

③⑧横浜国際港都建設道路事業 1・4・8号高速横浜環状北西線

受賞機関 横浜市 道路局
首都高速道路株式会社 更新・建設局

キーワード 構想段階からのPI導入、用地取得・工事の円滑化、ラップ施工

全建賞審査委員会の評価ポイント

東名高速道路と第三京浜道路を結ぶ高速横浜環状北西線の整備。我が国で初めて、事業化構想段階からのPI導入によって事業実施環境を構築するとともに、トンネル掘進工事とトンネル内防災設備等の設置を重複して実施し、工程短縮を図った点が評価された。

1. はじめに

横浜北西線は、東名高速道路の横浜青葉ジャンクションと第三京浜道路の横浜港北ジャンクションを結ぶ7.1kmの自動車専用道路であり、横浜市の主要な高速道路ネットワークである横浜環状道路として、首都高速道路(株)と共同で事業を行った。

事業認可当時は、約10年間の事業期間を計画していたが、地域の協力と施工における様々な工夫により、事業期間を2年間前倒して、令和2年3月に供用を開始した。

2. 整備効果

横浜北西線が整備されたことで、横浜港から東名高速道路までの所要時間が短縮されるなど、東名高速道路と新横浜都心、横浜港、及び羽田空港を直結する新たな道路ネットワークとして、国際競争力の強化や物流の効率化が図られた。

また、輸送ルートの多重化により、災害時の市内各地への物資輸送の信頼性向上や、初期救急医療体制を担う災害拠点病院へのアクセスが向上したことで、災害時の備えも充実した。



空から見た横浜港北ジャンクション

3. 事業における取組

横浜北西線は、構想段階から関係する地域に情報を提供しつつ、広く意見を聴取し、それらを計画に反映するPI(パブリックインボルブメント)手法を国内で初めて本格的に導入した。

PIでは、横浜北西線の必要性や計画案について市民とともに検討し、沿線環境に配慮してトンネル区間を延長する案を採用した概略計画を策定した。

PIを通じて事業周知が図れたため、事業実施段階において、用地取得や工事を円滑に進めることができた。

また、本線の約6割を占めるトンネル区間では、シールド工事における高速施工を実現するとともに、掘進とトンネル内防災設備等の設置を重複して行う「ラップ施工」を採用し、工程の短縮を図った。



横浜北西トンネル

4. おわりに

横浜北西線は、開通から1年が経過したところであるが、1日約4万台の利用があり、沿線では大規模な物流施設の建設が進むなど、多様な整備効果が現れている。

行政と市民が連携して計画し、整備に取り組んだ横浜北西線が、今後も横浜地域及び首都圏の更なる発展の礎となることを期待したい。

賛助会員 (株)安藤・間、JFEエンジニアリング(株)、大成建設(株)、戸田建設(株)、飛鳥建設(株)、日本ファブテック(株)、前田建設工業(株)、馬淵建設(株)、宮地エンジニアリング(株)、(株)横河ブリッジ