

都市計画市素案説明会

■ 9・6・1号瀬谷バス専用道線

令和8年5月15日（金）、16日（土）

（動画配信期間：令和8年5月15日（金）～5月29日（金））

横浜市

これより、「9・6・1号瀬谷バス専用道線」の都市計画市素案についてご説明します。

本日の説明会は、公聴会に先立ち、都市計画市素案の概要や、今後の都市計画手続についてご説明するものです。

1. 本事業の経緯について
 - (1)本市西部地域の交通の現状
 - (2)旧上瀬谷通信施設地区におけるまちづくり
2. 事業計画の概要
 - (1)事業方針
 - (2)整備概要
 - (3)1月事業説明会の主なご意見
3. 都市計画市素案の概要
4. 今後の手続と流れ

本日の説明内容はお示ししている4つの項目について順にご説明してまいります。
なお、1月に開催した事業説明会にご参加いただいた方々には、一部重複した説明内容もありますが、あらかじめご了承くださいませようお願いします。

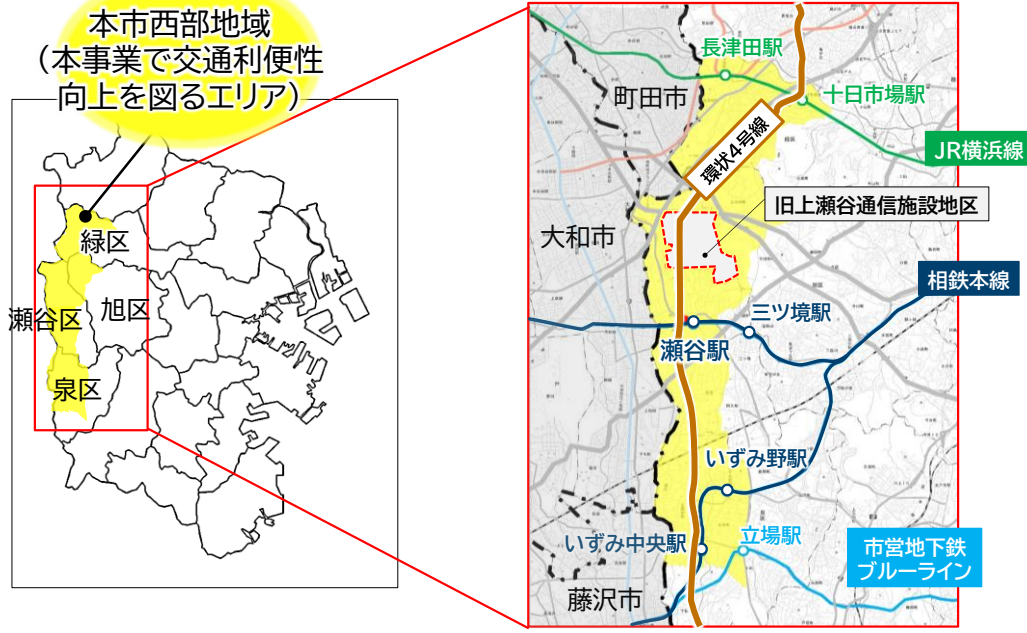
1. 本事業の経緯について
 - (1)本市西部地域の交通の現状
 - (2)旧上瀬谷通信施設地区におけるまちづくり
2. 事業計画の概要
 - (1)事業方針
 - (2)整備概要
 - (3)1月事業説明会の主なご意見
3. 都市計画市素案の概要
4. 今後の手続と流れ

それでは初めに、「1.本事業の経緯について(1)本市西部地域の交通の現状」
をご説明します。
3ページ目をご覧ください。

1.経緯 (1)本市西部地域の交通の現状

3

位置図



左側の図は、横浜市域の地図です。黄色の着色部は本市西部地域における交通利便性の向上を図るエリアとしてお示ししています。

右側の図は、このエリアを拡大した位置図です。

鉄道路線は緑色で示すJR横浜線、紺色で示す相鉄本線、水色で示す市営地下鉄で、それぞれが東西方向に整備されています。

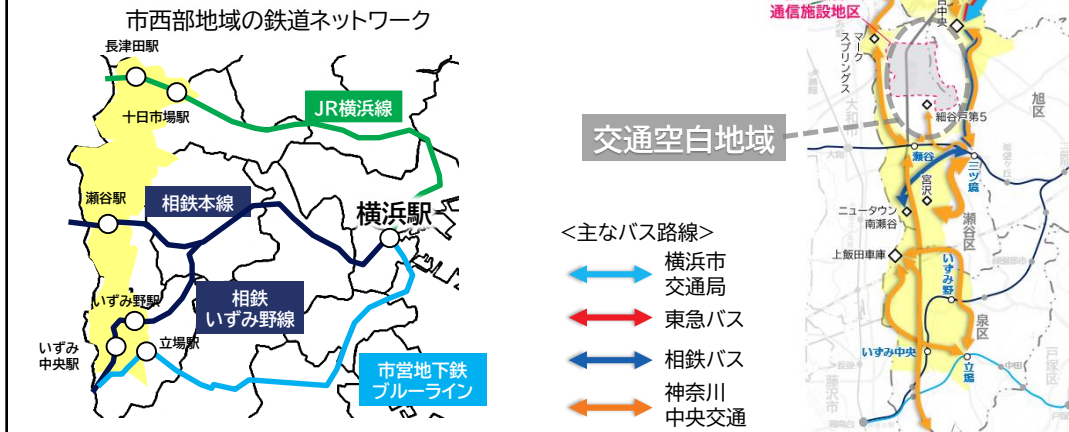
南北方向には茶色で示す幹線道路の環状4号線が整備され、これを軸として交通利便性向上を図るエリアとしています。

また、赤い破線で示す旧上瀬谷通信施設地区の中心は、相鉄本線瀬谷駅から北側約2キロに位置しています。

1.経緯 (1)本市西部地域の交通の現状

現状② 公共交通ではカバーできないエリアが存在

- ・一部地域では市営・東急・相鉄・神奈中の4者が運行していない
⇒交通空白地域が存在
- ・本市西部地域の鉄道路線は東西方向に敷設
⇒南北方向の交通ネットワークが脆弱



本市西部地域には、左側の図に示す通り横浜駅を起点として東西方向に鉄道路線が敷設されています。

バス路線としては、右側の図の通り市営、東急、相鉄、神奈中の4者が運行していますが、上瀬谷周辺に点線で示す交通空白地域が存在しており、南北方向の交通ネットワークが脆弱な状況です。

以上が本市西部地域の交通の現状です。

1. 本事業の経緯について

(1)本市西部地域の交通の現状

(2)旧上瀬谷通信施設地区におけるまちづくり

2. 事業計画の概要

(1)事業方針

(2)整備概要

(3)1月事業説明会の主なご意見

3. 都市計画市素案の概要

4. 今後の手続と流れ

続いて、「(2)旧上瀬谷通信施設地区におけるまちづくり」についてご説明します。
7ページ目をご覧ください。

1. 経緯 (2)旧上瀬谷通信施設地区におけるまちづくり

7

旧上瀬谷通信施設地区の経緯

接收後、米軍施設として使用されてきたため、約70年にわたって土地利用が制限されてきた

昭和26年 3月 米軍により接收

平成16年10月 日米合同委員会において、返還の方針が合意

平成27年 6月 旧上瀬谷通信施設の全域が返還

◀地権者、地域の方々・市民意見を踏まえ▶
4つの新たな土地利用と新たな交通や
新たなインターチェンジの導入

郊外部の新たな活性化拠点の形成

～みらいまで広げるヒト・モノ・コトの行き交うまち～

令和 2年 3月 「旧上瀬谷通信施設土地利用基本計画」策定

令和 5年 2月 「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

計画的なまちづくりに向けた基盤整備を開始

令和 4年10月 旧上瀬谷通信施設地区土地区画整理事業
事業計画決定



旧上瀬谷通信施設地区の経緯です。

旧上瀬谷通信施設は米軍施設として使用されてきたため、戦後約70年にわたり、自由な土地利用が制限されてきましたが、平成27年6月に全域が返還されました。返還後の跡地利用計画について、地権者や地域の方々とともに、話し合いを重ね、市民意見募集を踏まえ、4つの新たな土地利用や、その土地利用の価値を最大化するための新たな交通および新たなインターチェンジ等の導入を図ることとなりました。

その後、郊外部の新たな活性化拠点の形成をまちづくりのテーマに「旧上瀬谷通信施設土地利用基本計画」が策定され、令和5年2月には、よりよい土地利用を誘導することを目的にデザインノートとして取りまとめました。

現在は計画的なまちづくりに向けた土地区画整理事業に基づく基盤整備が進められています。

1. 経緯 (2)旧上瀬谷通信施設地区におけるまちづくり

8

土地利用の方針とインフラ整備計画



旧上瀬谷通信施設地区における土地利用の方針とインフラ整備計画についてご説明します。

まずは、旧上瀬谷通信施設土地利用基本計画に位置付ける、土地利用の方針です。地区西側に黄緑色で示す着色部は、持続可能な都市農業モデルとなる拠点を形成する「農業振興地区」、地区北側にオレンジ色で示す着色部は新技術を活用した、効率的な国内物流を展開する新たな物流拠点を形成する「物流地区」ピンク色着色部は『テーマパーク』を核とする複合的な集客施設が立地し、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「観光・賑わい地区」緑色着色部は災害時における広域的な防災拠点などを形成し、広く市民に利用される公園を含む「防災・公園地区」の4つの土地利用を計画しています。

また、これらの土地利用に合わせ、これまで接收により長年に渡り、整備を進めることのできなかった道路や上下水道などのインフラ整備を進めます。インフラ整備の中で周辺道路や瀬谷駅を起点とする新たな交通、東名高速道路とつながる新たなインターチェンジの整備なども計画的に進めることで、多くのヒト・モノ・コトが行き交うまちを目指しまちづくりを進める計画としています。

1.経緯 (2)旧上瀬谷通信施設地区におけるまちづくり

9

旧上瀬谷通信施設地区におけるまちづくりに係る上位・関連計画

横浜国際港都建設計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針(令和7年5月改定)

(2)都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針

① 基本方針

鉄道や道路などの交通施設については、まちづくりや環境に調和させながら整備を進め、利便性向上に資する良好な交通ネットワークの形成を図る。特に、米軍施設跡地等で土地利用転換を行う場合は、必要に応じて道路など周辺の都市基盤整備を進める。

横浜市都市計画マスタープラン瀬谷区プラン(平成29年3月)

4 部門別まちづくりの方針

4 都市交通の方針 基本的な考え方

旧上瀬谷通信施設の跡地利用の具体化と連携し、必要な道路、公共交通等の基盤整備を検討します。

旧上瀬谷通信施設土地利用基本計画(令和2年3月)

第6章 関連施設計画

1 新たな交通

計画地における大規模な土地利用転換に伴い、発生が想定される交通需要に対応し、横浜市郊外部の新たな活性化拠点の形成に資する、瀬谷駅を起点とした新たな交通の導入を図ります。

これらの計画的な整備を進めるための本市における上位計画についてご説明します。

まず、「横浜国際港都建設計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」では、「米軍施設跡地等で土地利用転換を行う場合は、必要に応じて道路など周辺の都市基盤整備を進める。」としています。

また、横浜市都市計画マスタープラン瀬谷区プランにおいては、「旧上瀬谷通信施設の跡地利用の具体化と連携し、必要な道路、公共交通等の基盤整備を検討します」としています。

また、先ほどご説明した旧上瀬谷通信施設土地利用基本計画における、関連施設計画として、「横浜市郊外部の新たな活性化拠点の形成に資する、瀬谷駅を起点とした新たな交通の導入を図ります。」としています。

これらの上位計画により、旧上瀬谷通信施設地区の土地利用転換に合わせ、必要な道路や公共施設などの基盤整備を進めることとしました。

以上が旧上瀬谷通信施設地区におけるまちづくりです

1. 本事業の経緯について
 - (1)本市西部地域の交通の現状
 - (2)旧上瀬谷通信施設地区におけるまちづくり
2. 事業計画の概要
 - (1)事業方針
 - (2)整備概要
 - (3)1月事業説明会の主なご意見
3. 都市計画市素案の概要
4. 今後の手続と流れ

次に、「2.事業計画の概要(1)事業方針」をご説明します。
11ページ目をご覧ください。

2.事業計画の概要 (1)事業方針

11

新たな交通整備事業の事業化の背景

本市西部地域の交通の現状

- ・上瀬谷周辺には交通空白地域が存在
- ・南北方向の交通ネットワークが脆弱
- ・高齢化に対応するため、移手段の確保が必要
- ・人口減少や運転手不足による公共交通の維持が困難



旧上瀬谷通信施設地区の現状と土地利用転換

- ・接収による道路などのインフラ整備の遅れ
- ・周辺主要道路の渋滞(主要渋滞箇所)
- ・将来的な交通需要が発生



地域交通を充実させ、誰もが移動しやすい

南北の公共交通ネットワークの構築が必要

集中的かつ計画的な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る**



本市西部地域における
南北方向の公共交通ネットワークの構築

先ほど説明した、本市西部地域の現状、上瀬谷のまちづくり を踏まえた、新たな交通整備事業の事業化に至る背景についてご説明いたします。

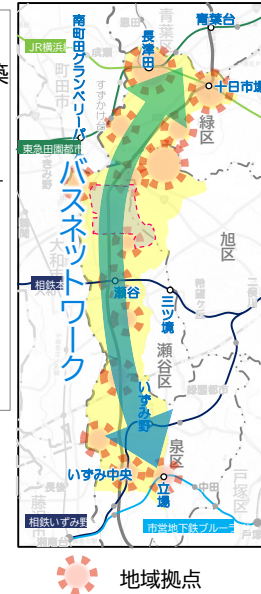
上瀬谷周辺には交通空白地域が存在し、南北方向の交通ネットワークが脆弱であることや、高齢化に対応するため移手段の確保が必要であること、人口減少や運転手不足による公共交通の維持が困難といった現状があります。

また 旧上瀬谷通信施設地区の土地利用転換を進めるにあたり、これまでの接収により道路などのインフラ整備が遅れており、周辺主要道路の渋滞が発生していることから、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。こうした現状を踏まえ、地域交通を充実させ、誰もが移動しやすい南北の公共交通ネットワークの構築が必要であることまた、集中的かつ計画的な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ることが必要となります。

<本市西部地域における地域交通のグランドデザイン>

- ① 誰もが移動しやすいまちの実現
 - ・交通空白地域を解消し、複数の鉄道路線とつながるバスネットワークを構築
- ② 持続可能な地域交通体系の構築
 - ・旧上瀬谷通信施設地区への来街者の交通需要を軸とした地域交通の維持・改善
 - ・他の移動サービスなどと連携して地域の交通利便性を向上
- ③ 脱炭素化を推進するエリア形成
 - ・移動しやすいまちの実現により免許返納や公共交通利用への転換に寄与
 - ・最新の環境先進車両の導入を検討

本市西部地域における南北方向の公共交通ネットワークの構築を図るため、新たな交通整備事業の方針決定(令和6年1月)



そこで横浜市では、新たな交通整備事業の事業化にあたり、現状の交通の課題や将来の土地利用転換を踏まえ、本市西部地域における地域交通の「グランドデザイン」を定めました。

このグランドデザインでは

- ① 誰もが移動しやすいまちの実現に向けて交通空白地域を解消し、複数の鉄道路線とつながるバスネットワークを構築します。
- ② 持続可能な地域交通体系の構築を目指し旧上瀬谷通信施設地区への来街者の交通需要を軸とした地域交通の維持・改善や、地域の交通利便性の向上を図ります。
- ③ 脱炭素化を推進するエリア形成に向けて移動しやすいまちの実現により公共交通利用への転換を図りつつ、最新の環境先進車両の導入を検討します。としています。

これらの実現を目指し、本市では、西部地域における南北方向の公共交通ネットワークの構築を図るため、新たな交通整備事業の方針決定し、公表しました。

<新たな交通整備事業の内容>

新たな交通整備事業では環状4号線を軸として瀬谷駅から南北方向の鉄道路線と接続するバスのネットワークを構築

① 既存インフラの活用

八王子街道と環状4号線との立体交差道路や既存の環状4号線を活用し、バスのネットワークを構築

今回説明範囲(瀬谷バス専用道線)

② 上瀬谷周辺の交通渋滞を抑制するバス専用道の構築

道路混雑の抑制や来街者への利便性向上のため、公共交通で来訪する方の需要に対応可能な輸送力・速達性・安定性を有する輸送システムを導入するため専用道を整備

周辺道路の
混雑抑制

周辺地域の
環境負荷の低減

周辺地域の皆様の
交通手段を確保



ここからは、方針決定した新たな交通整備事業の内容についてご説明します。

新たな交通整備事業では環状4号線を軸として瀬谷駅から南北方向の鉄道路線と接続するバスのネットワークを構築することを目標としています。

計画するバスネットワークですが、図中にお示ししている緑色の矢印の区間については、既存の環状4号線を基本として、現在上瀬谷地区周辺で整備を進めている八王子街道との立体交差道路などを含む既存インフラを活用したバスネットワークの構築を計画しています。

また、青色の矢印でお示しする部分が、本日ご説明させていただくバス専用道線を整備する区間です。

上瀬谷周辺の交通渋滞の抑制を目的とし、公共交通で来訪する方の需要に対応可能な輸送力・速達性・安定性を有する輸送システムを導入するため専用道を整備します。

これにより自動車交通による周辺道路の混雑抑制をはじめ、周辺地域の環境負荷の低減、周辺地域の皆様の交通手段の確保を図ることを目的としています。

<導入する輸送システム(瀬谷～上瀬谷間の輸送システム)>

「次世代技術(自動運転・隊列走行)を活用したバス」の導入を目指します。

瀬谷・上瀬谷間において、周辺環境への影響が最小限となる地下空間に、道路混雑の影響を受けないバス専用の道路を整備し、連節バスが最大3台で隊列走行することで、運転手の省人化を図るとともに、多くの利用者を円滑に輸送するシステムを目指します。

将来的には、実証実験が進められているバスの自動運転技術の導入を目指し、調査・検討を進めていきます。

道路などのインフラ整備は本市が行い、概算事業費については約466億円を想定し、2030年代前半の供用開始を目指し取り組んでいきます。

【参考】輸送システム及び路線イメージ



つづいて、瀬谷～上瀬谷間のバス専用道に導入する輸送システムを説明させていただきます。

瀬谷～上瀬谷間には、次世代技術を活用したバスの導入を目指し

周辺環境への影響が最小限となる地下空間に、道路混雑の影響を受けないバス専用の道路を整備します。

また、連節バスが最大3台で隊列走行することで、運転手の省人化を図るとともに、多くの利用者を円滑に輸送するシステムを目指します。

将来的には、実証実験が進められているバスの自動運転技術の導入に向け、調査・検討を進めていきます。

なお、道路などのインフラ整備は本市が行い、概算事業費は、約466億円を想定し、2030年代前半の供用開始を目指し取り組んでいきます。

以上を新たな交通整備事業として計画し、これまで検討を進めてきました。

以上が事業方針です

1. 本事業の経緯について
 - (1)本市西部地域の交通の現状
 - (2)旧上瀬谷通信施設地区におけるまちづくり
2. 事業計画の概要
 - (1)事業方針
 - (2)整備概要
 - (3)1月事業説明会の主なご意見
3. 都市計画市素案の概要
4. 今後の手続と流れ

続いて、「(2)整備概要」についてご説明します。
16ページ目をご覧ください。

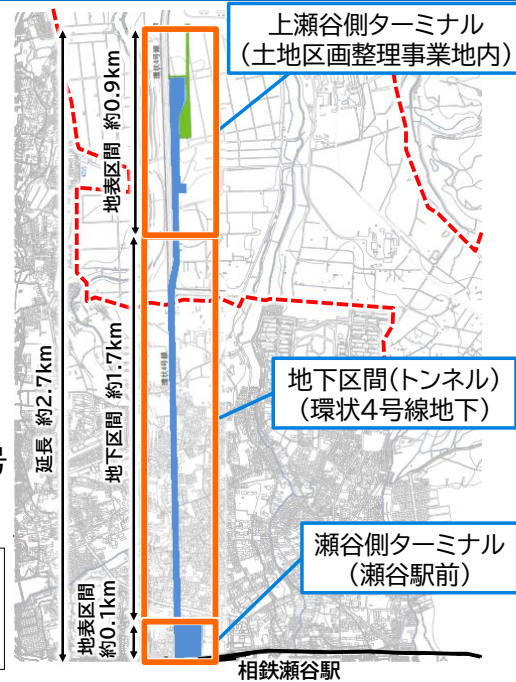
2.事業計画の概要 (2)整備概要

16

名称	新たな交通(瀬谷バス専用道線)整備事業
計画区域	瀬谷区中央～瀬谷区瀬谷町
延長	約2.7km (地下式 約1.7km、地表式 約1.0km)
構造形式	地下式・地表式

- 瀬谷駅を起点とし、上瀬谷地区に至る専用道を整備
- 瀬谷駅から上瀬谷地区までの専用道は、既存の交通と分けるために環状4号線地下にトンネルを整備

凡例	--- 土地区画整理事業範囲
	— 瀬谷・上瀬谷間バス専用道
	— 路線バス用道路



事業計画の概要についてですが、

名称は新たな交通（瀬谷バス専用道線）整備事業です。計画区域は瀬谷区中央から瀬谷区瀬谷町までとしています。

瀬谷駅を起点として、上瀬谷地区に至る専用道を整備する計画です。

専用道は、既存の交通と分けるため、環状4号線の地下にトンネルを整備します。右側の図面をご覧ください。

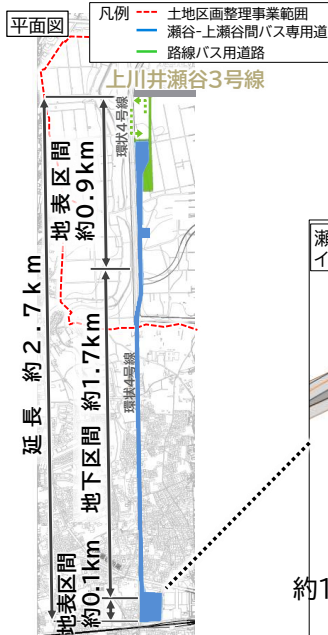
専用道の全体の延長は約2、7kmです。

このうち、図面下部、瀬谷側ターミナルの延長は約0.1kmの地表区間となります。中央部が環状4号線の地下区間で延長は約1.7kmです。

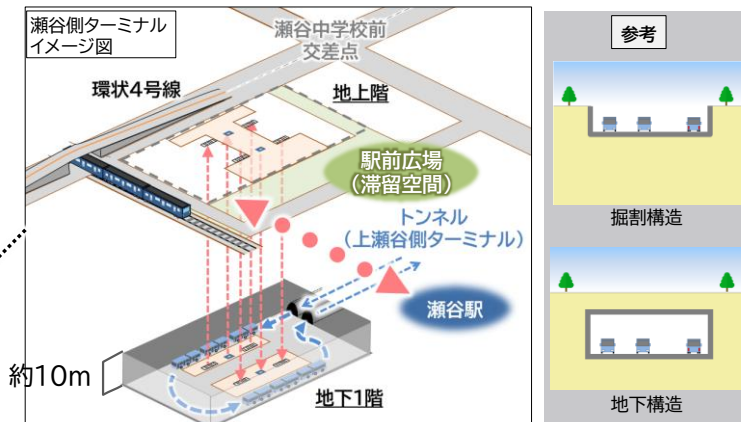
そして、図面上部の上瀬谷側ターミナル付近は土地区画整理事業地内で、地表式の区間となっており、延長約0.9kmです。

各構造の具体的な整備概要は後ほどご説明させていただきます。

瀬谷側ターミナル整備概要



- 移転後の瀬谷中学校敷地を活用し、瀬谷側ターミナルを整備します。
- 地下トンネルへの接続と瀬谷駅からの乗換利便性を考慮し、深度が深くなりすぎない掘割構造とします。



ここからは、各ターミナルおよびトンネル部の整備概要を起点側から順にご説明します。

まず、瀬谷側ターミナルの整備概要をご説明します。

瀬谷側ターミナルは移転後の瀬谷中学校の敷地を活用し整備する計画です。

地下トンネルへの接続と、瀬谷駅からの乗換利便性を確保するため、深度が深くなりすぎない掘割構造とします。

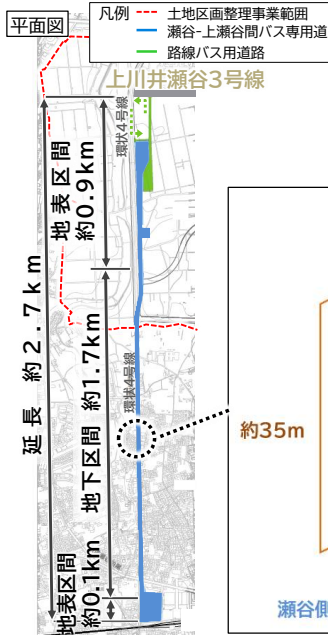
瀬谷側ターミナルは地下1階にバスターミナルを設け、地上階は乗換のための通路などの施設や、駅前広場を整備するイメージです。

バスターミナルの深さは地下約10メートルを計画しています。

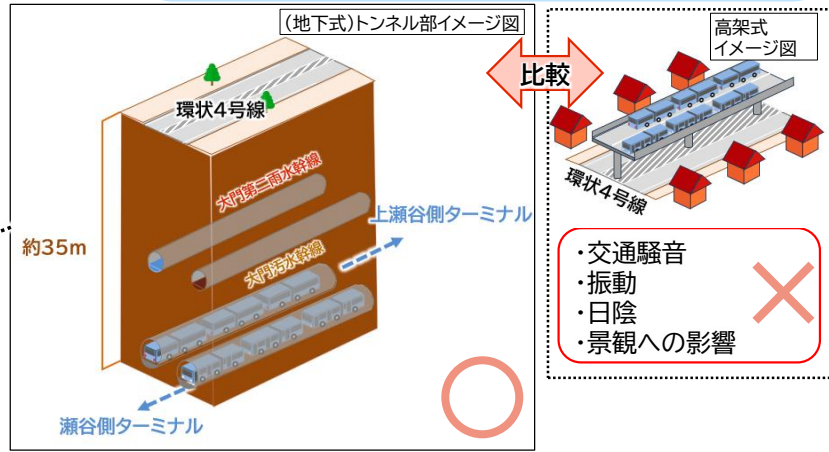
2.事業計画の概要 (2)整備概要

19

トンネル部整備概要



- すでに市街化されている環状4号線沿道の生活環境に、より影響が少ない**地下式**としました。
- 既設の下水幹線を避けて、**地下約35m**の深さに整備する計画とします。(10階建てビル相当)
- トンネルは環状4号線の道路内に収まるように計画しています。



次にトンネル部の整備概要を説明します。

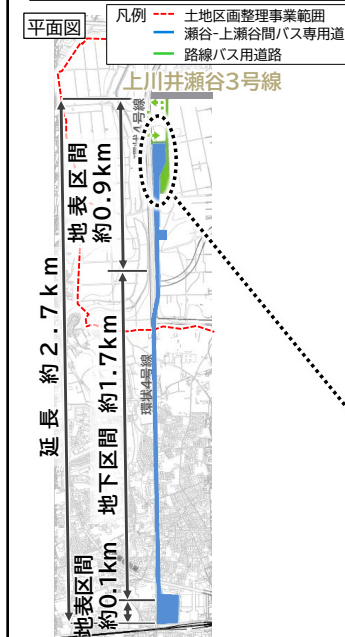
本専用道は、すでに市街化が進んでいる瀬谷駅周辺や環状4号線沿道の生活環境に、より影響が少なくなるよう、地下にトンネルで整備する計画としました。

トンネル区間の途中には既設の下水道幹線があり、それを回避する必要があります。その結果、最も深い部分で地下約35mの深さにトンネルを整備する計画としています。

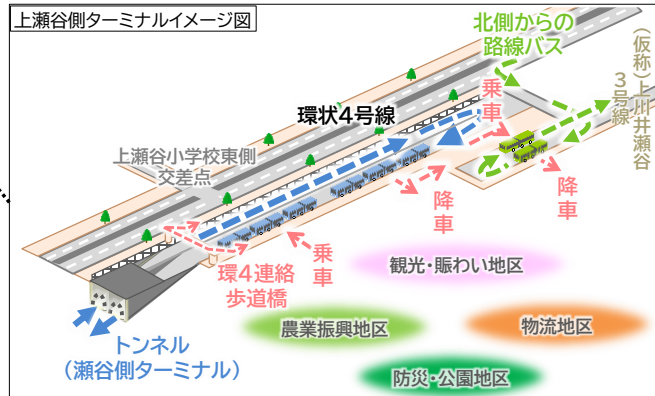
トンネルについては、環状4号線の道路内に収まるように計画しています。

なお、地表式とした場合、専用道は右図の高架式イメージ図に示すように、高速道路のような高架構造となりますが、沿道の方々への交通騒音や振動の影響、高架構造による日陰や景観への影響が考えられます。そのため、地下式を選定しました。

上瀬谷側ターミナル整備概要



- 土地区画整理事業地内に上瀬谷側ターミナルを整備します。
- ターミナルは、**地上部に平面的に整備し、スムーズな乗り換えやアクセス性、利便性を**高めています。
- 瀬谷-上瀬谷間のバス専用道と、**上瀬谷以北からの路線バスを接続**することで、本市西部地域の交通ネットワークの構築につなげます。



次に、上瀬谷側ターミナルの整備概要を説明します。

上瀬谷側ターミナルの位置は、上瀬谷小学校東側交差点の環状4号線東側、土地区画整理事業地内に整備します。

ターミナルの形状ですが、イメージ図をご覧ください。

トンネル部から上がってきたバス専用道を走行するバスが転回したのち、バス乗降場に到着し、降車、乗車を一列で行うターミナルの形状としています。

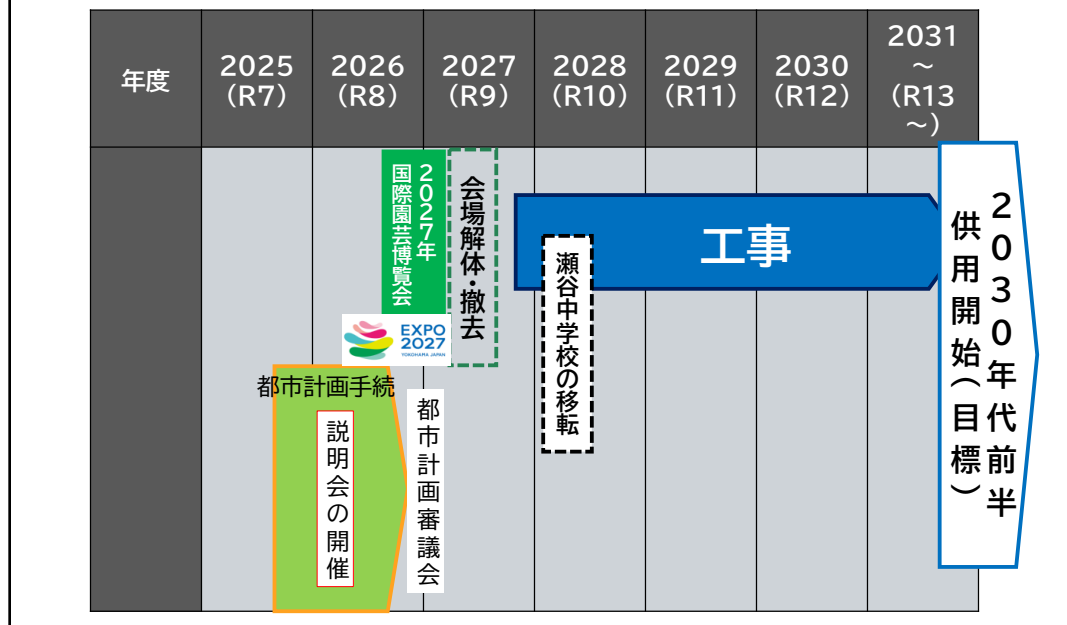
このターミナルは、地上部に平面的に整備することから、観光・賑わい地区、防災・公園地区などへ、スムーズにアクセスできる計画とすることで、利便性を高めています。

また、バス専用道を横断できる歩道橋を整備することで、環状4号線とのアクセスを確保する計画としています。

次に、図中緑矢印で示す上瀬谷以北からのバス路線ですが、環状四号線から左折で入場し、上瀬谷側ターミナル内で旅客の乗降を終えた後、ターミナル北側の道路、上川井瀬谷3号線から退場する計画です。

これにより、瀬谷上瀬谷間のバス専用道と北側からの路線バスの二つの路線を平面で接続し、瀬谷駅方面から北側へ向かう地域の利用者などのスムーズな乗換が可能となることで、本市西部地域の交通ネットワークの構築につなげます。

事業スケジュール



次に事業のスケジュールについてご説明します。

旧上瀬谷通信施設跡地において、2027年国際園芸博覧会開催後に会場解体・撤去が行われた後、新たな交通の工事が着工します。

また、今後、瀬谷中学校の移転が行われる予定であり、瀬谷側ターミナルについては瀬谷中移転後に着工します。

なお、新たな交通の供用開始の目標は2030年代前半となります。

1. 本事業の経緯について
 - (1)本市西部地域の交通の現状
 - (2)旧上瀬谷通信施設地区におけるまちづくり
2. 事業計画の概要
 - (1)事業方針
 - (2)整備概要
 - (3)1月事業説明会の主なご意見
3. 都市計画市素案の概要
4. 今後の手続と流れ

続いて、1月に開催した、事業説明会での主なご意見と、それに対する市の対応や回答をご説明します。
23ページ目をご覧ください。

■ 新たな交通が地域の住民が使いやすいように、トンネルの中間にバス停をつくるべき

→今回の計画では、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、地下の中間駅の設置は**技術的に困難**なことや中間駅利用者の**安全性の確保に課題がある**ことなどを総合的に勘案し、**中間駅は設置しない**計画です。なお、**地上の環状4号線にバス路線が導入できない**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。

■ 瀬谷バス専用道線から、上瀬谷以北および瀬谷駅以南の路線延伸についてはどのように考えているのか

→バス専用道とこの南北へのバス路線の接続については、現在バス事業者のご意見も伺いながら検討を進めているところです。今回の計画では、**上瀬谷以北へ直通で行けるような道路構造**、及び**上瀬谷側ターミナルで北側に向かう路線バスに平面で乗り換えることのできるターミナル構造**としています。また、**瀬谷駅以南へは瀬谷駅南口のバスロータリーへの乗り換えを前提**に計画をしています。

はじめに、

■ 新たな交通が地域の住民が使いやすいように、トンネルの中間にバス停をつくるべき。というご意見について、

→ 今回の計画では、トンネルが非常に深い位置に整備するため、技術面および安全面の課題があることから中間駅は設置しない計画です。なお、地上の環状4号線へのバス路線導入について今後検討していきます。

次に、

■ 瀬谷バス専用道線から、上瀬谷以北および瀬谷駅以南の路線延伸についてはどのように考えているのか。というご意見について、

→ 瀬谷バス専用道線と南北のバス路線の接続は現在、バス事業者のご意見を伺いながら検討しています。なお今回の計画では、上瀬谷以北へは直通で行けるような道路構造や上瀬谷側ターミナルで北側に向かう路線バスに平面で乗換可能なターミナル構造としています。

また、瀬谷駅以南へは南口ロータリーでの乗換を前提に想定しています。

■ 他のトンネル工事において事故が発生した事例があるが、本事業は問題ないのか

→本バス専用道のトンネル工法については、環状4号線周辺で複数の地盤調査を実施し、周辺への影響も含めて比較検討した結果、シールド工法による施工を予定しています。同工法は、同一区間で施工された大門污水幹線および大門第二雨水幹線でも実績があり、陥没などの事故は確認されていないことから、安全性が確保できる工法と判断しています。

■ 施工中の近隣住民への影響が心配だが、環境影響評価は実施しないのか、また工事期間はどのくらいか

→本バス専用道の計画は、法律や条例に基づく環境影響評価の対象事業に該当しませんが、任意に工事中と供用開始後の周辺の生活への環境影響を調査する予定です。また、工事期間についてはGREEN×EXP02027開催後から工事に着手し、2030年代前半の供用開始を目指します。

次に、

■ 他のトンネル工事において事故が発生した事例があるが、本事業は問題ないのか。というご意見について、

→ 現地の地盤調査を踏まえ、シールド工法を予定しております。

同工法は同一区間で施工された実績があり、事故が確認されていないことから、安全性が確保できる工法と判断しています。

次に、

■ 施工中の近隣住民への影響が心配だが、環境影響評価は実施しないのか、また工事期間はどのくらいか。というご意見について

→ 本バス専用道の計画は環境影響評価の対象事業に該当しませんが、工事中および供用後の環境影響を自主的に調査する予定です。工事期間についてはGREEN×EXP02027開催後に着工、2030年代前半の供用開始を目指します。

■ 瀬谷バス専用道線はテーマパーク事業者が整備すべきものではないか

→旧上瀬谷通信施設地区は長年にわたり接收されていたため、インフラの整備が十分に進められない状況にありました。このため、本市では返還後のまちづくりを契機として、土地利用に必要となるインフラの整備を計画的かつ集中的に進めています。この中で、瀬谷駅～旧上瀬谷通信施設地区間のバス専用道は来訪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います。

また、本市西部地域の交通空白地域の解消を目指し、地域の公共交通利便性の向上を図る施策としても位置付けており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。

次に、

■ 瀬谷バス専用道線はテーマパーク事業者が整備すべきものではないか。というご意見について、

→ 旧上瀬谷通信施設地区の返還後のまちづくりを契機に、土地利用に必要となるインフラ整備を進めており、瀬谷バス専用道線は道路混雑を抑制するインフラと位置づけています。

また、本市西部地域の交通空白地域の解消を目的とした、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。

■ 以前、新交通システムの導入検討時点では採算性の確保が見通せず計画が頓挫したと認識しているが、バス専用道線では収益性は見込めるのか

→新交通システムの検討を行った当時は、上瀬谷地区の観光・賑わい地区の土地活用事業者が未定であったため、将来の利用者数を見通すことが難しく、運行事業者の決定には至りませんでした。令和5年の公募により、年間1,500万人の来場を予定するテーマパークを整備する事業者を決定しました。

これを基に、テーマパークや公園、物流施設への来訪者のほか、地域の公共交通利用者を対象とした需要予測を行い、バスの運行事業の採算性を確保できる見通しとなっています。

次に、

■ 以前、新交通システムの導入検討時点では採算性の確保が見通せず計画が頓挫したと認識しているが、バス専用道線では収益性は見込めるのか。というご意見について、

→ 新交通システムの検討を行った当時は、将来利用者数を見通せず運行事業者を決められませんでした。令和5年の公募により、年間1,500万人来場予定のテーマパーク事業者が決定しました。これを基に需要予測を行い、バス運行の採算性が確保できる見通しとなっています。

■ 実際の利用者数が想定を下回る場合、対応についてどう考えているのか

→新たな交通は、旧上瀬谷通信施設地区のまちづくりを契機として、これまでの上瀬谷地区周辺の交通空白を解消する南北方向のバスネットワークを新たに形成し、本市西部地域の公共交通の利便性向上を図るものです。この中で瀬谷駅～上瀬谷間のバス専用道は、**観光・賑わい地区への来訪者だけでなく公園利用者や上瀬谷地区で働く方など、地域の公共交通利用者の輸送を担うインフラと位置づけていますので、輸送需要に応じた柔軟な運行ができるよう運行事業者と調整していくものと考えています。**

次に、

■ 実際の利用者数が想定を下回る場合、対応についてどう考えているのか。というご意見について、

→ 瀬谷駅から上瀬谷間のバス専用道は観光・賑わい地区への来訪者だけでなく、公園利用者や上瀬谷地区で働く方など、地域の公共交通利用者の輸送を担うインフラと位置付けていますので、輸送需要に応じた柔軟な運行ができるよう運行事業者と調整していきます。

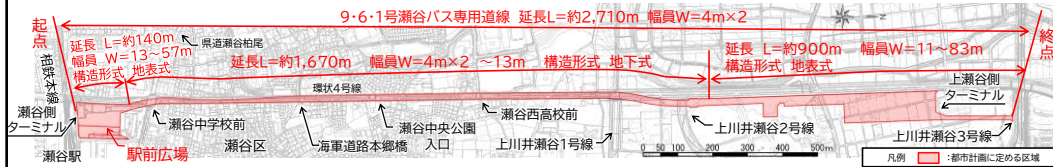
1. 本事業の経緯について
 - (1)本市西部地域の交通の現状
 - (2)旧上瀬谷通信施設地区におけるまちづくり
2. 事業計画の概要
 - (1)事業方針
 - (2)整備概要
 - (3)1月事業説明会の主なご意見
- 3. 都市計画市素案の概要**
4. 今後の手続と流れ

続いて、今回説明会の主題である「3.都市計画市素案の概要」についてご説明します。
29ページ目をご覧ください。

3.都市計画市素案の概要

29

都市計画道路 9・6・1号瀬谷バス専用道線



種別	名称		位置			区域	構造			備考
	番号	路線名	起点	終点	主な経過地	延長	構造形式	幅員	地表式の区間における鉄道等との交差の構造	
特殊街路	9・6・1	瀬谷バス専用道線	瀬谷区中央	瀬谷区瀬谷町	瀬谷区本郷二丁目	約2,710m		4m×2		バス専用道路
		構造形式の内訳	瀬谷区中央	瀬谷区瀬谷町		約1,670m	地下式	4m×2～13m		
						約1,040m	地表式	11～83m	幹線街路3・4・3号環状4号線と平面交差	
なお、瀬谷区中央地内に駅前広場を設ける。										面積 約3,100㎡

都市計画変更（追加）の理由

本市西部地域のバス交通ネットワークを新たに構築するとともに、旧上瀬谷通信施設地区の土地利用転換に伴う交通需要に対応するため、瀬谷駅付近から上瀬谷間ではバスによる輸送システムを導入することから、バス専用道路及び駅前広場を追加します。

都市計画の名称は「9・6・1号瀬谷バス専用道線」です。

都市計画の区域は赤色で着色した区間です。

なお、路線名称についている番号は、都市計画番号です。

総延長は約2,710m、

地下式の構造区間は延長約1,670mでトンネルが2本であることから、標準幅員は約4m×2となります。

地表式の構造区間は延長約1,040mとなります。

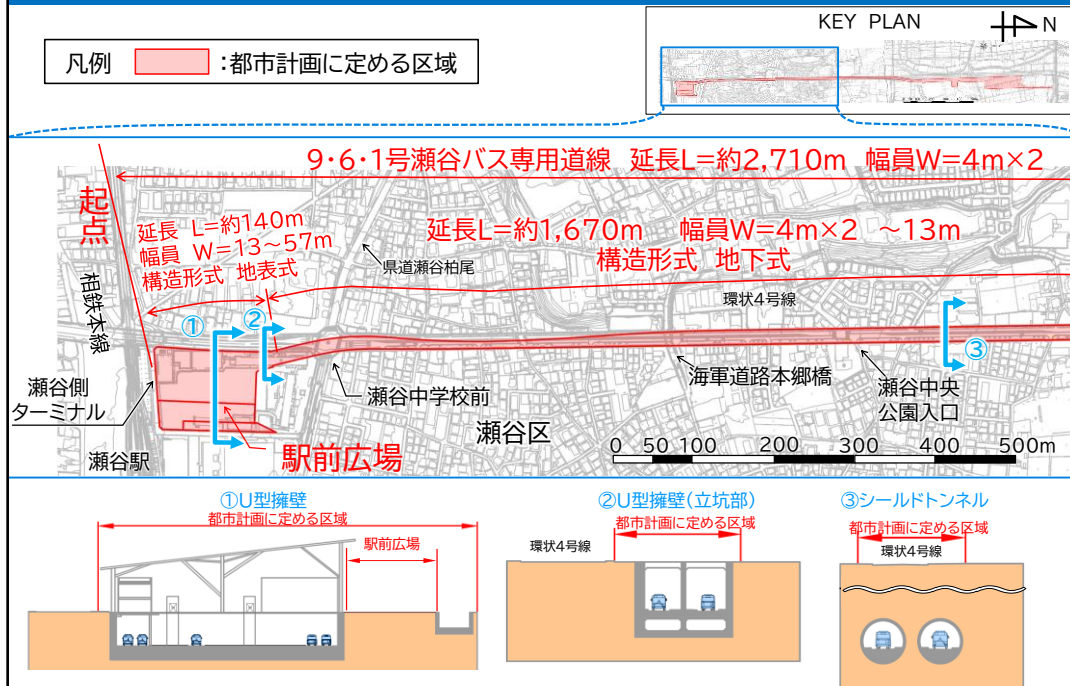
なお、瀬谷区中央地内に駅前広場を設けます。

都市計画変更の理由としては、

本市西部地域のバス交通ネットワークを新たに構築するとともに、旧上瀬谷通信施設地区の土地利用転換に伴う交通需要に対応するため、瀬谷駅付近から上瀬谷間ではバスによる輸送システムを導入することから、バス専用道路を追加するものです。続いて都市計画に定める区域について次のページからご説明します。

3.都市計画市素案の概要

30



初めに起点である瀬谷側ターミナルからご説明します。

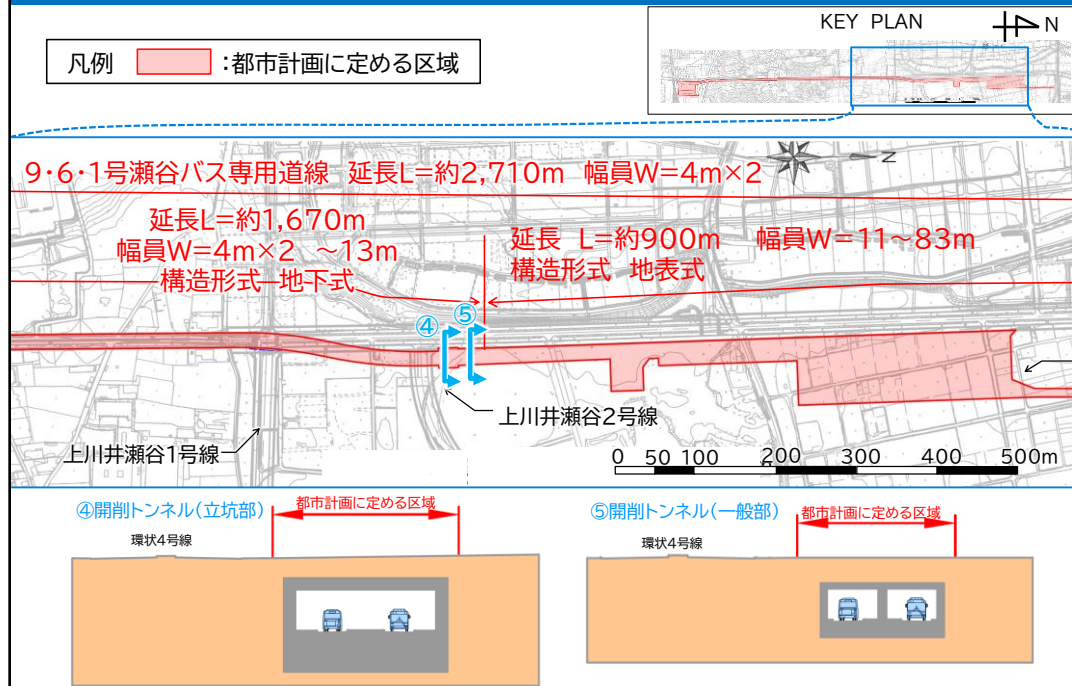
①の横断図をご覧ください。瀬谷側ターミナルの構造形式は地表式に分類され、最大幅員は約57mです。

②のU型擁壁立坑部はスライドの通り地表式となっており、最大幅員は約13mとなっています。

③のシールドトンネル区間は地下式であり、環状4号線の区域内に延長約1,670m、幅員約4mの一方通行のトンネル2本を整備する計画としております。

3.都市計画市素案の概要

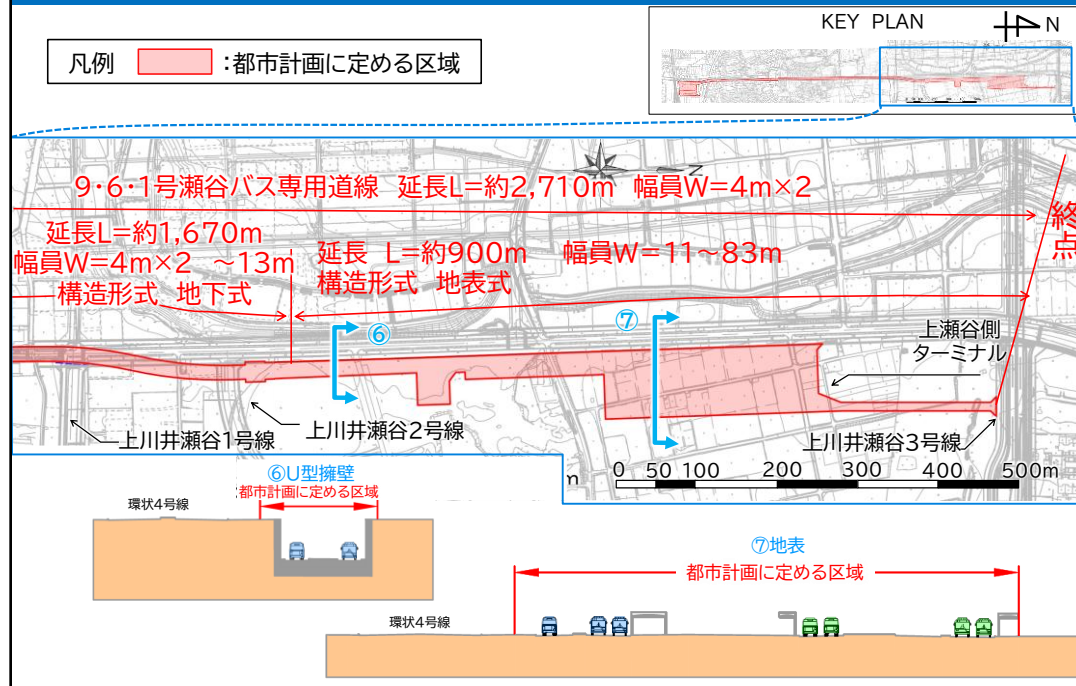
31



次に、終点側の瀬谷側ターミナルをご説明します。
環状4号線の地下に整備されるシールドトンネルが旧瀬谷通信施設地区内の地表面に向かって登っていき④の開削トンネルとなります。
続いて⑤の開削トンネルまでが地下式となります。

3.都市計画市素案の概要

32



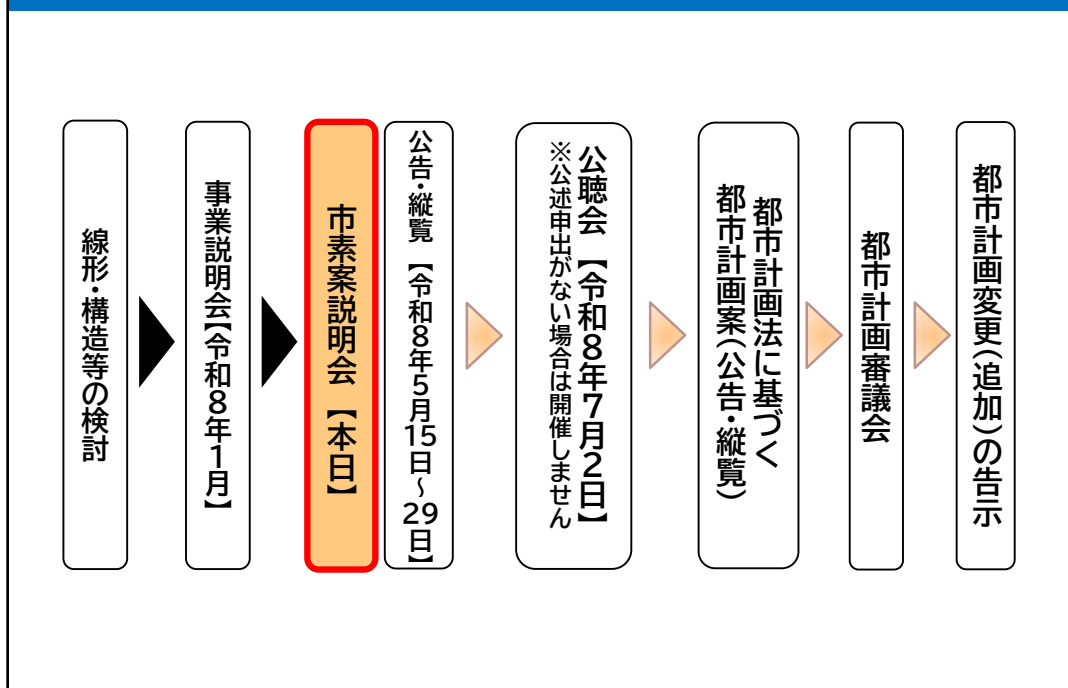
さらに北側の区間の構造は地表式となり、総延長は約900mとなります。

⑥に示すU型擁壁は幅員約13mとなっています。

また、地表には⑦で示す上瀬谷側ターミナルが整備され、最大幅員は約83mとなります。

1. 本事業の経緯について
 - (1)本市西部地域の交通の現状
 - (2)旧上瀬谷通信施設地区におけるまちづくり
2. 事業計画の概要
 - (1)事業方針
 - (2)整備概要
 - (3)1月事業説明会の主なご意見
3. 都市計画市素案の概要
4. 今後の手続と流れ

最後に、「4. 今後の手続と流れ」についてご説明します。
34ページ目をご覧ください。




こちらは都市計画の手続きの流れです。

本日の「都市計画市素案説明会」は公聴会に先立ち、都市計画市素案の概要や、今後の都市計画の手続についてご説明するものです。

本日の説明会以降、公聴会や都市計画審議会などスライドに示す流れで都市計画法に基づく手続を進めていきます。

都市計画市素案の縦覧

期間	令和8年5月15日（金）～5月29日（金） （土・日を除く8時45分～17時15分）
場所	横浜市都市整備局都市計画課 中区本町6-50-10 市庁舎22階
横浜市ホームページ(5月15日(金)から公開)でも『都市計画市素案の概要』をご覧ください。	
<input type="text" value="横浜市 市素案縦覧"/>  で検索	

次に、都市計画市素案の縦覧についてご説明します。

5月15日から29日まで、土曜日、日曜日を除く8時45分から17時15分まで、都市整備局都市計画課において、縦覧を行います。

また、期間中は横浜市のホームページでも都市計画市素案がご覧になれます。

公述の申出

関係住民及び利害関係人は「公聴会」での公述を申し出ることができます。

申出期間 (※期間内必着)	令和8年5月15日(金)～5月29日(金)
申出方法	<p>① 電子申請 横浜市ホームページから申請 ※ システムメンテナンス(不定期)中は、使用できません。</p> <p>② 書面(郵送または持参) 公述申出書を都市整備局都市計画課へ提出 ※ 公述申出書の様式は自由です。(住所、連絡先、氏名、 案件名及び意見の要旨を御記載ください。) ※ 持参の場合は、土・日を除く8時45分～17時15分の間 お持ちください。</p> <p>◆ 5月29日(金) 17時15分 申請完了または必着</p>

次に、公述の申出についてご説明します。


関係住民及び利害関係人は、「公聴会」での公述を申し出ることができます。

申出期間は、5月15日から29日までです。

申出方法は、横浜市ホームページから電子申請でご提出いただくか、書面を都市整備局都市計画課へ郵送または持参してください。

いずれの方法による場合も、5月29日17時15分申請完了または必着です。

公聴会 (※公述の申出があった場合に開催)

期間	令和8年7月2日(木) 19時開始
場所	瀬谷公会堂 講堂
<ul style="list-style-type: none">◆ 10名を超える申出があった場合は抽選を行います。◆ 公聴会開催の有無は、6月3日(水)以降に、横浜市ホームページ等でご確認ください。◆ 公聴会でいただいたご意見は、市の考え方を取りまとめ、公述人に通知するほか、都市計画課窓口及び本市ホームページで公表します。	
<input type="text" value="横浜市 市素案縦覧"/>  で検索	

次に、公聴会についてご説明します。

公聴会は公述の申出があった場合に開催します。

公聴会とは、関係住民及び利害関係人が、都市計画市素案に対して公開の場で意見を述べる機会です。

都市計画案作成の際の参考とするために開催するものです。

公述の申出があった場合、7月2日の19時から、瀬谷公会堂にて行います。

なお、10名を超える申出があった場合は抽選を行います。

抽選となった場合は、後日、都市計画課から公述申出者に直接抽選となる旨ご連絡します。

公述の申出がない場合は、公聴会を開催しませんので、開催の有無につきましては、6月3日以降に、横浜市ホームページでご確認いただくか、都市整備局都市計画課までお問合せください。

計画内容・事業内容に関すること

横浜市 脱炭素・GREEN×EXPO推進局
上瀬谷交通整備課
TEL：045-671-4607

都市計画手続に関すること

横浜市 都市整備局 都市計画課
TEL：045-671-2657

最後に、お問合せ先です。

「瀬谷バス専用道線の計画内容・事業内容」に関することは、上瀬谷交通整備課まで、

「公聴会など都市計画手続」に関することは、都市計画課までお問合せください。

説明は、以上となります。

ご清聴ありがとうございました。