

新たな交通（瀬谷バス専用道線）整備事業 市素案説明会

実施報告及び主な質疑応答内容

■ 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則り、都市計画市素案の概要をご説明しました。

<実施状況>

日時：令和8年5月15日（金）19：00～20：30 参加者：約80名

5月16日（土）13：30～15：00 参加者：約61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->

[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 新たな交通整備事業・瀬谷バス専用道線の位置づけについて

☆ 年間1,500万人のテーマパーク入場者に対し、このバスの輸送力は足りているのか。運行計画はどのようなに考えているのか。

→ 新たな交通はピーク時で1時間あたり9,000人程度が利用することを想定し、大型の路線バスより1.5倍程度多く乗れる連節バス3台を隊列で走らせるなど、ピークの時間帯に対応できる輸送システムを検討しています。

☆ 「道路混雑の抑制」の道路混雑とは、現状の混雑状況を緩和することなのか、それともテーマパークによる交通需要増加に対する対応策なのか。

→ 現状の混雑状況と、上瀬谷のまちづくりの開発事業の両方に対しての対応です。
70年にわたる接収によって土地利用が制限されて、必要なインフラの整備が遅れているため、現状の交通においては渋滞が発生しています。今回上瀬谷のまちづくりを契機として、周辺道路の整備もあわせて行うことで、現状の道路混雑の緩和をしつつ、将来のまちづくりの需要も踏まえた計画としています。

☆ 事業計画の概要（p.12、13）の中に、目的としてテーマパークが入っていないが、テーマパークの事業者の募集要項に新たな交通が明記されているため、事業の目的にテーマパークを入れるべきだと思う。

→ 新たな交通の目的は、上瀬谷のまちづくりの中の四つのゾーン、農業振興、観光・賑わい、物流、防災・公園へ来場される方々の輸送を担う交通システムであり、本市西部地域の南北の公共交通ネットワークを構築し、交通空白地域となっている旧上瀬谷通信施設地区を繋ぐ機能を持っています。

☆ テーマパークが途中で撤退したり、年間来場者数を大きく下回る場合は、この瀬谷バス専用道線の計画は中止するのか。

→ 上瀬谷のまちづくりの経緯として、最初に土地利用基本計画を定め、将来の土地利用に合わせて新たな交通の整備をしていくと位置づけています。

現在の事業予定者が撤退した場合でも、まちづくりの方向性は変わらないため、新たな交通を直ちにやめることは無いと考えています。

☆ 若葉台方面やJR横浜線、南町田グランベリーパーク方面など、周辺地域とのネットワーク形成を見据えた計画となっているのか。

→ 本事業は、本市西部地域の南北方向のネットワークを繋ぐことを目的としているため、十日市場駅や南町田グランベリーパーク駅等の鉄道駅との接続を見据え、それらの方面とどのように繋いでいくかバス事業者の意見を伺いながら検討しています。また、それらの方面からの路線バスがアクセス可能な上瀬谷側ターミナルの施設設計としています。

☆ 鉄道を通す検討はしたのか。今後瀬谷バス専用道線の後に鉄道を通す予定はあるのか。

→ 過去に新交通システムでの検討を行いました。シーサイドラインから現時点では参画しないという回答を受けています。その後、必要な輸送力を確保できるバスによる輸送システムを検討してきました。

この輸送システムは、バスを使用することから路線を選ぶ自由度が高いため、専用道の先の北側の区間にもバス路線の接続や延伸ができる施設設計にしています。

2 施設について

☆ トンネルの等級についてはどの等級に該当するのか。また、避難連絡坑を予定しているとのことだが、どの程度の等級の避難設備等を予定しているのか。

→ 今回のシールドトンネルについては、道路トンネル非常用施設設置基準に沿って設計をしています。基準では延長と交通量からB等級となりますが、勾配や見通し距離などから1等級上位のA等級としています。

A等級のトンネルでは、延長と交通量によって避難通路の有無を判断しますが、本計画では不要となっています。しかし、外部有識者・神奈川県警察・消防局と協議をした結果、消防活動用に2本のトンネルを繋ぐ連絡坑を2カ所設けることとし、避難にも使えるよう計画しています。

☆ シールドトンネル2本が途中で交差する必要性がわからない。瀬谷側ターミナルの降車と乗車の向きを変えれば交差させる必要が無いのではないのか。

→ 瀬谷側ターミナルの敷地制約や経済性を踏まえて比較検討をした結果、島式ホームとすることが有効であり、トンネルを交差する設計としました。

3 工事について

☆ シールド工法を選定した理由を技術的な視点で教えてほしい。

→ 環状4号線一帯で地盤調査を行ったところ、概ね地表面から15m程度はそれほど強固な地盤ではない関東ローム層になっていることが判明しました。今回整備するトンネルは地上から地下に潜る途中と、地下から地上に登る途中で、その関東ローム層を通過することになるので、地盤の自立性も踏まえて比較検討した結果、安全性と密閉性の高いシールド工法を選定しました。

☆ 2本のトンネルの工事で、環状4号線の西側のがけ地が崩れないか心配だ。

→ トンネルの設計については国の基準やトンネルに関わる技術指針に基づいて強度や安全性を確保する設計となっています。また、影響範囲の地盤の変位等を観測しながら安全な施工に努めていきます。

☆ 具体的な工事進捗状況を随時知らせてもらえるのか、また、工事問合せ窓口を設ける計画はあるのか。

→ 進捗状況の周知方法や問合せ窓口の設置等については、工事の契約後に工事請負業者と協議し、工事着手前には説明会でお示しします。

4 環境影響評価等の調査について

☆ 環境調査は任意で行うとのことだが、トンネルが浅い位置を通る範囲については家屋調査などを行うのか。行うならいつ行うかを教えてほしい。

→ 影響が想定される範囲については、工事の契約後に横浜市と工事請負人が調整し、トンネル工事着手前に家屋調査の案内を行うことを考えています。なお、工事契約は令和10年頃の予定です。

☆ この事業は環境アセスメントの対象外であり、任意の環境影響調査を自主的に行う予定とあるが、調査対象に水環境が含まれるのか。

→ 調査項目は、環境影響評価を参考に大気質、騒音、振動、水循環、地盤沈下、地域社会などを想定しています。

☆ 法定の環境影響評価は実施せず、任意で環境影響を調査する予定ということだが、これは横浜市が調査するだけで、第三者から評価を受けない考えなのか。評価を受けるとしたら誰に評価を頼むのか。

→ 環境影響評価については、本事業は法令や条例に基づく環境影響評価手続の対象事業ではありません。しかしながら、地下掘削を伴う事業であることから、環境への影響をできる限り把握し、必要な対応を講じながら事業を進めていくことが重要であると考えており、事業に伴う環境調査の実施を予定しています。

調査内容については、外部有識者等から専門的な知見をいただきながら対応していくことを検討し、その結果を工事説明会等の機会を通じて市民の皆様へご報告する予定です。

5 事業性・採算性について

☆ 横浜グリーンエキスポの来場者は半年で1,000万人、テーマパークは年間で1,500万人とされており、横浜グリーンエキスポの方が年間来場者が多いにもかかわらずシャトルバスで運ぶ運行計画を公表している。そのため、今回の計画も連節バスを事業者が用意し、既存の道路にシャトルバスとして走らせた方が道路を掘る必要がなくなり、事業費が安く済むのではないのか。

→ 横浜グリーンエキスポについては開催期間が限定された国際博覧会であることから、既存道路を活用したシャトルバス輸送等により対応する計画です。

一方、旧上瀬谷通信施設地区のまちづくりは博覧会終了後も続く継続的な土地利用を前提としており、将来的な交通需要への対応や本市西部地域の交通ネットワーク形成に資する交通基盤の整備が必要であると考えています。

☆ 今回の計画の事業費466億円はどのように試算したのか。物価の上昇が続くなかで、今後の事業費の増額についてはどのように考えているのか。

→ 466億円は本市の委託で令和5年度に試算しています。

昨今の物価高騰や円安などが、事業費にも影響すると考えられますが、今後詳細な設計や工事方法の検討、関係機関との協議等をふまえて事業計画を精査していきます。

☆ 運賃はいくらになるのか。おおよその運賃設定が決まっていたら教えてほしい。

→ バスの運行は民間事業者が担う想定であり、運賃については今後運行事業者となる者が国交省と協議をして決めることになります。

☆ 新たな交通のトンネルは、完成後に維持管理を続ける必要があると思うが、維持管理にかかる人材や予算の確保はどのように考えているのか。

→ トンネルは横浜市が管理する道路施設になるので、他の道路施設と同様に適切に管理を行っていきます。

しかし、維持管理には相応の費用が必要となるため、ターミナル施設の運営事業なども含め、事業全体として予算を確保できるよう検討を進めています。

6 関連する計画について

☆ テーマパークの年間来場者数を 1,500 万人としているが、それは事業者の主張であり、それを鵜呑みにして市民に説明するのは不誠実ではないか。

→ テーマパークの年間来場者数 1,500 万人は、公募にあたって事業者から提案があったものですが、「横浜市旧上瀬谷通信施設地区活用事業審査委員会」における提案の審査を経て、事業予定者として決定しています。

☆ 瀬谷側ターミナルは、瀬谷中学校敷地の3分の2くらいを使用する想定だと思うが、残りの3分の1は具体的にどのように使われるのか。

→ 瀬谷中学校敷地の北側約3分の1の部分については、現時点ではまだ具体的な使い方は決まっていません。今後、上瀬谷のまちづくりの進捗に伴い、瀬谷駅の周辺にどんな機能が必要なのか、これまで皆様からいただいたご意見・ご要望も踏まえ、魅力ある駅周辺の生活拠点形成につながる場所になるよう検討していきます。改めて、地域の皆様にご意見を伺う機会を設けます。