

第5章 方法書についての神奈川県知事の意見及び

それに対する都市計画決定権者の見解

環境影響評価法第10条1項に基づく環境の保全の見地からの神奈川県知事意見及びそれに対する都市計画決定権者の見解は、表5-1に示すとおりです。

表5-1(1) 神奈川県知事意見と都市計画決定権者の見解(1)

神奈川県知事意見	都市計画決定権者の見解
<p>相鉄・東急直通線(以下「本件事業」という。)は、神奈川東部方面線の一部として、相鉄・JR直通線の羽沢駅(横浜市神奈川区羽沢南二丁目)を起点とし、東京急行電鉄東横線及び目黒線日吉駅付近(横浜市港北区日吉本町一丁目)を終点とする延長約9.98キロメートルの路線(以下「計画路線」という。)を新設する事業である。神奈川東部方面線は、計画路線と相鉄・JR直通線で構成されており、横浜市西部及び神奈川県中部と東京都心部を直結することにより、両地域間の速達性向上や沿線地域の活性化、利便性の向上及び新横浜の都市機能強化等に寄与することを目的としている。</p> <p>本件事業の事業者は、施設整備を行う独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構、並びに施設営業を行う相模鉄道株式会社及び東京急行電鉄株式会社である。また、本件事業に係る施設を都市計画に定めようとするものであるため、環境影響評価法に基づく手続は都市計画決定権者である横浜市が行っている。</p> <p>計画路線の構造は、起点及び終点付近は擁壁(掘削)中間部の約9.2キロメートルはトンネルを予定している。工事内容は今後具体化するとしているが、円形トンネル区間はシールド工法、新駅となる新横浜駅及び新綱島駅(箱型トンネル)は開削工法を計画している。</p> <p>計画路線周辺の地質は、更新世前期の上総層群が基盤となっている。計画路線が通過する沖積層は主に粘性土、シルト層から構成されており、新横浜駅及び新綱島駅周辺では、比較的軟らかい地盤を厚く確認できる地点も多い。</p> <p>周辺の主要な道路は、羽沢駅と新横浜駅付近では横浜市道環状2号線が、新綱島駅と日吉駅付近では県道東京丸子横浜(綱島街道)が近接している。</p> <p>土地利用の状況は、新横浜駅周辺は商業用地、新綱島駅周辺は商業用地や住宅用地として利用されている。また、綱島温泉といわれる複数の温浴施設が新綱島駅周辺に存在している。</p> <p>本件事業は、大部分がトンネル構造であることから、発生土が大量に見込まれるとともに地下水の水位変動や地盤沈下の可能性がある。また、開削工事を予定している新横浜駅及び新綱島駅付近は交通量の多い道路に近接した市街地であることから、工事の実施による交通混雑、交通安全への影響が懸念される。</p> <p>したがって、環境影響評価準備書の作成に当たっては、次の審査結果を十分に踏まえ、適切な対応を図る必要がある。</p>	<p>本事業は、相鉄・JR直通線の羽沢駅から東京急行電鉄東横線・目黒線日吉駅付近間を整備し、相模鉄道線と東京急行電鉄線との相互直通運転を行うもので、横浜市中期4か年計画に位置付けられている神奈川東部方面線の一部区間として整備を行うものです。</p> <p>計画路線は、相鉄・JR直通線と接続されることにより、本市西部及び新横浜を東京都心部と直結し、利用者の利便性と速達性を向上するとともに新横浜都心の機能強化等に寄与するもので、本市にとって必要性の高い路線と考えています。</p> <p>なお、相鉄・JR直通線と計画路線は、各々東京都心部へ接続する路線が異なり、利用者の選択肢が増加することや、鉄道ネットワークの機能及び新幹線アクセスが向上することなどから、双方の整備によって利用者の利便性がより向上するものと考えています。</p> <p>本事業においては、事業特性及び地域特性を踏まえ、「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)」を環境影響評価項目として選定し、調査、予測、評価を行い、その結果を準備書として取りまとめました。</p> <p>準備書の作成にあたっては、知事意見を十分に踏まえ、適切な対応を図っています。なお、知事意見に対する見解は、次項以降に示すとおりです。</p>

表 5-1(2) 神奈川県知事意見と都市計画決定権者の見解(2)

	神奈川県知事意見	都市計画決定権者の見解
調査、予測及び評価の手法について	<p>(1)事業計画 本事業は羽沢駅周辺において相鉄・JR直通線の事業と工事期間が重なることから、環境影響についてはこれを踏まえた上で予測及び評価すること。</p>	<p>本事業と相鉄・JR直通線事業については、工事期間の一部が重なるため、両事業における資材及び機械の運搬に用いる車両の一部が同時期に運行されることとなります。よって、工事期間及び運行ルートが重なる範囲では、相鉄・JR直通線事業の関連車両の運行状況を考慮した上で予測・評価を実施しました。(「第2章 2.2 都市計画対象鉄道建設等事業の内容(P.2-21~P.2-22)」及び「資料編(P.資1-11~P.資1-13)」)</p>
	<p>(2)地下水の水位 新駅などの地下構造物による地下水流動への影響が考えられることから、水位のみならず流動についても調査、予測及び評価すること。特に、計画路線は綱島温泉といわれる温浴施設の地下近傍を通ることから、既存資料の収集や周辺の地盤状況の調査を行い、環境保全措置を検討すること。</p>	<p>地下水の水位については、地下水の流向について現地調査を行うとともに、確認された地下水の流向を考慮した上で予測・評価を実施しました。(「第7章 7.2 水環境 2」地下水の水位(P.7.2.2-10 ~ P.7.2.2-13、P.7.2.2-27、P.7.2.2-29 ~ P.7.2.2-32、P.7.2.2-37 ~ P.7.2.2-40)」) また、新綱島駅計画予定地付近に存在する温泉については、既存資料の収集及び周辺の地盤状況の調査により、想定される温泉の胚胎層の位置と本事業の構造物との位置関係を明らかにし、現時点で有効と考えられる環境保全措置を示しました。(「第2章 2.2 都市計画対象鉄道建設等事業の内容(P.2-29)」及び「資料編(P.資1-25~P.資1-27)」)</p>
	<p>(3)地盤沈下 円形トンネル区間については定性的に予測しているが、計画路線周辺には継続的に地盤沈下が生じている地域があることから、地盤の特性を把握し、工事実施前からの地盤監視など施工管理体制について明らかにした上で、適切な予測手法を採用すること。</p>	<p>計画路線周辺における地盤について、新横浜駅西側の一部の地域において継続的な地盤沈下が生じていますが、計画路線のごく近傍における地盤の状況は緩やかな沈下から横ばい状態であり、概ね沈静化しています。(「第7章 7.3 土壌に係る環境その他の環境 1」地盤沈下(P.7.3.1-3 ~ P.7.3.1-4)」) また、円形トンネルについては、トンネル掘削に地下水の排水を伴わない密閉型シールド工法を採用する計画であり、箱型トンネルに比べ変更範囲が小さく、構造的にも高い止水性が確保されたトンネルとなることから、適切な施工によりトンネルを構築することで、トンネル内への地下水の染み出しを抑制することができると考えています。 したがって、円形トンネル区間については、現時点で考えられる地盤監視などの施工管理体制を整理し(「第7章 7.3 土壌に係る環境その他の環境 1」地盤沈下(P.7.3.1-17~P.7.3.1-20)」)、地下水の水位や地盤の変動に対する配慮事項を明らかにすることで、予測・評価を行いました。</p>
	<p>(4)廃棄物等 工事の実施に伴い発生する廃棄物や発生土等については、減量化、再資源化等の環境保全措置を示すだけでなく、可能な限り数値目標を設定し、定量的に予測及び評価すること。</p>	<p>工事の実施に伴い発生する廃棄物や発生土等の減量化、再資源化等については、現時点における本事業の数値目標を示しました。(「第7章 7.5 廃棄物等 1」建設工事に伴う副産物(P.7.5.1-3 ~ P.7.5.1-4)」)</p>

表 5-1(3) 神奈川県知事意見と都市計画決定権者の見解(3)

	神奈川県知事意見	都市計画決定権者の見解
調査、予測及び評価の手法について	(5)地域社会 ア 工事の実施に伴う交通混雑について 工事の実施に当たっては、交通量の多い道路を利用することから、通行規制や工事用車両の運行等が周辺交通に与える影響を適切に把握した上で工事計画を検討し、予測及び評価すること。	資材及び機械の運搬に用いる車両の運行に伴う交通混雑については、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行台数を整理した上で工事中の交差点需要率を算出し、現況の交差点需要率と比較することで、予測・評価しました。(「第7章 7.6 地域社会 1)交通混雑(P.7.6.1-9~P.7.6.1-20)」) また、新横浜駅の工事においては、環状2号線を一部占有することが想定されるため、道路占有に係わる工事計画案を検討した上で、交差点需要率の算出を行いました。(「第7章 7.6 地域社会 1)交通混雑(P.7.6.1-14)」及び「資料編(P.資3.5.1-77~P.資3.5.1-79)」) なお、工事の実施にあたっては、交通管理者や道路管理者など関係機関との協議を踏まえ、周辺交通に十分配慮した工事計画を策定することとしています。
	(5)地域社会 イ 新綱島駅について 駅周辺との一体的なまちづくりを進める上で、新綱島駅の出入口設置場所や人や車両の動線の変化は重要な要素であることから、景観への配慮とともに動線の変化を想定して、予測及び評価すること。	新綱島駅及び既設綱島駅周辺における歩行者の状況について、両駅利用者の駅アクセス手段の予測を行い、想定される両駅周辺における将来の駅利用状況の変化を示しました。(「資料編(P.資1-29)」)詳細については、今後、関係者と協議を行った上で検討していくこととなりますが、本事業の実施にあたっては、想定される将来の動線や周辺地域の状況を考慮した上で、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」(平成18年6月21日 法律第91号)や、横浜市福祉のまちづくり条例(平成9年3月25日 条例第19号)などに基づき、利用者が円滑に移動するために必要な交通施設などを検討してまいります。 なお、今後、駅周辺のまちづくりを進めるにあたっては、他路線における駅出入口のデザイン(「資料編(P.資1-30)」)など、景観に配慮した事例などを参考に、当該地域におけるまちづくりのあり方などについて、地域関係者の意見を伺いながら検討してまいります。
その他	(1)南関東天然ガス田について 本事業はトンネル構造を主体としていることから、計画路線周辺に分布していると想定される南関東天然ガス田について情報収集をして、安全対策を検討すること。	計画路線周辺に分布していると想定される南関東天然ガス田について、既存文献の収集・整理により状況を把握した上で、ガス田に対する安全対策を示しました。(「第2章 2.2 都市計画対象鉄道建設等事業の内容(P.2-28)」及び「資料編(P.資1-19~P.資1-24)」)
	(2)二酸化炭素排出量について 本事業の整備効果として二酸化炭素排出量の削減を挙げているが、その算出の根拠について丁寧に記載するとともに、工事の実施に伴い発生する二酸化炭素の排出抑制についても検討すること。	本事業の整備効果として示した二酸化炭素排出量の削減について、その算出方法を示しました。(「資料編(P.資1-4)」) また、工事の実施に伴い発生する二酸化炭素について、本事業における排出抑制のための配慮事項を示しました。(「第2章 2.2 都市計画対象鉄道建設等事業の内容(P.2-27)」)

