

第 5 章

横浜環状道路整備



横浜環状道路整備

第 1 節 横浜環状道路計画の起源



横浜環状道路計画は、昭和 40 年代に国や日本道路公団が計画していた横浜市の郊外地域を通過して東京方面に連絡する高速道路網計画を見直し、横浜の都心部と郊外地域とを連絡すると共に、郊外地域相互を連絡し「市の自立性」、「一体性」を高めるための道路として、昭和 50 年代に構想が生まれた。計画の経緯は以下の通りである。

- 1968（昭和 43）年 11 月に、建設省、神奈川県、横浜市、日本道路公団等で構成する神奈川道路協議会が、神奈川県幹線道路網計画として、横浜市郊外部を通過する第 2 横浜新道、東京厚木道路（第 4 京浜道路）、横浜小田原道路、横浜

県央道路、第 2 外郭環状線等の計画を策定した。

- 横浜市は、1973（昭和 48）年 12 月に発表した「横浜市総合計画 1985」（飛鳥田一雄市長）の中で、横浜市の高速道路網については「横羽線 2 期、三ツ沢線、中央線（現在の狩場線）、磯子線、横浜港ベイブリッジの 5 路線を整備し、国・県等が計画または実施している保土ヶ谷バイパス、南横浜バイパス、東京湾環状道路、横浜小田原道路、横浜県央道路、第 2 外郭環状道路と併せて本市の高速道路網の形成を図る」としており、都心部高速道路網を本市が推進し、郊外部の広域幹線道路は国、県が推進するもの

- とした。また「横浜の都市構造上好ましくない東京指向型交通体系を是正する」として「第2横浜新道、東京厚木道路については計画を再検討する」とした。(横浜環状道路の記載は当時はまだなかった。)
- 第2横浜新道については、建設省、日本道路公団により、既にルート周辺の宅地開発事業と道路用地の計画調整をしていたが、横浜市の方針を受けて中断された。また、横浜県央道路、第2外郭環状道路についても、進められていたルート周辺の土地区画整理事業と路線計画の調整をしていたが、道路の事業主体、建設計画が定まらないことなどから、計画は中断された。
 - 昭和50年代中ごろから、国の首都改造計画や首都圏整備計画の中で、東京一極集中構造を、広域多核型に誘導するため、首都圏3環状高速道路整備と合わせて、横浜・川崎、大宮・浦和などの業務核都市を育成する方針が示された。横浜市においても、業務核都市としての都心部機能強化、都市の自立性強化のため、みなとみらい21事業等や横浜港整備と合わせて、横浜環状道路計画が推進されることになった。計画の経緯は以下の通りである。
 - 1981(昭和56)年12月、横浜市総合計画「よこはま21世紀プラン」(細郷道一市長)において、首都圏広域道路ネットワーク形成のための首都圏中央連絡自動車道や高速湾岸線の整備と合わせて、市域の一体化を目指すネットワークの形成のため「横浜環状道路の建設」が初めて位置づけられた。横浜環状道路は「市内の高速道路および主要な幹線道路を相互に連絡し、主要拠点間の結びつきを強化するとともに、都心部の交通混雑の解消や郊外部の利便性を向上するため」の路線とした。
 - 1968(昭和43)年に計画された横浜小田原道路、横浜県央道路、第2外郭環状道路については、「横浜と湘南、県央、三多摩方面などを結ぶ放射系高速道路について、国、県等と実現に向けて協議する」という表現になった。
 - 1986(昭和61)年度に実施された「横浜市高速道路網整備に関する調査研究」(計画交通研

究会)により、横浜環状道路の路線計画等が調査され、北側区間、西側区間、南側区間の概ねのルート案が検討された。

- 1986(昭和61)年度に神奈川県広域幹線道路網計画委員会(学識経験者と建設省、神奈川県、横浜市、日本道路公団、首都高速道路公団で構成)が策定した神奈川県広域幹線道路計画において、首都圏中央連絡自動車道、さがみ縦貫道路、武相幹線、横浜環状道路、横浜藤沢道路、核都市広域幹線道路、大和バイパス、246号バイパスが計画路線に位置づけられた。
- さがみ縦貫道路、横浜藤沢道路、横浜環状道路(南線)、武相幹線及び横浜環状北線・北西線は、首都圏、国レベルの計画機能と横浜市の「市域を一体化する」という街づくりの両立を図る中で生まれた計画である。

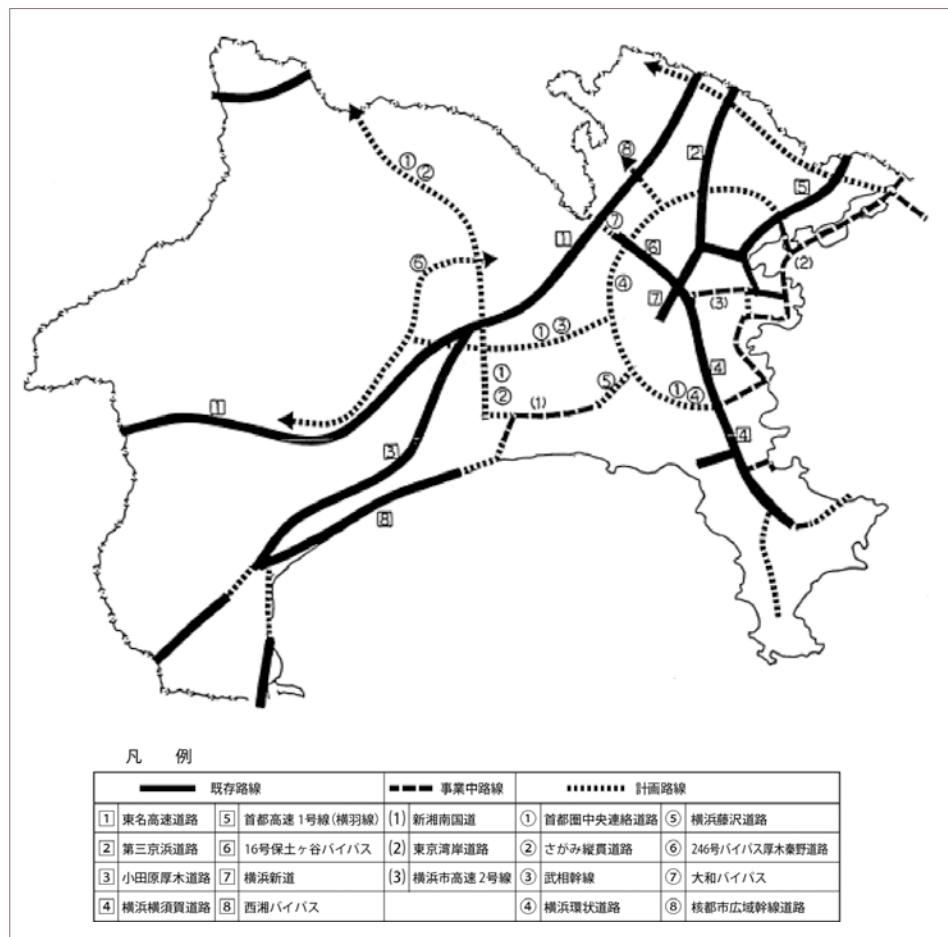


図5-1 神奈川県広域幹線道路網計画調査

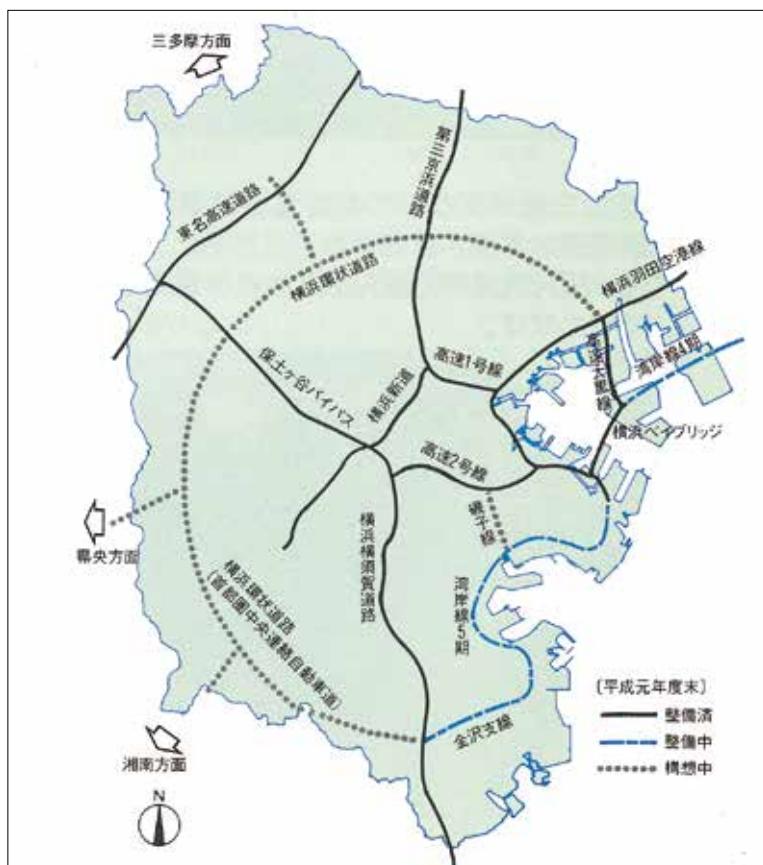


図5-2 よこはま21世紀プラン

第2節 首都圏中央連絡自動車道



首都圏中央連絡自動車道（以下「圏央道」という。）は、東京都心から概ね半径40～50kmの位置に計画された首都圏環状道路で、延長約300kmの自動車専用道路である。横浜、厚木、八王子、筑波、成田、木更津等の中核都市を相互に連絡し、東京一極集中の是正を図ると共に、東名高速道路、中央自動車道等の放射道路を相互に連絡し、首都圏への流入交通を分散させ、混雑緩和を図る路線である。

1976（昭和51）年の第3次首都圏基本計画で、初めて圏央道の計画が提案され、1981（昭和56）年の首都圏整備計画で計画の促進が提唱された。また、1986（昭和61）年の第4次首都圏基本計画では、整備を図る路線として位置づけられた。1985（昭和60）年に八王子～鶴ヶ島間が事業着手したが、神奈川県内のルートは未定だった。

1985（昭和60）年10月、神奈川県広域幹線道路網計画委員会で、神奈川県内は、さがみ縦貫道路、武相幹線、横浜環状道路を圏央道として位置づけることに国、県、市が合意した。

国が圏央道計画の促進を図った背景には、首都圏整備計画の中で、首都圏を東京一極集中型から広域多核都市複合体に誘導するために、業務核都市（横浜・川崎、大宮・浦和等）の育成、首都圏3環状高速道路（外環、圏央道等）の整備推進を掲げていた

ことがある。

このような背景の下、横浜市においても、横浜環状道路南側区間（以下「南線」という。）を圏央道の一環として位置づけ計画を推進することとした。その後の経緯は以下の通りである。

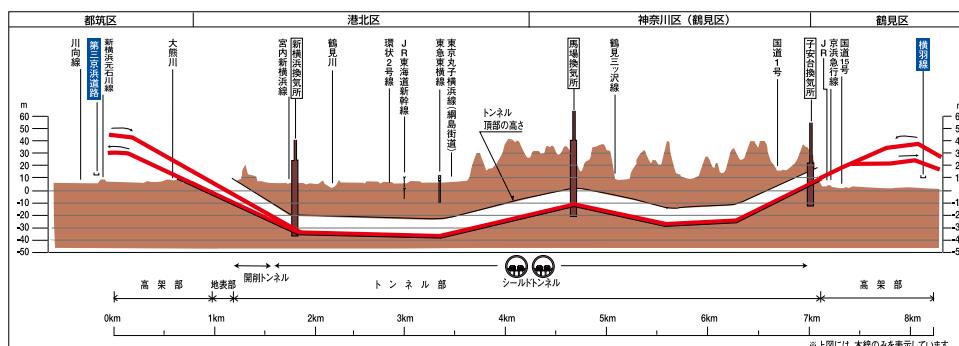
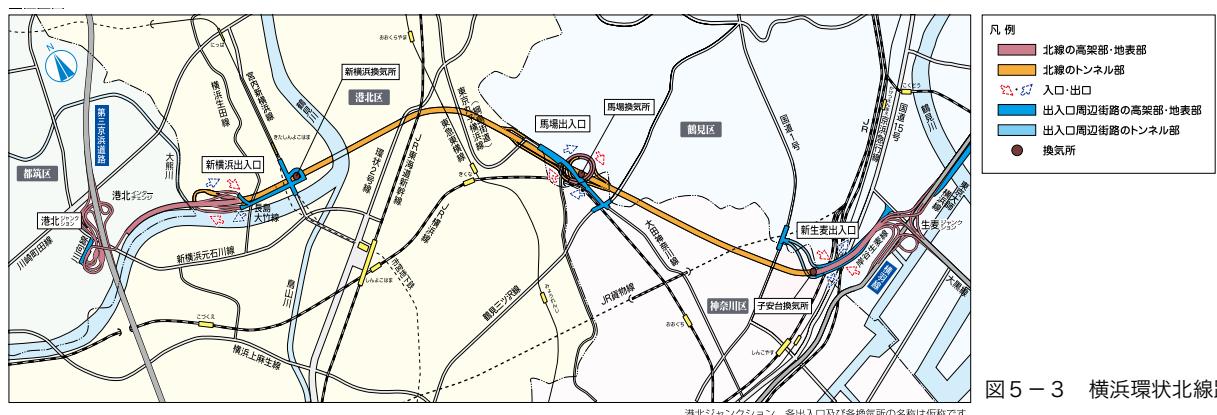
- 1987（昭和62）年6月、横浜環状道路計画の広報及び国家予算獲得の要望行動等を目的として「横浜市幹線道路網建設促進協議会（上野豊委員長）」が設立された（横浜商工会議所等経界37団体で構成）。
- 1987（昭和62）年7月及び11月の国家予算要望で、横浜環状道路北側区間（横羽線から第三京浜道路まで）を首都高速道路公団事業、南側区間（横横道路から国道1号まで）を日本道路公団事業として新規事業化を要望した。
- 同年12月に横浜環状道路南側区間と北側区間が、1988（昭和63）年度の新規事業として採択された。
- 1990（平成2）年12月に高速横浜環状南線の都市計画の地元説明会を開始したが、組織的な激しい住民運動が行われ、事業化が大きく遅れることとなった。

第3節 横浜環状北線（計画及び整備）



横浜環状北線（以下「北線」という。）は、横浜環状道路の北側区間で、鶴見区生麦二丁目の生麦ジャンクションで横浜羽田空港線と大黒線に接続し、都筑区川向町の港北ジャンクションで第三京浜

道路と横浜環状北西線と接続する延長約8.2kmの自動車専用道路である。トンネル部が約5.9kmで、鶴見区、神奈川区、港北区の市街地部をトンネル構造で通過する（図5-3、4参照）。



1988（昭和 63）年、首都高速道路公団の新規事業路線として採択され、調査が開始された。この時、合わせて南線も日本道路公団事業として採択されている。

北線に先立ち 1990（平成 2）年より実施された南線の都市計画に向けた地元説明会は、地元住民の激しい組織的な住民運動が展開された。都市計画の手続きは抵抗にあいながらも進められたが、事業化が大幅に遅れることとなった。

北線についても、計画に反対する地元住民により、計画の詳細を公表するよう要求が強く出された。

当時全国的に行政情報の公開を求める動きが高まり、国の情報公開法が未整備という中で、神奈川県では全国に先駆け、1983（昭和 58）年に条例が制定された。横浜市も 4 年後の 1987（昭和 62）年「横浜市公文書の公開等に関する条例」を制定し、市民局に新設された市民情報室が運用を担当。情報公開の手続きが進められた。しかし、市全体としては運用方法も未熟で、請求を受けた対象部署の対応も十分ではなかった。

なお、国の「行政機関の保有する情報の公開に関する法律」は 2000（平成 12）年に公布され、同年横浜市も課題のあった旧条例を廃止し「横浜市の保有する情報の公開に関する条例」を新たに制定した。北線の計画に反対する住民は事業の進捗を阻止すべく、この情報公開制度を積極的に活用し、頻繁かつ多くの情報公開請求を行った。調査委託の内容や関係職員の業務活動等に至るまで情報公開請求がなされ、職員が開示請求対応に追われることとなった。調査委託内容について情報公開請求について裁判で争われて、担当が証人尋問等を求められることとなるが、この件については後述する。

一方、南線で地元町内会等の協力が得られず、計画内容の地元周知や説明会等が困難な状況を踏まえ、北線においては計画内容をどのように周知し伝えていくか、ということが課題であった。

そこで、計画の内容をまとめたところから順次に公表することとした。まずは市民の代表である議会に説明した後、速やかに住民に説明し、説明会や

情報の提供には新聞折込を活用した。

さらに、市会全員協議会や説明会等で出された意見を Q & A でまとめ、その後の計画に反映する等の工夫が行われた。

1992（平成 4）年 9 月、市会全員協議会を開催し北線の「基本的考え方」（北線の役割や必要性、概略のルート・構造と出入口など）を初めて公表し、引き続き沿線で地元説明会を順次実施した。北線沿線住民の方々のみならず、南線や川崎公害訴訟等の高速道路に反対する方々が参加し、緊張感の漂う中で説明会が行われた。

1993（平成 5）年 8 月、「素案」を公表。同様に市会全員協議会を開催し、引き続き地元説明会を実施した。

1997（平成 9）年、「市計画の原案」を公表し、市会全員協議会や地元説明等を実施。以後都市計画や環境影響評価の手続きを進め、2000（平成 12）年 7 月に都市計画決定された。

2001（平成 13）年、首都高速道路公団に基本計画の指示があり、同年 12 月、都市計画事業承認がなされ、事業に着手することとなった。なお、2005（平成 17）年 10 月、首都高速道路公団が民営化され首都高速道路株式会社となり、翌年事業許可された。民営化に伴い事業を見直し、有料道路事業と街路事業を分け、馬場出入口は街路事業で実施することになった。

2007（平成 19）年、生麦ジャンクションのコンパクト化を図るために都市計画変更、2009（平成 21）年、横浜環状北西線の都市計画手続きにあわせて港北ジャンクションのコンパクト化を図るために都市計画変更を実施した。

なお、北線は全体の約 7 割が地下構造（トンネル）であるが、整備にあたり最新技術の活用や詳細な地質調査に基づく設計等によりトンネル構造物（セグメント）の厚さを縮小して断面積を約 2 割縮小し、トンネル材料及び掘削土量を削減することで事業費の縮減を図っている。

一方、馬場出入口工事では、2015（平成 27）年 1 月に内路交差点周辺の住民からの陳情により、最

大137mmの沈下が発生していることが判明した。これについて首都高、横浜市（道路局横浜環状道路調整課、道路局建設課、神奈川土木事務所）で近隣住民を対象とした説明会を開催している（2018（平成30）年3月までで計8回）。2020（令和2）年2月に地盤変動の収束が確認されたことを受けて、事業者である首都高速道路株式会社による被害を受けた方々への工事損害補償手続きが概ね完了した。

北線が開通したのは、2017（平成29）年3月18日。なお、2011年（平成23）年から工事着手し、4台の中折れシールド機で急こう配・急曲線の狭い空間を掘削していた馬場出入口は、2020（令和2）年2月に開通した。



写真5-1 新横浜出入口付近（左は新横浜公園）

横浜市は北線の関連街路として、川向線、長島大竹線、岸谷生麦線、太田神奈川線の整備を実施した。特に岸谷生麦線では、キリンビール横浜工場が道路建設に伴い用地供出したことで、工場立地法で定められる必要緑化面積の確保が困難となってしまった。

た。そこで、2017（平成29）年3月に麒麟麦酒株式会社横浜工場が事業者となり、横浜市で初となる工場立地法の敷地外緑地制度を活用し、開通した道路高架橋下に約18,600m²の緑地を整備した。当該緑地については、これまでに次の賞を受賞している。

受賞状況

- ・2018（平成30）年 第37回緑化優良工場等表彰 日本緑化センター会長賞
- ・2019（令和元）年 第38回緑化優良工場等表彰 関東経済産業局長賞
- ・2019（令和元）年 第9回横浜・人・まち・デザイン賞 まちなみ景観部門
- ・2019（令和元）年 第18回屋上・壁面緑化技術コンクール 国土交通大臣賞 [壁面・特殊緑化部門]

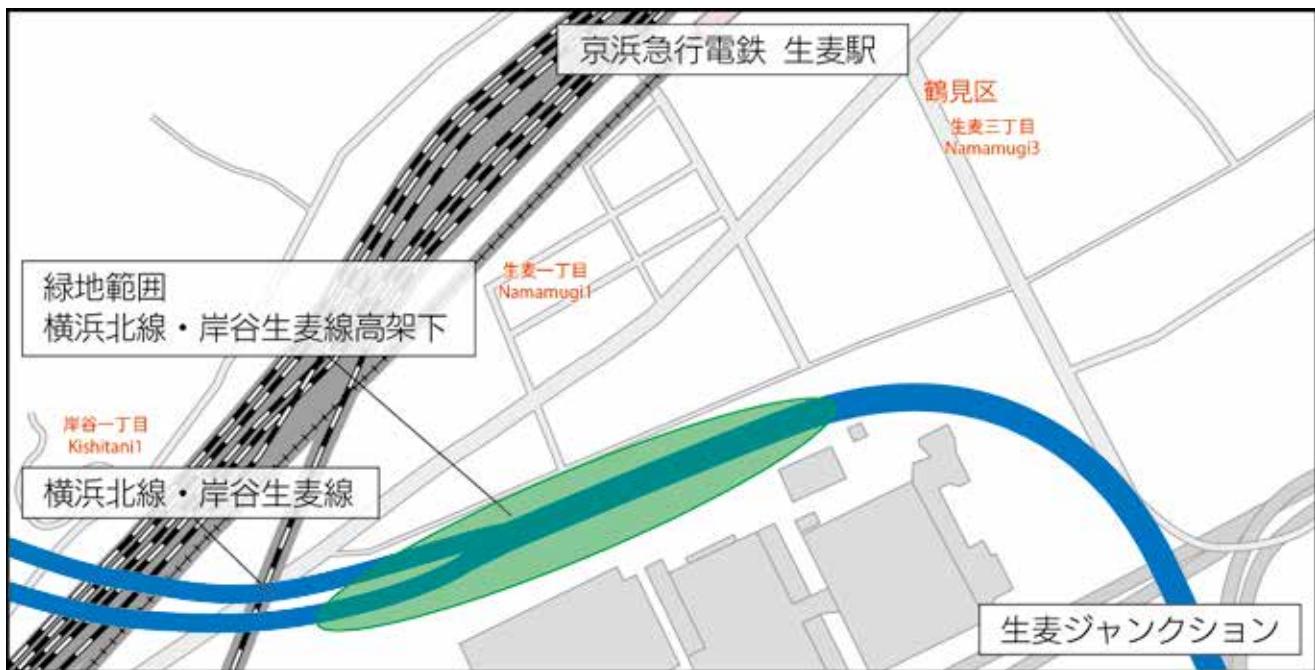


図5-5 緑地位置図



図5-6 ビール工場施設へつながる園路

横浜市が1990（平成2）年度に実施した北側区間及び西側区間沿線の環境調査に関する文書について、非開示部の公開を求める裁判で、公文書公開審査会の決定を不服として1996（平成8）年横浜地裁で争われ、関係者の証人尋問が行われ棄却された。

さらに1997（平成9）年5月の都市計画の原案公表を踏まえ、「横浜環状道路北側区間にに関する文書4件」について公開請求がなされ「当該文書は本市が作成または取得していない」として同年6月却下された。これに対して翌7月に横浜地方裁判所に提訴がなされ、2000（平成12）年6月「却下妥当」との判決が出された。

この判決を不服として東京高等裁判所に控訴がなされ、証人尋問が実施された。2001（平成13）年6月「却下妥当及び請求の理由なし」として請求を棄却。2002（平成14）年7月東京高等裁判所の判決を不服として最高裁判所に「上告の提起及び受理」を申し立てたが、最高裁判所は「上告を棄却し受理しない」旨の決定を行った。

第4節 横浜環状北西線（計画及び整備）



横浜環状北西線（以下「北西線」という。）は、第三京浜道路港北インターチェンジから東名高速道路横浜青葉インターチェンジに至る区間で、北線と一体となって横浜市の湾岸エリアと東名高速道路の沿線エリアを直接結ぶ路線である。延長は約7.1km。うち、トンネル部が約4.1km、往復4車線の自動車専用道路である。

これまで、市中心部や臨海部と東名高速沿線エリアへのアクセスは、保土ヶ谷バイパスを経由し横浜町田インターチェンジで東名高速道路に接続するルートに限られており、インターチェンジや保土ヶ

谷バイパス、さらに周辺道路に交通が集中し、沿道環境や本市経済の発展にも影響を与えていた。

この路線の整備によって、新たな東名高速道路への接続ルートができるることにより、横浜港の国際競争力の強化や京浜臨海部の再編整備の促進、都心部や本市北部方面の交通利便性の向上、災害時の確実な物資輸送などが期待された（図5-7、8参照）。

横浜市及び国土交通省は、従来の西側区間・緑支線とは別線で、第三京浜と東名高速道路を結ぶ路線として2003（平成15）年6月、北西線整備の必要性について計画の検討を開始した

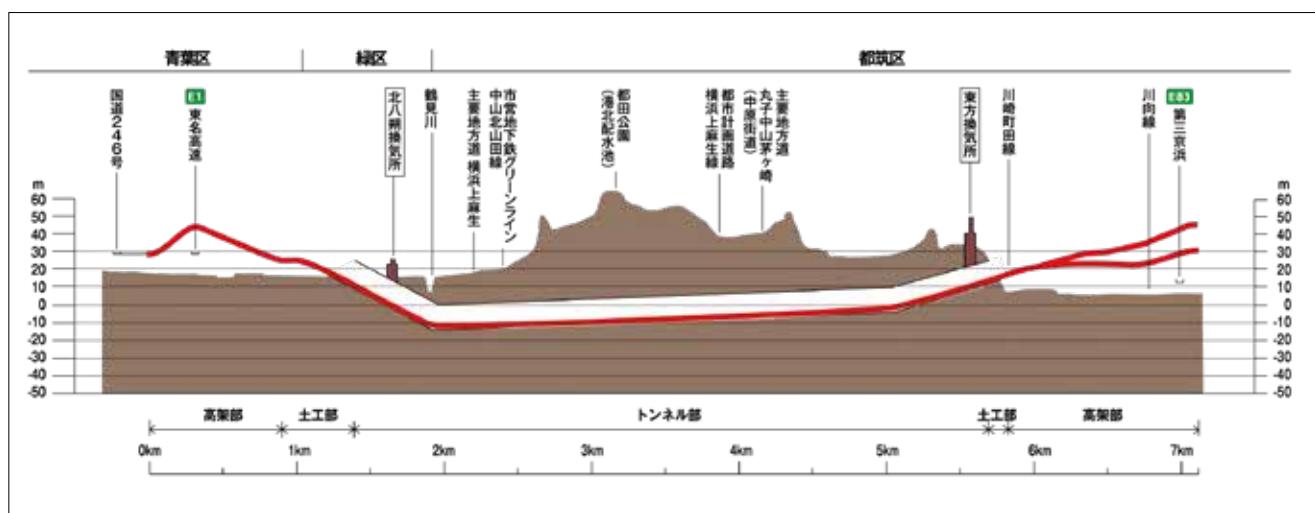


図5-8 横浜環状北西線縦断図

これまでの南線、北線の事業の進め方における経験と課題を踏まえ、計画づくりにあたっては初期の段階から市民等の皆様に情報を提供し、広く意見を聴き、それらを反映させていく「パブリック・インボルブメント（以下P.I.手法という。）」を導入した。

まず、計画の目的について提示し、懸念やニーズ、計画の必要性に対する意見を把握するため、オープ

ンハウス、アンケート、パンフレット、広報紙「で
あい道」などを活用して実施した。以下、計画づく
りの公表の経緯は以下の通りである。

- 2003年7月、公正中立の立場からP I手法や進め方等について助言、評価を行うことを目的とした「(仮称) 横浜環状北西線」有識者委員会を設立。

- 2004（平成16）年3月「計画のたたき台」で基本的な構成要素を示し、意見の素材を提供。
- 同年9月、9つのルート・構造案を設定し、比較検討した「概略計画の検討状況」を公表。
- 2005（平成17）年1月、新たな提案のあった4ルート・構造案を追加して13の案での比較検討した「『概略計画』の案」公表。
- 同年8月「概略計画」たたき台トンネル延長案の採用を公表。

以後、この概略計画の詳細な検討を進め、2006（平成18）年8月、環境影響評価方法書の公告総覧、2008（平成20）年9月、都市計画素案の案を示し意見聴取、2009（平成21）年3月、都市計画素案を提示し意見聴取、同年8月、都市計画公聴会を開催、10月、都市計画案と環境影響評価準備書の公告総覧・説明会を実施、2010（平成22）年3月、準備書公聴会の実施を経て、2011（平成23）年3月15日に都市計画決定された。

●計画検討の流れ

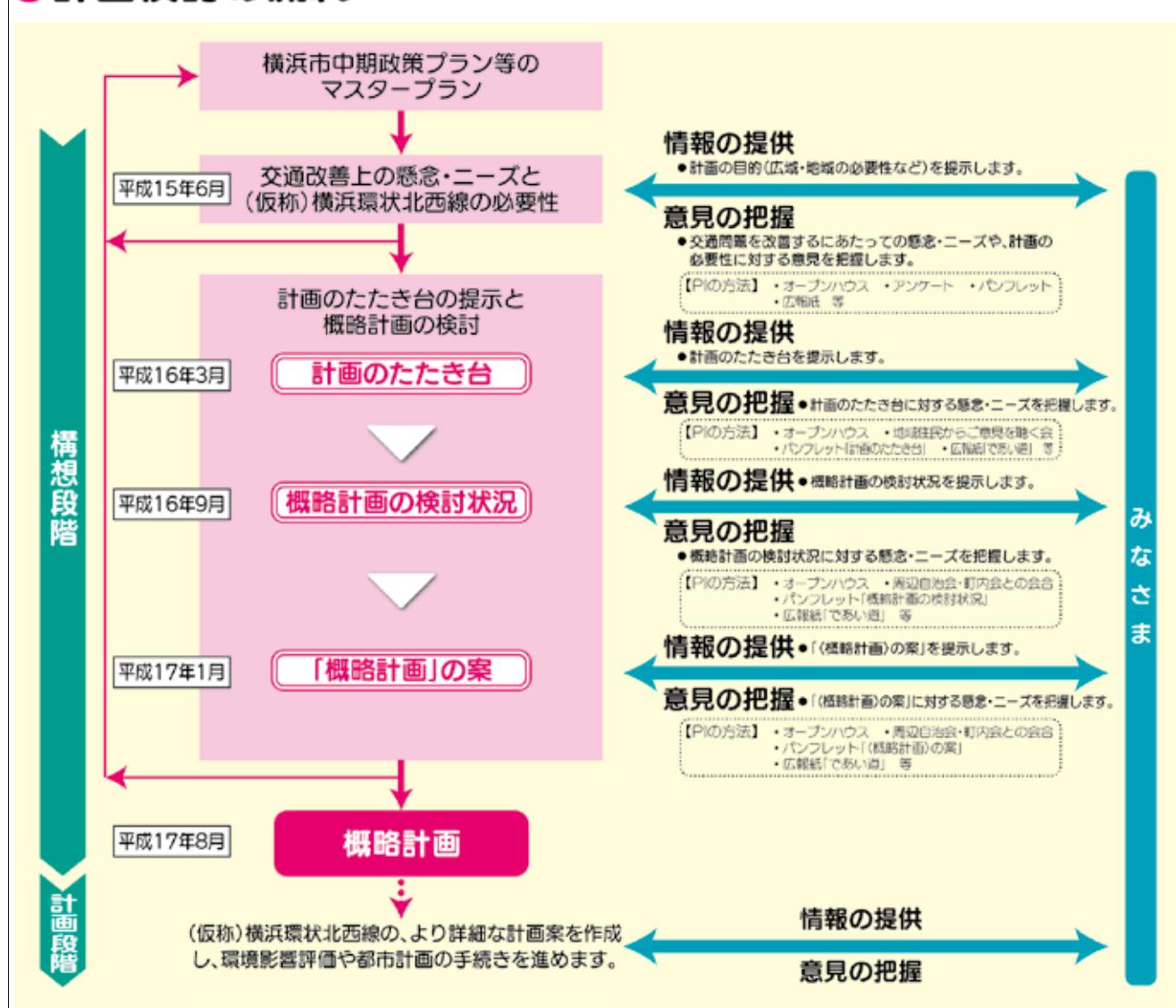


図5-9 計画検討の流れ (PI)

北西線は横浜市と首都高速道路株式会社が共同で事業を実施している。整備時の事業区分はジャンクション部および舗装・設備を首都高速道路株式会社

が、トンネル区間を横浜市が担当した（2011（平成23）年11月16日社会資本整備審議会道路分科会第7回事業評価部会を経て決定）。

表5-1 社会資本整備審議会による事業区分決定

<p>○区間によって責任分担を明確化した上で、利用者負担(収入で賄える分)と税負担の組み合わせにより対応</p> <p>○具体的には</p> <ul style="list-style-type: none"> ・効率的かつ効果的な管理を行うために、日常的なメンテナンスが必要な舗装や設備工事は有料道路事業者が実施 ・有料道路と接続するジャンクション部については、効率的な整備を進める観点から、有料道路事業者が実施

※ 2011（平成23）年11月16日社会資本整備審議会道路分科会第7回事業評価部会より



図5-10 横浜市と首都高速道路株式会社の事業区分

北西線を整備するにあたり、横浜市は首都高速道路株式会社と連携して事業を進めた。例えば、横浜市から首都高速道路株式会社に「シールドトンネル工事（上下線のうち上り線）」、「設備工事」、「立坑内部構築工事」を委託し、首都高速道路株式会社からは「高架・擁壁工事等」を受託した。

首都高速道路株式会社へ委託することにより、首

都高速道路株式会社の技術や経験を活用して工程遅延リスクの低減や工事の安全性のより一層の向上を図ることが可能となった。

逆に首都高速道路株式会社から受託し、適切に分離・分割発注を行うことで、市内企業の受注機会を拡大できるとともに、地元の方とのきめ細かい調整が可能となり、工事の円滑化を図ることができた。

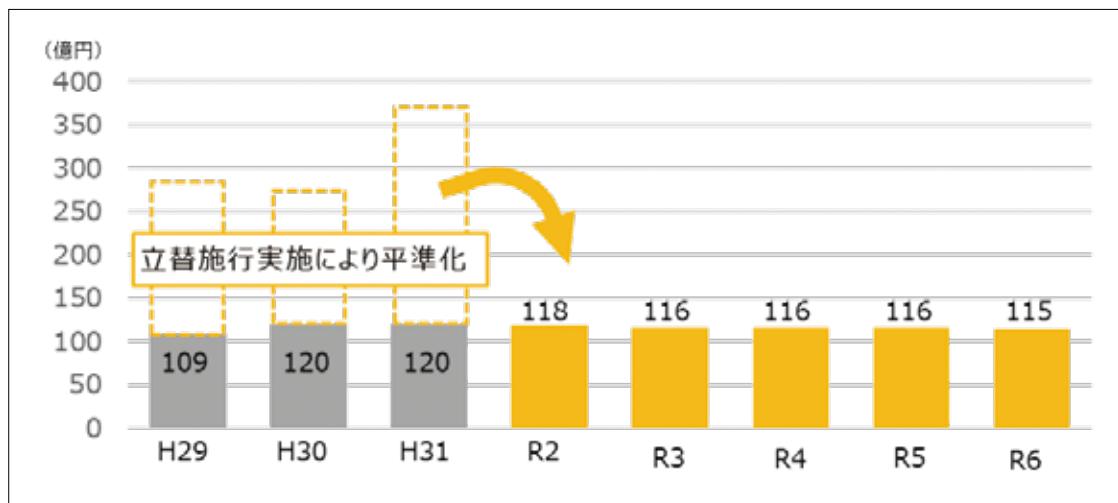


図5-11 立替施行イメージ

北西線の整備には短期的に巨額な建設予算が必要となるが、単年度の街路事業費を平準化するため、委託した「シールドトンネル工事」、「設備工事」、「立坑内部構築工事」を対象に、2017（平成 29）～2019（平成 31）年の期間で 583 億円の立替施行を実施した。立替施行とは、横浜市から首都高速道路株式会社に委託した工事の支払い時期を、翌年度以降 5 年以内に後送りする「支払時期の変更」制度であり、東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会に間に合わせるよう新たに創設された「高速道路事業の立替施行要綱」に基づき実施した。

施工上の工夫として、クリティカルパスであるシールドトンネルの掘進工事と設備工事を同時施工することで工程短縮を図った。シールドトンネルの構成部材であるセグメント等は、通常軌条（レール）式の台車で運搬することが一般的であるが、台車による運搬時に設備施工空間を確保するため、タイヤ

式台車を使用するなどして同時施工を実現した。

なお、道路整備とあわせて沿線の地域活動を支援することで地元との信頼関係を築き、事業理解を得ながら事業を進めた。例えば、沿線地域の交通課題を解消するために、小型バスを北西線施工業者団体が提供し、地域主体のボランティアバスの運行を支援した。

上記のような様々な取り組みが功を奏し、地元の理解を得つつ工程短縮を図り、工事は順調に進展した。結果として横浜北西線は事業認可を取得した 2012（平成 24）年 7 月からわずか 8 年後の 2020（令和 2）年 3 月に開通するに至っている。



図5-12 タイヤ式台車使用による同時施工イメージ



写真5－2 平成26年11月 工事着工式

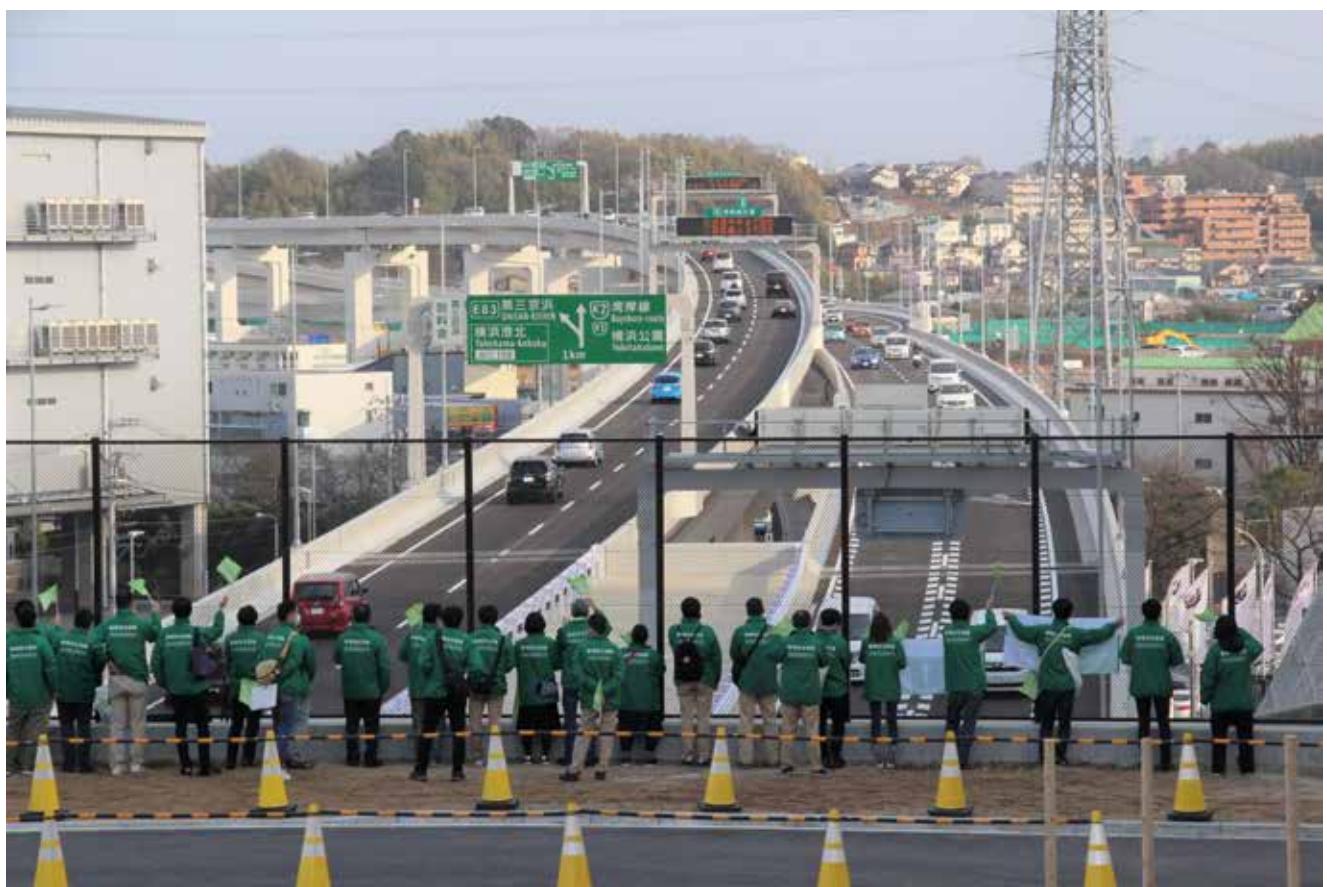


写真5－3 令和2年3月22日 横浜北西線開通

第5節 横浜環状南線（計画及び整備）



横浜環状南線は横浜環状道路の南側区間で、金沢区釜利谷町の釜利谷ジャンクションを起点に戸塚区原宿町で国道1号に接続する延長約8.9kmの自動車専用道路である。

途中、栄区公田町の公田インターチェンジにおいて都市計画道路上郷公田線、同田谷町の栄インターチェンジ・ジャンクションにおいて横浜湘南道路及び都市計画道路横浜藤沢線、戸塚区汲沢町の戸塚イ

ンターチェンジにおいて国道1号とそれぞれ接続する計画としている。

また、釜利谷ジャンクションから栄インターチェンジ・ジャンクションの区間は、首都圏中央連絡自動車道（圏央道）の一部とされている。

横浜環状南線は1995（平成7）年に都市計画決定され、2025（令和7）年度現在、開通に向けて工事を進めているところである。



図5-13 横浜環状南線路線図



図5-14 横浜環状南線縦断図