

審 査 書

相鉄・JR 直通線に係る環境影響評価準備書及び環境影響評価書に関する横浜市環境影響評価条例第 23 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 林 文子



1 対象事業の概要

(1) 対象事業の名称

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 (以下「条例」という。) に規定する第 1 分類事業)

(3) 事業者の名称等

ア 都市計画決定権者の名称等

都市計画決定権者の名称：横浜市

代表者の氏名：横浜市長 林 文子

イ 事業者の名称等

(都市鉄道施設の整備を行う者)

事業者の名称：独立行政法人 鉄道建設・運輸施設整備支援機構

代表者の氏名：理事長 石川 裕己

(都市鉄道施設の営業を行う者)

事業者の名称：相模鉄道株式会社

代表者の氏名：代表取締役社長 沼野 恵一

本事業は、都市計画対象鉄道建設等事業であるので、条例第 35 条の規定に基づき都市計画決定権者である横浜市が事業者になり代わり手続を行う。

(4) 対象事業の実施区域 (以下「対象事業実施区域」という。)

起点：横浜市保土ヶ谷区西谷町

終点：横浜市神奈川区羽沢町

主な経過地：保土ヶ谷区東川島町

(5) 対象事業の目的

本事業は、運輸政策審議会答申第 18 号「東京圏における高速鉄道を中心とする交通網の整備に関する基本計画について」（平成 12 年 1 月）に位置づけられている神奈川東部方面線の一部として整備するものである。神奈川東部方面線は、本市西部及び神奈川県央部と東京都心部とを直結し、両地域間の速達性の向上や本市沿線地域の活性化、利便性の向上及び新横浜都心の都市機能強化に寄与するものとしている。

(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（以下「貨物線横浜羽沢駅」という。）付近間に延長約 3.03 キロメートルの路線（以下「計画路線」という。）を建設し、貨物線横浜羽沢駅付近に新駅（羽沢駅）を設置するものである。

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貨物線横浜羽沢駅付近の改修を含むものである。

なお、相鉄・東急直通線（神奈川東部方面線の機能の一部として、羽沢駅から東急電鉄東横線・目黒線日吉駅までを整備する路線）の開業時には、東急電鉄線が羽沢駅にて計画路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

西谷駅：地上駅、島式

羽沢駅：地下駅、相対式

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

ピーク時の運転本数は、1 時間あたり片道 4 本、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等

車両長：200 メートル（10 両）

列車本数：海老名～新宿間 46 本/日、ピーク時 4 本/時、オフピーク時 2～3 本/時

相鉄・東急直通線の開業時には、計画路線と羽沢駅～日吉駅間の連絡線を介して、相模鉄道本線と東急電鉄線が相互に乗り入れることとなり、列車本数は、148 本/日、ピーク時 14 本/時、オフピーク時 6～7 本/時を予定している。

オ 工事計画

(7) 工事概要

計画路線の構造形式は、トンネル及び土工、擁壁としている。新駅となる羽沢駅は開削

工法による施工を計画している。

工事の延長は、箱型トンネル及び円形トンネル区間が約 1.9 キロメートル、土工区間が約 0.6 キロメートル、擁壁区間が約 0.5 キロメートルとなっている。

工事期間は約 6 年間で予定している。

(イ) 工事方法

工事内容は今後具体化するとしているが、構造形式ごとの工事方法の概要は次のとおりである。

箱形トンネルは開削工法とし、必要に応じて止水性の高い土留壁や地盤改良などの適切な工法を用いるとしている。円形トンネルはシールド工法とし、交差構造物との離隔が小さい箇所などは、必要に応じて薬液注入工法などの補助工法を検討するとしている。

施工ヤードは、箱形トンネルを施工する箇所付近として、西谷駅及び羽沢駅付近に計画している。

工事用車両の走行ルートは、環状 2 号線及び一般国道 16 号などの主要幹線道路を使用する計画としている。

2 地域の特性

計画路線は、本市の中央部にあり、保土ヶ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

事業の実施にあたっては、事業の内容及び地域の特性を考慮し、評価書に記載された事項に加え、次に示す事項に留意する必要がある。

(1) 事業計画

ア 駅施設や工事方法など、今後さらに計画が具体化する部分もあることから、具体化によって明らかになる影響などについて、市民に対し積極的に情報提供を行うこと。なお、本事業に係わる事業者が複数存在することから、市民からの問い合わせに対応する窓口を明確にし、周知すること。

イ 羽沢駅の設置に伴って駐輪場等の交通施設を整備する場合には、駅舎へのアクセスや駅利用者の安全に十分配慮すること。

(2) 環境影響評価項目

ア 工事中

(ア) 地盤沈下

a 地下水や地質の状況から著しい地盤沈下は生じないとしているが、沈下量の算出結果を踏まえ、施工方法や施工管理に十分配慮すること。

b 地盤沈下の発生に備え、地下水位等の状況を適切に把握し、異常時に早急に対応できるよう、監視や施工管理の体制を整備すること。

(イ) 廃棄物・発生土

場外に搬出する建設発生土については、同時期に実施される他の工事との調整を行い、有効利用を図るよう検討すること。

(ウ) 水質汚濁

事後調査に当たっては、工事排水による河川への影響を把握するため、調査時の周辺状況についても適切に把握すること。

イ 存在・供用時

(ア) 騒音

a 列車走行による騒音については、「在来鉄道の新設又は大規模改良に際しての騒音対策の指針について」との整合等により評価しているが、本事業の実施に伴う騒音の状況の変化等について、住民感覚に合った手法で情報提供すること。

b トンネル出口においては、反響音の影響も懸念されることから、必要に応じて対策を検討すること。

(イ) 景観

羽沢駅の駅舎については、出入口の位置を含め外観の詳細が未確定であることから、今後、具体化に当たっては周辺の景観に十分に配慮すること。