

■公述人1

公述意見の要旨	市の考え方
<p>大倉山三丁目に居住しているが、計画概要などのトンネル深さから推測すると、私の居住する建築物のくいは、トンネルの掘進に支障することになり、ビルの破損、地盤沈下などの悪影響が発生する可能性が大きい。</p> <p>また、現計画の深さでは、将来建設する建物に大きな制約が発生したり、地価の下落などの不利益が懸念されるので、トンネルの深さを「大深度地下の公共的使用に関する特別措置法」の適用が受けられる40m以上にすることを強く要請する。</p> <p>深さを変えられないようであれば、新幹線下や綱島街道などの道路下を利用した別ルートに変更してもらいたい。</p>	<p>相鉄・東急直通線のルート・構造は、既存の鉄道用地等を有効利用しつつ、地形や土地利用の状況、交差構造物、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、できる限り最短のルートで結ぶ計画としています。</p> <p>大倉山付近の相鉄・東急直通線トンネルの深さは、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。</p> <p>「大深度地下の公共的使用に関する特別措置法」における大深度地下の定義は、「地下室の建設のための利用が通常行われない深さ（地下40m以深）」又は、「建築物の基礎の設置のための利用が通常行われない深さ（支持地盤上面から10m以深）」のうちいずれか深い方の深さの地下とされており、この付近で同法の適用となる地下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必要があるため、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>東海道新幹線の下や綱島街道などの道路下を利用した場合、鉄道線形上の制約から、私有地下を通過せざるを得ず、また、現計画よりもう回する線形となるため、路線延長が長くなることなどにより、鉄道利用者の速達性が損なわれることとなります。</p> <p>なお、大倉山付近の円形トンネルは、建物等のくいの支持地盤である堅固な層（上総層群）内に、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であり、適切な施工管理を行うことから、地下水の水位の低下による地盤沈下の影響は小さく、周辺の家屋等に影響を与えることはないと予測されます。</p> <p>事業の実施にあたって、事業者が既存建物と計画路線の位置関係や支障となる基礎くいの有無等について、調査・測量を行い、個別に対応をさせていただくこととなります。関係する方々と十分話し合いが行われるよう、事業者などと調整してまいります。</p>

■公述人2

公述意見の要旨	市の考え方
<p>相鉄・東急直通線の建設は、新横浜駅へのアクセスの向上、綱島～日吉間の混雑緩和、新綱島駅周辺のまちの活性化が期待できるという3点から賛成する。</p> <p>現在は、綱島駅から新横浜駅まで行くのに、菊名駅乗換えが必要であるが、菊名駅は混雑するうえ、エスカレーターもなく大変不便である。</p> <p>相鉄・東急直通線ができれば、新綱島駅から新横浜駅までのアクセスが向上し、駅もバリアフリーが充実すると思われる。</p> <p>次に、相鉄・東急直通線が開通すると、現在の綱島駅と新綱島駅で乗客が二分されるので、日吉～綱島間の混雑緩和が期待できる。</p> <p>また、現在の綱島駅は、駅前広場がなく、道路の渋滞や近接する交差点にも横断歩道がないなど課題が多いが、地下駅である新綱島駅上部の土地利用により駅前広場、駐輪場、託児施設などの施設整備や駅周辺の再開発が可能となるのでまちの安全性や活性化が期待できる。</p>	<p>相鉄・東急直通線事業は、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>本路線は、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直通線と相鉄・東急直通線は、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>新綱島駅の設置に伴う駅へのアクセスについては、東急東横線綱島駅と新綱島駅を合わせての将来の需要を踏まえつつ、バスやタクシーなどから鉄道への円滑な乗り換え、駅周辺における歩行者の安全な移動などを考慮した施設を整備する必要があると考えています。</p> <p>現在、地元では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ので、交通施設の整備やまちづくりの推進に向けて、本市としても引き続き協議会を支援してまいります。</p>

■公述人3

公述意見の要旨	市の考え方
<p>相鉄東急直通線は、時代に合っていない計画である。</p> <p>横浜市の人口推計によれば、相鉄線沿線の旭区、泉区、瀬谷区などは人口減少及び高齢化が進み、就労人口よりも高齢者人口のほうが多くなると予測されている。このため都心への通勤需要よりも高齢化に対応した地域内移動ニーズや福祉を重視した街づくりが必要であると考えられる。</p> <p>今、横浜市は大変厳しい財政状況であり、予算が削減されるなど、市民生活に影響がでていく。60年代に急速に整備したインフラや学校などが更新時期にきているが、補修すら難しいと予測されている。</p> <p>このような状況の中で、横浜駅大改造、新庁舎建設、横浜環状道路などの事業も抱えており、相鉄・東急直通線の是非について抜本的に見直す必要がある。</p> <p>さらに、現在計画されている場所に新駅ができると綱島温泉に影響があることは間違いない。綱島温泉は、高齢社会の理想的な環境であり、横浜市に残された貴重な遺産を失うこととなる。</p> <p>また、計画内容については、合意形成の住民参加が必要である。地権者や地域住民への情報公開を行い、合意形成に時間をかけるべきであり、P Iを取り入れるなど、計画段階から住民の意見を十分取り入れ、延期や中止も含めた抜本的な議論を求めたい。</p>	<p>相鉄・東急直通線事業は、相鉄・J R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>本路線は、相鉄・J R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・J R直通線と相鉄・東急直通線は、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>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、止水性の高い土留め壁の採用、工事中における温泉の状況の把握などを行います。</p> <p>なお、本事業では、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>相鉄・東急直通線事業については、平成20年11月に事業者説明会を開催し、概略ルートや構造等について説明するとともに、平成21年7月から8月にかけて環境影響評価方法書を縦覧し意見書をいただきました。さらに、平成22年9月から10月にかけて、都市計画市素案について説明会を開催するとともに縦覧を行い、計画内容について説明してまいりました。</p> <p>今後も、都市計画や環境影響評価の手続きにおいて、環境影響評価準備書説明会や縦覧など、地域の皆様への情報提供や御意見をお伺いする機会を設けてまいります。</p>

■公述人4

公述意見の要旨	市の考え方
<p>大倉山三丁目に居住している。</p> <p>相鉄・東急直通線の整備については反対しないが、計画内容については反対である。</p> <p>自宅周辺はもともと田んぼであり、地盤は軟弱な沖積層と聞いている。地下の浅い位置にトンネルが通り、土地利用制限や地価の下落などの特定の地権者に不利益があることは納得できない。地盤沈下が発生してから補償されても遅い。「大深度地下の公共的使用に関する特別措置法」に基づき、地下40m以上の深さで計画すべきである。</p> <p>個人が権利を有する深さ40m以内の浅いトンネルを設置するにもかかわらず、広報などによるお知らせの内容表現が一方的であり、資料の地図も小さく計画位置も不明瞭で、事業を進める側の誠意がない。担当者が直接こちらに来て、誠実に対応することを求める。</p> <p>また、計画概要のパンフレットに記載されている用地補償の流れを見てみると、用地取得が必要でない場合、区分地上権の設定に係る用地補償は、説明や交渉もなく、事業者により勝手に行われるということになる。用地補償についてこのような地権者無視が許されるか。</p> <p>相鉄・東急直通線には反対ではないが、このような不誠実な進め方を反省し、計画を白紙に戻すべきである。</p> <p>地権者として、権利を有する土地及びその地下40mまでの区分地上権の設定もその永続的使用も認めない。</p>	<p>相鉄・東急直通線のルート・構造は、既存の鉄道用地等を有効利用しつつ、地形や土地利用の状況、交差構造物、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、できる限り最短のルートで結ぶ計画としています。</p> <p>大倉山付近の相鉄・東急直通線トンネルの深さは、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。</p> <p>「大深度地下の公共的使用に関する特別措置法」における大深度地下の定義は、「地下室の建設のための利用が通常行われない深さ（地下40m以深）」又は、「建築物の基礎の設置のための利用が通常行われない深さ（支持地盤上面から10m以深）」のうちいずれか深い方の深さの地下とされており、この付近で同法の適用となる地下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必要があるため、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>なお、大倉山付近の円形トンネルは、建物等のくいの支持地盤である堅固な層（上総層群）内に、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であり、適切な施工管理を行うことから、地下水の水位の低下による地盤沈下の影響は小さく、周辺の家屋等に影響を与えることはないと予測されます。</p> <p>相鉄・東急直通線事業については、平成20年11月に事業者説明会を開催し、概略ルートや構造等について説明するとともに、平成21年7月から8月にかけて環境影響評価方法書を縦覧し意見書をいただきました。さらに、平成22年9月から10月にかけて、都市計画市素案について説明会を開催するとともに縦覧を行い、計画内容について説明してまいりました。</p> <p>今後も、都市計画や環境影響評価の手続きにおいて、環境影響評価準備書説明会や縦覧など、地域の皆様への情報提供や御意見をお伺いする機会を設けてまいります。</p> <p>なお、用地補償については、都市計画、環境影響評価の手続きが完了後、事業者が調査・測量等を実施し設計を進め、設計の内容や用地補償に関する説明を行うこととなります。関係する方々と十分話し合いが行われるよう、事業者などと調整してまいります。</p>

■公述人5

公述意見の要旨	市の考え方
<p>大倉山三丁目に居住している。</p> <p>地下のある家を建築したが、ボーリング調査を行ったところ、地下 10mほどの深さまで非常に軟弱な粘土層であることが分かった。また、地下を掘ったところ、水が多く出て、周囲からも地盤沈下を心配された。</p> <p>この周辺は、そのくらい地盤が弱いところだが、そのような場所に、なぜ浅いトンネルを計画するのか理解できない。もっと深いところに計画すればよい。綱島温泉の温泉が出なくなったり、他の場所から水が出ることはないのか心配している。</p> <p>相鉄・東急直通線は、綱島街道の下や新幹線の下を通ってもよいと考える。この地域にトンネルを掘ることは無謀だと考える。このような不安に対して、もっと安心できる説明をすべきである。</p> <p>工事を見直し、もっと深い 40m以上の深さで計画すべきであり、費用がかかるようであれば、場所を変えて道路や鉄道の下などに見直してもらいたい。</p>	<p>相鉄・東急直通線のルート・構造は、既存の鉄道用地等を有効利用しつつ、地形や土地利用の状況、交差構造物、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、できる限り最短のルートで結ぶ計画としています。</p> <p>大倉山付近の相鉄・東急直通線トンネルの深さは、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。</p> <p>「大深度地下の公共的使用に関する特別措置法」における大深度地下の定義は、「地下室の建設のための利用が通常行われない深さ（地下 40m以深）」又は、「建築物の基礎の設置のための利用が通常行われない深さ（支持地盤上面から 10m以深）」のうちいずれか深い方の深さの地下とされており、この付近で同法の適用となる地下 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必要があるため、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>東海道新幹線の下や綱島街道などの道路下を利用した場合、鉄道線形上の制約から、私有地下を通過せざるを得ず、また、現計画よりもう回する線形となるため、路線延長が長くなることなどにより、鉄道利用者の速達性が損なわれることとなります。</p> <p>なお、大倉山付近の円形トンネルは、建物等のくいの支持地盤である堅固な層（上総層群）内に、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であり、適切な施工管理を行うことから、地下水の水位の低下による地盤沈下の影響は小さく、周辺の家屋等に影響を与えることはないと予測されます。</p>

■公述人6

公述意見の要旨	市の考え方
<p>鶴見川沿いに居住しているが、現計画は、鶴見川の大量の地下水流をせき止める危険性があり、地盤の弱い綱島付近では、トンネル上流で地下水のせき止めによる地盤の隆起や枯渇による沈下、震災時には、地盤の流動化による地盤の被害が懸念される。</p> <p>次に、現計画では地域にとって大切な綱島温泉の源泉が枯渇する。市長の市会答弁では、「温泉や地下水、南関東ガス田の調査の必要性を理解して不測の事態には適切に対応する」としているが、災害が起こってからでは遅い。責任の所在を明らかにしてもらいたい。</p> <p>また、説明会では、環境影響を受ける範囲をトンネルから500mとしているが、不十分であり、最低1km範囲は行ってほしい。</p> <p>地盤沈下や振動被害などについても、十分地域住民に対して責任を果たすべきであり、環境影響評価の手続きと都市計画手続きが並行して行われているが、環境影響評価を先行させて充実させるべきである。</p> <p>相鉄・東急直通線は、赤字財政の中でやるべき事業ではない。計画の根本的な見直をすべきである。</p>	<p>相鉄・東急直通線事業は、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>本路線は、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直通線と相鉄・東急直通線は、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>相鉄・東急直通線が地下水の水位及び地盤に与える影響の詳細については、今後、環境影響評価準備書でお示しすることになりますが、「環境のあらまし」に示しているとおり、周辺環境に著しい影響を与えないものと考えています。</p> <p>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、止水性の高い土留め壁の採用、工事中における温泉の状況の把握などを行います。</p> <p>なお、本事業では、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>環境影響を受ける範囲と認められる地域については、本事業による地域社会への影響等を考慮して、地下水等の影響が考えられる範囲（計画路線から片側概ね500m）を含む地域の町丁境界としています。</p> <p>相鉄・東急直通線については、都市施設として都市計画に定められる事業であるため、環境影響評価法の定めるところにより、都市計画決定権者である横浜市が事業者にとって環境影響評価の手続きを行っています。都市計画と環境影響評価の手続きの整合が図られよう、あわせて手続きを進めてまいります。</p>

公聴会における公述意見の要旨と市の考え方

■公述人7

公述意見の要旨	市の考え方
<p>現在、港北区高田町に住んでいるが、グリーンラインが開通すると同時に、桜の木やヒマラヤスギなどの樹木やブランコのあった児童公園がなくなってしまい残念でならなかった。</p> <p>健康第一をモットーに綱島温泉に通いささやかな幸福感に浸っている。地下鉄を通すことで地盤沈下や温泉の枯渇が懸念される。</p> <p>十分な調査をしたはずのグリーンラインでも北山田では温泉が出なくなったところがあり、中山では地盤沈下が、日吉では振動や騒音で不眠症などの被害が発生していると聞いた。</p> <p>このような危険がある地下鉄の事業は廃止すべきと考える。</p>	<p>相鉄・東急直通線が騒音、振動及び地盤に与える影響の詳細については、今後、環境影響評価準備書でお示しすることになりますが、「環境のあらまし」に示しているとおおり、周辺環境に著しい影響を与えないものと考えています。</p> <p>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、止水性の高い土留め壁の採用、工事中における温泉の状況の把握などを行います。</p> <p>なお、本事業では、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>今後、環境影響評価法に基づく環境影響評価の手続きにおいて、環境への影響を調査、予測、評価した結果などをとりまとめた環境影響評価準備書を縦覧するとともに、説明会を開催し、地域の皆様に説明させていただきます。</p> <p>なお、事業の実施にあたっては、周辺環境の保全に十分配慮するよう、事業者などと調整してまいります。</p>

■公述人9

公述意見の要旨	市の考え方
<p>今回の鉄道の当初案は、大倉山を通る案と聞いていたが、現在公表されている計画は、新綱島駅と日吉駅を通る計画となっている。変更経緯が不明で、計画変更に住民参加があったか疑問である。住民や利用者の意見を取り入れたまちづくりを考えるべきであり、事前に詳細な説明と具体的な住民参加の取り組みを強く求める。</p> <p>港北区の住民にとっては、綱島温泉は、気楽に利用できる健康的な文化施設であり、施設の存続や経営に支障を与えることがあれば、住民は決して許さないと思う。</p> <p>まず、多くの方が言われているように、綱島、大倉山、日吉周辺の銭湯など温泉源の保全が優先課題となる。温泉の調査方法を具体的に公表し、事前に住民や専門家の意見を聴くべきである。</p> <p>次に、日吉駅周辺の地下鉄トンネルの出入口口については、その出入口部の位置を明らかにし、騒音・振動・風などの被害から住民を守る対策がどうなるのか、事前に具体的な公表を求めたい。</p> <p>また、日吉駅は地下鉄も入り、現在でも非常に混雑し、人身事故も発生している。このような場所でさらなる混雑が予想されるが、安全に対する市の考えを明らかにし、鉄道事業者と安全に対する役割分担を明確にすべきである。</p> <p>混雑時の事故防止には防護用の壁が必要と考えるが、現在の計画では設置が可能なかわからない。ホーム利用者の安全をどう確保するのか、市側に具体的な検討をお願いしたい。</p>	<p>相鉄・東急直通線事業については、平成20年11月に事業者説明会を開催し、概略ルートや構造等について説明するとともに、平成21年7月から8月にかけて環境影響評価方法書を縦覧し意見書をいただきました。さらに、平成22年9月から10月にかけて、都市計画市素案について説明会を開催するとともに縦覧を行い、計画内容について説明してまいりました。</p> <p>今後も、都市計画や環境影響評価の手続きにおいて、環境影響評価準備書説明会や縦覧など、地域の皆様への情報提供や御意見をお伺いする機会を設けてまいります。</p> <p>計画路線の近傍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は考えています。</p> <p>事業の実施にあたっては、止水性の高い土留め壁の採用、工事中における温泉の状況の把握などを行います。</p> <p>なお、本事業では、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>騒音、振動などの環境に与える影響の詳細については、今後、環境影響評価法に基づく環境影響評価の手続きにおいて、環境への影響を調査、予測、評価した結果などをとりまとめた環境影響評価準備書を縦覧するとともに、説明会を開催し、地域の皆様に説明させていただきます。なお、日吉駅付近のトンネル出入口における列車風の影響はないものと考えています。</p> <p>東急線日吉駅の利用者は、相鉄・東急直通線開業時で、一日あたり約5,000人程度増加するものと予測しています。</p> <p>なお、東急東横線では、平成24年度に予定する東京メトロ副都心線との相互直通運転にあわせ、特急・通勤特急・急行列車（優等列車）については、現行の8両編成から10両編成運転となることから、現在、優等列車停車駅のホーム延伸工事を行っています。</p> <p>日吉駅においてもホーム延伸工事を実施するほか、整列乗車などの運用面での工夫を行うことにより、事業者は現在の駅施設で安全性は確保できるものと考えています。</p>

■公述人10

公述意見の要旨	市の考え方
<p>大倉山三丁目に居住しているが、この付近は、沖積層という非常に軟弱な地盤となっている。</p> <p>このようなところにトンネルと掘ると建築物に影響があることは確実なので、綱島街道下、環状2号線下など住居に影響のないところに計画の変更を求める。</p> <p>ルートが変更できないなら、「大深度地下の公共的使用に関する特別措置法」が適用となる40m以上の深さで計画すべきである。</p> <p>また、ルート上には、地下にくいを打っている建物があるが、配られている資料から判断するとくいを壊さなければトンネルの保護層はできない。</p> <p>地権者の同意を得ないで40m以下の深さでルートを確認した意図が分からない。</p> <p>横浜環状北線は、40m以上、下水幹線は50m以上の深さで工事をしており、計画路線は、40m以上の深さで施工すべきである。</p>	<p>相鉄・東急直通線のルート・構造は、既存の鉄道用地等を有効利用しつつ、地形や土地利用の状況、交差構造物、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、できる限り最短のルートで結ぶ計画としています。</p> <p>大倉山付近の東海道新幹線の下や綱島街道などの道路下を利用した場合、鉄道線形上の制約から、民有地下を通過せざるを得ず、また、現計画よりもう回する線形となるため、路線延長が長くなることなどにより、鉄道利用者の速達性が損なわれることとなります。</p> <p>この付近の相鉄・東急直通線トンネルの深さは、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。</p> <p>「大深度地下の公共的使用に関する特別措置法」における大深度地下の定義は、「地下室の建設のための利用が通常行われない深さ（地下40m以深）」又は、「建築物の基礎の設置のための利用が通常行われない深さ（支持地盤上面から10m以深）」のうちいずれか深い方の深さの地下とされており、この付近で同法の適用となる地下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必要があるため、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>なお、大倉山付近の円形トンネルは、建物等のくいの支持地盤である堅固な層（上総層群）内に、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であり、適切な施工管理を行うことから、地下水の水位の低下による地盤沈下の影響は小さく、周辺の家屋等に影響を与えることはないと予測されます。</p> <p>事業の実施にあたって、事業者が既存建物と計画路線の位置関係や支障となる基礎くいの有無等について、調査・測量を行い、個別に対応をさせていただくこととなります。関係する方々と十分話し合いが行われるよう、事業者などと調整してまいります。</p>