

高速横浜環状 北西線

環境のあらし



『環境のあらまし』

高速横浜環状北西線による環境への影響については、平成18年8月に環境影響評価神奈川県知事や横浜市長の意見を踏まえ、現地調査を実施するとともに、環境影響評価が周辺環境に及ぼす影響の主な内容について、「環境のあらまし」としてとりま今後、法令規則等に基づき環境影響評価に関する所定の手続きを実施してまいります。

高速横浜環状北西線とは

高速横浜環状北西線は、青葉区下谷本町を起点とし、都筑区川向町を終点とする延長約7.1kmの自動車専用道路であり、東名高速道路（横浜青葉インターチェンジ・ジャンクション*）と第三京浜道路（港北ジャンクション*）を結ぶ路線です。

現在事業中の高速横浜環状北線と一体となり、市北西部と横浜都心・湾岸エリアの連結強化等を図るものです。

延長約7.1kmのうち、トンネル構造の延長は約4.1kmとなります。また、トンネルの両坑口付近に1ヶ所ずつ換気所を設置することを計画しています。



注) 上の図は将来の主要な道路ネットワークを模式的に示したものです。

高速横浜環状北西線の諸元

道路種別	自動車専用道路
位置	起点) 横浜市青葉区下谷本町 終点) 横浜市都筑区川向町
道路延長	約7.1km (うちトンネル構造約4.1km)
標準幅員	20m
車線の数	4車線
計画交通量	46,900台/日(平成32年)
設計速度	60km/h
都市計画決定権者	神奈川県
事業予定者	横浜市 首都高速道路株式会社

*名称は仮称です。

価を行う項目等を示した環境影響評価方法書を公表し、みなさまからのご意見及びの予測・評価を行っております。今回、都市計画の手続きを進めるにあたり、本事とめました。今回お示しする内容は平成21年3月現在のものです。

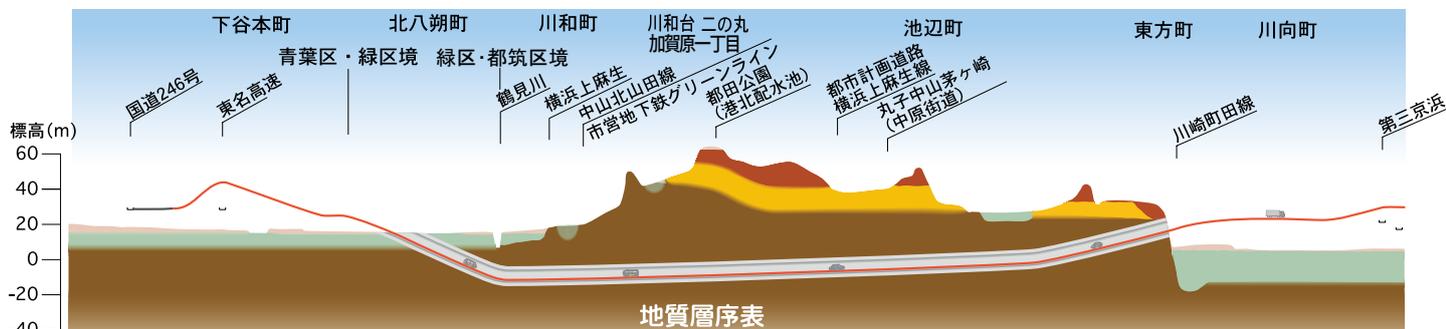
環境影響評価の項目

高速横浜環状北西線の調査、予測、評価の対象とする環境影響評価の項目については、環境影響評価方法書（平成18年8月）において以下のとおりお示しました。

環境要素の区分	工事の実施	存在及び供用
大気質	●	●
騒音	●	●
振動	●	●
低周波音		●
地下水の水質	●	●
地下水の水位	●	●
地盤沈下	●	●
日照阻害		●
電波障害		●
動物	●	●
植物	●	●
生態系	●	●
景観		●
人と自然との触れ合いの活動の場	●	●
文化財	●	●
廃棄物等	●	
地域社会	●	●
安全	●	

予測地点及び予測断面図

大気質・騒音・振動・景観の現地調査及び予測地点は以下のとおりです。



地質時代	地層名	凡例	地層の特徴	地質時代	地層名	凡例	地層の特徴
完新世	表土・盛土		地盤の最上部付近に分布する。特に土地造成などのために人工的に盛られた土を盛土という。	更新世	関東ローム層		関東地方の台地などに分布する火山灰を主体とする火山性堆積物。
	沖積層		約1万8000年前から現在までの期間に形成された比較的新しい地層。		相模層群		横浜から相模平野にかけて広がる地層。砂質土や粘性土からなる。
					上総層群		房総半島を中心に広く分布する。砂岩と泥岩が交互に堆積していることが多い。

出典：横浜市環境科学研究所 『土木用語大辞典』(土木学会編) 及び『地学辞典』(平凡社)

* IC (インターチェンジ)、JCT (ジャンクション)、出入口、換気所の名称は仮称です(次ページ以降省略)。



注) 上の図は予測位置等を模式的に示したものです。

↑ 予測地点：大気質・騒音・振動
 1-4 (矢印は断面方向を示す)

● 現地調査及び予測地点：景観
 A-D (矢印の方向は撮影方向を示す)

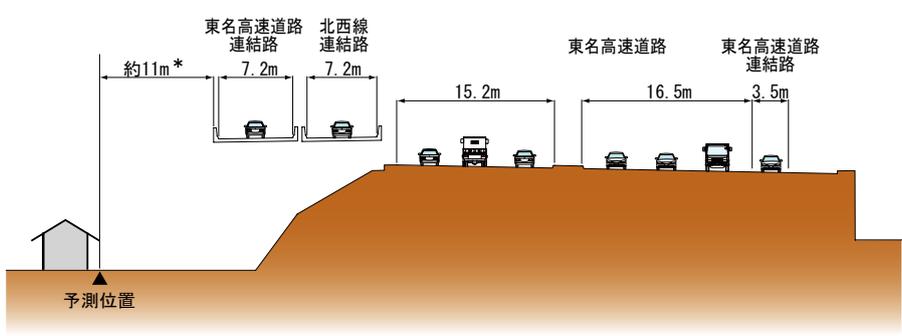
● 現地調査地点：大気質・騒音・振動
 A-I

■ 新規住宅地
 (地形図作成後、新規に住宅地として開発されたことを確認した区域)

パンフレット内で使用している地図は、測量法第29条に基づく複製承認を得て転載したものです。また、平成14年6月現在のものであり、現在の土地利用状況とは異なる場合があります。

予測断面図

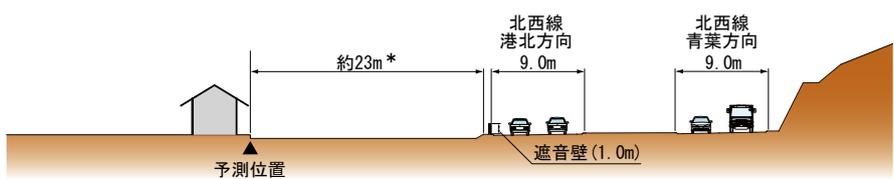
1 青葉区市ヶ尾町



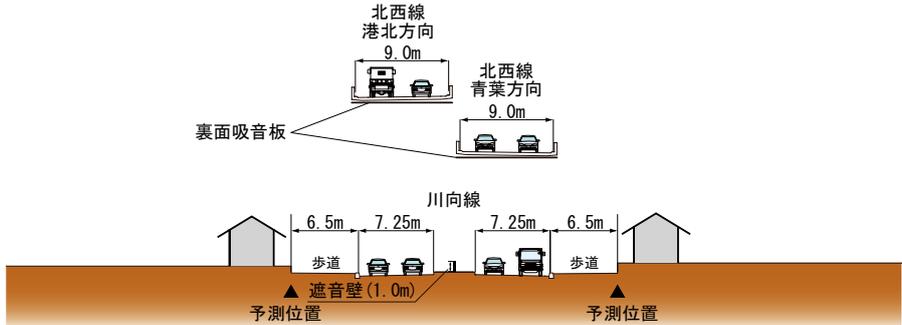
2 緑区北八朔町



3 都筑区東方町



4 都筑区川向町



注) ・「*」は北西線等から保全対象までの距離を示しています。
 ・上の図は予測断面を模式的に示したものです。
 ・予測高さは、大気質：地上1.5m、騒音：地上1.2m、振動：地表面としています。

大 気 質

■調査結果

①既存資料調査

北西線周辺の大気汚染常時監視測定局^{※1}における二酸化窒素^{※2}及び浮遊粒子状物質^{※3}の測定結果は表に示すとおりです。

表 大気質の既存資料調査結果

調査地点	二酸化窒素 (単位: ppm ^{※4})		浮遊粒子状物質 (単位: mg/m ³)	
	年平均値	日平均値の年間 98%値 ^{※5}	年平均値	日平均値の年間 2%除外値 ^{※6}
青葉区総合庁舎	0.022	0.040	0.027	0.063
都筑区総合庁舎	0.021	0.044	0.026	0.060
港北区総合庁舎	0.024	0.047	0.026	0.058
緑区三保小学校	0.019	0.038	0.028	0.066

出典) 横浜の環境 (平成 20 年版)

②現地調査

北西線周辺において実施した二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の現地調査結果は表に示すとおりです。

表 大気質の現地調査結果

調査地点	測定項目	調査期間における平均値			
		冬季	春季	夏季	秋季
ア 青葉区千草台	二酸化窒素 (単位: ppm)	0.033	0.020	0.021	0.030
	浮遊粒子状物質 (単位: mg/m ³)	0.027	0.023	0.043	0.023
イ 都筑区東方町	二酸化窒素 (単位: ppm)	0.028	0.020	0.022	0.029
	浮遊粒子状物質 (単位: mg/m ³)	0.029	0.024	0.040	0.023

注) 各季の調査期間は以下のとおりです。

冬季: 平成 19 年 2 月 15 日 ~ 2 月 21 日、春季: 平成 19 年 5 月 14 日 ~ 5 月 20 日

夏季: 平成 19 年 7 月 25 日 ~ 7 月 31 日、秋季: 平成 19 年 11 月 9 日 ~ 11 月 15 日

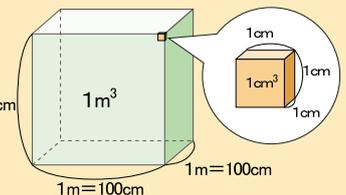
語句説明 大気質

※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、窒素酸化物等の常時監視を行う測定局です。

※2. 二酸化窒素: 窒素酸化物は、ものの燃焼や化学反応によって生じる窒素と酸素の化合物で、主として一酸化窒素 (NO) と二酸化窒素 (NO₂) の形で大気中に存在します。発生源は、工場・事業場、自動車、家庭等多種多様で、大部分が一酸化窒素として排出されますが、大気中で酸化されて二酸化窒素になります。なお、二酸化窒素は赤褐色の空気より重い気体です。

※3. 浮遊粒子状物質: 粒径が 10 μm 以下 (1 μm は 1/1,000mm) の非常に小さい粒子状物質。

※4. ppm: 濃度を表す単位で、1ppm とは百万分の 1 を意味し、空気 1m³ 中对象とする気体が 1cm³ 存在する時の濃度。



※5. 日平均値の年間 98%値: 年間にわたる一日平均値を低い方から順番に並べたとき、低い方から 98%に相当する値を示します。環境基準では、二酸化窒素の評価について、この値を用いることとしています。

※6. 日平均値の年間 2%除外値: 年間にわたる一日平均値を高い方から順番に並べたとき、高い方から 2%を除外した値に相当するものを示します。環境基準では、浮遊粒子状物質の評価について、この値を用いることとしています。

■予測手法・予測時期

大気質の予測は、「道路環境影響評価の技術手法 2007 改訂版」(平成 19 年 9 月 財団法人道路環境研究所)に基づき、ブルーム式^{※7}・パフ式^{※8}により行いました。

また、予測時期は、環境への影響が最大となる平成 32 年とし、予測高さは地上 1.5m としました。

■予測及び評価結果

予測結果は表に示すとおりです。

各予測結果は基準又は目標との整合が図られていると考えられます。

表 自動車の走行に係る二酸化窒素の予測結果 単位：ppm

予測地点	二酸化窒素	
	日平均値の年間 98%値	整合を図る基準又は目標 ^{※9}
1 青葉区市ヶ尾町	0.056	0.06
2 緑区北八朔町	0.055	
3 都筑区東方町	0.055	
4 都筑区川向町	0.055	

注) 予測地点 4 は、北側と南側のうち、大きい方の値を示しています。

表 自動車の走行に係る浮遊粒子状物質の予測結果 単位：mg/m³

予測地点	浮遊粒子状物質	
	日平均値の年間 2%除外値	整合を図る基準又は目標
1 青葉区市ヶ尾町	0.073	0.10
2 緑区北八朔町	0.072	
3 都筑区東方町	0.072	
4 都筑区川向町	0.073	

注) 予測地点 4 は、北側と南側のうち、大きい方の値を示しています。

表 換気所の供用に係る二酸化窒素の予測結果 単位：ppm

計画施設	二酸化窒素				
	最大着地濃度出現位置		最大着地濃度 (年平均値)	日平均値の 年間 98%値	整合を図る 基準又は目標
	方位	距離			
北八朔換気所	南	550m	0.00028	0.055	0.06
東方換気所	南	600m	0.00027	0.055	

表 換気所の供用に係る浮遊粒子状物質の予測結果 単位：mg/m³

計画施設	浮遊粒子状物質				
	最大着地濃度出現位置		最大着地濃度 (年平均値)	日平均値の 年間 2%除外値	整合を図る 基準又は目標
	方位	距離			
北八朔換気所	南	550m	0.00007	0.072	0.10
東方換気所	南	600m	0.00006	0.072	

語句説明 大気質

※7. ブルーム式：有風時（風速 1m/s を超える場合）に煙突から排出された煙が風によって風下に流れていくときの、煙流（ブルーム）内での煙の濃度をモデル化したものです。

※8. パフ式：弱風時（風速 1m/s 以下の場合）に煙突から排出された煙がしだいに空間内に広がっていくときの煙塊（パフ）内の濃度をモデル化したものです。

※9. 整合を図る基準又は目標：環境影響評価では、国等の環境保全施策によって環境に係る基準又は目標が示されている場合には、これらとの整合性について検討することとされており、二酸化窒素については、「二酸化窒素に係る環境基準について」（昭和 53 年 7 月 11 日 環境庁告示第 38 号、改定 平成 8 年 10 月 25 日 環境庁告示第 74 号）が該当します。また、浮遊粒子状物質については、「大気の汚染に係る環境基準について」（昭和 48 年 5 月 8 日 環境庁告示第 25 号、最終改正 平成 8 年 10 月 25 日 環境庁告示第 73 号）が該当します。

騒音

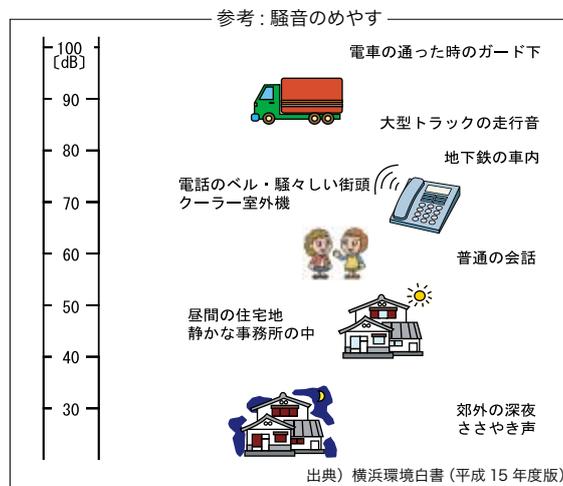
■調査結果

北西線周辺において実施した騒音の現地調査結果は表に示すとおりです。

表 騒音の現地調査結果 (L_{Aeq}^{*10}) 単位: dB

調査地点	時間区分	調査結果
ア 青葉区千草台	昼間	54
	夜間	50
イ 都筑区東方町	昼間	62
	夜間	54

注) ・調査期間は以下のとおりです。
 秋季:平成19年11月21日(水)22時~11月22日(木)22時
 ・時間区分は以下のとおりです。
 昼間(6時~22時)、夜間(22時~6時)
 ・表記の数値は昼間及び夜間の各時間区分における平均値を示します。



■予測手法・予測時期

騒音の予測は、「道路環境影響評価の技術手法 2007改訂版」(平成19年9月 財団法人道路環境研究所)に基づき、日本音響学会式(ASJ RTN-Model2003)^{*11}により行いました。

また、予測時期は、環境への影響が最大となる平成32年とし、予測高さは地上1.2mとしました。

■予測及び評価結果

騒音の予測結果は表に示すとおりです。

各予測結果は基準又は目標との整合が図られていると考えられます。

表 騒音の予測結果 (L_{Aeq}) 単位: dB

予測地点	時間区分	予測結果	整合を図る基準又は目標 ^{*12}
1 青葉区市ヶ尾町	昼間	54	70
	夜間	53	65
3 都筑区東方町	昼間	62	70
	夜間	59	65
4 都筑区川向町	昼間	68	70
	夜間	63	65

注) ・都筑区川向町は、北側と南側のうち、大きい方の値を示しています。
 ・予測結果は、環境保全措置を考慮したものです。

■環境保全措置

環境保全措置として、予測地点3は北西線に遮音壁の設置、予測地点4は北西線に裏面吸音板及び川向線の中央分離帯に遮音壁の設置を実施します。

語句説明 騒音

※10. L_{Aeq} : 時間的に騒音レベルが変動している場合に、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(等価騒音レベル)。

※11. 日本音響学会式(ASJ RTN-Model2003): 社団法人日本音響学会が策定した、道路交通騒音の予測モデル。道路交通騒音の予測に広く用いられています。

※12. 整合を図る基準又は目標: 環境影響評価では、国等の環境保全施策によって環境に係る基準又は目標が示されている場合には、これらとの整合性について検討することとされており、騒音については、「騒音に係る環境基準について」(平成10年9月30日 環境庁告示第64号、最終改正平成17年5月26日 環境庁告示第45号)に基づく幹線交通を担う道路に近接する空間における基準値が該当します。

振 動

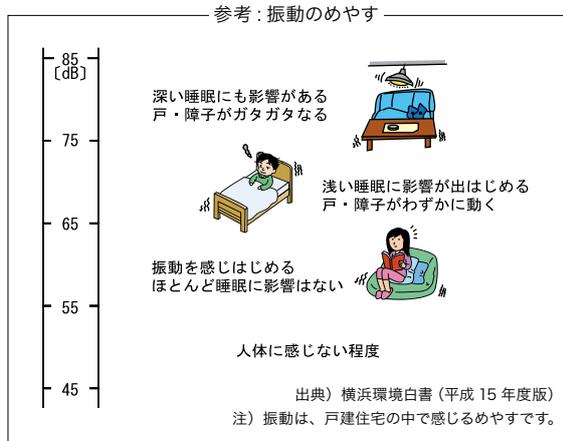
■調査結果

北西線周辺において実施した振動の現地調査結果は表に示すとおりです。

表 振動の現地調査結果 (L_{10}^{*13}) 単位: dB

調査地点	時間区分	調査結果
ア 青葉区千草台	昼 間	34
	夜 間	30 未満
イ 都筑区東方町	昼 間	42
	夜 間	31

注)・調査期間は以下のとおりです。
 秋季:平成19年11月21日(水)22時~11月22日(木)22時
 ・時間区分は以下のとおりです。
 昼間(8時~19時)、夜間(19時~8時)
 ・表記の数値は昼間及び夜間の各時間区分における平均値を示します。
 ・「30未満」は測定限界30dB未満であったことを示します。



■予測手法・予測時期

振動の予測は、「道路環境影響評価の技術手法 2007改訂版」(平成19年9月 財団法人道路環境研究所)に基づき、旧建設省土木研究所の提案式^{*14}もしくは類似事例により行いました。

また、予測時期は、環境への影響が最大となる平成32年とし、予測高さは地表面としました。

■予測及び評価結果

①嵩上式・地表式

振動の予測結果は表に示すとおりです。
 各予測結果は基準又は目標との整合が図られていると考えられます。

表 振動の予測結果 (L_{10}) 単位: dB

予測地点	時間区分	予測結果	整合を図る基準又は目標 ^{*15}
1 青葉区市ヶ尾町	昼 間	44	65
	夜 間	44	60
3 都筑区東方町	昼 間	51	65
	夜 間	49	60
4 都筑区川向町	昼 間	50	70
	夜 間	47	65

注)・都筑区川向町は、北側と南側のうち、大きい方の値を示しています。
 ・振動規制法に基づき指定された区域の区分毎に規制基準値等が定められています。

②地下式(トンネル)

北西線のトンネルと同規模といえる類似事例の調査結果は表に示すとおりです。

北西線のトンネルは類似事例に比べて土被りが大きく、振動が伝わりにくいと考えるため、北西線のトンネル上部の振動は類似事例の調査結果(最大40 dB)と同程度以下と予測され、基準又は目標との整合が図られていると考えられます。

表 振動の類似事例調査結果 (L_{10}) 単位: dB

トンネル名	土被り	時間区分	トンネル中心の直上における振動レベル
東京港トンネル(13号地側)	4.0m	昼 間	32
		夜 間	30
東京港トンネル(大井側)	6.0m	昼 間	40
		夜 間	39
東横浜トンネル	1.5m	昼 間	32
		夜 間	30
千代田トンネル	4.0m	昼 間	40
		夜 間	39

出典)「都市高速道路外郭環状線(世田谷区宇奈根~練馬区大泉間)事業 環境影響評価書」(平成19年3月 東京都)

語句説明 振動

※ 13. L_{10} : 時間的に変動しているレベル値を読み取り、値を大きい順に並び替えた時、高い方から10%に相当する値(80%レンジの上端値)。

※ 14. 旧建設省土木研究所の提案式: 道路構造や交通量等から、振動レベルの80%レンジの上端値を予測する式。

※ 15. 整合を図る基準又は目標: 環境影響評価では、国等の環境保全施策によって環境に係る基準又は目標が示されている場合には、これらとの整合性について検討することとされており、振動については、「振動規制法施行規則」(昭和51年11月10日 総理府令第58号、最終改正 平成19年4月20日環境省令第11号)第十二条に基づく道路交通振動の要請限度が該当します。

地下水の水位・地盤沈下

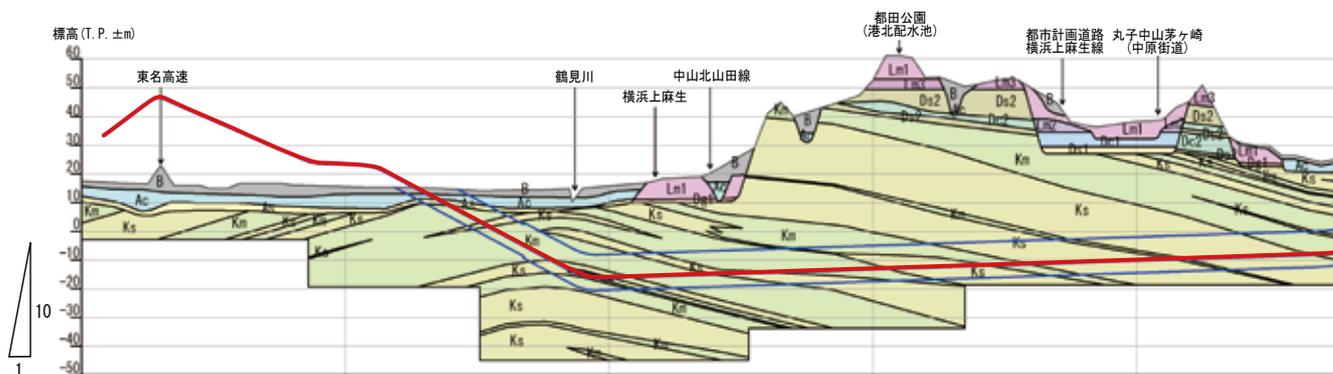
■調査結果

既存資料調査及び17地点のボーリング調査により、北西線周辺の地質及び水理の状況を確認しました。地下水は、主に礫や砂などの水を通しやすい地層（帯水層）に存在しています。北西線に分布する主要な帯水層は、上総層群中の砂質土（Ks）です。一方、粘性土層は水を通しにくい地層（難透水層）です。軟弱地盤である沖積層粘性土層（Ac）は、鶴見川沿いの沖積低地（鶴見川低地）や、台地・丘陵地の谷底低地に分布しています。

平成19年4月から20年3月の間に、北西線周辺の16地点において地下水の水位の調査を行いました。地下水の水位の変動幅は、最も小さい地点で約0.3m、最も大きい地点では約4.1mでした。

■予測手法・予測時期

地下水の水位の予測は数値シミュレーションにより行いました。地盤の沈下量の予測は、地下水の変動量の予測結果をもとに算出しました。また、予測時期は、影響が最大となる時期としました。



動物・植物・生態系

■調査結果

現地調査は、北西線周辺において、動物が活発に行動する時期や植物が十分に生育する時期に行いました。

現地調査の結果は表に示すとおりです。確認種の中には、自然保護に関する法令等に記載されている学術上又は希少性の観点から重要な種も確認されています。

表 動物・植物の現地調査結果

項目	確認種数	確認種の内 重要な種の種数	主な重要な種の種名
動物	哺乳類	10種	1種 イタチ
	鳥類	80種	28種 アマサギ、チュウサギ、コチドリ、イソシギ、ヒバリ、セグロセキレイ、オオヨシキリ等
	爬虫類	10種	6種 スッポン、トカゲ、シマヘビ、アオダイショウ、ヒバカリ、ヤマカガシ
	両生類	4種	2種 アズマヒキガエル、トウキョウダルマガエル
	魚類	20種	6種 ウナギ、コイ、アブラハヤ、カマツカ、ナマズ、メダカ
	昆虫類	1,136種	21種 クロイトトンボ、ハグロトンボ、マユタテアカネ、オオアメンボ、タムシ、ガマヨトウ等
	底生動物	141種	8種 マルタニシ、ハグロトンボ、クロイトトンボ、カトリヤンマ、ヤマサナエ、コヤマトンボ等
	陸産貝類	32種	1種 オオウエキビ
植物	維管束植物	642種	5種 タコノアシ、カワヂシャ、アマナ、エビネ、キンラン
	付着藻類	89種	3種 オオイシソウ、チャイロカワモズク、アオカワモズク

注)・表に示す項目以外に、動物は注目すべき生息地、植物は植生について、現況を把握しております。
・生態系は、動物及び植物の調査結果を整理して、現況を把握しております。

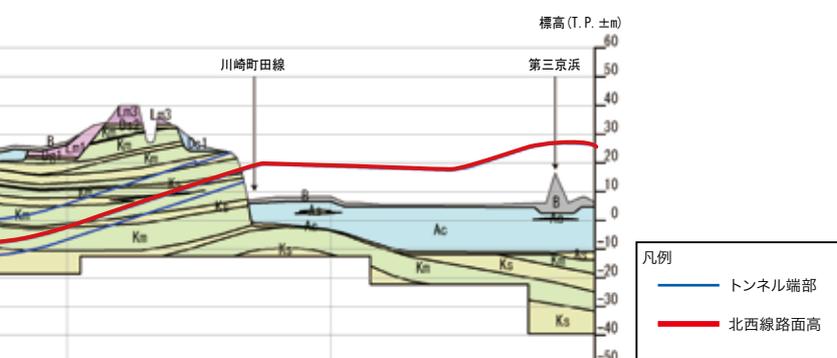
■予測及び評価結果

① 地下水の水位

北八朔換気所周辺における地表面付近の沖積層砂層 (As) において約 -2kPa ~ +6kPa の水圧変化となり、地下水の水位の変化は小さいので、環境は保全されると考えられます。また、その他の地域については、トンネル区間における道路構造物近傍の深い地層である上総層群 (Ks) において-22kPa ~ +53kPa の水圧変化となりますが、水圧の変化は道路構造物のごく近傍にとどまるため、環境は保全されると考えられます。

② 地盤沈下

北八朔換気所周辺で、最大沈下量は 3.5mm です。この値は、「地盤沈下とその対策」(平成 2 年 6 月 環境庁水質保全企画課編)における建築物の許容最大沈下量 20mm と比較して小さい値なので、建築物等に及ぼす影響はないと考えられます。また、トンネル区間などその他の地域については、地盤沈下は生じないものと予測されるため、環境は保全されると考えられます。



注) 標高の基準は、東京湾平均海面 (T.P. ± m) を使用しました。

地質凡例				
地質年代	地層名	土質名	記号	分布域
完新世	盛土層・表土層	人工材料	B	主に、低地に分布
	沖積層	粘性土	Ac	
		砂質土	As	
第四紀更新世	立川・武蔵野ローム層	火山灰質粘性土	Lm1	主に、台地・丘陵に分布
	立川・武蔵野面堆積層	礫質土	Dg1	
	下末吉ローム層	火山灰質粘性土	Lm2	
	下末吉面堆積層	粘性土	Dc1	
		砂質土	Ds1	
	多摩ローム層	火山灰質粘性土	Lm3	
	多摩面堆積層	粘性土	Dc2	
		砂質土	Ds2	
前期	上総層群	泥岩	Km	全域に分布
		砂質土	Ks	

注) 地層名は、国際第四紀学会及び日本第四紀学会による提案に従った表記としました。

・土質名は、土の工学的分類法(日本統一土質分類法)に従った表記としました。

■予測手法・予測時期

予測は、重要な種等の分布又は生息・生育環境の改変の程度、夜間照明、工事作業に伴う影響について、科学的知見や類似事例との比較により行いました。また、予測時期は、影響が最大となる時期としました。

■予測及び評価結果

現地調査の結果と北西線との位置関係などから、動物及び植物の環境は保全されると考えられます。また、生態系については、必要に応じて道路照明の適正配置を行うことにより、環境は保全されると考えられます。



アマサギ (鳥類)



トウキョウダルマガエル (両生類)



タマムシ (昆虫類)



タコノアシ (植物)

景 観

■調査結果

現地調査地点はジャンクション部及び換気所周辺で不特定多数の人が利用する、あるいは滞留する地点を
現地調査及び予測地点は 3 ページに示すとおりです。

■予測手法・予測時期

予測は、フォトモンタージュ法により行いました。また、予測時期は、構造物や道路付属物等が完成した時

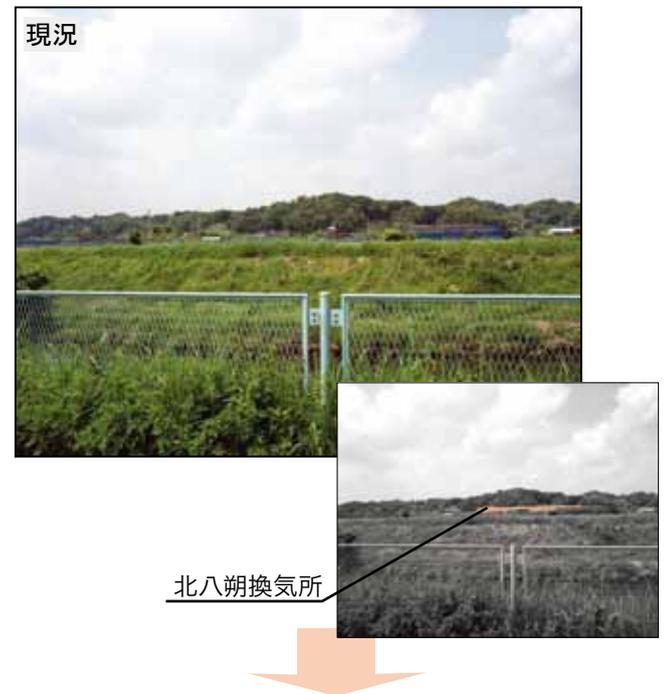
■予測及び評価結果

眺望地点によっては、圧迫感の変化、景観を構成する要素の変化がみられますが、構造物や道路付属物等

A: 鶴見川サイクリングコース (谷本橋付近)



B: 鶴見川サイクリングコース (川和町付近)



代表的な眺望地点として選定しました。

期としました。

の形式・デザイン・色彩の検討を実施することにより、環境は保全されと考えられます。

C: 川崎町田線（東方町交差点）



D: 鶴見川サイクリングコース（川向町農地南側）



低周波音

平成 32 年の自動車の走行に係る低周波音の予測結果は、 L_{50} ^{※16} が 76 ～ 86 dB、 L_{G5} ^{※17} が 84 ～ 92 dB です。

平成 32 年の換気所の供用に係る低周波音の予測結果は、北八朔換気所、東方換気所ともに L_{50} が 69 ～ 77 dB、 L_{G5} が 70 ～ 78 dB となります。

各予測結果は参考値^{※18} (L_{50} : 90 dB、 L_{G5} : 100 dB) との整合は図られていると考えられます。

語句説明 低周波音

- ※ 16. L_{50} : 1 ～ 80Hz の時間的に変動しているレベル値を読み取り、値を大きい順に並べ替えた時、高い方から 50% に相当する値 (中央値)。
- ※ 17. L_{G5} : 時間的に変動している超低周波音 (1 ～ 20Hz) のレベル値を、人体感覚を評価するための周波数補正特性である G 特性によって補正し、補正した値を大きい順に並べ替えた時、高い方から 5% に相当する値。
- ※ 18. 参考値 : 低周波音については、国が実施する環境保全に関する施策による基準又は目標は示されていないことから、「道路環境影響評価の技術手法 2007 改訂版」(平成 19 年 9 月 財団法人道路環境研究所) では、一般環境中に存在する低周波音圧レベル (L_{50} : 90 dB) や ISO 7196 に規定された G 特性低周波音圧レベル (L_{G5} : 100 dB) を参考となる指標としています。

地下水の水質

本事業の実施にあたり、工事に地盤凝固剤^{※19}を使用する場合には、「薬液注入工法による建設工事の施工に関する暫定指針について」(昭和 49 年 7 月 10 日建設省官技発第 160 号)に基づき施工を行うことから、環境は保全され则认为されます。なお、工事の実施に際しては、必要に応じて地下水の水質監視を検討します。

語句説明 地下水の水質

- ※ 19. 地盤凝固剤 : 地盤凝固剤とは地盤の改良剤のひとつです。セメント系等の地盤凝固剤を、地盤を構成している土質の間に浸透等の方法で注入・固化させることで、地盤の透水性を低下させる等の効果があります。

日照阻害

一部の地域で日照阻害の発生が考えられますが、日照阻害が発生した場合には関係者と協議の上、適切な措置を検討します。

電波障害

一部の地域で電波障害の発生が考えられますが、電波障害が発生した場合には関係者と協議の上、適切な措置を検討します。

人と自然との触れ合いの活動の場

公園やサイクリングコース等の人と自然との触れ合いの活動の場のうち、一部の地域で北西線と交差・隣接しますが、改変の程度は小さく、利用への支障や雰囲気への阻害は生じないため、環境は保全されると考えられます。

文化財

本事業の実施に伴う土地の改変区域内に分布する埋蔵文化財包蔵地はありません。未確認の埋蔵文化財が見つかった場合には、文化財保護法等の規定に基づき届け出等の手続きを行うとともに、該当する地域の教育委員会及び文化財等の所有者、管理者と協議の上、適切な措置を検討します。

廃棄物等

工事の実施に伴い、建設発生土、建設汚泥、コンクリート塊及びアスファルト・コンクリート塊の発生が予測されますが、できる限り再利用及び再資源化に努めるとともに、関係法令等を遵守し、適正に処理・処分を行うため、環境は保全されると考えられます。

地域社会

北西線の大部分を占める地下式区間においては地表部への影響はありません。また、ジャンクション部周辺においては地表部の影響を極力小さくすることにより、環境は保全されると考えられます。

なお、出入口周辺等においては、北西線と併せた街路の整備により、円滑な交通の確保に努めます。

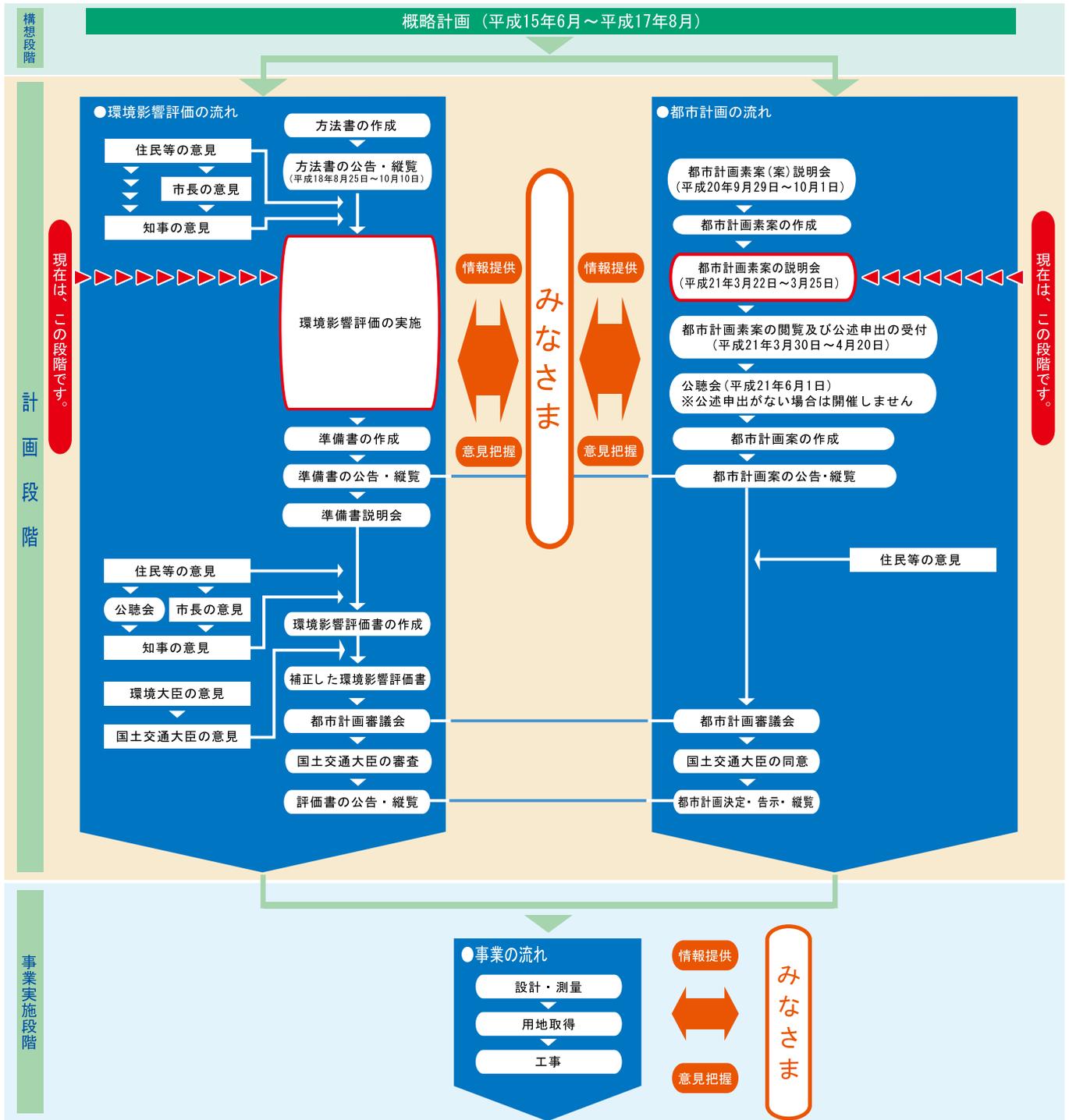
安全

東方換気所付近は急傾斜地崩壊危険区域^{※20}に指定されており、北西線はこの一部を改変する計画としていますが、斜面安定計算を行った結果、斜面の安定が確保されているため、環境は保全されると考えられます。

語句説明 安全

※ 20. 急傾斜地崩壊危険区域：急傾斜地の崩壊による災害を防止するため、「急傾斜地の崩壊による災害の防止に関する法律」（昭和44年7月1日法律第57号、最終改正平成17年7月6日法律第82号）に基づき、神奈川県が傾斜角度や周辺の土地利用などの一定の基準に基づき指定した地域。

今後の進め方



「環境のあらまし」に関するお問い合わせ先



横浜市道路局 横浜環状道路調整部 事業調整課

〒231-0017 横浜市中区港町1-1

TEL.045-671-2735/FAX.045-662-3945



首都高速道路 神奈川建設局 調査・環境グループ

〒221-0013 横浜市神奈川区新子安1-2-4

TEL.045-439-0749/FAX.045-439-0773