

(仮称) 都市高速鉄道上瀬谷ライン
整備事業

環境影響評価方法書

令和2年7月

横浜市

はじめに

旧上瀬谷通信施設は、昭和 20 年に米軍により接収され、平成 27 年 6 月 30 日に全域が返還された約 242 ヘクタールの米軍基地の跡地です。

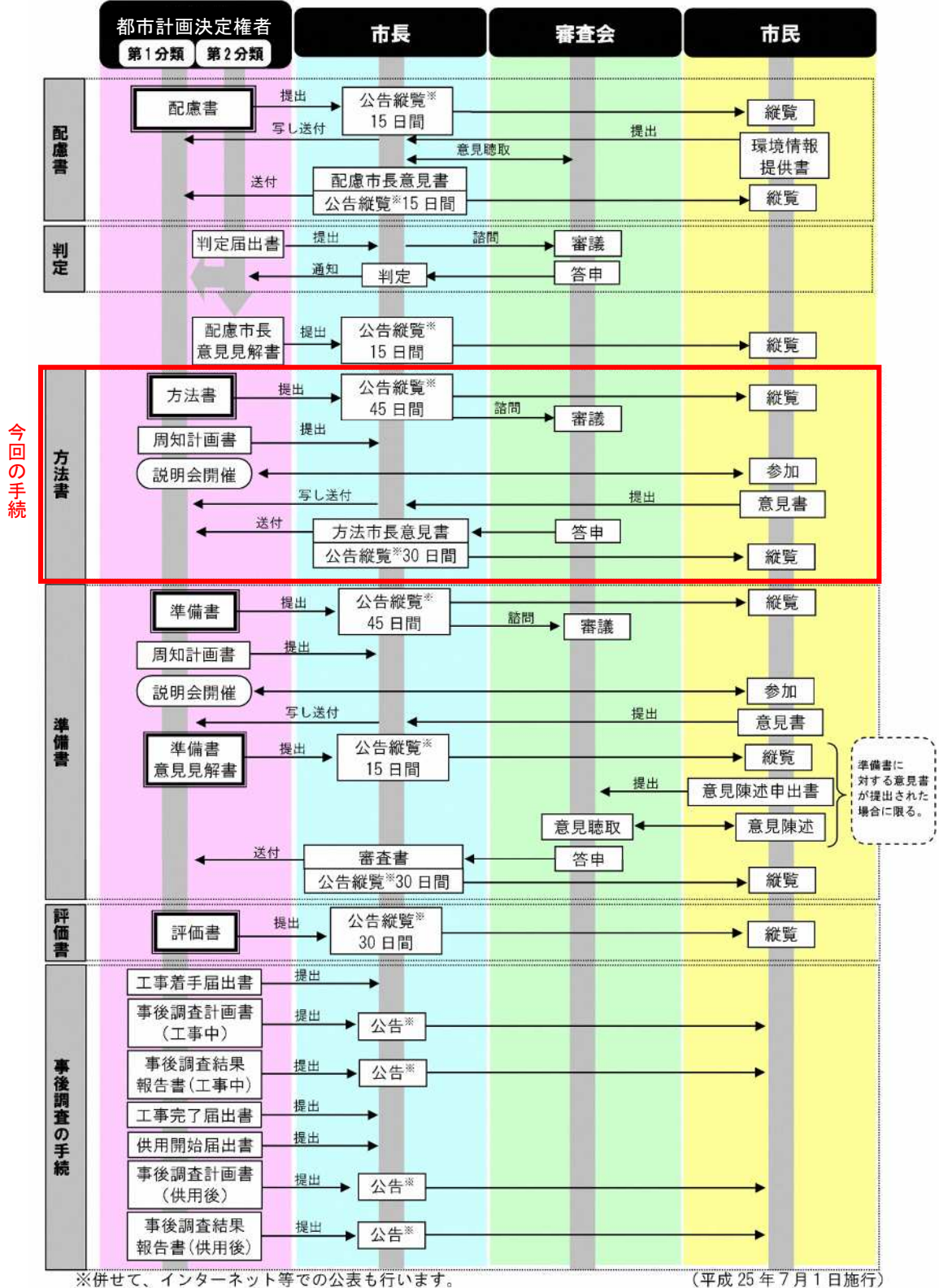
(仮称) 都市高速鉄道上瀬谷ライン整備事業は、旧上瀬谷通信施設の大規模な転換に伴う交通需要への対応を目的に、相模鉄道本線瀬谷駅周辺から旧上瀬谷通信施設周辺にかけて、横浜市郊外部の新たな活性化拠点の形成に資する新たな交通として新交通システム (AGT) (※) を整備する事業です。

本事業は、「横浜市環境影響評価条例」の第 1 分類事業に該当する「鉄道及び軌道の建設」の事業であることから、同条例に基づき環境影響評価方法書を作成し、「(仮称) 都市高速鉄道上瀬谷ライン整備事業 環境影響評価方法書」として、ここに取りまとめました。なお、本事業に係る施設は都市施設として都市計画に定めることから、横浜市環境影響評価条例第 46 条の規定により、環境影響評価その他の手続は、当該都市計画に係る都市計画決定権者が、当該対象事業に係る事業者に代わるものとして、都市計画の手続と併せて行います。

今後、事業計画の策定や事業の実施に当たっては、先般取りまとめた計画段階配慮事項を踏まえ環境に配慮した計画としつつ、事業を進めてまいります。

※新交通システム (AGT : Automated Guideway Transit) : 桁上等に設置された走行路 (床版) の上を、車両が案内レールに従って走行するシステム

横浜市環境影響評価条例の手の続の流れと方法書の段階



資料：「横浜市環境影響評価条例の手の続の流れ【手続フロー図】」

(横浜市環境創造局政策調整部環境影響評価課ホームページ 令和 2 年 5 月閲覧)

本書提出までの環境影響評価手続経緯一覧

項目	日付	備考
計画段階配慮書の提出	令和2年1月9日	
計画段階配慮書の公告	令和2年1月24日	
計画段階配慮書の縦覧	令和2年1月24日～令和2年2月7日	縦覧期間：15日間
環境情報を記載した書面の受付	令和2年1月24日～令和2年2月7日	環境情報：0通
横浜市環境影響評価審査会(1回目)	令和2年1月28日	会場：関内中央ビル
横浜市環境影響評価審査会(2回目)	令和2年2月28日	会場：関内中央ビル
配慮市長意見書の作成	令和2年3月10日	
配慮市長意見書の公告	令和2年3月25日	
配慮市長意見書の縦覧	令和2年3月25日～令和2年4月8日	縦覧期間：15日間

- 目 次 -

第1章 配慮市長意見書等を総合的に検討して計画段階配慮書の内容を変更した事項.....	1-1
第2章 都市計画対象事業の計画内容	2-1
2.1 都市計画対象事業の概要	2-1
2.2 都市計画対象事業の目的及び必要性	2-3
2.2.1 都市計画対象事業の目的.....	2-3
2.2.2 都市計画対象事業の必要性.....	2-3
2.3 都市計画対象事業の内容	2-4
2.3.1 都市計画対象事業の内容.....	2-4
2.3.2 構造形式の選定について.....	2-6
2.3.3 駅施設の概要	2-12
2.3.4 車両基地の概要	2-12
2.3.5 浸水防止対策	2-12
2.3.6 今後のスケジュール.....	2-12
2.4 施工計画	2-13
2.4.1 工事概要等	2-13
2.4.2 工事方法	2-15
2.4.3 工事工程表	2-17
2.4.4 工事用車両走行ルート.....	2-18
2.4.5 工事時間帯	2-18
2.4.6 発生土及び排水処理について.....	2-18
2.4.7 工事に係る配慮事項.....	2-19
2.5 地球温暖化対策	2-19
2.6 生物多様性の保全	2-20
2.7 緑の保全と創造	2-20
2.8 計画を策定した経緯	2-22
2.8.1 旧上瀬谷通信施設の経緯.....	2-22
2.8.2 関連計画における経緯.....	2-22

6.8 騒音	6-19
6.9 振動	6-22
6.10 地盤	6-25
6.11 安全（地下埋設物）	6-26
6.12 地域社会（交通混雑、歩行者の安全）	6-27
6.13 景観	6-30
6.14 触れ合い活動の場	6-32
6.15 文化財等	6-34
第7章 方法書対象地域.....	7-1

本書に掲載した地図の下図は、国土地理院発行の電子地形図 25000 又は電子地形図（タイル）を加工して作成したものである。

第 1 章 配慮市長意見書等を総合的に検討して
計画段階配慮書の内容を変更した事項

第1章 配慮市長意見書等を総合的に検討して計画段階配慮書の内容を変更した事項

令和2年1月に提出した(仮称)都市高速鉄道上瀬谷ライン整備事業 計画段階配慮書(以下、「配慮書」とします。)に対する配慮市長意見書等を総合的に検討し、配慮書の内容を変更した事項は、表 1.1 に示すとおりです。

表 1.1 配慮書の内容を変更した事項

項目	配慮書からの変更点	方法書での記載概要	方法書該当ページ
都市計画対象事業の計画内容	対象事業実施区域	事業計画の進捗に伴い、更新しました。	p. 2-2
	都市計画対象事業の目的	事業計画の進捗に伴い、中量軌道輸送システムの種類として新交通システム (AGT) を選定しました。	p. 2-3
	都市計画対象事業の必要性	事業計画の進捗に伴い、都市計画対象事業の必要性を更新しました。	p. 2-3
	都市計画対象事業の内容	事業計画の進捗に伴い、軌道延長を更新しました。(約 2.8km→約 2.6km)	p. 2-4
		事業計画の進捗に伴い、車両基地の面積を更新しました。(約 5 ha→約 5.1ha)	p. 2-4
		事業計画の進捗に伴い、運行計画を追加しました。	p. 2-4
	対象事業実施区域平面図、縦断図	対象事業実施区域平面図、縦断図を記載しました。	p. 2-5
	構造形式の選定	事業計画の進捗に伴い、北区間が地表式、南区間が地下式を最適案として選定した旨を記載しました。	p. 2-6~2-11
	駅施設の概要	事業計画の進捗に伴い、(仮称) 瀬谷駅、(仮称) 上瀬谷駅施設の概要を記載しました。	p. 2-12
	車両基地の概要	事業計画の進捗に伴い、(仮称) 上瀬谷車両基地の概要を記載しました。	p. 2-12
	浸水防止対策	浸水防止対策を記載しました。	p. 2-12
	施工計画	新たに「施工計画」の項を起し、現時点での工事概要等を記載しました。	p. 2-13~2-19
	地球温暖化対策	新たに「地球温暖化対策」の項を起し、現時点での方針等を記載しました。	p. 2-19
生物多様性の保全	新たに「生物多様性の保全」の項を起し、現時点での方針等を記載しました。	p. 2-20	
緑の保全と創造	新たに「緑の保全と創造」の項を起し、現時点での方針等を記載しました。	p. 2-20	
計画を策定した経緯	事業計画の進捗に伴い、旧上瀬谷通信施設の経緯等を更新しました。	p. 2-22~2-24	
地域の概況及び地域特性	全般	配慮書の公告・縦覧以降、既存資料が更新されたものについては、既存資料の時点更新を行いました。	p. 3-1~3-164
配慮指針に基づいて行った配慮の内容	全般	配慮市長意見書を踏まえ、配慮の内容を更新しました。	p. 4-1~4-7

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

(仮称) 都市高速鉄道上瀬谷ライン整備事業 (以下、「本事業」とします。) は、旧上瀬谷通信施設 (以下、「本地区」とします。) の大規模な土地利用転換に伴う交通需要への対応や、横浜市郊外部の新たな活性化拠点の形成に資する新たな交通として、相模鉄道本線瀬谷駅周辺を起点とし、本地区に至る新交通システム (AGT) (※) を整備するものです。

※新交通システム (AGT: Automated Guideway Transit): 桁上等に設置された走行路 (床版) の上を、車両が案内レールに従って走行するシステム

2.1 都市計画対象事業の概要

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、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 並びに当該対象事業を 実施しようとする者の 氏名及び住所	【都市計画決定権者】 横浜市 【対象事業を実施しようとする者】 名称 横浜市 代表者の氏名 林 文子 主たる事務所の所在地 横浜市中区本町六丁目 50 番地の 10
都市計画対象事業の名称	(仮称) 都市高速鉄道上瀬谷ライン整備事業
都市計画対象事業の種類、 規模	鉄道及び軌道の建設 (軌道の建設) (第 1 分類事業) 延長: 約 2.6km 構造形式: (北区間) 地表式 (南区間) 地下式
対象事業実施区域	起点: 横浜市瀬谷区中央、本郷三丁目及び瀬谷四丁目 終点: 横浜市瀬谷区瀬谷町
都市計画対象事業に係る 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 ・工事施行の認可: 軌道法第 5 条 ・一定の規模以上の土地の形質の変更届出: 土壌汚染対策法第 4 条第 1 項
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



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、本地区の大規模な土地利用転換に伴う交通需要への対応や、横浜市郊外部の新たな活性化拠点の形成に資する新たな交通として、相模鉄道本線瀬谷駅周辺を起点とし、本地区に至る新交通システム（AGT）を整備するものです。

2.2.2 都市計画対象事業の必要性

・ 将来土地利用計画

令和2年3月に公表された旧上瀬谷通信施設土地利用基本計画には、本地区のまちづくりのテーマを「郊外部の新たな活性化拠点の形成～みらいまで広げるヒト・モノ・コトの行き交うまち～」とし、地権者のまちづくりの考え方を踏まえ、「農業振興ゾーン」、「観光・賑わいゾーン」、「物流ゾーン」、「公園・防災ゾーン」の4つの土地利用ゾーンの内容が整理されています。また、これら4つの土地利用ゾーンが連携することにより、人やものが行き交い、将来的には年間1,500万人が訪れ、地区全体の価値が向上するとともに、周辺地域へも波及していくことで、郊外部の新たな活性化拠点の形成を実現していくことと示されています。

・ 地域の交通体系について

本地区は、東名高速道路、保土ヶ谷バイパス及び国道246号等、広域幹線道路に近接しており、広域アクセス性に優れた立地ですが、現状でも主要渋滞箇所が多数存在しています。

本地区の土地利用転換に伴い周辺における交通需要の大幅な増加が想定されますが、米軍に提供されていた歴史的経緯から、本地区周辺の都市基盤は脆弱な状況です。

また、本地区中心部は最寄り駅である相模鉄道本線瀬谷駅から2km以上離れているほか、本地区に至るバス等の公共交通の整備がされていません。

・ 交通需要及び導入する交通システムの選定について

上述に示す「将来土地利用計画」に伴う「地域の交通体系」の課題を鑑み、既成市街地を含む周辺地区の交通利便性の向上を図りながら、今後想定される交通需要に対応し、横浜市郊外部の新たな活性化拠点の形成に資する交通ネットワークの整備が必要です。

最寄りの相模鉄道本線瀬谷駅から本地区へ至る中量軌道輸送システム等の新たな交通を整備した場合、本地区将来土地利用時の需要に対し、約4割から5割程度が新たな交通を利用して来訪することが見込まれます。

この将来のまちづくりに伴い見込まれる交通需要に応える輸送力を有し、定時性・安定性を確保することが可能な中量軌道輸送システム等として、線形条件、建設費等を総合的に勘案し、新交通システム（AGT）を選定しました。

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

都市計画対象事業の内容は、表 2.2 に示すとおりです。本事業は、延長約 2.6km の軌道を新設し、合わせて（仮称）瀬谷駅、（仮称）上瀬谷駅の 2 駅及び車両基地を新設します。

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	起点：横浜市瀬谷区中央、本郷三丁目及び瀬谷四丁目 終点：横浜市瀬谷区瀬谷町	
延長	約2.6km	
輸送システム	新交通システム（AGT）	
構造形式	北区間：地表式 南区間：地下式	
駅施設	（仮称）瀬谷駅 （仮称）上瀬谷駅	
車両基地	（仮称）上瀬谷車両基地（約5.1ha）	
単線、複線の別	複線	
運行計画	編成車両数	最大 8 両編成（先頭車8.55m/両、中間車8.50m/両）
	運転方法	上り線 1 線、下り線 1 線
	運転本数	朝方ラッシュ時最大（上下線）：36本/時 終日（上下線）：414本/日
	列車速度	設計最高速度60km/h
事業予定期間	令和 4 年度～令和 8 年度（予定）	
供用開始予定時期	令和 8 年度（予定）	



図 2.2 (1) 対象事業実施区域 (平面図)

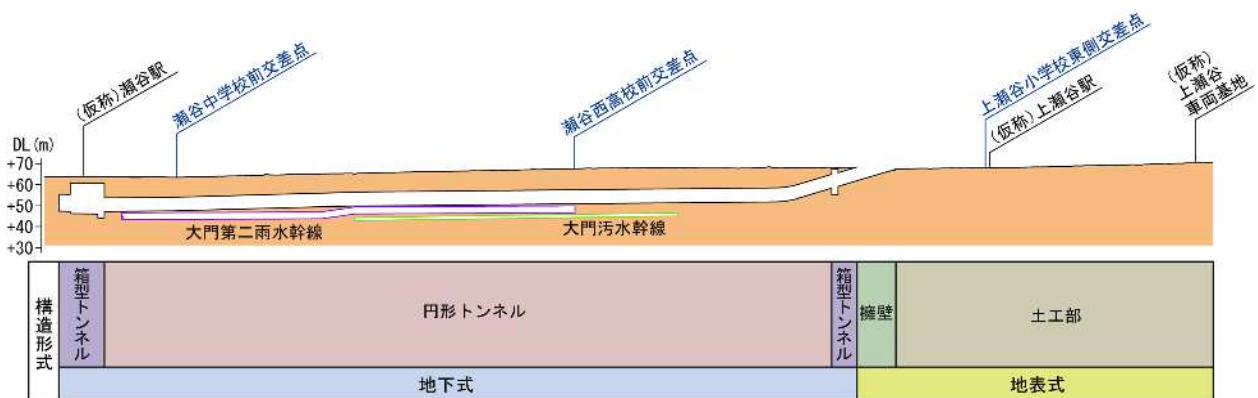


図 2.2 (2) 対象事業実施区域 (縦断図)

2.3.2 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案は表 2.3 に示すとおりです。南区間においては地下式、高架式が、北区間においては、地表式、高架式がそれぞれ想定されるため、表 2.4 に示す4案について検討を行いました。

事業用地、まちづくり、概算費用、供用時の影響等を総合的に比較検討し、表 2.5 に示すとおり、北区間は「地表式」、南区間は「地下式」とする案①を最適案として選定しました。

表 2.3 構造形式案（配慮書段階）

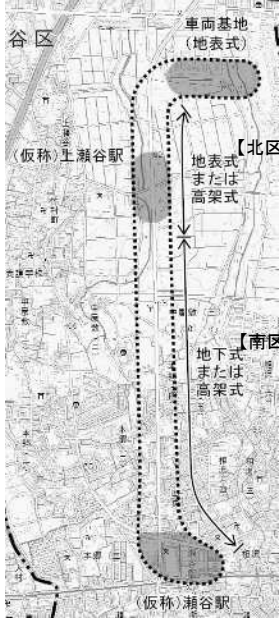
計画区域	区間名称	構造形式案	設定理由
	車両基地	地表式	一般的な構造形式として案を設定しました。
	北区間 （（仮称）上瀬谷駅 含む）	地表式 または 高架式	中量軌道輸送システムの一般的な構造形式として採用されている地表式、高架式を案として設定しました。
	南区間 （（仮称）瀬谷駅 含む）	地下式 または 高架式	住宅地の新たな改変区域を小さくするため、道路空間を立体的に利用する案を設定しました。

表 2.4 検討する4案について

案	南区間 ((仮称) 瀬谷駅含む)	北区間 ((仮称) 上瀬谷駅含む)	車両 基地
案①	地下式	地表式	地表式
案②	高架式	地表式	地表式
案③	地下式	高架式	地表式
案④	高架式	高架式	地表式

凡例

- : 地下式
- : 地表式
- : 高架式

表 2.5 (1) 構造形式別比較表 (北区間)

評価項目		構造形式			
		地表式		高架式	
事業用地		<ul style="list-style-type: none"> ・地表式であることから、はしご消防車による消防活動が可能な側方空間の確保が不要であり、高架式と比べ必要な事業用地が小さくなります。 	○	<ul style="list-style-type: none"> ・はしご消防車による消防活動が可能な側方空間の確保が必要であるため、地表式と比べ必要な事業用地が大きくなります。 	△
まちづくり		<ul style="list-style-type: none"> ・地表式である場合、駅部等を活用し、本地区の東西方向の動線を確保することができます。 	○	<ul style="list-style-type: none"> ・高架式である場合、高架下を活用し、本地区の東西方向の動線を確保することができます。 	○
概算費用		約 80 億円	○	約 120 億円	△
供用時の影響	騒音	<ul style="list-style-type: none"> ・列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。 	△	<ul style="list-style-type: none"> ・列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、地表式より影響が小さいものとなります。 	○
	振動	<ul style="list-style-type: none"> ・列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。 	△	<ul style="list-style-type: none"> ・列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が、地表式より影響が小さいものとなります。 	○
	低周波音	<ul style="list-style-type: none"> ・地表式においては、低周波音を発生させる要因はありません。 	○	<ul style="list-style-type: none"> ・列車の走行による低周波音の発生に配慮する必要があります。 	△
	地盤	<ul style="list-style-type: none"> ・高架式と比べ、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。 	○	<ul style="list-style-type: none"> ・基礎工の存在により、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。 	△
	電波障害	<ul style="list-style-type: none"> ・高架式と比べ、電波に対して影響が少ないため、電波障害が生じるおそれは低いものとなります。 	○	<ul style="list-style-type: none"> ・高架構造物の存在及び列車の走行による、電波障害に配慮する必要があります。 	△
	日影	<ul style="list-style-type: none"> ・高架式と比べ、日影が生じるおそれは低いものとなります。 	○	<ul style="list-style-type: none"> ・高架構造物の存在により、日影に配慮する必要があります。 	△
	景観	<ul style="list-style-type: none"> ・軌道施設の存在により景観に配慮する必要がありますが、高架式と比べ影響の程度は小さいと考えられます。 	○	<ul style="list-style-type: none"> ・高架構造物の存在により、景観に配慮する必要があります。 	△

表 2.5 (2) 構造形式別比較表（北区間）

評価項目		構造形式			
		地表式		高架式	
工事中の影響	騒音、振動等	<ul style="list-style-type: none"> 軌道沿線に対し、軌道施設築造に伴う影響（騒音、振動等）に配慮する必要があります。 	△	<ul style="list-style-type: none"> 軌道沿線に対し、高架構造物築造に伴う影響（騒音、振動等）に配慮する必要があります。 	△
	道路交通	<ul style="list-style-type: none"> 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。 	△	<ul style="list-style-type: none"> 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。 	△
総合評価		<ul style="list-style-type: none"> 事業用地において、高架式と比べ優位となります。 まちづくりにおいて、高架式と大きな差異はありません。 供用時の影響として、騒音、振動に対する配慮が必要となりますが、低周波音、地盤、電波障害、日影については影響が生じるおそれは低くなります。また、景観については高架式より影響が小さいものとなります。 概算費用については、高架式と比べ安価になります。 事業の目的を達成する上での事業用地、概算費用及び環境的要素（電波障害等）が高架と比べ優位であるため、地表式を選定します。 	○	<ul style="list-style-type: none"> 事業用地において、地表式と比べ劣位となります。 まちづくりにおいて、地表式と大きな差異はありません。 供用時の影響として、騒音、振動については地表式より影響が小さいものになりますが、低周波音、地盤、電波障害、日影、景観について配慮する必要があります。 概算費用については、地表式と比べ高価になります。 	△

表 2.5 (3) 構造形式別比較表 (南区間)

評価項目	構造形式				
	地下式		高架式		
事業用地	<ul style="list-style-type: none"> 地下式であることから、はしご消防車による消防活動が可能な側方空間の確保が不要であり、高架式と比べ必要な事業用地が小さくなります。 	○	<ul style="list-style-type: none"> はしご消防車による消防活動が可能な側方空間の確保が必要であるため、地下式と比べ必要な事業用地が大きくなります。 	△	
まちづくり	<ul style="list-style-type: none"> 地下式の場合、(仮称) 瀬谷駅に必要な用地が高架式と比べ小さくなることから、相模鉄道本線瀬谷駅周辺の改変等、社会的影響が小さくなります。 	○	<ul style="list-style-type: none"> 高架式の場合、(仮称) 瀬谷駅整備に必要な用地が地下式と比べ大きくなることから、相模鉄道本線瀬谷駅周辺の改変等、社会的影響が大きくなります。 	×	
概算費用	約 330 億円	△	約 280 億円	○	
供用時の影響	騒音	<ul style="list-style-type: none"> トンネル区間では、列車の走行に伴い発生する騒音が、周辺の環境に影響を及ぼすおそれはありません。 	○	<ul style="list-style-type: none"> 列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。 	△
	振動	<ul style="list-style-type: none"> トンネル区間では、列車の走行に伴い発生する振動が、周辺の環境に影響を及ぼすおそれがありますが、高架式と比べ影響の程度は小さいと考えられます。 	○	<ul style="list-style-type: none"> 列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。 	△
	低周波音	<ul style="list-style-type: none"> 地下式においては、低周波音を発生させる要因はありません。 	○	<ul style="list-style-type: none"> 列車の走行による低周波音の発生に配慮する必要があります。 	△
	地盤	<ul style="list-style-type: none"> 地下構造物の存在により、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。 	△	<ul style="list-style-type: none"> 地下式と比べ、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。 	○
	電波障害	<ul style="list-style-type: none"> 駅出入口を除き、地上に軌道施設が存在しないため、電波障害が生じるおそれはありません。 	○	<ul style="list-style-type: none"> 高架構造物の存在及び列車の走行により、電波障害に配慮する必要があります。 	△
	日影	<ul style="list-style-type: none"> 駅出入口を除き、地上に軌道施設が存在しないため、日影に影響を及ぼすおそれはありません。 	○	<ul style="list-style-type: none"> 高架構造物の存在により、日影に配慮する必要があります。 	△
	景観	<ul style="list-style-type: none"> 駅出入口の存在により、景観に配慮する必要がありますが、高架式と比べ影響の程度は小さいと考えられます。 	○	<ul style="list-style-type: none"> 高架構造物の存在により、景観に配慮する必要があります。 	△

表 2.5 (4) 構造形式別比較表 (南区間)

評価項目		構造形式			
		地下式		高架式	
工事中の影響	騒音、振動等	<ul style="list-style-type: none"> トンネル区間は地下での工事が主となるため、高架式と比べ軌道沿線の住宅等に対する影響(騒音、振動等)の程度は小さいと考えられます。瀬谷駅付近については、開削工法に伴う影響(騒音、振動等)に配慮する必要があります。 	○	<ul style="list-style-type: none"> 軌道沿線の住宅に対し、高架構造物築造に伴う影響(騒音、振動等)に配慮する必要があります。 	△
	道路交通	<ul style="list-style-type: none"> 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。 	△	<ul style="list-style-type: none"> 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。 	△
総合評価		<ul style="list-style-type: none"> 事業用地、まちづくりにおいて、高架式と比べ優位となります。 供用時の影響として、地盤に対する配慮が必要となりますが、低周波音、電波障害、日影、景観については影響が生じるおそれはない又は低くなります。また、騒音、振動については高架式より影響が小さいものとなります。 概算費用については、高架式と比べ高価になります。 事業の目的を達成する上でのまちづくり、事業用地及び環境的要素(電波障害等)が高架式と比べ優位であるため、地下式を選定します。 	○	<ul style="list-style-type: none"> 事業用地、まちづくりにおいて、地下式と比べ劣位となります。 供用時の影響として、地盤の影響は低いものとなりますが、騒音、振動、低周波音、電波障害、日影、景観について配慮する必要があります。 概算費用については、地下式と比べ安価になります。 	△

2.3.3 駅施設の概要

駅位置は、本地区の最寄り駅である相模鉄道本線瀬谷駅との乗り換えを考慮し、相模鉄道本線瀬谷駅周辺に（仮称）瀬谷駅を設置する計画としています。また、（仮称）上瀬谷ラインについては、「観光・賑わいゾーン」の利用者が中心となると考えられますが、「物流ゾーン」、「公園・防災ゾーン」への利用者や周辺からの交通の転換も想定し、本地区内の概ね南北の中央にあたる位置に（仮称）上瀬谷駅を設置する計画としています。

駅の構造等は、表 2.6 に示すとおりです。

（仮称）瀬谷駅の構造形式は地下式で、2面1線を計画しており、（仮称）上瀬谷駅の構造形式は地表式で、2面3線を計画しています。昇降設備については、利用者の利便性、快適性の向上を図るとともに、それぞれのホームから改札口の内側通路までと、改札口外側から地上まで、エレベーターを設置し、バリアフリーに対応します。

その他、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（平成18年6月21日法律第91号）や「横浜市福祉のまちづくり条例」（平成24年12月28日条例第90号）等に基づき、利用者が円滑に移動できる経路や標識、視覚障害者誘導用ブロックを適切に配置する等、障害者、高齢者等が安全かつ円滑に駅施設を利用することのできる環境の整備に努めます。

駅出入口については、周辺の土地利用状況を踏まえ、利便性の良い適切な位置を検討し設置します。

表 2.6 駅施設の概要

駅名	構造形式	ホーム形式	ホーム長	ホーム幅員
（仮称）瀬谷駅	地下式	2面1線	約72m	3m以上
（仮称）上瀬谷駅	地表式	2面3線	約72m	3m以上

2.3.4 車両基地の概要

車両基地は、対象事業実施区域の北端に（仮称）上瀬谷車両基地を設置する計画とします。車両基地の構造形式は地表式で、車両の点検や留置、試運転等を主な用途とし、点検線や留置線、変電所、管理棟等を築造する計画とします。

2.3.5 浸水防止対策

浸水防止対策については、「鉄道に関する技術上の基準を定める省令（平成13年12月25日国土交通省令第151号）」において、「駅、トンネル等の施設には、施設の状況に応じた浸水防止設備及び必要な排水量に応じた排水設備を設けなければならない（第27条2項）」と定められており、本事業においても、地下駅出入口への止水パネルなどの浸水防止設備や排水設備を設置する計画とします。

2.3.6 今後のスケジュール

本事業は、令和元年度から令和3年度までの着工準備期間（都市計画や環境影響評価等の手続、国との協議等）、令和4年度から5年程度の事業予定期間を想定しています。

2.4 施工計画

2.4.1 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、地下式を採用した区間は主に円形トンネルであり、一部区間で箱型トンネルとなります。新設する（仮称）瀬谷駅は箱型トンネルで計画しています。

工事の延長は、円形トンネル区間が約 1.7km、箱型トンネル区間が約 0.2km となっています。

また地表式を採用した区間の構造形式は土工部及び擁壁であり、延長は土工部の区間が約 0.6km、擁壁区間が約 0.1km になります。新設する（仮称）上瀬谷駅及び（仮称）上瀬谷車両基地は土工部で計画しています。

各構造形式の概略断面図は、図 2.3 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	延長	工法	備考
横浜市瀬谷区中央、 本郷三丁目及び瀬谷 四丁目～横浜市瀬谷 区瀬谷町	円形トンネル	約 1.7km	シールド工法	—
	箱型トンネル	約 0.2km	開削工法	（仮称）瀬谷駅を含む
	擁壁	約 0.1km	開削工法	—
	土工部	約 0.6km	土工	（仮称）上瀬谷駅及び （仮称）上瀬谷車両基 地を含む

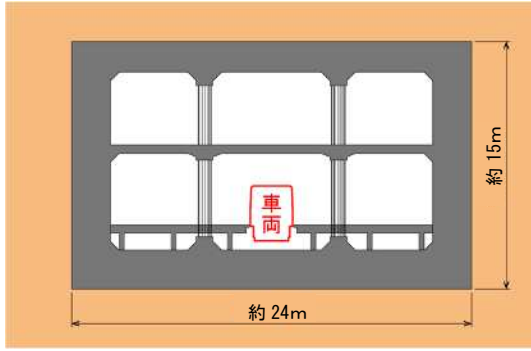


図 2.3 (1) 概略断面図 ((假称) 瀬谷駅)

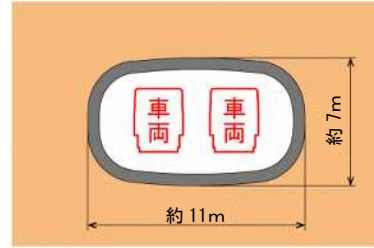


図 2.3 (2) 概略断面図 (円形トンネル)

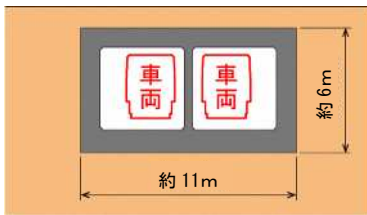


図 2.3 (3) 概略断面図 (箱型トンネル)

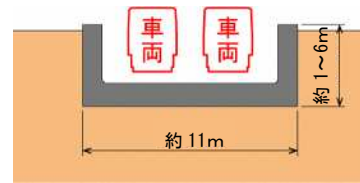


図 2.3 (4) 概略断面図 (擁壁)

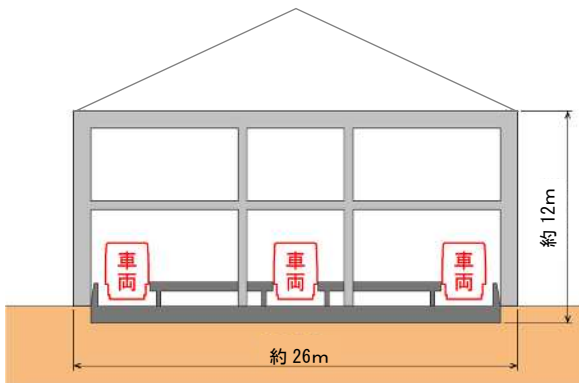


図 2.3 (5) 概略断面図 ((假称) 上瀬谷駅)



図 2.3 (6) 概略断面図 (土工部)

2.4.2 工事方法

工事内容は今後具体化することとなりますが、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、施工ヤードを必要に応じて設けます。

(1) 円形トンネル（シールド工法）

円形トンネルは、鋼鉄の筒の中に掘削する機械を納めたシールドマシンで周囲の地盤を支持しながら、先端部を回転させて地盤を削って掘進し、セグメントと呼ばれる覆工部材を組み立ててトンネル本体を構築するものです。施工概要を図 2.4 に示します。

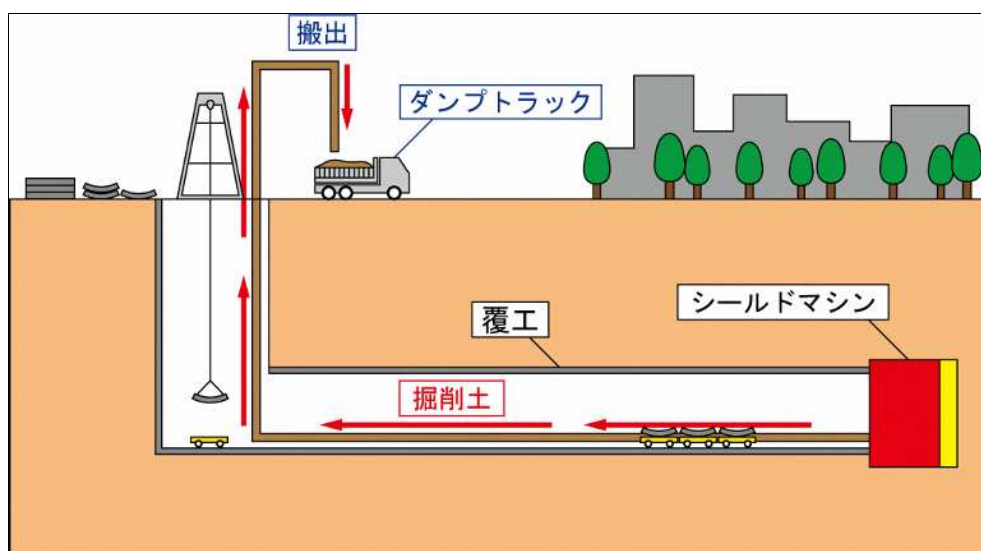
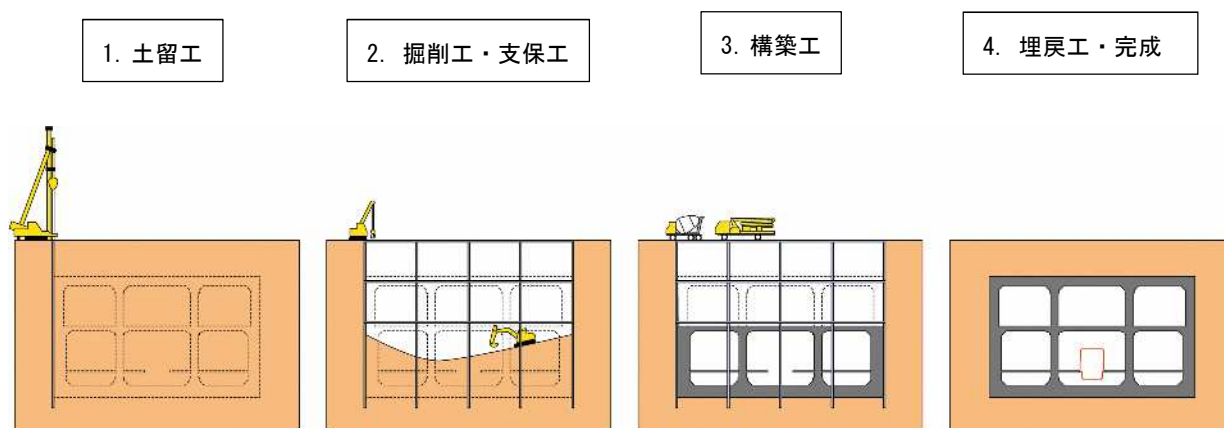


図 2.4 円形トンネル（シールド工法）の施工概要（イメージ図）

(2) 箱型トンネル（開削工法）

箱型トンネル（（仮称）瀬谷駅を含む）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 2.5 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しないよう、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 2.5 箱型トンネル（開削工法）の施工概要（イメージ図）

(3) 擁壁（開削工法）

土留等を設置してバックホウ等により掘削を行い、鉄筋コンクリート造の擁壁を構築します。施工概要を図 2.6 に示します。

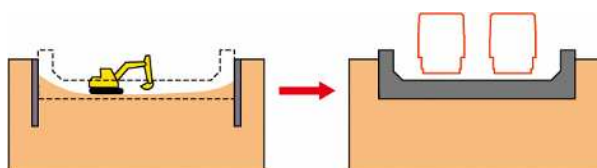


図 2.6 擁壁（開削工法）の施工概要（イメージ図）

(4) 土工部（土工）

地表部を敷き均した上で、鉄筋コンクリート造の躯体を構築します。施工概要を図 2.7 に示します。

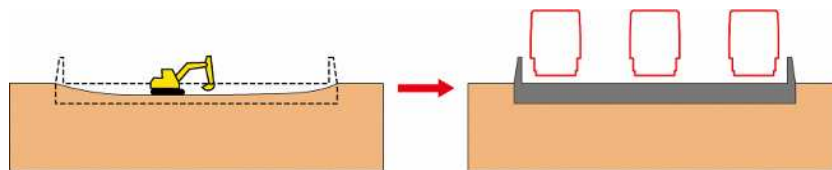


図 2.7 土工部（土工）の施工概要（イメージ図）

2.4.3 工事工程表

本事業は、令和元年度から令和3年度までの着工準備期間（都市計画や環境影響評価等の手続、国との協議等）、令和4年度から5年程度の事業予定期間を想定しています。

表 2.8 工程表（予定）

工事種別	令和							
	元年度	2年度	3年度	4年度	5年度	6年度	7年度	8年度
着工準備期間	■	■	■	■				
準備工				■	■			
土木	箱型トンネル区間（（仮称）瀬谷駅）			■	■	■	■	■
	円形トンネル区間			■	■	■	■	
	箱型トンネル・擁壁区間（地下～地表切替部）					■	■	
	土工部区間（（仮称）上瀬谷駅含む）					■	■	
	（仮称）上瀬谷車両基地						■	
設備関係							■	■

2.4.4 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、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 2.8 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。

2.4.5 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。ただし、相模鉄道本線に近接する作業を行う場合は、現在の列車運行を確保しながら工事を実施するため、鉄道の運行上やむを得ず終電後の夜間に作業を行うことが想定されますが、可能な限り夜間作業が少なくなるような施工計画を検討します。

また、トンネルの掘削は昼夜作業となりますが、夜間掘削による発生土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断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。

2.4.6 発生土及び排水処理について

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。

2.4.7 工事に係る配慮事項

- 工事の実施に当たっては、事前に周辺住民へ工事内容等の情報提供を行い、周知徹底を図ります。
- 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・地盤沈下への影響の低減を図ります。
- 工事区域への仮囲いの設置や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。
- 効率的な施工計画の策定や工事工程の管理により、建設機械や工事用車両が集中しないよう配慮します。
- 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への順守や過積載・急発進・急加速の禁止等により、生活道路及びその周辺への影響を軽減します。
- 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、不要な環境負荷の低減に努めます。
- 工事区域において、散水や工事用車両のタイヤ洗浄を必要に応じて実施し、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。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は適切に処理します。
- 工事用型枠材等は、熱帯産木材の使用を極力避け、繰り返し使用できる型枠を使用する等配慮します。
- 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。
- 既存の工作物の解体・撤去に当たっては、コンクリート廃材や建設汚泥などの建設廃棄物の発生抑制、減量化及び資源の循環的な利用促進に努めます。

2.5 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」（平成 30 年 10 月、横浜市）に基づき、温室効果ガス削減に配慮します。具体的には、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し、使用時においては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、駅に設置する照明器具や空調設備等も高効率・省エネルギー型の器具・設備を積極的に導入し、軌道施設の長寿命化に努めます。なお、建設資材や設備等の確保に際してはグリーン購入を図るとともに、「横浜市グリーン電力調達制度」（平成 18 年、横浜市）に基づきグリーン電力の導入に努めます。

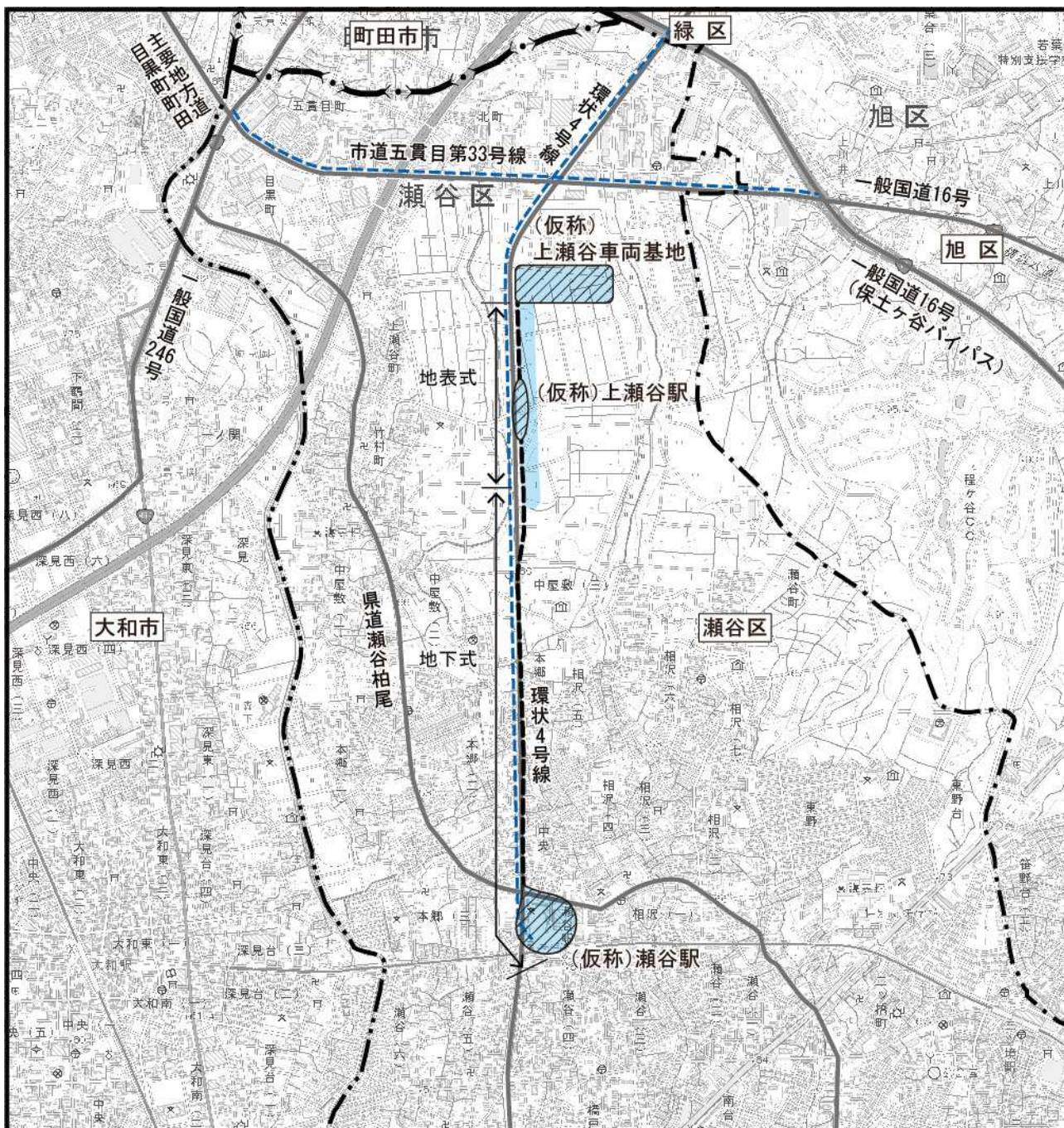
2.6 生物多様性の保全

新たな交通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」（平成 30 年 11 月、横浜市）等に基づき、北側の樹林環境や大門川、相沢川周辺の環境と新たな軌道施設との調和や、生物多様性の保全、隣接する住宅等における人の生活との調和に配慮しながら、事業を実施します。

また、外来生物法（平成 16 年）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。

2.7 緑の保全と創造

本事業は新たな交通として新交通システム（AGT）を整備する事業であり、可能な限り地下化等により新たに改変する土地を小さくするよう配慮することで、現存している緑の保全に努めます。



凡例

- 対象事業実施区域
- 都県界
- 市界
- 区界
- 工事用車両の走行ルート
- 施工ヤード

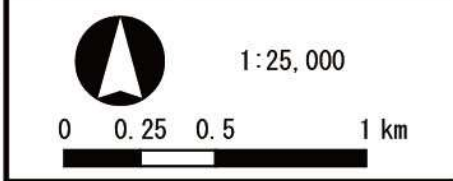


図 2.8 工事用車両の主な走行ルート

2.8 計画を策定した経緯

2.8.1 旧上瀬谷通信施設の経緯

本地区は、昭和 20 年に米軍により接収され、平成 27 年 6 月 30 日に全域が返還された約 242 ヘクタールの米軍基地の跡地です。

横浜市は、平成 19 年 3 月に公表した「横浜市米軍施設返還跡地利用行動計画」において、本地区が広大で豊かな緑環境を有しているとともに、広域道路交通の利便性が高いことから、首都圏全体を見据えた防災と環境再生の一大拠点として位置付け、平常時には広く首都圏の人々が訪れ農と緑を楽しみ、災害時には首都圏の広域防災活動拠点となる空間の形成を目指すことを示しました。

平成 29 年 11 月には地権者により、「旧上瀬谷通信施設まちづくり協議会」（以下、「まちづくり協議会」とします。）が設立され、本地区の将来の土地利用の検討が進められてきました。

令和元年 12 月には、横浜市が「旧上瀬谷通信施設土地利用基本計画（素案）」を公表し、令和 2 年 3 月には、市民意見募集を経て、「旧上瀬谷通信施設土地利用基本計画」を公表し、関連施設計画において横浜市郊外部の新たな活性化拠点に資する新たな交通の導入を図ることを示しました。

2.8.2 関連計画における経緯

新たな交通に関連する計画の経緯については、交通政策審議会答申「東京圏における今後の都市鉄道のあり方について（平成 28 年 4 月 20 日）」において、「上瀬谷通信施設跡地の開発等に対応する新たな交通について、LRT 等の中量軌道等の導入について検討が行われることを期待する。」と示されました。また、平成 30 年 3 月に公表した都市計画の上位計画である「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」において、「交通施設の都市計画の決定の方針の中で、旧上瀬谷通信施設の跡地利用等の大規模開発等に対応するため、それらに伴う土地利用の展開と輸送需要の動向を踏まえつつ、中量軌道等の新たな交通の導入について検討を進める。」と示しました。さらに、「横浜市都市マスタープラン瀬谷区プラン（平成 29 年 3 月）」において、「旧上瀬谷通信施設の跡地利用の具体化と連携し、必要な道路、公共交通等の基盤整備を検討します。」と示しました。

表 2.9 旧上瀬谷通信施設の主な経過

昭和 26 年 3 月	米軍が旧日本海軍の倉庫施設を接收（昭和 20 年 8 月）し、その後一旦解除（昭和 22 年 10 月 16 日）され、農林省が開拓財産として土地を地元農民に売渡手続を進めていたところを再接収
昭和 35 年 3 月	日米合同委員会において、周辺地域 945 ヘクタールに電波障害防止地域を設定することが合意
昭和 37 年 1 月	日米合同委員会において、電波障害防止地域及び制限基準について合意
昭和 44 年 2 月	日米合同委員会において、ウド栽培のため、一部土地の共同使用が合意
昭和 48 年 3 月	日米合同委員会において、水道管理設のため一部土地の共同使用について合意
昭和 48 年 11 月	施設内海軍道路の使用については、日米合同委員会で共同使用が承認されるまでの間、現地司令官の暫定的措置として一般に開放することが 5 者間（米軍・県・県警・市・横浜防衛施設局）協議の結果、合意
昭和 51 年 9 月	広域避難場所に指定
昭和 52 年 3 月	施設内の国有農地が同地の 167 人の耕作者に売却（売渡面積約 107 ヘクタール）。引き続き昭和 52 年 11 月には 4 人に約 0.5 ヘクタール、昭和 59 年 3 月には 10 人に約 1.9 ヘクタールが売却
昭和 52 年 4 月	施設内海軍道路用地（40,599 平方メートル）が横浜市に譲与
昭和 52 年 9 月	日米合同委員会において、相沢川の河川改修工事に伴う維持管理のため、通信施設の一部土地の共同使用が合意
昭和 53 年 4 月	施設内農道用地（181,501 平方メートル）が横浜市に譲与
昭和 54 年 12 月	日米合同委員会において、農地整備のための施設の共同使用（第一次）が合意 日米合同委員会において海軍道路の共同使用が合意
昭和 55 年 8 月	日米合同委員会において水道管理設のための共同使用が合意
昭和 57 年 2 月	相沢川の河川改修工事が完成
昭和 57 年 3 月	海軍道路の拡幅整備工事（施設内部分、2 車線）が完成
昭和 57 年 9 月	日米合同委員会において、大門川の河川改修工事に伴う維持管理のため、通信施設の一部土地の共同使用が合意
昭和 59 年 3 月	第一次農地整備工事が完了（昭和 55 年 2 月 9 日着工）
昭和 63 年 7 月	大門川河川改修工事の完成に伴い、維持管理用地（6,273.26 平方メートル）が横浜市へ譲与
平成 4 年 3 月	「農耕に関する了解覚書」が上瀬谷農業専用地区協議会、上川井農業専用地区協議会、在日米海軍並びに横浜防衛施設局の 4 者間で締結
平成 7 年 4 月	施設周辺に設定されていた電波障害防止地域が廃止
平成 15 年 10 月	同施設に所在していた司令部が青森県三沢飛行場に移転

平成 16 年 10 月	日米合同委員会において、返還の方針が合意
平成 18 年 6 月	「米軍施設返還跡地利用指針」が策定
平成 19 年 3 月	「米軍施設返還跡地利用指針」の具体化に向けた取組方針を「横浜市米軍施設返還跡地利用行動計画」としてまとめられる
平成 20 年 8 月	住宅及び関連施設が閉鎖
平成 21 年 4 月	米海軍厚木航空施設司令部と上瀬谷通信施設等を対象とした「災害対応準備及び災害救援の共同活動に関する覚書」を締結
平成 23 年 1 月	在駐による警備が一部巡回による警備に変更
平成 27 年 6 月	全域が返還
平成 27 年 7 月	本地区の返還後の跡地利用及び返還に伴う課題等について協議し、区民の意見及び要望を関係機関に伝えることを目的に瀬谷区 12 地区連合自治会長等による瀬谷区上瀬谷通信施設返還対策協議会が設置 国から国有地の立入りの承認を得て、野球場及び通路の利用を開始 国有地での耕作についても同様に立入りの承認を得て、ウド栽培は平成 29 年 6 月末、露地での耕作は平成 28 年 6 月末までの使用が承認
平成 27 年 10 月	「旧上瀬谷通信施設公共空地利用管理運営連絡会」を設置し、野球等の利用を開始
平成 28 年 3 月	環状 4 号線（上瀬谷地区）約 450 メートルが開通
平成 28 年 4 月	「農業振興ゾーン」と「土地活用ゾーン」からなる「跡地利用ゾーン(案)」を公表
平成 28 年 10 月	本地区における国際園芸博覧会の開催検討への支援協力を国に要望
平成 29 年 3 月	「今後の土地利用検討の進め方」を公表
平成 29 年 11 月	民間土地所有者による「旧上瀬谷通信施設まちづくり協議会」が設立
平成 30 年 5 月	旧上瀬谷通信施設土地利用基本計画（協議会・横浜市 素案）を公表
令和元年 6 月	横浜市から協議会へ土地利用ゾーン案を提示
令和元年 6～11 月	6 月に提示した土地利用ゾーン案をもとに、まちづくり協議会で複数案の土地利用ゾーン案について検討
令和元年 9 月	国際園芸博覧会（AIPH）年次総会で、横浜市として 2027 年の国際園芸博覧会を申請し、承認を受ける
令和元年 11 月	土地利用ゾーンについて、横浜市とまちづくり協議会で合意
令和元年 12 月	旧上瀬谷通信施設土地利用基本計画（素案）公表
令和 2 年 1～2 月	旧上瀬谷通信施設土地利用基本計画（素案）に対する市民意見募集の実施
令和 2 年 3 月	旧上瀬谷通信施設土地利用基本計画 公表