

# 旧上瀬谷通信施設地区と東名高速道路を 直結する新たなインターチェンジ整備事業

## 環境影響評価方法書に関する補足資料

1	地域交通の交通量の算出の基となるネットワークについて	1
2	地域交通の予測評価地点について	2
3	都市計画決定権者の見解について	5
4	水循環の調査地点について	6
5	土壌汚染対策について	8

令和 7 年 1 1 月

横浜市

・1 地域交通の交通量の算出の基となるネットワークについて

【ご意見】

地域交通、交通混雑について、今回の事業は横浜町田インターチェンジに近接する位置に整備されるインターチェンジということで、供用時には従来、横浜町田インターチェンジを利用していた交通の一部、特に保土ケ谷バイパスの南東側と東名高速下り方面を結ぶ交通がこのインターチェンジに転換することが予想される。

今回用いる予測方法は、そのような広域ネットワーク上の交通量配分の変化が評価できるような手法となっているか。

【回答】

本事業で用いる予測方法は、当該地域の他の事業との整合を図る観点から、国土交通省関東地方整備局において広く使用されている転換率式併用Q V分割配分手法により実施するものです。

この手法は一般道、高速道路利用の分配を考慮した推計となっており、有料の高速道路利用と一般道路利用の交通量の配分を料金と時間の割合をもとにして行うものです。

今回用いる道路ネットワークは、国の道路交通センサスで使用している広域ネットワークに、上瀬谷周辺の道路網を加えたものとなっています。

・ 2 地域交通の予測評価地点について

【ご意見】

このインターチェンジに転換する交通は方法書 6-46 ページの図 6.8(2)の交差点 3 と 4 の間に区画整理事業で新設される交差点を利用して保土ヶ谷バイパスと新インターチェンジを行き来すると考えられる。この地点の予測評価も行うべきと思うが、いかがか。

新たなインターチェンジ設置のため、供用時（特に連休初日午前下り方向のような混雑時）には高速道路にも影響が及ぶものと思う。

調査および予測評価対象となる道路には、東名高速道路の本線や横浜町田 IC は含まれないのか。含まない場合は、その理由は何か。

【回答】

方法書 6-46 ページ図 6.8(2)は、将来の存在・供用時を予測するための調査地点として示した図となっております。予測については、上川井瀬谷 1 号線と八王子街道、区画 3 号線と上川井瀬谷 1 号線、上川井瀬谷 2 号線と環状 4 号線の交差部も予測を行う予定であり、方法書において表現がしきれていませんでした。

また、本事業では東名高速道路等の影響を踏まえ、一般道路の交通量予測や走行ルート沿道に及ぼす騒音、振動等を評価していきます。

交通量については、高速道路会社から交通量データの収集等を行いながら準備書段階で予測評価していきます。

準備書において、表 1 の赤字及び図 1 のように変更します。

表 1 地域交通（交通混雑、歩行者等の安全）に係る予測・評価手法

環境影響要因		予測の手法			
		予測項目	予測時期	予測地域・地点	予測方法
工事中	工事用車両の走行	工事用車両の走行に伴う交差点における需要率及び交通容量比（自動車）	工事用車両の走行台数が最大となる時期など、地域交通に最も影響を及ぼす時期とします。 <sup>注</sup>	工事用車両ルートとして想定される主要交差点の地点とします。（交差点 1～6 地点）（図 6.8 (1) 参照）	交差点需要率の算出等により、交通混雑の程度を定量的に予測します。
		工事中の歩行者等の安全に及ぼす影響の程度		工事用車両の走行が予想される主要交差点・ルートとします。	現状の交通安全施設及び歩行者・自転車の状況の整理と、本事業で実施する安全対策等を整理することで定性的に予測します。
存在・供用時	自動車の走行	自動車の走行に伴う交差点における需要率及び交通容量比	供用を開始し、事業活動が定常の状態になる時期とします。 <sup>注</sup>	自動車の走行ルートとして想定される主要交差点の地点及び断面とします。（交差点 1～11 地点、断面 1～2 地点及び、対象事業が接続する区画 3 号線、上川井瀬谷 1 号線等の交差点部等の交差点 12～15 地点、東名高速道路の断面 3～4 地点）（図 6.8 (2) 参照）	交差点需要率の算出等により、交通混雑の程度を定量的に予測します。
		自動車の走行に伴う歩行者等の安全に及ぼす影響の程度		自動車の走行が予想される主要交差点・ルートとします。	現状の交通安全施設及び歩行者・自転車の状況の整理と、本事業で実施する安全対策等を整理することで定性的に予測します。

注：本事業の予測時期（工事中：ピーク時期、存在・供用時：本事業の供用時）において、その時期の他事業の影響も必要に応じて考慮し、影響を予測します。

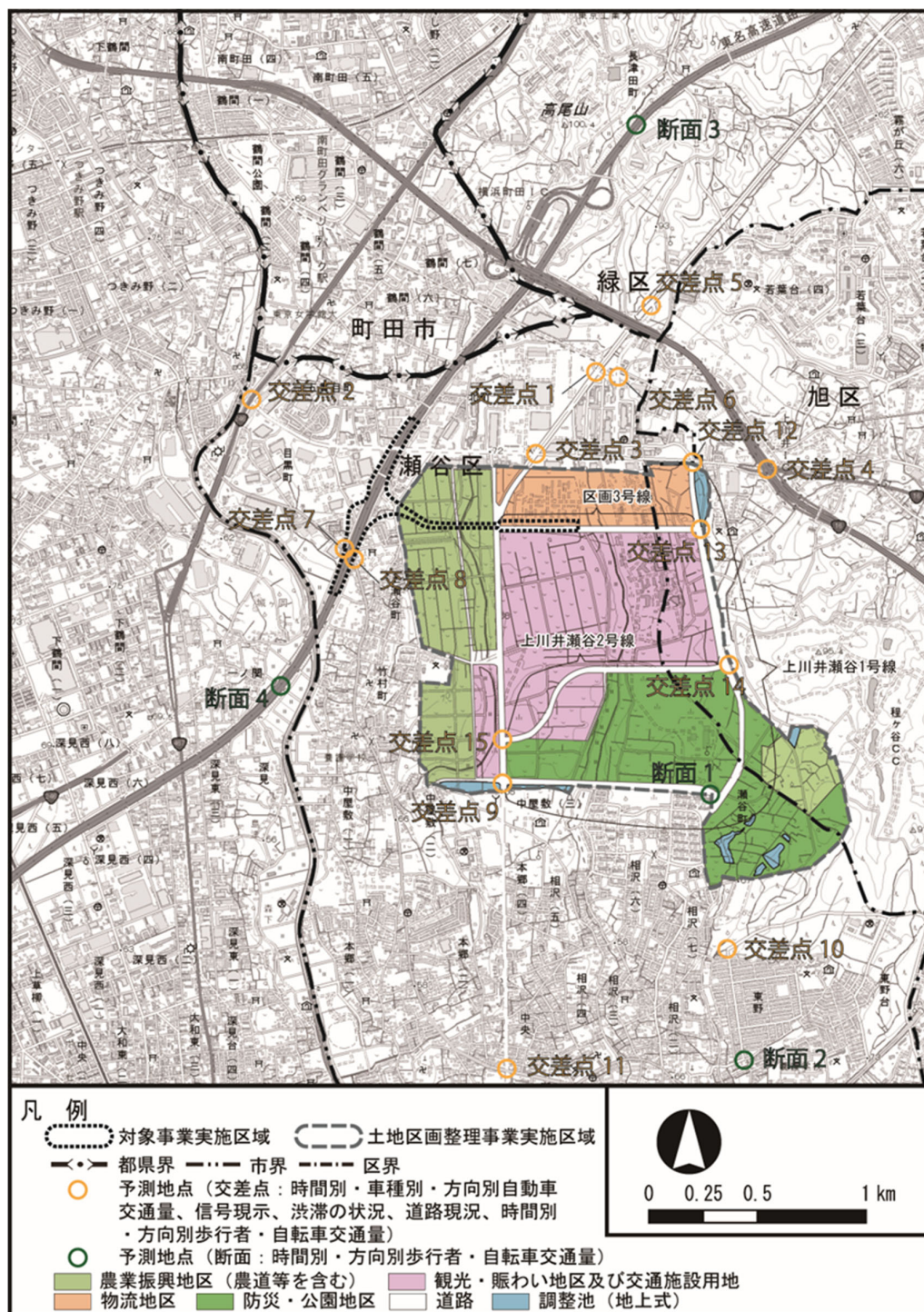


図 1 地域交通（存在・供用時）予測地点

図 6.8(2) をベースに将来交差点の位置がわかるよう将来土地利用を重ねて表示

※交差点 12～15 及び断面 3～4 を追加

・ 3 都市計画決定権者の見解について

【ご意見】

方法書 4-8 ページ「都市計画決定権者の見解（2）」で、「広大な草原を傷つけないよう敷地内道路を地下にしてほしい。」という環境情報提供書に対して「トンネル構造を取り入れた案④を選定した。」という説明であった。開削にしたらそもそも地上を開削して削るので、傷つけないようにというこの指摘の回答になっていないように思うがいかがか。

【回答】

ご指摘の通り、地表面を傷つけない案としては③案となりますが、工事中の影響、存在・供用時の影響等を総合的（社会面、経済面、環境面）に比較検討した結果、案④を選定致しました。

ご指摘を受け、都市計画決定権者の見解に以下のとおり追記します。

準備書では、以下の赤字の文言を加えます。

環境情報提供書の概要	都市計画決定権者の見解
<p>(1) 近隣の林等を猛禽類が利用しており、大量の車の往来によって、悪影響を及ぼす可能性がある。</p> <p>(2) 広域防災拠点としての機能を向上させたいなら、新インターチェンジとそれと直結した道路をつくるよりも、広大な敷地を生かし、厚木基地とも協力体制をとって、ヘリコプターでの空輸をした方が能率的だと思う。</p> <p>横浜市最後の草原地帯ともいわれる広大な草原を傷つけないよう敷地内道路を地下にしてほしい。新しいインターチェンジと道路建設により人間も立ち退きの可能性が否定できず、野生動物・自然環境にも悪影響を及ぼすようなことはやめ、ヘリでの空輸や道路の地下化をしてほしい。</p>	<p>(1) 本事業では、対象事業実施区域周辺における動植物の生育・生息状況を把握するため、現地調査を実施し、その中で猛禽類等の確認も行います。今後、現地調査にて猛禽類等の生息状況等を確認した場合、事業影響の有無を確認した上で、必要に応じて環境保全対策を検討します。</p> <p>(2) ヘリコプター輸送の有効性もありますが、災害時の物資輸送の量が限られる等、課題があると考えられます。また、全国からの広域支援部隊の活動を支え、かつ、市内に救援物資を早期に届けるための拠点であるため、新たなインターチェンジを選定しました。</p> <p>対象事業実施区域には横浜市内でも貴重な農地環境が残されていることから、その保全に十分配慮した計画とします。農業振興地区の改変区域を小さくするため、構造としてはトンネル構造を取り入れた案④を選定しました。</p> <p>案④は一時的に地表面を改変する事になりますが、施工方法の工夫をするとともに、トンネル上部の土地利用で、周辺との調和が図れるよう検討していきます。</p>

・ 4 水循環の調査地点について

【ご意見】

地下水の調査地点を2地点選んでいるが、この2ヶ所の位置はどのように決めたか。これは、帯水層の深さや地下水流等を考慮して、地下水の流れを考慮して決めたのか。

河川の流れと同様に、地下水流も北から南に流れるということか。場合によっては地下水の流れと地表面の、地上の河川の流れとは違う場合もあるので、地下水流をある程度考慮した上で、どこで地下水位を調査するかということを決められた方がいいのではないか。

また、方法書の3-21 ページ図3.11のS01の井戸は調査地点としないのか。

【回答】

横浜市環境影響評価技術指針（令和7年4月改定、横浜市）において、「水循環の調査地域は、水循環の状況に変化を及ぼすと想定される流域の範囲、公共用水域、地下水帯水層が分布する地域を考慮する。調査地点は、水循環の状況を考慮して設定」とされています。

そのため、帯水層の状況から地下水流を想定しました。帯水層の状況は、過年度のボーリング調査から推定された推定地層断面図（次ページ）を参考とし、地下水は北から南側に流れる方向になると想定しました。そこで、本事業実施区域が南北の地下水流を東西に横切るため、上流側と下流側に2地点で設定しました。

また、井戸（S01）については農業利用を目的として設置されております。農業用水として常時使用されており、人為的な水位変動があることから、本事業の地下水位観測地点とすることは適さないと判断しました。

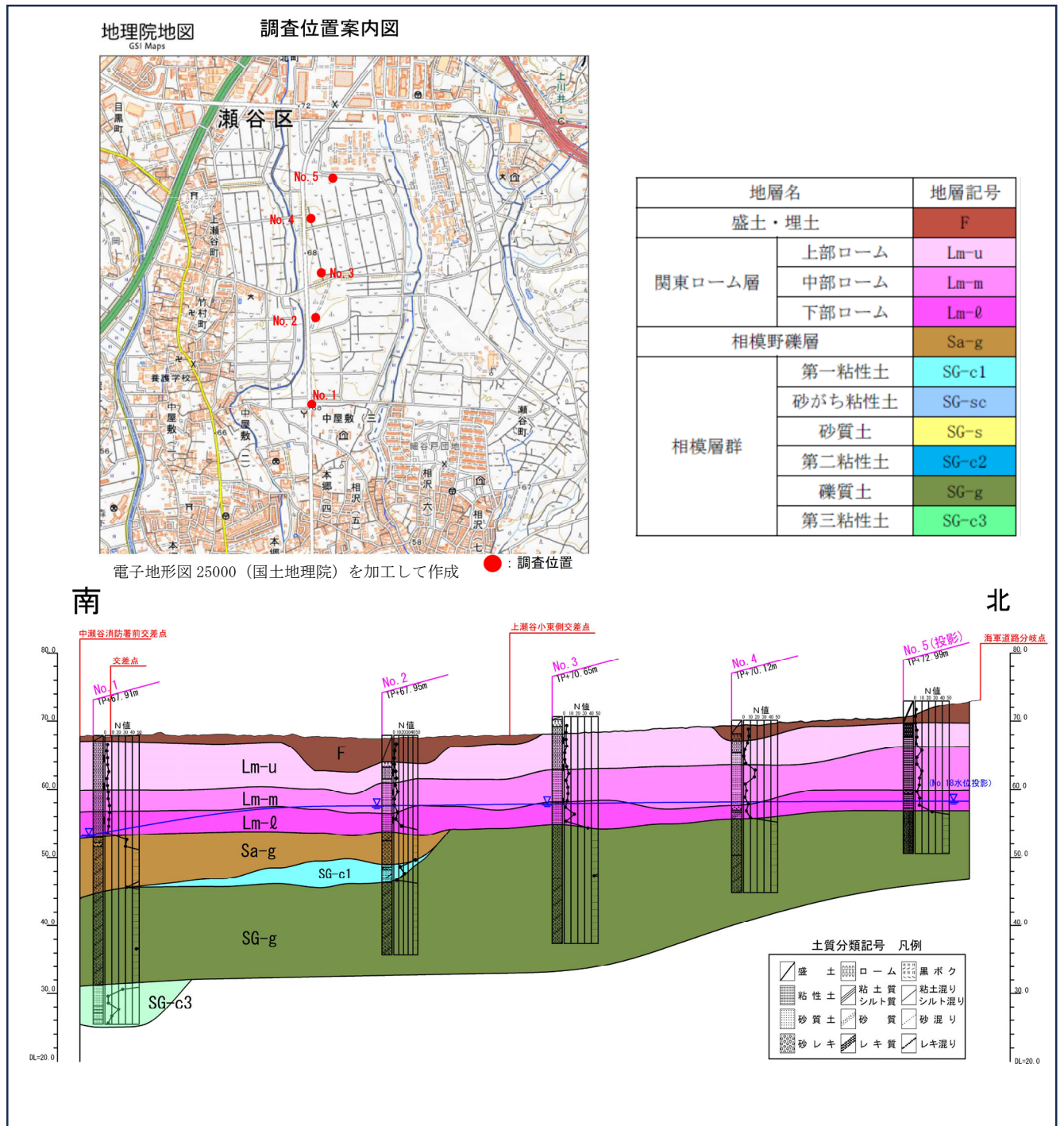


図2 地質調査地点及び想定地層断面図

横浜市脱炭素・GREEN×EXPO推進局

上瀬谷交通整備課過年度地質調査委託成果より抜粋し作成

・ 5 土壌汚染対策について

【ご意見】

土地区画整理事業で汚染土壌の処理が行われ、その後、本事業が始まるとの説明であった。土地区画整理事業で実施する汚染土壌の処理は、地表から1～2m程度ではないか。今回の事業では開削で10数mぐらい掘るとのことである。地表面は土地区画整理事業で汚染土壌の処理がされた場合でも、深い場所で汚染がないとは言えない。環境影響評価項目にする必要があるということではなく、頭に入れておいてもらいたい。

【回答】

本事業での既存資料調査結果においては、対象事業実施区域内には、土壌汚染に係る区域は存在しません（本事業方法書（4）土壌汚染の状況 3-132～3-134 ページ）。

そのため、環境影響評価項目としては土壌汚染を選定しませんが、工事実施時に土砂検定等を行い、土壌汚染が確認された場合は、建設工事で遭遇する地盤汚染対応技術マニュアル〔改訂版〕（平成24年4月）や、建設工事で遭遇する廃棄物混じり土対応マニュアル（平成21年10月）等に則って適切に対処致します。

また、今後も土地区画整理事業における最新の対応状況や調査状況の把握に努めます。