

# 横浜環状南線 公田地区掘割試験工事等 に関する説明会

平成27年1月25日、26日  
横 浜 市  
NEXCO東日本

# 目次

1. 横浜環状南線と上郷公田線の事業概要
2. 掘割試験工事等の6月説明会以降の経緯
3. 横浜環状南線 公田地区掘割試験工事の内容について
4. 圏央道の整備状況と横浜市の考え

# 1. 横浜環状南線と上郷公田線の 事業概要

# 横浜環状南線の概要

## 横浜環状南線

延長 : 約8.9km

車線数 : 6車線

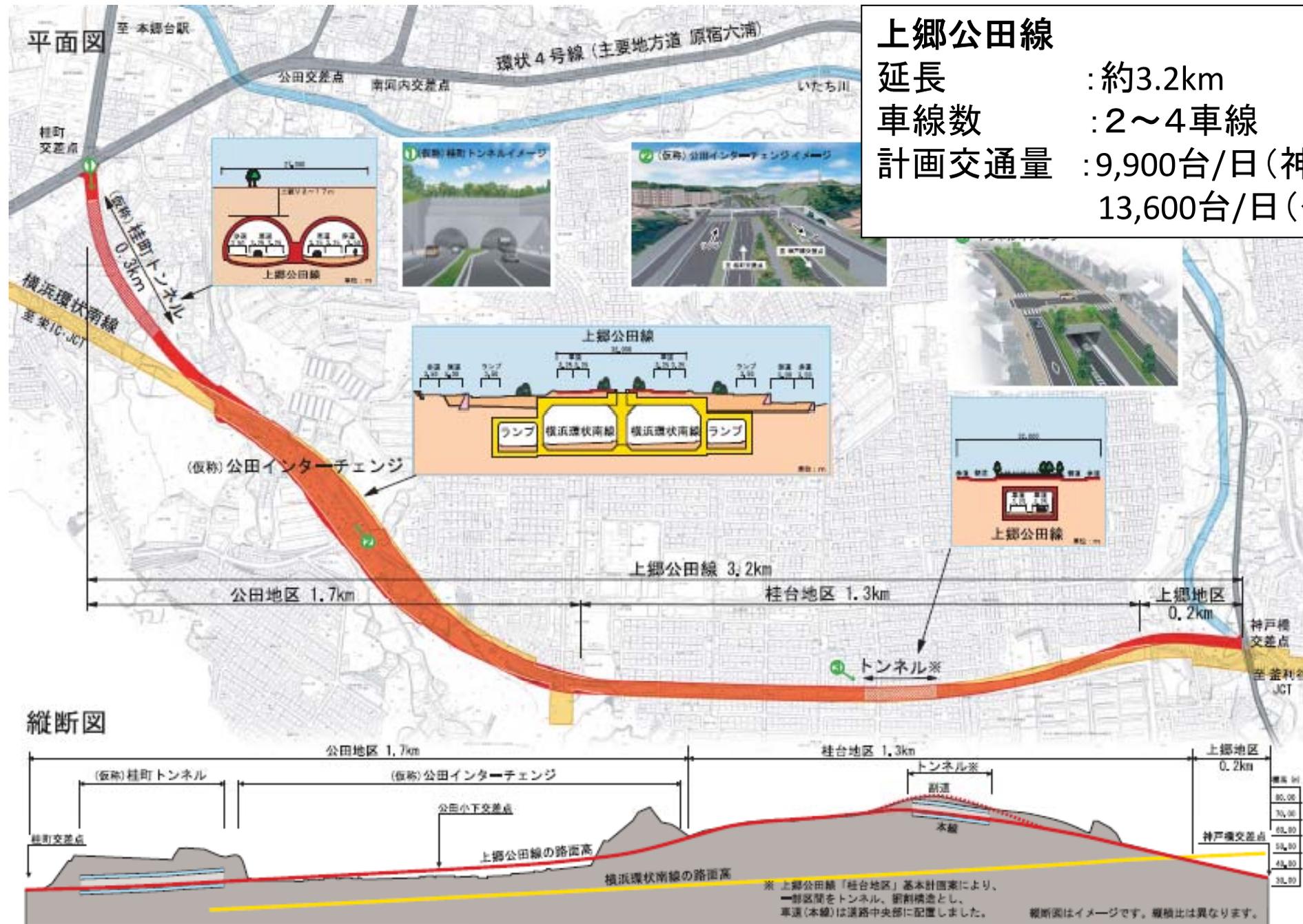
計画交通量 : 59,400台/日  
(釜利谷JCT~公田IC)



# 上郷公田線の概要

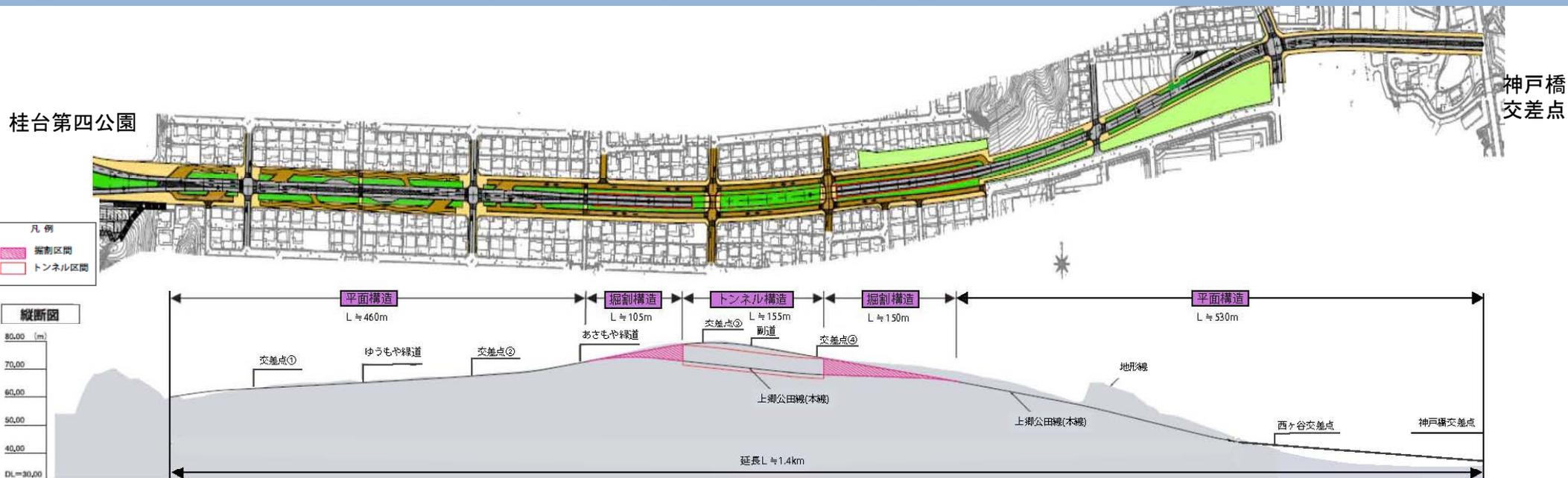
## 上郷公田線

延長 : 約3.2km  
 車線数 : 2~4車線  
 計画交通量 : 9,900台/日(神戸橋)  
 13,600台/日(公田IC)



# 上郷公田線「桂台地区」基本計画案

## 【アベニューVol.12（2007年3月発行）】



基本計画案の全体イメージ図



基本計画案のトンネル坑口付近イメージ図

※「イメージ図」は、あくまでイメージであり、詳細については関係機関との協議等により変更となることがあります。

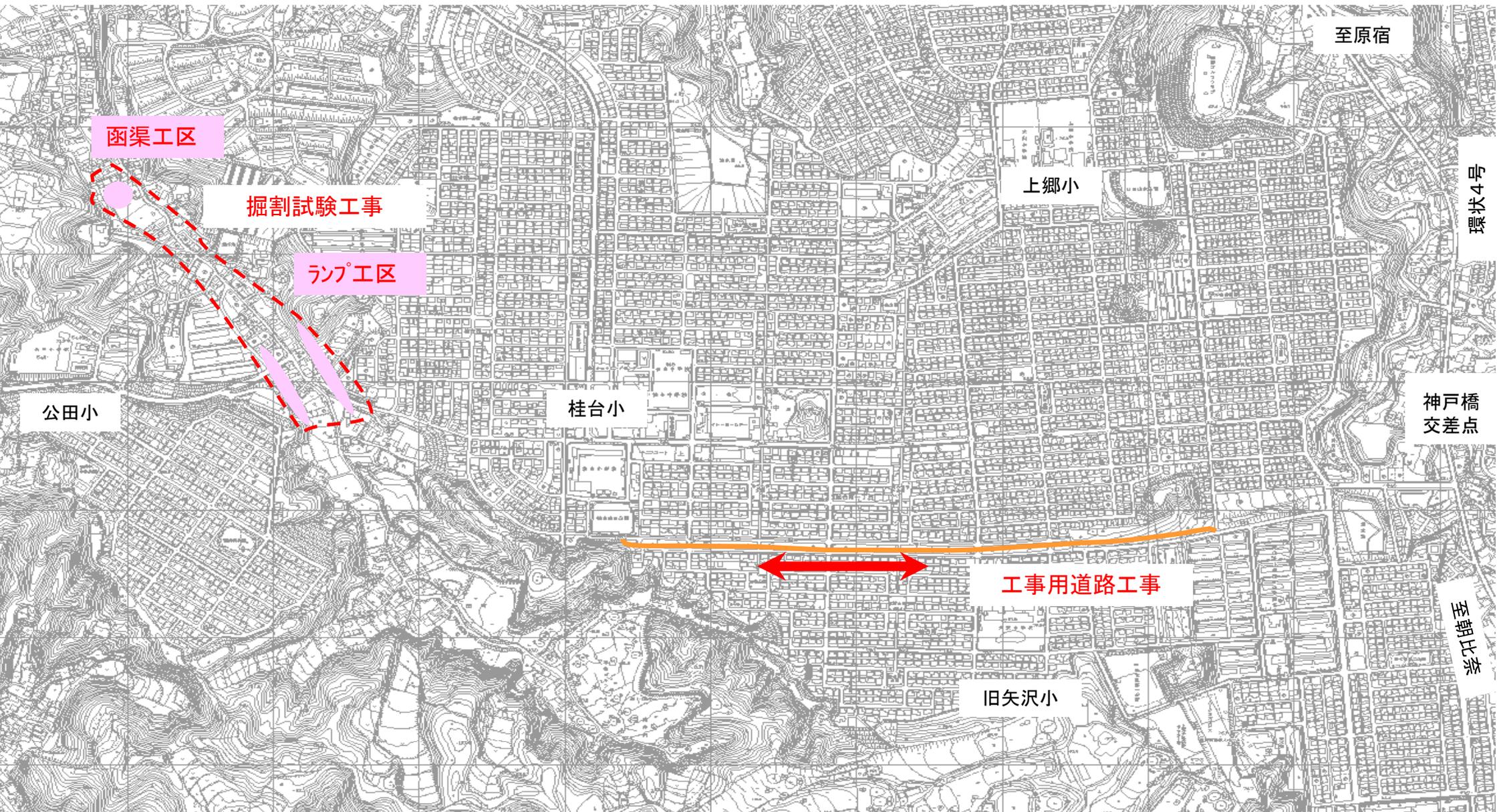
## 2. 掘割試験工事等の6月説明会以降の経緯

# 目次

1. 6月説明会の説明概要
2. 6月説明会の主な意見
3. 湘南桂台自治会との意見交換会
4. 意見交換会での説明内容と主な意見
5. 上郷公田線の今後の進め方

# 1. 6月説明会の説明概要（1/3）

## ○掘割試験工事等の位置図



※工区の説明は、P33に記載しています。

# 1. 6月説明会の説明概要（2/3）

## ○説明会の状況について

開催日	開催時間	場 所	住民参加者数
平成26年 6月13日(金)	19時～21時	桂台小学校 体育館	95人
平成26年 6月14日(土)	10時～12時		70人

# 1. 6月説明会の説明概要（3/3）

## ○説明概要

- ・横浜環状南線・上郷公田線及び公田地区掘割試験工事の事業概要
- ・南線の残土等運搬ルートについて
- ・上郷公田線ルート of 工事用道路の構造について（遮へい板の設置等）

## 2. 6月説明会の主な意見

### ○主な意見

- ・上郷公田線の環境予測は、最新のデータ、予測手法にて行うこと。
- ・上郷公田線の桂台地区は、全線トンネルとすること。
- ・南線、上郷公田線の詳細な工程を示すこと。
- ・残土は南線のシールドトンネル施工後に搬出すればよい。
- ・工事用道路に仮囲いを行うと、地域が分断される。

### 3. 湘南桂台との意見交換会（1 / 2）

#### 【6月説明会での湘南桂台自治会の意見】

- 説明内容がわかりにくい。
- 説明会での質疑応答時間が短い。



#### 湘南桂台自治会と意見交換会を開催

##### 【目的】

- 南線、上郷公田線の事業の進め方等を調整

##### 【意見交換会のメンバー】

- 湘南桂台自治会・道路委員会
- 栄区役所
- 横浜市道路局（上郷公田線事業者）
- NEXCO東日本（南線事業者）

### 3. 湘南桂台との意見交換会（2/2）

6月説明会【6月13日、14日】

第1回意見交換会【8月20日】

第2回意見交換会【9月26日】

第3回意見交換会【10月24日】

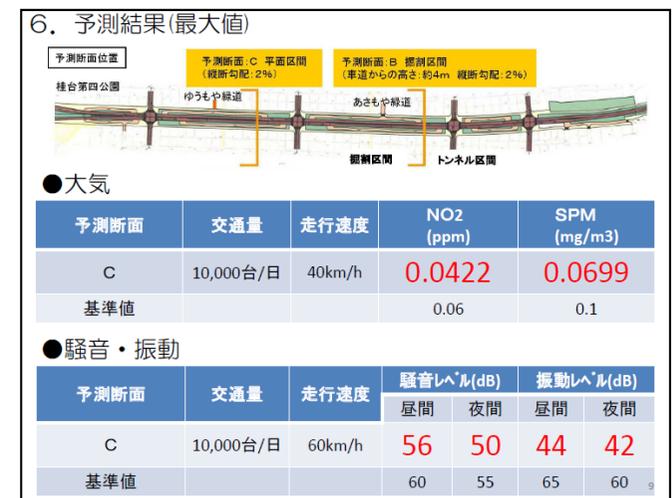
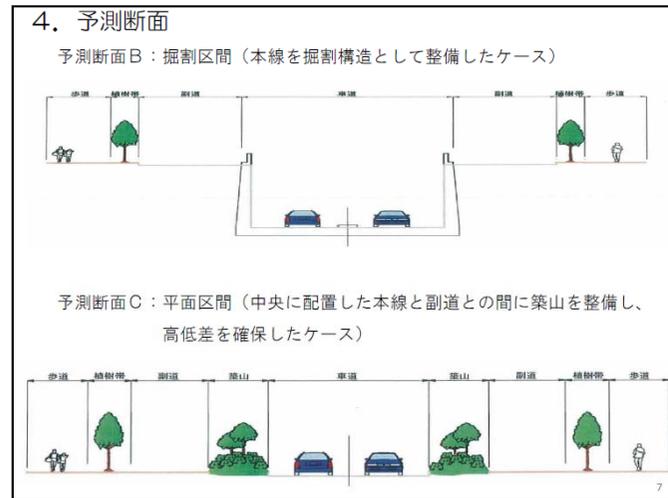
第4回意見交換会【11月19日】

今回の説明会（1月25日、26日）

# 4. 意見交換会での説明内容と主な意見 (1/11)

## 【第1回意見交換会】

### ○上郷公田線の環境予測 (過年度実施結果)



### ○南線の工事(工事手順・残土搬出ルートを選定)



■ 残土車両の候補ルート(2次比較検討)

項目	計画道路への影響状況		安全策での配慮		大気環境への影響状況
	道路幅員(現状)	車道幅員(計画)	歩行者・一般車両との交差	歩行者・一般車両と工事車両との交差	
図書館ルート	約10m	約10m	△	△	○
公田小路ルート	約10m	約10m	△	△	○
桂台通りルート	約10m	約10m	△	△	○
富士見通りルート	約10m	約10m	△	△	○
上郷公田線ルート	約10m	約10m	○	○	○

## 4. 意見交換会での説明内容と主な意見（2/11）

### 【第1回意見交換会】

#### ○主な意見や質問等

- ・ 上郷公田線の環境予測は、最新のデータ、手法で、南線と同じ頻度で行うこと。 【第3回意見交換会にて資料を提示】
- ・ 上郷公田線の桂台地区は、環境への影響がない全線トンネル案を採用すること。バス路線は地元として必要ない。
- ・ 上郷公田線の完成がH27年度からH32年度に延びたのだから、もう一度どのような道路を造るのか地元と話し合うべき。
- ・ なぜ、この時期に掘割試験工事を行う必要があるのか。
- ・ 第一種低層専用住居地域に造る道路はどのような道路なのか。
- ・ 上郷公田線を通らず、残土搬出ができる方法を検討して示してほしい。

# 4. 意見交換会での説明内容と主な意見 (3/11)

## 【第2回意見交換会】

### ○上郷公田線の位置づけ

#### 1 環状4号線とともに2本の東西の形成

【計画】2本の東西軸



- ⇒ 環状4号線の交通渋滞の緩和
- ⇒ 災害時の環状4号線の通行支障の場合の代替路

#### 3 広域交通利便性の向上



##### (2) 東名高速道路へ直結

##### 【現状】

これまでは、保土ヶ谷バイパスから横浜町田インターチェンジを経由

##### 【将来】

公田インターチェンジ接続により、東名高速道路への直結。

#### 4 横浜市南部方面の交通ネットワーク



桂町戸塚遠藤線とつながり南部方面のネットワーク  
上郷⇄本郷台⇄明治学院⇄国道1号⇄泉区⇄湘南台

## 4. 意見交換会での説明内容と主な意見（4/11）

### 【第2回意見交換会】

#### ○主な意見や質問等

- ・ 上郷公田線はどのように工事を進め、どのような道路になるのか。  
【第4回意見交換会にて資料を提示】
- ・ 上郷公田線は、環境保全、交通安全を最優先とすべき。利便性はその次。
- ・ 上郷公田線を先に造ってから南線を造るように計画すれば、住民に与える影響は一番少なくなる。
- ・ 上郷公田線が完成し、利便性が向上すると交通量が増える。  
予測交通量はあっているのか。

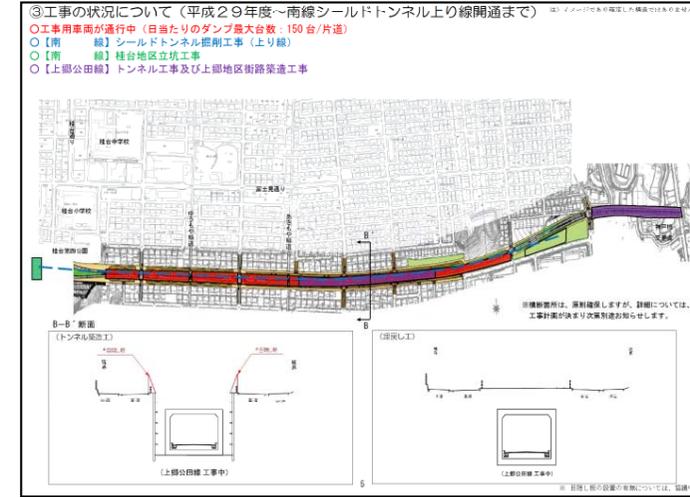
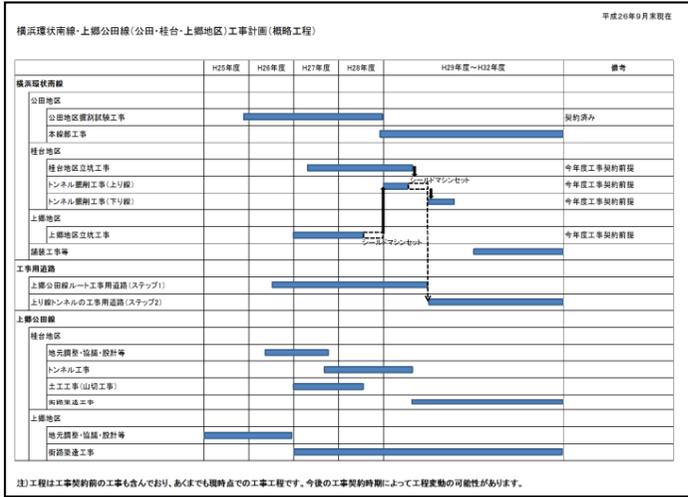
### 【湘南桂台自治会道路委員会からの文書要望】

- ・ 上郷公田線「桂台地区」は全線トンネルで建設すること。
- ・ 上郷公田線ルートに於ける工事車両通行中の環境予測の実施。

# 4. 意見交換会での説明内容と主な意見 (5/11)

## 【第3回意見交換会】

### ○上郷公田線事業用地の工事工程

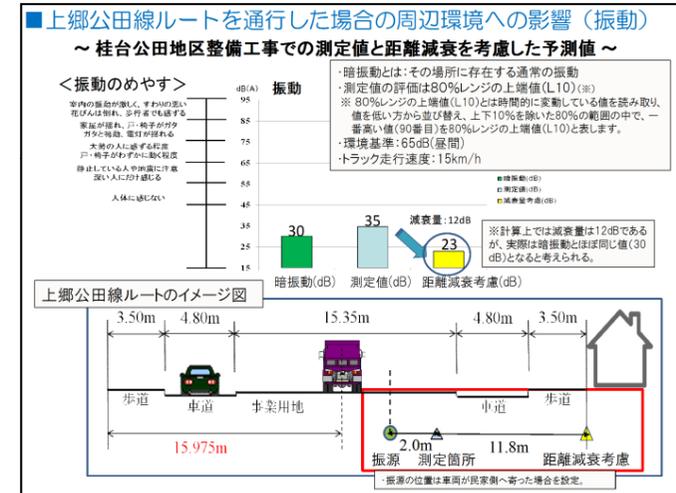
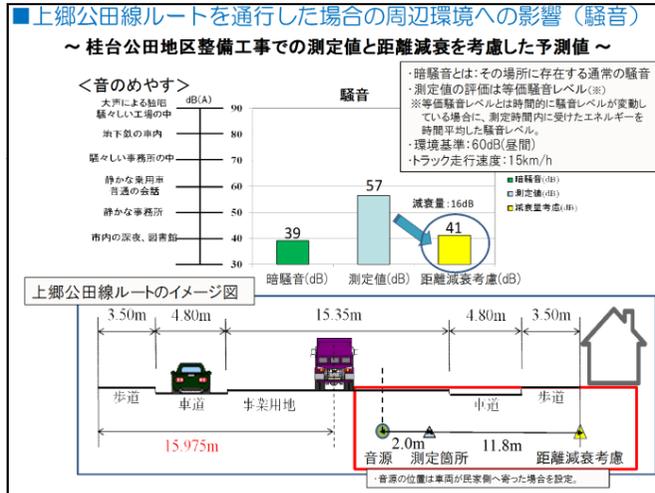


### ○南線の残土搬出計画

■横浜環状南線(上郷・桂台地区)の残土搬出計画  
公田インターチェンジの周辺工事や桂台トンネル工事で発生する残土の搬出量

運搬ルート	H26	H27	H28	H29～H32	
公田インターチェンジや桂台トンネル工事で発生する残土の搬出	トンネル内部	-	-	-	140万㎡ (*1)
桂台地区立坑工事等で発生する残土の搬出	上郷公田線ルート	-	8万㎡	6万㎡	2万㎡
公田地区掘削試験工事で発生する残土の搬出	上郷公田線ルート	1万㎡	5万㎡	3万㎡	-
計		1万㎡	13万㎡	9万㎡	2万㎡
140万㎡					
日当たりのダンプ最大台数	30～40台/片道	150台/片道	150台/片道	150台/片道	-

(\*1) 上り線シールドトンネル工事完成後は、上り線シールドトンネル内を工事用車両ルートとして利用できる。  
(\*2) この計画は現時点での計画であり、今後変更される場合があります。



# 4. 意見交換会での説明内容と主な意見 (6/11)

## 【第3回意見交換会】

### ○上郷公田線の環境予測 (最新のデータ、手法による予測結果)

(2)今回予測  
予測断面位置

桂台第四公園 加つしと緑道 あさひの緑道

予測断面 D : 平面区間: 現計画 (アベニュー-Vol. 12 (平成19年3月))  
(中央に配置した本線と副道との間に築山を整備し、高低差を確保。本線脇に1.5mの遮音壁を設置したケース)

歩道 副道 植樹帯 車道 植樹帯 副道 歩道

築山 遮音壁 (h=1.5m)

#### 5. 予測条件の前回との変更点

項目	予測条件		予測との関連		
	前回	今回	大気	騒音	振動
交通量	7,700台/日 (7時上郷地区) 10,000台/日 (交通量増を考慮)	9,900台/日 (事業認定説明会時)	○	○	○
走行速度	大気 設計速度50km/h 設計速度+10km/h=60km/h	設計速度50km/h※	○		
	騒音 設計速度50km/h 設計速度+10km/h=60km/h	同左		○	
	振動 同上	設計速度50km/h※			○
遮音壁等	築山(遮音壁1m相当)	築山+道路脇遮音壁1.5m		○	
予測計算モデル	大気 道路環境影響評価の技術手法(H12年)	道路環境影響評価の技術手法(H24年)	○		
	騒音 道路交通騒音の予測モデル ASJ RTN-Model2003	道路交通騒音の予測モデル ASJ RTN-Model2008		○	

※走行速度の増減を考慮した大気・振動の予測は、今後実施予定。

#### 6. 予測結果

##### (1)大気

##### ●前回(最大値)

予測断面	交通量	走行速度	NO2 (ppm)	SPM (mg/m3)
C	10,000台/日	40km/h	0.0422	0.0699
基準値			0.06	0.1

##### ●今回

予測断面	交通量	走行速度	NO2 (ppm)	SPM (mg/m3)
D	9,900台/日	50km/h	0.0344	0.0514
基準値			0.06	0.1

#### (2)騒音

##### ●今回(走行状態:非定常走行※)

予測断面	交通量	走行速度	舗装	騒音レベル(dB) (h=1.2m)		騒音レベル(dB) (h=4.2m)	
				昼間	夜間	昼間	夜間
D	9,900台/日	60km/h	排水性(0年)	50	44	53	48
			密粒	55	49	58	53
		50km/h	排水性(0年)	50	44	53	48
			密粒	54	49	58	52
基準値				60	55	60	55

※非定常走行  
加速・減速を繰り返しながら走行

#### (3)振動

##### ●前回(最大値)

予測断面	交通量	走行速度	振動レベル(dB)	
			昼間	夜間
C	10,000台/日	60km/h	44	42
基準値			65	60

##### ●今回

予測断面	交通量	走行速度	振動レベル(dB)	
			昼間	夜間
D	9,900台/日	50km/h	42	38
基準値			65	60

## 4. 意見交換会での説明内容と主な意見（7/11）

### 【第3回意見交換会】

#### ○主な意見や質問等

- ・ 上郷公田線の事業用地が今後、どの時期にどのような状況になるのか。  
【第4回意見交換会にて資料を提示】
- ・ 上郷公田線もシールドトンネル工法を採用すれば、工期短縮できる。
- ・ 環境予測の結果、遮音壁を設置するが、交差点での音漏れや景観が悪くなる。
- ・ 工事を強引に実施するのであれば、意見交換会を開催する意味がない。

### 【湘南桂台自治会道路委員会からの文書要望】

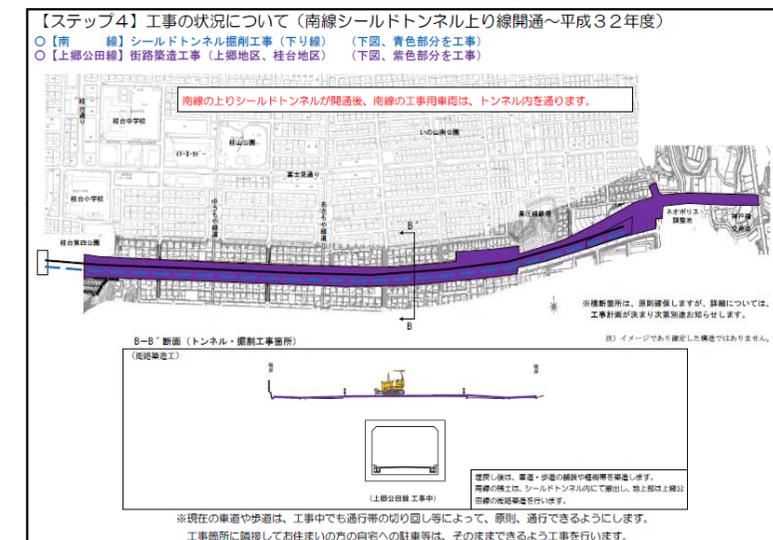
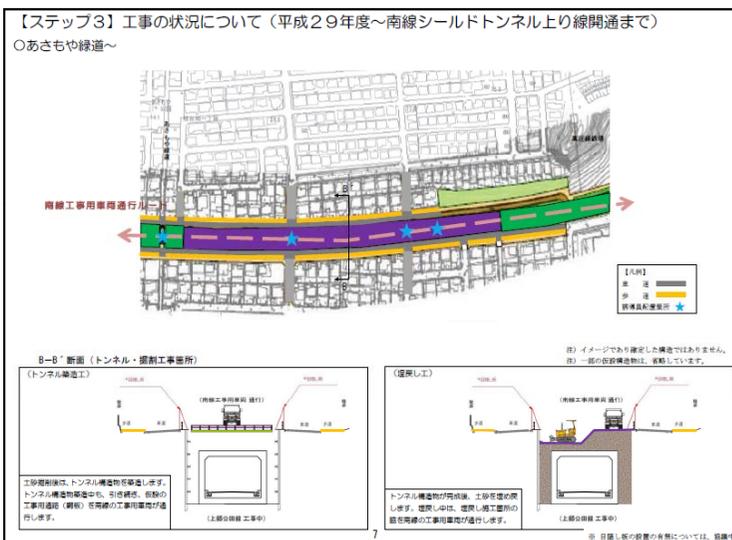
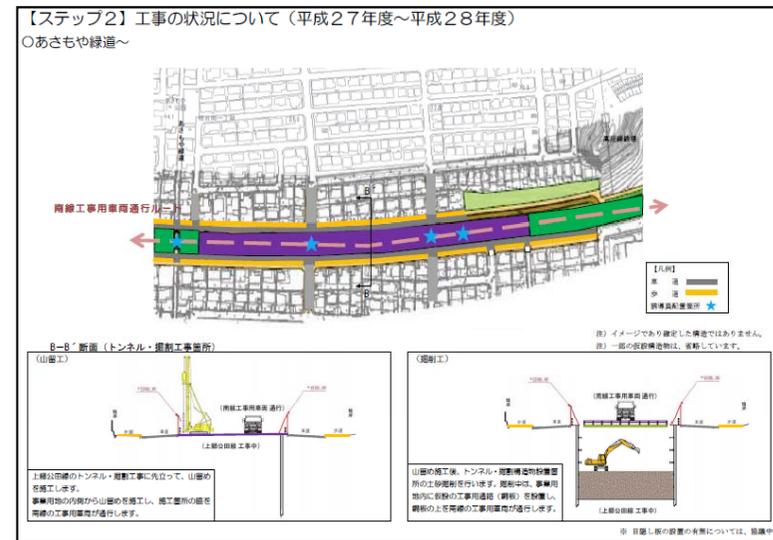
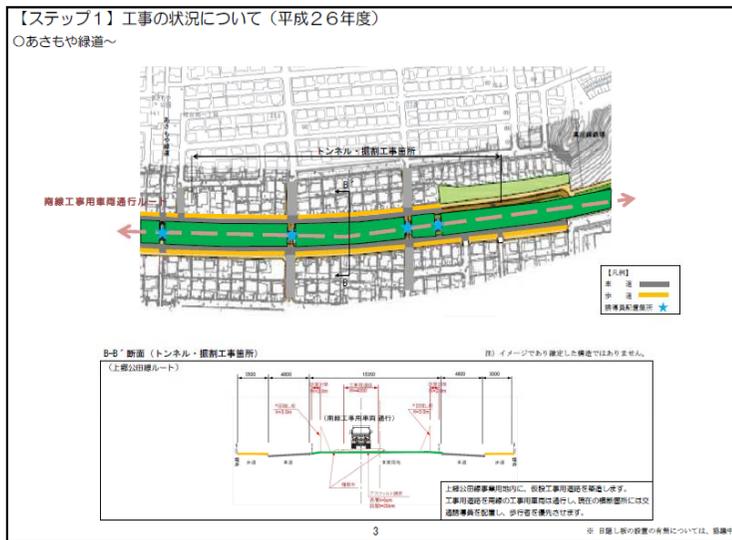
- ・ 上郷公田線「桂台地区」を全線トンネルで先行して建設し、建設後に残土運搬ルートとして使用すること。



# 4. 意見交換会での説明内容と主な意見 (9/11)

## 【第4回意見交換会】

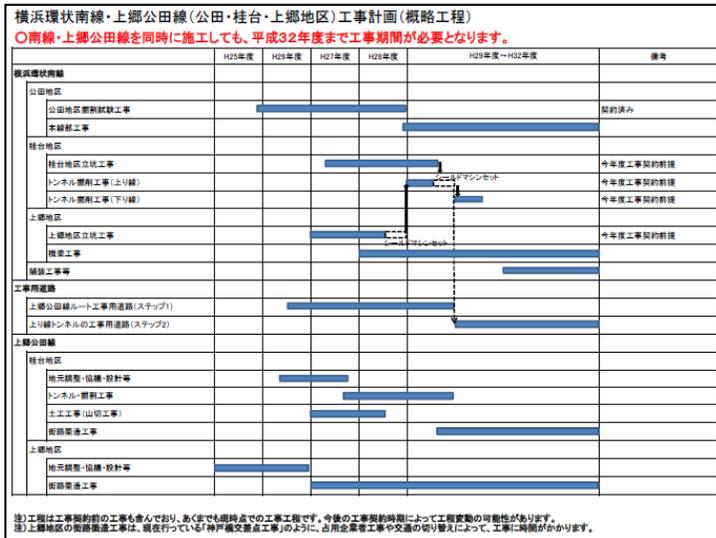
### ○上郷公田線の工事工程



# 4. 意見交換会での説明内容と主な意見 (10/11)

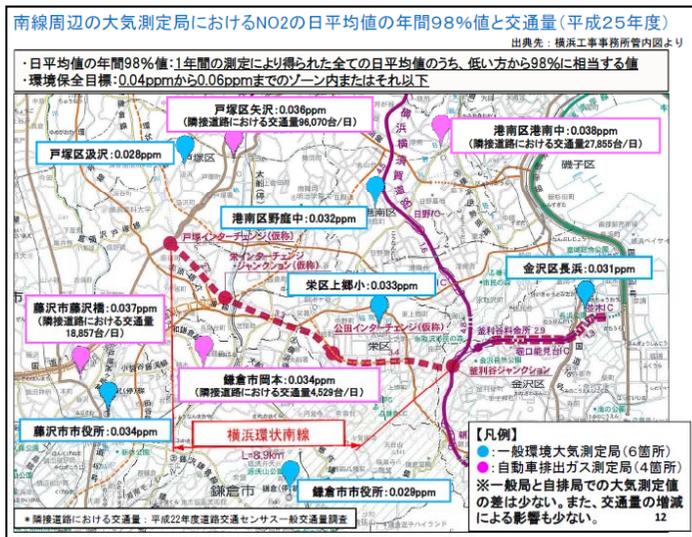
## 【第4回意見交換会】

### ○南線の残土搬出計画及び資機材の搬入



■残土車両の候補ルート(2次比較検討)

状況	新築環境(積載確認図はイメージです)			生活道路への影響状況		安全策での配慮			沿道に対する環境対策	大型車両の通行許可の適否
	道路幅員(確保距離)	車道幅員(代表例の箇所)	積載距離(代表例の箇所)	学校の周辺道路(積載距離)の確保	バス路線への影響(積載距離)の確保	歩行者・自転車等の通行との配慮	歩行者・自転車等の通行との配慮	歩行者・自転車等の通行との配慮		
茶線部ルート	約3.3km	0.50m	約2.4m	○	△	△	あり	不可	ダンクトラック費へのシート掛け・歩行速度の厳守・積載量削減の配慮	○
公田小路ルート	約2.8km	0.35m(歩道)	約1.8m	△(公田小)	△(バス路線)	△	あり	不可	ダンクトラック費へのシート掛け・歩行速度の厳守・積載量削減の配慮	○
桂台通りルート	約3.8km	2.10m(歩道)	約4.0m	△(桂台小)	△(バス路線)	△	あり	不可	ダンクトラック費へのシート掛け・歩行速度の厳守・積載量削減の配慮	○
上郷公田線ルート	約4.8km	3.50m(歩道)	約6.0m	○	△(市道線においてバス路線)	○	あり	一部可	ダンクトラック費へのシート掛け・歩行速度の厳守・積載量削減の配慮・積載量削減の配慮(歩行者等への配慮)	○



## 4. 意見交換会での説明内容と主な意見（11/11）

### 【第4回意見交換会】

#### ○主な意見や質問等

- ・上郷公田線は、環境保全、交通安全を最優先とすべき。利便性は、その次。
- ・都市計画変更をし、全線トンネル案を採用すること。
- ・長物の資機材を搬入するため、富士見通りを使用するというが、長物を小割にすれば、桂台通りを使用できる。
- ・残土は、公田町の事業用地に仮置きし、シールドトンネルが開通した後、シールドトンネルを使って残土搬出を行えばよい。

## 5. 上郷公田線の今後の進め方

- 当面、上郷公田線桂台地区の事業用地は、南線の残土等運搬ルートとして使用します。
- 上郷公田線は、「桂台地区」基本計画案（アベニュー Vol.12）を基本とします。
- 今後も整備計画や工事工程については、引き続き地域の皆様との話し合いを行います。
- 平成32年度の開通に向けて事業を進めます。

## 6. 上郷公田線の位置づけ

### ● 栄区のまちづくりにとって重要な路線

- 幹線道路の混雑緩和、地域交通の円滑化  
⇒ 交通分散による環状4号線の混雑緩和、バス利便性の向上
- 本郷台駅周辺の機能強化  
⇒ 本郷台駅への利便性向上、区東部からのアクセス強化
- 桂町戸塚遠藤線と連絡し、市南部地域の道路網を形成  
⇒ 戸塚など北部方面とのアクセス向上
- 公田ICで南線と連絡し、広域交通利便性が向上  
⇒ 圏央道を経由して東名高速・中央道等と直結

## 6. 上郷公田線の位置づけ

### ● 桂台地区のまちづくりにとって重要

- ・本郷台駅へのアクセス改善  
⇒ 広幅員の歩道が整備され、本郷台駅へ直結
- ・富士見通り及び桂台通りの交通の分散  
⇒ 地区内の通過交通の減少、  
富士見通り及び桂台通りのあり方の再検討  
(地域緑のまちづくりなど)
- ・災害時の代替路の確保  
⇒ 有事における環状4号線通行止め時の代替機能、  
災害に強い都市構造

湘南桂台のまちづくりに取組んできた経過をふまえ、アベニューの道路形態を基本としつつ、より質の高い緑環境と道路の調和のある計画(栄区のシンボルロードになるような)を区・局・地元と連携して取組みます。

### 3. 横浜環状南線 公田地区掘割試験工事の内容

## ■ 6月説明会並びに意見交換会での主なご意見

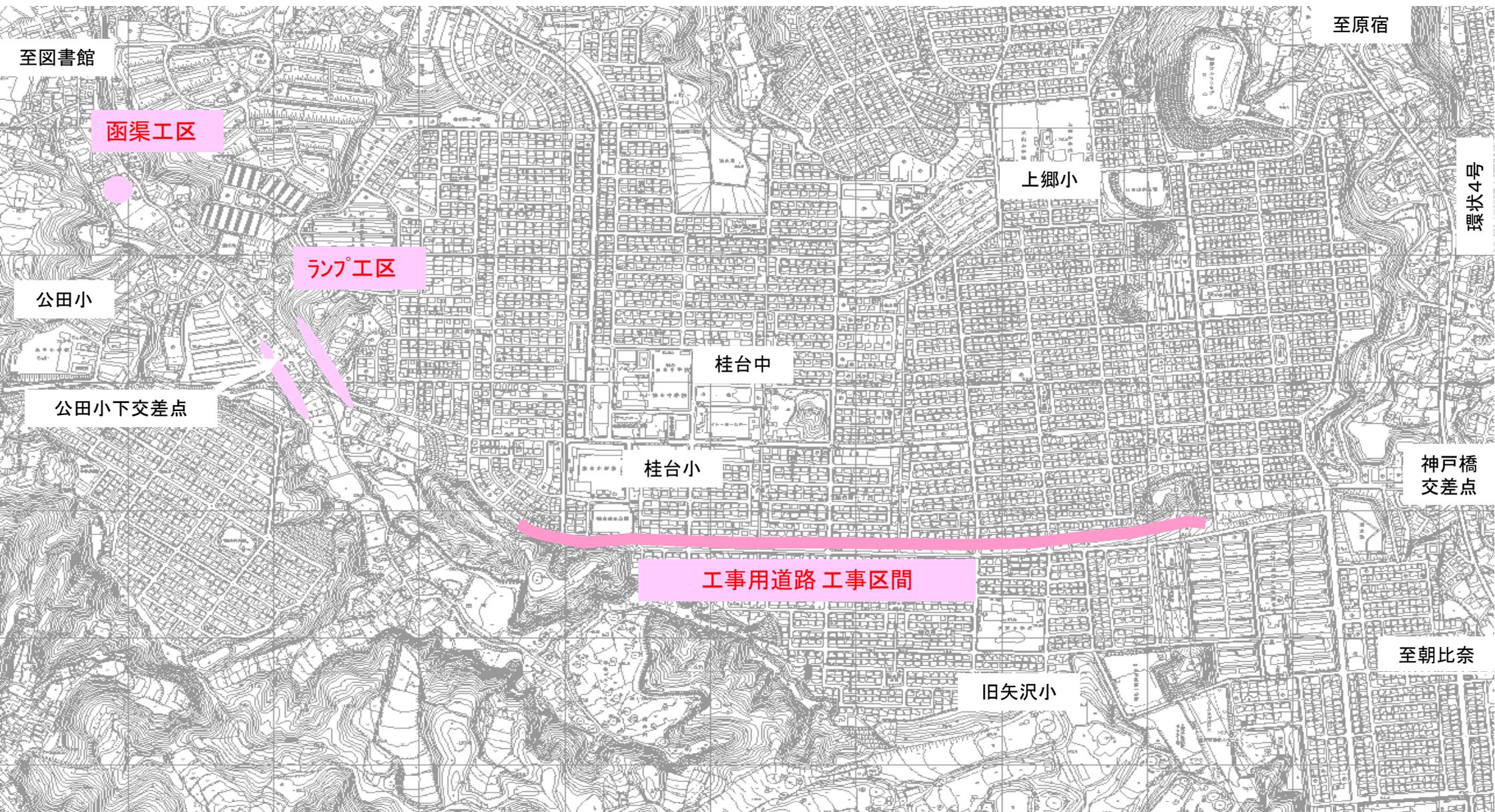
- ① 詳細な工程を示すこと。
- ② 残土は南線のシールドトンネル施工後に搬出すればよい。
- ③ 残土搬出量がわかりにくい。
- ④ 工事用道路は他のルートを考えるなり検討してほしい。
- ⑤ 上郷公田線ルートに於ける工事車両通行中の環境予測の実施。
- ⑥ 工事用道路に仮囲いを行うと、地域が分断される。
- ⑦ 騒音計の追加を検討してほしい。

ご意見に対する内容につきましては、このあと順次説明資料にてご説明いたします。

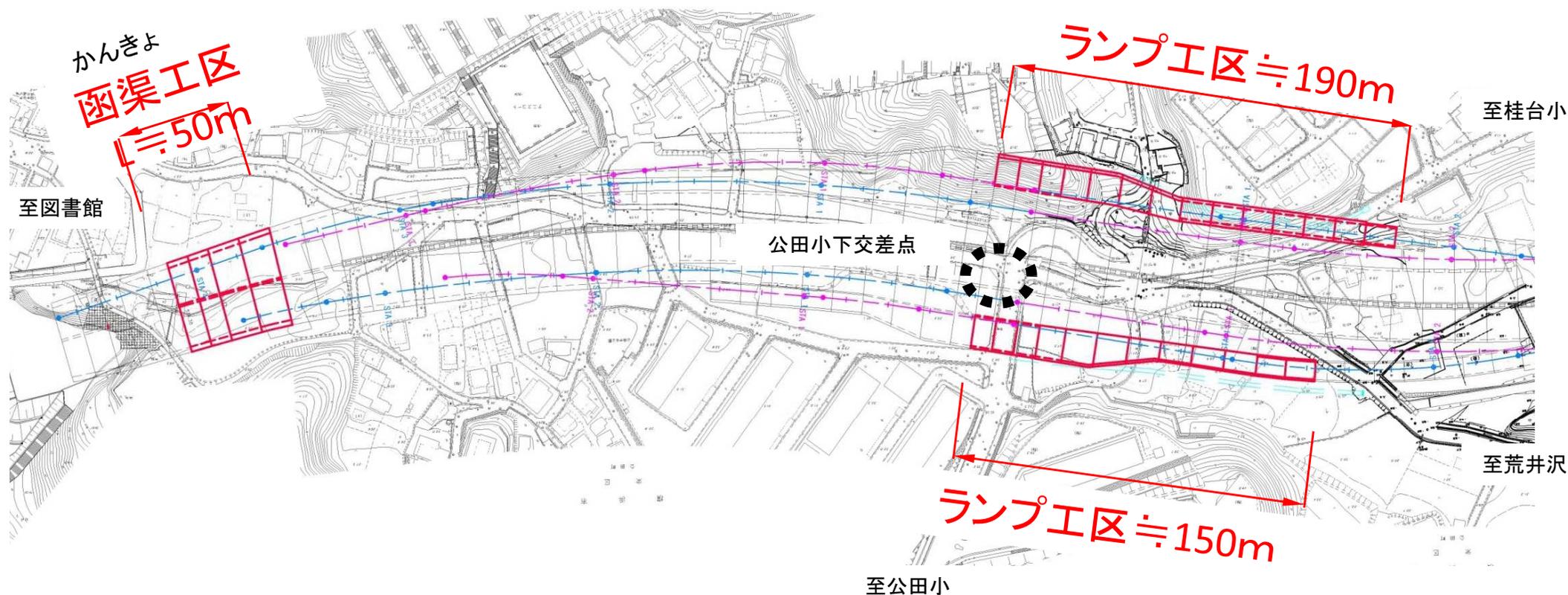
# ■ 工事概要

- 工事名 横浜環状南線 公田地区掘割試験工事
- 路線名 一般国道468号（横浜環状南線） 上郷公田線
- 工事場所 自）横浜市栄区犬山町 至）横浜市栄区公田町
- 工期 平成26年2月5日～平成29年3月20日（1,140日間）
- 請負人 株式会社 大林組
- 工事内容 公田地区の掘割区間における主に地下水対策工の評価を行うために実施する函渠工を含む試験工事
- 作業日 平日・土曜日及び祝日は通常作業、日曜日は原則休工  
土運搬・資機材搬入は、土曜・日曜及び祝祭日は休止
- 作業時間 原則8時～17時 ※大型車両の通行 原則9時～17時

# ■ 工事位置図



# ■ 工事箇所

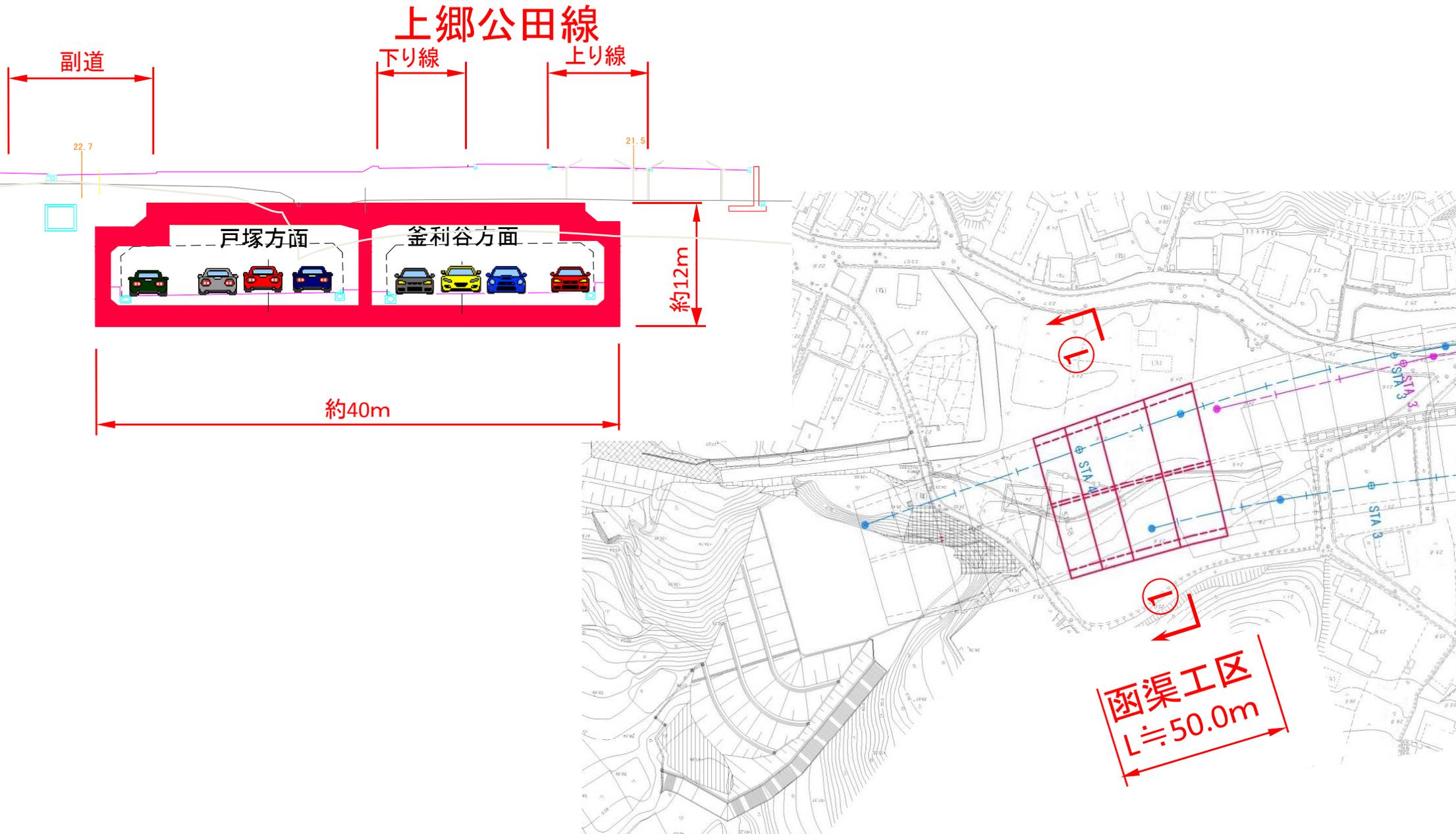


函渠（かんきよ）：断面が四角形の本線地下構造物

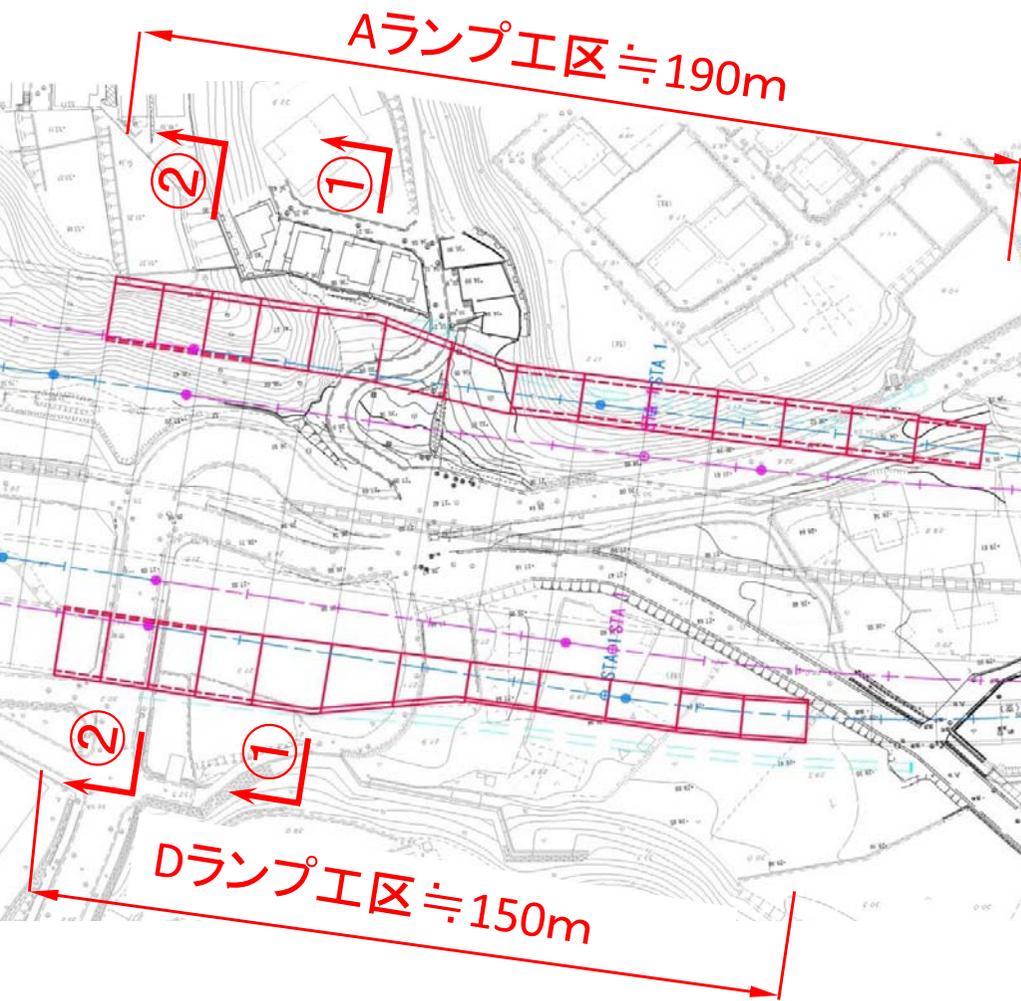
ランプ：一般道と自動車専用道路を連結する道路

# ■ 函渠施工箇所

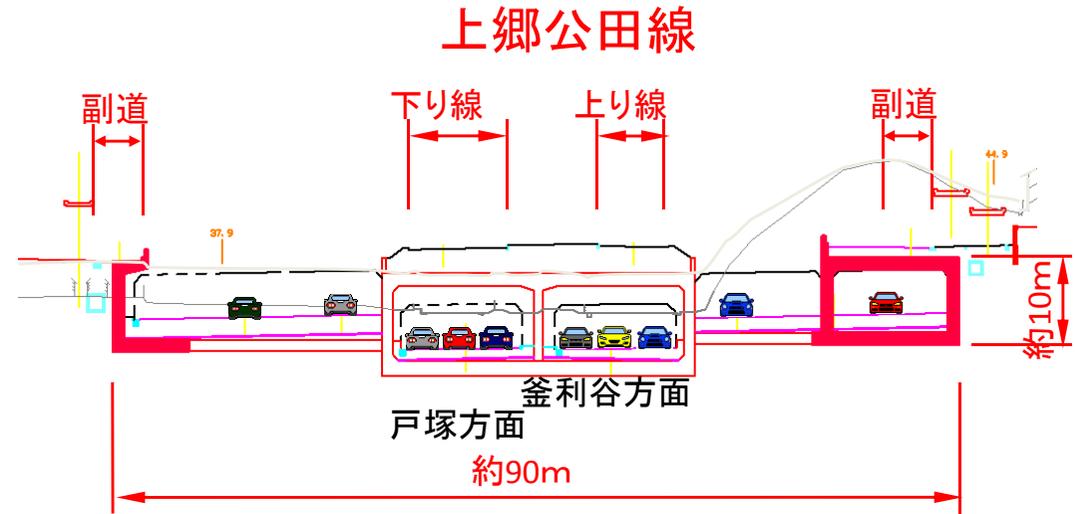
①-①断面



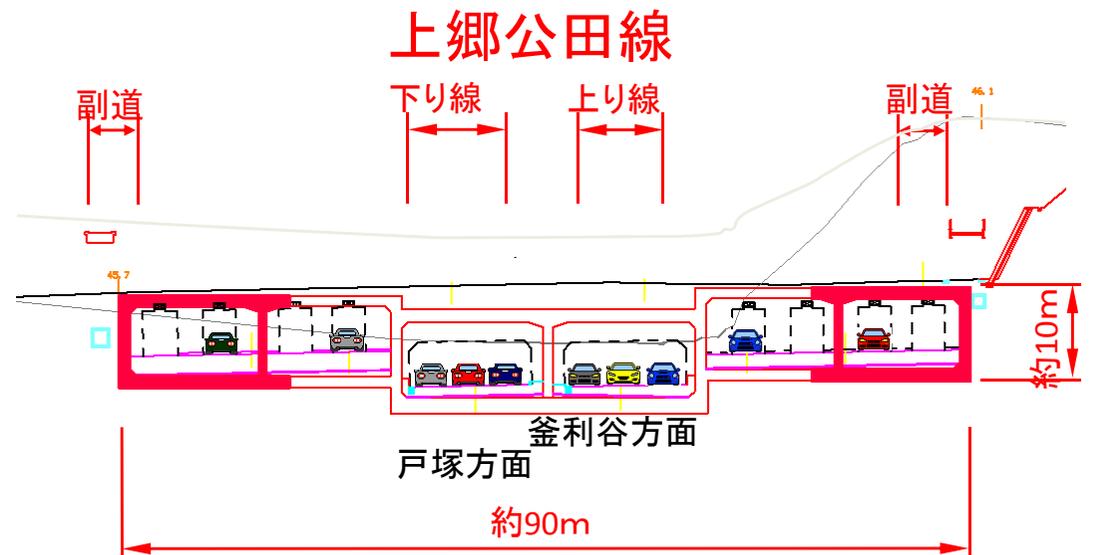
# ■ ランプ施工箇所



①-①断面



②-②断面



うかい  
■迂回道路施工（公田ハイツ上空から北を望む）

現況



うかい  
■ 迂回道路施工（公田ハイツ上空から北を望む）

迂回道路完成（ランプエ区の前施工前に迂回道路を造ります。）



■<sup>うかい</sup>迂回道路施工（図書館方向から公田小下交差点を望む）

迂回道路完成（ランプ工区の施工前に迂回道路を造ります。）



残土搬出について

# ■ 工程表（主な意見①、②のご説明）

## 横浜環状南線(公田・桂台・上郷地区)工事計画(概略工程)

平成26年12月末現在

	H25年度	H26年度	H27年度	H28年度	H29年度~H32年度	備考
<b>横浜環状南線</b>						
<b>公田地区</b>						
公田地区掘削試験工事						契約済み
本線部工事						
<b>桂台地区</b>						
桂台地区立坑工事						今年度工事契約前提
トンネル掘削工事(上り線)						今年度工事契約前提
トンネル掘削工事(下り線)						今年度工事契約前提
<b>上郷地区</b>						
上郷地区立坑工事						今年度工事契約前提
橋梁工事						
舗装工事等						
<b>工事用道路</b>						
上郷公田線ルート工事用道路						
上り線トンネルの工事用道路						

注) 工程は工事契約前の工事も含んでおり、あくまでも現時点での工事工程です。今後の工事契約時期によって工程変動の可能性があります。

# ■ 横浜環状南線の残土搬出等計画（主な意見③のご説明）

公田インターチェンジの周辺工事や桂台トンネル工事で発生する残土の搬出量

	運搬ルート	H26	H27	H28	H29～H32	
公田インターチェンジ や桂台トンネル工事 で発生する 残土の搬出	トンネル内部	-	-	-	-	140万m <sup>3</sup> (*1)
桂台地区立坑工事等 で発生する 残土の搬出	地上部ルート	-	8万m <sup>3</sup>	6万m <sup>3</sup>	2万m <sup>3</sup>	-
公田地区掘割試験工 事で発生する 残土の搬出		-	6万m <sup>3</sup>	3万m <sup>3</sup>	-	-
計(165万m <sup>3</sup> )		- (*3)	14万m <sup>3</sup>	9万m <sup>3</sup>	2万m <sup>3</sup>	140万m <sup>3</sup>
日当たりのダンプ最大台数(*2)		30～40台 /片道	150台 /片道	150台 /片道	150台 /片道	-

(\*1) 上り線シールドトンネル工事完成後は、上り線シールドトンネル内を工事用ルートとして活用。

(\*2) ダンプ台数は日当たりの上限台数を示しており、作業の手順や天候等で変動します。

(\*3) H26については資材搬入や工事用道路整備のため工事車両が通行いたします。

(注) この計画は現時点での計画であり、今後変更される場合があります。

(参考) 富士見通りの大型車両通行台数 約720台/日(調査日：H26.12.9\_横浜市)

# 残土運搬車両の候補ルート（主な意見④のご説明）

◆桂台地区及び公田ICの周辺工事における残土車両の候補ルート

- ==== 図書館ルート
- 公田小ルート
- 桂台通りルート
- 富士見通りルート
- 上郷公田線ルート



回転立坑予定位置

函渠工区

ランプ工区

桂台通りルート

公田インターチェンジ

回転立坑予定位置

公田換気所

上郷公田線ルート

発進到達立坑予定位置

神戸橋  
交差点

至朝比奈

## ■ 残土等運搬ルート(地上部)の選定にあたって(結果)

◆上郷公田線ルートとその他のルートを併用することも考えられますが、生活道路への影響や地域環境への負荷など地域住民の皆様への影響をできるだけ小さくさせるため、また安全面の確保のため上郷公田線ルートを選定します。

# ■ ダンプトラック走行に伴う周辺への影響調査

(主な意見⑤のご説明)

～ 桂台公田地区整備工事にて騒音、振動を測定 ～



# ■ 上郷公田線ルートを通行した場合の周辺環境への影響（騒音）

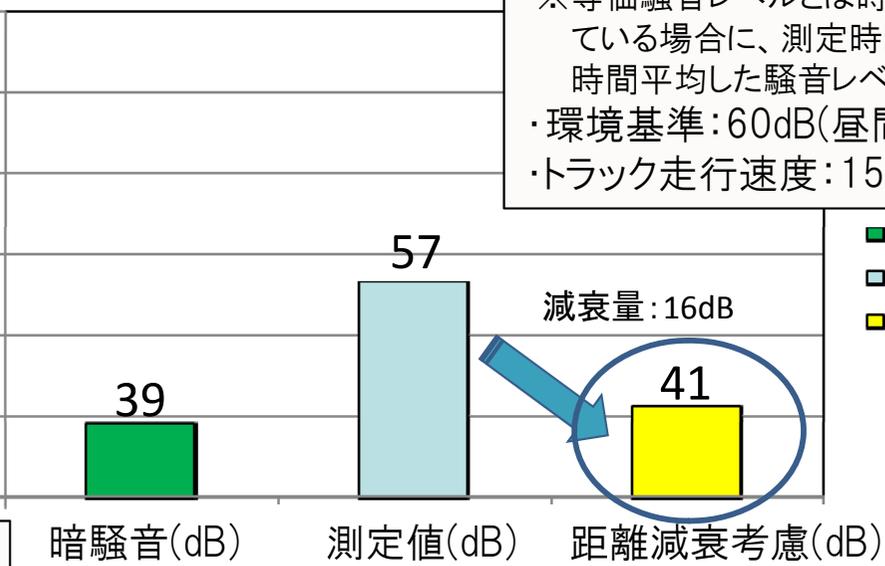
～ 桂台公田地区整備工事での測定値と距離減衰を考慮した予測値 ～

<音のめやす>

音のめやす	dB(A)
大声による独唱 騒々しい工場の中	90
地下鉄の車内	80
騒々しい事務所の中	70
静かな乗用車 普通の会話	60
静かな事務所	50
市内の深夜、図書館	40
	30

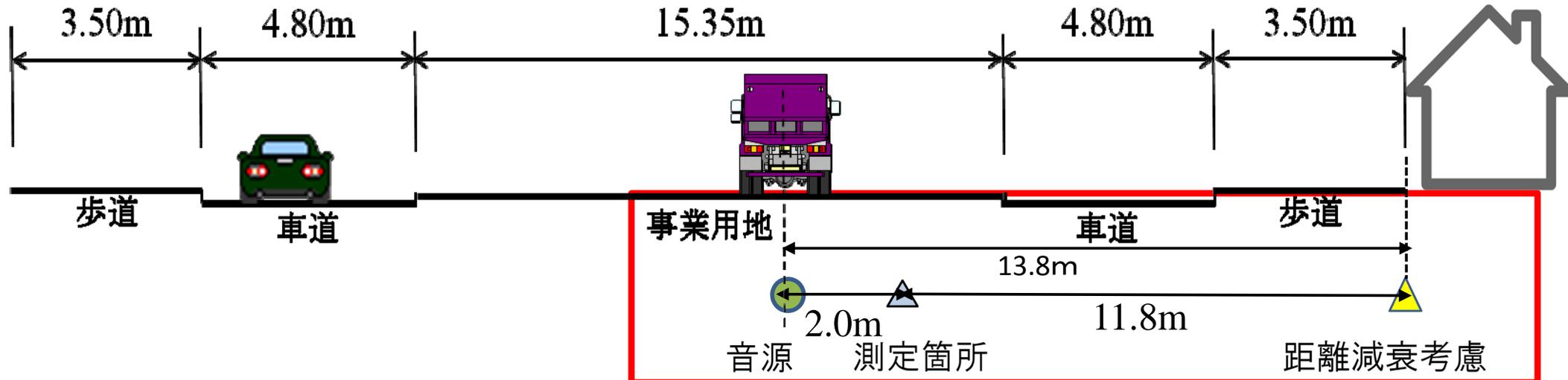
騒音

- ・暗騒音とは：その場所に存在する通常の騒音
- ・測定値の評価は等価騒音レベル(※)
- ※等価騒音レベルとは時間的に騒音レベルが変動している場合に、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。
- ・環境基準：60dB(昼間)
- ・トラック走行速度：15km/h



■ 暗騒音 (dB)  
□ 測定値 (dB)  
■ 減衰量考慮 (dB)

上郷公田線ルートイメージ図



・音源の位置は車両が工事用道路の端部(民家側)へ寄った場合を設定。

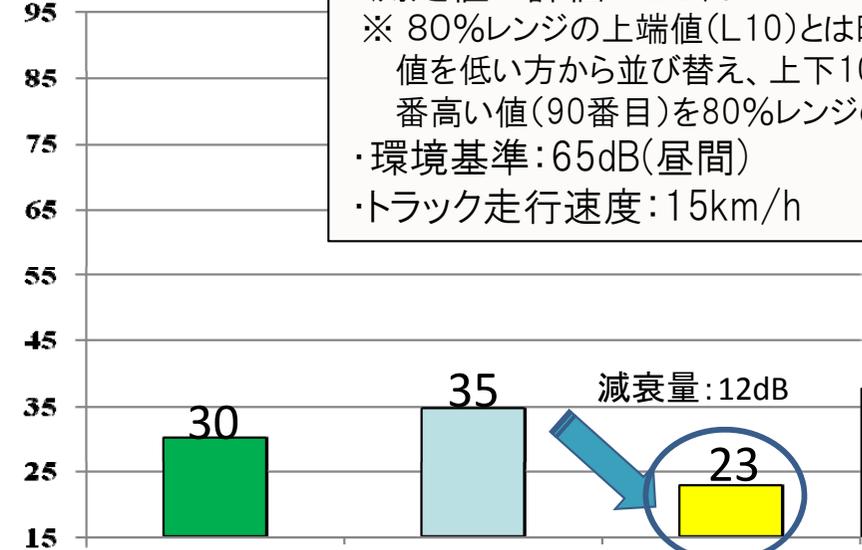
# ■上郷公田線ルートを通行した場合の周辺環境への影響（振動）

## ～ 桂台公田地区整備工事での測定値と距離減衰を考慮した予測値 ～

### < 振動のめやす >

- 室内の振動が激しく、すわりの悪い花びんは倒れ、歩行者でも感ずる
- 家屋が揺れ、戸・椅子がガタガタと鳴動、電灯が揺れる
- 大勢の人に感ずる程度 戸・椅子がわずかに動く程度
- 静止している人や地震に注意深い人にだけ感じる
- 人体に感じない

### dB(A) 振動

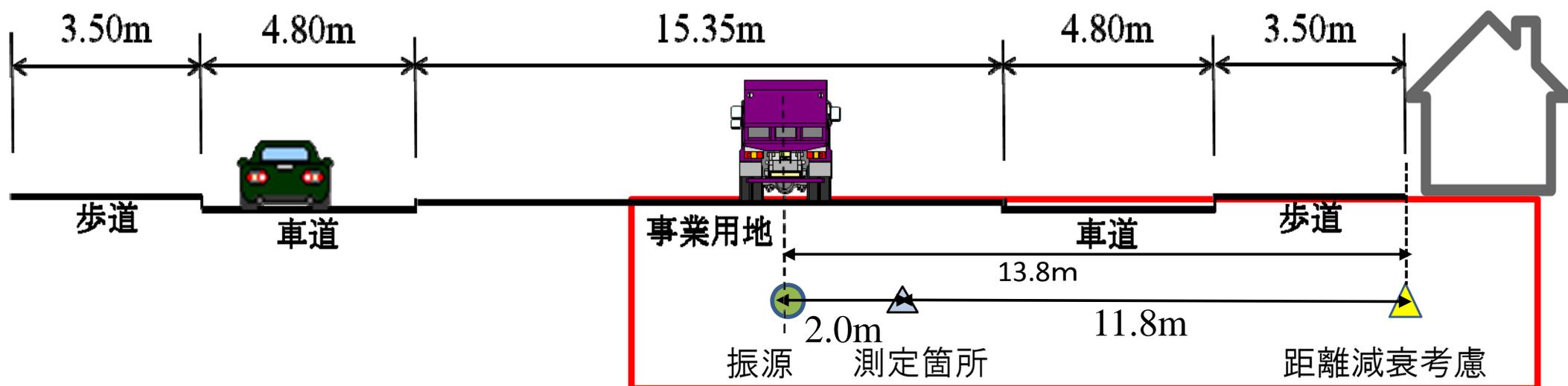


- ・暗振動とは: その場所に存在する通常の振動
- ・測定値の評価は80%レンジの上端値(L10)(※)
- ※ 80%レンジの上端値(L10)とは時間的に変動している値を読み取り、値を低い方から並び替え、上下10%を除いた80%の範囲の中で、一番高い値(90番目)を80%レンジの上端値(L10)と表します。
- ・環境基準: 65dB(昼間)
- ・トラック走行速度: 15km/h

- 暗振動(dB)
- 測定値(dB)
- 減衰量考慮(dB)

※計算上では減衰量は12dBであるが、実際は暗振動とほぼ同じ値(30dB)となると考えられる。

### 上郷公田線ルートイメージ図

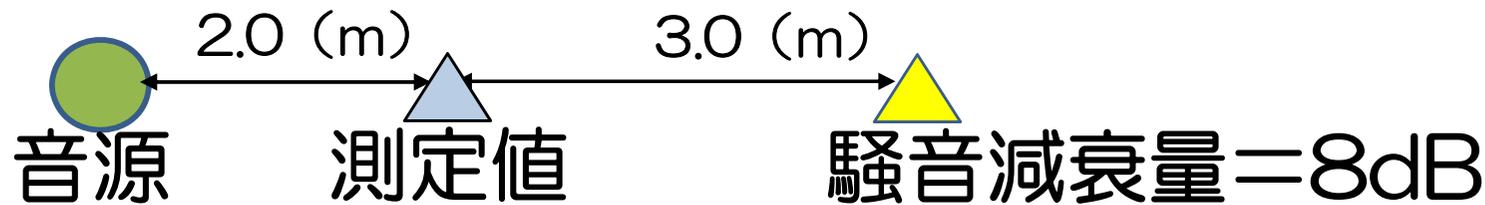


・振源の位置は車両が工事用道路の端部(民家側)へ寄った場合を設定。

# ～ 距離減衰を考慮した場合の騒音減衰量 ～

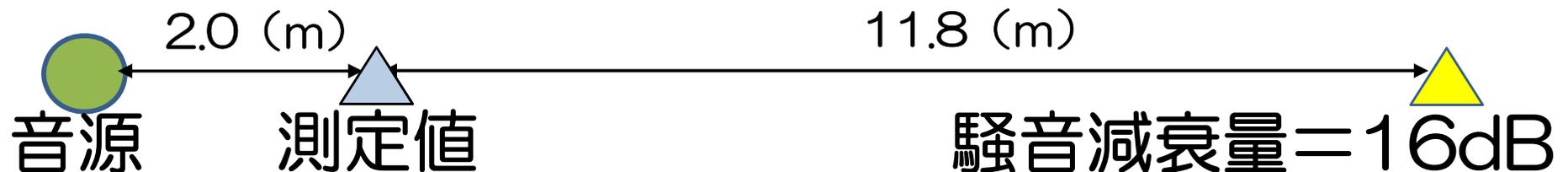
富士見通り、桂台通りルートは音源（通行車両中心）から民地境界までの距離は約5mですので、距離減衰を考慮した騒音の減衰量は8dBと予測されます。

## ■ 富士見通り、桂台通りルートの場合



注) 測定値の値は桂台公田整備工事の測定値を仮定としました。

## ■ 上郷公田線ルートの場合

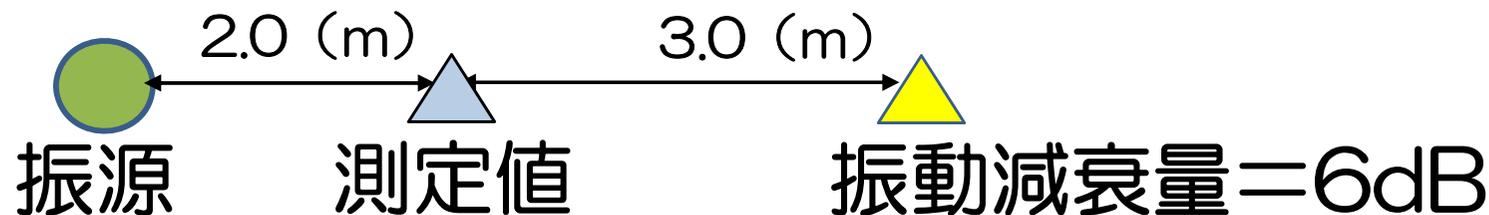


注) 測定値の値は桂台公田整備工事の測定値を仮定としました。

# ～ 距離減衰を考慮した場合の振動減衰量 ～

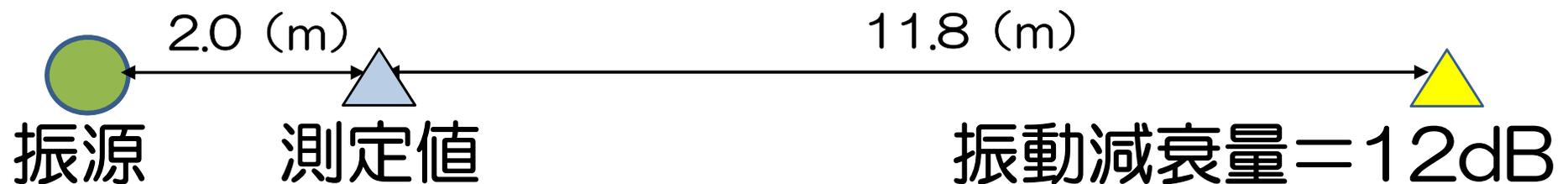
富士見通り、桂台通りルートは振源（通行車両中心）から民地境界までの距離は約5mですので、距離減衰を考慮した振動の減衰量は6dBと予測されます。

## ■ 富士見通り、桂台通りルートの場合



注) 測定値の値は桂台公田整備工事の測定値を仮定としました。

## ■ 上郷公田線ルートの場合

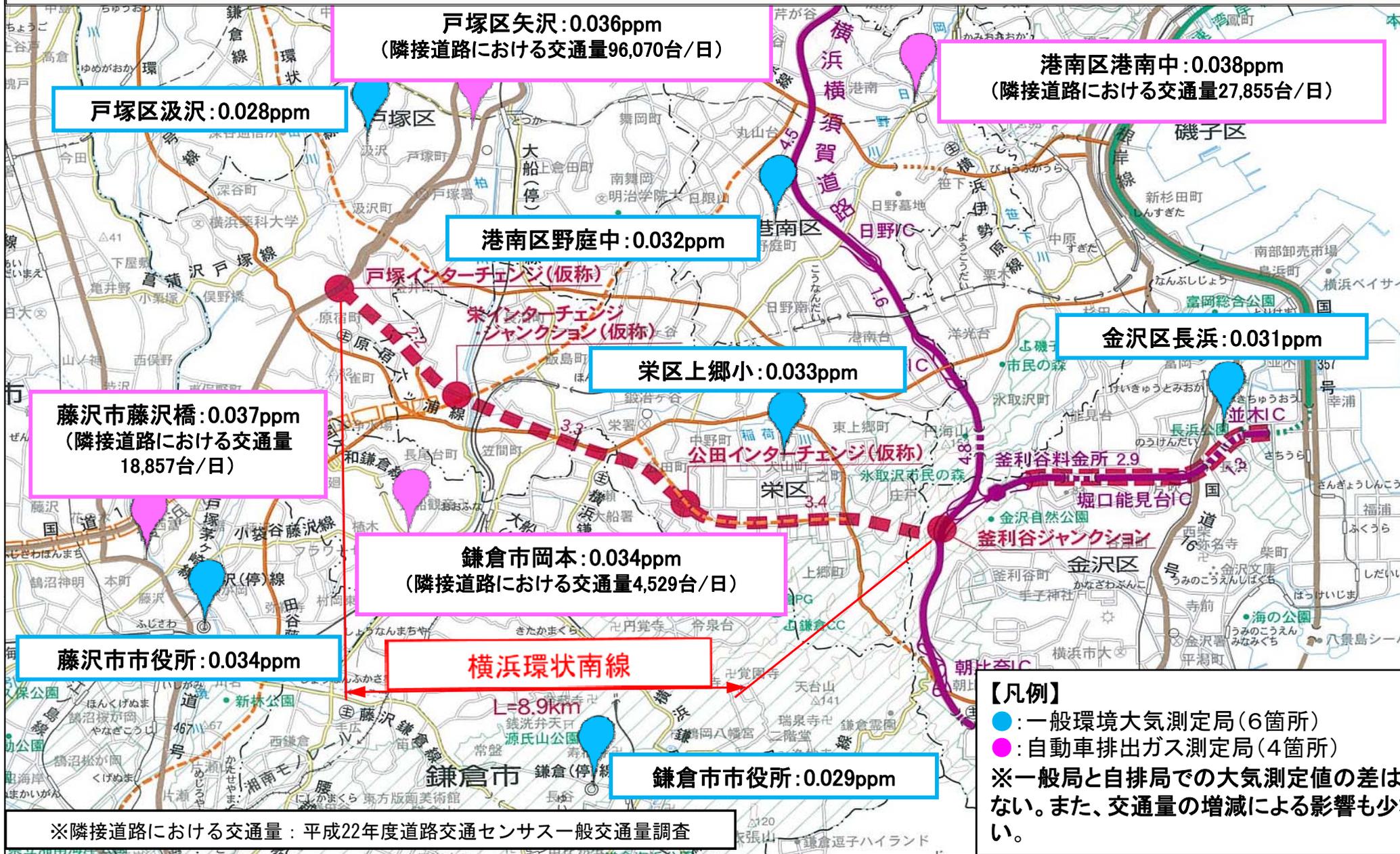


注) 測定値の値は桂台公田整備工事の測定値を仮定としました。

# ■南線周辺の大気測定局におけるNO2の日平均値の年間98%値(平成25年度)と交通量(※)

出典先：横浜工事事務所管内図より

- ・日平均値の年間98%値：1年間の測定により得られた全ての日平均値のうち、低い方から98%に相当する値
- ・環境保全目標：0.04ppmから0.06ppmまでのゾーン内またはそれ以下



## ■南線周辺の大気測定局におけるNO<sub>2</sub>の日平均値の年間98%値（平成25年度）

### ◆横浜環状南線の沿線沿いの大気測定局のNO<sub>2</sub>の平均値の比較

○一般環境大気測定局（6箇所）：0.031ppm

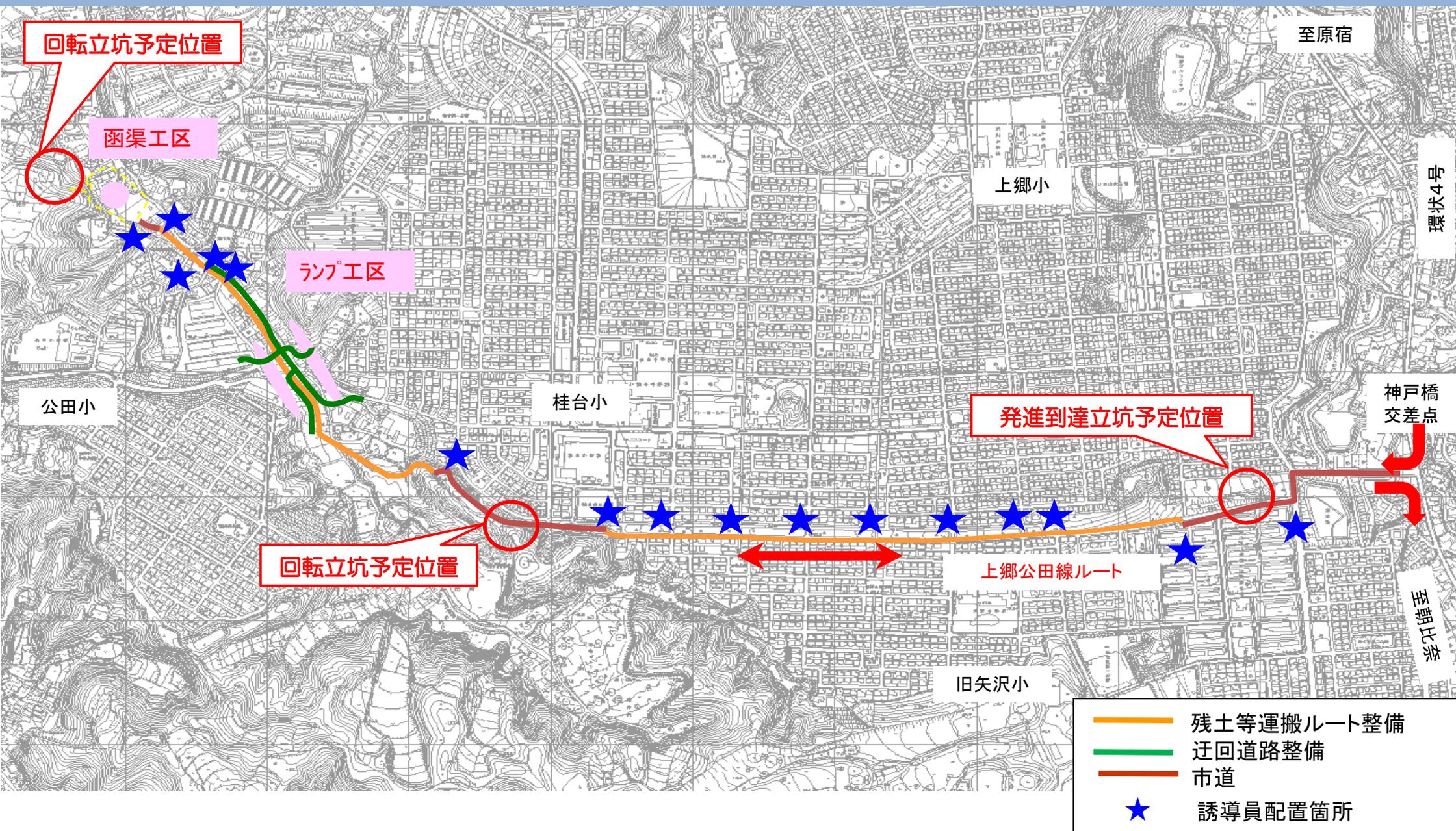
○自動車排出ガス測定局（4箇所）：0.036ppm

- ・環境保全目標：0.04ppmから0.06ppmまでのゾーン内またはそれ以下

・横浜環状南線の沿線沿いにあります、一般環境大気測定局（6箇所）と自動車排出ガス測定局（4箇所）の平均値を比較しても差は少ない。

・また交通量の増減での影響も少ない。  
よって、ダンプトラックの通行での影響も少ないものと考えられます。

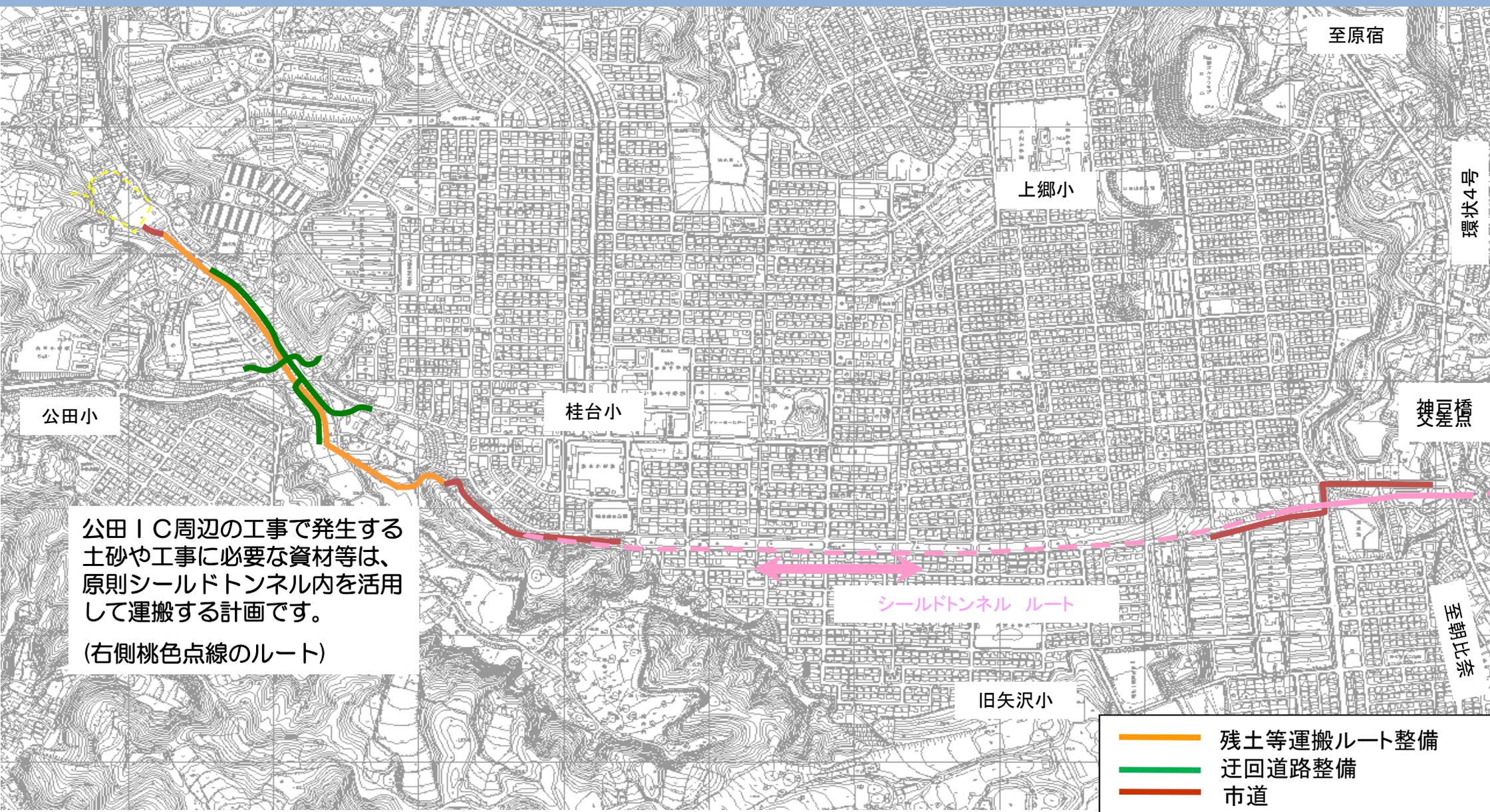
# ■ 残土等運搬ルート(上郷公田線ルート)(予定)



## ■ シールドトンネル完成後の残土等運搬ルートについて

◆シールドトンネル完成後は、公田ⅠC周辺の工事及び桂台トンネルの工事で発生する約140万m<sup>3</sup>の土砂や工事に必要な資材等は、原則シールドトンネル内を活用して運搬する計画です。

# ■ シールドトンネル完成後の残土等運搬ルート(予定)



# ■ 残土等運搬ルート(上郷公田線ルート)の安全対策

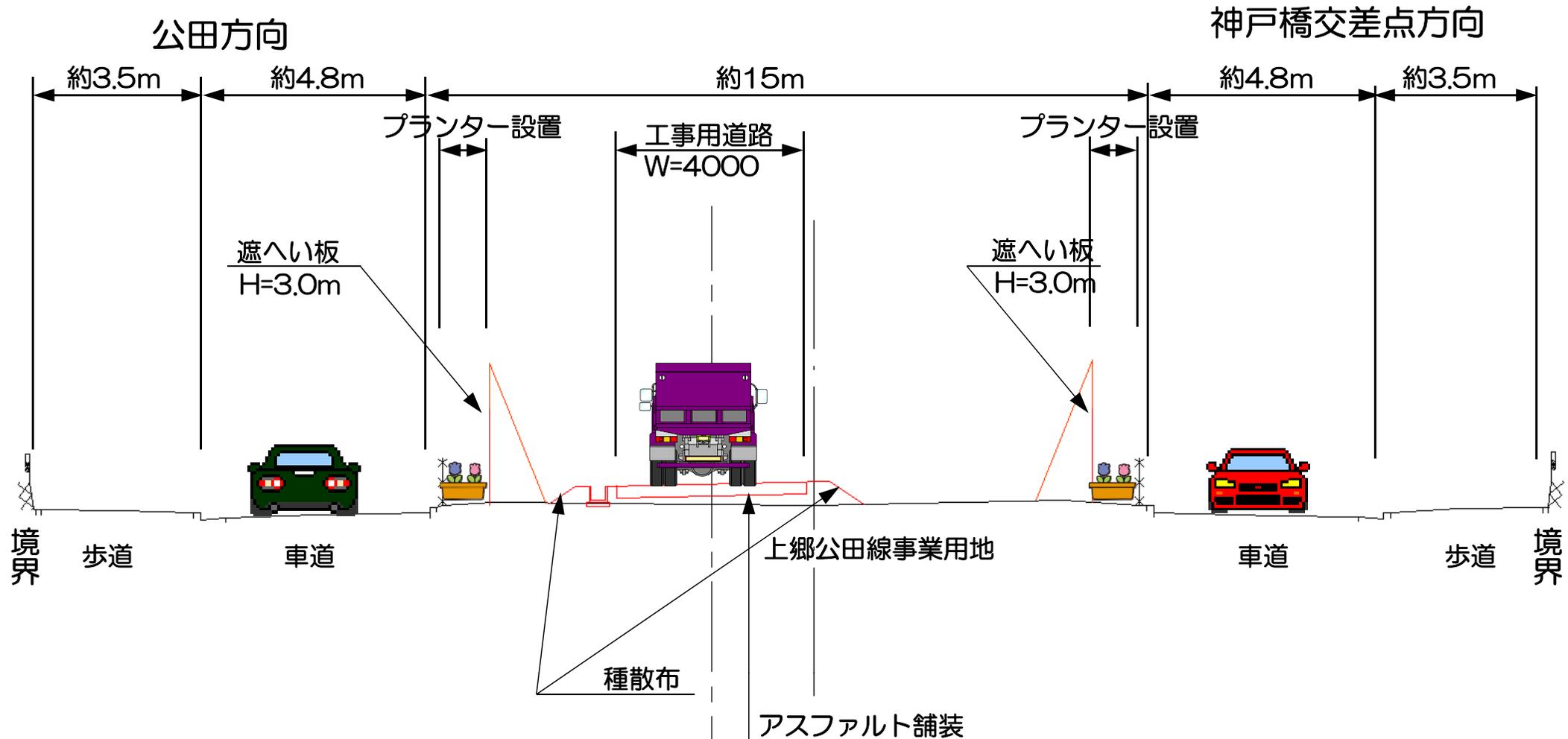
市道交差(南北横断)箇所のイメージ

(主な意見⑥のご説明)



交通誘導員は歩行者・一般車両を優先に誘導します。

# ■ 残土等運搬ルート(上郷公田線ルート)の環境対策 (主な意見⑦のご説明)

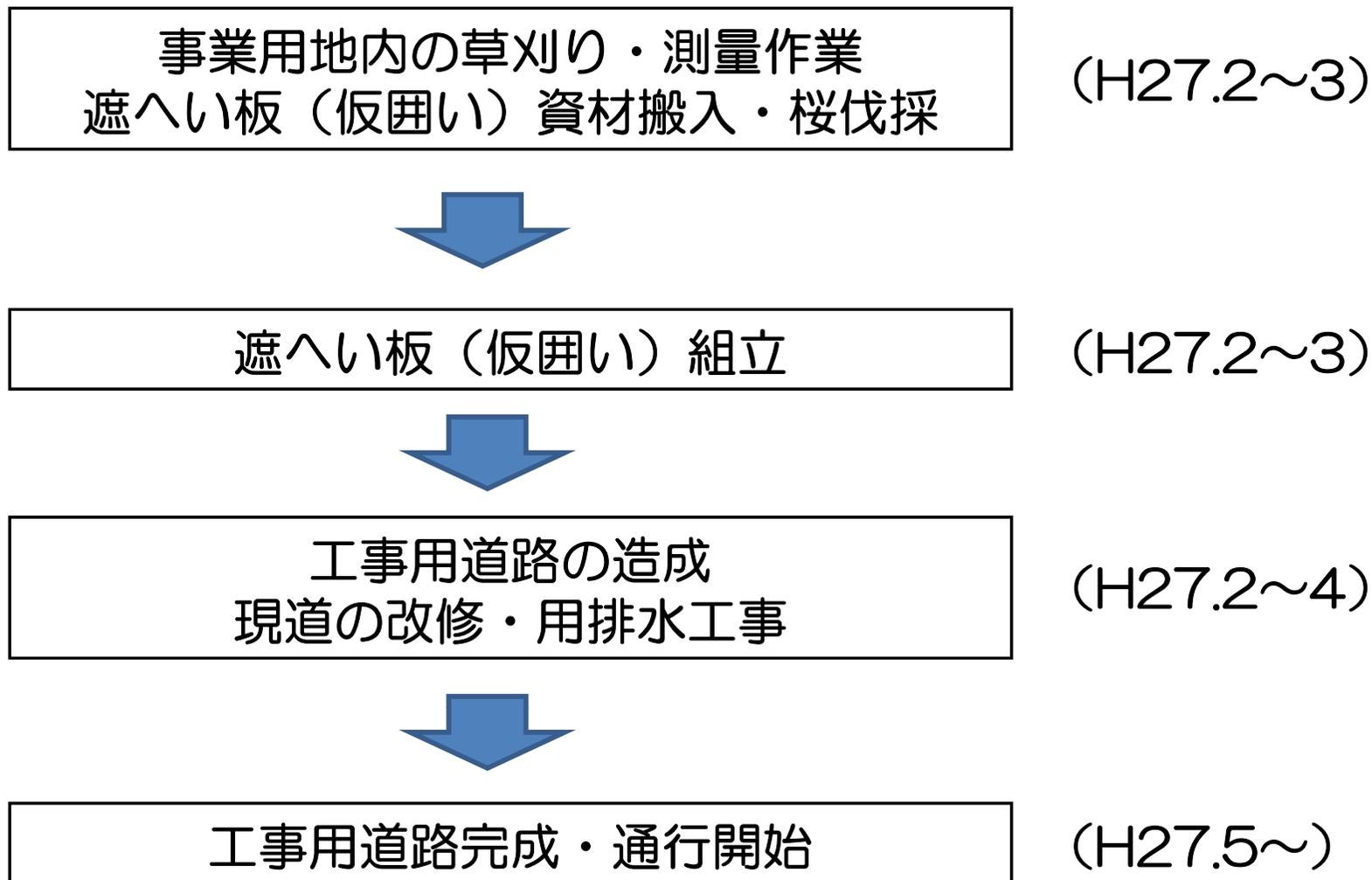


- ・ 工事車両通行時は騒音振動を常時計測します。
- ・ 上郷公田線ルート通行時において工事車両は時速15km/hで走行します。

注) イメージを表したものであり確定した構造ではありません。

# ■今後の進め方

## ◆工事用道路通行までの大まかな流れ



※各作業時期や完成時期、通行開始時期は目安であり、天候や作業進捗などで時期が変更する場合があります。

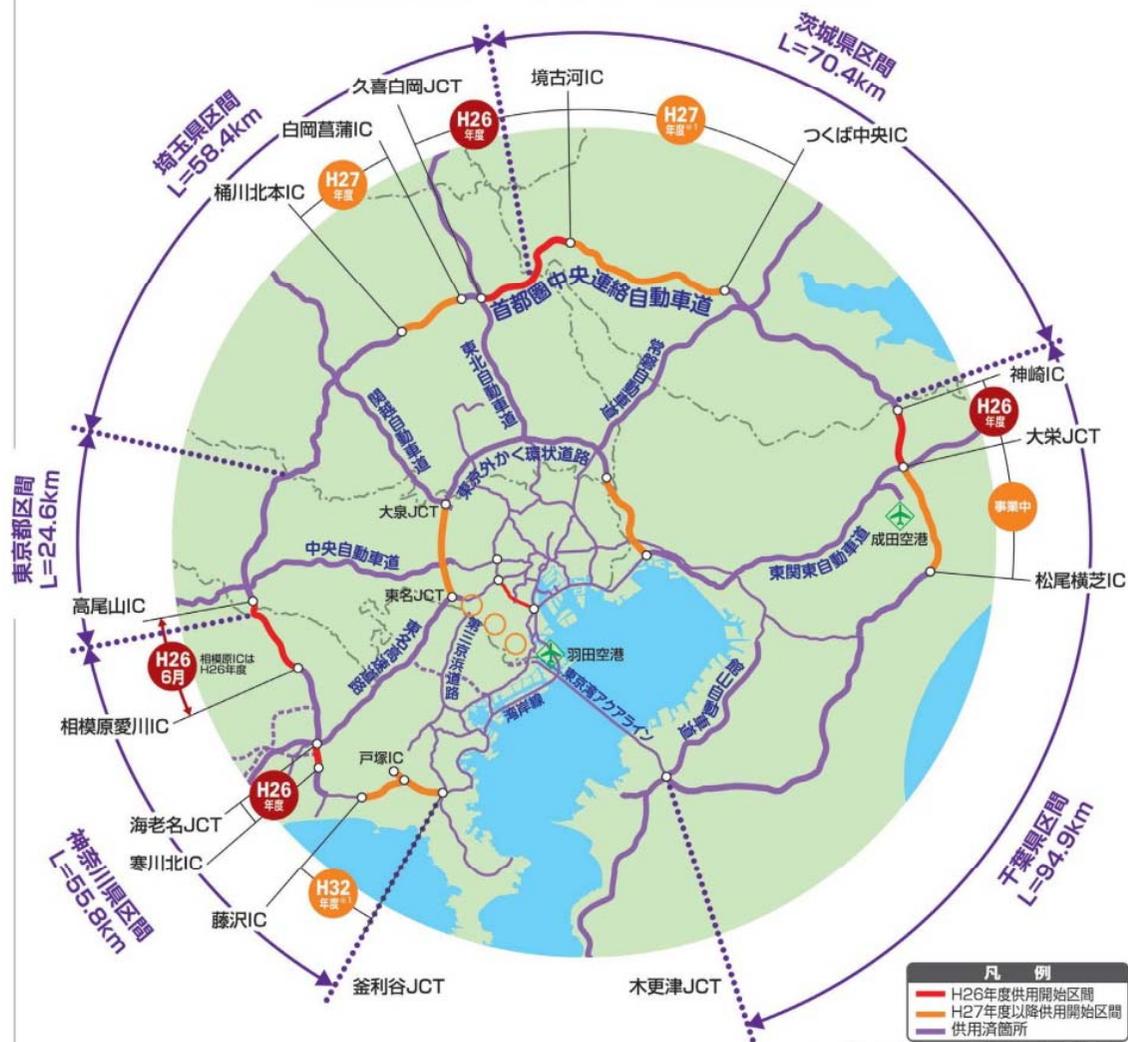
横浜環状南線 公田地区掘割試験工事の  
説明内容は以上になります。

## 4. 圏央道の整備状況と横浜市の考え

# 圏央道の整備状況

圏央道約300kmのうち  
平成26年度末までに約8割  
平成27年度末までに約9割  
が開通する予定。

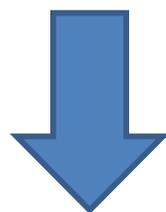
## 8都県市の区間と整備状況



# 平成32年度開通に向けた横浜市の考え

## 【横浜環状南線の役割】

- 横浜市の国際競争力や防災対応力の強化にとって重要
- 圏央道のネットワーク効果を最大限に発揮するために重要



## 【横浜市の考え】

南線の平成32年度開通が確実となるよう全力で取り組みます。

# 地元の皆様への情報提供と意見交換

## (1) 横浜環状南線及び上郷公田線全体の情報

- 栄区連合町内会長会議を經由して各自治会町内会へ資料の回覧
- ホームページ(栄区役所からアクセス)

## (2) ご当地付近の状況

### ■ 工事の状況など

- 本郷中央連合及び上郷西連合の広報部会を經由して資料の回覧
- ホームページ(栄区役所からアクセス)

### ■ 上郷公田線の具体的な計画内容

アベニューの基本計画をもとに、緑化計画など沿線の自治会の皆様と意見交換しながら策定

# ご静聴ありがとうございました。

## 【問合せ先】

- 横浜環状南線(上郷・桂台・公田地区)に関すること  
東日本高速道路(株)横浜工事事務所工務課 電話 045-352-3771
- 上郷公田線に関すること  
横浜市道路局建設課 電話 045-671-3556  
横浜市道路局事業調整課 電話 045-671-2778
- 栄区政に関すること  
横浜市栄区区政推進課 電話 045-894-8161

<参考> 環境関連の用語解説

## 等価騒音レベル( $L_{Aeq}$ )

「等価騒音レベル」とは、騒音レベルが時間とともに不規則かつ大幅に変化している場合(非定常音、変動騒音)に、ある時間内で変動する騒音レベルのエネルギーに着目して時間平均値を算出したものです。

等価騒音レベルは、自動車からの騒音のように時間的に大きく変動する騒音レベルを評価するために考案されました。

下の図1に示すように、ある測定時間内で時間とともに騒音レベルが大きく変動する多数の測定値が得られたときに、図2のように時間変動のない一定の騒音レベル(定常音)で代表させたらどの程度の数値になるかを考え、測定時間内の騒音のエネルギーが両者で等しく(等価)なるようにした場合の定常音の騒音レベルが、等価騒音レベルです。

言い換えると、測定時間内における騒音エネルギーによる総曝露量を時間平均した物理量であるため、異なる音源からの騒音の合成などの計算に便利です。

また、変動騒音に対する人間の生理・心理的反応とも比較的よく対応することから、環境騒音を評価するための評価量として多くの国で採用されています。

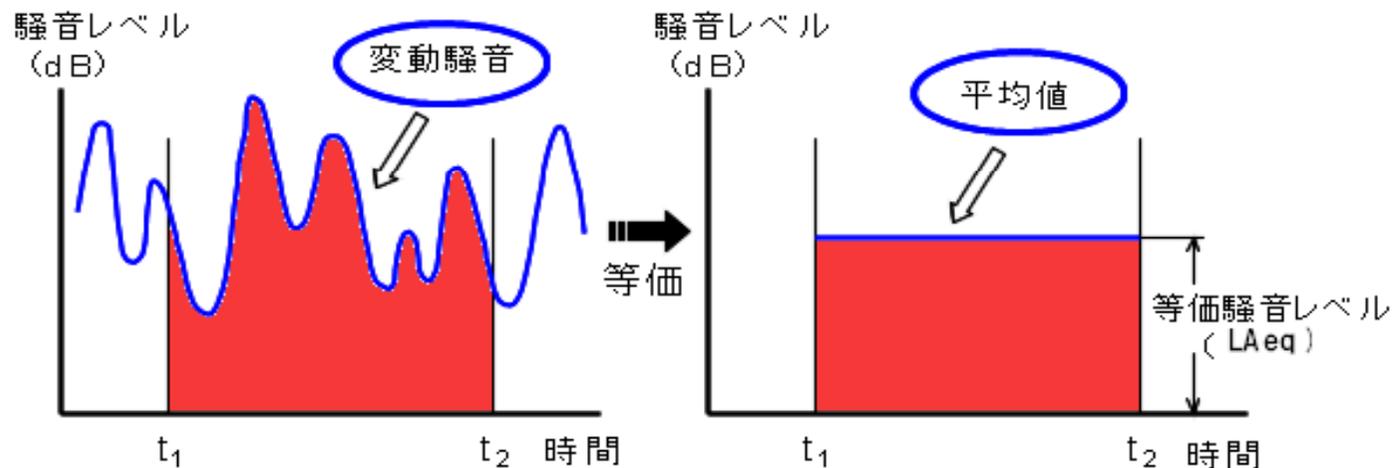
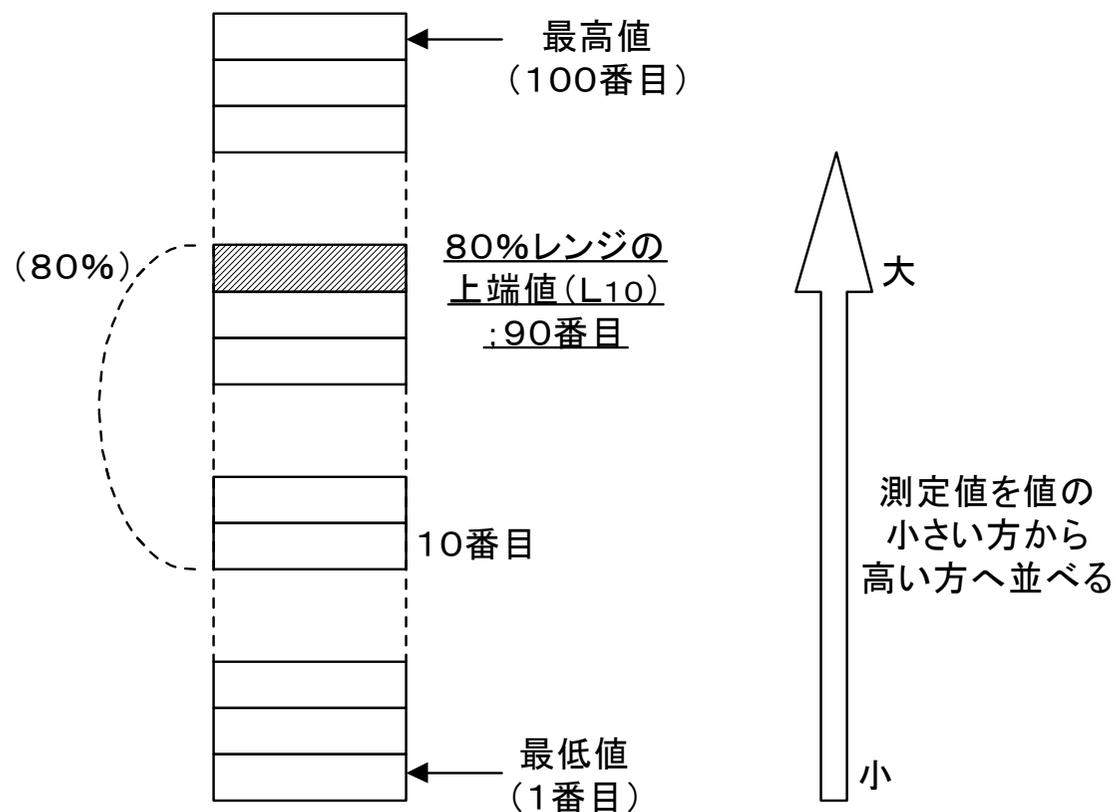


図1: 時間とともに騒音レベルが変動する騒音

図2: 時間によらず騒音レベルが一定の音

# 振動の評価方法



(測定値が100個の場合)

測定値を低い方から並べて、上下10%を除いた80%の範囲のなかで、一番高い値(90番目)を80%レンジの上端値といい、これと振動規制法に基づく道路交通振動の限度を比較します。

中央公害対策審議会騒音振動専門部会の答申の「振動による健康障害はもとより日常生活にも支障を与えない」という考え方を基本とし、「大部分の地域住民が日常生活において支障がない程度」としています。

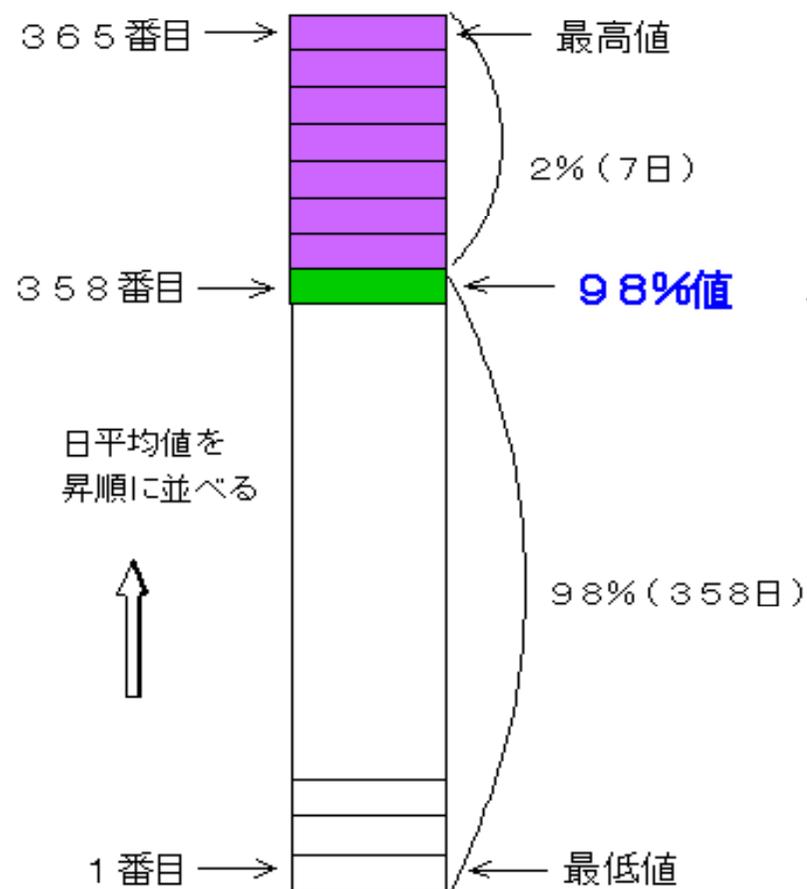
## 日平均値の年間98%値

「日平均値の年間98%値」とは「日平均値の年間98%値」あるいは単に「98%値」とは、1年間のうちで濃度が高かった日に着目したとき、これらの日の濃度レベルがどの程度であったかを表す統計指標の一つです。

98%値は、1年間に測定されたすべての日平均値(欠測日を除く)を、1年間での最低値を第1番目として、値の低い方から高い方に順(昇順)に並べたとき、低い方(最低値)から数えて98%目に該当する日平均値です。

例えば、365個の日平均値がある場合は、98%値は、低い方から数えて98%目に該当する第358番目の日平均値です。逆に、高い方(最高値)から数えると、最高値から数えて2%目の7番目までを除いた第8番目の日平均値です。

### 98%値の計算方法



【例】有効測定日数が365日の場合

365日分の日平均値を、測定値の低い方から高い方に順に(昇順)並べる。低い方から数えて第358番目が「日平均値の年間98%値」。