

# 横浜市からのお知らせ 相鉄・東急直通線 環境影響評価準備書の概要と説明会について

環境影響評価法に基づく「環境影響評価準備書」を作成しましたので、その概要を地域の皆様にお知らせいたします。  
また、本事業の環境影響評価準備書に関する説明会を開催いたします。

## 説明会の日程及び会場

お問い合わせ先：横浜市建築局 都市計画課 TEL 045-671-2657 FAX 045-664-7707  
横浜市都市整備局 都市交通課 TEL 045-671-2722 FAX 045-663-3415

開催日時	会場
平成23年6月22日(水) 午後7時～午後9時(予定)	羽沢小学校 体育館
平成23年6月23日(木) 午後6時30分～午後8時30分(予定)	横浜ラホール ラホールシアター
平成23年6月26日(日) 午後2時～午後4時(予定)	綱島地区センター 体育館
平成23年6月27日(月) 午後7時～午後9時(予定)	日吉台中学校 体育館
平成23年6月28日(火) 午後7時～午後9時(予定)	港北公会堂

※全日とも同じ説明内容です。お申し込みは不要ですので、お近くの会場もしくは都合の良い日にご出席ください。



■印は会場の建物を示します。◀印は会場の出入口を示します。

震災の影響による計画停電については、東京電力のプレスリリース(平成23年4月8日)によると原則不実施とされていますが、今後、電力供給や交通機関の状況等により開催が困難と判断される場合は、変更となる可能性があります。開催の有無については横浜市都市計画課ホームページでご確認いただくか、横浜市都市計画課に電話等でお問い合わせください。  
連絡先 TEL 045-671-2657 FAX 045-664-7707 URL <http://www.city.yokohama.lg.jp/kenchiku/kikaku/cityplan/>

## 都市計画対象鉄道建設等事業の目的

相鉄・東急直通線は、相鉄・JR直通線の羽沢駅から東京急行電鉄東横線・目黒線日吉駅付近間を整備し、相模鉄道線と東京急行電鉄線との相互直通運転を行うもので、横浜市中期4か年計画に位置付けられている神奈川東部方面線の一部区間として整備を行うものです。  
神奈川東部方面線の整備は、横浜市西部及び神奈川県東部と東京都心部とを直結し、両地域間の速達性向上や計画路線の沿線地域の活性化、利便性の向上及び新横浜都心の都市機能強化等に寄与するものです。都市計画対象鉄道建設等事業は、このうち相鉄・JR直通線との接続駅となる新駅の羽沢駅(神奈川区)から東京急行電鉄東横線・目黒線日吉駅付近(港北区)間の約9.98kmについて整備するものです。



## 都市計画対象鉄道建設等事業の名称及び事業者の名称等

都市計画対象鉄道建設等事業の名称	相鉄・東急直通線	
都市計画決定権者の名称等	名 称：横浜市	代表者の氏名：横浜市長 林 文子
事業者の名称等	(都市鉄道施設の整備を行う者)	
	事業者の名称：独立行政法人 鉄道建設・運輸施設整備支援機構	代表者の氏名：理事長 石川 裕己
	(都市鉄道施設の営業を行う者)	
事業者の名称：相模鉄道株式会社	代表者の氏名：代表取締役社長 沼野 恵一	
事業者の名称：東京急行電鉄株式会社	代表者の氏名：取締役社長 野本 弘文	

## 都市計画対象鉄道建設等事業の内容

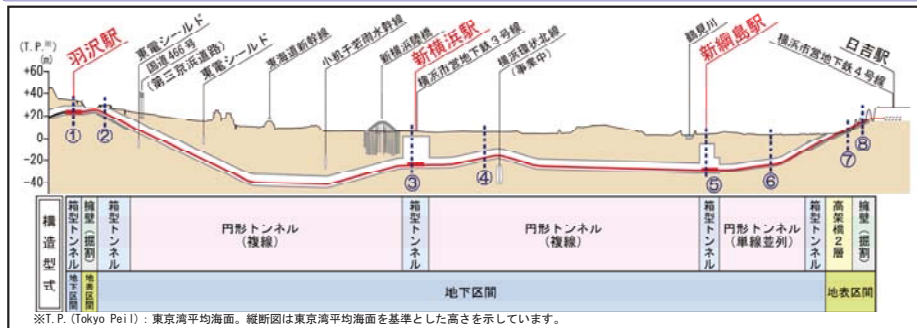
都市計画対象鉄道建設等事業の種類	種 類：普通鉄道の建設
都市計画対象鉄道建設等事業実施区域	起 点：神奈川県横浜市神奈川区羽沢南二丁目
	終 点：神奈川県横浜市港北区日吉本町一丁目
都市計画対象鉄道建設等事業の規模	建設区間延長：約9.98km
都市計画対象鉄道建設等事業に係る単線、複線の別及び動力	単線、複線の別：複線 動 力：直流 1,500 ボルト
都市計画対象鉄道建設等事業に係る鉄道施設の設計の基礎となる列車の最高速度	設計最高速度：120km/h
都市計画対象鉄道建設等事業に係る鉄道において運行される列車の本数	運行車両：東急電鉄5000系等 列車長：200m(10両)、160m(8両) 列車本数：海老名・湘南台～渋谷・目黒方面 102～138本/日(片道) 10～14本/ピーク時(片道)、4～6本/オフピーク時(片道)
都市計画対象鉄道建設等事業に係る盛土、切土、トンネル若しくは地下、橋若しくは高架又はその他の構造の別	本事業の構造型式は主に円形トンネルであり、起点から新綱島駅までの円形トンネルは複線、新綱島駅から終点までの円形トンネルは単線並列となります。新駅となる新横浜駅及び新綱島駅は箱型トンネルを計画しています。また、一部区間で擁壁(掘削)、高架橋2層があります。(詳しくはP.②、③をご参照ください。)
都市計画対象鉄道建設等事業に係る車庫及び車両検査修繕施設の区域の面積	現時点において、本事業に関連する車庫及び車両検査修繕施設の建設は計画していません。





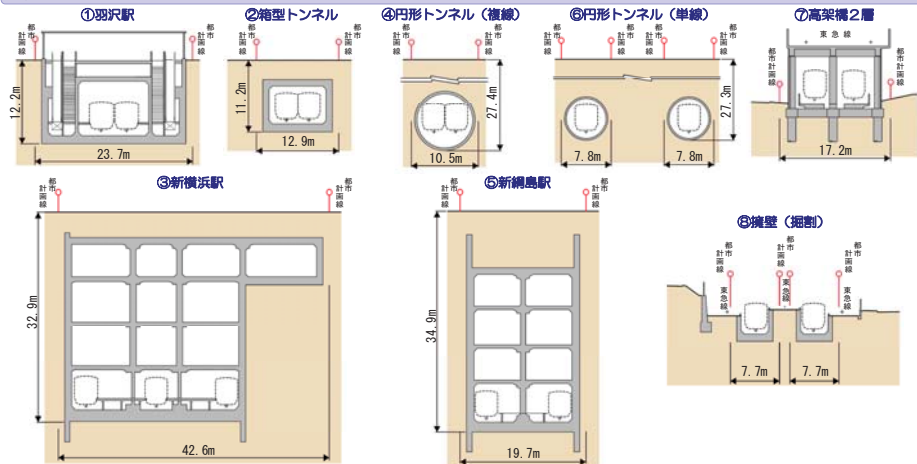
※国土地理院の承認を得て、同院発行の2万5千分の1の地形図を複製したものです。(承認番号 平22開様、第277号)

縦断面図

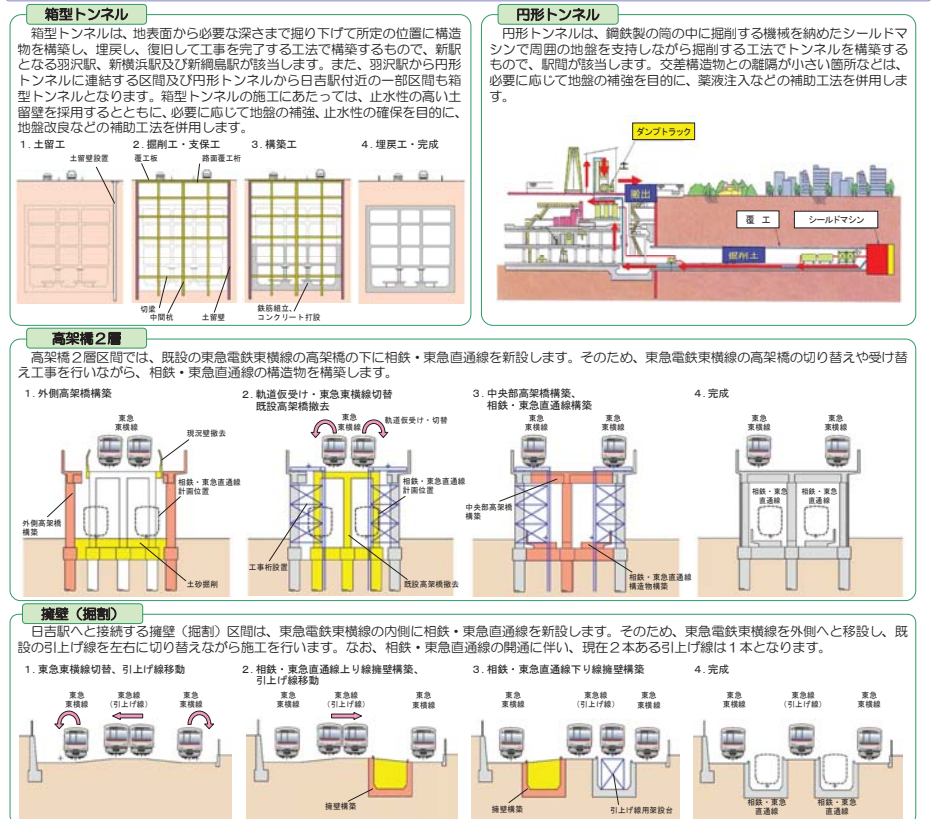


※T.P. (Tokyo Peil) : 東京湾平均海面。縦断面は東京湾平均海面を基準とした高さを示しています。

断面図 (断面の位置は、上図(平面図、縦断面図)をご参照ください。)



工事計画の概要







## 環境影響評価の結果

### 一大気質（粉じん等、二酸化窒素、浮遊粒子状物質）《工事の実施》

#### 【環境の現況】

計画路線周辺の大気汚染常時監視測定局\*1（一般局（港北区総合庁舎測定局））における平成21年度の気象、二酸化窒素、浮遊粒子状物質の測定結果は下表のとおりです。

			(単位：ppm*1)		(単位：mg/m <sup>3</sup> )			
気 象	有風時 平均風速	2.7m/s	二酸化窒素	1日平均値の 年間98%値*1	環境基準*1	浮遊粒子状 物 質	1日平均値の 年間2%除外値*1	環境基準
	最多風向	北北東		0.044	0.04~ 0.06以下		0.053	0.10 以下

#### \*1 語句説明

**粉 じ ん** 等：「粉じん（物の破碎、選別その他の機械的処理又はたい積に伴い発生する物質）」、「ばいじん（燃料や物の燃焼又は熱源としての電気の使用に伴い発生する物質）」のことです。このうち、大気中に排出された「ばいじん」や風により地表から舞い上がった粒子などのうち、比較的大きく地上に降下するもの、あるいは雨や雪などに取り込まれて地上に降下するものを「降下ばいじん」といいます。

**二 酸 化 窒 素**：物の燃焼や化学反応によって生じる窒素と酸素の化合物の一つ。発生源は、工場・事業場、自動車、家庭等多様多様で、燃焼過程では大部分が一酸化窒素として排出されますが、大気中で酸化して二酸化窒素になります。

**浮 遊 粒 子 状 物 質**：粒径が10μm（マイクロメートル）以下の非常に小さい粒子状物質（1μmは、1/1000mm）。

**大 気 汚 染 常 時 監 視 測 定 局**：大気環境の状況を把握するため、窒素酸化物等の大気汚染物質を常時監視している測定局です。

**ppm（ピーピーエム）**：濃度を表す単位で、1ppmとは百万分の1を意味します。（例：空気1m<sup>3</sup>中に対象とする気体が1cm<sup>3</sup>存在する時の濃度。）

**1日平均値の年間98%値**：年間にわたる1日平均値について、測定値の低い方から98%に相当する値を指します。

**1日平均値の年間2%除外値**：年間にわたる1日平均値について、測定値の高い方から2%の範囲内にあるものを除外したものの最大値を指します。

**環 境 基 準**：人の健康を保護し、生活環境を保全する上で維持されることが望ましい基準として定められています。環境基準は大気汚染、水質汚濁、騒音、土壌汚染の4つについて定められています。

#### 【予測及び評価（粉じん等《工事の実施》）】

工事の実施（建設機械の稼働、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行）に伴い粉じん等が発生する可能性はあるものの、予測地域では風速 5.5m/s以上（ビューフォートの風力階級\*2.4）になる頻度が2.8%と低く、粉じん等が飛散しにくい気象状況であるため、粉じん等の飛散による影響は小さいと予測します。

また、本事業では、工事の実施に伴う粉じん等の影響を低減させるため、以下に示す環境保全措置を実施します。これらの措置は、他の大規模な公共事業等の工事においても採用され、その効果が十分期待できることから、本事業による影響を事業者の実行可能な範囲内でできる限り回避又は低減しているものと評価します。

#### ■環境保全のための措置（粉じん等《工事の実施》）

建設機械の稼働	<ul style="list-style-type: none"> <li>仮囲いを設置し、粉じん等の拡散を抑制します。</li> <li>必要以上の建設機械の配置・稼働を避け、粉じん等の発生を抑制します。</li> <li>工事の平準化により片寄った施工を避けることで、粉じん等の局地的な発生を防止します。</li> <li>工事現場の清掃や散水を行い、粉じん等の発生を抑制します。</li> </ul>
資材及び機械の運搬に用いる車両の運行	<ul style="list-style-type: none"> <li>工事の平準化により資材及び機械の運搬に用いる車両が集中しないよう配慮することで、粉じん等の局地的な発生を防止します。</li> <li>荷台に防塵シートを敷設するとともに散水を行うことで、粉じん等の発生を抑制します。</li> <li>資材及び機械の運搬に用いる車両の出入り口や周辺道路の清掃・散水、タイヤの洗浄を行うことで、粉じん等の発生を抑制します。</li> </ul>

#### \*2 語句説明：ビューフォートの風力階級

風力を0から12までの13段階で表したもので、風力の標準的な表現方法として日本の気象庁でも使われています。ビューフォートの風力階級では、「風速 5.5m/s ~ 7.9m/s」を階級4とし、この場合は「砂ほこりが立ち、紙片が舞い上がる。小枝が動く。」としています。

#### 【予測及び評価（二酸化窒素、浮遊粒子状物質《工事の実施》）】

工事の実施（建設機械の稼働、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行）に伴う二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の予測結果は下表のとおりで、その結果から基準又は目標との整合が図られているものと評価します。なお、工事の実施による寄与濃度は、現況の二酸化窒素濃度や浮遊粒子状物質濃度を大きく引き上げるものではないと考えます。

また、本事業では、工事の実施に伴う二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の影響を低減させるため、以下に示す環境保全措置を実施します。これらの措置は、他の大規模な公共事業等の工事においても採用され、その効果が十分期待できることから、本事業による影響を事業者の実行可能な範囲内でできる限り回避又は低減しているものと評価します。

#### 建設機械の稼働

〈二酸化窒素〉					〈浮遊粒子状物質〉						
予測地点	年平均値			1日平均値の 年間98%値	基 準 又は 目 標	予測地点	年平均値			1日平均値の 年間2% 除外値	基 準 又は 目 標
	現況 濃度	工事による 寄与濃度	合計 濃度				現況 濃度	工事による 寄与濃度	合計 濃度		
I 新横浜駅 付近	0.022	0.004	0.026	0.047	0.04 ~ 0.06 以下	I 新横浜駅 付近	0.0007	0.0247	0.060	0.10 以下	
II 新綱島駅 付近		0.005	0.027	0.048		II 新綱島駅 付近	0.0008	0.0248	0.060		
III 日吉工事 区域付近		0.007	0.029	0.051		III 日吉工事 区域付近	0.0016	0.0256	0.061		

\*整合を図るべき基準又は目標は、「二酸化窒素に係る環境基準」としました。

\*整合を図るべき基準又は目標は、「大気の汚染に係る環境基準」としました。

#### 資材及び機械の運搬に用いる車両の運行

〈二酸化窒素〉					〈浮遊粒子状物質〉						
予測地点	年平均値			1日平均値の 年間98%値	基 準 又は 目 標	予測地点	年平均値			1日平均値の 年間2% 除外値	基 準 又は 目 標
	現況 濃度	工事による 寄与濃度	合計 濃度				現況 濃度	工事による 寄与濃度	合計 濃度		
I 環状 2号線①	0.025	0.0001	0.0241	0.046	0.04 ~ 0.06 以下	I 環状 2号線①	0.025	0.00003	0.02503	0.061	0.10 以下
II 環状 2号線②		0.0001	0.0251	0.048		II 環状 2号線②	0.025	0.00004	0.02504	0.061	
III 県道2号①		0.0003	0.0253	0.048		III 県道2号①	0.025	0.00010	0.02510	0.061	
IV 県道2号②		0.0002	0.0242	0.046		IV 県道2号②	0.025	0.00007	0.02507	0.061	
V 県道2号③		0.0003	0.0253	0.048		V 県道2号③	0.025	0.00010	0.02510	0.061	

\*整合を図るべき基準又は目標は、「二酸化窒素に係る環境基準」としました。

\*整合を図るべき基準又は目標は、「大気の汚染に係る環境基準」としました。

#### ■環境保全のための措置（二酸化窒素、浮遊粒子状物質《工事の実施》）

建設機械の稼働	<ul style="list-style-type: none"> <li>工事には排ガス対策型建設機械を採用し、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の発生量を低減させます。</li> <li>必要以上の建設機械の配置・稼働を避け、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の発生を抑制します。</li> <li>アイドリングストップの推進や過負荷運転の防止に努め、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の発生を抑制します。</li> <li>適切な点検・整備により建設機械の性能を維持し、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の発生を抑制します。</li> </ul>
資材及び機械の運搬に用いる車両の運行	<ul style="list-style-type: none"> <li>適切な点検・整備により資材及び機械の運搬に用いる車両の性能を維持し、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の発生を抑制します。</li> <li>資材及び機械の運搬に用いる車両及び運行ルートの変更による分散化を行い、車両の集中による局地的な二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の発生を防止します。</li> </ul>



# 環境影響評価の結果

## 一騒音《工事の実施、施設の供用・存在》一

### 【環境の現況】

#### 環境騒音

環境騒音の現地調査結果は下表のとおりです。

(単位：デシベル)

調査地点	調査結果			
	L <sub>5</sub> *3		等価騒音レベル*3	
	昼間	夜間	昼間	夜間
環境-1	74	72	68	65
環境-2	70	65	63	60
環境-3	72	66	64	57

※昼間 6:00~22:00 夜間 22:00~翌日 6:00  
 ※環境-1は、新横浜駅付近の騒音です。  
 ※環境-2は、新綱島駅付近の騒音です。  
 ※環境-3は、日吉工事区域付近の騒音です。

#### 道路交通騒音

道路交通騒音の現地調査結果は下表のとおりです。

(等価騒音レベル 単位：デシベル)

調査地点	調査結果		環境基準	
	昼間	夜間	昼間	夜間
	道路-1	69	66	70 以下
道路-2	72	70		
道路-3	68	66		
道路-4	70	68		
道路-5	71	70		

※昼間 6:00~22:00 夜間 22:00~翌日 6:00  
 ※道路-1、道路-2は、環状2号線の騒音です。  
 ※道路-3~道路-5は、県道2号(東京丸子横浜)の騒音です。

#### 鉄道騒音

鉄道騒音の現地調査結果は下表のとおりです。

(等価騒音レベル 単位：デシベル)

調査地点	構造形式	離れ	調査結果	
			昼間	夜間
鉄道-1	高架	12.5m	54	50
鉄道-2	掘削	14.5m	64	59

※昼間 7:00~22:00 夜間 22:00~翌日 7:00  
 ※調査結果は、東急東横線の騒音です。  
 ※鉄道騒音の調査は、保全対象の位置や周辺の道路の状況を踏まえ、計画路線の最寄軌道中心から離れ12.5m~14.5mで行いました。

### \*3 語句説明

#### L<sub>5</sub> (90%レンジの上端値)

L<sub>5</sub> (90%レンジの上端値)は、測定値の高い方から数えて5%目の値に該当します。

#### 等価騒音レベル

「等価騒音レベル」とは、測定時間内に受けたエネルギーを時間平均した騒音レベルのことで、国際的に広く用いられています。

### 【予測及び評価(騒音《工事の実施》)】

#### 建設機械の稼働

建設機械の稼働に伴う騒音の予測結果は下表のとおりで、その結果から基準又は目標との整合が図られているものと評価します。

また、本事業では、工事の実施に伴う騒音を低減させるため、以下に示す環境保全措置を実施します。これらの措置は、他の大規模な公共事業等の工事においても採用され、その効果が十分期待できることから、本事業による影響を事業者の実行可能な範囲内でできる限り回避又は低減しているものと評価します。

(単位：デシベル)

予測地点	予測値	基準又は目標
I 新横浜駅付近	72~82	85 以下
II 新綱島駅付近	72~82	
III 日吉工事区域付近	79~85	

※整合を図るべき基準又は目標は、「騒音規制法に基づく特定建設作業\*4騒音の規制基準」としました。

#### 資材及び機械の運搬に用いる車両の運行

資材及び機械の運搬に用いる車両の運行に伴う騒音の予測結果は右表のとおりです。「環状2号線②」及び「県道2号③」では、現況で既に基準又は目標を上回っていますが、工事による騒音レベルの寄与分は0デシベルと表されるほど小さい値で、現況の道路交通騒音レベルを引き上げるものではないと考えます。

また、本事業では、工事の実施に伴う騒音を低減させるため、以下に示す環境保全措置を実施します。これらの措置は、他の大規模な公共事業等の工事においても採用され、その効果が十分期待できることから、本事業による影響を事業者の実行可能な範囲内でできる限り回避又は低減しているものと評価します。

(等価騒音レベル、単位：デシベル)

予測地点	現況値	工事による寄与分	予測値	基準又は目標
I 環状2号線①	69	0.14≒0	69	70 以下
II 環状2号線②	72	0.17≒0	72	
III 県道2号①	68	0.47≒0	68	
IV 県道2号②	70	0.36≒0	70	
V 県道2号③	71	0.49≒0	71	

※時間区分(昼間 6:00~22:00)  
 ※整合を図るべき基準又は目標は、「騒音に係る環境基準」としました。

### ■環境保全のための措置(騒音《工事の実施》)

建設機械の稼働	<ul style="list-style-type: none"> <li>・工事には低騒音型建設機械を採用し、騒音の発生を抑制します。</li> <li>・仮囲いを設置し、騒音を低減させます。</li> <li>・必要以上の建設機械の配置・稼働を避け、騒音の発生を抑制します。</li> <li>・アイドリングストップの推進や過負荷運転の防止に努め、騒音の発生を抑制します。</li> <li>・適切な点検・整備により建設機械の性能を維持し、騒音の発生を抑制します。</li> </ul>
資材及び機械の運搬に用いる車両の運行	<ul style="list-style-type: none"> <li>・適切な点検・整備により資材及び機械の運搬に用いる車両の性能を維持し、騒音の発生を抑制します。</li> <li>・資材及び機械の運搬に用いる車両及び運行ルートの変更分散化を行い、車両の集中による局地的な騒音の発生を防止します。</li> </ul>



### \*4 語句説明：特定建設作業

「特定建設作業」とは、建設工事として行われる作業のうち、著しく騒音・振動を発生する作業として、騒音規制法及び振動規制法に定めるものをいいます。特定建設作業に該当する作業については、騒音及び振動の大きさ、作業時間帯、連続作業時間などについて規制されています。

### 【予測及び評価(騒音《施設の供用・存在》)】

#### 列車の走行

計画路線の列車の走行に伴う騒音の予測結果は右表のとおりで、その結果から基準又は目標との整合が図られているものと評価します。

また、本事業では、列車の走行に伴う騒音を低減させるため、以下に示す環境保全措置を実施します。これらの措置は、他の鉄道事業においても採用され、その効果が確認されていることから、本事業の影響を事業者の実行可能な範囲内でできる限り回避又は低減しているものと評価します。

なお、計画路線と既設在来線(東急東横線)による複合騒音は、現況の騒音レベル以下となることから、著しい影響を生じさせるものではないと考えます。

#### ■計画路線の騒音

(等価騒音レベル 単位：デシベル)

予測地点	構造形式	予測値		基準又は目標	
		昼間	夜間	昼間	夜間
㊦ 箕輪町④	高架橋2層	38	31	60	55
㊧ 日吉駅付近	擁壁(掘削)	57	51	以下	以下

※昼間 7:00~22:00 夜間 22:00~翌日 7:00  
 ※予測値は、計画路線の最寄軌道中心から離れ12.5m地点での結果です。  
 ※整合を図るべき基準又は目標は、「在来鉄道の新設又は大規模改良に際しての騒音対策の指針について\*5」の新線に対する指針値としました。

#### ■複合騒音

(等価騒音レベル 単位：デシベル)

予測地点	構造形式	予測値				現況値	
		昼間		夜間		昼間	夜間
		計画路線	既設在来線	計画路線	既設在来線		
㊦ 箕輪町④	高架橋2層	38	53	31	49	54	50
㊧ 日吉駅付近	擁壁(掘削)	57	62	50	58	64	59
		63(複合騒音)	59(複合騒音)				

※昼間 7:00~22:00 夜間 22:00~翌日 7:00  
 ※「㊦ 箕輪町④」の予測値は、計画路線の最寄軌道中心から離れ12.5m地点での結果です。  
 ※「㊧ 日吉駅付近」の予測値は、計画路線の最寄軌道中心から離れ14.5m地点での結果です。

### ■環境保全のための措置(騒音《施設の供用・存在》)

列車の走行	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ロングレールを採用し、レールの継ぎ目を少なくすることで、騒音の発生を抑制します。</li> <li>・消音パラストを散布し、騒音を低減させます。</li> <li>・防音壁を設置し、騒音を低減させます。</li> <li>・レールの削正*6(さくせい)や車輪の転削*6(てんさく)など、レール及び使用する車両の適切な点検・整備を行い、過度な騒音の発生を防止します。</li> </ul>
-------	---

### \*5 語句説明

#### 在来鉄道の新設又は大規模改良に際しての騒音対策の指針について

鉄道の新設又は大規模改良に伴い生じる鉄道騒音の問題を未然に防止し、生活環境を保全するための目標として定められている指針。

#### レールの削正、車輪の転削

「レールの削正」とは、削正車両などを用いてレールの凹凸(おうとつ)を平滑にすることです。また、「車輪の転削」とは、列車の車輪の凹凸を平滑にすることです。定期的にレールの削正や車輪の転削を行なうことで、凹凸に起因する騒音・振動を抑制する効果があります。

**騒音の目安**

80 (dB) 地下鉄の車内  
電話のベル・騒々しい街頭  
クーラー室外機

70

60 普通の会話

50 昼間の住宅地  
静かな事務所の中

40

出典：横浜環境白書(平成15年度版)

## 環境影響評価の結果

### 一 振動《工事の実施、施設の供用・存在》一

#### 【環境の現況】

##### 環境振動

環境振動の現地調査結果は下表のとおりです。

(L<sub>10</sub>\*6 単位：デシベル)

調査地点	調査結果	
	昼間	夜間
環境-1	49	45
環境-2	40	37
環境-3	40	32

※昼間 8:00~19:00

※夜間 19:00~翌日 8:00

※環境-1は、新横浜駅付近の振動です。

※環境-2は、新綱島駅付近の振動です。

※環境-3は、日吉工事区域付近の振動です。

##### 道路交通振動

道路交通振動の現地調査結果は下表のとおりです。

(L<sub>10</sub> 単位：デシベル)

調査地点	調査結果		要請限度*	
	昼間	夜間	昼間	夜間
道路-1	47	43	70	65
道路-2	53	49	以下	以下
道路-3	38	35	65	60
道路-4	49	45	以下	以下
道路-5	51	51	70	65

※昼間 8:00~19:00 夜間 19:00~翌日 8:00

※道路-1、道路-2は、環状2号線の振動です。

※道路-3~道路-5は、県道2号(東京丸子横浜)の振動です。

##### 鉄道振動

鉄道振動の現地調査結果は下表のとおりです。なお、鉄道-1地点、鉄道-2地点については、近接する鉄道が存在しないため、環境振動の測定を行いました。

(L<sub>10</sub> 単位：デシベル)

調査地点	調査結果(環境振動)	
	昼間	夜間
鉄道-1	40	37
鉄道-2	39	32

※昼間 8:00~19:00 夜間 19:00~翌日 8:00

※鉄道-1は、計画路線近傍(三枚町)の振動です。

※鉄道-2は、計画路線近傍(菊名7丁目)の振動です。

#### \*6 語句説明

##### L<sub>10</sub>(80%レンジの上端値)

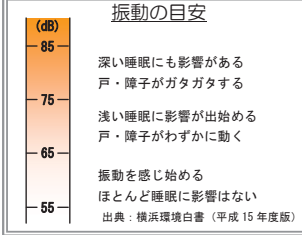
L<sub>10</sub>(80%レンジの上端値)は、測定値の高い方から数えて10%目の値に該当します。

##### L<sub>p</sub>

L<sub>p</sub>は、測定値の中の最大値に該当します。

##### 要請限度(振動規制法に基づく道路交通振動に係る要請限度)

道路を走行する自動車により発生する振動の大きさの限度として定められた基準を「要請限度」といいます。



#### 【予測及び評価(振動《工事の実施》)】

##### 建設機械の稼働

建設機械の稼働に伴う振動の予測結果は下表のとおりで、その結果から基準又は目標との整合が図られているものと評価します。

また、本事業では、工事の実施に伴う振動を低減させるため、以下に示す環境保全措置を実施します。これらの措置は、他の大規模な公共事業等の工事においても採用され、その効果が十分期待できることから、本事業による影響を事業者の実行可能な範囲内でできる限り回避又は低減しているものと評価します。

(単位：デシベル)

予測地点	予測値	基準又は目標
I 新横浜駅付近	43~72	75 以下
II 新綱島駅付近	43~72	
III 日吉工事区域付近	59~75	

※整合を図るべき基準又は目標は、「振動規制法に基づく特定建設作業振動の規制基準」としました。

##### 資材及び機械の運搬に用いる車両の運行

資材及び機械の運搬に用いる車両の運行に伴う振動の予測結果は右表のとおりで、その結果から基準又は目標との整合が図られているものと評価します。

また、本事業では、工事の実施に伴う振動を低減させるため、以下に示す環境保全措置を実施します。これらの措置は、他の大規模な公共事業等の工事においても採用され、その効果が十分期待できることから、本事業による影響を事業者の実行可能な範囲内でできる限り回避又は低減しているものと評価します。

(L<sub>10</sub> 単位：デシベル)

予測地点	現況値	工事による寄与分	予測値	基準又は目標
I 環状2号線①	47	0.37≒0	47	70 以下
II 環状2号線②	53	0.46≒0	53	
III 県道2号①	38	1.02≒1	39	65 以下
IV 県道2号②	49	0.91≒1	50	70 以下
V 県道2号③	51	0.96≒1	52	

※時間区分(昼間 8:00~19:00)

※整合を図るべき基準又は目標は、「振動規制法に基づく道路交通振動に係る要請限度」としました。

#### ■環境保全のための措置(振動《工事の実施》)

建設機械の稼働	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 工事には低振動型建設機械を採用し、振動の発生を抑制します。</li> <li>・ 必要以上の建設機械の配置・稼働を避け、振動の発生を抑制します。</li> <li>・ 過負荷運転の防止に努め、振動の発生を抑制します。</li> <li>・ 適切な点検・整備により建設機械の性能を維持し、振動の発生を抑制します。</li> </ul>
資材及び機械の運搬に用いる車両の運行	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 適切な点検・整備により資材及び機械の運搬に用いる車両の性能を維持し、振動の発生を抑制します。</li> <li>・ 資材及び機械の運搬に用いる車両及び運行ルートの変更分散化を行い、車両の集中による局地的な振動の発生を防止します。</li> </ul>

#### 【予測及び評価(振動《施設の供用・存在》)】

##### 列車の走行

列車の走行に伴う振動の予測結果は右表のとおりで、その結果から基準又は目標との整合が図られているものと評価します。

また、本事業では、列車の走行に伴う振動を低減させるため、以下に示す環境保全措置を実施します。これらの措置は、他の鉄道事業においても採用され、その効果が確認されていることから、本事業の影響を事業者の実行可能な範囲内でできる限り回避又は低減しているものと評価します。

(L<sub>p</sub> 単位：デシベル)

予測地点	構造型式	予測値	基準又は目標
1 三枚町	円形トンネル(複線)	41	65 以下
2 菊名	円形トンネル(複線)	41	
3 大曾根	円形トンネル(複線)	41	
4 綱島東	円形トンネル(単線並列)	43	
5 箕輪町①	円形トンネル(単線並列)	49	
6 箕輪町②	箱型トンネル	53	
7 箕輪町③	高架橋2層	53	
8 箕輪町④	高架橋2層	46	
9 日吉駅付近	擁壁(掘削)	50	

※予測値は、計画路線の直上、もしくは敷地境界での結果です。

※整合を図るべき基準又は目標は、「鉄道公害の防止対策について」(昭和49年 横浜市公害対策審議会建議)における安全目標値である0.5mm/sec以下(約65デシベルに相当)としました。

#### ■環境保全のための措置(振動《施設の供用・存在》)

列車の走行	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ ロングレールを採用し、レールの継ぎ目を少なくすることで、振動の発生を抑制します。</li> <li>・ 60kg/mレール(通常のレールより重いレール)を採用し、振動を低減させます。</li> <li>・ 防振まくらぎ*7を採用し、振動を低減させます。</li> <li>・ レールの削正や車輪の転削など、レール及び使用する車両の適切な点検・整備を行い、過度な振動の発生を防止します。</li> </ul>
-------	--

#### \*7 語句説明：防振まくらぎ

PCまくらぎ(コンクリート性のまくらぎ)と道床コンクリートの間に弾性材(防振ゴム)を設置した軌道。防振ゴムの働きにより、振動の低減効果が得られます。

### 一 水質(水の濁り、水の汚れ)《工事の実施》一

#### 【環境の現況】

鳥山川における水質の調査結果は下表のとおりです。

調査地点	調査項目	調査結果	
		豊水期(H20.6)	濁水期(H20.12)
鳥山川(天屋二の橋付近)	水の濁り(浮遊物質量*8)	1未満(mg/ℓ)	1未満(mg/ℓ)
	水の汚れ(水素イオン濃度*9)	8.0	8.1
	流量	0.05(m <sup>3</sup> /s)	0.03(m <sup>3</sup> /s)



#### \*8 語句説明

##### 浮遊物質量

「浮遊物質量」とは、水中に浮遊している直径2mm以下の物質の量のことです。浮遊物質には、河川の底の細かい粒子などの無機物、プランクトンなどの生物の死骸や糞やその分解物、これらに付着する微生物などの有機物があります。

##### 水素イオン濃度

「水素イオン濃度」とは、水の酸性、アルカリ性を示す指標です。7を中性とし、7より小さければ酸性、大きければアルカリ性であることを示します。



環境影響評価の結果

【予測及び評価（水の濁り、水の汚れ《工事の実施》）】

（単位：mg/l）

工事の実施に伴う水の濁り（浮遊物質量）の予測結果は右表のとおりで、その結果から基準又は目標との整合が図られているものと評価します。

また、工事の実施に伴う水の汚れ（水素イオン濃度）については、工事排水の水の汚れ（水素イオン濃度）を「横浜市水と緑の基本計画」\*\*の全水域における一律達成目標の目標値内に調整した上で排出することから、鳥山川の水の汚れ（水素イオン濃度）を著しく変化させるものではないと考えます。

さらに、本事業では、以下に示す環境保全措置を行うことで、鳥山川への影響を極力小さくします。よって、本事業による影響を事業者の実行可能な範囲内でできる限り回避又は低減しているものと評価します。

予測地点	時期	予測結果 （水の濁り （浮遊物質量））	基準又は目標
鳥山川 （天屋二の橋付近）	豊水期	2.4	25以下
	渇水期	3.2	

※整合を図るべき基準又は目標は、「横浜市水と緑の基本計画」による「全水域における一律目標値」としました。

■環境保全のための措置（水の濁り、水の汚れ《工事の実施》）

切土工等、トンネル工事又は既存の工作物の除去	<ul style="list-style-type: none"> <li>処理施設により工事排水を適切に処理した上で排出します。</li> <li>工事排水の水質を常時監視し、処理状況を常に確認することで、水質管理を徹底します。</li> <li>処理装置を設置する場合は、適切な点検・整備による性能維持を行い、工事排水の適正処理を徹底します。</li> </ul>
------------------------	---

\*9 語句説明：横浜市水と緑の基本計画

水・緑環境の保全と創造に向けた総合的な施策展開を図るとともに、横浜市基本構想（長期ビジョン）を踏まえて「横浜らしい水・緑環境の実現」を目指すことを目的として策定しており、水質について横浜市内の全水域を対象に達成目標を掲げています。

一地下水の水位《工事の実施、施設の供用・存在》一

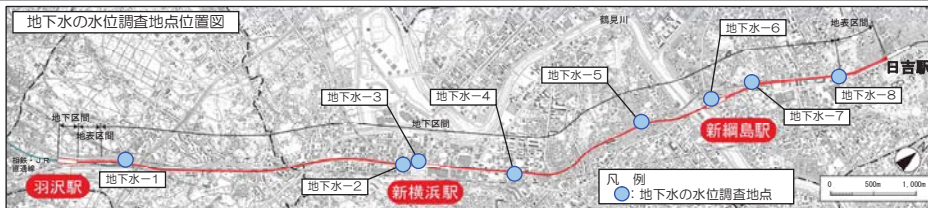
【環境の現況】

地下水の水位の現地調査結果は下表のとおりです。

（単位：m、T.P.\*10）

調査地点	年間最高値	年間最低値	年間変動幅
地下水-1	21.91	21.20	0.71
地下水-2	-0.09	-0.62	0.53
地下水-3	5.53	4.59	0.94
地下水-4	4.15	3.51	0.64
地下水-5	4.33	4.10	0.23
地下水-6	3.48	2.83	0.65
地下水-7	4.63	4.30	0.33
地下水-8	3.04	2.73	0.31

※調査時期 平成21年4月1日～平成22年3月31日



※国土地理院の承認を得て、同院発行の2万5千分の1の地形図を複製したものです。（承認番号 平22開標、第277号）

\*10 語句説明

T.P.（東京湾平均海面）

東京湾の平均的な海面の高さのことで、標高を示す際の基準の高さとなります。

帯水層

地下水が存在する地層のことで、一般に地下水が多く存在する地層は、砂層や砂礫（されき）層となります。

なお、箱型トンネル区間の新横浜駅、新綱島駅及び日吉工事区域のうち、新横浜駅周辺と日吉工事区域周辺については、主要な帯水層\*10の地下水が計画路線に交差する形で流れています。

【予測及び評価（地下水の水位《工事の実施、施設の供用・存在》）】

◆箱型トンネル区間

工事の実施、または施設の存在により予測される地下水の水位の最大低下量は、新横浜駅付近で2.13m（施設の供用・存在）、新綱島駅付近で1.06m（工事の実施）、日吉工事区域で0.74m（工事の実施）となります。

また、新横浜駅付近及び日吉工事区域については、土留壁による地下水流動の阻害によりダム効果が生じ、上流側の地下水の水位が新横浜駅付近で0.69m（施設の供用・存在）、日吉工事区域で0.58m（施設の供用・存在）上昇することとなります。ただし、この地下水の水位の変化は難透水層に挟まれた帯水層における変化であり、その変動量は地表には及ばないため、地表が湿潤化することはないと考えます。

なお、これらの値は限られた範囲における地下水を断面モデルで表した予測であり、帯水層の奥行きによる周辺地域からの地下水の供給や構造物に対する回り込みなどを考慮すると、当該地域の地下水の水位の変動量は、予測値より小さくなるものと考えます。

◆円形トンネル区間

工事の実施時については、トンネル掘削に地下水の排水を伴わない密閉型シールド工法を採用し、さらに切羽の安定の確認及び掘削力の調整等、入念な施工管理を行うことから、地域全体における主要な地下水について、地下水の水位の変動はほとんど生じないと予測します。

施設の供用・存在時については、その縦断線形から、構造物と主要な帯水層との重なりは一部であり、当該地域における主要な帯水層の広がりを大きく阻害するものではないと考えられること、トンネルを構築する際には必要に応じて止水対策等を行うため、トンネル内への地下水の漏水は抑制できると考えられることから、地域全体における主要な地下水に著しい影響は生じないと予測します。

本事業の実施にあたっては、工事の実施及び施設の供用・存在により地下水の水位が変動する可能性があることを考慮した上で、影響の回避・低減のための適切な対応や対策を十分に検討し、以下に示すような環境保全措置を実施することで、地下水の水位に対し可能な限り配慮した事業を実施することができると考えます。

ただし、箱型トンネル区間については、地質状況と施工方法が適合しなかった場合に地下水の著しい変動が生じる可能性が考えられるため、モニタリング調査により地下水の水位の状況を把握するとともに、周辺の井戸に枯渇等の影響が生じ、本事業との関連性が確認された際には、必要に応じて代償措置を講じるなどの対策を行うこととします。

以上のことから、本事業による影響を事業者の実行可能な範囲内でできる限り回避又は低減しているものと評価します。



■環境保全のための措置（地下水の水位《工事の実施》）

切土工等、トンネル工事又は既存の工作物の除去	<ul style="list-style-type: none"> <li>地域の状況に応じた適切な構造及び工法を検討し、地下水の水位に最大限配慮した工事計画を採用することで、地下水の水位に対する影響を可能な限り低減させます。</li> <li>地下水の水位、地盤の変位の計測・監視により工事の影響を常に把握しながら適切な施工管理を行うとともに、状況に応じて柔軟に対応できる作業体制を整え、必要に応じて対策工法を行うことで、地下水の水位に対する影響を可能な限り低減させます。</li> </ul>
------------------------	---

■環境保全のための措置（地下水の水位《施設の供用・存在》）

鉄道施設（地下式）の存在	<ul style="list-style-type: none"> <li>防水シート*11や止水板の設置、止水性の高い土留壁の採用等の止水対策を実施することで、地下水の水位に対する影響を可能な限り低減させます。</li> </ul>
--------------	--

\*11 語句説明：防水シート

トンネルを構築する際に、トンネルを覆うように設置する特殊なシート。防水シートでトンネルを覆うことにより、トンネルの水密性を高め、トンネル内への漏水を防ぐことができます。

一水象（河川の形態、流量）《工事の実施》一

【環境の現況】

鳥山川における河川流量の調査結果は下表のとおりです。

調査地点	調査項目	調査結果	
		豊水期 （H20.6）	渇水期 （H20.12）
鳥山川 （天屋二の橋付近）	流量	0.05 （m <sup>3</sup> /s）	0.03 （m <sup>3</sup> /s）

【予測及び評価（河川の形態、流量《工事の実施》）】

鳥山川へ排出する工事排水の排出量は、鳥山川の流量の2.0～3.3%程度と少ないため、河川の形態・流量への影響は極めて小さいと考えます。また、工事排水の排出にあたっては、河川管理者と協議を行った上で排出方法を計画し、鳥山川に問題が生じるような負荷を与えないよう配慮します。

したがって、本事業による影響を事業者の実行可能な範囲内でできる限り回避又は低減しているものと評価します。

予測地点	時期	公共用水域の 流量 A （m <sup>3</sup> /時）	工事 排水量 B （m <sup>3</sup> /時）	工事排水の割合 B/A×100 （%）
鳥山川 （天屋二の橋付近）	豊水期	180	3.6	2.0
	渇水期	108		3.3

※鳥山川の流量は、現地調査結果を1時間あたりの流量に換算した値です。





### 環境影響評価の結果

#### 一 廃棄物等（建設工事に伴う副産物）《工事の実施》一

##### 【予測及び評価（廃棄物等（建設工事に伴う副産物）《工事の実施》）】

工事の実施により、主に建設汚泥、コンクリート塊、アスファルト・コンクリート塊といった建設廃棄物や、建設発生土が発生します。このうち、建設汚泥については箱型トンネル工事の埋戻し材等として事業内再利用に努めるほか、可能な限り他の公共事業等での再利用を図ります。その他の建設廃棄物についても、実行可能な範囲内で再利用・再資源化等を行うことで、最終処分量の低減を図ります。また、建設発生土については、事業内再利用に努めるとともに、事業外に搬出する場合においても、原則として再利用する方向で検討を進め、有効利用を図ります。

なお、再利用できない建設廃棄物については、横浜市等の許可を受けている業者に委託し、マニフェスト制度<sup>\*14</sup>に従って適切な処理を行います。以上のことから、副産物の発生量は事業者の実行可能な範囲内でできる限り低減しており、また、適切な処理・処分が行われるものと評価します。

##### ■環境保全のための措置（廃棄物等（建設工事に伴う副産物）《工事の実施》）

建設工事に伴う副産物	<ul style="list-style-type: none"> <li>建設廃棄物について、場内の分別、リサイクルの徹底を図ることで、最終処分量を最小限に留めます。</li> <li>建設発生土について、事業内での再利用に努めることで、事業外への土砂の搬出量を最小限に留めることができます。なお、事業外に搬出する建設発生土についても、原則として再利用する方向で検討を進め、有効利用を図ります。</li> </ul>
------------	--

##### \*14 語句説明：マニフェスト制度

排出事業者が産業廃棄物の処理を委託する際に、廃棄物の種類・数量・収集運搬業者名・処分業者名・取扱上の注意事項等を記載した書類を「マニフェスト」といい、このマニフェストにより、廃棄物の流れや処理方法を自ら把握・管理するシステムを「マニフェスト制度」といいます。マニフェスト制度に従うことで、産業廃棄物の不適正な処理による環境汚染や不法投棄を未然に防止することができます。

#### 一 廃棄物等（駅舎の供用に伴う一般廃棄物、産業廃棄物）《施設の供用・存在》一

##### 【予測及び評価（廃棄物等（駅舎の供用に伴う一般廃棄物、産業廃棄物）《施設の供用・存在》）】

駅舎の供用により一般廃棄物及び産業廃棄物が発生しますが、これらの廃棄物については、分別及びリサイクルの実施を徹底することにより、可能な限り再利用に努め、最終処分量の低減を図ります。また、再利用が困難な場合は「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」に基づき適正な処理を行います。以上のことから、廃棄物は事業者の実行可能な範囲内でできる限り再利用され、また、適切な処理・処分が行われるものと評価します。

##### ■環境保全のための措置（廃棄物等（駅舎の供用に伴う一般廃棄物、産業廃棄物）《施設の供用・存在》）

施設の供用（駅舎の供用）	<ul style="list-style-type: none"> <li>分別回収施設の設置や利用者への周知を行い、駅構内で発生するゴミの分別・リサイクルの徹底を図ります。</li> <li>廃棄物保管場所の設置を適切に行い、廃棄物の処理・処分の円滑化を図ります。</li> </ul>
--------------	---

#### 一 地域社会（交通混雑）《工事の実施》一

##### 【予測及び評価（交通安全《工事の実施》）】

工事中における交差点需要率<sup>\*15</sup>は右表のとおりで、網島交差点を除く交差点においては、平面交差点において交通流を円滑に処理できるとされる交差点需要率の目安である0.9を下回っています。しかし、網島交差点については、交差点需要率の増加分は0.045と比較的小さいものの、現況における交差点需要率が0.884と飽和に近い状態であることから、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行に伴い0.9を上回る結果となります。

予測地点	交差点需要率		
	現況	工事中	増加分
I 三枚町交差点	0.558	0.582	0.024
II 新横浜駅入口交差点	0.554	0.682	0.128
III 大戸町交差点	0.760	0.838	0.078
IV 梅町交差点	0.522	0.556	0.034
V 網島交差点	0.884	0.929	0.045
VI 北網島交差点	0.402	0.436	0.034

このように、本事業では計画と混雑が確認されている交差点をやむを得ず運行する必要が生じる事から、可能な限り現況交通への負荷を軽減し、更なる交通混雑を発生させないように十分配慮する必要があります。

そのため、運行ルートの検討による分散化を図るとともに、可能な限り混雑時間帯を避けた時間帯に車両が運行するよう運行時間帯を管理し、交通流への影響を極力抑制するよう配慮します。また、具体的な運行計画の策定にあたっては、事業の実施段階までに交通管理者や道路管理者と協議を重ね、各関係機関の指導のもと、最も適切であると考えられる運行計画を策定します。

以上のことから、本事業による影響を事業者の実行可能な範囲内でできる限り回避又は低減しているものと評価します。

##### ◆網島交差点について

現況において既に著しい混雑が確認されている網島交差点においては、交差点を通過する車両の台数を可能な限り制限するとともに、混雑時間帯の通行を極力避けるよう、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行ルート及び運行時間帯の管理・調整を徹底することで、混雑の更なる悪化を回避します。

##### \*15 語句説明：交差点需要率

単位時間内に交差点が処理可能な交通量に対する、実際に交差点を通過する交通量の比率のことで、一般に0.9を超えると交差点が飽和状態になるとされています。

##### ■環境保全のための措置（交通混雑《工事の実施》）

資材及び機械の運搬に用いる車両の運行	<ul style="list-style-type: none"> <li>資材及び機械の運搬に用いる車両及び運行ルートの更なる分散化を行い、車両の集中による交通流への局地的な負荷を軽減させます。</li> <li>工事工程の調整や運転者に対する指導により、車両の運行時間帯を管理することで、混雑時間帯における混雑悪化を軽減させます。</li> </ul>
--------------------	---

#### 一 地域社会（交通安全）《工事の実施》一

##### 【予測及び評価（交通安全《工事の実施》）】

工事の実施にあたっては、資材及び機械の運搬に用いる車両が施工ヤード予定地へ出入する際に、やむを得ず歩道を横断する状況が生じるため、歩行者・自転車の安全確保に十分配慮する必要があります。よって、本事業では、以下に示す環境保全措置を行うことで、交通安全確保を徹底します。また、具体的な工事計画の策定にあたっては、工事区域の内は歩行者・自転車交通量が多い地域もあることなどを考慮した上で交通管理者や道路管理者と協議を行い、安全且つ円滑な交通の確保に配慮した計画を策定します。

以上のことから、事業の実施にあたり、交通安全確保は適切に行われるものと評価します。

##### ■環境保全のための措置（交通安全《工事の実施》）

資材及び機械の運搬に用いる車両の運行	<ul style="list-style-type: none"> <li>資材及び機械の運搬に用いる車両の運行にあたっては、運行ルート、搬入時間及び法定制限速度を厳守します。</li> <li>運転手に対する安全運転教育や、周辺の通学路や通学時間帯など、安全確保に係る情報の伝達を徹底し、注意喚起します。</li> <li>工事を行う期間など、工事計画の内容について周辺住民に周知徹底を図り、注意喚起を促します。</li> <li>歩行者・自転車の迂回ルートを設定する場合は、周辺の道路状況を考慮し、歩行者・自転車が安全に通行できるよう配慮します。</li> <li>施工ヤード出入口に交通誘導員を配置し、交通を誘導することで、安全かつ円滑な通行を確保します。</li> </ul>
--------------------	---

#### 一 文化財《工事の実施》一

##### 【予測及び評価（文化財《工事の実施》）】

計画路線は、日吉付近に存在する1箇所の埋蔵文化財包蔵地<sup>\*16</sup>の近傍を通過するため、工事の範囲によっては埋蔵文化財に影響を生じさせる可能性があります。本事業では文化財の保護・保全のため、関係機関と十分な協議を行い、工事の実施前において必要な措置を講じます。また、工事中において文化財等を発見した場合には直ちに届出を行い、「文化財保護法」に基づき必要な措置を講じます。

したがって、計画路線周辺の文化財は価値を損ねることなく記録、もしくは保存されることから、工事の実施による文化財への影響は生じないものと考えます。

以上のことから、事業の実施にあたり、文化財は適切に保護されるものと評価します。

##### \*16 語句説明：埋蔵文化財包蔵地

「埋蔵文化財包蔵地」とは、地下に遺跡や遺物といった文化財が存在する土地のことをいいます。「文化財保護法」では、周知の埋蔵文化財包蔵地において土木工事などの開発事業を行う場合には事前の届出を、また新たに遺跡を発見した場合にも届出を都道府県・政令指定都市の教育委員会を行うよう求めています。

#### 一 安全（地下埋設物破壊）《工事の実施》一

##### 【予測及び評価（安全（地下埋設物破壊）《工事の実施》）】

計画路線は、既存の地下埋設物と約0.4~38.8mの離隔を確保する計画としています。また、工事の実施にあたっては、関係機関との協議を行った上で適切な施工管理を行うとともに、支障する埋設物に対して適切な対策を行うなど、地下埋設物を損傷させることがないように十分配慮した上で工事を実施することから、地下埋設物の損傷等による安全は確保されると考えます。

以上のことから、事業の実施にあたり、地下埋設物は適切に保護されるものと評価します。

### 事後調査

事後調査とは、環境影響評価の手続き（P.10、「環境影響評価手続き等について」参照）の後、本事業の工事中及び施設の供用・存在時において、実際にどの程度の影響が生じているかなどを確認することを目的として実施するものです。事後調査の概要は下表のとおりです。

時期	環境項目	調査項目	時期	環境項目	調査項目
工事中	水質	水の濁り(浮遊物質量)、水の汚れ(水素イオン濃度)	施設の供用・存在時	騒音	鉄道騒音
	地下水の水位	地下水の水位		振動	鉄道振動
	水象	工事排水の排出量、鳥山川の流量		地下水の水位	地下水の水位
	地盤	地盤変動量		地盤	地盤変動量
	廃棄物等	建設工事に伴う廃棄物の種類・量、発生土の量		廃棄物等	駅舎の供用に伴う廃棄物の種類・量

※上記の項目を調査すると同時に、環境保全措置の実施状況も確認します。

# 縦覧及び意見書等の提出について

## 環境影響評価準備書について

### 環境影響評価準備書の縦覧

#### ◆縦覧場所

縦覧場所（横浜市の施設）	
横浜市 建築局 都市計画課	中区相生町3-56-1 JNビル5階
横浜市 環境創造局 環境影響評価課	中区港町1-1（関内中央ビル8階）
横浜市 神奈川区役所 区政推進課	神奈川区広台太田町3-8 神奈川区総合庁舎
横浜市 保土ヶ谷区役所 区政推進課	保土ヶ谷区川辺町2-9 保土ヶ谷区総合庁舎
横浜市 港北区役所 区政推進課	港北区大戸町26-1 港北区総合庁舎

縦覧場所（神奈川県施設）	
神奈川県 環境農政局 環境計画課	中区日本大通1 新庁舎4階
神奈川県 かながわ県民センター	神奈川区鶴屋町2-24-2

※縦覧開始日より、以下の施設でも縦覧になることができます。  
 ●横浜市施設：横浜市中央図書館、神奈川図書館、保土ヶ谷図書館、港北図書館（休館日は除く）  
 ●神奈川県施設：神奈川県の各地域県政総合センター（横須賀三浦、県央、湘南、足柄上、西湘）、川崎県民センター（休館日は除く）  
 ※横浜市都市計画課ホームページでも縦覧になることができます。

◆縦覧期間：平成23年6月10日（金）～平成23年7月25日（月）  
 （横浜市の施設：午前8時45分～午後5時15分、神奈川県の施設：午前8時30分～午後5時15分）※土、日及び祝日は除く

### 環境影響評価準備書に対する意見書の提出

環境影響評価法に基づき、「環境影響評価準備書」について、環境保全の見地からご意見のある方は、意見書を提出することができます。意見書の用紙は、各縦覧場所に備えてあります。また、横浜市都市計画課のホームページからも提出することができます。

◆提出先：横浜市建築局 都市計画課（持参、郵送または電子申請） 〒231-0012 横浜市中区相生町3-56-1 JNビル5階 TEL:045-671-2657  
 URL: <http://www.city.yokohama.lg.jp/kenchiku/kikaku/cityplan/>

◆提出期間：平成23年6月10日（金）～平成23年7月25日（月） 必着 ※電子申請の場合は、最終日の午後5時15分までに手続きを完了させてください。

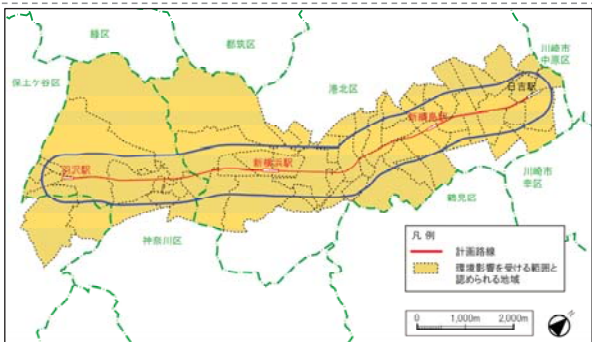
### 意見陳述の申出

横浜市環境影響評価条例に基づき、「環境影響を受ける範囲と認められる地域」に居住する方や事務所等を有する方は、横浜市環境影響評価審査会に対して意見を述べたい旨を申し出ることができます。意見陳述申出書の用紙は、各縦覧場所に備えてあります。また、横浜市環境影響評価課のホームページからも意見陳述の申出をすることができます。

#### 環境影響を受ける範囲と認められる地域

※本事業による地域社会への影響等を考慮して、地下水等の影響が考えられる範囲をきり域の町境界としました。

- 神奈川区  
片倉二丁目～片倉五丁目、三枚町、菅田町、羽沢町、羽沢南一丁目～四丁目
- 保土ヶ谷区  
常盤台、峰沢町
- 港北区  
大倉山一丁目～五丁目、大曾根一丁目～三丁目、大曾根台、菊名六丁目・七丁目、岸根町、北新横浜一丁目・二丁目、小机町、篠原町、篠原北一丁目・二丁目、新横浜一丁目～三丁目、樽町一丁目～四丁目、綱島台、綱島西一丁目～三丁目、綱島西五丁目・六丁目、綱島東一丁目～四丁目、鳥山町、日吉一丁目・二丁目、日吉四丁目・五丁目、日吉七丁目、日吉本町一丁目～四丁目、大豆戸町、箕輪町一丁目～三丁目、師岡町



◆提出先：横浜市環境創造局 環境影響評価課（持参、郵送または電子申請） 〒231-0017 横浜市中区港町1-1（関内中央ビル8階）  
 TEL:045-671-2495 URL: <http://www.city.yokohama.lg.jp/kankyo/mamoru/asesu/>  
 ◆提出期間：平成23年6月10日（金）～平成23年7月25日（月）

## 都市計画案について

### 都市計画案の縦覧

◆縦覧場所：「環境影響評価準備書の縦覧場所」と同じ場所です。

◆縦覧期間：平成23年6月10日（金）～平成23年7月11日（月） ※土、日は除く ※縦覧時間は、「環境影響評価準備書」の縦覧と同じです。  
 ※なお、都市計画法に基づく「都市計画案」の縦覧は、7月11日（月）で終了となりますが、「環境影響評価準備書」の縦覧期間にあわせて、7月25日（月）まで「都市計画案」をご覧になることができます。  
 ※横浜市都市計画課ホームページでも「都市計画案」の概要をご覧になることができます。

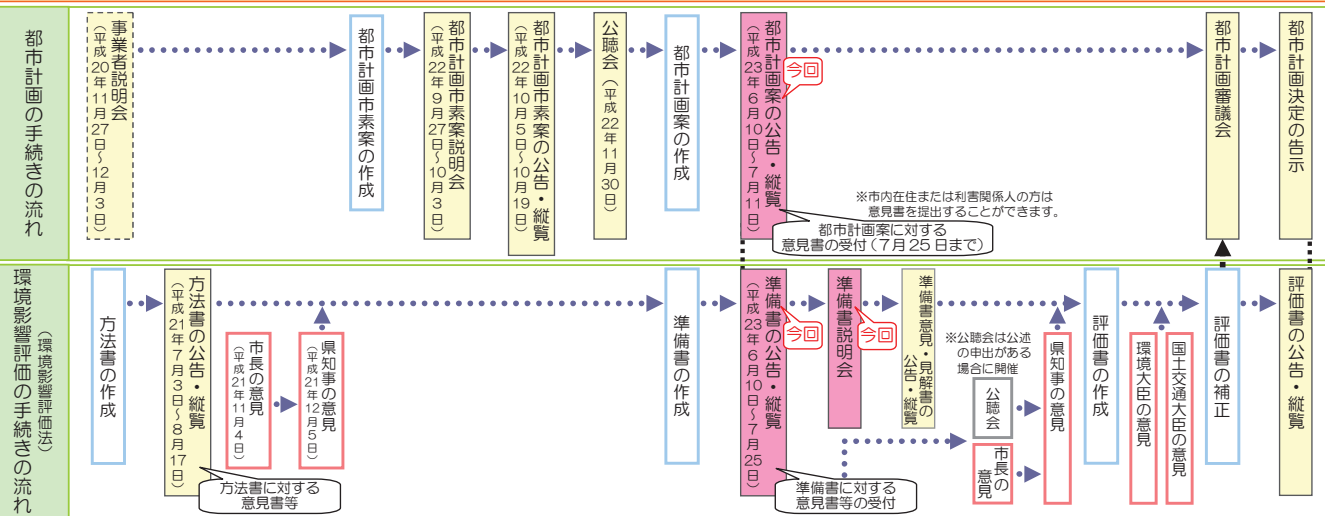
### 都市計画案に対する意見書の提出

市内在住または利害関係者の方は、「都市計画案」について意見書を提出することができます。意見書の用紙は、各縦覧場所に備えてあります。また、横浜市都市計画課のホームページからも提出することができます。

◆提出先：横浜市建築局 都市計画課（持参、郵送または電子申請） 〒231-0012 横浜市中区相生町3-56-1 JNビル5階 TEL:045-671-2657  
 URL: <http://www.city.yokohama.lg.jp/kenchiku/kikaku/cityplan/>

◆提出期間：平成23年6月10日（金）～平成23年7月25日（月） 必着 ※電子申請の場合は、最終日の午後5時15分までに手続きを完了させてください。

## 環境影響評価手続き等について



### お問い合わせ先

<p>&lt;都市計画手続き等について&gt;          横浜市建築局 都市計画課          TEL 045-671-2657 FAX 045-664-7707  <a href="http://www.city.yokohama.lg.jp/kenchiku/kikaku/cityplan/">http://www.city.yokohama.lg.jp/kenchiku/kikaku/cityplan/</a></p>	<p>&lt;環境影響評価手続きについて&gt;          横浜市環境創造局 環境影響評価課          TEL 045-671-2495 FAX 045-663-7831  <a href="http://www.city.yokohama.lg.jp/kankyo/mamoru/asesu/">http://www.city.yokohama.lg.jp/kankyo/mamoru/asesu/</a></p>	<p>&lt;計画内容について&gt;          横浜市都市整備局 都市交通課          TEL 045-671-2722 FAX 045-663-3415  <a href="http://www.city.yokohama.lg.jp/toshi/toshiko/tobu/">http://www.city.yokohama.lg.jp/toshi/toshiko/tobu/</a></p>
---	--	---

<事業内容及び環境影響評価準備書の内容について>  
 独立行政法人 鉄道建設・運輸施設整備支援機構 東京支社 工事第四課  
 TEL 03-5403-8744 FAX 03-5403-8772

相模鉄道株式会社 プロジェクト推進部 建設第一課  
 TEL 045-319-2118 FAX 045-319-8986

東京急行電鉄株式会社 東急お客さまセンター  
 TEL 03-3477-0109 FAX 03-3477-6109