

No. 1 道路の変更に関する案件概要

議第1392号 横浜国際港都建設計画道路の変更

種別	名称		位置			区域	構造				備考		
	番号	路線名	起点	終点	主な経過地	延長	構造形式	車線の数	幅員	地表式の区間における鉄道等との交差の構造			
幹線街路	3・3 ・27	国道 1 号線	鶴見区 尻手二 丁目 (川崎 市界)	戸塚区 東俣野 町 (藤沢 市界)	鶴見区 下末吉 一丁目 下末吉 五丁目 東寺尾 中台 神奈川区 入江一丁 目 桐畑 西区 高島一丁 目 浜松町 保土ヶ谷 区 保土ヶ谷 町 権太坂二 丁目 戸塚区 平戸町 柏尾町 戸塚町 原宿町	約 29,030m	地表式	4車 線	27m	J R 南武線と立体交差 J R 横須賀線と立体交差 3 箇所 J R 貨物線と立体交差 J R 東海道貨物線と立体交差 2 箇所 J R 横浜線と立体交差 J R 東海道本線と立体交差 2 箇所 みなとみらい 21 線と立体交差 J R 根岸線と立体交差 J R 京浜東北線と立体交差 京急本線と立体交差 2 箇所 市営地下鉄 3 号線と立体交差 市営地下鉄 1 号線と立体交差 自動車専用道路と立体交差 5 箇所 自動車専用道路三ツ沢線と平面交差 自動車専用道路国道 16 号バイパス線と 平面交差 自動車専用道路国道 1 号バイパス線と 平面交差 幹線街路鶴見北寺尾線と立体交差 幹線街路横浜上麻生線と立体交差 幹線街路みなとみらい 1 号線と立体交 差 幹線街路高島本牧線と立体交差 幹線街路山下長津田線と立体交差 幹線街路環状 1 号線と立体交差 幹線街路権太坂和泉線と立体交差 幹線街路環状 2 号線と立体交差 幹線街路横浜伊勢原線と立体交差 幹線街路桂町戸塚遠藤線と立体交差 幹線街路戸塚線と立体交差 幹線街路柏尾戸塚線と立体交差 幹線街路環状 3 号線と立体交差 幹線街路環状 4 号線と立体交差 幹線街路由比ヶ浜関谷線と立体交差 幹線街路戸塚茅ヶ崎線と立体交差 幹線街路と平面交差 23 箇所	路線の 幅員 15～55m		
						車線の数の内訳						4 車線	約 18,330m
												6 車線	約 10,700m
その他			なお、西区高島町二丁目地内の地表において約 12,800m ² の横浜駅東口駅前広場、 地下 1 階において約 10,000m ² の横浜駅東口第二駅前広場、地下 1 階第二駅前広場に連絡するための幅員 15m、延長約 440m の道路を設ける。 なお、保土ヶ谷区岩井町地内に約 2,500m ² の駅前広場を設ける。										

(内容)

3・3・27号国道1号線は、鶴見区尻手二丁目（川崎市界）を起点とし、戸塚区東俣野町（藤沢市界）を終点とする延長約29,030メートル、幅員27メートル、4車線の幹線街路です。

本路線のうち、横浜新道終点部から藤沢バイパス出口交差点部においては、信号交差点が連坦することや交差道路からの流入交通量が多いことなどにより渋滞が発生している状況であり、これまで矢沢交差点や原宿交差点の立体化により対策を行ってきました。しかし、依然として上り・下り方向ともに交通が集中し速度低下が発生している状況です。

このうち、戸塚警察署交差点においては、本路線と市道が平面で交差しており、歩行者と自動車が錯綜する事故が多く、交通面・安全面の観点を踏まえた対策が必要です。

当該交差点は、平成24年度に首都圏渋滞ボトルネック対策協議会において主要渋滞箇所にて特定され、渋滞対策について検討を進めた結果、平成27年度に神奈川県渋滞ボトルネック検討WG（ワーキンググループ）にて対策案の方向性として立体化が示されました。

この度、詳細な調査や関係機関との協議を経て、当該箇所において交差点形状を立体構造とすることとし、渋滞軽減と安全性の向上を図ることから、本路線の区域を変更します。

No. 1 道路の変更に関する案件概要

議第1393号 横浜国際港都建設計画道路の変更

種別	名称		位置			区域	構造				備考
	番号	路線名	起点	終点	主な経過地	延長	構造形式	車線の数	幅員	地表式の区間における鉄道等との交差の構造	
幹線街路	3・5・26	戸塚線	戸塚区戸塚町	戸塚区戸塚町		約 100m	地表式	2車線	12m	幹線街路国道1号線と立体交差 幹線街路と平面交差2箇所	

(内容)

戸塚区戸塚町に位置する戸塚警察署交差点においては、3・3・27号国道1号線と市道が平面で交差しており、歩行者と自動車が錯綜する事故が多く、交通面・安全面の観点を踏まえた対策が必要です。

当該交差点は、平成24年度に首都圏渋滞ボトルネック対策協議会において主要渋滞箇所に特定され、渋滞対策について検討を進めた結果、平成27年度に神奈川県渋滞ボトルネック検討WG（ワーキンググループ）にて対策案の方向性として立体化が示されました。

この度、詳細な調査や関係機関との協議を経て、当該箇所において国道1号線の交差点形状を立体構造とすることとなりました。

この交差点形状の変更により、国道1号線と3・4・7号柏尾戸塚線を連絡する街路として3・5・26号戸塚線を新たに追加し、渋滞軽減と安全性の向上及び周辺交通の円滑化を図ります。