

2021年12月11日

「みなとみらい線車両留置場計画に関する説明会」議事要旨

1 説明会概要

日 時：2021年12月11日（土）16時～18時30分

場 所：KKRポートヒル横浜 4F ラ・メール

参加者：32名

内 容：（1）開会

（2）プロジェクト推進室長挨拶

（3）事務局紹介

（4）事業内容説明

（5）質疑応答

（6）閉会

2 主な質疑（順不同）

●計画関連

Q1. 最初にみなとみらい線を作ったときに、留置場を作ることを想定していなかったのか。

A1. 鉄道網の整備計画である国の諮問機関の答申では、営業路線として元町～横浜を優先整備すること、根岸方面への延伸計画は検討路線の位置づけ、とされていた。元町～横浜間には留置場を整備することは難しいため、当面は相互直通運転先である元住吉を借地し、根岸までの延伸時に留置場を設置する計画であった。

Q2. 根岸方面の延伸計画はどうなっているのか。

A2. 最新の国の諮問機関の答申に、元町・中華街駅から根岸方面の延伸計画として残っている。

Q3. 今回の留置場と根岸方面の延伸計画の関連性はあるのか。

A3. 当事業との関連性はないが、延伸する際には留置場から延伸することになると思う。

Q4. 根岸まで延伸した場合は、速度が速くなるのではないかと。想定以上の振動になった場合は、追加の補償などはあるのか。

A4. 延伸した場合でも今の線形では40 km/h以上出すことができないので、延伸後に速度が速くなるということはない。騒音・振動を抑える対策も可能である。補償というよりは、まずは技術的な対策を行う。

Q5. みなとみらい線建設時に、新高島駅を真っ直ぐ行く計画にしておけば、基地を確保できたのでは。建設当時に留置を考えていなかったか。今回の計画は車庫と言っているが、根岸延伸の途中段階のつもりではないのか。

A5. 1991年の免許申請した際には、当面は元住吉に留置する計画として、みなとみらい線を建設した。新高島駅のあるみなとみらい地区については、車庫をつくる計画はなかった。当事業は車両留置場のみの計画であり、根岸方面については採算性や需要予測をしないと次の計画に進めない。当社としては延伸の一部として位置づけていない。

Q6. 車庫は、元町・中華街駅と日本大通り駅の間から、山下埠頭側にいけないのか。

A6. 元町・中華街駅と日本大通り駅間の検討も行ったが、直線部分がなく、本線の分岐があるため不可能である。

Q7. みなとみらい駅から直進で線形を計画すれば、用地の問題はなくなるのではないかと。真剣に線形を検討していないのではないかと。

A7. みなとみらい駅を出たところも曲線が入っており、分岐器を設けることができない。

Q8. 横浜駅～新高島駅、みなとみらい駅～馬車道駅、日本大通り駅～元町・中華街駅間にも設置が可能ではないかと。

A8. 分岐器の設置ができないためご指摘された場所は設置できない。

Q9. 横浜駅の地下に設置できないのか。

A9. 駅内は分岐器を設けることができず、他社鉄道も多く乗り入れており、工事による影響を勘案すると設置は不可能と判断した。

Q10. 相互乗り入れしているのだから、みなとみらい線は車両を保有する必要がないのでは。

A10. 相互直通先を含めて、各社独自で車両を保有する必要がある。

Q11. 10両×4編成の車両を留置する計画とあるが、別の資料では8両×2編成を所有しているとあるが、車両を増やす計画なのか。

A11. 現状、当社は8両編成の車両を6編成所有している（別の資料では、現状でみなとみらい線内に8両編成が2編成留置されていることを示されている）。相互直通運転で、10両と8両が混在しているため、便宜上10両とした。車両を増やす計画ではない。

Q12. この事業を中止することはできないか。車両の保有台数も多くないので代替地は見つかると思う。納得できない。陥没等の不安な思いはしたくない。再検討を求める。みなとみらい線建設中に、みなとみらい駅で水が出て、費用がかさんだため、本牧方面への延伸が止まったと聞いている。

A12. 遠隔地への整備なども検討し、他社に協議した経緯もあるが、運行上の課題等もあるため、遠隔地に設けるのは難しい。何とか、現計画でやらせていただきたい。みなとみらい駅で水が出たという話は、そういった事実はない。

- Q13. 本計画を聞いて、改めて反対である旨を記録していただきたい。延伸計画も残っているのであれば、ここに留置場を作る必要はないのではないか。港の見える丘公園の下を掘ることに反対である。
- A13. 反対意見については承った。自社の車両留置場を整備しないと、車両を留置できず、みなとみらい線の運行に支障が出るので、事業は行わせていただきたい。港の見える丘公園については、地下での施工になるため、影響のないように工事を進めさせていただく。
- Q14. 雙葉学園内に立坑設置するのはありえない。より現実的な複数案を持って、比較検討すべきではないか。
- A14. 雙葉学園を借地するのは非常に難しいことは承知している。代替案で元町公園についても検討したが、斜面地での仮設が必要等、大掛かりな工事となるので難しい。トンネル工事を行うためには、地上部に工事ヤードと立坑が必要となる、地上部にある程度広い土地を探すと、山手公園や本牧山頂公園を活用し延長が2km程度のトンネル構築が必要となる等大規模な工事となる。従って、B案が最適であると当社では判断している。
- Q15. 予算の話をよくするが、いい計画をするにはお金が必要なのでは。再検討して、どうしてもダメならあきらめるという手段もある。
- A15. 株式会社なので、経済性も重要であることはご理解いただきたい。中止となれば、車両運行のリスク、車両を保有できないという事態となるため、事業は実施する。
- Q16. 車両基地がなくて大変なのは理解できた。もっとよいアイデアを考えられないのか。港の見える丘公園に穴をあける考えを改めてもらいたい。
- A16. 地上からのアクセスできる箇所が必要で、雙葉学園がダメとなると、その先の山手公園が候補となり、こちらも横浜の代表的な公園である。このほかにも、本牧山頂公園などがあるが、トンネル延長が2kmと長くなり、新たに多くの地権者も発生するため難しい。
- Q17. 車庫の必要性は理解できた。港の見える丘公園等の観光地の恩恵をみなとみらい線も受けている。公園が揺れて観光客が減った、気持ちが悪い場所と認識されれば、住民等にどう対処するのか。
- A17. 工事中の公園内での振動については、予測として45.9dBである。人間が揺れを感じるは55dB以上である。供用後、列車の通行に伴う振動についても35dBで、ほとんど無感の状態である。これは予測値であるため、工事は振動を計測しながら行い、影響があるようであれば必要に応じて対策を講じる。また、供用後も同様に問題があれば対策も講じる。
- Q18. この説明会は、A～C案を検討したが、B案で決定したことを報告する説明会なのか。
- A18. これまでの説明会を踏まえ、再検討した結果、改めてB案が最適であると判断している。
- Q19. 相互乗り入れだから、和光市やほかにも場所があるのではないか。
- A19. 所属車両の近くに車両を留置するのがメンテナンス上でも有利であり、遠隔地だと必要な回送列車が必要となることから合理的ではない。

●工事関連

Q20. 反対者がいても工事はやるのか。

A20. 反対者がいることは承知しているが、工事期間も長期に渡ることや鉄道運行上のリスクを抱えることから、工事をさせていただきたいと考えている。反対者の方には、十分にお話し合いをさせていただき、ご理解を得て進めたいと考えている。

Q21. 説明会するということは、何が何でもやるということか。工事する場合、20mの土被り、しかも第一種住居地域、毎日電車が通行する振動に耐えられるのか。振動・騒音が心配である。

A21. 列車振動については、数値解析をしており、谷戸坂付近で42dBと予測している。感じ方としては、55dB以下は、震度0の領域で、人は揺れを感じないレベルとなっている。土被りや地質が類似しているトンネルと比較すると、騒音は暗騒音（生活音）にかき消されて検出できず、振動は36dBであった。なお、列車の速度は当事業では40km/h、類似例では70km/hであり、類似例の方が速度は速い。

Q22. 公共事業であり、予測をしっかりと実施しているのは理解したが、工事開始後の反対者へのフォローは行うのか。

A22. 工事中も計測を実施し、必要に応じて対策や工事方法の変更を行っていく。

Q23. 1日400台（200台の往復）ダンプ通行するとあるが、期間はどのくらいか。

A23. 400台/日が走行するのは、掘削作業の最盛期である6カ月を予定している。

Q24. これまでの他の事業の事例をみても、事業者は想定外といい、住人が泣き寝入りしている。博多も調布も陥没している。工法は違うがいろんなところで陥没をしている。トンネルを作ることによる水の遮断や、水脈が走っていることから、地質が心配である。いろいろなところで不具合が出てきた場合、想定外で済みますのか。

A24. 調布は施工トラブルを抱えたなかで陥没に至ったと聞いている。博多は地下水の影響と聞いている。当事業について、安全性は確認しているが、工事については十分に配慮しながら施工する。トンネル構築部の泥岩層は、指標となる透水係数が小さく、水流としても非常に緩やかな流れとなっている。

Q25. NEXCO 東日本の東京外かく環状道路工事より、本工事の方が安全なのか。NEXCO 東日本でも事前に安全の確認はしているはず。事故の発生は0%と断言できるのか。

A25. 調布の陥没事故は施工トラブルが原因と聞いている。調査設計している段階では、安全性は確認している。また、工事も港の見える丘公園から着手し、計測しながら設計にもフィードバックしていくことで、更に安全性を高められると考えている。極力0%となるように努力する。

Q26. 日本大通り駅付近では、文化施設に損傷を与えるリスクとあるが、近代文学館にも地下3階があり、夏目漱石などの文化財も保管されているが、影響はないのか。

A26. 地表から50mのところトンネルとなるので影響ない。

Q27. 馬車道駅～日本大通り駅に作ると3,000億とあるが、A, B, C案それぞれいくらになるのか。

A27. 試算上では、A案は100億以上、B150億円、C123億円である。

→訂正 A案は100億以上、B案150億円、C案165億円である。

●補償関連

Q28. 金銭的な補償はするのか。

A28. 区分地上権設定の対象者については、書面にて契約する。工事中の変状等による建物被害についても、事前の家屋調査等の結果に基づいて個別に対応を行っていく。

Q29. 収用になると補償内容は個別に内容が異なるのか。

A29. 区分地上権設定については、個別で条件（面積・深さ）が異なるので、内容は異なるが、ベースは一緒である。ただし、土地収用法が適用となり、明渡しとなると譲渡所得の税控除が受けられなくなる。

Q30. 工事における建物被害が発生した場合の補償に関する事前に書面の取交しはするのか。

A30. 現況を確認し、変状があれば個別で対応する。事前の書面等の取交しはしない。

Q31. 事故があった場合の経済価値の損失に対する補償はあるのか。工事により陥没した場合、地震によって陥没した場合、死亡事故があった場合、賃貸物件だと事故物件になるが、補償等はあるのか。地価が下がった場合は（土地のイメージが下がった場合）、契約したから自己責任になるのか。

A31. 工事に入る前に事前家屋調査を行う。工事中に土間にクラックがはいるなどあれば即時に応急処置をする。工事後に異変があれば現状復旧するか、金銭的に補償する。地震に伴う陥没は、トンネルがつぶれたのであれば、補償になる。不足であれば、区分地上権設定契約時に何か約束事をさせていただくことも可能である。死亡事故が起きた場合の補償については、知る限りでは事例はないのでここで明確な回答ができない。

●その他

Q32. 1回目の説明会議事録のQ13にあるように、地権者に反対者が1人でもいれば、事業は進めないとある。2回目も同じ質問をしたが、同様の回答で議事録には記録がなかった。

A32. 確かに回答しました。ただ、ここの部分については誤りであり、謝罪します。改めると、権利設定について誠心誠意話し合いを続けることで努力します。

ご不安になられる点については、情報を密に提供し払拭していきたいと考えている。一方で当該事業は、公共性が高い事業であり土地収用法という制度も存在している。反対されているということも承知はしているが、今後も引き続き話し合いに応じていただきたい。

<補足>2回目の説明会議事録Q9に記録がございます。

http://www.mm21railway.co.jp/info/news/uploads/20181027_1.pdf

Q33. 当初の説明会では地権者の反対があった場合、工事をしないといていた。その後、横浜高速鉄道が意見を変えたのは弁護士等に相談した結果、反対者がいても工事を強行できると判断したのか。

A33. 当初の説明会での発言自体には誤りがあったので、お詫びします。弁護士等には相談していない。土地収用法という制度があると述べた。

Q34. 事業認定（土地収用法）の進め方はこういった手続きなのか。今はどの段階なのか。最後までいくのにどれくらいの期間を要するのか。

A34. まずは事業認定手続きに入る。最初に事前説明会を開催し、公告、縦覧、公聴会、第三者機関の意見聴衆を行い、事業認定の告示となる。これは土地収用法制度の一環として紹介した。その後、土地収用法の手続きとして、申立てを行い、収用委員会の審理、裁決を行い、権利取得となる。この間についても、地権者とは誠意交渉を進めいく。今は事前説明会も行っていない段階である。一般的に事業認定が3か月(努力義務)、収用認定がおおむね1年半である。

Q35. 東急電鉄に丸投げしているのもおかしい。

A35. 運転や免許取得講習は東急電鉄に委託している。当社は、第一種鉄道会社として、線路と車両を保有して管理運営している。

Q36. こどもの国線の軌道は横浜高速鉄道、運用は東急電鉄である。(こどもの国線と同じやり方の方が)柔軟に対応ができるのではないかと。

A36. こどもの国は、確かにその通りである。みなとみらい線は第1種鉄道事業者として、当社が線路と車両を保有して、運行を行っている。東急電鉄が当社を買収するという話はない。

Q37. フランス山周辺は土砂災害警戒区域・急傾斜地崩壊危険区域でもある。その下にある新山下には説明会しているのか。

A37. 説明会は実施済みである。

Q38. 地震はどの地震の型を想定して、避難訓練しているのか。

A38. 地震型によって、起こりうる地震規模を想定して訓練している。

Q39. 熱海の土石流で親戚の家が流されたが、水脈が変わることが広範囲に影響するのでは。

A39. 地下水については、トンネルが位置する泥岩層は、難透水層になるので、水脈の動きは非常にゆっくりである。

Q40. 広域避難場所の下にトンネルがある事例があるか。次回説明会で教えてほしい。

A40. トンネルは地下構造なので、広域避難場所の機能としては問題ないを考える。岸根公園が広域避難場所となっており、市営地下鉄が地下に通っている。

以 上