

第6章 都市計画対象鉄道建設等事業に係る環境影響評価の項目並びに調査、予測及び評価の手法

6.1 環境影響評価項目の選定

環境影響要因の抽出及び環境影響評価項目の選定にあたっては、「鉄道の建設及び改良の事業に係る環境影響評価の項目並びに当該項目に係る調査、予測及び評価を合理的に行うための手法を選定するための指針、環境の保全のための措置に関する指針等を定める省令」（平成10年6月12日 運輸省令第35号、改正；平成18年3月30日 国土交通省令第20号）に基づき、事業特性及び地域特性を踏まえて行いました。選定した項目は、「大気質（粉じん等、二酸化窒素、浮遊粒子状物質）」、「騒音」、「振動」、「水質（水の濁り、水の汚れ）」、「地下水の水質及び水位（地下水の水位）」、「水象（河川の形態、流量）」、「地盤（地盤沈下）」、「景観（主要な眺望点及び景観資源並びに主要な眺望景観）」、「廃棄物等（建設工事に伴う副産物、一般廃棄物、産業廃棄物）」、「地域社会（交通混雑、交通安全）」、「文化財」、「安全（地下埋設物破壊）」となります。

事業特性及び地域特性から想定される環境への影響は表6.1-1に、選定結果及びその理由は表6.1-2に示すとおりです。

なお、選定しなかった環境影響評価項目及びその理由は資料編（P.資2-1～P.資2-3）に示すとおりです。

表 6.1-1 事業特性及び地域特性から想定される環境への影響

	想定される環境への影響
工事の実施	建設機械が稼働することに伴い粉じん等、二酸化窒素、浮遊粒子状物質、騒音、振動が発生し、計画路線周辺の住環境へ影響を及ぼすおそれがあります。
	資材及び機械の運搬に用いる車両が運行することに伴い粉じん等、二酸化窒素、浮遊粒子状物質、騒音、振動が発生し、計画路線周辺の住環境へ影響を及ぼすおそれがあります。 また、資材及び機械の運搬に用いる車両は、一般の道路を運行する計画であるため、交通混雑・交通安全への影響が考えられます。
	トンネル工事に伴い工事排水が発生しますが、この工事排水は鳥山川へ排出する計画となるため、水の濁り及び水の汚れを発生させる可能性があります。 また、工事排水の排出により、河川の形態、流量への影響が考えられます。
	トンネル工事に伴い帯水層の状況が変化することから、地下水の水位への影響が考えられます。 また、計画路線周辺には粘土層が厚く分布している地域もあり、地盤沈下を生じやすい状況であることが想定されるため、地下水の水位の低下に伴う地盤沈下が発生するおそれがあります。
	工事の実施により建設工事に伴う副産物として、土砂や汚泥、コンクリート・アスファルト塊などが発生します。
	計画路線周辺には、埋蔵文化財包蔵地が確認されていることから、工事の実施により埋蔵文化財へ影響を及ぼすおそれがあります。
	掘削工事を行なうため、既存の地下埋設物へ影響を及ぼすおそれがあります。
土地又は工作物の存在及び供用	計画路線周辺から地表で新たに整備する鉄道施設を視認できる可能性があることから、景観への影響が考えられます。
	地下に新たに整備する鉄道施設により、帯水層の状況が変化することから、地下水の水位への影響が考えられます。 また、計画路線周辺には粘土層が厚く分布している地域もあり、地盤沈下を生じやすい状況であることが想定されるため、地下水の水位の低下に伴う地盤沈下が発生するおそれがあります。
	列車が地上を走行する区間では騒音及び振動が、列車が地下を走行する区間では振動が発生し、計画路線周辺の住環境へ影響を及ぼすおそれがあります。
	鉄道の営業及び駅の利用により、一般廃棄物及び産業廃棄物が発生します。

表 6.1-2(1) 環境影響評価の項目及び項目選定の理由

環境要素の区分 環境の自然的 構成要素の良 好な状態の保 持を旨として 調査、評価さ れべき環境要 素	環境要因の区分		工事の実施		土地又は工作物の存在及び供用		事業特性・地域特性を踏まえた項目の選定理由
	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	切土工 等、トン ネル工事 又は既存 の工作物 の除去	鉄道施設 (地表式 又は掘削 式)の存 在	鉄道施設 (地下 式)の存 在	列車の走 行(地下 を走行す る場合を 除く。)	
大気環境	大気質	粉じん等					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)により粉じん等の発生及び二酸化窒素、浮遊粒子状物質の濃度が増加するおそれがあり、計画路線周辺並びに資材及び機械の運搬に用いる車両の運行ルート沿いには住宅等が存在していることから選定します。
		二酸化窒素					
		浮遊粒子状物質					
大気環境	騒音	騒音					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)及び供用後の列車の走行により騒音が発生するおそれがあり、計画路線周辺並びに資材及び機械の運搬に用いる車両の運行ルート沿いには住宅等が存在していることから選定します。
		振動					
水環境	水質	水の濁り					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)により水の濁り及び水の汚れを生じさせる規模の工事排水が発生する可能性があることから選定します。
		水の汚れ					
		地下水の水質及び水位					
水環境	水象	河川の形態、流量					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)により河川の形態・流量に影響を及ぼす規模の工事排水が発生する可能性があることから選定します。
		地下水の水質及び水位					

表 6.1-1-2(2) 環境影響評価の項目及び項目選定の理由

環境要素の区分	環境要因の区分		工事の実施		土地又は工作物の存在及び供用		事業特性・地域特性を踏まえた項目の選定理由	
	土壌に係る環境その他の環境	地盤	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	切土工等、トンネル工事又は既存の工作物の除去	鉄道施設(地表式又は掘削式)の存在		鉄道施設(地下式)の存在
環境の自然的良好な状態の保持を旨として調査、評価されるべき環境要素	地盤沈下	地盤						計画路線周辺には粘土層が厚く分布している地域もあり、地盤沈下を生じやすい状況であることが想定されること、また、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)及び鉄道施設(地下式)の存在により地下水の水位の低下に伴う地盤沈下が発生するおそれがあることから選定します。
		土壌に係る環境その他の環境						
人と自然との豊かな触れ合いの確保を旨として調査、評価されるべき環境要素	景観	主要な眺望点及び景観資源並びに主要な眺望景観						鉄道施設(地表式及び掘削式)の存在により、景観への影響が考えられ、計画路線周辺には計画路線が確認できる可能性がある眺望地点が存在することから選定します。
環境への負荷の量の程度により評価されるべき環境要素		建設工事に伴う副産物						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)により副産物が発生することから選定します。
その他	廃棄物等	駅舎の供用に伴う一般廃棄物						施設の供用(駅舎の供用)により一般廃棄物が発生することから選定します。
		駅舎の供用に伴う産業廃棄物						施設の供用(駅舎の供用)により産業廃棄物が発生することから選定します。
地域社会	交通混雑 交通安全	交通混雑 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)により交通混雑及び交通安全への影響が考えられることから選定します。
		文化財						計画路線周辺に埋蔵文化財包蔵地が確認され、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)により埋蔵文化財への影響が考えられることから選定します。
安全(地下埋設物破壊)								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)により、地下埋設物への影響が考えられることから選定します。

6.2 環境影響評価項目に係る調査、予測及び評価の手法の選定

本事業に係る環境影響評価における調査、予測及び評価の手法並びにその選定理由は、表 6.2-1 に示すとおりです。

表 6.2-1(1) 調査、予測及び評価の手法並びにその選定理由

環境要素	項目		手法			手法の選定理由
	環境要素の区分	影響要因の区分	調査の手法	予測の手法	評価の手法	
大気質	粉じん等	工事の実施（建設機械の稼働）	<p>1. 調査すべき情報 1) 風向、風速</p> <p>2. 調査の基本的な手法 計画路線周辺の一般環境大気測定局の観測データを収集、整理します。</p> <p>3. 調査地域及び調査地点 粉じん等の拡散影響を受けると考えられる地域とし、計画路線に最も近い一般環境大気測定局である港北区総合庁舎測定局とします。</p> <p>4. 調査期間 工事期間及び作業時間帯を考慮した期間及び時間帯とし、最新の1年間とします。</p>	<p>1. 基本的な予測の手法 建設機械の稼働により生じる粉じん等について、計画路線周辺の気象の状況と工事計画を重ね合わせ、飛散の程度を定性的に予測します。</p> <p>2. 予測地域及び予測地点 予測地域及び予測地点は、粉じん等の拡散の特性を踏まえて、掘削規模が大きく、地上での建設機械の稼働頻度が高い開削工事区域周辺とします。</p> <p>3. 予測対象時期 予測地点近傍において、建設機械等の稼働が最大となる時期とします。</p>	<p>1. 回避又は低減に係る評価 本事業による影響が、事業者により実行可能な範囲内のできる限り回避又は低減されているか否かについて見解を明らかにすることにより評価します。</p>	<p>・調査の手法 計画路線の近傍に測定局が存在しており、これらの観測データにより、計画路線周辺の状況が把握できます。</p> <p>・予測の手法 計画路線周辺の気象の状況と工事計画の重ね合わせにより、粉じん等の飛散の程度について予測できます。</p> <p>・評価の手法 予測結果を基に、回避・低減されているかどうかの評価が可能です。</p>

表 6.2-1(2) 調査、予測及び評価の手法並びにその選定理由

環境要素	項目		手法			手法の選定理由
	環境要素の区分	影響要因の区分	調査の手法	予測の手法	評価の手法	
大気質	粉じん等	工事の実施（資材及び機械の運搬に用いる車両の運行）	<p>1. 調査すべき情報 1) 風向、風速</p> <p>2. 調査の基本的な手法 計画路線周辺の一般環境大気測定局の観測データを収集、整理します。</p> <p>3. 調査地域及び調査地点 粉じん等の拡散影響を受けると考えられる地域とし、計画路線に最も近い一般環境大気測定局である港北区総合庁舎測定局とします。</p> <p>4. 調査期間 工事期間及び作業時間帯を考慮した期間及び時間帯とし、最新の1年間とします。</p>	<p>1. 基本的な予測の手法 資材及び機械の運搬に用いる車両の運行により生じる粉じん等について、計画路線周辺の気象の状況と工事計画を重ね合わせ、飛散の程度を定性的に予測します。</p> <p>2. 予測地域及び予測地点 予測地域及び予測地点は、粉じん等の拡散の特性を踏まえて、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行ルートとなる主要な道路沿いとしています。</p> <p>3. 予測対象時期 予測地点近傍において、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行台数が最大となる時期とします。</p>	<p>1. 回避又は低減に係る評価 本事業による影響が、事業者により実行可能な範囲内のできる限り回避又は低減されているか否かについて見解を明らかにすることにより評価します。</p>	<p>・調査の手法 計画路線の近傍に測定局が存在しており、これらの観測データにより、計画路線周辺の状況が把握できます。</p> <p>・予測の手法 計画路線周辺の気象の状況と工事計画の重ね合わせにより、粉じんの飛散の程度について予測できます。</p> <p>・評価の手法 予測結果を基に、回避・低減されているかどうかの評価が可能です。</p>

表 6.2-1(3) 調査、予測及び評価の手法並びにその選定理由

環境要素	項目		手法			手法の選定理由
	環境要素の区分	影響要因の区分	調査の手法	予測の手法	評価の手法	
大気質	二酸化窒素、浮遊粒子状物質	工事の実施（建設機械の稼働）	<p>1. 調査すべき情報</p> <p>1) 風向、風速、日射量、放射収支量</p> <p>2) 二酸化窒素の濃度</p> <p>3) 浮遊粒子状物質の濃度</p> <p>2. 調査の基本的な手法</p> <p>計画路線周辺の一般環境大気測定局の観測データを収集、整理します。</p> <p>3. 調査地域及び調査地点</p> <p>二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の拡散影響を受けると考えられる地域とし、風向、風速、二酸化窒素の濃度、浮遊粒子状物質の濃度については、計画路線に最も近い一般環境大気測定局である港北区総合庁舎測定局とします。</p> <p>日射量については、横浜市内で観測を実施している一般環境大気測定局の中区本牧測定局とします。</p> <p>放射収支量については、横浜市内で観測を実施している一般環境大気測定局の金沢区長浜測定局とします。</p> <p>4. 調査期間</p> <p>工事期間及び作業時間帯を考慮した期間及び時間帯とし、最新の1年間とします。</p>	<p>1. 基本的な予測の手法</p> <p>建設機械の稼働により生じる二酸化窒素及び浮遊粒子状物質について、大気汚染物質の拡散モデルによる予測式により定量的に予測します。拡散式はブルーム式（有風時）、パフ式（弱風時）とし、建設機械による寄与濃度（年平均値）を予測します。</p> <p>また、予測した年平均値から、換算式を用いて、二酸化窒素については1日平均値の年間98%値を、浮遊粒子状物質については1日平均値の年間2%除外値を算出します。</p> <p>2. 予測地域及び予測地点</p> <p>予測地域は、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の拡散の特性を踏まえて、影響を受けると考えられる地域とします。</p> <p>予測地点は、掘削規模が大きく、地上での建設機械の稼働頻度が高い開削工事区域周辺の住居等の敷地境界とします。予測地点の高さは地上1.5mを基本とします。</p> <p>3. 予測対象時期</p> <p>予測地点近傍において、建設機械等の稼働が最大となる時期とします。</p>	<p>1. 回避又は低減に係る評価</p> <p>本事業による影響が、事業者により実行可能な範囲内のできる限り回避又は低減されているか否かについて見解を明らかにすることにより評価します。</p> <p>2. 基準又は目標との整合性に係る評価</p> <p>「二酸化窒素に係る環境基準について」（昭和53年7月11日 環境庁告示第38号）、「大気の汚染に係る環境基準について」（昭和48年5月8日 環境庁告示第25号）との整合が図られているかどうかを明らかにすることにより評価します。</p>	<p>・調査の手法</p> <p>計画路線の近傍に測定局が存在しており、これらの観測データにより、計画路線周辺の状況が把握できます。</p> <p>・予測の手法</p> <p>既往の予測手法として汎用性が高く、定量的に影響が予測できます。</p> <p>・評価の手法</p> <p>予測結果を基に、回避・低減されているかどうかの評価が可能であるとともに、基準等との比較ができます。</p>

表 6.2-1(4) 調査、予測及び評価の手法並びにその選定理由

環境要素	項目		手法			手法の選定理由
	環境要素の区分	影響要因の区分	調査の手法	予測の手法	評価の手法	
大気質	二酸化窒素、浮遊粒子状物質	工事の実施（資材及び機械の運搬に用いる車両の運行）	<p>1. 調査すべき情報</p> <p>1) 風向、風速</p> <p>2) 二酸化窒素の濃度</p> <p>3) 浮遊粒子状物質の濃度</p> <p>2. 調査の基本的な手法</p> <p>計画路線周辺の一般環境大気測定局の観測データを収集、整理します。</p> <p>3. 調査地域及び調査地点</p> <p>二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の拡散影響を受けると考えられる地域とし、計画路線に最も近い一般環境大気測定局である港北区総合庁舎測定局とします。</p> <p>4. 調査期間</p> <p>工事期間及び作業時間帯を考慮した期間及び時間帯とし、最新の1年間とします。</p>	<p>1. 基本的な予測の手法</p> <p>資材及び機械の運搬に用いる車両の運行により生じる二酸化窒素及び浮遊粒子状物質について、大気汚染物質の拡散モデルによる予測式により定量的に予測します。拡散式はブルーム式（有風時）、パフ式（弱風時）とし、資材及び機械の運搬に用いる車両による寄与濃度（年平均値）を予測します。</p> <p>また、予測した年平均値から、換算式を用いて、二酸化窒素については1日平均値の年間98%値を、浮遊粒子状物質については1日平均値の年間2%除外値を算出します。</p> <p>2. 予測地域及び予測地点</p> <p>予測地域は、二酸化窒素及び浮遊粒子状物質の拡散の特性を踏まえて、影響を受けると考えられる地域とします。</p> <p>予測地点は、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行ルートとなる主要な道路沿いの敷地境界とします。予測地点の高さは地上1.5mを基本とします。</p> <p>3. 予測対象時期</p> <p>予測地点近傍において、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行台数が最大となる時期とします。</p>	<p>1. 回避又は低減に係る評価</p> <p>本事業による影響が、事業者により実行可能な範囲内のできる限り回避又は低減されているか否かについて見解を明らかにすることにより評価します。</p> <p>2. 基準又は目標との整合性に係る評価</p> <p>「二酸化窒素に係る環境基準について」（昭和53年7月11日環境庁告示第38号）、「大気の汚染に係る環境基準について」（昭和48年5月8日環境庁告示第25号）との整合が図られているかどうかを明らかにすることにより評価します。</p>	<p>・調査の手法</p> <p>計画路線の近傍に測定局が存在しており、これらの観測データにより、計画路線周辺の状況が把握できます。</p> <p>・予測の手法</p> <p>既往の予測手法として汎用性が高く、定量的に影響が予測できます。</p> <p>・評価の手法</p> <p>予測結果を基に、回避・低減されているかどうかの評価が可能であるとともに、基準等との比較ができます。</p>

表 6.2-1(5) 調査、予測及び評価の手法並びにその選定理由

環境要素	項目		手法			手法の選定理由
	環境要素の区分	影響要因の区分	調査の手法	予測の手法	評価の手法	
騒音	騒音	工事の実施（建設機械の稼働）	<p>1. 調査すべき情報</p> <p>1) 騒音の状況</p> <p>2) 地表面の状況</p> <p>2. 調査の基本的な手法</p> <p>1) 騒音の状況</p> <p>「特定建設作業に伴って発生する騒音の規制に関する基準」（昭和 43 年 厚生省・建設省告示第 1 号）に定める方法により、現地で騒音レベルを測定します。</p> <p>2) 地表面の状況</p> <p>現地踏査により、情報の収集・整理を行います。</p> <p>3. 調査地域及び調査地点</p> <p>調査地域は、建設機械の稼働による影響を受けると考えられる地域とし、掘削規模が大きく、地上での建設機械の稼働頻度が高い開削工事区域周辺とします。</p> <p>騒音の現地調査地点は、調査地域の内、住居等の保全対象施設が存在する地点を代表とします。測定位置は、工事区域周辺の住居等の敷地境界とし、測定高さは地上 1.2m を基本とします。</p> <p>4. 調査期間</p> <p>騒音の現地調査は、通常の騒音状況を把握できるよう配慮し、1 回行います。測定は平日 24 時間とします。</p>	<p>1. 基本的な予測の手法</p> <p>建設機械の稼働により生じる工事区域からの騒音レベルについて、（社）日本音響学会により提案された予測式（ASJ CN-Model 2007）により定量的に予測します。</p> <p>2. 予測地域及び予測地点</p> <p>予測地域は、調査地域と同様とします。</p> <p>予測地点は、掘削規模が大きく、地上での建設機械の稼働頻度が高い開削工事区域周辺の住居等の敷地境界とします。予測地点の高さは地上 1.2m を基本とします。</p> <p>3. 予測対象時期</p> <p>予測地点近傍において、建設機械等の稼働が最大となる時期とします。</p>	<p>1. 回避又は低減に係る評価</p> <p>本事業による影響が、事業者により実行可能な範囲内のできる限り回避又は低減されているか否かについて見解を明らかにすることにより評価します。</p> <p>2. 基準又は目標との整合性に係る評価</p> <p>「特定建設作業に伴って発生する騒音の規制に関する基準」（昭和 43 年 厚生省・建設省告示第 1 号）との整合が図られているかどうかを明らかにすることにより評価します。</p>	<p>・調査の手法</p> <p>騒音の現地調査手法は「特定建設作業に伴って発生する騒音の規制に関する基準」に定められている適切な手法です。</p> <p>また、地表面の状況については、現地踏査による目視等で適切に把握できます。</p> <p>・予測の手法</p> <p>既往の予測手法であり、定量的に影響が予測できます。</p> <p>・評価の手法</p> <p>予測結果を基に、回避・低減されているかどうかの評価が可能であるとともに、基準等との比較ができます。</p>

表 6.2-1(6) 調査、予測及び評価の手法並びにその選定理由

環境要素	項目		手法			手法の選定理由
	環境要素の区分	影響要因の区分	調査の手法	予測の手法	評価の手法	
騒音	騒音	工事の実施（資材及び機械の運搬に用いる車両の運行）	<p>1. 調査すべき情報</p> <p>1) 騒音の状況</p> <p>2) 沿道の状況</p> <p>2. 調査の基本的な手法</p> <p>1) 騒音の状況</p> <p>「騒音に係る環境基準について」(平成10年9月30日 環境庁告示第64号)に定める方法により、現地にて等価騒音レベルを測定します。</p> <p>2) 沿道の状況</p> <p>現地踏査により、情報の収集・整理を行います。</p> <p>3. 調査地域及び調査地点</p> <p>調査地域は、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行による影響を受けると考えられる地域とし、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行ルートとなる主要な道路沿いとし、騒音の現地調査地点は、調査地域の内、住居等の保全対象施設が存在する地点を代表とします。測定位置は、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行ルートとなる主要な道路沿いの敷地境界とし、測定高さは地上1.2mを基本とします。</p> <p>4. 調査期間</p> <p>騒音の現地調査は、通常の騒音状況を把握できるよう配慮し、1回行います。測定は平日24時間とします。</p>	<p>1. 基本的な予測の手法</p> <p>資材及び機械の運搬に用いる車両の運行により生じる騒音レベルについて、(社)日本音響学会により提案された等価騒音レベルを予測するための式(ASJ RTN-Model 2008)により定量的に予測します。</p> <p>2. 予測地域及び予測地点</p> <p>予測地域は、調査地域と同様とします。</p> <p>予測地点は、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行ルートとなる主要な道路沿いの敷地境界とします。予測地点の高さは地上1.2mを基本とします。</p> <p>3. 予測対象時期</p> <p>予測地点近傍において、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行台数が最大となる時期とします。</p>	<p>1. 回避又は低減に係る評価</p> <p>本事業による影響が、事業者により実行可能な範囲内である限り回避又は低減されているかどうかについて見解を明らかにすることにより評価します。</p> <p>2. 基準又は目標との整合性に係る評価</p> <p>「騒音に係る環境基準について」(平成10年9月30日 環境庁告示第64号)との整合が図られているかどうかを明らかにすることにより評価します。</p>	<p>・調査の手法</p> <p>騒音の現地調査手法は「騒音に係る環境基準について」に定められている適切な手法です。</p> <p>また、沿道の状況については、現地踏査による目視等で適切に把握できます。</p> <p>・予測の手法</p> <p>既往の予測手法であり、定量的に影響が予測できます。</p> <p>・評価の手法</p> <p>予測結果を基に、回避・低減されているかどうかの評価が可能であると共に、基準等との比較ができます。</p>

表 6.2-1(7) 調査、予測及び評価の手法並びにその選定理由

環境要素	項目		手法			手法の選定理由
	環境要素の区分	影響要因の区分	調査の手法	予測の手法	評価の手法	
騒音	騒音	土地又は工作物の存在及び供用（列車の走行（地下を走行する場合を除く））	<p>1. 調査すべき情報</p> <p>1) 騒音の状況</p> <p>2) 計画路線沿線の状況</p> <p>2. 調査の基本的な手法</p> <p>1) 騒音の状況</p> <p>「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」(平成7年12月20日 環大―第174号)に定める方法により、現地で等価騒音レベルを測定します。</p> <p>2) 計画路線沿線の状況</p> <p>文献その他の資料及び現地踏査により、情報の収集・整理を行います。</p> <p>3. 調査地域及び調査地点</p> <p>調査地域は、列車の走行による影響を受けると考えられる地域とし、地上において列車が走行する区間の周辺とします。</p> <p>騒音の現地調査地点は、調査地域の内、計画路線の計画内容と保全対象の状況から列車の走行による影響が大きいと考えられる地点を代表とします。測定位置は、計画路線の最寄軌道中心から水平距離12.5m、測定高さは地上1.2mを基本とします。</p> <p>4. 調査期間</p> <p>騒音の現地調査は、年間を通して平均的な状況を把握出来ると考えられる平日の初電～終電とします。</p>	<p>1. 基本的な予測の手法</p> <p>列車の走行により生じる騒音レベルについて、類似の既設線の測定データを基にした音の伝搬理論に基づく理論式を用いて等価騒音レベルを定量的に予測します。</p> <p>なお、在来線の鉄道騒音と計画路線の鉄道騒音を合成することで、複合騒音について定量的に予測します。</p> <p>2. 予測地域及び予測地点</p> <p>予測地域は、調査地域と同様とします。</p> <p>予測地点は、計画路線の計画内容と保全対象の状況から列車の走行による影響が大きいと考えられる地点とし、計画路線の最寄軌道中心から水平距離12.5m、高さは地上1.2mを基本とします。</p> <p>3. 予測対象時期</p> <p>鉄道施設の供用後、鉄道の運行が定常状態に達した時期とします。</p>	<p>1. 回避又は低減に係る評価</p> <p>本事業による影響が、事業者により実行可能な範囲内である限り回避又は低減されているか否かについて見解を明らかにすることにより評価します。</p> <p>2. 基準又は目標との整合性に係る評価</p> <p>計画路線の鉄道騒音については、「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」(平成7年12月20日 環大―第174号)との整合性が図られているかどうかを明らかにすることにより評価します。</p>	<p>・調査の手法</p> <p>騒音の現地調査手法は「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」に定められている適切な手法です。</p> <p>・予測の手法</p> <p>類似の既設線の測定データを基にする手法であり、音の伝搬理論式により定量的に影響が予測できます。</p> <p>・評価の手法</p> <p>予測結果を基に、回避・低減されているかどうかの評価が可能であると共に、基準等との比較ができます。</p>

表 6.2-1(8) 調査、予測及び評価の手法並びにその選定理由

環境要素	項目		手法			手法の選定理由
	環境要素の区分	影響要因の区分	調査の手法	予測の手法	評価の手法	
振動	振動	工事の実施（建設機械の稼働）	<p>1. 調査すべき情報</p> <p>1) 振動の状況</p> <p>2) 地盤の状況</p> <p>2. 調査の基本的な手法</p> <p>1) 振動の状況</p> <p>「振動規制法施行規則」（昭和51年11月10日 総理府令第58号）別表第一に定める方法により、現地にて振動レベルを測定します。</p> <p>2) 地盤の状況</p> <p>文献その他の資料により、情報の収集・整理を行います。</p> <p>3. 調査地域及び調査地点</p> <p>調査地域は、建設機械の稼働による影響を受けると考えられる地域とし、掘削規模が大きく、地上での建設機械の稼働頻度が高い開削工事区域周辺とします。</p> <p>振動の現地調査地点は、調査域の内、住居等の保全対象施設が存在する地点を代表とします。測定位置は、工事区域周辺の住居等の敷地境界とします。</p> <p>4. 調査期間</p> <p>振動の現地調査は、通常の振動状況を把握できるよう配慮し、1回行います。測定は平日24時間とします。</p>	<p>1. 基本的な予測の手法</p> <p>建設機械の稼働により生じる工事区域からの振動レベルについて、振動の伝搬理論に基づく予測式を用いて定量的に予測します。</p> <p>2. 予測地域及び予測地点</p> <p>予測地域は、調査地域と同様とします。</p> <p>予測地点は、掘削規模が大きく、地上での建設機械の稼働頻度が高い開削工事区域周辺の住居等の敷地境界とします。</p> <p>3. 予測対象時期</p> <p>予測地点近傍において、建設機械等の稼働が最大となる時期とします。</p>	<p>1. 回避又は低減に係る評価</p> <p>本事業による影響が、事業者により実行可能な範囲内である限り回避又は低減されているか否かについて見解を明らかにすることにより評価します。</p> <p>2. 基準又は目標との整合性に係る評価</p> <p>「振動規制法施行規則」（昭和51年11月10日 総理府令第58号）による「特定建設作業の規制に関する基準」との整合が図られているかどうかを明らかにすることにより評価します。</p>	<p>・調査の手法</p> <p>振動の現地調査手法は「振動規制法施行規則」に定められている適切な手法です。</p> <p>また、地盤の状況を把握可能な既存文献が存在します。</p> <p>・予測の手法</p> <p>既往の予測手法であり、定量的に影響が予測できます。</p> <p>・評価の手法</p> <p>予測結果を基準に、回避・低減されているかどうかの評価が可能であるとともに、基準等との比較ができます。</p>

表 6.2-1(9) 調査、予測及び評価の手法並びにその選定理由

環境要素	項目		手法			手法の選定理由
	環境要素の区分	影響要因の区分	調査の手法	予測の手法	評価の手法	
振動	振動	工事の実施（資材及び機械の運搬に用いる車両の運行）	<p>1. 調査すべき情報</p> <p>1) 振動の状況</p> <p>2) 地盤の状況</p> <p>2. 調査の基本的な手法</p> <p>1) 振動の状況</p> <p>「振動規制法施行規則」（昭和 51 年 11 月 10 日 総理府令第 58 号）別表第二に定める方法により、現地にて振動レベルを測定します。</p> <p>2) 地盤の状況</p> <p>文献その他の資料により、情報の収集・整理を行います。</p> <p>3. 調査地域及び調査地点</p> <p>調査地域は、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行による影響を受けると考えられる地域とし、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行ルートとなる主要な道路沿いとしします。</p> <p>振動の現地調査地点は、調査地域の内、住居等の保全対象施設が存在する地点を代表とします。測定位置は、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行ルートとなる主要な道路沿いの敷地境界とします。</p> <p>4. 調査期間</p> <p>振動の現地調査は、通常の振動状況を把握できるよう配慮し、1 回行います。測定は平日 24 時間とします。</p>	<p>1. 基本的な予測の手法</p> <p>資材及び機械の運搬に用いる車両の運行により生じる振動レベルについて、「振動レベルの 80% レンジの上端値を予測するための式（建設省土木研究所提案式）」により定量的に予測します。</p> <p>2. 予測地域及び予測地点</p> <p>予測地域は、調査地域と同様とします。</p> <p>予測地点は、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行ルートとなる主要な道路沿いの敷地境界とします。</p> <p>3. 予測対象時期</p> <p>予測地点近傍において、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行台数が最大となる時期とします。</p>	<p>1. 回避又は低減に係る評価</p> <p>本事業による影響が、事業者により実行可能な範囲内である限り回避又は低減されているか否かについて見解を明らかにすることにより評価します。</p> <p>2. 基準又は目標との整合性に係る評価</p> <p>「振動規制法施行規則」（昭和 51 年 11 月 10 日 総理府令第 58 号）による「道路交通振動の限度」との整合が図られているかどうかを明らかにすることにより評価します。</p>	<p>・調査の手法</p> <p>振動の現地調査手法は「振動規制法施行規則」に定められている適切な手法です。</p> <p>また、地盤の状況を把握可能な既存文献が存在します。</p> <p>・予測の手法</p> <p>既往の予測手法であり、定量的に影響が予測できます。</p> <p>・評価の手法</p> <p>予測結果を基に、回避・低減されているかどうかの評価が可能であるとともに、基準等との比較ができます。</p>

表 6.2-1(10) 調査、予測及び評価の手法並びにその選定理由

環境要素	項目		手法			手法の選定理由
	環境要素の区分	影響要因の区分	調査の手法	予測の手法	評価の手法	
振動	振動	土地又は工作物の存在及び供用（列車の走行）	<p>1. 調査すべき情報</p> <p>1) 振動の状況</p> <p>2) 地盤の状況</p> <p>2. 調査の基本的な手法</p> <p>1) 振動の状況</p> <p>環境振動は、「振動規制法施行規則」（昭和 51 年 11 月 10 日 総理府令第 58 号）に定める方法により、現地にて振動レベルを測定します。</p> <p>鉄道振動は、「環境保全上緊急を要する新幹線鉄道振動対策について（勧告）」（昭和 51 年 3 月 12 日 環大特第 32 号）に定める方法により、現地にて振動レベルを測定します。</p> <p>2) 地盤の状況</p> <p>文献その他の資料により、情報の収集・整理を行います。</p> <p>3. 調査地域及び調査地点</p> <p>調査地域は、列車の走行による影響を受けると考えられる地域とします。</p> <p>振動の現地調査地点は、調査地域の内、計画路線の構造型式を考慮し、計画内容と保全対象の状況から列車の走行による影響が大きいと考えられる地点を代表とします。</p> <p>4. 調査期間</p> <p>鉄道振動の現地調査は、年間を通して平均的な状況を把握出来ると考えられる平日とし、鉄道振動が把握できる時間帯とします。</p> <p>環境振動の現地調査は、通常の振動状況を把握できるよう配慮し、1 回行います。測定は平日 24 時間とします。</p>	<p>1. 予測の基本的な手法</p> <p>列車の走行により生じる振動レベルについて、類似の既設線の測定データを基に定量的に予測します。</p> <p>2. 予測地域及び予測地点</p> <p>予測地域は、調査地域と同様とします。</p> <p>予測地点は、計画路線の計画内容と保全対象の状況から列車の走行による影響が大きいと考えられる地点とします。</p> <p>3. 予測対象時期等</p> <p>鉄道施設の供用後、鉄道の運行が定常状態に達した時期とします。</p>	<p>1. 回避又は低減に係る評価</p> <p>本事業による影響が、事業者により実行可能な範囲内である限り回避又は低減されているか否かについて見解を明らかにすることにより評価します。</p> <p>2. 基準又は目標との整合性に係る評価</p> <p>「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）における保全目標値（0.5mm/sec 以下（約 65 デシベルに相当））との整合が図られているかどうかを明らかにすることにより評価します。</p>	<p>・調査の手法</p> <p>振動の現地調査手法は「振動規制法施行規則」及び「環境保全上緊急を要する新幹線鉄道振動対策について（勧告）」に定められている適切な手法です。</p> <p>また、地盤の状況を把握可能な既存文献が存在します。</p> <p>・予測の手法</p> <p>類似の既設線の測定データを基にした手法であり、定量的に影響が予測できます。</p> <p>・評価の手法</p> <p>予測結果を基に、回避・低減されているかどうかの評価が可能であるとともに、基準等との比較ができます。</p>

表 6.2-1(11) 調査、予測及び評価の手法並びにその選定理由

環境要素	項目		手法			手法の選定理由
	環境要素の区分	影響要因の区分	調査の手法	予測の手法	評価の手法	
水環境	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）	<p>1. 調査すべき情報</p> <p>1) 浮遊物質量（SS）</p> <p>2) 水素イオン濃度（pH）</p> <p>3) 流量</p> <p>2. 調査の基本的な手法</p> <p>文献その他の資料により、情報の収集・整理を行います。</p> <p>3. 調査地域及び調査地点</p> <p>調査地域は、計画路線周辺の公共用水域（河川）とし、工事排水の主な排出先となる鳥山川とします。</p> <p>4. 調査期間</p> <p>渇水期及び豊水期における鳥山川の状況を的確に把握できる時期とします。</p>	<p>1. 基本的な予測の手法</p> <p>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）に伴う工事排水による水の濁り及び水の汚れについて、類似事例の工事排水の排出状況を基に本計画の工事排水量を推定することにより、工事排水の主な排出先となる鳥山川への影響の程度を予測します。</p> <p>浮遊物質量（SS）については完全混合式により、水素イオン濃度（pH）については推定される工事排水量と保全対策を重ね合わせ、影響の程度を予測します。</p> <p>2. 予測地域及び予測地点</p> <p>予測地域及び予測地点は、調査地域及び調査地点と同様とします。</p> <p>3. 予測対象時期</p> <p>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）による影響が最大となる時期とします。</p>	<p>1. 回避又は低減に係る評価</p> <p>本事業による影響が、事業者により実行可能な範囲内で行える限り回避又は低減されているか否かについて見解を明らかにすることにより評価します。</p> <p>2. 基準又は目標との整合性に係る評価</p> <p>「横浜市水と緑の基本計画（平成18年）による「全水域における一律目標値」との整合が図られているかどうかを明らかにすることにより評価します。</p>	<p>・調査の手法</p> <p>工事排水の主な排出先となる鳥山川の状況が把握可能な既存文献が存在します。</p> <p>・予測の手法</p> <p>類似の事例から鳥山川に排出する工事排水量や処理方法が推定でき、推定した工事排水の状況から鳥山川への影響が予測できます。</p> <p>・評価の手法</p> <p>予測結果を基に、回避・低減されているかどうかの評価が可能であるとともに、基準等との比較ができます。</p>

表 6.2-1(12) 調査、予測及び評価の手法並びにその選定理由

環境要素	項目		手法			手法の選定理由
	環境要素の区分	影響要因の区分	調査の手法	予測の手法	評価の手法	
水環境	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存在及び供用(鉄道施設(地下式)の存在)	<p>1. 調査すべき情報</p> <p>1) 地下水の状況</p> <p>2) 帯水層の地質・水理の状況</p> <p>3) 地下水の利用状況</p> <p>2. 調査の基本的な手法</p> <p>文献その他の資料(ボーリング調査結果)の収集・整理により、地下水の状況、帯水層の地質・水理の状況等を把握します。</p> <p>また、地下水位について、現地調査により把握します。</p> <p>3. 調査地域及び調査地点</p> <p>調査地域は、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)に伴い、地下水位への影響が考えられる地域とし、計画路線周辺とします。</p> <p>地下水位の現地調査地点は、調査地域の内、構造型式の区間毎に地下水位の状況が的確に把握できる地点とします。</p> <p>4. 調査期間</p> <p>地下水の状況、帯水層の地質・水理の状況等を的確に把握できる時期とします。</p>	<p>1. 基本的な予測の手法</p> <p>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)及び鉄道施設(地下式)の存在による地下水位への影響について、開削トンネル区間では数理モデル(断面2次元解析モデル)を用いた予測式により地下水位の変動量を定量的に予測します。</p> <p>また、シールドマシンにより掘削工事を行う円形トンネル区間では計画路線周辺の地下水の状況、帯水層の地質・水理の状況等と工事計画を重ね合わせ、影響の程度を定性的に予測します。</p> <p>2. 予測地域及び予測地点</p> <p>予測地域及び予測地点は、調査地域及び調査地点と同様とします。</p> <p>3. 予測対象時期</p> <p>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)及び鉄道施設(地下式)の存在による影響が、最大となる時期とします。</p>	<p>1. 回避又は低減に係る評価</p> <p>本事業による影響が、事業者により実行可能な範囲内で行える限り回避又は低減されているか否かについて見解を明らかにすることにより評価します。</p>	<p>・ 調査の手法</p> <p>地下水の状況等が把握可能な既存文献が存在します。</p> <p>また、現地調査により、計画路線周辺の地下水位が把握できます。</p> <p>・ 予測の手法</p> <p>「開削トンネル区間」</p> <p>数理モデル(断面2次元解析モデル)による手法であり、定量的に影響が予測できます。</p> <p>「円形トンネル区間」</p> <p>シールドマシンによる掘削工事計画の内容を把握することで、地下水への影響が予測できます。</p> <p>・ 評価の手法</p> <p>予測結果を基に、回避・低減されているかどうかの評価が可能です。</p>

表 6.2-1(13) 調査、予測及び評価の手法並びにその選定理由

環境要素	項目		手法			手法の選定理由
	環境要素の区分	影響要因の区分	調査の手法	予測の手法	評価の手法	
水環境	河川の形態、流量	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）	<p>1. 調査すべき情報 1) 流量</p> <p>2. 調査の基本的な手法 文献その他の資料により、情報の収集・整理を行います。</p> <p>3. 調査地域及び調査地点 調査地域は、計画路線周辺の公共用水域（河川）とし、工事排水の主な排出先となる鳥山川とします。</p> <p>4. 調査期間 渇水期及び豊水期における鳥山川の状況を的確に把握できる時期とします。</p>	<p>1. 基本的な予測の手法 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）に伴う工事排水による河川の形態、流量への影響の程度について、類似事例の工事排水の排出状況を基に本計画の工事排水量を推定することにより、工事排水の主な排出先となる鳥山川への影響の程度を予測します。</p> <p>2. 予測地域及び予測地点 予測地域及び予測地点は、調査地域及び調査地点と同様とします。</p> <p>3. 予測対象時期 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）による影響が最大となる時期とします。</p>	<p>1. 回避又は低減に係る評価 本事業による影響が、事業者により実行可能な範囲内で行える限り回避又は低減されているか否かについて見解を明らかにすることにより評価します。</p>	<p>・調査の手法 工事排水の主な排出先となる鳥山川の状況が把握可能な既存文献が存在します。</p> <p>・予測の手法 類似の事例から鳥山川に排出する工事排水量が推定でき、推定した工事排水量から鳥山川への影響が予測できます。</p> <p>・評価の手法 予測結果を基に、回避・低減されているかどうかの評価が可能です。</p>

表 6.2-1(14) 調査、予測及び評価の手法並びにその選定理由

環境要素	項目		手法			手法の選定理由
	環境要素の区分	影響要因の区分	調査の手法	予測の手法	評価の手法	
地盤	地盤沈下	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）	<p>1. 調査すべき情報</p> <p>1) 地下水の状況</p> <p>2) 帯水層の地質・水理の状況</p> <p>3) 地盤の状況</p> <p>2. 調査の基本的手法</p> <p>文献その他の資料（ボーリング調査結果）により、情報の収集・整理を行います。</p> <p>3. 調査地域及び調査地点</p> <p>調査地域は、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）に伴い、地盤への影響が考えられる地域とし、計画路線周辺とします。</p> <p>4. 調査期間</p> <p>地盤の状況等を的確に把握できる時期とします。</p>	<p>1. 基本的な予測の手法</p> <p>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）及び鉄道施設（地下式）の存在による地下水位の低下に伴う地盤への影響について、開削トンネル区間では理論計算式（圧密沈下理論式）を用いた予測式により地盤の変動量を定量的に予測します。</p> <p>また、シールドマシンにより掘削工事を行う円形トンネル区間では計画路線周辺の地盤の状況及び地下水の状況と工事計画を重ね合わせ、影響の程度を定性的に予測します。</p> <p>2. 予測地域及び予測地点</p> <p>調査地域及び調査地点と同様とします。</p> <p>3. 予測対象時期</p> <p>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）及び鉄道施設（地下式）の存在による影響が、最大となる時期とします。</p>	<p>1. 回避又は低減に係る評価</p> <p>本事業による影響が、事業者により実行可能な範囲内である限り回避又は低減されているか否かについて見解を明らかにすることにより評価します。</p>	<p>・ 調査の手法</p> <p>地盤の状況が把握可能な既存文献及びボーリング調査結果が存在します。</p> <p>・ 予測の手法</p> <p>地盤の状況及び地下水の状況と工事計画の重ね合わせにより、また、理論計算式（圧密沈下理論式）を用いた手法により、影響が予測できます。</p> <p>・ 評価の手法</p> <p>予測結果を基に、回避・低減されているかどうかの評価が可能です。</p>

表 6.2-1(15) 調査、予測及び評価の手法並びにその選定理由

環境要素	項目		手法			手法の選定理由
	環境要素の区分	影響要因の区分	調査の手法	予測の手法	評価の手法	
景観	主要な眺望地点及び景観資源並びに眺望景観	土地又は工作物の存在及び供用（鉄道施設（地表式又は掘割式）の存在）	<p>1. 調査すべき情報 1) 主要な眺望景観の状況</p> <p>2. 調査の基本的な手法 文献その他の資料及び現地調査により、情報の収集・整理を行います。現地調査は、主要な眺望景観の状況を写真撮影により把握します。</p> <p>3. 調査地域及び調査地点 調査地域は、主要な眺望景観が変化すると考えられる地上に鉄道施設が整備される区間の周辺とします。現地調査地点は、計画路線の周辺は既に市街化された地域であり、特に着目すべき景観資源は存在しないため、不特定多数による日常生活の視点場として抽出した主要な眺望景観の状況を的確に把握できる地点とします。</p> <p>4. 調査期間 地域景観の特性を的確に把握できる時期の1回とします。</p>	<p>1. 基本的な予測の手法 フォトモンタージュ等の視覚的な表現方法により、眺望景観の変化の程度を把握します。</p> <p>2. 予測地域及び予測地点 調査地域及び調査地点と同様とします。</p> <p>3. 予測対象時期 鉄道施設の存在による影響が把握できる施設の供用後とします。</p>	<p>1. 回避又は低減に係る評価 本事業による影響が、事業者により実行可能な範囲内で行える限り回避又は低減されているか否かについて見解を明らかにすることにより評価します。</p>	<p>・ 調査の手法 既存文献の収集整理及び現地調査により、主要な眺望景観の状況が把握できます。</p> <p>・ 予測の手法 計画路線周辺の状況と事業計画を重ね合わせ、視覚的な表現方法により影響が予測できます。</p> <p>・ 評価の手法 予測結果を基に、回避・低減されているかどうかの評価が可能です。</p>

表 6.2-1(16) 調査、予測及び評価の手法並びにその選定理由

環境要素	項目		手法			手法の選定理由
	環境要素の区分	影響要因の区分	調査の手法	予測の手法	評価の手法	
廃棄物等	建設工事に伴う副産物	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)	<p>事業計画を整理することによって、予測及び評価に必要な情報を得ます。</p>	<p>1.基本的な予測の手法 建設工事に伴う副産物の種類、発生量を把握し、本事業で実施可能な再利用の内容や処分方法等をできる限り具体的に示します。</p> <p>2.予測地域 予測地域は計画路線とします。再利用方法の検討にあたっては、必要に応じて検討範囲を拡大します。</p> <p>3.予測対象時期 建設工事に伴う副産物が発生する工事期間とします。</p>	<p>1.回避又は低減に係る評価 建設工事に伴う副産物の発生量が、事業者により実行可能な範囲内でできる限り低減されているか否か、また、適切な処理・処分が行われるかどうかについて見解を明らかにすることにより評価します。</p>	<p>・調査の手法 事業計画の整理により、予測及び評価に必要な情報が把握できます。</p> <p>・予測の手法 事業計画の整理により、建設工事に伴う副産物の発生量の推定や、再利用の内容等の整理ができます。</p> <p>・評価の手法 予測結果を基に、発生量が低減されているかどうか、適切な処理・処分が行われるかどうかの評価が可能です。</p>

表 6.2-1(17) 調査、予測及び評価の手法並びにその選定理由

環境要素	項目		手法			手法の選定理由
	環境要素の区分	影響要因の区分	調査の手法	予測の手法	評価の手法	
廃棄物等	駅舎の供用に伴う一般廃棄物 駅舎の供用に伴う産業廃棄物	土地又は工作物の存在及び供用（施設の供用（駅舎の供用））	<p>事業計画を整理することによって、予測及び評価に必要な情報を得ます。</p>	<p>1. 基本的な予測の手法 駅舎の供用に伴う一般廃棄物及び産業廃棄物の種類、発生量を把握し、本事業で実施可能な再利用の内容や分別処分方法等をできる限り具体的に示します。</p> <p>2. 予測地域 予測地域は本事業における施設（駅舎）とします。</p> <p>3. 予測対象時期 鉄道施設の存在による影響が把握できる駅舎の供用後とします。</p>	<p>1. 回避又は低減に係る評価 駅舎の供用に伴う一般廃棄物及び産業廃棄物が、事業者により実行可能な範囲内でできる限り再利用されているか否か、また、適切な処理・処分が行われるかどうかについて見解を明らかにすることにより評価します。</p>	<p>・調査の手法 事業計画の整理により、予測及び評価に必要な情報が把握できます。</p> <p>・予測の手法 事業計画の整理により、駅舎の供用に伴う一般廃棄物及び産業廃棄物の発生量の推定や、再利用の内容等の整理ができます。</p> <p>・評価の手法 予測結果を基に、再利用や、適切な処理・処分が行われるかどうかの評価が可能です。</p>

表 6.2-1(18) 調査、予測及び評価の手法並びにその選定理由

環境要素	項目		手法			手法の選定理由
	環境要素の区分	影響要因の区分	調査の手法	予測の手法	評価の手法	
その他	地域社会（交通混雑、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）	<p>1. 調査すべき情報</p> <p>1) 生活道路の状況</p> <p>2) 交通安全の状況</p> <p>2. 調査の基本的な手法</p> <p>1) 生活道路の状況</p> <p>文献その他の資料及び現地調査により、自動車交通量等の情報の収集・整理を行います。</p> <p>自動車交通量の現地調査は、数取器（ハンドカウンター）で方向別、時間別、車種別にカウントし、1時間毎に記録します。また、交差点における信号現示、渋滞長を確認します。</p> <p>2) 交通安全の状況</p> <p>文献その他の資料及び現地調査により、交通安全施設、歩行者交通量等の情報の収集・整理を行います。</p> <p>歩行者・自転車交通量の現地調査は、数取器（ハンドカウンター）で方向別、時間別にカウントし、1時間毎に記録します。</p> <p>3. 調査地域及び調査地点</p> <p>調査地域は、生活道路の状況については、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行ルートとなる主要な道路とします。交通安全の状況については、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行ルートとなる主要な道路、工事施工ヤード近傍とします。</p> <p>自動車交通量の現地調査地点は、主要な道路における自動車交通量が的確に把握できる交差点とします。</p> <p>歩行者・自転車交通量の現地調査地点は、工事施工ヤード近傍の主要な道路における歩行者・自転車交通量が的確に把握できる地点とします。</p>	<p>1. 基本的な予測の手法</p> <p>交通混雑については、現地調査結果及び推定される資材及び機械の運搬に用いる車両の発生台数から交差点需要率を算出することにより、交通混雑の状況を予測します。</p> <p>交通安全については、計画路線周辺の交通安全施設の整備状況と工事計画を重ね合わせ、歩行者・自転車交通の安全に対する影響の程度を定性的に予測します。</p> <p>2. 予測地域及び予測地点</p> <p>調査地域及び調査地点と同様とします。</p> <p>3. 予測対象時期</p> <p>交通混雑については、予測地点近傍において、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行台数が最大となる時期とします。</p> <p>交通安全については、工事の実施時期とします。</p>	<p>1. 回避又は低減に係る評価</p> <p>本事業による影響が、事業者により実行可能な範囲内で行える限り回避又は低減されているか否かについて見解を明らかにすることにより評価します。</p>	<p>・調査の手法</p> <p>既存文献の収集整理及び現地調査により、計画路線周辺の交通量等が把握できます。</p> <p>・予測の手法</p> <p>「交通混雑」</p> <p>資材及び機械の運搬に用いる車両の運行ルートとなる主要な道路の交通量と、資材及び機械の運搬に用いる車両の発生台数から、理論計算式により定量的に影響が予測できます。</p> <p>「交通安全」</p> <p>計画路線周辺の交通安全施設の整備状況と工事計画を重ね合わせにより、影響が予測できます。</p> <p>・評価の手法</p> <p>予測結果を基に、回避・低減されているかどうかの評価が可能です。</p>

表 6.2-1(19) 調査、予測及び評価の手法並びにその選定理由

環境要素	項目		手法			手法の選定理由
	環境要素の区分	影響要因の区分	調査の手法	予測の手法	評価の手法	
その他	地域社会（交通混雑、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）	<p>4. 調査期間</p> <p>自動車交通量の現地調査は、1年間を通して平均的な状況を把握できるよう配慮し、1回行います。測定は平日 24 時間とします。</p> <p>歩行者・自転車交通量の現地調査は、1年間を通して平均的な状況を把握できるよう配慮し、1回行います。測定は平日 12 時間とします。</p>			

表 6.2-1(20) 調査、予測及び評価の手法並びにその選定理由

環境要素	項目		手法			手法の選定理由
	環境要素の区分	影響要因の区分	調査の手法	予測の手法	評価の手法	
その他	文化財	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)	<p>1. 調査すべき情報</p> <p>1) 文化財の状況</p> <p>2) 埋蔵文化財包蔵地の状況</p> <p>3) 法令等による基準等</p> <p>2. 調査の基本的な手法</p> <p>文献その他の資料により、情報の収集・整理を行います。</p> <p>3. 調査地域及び調査地点</p> <p>調査地域及び調査地点は、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)に伴い文化財に損傷等の影響をおよぼすおそれのある地域とします。</p> <p>4. 調査期間</p> <p>文化財及び埋蔵文化財包蔵地の状況を的確に把握できる時期とします。</p>	<p>1. 基本的な予測の手法</p> <p>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)による文化財への影響について、文化財及び埋蔵文化財包蔵地の位置と工事計画を重ね合わせ、損傷等の影響の程度を定性的に予測します。</p> <p>2. 予測地域及び予測地点</p> <p>予測地域及び予測地点は、調査地域及び調査地点と同様とします。</p> <p>3. 予測対象時期</p> <p>文化財及び埋蔵文化財包蔵地周辺の工事の実施時期とします。</p>	<p>1. 回避又は低減に係る評価</p> <p>文化財の保護が適切になされるかどうかについて見解を明らかにすることにより評価します。</p>	<p>・調査の手法</p> <p>計画路線周辺における文化財及び埋蔵文化財包蔵地の状況が把握可能な既存文献が存在します。</p> <p>・予測の手法</p> <p>計画路線周辺の文化財及び埋蔵文化財包蔵地の状況と工事計画の重ね合わせにより、影響が予測できます。</p> <p>・評価の手法</p> <p>予測結果を基に、回避・低減されているかどうかの評価が可能です。</p>

表 6.2-1(21) 調査、予測及び評価の手法並びにその選定理由

環境要素	項目		手法			手法の選定理由
	環境要素の区分	影響要因の区分	調査の手法	予測の手法	評価の手法	
その他	安全（地下埋設物破壊）	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）	<p>1. 調査すべき情報</p> <p>1) 計画路線と交差する大規模な地下埋設物の状況</p> <p>2. 調査の基本的な手法</p> <p>事業計画の整理、関連する既存の地下埋設物の資料の整理により行います。</p> <p>3. 調査地域及び調査地点</p> <p>調査地域及び調査地点は、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）に伴い地下埋設物に損傷等の影響をおよぼすおそれのある地域とします。</p> <p>4. 調査期間</p> <p>地下埋設物の状況を的確に把握できる時期とします。</p>	<p>1. 基本的な予測の手法</p> <p>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）による地下埋設物への影響について、計画路線と交差する大規模な地下埋設物の位置と工事計画を重ね合わせ、影響の程度を定性的に予測します。</p> <p>2. 予測地域及び予測地点</p> <p>予測地域及び予測地点は、調査地域及び調査地点と同様とします。</p> <p>3. 予測対象時期</p> <p>地下工事を実施する時期とします。</p>	<p>1. 回避又は低減に係る評価</p> <p>地下埋設物の保護が適切になされるかどうかについて見解を明らかにすることにより評価します。</p>	<p>・調査の手法</p> <p>計画路線と交差する大規模な地下埋設物の状況が把握可能な関係資料が存在します。</p> <p>・予測の手法</p> <p>計画路線と交差する大規模な地下埋設物の状況と工事計画の重ね合わせにより、影響が予測できます。</p> <p>・評価の手法</p> <p>予測結果を基に、回避・低減されているかどうかの評価が可能です。</p>

