

(仮称) 都市高速鉄道上瀬谷ライン整備事業

方法書に対する意見書の概要及び都市計画決定権者の見解

令和2年9月

横浜市

方法書に対する意見書の概要及び都市計画決定権者の見解

横浜市環境影響評価条例に基づき「(仮称) 都市高速鉄道上瀬谷ライン整備事業」に対し、17 通の意見書（延べ意見数 50 件）が提出されました。

意見書の概要及び都市計画決定権者の見解は、表 1 に示すとおりです。

また、横浜市環境影響評価条例に基づき「(仮称) 都市高速鉄道上瀬谷ライン整備事業」に対し提出された意見書のうち、「(仮称) 旧上瀬谷通信施設地区土地区画整理事業」に係る意見については、表 1（14）に記載のとおり、意見の要旨にとどめ、その見解については、「(仮称) 旧上瀬谷通信施設地区土地区画整理事業」の環境影響評価手続の中で、都市計画決定権者の見解を参考で示しています。

なお、環境影響評価法に基づき「(仮称) 旧上瀬谷通信施設地区土地区画整理事業」に対し提出された意見書のうち、「(仮称) 都市高速鉄道上瀬谷ライン整備事業」に係る意見については、参考として表 2 に都市計画決定権者の見解を示しています。

表 1（1） 意見書の概要と都市計画決定権者の見解

	意見書の概要	都市計画決定権者の見解
事業計画	慢性的な渋滞がおきている本地区において、交通網の強化を図ることはとてもいいことだが、無理に観光事業と組み合わせずに公共バスや道路の整備を行えばよい。	公共交通の整備にあたって、主に将来のまちづくりに伴い見込まれる交通需要を考慮し、必要な輸送力を有し、定時性・安定性を確保する事が可能な輸送システムとして、線形条件、建設費等を総合的に勘案し、新交通システムを選定しました。 また、旧上瀬谷通信施設の大規模な土地利用転換に伴い交通需要の増加が想定されることから、周辺道路機能強化策として、旧上瀬谷通信施設内の環状 4 号線及び市道五貫目第 33 号線（八王子街道）の拡幅や、瀬谷地内線の未整備区間の整備を予定しています。
	近辺の住民ならびに遠くから来られる方のメリットはなく、十分な交通手段とは思えない。	公共交通の整備にあたって、主に将来のまちづくりに伴い見込まれる交通需要を考慮し、必要な輸送力を有し、定時性・安定性を確保する事が可能な輸送システムとして、線形条件、建設費等を総合的に勘案し、新交通システムを選定しました。

表 1 (2) 意見書の概要と都市計画決定権者の見解

	意見書の概要	都市計画決定権者の見解
事業計画	今回の手段だけでなく、車でのアクセス改善を含めた検討をお願いしたい。	旧上瀬谷通信施設の大規模な土地利用転換に伴い交通需要の増加が想定されることから、周辺道路機能強化策として、旧上瀬谷通信施設内の環状 4 号線及び市道五貫目第 33 号線（八王子街道）の拡幅や、瀬谷地内線の未整備区間の整備を予定しています。
	開発計画や地下トンネルを掘って輸送システムを造ることなど来訪者のみの対策・計画である。	旧上瀬谷通信施設の土地利用については、豊かな自然環境や広々とした農地景観が保たれている環境特性や交通アクセスの優位性を生かし、都市農業の振興と都市的土地利用を両立させた土地利用を進めることで、郊外部の再生に資する新たな活性化拠点の形成を図るものです。 相模鉄道本線瀬谷駅周辺を起点とし、旧上瀬谷通信施設に至る新交通システムを整備する本事業は、旧上瀬谷通信施設の大規模な土地利用転換に伴う交通需要等への対応や横浜市郊外部の新たな活性化拠点の形成に寄与するものであり、本市にとって必要性の高いものと考えています。
	来訪者は全員が新交通システムに乗る訳でもない。北側からだけでなく南側からの車で訪れる人も大勢いる。工事時だけでなく、それ以降も車と人の往来が増える。「環状 4 号線の南側については今のところ計画はありません。」とは言わず、計画してほしい。	旧上瀬谷通信施設の大規模な土地利用転換に伴い交通需要の増加が想定されることから、周辺道路機能強化策として、旧上瀬谷通信施設内の環状 4 号線及び市道五貫目第 33 号線（八王子街道）の拡幅や、瀬谷地内線の未整備区間の整備を予定しています。 なお、環状 4 号線の旧上瀬谷通信施設より南側区間の混雑に対しては、東側に並行する路瀬谷地内線の未整備区間を整備することにより、交通を分散させることで、交通量の抑制を図ります。

表 1 (3) 意見書の概要と都市計画決定権者の見解

	意見書の概要	都市計画決定権者の見解
事業計画	<p>国から 1,300 億円出してもらい、それらの税金を投入して造ったものが「なんだこの程度か」と思われたら市長が笑われます。 皆が喜ぶことを造る計画にしてほしい。</p>	<p>旧上瀬谷通信施設の土地利用については、豊かな自然環境や広々とした農地景観が保たれている環境特性や交通アクセスの優位性を生かし、都市農業の振興と都市的土地利用を両立させた土地利用を進めることで、郊外部の再生に資する新たな活性化拠点の形成を図るものです。</p> <p>相模鉄道本線瀬谷駅周辺を起点とし、旧上瀬谷通信施設に至る新交通システムを整備する本事業は、旧上瀬谷通信施設の大規模な土地利用転換に伴う交通需要等への対応や横浜市郊外部の新たな活性化拠点の形成に寄与するものであり、本市にとって必要性の高いものと考えています。</p> <p>事業費の負担については、現時点では未定であり、今後検討を深度化していく中で精査します。</p>
	<p>相互乗り入れの無い新交通システムによる赤字路線に思われる事業にあまりにも高額な投資。テレワーク、少子高齢化、人口減少の時代にあまりにも無謀な計画であり、この事業の失敗で市民の税金負担に返ってくる。</p>	<p>相模鉄道本線瀬谷駅周辺を起点とし、旧上瀬谷通信施設に至る新交通システムを整備する本事業は、旧上瀬谷通信施設の大規模な土地利用転換に伴う交通需要等への対応や横浜市郊外部の新たな活性化拠点の形成に寄与するものであり、本市にとって必要性の高いものと考えています。</p> <p>事業採算性が担保できるよう、今後、事業手法やその枠組みについて、検討を深度化していきます。</p>
	<p>目黒交番より北側のトラックの物流駐車待機による渋滞、卸センターから東名高速道路への流入渋滞、国道 246 号線渋滞、瀬谷跨線橋やその周辺の渋滞など、問題だらけだ。今でも渋滞が酷いのに、物流エリアだけ整備しても更に渋滞が増えるだけである。</p>	<p>旧上瀬谷通信施設の大規模な土地利用転換に伴い交通需要の増加が想定されることから、周辺道路機能強化策として、旧上瀬谷通信施設内の環状 4 号線及び市道五貫目第 33 号線（八王子街道）の拡幅や、瀬谷地内線の未整備区間の整備を予定しています。</p>

表 1 (4) 意見書の概要と都市計画決定権者の見解

	意見書の概要	都市計画決定権者の見解
	<p>基礎工事を確実にを行うため、手抜き工事はしないほしい。工事年数が遅くなくても良いので、確実に行ってほしい。</p>	<p>工事の実施にあたっては、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。</p>
	<p>年間 1,500 万人を呼び込むとするテーマパーク事業が実現するのか定かでない。そんな事業に 700 億円もつぎ込むことは市民の負担を広げるものである。</p>	<p>旧上瀬谷通信施設の土地利用については、令和 2 年 3 月に公表した「旧上瀬谷通信施設土地利用基本計画」に基づいて、検討を進めています。</p> <p>この土地利用基本計画では、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、都市と緑や農のバランスのとれた新しいまちづくりを進めるため、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 つのゾーンを配置することとしています。</p> <p>そして、これらのゾーンが連携することで、人やものが行き交い、将来的には年間 1,500 万人が訪れるまちを実現することとしています。</p> <p>相模鉄道本線瀬谷駅周辺を起点とし、旧上瀬谷通信施設に至る新交通システムを整備する本事業は、旧上瀬谷通信施設の大規模な土地利用転換に伴う交通需要等への対応や横浜市郊外部の新たな活性化拠点の形成に寄与するものであり、本市にとって必要性の高いものと考えています。</p> <p>事業費の負担については、現時点では未定であり、今後検討を深度化していく中で精査します。</p>
	<p>住宅周辺に駅もない上瀬谷ラインは、住民の交通利便性につながらない。バス路線の拡充こそはかるべきだ。</p>	<p>相模鉄道本線瀬谷駅周辺を起点とし、旧上瀬谷通信施設に至る新交通システムを整備する本事業は、旧上瀬谷通信施設の大規模な土地利用転換に伴う交通需要等への対応や横浜市郊外部の新たな活性化拠点の形成に寄与するものであり、本市にとって必要性の高いものと考えています。</p> <p>また、公共交通の整備にあたって、主に将来のまちづくりに伴い見込まれる交通需要を考慮し、必要な輸送力を有し、定時性・安定性を確保する事が可能な輸送システムとして、線形条件、建設費等を総合的に勘案し、新交通システムを選定しました。</p>

表 1 (5) 意見書の概要と都市計画決定権者の見解

	意見書の概要	都市計画決定権者の見解
事業計画	<p>テーマパークのために 700 億円もの市費を投入しようとしている上瀬谷ライン整備強行は市民に対する背信行為であり中止すべきである。</p>	<p>相模鉄道本線瀬谷駅周辺を起点とし、旧上瀬谷通信施設に至る新交通システムを整備する本事業は、旧上瀬谷通信施設の大規模な土地利用転換に伴う交通需要等への対応や横浜市郊外部の新たな活性化拠点の形成に寄与するものであり、本市にとって必要性の高いものと考えています。</p> <p>事業費の負担については、現時点では未定であり、今後検討を深度化していく中で精査します。</p>
	<p>コロナ前に立てた計画である国際園芸博覧会そのものが、多数の人を集めるというものであり、内容も時代が求める博覧会と言えるものではないが、その考えのもとに莫大な税金をそそいで実行しようという上瀬谷ライン整備はやめるべきである。</p>	<p>相模鉄道本線瀬谷駅周辺を起点とし、旧上瀬谷通信施設に至る新交通システムを整備する本事業は、旧上瀬谷通信施設の大規模な土地利用転換に伴う交通需要等への対応や横浜市郊外部の新たな活性化拠点の形成に寄与するものであり、本市にとって必要性の高いものと考えています。</p> <p>国際園芸博覧会に対するご意見については、国際園芸博覧会を担当する部署に共有します。</p>
	<p>地元住民にとっての交通利便性向上に全く寄与するものではない上瀬谷ライン事業は、税金のムダ使いである。</p>	<p>相模鉄道本線瀬谷駅周辺を起点とし、旧上瀬谷通信施設に至る新交通システムを整備する本事業は、旧上瀬谷通信施設の大規模な土地利用転換に伴う交通需要等への対応や横浜市郊外部の新たな活性化拠点の形成に寄与するものであり、本市にとって必要性の高いものと考えています。</p> <p>また、公共交通の整備にあたって、主に将来のまちづくりに伴い見込まれる交通需要を考慮し、必要な輸送力を有し、定時性・安定性を確保する事が可能な輸送システムとして、線形条件、建設費等を総合的に勘案し、新交通システムを選定しました。</p>
	<p>たった 2 km に鉄道を敷くというのは、とてつもなく過大な投資で認められない。計画の撤回を求める。</p>	<p>相模鉄道本線瀬谷駅周辺を起点とし、旧上瀬谷通信施設に至る新交通システムを整備する本事業は、旧上瀬谷通信施設の大規模な土地利用転換に伴う交通需要等への対応や横浜市郊外部の新たな活性化拠点の形成に寄与するものであり、本市にとって必要性の高いものと考えています。</p>
	<p>地域住民に利便性のあるバス路線の拡充を求める。</p>	<p>公共交通の整備にあたって、主に将来のまちづくりに伴い見込まれる交通需要を考慮し、必要な輸送力を有し、定時性・安定性を確保する事が可能な輸送システムとして、線形条件、建設費等を総合的に勘案し、新交通システムを選定しました。</p>

表 1 (6) 意見書の概要と都市計画決定権者の見解

	意見書の概要	都市計画決定権者の見解
事業計画	年間 1,500 万人を呼び込む核となるテーマパークの事業者が見通せないのに、700 億円ものお金を報道ではつぎ込むと言われている。上瀬谷ラインは市民の合意を得られていないことから、中止すべきである。	<p>旧上瀬谷通信施設の土地利用については、令和 2 年 3 月に公表した「旧上瀬谷通信施設土地利用基本計画」に基づいて、検討を進めています。</p> <p>この土地利用基本計画では、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、都市と緑や農のバランスのとれた新しいまちづくりを進めるため、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 つのゾーンを配置することとしています。</p> <p>そして、これらのゾーンが連携することで、人やものが行き交い、将来的には年間 1,500 万人が訪れるまちを実現することとしています。</p> <p>相模鉄道本線瀬谷駅周辺を起点とし、旧上瀬谷通信施設に至る新交通システムを整備する本事業は、旧上瀬谷通信施設の大規模な土地利用転換に伴う交通需要等への対応や横浜市郊外部の新たな活性化拠点の形成に寄与するものであり、本市にとって必要性の高いものと考えています。</p> <p>事業費の負担については、現時点では未定であり、今後検討を深度化していく中で精査します。</p>
	年間 1,500 万人の来場者の見通しさえ不透明なテーマパーク計画のために、巨費を投じる上瀬谷ラインの建設計画は、壮大な無駄遣いになるので反対だ。	<p>旧上瀬谷通信施設の土地利用については、令和 2 年 3 月に公表した「旧上瀬谷通信施設土地利用基本計画」に基づいて、検討を進めています。</p> <p>この土地利用基本計画では、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、都市と緑や農のバランスのとれた新しいまちづくりを進めるため、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 つのゾーンを配置することとしています。</p> <p>そして、これらのゾーンが連携することで、人やものが行き交い、将来的には年間 1,500 万人が訪れるまちを実現することとしています。</p> <p>相模鉄道本線瀬谷駅周辺を起点とし、旧上瀬谷通信施設に至る新交通システムを整備する本事業は、旧上瀬谷通信施設の大規模な土地利用転換に伴う交通需要等への対応や横浜市郊外部の新たな活性化拠点の形成に寄与するものであり、本市にとって必要性の高いものと考えています。</p>
	地域住民の交通利便性向上のためには、新交通システムではなくバス路線の拡充を優先すべきである。	公共交通の整備にあたって、主に将来のまちづくりに伴い見込まれる交通需要を考慮し、必要な輸送力を有し、定時性・安定性を確保する事が可能な輸送システムとして、線形条件、建設費等を総合的に勘案し、新交通システムを選定しました。

表 1 (7) 意見書の概要と都市計画決定権者の見解

	意見書の概要	都市計画決定権者の見解
事業計画	<p>国際園芸博覧会に必要なアクセス手段は、国際園芸博覧会経費の範疇におさまる簡素で軽便な仕様とすることを求める。</p>	<p>相模鉄道本線瀬谷駅周辺を起点とし、旧上瀬谷通信施設に至る新交通システムを整備する本事業は、旧上瀬谷通信施設の大規模な土地利用転換に伴う交通需要等への対応や横浜市郊外部の新たな活性化拠点の形成に寄与するものであり、本市にとって必要性の高いものと考えています。</p> <p>また、国際園芸博覧会開催時に必要な輸送手段や、それに係る経費等については、今後国際園芸博覧会を担当する部署が検討を行う予定です。</p>
	<p>来場者数 1,500 万人を見込むテーマパークへのアクセス手段として、新交通システムは整備されるものですが、事業者も決まっていない中で、建設事業を推進することは、順序が逆さまである。</p>	<p>旧上瀬谷通信施設の土地利用については、令和 2 年 3 月に公表した「旧上瀬谷通信施設土地利用基本計画」に基づいて、検討を進めています。</p> <p>この土地利用基本計画では、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、都市と緑や農のバランスのとれた新しいまちづくりを進めるため、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 つのゾーンを配置することとしています。</p> <p>そして、これらのゾーンが連携することで、人やものが行き交い、将来的には年間 1,500 万人が訪れるまちを実現することとしています。</p> <p>相模鉄道本線瀬谷駅周辺を起点とし、旧上瀬谷通信施設に至る新交通システムを整備する本事業は、旧上瀬谷通信施設の大規模な土地利用転換に伴う交通需要等への対応や横浜市郊外部の新たな活性化拠点の形成に寄与するものであり、本市にとって必要性の高いものと考えています。</p>
	<p>開業したテーマパークが長期間にわたって運営される保証がなく、事業休止、事業破綻も民間事業である限り有り得るものであり、その場合、当該施設が横浜市民にとってお荷物になってしまう。リスクの大きい事業への公費投入は認められない。</p>	<p>旧上瀬谷通信施設の土地利用については、令和 2 年 3 月に公表した「旧上瀬谷通信施設土地利用基本計画」に基づいて、検討を進めています。</p> <p>この土地利用基本計画では、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、都市と緑や農のバランスのとれた新しいまちづくりを進めるため、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 つのゾーンを配置することとしています。</p> <p>そして、これらのゾーンが連携することで、人やものが行き交い、将来的には年間 1,500 万人が訪れるまちを実現することとしています。</p> <p>相模鉄道本線瀬谷駅周辺を起点とし、旧上瀬谷通信施設に至る新交通システムを整備する本事業は、旧上瀬谷通信施設の大規模な土地利用転換に伴う交通需要等への対応や横浜市郊外部の新たな活性化拠点の形成に寄与するものであり、本市にとって必要性の高いものと考えています。</p>

表 1 (8) 意見書の概要と都市計画決定権者の見解

	意見書の概要	都市計画決定権者の見解
事業計画	<p>上瀬谷ラインの整備自体が、緑地の破壊、道路渋滞、電力大量消費等による自然・住環境破壊など地球温暖化対策に逆行する巨大テーマパークを核とする巨大集客施設の推進役を担うため、計画は中止すること。</p>	<p>テーマパークを中心としたまちづくりを進めていくことは、地権者で構成するまちづくり協議会の中で意思決定がされています。横浜市も郊外部の新たな活性化拠点の形成を目指しており、現時点では考えが一致していることから、この計画を進めていきます。</p> <p>また、本地区では都市と緑や農とのバランスのとれた新しいまちづくりを進めていくこととしており、都市的土地利用も含めた地区全体において、自然環境をいかしていくこととしています。その内容や都市計画対象事業の実施に伴う動物、植物、生態系等への影響の程度については、準備書にて明らかにします。</p> <p>相模鉄道本線瀬谷駅周辺を起点とし、旧上瀬谷通信施設に至る新交通システムを整備する本事業は、旧上瀬谷通信施設の大規模な土地利用転換に伴う交通需要等への対応や横浜市郊外部の新たな活性化拠点の形成に寄与するものであり、本市にとって必要性の高いものと考えています。</p>
	<p>地元の人の利便性向上につながらない上瀬谷ラインは不要である。市民の利便性向上のための交通を考えるべきである。</p>	<p>相模鉄道本線瀬谷駅周辺を起点とし、旧上瀬谷通信施設に至る新交通システムを整備する本事業は、旧上瀬谷通信施設の大規模な土地利用転換に伴う交通需要等への対応や横浜市郊外部の新たな活性化拠点の形成に寄与するものであり、本市にとって必要性の高いものと考えています。</p>
	<p>近くに住宅地があるとは思えないため、上瀬谷ラインの必要性が本当にあるのか疑問です。住民の声をしっかりと聞いているとも思えないためこの計画はやめるべきだ。</p>	<p>相模鉄道本線瀬谷駅周辺を起点とし、旧上瀬谷通信施設に至る新交通システムを整備する本事業は、旧上瀬谷通信施設の大規模な土地利用転換に伴う交通需要等への対応や横浜市郊外部の新たな活性化拠点の形成に寄与するものであり、本市にとって必要性の高いものと考えています。</p>
	<p>(仮称) 瀬谷駅～(仮称) 上瀬谷駅のみの輸送で、再開発地域の中心部に(仮称) 上瀬谷駅を設置してしまうと周辺の住宅街からの利便性が悪く、瀬谷駅に行くバスに利用客が流れてしまい、新交通システムを利用する通勤客の収益では、利益的に難しく、赤字路線になりかねない。</p>	<p>(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、周辺からの交通の転換も想定していることから、土地区画整理事業地区内の概ね南北の中央に当たる地区に(仮称) 上瀬谷駅を想定しています。</p> <p>事業採算性が担保できるよう、今後、事業手法やその枠組みについて、検討を深度化します。</p>

表 1 (9) 意見書の概要と都市計画決定権者の見解

	意見書の概要	都市計画決定権者の見解
事業計画	<p>今後延伸することはあるのか。</p>	<p>本事業は、旧上瀬谷通信施設の大規模な土地利用転換に伴う交通需要等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、旧上瀬谷通信施設に至る新交通システムを整備するもので、延伸については未定です。</p>
	<p>相模鉄道本線瀬谷駅から（仮称）瀬谷駅に乗り換える際、地域住民に支障がでる可能性がある。近くにある瀬谷中学校に通う生徒の安全性が危ぶまれたり、駅前の治安悪化等になりかねない。</p>	<p>（仮称）瀬谷駅の出入口については、周辺の土地利用状況を踏まえ、安全性、利便性を考慮し適切な位置を検討し設置します。</p>

表 1 (10) 意見書の概要と都市計画決定権者の見解

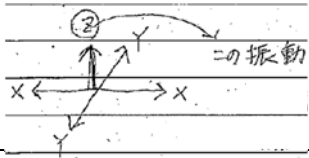
	意見書の概要	都市計画決定権者の見解
	<p>道路交通に起因する振動の測定は、道路境界の路上部で x 軸・y 軸のみ（平面方向のみ）の測定をすることになっている。</p> <p>家の中にいる人間は z 軸（上下方向）の揺れを大きく感じるため、今後の環境影響評価には、z 軸（上下方向）も測定し評価してもらいたい。</p> 	<p>道路交通振動に関する調査は、「振動規制法施行規則」（昭和 51 年総理府令第 58 号）に定める方法に準拠して行い、鉛直方向（Z 軸）について測定・評価を実施します。</p>
	<p>騒音・振動の測定箇所が北側の場所が多く、南側がありません。南側海軍道路入口から測定してほしい。何を考えての測定場所か。</p>	<p>騒音・振動調査は、工事用車両の主要運行ルートとなる道路を対象に、発生要因となる交通量の異なる区間ごとに代表地点を選定し、調査地点を設定しています。</p> <p>南側については、（仮称）瀬谷駅付近の施工ヤードで発生する工事用車両を対象に、主要な保全対象である瀬谷西高校付近を代表的な騒音・振動の調査地点として選定しています。</p>
環境影響評価	<p>新交通システムのトンネル工事による地盤沈下問題は、住民にとっては不安ごとである。</p>	<p>工事の実施及び軌道施設（地下式）の存在に伴い、地下水位、地盤沈下について影響を及ぼすおそれがあることから、「地下水位」、「地盤沈下」を環境影響評価項目として選定しており、今後の環境影響評価手続の中で予測を行い、必要に応じて、環境保全のための措置についても検討します。</p> <p>また工事の実施にあたっては、地質調査等により周辺状況を適切に把握した上で、設計や工法を検討し、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。</p>
	<p>地下から発生する共鳴振動及び騒音による安眠妨害、騒音などは住民にとって不安ごとである。</p>	<p>地下から発生する振動については、列車の走行（地下）に伴う振動を環境影響評価項目として選定しています。そのため、今後の環境影響評価手続の中で予測を行い、必要に応じて、環境保全のための措置についても検討します。</p> <p>なお、列車走行（地下）に伴い発生する騒音は、トンネル構造物で遮断されるため、地上への影響はないと考えています。</p>

表 1 (11) 意見書の概要と都市計画決定権者の見解

	意見書の概要	都市計画決定権者の見解
環境影響評価	<p>瀬谷区は海拔 70m 以上ありますが、浸水、氾濫がある。災害・地震・津波は必ずくるので、治水工事・地盤強化をしてほしい。</p>	<p>工事において、周辺地域に浸水を生じさせる要因はありません。また、供用時において、本事業は、新たな交通として新交通システムを整備する事業であり、周辺地域に浸水を生じさせる要因はありません。</p> <p>なお、構造物の設計にあたっては、鉄道構造物等の技術基準に基づき耐震設計を進めるほか、台風や集中豪雨等の発生時における浸水を防止し安全を確保するために、「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）」に基づき、必要に応じて地下駅出入口への止水パネル設置等の浸水防止対策を講じます。</p>
	<p>地下トンネル工事は、地域の安心の住環境を脅かすものであり進めるべきではない。</p>	<p>工事の実施及び軌道施設（地下式）の存在に伴い、地下水位、地盤沈下について影響を及ぼすおそれがあることから、「地下水位」、「地盤沈下」を環境影響評価項目として選定しており、今後の環境影響評価手続の中で予測を行い、必要に応じて、環境保全のための措置についても検討します。</p> <p>また工事の実施にあたっては、地質調査等により周辺状況を適切に把握した上で、設計や工法を検討し、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。</p>
	<p>工事中の大気汚染・騒音・自然破壊といった環境面での心配の声にどう応えるのか。</p>	<p>工事中の大気汚染・騒音・自然破壊に対応する環境影響評価項目として、大気汚染、騒音、生物多様性（動物・植物・生態系）を選定しています。今後の環境影響評価手続の中で予測を行い、大気汚染・騒音の程度、動物、植物、生態系への影響の程度を把握します。また、これらの影響の回避・低減のために必要な環境保全のための措置についても検討します。</p>

表 1 (12) 意見書の概要と都市計画決定権者の見解

	意見書の概要	都市計画決定権者の見解
その他	(仮称) 瀬谷駅～(仮称) 上瀬谷駅間に整備する新交通システムの路線を 1067mm 規格の 20m 級車両とし、(仮称) 上瀬谷駅から延伸して(仮称) 若葉台中央駅、(仮称) 長津田駅をつなぎ、通勤路線としての役割を持たせてはどうか。	本事業は、旧上瀬谷通信施設の大規模な土地利用転換に伴う交通需要等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、最寄りの鉄道駅である相模鉄道本線瀬谷駅周辺を起点とし、旧上瀬谷通信施設に至る新交通システムを整備するもので、延伸については未定です。
	新線整備と同時に相鉄瀬谷駅を地下化工事してもらい、相鉄線と新路線を直通運行ができるようにするのはどうか。	公共交通の整備にあたって、主に将来のまちづくりに伴い見込まれる交通需要を考慮し、必要な輸送力を有し、定時性・安定性を確保する事が可能な輸送システムとして、線形条件、建設費等を総合的に勘案し、新交通システムを選定しました。
	新路線(仮称) 瀬谷駅から今後延伸できるように島式ホームとしてはどうか。	本事業は、旧上瀬谷通信施設の大規模な土地利用転換に伴う交通需要等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、最寄りの鉄道駅である相模鉄道本線瀬谷駅周辺を起点とし、旧上瀬谷通信施設に至る新交通システムを整備するもので、延伸については未定です。
	地上部分に相模鉄道本線瀬谷駅から新路線(仮称) 瀬谷駅への乗り換え客がでて、地域住民の生活に支障がでる可能性があるので、相模鉄道本線瀬谷駅と新路線(仮称) 瀬谷駅を地下で連絡する”駅ナカ”を整備し、商業施設を入れることで瀬谷駅構成に賑わいを生み出し、地域住民の生活に支障がでないようにすること。	(仮称) 瀬谷駅の出入口については、周辺の土地利用状況を踏まえ、安全性、利便性を考慮し適切な位置を検討し設置します。

表 1 (13) 意見書の概要と都市計画決定権者の見解

	意見書の概要	都市計画決定権者の見解
その他	投入車両 20m 級車両とし、拡幅車体と非拡幅車体の 2 種類を投入してはどうか。1 編成あたりの両数は、開業時の過剰輸送を防ぐため、開業時は 4 両編成とし、開業時は相模鉄道本線のみで直通し、直通するときは 4 両編成 2 本、8 両で相模鉄道本線に直通する。その後、乗客が増加し、(仮称) 長津田駅まで開業したら、車両を増備し、JR 直通対応車は 10 両編成化へ、東急直通対応車は 8・10 両編成化としていくのはどうか。	公共交通の整備にあたって、主に将来のまちづくりに伴い見込まれる交通需要を考慮し、必要な輸送力を有し、定時性・安定性を確保する事が可能な輸送システムとして、線形条件、建設費等を総合的に勘案し、新交通システムを選定しました。 なお、車両の編成については、最大で 8 両（先頭車 8.55m/両、中間車 8.50m/両）を想定しています。
	車両塗装について、上瀬谷駅周辺の大地と自然の豊かさをイメージした塗装で茶色は大地、黄緑色は自然を表している園芸博覧会の際は植物のラッピングをし、周りからの注目をあび存在感を示すのはどうか。	新交通システムの車両デザインについては今後設計を進める中で検討を行ってまいります。
	新路線に加えて、新交通システムとして、(仮称) 南町田グランベリーパーク駅～(仮称) 三ツ境駅間に整備してはどうか。ショッピング客やマークスプリングスや細谷戸団地、東野などの住宅地からの通勤客の輸送を目的とし、(仮称) 南町田グランベリーパーク駅～(仮称) 上瀬谷駅付近を地下化式、(仮称) 上瀬谷駅付近～細谷戸付近を高架式、細谷戸付近～(仮称) 三ツ境駅間を地下式としてはどうか。	本事業は、旧上瀬谷通信施設の大規模な土地利用転換に伴う交通需要等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、最寄りの鉄道駅である相模鉄道本線瀬谷駅周辺を起点とし、旧上瀬谷通信施設に至る新交通システムを整備するもので、延伸については未定です。

表 1 (14) 意見書の概要と都市計画決定権者の見解

	意見書の概要	都市計画決定権者の見解
その他	<p>観光施設を建設するよりも広大な公園等自然に溢れる場所の方がこの地区には合う。</p>	<p>「(仮称) 旧上瀬谷通信施設地区土地区画整理事業」の環境影響評価手続の中で、都市計画決定権者の見解を参考で示しています。</p>
	<p>この基地が返還され、瀬谷、横浜市のために又日本国のためにいろいろ計画されること、開発することによって収益につながることは大賛成。 しかし、生活道路としている環状4号線は、毎日道路が渋滞し、大型車両がスピードを上げながら沢山走る。その両側の歩道は狭く劣悪なもの。歩行者がすれ違えない、車イスの人がデコボコの道や急な傾斜の歩道面で転倒しそうになることも常時。狭い脇道から車道に出る時は樹木が影になって交通事故もよく起きる。救急車・消防車・パトカー等は日常茶飯事。この状態を十分に調査して改善策を作してほしい。</p>	
	<p>国際園芸博覧会で「世界の瀬谷」として内外に知ってもらい、次のテーマパークで長く利用してもらい、横浜市の財源に有利になるように。横浜市政が問われるところである。</p>	
	<p>テーマパークですが、計画の1,500万人は全く無謀では無いでしょうか。テーマパークは海などの近くで他にも魅力がある場所だから成り立つものである。あの場所には何も無い。自然が一番である。</p>	
	<p>ニューノーマル社会において、年間1,500万人入場の巨大テーマパーク構想自体すでに成り立たない。</p>	
	<p>国際園芸博覧会もその後に誘致しようとするテーマパークも地域にとっては大気汚染、交通渋滞、安心の住環境を壊すものでやめるべきである。</p>	

表 2 (1) 意見書の概要と都市計画決定権者の見解 (参考)

	意見書の概要	都市計画決定権者の見解
事業計画	上瀬谷ラインは、学校をつぶして、わずか2kmあまりの距離を多額の税金投入をして、整備するもので、前提計画の将来性が見い出せなくなった今、一度立ち止まり、リスクや見通しなど再検討が必要と考える。	相模鉄道本線瀬谷駅周辺を起点とし、旧上瀬谷通信施設に至る新交通システムを整備する本事業は、旧上瀬谷通信施設の大規模な土地利用転換に伴う交通需要等への対応や横浜市郊外部の新たな活性化拠点の形成に寄与するものであり、本市にとって必要性の高いものと考えています。
	新交通システムも地元の人には何の利点もない計画である。地下を掘ったりするのは地盤沈下の心配もあり、無意味な計画ではないか。	相模鉄道本線瀬谷駅周辺を起点とし、旧上瀬谷通信施設に至る新交通システムを整備する本事業は、旧上瀬谷通信施設の大規模な土地利用転換に伴う交通需要等への対応や横浜市郊外部の新たな活性化拠点の形成に寄与するものであり、本市にとって必要性の高いものと考えています。 工事の実施及び軌道施設（地下式）の存在に伴い、地下水位、地盤沈下について影響を及ぼすおそれがあることから、「地下水位」、「地盤沈下」を環境影響評価項目として選定しており、今後の環境影響評価手続の中で予測を行い、必要に応じて、環境保全のための措置についても検討します。 また工事の実施にあたっては、地質調査等により周辺状況を適切に把握した上で、設計や工法を検討し、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。
	赤字必死の新交通システムは、只ちに撤退すること。	相模鉄道本線瀬谷駅周辺を起点とし、旧上瀬谷通信施設に至る新交通システムを整備する本事業は、旧上瀬谷通信施設の大規模な土地利用転換に伴う交通需要等への対応や横浜市郊外部の新たな活性化拠点の形成に寄与するものであり、本市にとって必要性の高いものと考えています。
	鉄道は失敗する。2kmのために数100億円使うのは反対。	相模鉄道本線瀬谷駅周辺を起点とし、旧上瀬谷通信施設に至る新交通システムを整備する本事業は、旧上瀬谷通信施設の大規模な土地利用転換に伴う交通需要等への対応や横浜市郊外部の新たな活性化拠点の形成に寄与するものであり、本市にとって必要性の高いものと考えています。 事業費の負担については、現時点では未定であり、今後検討を深度化していく中で精査します。
	地下鉄に税金を使うなんて、とんでもない。	相模鉄道本線瀬谷駅周辺を起点とし、旧上瀬谷通信施設に至る新交通システムを整備する本事業は、旧上瀬谷通信施設の大規模な土地利用転換に伴う交通需要等への対応や横浜市郊外部の新たな活性化拠点の形成に寄与するものであり、本市にとって必要性の高いものと考えています。

表 2 (2) 意見書の概要と都市計画決定権者の見解 (参考)

	意見書の概要	都市計画決定権者の見解
事業計画	<p>新交通システムの地下鉄計画だが、出発駅のため、瀬谷中の移転は反対。又、中間には駅がない計画では周辺住民にとって何も還元なしであって、バスでも良いから住民が使える交通システムの方が良いのではないかと思う。</p>	<p>相模鉄道本線瀬谷駅周辺を起点とし、旧上瀬谷通信施設に至る新交通システムを整備する本事業は、旧上瀬谷通信施設の大規模な土地利用転換に伴う交通需要等への対応や横浜市郊外部の新たな活性化拠点の形成に寄与するものであり、本市にとって必要性の高いものと考えています。</p> <p>公共交通の整備にあたって、主に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・安定性を確保する事が可能な輸送システムとして、線形条件、建設費等を総合的に勘案し、新交通システムを選定しました。</p>
	<p>新交通システムは瀬谷駅から上瀬谷駅まで(途中駅はなく)というのは説明にあるよう跡地計画=テーマパーク構想のためにつくられるものである。地元には何の恩恵もない。しかし、工事による交通渋滞や環境破壊などの不安が大きく、区民に丁寧な説明とともに、区民に役立つ新交通システムが求められている。</p>	<p>相模鉄道本線瀬谷駅周辺を起点とし、旧上瀬谷通信施設に至る新交通システムを整備する本事業は、旧上瀬谷通信施設の大規模な土地利用転換に伴う交通需要等への対応や横浜市郊外部の新たな活性化拠点の形成に寄与するものであり、本市にとって必要性の高いものと考えています。</p> <p>工事中の交通渋滞や環境破壊等に対応する環境影響評価項目として、交通混雑、大気汚染、生物多様性(動物・植物・生態系)等を選定しています。今後の環境影響評価手続の中で予測を行い、交通混雑や大気汚染の程度、動物、植物、生態系への影響の程度を把握します。また、これらの影響の回避・低減のために必要な環境保全のための措置についても検討します。</p>
	<p>海軍道路に公共交通機関が通るのを楽しみにしていた。それがモノレールは通るが途中には止まらないというのは、市民をバカにしている。</p>	<p>相模鉄道本線瀬谷駅周辺を起点とし、旧上瀬谷通信施設に至る新交通システムを整備する本事業は、旧上瀬谷通信施設の大規模な土地利用転換に伴う交通需要等への対応や横浜市郊外部の新たな活性化拠点の形成に寄与するものであり、本市にとって必要性の高いものと考えています。</p>
	<p>新交通には中間駅がなく花博とテーマパークのためのものになっている。環境影響評価説明会では会場から騒音や交通渋滞、大気汚染などの心配の声が出ていた。基地周辺住民が新交通の弊害をうけるのは本末転倒である。基地周辺の住民は交通に不便を感じているので、その暮らしがよくなるような新交通にするべきだ。</p>	<p>相模鉄道本線瀬谷駅周辺を起点とし、旧上瀬谷通信施設に至る新交通システムを整備する本事業は、旧上瀬谷通信施設の大規模な土地利用転換に伴う交通需要等への対応や横浜市郊外部の新たな活性化拠点の形成に寄与するものであり、本市にとって必要性の高いものと考えています。</p> <p>工事中の騒音や交通渋滞、大気汚染等に対応する環境影響評価項目として、騒音、交通混雑、大気汚染等を選定しています。今後の環境影響評価手続の中で予測を行い、騒音や交通混雑、大気汚染の程度を把握します。また、これらの影響の回避・低減のために必要な環境保全のための措置についても検討します。</p>
環境影響評価	<p>新交通についても地元では、工事のための深刻な道路渋滞、大気汚染騒音などの心配の声が多く上がっている。環境への影響は多大なものがある。</p>	<p>工事中の交通渋滞や大気汚染、騒音に対応する環境影響評価項目として、交通混雑、大気汚染、騒音を選定しています。今後の環境影響評価手続の中で予測を行い、交通混雑や大気汚染、騒音の程度を把握します。また、これらの影響の回避・低減のために必要な環境保全のための措置についても検討します。</p>