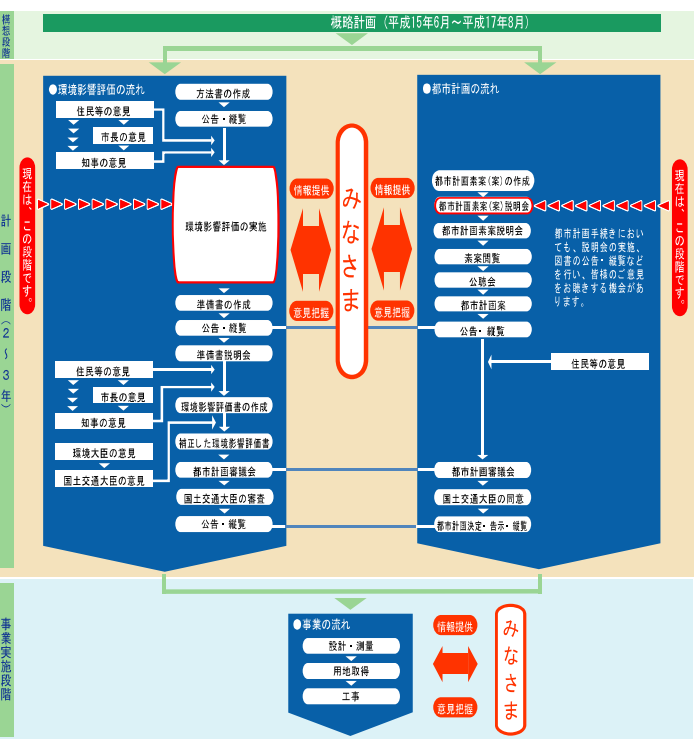




高速横浜環状北西線

今後の進め方



お問い合わせは下記までお寄せください。

横浜市道路局 横浜環状道路調整部事業調整課
〒231-0017 横浜市中区港町1-1
電話:045-671-2735 FAX:045-662-3945

首都高速道路株式会社 神奈川建設局 調査・環境グループ
〒221-0013 横浜市新神奈川区新子安1-2-4
電話:045-439-0749 FAX:045-439-0773

平成20年9月発行
横浜市広報印刷物登録 第200209号
類別・分類B-JE130

高速横浜環状北西線とは

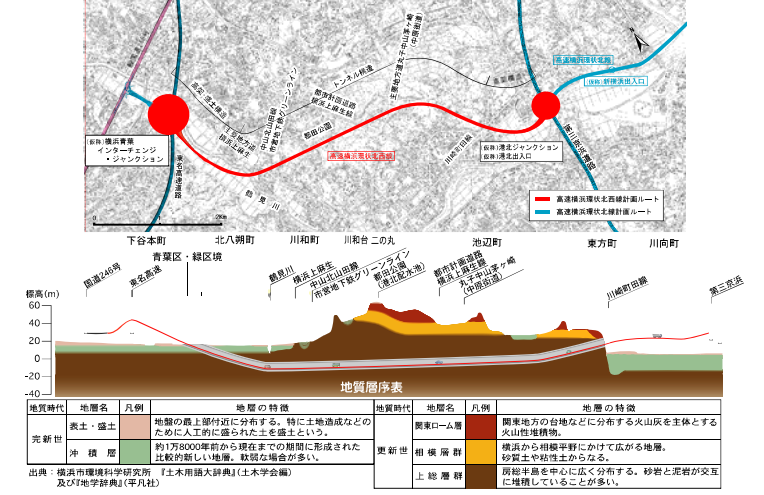
高速横浜環状北西線の計画概要

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（仮称）横浜青葉インターチェンジ・ジャンクションと第三京浜道路（仮称）港北ジャンクション）を結ぶ路線です。

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や臨海部との連絡強化等が図られるものであり、道路延長約7.1kmのうち、トンネル構造の延長は約4.1kmとなります。ルートを検討するにあたっては、概略計画で定められた250m幅内で、道路構造の基準に基づき土地利用等を考慮しました。

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

都市計画決定概要	
事業予定者	横浜市 首都高速道路株式会社
道路種別	自動車専用道路
事業実施区域	起点)横浜市青葉区下谷本町 終点)横浜市都筑区川向町
道路延長	約7.1km (うちトンネル構造約4.1km)
標準幅員	20m
車線の数	4車線
計画交通量	平成32年 46,900(台/日)
設計速度	60km/h



環境への影響について

北西線の環境への影響については、平成18年8月に環境影響評価を行う項目等を示した環境影響評価方法書を公表し、みなさまからのご意見及び神奈川県知事の意見を踏まえ、現地調査を実施するとともに、環境影響の予測・評価を行っているところです。

環境への影響の予測・評価については、環境影響評価の手続きの中でご説明することとなりますが、今回の都市計画素案(案)の公表とともに、主な予測結果の一部についてお示しします。

なお、今回お示する予測結果は平成32年のものです。また、確定した数値は準備書でお示しします。



大気質

平成19年度における大気質の状況

【二酸化窒素】 (ppm)		【浮遊粒子状物質】 (mg/m ³)	
大気汚染常時監視測定局	年平均値	大気汚染常時監視測定局	年平均値
青葉区総合庁舎	0.022	青葉区総合庁舎	0.027
都筑区総合庁舎	0.021	都筑区総合庁舎	0.026

自動車の走行に係る計画道路等の寄与と濃度

【二酸化窒素】 (ppm)		【浮遊粒子状物質】 (mg/m ³)	
予測地点	寄与濃度	予測地点	寄与濃度
(1)	0.002	(1)	0.001
(2)	0.001	(2)	0.000

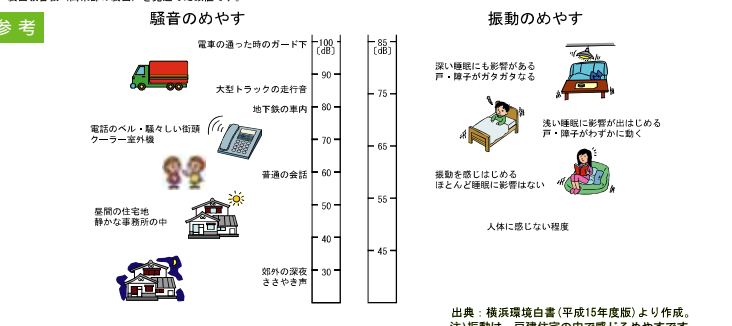
換気所の供用に係る寄与と濃度(最大着地濃度)

【二酸化窒素】		【浮遊粒子状物質】	
計画施設	最大着地濃度出現位置 方位 距離(m)	最大着地濃度出現位置 方位 距離(m)	最大着地濃度 (mg/m ³)
(仮称)北八朔換気所	南 550 0.00026	(仮称)北八朔換気所	南 550 0.00006
(仮称)東方換気所	南 600 0.00022	(仮称)東方換気所	南 600 0.00005

騒音

自動車の走行に係る騒音の予測 (L_{Aeq}) (dB)

予測地点	予測結果		環境基準	
	昼間	夜間	昼間	夜間
(1)	54	53	70	65
(2)	68	63	70	65



地下水・地盤沈下

(仮称)北八朔換気所周辺では、地表付近で若干の地下水位の低下と地盤沈下が予測されますが、予測される地盤の最大沈下量は十分小さく、建築物等に及ぼす影響がないと考えられる3.5mmです。また、トンネル区間など他の地域の地下水位の低下も予測されますが、地盤沈下は生じないものと予測されます。

なお、地下水・地盤沈下の結果は、影響が最大となる時期を予測したものです。

【大気質】 二酸化窒素：窒素化合物は、ものの燃焼や化学反応によって生じる窒素と酸素の化合物で、主として一酸化窒素 (NO) と二酸化窒素 (NO₂) の形で大気中に存在します。発生源は、工場・事業場、自動車、家庭等多様で、大部分が一酸化窒素として排出されますが、大気中で酸化されて二酸化窒素になります。

浮遊粒子状物質：粒径が10μm (1μmは1/1,000mm) 以下の非常に小さい粒子状物質。ppm：濃度を表す単位で、1ppmとは百万分の1を意味し、空気1m³ 中に酸素とする気体が1cm³ 存在する時の濃度。

【騒音】 L_{max}：時間的に騒音レベルが変動している場合に、測定時間内に受けたエネルギーを時間平均した騒音レベル(等価騒音レベル)。

環境基準：騒音に係る環境基準について(平成10年9月30日環境庁告示第64号、最終改正：平成17年5月26日環境省告示第45号)に基づく幹線交通を担う道路に近接する空間における基準値。

【振動】 L₁₀：時間的に変動しているレベル値を読み取り、値を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)。

要請限度：振動規制法施行規則(昭和51年11月10日総理府令第58号、最終改正：平成19年4月20日環境省令第11号)第十二条に基づく道路交通振動の限度。

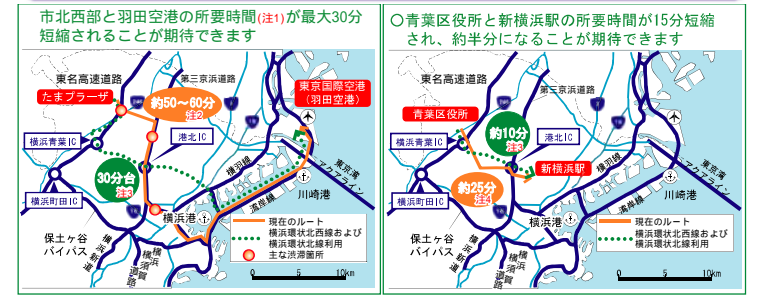
目的と整備効果

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。

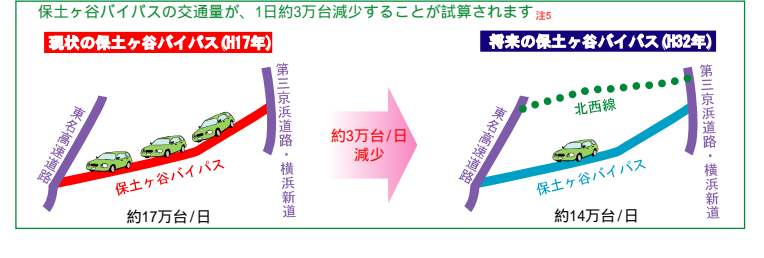
北西線の目的 ① 市北西部と横浜都心・湾岸エリアの連絡を強化すること

現在事業中の北線と一体となり、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、交通の利便性向上や交通環境の改善が期待できます。



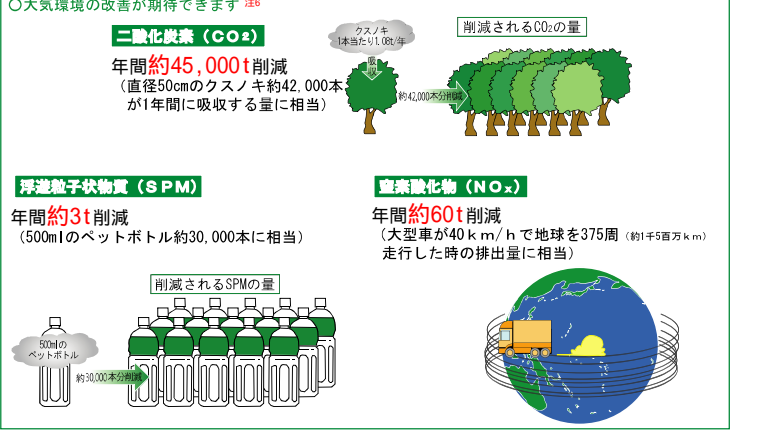
北西線の目的 ② 保土ヶ谷バイパスに集中する交通を分散し、混雑緩和を図ること

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。これにより二酸化炭素 (CO₂)、窒素酸化物 (NO_x)、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。



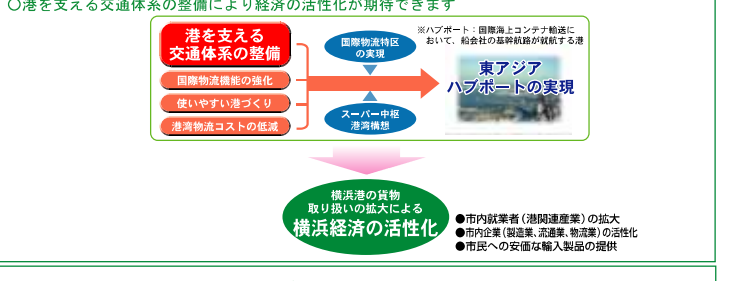
北西線の目的 ④ 道路ネットワークの信頼性を高めること

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

横浜港のある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。



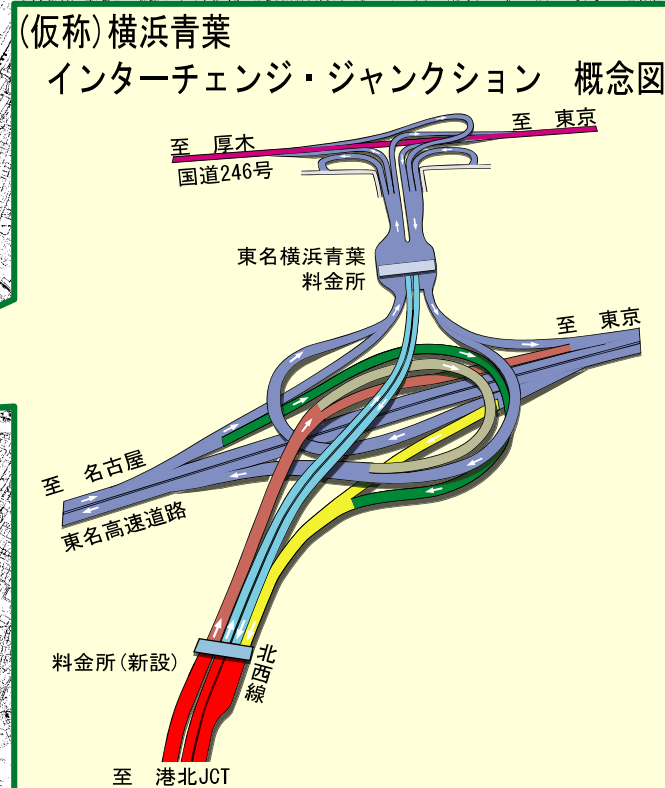
北西線と北線を利用する場合



※1:所要時間は、たまプラーザ駅から羽田空港間のバスを想定。
 ※2:バス事業者より聞き取り。
 ※3:速度は0.0km/hを想定。なお途中の横浜青葉IC～港北ICの間は、ルートを示すものではありません。
 ※4:所要時間は実測による。測定ルートは、都市計画道路横浜東上野線～都市計画道路川崎町線～都市計画道路新横浜元石川線を利用。
 ※5:平成17年度道路交通センサスに基づいた推計値と平成17年度道路交通センサスによる実測値と比較したもので、北線以外の道路ネットワークの整備による効果も含まれています。
 ※6:一部三原(東京、神奈川、千葉、埼玉)の圏外を対象とした平成32年交通量による試算値。
 ※7:平成29年0.0km/hを想定。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。
 ※8:混雑時の旅行速度は実測による。平常時の旅行速度は平成17年度道路交通センサス平日昼間時旅行速度。

パンフレット内で使用している地図は、測量法第29条に基づく複製承認を得て転載したものです。また、平成14年6月現在のものであり、現在の土地利用状況とは異なる場合があります。

高速横浜環状北西線等 計画概要

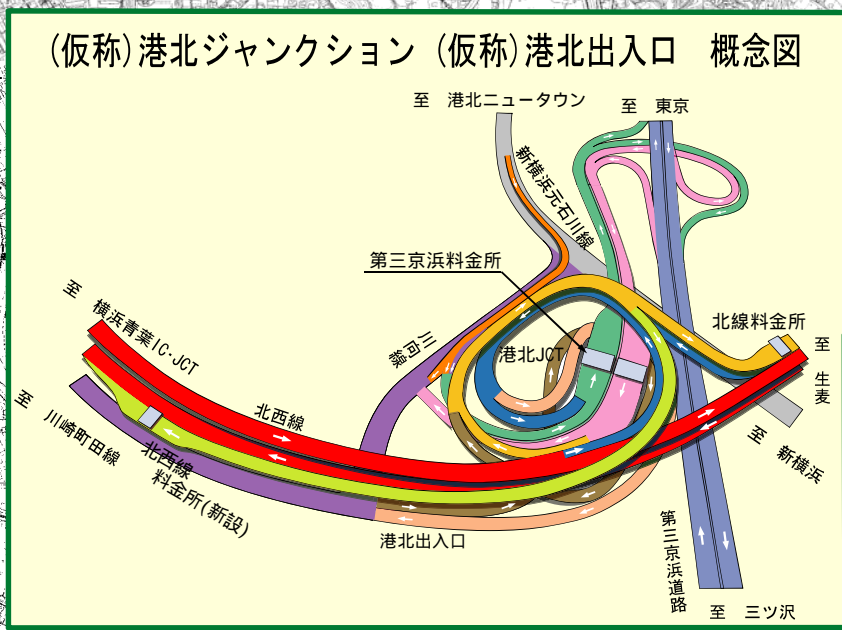
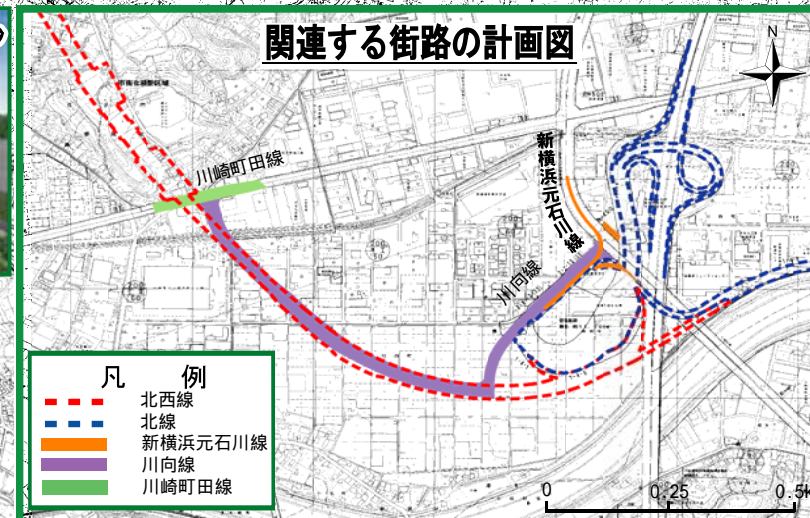
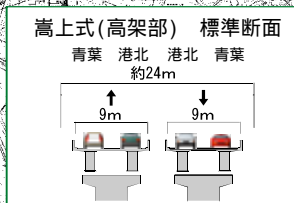
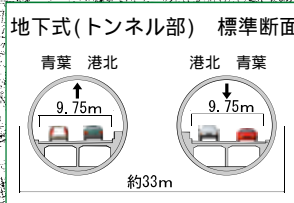
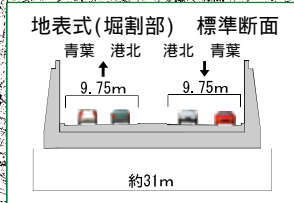


【新たに都市計画決定する路線の計画概要】

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	青葉区下谷本町	都筑区川向町	約7.100m	地下式 高上式 地表式	4車線	20m	・青葉区下谷本町地内に出口1箇所、入口1箇所を設ける ・都筑区川向町地内に出口1箇所、入口1箇所を設ける ・青葉区下谷本町地内にジャンクションを設ける ・都筑区川向町地内にジャンクションを設ける

【関連する路線の計画概要(都市計画変更)】

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	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	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、左折導流路の設置、立体横断施設整備に伴う区域の変更と、車線数の決定を行いません
④ 幹線街路	3・2・13	川向線	高速横浜環状北西線の計画に伴い、港北出入口へのアクセス向上を図るため川崎町田線までの延伸、港北ジャンクション見直しに伴う区域の変更と、車線数の決定を行いません
⑤ 幹線街路	3・3・26	川崎町田線	川向線の延伸に伴い、交差点幅幅に伴う区域の変更と、車線数の決定を行いません



(仮称)港北JCT
(仮称)港北出入口

※図中の略称: JCT(ジャンクション), IC(インターチェンジ)