工事中 | 関係法令に基づき、文化財の価値が損なわれないように、保護・保全に努めること。 |
|-----|--|

【予測及び評価】

工事の実施においては、文化財の保護・保全のため、事前に関係機関と協議し、必要に応じて試掘調査を実施します。また、その結果に基づき、関係法令に従って関係機関と協議を行い、工事の実施前において必要な措置を講じます。なお、工事中に文化財等を発見した場合には直ちに届出を行い、「文化財保護法」に基づき必要な措置を講じます。以上のことから、計画路線周辺の文化財は価値を損ねることなく記録、もしくは保存されることから、工事の実施による文化財への影響は生じないものと予測しており、環境保全目標を達成すると評価します。



安全（地下埋設物破壊）（工事中）

【環境の現況】

計画路線と既存の地下埋設物との離隔は、約 0.2 ~ 11.7m となっています。

【環境保全目標】

| | |
|-----|------------------------|
| 工事中 | 周辺地域の地下埋設物の安全が確保されること。 |
|-----|------------------------|

【予測及び評価】

工事の実施においては、事前に管理者及び関係機関との十分な協議を行った上で、適切な施工管理を行いながら計画に沿った工事を実施していきます。また、支障する埋設物に対しては、管理者などの関係機関と十分な協議を行い、切り直し等の適切な対策を行います。以上のことから、地下埋設物の安全は確保されると予測しており、環境保全目標を達成すると評価します。

事後調査

事後調査とは、環境影響評価の手続き（次ページ、「環境影響評価手続き等について」参照）の後、本事業の工事中及び供用・存在時において、実際にどの程度の影響が生じているかなどを確認することを目的として実施するものです。

事後調査の概要は下表のとおりです。

| 時期 | 環境項目 | 調査項目 |
|--------|---------|---------------|
| 工事中 | 水質汚濁 | 水素イオン濃度、浮遊物質 |
| | 地盤沈下 | 地盤沈下量 |
| | 廃棄物・発生土 | 廃棄物・発生土の種類及び量 |
| | 水象 | 排水量 地下水位 |
| 供用・存在時 | 騒音 | 騒音レベル |
| | 振動 | 振動レベル |
| | 廃棄物・発生土 | 廃棄物の種類及び量 |
| | 水象 | 地下水位 |

上記の項目を調査すると同時に、環境保全措置の実施状況も確認します。

縦覧及び意見書等の提出について

環境影響評価準備書について

環境影響評価準備書の縦覧

縦覧期間及び縦覧時間：平成21年5月15日(金)～平成21年6月29日(月)(8:45～17:15) ただし、土曜日、日曜日は除きます。
 縦覧場所：横浜市まちづくり調整局 都市計画課 (中区相生町3-56-1 JNビル5階)
 横浜市環境創造局 環境影響評価課 (中区真砂町2-22 関内中央ビル8階)
 神奈川区役所 区政推進課 (神奈川区広台太田町3-8 神奈川区総合庁舎)
 保土ヶ谷区役所 区政推進課 (保土ヶ谷区川辺町2-9 保土ヶ谷区総合庁舎)
 旭区役所 区政推進課 (旭区鶴ヶ峰1-4-12 旭区総合庁舎)

なお、縦覧開始日より、横浜中央図書館ほか、神奈川図書館、保土ヶ谷図書館、旭図書館にて閲覧等を行うことができます。(休館日は除きます。)

環境影響評価準備書に対する意見書及び意見陳述申出書の提出

「環境影響評価準備書」について、環境保全の見地からご意見のある方は、意見書を提出することができます。また、対象地域内に居住する方や事務所等を有する方は、横浜市環境影響評価審査会に対して意見を述べたい旨を申し出ることができます。意見書及び意見陳述申出書の用紙は、各縦覧場所に備えてあります。

意見書等の提出期間
 平成21年5月15日(金)～平成21年6月29日(月)

意見書等の提出先
 横浜市環境創造局 環境影響評価課
 〒231-0017 横浜市中区港町1-1
 TEL: 045-671-2495

持参される場合は、関内中央ビル8階環境影響評価課までお願いします。

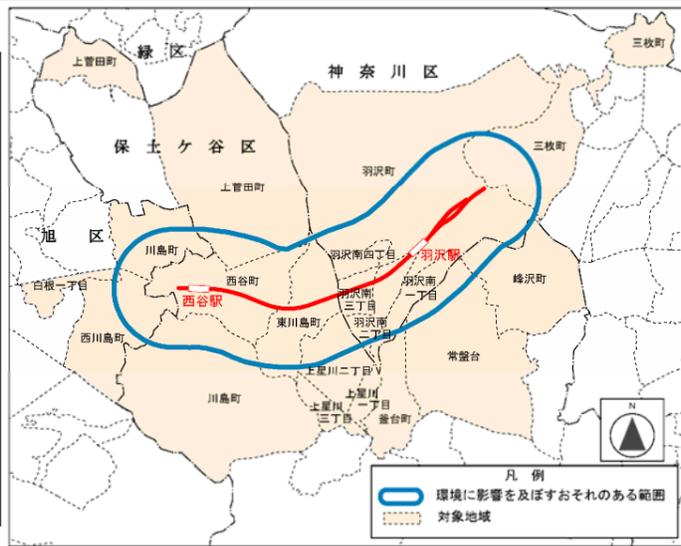
対象地域

神奈川区
 羽沢町、羽沢南一丁目、羽沢南二丁目、羽沢南三丁目、羽沢南四丁目、三枚町

保土ヶ谷区
 峰沢町、常盤台、釜台町、上星川一丁目、上星川二丁目、上星川三丁目、東川島町、西谷町、川島町、上菅田町

旭区
 川島町、西川島町、白根一丁目

対象地域は、本事業による地域社会への影響等を考慮して、地下水等の影響が考えられる範囲を含む地域とし、右図に示す地域の町丁境界としました。



都市計画法案について

都市計画法案の縦覧

縦覧期間及び縦覧時間：平成21年5月15日(金)～平成21年5月29日(金)(8:45～17:15) ただし、土曜日、日曜日は除きます。
 縦覧場所：「環境影響評価準備書の縦覧場所」と同じ場所です。

なお、都市計画法に基づく「都市計画法案」の縦覧は、5月29日(金)で終了となりますが、「環境影響評価準備書」の縦覧期間にあわせて6月29日(月)まで「都市計画法案」をご覧になることができます。

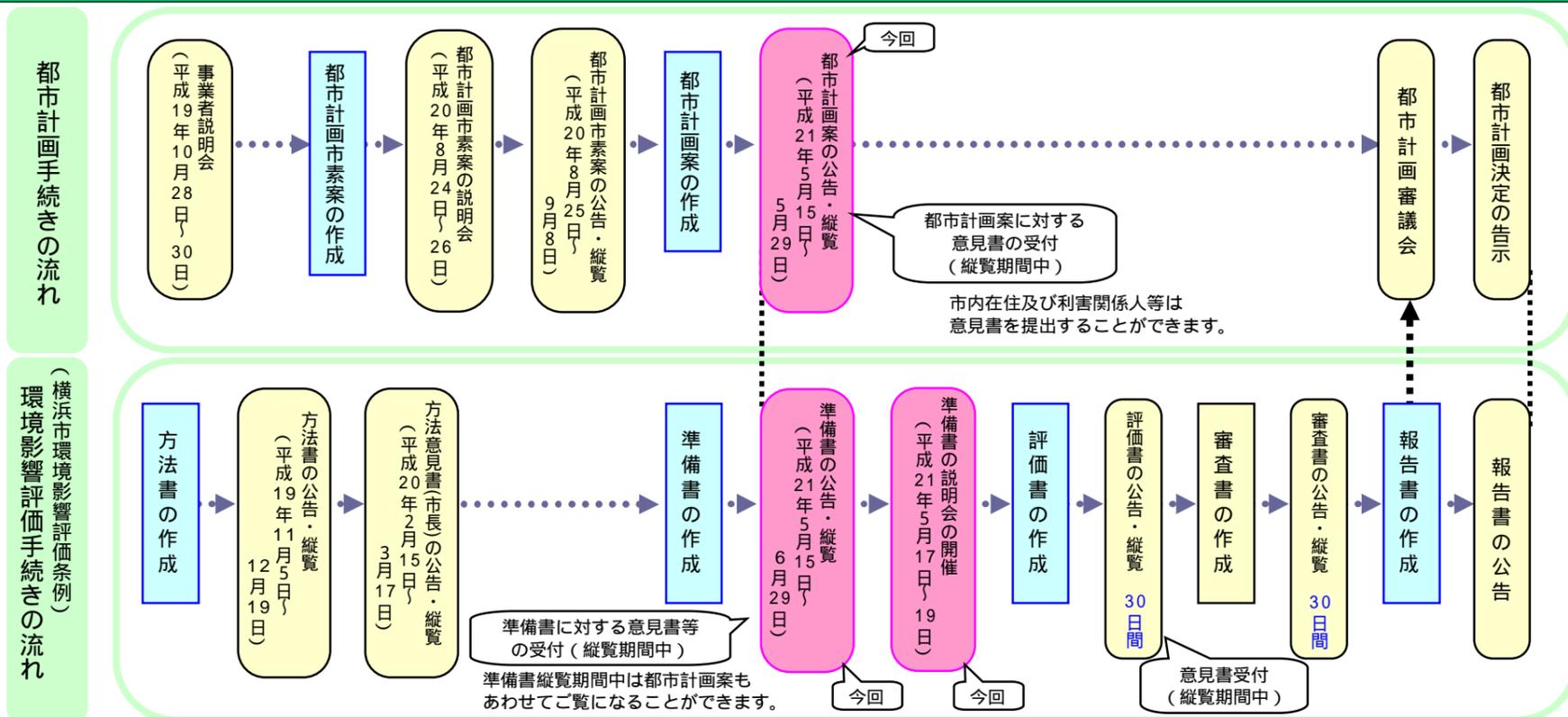
都市計画法案に対する意見書の提出

「都市計画法案」についてご意見のある方は、意見書を提出することができます。意見書の用紙は、各縦覧場所に備えてあります。

意見書の提出期間
 平成21年5月15日(金)～平成21年5月29日(金)

意見書等の提出先(持参または郵送)
 横浜市まちづくり調整局 都市計画課
 〒231-0012 横浜市中区相生町3-56-1 JNビル5階 TEL: 045-671-2657

環境影響評価手続き等について



お問い合わせ先

<都市計画手続き等について>
 横浜市まちづくり調整局 都市計画課
 〒231-0012 横浜市中区相生町3-56-1 JNビル5階
 TEL 045-671-2657 FAX 045-664-7707
<http://www.city.yokohama.jp/me/machi/kikaku/cityplan/index.html>

<計画内容について>
 横浜市都市整備局 都市交通課
 〒231-0017 横浜市中区港町1-1
 TEL 045-671-2722 FAX 045-663-3415
<http://www.city.yokohama.jp/me/toshi/toshiko/tobu/>

<事業内容及び環境影響評価準備書の内容について>
 独立行政法人 鉄道建設・運輸施設整備支援機構 東京支社 工事第三課
 〒105-0011 東京都港区芝公園2-11-1(住友不動産芝公園タワー)
 TEL 03-5403-8742 FAX 03-5403-8773
http://www.lrtt.go.jp/business/train_const.ttm

相模鉄道株式会社 鉄道カンパニープロジェクト推進部 建設第一課
 〒220-0004 横浜西区北幸2-9-14
 TEL 045-319-2118 FAX 045-319-8986
http://www.sotetsu.co.jp/train/into_tokyo/index.html

<環境影響評価手続きについて>
 横浜市環境創造局 環境影響評価課
 〒231-0017 横浜市中区港町1-1
 TEL 045-671-2495 FAX 045-663-7831
<http://www.city.yokohama.jp/me/kankyau/>