

## 説明会における質疑、意見の概要及び事業者の説明

各開催日の質疑、意見の概要及び事業者の説明は、以下に示すとおりです。

整理に当たっては、発言順とし、項目を設けました。

### 説明会（第１回）における質疑、意見の概要及び事業者の説明

質問者	項目	説明会における質疑、意見の概要	事業者の説明
A	対象事業の内容	上下方向のオンランプとオフランプの工事内容や、どこが高架構造、トンネル構造などの構造情報を教えてください。	補足資料１を提示。AからDまでの４つのランプがあります。Aランプは、東京方面に高速道路に乗るランプで、東名高速道路の下を通過して接続します。Bランプは、名古屋方面から料金所に降りるランプで、東名高速道路との交差部は橋梁で上越しします。Cランプは、名古屋方面に接続するランプで、現地盤を半地下にする区間や現地盤と同レベルの高さとなる構造があります。Dランプは、東京方面から降りるランプで、Cランプと同様に現地盤からは半地下になるような構造を計画しています。料金所は、環状４号線から東側に計画しており、４つのランプを通った後は農業振興地区の地下を走行し、その先で環状４号線を越してから、地上に出る計画です。
	対象事業の内容	料金所へのアクセス方法をどのように考えているか教えてください。	補足資料２を提示。上川井瀬谷１号線からの乗り降りを想定しています。上川井瀬谷１号線から、北・南方面へのアクセスは、補足資料２における矢印で記載のとおりです。
B	施工計画	東名高速道路の側道が、インターチェンジができることにより、無くなると聞いています。マークスプリングスや五貫目町周辺から上瀬谷小学校までの通学路になっているが、工事中の対処の仕方などを教えてください。	補足資料１を提示。今回のインターチェンジの事業において、大きく現地の道路を改変するのは、補足資料１においてオレンジ色に着色した部分と、その内側です。こちらで把握している上瀬谷小学校への通学路については、市営団地付近で本図のDランプの付近を通ると認識しています。工事の計画については、現時点ではご説明できるものはありませんが、道路の改変にあたっては、ご意見を踏まえて、通学路についても小学校とも調整して適切に安全が保たれるようにしてまいります。

説明会（第1回）における質疑、意見の概要及び事業者の説明

質問者	項目	説明会における質疑、意見の概要	事業者の説明
C	環境影響要因	<p>瀬谷に残された最後の里山の樹木が大量に伐採され则认为しています。地球温暖化防止は緊急の課題です。また、300億円以上の予算が使われると聞きました。今までの既存の料金所（横浜町田 IC）を使った方が温室効果ガスの削減にもなると思いますが、どう考えていますか。</p>	<p>インターチェンジは、上瀬谷の立地性をいかに発揮するかという視点が重要と認識しています。将来、防災・公園地区に広域防災拠点を整備していこうと計画していますが、一刻も（早く）発災時に対処するためには、東名高速道路と直接つながっていることが重要と認識しています。</p> <p>また将来の土地利用でそれなりの交通需要が見込まれますが、周辺への道路への影響も考えられるため、直接つながるインターチェンジを作ることは、重要であると考えています。</p>
D	対象事業の内容	<p>横浜町田 IC の入り口では、タンクローリーの転倒等、きついカーブを作ったことによる死亡事故等も発生しています。防災について、どのように考えているか教えてください。この計画は、神奈川県工業保安課や高圧ガス防災協議会等へ、情報を流しているのでしょうか。対応していない場合は、意見書を提出することや、横浜市の方と意見交換をするように伝えたいと考えています。</p> <p>十分、安全に配慮してほしいため、話をさせてもらいました。</p>	<p>補足資料1を提示。あげていただいた団体とは情報共有はしておらず、主に神奈川県警や、高速道路会社と調整をしてきました。また、将来は横浜市道になるため、横浜市の道路関係の課と調整をしてきました。国の方で、新しく道路をつくる時に守るべき基準が定められているため、それに則って計画しています。タンクローリーも走行は可能ですが、一部区間がトンネルになっているため、それも含めて、今後、運用については神奈川県警や関係者と調整して進めていきます。</p>
E	施工計画	<p>トンネルが計画されている真ん中あたりが低く、右側は高く、左側は少し下がる地形となっているため、安全対策をしっかり考えてほしいと思います。地下には何が埋まっているか分からないため、これから工事を始める前に事故に十分気を付けてほしいと思います。地下水への汚染が出たという話も聞いていますので、ぜひよろしくをお願いします。事故のないように、お金をかけてください。</p>	<p>現在の地形ですが、現地確認をすると、川があり、その部分が掘られている状況です。今後、区画整理事業において、盛土や切土がされていきます。我々が工事に入るときには、平坦で土が均一になった状態になっています。ご意見を踏まえ、安全第一で進めていきたいと思います。万が一、不測のことがありましたら、法に則って、適切に対応していきます。</p>
	その他	<p>小学校の位置や、交差点の位置等の情報を書いた状態で、見やすい地図にしてほしいです。</p>	<p>ご意見として承りました。</p>

説明会（第1回）における質疑、意見の概要及び事業者の説明

質問者	項目	説明会における質疑、意見の概要	事業者の説明
F	環境影響要因	当然自動車から温室効果ガスが排出されると思いますが、「自動車の走行」のところに丸がついていません。これはどのように理解すればいいのでしょうか。	こちらは、国の道路環境影響評価の技術手法を参考に選定しています。自動車から排出される温室効果ガスは、道路事業者や国の関係団体の協力を得ながら削減していくこととなりますので、道路事業者だけでの削減は難しいです。また、インターチェンジができることにより、周辺の交通流の円滑化がされることから、「自動車の走行」については選定していません。
	環境影響要因	先ほどご説明のあったように、観光・賑わい地区に膨大な車両が押し寄せていると思います。それによる環境影響の悪化が懸念されると思いますが、その交通量はどのように予測されているのでしょうか。交通量がどれだけ適切に見込まれるかが、教えてください。	将来、まちづくりが成熟した時の交通量を用いて推計をします。上瀬谷地区については、「観光・賑わい」等の4つの地区がありますが、それらの需要を含めて広域からどういう影響があるのかを把握したうえで、ネットワークを構築し、推計して、環境影響評価に繋げていきます。
G	対象事業の内容	区画3号線について、車線数など、詳しく教えてください。	補足資料1を提示。道路の幅員は、真ん中に料金所があるため、一番広い箇所では約47mです。料金所の運用は、今後、高速道路会社と協議していきますが、横浜町田ICのように料金所が何ブースもできるような運用は想定しておりません。3号線の車線数は、片側1車線の計画ですが、料金所の東側のT字路については、右折と左折を1車線ずつ設けるため、4車線程度ある計画です。料金後の西側、環状4号線側は、片側1車線の計画です。
H	対象事業の内容	補足資料2について、防災公園の下の道路に矢印が記載されていて、これは、高速へのアクセスの案内板が出ることだと思います。ここは住宅地と団地があります。道路が広くなるとは聞いていますが、そこにアクセスの案内板が出ると、交通量が増えて騒音がひどくなるため、考え直してほしいです。	まだ具体的に、看板をどこにどのように設置するかという計画はありません。供用前頃に、現地に高速への案内が設置されることとなりますが、神奈川県警と協議して設置していきます。ご意見を踏まえ、その際に対応を考えます。 騒音の存在・供用後の調査地点図を提示。騒音については、道路9・道路8の地点において調査を行い、住宅地を考慮した影響を考えていきます。
	その他	家に工事の案内がポストされていますが、毎回地図が小さく、ぼやけており、よく分かりません。印刷時には注意してほしいです。	本事業ではまだ工事に着手していないため、土地区画区画整理事業の案内と思われます。担当部署に伝えます。

説明会（第1回）における質疑、意見の概要及び事業者の説明

質問者	項目	説明会における質疑、意見の概要	事業者の説明
I	対象事業の内容	<p>補足資料1のBランプの付近について、現時点で構いませんので、ランプの構造や工事の工法、騒音・振動問題の考えなどについて、お聞きしたい。</p>	<p>Bランプ（県道瀬谷柏尾との交差）付近では、東名高速道路は現地の地形よりも高いところを走っています。東名高速道路と交差するあたりが橋梁になりますが、Bランプもそこまでの区間は東名高速道路の本線と同じくらいの高さになります。高低差は5～10m程度です。コンクリートの擁壁によって、極力、改変範囲が少なくなるような計画を考えています。特殊な重機を使用することは現時点では考えていませんが、工事を発注して着手する際は、近隣の皆様に工事説明会を行います。工事説明会の中で、使用する重機や騒音・振動がどうか、通学路への影響等をご案内します。騒音等のご懸念もあると思いますが、今回の環境影響評価の中で適切に検討し、遮音壁等の対応は考えていきます。</p>
C（再質問）	対象事業の内容	<p>巨額の金額がかかると聞いていますが、横浜市の予算からでしょうか。それとも国の補助金が出るのでしょうか。具体的な説明をお願いします。</p>	<p>横浜市が事業として行っていますが、現在、同時に都市計画の手続きもしています。今後、順調に手続きが進んで認定された場合、国の補助金を充てられることを見込んでいます。事業の内容によって補助金の割合が変わってきますが、都市計画道路では半分程度が一般的です。また、こちらの事業では物流地区での事業を予定している企業も恩恵を受ける計画になるため、その事業者からのご負担の計画も出てきています。また、事業スキームに応じて高速道路会社が負担するところもあります。今後、事業を進めていく中で精査していきます。</p>
J	対象事業の内容	<p>テーマパークの来場者向けの交通も、今回のインターチェンジを利用することもあると思います。当然、テーマパークの事業者も営業上のメリットがあると思います。物流地区の事業者の負担の話は出ましたが、「観光・賑わい」のテーマパークの事業者の負担はどうなのでしょう。</p>	<p>物流事業者に負担を求める理由として大きいものは、物流事業者の方で高速道路の自動運転の事業を検討していることです。高速道路と直結したインターチェンジの事業がないと、事業が成り立たないため、負担を求めています。他にも関連する事業者等が使われるとは思いますが、横浜市として公共性のある事業として整備をしていくものであるため、その他の方々には負担を求めるものではないと考えています。</p>

説明会（第1回）における質疑、意見の概要及び事業者の説明

質問者	項目	説明会における質疑、意見の概要	事業者の説明
D (再質問)	施工計画	<p>方法書対象地域の中で、鶴間六丁目の部分に色が付いていますが、その地域は工事用車両が入ることを想定しているのでしょうか。</p> <p>また、横浜市民にとっては重要な、水道の配管が通っている箇所もあります。現状では、重量制限があり、一般的な車は入れないと思いますが、入るということでしょうか。</p>	<p>工事計画については、未定の部分がありますが、今回のアセスの中で想定している工事用車両の走行ルートは、説明資料の43枚目の記載の通りです。環状4号線、広域的な運行については、八王子街道、幹線道路を使つてのルートを想定しており、ご指摘の生活道路等を工事用車両が走行することは無いと考えています。</p>
	施工計画	<p>鶴間小学校の通学路で交通安全の活動をしています。工事用車両が入る可能性があるのであれば、交通安全に関して校長先生と話し合いをしてほしいです。</p>	<p>事業者や対象事業実施区域は横浜市になりますが、影響範囲としては大和町と町田市も入ります。影響については、しっかり把握していきたいと考えています。</p>

説明会（第2回）における質疑、意見の概要及び事業者の説明

質問者	項目	説明会における質疑、意見の概要	事業者の説明
A	環境影響要因	<p>東名高速道路の側道が工事で変更になると前回の説明会では聞きましたが、交通や騒音の影響や調査はどのようになっているのでしょうか。</p> <p>(補足質問)</p> <p>主要道路を中心に考えており、東名高速道路の側道のような生活道路は考慮しないのでしょうか。</p>	<p>まず地域交通に係る交通混雑については、地域住民の方々の日常の交通経路を対象としており、幹線交通については交通を集中させ、地域の交通を緩和するような位置づけで認識しています。東名高速道路の交通混雑については、道路管理者において交通量観測を行っているため、そのようなデータを収集し、今後検討を進めてまいります。</p> <p>騒音についても、東名高速道路の交通量を踏まえながら、適宜対応していきます。</p> <p>(補足質問への回答)</p> <p>説明資料 67 枚目を提示。新たなインターチェンジができることにより影響があると考えられる周辺の交差点を対象に調査し、評価します。</p>
B	対象事業の内容	<p>新たなインターチェンジは、説明資料を確認すると、海軍道路には直結しないように思います。このインターチェンジを一般的に利用する場合、旭区及び瀬谷区の住民はどこから入ればいいのでしょうか。地図で示してください。</p> <p>(補足質問)</p> <p>提示図面は、方法書に入っているのでしょうか。どちらで閲覧ができますか。</p>	<p>補足資料 1 を提示。</p> <p>料金所の位置は、環状 4 号線より東側です。</p> <p>補足資料 2 を提示。この通り道路標識が案内されるというものではありませんが、一般的と考えられる経路を示しています。八王子街道から目黒交番前を経由するルート、国道 16 号から上川井瀬谷 1 号線を経由するルート、南側の環状 4 号線から消防出張所の交差点を経由するルートなどを想定しています。</p> <p>(補足質問への回答)</p> <p>こちらの資料は、方法書の中にはありません。先日、対象事業実施区域の近隣にお住まいの皆様向けに計画の概要を説明した際に使用したスライドです。横浜市 HP (<a href="https://www.city.yokohama.lg.jp/ku-rashi/machizukuri-kankyo/toshiseibi/jokyo/kukakuseiri/kamiseya/traffic/ic-seibi.jigyuu.html">https://www.city.yokohama.lg.jp/ku-rashi/machizukuri-kankyo/toshiseibi/jokyo/kukakuseiri/kamiseya/traffic/ic-seibi.jigyuu.html</a>) より、「事業者説明会(令和 7 年 9 月 12 日、13 日)」のスライドをご確認ください。 ※補足資料 2 については上記の中にはありません。</p>

説明会（第2回）における質疑、意見の概要及び事業者の説明

質問者	項目	説明会における質疑、意見の概要	事業者の説明
B	対象事業の内容	<p>予算はどれくらいですか。</p> <p>市道と聞いていますが、物流地区に直結するため、物流地区の事業者の予算負担はあるのでしょうか。負担割合を教えてください。</p>	<p>事業の概算費用は約 360 億円を見込んでいます。その負担割合はまだ決まっておりません。今後、関係者との協議によって決めていきますが、具体的な関係者としては4者を予定しています。環境アセスメントとは別に、並行して都市計画の手続きを進めていく予定があり、その都市計画道路に決定されると国の補助金が見込まれます。また、国の方で示されている、高速道路会社との事業スキームもあります。このインターチェンジ事業の特徴として、東名高速道路と物流施設を直結するため、物流事業者の方にも負担を求めていくという考えがあります。横浜市、国、高速道路会社、物流事業者の4者で、今後、費用を協議します。</p>
C	道路混雑	<p>説明資料の 67 枚目についてです。調査地点が、主に北方面となっており、南方面が 3 地点となっています。今月 7 日に令和 6 年度決算特別委員会で議員が GREEN×EXPO 2027 の周辺道路の混雑について質問しており、その際に局長が「複数の交差点の改良に着手して、交通容量の拡大に取り組んでいる」と回答していました。花博の際には周辺道路が混雑すると思いますが、そちらについてと今後のインターチェンジの環境影響評価の関り、どのように連携していくかを教えてください。</p>	<p>GREEN×EXPO 2027 会場へのアクセスとしては、推計上、概ね北方向から来場すると想定しております。交差点 4 は 2 年ほど前に保土ヶ谷バイパスのオフランプを拡幅しており、交差点 3 は立体化を進めています。また、土木事務所で改良を進めていく交差点もあるかと思います。今回事業者にて示しているものは、GREEN×EXPO 2027 が終わり、街づくりが落ち着いた状態での交通状況の影響を考えています。その時には、幹線道路も概ね整備が完了しているという視点で、主要な幹線道路の交差点に着目しています。先ほどお話しいただいた交差点 9・10・11 が、そのような観点から選定しています。</p>

説明会（第2回）における質疑、意見の概要及び事業者の説明

質問者	項目	説明会における質疑、意見の概要	事業者の説明
B (再質問)	環境影響要因	<p>物流地区が開業した時の排ガスの予測はアセスで評価するのでしょうか。1日どれくらいの車が来て、どれくらいの排ガスが出るかということはないのでしょうか。予測項目にはないと思いますが、方法書に載せるのか教えてください。</p> <p>(補足質問) これから街、テーマパーク、物流地区等が全てできた後の交通量が予測に含まれるのでしょうか。</p>	<p>存在・供用時の環境影響評価のため、物流地区に特化したものではなく、上瀬谷のまちづくり（4つのゾーンでの土地利用等の計画）を含めた交通を加味します。それを踏まえ、今後予測を行っていきます。そのため、物流地区を考慮した上での数字と理解いただきたい。</p> <p>(補足質問への回答) 物流だけでなく、他のまちづくり等も踏まえた交通量と理解いただきたい。</p>
	土壌汚染	<p>10月17日の横浜市環境影響評価審査会で、土壌汚染の調査が今までされているのが地上から1m～2mまでであり、今回10mくらい掘削すると聞きました。調査をした方がいいと審査会で委員から意見を受けていましたが、調査するかを教えてください。</p> <p>(補足意見) 旧米軍施設があったあたりのため、PFASの調査や10mまでの土壌汚染については追加で実施した方がいいと考えます。</p>	<p>審査会の中では、特段土壌汚染についてはこの事業の中での環境影響評価項目としては考えていませんと話しました。理由としては、区画整理事業の方で基準を超過している部分も含めて現場対応していくためですが、委員からは掘削が10m以上あるのではないかとのご見解を頂きました。</p> <p>今後の審査会の中で、事業者の考えを整理します。</p>
C (再質問)	道路混雑	<p>補足資料2で示されているエリア以外の道路については、整備が進んでいないと思いますが、どのような計画を考えているのでしょうか。</p> <p>今回の事業計画で周辺の生活道路を整備しないのであれば、このインターチェンジ周辺は便利になりますが、そこに行くための生活道路に負担がかかるのではないのでしょうか。周辺道路の整備にもお金をかけていただきたい。</p> <p>また、これに合わせて連携する都市計画や、既に策定済みの都市計画については並行して進めていくべきではないのでしょうか。</p>	<p>補足資料3において、上瀬谷地区の周りで現在行われている事業の箇所を、赤色で示しています。</p> <p>横浜市自体も都市計画道路の整備率が他の都市に比べて低い中で、さらに瀬谷区と旭区は低い状況になっています。そのため、地域として幹線道路を整備しなくてはならないというのは、市の課題としても認識しています。</p> <p>一方で、横浜市の資金だけでは中々現場施工ができないという課題もあり、具体的には国の補助をいただきながら、少しずつ周辺の道路も進めているところです。状況をご理解いただきたい。</p>



説明会（第2回）における質疑、意見の概要及び事業者の説明

質問者	項目	説明会における質疑、意見の概要	事業者の説明
B (再質問)	道路混雑	<p>説明資料の9枚目について、目的の中に「物流機能の強化」と書かれており、予算も4者で分けるとのことですが、土地区画整理事業の時にはインターチェンジの話はありませんでした。物流事業者のために作ってあげると理解しました。自動車交通が分散すると書かれていますが、交通が集中することはあっても、分散することはないと思います。現在も混雑している中、さらに交通量が増えて道路混雑することが目に見えていると思います。市民のことを考えると、インターチェンジは作らない方がいいと思いますが、なぜ分散すると考えるのか教えてください。</p>	<p>物流事業者の使用に加え、上瀬谷地区では、広域防災拠点を整備したり、物流地区以外にも「観光・賑わい地区」や公園など、様々な用途があり、その土地利用への道路としても考えています。上瀬谷地区だけでなく、周辺の事業者や住民の方が使うインターチェンジにもなります。</p> <p>将来的には道路拡幅もするため、現状とは異なることとなりますが、現在、八王子街道等の周辺道路が混雑していることがご懸念かと思います。街に集まる車の特性は、区内の方や、長距離の方もいる中で配分を考えた際に、東名高速道路から直接、上瀬谷にアクセスできることにより、周辺道路の影響が軽減できると考えているため、分散すると記載しています。</p>