

第12章 総合評価

都市計画対象事業の環境要素ごとにおける、調査、予測及び評価の結果の概要は、表 12-1 (1) ～ (17) に示すとおりです。

これらの結果を踏まえて、環境保全措置を適切に実施することで、環境への影響については実行可能な範囲内で回避又は低減が図られ、回避又は低減が困難な場合においては、代償措置が実施されることで、環境の保全について適切な配慮がなされていると評価します。

以上を総合的に評価すると、都市計画対象事業の実施による環境影響は、事業者の実行可能な範囲内で、できる限りの低減が図られるものと評価します。

表 12-1(1) 都市計画対象事業に係る環境影響の総合評価

環境要素の区分			環境要因の区分	調査結果	予測結果	環境保全措置	評価結果	事後調査計画
大気環境	大気質	二酸化窒素及び浮遊粒子状物質	建設機械の稼働	<p>【文献その他の資料調査】</p> <p>平成 27 年度から令和元年度において、全測定局で光化学オキシダントを除く全ての項目が環境基準を達成しました。</p> <p>【現地調査】</p> <p>公定法による調査結果では、四季を通しての平均値は、二酸化窒素が沿道大気 3 で 0.024ppm、一般大気 1 で 0.010ppm、浮遊粒子状物質は、沿道大気 3 で 0.019mg/m³、一般大気 1 で 0.020 mg/m³ となりました。</p> <p>簡易法による 6 地点の沿道における二酸化窒素の調査結果では、春季の平均値が 0.009～0.029ppm、夏季が 0.005～0.020ppm、秋季が 0.015～0.036ppm、冬季が 0.012～0.036ppm となりました。</p>	<p>二酸化窒素の最大寄与濃度は 0.010ppm、将来予測濃度 (0.023ppm) に対する寄与率は、43.5%です。</p> <p>浮遊粒子状物質の最大寄与濃度は 0.002mg/m³、将来予測濃度 (0.023mg/m³) に対する寄与率は、8.7%です。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 新しい排出ガス対策型の建設機械の使用 工事工程の平準化 アイドリングストップや過負荷運転の防止を徹底 建設機械の点検、整備を徹底 	<p>【環境影響の回避、低減に係る評価】</p> <p>事業者の実行可能な範囲内でできる限り、環境影響の低減が図られると評価します。</p> <p>【国又は地方公共団体による基準又は目標との整合に係る評価】</p> <p>環境基準との整合が図られると評価しますが、横浜市環境目標値については整合が図られていません。</p>	なし
			工事用車両の運行	<p>二酸化窒素の寄与濃度は 0.000027～0.000381ppm であり、将来予測濃度 (0.013881～0.015968ppm) に対する寄与率は 0.2～2.7%です。</p> <p>浮遊粒子状物質の寄与濃度は 0.000002～0.000041mg/m³ であり、将来予測濃度 (0.021054～0.021279mg/m³) に対する寄与率は 0.01～0.19%です。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 新しい排出ガス規制適合型の車両を使用 工事工程の平準化 アイドリングストップや過負荷運転の防止を徹底 工事用車両の点検、整備を徹底 	<p>【環境影響の回避、低減に係る評価】</p> <p>事業者の実行可能な範囲内でできる限り、環境影響の低減が図られると評価します。</p> <p>【国又は地方公共団体による基準又は目標との整合に係る評価】</p> <p>国又は地方公共団体による基準又は目標との整合は図られると評価します。</p>	なし	
			関係車両の走行	<p>供用後 (2046 年) の将来予測濃度は、二酸化窒素は 0.013434～0.014444ppm、浮遊粒子状物質は 0.021022～0.021113mg/m³ です。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通機関の利用促進 車両の効率的な利用促進 	<p>【環境影響の回避、低減に係る評価】</p> <p>事業者の実行可能な範囲内でできる限り、環境影響の低減が図られると評価します。</p> <p>【国又は地方公共団体による基準又は目標との整合に係る評価】</p> <p>国又は地方公共団体による基準又は目標との整合が図られると評価します。</p>	なし	

表 12-1(2) 都市計画対象事業に係る環境影響の総合評価

環境要素の区分			環境要因の区分	調査結果	予測結果	環境保全措置	評価結果	事後調査計画
大気環境	大気質	粉じん等*	建設機械の稼働	【現地調査】 一般大気1における粉じんは、春季は6.1t/km ² /30日、夏季は1.2t/km ² /30日、秋季は2.1t/km ² /30日、冬季は6.5t/km ² /30日でした。	対象事業実施区域近傍における降下ばいじん量の最大着地濃度は、5.7～9.6t/km ² /月です。	<ul style="list-style-type: none"> 土木工事における転圧、散水等 工事用道路における転圧、鉄板敷設等 工事工程の平準化 	【環境影響の回避、低減に係る評価】 事業者の実行可能な範囲内でできる限り、環境影響の低減が図られると評価します。 【国又は地方公共団体による基準又は目標との整合に係る評価】 国又は地方公共団体による基準又は目標との整合が図られると評価します。	なし
			工事用車両の運行	降下ばいじんの季節別予測結果は、0.1～3.4t/km ² /月です。 地点別に見るとNo.4（前掲図9.1-12（P.9.1-50）参照）の地点が比較的高く、冬季は3.4t/km ² /月と予測されます。	<ul style="list-style-type: none"> 車両のタイヤ洗浄 出入口付近における散水、清掃等 	【環境影響の回避、低減に係る評価】 事業者の実行可能な範囲内でできる限り、環境影響の低減が図られると評価します。 【国又は地方公共団体による基準又は目標との整合に係る評価】 国又は地方公共団体による基準又は目標との整合が図られると評価します。	なし	

※：対象事業実施区域の外には出ず、現場内だけを移動する工事用車両から発生する粉じん等は、建設機械の稼働から発生する粉じん等と合わせて予測をしています。

表 12-1(3) 都市計画対象事業に係る環境影響の総合評価

環境要素の区分		環境要因の区分	調査結果※	予測結果	環境保全措置	評価結果※	事後調査計画
大気環境	騒音	建設機械の稼働	<p>【現地調査】 環境騒音レベル (L_{Aeq}) については、平日の昼間は 44～48dB、夜間は 42～48dB、休日の昼間は 45～48dB、夜間は 42～46dB で、環境基準と比較すると、環境騒振 1 と環境騒振 2 の夜間において環境基準を上回りましたが、それ以外の地点では昼間、夜間ともに環境基準を下回りました。</p>	<p>最大値出現地点における騒音レベル (L_{A5}) は 69dB です。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 低騒音型建設機械の採用 工事工程の平準化 アイドリングストップや過負荷運転の防止を徹底 建設機械の点検、整備を徹底 	<p>【環境影響の回避、低減に係る評価】 事業者の実行可能な範囲内でできる限り、環境影響の低減が図られると評価します。 【国又は地方公共団体による基準又は目標との整合に係る評価】 国又は地方公共団体による基準又は目標との整合が図られると評価します。</p>	なし
		工事用車両の運行	<p>【現地調査】 道路交通騒音レベル (L_{Aeq}) については、平日の昼間は 60～73dB、夜間は 50～72dB、休日の昼間は 58～72dB、夜間は 52～70dB でした。環境基準と比較すると、道路騒振 1、道路騒振 4、道路騒振 7 の平日、休日では昼間、夜間ともに環境基準を下回り、道路騒振 2、道路騒振 3、道路騒振 5、道路騒振 6 の平日、休日では、昼間、夜間ともに環境基準を上回りました。</p>	<p>工事用車両台数 (大型車) が最大となる月における道路交通騒音レベル (L_{Aeq}) は、65.9～73.5dB であり、工事用車両による増加レベルは、0.1～1.9dB です。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 工事工程の平準化 アイドリングストップや過負荷運転の防止を徹底 	<p>【環境影響の回避、低減に係る評価】 事業者の実行可能な範囲内でできる限り、環境影響の低減が図られると評価します。 【国又は地方公共団体による基準又は目標との整合に係る評価】 工事用車両の運行に伴う騒音は、No. 1 については環境基準との整合が図られます。No. 2、3、4 については、工事用車両による増加分は 0.1～1.9dB であり環境基準を上回ることから、工事の実施にあたっては、安全走行、規制速度の厳守、運行ルート及び運行時間の限定、不必要な空ぶかしの禁止等を工事業者へ指導・徹底し、可能な限り騒音の低減に努めます。</p>	なし

注：現地調査地点の位置は、前掲図 9.2-1 (P.9.2-3) 参照。予測地点位置は、前掲図 9.2-5 (P.9.2-19) 参照。

表 12-1(4) 都市計画対象事業に係る環境影響の総合評価

環境要素の区分		環境要因の区分	調査結果	予測結果	環境保全措置	評価結果	事後調査計画
大気環境	騒音	関係車両の走行	<p>【現地調査】</p> <p>道路交通騒音レベル (L_{Aeq}) については、平日の昼間は60～73dB、夜間は50～72dB、休日の昼間は58～72dB、夜間は52～70dBでした。環境基準と比較すると、道路騒振1、道路騒振4、道路騒振7の平日、休日では昼間、夜間ともに環境基準を下回り、道路騒振2、道路騒振3、道路騒振5、道路騒振6の平日、休日では、昼間、夜間ともに環境基準を上回りました。</p>	<p>道路交通騒音レベル (L_{Aeq}) は、昼間 64.6～72.9dB、夜間 57.9～72.9dB です。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通機関の利用促進 車両の効率的な利用促進 	<p>【環境影響の回避、低減に係る評価】</p> <p>事業者の実行可能な範囲内のできる限り、環境影響の低減が図られると評価します。</p> <p>【国又は地方公共団体による基準又は目標との整合に係る評価】</p> <p>道路端における騒音レベル (L_{Aeq}) の予測結果は、昼間 64.6～72.9dB、夜間 57.9～72.9dB であり、No. 2、3、5、6、7は、昼間と夜間、No. 1は夜間、No. 4は昼間において評価の指標である環境基準を上回ります。</p> <p>予測結果が環境基準を上回った地点の中で、No. 2、3、5、6は、現地調査の段階で既に環境基準を上回っており、都市計画対象事業による影響はそれほど大きくないと考えます。一方、No. 1、4、7は、現地調査の段階では環境基準を下回っていましたが、予測結果では環境基準を上回りました。特に No. 7は、現地調査結果から、昼間は約7dB、夜間は約8dB大きくなると予測されます。</p> <p>評価の指標を上回った全地点において、関係車両について公共交通機関の利用を促す等により騒音の発生を抑制するほか、関係行政と協議して交通の集中に伴う負荷の低減に努めます。</p>	なし

注：現地調査地点の位置は、前掲図9.2-1 (P.9.2-3) 参照。予測地点位置は、前掲図9.2-7 (P.9.2-30) 参照。

表 12-1(5) 都市計画対象事業に係る環境影響の総合評価

環境要素の区分	環境要因の区分	調査結果	予測結果	環境保全措置	評価結果	事後調査計画	
大気環境	振動	建設機械の稼働	一般環境振動レベル (L ₁₀) については、全地点、全時間帯で 35dB 未満であり、環境基準はありませんが、「横浜市生活環境の保全等に関する条例」における事業所において発生する許容限度を下回りました。	最大値出現地点における振動レベル (L ₁₀) は 61dB です。	<ul style="list-style-type: none"> 低振動型建設機械の採用 工事工程の平準化 アイドリングストップや過負荷運転の防止を徹底 建設機械の点検、整備を徹底 	<p>【環境影響の回避、低減に係る評価】</p> <p>事業者の実行可能な範囲内でできる限り、環境影響の低減が図られると評価します。</p> <p>【国又は地方公共団体による基準又は目標との整合に係る評価】</p> <p>国又は地方公共団体による基準又は目標との整合が図られると評価します。</p>	なし
		工事用車両の運行	道路交通振動レベル (L ₁₀) については、平日の昼間最大値は 37～58dB、夜間最大値は 37～59dB、休日の昼間最大値は 36～51dB、夜間最大値は 32～52dB でした。振動規制法に基づく道路交通振動の要請限度と比較すると、昼間、夜間ともに全地点において要請限度を下回りました。	工事中交通量による道路交通振動レベル (L ₁₀) は、昼間 47.6～58.9dB、夜間 46.2～56.4dB であり、工事用車両による増加レベルは、昼間 0.1 未満～2.3dB、夜間 0.6～3.2dB です。	<ul style="list-style-type: none"> 工事工程の平準化 アイドリングストップや過負荷運転の防止を徹底 	<p>【環境影響の回避、低減に係る評価】</p> <p>事業者の実行可能な範囲内でできる限り、環境影響の低減が図られると評価します。</p> <p>【国又は地方公共団体による基準又は目標との整合に係る評価】</p> <p>国又は地方公共団体による基準又は目標との整合がは図られると評価します。</p>	なし
		関係車両の走行	将来交通量による道路交通振動レベル (L ₁₀) の最大値は、昼間 46.0～53.3dB、夜間 44.8～52.7dB です。	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通機関の利用促進 車両の効率的な利用促進 	<p>【環境影響の回避、低減に係る評価】</p> <p>事業者の実行可能な範囲内でできる限り、環境影響の低減が図られると評価します。</p> <p>【国又は地方公共団体による基準又は目標との整合に係る評価】</p> <p>道路端における振動レベル (L₁₀) の予測結果 (最大値) は、昼間 46.0～53.3dB、夜間 44.8～52.7dB であり、いずれも要請限度を超過しないことから、交通の集中に伴う振動は、基準又は目標との整合が図られると評価します。現況と比較すると、振動レベルが高くなる地点がありますが、公共交通機関の利用を促すこと等で、振動の発生を抑制することにより、振動への影響が低減されます。</p>	なし	

注：関係車両の走行における予測地点位置は、前掲図 9.3-7 (P.9.3-28) 参照。

表 12-1(6) 都市計画対象事業に係る環境影響の総合評価

環境要素の区分		環境要因の区分	調査結果	予測結果	環境保全措置	評価結果	事後調査計画	
水環境	水質 (地下水の水質を除く)	水の濁り	雨水の排水	<p>【文献その他の資料調査】 中川橋（大門川）の pH は、平成 27 年度～平成 29 年度にかけて環境基準に不適合でした。</p> <p>【現地調査】 生活環境項目等について、豊水期は、全地点で水素イオン濃度（pH）、浮遊物質（SS）及び溶存酸素量（DO）の環境基準値を満足していました。一方、生物化学的酸素要求量（BOD）及び全亜鉛は水質 1（大門川上流）で、大腸菌群数（MPN）は水質 5（堀谷戸川）でそれぞれ環境基準値を超過していました。</p> <p>健康項目については、全ての項目で環境基準値を下回っていました。</p>	<p>豪雨時における仮設調整池出口での SS 濃度は、27～96mg/L と予測されます。</p> <p>日常的な降雨時における仮設調整池出口での SS 濃度は、6～28mg/L と予測されます。また、放流先河川の SS 濃度については、現況の SS 濃度が高い堀谷戸川以外は、環境基準値を満足する値となっており、和泉川を除き現況の濃度を下回る結果となりました。</p> <p>雨水の排水に伴う水の汚れへの影響は小さいものと考えられます。ただし、造成工事において予期せぬ廃棄物等に遭遇する可能性などから、予測結果には不確実性があります。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・土砂流出防止柵の設置 ・造成箇所の速やかな転圧 ・造成法面の速やかな植栽または養生シート設置 ・凝集剤の使用 ・モニタリングによる水質監視 	<p>【環境影響の回避、低減に係る評価】 事業者の実行可能な範囲内でできる限り、環境影響の低減が図られると評価します。</p> <p>【国又は地方公共団体による基準又は目標との整合に係る評価】 国又は地方公共団体による基準又は目標との整合が図られると評価します。</p> <p>【環境影響の回避、低減に係る評価】 事業者の実行可能な範囲内でできる限り、環境影響の低減が図られると評価します。</p> <p>【国又は地方公共団体による基準又は目標との整合に係る評価】 国又は地方公共団体による基準又は目標との整合が図られると評価します。</p>	<p>SS について、現地調査により確認します。</p>
		水の汚れ	雨水の排水	<p>生活環境項目等について、豊水期は、全地点で水素イオン濃度（pH）、浮遊物質（SS）、溶存酸素量（DO）及び大腸菌群数（MPN）の環境基準値を満足していました。一方、生物化学的酸素要求量（BOD）及び全亜鉛は水質 1（大門川上流）で、それぞれ環境基準値を超過していました。</p> <p>健康項目については、全ての項目で環境基準値を下回っていました。</p>	<p>雨水の排水に伴う水の汚れへの影響は小さいものと考えられます。ただし、造成工事において予期せぬ廃棄物等に遭遇する可能性などから、予測結果には不確実性があります。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・造成工事の内容を踏まえた適切な汚染土壌に係る措置 ・有害物質の拡散防止に配慮した材料や工法の採用 ・モニタリングによる水質の監視 	<p>【環境影響の回避、低減に係る評価】 事業者の実行可能な範囲内でできる限り、環境影響の低減が図られると評価します。</p> <p>【国又は地方公共団体による基準又は目標との整合に係る評価】 国又は地方公共団体による基準又は目標との整合が図られると評価します。</p>	<p>「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、pH、電気伝導率等、並びにダイオキシン類について現地調査により確認します。</p>

注：現地調査地点の位置は、前掲図 9.4-1（P. 9.4-5）参照。

表 12-1(7) 都市計画対象事業に係る環境影響の総合評価

環境要素の区分		環境要因の区分	調査結果	予測結果	環境保全措置	評価結果	事後調査計画
水環境	底質	公共用水域の底質	造成工事の実施 【現地調査】 大門川下流、相沢川上流及び下流の3地点について、いずれの地点においても、底質の汚染は見られませんでした。	造成工事の実施による底質への影響は小さいものと考えられます。ただし、造成工事において予期せぬ廃棄物等に遭遇する可能性を完全には否定できないことなどから、予測結果には不確実性があります。	<ul style="list-style-type: none"> 造成工事の内容を踏まえた適切な汚染土壌に係る措置 有害物質の拡散防止に配慮した材料や工法の採用 	<p>【環境影響の回避、低減に係る評価】</p> <p>事業者の実行可能な範囲内でできる限り、環境影響の低減が図られると評価します。</p> <p>【国又は地方公共団体による基準又は目標との整合に係る評価】</p> <p>国又は地方公共団体による基準又は目標との整合が図られると評価します。</p>	なし (予測の不確実性については、水質の事後調査で監視します。)
	地下水	地下水の水質	敷地の存在(土地の改変) 【文献その他の資料調査】 防衛省における土壌汚染調査結果によれば、国有地については、対象事業実施区域の表層土壌について、「土壌汚染対策法」に基づく指定基準を超過した箇所について、地下水の水質調査が行われています。その結果、全ての調査地点において、鉛等の有害物質は検出されていません。	汚染土壌については土壌汚染対策法及び横浜市生活環境の保全等に関する条例に基づき汚染拡散防止措置を講じることから、地下水の水質への影響はないものと考えられます。ただし、造成工事において予期せぬ廃棄物等に遭遇する可能性を完全には否定できないことなどから、予測結果には不確実性があります。	<ul style="list-style-type: none"> 造成工事の内容を踏まえた適切な汚染土壌に係る措置 有害物質の拡散防止に配慮した材料や工法の採用 モニタリングによる地下水の水質の監視 	<p>【環境影響の回避、低減に係る評価】</p> <p>事業者の実行可能な範囲内で、できる限り環境影響の低減が図られていると評価します。</p> <p>【国又は地方公共団体による基準又は目標との整合に係る評価】</p> <p>国又は地方公共団体による基準又は目標との整合が図られると評価します。</p>	地下水の水質の状況について、現地調査により確認します。

注：現地調査地点の位置は、前掲図9.5-1(P.9.5-2)参照。

表 12-1(8) 都市計画対象事業に係る環境影響の総合評価

環境要素の区分			環境要因の区分	調査結果	予測結果	環境保全措置	評価結果	事後調査計画
水環境	その他の水環境に係る環境要素	湧水の流量	造成工事の実施	<p>【現地調査】 湧水の流量は、豊水期では 0.0000～0.0013m³/s、渇水期では 0.0002～0.0018m³/s でした。</p>	<p>対象事業実施区域内南東部の区域においては、帯水層を遮断するような連続的な切土等による土地の改変は行わないことから、湧水の起源となっている帯水層への影響は小さいものと考えられます。一方、湧水 5 の地点付近には調整池 2 が設置されること等を踏まえ、造成により、湧水の環境には影響があると予測されます。湧水 1 地点は、対象事業実施区域に接する小水路の脇にあり、区域内道路 1 の盛土部に近接しているため、湧水源の直接改変の回避を図るなど、施工に十分配慮することにより影響の低減を図ることができると考えられます。ただし、掘削工事等により予期せぬ廃棄物等に遭遇し、その除去に係る対策を講じる場合など、帯水層に及ぶ工事の実施を完全に否定することはできないなどの不確実性があります。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・造成後裸地の早期緑化による地中浸透量の確保 	<p>【環境影響の回避、低減に係る評価】 環境保全措置を講じることにより、事業者の実行可能な範囲内のできる限り、環境影響の低減が図られると評価します。</p>	<p>湧水の流量について、現地調査により確認します。</p>
		敷地の存在 (土地の改変)	<p>観光・賑わい地区や物流地区を中心に土地の性状の変化がありますが、湧水 3 及び湧水 5 が位置する対象事業実施区域南東部においては、土地利用計画の基本方針によれば、現況の環境に配慮した土地利用がなされ、かつ、都市計画対象事業による地下水の汲み上げは行わないことから、湧水の流量への影響は小さいものと考えられます。一方、湧水 1 については区域内道路や観光・賑わい地区に隣接しているため、涵養源への影響が考えられます。</p>					

注：予測地点の位置は、前掲図 9.7-1 (P.9.7-1) 参照。

表 12-1(9) 都市計画対象事業に係る環境影響の総合評価

環境要素の区分			環境要因の区分	調査結果	予測結果	環境保全措置	評価結果	事後調査計画
水環境	その他の水環境に係る環境要素	河川の形態、流量	敷地の存在 (土地の改変)	<p>【現地調査】</p> <p>調査対象とした4河川(6地点)においては、豊水期、渇水期については相沢川下流が、降雨時1については大門川下流が、降雨時2については大門川上流が、それぞれ最も大きな流量となっており、和泉川の流量はいずれの時期も少なくなっています。</p>	<p>【河川の形態】</p> <p>対象事業実施区域内においては、河川の形態が大幅に変更されますが、対象事業実施区域の外側については河川の形態は保全されます。また、それぞれの流域には適正な規模の調整池を設置し、大雨時における河川流量の著しい増大防止が図られることから、周辺河川の形態への影響は小さいと予測されます。</p> <p>【河川の流量】</p> <p>調整池からの放流により、河川流量への影響はありますが、計画諸元によれば、調整池の放流量は各放流先河川の許容放流量以下となっています。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 透水性舗装の採用等による地中浸透量の確保 モニタリングによる河川流量の監視 	<p>【環境影響の回避、低減に係る評価】</p> <p>事業者の実行可能な範囲内でできる限り、環境影響の低減が図られると評価します。</p>	河川の流量について、水質の事後調査に合わせて現地調査により確認します。

表 12-1(10) 都市計画対象事業に係る環境影響の総合評価

環境要素の区分		環境要因の区分	調査結果	予測結果	環境保全措置	評価結果	事後調査計画
土壌に係る環境、その他の環境	地盤	地盤の安定性(土地の安定性)	敷地の存在(土地の改変) 【文献その他の資料調査】 対象事業実施区域北東側において、区域内に1箇所、その直近に1箇所、土砂災害警戒区域が指定されています。2箇所はともに急傾斜地の崩壊として指定された区域で、対象事業実施区域界にある水路沿い等において土砂災害特別警戒区域が指定されています。 【現地調査】 現地調査の結果、対象事業実施区域内の地点については、斜面は概ね北東向きの傾斜度 30~40° 程度の直線斜面であり、急傾斜地の下端付近は、水路や空き地、畑でした。	「宅地造成等規制法」、「宅地防災マニュアル」及び「土砂災害防止法」に適合した計画とし、「土砂災害特別警戒区域」の指定解除のため、法面の傾斜度 30 度未満、傾斜地の高さ 5 m 未満とする計画であることから、斜面の安定性は確保されると予測します。 造成区域に係る土砂災害特別警戒区域については、土地の安定性が確保される適切な施工計画を採用し工事を実施するため、工事実施前に区域を管理する関係官庁と十分協議し、許可を取得したうえで、実施します。 したがって、対象事業実施区域における土砂災害特別警戒区域は、適切な方法で対策工事等を実施することにより、この指定が全て解除されるような対策を講じるため、現状と比べて地盤の安定性に係る環境影響は低減されると予測します。	<ul style="list-style-type: none"> 適切な斜面・擁壁の角度の維持 土砂災害特別警戒区域への適切な対応 	【環境影響の回避、低減に係る評価】 事業者の実行可能な範囲内のできる限り、環境影響の低減が図られると評価します。	なし
	土壌	土壌汚染	造成工事の実施 【文献その他の資料調査】 返還国有地約 110ha のうち、土壌汚染対策法に基づく鉛及びその化合物等の指定基準値超過が確認されたのは、56 調査区画でした。 民有地における調査では、3,532 地点の土壌採取を行い、ふっ素及びその化合物(土壌溶出量) 20 区画、鉛及びその化合物(土壌含有量) 2 区画で指定基準値超過がみられました。なお、鉛及びその化合物(土壌含有量)の指定基準値超過が確認された 2 区画については、令和 2 年度末で除却が実施されています。	土壌汚染対策法や横浜市生活環境の保全等に関する条例に則り、事業者により、適切な対応を実施すること、また、汚染土壌の運搬、処理・処分に当たっては、関係ガイドラインに準じ、運搬経路や処分先における土壌汚染の拡散防止対策を適切に行うことから、土壌汚染の影響は小さいものと予測します。ただし、造成工事において予期せぬ廃棄物等に遭遇する可能性を完全に否定できないことなどから、予測結果には不確実性があります。	<ul style="list-style-type: none"> 造成工事の内容を踏まえた適切な措置 予期せぬ廃棄物等が確認された場合における「建設工事で遭遇する廃棄物混じり土対応マニュアル」による適切な対応 モニタリングによる、河川水及び地下水の水質の監視 	【環境影響の回避、低減に係る評価】 事業者の実行可能な範囲内のできる限り、環境影響の低減が図られると評価します。 【国又は地方公共団体による基準又は目標との整合に係る評価】 国又は地方公共団体による基準又は目標との整合が図られると評価します。	なし (予測の不確実性については、水質(水の汚れ)、地下水(地下水の水質)の事後調査で監視します。)

表 12-1(11) 都市計画対象事業に係る環境影響の総合評価

環境要素の区分		環境要因の区分	調査結果	予測結果	環境保全措置	評価結果	事後調査計画	
生物の多様性の確保及び自然環境の体系的保全	動物 (水生生物を含む)	重要な種及び注目すべき生息地	造成工事の実施	【現地調査】 現地調査により、以下の動物が確認されました。 4目7科9種の哺乳類 14目34科66種の一般鳥類 1目1科1種のフクロウ類・夜行性鳥類 2目3科8種の猛禽類 1目3科3種の両生類 1目4科7種の爬虫類 17目222科1,178種の昆虫類 1目23科117種のクモ類 3目5科6種の魚類 8門13綱25目68科143種の底生動物 1目11科24種の陸産貝類	現地調査によって確認された重要な種及び注目すべき種(一般鳥類20種(フクロウを含む)、猛禽類7種、両生類2種、爬虫類5種、昆虫類20種、魚類3種、底生動物1種、陸産貝類1種)に対して、「生息環境への影響がある」または「生息環境への影響が大きい」と予測した種は41種でした。	<ul style="list-style-type: none"> ・ 工事中の保全対象種の調査 ・ 保全対象種の生息環境(湧水起源の小水路環境)の創出 ・ 保全対象種の生息環境(湿地環境と草地環境)の創出 ・ 保全対象種の個体の移動 ・ 逃避経路の確保と工事の分散化 ・ 作業時間の順守 ・ 工事従事者への講習・指導 ・ 周辺の緑との連続性に配慮した緑地の創出 	【環境影響の回避、低減に係る評価】 動物の重要な種の生息環境の改変の程度については、「工事中の保全対象種の調査」、「逃避経路の確保と工事の分散化」等によって回避、低減を図るほか、「保全対象の生息環境(湧水起源の小水路環境)の創出」、「保全対象種の生息環境(湿地環境と草地環境)の創出」等によって損なわれる環境の有する価値を代償することから、事業者の実行可能な範囲内のできる限り、環境影響の低減が図られると評価します。	<ul style="list-style-type: none"> ・ 工事中における保全対象種の生息状況 ・ 工事の完了後における保全対象種の生息状況 ・ 必要に応じて更なる環境保全措置を講じます。
	植物	重要な種及び群落	造成工事の実施	【現地調査】 現地調査により、以下の動物が確認されました。 128科677種の維管束植物 5綱12目18科85種の付着藻類 39科85種類の蘚苔類 23の植物群落等	現地調査によって確認された重要な種(維管束植物(種子植物及びシダ植物)12種、付着藻類3種、蘚苔類1種)に対して、「生息環境への影響がある」または「生息環境への影響が大きい」と予測した種は13種でした。	<ul style="list-style-type: none"> ・ 保全対象種の生育環境(湿地環境と草地環境)の創出 ・ 工事従事者への講習・指導 ・ 外来種の拡大抑制 ・ 保全対象種の移植・播種 ・ 周辺の緑との連続性に配慮した緑地の創出 	【環境影響の回避、低減に係る評価】 植物の重要な種の生育環境の改変の程度については、「工事従事者への講習・指導」等によって回避、低減を図るほか、「保全対象種の生育環境(湿地環境と草地環境)の創出」等によって損なわれる環境の有する価値を代償することから、事業者の実行可能な範囲内のできる限り、環境影響の低減が図られると評価します。	<ul style="list-style-type: none"> ・ 工事中における保全対象種の生育状況 ・ 工事の完了後における保全対象種の生育状況 ・ 必要に応じて更なる環境保全措置を講じます。

表 12-1(12) 都市計画対象事業に係る環境影響の総合評価

環境要素の区分		環境要因の区分	調査結果	予測結果	環境保全措置	評価結果	事後調査計画
生物の多様性の確保及び自然環境の体系的保全	生態系	地域を特徴づける生態系	<p>【現地調査】 動植物その他の自然環境に係る概況から、地域を特徴づける生態系として、以下の環境類型区分を行いました。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・低地の樹林・畑地・草地の生態系 ・湿性低地・河川の生態系 	<p>地域を特徴づける生態系である「低地の樹林・畑地・草地の生態系」に対して、工事の実施による影響が大きいと予測しました。</p> <p>「湿性低地・河川の生態系」に対しては、工事の実施または土地又は工作物の存在及び供用による影響が大きいと予測しました。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・工事中の保全対象種の調査 ・保全対象種の生息環境（湧水起源の小水路環境）の創出 ・保全対象種の生息環境（湿地環境と草地環境）の創出 ・保全対象種の個体の移動 ・逃避経路の確保と工事の分散化 ・周辺の緑との連続性に配慮した緑地の創出 ・作業時間の順守 ・工事従事者への講習・指導 ・外来種の拡大抑制 	<p>【環境影響の回避、低減に係る評価】 地域を特徴づける生態系の改変の程度については、「工事中の保全対象種の調査」、「逃避経路の確保と工事の分散化」、「作業時間の順守」、「工事従事者への講習・指導」、「外来種の拡大抑制」によって回避、低減を図るほか、「保全対象種の生息環境（湿地環境と草地環境）の創出」、「保全対象種の個体の移動」、「周辺の緑との連続性に配慮した緑地の創出」等によって損なわれる環境の有する価値を代償することから、事業者の実行可能な範囲内でできる限り、環境影響の低減が図られると評価します。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・工事中における保全対象種の生息状況 ・工事の完了後における保全対象種の生息状況 ・必要に応じて更なる環境保全措置を講じます。
		敷地の存在（土地の改変）					

表 12-1(13) 都市計画対象事業に係る環境影響の総合評価

環境要素の区分		環境要因の区分	調査結果	予測結果	環境保全措置	評価結果	事後調査計画
人と自然との豊かな触れ合いの確保	景観	主要な眺望点及び景観資源並びに主要な眺望景観及び 圍繞景観	<p>【現地調査】</p> <p>対象事業実施区域を眺望できる主要な眺望景観として、6地点（瀬谷市民の森、瀬谷みはらし公園、中屋敷三丁目公園、本郷四丁目第二公園、竹村町公園、上瀬谷町東公園）があり、写真撮影を行いました。</p> <p>圍繞景観として、対象事業実施区域内の4地点から周囲の景観の状況を調査した結果、対象事業実施区域内の草地や樹木、周りを取り囲む風致地区や山並み（富士山や丹沢山地を含む。）などが視認できます。</p>	<p>主要な眺望点については、直接的改変は実施しないことから、改変による影響はないと予測します。</p> <p>景観資源については、対象事業実施区域内の緑農地域や海軍道路沿いの桜並木が消失します。</p> <p>主要な眺望景観については、現地調査を行った6地点において、No. 2、No. 5、No. 6の3地点は、眺望景観への影響が大きい、又は変化すると予測します。</p> <p>圍繞景観については、敷地の存在時、構造物の存在時のいずれも、対象事業実施区域内の乾性草地域が改変により、観光・賑わい地区に改変され、眺望は大きく変化すると予測します。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・緑地等の保全に配慮した土地利用計画 ・緑地の創出 ・桜並木等の創出 ・遠景の眺望に配慮した土地利用計画 	<p>【環境影響の回避、低減に係る評価】</p> <p>事業者の実行可能な範囲内でできる限り、環境影響の低減が図られると評価します。</p>	なし
	人と自然との触れ合いの活動の場	主要な人と自然との触れ合いの活動の場	<p>【現地調査】</p> <p>主要な人と自然との触れ合いの活動の場として、海軍道路の桜並木、東野第一公園、瀬谷中央公園、境川沿い、鎌倉古道北コース、鎌倉古道南コース、野境道路、武相国境・緑の森コース、瀬谷市民の森、追分市民の森、矢指市民の森、上川井市民の森があり、市民や地元で活動する団体などに利用されています。</p>	<p>海軍道路の桜並木と鎌倉古道 北コースに改変があると予測します。</p> <p>海軍道路の桜並木、鎌倉古道 北コース、瀬谷市民の森、上川井市民の森に快適性の変化があると予測します。瀬谷市民の森と上川井市民の森については、隣接する対象事業実施区域は、公的施設用地として計画されているため、快適性の変化は小さいと予測します。</p> <p>瀬谷市民の森、海軍道路の桜並木、鎌倉古道 北コース、武相国境・緑の森コースに利用性の変化があると予測します。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・新しい桜並木等の創出 ・緑地の創出 ・安全運転の啓蒙 ・公共交通機関の利用促進 ・車両の効率的な利用促進 ・安全運転の啓蒙 	<p>【環境影響の回避、低減に係る評価】</p> <p>事業者の実行可能な範囲内でできる限り、環境影響の低減が図られていると評価します。</p>	なし
		敷地の存在（土地の改変）					なし
		構造物の存在					なし
		工事用車両の運行					なし
		関係車両の走行					なし

注：現地調査地点、予測地点の位置は、前掲図 9.13-1(1)、(2)（P.9.13-1,2）参照。

表 12-1(14) 都市計画対象事業に係る環境影響の総合評価

環境要素の区分		環境要因の区分	調査結果	予測結果	環境保全措置	評価結果	事後調査計画	
環境への負荷の量の程度	廃棄物等	建設工事に伴う副産物	造成工事の実施		既設建物等の解体に伴う廃棄物発生量は、約 26,500t、最終処分量は約 2,000t と予測します。 建設発生土の量は、約 712,000m ³ と予測します。	<ul style="list-style-type: none"> 産業廃棄物の分別・適正処理 建設発生土の場内利用 	【環境影響の回避、低減に係る評価】 事業者の実行可能な範囲内のできる限り、環境影響の低減が図られると評価します。	なし
	温室効果ガス	温室効果ガス	建設機械の稼働	【文献その他の資料調査】 横浜市の2018年度における温室効果ガス排出量(速報値)は、1,820.8万t-CO ₂ であり、基準年の2013年度と比べて15.7%減少しています。	工事期間中の建設機械からの発生量は18,792.9 tCO ₂ /期間、工事用車両からは14,435.2 tCO ₂ /期間 と予測します。	<ul style="list-style-type: none"> 建設機械や工事用車両は、エネルギー効率の高い低燃費の機種(車種)を使用 建設機械や工事用車両のアイドリングストップや過負荷運転の防止を徹底した省エネ運転 建設機械や工事用車両の点検、整備の徹底 	【環境影響の回避、低減に係る評価】 事業者の実行可能な範囲内のできる限り、環境影響の低減が図られると評価します。	なし
			工事用車両の運行					なし
		関係車両の走行	関係車両の走行による排出量は、71,739 tCO ₂ /年と予測します。		<ul style="list-style-type: none"> 公共交通機関の利用促進 車両の効率的な利用促進 	【環境影響の回避、低減に係る評価】 事業者の実行可能な範囲内のできる限り、環境影響の低減が図られると評価します。	なし	

表 12-1(15) 都市計画対象事業に係る環境影響の総合評価

環境要素の区分			環境要因の区分	調査結果	予測結果	環境保全措置	評価結果	事後調査計画
その他の項目	地域社会	交通混雑	工事用車両の運行	<p>【現地調査】</p> <p>調査を実施した6交差点の12時間断面交通量において、最も多かったのは、平日では地域社会2（目黒交番前交差点）のB断面で18,309台/12h、次いで地域社会1（目黒交差点）のC断面で16,829台/12hでした。休日では地域社会2（目黒交番前交差点）のB断面で16,664台/12h、次いで地域社会1（目黒交差点）のC断面で16,283台/12hでした。また、混雑時では地域社会1（目黒交差点）のC断面で17,234台/12h、次いで地域社会2（目黒交番前交差点）のB断面で17,166台/12hでした。</p> <p>ピーク時交差点総流入台数は、平日、休日及び混雑時ともに地域社会2が最も多くなりました。</p>	<p>交差点需要率は地域社会2（目黒交番前）が限界需要率を上回り、車線の交通容量比が地域社会1（目黒）～地域社会3（上川井IC）の3地点で1.0を上回る断面があると予測します。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・工事用車両運行ルート分散 ・運行時間帯の管理 ・工事用車両の計画的な運行 ・一般道での待機、路上駐車抑止 ・通勤車両の抑制 	<p>【環境影響の回避、低減に係る評価】</p> <p>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を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すること等により、事業者の実行可能な範囲内でできる限り、環境影響の回避又は低減が図られると評価します。</p>	<p>交差点交通量について現地調査により確認します。</p>
		関係車両の走行	<p>交差点需要率は、6箇所の交差点のいずれも、限界需要率を下回ると予測します。（交差点需要率が最も高い目黒交差点（地域社会1）においては平日0.774、休日0.731でした。）</p> <p>車線の交通容量比についても、1.0を上回る交差点はありません。</p> <p>また、地域社会7の単路部の交通容量比は平日0.569、休日0.462となり、1.0を下回ると予測します。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通機関の利用促進 ・車両の効率的な利用促進 ・関係車両の入出庫経路分散 ・一般道での待機、路上駐車防止 	<p>【環境影響の回避、低減に係る評価】</p> <p>関係車両の走行に伴う交通混雑は、全ての交差点で限界需要率を下回っており、車線の交通容量比についても1.0を上回る交差点はありませんでした。</p> <p>なお、現況と比較すると交差点需要率、交通容量比が増える交差点、車線があるため、公共交通機関の利用促進等の環境保全措置を講じることにより、交通流への影響を低減するよう努めます。</p> <p>以上のことから、事業者の実行可能な範囲内でできる限り、環境影響の回避又は低減が図られると評価します。</p>	なし		

表 12-1(16) 都市計画対象事業に係る環境影響の総合評価

環境要素の区分			環境要因の区分	調査結果	予測結果	環境保全措置	評価結果	事後調査計画
その他の項目	地域社会	歩行者の安全	工事用車両の運行	<p>【現地調査】</p> <p>平日の歩行者交通量は、最も多かった地域社会 6（瀬谷中学校前）の交差点の断面で 2,451 人／24 時間などとなっています。自転車交通量についても、同断面が最も多く、362 台／24 時間となっています。</p> <p>休日の歩行者交通量は、最も多かった地域社会 6（瀬谷中学校前）の交差点の断面で 1,483 人／24 時間などとなっています。自転車交通量についても、同交差点の別の断面が最も多く、753 台／24 時間となっています。</p>	<p>工事用車両の主な走行ルートである八王子街道、環状 4 号線の沿道は、一部を除きマウントアップ構造の歩道が整備されており、ほとんどの箇所では歩行者と自動車が分離されていること等により、歩行者等の安全は、確保されるものと考えます。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・運行ルート、搬入時間及び法定制限速度の厳守 ・安全教育の徹底 ・工事計画の周知徹底 ・迂回ルートの設定時に対する配慮 ・交通誘導員による誘導 	<p>【環境影響の回避、低減に係る評価】</p> <p>事業者の実行可能な範囲内で行える限り、環境影響の低減が図られると評価します。</p>	なし
		関係車両の走行	<p>関係車両の主な走行ルートである八王子街道、環状 4 号線及び上瀬谷第 172 号線の沿道は、一部を除きマウントアップ構造の歩道が整備されており、ほとんどの箇所では歩行者と自動車が分離されています。</p> <p>対象事業実施区域内については、環状 4 号線（北区間）では幅 2.5m の歩道が道の両側に、環状 4 号線（南区間）と区域内道路 1 号～3 号は、幅 5.5m の歩道が道の両側に設けられる計画となっています。</p> <p>これらのことから、歩行者等の安全は、確保されるものと考えます。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・公共交通機関の利用促進 ・車両の効率的な利用促進 ・安全運転の啓蒙 ・交通誘導員による誘導 	<p>【環境影響の回避、低減に係る評価】</p> <p>事業者の実行可能な範囲内で行える限り、環境影響の低減が図られると評価します。</p>	なし		

表 12-1(17) 都市計画対象事業に係る環境影響の総合評価

環境要素の区分			環境要因の区分	調査結果	予測結果	環境保全措置	評価結果	事後調査計画
その他の項目	文化財等	文化財等	造成工事の実施	<p>【文献その他の資料調査】</p> <p>対象事業実施区域内には、瀬谷区に6箇所、旭区に3箇所の埋蔵文化財包蔵地がありますが、瀬谷区の2箇所においては米軍基地敷地内により破壊、宅地化により破壊という状況でした。</p>	<p>切土工事の範囲には埋蔵文化財包蔵地はほとんど存在しておらず、埋蔵文化財包蔵地が存在する範囲では盛土工事を主に行うため、埋蔵文化財包蔵地への影響は小さいものと考えられます。</p> <p>また、工事中において新たに貝づか、住居跡、古墳その他遺跡と認められるものを発見した場合には、関係機関に直ちに届出を行い、「文化財保護法」に基づき調査等の必要な措置を行うことから、造成工事の実施による文化財等への影響は小さいものと考えられます。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 適切な施工計画 「文化財保護法」への適切な対応 	<p>【環境影響の回避、低減に係る評価】</p> <p>事業者の実行可能な範囲内のできる限り、環境影響の低減が図られると評価します。</p>	<p>周知の埋蔵文化財包蔵地の範囲での工事の状況と、新たな埋蔵文化財を発見した場合の対応状況について、工事関係者へヒアリングを行います。</p>