

環創環評第202号

平成21年11月4日

神奈川県知事 松 沢 成 文 様

横浜市長 林 文 子



相鉄・東急直通線に係る環境影響評価方法書に対する意見について（回答）

平成21年9月29日環計第63号により照会のありました標記について、別紙のとおり回答します。

担当 環境創造局企画部環境影響評価課  
蓮野、岩田、松本(哲)、住谷

電話 045-671-2495 FAX 045-663-7831

## 別紙

### 第1 対象事業の概要

#### 1 対象事業の名称

相鉄・東急直通線（以下「本事業」という。）

#### 2 対象事業の種類

鉄道事業法による鉄道及び軌道法による軌道の建設（環境影響評価法（以下「法」という。）に規定する対象事業）

#### 3 事業者の名称等

##### (1) 都市計画決定権者の名称等

都市計画決定権者の名称：横浜市

代表者の氏名：横浜市長 林 文子

##### (2) 事業者の名称等

（都市鉄道施設の整備を行う者）

事業者の名称：独立行政法人 鉄道建設・運輸施設整備支援機構

代表者の氏名：理事長 石川 裕己

（都市鉄道施設の営業を行う者）

事業者の名称：相模鉄道株式会社

代表者の氏名：代表取締役社長 沼野 恵一

事業者の名称：東京急行電鉄株式会社

代表者の氏名：取締役社長 越村 敏昭

本事業は、都市計画対象鉄道建設等事業であるので、法第40条の規定に基づき都市計画決定権者である横浜市が事業者になり代わり手続を行う。

#### 4 対象事業の実施区域（以下「対象事業実施区域」という。）

起点：神奈川県横浜市神奈川区羽沢南二丁目

終点：神奈川県横浜市港北区日吉本町一丁目

#### 5 対象事業の目的

本事業は、運輸政策審議会答申第18号「東京圏における高速鉄道を中心とする交通網の整備に関する基本計画について」（平成12年1月）に位置づけられている神奈川東部方面線の一部として整備するものである。東部方面線は、本市西部及び神奈川県中部と東京都心部とを直結し、両地域間の速達性の向上や本市沿線地域の活性化、利便性の向上及び新横浜都心の都市機能強化に寄与するものとしている。

#### 6 対象事業の内容

本事業は、相鉄・JR直通線の羽沢駅から東急電鉄東横線・目黒線日吉駅付近間、約9.98キロメートルの路線（以下「計画路線」という。）を建設するものである。

新横浜駅付近と綱島駅東側の2箇所新駅（新横浜駅、新綱島駅）を設置する計画である。

(1) 鉄道事業の種類

普通鉄道

(2) 鉄道事業に係る施設の概要

羽沢駅及び新横浜駅、新綱島駅：複線地下式

(3) 単線・複線の別、動力及び車両の設計最高速度

単線・複線の別：複線

動力：直流 1,500 ボルト

設計最高速度：毎時 120 キロメートル

(4) 運行計画

ピーク時の運転本数は、1 時間あたり片道 10～14 本、8 両編成もしくは 10 両編成での運行を基本としている。

運行車両：東急電鉄 5000 系等

車 両 長：160 メートル（8 両）、200 メートル（10 両）

列車本数：海老名・湘南台～渋谷・目黒間 102～138 本/日

ピーク時 10～14 本、オフピーク時 4～6 本

(5) 工事計画

ア 工事概要

計画路線の構造形式は、主に円形トンネルであり、新駅となる新横浜駅及び新綱島駅は箱形トンネル、また一部区間で擁壁（掘割）を計画している。

工事の延長は、箱型トンネル及び円形トンネル区間が約 9.2 キロメートル、擁壁（掘割）区間が約 0.8 キロメートルの計画である。

本事業は、平成 30 年度に工事完了を予定している。

イ 工事方法

工事内容は今後具体化するとしているが、概ねの工事方法として、箱形トンネルは開削工法、円形トンネルはシールド工法としている。

施工ヤードは必要に応じて設け、工事用車両の走行ルートは、主要な道路（綱島街道、環状 2 号線など）を使用する予定としている。

トンネル掘削は昼夜作業となるため、夜間掘削による発生土は施工ヤード内にストックし、夜間の搬出、運搬は行わない。発生土は、極力、周辺の公共事業等への有効利用を図るとしている。

トンネル等の掘削に伴う排水は必要に応じて処理施設を設け、適切に処理した後、周辺の公共下水道及び河川（鳥山川）に排出する予定としている。

## 第 2 地域の特性

計画路線は、本市の中央部から北部にあり、保土ヶ谷区、神奈川区及び港北区に位置している。

計画路線周辺の地形は、海拔40～50メートルの下末吉台地と、海拔5～10メートルの鶴見川低地が広がっている。下末吉台地は小河川による浸食で周縁部は急傾斜となっている。台地上面は早くから開発が進み、住宅地として利用されている。低地部は鶴見川とその支流による谷底平野で、鶴見川沿いには自然堤防が発達している。後背湿地は大半が盛土により整地され市街地となっている。

計画路線周辺の地質は、更新世前期の上総層群となっており、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いる。新横浜駅及び綱島駅周辺では、N値（地盤の固さを表す指標）が5以下の比較的軟らかい地盤を厚く確認できる地点も多い。

新横浜駅及び綱島駅周辺は、「南関東天然ガス田」の西端に位置しているが、実際に天然ガスの漏出や噴出が確認された記録はないとされている。また、綱島駅周辺には、「綱島温泉」と呼ばれる温泉法に基づいた温泉利用の許可の得られている温泉が複数存在している。

土地の利用状況は、新横浜駅周辺は商業用地として利用されている。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。また用途地域等については、羽沢駅周辺は準工業地域、市街化調整区域であり、新横浜駅周辺は商業地域、新綱島駅周辺は第一種住居地域、商業地域となっている。

計画路線周辺の主要な道路として、環状2号線（横浜主要地方道17号）が羽沢駅、新横浜駅で接しており、新綱島駅は、綱島街道（県道東京丸子横浜線）に接することになる。計画路線は、羽沢駅でJR東海道貨物線、手続き中の相鉄・JR直通線と、新横浜駅で市営地下鉄3号線、東海道新幹線、JR横浜線と接し、新綱島駅で東急電鉄東横線と近接する計画である。

### 第3 審査意見

環境影響評価を実施するにあたっては、事業の内容及び地域の特性を考慮して、環境影響評価方法書に記載された事項に加え、次に示す事項に留意し行う必要がある。

#### 1 事業計画について

- (1) 相鉄・JR直通線の事業と工事期間や工事用車両の走行する区間が重なり合う状況を検討しその結果を予測評価に反映する必要がある。
- (2) 温泉の位置や利用状況等について調査し、結果を準備書に記載する必要がある。
- (3) 対象事業実施区域周辺の緑の状況について調査し、結果を準備書に記載する必要がある。
- (4) 地下駅舎への出入り口は、景観や歩行者交通への影響も大きいことが考えられるため、これらに配慮した計画とする必要がある。
- (5) 建設工事に伴う温室効果ガスの発生を抑制するため、環境に配慮した工法や建設資材についても検討し、結果を準備書に記載する必要がある。

#### 2 環境影響評価項目について

- (1) 工事中

ア 騒音・振動

騒音・振動の調査地点は、工事車両の走行ルートや周辺の土地利用等を考慮して適切に選定する必要がある。

イ 水環境

(ア) トンネル工事等により発生する排水の濁水防止対策について検討し、準備書に記載する必要がある。

(イ) 地下水の水位については、地下水の漏出及び地下水脈の遮断による変動の可能性を考慮して予測評価する必要がある。

ウ 地盤沈下

(ア) 工事着手前の早い段階から、地盤及び地下水の変動を調査するとともに、不測の事態等を考慮し適切な対応が取れるよう監視体制を検討し、準備書に記載する必要がある。

(イ) 沖積層が厚く堆積し過去に地盤沈下が生じた地域では、調査結果や類似した地盤条件での施工事例を踏まえ、安全側の予測評価を行う必要がある。

エ 廃棄物等

建設工事に伴う副産物については、計画段階から減量化や有効利用を検討し、準備書に具体的内容を記載する必要がある。

オ 地域社会

工事の実施に伴う交通混雑を把握するため、適切に現況を調査し、結果を準備書に記載する必要がある。

カ 安全

南関東天然ガス田について情報を収集するとともに、過去の施工事例等を検討し、安全対策について準備書に記載する必要がある。

(2) 存在・供用時

ア 騒音

列車走行による騒音の予測評価について、「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」との整合を示すだけでなく、住民感覚にあった手法についても検討し、結果を準備書に記載する必要がある。

イ 水環境

トンネルや駅舎の存在による地下水位の変動について、地下水の漏出及び地下水脈の遮断による変動の可能性を考慮して予測評価する必要がある。

ウ 地域社会

新綱島駅については、駅への人と車の流れを予測した上で必要な対策について検討し、結果を準備書に記載する必要がある。