

■ 環境影響要因と予測・評価結果の概要

項目	細目	予測結果		評価基準	評価結果
		工事中	供用後		
大気質	建設機械の稼働	NO ₂ : 0.034ppm SPM : 0.046mg/m³	-	NO ₂ : 0.04~0.06ppm のゾーン内またはそれ以下 (環境庁告示：二酸化窒素に係る環境基準) SPM : 0.10mg/m³ 以下 (環境庁告示：大気の汚染に係る環境基準)	○
騒音	建設機械の稼働	【準備工事】：昼間 83dB	-	【準備工事】： 85dB 以下 ※ ※騒音規制法の規制対象となる建設作業はないが、自主目標値として同法の規制値を準用	○
		【トンネル工事】：昼間 46dB ：夜間 45dB	-	【トンネル工事】：昼間 55dB 以下 ※ ：夜間 45dB 以下 ※ ※横浜市生活環境の保全等に関する条例施行規則における騒音規制は、建設工事は対象とならないが、トンネル工事は長期に渡ることから、自主目標値として同条例の規制値を準用	
	工事車両の通行	【千鳥坂周辺】 平日： 64dB 休日： 64dB	-	65dB 以下 (環境庁告示：騒音に係る環境基準)	○
振動	建設機械の稼働	【準備工事】：昼間 68dB	-	【準備工事】： 75dB 以下 ※ ※振動規制法の規制対象となる建設作業はないが、自主目標値として同法の規制値を準用	○
		【トンネル工事】：昼間 57dB ：夜間 53dB	-	【トンネル工事】：昼間 60dB 以下 ※ ：夜間 55dB 以下 ※ ※横浜市生活環境の保全等に関する条例施行規則における振動規制は、建設工事は対象とならないが、トンネル工事は長期に渡ることから、自主目標値として同条例の規制値を準用	
	工事車両の通行	【千鳥坂周辺】 平日： 41dB 休日： 41dB	-	65dB 以下 (振動規制法)	○
	列車の走行	-	【谷戸坂周辺】： 42dB 【港の見える丘公園】： 35dB 【千鳥坂周辺】： 43dB	65dB 以下 ※ ※法令等で定められた評価基準がないため、「鉄道公害の防止対策について（建議） S49.横浜市公害対策審議会建議」における保全目標値を準用	○
地盤	地盤沈下	【谷戸坂周辺】： 3mm 【港の見える丘公園】： 19mm 【千鳥坂周辺】： 11mm	-	20mm 以下 ※ ※法令等で定められた評価基準がないため、「建築基礎構造設計指針（一般社団法人 日本建築学会）や国内の他事例を参考に設定	○
地域社会	交通混雑	【新山下二丁目交差点】 平日：ピーク交通量 1,690 台/時 交差点需要率： 0.736 休日：ピーク交通量 1,877 台/時 交差点需要率： 0.768	-	交差点需要率 0.9 以下 ※法令等で定められた評価基準がないため、一般社団法人 交通工学研究会の文献等を参考に、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 0.9 を目標値と設定	○

項目	細目	予測結果		評価結果
		工事中	供用後	
生物多様性	動物	港の見える丘公園の東側の草地在り工事施工ヤードとして使用されるもの、改変範囲は小さく、車両留置場は地下構造物であることから、動物の生息環境への影響は極めて小さいものと予測する。	-	○
	植物	港の見える丘公園の東側の草地在り工事施工ヤードとして使用されるもの、改変範囲は小さく、車両留置場は地下構造物であることから、植物の生育環境及び植生への影響は極めて小さいものと予測する。	-	○
水循環	地下水位及び湧水の流量	工事の実施及び車両留置場の存在に伴って生じる湧水量は、一般的な鉄道トンネルの恒常湧水量と概ね同程度である。しかしながら、上総層群の泥岩中には未固結～低固結の砂岩・砂の挟在が認められており、これらを考慮すると当該区間において湧水の発生が考えられる。 本事業では、事前に地下水位の経時データを取得し工事に反映し、さらに施工中及び施工完了後も地下水位を自動計測し、水位の変化が認められる場合は止水対策を実施することから、本事業に係る工事の実施及び車両留置場の存在に伴う地下水位への影響は小さいものと予測する。	-	○
景観	景観	港の見える丘公園の崖下用地には、工事期間中は防音ハウスが出現するが、港の見える丘公園東側の斜面に溶け込む高さとするように努めるなどの環境保全のための措置を講じる。	港の見える丘公園の崖下用地には、工事完了後は換気塔が出現するが、港の見える丘公園東側の斜面に溶け込む高さとするように努めるなどの環境保全のための措置を講じる。	○
地域社会	歩行者の安全	工事用車両の走行ルートは、可能な限り細街路を避け、主要幹線道路である主要地方道山下本牧磯子線と市道山下町第160号線の一部区間を使用する計画である。 主要地方道山下本牧磯子線は歩道が整備されており、歩道と車道が分離されているほか、ほとんどの区間においてガードレール、ガードパイプ又は植樹帯が整備されている。また、主要な交差点には、横断歩道や信号が整備されている。 一方、市道山下町第160号線は、新山下2丁目交差点から事業実施区域側は概ね区画線のみによる歩道となっており、ガードレールも一部区間となっている。主要地方道山下本牧磯子線と市道山下町第160号線の交差点（新山下2丁目交差点）では、横断歩道や信号が整備されている。 以上のことから、工事用車両ルートの走行にあたっては、歩行者及び自転車の安全確保に十分配慮する必要があるものと予測する。特に、市道山下町第160号線については、小学校の指定通学路となっており、小学生の登下校時に対する安全確保について、十分配慮する必要があるものと予測する。 本事業においては、歩行者専用の誘導員を配置し、ガードレールのない区間には仮設のガードレールを設置する等、安全に十分な配慮を行った計画とする。	-	○