公聴会における公述意見の要旨と市の考え方

■公述人１

公述意見の要旨	市の考え方
市の素案説明会で、地下水や川の影響について、環境アセスメントに代わる任意の環境影響調査項目として水環境を予定しているとの回答をいただきました。 今回のトンネル工事や工事後に留置されるトンネル構造物によって、地下水の流れや地下水の滞留に影響があった場合、その影響が作用して、地下水位や河川基底流量に影響が及ぶ懸念が想定されます。まず、地下水位が下がった場合は、畑の土の中の水分の状態つまり土壌水分鉛直分布が乾燥する方向に変化する影響が懸念されます。次に、河川基底流量、地下水の染み出しだけで供給されて、雨水の流入を含まない川の流量のことですが、これに影響が出た場合に、川の水位が下がったり枯れたりするといった懸念がある。それが相沢川と大門川になります。これら２本の川はいずれも上流部を除くと今日経済活動の水源としての用途はなく、もっぱら排水路としての用途ではあると思いますが、万一、河川基底流量が下がった場合には、水質が悪化して藻が生えて、悪臭といった住民への生活影響が懸念されますし、あるいは水中の虫や生物、小魚、それを餌にする野鳥などへの影響も懸念されます。 続いて任意の環境影響調査の大枠について質問です。 １点目、文書で改めて予定項目の列挙をお願いします。 ２点目、環境アセスメントの場合は、配慮書、方法書、準備書、評価書、報告書という手続に沿って進められますが、今回の任意の環境影響調査でも、これら五つの手続があるのかどうか。 ３点目、環境省のウェブサイトに環境アセスメント手続全体の流れ図が表示されますが、今回の任意の環境影響調査でもこの流れ図と同じ手続になるのか、簡略されたり、違いがあったりすれば具体的に示していただきたいです。 ４点目、環境アセスメントの場合は、評価書の確定の公示まで事業は実施不可という強い拘束力があります。今回の任意の環境影響調査では同様の拘束力が発揮される節目のようなものがあるかどうか。 続いて任意の環境影響調査項目として実施される水環境の項目の内容についてお伺いします。 １点目、水環境の項目の測定は、工事が完了した後、何年間程度継続されるものか回答をお願いします。 ２点目、評価の比較元つまり基準となる工事前の現状についてですが、季節変化や年ごとのばらつきに加えて、この現場の場合国際園芸博覧会の開催に伴う上瀬谷地域の広大な範囲の基盤工事の影響も入ってくるでしょうから、これらをきちんと把握するために、評価の比較元となる基準の測定は、なるべく早く着手されたいと考えていますが、これについてどんなスケジュールが計画されているかをお示しいただければと思います。 ３点目、水環境の項目として具体的に何を測定するのか。基本である地下水位と河川基底流量は当然だと思いますが、他に畑の土壌水分鉛直分布、川の水質、周辺の生態系など、具体的に何を対象としてどういう手法で測定地点はどこで、ということと、着工の前後で測定値を比較して評価するにあたって、因果関係の有無の判定の基準を事前に示していただきたいと思います。 ４点目、工事に起因する何らかの計測値の変化が認められた場合、その変化が何かに影響するぐらい大きなレベルなのか、あるいは影響がない軽微なレベルなのか、このレベル判定の境界の基準値についても事前にお示しいただければと考えています。影響を想定すべき観点として、少なくとも畑作と河川の水質と生態系、この三つはあるかと思いますが、他に通常の環境アセスメントだったらこういうことを調べるとか、専門家だったらこういう項目も取り入れるべきと言っているみたいな、他の観点もあればそれも加えていただければと思います。 ５点目、今述べたその畑作ですが、河川の水質悪化、生態系その他への影響があると判定された場合、具体的にはどういう対策が発動されることになるのか、想定しうるパターンで具体的に示していただきたいと思います。 最後に市民への情報開示という事務面について申し入れたいことが一つあります。 ５月開催の市の素案説明会や今日の公聴会の場に足を運んだこと自体初めてで、横浜市のウェブサイトでこれらの情報が掲載されたページを閲覧するのも初めてでしたが、非常に探しにくかったと思います。慣れた方だったらそうでもないのでしょうけど私のような素人でも必要な情報を見つけやすくする仕組みについてご一考を願いたいと思います。この事業に関して開催された住民向けイベントは、今日の公聴会、５月の市素案説明会、１月の事業者説明会の三つがあったと思いますが、いずれの資料の掲載ページもそれぞれ別のジャンルになっていて互いにジャンプできるリンクがないのでそれぞれたどり着くのが大変でした。今日の公聴会と５月の市の素案説明会については決まったページの中で決まったフォーマットに流し込むという役所の事情は理解できますが、仕組みを知らない市民にとっては不親切だと思います。一方１月の事業者説明会が記載されているページ、これはタイトルが新たな交通整備事業というページでしたが、このページを開くと、先に述べた関連のイベントのページに飛べるリンクがあり、全ての入口ポータルサイトにしてあればおそらく皆さん私のように苦労して探し回る必要もなくなると思いますので、こちらをぜひ育て続けていっていただければと希望します。	環境影響評価については、本事業は法令や条例に基づく環境影響評価手続の対象事業ではありません。しかしながら、地下掘削を伴う事業であることから、環境への影響をできる限り把握し、必要な対応を講じながら事業を進めていくことが重要であると考えており、事業に伴う環境調査の実施を予定しています。 調査項目として以下を予定しています。 【施工時】水循環、廃棄物・建設発生土、大気質、騒音、振動、地盤、地域社会 【供用時】水循環、大気質、騒音、振動、地盤 なお、調査については、今後の詳細検討の中で必要に応じて見直す場合があります。 次に、配慮書、方法書、準備書、評価書、報告書といった環境影響評価制度の手続については、本事業は法令や条例に基づく環境影響評価制度の対象事業ではないため、これらの手続は実施いたしません。 本事業では、環境アセスメント手続全体の流れに記載されている調査・予測・評価及び環境保全対策の検討を任意に実施する予定です。 調査内容については、外部有識者等から専門的な知見をいただきながら対応していくことを検討していきます。 法令や条例に基づく環境影響評価制度においては、評価書の公告・縦覧が終了するまで事業着手が出来ない等の制限がありますが、本事業についてはそのような制限は及びません。ただし、環境に配慮して事業を進めることが重要であると考えておりますので、調査結果については、工事説明会等の機会を通じて市民の皆様へご報告する予定です。 次に、水循環の調査について、季節変動を含めた地下水位の状況を把握し、工事による影響の有無について評価を行います。 調査期間としては、工事前後において年間を通して適切に把握し得る期間に測定を実施し、その結果を踏まえ、工事前後の変化を確認していく予定です。 なお、水循環の具体的な評価方法や影響判定基準と対策内容については、今後、調査計画や設計の深度化とあわせて整理していく事項となります。現時点では、地下水位の変化を継続的に把握し、その結果を踏まえながら必要な対応を検討していきます。 市ホームページ上での情報発信や関連ページの案内方法については、いただいたご意見は、今後、分かりやすく情報発信するための参考とさせていただきます。

公聴会における公述意見の要旨と市の考え方

■公述人２

公述意見の要旨	市の考え方
私は長年、この土地に住み基地返還後のまちづくりにも関わってきた立場から、新たな交通瀬谷バス専用道路の整備にあたって、賛成の意見を述べさせていただきます。 まず、この土地について、地権者の立場からお話しさせていただきます。上瀬谷地区は、戦後、米軍通信施設として長い間使われてきたため、民有地でありながら、自由に土地利用ができない状況が続いてきました。自分が若いときから、いつかは返還されると聞かされていたものの、結果として返還されるまでには長い月日を要することになりました。建物の建築やインフラ整備にも制限があり、地域としての発展や投資が十分に行われてこなかったために、横浜市でありながら、横浜市でないような立ち位置にあったのが実情だと思っています。このような状態が、戦後70年近くも続いてしまったのです。 平成27年に上瀬谷通信施設が返還されて、ようやく新たなまちづくりに向け、スタートラインに立ちました。そこからすぐに何かが進むわけではありませんでした。上瀬谷と上川井には多くの地権者がおり、それぞれ事情や考え方が違います。その中で、この土地をどう使っていくのが良いのか、地権者同士で話し合いを重ね、横浜市に協力してもらいながら、時間をかけて方向性を作ってきました。この話し合いの中で、私が強く意識したのは大地震への備えでした。上瀬谷のまちづくりに向けた話し合いの前のことになりますが、有志で平成23年の東日本大震災の際に、岩手県、福島県を中心に被災地支援に関わり、災害時の備えが非常に重要であるということを強く実感していました。そのため、まちづくりを考える上で頭をよぎったのが、内陸にあり、津波の心配をしなくて良い上瀬谷は、災害のための拠点としてふさわしいと思いました。そうして話し合いを続け、計画への意見募集なども行いながら、通信施設跡地が持っている自然環境や瀬谷駅や東名高速道路に近いという上瀬谷の強みを生かし、緑や農地を保全しつつ、上瀬谷の広大な敷地でないと実現できない新たなものを作り、人を引きつける魅力あるまちづくりを進め、郊外部の活性化を目指す現在の形に繋がっていったと思います。私はみんなで積み重ねてきた合意形成こそが、この上瀬谷のまちづくりの土台になっていると考えています。よく事業者のための開発であると主張される方がいますが、そうではなくみんなで作り上げてきた計画であることを強調したいと思います。 そしてこのまちづくりを実現するために、交通基盤もあわせて必要と考え、土地利用の計画をまとめる際に、新たな交通の導入も併せて議論してきました。今回の新たな交通は、単に瀬谷駅と上瀬谷を結ぶということだけではなく、十日市場や立場やゆめが丘方面への地域交通を担うまちづくりを支える基盤としての役割を持つものだと受け止めています。またこの交通については、特定の施設のためではないかという声もあると思いますが、実際には公園の利用、物流、就労、地域の移動など、様々な用途を支えるものとして計画されていると理解しています。また新たな交通により、上瀬谷と周辺地区の繋がりが生まれることも重要だと思います。この地域は、横浜市の西側に位置し、今後いろいろなところから人が訪れる拠点となることが見込まれています。そうした中で、ここが横浜の歴史の玄関口としての役割を担っていく可能性があると考えています。その入口にある場所にしっかりとした交通基盤を整えることは、横浜全体にとっても意義があることではないでしょうか。 さらに、これまで十分な整備がされてこなかった地域に対して、これからどう投資していくかという視点も大切だと思っています。上瀬谷は長い間、制約を受けてきたので、道路や交通などの整備が遅れてきました。だからこそ今しっかりとインフラを整え、地域としての価値を高めていくことが必要と考えています。それによって人の流れが生まれ、地域に活力が生まれ、次の世代に繋がっていく、そうした環境をつくることが、この計画の意義ではないでしょうか。私達、地権者としても、長年にわたり制約を受けてきたこの土地が、ようやく地域や市全体に貢献できる形で活用されていくことに大きな期待を抱いています。もちろん、今後の事業を進め方においては、周辺環境への配慮や、安全確保、丁寧な説明などは必要であり、その点はしっかりと横浜市にお願いしたいと思います。その上でこの計画が上瀬谷、上川井のまちづくりを前に進め、そして横浜全体の新しい拠点づくりに繋がっていくことを期待し、賛成の意見とさせていただきます。 なお、来年開催される国際園芸博覧会は、横浜上瀬谷で開催されます。多くの方の応援をいただきながら、瀬谷区と旭区が大きく変わろうとしています。また、地元から盛り上げようと、横濱花博連絡協議会を立ち上げていただきました。この協議会は、会長を初め、会員は瀬谷区と旭区の方たちで、地権者ではありません。瀬谷区民、旭区民、企業の皆様、マスコミの皆様、多くの皆様に支えられて花博を盛り上げていただいております。	旧上瀬谷通信施設地区のまちづくりについて、当該地区は長年にわたり土地利用が制限され、交通基盤整備が進められなかった地域であり、平成 27 年の返還以降は、地域の特性を生かした新たなまちづくりの検討が進められています。地権者や地域の方々、市民意見募集も踏まえ策定された「旧上瀬谷通信施設土地利用基本計画」においても、郊外部の活性化や広域的な魅力の創出に向けた土地利用の方向性が示されています。 観光・賑わい地区にはテーマパークを核とした複合的な集客施設が立地することで、国内外から人を呼び込む観光と賑わいの拠点を形成するとともに、「防災・公園地区」、「農業振興地区」、「物流地区」が整備されることで、街の魅力の向上、災害対応力の強化にも寄与する、郊外部の新たな活性化拠点の形成を目指していきます。 特に「防災・公園地区」で整備が予定されている広域防災拠点については、本市の大規模災害時の応急対応に資する拠点として、外部からの広域支援部隊・物資を円滑に受け入れるための活動拠点として位置付けており、現地司令施設機能や広域支援部隊のベースキャンプ機能、本市最大規模の新たな備蓄庫に加え、外部からの支援物資の受入れ拠点など災害応急活動が迅速に展開できる体制を整える計画となっています。 また、旧上瀬谷通信施設地区の土地利用転換に伴い、将来的な交通需要に対応するインフラの整備が必要となっています。土地区画整理事業や周辺道路整備などにより、集中的かつ計画的にインフラ整備を進め、円滑なアクセス、周辺環境負荷の低減を図っていきます。 新たな交通については、道路混雑の抑制や来街者への利便性向上のため、本市西部地域の南北方向の公共交通ネットワークを新たに形成し、将来的には地域の方々をはじめ、誰もが移動しやすい持続可能な地域交通を構築することを目的に整備するものです。 瀬谷駅から上瀬谷地区までのバス専用道は、本市西部地域の南北方向の公共交通ネットワークの一部として、来街者や地域の公共交通利用者の輸送を担い、道路混雑の抑制や沿道の地域の皆様への影響を低減するインフラと位置づけており、特定施設へのアクセスのみを目的とした交通ではなく、公共性の高い事業であることから横浜市が整備する計画としています。 工事の安全性や周辺環境への影響については、市としても重要な課題であると認識しています。トンネル工事に当たっては、地盤調査や施工時の計測管理等を適切に実施し、安全確保と周辺環境への影響低減に努めるとともに、地域の皆様への丁寧な説明に取り組んでいきます。

公聴会における公述意見の要旨と市の考え方

■公述人３

公述意見の要旨	市の考え方
私は瀬谷区、戸塚区、泉区、旭区、緑区など、横浜市西部地域の住民が住みやすくなるための交通整備は必要と考えます。南北への交通路も必要と考えます。そのために市税が投入されることもあると思います。しかし、この瀬谷バス専用道線計画がこの素案のまま進むことには反対します。理由は主に以下の四つです。またこの事業に対する提案要望も話していきます。 1. 地盤沈下や地下水の枯渇など問題が多いシールド工法による工法で瀬谷バス専用道線を作ることに反対です。環状4号線沿いの住宅が調布のように次々沈んでいくという事態が起きるのではと強く懸念します。地下で火事が起きたら事故が起きたら、1．7kmは結構あります。人が歩くことを想定していない、つまり歩道がないこの計画、一旦事故が起きたら大惨事になるのではと強く懸念します。また、この瀬谷バス専用道線の建設理由は、横浜市では道路混雑の抑制や来街者への交通利便性の向上、将来的には誰もが移動しやすい持続可能な地域交通を整備し、本市西部地域の交通ネットワークをということだそうですが、相鉄線瀬谷駅を降りてから徒歩で移動し、さらに地下30m以上も潜ることが誰もが移動しやすいのですか。地上にバス路線、シャトルバスを運行する方がよほど移動しやすいです。横浜市が移動のしやすさを謳うならば、地下式を再考し、地上バス路線、もしくは未だにテーマの決まらないテーマパークまでの地上シャトルバスとすることを提案します。 シールド工法地下掘削に反対し地上式を提案する理由はもう一つあります。来年行われる国際園芸博は、このような地下専用バス道線がなくても半年で1000万人来場者を運ぶ計画です。さらに花博後の上瀬谷には北側に東名高速道路直結の新インターチェンジ建設の計画もあります。ですので、年間1000万人つまり半年だと500万人の来場来街者を見込むテーマパークに人を運ぶのにわざわざ莫大な税金を使って地下を掘らなくても良いのではと勘案します。花博同様にシャトルバスをテーマパーク事業者に出してもらえばいいのです。さらに説明会ではこの路線の上瀬谷以北は地下を掘るのではなく通常の地上バス路線と繋ぎ、上瀬谷側のターミナルはそのように整備するとのことでした。だったら地下式ではなく地上式バスの方がいいです。上瀬谷ターミナルに立ち寄るとしても、乗ったまま北側や町田や相模原に行ける方が便利です。これらを勘案すると、地盤沈下などが懸念されるシールド工法で地下を掘らずとも、地上バスで横浜市西部地域の南北交通ができると考えるので、この工法の素案に反対します。 2. 環境影響評価をしないためこの素案に反対です。市が独自に環境影響評価に準じたものをやるとのことですが、環境影響評価審査と準じたものではまるで異なります。私はこの整備事業で、地下道建設による周辺環境への影響を深く懸念しています。この計画が横浜市の環境影響評価審査の対象外であったとしても、大規模な地下掘削を伴うことから、事業者である市自らの判断で環境影響評価審査会に準じた厳格な審査を依頼することを強く要望します。法的な枠組みとして通常の環境影響評価審査会の開催が困難であるならば市が実施するという独自の事前調査について、以下の手続を必ず踏んでください。 （1） 地盤沈下や地下水流の変化といった各項目について市と利害関係のない第三者の専門家、地盤工学、水流等の有識者による客観的な検証と評価を必ず受けること。 （2） その専門家による検証結果及び計画の安全性の根拠について住民説明会等で一切包み隠さずに速やかに情報公開すること。 以上2点よろしくお願いします。 周辺の安全確認や科学的な検証が不十分なまま事業が進行し将来的に地盤沈下や水流変化による災害、家屋被害が起きた場合、横浜市はどのように責任を取り、住民へ補償・復旧を行う体制を整えているのでしょうか。事業着手前に市としての責任の所在と具体的な補償基準をあらかじめ明文化し住民に提示することを強く求めます。 3. 事業費の算出が杜撰なため素案に反対です。現在の市の試算の466億円は、令和4年（2022年）とのことでした。この事業は花博終了後に行うということなのでもう来年には着工かもしれない。それなのに事業費の試算は4年前、5年前のまま。あり得ないと思います。事業費の見積もりをやり直し市民と市議会に諮ってから計画を遂行すべきです。 4. 事業費を市税で賄うからこの素案に反対します。市がどう公共性を謳ってもこれはテーマパークのための交通です。先ほど地域で地権者たちが話し合って決めたとおっしゃっていましたが、250人の地権者のために市税を使うということなのでしょうか。だったら事業者と地権者の皆さんが費用を出すべきではないかと思いました。横浜市は事業者に事業負担を求めない求められない理由があるのですか。テーマパーク事業者へも事業費負担を求めてください。なぜなら旧上瀬谷通信施設の北側で、この地下バス計画とは異なり、アセスもやって建設が始まる予定の東名高速道路直結新インターでは、物流事業者も建設費負担するそうです。どちらも市道で、公共性がある事業だそうですね。だったらこの地下バス道線もテーマパーク事業者も事業費を負担すべきです。説明会では	新たな交通については、道路混雑の抑制や来街者への利便性向上のため、本市西部地域の南北方向の公共交通ネットワークを新たに形成し、将来的には地域の方々をはじめ、誰もが移動しやすい持続可能な地域交通を構築することを目的に整備するものです。 瀬谷駅から上瀬谷地区までのバス専用道は、本市西部地域の南北方向の公共交通ネットワークの一部として、来街者や地域の公共交通利用者の輸送を担い、道路混雑の抑制や沿道の地域の皆様への影響を低減するインフラと位置づけており、特定施設へのアクセスのみを目的とした交通ではなく、公共性の高い事業であることから横浜市が整備する計画としています。 瀬谷駅から上瀬谷地区までの区間については、多くの交通需要が見込まれる中においても、道路混雑の影響を受けない定時性・速達性・安定性を確保するとともに、沿道の騒音や振動、景観への影響など生活環境への負荷を低減するため、地下式のバス専用道を計画しています。 地下を掘削するトンネル工事については、これまでの地盤調査結果等を踏まえ、シールド工法による施工を予定しています。工事の安全性や周辺環境への影響については、市としても重要な課題であると認識しています。工事にあたっては、地盤調査や施工時の計測管理等を適切に実施し、安全確保と周辺環境への影響低減に努めるとともに、地域の皆様への丁寧な説明に取り組んでいきます。 トンネル部における非常用施設については、「道路トンネル非常用施設設置基準」に基づき、施設設計を進めています。基準では避難通路が不要とされていますが、関係機関と協議し、トンネル火災等の際に必要な避難通路に準ずる施設として、2つのトンネルを接続する連絡坑の設置を検討しています。 なお、GREEN×EXPO 2027については開催期間が限定された国際博覧会であることから、既存道路を活用したシャトルバス輸送等により対応する計画ですが、旧上瀬谷通信施設地区のまちづくりは博覧会終了後も続く継続的な土地利用を前提としており、将来的な交通需要への対応や本市西部地域の交通ネットワーク形成に資する交通基盤の整備が必要であると考えています。 環境影響評価については、本事業は法令や条例に基づく環境影響評価手続の対象事業ではありません。しかしながら、地下掘削を伴う事業であることから、環境への影響をできる限り把握し、必要な対応を講じながら事業を進めていくことが重要であると考えており、事業に伴う環境調査の実施を予定しています。 調査内容については、外部有識者等から専門的な知見をいただきながら対応していくことを検討し、その結果を工事説明会等の機会を通じて市民の皆様へご報告する予定です。 また、施工時における補償については、周辺施設に影響が発生した場合、本事業に起因する事故であるかの調査、及び因果関係が認められた場合には補償を行います。各種事故が発生しないように、事業を進めていきます。 事業費については、今後、詳細な設計や工事方法の検討、関係機関との協議等を踏まえ、計画の精度を高める中で精査していきます。また、国費等の導入についても引き続き検討を進めていきます。

公聴会における公述意見の要旨と市の考え方

公述意見の要旨	市の考え方
上瀬谷パークからの税収はわからないとのことでした。今後も未曾有の少子化が進みテーマパークが成り立つかどうかわからない、そんなもののために市税で地下連節バスを作ってやるのはお門違いではないでしょうか。テーマパークに行くためだけの地下バス専用道線には500億円近く出すのに、私達の生活の支援のためのお金も横浜市はまだ何も考えてくれてないじゃないですか。どうしてもこの事業を遂行するならば新インターチェンジ事業と同様事業者にも事業費を担わせるようにと強く提案要望いたします。 　最後にこういう交通は横浜市西部地域の住民が住みやすくなるために必要だということは理解していますし、そのために市税が投入されることもあると思いますが、今のこの素案には反対です。	

公聴会における公述意見の要旨と市の考え方

■公述人４

公述意見の要旨	市の考え方
私達の住居敷地内にある災害応急用井戸水と魚飼育用井戸水について、今回の整備工事による地下水脈への影響を心配しています。 つきましては、整備工事着工前に利用状況と水量の確認のための現地調査を希望します。	本市としても、井戸は日常生活や災害時の備えとして重要な役割を担うものであり、その機能が維持されることは大切であると認識しております。 本事業では、環境への影響をできる限り把握し、必要な対応を講じながら事業を進めていくことが重要であると考えており、事業に伴う環境調査の実施を予定しています。 現地調査については、工事による影響が想定される範囲において必要な調査を実施しながら事業を進めてまいります。

公聴会における公述意見の要旨と市の考え方

■公述人５

公述意見の要旨	市の考え方
私はこの地域に生まれ育ち、長く暮らしてきた1人として新たな交通瀬谷バス専用道線の整備について、賛成の立場から意見を述べさせていただきます。 この瀬谷という土地は、単に今の姿だけで語れる地域ではありません。長い歴史の中でその姿を幾度も変えてきた場所です。元々この地域は、農地と林に囲まれ、のどかな土地で、人と人との往来と暮らしが繋がっていました。しかし、戦時中に旧日本海軍により土地が接収され、海軍の施設が置かれました。その後、戦後の冷戦時代には米軍の世界戦略の重要な施設としてアメリカ海軍の受信基地が置かれました。通信施設として使われていた関係で、この土地は約 70 年もの間、一般の人が自由に立ち入ることのできない場所になり、地域は大きく分断されました。通信施設維持のため、車の通行をはじめ、電波障害を起こさないように周辺の建物制限だけでなく、畑での農機具の制限や栽培する作物の制限があり、地元の農家は大変苦労してきました。その結果生まれたのが、地下にトンネルを掘ってウドを栽培するウドの軟化栽培です。海軍道路は舗装もされない砂利道で瀬谷駅からまっすぐ延びてはいるものの、通信施設付近では片側はカヤ野原、片側は田んぼという風景でした。そのカヤ野原の奥にフェンスで囲まれた米軍の居住地があり、自由に行き来できる場所ではありませんでした。海軍道路は、元は海軍の資材を運ぶための鉄道敷で、瀬谷駅からまっすぐ施設へ延びる鉄道の引込み線として作られたものです。桜並木の綺麗な道路ですが、元々は軍事のための道であり、地域のための道ではなかったわけです。戦後の公共交通は、同じ 16 号線沿いにありながら、上川井までは市営バスが運行されているものの、上瀬谷地区にはなく、神奈中を通じて昔からの町である鶴間や町田にアクセスすることが多かったような気がします。つまり、この地域は長い間、人の流れが断たれ、自由に使えず、交通にも恵まれない。こういう状況に置かれていた地域でした。まさに上瀬谷地区は周辺の開発が進む中、横浜市の発展から取り残された土地だという印象を持っています。 それが 2015 年に基地が返還され、ようやく大きな転機を迎えました。長い年月を経て、やっとこれから自分たちの町をどうするかを考えられるようになったわけです。私は今回、新たな交通網の計画はそうした歴史の中で非常に意味のあるものだと考えています。これまで閉ざされていた土地に新たな交通の軸を通し、人の流れを取り戻していく。これは単なる交通整備ではなく、地域の発展を一歩前に進める重要な取組だと思っています。この地域がこれまで公共交通がないという不便さを長く抱えていたからです。また、従来から横浜の臨港部を中心に整備が進んできた横浜市のまちづくりがようやく郊外部にも向けられたことを１人の市民として大変嬉しく思います。都市というものは中心部だけを整備するものではなく、それを支える郊外部にどのように投資していくかがこれからは重要ではないかと考えております。だからこそ、この新たな交通によって、再び郊外部に人の流れを取り戻し、地域が繋がっていくことを強く期待しています。そして、できればこの交通が将来的には広がりを持ったネットワークとして発展していくことを望みます。 新たな交通ができることで生まれる鉄道との接続や他地域との連携などを通じ、より大きな交通の輪になっていけばこの地域の価値はさらに高まると思っています。もちろん安全や環境への配慮、丁寧な説明は大前提であり、その点については、横浜市にしっかりと取り組んでいただきたいと思います。環状4号線の下にトンネルを掘るということで、道路の陥没や家が傾く、といった心配をされる方がいることはごもっともなことだと思います。市には、工事を進めるにあたって、そのような心配をしなくて済むように、安全な工事方法を選択し、丁寧に説明していただきたいと思います。 最後に、長い歴史の中で制約を受け続けていたこの土地が、ようやく次の段階へ進もうとしている今、この計画は大きな意味を持つものだと考えます。地域をはじめ多くの人に長く使ってもらえる交通になることを願っており、そのために今は新たな交通と呼んでいますが、ぜひ新しい名称をつけていただきたいと思っています。従来の環状４号線の海軍道路のような軍の施設にあったといった過去をイメージさせるものではなく、新しいまちにふさわしい、例えば EXPO のレガシーを感じ取れるような愛称をつけていただきたいし、可能であれば、まちづくりを担っていくであろう子どもたちの意見を聞いてほしいと考えています。	旧上瀬谷通信施設地区のまちづくりについて、当該地区は長年にわたり土地利用が制限され、交通基盤整備が進められなかった地域であり、平成 27 年の返還以降は、地域の特性を生かした新たなまちづくりの検討が進められています。地権者や地域の方々、市民意見募集も踏まえ策定された「旧上瀬谷通信施設土地利用基本計画」においても、郊外部の活性化や広域的な魅力の創出に向けた土地利用の方向性が示されています。 また、旧上瀬谷通信施設地区の土地利用転換に伴い、将来的な交通需要に対応するインフラの整備が必要となっています。土地区画整理事業や周辺道路整備などにより、集中的かつ計画的にインフラ整備を進め、円滑なアクセス、周辺環境負荷の低減を図っていきます。 新たな交通については、道路混雑の抑制や来街者への利便性向上のため、本市西部地域の南北方向の公共交通ネットワークを新たに形成し、将来的には地域の方々をはじめ、誰もが移動しやすい持続可能な地域交通を構築することを目的に整備するものです。 瀬谷駅から上瀬谷地区までのバス専用道は、本市西部地域の南北方向の公共交通ネットワークの一部として、来街者や地域の公共交通利用者の輸送を担い、道路混雑の抑制や沿道の地域の皆様への影響を低減するインフラと位置づけており、特定施設へのアクセスのみを目的とした交通ではなく、公共性の高い事業であることから横浜市が整備する計画としています。 瀬谷駅から上瀬谷地区までの区間については、多くの交通需要が見込まれる中においても、道路混雑の影響を受けない定時性・速達性・安定性を確保するとともに、沿道の騒音や振動、景観への影響など生活環境への負荷を低減するため、地下式のバス専用道を計画しています。 地下を掘削するトンネル工事については、これまでの地盤調査結果等を踏まえ、シールド工法による施工を予定しています。工事の安全性や周辺環境への影響については、市としても重要な課題であると認識しています。工事にあたっては、地盤調査や施工時の計測管理等を適切に実施し、安全確保と周辺環境への影響低減に努めるとともに、地域の皆様への丁寧な説明に取り組んでいきます。 また、新たな交通の名称や親しみやすい愛称の設定に関するご意見については、今後の事業推進の参考とさせていただきます。

公聴会における公述意見の要旨と市の考え方

■公述人６

公述意見の要旨	市の考え方
本件の新たな交通整備について、道路混雑の抑制、来街者の利便性向上、そして地域の交通の充実を図るという目的には一定の必要性があると考えています。しかし、ぜひお聞きしたいことがあります。それは、この新たな交通がどのような都市構想の上に整備されるのかということです。 横浜市は瀬谷駅と上瀬谷地区を結ぶ専用道やターミナルの整備に総事業費約 466 億円を想定しています。また、観光・賑わい地区にはジャパンコンテンツとジャパンテクノロジーを活用したワールドクラスの次世代型テーマパークを整備し、年間約 1500 万人の来場者を予定していると説明されています。これほどの来場者を想定し、新たな交通だけでなく、インターチェンジの出入口なども整備するのであれば、横浜市は上瀬谷をどのような観光地域にしようとしているのでしょうか。新たな交通はテーマパークの入口に合わせたステーションまでを結ぶ実質的な専用交通なのでしょうか。それとも、その先への延伸や周辺地域、また高速バスとの接続も視野に入れた、本市西部地域全体の公共交通なのでしょうか。地域住民の日常交通や災害時の輸送にも使われるのでしょうか。約 466 億円をかける意味を、市民が将来の姿を描けるように説明していただきたいと思います。 次に、来場者の実際の動きについて申し上げます。大規模な商業集客施設の規模感を考える際、身近な例として、海老名のビナウォークや、南町田グランベリーパークなどを想像の基礎におくことができます。ビナウォークで 700 から 800 万人、グランベリーパークでは 1250 万人ほどとされています。もちろん施設の内容や規模は同じではありません。しかし、人が駅から施設へ歩き、周辺道路や商業地域に広がり、帰宅時間には一斉に駅へ向かうという人の動きを想像する上では参考になります。瀬谷駅から上瀬谷地区までの距離は概ね 2km前後になると考えられます。2kmという距離は全員が必ず交通機関を利用する距離ではありません。特に新たな交通に別途運賃がかかる場合や、乗り換えや待ち時間が生じる場合は、若い人を中心に瀬谷駅から歩くことを選ぶ人も多くなるのではないでしょうか。一方で、テーマパークの入場券と運賃を連携させ、来場者が実質的に無料または低い負担で利用できるのであれば新たな交通の利用率は高くなると考えられます。従って、輸送力だけを示すのではなく、運賃、待ち時間、乗り換え時間、歩行距離を含めて、来場者が実際にはどの交通手段を選ぶのかを検証する必要があります。想定より多くの人が歩いた場合、環状4号線や海軍道路周辺では、地域住民の生活動線と観光客の動線が交わります。中学校へ通う生徒、瀬谷駅まで徒歩で通勤する人、買い物や通勤、通院をする人、高齢者、子ども連れの方々の日常に大量の来場者が入ってくることになります。道路や歩道が混雑すれば、これまでの地域で普通に行われていた通勤、通学、買い物、散歩などが観光客の流れに左右されるようになります。新しいまちづくりによって生じる変化を元々地域に住んでいる人だけが受け止めることになってはなりません。新たな交通を利用する人だけでなく、利用せずに歩く人、周辺で待つ人、送迎車を利用する人、自家用車で訪れる人まで含めた、人の流れを検証してください。 そして私が特に申し上げたいのは、環境変化と治安についてです。以前の説明の場でも、テーマパークの閉園時刻になると、来場者が一斉に帰り、道路や交通機関が混雑するのではないかという質問がありました。一度に輸送しきれない人が出れば、瀬谷駅周辺や上瀬谷地区の周辺で時間を過ごす人も出てきます。飲食店、コンビニ、道路沿い、公園、住宅地との境界などに人が滞留することも考えられます。さらに、上瀬谷地区には、災害時に重要な役割を持つ公園や防災拠点も整備される予定です。大勢の来場者を集める機能と、災害時に人や物資を受け入れる機能がどのように両立するのかも明らかにする必要があります。夜遅くまで観光客が残れば、話し声、車の音、送迎車両、路上での滞留などが続く可能性があります。訪れる側にとっては一時的な賑わいであっても、周辺住民にとっては毎日の生活環境です。私が守っていただきたいのは、眠れる時間に眠れる地域です。これは、地域の発展や賑わいを否定する言葉ではありません。人を集める都心であっても、そこに元々暮らしている人が、夜には安心して家に帰り、静かに休むことのできる環境を守るということです。 東京ディズニーリゾートは、2023 年に開業 40 周年を迎えました。大規模集客施設の運営、来場者の誘導、閉園時の輸送、周辺道路への影響、警備などについて長年積み重ねてきた経験があります。横浜市にはそのような先行事例を手本にしながら、さらに地域の実情に合うような改善をした対策を用意していただきたいと思います。開業して問題が起きてから考えるのでは遅いと思います。 新たな交通に約 466 億円かけるのであれば、その交通によって発生する人流を安全に管理し、周辺住民の生活を守るための予算も同じように責任を持って組んでください。そして、その費用を、地域住民への新たな税負担や既存の生活環境を守るための財源の転用によって賄わないでください。テーマパークや関連施設によって利益を得る事業者には、交通対策、警備、清掃、騒音対策、防犯対策において、相応の費用を継続的に負担してもらう仕組みが必要です。 そこで、横浜市に求めます。新たな交通がどのような構想に基づくものであり、テーマパークのためだけの交通なのか地域全体の公共交通なのかを明確にしてください。運賃、乗り換え時間、待ち時間、歩行距離を踏まえ、新	旧上瀬谷通信施設地区のまちづくりについて、当該地区は長年にわたり土地利用が制限され、交通基盤整備が進められなかった地域であり、平成 27 年の返還以降は、地域の特性を生かした新たなまちづくりの検討が進められています。地権者や地域の方々、市民意見募集も踏まえ策定された「旧上瀬谷通信施設土地利用基本計画」においても、郊外部の活性化や広域的な魅力の創出に向けた土地利用の方向性が示されています。 観光・賑わい地区にはテーマパークを核とした複合的な集客施設が立地することで、国内外から人を呼び込む観光と賑わいの拠点を形成するとともに、「防災・公園地区」、「農業振興地区」、「物流地区」が整備されることで、街の魅力の向上、災害対応力の強化にも寄与する、郊外部の新たな活性化拠点の形成を目指していきます。 また、旧上瀬谷通信施設地区の土地利用転換に伴い、将来的な交通需要に対応するインフラの整備が必要となっています。土地区画整理事業や周辺道路整備などにより、集中的かつ計画的にインフラ整備を進め、円滑なアクセス、周辺環境負荷の低減を図っていきます。 新たな交通については、道路混雑の抑制や来街者への利便性向上のため、本市西部地域の南北方向の公共交通ネットワークを新たに形成し、将来的には地域の方々をはじめ、誰もが移動しやすい持続可能な地域交通を構築することを目的に整備するものです。 瀬谷駅から上瀬谷地区までのバス専用道は、本市西部地域の南北方向の公共交通ネットワークの一部として、来街者や地域の公共交通利用者の輸送を担い、道路混雑の抑制や沿道の地域の皆様への影響を低減するインフラと位置づけており、特定施設へのアクセスのみを目的とした交通ではなく、公共性の高い事業であることから横浜市が整備する計画としています。 交通需要の検討にあたっては、公共交通や自家用車等の各種交通手段ごとの利用者数を予測するとともに、周辺道路の交通状況や歩行者動線なども考慮しながら、地域の皆様の日常生活への影響の低減に努めていきます。さらに、多くの来街者が集中する時間帯においても円滑な輸送が行えるよう検討を進めるとともに、ターミナル空間の整備により滞留機能の確保を図っていきます。 事業費については、今後、詳細な設計や工事方法の検討、関係機関との協議等を踏まえ、計画の精度を高める中で精査していきます。また、国費等の導入についても引き続き検討を進めていきます。

公聴会における公述意見の要旨と市の考え方

公述意見の要旨	市の考え方
たな交通を利用しない来場者も含めた、人流予測を示してください。閉園時の一斉帰宅、夜間の滞留、住宅地への流入、騒音、防犯、清掃について、具体的な対策と費用負担を示してください。また、警備員の配置や警察との連携を含め、開業後も継続して地域の安全を守る体制を、都市計画の段階から整えてください。466 億円の内訳で、横浜市は市の負担が半分程度となるよう、国費などの導入を検討するとしています。しかし、国費も国民の税金です。国費を使うのであれば、テーマパークへの輸送だけではなく、地域交通、広域交通、防災にも役立つ、公共性の高い交通でなければなりません。どの制度による国費をどの程度導入し、どのような公共効果を国に示すのかも明らかにしてください。上瀬谷のまちづくりは人を呼び込むだけでは完成しません。人を安全に迎え、安全に帰し、元々地域に住んでいる人の日常を守るところまでが都市開発の責任です。賑わいのある観光地域となっても、眠る時間に眠れる地域であり続けることを都市計画の大きな基準としていただくよう求めます。 　今日聞いていて、あの地域は地元の人たちが、戦後、ああいう土地の扱いをずっと受けてきた場所であって、やっと平和になったということを感じました。この機会に賑わって、新たな平和な、ずっと続くような場所にしていっていただきたいと思います。	

公聴会における公述意見の要旨と市の考え方

■公述人７

公述意見の要旨	市の考え方
私は普段から横浜市会をインターネットで視聴しています。このたびの公聴会は、都市計画法に基づく手続として開催されていると理解しています。しかし私は本事業の都市計画手続には、事業の前提となる公共性の検証が十分なされていないという重大な問題があると考えています。 新たな交通計画が示されたのは令和6年2月です。その後、令和8年1月に事業者説明会が開催され、道路混雑の抑制、来街者の交通利便性の向上、将来的には誰もが移動しやすい持続可能な地域交通ネットワークの構築を目的として、瀬谷駅を起点とする新たな交通を導入すると説明されました。一方市議会では、地元選出議員をはじめ、複数の議員から観光・賑わい地区のための交通整備である以上、その利益を受ける事業者にも十分な負担を求めるべきではないかと繰り返し質問や要望が出されています。しかしそれらの指摘について十分な議論が深められた形跡は議事録からは見受けられません。 また、都市計画素案説明会で配布された資料では、上位関連計画として、令和2年3月策定の新たな活性化拠点に資する新たな交通が掲げられています。この計画が本事業の基本方針であるならば、その方針に基づき、約466億円もの公費を投入することの妥当性について改めて十分な検証が必要ではないでしょうか。事業費は466億円とされていますが、昨今の物価上昇等を考えれば、更なる増額も懸念されます。そのような中で、本事業が本当に高い公共性を有するのかについて、市民に対する十分な説明が不可欠です。令和8年第1回定例会において市長は本事業について大変公共性のある事業と答弁されています。市長の答弁には疑問が残ります。この交通事業計画は観光・賑わい地区と一体となった計画です。その前提となるテーマパーク事業の実現可能性や集客見込みは、本来公共投資の妥当性を判断する上で極めて重要な要素です。テーマパーク事業者は年間来場者数1500万人を見込んでおりますが、しかし少子高齢化や物価高による消費環境を考えると、この数字には、検証が必要ではないでしょうか。私は説明会で、横浜市としての来場者数の妥当性を検証したのですかと質問しましたが、市からは、選定委員会が調べているとの回答でした。選定委員会が年間来場者数1500万人という需要予測を独自に検証したことを示す資料や議事録はあるのでしょうか。また事業者公募では説明会には15から16者が参加したとされていますが、実際に応募者の1者のみでした。一般に公募は複数の応募者を比較検討することにより、事業内容や条件を評価することが期待されます。応募が1者のみでは十分な比較検討が行われたと言えるのか疑問が残ります。 さらに、市民説明会では質疑応答の時間は設けられていたものの、時間は限られ、説明も十分とは言えませんでした。市民が抱く疑問に対して丁寧な説明が尽くされたとは感じられず、多額の公費を投入する事業として、市民が納得できる説明がなされているとは言い難いと考えます。さらに、本事業については、都市計画決定に先立って独立したパブリックコメントが実施されていません。令和8年4月の市議会の委員会において、市の答弁では令和5年11月に実施した上瀬谷デザインノートに関するパブリックコメントを挙げ、市民意見を聴取した旨の説明をされています。しかし上瀬谷デザインノートは、本件新交通システムの都市計画素案そのものについての意見を募集したものではありません。またそのパブリックコメントでは、上瀬谷のテーマパーク整備に反対する意見がもっとも多く寄せられていました。このような経緯を踏まえると、上瀬谷デザインノートのパブリックコメントをもって、本件新交通システムに関する市民意見を十分に聴取したものと評価することには疑問があります。都市計画は市民生活に長期的な影響を及ぼす重要な決定です。だからこそ、新交通システムについて、その内容を対象とした、十分な情報提供と市民意見の聴取が行われるべきであったと考えます。 令和5年度第13回横浜市環境影響評価審査会で関内駅前再開発の陳述の後、委員から事業と環境影響評価のタイミングの難しさについて意見がありました。 この意見を、横浜市はどう受け止めどう生かしたのでしょうか。本事業も地下にトンネルを掘るという大規模な事業です。横浜市は市民に納得のいく説明をすべきだと思います。	旧上瀬谷通信施設地区のまちづくりについて、当該地区は長年にわたり土地利用が制限され、交通基盤整備が進められなかった地域であり、平成27年の返還以降は、地域の特性を生かした新たなまちづくりの検討が進められています。地権者や地域の方々、市民意見募集も踏まえ策定された「旧上瀬谷通信施設土地利用基本計画」においても、郊外部の活性化や広域的な魅力の創出に向けた土地利用の方向性が示されています。 観光・賑わい地区にはテーマパークを核とした複合的な集客施設が立地することで、国内外から人を呼び込む観光と賑わいの拠点を形成するとともに、「防災・公園地区」、「農業振興地区」、「物流地区」が整備されることで、街の魅力の向上、災害対応力の強化にも寄与する、郊外部の新たな活性化拠点の形成を目指していきます。 また、旧上瀬谷通信施設地区の土地利用転換に伴い、将来的な交通需要に対応するインフラの整備が必要となっています。土地区画整理事業や周辺道路整備などにより、集中的かつ計画的にインフラ整備を進め、円滑なアクセス、周辺環境負荷の低減を図っていきます。 新たな交通については、道路混雑の抑制や来街者への利便性向上のため、本市西部地域の南北方向の公共交通ネットワークを新たに形成し、将来的には地域の方々をはじめ、誰もが移動しやすい持続可能な地域交通を構築することを目的に整備するものです。 瀬谷駅から上瀬谷地区までのバス専用道は、本市西部地域の南北方向の公共交通ネットワークの一部として、来街者や地域の公共交通利用者の輸送を担い、道路混雑の抑制や沿道の地域の皆様への影響を低減するインフラと位置づけており、特定施設へのアクセスのみを目的とした交通ではなく、公共性の高い事業であることから横浜市が整備する計画としています。 瀬谷駅から上瀬谷地区までの区間については、多くの交通需要が見込まれる中においても、道路混雑の影響を受けない定時性・速達性・安定性を確保するとともに、沿道の騒音や振動、景観への影響など生活環境への負荷を低減するため、地下式のバス専用道を計画しています。 事業費については、今後、詳細な設計や工事方法の検討、関係機関との協議等を踏まえ、計画の精度を高める中で精査していきます。また、国費等の導入についても引き続き検討を進めていきます。 旧上瀬谷通信施設のまちづくりの方針や土地利用の考え方については、新たな交通を含む形で「旧上瀬谷通信施設土地利用基本計画」、「旧上瀬谷通信施設土地利用基本計画デザインノート」策定時に市民意見募集を実施しました。また、今回都市計画手続の中で説明会や縦覧により情報提供を行うとともに、公聴会や意見書受付を経て、引き続き、市民の皆様の意見を伺いながら計画を進めていきます。 なお、本事業は、法令や条例に基づく環境影響評価手続の対象事業ではありませんが、工事の安全性や周辺環境への影響については、市としても重要な課題であると認識しています。トンネル工事にあたっては、地盤調査や施工時の計測管理等を適切に実施し、安全確保と周辺環境への影響低減に努めるとともに、地域の皆様への丁寧な説明に取り組んでいきます。

公聴会における公述意見の要旨と市の考え方

■公述人８

公述意見の要旨	市の考え方
私は海軍道路沿いの自治会の会長を務めており、住民の声を把握する立場にあります。こういう機会の中で、住民が何を考えて、どういうことに不安を持っているのかということを言うべきだと判断し、今日公述をさせていただきます。 5月 10 日から 20 日の間に住民アンケートを行いました。配布した枚数が 275 枚でそのうち 222 名の方から回答があり、その中で皆さんがどんなことを感じているかということを紹介したいと思います。これまでの発言者の中にもありましたけれども、陥没に対する不安が一番多かったです。件数的には 169 人の方が、このことの指摘をしておりました。続いて、地割れひび割れが 143 件、それから振動が 138 件。このような形で、以下、騒音であるとか、工事車両の往来の不安を感じているという意見が寄せられております。 その上で、皆さんからどういうことを横浜市の方に質問をしたい、意見として言いたいですかと尋ねると、65 名の方から意見をいただきました。この中の特徴的なところを紹介したいと思いますけれども、まず第 1 に、地下トンネル工事をする必要が本当にあるのでしょうかということです。本当にこのトンネルを掘らなければ、この交通を整備しなければ、上瀬谷のテーマパークの対応ができないのか、このことの必要性を問う声が多いです。まずテーマパークがどのような形になるのか、どのような実績見通しを持ってやれるのか、私達の耳に聞こえてくるのはこの計画についてバーチャルリアリティが云々とか、将来の形を見たような設計だという、言葉としては綺麗なのですけれども具体的に事業計画として、まだ打ち出せていないのではないか、それを前提にして、この地下トンネルを掘って採算が本当にあるのかも含めて、この必要性があるのかという住民の声が多いことを知っていただきたいと思っています。 二つめは、工事における安全性、それから住環境を低下させないでいただきたいということです。特に心配の声が多い陥没については、私達の自治会は海軍道路の南北に約 1km程度の縦長の広い範囲に住民が住んでいますが、掘削の試掘をしたとき地質についても調べてそんなに流動的な土地ではないと聞いていますけれども、逆にそういうことであればあるほど、振動などは伝わりやすいのではないかと思うわけです。それから、大型車両が通ったときに自分の家が揺れることが今現在でもあります。もし、トンネル工事が始まったら、その相互作用により振動が大きくなるという問題が発生しないかとの心配も出されております。そんなことを含めて、工事の安全性を確保するために、例えば振動や地割れや家屋のひび割れが発生しないかということを検知できるセンサーを、全家庭に設置をという意味ではなく、要所にそういうものを設置して、そういう兆候が上がったときには工事の見直しをする、停止をする、そのような対応も含めて取っていただきたいと考えております。 三つめは、もし大きな陥没や地割れひび割れがあった場合、補償してほしいというのが住民の共通した思いです。今現在どうかということを言えなくても、実際にこの事業計画に入る前には、こういう補償のガイドラインを持っているということを住民に明らかにするような形の対応をとっていただきたい、それを横浜市には求めたいと思っております。 四つめですが、私はこれまでの説明で二つの考え方が入り混じっていると感じるのですが、一つは横浜市西部地域の交通網の整備という視点と、それからテーマパークの事業者がこういう条件を出されたから作らなければいけないということですけれども、住民からすると、西部地域の交通網を整備するというのであれば、途中駅を設けたりして、住民の足としても、この地下トンネルの交通機関を利用できるようにするのは必須ではないかと思うところです。単に瀬谷駅と上瀬谷の、テーマパークのところだけを経由するための交通機関であっては、本来ここで掲げている横浜西部地域の交通網の整備とは違ってくると捉えられますので、住民の気持ちを捉えていただきたいと思っています。地下トンネルを掘るということに絶対反対ということではないですけれども、もしそういうものを作るにしても、途中にみんなが乗り降りをして利用できる形の対応をとっていただきたいということです。住民のアンケート取った上での声の集約ということで紹介をさせていただきました。	新たな交通については、道路混雑の抑制や来街者への利便性向上のため、本市西部地域の南北方向の公共交通ネットワークを新たに形成し、将来的には地域の方々をはじめ、誰もが移動しやすい持続可能な地域交通を構築することを目的に整備するものです。 瀬谷駅から上瀬谷地区までのバス専用道は、本市西部地域の南北方向の公共交通ネットワークの一部として、来街者や地域の公共交通利用者の輸送を担い、道路混雑の抑制や沿道の地域の皆様への影響を低減するインフラと位置づけており、特定施設へのアクセスのみを目的とした交通ではなく、公共性の高い事業であることから横浜市が整備する計画としています。 瀬谷駅から上瀬谷地区までの区間については、多くの交通需要が見込まれる中においても、道路混雑の影響を受けない定時性・速達性・安定性を確保するとともに、沿道の騒音や振動、景観への影響など生活環境への負荷を低減するため、地下式のバス専用道を計画しています。 地下を掘削するトンネル工事については、これまでの地盤調査結果等を踏まえ、シールド工法による施工を予定しています。工事の安全性や周辺環境への影響については、市としても重要な課題であると認識しています。工事に当たっては、地盤調査や施工時の計測管理等を適切に実施し、安全確保と周辺環境への影響低減に努めるとともに、地域の皆様への丁寧な説明に取り組んでいきます。 また、施工時における補償については、周辺施設に影響が発生した場合、本事業に起因する事故であるかの調査、及び因果関係が認められた場合には補償を行います。各種事故が発生しないように、事業を進めていきます。 ターミナル間の停留所については、今回の計画では既設の埋設管の下となる地上から約 35mと非常に深い位置に道路トンネルを整備するため、地下区間の停留所の設置は技術的に困難なことや利用者の安全性の確保に課題があることなどを総合的に勘案し設置しない計画としています。 本市では、これまでも地域の方から瀬谷駅から北側の環状4号線へのバス路線の新設に関するご要望をいただいており、地上の環状4号線にバス路線を導入できないか今後バス事業者に検討いただくため、利用者の需要推計等を行い、調整を進めていきます。