

**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**

※表中のアンダーラインの部分は、前回(第 10 回)審査会における追加の指摘事項等を示しています。

**■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 1.1 km 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]	
	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、通行止めにならぬ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」というこの指摘的回答になってい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 説明済 [11/26 審査会]
	A-3-2	ここへの回答としては、回答になってい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。そういった意味でと、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、盛土して覆工でできるようなことにもなりますので、そういった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いか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ただける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ベターかと思います。 [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、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-3-4	環境情報提供書の概要のところで「(道路の) 地下化してほしい」と書いてあり、それは地上を改変せずに、影響を及ぼさないようにといふことも含んだ内容だったと思いまが、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書では明示されていません。この内容から開削トンネルになるということが分かるものなのでしょうか。 [11/26 審査会]	今回赤字で追加させていただきました「案④」というものが、方書の中で開削工法として示させていただいているものになりますので、我々としてはこの「案④」が開削を意味しているものと理解しています。 [11/26 審査会]	補足資料3で 説明済 [11/26 審査会]
	A-3-5	事業者側の見解としてはそうですが、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いただくことは可能でしょうか。 [11/26 審査会]	承知いたしました。 [11/26 審査会]	補足資料10で 説明済 [12/25 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-3-6	「施工方法を工夫するとともに」という追加の文言を書いていたのですが、環境情報提供書の概要の「広大な草原を傷つけないよう」にということに対して、開削になつて地上を掘削するが、施工方法を工夫することで対応できるという文言になつてゐるが、この工夫といふのは具体的にどういうことだったのか、もう一度詳しく教えていただきたい。 [11/26 審査会]	開削工法におきましてオープン掘削をする際に、法（のり）の処理の仕方は自然法（のり）ではなく、簡易な仮設だとか削る範囲を極力狭くするという視点を開削工法、施工方法の工夫という言葉で表現しています。 [11/26 審査会]	補足資料3で 説明済 [11/26 審査会]
	A-3-7	この説明の内容で、内容が読み取れるということが大事だと思うので、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いただければと思います。 [11/26 審査会]	承知いたしました。 [11/26 審査会]	補足資料10で 説明済 [12/25 審査会]
	A-3-8	（補足資料5ページ表中に）農業振興地区の改変区域を小さくするために、案④をとるという意味で結局案④の施工方法の工夫をするということが記載されているが、前回お伺いしたときに、地表面の事業区域は農業振興地区的農地が残らないと聞いたと思います。要は全部（道路の）管理区域になつてしまふので、そこは農業振興地区として残らず、何かしら周辺との調和を図れるようなものにするということで回答いただいたと思うのですが、農業振興地区的改変区域を小さくするという言葉が正しいのであれば、表面に農業振興地区が残るという理解で良いのか、お伺いさせていただければと思います。 [11/26 審査会]	（事業区域は）農業振興地区的中の道路というような扱いになります。前回、道路用地と説明をさせていただいたかと思います。トンネルの上を覆土する形となるので、そこにつきましては、周辺との調和が取れるような、今は答えを持っていないのですが、そういったことを視野に入れて道路としての利用というものを考えていくべきだと思っています。 [11/26 審査会]	
	A-3-9	案④にして施工方法の工夫をすることで、農業振興地区的改変区域を小さくすることだったので、工事で上にビオトープだとか草地とかいろいろな環境を作つて、周りの調和が取れる環境に回復したとしても、それも改変区域です。この上の農業振興地区的改変区域を小さくするために、案④を取り入れたという言葉が正しいのであれば、何かしら全く手を加えない場所が残るのではないかという理解をしてしまうのですが、そういうことはないということですか。いずれにしても、改変をするということですね。 [11/26 審査会]	そうです。 [11/26 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-3-10	そうであれば、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、矛盾を感じてしまうと思うので、その部分も含めて文を検討した方が良いと思いました。 [11/26 審査会]	御意見を踏まえて、次回御説明させていただきます。 [11/26 審査会]	補足資料 10 で 説明済 [12/25 審査会]
	A-3-11	小さくするというのが、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いましたが、いずれにしても次回、そのところも含めて明確にしていただくようにお願いいたします。 [11/26 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]	
	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よろしいですか。 [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、やはりそういった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]	
	A-5-1	今回の説明会では、上瀬谷（旧上瀬谷通信施設地区）を対象にした他の事業が先行して行われることもあわせて説明されているのですか。 [11/26 審査会]	本編を説明する前に、これまでの経緯だとその辺につきましては簡単にではありますが、御説明はさせていただいています。 [11/26 審査会]	説明済 [11/26 審査会]

項目	No	指摘、質問事項等	事業者の説明等	取扱い
	A-5-2	<p>(「説明会の開催状況、質疑、意見の概要及び事業者の説明」の資料) 7ページの方の御意見は、瀬谷に残された最後の里山の樹木が大量に伐採されると(記載されていますが)、これについては区画事業の方で大きくこのエリアが改変されるということになりますので、このインターチェンジの、本事業そのものによるというよりは、先行事業による(環境)影響評価の方で対応と言いますか、そちらの問題であるというところです。そこをしっかりと御説明されることが重要と思ったところですが、事業者説明の方には、そこまで書いていないようなので、きちんと説明されているのかどうかというところを確認した次第です。</p> <p>[11/26 審査会]</p>	—	説明済 [11/26 審査会]
A 事業計画	A-6-1	<p><u>補足資料 10 の 15 ページの対応表で、環境情報提供書の概要の「人間も立ち退きの可能性を否定できず」と書いてあるところがあります。それに対する回答は示せますか。</u>立ち退きの可能性は、地下化するという話だけだと、ありませんと言っているように聞こえますが、開削になると立ち退きの可能性が出てくるように思います。</p> <p><u>対象事業実施区域にはいくつか建物の様子が見えるので、立ち退きの可能性は否定できないということでお伺いします。</u></p> <p>[12/25 審査会]</p>	<u>用地取得をこのインターチェンジ事業に伴って出てくるものがありますので、そういった観点で特に東名高速道路周辺になりますが、その辺りは立ち退きというそういういった行為が今後出てくるような形になります。</u>	説明済 [12/25 審査会]
	A-6-2	<p><u>「立ち退きの可能性を否定できず」というところは開削と書くことによって、可能性は否定できないという話になりますが、それに対しては特にコメントは出してないということでお伺いされるわけですね。</u></p> <p>[12/25 審査会]</p>	<u>そうです。こちらは道路構造に関わらず、立ち退きという部分については排除できない部分になります。</u>	[12/25 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	<p>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。</p> <p>[10/17 審査会]</p>	<p>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。</p> <p>[10/17 審査会]</p>	説明済 [10/17 審査会]
1 温室効果ガス				

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	2-1-1	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>[10/17 審査会]</p>	<p>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。</p> <p>[10/17 審査会]</p>	<u>説明実施</u> <u>〔12/25 審査会〕</u>
	2-1-2	<p><u>存在・供用段階におけるこのインター・チェンジの影響は、これまでの区画事業の方での影響が大半なので、区画事業以降の影響は大きくなのではないかというような御説明だったと思いますが、ジャンクションの整備においては、確かにジャンクションの周りの環境かもしれません、交通量の増大という供用をしたときに生じる影響が、区画事業のときに考慮していなかった分まで生態系を分断するのではないかと懸念しているところです。その影響が、特に区画事業以降に作られた環境であるとか、区画事業で残そうとした環境も影響対象として存在するので、新たな影響として把握すべきではないかということが、今回、御検討いただいている部分です。</u></p> <p>[12/25 審査会]</p>	—	<u>補足資料 12 で</u> <u>本日説明</u>
	2-1-3	<p><u>ホタルとかクロウとか、夜間照明という意味で区画事業の時点でのデータで検討されていますが、区画事業後にどういうところに生息地を移したり、あるいは新たな拠点を作っているかということも含めて、この供用の影響を把握するべきではないかということで御質問しました。</u></p> <p>[12/25 審査会]</p>	—	

項目	No	指摘、質問事項等	事業者の説明等	取扱い
	2-1-4	<p>東側の上川井瀬谷1号線の上の調整池といったところに、例えば区画事業で保全できなかったカエル類とか水生生物が新しいハビタットを作っていたりすることが考えられます。あるいは公園として整備される部分の緑地を使って生き物が移動していることに対して、上川井瀬谷1号線の交通量の増大が影響するのではないかと考えられます。これらのことは区画事業のときの環境影響評価にはなかったはずです。本事業で加わる交通量ですでの、その交通量の変化による影響を、供用段階の影響として論じて欲しかったです。</p> <p>[12/25 審査会]</p>	—	補足資料12で 本日説明
	2-1-5	<p>供用の影響が大事かというと、この上瀬谷の自然が累積的に分断されていくとか、使い方によってだいぶ改変されてしまっています。使い方を考慮すれば、きちんとネットワークが維持できるかもしれない場所で、供用の影響は非常に大きいものがあると思いますので、そこを客観的に論じていただきたいというのが趣旨です。</p> <p>[12/25 審査会]</p>	—	
	2-1-6	<p>今回の御説明は、交通量影響がきちんと考慮されているとは、なかなか受け止められない部分があったと思います。また、論理的に説明いただきたいということを加えてお願いします。</p> <p>[12/25 審査会]</p>	—	
2 生物・生態系	2-2-1	<p>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。</p> <p>[10/17 審査会]</p>	<p>この度のインターچェ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。</p> <p>[10/17 審査会]</p>	<p>説明実施 [12/25 審査会]</p> <p>補足資料12で 本日説明</p>

項目	No	指摘、質問事項等	事業者の説明等	取扱い
	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ではなく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が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>	<u>説明実施</u> <u>〔12/25 審査会〕</u>  <u>補足資料 12 で</u> <u>本日説明</u>
	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ですか。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>		<u>説明実施</u> <u>〔12/25 審査会〕</u>  <u>補足資料 12 で</u> <u>本日説明</u>
	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し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>		<u>説明実施</u> <u>〔12/25 審査会〕</u>  <u>補足資料 12 で</u> <u>本日説明</u>

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ですか。 [10/17 審査会]	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]	説明実施 〔12/25 審査会〕  補足資料 12 で 本日説明
	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。 [10/17 審査会]	承知しました。 [10/17 審査会]	
	2-6-3	<u>調査地域について、(現地調査地点の)図に文言を入れていただきありがとうございます。もし、これを進めるのであれば、環状 4 号線がどこなのかも示して欲しいと思いました。</u> [12/25 審査会]	—	補足資料 12 で 本日説明
	2-6-4	<u>「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」</u> というのは、決まってい文言があるわけではなくて、事業者の方で書かれた文章でしょうか。あまりにも抽象的すぎて、素直に受け入れられないです。これが、決まった文言なのか、考えられた文言なのかお伺いします。 [12/25 審査会]	<u>現地の状況等を踏まえて記載させていただいたというところになります。実際には、動植物の生息環境が残される場所をというような意味合いで記載したところです。</u> [12/25 審査会]	
	2-6-5	<u>少なくともこの説明だと、私達からすると何だろうという形になってしまいますので、もう少し具体的な話を取り入れて欲しかったです。</u> [12/25 審査会]	—	

項目	No	指摘、質問事項等	事業者の説明等	取扱い
	2-6-6	<p>「調査地域というのは現地に立ちに入る範囲を示したものなので、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」とありますが、そもそも調査地域という言葉の概念の捉え方が違っているような気がします。特に鳥類で言えば、調査地域は調べる範囲であって、調査地点を置く場所ではないと思します。ルートセンサスもそうです。調査地点、見る場所は置かないから、現地に立ち入る場所だからということでは説明できないかと思います。</p> <p>少なくともこの時点では調査地域外に出たものも記録しますと言うのであれば、それはイレギュラーな話ではなくて、事前に把握できている話なので、調査範囲に入れるべきだと思います。</p> <p>もしこれを押し通すのであれば、調査地域という言葉がおかしいと回答を聞いていて思いました。</p> <p>[12/25 審査会]</p>	—	補足資料13で 本日説明
	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。 [10/17 審査会]	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など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にお願いします。 [10/17 審査会]	—	
	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。 [10/17 審査会]	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、調査区域を中心に可視可能な範囲は基本広げて記録に努めていくところです。 [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。 [10/17 審査会]</p>	説明済 [10/17 審査会]
	2-8-3	<p>もしさ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>	—	
	2-9-1	<p><u>区画事業でコウモリの調査をされていますか。</u></p> <p>[12/25 審査会]</p>	<p>コウモリにつきましては、哺乳類の調査の中で、夜間調査で夕方から夜間ににおいて調査範囲を踏査して、バットディテクターを用いて飛翔するコウモリ類を確認したということになっております。</p> <p>[12/25 審査会]</p>	説明済 [12/25 審査会]
2-9-2		<p>カエル類とか昆虫類が出ていないという話ですが、(第6回審査会で横田委員に)指摘されていた(上川井瀬谷1号線の)T字路のところ、端の堀谷戸川に近いところで調査をしていないのではないかと思うのです。</p> <p>(補足資料7ページの図4に)点として落ちている場所が、ほぼ堀谷戸川のところから西側に点が落ちていますが、あまりに不自然で、カエル類がないというのはあり得ない話です。あくまでも既存資料で賄えるものであれば、調査はせずに既存資料で対応しますと言えると思うのですが、既存資料でこちらが指摘している内容について対応できないものなのであれば、やはり調査をしなくてはいけないと思います。</p> <p>[12/25 審査会]</p>	<p>踏査範囲については、T字路も含まれて、区画事業の範囲から200mの範囲を網羅的に踏査しているという記録がございます。区画事業の評価書の9-10-11ページにその辺のルートについては記載がございます。</p> <p>[12/25 審査会]</p>	補足資料12で 本日説明

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	2-9-3	<p>例えば空中を浮遊する昆虫など小動物を食べるようなコウモリ類は、土地が改変されることによって環境が変わると、生息環境が大きく変わります。逆に土地を改変したことで、そこに浮遊するユスリカなどが発生してコウモリを誘引するかもしれません。そうなると逆に土地が改変されるのであれば、よりやらなくてはいけない事項になるのではないかという意味も含めて、今ここで提供されているデータで、出ていないから特に必要ないと言うことを押し通すというような話になってくると、先ほどの話（補足資料6）になってきて、調査範囲を既存資料があるからここまでやりませんという話が、どうしても良いですとは言えなくなってしまいます。 少なくとも今ここで回答いただいたこの内容だけで、分かりましたと言えるものではないと思います。もう一度再検討していただければと思います。</p> <p>[12/25 審査会]</p>	—	補足資料12で 本日説明
	2-9-4	<p>コウモリ類については、先ほど申しましたように、過去のその時だけ分かるものではないと思うので、他の両生、爬虫類も含めて、再度御検討いただければと思います。</p> <p>[12/25 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帶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>帶水層の位置、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、だいたい砂礫層が帶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 水循環	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>	

項目	No	指摘、質問事項等	事業者の説明等	取扱い
	4-2-1	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。帶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。 [10/17 審査会]	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。 [10/17 審査会]	補足資料4で 説明済 [11/26 審査会]
	4-2-2	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ま せんが、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 流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。 [10/17 審査会]	—	
	4-2-3	地層の断面図では地下水位が10 数mから20m弱ぐらいのどこかと いう感じです。この掘削工事で一番 深いところが10数mを想定してい るというようなお話をうたうと思 うのですが、東名高速道路真下あたり の地下の工事が、おそらくその10 数mになるのではないかと思うの ですが、そ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 れていますので、この東名高速道路 の下の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おられる のでしょうか。 [11/26 審査会]	今回お示ししたものは、河川と 平行方向という趣旨から、(補足 資料7ページの図2として)南北に 切った想定図をお出ししま した。委員がおっしゃるとおりで、 事業としては東西に事業区域を 設けていますので、当然東西の地 盤につきましても確認はしてい るところです。その中では、東西 につきましても同様の地層が広 がっているということは確認し ているところになります。 [11/26 審査会]	補足資料9で 説明済 [12/25 審査会]
	4-2-4	東名高速道路の下部の掘削工事 による影響を見るには、もう少し違 った地点での井戸の調査も必要で はないかと思います。東名高速道路 の周辺で井戸の利用があるかもし れませんので、その辺も調べておく 必要があろうかと思います。 [11/26 審査会]	周辺の地下水の利用状況等も 踏まえさせていただき、次回、御 質問の回答を用意させていただ きます。 [11/26 審査会]	

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	<p>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。</p> <p>[10/17 審査会]</p>	<p>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ていませんが、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。</p> <p>[10/17 審査会]</p>	補足資料 4 で説明済 [11/26 審査会]
	4-4-1	<p><u>調査地点 3、公園の観測井戸を追加できるということで、大変良いことだと思います。</u></p> <p><u>調査地点 3 は地下水の流れの中で、事業区域の上流側となり、下流側が東名高速道路の下部の工事現場となるので、南側が（地下水の流れの）下流側になる可能性が高いです。</u></p> <p><u>工事中にここで土留め壁を工事されるわけですが、上流側は若干、地下水位が上がる可能性があり、下流側は逆に地下水の流动阻害がもし起これば、地下水位が下がって、結果的には地盤沈下にも結びついていく可能性があります。そのため、地盤沈下は環境影響評価項目に入って評価されることになります。</u></p> <p><u>地盤沈下を評価するためにも、事業区域の南側、東名高速道路の部分の南側の下流側の観測地点も必要なではないでしょうか。</u></p> <p>[12/25 審査会]</p>	<p><u>改めて、周辺の観測井戸等も含めて、今の御質問につきまして次回、御説明をさせていただければと思います。よろしくお願ひいたします。</u></p> <p>[12/25 審査会]</p>	補足資料 14 で本日説明
	4-5-1	<p><u>実際の地下水位と帶水層の位置と掘削深さとの関係も次回示していただければと思います。</u></p> <p>[12/25 審査会]</p>	—	補足資料 14 で本日説明
5 廃棄物・建設発生土				
6 大気質				
7 水質・底質				

項目	No	指摘、質問事項等	事業者の説明等	取扱い
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 で説明済 [11/26 審査会]
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も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]
	9-3-1	「説明会の開催状況、質疑、意見の概要及び事業者の説明」のスライド資料 51 ページの中でも、市営住宅の高さ方向の予測評価がきちんとされると確認が取れていて結構です。(同スライド資料 11 ページでは)上りのオフランプ側が張り出していて、そこは平面構造となっている部分ですが、(同スライド 49 資料ページでは)あまり調査地点が設けられていないので大丈夫なのか確認したいです。 [11/26 審査会]	—	補足資料 11 で説明済 [12/25 審査会]

項目	No	指摘、質問事項等	事業者の説明等	取扱い
	9-4-1	<p>補足資料 16 ページの図 8 では、左側の住居等の黄緑色の三角形（部分）があり、一般 1、2 の調査地点を配置しているということで、ぱっと見るとその三角形（部分）の右上の頂点に近い辺りが一番影響が大きそうにも見えます。要は道路が 7、80 メートルくらい建物越しにあったものが、至近距離に近づいてくるわけなので、その地点の取り方で良いのかというところは少し気になるところではあります。</p> <p>断面関係とかも含めて影響が大きいと思われるところに設定していると理解をすれば良いのか、その辺を補足していただければと思います。</p>	<p>こちらの現地調査地点につきましては、現況の騒音状況を把握する地点として設定しております。この三角形部分のところについては住居地域になっておりまして、その中で一般環境の状況が把握できる、騒音計が設置できる周囲の状況が把握できる、そういう場所を現地を見て設定させていただいております。現況としましては、その三角形部分の上の部分については、今お示ししています（補足資料 16 ページの図 8 中の）一般 1 というところで同様に把握できると考えております。</p> <p>予測については、ジャンクション周辺を面的に予測しますので、三角形部分の上の部分も対象となってくると考えております。</p>	説明済 [12/25 審査会]
	9-4-2	<p>分かりました。予測がそういうことであれば、結構だと思います。</p>	—	
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				
18 地域交通	18-1-1	<p>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。</p>	<p>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。</p>	補足資料 1 で説明済 [11/26 審査会]
	18-1-2	<p>（補足資料 1 の）一番下の行に「広域ネットワークに上瀬谷周辺の道路網を加えたもの」という御説明だったのですが、今回設置される新しいインターチェンジもこの予測するネットワークには含まれているという理解で良いですか。</p>	<p>そのとおりです。</p>	[11/26 審査会]

項目	No	指摘、質問事項等	事業者の説明等	取扱い
	18-1-3	手法については（国土交通省）関東地方整備局でも使われている（転換率式併用QV）分割配分手法によるとの御説明ですが、分割配分手法は若干古い手法であり、分割の仕方によって結果も異なるというところで、最近では均衡配分手法を使う方が一般的かとも思うのですが、この点についてはいかがですか。 [11/26 審査会]	まさに委員の御指摘のとおりかと思います。ただ、事業者として考えているところといたしましては、これまで周辺の関連するこの上瀬谷（旧上瀬谷通信施設地区）の事業におきまして、同様の分割配分手法等を使っていているというところも踏まえさせていただきながら、我々もその手法を採用させていただければと考えてございます。 [11/26 審査会]	補足資料1で説明済 [11/26 審査会]
	18-1-4	これまでの件と整合を取るためというところを重視しているということですね。理解いたしました。 [11/26 審査会]	—	
	18-2-1	新たなインターチェンジ設置ですので、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で説明済 [11/26 審査会]
18 地域交通	18-2-2	新しいインターチェンジができることによって、横浜の都心方面から東名高速道路に行く人たちにとっては使えるインターチェンジが2か所になるので、より東名高速道路に乗りやすくなると考えられるが、反面、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、逆にその影響を受けて、乗りにくくなるということも予想されます。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ということですので、あわせて保土ヶ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、もう一つこの保土ヶ谷バイパスの上、町田側あたりに予測の地点を設けていただきて評価していただけるとより良いと思ったところです。この辺はいかがでしょうか。そういった御検討はできますか。 [11/26 審査会]	御意見を反映させていただきまして準備書の方で対応させていただければと思います。 [11/26 審査会]	補足資料8で説明済 [12/25 審査会]
	18-2-3	(補足資料2の記載内容の確認にあたって) 補足資料の表1を見て、赤字で追加された中に「東名高速道路の断面3～4地点」というのがあったので、ここも予測すると理解しました。 [11/26 審査会]	—	

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	18-2-4	私の意図としては東名高速道路本線もやはり予測に含めていただきたいということです。 [11/26 審査会]	—	補足資料8で 説明済 [12/25 審査会]
	18-3-1	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 説明済 [11/26 審査会]
	18-4-1	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 説明済 [11/26 審査会]
19 景観				
20 觸れ合い 活動の場				
21 文化財等				