

第4章 方法書について意見を有する者からの意見の概要及び

それに対する都市計画決定権者の見解

環境影響評価法第7条に基づき、環境影響評価方法書を平成21年7月3日から同年8月17日まで縦覧したところ、同法第8条第1項に基づく環境の保全の見地からの意見書は23通でした。

意見の概要及びそれに対する都市計画決定権者の見解は、表4-1に示すとおりです。

表4-1(1) 意見の概要とそれに対する都市計画決定権者の見解(1)

	住民意見の概要	都市計画決定権者の見解
事業の目的	<p>横浜の財政が大赤字であること、羽沢からJR線に接続して鶴見～新川崎～山手線と繋がれば早く都心に出られることから、計画路線は不要である。</p> <p>私達の住むこの界隈の交通手段は既に充分便利である。横浜から東京間のこの都会に鉄道を増やす計画などナンセンス極まりない。</p> <p>この計画は既設の東急東横線の至近距離を併走するもので、沿線地域の利便性向上が考えられないこと、また、市県などの財政が危機的状態であることから、この計画は直ちに中止すべきである。</p>	<p>本事業は、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>計画路線は、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>横浜市営地下鉄4号線（グリーンライン）が赤字であること、綱島のラジウム資源に傷がつくことから、この計画路線は不要である。</p>	<p>本事業は、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>計画路線は、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>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>工事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>

表 4-1(2) 意見の概要とそれに対する都市計画決定権者の見解(2)

	住民意見の概要	都市計画決定権者の見解
事業の目的	<p>本計画が真に望まれ必要とされているのかについて、「羽沢駅からJR東海貨物線～鶴見経由で都心に抜けるプラン」や「新横浜駅から大倉山駅間の環状2号線付近で地上化し東急線に接続するプラン」などの代替案の可能性も含め、よく検討すべきである。</p> <p>また、鉄道を建設しない場合も羽沢～新横浜～綱島間にバス専用レーンを設けるなど地域のニーズと財政状況に適合したプランを検討し、慎重に合意形成を進めることが望まれる。</p>	<p>本事業は、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>計画路線は、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>計画路線のルート・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>また、駅位置は、既存鉄道間の連絡、短絡という都市鉄道利便増進事業の趣旨をふまえつつ、沿線の中での地域の拠点性、ターミナル性を考慮し、公共交通のネットワーク形成等の観点から選定しています。</p>
事業の内容	<p>計画路線の大部分は、鶴見川本流流域の沖積低地にあたり、南関東ガス田の一部及びラジウム泉の泉源域に位置する。さらに、上総層群には断層群が存在する。</p> <p>計画路線の工事による地盤沈下の発生及びラジウム泉の泉源域の破壊は必至であり、ガス田に発生するメタンガス等の爆発の危険が工事に重大な支障となる可能性は、すでに当該地域における高速横浜環状北線の工事が立証している。</p> <p>以上のことから、計画路線の立地選定及び土地利用は環境への重大な被害・災害をもたらす可能性が大きいため、計画区間での計画は中止すべきである。</p>	<p>本事業は、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>計画路線は、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>本事業による環境への影響については、本図書に記載しているとおり、事業特性及び地域特性より環境への影響が想定される項目について、調査、予測により影響の程度を把握し、環境保全措置の検討を行っております。地盤沈下、温泉やガス田などについても事業者などと調整し適切な環境保全措置を実施し、影響の回避・低減を図っております。</p>

表 4-1(3) 意見の概要とそれに対する都市計画決定権者の見解(3)

	住民意見の概要	都市計画決定権者の見解
事業の内容	<p>歴史ある温泉源の保護を徹底していただきたい。それが横浜市にとって有益でないか考える。横浜市の財産は、横浜市が守るべきである。温泉が無くなることは、大変遺憾であり、必ず守るべきであると確信している。</p> <p>網島の天然資源であるラジウム温泉を保存することが、今後の網島の発展にとって重要である。</p> <p>網島ラジウム温泉は、日本に3か所しかない天然資源であるラジウム温泉であり、特色ある地域づくりに重要である。また、市民の憩いの場であり、地域のコミュニティづくりや自然の恵を身近に感じられる重要な場である。</p> <p>ラジウム温泉がなくなったら横浜の魅力が失われてしまう。利便性よりも生活の憩いを優先する都市づくりに期待する。</p> <p>計画路線の建設工事により網島温泉の水源が絶たれてしまうという報告があるため、横浜市は、信憑性のある地質調査を実施し、貴重な網島温泉を存続させるべきである。</p>	<p>新網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>工事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>温泉源の保護を徹底する為に、計画路線のルートを変更するべきである。</p> <p>網島ラジウム温泉は、やすらぎの場であり、数少ない都会に残っている憩いの場である。新網島駅は、今の場所では利用者は不便を感じるため、もっと東急東横線の網島駅に近い場所を探すべきである。</p>	<p>計画路線のルート・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>新網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>工事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>

表 4-1(4) 意見の概要とそれに対する都市計画決定権者の見解(4)

	住民意見の概要	都市計画決定権者の見解
事業の内容	<p>ラドンを含むラジウムは日本では3か所と云われており、綱島のラジウム温泉は横浜の大変貴重な資源である。</p> <p>全国の湯治場や温泉は、道路や建物の工事により、湯量の減少や枯渇している所が大変多い。ボーリング調査は地下を傷つける事が少なくなく、このラジウム温泉が傷ついたあとの責任と対処の仕方はどうするのか。</p> <p>また、既に東急東横線が存在すること、横浜の財政が大赤字であること、新綱島駅の整備により周辺の緑が消滅することなどから、計画路線は不要である。</p> <p>ラジウム温泉という自然の恵みや、その温泉とともに出来た地域の繋がりが壊されるため、計画路線に反対である。</p>	<p>本事業は、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>計画路線は、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>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>工事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>

表 4-1(5)意見の概要とそれに対する都市計画決定権者の見解(5)

	住民意見の概要	都市計画決定権者の見解
事業の内容	<p>横浜の財政は大赤字であり、地下鉄は必要ない。地下鉄が通ればラジウム温泉が出なくなり、新綱島駅の整備により周辺の緑が消滅することから、計画路線は不要である。</p> <p>工事が実施されれば、綱島地区のラジウム泉源の破壊や地盤沈下等は避けられないことから、この計画は直ちに中止すべきである。</p> <p>綱島にはかつては東京から多くの人を訪れたラジウム温泉があり、桃の一大産地であった。今でも、地元住民が大切に苗木を守ってきた桃園が存在する。</p> <p>新綱島駅ができることによるラジウム泉源の枯渇や地盤沈下による土の破壊が危惧されることから、計画に反対である。</p>	<p>本事業は、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>計画路線は、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>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>工事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>綱島は自然の緑に包まれている土地であり、計画路線の整備により、自然を壊さないようお願いする。</p>	<p>新綱島駅の整備に伴い一部緑地を改変することとなりますが、今後、具体的な工事方法などの工事計画を策定する中で、緑地の改変範囲を極力小さくするなど、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>
	<p>東急電鉄の車両の幅と相模鉄道の車両の幅が異なるが、運行はどのようになるのか。</p>	<p>本事業は、相模鉄道の車両と東急電鉄の車両が相互に乗り入れする計画としております。</p> <p>その際、東急線内に乗り入れる相模鉄道の車両については、東急電鉄の規格に比べて車両の幅が広いことから、新たに東急電鉄の規格に合わせた車両が導入される計画としております。</p>

表 4-1(6) 意見の概要とそれに対する都市計画決定権者の見解(6)

	住民意見の概要	都市計画決定権者の見解
環境影響評価項目の選定	<p>(1) 地下水の水位</p> <p>計画路線の位置する新横浜から綱島間の鶴見川流域は、地盤の弱い地域であり、地下には大量の地下水脈があると推定される。この地下水は、鶴見川に沿って上流側から下流側へとゆっくりした速度で流れていると考えられるが、この計画では大曽根から綱島間においてこの地下水の流れを横切る形でトンネル及び駅舎が建設されることになるため、上流側では地下水位が上昇し地盤を軟化させることで、地震発生時において液状化を生じさせる可能性が考えられる。また、下流側では地下水位が下降し、地盤沈下や地下水枯渇などを生じさせる可能性が考えられる。</p> <p>しかし、本影響評価方法書には、「地下水流」に関しての視点が欠如しており、環境影響評価として不備であるため、地下水流の観点から再調査を要請する。</p>	<p>本事業の「地下水の水位」の環境影響評価については、地下水の流向について現地調査を行うとともに、確認された地下水の流向を考慮した上で予測、評価を行いました。</p> <p>本事業においては、想定される地下水の水位への影響に対し適切な環境保全措置を実施し、影響の回避・低減を図ることから、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>(2) 地域社会（交通混雑、交通安全） ア</p> <p>計画路線の位置する綱島駅周辺は、日常的に渋滞が発生する地域であり、新綱島駅建設に伴う工事車両の流入、また工事場所の確保によって、更なる渋滞の激化が予想される。これにより、地域の大気汚染、二酸化炭素の大規模な発生、地域の交通事情及び流通に大きな負荷を与える可能性がある。</p> <p>しかし、本影響評価方法書には、工事によって発生する渋滞等に関する視点が皆無であり、不備であるため、工事が引き起こす渋滞等発生の観点から再調査を要請する。</p>	<p>本事業では、資材及び機械の運搬に用いる車両が運行することに伴い粉じん等、二酸化窒素、浮遊粒子状物質、騒音、振動が発生し、計画路線周辺の住環境へ影響を及ぼすおそれがあります。</p> <p>また、資材及び機械の運搬に用いる車両は、一般の道路を運行する計画であるため、交通混雑・交通安全への影響が考えられます。</p> <p>よって、これらの項目について環境影響評価項目として選定し、調査、予測、評価を行いました。</p> <p>本事業においては、想定される各項目への影響に対し適切な環境保全措置を実施し、影響の回避・低減を図ることから、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>(2) 地域社会（交通混雑、交通安全） イ</p> <p>「地域社会」の交通混雑、交通安全の項目については、施設の存在・供用時でも対象にし、予測対策を行なうべきである。</p>	<p>本事業は普通鉄道の建設事業であり、駅舎の存在・供用により、著しい交通量の増加を招くものではなく、施設の供用により交通混雑や交通安全に影響を及ぼすおそれはないことから、環境影響評価項目として選定しませんでした。</p>
	<p>(3) その他 ア</p> <p>地域を特徴づける綱島ラジウム温泉の泉源が計画路線に係る地域に存在し、事業の実施により極めて重大な影響を受けるので、環境影響評価の項目に「鉱泉」を加えて選定すべきである。</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>工事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>

表 4-1(7) 意見の概要とそれに対する都市計画決定権者の見解(7)

	住民意見の概要	都市計画決定権者の見解
環境影響評価項目の選定	<p>(3) その他 イ</p> <p>計画路線が基盤とする上総層群に日本最大の埋蔵量 610 億 m³ を誇る南関東ガス田のガス層があり、計画路線と交差する高速横浜環状北線のトンネル工事において、爆発性のメタンガスの存在がシールド工法による作業を不可能としている事態が発生している。</p> <p>また、「川崎ガス田付近略図(地質ニュース第 259 号 1976 年 3 月発行)」によれば、計画区間に 6 列の断層が存在する。</p> <p>以上のことから、環境影響評価項目に「ガス田」及び「断層群」の項目を追加するべきである。</p>	<p>計画路線の位置は南関東天然ガス田の想定分布域の端部に該当し、当該区間のガス胚胎層(ガスが存在する層)は比較的浅い位置に分布していることから、工事中においてガス胚胎層を通過する可能性があります。よって、本事業については、ガス田の分布地域となる東京都内などの他の地下施設整備事業と同様に、必要に応じてトンネル掘削設備の防爆対策やガス濃度監視対策などの整備により、ガス胚胎層の通過に係る安全性に十分配慮して工事を行います。</p> <p>また、横浜市北部地域の断層群については、横浜市北部地域の活断層調査(平成 14 年 3 月 横浜市)の中で「横浜市北部に見られる地下段差構造は活断層ではないことを確認した」と結論づけられており、将来における活動が推定されている断層ではないと考えています。</p> <p>なお、鉄道構造物の設計は、阪神淡路大震災級の地震力を考慮した設計を行うため、計画区間に断層群が存在することについて、安全性に問題はないものと考えています。</p> <p>以上のように、本事業では安全性を十分確保した工事を実施することで、「ガス田」及び「断層群」に係る問題の発生を未然に防止できると考えられることから、環境影響評価項目として選定しませんでした。</p> <p>なお、「ガス田」及び「断層群」については、既存文献により状況を確認しておりますが、必要に応じ適切な安全対策を講じる計画としているため、安全は確保されると考えています。</p>
	<p>(3) その他 ウ</p> <p>計画路線の地域にある、地域を特徴づける「日月桃」と称する桃に対し、事業の実施により極めて重大な影響を及ぼす事態を招くため、環境影響評価の項目に「果樹栽培環境」を加えて選定するべきである。</p>	<p>「日月桃」は、自然環境中に自生する種ではないため、環境影響評価の対象とはしておりませんが、当該種栽培地は新綱島駅に近接するため、本事業により栽培への影響が確認された場合には、関係する方々と十分話し合いが行われ、適切な対応が図られるよう、事業者などと調整してまいります。</p>
	<p>(3) その他 エ</p> <p>横浜市営地下鉄 4 号線(グリーンライン)の沿線では、騒音、振動、地盤沈下による影響として、ノイローゼやうつ病、壁のひび割れ、中山駅前における 1.5m の地盤沈下が生じているとのことである。</p> <p>また、方法書では、地盤沈下についての調査、予測及び評価を行うとされているが、ガス田、断層群などについても、最低 1 Km の広範囲に渡る地質調査が必要である。</p>	<p>本事業では「騒音」「振動」「地盤沈下」を環境影響評価項目として選定し、調査、予測、評価を行いました。本事業においては、想定される各項目への影響に対し適切な環境保全措置を実施し、影響の回避・低減を図ることから、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>また、「ガス田」及び「断層群」については、既存文献により状況を確認しておりますが、必要に応じ適切な安全対策を講じる計画としているため、安全は確保されると考えています。</p> <p>なお、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>

表 4-1(8) 意見の概要とそれに対する都市計画決定権者の見解(8)

	住民意見の概要	都市計画決定権者の見解
環境影響評価項目の選定	<p>(3) その他 オ 網島温泉は、ラジウム温泉としては全国でたった2か所の内の1か所であり、近年再びその希少性に注目が集まっている。本計画では、地下にトンネルや駅舎が建設されることになるが、地下水流の変化、温泉の枯渇又は泉出量の低下などの影響が心配される。 しかし、本影響評価方法書には、これら温泉資源ならびに地域における役割に関する調査が皆無であるため、温泉資源の観点から再調査を要請する。</p>	<p>新網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。 工事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。 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>
調査、予測及び評価の手法	<p>計画路線に係る地域に存在する網島ラジウム温泉の調査を行う手法として、鉱泉の泉源等の良好な状態を保持するためには、ボーリングの手法を用いることは極めて不適切であるため、ボーリングの手法を用いない調査を行うべきである。</p>	<p>温泉の分布状況や地質の状況など把握する手法として、現位置で様々な情報を確認できるボーリング調査は有効な手法と考えています。また、調査を目的としたボーリングは地下水を揚水するものではなく、基本的に地下水の状態に影響を生じさせるものではないと考えています。 今後、温泉利用に支障を生じさせないための対策や工事方法を検討するためにも、既存資料の収集整理をはじめ、ボーリングによる状況確認、関係者へのヒアリングなどの適切な手法により、現況の状況を詳細に把握する必要があると考えています。</p>
その他	<p>昨年11月の説明会で「今後も折に触れて説明会を開きます」と言われたが、今後いつ説明会を開くのか教えてほしい。 また、意見書について、もっと広範囲の人々の意見を聞くべきである。</p>	<p>本事業は「環境影響評価法」（平成9年6月13日法律第81号）に基づき環境影響評価の手続きを実施しており、同法の規定により、今後は環境影響評価準備書に関する説明会を開催します。 また、同法では、「環境の保全の見地から意見を有する者」であれば、意見書の提出期間内において、地域的範囲を限定せずどなたでも意見書を提出できることになっています。 なお、事業実施にあたっては、節目ごとに地域の皆様への説明を行い、環境保全の対策を十分行うよう、事業者などと調整してまいります。</p>
	<p>何か起きた時の責任者と対処法はどうなるのか。 また、責任者の任期が切れた場合はどうなるのか。</p>	<p>環境影響評価では、調査、予測、評価した環境影響評価項目の影響のうち、不確実性の高いものについては事後調査を実施し、検証することとなっています。 本事業においても事後調査を実施するとともに、事業実施による影響が確認された場合には更なる環境保全措置を講じ、影響の回避・低減を図ることになります。 なお、環境影響評価の手続きについては都市計画決定権者である横浜市長が、事業実施後には事業者である鉄道建設・運輸施設整備支援機構などが対応することになります。</p>

表 4-1(9) 意見の概要とそれに対する都市計画決定権者の見解(9)

	住民意見の概要	都市計画決定権者の見解
その他	<p>本環境影響評価では、地域の状況を十分に把握せずに環境影響評価項目が選定されており、地域のニーズや実際の状況等を十分に考慮した上で、全体の計画を再検討する必要がある。また、計画策定のプロセスについて、現状では非常に問題が残っており、このまま準備の手続きに入れば、後々地域の反発を受けることは必須である。</p> <p>そもそも本計画が必要なのかどうかまでを含めた深い議論が必要である。</p>	<p>本事業については、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ご意見をお伺いする機会を設けてまいります。</p> <p>なお、環境影響評価項目の選定にあたっては、「鉄道の建設及び改良の事業に係る環境影響評価の項目並びに当該項目に係る調査、予測及び評価を合理的に行うための手法を選定するための指針、環境の保全のための措置に関する指針等を定める省令」(平成 10 年 6 月 12 日 運輸省令第 35 号、改正；平成 18 年 3 月 30 日 国土交通省令第 20 号)に基づき、事業特性及び地域特性から想定される環境への影響を勘案し、項目の選定を行っています。</p>
	<p>横浜市営地下鉄 4 号線(グリーンライン)開通後、東急東横線・目黒線の日吉駅ホームは大変混雑しているが、計画路線の接続が行なわれた場合、どの程度混雑するのか調査すべきである。</p> <p>また、現在ラッシュ時は、地下鉄側からのエスカレータを停止しているが、安全にかかわる対策も行なうべきである。</p>	<p>東急線日吉駅の利用者は、計画路線開業時で、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>

