

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

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
対する意見書の内容及び都市計画決定権者の見解

令和 8 年 1 月

横浜市

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

この資料は、審査会用に作成したものです。審議の過程で変更される可能性があるため、取り扱いにご注意願います。

■ 意見書の内容と意見数について

横浜市環境影響評価条例に基づき、「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」に対し、6通の意見書（延べ意見数14件）が提出されました。

意見書の内容と意見数は、表1に示すとおりです。

意見書の内容および都市計画決定権者の見解は、表2(1)～(4)に示す内容となります。

表1 意見書の内容と意見数

意見項目		意見数	
事業計画	事業概要・事業目的	2件	3件
	構造	1件	
環境影響評価	大気質	4件	6件
	地域交通	2件	
施工計画	堀谷戸川への影響	1件	2件
	浸水・内水氾濫	1件	
その他（他事業関連）	関連事業との連携	1件	3件
	事故・防犯対策	1件	
	治安対策	1件	
合 計			14件（6通）

表2(1) 環境影響評価方法書に対する意見書の内容および都市計画決定権者の見解

意見項目	意見書の内容	都市計画決定権者の見解
事業概要・事業目的 事業計画	<p>上瀬谷にそもそも「防災・公園地区」で整備を予定している広域防災拠点の機能を最大限に発揮するとともに、日常の交通利便性の向上、物流機能の強化など市内経済の活性化を目指す「新ICは必要ありません。農業地域を狭めではなりません。</p> <p>なにより、横浜市がいうところの「広域防災拠点」はただの「広域応援活動拠点」です。環境影響評価審査会で明らかになりました。東京の有明などのような「広域防災拠点」ではないのです。そんなまがいのものために400億円もかけて（整備費はもっと上がるかもしれない）作ってやる必要はありません。物流拠点のための新ICというなら、三菱地所に全額出させるべきです。広域防災拠点のため、などというおためごかし、目的隠しは止めて欲しい。</p> <p>都市計画道路となれば国からも補助が出る、といいます。しかし、この新ICに入るための道路は、生活道路です。周辺の混雑がひどくなるだけです。もし三菱地所のテーマパークが開業すれば、そこに入るためのICでもあります。「市民のため」の市道ではありません。どうぞ今からでも計画を見直して、市民生活に不必要的ICは作らないで下さい。</p>	<p>新たなインターインターチェンジは、上瀬谷地区に整備する広域防災拠点の機能を最大限に発揮させるとともに、物流地区や観光・賑わい地区、新たな公園へのアクセス道路ともなります。さらには、地区周辺で事業を営む方やお住まいの方々も含め幅広く御利用いただくものであり、公共性の高い事業と考えております。</p> <p>一方で、物流地区では、民間事業者が自動運転等の新たな技術を活用し、高速道路と直結する基幹物流拠点を計画していることから、事業者にもインターインターチェンジの事業費の負担を求めるものです。</p> <p>施設計画にあたっては、事業実施区域に本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。</p> <p>また、新たなインターインターチェンジにあわせて、上川井瀬谷3号線を追加し、環状4号線や上川井瀬谷1号線との道路ネットワークを形成させることで、交通需要に対応します。</p> <p>上瀬谷地区に整備する「広域防災拠点」は、大規模災害時に全国から集まる消防・警察・自衛隊などの応援部隊を受け入れるベースキャンプ機能等を備えた、横浜市域をカバーする中核的な受援拠点として、運用上位置付けるもので、他の「広域応援活動拠点」と区別し市民に分かりやすくお伝えするため、「広域防災拠点」の呼称を使用しています。</p>
	<p>新たなインターインターチェンジ整備事業は、旧上瀬谷通信施設跡地で計画されている全ての事業と一体化しているように見えます。中でも、「観光・賑わい地区」事業は人・物・車の集中により、地域に最も大きな影響をもたらします。</p> <p>市の説明では、本事業は防災・公園地区整備のためとされていますが、供用開始後は、それに留まらないことは明らかです。方法書におけるインターインターチェンジ整備後における影響評価は、跡地計画全体との関連において検討されるべきではないでしょうか。</p>	<p>新たなインターインターチェンジは、上瀬谷地区に整備する広域防災拠点の機能を最大限に発揮させるとともに、物流地区や観光・賑わい地区、新たな公園へのアクセス道路ともなります。さらには、地区周辺で事業を営む方やお住まいの方々も含め幅広く御利用いただくものです。</p> <p>存在・供用時の予測・評価にあたっては、事業活動が定常の状態になる時期とし、他事業の影響も必要に応じて考慮のうえ、予測・評価を行います。</p>
構造	地下式という、いろいろ昨今問題となっている工法を取ることも、地盤沈下や水流への影響が懸念されます。	<p>本事業においては、方法書P.2-10に示すとおり、社会面、経済面、環境面から構造形式を選定しました。今後、選定した構造形式の具体な施工方法を検討し、地盤沈下や水流への大きな影響が生じないよう、適切な補助工法を選定していきます。</p> <p>また、今後、予測・評価を行うとともに、必要に応じて、環境保全措置を検討していきます。</p>

※意見書の内容については、意見書原文のまま

表2(2) 環境影響評価方法書に対する意見書の内容および都市計画決定権者の見解

意見項目	意見書の内容	都市計画決定権者の見解
環境影響評価 大気質	自宅が境川の侵食による低地であり東名高速に挟まれているため硫化物等の排ガスが滞留しやすく現在も横浜町田付近で大規模な渋滞が発生すると排ガスの匂いが充満したり光化学スモッグが発生するため、新たなICにより低速の車が増える事で環境が悪くなることを懸念しています。 稻作が行われている地域のため建設前後のモニタリングを必ず行ってほしい	自動車の走行に係る大気質の予測項目は、「横浜市環境影響評価技術指針（R7改定）」（以下、「技術指針」という。）及び「道路環境影響評価の技術手法（国総研、H24）」（以下、「技術手法」という。）を踏まえ、自動車排出ガスに含まれる主な大気汚染物質である二酸化窒素、浮遊粒子状物質を対象としました。 光化学オキシダントについては、その原因物質である窒素酸化物等が太陽光の作用によって複雑に光化学反応して二次的に生成される物質であり、原因物質である窒素酸化物（NOx）や炭化水素（HC）の濃度と生成する光化学オキシダント濃度との関係が極めて複雑であり、本事業の影響を予測することが困難であることから対象としていません。 本事業では、技術指針を踏まえ、方法書に基づく環境影響評価を実施し、事業実施段階において、事業の影響を把握するため、予測項目及び環境保全措置の実施状況を事後調査する計画としています。
	平日に混雑していない時は問題ないと感じていますが テーマパーク等の建設後の渋滞発生の想定や速度低下による排ガス量増加の考慮、また建設前後のモニタリングを3連休や大型連休の際にも必ず行って評価して欲しい。	
	大和市深見の自宅が境川の侵食による低地であり東名高速に挟まれており境橋手前まで深見城跡地等に囲まれているため風が弱く窒素化合物等の排ガスが滞留しやすく現在も横浜町田付近で渋滞が発生すると排ガスの匂いが充満しています。 新たなICにより渋滞の発生や低速の車が増える事で更に環境が悪くなることを懸念します。 場合によっては大和市側の既存の3箇所あるトンネル辺りに送風ファンを設置しても良いのではないかと考えます。 便利になるとことに対してのメリットのほうが多いと考え計画自体には賛成しております。	自動車の走行に係る大気質の予測項目は、技術指針及び技術手法を踏まえ、自動車排出ガスに含まれる主な大気汚染物質である二酸化窒素、浮遊粒子状物質を対象とし、今後、予測評価を行い、必要に応じて、環境保全措置を検討します。なお、大和市側への送風ファンの設置に関しては、予測結果を踏まえ、必要に応じて施設管理者と協議していきます。
	方法書が取り上げる「地点」は北側に偏っているように見受けられます。大気質については、風向きが一定方向ではないことが考慮されるべきではないでしょうか。	大気質に係る現地調査は、方法書P.6-19に示すとおり、対象事業実施区域周辺において、一般環境大気調査を行うとともに、工事用車両の主要運行ルート及び供用道路を対象とした沿道大気調査を実施します。 そのうち、一般環境大気調査は、工事中、供用後の事業影響を適切に予測するため、対象事業実施区域及びその周辺の大気質、気象の状況を把握する調査地点として、公定法2を選定しました。公定法2は、調査地域の気象条件（風向、風速）を適切に把握するため、地上気象観測指針に基づき、地形や周辺建物などの影響を受けない開けた場所で、地上10mの高さで観測します。また、現地の風向は四季の観測を行い、現地調査と観測所における風向の関係性を確認の上、時間別風向別年間出現頻度を整理し、予測を行います。 その他の調査地点は、沿道大気調査の対象となる地点であり、工事用車両の主要な運行ルートとして、方法書P.6-22に示す様に対象事業実施区域より北側を予定しています。また、新たなインターチェンジは、保土ヶ谷バイパスや八王子街道などの幹線道路に近接していることから、供用時にこれらの道路と結ぶ動線が主要なルートになると想定し、方法書P.6-23に示すとおり大気質現地調査地点を選定しました。

※意見書の内容については、意見書原文のまま

表2(3) 環境影響評価方法書に対する意見書の内容および都市計画決定権者の見解

意見項目	意見書の内容	都市計画決定権者の見解
環境影響評価	車両と歩行者・自転車を一括りにせず、項目を分けるべきではないでしょうか。特に、児童・生徒の通学時の安全確保について独立した項目を設けていただきたい。	<p>地域交通の環境影響評価項目については、技術指針に基づき、下記の①～③について、調査を実施した上で、工事用車両や供用時の自動車の走行に伴う歩行者や自転車の安全に及ぼす影響、並びに通学時の安全に及ぼす影響について予測評価を行い、必要に応じて環境保全措置を検討します。</p> <p>①日常生活圏等の状況 公共施設の位置、学区、通学路の状況及び避難場所等の状況を区民利用施設マップ等からを把握します。</p> <p>②交通安全対策の状況 工事用車両の主要な走行ルートを主として、現地踏査により対象事業実施区域及びその周辺の歩道、ガードレール等の交通安全施設の整備状況等を把握しています。また、既存資料等を収集・整理する事で交通事故発生状況を把握します。</p> <p>③歩行者及び自転車の状況 工事用車両及び自動車の走行が予想される主要交差点の横断歩道を通行する歩行者及び自転車について、平日、休日、混雑期に各1回、方向別、歩行者・自転車別、時間帯別に観測します。</p>
	存在・供用時の「地点」は6地点及び1断面とされています。しかし、インターチェンジ供用開始後は、県営細谷戸団地東側を通行する車両が増えるのではないかでしょうか。南側にも「地点」を複数個所設けることが適切に思われます。	<p>存在・供用時の地域交通予測地点は、12/25審査会補足資料8に示すとおりです。 細谷戸団地付近においては、地点9、10、12と複数地点で予測・評価を行います。</p>
施工計画	<p>上瀬谷地区の開発に期待をしています。毎回出てくる資料もいつも発見が多く楽しみにしています。</p> <p>いずれの図でも堀谷戸川の北側上流部の記載に誤りがあります。</p> <p>横浜市の他の資料を見ても北側上流部は八王子街道（市道五貫目第33号線）を跨いで更に北へ伸びています。例えば図3.10では湧水3の中心部あたりが終端になると思われます。これが図面上の誤りだけではなく、事業として堀谷戸北側上流部への影響を見過ごしているのではないかと心配しています。</p>	<p>方法書P.3-17（図3.10）の堀谷戸川の分布は、横浜市河川図（横浜市道路局（H23編纂））、横浜市公共用水域及び地下水の水質測定結果報告書（横浜市みどり環境局ホームページ（R7閲覧））等に基づき記載しています。</p> <p>本事業の対象事業実施区域は方法書P.3-17に示す様に、堀谷戸川から500m程度離れており、また、堀谷戸川への直接排水を行うことはありません。</p> <p>対象事業実施区域から最も近い堀谷戸川は、八王子街道（市道五貫目第33号線）よりも下流側にあることから、上流側への影響は殆どないと考えています。</p>
浸水・内水氾濫	<p>インターチェンジと接続する区画3号線は雨水調整地堀谷戸川1号の下流にありますが、大雨時に堀谷戸川まで流れ込んで上流側に遡上してくることはないでしょうか。</p> <p>また、相沢川の切り回しと物流地区のコンクリート化により、大雨時に下水から溢れ八王子街道の北側上流部に直接流れ込んで内水氾濫を起こすことはないでしょうか（八王子街道をくぐる暗渠の径が小さいので心配です）。</p>	<p>本事業及び土地区画整理事業において整備する道路については、条例や基準等に基づき雨水排出量を算定し、それに見合った排水設備を計画しています。</p> <p>そのため、条例や基準の想定する雨量であれば、ご心配の事象はないものと考えます。</p>

※意見書の内容については、意見書原文のまま

表2(4) 環境影響評価方法書に対する意見書の内容および都市計画決定権者の見解

意見項目	意見書の内容	都市計画決定権者の見解
関連事業との連携 その他（関連事業）	<p>本方法書には、図2.4に各事の概略スケジュールが記載されているが、観光・賑わい地区において三菱地所が中心となり計画が進められているテーマパークに対する言及がない。このテーマパークは2031年頃の開業を予定しているとのことである。本方法書にある物流施設の開業もその頃だということで、本インターインジ整備事業の工期・供用これら事業の工期及び供用が時期的に重なっていると考えられる。特に、インターインジ整備事業で建設される道路は上川井瀬谷3号線と接続、この道路は上川井瀬谷1号線及び環状4号線と接続するので、テーマパークに関わる車両の運行と無関係ではない。さらにこのテーマパークは年間1500万人規模の集客を見込むものと聞いている。かように大規模な集客施設開業時に本事業の工事が進行しているとなれば、本事業工事車両と物流施設開業・テーマパーク開業に伴って増大する車両や歩行者間での干渉・相乗効果（交通渋滞や事故、それに伴う騒音・振動増大や大気汚染への影響など）が大変気になる。</p> <p>当然のことながら、それについての環境影響についての予測評価をすることになるとは思うが、本方法書にそれについての明記がなされていないのは問題ではないかと思う。特に旧上瀬谷通信施設地区の南側は細谷戸住宅などに面しており、交通渋滞や騒音増大に対しては十分な配慮がなされなければならない。本事業によって生じる交通事情の変更が近隣住民の暮らしに多大な影響を及ぼさない対策や配慮は準備書や評価書にしっかり明記してほしい。</p>	<p>本事業の環境影響評価は、周辺で実施されている各事業から公表された資料や各事業者が実施した環境影響評価を踏まえ、方法書P.5-1に示すとおり、工事中（ピーク時期）及び存在・供用時において、その時点での周辺事業の状況も考慮し、ご指摘の地域交通や騒音、振動、大気質等について、今後、予測・評価を行います。</p> <p>なお、供用後の予測条件としては物流施設やテーマパークなど、上瀬谷地区のまちづくりが進んだ条件で行う予定です。</p> <p>また、必要に応じて、環境保全措置を検討していきます。</p>
事故・防犯対策	<p>現在多くの工事業者が周辺を出入りしています。</p> <p>特に二次請け、三次請けと思われる業者でヘルメットやシートベルトの不使用、周辺での駐車、長時間のアイドリング等の行為が多く見られます。下請け業者の多くは車両や作業着等に屋号の表示をしておらず、不審者の見分けがつきません。</p> <p>今後、工事が進むにつれてさらに多くの業者が訪れるようになると思います。</p> <p>例えば、産廃業者がやるようなマグネットステッカーに通し番号をつけるなどして、上瀬谷関連の業者とわかるようにしてください（GREENxEXPOのアピールになるようなデザインにすればいいと思います）。</p> <p>また、インターインジの工事に限らず、事業の最初の段階で下請けの業者でも利用ができるような一時待機場所を確保するようにしてください（24時間利用可能でトイレ付き）。</p>	<p>頂きましたご意見は、本事業実施区域周辺で工事を進めている上瀬谷関連部署とも共有します。</p> <p>また、本事業の工事着手に際しては、ご指摘を踏まえ、必要に応じて対応方法を検討します。</p>

※意見書の内容については、意見書原文のまま

表2(5) 環境影響評価方法書に対する意見書の内容および都市計画決定権者の見解

意見項目	意見書の内容	都市計画決定権者の見解
その他 (関連事業) 治安対策	<p>この種のアセスメントには治安防犯への配慮がないように思います。</p> <p>この地域は夜間や休日は非常に静かで治安も良いところと認識しています。今後、関連する工事が長期間にわたり道路の整備だけが先行することになると思います。</p> <p>特にインターチェンジやテーマパークの事業により注目されるようになると、ディズニーランド周辺の「音響族」のような問題が出てくると思っています。</p> <p>夜間の一般車両通行止めや戸田競艇場バスターミナルの夜間開放のような事例も参考にして、夜間や休日の治安が乱れることがないようにしてください。</p> <p>くれぐれも警察（現場のお巡りさん）に丸投げすることなく、しっかりとしたアセスメントと設計段階からの対策を行なってください。</p>	<p>技術指針では「安全」の対象が「浸水、火災・爆発、有害物漏洩」であることを踏まえ、治安防犯に関する項目は環境影響評価の対象外です。</p> <p>ご提案のありました夜間の駐車場対策等については、環境影響評価としてではなく、『上瀬谷のまちづくりの一環』として、地元町内会のご意見や警察などの関係部署とも共有し、必要に応じて対応方法を検討します。</p>

※意見書の内容については、意見書原文のまま