

新たな交通（瀬谷バス専用道線）整備事業

実施報告及び事業者説明会における主な質疑応答内容

■ 実施報告

新たな交通（瀬谷バス専用道線）整備事業について、都市計画を定める法定手続きに先立って地域の皆様に本事業の概要をご説明しました。

<実施状況>

日時；令和8年1月16日（金）18：30～20：00 参加者：約140名

1月17日（土）13：30～15：00 参加者：約170名

会場：瀬谷公会堂 講堂

※当日資料は、市ホームページで御覧いただけます。

[https://www.city.yokohama.lg.jp/kurashi/machizukuri-](https://www.city.yokohama.lg.jp/kurashi/machizukuri-kankyo/toshiseibi/jokyo/kukakuseiri/kamiseya/traffic/kamiseyaart/summary.html)

[kankyo/toshiseibi/jokyo/kukakuseiri/kamiseya/traffic/kamiseyaart/summary.html](https://www.city.yokohama.lg.jp/kurashi/machizukuri-kankyo/toshiseibi/jokyo/kukakuseiri/kamiseya/traffic/kamiseyaart/summary.html)

■ 主な質疑応答内容

（☆：御質問、→：脱炭素・GREEN×EXPO推進局からの回答・説明）

1 新たな交通の整備計画について

☆ 新たな交通が地域の住民が使いやすいように、トンネルの間にバス停を作るべき

→ 新たな交通は、本市西部地域の交通空白地域の解消や環状4号線を軸とした鉄道路線間を結ぶ南北方向のバスネットワークの構築を目指し、新たなバス路線の導入に向けた検討や瀬谷・上瀬谷間のバス専用道の整備に向けた取組を進めています。

今回の計画では、既設の埋設管の下となる地上から約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、中間駅を設置しない計画としています。

本市では、これまでも地域の方から瀬谷駅から北側の環状4号線へのバス路線の新設に関するご要望をいただいております。地上の環状4号線にバス路線を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。

→ 新たな交通では、環状4号線を軸とした鉄道路線間を結ぶ南北方向のバスネットワークの構築を目指しています。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。

今回のバス専用道の計画では、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。

☆ 瀬谷バス専用道はテーマパーク事業者が整備すべきものではないのか

→ 旧上瀬谷通信施設地区は長年にわたり接収されていたため、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、土地利用に必要な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づけており、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。

2 工事・構造・他事業について

☆ 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×EXPO 2027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ていきたいと考えており、工事着手前には工事説明会などを開催し、周辺環境への影響を含め工事に係る情報を周辺地域の方にお知らせします。

☆ 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汚水幹線および大門第2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。

今後は、より一層の安全確保に向け、過去の事例等も踏まえて検討を進めるとともに、施工段階では適切な施工管理方法を定めてまいります。

3 事業費・採算性について

☆ 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。

☆ 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は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。

4 関連する計画について

☆ 上瀬谷のまちづくりに伴う大規模な来街者の増加に対し、現状の瀬谷駅では駅施設としての容量が不足すると考えるが、駅施設の整備や電車の本数の増便等について相模鉄道(株)と協議しているのか。

→ 瀬谷駅の改良や電車の増発、特急の停車についての判断は相模鉄道株式会社様によるものと考えておりますが、将来予想される来街者数などを共有し、駅の安全性や利便性が損なわれることが無いよう、働きかけていきます。

なお、同社とは現在、瀬谷駅と新たな交通の瀬谷側ターミナルへの接続について、円滑な乗り換えと地域の利便性を確保するため、地域の方がご利用されている瀬谷駅自由通路の動線とは別のルートを新たに確保することをお伝えし協議を進めています。

☆ 瀬谷側ターミナルの上部は、商業施設として利用すべきと考えるが、検討はしているのか。

→ 今回の瀬谷側ターミナルの計画では、地下に掘削構造のバスターミナルを配置するとともに、地上には駅前広場機能などを配置する計画としています。これらの施設は将来的に道路として位置づけて整備する予定であり、道路上には原則的に建物を建築することができませんが、ターミナルの上部利用のご意見として承ります。