

**旧上瀬谷通信施設地区と東名高速道路を
直結する新たなインターチェンジ整備事業
環境影響評価方法書に関する指摘事項等一覧**

■事業計画について（土地区画整理事業は「区画事業」と示しています。）

項目	No	指摘、質問事項等	事業者の説明等	取扱い
A 事業計画	A-1-1	トンネル構造の工法について、環状4号線交差部はどのような工法を予定されていますか。交差部のトンネル施工にあたっては、既設道路の交通への影響が生じる可能性があるため、どのような施工計画を見込んでいますか。 [10/17 審査会]	開削してそのあと覆工板を置いての工事ということを予定しており、極度に環状4号線を切回すようなことはないような形で、現地の方を施工できると考えています。当然、詳細な施工計画はこの後といったところですが、今、事業者として考えている内容は、説明した内容になります。 [10/17 審査会]	説明済 [10/17 審査会]
	A-1-2	準備書の段階ではより明確に示されるという理解でよろしいですか。 [10/17 審査会]	承知いたしました。そのように対応してまいります。 [10/17 審査会]	
	A-2-1	トンネルの部分は延長が1.1kmくらいありますが、その内、東名高速道路との交差部はパイプルーフ工法、他は開削工法で間違いないですか。 [10/17 審査会]	そのとおりです。 [10/17 審査会]	説明済 [10/17 審査会]
	A-2-2	鉛直の断面図において環状4号線や市道目黒25号線の直下を抜けるところは、完全に上部の交通を止めて開削にするということですか。 [10/17 審査会]	可能な範囲で、事業としまして区画事業が近接ですので、そちらの事業用地等を活用しながら、極力通行止め等が生じないような工夫を考えていきたいです。 [10/17 審査会]	
	A-2-3	開削にするが、通行止めにならないようにどうにかできるということですか。 [10/17 審査会]	トンネルの上部を覆工板で覆うことによって、上部利用が可能なような形での施工をイメージしています。 [10/17 審査会]	
	A-2-4	開削しているところは一時期、通行止めにしなければならないが、止めなくていい期間を出来るだけ長く確保するということですか。 [10/17 審査会]	そのとおりです。 [10/17 審査会]	
	A-2-5	通行止めないにしないと開削は無理ですよね。 [10/17 審査会]	一時的には切り回しや、通行止めが出てくるとは思いますが、可能な限りそういったことを短期間で済ませられるよう、工夫に努めたいと思います。 [10/17 審査会]	

項目	No	指摘、質問事項等	事業者の説明等	取扱い
A 事業計画	A-3-1	方法書 4-8 ページにある表 4.3 「都市計画決定権者の見解」のところで、「広大な草原を傷つけないよう敷地内道路を地下にしてほしい。」という環境情報提供書に対して、「トンネル構造を取り入れた案④を選定した。」という御説明ですが、開削にしたらそもそも地上を開削して削るので、「傷つけないように」というこの指摘の回答になつていなないように思います。通常のナトム工法なりシールド工法であればこれを達成できると思いますが、開削だと全部完全に表層を削ります。 [10/17 審査会]	御指摘のとおりです。 [10/17 審査会]	補足資料3で 本日説明
	A-3-2	この回答としては、回答になつていなないように感じました。 [10/17 審査会]	開削工法でいきますと一時的に現地の方をオープンにするような形になります。そういう意味で、今の地形をそれなりに改変するようなことはあろうかと思いますが、その後、盛土して覆工でくるようなことにもなりますので、そういう部分で緑と環境という部分で保全に努められるものと考えています。 [10/17 審査会]	
	A-3-3	地上に道路を造るよりは、トンネルであれば、後に草地などを復活させることはできると思いますが、一旦改変することに変わりはないので、その時に貴重な植物などがないかということと、トンネル上部の自然をどう復元するかを考えいただけだと良いかと思います。 今、御説明いただいたように、実際に構造物ができるからは、地上は開放されるので、そういう意味では地下化の方がペターかと思います。 [10/17 審査会]	開削工法でもオープンカットだとか土留めだとかいろいろな工法がございますが、その中でも極力施工範囲、緑等に良い、現地等に与える影響がない工法というものを今後考えていきたいと思っています。 [10/17 審査会]	
	A-4-1	一回削り取る場所は農地ですか。それとも道路ですか。 [10/17 審査会]	農地です。 [10/17 審査会]	説明済 [10/17 審査会]
	A-4-2	一回削り取って、またそこに表土を戻すと思いますが、その後は再度農地として使われるという解釈で良いですか。 [10/17 審査会]	そちらは道路として整備していく区域になりますので、上部の利用は、当然緑化なのか何かそういういろいろなアイデアはあるかとは思うのですが、道路区域という中での仕様になっていく形になります。 [10/17 審査会]	

項目	No	指摘、質問事項等	事業者の説明等	取扱い
A 事業計画	A-4-3	草原も含めて何かしら回復する方向で、補償する検討をしていただけるということでおろしいですか。 [10/17 審査会]	もともとこちらは市の緑の10大エリア（緑の10大拠点）というところでありますし、前後が農業振興地区という中での道路になりますので、やはりそういうものを考慮した形でのトンネルの上の利用方法かなと考えています。今、現時点ではまだアイデアがないので、これからという形ですが、御意見も踏まえて考えていきたいと思います。 [10/17 審査会]	説明済 [10/17 審査会]

■環境影響評価項目について

項目	No	指摘、質問事項等	事業者の説明等	取扱い
0 全般	0-1-1	今回的方法書の段階では、参照できるような区画事業における評価結果があるのではないかとも思いました。重複して調査する必要がそもそもあるのかどうかを精査されたのかどうなのか、気になりました。 [10/17 審査会]	やはり我々が現地に入る際に、造成等で地形が変わってしまうといったところがありますので、しっかりとそこは現地の状況を把握したうえで今後の準備書の中で御説明できるような形を探らせていただければと思います。 [10/17 審査会]	説明済 [10/17 審査会]
1 温室効果ガス				
2 生物・生態系	2-1-1	動植物、生態系の環境影響要因において、道路交通、交通量の増加に関する影響が考慮されていません。 料金所を出た車は上川井瀬谷1号線に向かい、南北に押し分けるような形となります。南に向かう車は、区画事業の事業区域の一番東の端を走行することになりますが、もともとホタルがいたような源流域に近く、交通量が増大することは、夜間照明なども含めて影響が及ぶ可能性があると思いますので、交通量自体がなぜ生態系の影響にならないのか教えていただきたいです。 [10/17 審査会]	交通量の影響はなぜ見ないのかという御質問につきましてですが、こちらの範囲につきましては、先行して区画事業の方で現地の方、造成等を進めています。我々の事業においては、影響が限定的なのかなというふうに考えているところでして、特段交通量というものは加味しなかったというところになります。 [10/17 審査会]	次回以降 説明予定
	2-2-1	方法書6-11ページの図6.1の現地調査範囲ですが、ジャンクションの部分を中心に設定されています。しかし、実態として残る自然は、堀谷戸川源流域のエリアの方が、より繋がりのある元の自然が残るのではないかと思いますが、そちらの範囲が設定されずに盛土切土を中心とした区画事業のなぜ北西の角の部分を中心に検討されているのかよく分かりません。 [10/17 審査会]	この度のインターインジでの影響につきましては、我々としては、影響の範囲外に堀谷戸川があるものと認識しています。 [10/17 審査会]	次回以降 説明予定

項目	No	指摘、質問事項等	事業者の説明等	取扱い
2 生物・生態系	2-3-1	<p>新たなジャンクションに伴う交通量が環境に影響しないというのは、不自然に感じる部分があります。区画事業の環境アセスメントにおいて、どのように自然を残したかということを考慮したうえで、それが交通量によって影響を受けないということを、きちんと論を立てて説明していただきたい。区画事業で残す自然というのは、東側の元々の流路に沿った環境をできるだけ維持しようという考え方なので、今回はなぜジャンクションの部分に注目されたのか。少しずれが感じられて、区画事業の考え方と本当に連動しているのか疑問に思いました。</p> <p>[10/17 審査会]</p>	<p>御意見いただきましたことを踏まえて、区画事業の事後評価の考え方と合わせて、次回以降に補足説明等させていただければと存じます。</p> <p>[10/17 審査会]</p>	次回以降 説明予定
	2-4-1	<p>上川井瀬谷1号線の交通量が増えるというのが、結構影響が大きいのではないか。ジャンクションとしてできたところから出てくる車が南北に分かれる道なので、そこは区画事業の中で確保しようとしてきた自然があったところだと思います。そちらの方に重要な要素があるのではないかと、公園整備も含めて思っています。本事業の工事がGREEN×EXPO後だということも含めて、復元的な観点からしても、東側をもう少ししっかりと調査をしていただいた方が良いのではないかと思います。</p> <p>[10/17 審査会]</p>		次回以降 説明予定
	2-5-1	<p>区画事業の方で、事後調査も含めてフォローアップされるということであれば、そちらできちんと把握していただくということもあり得るのかもしれません。そうでない場合は、交通量が増えてそちらに流れていくといった場合に、生態系への影響はどうなのかというのは、この事業との関連で調べていく必要があるのではないかということです。</p> <p>[10/17 審査会]</p>		次回以降 説明予定

項目	No	指摘、質問事項等	事業者の説明等	取扱い
2 生物・生態系	2-6-1	平面構造の料金所のところも対象事業実施区域です。方法書 6-11 ページの図 6.1 では「調査地域は対象事業実施区域から約 250mまでの範囲」と書かれているのですが、この記載と調査地域を示す赤い線が少し違うのではないか。250mとするのであれば料金所もそうですが、そもそも掘削する、東側が全く対象になっていない。ここに記載されている言葉と実際の調査範囲が違うのではないか。	方法書 5-7 ページの生物・生態系の選定理由の中で記載しておりますが、対象事業実施区域のうち、環状 4 号線より東側については、着手予定前において区画事業の工事が現状進められて更地の状態になっているというところがありますので、現状としても調査に立ち入ることは困難というところもありますので、対象から除外をしているというようなところになります。 [10/17 審査会]	次回以降 説明予定
	2-6-2	特に鳥類に関しては、調査範囲の中、例えば更地であってもその改変区域にいたものがそちらに飛んでいく可能性もあると思います。ですから、調べる、見る対象とする場所は、更地だから調査した方がよいと思います。もし方法書 6-6 ページから 6-8 ページ及び 6-11 ページに書かれている内容をそのまま遂行するのであれば、方法書 6-11 ページの図 6.1 の書き方、説明文の書き方を変えてほしいと思いました。図 6.1 だけ表に出たときに、調査地域の説明が対象事業実施区域から 250 m と書かれているのに、東側が全然それに沿っていないこととなるので、どちらか対応していただきたい。	承知しました。 [10/17 審査会]	
	2-7-1	鳥類の任意観察法で夜間調査、夜行性鳥類の調査について、「初夏季」と書かれているが、これは何月を考えているのですか。	初夏季は 6 月と冬季は 1 月を予定しています。 [10/17 審査会]	説明済 [10/17 審査会]
	2-7-2	フクロウ類を対象とするというとアオバズクなどが含まれる。アオバズクが来るのは 5 月中下旬になるので、それを外さないようお願いします。	—	
	2-8-1	定点観測法として、「猛禽類の繁殖の兆候が確認された場合」は 2 営巣期に調査を行うと書いてありますが、その兆候を確認されたと判断する範囲は、スライド 47 枚目の図の赤で括られた調査範囲の中で繁殖が行われていそうだったらということなのか、その周辺部も含めてのことなのか、もし周辺を含めるのであればその調査範囲からどの程度の距離を含めて兆候を確認するのですか。	当然、任意観察をして調査区域だけが見えるわけではありませんので、調査区域を中心と可視可能な範囲は基本広げて記録に努めていくというところです。 [10/17 審査会]	説明済 [10/17 審査会]

項目	No	指摘、質問事項等	事業者の説明等	取扱い
2 生物・生態系	2-8-2	<p>猛禽類の調査をしていると、上空を飛べば下手すると3kmでも先が見られます。調査結果として多分最大で3kmくらい先のものまでが図式化されると思うのです。そのときにどこまでを範囲として、この2営巣期の営巣状況調査をするということを適用するのか基準を考えておいた方が良いと思います。</p> <p>漠然と「猛禽類の繁殖の兆候が確認された場合は2営巣期調査する」と書かずに、内部資料でもいいので、それは持っておいた方が良いと思います。</p> <p>[10/17 審査会]</p>	<p>承知しました。</p> <p>[10/17 審査会]</p>	説明済 [10/17 審査会]
	2-8-3	<p>もしはっきりと線引きすることが可能なのであれば示していただければと思います。</p> <p>[10/17 審査会]</p>	—	
3 緑地				
4 水循環	4-1-1	<p>トンネル工事における開削深さはどれくらいなのですか。周辺の井戸の取水深さあるいは帯水層の深度との関係はどうなっているかお聞きしたいです。</p> <p>[10/17 審査会]</p>	<p>周辺井戸の深さですが、取水位置等は公表されておりませんので、また今後必要に応じて、予測結果も踏まえて把握していくことになるかと思います。</p> <p>[10/17 審査会]</p>	説明済 [10/17 審査会]
	4-1-2	<p>帯水層の位置、深度は調べていませんか。</p> <p>[10/17 審査会]</p>	<p>既存のボーリングのデータからしますと、だいたい砂礫層が帯水層になりますけれども、地上からだいたい15から25mの範囲になります。</p> <p>[10/17 審査会]</p>	
	4-1-3	<p>トンネル工事における開削深さはどの程度ですか。</p> <p>[10/17 審査会]</p>	<p>深いところでは10m程度を想定しております。</p> <p>[10/17 審査会]</p>	
	4-2-1	<p>地下水への影響が全然ないだろうとは言い切れないところがありますので、しっかり調査してほしいと思います。地下水の調査地点を2地点選んでいますが、この2ヶ所の位置はどのように決められたのでしょうか。帯水層の深さや地下水の流れを考慮して決められたのですか。</p> <p>[10/17 審査会]</p>	<p>大局的に言いますと、河川の流れの方向などを考慮しました。計画道路が流れに対して横切るところがありますので、上流側と下流側に2地点設定しました。</p> <p>[10/17 審査会]</p>	補足資料4で 本日説明
	4-2-2	<p>河川の流れによれば、地下水も北から南に流れるということでしょうか。そのような向きかもしれません、場合によっては地下水の流れと地表面の河川の流れとは違う場合もありますので、そこは地下水をある程度考慮した上で、どこで地下水位を調査するかを決められた方が良いのではないかと思います。</p> <p>[10/17 審査会]</p>	—	

項目	No	指摘、質問事項等	事業者の説明等	取扱い
4 水循環	4-3-1	調査地点 1 のすぐ近くに既に横浜市で使っている井戸があります。方法書の 3-21 ページ、図 3.11 では S01 という番号を打ってありますが、これはなぜ使われないのでですか。この井戸は横浜市の農政推進課で使っているようですが、何に使っているのですか。農業用水として使っているのですか。お分かりでしたら教えていただきたい。 [10/17 審査会]	現状どのような利用形態になっているかというのはまだ確認が取れおりませんが、今後準備書で調査予測評価するにあたっては、現地調査で選んでいる地点に加えまして、区画事業で選定した既存のボーリング地点や周辺の地点のデータも収集し検討してまいります。 [10/17 審査会]	補足資料 4 で本日説明
5 廃棄物・建設発生土				
6 大気質				
7 水質・底質				
8 土壤	8-1-1	区画事業で実施する汚染土壤の処理はおそらく地表から 1 ~ 2 m 程度ではないかと思います。今回の事業では開削で 10 数mくらいは行きそうですが、もし地表面は区画事業の方で汚染土壤の処理をされたとしても、そのもう少し深いところでも汚染がないとは言えませんので、十分に考慮していただきたい。とはいっても、環境影響評価項目に入れなくてはいけないということではないのですが、頭に入れておいていただきたいと思います。 [10/17 審査会]	我々としては、当然現場でそういう事態が確認できた場合には、適切に法に則って対応してまいりたいと考えています。 [10/17 審査会]	補足資料 5 で本日説明
9 騒音	9-1-1	騒音調査の具体的な方法、調査地点と調査の方法に関して、スライドでは示された 10 階建て以上の集合住宅の建物について特に言及がないのですが、この調査範囲内に 10 階建て以上の建物というのが何棟くらいありますか。 [10/17 審査会]	10 階建ての建物につきましては、方法書の 6-29 ページの図 6.5(3)に示す緑色の調査地点、道路 11 と 12 の付近の建物が 10 階建て以上の建物、市営住宅になります。14 階建てが 3 棟になります。 [10/17 審査会]	説明済 [10/17 審査会]
	9-2-1	具体的にどういった調査方法を考えているのですか。 [10/17 審査会]	騒音調査につきましては、建物の高さ方向も含めて調査を実施するというところになります。 [10/17 審査会]	説明済 [10/17 審査会]
10 振動				
11 地盤				
12 悪臭				
13 低周波音				
14 電波障害				
15 日影				
16 風環境				
17 安全				

項目	No	指摘、質問事項等	事業者の説明等	取扱い
18 地域交通	13-1-1	今回の事業は東名高速道路の横浜町田インターチェンジに近接する位置に整備されるインターチェンジということで、供用時には従来、横浜町田インターチェンジを利用していた交通の一部、特に保土ヶ谷バイパスの南東側と東名高速下り方面を結ぶ交通がこのインターチェンジに転換することが予想されます。今回用いる予測方法は、そのような広域ネットワーク上の交通量配分の変化が評価できるような手法となっていますか。 [10/17 審査会]	交通量推計を行うにあたりましては、近隣だけではなく、広域的な、それこそ高速道路も含めたネットワークをもって交通需要の方をしていく考え、用意があります。 [10/17 審査会]	補足資料1で本日説明
	13-2-1	新たなインターチェンジ設置ですでの、供用時、特に連休初日午前下り方向のような混雑時には高速道路にも影響が及ぶものと思います。調査及び予測評価対象となる道路には、東名高速道路の本線や横浜町田インターチェンジは含まれないのですか。含まれないとするとその理由は何ですか。 [10/17 審査会]	—	補足資料2で本日説明
	13-3-1	交差点3と交差点4の間に区画事業で新設される交差点を利用して保土ヶ谷バイパスと新インターチェンジを行き来すると考えられます。この地点の予測評価も行うべきだと思いますが、いかがですか。 [10/17 審査会]	我々の方で交通予測をしようとしているものになりますが、こちらは、今事業を予定しているインターチェンジに加えて、御質問がございました交差点3、4を結ぶ八王子街道の拡幅等も含めて、それらを加味した形で需要予測をしています。それらについても客観的に評価ができるものと認識しています。 [10/17 審査会]	補足資料2で本日説明
	13-4-1	ただいまの御回答内容はこの方法書の中には特に反映されていないと理解してよろしいですか。どこかに記述がありますか。 [10/17 審査会]	方法書6-42ページの表6-29、「供用後の計画交通量は、将来推計資料を収集・整理により把握します。」というところで、我々としては記載がなされているものと認識しています。 [10/17 審査会]	補足資料2で本日説明
19 景観				
20 觸れ合い活動の場				
21 文化財等				