

## 第 1 章 事業計画の概要



## 第1章 事業計画の概要

### 1.1 事業計画の概要

事業計画の概要は、表 1-1 に示すとおりです。

また、本事業を実施しようとする区域（以下、「計画区域」とします。）は、図 1-1 に示すとおりです。

表 1-1 事業計画の概要

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	<b>【都市計画決定権者】</b> 横浜市 <b>【第1分類事業を実施しようとする者】</b> 名称 横浜市 代表者の氏名 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
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
事業の種類、規模	道路の建設（自動車専用道路の新設） <sup>注1</sup> （第1分類事業） 延長：約2km 構造形式 <sup>注2</sup> ：地表式、地下式、掘割式を検討中 車線数：片側1～2車線
計画区域	起点：横浜市瀬谷区目黒町 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 <sup>注3</sup> ：市道環状4号線 <sup>注4</sup> 、市道目黒第25号線
事業計画に係る許可等の内容	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市計画決定：都市計画法第19条</li> <li>・都市計画事業認可：都市計画法第59条</li> <li>・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</li> </ul>
図書作成の受託者	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：「第12版 都市計画運用指針（国土交通省 令和6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。

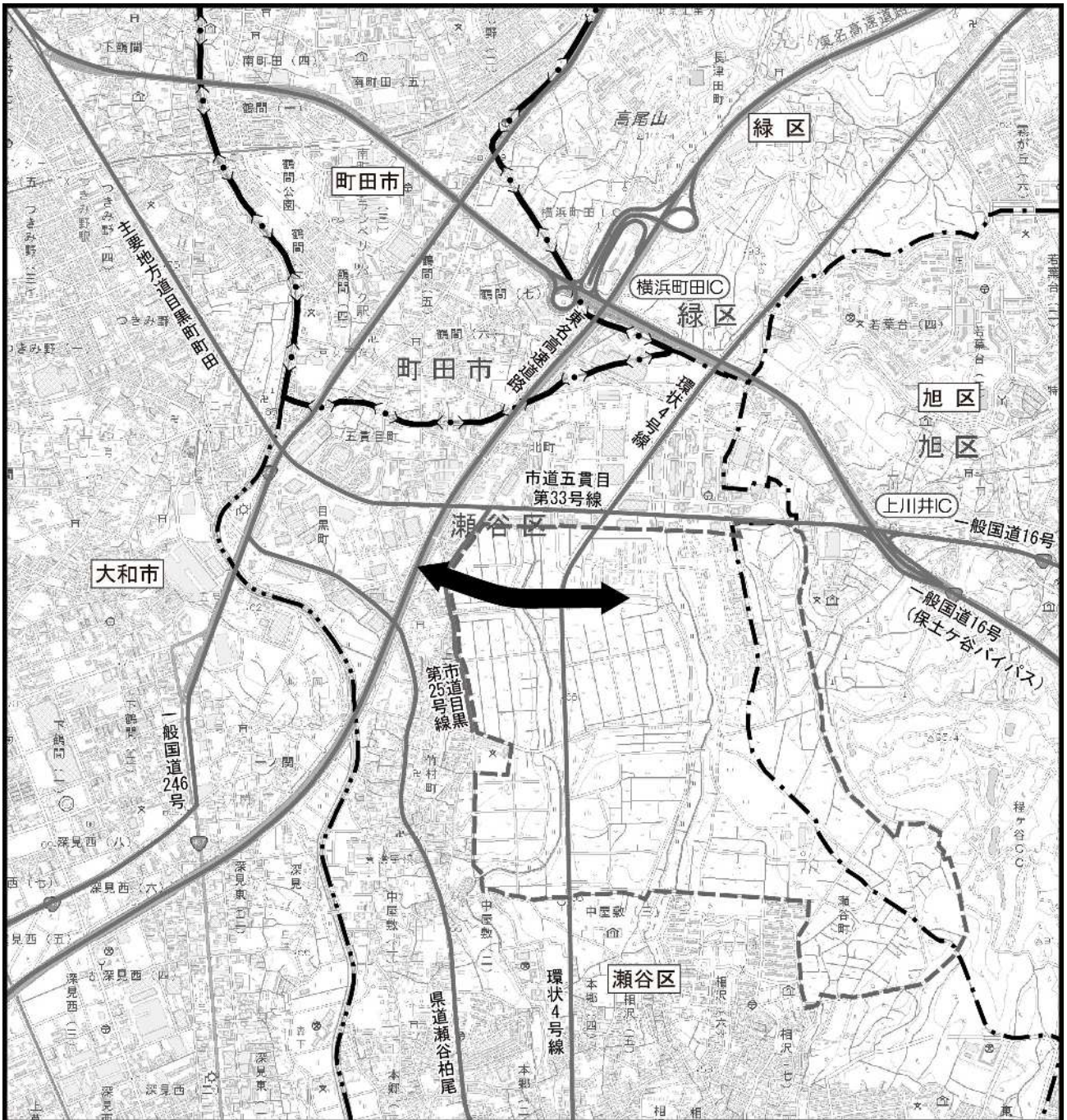
イ 掘割式の区間とは道路面が地表面よりおおむね5m以上低い区間が350m以上連続している区間で地下式の区間以外のものをいう。

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3：計画道路は市道環状4号線及び市道目黒第25号線と立体交差する計画です（詳細は、p.1-6～1-7 参照）

注4：以下、「環状4号線」とします。



凡例

←→ 計画区域

--- 旧上瀬谷通信施設地区土地区画整理事業実施区域<sup>注1</sup>

—<>— 都県界 — — — 市界 - - - - 区界



1:25,000

0 0.25 0.5 1 km



注1：「旧上瀬谷通信施設地区土地区画整理事業実施区域」は以下、「土地区画整理事業実施区域」とします。

図 1-1 計画区域

### 1.1.1 事業の目的及び必要性

#### (1) 事業の目的

本事業は、上瀬谷地区内の「公園・防災地区」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) 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。

## 1.1.2 事業計画の内容

### (1) 事業の内容

本事業の内容は表 1-2 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 2 km の自動車専用道路（市道）を新設する計画です。

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。

計画区域周辺には、図 1-2 に示すとおり、南北方向に相沢川と大門川が流れており、現況ではコンクリート三面張りとなっています。これらの河川は、土地区画整理事業により切り回され、相沢川は部分的に暗渠化、大門川は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 1-2 事業の内容

項目	内容
計画区域	起点：横浜市瀬谷区目黒町 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：環状 4 号線、市道目黒第 25 号線
規模	道路延長約 2 km
構造形式 <sup>注1</sup>	地表式、地下式、掘割式を検討中
車線数	片側 1 ～ 2 車線
道路の種類（予定）	自動車専用道路

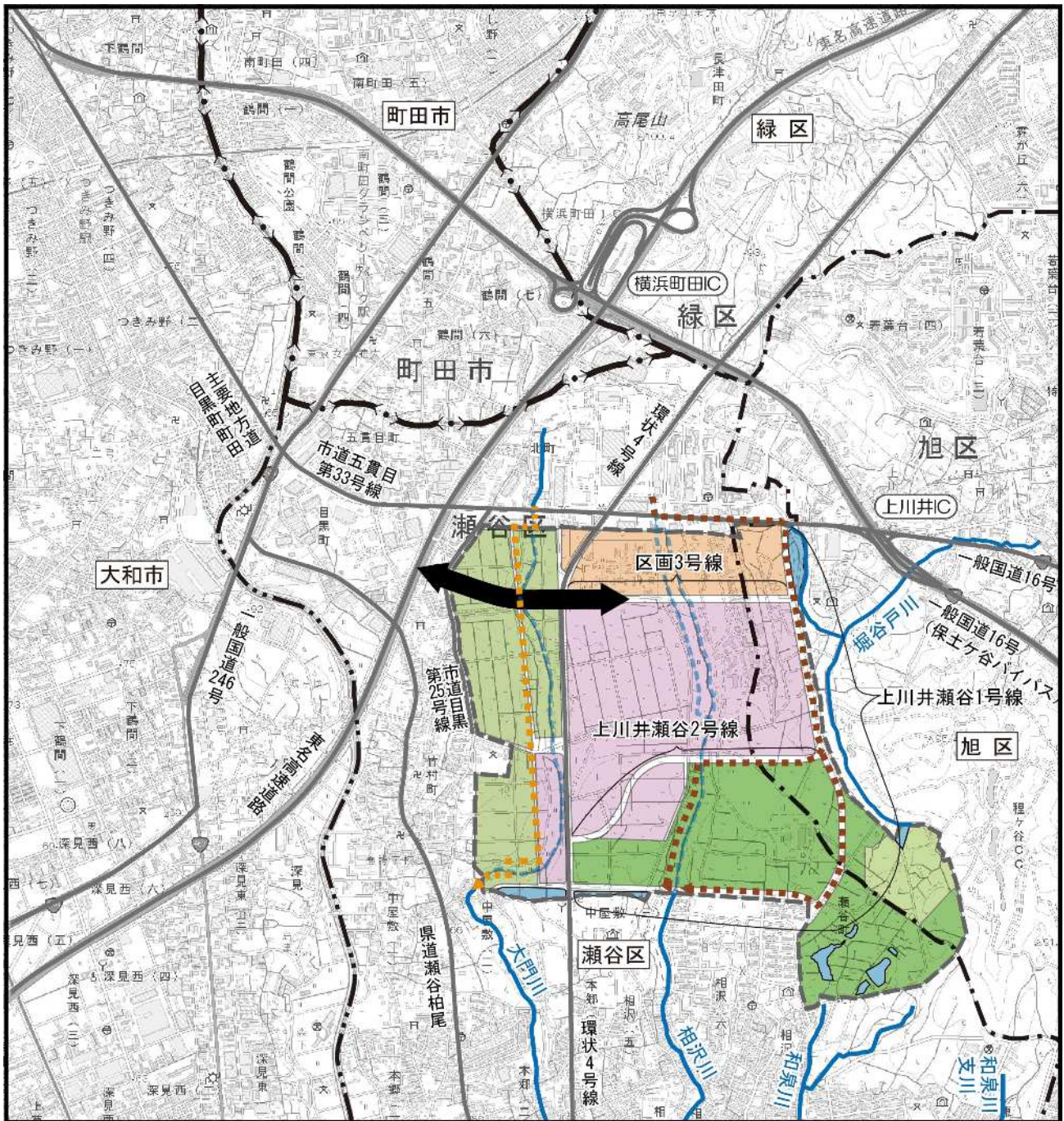
注 1：「第 12 版 都市計画運用指針（国土交通省 令和 6 年 3 月）」に基づく区分を示します。各構造形式の定義は、以下に示すとおりです。

ア 嵩上式の区間とは道路面が地表面よりおおむね 5 m 以上高い区間が 350 m 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 5 m 以上低い区間が 350 m 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。

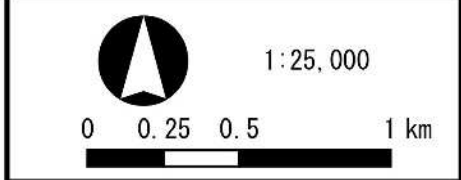
ウ 地下式の区間とは道路が 350 m 以上連続して地下にある区間をいう。

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。



凡例

- 計画区域
- 土地区画整理事業実施区域
- 都県界
- 市界
- 区界
- 河川
- 農業振興地区
- 道路
- 観光・賑わい地区
- 調整池（地上式）
- 切り回し対象区間
- 相沢川切り回し（雨水幹線の整備）
- 大門川切り回し（雨水幹線の整備）
- 物流地区
- 公園・防災地区



注：土地区画整理事業実施区域は、市街化区域に編入することが予定されております。

図 1-2 本事業と土地区画整理事業の土地利用計画

## (2) 構造形式の設定について

### ① 複数案の検討

本事業は、区間別に構造形式を複数案検討しています。検討している複数案は、表 1-3 に示すとおりです。なお、構造形式は、「第 12 版 都市計画運用指針(国土交通省 令和 6 年 3 月)」に基づく区分を細区分した構造形式を示しています。

### ② 構造形式の設定理由

東名高速道路との続部は、宅地及び既存の道路の新たな改変を小さくするため、ランプを立体的に設置する案を検討しています。市道目黒第 25 号線との交差部は、高架構造として市道目黒第 25 号線を高架で交差する案、若しくは掘割構造又はトンネル構造として市道目黒第 25 号線を地下で交差する案を検討しています。環状 4 号線との交差部は、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計画です。

なお、構造形式を複数設定している区間は、今後、周辺環境への影響、経済性等を総合的に比較検討し、決定します。



表 1-3 構造形式の設定

計画区域						
	構造形式案 <sup>注1</sup>					
区間	東名高速道路 接続部	市道目黒第25号 線交差点	環状4号線 西側	環状4号線 交差点	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 <sup>注2</sup> (掘割式)	掘割構造 <sup>注2</sup> (掘割式)	トンネル構造 (地下式)	掘割構造 (地表式)	平面構造 (地表式)
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 (地下式)	掘割構造 (地表式)	平面構造 (地表式)
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)
凡例						

注1：「第12版 都市計画運用指針（国土交通省 令和6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2：案①の市道目黒第25号線交差点及び環状4号線西側の掘割構造区間は、農業振興地区の分断回避及び更なる周辺環境への配慮のため、一部、ボックスカルバートによるトンネル構造での整備も検討しています。

注3：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。

### (3) 施工計画

今後、本事業における施工計画の立案に当たっては、以下に示す配慮を検討していきます。

#### [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。
- 長時間連続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。

#### (4) 今後のスケジュール

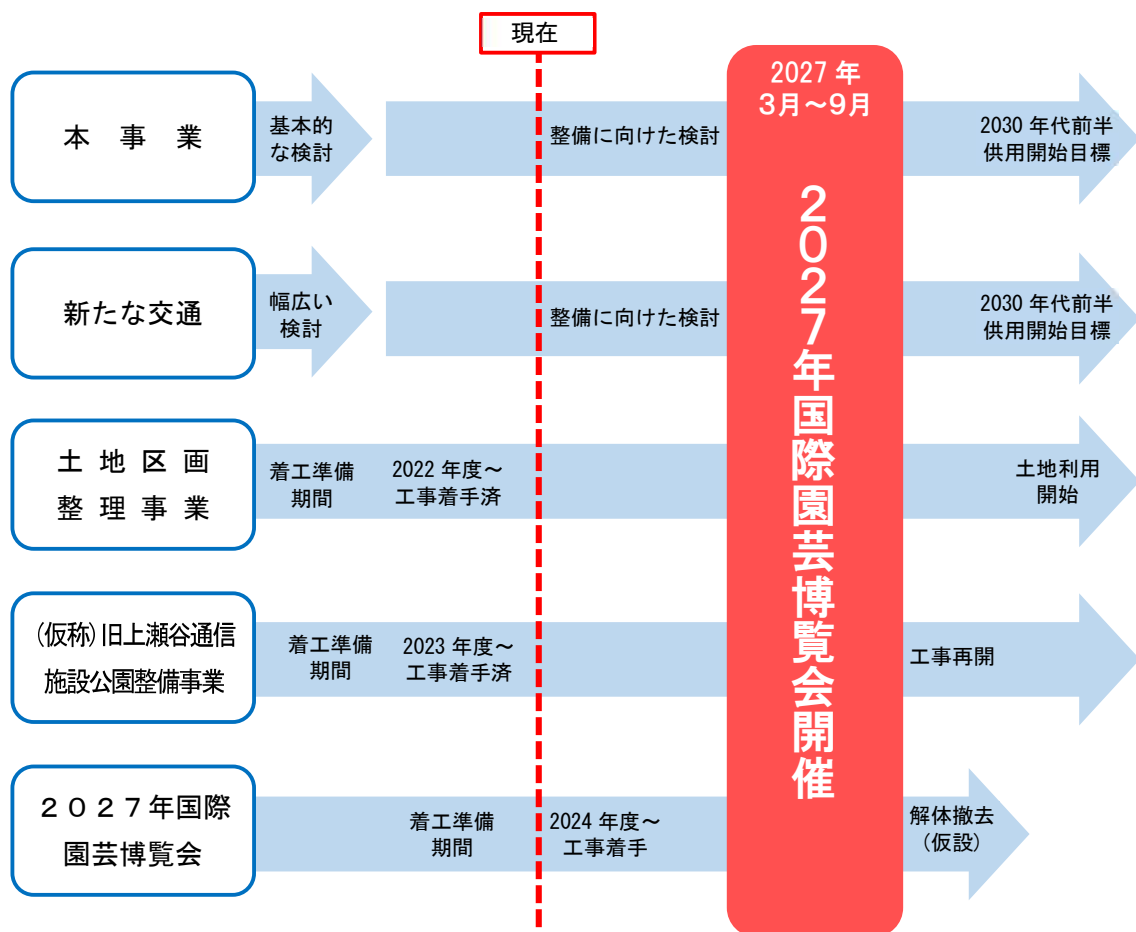
本事業は、現在、東名高速道路との接続位置や構造形式、周辺環境への影響など整備に向けた具体的な検討を進めている状況です。今後のスケジュールについては、それらとあわせて検討を進めていく予定です。

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平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 1-3 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。

なお、「(仮称)都市高速鉄道上瀬谷ライン整備事業」については、環境影響評価手続きが進められてきましたが、事業計画の変更に伴い、対象事業ではなくなったため、令和6年3月に廃止等届出が提出されました。



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図書をもと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 1-3 各事業の概略スケジュール

## 1.2 事業計画を立案した経緯

### 1.2.1 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、地権者の土地利用を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きを経て、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つの土地利用のひとつである公園・防災地区では、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、強靱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 1-4 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

### 1.2.2 環境配慮検討の経緯

#### (1) 計画区域の設定

東名高速道路と上瀬谷地区を接続する計画を検討する中で、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・範囲の低減、廃棄物発生量の低減等環境負荷を最小限とする計画としました。

#### (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、高架構造又はトンネル構造とするこ

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掘割構造、平面構造又は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号線との交差点においては、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

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、1.1.2 (3)施工計画に示したとおり環境影響を小さくするよう検討します。

東名高速道路接続部から市道目黒第25号線交差点にかけては、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。

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。
- 遮音壁の設置等を行い、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、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号線交差点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号線との交差点は、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。

