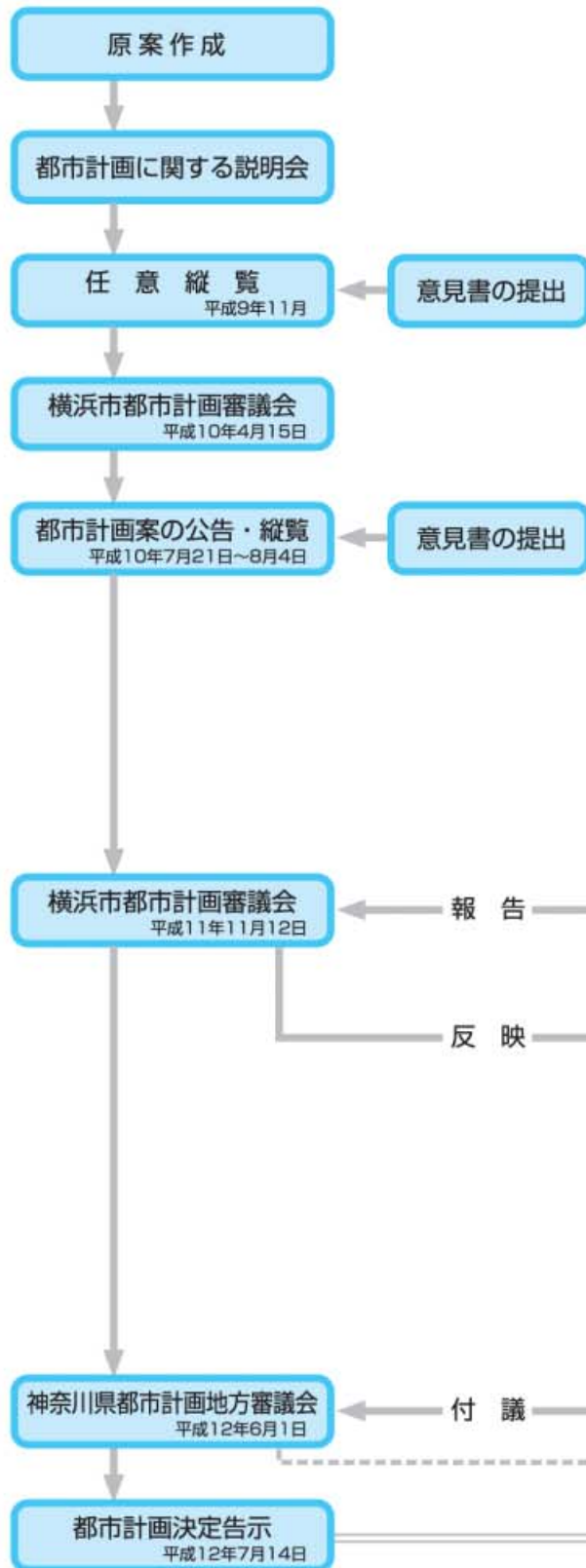


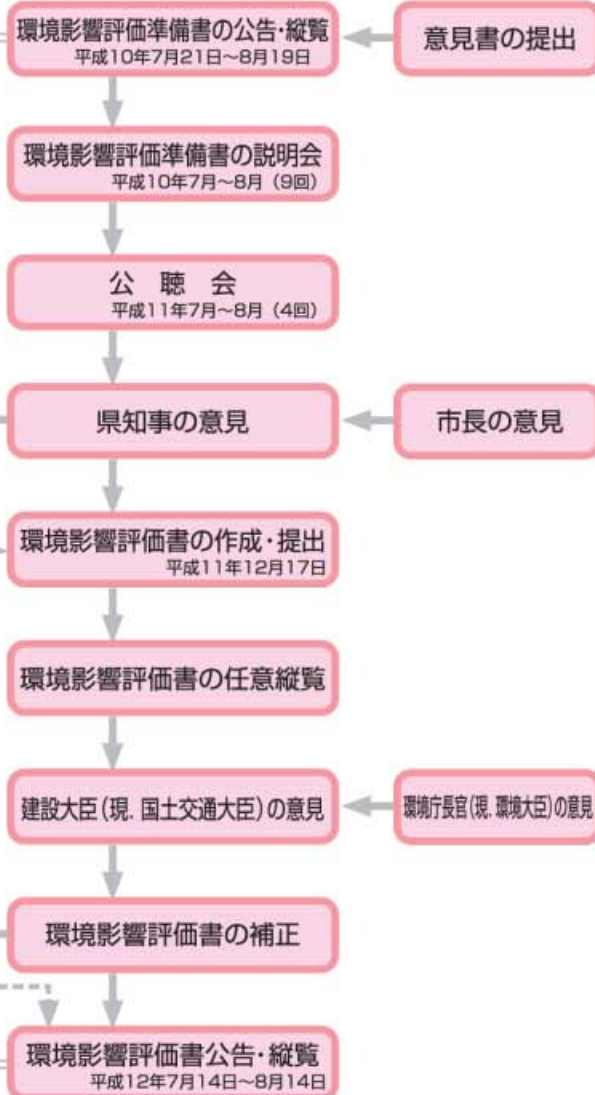
# 手続の流れ

横浜環状北線は、次のような手順により都市計画と環境影響評価の手続が実施されています。

## 都市計画手続の流れ



## 環境影響評価手続の流れ



# 環境影響評価の概要

## 1 環境影響要素の抽出および環境項目の選定

本事業の実施に伴い、周辺地域の環境に影響を及ぼすことが予想される環境影響要素およびそれによる予測・評価すべき環境項目の抽出は、「横浜市環境影響評価技術指針」および「建設省所管道路事業環境影響評価技術指針」に基づき、事業の内容および地域の特性を勘案して行ないました。環境影響要素と環境項目の関係を下表に示します。

| 環境項目<br>影響要素 | 生活環境(公害等) |      |    |      |    |    |      |    |       |      | 自然環境 |    |     | 社会・文化環境 |    |       |       |      |    |     |     |    |    |
|--------------|-----------|------|----|------|----|----|------|----|-------|------|------|----|-----|---------|----|-------|-------|------|----|-----|-----|----|----|
|              | 大気汚染      | 水質汚濁 |    | 土壌汚染 | 騒音 | 振動 | 地盤沈下 | 悪臭 | 超低周波音 | 電波障害 | 日照障害 | 風害 | 廃棄物 | 水象      |    | 地形・地質 | 植物・動物 | 地域社会 | 景観 | 文化財 | 災害  |    |    |
|              |           | 水質   | 底質 |      |    |    |      |    |       |      |      |    |     | 海       | 河川 |       |       |      |    |     | 地下水 | 陸生 | 水生 |
| 工事中          | ○         | ○    |    |      | ○  | ○  | ○    |    |       |      |      |    | ○   |         | ○  |       |       |      |    |     |     |    |    |
| 施設の存在        | 敷地(土地の改変) |      |    |      |    |    |      |    |       |      |      |    |     |         |    |       |       |      |    |     |     |    |    |
|              | 道路の構造     |      |    |      |    |    |      |    |       |      |      |    |     |         |    |       |       |      |    |     |     |    |    |
|              | 換気所       |      |    |      |    |    |      |    |       |      |      |    |     |         |    |       |       |      |    |     |     |    |    |
|              | 料金所       |      |    |      |    |    |      |    |       |      |      |    |     |         |    |       |       |      |    |     |     |    |    |
| 供用           | 自動車の走行    |      |    |      |    |    |      |    |       |      |      |    |     |         |    |       |       |      |    |     |     |    |    |
|              | 換気所の稼働    |      |    |      |    |    |      |    |       |      |      |    |     |         |    |       |       |      |    |     |     |    |    |

注) 1. ○印は、環境への影響が予想され、現況調査および予測・評価を必要とするものを示します。  
 2. 環境項目の「地盤沈下」の存在・供用時の影響は、工事中の予測で代表させます。  
 3. 環境項目の「電波障害」、「日照障害」、「景観」、「文化財」の工事中の影響は、存在・供用時の予測で代表させます。  
 4. 道路の構造は、「横浜市環境影響評価技術指針」に基づく名称を記載しており、嵩上式が高架部、地表式および掘割式が土工部、地下式がトンネル部に該当し、都市計画上の構造名称とは異なります。

## 2 主な予測条件

### ■予測条件

① 予測時期 平成22年(西暦2010年)

② 日交通量

| 予測位置       | 計画路線 | 単位:台/日 |        |
|------------|------|--------|--------|
|            |      | 大田神奈川線 | 岸谷生麦線  |
| ① 都筑区川向町   | 本線   | 40,000 | —      |
| ② 港北区新羽町   | 本線   | 37,000 | —      |
|            | 出入口計 | 18,000 | —      |
| ③ 鶴見区馬場一丁目 | 出入口  | 4,500  | 17,100 |
| ④ 鶴見区岸谷一丁目 | 本線   | 53,000 | —      |
| ⑤ 鶴見区生麦一丁目 | 本線   | 54,000 | —      |
|            | 連絡路  | 1,500  | 10,200 |

注) 日交通量は、5～6頁に示した予測位置における本線、出入口、連絡路、および街路の交通量を示しています。

③ 走行速度

| 対象道路   | 走行速度    | 単位:km/時 |      |
|--------|---------|---------|------|
|        |         | 小型車種    | 大型車種 |
| 計画路線   | 本線      | 60      | 60   |
|        | 出入口・連絡路 | 40      | 40   |
| 大田神奈川線 |         | 60      | 60   |
| 岸谷生麦線  |         | 40      | 40   |