

方法意見書

都市鉄道利便増進事業（相鉄・JR直通線）環境影響評価方法書（以下「方法書」という。）に関する横浜市環境影響評価条例第12条第1項に規定する環境保全の見地からの意見は、次のとおりである。

横浜市長 中田 宏



1 対象事業の概要

(1) 対象事業の名称

都市鉄道利便増進事業（相鉄・JR直通線）（以下「本事業」という。）

(2) 対象事業の種類

鉄道及び軌道の建設（横浜市環境影響評価条例に規定する第1分類事業）

(3) 事業者の氏名

（都市鉄道施設の整備を行おうとする者）

氏名 独立行政法人 鉄道建設・運輸施設整備支援機構

代表者 理事長 小幡 政人

（都市鉄道施設の営業を行おうとする者）

氏名 相模鉄道株式会社

代表者 代表取締役社長 鳥居 眞

(4) 対象事業が実施されるべき区域

起点：相模鉄道本線西谷駅

横浜市保土ヶ谷区西谷町

終点：東日本旅客鉄道東海道貨物線横浜羽沢駅付近

横浜市神奈川区羽沢町

(5) 対象事業の目的

本事業は、相模鉄道本線西谷駅から東日本旅客鉄道東海道貨物線横浜羽沢駅付近までの区間に連絡線を整備し、相模鉄道と東日本旅客鉄道との相互直通運転を行うものである。これにより、既存の鉄道路線を有効に活用して、横浜市西部及び神奈川県中部と東京都心部を直結して両地域間の速達性の向上を図るとともに、横浜駅

や東日本旅客鉄道東海道線等の既設路線の混雑緩和や乗換回数の減少、相模鉄道沿線等の地域の活性化等に寄与するとしている。

また、本事業と同様、都市鉄道利便増進事業に認定されている相鉄・東急直通線と併せ、神奈川東部方面線*の機能を有するものとされている。

※ 神奈川東部方面線：平成12年の運輸政策審議会答申第18号において整備すべき路線として位置づけられている路線

(6) 対象事業の内容

本事業は、相模鉄道本線西谷駅から東日本旅客鉄道東海道貨物線横浜羽沢駅付近間 約2.9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。

計画路線への乗入れに伴う相模鉄道本線西谷駅の在来線部分の改修及び東日本旅客鉄道東海道貨物線横浜羽沢駅付近の改修を含むものであり、東日本旅客鉄道東海道貨物線横浜羽沢駅付近に羽沢駅（仮称）を新設する。

なお、相鉄・東急直通線の開業時には、東京急行電鉄線が羽沢駅（仮称）にて、本直通線に乗入れることを予定している。

ア 鉄道事業の種類

普通鉄道

イ 鉄道事業に係る施設の概要

羽沢駅（仮称）の新設：複線掘割式

相模鉄道本線西谷駅の改修：連絡線新設に伴う取り付けのための配線変更

東日本旅客鉄道東海道貨物線横浜羽沢駅の改修

：連絡線新設に伴う取り付けのための配線変更

ウ 単線、複線の別、動力、軌間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

軌間：1,067 ミリメートル

設計最高速度：毎時120キロメートル

エ 運行計画

西谷駅～羽沢駅（仮称）間の連絡線を介して新宿方面への直通運転とし、ピーク時の運転本数を1時間あたり4往復・10両編成での運行を基本としている。

運行車両：相鉄10000系（5M5T）をベースにした車両

車両長：200メートル（10両編成）

列車本数：海老名～新宿間 46本/日、ピーク時4本、オフピーク時2～3本

相鉄・東急直通線の開業時には計画路線の列車本数は、148本/日、ピーク時14本、オフピーク時6～7本を予定している。

オ 工事計画

(ア) 工事概要

計画路線の構造形式は、トンネル、擁壁、盛土、土工がある。新駅となる羽沢駅（仮称）は開削工法を計画している。

工事の延長は、箱型トンネル及び一般トンネル区間が約1.9キロメートル、擁壁区間が約0.5キロメートル、盛土区間が約0.2キロメートル、土工区間が約0.3キロメートルとなっている。

また、本事業は平成21年度に工事を着手し、平成27年度に開業を予定している。

(イ) 工事方法

工事内容は今後具体化するとしている。工事用車両の運行ルートは、主要な道路を使用する予定であり、必要に応じて工事施工ヤードを設けるとしている。

一般トンネルの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。発生土については、極力、周辺の公共事業等への有効利用を図るとしている。

また、トンネル掘削及び地下掘削に伴う排水は、必要に応じて処理施設を設け適切に処理した後、周辺の水路に放流するとしている。

2 地域の特性

計画路線は、横浜市の中央部にあり、保土ケ谷区及び神奈川区に位置している。

計画路線周辺の地形の状況は、起点側の帷子川沿いの段丘面から、幅200メートル程度の帷子川の谷底平野を経て、海拔40～50メートルの下末吉台地に至る。台地部分は帷子川の浸食により、急傾斜で谷底平野と接している部分が多い。また、計画路線の起点側は帷子川水系、終点側は鳥山川水系である。

地質の状況は、上総層群を基盤として、台地部分では海拔30メートル付近に相模層群があり、表層は関東ローム層となっている。帷子川の谷底平野の表層は沖積の粘土層である。

土地利用の状況は、相模鉄道本線西谷駅周辺は、用途地域が近隣商業地域に指定されており、中高層の集合住宅を含む住宅や店舗が密集している。台地上は主に第1種低層住居専用地域に指定され、住宅地として開発が進んでいる。新設される羽沢駅（仮称）周辺は、南西側が準工業地域に指定され中高層の集合住宅等があるが、他は市街化調整区域となっており、多くは農地であるが、一部には物流倉庫等も立地している。

計画路線周辺の主要な道路として、相模鉄道本線西谷駅が一般国道16号に近接して

いるが、駅と国道との間の道路は比較的狭隘で駅前広場等の整備はされていない。羽沢駅（仮称）は環状2号線に接することになる。

計画路線は、相模鉄道本線西谷駅において東海旅客鉄道東海道新幹線と交差する他、相模鉄道本線、菅田川、一般国道16号、環状2号線の地下を通過し、東京電力の洞道、帷子川分水路と地下で交差する。

3 審査意見

環境影響評価の実施にあたっては、事業内容及び地域特性を考慮し、方法書に記載された事項に加え、以下に示す事項に留意する必要がある。

(1) 事業計画

ア 方法書においては、工事計画に不確定な要素が多く、大気汚染、水質汚濁、騒音、振動、地盤沈下、地域社会等の環境影響評価を実施するための条件等が十分に示されていないことから、施工ヤードの位置、トンネル掘削の方法など、具体的な工事計画を準備書に記載すること。

イ 本事業においては、羽沢駅（仮称）の新設及び相模鉄道本線西谷駅の改修が計画されていることから、各駅の乗降客数を推計し準備書に記載すること。

ウ 運行計画について、本事業の開業時及び相鉄・東急直通線開業時における列車の本数を、昼間、夜間の別に準備書に記載すること。

エ 計画路線を整備して速達性が向上することにより、鉄道輸送に伴う二酸化炭素排出量の抑制が期待されることから、その効果を推計し準備書に記載すること。

(2) 環境影響評価項目

ア 工事中

(ア) 水質汚濁

工事に伴う排水については、その性状と量に応じた適正な処理施設を計画し、具体的な内容を準備書に記載すること。

また、水素イオン濃度、浮遊物質濃度については、定量的に予測評価すること。

(イ) 騒音・振動

既設の鉄道路線に近接している区間については、深夜工事となることはやむを得ないが、建設工事騒音・振動を予測評価し保全措置を検討すること。

(ウ) 地盤沈下

既存資料によると、計画路線周辺には緩やかな沈下傾向を示している水準点もあることから、工事の影響を的確に把握するため、早い段階から地盤の監視に努めること。また、沈下を防止する補助工法等、施工方法を具体的に準備書に記載すること。

(エ) 廃棄物・発生土

発生土の量は 15 万立方メートルと想定し、周辺公共事業へ有効利用を図り減量化するとしているが、処理処分の方法を準備書に記載すること。

(オ) 水象

工事に伴って排出する水について、その量及び排出先を準備書に記載すること。また、排出先の水域に及ぼす影響を予測評価すること。

(カ) 地域社会

- a 施工ヤードの位置等、具体的な工事計画を基に歩行者環境を予測評価すること。
- b 具体的な工事計画を基に工事用車両の台数を算定し、想定される主要道路への配分交通量を明らかにした上で、交通混雑の予測評価を行うこと。

イ 存在・供用時

(ア) 騒音

既存の鉄道路線が併走する区間については、新設される鉄道の騒音を加えて予測評価すること。

(イ) 振動

- a 新設される鉄道による振動が周辺に及ぶ恐れがあるので、計画路線のトンネル区間については周辺の構造物等の調査を実施すること。
- b トンネル区間については、列車の走行速度が最高速度となり、かつ土被りが浅い地点で予測評価すること。