

市道桂町第97号線及び市道桂町第541号線 道路整備事業(上郷公田線道路整備事業)

公田地区 整備計画説明会



平成28年12月2日・3日 横浜市



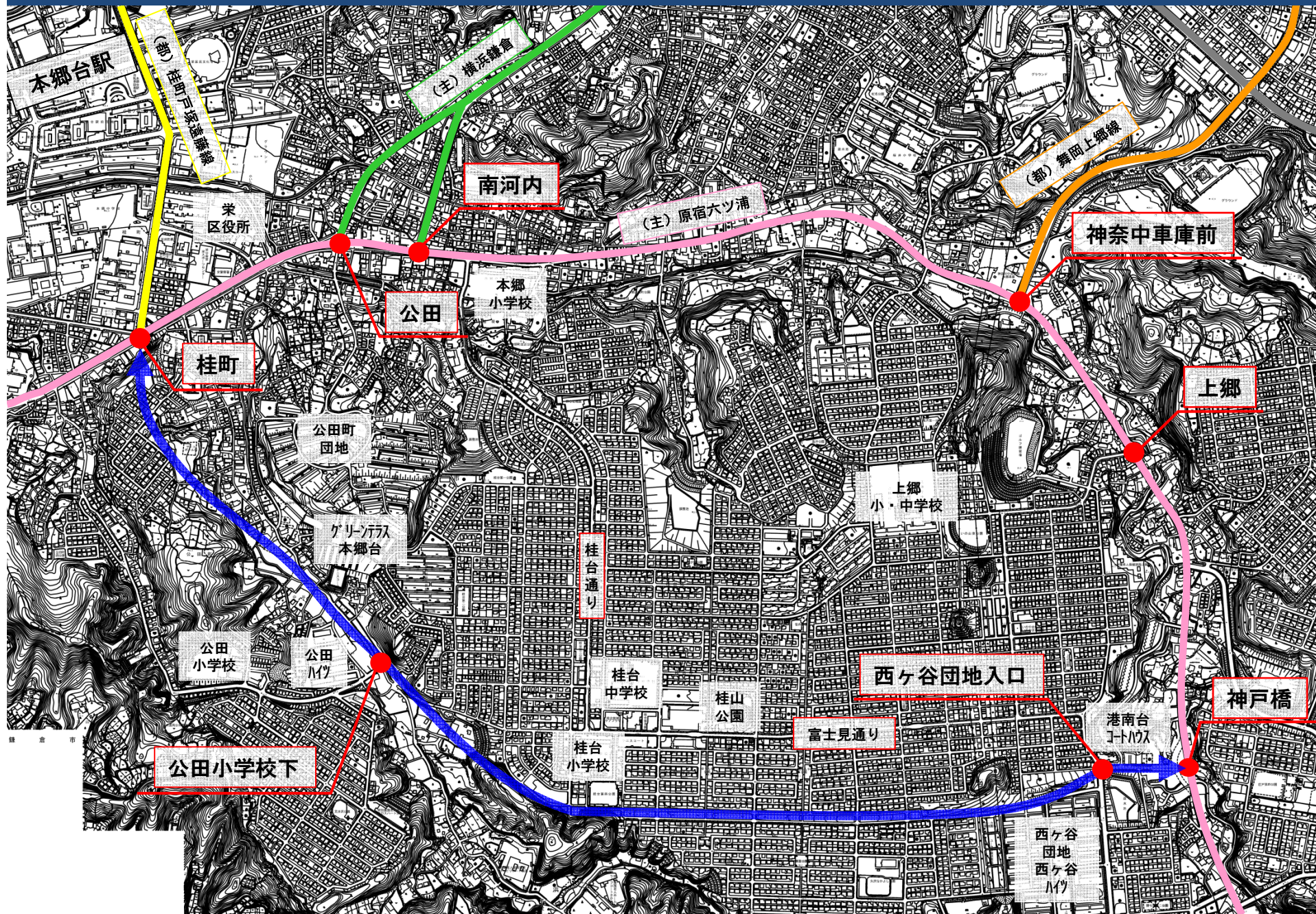
本日の説明内容

1. 上郷公田線周辺の状況
2. 上郷公田線の事業概要
3. 上郷公田線の整備効果
4. 公田地区の設計概要
5. 今後の進め方

1 上郷公田線周辺の状況

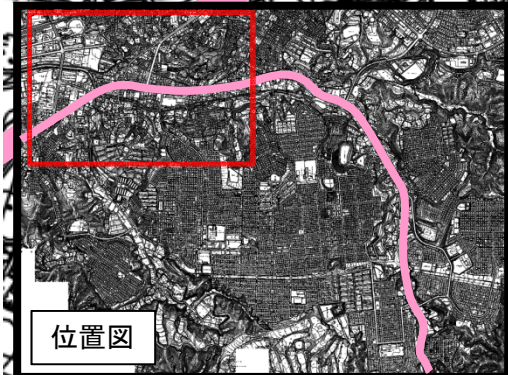
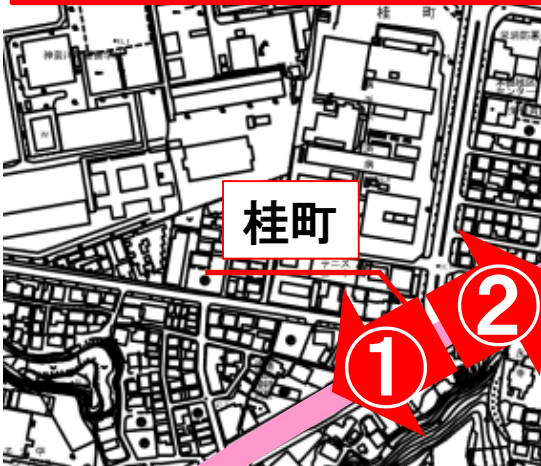
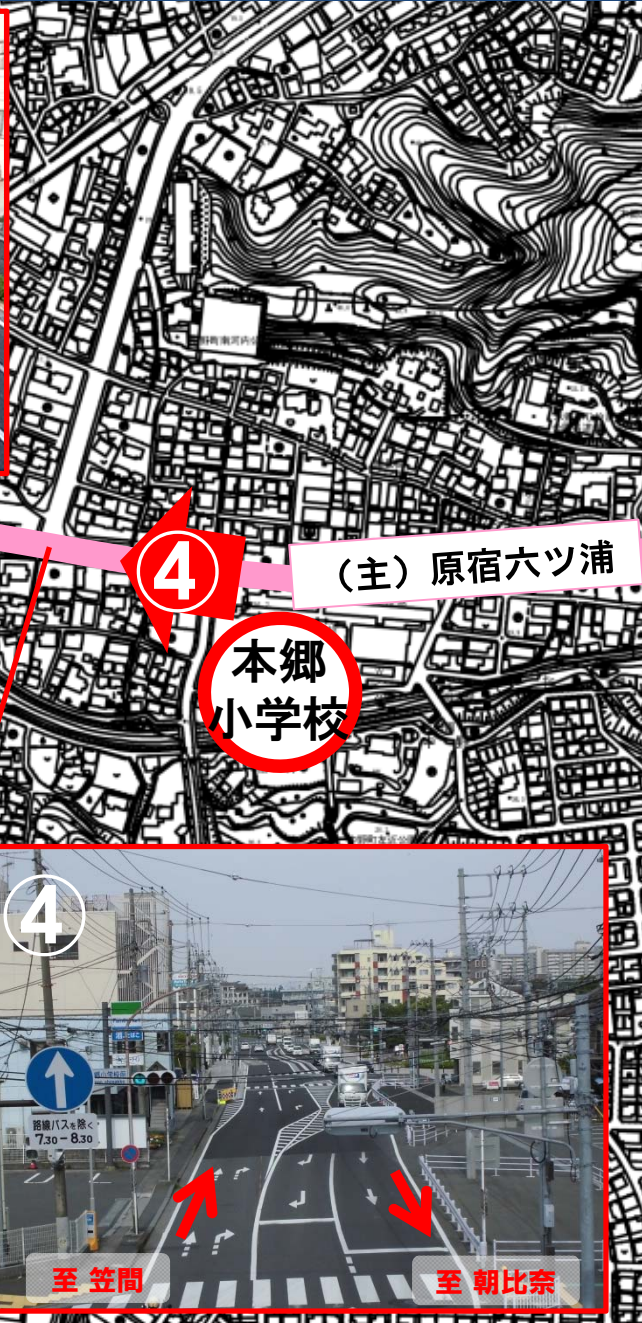
上郷公田線周辺の平面図

1 上郷公田線周辺の状況



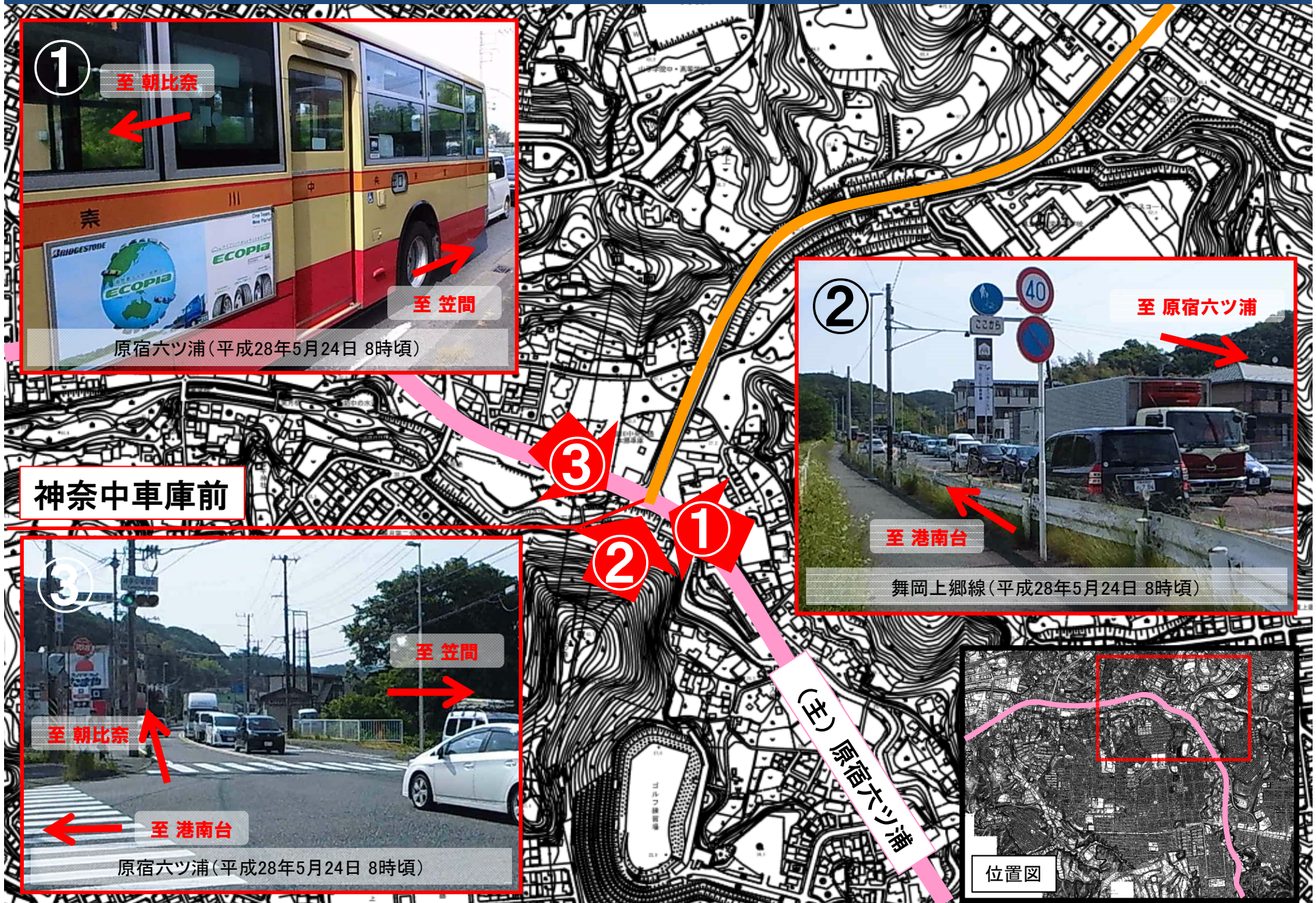
1-2 周辺道路の状況

1 上郷公田線周辺の状況



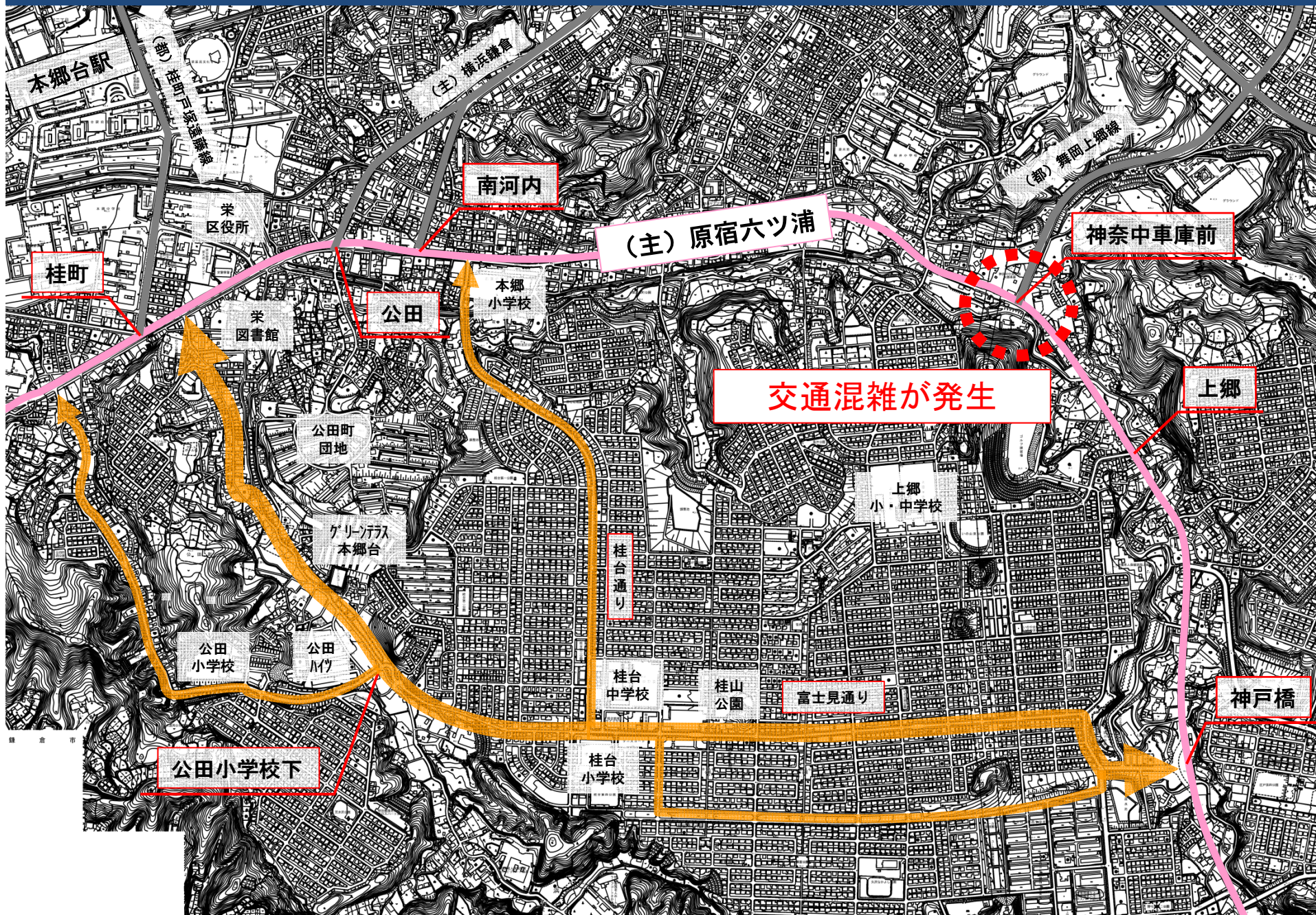
1-2 周辺道路の状況（神奈中車庫前）

1 上郷公田線周辺の現状



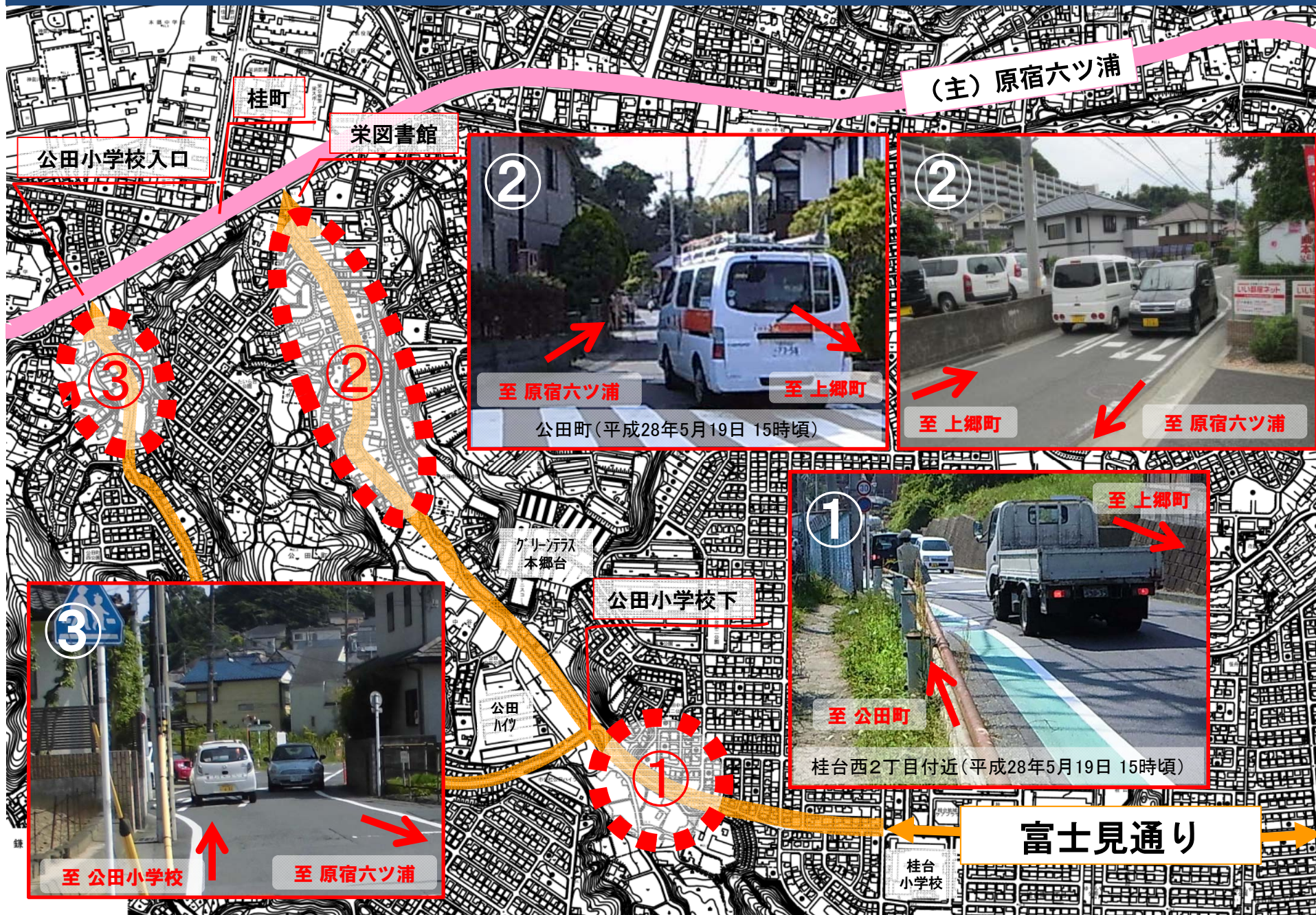
1-2 周辺道路の状況

1 上郷公田線周辺の状況



1-2 周辺道路の状況

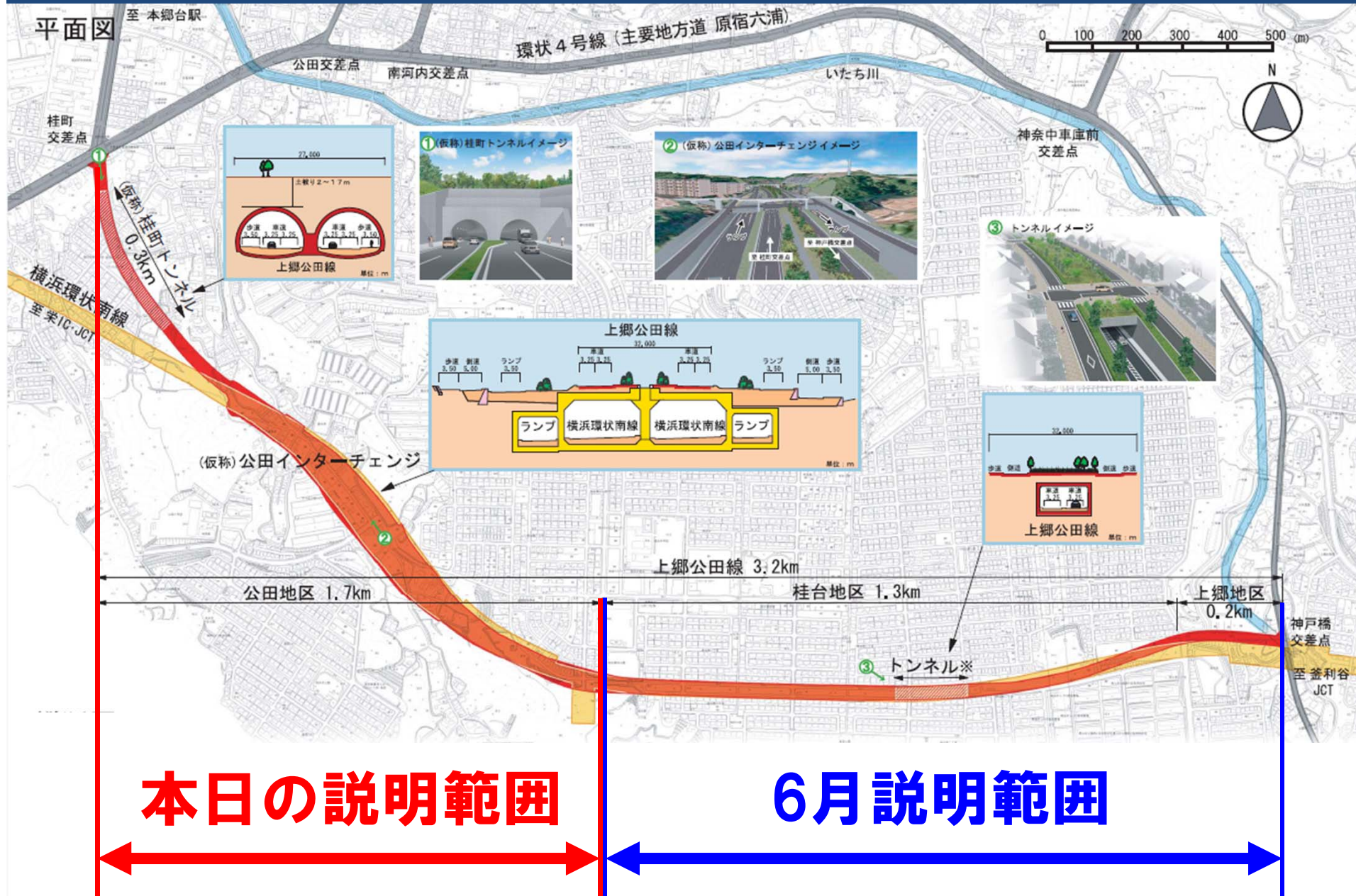
1 上郷公田線周辺の状況



2 上郷公田線の事業概要

2-1 上郷公田線の概要

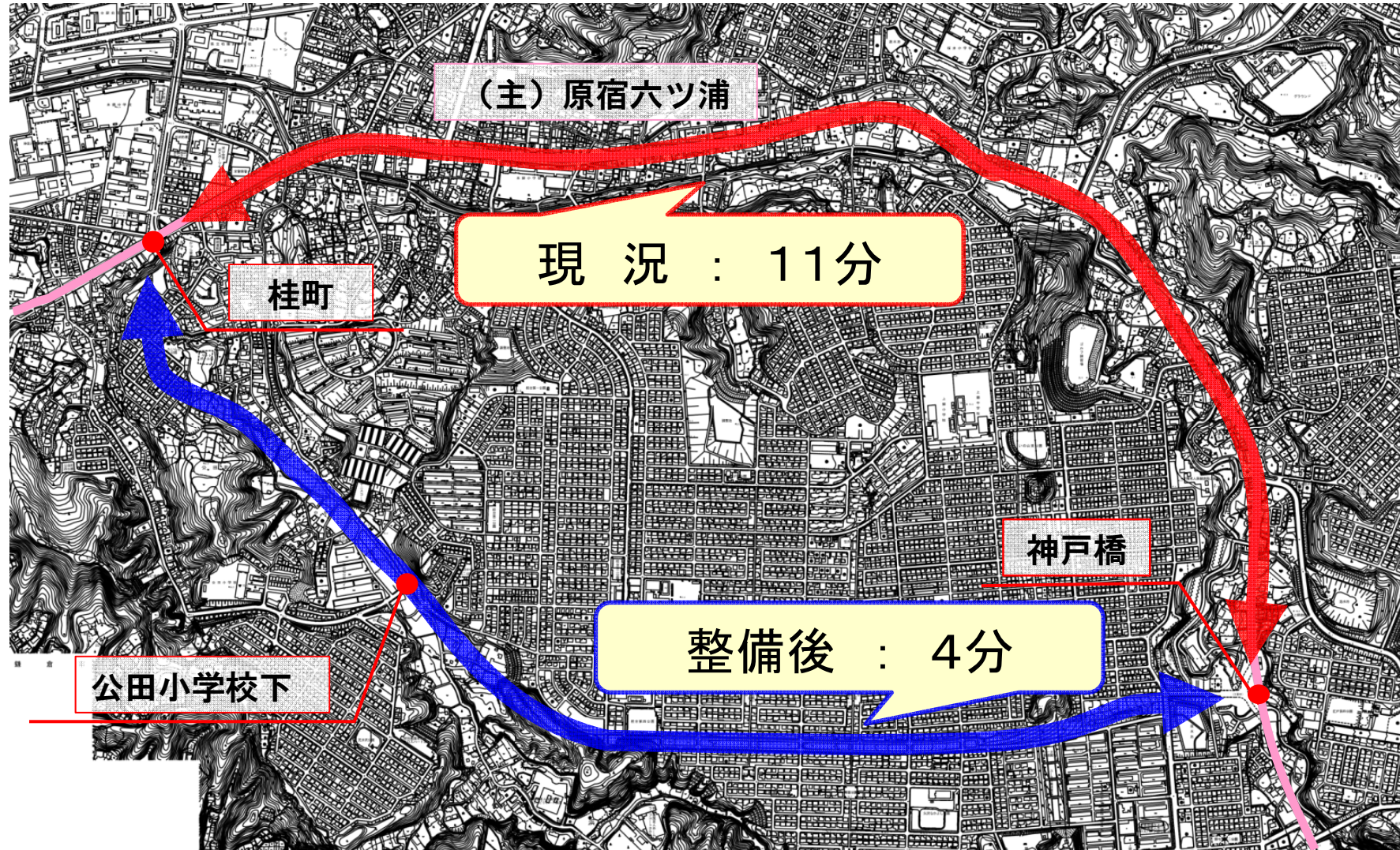
2 上郷公田線の概要



3 上郷公田線の整備効果

3-1 所要時間の短縮

3 整備効果



※所要時間の算出方法
通過時間＝延長/走行速度

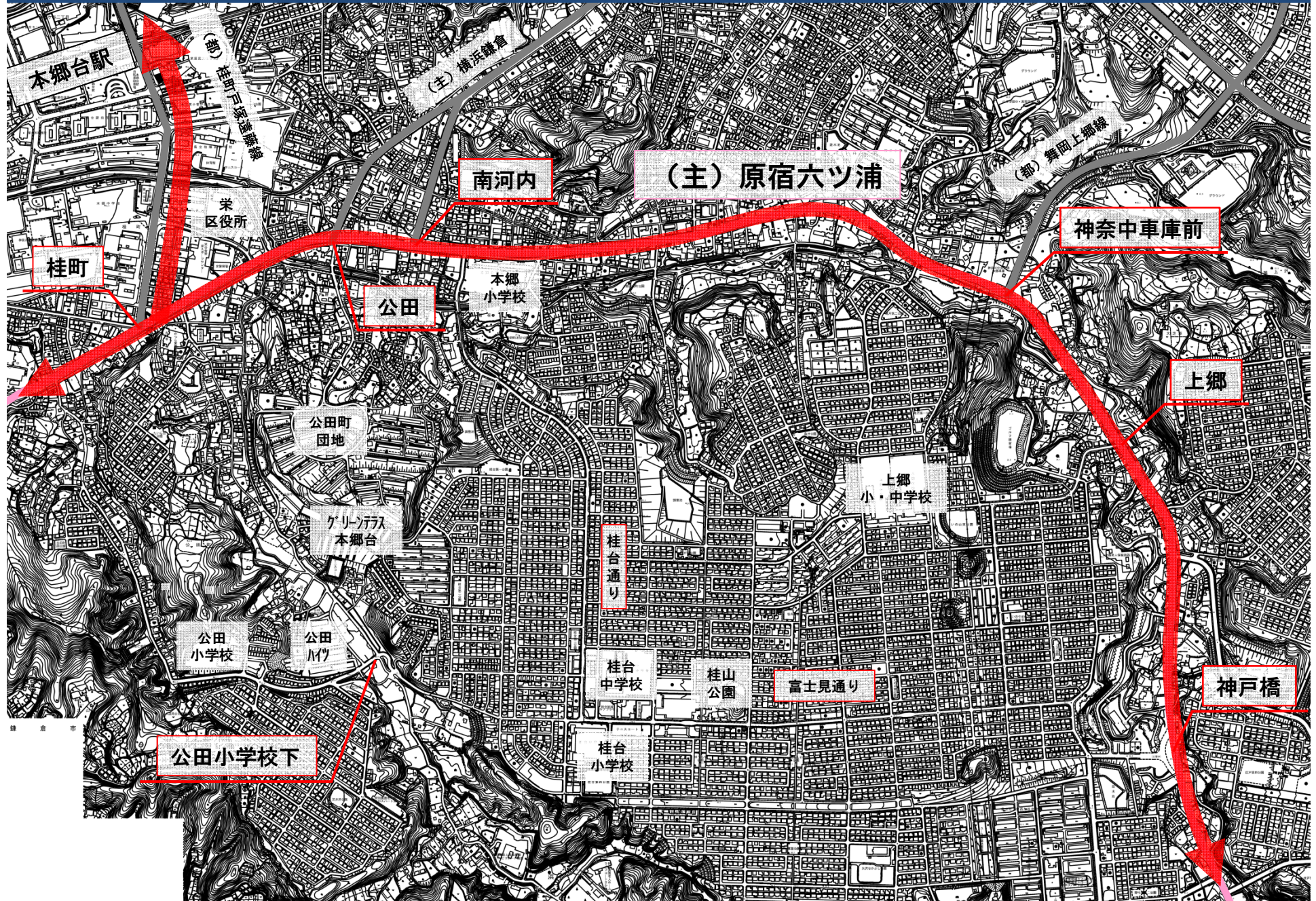
【現況】

- ・延長：平成22年道路交通センサスの距離を採用
- ・走行速度：平成22年道路交通センサスの昼間12時間平均旅行速度を採用
→センサス区間毎に通過時間を計算し、合計

【整備後】

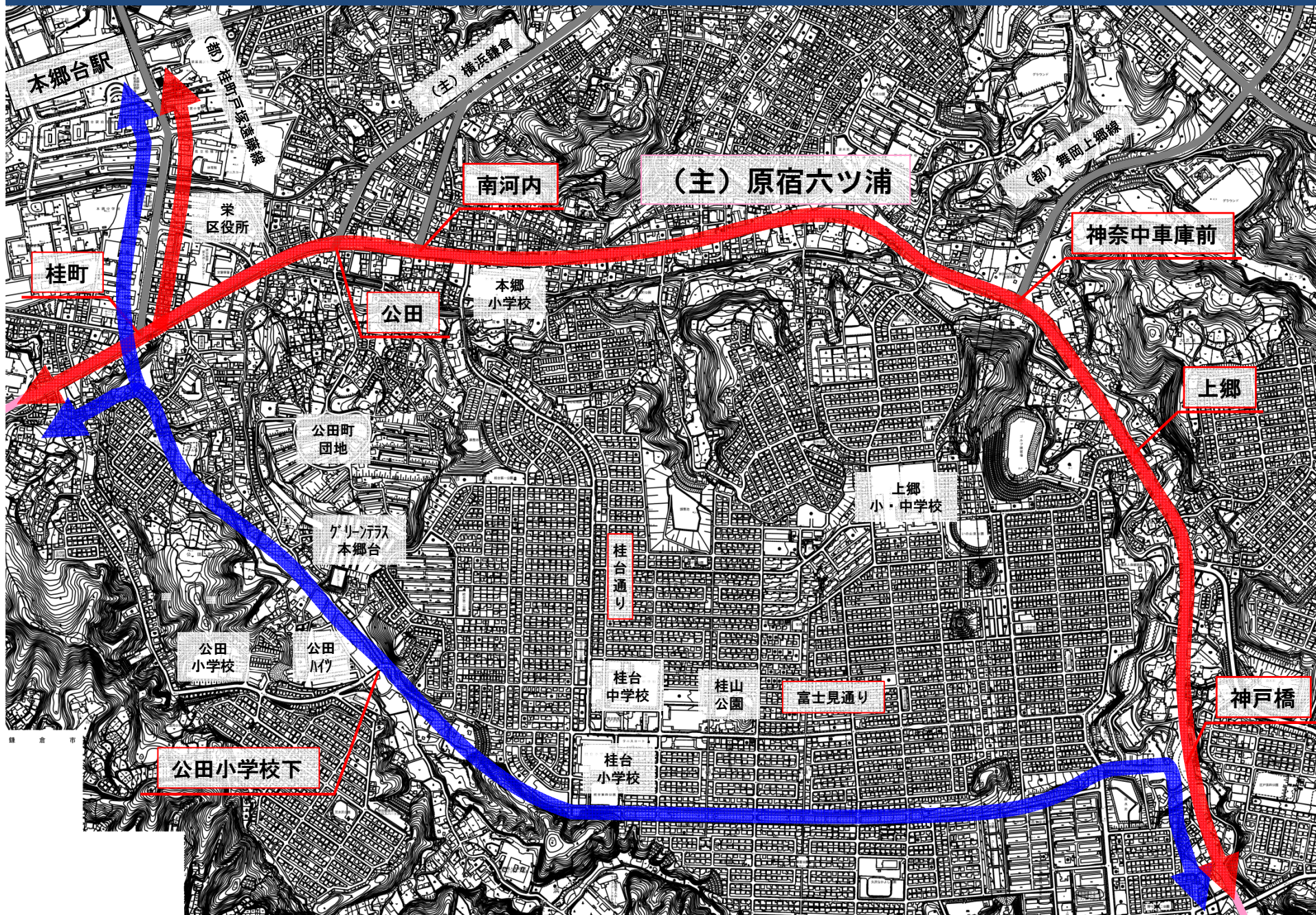
- ・延長：現道を通する区間は、平成22年道路交通センサスの距離を採用
新設道路は事業再評価時のデータを採用
- ・走行速度：現道を通する区間は、平成22年道路交通センサスの距離を採用
新設道路は設計速度の50km/hを採用
→区間毎に通過時間を計算し、合計

3-2 交通分担 (現況)



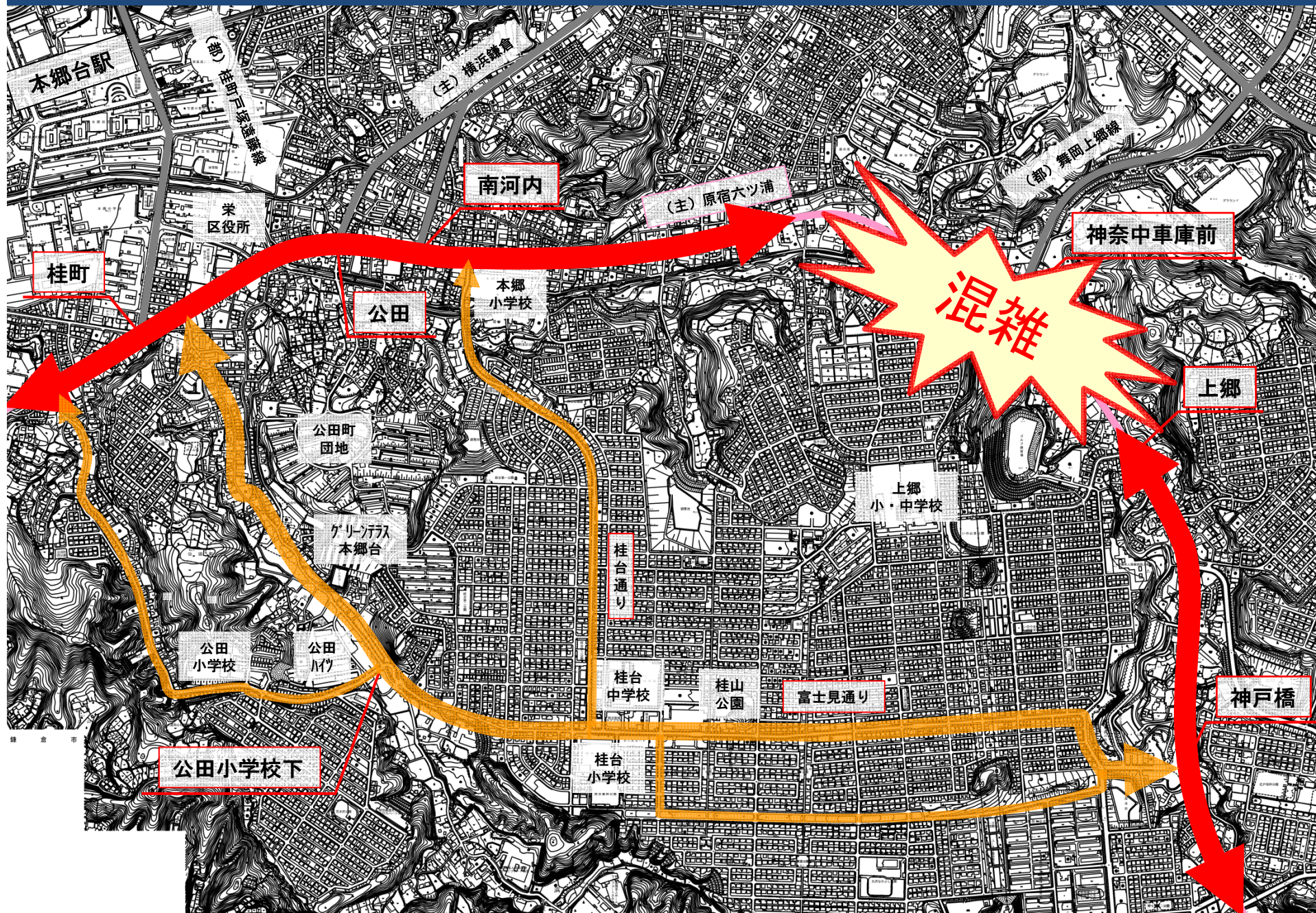
3-2 交通分担 (整備後)

3 整備効果



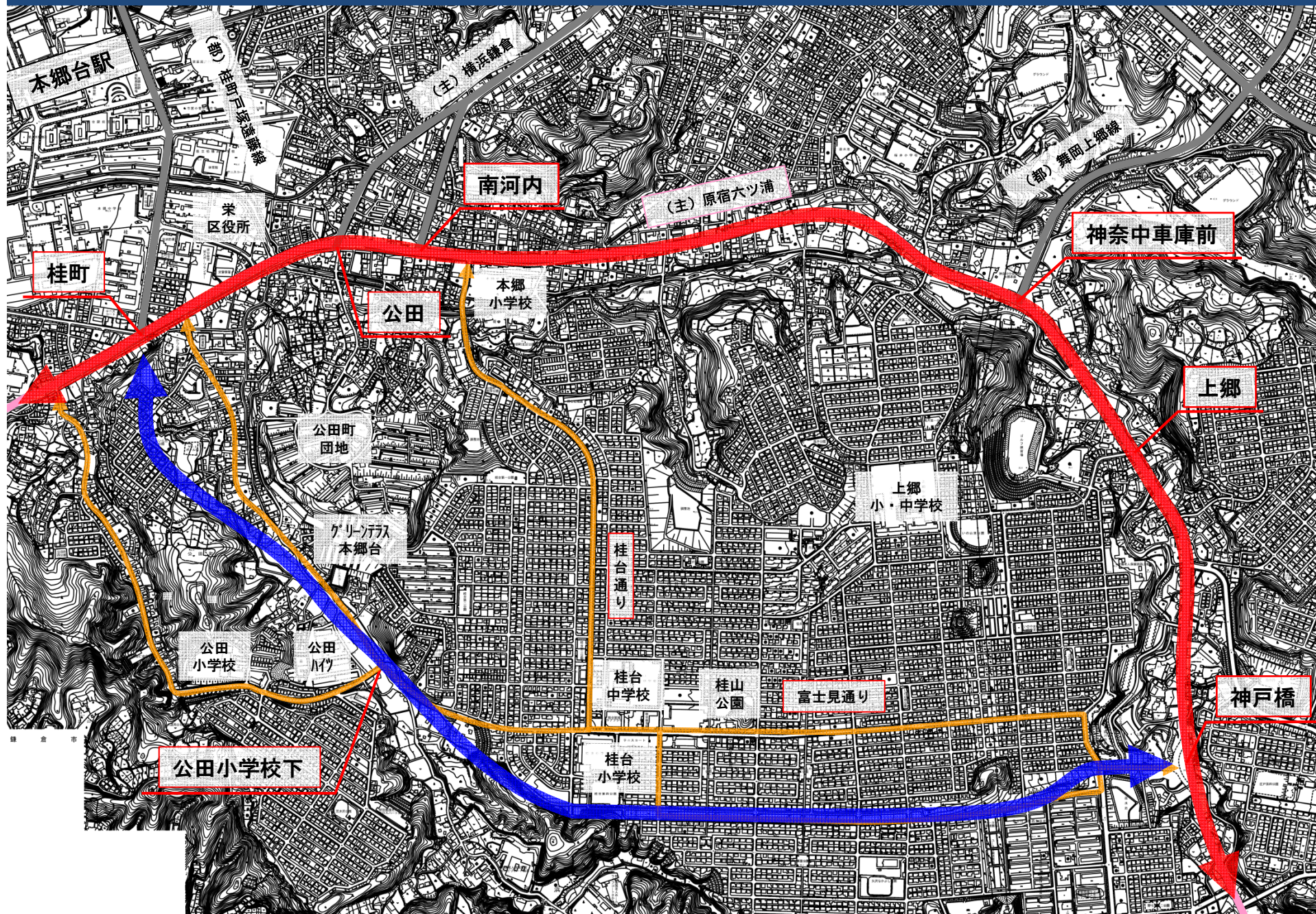
3-2 生活道路の状況（現況）

3 整備効果



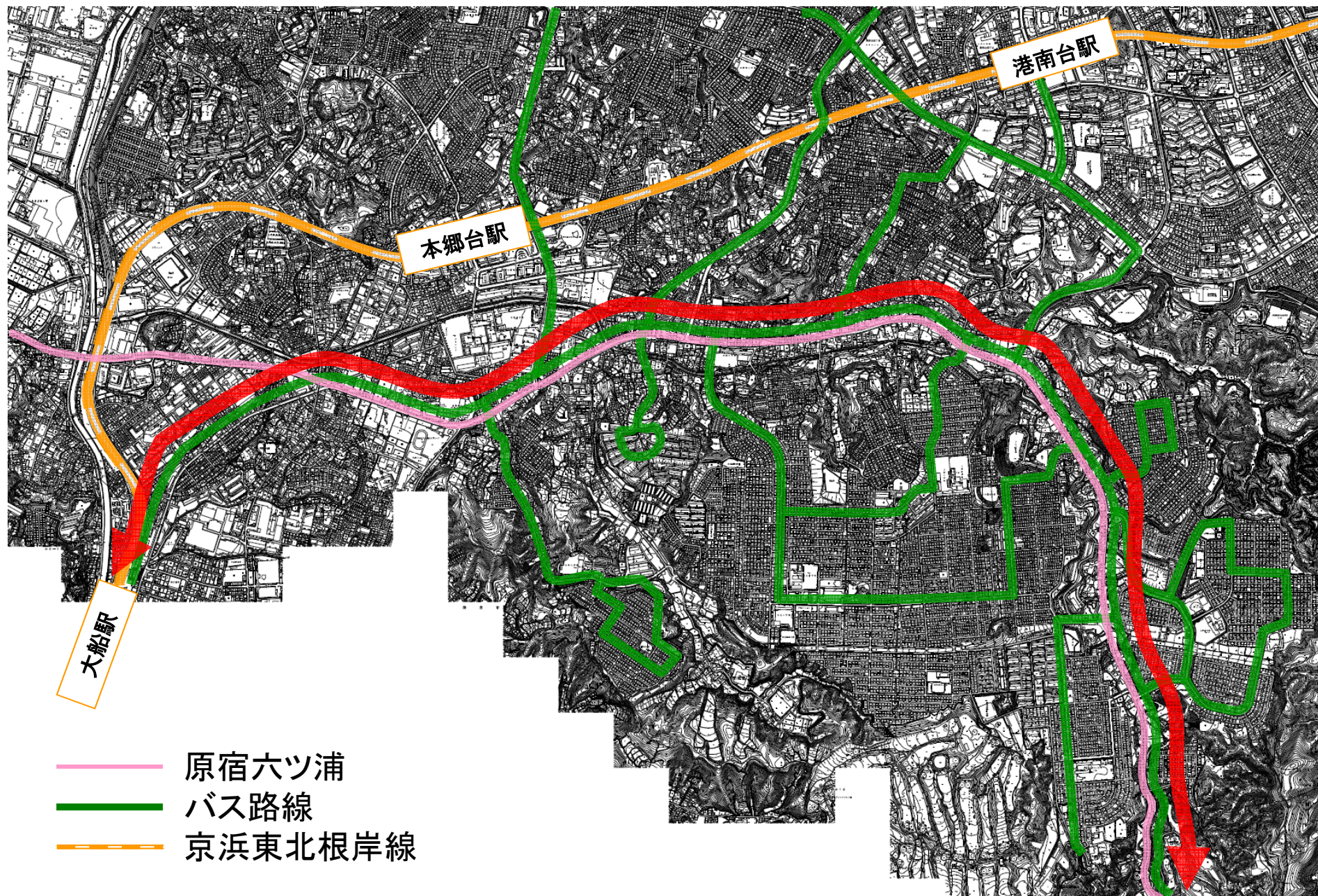
3-2 生活道路の状況（整備後）

3 整備効果



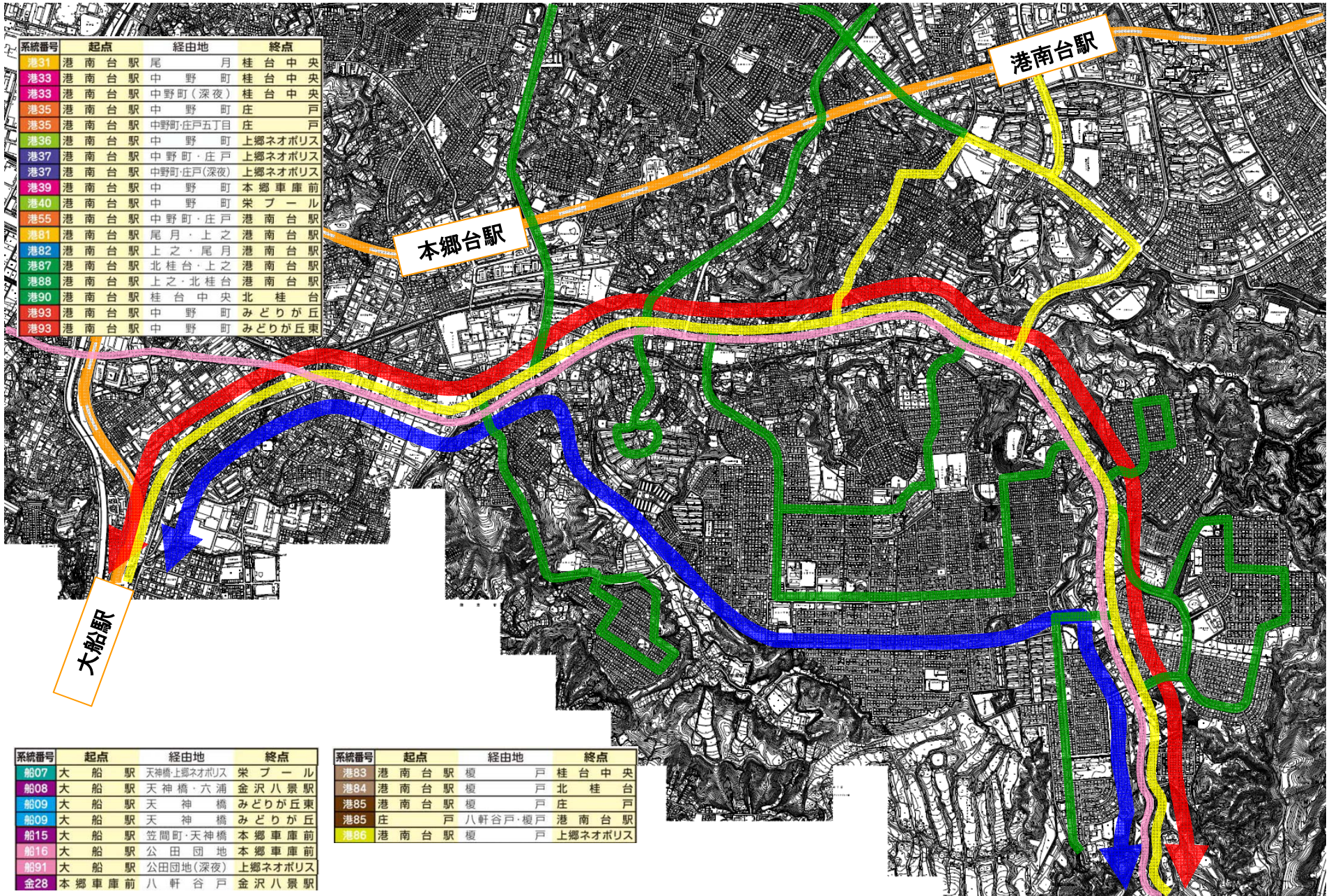
3-2 バス路線（現況）

3 整備効果



3-2 バス路線（整備後）

3 整備効果



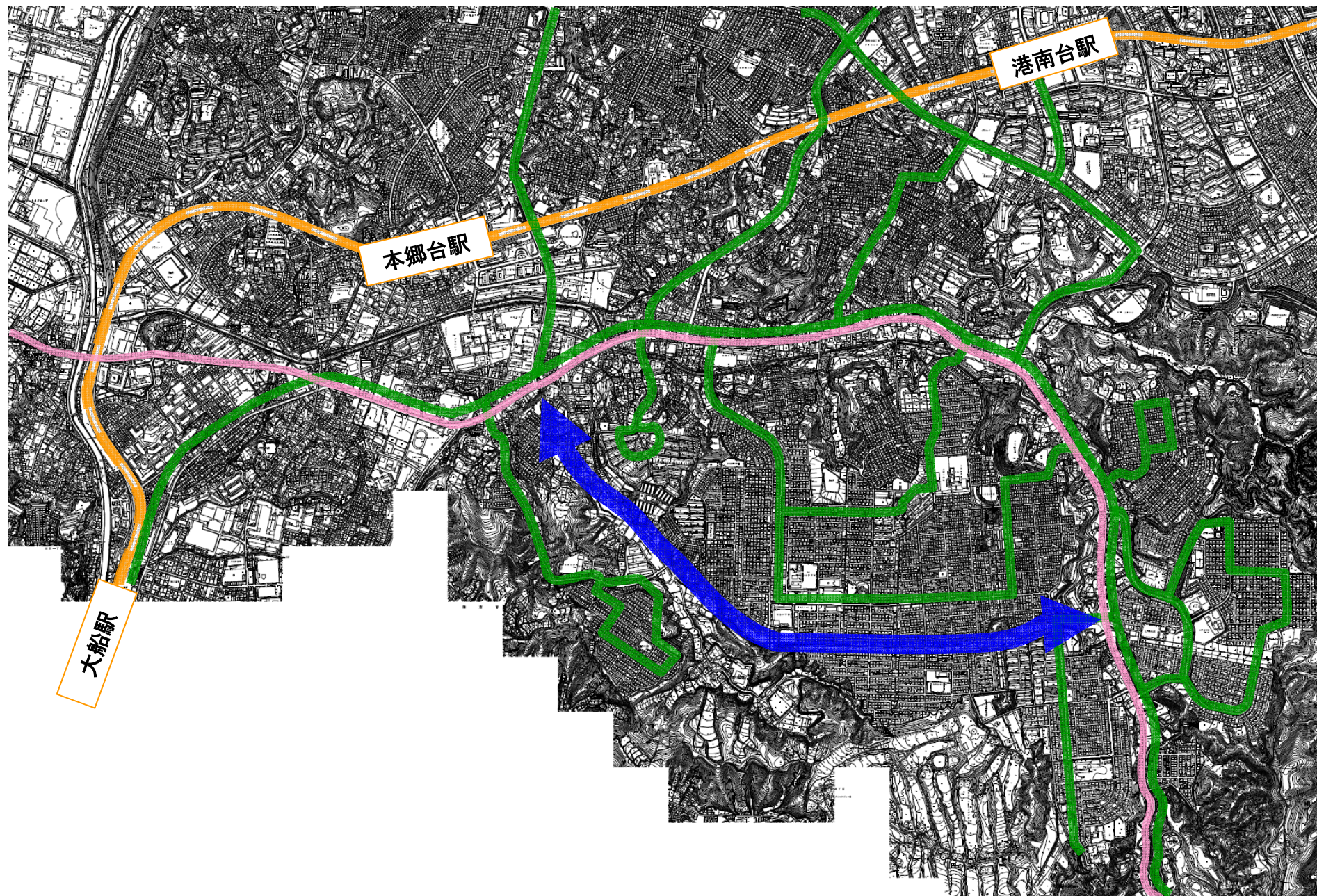
系統番号	起点	経由地	終点
港31	港南台駅	尾月	桂台中央
港33	港南台駅	中野町	桂台中央
港33	港南台駅	中野町(深夜)	桂台中央
港35	港南台駅	中野町	庄戸
港35	港南台駅	中野町・庄戸五丁目	庄戸
港36	港南台駅	中野町	上郷ネオポリス
港37	港南台駅	中野町・庄戸	上郷ネオポリス
港37	港南台駅	中野町・庄戸(深夜)	上郷ネオポリス
港39	港南台駅	中野町	本郷車庫前
港40	港南台駅	中野町	栄プール
港55	港南台駅	中野町・庄戸	港南台駅
港81	港南台駅	尾月・上之	港南台駅
港82	港南台駅	上之・尾月	港南台駅
港87	港南台駅	北桂台・上之	港南台駅
港88	港南台駅	上之・北桂台	港南台駅
港90	港南台駅	桂台中央	北桂台
港93	港南台駅	中野町	みどりが丘
港93	港南台駅	中野町	みどりが丘東

系統番号	起点	経由地	終点
船07	大船駅	天神橋	上郷ネオポリス
船08	大船駅	天神橋・六浦	金沢八景駅
船09	大船駅	天神橋	みどりが丘東
船09	大船駅	天神橋	みどりが丘
船15	大船駅	笠間町・天神橋	本郷車庫前
船16	大船駅	公田団地	本郷車庫前
船91	大船駅	公田団地(深夜)	上郷ネオポリス
金28	本郷車庫前	八軒谷	戸金沢八景駅

系統番号	起点	経由地	終点
港83	港南台駅	榎戸	桂台中央
港84	港南台駅	榎戸	北桂台
港85	港南台駅	榎戸	庄戸
港85	庄戸	八軒谷戸・榎戸	港南台駅
港86	港南台駅	榎戸	上郷ネオポリス

3-2 バス路線（整備後）

3 整備効果



整備前のイメージ



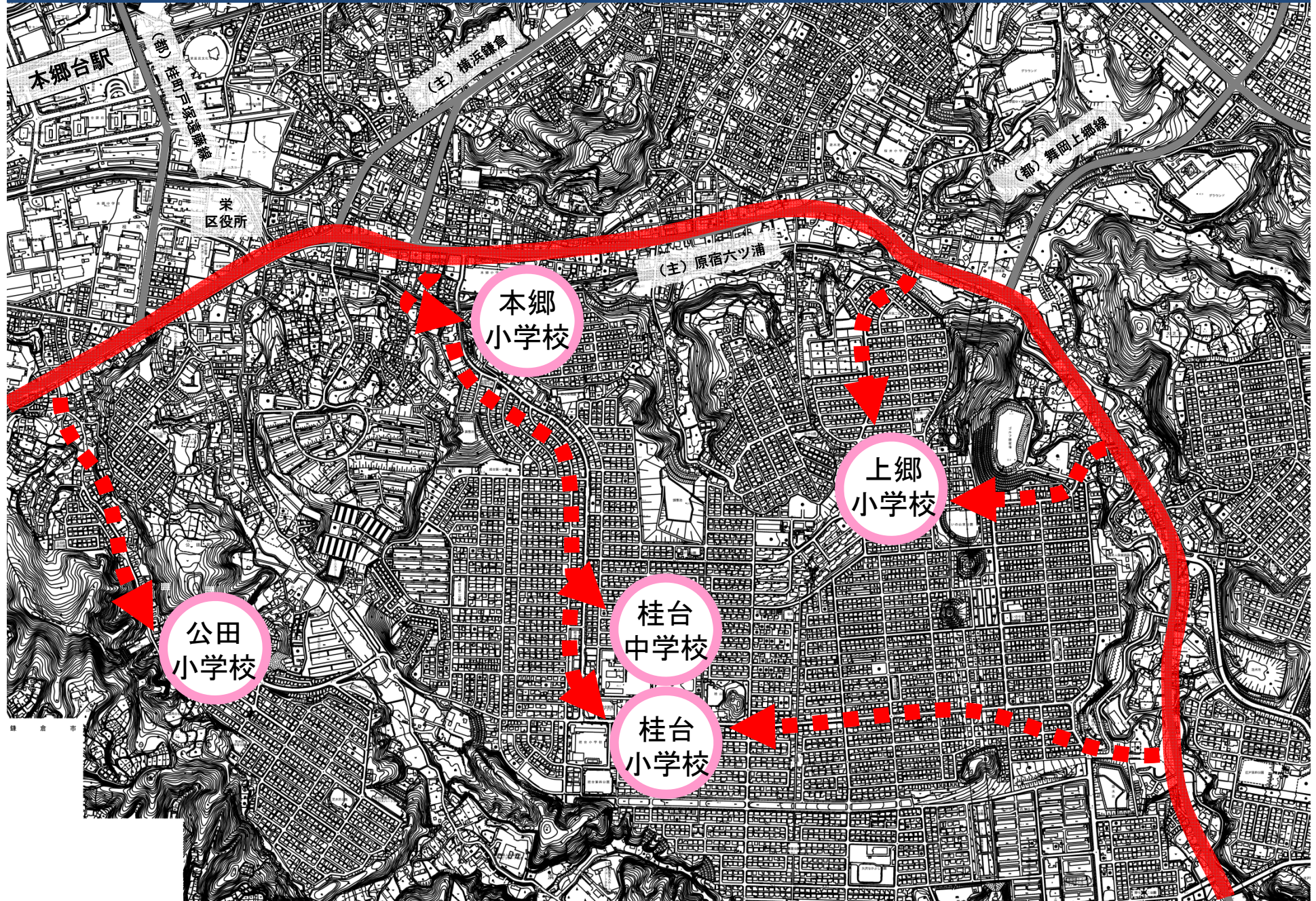
整備後のイメージ



※写真はイメージです

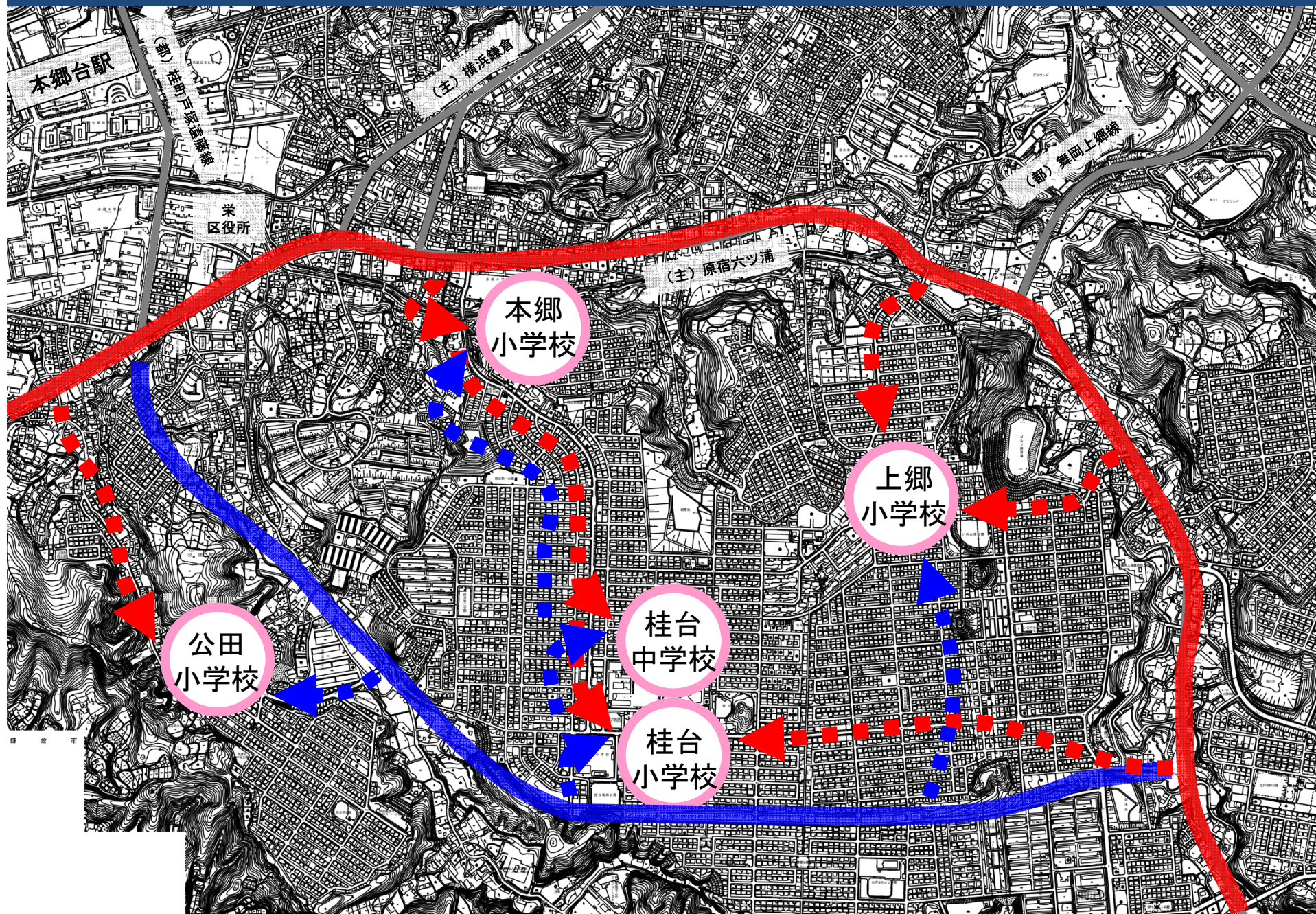
3-4 緊急輸送路

3 整備効果



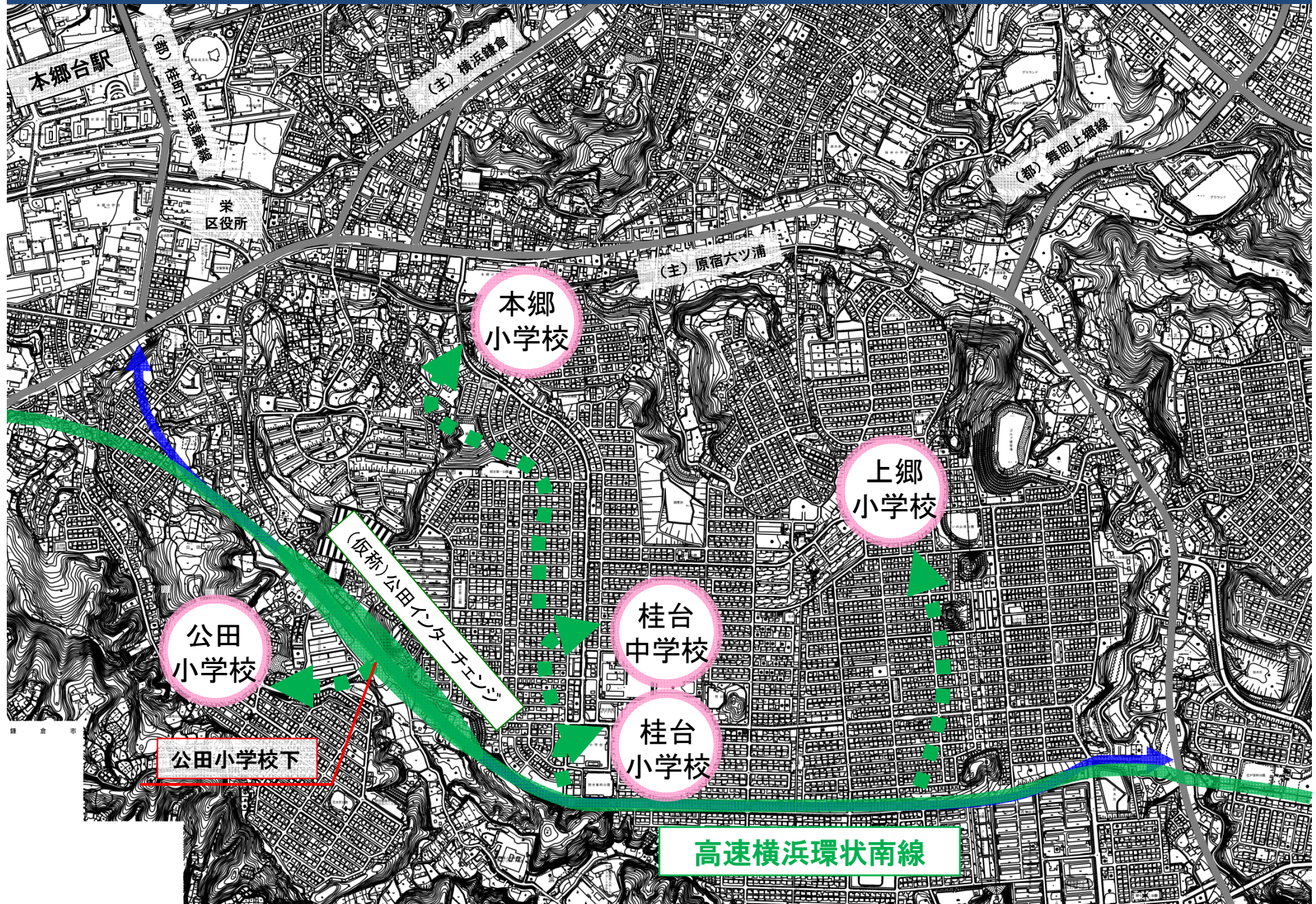
3-4 緊急輸送路

3 整備効果



3-4 緊急輸送路

3 整備効果



3-5 広域アクセスへの寄与

3 整備効果



4 公田地区の設計概要

4－1 設計諸元

4－2 インターチェンジ周辺

4－3 (仮称)桂町トンネル周辺

4－4 環境予測

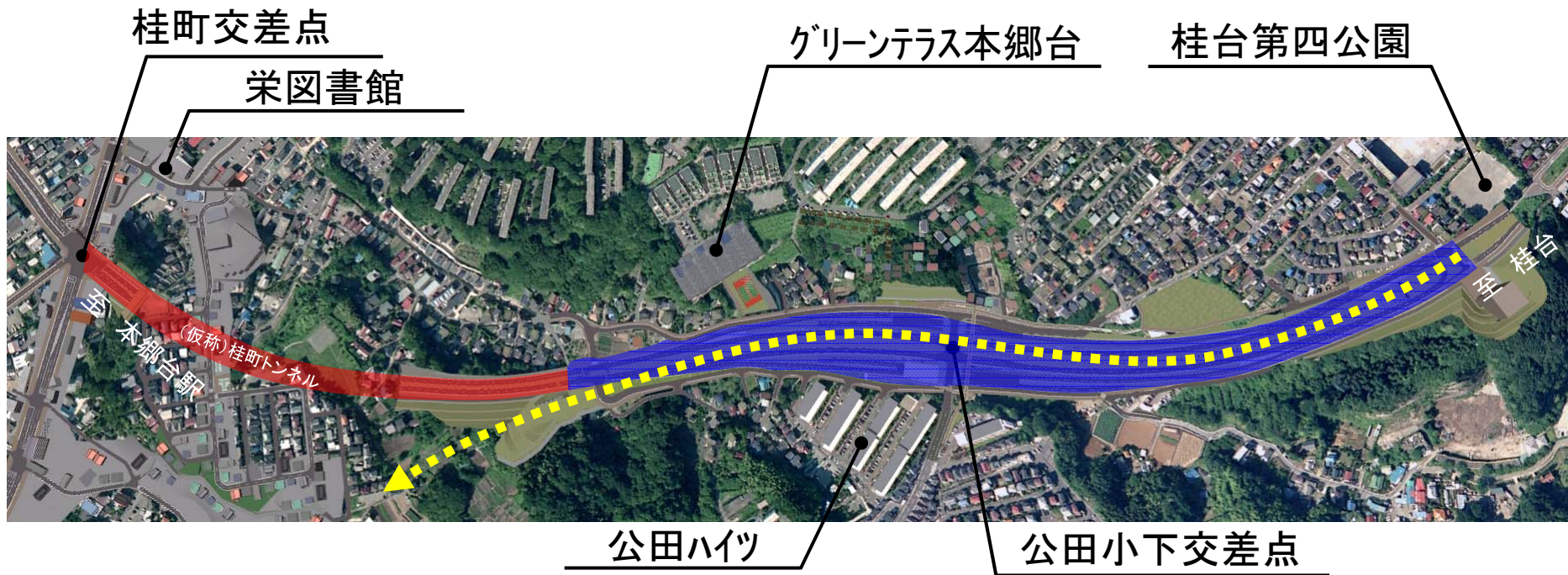
4-1 設計諸元

公田地区(1.7km)

- 計画交通量 13,600台／日
- 道路区分 第4種第1級
- 車線数 4車線
- 設計速度 50km／h

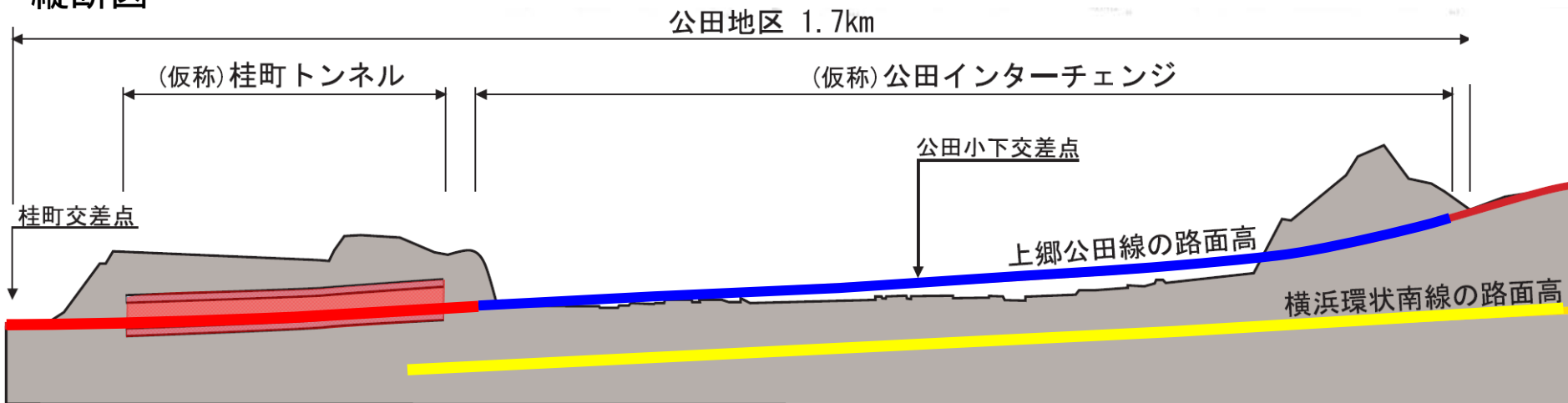
4-1 設計諸元

平面図



※CG画像は、道路構造等の詳細を示すものではなくてイメージです。今後、変更される場合があります。

縦断面図

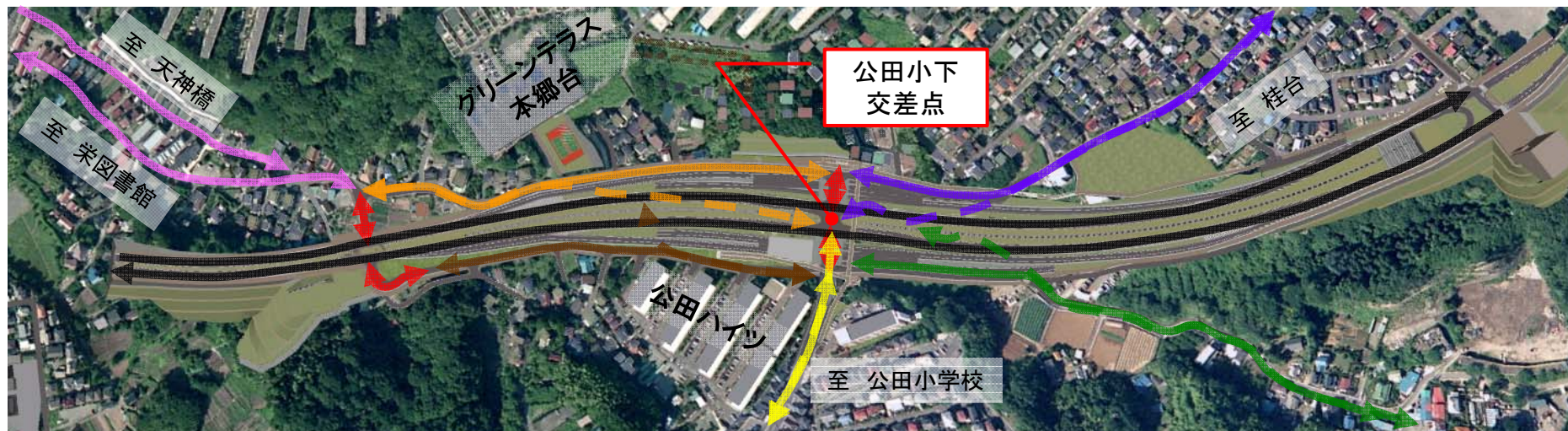


4-2 インターチェンジ周辺

● インターチェンジ周辺の現況

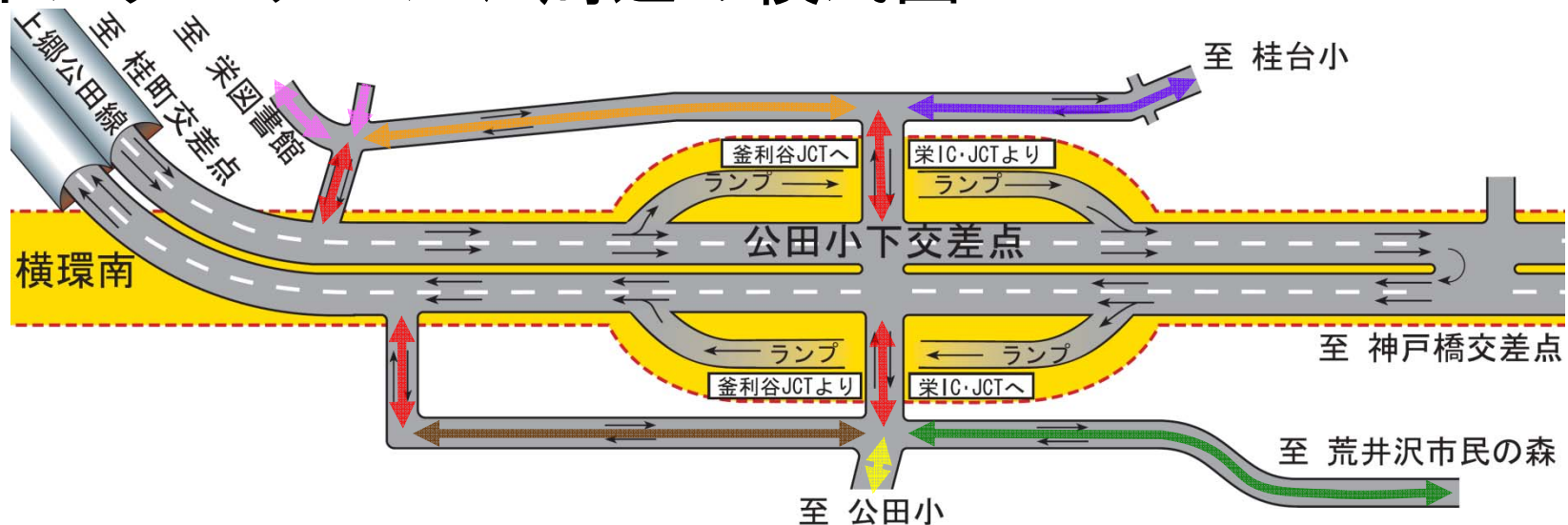


● インターチェンジ周辺の整備計画（イメージ）



※CG画像は、道路構造等の詳細を示すものではなくてイメージです。今後、変更される場合があります。

● インターチェンジ周辺の模式図



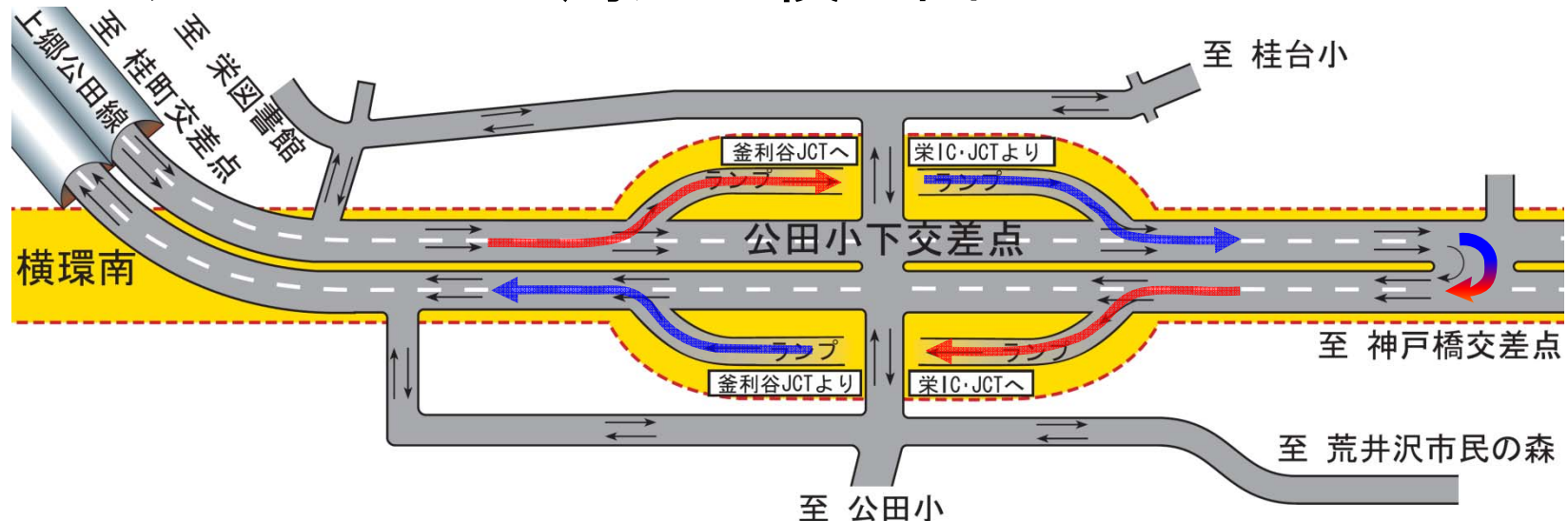
※この図は交通の流れを模式的に示したもので、実際の道路と異なります。

● インターチェンジ周辺の整備計画（イメージ）



※CG画像は、道路構造等の詳細を示すものではなくてイメージです。今後、変更される場合があります。

● インターチェンジ周辺の模式図



※この図は交通の流れを模式的に示したもので、実際の道路と異なります。

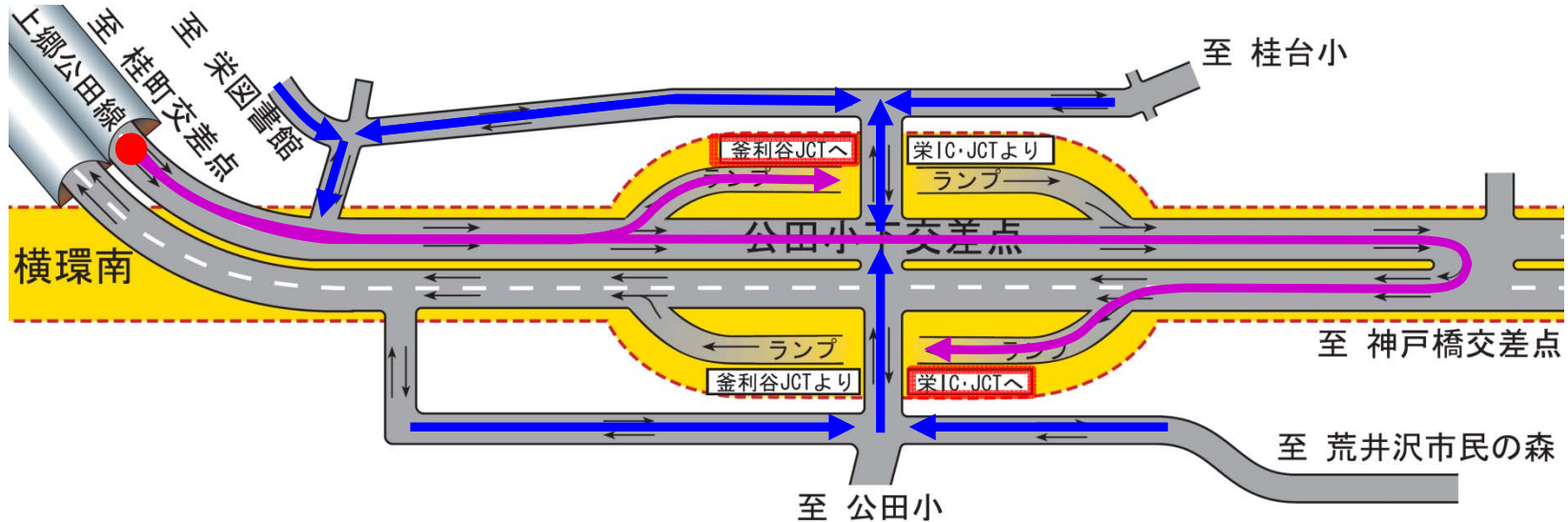
● インターチェンジ周辺のイメージ図



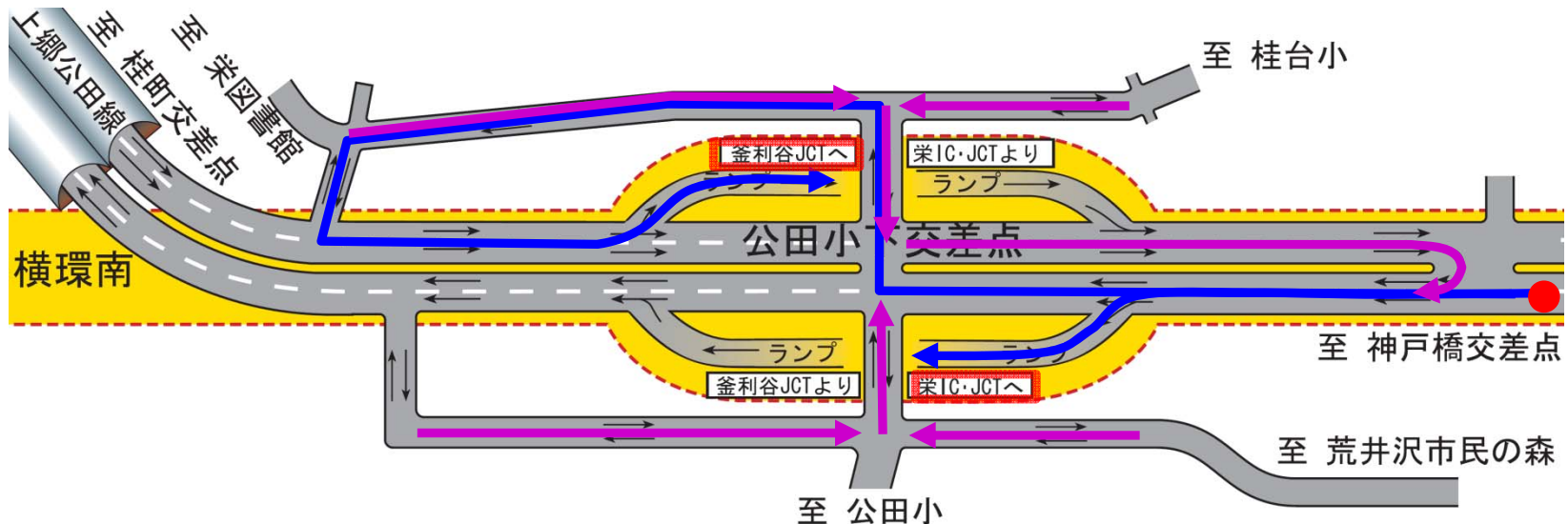
※CG画像は、道路構造等の詳細を示すものではなくてイメージです。今後、変更される場合があります。

4-2 インターチェンジ周辺

(1) 桂町交差点方面から南線へ乗る場合

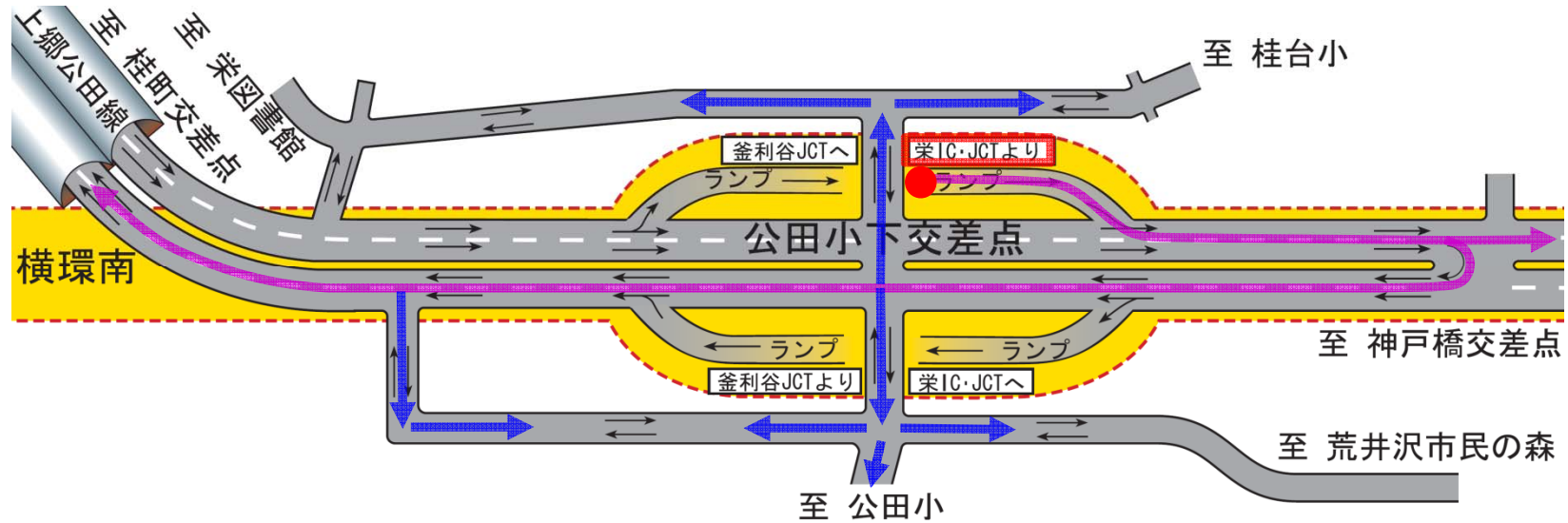


(2) 桂台方面から南線へ乗る場合

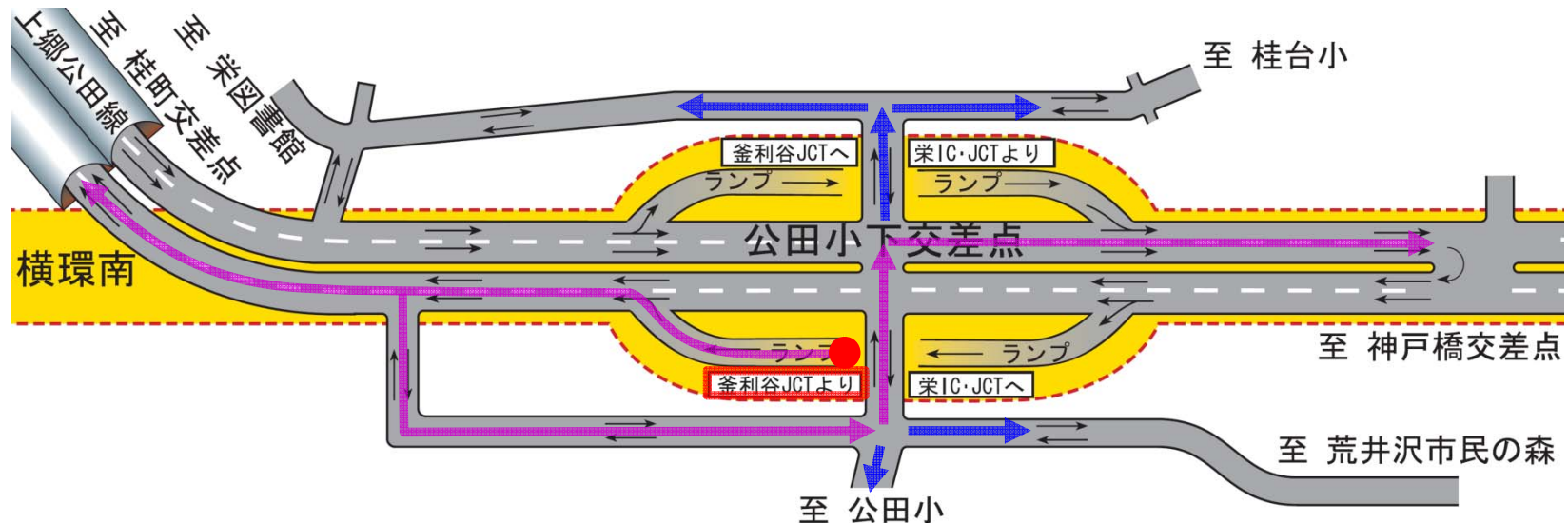


4-2 インターチェンジ周辺

(1) 栄IC・JCTより上郷公田線に降りる場合



(2) 釜利谷JCTより上郷公田線に降りる場合

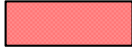





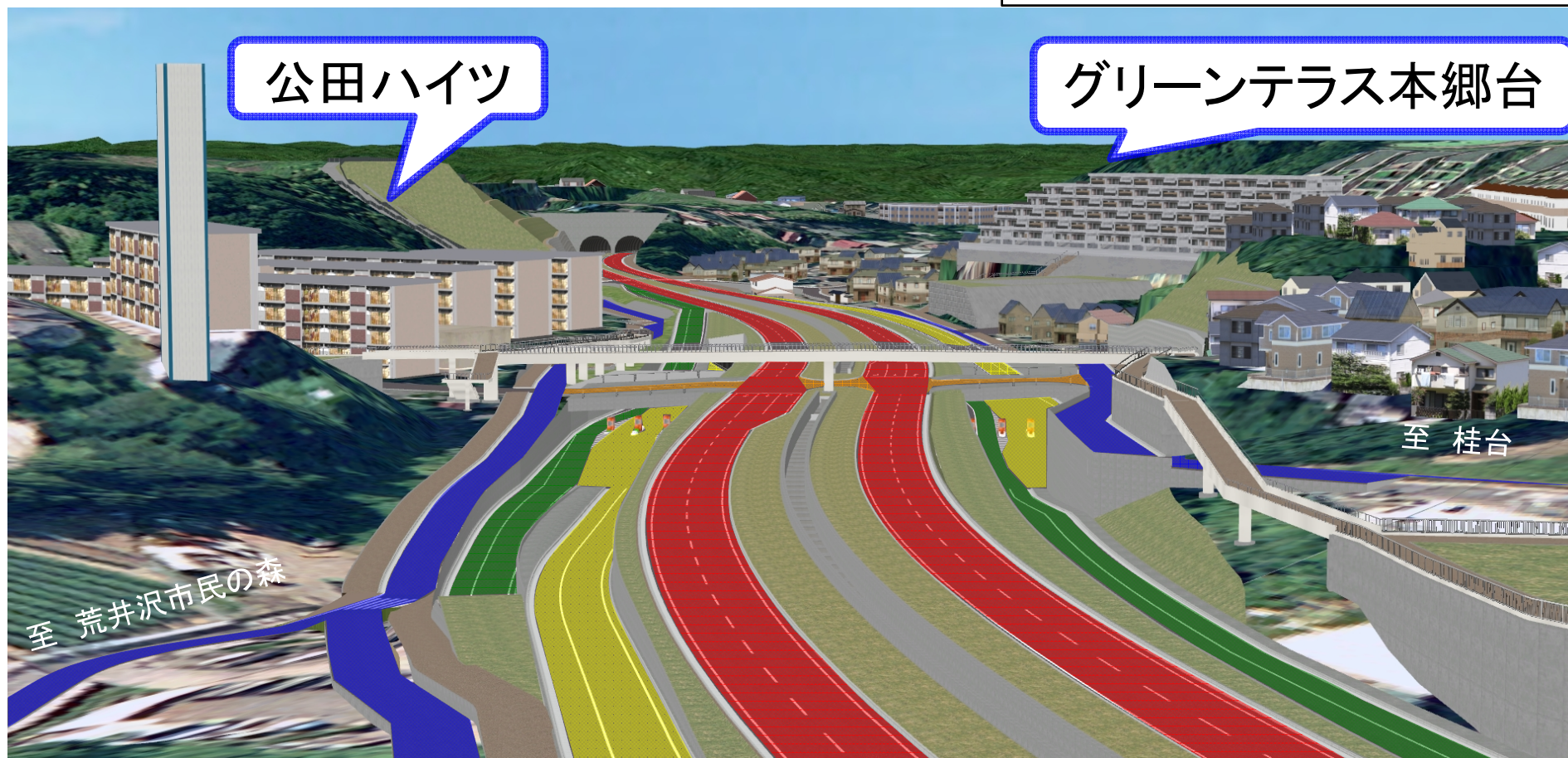
4-2 インターチェンジ周辺

4 設計概要

● 立体構造イメージ図

～桂台方向から公田町方面を望む～

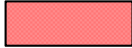



凡例	
	上郷公田線
	側道
	ランプ [°] (南線から上郷公田線)
	ランプ [°] (上郷公田線から南線)

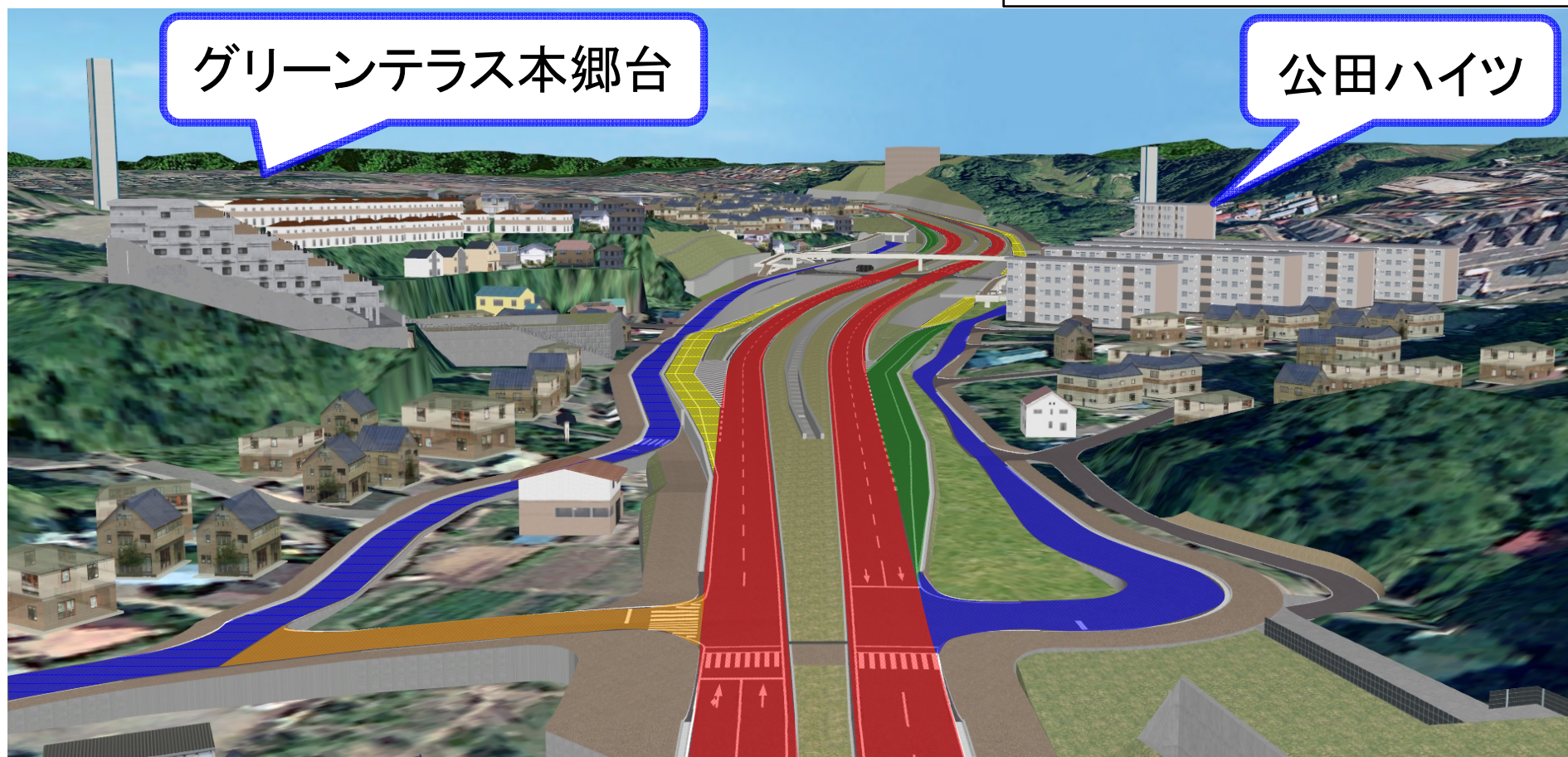


※CG画像は、道路構造等の詳細を示すものではなくてイメージです。今後、変更される場合があります。

● 立体構造イメージ図

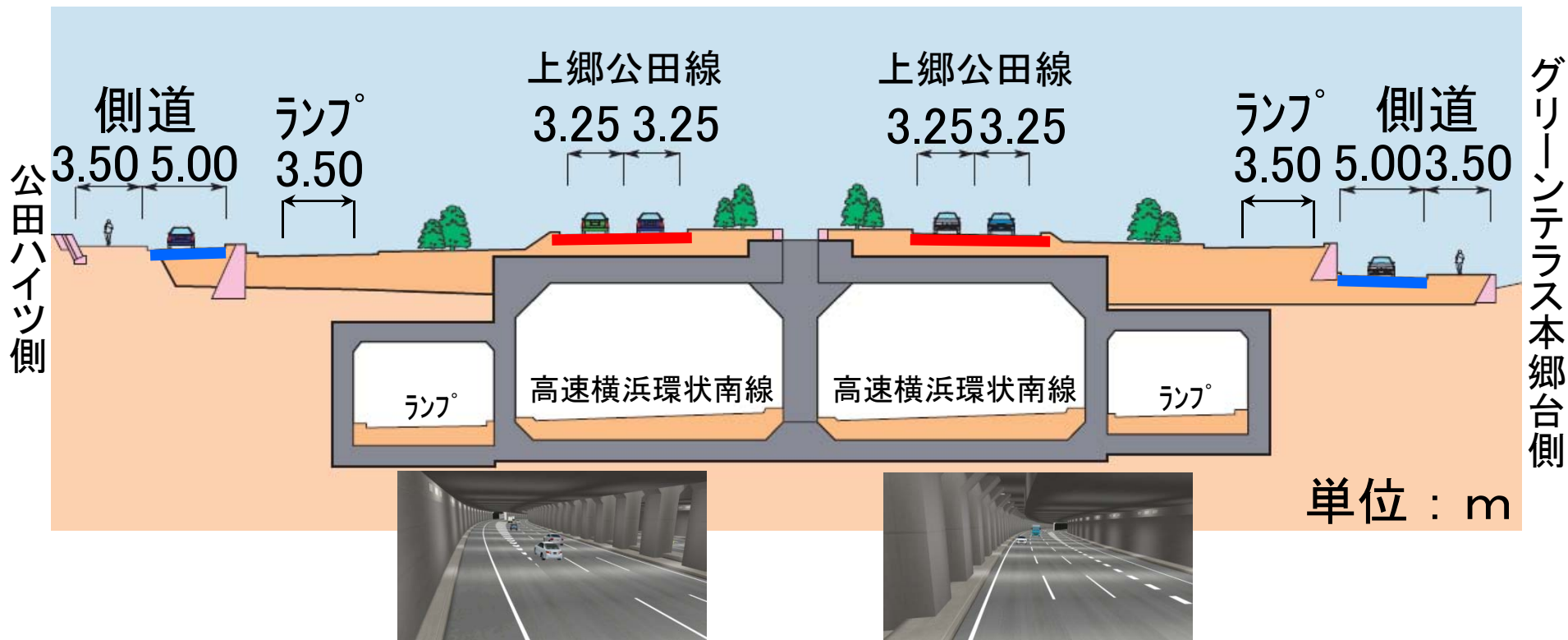
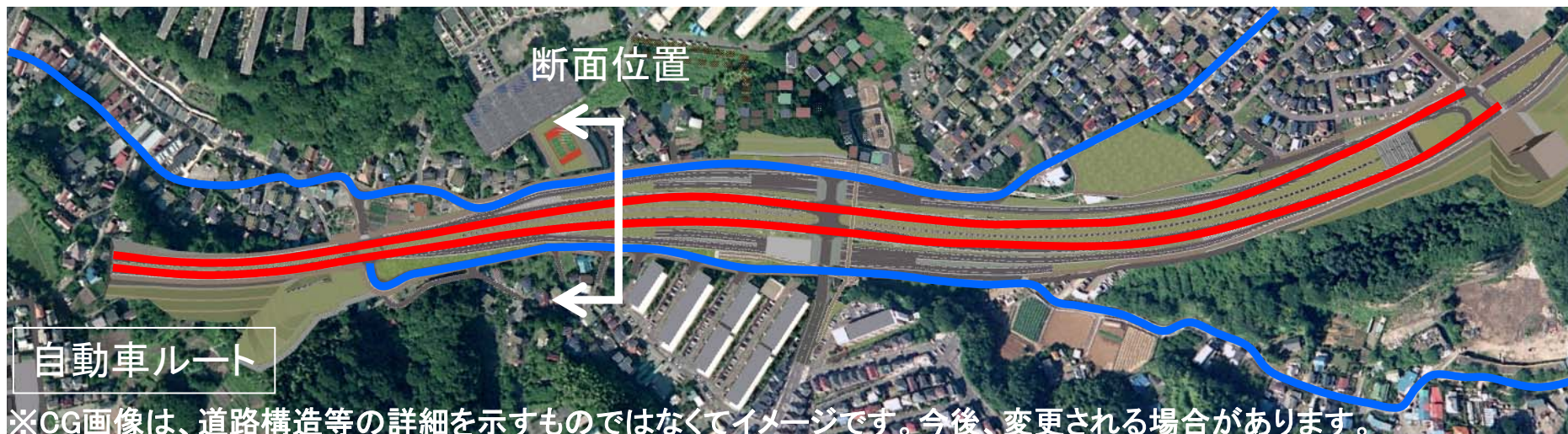
～公田町方向から桂台方面を望む～

凡例	
	上郷公田線
	側道
	ランプ [°] (南線から上郷公田線)
	ランプ [°] (上郷公田線から南線)



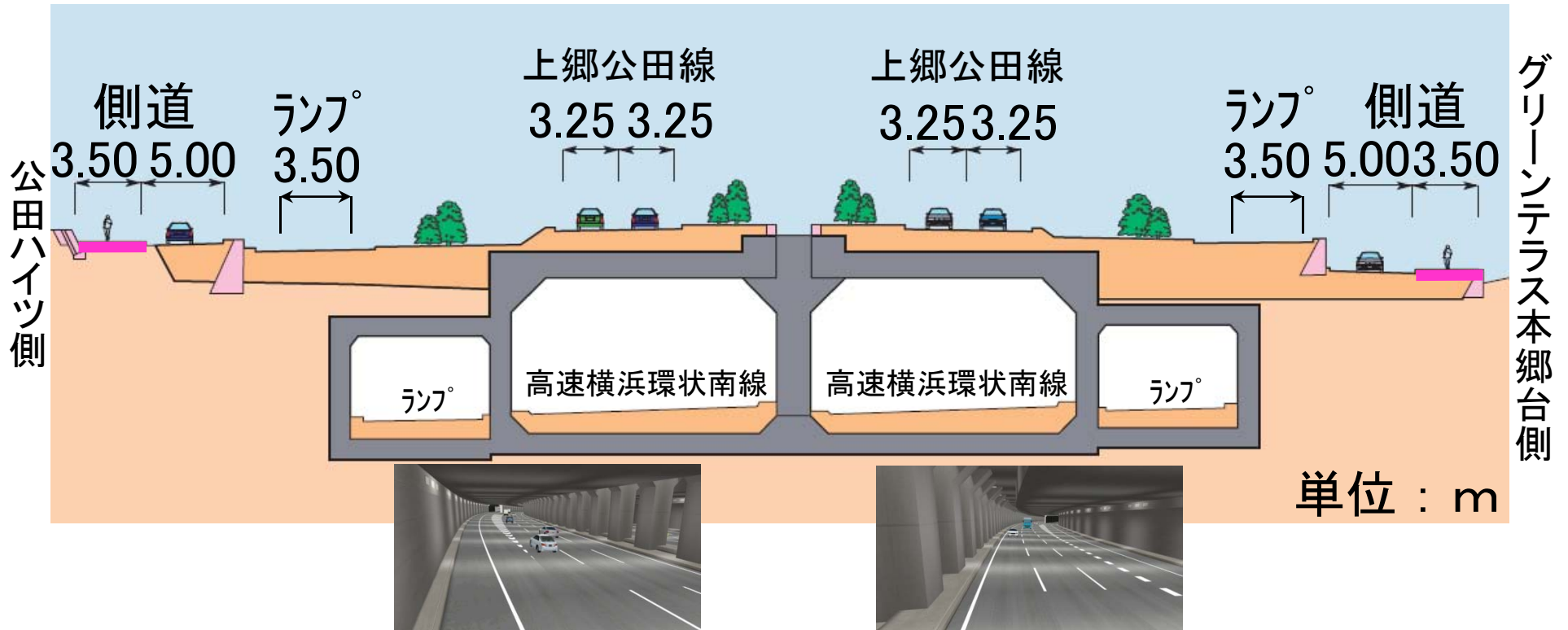
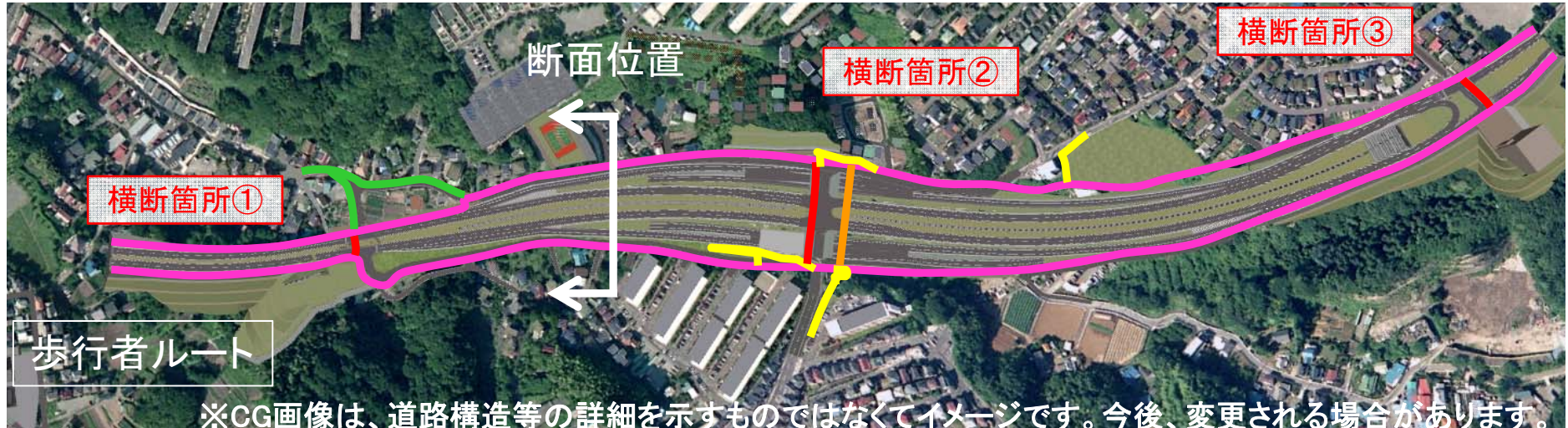
※CG画像は、道路構造等の詳細を示すものではなくてイメージです。今後、変更される場合があります。

4-2 インターチェンジ周辺



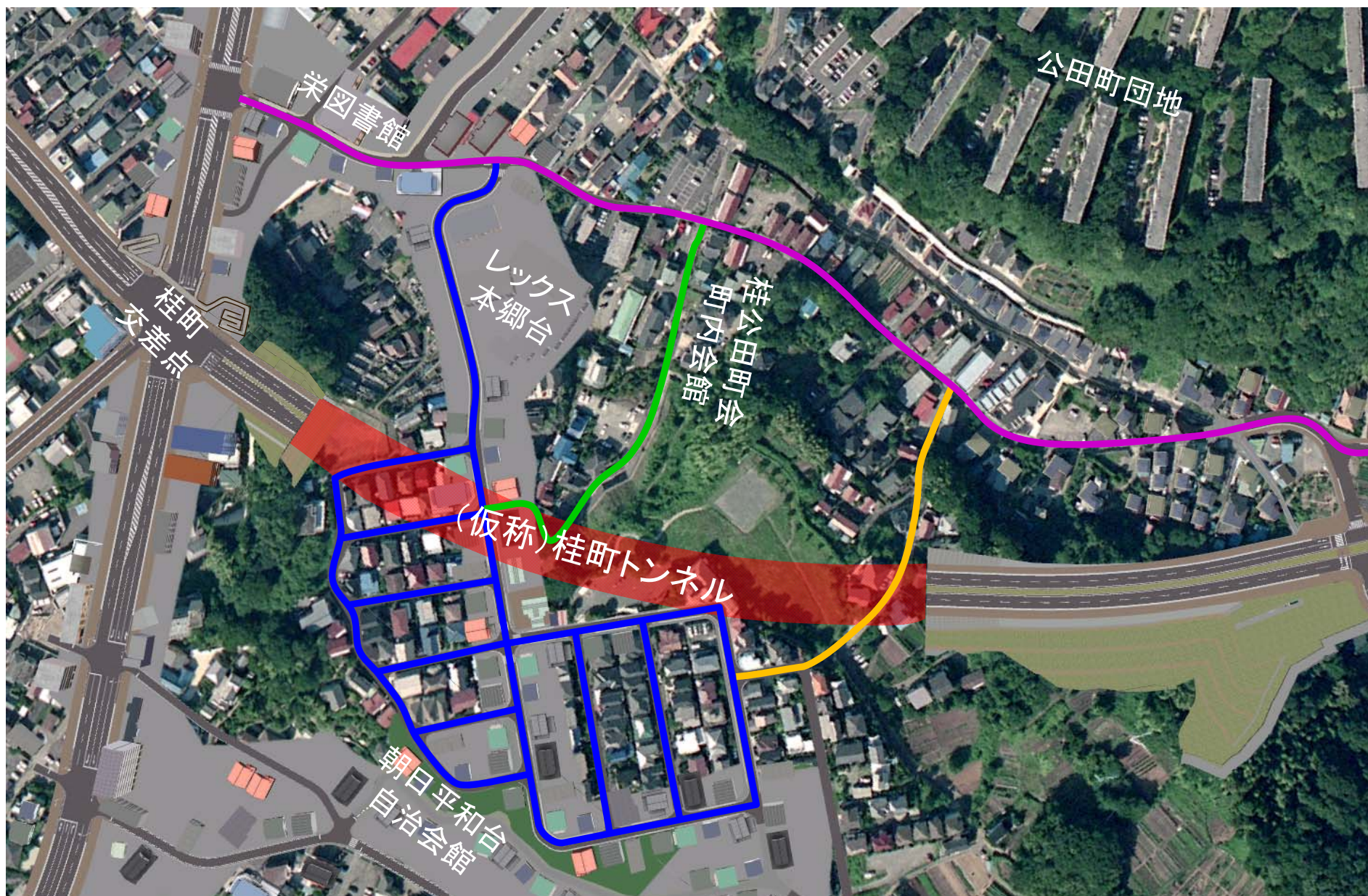
4-2 インターチェンジ周辺

4 設計概要



4-3 (仮称) 桂町トンネル周辺

4-3 トンネル周辺

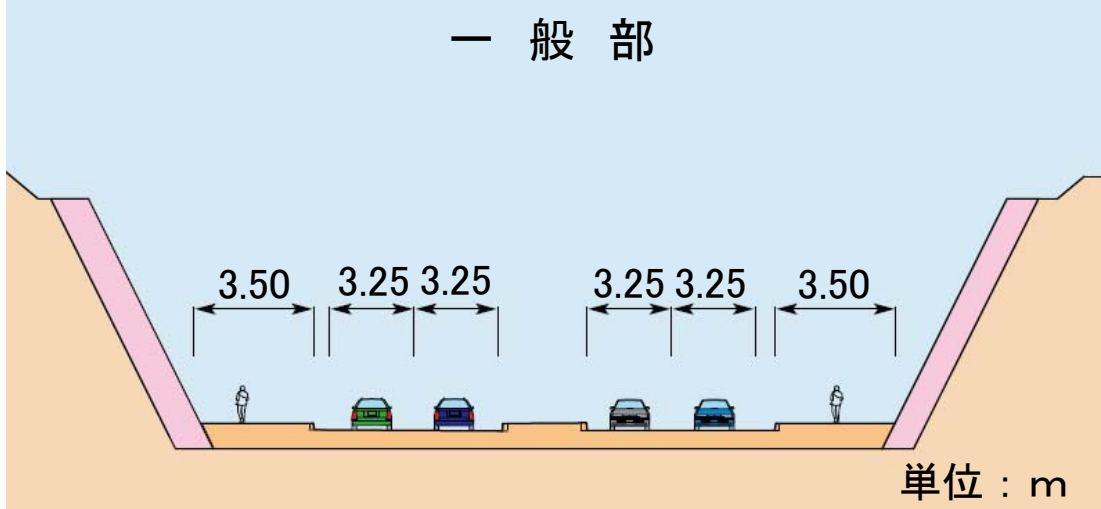
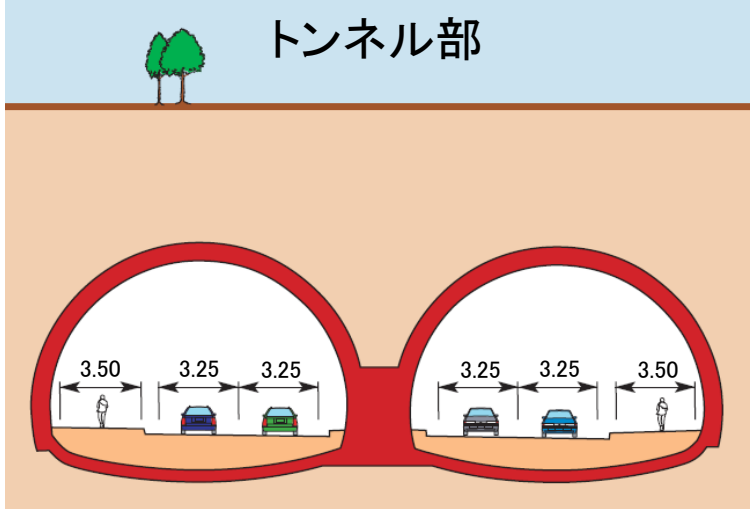


※CG画像は、道路構造等の詳細を示すものではなくてイメージです。今後、変更される場合があります。

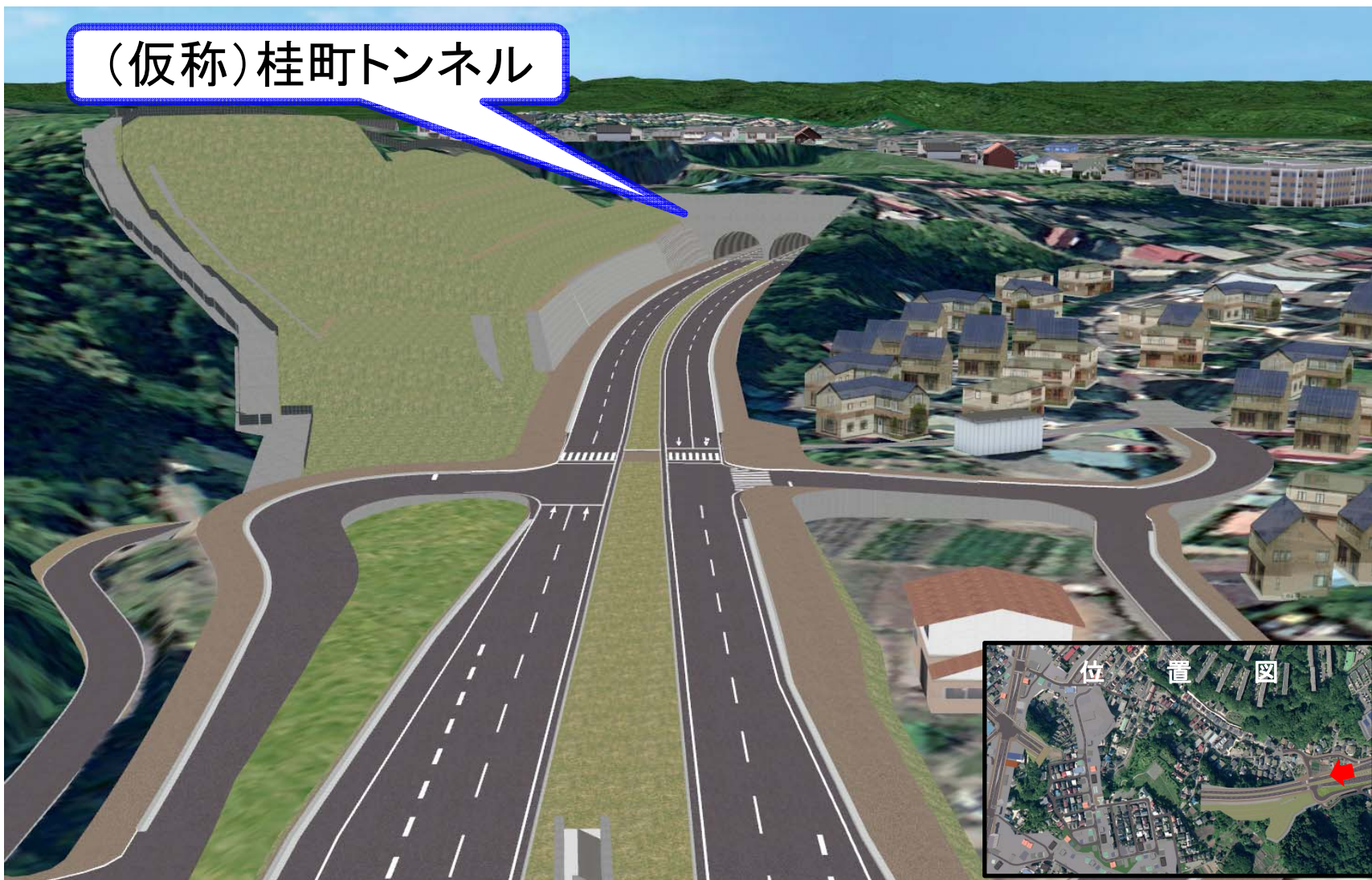
4-3 トンネル周辺



※CG画像は、道路構造等の詳細を示すものではなくてイメージです。今後、変更される場合があります。



坑口イメージ図（インターチェンジ側）

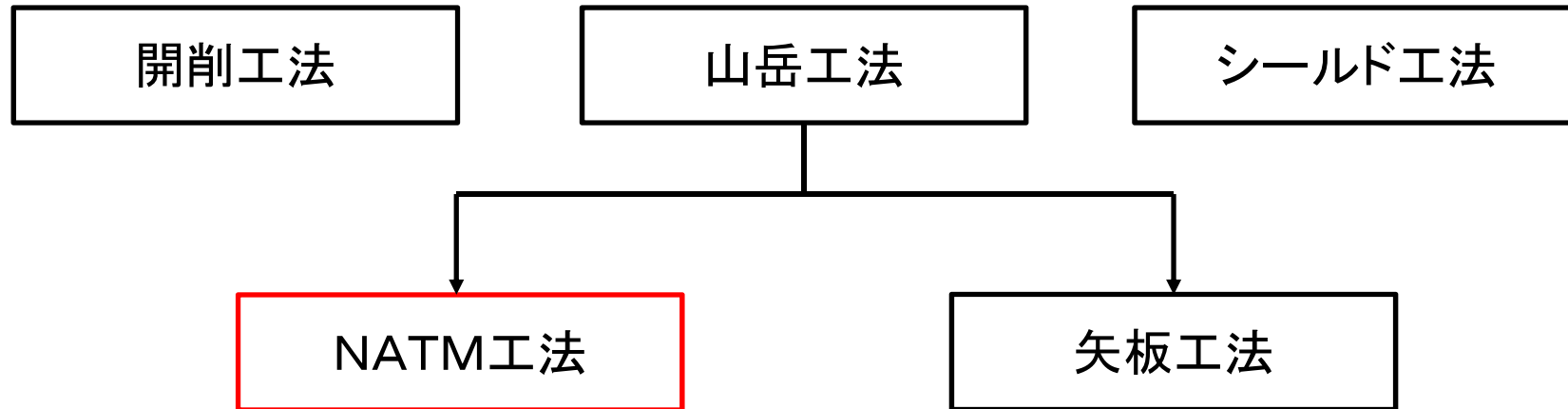


※CG画像は、道路構造等の詳細を示すものではなくてイメージです。今後、変更される場合があります。

坑口イメージ図（桂町交差点側）



※CG画像は、道路構造等の詳細を示すものではなくてイメージです。今後、変更される場合があります。

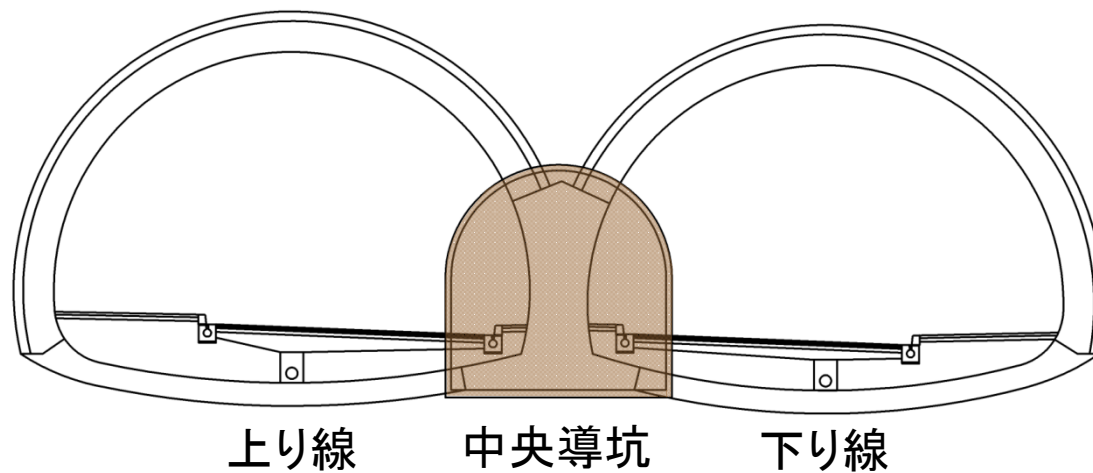


NATM (New Austrian Tunneling Method)

NATMは、掘削直後に吹付コンクリート、ロックボルト等を地山に施工し、地山と一体化した支保構造を作ることによって地山が本来持っている支保能力を積極的に利用する工法であり、山岳トンネルの標準的な施工法です。

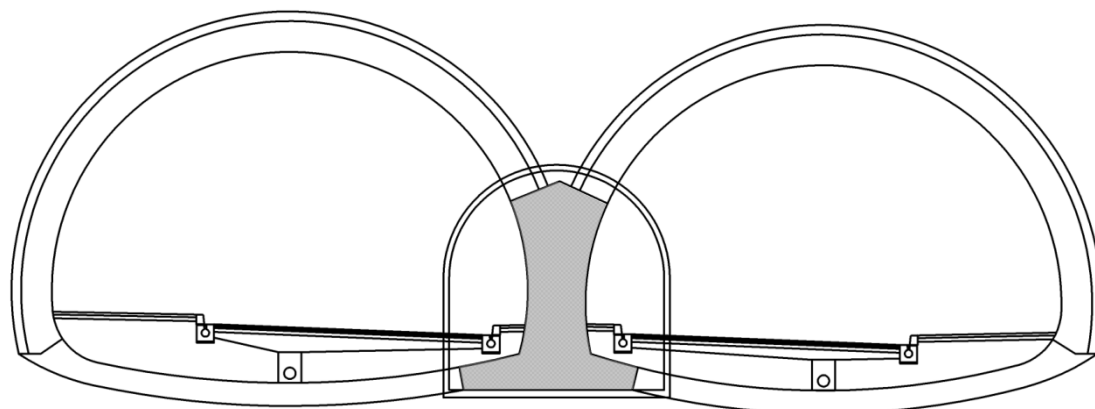
4-3 トンネル周辺

① 中央導坑掘削



4-3 トンネル周辺

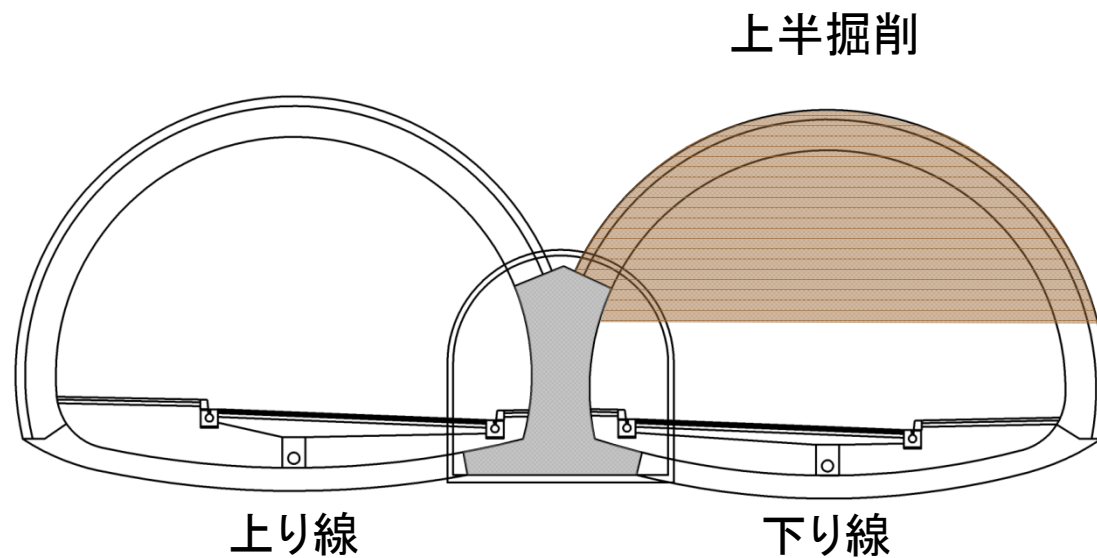
② センターピラー築造



上り線 センターピラー 下り線

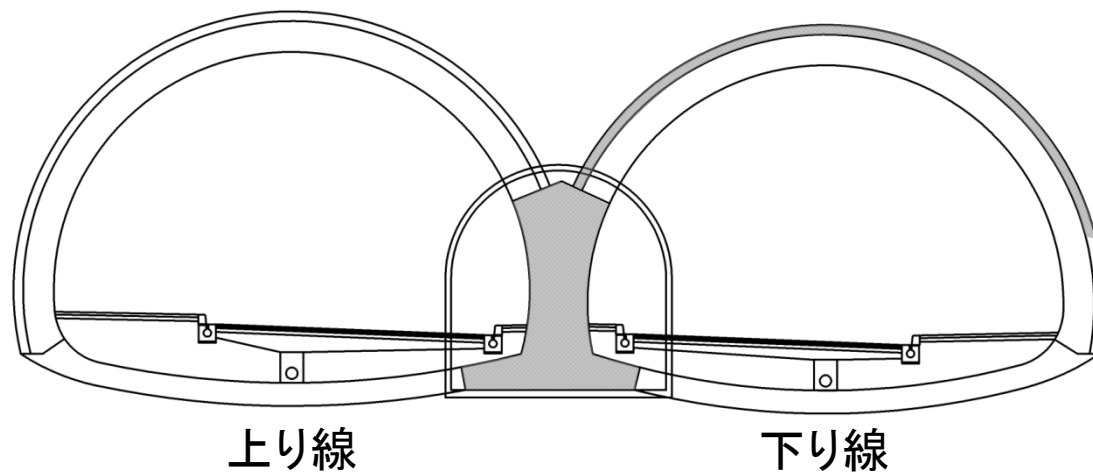


③本坑掘削(上半掘削)



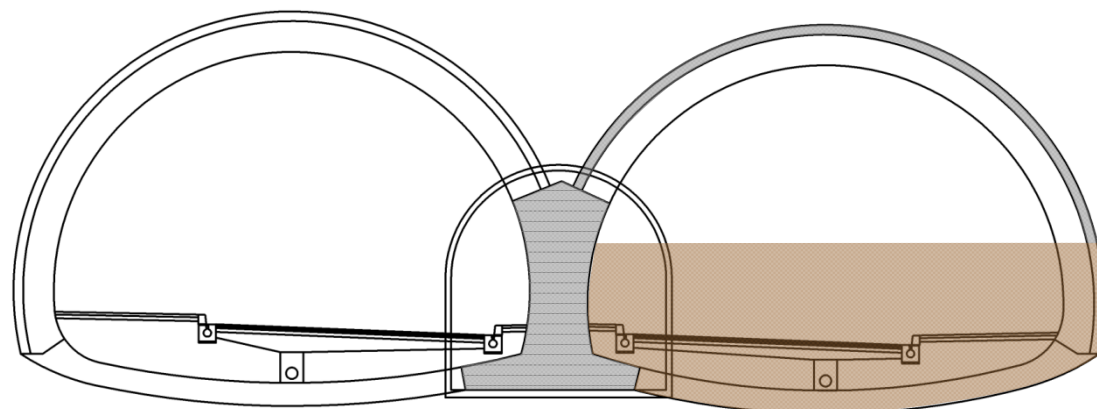
④本坑掘削(上半鋼製支保建込・吹付コンクリート打設)

鋼製支保建込・吹付コンクリート打設



4-3 トンネル周辺

⑤本坑掘削(下半掘削)



下半掘削

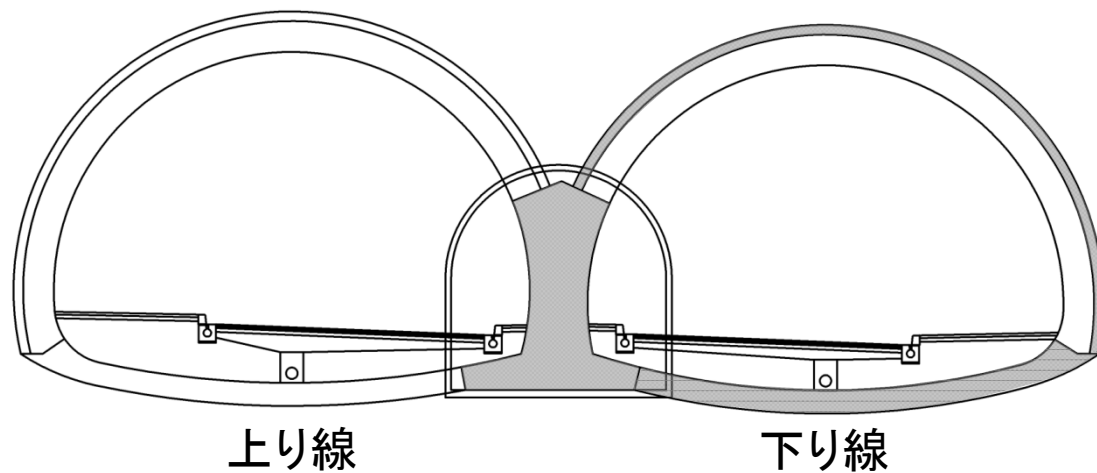
上り線

下り線



4-3 トンネル周辺

⑥本坑掘削(インバート打設)

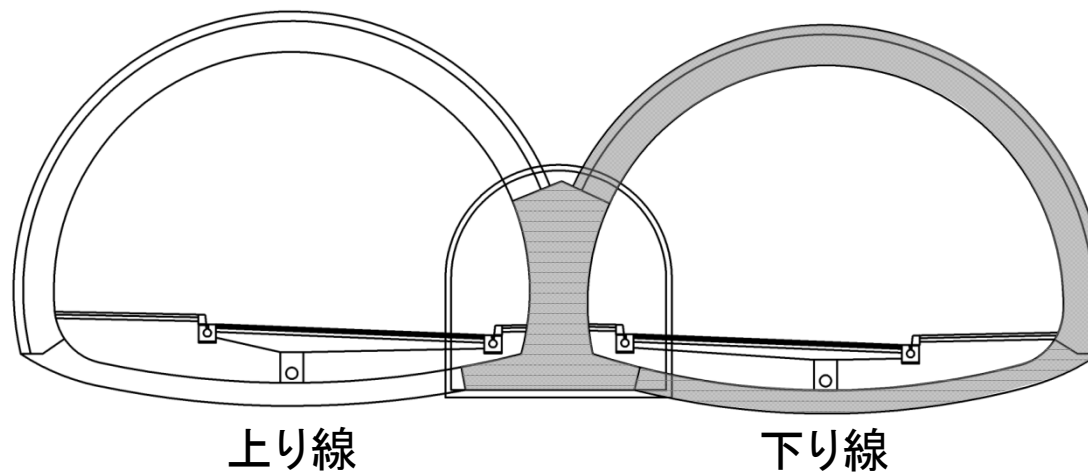


インバート打設



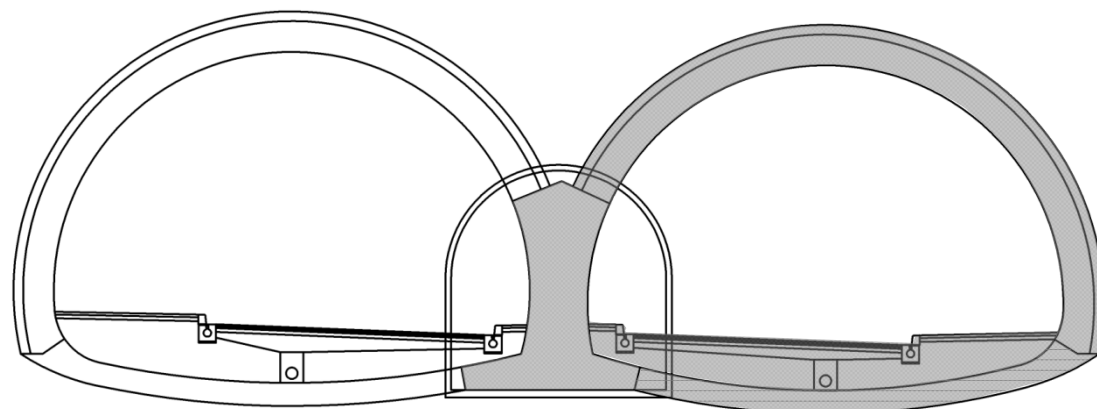
⑦本坑掘削(覆エコンクリート打設)

覆エコンクリート打設



4-3 トンネル周辺

⑧舗装工、付帯設備工(照明など)



舗装工・付帯工

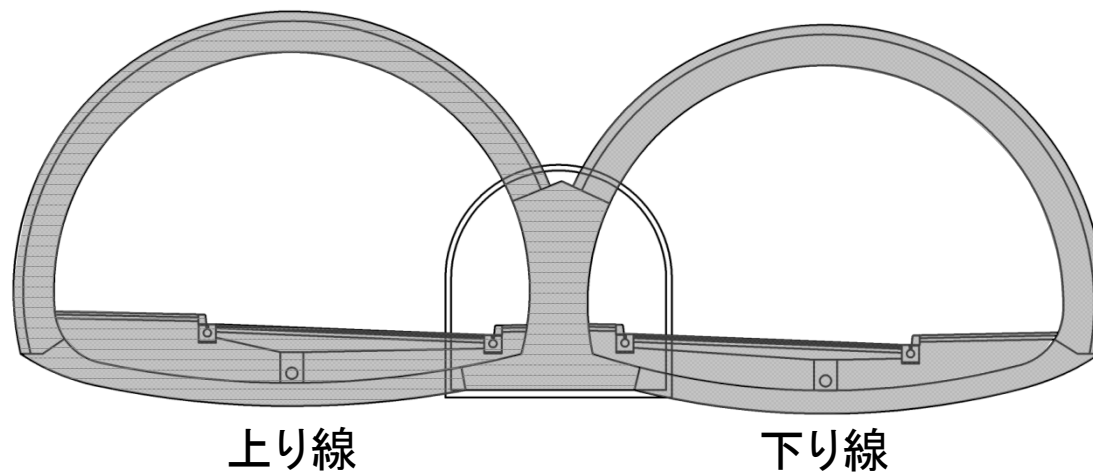
上り線

下り線



4-3 トンネル周辺

⑨上り線トンネルも同様の手順(③~⑧)で施工する



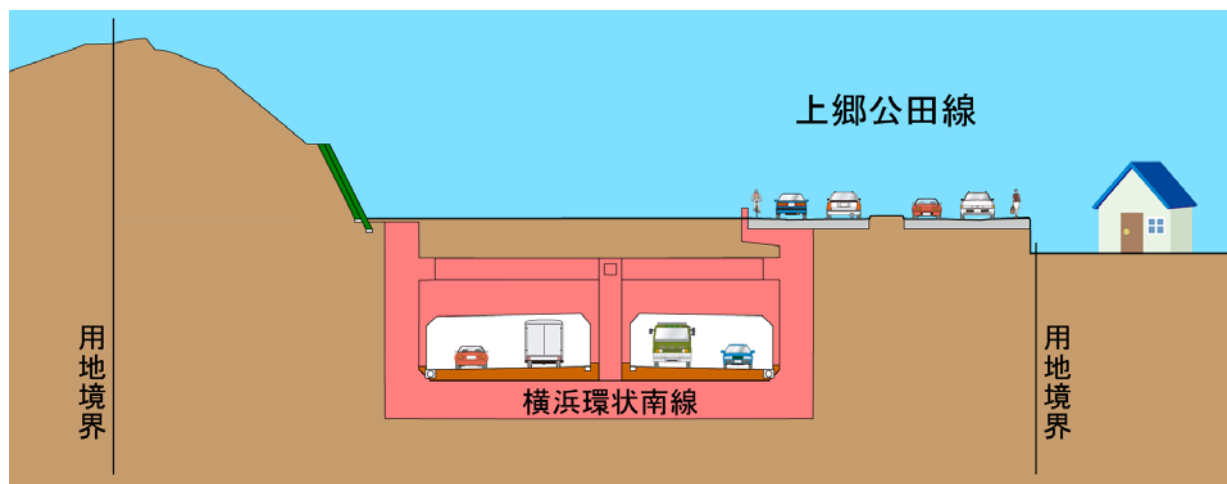
※CG画像は、道路構造等の詳細を示すものではなくてイメージです。今後、変更される場合があります。

4-4 環境予測

予測位置

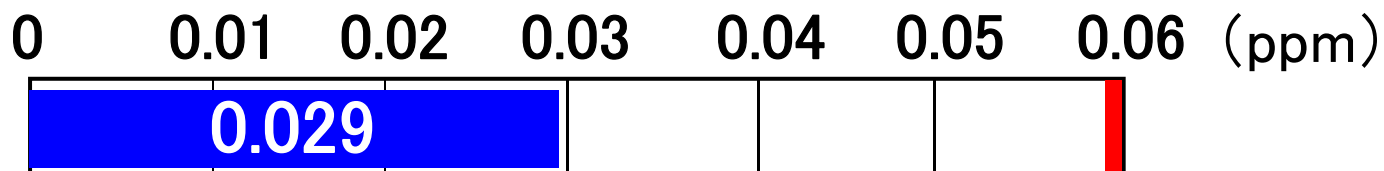


予測断面



大気汚染の予測結果

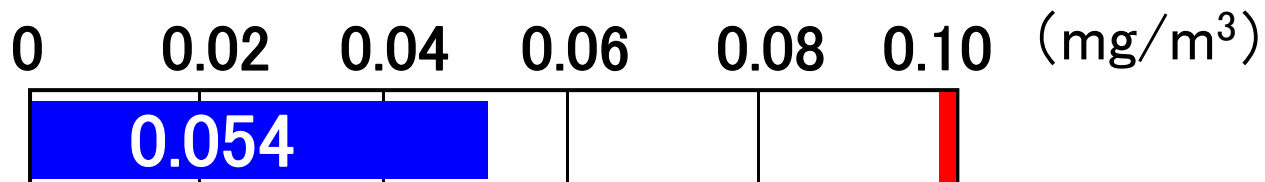
●二酸化窒素 環境基準：0.04～0.06ppmまでのゾーン
またはそれ以下



※環境基準：環境基本法に基づく二酸化窒素に係る環境基準で、「0.04ppmから0.06ppmのゾーン内にある地域にあつては、原則として、このゾーン内において、現状程度の水準を維持し、又はこれを大きく上回らないよう努めるものとする」とされている。

※条件：用地境界、日平均値の年間98%値

●浮遊粒子状物質 環境基準：0.10mg/m³以下



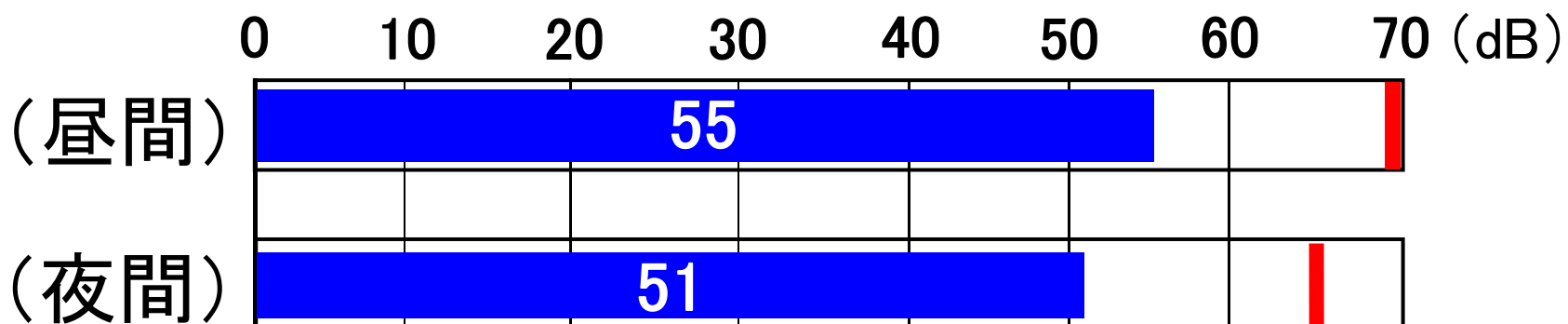
※環境基準：環境基本法に基づく浮遊粒子状物質に係る環境基準

※条件：道路用地境界、日平均の2%除外値

騒音の予測結果

環境基準

70dB以下(昼間) 65dB以下(夜間)



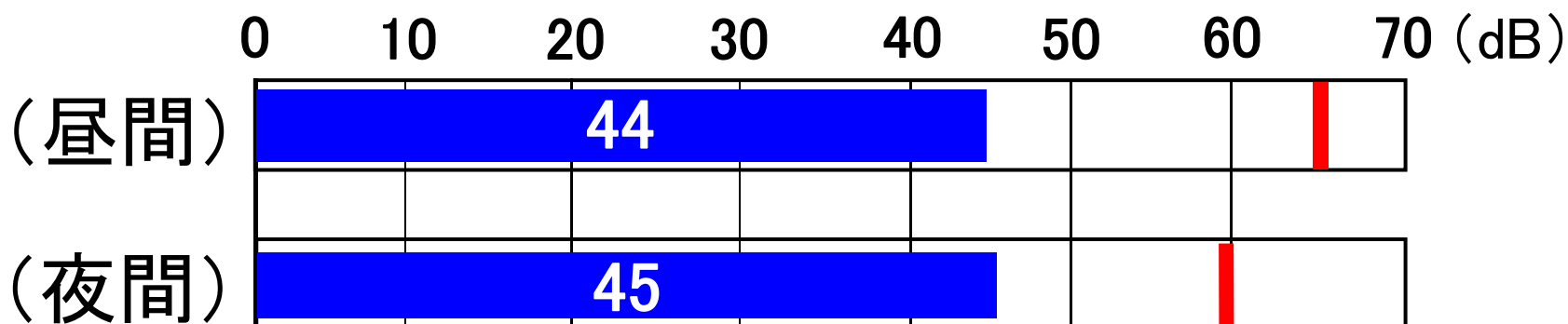
※環境基準:環境基準法に基づく騒音に係る環境基準。時間別(昼間・夜間)に規定

※条件: L_{Aeq} 、道路用地境界における1階高さ、保全対策未実施

振動の予測結果

自動車振動の要請限度

65dB以下(昼間) 60dB以下(夜間)



※自動車振動の要請限度: 振動規制法に基づく道路交通振動の限度

※道路交通振動の限度値は時間別(昼間・夜間)に規定

※条件: L₁₀、用地境界、地表面高さ

5 今後の進め方

インターチェンジ部

現在、(仮称)公田インターチェンジ部において
試験工事をNEXCO東日本にて施工中

横浜市において

- ・未取得用地について
→引き続き用地取得を進めます
- ・環境・景観について
→法面の緑化や景観についての検討を進めます
- ・バス路線について
→バス事業者への働きかけや停留所の位置などの
検討を進めます

トンネル部

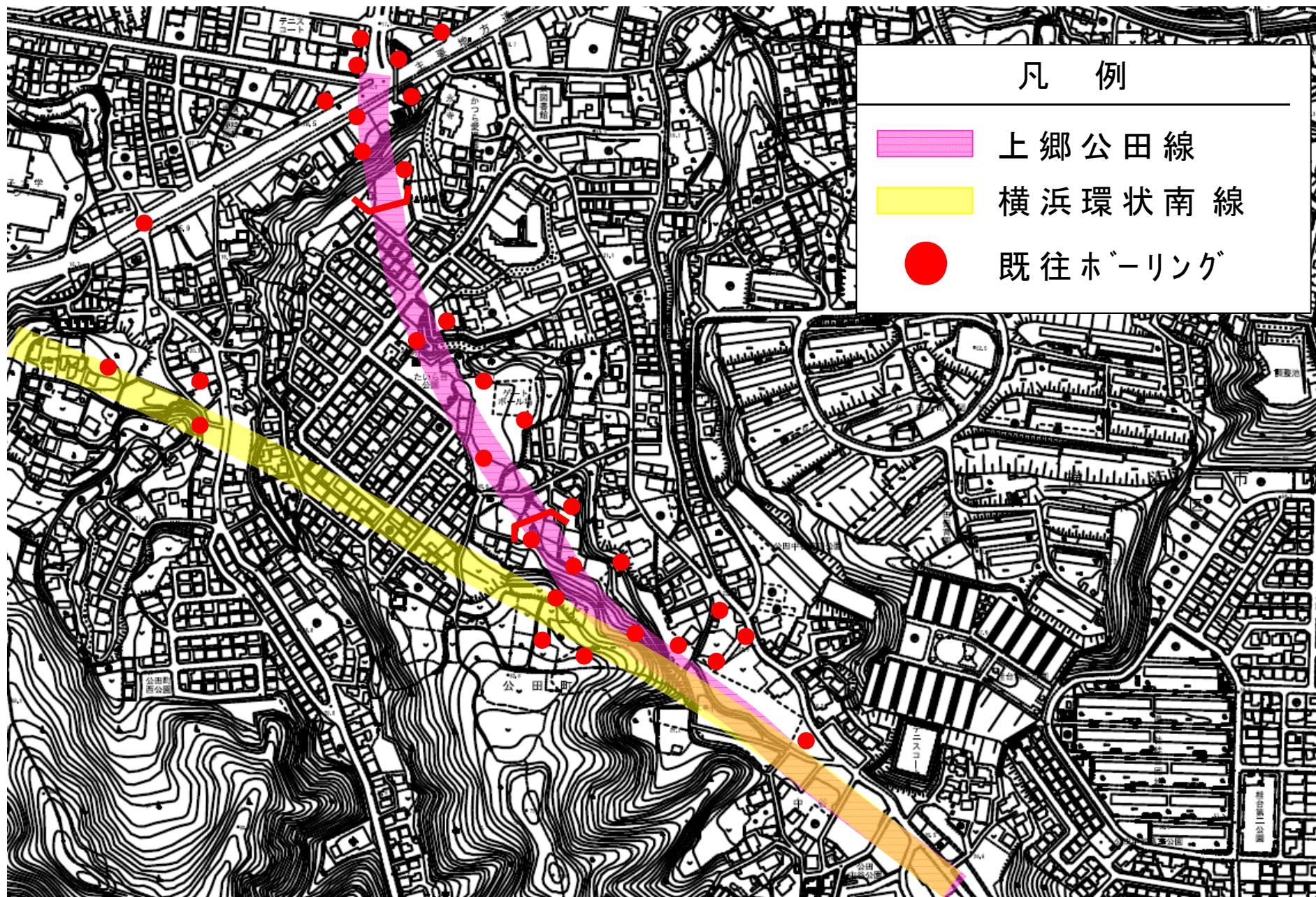
用地の取得状況を見ながら工事に着手

→別途 工事説明会などを開催

- ・未取得用地について
→引き続き用地取得を進めます
- ・事業損失補償について
→トンネル工事着手前に家屋の事前調査を行います
トンネル工事完成後に家屋の事後調査を行います
- ・計測・調査について
→地質調査、地下水の観測、地表面の計測を進めます

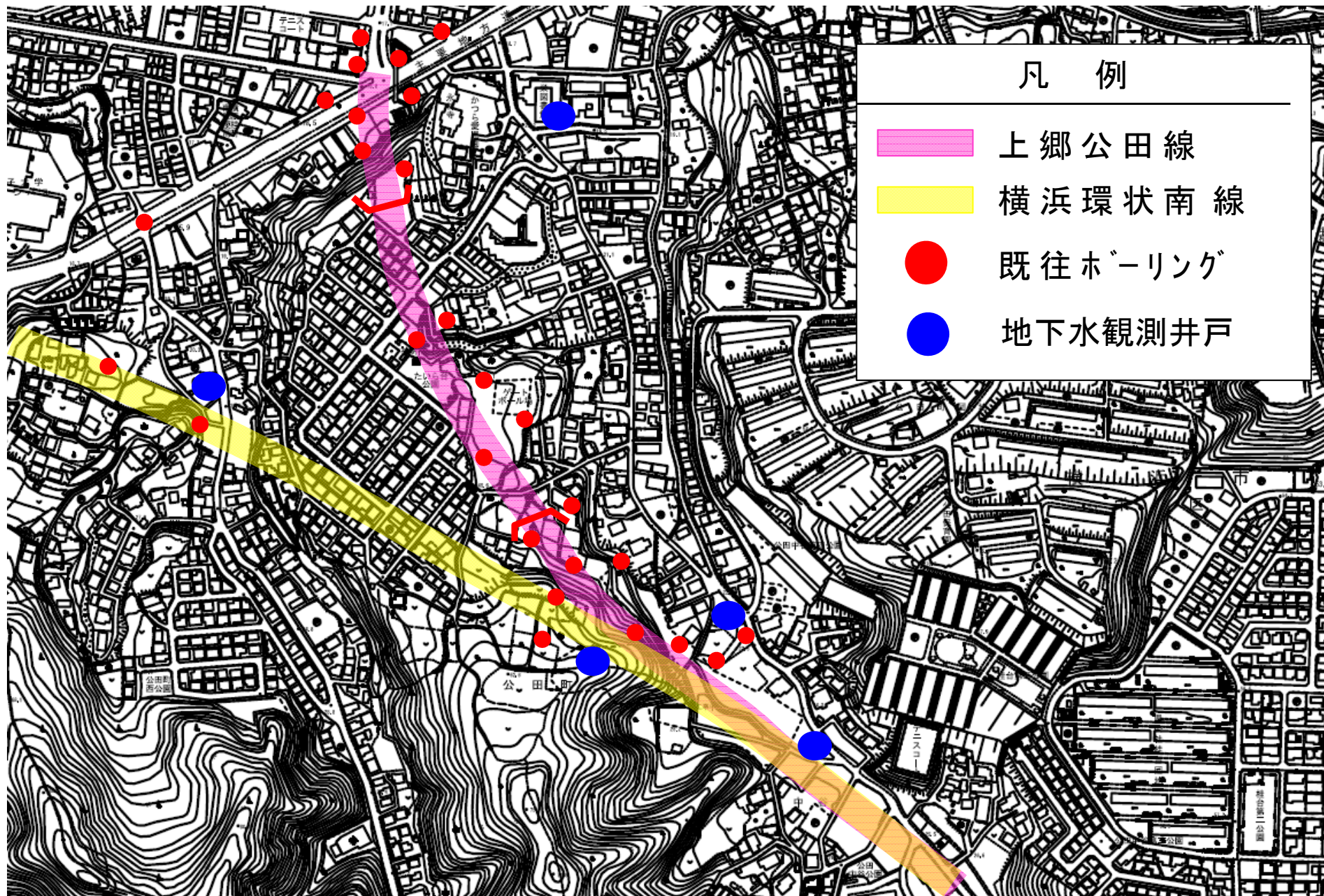
5 今後の進め方

5 今後の進め方



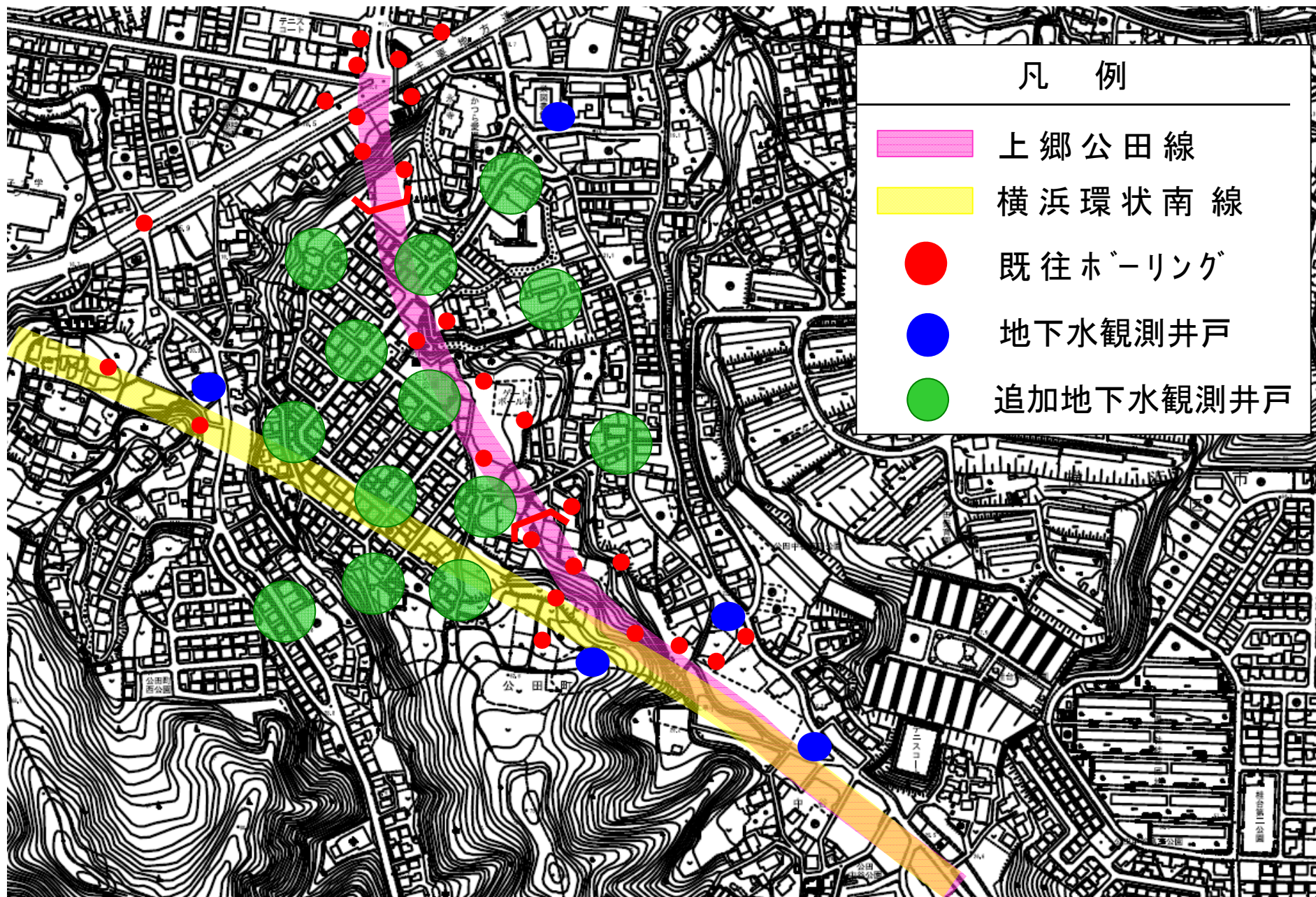
5 今後の進め方

5 今後の進め方



5 今後の進め方

5 今後の進め方



ご静聴ありがとうございました

連絡先

横浜市 道路局 建設課

TEL 045 - 671 - 3556

横浜市 道路局 横浜環状道路調整課

TEL 045 - 671 - 2759



横浜市 道路局