

# 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. 工事中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. 防衛省による土壌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 時台となります。

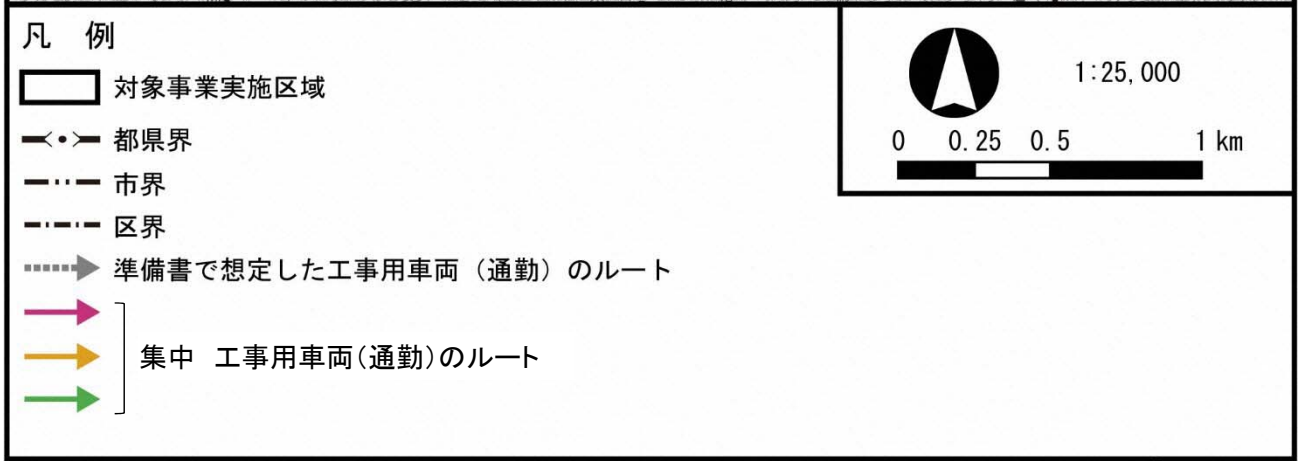
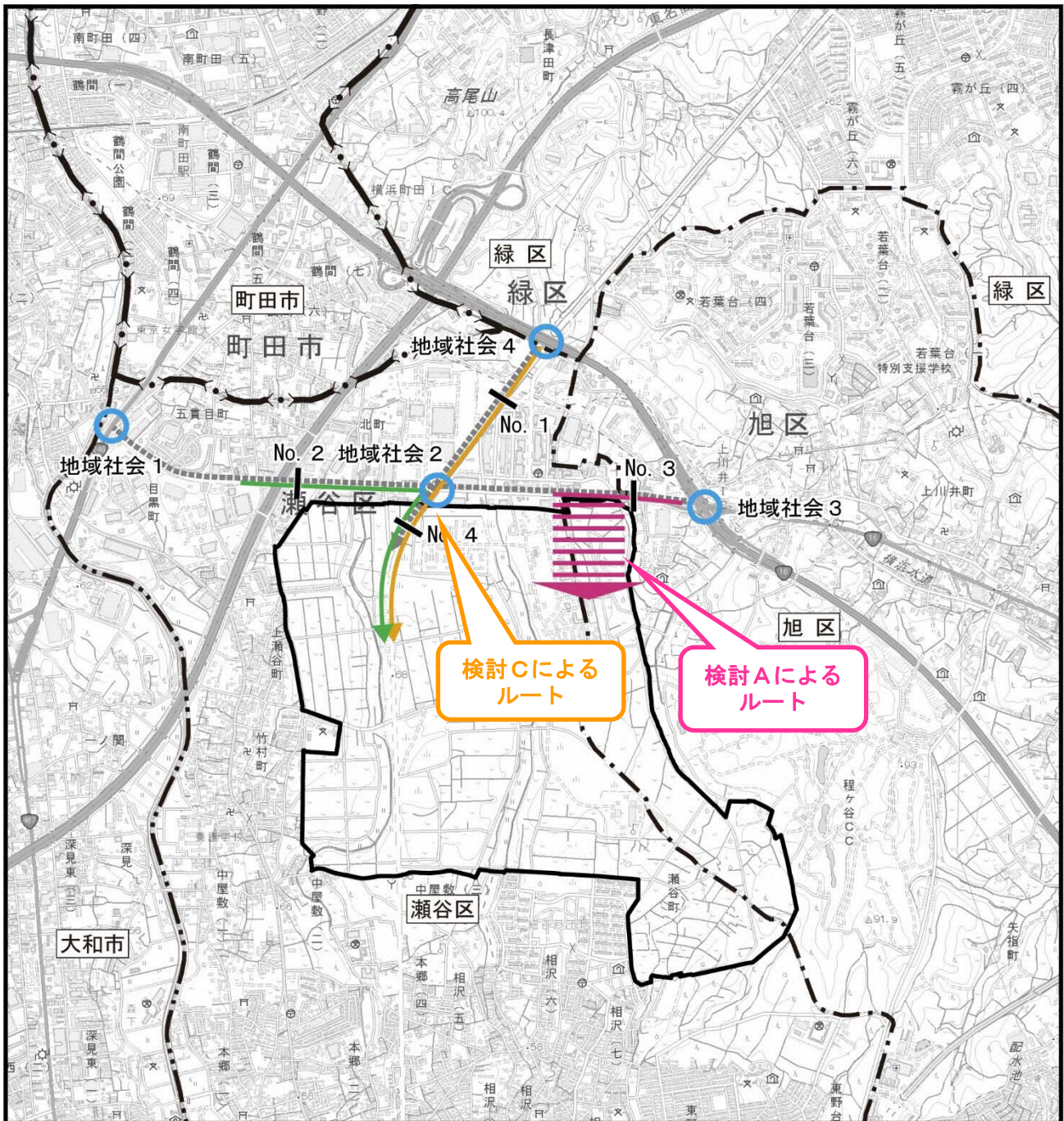
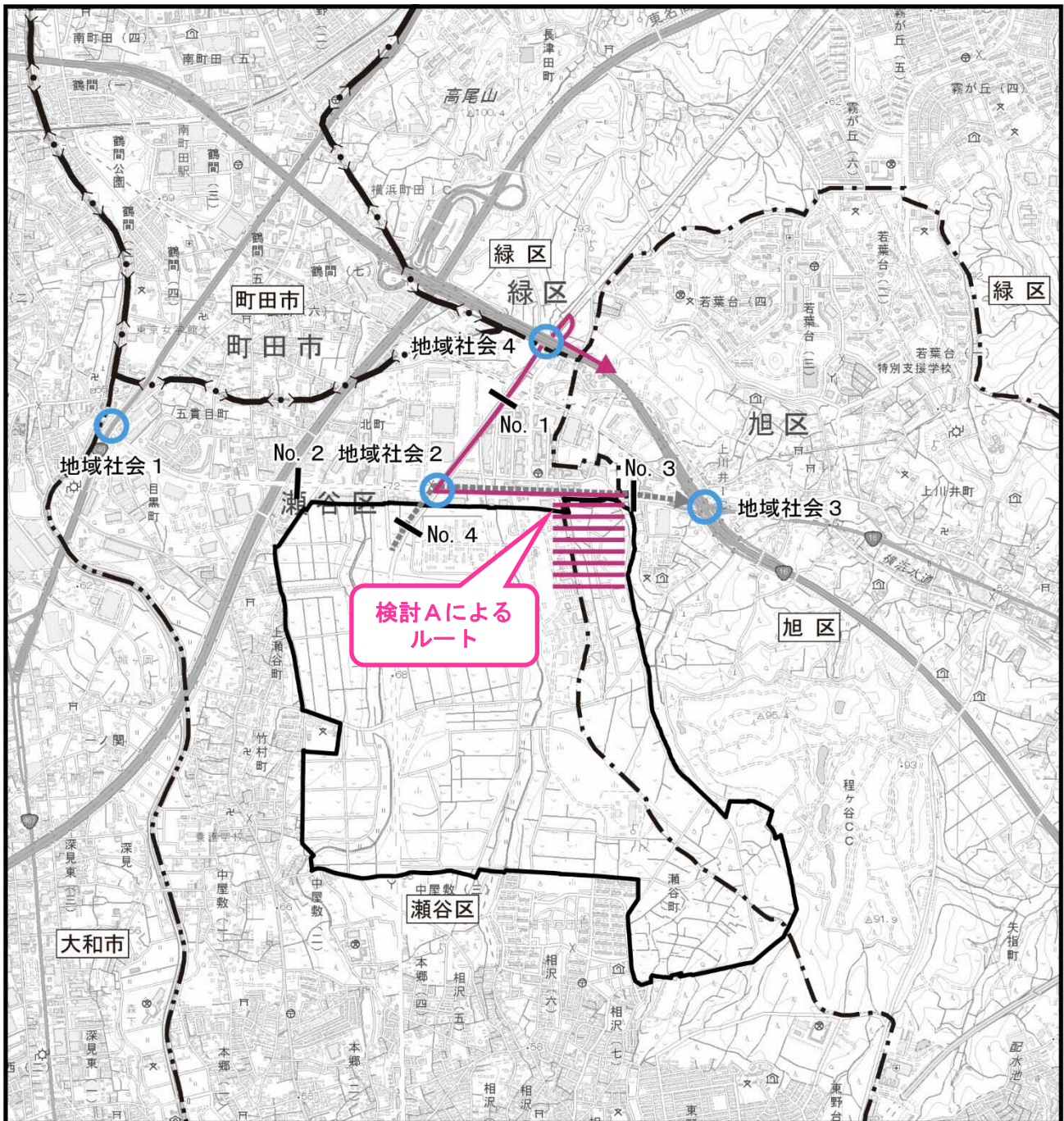








図 42-1 工事用車両（通勤車両）の運行ルート（集中）



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

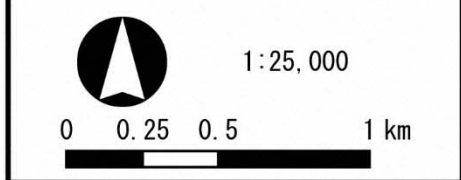


図 42-2 工事用車両（運搬車両）の運行ルート（発生）

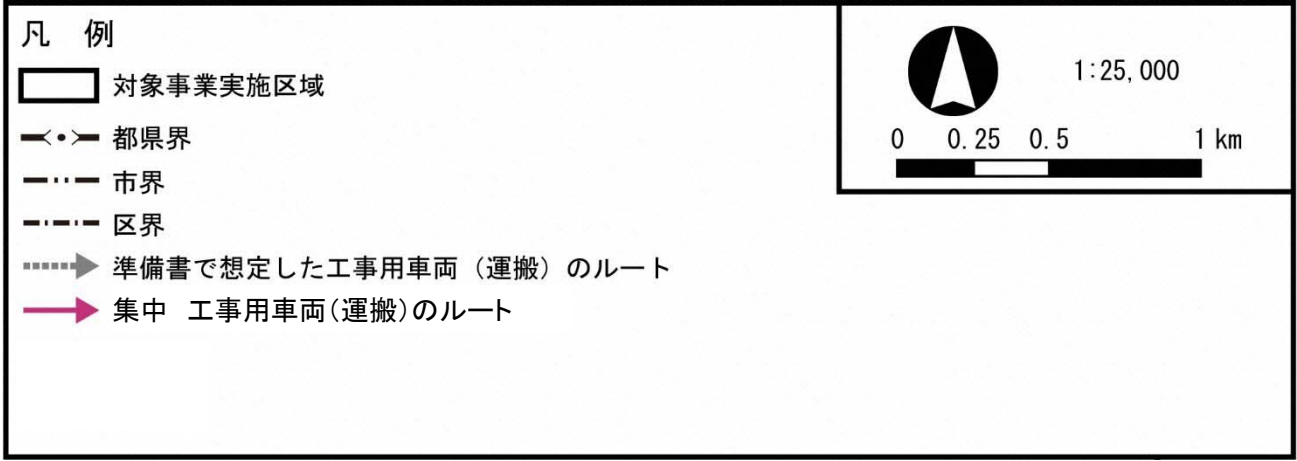
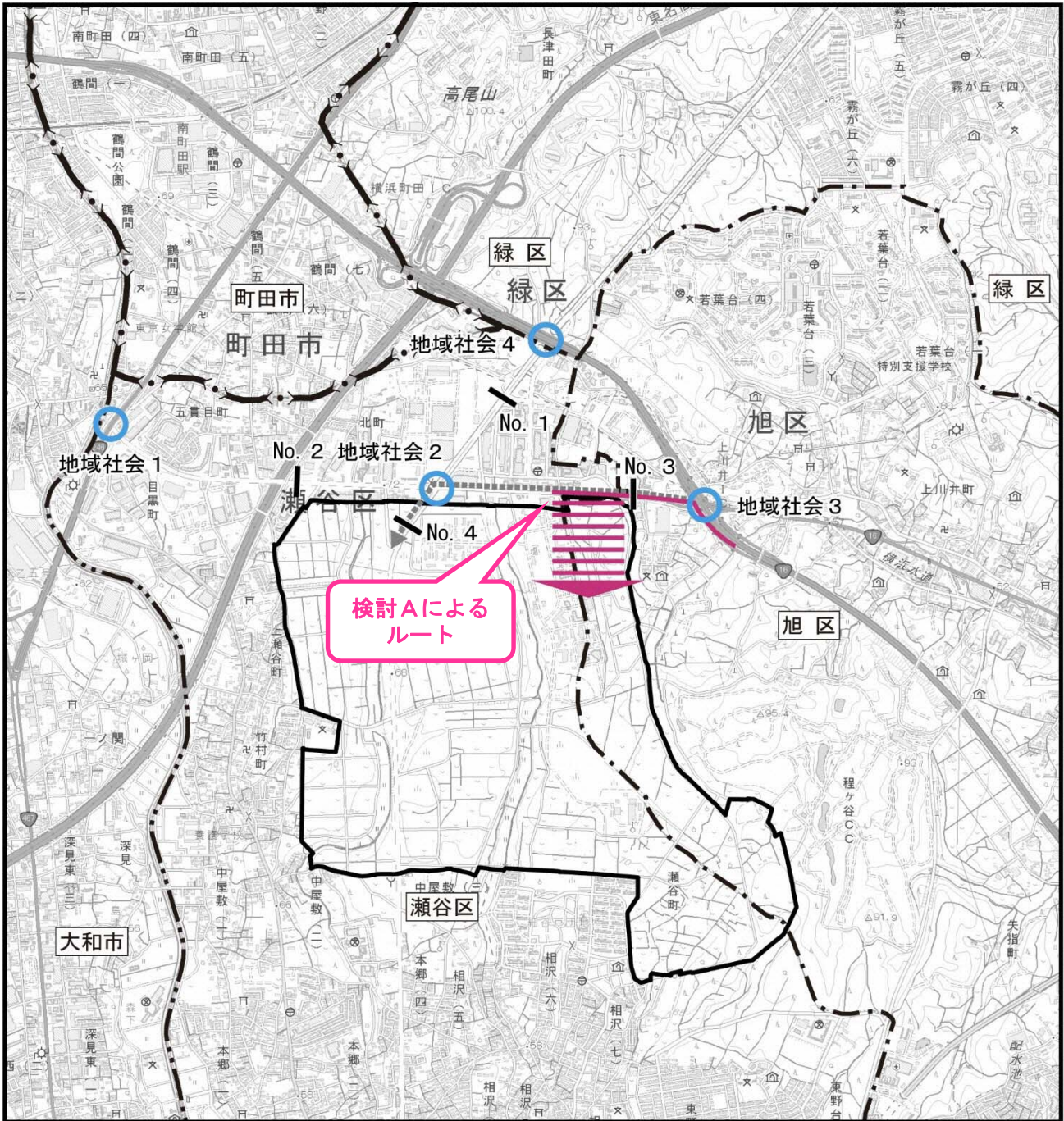


図 42-3 工事用車両（運搬車両）の運行ルート（集中）

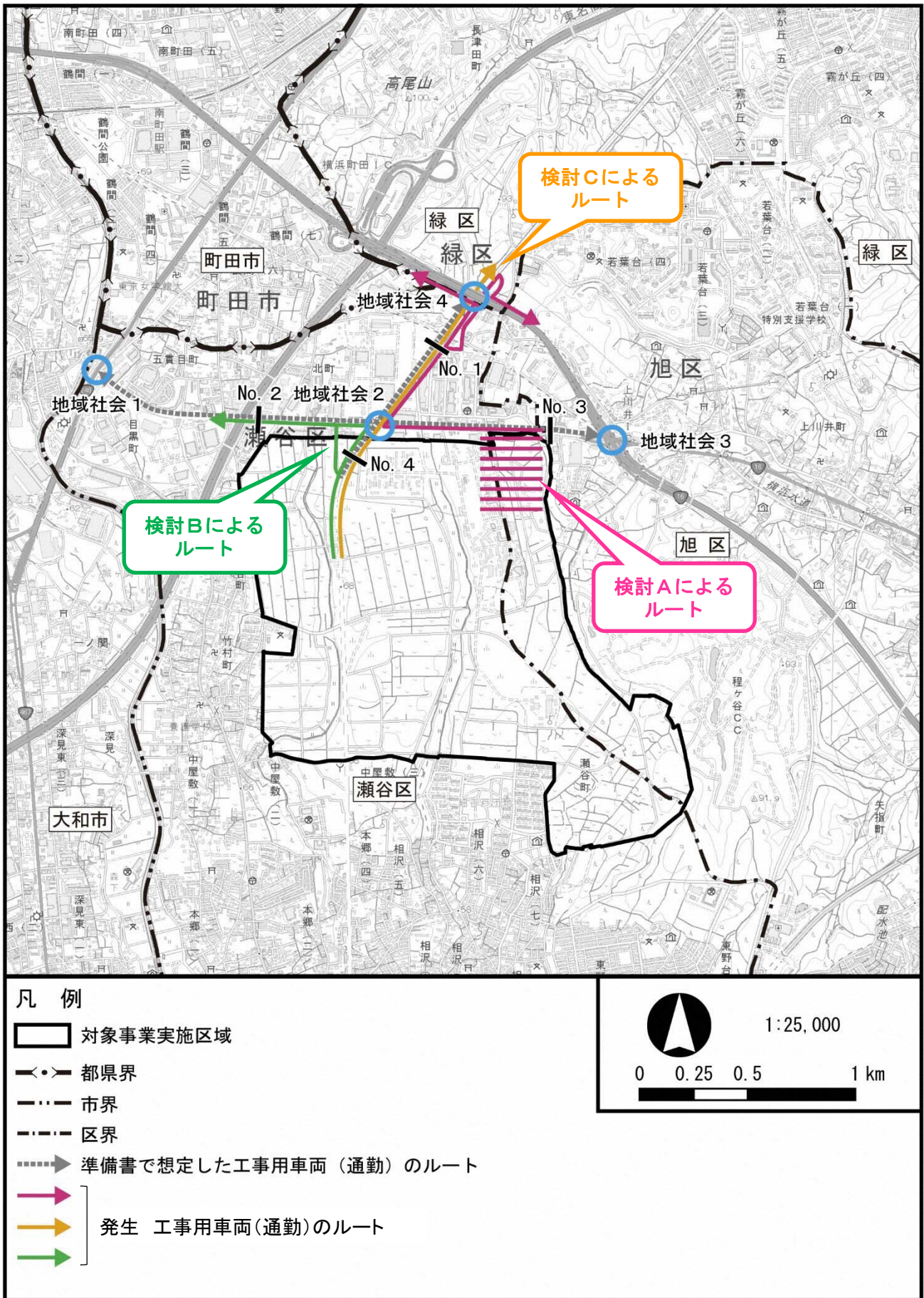


図 42-4 工事用車両（通勤車両）の運行ルート（発生）

## (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 <sup>※1</sup>			ケース1 <sup>※2</sup>			ケース2 <sup>※3</sup>		
		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※ <sup>1</sup>	限界需要率※ <sup>2</sup>
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、捌ききれぬ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められ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)
		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。

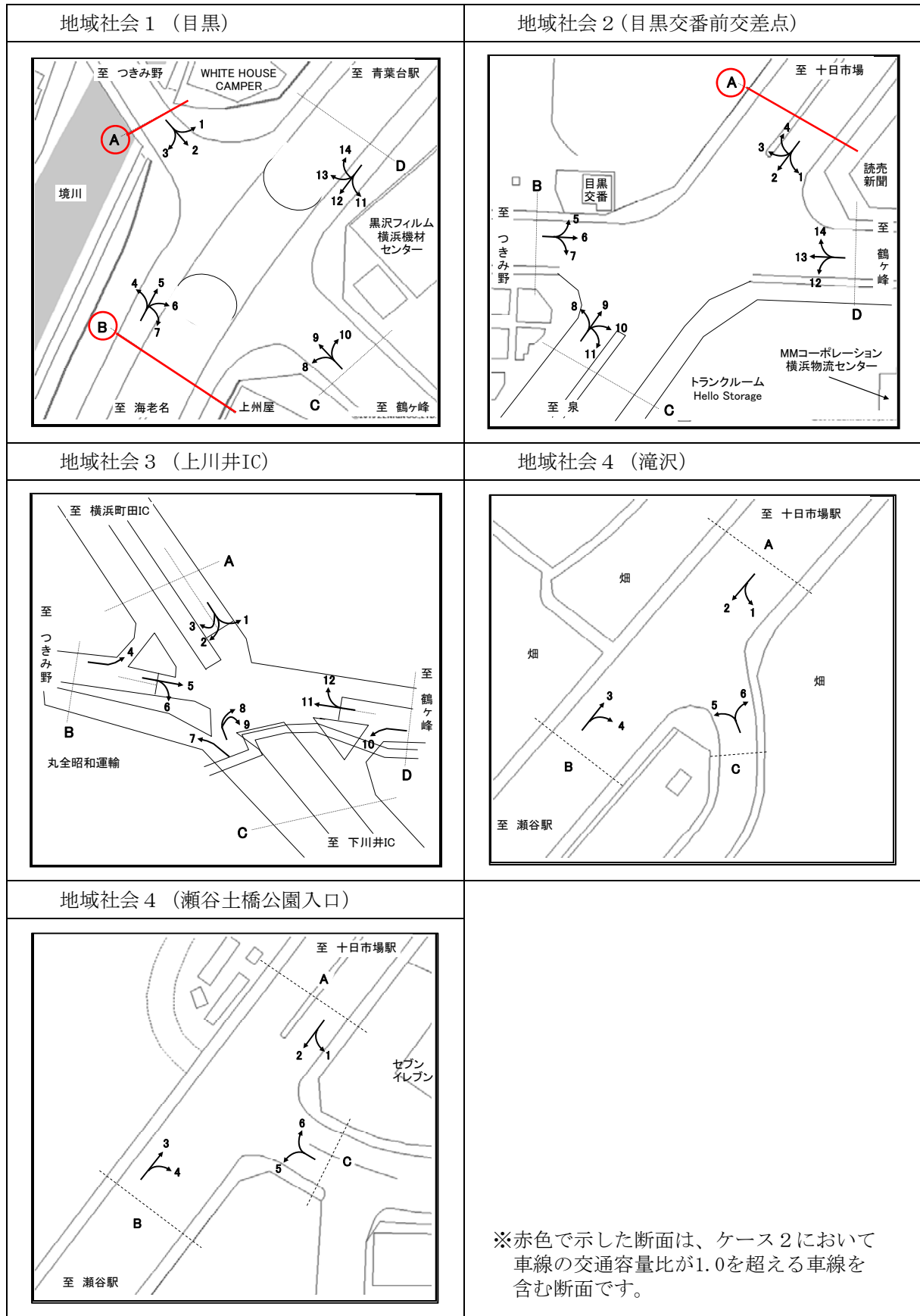


図 42-5 交差点の断面の位置

### (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、本区画整理事業に関係す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

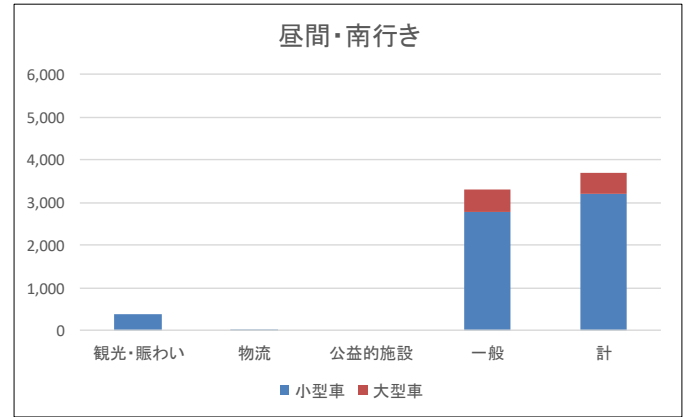
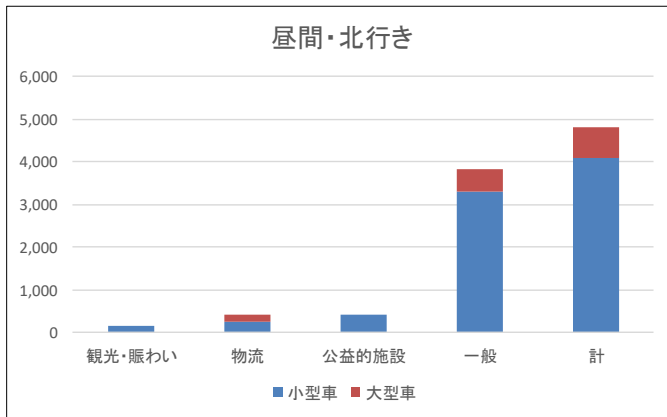


図 43-1(1) No. 7 を通過する自動車交通量（昼間）

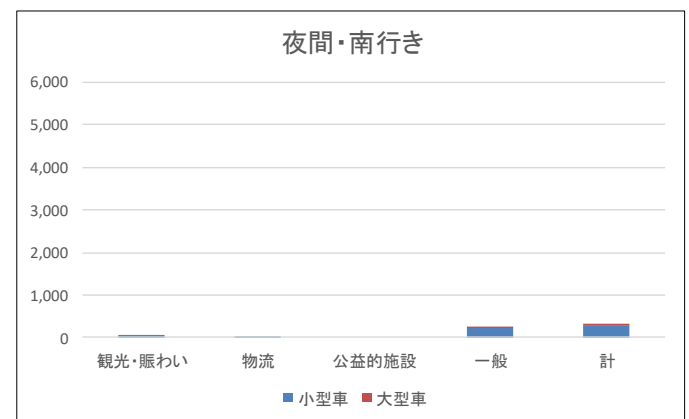
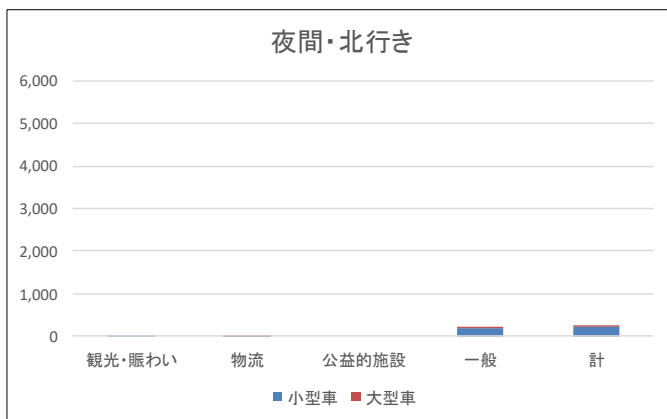


図 43-1(2) No. 7 を通過する自動車交通量（夜間）

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 <sup>※1</sup>	④一般 <sup>※2</sup>	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。

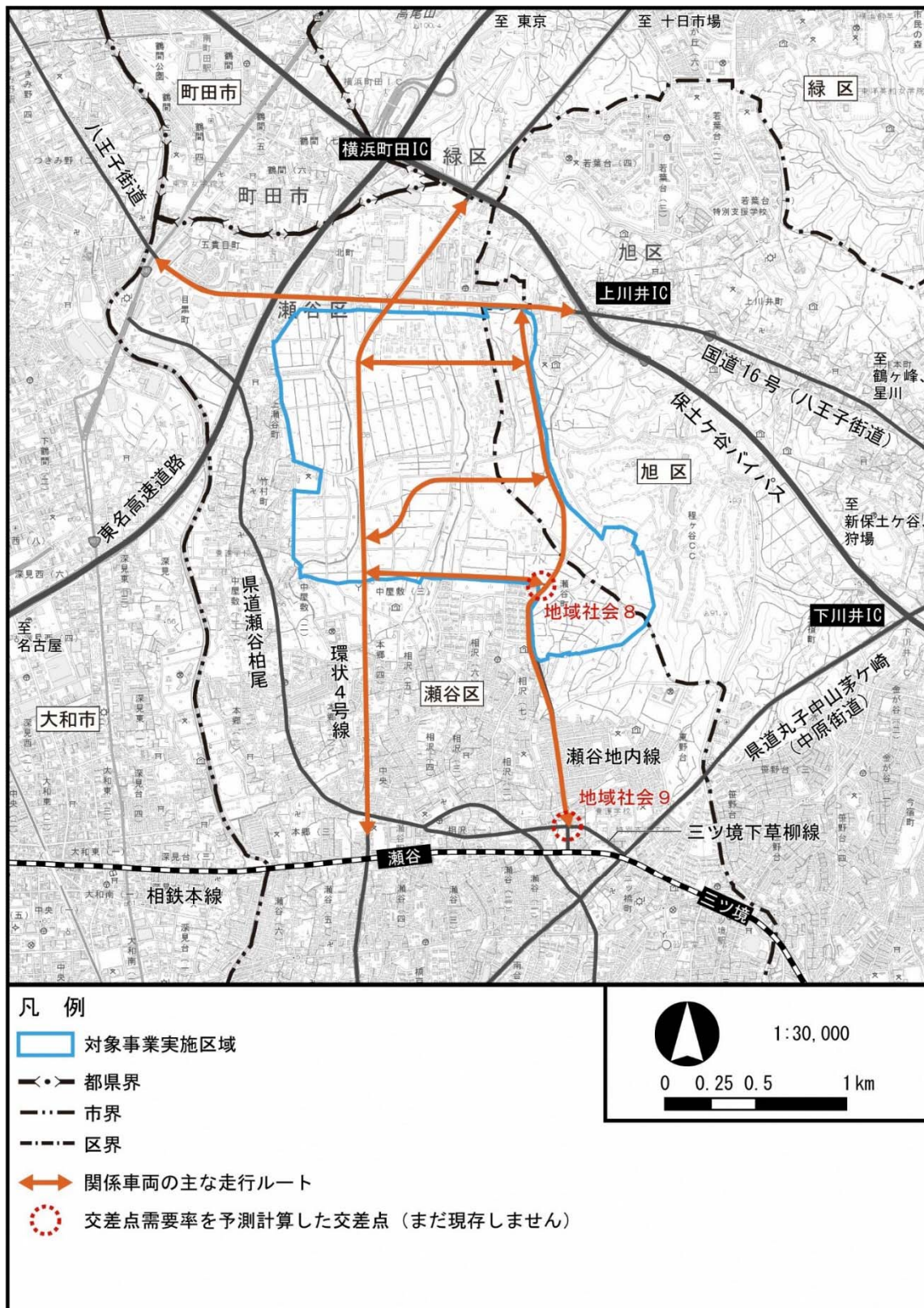


図 44-1 新設される2つの交差点の位置

表 44-1(1) 地域社会8の交差点需要率(平日:8時台)

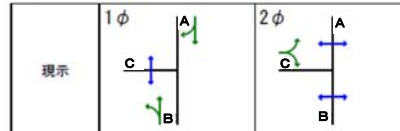
流入部		A		B	C			
車線の種類		直進	右折	左折・直進	左折	右折		
車線数		1	1	1	1	1		
飽和交通流率の基本値	S B	2000	1800	2000	1800	1800		
車線幅員による補正率 (車線幅員)	$\alpha_w$	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000		
	m	(3.25)	(3.00)	(3.00)	(3.25)	(3.00)		
縦断勾配による補正率 (縦断勾配)	$\alpha_G$	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000		
	%	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)		
大型車混入による補正率 (大型車混入率)	$\alpha_T$	0.840	0.598	1.000	1.000	1.000		
	%	(27.27)	(96.00)	(0.00)	(0.00)	(0.00)		
左折車混入による補正率 (左折率)	$\alpha_{LT}$			1.000				
	L%			(0.0)				
	(歩行者による低減率)			0.50	0.50			
	(有効青時間)			52	30			
	(歩行者用青時間)			47	25			
横断歩行者による補正率	$\alpha_L$				0.583			
右折車混入による補正率 (右折率)	$\alpha_{RT}$							
	R%							
	(右折車の通過確率)		0.899					
	(有効青時間)		52					
	(現示変り目のさばけ台数増分)			2(80)				
	KER: 台/サイクル (交差点内滞留台数) 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	$\rho$	0.007	-	0.053	0.031	0.003	現示の 需要率	交差点の 需要率
必要現示率	1 $\phi$	0.007	-	0.053			0.053	0.084
	2 $\phi$				0.031	0.003		
有効青時間(秒)	1 $\phi$	52	52	52			サイクル長(秒)	
	2 $\phi$				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		

※  $N = KER \times \frac{3600}{C}$

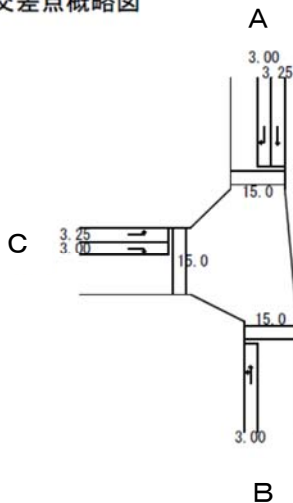
N : 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数  
 ※ \* : 交通容量 (実1時間)

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

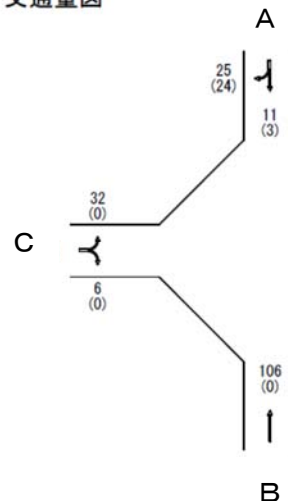
現示方式の図示



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)

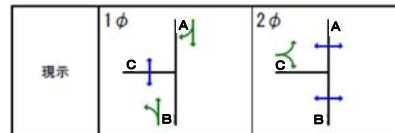
流入部	A		B		C	
	直進	右折	左折・直進	左折	右折	
車線の種類	1	1	1	1	1	
車線数	1	1	1	1	1	
飽和交通流率の基本値	S B	2000	1800	2000	1800	1800
車線幅員による補正率 (車線幅員)	$\alpha_w$ m	1.000 (3.25)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.25)	1.000 (3.00)
縦断勾配による補正率 (縦断勾配)	$\alpha_G$ %	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
大型車混入による補正率 (大型車混入率)	$\alpha_T$ %	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)	$\alpha_{LT}$ 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	$\alpha_L$				0.583	
右折車混入による補正率 (右折率)	$\alpha_{RT}$ 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	*574	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	$\rho$	0.004	-	0.081	0.046	0.012
必要現示率						
1 $\phi$		0.004	-	0.081		0.081
2 $\phi$					0.046	0.046
有効青時間(秒)						
1 $\phi$		52	52	52		サイクル長(秒)
2 $\phi$					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	1063	574	1149	350	600
交通容量比	q / C i	0.008	0.044	0.140	0.137	0.037

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

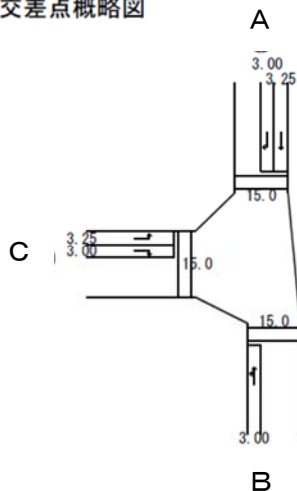
N : 1時間 で右折車が交差点内に滞留する台数  
\* : 交通容量 (実1時間)

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

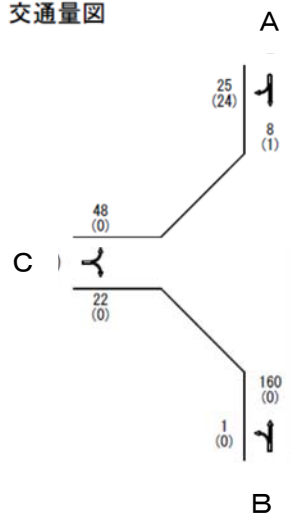
現示方式の図示



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	1800		
車線幅員による補正率 (車線幅員) α 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)		
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)	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 %	0.785 (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)		
左折車混入による補正率 (左折率) α 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 α L										
右折車混入による補正率 (右折率) α 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) KER: 台/サイクル (交差点内滞留台数) K: 台/サイクル		2(60)			2(60)			2(60)		
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	0.649
	2 φ	0.062							0.062	
	3 φ		0.175						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			
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		

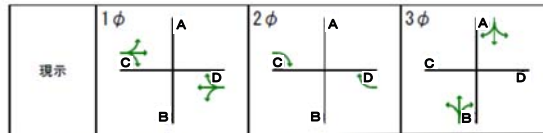
※  $N = KER \times \frac{3600}{C}$

N : 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

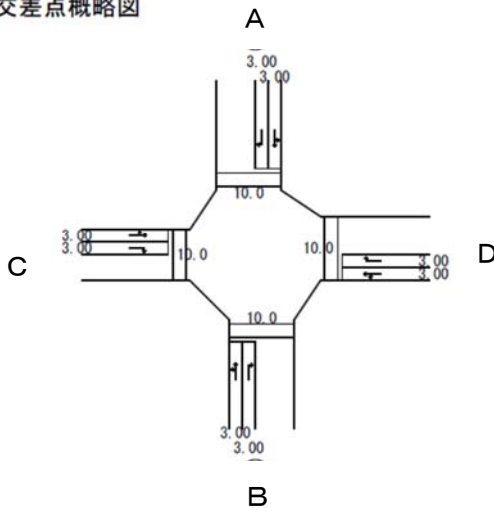
※ \* : 交通容量 (実1時間)

- 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

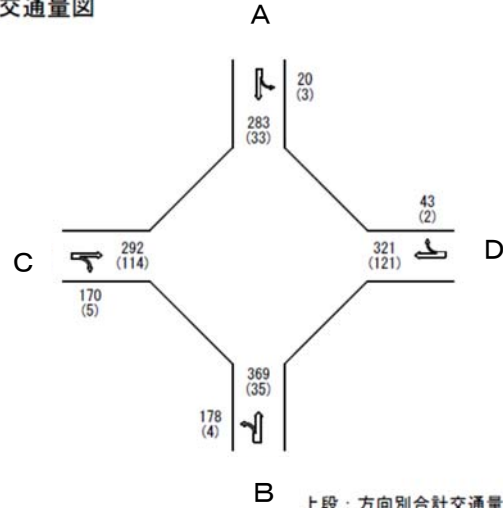
現示方式の図示



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)	$\alpha w$ 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)
縦断勾配による補正率 (縦断勾配)	$\alpha G$ %	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)
大型車混入による補正率 (大型車混入率)	$\alpha T$ %	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)	$\alpha L T$ L %	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)	f p	0.50		0.50		0.50		0.50	
(有効青時間)	秒	34		57		34		57	
(歩行者用青時間)	秒	29		52		29		52	
横断歩行者による補正率	$\alpha L$								
右折車混入による補正率 (右折率)	$\alpha R T$ R %								
(右折車の通過確率)	f			0.685				0.669	
(有効青時間)	秒			57				57	
(現示変り目のさばけ台数増分)			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	$\rho$	0.199	0.067	0.236	-	0.209	-	0.379	-
必要現示率	1 $\phi$	0.199				0.209			0.209
	2 $\phi$		0.067						0.067
	3 $\phi$			0.236				0.379	0.379
有効青時間(秒)	1 $\phi$	34				34			サイクル長(秒)
	2 $\phi$		19				19		120
	3 $\phi$			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

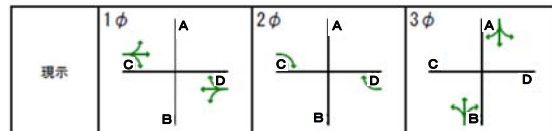
$$N = KER \times \frac{3600}{C}$$

N : 1時間 で右折車が交差点内に滞留する台数

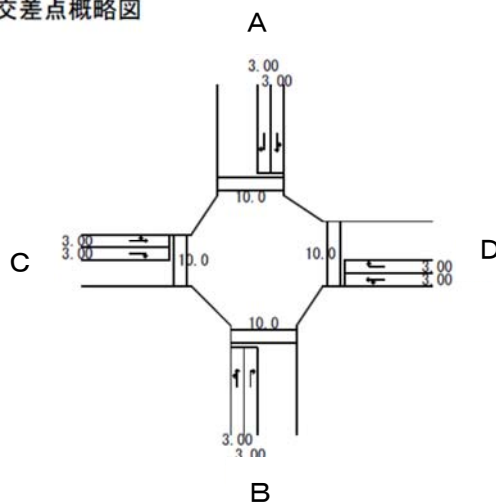
\* : 交通容量 (実1時間)

- C : 至 環状4号線
- A : 至 跡地
- D : 至 中原街道
- B : 至 二ツ上橋交差点

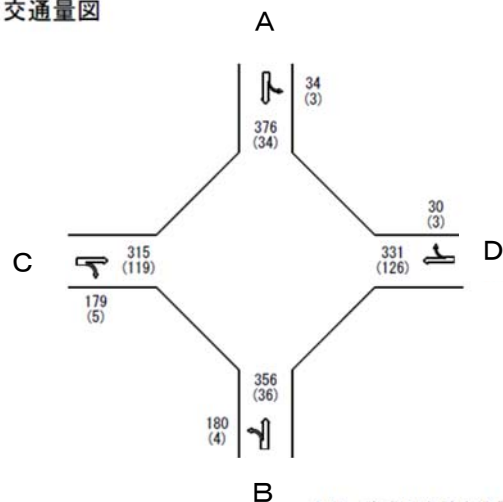
現示方式の図示



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 44-2(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	126
	8時	11	25	0	106	0	0	32	6	0	0	0	0	141
	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	112
	11時	23	26	0	44	0	0	7	16	0	0	0	0	117
	12時	18	14	0	36	0	0	5	21	0	0	0	0	88
	13時	16	14	0	33	0	0	5	24	0	0	0	0	84
	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	18	0	22	0	0	4	38	0	0	0	0	122
	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	84
	20時	34	29	0	11	0	0	3	18	0	0	0	0	84
	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	9	
休日	7時	6	25	0	111	0	0	36	1	0	0	0	0	179
	8時	8	25	0	160	1	0	48	22	0	0	0	0	227
	9時	9	25	0	141	1	0	27	30	0	0	0	0	222
	10時	10	25	0	95	0	0	16	32	0	0	0	0	150
	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	142
	13時	10	14	0	56	0	0	8	52	0	0	0	0	140
	14時	15	14	0	48	0	0	6	69	0	0	0	0	132
	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	155
	17時	26	16	0	43	0	0	6	73	0	0	0	0	162
	18時	27	28	0	33	0	0	5	56	0	0	0	0	120
	19時	23	28	0	26	0	0	4	27	0	0	0	0	102
	20時	23	29	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	12	
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	-	-	-	-	0.20
	8時	0.24	0.95	-	0.00	0.00	-	0.00	0.00	-	-	-	-	0.15
	9時	0.26	0.95	-	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	0.85	-	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	0.80	-	0.00	0.00	-	0.00	0.00	-	-	-	-	0.14
	15時	0.06	0.74	-	0.00	0.00	-	0.00	0.00	-	-	-	-	0.13
	16時	0.06	0.73	-	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	0.85	-	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	0.15	0.94	-	0.00	0.00	-	0.00	0.00	-	-	-	-	0.10
	9時	0.18	0.95	-	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	0.88	-	0.00	0.00	-	0.00	0.00	-	-	-	-	0.09
	14時	0.06	0.84	-	0.00	0.00	-	0.00	0.00	-	-	-	-	0.08
	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	0.75	-	0.00	0.00	-	0.00	0.00	-	-	-	-	0.08
	18時	0.02	0.85	-	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	0.82	-	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 44-2(3) 地域社会 9 の方向別交通量

		方向別交通量											計		
		A→B	A→C	A→D	B→A	B→C	B→D	C→A	C→B	C→D	D→A	D→B		D→C	
平日	7時	283	0	20	389	178	0	0	170	292	43	0	321	1 676	
	8時	278	0	21	377	173	0	0	165	283	53	0	312	1 651	
	9時	268	0	19	322	155	0	0	150	269	40	0	283	1 436	
	10時	248	0	19	293	145	0	0	142	245	32	0	267	1 291	
	11時	237	0	18	267	133	0	0	130	226	26	0	243	1 222	
	12時	224	0	17	245	123	0	0	121	209	23	0	225	1 122	
	13時	236	0	18	257	131	0	0	128	223	23	0	240	1 250	
	14時	243	0	19	251	129	0	0	127	221	21	0	236	1 242	
	15時	267	0	22	265	139	0	0	137	239	22	0	264	1 244	
	16時	283	0	24	268	143	0	0	141	248	21	0	262	1 290	
	17時	317	0	27	299	162	0	0	160	281	24	0	296	1 556	
	18時	332	0	28	315	175	0	0	173	304	23	0	320	1 670	
	19時	265	0	23	260	144	0	0	143	252	19	0	265	1 271	
	20時	228	0	24	216	121	0	0	120	216	16	0	221	1 122	
	21時	172	0	22	170	94	0	0	94	174	14	0	173	814	
	22時	123	0	19	121	66	0	0	67	127	11	0	122	624	
	23時	55	0	6	56	31	0	0	31	55	5	0	56	295	
	24時	36	0	4	40	22	0	0	22	39	3	0	41	209	
	休日	7時	115	0	10	194	72	0	0	68	120	45	0	132	787
		8時	185	0	17	286	106	0	0	102	178	64	0	196	1 122
		9時	237	0	20	343	133	0	0	130	226	55	0	247	1 290
		10時	285	0	23	355	160	0	0	158	273	44	0	296	1 596
		11時	304	0	25	355	165	0	0	163	283	38	0	304	1 627
		12時	298	0	24	325	156	0	0	154	268	32	0	288	1 546
13時		313	0	25	342	168	0	0	166	287	33	0	309	1 642	
14時		307	0	27	314	154	0	0	153	267	29	0	283	1 522	
15時		312	0	28	318	157	0	0	156	275	28	0	289	1 522	
16時		376	0	34	356	180	0	0	179	315	30	0	331	1 901	
17時		316	0	31	304	153	0	0	152	273	28	0	282	1 540	
18時		316	0	32	308	160	0	0	160	287	26	0	294	1 522	
19時		215	0	23	217	112	0	0	112	203	19	0	206	1 107	
20時		186	0	27	181	98	0	0	100	187	16	0	182	922	
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	781	
23時		74	0	8	79	43	0	0	43	77	7	0	79	410	
24時		54	0	5	58	32	0	0	32	56	5	0	59	299	

表 44-2(4) 地域社会 9 の大型車混入率

		大型車混入率											計		
		A→B	A→C	A→D	B→A	B→C	B→D	C→A	C→B	C→D	D→A	D→B		D→C	
平日	7時	0.12	-	0.13	0.10	0.02	-	-	0.03	0.39	0.06	-	0.38	0.19	
	8時	0.12	-	0.12	0.09	0.02	-	-	0.03	0.39	0.05	-	0.37	0.18	
	9時	0.11	-	0.12	0.10	0.03	-	-	0.03	0.39	0.05	-	0.38	0.19	
	10時	0.11	-	0.11	0.10	0.03	-	-	0.03	0.39	0.06	-	0.38	0.19	
	11時	0.11	-	0.11	0.10	0.03	-	-	0.03	0.39	0.07	-	0.38	0.19	
	12時	0.11	-	0.10	0.10	0.03	-	-	0.03	0.39	0.08	-	0.38	0.19	
	13時	0.11	-	0.11	0.10	0.03	-	-	0.03	0.39	0.08	-	0.38	0.19	
	14時	0.10	-	0.10	0.10	0.03	-	-	0.03	0.38	0.09	-	0.38	0.19	
	15時	0.10	-	0.09	0.11	0.03	-	-	0.03	0.38	0.09	-	0.38	0.19	
	16時	0.10	-	0.09	0.11	0.03	-	-	0.03	0.38	0.10	-	0.38	0.19	
	17時	0.10	-	0.09	0.11	0.03	-	-	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	0.37	0.10	-	0.38	0.19	
	21時	0.10	-	0.06	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	0.18	
	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	0.38	0.02	-	0.37	0.17
		9時	0.11	-	0.10	0.08	0.02	-	-	0.03	0.39	0.03	-	0.37	0.17
		10時	0.11	-	0.10	0.09	0.02	-	-	0.03	0.39	0.05	-	0.38	0.18
		11時	0.10	-	0.10	0.09	0.02	-	-	0.03	0.38	0.06	-	0.38	0.18
		12時	0.10	-	0.09	0.10	0.02	-	-	0.03	0.39	0.07	-	0.38	0.18
13時		0.10	-	0.10	0.10	0.02	-	-	0.03	0.39	0.07	-	0.38	0.18	
14時		0.09	-	0.09	0.10	0.02	-	-	0.03	0.38	0.08	-	0.38	0.18	
15時		0.09	-	0.08	0.10	0.02	-	-	0.03	0.38	0.09	-	0.38	0.18	
16時		0.09	-	0.08	0.10	0.02	-	-	0.03	0.38	0.09	-	0.38	0.18	
17時		0.09	-	0.07	0.10	0.02	-	-	0.03	0.37	0.09	-	0.38	0.18	
18時		0.09	-	0.07	0.10	0.02	-	-	0.03	0.37	0.09	-	0.38	0.19	
19時		0.10	-	0.07	0.10	0.02	-	-	0.03	0.36	0.09	-	0.38	0.18	
20時		0.09	-	0.05	0.11	0.02	-	-	0.03	0.35	0.09	-	0.38	0.18	
21時		0.10	-	0.04	0.11	0.02	-	-	0.03	0.33	0.08	-	0.38	0.18	
22時		0.10	-	0.05	0.11	0.02	-	-	0.03	0.34	0.08	-	0.38	0.18	
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	

## 45. 防衛省による土壤汚染調査結果について

防衛省が、土壤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、土壤汚染対策法に基づく土壤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、汚染土壤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、汚染土壤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、汚染土壤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（土壤溶出量）：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（土壤溶出量）：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）土壤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 m<sup>2</sup>

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)

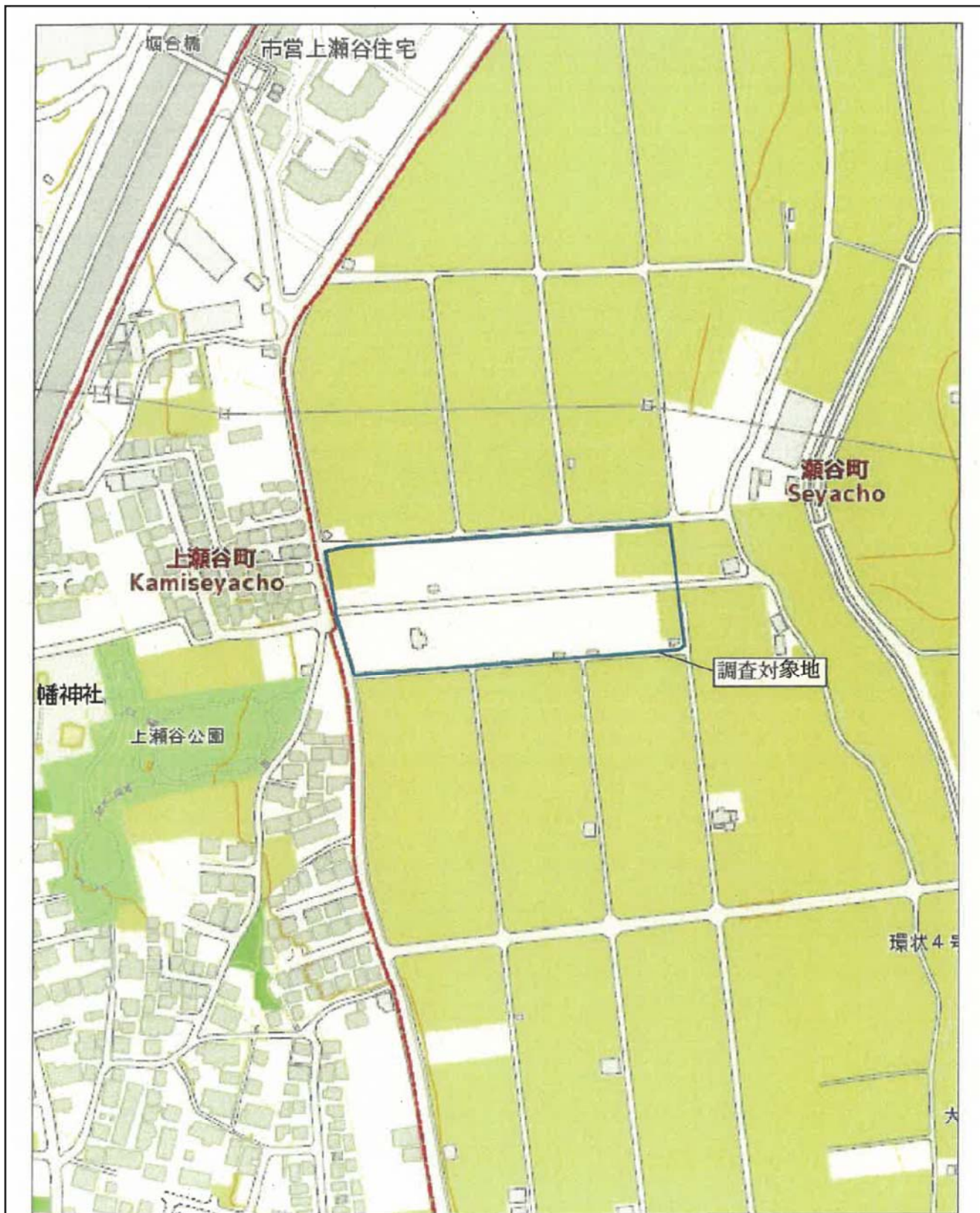
形質変更要届出区域台帳

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	面積	834.56平方メートル	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							
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な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		中央開発株式会社			
			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			
					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。

備考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 : 「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

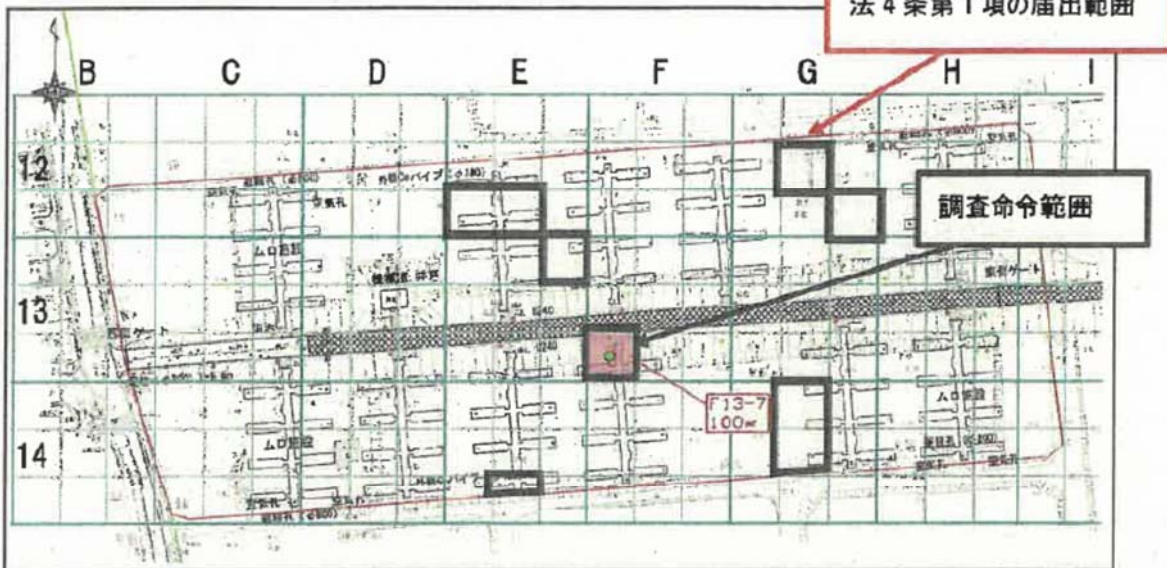
分析日：平成29年1月16日～平成29年3月16日、令和3年4月14日～令和3年6月23日

分析方法：平成15年環境省告示第18号（土壤溶出量調査）

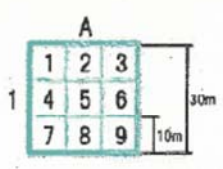
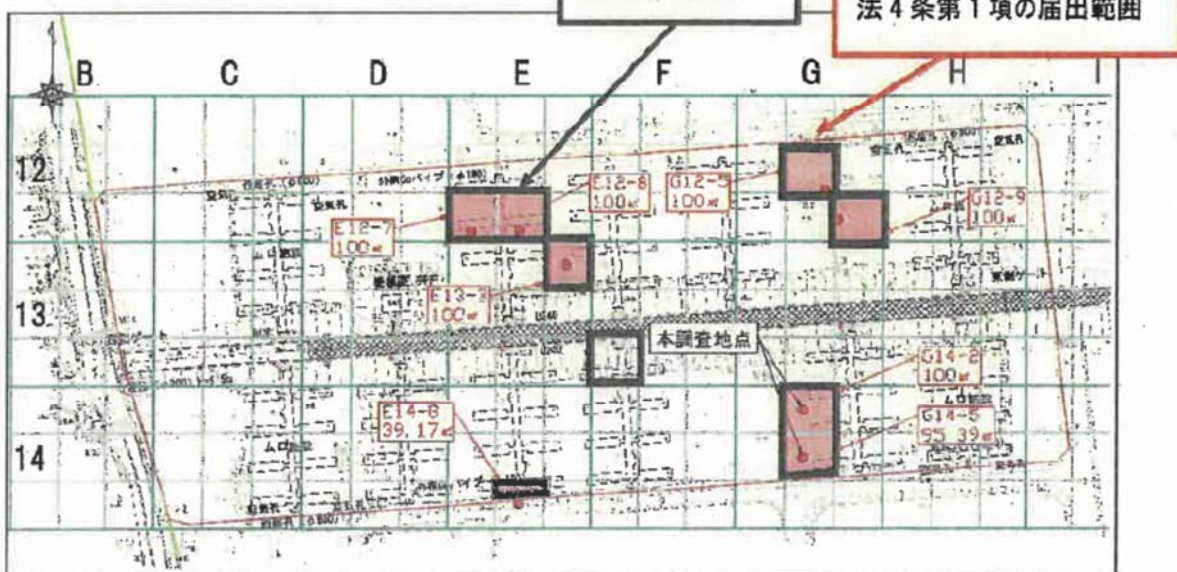
平成15年環境省告示第19号（土壤含有量調査）

(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】



- 【凡例】
- : 対象地
  - : 土壌採取・分析 (8地点)  
ふっ素及びその化合物(溶出量)
  - : 土壌採取・分析 (1地点)  
鉛及びその化合物(溶出量)
  - : 土壌溶出量基準不適合区画

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。

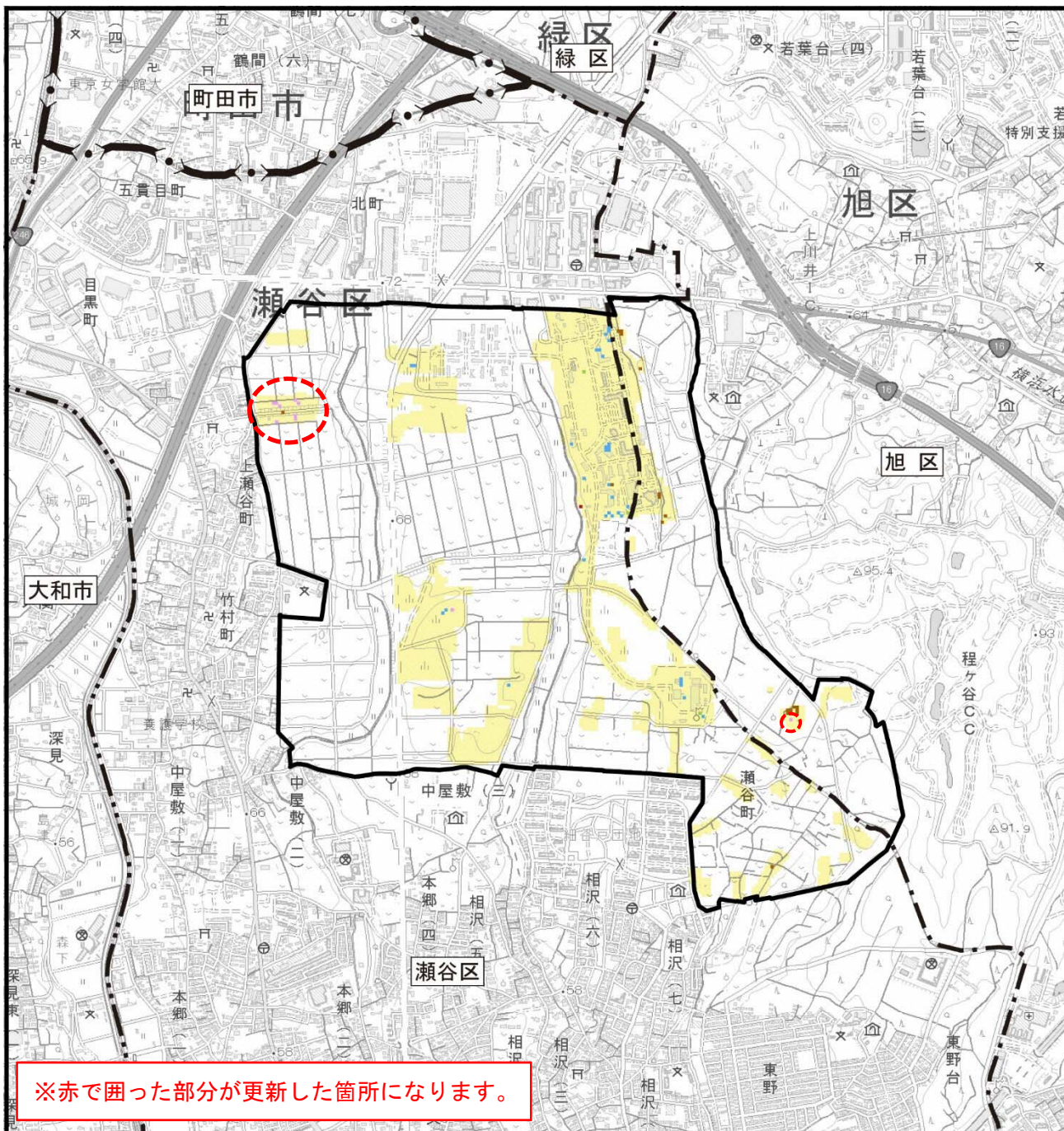
表 9.9-2 防衛省における土壤汚染調査結果の概要（国有地）

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)		<u>22</u>	0.069	0.01	㊦深度方向 0～0.5m のみ 20 調査区画 ㊧深度方向 0～0.5m 及び 8m、9m にて 1 調査区画 ㊨ <u>深度方向 0.5～1m のみ 1 調査区画</u> (㊦㊧㊨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	㊰深度方向 0～0.5m のみ 29 調査区画 ㊱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 ㊲深度方向 0～0.5m 及び 1m にて 1 調査区画 ㊳ <u>深度方向 0～0.5m 及び 0.5～1m にて 1 調査区画</u> ㊴旧地盤 (GL-2.0～GL-2.5m) のみ 2 調査区画 ㊵旧地盤 (GL-2.0～GL-2.5m) 及び深度方向 2m に て 1 調査区画 ㊶旧地盤 (GL-2.0～GL-2.5m) 及び深度方向 1m、2 m にて 1 調査区画 (㊰から㊶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)		<u>10</u>	<u>1.4</u>	0.8	㊷深度方向 0～0.5m にて 1 調査区画 ㊸ <u>深度方向 0.5～1m にて 9 調査区画</u> (㊷㊸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（φ86mm）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



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

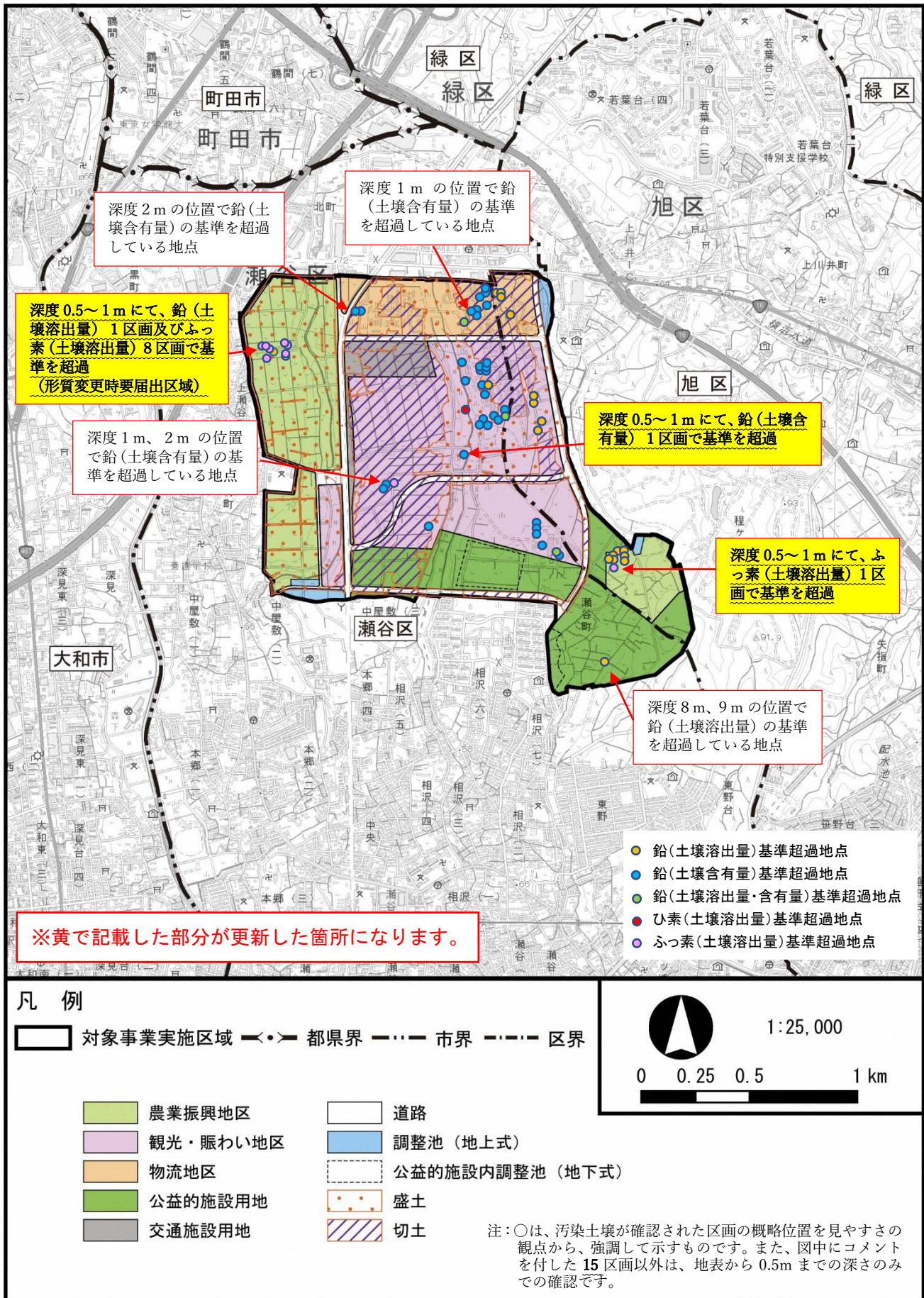


図 9.9-3 国有地における土壌汚染調査区画及び基準超過区画の位置

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。）として、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）㊶㊸）、ふっ素 9 区画（同㊷））  
 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】

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

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。

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

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

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

備考：1台当たりの積載量は容積約1.5m<sup>3</sup>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