

[ 計画 について ]

**Q** 横浜環状北線はどのような計画の道路ですか？

**A** 家屋の移転を少なくし、周辺環境を保全するため全体の約7割をトンネル構造としました。高架区間についても、周辺環境に配慮しながら環境対策を実施します。

横浜環状北線(以下、「北線」といいます。)は、横浜市の交通ネットワークの骨格を形成する『横浜環状道路』の北側区間、第三京浜道路「港北インターチェンジ」から首都高速道路横浜羽田空港線「生麦ジャンクション」をつなぎます。北線は、家屋の移転を少なくし、周辺環境を保全するため、全体の約7割をトンネル構造としました。高架区間についても、周辺環境に配慮しながら環境対策を実施します。



**Q** 北線を整備することにより、どのような効果がありますか？

**A** 住宅地内の通過交通が幹線道路に転換し、生活環境の改善につながります。

市北部は幹線道路の整備が遅れており、多くの渋滞箇所があります。北線及び出入口周辺等の街路の整備により、幹線道路の渋滞緩和が期待されます。これにより、住宅地に入り込んでいる通過交通や回交通が減少し、住宅地の安全性が向上するなど生活環境の改善につながります。また、交通渋滞の緩和により、菊名駅、新横浜駅、生麦駅などの、駅までの交通が円滑になります。

新横浜都心、京浜臨海部などの活性化に役立ちます。



北線の建設により、横浜港や京浜臨海部など東京湾沿いの各拠点と内陸部との連絡が、また、新横浜都心や港北ニュータウン、市北部の産業集積地などと都心部・臨海部との連絡が強化されます。これにより、各拠点の一層の活性化に役立ちます。

広域的な交通利便性が向上します。(例えば、新横浜⇄鶴見が15分短縮します)

北線の建設により、横羽線、湾岸線が第三京浜道路とつながります。これにより、新横浜をはじめ、羽田空港や東京湾アクアライン、金沢方面などへの行き来が便利になります。また、東名高速道路や保土ヶ谷バイパス方面への延伸も計画されており、一層、利便性の向上が期待されます。



[ 地質・トンネル工法 について ]

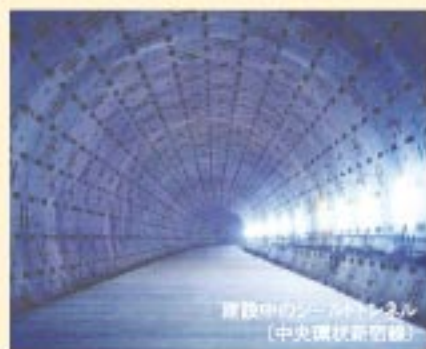
**Q** トンネルを掘ることで地盤沈下が起きませんか？

**A** トンネルは地盤沈下を起こしにくいシールド工法で施工します。

北線のトンネルは、ほぼ全線にわたり上総層群という非常に固い地盤を通過するよう計画されています。また、トンネルは地盤沈下を起こしにくいシールド工法で施工します。シールド工法とは、シールドマシンと呼ばれる前面にカッター



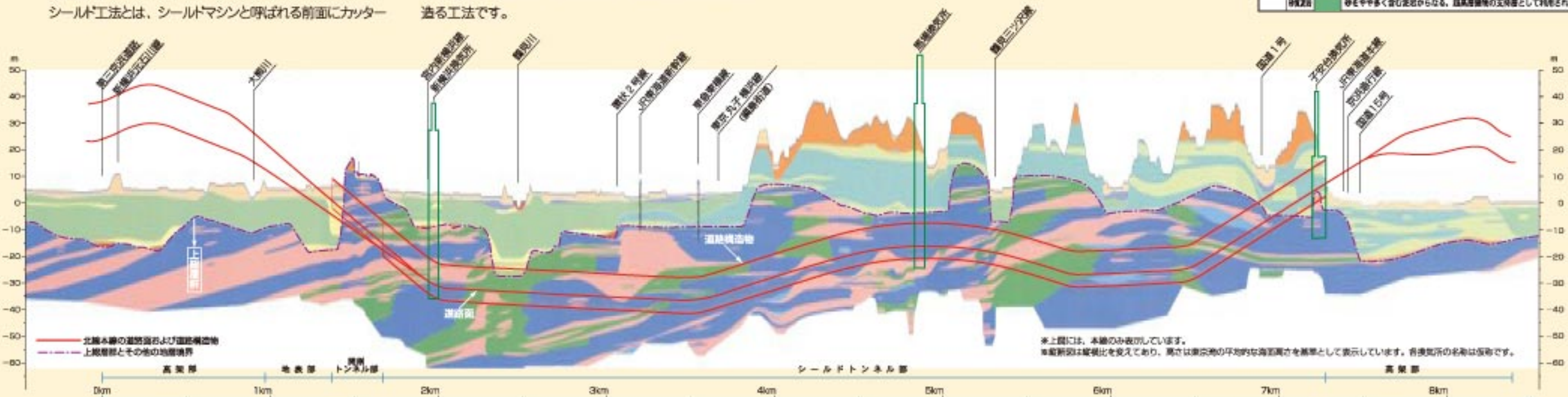
を装備した強固な鋼製の筒を、土の中に押し込みながら掘り進むと同時に、マシン内部で鉄筋コンクリート製あるいは鋼製のブロック(セグメント)を組み立てトンネルを造る工法です。



施工にあたっては、地盤変位等の計測管理を行いながら、地盤沈下を起こさないように慎重に工事を進めます。

地層と地質の特徴

地層名	地質名	凡 例	特 徴
人工地層	盛土	人工地質、粘性土・砂質土・ローム等を主体とする。戸建て住宅の支持層となる。	
沖積層	凝結土	炭化した木片等の凝結片が主体。非常に軟らかく圧縮性が高い。	
	粘性土	シルト・粘土が主体。非常に軟らかく水質が多い。	
	砂質土	細砂を主体とし、少量の粘性土を含むことが多い。ゆるい〜非常にゆるい層である。	
	砂	細・中砂を主体とする。	
ローム層	ローム	ローム層及び凝結質粘土(いずれも火山灰質の粘性土)からなり、軟らかく〜中程度の硬さである。地層(中層〜下層)の地質的支持層となる。	
	粘性土	シルト・シルト質粘土が主体。硬さは軟らかい〜非常に硬いものまでばらつきがある。	
新横浜層	砂質土	硬いか〜超硬い砂であり、硬さにより軟らかく〜非常に硬いものまでばらつきがある。安全な地質的支持層として利用されている。	
	砂	シルト質の泥状で凝結している。地層境界の支持層として利用されている。	
上総層群	砂・砂質土	土質が硬く〜超硬であり、非常に硬い〜超硬である。地層境界の支持層として利用されている。	
	砂質土	砂の硬さを多く含む泥状からなる。地層境界の支持層として利用されている。	
	砂質土	砂を中々多く含む泥状からなる。地層境界の支持層として利用されている。	



※上図には、本線のみが示されています。  
※断面図は縦横比を変えてあり、高さには東京湾の平均的な海面高を基準として表示しています。各地点の名称は仮称です。