

## **（仮称）相模鉄道本線（鶴ヶ峰駅付近）連続立体交差事業**

### **方法書に対する意見書の概要及び事業者の見解**

令和元年 12 月

横浜市



## 1. 方法書に対する意見書の概要及び事業者の見解

### 1.1 意見書の内容と意見数について

横浜市環境影響評価条例に基づき、「（仮称）相模鉄道本線（鶴ヶ峰駅付近）連続立体交差事業 環境影響評価方法書」に対し、4 通の意見書（延べ意見数 11 件）が提出されました。意見書の内容と意見数は、表 1-1 に示すとおりです。

表 1-1 意見書の内容と意見数

意見項目		意見数	
事業計画	計画の推進	1 件	5 件
	駅施設	3 件	
	既設の駅舎、線路の撤去	1 件	
施行計画	帷子川親水緑道の改変範囲	1 件	3 件
	工事用車両の走行ルート	1 件	
	崖崩れ等の防止	1 件	
環境影響評価	騒音・振動	2 件	2 件
その他	踏切解消後の交通安全対策	1 件	1 件
合 計		11 件（4 通）	

## 1.2 意見書の概要及び事業者の見解

意見書の概要及び事業者の見解は、表 1-2 に示すとおりです。

表 1-2 (1) 意見書の概要と事業者の見解

項目	意見書の概要	事業者の見解	
事業計画	計画の推進	<p>本事業は、西谷駅付近から二俣川駅付近にかけて道路と鉄道を立体交差化することにより同区間の踏切を除却し、地域交通の円滑化及び地域の一体化による生活環境の向上や踏切事故の解消等を図ることを目的としています。</p> <p>対象事業実施区域では、現状、踏切の遮断による「円滑な交通への障害」、「迂回による生活環境への影響」、「公共交通への影響」などの多くの課題が存在することから、これらの課題を解決するためにも、まずは、早期事業着手に向けて推進していきます。</p>	
	駅施設	<p>緊急時対応等の観点から、2面4線以上としてほしい。</p> <p>地上出口は、駅利用者の増加及び災害時への備え等から、2か所以上設置してほしい。</p> <p>浸水対策は万全なものとしてほしい。止水パネルの設置にとどまらず、周辺排水設備の整備、設置場所や構造等の工夫を求む。</p>	<p>駅施設については、現況と同様の2面2線として計画しています。</p> <p>また、地上への出入口については、「鉄道に関する技術上の基準を定める省令」に基づき2箇所として計画をしています。</p> <p>浸水防止対策については、「鉄道に関する技術上の基準を定める省令」において、「駅、トンネル等の施設には、施設の状況に応じた浸水防止設備及び必要な排水量に応じた排水設備を設けなければならない」と定められており、本事業においても、排水設備を設置する計画とすることで、浸水被害の防止に備えます。</p>
	既設の駅舎、線路の撤去	<p>環境影響評価方法書 (P.2-24) に既設の駅舎、線路の撤去に関する記載があるが、本書に基づき15年度までに撤去まで完了する計画なのか。</p>	<p>現時点では、本事業は、令和5年度から令和15年度までの約11年の事業期間を予定としており、この事業期間中に既設の鉄道構造物の解体・撤去も行う計画です。</p>

表 1-2 (2) 意見書の概要と事業者の見解

項目	意見書の概要	事業者の見解
帷子川親水緑道の改変範囲	「帷子川親水緑道の一部の改変」の「一部」とは最大何%程度が想定されるのか。	現時点では詳細な事業計画が決まっていますが、現在の帷子川親水緑道の概ね10%程度が工事の影響範囲となります。
施工計画 工事用車両の走行ルート	「工事用車両走行ルート（補助）」として幅員の広くない道路が該当しているが、「補助」の位置づけは。（大型車両以外が通行する、主要ルートが使用不可能な場合に使用する等）大型車両が通行するのは極力避けて欲しい。	工事用車両の走行ルートは、計画路線周辺の主要幹線道路（一般国道16号、一般国道16号（保土ヶ谷バイパス）、県道40号（横浜厚木）等）を主要ルートとすることを計画しています。ただし、工事用車両の集中による環境や交通流への局地的な影響が考えられる場合には、一時的に補助ルートを活用し、工事用車両の分散化を図るなど考慮します。 なお、工事用車両の運行にあたっては、規制速度の順守や歩行者・自転車優先等、交通安全の確保を徹底すると共に、過積載・急発進・急加速の禁止等により、生活道路及びその周辺への影響を軽減します。
崖崩れ等の防止	急傾斜地崩壊危険区域について、環境影響評価方法書_図3-36(P.3-98)に指定されていない区域周辺であっても、近くに崖等がある場合、崖崩れ等の予防がなされるのか。	本事業では、急傾斜地崩壊危険区域に限らず、対象事業実施区域全体の地質の状況を詳細に把握した上で、崖崩れ等が生じないよう適切な構造及び施工計画を検討すると共に、工事の実施にあたっては、状況に応じ必要な防護策を講じる等、安全確保を徹底します。

表 1-2 (3) 意見書の概要と事業者の見解

項目	意見書の概要	事業者の見解
環境影響評価	<p>騒音・振動に対し、近くの住民にどのように事前に知らせ、また、その意見、苦情、要望を聞いてくれるシステムはできているのでしょうか。</p>	<p>本事業にあたっては、地域の皆様に対し、事業の進捗に応じた適切な情報提供に努めます。ご意見やご要望については、連絡先を明記したチラシ配布やホームページへの掲載を実施します。</p>
	<p>環境影響評価方法書の住民説明会にて、工事後、予測を上回る振動・騒音等があった場合には、対応策をとるとの説明があった。しかし、対応策をとった後の検証については言及がなかった。対応策をとって尚、当初予測を上回る影響があった場合にどのように対処するのか明示されていない。当初予測を下回るまでの対応をすべき。工事後の検証後対応策及び、対応後の再検証と再対応、当初予測を下回るまでの対応について明示すべき。</p>	<p>供用後の騒音及び振動としては、列車の走行に伴う騒音・振動により、環境に影響を及ぼすおそれが考えられることから、環境影響評価項目として選定しています。そのため、今後の環境影響評価手続の中で予測を行い、騒音・振動がどの程度生じるかを把握すると共に、影響の回避・低減のために必要な環境保全のための措置についても検討していきます。</p> <p>本事業においても、騒音・振動等について、事後調査を実施し、著しい影響が確認された場合には更なる環境保全措置を講じ、影響の低減を図ることになります。</p>
その他	<p>地下化工事終了後の鶴ヶ峰 3 号踏切はどのようなになりますか。現在、鶴ヶ峰 3 号踏切は車、バイク、自転車、人が両方向で行き来しており、幼稚園方向からはかなりのスピードがでています。踏切の遮断機の動作により一旦止まるので、踏切通過後はそれほどのスピードではありませんが、遮断機がなくなると今まで以上のスピードで車、自転車、バイクが通過することになります。事故が起きる可能性が高くなります。これについてはどのように対策されますか。</p>	<p>本事業は鉄道を地下化し踏切を除却する事業となりますが、踏切解消後の安全対策につきましては、今後、検討させていただきます。</p>