

## 第 12 章 準備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 20 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 12-1 に示すとおりです。

表 12-1(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
総括事項	<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環境影響評価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（掘割）、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、比較的柔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 2 号（東京丸子横浜）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>（次項へ続く）</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・目黒線日吉駅付近までの間を整備し、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 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て環境影響評価項目を選定し、調査、予測、評価を実施しています。</p> <p>影響の回避・低減を図るため、騒音、振動などに対して様々な環境保全のための措置を講じる計画としており、これらを踏まえた予測の結果から、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。しかしながら、新横浜駅及び新綱島駅周辺では、比較的柔らかい地盤を厚く確認できる地点も多いことから、工事による不測の事態の発生に備えた地下水及び地盤監視体制の整備など、適切な対応を行う計画としています。</p> <p>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の環状 2 号線や綱島街道など、交通量の多い道路を工事用車両の主要な運行ルートとして計画していることから、運行ルートや運行時間帯の管理、交通誘導員の適切な配置など、周辺交通や安全に対し十分配慮することとしています。</p> <p>（次項へ続く）</p>

表 12-1(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
<p>総括事項</p>	<p>(前項より)</p> <p>本件事業は、大部分がトンネル構造であることから、トンネル掘削による地下水の水位変動や地盤沈下が発生する可能性があり、これらの生活環境への影響に関する懸念が周辺住民から寄せられている。さらに、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>このようなことを踏まえ、対象事業の実施に当たっては、環境影響評価書(以下「評価書」という。)の内容について丁寧に説明し、理解を得られるよう周辺住民に対し双方向のコミュニケーションを十分に図ること。</p> <p>なお、評価書の作成に当たっては、次の審査結果を十分に踏まえ、適切な対応を図ること。</p>	<p>(前項より)</p> <p>さらに、工事中及び供用時に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、関係機関の協力を得ながら、事業者が必要に応じて適切な措置を講じることとしています。</p> <p>なお、地域の皆様には、事業の進捗に応じた適切な情報提供に努めるほか、節目ごとに事業内容や進捗状況を説明する機会や意見交換の場を設けるなど、十分なコミュニケーションが行われるよう事業者と調整していきます。</p> <p>評価書は、知事意見を勘案しながら、準備書の記載事項について検討を加え、必要な修正を行い、取りまとめています。騒音などの個別事項に対する見解は、次項以降に示すとおりです。</p>

表 12-1(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
個別事項(1) 調査、予測及び評価の手法について	<p>(1)騒音 ア 高架橋2層区間の複合騒音について 東急東横線の高架下を走行する高架橋2層区間における複合騒音の予測について、予測の条件及び減衰効果の内容が示されていないが、予測結果を説明する重要な情報であるため、これを評価書において明らかにすること。</p>	<p>高架橋2層区間における騒音の予測について、予測の条件となる構造物の特徴、予測における減衰効果の考え方を示しました。(「第7章 7.1 大気環境 4)騒音(P.7.1.4-61)」)</p>
	<p>(1)騒音 イ 高さ方向に対する騒音への配慮について 東急東横線日吉駅側の擁壁(掘削)区間においては、2階から3階相当の建築物が隣接しているが、計画路線とその周辺の建築物との位置関係によっては高さ2メートルの防音壁でも騒音の現況値を若干上回ることから、高さ方向に対する騒音にも配慮した低減対策を検討すること。</p>	<p>日吉駅付近の擁壁(掘削)区間では、既設在来線(東京急行電鉄東横線)の敷地内に計画路線を整備する計画で、現況の軌道より高い位置に新たな軌道を整備するものではないため、音源の位置が高くなるものではありません。 ただし、当該区間には2階から3階相当の建築物が隣接しており、計画路線とその周辺の建築物との位置関係によっては、新たに設置する防音壁の効果が小さい範囲も考えられます。このため、供用を開始するまでの間に、高さ方向に対する騒音にも配慮した低減対策を検討するとともに、問題が生じた場合は、供用後の状況を踏まえつつ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>(2)景観 計画路線の地下から地表へと移行する高架橋2層区間は、側壁が連続して設置されることから、圧迫感を軽減し、周辺の景観と調和するよう環境保全措置を十分に検討すること。その検討に当たっては、周辺住民と十分に調整すること。</p>	<p>高架橋2層区間は、騒音の低減を図るため連続して側壁を設置する計画としていますが、地域の皆様のご意見を伺いながら、圧迫感の軽減や周辺の景観との調和が図られるよう、事業者と調整していきます。</p>
	<p>(3)地盤沈下 住民等から地盤沈下や周辺住宅などの基礎に与える影響を心配する意見が多く寄せられているように、計画路線周辺は掘削工事に伴い環境に影響のある地盤沈下が生じる可能性があることから、更に地質や地下水位に関する調査、情報収集に努め、地盤の特性を十分に把握した上で周辺の建物や施設に影響を与えない工事計画を策定すること。 また、工事実施前から地盤変位等を監視することにより適切な施工管理を行い、完了後も一定期間は監視を続けるよう検討するとともに、当初設計の段階で想定した地盤条件と異なる状況を把握した場合には周辺住民へ情報提供を行い、適切な対応を取ること。</p>	<p>本事業では、地盤沈下や建物の基礎への影響を生じさせないよう、引き続き地質、地下水位に関する調査、情報収集に努め、地盤の特性を十分に把握した上で適切な対策を検討し、工事計画を策定することとしています。 また、学識経験者などを交えて計測・監視体制を検討し、工事実施前から地盤変位等を監視しつつ適切な施工管理を行っていく計画としています。(「第7章 7.3 土壌に係る環境その他の環境 1)地盤沈下(P.7.3.1-17~P.7.3.1-20)」) さらに、地盤変位等に大きな変動がみられた場合は、学識経験者などによる状況の把握・確認を行い、意見をフィードバックした上で対応策を検討するとともに、地域の皆様に情報を提供するなど、事業者が必要に応じて適切な措置を講じることとしています。 なお、地盤変位等の監視については、工事開始前の状況や工事による影響の有無などを考慮してその実施期間を判断することとしています。</p>

表 12-1(4) 神奈川県知事意見と都市計画決定権者の見解(4)

	神奈川県知事意見	都市計画決定権者の見解
個別事項(1) 調査、予測及び評価の手法について	(4)廃棄物等 本件事業は、トンネル掘削による大量の建設汚泥及び発生土が見込まれるため、縮減、再利用を進めることを検討するとともに、その具体的な方法を評価書において明らかにすること。	本事業では、建設汚泥や発生土について、埋戻し材等としての事業内再利用や脱水等による減量化及び再資源化など、その縮減、再利用を進めることとしています。よって、現時点で考えられる具体的な縮減、再利用の方法を評価書に示しました。(「資料編(P.資 3.4.1-1~P.資 3.4.1-2)」) なお、詳細については、今後工事計画を策定していく中で決定される掘削方法に応じて、検討を重ねていくこととなります。
	(5)地域社会 計画路線の地下から地表へと移行する高架橋2層区間では、住民意見でも懸念されているように、地域の日常生活において利用頻度が高い道路や通学路等の分断については、周辺住民の生活に支障を来さないよう代替計画を検討し、策定すること。 さらに、その代替計画については、地域との関わりが大きいことから評価書において明らかにすること。	計画路線の高架橋2層区間は、地下から地表へ移行する区間で、計画路線と交差する道路等の通行ができなくなるため、代替機能を確保する必要があります。 通行できなくなる自動車等は周辺道路への迂回を考えていますが、歩行者、自転車については、現況の道路等に近い位置で、地下道などにより通行を確保するよう事業者が検討を進めています(「資料編(P.資 1-31~P.資 1-32)」)。 今後、地域の皆様や学校関係者との調整を行うとともに、道路管理者や交通管理者などの関係機関と協議を行い、代替機能が確保されるよう、事業者と調整していきます。
	(6)安全 本件事業はトンネル構造を主体としており、南関東天然ガス田の想定分布域の端部に該当していることから、ガス胚胎層通過に係る安全性について、具体的な管理方法、防爆等の安全計画を評価書において明らかにすること。	ガス胚胎層通過に係る安全性について、管理方法、防爆等の安全計画の考え方を示しました(「資料編(P.資 1-22~P.資 1-24)」)。
個別事項(2) その他	(1)温泉について 計画路線の構造物の構築範囲に温泉の胚胎層が存在している可能性があることから、詳細な状況を把握するための現地調査を行い、温泉利用に支障を来さない対策を検討すること。 また、工事にあたって温泉の胚胎層を通過する際の止水措置等は、速やかに実施されるよう早めに準備を行うなどの対策を講じること。	温泉台帳などの既存資料やボーリング調査結果による周辺の地盤状況より、本事業の構造物は、温泉の胚胎層を大きく遮断する要因にならないと考えています。 しかし、新綱島駅近傍の温浴施設の一部が工事範囲に含まれ、施設の使用形態の変化に対する対策が必要であること、現時点で把握している温泉の状況は既存文献を中心とした資料を整理した結果であることから、今後も関係者と調整を行いながら、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について、工事計画を策定する中で更に検討することとしています。 また、計画路線の構造物の止水対策を事前に検討するとともに、工事の実施にあたっては、温泉の状況を把握するためのモニタリングを実施し、温泉への影響を可能な限り回避・低減する計画としています。