

環境影響評価審査書

45 藤沢都市計画都市高速鉄道1号線

I 総括事項

藤沢都市計画都市高速鉄道1号線建設事業（以下「本件事業」という。）は、藤沢市北部と横浜市都心部を直結する骨格的な交通軸の形成を目的として、横浜市営地下鉄1号線を、現在営業中の戸塚駅（横浜市戸塚区戸塚町77番地先）から小田急江ノ島線湘南台駅（藤沢市湘南台一丁目13番地先）まで約7.4キロメートル延伸する鉄道建設事業のうち、横浜市境の藤沢市今田26番地先から湘南台駅までの約1.0キロメートルの区間（以下「計画路線」という。）で実施される事業である。

なお、本件事業は、相模鉄道株式会社が計画しているいずみ中央駅（横浜市泉区和泉町3,540番地）から湘南台駅間の鉄道建設事業である相模鉄道いずみ野線第3期延伸事業（以下「いずみ野線」という。）と同時に着工が予定されている。

本件事業の約1.0キロメートルの区間は、横浜市境から約0.3キロメートルの区間の高架部と、この先の湘南台駅までの約0.7キロメートルのトンネル部に分けられる。高架部は高架橋とし、いずみ野線とほぼ並走する計画であり、また、トンネル部は箱型トンネルで、計画路線が上層、いずみ野線が下層の上下一体により建設する計画である。

また、本件事業は都市計画法に基づき都市計画に定めようとする事業であるため、神奈川県環境影響評価条例に基づく事業者は、本件事業を都市計画に定めようとする者である神奈川県知事となるが、本件事業を実際に実施することとなるのは事業実施予定者である横浜市である。

計画路線及びその周辺の土地利用状況をみると、横浜市境を流れる境川に沿った市街化調整区域を除く一帯の地域は、昭和39年から昭和59年にかけて土地区画整理事業が実施され、計画的に整備された市街地が広がっている。東西に走る計画路線の中央よりやや西寄りを、南北に県道41号（藤沢町田線）が通っており、同県道から西側の湘南台駅にかけての地域は、商業地域に指定され、商業ビル、集合住宅及び公共施設が立地している。一方、同県道の東側の地域は、ほぼ全域が第一種住居専用地域に指定され、戸建て住宅を中心とした閑静な住宅地が広がっており、この地域の計画路線の南側には近接して湘南台中学校及び湘南台幼稚園が、また、トンネル部上には湘南台公園が立地している。境川沿いの市街化調整区域には、果樹園や畑等が分布しており、また、境川に沿ってサイクリングロードが整備され、市民の憩いの場ともなっている。

県が、神奈川の環境の保全と創造を進めるためのガイドラインとして策定した「かながわ環境プラン」によれば、鉄道系の土地利用を検討する場合は、「緩衝地帯の設置や緩衝地帯となりうべき用地を確保し、騒音、振動の防止の目標の達成、維持が図れるような対策をほどこす等、生活環境の保全に万全を期し得るもの」となるよう配慮する必要があるとしている。

鉄道の建設は、多くの住民に交通の利便性をもたらす、地域の発展に寄与するものであるが、同時に路線周辺の住民に騒音や振動をはじめとする様々な影響を及ぼす場合が生じる。計画路線については、ことに第一種住居専用地域内の計画路線周辺は閑静な住宅地となっていることから、騒音や振動の発生、景観の変化等による生活環境への影響が懸念される。したがって、事業の実施に当たっては、次の諸点について十分配慮し、計画路線周辺的生活環境への影響を軽減するために、最大限の環境保全対策を講じるとともに、供用後においても引き続き生活環境の保全に努める必要がある。

まず第一には、鉄道騒音及び鉄道振動の低減である。

予測評価書案によれば、鉄道騒音及び鉄道振動は、バラストマット付バラスト軌道やロングレールの採用等の低減対策を講じることにより、計画路線周辺的生活環境に著しい影響を与えないとしている。しかしながら、第一種住居専用地域内の計画路線周辺は閑静な住宅地であること、また、いずみ野線との並走等に伴う影響を考慮すると、事業者が予定している対策のみではなく、さらに鉄道騒音及び鉄道振動の影響を低減するための対策を講じる必要がある。また、供用後においては、事業者の責務として鉄道騒音及び鉄道振動を測定し、その測定結果を公開するとともに、万一、前述の対策を講じた後の理論的な解析により予測された予測値を上回るような事態となった場合には、新たな低減対策を講じ、計画路線周辺的生活環境の保全に努める必要がある。

第二には、工事中の影響の軽減である。

建設工事については、その期間が比較的長期にわたるだけでなく、住宅に近接した場所で行われ、また、周辺には教育施設も立地している等、計画路線周辺の生活環境や教育環境に影響を与える可能性がある。したがって、本件事業と一体となり建設を進めるいずみ野線建設事業関係者や関係機関と協議の上、綿密な施工計画を立て、建設作業に伴い発生する騒音及び振動の低減、交通安全の確保等に最大限努める必要がある。また、建設工事に当たっては、住民の理解を求めながら進めるなど、誠意をもって対応する必要がある。第三には、景観への影響の軽減である。

高架橋の建設は、計画路線近傍の住民や高架下付近のサイクリングロード利用者に対して圧迫感を与え、生活環境やレクリエーションの快適性を阻害することが懸念されるため、高架橋の形状及びみどりの配置等を検討する必要がある。

以上、総括的な視点からの審査結果について述べてきたが、各評価項目についての個別的な審査結果は次のとおりである。予測評価書の作成に当たっては、これらの内容を十分、踏まえ、適切に対処する必要がある。

II 個別事項

1 騒音－建設作業騒音

予測評価書案によれば、建設作業騒音の予測値は敷地境界において、騒音規制法に定める特定建設作業の規制基準を満足するため、周辺の生活環境に著しい影響を及ぼすことはないとしている。しかしながら、計画路線周辺にはすでに計画的に整備された市街地が広がっており、また、工事期間も比較的長期に及ぶことから、次の点について検討すること。

(1) 住宅に対する影響について

計画路線周辺には第一種住居専用地域に指定されている閑静な住宅地があるため、周辺の住民の生活環境に及ぼす工事中の騒音の影響が懸念される。したがって、建設作業騒音の影響を極力低減するための対策を講じること。

(2) 教育施設に与える影響について

計画路線南側には教育施設が近接して立地しており、これらに及ぼす工事中の騒音の影響が懸念される。したがって、建設作業騒音が当該施設の授業等教育環境に与える影響について、教室配置等を務めた予測評価を行い、結果によっては適切な騒音低減対策を講じること。

(3) 夜間工事の影響について

予測評価書案によれば、建設作業時間は原則として午前8時から午後6時としているが、道路部において施工する場合には、交通量の少ない夜間に工事を行うこともあるとしている。夜間工事を行う場合に当たっては、建設作業により発生する騒音、振動を極力低減するための対策を講じること。

2 騒音、振動－鉄道騒音、鉄道振動

予測評価書案によれば、鉄道騒音及び鉄道振動は、バラストマット付バラスト軌道やロングレール等により計画路線周辺の生活環境に著しい影響を与えることはないとしている。しかしながら、計画路線周辺の第一種住居専用地域における閑静な生活環境に及ぼす鉄道騒音及び鉄道振動の影響が懸念されるとともに、本路線と同時に着工が予定されているいずみ野線との並走等に伴う影響も考えられるため、次の点について検討すること。

(1) 高架部周辺に対する騒音、振動低減対策について

高架部においては、騒音レベル及び振動レベルが大きく、かつ、影響が広範囲に及ぶことが懸念される。したがって、事業者が予定している対策に加え、さらに次の騒音、振動低減対策を講じること。

・防音壁対策

防音壁の効果的な形状の採用、防音壁への吸音材装着等により、転動音の低減を図ること。さらに、防音壁の高さのかさ上げ、干渉型防音装置の使用等についても、周辺の日照及び景観に及ぼす影響を考慮しつつ、検討すること。

・構造物対策

構造物の重量化及び箱桁の採用により、構造物音並びに振動の低減を図ること。

・車両対策

今後車両を導入するに当たっては、自重の軽量化や車両下部から発生するモーター音等の低減を図ること。

・保守管理体制の確立

レールの波状摩耗や車輪の扁平摩耗（タイヤフラット）に伴う騒音、振動の増幅防止のため、適正な保守管理体制を確立すること。

・運行対策

いずみ野線との並走等による騒音、振動の影響を緩和させるため、相互のダイヤ調整を行うこと。

・軌道対策

軌道に使用する防振材については今後、騒音及び振動の低減にさらに効果のある材質が新たに開発された場合には、積極的に採用すること。

(2) トンネル坑口部における騒音の影響について

予測評価書案では、トンネル坑口部における鉄道騒音の影響について予測評価が行われていない。しかしながら、トンネル坑口部周辺での騒音の伝播状況によっては、周辺の生活環境に及ぼす影響が懸念されるので、類似箇所での実測値を勘案し、具体的に予測評価を行い、結果によっては適切な騒音低減対策を講じること。

(3) トンネル部の振動の影響について

第一種住居専用地域におけるトンネル部の土被りは比較的浅いため、鉄道振動は伝播しやすく、また、家屋等の振動特性によっては、家屋内において振動が増幅され、生活環境に影響を及ぼすことが懸念される。したがって、振動を極力低減させるよう検討すること。

(4) モニタリングについて

供用後における鉄道騒音及び鉄道振動の状況を把握するため、事業者の責務として騒音、振動測定を行うこと。その際、測定の方法、時期、場所等を予め明らかにするとともに、測定結果を公開し、また、万一、予測評価書案に示された対策に加え新たな対策を講じた場合に理論的な解析により予測される騒音、振動レベルを上回るような事態となった場合は、「(1) 高架部周辺に対する騒音、振動低減対策について」において列記した騒音、振動低減対策以外の対策をさらに講じること。

3 景観

計画路線は、境川から約0.3キロメートルの区間は高架橋であり、また、いずみ野線とほぼ並走することとなる。この高架橋は、路線近傍の住民や高架下付近のサイクリングロード利用者に対して圧迫感を与える等の影響が予測される。このため、これらの影響を軽減するため、高架橋の形状、みどりの配置等について検討すること。

4 地域分断

本事業は市街地内で行われる事業であり、トンネル部は地表面を掘削する開削工法により実施され、その工事期間も比較的長期に及ぶことなどから、工事の実施方法によっては、工事期間中、地域住民の交通経路等を分断するおそれがあるため、工事の施工に伴う地域分断を軽減する対策について検討すること。

また、トンネル部上に立地する湘南台公園についても、工事の安全確保等を図る仮囲いにより分断されることとなるため、工事の実施に当たっては、同公園は、藤沢市地域防災計画に基づく広域避難場所に指定されていることから、公園機能の維持に努めること。

5 その他

(1) 付け替え道路の緩衝機能の充実について

予測評価書案によれば、計画路線の設置により既設道路が分断される約200メートルの区間には、藤沢市が計画路線の両側に幅員6メートルの付け替え道路を設置することとしている。この道路は、計画路線が及ぼす周辺的生活環境に対する影響の緩衝帯としての機能も有すると考えられるため、事業者は同市に要請し、道路に植栽帯を設置する等、その機能の充実に努めること。

(2) 駐輪場等の整備について

計画路線の供用に伴う鉄道利用者の増加により、湘南台駅周辺での駐輪場及び駐車場の需要の増大が見込まれる。しかしながら、現状のこれら施設では十分に対応できないことが予測されるので、関係機関と協議してその整備を促

進すること。