

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12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」、公園整備事業は「公園事業」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場所は、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、通行止めには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、工夫に努めていきたいと思っております。 [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-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っていないように思います。通常のコ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。そういった意味ですと、今の地形をそれなりに改変するようなことはあるかと思いますが、その後、盛土して覆工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よって変わりはないので、その時に貴重な植物などがいないかということ、トンネル上部の自然をどう復元するかを考えていただけると良いかと思えます。 今、御説明いただいたように、実際に構造物ができてからは、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えます。 [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-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うことも含んだ内容だったと思いますが、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、方法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]	
	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	<p>「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」ということに対して、開削になっ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っているが、この工夫という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。</p> <p>[11/26 審査会]</p>	<p>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。</p> <p>[11/26 審査会]</p>	<p>補足資料3で説明済</p> <p>[11/26 審査会]</p>
	A-3-7	<p>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。</p> <p>[11/26 審査会]</p>	<p>承知いたしました。</p> <p>[11/26 審査会]</p>	<p>補足資料10で説明済</p> <p>[12/25 審査会]</p>
	A-3-8	<p>（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の農地が残らないと聞いたと思います。要は全部（道路の）管理区域になってしまうので、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のようなことで回答いただいたと思うのですが、農業振興地区の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きます。</p> <p>[11/26 審査会]</p>	<p>（事業区域は）農業振興地区の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。</p> <p>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ければと思っています。</p> <p>[11/26 審査会]</p>	
	A-3-9	<p>案④にして施工方法の工夫をすることで、農業振興地区の改変区域を小さくするということだったのですが、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って、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よ。</p> <p>[11/26 審査会]</p>	<p>そうです。</p> <p>[11/26 審査会]</p>	

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	<p>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、矛盾を生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。</p> <p>[11/26 審査会]</p>	<p>御意見を踏まえて、次回御説明させていただきます。</p> <p>[11/26 審査会]</p>	<p>補足資料 10 で説明済</p> <p>[12/25 審査会]</p>
	A-3-11	<p>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させていただくようお願いいたします。</p> <p>[11/26 審査会]</p>	—	
	A-4-1	<p>一回削り取る場所は農地ですか。それとも道路ですか。</p> <p>[10/17 審査会]</p>	<p>農地です。</p> <p>[10/17 審査会]</p>	<p>説明済</p> <p>[10/17 審査会]</p>
	A-4-2	<p>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が良いですか。</p> <p>[10/17 審査会]</p>	<p>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いますが、道路区域という中での仕様になっていく形になります。</p> <p>[10/17 審査会]</p>	
	A-4-3	<p>草原も含めて何かしら回復する方向で、補償する検討をさせていただけるということでよろしいですか。</p> <p>[10/17 審査会]</p>	<p>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して、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えます。</p> <p>[10/17 審査会]</p>	
	A-5-1	<p>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。</p> <p>[11/26 審査会]</p>	<p>本編を説明する前に、これまでの経緯だとか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きます。</p> <p>[11/26 審査会]</p>	<p>説明済</p> <p>[11/26 審査会]</p>

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-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C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か。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-6-1	<p>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。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>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の良いかをお伺いします。</p> <p>[12/25 審査会]</p>	<p>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った行為が今後出てくるような形になります。</p> <p>[12/25 審査会]</p>	説明済 [12/25 審査会]
	A-6-2	<p>「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はいかれるわけですね。</p> <p>[12/25 審査会]</p>	<p>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。</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
B 事業計画 (広域防災拠点)	B-1-1	<p>【審議での指摘事項等】</p> <p>この事業自体は、GREEN×EXPO 後の事業だと思っておりますが、公園事業等でこの事業の目的とする広域防災拠点の検討が進んでいく中で、その広域防災拠点の施設の話が、私が関係させていただいている別の委員会（横浜市公共事業評価委員会）でありました。それがこの公園と残される環境の接続のイメージに影響するような形の事業だったもので、そういった広域防災拠点の検討の深化が進んでいく中で、事業の在り方が変わっていくようなことが起こっているようにも感じました。</p> <p>こういったことは、おそらくアセスの個別の手続には入ってこないのだと思うのですが、何かその背景として理解しておくべきなのではないかと思った次第です。</p> <p>そして、今回の道路の交通量増大に関する分断影響にも、ひよっとするとそういったものが先に影響を与えていて、実際に事業者が取り組む段階では、広域防災拠点としての活動による影響の方が大きかったりするのではないかと思った次第です。</p> <p>そういった事業の変化に伴う現地の考え方が変わるようなことがありましたら、何かどこかで情報をいただけると、審議の内容に齟齬が生じないのではないかと思った次第です。</p> <p style="text-align: right;">[1/23 審査会]</p>	<p>【事務局が回答】</p> <p>事務局でも公園事業の事業者と事後調査の関係で、事業計画の見直しがあった場合については、計画書や報告書の中で記載するようお願いしているところです。</p> <p>ただ、広域防災拠点の話につきましては、今まさに深度化が進んでいるところで、具体的などころはまだ決まってないというところではあります。</p> <p>公園事業の事後調査結果報告書（工事中その1）にある記載の方でも、今のところ、現地司令施設や公園の中に備蓄倉庫が造られるというところまで決まっていますが、具体的にいつどこにどのようなものが造られるかは示されていません。</p> <p>したがって、委員の皆様には事後調査（計画書又は報告書）の中に入った段階で、お示しできるようになると思います。</p> <p style="text-align: right;">[1/23 審査会]</p>	<p>説明済</p> <p>[1/23 審査会]</p>

■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>今回の方法書の段階では、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か、気になりました。</p> <p style="text-align: right;">[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採らせていただければと思います。</p> <p style="text-align: right;">[10/17 審査会]</p>	<p>説明済</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
0 全般	0-2-1	<p>委員から指摘されることにはかなりシビアなことも含まれていますが、アドバイスの発言が中心です。委員のアドバイスをうまく取り込めば、この後出てくる準備書などはより充実していくと思いますので、遠慮なく委員の発言を聞いて、取り込んでいくような姿勢で、是非そのような考え方で検討していただくようお願いしたいと思います。</p> <p>[1/23 審査会]</p>	—	<p>説明済</p> <p>[1/23 審査会]</p>
1 温室効果ガス				
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、もともとホテルがいたような流域に近く、交通量が增大することは、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>	<p>補足資料7で説明実施</p> <p>[12/25 審査会]</p> <p>補足資料12で説明済</p> <p>[1/23 審査会]</p>
	2-1-2	<p>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い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が、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。</p> <p>[12/25 審査会]</p>	—	<p>補足資料12で説明済</p> <p>[1/23 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 生物・生態系	2-1-3	<p>ホテルとかフクロウとか、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。</p> <p>[12/25 審査会]</p>	—	<p>補足資料12で 説明済 [1/23 審査会]</p>
	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、本事業で加わる交通量ですので、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>	—	
	2-1-5	<p>供用の影響が大事かということ、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>	—	
	2-1-7	<p><u>供用段階の予測の範囲に堀谷戸川流域を入れていただいた</u>ということで、これでカバーできたと思っています。</p> <p>[1/23 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 生物・生態系	2-1-8	<p>調査範囲自体は(補足資料4ページ、図1の現地踏査範囲の)黄色の枠の範囲までということになるのでしょうか。それとも堀谷戸川流域まで入るのでしょうか。</p> <p>[1/23 審査会]</p>	<p>(補足資料4ページ、図1の調査地域と現地踏査範囲の)赤と黄色の分けとしましては、赤については、影響があるという観点で、文献調査だとか、あと現場は動いていますので、基本的にはそういう既往のデータ等で影響等について整理していければと考えています。</p> <p>実際に本事業として現地踏査を通して十分に把握してまいりたいと考えているところが事業区域からの250mの黄色でお示しさせていただいた範囲として考えています。</p> <p>[1/23 審査会]</p>	<p>説明済</p> <p>[1/23 審査会]</p>
	2-1-9	<p>この調査の中に文献等とあるのは、例えば区画事業の事後調査報告等を検討されているということでしょうか。</p> <p>[1/23 審査会]</p>	<p>そのとおりです。</p> <p>[1/23 審査会]</p>	
	2-1-10	<p>区画事業の方で堀谷戸川流域の事後調査が十分に対象範囲をカバーしていて、そしてこちらの事業の着手前にそういった情報が出揃うというような見込みがあるという理解でよいですか。</p> <p>[1/23 審査会]</p>	<p>現時点で、区画事業でいつの段階に事後調査をするかだとか、まだ詳細を把握しかねているところがあります。</p> <p>ただ必要があればこちらも現地の方の確認等を進めて、その辺は上書きをしていければと考えています。</p> <p>[1/23 審査会]</p>	
	2-1-11	<p>区画事業等の他事業との接続がおそらく重要だと思います。</p> <p>したがって、調査範囲に含めるか含めないかの考え方のようなものを記載しておいていただいた方が、良いと思います。</p> <p>どの段階のどのような情報によって、文献調査になるか、現地調査になるかを検討するというようなことが明示されていることが望ましいと思っています。</p> <p>[1/23 審査会]</p>	<p>今の委員の御指摘を受けまして、準備書の方でしっかり整理してまいりたいと思います。</p> <p>[1/23 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 生物・生態系	2-1-12	<p>保全措置についてですが、おそらく堀谷戸川の残された源流域の南北方向の動物移動が一つの軸線になると思います。</p> <p>GREEN×EXPO、あるいはその後の公園事業で整備される緑地との新しい接続が生まれてくるということで、それは東西方向の道路との交差が生じる部分だと思えます。</p> <p>そういった分断はロードキルを含む動物への移動に対する影響ということになると思いますので、(区画事業の)事後調査のデータ、プラス、必要に応じて現地調査で確認したデータを合わせて検討することで考慮されていくというようなことを是非御検討いただきたいと思えます。</p> <p>ロードキル対策なども、場合によっては供用段階で検討していただくことが重要になってくると考えております。</p> <p>[1/23 審査会]</p>	<p>こちらとしても、区画事業の計画ももちろんですが、公園の整備内容等もしっかり把握した上で御指摘の内容について対応をさせていただければと考えています。</p> <p>[1/23 審査会]</p>	<p>説明済</p> <p>[1/23 審査会]</p>
	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。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>この度のインターチ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>補足資料 6 で説明実施</p> <p>[12/25 審査会]</p> <p>補足資料 12 で説明済</p> <p>[1/23 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 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えて、それが交通量によって影響を受けないということ、きちんと言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。少しづれが感じられて、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>	<p>補足資料7で説明実施 [12/25 審査会]</p> <p>補足資料12で説明済 [1/23 審査会]</p>
	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>		
	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が。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
2 生物・生態系	2-6-1	<p>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と。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ですか。</p> <p>[10/17 審査会]</p>	<p>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になるところになります。</p> <p>[10/17 審査会]</p>	<p>補足資料 6 で 説明実施 [12/25 審査会]</p> <p>補足資料 12 で 説明済 [1/23 審査会]</p>
	2-6-2	<p>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 250m と書かれているのに、東側が全然それに沿っていないとこととなるので、どちらか対応していただきたい。</p> <p>[10/17 審査会]</p>	<p>承知しました。</p> <p>[10/17 審査会]</p>	
	2-6-3	<p>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。</p> <p>[12/25 審査会]</p>	—	<p>補足資料 12 で 説明済 [1/23 審査会]</p>
	2-6-4	<p>「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」というのは、決まっている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。</p> <p>[12/25 審査会]</p>	<p>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いうところです。</p> <p>[12/25 審査会]</p>	
	2-6-5	<p>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。</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 生物・生態系	2-6-6	<p>「調査地域というのは現地に立ち入る範囲を示したもので、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います。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えます。</p> <p>少なくともこの時点で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。 [12/25 審査会]</p>	—	<p>補足資料13で 説明済 [1/23 審査会]</p>
	2-6-7	<p>補足資料3ページ上段に「外側250m程度以内において重要な種等の生息環境が存在しないことが明らかかな場合は、現地踏査を行う範囲を適宜縮小することができる。」と書いてあり、これは良いと思いますが、判断基準が、いつの段階で明らかだと判断するかという部分については、明確に整理をしておいてほしいと思います。</p> <p>例えば、更地も草が生えていないからここには生き物はいないと判断するのではなくて、実際調べてみたらいるかもしれない。いないということを示すのはとても難しいと思います。このため、いないということが明らかかな場合ということの判断基準を、何かしら言葉で整理しておいた方がいいと思います。 [1/23 審査会]</p>	<p>一つの尺度として考えているのが、環境省で示されている植生自然度の区分基準です。自然度が1から10まで分類されています。その中で「1」が市街地だとか、あとは造成地、その中でほとんどそういった植生が存在しないという部分があり、その辺りを参考にしながら事業者としての考えを、準備書の中で整理していければと考えています。 [1/23 審査会]</p>	<p>説明済 [1/23 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 生物・生態系	2-6-8	その環境省区分（植生自然度調査）はわかるのですが、そこも含めて、いないということを判断する基準というのは少し考えた方が良いでしょう。実際に市街地での工事においても調査は行われています。ですから、ここにおいてそのような市街地、住宅地であるとか建造物がある場所についてはいないだろうということはあまり考えない方が良いでしょう。そのあたりも内部で御検討いただければと思います。 [1/23 審査会]	どうもありがとうございます。 [1/23 審査会]	説明済 [1/23 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」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]
	2-8-2	猛禽類の調査をしていると、上空を飛ばば下手すると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でしょう。 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でしょう。 [10/17 審査会]	承知しました。 [10/17 審査会]	
	2-8-3	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。 [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	2-9-1	<p>区画事業でコウモリの調査をされていますか。</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>	<p>説明済</p> <p>[12/25 審査会]</p>
	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います。</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、カエル類がい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>	<p>補足資料12で説明済</p> <p>[1/23 審査会]</p>
	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ないです。そうす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思います。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。</p> <p>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>	—	

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	2-9-4	<p>コウモリ類については、先ほど申しましたように、過去のその時だけで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>	—	<p>補足資料 12 で 説明済 [1/23 審査会]</p>
	2-10-1	<p>猛禽類について、補足資料 21 ページで、かなり検討していただいたのですが、この回答の中で「また、猛禽類等の行動圏の広い重要種等が確認された場合は、適宜拡大し定点観測地点を増やす等する」と書いてあります。どこまでする必要があるかどうかについてきちんと検討してほしいと思います。</p> <p>重要種が出たということで、どんどん拡大していくときりがなくなってしまいます。</p> <p>この範囲、この距離で出た場合のみ、追加調査というか、定点調査を増やすような発想にしておいた方がよいと思います。</p> <p>[1/23 審査会]</p>	<p>どうもありがとうございます。</p> <p>[1/23 審査会]</p>	<p>説明済 [1/23 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>	<p>説明済 [10/17 審査会]</p>
	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>	<p>補足資料 4 で 説明済 [11/26 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	4-2-2	<p>河川の流れによれば、地下水流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が、場合によっては地下水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。</p> <p>[10/17 審査会]</p>	—	<p>補足資料4で説明済</p> <p>[11/26 審査会]</p>
	4-2-3	<p>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。この掘削工事が一番深いところが10数mを想定しているというようなお話だったと思うのですが、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います。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。</p> <p>[11/26 審査会]</p>	<p>今回お示ししたのは、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。</p> <p>[11/26 審査会]</p>	<p>補足資料9で説明済</p> <p>[12/25 審査会]</p>
	4-2-4	<p>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るかと思えます。</p> <p>[11/26 審査会]</p>	<p>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。</p> <p>[11/26 審査会]</p>	
	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。</p> <p>[10/17 審査会]</p>	<p>補足資料4で説明済</p> <p>[11/26 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	4-4-1	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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動障害がもし起これば、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っています。</p> <p>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のではないのでしょうか。</p> <p>[12/25 審査会]</p>	<p>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。よろしく願いいたします。</p> <p>[12/25 審査会]</p>	<p>補足資料14で説明済</p> <p>[1/23 審査会]</p>
	4-5-1	<p>実際の地下水位と帯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。</p> <p>[12/25 審査会]</p>	—	<p>補足資料14で説明済</p> <p>[1/23 審査会]</p>
	4-6-1	<p><u>数値解析モデル(断面二次元浸透流解析)でやられると方法書に書いてあったので、上流側といたしますか</u></p> <p><u>北側の方も水質の調査はしないけれど解析では、評価されるということでしょうか。</u></p> <p>[1/23 審査会]</p>	<p>できるかと思います。</p> <p>[1/23 審査会]</p>	<p>説明済</p> <p>[1/23 審査会]</p>
	4-6-2	<p><u>数値解析モデルできちんと定量的に解析されるということですので、おそらく今回(準備書)の評価が今後の似たような地下水位の上昇、地下水に影響を与えるような事業における環境影響評価のお手本になるのではないかと私は期待しています。</u></p> <p>[1/23 審査会]</p>	—	
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 土壌	8-1-1	<p>区画事業で実施する汚染土壌の処理はおそらく地表から1～2m程度ではないかと思えます。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壌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。とはいえ、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えます。</p> <p>[10/17 審査会]</p>	<p>我々としては、当然現場でそういった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ますと考えています。</p> <p>[10/17 審査会]</p>	<p>補足資料5で説明済 [11/26 審査会]</p>
9 騒音	9-1-1	<p>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。</p> <p>[10/17 審査会]</p>	<p>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。</p> <p>[10/17 審査会]</p>	<p>説明済 [10/17 審査会]</p>
	9-2-1	<p>具体的にどういった調査方法を考えているのですか。</p> <p>[10/17 審査会]</p>	<p>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ことになります。</p> <p>[10/17 審査会]</p>	<p>説明済 [10/17 審査会]</p>
	9-3-1	<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。</p> <p>[11/26 審査会]</p>	—	<p>補足資料11で説明済 [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
9 騒音	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>[12/25 審査会]</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、騒音計が設置できて周囲の状況が把握できる、そういった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、今お示ししていません(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> <p>[12/25 審査会]</p>	<p>説明済</p> <p>[12/25 審査会]</p>
	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> <p>[12/25 審査会]</p>	—	
10 振動				
11 地盤	11-1-1	<p><u>この工事はちょうど帯水層に位置するところでの工事になります。</u></p> <p><u>構造物ができますので、この地下水流の上流側でどの程度地下水の上昇が起きるのか。地下水の上昇の程度によっては、ひよっとしたら地盤に影響を与える可能性もあるという懸念が少し感じられたのですが、この辺はどのように評価、あるいは調査を考えていますか。</u></p> <p>[1/23 審査会]</p>	<p><u>準備書段階で取得した地下水のデータから、浸透流解析を行いまして、大体どの程度の影響があるのかということは把握してまいりたいと思います。</u></p> <p>[1/23 審査会]</p>	<p>説明済</p> <p>[1/23 審査会]</p>
	11-1-2	<p><u>ひよっとしたら完全に第一帯水層がせき止められてしまうような工事になりそうですので、地下水位の上昇はどれくらいあるのか、全く私も予想がつかないのですが、場合によっては、地盤に少し影響があるかもしれません。沈下ではなくて逆に地下水の上昇による何らかの弊害があるかもしれませんので、そこは注意していただきたい</u></p> <p><u>と思います。</u></p> <p>[1/23 審査会]</p>	—	

項目	No	指摘、質問事項等	事業者の説明等	取扱い
11 地盤	11-2-1	<p>構造物の最深部が帯水層より深くなると思われますので、そこは山留等して掘削する場所、施工空間を確保しなければならぬので、地下水位を低下することになるのではないかとと思うのですが、そちらについてはいかがでしょうか。</p> <p>[1/23 審査会]</p>	<p>特に事業の最深部となる箇所につきましては、東名高速道路が多分に影響する所になりますので、実際施工するのが市になるか高速道路会社になるかも含めて、調整が必要などところとなっています。施工計画、施工方法についても、今後のところが多分にあります。その際には、しっかりとそういったことも頭に入れた中で周辺への影響を極力抑えられる工法というものを選定していけるように調整していければと考えています。</p> <p>[1/23 審査会]</p>	<p>説明済</p> <p>[1/23 審査会]</p>
	11-2-2	<p>必ず地下水位は下げないと工事ができなくなってくると思えます。それで地下水位を下げると、その周辺の地盤でも地下水はそれと同様に下がってきます。水をせき止めている上流側はそれでも水位が上がってくる可能性があります、下流側は確実に今の水位よりも下がります。</p> <p>断面図で地下水がちょうどかかっているところは砂礫層なのでそこではあまり懸念はないと思うのですが、直下に粘土層があるのでそこが長期的に圧密沈下する可能性があつて、この厚さも問題になり、どのくらい圧密沈下するかという予測はおそらく必須になると思います。それについては、重々検討していただきたいと思えます。それは地下水がどのくらい下がるかということがわかれば、割と簡単に圧密沈下量は計算できると思うので、それは事前にも予測しておくべきだと思います。</p> <p>[1/23 審査会]</p>	<p>地下水のシミュレーションをしまして、どれだけ地下水の変動が起きるかというところを予測し、その結果をもとに圧密沈下量を準備書で予測をして、お示ししたいというふうに考えております。</p> <p>[1/23 審査会]</p>	
	11-3-1	<p>掘削する場所で地下水位を下げなければ施工空間確保ができないので、少なくとも掘削する最深部よりは（地下水位を）下げなければならなくなります。そのときに上流側の水を山留壁でせき止めて、その外側で水位が上がってくると今度はその山留壁の浸透破壊ですね。水位の差が出てくると地下水の流れがすごく速くなるので、浸透破壊に対する検討も重々必要になると思えます。</p> <p>[1/23 審査会]</p>	<p>今後、準備書の方でお示しいきたいというふうに考えております。</p> <p>[1/23 審査会]</p>	<p>説明済</p> <p>[1/23 審査会]</p>

項目	No	指摘、質問事項等	事業者の説明等	取扱い
11 地盤	11-4-1	<p>地下水の解析をやられるとその周辺のエリアでどのあたりのところまで、どのくらいの地下水低下が起こるかわかると思っています。それで周辺で圧密沈下がどのあたりのエリアまで懸念されるかとか、それがそれほど懸念する値ではないのかとか、そういう検討はおそらく可能だと思います。</p> <p>[1/23 審査会]</p>	—	<p>説明済</p> <p>[1/23 審査会]</p>
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、特に保土ケ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>[10/17 審査会]</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> <p>[10/17 審査会]</p>	<p>補足資料1で説明済</p> <p>[11/26 審査会]</p>
	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>[11/26 審査会]</p>	<p>そのとおりです。</p> <p>[11/26 審査会]</p>	
	18-1-3	<p>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。</p> <p>[11/26 審査会]</p>	<p>まさに委員の御指摘のとおりかと思えます。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る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。</p> <p>[11/26 審査会]</p>	<p>補足資料1で説明済</p> <p>[11/26 審査会]</p>
	18-1-4	<p>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。</p> <p>[11/26 審査会]</p>	—	

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	18-2-1	<p>新たなインターチェンジ設置です。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。</p> <p>[10/17 審査会]</p>	—	<p>補足資料2で説明済 [11/26 審査会]</p>
	18-2-2	<p>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、もう一つこの保土ケ谷バイパスの上、町田側あたりに予測の地点を設けていただいて評価していただく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。</p> <p>[11/26 審査会]</p>	<p>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。</p> <p>[11/26 審査会]</p>	<p>補足資料8で説明済 [12/25 審査会]</p>
	18-2-3	<p>(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。</p> <p>[11/26 審査会]</p>	—	
	18-2-4	<p>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。</p> <p>[11/26 審査会]</p>	—	<p>補足資料8で説明済 [12/25 審査会]</p>
	18-3-1	<p>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ケ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と思いますが、いかがですか。</p> <p>[10/17 審査会]</p>	<p>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。</p> <p>[10/17 審査会]</p>	<p>補足資料2で説明済 [11/26 審査会]</p>

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	18-4-1	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]
	18-5-1	存在・供用時の予測方法について、保土ヶ谷バイパスと国道 246 号線が交差する地点 18 は、交差点需要率を予測することですが、休日午前のような東名高速道路の下り方向に渋滞が発生し、一般道にも影響が及ぶときには、先詰まりにより需要率の計算に用いる飽和交通流率が実現しない可能性が高いと思います。 [12/25 審査会後の送付意見]	交差点解析を準備書の中で進めていくような形になりますが、 <u>その中で委員からの御指摘も踏まえて、地域特性だとかそういうものを踏まえて、他の指標についても検討してまいればと考えています。</u> [1/23 審査会]	説明済 [1/23 審査会]
	18-5-2	断面 1、2 には、時間別交通量を予測することですが、同じく、渋滞発生時には断面交通量はむしろ低下するので、断面交通量だけ見ても影響の度合いを判断することは難しいと思います。 [12/25 審査会後の送付意見]	東名高速道路の状況というものをごきちんとして把握、整理しながら、高速道路会社からも少しお知恵をいただきながら、インターチェンジを設置することによるこの本線の影響というものを準備書の中で整理できればというふうに考えています。 [1/23 審査会]	
	18-5-3	いずれの場合にも休日午前のような渋滞発生時に、渋滞長や所要時間のような指標が、現状と比べて新たなインターチェンジからの合流が加わることでどのくらい変化するかを予測することが必要ではないかと思います。 [12/25 審査会後の送付意見]	—	説明済 [1/23 審査会]
19 景観				
20 触れ合い活動の場				
21 文化財等				