

第2章 都市計画対象事業の計画内容

第2章 都市計画対象事業の計画内容

本事業は、上瀬谷地区内の「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し、上瀬谷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を整備しようとするものです。

2.1 都市計画対象事業計画の概要

都市計画対象事業の概要は、表 2.1 に示すとおりです。

また、都市計画対象事業が実施されるべき区域（以下、「対象事業実施区域」とします。）は、図 2.1 に示すとおりです。

表 2.1 都市計画対象事業の概要

都市計画決定権者の名称 並びに当該第1分類事業を実施しようとする者の氏名及び住所	<p>【都市計画決定権者】 横浜市</p> <p>【第1分類事業を実施しようとする者】 名称 横浜市 代表者の氏名 横浜市長 山中 竹春 主たる事務所の所在地 横浜市中区本町6丁目50番地の10</p>
都市計画対象事業の名称	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
都市計画対象事業の種類、規模	道路の建設（自動車専用道路の新設） ^{注1} (第1分類事業) 延長：約 0.85km ^{注2} （ランプ区間含め約 3.7km） 構造形式 ^{注3} ：地表式、地下式 車線数：片側 1～2 車線
対象事業実施区域	横浜市瀬谷区上瀬谷町、五貫目町、瀬谷町、目黒町の各一部 起点：横浜市瀬谷区瀬谷町 終点：横浜市瀬谷区瀬谷町
主要交通 ^{注4} との交差	接続道路：東名高速道路、区画3号線 交差道路 ^{注5} ：市道目黒第25号線、環状4号線
都市計画対象事業計画に係る許可等の内容	<ul style="list-style-type: none">都市計画決定：都市計画法第19条都市計画事業認可：都市計画法第59条高速自動車国道との連結許可：高速自動車国道法第11条の2 第1項雨水浸透阻害行為の許可：特定都市河川浸水被害対策法
環境影響評価の受託者	株式会社 オリエンタルコンサルタンツ 代表取締役社長 野崎 秀則 東京都渋谷区本町三丁目12番1号 住友不動産西新宿ビル6号館

注1：本事業は高速自動車国道のインターチェンジとしてではなく、市道の自動車専用道路としてインターチェンジを整備する事業を想定しています。

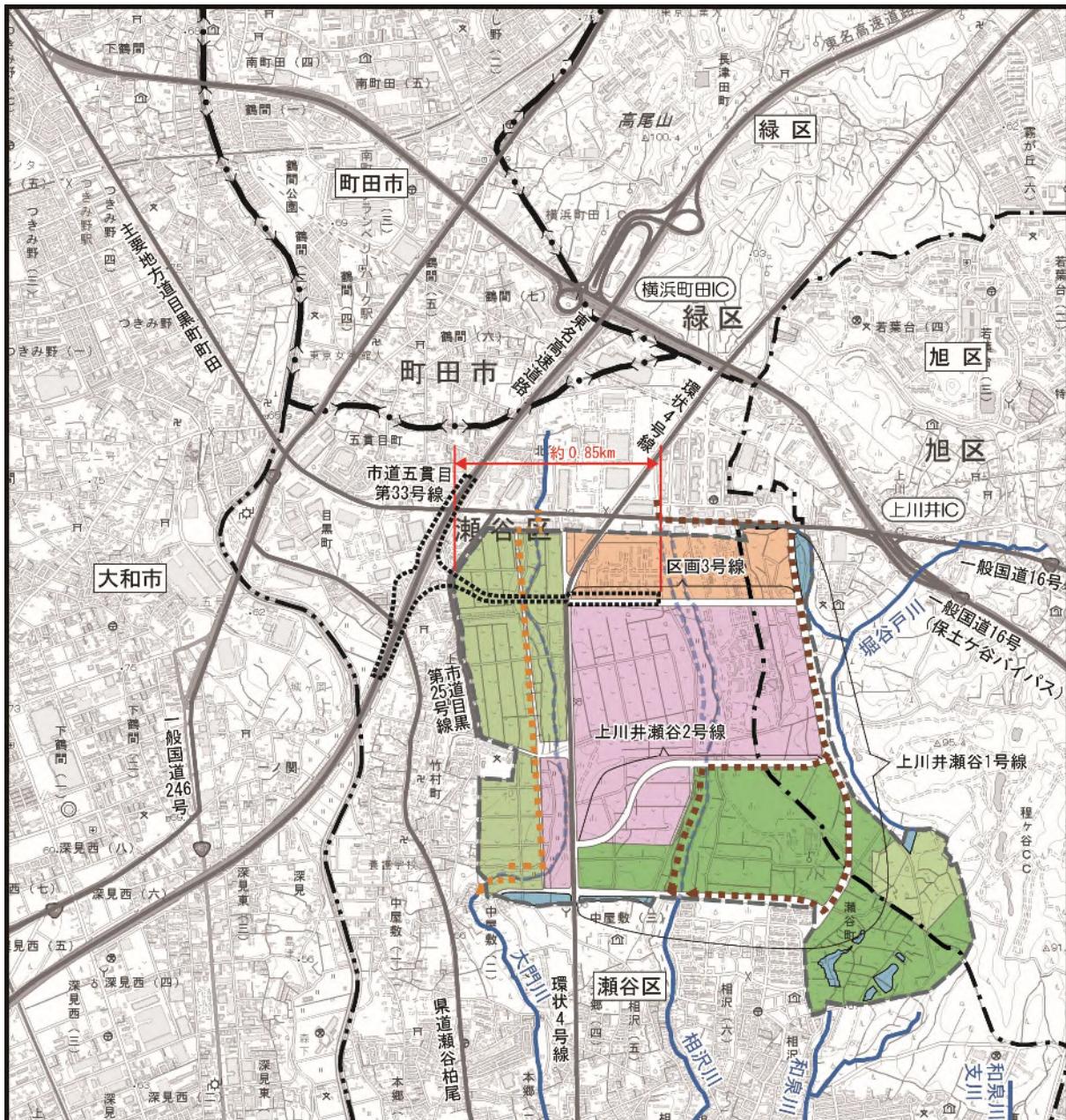
注2：都市計画としては各ランプの合流部から、区画3号線接続部までを本事業の延長としています。

注3：「第13版 都市計画運用指針（国土交通省 令和7年3月）」に基づく区分を示します。各構造形式の定義は、以下に示すとおりです。

- ア 嵩上式の区間とは道路面が地表面よりおおむね5m以上高い区間が350m以上連続している区間をいう。
- イ 掘割式の区間とは道路面が地表面よりおおむね5m以上低い区間が350m以上連続している区間で地下式の区間以外のものをいう。
- ウ 地下式の区間とは道路が350m以上連続して地下にある区間をいう。
- エ 地表式の区間とは、嵩上式、掘割式、地下式の区間以外の区間をいう。

注4：都市計画道路は、都市計画上の路線名で表示します。都市計画道路以外の道路名称は、「市道」等をつけた表示とします。

注5：計画道路は市道目黒第25号線及び環状4号線と立体交差する計画です（詳細は、p.2-6 参照）



凡 例

- | | | | | | |
|--|------------------------|--|-----------------|-------------|--------------------|
| | 対象事業実施区域 | | 0 0.25 0.5 1 km | | |
| | 旧上瀬谷通信施設地区土地区画整理事業実施区域 | | | | |
| | 都県界 | | 市界 | | 区界 |
| | 農業振興地区
(農道等を含む) | | 物流地区 | 河川の切り回し対象区間 | |
| | 観光・賑わい地区
及び交通施設用地 | | 防災・公園地区 | | 相沢川切り回し (雨水幹線等の整備) |
| | | | 道路 | | 大門川切り回し (雨水幹線の整備) |
| | | | 調整池 (地上式) | | |

図 2.1 対象事業実施区域

2.2 都市計画対象事業の目的及び必要性

2.2.1 都市計画対象事業の目的

本事業は、上瀬谷地区内の「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し、上瀬谷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を整備しようとするものです。

2.2.2 都市計画対象事業の必要性

上瀬谷地区内で整備が検討されている広域防災拠点の機能を最大限に発揮するため、救急・救命活動や緊急物資輸送の大動脈となる東名高速道路から直接アクセスできる新たなインターチェンジを整備し、本市全体の防災力の強化につなげます。

また、瀬谷区や泉区北部など本市西部地域において、高速道路へのアクセス時間が短縮し、広域アクセス性が向上するとともに、自動車交通が分散し、周辺交通環境の改善を図ります。

さらに、新技術を活用した効率的な国内物流を可能にする基幹物流拠点の立地を誘引するなど、郊外部の新たな活性化拠点の形成を促進し、市内経済の活性化を図ります。

2.2.3 横浜市地震防災戦略における本事業の位置づけ

横浜市では、令和6年能登半島地震の被災地支援にあたった本市職員の声や、防災・減災に関する市民アンケートなどを踏まえ、市の地震防災対策を強化するため、「横浜市地震防災戦略」を刷新し、令和7年3月に新たな戦略を策定しました。

その戦略の4つの柱の一つである「大規模災害時の拠点整備」において、施策1「広域防災拠点（旧上瀬谷通信施設地区）の整備」が位置付けられており、「全国から集まる広域支援部隊のベースキャンプ機能、物資を備蓄し避難所に届ける物資備蓄機能、広域支援部隊の現地活動調整等を担う「広域防災拠点」を、旧上瀬谷通信施設地区に整備します。」としています。

また、上記施策の重点取組として「東名高速道路に接続する新たなインターチェンジの整備」が位置付けられています。



図 2.2 旧上瀬谷通信施設地区 ゾーニング図

資料：「横浜市地震防災戦略 P. 24 戦略の柱3：大規模災害時の拠点整備」（令和7年3月改定）

2.3 都市計画対象事業の内容

2.3.1 都市計画対象事業の内容

本事業の内容は、表 2.2 に示すとおりです。東名高速道路のインターチェンジとして、東名高速道路から、旧上瀬谷通信施設地区土地区画整理事業(以下、「土地区画整理事業」とします。)で整備予定の区画3号線に接続する延長約0.85km(ランプ区間を含め約3.7km)の自動車専用道路(市道)を新設する計画です(図 2.3(1), (2)参照)。なお、都市計画としては各ランプの合流部から、区画3号線接続部までを本事業の延長としています。

本事業に伴う工事は土地区画整理事業による造成後となる予定であるため、旧上瀬谷通信施設の用地(土地区画整理事業によって造成された場所)を道路用地として活用し、新たな改変を小さくするよう努めます。

対象事業実施区域周辺には、図 2.1 に示すとおり、南北方向に大門川が流れしており、現況ではコンクリート三面張りとなっています。大門川は、土地区画整理事業により切り回され、雨水幹線として暗渠化される予定です。

なお、本事業は上瀬谷地区で計画されている土地区画整理事業の事業計画に位置付けられておらず、別個の事業として実施する計画です。

表 2.2 都市計画対象事業の内容

項目	内 容
対象事業実施区域	横浜市瀬谷区上瀬谷町、五貫目町、瀬谷町、目黒町の各一部 起点：横浜市瀬谷区瀬谷町 終点：横浜市瀬谷区瀬谷町
主要交通との交差	接続道路：東名高速道路、区画3号線 交差道路：市道目黒第25号線、環状4号線
規模	道路延長約0.85km(ランプ区間を含め約3.7km)
構造形式 ^{注1}	地表式、地下式
車線数	片側1～2車線
道路の種類(予定)	自動車専用道路
事業予定期間	2027年度から2030年代前半(予定)
供用開始予定期間	2030年代前半(予定)

注1：「第13版 都市計画運用指針(国土交通省 令和7年3月)」に基づく区分を示します。各構造形式の定義は、以下に示すとおりです。

ア 嵩上式の区間とは道路面が地表面よりおおむね5m以上高い区間が350m以上連続している区間をいう。

イ 掘割式の区間とは道路面が地表面よりおおむね5m以上低い区間が350m以上連続している区間で地下式の区間以外のものをいう。

ウ 地下式の区間とは道路が350m以上連続して地下にある区間をいう。

エ 地表式の区間とは、嵩上式、掘割式、地下式の区間以外の区間をいう。

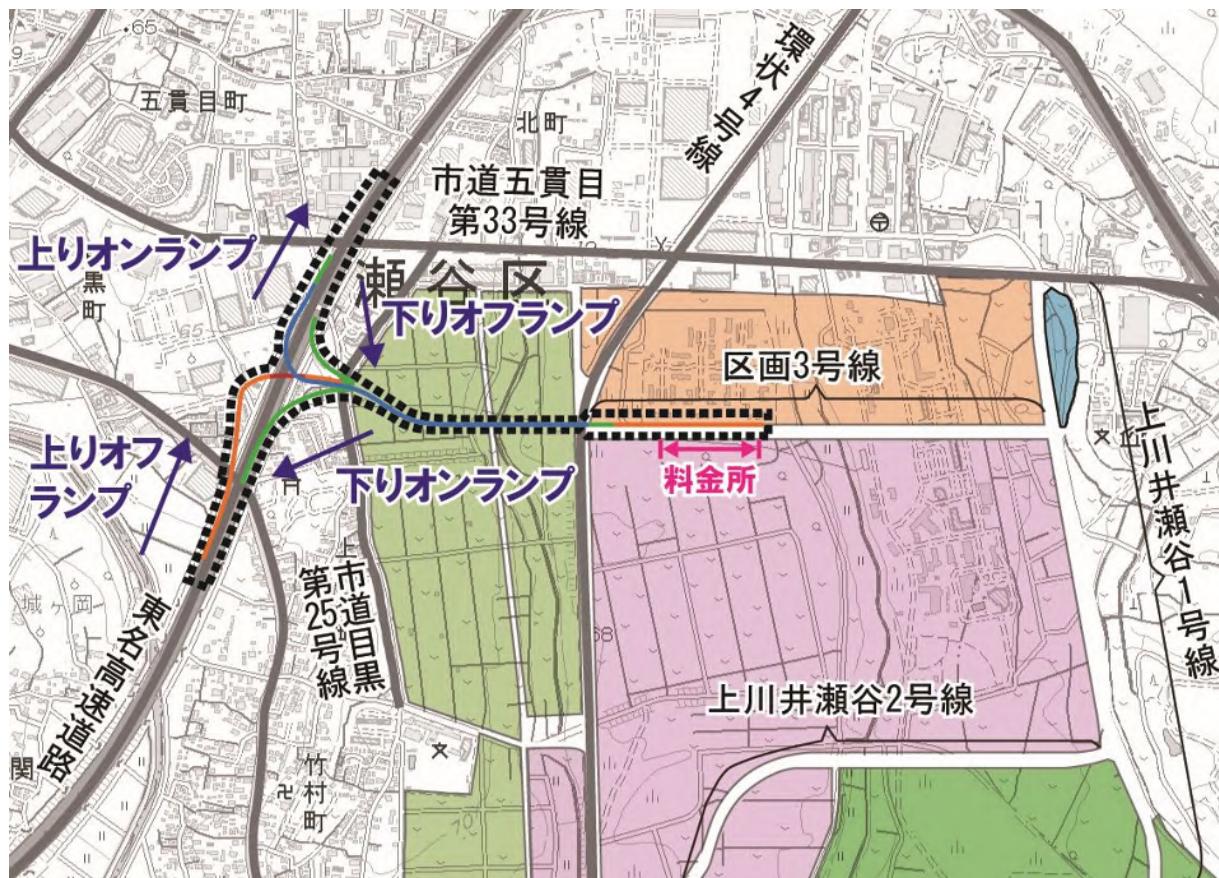


図 2.3(1) 対象事業実施区域（平面図）

対象事業実施区域	農業振興地区（農道等を含む）	観光・賑わい地区及び交通施設用地
物流地区	防災・公園地区	道路
調整池（地上式）		
高架構造	掘削構造	トンネル構造
平面構造		
交差又は接続する道路		



図 2.3(2) 対象事業実施区域（縦断図）

注1：東名高速道路に流入する車両が通行する区間を「オンランプ」、東名高速道路から流出する車両が通行する区間を「オフランプ」と示します。

2.3.2 料金所の概要

料金所は、対象事業実施区域内の東側に設置する計画とします。料金所の構造形式は平面構造で、通行料金の徴収等を主な用途とし、トールゲート（ETC ゲート・料金所）や関連設備を整備します。

管理棟（料金事務所や電気設備等）等を約 100m×30m 程度の範囲に築造する計画とします。

2.3.3 地球温暖化対策

本事業は、「横浜市地球温暖化対策実行計画」（横浜市 令和 5 年 1 月）に基づき、温室効果ガス削減に取り組みます。

工事中においては、エネルギー効率の高い建設機械や工事用車両を積極的に採用するとともに、省エネルギー運転の実施に努めます。また、工事に係る照明器具についても高効率・省エネルギー型の器具を導入し、温室効果ガスについて可能な限り排出抑制に努めます。さらに、建設資材や設備等の確保に際してはグリーン購入を図り、「横浜市グリーン電力調達実施要綱」（横浜市 平成 18 年）に基づきグリーン電力の導入に努めます。

存在・供用時においては、料金所関連施設で使用する照明器具や空調設備、道路附属物の照明等について高効率・省エネルギー型の器具・設備を積極的に導入するとともに、新たに構築する道路構造物の長寿命化を図るなど、温室効果ガスの排出削減策を講じ、可能な限り排出抑制に努めます。

2.3.4 生物多様性の保全

新たなインターチェンジの整備に当たっては、今後、事業の進捗にあわせ、「生物多様性横浜行動計画」（横浜市環境管理計画 平成 30 年 11 月）等に基づき、生物の生息・生育基盤となる農地の改変を可能な限り小さくするとともに、周辺環境と新たな道路構造物との調和に配慮する計画とします。

また、特定外来生物による生態系等に係る被害の防止に関する法律（平成 16 年法律第 78 号）に基づく、特定外来生物が確認された場合には、防除を行います。

2.3.5 緑の保全と創造

新たなインターチェンジの整備に当たっては、既存の農地の改変を可能な限り小さくする計画とすることや、下りオン・オフランプの法面箇所等を可能な限り緑化することで、グリーンインフラの保全・活用に努めます。

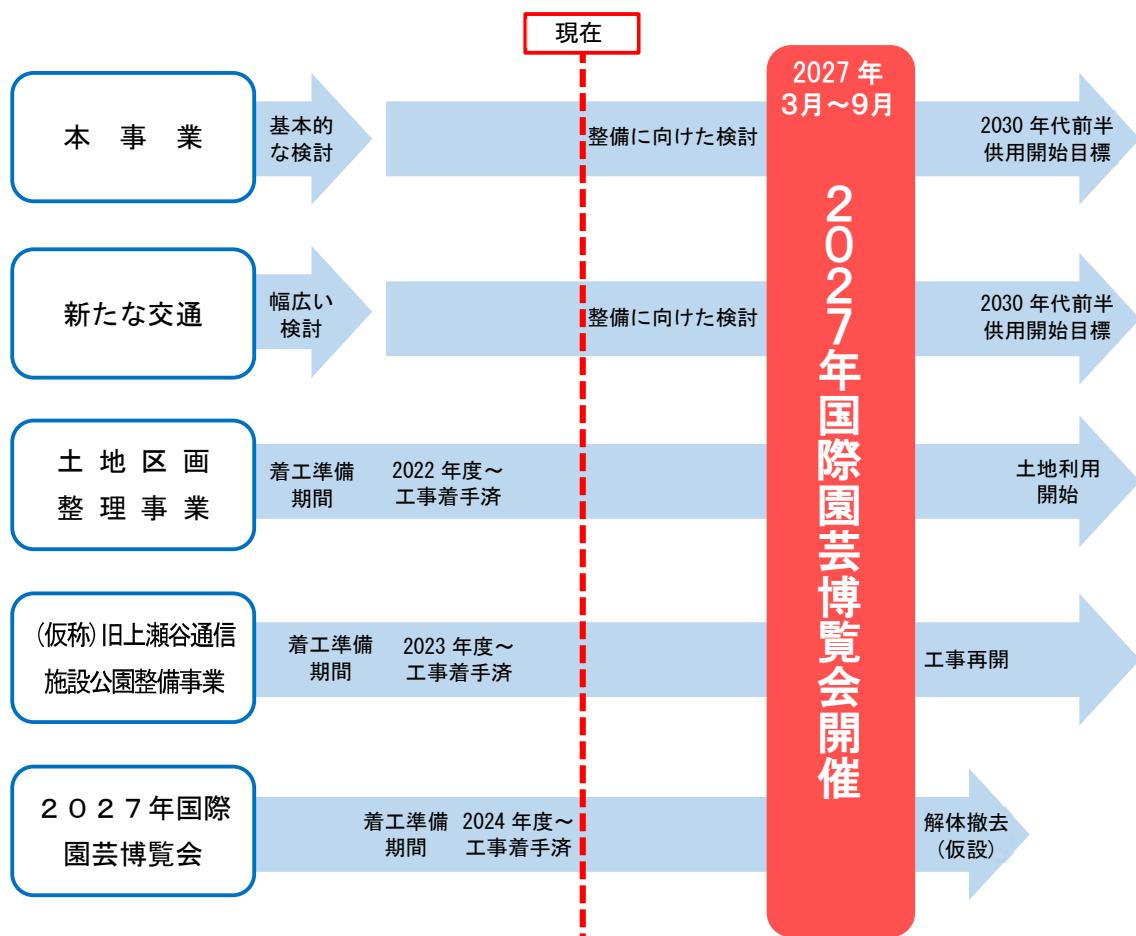
2.3.6 今後のスケジュール

本事業の現時点のスケジュールは図 2.4 のように見込んでいます。現在、構造の詳細や周辺環境への影響など整備に向けた具体的な検討を進めている状況です。本事業の開始時期は 2027 年国際園芸博覧会開催後を想定しています。

上瀬谷地区では、造成地、道路等の基盤を整備する「土地区画整理事業」、広域公園を整備する「(仮称) 旧上瀬谷通信施設公園整備事業」及び「2027 年国際園芸博覧会」の開催に向けた事業が並行して進められています。

また、新たな交通事業については現在、本市西部地域の交通ネットワークの形成に向けて検討が進められています。このうち相鉄本線瀬谷駅から上瀬谷地区までについては、「次世代技術（自動運転・隊列走行）を活用したバス」による新たな輸送システムの整備に向けた検討が進められています。

各事業の概略スケジュールは、図 2.4 に示すとおりです。今後、工事工程等について関連事業と調整していきます。



注 1：関連事業の今後のスケジュールは、各事業の環境影響評価関連図書とともに整理したものです。

注 2：「新たな交通」の事業は、横浜市環境影響評価条例の対象外の事業です。

図 2.4 各事業の概略スケジュール

2.4 都市計画対象事業計画を立案した経緯

2.4.1 本事業の経緯と上瀬谷地区のまちづくり

上瀬谷地区は、戦後まもなく米軍に接収され、約70年もの間、地権者の土地利用が制限されてきました。平成27年6月に米国から日本へ返還された後は、地権者と意見交換を行うとともに、市民などに広くご意見を伺いながら、将来の土地利用を検討してきました。

令和2年3月に「旧上瀬谷通信施設土地利用基本計画」を策定し、まちづくりのテーマと方針、土地利用・基盤整備の考え方や4つの土地利用ゾーン等を示しました。

その後、土地区画整理法に基づく手続を経て、令和4年10月に土地区画整理事業の「事業計画」を決定し、令和5年11月には仮換地指定がされるなど、将来の土地利用に向けた検討が進展してきています。

4つの土地利用ゾーン等のひとつである防災・公園地区では、2027年国際園芸博覧会の開催後、そのレガシーを引継ぎ、立地特性を生かし、強靭なまちづくりの象徴として、「環境」「防災」をテーマにした公園を整備します。あわせて、能登半島地震で顕在化した、被災者支援、自助・共助、公共インフラの強化、広域防災拠点の整備などの課題へ対処するため、本市で初めてとなる「広域防災拠点」の整備が検討されており、災害時に全国から応援に駆けつけるベースキャンプ機能を有するとともに、本市最大規模の物資を備蓄し、市域の避難所にいち早く送り届けるための拠点となります。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し、令和6年1月に、上瀬谷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の整備に向けた検討に着手することを決定し、現在事業計画等の立案検討を進めています。

表 2.3 上瀬谷地区の主な経過

平成27年6月	上瀬谷通信施設の全域が返還
令和2年3月	旧上瀬谷通信施設土地利用基本計画 公表
令和4年4月	土地区画整理事業 都市計画決定
令和4年10月	土地区画整理事業 事業計画決定
令和5年10月	土地区画整理事業 事業計画（第1回変更）決定
令和5年11月	土地区画整理事業の仮換地指定

2.4.2 構造形式の選定について

本事業は、配慮書において、区間別に構造形式の複数案を設定しました。設定した区間別の構造形式は、表 2.4 に示すとおりです。配慮書段階では案①～③の 3 案でしたが、方法書における構造形式の選定では、配慮書段階における審査会等でのご意見を踏まえて案④を新たに設定し、表 2.4 に示す 4 案について検討を行いました。

なお、案④は特に自然環境への配慮、騒音等への配慮として市道目黒第 25 号線から環状 4 号線まではトンネル構造（地下式）としました。なお、工事費用や掘削量を考慮し、シールドトンネルではなく、箱型トンネルとしました。また、ランプ部は施工範囲が小さくなるような構造として、高架構造、掘削構造、トンネル構造を組み合わせました。

4 案について設定した区間別の構造形式案は表 2.5 に示すとおりです。各区間において高架構造（地表式）、掘削構造（地表式）、トンネル構造（地下式）、平面構造（地表式）がそれぞれ想定されます。

表 2.6において、項目ごとに環境影響の程度等により 1 から 4（差がつけられない場合は同位）の順位付けを行い、合計の数字の小さいものを優位としました。

事業用地、まちづくり、概算費用、廃棄物発生量、建設発生土量、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、表 2.6 に示すとおり、案④を最適案として選定しました。

なお、構造に関する名称の表示は、以降、構造名称（高架構造等）で記載します。

表 2.4 配慮書段階の3案（案①～③）及び、案④

対象事業実施区域							
	構造形式案 ^{注1}						
区間	東名高速道路接続部	市道目黒第25号線交差部	環状4号線西側	環状4号線交差部	環状4号線東側	区画3号線接続部	
案①	高架構造 (地表式)	掘割構造 (掘割式)	掘割構造 (掘割式)	トンネル構造 (地表式)	掘割構造 (地表式)	平面構造 (地表式)	-
	東名高速道路	市道目黒第25号線		環状4号線		区画3号線	
案②	高架構造 (地表式)	高架構造 (地表式)	平面構造 (地表式)	トンネル構造 (地表式)	掘割構造 (地表式)	平面構造 (地表式)	-
	東名高速道路	市道目黒第25号線		環状4号線		区画3号線	
案③	トンネル構造 (地下式)	トンネル構造 (地下式)	トンネル構造 (地下式)	トンネル構造 (地下式)	掘割構造 (地表式)	平面構造 (地表式)	-
	東名高速道路	市道目黒第25号線		環状4号線		区画3号線	
案④	高架構造 ^{注4} (地表式) 及び 掘割構造 (地表式) 及び トンネル構造 (地下式)	トンネル構造 (地下式)	トンネル構造 (地下式)	トンネル構造 (地下式)	平面構造 (地表式)	平面構造 (地表式)	-
	東名高速道路	市道目黒第25号線		環状4号線		区画3号線	
凡例 ^{注3}	高架構造	掘割構造	トンネル構造	平面構造	交差又は接続する道路		

注1：「第13版 都市計画運用指針（国土交通省 令和7年3月）」に基づく区分を示します。各構造形式の定義は、以下に示すとおりです。

ア 嵩上式の区間とは道路面が地表面よりおおむね5m以上高い区間が350m以上連続している区間をいう。

イ 堀割式の区間とは道路面が地表面よりおおむね5m以上低い区間が350m以上連続している区間で地下式の区間以外のものをいう。

ウ 地下式の区間とは道路が350m以上連続して地下にある区間をいう。

エ 地表式の区間とは、嵩上式、堀割式、地下式の区間以外の区間をいう。

注2：東名高速道路に流入する車両が通行する区間を「オンランプ」、東名高速道路から流出する車両が通行する区間を「オフランプ」と示します。また、ランプ部の構造は、図2.3に示しています。

注3：構造形式案の色分けは、都市計画上の構造形式ではなく、実際の構造形式に基づいて設定しています。

注4：高架構造の区間は、盛土構造になる区間を含みます。

表 2.5 構造形式の設定

対象事業実施区域																										
	<table border="1"> <thead> <tr> <th>区間名称</th><th>東名高速道路接続部</th><th>市道目黒第25号線交差部</th><th>環状4号線西側</th><th>環状4号線交差部</th><th>環状4号線東側</th><th>区画3号線接続部</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>設定理由</td><td colspan="3"> <ul style="list-style-type: none"> 住宅地及び農業振興地区の新たな改変区域を小さくするため、道路空間を立体的に利用する案を設定しました。 </td><td colspan="2"> <ul style="list-style-type: none"> 交差道路に対してトンネル構造による立体交差として交通への影響を回避する構造を設定しました。 </td><td> <ul style="list-style-type: none"> 一般的な構造形式として案を設定しました。 </td></tr> <tr> <td>設定結果</td><td>高架構造^{注3} (地表式) 及び 掘削構造 (地表式) 及び トンネル構造 (地下式)</td><td>トンネル構造 (地下式)</td><td>トンネル構造 (地下式)</td><td>トンネル構造 (地下式)</td><td>平面構造 (地表式)</td><td>平面構造 (地表式)</td></tr> </tbody> </table>						区間名称	東名高速道路接続部	市道目黒第25号線交差部	環状4号線西側	環状4号線交差部	環状4号線東側	区画3号線接続部	設定理由	<ul style="list-style-type: none"> 住宅地及び農業振興地区の新たな改変区域を小さくするため、道路空間を立体的に利用する案を設定しました。 			<ul style="list-style-type: none"> 交差道路に対してトンネル構造による立体交差として交通への影響を回避する構造を設定しました。 		<ul style="list-style-type: none"> 一般的な構造形式として案を設定しました。 	設定結果	高架構造 ^{注3} (地表式) 及び 掘削構造 (地表式) 及び トンネル構造 (地下式)	トンネル構造 (地下式)	トンネル構造 (地下式)	トンネル構造 (地下式)	平面構造 (地表式)
区間名称	東名高速道路接続部	市道目黒第25号線交差部	環状4号線西側	環状4号線交差部	環状4号線東側	区画3号線接続部																				
設定理由	<ul style="list-style-type: none"> 住宅地及び農業振興地区の新たな改変区域を小さくするため、道路空間を立体的に利用する案を設定しました。 			<ul style="list-style-type: none"> 交差道路に対してトンネル構造による立体交差として交通への影響を回避する構造を設定しました。 		<ul style="list-style-type: none"> 一般的な構造形式として案を設定しました。 																				
設定結果	高架構造 ^{注3} (地表式) 及び 掘削構造 (地表式) 及び トンネル構造 (地下式)	トンネル構造 (地下式)	トンネル構造 (地下式)	トンネル構造 (地下式)	平面構造 (地表式)	平面構造 (地表式)																				

注1：「第13版 都市計画運用指針（国土交通省 令和7年3月）」に基づく区分を示します。各構造形式の定義は、以下に示すとおりです。

ア 嵩上式の区間とは道路面が地表面よりおおむね5m以上高い区間が350m以上連続している区間をいう。

イ 掘削式の区間とは道路面が地表面よりおおむね5m以上低い区間が350m以上連続している区間で地下式の区間以外のものをいう。

ウ 地下式の区間とは道路が350m以上連続して地下にある区間をいう。

エ 地表式の区間とは、嵩上式、掘削式、地下式の区間以外の区間をいう。

注2：次ページ以降の構造に関する名称の表示は構造名称（高架構造等）で記載します。

注3：高架構造の区間は、盛土構造になる区間を含みます。

表 2.6(1) 構造形式別比較表

評価項目	構造形式							
	案①	案②	案③	案④				
事業用地 ^{注2}	・環状4号線より西側が主に掘削構造、一部高架構造であることから、事業用地の有効活用は困難です。	3	・環状4号線より西側が平面構造、高架構造であることから、事業用地の有効活用は困難です。高架構造の区間が案①より長いため、案①より活用可能です。	2	・環状4号線より西側がトンネル構造 ^{注3} であることから、トンネル構造上部の事業用地の有効活用が可能です。	1	・環状4号線より西側がトンネル構造 ^{注3} であることから、工事中は工事ヤードとして事業用地となります。供用後はトンネル構造上部の事業用地の有効活用が可能です。	1
まちづくり	・広域防災拠点としての機能を最大限に発揮するためのアクセス道として本市全体の防災力の強化につながると共に、広域アクセス性の向上や周辺交通環境の改善ができます。 また、交差道路との接続はないため、交通への影響は回避できます。	1	・案①と同様	1	・案①と同様	1	・案①と同様	1
概算費用	・中程度（案④より安い）	2	・造成や掘削が少なく、地下構造物がないため安いです。	1	・シールドマシンの制作、立坑等が必要なため高いです。	4	・中程度（案①より高い）	3
廃棄物発生量	・中程度	2	・地下構造物が少ないため汚泥の排出が少ないです。	1	・シールド掘削により汚泥の排出が多いです。	3	・トンネル構造ですが案①の掘削構造と同程度の深さの想定であるため汚泥の排出は同程度です。	2
建設発生土量	・中程度（案④より少ない）	2	・地下構造物が少ないと少ないです。	1	・円形に掘削する必要があり、掘削断面が大きくなるため多いです。	4	・中程度（案①より多い）	3
工事中の影響	温室効果ガス	2	・一部は高架構造ですが、大部分は掘削構造であるため、建設機械の直接負荷排出分は比較的多いと考えられます。	2	・トンネル構造の延長が長く、建設機械の直接負荷排出分は小さいと考えられます。	1	・トンネル構造もありますが、一部は高架構造、また多くが平面構造、掘削構造のため、建設機械の直接負荷排出分は案①と同程度と考えられます。	2
	生物・生態系	1	・周辺に対し道路施設物築造に伴う影響（生物多様性）に配慮する必要があります。	1	・案①と同様	1	・案①と同様	1
	騒音、振動等	2	・周辺に対し道路施設物築造に伴う影響（騒音、振動等）に配慮する必要があります。	2	・周辺に対し道路施設物築造に伴う影響（騒音、振動等）に配慮する必要がありますが、トンネル構造の区間は主にシールド工法で施工することにより、影響の程度は小さいと考えられます。	1	・周辺に対し道路施設物築造に伴う影響（騒音、振動等）に配慮する必要があります。トンネル構造の区間は主に箱型トンネルとし、開削工法によるため、高架構造、平面構造または掘削構造と同様と考えられます。	2

注1：項目ごとに環境影響の程度等により1から4（差がつけられない場合は同位）の順位付けを行い、合計の数字の小さいものを優位としました。

注2：高架構造の下部、トンネル構造上部については管理上必要な施設・フェンスの設置を検討しますが、生物の往来等に配慮した整備、活用のしやすさについて比較しました。

注3：案③のトンネルはシールドトンネル、案④のトンネルは箱型トンネルです。

表 2.6(2) 構造形式別比較表

評価項目		構造形式					
		案①		案②		案③	
工事中の影響	大気質	・周辺に対し道路施設物築造に伴う影響（大気質）に配慮する必要があります。	2	・案①と同様	2	・周辺に対し道路施設物築造に伴う影響（大気質）に配慮する必要がありますが、トンネル構造の区間は主にシールド工法で施工することにより、影響の程度は小さいと考えられます。	1
	地域交通	・工事用車両の走行により、交通混雑及び交通の安全に配慮する必要があります。	1	・案①と同様	1	・案①と同様	1
存在・供用時の影響	温室効果ガス	・料金所施設及び街灯の設置に伴い温室効果ガスが少量発生するため、排出削減策を講じる必要があります。	1	・案①と同様	1	・料金所施設、街灯、及びトンネル内照明により温室効果ガスが少量発生するため、排出削減策を講じる必要があります。	1
	生物・生態系	・高架構造または掘削構造である場合、対象事業により本地区の南北方向の生物等の動線が遮られる可能性があるため、周辺の環境に配慮する必要があります。	2	・平面構造である場合、対象事業により本地区の南北方向の生物等の動線が遮られる可能性があるため、周辺の環境に配慮する必要があります。	2	・トンネル構造である場合、地表を活用し、本地区の南北方向の生物等の動線を確保することができます。	1
	緑地	・高架構造または掘削構造である場合、地表を活用することが殆どできません。	2	・平面構造である場合、地表を活用することが殆どできません。	2	・トンネル構造である場合、地表を活用し、地表面の上部に緑を配置することができます。	1
	水循環	・道路施設の存在により地下水位が変化した場合、地下水位の低下に伴い地盤沈下が生じないように配慮する必要があります。	2	・トンネル構造と比べ、地下水位に対して影響が少ないため、地下水位の低下により地盤沈下が生じるおそれは低いものとなります。	1	・案①と同様	2
環境影響	大気質	・自動車の走行に伴い二酸化窒素等が発生するため、周辺の環境に配慮する必要があります。	1	・案①と同様	1	・トンネル延長が長いため発生箇所の坑口付近では濃度が高くなる可能性がありますが影響範囲は狭く、平面構造または掘削構造より影響が限定的です。しかし、自動車の走行に伴い二酸化窒素等が発生するため周辺の環境に配慮する必要があります。	1
	騒音	・自動車の走行に伴い騒音が発生するため、周辺の環境に配慮する必要があります。	2	・案①と同様	2	・自動車の走行に伴い騒音が発生するため、周辺の環境に配慮する必要がありますが、トンネル構造のため、影響の程度が小さいものとなります。	1
	振動	・自動車の走行に伴い振動が発生するため、周辺の環境に配慮する必要があります。	2	・案①と同様	2	・自動車の走行に伴い振動が発生しますが、トンネル構造のため、周辺の環境への影響は小さいものとなります。	1

注1：項目ごとに環境影響の程度等により1から4（差がつけられない場合は同位）の順位付けを行い、合計の数字の小さいものを優位としました。

表 2.6(3) 構造形式別比較表

評価項目		構造形式					
		案①		案②		案③	
存在・供用時の影響	地盤	・道路施設の存在により地下水位が変化した場合、地下水位の低下に伴い地盤沈下が生じないように配慮する必要があります。	2	・トンネル構造と比べ、地下水位に対して影響が少ないため、地下水位の低下により地盤沈下が生じるおそれは低いものとなります。	1	・案①と同様	2
	低周波音	・高架構造の区間は、低周波音の発生に配慮する必要があります。	2	・高架構造の区間は、低周波音の発生に配慮する必要があります。高架構造の区間が最長となる案です。	3	・トンネル構造または平面構造においては、低周波音を発生させる要因は殆どありません。	1
	地域交通	・道路施設の存在により地域交通に配慮する必要がありますが、交差道路には直接接続しないため、周辺への影響の程度は小さいものとなります。	1	・案①と同様	1	・案①と同様	1
	景観	・道路施設の存在により景観に配慮する必要があります。	2	・道路施設の存在により景観に配慮する必要があります。 ・他案よりも高架構造のスパン長が最長となり、特に影響が大きいと考えられます。	3	・道路施設の存在により景観に配慮する必要がありますが、大部分がトンネル構造であり影響の程度は小さいと考えられます。	1
	触れ合い活動の場	・道路施設の存在により触れ合い活動の場に配慮する必要があります。	2	・案①と同様	2	・道路施設の存在により触れ合い活動の場に配慮する必要がありますが、トンネル構造区間は平面構造または高架構造と比べ影響の程度は小さいと考えられます。	1
小計 ^{注2}	社会面	・事業用地の有効活用は困難です。	4	・事業用地の有効活用は案①より可能です。	3	・事業用地の有効活用が可能です。	2
	経済面	・経済面が優位です。	2	・経済面が最も優位です。	1	・経済面が最も劣位です。	4
	環境面	・環境への影響が比較的大きいです。	33	・環境への影響が比較的大きいです。	31	・環境への影響が比較的小さくなります。ただし、廃棄物発生量と建設発生土量が最大となります。	26
総合評価		・経済面は比較的優位ですが、社会面では劣位となります。 ・環境への影響が他案に比べ劣位となります。	- (39)	・経済面で優位となります。社会面で劣位です。 ・環境への影響が比較的大きく、配慮が必要となります。	- (35)	・社会面で優位ですが、シールドマシン製造や立坑等が必要となることから、経済面が劣位です。 ・供用後、工事中の環境への影響が比較的小さくなります。	- (32)
						・社会面で優位であり、案③より経済面が優位となります。 ・供用後の環境への影響が比較的小さくなります。 ・「社会面」「経済面」「環境面」において比較的優位となる案④を採用します。	○ (32)

注1：項目ごとに環境影響の程度等により1から4（差がつけられない場合は同位）の順位付けを行い、合計の数字の小さいものを優位としました。

注2：社会面は「事業用地、まちづくり」、経済面は「概算費用」、環境面は「廃棄物発生量、建設発生土量、工事中の影響における各項目、存在・供用時の影響における各項目」の合計を示します。

2.4.3 環境配慮検討の経緯

(1) 対象事業実施区域の設定

東名高速道路と上瀬谷地区を接続する計画は、周辺交通や周辺環境への影響や経済性を総合的に勘案した計画としました。市道目黒第25号線交差部の東側を直線的な線形とし、土地区画整理事業によって整備される農業振興地区（以下、農業振興地区とします。）の改変を可能な限り小さくするとともに、既存の宅地や道路の改変、造成量・範囲、廃棄物発生量等、環境負荷についての比較と経済性を総合的に判断した計画としました。

(2) 構造の検討

構造の検討に当たっては、東名高速道路との接続部は、高架構造、トンネル構造又は擁壁を用いた切土、盛土構造とすることで、宅地及び既存の道路の新たな改変を小さくする案を検討しました。環状4号線の西側の区間はトンネル構造（箱型トンネル構造）とすることで、盛土構造や高架構造と比較して農業振興地区における新たな改変を可能な限り小さくするとともに、農作物への日照阻害の影響の低減、農地に生息する生物の往来への影響の低減を可能な限り図る案を検討しました。

また、環状4号線との交差部においては、トンネル構造による立体交差とすることで、交通への影響を回避する案を検討しました。

(3) 環境影響回避・低減の検討

東名高速道路接続部から市道目黒第25号線交差部にかけては、工場や住居等の立地する市街地であり、土地区画整理事業実施区域内のうち、環状4号線西側の区間は、農業振興地区が計画されています。本事業は、それらの地域を通過し、環状4号線東側の区画3号線に接続する計画です。

環境影響の回避・低減等の検討に当たって、工事中においては、「2.5 施工計画」に示すとおり環境影響を小さくするよう検討します。

供用後においては、工場や住居等の立地する市街地や、農業振興地区、生物の生息・生育環境を保全・創出する地区等を考慮し、以下に示す点に配慮する計画としました。

- 道路照明を設置する際は、周辺地域の農作物等への影響や既存の緑地や新たに計画されている公園等への影響を考慮し、昆虫類等を誘引しにくい光源を使用するなど、周辺地域への影響を小さくするよう配慮します。
- 遮音壁の設置等を検討し、車両の走行による騒音の低減を図り、周辺生活環境への影響の緩和に努めます。
- 道路の構造や色彩等については、周辺地域の景観との調和に配慮します。
- 高架構造物の設置に当たっては、新たな日照阻害、局所的な風害の影響を小さくするよう配慮します。道路への飛来物・道路からの落下物の防止対策を検討します。
- 高効率・省エネルギー型の照明器具等の積極的な導入、新たに構築する道路構造物の長寿命化等により温室効果ガスの排出抑制に努めます。
- 本事業により整備される道路により、既存の公園緑地の改変を避けるよう努めるとともに、トンネル構造とすることで農業振興地区の南北を分断しない構造となるよう検討し、周辺地域の分断の回避に努めます。
- 農業振興地区の改変を可能な限り小さくするとともに、市道目黒第25号線交差部や東名高速道路と接続する位置においては、工場や住居等の立地状況に配慮して、宅地及び既存の道路の改変を可能な限り小さくする計画です。
- 環状4号線との交差部は、立体交差とすることで、交通への影響を回避する計画です。

2.5 施工計画

2.5.1 工事概要等

構造形式及び工法については表 2.7 に示すとおりです。

本事業の構造形式は、トンネル構造を採用した区間は主に箱形トンネルとなり、延長は約 1.1km となっています。主に環状 4 号線の西側の農地区間について、トンネル構造として生物・生態系等に配慮しております。

また、平面構造を採用した区間は、延長は約 2.0 km です。高架構造区間は、延長は東名高速道路を横断する約 0.1km です。なお、橋梁区間は東名高速道路上となるため、橋脚は設けない予定です。掘削構造の区間の延長は約 0.5km であり、東名高速道路付近や環状 4 号線から料金所までの区間です。

各構造形式の概略断面図は、図 2.5 に示すとおりです。

表 2.7 構造形式及び工法

区間	構造形式 ^{注1}	延長	工法	備考
横浜市瀬谷区 上瀬谷町、五貫目 町、瀬谷町、目黒町	トンネル構造	約 1.1km	開削工法	—
			パイプルーフ工法	東名高速道路交差部
	平面構造	約 2.0km	土工・擁壁工	延長は各ランプ合計 を含む
	高架構造	約 0.1km	送り出し架設工法	東名高速道路交差部
	掘削構造	約 0.5km	擁壁構造・ 開削工法	—

注 1：構造形式の位置は図 2.3 に示すとおりとします。

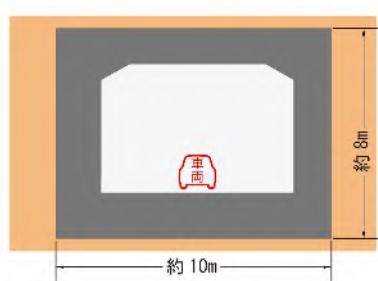


図 2.5 (1) 概略断面図
(上りオンランプトンネル構造)

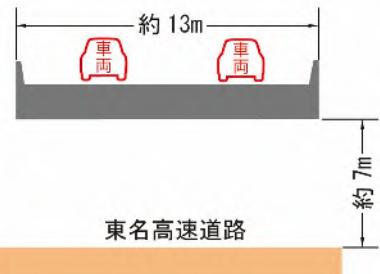


図 2.5 (2) 概略断面図
(上りオフランプ高架構造)

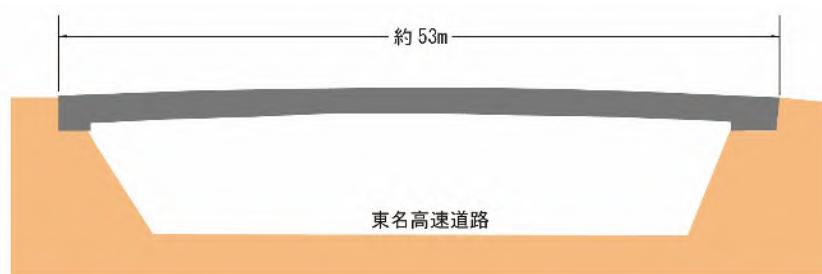


図 2.5 (3) 概略側面図 (上りオフランプ高架構造)

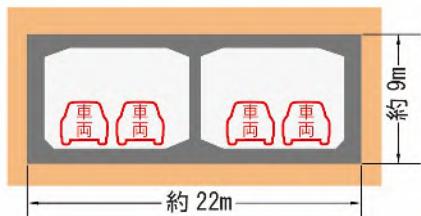


図 2.5 (4) 概略断面図 (トンネル構造)

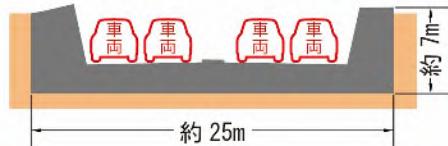


図 2.5 (5) 概略断面図 (掘削構造)

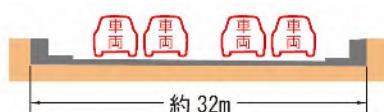


図 2.5 (6) 概略断面図 (平面構造)

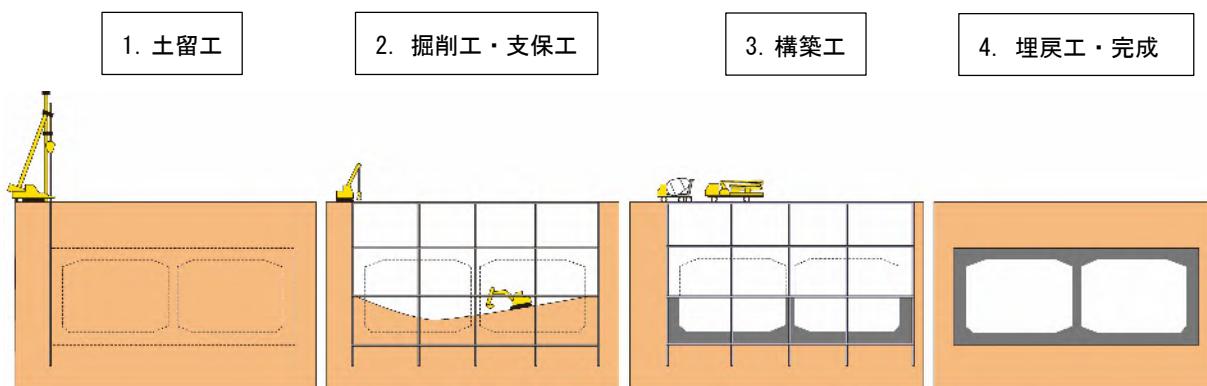
2.5.2 工事方法

工事内容は今後具体化することとなります。構造形式ごとの工事方法については、現時点において概ね以下のとおりです。

なお、工事にあたっては施工ヤードを対象事業実施区域内に設けることを想定しています。

(1) トンネル構造（開削工法）

開削工法を用いて施工する箱型のトンネル構造は、地表面から必要な深さまで掘り下げて所定の位置に構造物を構築し、埋戻し、復旧します。施工概要を図 2.6 に示します。



1. 土留工	<ul style="list-style-type: none">工事をはじめる前の準備作業として、地下の水道・ガス等の埋設管が支障となるないように、必要に応じて一時的に移設します。掘削工事に先立ち、建設機械の安定した配置のために、地表面を平滑にします。地下の掘削を行うため、遮水性の高い土留壁を構築します。
2. 掘削工・支保工	<ul style="list-style-type: none">道路がある場合には、舗装を取り壊した後に覆工板を敷き、その上を人や車両が安全に通行できるようにします。覆工板の下で、バックホウ等の機械を用いて、構造物を築造するために必要な深さまで掘削を行います。
3. 構築工	<ul style="list-style-type: none">掘削作業の終了後、構造物を下から順番に構築します。
4. 埋戻工	<ul style="list-style-type: none">構造物の構築後、水道・ガス等の埋設管を復旧し、上部の埋戻しを行います。最後に覆工板を取り除き、現況復旧を行います。

図 2.6 箱型のトンネル構造（開削工法）の施工概要（イメージ図）

(2) トンネル構造（パイプルーフ工法）

東名高速道路交差部で採用を検討しています。仮設材の鋼管を地中に連続して押し込み、その下部の掘削と並行して支保工を建て込んで、上部地山を直接支持し、非開削で函体等を構築します。施工概要を図 2.7 に示します。

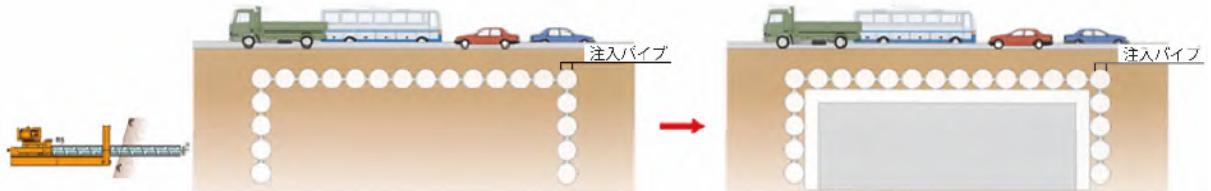


図 2.7 トンネル構造（パイプルーフ工法）の施工概要（イメージ図）

(3) 掘割構造（擁壁工）・平面構造（擁壁工）

バックホウ等により掘削し、法を切り、鉄筋コンクリート造の擁壁を構築します。東名高速道路付近の掘割構造の箇所などは先に自立式の擁壁を建込み、バックホウ等により道路にする部分を切り開きます。その後道路にする部分を敷き均し、道路を築造します。施工概要を図 2.8、図 2.9 に示します。

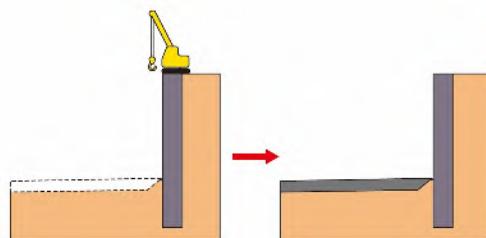


図 2.8 掘割構造（擁壁工）の施工概要（イメージ図）

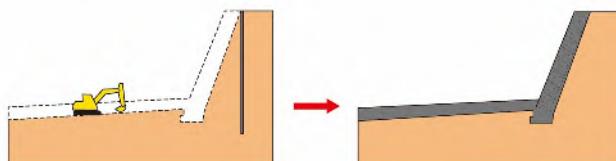


図 2.9 平面構造（擁壁工）の施工概要（イメージ図）

(4) 掘割構造（開削工法）

地表部を掘り込み、敷き均した上で、鉄筋コンクリート造の躯体を構築します。施工概要を図 2.10 に示します。

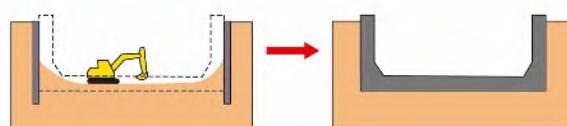


図 2.10 掘割構造（開削工法）の施工概要（イメージ図）

(5) 高架構造（送り出し架設工法）

東名高速道路交差部で採用を検討しています。橋体を取り付道路上、既設桁上あるいは仮設軌条桁上で組み立て、橋軸方向に送り出して据え付けます。施工概要を図 2.11 に示します。

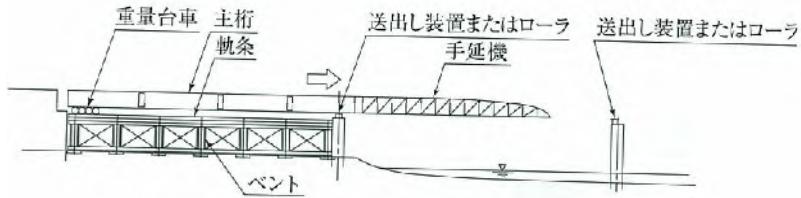


図 2.11 高架構造（送り出し架設工法）の施工概要（イメージ図）

2.5.3 工事工程表

本事業は、7年間程度の工事予定期間を想定しています。

表 2.8 工程表（予定）

工事区間	1年目	2年目	3年目	4年目	5年目	6年目	7年目
準備工							
トンネル構造							
高架構造							
平面構造							
掘削構造							
付帯工							

2.5.4 工事用車両走行ルート

本事業の工事に伴い、資機材の運搬、建設発生土等の搬出を行う車両等（以下、「工事用車両」とします。）が対象事業実施区域周辺を走行します。

工事用車両の主な走行ルートは、図 2.12 に示すとおり、環状 4 号線、市道五貫目第 33 号線を主な走行ルートとする計画としています。

2.5.5 工事時間帯

主な工事時間は、午前 8 時から午後 5 時までを予定しています。また、日曜日の作業は原則として行わない予定です。

また、東名高速道路交差部や環状 4 号線交差部の交通量が特に多い箇所については、工事の影響を小さくするため、トンネル工事や橋梁工事等の一部の工程を夜間に実施します。なお、夜間工事の発生土や廃棄物は基本的には施工ヤード内にストックし、可能な限り夜間の搬出、運搬を行わない計画とします。ただし、施工ヤード内でのストックが困難な状況の場合には、夜間にも建設発生土の搬出、運搬を行います。

なお、騒音・振動による周辺への影響を及ぼさない作業や、コンクリート打設等の中止が困難で連続して行う必要のある作業、緊急時の作業では、上記の作業日時以外において、必要に応じて作業を行う場合があります。

2.5.6 建設発生土及び排水処理について

建設発生土については、極力、周辺の公共事業等への有効利用を図るとともに、汚泥が発生した場合には、産業廃棄物として適切に処理します。

トンネル等の掘削に伴う排水は、関係機関との調整を行った上で、必要に応じて処理施設を設け適切に処理した後、周辺の公共下水道に排出する予定です。

2.5.7 工事に係る配慮事項

[事前計画]

- 現地調査、地質調査等により周辺状況を適切に把握した上で、状況に応じた適切な設計や工法を検討し、適切な施工管理計画を策定・実行することで、安全な構造物の構築、工事作業上の安全確保、地下水位・地盤沈下、近接する構造物等への影響の低減を図ります。
- 効率的な施工計画の策定や工事工程の管理により、建設機械の稼働や工事用車両の通行が集中しないよう配慮する計画とします。
- 使用する建設機械について、環境対策型建設機械の採用に努めます。また、アイドリングストップの推進や過負荷運転の防止等を徹底し、周辺への影響を軽減する計画とします。
- 工事用車両の走行について、規制速度の順守や歩行者・自転車優先等、交通安全の確保を徹底するとともに、周辺の渋滞状況に配慮した運行計画の調整、予め検討した運行ルートの順守や過積載・急発進・急加速の禁止、出入り口付近における工事用車両のタイヤ洗浄等を徹底することにより、生活道路及びその周辺への影響を軽減する計画とします。
- 関連事業の事業者と協議、調整を行い、建設機械や工事用車両が集中しないよう工事工程の平準化や工事用車両の運行ルート及び運行時間帯を分散する計画とします。

[現場対応]

- 適切な点検・整備により建設機械及び工事用車両の性能を維持し、不要な環境負荷を生じさせないように努めます。
- 長時間連續して稼働する建設機械等がある場合、防音型仮囲いの設置等により周辺への影響の低減に努めます。
- 工事区域への仮囲いの設置や交通誘導員の配置等により、周辺住民の安全及び円滑な通行の確保に配慮します。
- 工事区域において、工事用車両のタイヤ洗浄を徹底するとともに、必要に応じて散水を実施し、粉じんの飛散防止や周辺道路の汚れの防止に努めます。
- 工事排水が発生する場合には、必要に応じて濁水処理施設を設け、適切に処理します。
- 工事用型枠材等は、熱帯雨林の減少を防ぐため、熱帯産木材の使用を極力避け、グリーン購入法により調達が推奨されている特定調達品目に該当する型枠の使用や、繰り返し使用できる型枠を使用する等配慮します。
- コンクリート廃材や建設汚泥などの建設副産物の発生抑制、減量化及び資源の循環的な利用促進に努めます。再使用、再生利用できないものについては、適正に処理を行います。また、建設発生土は、事業内再利用や他の公共事業等での再利用を図るとともに、汚泥が発生した場合は適切に処理します。

[周知]

- 事業全般や工事に関する問い合わせには真摯に対応し、周辺住民とのコミュニケーションを図りながら工事を進めます。
- 工事の実施に当たっては、事前に周辺住民へ工事内容の情報提供を行い、周知徹底を図ります。



図 2.12 工事用車両の主な走行ルート