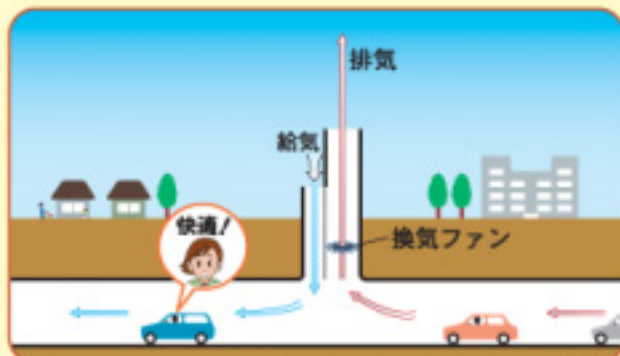


2 換気所について

換気所について、皆様から多くのご質問をいただいております。
今回は、「換気所の必要性」「換気所のデザイン」についてご説明します。

Q 換気所はなぜ必要ですか？

トンネルにおいては、安全で快適な通行を確保するため空気を入れ換えることが必要です。そのために換気ファンなどの設備を設置し、空気の入れ換えや万一火災が発生した時の排煙のための換気所が必要となります。
北線のトンネル換気所は、「新横浜」、「馬場」、「子安台」の3箇所の建設を計画しています。



注)換気所には換気ファン以外にも電気集じん機や防音・防振装置など環境保全対策のための設備を設置します。
なお、二酸化窒素を高効率で除去できる低濃度脱硝装置の設置については、路線開通による換気所稼働開始直前(設置の間に合う時期)の大気環境データを踏まえて適切に判断します。

Q 換気所のデザインはどのようなのでしょうか？

これまで、首都高速道路の換気所の建設にあたっては景観的な配慮を図ってまいりました。北線の換気所においても、周辺環境や、街並みとの調和に配慮し、周囲に溶け込むよう景観検討を今年度から進めてまいります。
今回は首都高速道路で運用中の換気所をご紹介します。



湯浅線並木トンネル 並木換気所
(横浜市金沢区並木町)



八重洲線八重洲トンネル 巖谷換気所
(東京都千代田区丸の内)



湯浅線東京港トンネル 大井換気所
(東京都品川区八潮)



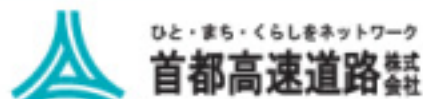
横羽線花園橋トンネル 花園橋換気所
(横浜市中区寿町)



湯浅線川崎航路トンネル 川崎第一換気所
(川崎市川崎区浮島地先)



中央環状線飛鳥山トンネル 飛鳥山換気所
(東京都北区船橋一丁目地先)



【お問い合わせ先】
首都高速道路株式会社 神奈川建設局
TEL 045-439-0731 (調査・環境グループ)
〒221-0013 横浜市神奈川区新子安1-2-4
(オルトヨコハマ・ビジネスセンター3F)



「横浜環状北線」のホームページ
<http://www.yokokan-kita.com/>
広報紙「きたせん」のバックナンバー(No.1~4)は、上記のホームページよりダウンロードできます。

「横浜環状北線」のホームページをリニューアルしました。是非ご覧下さい！

広報紙「きたせん」は、横浜環状北線の広報として主に事業予定地およびその周辺にお住まいの方々に戸別配布あるいは郵送させていただきます。

「横浜環状北線」広報紙

平成18年4月発行
ひと・まち・暮らしネットワーク
首都高速道路 誌



きたせん

Vol.5

皆様、こんにちは。新緑と草花の美しい季節となりました。さて、今回は下記「お知らせ」の2項目についてご説明します。よろしくお願いいたします。



お知らせ

- 1 北線の事業計画の変更について
 - ・民営化に伴い、北線の事業計画の変更を行いました。
- 2 換気所について
 - ・換気所について、皆様から多くのご質問をいただいております。今回は、「換気所の必要性」「換気所のデザイン」についてご説明します。

1 北線の事業計画の変更について

首都高速道路(株)では、北線が担う機能を確保しつつ、整備を確実にを行うため事業費を見直しました。
また、全体工程を勘案して完成予定年度を見直しました。

なお、これらの見直しについて、平成18年3月31日国土交通大臣に対し事業許可申請を行い、同日許可を受けています。

事業計画の主な変更内容は以下の通りです。

全体事業費	4,170億円	→	3,450億円	※料金徴収施設等を含みます
完成予定年度	平成22年度	→	平成24年度(2年間延伸)	

次頁に、事業計画の主な変更点についてご説明します。



☆事業計画の主な変更点についてご説明します



◆港北ジャンクション(連結路)の見直し

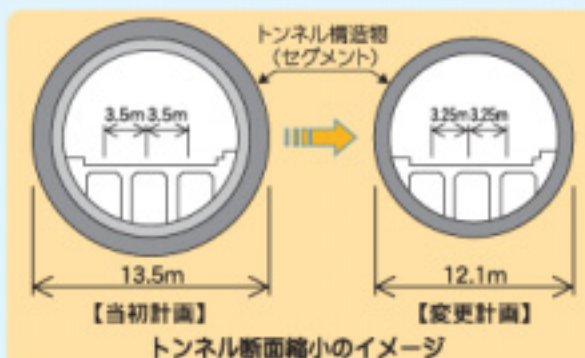
港北ジャンクション(連結路)は、近年のETCの普及による料金所レーン数の見直しなどにより、形状をコンパクトにして整備します。

◆馬場出入口の別事業化

馬場出入口は横浜市の街路事業とし、横浜市と弊社が連携して整備を進めます。

◆トンネル断面縮小などによるトンネル工事費の見直し

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)の厚さを縮小すること、車線幅員を縮小することによりトンネル断面の直径を縮小します。これにより断面積が約2割縮小され、トンネル材料及び掘削土量の削減を図ります。



◆用地費及び補償費の見直し

用地費及び補償費については、これまでの事業費に使用していた土地単価を計画当時のものから最新の単価に見直しました。

※補償の考え方を変更したものではありません。

◆生麦ジャンクション(連結路)の見直し

生麦ジャンクション(連結路)の形状などを見直し、コンパクトにして整備することを検討しています。このため、本事業許可では、湾岸線方面に接続する本線部の事業費のみを計上しています。

Q1 生麦ジャンクションは湾岸線方面への本線部しか整備しないのですか？

生麦ジャンクションは形状などをコンパクトにし、全体事業費の範囲内で、当初計画どおりの機能を確認して、すべての連結路を整備します。

Q2 トンネル構造物(セグメント)の厚さを縮小することにより強度不足にならないですか？また、車線幅員を減少させて走行上の安全性は大丈夫ですか？

トンネル構造物は兵庫県南部地震と同規模の地震に耐えられるよう設計を進めています。また、車線幅員(3.25m)は、首都高速横羽線や大黒線など都市部の高速道路の多くの路線で採用している一般的な幅員であり、安全性に問題ありません。



Q3 用地費及び補償費の見直しとは、地権者に支払う補償額を減らすということですか？



補償費の算出は「公共用地の取得に伴う損失補償基準要綱」などに基き適正に行っています。また、土地単価については契約時点のものを用います。地権者の皆様にお支払いする補償額を削減することではありません。

Q4 トンネル断面縮小による用地の区分地上権設定範囲の変更を行うのでしょうか？

区分地上権設定範囲はこれまでどおりとし変更はしません。トンネルの断面が縮小した分だけ、2本のトンネルの離隔を大きくとることとします。

Q5 ジャンクション形状は具体的にどのようなになるのでしょうか？また、形状の見直しにより都市計画の変更を行うのでしょうか？

生麦、港北ジャンクション(連結路)の形状については、現在、関係者と協議中です。今後なるべく早期に見直し計画を立て、形状が確定した段階で皆様にご紹介します。また、ジャンクションの都市計画変更手続きについては、神奈川県や横浜市と調整を図ります。

