



# (仮称) 横浜環状北西線 概略計画

平成17年8月



**PI【パブリック・インボルブメント:Public Involvement】**  
PI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、それらを計画づくりに反映することです。

## ■お問い合わせ先

横浜市道路局 横浜環状道路調整部事業調整課

TEL: 045-671-2735 FAX: 045-662-3945

国土交通省関東地方整備局 横浜国道事務所調査第一課

専用フリーダイヤル: 0120-875-805 (FAX兼用)

首都高速道路公団 計画部 第二計画課\*

TEL: 03-3539-9389 FAX: 03-3502-2412

電子メール: yokokoku-nwline@ktr.mlit.go.jp

\*首都高速道路公団は平成17年10月1日に民営化し、「首都高速道路株式会社」に生まれ変わります。なお、上記電話番号及びFAX番号に変更はありません。

横浜市道路局  
国土交通省関東地方整備局横浜国道事務所  
首都高速道路公団計画部

# 1 はじめに

## (仮称)横浜環状北西線の「概略計画」をとりまとめました

横浜市と国土交通省及び首都高速道路公団では、東名高速道路の横浜青葉インターチェンジと第三京浜道路の港北インターチェンジ間を結ぶ(仮称)横浜環状北西線の計画を検討しています。計画づくりにあたっては、初期の段階から、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、それらを反映させていくPI(パブリック・インボルブメント)手法を導入しました。

この度、市民等のみなさまからのご意見等をふまえ、道路が通過するおおむねのルートや構造等を定めた「概略計画」をとりまとめました。

### (仮称)横浜環状北西線とは

(仮称)横浜環状北西線は、東名高速エリアと湾岸エリアを現在事業中の横浜環状北線とともに、自動車専用道路で結ぶ構想です。

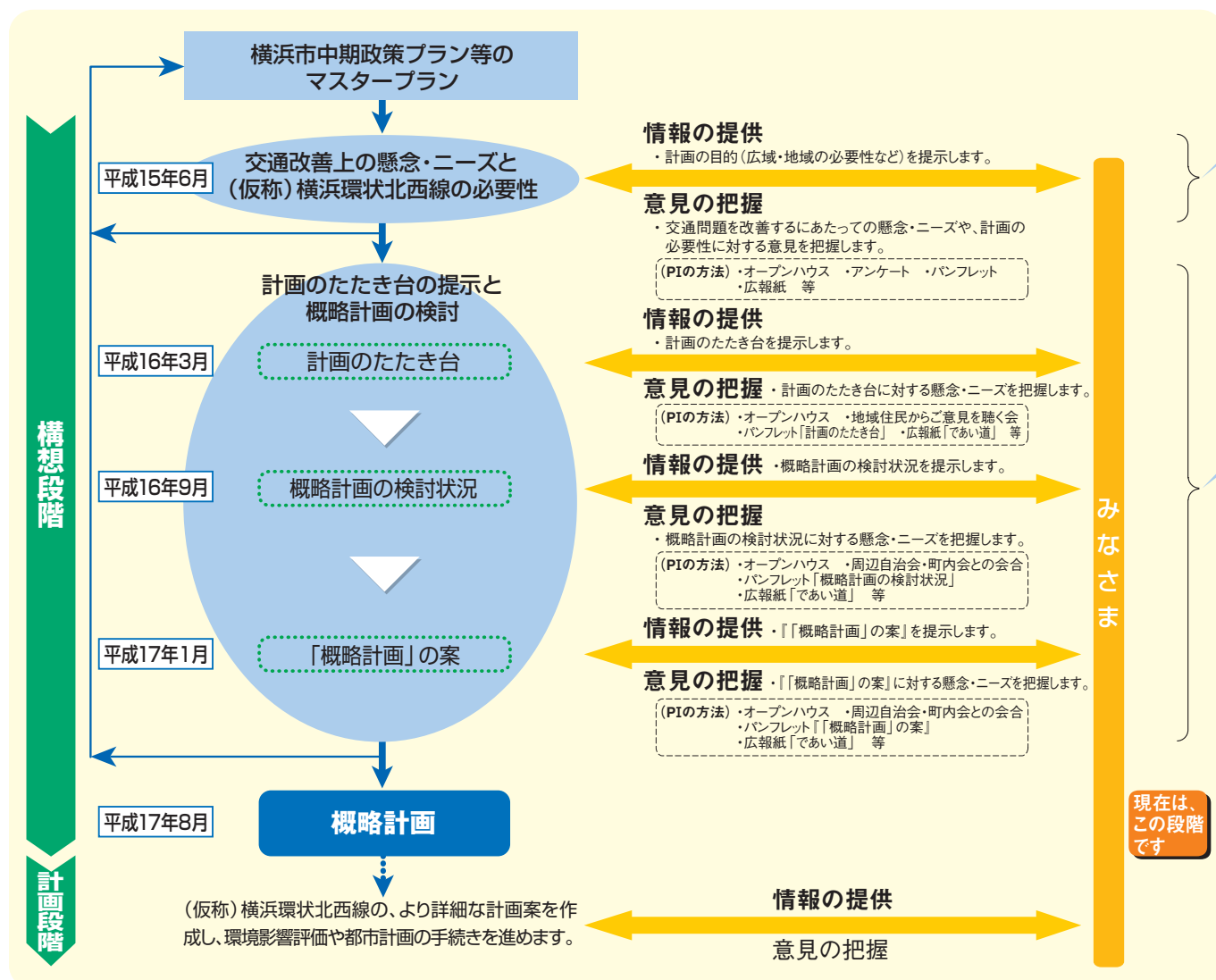
※本文中では「北西線」と表記している場合もあります。

PI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、それらを計画づくりに反映することです。



### 計画検討の流れ

#### みなさまのご意見を聴きながら、段階的に検討を行いました



〈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〉の段階  
(仮称)横浜環状北西線の目的(広域・地域の必要性など)を提示しました。

〈計画のたたき台の提示と概略計画の検討〉の段階  
計画のたたき台 計画の基本的な構成要素を示し、ご意見をうかがう等のための素材を提示しました。  
概略計画の検討状況 北西線の整備効果等の追加情報や、道路が通過するおおむねのルートや構造等についての代替案を比較検討し、その過程と結果を提示しました。  
「概略計画」の案 道路が通過するおおむねのルート・構造等の代替案を比較検討した過程や行政が最も望ましいと考える案と、行政の考え方を提示しました。

### 「概略計画」の位置づけ

- 「概略計画」は、計画検討の初期の段階から情報を提供し、市民等のみなさまからご意見をお聴きしながら、検討してきた内容をとりまとめたものです。
- 「概略計画」は、北西線の目的や効果、道路が通過するおおむねのルートや構造等の代替案を比較検討した過程や結果を、いただいたご意見に対する行政の見解とともに示すものです。
- 「概略計画」で定めたおおむねのルートや構造等は、今後、環境影響評価<sup>※</sup>及び都市計画の検討の前提となるものです。  
※当面は、環境影響評価の初期段階の検討(=調査項目や調査地点の選定等)を行うために必要な要素となります。



## 計画検討の進め方やPIの方法については、有識者委員会を設置し、助言・評価を得ました

### 「(仮称) 横浜環状北西線」有識者委員会

有識者委員会は、「(仮称) 横浜環状北西線」の概略計画の立案において、手続きの透明性・客観性・公正さを確保し、公正中立な立場からPIプロセスについて助言、評価することを目的として設立された第三者機関です。



有識者委員会(一般公開で開催されました)

#### 委員会メンバー

- 委員長**  
磯部 芳氏(立教大学 法学部 教授)
- 委員**  
昌子 住江氏(関東学院大学 工学部 教授)  
高井 佳江子氏(弁護士)  
藤野 次雄氏(横浜市立大学 国際総合科学部 教授)  
屋井 鉄雄氏(東京工業大学 総合理工学研究科 教授)

## (仮称) 横浜環状北西線の計画検討では、多様な手段で情報を提供しつつ、意見を把握しました

北西線の計画検討は、みなさまのご意見を聴きながら、段階的に検討を行ってきました。

段階ごとに情報提供と意見把握を実施する北西線のPI手法は、プロセスが進むにしたがい、広域から北西線周辺地域へとそれぞれの特性に応じた手法を複数組み合わせることで実施しました。このことは、有識者委員会からも、より丁寧なPIを実施したと評価を得ました。

また、周辺地域の方々のご意見をより多く把握することを目的に「地域住民からご意見を聴く会」や「周辺自治会・町内会との会合」の開催といったPIの手法に取り組みました。

みなさまからいただいたすべてのご意見は、段階ごとにホームページや行政窓口で閲覧できるようにしたほか、ご意見の要旨と意見例を冊子「みなさまの声」にとりまとめ、配布しました。

### 〈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〉の段階

### 〈計画のたたき台の提示と概略計画の検討〉の段階

PIの方法	内容
オープンハウス	横浜市と国土交通省等の担当者が常駐し、市民等の方が気軽に立ち寄り、閲覧や問い合わせ及びご意見をお寄せいただけるコーナー
地域住民からご意見を聴く会、周辺自治会・町内会との会合	北西線周辺の地域住民の方々への情報提供とご意見をお聴きする場
ホームページ	(仮称) 横浜環状北西線に関する情報を提供し、あわせてご意見も電子メールで受付 URL: <a href="http://www.yokohama-nwline.jp/">http://www.yokohama-nwline.jp/</a>
各種パンフレット、広報紙『であい道』、『広報よこはま』	区役所等の公共施設の窓口にて提供(『であい道』、『広報よこはま』は横浜市域約150万世帯に配布)
ポスター掲示	区役所・地区センター等で「(仮称) 横浜環状北西線」に関する情報を提供
記者発表	

『PI~ご意見をうかがいながら』 (平成15年6月26日~)
〈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〉段階において市民等のみならず、(仮称) 横浜環状北西線の必要性)を検討しました。
期 間
平成15年7月中旬から11月上旬にかけて13ヵ所 で延べ22日間開催

『計画のたたき台』(平成16年3月17日~)
〈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)段階において市民等のみならず、(仮称) 横浜環状北西線の必要性)を検討しました。
期 間
平成16年4月下旬から6月上旬にかけて9ヵ所 で延べ10日間開催

『概略計画の検討状況』(平成16年9月9日~)
『計画のたたき台』に対して市民等のみならず、(仮称) 横浜環状北西線の必要性)段階において市民等のみならず、(仮称) 横浜環状北西線の必要性)を検討しました。
期 間
平成16年10月中旬から10月末にかけて8ヵ所 で延べ8日間開催

『「概略計画」の案』(平成17年1月17日~)
『概略計画の検討状況』に対して、市民等のみならず、(仮称) 横浜環状北西線の必要性)段階において市民等のみならず、(仮称) 横浜環状北西線の必要性)を検討しました。
期 間
平成17年2月中旬から3月上旬にかけて7ヵ所 で延べ7日間開催

PIの方法	内容
オープンハウス	横浜市と国土交通省等の担当者が常駐し、市民等の方が気軽に立ち寄り、閲覧や問い合わせ及びご意見をお寄せいただけるコーナー
地域住民からご意見を聴く会、周辺自治会・町内会との会合	北西線周辺の地域住民の方々への情報提供とご意見をお聴きする場
はがき、手紙及び電子メール	パンフレットに印刷されたはがき等の手紙やホームページにおいてご意見を募集
フリーダイヤル及びFAX	専用フリーダイヤル等でご意見を募集
アンケート	横浜市民及び横浜市域の事業所等を対象にアンケートを実施
事業所等ヒアリング	横浜市域の事業所等を対象に直接伺いヒアリングを実施
その他	

『PI~ご意見をうかがいながら』 (平成15年6月26日~)
期 間
平成15年7月中旬から11月上旬にかけて13ヵ所 で延べ22日間開催

『計画のたたき台』 (平成16年3月17日~)
期 間
平成16年4月下旬から6月上旬にかけて9ヵ所 で延べ10日間開催

『概略計画の検討状況』 (平成16年9月9日~)
期 間
平成16年10月中旬から10月末にかけて8ヵ所 で延べ8日間開催

『「概略計画」の案』 (平成17年1月17日~)
期 間
平成17年2月中旬から3月上旬にかけて7ヵ所 で延べ7日間開催

意見のとりまとめ	●いただいたご意見の要旨と意見例を冊子「みなさまの声」として配布、ホームページで提供 ●いただいた全意見をホームページで提供
----------	---

平成15年12月「みなさまの声」提供 平成16年1月 いただいた全意見提供
--

平成16年7月「みなさまの声」提供 平成16年7月 いただいた全意見提供
---

平成16年11月「みなさまの声」提供 平成16年11月 いただいた全意見提供
---

平成17年4月「みなさまの声」提供 平成17年4月 いただいた全意見提供
---



# 2 北西線の目的と効果

## 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です

横浜市を通る東名高速道路や第三京浜道路、首都高速横羽線や湾岸線といった主要な幹線道路は東京を中心とした放射方向に位置しています。ところが、市内においてはこれらを結ぶ幹線道路が不足しているため、保土ヶ谷バイパスや周辺の道路に交通が集中し、沿道環境に影響が生じるとともに、道路ネットワークの信頼性、市北西部と横浜都心・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んでいます。こうした課題に対し、早急に対処することが必要です。

(仮称)横浜環状北西線はこれらの課題を解消することを目的としています。

### 目的と効果の検討条件

	北西線を整備しない場合	北西線を整備する場合
道路ネットワーク	平成15年の道路ネットワーク +北線	平成15年の道路ネットワーク +北線+北西線
北線の通行料金	首都高速道路 神奈川線通行料金600円	首都高速道路 神奈川線通行料金600円
北西線の通行料金	—	北線と同様 <sup>※1</sup>
北西線の交通量	—	1日約36,000台 <sup>※2</sup>

※1 事業手法については、現在は「未定」ですが、財政制約の中で早期整備を行うため、受益に応じた適切な利用者負担(通行料金)を求める有料道路として整備するという考え方もあることから、北西線の通行料金を北線と同様として設定しました。なお、有料道路としての採算確保の観点から整備費の一部には税金による公共負担が伴う可能性があります。  
 ※2 平成11年度道路交通センサスを用いた計算値(将来交通量ではなく現時点で北西線が整備されたと想定した場合の交通量)。なお、計画段階では将来交通量を示していきます。

### 周辺道路網の状況

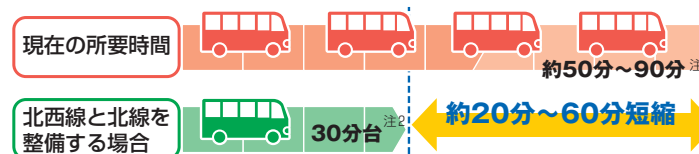


北西線の将来交通量は、料金設定も含め事業主体が未定のため環境影響評価等の「計画段階」において明らかにしていきます。目安として平成12年から平成42年の全国の走行台キロ(自動車の走行距離の総和)の伸び率の予測値(1.11)から、おおむね1日40,000台程度になると想定されます。なお、北西線の効果は、現時点で北西線が整備されたものと想定した場合の交通量(1日約36,000台)<sup>※2</sup>を用いて試算しました。

### 北西線の目的① 市北西部と横浜都心・湾岸エリアの連絡を強化すること

北西線の整備により、現在事業中の横浜環状北線と一体となり、市北西部と、横浜都心、横浜港等の湾岸エリアの連絡が強化され、交通の利便性が向上するとともに北西線沿線地域から通過交通が減少し、交通環境の改善も期待できます。

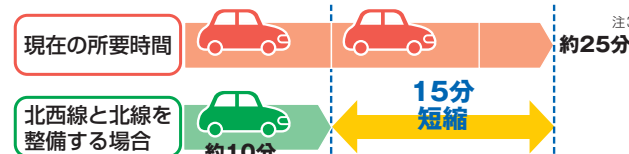
### 北西線を整備すると… 市北西部と羽田空港の所要時間<sup>※</sup>が最大1時間短縮されることが期待できます



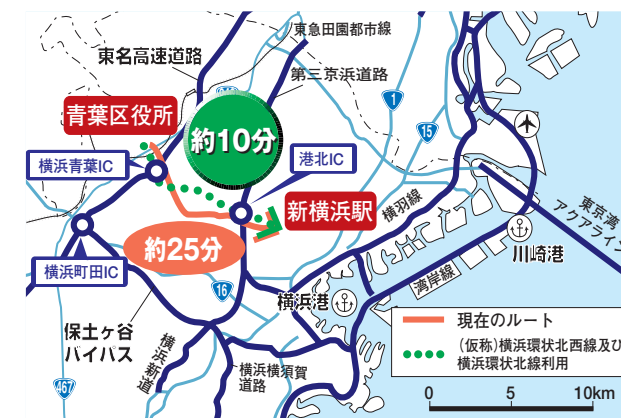
※所要時間は、たまプラーザ駅から羽田空港間のシャトルバスを想定しています。  
 注1) バス事業者より聞き取り。  
 注2) (仮称)横浜環状北西線及び横浜環状北線利用：設定速度60km/h(仮定)。(仮称)横浜環状北西線の距離はおおむね7kmと仮定。なお図中の横浜青葉IC～港北ICの間は、ルートを示すものではありません。



### 北西線を整備すると… 青葉区役所と新横浜駅の所要時間が15分短縮され、約半分になることが期待できます



注3) 所要時間は実測による。測定ルートは、都市計画道路横浜上麻生線～都市計画道路川崎町田線～都市計画道路新横浜元石川線を利用しています。  
 注4) (仮称)横浜環状北西線及び横浜環状北線利用：設定速度60km/h(仮定)。(仮称)横浜環状北西線の距離はおおむね7kmと仮定。なお、図中の横浜青葉IC～港北ICの間は、ルートを示すものではありません。



### 北西線を整備すると… 大型車の通過交通が減少し、沿線地域の交通環境改善が期待できます

北西線周辺の東名高速道路と第三京浜道路の間を通過するだけの大型車が約2割減少することが期待できます。  
 これにより、港北ニュータウンなどの住宅地域内を通行している大型車が減少し、混雑の緩和、交通安全等の向上が期待できます。

### 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

横浜地域において、東名高速道路、第三京浜道路、首都高速横羽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、様々な交通問題が発生しています。

### 北西線を整備すると… 保土ヶ谷バイパスの交通量が、1日約1万台減少することが期待できます

※平成11年度道路交通センサスを基にした推計値





### 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、生活環境は悪化します。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。

#### 北西線を整備すると… 大気環境の改善が期待できます

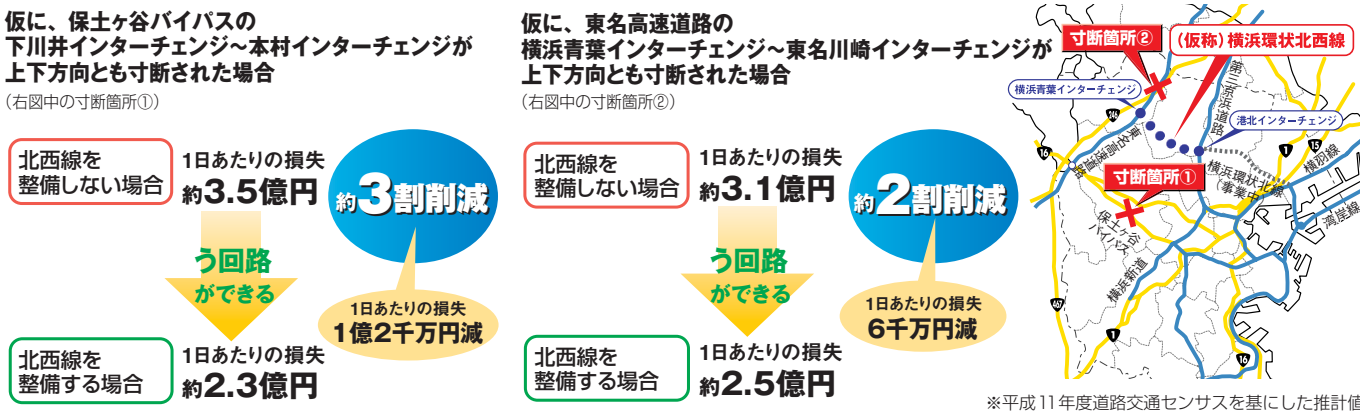
	北西線を整備する場合
二酸化炭素 (CO <sub>2</sub> )	年間 <b>約1600t 削減</b> (直径50cmのクスノキ約1500本が1年間に吸収する量に相当)
窒素酸化物 (NO <sub>x</sub> )	年間 <b>約40t 削減</b> (大型車約100万台が40km/hで10km走行する時の排出量に相当)
浮遊粒子状物質 (SPM)	年間 <b>約1t 削減</b> (500mlのペットボトル約10,000本に相当)

※平成11年度道路交通センサスを基にした推計値  
※排出量は、横浜市区を対象

### 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起これば、保土ヶ谷バイパスから周辺道路に大量の交通が流出し、たちまち市域の広範囲に混雑が及びます。

#### 北西線を整備すると… う回路ができ、道路ネットワークの信頼性が高まることが期待できます



### 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

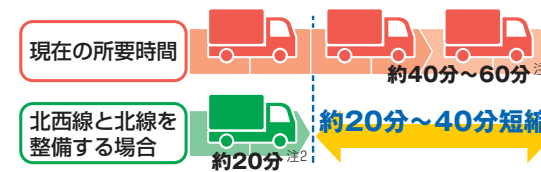
横浜港のある湾岸エリアと東名高速道路を結ぶ保土ヶ谷バイパスは慢性的に渋滞し、港の背後圏との結びつきに影響を及ぼしています。

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。

#### 北西線を整備すると… 港を支える交通体系の整備により経済の活性化が期待できます



### 北西線を整備すると… 横浜港と東名高速道路のアクセス向上が期待できます



注1) 保土ヶ谷バイパス利用 (23km)：混雑時は実測による。平常時は平成11年度道路交通センサス平日混雑時旅行速度。

注2) (仮称) 横浜環状北西線及び横浜環状北線利用：設定速度60km/h(仮定)。(仮称) 横浜環状北西線の距離はおおむね7kmと仮定。なお図中の横浜青葉IC～港北ICの間は、ルートを示すものではありません。



### 交通の円滑化を図ることで、年間約400億円の効果

北西線の整備により、市域の交通が円滑になることで、さまざまな経済効果が期待できます。



### 北西線を整備せず、他の施策で対応する場合と比較しました

横浜市では、だれもが利用しやすい交通体系の実現をめざし、幹線道路や地下鉄などの交通ネットワークの整備を進めるとともに、バスターミナルなどの整備にあわせバス路線の再編成・拡充を推進し、「最寄り駅まで15分の交通体系整備」等に取り組むなど、総合的な交通の運営管理をすすめることとしています。

その中で、北西線を整備する目的に着目し、北西線を整備する場合と、北西線を整備せずに他の施策で対応する場合との比較を行いました。

### 鉄道の整備など公共交通機関の利用促進で対応する場合

市西北部と横浜都心・湾岸エリアとを連絡する鉄道の整備など公共交通機関の利用促進で対応する場合、両間の人流の強化に効果はあるものの、物流に関しては、公共交通機関での対応が困難であるため、横浜港等に関連する物流の円滑化を図るという北西線の目的を果たすことが困難です。

1 はじめに  
2 北西線の目的と効果  
3 計画の位置づけ  
4 おおむねのルート・構造  
5 出入口について  
6 今後の進め方  
7 対する見解  
P1～  
P10  
P11～  
P21～  
P25～  
P27～



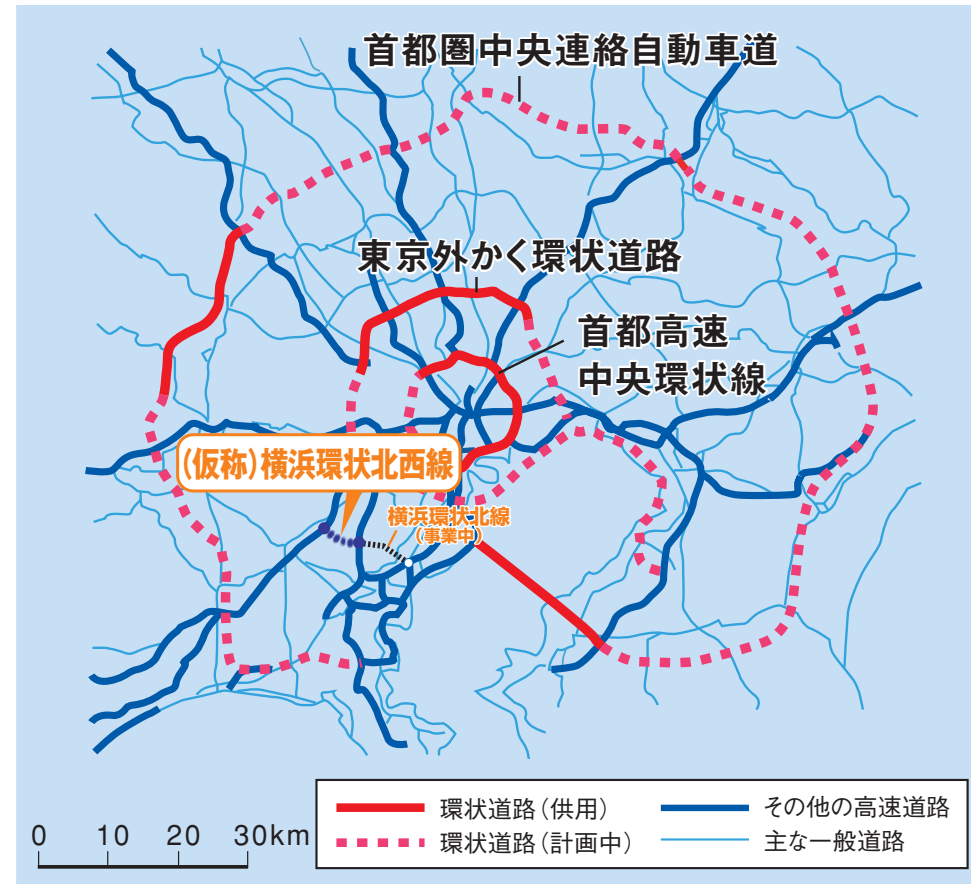
## その他の道路整備で対応する場合

一般道路の改良を行う場合、自動車専用道路を前提とした北西線と比べ**高速性や定時性が保てない**ことから、**横浜等に関連する物流の円滑化を図るという北西線の目的を果たすことは困難**です。また、通過交通を、一般道路から自動車専用道路へ転換し、**一般道路周辺の交通環境の改善を図ることも困難**です。

さらに、保土ヶ谷バイパスの拡幅や2層化などの改良を行う場合、保土ヶ谷バイパスの混雑緩和や、道路ネットワークの信頼性の向上に一定の効果がありますが、**保土ヶ谷バイパスに交通が集中することにより、保土ヶ谷バイパスに連結する周辺道路において渋滞が発生するなど、交通の適正な分散が図れなくなる**ことが想定されます。そのため、**横浜市域の交通環境を改善するという北西線の目的を果たすことが困難**です。

また、首都圏において計画されている3環状道路(首都高速中央環状線、東京外かく環状道路、首都圏中央連絡自動車道[圏央道])を整備した場合、環状道路の機能を活かしそれぞれの役割が期待されますが、**横浜環状北線と一体となり、市北西部と横浜都心・湾岸エリアの連絡強化などという北西線の目的を果たすことが困難**です。

### 首都圏の環状道路



出典：国土交通省資料

### 首都圏の3環状道路の概要

**圏央道**：東京都心よりおおむね40～60kmの位置に計画されている高規格幹線道路で、東京都心部への交通の適切な分散導入を図り首都圏全体の道路交通の円滑化、首都圏の諸機能の再編成、災害時の緊急輸送路の確保が図られると期待されています。

**東京外かく環状道路**：都心から半径約15km圏を環状に結ぶ道路で、東北自動車道や東名高速道路など放射状の高速道路を環状方向に結ぶことから、う回、分散効果があり、都心部の渋滞の抜本的対策として期待されています。

**首都高速中央環状線**：東京都23区部の主要拠点を結び、放射方向の道路と組み合わせて首都高速道路全体のバランスのよい利用を可能とし、首都機能の維持・増進が図られると期待されています。

## 交通量の抑制施策などで対応する場合

ロードプライシング\*といった交通量の抑制施策などがありますが、道路ネットワークが不十分な現状においては**交通の適正な分散を図ることができず、実施した地域の周辺で渋滞が発生するなどの問題が生じることが想定され、市北西部と横浜都心・湾岸エリアの連絡強化や、横浜港等に関連する物流の円滑化を図るという北西線の目的を果たすことが困難**です。

\*ロードプライシング：渋滞地域や渋滞時間帯の道路利用に対して、課金により大量公共交通機関の利用促進や利用時間の平準化を図る手法

# 3 計画の位置づけ

## (仮称)横浜環状北西線は、国や横浜市の交通体系に位置づけられ、都市再生に資する路線です

横浜市においては、市政運営の柱である「中期政策プラン」の中で重点事業として位置づけています。また、神奈川県においては、県の総合計画である「神奈川力構想・プロジェクト51」の中で計画路線として位置づけています。さらに、国においては、都市再生特別措置法に基づいて内閣に設置された「都市再生本部」が決定した「都市再生プロジェクト」の中で北西線を取り上げ、都市計画決定を早急を実現すると位置づけています。

### 横浜市中期政策プラン

横浜市は「中期政策プラン」\* (平成14年12月)において、だれもが利用しやすい交通体系の実現を目指し、鉄道や道路などの交通施設を街づくりや環境に調和させながら整備するという基本的な考え方のもとに、市内の交通体系の整備や全国を結ぶ交通体系の整備の施策のひとつとして、横浜環状道路北側区間及び第三京浜道路～東名高速道路間の事業を国等と協力して推進するものとしています。

また、東アジアハブポートの実現のため、港を支える交通体系として、横浜港と東名高速道路を直接結ぶ高速道路の整備が必要としています。

\*中期政策プランは平成14年度から平成18年度までの5か年を計画期間とし、「民の力が存分に発揮される都市・横浜」の実現を基本目標に、市民のニーズと都市・横浜のかかえる課題に対して、市民とともに取り組むべき主な施策や事業をまとめ、明るく魅力のある都市づくりに向けて、市政運営における政策面での基本的な指針とするものです。

### 都市再生プロジェクト

「都市再生プロジェクト」とは、わが国の活力の源泉である都市が、その魅力と国際競争力を高め、都市の再生を実現することができるものとなるよう定めたもので、「都市再生本部」\*が環境・防災・国際化等の観点から都市再生を目指す「21世紀型のプロジェクト」を東京圏、大阪圏を中心に選定したものです。

都市再生プロジェクト第2次決定(平成13年8月)において「大都市圏における環状道路体系の整備」として、横浜環状線の整備を推進するとともに、横浜港等に関連する物流の円滑化等を図るため、横浜環状線北側区間と東名高速との接続区間の都市計画決定を早急を実現すると位置づけています。

\*都市再生本部(本部長：内閣総理大臣)は、都市再生プロジェクトの推進や土地の有効利用等、都市の再生に関する施策を総合的かつ強力に推進することを目的として、平成13年5月に閣議決定により内閣に設置されました。その後、都市再生特別措置法にて法律に位置づけられています。

### 神奈川力構想・プロジェクト51

神奈川県は「神奈川力構想・プロジェクト51」\* (平成16年3月)において、人や物の多様な交流・連携を支えるため、県土構造の骨格となるさがみ縦貫道路などの自動車専用道路網の整備やこれらと一体となって機能し、都市間や地域内の交流連携を強化する幹線道路網の体系的な整備を進めることとしています。

\*神奈川力構想・プロジェクト51は、神奈川が進むべき方向と取り組みを示す、県政運営の総合的・基本的指針となるものです。



# 4 おおむねのルート・構造について

## みなさまのご意見をふまえ、ルート・構造を比較検討しました

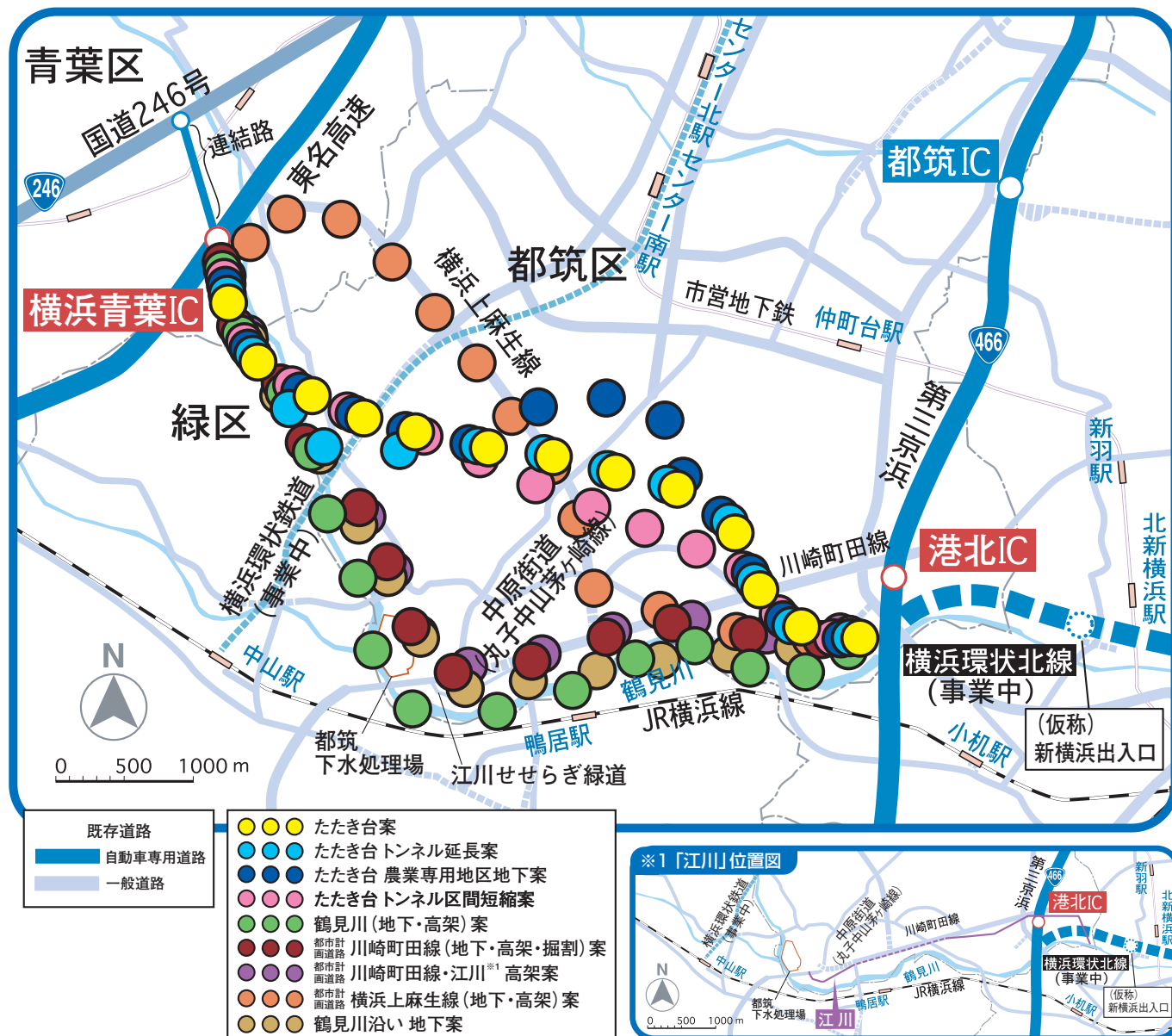
平成16年3月に市民等のみなさまからご意見をうかがう等のための素材として公表した『計画のたたき台』では、ルート・構造等の基本的な構成要素である「たたき台案」を示しました。その後、概略計画の検討を行う過程で、みなさまから新たなルート・構造の提案がありました。

その提案をふまえ、平成16年9月に9つのルート・構造の案を設定し、比較検討した『概略計画の検討状況』を公表したところ、さらにみなさまから新たなルート・構造の案の提案がありました。

さらにその提案をふまえ、平成17年1月に新たに提案のあった4つのルート・構造の案を追加し合計13の案で比較検討した『概略計画』の案』を公表しました。

これらについて、現段階でわかり得る情報をもとに、おおむねのルート・構造を比較検討しました。

### みなさまからの提案をふまえ設定した13のルート・構造の案



- **たたき台案**  
 周辺地域への影響を少なくする、費用を安くするという観点から横浜青葉インターチェンジと港北インターチェンジを短距離で結ぶことを基本に、市街地をなるべく避け、地形の特性を生かしてトンネル区間を設けたルート・構造案です。  
**【延長】約7.0km**  
**【道路用地の幅に含まれる可能性のある建物数】約90件**  
**【事業費】約2200億円**
- **たたき台 トンネル延長案**  
 「たたき台案」の横浜青葉インターチェンジ側の高架区間における住居等の環境や地域分断等への影響を少なくするという観点から提案された、鶴見川を横断するまでトンネルを延長し、高架を短縮するルート・構造案です。  
**【延長】約7.1km**  
**【道路用地の幅に含まれる可能性のある建物数】約90件**  
**【事業費】約2400億円**
- **たたき台 農業専用地区地下案**  
 「たたき台案」のトンネル区間においても地上部の住居等への影響をできるだけ少なくするという観点から提案された、農業専用地区の地下を通過するルート・構造案です。  
**【延長】約7.6km**  
**【道路用地の幅に含まれる可能性のある建物数】約80件**  
**【事業費】約2400億円**
- **たたき台 トンネル区間短縮案**  
 「たたき台案」のトンネル区間の線形を変更し、できるだけ短くするという観点から提案されたルート・構造案です。  
**【延長】約6.8km**  
**【道路用地の幅に含まれる可能性のある建物数】約140件**  
**【事業費】約2200億円**
- **鶴見川 地下案**  
 鶴見川を活用する案で、その河川敷の地下をトンネルで通過するルート・構造案です。  
**【延長】約8.4km**  
**【道路用地の幅に含まれる可能性のある建物数】約90件**  
**【事業費】約3300億円**
- **鶴見川 高架案**  
 鶴見川を活用する案で、その河川敷の上部を高架で通過するルート・構造案です。  
**【延長】約8.5km**  
**【道路用地の幅に含まれる可能性のある建物数】約120件**  
**【事業費】約3800億円**
- **川崎町田線 地下案**  
 既存道路の地下を活用する案で、川崎町田線と都筑下水処理場東側の市道をトンネルで通過するルート・構造案です。  
**【延長】約7.6km**  
**【道路用地の幅に含まれる可能性のある建物数】約200件**  
**【事業費】約3100億円**

- **川崎町田線 高架案**  
 既存道路の上部を活用する案で、川崎町田線と都筑下水処理場東側の市道を高架で通過するルート・構造案です。  
**【延長】約7.6km**  
**【道路用地の幅に含まれる可能性のある建物数】約270件**  
**【事業費】約2900億円**
- **川崎町田線 掘割案**  
 既存道路を活用する案で、川崎町田線と都筑下水処理場東側の市道を掘割構造とし、鶴見川をトンネルで通過するルート・構造案です。  
**【延長】約7.6km**  
**【道路用地の幅に含まれる可能性のある建物数】約250件**  
**【事業費】約3700億円**
- **川崎町田線・江川 高架案**  
 川崎町田線と並行する江川を活用する案で、川崎町田線を高架で、都筑下水処理場東側の市道を掘割構造とし、鶴見川をトンネルで通過するルート・構造案です。  
**【延長】約7.6km**  
**【道路用地の幅に含まれる可能性のある建物数】約260件**  
**【事業費】約3400億円**
- **横浜上麻生線 地下案**  
 既存道路の地下を活用する案で、横浜上麻生線をトンネルで通過するルート・構造案です。  
**【延長】約7.0km**  
**【道路用地の幅に含まれる可能性のある建物数】約160件**  
**【事業費】約3000億円**
- **横浜上麻生線 高架案**  
 既存道路の上部を活用する案で、横浜上麻生線を高架で通過するルート・構造案です。  
**【延長】約7.0km**  
**【道路用地の幅に含まれる可能性のある建物数】約250件**  
**【事業費】約2500億円**
- **鶴見川沿い 地下案**  
 鶴見川と鶴見川沿いの工業地域、農地を活用する案で、港北インターチェンジから鴨池大橋北側を最短距離の高架で通過し、都筑下水処理場東側の市道をトンネルで通過するルート・構造案です。  
**【延長】約7.6km**  
**【道路用地の幅に含まれる可能性のある建物数】約310件**  
**【事業費】約3100億円**

※上記の延長、道路用地の幅に含まれる可能性のある建物数及び事業費は、概略の試算をしたものです。  
 ※延長については、東名高速道路の横浜青葉料金所から横浜環状北線との接続部までの距離を表示しています。  
 ※道路用地の幅に含まれる可能性のある建物数については、案の中心にルートが通ると想定して算出しています。  
 ※事業費については、主に横浜環状北線(事業中)の建設事業費を参考に算出しています。

※みなさまからのルート・構造についての提案には、「横浜青葉インターチェンジ側の高架区間をできるだけ鶴見川に寄せるべき」「高架区間はできるだけ既存道路の上を活用すべき」「トンネル区間を横浜青葉インターチェンジ側と港北インターチェンジ側にそれぞれできるだけ延ばすべき」等といったご意見がありました。これらは「計画段階」の検討で配慮します。  
 また、「横浜青葉インターチェンジと港北インターチェンジの間ではなく、別の箇所でもっと短距離で東名高速道路と第三京浜道路を結ぶルートも検討すべき」等といったご意見がありました。これらについては、北西線の目的を果たすことが困難であること等から、ルート・構造の比較検討では取り扱いませんでした。



## みなさまのルート・構造の提案から7つの代替案を設定しました

〈計画のたたき台の提示と概略計画の検討〉の段階においては、みなさまからの提案から、7つのルート・構造の代替案を設定しました。

「**たたき台 トンネル延長案**」「**たたき台 農業専用地区地下案**」「**たたき台 トンネル区間短縮案**」について  
「たたき台案」の一部を変更し設定した案で、費用面だけでなく、環境等の視点も含めて比較する必要があることから、代替案として設定しました。

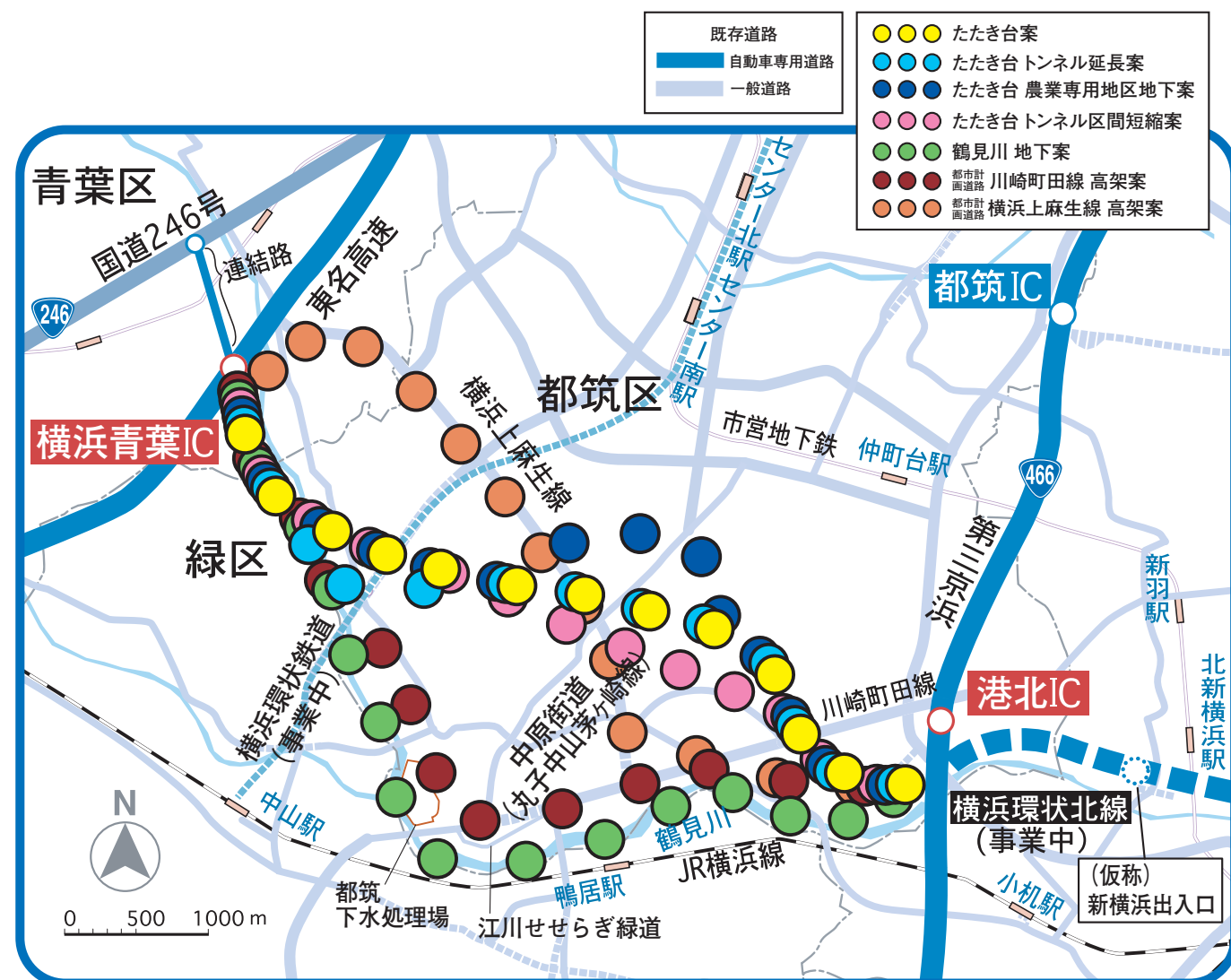
「**鶴見川 (地下・高架)案**」「**都市計画道路 川崎町田線 (地下・高架・掘削)案**」「**都市計画道路 横浜上麻生線 (地下・高架)案**」について  
河川や既存道路を活用する案については1つのルートで複数の構造があることから、費用を安くするという観点を重視し、事業費の安い案を代替案として設定しました。

「**鶴見川沿い 地下案**」について

類似ルートとなる「鶴見川 地下案」と比較して事業費は安価になると試算されますが、道路用地の幅に含まれる可能性がある建物数は約3倍以上と試算されることから代替案には設定しませんでした。

「**都市計画道路 川崎町田線・江川 高架案**」について

類似ルートとなる「川崎町田線 高架案」と比較して、道路用地の幅に含まれる可能性がある建物数は若干少なくなりますが、事業費が高くなることから代替案には設定しませんでした。



## 設定した7つのルート・構造の代替案

① **たたき台案**

② **たたき台 トンネル延長案**

③ **たたき台 農業専用地区地下案**

④ **たたき台 トンネル区間短縮案**

⑤ **鶴見川 地下案**

⑥ **都市計画道路 川崎町田線 高架案**

⑦ **都市計画道路 横浜上麻生線 高架案**

## 代替案を比較検討する視点を設定しました

みなさまからいただいた懸念やニーズをはじめ、北西線の目的、技術的観点をふまえ、交通、環境、土地利用、社会経済の4つの視点を設定しました。

### 比較検討の視点

<b>交通</b>	北西線による交通サービスについて横浜青葉インターチェンジから港北インターチェンジ間の所要時間などにより比較検討しました。
<b>環境</b>	周辺地域のみなさまの居住環境への影響に関し、大気質や騒音・振動、景観、日照などについて、また、周辺地域の自然環境などについて比較検討しました。
<b>土地利用</b>	周辺地域のみなさまの土地利用への影響に関し、道路用地の幅に含まれる可能性がある建物数、周辺地域のまちづくりへの影響や、農地の日照への影響について比較検討しました。
<b>社会経済</b>	周辺地域への影響を少なくしつつ、費用をできるだけ抑えるべきであり、そのため事業費について比較検討しました。



# 7つの代替案を「②たたき台 トンネル延長案」を軸に比較検討しました

「概略計画」の案で「②たたき台 トンネル延長案」を最も望ましい案と考えたことから、「概略計画」では「②たたき台

トンネル延長案」を軸に比較検討しました。

※高架区間とトンネル区間の境付近は掘削状の区間が生じる可能性があります、その延長は高架区間の延長に含めました。  
 ※農業専用地区及び農業振興地域を農地としました。  
 ※比較検討結果のポイントの○は「②たたき台 トンネル延長案」と比較して優位。  
 ●は「②たたき台 トンネル延長案」と比較して劣る。

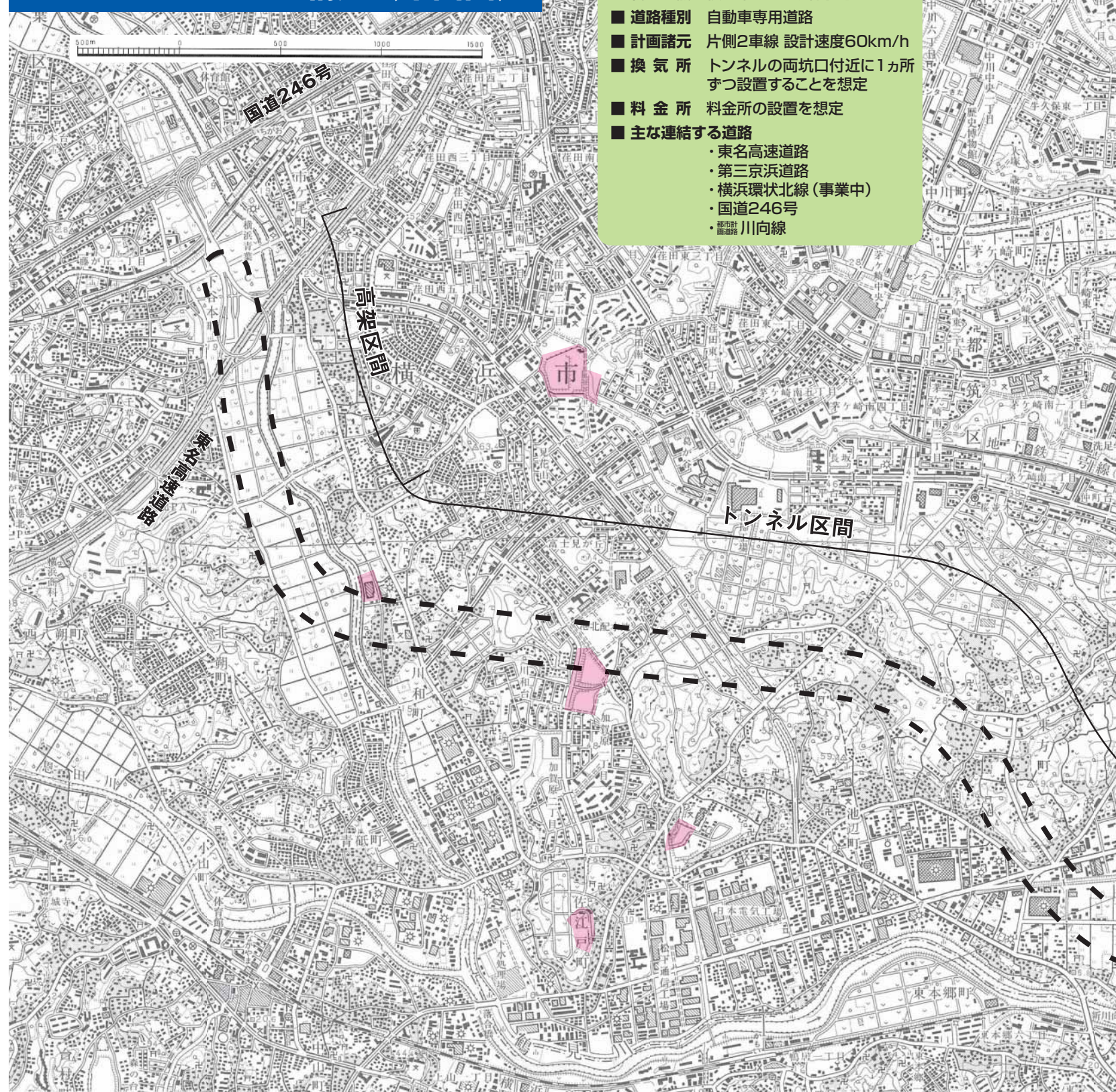
	②たたき台 トンネル延長案	①たたき台案	③たたき台 農業専用地区地下案	④たたき台 トンネル区間短縮案	⑤鶴見川 地下案	⑥都市計画 川崎町田線 高架案	⑦都市計画 横浜上麻生線 高架案
<b>ルート・構造の概要</b>	「たたき台案」の「トンネル区間」を鶴見川を横断するまで延長するルート。	道路延長をできるだけ短くするよう配慮し、延長を約7.0kmと想定。	「たたき台案」の「トンネル区間」について北側の農業専用地区を通過するルート。	「たたき台案」の「トンネル区間」の線形を変更し、できるだけ短くするルート。	鶴見川下を通過するルートで、起終点は高架構造。	既存の都市計画川崎町田線を活用するルート。ただし、起終点付近で既存道路上を通過できない区間が約4.3km。	既存の都市計画横浜上麻生線を活用するルート。ただし、起終点付近で既存道路上を通過できない区間が約2.7km。
<b>延長</b> ( )内は「②たたき台 トンネル延長案」との差							
うち「トンネル区間」	約7.1km	約7.0km (-0.1km)	約7.6km (+0.5km)	約6.8km (-0.3km)	約8.4km (+1.3km)	約7.6km (+0.5km)	約7.0km (-0.1km)
うち「高架区間」	約4.2km	約3.0km (-1.2km)	約3.6km (-0.6km)	約2.8km (-1.4km)	約5.7km (+1.5km)	—	—
	約2.9km	約4.0km (+1.1km)	約4.0km (+1.1km)	約4.0km (+1.1km)	約2.7km (-0.2km)	約7.6km (+4.7km)	約7.0km (+4.1km)
<b>交通</b>	走行性に影響する曲線数が6箇所。最も小さいカーブの曲線半径は550m。S字カーブが1箇所。	走行性に影響する曲線数は「②たたき台 トンネル延長案」より2箇所多い。最も小さいカーブの曲線半径は、「②たたき台 トンネル延長案」と同等の半径550m。S字カーブの数は「②たたき台 トンネル延長案」と同等。	走行性に影響する曲線数は「②たたき台 トンネル延長案」より4箇所多い。最も小さいカーブの曲線半径は、「②たたき台 トンネル延長案」より小さい半径400m。S字カーブの数は「②たたき台 トンネル延長案」より1箇所多い。	走行性に影響する曲線数は「②たたき台 トンネル延長案」より2箇所多い。最も小さいカーブの曲線半径は、「②たたき台 トンネル延長案」より小さい半径280m。蛇行している河川に沿うためS字カーブは「②たたき台 トンネル延長案」より3箇所多く、そのうち3つのS字カーブが連続。	走行性に影響する曲線数は「②たたき台 トンネル延長案」より7箇所多い。最も小さいカーブの曲線半径は、「②たたき台 トンネル延長案」より小さい半径300m。蛇行している河川に沿うためS字カーブは「②たたき台 トンネル延長案」より3箇所多く、そのうち3つのS字カーブが連続。	走行性に影響する曲線数は「②たたき台 トンネル延長案」より3箇所多い。最も小さいカーブの曲線半径は、「②たたき台 トンネル延長案」より小さい半径300m。S字カーブは「②たたき台 トンネル延長案」より1箇所多い。	走行性に影響する曲線数は「②たたき台 トンネル延長案」より2箇所多い。最も小さいカーブの曲線半径は「②たたき台 トンネル延長案」より小さい半径400m。S字カーブは「②たたき台 トンネル延長案」より1箇所多い。
<b>環境</b>	大気質、景観、日照への影響及び騒音、振動の影響が生じる可能性がある「高架区間」は約2.9km。 動植物等が生息生育する鶴見川を「トンネル」で横断。 地下水・地盤に影響が生じる可能性がある「トンネル区間」は約4.2km。	大気質、景観、日照への影響及び騒音、振動の影響が生じる可能性がある「高架区間」は「②たたき台 トンネル延長案」より約1.1km長い。 動植物等が生息生育する鶴見川を「橋梁」で横断。 地下水・地盤に影響が生じる可能性がある「トンネル区間」は「②たたき台 トンネル延長案」より約1.2km短い。	大気質、景観、日照への影響及び騒音、振動の影響が生じる可能性がある「高架区間」は「②たたき台 トンネル延長案」より約1.1km長い。 動植物等が生息生育する鶴見川を「橋梁」で横断。 地下水・地盤に影響が生じる可能性がある「トンネル区間」は「②たたき台 トンネル延長案」より約0.6km短い。	大気質、景観、日照への影響及び騒音、振動の影響が生じる可能性がある「高架区間」は「②たたき台 トンネル延長案」より約1.1km長い。 動植物等が生息生育する鶴見川を「橋梁」で横断。 地下水・地盤に影響が生じる可能性がある「トンネル区間」は「②たたき台 トンネル延長案」より約1.4km短い。	大気質、景観、日照への影響及び騒音、振動の影響が生じる可能性がある「高架区間」は「②たたき台 トンネル延長案」より約0.2km短い。 動植物等が生息生育する鶴見川を「トンネル」で横断。 地下水・地盤に影響が生じる可能性がある「トンネル区間」は「②たたき台 トンネル延長案」より約1.5km長い。	大気質、景観、日照への影響及び騒音、振動の影響が生じる可能性がある「高架区間」は「②たたき台 トンネル延長案」より約4.7km長い。 動植物等が生息生育する鶴見川を「橋梁」で横断。 地下水・地盤に影響が生じる可能性がある「トンネル区間」はない。	大気質、景観、日照への影響及び騒音、振動の影響が生じる可能性がある「高架区間」は「②たたき台 トンネル延長案」より約4.1km長い。 動植物等が生息生育する鶴見川を「橋梁」で横断。 地下水・地盤に影響が生じる可能性がある「トンネル区間」はない。
<b>土地利用</b>	道路用地の幅に含まれる可能性がある建物数は約90件。 農地の通過延長は約3.4km、そのうち日照への影響が生じる可能性がある「高架区間」は約2.2km。 ※現在、事業中の横浜環状鉄道(中山～日吉間)の駅 （仮称）川和町駅*付近をトンネルで通過するため周辺まちづくりに影響が生じる可能性なし。	道路用地の幅に含まれる可能性がある建物数は「②たたき台 トンネル延長案」と同等の約90件。 農地の通過延長は「②たたき台 トンネル延長案」より約0.3km短い約3.1km、そのうち日照への影響が生じる可能性がある「高架区間」は「②たたき台 トンネル延長案」より約0.4km長く約2.6km。 （仮称）川和町駅*付近を高架上で通過するため周辺まちづくりに影響が生じる可能性あり。	道路用地の幅に含まれる可能性がある建物数は「②たたき台 トンネル延長案」より若干少ない約80件。 農地の通過延長は「②たたき台 トンネル延長案」より約0.3km長い約3.7km、そのうち日照への影響が生じる可能性がある「高架区間」は「②たたき台 トンネル延長案」より約0.4km長く約2.6km。 （仮称）川和町駅*付近を高架上で通過するため周辺まちづくりに影響が生じる可能性あり。	道路用地の幅に含まれる可能性がある建物数は「②たたき台 トンネル延長案」より若干多い約140件。 農地の通過延長は「②たたき台 トンネル延長案」より約0.5km短い約2.9km、そのうち日照への影響が生じる可能性がある「高架区間」は「②たたき台 トンネル延長案」より約0.1km長く約2.1km。 （仮称）川和町駅*付近を高架上で通過するため周辺まちづくりに影響が生じる可能性あり。	道路用地の幅に含まれる可能性がある建物数は「②たたき台 トンネル延長案」と同等の約90件。 農地の通過延長は「②たたき台 トンネル延長案」より約0.8km短い約2.6km、そのうち日照への影響が生じる可能性がある「高架区間」は「②たたき台 トンネル延長案」より約0.1km長く約2.1km。 （仮称）川和町駅*付近をトンネルで通過するため周辺まちづくりに影響が生じる可能性なし。	道路用地の幅に含まれる可能性がある建物数は「②たたき台 トンネル延長案」より多い約270件。 農地の通過延長は「②たたき台 トンネル延長案」と同等の約3.4km、そのうち日照への影響が生じる可能性がある「高架区間」は「②たたき台 トンネル延長案」より約1.2km長く約3.4km。 （仮称）川和町駅*付近を高架上で通過するため周辺まちづくりに影響が生じる可能性あり。	道路用地の幅に含まれる可能性がある建物数は「②たたき台 トンネル延長案」より多い約250件。 農地の通過延長は「②たたき台 トンネル延長案」より約1.6km短い約1.8km、そのうち日照への影響が生じる可能性がある「高架区間」は「②たたき台 トンネル延長案」より約0.4km長く約1.8km。 （仮称）川和町駅*付近は通過しないため周辺まちづくりに影響が生じる可能性なし。
<b>社会経済</b>	事業費は、約2400億円と試算。	事業費は、「②たたき台 トンネル延長案」よりトンネル延長が短くなるため、「②たたき台 トンネル延長案」より約200億円安い約2200億円と試算。	事業費は、「②たたき台 トンネル延長案」よりトンネル延長が短くなるため、「②たたき台 トンネル延長案」より約200億円安い約2200億円と試算。	事業費は、「②たたき台 トンネル延長案」よりトンネル延長が短くなるため、「②たたき台 トンネル延長案」より約200億円安い約2200億円と試算。	事業費は、トンネル延長が長くなるため、「②たたき台 トンネル延長案」より約900億円高い約3300億円と試算。	事業費は、道路用地の幅に含まれる可能性がある建物数が非常に多く、全て用地取得等を必要とするため、「②たたき台 トンネル延長案」より約500億円高い約2900億円と試算。	事業費は、道路用地の幅に含まれる可能性がある建物数が非常に多く、全て用地取得等を必要とするため、「②たたき台 トンネル延長案」より約100億円高い約2500億円と試算。
<b>「②たたき台 トンネル延長案」との比較検討結果</b>	—	×	×	×	×	×	×
<b>比較検討結果のポイント</b>	—	○「高架区間」の延長は長くなりますが、地下水・地盤に影響が生じる可能性がある「トンネル区間」が短くなり、事業費は約200億円安いと算出されます。 ●大気質・環境等への影響が生じる可能性がある「高架区間」の延長が長くなります。また、「高架区間」の延長が長くなることにより、周辺地域のまちづくりや農地に対する日照への影響が大きくなります。	○道路用地の幅に含まれる可能性がある建物数は、若干少なくなります。また、地下水・地盤に影響が生じる可能性がある「トンネル区間」は短くなります。 ●大気質・環境等への影響が生じる可能性がある「高架区間」の延長が長くなります。また、「高架区間」の延長が長くなることにより、周辺地域のまちづくりや農地に対する日照への影響が大きくなります。	○「高架区間」の延長は長くなりますが、地下水・地盤に影響が生じる可能性がある「トンネル区間」が短くなり、事業費は約200億円安いと算出されます。 ●道路用地の幅に含まれる可能性がある建物数は約1.6倍と想定されます。 ●大気質・環境等への影響が生じる可能性がある「高架区間」の延長が長くなります。また、「高架区間」の延長が長くなることにより、周辺地域のまちづくりや農地に対する日照への影響が大きくなります。	○大気質・景観等への影響が生じる可能性がある「高架区間」の延長が短くなります。 ●走行性に影響するS字カーブが多く、地下水・地盤に影響が生じる可能性がある「トンネル区間」が長くなり、事業費は約900億円高いと試算されます。	○地下水・地盤に影響が生じる可能性がある「トンネル区間」はありません。 ●大気質・景観等への影響が生じる可能性がある「高架区間」の延長が長くなり、道路用地の幅に含まれる可能性がある建物数は約3倍と想定され、事業費は約500億円高いと試算されます。	○地下水・地盤に影響が生じる可能性がある「トンネル区間」はありません。 ●大気質・景観等への影響が生じる可能性がある「高架区間」の延長が長くなり、道路用地の幅に含まれる可能性がある建物数は約2.8倍と想定され、事業費は約100億円高いと試算されます。



# 北西線の「概略計画」におけるルート・構造

〈計画のたたき台の提示と概略計画の検討〉の段階における市民等のみなさまの懸念やニーズをふまえ、代替案を総合的に検討した結果、「たたき台トンネル延長案」を「概略計画」のルート・構造としました。

## おおむねのルート・構造（平面図）



- 起 点 横浜市青葉区下谷本町
- 終 点 横浜市都筑区川向町
- 道路種別 自動車専用道路
- 計画諸元 片側2車線 設計速度60km/h
- 換 気 所 トンネルの両坑口付近に1カ所ずつ設置することを想定
- 料 金 所 料金所の設置を想定
- 主な連結する道路
  - ・東名高速道路
  - ・第三京浜道路
  - ・横浜環状北線（事業中）
  - ・国道246号
  - ・川向線

## 「概略計画」決定の考え方—ルート・構造の検討経緯

### 〈計画のたたき台の提示と概略計画の検討〉の段階

#### 『計画のたたき台』

- 市民等のみなさまからご意見をうかがう等のための素材として「たたき台案」を設定しました。

#### 『概略計画の検討状況』

- 「計画のたたき台」公表後にみなさまからいただいた提案をふまえ、**9つのルート・構造の案を設定しました。**
- そのうち、**6つを代替案として設定し、比較検討しました。**
- 比較検討等の結果、「たたき台案」「たたき台トンネル延長案」の優位性が高いと考えました。

#### 『「概略計画」の案』

- 「概略計画の検討状況」公表後にみなさまからいただいた提案をふまえ、**新たに4つのルート・構造の案を設定し、合計13案としました。**
- そのうち、**7つを代替案として設定し、比較検討しました。**
- みなさまからのご意見をふまえ、「たたき台トンネル延長案」を行政が最も望ましいと考える案としました。

### 「概略計画」

- 〈計画のたたき台の提示と概略計画の検討〉の段階では、みなさまからいただいた提案をふまえ、事業費等を考慮しつつ、周辺環境への影響を少なくするという「環境」の視点、周辺地域のまちづくりや農地の日照への影響を少なくするという「土地利用」の視点を特に重視すべきと考えました。
- 環境・土地利用への影響を少なくするためには、周辺地盤への影響を少なくする工法や適切な換気施設を採用したうえで、極力トンネル構造とすることが望ましいと考えました。
- ルートの設定にあたっては、走行の安全性を確保したうえで、できるだけ延長を短くするとともに、道路用地の幅に含まれる可能性がある建物数をできるだけ少なくすべきと考えました。
- 「たたき台トンネル延長案」は可能な限りトンネル構造を採用しつつ、距離を短くした案であり、各案との比較において最も環境・土地利用への影響を少なくできると考えました。
- 『「概略計画」の案』に対して、トンネルが地盤に与える影響や換気所が周辺の大気質に与える影響を懸念するご意見をいただきましたが、今後、環境影響評価における調査・予測・評価を行うとともに、詳細な計画、設計、施工の段階においても適切な対策を検討することにより、それらについては対応が可能であると考えました。
- したがって、「たたき台トンネル延長案」を、「概略計画」のルート・構造として採用しました。

- ①おおむねのルートは、平面図に幅を持った（---）で提示しています。
- ②今後、計画段階において詳細な検討が進んだ際には、必ずしも（---）の中心が、北西線のルート・構造になるとは限りません。
- ③「高架区間」と「トンネル区間」の境付近は、掘削状の区間が生じる可能性があります。その延長は「高架区間」の延長に含めています。

■ 新規住宅地  
 (地形図作成後、新規に住宅地として開発されたことを確認した区域)

この図面は、平成14年6月1日に国土地理院が発行した地形図を利用しており、現在の土地利用状況とは異なる場合があります。

(承認番号 平16関複、第211号)



# 鳥かん図

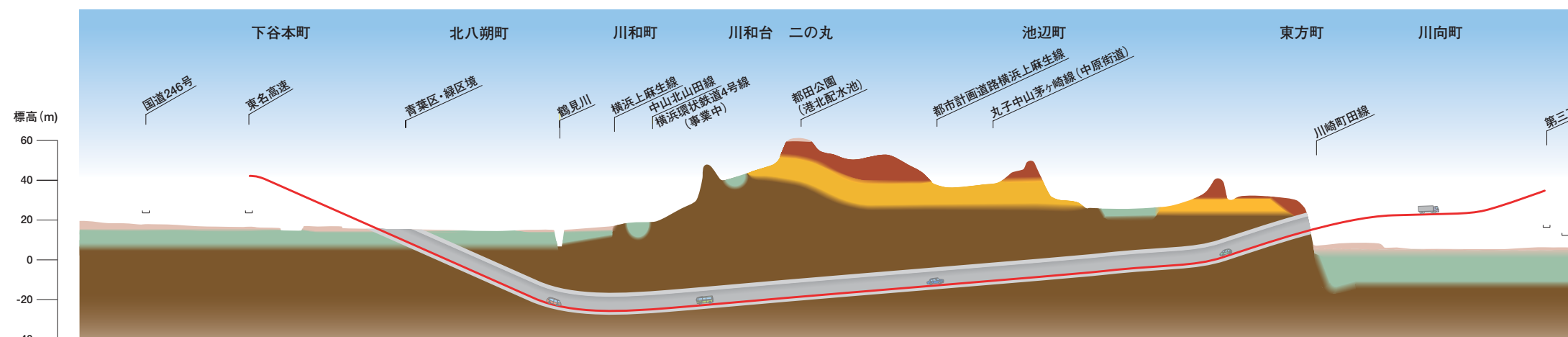


※横浜環状鉄道及び中山北山田線の完成を想定して作成しています  
 ※鳥かん図に示したおおむねのルート(---)はイメージです

地質層序表

地質時代	地層名	凡例	地層の特徴
現世	表土・盛土		地盤の最上部付近に分布する。特に土地造成などのために人工的に盛られた土を盛土という。
完新世	沖積層		約1万8000年前から現在までの期間に形成された比較的新しい地層。軟弱な場合が多い。
更新世	関東ローム層		関東地方の台地などに分布する火山灰を主体とする火山性堆積物。
	相模層群		横浜から相模平野にかけて広がる地層。砂質土や粘性土からなる。
	上総層群		房総半島を中心に広く分布する。砂岩と泥岩が交互に堆積していることが多い。

出典：横浜市環境科学研究所  
 『土木用語大辞典』（土木学会編）及び『地学辞典』（平凡社）



※縦断面は縦横比を変えてあり、高さは東京湾の平均的な海面高さを基準として表示しています。また、既存資料をもとにおおむねの地層を表示しています。  
 ※北西線の縦断面図はイメージです

出典：『横浜市地盤環境調査報告書（ボーリング柱状図集）』2003年3月 横浜市環境科学研究所  
 『横浜のボーリング調査位置及び軟弱地盤分布図』2003年3月 横浜市環境科学研究所  
 『横浜の地形地質図』2003年3月 横浜市環境科学研究所



# 5 出入口について

## みなさまのご意見をふまえ、出入口を比較検討しました

平成16年3月に市民等のみなさまからご意見をうかがう等のための素材として公表した『計画のたたき台』では、北西線への乗り降りについて「途中には出入口を設けない」ことを想定しました。その後、概略計画の検討を行う過程でみなさまから出入口を設置する案の提案がありました。

その提案をふまえ、平成16年9月に出入口について4つの代替案を設定して比較検討した『概略計画の検討状況』を公表したところ、さらにみなさまから新たな出入口を設置する案の提案がありました。

さらにその提案をふまえ、平成17年1月に新たに提案のあった4つの出入口の案を追加し、合計8つの案で比較検討した『「概略計画」の案』を公表しました。

これらについて、「概略計画」のルート・構造として採用した「たたき台 トンネル延長案」をふまえ、現段階でわかり得る情報をもとに、出入口について比較検討しました。

### これまでに設定した出入口の案



『概略計画の検討状況』において設定した途中の出入口

- ① 途中には出入口を設置しない案
- ② 川和町(中山北山田線付近)に出入口を設置する案
- ③ 池辺町(丸子中山茅ヶ崎線付近)に出入口を設置する案
- ④ 川向町(港北インターチェンジ付近)に出入口を設置する案

『「概略計画」の案』において新たに設定した途中の出入口

- ア 緑区北八朔町に出入口を設置する案
- イ 川崎町田線 高架案で途中(中山・鴨居の近く)に出入口を設置する案
- ウ 鶴見川 地下案で途中(鴨居の近く)に出入口を設置する案
- エ たたき台 農業専用地区地下案で途中(中原街道)に出入口を設置する案

## みなさまからの提案をふまえ、3つの出入口の代替案を設定しました

〈計画のたたき台の提示と概略計画の検討〉の段階においては、みなさまから出入口の提案をいただきました。北西線の計画検討においては、環境・土地利用への影響を少なくすることを最も重視したいと考えます。したがって、出入口については、環境・土地利用の視点を特に重視して、「概略計画」のルート・構造として採用した「たたき台 トンネル延長案」を前提に検討を行いました。

### ②川和町(中山北山田線付近)に出入口を設置する案について

周辺部への影響が大きくなり、「たたき台 トンネル延長案」の利点が失われるため代替案には設定しませんでした。

### ③池辺町(丸子中山茅ヶ崎線付近)に出入口を設置する案について

トンネルと丸子中山茅ヶ崎線との交差部付近に出入口を設置する案で、費用や環境だけでなく、交通の視点も含めて比較する必要があることから代替案としました。

### ④川向町(港北インターチェンジ付近)に出入口を設置する案について

区間の途中に設置せず、横浜環状北線の事業で新設される港北インターチェンジで一般道への乗り降りを可能にする案を代替案としました。

### ア 緑区北八朔町に出入口を設置する案について

同町は北西線と東名高速ジャンクション(接続点)となる横浜青葉インターチェンジと近接しており、ジャンクション、出入口の分合流が短距離の間に連続することから走行の問題があること、また、付近に適当な幹線道路がないため、この位置においては出入口の設置は困難のため、代替案には設定しませんでした。

### イ 川崎町田線 高架案で途中(中山・鴨居の近く)に出入口を設置する案、「ウ 鶴見川 地下案で途中(鴨居の近く)に出入口を設置する案」、「エ たたき台 農業専用地区地下案で途中(中原街道)に出入口を設置する案」について

「概略計画」のルート・構造として採用した「たたき台 トンネル延長案」以外の設置案であるため、代替案には設定しませんでした。

### 設定した3つの出入口の代替案

- A 「①途中には出入口を設置しない案」
- B 「③池辺町(丸子中山茅ヶ崎線付近)に出入口を設置する案」
- C 「④港北インターチェンジで一般道への乗り降りを可能にする案」\*

\*「④川向町(港北インターチェンジ付近)に出入口を設置する案」については港北インターチェンジにおいて乗り降りを可能とすることで実現する案であることから、案の内容をより明確にするため、「港北インターチェンジで一般道への乗り降りを可能にする案」と呼称することとしました。





## 出入口の代替案を比較検討する視点を設定しました

みなさまからいただいた懸念・ニーズをふまえ、交通、環境・土地利用、社会経済の3つの視点を設定しました。

### 比較検討の視点

交通	周辺地域の利便性向上の効果について、ルート沿線地域、港北ニュータウン地域、鶴見川沿いの工業地域を出発地として、東名高速道路、横浜環状北線への所要時間がどの程度短縮するか比較検討しました（それぞれの地域の代表地点は、「a.開戸交差点」「b.都筑区役所・警察署交差点」「c.出崎橋交差点」としました（前ページの図参照）。また、周辺地域の交通への影響について比較検討しました。
環境・土地利用	周辺地域への影響について、途中の出入口の整備区域に含まれる可能性がある建物数、土地の改変面積を比較検討しました。
社会経済	途中の出入口の整備にかかるおおむねの事業費について比較検討しました。

## 3つの出入口の代替案を比較検討しました

		「A ①途中には出入口を設置しない案」	「B ③池辺町に出入口を設置する案」	「C ④港北インターチェンジで一般道への乗り降りを可能にする案」																																				
交通	周辺地域の利便性	途中に出入口を設置しない案 <table border="1"> <tr><th></th><th>東名まで</th><th>北線まで</th></tr> <tr><td>a地点から</td><td>14分</td><td>16分</td></tr> <tr><td>b地点から</td><td>15分</td><td>16分</td></tr> <tr><td>c地点から</td><td>16分</td><td>15分</td></tr> </table>		東名まで	北線まで	a地点から	14分	16分	b地点から	15分	16分	c地点から	16分	15分	池辺町に出入口がある場合の短縮時間 <table border="1"> <tr><th></th><th>東名まで</th><th>北線まで</th></tr> <tr><td>a地点から</td><td>8分程度短縮</td><td>10分程度短縮</td></tr> <tr><td>b地点から</td><td>2分程度短縮</td><td>3分程度短縮</td></tr> <tr><td>c地点から</td><td>6分程度短縮</td><td>5分程度短縮</td></tr> </table>		東名まで	北線まで	a地点から	8分程度短縮	10分程度短縮	b地点から	2分程度短縮	3分程度短縮	c地点から	6分程度短縮	5分程度短縮	港北インターチェンジで乗り降りできる場合の短縮時間 <table border="1"> <tr><th></th><th>東名まで</th><th>北線まで</th></tr> <tr><td>a地点から</td><td>短縮しない</td><td>7分程度短縮</td></tr> <tr><td>b地点から</td><td>短縮しない</td><td>短縮しない</td></tr> <tr><td>c地点から</td><td>短縮しない</td><td>6分程度短縮</td></tr> </table>		東名まで	北線まで	a地点から	短縮しない	7分程度短縮	b地点から	短縮しない	短縮しない	c地点から	短縮しない	6分程度短縮
		東名まで	北線まで																																					
a地点から	14分	16分																																						
b地点から	15分	16分																																						
c地点から	16分	15分																																						
	東名まで	北線まで																																						
a地点から	8分程度短縮	10分程度短縮																																						
b地点から	2分程度短縮	3分程度短縮																																						
c地点から	6分程度短縮	5分程度短縮																																						
	東名まで	北線まで																																						
a地点から	短縮しない	7分程度短縮																																						
b地点から	短縮しない	短縮しない																																						
c地点から	短縮しない	6分程度短縮																																						
	周辺地域の交通への影響	出入口設置による新たな影響は生じません（横浜青葉インターチェンジ等、既存・事業中の他の出入口の利用台数が増加する可能性があります）。	出入口付近において交通量の増加が見込まれるため、接続する道路において拡幅や右折車線の設置などの改良が必要となる可能性があります。（出入口の想定利用台数：1万台程度）。																																					
環境・土地利用	整備区域に含まれる可能性がある物件数	なし	30件程度	なし																																				
	土地の改変面積	なし	1万2千m <sup>2</sup> 程度	5千m <sup>2</sup> 程度																																				
社会経済	事業費の増加	なし	300億円程度	50億円程度																																				

※事業費の増加額には出入口付近で必要となる街路整備の費用は含んでいません。  
 ※所要時間・短縮時間は、一般道路の走行速度を21.0km/h（横浜市内一般道平均、平日の混雑時平均旅行速度（平成11年度道路交通センサス）、第三京浜の走行速度を56.6km/h（都筑インターチェンジ・港北インターチェンジ間の平日の混雑時平均旅行速度（平成11年度道路交通センサス））、北西線を60.0km/hと仮定して計算した概算値。「東名まで」「北線まで」は、それぞれ横浜青葉インターチェンジ付近の東名高速道路本線まで、（仮称）新横浜出入口付近の横浜環状北線本線までの所要時間。

## 北西線の「概略計画」における出入口

### 評価における考え方

3つの代替案の評価にあたっては、北西線の目的を達成しつつ、計画全体として環境・土地利用への影響を少なくすることを最も重視したうえで、みなさまからのご意見をふまえ、北西線周辺地域における利便性向上に資するか、また、混雑をもたらさないかといった、周辺の交通環境への影響について考慮したいと考えます。

### 比較検討結果

「A ①途中には出入口を設置しない案」については、環境・土地利用の観点を重視して採用した「たたき台 トンネル延長案」の利点を減ずることはありませんが、北西線周辺地域において出入口利用による利便性の向上は生じません。

「B ③池辺町に出入口を設置する案」については、住宅地や農地等の周辺地域にランプ等の構造物の設置に伴う土地の改変等の影響が及びます。

その結果、環境・土地利用への影響を少なく等の趣旨で採用した「たたき台 トンネル延長案」の利点が減じ、または失われることが想定されます。

「C ④港北インターチェンジで一般道への乗り降りを可能にする案」については、港北インターチェンジの改良という比較的軽微な変更によって実現が可能であり、周辺地域への追加的影響も比較的小さく抑えられると想定されます。また、北西線周辺地域から利用可能なインターチェンジが増えることにより、北西線及び北線にスムーズにアクセスできるなど利便性が向上します。さらに、周辺地域の土地利用の活性化が期待されます。なお、港北インターチェンジ周辺の交通環境への影響については、一般道の改良等についてもあわせて検討することで対応可能であると考えます。

**環境・土地利用への影響が少なく、利便性を向上させる「C ④港北インターチェンジで一般道への乗り降りを可能にする案」を「概略計画」における途中の出入口として採用します。**

これにより、北西線の「主な連結する道路」は次のとおりとなります。

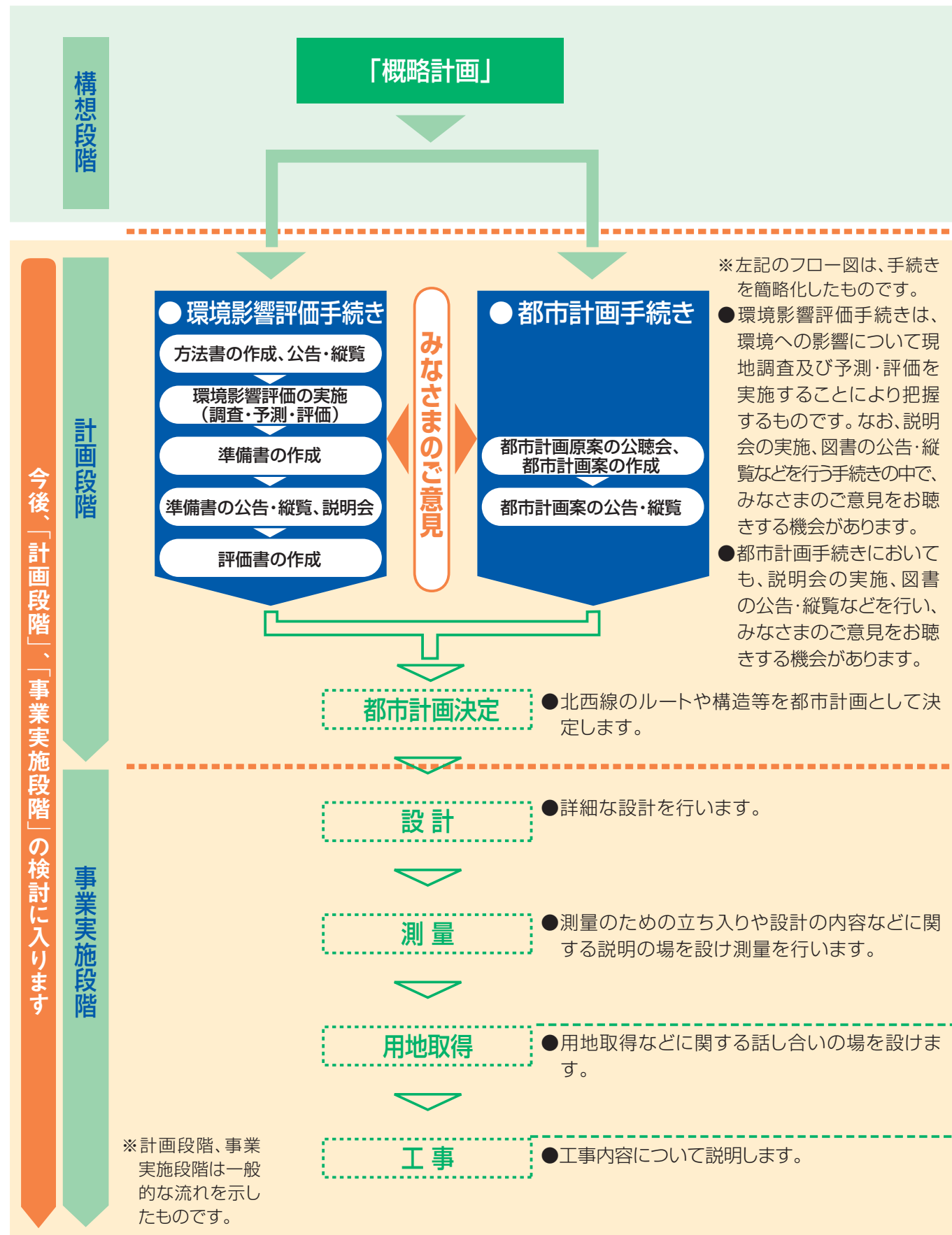
- 青葉区 下谷本町  
東名高速道路、国道246号
- 都筑区 川向町  
第三京浜道路、横浜環状北線、都市計画道路川向線

なお、計画段階における詳細な検討にあたっては、周辺交通との影響を考慮した接続位置等を選定します。



# 6 今後の進め方

今後は、以下のプロセスを想定しています。



## 「概略計画」では、主に以下の項目について情報を提供しています

- 目的と効果
- 概略の将来交通量
- おおむねのルートや構造とそれを決定した過程
- 想定される換気所の位置、設置数
- 出入口設置の位置及びそれを決定した過程
- 今後の進め方
- いただいたご意見に対する見解

## 決定する事項

- 具体的なルート・構造が決まります。

## 提供する主な情報

- 環境への影響（調査、予測、評価）
- 事業主体・料金・採算性についての考え方
- 将来交通量
- 費用対効果等
- 具体的なルート・構造、換気所の位置、トンネル坑口の位置
- 出入口の設置位置

- 地域のみなさまに、具体的な説明ができる詳細なルート・構造が決まります。

- 詳細なルート・構造、換気所の構造
- 既存道路機能の補償内容
- 必要な道路用地幅（残地面積）
- 高架下の利用
- 完成時期、工事着手時期

- 土地所有者等関係権利者に具体的な説明ができる詳細なルート・構造が決まります（事業に必要な用地面積や移転対象家屋等が決まります）。

- 具体的な補償内容・方法

- 施工方法
- 工事中の環境対策
- 工事中の交通対策



# 7 いただいたご意見に対する見解

横浜市と国土交通省及び首都高速道路公団は、平成15年6月から北西線の計画を検討し、計画づくりにあたっては、初期の段階から、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、それらを反映させていくPI（パブリック・インボルブメント）手法を導入しました。

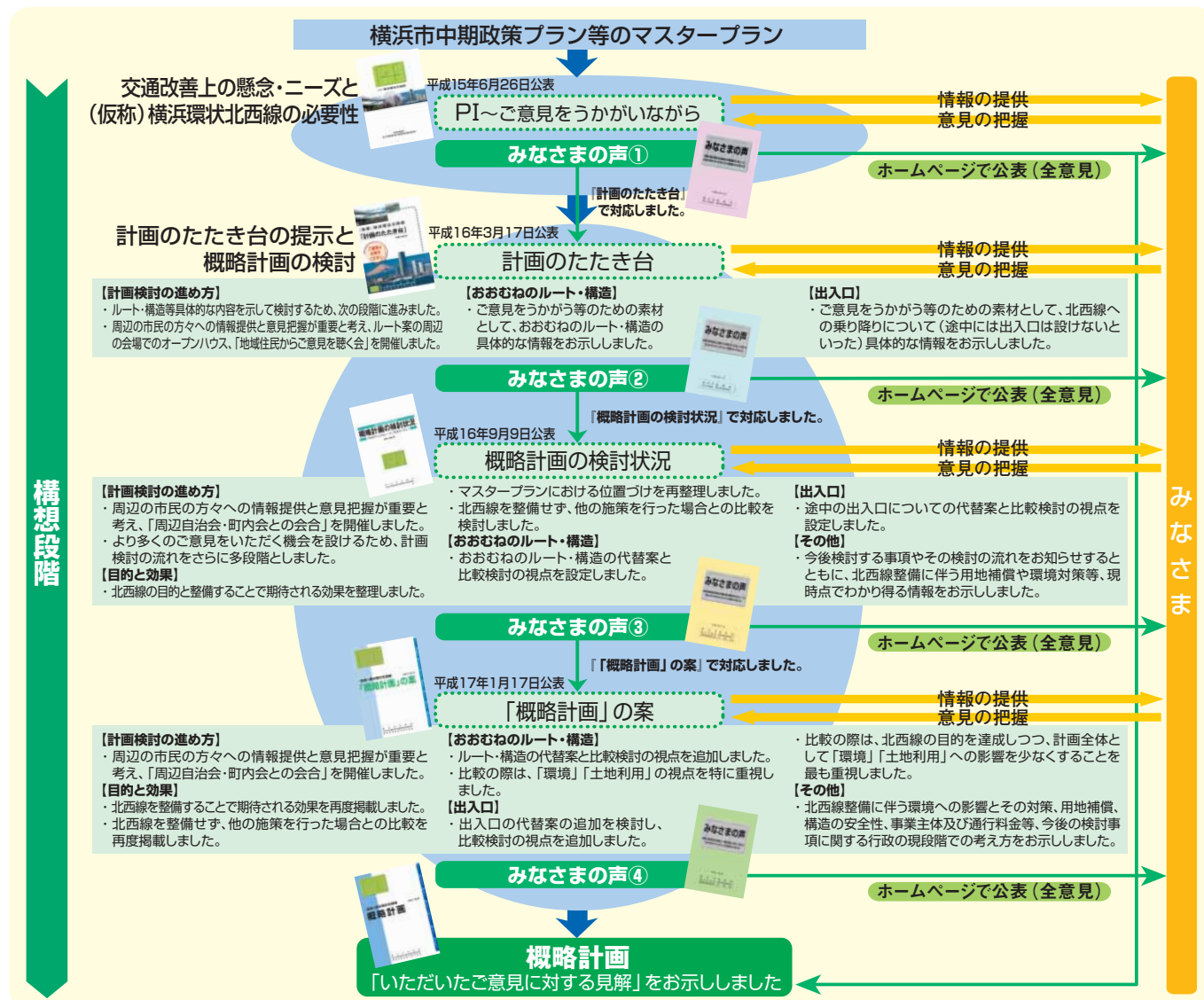
これまでは「概略計画」を検討する途中の段階であったため、市民等のみなさまのご意見は次の段階の検討で考慮し、その結果はパンフレット等に集約したうえでお答えしてきました（下図参照）。今回は、「概略計画」としてのとりまとめに際し、これまでのご意見に対して、横浜市と国土交通省及び首都高速道路公団の見解をお示しします。

見解は、これまでにとりまとめた4つの「みなさまの声」の分類ごとに、ご意見の論点（太字で表記している箇所）に対してお示しています。

【 】内数字は、ご意見の論点が、どの段階でいただいたご意見をもとにしているか示したものです。

- ①：〈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〉の段階
- ②：『計画のたたき台』の段階
- ③：『概略計画の検討状況』の段階
- ④：『「概略計画」の案』の段階

## みなさまのご意見に対するこれまでの対応



## 1 計画検討の進め方

### 1-1. PI活動

#### PI活動に関する評価や課題・提案

#### PIの取り組みや手順について評価できる

市民等のみなさまから、計画づくりの初期の段階からPI手法を導入し、広く情報提供や意見把握を行いつつ、計画に反映させる新たな取り組みをしたことを評価していただいたと認識しています。【①・②・③・④】

計画の初期の段階から、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、それらを反映させてきたPIの取り組みに対して、主旨を理解していただけたことと思います。

今後、計画段階に進み、環境影響評価や都市計画の手続きを実施しますが、これらの法手続きの過程においても、情報提供を行うとともにご意見をお聴きします。

#### PIの取り組みや手順について課題・提案がある

市民等のみなさまから、北西線のPIの取り組みや手順について、PIは十分に行われているのかといったご意見をいただいたと認識しています。【①・②・③・④】

北西線の計画検討プロセスは、最初に〈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〉を確認し、次に「概略計画」の検討をいくつかのステップに分けて検討する多段階のプロセスとし、各段階でPIを実施することで、意見を聴く十分な機会を設けられたと考えています。

具体的には、「概略計画」を検討するうえで、代替案と比較検討の視点を設定することなど、みなさまのご意見をふまえました。また、「（仮称）横浜環状北西線」有識者委員会を設置し、公正中立な立場から、PIプロセスについて助言、評価をしていただきました。PIの取り組みや手順の透明性、客観性、公正さは確保されたと考えています。

このように北西線のPIの手順については、行政として従来にない新しい取り組みに努め、十分丁寧に行われてきたと考えています。

一方で、市民等のみなさまから、PIに費用や時間をかけすぎではないかといったご意見をいただいたと認識しています。【①・③・④】

透明性、客観性、公正さが確保されたPIプロセスとなるよう必要なPIを実施してきたところです。なお、実施にあたっては、費用や時間も念頭に置きつつ進めてきました。

また、市民等のみなさまから、北西線の計画検討プロセスは国土交通省が定めた「市民参画型道路計画プロセスのガイドライン（平成14年8月）」（以下、ガイドライン）と整合がとれているかといったご意見をいただいたと認識しています。【③・④】

北西線の『計画のたたき台』は代替案の比較評価を経ていないものであり、議論の素材として計画の基本的要素を示したものであり、代替案及び比較検討の視点はみなさまのご意見をもとに設定しました。

ガイドラインでは、「課題と目的の設定、代替案と評価項目の設定、代替案の比較評価のたたき台を提示し、意見を把握し、概略計画をとりまとめる」という手順となっていますが、北西線の計画検討プロセスでは、〈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〉から『「概略計画」の案』までの4つの段階で情報提供し、意見を把握していることから、ガイドラインよりも丁寧なプロセスで進められてきたと考えています。

さらに、市民等のみなさまから、マスタープランに戻ることや白紙に戻すことも視野に入れた検討を要望するご意見をいただいたと認識しています。【①・②・③・④】

〈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〉の段階で、交通改善のニーズがなく、北西線の必要性がないと判断された場合は、マスタープランに戻る可能性があります。現状の交通を改善するニーズが多かつ



たこと、また、ルートや影響などに関する懸念については、さらに詳しい検討を進めてルート・構造等具体的な内容を示して検討すべきとの意見が多かったことから〈計画のたたき台の提示と概略計画の検討〉の段階に進みました。

〈計画のたたき台の提示と概略計画の検討〉の段階で、想定外の重要な事象が確認された場合、マスタープランに戻る可能性もありましたが、みなさまからいただいたご意見には代替ルート等を提案するものも多くあり、また、みなさまからいただいた懸念等の意見は、今後計画段階以降で具体的な検討を行って明らかにできると考えたことから、この度、「概略計画」をとりまとめました。なお、今後、想定外の重要な事象が確認された場合は、計画内容をさらに検討することもあります。

## 情報の提供に関する評価や課題・提案

### ■ 情報の提供方法について課題・提案がある

市民等のみなさまから、**最新の情報の提供手法が不適切である**といったご意見をいただいたと認識しています。【①・②・③・④】

多くの方から懸念やニーズをお聴きできるよう、広報紙「であい道」や「広報よこはま」の横浜市全域への各戸配布や、パンフレット等の配布、ホームページの開設、またオープンハウス等の開催案内の配布・回覧や電車内の中吊り広告の掲載など、ご指摘以降、特に注意して多様な情報提供手法を活用するよう努めてまいりました。

また、市民等のみなさまから、**周辺住民への説明が不十分である**といったご意見をいただいたと認識しています。【③】

〈計画のたたき台の提示と概略計画の検討〉の段階からは、おおむねのルート・構造をお示したため、北西線周辺の市民の方々への情報提供と意見把握が重要と考え、オープンハウスはルート案の周辺の会場を中心に開催し、また「地域住民からご意見を聴く会」、「周辺自治会・町内会との会合」は周辺地区を対象に開催しました。そのように説明し、北西線周辺住民のみなさまからは密度の濃い多数のご意見を聴くことができたと考えています。なお、この経緯は、「(仮称)横浜環状北西線PIレポート」に詳しく掲載し、今後公表する予定です。

### ■ 情報提供の内容について評価できる

市民等のみなさまから、**これまでに提供された情報の内容が理解しやすい**などの評価をしていただいたと認識しています。【②・③・④】

情報提供にあたっては、有識者委員会からの助言をふまえつつ、計画検討の各段階で、極力市民等のみなさまにとってわかりやすくなるよう心がけてまいりました。

### ■ 情報提供の内容について課題・提案がある

市民等のみなさまから、**詳細なルート・構造、環境影響、通行料金、事業主体、将来交通量、費用対効果など、計画の内容に関するより多くの情報を提示すべき**といったご意見をいただいたと認識しています。【①・②・③・④】

これまでは構想段階であり、おおむねのルート・構造等を検討してまいりました。まず、おおむねのルート・構造を検討しとりまとめた後、次の計画段階では具体的なルート・構造を検討して都市計画決定するというように、段階的に検討することとなります。

構想段階において「概略計画」を検討する途中で提示を求められた情報のうち、現段階でわかり得る情報については、パンフレット等で提供してまいりました。

通行料金や具体的なルート・構造、事業主体、環境への影響等は、次の計画段階及びそれ以降で検討し、情報を提供してまいります。今後提供する主な情報について、詳しくは25～26ページをご覧ください。

また、市民等のみなさまから、**手続きやスケジュールなど、進め方に関するより多くの情報を提示すべき**といったご意見をいただいたと認識しています。【①・③】

進め方については、これまでも現在がどの段階であるかわかるようにした計画検討プロセスを示してまいりました。この度、「概略計画」をとりまとめましたので、とりまとめ以後について、これまでより詳しいプロセスをお示しました。詳しくは25～26ページをご覧ください。

その一方で、市民等のみなさまから、**情報が多すぎるので要点を絞るべき、市民にわかりやすい表現にすべき**といったご意見もいただいたと認識しています。【①・③・④】

「概略計画」の検討過程では、市民等のみなさまから懸念・ニーズをいただきました。行政としては、こうした懸念・ニーズに対応するため、各段階でわかり得る情報をできるだけ多く提供することが必要と考えました。また、情報の提供にあたってはできる限り要点を絞り、わかりやすく表現するよう努めてきたと考えています。

## 意見の把握・反映に関する評価や課題・提案

### ■ 意見を把握・反映したことは評価できる

市民等のみなさまから、**「概略計画」の検討にあたり、ご意見を把握・反映したことを評価していただいたと認識**しています。【①・②・③・④】

いただいたご意見は、「概略計画」の検討にあたり、代替案や比較検討の視点の設定に反映したり、北西線の整備効果等の追加情報を提供するなど、検討の各段階で可能な限り考慮するよう努めてまいりました。

### ■ 意見の把握・反映について課題・提案がある

市民等のみなさまから、**計画に意見が反映されていない、どのように意見を反映したのか不明である**といったご意見をいただいたと認識しています。【①・②・③・④】

いただいたご意見は、賛否の割合で整備する、しない等を判断するといった反映方法ではなく、その背景にある懸念・ニーズを把握することに努め、それらを代替案や比較検討の視点の設定に反映したり、北西線の整備効果等の追加情報を提供するなど、検討の各段階で可能な限り考慮するよう努めてまいりました。また、市民等のみなさまからいただいたご意見のとりまとめに際しても、懸念・ニーズに着目して整理してまいりました。しかし、このようなご意見をいただいていることから、今回、あらためて「いただいたご意見に対する見解」を公表させていただきました。

また、市民等のみなさまから、**地元の声をよく聴き、また地元の意見を重視すべき**といったご意見をいただいたと認識しています。【①・②・③・④】

北西線周辺地域を重点に多様な手段で情報を提供しつつ、ご意見をお聴きすることが重要と考え、「計画のたたき台」の提示後に開催した「地域住民からご意見を聴く会」や「概略計画の検討状況」、「概略計画」の案の提示後に開催した「周辺自治会・町内会との会合」といったように、影響を受ける可能性のある地元のみなさまから直接ご意見を把握する手法を重視してまいりました。

一方で、北西線は広域に効果を及ぼすことから、広域への情報提供と意見把握も必要であり、横浜市全域へ各戸配布する「であい道」や「広報よこはま」、及び広範囲の市民が集まる駅や商業施設でのオープンハウスなど多様な手法を用いました。これらの手法でいただいたご意見も「周辺自治会・町内会との会合」等のご意見と同等に取り扱ってまいりました。

さらに市民等のみなさまから、**出された意見に対して回答すべき**といったご意見をいただいたと認識しています。【②・④】

これまでは「概略計画」を検討する途中の段階であったため、市民等のみなさまのご意見は次の段階の検討で考慮し、その結果はパンフレット等に集約したうえでお答えしてまいりました。今回は、「概略計画」のとりまとめに際し、これ



までのご意見に対して、横浜市と国土交通省及び首都高速道路公団の考えを見解としてお示しました。

## 有識者委員会に関する評価や課題・提案

### ■ 有識者委員会について評価できる

市民等のみなさまから、**有識者委員会は北西線のPIプロセスについて適切に助言、評価している**といったご意見をいただいたと認識しています。【②・④】

有識者委員会からは、構想段階において、公正中立な立場からPIプロセスに助言、評価をいただき、横浜市と国土交通省及び首都高速道路公団は、委員会の助言を得ながらPIを実施したと考えております。

### ■ 有識者委員会について課題・提案がある

市民等のみなさまから、**有識者委員会は役割を果たしているか**といったご意見をいただいたと認識しています。【①・④】

北西線の「概略計画」の立案にあたっては、手続きの透明性、客観性、公正さを確保することが必要だと考えました。そこで有識者委員会を設立し、PIプロセスについて助言、評価を求めることとしました。そのため有識者委員会には、市民等のみなさまからの意見の把握・整理・分析に関する助言、PI手法や進め方についての助言、評価、「概略計画」策定の手続きにおいて配慮すべき事項に関する助言等の役割を担っていただきました。

有識者委員会からは、構想段階の各段階で、助言、評価をいただき、横浜市と国土交通省及び首都高速道路公団は、委員会の助言を得ながらPIを実施したと考えています。このことで「概略計画」の立案にあたっては、手続きの透明性、客観性、公正さが確保されたと考えています。

また、市民等のみなさまから、**有識者委員会に地元からの委員がいない、行政に有利な委員を選んでいるのではない**かといったご意見をいただいたと認識しています。【①・②・③・④】

有識者委員会は、PIプロセスについて公正中立な立場から助言、評価をいただく第三者機関として設置したものであり、その委員は、地元の利害に関わることがなく、行政にも的確に意見を言える中立的な立場の有識者をもって構成することとしました。

さらに市民等のみなさまから、**有識者委員と地元との話し合いの場を設けるべき**といったご意見をいただいたと認識しています。【④】

市民等のみなさまからいただいたご意見については、横浜市と国土交通省及び首都高速道路公団が責任をもって整理し、有識者委員会において報告するという方法が、多くの市民の意見を公正に有識者委員会に伝えるうえで重要と考え、このような話し合いの場は設けませんでした。

## 1-2. PI手法

### PI手法に関する評価や課題・提案

### ■ PIの手法について評価できる

市民等のみなさまから、**多くの人が集まる場所で開催したオープンハウスや、周辺地域の方々からご意見を聴くために新たに取り組んだ「地域住民からご意見を聴く会」や「周辺自治会・町内会との会合」などのPI手法について評価**していただいたと認識しています。【①・②・③・④】

北西線のPIプロセスでは、より多くのみなさまに北西線計画の情報を提供し、さまざまなご意見をお寄せいただ

るよう、有識者委員会の助言をふまえて、多様なPI手法に取り組んできました。

また、プロセスが進むにしたがい、北西線周辺地域を重点に、多様な手段で情報を提供しつつ、ご意見をお聴きする手法を取り入れてきました。

### ■ PIの手法について課題・提案がある

市民等のみなさまから、**オープンハウスやパンフレットを簡素化すべき**といったご意見をいただいたと認識しています。【②・④】

北西線の計画検討の最新情報をより多くの方へ知っていただくために、オープンハウスの開催やパンフレットの配布は重要なPI手法だと考えています。

なお、実施にあたっては、費用や時間も念頭に置きつつ進めてきました。

また、市民等のみなさまから、**各段階で実施したPI手法は適切であったか**といったご意見をいただいたと認識しています。【①・②・③・④】

『計画のたたき台』を提示した段階では「地域住民からご意見を聴く会」を、また行政が優位性の高いと考えるルート・構造を提示した『概略計画の検討状況』の段階、及び最も望ましいと考えるルート・構造を示した『「概略計画」の案』の段階では、沿線地域からさらにきめ細かく懸念やニーズを把握するため、「周辺自治会・町内会との会合」を実施しました。このように、各段階に応じた手法を取り入れてきました。

「地域住民からご意見を聴く会」や「周辺自治会・町内会との会合」は主に沿線の方を対象とし、それ以外にもオープンハウスやはがき、手紙、電子メール、フリーダイヤル、FAX等でご意見をうかがってきました。

PI手法については、有識者委員会からの助言、評価をいただきながら実施しました。

以上より、各段階に応じた適切なPI手法を実施してきたと考えております。これまで実施してきたPI手法について、詳しくは3～4ページをご覧ください。

さらに市民等のみなさまから、**「地域住民からご意見を聴く会」、「周辺自治会・町内会との会合」、オープンハウスの回数が足りない、日時、場所が適切でない、また、運営に課題がある**といったご意見をいただいたと認識しています。【①・②・③・④】

オープンハウスや「地域住民からご意見を聴く会」、「周辺自治会・町内会との会合」の開催については、市民等のみなさまのご意見を十分にお聴きすることに留意して、回数及び日時、場所を設定しました。「周辺自治会・町内会との会合」については、地元自治会・町内会と相談しつつ、協力を得て開催してまいりました。

これらのPI手法を補完するために、はがき、手紙、電子メール、フリーダイヤル、FAX等の多様な手法を用意し、みなさまからのご意見をうかがってきました。

また、市民等のみなさまから、**技術的審議の場があってもよい**といったご意見をいただいたと認識しています。【③・④】

PIプロセスを助言・評価する有識者委員会とは別に、道路や交通の専門家で構成された技術的審議の場を設ける考え方もありますが、北西線の技術的な検討は行政内部において実施し、その過程と結果について情報提供してまいりました。

## 1-3. 検討方法、決定方法

### 計画の検討方法に関する課題・提案

### ■ 「北西線」の目的と効果について検討すべき

市民等のみなさまから、北西線の目的と効果の検討について、**北西線を整備しない場合との比較や費用対効果なども含め、多角的に必要な議論をすべき**といったご意見をいただいたと認識しています。【①・②・③・④】

〈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〉の段階で市民等のみなさまからご意見を聴き、東



名高速エリアと湾岸エリアの交通改善の必要性を確認しました。

北西線を整備しない案については、北西線の目的と効果をお示しする際、整備しない場合と比較してきました。一方、北西線ではなく他の施策で交通課題の解消に努めることもあり得ることから、北西線を整備する目的に着目しつつ、他の施策で対応する場合に北西線の目的を果たしうるか比較しました。

なお、計画段階では、費用対効果等についても検討し、お示ししていきます。北西線の目的と効果について、詳しくは5～9ページをご覧ください。

## ■ 他の施策等との関連を考慮して検討すべき

市民等のみなさまから、北西線の検討にあたり、**横浜環状道路全体の構想との整合性に配慮すべき**といったご意見をいただいたと認識しています。【②・③・④】

北西線は現在事業中の横浜環状北線と一体となって、市北西部と横浜都心・湾岸エリアとの連絡強化を図ることを目的の一つとしていることから、北西線のおおむねのルート・構造を検討する際、北線との連続性を考慮しました。

また、西側区間との接続は、ルート・構造が未定であることから、北西線との具体的な接続位置等は未定です。

また、市民等のみなさまから、**周辺開発やまちづくり、都市計画の地域地区、一般道との連携、関係部局の参画等についても考慮すべき**といったご意見をいただいたと認識しています。【①・②・③・④】

おおむねのルート・構造を検討する「概略計画」の検討では、周辺地域のまちづくりへの影響や農地への影響を考慮しました。

具体的なルート・構造を計画する段階では、環境への影響を調査しながら検討するため、周辺街路との関係や現況土地利用、まちづくり計画などとの関連を考慮して検討していきます。また、そのために関係部局と調整を図りながら検討していきます。

## ■ 「つぐらない案」も含め複数案を提示し比較すべき

市民等のみなさまから、**行政が提示した『計画のたたき台』（平成16年3月）に対して、北西線のルート・構造等を検討する際には、複数の代替案を比較すべき**といったご意見をいただいたと認識しています。【②】

北西線の「概略計画」の検討では、まずみなさまからご意見をうかがうための素材として『計画のたたき台』を提示しました。『計画のたたき台』に対していただいたご意見をふまえ、複数の代替案と比較検討の視点を設定し、比較検討しました。代替案の比較検討の過程は11～16ページをご覧ください。

あわせて、市民等のみなさまから、**北西線をつぐらない場合とも比較すべき**といったご意見をいただいたと認識しています。【②】

北西線を整備しない案については、北西線の目的と効果をお示しする際、整備しない場合との効果を比較してきました。一方、北西線ではなく他の施策で交通課題が解消することもあり得ることから、他の施策で対応する場合に北西線の目的を果たしうるか比較しました。

北西線を整備しない場合及び他の施策で対応する場合との比較については8～9ページをご覧ください。

## 決定方法に関する課題

## ■ 計画の決定方法に課題・提案がある

市民等のみなさまから、**ルート・構造は最終的に、誰がどのようにして決めるのか**といったご意見をいただいたと認識しています。【①・②・③・④】

「概略計画」で定めたおおむねのルートや構造等は、今後の環境影響評価及び都市計画の検討の前提となるもので

あり、みなさまからいただいたご意見を考慮し、横浜市と国土交通省及び首都高速道路公団が検討したものです。この「概略計画」を基本として、今後、環境影響評価及び都市計画手続きを経て具体的なルート・構造等が決定されます。

また、市民等のみなさまから、**複数の代替案に対して環境影響評価を実施したうえで、ルート・構造を決定すべき**といったご意見をいただいたと認識しています。【③・④】

代替案すべてについて、環境影響評価を実施するのは、多くの時間と費用を要すること、また、「概略計画」の検討段階は、各案を相対的に比較する段階であるため、現段階でわかり得る情報をもとにしたおおむねの環境への影響を考慮しました。

## 1-4. 計画期間

### 計画期間に関する課題・提案

## ■ 構想段階や計画段階などの進行や期間について課題・提案がある

市民等のみなさまから、**現状の課題を解決するためできるだけ早期の整備を望む、その一方で、十分に議論するため時間をかけてじっくり検討を進めるべき**など、計画期間についてのご意見をいただいたと認識しています。【①・②・③・④】

北西線が目的としている市北西部と横浜都心・湾岸エリアの連絡強化、保土ヶ谷バイパスの混雑緩和、大気環境の改善、道路ネットワークの信頼性向上、横浜港を活かすための背後圏との連絡強化は、早急に達成すべきものと考えています。

一方で、透明性、客観性、公正さが確保されたPIプロセスとなるよう必要な費用と時間をかけてPIを実施してきたところ。この度、〈計画のたたき台の提示と概略計画の検討〉の段階での意見の論点はおおむね把握できたと考え、「概略計画」をとりまとめました。

今後、計画段階に進み、環境影響評価や都市計画の手続きを実施しますが、これらの法手続きの過程においても、情報提供を行うとともにご意見をお聴きします。今後のプロセスについて、詳しくは25～26ページをご覧ください。

## 2 北西線の目的と効果

### 2-1. 目的と効果の検討

#### 「北西線」の目的と効果に関する課題・提案

## ■ 「北西線」の目的と効果の検討条件等に課題・提案がある

市民等のみなさまから、**交通量や通行料金など北西線の目的と効果を検討する際の前提条件に疑問がある**といったご意見をいただいたと認識しています。【③・④】

パンフレットに記載した「目的と効果の検討条件」は、目的に対する効果が発揮できるか検討するために現時点で想定した条件であり、北西線の交通量や通行料金は決定したものではありません。現時点での検討では、現況(平成15年)の道路ネットワークに北線、北西線を追加し、通行料金は現状の首都高速道路料金(神奈川線)を想定しています。詳しくは5ページをご覧ください。

計画段階では、事業主体や通行料金を検討するとともに、将来の交通量を算定したうえで定量的な効果を算定します。

また、市民等のみなさまから、**個々の効果を算出するうえでの仮定条件に疑問がある**といったご意見をいただいたと認識しています。【③・④】

「概略計画」を検討する現段階では、一定の条件の下でどの程度効果が見込まれるかという観点からわかりやすく表現することに努めました。例えば道路ネットワークの信頼性を高める効果について、保土ヶ谷バイパスが上下線通



行止めになった場合などを想定して算出しています。計画段階以降では、より詳細に、かつ総合的視点も含めて、効果の分析が行われることになります。

## ■「北西線」の目的に課題がある

市民等のみなさまから、課題と北西線の目的の妥当性に疑問があるといったご意見をいただいたと認識しています。【①・②・③・④】

横浜市を通る東名高速道路や第三京浜道路、首都高速横羽線や湾岸線といった主要な幹線道路は東京を中心とした放射方向に位置しています。ところが、市内においてはこれらを結ぶ幹線道路が不足しているため、保土ヶ谷バイパスや周辺の道路に交通が集中し、沿道環境に影響が生じるとともに、道路ネットワークの信頼性、市北西部と横浜都心・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んでいます。こうした課題は〈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〉の段階で、みなさまからいただいたご意見も考慮し、設定しています。

また、市民等のみなさまから、北西線を整備することによる地元へのメリットがないといったご意見をいただきましたと認識しています。【①・②】

北西線周辺の東名高速道路と第三京浜道路の間を通過するだけの大型車が約2割減少すると試算しており、このことから北西線周辺では、住宅地内を通過している大型車が減少し、混雑の緩和、沿道環境の改善、交通の安全性の向上などが期待できると考えています。

また、「港北インターチェンジで一般道への乗り降りを可能にする案」を採用することにより、北西線周辺地域から利用可能なインターチェンジが増え、北西線及び北線にスムーズにアクセスできるなど、地元の利便性の向上が期待できると考えています。

## 2-2. 交通

「北西線」ができることで交通状況が良くなることを期待

### ■「北西線」ができると、市北西部～横浜都心・湾岸エリア間のアクセス改善や時間短縮など、利便性の向上が期待できる

市民等のみなさまから、北西線ができることで、市北西部と横浜都心・湾岸エリアとのアクセス改善や時間短縮を期待するご意見をいただいたと認識しています。【①・②・③・④】

市北西部と横浜都心・湾岸エリア間の連絡が十分ではないため、移動に時間を要しています。みなさまから寄せられた期待に応えられるよう、今後も、市北西部と横浜都心・湾岸エリア間のアクセス改善などの利便性向上が期待される北西線の計画検討に取り組んでいきます。

### ■「北西線」ができると、周辺道路の通過交通の減少、交通の安全性の向上が期待できる

市民等のみなさまから、北西線ができることで、周辺の一般道を通行するだけの車が高速道路に転換することに伴い、通過交通の減少や交通の安全性の向上を期待するご意見をいただいたと認識しています。【①・②・③・④】

北西線周辺地域において、通過するだけの交通などによる道路の混雑が生じています。みなさまから寄せられた期待に応えられるよう、今後も、周辺道路における通過交通の減少や交通の安全性の向上が期待される北西線の計画検討に取り組んでいきます。

### ■「北西線」ができると、保土ヶ谷バイパスや周辺道路などの渋滞緩和が期待できる

市民等のみなさまから、北西線ができることで、保土ヶ谷バイパスや周辺道路の渋滞緩和を期待するご意見をいただきましたと認識しています。【①・②・③・④】

保土ヶ谷バイパスに交通が集中していることにより、さまざまな問題が発生しています。みなさまから寄せられた期待に応えられるよう、今後も、保土ヶ谷バイパスや周辺道路の渋滞緩和が期待される北西線の計画検討に取り組んでいきます。

### ■「北西線」ができると、道路ネットワークの信頼性の向上が期待できる

市民等のみなさまから、北西線ができることで、保土ヶ谷バイパスが事故で渋滞したとき等に、う回路として必要など、道路ネットワークの信頼性が向上することを期待するご意見をいただきましたと認識しています。【①・③・④】

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起きれば、保土ヶ谷バイパスから流出する交通により、市域の広範囲に混雑が及びます。みなさまから寄せられた期待に応えられるよう、今後も、道路ネットワークの信頼性の向上が期待される北西線の計画検討に取り組んでいきます。

「北西線」ができることで交通状況が良くなるか疑問、かえって悪くならないか心配

### ■「北西線」ができて、市北西部～横浜都心・湾岸エリア間のアクセス改善や時間短縮など、利便性の向上につながるか疑問である

市民等のみなさまから、北西線ができて、市北西部と横浜都心・湾岸エリア間ではそれほど大きな時間短縮がなく、北西線を整備することによる魅力が小さいといったご意見をいただいたと認識しています。【③・④】

市北西部と横浜都心・湾岸エリアとは、直接連絡する自動車専用道路がなく、地域の一般道路を利用することとなり、移動に時間を要しています。北西線を整備することで、現在事業中の横浜環状北線と一体となり、市北西部と、横浜都心、横浜港のある湾岸エリアの連絡強化が期待できます。

移動時間の短縮については、例えば、市北西部～羽田空港間でおおよそ20分～60分程度、青葉区役所～新横浜駅間でおおよそ15分程度と試算しており、利便性の向上が期待できると考えています。

### ■「北西線」ができて、周辺道路の通過交通の減少、安全性の向上につながるか疑問である

市民等のみなさまから、北西線ができて、周辺道路の通過交通は減少しないのではないかと懸念するご意見をいただいたと認識しています。【①・③・④】

北西線を整備することで、北西線周辺の東名高速道路と第三京浜道路の間を通過するだけの大型車が約2割減少すると試算しており、このことから北西線周辺の住宅地域内を通過している大型車が減少し、混雑の緩和、交通の安全性の向上が期待できると考えています。

### ■「北西線」ができて、保土ヶ谷バイパスや周辺道路などの渋滞緩和につながるか疑問、かえって渋滞しないか心配である

市民等のみなさまから、北西線ができて、保土ヶ谷バイパスの交通量は減少しないのではないかと、行政が試算した1割の交通量減では効果が小さいといったご意見をいただいたと認識しています。【②・③・④】

横浜市域において、東名高速道路、第三京浜道路、首都高速横羽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さまざまな問題が発生しています。北西線を整備することで、保土ヶ谷バイパスの交通量が約1割減少すると試算しており、混雑緩和に寄与するものと考えています。また、交通量が約1割減少することで、渋滞損失額に換算して、年間約10億円減少すると試算しています。



また、市民等のみなさまから、**北西線を整備することで、新たな渋滞箇所が発生しないか**ということを懸念するご意見をいただいたと認識しています。【①・②・③・④】

今後、計画段階以降において、インターチェンジ周辺などで新たな渋滞箇所が発生しないよう必要な対策を検討してまいります。

### ■ 「北西線」ができて、道路ネットワークの信頼性の向上につながるか疑問である

市民等のみなさまから、**地震が起きた場合には、北西線も寸断されるので、道路ネットワークの信頼性の向上につながるか**を懸念するご意見をいただいたと認識しています。【③・④】

北西線は、地震などの災害時にも、寸断されるなどの甚大な被害が生じないよう、トンネルや高架構造物の安全性については、今後実施する地質調査等をもとに、最新の技術基準等により設計します。

一方、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、事故や災害による通行止めが起きれば、保土ヶ谷バイパスから周辺道路に大量の交通が流出し、たちまち市域の広範囲に混雑が及びます。北西線を整備することで、う回路ができ、道路ネットワークの信頼性が高まるものと考えています。

## 2-3. 環境

「北西線」ができることで環境が良くなることを期待

### ■ 「北西線」ができると、大気環境が改善されることが期待できる

市民等のみなさまから、**北西線ができることで、渋滞が緩和し排出ガスも減少すると、大気環境の改善を期待**するご意見をいただいたと認識しています。【①・②・③・④】

混雑による走行速度の低下が改善され、自動車から排出される大気汚染物質の減少が期待されます。みなさまから寄せられた期待に応えられるよう、今後も、大気環境の改善が期待される北西線の計画検討に取り組んでいきます。

### ■ その他、「北西線」ができると、環境が改善されることが期待できる

市民等のみなさまから、**北西線ができることで、周辺の一般道の通過交通が減少し騒音が小さくなるなど、環境の改善を期待**するご意見をいただいたと認識しています。【①・②】

北西線周辺の住宅地域内の通過交通が減少することにより、騒音、振動など居住環境の改善が期待されます。みなさまから寄せられた期待に応えられるよう、今後も、環境の改善が期待される北西線の計画検討に取り組んでいきます。

「北西線」ができることで環境が悪くなることが心配

### ■ 「北西線」ができると、大気環境が悪くなることが心配である

市民等のみなさまから、**北西線ができることで、大気環境が悪くなる**ことを懸念するご意見をいただいたと認識しています。【①・②・③・④】

混雑による走行速度の低下は、自動車から排出される大気汚染物質が増え、環境に与える影響は大きくなります。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、走行速度の向上が期待されます。これにより横浜市全体としては二酸化炭素(CO<sub>2</sub>)、窒素酸化物(NO<sub>x</sub>)、浮遊粒子状物質(SPM)の削減など、大気環境の改善が期待できると現段階では考えています。

なお、懸念される北西線の周辺地域における大気質への影響については、計画段階で実施する環境影響評価手続きにおいて予測、評価します。

環境影響評価手続きは、環境影響評価の項目並びに調査、予測及び評価の手法を示した方法書を作成し、ご意見を

うかがい、準備書及び評価書の作成に移っていくことになります。なお、計画段階では、自然環境や居住環境に対する影響を小さくするよう、必要な対策の検討も行います。

### ■ その他、「北西線」ができると、環境が悪くなることが心配である

市民等のみなさまから、**北西線ができることで、騒音・振動や地盤沈下の発生、景観への影響など、現在の良**好な居住環境や自然環境が悪くなることを懸念するご意見をいただいたと認識しています。【①・②・③・④】

北西線の環境への影響については、計画段階で実施する環境影響評価手続きにおいて、大気質、騒音、振動、地盤沈下、地下水、地形及び地質、日照障害、動・植物、生態系、景観などについて予測評価を行うとともに自然環境や居住環境に対する影響を小さくするよう、必要な対策の検討も行います。

## 2-4. 社会経済

「北西線」ができることで社会経済状況が良くなることを期待

### ■ 「北西線」ができると、横浜港の機能強化が期待できる

市民等のみなさまから、**北西線を整備し、道路網の充実や全国各地へのアクセス改善が図られることで、横浜港の機能強化を期待**するご意見をいただいたと認識しています。【②・③・④】

横浜港は市民生活や経済活動にとって大きな役割を担っています。横浜港のある湾岸エリアと、わが国の大動脈である東名高速道路の結びつきは、横浜港にとって重要ですが、横浜港のある湾岸エリア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。みなさまから寄せられた期待に応えられるよう、今後も、横浜港と背後圏との結びつきを強め、横浜港の機能強化が期待される北西線の計画検討に取り組んでいきます。

### ■ 「北西線」ができると、社会経済状況が良くなることが期待できる

市民等のみなさまから、**渋滞緩和等に伴う経済効果や地域の活性化を期待**するご意見をいただいたと認識しています。【①・②・③・④】

みなさまから寄せられた期待に応えられるよう、今後も、市域の交通の円滑化に伴う経済効果や地域の活性化が期待される北西線の計画検討に取り組んでいきます。

### ■ 「北西線」ができると、地元へのメリットが期待できる

市民等のみなさまから、**北西線ができることで、地元へのメリットを期待**するご意見をいただいたと認識しています。【①】

北西線を整備することで得られる経済効果や地域の活性化は、土地利用や都市活動の活性化など、周辺地域のみなさまにとってもメリットをもたらすものと考えています。

「北西線」ができて、社会経済状況が良くなるか疑問

### ■ 財政状況、採算性、少子高齢化を考えると、「北西線」の必要性に疑問がある

市民等のみなさまから、**北西線ができることによる経済効果があるのか**といったことを懸念するご意見をいただいたと認識しています。【③・④】

北西線を整備し、市域の交通が円滑になることで、交通事故や走行費用の減少、走行時間の短縮が図られ、年間



約400億円の効果があると試算しています。これは、例えば、渋滞による時間のロスや渋滞で消費していた燃料費等、北西線がない場合のコストが、北西線が整備されることで縮減される金額を算出したものです。

また、市民等のみなさまから、**財政悪化、人口減少、採算性等の観点から北西線の必要性に疑問がある**といったご意見をいただいたと認識しています。【①・②・③・④】

北西線が目的としている市北西部と横浜都心・湾岸エリアの連絡強化、保土ヶ谷バイパスの混雑緩和、道路ネットワークの信頼性向上、横浜港の活性化は、横浜市の経済活動の活性化や市民生活の利便性の向上にとって重要です。

横浜港と背後圏は大量の物資が日々移動していながらも、保土ヶ谷バイパスに頼っているという現状を改善し、ネットワーク全体で信頼性を高めることが、経済活動の活性化につながるものと考えています。

交通需要に従来のような伸びが見込めなくなる一方で、移動の快適性、輸送の効率性、環境との調和の確保や交通の安全性の向上といったような交通の質的側面のさらなる向上を目指していく必要があります。また、社会経済が大きく変化しつつある中、交通の変化が社会経済に与える影響も注目されるべきであると考えます。今後の少子高齢化、人口減少などの負の影響をふまつつも社会経済の活力を維持していくには道路整備は必要と考えています。採算性等については、今後、計画段階以降で検討していきます。

### ■ 「北西線」ができると、地価の下落が心配である

市民等のみなさまから、**北西線ができることで、地価が下落しないかと懸念する**ご意見をいただいたと認識しています。【①】

土地の価格はさまざまな要因の影響を受け変動するものであり、北西線を整備することによる地価の変動については、現段階では予測することは困難です。

## 2-5. 他の施策

「北西線」を整備するより、他の施策に期待

### ■ 他の施策での対応を行ったほうが、「北西線」の整備に比べて効果が期待できる

市民等のみなさまから、**北西線を整備するより、鉄道の整備など公共交通の利用促進、既存道路の拡幅や交差点改良など北西線以外の道路整備、交通量の抑制施策など、他の施策での対応を図った方がよい**のご意見をいただいたと認識しています。【②・③・④】

北西線を整備せずに、他の施策での対応を行うだけでは、北西線の整備による5つの目的を果たすことが困難であると考えています。

北西線を整備せず、他の施策で対応する場合との比較について、詳しくは8～9ページをご覧ください。

## 3 おおむねのルート・構造について

### 3-1. ルート・構造の代替案

ルート・構造の代替案の設定に関する課題・提案

#### ■ 設定されたルート・構造の代替案に課題・提案がある

市民等のみなさまから、**ルート・構造の案に関して、北西線が通過するより詳細な位置や軽微な変更のご提案**をいただいたと認識しています。【③・④】

これらのご提案については、現在がおおむねのルート・構造を検討する段階であったことから代替案としては設定せず、代表する案に含まれていると考えました。「概略計画」として採用した「たたき台 トンネル延長案」の軽微な変更の提案については、ご意見の趣旨をふまえて具体的なルート・構造を検討する計画段階で配慮します。

また、市民等のみなさまから、**実現できない案を比較対象とすべきでない**といったご意見をいただいたと認識しています。【③】

ルート・構造の案は、幅広い可能性を視野に入れて検討することが必要と考え、みなさまからいただいたご提案をふまつつ、行政側で技術的に検討し、設定しました。

#### ■ 新たなルート・構造の提案がある

市民等のみなさまから、**既存道路や河川沿いを活用する案など、新たなルート・構造のご提案**をいただいたと認識しています。【②・③・④】

みなさまからいただいたご提案をふまえ、『計画のたたき台』で提示した「たたき台案」に加え、「たたき台案のトンネルの位置を変更する案」、「既存道路を活用する案」、「河川沿いを活用する案」、「農地を通過する案」等は比較検討するルート・構造の案として設定しました。

なお、以下の案については代替案として設定しませんでした。

- ①「横浜青葉インターチェンジと港北インターチェンジの間ではなく、別の箇所でもっと短距離で東名高速道路と第三京浜道路を結ぶルート」等
  - ・北西線の目的を果たすことが困難であることから、ルート・構造の案として設定しませんでした。
- ②「たたき台 トンネル延長案」のトンネル区間を「たたき台 トンネル区間短縮案」の線形にしたルート
  - ・「概略計画」の案における「たたき台案」と「たたき台 トンネル区間短縮案」の比較検討結果と同様に、「たたき台 トンネル延長案」と比較し、道路用地に含まれる建物数が多くなることなどから、ルート・構造の案として設定しませんでした。
- ③全区間トンネル構造
  - ・東名高速道路、第三京浜道路との接続が困難であることから、ルート・構造の案として設定しませんでした。
- ④「たたき台案」ルートで、川和地区をトンネルにするルート・構造
  - ・横浜青葉インターチェンジから鶴見川を高架で渡河後、トンネル化することは、横浜上麻生線との立体的な交差が技術的に難しく、地域への影響が大きいため(横浜上麻生線の切り回し等)、ルート・構造の案として設定しませんでした。
  - ルート・構造の代替案の設定について、詳しくは11～18ページをご覧ください。



## 3-2. 代替案の比較検討過程

### 代替案の比較検討過程に関する課題・提案

#### ■ 交通の視点からの比較検討過程に課題・提案がある

市民等のみなさまから、**ルート・構造の代替案を比較する際、道路線形に配慮すべき**といったご意見をいただきましたと認識しています。【②・④】

北西線の走りやすさや走行時の安全確保に関するみなさまの懸念・ニーズをふまえ、交通については、横浜青葉インターチェンジから港北インターチェンジ間の所要時間や、道路線形について比較検討の視点に設定しました。

その一方で、市民等のみなさまから、**基準を満たしていればよいので、道路線形は比較の視点にはならない**といったご意見をいただきましたと認識しています。【③・④】

今回設定した案はいずれも道路構造令基準を満たすことが可能な案であり、安全性の面では問題ないものと考えていますが、ハンドルを切る量など、要求される運転操作の違いが走行性の違いとなってあらわれることから道路線形について比較検討の視点に設定しました。

また、市民等のみなさまから、**横浜青葉インターチェンジから港北インターチェンジ間の、代替案ごとの所要時間の差は小さく、比較するうえで問題にならない**といったご意見をいただきましたと認識しています。【③】

『概略計画の検討状況』の比較検討においては、両インターチェンジ間の所要時間について、1台あたりの違いは数分と小さいものの、北西線を通行する車両全体で考えると大きな違いになるものと考え、所要時間について比較検討の視点に設定しました。

#### ■ 環境の視点からの比較検討過程に課題・提案がある

市民等のみなさまから、**ルート・構造の代替案を比較する際、居住環境や自然環境への影響に配慮すべき**といったご意見をいただきましたと認識しています。【②・③・④】

トンネル区間及び高架区間の両区間における、周辺地域の居住環境や自然環境への影響に関するみなさまの懸念・ニーズをふまえ、居住環境については、トンネル区間は地下水・地盤への影響について、高架区間は大気質、景観、日照、騒音、振動の影響について、また、自然環境については、動・植物等への影響について比較検討の視点に設定しました。

みなさまの懸念の中には、環境影響評価を実施しないとわからないものもあります。次の計画段階において環境影響評価を実施し、環境への影響について予測・評価します。

市民等のみなさまから、**地下水への影響は比較の視点にはならない**といったご意見をいただきましたと認識しています。【③】

地下水位の低下は地盤沈下への影響を与えること、また農業のかんがい用井戸や災害用の井戸があることから、地下水への影響について比較検討の視点に設定しました。

#### ■ 土地利用の視点からの比較検討過程に課題・提案がある

市民等のみなさまから、**ルート・構造の代替案を比較する際、住宅地や農地、周辺のまちづくりなどへの影響に配慮すべき**といったご意見をいただきましたと認識しています。【②・③・④】

北西線が通過することによる家屋の移転等、将来のまちづくりや農地への影響等に関するみなさまの懸念・ニーズをふまえつつ、土地利用については、道路用地の幅に含まれる可能性がある建物数、農地の日照への影響、(仮称)川和町駅(現在事業中の横浜環状鉄道の駅)周辺のまちづくりへの影響について比較検討の視点に設定しました。

また、市民等のみなさまから、**道路用地の幅に含まれる可能性がある建物数の値や算出方法に対する疑問がある**といったご意見をいただきましたと認識しています。【③・④】

道路用地の幅に含まれる可能性がある建物数は、国土地理院発行の地形図上に各案の中心をルートが通ると想定し、その幅内に含まれる建物数を計上しています。その際、地形図が作成された後に、新規に住宅地として開発された区域も確認しています。

ルート・構造は確定したのではなく、今後、計画段階で詳細な検討が進んだうえで決定するものの、現時点で複数の代替案を相対的に比較するうえでは有効であると考えています。

事業実施の段階では、必要な道路用地幅や抵触する土地や建物を明らかにしていきます。

#### ■ 社会経済の視点からの比較検討過程に課題・提案がある

市民等のみなさまから、**ルート・構造の代替案を比較する際、事業費や地価の下落に配慮すべき**といったご意見をいただきましたと認識しています。【②・③・④】

みなさまの懸念をふまえつつ、社会経済については、事業費について比較検討の視点に設定しました。

なお、土地の価格はさまざまな要因の影響を受け変動するものであり、北西線を整備することによる地価の変動については、現段階で予測することは困難です。

また、市民等のみなさまから、**事業費はどのようにして算出したのか**といったご意見をいただきましたと認識しています。【③・④】

代替案を相対的に比較検討するための事業費については、具体的なルート・構造を検討していないため、主に横浜環状北線の建設事業費を参考に算出しました。

## 3-3. 代替案の比較検討結果

### ルート・構造の選定に関する評価や課題・提案

#### ■ 交通の視点から見ると、ルート・構造の選定に関する課題・提案がある

市民等のみなさまから、**交通の視点を重視して、「概略計画」のルート・構造を選定すべき**といったご意見をいただきましたと認識しています。【③】

北西線の「概略計画」となるルート・構造を決定するにあたり、「環境」及び「土地利用」の視点を重視しておりますが、北西線の目的が十分に発揮できる計画とするためには、延長や道路線形などの走行性も重要な視点と考えました。

また、市民等のみなさまから、**交通の視点から見ると、「概略計画」のルート・構造として「たたき台 トンネル延長案」以外の案の方が優れている**といったご意見をいただきましたと認識しています。【③】

「概略計画」は、交通だけでなく他の視点もあわせ、総合的に検討したものです。

「概略計画」として採用した「たたき台 トンネル延長案」は、延長が最も短い「たたき台 トンネル区間短縮案」との差は0.3km程度であり、大きくないと考えます。

#### ■ 環境の視点から見ると、ルート・構造の選定に関する評価や課題・提案がある

市民等のみなさまから、**環境の視点を重視して、「概略計画」のルート・構造を選定すべき**といったご意見をいただきましたと認識しています。【③】

みなさまからいただいたご意見をふまえ、北西線の「概略計画」となるルート・構造を決定するにあたり、周辺地域の居住環境や自然環境への影響を少なくするという「環境」の視点は特に重視すべきと考えました。



また、市民等のみなさまから、**環境の視点から見ると、「概略計画」のルート・構造として「たたき台 トンネル延長案」が優れている、また一方で、「たたき台 トンネル延長案」以外の案の方が優れている**といったご意見をいただいたと認識しています。【③・④】

「概略計画」は、環境だけでなく他の視点もあわせ、総合的に検討したものです。

「概略計画」として採用した「たたき台 トンネル延長案」は、高架区間の長さが「鶴見川 地下案」に次いで短く、大気質、景観、日照への影響及び騒音、振動が生じる可能性は相対的に小さいと考えられます。

また、鶴見川をトンネルで横断するため、橋梁で横断する案に比べて、動・植物等の生息生育環境に与える影響は小さいと考えられます。一方で、トンネル区間の長さは「鶴見川 地下案」に次いで長く、地下水・地盤に影響が生じる可能性は相対的に高いものと考えます。

## ■ 土地利用の視点から見ると、ルート・構造の選定に関する評価や課題・提案がある

市民等のみなさまから、**土地利用の視点を重視して、「概略計画」のルート・構造を選定すべき**といったご意見をいただいたと認識しています。【③】

みなさまからいただいたご意見をふまえ、北西線の「概略計画」となるルート・構造を決定するにあたり、周辺地域のまちづくりや農地の日照への影響を少なくするという「土地利用」の視点は特に重視すべきと考えました。

また、市民等のみなさまから、**土地利用の視点から見ると、「概略計画」のルート・構造として「たたき台 トンネル延長案」が優れている、また一方で、「たたき台 トンネル延長案」以外の案の方が優れている**といったご意見をいただいたと認識しています。【③・④】

「概略計画」は、土地利用だけでなく他の視点もあわせ、総合的に検討したものです。

「概略計画」として採用した「たたき台 トンネル延長案」は、道路用地の幅に含まれる可能性がある建物数が「たたき台 農業専用地区地下案」に次いで少ない案です。

また、農地を通過する高架区間の延長は「鶴見川 横浜上麻生線 高架案」、「鶴見川 地下案」に次いで短く、農作物への日照の影響が生じる可能性は相対的に小さいと考えられます。加えて、(仮称)川和町駅付近をトンネルで通過するため、今後の駅周辺まちづくりに影響が生じる可能性は少ないと考えました。

## ■ 社会経済の視点から見ると、ルート・構造の選定に関する評価や課題・提案がある

市民等のみなさまから、**事業費を重視して、「概略計画」のルート・構造を選定すべき**といったご意見をいただいたと認識しています。【③】

北西線の「概略計画」となるルート・構造を決定するにあたり、財政制約の中で目的を達成するためには、事業費も重要な視点と考えました。

また、市民等のみなさまから、**事業費から見ると、「概略計画」のルート・構造として「たたき台 トンネル延長案」が優れている、また一方で、「たたき台 トンネル延長案」以外の案の方が優れている**といったご意見をいただいたと認識しています。【③・④】

「概略計画」は、事業費だけでなく他の視点もあわせ、総合的に検討したものです。

「概略計画」として採用した「たたき台 トンネル延長案」は、「たたき台案」、「たたき台 トンネル区間短縮案」に次いで事業費が安いと試算しており、相対的に安価な案と考えました。

## ■ ルート・構造の選定に疑問がある

市民等のみなさまから、**ルート・構造を選定する際の根拠に疑問、また、比較検討が概略的すぎる**といったご意見をいただいたと認識しています。【③・④】

「概略計画」となるルート・構造を採用するにあたり、以下のように考えました。

〈計画のたたき台の提示と概略計画の検討〉の段階では、みなさまからいただいたご提案をふまえ、事業費等を考慮しつつ、周辺環境への影響を少なくするという「環境」の視点、周辺地域のまちづくりや農地の日照への影響を少なくするという「土地利用」の視点を特に重視すべきと考えました。環境・土地利用への影響を少なくするためには、周辺地盤への影響を少なくする工法や適切な換気施設を採用したうえで、極力トンネル構造とすることが望ましいと考えました。

ルートの設定にあたっては、走行の安全性を確保したうえで、できるだけ延長を短くするとともに、道路用地の幅に含まれる可能性がある建物数をできるだけ少なくすべきと考えました。

調査データが限られた「概略計画」の検討段階では、今後の詳細な検討に値するルートを選びだすことが重要であり、そのための概略的な検討を、可能な限り行ったと考えています。

「たたき台 トンネル延長案」は可能な限りトンネル構造を採用しつつ、距離を短くした案であり、各案との比較において最も環境・土地利用への影響を少なくできると考えました。

『「概略計画」の案』に対して、トンネルが地盤に与える影響や換気所が周辺の大気質に与える影響を懸念するご意見をいただきましたが、今後、環境影響評価における調査・予測・評価を行うとともに、詳細な計画、設計、施工の段階においても適切な対策を検討することにより、それらについては対応が可能であると考えました。

## 4 出入口について

### 4-1. 途中の出入口の代替案

#### 出入口の代替案の設定に関する課題・提案

## ■ 設定された出入口の代替案に課題・提案がある

市民等のみなさまから、**すべてのルート・構造の案に対して、出入口を検討すべき**といったご意見をいただいたと認識しています。【③・④】

ルート・構造の比較検討で設定したすべての代替案に対して出入口の比較を行う考え方もあります。しかしながら、北西線の「概略計画」の計画検討においては、北西線の目的を達成しつつ、環境・土地利用への影響を少なくすることを最も重視したいと考え、出入口については、環境・土地利用の観点を重視して選定した「たたき台 トンネル延長案」を前提に検討を行いました。

また、市民等のみなさまから、**出入口の案に関して、出入口を設置するより詳細な位置や軽微な変更のご提案**をいただいたと認識しています。【④】

これらの提案については、提案自体を「みなさまの声」やホームページで公表していますが、現在がおおむねのルート・構造を検討する段階であったことから代替案として設定せず、代表する案に含まれていると考えました。

## ■ 新たな出入口の提案がある

市民等のみなさまから、**新たな出入口のご提案**をいただいたと認識しています。【②・③・④】

みなさまからいただいたご提案をふまえ、『計画のたたき台』で提示した「途中には出入口を設置しない案」に加え、「池辺町(丸子中山茅ヶ崎線付近)に出入口を設置する案」、「港北インターチェンジで一般道への乗り降りを可能にする案」を比較検討する出入口の代替案として設定しました。

なお、ご提案いただいた案のうち、「たたき台 トンネル延長案」以外への設置案、周辺部への影響が大きくなるため「たたき台 トンネル延長案」の利点が失われてしまう案、技術的観点から設置が困難な案については、代替案として設定しませんでした。

出入口の代替案の設定について、詳しくは21～23ページをご覧ください。



## 4-2. 代替案の比較検討過程

### 代替案の比較検討過程に関する課題・提案

#### ■ 交通の視点からの比較検討過程に課題・提案がある

市民等のみなさまから、**出入口の代替案を比較する際、利便性の向上や周辺道路における混雑の発生などといった交通に及ぼす効果、影響等に配慮すべき**といったご意見をいただいたと認識しています。【②・③・④】

出入口を設置した際の周辺交通に及ぼす効果・影響等に関するみなさまの懸念・ニーズをふまえ、交通については、周辺地域の利便性向上（ルート沿線地域、港北ニュータウン地域及び、鶴見川地域から東名高速道路及び、横浜環状北線間の所要時間）や、周辺地域の交通への影響について比較検討の視点に設定しました。

#### ■ 環境・土地利用の視点からの比較検討過程に課題・提案がある

市民等のみなさまから、**出入口の代替案を比較する際、土地改変などによる影響に配慮すべき**といったご意見をいただいたと認識しています。【②】

出入口の設置に伴う土地改変などによる影響へのみなさまの懸念をふまえ、環境・土地利用については、出入口の整備区域に含まれる可能性がある建物数、土地の改変面積について比較検討の視点に設定しました。

#### ■ 社会経済の視点からの比較検討過程に課題・提案がある

市民等のみなさまから、**出入口の代替案を比較する際、事業費や経済効果、地域活性化に配慮すべき**といったご意見をいただいたと認識しています。【②・③】

みなさまの懸念をふまえ、社会経済については、おおむねの事業費について比較検討の視点に設定しました。

## 4-3. 代替案の比較検討結果

### 代替案の比較検討結果に関する課題・提案

#### ■ 交通の視点からの比較検討結果に課題・提案がある

市民等のみなさまから、**交通の視点から見ると、途中に出入口が必要である、また一方で、途中に出入口は必要ない**といったご意見をいただいたと認識しています。【③・④】

北西線の「概略計画」となる出入口は、交通だけでなく他の視点もあわせ、総合的に検討したものです。

「概略計画」として採用した「港北インターチェンジで一般道への乗り降りを可能にする案」は、北西線周辺部から利用可能なインターチェンジが増えることにより、北西線及び北線にスムーズにアクセスできるなど、利便性が向上します。一方で、港北インターチェンジ周辺の交通環境への影響については、一般道の改良等についても、あわせて検討していくことで対応が可能であると考えました。

#### ■ 環境・土地利用の視点からの比較検討結果に課題・提案がある

市民等のみなさまから、**環境・土地利用の視点から見ると、途中に出入口が必要である、また一方で、途中に出入口は必要ない**といったご意見をいただいたと認識しています。【③・④】

北西線の「概略計画」となる出入口は、北西線の目的を達成しつつ、計画全体として環境・土地利用への影響を少なくすることを最も重視したうえで、他の視点もあわせ、総合的に検討したものです。

「概略計画」として採用した「港北インターチェンジで一般道への乗り降りを可能にする案」は、整備区域に含まれる可能性がある物件はなく、土地の改変面積も「池辺町に出入口を設置する案」に比べて小さくなっており、周辺地域

への追加的な影響が比較的小さく抑えられると想定されます。

#### ■ 社会経済の視点からの比較検討結果に課題・提案がある

市民等のみなさまから、**事業費から見ると、途中の出入口が必要である、また一方で、途中に出入口は必要ない**といったご意見をいただいたと認識しています。【③・④】

北西線の「概略計画」となる出入口は、財政制約の中で目的を達成するために、出入口の設置に伴い増加する事業費もできるだけ安価に抑えたいと、他の視点もあわせ、総合的に検討したものです。

「概略計画」として採用した「港北インターチェンジで一般道への乗り降りを可能にする案」は、「池辺町に出入口を設置する案」に比べて、比較的軽微な工事で実現が可能であり、出入口設置に伴う事業費が安いと試算しています。

## 5 その他

### 今後の検討事項についてのご意見

#### ■ 居住環境や自然環境への影響の対策について

市民等のみなさまから、**排出ガスや騒音・振動、地盤沈下など、居住環境や自然環境への影響に対して適切に対処すべき**といったご意見をいただいたと認識しています。【③・④】

北西線の環境への影響については、計画段階で実施する環境影響評価手続きにおいて、大気質、騒音、振動、地盤沈下、地下水、地形及び地質、日照障害、動・植物、生態系、景観などについて予測評価を行います。

環境影響評価手続きは、環境影響評価の項目並びに調査、予測及び評価の手法を示した方法書を作成し、ご意見をうかがい、準備書及び評価書の作成に移っていくことになります。なお、計画段階では、自然環境や居住環境に対する影響を小さくするよう、必要な対策の検討も行います。

現時点で想定される環境への影響の対策について、以下に整理します。

#### ■ 大気質について

大気質への影響については、排出ガスの発生源である自動車への対策として、ディーゼル車の排出ガス対策や低公害車の導入促進などを推進します。

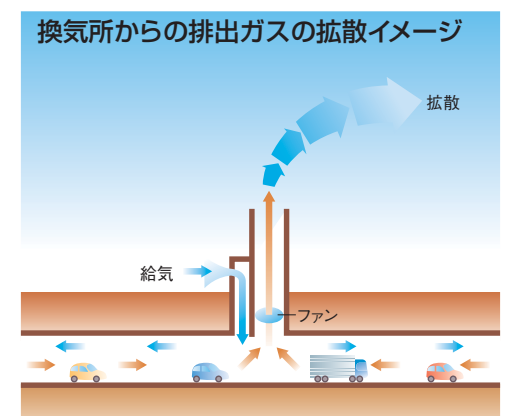
高架区間においては、環境施設帯の設置等について、必要に応じて検討します。

また、トンネル内の自動車からの排出ガスは換気所から取り込んだ空気によって希釈します。そして、換気施設により換気所へ集め、空高く吹き上げ広域的に拡散することにより、周辺地域への影響を最小限にするよう努めます。なお換気所への、集じん装置の設置については、今後検討していきます。

#### ■ 換気所設置位置について

トンネルにおいては、安全で快適な通行を確保するため空気を入れ換えることが必要です。そのために必要な設備を設置し、空気の入換えや万一火災が発生した時の排煙のための換気所が必要になります。

換気所の設置位置や設置数については、トンネルの延長・勾配や交通量等に基づき必要となる換気量を検討し、周辺の土地利用等を考慮し、効率のよい施設配置・構造、経済性、防災上の観点、環境等に配慮して今後検討していきます。なお、現時点ではトンネル坑口からの排出ガスの漏れ出しをできるだけ少なくするため、トンネルの両坑口付近に1ヵ所ずつ設置することを想定しています。



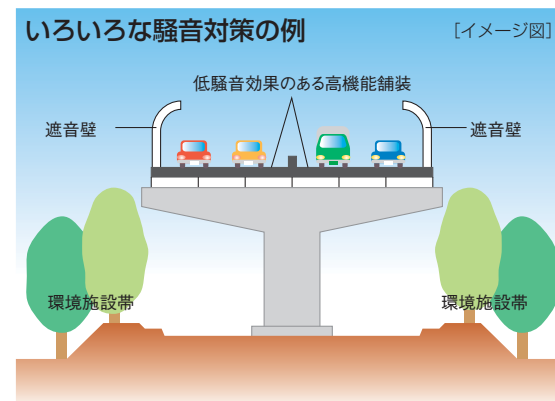


### 高架部や掘割部における騒音、振動について

高架部や掘割部における騒音、振動については、騒音低減効果のある高機能舗装の敷設や遮音壁、環境施設帯の設置などの対策を必要に応じて検討します。



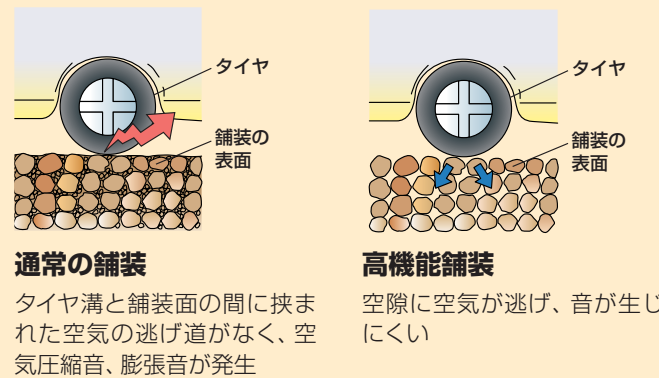
遮音壁の事例  
(東京外かく環状道路)



いろいろな騒音対策の例 [イメージ図]

### 低騒音効果のある高機能舗装

自動車が走行するとき、タイヤと路面の間に空気が入り、これが騒音となります。高機能舗装は、こうした空気を舗装の中に逃がすことができ、騒音を3デシベル(dB)程度低減する効果があります。



通常の舗装

タイヤ溝と舗装面の間に挟まれた空気の逃げ道がなく、空気圧縮音、膨張音が発生

高機能舗装

空隙に空気が逃げ、音が生じにくい

### トンネル坑口における騒音について

トンネル坑口からの音の漏れ出しについては、坑口付近において吸音パネル等の設置を必要に応じて検討します。



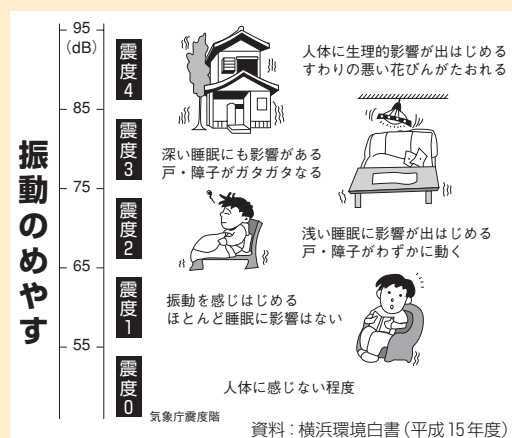
トンネル坑口の対策事例

吸音パネルを、トンネル坑口(出入口)付近に設置することで、トンネルから漏れ出る騒音の低減を図っています

### トンネル上部の振動の事例

首都高速道路におけるトンネル上部の振動調査事例によると、おおむねトンネル直上での振動は30~40デシベル(dB)(L<sub>10</sub>)\*程度となっています。なお、これらのトンネルは、開削工法(地上から掘り下げてトンネルを構築し、埋め戻す工法)であり、かつ土被りはおおむね1.5~6m程度です。

\*L<sub>10</sub>: 時間的に変動しているレベル値を読み取り、値の大きい順に並び替えた時、高い方から10%に相当する値(80%レンジの上端値)をL<sub>10</sub>と表します。



### 換気所の騒音や振動について

換気所においては、排出ガスを空高く吹き上げるためのファン等の機器の稼働により、騒音や振動が発生する可能性があります。消音装置、防振装置の設置については、今後検討します。

### 施工時の騒音や振動について

施工時の騒音や振動については、適切な施工方法と施工管理を施すとともに、低振動型機械、低騒音型機械の導入や、効率的な稼働に努め環境への影響をできるだけ小さくします。

### 低周波音について

道路においては、主に長い橋でダンプトラックのような重量車が走行した場合に大きな低周波音\*が発生する場合があります。そのため、高架部において橋桁の剛性を高めたり、連続化の工夫によりジョイント部を減らすなどの対策を今後検討していきます。

\*低周波音は、超低周波音(1~20Hz)、可聴低周波音(20~100Hz)の2つがあります。低周波音による影響として、建具等がかたつく、睡眠を妨げる、耳鳴りがするなどがあります。

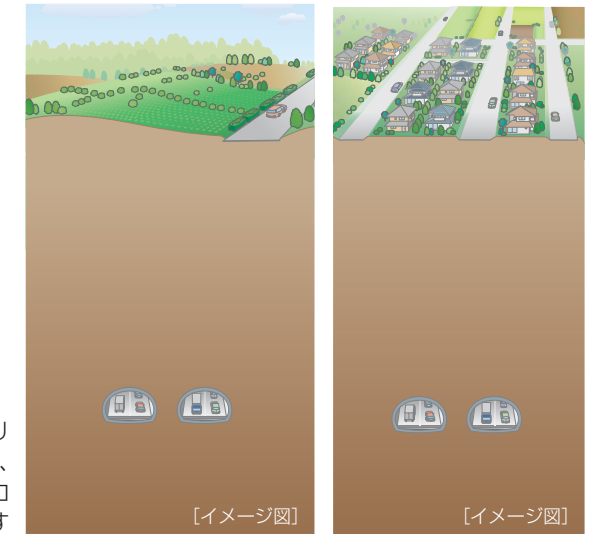
### 地盤沈下について

地盤沈下については、施工に先立ち十分な地質調査をするとともに、必要に応じて補助工法を併用するなど、その場所にふさわしい工法の採用により、周辺家屋への影響をできるだけ与えずにトンネルが施工できると考えています。

また、工事の前後に必要な範囲で家屋などの調査を行い、万一、当該工事が原因で家屋等に被害が確認された場合は補償いたします。

### トンネル区間

地面を上から掘り下げるのではなく、地中を横に掘り進み、コンクリートで固めながらトンネルを造る工法(NATM工法)の採用を想定し、鶴見川横断部分は、円筒状の機械で地中を横に掘り進み、すぐに、コンクリート製の壁で覆う工法(シールド工法)の採用を想定しています



[イメージ図]

[イメージ図]

### 地下水について

「概略計画」として採用した「たたき台 トンネル延長案」のトンネル区間となる都筑区池辺町、緑区北八朔町には、農業のかんがい用井戸があります。また、ルート沿いには災害用の井戸も多くあります。

このため、地下水への影響については、今後、現地調査等により詳細な地下水の状況を把握し、影響を最小限にするような施工方法を検討します。

### 自然環境について

自然環境への影響については、計画段階以降のより詳細なルート・構造の検討にあたり、緑地や動・植物等、自然環境への影響を極力少なくするよう配慮します。また、土地の改変による緑地の減少及び動・植物、生態系への影響が生じる箇所は、自然環境の特性をふまえ、適切な対策を講じます。

### 景観について

高架部や換気所についての景観対策は、周辺の環境と調和するよう構造物の形状等に配慮するとともに、高架部では環境施設帯の設置を必要に応じて検討します。

### 住宅への日照阻害について

高架構造物等による住宅等への日照阻害の影響が考えられる場合には、「公共用地の取得に伴う損失補償基準要綱の施行について」(平成14年7月閣議了解)により、適正に対応します。

### 農業への影響の対策について

市民等のみなさまから、農業への影響に対して適切に対処すべきといったご意見をいただいたと認識しています。

【③・④】

### 農作物への光害について

道路周辺の農作物への影響をできるだけ少なくするため、光源の角度や配置等について必要に応じて検討します。



## 農作物への日照阻害について

道路の高架区間等の周辺において、高架橋との位置関係や農作物の種類によっては、日照阻害による影響が現れることも考えられます。今後の計画段階における詳細なルート・構造の検討においても、農作物等への日照阻害の影響に配慮しつつ、検討を行います。また、農作物等の被害の原因が道路にあると認められた場合には、適正に対応します。

## 用地補償について

市民等のみなさまから、**用地買収、補償に際して、適切に対処すべき**といったご意見をいただいたと認識しています。【②・③・④】

## 高架区間等の補償について

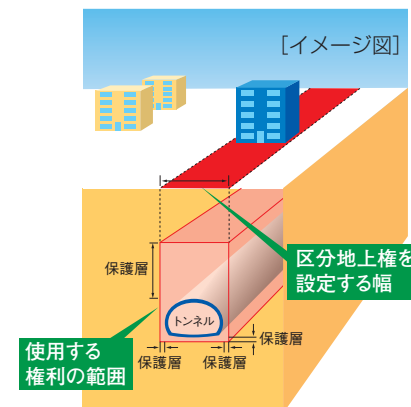
高架区間等では、用地の譲渡及び家屋の移転をお願いすることとなります。具体的な用地補償などの内容は、今後、都市計画決定などがなされた後、現地測量や詳細な設計を行い、移転をお願いする家屋などを確定し、個々の土地や建物等の調査をしたうえで説明させていただきます。

## トンネル区間の地上の補償について

トンネルの建設にあたっては、トンネルの深さにより土地や家屋などの地下の一部を使用させていただくことになります。その場合は、道路の構造体を保護するためトンネルの上下左右に一定の範囲を定め、その部分を使用する権利(区分地上権)を設定させていただきます。区分地上権を設定することによる補償の考え方としては、地質の状況、トンネルの深さ、構造物等によりトンネル上での土地の利用が妨げられる程度に応じて決まることになります。

この具体的な補償の内容は、今後、都市計画決定などがなされた後、現地測量等の調査や詳細な設計を行ったうえで説明させていただきます。

### 区分地上権



## トンネル上の居住事例について

上部に家屋があるトンネルの主な例として、下表のようなものがあります。

トンネル名	道路名	トンネルの場所	トンネル延長	車線数	土盛り	上部利用
見晴隧道	市道新山下第32号線	中区山手町から北方町1丁目	上下2本 各約155m	上下各1車線	約25m	3階建て マンション
ひまわりトンネル	主要地方道環状2号線	港南区笹下7丁目から日野中央1丁目	上下2本 各約550m	上下各3車線	約5m～ 約25m	戸建住宅
保土ヶ谷トンネル	横浜新道(一般国道1号及び一般国道16号)	保土ヶ谷区峰岡3丁目	上下2本 各約195m	上下各3車線	約10m	戸建住宅

## 残地の補償について

残地に価格の低減や利用価値の減少等の損失が生じるときは、その損失額を補償することとなります。補償額は、残地の面積や形状等を考慮して決めていくことになります。今後、都市計画決定がなされた後、現地調査や詳細な設計のうえ、個別ごとに具体的に相談させていただきたいと考えています。

## 構造や工法について

市民等のみなさまから、**災害時の安全性などに配慮して、より詳細な構造・工法を検討すべき**といったご意見をいただいたと認識しています。【①・②・③・④】

## 地震に対する安全性について

トンネルや高架構造物の地震への安全性については、事業実施の段階での詳細な地質調査等をもとに、最新の技術

基準等をもとに設計します。

## トンネル内での災害時の安全性について

トンネル内での災害の安全対策については、1979年7月に発生した東名高速道路日本坂トンネルの火災事故の教訓をふまえて制定された「道路トンネル非常用施設設置基準」を基本として計画するとともに、最新のトンネル防災システムの導入等に努めます。

## 通行料金について

市民等のみなさまから、**利用しやすいよう通行料金はできるだけ安くしてほしい、その一方で、無料だと税負担が気になる**といったご意見など、通行料金についてのご意見をいただいたと認識しています。【①・②・③・④】

事業主体について、現在は「未定」ですが、財政制約の中で早期整備を行うため、受益に応じた適切な利用者負担(通行料金)を求める有料道路として整備するという考え方もあります。有料道路として、平成16年6月に公布された「道路関係四公団民営化関係四法」に基づき、新たに設立される高速道路株式会社(現在の道路関係公団)が事業を実施する場合は、高速道路株式会社が採算性を検討することになります。なお、採算確保の観点から整備費の一部には税金による公共負担が伴う可能性があります。

## 事業主体について

市民等のみなさまから、**だれが北西線を整備するのか**といったご意見をいただいたと認識しています。【③・④】  
現時点では、北西線の事業主体は「未定」です。計画段階以降、事業主体を検討していきます。

## その他、今後検討すべき事項について

市民等のみなさまから、**高架下の利用や工事中の渋滞対策、既存道路の機能確保など、より詳細かつ具体的な検討を実施すべき**といったご意見をいただいたと認識しています。【①・②・③・④】

高架下の利用については、高架橋の橋脚の位置や接道の状況、道路管理上の高架下利用の必要性等、事業実施段階でなければ得られない情報による検討が必要になります。したがって、高架下の利用については、事業実施段階において考慮します。

既存道路機能の補償内容、施工方法、工事中の環境対策や交通対策などについても、設計、用地取得、工事などの段階で検討し、みなさまに情報をお知らせしてまいります。

また、土地利用等について関係部局との調整を図ります。

今後のプロセス及び各段階で検討する内容等について、詳しくは25～26ページをご覧ください。

## その他道路交通についてのご意見

## その他道路交通について

市民等のみなさまから、**その他の道路交通に関する課題のご意見をいただいたと認識しています**。【①・②・③・④】

市北西部と横浜都心・湾岸エリアの連絡強化、保土ヶ谷バイパスの混雑緩和、大気環境の改善、道路ネットワークの信頼性向上、横浜港を活かすための背後圏との連絡強化は、喫緊に対処すべき課題と考えており、北西線の早期整備が必要と認識していますが、その他の道路交通に関する課題についてのいただいたご意見については、今後の道路行政の中で、参考としてまいります。