

横浜環状南線戸塚ICにおける 国道1号の切り替えについて

吉田 悠斗

関東地方整備局 横浜国道事務所 工務課 (〒221-0855 神奈川県横浜市神奈川区三ツ沢西町13-2)

高速横浜環状南線は、東京都心から約40～60kmを環状に連絡する首都圏中央連絡自動車道の一部で、横浜横須賀道路の釜利谷JCTから、国道1号に接続する仮称戸塚IC（以下、戸塚ICという）とを結ぶ延長8.9kmの自動車専用道路である。戸塚ICの施工にあたり、国道1号の切り替えが必要となり、合計3回の切り替えを実施した。

本事業の必要性を一般の方に広く理解してもらうため、工事实施上の様々な工夫をアピールポイントとして、工事受注者との連携や、事務所内部の広報体制の確立とともに、戦略的に広報展開を行った。

キーワード 横浜環状南線、広報活動、重要幹線道路、バス停、切り替えステップ

1. はじめに

圏央道とは、東京都心から約40～60kmを環状に連絡する自動車専用道路であり、高速横浜環状南線は神奈川県横浜市内を結ぶネットワークとして建設を進めている。横浜横須賀道路に接続する、釜利谷JCTを起点とし、国道1号に接続する終点側が、今回切り替えを行った戸塚ICである。（図-1）



図-1 戸塚IC位置図

神奈川県内には、渋滞損失時間が全国1位の東名高速、交通量が全国1位の保土ヶ谷バイパスが存在する。これら2つの道路では、高速横浜環状南線をはじめとする圏央道を整備することにより、新たな迂回路としての選択肢ができることで、渋滞の緩和をはじめとした整備効果

が期待されている。

戸塚ICが接続する国道1号についても、かなりの交通量がある道路であり、日平均5万台が走行している。そのため、工事による通行車両や周辺住民への影響は最小限にすることが求められる。

2. 国道1号の交差点移設

戸塚ICの構造として、南線本線は国道1号の下を通り接続する立体交差構造であることから、ボックスカルバートと呼ばれる構造物を地下に施工する必要があった。しかし、このボックスカルバートの施工には、国道1号の切り替えか、通行止めが必要になるという課題があった。（図-2）

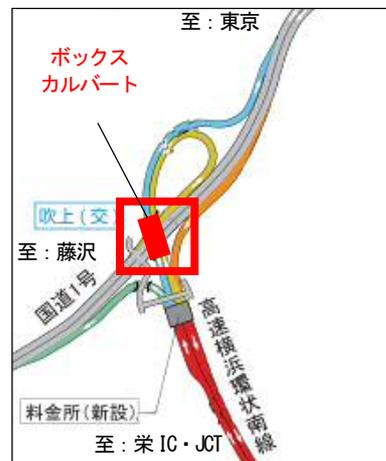


図-2 戸塚IC平面図

戸塚IC付近の国道1号の特徴として、周辺には民家も多く、生活道路としての利用も多数存在する。また、重要幹線道路であるため、通過交通も多い。国道1号を通行止めにし、その期間内に1度に施工を行う手段も考えられたが、仮にこの国道1号を通行止めにした場合、周辺地域だけでなく、広範囲に多大な影響が及ぶことは明白である。そのため、戸塚ICの切り替えについては、比較的用户者への影響が少ない、段階的な切り替えが採用された。

3. 本事業の特徴

戸塚IC施工に伴う切り替えについては、大きく分けて2つに分類される。1つは、国道1号の切り替えと、もう1つは、支障となる吹上交差点の移設である。これらの切り替えを、計3回実施した。

(図-3) (表-1)

表-1 切り替えスケジュール

日付	回数	切り替え内容
3/16(水)	1回目	国道1号下り線直線化
3/29(火)	2回目	国道1号上り線直線化(上下線直線化)
4/22(金)	3回目	吹上交差点移設

(1) 国道1号の切り替え

1つ目の、国道1号の切り替えについては、戸塚ICのボックスカルバートの施工に伴い、施工ヤード確保のため国道1号を外側に切り回していたものを、3月16日に下り線を直線化、3月29日に上り線を直線化し、2段階に分けて実施している。(写真-1)

日平均交通量5万台を誇る重要幹線道路の切り替えには、確実かつ広範囲への周知が必要になってくる。



写真-1 切り替え施工中の風景



図-3 切り替えステップ図

(2) 吹上交差点の移設

2つ目の吹上交差点については、戸塚ICの構造上支障になっていた旧吹上交差点を、国道1号下り側へ移設す

るものである。移設については、当初4月21日を予定していたが、雨天順延により、4月22日に実施している。

この吹上交差点に関しては、周辺生活道路から多数流入する交差点であり、交差点の移設には地元住民にも影響を与えるため、移設にあたっては、国道1号の切り替えと同様に、確実な周知が必要となってくる。

4. 様々なツールを利用した広報

今回の切り替えの実施にあたり、重要幹線道路である国道1号での施工ということもあり、通行止めではなく、切り替えであっても、広範囲へ影響が出ることは明白であった。そのため、影響を最小限にするための、さまざまな広報を実施した。

(1) 記者発表・事務所HP

記者発表については、全体の切り替え予告、第1、第2、第3ステップの切り替え日発表と、計4回実施している。最初の切り替えの4週間前に、全体の切り替え予告を行い、1週間前に切り替え日時の発表を行っている。また、事務所公式HPでも、切り替えの広報を行うなど、タイミング毎に情報発信することで、確実な周知に努めている。

(2) Twitterによる広報

事前の広報については、記者発表や事務所HPで発信することができるが、道路利用者に対するリアルタイムでの情報発信はできない。そこで、発信力のあるTwitterを活用し、時点時点での情報発信を行い、利用者がリアルタイムで情報を収集できるよう、工夫した広報を実現している。

表-2 ツイートタイムスケジュール（第1ステップ時）

日付	時間	ツイート内容
3/11(金)	16:15	切り替え予告 プレス内容
3/14(月)	20:02	切り替え予告 現場施工写真
3/16(水)	14:18	当日の切り替え予告 現場施工写真
3/16(水)	21:03	切り替え工事開始 文字のみ
3/16(水)	22:46	車線切り替わり案内 現場施工写真
3/17(木)	3:48	切り替え工事完了 規制解除 現場施工写真

a) 切り替え時の対応

記者発表と同じように、切り替えの事前告知を行い、切り替えの段階ごと、施工状況の段階ごと画像も合わせ、

きめ細やかな発信のできるSNSの強みを生かした情報発信を行っている。(表-2)

b) 順延時の対応

吹上交差点を移設した第3ステップの切り替えにおいて、当初4月21日を想定していたが、当日に雨天による順延が生じた。ここでも、速やかな情報発信が可能なTwitterにて、順延の告知を行っている。

(3) 情報板・予告看板・交通誘導員

現地の利用者に向けては、国道1号の上下線双方に情報板での告知を行い、現地のドライバーに対し、リアルタイムの情報周知を行い、混乱を最小限にする工夫を行っている。範囲は、戸塚IC周辺だけでなく、下り方面向けの案内は川崎、上り方面向けの案内では大磯と、神奈川県内の国道1号の広範囲をカバーしている。

また、交差点周辺にも、予告看板(写真-2)と横断幕(写真-3)を設置し、戸塚ICの周辺交通や、歩行者に対しての広報を行い、事故等のトラブルを未然に防ぐ工夫がなされている。



写真-2 予告看板の設置



写真-3 横断幕

(4) 交通誘導員の配置

切り替え期間中には、交通誘導員を配備し、事故や利用者の混乱を防ぐ取り組みを行っている。第1～第2切り替えステップ期間中においては、国道1号の上下線が離れた、セパレート状態となるため、横断歩道の距離延長の増加、交差点内の誤侵入リスクの増大などといった問題が生じる。また、周辺にはバス停が存在するため、歩行者の利用も多いことから、交通誘導員による歩行者誘導や、安全走行の監視といった取り組みを24時間体制で

行った。(図-4)

5. 今後に向けて

今回の戸塚ICにおける国道1号の切り替えについては、大きな混乱もなく、また、事故の報告もなく安全に遂行することができた。このことから、広報による一定の成果は出たと言えるだろう。

今後に向けた課題として、記者発表や事務所HP、Twitterだけでなく、道路工事に關心のない層への発信のためには、YouTubeといった動画配信サービスなどの双方向性の強いSNSにも力を入れていくべきである。

また、CIMによる3次元モデルの活用により、地元自治会など、道路工事に疎い方々に向けた分かりやすい情報発信等の方法を模索し続けていきたい。

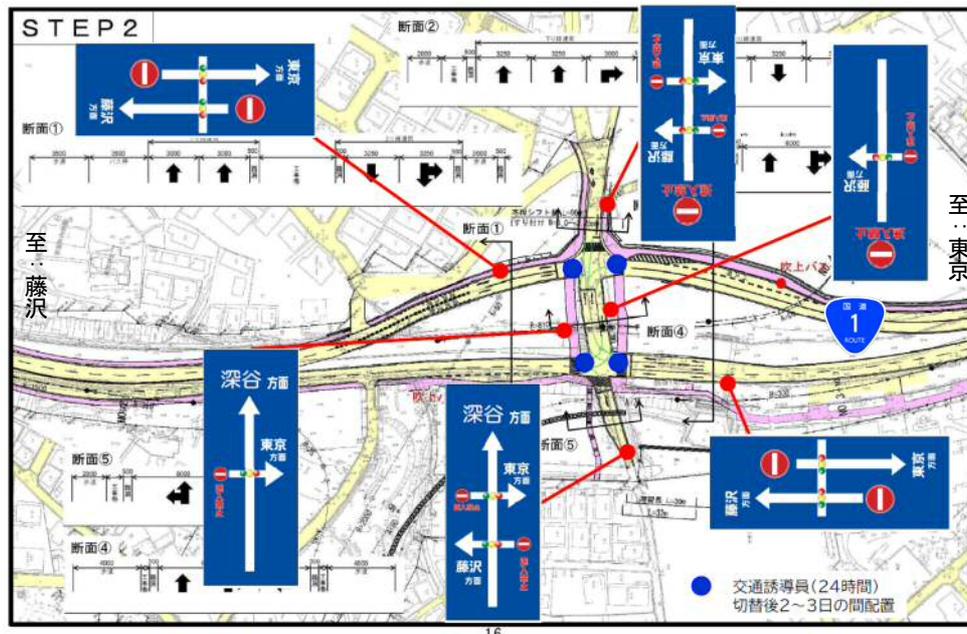


図-4 セパレート期間規制図