

道路・安全管理委員会
平成20年12月9日
道 路 局

高速横浜環状北西線等の都市計画に向けた 説明会の開催状況等について

～高速横浜環状北西線、北線（港北 JCT）及び
関連する街路の都市計画素案（案）の説明会を開催しました。～

高速横浜環状北西線は、東名高速道路と第三京浜道路を結び本市北西部と横浜都心や臨海部の連絡を強化するため計画された自動車専用道路です。平成17年8月の「概略計画」公表から調査、設計を進めてきましたが、都市計画素案の（案）がまとまったため、**平成20年9月29日から10月1日にかけて説明会を開催して市民のみなさまから、ご意見を伺いました。**

1 都市計画素案（案）の概要

高速横浜環状北西線は、東名高速道路と第三京浜道路を結ぶ、延長約7.1km、4車線の自動車専用道路です。平成17年に公表した「概略計画」で示した250m幅の概ねのルート・構造を基に検討を進め、具体的な都市計画素案（案）を作成しました。今回、北西線の都市計画にあわせて北線（港北 JCT）の都市計画変更も行います。

また、港北 JCT 周辺の新横浜元石川線、川向線、川崎町田線の3路線も都市計画変更します。

2 説明会の開催状況と意見書の受付状況

(1) 説明会の開催状況

開催場所	都筑公会堂	青葉公会堂	緑公会堂	合計
開催日	9月29日(月)	9月30日(火)	10月1日(水)	
参加者	85名	67名	43名	195名

(2) 意見書の受付状況

		意見書数
北西線・ 北線沿線区	都筑区	3通
	青葉区	1通
	緑区	1通
	港北区	1通
	沿線区小計	6通
横浜市内その他の区		1通
合計		7通

意見項目(件)	合計	割合(%)
1 事業・計画について	27	39.7
2 都市計画手続き関連	13	19.1
3 環境への影響について	21	30.9
4 用地買収、補償関連	7	10.3
合計(件)	68	100.0

3 説明会での主な意見と意見書の概要 (参考資料1、参考資料2参照)

説明会や意見書での主なご質問・ご意見の概要は、

事業・計画について

- ・事業費や収支計画、事業主体などに関するもの
- ・北西線の必要性や整備効果の妥当性に関するもの

都市計画手続きについて

- ・休日の説明会開催や都市計画図書の閲覧などに関するもの
- ・意見書の受付期間の延長に関するもの

環境への影響について

- ・換気所における大気予測方法とその対策などに関するもの
- ・換気所への脱硝装置・電気集塵機の設置要望に関するもの

用地買収、補償について

- ・都市計画線に含まれる地権者や沿線住民への情報提供の方法に関するもの
 - ・用地取得に伴う補償や税制の特例などに関するもの
- がありました。

これらの項目のうち、「事業費や事業主体に関するもの」や「整備効果」などについては、今後、都市計画の手続きを進め、詳細な検討を行う段階で、具体的にお示ししたいと考えております。

また、「換気所における大気予測方法とその対策」などの環境への影響については、環境影響評価準備書の中で、詳しくご説明したいと考えております。

「休日の説明会開催や都市計画図書の閲覧」などについては、今後、検討してまいります。



都筑公会堂での説明会の模様



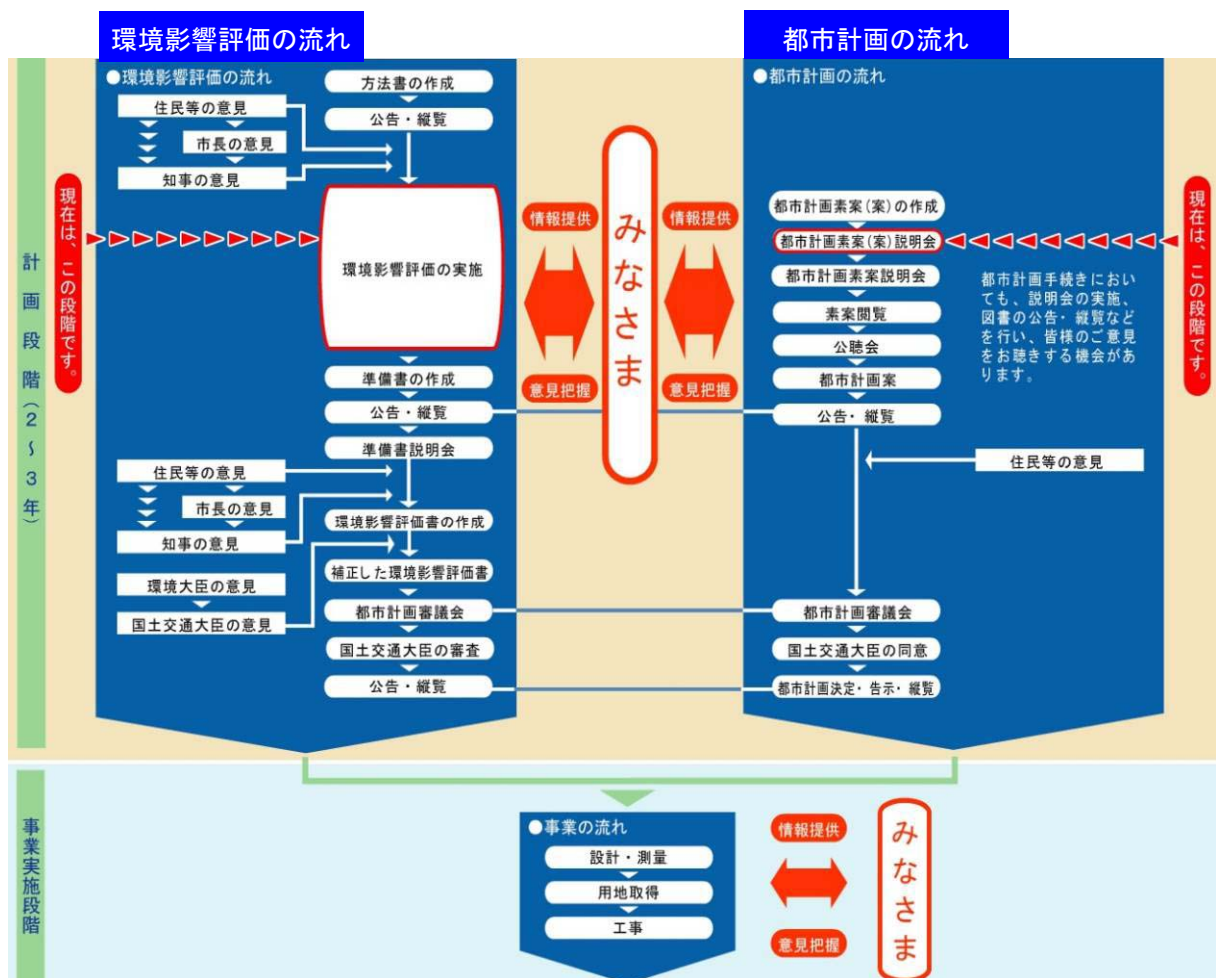
緑公会堂での説明会の模様

4 今後の進め方

市民のみなさまからいただいたご意見を踏まえて、横浜市の都市計画素案としてとりまとめましたので、北西線と北線（港北 JCT）については、今月中を目途に神奈川県へ案の申し出を行います。また、関連する都市計画道路3路線については、本市により都市計画手続きを進めてまいります。

今後は都市計画の流れに沿って、都市計画素案説明会や公聴会、都市計画案の公告・縦覧を経て都市計画決定してまいります。

あわせて、環境影響評価法に基づき、環境影響評価準備書を作成して都市計画案とともに公告・縦覧や説明会を行います。



No	ご質問	ご質問に対する回答
		総質問数 48件
1. 事業・計画について		質問数 13件
1	当事業の料金計画、収支、横浜市の負担はどのくらいか？	横浜市の負担等につきましてはまだ決定しておりません。
2	北西線は制限速度60km/hであるが、高速道路ではないのでは？速度は勾配によって決まっているのか？その安全に対する考え方を教えてほしい。	道路勾配やカーブ等、安全性を考えて60km/hとしました。北西線及び北線が一体となって整備されて機能する道路であり、北線が60km/hで整備されることも考慮しております。
3	北西線ができることにより、現況の上麻生線にどのような影響があるのか？	北西線には将来、約5万台の交通量が見込まれますが、北西線が北線とあわせてできることにより高速道路のネットワークが整備され、市内の道路状況はよくなり、抜け道交通量も減少すると考えております。
4	高速道路の料金体系はどうか？また、いつから検討していくか？	高速道路の料金などは未定ですが、利用者が利用しやすい料金体系を考えております。
5	第三京浜は雨水排水を再利用している。トンネル内の排水対策はどうなっているのか？	現況の首都高速のトンネルの雨水につきましては、トンネルの最も低い箇所では貯留の施設を設置し、ポンプで排水するという処理方法です。北西線では事業の実施段階で詳細な検討を行ってまいります。
6	高架下の利用計画はどうなっているのか？	港北JCT側は川向線を整備する予定です。青葉JCT側では遊水池の確保が必要であり、平常時の利用については、大規模な公園のようなものはできませんが、地域の方々、区役所等と調整してまいります。
7	収支・事業費はどうなっているのか？	概略計画のルート・構造を基に事業費の見直しをしております。
8	北西線に対する自治体等の出資の考え方はどうなっているのか？	出資については未定です。
9	北西線の事業主体はどうなっているのか？	事業主体については未定です。
10	港北JCTができることによる周辺の道路整備に対する考え方はどのようになっているのか？	新横浜元石川線から港北JCTへは右折立体および左折フリーで入れるような形、いわゆる信号を利用せず交差点で混雑がないような形で考えております。また、川向線は北西線の下を通過して川崎町田線まで延伸し、交通の分散を図り、渋滞を解消してまいりたいと考えております。
11	工事の開始時期、完了時期はいつか？	私どもの目標としては、都市計画決定まであと2～3年、工事期間でさらに10年程度と考えております。
12	完成時の計画交通量の具体的なイメージは？	横浜市内の首都高速では横羽線が7～8万台/日、三ツ沢線が6～7万台/日、ベイブリッジが10万台/日程度の交通量であるので、その半分程度であります。
13	事業主体の整備費用の分担の方法は？	現段階では事業主体は未定です。したがって、事業費負担についても未定です。

説明会での意見及び回答

(参考資料1)

No	ご質問	ご質問に対する回答
2. 都市計画手続き関連		質問数 17 件
14	神奈川県が当事業について、審査していないのではないかと？	北西線の都市計画決定権者は神奈川県ですが、事前の案は横浜市が作成します。今回は素案(案)の説明会ということですので、神奈川県は来ておりません。
15	ニュータウンに第一種低層地域ということで家を建てたのだが、その後道路ができる計画となった。都市計画全体との関連がどのようになっているのか教えてほしい。	その当時は横浜環状道路の構想だけであり、具体的な道路計画がありませんでした。計画策定にあたっては、極力影響が少なくなるよう検討を進めております。
16	説明会には横浜市及び首都高速の幹部は来ないのか？	横浜市の事業の中では、それぞれ課長が担当を受け持ち、責任を持って対応しております。
17	素案の縦覧は平日だけではなく、土日に必要ではないかと？	土曜日、日曜日の縦覧については、検討してまいりたいと考えております。
18	縦覧は土日も見れるようにしてほしい。また、オープンにされなかった部分があるので、そのような部分を配慮してもらえないかと？	土曜日、日曜日の縦覧については、検討してまいりたいと考えております。
19	北線の説明会時に道路局の担当理事が出席していたが、今回はどのような考え方になっているのか？	横浜市の事業の中では、それぞれ課長が担当を受け持ち、責任を持って対応しておりますが、今後の課題として承ります。
20	北線の縦覧は土日に行っていたはずでは？	土曜日、日曜日の縦覧については、検討してまいりたいと考えております。
21	計画はこれからあと2、3年かかるのか？あるいは、現在がその2～3年の途中段階にあるのか？	今から2～3年かかるということです。2～3年とは、これからこの素案に対するみなさまの意見を踏まえながら素案とし、その後都市計画決定されるまでに関係機関等との調整に時間を要する部分があるためです。
22	地権者関係者に対する情報提供はどのような形で行われるのか？	今回のような説明会は原則、市の広報紙（広報よこはま）やHPなどでお知らせしております。また沿線住民の方々については各町内会を通じて情報提供しております。
23	インターネットによる情報提供だけでは不十分ではないかと？	インターネットやHP、広報紙等だけでは情報提供に漏れがあるということもありますので、町内会を利用し情報提供を行ってまいります。
24	ルートにかかる地権者を把握しているのか？またこのような説明会等の情報について地権者に対して個別に説明しているのか？	個々の地権者を特定できる段階ではありませんが、掛かりそうな地権者の方に対しては個別に連絡先を聞いて対応させていただくように考えております。
25	ルートにかかる地権者は課税台帳等で把握できるのではないかと？そうであれば、地権者には早めに通知するべきではないかと？	今後、町内会が無い地区については課税台帳等を調べて地権者の方々に説明を行っていくように考えてまいります。
26	説明会の案内を広報よこはまの区版に掲載するべきではないかと？	説明会の案内については広報よこはまの全市版やHPに掲載しており、沿線の町内会には別途チラシを配布しています。今後いろいろな手段を使って、確実に周知できるような方法を考えてまいりたいと考えております。
27	設計・測量や用地取得の説明会は誰でも参加できる説明会を開催してほしい。	全体説明会は従来通り誰でも参加できる説明会です。また、沿線のルートにかかるところにつきましては、町内会に声をかけて必要があれば個別の説明会を行ってまいります。
28	閲覧資料は区役所だけではなく、図書館にも置いて、休日も含めて閲覧するほうが良いのではないかと？	図書館等での閲覧については、今後検討したいと考えております。
29	昨日の説明会（都筑公会堂）はどのくらい参加したのか？	都筑公会堂で行い、85名の方に参加していただきました。
30	昨日の説明会での質疑内容はどのような内容だったのか？重複していない質疑内容を教えてほしい。	事業費はいくらか、閲覧の日時について、大気の調査結果をオープンにしてほしい、北八朔換気所における逆転層について、トンネルの雨水排水をきれいに浄化して再利用してほしい、利用しやすい料金にしてほしい等の意見・質問がありました。

No	ご質問	ご質問に対する回答
3. 環境への影響について		質問数 11件
31	北八朔換気所では逆転層が生じると思われるが、逆転層に伴う大気への影響はアセスで検討していないではないか？	大気質の予測は、「道路環境影響評価の技術手法」に基づき予測しています。予測式の中で、逆転層について考慮しております。
32	北八朔換気所付近の逆転層、その換気の関係でさらに現地調査が必要ではないか？	北八朔換気所周辺で逆転層の現地調査を実施しております。
33	騒音の保全措置について説明して欲しい。また、暗騒音については予測に考慮しているのか？	パンフレットに記載している予測値は、保全措置を含めての予測値となっています。具体的には、都筑区川向町の北西線高架部の裏面に裏面吸音板を、また、川向線の中央分離帯に1mの遮音壁を設置した予測値となっています。また、暗騒音については予測値に含めておりませんが、計画路線沿線での現地調査を実施しております。
34	大気質の予測で、ブルーム・パフ式を採用しているが、知事意見にもあった、当該地域が複雑地形であるか否かの調査を行なっているのか？	今回の地形に対して、風向風速の気象調査を実施し、ブルーム・パフモデルで十分適応可能であると考え、予測を行っております。詳細については、今後の手続きの中で説明及び審議を行っていくこととなります。
35	大気質の予測結果については、バックグラウンドの調査結果をオープンにするべきではないか？	大気・騒音・気象状況等の現地調査の結果はすべてHPで掲載しております。また、調査の概要等はあい道等でご案内させていただきます。
36	脱硝装置の設置の考え方はどのようになっているのか？また、そのスペースは確保しているのか？	大気質の予測結果では、脱硝装置は必要ない予測結果となっておりますが、脱硝装置の設置については、事業実施の段階、供用直前の大気状況等を踏まえて検討していきます。また、脱硝装置の設置スペースは確保しております。
37	環境予測値の考え方は、現状の交通量に計画交通量(46,900台)を加えた時の予測か？または単純に計画交通量のみをもとに予測したものか？	大気質の予測評価は、計画道路周辺の一般的な環境の大気質濃度(バックグラウンド濃度)の平成32年の予測値と今回計画している計画道路等からの寄与濃度を基に合算するような形で予測中です。
38	完成後に環境実測値が基準を上回った場合、また大気、騒音、特に高架構造の場合の日照に係る影響があった場合には、どのような対応になるのか？	事後調査を横浜市環境影響評価条例に基づき実施する予定です。仮に事後調査の結果、予期せぬ状況の変化等によって環境基準を上回ってしまうようなことがあった場合、関係機関から十分指導を受けながら、適切に対応を検討してまいりたいと考えています。また日照については、現在予測の作業中ですので、詳細は今後の手続きである準備書で説明してまいりたいと考えております。
39	換気所の脱硝装置の設置について、どのような状況になっているのか？	大気質の予測結果では、脱硝装置は必要ない予測結果となっておりますが、脱硝装置の設置については、事業実施の段階、供用直前の大気状況等を踏まえて検討していきます。また、脱硝装置の設置スペースは確保しております。
40	逆転層とは何か？	通常空気は上空の方が温度が低く、地上の方が温度が高いということで空気は対流していますが、上空の方が温度が高く、地上の方が温度が低くなるという逆転現象によって空気が対流せず、空気が滞留してしまう状況であります。
41	排気ガスはジェット噴射みたいにまっすぐ上空に飛ばすのか？	排気塔からファンによって上空高く吹き上げ、拡散させる方式ですが、近隣の住民の方々への影響についてはパンフレットで示しており極めて小さいものであると予測しております。

No	ご質問	ご質問に対する回答
4. 用地買収、補償関連		質問数 7 件
42	用地の先行取得がなされているのであれば、何%取得しているのか？	現段階はまだ都市計画決定されておらず、先行取得の対象路線となっていないため、先行取得は行っておりません。
43	土地を売った後に土壌汚染が発見された場合、汚染土の除去作業にかかる費用の負担の仕方は？	詳細は再度調査する必要がありますが、原則、地権者の方が処理することになっています。一般的な考え方として、買収する際に支払う補償費から土壌汚染の処理費用を相殺するか、後で処理費用を支払ってもらう形となります。ただし、補償費より処分費用のほうが高くなる様なレアケースについては、条件等確認しながら個別対応となります。
44	既設構造物による補償という形でアナログケーブルが引かれている家は、今後地上デジタルに移行していく場合、補償のアナログケーブルは撤去するのか？	北西線の事業が原因で地上デジタルの電波障害があった場合、その対策は行なっていきます。その際、機械を据え付けるか、共同アンテナを設置するか、ケーブルを引くか等の手段については、地域の状況等を踏まえて、調査・検討を行い、対策を行ってまいりたいと考えております。
45	所有している土地の一部が事業用地としてかかるような場合の用地取得の考え方はどうなっているのか？	基本的には道路がかかるところの用地を買わせていただくので、残地は買わないというのが原則となっています。しかし個々の地権者の方によって残地に対する考え方が違うので、都市計画決定後、実際に測量をした後に皆様の土地にどのくらい当たる、残地はどのくらいかということが分かった時点で、個々に交渉させていただくこととなります。
46	土地を売った場合の地権者の課税の考え方は？	土地を売っていただく際の金額から、以前土地を購入した時の費用を差し引いた利益が課税の対象となります。また、公共の事業に対して土地を譲ってもらうということになりますので、いくつかの税法上の特例があります。税率については所轄の税務署で確認をお願いします。
47	用地取得の進捗の中でどのようなタイミングで強制収用の手続きに移行するのか？	強制収用というのは、土地収用法という法律に基づいて公共用地を公的な機関が取得するという制度です。まず認定庁という国の機関が事業の公共性を判断し、さらに各県にある収用委員会の中で収容する手続きをするかどうかを審議されます。しかし土地は皆さんの私的財産ですので、土地収用法の適用を前提として考えているのではなく、話し合いの中で皆さんに理解を得られるようにしてまいりたいと考えております。
48	土地取得の際の5000万円控除は、地下トンネルの場合の区分地上権設定の場合、あるいは地上の土地買収の場合とで考え方はどうなっているのか？	所有権を取得させてもらう場合と、区分地上権を登記させてもらう場合とで、税法上の取り扱いが異なります。基本的に区分地上権の設定は5,000万円控除の対象となりません。しかしその際に一つ条件があり、所有権に対して区分地上権を設定する割合（阻害率）が1/4を超えた場合には対象となりますが、それを下回る場合には対象となりません。

意見書の要旨及び
横浜市の見解

(参考資料2)

意見No	要約した質問、意見	質問、意見に対する見解
		総意見数 68 件
1. 事業・計画について		意見数 27 件
1	6月に環境創造局で実施した横浜の緑についてのアンケート調査と並行して横浜の自然を破壊するような事業を行うのは、どちらかが無駄な事業に感じられる。	環境に配慮して事業を進めてまいります。
2	北西線の計画によりテニスコートがなくなるのであれば青葉区内に同様の施設を手当てしてから計画して欲しい。	青葉JCT付近のテニスコートや広場の部分は、高速道路事業の予定地であり、北西線が事業化されるまでの間、青葉区役所で暫定的に土地利用していたところ です。北西線の完成後には、橋脚ができるため、テニスコートとして利用することは困難ですが、このようなご意見があったことを青葉区に伝えます。
3	この道路計画で北八朔地区は、この道路計画は地域としては、断固反対したいのが本音である。そのような状況の中で計画道路の必要性について一定の理解を持ち、今後も協議に参加していく。	地域のみなさまのご理解を重く受けとめ、今後も引き続き協議させていただきます。
4	責任者の異動に伴う、事業についての地域との確認事項の引継ぎについては、平成20年10月7日に誠意ある回答を受けたので、地域としては横浜市の担当者とは引き続きして誠意をもって協議に応じていく。	地域のみなさまとの経緯を踏まえて、今後も引き続き協議させていただきます。
5	地下化を要望し続けているが、高架構造は変更されていない。景観・環境は壊滅的に破壊され、農業も立ち行かなくなる。このような時代に逆行する計画が、いわゆる「PI」に基づく横浜市の施策といえるのか？	川向町付近の北西線の地下化についてですが、第三京浜道路および横浜環状北線は高架構造となっております。北西線と北線との本線同士の接続や第三京浜との接続のためには、北西線も一定区間は高架構造とならざるを得ないため、この区間を地下構造とすることは大変難しいと考えております。
6	川向町を通過する北西線の地下化を行うと、事業期間が延びるとか事業費が増大するというが、将来、地下化に変更するようなことになれば、損失は計り知れないものとなるはずである。この点について回答を求めたい。	北西線と北線との本線同士の接続や第三京浜との接続のためには、北西線も一定区間は高架構造とならざるを得ないため、この区間を地下構造とすることは大変難しいと考えております。この区間の地下化を行うと、ご指摘のとおり事業費は増大し、新たに家屋や工場の移転が必要となり、現在の計画よりも広範囲に影響が及ぶと考えております。
7	現行の経済・社会状況、交通量をもとに分析・予測をしない、都市計画素案の見直しを求める。	予測結果は現時点での最新データを使用して算出しているものです。新たな調査結果による将来予測データが明らかになった際には、検証を行う予定です。
8	北西線都市計画素案(案)について交通量、事業費、高速料金等の予測、デメリットも含んだ費用対効果を出すべきだ。	今後、事業化を進める中で、北西線整備に伴う費用対効果について、ご説明していきたいと考えております。
9	北西線に並行する横浜上麻生線は、北西線の代替道路として十分な機能を持つのではないかと？	北西線の整備により現在事業中の北線と一体となって市北西部と横浜都心・湾岸エリアの連絡を強化することで、交通の利便性向上・沿線通過交通減少・交通環境の改善等が期待されるため、北西線は必要と考えております。
10	北西線に並行する横浜上麻生線は高速道路に準じた構造であり、北西線の代替道路として十分な機能を持つのではないかと？	北西線の整備により現在事業中の北線と一体となって市北西部と横浜都心・湾岸エリアの連絡を強化することで、交通の利便性向上・沿線通過交通減少・交通環境の改善等が期待されるため、北西線は必要と考えております。
11	「無駄な道路は作らない、無駄な予算は使わない」という政府や県知事の方針とは異なり、福祉・保育や教育の予算まで削ってまでして行う事業とは思えないがどう考えるか？	北西線の整備目的や必要性については、PI時のアンケートなどから、一定の理解をいただいております。横浜市にとって必要な道路と考えております。
12	北西線の勾配や曲線、幅員などに危険な箇所があると思うが、高速道路の構造基準をクリアしてと言えるのか	今回の北西線の道路構造は、一般的技術基準として国が定めている「道路構造令」に適合するものとなっております。
13	概略計画では、北西線の整備効果が年間400億円と大きく明示されているが、科学的根拠が無く信憑性が無い。個々の効果を具体的に示して欲しい。	算定方法については、国土交通省が平成15年に公表した「費用便益分析マニュアル」に基づいておりますが、今後具体化された計画をもとに、北西線整備に伴う費用対効果についてご説明していきたいと考えております。

意見書の要旨及び
横浜市の見解

(参考資料2)

意見No	要約した質問、意見	質問、意見に対する見解
14	トンネルの工法はシールド工法を適用するのか？	シールド工法を考えております。
15	高速道路の周辺の道路は遠くまでつながっているの で、数百メートルの整備ではなく、全体の整備をする べきだ。	交通ネットワークの効率性や地区の利便性・安全性などを考慮 して、高速道路、幹線道路、地区道路の3本の柱のバランスを取 りながら整備を進めていくべきと考えております。
16	港北インターそばの交差点は今でも大混雑しているの で、高速道路の整備だけでなく、川崎町田線や新横浜元 石川線など周辺道路も含め全体の整備をするべきであ る。	新横浜元石川線の改良や川向線の延伸によって、現在の港北イン ター入口交差点や第三京浜入口交差点付近の混雑が緩和される と考えております。
17	周辺道路の整備については地域住民の意見を十分に取 り入れ、今から検討していく必要がある。	周辺道路の整備にあたりましては、地域住民の方の意見を十分 に取り入れ、検討していく必要があると考えております。
18	事業者、国、横浜市、神奈川県の出資の割合はどうなっ ているのか？	事業主体や国・自治体の出資割合については現在のところ、未定 です。
19	4km以上のトンネル部分で事故による火災などが起き た場合、避難経路はどのようになっているのか？	具体的な避難方法につきましては、他の長大トンネルの事例を 参考にしながら今後、詳細に検討してまいります。
20	港北出入口付近の一般街路は車優先で考えられている が、歩行者・弱者優先の計画にして欲しい。	都市計画の段階で、基本的な安全対策については講じておりま す。具体的な対策につきましては、実施の段階で警察や地元のみ なさまと協議しながら対応していく必要があると考えておりま す。
21	計画区域には農地が多いが、今後の農地保全の考え 方を示して欲しい。	都市計画決定後、必要となる道路用地を決めた段階で、個々の営 農者の方々と調整しながら農地の保全に対応してまいります。
22	新横浜元石川線と川向線との合流部分は自動車優先に なっているため、歩行者や自転車、車椅子にとっての安全 対策の計画を示して欲しい。	新横浜元石川線と川向線交差部分は、新横浜方面から第三京浜 に左折導流路を設けることから、歩行者の安全性確保のため立 体横断施設を設けることとしています。
23	川向線の計画変更はどのような意図・必要性に基づ いて行われたのか。	北西線が川向町を通過する際、北西線と川向線を重ねる形状とす ることにより、道路用地として必要な面積をなるべく小さくす ることを目的に道路線形を決めたものです。 また、川崎町田線の中山方面からの車両が新横浜元石川線との 交差点を経由することなく北西線・北線に乗ることができ、ア クセス車両の分散化を図ることが出来ます。
24	川向線と川崎町田線の合流部分に歩行者・車椅子・自 転車などの通行に支障をきたさないような整備計画を 示してほしい。	都市計画の段階で、基本的な安全対策については講じておりま す。具体的な対策につきましては、実施の段階で警察や地元のみ なさまと協議しながら対応していく必要があると考えておりま す。
25	農家は農地を必死に守ってきたが、その立場の見解を 示して欲しい。	農地を守ってきた農家の方はもちろんのこと、そのほか道路計 画で移転が生じる建物の居住者のみなさまに対しても、個別の 事情を踏まえて、事業へご協力いただけるよう努力してまいり ます。
26	川崎町田線は新羽では2車線であり、歩道も整備され ていない。北西線完成までに整備すべきではないか。その 整備計画を示して欲しい。	「都市計画道路網の見直しの素案」では、川崎町田線の新羽橋周 辺については、新羽駅前地区地区計画にあわせ、道路幅員につ いて見直すため、「変更候補」路線としています。整備計画につ いては、平成28年度から37年度頃までに事業に着手したいと考 えております。
27	将来計画されるであろう「横浜環状西線」について、 現状はどうなっているか？	横浜環状西側区間については、現時点では具体的なルート、構造 について、決まっておりません。今後、本市の骨格的な道路ネッ トワークの形成を図るため、社会経済情勢等を踏まえながら、 国等関係機関とも調整し、西側区間につきましても整備に向 けて取り組んでいきたいと考えております。

意見書の要旨及び
横浜市の見解

(参考資料2)

意見No	要約した質問、意見	質問、意見に対する見解
2. 都市計画手続き関連		意見数 13件
28	意見書を受ける期間が短く、またその告知がずさんだ。お金をかけず告知する知恵を絞って欲しい。	都市計画法に基づく手続きと同様に、2週間の図書の閲覧期間と意見書の提出期間を設けました。また、周知につきましては広報よこはま（全市版）でみなさまにお知らせしております。
29	一般に説明会は平日に行われるようだが、会社員は参加できないので休日にも行って欲しい。	今回の素案の(案)の説明会に先立って、北西線の沿線の自治会、町内会での説明会は、地元のみなさまのご要望に合わせて、平日の夜間や休日の説明を行ってまいりました。
30	川向町町内において、北線の事業計画決定前に北西線と高架構造で接続をする説明が無かったが、平成16年の説明会まで長期にわたり説明がされなかったのはなぜか？	北線については、平成12年7月14日の都市計画決定前までに複数回の説明会を行っており、その中で川向町内において北線は高架構造になることを説明しております。その段階では北西線の具体的な計画は決まっておらず、平成16年3月に公表しました「計画のたたき台」で初めて北西線のおおむねのルートをみなさまにお示しております。
31	意見書を受ける期間が2週間と短い。せめて1か月くらいに変更すべきだ。	都市計画法に基づく手続きと同様に、2週間の図書の閲覧期間と意見書の提出期間を設けました。また、周知につきましては広報よこはま（全市版）でみなさまにお知らせしております。
32	北西線は都市計画上の正当な手続きがなされていない。これまでの手続きで都市計画決定することを強行せず、正当な手続きを経た後、計画を具体化して欲しい。	今回の説明会は、神奈川県に対し、都市計画法に基づいて「都市素案計画の申し出」を行うために、横浜市としての案を定めるために、市民のみなさまからのご意見をいただくものです。今後も、関係法令等に基づき、適切な都市計画手続きを進めてまいります。
33	高速北西線という言葉が公文書に最初に出たのはいつなのか、正確な出典を教えてください	「北西線」という名称が公になったのは、平成15年6月の「交通改善上の懸念・ニーズと（仮称）横浜環状北西線の必要性について」というアンケートからです。
34	北西線の計画については、中央政府主導で決められたもので、政府主導の上位下達で決められたことだけは明白です。今回の計画を決定した機関と責任者、北西線整備の目的、交通量の予測、料金に対する考え方、国と神奈川県・横浜市の費用負担に関する考え方について、審議を神奈川県議会ですべきだ	北西線の計画は、横浜市の中期計画で位置づけられており、横浜市が計画を推進するものです。必要性や整備目的については、PIの構想段階から、市議会や市民のみなさまに対しても、ご説明してきたところです。都市計画の内容については、都市計画審議会で審議されることとなります。料金や費用負担に関する考え方については、今後決定していきます。
35	公聴会での説明に計画決定者である神奈川県担当者や、横浜市の課長以上の「都市計画に係る役職者」が一人も参加していなかったが何故なのか。再度公聴会を開くべきではないか？	今回の素案の(案)の説明会は、都市計画の手続きを始める前に横浜市としての案を定めるために、市民のみなさまからのご意見をいただくものです。今後は神奈川県と横浜市が都市計画の手続きの中で公聴会を開催し、ご意見を伺うこととなります。
36	素案説明会は3か所だけで、北線に比べ少ない。説明内容も30分くらいで北線に比べ短く、説明が速いので一般住民にはほとんど理解できないのではないかと、もっときめの細かい説明をするべきだ。	今回の素案の(案)の説明会に先立って、北西線の沿線の自治会、町内会単位で説明会を実施してまいりました。
37	素案の縦覧は3区の区政推進課や道路局だけで、期間も土日祝日を除く2週間、8:45～17:15と役所サイドの都合で決められている。北線のときはもっと場所も多く時間も長かったが、なぜ北線のときと違うのか？	土曜日、日曜日の閲覧については、検討していきたいと考えております。
38	首都高からの情報はインターネットも多いのに、なぜ意見書はメールではダメなのか？	メールについては文書伝達の確実性が確認できないということで、今回は実施しませんでした。
39	北線の説明会では担当理事まで来ていたが、北西線では課長しか来ていないが、北西線を甘く見ているのか？見解を求める。	北西線の事業につきましては、今回のような区ごとに開催する説明会以外にも、PI手法の採用や構想段階から自治会・町内会に説明を行うなど、きめ細かな説明を行ってきたところです。
40	港北ジャンクションの当初の計画説明会について、当町の要望で2回目の開催を約束しておきながら、それを実行することなく計画決定がなされた。これに対する明確な経緯の説明をして欲しい。	港北ジャンクション周辺地域において、横浜環状北線が都市計画決定に至る過程で、横浜環状北線の基本的考え方をお示した平成4年以降、地域の町内会を対象にした説明会などを含め、複数の説明会を開催しております。その後、都市計画の手続きを進め、平成12年7月に都市計画決定しております。

意見書の要旨及び
横浜市の見解

(参考資料2)

意見No	要約した質問、意見	質問、意見に対する見解
3. 環境への影響について		意見数 21件
41	地表式箇所及び嵩上式箇所には、最低限東名高速道路並みの遮音壁を設置すること。	事業実施段階で住民のみなさまからの意見をお聴きしながら、関係機関との協議のうえ、必要に応じて適切に検討してまいりたいと考えております。
42	北八朔換気所からの排気については、農作物等が風評被害を受けることのないよう最新の技術を駆使し、周辺住民に迷惑の掛からない配慮をして欲しい。	トンネル内空気は、換気塔により上空高く吹き上げ拡散させるなどの事業計画の配慮を行います。その結果、二酸化窒素、浮遊粒子状物質とも、最大着地濃度は平成19年度一般測定局の測定値と比較し、約百分の一以下、約千分の一以下となり換気塔からの影響は極めて小さいものとなります。また、トンネル内空気に含まれる粉塵等を極力除去するために、除塵装置の設置を検討していきます。なお、除塵装置の詳細については、事業実施段階で検討してまいります。
43	北西線は大気汚染予測に地形や建物の影響を考慮しないブルーム・パフモデルを採用しているが、科学的な予測とはいえない。北八朔のような複雑な地形では接地逆転層も予測されることから、3次元流体モデルによる大気予測の実施を求める。	大気質の予測・評価については、環境影響評価準備書でお示ししてまいります。
44	北八朔に10メートル程度の高さの煙突を建て、急勾配での登りで多量に出される排気ガスを集めばら撒くとした場合に、盆地特有の逆転層ができて丘一帯に住む人の健康障害を起こすことは必然的だ。これに対してどういう責任を取るのか？	換気所における大気質の予測・評価については、結果環境影響評価準備書でお示ししてまいります。
45	複雑な地形では、ブルームパフ式は有効でないとされている。そのため正確な判断ができる方法で調査が必要と考えるが、それを採用してやり直すつもりがあるか？	大気質の予測・評価については、環境影響評価準備書でお示ししてまいります。
46	北八朔は梨の産地だが、大気汚染の影響で風評被害が出て梨の産地が成り立たなくなることの長期にわたる被害額は計算できない大きさになると考えるが、この点をどう考えるか？	トンネル内空気は、換気塔により上空高く吹き上げ拡散させるなどの事業計画の配慮を行います。その結果、二酸化窒素、浮遊粒子状物質とも、最大着地濃度は平成19年度一般測定局の測定値と比較し、約百分の一以下、約千分の一以下となり換気塔からの影響は極めて小さいものとなります。また、トンネル内空気に含まれる粉塵等を極力除去するために、除塵装置の設置を検討していきます。なお、除塵装置の詳細については、事業実施段階で検討してまいります。
47	市長意見にもあることから、換気所の脱硝装置は環境基準に関わらず設置を決定するべきだが、なぜ検討すらされていないのか？市長意見をどのように受け止めるのか？	事業の実施段階において、供用直前の換気所周辺の大気質の状況等を踏まえ換気所への適用について検討していきたいと考えております。
48	大気質については環境基準をクリアするかどうかではなく、北線では換気所における脱硝装置の設置を具体的に検討しているが、北西線では検討すらされていない。北線と北西線での環境に対する考え方の違いを示して欲しい。	事業の実施段階において、供用直前の換気所周辺の大気質の状況等を踏まえ換気所への適用について検討していきたいと考えております。
49	北西線が完成すると大気汚染が改善するとしているが、その科学的根拠が非常に希薄で信ぴょう性がない。	北西線の整備により道路ネットワークが充実すると、保土ヶ谷バイパス等の混雑が緩和され、スムーズな走行が実現し、大気環境の改善が期待できます。なお大気汚染物質排出量につきましては、国土交通省から出されております「客観的評価指標の定量的評価指標の算出手法」の考え方に基づいて算定しております。
50	北西線が完成して大気汚染が改善されるのは市域全体の話であり、周辺地域は大気環境が悪化するため、脱硝装置の設置や周辺道路の整備など最善の環境対策をするべきだ。市域全体の環境対策と周辺地域の環境対策の考え方の違いについての見解を示して欲しい。	北西線の環境への影響やその対策については、環境影響評価準備書でお示ししてまいります。
51	地盤沈下は生じないと予測しているがその科学的根拠が示されていない。また地盤沈下が発生した時の、その原因特定や責任、その補償などについての記載がない。地盤沈下について第三者の委員会を設置すべきだ。	地盤沈下の予測・評価については、環境影響評価準備書でお示ししてまいります。また、道路建設に伴い、地盤沈下等の被害が生じた場合につきましては、原因を調査したうえで適切に対応してまいります。

意見書の要旨及び
横浜市の見解

(参考資料2)

意見No	要約した質問、意見	質問、意見に対する見解
52	換気所における脱硝装置のスペースは確保してあるというが、設置に向けての問題点は？	事業の実施段階において、供用直前の換気所周辺の大気質の状況等を踏まえ換気所への適用について検討していきたいと考えております。
53	換気所における電気集塵機の設置について、北線では早くに決まっていたが北西線ではまだ検討段階のようだが、なぜ環境対策が後退しているのか？	トンネル内空気に含まれる粉塵等を極力除去するために、除塵装置の設置を検討していきます。なお、除塵装置の詳細については、事業実施段階で検討してまいります。
54	騒音調査をしているというが、北線では36か所の調査結果の都合のよいところ7か所だけを公開している。そのような恣意的な結果でなくすべてを公開して欲しい。	北西線での騒音調査の結果については、ホームページで公表しております。
55	アセスの方法書の県知事意見では大気汚染の高さ方向の評価を求めているが、説明がない。その評価を示して欲しい。	大気質の予測・評価については、環境影響評価準備書でお示ししてまいります。
56	換気所の大きさが北線に比べ小さく、北線のように排気をトンネル上空高くに強制的に排出されるのか不安なので、説明して欲しい。	換気所における大気質の予測・評価については、環境影響評価準備書でお示ししてまいります。
57	港北インター付近の鶴見川は野鳥のメッカである。そこに高さ40mを越える高架道路を造ることによる、野鳥に対する影響およびその保護対策は？	動物の予測・評価については、環境影響評価準備書でお示ししてまいります。
58	農業に対する光害や電波障害、日照障害についての影響を示し、その対策を明示して欲しい。	農作物に対する光害については、事業実施段階で必要に応じ対策を検討します。また、電波障害、日照障害の予測・評価については、環境影響評価準備書でお示ししてまいります。
59	大気汚染の調査がプルーム・パフ形式でされているが、これは平坦な地形を前提としており、鶴見川付近の起伏に富んだ地形には3次元立体解析を用いるべきであるが、どう考えているか？	大気質の予測・評価については、環境影響評価準備書でお示ししてまいります。
60	北八朔は複雑な地形で、丘陵地帯を背にしており接地逆転層も予測されるため、大気汚染予測にプルーム・パフ方式は適切でない。3次元流体立体解析を行うべきと考えるがその見解は？	大気質の予測・評価については、環境影響評価準備書でお示ししてまいります。
61	北線の新横浜出入口（坑口）と換気所の距離は約600mで、換気効果としてはベストの距離との説明があったが、北西線では2か所の換気所と坑口との距離は約200mである。換気所がこの位置になった理由は何か？また、この換気効果を上げるため施策を示して欲しい。	換気所の位置については、トンネルの延長・勾配や交通量に基づき、必要となる換気量を検討するとともに、周辺の土地利用の状況等を考慮し、決定しました。

意見書の要旨及び
横浜市の見解

(参考資料2)

意見No	要約した質問、意見	質問、意見に対する見解
4. 用地買収、補償関連		意見数 7件
62	(仮称)東方換気所の建設により立ち退きを余儀なくされる住民には、検討期間を長く得られるように逐一告知して欲しい。随時ダイレクトメールで資料告知することも可能ではないか？	用地等の買収や補償につきましては、都市計画決定された後に詳細な設計や測量を実施し、個々にご相談させていただきたいと考えております。
63	立ち退きに対し納得できる補償を受けたいので、補償金額の算定方法及び予想額を聞きたい。補償金額の算定には、近隣に住み換えた場合の交通の便も含め実勢価格を考慮に入れて欲しい。	用地等の買収や補償につきましては、都市計画決定された後に詳細な設計や測量を実施し、個々にご相談させていただきたいと考えております。
64	道路建設に伴う地盤の最大沈下量は十分小さいとのことであるが、万一影響が出た場合は地域関係者と早急に協議すること。	地盤沈下の予測・評価については、環境影響評価準備書でお示ししてまいります。 また、道路建設に伴い、地盤沈下等の被害が生じた場合につきましては、原因を調査したうえで適切に対応してまいります。
65	用地買収後に発生する残地について、後の土地利用に影響が出ないよう強く配慮を求めるとともに、残地補償の基準については、個々の地権者の意見を十分尊重して欲しい。	用地等の買収や補償につきましては、都市計画決定された後に詳細な設計や測量を実施し、個々にご相談させていただきたいと考えております。
66	北八朔地区の浜なし耕作者等には、収穫量の減少や代替地の確保など地権者と十分協議して欲しい。	今後とも、個々の営農者の方々と十分な協議をしながら対応してまいります。
67	地下補償区分設定にあたり、地権者に誤解の生じないような折衝を求める。	区分地上権の設定等につきましては、十分な説明を行い、地権者の方々に誤解の無いよう、交渉させていただきたいと考えております。
68	換気所受け入れの代償として、換気所に地域の発展に寄与できる施設を設けて欲しい。	今後、地元や関係機関などと調整する必要があると考えております。