

(仮称)小柴貯油施設跡地公園整備計画 環境影響評価準備書に関する補足資料

- 15. 森の再生エリア等と環境類型区分図の重ね図について
- 16. 注目すべき種の持ち去りに対する措置等について
- 17. 工事用車両ルートの変更について

平成29年2月16日

横浜市

(仮称) 小柴貯油施設跡地公園整備計画環境影響評価準備書に関する補足資料

15. 森の再生エリア等と環境類型区分図の重ね図について

現状に対する将来像を比較できるように、現況及び供用時の環境類型区分図に、森の再生を予定している範囲及び生物の生息環境に配慮して立入制限を予定している部分を重ねた図面を作成しました。【図 15-1(1)～(2)】

また、現況植生図との重ね図についても参考としてお示しします。【図 15-2】

なお、今回提示する森の再生のエリアの更新については、準備書掲載のゾーニング図（p. 2-8 参照）に反映します。【図 15-3】

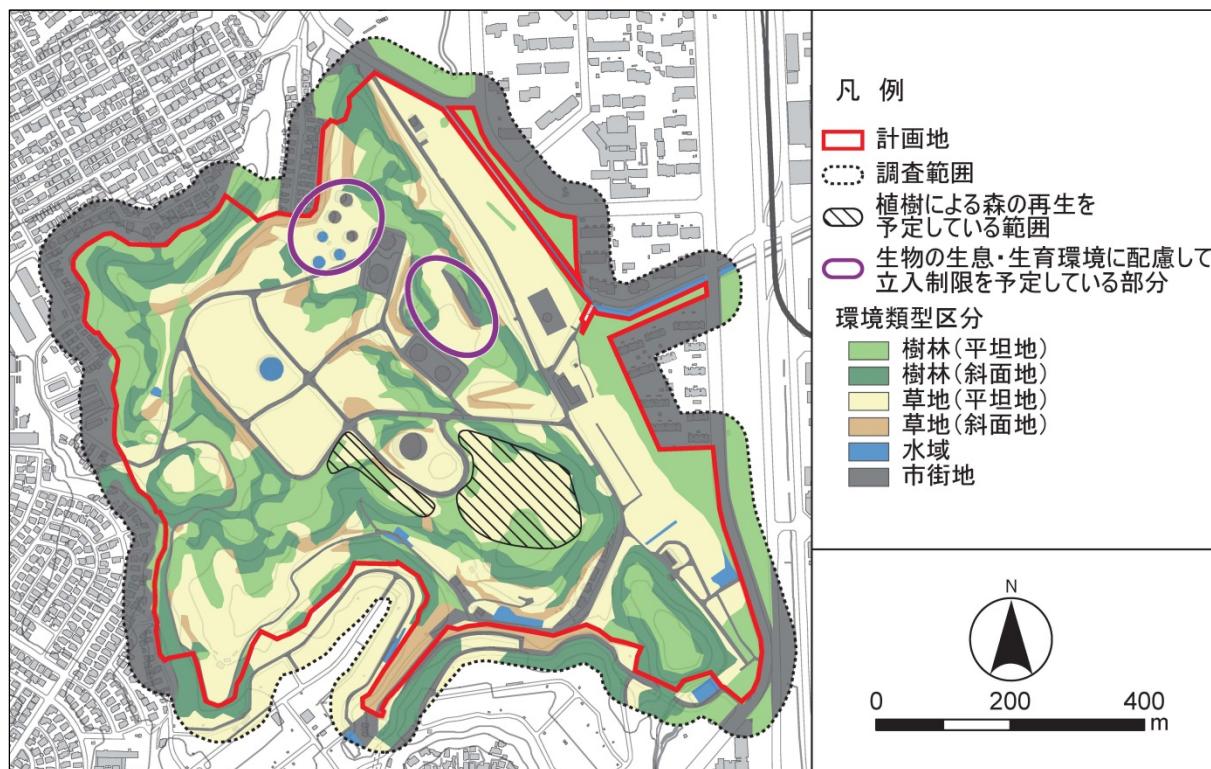


図 15-1(1) 環境類型図との関係（現況）

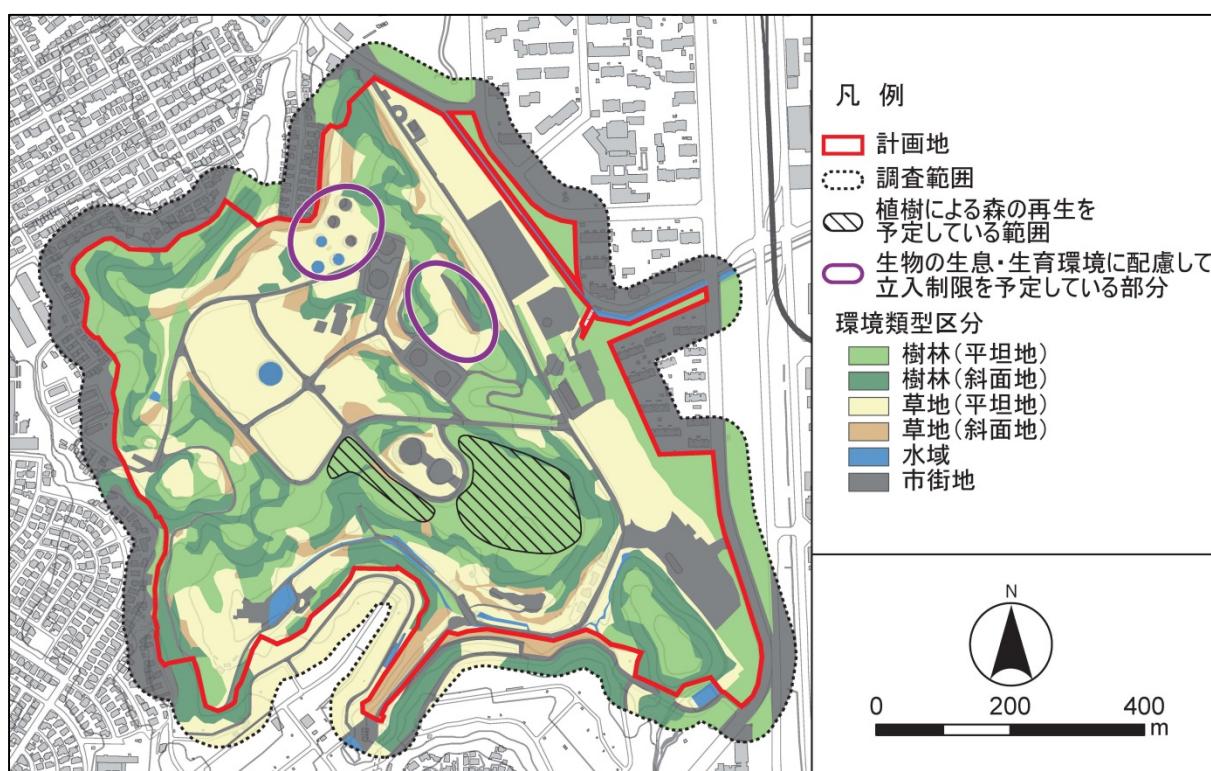


図 15-1(2) 環境類型図との関係（供用時）

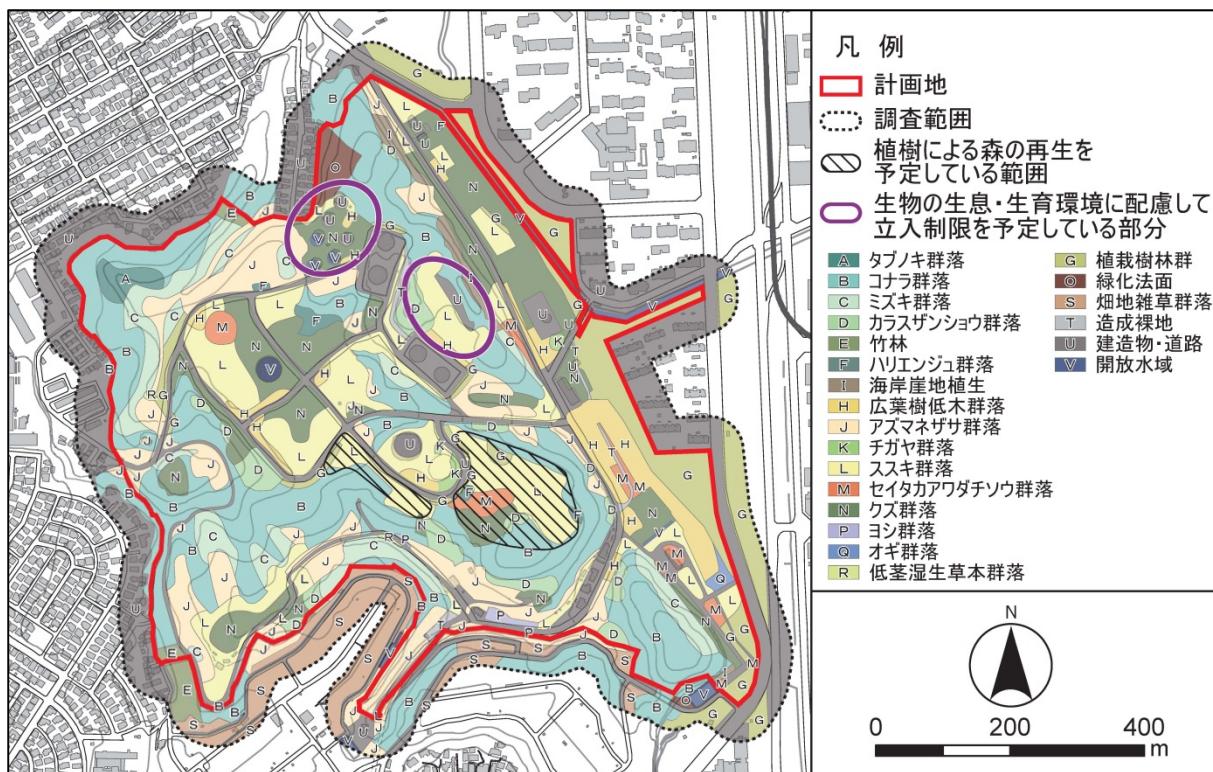


図 15-2 植生図との関係（参考）

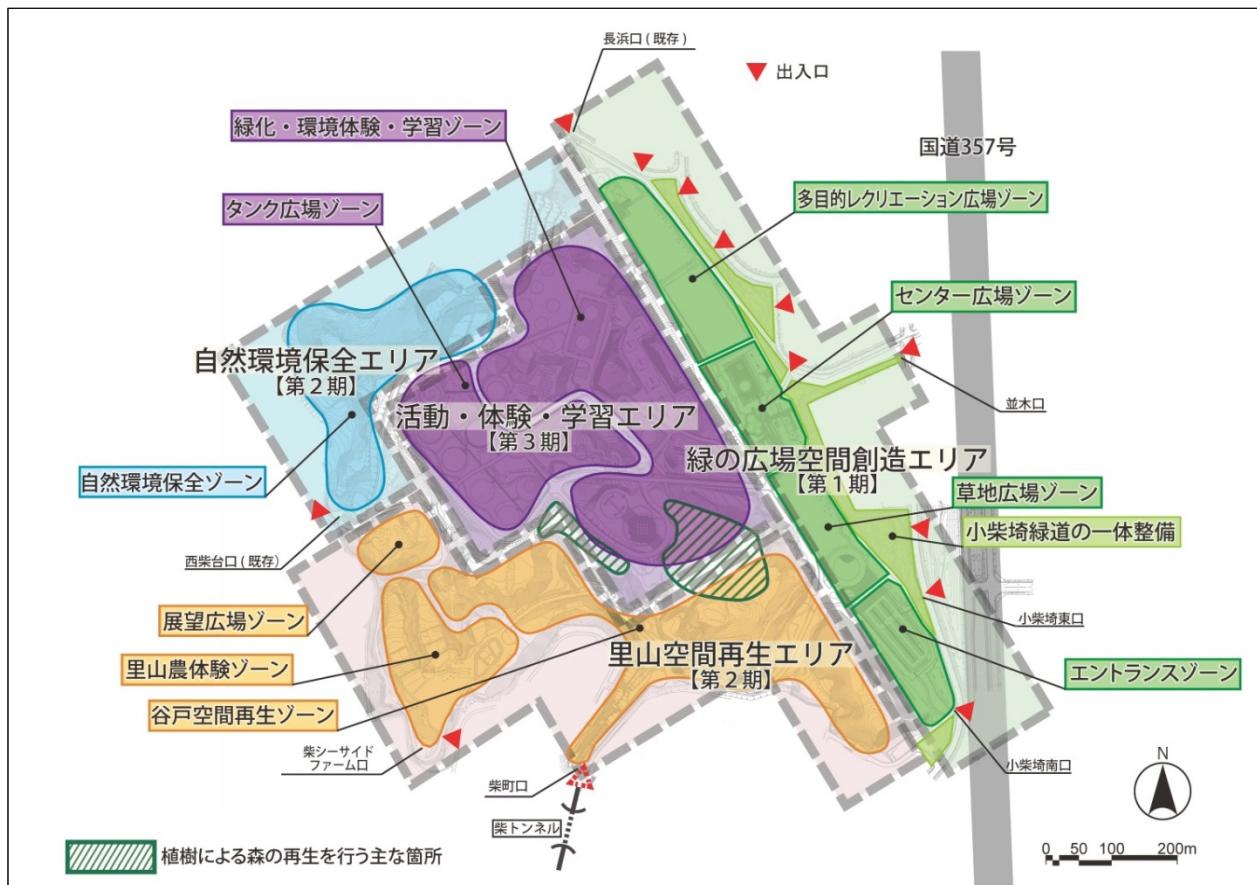


図 15-3 準備書掲載 ゾーニング図修正案

(仮称) 小柴貯油施設跡地公園整備計画環境影響評価準備書に関する補足資料

16. 注目すべき種の持ち去りに対する措置等について

現地調査で生育が確認されている注目すべき種について、計画地が公園として公開された際、持ち去りが懸念されるため、保全のための措置として柵の設置や市民ボランティア等と連携した啓発活動などの対応策を実施することとします。また、予測の概要、環境保全のための措置及び評価に上記内容を追記し、評価書において加筆修正します。

修正前後の比較は p.16-2～p.16-3 に示すとおりです。変更した箇所を網掛けで示しています。

●準備書における記載内容 (p. 6-1-60)

カ 予測結果

本事業の実施にあたっては、既存の地形や樹林地を活かしながら、公園利用に必要な範囲において造成を行う計画であるため、供用後においても、現況の植生を保全するエリアにおいては、植物及びその生育環境は維持されるものと予測します。

また、新たに植樹による森の再生を行う箇所においては、植樹後は時間の経過とともに新たな樹林地として形成していくものと考えます。

キ 環境の保全のための措置

環境の保全のための措置については、植物相や植生の多様性を維持するため、表 6.1-38 に示す内容を実施します。

表 6.1-38 環境の保全のための措置

(施設の存在・土地利用の変化に伴う植物相の変化の内容及びその生育環境への影響)

区分	環境の保全のための措置
【供用時】 施設の存在・ 土地利用の変化	・移植した注目種、復元した植栽、既存樹林及び大径木等について適切な管理を実施します。

●修正案

カ 予測結果

本事業の実施にあたっては、既存の地形や樹林地を活かしながら、公園利用に必要な範囲において造成を行う計画であるため、供用後においても、現況の植生を保全するエリアにおいては、植物及びその生育環境は維持されるものと予測します。一方で、植物及びその生育環境を維持するためには、公園として公開されることによる注目すべき種の持ち去りへの対策が必要となります。

また、新たに植樹による森の再生を行う箇所においては、植樹後は時間の経過とともに新たな樹林地として形成していくものと考えます。

キ 環境の保全のための措置

環境の保全のための措置については、植物相や植生の多様性を維持するため、表 6.1-38 に示す内容を実施します。

表 6.1-38 環境の保全のための措置

(施設の存在・土地利用の変化に伴う植物相の変化の内容及びその生育環境への影響)

区分	環境の保全のための措置
【供用時】 施設の存在・ 土地利用の変化	・移植した注目種、復元した植栽、既存樹林及び大径木等について適切な管理を実施します。 ・注目すべき種の持ち去りについては、柵の設置、注意喚起のための表示、市民ボランティア等と連携した啓発活動などの対策を管理運営の中で実施します。

●準備書における記載内容 (p. 6-1-61)

ク 評価

本事業の実施にあたっては、既存の地形や樹林地を活かしながら、公園利用に必要な範囲において造成を行う計画であるため、供用後においても、現況の植生を保全するエリアにおいては、植物及びその生育環境は維持されるものと予測します。

また、新たに植樹による森の再生を行う箇所においては、植樹後は時間の経過とともに新たな樹林地として形成していくものと考えます。

また、移植した注目種、復元した植栽、既存樹林及び大径木等について適切な管理を実施します。

このように、予測結果を踏まえ、供用後において、環境保全のための措置を講じていくため、環境保全目標「植物相の生育環境への影響を最小限に留め、植物相や植生の多様性を維持または回復すること。」は達成されるものと考えます。

●修正案

ク 評価

本事業の実施にあたっては、既存の地形や樹林地を活かしながら、公園利用に必要な範囲において造成を行う計画であるため、供用後においても、現況の植生を保全するエリアにおいては、植物及びその生育環境は維持されるものと予測します。

また、新たに植樹による森の再生を行う箇所においては、植樹後は時間の経過とともに新たな樹林地として形成していくものと考えます。

また、移植した注目種、復元した植栽、既存樹林及び大径木等について適切な管理及び注目すべき種の持ち去りへの対策を実施します。

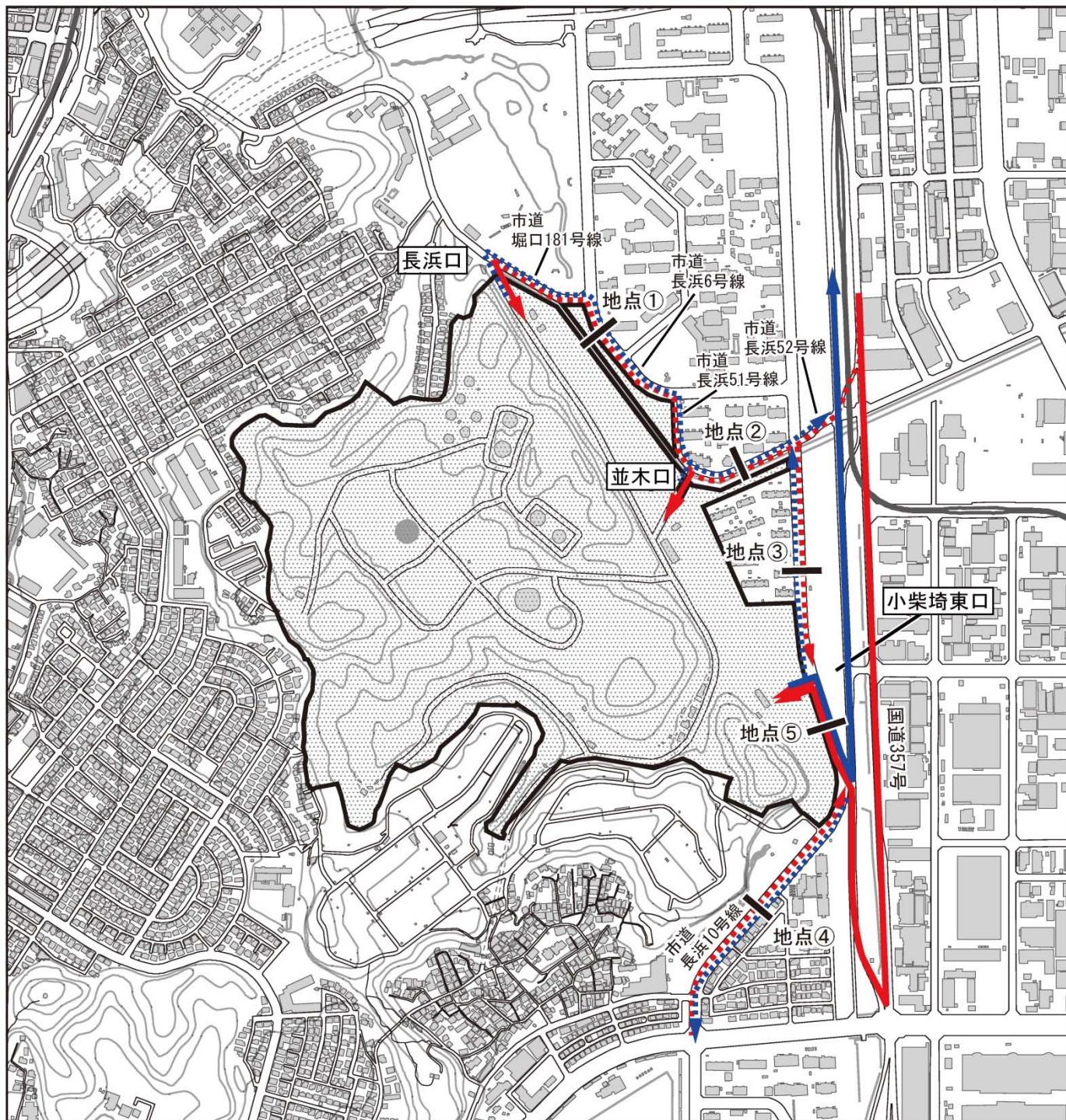
このように、予測結果を踏まえ、供用後において、環境保全のための措置を講じていくため、環境保全目標「植物相の生育環境への影響を最小限に留め、植物相や植生の多様性を維持または回復すること。」は達成されるものと考えます。

（仮称）小柴貯油施設跡地公園整備計画環境影響評価準備書に関する補足資料

17. 工事用車両ルートの変更について

（1）工事用車両ルートの一部変更について

既存の住宅地に影響の少ない工事用車両経路として、図 17-1 に示す箇所の国道 357 号及び市道長浜 10 号線の切下げ等を行う計画でしたが、道路管理者や交通管理者との協議の結果、周辺の土地利用状況や安全確保の観点から図 17-2 に示すとおり位置及び経路を変更します。



凡例

- 計画地
- 主動線（入）
- 主動線（出）
- ➡ 副動線（入）
- ➡ 副動線（出）

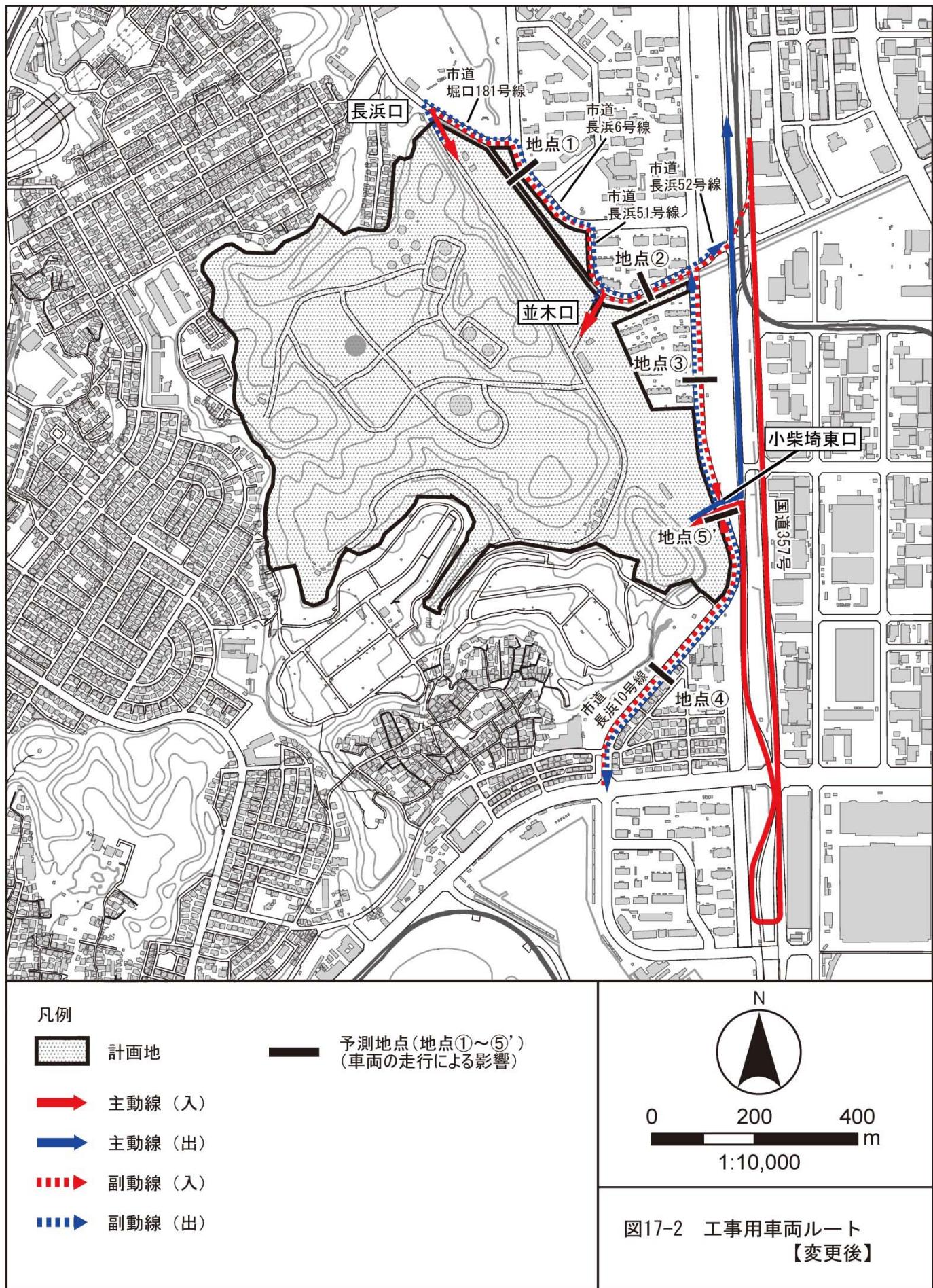
予測地点(地点①～⑤)
(車両の走行による影響)



0 200 400
m
1:10,000

図17-1 工事用車両ルート
【変更前】

注) 準備書(p. 2-28) 「図2.3-10 工事用車両ルート図」に予測地点を加筆しました。



(2) 工事用車両ルートの一部変更に関する環境影響評価項目について

工事用車両ルートの一部変更に関する環境影響評価項目は、表 17-1 の網掛けで示す工事用車両の走行に伴う大気質、騒音、振動、交通混雑、地域社会（交通混雑及び歩行者の安全）となります。

表 17-1 環境影響要因と環境影響評価項目の関連表

環境の保全及び創造に向けた基本的な考え方	環境影響評価項目	細目	区分		工事中		供用時	
			建設行為等	建設機械の稼働	工事用車両の走行	施設の存在	施設の運営	来園車両等の走行
地球環境への負荷の低減	温室効果ガス	温室効果ガス	—	—	—	—	—	—
身近な自然環境の保全・再生・創造	生物多様性	動物	動物	○	—	—	○	—
		植物	植物	○	—	—	○	—
		生態系	生態系	○	—	—	○	—
	水循環	地下水位及び湧水の流量	地下水位及び湧水の流量	○	—	—	○	—
		河川の形態・流量	河川の形態・流量	—	—	—	—	—
		海域の流況	海域の流況	—	—	—	—	—
	廃棄物・建設発生土	一般廃棄物	一般廃棄物	—	—	—	○	—
		産業廃棄物	産業廃棄物	○	—	—	○	—
		建設発生土	建設発生土	—	—	—	—	—
安心して快適に生活できる生活環境の保全	大気質	大気汚染	大気汚染	○	○	○	—	○
		公共用水域の水質・底質	公共用水域の水質・底質・地下水の水質	○	—	—	○	—
	土壤	土壤汚染	土壤汚染	○	—	—	—	—
	騒音	騒音	騒音	—	○	○	—	○
	振動	振動	振動	—	○	○	—	○
	地盤	地盤沈下	地盤沈下	—	—	—	—	—
	悪臭	悪臭	悪臭	—	—	—	—	—
	低周波音	低周波音	低周波音	—	—	—	—	—
	電波障害	テレビジョン電波障害	テレビジョン電波障害	—	—	—	—	—
	日影	日照阻害	日照阻害	—	—	—	—	—
		シャドーフリッカー	シャドーフリッcker	—	—	—	—	—
	風害	局地的な風向・風速	局地的な風向・風速	—	—	—	—	—
		土地の安定性	土地の安定性	○	—	—	○	—
	安全	浸水	浸水	—	—	—	—	—
		火災・爆発	火災・爆発	—	—	—	—	—
		有害物漏洩	有害物漏洩	—	—	—	—	—
		地域分断	地域分断	—	—	—	—	—
快適な地域環境の確保	地域社会	交通混雑	交通混雑	—	○	—	—	○
		歩行者の安全	歩行者の安全	—	—	○	—	○
	景観	景観	景観	—	—	—	○	—
	触れ合い活動の場	触れ合い活動の場	触れ合い活動の場	—	—	—	—	—
	文化財等	文化財等	文化財等	—	—	—	—	—

※準備書第5章(p.5-2)「表5.1-3(1) 環境影響評価項目の選定理由(工事中)」に加筆。

(3) 工事用車両ルートの一部変更に伴う大気質、騒音、振動について

工事用車両ルートの一部変更（図 17-2 参照）により、工事用車両（主動線）は市道長浜 10 号線を走行せず、仮設経路を経由し市道長浜 10 号線を横断する経路となるため、公園敷地への工事用車両の出入口前面が周辺への影響が最も大きい地点となります。また、変更前の予測地点である地点⑤の車両の通行状況は、地点④と同じとなります。

このため、予測地点⑤を市道長浜 10 号線の工事用車両出入口前面である地点⑤'に変更します。

予測結果については、地点⑤'の一般車両、来園車両等、工事用車両の通行台数が地点⑤と同じであるため、地点⑤の予測結果を準用することとします。

なお、準備書に記載した内容を修正する箇所の一覧は、表 17-2 に示すとおりであり、評価書において修正いたします。

表 17-2 修正箇所一覧

準備書掲載頁	修正箇所（表番号・図番号等）	
p.2-28	第 2 章	図 2.3-10 工事用車両ルート
p.6-4-7	第 6 章 6.4 大気質	図 6.4-1 大気質に係る調査・予測地点
p.6-7-5	第 6 章 6.7 騒音	図 6.7-1 騒音に係る調査・予測地点
p.6-8-5	第 6 章 6.8 振動	図 6.8-1 振動に係る調査・予測地点

(4) 工事用車両ルートの一部変更に伴う地域社会（交通混雑・歩行者の安全）について

準備書における工事用車両の走行に伴う交通混雑及び交通安全に係る環境保全目標は、表 17-3 に示すとおり、交通混雑については「周辺交通に著しい影響を及ぼさないこと。」、交通安全については「歩行者等の安全な通行が確保されること。」としています。

仮設経路出入口となる国道 357 号及び市道長浜 10 号線の歩道を通行する歩行者等との交通事故の発生や交通混雑が懸念されますが、工事用車両ルートの一部変更によっても、準備書で示したとおり、工事用車両出入口や仮設経路出入口に誘導員を配置し、歩行者等の安全を確保する等の環境保全のための措置（表 17-4 参照）を講ずることにより、環境保全目標は達成されるものと考えられることから、評価の内容に変更はありません。

表 17-3 環境保全目標（地域社会）【一部抜粋】

区分		環境保全目標
工事中	工事用車両の走行に伴う交通混雑	周辺交通に著しい影響を及ぼさないこと。
	工事用車両の走行に伴う交通安全	歩行者等の安全な通行が確保されること。

※準備書 (p.6-10-22) 「表 6.10-13 環境保全目標（地域社会）」より再掲、ただし、工事中のみ抜粋。

表 17-4 環境の保全のための措置（地域社会【工事中】）

区分	環境の保全のための措置
【工事中】 工事用車両の走行に伴う 交通混雑	<ul style="list-style-type: none"> 工事用仮設経路を設け、仮設経路出入口に誘導員を配置するなど、計画地周辺の混雑緩和を図ります。 土曜日や祝日の工事に当たっては、計画地周辺の交通状況を勘案し、工事用車両の走行時間や台数を調整します。 計画地内に工事用車両の待機スペースを確保し、路上駐車を防止します。
【工事中】 工事用車両の走行に伴う 交通安全	<ul style="list-style-type: none"> 工事用車両出入口及び仮設経路出入口に誘導員を配置し、歩行者、自転車や一般通行車両の安全を確保します。 工事用車両の走行経路は、極力住宅地を避けた経路を設定します。 公園の一部供用開始後において、公園内に工事用車両と公園利用者の分離を図る車両動線を確保するなど、安全に配慮します。 工事用車両の運転者に対する交通安全教育について施工業者を通じ十分を行い、規制速度、走行ルートの厳守を徹底します。

※準備書 (p.6-10-28) 「表 6.10-17 環境の保全のための措置（地域社会【工事中】）」より再掲

なお、工事用車両ルートの一部変更による金沢柴町交差点（p.17-8 図参照）の交差点需要率及び車線混雑度を参考として表 17-5 及び表 17-6 に示します。

工事用車両の走行に伴う交通ピーク時の交通混雑の程度は、交差点需要率の観点からは、いずれの交差点においても限界需要率を下回っているとともに、車線混雑度についてもいずれの車線においても 1.00 を下回っており、交通処理は可能であると予測します。

参考 工事用車両の一部変更に伴う検討結果（金沢柴町交差点）

工事用車両ルートの一部変更による金沢柴町交差点（次ページ図参照）の交差点需要率及び車線混雑度を表17-5及び表17-6に示します。

工事用車両の走行に伴う交通ピーク時の交通混雑の程度は、交差点需要率の観点からは、いずれの交差点においても限界需要率を下回っているとともに、車線混雑度についてもいずれの車線においても1.00を下回っており、交通処理は可能であると予測され、環境保全目標は達成されるものと考えます（算定結果の詳細は、p.17-9～p.17-10参照）。

表17-5 交差点需要率（工事中ピーク時間帯：129ヶ月目）

交差点名	交差点需要率			
	工事中一般交通量 ①	工事中交通量※ ②	限界需要率	増加量 ③=②-①
金沢柴町	0.307	0.336	0.842	0.029

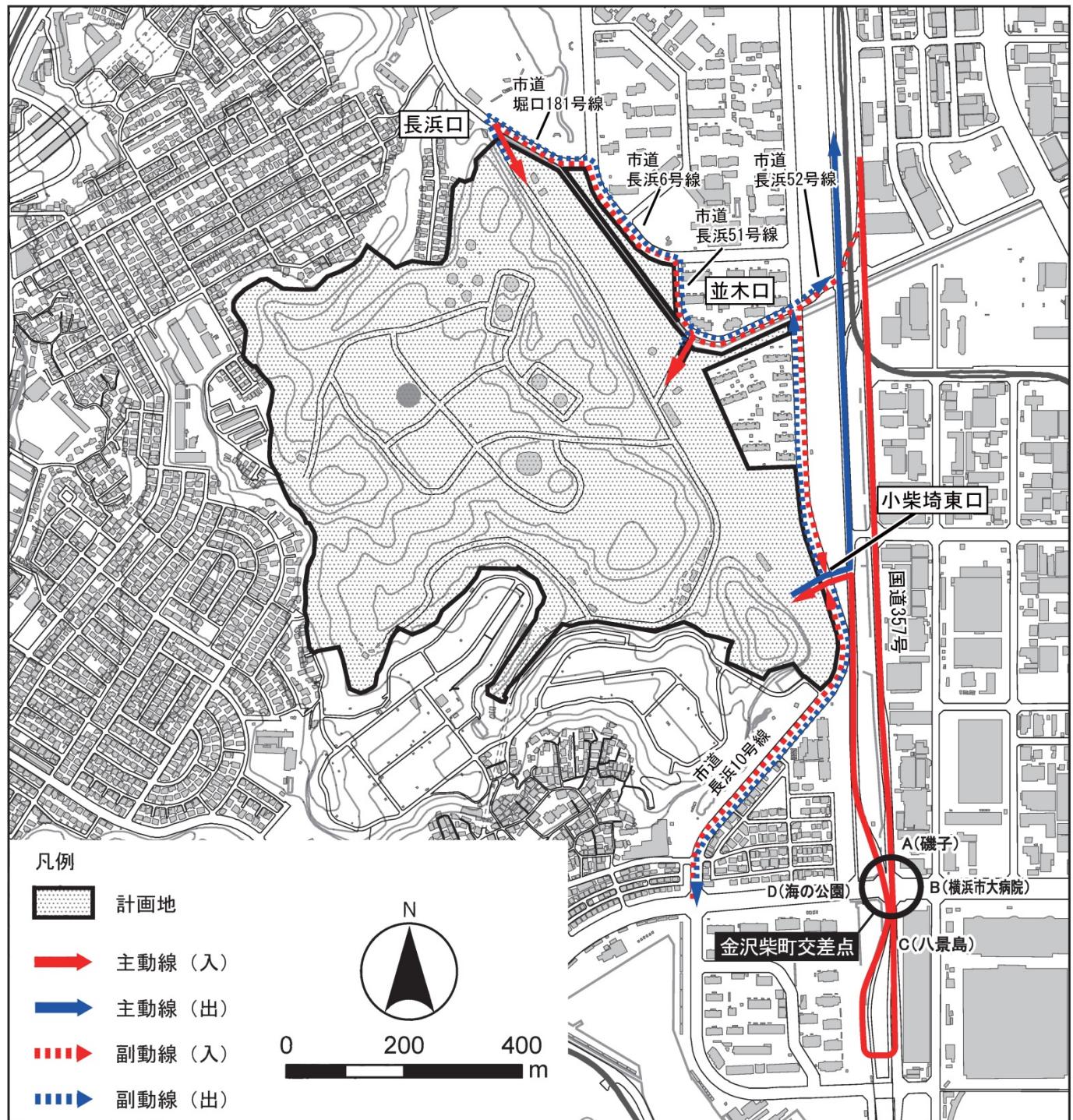
注) 限界需要率：「(サイクル長-損失時間(黄色+赤色)) / サイクル長」で算出される値であり、交差点の処理能力の上限を示します。

※ 工事中交通量は、現況交通量（工事中一般交通量）に来園車両等及び工事用車両を加えた交通量です。

表17-6 交差点車線混雑度（工事中ピーク時間帯：129ヶ月目）

交差点名	流入断面 (交差点流入方向)	車線	車線混雑度		
			工事中一般交通量 ①	工事中交通量※ ②	増分 ③=②-①
金沢柴町	A (磯子)	左直	0.403	0.450	0.042
		右折2	0.412	0.457	0.045
	B (横浜市大病院)	左直2	0.097	0.097	0.000
		右折	0.094	0.094	0.000
	C (八景島)	左直	0.000	0.091	0.091
		右折	0.000	0.000	0.000
	D (海の公園)	左折	0.404	0.406	0.002
		直進2	0.442	0.442	0.000
		右折	0.011	0.011	0.000

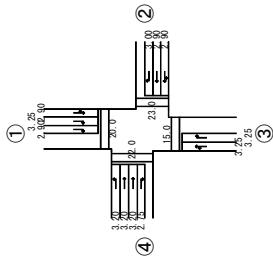
※ 工事中交通量は、現況交通量（工事中一般交通量）に来園車両等及び工事用車両を加えた交通量です。



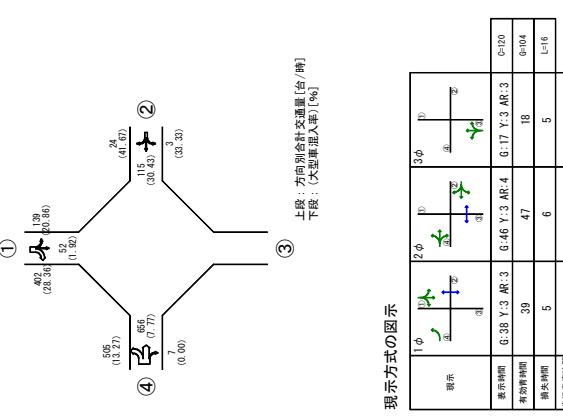
この資料は、審査会用に作成したもので。審査の過程で変更されることもありますので、取扱にご注意願います。

現況交通量（工事中一般交通量）交差点需要率（金沢柴町交差点：平日ピーク時 7:30～8:30）

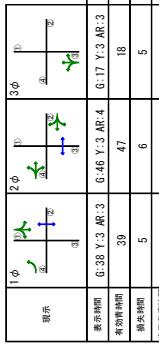
交差点概略図



交通量図



現示方式の図示



$$N = KER \times \frac{3,600}{C}$$

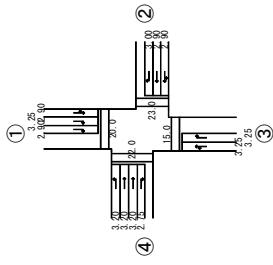
N : 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数
※ * : 交通容収量
※ ** : 連続現示での使用現示

- ①: 磐子
- ②: 横浜市大病院
- ③: 八景島
- ④: 海の公園

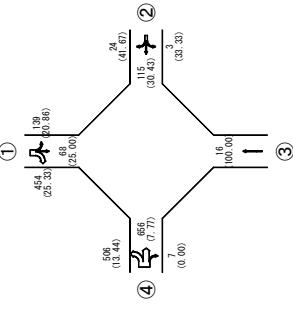
この資料は、審査会用に作成したもので、審査の過程で変更されることもありますので、取扱にご注意願います。

工事中交通量交差点需要素率 (金沢柴町交差点 : 平日ピーク時 7:30~8:30)

交差点概略図

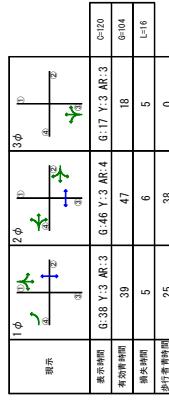


交通量図



③
④
①
②

現示方式の図示



表示時間	6:38 Y 3 AR:3	6:46 Y 3 AR:4	6:17 Y 3 AR:3
有効時間	39	47	18
消失時間	5	6	5
歩行者時間	25	36	0

$$N = KER \times \frac{3,600}{C}$$

N : 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数
*** : 連続現示での使用現示

- ①: 機子
- ②: 横浜市大病院
- ③: 人景島
- ④: 海の公園

流入部 車線の種類	①		②		③		④	
	左折・直進	右折	左折・直進	直進	左折	右折	左折	直進
車線数	1	2	1	1	1	1	2	1
飽和交通流率の基本値 S.B	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800	2,000	2,000	1,800
車線幅員による補正率 α.w (車線幅員)	0.950	1,000	0.950	0.950	1,000	1,000	1,000	1,000
総断勾配による補正率 α.G (総断勾配)	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
大型車混入による補正率 α.T (大型車混入率)	0.865	0.849	0.824	0.824	0.774	0.588	1.000	0.948
左折車混入による補正率 α.L.T (歩行者による低減率)	0.861	0.861	0.987	0.987	1.000	1.000	1.000	1.000
左折率 f.p (歩行者用音時間)	0.150	0.150	0.150	0.150	0.0	0.0	0.0	0.0
横断歩行者による補正率 α.L (横断歩行者による補正率)	0.39	0.39	0.47	0.47	0.0	0.0	0.0	0.0
右折率 f.R.T (右折率)	0.29	0.29	0.38	0.38	0.0	0.0	0.0	0.0
右折車の通過確率 R%	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00	1.00
(有効音時間)	f	f	f	f	f	f	f	f
(現示表記目) のさばけ合数(増分)	秒	秒	秒	秒	秒	秒	秒	秒
KER : 台サイクル								
(交差点内滞留台数)								
K : 台サイクル								
飽和交通流率 SA	1,415	3,056	1,545	1,586	*255	1,176	1,800	1,615
設計交通量 q	207	454	118	24	16	0	506	656
右折補正交通量 q.R-N	(139+68)	(3+115)	(0+16)					
交差点流入部の需要率 ρ	0	0.146	0.149	0.038	-	0.014	-	0.398
必要現示率	1φ	0.146	0.149	0.038	-	0.014	-	0.173
有効音時間(秒)	1φ	39	39	47	47	47	44	44
信号青時間比 G/C	3φ	3φ	3φ	3φ	18	18	18	120
可能交通容量 C.i	39,120	39,120	47,120	47,120	18,120	18,120	91,120	47,120
交通容量比 q./C.i	460	993	1,218	255	176	270	1,247	1,485
交通処理率のチャック率	0.450	0.457	0.097	0.094	0.091	0.000	0.406	0.442
滞留長 L.s(m)	O.K	O.K	O.K	O.K	O.K	O.K	O.K	O.K
	92.7		15.0		15.0		172.2	3.1