

第 1 章 事業計画の概要

第 1 章 事業計画の概要

1.1 延伸事業の内容

横浜市営地下鉄 3 号線あざみ野～新百合ヶ丘間の延伸（以下「延伸事業」とします。）は、現在、湘南台～あざみ野間を営業運行している横浜市営地下鉄ブルーライン（湘南台～関内間を横浜市営地下鉄 1 号線、関内～あざみ野間を横浜市営地下鉄 3 号線と呼びます。）を小田急線新百合ヶ丘駅まで延伸し、広域的な鉄道ネットワークの形成、新幹線へのアクセス機能の強化、沿線地域の活性化等を目的として行う事業です（図 1-1）。

構造形式は地下式を基本としますが、詳細なトンネルの位置、深度、駅位置、施工方法等については、周辺環境への影響、周辺まちづくりとの整合、経済性などを総合的に比較検討し決定します。

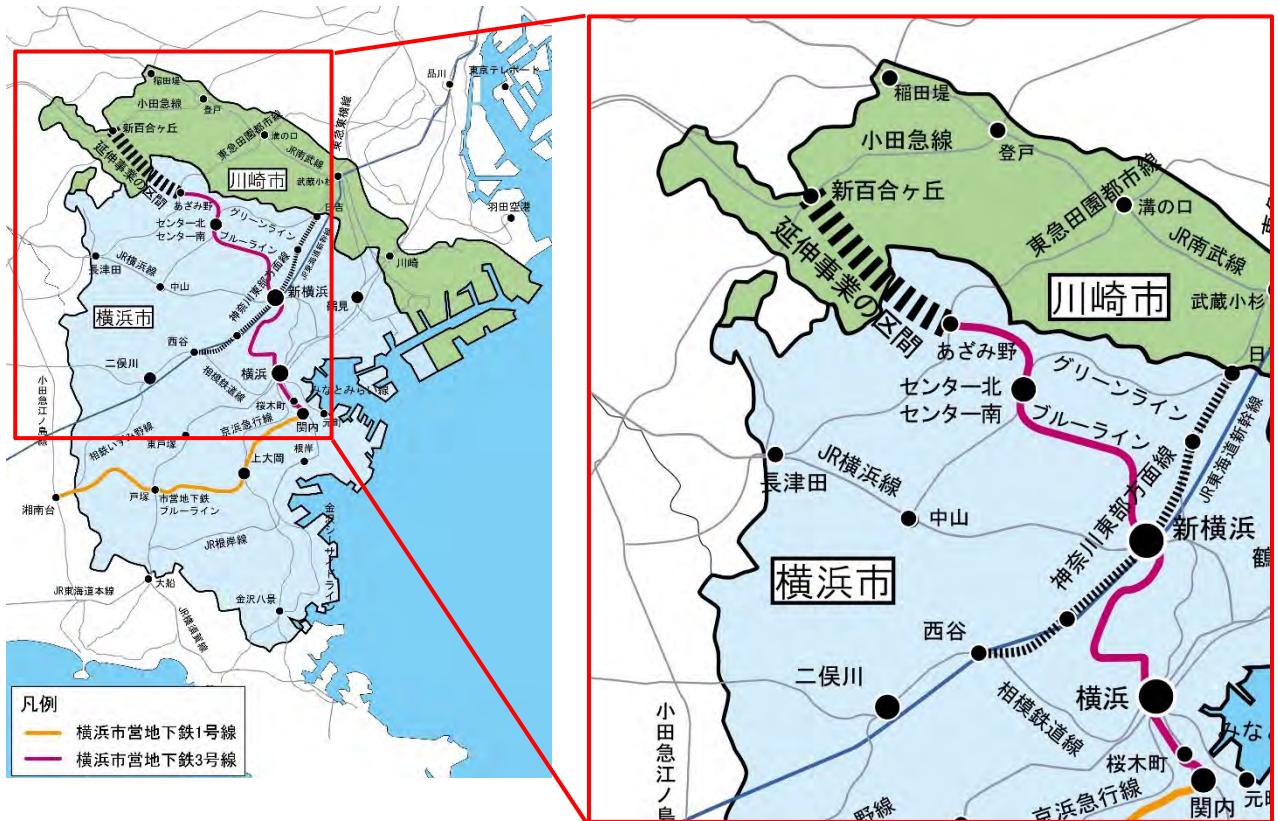


図 1-1 事業計画位置図

延伸事業は表 1-1及び図 1-2に示すとおり、横浜市営地下鉄 3 号線をあざみ野駅からすすき野付近を經由し小田急線新百合ヶ丘駅南口付近までの 延長約6.5kmを延伸するものです。このうち横浜市環境影響評価条例の対象となる区間（以下「対象区間」とします。）は、横浜市内の延長約 3 kmとなります。

表 1-1 延伸事業の内容

項目	内容
延伸事業の種類	鉄道事業法（昭和61年法律第92号）第 2 条第 2 項に規定する第一種鉄道事業
延伸事業の区間	起点：横浜市営地下鉄 あざみ野駅 終点：小田急線 新百合ヶ丘駅南口付近 (延長約6.5km)
構造形式	地下式
駅施設	既設あざみ野駅を除き 4 駅を設置 対象区間に 2 駅（嶮山付近、すすき野付近）を設置
単線、複線の別	複線
列車速度	設計最高速度80km/h
動力	直流750ボルト
集電方式	第三軌条方式
変電所	未定（3箇所程度を想定）
換気塔	未定（駅部に設置を予定）
対象区間	延伸事業の区間のうち 横浜市青葉区あざみ野二丁目～青葉区美しが丘西二丁目 ：延長約 3 km

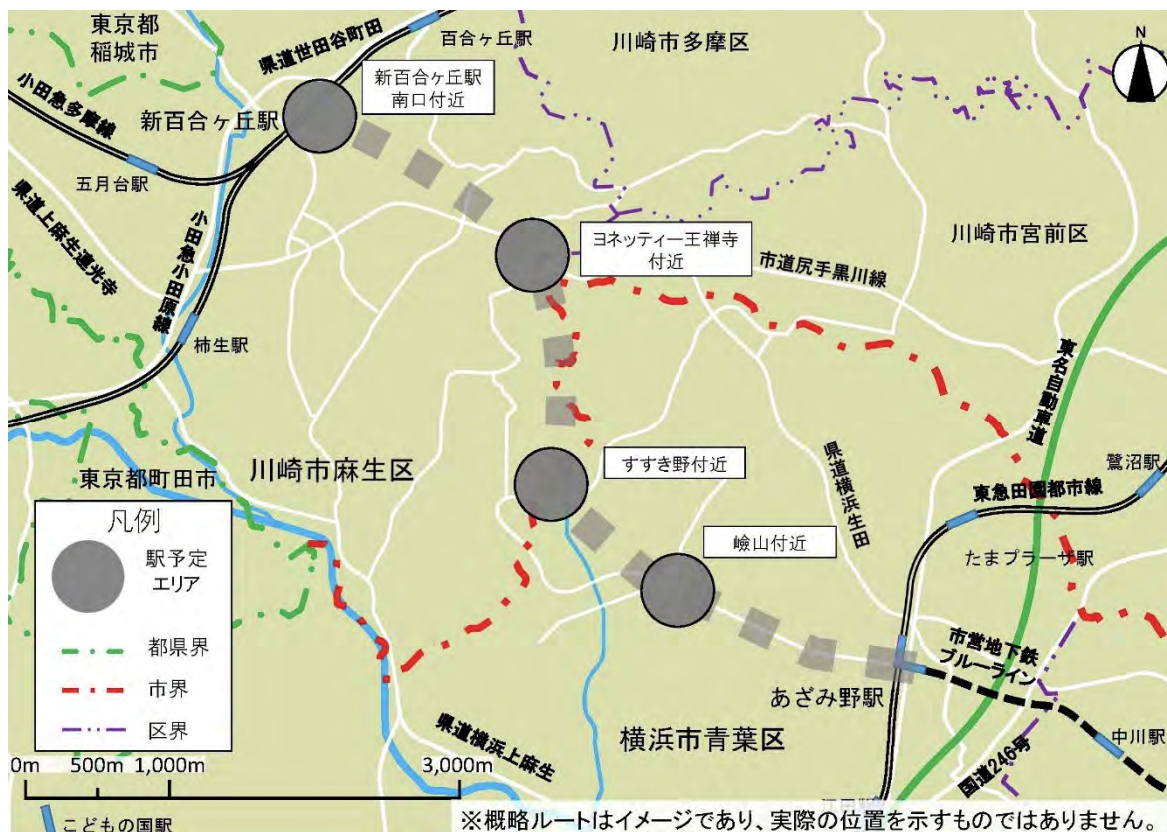


図 1-2 概略ルート・駅位置図

1.2 延伸事業の目的及び必要性

横浜市営地下鉄ブルーラインは、現在、路線延長40.4kmの横浜の基幹交通として、沿線地域のまちづくりや郊外部から横浜都心及び新横浜都心へのアクセス向上等の重要な役割を担っています。

延伸事業は、横浜市営地下鉄3号線を小田急線新百合ヶ丘駅まで延伸するもので、広域的な鉄道ネットワークの形成、新幹線へのアクセス機能の強化、沿線地域の活性化等を目的とした重要な施策となります。

1.3 事業計画の概要

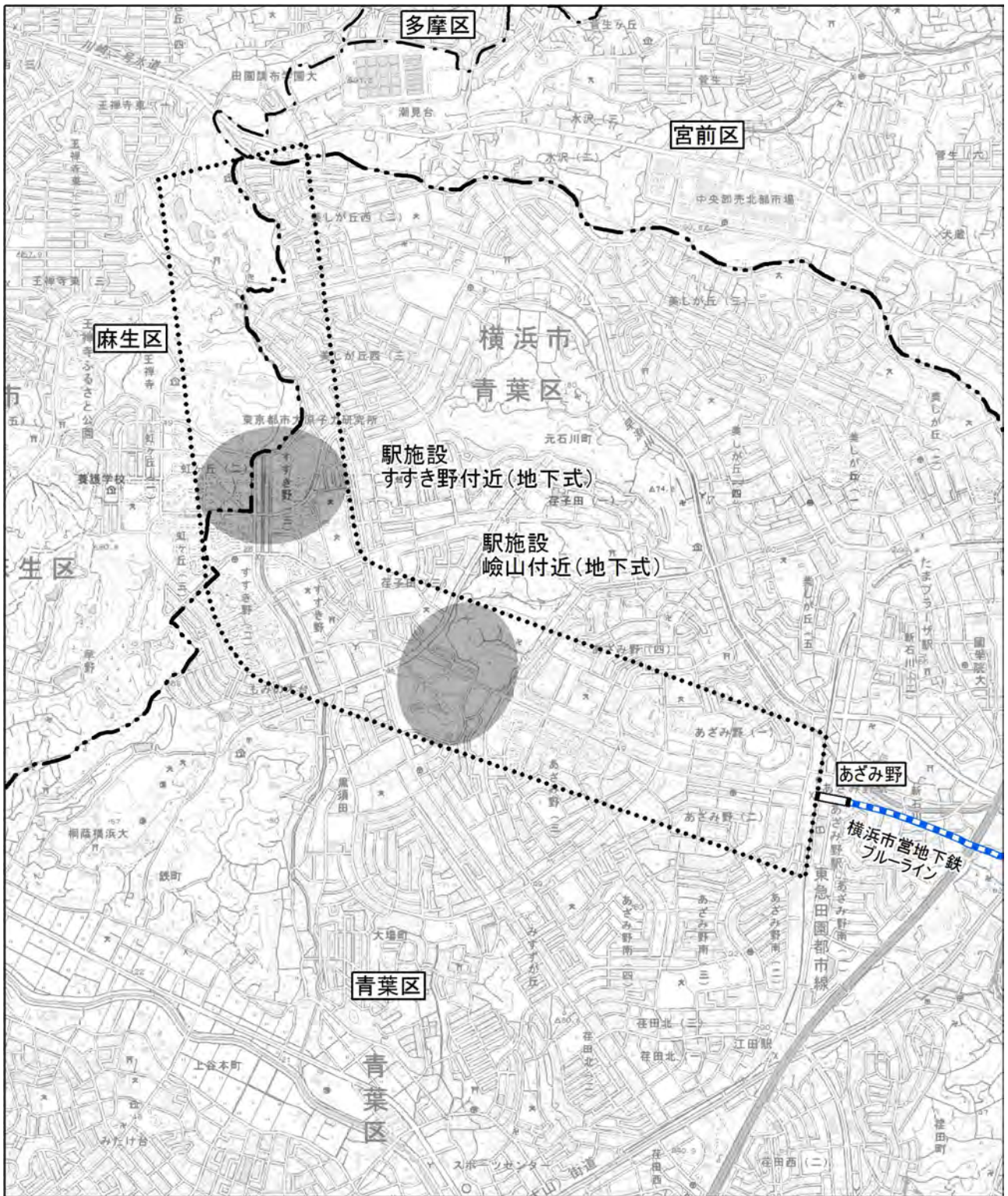
1.3.1 事業計画の概要

対象区間における延伸事業（以下「本事業」とします。）の計画概要は、表 1-2に示すとおりです。

また、本事業を実施しようとする区域（以下「事業計画区域」とします。）は、図 1-3に示すとおりです。

表 1-2 事業計画の概要

都市計画決定権者の名称並びに当該第1分類事業を実施しようとする者の氏名及び住所	【都市計画決定権者】 横浜市 【第1分類事業を実施しようとする者】 名称 横浜市 代表者の氏名 林 文子 主たる事務所の所在地 横浜市中区本町6丁目50番地の10
事業の名称	横浜市営地下鉄3号線あざみ野～新百合ヶ丘間（横浜地域）
事業の種類、規模	鉄道及び軌道の建設 （第1分類事業） 延長：約3kmの地下式
事業計画区域	起点：横浜市青葉区あざみ野二丁目 終点：横浜市青葉区美しが丘西二丁目
事業に係る主な許可等の内容	・都市計画決定：都市計画法第19条 ・都市計画事業認可：都市計画法第59条 ・鉄道事業許可：鉄道事業法第3条 ・工事の施行認可：鉄道事業法第8条 ・道路への敷設の許可：鉄道事業法第61条 ・道路の占用の許可：道路法第32条
図書作成の受託者	日本工営株式会社 代表取締役社長 有元 龍一 東京都千代田区九段北一丁目14番6号



- 凡例
- ⋯⋯⋯ 事業計画区域
 - - - 市境
 - · - 区境
 - 駅の位置

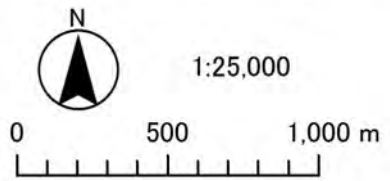


図 1-3 事業計画区域

1.3.2 施工計画の内容

施工計画の立案に当たっては、以下に示す内容に配慮し検討していきます。

[事前計画]

- ・現地調査、地質調査などにより周辺状況を把握し、その状況に応じた設計や工法の採用及び適切な施工管理計画に基づく工事の実施により、地下水位、地盤沈下等への影響を軽減させるとともに、工事作業上の安全確保を徹底します。
- ・建設機械や工事用車両が集中しないよう効率的な施工計画の策定や工事工程の管理に努めます。
- ・使用する建設機械について、環境対策型建設機械の採用に努めます。また、アイドリングストップの推進や過負荷運転の防止などを徹底し、周辺への影響を軽減します。
- ・工事用車両の走行について、規制速度の順守や歩行者、自転車優先など、交通安全の確保を徹底するとともに、周辺道路の幅員や渋滞等の状況を考慮した運行計画を検討し、あらかじめ指定した運行ルートの順守や過積載、急発進、急加速の禁止等により、生活道路及びその周辺への影響を軽減します。

[現場対応]

- ・建設機械及び工事用車両については、適切な点検、整備によりその性能を維持し、不要な環境負荷の低減に努めます。
- ・トンネル作業基地などで長時間連続して稼働する建設機械等がある場合、防音型仮囲いの設置等により周辺への影響の低減に努めます。
- ・工事区域への仮囲いの設置や誘導員の配置等により、周辺住民の安全及び円滑な通行の確保に配慮します。
- ・工事ヤードにおいて、散水や工事用車両のタイヤ洗浄を必要に応じて実施し、粉じんの飛散防止や周辺道路の汚れの防止に努めます。
- ・工事排水が発生する場合には、必要に応じて沈砂槽等を設け、適切に処理します。
- ・既設構造物（鉄道施設等）の解体、撤去に当たっては、「第7次横浜市産業廃棄物処理指導計画（横浜市、平成28年3月）」の取組を推進し、廃棄物の減量化、資源化を図るとともに、適正な処理を徹底します。また、特別管理産業廃棄物であるアスベストが発生する場合には、「廃棄物の処理及び清掃に関する法律」に基づき、適切に処理します。
- ・建設発生土については、可能な限り事業内再利用や他の公共事業等での再利用に向けて調整します。また、汚泥が発生した場合は適正に処理します。
- ・工事用型枠材等は、熱帯産木材の使用を極力避け、繰り返し使用できる型枠を使用するなど配慮します。

[周知]

- ・事業全般や工事に関する問い合わせは真摯に対応し、周辺住民とのコミュニケーションを図りながら工事を進めます。
- ・工事の実施に当たっては、事前に周辺住民へ工事内容の情報提供を行い、周知徹底を図ります。

1.3.3 事業のスケジュール

今後、関係法令手続（鉄道事業許可、環境影響評価、都市計画決定等）、関係機関協議、実施設計等を経て工事に着手し、交通政策審議会答申の目標年次である2030年（令和12年）の開業を想定しています。

1.4 事業計画を立案した経緯

1.4.1 関連計画等の経緯

平成28年4月交通政策審議会答申第198号「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について」において、「横浜市北部や川崎市北部と横浜市中心部とのアクセス利便性の向上」に意義がある路線として、延伸事業が位置づけられました。

また、平成30年3月「横浜国際港都建設計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」において、「神奈川東部方面線の整備や高速鉄道3号線の延伸などにより市内外の拠点間の移動の利便性や速達性をさらに向上させるとともに、羽田空港や中央新幹線（リニア）とのアクセス強化など、より充実した鉄道ネットワークを構築します。」と示され、平成30年10月「横浜市中期4か年計画2018～2021」では、「交通ネットワークの充実による都市インフラの強化」が政策として掲げられ、その主な施策(事業)として、延伸事業の推進が位置づけられています。

これらを踏まえ、図1-4に示すとおり、平成29年度からルート・構造の検討調査、事業実現性の検討等を実施するとともに、川崎市との合意形成を進め、平成31年1月に事業化の判断を行いました。その後、住民説明会や川崎市域内のルートに関する市民意見募集等を経て、令和2年1月に、概略ルート・駅位置の基本的な考え方について川崎市と合意し、事業計画の策定に至っています。

なお、概略ルート・駅位置の基本的な考え方は次のとおりです。

【概略ルート・駅位置の基本的な考え方】

- ・ 周辺の地形や土地利用、交差構造物等への影響を考慮し、地下トンネル構造を基本とした上で、横浜市営地下鉄3号線の既設あざみ野駅から、小田急線新百合ヶ丘駅南口付近まで延伸します。
- ・ 新駅については、駅間隔を横浜市営地下鉄の既存駅と同様の間隔を基本とし、4駅とします。
- ・ 横浜市側のルートについては、道路下などの公有地を有効活用し、既設のあざみ野駅から横浜、川崎両市の市境となるすすき野付近までを基本とします。また、駅位置については、嶮山付近及びすすき野付近を基本とします。
- ・ 川崎市側については、北部地域の公共交通ネットワークの充実や、駅周辺の活性化を図るため、ヨネッティー王禅寺付近に駅を設置するルートとします。

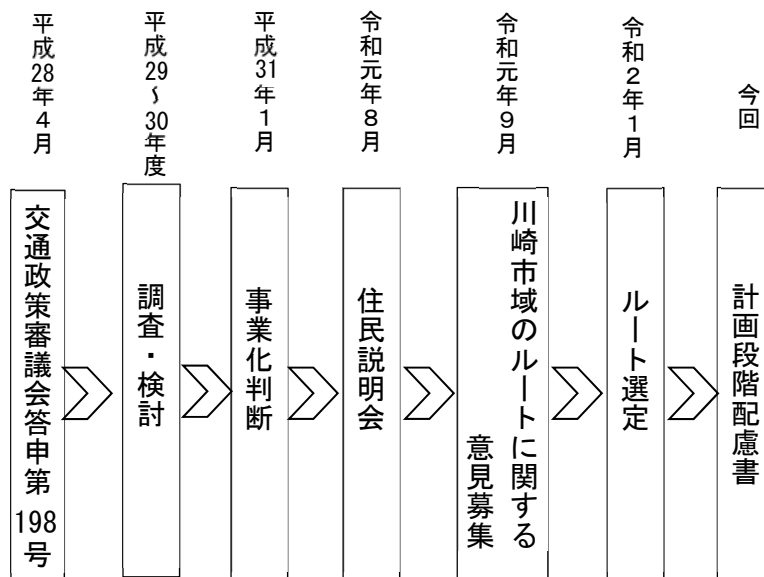


図 1-4 経緯

1.4.2 環境配慮検討の経緯

1) 構造の検討

駅及び駅間トンネルの構造形式は周辺の地形や土地利用、交差構造物、周辺環境への影響等を考慮し、全線に渡り地下式を基本とした上で、既存の道路空間などの公有地の活用を検討します。駅間トンネルは、地下空間のみの使用とし地上部の改変を伴わないトンネル工法を基本とします。

なお、駅部・出入口、換気塔、変電所等は、開削工法で整備することを基本とします。

駅周辺のまちづくりとの整合については、今後、駅計画等の具体化にあわせ関係者と協議していきます。

2) 環境影響回避・低減等の検討

「1.3.2 施工計画の内容」に示すとおり工事施工計画の立案に当たって配慮する内容を検討しました。また、「横浜市環境配慮指針」に記載されている配慮事項について、工事中及び供用後において配慮すべき内容を検討し、事業実施に当たり環境影響の回避・低減に努めていきます。