

第 11 章 準備書について意見を有する者からの意見の概要及び

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 16 条に基づき、環境影響評価準備書を平成 23 年 6 月 10 日から同年 7 月 25 日まで縦覧したところ、同法第 18 条第 1 項に基づく意見書は 204 通でした。この内、事業計画に係る意見並びに環境の保全の見地からの意見は、425 の内容に係る意見でした。

意見の概要及びそれに対する都市計画決定権者の見解は、表 11-1 に示すとおりです。

表 11-1(1) 意見の概要とそれに対する都市計画決定権者の見解(1)

	住民意見の概要	都市計画決定権者の見解
事業内容	<p>巨額の財政赤字に苦しむ横浜市の公共事業に関しては、現状を維持管理するための予算及び災害対策費を優先し、新規事業についてはその必要性を十分に検討するべきである。相鉄・東急直通線は、相鉄沿線から東京への利便性、速達性の増進をうたった事業であるが、今後、高齢化により通勤客は減少すると見込まれ、また、既に着工した相鉄・JR直通線とも重複している。</p> <p>震災復興に取り組んでいる中、莫大な費用を投じてまで相鉄・東急直通線の工事を実施することは許されない。計画は中止するべきである。</p> <p>利便性、速達性などはこれ以上必要はない。税金については優先順位を考えるべきである。</p> <p>横浜に住み続けたいと思える町にすることこそ重要課題である。少子高齢化の中、一地方都市として「住みたい町」にすることが課題であり、「あったら便利」程度の感覚で、市民からの貴重な財源を費消することは正しい行政とは言えない。</p> <p>みなとみらい線の巨額な負債処理、市営地下鉄の赤字解消といった難題がある中で、必要性のない延線のためになぜ巨額の金を投じるのか。相鉄・東急直通線には反対する。</p> <p>多くの横浜市民が恩恵を受けないムダな大型公共事業である相鉄・東急直通線工事に反対である。</p> <p>各駅の利用人口数を調べて、本当にこの路線が必要かどうかもう一度考えるべき。</p> <p>工事費だけでなく、被害対策や補償に多額のお金を使うことは無駄である。市の予算を使うことは市民の負担となり、承知することはできない。無駄なお金を使うことが明らかなことは、計画の段階で取りやめるべきである。</p> <p>(次項へ続く)</p>	<p>本事業は、相鉄・JR直通線の羽沢駅から東急電鉄東横線・目黒線日吉駅付近までの間を整備し、相模鉄道線と東急電鉄線との相互直通運転を行うもので、横浜市中期 4 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、本市西部や神奈川県央部から新横浜を経て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あることに加え、これからの都市づくりや災害に強いまちづくりを進めるうえで、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東海道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>

表 11-1(2) 意見の概要とそれに対する都市計画決定権者の見解(2)

	住民意見の概要	都市計画決定権者の見解
<p>事業内容</p>	<p>(前項より)</p> <p>今後は、少子高齢化の影響が経済面や生活面に表われ、東京への一極集中化の急激なダウンにより、都心は空室だらけのビルが林立する危険がある。よって、経済のマイナス効果で作られた箱物は維持することすら困難となるであろう。国・地方を合わせて 1,000 兆円の借金を増やし、子供、孫に背負わせるのは極めて無責任な計画である。</p>	
	<p>騒音振動等を快く思っていない住民がいるようだが、本当に利便性と言えるのか。駅近辺の方がこの事業を必要としているのか。地域住民は地下のあらゆる害に生涯を脅かされる。断固絶対反対。</p> <p>計画地の周辺の土地は、地盤が弱い。鶴見川の伏流水によるものと考えられるが、その鶴見川は毎年氾濫している。そのような土地に緊急性も必要性も乏しい路線を建設することには絶対反対。</p> <p>工事による国道の渋滞、それによる大気汚染、抜け道利用など地域の住民にはマイナスばかりの計画である。一部の利益や利便性を追求するのではなく、地域住民も交えて議論を重ねて、ぜひ中止にしてほしい。</p> <p>綱島駅東口は長年の懸案である再開発が進まないままとなっているにもかかわらず、本事業が実施されることにより更なる環境悪化が予想される。この問題に対する解決策や保全措置が示されていないため、事業に反対する住民が多いのは当然である。</p> <p>工事終了後における新綱島駅開通後の乗降客数の推定、道路の混雑状況を説明してほしい。特に綱島駅周辺では、現状で放置自転車が多数だが、新駅開通時の自転車増加予測及びその対策についてどう考えているのか。</p>	<p>本事業は、相鉄・JR直通線の羽沢駅から東急電鉄東横線・目黒線日吉駅付近までの間を整備し、相模鉄道線と東急電鉄線との相互直通運転を行うもので、横浜市中期 4 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、本市西部や神奈川県中部から新横浜を経て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あることに加え、これからの都市づくりや災害に強いまちづくりを進めるうえで、本市にとって必要性の高い路線と考えています。</p> <p>本事業では、騒音、振動などに対し様々な環境保全のための措置を講じ、影響の回避・低減を図る計画であり、予測の結果から、周辺環境に著しい影響を与えることはないと考えています。</p> <p>綱島駅東口については、現在、新駅周辺の駅前広場や道路などの公共施設の整備や土地の有効利用を図ることを目的に、綱島東口再開発協議会が中心となり、再開発計画の検討を進めているところです。地元協議会とともに検討していきます。</p>

表 11-1(3) 意見の概要とそれに対する都市計画決定権者の見解(3)

	住民意見の概要	都市計画決定権者の見解
事業内容	<p>準備書内の「方法書に対する意見の概要と意見に対する都市計画決定権者の見解」の項目では、意見に対する見解が「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」の繰り返しである。しかし、計画時と現在では環境・考え方が変化しており、東日本大震災の経験も踏まえて想定外の事態も考慮し計画を見直すべきである。</p> <p>政府の地震調査委員会から「三浦半島の断層群に大地震の可能性大なり」と発表があったが、地震が起これば横浜も壊滅的な被害が予想される。利便性だけを追及した直通線工事に2000億円もの大金を費やすなどのもつてのほかであり、災害への備えや、東日本震災の復旧に公費を回すべきである。</p> <p>今後大震災が発生する可能性があるにもかかわらず、利便性ばかり強調され、地元住民にはデメリットが多く、安全性も軽視されているため不安がある。</p>	<p>本事業は、横浜市中期4か年計画の基本政策「横浜経済の活性化」に資する施策「交通ネットワークの充実による都市基盤の強化」として位置付けられているため、着実に事業を推進していく必要があると考えています。</p> <p>計画路線は、本市西部や神奈川県中部から新横浜を経て東京都心部を結ぶとともに、鉄道路線が集中する横浜駅をバイパスする機能を持った路線となります。地震時においても被害の少ない地下トンネル構造を主体としていることから、これからの横浜の都市づくりや災害に強いまちづくりを進めるうえで重要な路線と考えています。</p> <p>鉄道構造物の設計にあたっては、今後、基準等に従って安全性を確保するとともに、今回の東日本大震災を受けて、国を中心に構造物の耐震基準や地下鉄道の浸水防止対策等について議論されていることから、基準等の見直しにも適切に対応していくこととしています。</p>

表 11-1(4) 意見の概要とそれに対する都市計画決定権者の見解(4)

	住民意見の概要	都市計画決定権者の見解
事業内容	<p>大倉山三丁目から菊名七丁目付近の地盤は「N値が0」の沖積層で軟弱であり、この地域では地面から15～18m程度の深さまで基礎杭を打ち込んだ建築物が幾つもあり、堅牢な上総層群の地層ではない。その杭のすぐ下をトンネルが通る状況では、大倉山三丁目から菊名七丁目の住民は、安全で安心な生活が確保されない。「大深度地下の公共的使用に関する特別措置法」に基づき、40m以深にトンネルを掘進・建設すべきである。</p> <p>なぜ住宅地の地下浅い所に地下鉄を通すのか。東海道新幹線や綱島街道等の大きな幹線道路の下を通ることは考えられないのか。利便性だけを考えて安全面を後回しにするのはおかしいと思う。</p> <p>大倉山周辺は地盤が弱く、地下鉄を通すには不適當である。事前に十分な地盤調査を行い、予定された深度よりも深い地下にトンネルを通してほしい。</p> <p>家の下を地下鉄が通ることについて大変驚いている。普通でも地盤が良くないため、堅い地盤の30m～40mの深さを通すべき。</p> <p>大倉山三丁目のトンネル深さが19mしかなく、何を基準にしているのか理解できない。大地震対策を考慮しトンネルの深さを50～60mに変更しない限り、絶対に反対する。</p> <p>居住の安全を一番に考え、遠回りでも道路の下か地盤の良い地域に通すことを考えるべきで、費用がかかるのであれば計画を変更すべきである。</p> <p>計画図面によると、我家の東側を地下鉄が通ることになった。2～3年前の説明会では東横線の下を通すとのことだったが、なぜ変わったのか納得できない。菊名駅に乗り入れるべきである。</p> <p>「居住住民の生活妨害や、住宅敷地の制約・利用価値の下落がほとんど無くなる。」「高い確率で予測される東海又は東南海地震等においても、堅固な地質・地盤の中に建設されればトンネル自体強固になり、損壊事故はほとんど無くなる。」「大深度地下の地下水はほとんど流動しない被圧地下水が主であり、トンネルを構築しても地下水の流れをせき止めてしまう等の弊害はほとんど起こらない。」というメリットより、大深度地下40m以深度にトンネルを掘進・建設するべきである。</p> <p>近隣住民の住環境が悪化するのに、なぜ、高速横浜環状北線の上で交差させるのか。</p>	<p>計画路線のルート・構造の選定にあたっては、本市西部及び神奈川県中部と東京都心部間の速達性を確保するために、できる限り良い線形(平面線形では直線区間が多い、曲線半径が大きい、縦断線形では縦断勾配が小さいなど)を基本として、地形や土地利用の状況、交差構造物、ライフラインなどの地下埋設物の状況、周辺環境への影響、費用対効果などを総合的に勘案し、地下トンネル構造を主体として、既存の鉄道用地や道路を有効利用しつつ、できる限り最短のルートで結ぶ計画としています。</p> <p>大倉山付近の円形トンネルの深さは、新横浜駅の深さや環状2号線の埋設物の状況から現在の計画としています。この付近で「大深度地下の公共的使用に関する特別措置法(平成12年5月26日法律第87号)」の適用となる地下40m以深の位置にトンネルを計画した場合、環状2号線下の既存の下水道幹線(新羽末広幹線)、東京電力シールドトンネル、また、建設中の高速横浜環状北線などの下を通過することとなるため、新横浜駅は現計画より大幅に深くなり、新横浜駅の利用しやすさや東海道新幹線、JR横浜線並びに市営地下鉄3号線(ブルーライン)との乗換利便性を確保することが困難となります。</p> <p>平面線形において、大倉山三丁目、菊名七丁目付近で東海道新幹線の下や綱島街道などの道路下を利用する線形とした場合、鉄道線形上の制約により、民有地下を通過せざるを得ず、なおかつ、現計画と比較して迂回する線形となるため路線延長が長くなり、鉄道利用者の速達性が損なわれます。</p> <p>なお、大倉山三丁目、菊名七丁目付近を含む円形トンネル掘削部では、地下水の排水を伴わない密閉型シールド工法を採用し施工する計画としています。その他の掘削工事の施工にあたっては、必要に応じて止水性の高い土留め壁や地盤改良など、適切な工法を用いる計画としています。</p> <p>さらに、工事期間中は地下水位の計測や地盤の変状の計測など適切な施工管理を行うこと、支障する埋設物に対しては適切な対策を行うことなど、周辺の住居や地下構造物等に著しい影響を与えることのないよう十分配慮した上で工事を実施する計画としていることから、計画路線のルート、構造の安全性は十分確保されると考えています。</p>

表 11-1(5) 意見の概要とそれに対する都市計画決定権者の見解(5)

	住民意見の概要	都市計画決定権者の見解
事業内容	<p>高速横浜環状北線は地表面から被り 31.3m が確保されているのに、相鉄・東急直通線計画の被りは 16.8m となっており、付近一帯の地盤が地表面より約 15m まで N 値ゼロの粘土層であることが無視された計画となっている。</p> <p>高速横浜環状北線乗り越え付近のトンネル郭にかかる重力と浮力を計算すると、トンネルは浮上する結果となり、建築物に被害を与えることとなる。この問題を市当局に提起しているが、回答は核心に触れず、浮上が起こるかどうかの結論を避けている状況である。また、粘土層は振動・騒音の伝播性がよいことから、生活環境の悪化が懸念される。大深度に転換すれば、これらの欠陥設計、環境悪化の懸念は同時に解消できるが、具体的提案は何ら示されていない。</p> <p>高速横浜環状北線の下を通せない理由として、「新横浜駅ホームが深くなる」、「既設埋設物が存在する」としているが、の利便性は他の損失に比べると論ずるに値せず、は既設埋設物の部分的改造で解決できるものであり、その費用は、現在の計画案による総合的損失に比べてはるかに小さいはずである。もしその費用負担に耐えられないのであれば、本計画を根本的に練り直し、別案を検討すべきである。</p> <p>地盤が軟弱であるため、トンネル自体の浮上による地盤変動について懸念がある。</p>	<p>大倉山付近の円形トンネルの深さは、新横浜駅の深さや環状 2 号線の埋設物の状況から現在の計画としています。この付近で「大深度地下の公共的使用に関する特別措置法（平成 12 年 5 月 26 日法律第 87 号）」の適用となる地下 40m 以深の位置にトンネルを計画した場合、環状 2 号線下の既存の下水道幹線（新羽末広幹線）、東京電力シールドトンネル、また、建設中の高速横浜環状北線などの下を通過することとなるため、新横浜駅は現計画より大幅に深くなり、新横浜駅の利用しやすさや東海道新幹線、JR 横浜線並びに市営地下鉄 3 号線（ブルーライン）との乗換利便性を確保することが困難となります。</p> <p>環状 2 号線下の既存の埋設物について、東京電力シールドトンネルは高圧地下送電線を収容していること、また、下水道幹線（新羽末広幹線）は大雨時の浸水被害を軽減するための雨水貯留管であることから、市民生活にとって重要なライフラインです。これらの埋設管の移設は、広範囲、長期間にわたる影響が不可避であり、困難と考えています。</p> <p>なお、大倉山三丁目、菊名七丁目付近を含む円形トンネル掘削部では、地下水の排水を伴わない密閉型シールド工法を採用し施工する計画としています。その他の掘削工事の施工にあたっては、必要に応じて止水性の高い土留め壁や地盤改良など、適切な工法を用いる計画としています。</p> <p>さらに、工事期間中は地下水位の計測や地盤の変状の計測など適切な施工管理を行うこと、支障する埋設物に対しては適切な対策を行うことなど、周辺の住居や地下構造物等に著しい影響を与えることのないよう十分配慮した上で工事を実施する計画としていることから、計画路線のルート、構造の安全性は十分確保されると考えています。</p> <p>トンネルの浮上りに関しては、事業者が「鉄道構造物等設計標準・同解説-シールドトンネル」（平成 14 年 12 月 財団法人 鉄道総合技術研究所）による検討を行っていますが、その結果から浮上りに関する問題はないと考えています。</p>

表 11-1(6) 意見の概要とそれに対する都市計画決定権者の見解(6)

	住民意見の概要	都市計画決定権者の見解
事業内容	<p>東北地方太平洋沖地震の地震力は、「阪神淡路大震災級の地震力」よりも大きく、切迫している東海・南海巨大地震の地震力は更に大きいと予想される。横浜北部断層群は、背斜構造状をした 60～80 度傾斜の正断層であり、中には落差 40m 以上の断層もある。この中には、相鉄・東急直通線の一部区間に近接している断層もあることから、環境影響評価の項目に、「断層群」を追加するべきである。</p> <p>地質調査所が「地質ニュース 第 259 号(1976 年 3 月発行)」の調査報告の中で、相鉄・東急直通線計画区間に断層群が存在することを明らかにしている一方で、横浜市地下段差構造調査委員会は、横浜市北部地域の活断層調査(平成 14 年 3 月 横浜市)において、「横浜市北部に見られる地下段差構造は活断層ではないことを確認した」と結論づけ、将来における活動が推定されている断層ではないとしている。</p> <p>しかし、地震予知連絡会の「地震予知に関する基礎的用語集」によると、活断層は「地質時代でいう第四期後期(数十万年～現在)に繰り返し地震を発生させ地表近傍まで食い違いを生じてきた断層」で、今後も同様の地震を発生させると考えられており、近年大地震を発生して変位した断層は当然活断層である。既存の断層の「将来における活動」として、大地震が発生した場合、地震波をより強く吸収して地震災害を大きくする可能性がある。</p> <p>横浜北部断層群は、現在活断層とは認められてないが活動量の大きな活断層である可能性は否定できない。マグニチュード 9 という史上最大級の大震災を経験した日本で、大型断層の真上に地下鉄駅舎を建設するのは間違いである。活断層の調査を行うべきであり、断固反対する。</p> <p>断層群についても活断層と認められないので評価は不要とのことだがこれは事実誤認であり、危険がある以上、この事業には反対する。</p>	<p>本市では、市内の地下構造調査結果から、横浜市北部地域で地下約 3 km の深さにある地震基盤が、北側へ約 1 km 深くなっている段差構造が確認されたため、この段差構造が将来地震を引き起こす活断層であるのかを確認することを目的に、横浜市北部地域の活断層調査(平成 14 年 3 月)を実施しています。</p> <p>この活断層調査において「横浜市北部に見られる地下段差構造は活断層ではないことを確認した」と結論づけられていることから、横浜市北部地域の断層群は将来における活動が推定されている断層ではないと考えています。</p> <p>なお、鉄道構造物の設計にあたっては、今後、基準等に従って安全性を確保するとともに、今回の東日本大震災を受けて、国を中心に構造物の耐震基準等について議論されていることから、基準等の見直しにも適切に対応していくこととしています。</p>

表 11-1(7) 意見の概要とそれに対する都市計画決定権者の見解(7)

	住民意見の概要	都市計画決定権者の見解
事業内容	<p>新横浜に隣接する小机・鳥山では、東日本大震災に関連して、地盤の液状化による災害が発生した。小机地区で液状化による住宅損壊が30件近くおきているが、地質の似ている計画地でも液状化の発生確率は高い。</p> <p>よって、鳥山川の地下水層におけるシールドマシンの掘進に伴う排水は、かつて水田地帯であった新横浜・篠原・鳥山・小机地域の地盤液状化被害を更に大きくする可能性がある。</p> <p>計画書では大倉山三丁目周辺のトンネル工事の深さの説明が記載されていないが、この地区の地盤の悪さを住民は知っており、17～18mという浅い所を掘れば液状化になりかねない。住民の安全を一番に考えるべきである。地下鉄を建設したことにより液状化に拍車をかけ、住民の建物の安全性の低下、さらには生命の安全性を低下させることがないと断言できるのか。</p> <p>大倉山三丁目から菊名七丁目（旧太尾町）は、液状化が起こる地盤と条件がある</p> <p>東日本大震災において、横浜市港北区の横浜線小机駅北側の住宅団地でも液状化が発生したが、旧太尾町には、7箇所の溜め池があったと言われており、海溝型地震が発生すれば同じく液状化が起こるであろう。</p> <p>また、そうなれば、円形トンネルは急浮上し、地上建物を破壊するであろう。</p> <p>昔に作られた暫定指針による地盤改良剤の注入や地下水の防水加工により、土壌中の間隙水や地下水の水圧が上昇し、液状化を招く危険性が高まるのに、検証されていない。</p>	<p>液状化現象は、地表面から比較的浅い部分の緩い砂層において生じる現象で、粘土層や支持地盤となる堅い地盤では発生しないとされています。</p> <p>よって、比較的浅い位置に砂質土が分布し、さらに地下水位が高い地域では液状化が懸念されますが、計画路線は地下トンネル構造を主体とし、支持地盤となる堅固な層（上総層群）や粘土層を通過するよう計画していることから、液状化の影響を受けることはないと考えています。</p> <p>また、浅い部分に砂層が存在する場合においても、円形トンネルや駅開削部の構造物の構築により、その部分の地下水位が上昇することはなく、周辺地盤の液状化の危険性が高まることはないと考えています。</p> <p>なお、鉄道構造物の設計にあたっては、今後、基準等に従って安全性を確保するとともに、今回の東日本大震災を受けて、国を中心に構造物の耐震基準や地下鉄道の浸水防止対策等について議論されていることから、基準等の見直しにも適切に対応していくこととしています。</p>
	<p>天然ガスの種類は水溶性・爆発性のあるメタン・エタンと想定されるが、それ以外のガスが当該ガス田に存在しているのか。また、ガスの水溶性・爆発性の性質について説明してほしい。</p> <p>さらに、「当該区間のガス胚胎層は比較的浅い位置に分布していることから、工事中においてガス胚胎層を通過する可能性があります。」とあるが、その位置や通過する可能性について説明してほしい。</p>	<p>既存資料によれば、南関東天然ガス田の主成分はメタンガスであり、約99%を占めているとされています。メタンガスは、無色・透明・無臭で、人体に対して有害ではありませんが、空気に5～15%混合した状態で火気に触れると爆発を起こす性質があるとされています。また、水溶性については、地表部の低圧下では水にあまり溶けず、地下で高圧になるとよく溶ける性質を持っているとされています。</p> <p>なお、ガス胚胎層は、主に上総層群内の地下水に溶け込んだ状態で存在しているため、計画路線の一部が通過する上総層群内にも存在する可能性があります。</p>

表 11-1(8) 意見の概要とそれに対する都市計画決定権者の見解(8)

	住民意見の概要	都市計画決定権者の見解
事業内容	<p>トンネル掘削機の耐圧防爆構造化については、高速横浜環状北線に使用しているシールドマシンと同様と考えることができるか。</p> <p>「可燃性ガス防災対策計画書を作成する」としているが、事業着手前における計画書の作成及び関係者への周知、ガス管理責任者やガス測定専従者の配置等の対応を期待する。</p> <p>今回の計画では大量のガスを含む地下水の中での工事になると聞いている。</p> <p>南関東天然ガス田について、「ガス胚胎層の通過に係る安全に十分配慮して工事を行う」と記載されているが、ガス漏れ事故等が発生した場合の措置等について触れられておらず、住民の安全が確保されていない。</p>	<p>本事業では、ガス田の分布地域である東京都内などの他の地下施設整備事業と同様に、必要に応じてトンネル掘削機の耐圧防爆構造化、油入防爆構造化などの防爆構造の採用や換気風量の確保によるガス濃度の上昇防止、ガス濃度検知装置の設置などを行う計画としています。また、事業の実施にあたっては、可燃性ガスの存在が確認された場合、可燃性ガス防災対策計画書を作成するとともに、ガス管理責任者の指名やガス測定専従者の配置などの監視対策などを検討し、ガス胚胎層の通過に係る安全性に十分配慮する計画としています。</p> <p>なお、トンネル掘削機は個々の工事に合わせて設計・製作することとなりますが、可燃性ガス対策が必要と判断された場合は、高速横浜環状北線工事と同様に、可燃性ガスに対する安全対策を施したトンネル掘削機を用いる計画としています。</p>

表 11-1(9) 意見の概要とそれに対する都市計画決定権者の見解(9)

	住民意見の概要	都市計画決定権者の見解
事業内容	<p>本計画路線は明らかに綱島東一丁目に存在する温浴施設の真下を通過しており、施設中に出入口が作られる可能性があるため、温浴施設の営業継続は不可能と考える。よって、著しい影響を与えないという説明には納得できない。</p> <p>新綱島駅近くのラジウム温泉の枯渇や綱島の自然へ影響が懸念されるため、相鉄・東急直通線の工事に反対する。</p> <p>20年来このラジウム温泉に通い、どうか1日1日命をつないでいる。何年かすると手、足が良くなり身体も軽くなると皆さん喜んでいいる。こんなにすばらしい温泉はどこにもない。絶対反対である。</p> <p>歴史ある綱島東一丁目に存在する温浴施設の温泉が出なくなる恐れも聞いている。新しい地下鉄より、いつも混雑している綱島駅周辺の開発の方が先である。</p> <p>税金を利便性に使うより、文化、福祉的なものに使い、住民が安心して豊に暮せる街作りしてもらいたい。</p> <p>環境影響評価準備書の「計画路線は、新綱島駅付近において温泉を揚水している施設の近傍を通過することとなります。」との記述は事実ではなく、綱島東1丁目に存在する温浴施設の庭園を含む土地の地下(真下)に新綱島駅を構築する計画となっている。</p> <p>よって、準備書に記述する「よって、本事業で建設する構造物は温泉の胚胎層を大きく遮断するものではなく、温泉に著しい影響はないと考えます。」は間違いである。相鉄・東急直通線や、それに伴う再開発によって温泉が出なくなる恐れも指摘されており、隣接する綱島の桃や自然景観も失うことになる。わずかな利便性を求めて地域の財産を失うことは許されないため、反対の意思を示す。</p> <p>綱島温泉と自然を破壊するのは住宅地図をみれば一目瞭然である。自然環境に恵まれ地権者が少ない土地である。もしこの周辺が超高層ビル群であったら、計画地に選べないだろう。横浜市の根本的な施政を正すよう要望する。</p> <p>説明会では、「新綱島駅を綱島東一丁目に存在する温浴施設の直下と訂正するのか」について質問があったが、その解答がなかったため、憂慮している。</p>	<p>新綱島駅設置予定区域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結果の整理により、想定される温泉の胚胎層(温泉が存在する層)と本事業の構造物との位置関係から、温泉の胚胎層を大きく遮断するものではなく、温泉に著しい影響を与えることはないと考えています。</p> <p>事業の実施にあたっては、温泉の状況を詳細に把握するための現地調査等を行い、その結果を踏まえて、温泉利用に支障を生じさせないための対策や工事方法などについて、工事計画を策定する中で更に検討する計画としています。</p> <p>また、温泉への影響を可能な限り回避・低減するために、止水対策によりトンネル内への地下水の浸透を防止するとともに、継続的なモニタリングにより工事中における温泉の状況を把握することとなります。</p> <p>なお、既存資料の収集等により状況を確認したところ、綱島東一丁目に存在する温浴施設の揚水井戸、揚水深さは、計画路線に直接重なるものではないと考えているため、準備書では計画路線と温浴施設の関係について「近傍」と表現しています。</p>

表 11-1(10) 意見の概要とそれに対する都市計画決定権者の見解(10)

	住民意見の概要	都市計画決定権者の見解
事業内容	<p>事業の実施にあたっての配慮事項として記載されている内容は「水質監視、汚泥の適切な処理」などだけであり、問題が発生したときの危機管理、住民への情報開示や対応が記載されていない。</p> <p>環境保全を優先した事業実施方法として、「本事業における各種事故発生時には、住民へ迅速に情報開示し、避難等の指示系統など危機管理体制を予め住民へ周知する。」という対応を行うべきである。</p>	<p>事業の実施にあたっては、事業者が事故発生時等異常時の連絡体制をあらかじめ定め、関係する機関に届け出ることとなります。災害など大きな問題が発生した場合には、関係機関と協議等を行いながら、地域の皆様への情報提供も含め適切に対応していくこととなります。</p> <p>また、工事に先立ち、工事計画の内容について、地域の皆様にご説明する機会を設けるなど、事業者と調整していきます。</p>

表 11-1(11) 意見の概要とそれに対する都市計画決定権者の見解(11)

	住民意見の概要	都市計画決定権者の見解
事業内容	<p>最新の地質調査を行わずに安全性を主張し、住宅の基礎杭とトンネル上部にあるべき「保護層」を考慮していないような計画を進めようとしている。</p> <p>保護層の定義は上下5mであるとの当初の見解はどこにいったのか。現在のままでは、安全性に根拠がないと言わざるを得ない。</p> <p>本計画の場合、単線部でトンネル径7.8m、複線部で10.5mであり、「鉄道構造物等設計標準・同解説」の建物の杭基礎とトンネルとの離隔距離の規定に従うと、杭先端部からトンネル外側7.8m～10.5mを離す必要がある。しかし、我が家の近くでは、トンネルは地表面から16.9mの位置となり、さらに保護層(3.5～4m)を考慮すると、実質、地表面から12.9m～13.4mにトンネルが位置することになる。</p> <p>我が家では、建て替えにあたって小口径鋼管杭(径139.8mm、杭長13m)18本を打設しているため、この距離では同解説に規定された数値を満足しておらず、設計違反となるのではないかと。</p> <p>保護層に関する記載がない。5mといわれているが根拠は何か。「交差構造物との離隔が小さい箇所などは、必要に応じて薬剤注入など補助工法も併用します」とあるが、これで本当に安全が保てるのか。</p> <p>確保すべき保護層は最大限安全な深さにすべきで、費用がかかるのであれば計画を変更すべきである。</p> <p>本計画では2m程度しか保護層を確保できないのではないかと。保護層を2m程度にしたときの振動や騒音について記述がない。</p> <p>軟弱な地盤の地下17.9mにトンネルを掘るということは、保護層を確保できず地下18mにある基礎杭と接触することになる。</p> <p>本計画では、トンネルの保護層が5mではなく1～2m程度しか確保されていないことが、住民調査において明白となっている。高速横浜環状北線では、保護層5m以内への住宅基礎杭の打ち込みを認めておらず、同じ制約を設けた場合、トンネルの真上にある住宅は岩盤部に基礎を打ち込めなくなり、私有財産の利用に大きな制約を受けることとなる。よって、本計画は認められない。</p> <p>(次項へ続く)</p>	<p>円形トンネル区間は、原則として土地の地下のみを使用させていただくこととなります。土地の所有権は、地上及び地下に立体的に権利が及ぶため、トンネルの上下左右に一定の範囲を定め、その部分を使用するための権利設定をさせていただくこととなります。この権利を「区分地上権」といいます。</p> <p>区分地上権の設定範囲は、原則としてトンネルの上下5m、左右0.5mを保護層とした範囲となり、制限された土地利用の価値分を金銭で補償することとなります。</p> <p>保護層とは、トンネル本体の保全を図るために必要な範囲で、地上の建物の安全性を損なわず、かつ、鉄道構造物の安全性を確保するため、建物や基礎杭の状況、杭とトンネル構造物の距離をもとに双方の構造物への影響、必要な場合はトンネル構造物の補強を図ることなどについて検証し、今後、事業者がその範囲を決めていくこととなります。</p> <p>区分地上権設定にあたっては、事業者が区分地上権設定までの手順や補償内容等について説明を行ったのちに、測量等を実施した上で、土地に関する権利を有する方と個別に用地協議を行っていくこととなります。</p>

表 11-1(12) 意見の概要とそれに対する都市計画決定権者の見解(12)

	住民意見の概要	都市計画決定権者の見解
事業内容	<p>(前項より)</p> <p>環境被害や地価の下落等についての補償がない限り、賛成できない。</p> <p>計画上では多くの建物・民家の地下を通ることとなっているが、土地所有者の地下権利は尊重されているのか。環境保全以前に、地下所有権に関する説明が聞きたい。</p> <p>今後、保護層に杭打を認めないなどにより、居住地の価値が下落した場合の説明をしてほしい。</p>	

表 11-1(13) 意見の概要とそれに対する都市計画決定権者の見解(13)

	住民意見の概要	都市計画決定権者の見解
事業内容	<p>本事業における環境や家屋の被害について、工事中、完成後及び将来における補償を約束するべきである。</p> <p>地下鉄の運行後は振動、騒音、地盤沈下等が継続すると思われるため、これについての説明、補償もないままでは、安心安全な生活が保たれるのか不安である。</p> <p>工事中や運転営業中、さらに地震等による損害発生時に、横浜市、神奈川県、国が具体的にどのように範囲・金額で補償するつもりなのか。</p> <p>準備書には、活断層・地盤沈下・地下水の対策及び被害の補償スキーム等について、明確な具体策が示されていない。危険な計画と、このような進め方について断固反対する。</p> <p>杭先端部がトンネル構造体に接触することで、トンネルから発生する震動及び発生音が建物全体に伝達される。これによる建物構造体及び人体へ与える影響等に関して補償してくれるのか。</p> <p>大倉山三丁目、菊名七丁目区間において、環境及び住民の健康に影響が出た場合の補償・賠償に関して明らかにし、条例化することを要求する。その際、事前に計画路線近隣の住民に理解を得るものとし、同意が無い場合には内容を認めない。</p> <p>大倉山三丁目、菊名七丁目区間における地質の状況や、環境及び住民の健康に影響が出た場合の補償・賠償、低周波音の影響などを全て調査・検討し、改めて準備書を作成すること。現在の準備書では審査会で審議する段階ではない。</p> <p>環境保全を優先した事業実施方法として、「住民が本事業により直接・間接を問わず健康被害や物的損失を被った場合は、事業者側が全て補償することを周辺住民に対して誓約する。」という対応を行うべきである。</p> <p>工事中及び完成後において、騒音、振動等の障害が発生した場合の対応、対処はどうか。</p> <p>トンネル工事は地下 17～18mの深さを予定しているようだが、浅かったことにより開通後に建物の傾斜等が起きた場合の補償はあるのか。</p> <p>杭自体が常時震動することにより、杭の支持性能が低下し、杭自体が沈下した影響で建物本体の沈下も十分予想されるが、その補償はあるのか。</p>	<p>本事業では、周辺環境に著しい影響を生じさせないよう、準備書でお示した保全措置を実施し環境保全に努めるとともに、事後調査を実施して保全措置の効果についての検証を行う計画としています。なお、この事後調査において現段階では予測し得なかった著しい影響が確認され、その影響と本事業との関連が明らかになった場合には、必要に応じて適切な措置が講じられるよう、事業者と調整していきます。</p> <p>また、工事中や開業後について、本事業に起因して建物等に被害が生じた場合は、事業者が当該建物等を調査した上で、適切に対応していくこととなります。</p>

表 11-1(14) 意見の概要とそれに対する都市計画決定権者の見解(14)

	住民意見の概要	都市計画決定権者の見解
事業内容	<p>トンネル区間の換気口についての記述されていないが、トンネル内の換気は、どのように行われるのか。換気は駅のみで行われるということなのか。</p>	<p>本事業では、トンネル内及び駅内の換気は、各駅に設けられる換気設備により行う計画としています。</p>
	<p>直通運転は一見便利に見えるが、事故、故障等が発生すれば接続路線は総崩れになるのが現状である。相互乗り入れはこの状態を増やすこととなり、利便性が高まるとは思えない。</p>	<p>開業後の運行計画の詳細については、今後、事業者が検討していきますが、運行トラブル等が発生した場合は、直通運転を一時取り止め、相模鉄道線内もしくは東急電鉄線内の折り返し運転に切り替えるなど、できる限り利用者の利便性を損なわないように事業者が対策を検討することとなります。</p>
	<p>「トンネルの掘削は昼夜作業となりますが・・・」と記載されているが、夜間においても発生土砂の搬出は、騒音・振動、粉じん等が発生し、周辺住民の生活破壊と同等であるため許すことができない。</p>	<p>円形トンネルの掘削は昼夜作業となりますが、夜間掘削により発生する土砂は原則として施工ヤード内にストックし、夜間の搬出、運搬は行わない計画としています。</p>

表 11-1(15) 意見の概要とそれに対する都市計画決定権者の見解(15)

	住民意見の概要	都市計画決定権者の見解
事業内容	<p>今回の計画、調査、準備書作成が東日本大震災以前であり、今後予想される地震に対する想定内容が記述されていない。地盤に対する影響が最も懸念されるが、地震を起因とする地盤沈下が発生した場合の責任、補償や具体的な対策を明確にしてほしい。</p> <p>準備書には大地震による津波対策が含まれていない。横浜市では、東日本大震災を考慮し、緊急に津波対策の改訂に取り組んでいるにもかかわらず、本事業において全く考慮されないのは不当である。地下構造物への浸水対策・洪水対策が必要である。</p> <p>円形トンネルは密閉型シールド工法のため、地下水の水位の変動は起こらず、地盤沈下等はほとんど起こらないとされているが、地盤が軟弱であるため、予測される強大なる地震が発生した場合など、地盤沈下又は隆起などが起こりうる可能性は十分あると懸念される。</p> <p>洪水対策について技術的に明確な根拠を示し、確かな安全性を示すべきである。本計画は危険性が高すぎるため、中止を求める。</p> <p>綱島駅周辺は、低地で大雨になると雨水が集中し、よく店頭に土のうが積み上げられているような場所であるが、そういう場所に地下を掘って地盤を傷つけることは危険である。多額の税金を使って、一部住民の利便性のため危険を犯すようなことはやめてほしい。</p> <p>東北大震災後、いかなる地盤調査も万全ではなくなっている。万全を保証できない調査に基づく地下掘削は、住民の生活を脅かすものにほかならない。</p> <p>準備書には東京湾直下型大震災等の予測がないため、容認できない。</p> <p>鶴見川は江戸時代から明治時代までは数年に一度は氾濫を起こしており、近年は洪水は起きていないが、増水時に大地震・津波が複合された災害が起きれば堤防の決壊なども起こる可能性もあり、地下の新綱島駅は水没するであろう。</p> <p>準備書には地下構造物への浸水対策・洪水対策が含まれていないが、鶴見川に近接する新綱島駅、新横浜駅には対策が必要である。</p>	<p>本事業の鉄道構造物の設計にあたっては、今後、基準等に従って安全性を確保するとともに、今回の東日本大震災を受けて、国を中心に構造物の耐震基準や地下鉄道の浸水防止対策等について議論されていることから、基準等の見直しにも適切に対応していくこととしています。</p>

表 11-1(16) 意見の概要とそれに対する都市計画決定権者の見解(16)

	住民意見の概要	都市計画決定権者の見解
事業内容	<p>工事を行うと近辺の環境が変わり、少ない緑や動物が居なくなる。よって、相鉄・東急直通線の工事に反対する。</p>	<p>計画路線は地下トンネル構造を主体としていることから、地表の環境を大きく変化させるものではありません。</p> <p>しかし、新綱島駅の整備に伴い一部緑地を改変することとなるため、今後、具体的な工事方法などの工事計画を策定する中で、緑地の改変範囲を極力小さくするなど、周辺環境の保全に十分配慮するよう、事業者と調整していきます。</p>
	<p>計画地より数十mしか離れていない地点で、埋設された産廃物より滲出したダイオキシンが検出されている。計画地は水田や湿地を埋め立てた場所で、過去に埋設された有毒物質の滲出が懸念されるため、これらの検証を求める。</p>	<p>本事業では、工事中において土壌中に有害物質が確認された場合には、「土壌汚染対策法」(平成14年5月29日 法律第53号)や「ダイオキシン類対策特別措置法」(平成11年7月16日 法律第105号)などにに基づき適切に対応する計画としています。</p>
	<p>綱島には、「綱島の桃」の復興に頑張っている方々もいるため、この素晴らしい環境を壊さないでほしい。</p>	<p>新綱島駅設置予定区域が桃を栽培している範囲の一部に重なりますが、その範囲は限られたものであるため、著しい影響を及ぼすことはないと考えています。</p> <p>なお、新綱島駅周辺の環境については、関係する方々と十分話し合いが行われ、適切な対応が図られるよう、事業者と調整していきます。</p>
大気質	<p>周辺には堤防やビルがあり、綱島は谷間になっていることから、排ガスの滞留が懸念される。</p>	<p>新綱島駅周辺には、鶴見川の堤防がありますが、地域全体として複雑な地形ではないことから、局地的な大気の滞留が生じることはないと考えています。</p> <p>なお、本事業では、建設機械の稼働、資材及び機械の運搬に用いる車両の運行により、排出ガスとして二酸化窒素、浮遊粒子状物質を排出することとなりますが、その濃度の寄与分は小さく、現況の濃度を大きく引き上げるものではないと考えています。</p> <p>また、更なる低減を図るために、大気に係る環境保全のための措置を実施する計画としています。</p>

表 11-1(17) 意見の概要とそれに対する都市計画決定権者の見解(17)

	住民意見の概要	都市計画決定権者の見解
騒音及び振動	<p>グリーンライン、ブルーラインでは、地下鉄の振動の被害が生じているが、本事業ではどうなのか。</p> <p>大倉山三丁目付近は円形トンネルでシールドマシンを利用した工法とのことであるが、計画前から居住している住民には、施工時・施工後において環境が悪化することは否めない。工法、建設計画、調査方法などはこの方法で本当に正しいのか。開業してから環境悪化が発生した際、「想定外の事態で予想することができなかった」では、今回の震災を教訓としていないこととなる。</p> <p>準備書では、No.2 地点での鉄道振動は 41 デシベルであり、保全目標値の 65 デシベルを下回っており問題ないとしている。しかし、そもそもこの鉄道が敷設される前は振動はゼロであり、現状悪化である。</p> <p>この一帯は昔から水田が広がり、鶴見川の氾濫に悩まされてきた軟弱な地盤の地域である。この軟弱な地盤の直下にトンネルを通した場合の騒音・振動が不安である。</p> <p>地下鉄のため環境への影響は少ないと思うが、騒音・振動対策にも工夫をお願いしたい。</p> <p>地盤が非常に悪い我が家では、地上で車両が通る度に家屋が揺れ、また、環状 2 号線、東海道新幹線の騒音・振動にも悩まされている。よって、計画の再考、十分な再調査を行い、具体的な対策を提示願いたい。</p> <p>現在でも東横線の騒音が気になる。</p>	<p>列車の走行に伴う騒音、振動については、環境保全のための措置として、ロングレールの敷設、消音バラストの散布、防音壁の設置、60kg/m レールの採用、防振まくらぎの設置、車両及び軌道の維持管理の徹底を実施することにより、環境への影響の回避・低減を図ることから、周辺環境に著しい影響を与えることはないと考えています。</p> <p>なお、列車の走行に伴う騒音、振動については、横浜市環境影響評価条例に基づき、事後調査を実施することとしています。この事後調査において現段階では予測し得なかった著しい影響が確認され、その影響と本事業との関連が明らかになった場合には、必要に応じて適切な措置が講じられるよう、事業者と調整していきます。</p>
	<p>「建設機械の稼働に伴う騒音の予測結果」の予測値と基準又は目標の 85 デシベルは容認できない値である。よって、80 デシベル以下として規制すべきである。</p> <p>85 デシベルは基準値かも知れないが、80 デシベルという大きさでも地下鉄の車内相当の騒音で、長時間つづけば通常の生活に支障をきたすものであるため、許容できる騒音ではない。</p> <p>よって、周辺住民との合意により目標値を決め、目標値を超えた場合は直ちに工事停止するルールをつくるべきである。騒音の低減は、費用と時間をかければ技術的には可能であるということを示す先駆けとなるべきである。</p> <p>環境保全を優先した事業実施方法として、「騒音振動対策は住民との合意で目標値を決め、住居が密集する地域には騒音振動計を道路に表示し、目標値を超えたら警報が鳴ると同時に工事をストップする。」という対応を行うべきである。</p>	<p>建設機械の稼働に伴う騒音については、騒音規制法（昭和 43 年 6 月 10 日 法律第 98 号）で定められている「特定建設作業に伴って発生する騒音の規制に関する基準」（昭和 43 年 厚生省・建設省告示第 1 号）を、整合を図るべき基準又は目標として評価を行っています。</p> <p>なお、建設機械の稼働に伴う騒音については、環境保全のための措置として、工事規模に合わせた建設機械の設定、建設機械の使用時における配慮の徹底、建設機械の点検・整備による性能維持を実施し、基準を満足するだけでなく、更なる低減を図る計画としています。</p>

表 11-1(18) 意見の概要とそれに対する都市計画決定権者の見解(18)

	住民意見の概要	都市計画決定権者の見解
騒音及び振動	<p>低周波が発生することも明白であるが問題ないのか。地下鉄を運行した際の低周波による健康への影響が、環境影響評価の項目に含まれていない。項目から外した根拠を明確にするとともに、グリーンライン開通に伴う健康被害の有無を調査し、その結果を公開することを要求する。</p> <p>準備書ではトンネルの深さが 27m で 41 デシベルとなっているが信じられない。家の地下から漏れ出るであろう騒音、低周波音が心配である。</p> <p>トンネルが通ることによる低周波音は身体に影響はないのか。十分な調査は済んでいるのか。</p> <p>「準備書 資料編 表 2.1-1(1) 選定しなかった環境影響評価の項目及びその理由」において、「本事業では、工事の実施において低周波音の影響が懸念されるような建設機械の利用はないこと、また、低周波音を生じさせる施設は設置しないことから、選定しませんでした。」という理由により低周波音が非選定とされているが、建築機械の作動時や列車の走行時に低周波音が出ないことはあり得ない。調査も行わず、「影響が懸念されるようなことはない」などと判断するのはおかしい。</p>	<p>低周波音を含め、騒音は空気伝搬で周辺に拡散するものであるため、地下のトンネル構造の場合、トンネル内の音がトンネル外の地上に拡散することではなく、影響を生じさせることはないと考えています。</p> <p>なお、本事業では、列車の走行に伴う騒音の影響の回避・低減を図るために、環境保全のための措置として、ロングレールの敷設、消音バラストの散布、防音壁の設置、車両及び軌道の維持管理の徹底を実施する計画としています。</p> <p>また、本事業では、一般に市街地の工事で使用される建設機械類及び低騒音型の建設機械類を使用するため、建設機械の稼動により周辺環境に著しい影響を与えるような低周波音は発生しないと考えています。</p>
	<p>環境影響要因の「列車の走行（地下を走行する場合に限る。）」について、環境影響評価項目として振動が選定されているが、併せて騒音も加えるべきである。地下からの騒音が問題ないと考えられても、地権者・近隣住民が安心・安全について理解できるよう調査を行うべきである。</p>	<p>騒音は空気伝搬で周辺に拡散するものであるため、地下のトンネル構造の場合、トンネル内の音がトンネル外の地上に拡散することではなく、影響を生じさせることはないと考えています。</p> <p>よって、地下を走行する場合の騒音は環境影響評価項目として選定していません。</p>
	<p>「図 7.1.5-11 予測地点位置図（列車の走行に伴う振動）」の No.2 の設定の位置が不適切である。「準備書 資料編 P.資 3.1.3-11」で「鉄道 - 2 地点は、近傍に既設鉄道が存在しないため環境振動を測定しました。」とあるが、このような地点に設定すべきではない。</p> <p>計画路線と東急東横線は大倉山駅の少し手前で交わるのであるから、大倉山駅寄りに地点を設定すれば、東急東横線の鉄道振動が測定できる。</p>	<p>振動の現地調査地点については、計画内容と保全対象の状況から列車の走行による影響が大きいと考えられ、さらに調査地域における振動の状況を的確に把握できる箇所を代表とすることとし、計画路線の構造、保全対象の位置等に配慮して選定しています。</p> <p>鉄道 - 2 地点については、計画路線が住居の直下を通過する区間の代表として選定していますが、当該区間の周辺には既設在来線が存在せず、日常的に鉄道振動を受けている状況ではないため、現況把握として環境振動の調査を行っています。</p>

表 11-1(19) 意見の概要とそれに対する都市計画決定権者の見解(19)

	住民意見の概要	都市計画決定権者の見解
騒音及び振動	<p>道路交通騒音測定地点で、「*調査依頼による調査の具体的な測定地点は出典に示されていません」とあるが、調査依頼による調査とは何か。また、調査地点を記載する必要があるのでは。</p>	<p>「調査依頼による調査」とは市民からの苦情や相談を受けて本市が行っている騒音調査のことです。</p> <p>なお、具体的な調査地点については、個人情報の保護の観点から公表していません。</p>
	<p>「第8章 環境の保全のための措置」では、騒音、振動、地下水の水位に係る環境保全措置の中には「土地又は工作物の存在及び供用」があるものの、工事中の環境保全に比べ、その数は少ない。また、存在及び供用に含まれているが、騒音・振動における「ロングレールの敷設」「防音壁の設置」「防振まくらぎの設置」の3項目は工事中のことであり、完成後については「車両及び軌道の維持管理の徹底」だけである。「土地又は工作物の存在及び供用」についてこそ、しっかりした環境保全のための措置が重要である。</p>	<p>本事業の環境保全措置については、工事中、供用時にかかわらず、その予測結果から影響があると判断された項目の環境負荷を、実行可能な範囲内でできる限り回避又は低減するために実施する計画としています。</p> <p>なお、「ロングレールの敷設」、「防音壁の設置」、「防振まくらぎの設置」は、列車の走行に伴う騒音、振動の低減を図るための環境保全措置です。</p> <p>また、「車両及び軌道の維持管理の徹底」により、列車の走行に伴う騒音、振動の更なる低減を図る計画としています。</p>

表 11-1(20) 意見の概要とそれに対する都市計画決定権者の見解(20)

	住民意見の概要	都市計画決定権者の見解
地下水の水位及び地盤	<p>計画路線沿いの地質縦断図(準備書 図 7.2.2-5)は、約 160 箇所の土質調査ボーリング資料に基づき作成したとあるが、大倉山三丁目及び菊名七丁目では的確な場所での地盤・地質ボーリング調査はほとんど実施されておらず、比較的堅牢な土質・地盤のみが選定・調査されていると思われるため、信憑性がなく容認できない。</p> <p>ボーリング調査を一度も実施せず計画書が作成されていることが不思議でならない。</p> <p>大倉山駅付近はボーリング検査も十分に行わないまま浅層掘削となっている。よって、再度ボーリングをして直上の家宅の地質調査を詳しくして住民に納得のいくよう説明をしてほしい。</p> <p>準備書の「図 7.2.2-5 地質縦断図」は誤りである。トンネルを示す位置を赤線で書いているが、横軸は圧縮度が高く正確ではなく、9.5mの円形トンネルが上総層群の泥岩の深くを通過するという絵になってしまい、大倉山三丁目並びに菊名七丁目住宅地の地質の位置とトンネルの場所を精査するにあたっては、不適切である。</p> <p>地権者が家屋建築時に行ったボーリング調査結果と「図 7.2.2-5 地質縦断図」で、地質があっていない。</p> <p>横浜市の説明では「大倉山付近の円形トンネルは、建物等の基礎杭の支持基盤である堅固な上総層群内を通過するので、周辺の家屋・建物等に影響を与えることはない」としているが、これは一部において言えるが、正しくないと言える。</p> <p>大倉山駅近くは上総層群の内部を通過しているが、その先の新横浜方向はN値 0~5 の沖積層で、非常に軟弱な地下地質内を通過する。大倉山の路線エリアに約 12 の 3 階建て建物が存在し、その支持層がこの計画で掘進・掘削されるため、極めて不安定・危険な地盤状態に陥る懸念が大である。また、東日本大震災時にも一部隆起・亀裂個所が少なからず生じている状況にあり、さらに上総層群の泥岩とは言いつつも、そのサンプルは人間の指爪で簡単に削れてしまうほどぜい弱である。</p> <p>(次項へ続く)</p>	<p>「準備書 図 7.2.2-5 地質縦断図」は、本事業の環境影響評価の実施に伴い行った現地ボーリング調査結果や、本市などが管理している既存のボーリング調査結果を整理して作成したもので、計画路線周辺の地質状況を把握するための調査は十分行われていると考えています。</p> <p>地下水の水位、地盤については、このように作成した「準備書 図 7.2.2-5 地質縦断図」や地下水の水位の現地調査結果などを踏まえて予測、評価を行っています。その結果から、周辺の家屋等に影響を与えることはないと考えています。</p> <p>なお、「準備書 図 7.2.2-5 地質縦断図」の作成にあたっては、国などによる既存資料も参考としていますが、現地ボーリング調査結果及び既存のボーリング調査結果を踏まえ、補正、修正を行っています。</p>

表 11-1(21) 意見の概要とそれに対する都市計画決定権者の見解(21)

	住民意見の概要	都市計画決定権者の見解
<p>地下水の水位及び地盤</p>	<p>(前項より)</p> <p>「地質縦断図」(準備書 P.7.2.2-17)の内容について疑問がある。鶴見川低地の河川の周辺の地層は、軟弱な沖積層砂質土(As)が厚く分布し、さらに沖積層粘性土(Ac)が分布しているはずである。</p> <p>よって、大倉山・綱島地域を中心とした計画路線に沿う鶴見川低地の断面図・縦面図を整理し、当該地域における地層の状態を明確にして、「地質縦断図」「地質断面図」と、「横浜市地盤環境図-軟弱地盤の地質断面図 横浜市公害研究所(1987)」の「鶴見川低地地質断面図」等との整合性について明確にしてほしい。</p> <p>路線予定地点においてボーリング調査が行われていないが準備書では問題がないとしている。国土交通省の「土地分類基本調査」とも相違点があるため、明確な調査を行うべきである。</p> <p>地質調査が十分に実施されていないため根拠がなく、地盤沈下や水位変動等のリスクについて準備書に考慮されていない。</p>	

表 11-1(22) 意見の概要とそれに対する都市計画決定権者の見解(22)

	住民意見の概要	都市計画決定権者の見解
地下水の水位及び地盤	<p>鳥山川の地下水層におけるシールドマシンの掘進に伴う排水は、かつて水田地帯であった新横浜・篠原・鳥山・小机地域の地盤沈下を更に大きくする可能性がある。</p> <p>ブルーライン建設では、新横浜周辺で大規模な地盤沈下が発生したと聞いているが、今回の工事でもその心配が十分考えられる。</p> <p>「適切な環境保全措置を実施し影響の回避、低減を図ることから、周辺環境に著しい影響を与えない」としているが、地盤沈下・地下水の対策について明確な根拠を示すべきである。</p> <p>事業計画地の多くが極めてぜい弱な沖積平野に位置しており、その中を横切るように地下鉄を通すことにより、地盤沈下の発生が考えられる。</p> <p>計画地の多くが鶴見川に沿ったぜい弱な沖積平野で、地下鉄が沖積層の中を横切るため、大規模な地盤沈下が発生すると予想される。過去の工事事例を見ても地盤沈下を食い止めることは不可能であり、このような計画には反対する。</p> <p>グリーンラインの環境影響評価において、横浜市は「想定される各項目への環境に対し適切な環境保全措置を実施し、影響の回避、低減を図ることから、周辺環境に著しい影響をあたえないものとする」と述べているが、実際には地下鉄工事に伴い中山駅周辺で1m以上の地盤沈下が生じている。</p> <p>同じように、今回の相鉄・東急直通線の環境影響評価においても、「周辺環境に著しい影響をあたえないものとする」としているが、その技術的、科学的根拠を示すべきである。</p> <p>大倉山三丁目及び菊名七丁目住宅地並びに近傍の地盤は非常にデリケートな地質であり、計画を実行するのは無謀である。軟弱な地盤の地下17.9mにトンネルを掘るということは、水の支えを失って落盤が起きるであろう。</p> <p>軟弱な地盤に浅い深度で地下鉄が通ることの影響について、シールド工法であれば影響は少ないかもしれないが、「少ない」であって「ない」わけではない。また、工事直後だけでなく、10年後20年後に影響があった場合、それが地下鉄工事の影響か否かは専門知識のない住民ではわからない。</p> <p>網島駅周辺は昔は海であり、現在も鶴見川、支流の早淵川が流れており、地下水の影響は必至である。</p>	<p>本事業における円形トンネル区間の掘削は、地下水の排水を伴わない密閉型シールド工法を採用し施工する計画としています。</p> <p>また、その他の箱型トンネルなどの掘削にあたっては、必要に応じて止水性の高い土留め壁や地盤改良など、適切な工法を用いる計画としています。</p> <p>よって、地下水の水位の低下による地盤への影響は小さく、周辺の家屋等に影響を与えることはないと考えています。</p> <p>事業の実施にあたっては、工事着手前から計画路線の全区間にわたり地下水位や地盤の変位を計測・監視し、工事の影響を常に把握するとともに、状況に応じて適切かつ速やかな対応を行うよう施工管理する計画としています。</p> <p>なお、現段階では予測し得なかった著しい影響が確認され、その影響と本事業との関連が明らかになった場合には、必要に応じて適切な措置が講じられるよう、事業者と調整していきます。</p>

表 11-1(23) 意見の概要とそれに対する都市計画決定権者の見解(23)

	住民意見の概要	都市計画決定権者の見解
地下水の水位及び地盤	<p>地下水等の影響が考えられる範囲を計画路線から片側概ね 500mとする根拠を科学的に説明すべき。</p>	<p>本事業の実施により、複数の環境要素に係る影響を生じさせるおそれがあると考えていますが、このうち、影響の範囲が最も広いと考えられる「地下水の水位」に係る範囲を想定し、この範囲を含む地域の町丁境界を「環境影響を受ける範囲と認められる地域」としています。</p> <p>なお、「地下水の水位」に係る影響の範囲については、井戸公式により算出できる影響圏を参考に設定しています。井戸公式による影響圏の算出結果は、準備書の資料編に記載しています。</p>
	<p>準備書について、「図 7.2.2-5 地質縦断図」と、土地分類基本調査（垂直調査、国土交通省）の WE14 断面、NS11 断面の地質があていない。</p> <p>また、WE14 断面に加筆された計画路線の位置が東急東横線と東海道新幹線の間の地下になっているが、ここでは、計画路線が大倉山駅の少し手前で東急東横線と交わる地点であり、計画路線は東急東横線の真下になるはずである。</p> <p>土地分類基本調査（垂直調査、国土交通省）に記載されている地質断面図の内、計画路線と交差する断面図として羽沢駅近くに NS10 断面、羽沢駅から新横浜駅間の新横浜駅寄りに WE13 断面、新綱島駅付近に WE15 断面がそれぞれあるが、その地質断面図が示されていない。</p>	<p>「準備書 図 3.1-22(1)地質断面図(NS11 断面)」、「準備書 図 3.1-22(2)地質断面図(WE14 断面)」は、国土交通省の「土地分類基本調査(垂直調査)」を出典としたもので、環境影響評価の項目並びに調査、予測、評価の手法の選定のために整理したものです。</p> <p>これらにより把握した地域特性と事業特性より、本事業では工事中の「地下水の水位」、「地盤」、供用後の「地下水の水位」、「地盤」を環境影響評価項目として選定しています。</p> <p>一方で、「準備書 図 7.2.2-5 地質縦断図」は、地下水の水位及び地盤の予測にあたり、本事業の環境影響評価の実施に伴い行った現地ボーリング調査結果や、本市などが管理している既存のボーリング調査結果を整理して作成したものです。</p> <p>なお、「準備書 図 7.2.2-5 地質縦断図」の作成にあたっては、国などによる既存資料も参考としていますが、現地ボーリング調査結果及び既存のボーリング調査結果を踏まえ、補正、修正を行っています。</p>
	<p>「準備書 P.7.3.1-4」に、「地質縦断図は、本事業の実施に伴い行った約 80 箇所のボーリング調査結果や、横浜市等が管理している約 70 箇所の既存の地質調査結果を整理して作成したものです。」とあるが、具体的なデータ・根拠が示されていない。ボーリング調査について、調査時期、調査地点及びその結果を示すべきである。</p>	<p>「準備書 図 7.2.2-5 地質縦断図」は、地下水の水位及び地盤の予測にあたり、本事業の環境影響評価の実施に伴い行った現地ボーリング調査結果や、本市などが管理している既存のボーリング調査結果を整理して作成したものです。</p> <p>ただし、ボーリング調査に関する資料については、その情報が膨大な量となり、一つ一つの詳細を準備書内に記述することが困難であるため、情報を集約した資料として「準備書 図 7.2.2-5 地質縦断図」を示しています。</p> <p>なお、ボーリング調査結果の一部として、代表地点における地質柱状図を準備書の資料編に記載しています。</p>
	<p>土地分類基本調査（垂直調査、国土交通省）の WE14 断面において、図の両端の T.P.(m)スケールと、右横の欄の垂直スケールが等しくない。</p>	<p>「準備書 図 3.1-22(1)地質断面図(NS11 断面)」、「準備書 図 3.1-22(2)地質断面図(WE14 断面)」の図面名称の上の欄に示したスケールは、図面の縦横比を示すことを目的として示したものです。</p> <p>この 2 つの図面は、縦 20m に対し、横 1 km という縦横比となっています。</p>

表 11-1(24) 意見の概要とそれに対する都市計画決定権者の見解(24)

	住民意見の概要	都市計画決定権者の見解
廃棄物等	<p>この地下の鉄道で掘り出される土の総量は何m³か。</p> <p>この地下の鉄道で使用されるコンクリートの総量は何tか。</p>	<p>事業の実施に伴い掘削される土砂は、円形トンネル部、箱型トンネル部、擁壁（掘割）部を合わせて約1,200,000m³と予測しています。</p> <p>また、構造物を構築するために約590,000tのコンクリートを使用する計画としています。</p>
地域社会	<p>綱島駅周辺の交通は時間帯によっては既に限界を超えている状態だが、今回の建設に際し建設車両の激増が懸念される。対策として通行ルートの分散化等を挙げているが、住宅地への迂回・進入や綱島駅周辺への車両増加が予測され、交通弱者の危険性が大きくなり、信号待ちの車列による進路妨害により歩行者が困る状況も多い。</p> <p>よって、工事の実施にあたり、狭あいな道路への配慮、ルールの遵守等の監視などの対策について、検討をお願いしたい。</p> <p>まだ未開発地域を有する日吉、綱島付近では人口の増加は明らかで、交通量は増加の一途をたどると考えるが、予測には、人口増加に伴う交通量の増加への配慮がない。緊急車両が大きく迂回をさせられるなどがあるため、綱島街道では対応が必要である。</p> <p>工事関係車両の1日の運行台数は、2幹線道路で往復数百台に及ぶとしているが、この問題に対する措置に触れられていない。</p> <p>2幹線道路、特に綱島駅周辺では、現状でも朝晩に大渋滞を起こしており、工事関係の大型車両の増加は更なる大渋滞と混乱を招き、騒音・振動、大気汚染などの環境悪化にも拍車がかかる。</p>	<p>本事業では、環状2号線と県道2号（綱島街道）を主要な運行ルートとして計画しています。現況で既に著しい交通混雑が生じている綱島交差点においては、交差点を通過する資材及び機械の運搬に用いる車両の台数を可能な限り制限するとともに、混雑時間帯の通行を極力避けるよう、運行ルート及び運行時間帯の管理・調整を徹底することで、更なる交通混雑が生じないよう、十分配慮することとしています。また、交通誘導員を適切に配置することなどにより、安全かつ円滑な交通を確保することとしています。</p> <p>事業の実施にあたっては、交通管理者や道路管理者と協議を重ね、関係機関の指導のもと、最も適切であると考えられる工事計画を策定するとともに、工事に先立ち、工事計画の内容について、地域の皆様にご説明する機会を設けるなど、事業者と調整していきます。</p>

表 11-1(25) 意見の概要とそれに対する都市計画決定権者の見解(25)

	住民意見の概要	都市計画決定権者の見解
地域社会	<p>日吉駅から綱島方向へ約 400mの位置にある東急東横線高架下の道路が廃止になる場合、地域の治安問題、住民が不利益を被ることが避けられない。現在、高架下道路は周辺住民にとって重要な通路となっており、この道路が廃止された場合、箕輪公会堂、箕輪保育園、グループホーム、日吉駅への経路が迂回することとなる。</p> <p>よって、今回の計画で道路の継続が難しいのであれば、地域住民、車椅子やベビーカー利用者が安心して通行できる道路、通路の確保をお願いしたい。</p> <p>箕輪町三丁目にある東横線高架下の道路の遮断は、治安問題を生じさせ、さらに綱島街道を挟み存在する箕輪町を分断することとなる。この道は、箕輪村と呼ばれた時代から存在し、箕輪諏訪神社から豊作を祈願して神輿が回る大切な道である。説明会で「人が通れるくらいの道路を残せるかと」という説明もありましたが、古より続く文化や街を分断することは許されない。</p> <p>箕輪町の高架下道路の遮断は、個人の土地の財産価値の下落を招く。説明会において、「資産価値の下落はあり得ない。よって損失補償はありません。」との説明があったが、日吉駅まで10分圏内だったのが15分以上かかることにより、資産価値が落ちることは明白であることから、道路の遮断は許されない。</p> <p>箕輪町の高架橋2層部分の通路について、環境保全措置として「色彩等に配慮する計画を検討」となっているが、周囲からの視界が遮られることにより治安悪化が考えられるため、街灯の増加、監視カメラ等の安全措置の検討もお願いしたい。</p>	<p>計画路線が地下から地表へと移行する高架橋2層区間では、東急電鉄東横線の下を横断している道路と平面的に交差することとなるため、計画路線の整備に伴い、当該道路については現状の形では使用できなくなります。</p> <p>今後、当該道路の利用状況を勘案しながら地域の皆様などと調整を行うとともに、道路管理者、交通管理者などの関係機関と協議を行い、代替機能確保する計画としています。また、歩行者の通行については、現在の利便性・安全性を低下させないよう配慮する計画としています。</p> <p>なお、工事に先立ち、工事内容や工事期間、通行機能確保のための道路切回し等の工事計画について、地域の皆様などに周知することとしています。また、工事関係者に対する安全教育を徹底するとともに、交通誘導員を適切に配置することにより、安全性を確保する計画としています。</p>

表 11-1(26) 意見の概要とそれに対する都市計画決定権者の見解(26)

	住民意見の概要	都市計画決定権者の見解
安全 (地下埋設物破壊)	<p>「準備書 7.8 安全(地下埋設物破壊)」では、「既存の地下埋設物と約 0.4～38.8mの離隔を確保」と記載されている中、離隔の確保・適切な施工管理・適切な対策等から「地下埋設物は適切に保護されるものと評価します。」とある。この内容について、具体的なデータ・方法が示されていない。「準備書 P.2-14」では、交差構造物との離隔が少ない箇所には渠液注入などの補助工法も併用するとも記載されているが、本当に安全が保たれるのか。</p> <p>「準備書 表 7.8.1-1 調査結果(地下埋設物)」では、交差構造物との最小離隔と交差点での計画路線の構造形態は示されているが、交差構造物の形態・大きさは示されていない。</p> <p>安全性を検討する上で交差構造物の形態・大きさについても非常に重要であるが、この重要なデータが欠落している。</p> <p>「準備書 表 7.8.1-2 地下埋設物位置縦断面図」には、第三京浜道路や新横浜陸橋について、地上建造物とその支柱が記載されているが、その形状や大きさ、また、最小離隔のデータが記載されていない。</p>	<p>既存の地下埋設物との交差については、各施設の管理者に対してその影響等について協議し基本的な了解を得ています。今後、事業者が更に近接施工の影響に関する詳細な技術的検討を行い、近接する施設や周辺環境への影響が生じないように適切に対応することで、安全は確保されると考えています。</p> <p>なお、準備書においては、環境影響評価に必要な情報として、計画路線と近接する「地下埋設物」の最小離隔のみを記載しています。</p>
その他	<p>開業後何年間調査を行うのか。事後調査内容について、いつ、どこの地点を誰が行い、結果をどのように公表するのか教えてほしい。</p> <p>本計画を強行する場合は、環境保全のための事後調査を、周辺の現建物が存続している期間行うことを要求する。</p> <p>供用後の事後調査時期の欄に「予測対象時期と同時期(1回)」とあるが、「長期にわたり定期的・継続的に実施」とすべきであり、さらに将来判明した環境変化・状況への対応を明らかにすべきである。</p> <p>説明会では、「予測数値を事後調査の数値の相違について、上回ったことはあったのか」と質問があったが、その解答があいまいであったため、憂慮している。</p>	<p>事後調査は、横浜市環境影響評価条例に基づき実施するもので、調査、予測、評価した環境影響評価項目のうち、予測の不確実性が高いものについて調査を実施し、影響の状況を確認するものです。また、調査結果や環境の保全のために講じた措置等を示した事後調査結果報告書を作成、公表することになります。</p> <p>事後調査は、工事中もしくは供用時の環境の状況等を把握するために実施するものであるため、供用時の状況は、鉄道施設の供用後、列車の運行が定常状態に達した時期に調査を行うことで適切に把握できると考えています。</p> <p>この事後調査において現段階では予測し得なかった著しい影響が確認され、その影響と本事業との関連が明らかになった場合には、必要に応じて適切な措置が講じられるよう、事業者と調整していきます。</p>

表 11-1(27) 意見の概要とそれに対する都市計画決定権者の見解(27)

	住民意見の概要	都市計画決定権者の見解
その他	<p>準備書には、誤り・データ間の矛盾、調査不足、評価項目の選定不足、記載データ不足、データや測定地点の不適切等々がある。</p> <p>準備書では、工事に伴う交通渋滞、騒音・振動・粉塵等に関する記述はあるが、供用後の説明・データ、特にトンネル区間に関する説明が少なく納得がいかない。供用後は半永久的に影響を被る訳であるから、工事中だけでなく、地盤沈下・隆起・液状化・低周波音被害等の懸念・危険やその対策について、納得のいく説明・記述が行われるべきである。</p> <p>調査、予測の地点が少なく、実際の施工場所で詳細に行っていない。</p>	<p>本事業の環境影響評価では、「鉄道の建設及び改良の事業に係る環境影響評価の項目並びに当該項目に係る調査、予測及び評価を合理的に行うための手法を選定するための指針、環境の保全のための措置に関する指針等を定める省令」(平成 10 年 6 月 12 日 運輸省令第 35 号、改正；平成 18 年 3 月 30 日 国土交通省令第 20 号)に基づき、事業特性及び地域特性から想定される環境への影響を勘案し、環境影響評価項目や調査、予測、評価の手法を選定しています。</p> <p>本事業では、平成 21 年 7 月にこれらの項目や調査、予測、評価の手法を記載した方法書を神奈川県知事に提出していますが、その内容について学識経験者で構成された神奈川県環境影響評価審査会等において審議され、この審査会の答申を踏まえた神奈川県知事の意見をいただいています。</p> <p>なお、環境調査は、選定した環境影響評価項目の現状把握と、予測、評価に必要な情報を把握することを目的として、文献調査及び必要に応じて現地調査を行っています。このうち、現地調査地点については、計画路線周辺の状況を把握するにあたって地域を代表すると考えられる地点を基本とし、安全かつ確かな調査が可能な地点を選定しています。</p> <p>また、予測地点については、本事業で建設する鉄道の構造形式などの事業計画や周辺地域の状況から想定される影響が大きく、さらに住居等の保全対象が存在する区間を対象とし、その中で、地域を代表すると考えられる地点を選定しています。</p>
	<p>準備書の「図 3.1-17 土壌図」に誤りがある。昭和 30 年代初頭まで、大倉山三丁目及び菊名七丁目住宅地一帯(旧太尾町)と新横浜駅周辺(旧大豆戸町)の 2 つの地域は同じ元水田地帯であったが、大倉山三丁目及び菊名七丁目住宅地一帯(旧太尾町)を「19B その他の人工改変低地土」、新横浜駅周辺(旧大豆戸町)を「19BS 元水田」と表記された資料を使っており、判断を誤る資料となっている。</p>	<p>準備書の第 3 章に示している計画路線周辺の概況は、環境影響評価の項目並びに調査、予測、評価の手法の選定のために整理したもので、土壌や地質などの概況として「準備書 図 3.1-17 土壌図」、「準備書 図 3.1-20 地形分類図」、「準備書 図 3.1-21 表層地質図」などを記載しています。</p> <p>これらは、国土調査法(昭和 26 年 法律第 180 号)、国土調査促進特別措置法(昭和 37 年 法律第 143 号)などに基づき実施されている「土地分類基本調査」の結果であり、計画路線周辺の概況を把握する資料として妥当なものと考えています。</p> <p>なお、予測、評価にあたっては、文献調査の他に、必要に応じて現地調査を行うことで、予測、評価に必要な情報を補完しています。</p>

表 11-1(28) 意見の概要とそれに対する都市計画決定権者の見解(28)

	住民意見の概要	都市計画決定権者の見解
その他	<p>準備書について、土地分類基本調査（垂直調査、国土交通省）のNS11断面に加筆された計画路線の深度が、方法書と準備書で数mずれている。</p>	<p>計画路線の線路線形、構造物計画については、方法書段階から全線にわたり、より詳細な調査・設計を進め、精査を行った結果、一部で線路線形、構造物計画を変更しています。</p>
	<p>「表 3.2-1 人口及び世帯数等」、「表 3.2-2 業種大分類別従業者数」、「表 3.2-3 農業、工業及び商業の概要」では、横浜市全体と神奈川区・保土ヶ谷区・港北区のデータが記載されているが、相鉄からの相互乗り入れ等の利便性を検証する上で、旭区・泉区・瀬谷区さらには大和市・藤沢市等、相鉄線全区域のデータが必要である。</p>	<p>準備書の第3章に示している計画路線周辺の概況は、環境影響評価の項目並びに調査、予測、評価の手法の選定のために整理したものであるため、相互乗り入れ等の利便性の検証に係る詳細な情報は記載していません。 なお、本事業では、事業特性を踏まえ、計画路線周辺の概況の把握が必要と考えられる範囲として、横浜市港北区、神奈川区及び保土ヶ谷区の3区を調査対象としています。</p>
	<p>相鉄・東急直通線の利便性・効果を確認する上で、相鉄線横浜駅の降車人員数及び降車後の行き先、また、みなとみらい線元町中華街から東急東横線の大倉山駅までの各駅の乗車人員数及び乗車後の行き先の情報は必要不可欠であるにもかかわらず、これらのデータの記載がない。</p>	<p>準備書は、事業の実施に伴い周辺環境にどの程度の影響が生じるかを把握するとともに、必要な保全措置の検討を行い、その内容を明らかにするなど目的とした図書であるため、利便性や乗降客数の検証に係る詳細な情報は記載していません。</p>
	<p>資料により、「駅乗車人員数」、「駅利用者」、「駅乗降客数」が使い分けられていて、その定義や違いなどが理解し難い。</p>	<p>準備書では、駅の「乗車人員数」「乗降客数」及び「駅利用者数」について、以下の考え方で使用しています。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・乗車人員数（準備書 P.3.2-28） 鉄道の乗車人数のみで、降車人数は含まれていない値です。方法書時点の出典である「第86回横浜市統計書」（平成20年5月 横浜市都市経営局）に記載されている情報にあわせ、乗車人数のみの実績集計値を準備書に記載しています。 ・乗降客数（準備書 P.2-25） 鉄道の乗車人数と降車人数の合計です。プラットホームや階段等、駅設備の検討に使用する人数として、開業時の推計値を駅別に示しています。 ・駅利用者数（準備書 資料編 P.資 1-27） 鉄道を利用するために駅に集まる人数と鉄道を利用した後に駅から出てくる人数の合計です。駅利用に関連する交通施設などの検討に使用する人数として示しています。 <p>準備書では、同じ駅の「乗降客数」と「駅利用者数」は同じ数値ですが、検討する目的により使い分けています。</p>

表 11-1(29) 意見の概要とそれに対する都市計画決定権者の見解(29)

	住民意見の概要	都市計画決定権者の見解
その他	<p>各項目とも共通して、環境保全措置として過去の工事で実施され措置を列記し、あるいは大規模開発における指導指針をそのまま記載するのみで、本事業の地域特有の環境問題や事故等の発生時の対応について記載されていない。</p> <p>また、その評価についても「対策・措置が他の大規模な公共事業等の工事において採用され効果が十分期待できるから事業者の実行可能な範囲でできる限り回避又は低減していると評価する。」という具体性の欠如した結果であり、納得できる評価結果にはなっていない。過去の評価書を丸写ししたような、この程度の評価結果では安心できず、不安が増すだけである。</p>	<p>環境保全措置については、地域特性及び事業特性から想定される環境影響の程度を踏まえ、環境保全に関する知見などを参考にしながら検討したもので、影響の回避・低減の効果が十分見込めるものと考えています。</p> <p>予測される環境負荷について、国や関係する地方公共団体が実施する環境の保全に関する施策によって定められている基準もしくは目標との整合が図られているか否かを確認するとともに、環境保全に対する見解を示し、実行可能な範囲内で環境影響を回避又は低減するような配慮を行っているかどうかを明らかにすることで、評価を行っています。</p> <p>なお、本事業では、予測される環境負荷が、基準又は目標と整合が図られている場合においても、更なる環境保全のための措置を実施し、環境影響を実行可能な範囲内で回避・低減する計画としています。</p> <p>また、現段階では予測し得なかった著しい影響が確認され、その影響と本事業との関連が明らかになった場合には、必要に応じて適切な措置が講じられるよう、事業者と調整していきます。</p>
	<p>「大気質」「騒音」「振動」で記載されている表の右端に「基準又は目標」と記載されているが、基準値と目標値は異なるものであるため、それぞれの数値を別に記載し、明確化すべきである。</p>	<p>準備書に示している「整合を図るべき基準又は目標」とは、国や関係する地方公共団体が実施する環境の保全に関する施策によって定められている基準、もしくは目標のことです。</p> <p>基準は、主に環境基準や法律などで定められている規制値のことであり、目標は、国や地方公共団体が、環境の保全を目的として策定した計画の中で示されている指標のことです。</p>

表 11-1(30) 意見の概要とそれに対する都市計画決定権者の見解(30)

	住民意見の概要	都市計画決定権者の見解
その他	<p>現在提出されている環境影響検討資料及び事業計画案を一度破棄し、地下鉄施設予定路線近隣住民における居住環境及び不動産価値などへの影響を配慮に盛り込むことを、事業計画の前提理念として明文化し、地下鉄事業推進者以外に、路線敷設の予定対象地域近隣住民の同意を得た上で、地下鉄事業推進者と利害関係のない第三者への委託を行うことを求める。</p> <p>第9章のタイトルが「環境の保全のための措置が将来判明すべき環境の状況に応じて講ずるものである場合における、当該環境の状況の把握のための措置」となっているが、意味がわかりにくい。</p> <p>道路交通騒音測定地点が径6mmの円(150mに相当)で示されているが、150mも離れていれば、場所によっては騒音にはかなり差がある。同様に、新幹線騒音・振動測定地点も径4mmの円(100mに相当)となっている。このような示し方でいいのか。</p> <p>環境騒音の現地調査地点について、丁目までしか記載されていない。調査地点が明確でなければ、環境影響評価はできない。</p> <p>準備書の作り方の一例として、「準備書P.7.1-4-24」で、「道路交通騒音の調査地点」と「調査期間」は同一ページに並べられているが、「現地調査結果」がA3折り込み1枚と2ページを挟んだ次のページにあり、読み難い。</p> <p>準備書のデータの基となっている詳細データが、準備書の資料編のどこに記載されているのかが、分り難い。</p> <p>備考に「詳細データは準備書の資料編のページに掲載」等を記入する、また、表や図の番号などを共通にするなどの工夫がなされていない。</p> <p>準備書は、目次はそれなりに精査されているものの、内容については、分担して作成したものを目次の順に束ねただけの様に思えてならない。</p>	<p>本事業の環境影響評価では、「環境影響評価法」(平成9年6月13日 法律第81号)、「鉄道の建設及び改良の事業に係る環境影響評価の項目並びに当該項目に係る調査、予測及び評価を合理的に行うための手法を選定するための指針、環境の保全のための措置に関する指針等を定める省令」(平成10年6月12日 運輸省令第35号、改正;平成18年3月30日 国土交通省令第20号)に基づき、環境影響評価に係る図書を作成しています。平成21年7月に方法書を、平成23年6月に準備書を神奈川県知事に提出しました。</p> <p>このうち、方法書については、その内容について、第三者である学識経験者で構成された神奈川県環境影響評価審査会等において審議され、この審査会の答申を踏まえた神奈川県知事の意見をいただいています。また、準備書についても、方法書と同様に神奈川県環境影響評価審査会等において審議され、神奈川県知事の意見をいただくこととなります。</p> <p>なお、知事の意見とは別に、皆様からいただいた意見書も踏まえながら手続きを進めています。</p>

表 11-1(31) 意見の概要とそれに対する都市計画決定権者の見解(31)

	住民意見の概要	都市計画決定権者の見解
その他	<p>説明会において一方的な告知を行うのみでなく、周辺住民の要求に耳を傾け、その同意に基づいた環境影響評価を行うことを求める。</p> <p>説明会で、今回の関係者では無い町田市住民と名乗る人から、本件とは無関係な質問（日吉に特急を止めてほしい。ホームの防護柵の設置など）が出され、それに対する回答で無駄に時間を費やした。しかも、質問者は途中で退場している。これは質問時間を切るための「やらせ」ではないか。</p> <p>説明会は専門的過ぎて、各地点でどれくらいの深さを掘削するのか、地価に影響があるのか、損害を与えた場合の補償など、具体的に生活にどのような影響を与えるのか明確ではない。また、時間制限による質問の打ち切りや質問回数制限などもあった。もう少し住民の意向を聞くことができないのか。</p> <p>説明会では、いつも同じことの繰り返しで市民の質問に答えようとせず、先送りの状態となっていて、何のための説明会だか理解できなかった。また、説明会では地権者をターゲットに話をしてしたが、地権者以外の声も視野に議論をしてほしい。</p> <p>軟弱な地盤に浅い深度で地下鉄が通ることの影響を知りたかったが、説明会では回答を得られなかった。東日本大震災相当の地震が起きても影響がでないように計画、調査、設計し、地域住民が完全に理解し同意が得られるまで説明会を行うべきであり、これが実現しない場合には計画を遂行するべきではない。</p>	<p>準備書に係る説明会は、環境影響評価法（平成9年6月13日 法律第81号）の第17条に基づき、沿線地域の5会場で開催しました。</p> <p>説明会における説明や質疑応答にあたっては、環境に係る調査、予測、評価を行った結果や環境保全のための措置等の内容について、スライドや配布資料を作成するなど、会場の都合等による限られた時間の中で、できるだけ分かりやすい説明となるよう努めました。</p> <p>また、事業の実施にあたっては、節目ごとに、地域の皆様にご説明する機会を設けるなど、適切な情報提供が行われるよう、事業者と調整していきます。</p>
	<p>「表 2-8 各駅の構造、プラットフォーム形式及び乗降客数」で、乗降客数の算出根拠が示されていない。この中で、新綱島駅乗降客数は約63,000人/日となっている。</p> <p>「準備書 資料編 P.資 1-27」の「表 1.8-1 将来の駅利用者及び、県道2号（東京丸子横浜）の横断者数（アクセス交通手段別）」の算出根拠が示されていない。この中で綱島駅利用者は約72,000人/日、新綱島駅利用者は約63,000人/日となっている。なお、「準備書 P.3-28」の「表 3.2-9 駅別1日平均乗車人員数（平成20年度）」では、綱島は50,038人/日である。</p>	<p>準備書は、事業の実施に伴い周辺環境にどの程度の影響が生じるかを把握するとともに、必要な保全措置の検討を行い、その内容を明らかにするなど目的とした図書であるため、利便性や乗降客数の検証に係る詳細な情報は記載していません。</p> <p>なお、計画路線に係る鉄道の需要予測は、都市内交通を対象として、四段階推定法を用いて予測を行っています。四段階推定法とは、発生・集中交通量の予測、分布交通量の予測、交通機関分担の予測、配分交通量の予測、という四つの段階を順次進める方法であり、前段階の予測値を制約として、次段階の交通量を決定するという考え方で予測を行うものです。</p>

