

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補足資料

6	生物・生態系の調査範囲について	1
7	自動車交通の生物・生態系への影響について	3
8	地域交通の予測位置について	9
9	水循環の調査位置について	12
10	都市計画決定権者の見解について	14
11	騒音の調査地点について	16

令和7年12月

横浜市

・ 6 生物・生態系の調査地域について

【令和7年度第6回審査会ご意見】

方法書 6-11 ページ図 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る。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。そちらの範囲が設定されずに盛土切土を中心とした（土地区画整理事業の）北西の角の部分を中心に検討されているのかよくわからない。

方法書 6-11 ページの図 6.1 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。しかし、東側が全く対象になっていないので、文言と実際の調査範囲が違うのではないかと。

特に鳥類に関して空を飛ぶものなので、調査範囲の中において、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。記載内容のまま行う場合は、図の書き方、説明文の書き方を変えてほしい。この図だけが表に出たとき、調査地域の説明が対象事業実施区域から 250m と書かれているのは沿わないと考えられるので、どちらか対応してもらいたい。

【回答】

生物・生態系の調査地域は、横浜市環境影響評価技術指針及び道路環境影響評価の技術手法に基づき、表 6.7(1)（方法書 6-9 ページ）に記載されている対象事業実施区域から 250m を基本とし、「環状 4 号線以西の対象事業実施区域及びその周辺において比較的多くの植物種の生育が考えられる対象事業実施区域から約 250m までの範囲（舗装地等人工改変地を除く）」としています。

環状 4 号線より東側においては、本事業が現場着手する際、土地区画整理事業に伴い改変される予定です。土地区画整理事業で当該地が調査実施済であることや現場進捗を踏まえ、本事業で再調査を行う必要がないと考え、調査地域から除外しました。また、当該地は都市的土地利用が計画されているため、予測評価を行う地域から除外します。

なお、調査地域は、現地に立ち入る範囲を示したもので、調査員が双眼鏡や目視で記録する鳥類調査等において、調査地域外で飛翔等が確認された場合は、記録に努めます。

図 6.1（方法書 6-11 ページ）については、準備書段階で、図 1 に示すように修正致します。

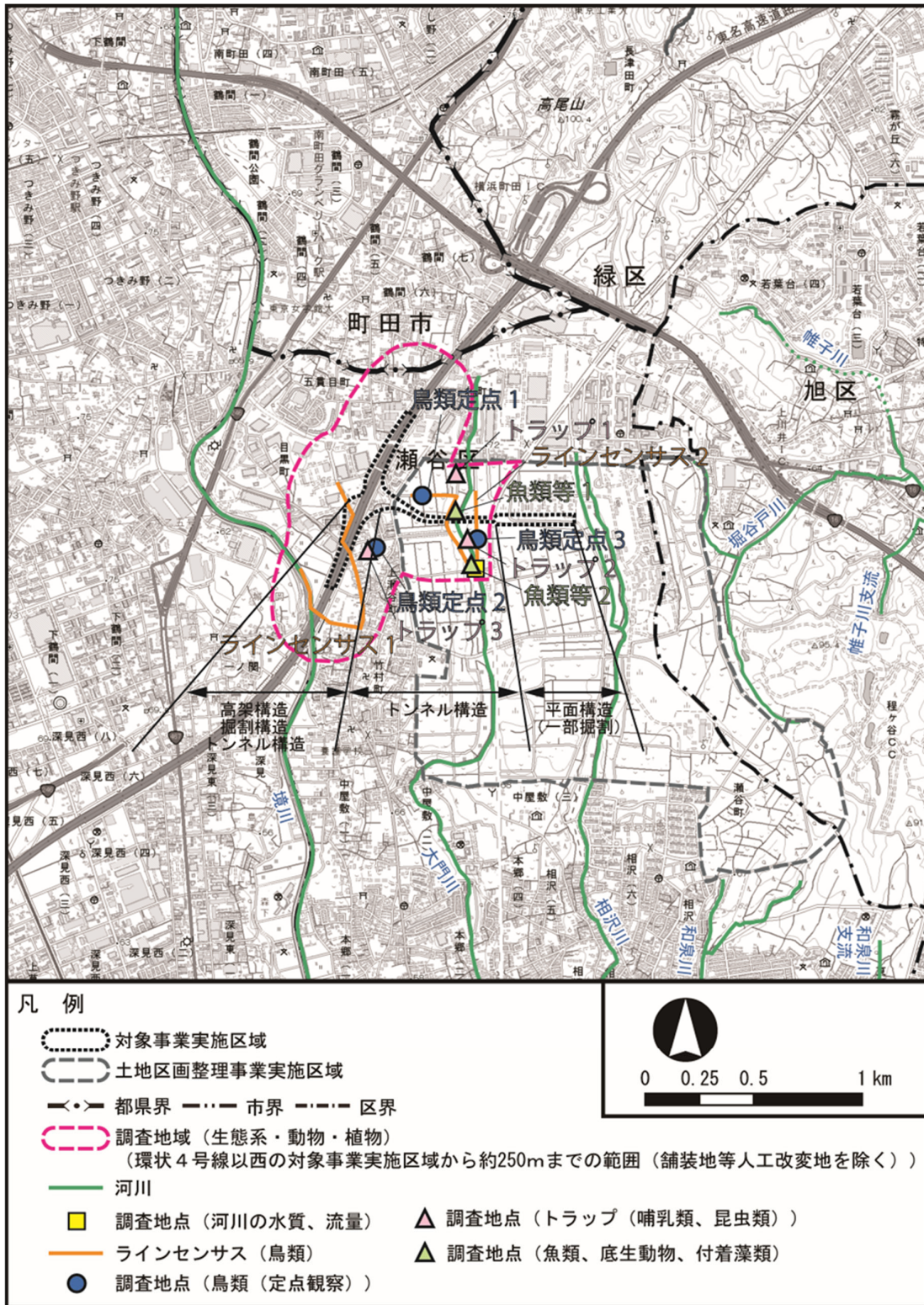


図 1 生態系・動物・植物現地調査地点

・ 7 自動車交通の生物・生態系への影響について

【令和7年度第6回審査会ご意見】

動植物、生態系の環境影響要因に道路交通、交通量の増加に関することが考慮されていない。料金所を出た車は上川井瀬谷1号線で南北に分かれ、南に行く車は、土地区画整理事業の事業区域の一番東の端を走行することになるが、ここはホテルがいたような源流地域になっている。交通量が増大するというのは、夜間照明等も含めて影響が及ぶ可能性があるのではないかと。交通量自体がなぜ生態系への環境影響要因になってこないのか教えていただきたい。

上川井瀬谷1号線ではジャンクションから出てくる車が南北に分かれ、そこは土地区画整理（事業）の中で確保しようとしてきた自然があったところであり、公園整備も含めて重要な要素があるのではないと思う。本事業がGREEN×EXPO後ということも含め、復元的な観点からも、東側をもう少し調査をしていただいた方が良いのではないかと。

ジャンクションを施工して交通量が環境に影響しないことが、不自然に感じる。土地区画整理事業の環境アセスメントと連動させてもらいたい。土地区画整理事業の環境アセスメントにおける保全措置を考慮したうえで、交通量によって影響を受けないということを説明すること。残される自然は、東側にあるのに、なぜジャンクションの部分に注目されているか。土地区画整理事業の考え方と連動しているのか疑問である。

区画整理事業で、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ない。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か、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。

【回答】

対象事業実施区域に接続する上川井瀬谷1号線に隣接する堀谷戸川及びその周辺については、既存文献によると、ホテルの生息確認地域とされていますが、土地区画整理事業で行ったホテル類を対象とした現地調査によると、対象事業実施区域の東端に隣接する堀谷戸川及びその周辺ではホテル類の生息は確認されていません。（図2参照）

同じく土地区画整理事業の現地調査では、騒音、光環境の変化による影響が考えられる哺乳類（コウモリ類）、鳥類の繁殖地、夜行性鳥類（フクロウ類）、両生類（カエル類）、昆虫（クツワムシ）の調査が行われていますが、堀谷戸川及びその周辺では、確認されていません。

本事業により自動車交通の流れに変化が生じるものの、騒音、光環境が生物・生態系におよぼす影響は軽微であると考えています。

今後も、土地区画整理事業や公園整備事業などの周辺事業の施設計画や事業進捗を把握・連携しながら、地域環境の保全に努めていきます。

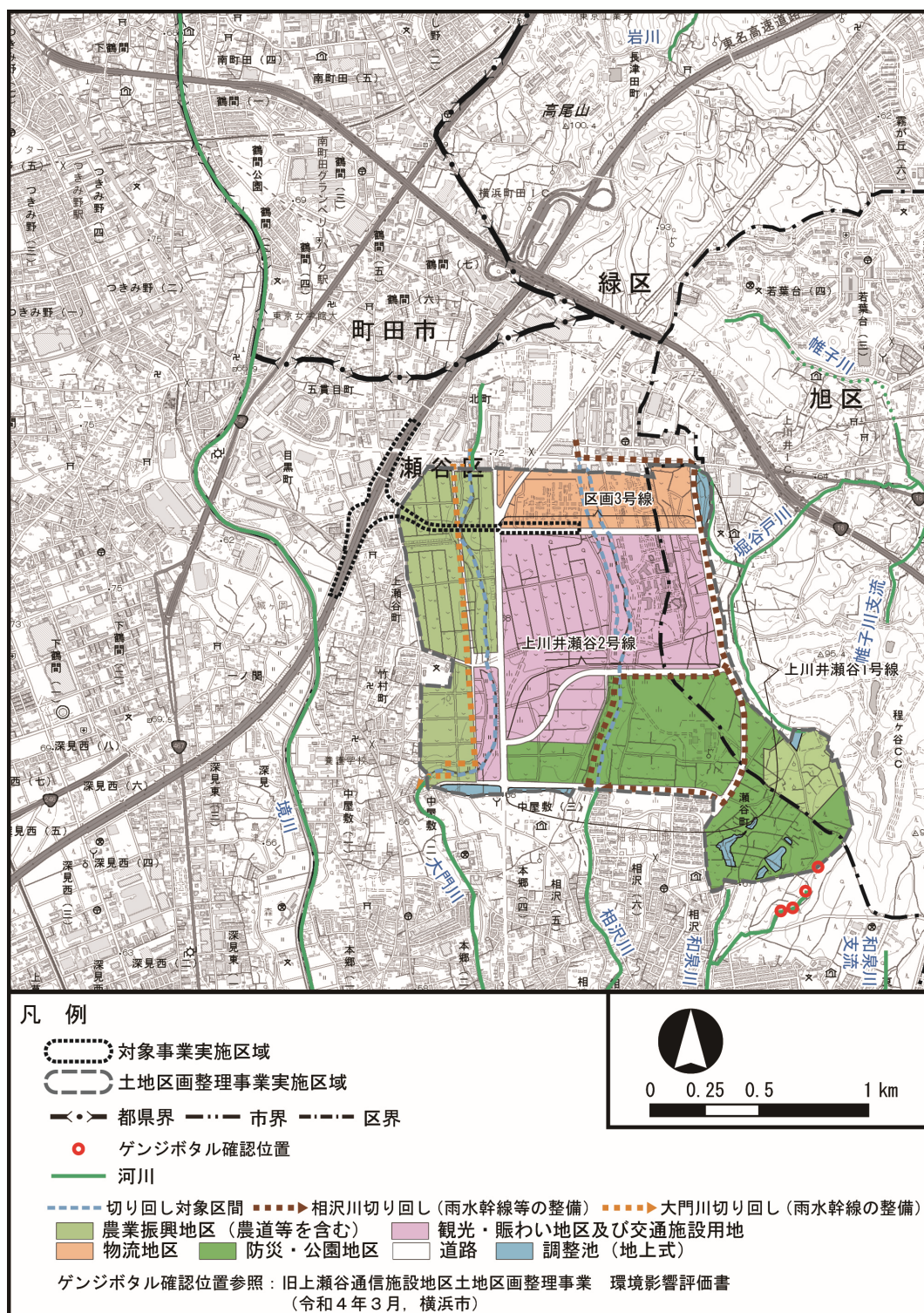


図2 土地区画整理事業の環境影響評価書におけるゲンジボタルの確認位置

出典：旧上瀬谷通信施設地区土地区画整理事業 環境影響評価書 (令和4年3月、横浜市)

図. 9. 10-13 に土地区画整理事業の土地利用と道路位置を追加

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

表 1 土地区画整理事業の環境影響評価書における哺乳類調査結果
(コウモリ類はヒナコウモリ科の一種のみの確認・重要種なし)

表 9.10-7 確認種目録（哺乳類）

No.	目名	科名	種名	学名	平成30年度			平成31年度	
					夏季	秋季	冬季	春季	夏季
1	モグラ(食虫)	モグラ	アズマモグラ	<i>Mogera imaizumii</i>	●	●	●	●	●
2	コウモリ(翼手)	ヒナコウモリ	ヒナコウモリ科の一種	<i>Vespertilionidae</i> sp.	●			●	●
3	ネズミ(齧歯)	ネズミ	アカネズミ	<i>Apodemus speciosus</i>		●	●	●	●
4			ハツカネズミ	<i>Mus musculus</i>			●	●	●
5			ドブネズミ	<i>Rattus norvegicus</i>					●
-			ネズミ科の一種	<i>Muridae</i> sp.	●	●			
6	ネコ(食肉)	アライグマ	アライグマ	<i>Procyon lotor</i>	●	●	●	●	●
7		イヌ	タヌキ	<i>Nyctereutes procyonoides</i>	●	●	●	●	●
8		イタチ	イタチ科の一種	<i>Mustelidae</i> sp.	●			●	
9		ジャコウネコ	ハクビシン	<i>Paguma larvata</i>	●	●	●	●	●
合計	4目	7科	9種		7種	5種	6種	8種	8種

注：種名及び配列は原則として、「平成30年度河川水辺の国勢調査のための生物リスト」（平成30年度版）に準拠しました。

出典：旧上瀬谷通信施設地区土地区画整理事業 環境影響評価書（令和4年3月，横浜市）

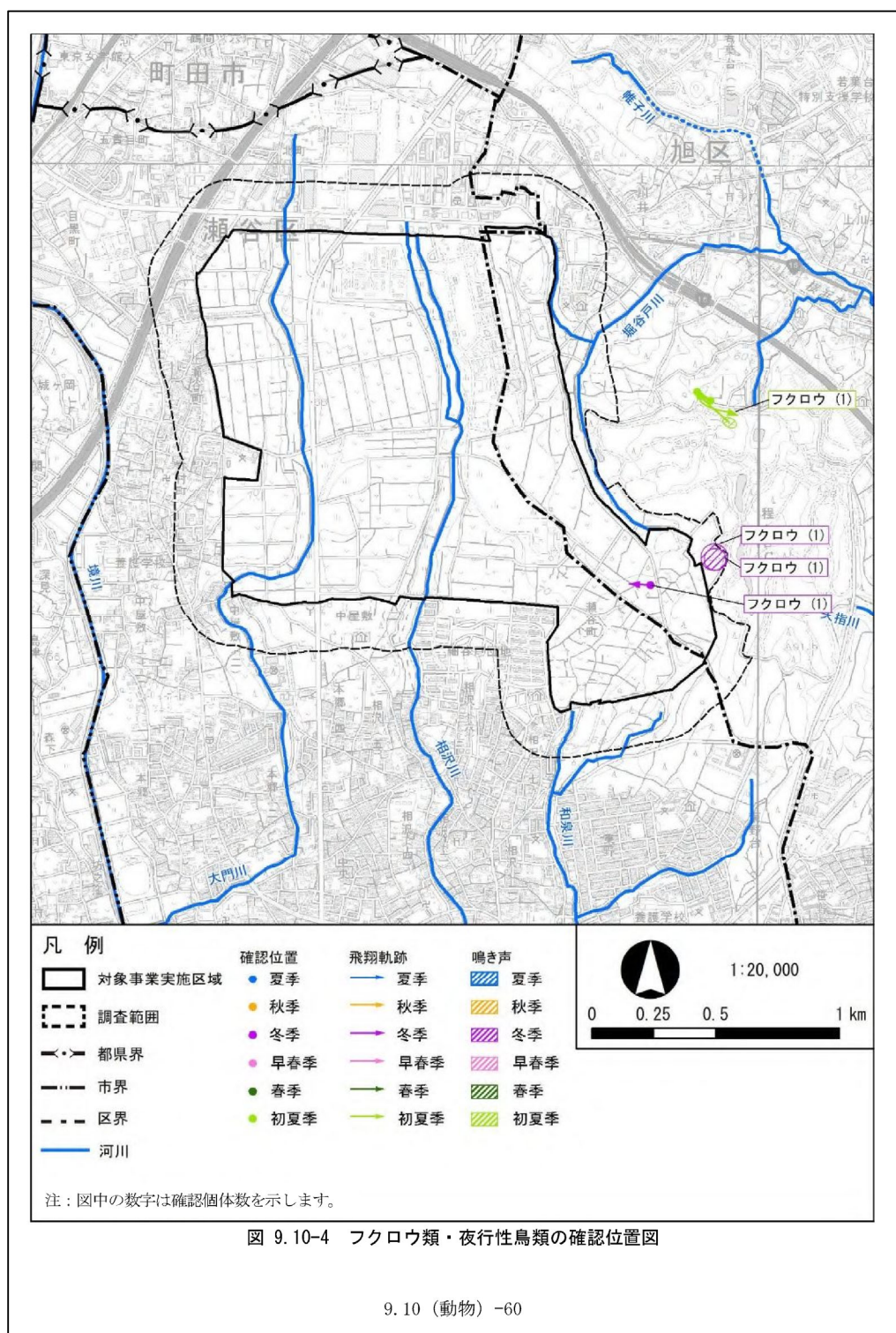


図3 土地区画整理事業の環境影響評価書におけるフクロウ類の確認位置
出典：旧上瀬谷通信施設地区土地区画整理事業 環境影響評価書（令和4年3月，横浜市）

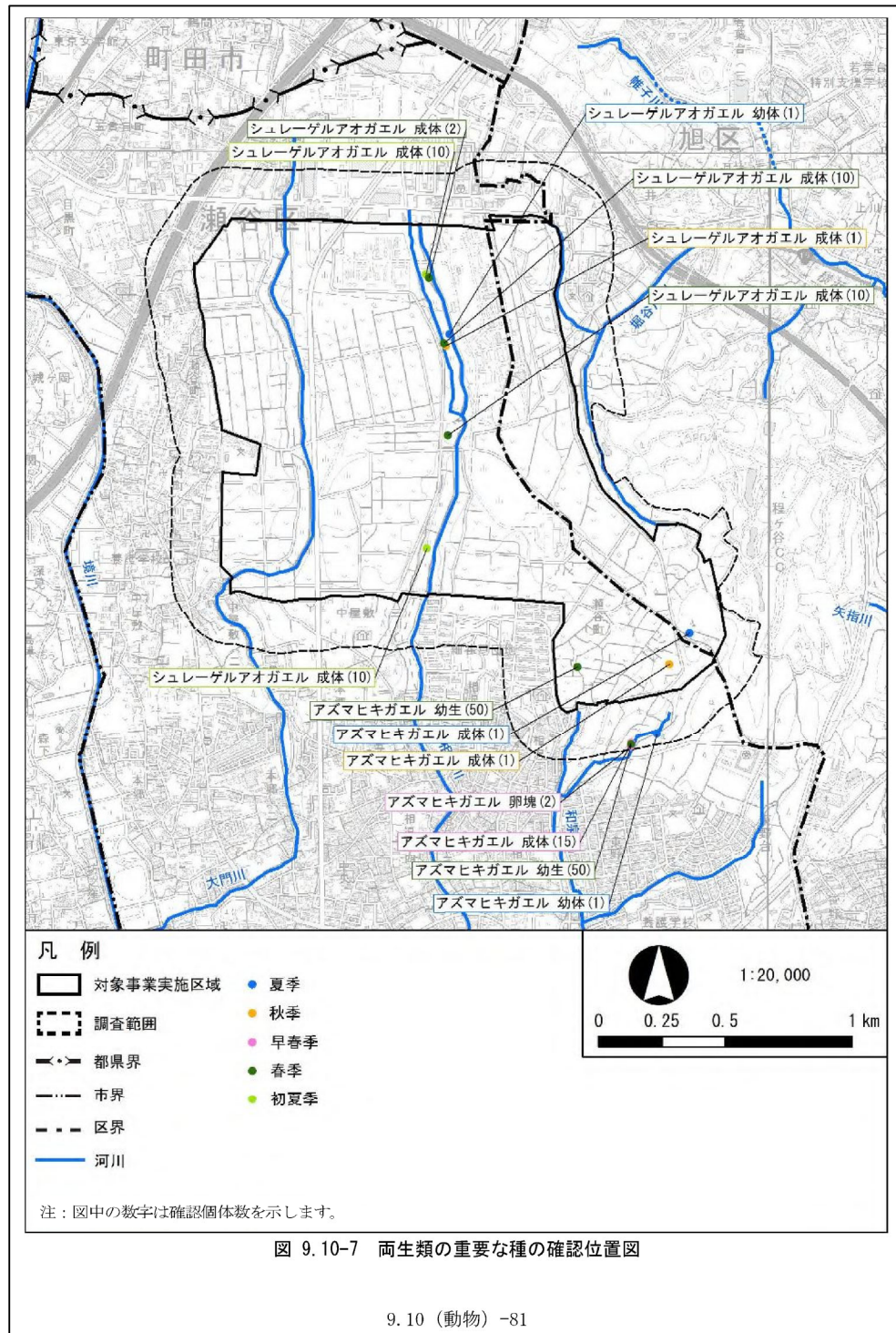


図 4 土地区画整理事業の環境影響評価書における両生類（重要種）の確認位置
出典：旧上瀬谷通信施設地区土地区画整理事業 環境影響評価書（令和4年3月，横浜市）

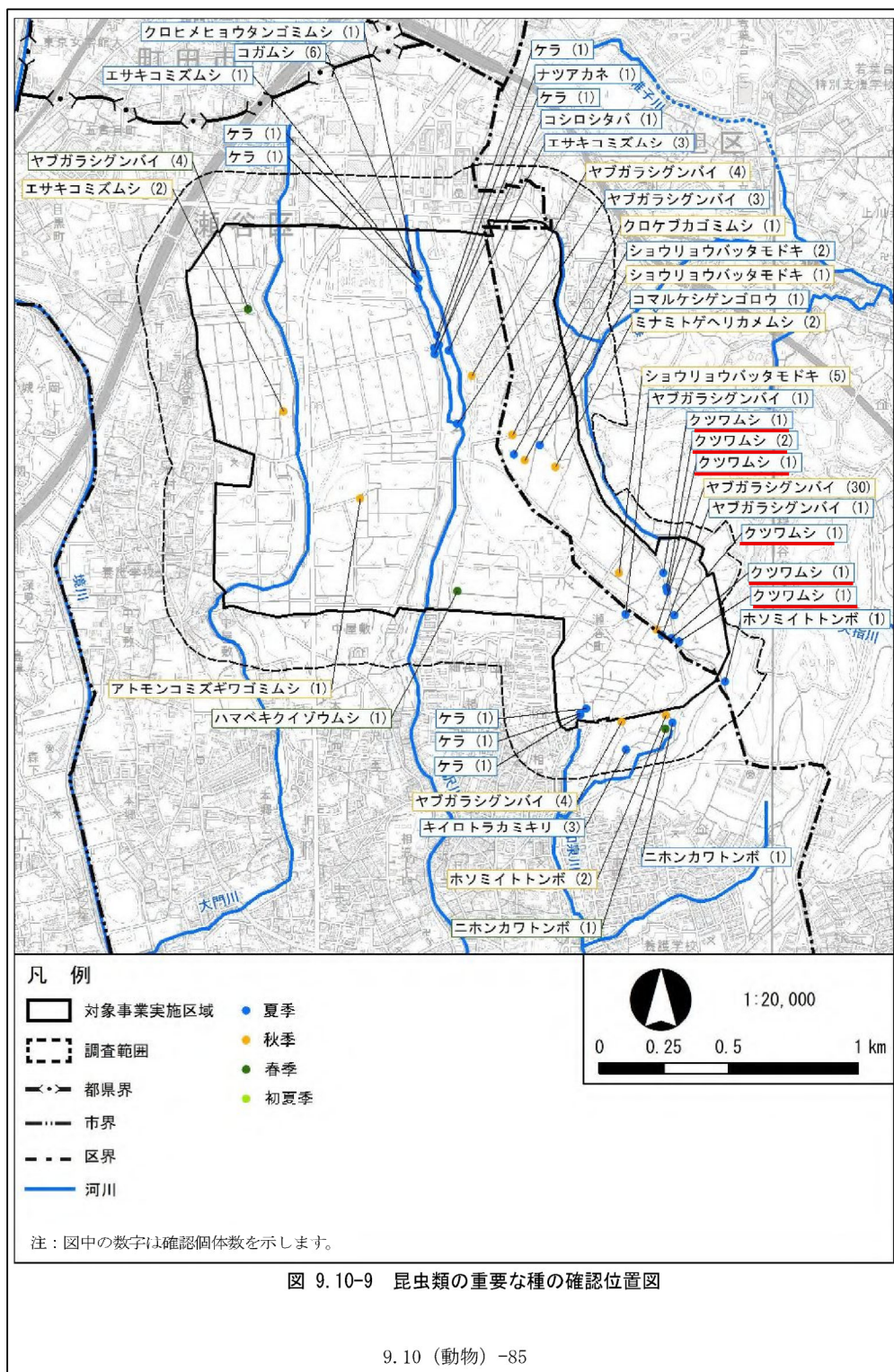


図5 土地区画整理事業の環境影響評価書における昆虫類の重要な種（クツワムシ）の確認位置
出典：旧上瀬谷通信施設地区土地区画整理事業 環境影響評価書（令和4年3月，横浜市）

・ 8 地域交通の予測位置について

【令和7年度第8回審査会ご意見等】

町田方面から横浜町田インターチェンジを使って東名高速道路の下り方面に行く車にとっては、乗りにくくなるということも予想される。東名高速道路本線の影響、東京から来る方向に対しても影響予測を行うのであれば、保土ケ谷バイパスの町田側から来る車両に対する影響というのも、保土ケ谷バイパスの上、町田側あたりに1つ予測地点を設け、評価するとより良いと思う。

第8回環境影響評価審査会における補足資料「2 地域交通の予測評価地点について」において、表1の存在・供用時の予測項目「自動車の走行に伴う交差点における需要率及び交通容量比」の予測地点では「東名高速道路の断面3～4地点」との記載があるが、図1では凡例において「時間別・方向別歩行者・自転車交通量」とされている。

整合していないことから、東名高速道路における予測項目及び予測地点の考え方について改めて確認したい。

【回答】

ご指摘を受け、保土ケ谷バイパスの横浜町田インターチェンジより西側に地点（東名入口交差点）を追加し、交差点の需要率及び交通容量比を予測します。また、第8回環境影響評価審査会の補足資料に凡例の記載に誤りがございました。

追加修正を反映した図面及び内容は図6及び表2の赤字のとおりです。

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

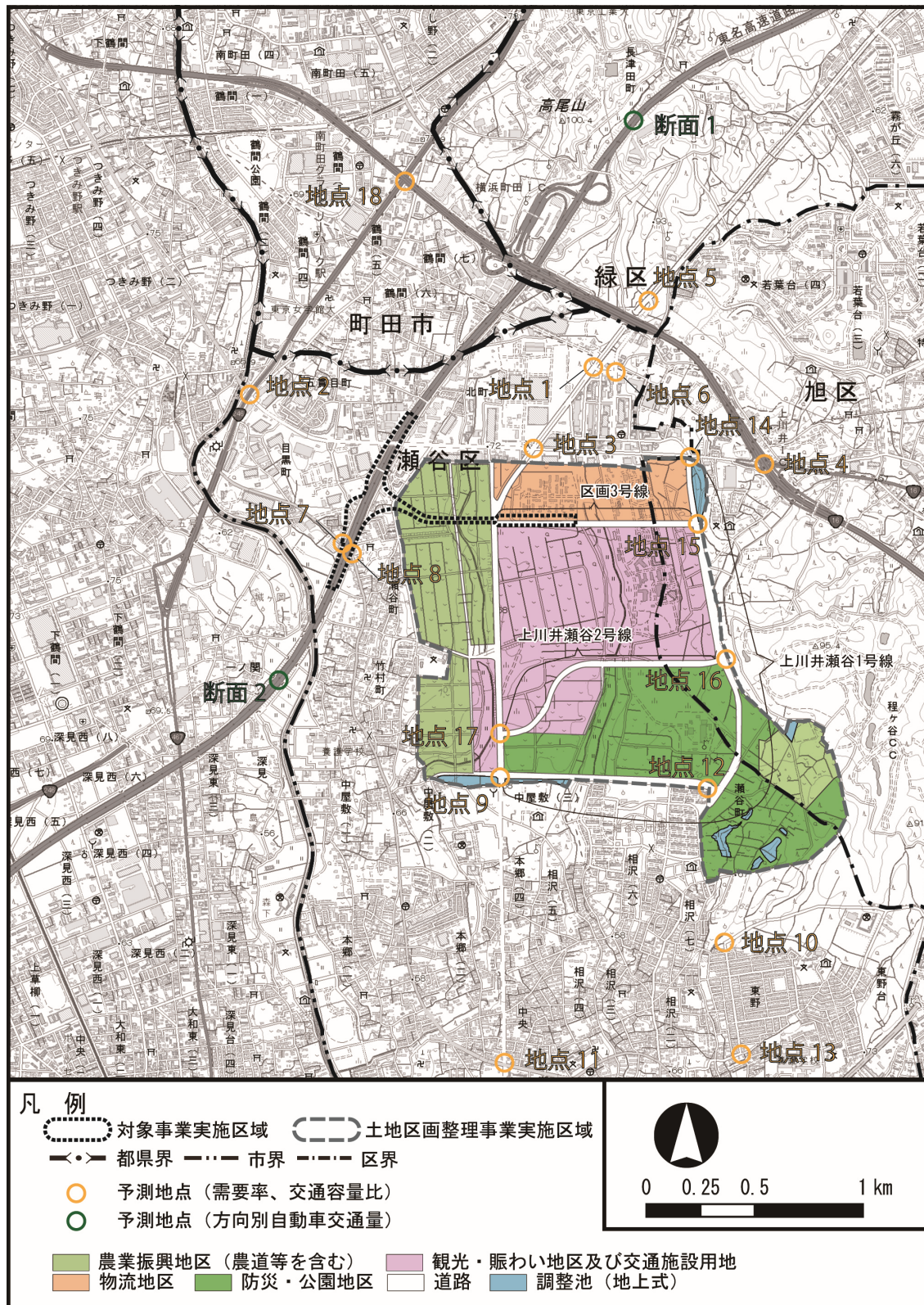


図 6 地域交通（予測、評価地点）

表 2 地域交通（交通混雑、歩行者等の安全）に係る予測・評価手法

環境影響要因		予測の手法			
		予測項目	予測時期	予測地域・地点	予測方法
工事中	工事用車両の走行	工事用車両の走行に伴う交差点における需要率及び交通容量比（自動車）	工事用車両の走行台数が最大となる時期など、地域交通に最も影響を及ぼす時期とします。 ^注	工事用車両ルートとして想定される主要交差点の地点とします。（交差点 1～6 地点） （図 6.8（1）参照）	交差点需要率の算出等により、交通混雑の程度を定量的に予測します。
		工事中の歩行者等の安全に及ぼす影響の程度		工事用車両の走行が予想される主要交差点・ルートとします。	現状の交通安全施設及び歩行者・自転車の状況の整理と、本事業で実施する安全対策等を整理することで定性的に予測します。
存在・供用時	自動車の走行	自動車の走行に伴う交差点における需要率及び交通容量比	供用を開始し、事業活動が定常の状態になる時期とします。 ^注	自動車の走行ルートとして想定される主要交差点の地点及び、対象事業が接続する区画 3 号線、上川井瀬谷 1 号線等との交差点の地点とします。 （地域交通 1～18）	交差点需要率の算出等により、交通混雑の程度を定量的に予測します。
		自動車の走行に伴う交通量		自動車の走行ルートとして想定される東名高速道路の交通量（断面 1～2）	時間別交通量の算出により、交通量を定量的に予測します。
		自動車の走行に伴う歩行者等の安全に及ぼす影響の程度		自動車の走行が予想される主要交差点・ルートとします。	現状の交通安全施設及び歩行者・自転車の状況の整理と、本事業で実施する安全対策等を整理することで定性的に予測します。

注：本事業の予測時期（工事中：ピーク時期、存在・供用時：本事業の供用時）において、その時期の他事業の影響も必要に応じて考慮し、影響を予測します。

・ 9 水循環の調査位置について

【令和7年度第8回審査会ご意見】

東名高速道路真下あたりの地下の工事による地下水位への影響を見るには現在選ばれている井戸の2地点は少し距離が離れている。

東名高速道路の下が一番深い掘削工事をされる地点での周辺の井戸への影響についてはどのように考えているのか。

【回答】

ご指摘の東名高速道路付近の地下水位ですが、東名高速道路の西側に横浜市みどり環境局環境保全部環境科学研究所で、月間値等を公表している地点（目黒町公園）が確認できました。

本事業では、地下水位の変動について、方法書 6-16 ページ図 6.3 に掲載した2地点と目黒町公園（図7調査地点3）1地点の合計3地点の観測結果により把握し、数値解析モデルを用いて定量的に予測を行います。

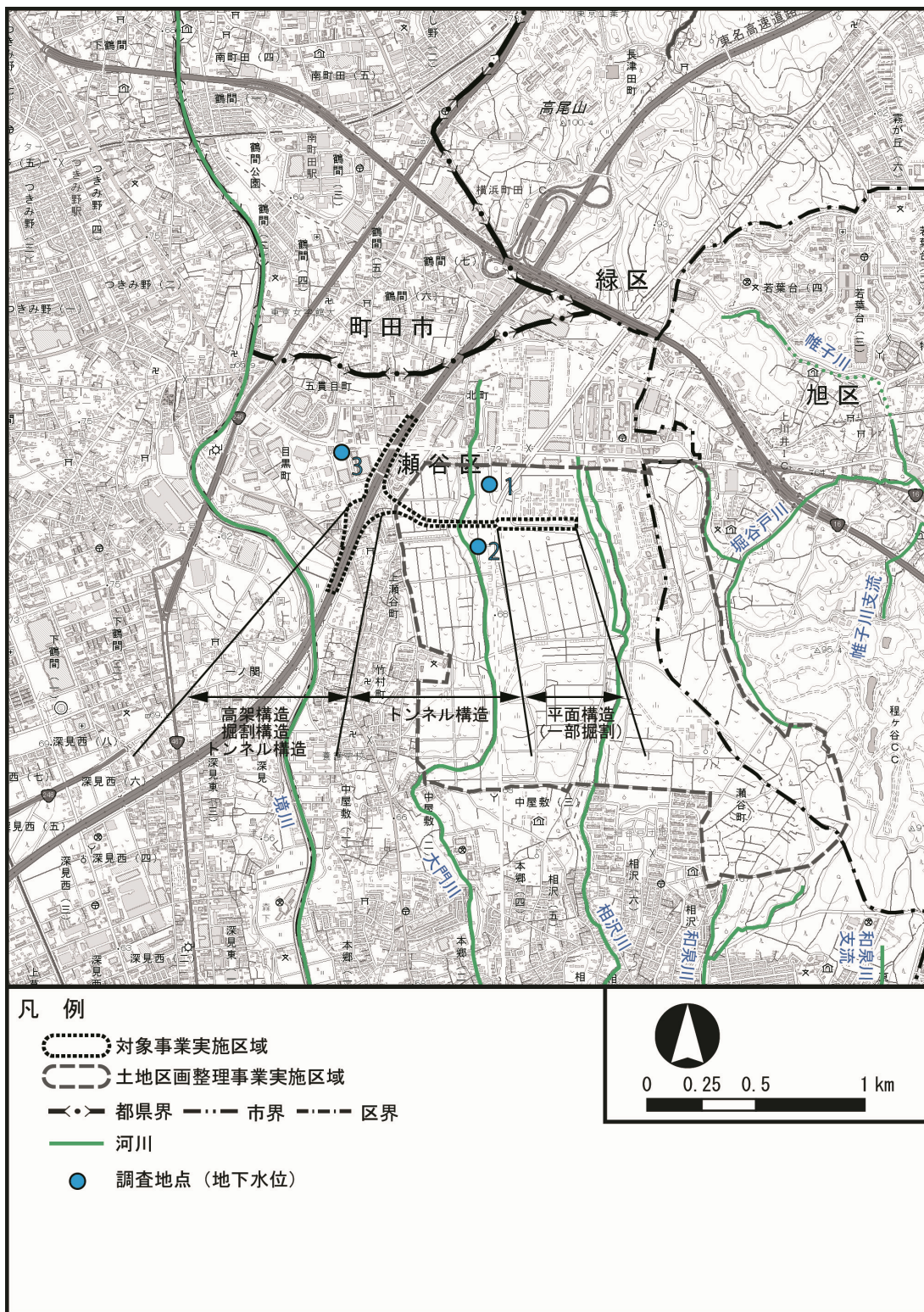


図 7 地下水位調査地点

・10 都市計画決定権者の見解について

【令和7年度第8回審査会ご意見】

環境情報提供書の概要のところ「道路の地下化をしてほしい」と書いてあり、それは地上を改変せず影響を及ぼさないようにということも含んだ内容だったと思うが、見解のところでは開削トンネルの構造にしますということが文章では明示されてない。分かりやすさが大事だと思うので、開削トンネルという文言をこの中に入れてほしい。

また、開削を行うにしても掘削する範囲を極力減らしてその影響を少なくするように対応するというような文言を入れてほしい。

農業振興地区の改変区域は、この案④にしても小さくならないのであれば、農業振興地域の改変区域を小さくするために案④を取り入れたということが、矛盾するように思うので、それも含めて文を検討した方がよい。他の選択肢に比べて案④が改変するエリアが小さくなるという趣旨なのかとも思ったが、そこも含めて明確にしてほしい。

【回答】

ご指摘の通り、他の案に比べて、改変区域を小さくするため案④を選定したという趣旨でしたが、より分かりやすく表現するため、文言を削除すると共に、開削工法で施工を行う旨、施工方法の考え方を追加しました。

次ページで第8回環境影響評価審査会時点との対照でお示しします。

準備書では、以下の赤字の文言に変更します。【第8回環境影響評価審査会時点】

環境情報提供書の概要	都市計画決定権者の見解
(1) (略)	(1) (略)
(2) (前段 略)	(2) (前段 略)
横浜市最後の草原地帯ともいわれる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。新しいインターチェンジと道路建設により人間も立ち退きの可能性が否定できず、野生動物・自然環境にも悪影響を及ぼすようなことはやめ、ヘリでの空輸や道路の地下化をしてほしい。	対象事業実施区域には横浜市内でも貴重な農地環境が残されていることから、その保全に十分配慮した計画とします。農業振興地区の改変区域を小さくするため、構造としてはトンネル構造を取り入れた案④を選定しました。 案④は一時的に地表面を改変する事になりますが、施工方法の工夫をするとともに、トンネル上部の土地利用で、周辺との調和が図れるよう検討していきます。

準備書では、以下の赤字の文言に変更します。【更新後】

環境情報提供書の概要	都市計画決定権者の見解
(1) (略)	(1) (略)
(2) (前段 略)	(2) (前段 略)
横浜市最後の草原地帯ともいわれる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。新しいインターチェンジと道路建設により人間も立ち退きの可能性が否定できず、野生動物・自然環境にも悪影響を及ぼすようなことはやめ、ヘリでの空輸や道路の地下化をしてほしい。	対象事業実施区域には横浜市内でも貴重な農地環境が残されていることから、その保全に十分配慮した計画とします。 選定した案④は、農業振興地区において、開削工法にてトンネルを構築する案です（2-13、2-21 頁参照）。一時的に地表面を改変することになりますが、開削範囲を小さくする施工方法（仮設壁の設置等）を取り入れます。 また、施工後もトンネル上部の土地利用において、周辺環境との調和が図れるよう検討していきます。

・11 騒音の調査地点について

【令和7年度第8回審査会ご意見】

騒音の調査地点について、上りのオフランプが張り出している部分にあまり調査地点が設けられていないので、確認したい。

【回答】

道路環境影響評価の技術手法(4. 騒音 4.1 自動車の走行に係る騒音(令和7年度版))において、地域特性として「住宅の配置の概況」等から保全対象の立地状況を把握するとなっていることから、本事業では住居系の地域を対象に現地調査することとしました。

上りオフランプ付近について、北側部分は、住居はなく、工場・倉庫等が立地するエリアです。一方で、南側については住居等があるため、調査地点は道路7及び、一般1、2において騒音調査を行います。



図 8 騒音調査地点(方法書図 6.5(3)を加工)