

相鉄・東急直通線に係る 環境影響評価準備書に対する意見

横浜市長 林 文子から送付がありました相鉄・東急直通線に係る環境影響評価準備書に対する環境影響評価法第20条第1項の規定に基づく意見は、別紙のとおりです。

平成24年2月3日

神奈川県知事 黒岩 祐治

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。

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。

計画路線の構造は、起点及び終点付近は擁壁（掘削）、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するとしているが、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。

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。

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。

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。

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。

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。

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。

1 調査、予測及び評価の手法について

(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。

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。

(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。

(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。

(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。

(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。

(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。

2 その他

・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。

環影審第25号

平成24年1月31日

神奈川県知事 黒岩 祐治 様

神奈川県環境影響評価審査会

会 長 柴 山 知 也



相鉄・東急直通線に係る環境影響評価準備書について（答申）

平成23年6月24日付け環計第21号で諮問のありました標記のことについて、当審査会において慎重に審査しましたところ、別紙の結論を得ましたので答申します。

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。

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。

計画路線の構造は、起点及び終点付近は擁壁（掘削）、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するとしているが、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。

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。

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。

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。

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。

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必要がある。

したがって、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、適切な対応を図る必要がある。

1 調査、予測及び評価の手法について

(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必要がある。

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（掘割）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必要がある。

(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必要がある。その検討に当たっては、周辺住民と十分に調整する必要がある。

(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必要がある。

また、工事实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、適切な対応を取る必要がある。

(4) 廃棄物等

本事業は、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必要がある。

(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、策定する必要がある。

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必要がある。

(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必要がある。

2 その他

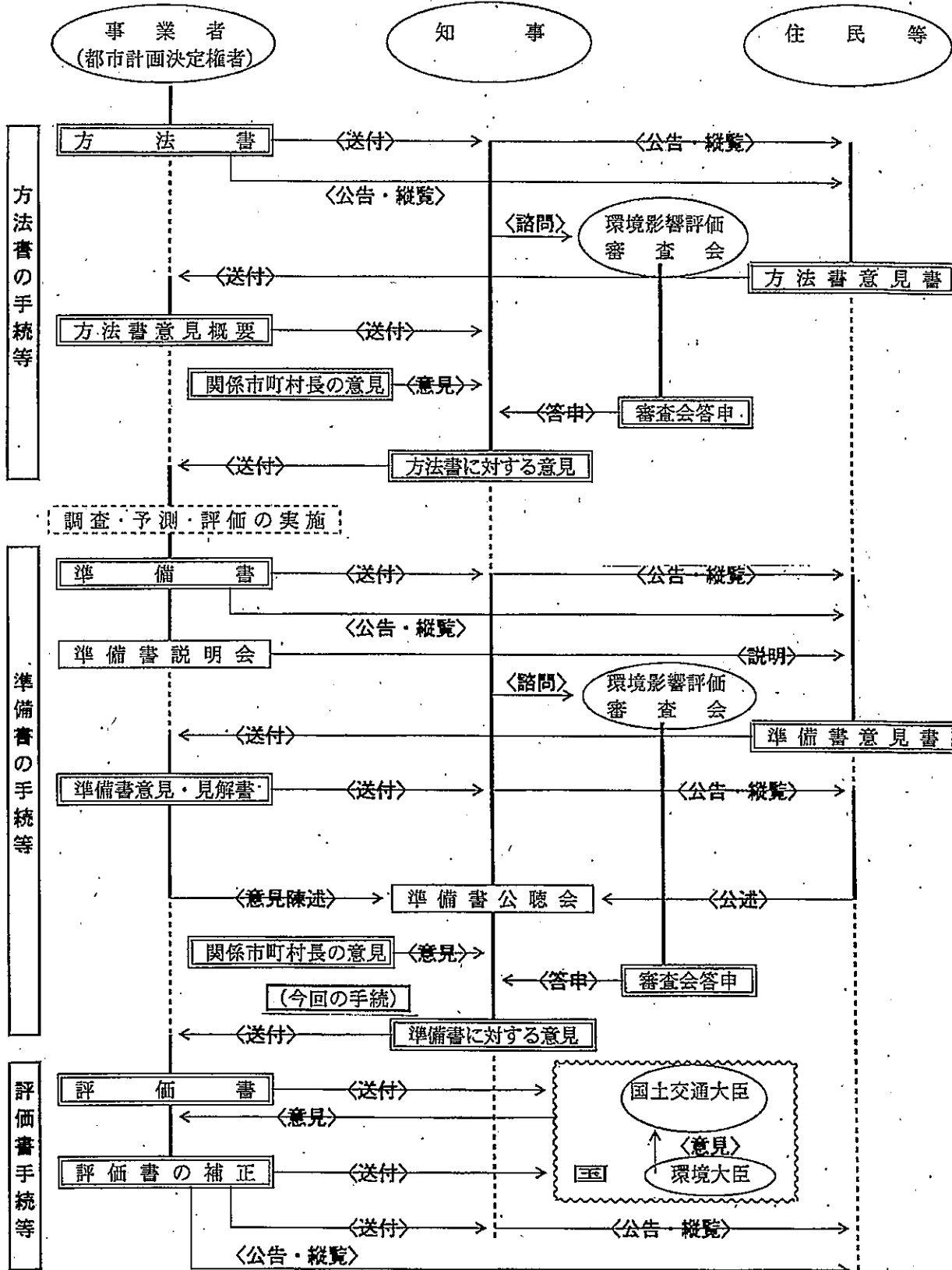
・温泉について

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必要がある。

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必要がある。

環境影響評価法及び神奈川県環境影響評価条例に基づく主な手続フロー

この事業は、環境影響評価法に基づく環境アセスメント手続を実施していますが、併せて神奈川県環境影響評価条例で定める手続も実施しています。
 条例では、公聴会などの住民参加手続などについて規定しています。
 以下に、その主な手続の流れをお示しします。（網掛け部分は、法に定める手続です）



注：この事業の都市計画決定権者は横浜市ですので、事業者は横浜市（市長）になります。

