

高速横浜環状北西線

都市計画素案

高速横浜環状北西線とは

高速横浜環状北西線の計画概要

高速横浜環状北西線は、青葉区下谷本町を起点とし、都筑区川向町を終点とする延長約7.1kmの自動車専用道路であり、東名高速道路(横浜青葉インターチェンジ・ジャンクション⁽⁸⁾⁽¹⁰⁾)と第三京浜道路(港北ジャンクション⁽⁸⁾⁽¹¹⁾)を結ぶ路線です。

現在事業中の高速横浜環状北線と一体となり、市北西部と横浜中心・湾岸エリアの連絡強化等を図るものです。延長約1.1kmのうち、トンネル構造の延長は約1.1kmとなります。

また、トンネルの両坑口付近に1ヶ所ずつ換気扇を設置することを計画しています。



項目	内容
道路種別	自動車専用道路
情報	横浜青葉区下谷本町
道路延長	約7.1km うちトンネル区間約4.1km
標準幅員	20m
車線の数	4車線
計画年度	平成30年度末(平成32年)
設計速度	50km/h
都市計画法種別	幹線道路
事業予定者	横浜高速道路株式会社

(注)上の図は現在の主要な道路ネットワークを概示したものです。



項目	内容
建設費	約1,200億円
建設期間	平成30年度～平成32年度
事業予定者	横浜高速道路株式会社

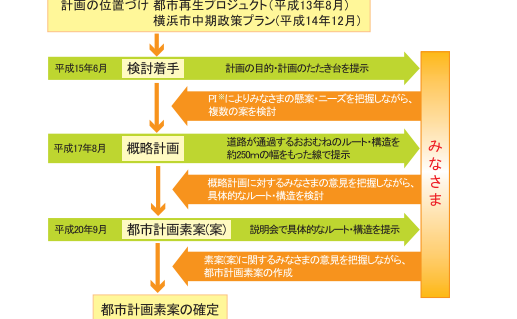
今までの取組概要と主な意見(Q&A)

今までの取組概要

横浜市では中期政策プラン等に基づき、平成15年6月から北西線の計画検討に着手しました。計画づくりにあたっては、構想段階において「パブリックインボルブメント⁽⁸⁾」を導入して検討を行ってまいりました。この構想段階で検討してきた内容をとりまとめたものとして、平成17年8月に「概略計画」を公表し、その中で道路のおおむねのルート・構造を約250mの幅をもった線でご提示しました。

計画段階において詳細なルートを検討するにあたっては、概略計画で検討したおおむねのルート・構造をもとに、既設の土地利用等に配慮した中で道路構造の基準等に適合するよう計画しました。そして、平成20年9月に都市計画素案(案)を取りまとめ具体的なルート・構造を説明会等でお示ししました。

※PI(パブリックインボルブメント)とは、計画づくりの初期の段階から、関係する市民等のみなさまに情報を提供しつつ、広くご意見を聴き、それらを計画作りに反映する手法です。



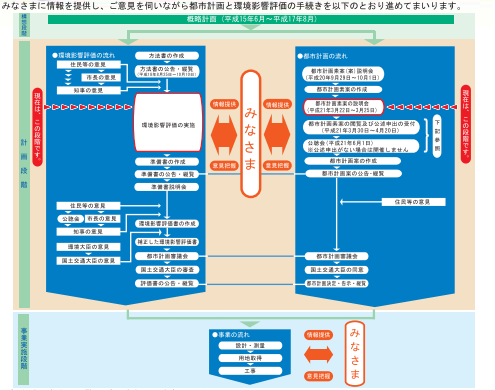
都市計画素案(案)の説明会開催状況

- ① 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に係る説明会を開催しました
 - ② 都市計画素案(案)の閲覧を行いました
- 【開催日時】平成20年9月30日(火)～平成20年10月14日(火)
- 【開催場所】横浜市道路局事業調整課及び各区役所区政推進課(青葉区・緑区・都筑区・港北区)
- 【参加者数】意見聴取17通(北線・関連する街路も含む)

都市計画素案(案)に関する主な意見(Q&A)

要約した質問、意見	質問、意見に対する見解
1. 事業・計画について	今後、事業を進める中で、北西線開通に伴う利用効果について、ご説明がより具体的となる予定です。
2. 都市計画手続き関連	都市計画法に基づき手続きといたしまして、2週間の図書の閲覧期間と、意見書の提出期間を踏まえて、また、開通につきましては広域(市域)にわたって実施してまいります。
3. 環境への影響について	トンネル内空気は、換気により室外へ吹き上げられるなどの事業計画を踏まえています。また、開通後は、道路沿線に設置される換気扇による騒音や振動の発生、トンネル内空気中の粉塵等の発生に留意してまいります。
4. 用地収買、補償関連	用地等の取得や収買につきましては、都市計画決定された後に詳細な設計や測量を実施し、個々に相談させていただきます。

手続きの流れ



期	期	期
平成21年3月30日(月)～平成21年4月2日(月)	平成21年4月27日(月)～平成21年4月30日(月)	平成21年5月1日(月)～平成21年5月15日(月)

1. 都市計画素案の閲覧及び公衆出申の受付

期	期	期
平成21年3月30日(月)～平成21年4月2日(月)	平成21年4月27日(月)～平成21年4月30日(月)	平成21年5月1日(月)～平成21年5月15日(月)

2. 公衆出申の受付

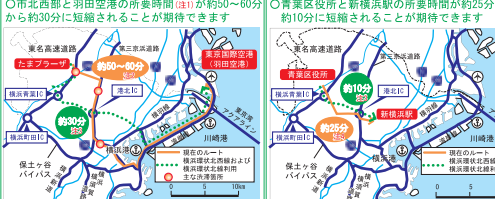
目的と整備効果

混雑緩和や信頼性向上を図るとともに、沿道環境の改善と経済活動の活性化が必要とす

横浜市中心部を通る東名高速道路や第三京浜道路、首都高速横須線や湾岸線といった主要な道路は東京を中心とした放射状に位置しています。ところが、市内においてはこれらを通る道路が不足しているため、保土ヶ谷バイパスや加瀬川沿道に交通が集中し、沿道環境に影響が及ぶとともに、道路ネットワークの信頼性、市北西部と横浜西部・湾岸エリアの結びつきにも影響があり、市域経済にも影響が及びます。こうした課題に対し、早急に対処することが必要です。

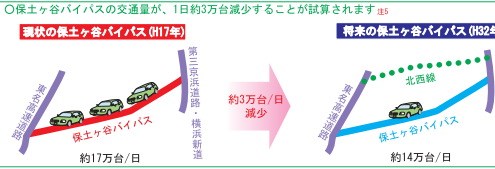
北西線の目的 ① 市北西部と横浜西部・湾岸エリアの連絡を強化すること

現在事業中の北線と一体となり、市北西部と横浜西部、横浜港等の湾岸エリアの連絡が強化され、交通の利便性向上や沿道環境の改善が期待できます。



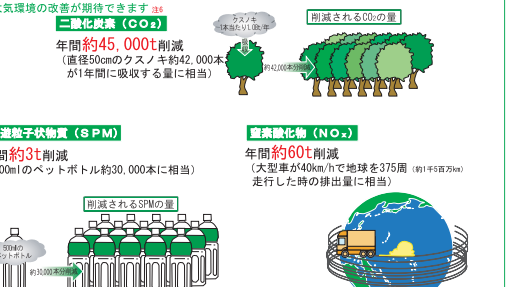
北西線の目的 ② 保土ヶ谷バイパスに集中する交通を分散し、混雑緩和を図ること

横浜市中心部において、東名高速道路、第三京浜道路、首都高速横須線や湾岸線といった縦断方向の道路を結ぶ主要な幹線道路は保土ヶ谷バイパスだけであることから、保土ヶ谷バイパスに交通が集中し、様々な交通問題が生じています。



北西線の目的 ③ スムーズな走行により大気環境を改善すること

混雑による走行速度の低下により、自動車から排出される大気汚染物質が増え、環境に与える影響が大きくなります。北西線を整備することで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、これにより二酸化炭素(CO2)、窒素酸化物(NOx)、浮遊粒子状物質(SPM)の排出量の削減など、大気環境の改善が期待できます。



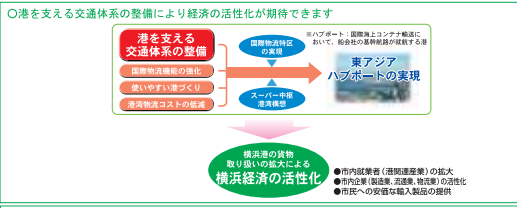
北西線の目的 ④ 道路ネットワークの信頼性を高めること

東名高速道路と湾岸エリアを結ぶ保土ヶ谷バイパスにおいて、ひとたび事故や災害による通行止めが生じれば、保土ヶ谷バイパスから周辺道路に大量の交通が流出し、たちまち市域の道路ネットワークに重大な支障が生じます。



北西線の目的 ⑤ 横浜港を活かすため背後圏との結びつきを強化すること

横浜港と東名高速道路を結ぶ保土ヶ谷バイパスは慢性的に渋滞し、港の背後圏との結びつきに影響を及ぼしています。北西線の整備により、横浜港と背後圏との結びつきの強化が期待できます。



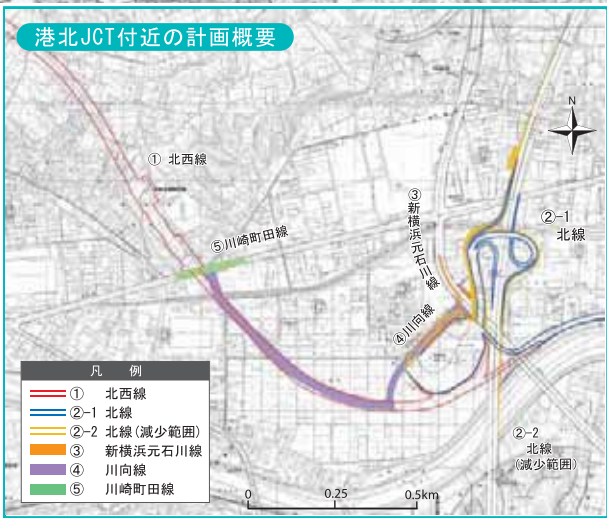
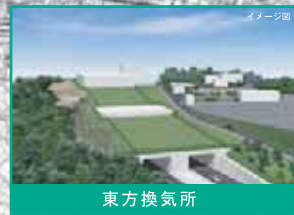
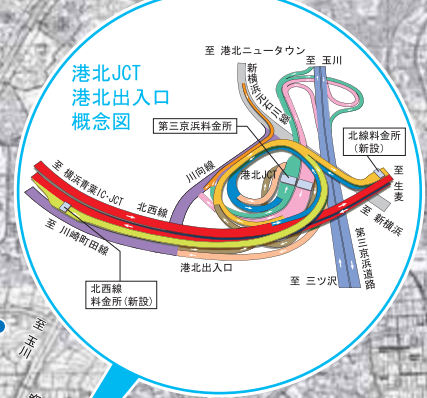
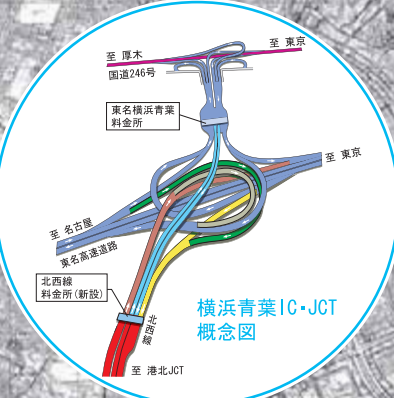
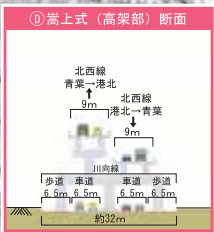
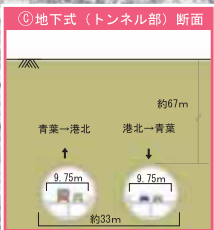
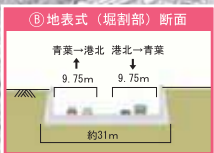
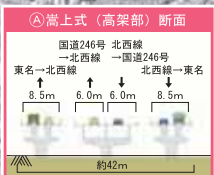
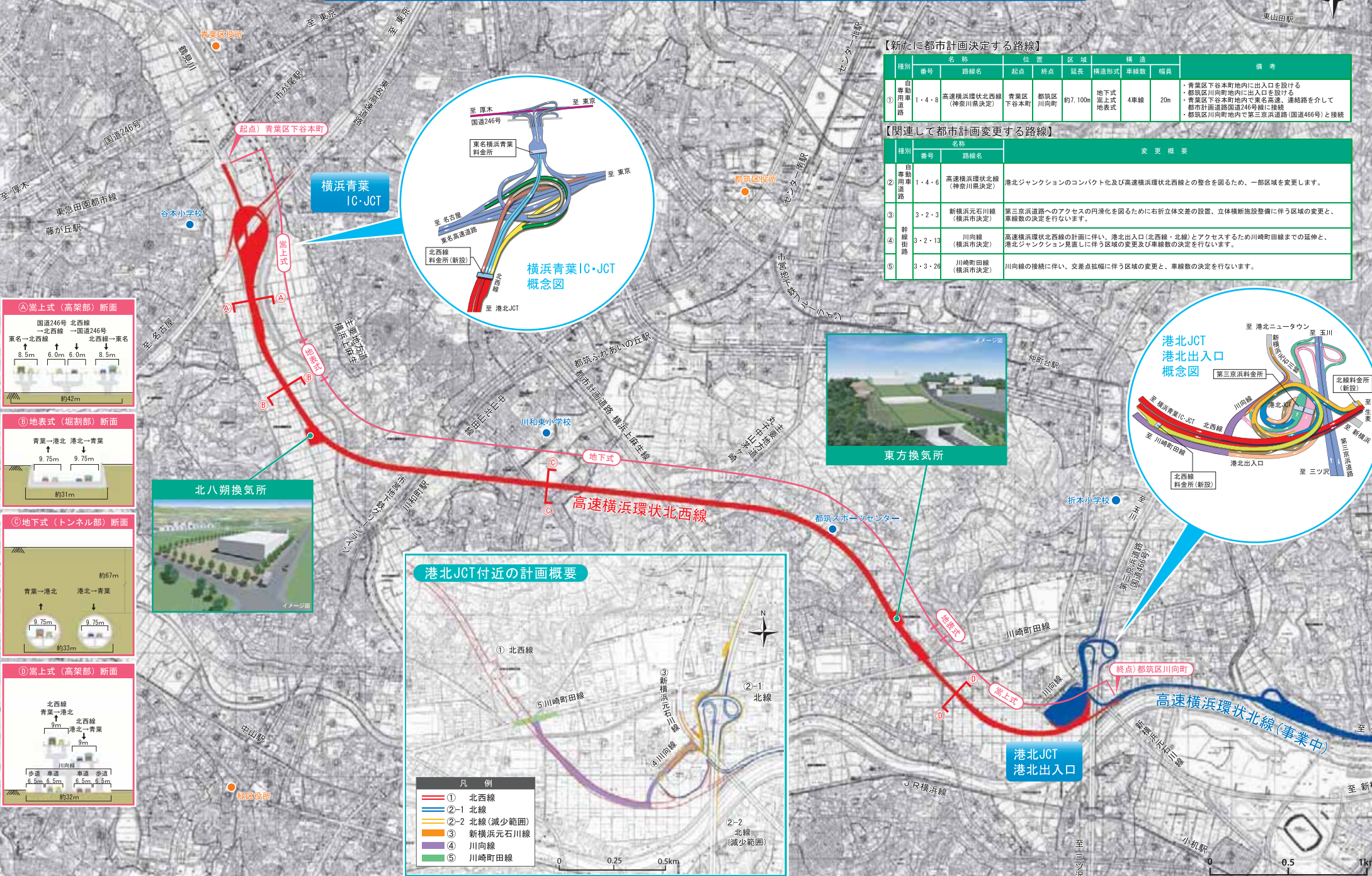
北西線の目的 ⑥ 横浜港と東名高速道路のアクセス向上が期待できます

現在の所要時間約40分～60分を、北西線を利用した場合に約20分～40分短縮(約20分～40分短縮)が期待できます。



高速横浜環状北西線等 都市計画素案

(高速横浜環状北西線・高速横浜環状北線・新横浜元石川線・川向線・川崎町田線)



【新たに都市計画決定する路線】

種別	番号	名称	位置	区域	延長	構造形式	車線数	幅員	備考
① 自動車専用道路	1・4・8	高速横浜環状北西線(神奈川県決定)	青葉区下谷本町	都筑区川向町	約7.100m	地下式 嵩上式 地表式	4車線	20m	・青葉区下谷本町地内に出入口を設ける ・都筑区川向町地内に出入口を設ける ・青葉区下谷本町地内で東名高速・連絡路を介して都市計画道路国道246号線に接続 ・都筑区川向町地内で第三京浜道路(国道466号)と接続

【関連して都市計画変更する路線】

種別	番号	名称	変更概要
② 自動車専用道路	1・4・6	高速横浜環状北線(神奈川県決定)	港北ジャンクションのコンパクト化及び高速横浜環状北西線との整合を図るため、一部区域を変更します。
③ 幹線街路	3・2・3	新横浜元石川線(横浜市決定)	第三京浜道路へのアクセスの円滑化を図るために右折立体交差の設置、立体橋断施設整備に伴う区域の変更と、車線数の決定を行ないます。
④ 幹線街路	3・2・13	川向線(横浜市決定)	高速横浜環状北西線の計画に伴い、港北出入口(北西線・北線)とアクセスするため川崎町田線までの延伸と、港北ジャンクション見直しに伴う区域の変更及び車線数の決定を行ないます。
⑤ 幹線街路	3・3・26	川崎町田線(横浜市決定)	川向線の接続に伴い、交差点拡幅に伴う区域の変更と、車線数の決定を行ないます。

※図中のIC:インターチェンジ、JCT:ジャンクション、出入口、換気所の名称は仮称です。