

横浜市議員 (自由民主党)

令和4年1月号

誠実に 未来に
実行 責任

山本たかし



自由民主党横浜市議員団
〒231-0005
横浜市中区本町6-50-10
TEL 045-671-3010
FAX 045-681-1530
山本たかし事務所
〒235-0007
横浜市磯子区西町3-15
TEL 045-349-2107
FAX 045-349-2108

政務調査ニュース

津南プロジェクト

いそご元気放送局

新生フォーラム2022(Reborn22) ウェビナー(オンラインセミナー)のご案内

アフターコロナ社会の横浜の暮らし、経済、社会を元気にする市民のアイデアを出し合うオンラインセミナーを開催します。
第1部:「子どもの未来」の講演、第2部:テーマ毎の懇談
テーマは、「子どもの未来」「防災」「脱炭素化」「街づくり」の4つとします。日頃、感じていることや横浜市で取り組んでほしいこと、自分たちで取り組みたいことなどなど、さまざまなご意見をお待ちしています。

開催日時

令和4年1月25日(火)18時～20時

参加費

無料(事前にウェビナー登録をしていただきます。)

申込は、HP(yamamoto-takashi.jp)まで。

《視察報告》

横浜環状南線、工事進捗中!

2025年開通で経済効果が飛躍的に拡大

11月25日に、横浜環状南線(2025年開通予定)の工事現場を視察してきました。

首都圏中央連絡自動車道(圏央道)は、都心から半径約40～60kmの位置に計画された延長約300kmの高規格幹線道路です。圏央道は、横浜、厚木、八王子、川越、つくば、成田、木更津などの都市を連絡し、東京湾アクアライン、東京外郭環状道路などと一体となって首都圏の広域的な幹線道路網を形成します。日本経済を支える大動脈が、まさに圏央道といえます。

神奈川県内の圏央道は、さがみ縦貫道路・横浜湘南道路・高速横浜環状南線の3路線で構成される自動車専用道路で、中央自動車道・東名高速道路や、現在整備が進められている新東名高速道路と東京湾岸地域等との連携強化を図る役割を担っています。

今回の視察では、横浜環状南線の①釜利谷ジャンクション②上郷公田線の桂台トンネル、③横浜環状南線の戸塚IC付近の3つの現場を視察しました。

横浜環状南線は、横浜横須賀道路の釜利谷ジャンクションと国道1号線を結ぶ、全長約8.9kmの自動車専用道路で、全体の7割がトンネルなどの地下構造となっています。



釜利谷ジャンクション内



NATMナトム工法 掘削と同時に吹付コンクリートで地山の安定を図る。





桂台トンネル内部



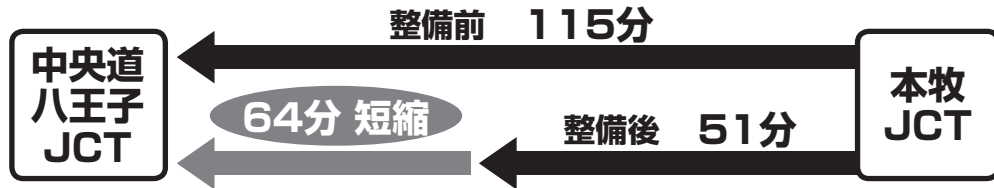
桂台トンネル内
(掘削前に、鋼管で地盤固定)



戸塚IC工事(前方が国道1号線)

横浜環状南線の完成で、期待される開通効果

東名高速や中央道に直結し、所要時間が大幅に短縮されます。さらに関越道や東北道方面にもつながり物流向上による経済効果が拡大し、地域間交流や企業進出効果が期待できます。



地震などの災害時に緊急輸送路としての役割に期待できます。津波の大きい地震が発生し、湾岸部が浸水被災した場合には、「くし菌」のように、横浜環状南線や、横浜湘南道路を軸にし、湾岸部への救援ルートの確保が可能となります。



yamachan's
voice

上瀬谷ラインの延伸と横浜環状鉄道の実現

2027年3月に開催される国際園芸博覧会(花博)の会場となる上瀬谷通信施設跡地(横浜市瀬谷区・旭区)と相鉄線瀬谷駅周辺を新交通システムで結ぶ構想を巡り、市の第3セクター「横浜シーサイドライン」が事業参画しない方針を決定しました。

市から運行事業者となるよう要請されていましたが、市の提示する事業予測やリスクへの対応策に具体性が欠けるなどを理由として事業参画しない方針を決定したとのことです。

神奈川新聞の社説では、『跡地に誘致する予定のテーマパークの全体像が見えない中、事業参画した場合に抱える巨額の負債や採算性を踏まえた同社の判断を支持するとともに、横浜市には、一度立ち止まり、この地域での新交通の必要性を熟考すべきだ。』との論評でした。

新交通(上瀬谷ライン)が、必要な理由

米軍に接収されてきた上瀬谷通信施設跡地は、242haの広大な面積(国有地、民有地がそれぞれ45%、市有地が10%)を有しています。2015年によく返還されましたが、70年に及ぶ接収によって、瀬谷区の開発が大幅に遅れました。この遅れを取り戻すべく、2027年の国際園芸博覧会(花博)誘致やその後のテーマパーク等の集客施設開発などを通じて、横浜市西部市域の発展の起爆剤にすることが、地元地権者の強い悲願であり、横浜の発展につながるものです。

そして地域の発展には新交通が重要なインフラとなります。新交通システム(AGT)や、都市モノレール、LRT(次世代路面電車)などが検討されてきましたが、残念ながら、横浜シーサイドラインの事業参画断念を受け、新たな整備手法を検討していくことが必要です。

花博に向け、モノレールによる早急な事業化検討を

そこで、新たな交通インフラとして、羽田空港で採用されているような「モノレール」を提案します。そして、事業区間は、瀬谷駅を起点に花博会場から東急田園都市線のつきみ野駅までの区間とすることを提案します。運行軌道は、環状4号線ならびに国道16号線上を使用します。国土交通省にこの区間での事業申請が必要となります。つきみ野まで延伸することで、事業継続性を担保することができます。車両は胡座式モノレールを採用し、瀬谷駅の橋上にモノレール駅改札口を施工し、つきみ野駅にも同様に駅上施工をすすめます。尚、工事コストを削減させるために、フーチング(杭)基礎の上に、橋脚部分は鉄骨造で施工する方法がコスト面や工期面で効果的です。

将来のシティループ(横浜環状鉄道)の実現へ

市営地下鉄グリーンラインと横浜高速鉄道を連携させ、横浜外郭環状鉄道化を実現する将来の横浜環状鉄道の運行イメージは、中山駅～ズーラシア～若葉台～花博会場駅～(仮称)二ツ橋駅～南二ツ橋駅～阿久和西～阿久和南～弥生台駅～立場ターミナル～(仮称)深谷駅～南戸塚～長沼～港南台～峰町～杉田～屏風ヶ浦～磯子～磯子警察署前～根岸～三溪園前～小港～元町へと接続します。外郭環状鉄道線化とすべきと考えます。