

神奈川県・横浜市からのお知らせ

高速横浜環状北西線 環境影響評価準備書の概要と説明会について

環境影響評価法に基づく環境影響評価準備書を作成しましたので、その概要を地域の皆様にお知らせいたします。

また、環境影響評価準備書に関する説明会を開催いたします。

説明会の日程及び会場 (お問い合わせ先: 神奈川県 県土整備部 都市計画課 Tel.045-210-6175)



会場: 谷本小学校 体育館
横浜市青葉区 藤が丘1-55-10
開催日: 平成21年10月18日(日)
時間: 午後2時～午後4時(予定)



会場: 川和東小学校 体育館
横浜市都筑区 富士見が丘21-2
開催日: 平成21年10月19日(月)
時間: 午後7時～午後9時(予定)



会場: 折本小学校 体育館
横浜市都筑区 折本町1321
開催日: 平成21年10月20日(火)
時間: 午後7時～午後9時(予定)



会場: 都筑スポーツセンター
横浜市都筑区 池辺町2973-1
開催日: 平成21年10月21日(水)
時間: 午後6時30分～午後8時30分(予定)

注)・各日とも同じ説明内容です。事前のお申し込みは不要ですので、お近くの会場もしくはご都合の良い日にご参加ください。
 ・各小学校には駐車場がありませんので、お車でのご来場はご遠慮ください。都筑スポーツセンターは、常設の有料駐車場(約80台)があります。
 ・車いすをご利用されるなど駐車場が必要な方、ならびに手話通訳が必要な方は、お手数ですが、10月13日(火)までに16ページのお問い合わせ先にある「神奈川県 県土整備部 都市計画課」へご連絡ください。

高速横浜環状北西線とは

高速横浜環状北西線は、横浜市青葉区下谷本町を起点とし、横浜市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、横浜市西北部と横浜都心・湾岸エリアの連絡強化等を図るものです。

延長約7.1kmのうち、約4.1kmをトンネル構造とし、両ジャンクションに出入口を設置します。

また、トンネルの両坑口付近に1箇所ずつ換気所を設置することを計画しています。

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) 32,800台/日(平成42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

高速横浜環状北西線の整備効果

横浜市を通る東名高速道路や第三京浜道路、首都高速横浜羽田空港線や湾岸線といった主要な道路は東京を中心とした放射方向に位置しています。ところが、横浜市内においてはこれらをつなぐ道路が不足しているため、保土ヶ谷バイパスや周辺の道路に交通が集中し、様々な影響が生じており、早急に対処することが必要です。こうした課題に対し、高速横浜環状北西線を整備することにより、次のような効果が期待できます。

- 横浜市西北部と横浜都心・湾岸エリアの連絡強化
- 保土ヶ谷バイパスに集中する交通の分散及び混雑緩和
- スムーズな走行による大気環境の改善
- 道路ネットワークの信頼性の向上
- 横浜港を活かすため背後圏との結びつきを強化



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。
 * 名称は仮称です。

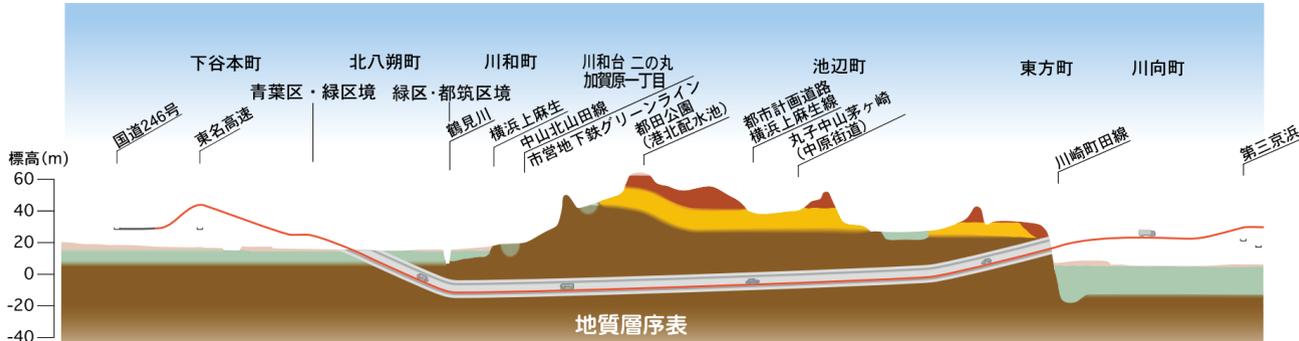
計画の概要

平面図



注) インターチェンジ、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)。

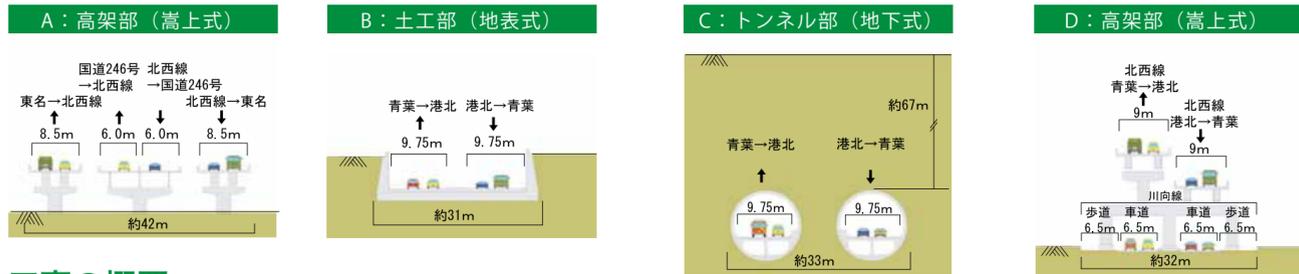
縦断面図



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)

断面図



工事の概要

【トンネル部】

トンネル部には、シールド工法と開削工法を用います。本工事の大部分はシールド工法で計画しています。

シールド工法は、シールドマシンを地中に推進させ、トンネルを構築する工法であり、地表面には影響がほとんどなく、安全に工事が進められることから、都市内の工事で多用されています。

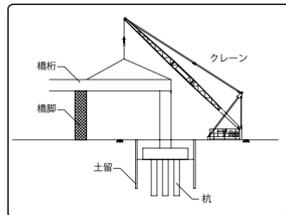
開削工法は、地上から土留壁を地中に設置し、これによって土が崩れることを防ぎながら、地上部から掘削と支保工を交互に繰り返して掘り下げていきます。そして所定の位置に構造物を構築した後に埋め戻す方法です。



シールドマシン (参考写真)

【高架部】

高架部では、最初に橋台・橋脚の基礎としての杭を施工し、土留、掘削を行った後、橋脚等を構築し、橋桁を架設します。その後、床版、舗装・設備を施工して完成します。



橋桁架設のイメージ

環境影響評価の概要

北西線による環境への影響については、平成18年8月に環境影響評価を行う項目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神奈川県知事のご意見を踏まえ、現地調査を実施するとともに、環境影響の予測・評価を行い、環境影響評価法に基づき、「環境影響評価準備書」をとりまとめました。本資料では、その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

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は、表に示すとおり選定しました。

影響要因の区分	環境影響評価の項目										
	工事の実施					存在及び供用					
環境要素の区分	建設機械の稼働	資材及び機械の運搬に用いる車両の運行	切土工等又は既存の工作物の除去	掘削工事、トンネル工事の実施	工事施工ヤードの設置	工事用道路等の設置	道路(地表式又は掘削式)の存在	道路(嵩上式)の存在	道路(地下式)の存在	自動車の走行	換気所の存在又は供用
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				●			●		●		
日照障害								●			●
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				●							

注) 道路の構造は、選定指針等省令に基づく名称を記載しており、嵩上式が高架部、地表式及び掘削式が土工部、地下式がトンネル部に該当し、都市計画上の構造名称とは異なります。

主な予測条件

主な予測条件は表に示すとおりです。なお、環境影響が最大になる時期として最も交通量が多くなると予想される平成32年及び供用開始後定常状態となる時期として、幹線道路ネットワークの整備が概ね完了した状態を想定した平成42年について予測を行いました。

路線名	主な予測条件		走行速度 (km/h)
	計画交通量 (台/日)		
	平成32年	平成42年	
北西線	46,900	32,800	60
川向線	13,300	11,400	50

注) 平成11年度道路交通センサをもとに推計したものです。

【土工部】

土工部には、盛土と掘削があります。

盛土では、掘削を行った後、基礎を施工し、擁壁の構築及び盛土をくり返し施工して所定の高さにします。その後、舗装・設備を施工して完成します。

掘削では、土留の施工後、掘削しながら覆工を行い、掘削完了後に擁壁を構築します。その後、覆工を撤去して舗装・設備を施工して完成します。

【換気所】

換気所では、土留、掘削を行った後に構造物を構築します。その後、換気所設備を施工して完成します。

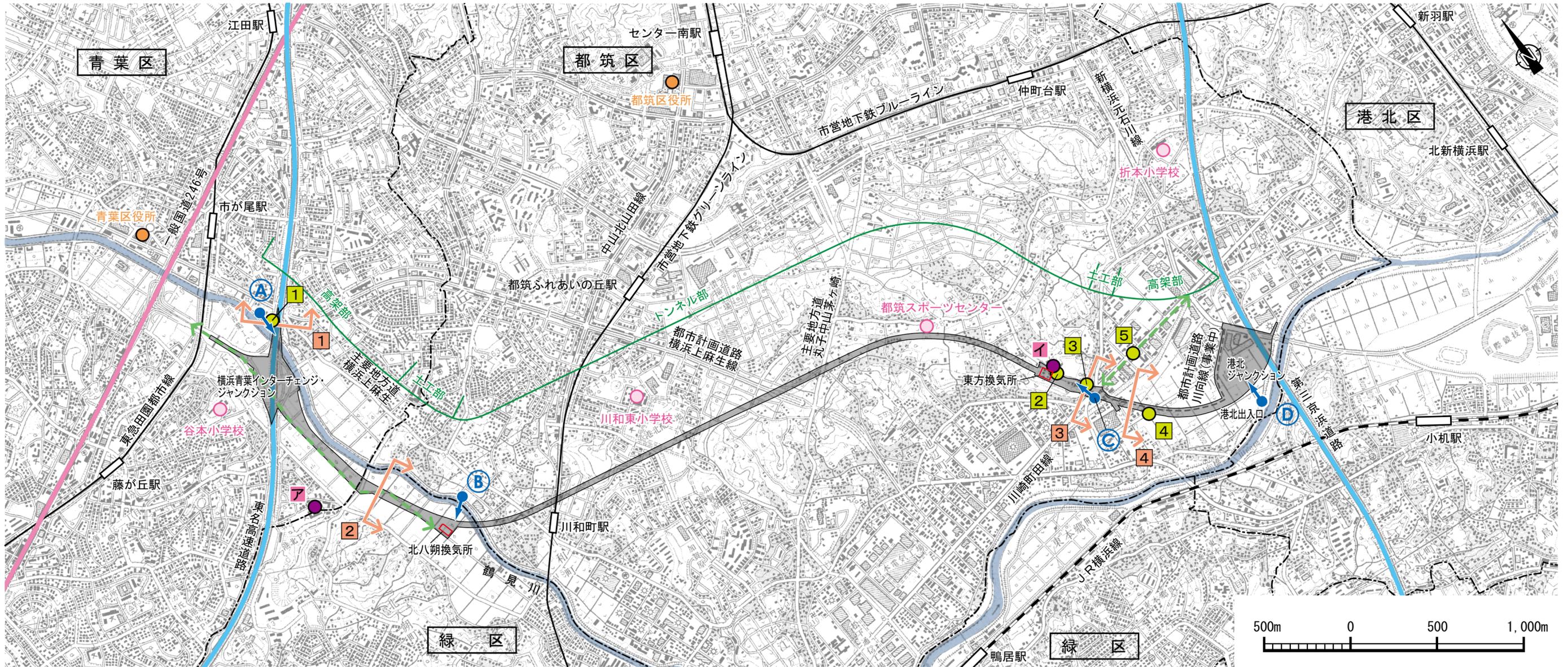
【工事中の配慮】

工事中は、以下のような配慮を実施します。

- ・建設機械の集中稼働を避けた効率的稼働を実施します。
- ・工事中の散水及びタイヤ洗浄を実施します。
- ・排出ガス対策型の建設機械を使用します。
- ・低騒音型建設機械を採用します。
- ・低振動型建設機械を採用します。
- ・作業方法の改善(アイドリングストップの励行、高負荷運転の抑制、作業者への指導)を実施します。
- ・工事用車両の分散通行を実施します。

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

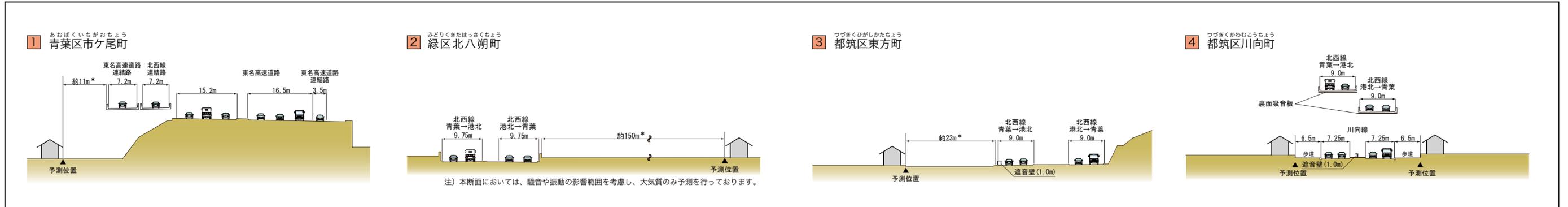


- 凡例**
- 区界
 - 都市計画対象道路事業実施区域
 - 現地調査地点
 - ア-イ 大気質・騒音・振動
 - 予測断面(存在及び供用)
 - 1-4 大気質・騒音・振動
 - 2 大気質・騒音・振動 (矢印は断面方向を示します。)
 - 予測地点(工事の実施)
 - 1-5 大気質・騒音・振動
 - 現地調査及び予測地点
 - A-D 景観 (矢印は撮影方向を示します。)
 - 工事用車両の運行ルート

注・上の図は予測位置等を模式的に示したものです。
 ・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。
 ・都市計画対象道路事業実施区域とは、北西線及び工事施工ヤードを含む区域です。
 ・構造名(トンネル部、高架部、土工部)は、都市計画上の名称と異なります。

■予測断面図

予測断面の位置は、北西線周辺のうち、住居等の保全対象があり、大気質、騒音、振動の影響を適切に把握できる代表地点としました。



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。

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	0.063
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。

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

存在及び供用

【自動車の走行】[換気所の供用]

■予測手法・予測時期

自動車の走行及び換気所の供用に係る予測は、「道路環境影響評価の技術手法」（平成19年6月 国土技術政策総合研究所及び土木研究所）に基づき、ブルーム式^{※7}・

パフ式^{※8}により行いました。

また、予測時期は平成32年及び平成42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

自動車の走行に係る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評価します。

予測年次	予測地点	年平均値			日平均値の年間98%値	整合を図る基準又は目標 ^{※10}
		道路寄与濃度	バックグラウンド濃度 ^{※9}	計		
平成32年	1 青葉区市ケ尾町	0.002	0.030	0.032	0.056	0.06
	2 緑区北八朔町	0.000	0.030	0.031	0.055	
	3 都筑区東方町	0.001	0.030	0.031	0.055	
	4 都筑区川向町	0.001	0.030	0.031	0.055	
平成42年	1 青葉区市ケ尾町	0.002	0.030	0.032	0.056	0.06
	2 緑区北八朔町	0.000	0.030	0.031	0.055	
	3 都筑区東方町	0.000	0.030	0.031	0.055	
	4 都筑区川向町	0.000	0.030	0.031	0.055	

注）・予測値は小数第4位を四捨五入しており、0.000の場合は0ではありません。また、小数第4位を四捨五入した関係で、道路寄与濃度とバックグラウンド濃度の和が、計と合致しない場合があります。
・予測地点④は、北側と南側の両側を予測位置としており、表には大きい方の値を示しています。

予測年次	予測地点	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
		道路寄与濃度	バックグラウンド濃度	計		
平成32年	1 青葉区市ケ尾町	0.001	0.028	0.029	0.073	0.10
	2 緑区北八朔町	0.000	0.028	0.028	0.072	
	3 都筑区東方町	0.000	0.028	0.028	0.072	
	4 都筑区川向町	0.001	0.028	0.028	0.073	
平成42年	1 青葉区市ケ尾町	0.001	0.028	0.029	0.073	0.10
	2 緑区北八朔町	0.000	0.028	0.028	0.072	
	3 都筑区東方町	0.000	0.028	0.028	0.072	
	4 都筑区川向町	0.000	0.028	0.028	0.072	

注）・予測値は小数第4位を四捨五入しており、0.000の場合は0ではありません。また、小数第4位を四捨五入した関係で、道路寄与濃度とバックグラウンド濃度の和が、計と合致しない場合があります。
・予測地点④は、北側と南側の両側を予測位置としており、表には大きい方の値を示しています。

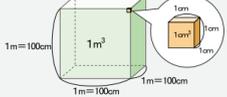
語句説明 大気質

※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10μm以下(1μmは1/1,000mm)の非常に小さい粒子状物質です。

※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中に対象とする気体が1cm³存在する時の濃度です。



※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。

※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向けていくときの、煙流(ブルーム)内での煙の濃度をモデル化した計算式です。

※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計算式です。

※9.バックグラウンド濃度：対象道路以外の発生源に起因する一般環境中の大気質濃度を表し、現地調査結果及び一般環境大気測定局における測定結果を基に、「神奈川県自動車排出窒素酸化物及び粒子状物質総量削減計画」を考慮して設定しています。

※10.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、改正：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、改正：平成8年10月25日 環境庁告示第73号)が該当します。

換気所の供用に係る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評価します。

予測年次	換気所名	最大着地濃度出現位置		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(m)	最大着地濃度	バックグラウンド濃度	計		
平成32年	北八朔換気所	南	550	0.00028	0.030	0.030	0.055	0.06
	東方換気所	南	600	0.00027	0.030	0.030	0.055	
平成42年	北八朔換気所	南	450	0.00027	0.030	0.030	0.055	0.06
	東方換気所	南	550	0.00024	0.030	0.030	0.055	

予測年次	換気所名	最大着地濃度出現位置		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(m)	最大着地濃度	バックグラウンド濃度	計		
平成32年	北八朔換気所	南	550	0.00007	0.028	0.028	0.072	0.10
	東方換気所	南	600	0.00006	0.028	0.028	0.072	
平成42年	北八朔換気所	南	450	0.00007	0.028	0.028	0.072	0.10
	東方換気所	南	550	0.00005	0.028	0.028	0.072	

■環境保全措置

トンネル出口抗口には、ジェットファンの設置や換気機による集中排気を実施し、トンネル内空気の持ち出しを抑制します。なお、これらの環境保全措置は、予測条件として、それによる環境負荷低減の効果を見込んでいます。また、換気所に、除じん装置が設置されますので、浮遊粒子状物質については、予測値よりも環境負荷が低減されます。

工事の実施

【建設機械の稼働】

■予測手法・予測時期

建設機械の稼働に係る予測は、「道路環境影響評価の技術手法」（平成19年6月 国土技術政策総合研究所及び土木研究所）に基づき、粉じん等^{※11}は事例の引用又は解析により季節別降下ばいじん量を求め、二酸化窒素、浮遊粒子状物質はブルーム式・パフ式により行いました。

また、予測時期は、工事における環境影響が最も大きくなると予想される時期とし、予測地点は、建設機械が稼働する工事区域周辺で住居等の保全対象が存在する地域における工事施工ヤードの敷地境界線とし、予測高さは地上1.5mとしました。

■予測及び評価結果

建設機械の稼働に係る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等との整合が図られていると評価します。

予測地点	降下ばいじん量				参考値 ^{※12}
	春	夏	秋	冬	
1 青葉区市ケ尾町	1.5	2.1	1.2	1.0	10
2 都筑区東方町	6.1	6.4	2.6	3.2	
3 都筑区東方町	2.1	2.4	0.9	0.7	
4 都筑区川向町	3.1	3.2	5.3	5.1	

予測地点	年平均値			日平均値の年間98%値	整合を図る基準又は目標
	建設機械寄与濃度	バックグラウンド濃度	計		
1 青葉区市ケ尾町	0.001	0.030	0.031	0.055	0.06
2 都筑区東方町	0.006	0.030	0.036	0.058	
3 都筑区東方町	0.000	0.030	0.030	0.055	
4 都筑区川向町	0.003	0.030	0.033	0.057	

注) 予測値は小数第4位を四捨五入しており、0.000の場合は0ではありません。

予測地点	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
	建設機械寄与濃度	バックグラウンド濃度	計		
1 青葉区市ケ尾町	0.000	0.028	0.028	0.072	0.10
2 都筑区東方町	0.003	0.028	0.031	0.074	
3 都筑区東方町	0.000	0.028	0.028	0.072	
4 都筑区川向町	0.001	0.028	0.029	0.073	

注) 予測値は小数第4位を四捨五入しており、0.000の場合は0ではありません。

【工事用車両の運行】

■予測手法・予測時期

工事用車両の運行に係る予測は、「道路環境影響評価の技術手法」（平成19年6月 国土技術政策総合研究所及び土木研究所）に基づき、粉じん等は事例の引用又は解析により季節別降下ばいじん量を求め、二酸化窒素、浮遊粒子状物質はブルーム式・パフ式により行いました。

また、予測時期は、工事用車両の平均日交通量が最大となる時期とし、予測地点は工事用車両が運行する既存道路周辺で住居等の保全対象が存在する地域における道路の敷地境界線とし、予測高さは地上1.5mとしました。

■予測及び評価結果

工事用車両の運行に係る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等との整合が図られていると評価します。

予測地点	降下ばいじん量				参考値
	春	夏	秋	冬	
5 都筑区東方町	0.23	0.16	0.38	0.37	10

予測地点	年平均値			日平均値の年間98%値	整合を図る基準又は目標
	対象道路の寄与濃度	バックグラウンド濃度	計		
5 都筑区東方町	0.002	0.030	0.032	0.056	0.06

予測地点	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
	対象道路の寄与濃度	バックグラウンド濃度	計		
5 都筑区東方町	0.001	0.028	0.029	0.073	0.10

語句説明 大気質

※11.粉じん等：大気環境中に浮遊する微細な粒子状物質のことで、大気中の粉じん等には粒径、成分の様々なものがあり、一般的には粒径が10μm程度以上の大きなものを「降下ばいじん」、粒径が10μm以下の小さなものを「浮遊粒子状物質(SPM)」と呼んでいます。

※12.参考値：粉じん等については、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」(平成19年6月 国土技術政策総合研究所及び土木研究所)では、10t/km²/月を参考となる指標としています。

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。

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。
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。

存在及び供用

[自動車の走行] [換気所の供用]

■予測手法・予測時期

自動車の走行に係る予測は、「道路環境影響評価の技術手法」(平成19年6月 国土技術政策総合研究所及び土木研究所)に基づき、社団法人日本音響学会の「ASJ RTN-Model」^{*14}により行いました。

換気所の供用に係る騒音の予測は、換気機のパワーレベルを推定し、ダクトの曲り部及び消音装置による減音量及び一般的な音の伝搬による距離減衰量を用いて換気所からの最大騒音レベルを求めることにより行いました。

また、予測時期は平成32年及び平成42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評価します。

予測地点	時間区分	予測結果		整合を図る基準又は目標 ^{*15}
		平成32年	平成42年	
1 青葉区市ケ尾町	昼間	55	54	70
	夜間	54	54	65
3 都筑区東方町	昼間	63	61	70
	夜間	59	58	65
4 都筑区川向町	昼間	68	67	70
	夜間	63	62	65

注) 予測地点団は、北側と南側の両側を予測位置としており、表には大きい方の値を示しています。

換気所名	予測結果		整合を図る基準又は目標 ^{*16}
	平成32年	平成42年	
北八朔換気所	42	42	45
東方換気所	41	41	

語句説明 騒音

※13. 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)。

※14. ASJ RTN-Model: 社団法人日本音響学会が策定した道路交通騒音の予測手法。本予測では、「ASJ RTN-Model 2008」を用いました。

※15. 整合を図る基準又は目標: 「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、改正平成17年5月26日環境省告示第45号)

※16. 整合を図る基準又は目標: 「横浜市生活環境の保全等に関する条例施行規則」(平成15年3月7日規則第17号、改正:平成21年3月31日規則第47号)別表第13に規定する事業所において発生する騒音の許容限度。

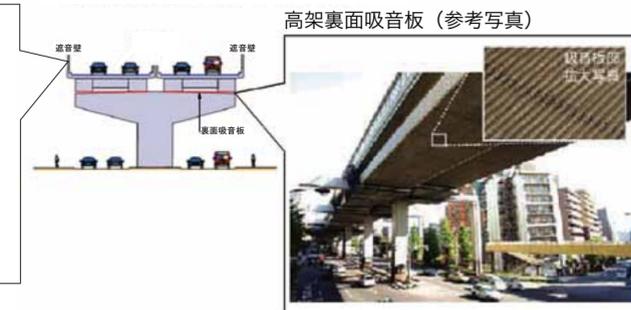
■環境保全措置

予測断面③の北西線には遮音壁の設置、予測断面④の北西線には裏面吸音板、川向線の中央分離帯には遮音壁を設置します。また、換気所には、換気ダクトの曲り部の配置及び消音装置を設置します。なお、これらの環境保全措置は、予測条件として、それによる環境負荷低減の効果を見込んでいます。

遮音壁 (参考写真)



高架裏面吸音板 (参考写真)



工事の実施

[建設機械の稼働]

■予測手法・予測時期

建設機械の稼働に係る予測は、「道路環境影響評価の技術手法」(平成19年6月 国土技術政策総合研究所及び土木研究所)に基づき、社団法人日本音響学会の「ASJ CN-Model」^{*17}により行いました。

また、予測時期は、工事における環境影響が最も大きくなると予想される時期とし、予測地点は、建設機械が稼働する工事区域周辺で住居等の保全対象が存在する地域における工事施工ヤードの敷地境界線とし、予測高さは地上1.2mとしました。

■予測及び評価結果

建設機械の稼働に係る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評価します。

予測地点	予測結果	整合を図る基準又は目標 ^{*19}
1 青葉区市ケ尾町	82	85
2 都筑区東方町	81	
3 都筑区東方町	78	
4 都筑区川向町	83	

[工事用車両の運行]

■予測手法・予測時期

工事用車両の運行に係る予測は、「道路環境影響評価の技術手法」(平成19年6月 国土技術政策総合研究所及び土木研究所)に基づき、社団法人日本音響学会の「ASJ RTN-Model」により行いました。

また、予測時期は、工事用車両の平均日交通量が最大となる時期とし、予測地点は工事用車両が運行する既存道路周辺で住居等の保全対象が存在する地域における道路の敷地境界線とし、予測高さは地上1.2mとしました。

■予測及び評価結果

工事用車両の運行に係る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評価します。

予測地点	予測値				整合を図る基準又は目標 ^{*20}	
	昼間	夜間	昼間	夜間	昼間	夜間
5 都筑区東方町	72	70	72	70	75	70

語句説明 騒音

※17. ASJ CN-Model: 社団法人日本音響学会が策定した建設工事騒音の予測手法。本予測では、「ASJ CN-Model 2007」を用いました。

※18. L_{A5} : 時間的に変動している騒音レベル値を読み取り、値の大きい順に並び替えた時、高いほうから5%に相当する値(90%レンジの上端値)。

※19. 整合を図る基準又は目標: 「特定建設作業に伴って発生する騒音の規制に関する基準」(昭和43年11月27日厚生省・建設省告示第1号、改正:平成12年3月28日環境庁告示第16号)

※20. 整合を図る基準又は目標: 「騒音規制法第17条第1項の規定に基づく指定地域内における自動車騒音の限度を定める省令」(平成12年3月2日総理府令第15号、改正:平成12年12月15日総理府令第150号)における「指定地域内における自動車騒音の限度」のうち「幹線交通を担う道路に近接する区域に係る限度の特例」。

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。

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

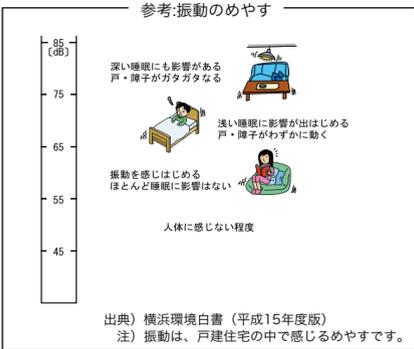
存在及び供用

■予測手法・予測時期

自動車の走行に係る予測は、「道路環境影響評価の技術手法」(平成19年6月 国土技術政策総合研究所及び土木研究所)に基づき、旧建設省土木研究所の提案式※22もしくは類似事例により行いました。

換気所の供用に係る振動の予測は、類似事例により行うこととし、計画換気所と規模や構造等が類似している供用中の道路トンネルに設置された換気所における振動調査結果と比較することにより行いました。

また、予測時期は平成32年及び平成42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高架部・土工部

自動車の走行(高架部・土工部)に係る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を図られていると評価します。

予測地点	時間区分	予測結果		整合を図る基準又は目標※23
		平成32年	平成42年	
1 青葉区市ケ尾町	昼間	44	44	65
	夜間	44	43	60
3 都筑区東方町	昼間	51	50	65
	夜間	49	48	60
4 都筑区川向町	昼間	50	49	70
	夜間	47	46	65

注) 予測地点①は、北側と南側の両側を予測位置としており、表には大きい方の値を示しています。

②トンネル部

北西線のトンネルと同規模といえる首都高速道路の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られ、北西線のトンネル地上部の振動は類似事例の調査結果(最大40dB)と同程度以下と予測されるため、整合を図る基準又は目標※23との整合を図られていると評価します。

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～練馬区大泉町間)事業 環境影響評価書」(平成19年3月 東京都)

③換気所

北西線の換気所と規模や構造等が類似している首都高速道路の事例の調査結果は表に示すとおりです。

換気所の供用に係る振動は類似事例の調査結果(30dB 未満)と同程度と予測されるため、整合を図る基準又は目標※24との整合を図られていると評価します。

換気所名	振動レベル
多摩川第一換気所	30 未満

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

注)・測定位置は、換気所壁面1mの地点です。
・「30未満」は測定限界である30dB未満であったことを示します。

■環境保全措置

高架部には、橋梁のジョイント部を少なくする構造を採用します。また、換気所には防振装置を設置します。なお、これらの環境保全措置の実施により、予測値よりも環境負荷は低減されます。

語句説明 振動

※21. L10：時間的に変動している振動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)。

※22. 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。

※23. 整合を図る基準又は目標：「振動規制法施行規則」(昭和51年11月10日総理府令第58号、改正：平成19年4月20日環境省令第11号)第12条に基づく道路交通振動の要請限度。なお、②トンネル部の要請限度は、昼間：65dB以下、夜間：60dB以下。

※24. 整合を図る基準又は目標：「横浜市生活環境の保全等に関する条例施行規則」(平成15年3月7日規則第17号、改正：平成21年3月31日規則第47号)別表第14に規定する事業所において発生する振動の許容限度。8時～19時：60dB以下、19時～8時：55dB以下

※25. 整合を図る基準又は目標：「振動規制法施行規則」(昭和51年11月10日総理府令第58号、改正：平成19年4月20日環境省令第11号)第11条に基づく特定建設作業の規制に関する基準。

工事の実施

[建設機械の稼働]

■予測手法・予測時期

建設機械の稼働に係る予測は、「道路環境影響評価の技術手法」(平成19年6月 国土技術政策総合研究所及び土木研究所)により、振動の伝搬理論に基づく予測式を用いて行いました。

また、予測時期は、工事における環境影響が最も大きくなると予想される時期とし、予測地点は、建設機械が稼働する工事区域周辺で住居等の保全対象が存在する地域における工事施工ヤードの敷地境界線とし、予測高さは地表面としました。

■予測及び評価結果

建設機械の稼働に係る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を図られていると評価します。

予測地点	予測結果	整合を図る基準又は目標※25
1 青葉区市ケ尾町	60	75
2 都筑区東方町	63	
3 都筑区東方町	63	
4 都筑区川向町	67	

[工事用車両の運行]

■予測手法・予測時期

工事用車両の運行に係る予測は、「道路環境影響評価の技術手法」(平成19年6月 国土技術政策総合研究所及び土木研究所)に基づき、旧建設省土木研究所の提案式により行いました。

また、予測時期は、工事用車両の平均日交通量が最大となる時期とし、予測地点は工事用車両が運行する既存道路周辺で住居等の保全対象が存在する地域における道路の敷地境界線とし、予測高さは地表面としました。

■予測及び評価結果

工事用車両の運行に係る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を図られていると評価します。

予測地点	現況値		予測値		整合を図る基準又は目標※23	
	昼間	夜間	昼間	夜間	昼間	夜間
5 都筑区東方町	53	48	53	48	70	65

地下水の水位・地盤沈下

■調査結果

既存資料調査及び現地調査により、地質・水理、軟弱地盤層の状況及び地下水の水位の状況を確認しました。

調査の結果、地下水は、礫や砂などの水を通しやすい地層(帯水層)に存在しており、北西線周辺に分布する主要な帯水層は、上総層群の砂質土層(Ks)となります。また、軟弱地盤層である沖積粘性土層(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。

地下水の水位の変動は、平成19年4月から20年3月に調査を行い、変動幅が最も小さい調査地点で約0.3m、変動幅が最も大きい調査地点で約4.1mでした。

存在及び供用、工事の実施

■予測手法・予測時期

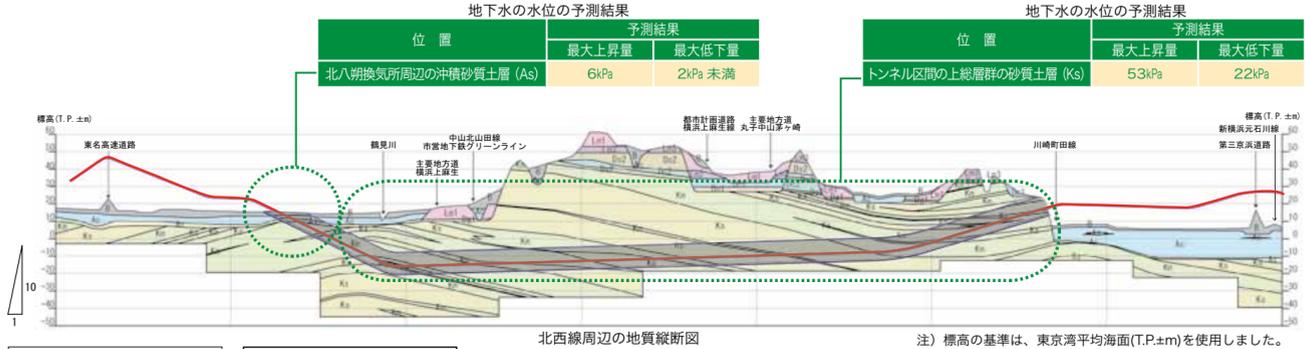
地下水の水位の予測は数値シミュレーションにより行い、地盤沈下の予測は地下水の変動量の予測結果をもとに算出しました。また、予測時期は、影響が最大となる時期としました。なお、予測対象地層の地下水は、被圧地下水※26となっている所が多いため、水位変化は水圧の変化で表現しました。

■予測及び評価結果

北八朔換気所周辺の沖積砂質土層(As)における地下水の水圧変化量は、約-2kPa～+6kPaとなり、水圧の低下量は2kPa未満とわずかなため、地下水の水位低下はほとんどありません。また、地下水の水圧が2kPa低下した時の地盤沈下量は3.5mmとなりますが、「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 監修)における建築物の許容最大沈下量20mmと比較して小さく、建築物等に及ぼす影響はないと予測されます。なお、水圧が6kPa上昇しても、地下水の水位の上昇は、地表面に及ぼさないため、地表が湿地化することはありません。

トンネル区間の上総層群の砂質土層(Ks)における地下水の水圧変化量は、-22kPa～+53kPaとなりますが、水圧の低下する箇所は道路構造物近傍のごく限られた範囲であり、影響範囲に今回の調査で把握した井戸は存在していません。また、上総層群は非常に硬い地層であり、若干の水圧低下により地盤沈下を生じる地層でないとして予測されます。なお、水圧の上昇する箇所は道路構造物近傍のごく限られた範囲であり、水圧の上昇による地下水の水位の上昇は地表面に及ぼさないため、地表が湿地化することはありません。

したがって、環境は保全されると考えられるため、事業者の実行可能な範囲内で環境影響をできる限り回避又は低減していると評価します。



語句説明 地下水の水位・地盤沈下

※26. 被圧地下水：帯水層(砂質土層などの水を通しやすい地層)が水を通しにくい地層(粘性土層など)に挟まれており、帯水層が圧力を持った状態の地下水。この地層まで井戸を掘った場合には、水面が帯水層の上面よりも高い位置に現れます。

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。

地質年代	地層名	土質名	記号	分布域
新 第三紀	礫土層・礫土層	人工材料	藍	北西線沿線
	沖積層	粘性土	Ac	北西線沿線
		砂質土	As	北西線沿線
第四紀	立川・武蔵野ローム層	火山灰質粘性土	Ln1	北西線沿線
	立川・武蔵野野垂層群	粘性土	Da1	北西線沿線
	下東京ローム層	火山灰質粘性土	Ln2	北西線沿線
	下東京沖積層	粘性土	Da1	北西線沿線
	多摩ローム層	火山灰質粘性土	Ln3	北西線沿線
	多摩沖積層群	粘性土	Da2	北西線沿線
	多摩層群	粘性土	Da	北西線沿線
	多摩土粒層群	砂質土	Da	北西線沿線

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。

■存在及び供用、工事の実施

■予測手法・予測時期

重要な種等の生息・生育地の消失・縮小等を把握し、その影響の程度について、科学的知見や類似事例を参考に予測しました。また、予測時期は、影響が最大となる時期としました。

■予測及び評価結果

北西線の大部分はトンネル部であり、工事施工ヤード及び工事用道路の設置位置を配慮することにより、地表部が改変される区域を極力小さくしています。また、一部の重要な種の生息環境に改変が生じますが、生息可能な環境は周辺に広く存在すること等から重要な種等の生息・生育環境は保全されます。なお、道路照明が設置され、夜間の照度が変化するため、環境保全措置として、夜間照明の適正配置及び照明器具の改良を実施します。したがって、事業者の実行可能な範囲内で環境影響をできる限り回避又は低減していると評価します。



アマサギ（鳥類）



トウキョウダルマガエル（両生類）



カマツカ（魚類）

項目	調査手法	動物・植物の現地調査時期						
		冬季	早春季	春季	初夏	夏季	秋季	
哺乳類	直接観察	●		●			●	●
	フィールドサイン法 ^{※27}	●		●			●	●
	トラップ法 ^{※28}							
鳥類	直接観察	●		●	●	●	●	●
	ラインセンサス法 ^{※29}	●		●	●	●	●	●
	定点観察法 ^{※30}							
爬虫類	直接観察		●	●			●	●
	フィールドサイン法		●	●			●	●
両生類	直接観察		●	●			●	●
	フィールドサイン法		●	●			●	●
魚類	直接観察及び採取	●		●		●	●	●
昆虫類	直接観察及び採取		●	●	●	●	●	●
	ライトトラップ法 ^{※31}		●	●	●	●	●	●
	ベイトトラップ法 ^{※32}							
底生動物	直接観察及び採取	●	●	●			●	●
	コドラート法 ^{※33}							
陸産貝類	直接観察及び採取			●		●	●	●
維管束植物	直接観察及び採取		●	●		●	●	●
	直接観察及び採取			●		●	●	●
	コドラート法							
植物	直接観察及び採取			●		●	●	●
	コドラート法							

注)・生態系の現地調査は動物、植物と併せて実施しました。
・現地調査は平成19年に実施しました。また、この他に猛禽類の調査を実施しています。

動物・植物の現地調査結果			
項目	確認種数等	確認種の内重要な種の種数等	主な種名等
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、ナマス、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
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
附着藻類	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
植物	29群落	5群落	コナラ群落、ムクノキエノキ群落等

注)・表に示す項目以外に、動物は注目すべき生息地^{※34}について、現況を把握しております。
・生態系の現地調査は動物、植物と併せて実施しました。



タムシ（昆虫類）



タコノアシ（植物）

■語句説明 動物・植物・生態系

※27.フィールドサイン法：目視や鳴き声等により糞、足跡、食痕、爪痕、営巣の跡、成体、卵塊、卵囊、幼生、脱皮殻等のフィールドサイン(生活痕跡)を確認し、種名を記録する手法です。
※28.トラップ法：トラップを設置してネズミ類等の小型哺乳類を捕獲し、種名を記録する手法です。
※29.ラインセンサス法：環境の異なる複数箇所に設定したルートを2.0km/h程度の速度で歩き、片側25m、両側50mを観察範囲として、双眼鏡による目視や鳴き声等により確認し、種名を記録する手法です。
※30.定点観察法：見晴らしのよい地点に観察地点を設定し、50mを観察範囲として、双眼鏡や望遠鏡による目視や鳴き声等により確認し、種名を記録する手法です。

※31.ライトトラップ法：日没後に蛍光灯を点灯し、誘引されて集まる昆虫類を採取し種名を記録する手法です。
※32.ベイトトラップ法：直径8cmぐらいの落とし穴を埋設して、昆虫類を採取し種名を記録する手法です。
※33.コドラート法：一定の方形枠(コドラート)を設定して、枠内における出現状況等を記録する手法です。
※34.注目すべき生息地：学術上もしくは希少性の観点から重要である生息地又は地域の象徴となる生息地をいいます。

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の利用度や滞留度が高い地点を選定しました。現地調査の結果は、現況写真に示すとおりです。

■存在及び供用

■予測手法・予測時期

予測はフォトモンタージュの作成による視覚的な手法により行いました。また、予測時期は、ジャンクション及び換気所の設置が完了する時期としました。

■予測及び評価結果

予測結果は、予測写真に示すとおりです。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、環境保全措置として、緑化による周辺景観との調和、構造物や道路付属物等の形式・デザイン・色彩の検討を実施することにより、周辺景観との調和及び市街地の地域環境への影響を低減することから、事業者の実行可能な範囲内で環境影響をできる限り回避又は低減していると評価します。

A: 鶴見川サイクリングコース(谷本橋付近)



現況



予測



横浜青葉 IC・JCT

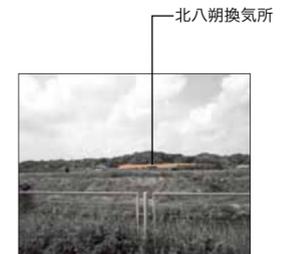
B: 鶴見川サイクリングコース(川和町付近)



現況



予測



北八朔換気所

C: 川崎町田線(東方町交差点)



現況



予測



北西線
東方換気所

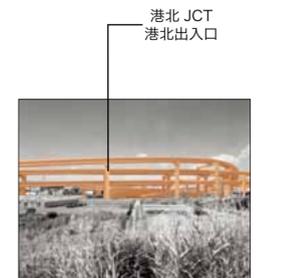
D: 鶴見川サイクリングコース(川向町農地南側)



現況



予測



港北 JCT
港北出入口

その他の項目

低周波音

存在及び供用

自動車の走行に係る低周波音の予測結果は、平成32年は L_{50} *³⁵で76～86dB、 L_{G5} *³⁶が84～92dB、平成42年は L_{50} が73～86dB、 L_{G5} が81～92dBとなります。
換気所の供用に係る低周波音の予測結果は、平成32年、平成42年とも、北八期換気所、東方換気所ともに L_{50} が69～77dB、 L_{G5} が70～78dBとなります。
各予測結果は参考値*³⁷(L_{50} :90dB、 L_{G5} :100dB)との整合は図られていると評価します。
なお、環境保全措置として、高架部の橋梁のジョイントを少なくする構造を採用します。

電波障害

存在及び供用

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うえ必要な改善策を講じます。

廃棄物等

工事の実施

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、環境保全措置として、できる限り再利用及び再資源化に努めるとともに、再利用できないものについては関係法令等を遵守し、適正に処理・処分を行います。

地下水の水質

存在及び供用、工事の実施

上総群層の地層の一部では、長期に渡って空気に触れた場合に酸性化するおそれのある地盤は存在しますが、トンネル部分の大部分は密閉式のシールドを用いること、開削区間は止水性の高い地中連続壁等を用いることから、地盤が長期にわたり空気に触れることはないため、地盤及び地下水が酸性化することはないと考えられます。
また、工事の実施に伴い地盤凝固剤*³⁸を使用する場合には、その使用を極力少なくするように努めるとともに、「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)に基づき施工を行います。なお、工事の実施に際しては、必要に応じて地下水の水質の監視を行います。

人と自然との触れ合いの活動の場

存在及び供用、工事の実施

北西線の大部分はトンネル部であり、工事施工ヤード及び工用道路の設置位置を配慮することにより、地表部が改変される区域を極力小さくしています。
公園やサイクリングコース等の主要な人と自然との触れ合いの活動の場及び自然資源の一部に改変が生じますが、改変の程度は極めて小さく、利用性及び快適性はほとんど変化しないことから、主要な人と自然との触れ合いの活動の場に変化は生じないと考えられます。

地域社会^{※40}

存在及び供用

北西線の大部分はトンネル部であり、地表部が改変される区域を極力小さくしています。また、本事業の実施にあたっては、環境保全措置として、代替道路を設置することにより、影響を低減します。
なお、出入口周辺においては、北西線と併せた関連事業により、円滑な交通や交通安全の確保に努めます。

工事の実施

工事施工ヤードの設置及び工用道路の設置により、地域分断が一部生じることが考えられますが、環境保全措置として、段階的な施工及び迂回路を確保することにより、影響を低減します。

日照障害

存在及び供用

北西線の大部分はトンネル部であり、地表部が改変される区域を極力小さくしています。また、日影の影響が生ずる可能性がある換気所についても、日影の規制に関する基準等*³⁹を満足するように計画しています。
なお港北ジャンクション周辺において、「公共施設の設置に起因する日陰により生ずる損害等に係る費用負担に関する申し合せ」(昭和51年3月3日中央用地対策連絡協議会理事会決定、改正:平成15年6月23日)に該当する日影の範囲が生じますが、同規定に基づき適切に対処します。

文化財

存在及び供用、工事の実施

本事業の実施に伴う土地の改変区域内に周知の埋蔵文化財包蔵地はありませんが、未確認の埋蔵文化財が発見された場合には、関係機関と協議の上、「文化財保護法」(昭和25年5月30日法律第214号、改正:平成19年3月30日法律第7号)に基づき必要な措置を講じてまいります。

安全

工事の実施

東方換気所付近が急傾斜地崩壊危険区域*⁴¹に指定されておりますが、斜面安定計算を行った結果、基準安全率*⁴²に対して斜面の安全率はこれを上回っているため、斜面の安定が確保されるものと考えられます。
なお、環境保全措置として、安全性の高い施工を実施する等、工事中の安全確保にできる限り努めます。

語句説明 その他の項目

- ※35. L_{50} : 1～80Hzの時間的に変動している低周波音の音圧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)。
- ※36. L_{G5} : 時間的に変動している超低周波音(1～20Hz)の音圧レベル値を、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。
- ※37. 参考値: 低周波音については、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」(平成19年6月 国土技術政策総合研究所及び土木研究所)では、一般環境中に存在する低周波音圧レベル(L_{50} :90dB)やISO 7196に規定されたG特性低周波音圧レベル(L_{G5} :100dB)を参考となる指標としています。
- ※38. 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空隙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。
- ※39. 日影の規制に関する基準等: 「建築基準法」(昭和25年5月24日法律第201号、改正:平成20年5月23日法律第40号)第56条の2に係る別表第4及び「公共施設の設置に起因する日陰により生ずる損害等に係る費用負担に関する申し合せ」(昭和51年3月3日中央用地対策連絡協議会理事会決定、改正:平成15年6月23日)
- ※40. 地域社会: 地域分断や交通安全への影響について予測・評価等を行う項目。
- ※41. 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、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。
- ※42. 基準安全率: 「道路土工のり面工・斜面安定指針」(平成11年3月 (社)日本道路協会)

今までの取組みと今後の進め方

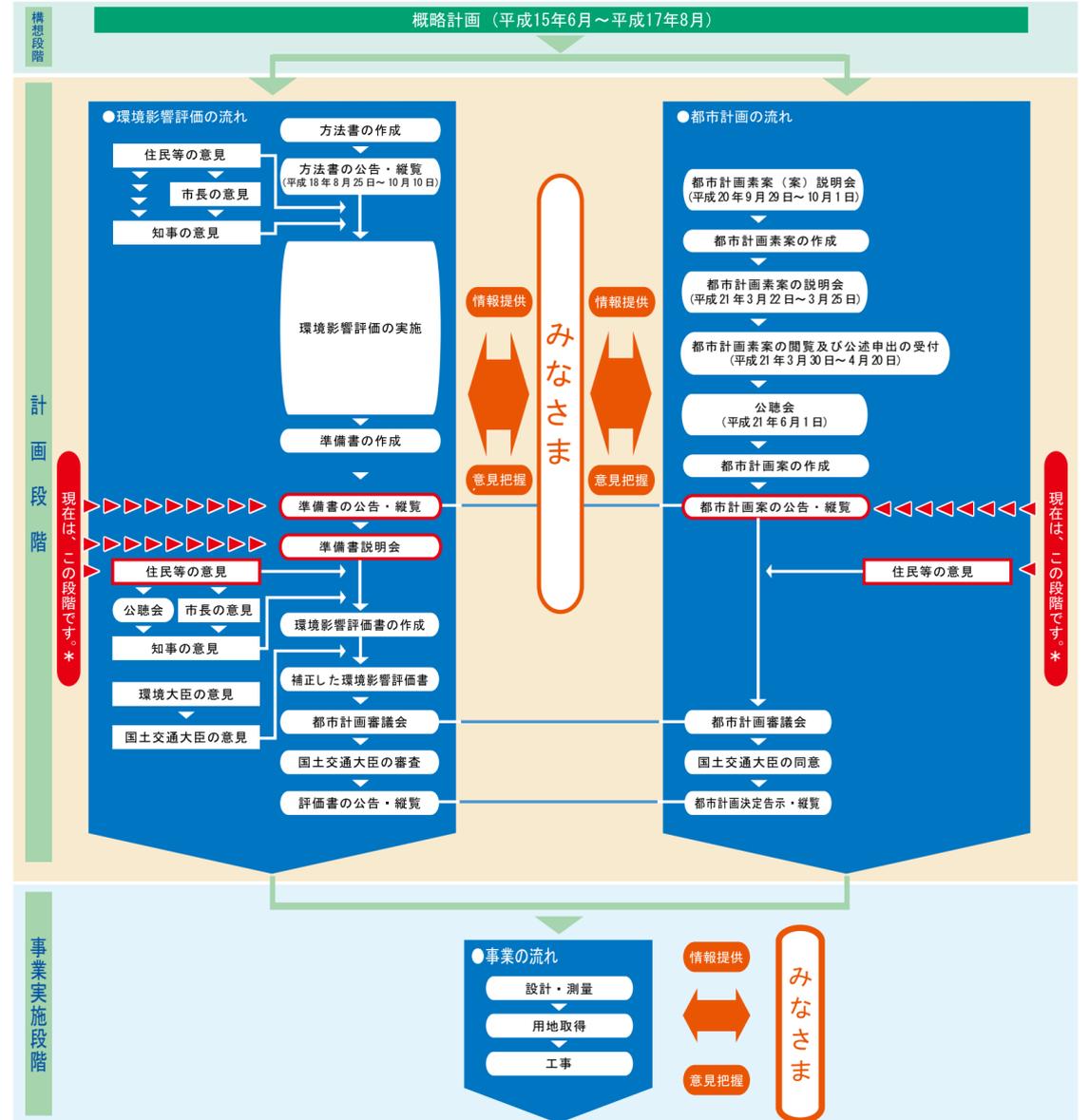
横浜市では中期政策プラン等に基づき、平成15年6月から北西線の計画検討に着手しました。計画づくりにあたっては、構想段階においてPI(パブリック・インボルブメント)*を導入して検討を行ってきました。

この構想段階で検討してきた内容を取りまとめたものとして、平成17年8月に「概略計画」を公表し、その中で道路のおおむねのルート構造を約250mの幅をもった線で提示しました。

計画段階において詳細なルートを検討するにあたっては、概略計画でお示ししたおおむねのルート・構造をもとに、現況の土地利用等に配慮した中で道路構造の基準等に適合するよう計画しました。

今後は、専門的な知識を持つ委員で構成される神奈川県環境影響評価審査会等で審議されるとともに、みなさまからのご意見等を頂きながら、環境影響評価書を作成してまいります。また、横浜市環境影響評価条例に基づき事業実施段階及び供用後に事後調査を実施します。

*PI(パブリック・インボルブメント)
計画づくりの初期の段階から、関係する市民等のみなさまに情報を提供しつつ、広くご意見を聴き、それらを計画づくりに反映する手法です。



*環境影響評価準備書や都市計画案の縦覧等の期間については、次ページをご確認ください。



環境影響評価準備書の縦覧と意見書の提出について

「環境影響評価準備書」については、下記のとおりご覧になることができます。また、環境の保全の見地からのご意見がある方は、縦覧期間中に意見書を提出することができます。なお、意見書の用紙は各縦覧場所で配布、又は神奈川県都市計画課のホームページで入手することができます。

■縦覧期間と縦覧場所について

縦覧期間	縦覧場所	開庁時間
平成21年10月9日(金)～平成21年11月24日(火) (土、日及び祝日は除く)	神奈川県 県土整備部 都市計画課 〒231-8588 横浜市中区日本大通1 新庁舎11階	午前8時30分～午後5時15分
	横浜市 環境創造局 企画部 環境影響評価課 〒231-0017 横浜市中区港町1-1(関内中央ビル8階)	午前8時45分～午後5時15分
	横浜市 まちづくり調整局 企画部 都市計画課 〒231-0012 横浜市中区相生町3-56-1 JNビル5階 港北区役所・緑区役所・青葉区役所・都筑区役所の区政推進課	

■意見書の提出先について ※提出は、郵送又は持参に限ります。(郵送の場合は縦覧期間内必着)

・神奈川県 県土整備部 都市計画課 〒231-8588 横浜市中区日本大通1 新庁舎11階

※縦覧開始日から、「環境影響評価準備書」は、横浜市中心図書館及び、港北区、緑区、青葉区、都筑区の各図書館でもご覧になることができます(休館日は除く)。また、「環境影響評価準備書」の概要は、神奈川県の都市計画課のホームページにおいても、ご覧になることができます。

横浜市環境影響評価審査会に対する意見陳述の申出書の提出について

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。なお、意見陳述の申出書の用紙は各縦覧場所に備えてあります。

提出期間	提出先 ※提出は、郵送又は持参に限ります。
平成21年10月9日(金)～平成21年11月24日(火) (土、日及び祝日は除く)	横浜市 環境創造局 企画部 環境影響評価課 〒231-0017 横浜市中区港町1-1(関内中央ビル8階)
対象地域	
港北区 ：小机町 緑区 ：北八朔町、東本郷町、東本郷六丁目 青葉区 ：市ヶ尾町、荏田西四丁目、荏田西五丁目、下谷本町、千草台、藤が丘一丁目 都筑区 ：池辺町、大熊町、折本町、加賀原一丁目、加賀原二丁目、川向町、川和台、川和町、高山、二の丸、東方町、富士見が丘、見花山	



対象地域図

都市計画案の縦覧及び意見書の提出について

北西線及び関連路線(高速横浜環状北線(以下、北線)、新横浜元石川線、川向線、川崎町田線)の「都市計画案」について、下記のとおりご覧になることができます。また、ご意見がある方は、決定区分に応じて神奈川県知事又は横浜市長に対して意見書を提出することができます。なお、意見書の用紙は各縦覧場所で配布、又は神奈川県と横浜市の都市計画課のホームページで入手することができます。

■縦覧期間と縦覧場所について

案件	縦覧期間	縦覧場所
北西線	平成21年10月9日(金)～平成21年11月9日(月)(土、日及び祝日は除く)	「環境影響評価準備書」の縦覧場所と同じ
関連路線	平成21年10月9日(金)～平成21年10月23日(金)(土、日及び祝日は除く)	

※「都市計画案」の概要は、神奈川県と横浜市の都市計画課のホームページにおいても、ご覧になることができます。

■意見書の提出先について ※提出は、郵送又は持参に限ります。(郵送の場合は提出期間内必着)

案件	決定区分	提出期間	提出先
北西線	【神奈川県決定】	平成21年10月9日(金)～平成21年11月24日(火) (土、日及び祝日は除く)	神奈川県 県土整備部 都市計画課 〒231-8588 横浜市中区日本大通1 新庁舎11階
関連路線	北線【神奈川県決定】	平成21年10月9日(金)～平成21年10月23日(金) (土、日及び祝日は除く)	横浜市 まちづくり調整局 企画部 都市計画課 〒231-0012 横浜市中区相生町3-56-1 JNビル5階
	その他路線【横浜市決定】		

※意見書の用紙は案件(決定区分)毎に異なりますので、ご注意ください。なお、提出先につきましては案件(決定区分)にかかわらず上記提出先に提出することができます。

お問い合わせ先

<環境影響評価及び都市計画手続き全般(北西線・北線)について>



神奈川県 県土整備部 都市計画課 〒231-8588 横浜市中区日本大通1 新庁舎11階 TEL. 045-210-6175/FAX. 045-210-8879

URL: <http://www.pref.kanagawa.jp/osirase/tosikeikaku/tetudukianken/flow-hokuseisen.html>

<都市計画手続き全般(新横浜元石川線・川向線・川崎町田線)について>



横浜市 まちづくり調整局 企画部 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

URL: <http://www.city.yokohama.jp/me/machi/kikaku/cityplan/>

<計画内容および環境影響評価準備書の内容について>



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(関内中央ビル5階) TEL. 045-671-3986/FAX. 045-663-6868



首都高速道路株式会社 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

<意見陳述の申出(横浜市環境影響評価審査会)について>



横浜市 環境創造局 企画部 環境影響評価課 〒231-0017 横浜市中区港町1-1(関内中央ビル8階) TEL. 045-671-2495/FAX. 045-663-7831