

# 相鉄・JR直通線 環境影響評価準備書の概要と説明会について

横浜市環境影響評価条例に基づく「環境影響評価準備書」を作成しましたので、その概要を地域の皆様にお知らせいたします。  
また、本事業の環境影響評価準備書に関する説明会を開催いたします。

**説明会の日程及び会場** (お問い合わせ先：横浜市 都市整備局 都市交通課 TEL 045-671-2722 FAX 045-663-3415)

会場案内図

日時	平成21年5月17日(日) (14:00~16:00)
会場	羽沢小学校体育館
日時	平成21年5月18日(月) (19:00~21:00)
会場	上星川小学校体育館
日時	平成21年5月19日(火) (18:30~20:30)
会場	西谷地区センター



全日とも同じ説明内容です。お近くの会場または都合の良い日にご出席ください。

◀ 印は会場の出入口を示します。 ■ 印は会場の体育館を示します。

## 事業の目的

「相鉄・JR直通線」は、相鉄本線西谷駅からJR東海道貨物線横浜羽沢駅付近までの区間に連絡線を整備し、相鉄線とJR線との相互直通運転を行うものです。

本路線は、運輸政策審議会答申第18号において整備が位置付けられている神奈川東部方面線の一部として整備する路線であり、横浜市中期計画においても重点事業として位置付けられています。

横浜市西部や神奈川県中部と東京都心部を直結し、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都心の都市機能強化等に寄与することが期待されます。

※さらに「相鉄・東急直通線」(羽沢～日吉間：平成31年4月開業予定)が整備されると、東急東横線等への相互直通運転が可能となります。(計画内容は検討中です。)



将来鉄道ネットワーク



相鉄・JR直通線概略図

## 都市計画決定権者の名称等

都市計画決定権者の名称等	名称：横浜市 代表者の氏名：横浜市長 中田 宏
事業者の名称等	(都市鉄道施設の整備を行う者) 名称：独立行政法人 鉄道建設・運輸施設整備支援機構 代表者の氏名：理事長 石川 裕己
	(都市鉄道施設の営業を行う者) 名称：相模鉄道株式会社 代表者の氏名：代表取締役社長 鳥居 眞

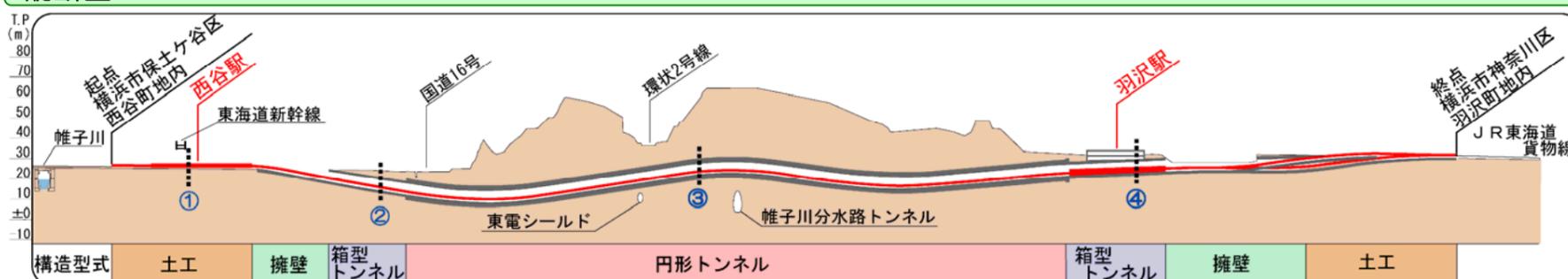
## 事業の内容

都市計画の種類及び名称	種類：横浜国際港都建設計画 都市高速鉄道 名称：第6号相鉄・JR直通線
位置	起 点：横浜市保土ヶ谷区西谷町 終 点：横浜市神奈川区羽沢町 主な経過地：横浜市保土ヶ谷区東川島町
延長	約 3,030m (地下式 約 1,930m、地表式 約 1,100m)
駅	西 谷 駅 (横浜市保土ヶ谷区西谷町地内) 地上駅 島式 羽 沢 駅 (横浜市神奈川区羽沢町及び羽沢南二丁目地内) 地下駅 相対式
都市計画を定める土地の区域	横浜市保土ヶ谷区西谷町及び東川島町地内 横浜市神奈川区羽沢町、羽沢南二丁目及び羽沢南三丁目地内
単線、複線の別	複 線
動力	直 流 1,500 ボルト
軌間	1,067mm
設計最高速度	120km/h
運行計画	運 行 車 両：相鉄 10000 系 (5M5T) をベースとした車両等 列 車 長：200m (10 両) 列 車 本 数：46 本/日、4 本/ピーク時、2~3 本/オフピーク時 ※相鉄・東急直通線の開業時には、148 本/日、14 本/ピーク時、6~7 本/オフピーク時となります。
整備効果 (二酸化炭素排出削減量)	二酸化炭素排出削減量の推計結果：約 1,500 t-CO <sub>2</sub> /年 (計画路線の整備により、道路交通から鉄道への需要の転換等による二酸化炭素排出量の抑制効果が得られます。)
工事計画の概要	本事業の構造形式は、トンネル(箱型トンネル、円形トンネル)、土工及び擁壁となります。延長は、箱型トンネル及び円形トンネル区間が約 1.9km、土工区間が約 0.6km、擁壁区間が約 0.5km となります。 施工ヤードは箱型トンネルを施工する箇所付近として、西谷駅及び羽沢駅付近に計画しています。 1日に発生する工事車両台数(建設発生土等の運搬)は、工事開始後4年4ヶ月目にピーク(488台/日、往復)となります。

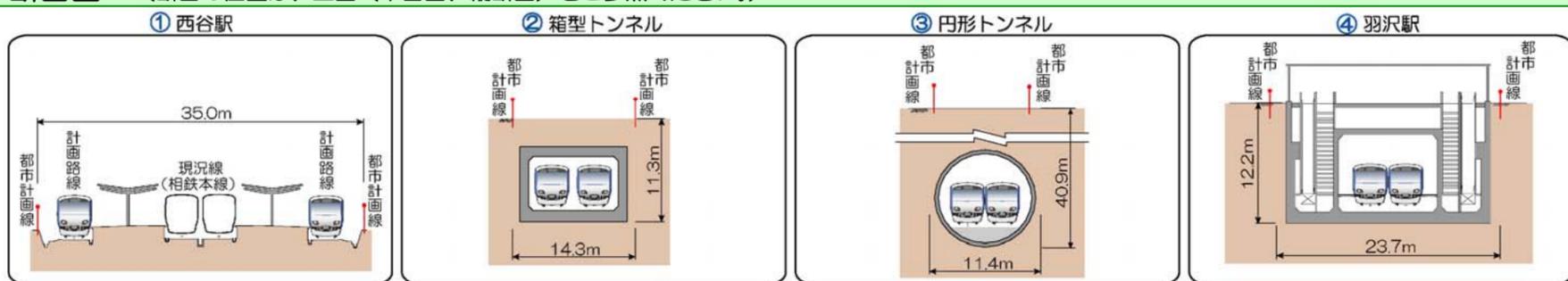
平面図



縦断面図



断面図 (断面の位置は、上図(平面図、縦断面図)をご参照ください。)

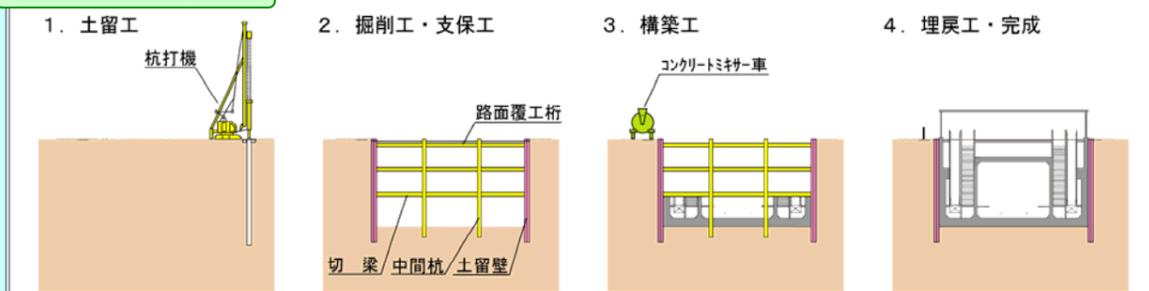


工事方法

箱型トンネル

箱型トンネルは、地表面から必要な深さまで掘り下げて所定の位置に構造物を構築し、埋戻し、完成します。掘削工事の施工にあたっては、必要に応じて止水性の高い土留壁や地盤改良など適切な工法を用います。

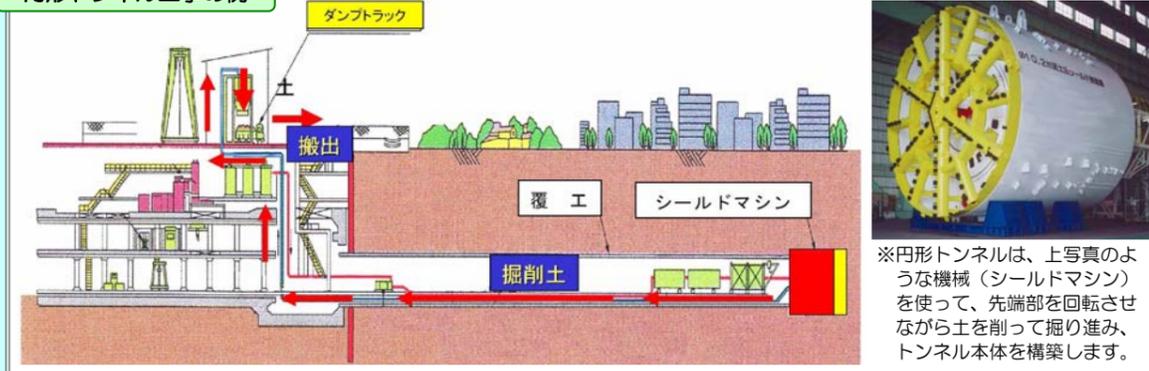
箱型トンネル工事の例



円形トンネル

円形トンネルは、鋼鉄の筒の中に掘削する機械を納めたシールドマシンで周囲の地盤を支持しながら掘削する工法で構築します。交差構造物との離隔が小さい箇所などは、必要に応じて薬液注入などの補助工法を検討していきます。

円形トンネル工事の例



※円形トンネルは、上写真のような機械(シールドマシン)を使って、先端部を回転させながら土を削って掘り進み、トンネル本体を構築します。

土工部

土工は周辺の状況等を考慮して、地表面から所定の高さまで土砂を盛り上げ、盛土完了後、盛土の前面に鉄筋コンクリート造の擁壁を構築します。

擁壁部

地表面から必要な深さまで掘り下げ、鉄筋コンクリート造の擁壁を構築します。

工事にあたっての環境への配慮事項等

- 工事については、鉄道事業の特性上やむを得ない場合(現在の列車運行を確保しながら軌道敷地内での工事を行う場合)に限り夜間工事を実施しますが、極力夜間作業を少なくなるような工事計画を立てるとともに、夜間作業の際には、沿線の皆様に、事前に工事の実施期間・内容等について工事説明会等により周知します。
- 円形トンネルの掘削は昼夜作業となりますが、夜間掘削による発生土は、施工ヤード内にストックし、夜間の搬出、運搬は行いません。
- 発生土については、極力、周辺の公共事業等への有効利用を図るとともに、汚泥が発生した場合は適切に処理します。
- トンネル等の掘削に伴う排水は、必要に応じて処理施設を設け適切に処理した後、周辺の河川(鳥山川)に排出する予定です。