

2022年2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：2022年2月11日（金・祝）14時～16時10分

場 所：KKR ポートヒル横浜 4F ラ・メール

参加者：19名（ライブ配信視聴者 除く）

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 会場での主な質疑（順不同）

●計画関連

Q1. 車両留置場事業は、公共事業としてどのような位置付けなのか。土地収用を考えているのか。線路はつながっているからどこにでも車両留置場はつくれるのではないか。振動の影響はないと言っているが、実際にはわからない。土被り 20m で振動が起きないわけがない。博多や調布でも陥没が起きている。

A1. 鉄道を運行するためには車両留置場が必要です。元住吉車庫の借地期限の関係もあり、今回新たに車両留置場を設けることになりましたが、この事業は鉄道運行上重要な事業です。公共性、公益性については、事業認定の中で判断していただきますが、弊社としては地権者様と任意交渉の中で解決したいと考えており、それに向けて努力し、誠実に対応していきます。振動は予測値および類似事例の実測値を示しており、かなり小さい値で収まると考えています。振動は、さらに小さくする対策はできますので、今後もお話をしながら進めていきたいと考えております。本工事では過去の事故のようなことが起きないように進めていきます。

Q2. 8両編成の車両を6両編成所有しているのに、なぜ10両編成の車両留置場が必要なのか。

A2. 相互直通運転をしている他社の車両に10両編成があるため、10両編成が留置できる車両留置場としました。車両留置場は、弊社の車両が留置されるだけでなく、運行計画上、他社の車両が留置されることもあります。

Q3. 元町・中華街駅から山下ふ頭方面に分岐して車両留置場を設けることができるのではありませんか。調べたところ、横浜市営地下鉄ブルーラインの関内駅付近では急曲線で曲がって伊勢佐木長者町駅の方に向かっている事例がある。

A3. 急曲線を設けたとしても多数の建物の解体が必要であり、現実的ではないと考えています。

Q4. みなとみらい線を利用しており、分刻みで運行するのは大変だと思う。だから、車両留置場をつくるのは賛成である。今の案は決定なのか。根岸の方に伸ばしていただくと非常に助かる。

A4. 今の案は決定です。延伸の実現には様々な検討プロセスを踏む必要があります。今回の車両留置場事業は延伸とは関係ないものです。

Q5. 平成 16 年に開業した時に本当は車両留置場が必要だったが、根岸方面の延伸時に車両留置場を整備することが合理的であるとの見解があり、車両留置場をつくらないままとされていたと認識している。延伸計画は、現実味がないものと思っている。延伸時に車両留置場を整備する方が合理的で、工事の生産性や利益も上がる。でも、今は延伸を考えず、車両留置場だけつくる。車両留置場だけつくと莫大な費用がかかり非効率ではないか。利益に結び付かない車両留置場事業に費用をかけることをどう考えているのか。横浜市長や議会は了承しているのか。

A5. 延伸計画は、国の答申として 15 年に 1 回見直されており、現在も横浜環状鉄道の一部として残っています。車両留置場は、弊社の自己資金で工事をするものであり、横浜市からの補助は受けません。車両留置場は利益に結び付くものではないですが、留置場がないと車両を手放さなければならず、運行が出来なくなるため重要な事業と考えています。

Q6. 車両留置場の事業費は、会社として回収しなければならない。将来的には横浜市に頼らないで回収してほしい。また、運賃値上げ等で市民に迷惑をかけないでほしい。

A6. 収益の中から投資をします。車両留置場をつくったから運賃を上げるということはしません。

Q7. 根岸方面に延伸した場合、車両留置場が邪魔にならないのか。

A7. 車両留置場の終端部から延伸することになると思うので、邪魔にはなりません。

Q8. 供用後の列車振動は、どのように算出されたのか。

A8. 振動は、帝都高速度交通営団（現 東京メトロ）が提案した予測式を基本として、横浜市内の鉄道の実測結果を基に補正された予測式を用いて予測をしました。

Q9. 供用後の列車振動は、実測値に基づいた予測式ではなく、三次元有限要素を用い計算すべきである。計算式で定量的に評価すべきだ。

A9. この手法は、東京だけではなく全国各地の環境アセスメント等でも使用されており、環境影響評価法に基づく予測では、この手法を用いた事例が多数を占めています。

Q10. 供用後の列車振動の予測式について、データ数はどの程度か、相関係数はどの程度か。

A10. データ数の資料は手元にはありませんが、相関は確保できていると思います。

●工事関連

Q1 1. シールドで掘削するときの掘削径はいくつか。

A1 1. 今回の工事では、シールド工法ではなく山岳工法を採用しています。

Q1 2. 山岳工法で掘削を行う場合、もし水脈があれば切羽から突然水が出てくるのではない
か。軟弱地盤で地下水が豊富にあるところであれば、掘れないと思う。

A1 2. ボーリング調査を 7 本実施しており、出水しにくいことは確認しています。今後も施
工に向けて新たに調査を追加し、工事に反映していきます。

Q1 3. 残土搬出のトラックは、最大台数（400台/日 往復）が6箇月の間、通行すると聞
いたが、工事工程を示していただきたい。

A1 3. 2022 年 2 月 26 日実施予定の工事説明会にて説明を行う予定です。

Q1 4. 2022 年 2 月 26 日に工事説明会があり、その場で工事工程を示すと言っていたが、
反対者がいるのに工事工程を出すとはどういうことなのか。

A1 4. 元住吉車庫の借地期限もありますので、区分地上権設定に影響がない公共用地から工
事を始めることを考えています。土地収用の制度について話もさせていただきましたが、
引き続き任意交渉をさせていただきたい。

Q1 5. 工事工程と土地収用の工程等を考えて、工事ができるところまでは工事を進めるとい
う事を工事説明会で説明するのか。

A1 5. 非常に期間の長い工事ですので、公共用地から工事を進めさせていただきます。事業
認定という手続きに入らざるを得ない場合もあるかもしれませんが、任意交渉を誠心誠
意行っていきたいと考えています。

●補償関連

Q1 6. 補償金に対する税金は、土地収用の場合と任意の場合で変わるのか。

A1 6. 2021 年 12 月 11 日の説明会で、本事業は鉄道事業で公共性が高いことから、譲渡
所得の特別控除で 5,000 万円まで控除される、と説明させていただきました。ただし、
土地収用となるとその制度を使うことができません。また、控除を受けるための条件と
しては、租税特別法第 33 条に記載がありますが、価格提示から 6 か月以内に契約を
していただく必要があります。

Q17. みなとみらい線を便利に使わせていただいている。車両留置場は無ければならないものと考えている。みなとみらい線は、建設時に土地の所有者の方の協力があって、今便利な状態になっている。自分達の身に降りかかると嫌だなと思うのは当然だと思うが、道路とか鉄道とか飛行機とか、いろいろ使う上では一部の人が被らなければいけないのはやむを得ないと思う。ただ、今回新たに影響が出る方には申し訳ないと思うので、補償は手厚くお願いしたい。山手町は元々価値の高い場所であり、車両留置場の影響で将来価値が下がることも考えられる。協力していただいた地権者が将来的にも被害を受けないようにすべきではないか。

A17. 山手地区の土地単価は、横浜市でも高い地域であると考えています。近傍の事例から山手地区の土地単価を算出しても価格水準は高いレベルにあります。補償は、国土交通省の基準に基づき適正に行います。

Q18. 近隣の住宅の取り壊し工事で家の壁にひびが入ったことがある。その際は、損傷発生後に調査をされたが、今回のように事前に調査をするのは良いと思う。家屋調査の範囲はどの程度か。あと、使い始めてからの検証が大事だと思うので、きちんと管理をして予想を上回る場合はどうするか教えてほしい。

A18. 家屋調査の範囲は、トンネルの下端から45°を立ち上げた範囲とその周辺を工事の影響範囲として家屋調査を実施させていただきます。損傷が発生した場合は、事後調査を行わせていただき、事前調査と比較して工事が原因と判断された場合には補償を行います。また、振動等の供用後の影響については、供用後も実測を行い、問題があるようであれば、種々の対策を打つことが可能です。

Q19. 区分地上権の設定範囲は、荷重制限を設けるのか。

A19. 8t/m²の荷重制限を設けています。第一種低層住居専用地域より4階建ての住宅相当の荷重としています。

Q20. 地下につくるものの位置は正確なのか。工事が始まった際に予想以上に土質が悪い等で、コンクリートを厚くするようなことがあると、地権者にはわからないまま占有幅が広がってしまうのではないか。

A20. 地上とトンネル内の点が一致していることを立会いにて確認いただくことは可能です。また、詳細設計を実施しているので、部材厚が変わることはないと思いますが、もし変更が生じた場合、黙って広くするようなことはいたしません。内空幅を計測した結果をお示しすることも可能です。

Q21. 公園内の施設に対しての補償はどのようにするのか。補償金額が大きくなって払えないということはないのか。

A21. 一般の家屋と同じように公園管理者に対して補償を行います。払えないということはありません。

●その他

Q22. 今回のライブ配信の対象者の範囲を教えてください。

A22. 山手東部地区の内、トンネルの掘削影響範囲（トンネル下端から45°の範囲）の方およびその周辺の方に案内をお送りしており、その他の方には配信されません。

Q23. 今までの説明会で、地権者の一人でも反対すればこの事業は行わないと議事録に残っていると聞いている。記載の正確な内容とその内容についてどう思っているか教えてください。

A23. （該当議事録を投影して説明）こちらの内容は2021年12月11日の説明会で発言に誤りがあったと謝罪させていただきました。併せて制度として土地収用を紹介させていただきました。

Q24. 元住吉車庫は初めから期間を決めて借地をしていたのか。

A24. 15年間の借地契約としていました。現在、一旦は借地期限の延長を行いましたが、継続的な契約は難しいとされています。

Q25. もし借地が出来なくなった時の事は考えていなかったのか。また、危険なことがあったり、迷惑を受ける方がいるという事情を踏まえて、借地交渉をしたのか。交渉時の記録はあるのか。

A25. 大規模な事業のため、様々な協議・調整を行ってきました。契約書等経緯が分かる資料は存在しています。

Q26. 津波や集中豪雨で水害が起きないのか。みなとみらい線に水が入ると地下に運河ができるような状態となる。横浜市街は水害地域になっているのにそれより深い山の下に空間をつくると崩れるのではないのか。港の見える丘公園は広域避難場所であり、観光地であり、崩落が起きると深刻である。

A26. 横浜市のハザードマップでは、元町・中華街駅の1番・2番出入口付近で0.5m以下の津波が来ると予測されています。出入口には防潮板が設置されており、浸水はないと考えています。また、トンネルはコンクリートで覆工していますので、水が流入しても山が崩れることはありません。

Q27. 地球温暖化で海水面が上昇している中、0.5mの津波対策では安心できない。慶長型地震を基にしたハザードマップで問題ないのか。

A27. 横浜市のハザードマップに従い、対策を行っています。

Q28. 駅内に避難経路が示されていない。

A28. 避難通路誘導灯、避難口誘導灯が消防法等に則って設置されており、それに沿って避難していただくと出入口にたどり着けます。

Q29. 津波以外の水害でもトンネル内に入る可能性があるのではないかな。

A29. 津波、高潮、内水、洪水のハザードマップが示されています。元町・中華街駅の5番出入口付近は、これらの横浜市のハザードマップで影響を見ると内水で20cm程度の浸水が想定されていますが、防潮シートで防ぐことができると考えています。

Q30. トンネルが決壊して海水が流入した時に港の見える丘公園が崩れるのではないかな。

A30. 海中にトンネルがあるわけではなく、土の中にトンネルを構築しています。決壊して水が流入してくるという想定はしていません。トンネルは、日常点検の中で状態を監視しており、崩落等が起こるような場合には前兆を把握することができます。

Q31. 海水がトンネル内に流入することはないのかな。

A31. 漏水程度はあると思いますが、日常点検で発見次第、補修を行います。

Q32. 耐震性はどの程度かな。

A32. 駅部では、阪神淡路大震災以降につくられているので、それ以上の耐震性は有しています。柱は、鉄骨造や鋼管柱で造られており、東日本大震災による柱の破壊形態についても問題はありません。

Q33. 急傾斜地特別警戒区域にトンネルをつくるのかな。

A33. 急傾斜地特別警戒区域にトンネルをつくった事例は多数あります。今回の事業については、神奈川県治水事務所から許可を得ています。

Q34. こどもの国線はどうして車両を手放したのかな。

A34. 平成12年に通勤線化して以来、2両編成×3編成の車両を所有しています。手放してはいません。

3 ライブ配信上のお問い合わせフォームからの質疑

※お問い合わせフォームからの質疑はありませんでした。

以 上