

## 第1章 都市計画対象鉄道建設等事業の計画概要

### 1.1 運輸政策審議会答申第18号(平成12年1月)「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

#### [背景]

東京圏の鉄道整備は、1985年の運輸政策審議会答申第7号による計画(2000年を目標年次)に基づき推進。

(参考)答申第7号の整備計画路線(567km)のうち約44%が営業開始、約31%が整備中。

現行計画の目標年次到来を踏まえ、新しい基本計画策定を、1998年11月に運輸政策審議会に諮問。

#### [鉄道整備計画策定の前提条件]

目標年次：2015年(平成27年)

対象地域：東京都心部から概ね半径50kmの範囲。

対象交通機関：高速鉄道を中心とした、モノレール、新交通システム、路面電車を含む鉄道。

#### [2015年の人口及び鉄道輸送需要の予測]

2015年の東京圏の夜間人口は、現在より微増。

(1995年3407万人 2015年3535万人(4%増))

高齢化が急速に進展(2015年には4人に1人は高齢者)

2015年東京圏の鉄道流動は、現在より微増。

(1995年2334万人/1日 2015年2369万人/1日(2%増))

#### 基本的な考え方

##### 混雑の緩和

- ・混雑緩和対策は、かねてより都市鉄道対策の最重要課題であり、現在のピーク時混雑率183%を2015年に150%にすることを目指します。

##### \* 既設路線の改良等の主な例

- ・JR池袋駅付近の立体交差化、信号保安施設改良等(埼京線の混雑緩和)
- ・営団東西線の九段下折返し線改良(東西線の混雑緩和)
- ・その他

##### \* 新設路線の主な例

- ・京葉線の東京から中央線三鷹方面への延伸(中央線の混雑緩和)
- ・中央線の三鷹～立川の複々線化(中央線の混雑緩和)
- ・京葉線及び総武線を接続する路線(総武線の混雑緩和)

- ・相鉄二俣川と東急東横線大倉山を短絡する路線(東海道線の混雑緩和)【神奈川東部方面線】
- ・その他

#### 速達性の向上

- ・時間価値の高まり等に対し、郊外部から東京中心部のみならず、都心、副都心、業務核都市間を結ぶ高速広域鉄道ネットワークを整備します。
  - \* 既存路線の改良等の主な例
    - ・大崎における臨海副都心線と埼京線の相互直通運転化
    - ・渋谷における東京13号線と東急東横線の相互直通運転化
    - ・その他
  - \* 新設路線の主な例
    - ・東北線、高崎線及び常磐線の東京乗り入れ(東海道線と相互直通運転)
    - ・京葉線の東京から中央線三鷹方面への延伸(中央線と相互直通運転)
    - ・東京7号線(南北線・埼玉高速鉄道)の岩槻、蓮田方面への延伸
    - ・その他

#### 都市機能の向上

- ・速達性の向上と相俟って、今後の東京圏における分散型ネットワーク構造の形成等に対応し、各拠点間の連携・交流を支える鉄道を整備します。
  - \* 新設路線の主な例(の速達性の向上の例を除く)
    - ・横浜市の元町、中山、日吉、鶴見等を連絡する環状路線
    - ・川崎市の新百合ヶ丘から川崎を縦貫する路線
    - ・臨海副都心部のゆりかもめの延伸
    - ・その他

#### 空港、新幹線等へのアクセス機能の強化

- ・空港、新幹線等の輸送需要は今後とも順調に増加すること等を踏まえ、成田空港、羽田空港、東京駅、品川新駅、新横浜駅へのアクセスに係る所要時間、乗換回数等の改善を図ります。
  - \* 既存路線の改良等の例
    - ・京急蒲田駅改良等による駅取付け部分の複線化及び横浜方面との直通運転化(羽田アクセス)
    - ・東京モノレール浜松町駅移設等による駅取付け部分の複線化及びJRとの乗継ぎ円滑化(羽田アクセス)
    - ・その他

\* 新設路線の主な例

- ・ 北総・公団線と成田空港を結ぶ路線（成田アクセス）
- ・ 都営浅草線の東京駅接着（成田、羽田アクセス）
- ・ 東急目蒲線と京急空港線を短絡する路線（羽田アクセス）
- ・ 東北線、高崎線及び常磐線の東京乗入れ（東京駅）
- ・ 相鉄二俣川と東急東横線大倉山を短絡する路線（新横浜駅）【神奈川東部方面線】
- ・ その他

交通サービスのバリアフリー化、シームレス化等の推進

- ・ 高齢化社会の急速な進展等を踏まえ、鉄道駅等のバリアフリー化を、積極的に推進します。
- ・ 鉄道相互間及び鉄道とバス等との乗継ぎ円滑化を図るためのシームレス化を積極的に推進します。

横浜・川崎



図 1.1-1 東京圏鉄道網図（横浜・川崎）(抜粋版)

(国土交通省ホームページより)

## 1.2 整備効果について（二酸化炭素排出量の算定）

計画路線及び相鉄・JR直通線の整備による二酸化炭素排出量の抑制効果は、「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル2005」（平成17年7月 財団法人運輸政策研究機構）に基づき推計しました。予測対象圏域は東京圏（東京都、神奈川県、埼玉県、千葉県、茨城県南部）であり、予測対象年次は平成31年（2019年）です。

計画路線及び相鉄・JR直通線の整備において、道路交通から鉄道への需要の転換が発生し、これに伴う自動車走行台キロの削減により、自動車からのCO<sub>2</sub>排出量が減少することが見込まれます。計画路線及び相鉄・JR直通線を整備する場合と整備しない場合の需要予測結果から自動車交通量の変化量を約14.7万台km/日と推計しました。

自動車交通量の変化による二酸化炭素排出増減量

$$\begin{aligned} &= \text{約 } 14.7 \text{ 万台 km/日} \times \text{約 } 227 \text{ g-CO}_2/\text{台 km} \times 365 \text{ 日/年} \\ &\text{約 } 12,187 \text{ t-CO}_2/\text{年} \end{aligned}$$

一方で、計画路線及び相鉄・JR直通線の供用により、鉄道車両の運行が増加し、これに伴う鉄道走行車両キロの増加により、鉄道からのCO<sub>2</sub>排出量が増加することが見込まれます。計画路線及び相鉄・JR直通線の開通において想定される運行計画から、鉄道運行量の変化量を約1,294万両km/年と推計し、これに伴うエネルギー消費量の変化量を約2,705万kwh/年と算定しました。

鉄道運行量の変化による二酸化炭素排出増減量

$$\begin{aligned} &= \text{約 } 2,705 \text{ 万 kwh/年} \times \text{約 } 0.378 \text{ kg-CO}_2/\text{kwh} \\ &\text{約 } 10,225 \text{ t-CO}_2/\text{年} \end{aligned}$$

以上から、計画路線及び相鉄・JR直通線の整備による二酸化炭素排出増減量を、約2,000t-CO<sub>2</sub>/年と算定しました。

二酸化炭素排出増減量

$$\begin{aligned} &= \text{自動車交通量の変化による増減量} + \text{鉄道運行量の変化による増減量} \\ &= \text{約 } 12,187 \text{ t-CO}_2/\text{年} + \text{約 } 10,225 \text{ t-CO}_2/\text{年} \\ &= \text{約 } 1,962 \text{ t-CO}_2/\text{年} \quad \text{約 } 2,000 \text{ t-CO}_2/\text{年} \end{aligned}$$

### 1.3 工事工程について

本事業では、図 1.3-1に示すとおり、羽沢工事区域、円形トンネル（複線、羽沢～新横浜間）、新横浜駅、円形トンネル（複線、新横浜～新綱島間）、新綱島駅、円形トンネル（単線並列）、日吉工事区域の7工区に分けて工事を実施します。

本事業における各工区の土木工事の工程を表 1.3-1に示します。











#### 1.4 資材及び機械の運搬に用いる車両の運行台数について

本事業で想定している資材及び機械の運搬に用いる車両の運行台数は、表 1.4-1及び表 1.4-2に示すとおりです。

本事業では、計画路線周辺の主要幹線道路（環状2号線、県道2号（東京丸子横浜）など）を資材及び機械の運搬に用いる車両の主な運行ルートとする計画としていますが、工区毎の車両の運行形態について、詳細は決まっています。

したがって、現時点で考えられる最大を考慮し、環状2号線は羽沢工事区域、円形トンネル（複線、羽沢～新横浜間）、新横浜駅の工事関連車両が、県道2号（東京丸子横浜）は円形トンネル（複線、新横浜～新綱島間）、新綱島駅、円形トンネル（単線並列）、日吉工事区域の工事関連車両がそれぞれ運行するものとして集計しました。

なお、環状2号線については、相鉄・JR直通線事業に係る車両も運行する計画としており、本事業の関連車両と相鉄・JR直通線事業の関連車両が同時に運行する時期があります。したがって、運行台数の集計にあたっては、相鉄・JR直通線事業の関連車両についても集計対象としました。なお、本事業の関連車両と相鉄・JR直通線事業の関連車両が重複して環状2号線を運行する期間は、相鉄・東急直通線事業の工事初期段階となる1年1ヶ月目～3年5ヶ月目で、この期間における運行台数の最大は244台/日（往復）となります。

表 1.4-1 資材及び機械の運搬に用いる車両（最大運行台数）

運行ルート	運行台数					
	1日		月間 <sup>1</sup>		年間	
環状2号線	片道	247台/日	片道	5,681台/月	片道	67,482台/年 (1日平均 <sup>2</sup> 245台/日)
	往復	494台/日	往復	11,362台/月	往復	134,964台/年
	<運行時期> 4年9ヶ月目～ 5年5ヶ月目 の毎日		<運行時期> 4年9ヶ月目～ 5年5ヶ月目 の毎月		<運行時期> 4年7ヶ月目～ 5年6ヶ月目の1年間 (または4年8ヶ月目～ 5年7ヶ月目の1年間)	
県道2号 (東京丸子横浜)	片道	318台/日	片道	7,314台/月	片道	77,832台/年 (1日平均 <sup>2</sup> 282台/日)
	往復	636台/日	往復	14,628台/月	往復	155,664台/年
	<運行時期> 5年4ヶ月目の 毎日		<運行時期> 5年4ヶ月目		<運行時期> 4年12ヶ月目～ 5年11ヶ月目の1年間	

1 本工事では、1日の工事時間帯は8時～12時及び13時～17時、月あたりの工事日数は23日と計画しています。

2 1日平均は、下記のとおり算出しました。

【環状2号線】

$$67,482(\text{台/年、片道}) \div (12(\text{ヶ月}) \times 23(\text{日})) = 244.5 = 245 \text{台/日(片道)}$$

【県道2号(東京丸子横浜)】

$$77,832(\text{台/年、片道}) \div (12(\text{ヶ月}) \times 23(\text{日})) = 282.0 = 282 \text{台/日(片道)}$$







## 1.5 工事排水の排出について

本事業では、主に円形トンネルの掘進に伴い工事排水が発生することになります。これら工事排水の内、羽沢～新横浜間の複線円形トンネルの掘進に係る工事排水については、羽沢側施工ヤードに集水することとなりますが、当該地域については現時点で公共下水道が普及されていない地域であるため、公共用水域となる鳥山川へ排出します。なお、鳥山川への工事排水の排出にあたっては、必要に応じて処理施設を設け適切に処理します。

また、その他の区間から発生する工事排水については、公共下水道に排出する計画としており、河川等の公共用水域への直接排出は行わない予定です。

なお、本事業と関連する相鉄・JR直通線事業においても工事排水を鳥山川に排出する計画としていますが、本事業における工事排水の鳥山川への排出時期と、相鉄・JR直通線事業における工事排水の鳥山川への排出時期は、重ならない計画としています。

本事業及び相鉄・JR直通線事業における鳥山川への工事排水の排出時期は、表 1.5-1 に示すとおりです。



表 1.5-1 鳥山川への工事排水の排出時期

鳥山川への工事排水の排出時期(相鉄・東急直通線事業) 内形トンネル(複線、羽沢-新線浜間)掘進時期	1年目												2年目												3年目												4年目												5年目												6年目												7年目																													
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12						
鳥山川への工事排水の排出時期(相鉄・JR直通線事業) 内形トンネル掘進時期 出典:「相鉄・JR直通線 環境影響評価書」 (平成21年9月 横浜市)	(相鉄・JR直通線事業の工程)												(相鉄・JR直通線事業の工程)												(相鉄・JR直通線事業の工程)												(相鉄・JR直通線事業の工程)												(相鉄・JR直通線事業の工程)												(相鉄・JR直通線事業の工程)																																									

↑  
相鉄・JR直通線 土木工事終了



## 1.6 南関東天然ガス田について

千葉県を中心に茨城、埼玉、東京、神奈川に及ぶ南関東地域一帯には、日本有数のガス田である「南関東天然ガス田」が広がっており、特に千葉県九十九里平野や東京都東南部低地は古くから天然ガスが湧出する地域として知られています。既存文献によると、この天然ガスは水溶性で、主に上総層群といわれる地層の中の地下水に天然ガスが溶け込んだ状態で存在し、ガス層が形成されていると報告されています（表 1.6-1参照）。

表 1.6-1 対象地域の地質説明

地層名 (層群)		地層 (各層名称)	ガス 胚胎	備考	深度
第四紀層群			×	・沖積層とも呼ばれ、低地の表面を構成する地層	浅 (新しい地層)  ↓  深 (古い地層)
下総層群			×	・主要な帯水層となる地層	
上総層群	上部	笠森(カサキ)層		・天然ガスを含む地層、上部の地層では工業用水なども採取されている。 ・一般に国本層から黄和田層までを上総層群中部、大原層以下を下部と呼ぶ、天然ガスは中部を中心に胚胎している。	
		長南(チョウナン)層			
	中部 (注意層)	国本(クニモト)層			
		梅ヶ瀬(ウメガセ)層			
		大田代(オオタダ)層			
	下部	黄和田(ワウタ)層			
大原(オハラ)層					
	黒滝(クワタリ)層				
三浦層群			×	・関東平野の基盤上に堆積する最も古い堆積層	

1 ピンク色：主要ガス胚胎層、黄色：ガス胚胎層

2 ガス胚胎量：  
(大) × (小)

出典：「南関東天然ガス田（水溶性ガス田）」について【詳細情報】  
(平成19年12月 独立行政法人産業技術総合研究所)

計画路線と南関東天然ガス田の位置関係は図 1.6-1に示すとおりです。また、計画路線周辺におけるガス胚胎層（ガスが存在する層）の状況は図 1.6-2に示すとおりです。

図に示すように、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機の耐圧防爆構造化、油入防爆構造化などの防爆構造の採用や喚気風量の確保によるガス濃度の上昇防止、ガス濃度検知装置の設置などを行ないます。また、可燃性ガス防災対策計

画書を作成するとともに、ガス管理責任者の指名やガス測定専従者の配置などの監視対策などを検討し、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。



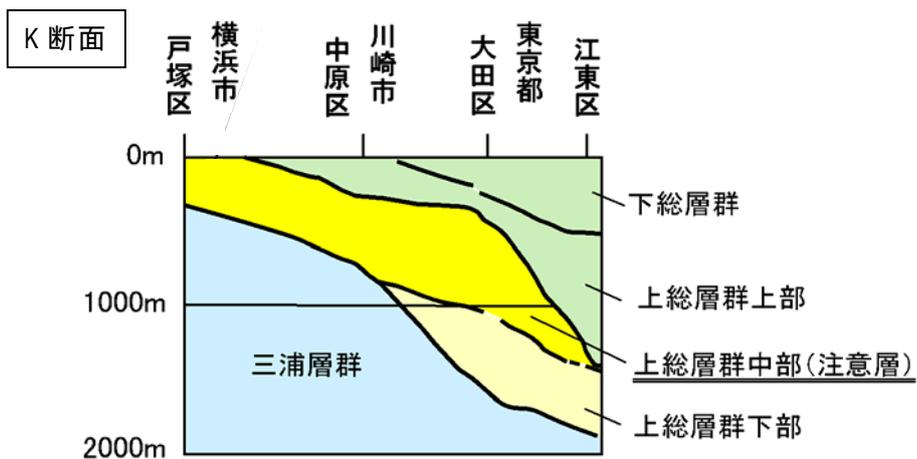
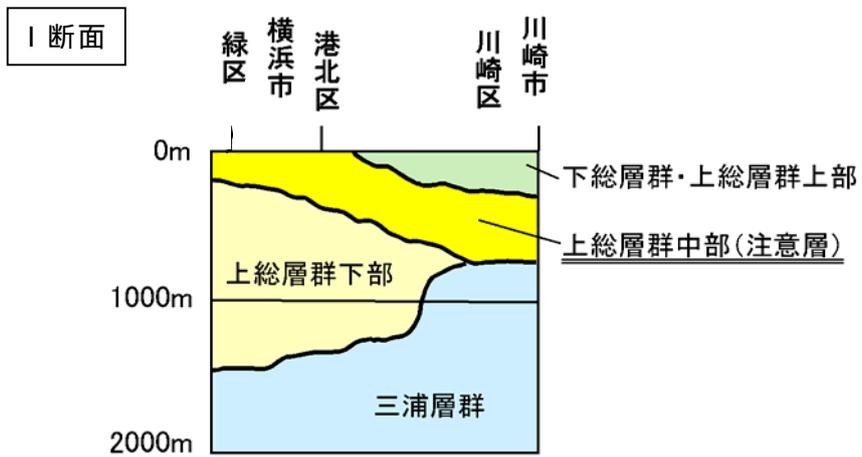
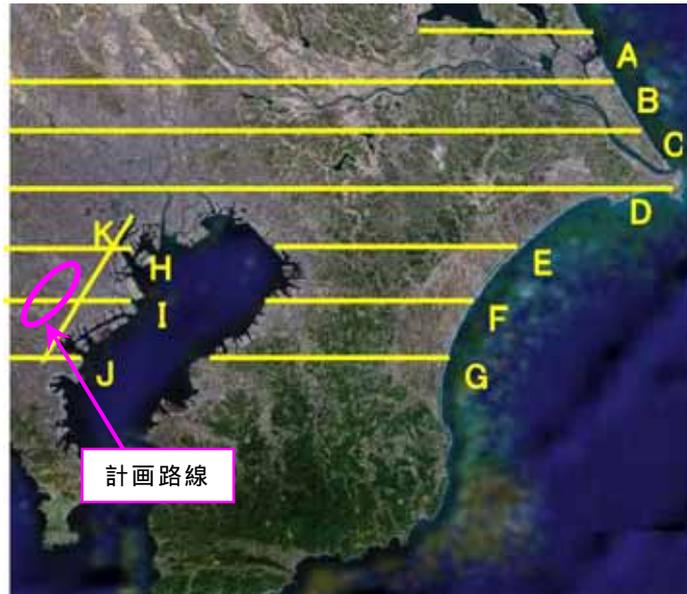
出典：施設整備・管理のための天然ガス対策ガイドブック  
 (平成19年3月 国土交通省関東地方整備局東京第二営繕事務所)

図 1.6-1(1) 南関東ガス田の分布状況(1)



出典：「南関東天然ガス田(水溶性ガス田)」について【詳細情報】  
 (平成19年12月 独立行政法人産業技術総合研究所)

図 1.6-1(2) 南関東ガス田の分布状況(2)



出典：「南関東天然ガス田（水溶性ガス田）」について【詳細情報】  
 （平成19年12月 独立行政法人産業技術総合研究所）

図 1.6-2 計画路線周辺のガス胚胎層

< ガス胚胎層通過に係る安全計画の概要 >

【トンネル掘削機の防爆構造化】

トンネル掘削機の防爆構造化については、図 1.6-3に示すように掘削機の直後にエアカーテンを張り、それより手前の坑口側は十分な換気が可能なことから安全地帯とし、切羽側のみを危険場所とみなして、掘削機内で用いられる電気部品に対し防爆対策を施すことが一般的です。

防爆対策を施す対象には、電動機、電磁弁の作動コイル、センサー類、照明器具などがありますが、できるだけ電気を利用しない機器による代用や、可能であれば電気部品をエアカーテンより後方に配置するなどの配慮も行ないます。

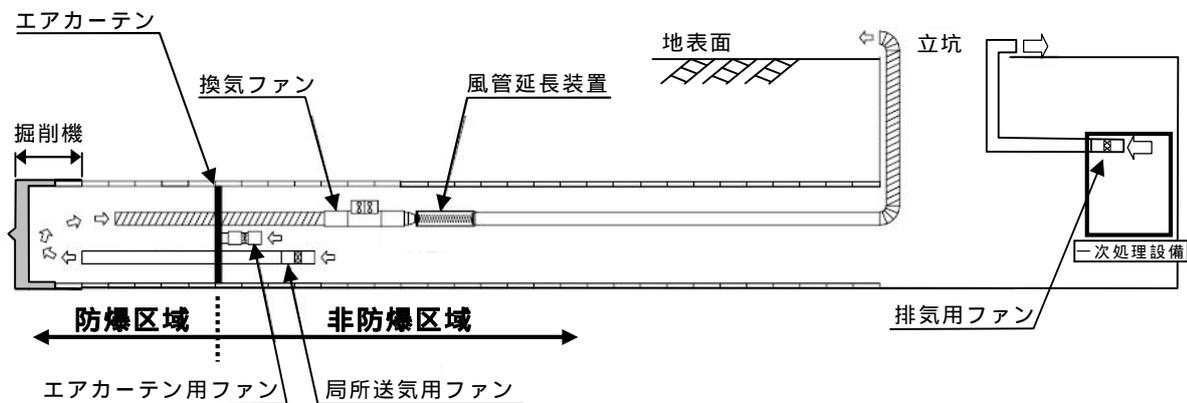


図 1.6-3 トンネル坑内の換気管理

【防災対策計画の案】

工事の実施にあたっては、トンネル掘削機の防爆構造化を含め「シールド工事に係るセーフティ・アセスメントに関する指針・同解説」( 社団法人 日本トンネル技術協会 )などを参考に防災対策を検討します。

現時点で考えられる対策の案は、以下のとおりです。

爆発の原因となる可燃性ガス発生原への対策

密閉型シールドの場合、テールシールド部やセグメント目地部からのガス発生の危険性が大きいいため、以下のような対応を施すことでメタンガスの湧出を防止します。

- ・ テールシールドの多段化及びテールグリースの自動給脂
- ・ 水膨張性シールド材の採用による継ぎ手部からの漏水防止

#### 可燃性ガスの濃度上昇防止

換気により可燃性ガスを安全な濃度に希釈した上で排出します。

#### メタンガスへの引火原因を排除するための火源対策

- ・自動電源遮断装置の採用

メタンガス濃度が一定値を超えた場合は自動的に電源を遮断します。

- ・防爆構造電気機器の採用

トンネル掘削機内部の電気設備、ガス検知警報装置、非常用照明設備、懐中電灯、セグメント搬送用電動ホイスト、シールド機周辺の照明器具などを防爆化します。

- ・発火の恐れのあるものの坑内持込の厳禁

タバコ、マッチ、ライター等発火の恐れのあるものの坑内持込を厳禁とし、その旨を坑口付近に掲示し関係者に徹底します。

#### 坑内メタンガス濃度の測定と警報装置の設置

携帯式と定置式のメタンガス濃度測定器を併用し、定置式による常時監視に加え、携帯式による作業に応じた必要箇所の測定を行います。また、定置式測定器と連動した警報装置を設置し、ガス濃度別の規制に応じた段階的な警報が発令できるものとし、ガスの状態を坑内・坑外に周知します。

- ・携帯式測定器

ガス測定者を指名し、毎日の作業開始前、休憩などで作業員が作業場所を離れ再度作業を開始する前、作業員が異常を感じた時、換気装置に異常があった時などに測定を行い、安全を確保します。

- ・定置式測定器

ガスが発生する可能性の高いトンネル掘削機内の他、掘進に合わせてトンネル内に定置式測定器を配置し、ガス濃度を常時監視します。

- ・警報装置

定置式測定器と連動し、異常があった場合、ガス濃度別の規制に応じた段階的な警報を発令し、メタンガスの状況を作業員に直ちに周知できる自動警報装置を設置します。

#### 安全教育、避難訓練

メタンガスによる災害を防止するため、現場に従事する作業員を含めた全員に対し、ガスについての知識や安全対策のための教育を行うとともに、異常時における避難訓練などを行います。

坑内のメタンガス濃度と作業規制

検知されるメタンガス濃度 1.5%までを 0.25%～0.5%で数段階に分割し、各段階における作業基準、措置内容などを定め、メタンガスによる災害の発生防止に努めます。

坑内のメタンガス濃度と作業規制の例は表 1.6-2に示すとおりです。

表 1.6-2 坑内のメタンガス濃度と作業規則の例

メタンガス濃度	作業基準	措置内容
0.25%未満	平常作業	1.入坑者に測定結果を明示
0.25%以上 〽 0.5%未満	一次警戒作業  (火気使用作業、および、これに準ずる作業の中止)	1.入坑者に測定結果を明示 2.測定結果を作業員へ通報 3.注意標示 4.坑内外の連絡 5.監督員へ連絡 6.発生源調査 7.坑内換気量の増大
0.5%以上 〽 1.0%未満	二次警戒作業	1.入坑者に測定結果を明示 2.測定結果を作業員へ通報 3.注意標示 4.坑内外の連絡 5.監督員へ連絡 6.発生源調査 7.坑内換気量の増大
1.0%以上 〽 1.5%未満	作業中止	1.緊急退避警報合図 2.測定結果を作業員へ通報 3.作業員退避 4.監督員へ連絡 5.立入り禁止警標設置 6.通行遮断、柵囲いの設置 7.発生源調査 8.坑内換気量の増大
1.5%以上	作業中止	1.緊急退避警報合図 2.測定結果を作業員へ通報 3.作業員退避 4.監督員へ連絡 5.立入り禁止警標設置 6.通行遮断、柵囲いの設置 7.送電停止 8.発生源調査 9.坑内換気量の増大

( 社団法人地盤工学会 シールド工法の調査・設計から施工まで より )

## 1.7 温泉について

### (1) 計画路線周辺の温泉の状況

計画路線が位置する綱島駅周辺には「綱島温泉」と呼ばれる温泉が存在し、過去において多数の温浴施設が存在していました。文献によると、綱島温泉は大正初期に最初の源泉（横浜第22号）が発見された温泉で、黒褐色に着色しており、その泉質は現在の温泉法による「ナトリウム-炭酸水素塩泉」（旧泉質名：純重曹泉）となっています。

現在、綱島駅周辺で温泉を揚水している施設は表 1.7-1及び図 1.7-1に示すとおりです。また、計画路線周辺のその他の地域において温泉を揚水している施設は、表 1.7-2に示すとおりです。

表 1.7-1 温泉を揚水している施設（綱島駅周辺）

No.	温第	温泉湧出の場所	完成深度 (m)	温度 ( )	揚湯量 (ℓ/分)	pH	導電率 (μs/cm、(25 ) )	泉質
1	38号	港北区大曽根町	81	記載なし	29.8	記載なし	記載なし	重曹泉
2	49号	港北区綱島東	100	記載なし	23	記載なし	記載なし	記載なし
3	55号	港北区綱島東	70	18.0	364	8.02	1,657	ナトリウム-炭酸水素塩泉 (旧泉質名：純重曹泉)
4	23号	港北区綱島西	73	16.5	記載なし	7.4	1,403	ナトリウム-炭酸水素塩泉 (旧泉質名：純重曹泉)

上表は、温泉台帳に記載されている情報をまとめたものです。

表 1.7-2 温泉を揚水している施設（その他の地域）

No.	温第	温泉湧出の場所	完成深度 (m)	温度 ( )	揚湯量 (ℓ/分)	pH	導電率 (μs/cm、(25 ) )	泉質
	88号	港北区新横浜	1,700	42.2	270	記載なし	記載なし	記載なし
	76号	港北区大倉山	40	17.8	記載なし	8.1	1070	ナトリウム-炭酸水素塩泉 (旧泉質名：純重曹泉)
	40号	港北区日吉本町	40	17.5	45.1	8.34	1,110	ナトリウム-炭酸水素塩泉 (旧泉質名：純重曹泉)

上表は、温泉台帳に記載されている情報をまとめたものです。

### (2) 温泉に対する配慮事項

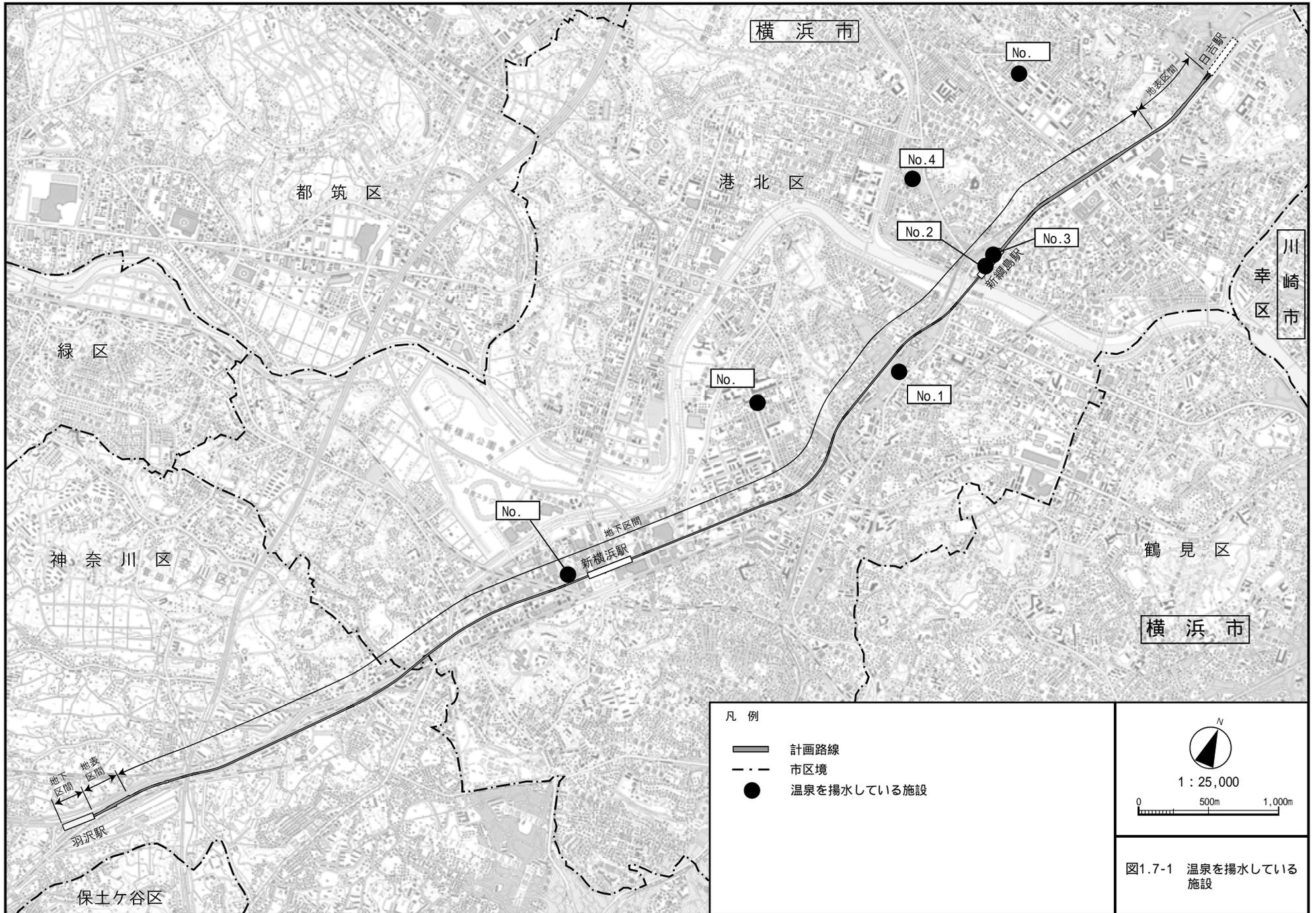
計画路線は、新綱島駅付近において温泉を揚水している施設の近傍を通過することとなります。

当該地域の温泉については、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、温泉の胚胎層（温泉が存在する層）は沖積粘土層以深の上総層群であると想定され、また、新綱島駅近傍に存在する温泉を揚水している施設の泉源井の地表面からの深度も概ね 70m～100mとなっています。一方、新綱島駅付近の計画構造物下端の地表面からの深度は、最大 40m程度とする計画としています。よって、本事業で建

設する構造物は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ます。

本事業の実施にあたっては、温泉への影響を可能な限り回避・低減するために、防水シートや止水板の設置、止水性の高い土留壁の採用等の止水対策によりトンネル内へ地下水の浸透を防止するとともに、継続的なモニタリングにより工事中における温泉の状況を把握します。また、揚水量が低下するなどの影響が生じ、本事業との関連性が確認された場合には、必要に応じて代償措置を講じるなどの対策を行いません。

なお、本事業では、今後も関係者と調整を行いながら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。





## 1.8 相鉄・東急直通線開業時における綱島駅及び新綱島駅へのアクセス状況について

相鉄・東急直通線の開業時における新綱島駅及び綱島駅へのアクセス状況として、各駅についてのアクセス交通手段別の利用者数及び、当該地域の主要道路となる県道2号（東京丸子横浜）の横断者数について整理しました。

将来の駅利用者数及び、県道2号（東京丸子横浜）の横断者数は表1.8-1に示すとおりです。相鉄・東急直通線が開業により、綱島駅では約72,000人/日、新綱島駅では約63,000人/日の利用者が発生すると推計されます。

詳細については、今後、関係者と協議を行った上で検討していくこととなりますが、新綱島駅の計画を具体化するにあたっては、想定される将来の駅利用者数や周辺地域の状況を考慮した上で、円滑な駅利用のために必要な交通施設などについて、検討を行ってまいります。

表 1.8-1 将来の駅利用者数及び、県道2号（東京丸子横浜）の横断者数

（アクセス交通手段別）

対象			徒歩	二輪	バス	自動車	合計
綱島駅	駅利用者	1日 (人/日)	約 41,500	約 17,000	約 13,000	約 500	約 72,000
		ピーク時 (人/時)	約 5,000	約 2,000	約 1,500	約 60	約 8,560
	うち県道2号（東京丸子横浜）横断	1日 (人/日)	約 6,500	約 4,000	0	0	約 10,500
		ピーク時 (人/時)	約 1,000	約 500	0	0	約 1,500
新綱島駅	駅利用者	1日 (人/日)	約 33,500	約 14,000	約 15,000	約 500	約 63,000
		ピーク時 (人/時)	約 4,000	約 2,000	約 2,000	約 60	約 8,060
	うち県道2号（東京丸子横浜）横断	1日 (人/日)	約 12,000	約 5,000	約 4,000	0	約 21,000
		ピーク時 (人/時)	約 1,500	約 500	約 500	0	約 2,500

## 1.9 駅出入口のデザインについて

本事業の実施にあたっては、駅出入口のデザインなど、景観に配慮した事例を参考に、駅周辺におけるまちづくりのあり方などについて地域関係者の意見を伺いながら、駅施設と駅周辺が一体化されたまちづくりが行われるよう対応します。

< 駅出入口デザインの例（横浜市営地下鉄3号線 北山田駅） >



< 駅出入口デザインの例（京阪電車 中之島駅） >



## 1.10 高架橋 2 層区間周辺における平面交差道路の代替機能の確保の基本的な考え方

計画路線が地下から地表へと移行する高架橋 2 層区間では、東急電鉄東横線の下を横断している一部の道路(図 1.10-1 参照)と平面的に交差することとなります。よって、平面交差に該当する道路について現状の形では使用できなくなることから、当該地域の交通機能に支障が生じないように、代替機能を確保する必要があると考えています。

代替機能確保については、地域の皆様や学校関係者などとの調整が必要であることから、今後、地域の皆様と意見調整を行い、引き続き検討を重ねていくこととなります。詳細の検討にあたっては、道路管理者や交通管理者などの関係機関との協議を行い、地域の交通機能に配慮した代替機能を確保する計画としています。

なお、現時点で事業者が考える代替機能確保の基本的な考え方は以下のとおりです。

### < 代替機能確保の考え方 >

#### 【ポイント (道路) について】

ポイントは、計画路線と平面交差する道路となるため、自動車はポイント への迂回を考えていることから、交通管理者との協議により地域の交通機能の確保に配慮します。一方、歩行者、自転車については、計画路線を挟んだ両地域間の通行経路の確保が必要と考えています。そのため、現状に近い位置での地下道などによる通路の確保を検討し、交通機能に支障が生じないように配慮します。

#### 【ポイント (歩行者・自転車用通路) について】

ポイントは、計画路線が地下から地表へと移行する区間となるため、同じ位置に通路を設けることは困難となりますが、極力現状に近い位置で計画路線を越えて横断する通路を設けられるよう検討します。

#### 【ポイント について】

ポイントは、当該地域の迂回機能を果たす道路となりますが、計画路線の箱型トンネル工事に際して一時的に切り回し等が必要となります。よって、工事の実施にあたっては、常に自動車や歩行者、自転車の通行を確保するとともに、必要に応じて交通誘導員を配置するなど安全の確保に努めます。

#### 【工事中の配慮】

工事開始から代替機能を果たす施設を整備するまでの期間については、工事の進捗に伴い横断位置は変更するものの、その通行機能を確保するよう配慮するとともに、適切に交通誘導員を配置するなど安全の確保に努めます。

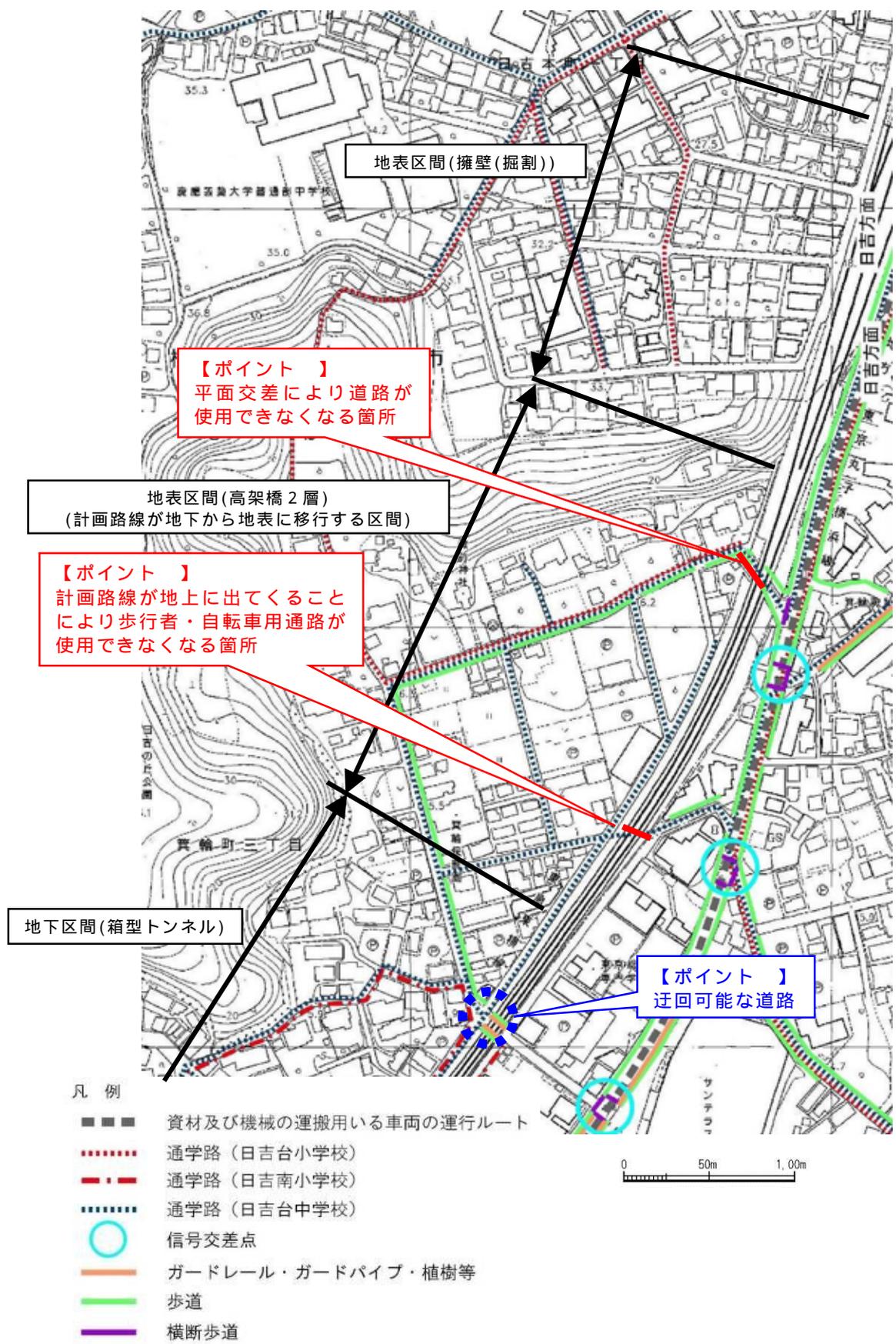


図 1.10-1 高架橋 2 層区間周辺における交差通路の状況