

# 旧上瀬谷通信施設地区土地区画整理事業 環境影響評価に関する補足資料

## ＜補足資料内容＞

27. 公益的施設用地内の調整池について
28. 相沢川の水や事業実施区域内の降雨の流し方等について
29. 工事用車両運行ルートを検討及びこれに伴う騒音、地域社会への影響低減について
30. 将来の自動車交通量の需要予測について
31. 大門川及び相沢川の暗渠化による影響等について（継続）
32. 「地下水への影響について（防衛省による調査結果）」の誤記について
33. 農地間の空間における草地環境について
34. 動植物の予測の考え方について（継続）
35. 相沢川における生育・生息環境確保及び代償措置について（継続）
36. 和泉川源流部における生育・生息環境確保及び代償措置について
37. 対象事業実施区域内の眺望景観（遠景）について
38. 建設発生土について（継続）
39. 温室効果ガスの低減対策について
40. 瀬谷地内線に新設される交差点の交差点需要率について
41. モニタリングについて（継続）

令和3年9月

横浜市

## 27. 公益的施設用地内の調整池について

### ■構造について

排水施設計画（準備書P.2-13）に示すとおり、土地区画整理事業において、洪水の発生を防止するために必要となる雨水調整池を各流域に1箇所以上配置する計画です。

本地区の公益的施設用地では、大規模発生時には、消防・警察・自衛隊などの受入に必要な広域応援活動拠点としての機能や市民の生命・身体を守るために一時的に避難できる機能を確保に向けた検討を進めており、ある一定規模の平場が必要であることから、公益的施設用地に隣接する調整池である、相沢川流域に設置する調整池3、和泉川流域に設置する調整池4については、上部利用できる地下式調整池としていました。

しかし、検討を深度化していく過程の中で、防災拠点としての平場確保は主に公益的施設用地の中央付近で行うことを現在検討していることから、調整池4については、地上式調整池として設置が可能となったため、今後は地上式調整池を基本として検討を進めます。なお、容量等に変更はありません。

また、地上式調整池の具体的な設えについては、今後、公園整備事業等と調整を図りながら、地形や自然豊かな環境をいかし、環境に負荷の少ない調整池を検討していきます。

### ■位置について

調整池4の詳細な位置は今後検討していきますが、地形や自然豊かな環境をいかし、環境に負荷の少ない調整池を検討していくことから、下図の赤で囲ったエリアを中心に検討を行います。

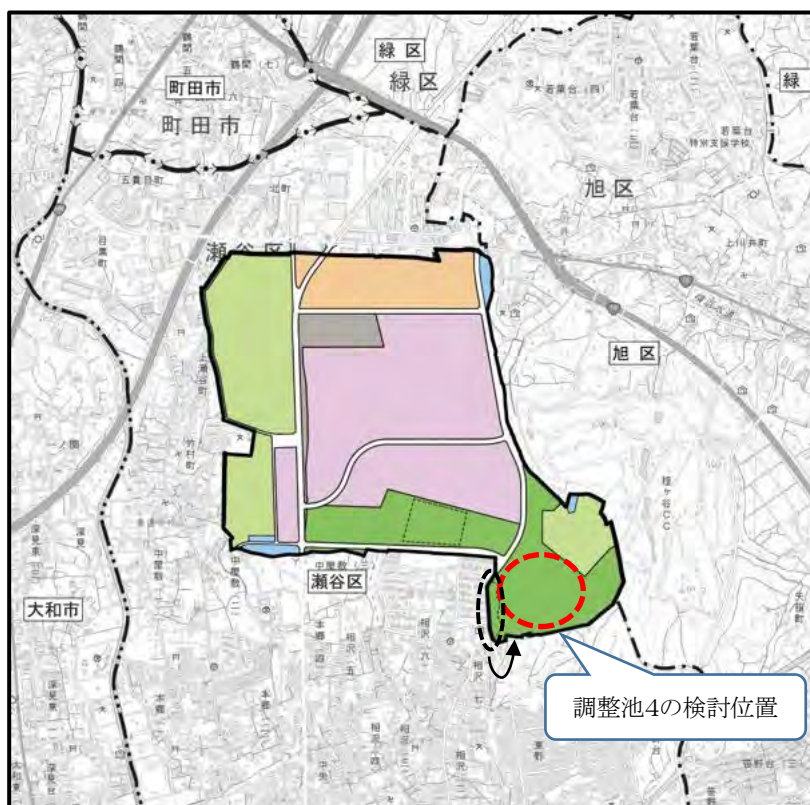


図 27-1：調整池4（地上式）の検討位置

## 28. 相沢川の水や事業実施区域内の降雨の流し方等について

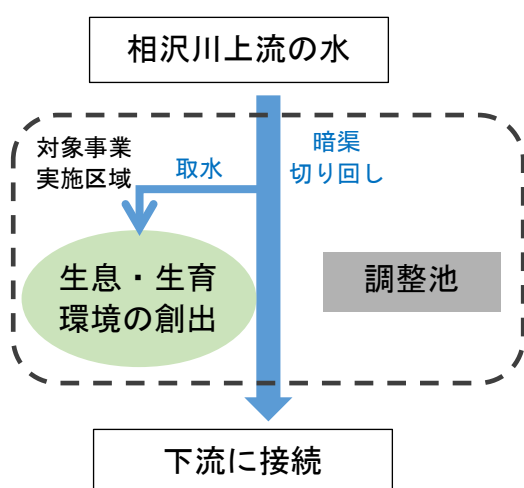
相沢川の切り回し、対象事業実施区域内の降雨処理、調整池及び創出する生息・生育環境の考え方は、次のフロー図に示す通りです。

平常時は、切り回し、暗渠化した相沢川から取水することで、生息・生育環境の創出を図ります。降雨時には、対象事業実施区域内に降った雨は、暗渠化した相沢川に流入させることを想定しており、途中で分水することで、生息・生育環境の創出へは平常時と同様、取水するとともに、地区降雨相当分は調整池を経由して下流に接続することとします。

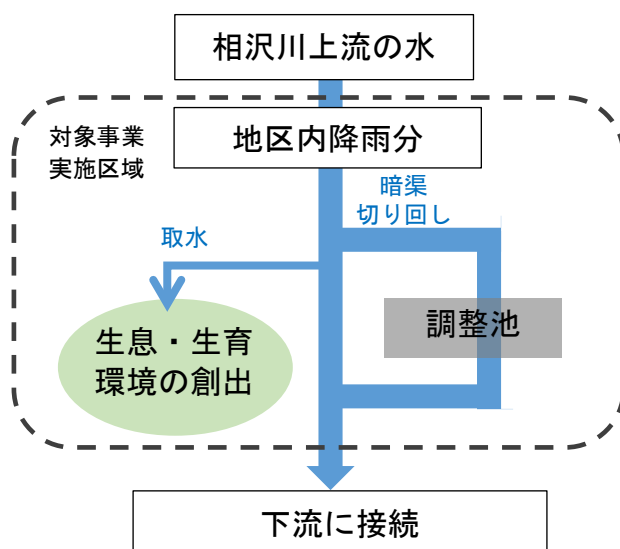
大門川については、暗渠化して切り回し、地区内降雨分も含めて調整池を経由して下流に接続することとします。

和泉川及び堀谷戸川については、地区内降雨分が調整池を経由し、下流に接続することとします。

<平常時>



<降雨時>



なお、暗渠化にあたっての生物対応策として、以下の配慮事項を検討します。

- ・暗渠部の排水の設計にあたっては、生物の移動などが可能となる様、検討する。
- ・開渠から暗渠への切り替え前に開渠部の調査を行い、重要な種を創出する生息・生育環境等へ移動させる。

## 29. 工事用車両運行ルートの分散及びこれに伴う騒音、地域社会への影響低減について

### (1) 工事用車両運行ルートの分散について

工事用車両の走行に伴う交通混雑の予測対象の時間帯については、通過する一般車両と工事用車両を合わせた台数が最も多い時間帯（17時台）で予測評価を行っています。

予測結果より、目黒交番前交差点に工事用車両が集中しているため、以下の通り、工事用車両運行ルートの分散を検討しました。

なお、検討は平日で行いましたが、評価書では平日と休日の両方で再予測計算を行い、その予測結果を掲載します。

検討A：対象事業実施区域北東側の八王子街道に面している所において、左折 in、左折 out が可能な工事用車両専用の出入口を設けます。

検討B：西側方面への発生的小型車を、目黒交番前交差点を通過することを避けて旧海軍道路へ分散します。なお、西側方面へは通勤用車両の走行しか想定していないため、本分散ルートを走行する工事用車両は、17時台だけとなります。

検討C：目黒交番前交差点は負荷をかけないように、海軍道路を南北に直進するルートをメインとします。

以上より検討した工事用車両の運行ルートを、図 29-1～4 に示します。

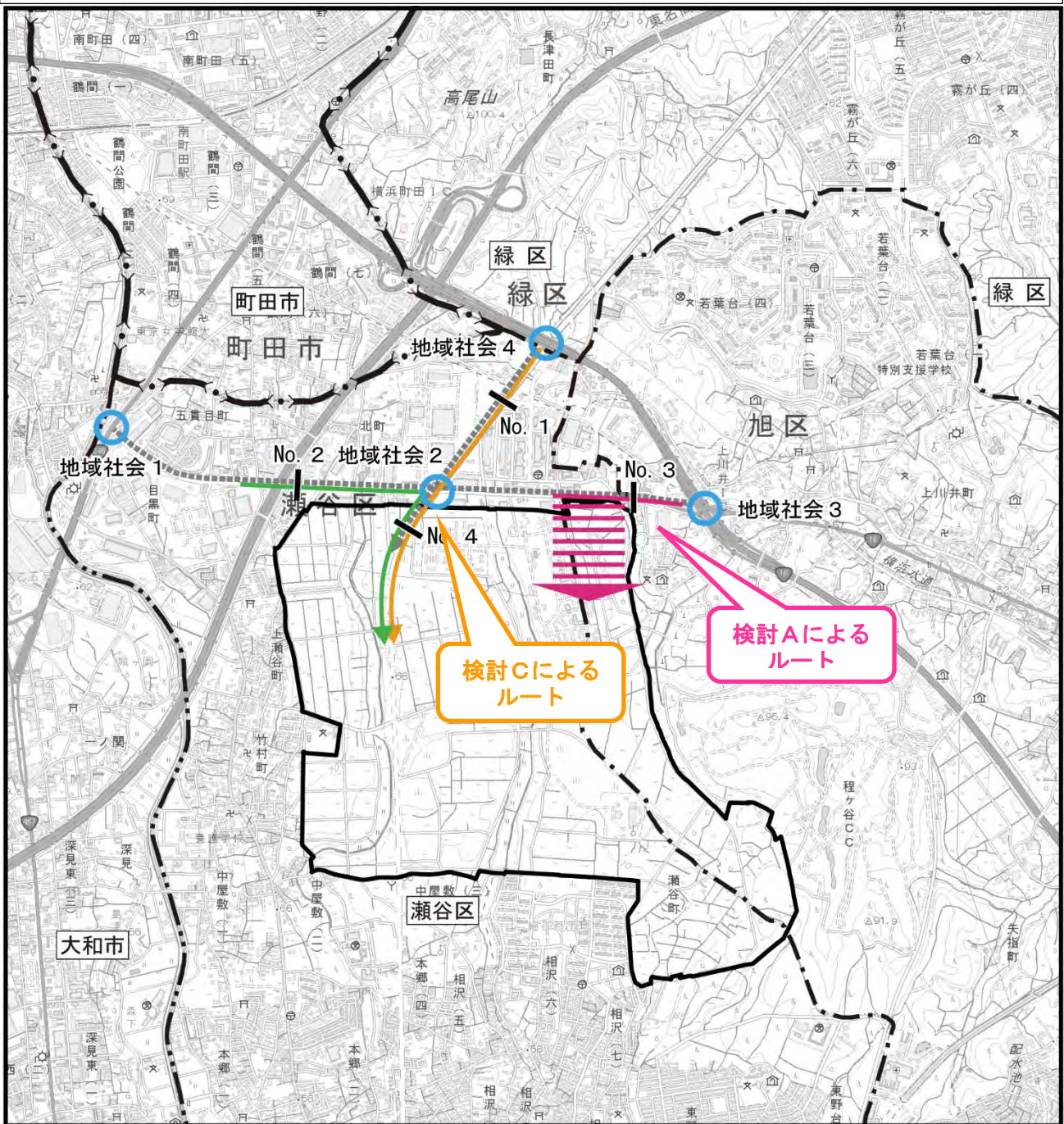
図 29-1 は、通勤用の工事用車両が対象事業実施区域へ集中するルートです。対象時間は7時台となります。

図 29-2 は、運搬用の工事用車両が対象事業実施区域から外へ発生するルートです。対象時間は、8時台～16時台です。

図 29-3 は、運搬用の工事用車両が対象事業実施区域へ集中するルートです。対象時間は、8時台～16時台です。

図 29-4 は、通勤用の工事用車両が対象事業実施区域から外へ発生するルートです。対象時間は17時台となります。なお、この時間帯が一日の中で一般車両、工事用車両を含めて台数のピークとなりますので、地域社会（交通混雑）の予測対象時間は、17時台で行っています。

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



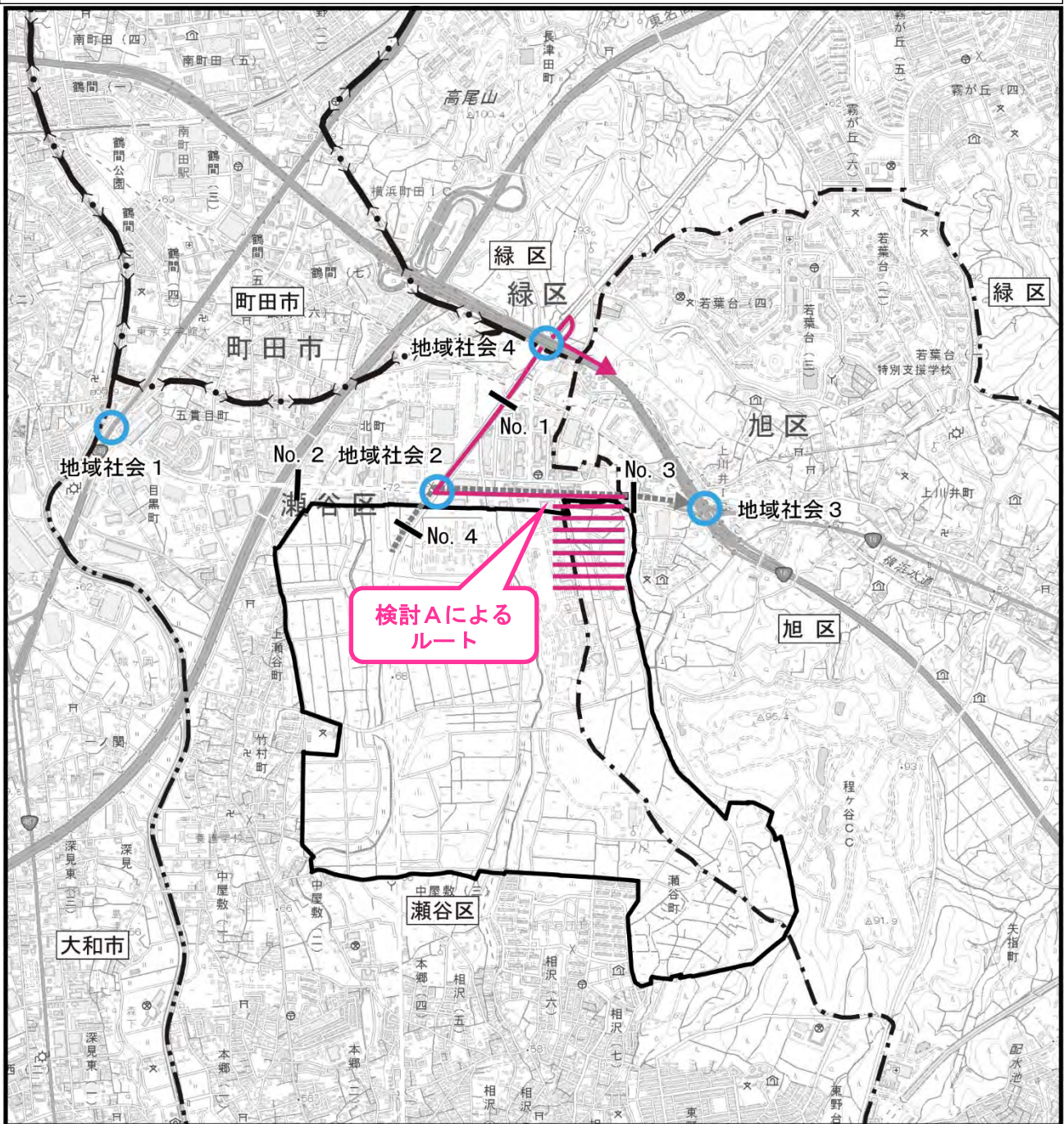
凡例

- 対象事業実施区域
- 都県界
- 市界
- 区界
- 準備書で想定した工事用車両（通勤）のルート
- 集中 工事用車両（通勤）のルート
- 
- 



図 29-1 工事用車両（通勤車両）の運行ルート（集中）

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



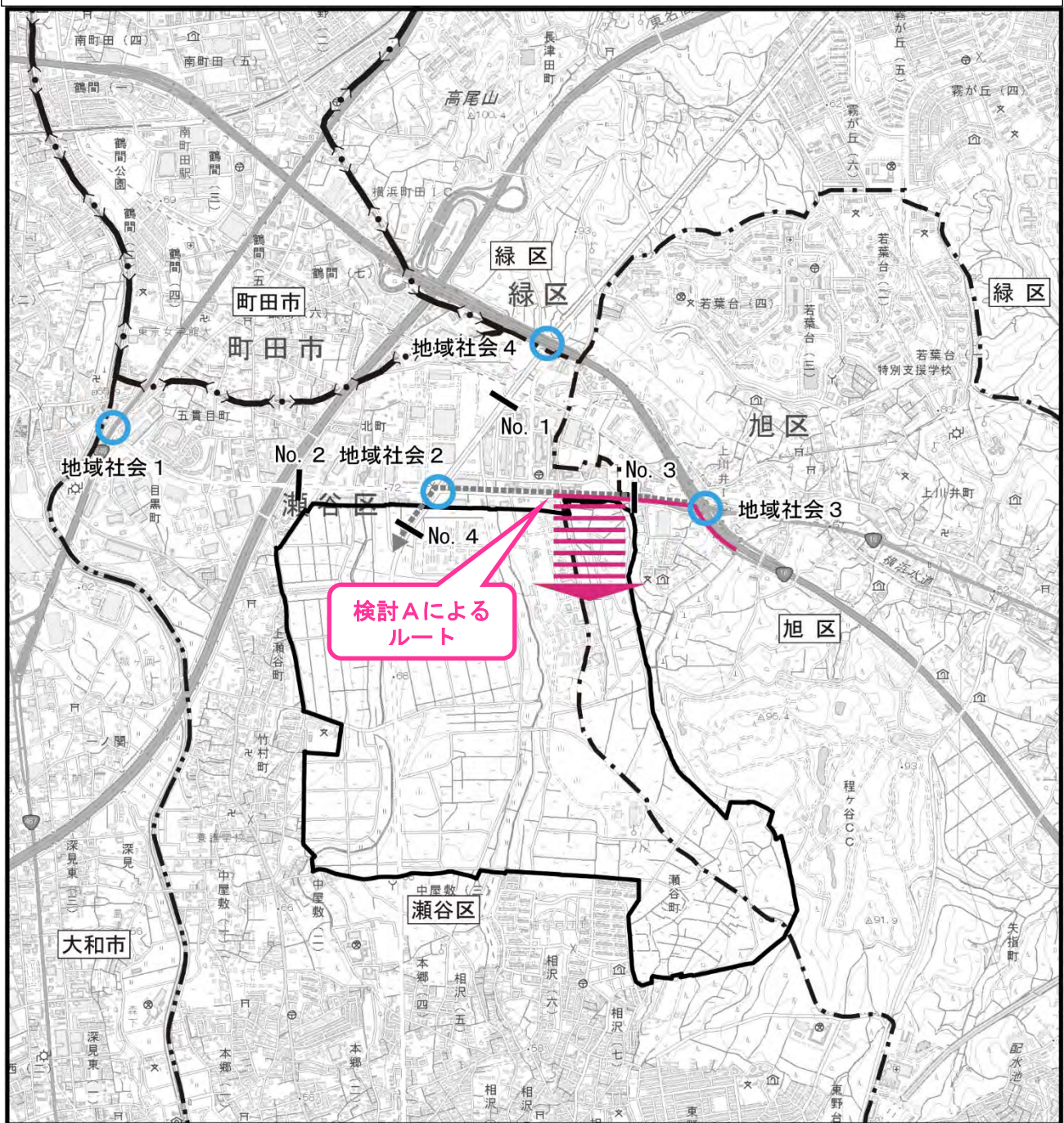
凡例

- 対象事業実施区域
- 都県界
- 市界
- 区界
- 準備書で想定した工事用車両（運搬）のルート
- ➔ 発生 工事用車両（運搬）のルート









図 29-2 工事用車両（運搬車両）の運行ルート（発生）

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



凡例

-  対象事業実施区域
-  都県界
-  市界
-  区界
-  準備書で想定した工事用車両（運搬）のルート
-  集中 工事用車両（運搬）のルート

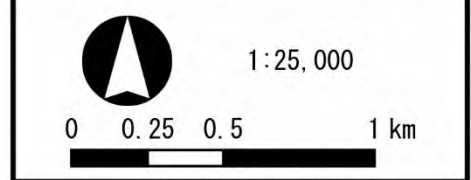


図 29-3 工事用車両（運搬車両）の運行ルート（集中）

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

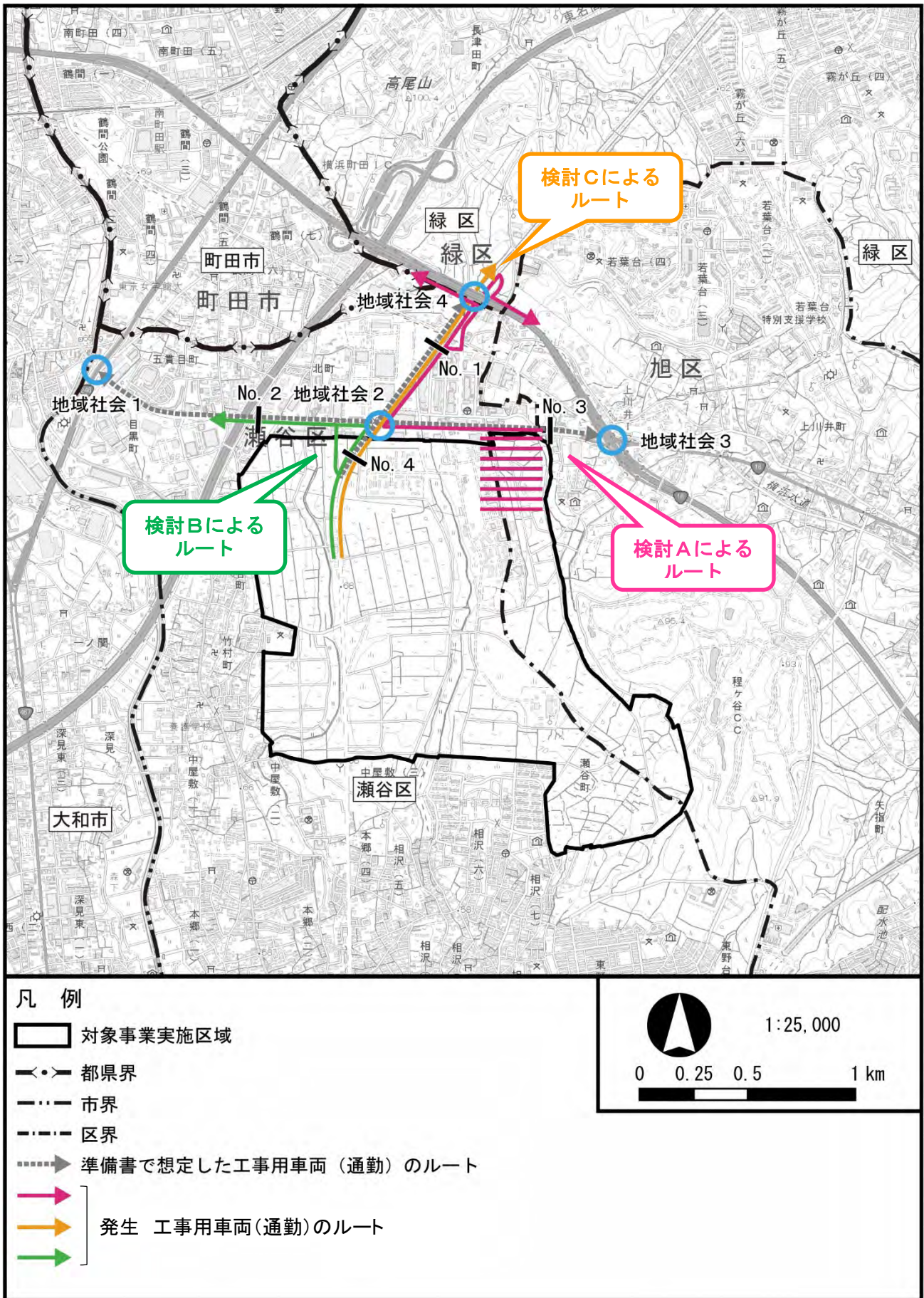


図 29-4 工事用車両（通勤車両）の運行ルート（発生）



## (2) 分散後の地域社会（交通混雑）の予測評価

### ① 交差点需要率

準備書に記載した予測に用いた工事用車両の台数と、分散後の工事用車両の台数を表 29-1 に示します。また、準備書と分散後の交差点需要率の予測結果を表 29-2 に示します。

地域社会 1（目黒交差点）は、工事用車両の台数に変化がありませんので、交差点需要率も変化はありません。

最も混雑していた地域社会 2（目黒交番前交差点）は、交差点を通過する工事用車両の台数を分散させたことにより、交差点需要率は、1.114 から 0.929 と改善されました。しかし、限界需要率（0.900）は超えています。

地域社会 3（上川井 IC 交差点）は、交差点を通過する工事用車両台数が減るので、交差点需要率も小さくなります。

地域社会 4 は、滝沢交差点は対象事業実施区域からの右折車が増えますが、対向車線の直進車が少ないため負荷がかからず、交差点需要率の変化はありません。瀬谷土橋交差点は、通過する工事用車両台数が増えるため、交差点需要率は大きくなります。しかし、限界需要率は超えていません。

表 29-1 準備書及び分散後の予測に用いた工事用車両の台数

予測地点	工事中ピーク時間帯		準備書 <sup>※1</sup>			分散後 <sup>※2</sup>		
	平日	休日	方向	1 時間あたり		方向	1 時間あたり	
				大型車	小型車		大型車	小型車
地域社会 1 （目黒）	17:00～ 18:00	16:45～ 17:45	C→A	31 台	43 台	C→A	31 台	43 台
			C→B	31 台	43 台	C→B	31 台	43 台
			C→D	31 台	43 台	C→D	31 台	43 台
地域社会 2 （目黒交番前）	17:00～ 18:00	16:45～ 17:45	C→A	93 台	129 台	C→A	93 台	129 台
			C→B	93 台	129 台	C→B	93 台	0 台
			C→D	94 台	129 台	C→D	0 台	0 台
			D→A	0 台	0 台	D→A	94 台	129 台
地域社会 3 （上川井 IC）	17:00～ 18:00	16:45～ 17:45	B→A	31 台	43 台	B→A	0 台	0 台
			B→C	32 台	43 台	B→C	0 台	0 台
			B→D	31 台	43 台	B→D	0 台	0 台
			A→D	0 台	0 台	A→D	31 台	43 台
地域社会 4 （滝沢）	17:30～ 18:30	17:00～ 18:00	B→A	93 台	129 台	B→A	93 台	129 台
			B→C	0 台	0 台	B→C	63 台	86 台
地域社会 4 （瀬谷土橋公園入口）	17:30～ 18:30	17:00～ 18:00	B→A	93 台	129 台	B→A	156 台	215 台
			B→C	0 台	0 台	B→C	31 台	43 台

注：1. 網掛けは、準備書の時と比べて工事用車両の台数が変わったことを示します。

2. 「方向」は、後掲図 29-5 と対応しています。

※1：「準備書」は、準備書に記載された工事用車両の台数を示します。

※2：「分散後」は、今回の工事用車両運行ルートでの分散を行い、予測計算に用いた台数を示します。

表 29-2 準備書及び分散後の交差点需要率の予測結果

交差点名		時間帯	交差点需要率（平日）			限界 需要率
			現況	準備書 <sup>※1</sup>	分散後 <sup>※2</sup>	
地域社会 1	目黒	17：00～18：00	0.633	0.686	0.686	0.889
地域社会 2	目黒交番前	17：00～18：00	0.793	1.114	0.929	0.900
地域社会 3	上川井 IC	17：00～18：00	0.680	0.807	0.763	0.847
地域社会 4	滝沢	17：30～18：30	0.457	0.532	0.532	0.904
	瀬谷土橋公園入口	17：30～18：30	0.502	0.513	0.591	0.913

注：網掛けは、限界需要率を上回ったことを示します。

※1：「準備書」は、準備書に記載された交差点需要率を示します。

※2：「分散後」は、今回の工事用車両運行ルート of 分散を行い、予測計算を行った結果を示します。

## ② 車線の交通容量比

準備書と分散後の車線の交通容量比を表 29-3 に示します。

全体的に工事用車両の分散により、車線の交通容量比は小さくなり改善がみられます。特に目黒交番前交差点の C 断面の右折車線は 2.631 であったのが 0.737 へと 1.0 を下回る改善が見られました。一方、上川井 IC 交差点の A 断面の左折・右折車線、瀬谷土橋公園入口交差点の B 断面の右折車線は新たに 1.0 を上回る予測結果となりました。

しかし、これらの交差点は交差点需要率が限界需要率を超えていませんので、信号現示を検討することによって 1.0 を下回ることが可能と考えられます。

①、②より、目黒交番前交差点では交差点需要率が限界需要率を超え、滝沢交差点以外の交差点では、一部の車線において交通容量比が 1.0 を上回る車線が存在するので、準備書に記載した環境保全措置に加えて、

「ピーク時間帯における運行ルートの分散」  
という項目を追記します。

表 29-3 準備書及び分散後の車線の交通容量比の予測結果

交差点名		断面※1	流入車線構成	車線の交通容量比（平日）		
				現況	準備書※2	分散後※3
地域社会 1	目黒	A	左折・直進	0.889	0.889	0.889
			右折	0.245	0.343	0.343
		B	左折・直進	0.533	0.533	0.533
			右折	0.766	0.766	0.766
		C	左折	0.773	0.952	0.952
			直進	0.855	1.017	1.017
			右折	0.257	0.460	0.460
		D	左折・直進	0.495	0.495	0.495
右折	0.701		0.701	0.701		
地域社会 2	目黒交番前	A	左折・直進	0.603	0.603	0.603
			直進	0.603	0.603	0.603
			右折	1.116	1.116	1.116
		B	左折	0.279	0.279	0.279
			直進	0.815	0.815	0.815
			右折	0.287	0.287	0.287
		C	左折・直進	0.524	1.735	1.427
			直進	0.524	1.735	1.427
			右折	0.737	2.631	0.737
		D	左折・直進	0.984	0.984	0.984
			右折	0.031	0.031	0.759
		地域社会 3	上川井 IC	A	左折・右折	0.748
直進	0.865				1.122	0.865
B	右折			0.786	0.932	0.819
	右折			0.609	0.609	0.609
D	直進			0.626	0.626	0.626
	右折			0.319	0.319	0.319
地域社会 4	滝沢	A	左折・直進	0.453	0.453	0.453
			直進	0.453	0.453	0.453
		B	直進	0.403	0.559	0.559
			右折	0.056	0.056	0.378
		C	左折・右折	0.639	0.639	0.639
			右折	0.631	0.631	0.631
	瀬谷土橋公園入口	A	左折・直進	0.636	0.636	0.636
			直進	0.636	0.636	0.636
		B	直進	0.300	0.490	0.618
			右折	0.389	0.389	1.008
C	左折	0.274	0.274	0.274		
	右折	0.568	0.568	0.568		

注：網掛けは、交通容量比が1.0を上回ったことを示します。

※1：「断面」は、図 29-5 と対応しています。

※2：「準備書」は、準備書に記載された交通容量比を示します。

※3：「分散後」は、今回の工事用車両運行ルート分散を行い、予測計算を行った結果を示します。

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

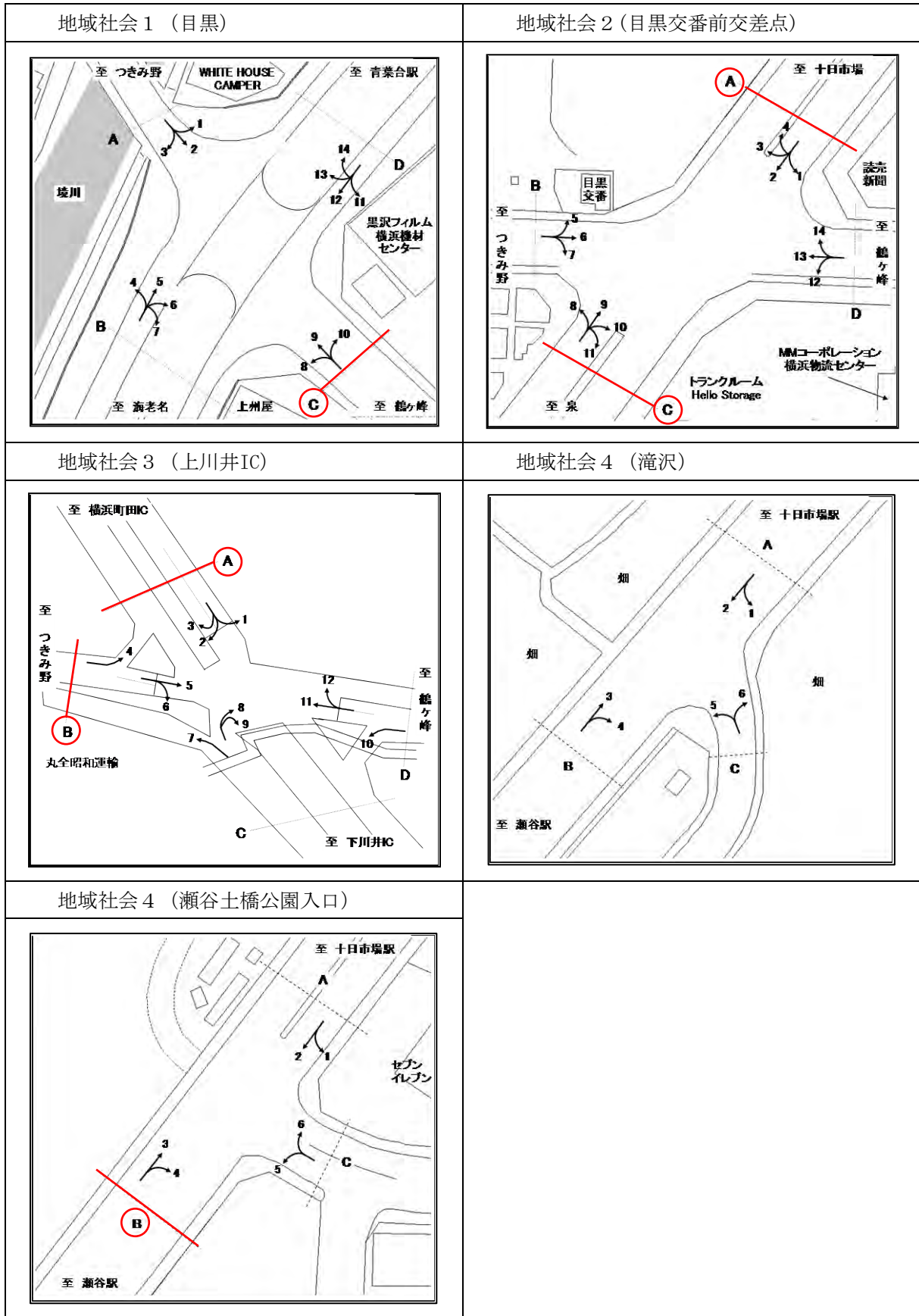


図 29-5 : 交差点の断面の位置

※赤で示した断面は、車線の交通容量比が 1.0 を超える車線を含む断面になります。

### (3) 分散後の騒音の予測評価

準備書に記載した予測値と今回の工事用車両運行ルート of 分散後の予測値について、騒音の予測値の比較を表 29-4 に示します。

No. 1 は、迂回してきた工事用車両が通過し車両台数が増えるため、騒音レベルの予測値は増加しますが、環境基準の値は下回ります。

No. 2 は、準備書の時と通過する工事用車両台数に変化が無いので、騒音レベルの予測値も変化はありません。

No. 3 は、通過する工事用車両台数が減るため、騒音レベルの予測値は減少します。環境基準は超過していますが、将来一般交通量の段階でも超えている予測となっています。

No. 4 は、当初、将来一般交通量の段階では環境基準値を下回っていますが、工事用車両の運行により、環境基準を超過する地点でした。運行ルートの分散により、改善がみられ、工事用車両の走行によっても、環境基準を上回らない予測結果となります。

表 29-4 準備書の予測値と今回検討した予測値との比較（騒音レベル）

単位：dB

予測 時間帯	予測 地点	道路名	方向	予測結果			環境基準	
				将来一般 交通量 <sup>※1</sup>	準備書 <sup>※1</sup>	分散後 <sup>※2</sup>	環境 基準	地域 類型
昼間	No. 1	環状4号線	東側	65.7 (○)	65.9 (○)	66.2 (○)	70 以下	幹線
			西側	66.7 (○)	66.9 (○)	67.8 (○)	70 以下	幹線
	No. 2	八王子街道	北側	71.9 (×)	72.0 (×)	72.0 (×)	65 以下	C (道路)
			南側	71.0 (×)	71.1 (×)	71.1 (×)	65 以下	C (道路)
	No. 3	八王子街道	南側	72.7 (×)	73.5 (×)	73.2 (×)	65 以下	C (道路)
			北側	72.6 (×)	73.4 (×)	72.9 (×)	65 以下	C (道路)
	No. 4	環状4号線	西側	69.7 (○)	71.6 (×)	70.1 (○)	70 以下	幹線
			東側	69.8 (○)	71.7 (×)	70.2 (○)	70 以下	幹線

注：網掛けは、環境基準の値を超えていることを示します。

※1：「将来一般交通量」、「準備書」は、準備書に記載された予測結果を示します。

※2：「分散後」は、今回の工事用車両運行ルートの分散を行い、予測計算を行った結果を示します。

## 30. 将来の自動車交通量の需要予測について

影響要因の「関係車両の走行」については、予測対象時期を、関係車両の走行が定常となる時期（2046年）としています。

予測対象時期における交通量は、下記の都市計画事業が整備されていることを条件とし、当該時期の自動車交通量を算出しました。

従って、他の道路を迂回して、対象事業実施区域内を走行する車両台数についても加味された需要予測となっています。

<対象としている都市計画事業>

- 対象事業実施区域内の道路整備（区域内道路1号～3号の整備、環状4号線南区間の拡幅整備）
- 五貫目第33号線の拡幅整備
- 瀬谷地内線の整備
- （仮称）都市高速鉄道上瀬谷ラインの整備

## 31. 大門川及び相沢川の暗渠化による影響等について（継続）

8月31日開催の審査会で提示した記述について、以下のとおり修正します。修正にあたっては、相沢川の状況の写真についても、河床の状況が分かりやすいものに差し替えました。また、文章についてもわかりやすくするために、記載の順序の変更などを行いました。

相沢川及び大門川の現状の河床の状況（2021年8月13日撮影 天候雨）は次の写真のとおりです。いずれも、川底には、斑状に藻類が付着している状況が見られます。

<相沢川の状況>



<大門川の状況>



都市計画対象事業の実施に伴い、大門川と相沢川が暗渠化された場合、藻類による酸素供給ができなくなるため、好気性細菌による浄化機能は低下すると思われる。

### (1)大門川について

大門川については、北町の工場地帯を流下してから対象事業実施区域内に入ることもあり、令和元年度の現地調査時の観測では、上流側（対象事業実施区域の北端部付近）では、豊水期、渇水期ともにBODや全亜鉛について環境基準値を超過しています。また、上流側の水質調査地点付近には川底に土砂が堆積しており、降雨がない場合においても水の濁りが目視で確認できる場合があります。（準備書P.9.4-10（表9.4-5(2)参照。））また、上流側の水質が悪いこともあり、pHを除くほぼ全ての水質項目で上流側よりも下流側の水質は良好となっており、濁り成分の沈降、吸着に加えて、下流側でBODが低下し、DOが上昇していることを踏まえると、川底の藻類等の光合成による酸素供給及び河床の従属栄養の好気性菌類（生物膜）による水質浄化機能を有していると考えられます。

水の汚れについては、上流側の工場地帯の排水がその要因になっていると考えられますが、暗渠化により、対象事業実施区域内におけるこれらの水の汚れの浄化機能は低下するものと思われる。これに対応するため、大門川下流側の予測地点（準備書P.9.4-16（図9.4-5）参照）において、後述する補足資料41に示す手法により、水の汚れのモニタリングを行

い、環境基準に適合しない結果となった場合には、適切な環境保全措置を講じるものとします。

一方、水の濁りについては、大門川上流側の水質調査地点である「水質1」（準備書P.9.4-5（図9.4-1）参照）付近において非耕作期にその周辺の農耕地が裸地状態になり、大門川に土砂が流れ込みやすくなっている状況であるため、暗渠化に併せて、暗渠入口周辺の舗装や土砂流出防止柵設置等により、「水質1」付近における河川への土砂流入を防ぐことで、水の濁りなどが低減されると考えられます。

### (2)相沢川について

相沢川については、対象事業実施区域の北端部付近が源となっており、上流側の水質が比較的良好であるため、上流側と下流側の水質の差異は顕著ではありませんが、渇水期では大門川と同様に、下流側で水質が良好になる傾向がみられ、一定の水質浄化機能を有していると考えられます。ただし、相沢川については上流側の調査地点「水質3」における水質は環境基準に適合しており、暗渠内での水の滞留等を防ぐことができれば、下流側の水質は環境基準に適合したものになると考えられます。なお、相沢川下流側の予測地点（準備書P.9.4-16（図9.4-5）参照）においても、後述する補足資料41に示す手法により、水の汚れのモニタリングを行います。

### (3)底質について

底質については、暗渠化に伴い、対象事業実施区域内の土砂が河川に流れ込むことがなくなる一方、調整池（工事中は仮設調整池）で濁り成分を十分沈降させた上澄みを放流することになります。従って、大門川及び相沢川の対象事業実施区域よりも下流側の底質への著しい影響はないものと考えます。



### 32. 「地下水への影響について（防衛省による調査結果）」の誤記について

7月27日開催の審査会資料のうち、「補足資料9. 地下水への影響について（防衛省による調査結果）」の表の注釈に誤りがありましたので、訂正します。

【誤】	【正】
※表層（深度0～0.5m）は平成29年度調査結果、その他は <u>平成</u> 元年度調査結果によります。	※表層（深度0～0.5m）は平成29年度調査結果、その他は <u>令和</u> 元年度調査結果によります。

### 33. 農地間の空間における草地環境について

本事業が土地区画整理事業という特性上、具体的な農業振興地区の土地利用が決まっていますが、畦道等の農地間の空間や、農道と農地間の空間等は、農耕地周辺に生息する種にとって生息環境の代償となり得るような整備が行えるよう、地権者と調整を図りながら検討していきます。

検討に際しては、現地形や新たに整備される盛土空間を踏まえ、将来的な土地利用も含めて面的に草地環境が確保できるよう検討いたします。

また、鳥類をはじめとする種が、周辺緑地と対象事業実施区域を広域に利用できるよう、草地環境を周辺緑地と有機的に繋げられるように整備し、地域個体群の維持に努めます。

### 34. 動植物の予測の考え方について（継続）

8月31日開催の審査会で提示した「図 影響予測の手順（植物）」について、原則、直接的影響と間接的影響の両方を予測した上で、予測結果の4段階のどれに該当するかを検討しています。

ただし、植物については対象事業実施区域内がすべて改変する前提としていることから、対象事業実施区域内にのみ生育し、工事の実施により消失してしまう種については、直接的影響のみで「生息環境への影響は大きい。」と予測できることから、直接的影響から「生育環境への影響は大きい。」に直結する赤色の矢印を追加しました。

したがって、対象事業実施区域内にのみ生育する植物については、直接的影響のみで予測していますが、動物、対象事業実施区域の周辺にも生育する植物、生態系については、直接的影響と間接的影響の両方を踏まえて予測しています。

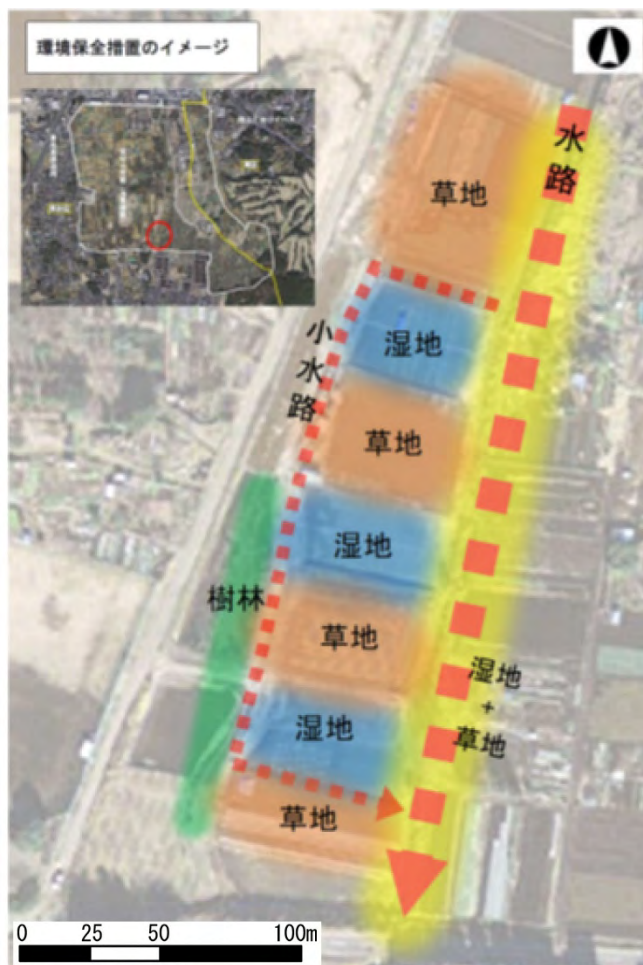
### 35. 相沢川における生育・生息環境確保及び代償措置について（継続）

創出する生息・生育環境は、準備書（p9. 10-145、p. 9. 11-50、p. 9. 12-23）に記載した種を保全することを目的として、公園整備事業区域内の概ね 1.5ha（東西方向：約 60m～70m、南北方向：約 220m～230m）のエリアにおいて、現在の土地利用や現地形をいかし、各保全対象種のハビタットタイプから必要な環境要素（湿地、草地、水路、樹林等）を確保する計画です。

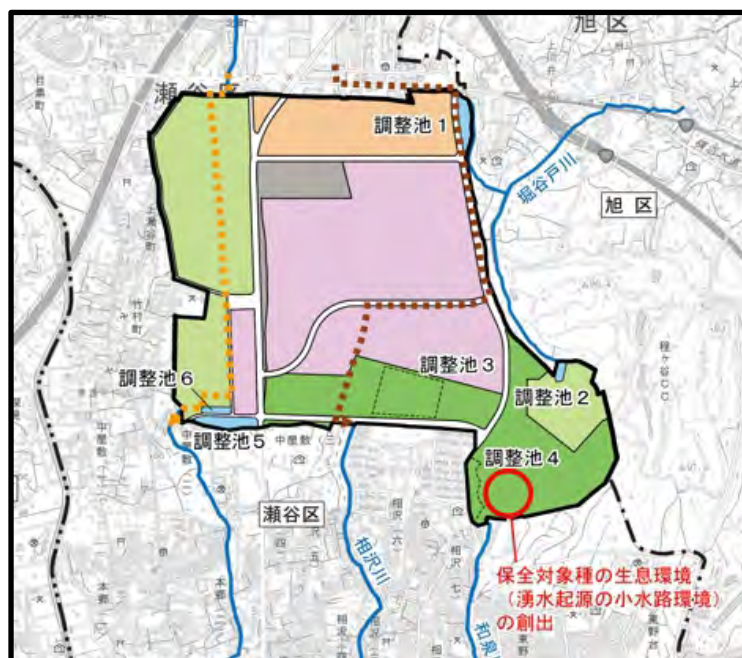
現在の土地利用が水田と畑地又は休耕田がモザイク状に分布していることから、湿地と草地をモザイク状に配置し、草地については湿性草地と乾性草地を創出する計画としています。

各環境区分の面積や具体的な配置については、今後、公園整備事業等と調整を図りながら検討していきますが、湿地環境の周辺には湿性草地を配置するなど、各環境が緩やかに移行するような配置・構造を検討していきます。

なお、面積が限られることから、特に湿地環境、湿性草地及び水路といった水辺に生息・生育する種を中心に保全を図っていく方針です。樹林や乾性草地に生息・生育する種については、公園も含め上物の計画が検討中の段階ではありますが、瀬谷市民の森、周辺の緑との連続性に配慮した緑地の創出、農業振興地区等を有機的に繋げることにより、生物の移動に配慮する計画です。



### 36. 和泉川源流部における生育・生息環境確保及び代償措置について



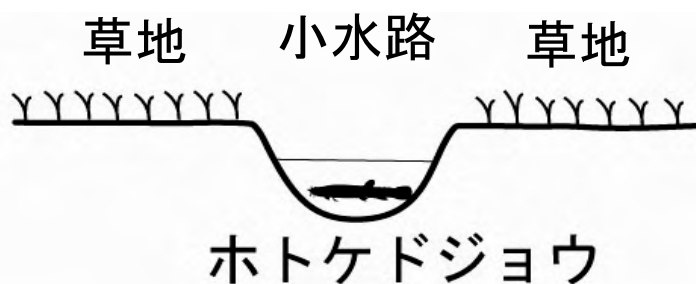
#### ■ 生育・生息環境の考え方

- ・ 現況の湧水環境にて生息が確認されているホトケドジョウを保全対象種として、新たに小水路環境を創出します。
- ・ 現在の湧水地から湧水を導水する計画とし、水質は現状を維持します。

環境区分	保全対象種
小水路環境 (浅い水域、緩やかな流れ、砂泥底)	魚類：ホトケドジョウ

#### ■ 環境区分のエコトーン断面イメージ

【東西断面】



- ・ 産卵環境や稚魚の生息環境を創出するため、水草が繁茂した環境とします。
- ・ ホトケドジョウは雑食性であるため、水生昆虫や藻類等が生息・生育できる環境とします。
- ・ 水面への緑陰の形成や昆虫類等の餌資源供給のため、水際は草地環境とします。

※具体的な配置などの詳細は、今後、公園整備事業等と調整を図りながら、検討していきます。

## 37. 対象事業実施区域内の眺望景観（遠景）について

準備書における囲繞景観の現地調査地点は、図 37-1 に示す 4 地点 6 方向ですが、遠景の眺望点について再度、現地踏査を行いました。

現地踏査により代表的と思われる①から④の 4 地点と各地点から撮影した写真の撮影方向を図 37-1 に示します。また、撮影地点①から④付近の状況は以下のとおりです。

### ①地点

海軍道路の西側は主に畑として利用されており、標高は、海軍道路と同じか低いため、遠景の眺望点になるようなところはありませんでした。



①地点から東方向を撮影



①地点から西方向を撮影

### ②地点

囲障区域の西側から海軍道路までの範囲は、標高に大きな高低差が無く、主に畑や草地として利用されています。そのため、遠景の眺望点になるようなところはありませんでした。



②地点から東方向を撮影



②地点から西方向を撮影

### ③地点

囲障区域内にあるグラウンド付近は、周辺より小高い丘になって畑や草地となっています。そこからの東側の遠景の眺望は比較的開けており、準備書の現地調査地点のB地点と同じように、川井・矢指風致地区内の丘陵地や崖線の連なりが見え、丘陵地には農地と樹林などの緑と墓地が見えました。西側の眺望も比較的開けていますが、遠景の眺望は準備書の現地調査地点のA地点、C地点と同じように、丹沢の山並みが見えました。



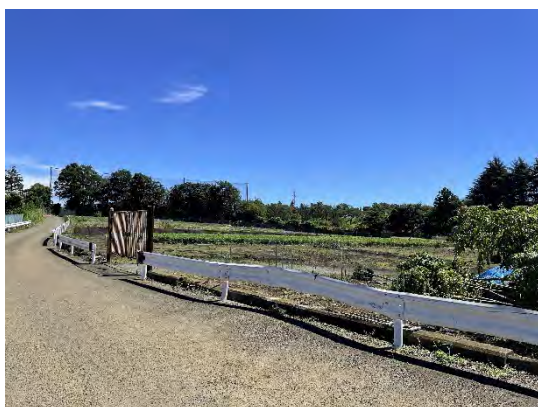
③地点から東方向を撮影



③地点から西方向を撮影

### ④地点

程ヶ谷カントリー倶楽部近くにあるグラウンドの西側は、周辺より標高が高くなっていますが周囲には高木が連なっており、東側の眺望は、手前側に畑、その奥に程ヶ谷カントリー倶楽部等の樹木が見えました。西側の遠景はほとんど見えず、坂道の道路から少しだけ丹沢の山並みの遠景が望めました。



④地点から北東方向を撮影

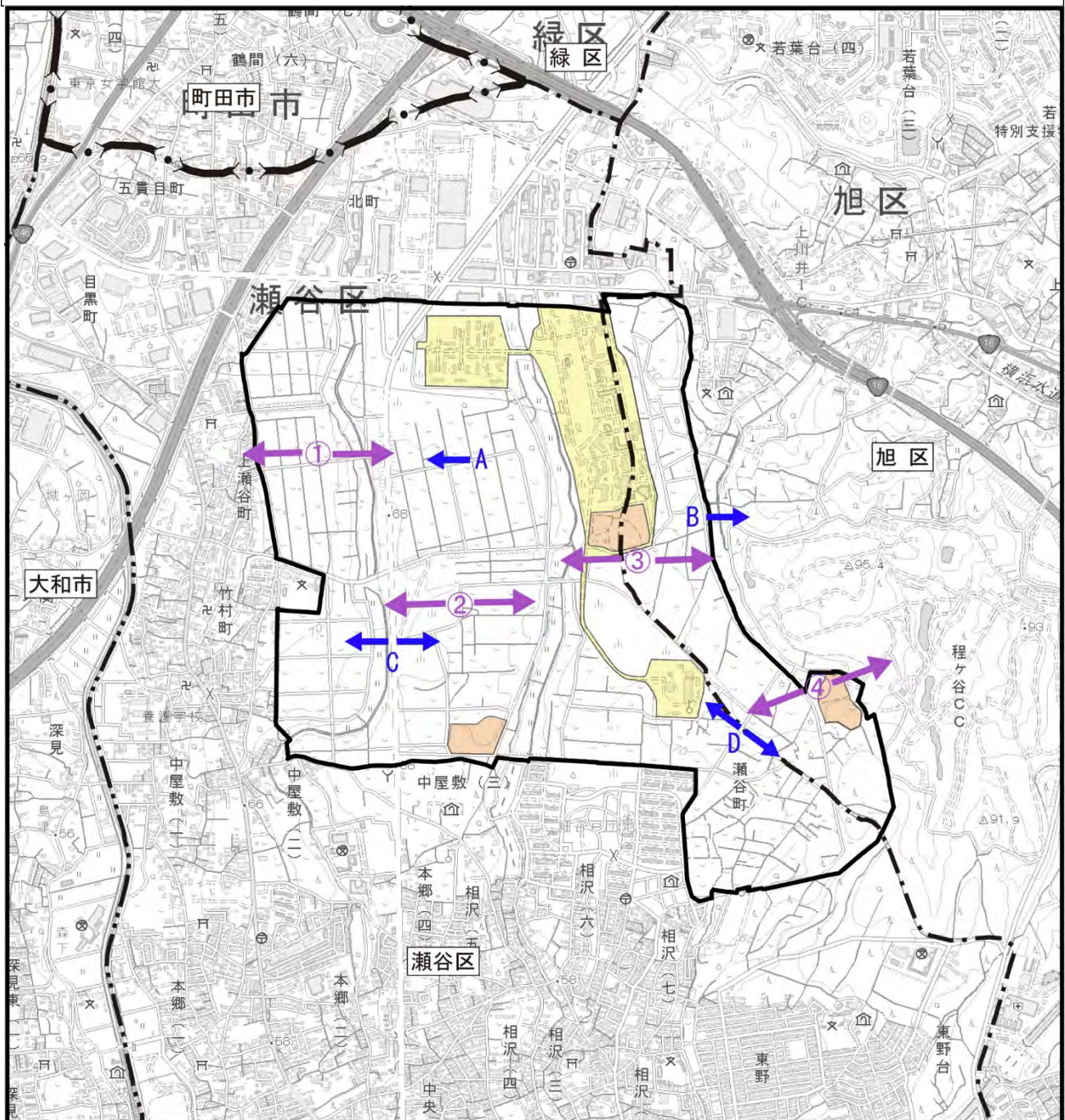


④地点から南西方向を撮影

以上のように対象事業実施区域内には標高が少し高い所はありますが、そこからの遠景の眺望は、準備書で設定している地点からの眺望と大きな違いはありませんでした。

以上より、圍繞景観の調査、予測・評価地点は、準備書に記載された地点で問題はないと考えます。

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



凡例

対象事業実施区域 
  都県界 
  市界 
  区界

囲障区域

グラウンド（野球場）

← 準備書で扱った囲障景観の地点及び写真の撮影方向

← 今回現地踏査を行い、代表的と思われる地点及び写真の撮影方向

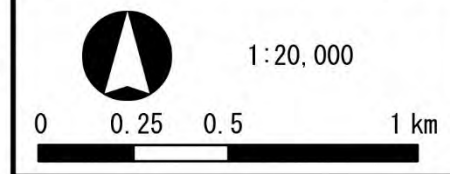


図 37-1 囲障景観の現地踏査位置（写真撮影を行った位置と方向）

## 38. 建設発生土について（継続）

準備書 P. 9. 15-7 の「(2)環境保全措置の検討」について、評価書においては、次のように追記します。（太字、下線部分が追記内容） また、関連する準備書 P. 10-19（表 10. 2. 15-1）についても同様に追記します。

### (2) 環境保全措置の検討

#### ① 環境保全措置の検討の状況

事業者の実行可能な範囲内のできる限り、環境影響を回避又は低減することを目的として行った環境保全措置の検討の状況を、表 9. 15-9 に示します。

表 9. 15-9 環境保全措置の検討の状況

環境保全措置	実施の適否	適否の理由
産業廃棄物の分別・適正処理	適	産業廃棄物は、分別を徹底し可能な限り再資源化に努め、再資源化できないものは最終処分場にて適切に処理することにより、廃棄物等への影響が低減されることから、適正な環境保全措置であると考えて採用します。
建設発生土の場内利用	適	切土・盛土工事において、造成地盤高を調整することで、建設発生土をできる限り対象事業実施区域内で利用するとともに、関連事業の事業者と調整を図ることで、可能な限り場外搬出量の低減に努めることにより、廃棄物等への影響が低減されることから、適正な環境保全措置であると考えて採用します。
<u>市内及び近辺で行われる公共事業における有効利用</u>	適	<u>市内および近辺で行われる公共事業において、場外搬出される建設発生土の有効利用ができないか情報収集、協議を行うことにより、有効利用ができれば、埋立処分を行う発生土量の低減が図られることから、適正な環境保全措置であると考えて採用します。</u>
<u>産業廃棄物、建設発生土の適正な管理</u>	適	<u>廃棄物の処理及び清掃に関する法律、神奈川県土砂の適正処理に関する条例等を遵守することにより、産業廃棄物や建設発生土の適正処理が図られることから採用します。</u>
<u>運搬距離を考慮した建設発生土の埋立地及び受入地の選定</u>	適	<u>場外搬出される建設発生土の埋立地及び受入地先は、対象事業実施区域からなるべく近いところを選ぶことにより、建設発生土を運搬する車両から発生する排気ガス、騒音、振動等の影響範囲の縮小が図られることから採用します。</u>
<u>運搬時の環境負荷軽減</u>	適	<u>車両については、低燃費のものを使用し、二酸化炭素の排出抑制を図るほか、運搬時には、過積載の防止を徹底することにより、高負荷運転による大気汚染、騒音、振動の抑制を図ることができるため採用します。</u>
<u>汚染土壌の場外搬出時における適切な対応</u>	適	<u>汚染土壌の掘削除去に伴い場外搬出する場合は、土壌汚染対策法に基づいて適切に処理を行うことにより、汚染物質の拡散防止が図られることから採用します。</u>

② 環境保全措置の実施主体、内容、効果の不確実性、他への影響

造成工事の実施に伴う廃棄物等の発生への影響を低減させるため、表 9.15-10 に示すとおり、環境保全措置を実施します。

表 9.15-10 環境保全措置の実施の内容

影響要因	影響	検討の視点	環境保全措置			実施主体	効果の不確実性	他の環境への影響	
			内容	効果	区分				
工事の実施	造成工事の実施	廃棄物等による環境への負荷	廃棄物等の発生量削減	産業廃棄物の分別・適正処理	分別を徹底し、可能な限り再資源化を行い、再資源化できない場合は適正処理を行うことにより、廃棄物等による環境への負荷が低減されます。	低減	事業者	なし	なし
				建設発生土の場内利用	切土・盛土工事において、造成地盤高の調整、関連事業の事業者と調整を図ることにより、建設発生土の場外搬出量が低減されます。	低減	事業者	なし	なし
				市内及び近辺で行われる公共事業における有効利用	有効利用ができれば、埋立処分を行う発生土量の低減が図られます。	低減	事業者	なし	なし
				産業廃棄物、建設発生土の適正な管理	廃棄物の処理及び清掃に関する法律、神奈川県土砂の適正処理に関する条例等を遵守することにより、産業廃棄物や建設発生土の適正処理が図られます。	低減	事業者	なし	なし
		廃棄物等の運搬に伴う影響低減	運搬距離を考慮した建設発生土の埋立地及び受入地の選定	建設発生土を運搬する車両から発生する排気ガス、騒音、振動等の影響範囲の縮小が図られます。	低減	事業者	なし	なし	
			運搬時の環境負荷軽減	二酸化炭素の排出抑制、大気汚染、騒音、振動の抑制が図られます。	低減	事業者	なし	なし	
			汚染土壌の場外搬出時における適切な対応	汚染物質の拡散防止が図られます。	低減	事業者	なし	なし	



### 39. 温室効果ガスの低減対策について

温室効果ガスについては、準備書 P. 11-1～4 に示す事後調査の項目とはしていませんが、その低減対策として準備書 P. 9. 16-7 (表 9. 16-9)、P. 9. 16-11 (表 9. 16-14) に示した環境保全措置が適切に実施されているかどうかについて、用いた建設機械等の機種、省エネ運転等の公表について検討します。

### 40. 瀬谷地内線における交差点需要率について

対象事業実施区域の南東側を走る瀬谷地内線等に、新しく 2 つの交差点ができます。その 2 つの交差点について交差点需要率を予測計算しました。2 つの交差点の位置を図 40-1 に、交差点需要率の予測結果は表 40-1 及び表 40-2 に示します。また、方向別交通量と大型車混入率を表 40-3 に示します。

予測の結果、関係車両の走行における 2 つの交差点の交差点需要率は 0.084～0.655 となり、いずれも供用時限界需要率の値よりも小さな値となっています。

表 40-1 新設される2つの交差点の交差点需要率

時期	交差点名	ピーク時間帯	交差点需要率	供用時 限界需要率
平日	地域社会 8	8:00～9:00	0.084	0.900
	地域社会 9	7:00～8:00	0.649	0.900
休日	地域社会 8	8:00～9:00	0.127	0.900
	地域社会 9	16:00～17:00	0.655	0.900

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

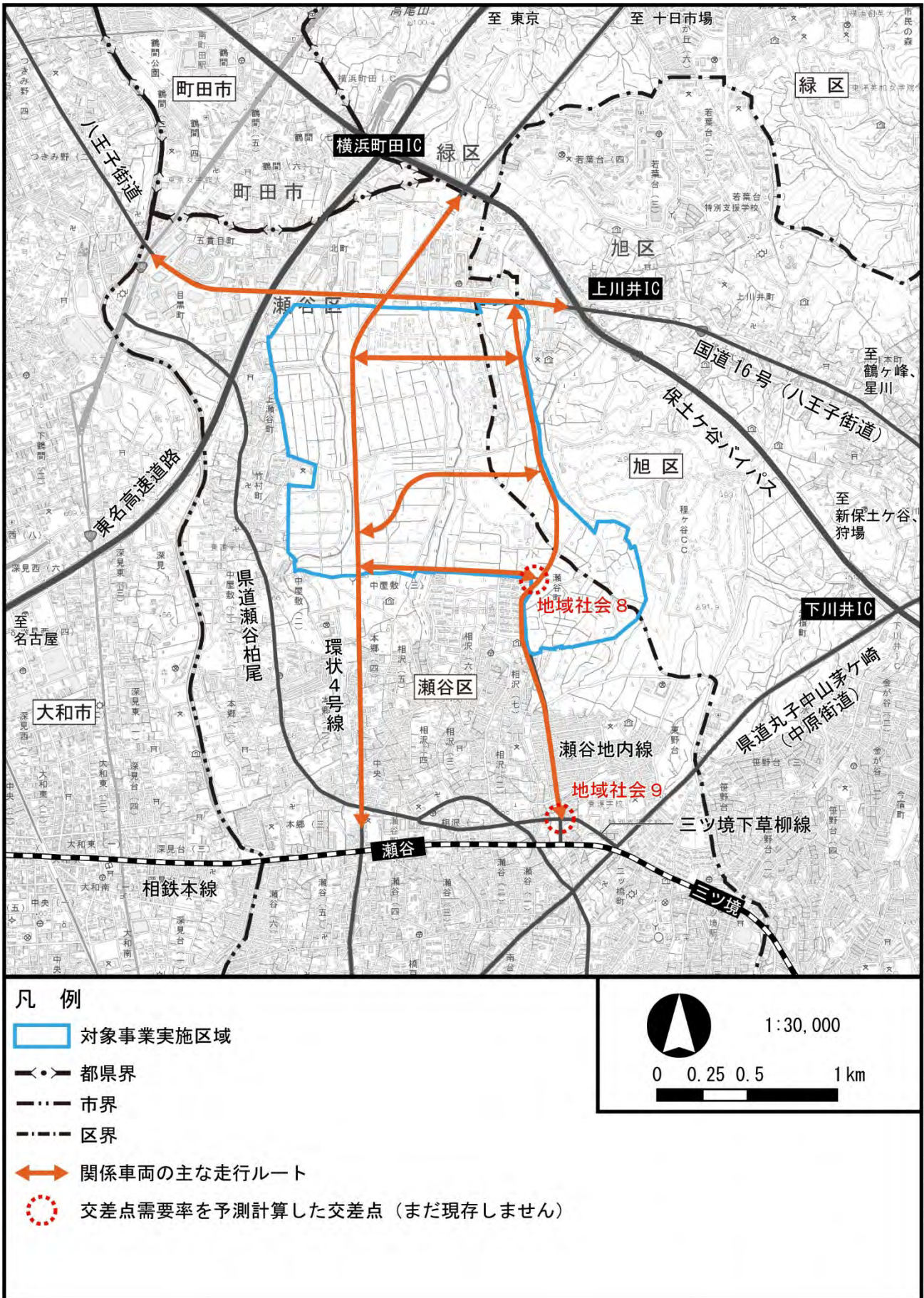


図 40-1 新設される2つの交差点の位置

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

表 40-2(1) 地域社会8の交差点需要率(平日:8時台)

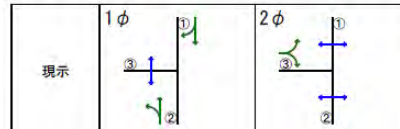
流入部		①		②	③			
車線の種類		直進	右折	左折・直進	左折	右折		
車線数		1	1	1	1	1		
飽和交通流率の基本値	S B	2000	1800	2000	1800	1800		
車線幅員による補正率 (車線幅員)	$\alpha_w$ m	1.000 (3.25)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.25)	1.000 (3.00)		
縦断勾配による補正率 (縦断勾配)	$\alpha_G$ %	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)		
大型車混入による補正率 (大型車混入率)	$\alpha_T$ %	0.840 (27.27)	0.598 (96.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)		
左折車混入による補正率 (左折率)	$\alpha_{LT}$ L %			1.000 (0.0)				
(歩行者による低減率)	f p			0.50	0.50			
(有効青時間)	秒			52	30			
(歩行者用青時間)	秒			47	25			
横断歩行者による補正率	$\alpha_L$				0.583			
右折車混入による補正率 (右折率)	$\alpha_{RT}$ R %							
(右折車の通過確率)	f		0.899					
(有効青時間)	秒		52					
(現示変り目のさげ台数増分)			2(80)					
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	S A	1680	*616	2000	1049	1800		
設計交通量	q	11	25	106 (0+106)	32	6		
右折補正交通量	q R - N							
交差点流入部の需要率	$\rho$	0.007	-	0.053	0.031	0.003	現示の 需要率	交差点の 需要率
必要現示率	1 $\phi$	0.007	-	0.053			0.053	0.084
	2 $\phi$				0.031	0.003	0.031	
有効青時間(秒)	1 $\phi$	52	52	52			サイクル長(秒)	
	2 $\phi$				30	30	90	
信号青時間比	G / C	52 / 90	52 / 90	52 / 90	30 / 90	30 / 90		
可能交通容量	C i	971	616	1156	350	600		
交通容量比	q / C i	0.011	0.041	0.092	0.091	0.010		

$$\ast N = KER \times \frac{3600}{C}$$

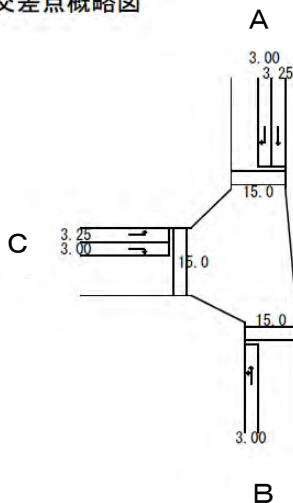
N : 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数  
 $\ast$  : 交通容量 (実1時間)

A : 至 八王子街道  
 B : 至 細谷戸ハイツ  
 C : 至 環状4号線

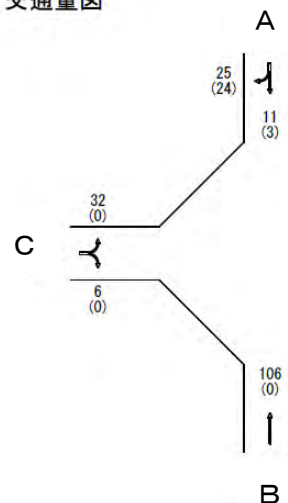
現示方式の図示



交差点概略図



交通量図



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

表 40-2(2) 地域社会8の交差点需要率(休日:8時台)

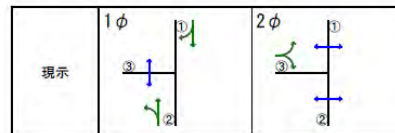
流入部	①	②	③		
車線の種類	直進	右折	左折・直進	左折	右折
車線数	1	1	1	1	1
飽和交通流率の基本値	S B	2000	1800	2000	1800
車線幅員による補正率 (車線幅員)	$\alpha_w$ m	1.000 (3.25)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)
縦断勾配による補正率 (縦断勾配)	$\alpha_G$ %	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
大型車混入による補正率 (大型車混入率)	$\alpha_T$ %	0.920 (12.50)	0.598 (96.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
左折車混入による補正率 (左折率)	$\alpha_{LT}$ L %			0.994 (0.6)	
(歩行者による低減率)	f p			0.50	0.50
(有効青時間)	秒			52	30
(歩行者用青時間)	秒			47	25
横断歩行者による補正率	$\alpha_L$			0.583	
右折車混入による補正率 (右折率)	$\alpha_{RT}$ R %				
(右折車の通過確率)	f		0.848		
(有効青時間)	秒		52		
(現示変り目のさげ台数増分)			2(80)		
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	S A	1840	*574	1988	1049
設計交通量	q	8	25	161 (1+160)	48
右折補正交通量	q R - N				22
交差点流入部の需要率	$\rho$	0.004	-	0.081	0.046
必要現示率					
1 $\phi$		0.004	-	0.081	0.012
2 $\phi$					0.046
有効青時間(秒)					
1 $\phi$		52	52	52	30
2 $\phi$					30
信号青時間比	G / C	52 / 90	52 / 90	52 / 90	30 / 90
可能交通容量	C i	1063	574	1149	350
交通容量比	q / C i	0.008	0.044	0.140	0.137
					0.037
					現示の 需要率
					交差点の 需要率
					0.081
					0.127
					0.046
					サイクル長(秒)
					90

$$N = KER \times \frac{3600}{C}$$

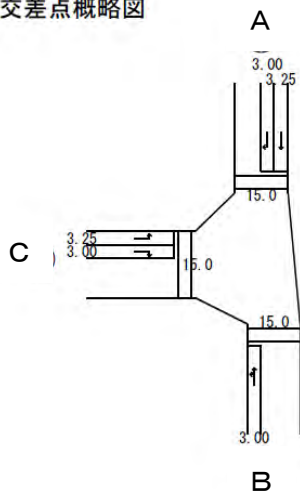
N : 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数  
\* : 交通容量 (実1時間)

A : 至 八王子街道  
B : 至 細谷戸ハイツ  
C : 至 環状4号線

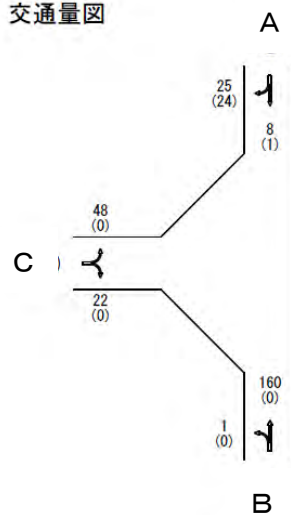
現示方式の図示



交差点概略図



交通量図



上段: 方向別合計交通量[台/時]  
下段: (大型車混入台数)[台/時]

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

表 40-2(3) 地域社会9の交差点需要率(平日:7時台)

流入部	①		②		③		④		現示の 需要率	交差点の 需要率
	左折・直進	右折	左折・直進	右折	左折・直進	右折	左折・直進	右折		
車線の種類	1	1	1	1	1	1	1	1		
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1		
飽和交通流率の基本値 S B	2000	1800	2000	1800	2000	1800	2000	1800		
車線幅員による補正率 (車線幅員) α w m	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)		
縦断勾配による補正率 (縦断勾配) α G %	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)		
大型車混入による補正率 (大型車混入率) α T %	0.785 (39.04)	0.980 (2.94)	0.923 (11.88)	1.000 (0.00)	0.791 (37.69)	0.968 (4.65)	0.952 (7.13)	1.000 (0.00)		
左折車混入による補正率 (左折率) α L T L %	1.000 (0.0)		0.936 (6.6)		1.000 (0.0)		0.749 (32.5)			
(歩行者による低減率) f p	0.50		0.50		0.50		0.50			
(有効青時間) 秒	33		58		33		58			
(歩行者用青時間) 秒	28		53		28		53			
縦断歩行者による補正率 α L										
右折車混入による補正率 (右折率) α R T R %										
(右折車の通過確率) f				0.675						0.744
(有効青時間) 秒				58						58
(現示変り目のとばけ台数増分) KER:台/サイクル (交差点内滞留台数) K:台/サイクル		2(60)			2(60)			2(60)		2(60)
飽和交通流率 S A	1570	1764	1728	*505	1582	1742	1426	*593		
設計交通量 q	292 (0+292)	170	303 (20+283)	0	321 (0+321)	43	547 (178+369)	0		
右折補正交通量 q R-N		110				0				
交差点流入部の需要率 ρ	0.186	0.062	0.175	-	0.203	-	0.384	-	0.203	0.649
必要現示率	1 φ 0.186				0.203				0.203	0.649
	2 φ	0.062							0.062	
	3 φ		0.175						0.384	
有効青時間(秒)	1 φ 33				33					サイクル長(秒)
	2 φ	19				19				120
	3 φ		58				58			
信号青時間比 G/C	33/120	19/120	58/120	58/120	33/120	19/120	58/120	58/120		
可能交通容量 C i	432	339	835	505	435	336	689	593		
交通容量比 q/C i	0.676	0.501	0.363	0.000	0.738	0.128	0.794	0.000		

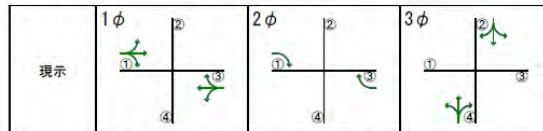
$$* N = KER \times \frac{3600}{C}$$

N: 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

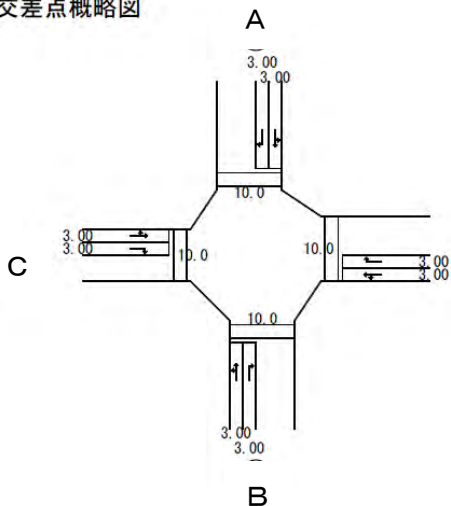
\* \*: 交通容量(実1時間)

- C: 至 環状4号線
- A: 至 跡地
- D: 至 中原街道
- B: 至 ニツ上橋交差点

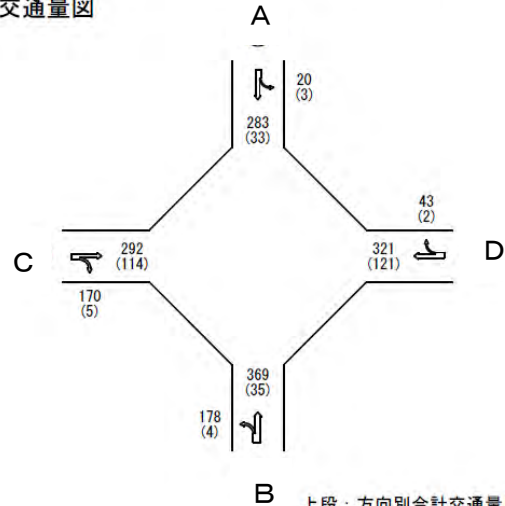
現示方式の図示



交差点概略図



交通量図



上段: 方向別合計交通量[台/時]  
下段: (大型車混入台数)[台/時]

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

表 40-2(4) 地域社会9の交差点需要率(休日:16時台)

流入部	①		②		③		④		
	左折・直進	右折	左折・直進	右折	左折・直進	右折	左折・直進	右折	
車線の種類	1	1	1	1	1	1	1	1	
車線数	1	1	1	1	1	1	1	1	
飽和交通流率の基本値	S B	2000	1800	2000	1800	2000	1800	2000	1800
車線幅員による補正率 (車線幅員)	$\alpha_w$ m	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)	1.000 (3.00)
縦断勾配による補正率 (縦断勾配)	$\alpha_G$ %	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)	1.000 (0.00)
大型車混入による補正率 (大型車混入率)	$\alpha_T$ %	0.791 (37.78)	0.981 (2.79)	0.941 (9.02)	1.000 (0.00)	0.790 (38.07)	0.935 (10.00)	0.950 (7.46)	1.000 (0.00)
左折車混入による補正率 (左折率)	$\alpha_{LT}$ L%	1.000 (0.0)		0.922 (8.3)		1.000 (0.0)		0.745 (33.6)	
(歩行者による低減率)	f p	0.50		0.50		0.50		0.50	
(有効青時間)	秒	34		57		34		57	
(歩行者用青時間)	秒	29		52		29		52	
横断歩行者による補正率	$\alpha_L$								
右折車混入による補正率 (右折率)	$\alpha_{RT}$ R%								
(右折車の通過確率)	f			0.685				0.669	
(有効青時間)	秒			57				57	
(現示変り目のさばけ台数増分)			2(60)		2(60)		2(60)		2(60)
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	S A	1582	1766	1735	*506	1580	1683	1416	*486
設計交通量	q	315 (0+315)	179	410 (34+376)	0	331 (0+331)	30	536 (180+356)	0
右折補正交通量	q R-N		119				0		
交差点流入部の需要率	$\rho$	0.199	0.067	0.236	-	0.209	-	0.379	-
必要現示率	1 $\phi$	0.199				0.209			0.209
	2 $\phi$		0.067						0.067
	3 $\phi$			0.236				0.379	0.379
有効青時間(秒)	1 $\phi$	34				34			サイクル長(秒)
	2 $\phi$		19				19		120
	3 $\phi$			57	57			57	
信号青時間比	G/C	34/120	19/120	57/120	57/120	34/120	19/120	57/120	57/120
可能交通容量	C i	448	340	824	506	448	326	673	486
交通容量比	q/C i	0.703	0.526	0.498	0.000	0.739	0.092	0.796	0.000

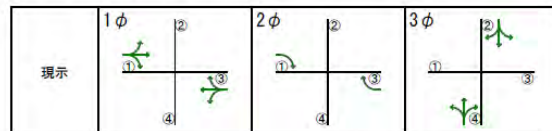
$$N = KER \times \frac{3600}{C}$$

N: 1時間で右折車が交差点内に滞留する台数

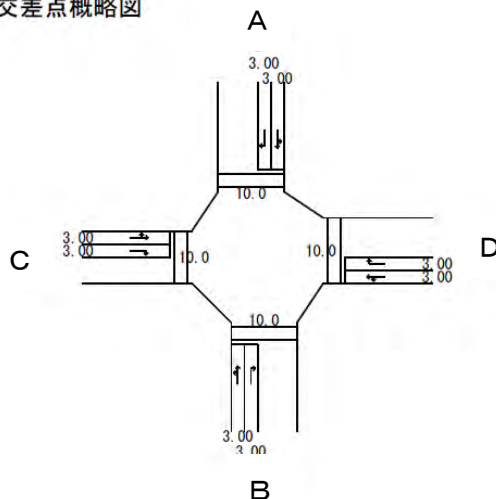
\*: 交通容量(実1時間)

- C: 至 環状4号線
- A: 至 跡地
- D: 至 中原街道
- B: 至 二ツ上橋交差点

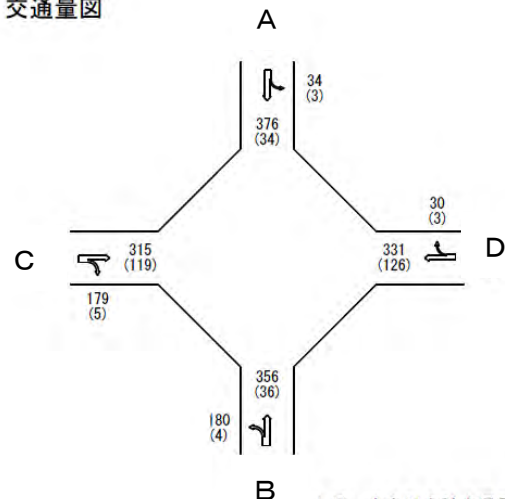
現示方式の図示



交差点概略図



交通量図



上段: 方向別合計交通量[台/時]  
下段: (大型車混入台数)[台/時]

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

表 40-3(1) 地域社会 8 の方向別交通量

	A→B	A→C	A→D	B→A	B→C	B→D	C→A	C→B	C→D	D→A	D→B	D→C	計
平日	7時	9	25	0	77	0	0	24	1	0	0	0	136
	8時	11	25	0	106	0	0	32	6	0	0	0	181
	9時	14	25	0	75	0	0	18	9	0	0	0	141
	10時	16	25	0	55	0	0	11	10	0	0	0	118
	11時	23	26	0	44	0	0	7	16	0	0	0	117
	12時	19	14	0	36	0	0	5	21	0	0	0	96
	13時	18	14	0	33	0	0	5	24	0	0	0	94
	14時	27	15	0	29	0	0	4	27	0	0	0	102
	15時	36	16	0	26	0	0	4	31	0	0	0	112
	16時	36	16	0	22	0	0	3	42	0	0	0	120
	17時	47	18	0	22	0	0	4	38	0	0	0	128
	18時	49	30	0	16	0	0	3	27	0	0	0	125
	19時	40	29	0	12	0	0	3	10	0	0	0	94
	20時	34	29	0	11	0	0	3	18	0	0	0	94
	21時	27	29	0	12	0	0	3	5	0	0	0	76
	22時	21	28	0	10	0	0	3	4	0	0	0	67
23時	8	1	0	5	0	0	1	1	0	0	0	17	
24時	3	1	0	3	0	0	1	1	0	0	0	8	
休日	7時	6	25	0	111	0	0	36	1	0	0	0	179
	8時	8	25	0	160	1	0	48	22	0	0	0	265
	9時	9	25	0	141	1	0	27	30	0	0	0	232
	10時	10	25	0	95	0	0	16	32	0	0	0	180
	11時	13	26	0	77	0	0	11	44	0	0	0	171
	12時	11	14	0	58	0	0	8	56	0	0	0	148
	13時	10	14	0	56	0	0	8	52	0	0	0	140
	14時	15	14	0	48	0	0	6	69	0	0	0	153
	15時	20	15	0	46	0	0	5	65	0	0	0	151
	16時	21	15	0	44	0	0	5	101	0	0	0	186
	17時	26	16	0	43	0	0	6	73	0	0	0	163
	18時	27	28	0	33	0	0	5	56	0	0	0	150
	19時	23	28	0	26	0	0	4	27	0	0	0	108
	20時	23	29	0	16	0	0	4	30	0	0	0	102
	21時	23	29	0	18	0	0	5	7	0	0	0	82
	22時	19	29	0	15	0	0	4	7	0	0	0	74
23時	6	1	0	8	0	0	2	1	0	0	0	18	
24時	3	1	0	4	0	0	1	1	0	0	0	10	

表 40-3(2) 地域社会 8 の大型車混入率

	A→B	A→C	A→D	B→A	B→C	B→D	C→A	C→B	C→D	D→A	D→B	D→C	計
平日	7時	0.30	0.97	-	0.00	0.00	-	0.00	0.00	-	-	-	0.20
	8時	0.24	0.95	-	0.00	0.00	-	0.00	0.00	-	-	-	0.15
	9時	0.25	0.95	-	0.00	0.00	-	0.00	0.00	-	-	-	0.20
	10時	0.22	0.94	-	0.00	0.00	-	0.00	0.00	-	-	-	0.23
	11時	0.15	0.92	-	0.00	0.00	-	0.00	0.00	-	-	-	0.24
	12時	0.11	0.85	-	0.00	0.00	-	0.00	0.00	-	-	-	0.15
	13時	0.12	0.86	-	0.00	0.00	-	0.00	0.00	-	-	-	0.15
	14時	0.08	0.80	-	0.00	0.00	-	0.00	0.00	-	-	-	0.14
	15時	0.06	0.74	-	0.00	0.00	-	0.00	0.00	-	-	-	0.13
	16時	0.06	0.73	-	0.00	0.00	-	0.00	0.00	-	-	-	0.12
	17時	0.05	0.68	-	0.00	0.00	-	0.00	0.00	-	-	-	0.11
	18時	0.02	0.79	-	0.00	0.00	-	0.00	0.00	-	-	-	0.20
	19時	0.03	0.82	-	0.00	0.00	-	0.00	0.00	-	-	-	0.27
	20時	0.03	0.83	-	0.00	0.00	-	0.00	0.00	-	-	-	0.27
	21時	0.01	0.83	-	0.00	0.00	-	0.00	0.00	-	-	-	0.32
	22時	0.01	0.85	-	0.00	0.00	-	0.00	0.00	-	-	-	0.36
23時	0.02	0.00	-	0.00	0.00	-	0.00	0.00	-	-	-	0.01	
24時	0.05	0.00	-	0.00	0.00	-	0.00	0.00	-	-	-	0.02	
休日	7時	0.20	0.96	-	0.00	0.00	-	0.00	0.00	-	-	-	0.14
	8時	0.15	0.94	-	0.00	0.00	-	0.00	0.00	-	-	-	0.10
	9時	0.18	0.95	-	0.00	0.00	-	0.00	0.00	-	-	-	0.11
	10時	0.16	0.94	-	0.00	0.00	-	0.00	0.00	-	-	-	0.14
	11時	0.12	0.93	-	0.00	0.00	-	0.00	0.00	-	-	-	0.15
	12時	0.09	0.88	-	0.00	0.00	-	0.00	0.00	-	-	-	0.09
	13時	0.09	0.88	-	0.00	0.00	-	0.00	0.00	-	-	-	0.09
	14時	0.06	0.84	-	0.00	0.00	-	0.00	0.00	-	-	-	0.08
	15時	0.05	0.81	-	0.00	0.00	-	0.00	0.00	-	-	-	0.09
	16時	0.05	0.79	-	0.00	0.00	-	0.00	0.00	-	-	-	0.07
	17時	0.04	0.75	-	0.00	0.00	-	0.00	0.00	-	-	-	0.08
	18時	0.02	0.85	-	0.00	0.00	-	0.00	0.00	-	-	-	0.16
	19時	0.02	0.87	-	0.00	0.00	-	0.00	0.00	-	-	-	0.23
	20時	0.02	0.84	-	0.00	0.00	-	0.00	0.00	-	-	-	0.24
	21時	0.00	0.82	-	0.00	0.00	-	0.00	0.00	-	-	-	0.30
	22時	0.00	0.83	-	0.00	0.00	-	0.00	0.00	-	-	-	0.32
23時	0.01	0.00	-	0.00	0.00	-	0.00	0.00	-	-	-	0.00	
24時	0.03	0.00	-	0.00	0.00	-	0.00	0.00	-	-	-	0.01	

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

表 40-3(3) 地域社会 9 の方向別交通量

		A→B	A→C	A→D	B→A	B→C	B→D	C→A	C→B	C→D	D→A	D→B	D→C	計
平日	7時	283	0	20	369	178	0	0	170	292	43	0	321	1,676
	8時	278	0	21	377	173	0	0	165	283	53	0	312	1,661
	9時	258	0	19	322	155	0	0	150	259	40	0	283	1,486
	10時	248	0	19	293	145	0	0	142	245	32	0	267	1,391
	11時	237	0	18	267	133	0	0	130	226	26	0	243	1,282
	12時	224	0	17	245	123	0	0	121	209	23	0	225	1,188
	13時	238	0	18	257	131	0	0	129	223	23	0	240	1,260
	14時	243	0	19	251	129	0	0	127	221	21	0	236	1,248
	15時	267	0	22	265	139	0	0	137	239	22	0	254	1,344
	16時	283	0	24	268	143	0	0	141	248	21	0	262	1,390
	17時	317	0	27	299	162	0	0	160	281	24	0	296	1,566
	18時	332	0	28	315	175	0	0	173	304	23	0	320	1,670
	19時	265	0	23	260	144	0	0	143	252	19	0	265	1,371
	20時	228	0	24	216	121	0	0	120	216	16	0	221	1,162
	21時	172	0	22	170	94	0	0	94	174	14	0	173	914
	22時	123	0	19	121	66	0	0	67	127	11	0	122	654
23時	55	0	6	56	31	0	0	31	55	5	0	56	295	
24時	38	0	4	40	22	0	0	22	39	3	0	41	209	
休日	7時	115	0	10	194	72	0	0	68	120	45	0	132	757
	8時	185	0	17	286	106	0	0	102	178	64	0	196	1,133
	9時	237	0	20	343	133	0	0	130	226	55	0	247	1,390
	10時	285	0	23	355	160	0	0	158	273	44	0	296	1,596
	11時	304	0	25	355	165	0	0	163	283	38	0	304	1,637
	12時	298	0	24	325	156	0	0	154	268	32	0	288	1,546
	13時	313	0	25	342	168	0	0	166	287	33	0	309	1,642
	14時	307	0	27	314	154	0	0	153	267	29	0	283	1,533
	15時	312	0	28	318	157	0	0	156	275	28	0	289	1,563
	16時	376	0	34	356	180	0	0	179	315	30	0	331	1,801
	17時	316	0	31	304	153	0	0	152	273	28	0	282	1,540
	18時	316	0	32	308	160	0	0	160	287	26	0	294	1,583
	19時	215	0	23	217	112	0	0	112	203	19	0	206	1,107
	20時	196	0	27	181	99	0	0	100	187	16	0	192	988
	21時	143	0	26	142	77	0	0	78	154	14	0	141	776
	22時	145	0	26	145	79	0	0	80	156	14	0	146	791
23時	74	0	8	79	43	0	0	43	77	7	0	79	410	
24時	54	0	5	58	32	0	0	32	56	5	0	59	300	

表 40-3(4) 地域社会 9 の大型車混入率

		A→B	A→C	A→D	B→A	B→C	B→D	C→A	C→B	C→D	D→A	D→B	D→C	計
平日	7時	0.12	-	0.13	0.10	0.02	-	-	0.03	0.39	0.06	-	0.38	0.19
	8時	0.12	-	0.12	0.09	0.02	-	-	0.03	0.39	0.05	-	0.37	0.18
	9時	0.11	-	0.12	0.10	0.03	-	-	0.03	0.39	0.05	-	0.38	0.19
	10時	0.11	-	0.11	0.10	0.03	-	-	0.03	0.39	0.06	-	0.38	0.19
	11時	0.11	-	0.11	0.10	0.03	-	-	0.03	0.39	0.07	-	0.38	0.19
	12時	0.11	-	0.10	0.10	0.03	-	-	0.03	0.39	0.08	-	0.38	0.19
	13時	0.11	-	0.11	0.10	0.03	-	-	0.03	0.39	0.08	-	0.38	0.19
	14時	0.10	-	0.10	0.10	0.03	-	-	0.03	0.38	0.09	-	0.38	0.19
	15時	0.10	-	0.09	0.11	0.03	-	-	0.03	0.38	0.09	-	0.38	0.19
	16時	0.10	-	0.09	0.11	0.03	-	-	0.03	0.38	0.10	-	0.38	0.19
	17時	0.10	-	0.09	0.11	0.03	-	-	0.03	0.38	0.10	-	0.38	0.19
	18時	0.10	-	0.09	0.11	0.02	-	-	0.03	0.38	0.11	-	0.38	0.19
	19時	0.10	-	0.09	0.11	0.02	-	-	0.03	0.38	0.11	-	0.38	0.19
	20時	0.10	-	0.08	0.11	0.02	-	-	0.03	0.37	0.10	-	0.38	0.19
	21時	0.10	-	0.06	0.11	0.02	-	-	0.03	0.36	0.10	-	0.38	0.19
	22時	0.10	-	0.05	0.11	0.02	-	-	0.03	0.35	0.09	-	0.38	0.18
23時	0.10	-	0.08	0.11	0.02	-	-	0.03	0.37	0.09	-	0.38	0.19	
24時	0.11	-	0.09	0.11	0.02	-	-	0.03	0.38	0.09	-	0.38	0.19	
休日	7時	0.12	-	0.10	0.07	0.02	-	-	0.03	0.38	0.02	-	0.37	0.17
	8時	0.11	-	0.09	0.07	0.02	-	-	0.03	0.38	0.02	-	0.37	0.17
	9時	0.11	-	0.10	0.08	0.02	-	-	0.03	0.39	0.03	-	0.37	0.17
	10時	0.11	-	0.10	0.09	0.02	-	-	0.03	0.39	0.05	-	0.38	0.18
	11時	0.10	-	0.10	0.09	0.02	-	-	0.03	0.38	0.06	-	0.38	0.18
	12時	0.10	-	0.09	0.10	0.02	-	-	0.03	0.39	0.07	-	0.38	0.18
	13時	0.10	-	0.10	0.10	0.02	-	-	0.03	0.39	0.07	-	0.38	0.19
	14時	0.09	-	0.09	0.10	0.02	-	-	0.03	0.38	0.08	-	0.38	0.18
	15時	0.09	-	0.08	0.10	0.02	-	-	0.03	0.38	0.08	-	0.38	0.18
	16時	0.09	-	0.08	0.10	0.02	-	-	0.03	0.38	0.09	-	0.38	0.18
	17時	0.09	-	0.07	0.10	0.02	-	-	0.03	0.37	0.08	-	0.38	0.18
	18時	0.09	-	0.07	0.10	0.02	-	-	0.03	0.37	0.09	-	0.38	0.19
	19時	0.10	-	0.07	0.10	0.02	-	-	0.03	0.36	0.08	-	0.38	0.18
	20時	0.09	-	0.05	0.11	0.02	-	-	0.03	0.35	0.09	-	0.38	0.18
	21時	0.10	-	0.04	0.11	0.02	-	-	0.03	0.33	0.08	-	0.38	0.18
	22時	0.10	-	0.05	0.11	0.02	-	-	0.03	0.34	0.08	-	0.38	0.18
23時	0.11	-	0.08	0.11	0.02	-	-	0.03	0.37	0.09	-	0.38	0.19	
24時	0.11	-	0.09	0.11	0.02	-	-	0.03	0.38	0.09	-	0.38	0.19	



## 41. モニタリングについて（継続）

前回審査会の補足資料 26 のうち、「④水質－水の汚れ」、「⑤地下水の水質」を以下のとおり修正します。

### ④ 水質－水の汚れ（準備書 P. 9. 4-30（表 9. 4-21）に示す事後調査の項目）

#### a 仮設調整池出口及び放流先河川

各仮設調整池の出口及び放流先河川（水の濁りの調査と同じ場所）において、年間 4 回の調査を行います。（図 6-1 参照）

なお、水の汚れ（健康項目及びダイオキシン類に限る。）について、万一、環境基準値を超過するような結果となった場合は、当該河川において底質の調査も行います。

注： 準備書の現地調査や横浜市で行われている中小河川の調査が豊水期 1 回、渇水期 1 回の年間 2 回程度となっていますが、水質等の調査を年間 4 回とした理由は、工事工程の変化を把握できる調査とし、かつ、四季の各季 1 回程度調査を行うのが妥当と判断したためです。なお、調整池排出口での濁度は連続観測の予定です。

また、準備書 P. 9. 4-30（表 9. 4-21）を以下のとおり修正します。関連する準備書 P. 11-2（表 11-1(1)）の「水質－水の汚れ」の「事後調査の項目」欄も同様に修正します。

表 9. 4-21 事後調査の項目等（水の汚れ）

環境影響評価項目			事後調査の 時期及び頻度	事後調査を行うこ ととした理由	事後調査の項目	事後調査の手法
環境要素	影響要因					
水 環 境	水 質 － 水 の 汚 れ	雨水の排水	工事中、工事の完了後における適切な時期・頻度とします。	予測結果に不確実性を伴うため。	「水質汚濁に係る環境基準について」別表 1 に掲げる 27 項目及び同別表 2 の 1 (1) 河川（湖沼を除く。）に掲げる 8 項目、電気伝導率等、並びにダイオキシン類	現地調査による確認。

### ⑤ 地下水の水質

地下水の水質については、対象事業実施区域内及びその周辺の帯水層が南方向に傾いており、地下水の流れも北から南に向かうと推察されることから、対象事業実施区域の南端部に接する箇所のうち、GL-8, 9m で鉛の土壤溶出量が指定基準を超過した地点近傍及びその南側で地下水の利用がある場所として、図 2 に示す 2 ヶ所においてモニタリングを行います。その際、鉛等の比重の特性を踏まえて、複数の深度の帯水層にて採水を行います。調査頻度は「地下水質モニタリングの手引き」（環境省、平成 20 年 8 月）では、継続監視調査の場合は年 1 回以上とされていますが、水質（水の汚れ）の調査と同様な理由で年 4 回とし、汚染がみられない場合は、竣工 1 年後までで調査を終了します。なお、参考として地下水位についてもこの間、継続的に観測します。