

横浜市都心部における高速道路地下化事例にみる自治体プランナーの役割

The role of a local government planner in unprecedented coordination work on the undergrounding of the motorway in the middle of Yokohama City

2019年5月29日

田口俊夫 Toshio Taguchi

NPO 法人田村明記念・まちづくり研究会副理事長／工学博士（都市計画）

Vice-president, Akira Tamura Memorial-A Town Planning Research Initiative NPO,

Ph.D. in town planning

Akira Tamura, a new chief planner of Yokohama, was assigned by its socialist mayor (Asukata) the difficult task of solving a tangled argument over the type of a new motorway structure. Tamura joined the city administration in 1968 on Asukata's request. The motorway solution became the first example of actual urban design implementation that changed part of the new elevated motorway project undergrounded in the city center. Tamura needed one year to accomplish the negotiation, and then the motorway was opened in 1978. Since this successful coordination, Tamura was able to consolidate his position as a new chief planner in the administration.

Keywords: Metropolitan Motorways, Undergrounding, Townscape, Local government planner, Planning and Coordination, Local Autonomy, Independence, Integration

首都高速道路、地下化、景観、自治体プランナー、企画調整、自治力、自立性、総合性

1. はじめに

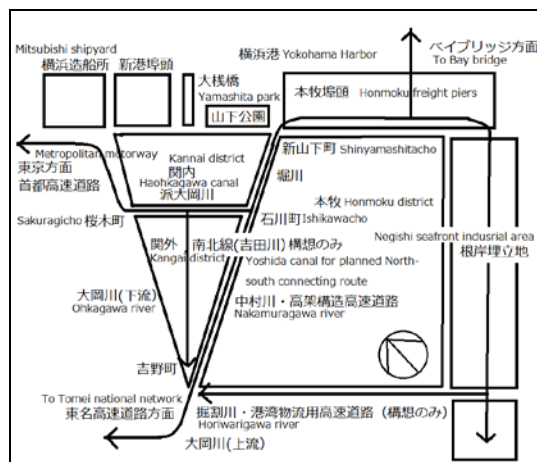
横浜都心部の関内・関外地区^{註1)}に至る羽田空港方面からの首都高速道路の延伸は、1968年当初、景観とまちづくりの視点から高架か地下かという高速道路の構造と位置をめぐり、横浜市と国や関係機関を巻き込み、おおきな議論を巻き起こした。横浜市が主導した一年間に亘る調整作業により、それまでの構造と位置に関する方針が変更され、全体路線の中心となる3割^{註2)}が地下構造（トンネル・掘削方式）で建設され1978年に開通した。

当該事案は、都市プランナー田村明^{註3)}（以下「田村」という）が横浜市に入って飛鳥田一雄市長（以下「飛鳥田」という）^{註4)}から任された最初の仕事であった。その成否によっては、田村が主導する企画調整局の役割も不確かなものになったと想像される。事案そのものは、田村の著書^{註5)}である程度明らかになっているが、主観的な記述であり、これまで史料に基づいた実証的研究がなされてこなかった。調整作業で、それぞれの関係者が何を問題とし、それをどう解決したかの詳細な過程が不明であった。また、当該事案が発生する前には長い歴史があったと想像されるが、それらも明らかにすべきだった。

戦後の日本国憲法に規定された地方自治を実現するには、真に自治体が地域の行政に主体性と責任をもつ必要があった。しかし、国の中央集権的な性質は変わらず、地方も主体的な姿勢に欠け、国の機関を「本省」と呼ぶ従属の立場をよしとしていた。市長は市民から直接選ばれても、役所組織を簡単には改革できなかった。田村による当該事案への取り組みは、以上の状況を改革することにつながり、自治体行政に「自治の意識（自治力）Local autonomy by local government」、「自立の姿勢（自立性）Independent and motivated local planners」、そして「企画調整機能（総合性）Integrated planning and coordination」を培う嚆矢となった、と考える。

高速道路地下化に係わる調整作業の資料はほとんど現存せず、都市計画決定資料が一部あるのみであった。田村が既に世を去っているため全体像を知る者はすでになく、当時の担当者にヒヤリングを行うしかなかった。ヒヤリングの結果、関係しそうな資料を特定し、建設省や神奈川県そして横浜市に情報開示請求を行い、関係の稟議書等を入手した。幸いなことに田村明寄贈資料が横浜市史資料室に寄贈されており、その中から市首脳部

会議などの貴重史料も一部発掘された。以上を補足するために、当時の市議会議事録や神奈川の地方新聞の記事などを閲覧した。また、当時の横浜市都市美対策審議会で当該事案が議題となったことから、その議事録から新たな事実も判明した。一方、首都高速道路の時代的背景を探るために、初期の高速道路計画と建設そして都市景観との関りについても検証した。



▲図 1 横浜都心部で当該案件に係わる場所
Figure1: Map of places concerned with the issue of motorway undergrounding within the central part of Yokohama

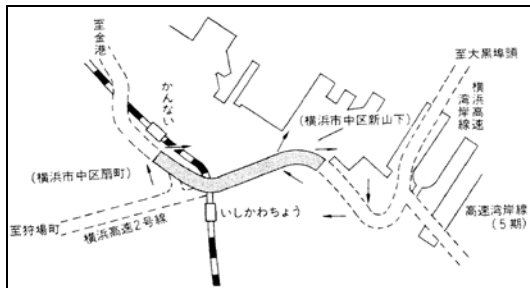
路線名	高速横浜羽田空港線(2期)横浜公園/東神奈川	高速横浜羽田空港線(2期)新山下/横浜公園	横浜高速2号線
区間	横浜市中区扇町1丁目(横浜公園)から横浜市神奈川区東神奈川2丁目(東神奈川)まで	中区新山下1丁目(新山下)から中区扇町1丁目(横浜公園)	中区山下町(石川町JCT)から保土ヶ谷区狩場町まで
延長	5.7km	1.8km	7.7km
構造	高架部61%、平面部2%、半地下部25%、トンネル部12%	高架部90%、トンネル部10%	高架部58%、半地下部38%、トンネル部4%
標準幅員	17m、往復4車線	18m、往復4車線	高架橋(平地部)18.2m、掘割部17.5m、高架橋(丘陵部)19.4m、往復4車線
出入口	3箇所	2箇所	3箇所
事業費	505億円(工事費417億円、用地費及び補償費78億円、その他10億円)	502億円(工事費385億円、用地費及び補償費65億円、その他52億円)	1,508億円(工事費1,085億円、用地費及び補償費367億円、その他56億円)
建設着手	1968年9月5日	1972年1月21日	1973年11月26日
供用開始	1972年8月7日 西区高島2丁目(金港JCT)から神奈川区東神奈川2丁目(東神奈川)まで 1.7km 1978年3月7日 中区扇町1丁目(横浜公園)から西区高島2丁目(金港JCT)まで 4km	1984年2月2日	1990年3月20日
単位事業費	88.6億円/km	278.9億円/km	195.8億円/km

データ出典：首都高速道路公団，首都高速道路公団史，2005年9月30日

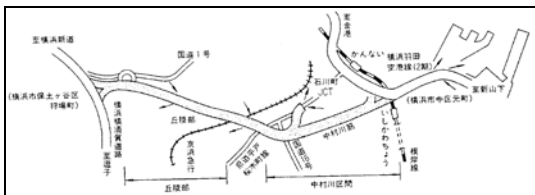
▲表 1 完成した首都高延伸部の工区別データ Table1: Data of the completed sections of the extended motorway



▲図2 首都高延伸部・横浜公園/東神奈川 出典：首都高速道路公団『首都高速道路公団史』2005年9月 Figure2: Yokohama Park/East Kanagawa, part of the extended motorway



▲図3 首都高延伸部・新山下/横浜公園 出典：首都高速道路公団『首都高速道路公団史』2005年9月 Figure3: Shinyamashita/Yokohama Park, part of extended motorway

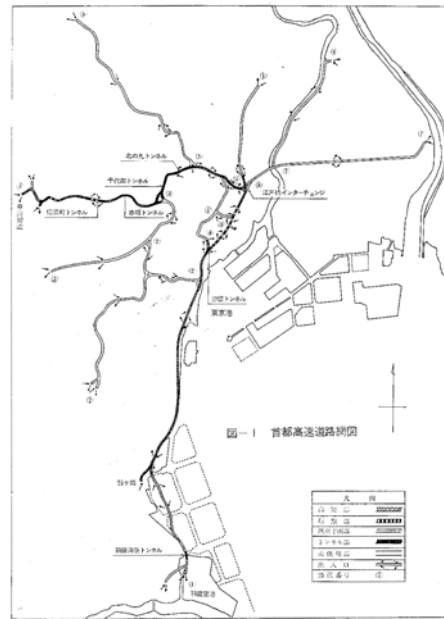


▲図4 市道横浜高速2号線 出典：首都高速道路公団『首都高速道路公団史』2005年9月 Figure4: Shinyamashita/Karibacho, Municipal motorway No.2

2. 首都高速道路と山田正男

横浜の高速道路（高速神奈川1号線、横浜羽田間で通称「横羽線」と呼ばれた）は、羽田で一旦止まっていた東京の首都高速道路が延長されたものである。首都高速道路建設の立役者は山田正男^{注6)}

6)（以下「山田」という）である。1937年に東京帝国大学土木工学科を卒業した山田は、同年に内務省に入り高速道路網計画を研究する。その上司が石川栄耀だった。1948年に内務省が解体され建設省に異動し、神奈川県を経て、1955年に東京都建設局計画部長に就任した。



▲図5 初期の首都高速道路網 出典：黒木清和（首都高速道路公団計画部調査課）『首都高速1・4号線の概要』高速道路調査会、高速道路と自動車、1964年9月号、90p. Figure5: Metropolitan motorway network in early period of its history

首都建設委員会^{注7)}が1953年「首都高速道路計画」を発表していた。1957年に山田が「東京都案」を発表する。首都建設委員会の高速道路網建設用地は7割が民有地であるのに対して、山田案は民有地を避け、河川・運河や江戸城の掘割を使い民有地はわずか1割強（10.9%）であった。山田が批判したように、首都建設委員会案では用地買収が難しく完成までに百年以上かかりそうであった。1958年に山田の首都高速道路計画が都議会で議決された。続いて、総事業費が1,000億円となる高速道路網の建設管理主体として、首都高速道路公団が1959年6月に特別法により設置された^{注8)}。都や国の財政規模では対応できない都市内高速道路事業に、民間投資を呼び込むことになった。都市間の高速道路を建設する日本道路公団は1956年に全額政府出資で特別法により設置済みだった

が、「都市内」高速道路を担当する当該公団は都のためにつくられたといえる。

さて、東京都が高速道路網建設のために作成したPR誌に、「都市の美観上も、工事の点からも最も望ましい構造」として「河川の干拓による河床の利用」が上げられている^{注9)}。つまり、「半地下」、又は「掘割」構造である。治水上の機能を必要としなくなった河川又は掘割（お城の濠や運河など）が対象となる。幸いにも、東京都心には神田川などの河川や外濠そして楓川・築地川のような運河が、おおく存在した。山田は著書^{注10)}でも「都市高速道路は美観の点からも、工事費の点からも掘割式が最も理想的である」と述べている。

また、山田は浜離宮や白金自然教育園、そして千鳥ヶ淵や三宅坂付近などの自然景観や歴史的景観に配慮した。しかし、自発的なものではなく山田が語るように文化財保護委員会からの反対意見に対応したものである^{注11)}。そのため、無理な線形になったり、トンネル方式を採用したりと、構造的にも建設コスト的にもおおきな影響がでたが、それが今や評価されている。首都高速道路が完成した1964年に書かれた専門誌^{注12)}には、高速道路関係者が都市美と調和した道路建設を支持する論稿がある。1960年代に、文化財保護として歴史的環境や街並み景観の視点が既にあった様子が伺える。

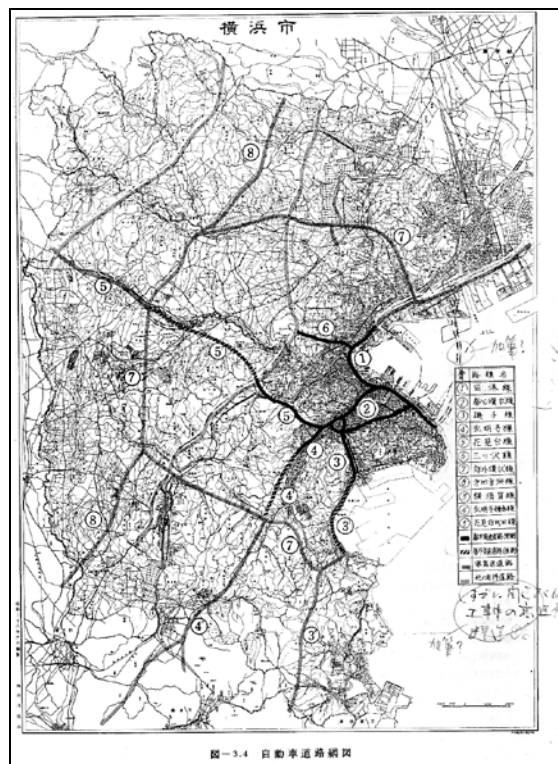
余談だが、山田はなぜ片側二車線にしたのか、と問われて明快に回答している。都市内高速道路はオン・オフのランプを概ね1キロメートル間隔で、左右に配置しなければならない。その際に、通行車輛が左右に車線変更することになる^{注13)}。三車線では、その車線変更が難しくなり、渋滞が発生する、という論理である^{注14)}。

3. 長い検討期間

3-1. 六大事業の提案

横浜の高速道路では、実に長い検討期間があった。1964年12月環境開発センターの田村明が提案した『横浜市将来計画（所謂、六大事業）』で、都心部の高速道路網は派大岡川・大岡川・中村川の上空を利用した高架構造の環状線であった^{注15)}。田村が提案する以前、1963年12月付で神奈川県・横浜市・都市計画協会連名の『横浜自動車道計画

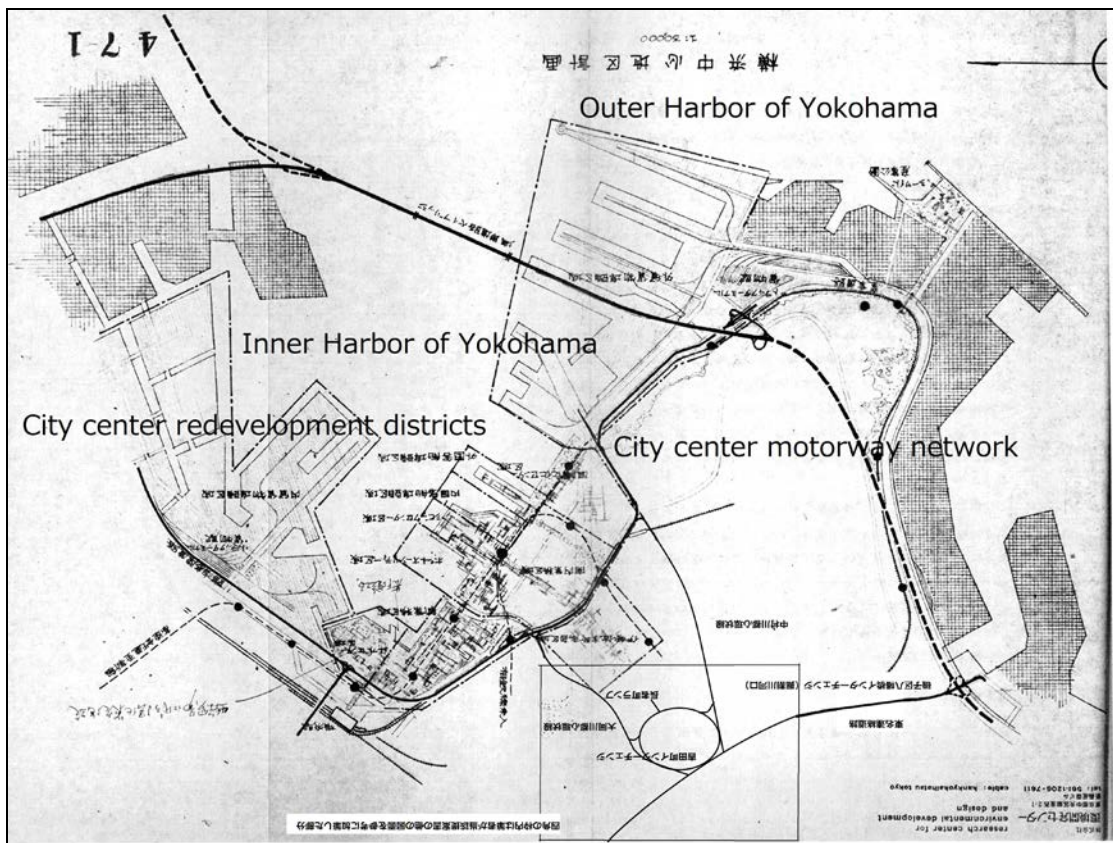
調査報告書』がある^{注16)}。首都高横羽線の延伸を前提にして、横浜市内の高速道路網を計画したものである。ベイブリッジはまだ存在していないが、この計画内容をほぼ踏襲して田村が提案した可能性が高い。



▲図6 横浜市内自動車道計画 出典：神奈川県・横浜市・都市計画協会『横浜自動車道計画調査報告書』1963年12月、28p.

そして、田村が環状線を提案した同じ年の1964年12月23日、世界銀行 World Bank が日本政府の首都高速道路計画の羽田から横浜までの延伸に、2,500万ドル（当時、90億円）の貸出を調印している^{注17)}。これによって、首都高速道路事業は初めて東京都外にまで延びることになった。

1965年、横浜市土木局に高速道路網建設準備室^{注18)}（以下「準備室」という）が設置される。室長は池沢利明副主幹（以下「池沢」という）で、主査が立神孝^{注19)}（以下「立神」という）である。今後、横浜市の高速道路計画はこの二人が中心となり進めていく。田村が提案した横羽線と東名高速につながる全市的な高速道路網の具体化のためであった。



▲図7『横浜中心地区計画』、高速道路延伸部分を当該報告書資料から加筆（筆者）出典：環境開発センター『横浜市将来計画に関する基礎調査報告書』1964年12月5日 Figure7: Proposal of the central part of Yokohama depicting its motorway network on the report of the six spine projects 1964

1965年9月1日、横浜市河川利用審議会^{注20)}第1回審議会が開催された。飛鳥田市長が「新田間川・派大岡川等埋立利用計画」を諮問した。派大岡川と吉田川の一部を市営の高速鉄道用（以下「地下鉄」という）^{注21)}に、吉田川は大通公園^{注22)}、派大岡川は平面路外駐ち車場・緑地及び道路拡幅新設用とし、残余部分は伊勢佐木町周辺商店街のために商業センタービル用地とするという諮問内容だった。すでに大通公園の名前が出ているが、「高速道路」は一言も出てこない。そもそも河川利用審議会で運河埋立てが議論され始めたのは、大岡川が上流の開発で流量が増し下流の関内地区で運河が溢れる状態となったためである。運河を埋め立てればこの問題が解決されるわけではなく、大岡川上流の流量調整をする必要があった。その答えが大岡川中流で分水路をつくり根岸湾にバイパスをつくることであった。方向性は決まっていたが、具体的な計画や財源負担はまだ決まっていなかった^{注23)}。

1965年10月1日、六大事業を市民向けに広報するため、栗津潔がデザイン編集した『横浜の都市づくりー市民がつくる横浜の未来』が出版販売された。その中での都心部の高速道路網は、山下公園の臨港鉄道高架橋^{注24)}に並行して通る「臨港線」^{注25)}と大岡川・中村川の上空利用による「大環状線」^{注26)}で、すべて高架構造である。

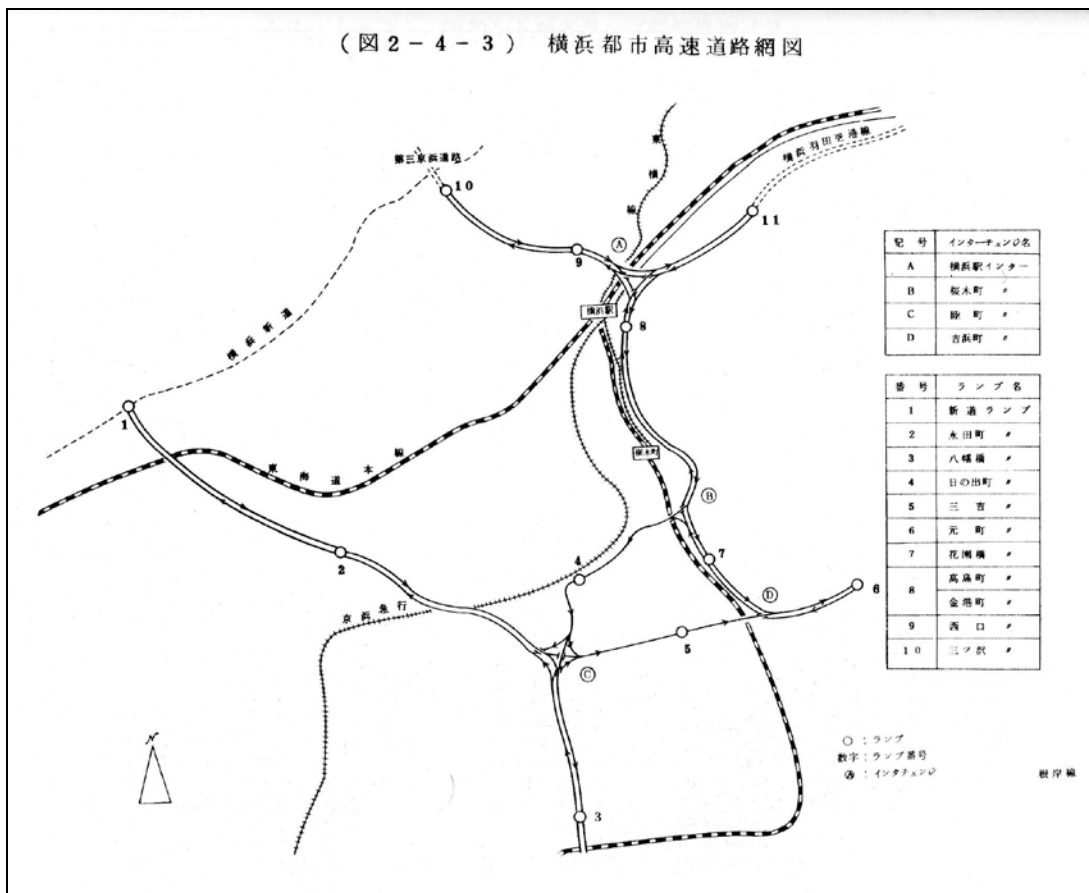
1965年12月、自動車専用道路である第三京浜道路（一般都県道東京野川横浜線、後に国道466号線となる）が開通し、建設省道路局所管の日本道路公団管理下におかれた。因みに、首都高速道路公団は建設省都市局所管である。池沢によると、準備室は、国が定める「第5次道路整備五カ年計画（1967年～1969年）」^{注27)}（以下「第5次道路計画」という）に、横浜の都市内高速道路建設を位置づける本格的検討に1966年2月から入った^{注28)}。

3-2. 横浜都市高速道路計画の調査

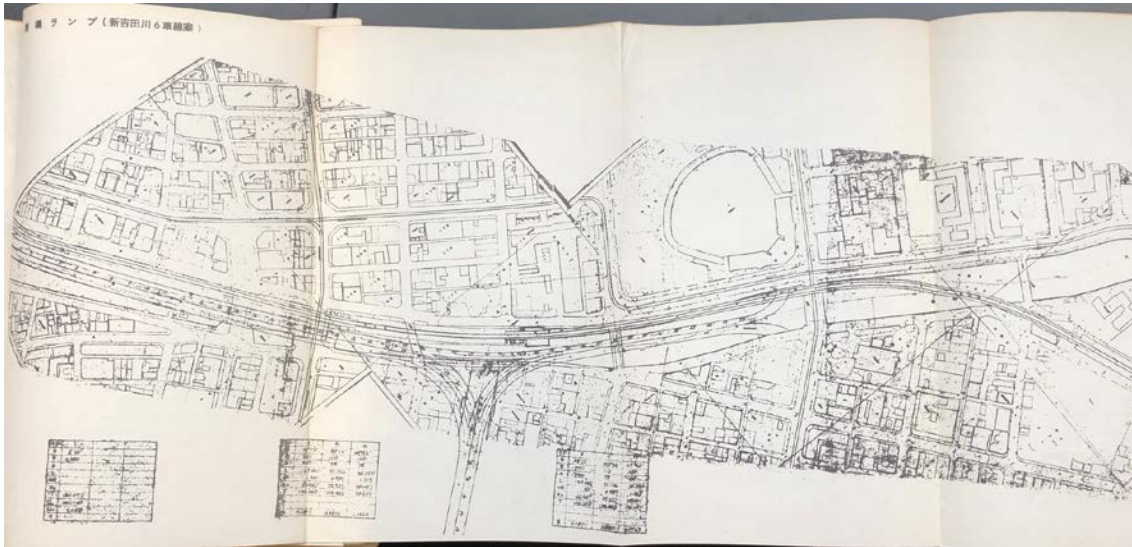
横浜市計画局が財団法人都市計画協会に高速道

路計画づくりを調査委託した。東京大学都市工学科の井上孝教授を中心に建設省道路局と都市局、関東地方建設局、日本道路公団、首都高速道路公団そして横浜市計画局と土木局が参加した委員会による『横浜都市高速道路計画調査報告書』が1966年3月付で完成している。その中で、東神奈川から横浜都心部に入る首都高のルートが検討されている。東神奈川から横浜駅東口を通り三菱造船所

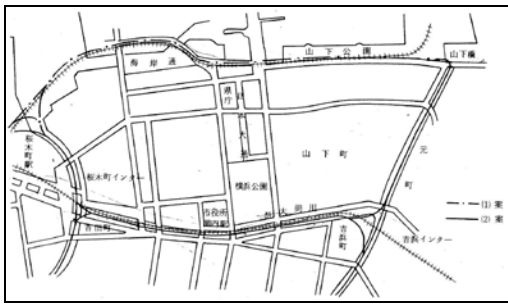
脇を通り桜木町から山下橋（新山下町）までの「臨港線」が一つ。臨港線から内陸部を通り横浜新道から東名高速道路につなげるための「都心環状線」又は「南北線」である。それぞれに複数案があったが、対外的に公表された案は以下の図にある一つであった。内部向けの報告書中には「(参考) 比較検討」として対案が詳細に検討されている。



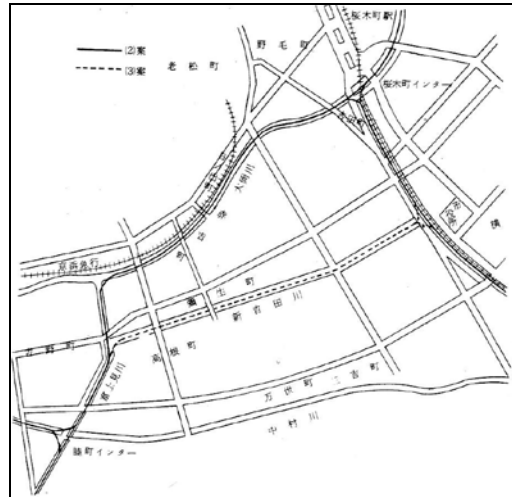
▲図 8 横浜都市高速道路網図 出典：横浜市『横浜都市高速道路計画調査報告書』添付図面 1966年3月



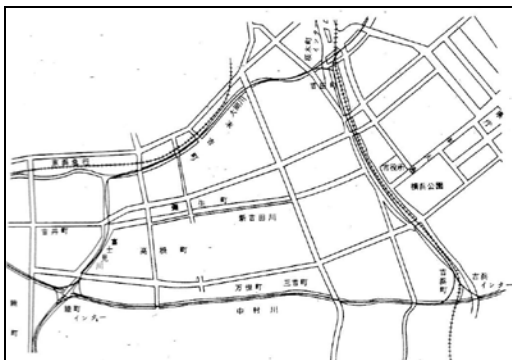
▲図 9 吉田川南北線インターチェンジ図 出典：横浜市『横浜都市高速道路計画調査報告書』添付図面
1966年3月



▲図 10 臨港線案 1：港湾施設内を通り山下公園を抜けて山下橋に至る、臨港線案 2：桜木町インターから派大岡川を経て山下橋に至る 出典：同上



▲図 12 南北線大岡川 6 車線案、南北線吉田川 6 車線案 出典：同上



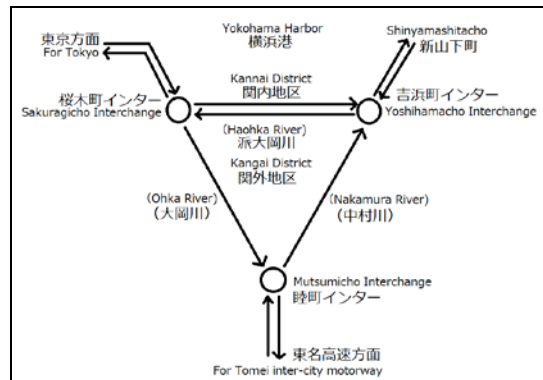
▲図 11 都心環状線反時計回り一方通行 3 車線案 出典：同上

臨港線は桜木町から港湾施設内を通り山下公園を抜け山下橋に至るルートと、桜木町から派大岡川を経て元町手前で堀川沿いに山下橋に至るもう一

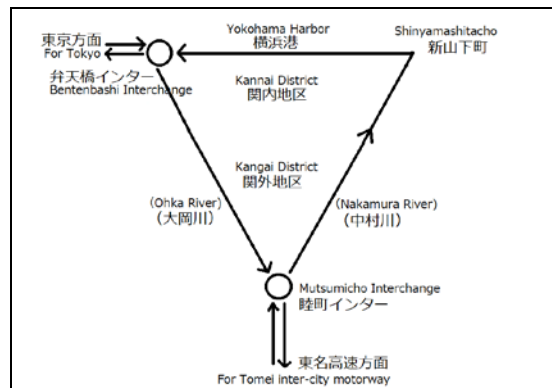
つのルートがあった。港側のルートは、倉庫や荷揚げ施設への影響があり、山下公園内を通ることからの市民感情や、出入路（ランプ）を設ける位

置が難しいことから難しい案といえる。派大岡川ルートは根岸線の上でインターを設ける欠点があるが、線形もよく出入路も設けやすく、かつ投資効率もよい、としている。都心環状線は三案あり、その一つが「桜木町インターで臨港線と分岐し大岡川を上流に向かって走り、富士見川を通過して中村川に抜け吉浜インターで臨港線と接続する反時計廻り一方通行 3 車線の案」で、ループが小さく投資効率がよい、としている。二つ目が環状線を一本にまとめ臨港線と磯子線（根岸湾の八幡橋から掘割側上空を通るルート）を結ぶものである。ただし、「大岡川は平均幅員約 25 メートルであるが蛇行が激しく高速道路の構造基準に合わせると、河川の両側の民地を大幅に買収する必要がある。途中のランプが少なくなる」ため、交通の分散が図れる環状方式に比べ望ましくない。最後が吉田川 6 車線案である。吉田川は将来埋立ての計画があり、洪水河川でないので橋脚の位置の制約がない。蛇行もしていなく線形もよい。ただし、地下鉄計画があり、施工時期の調整ができなければ不可能となる」とされたが、一番の有力候補といえる。

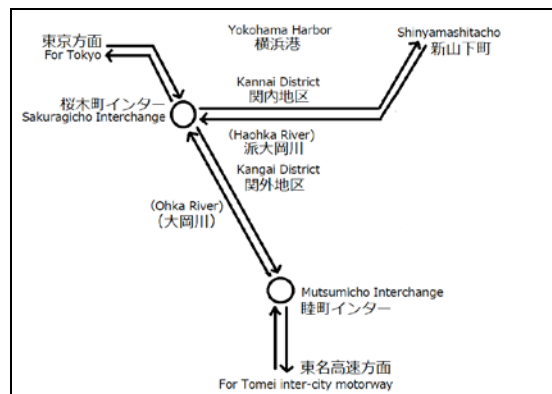
報告書の完成から半年も経った 1966 年 9 月 29 日、市首脳部会議で準備室により高速道路計画の説明が行なわれた^{注 29)}。その場では、1966 年 3 月報告書の非公開参考案も入れた 4 案が詳しく説明された。基本的には派大岡川と吉田川を使う案が最有力であるとされた。しかし、埋立て運河である派大岡川に高速道路は入れさせないという河川利用審議会の答申に反することと、大通公園計画と対立するので、調整が必要とされた。また、大岡川と、その支流である中村川及び堀川に対しては、東京のように河川中に高速道路の橋脚を縦断的に作ることは、洪水調整の観点から河川管理者は承認し得ないとした。また、この段階では確定された案はなかったが、準備室は明かに案 4「吉田川南北線案」を推していた。それまで対外的に発表された案は、案 1「派大岡川環状線案」だったため、市役所内部をはじめ市民的にも、この案で動くものと理解されていた。



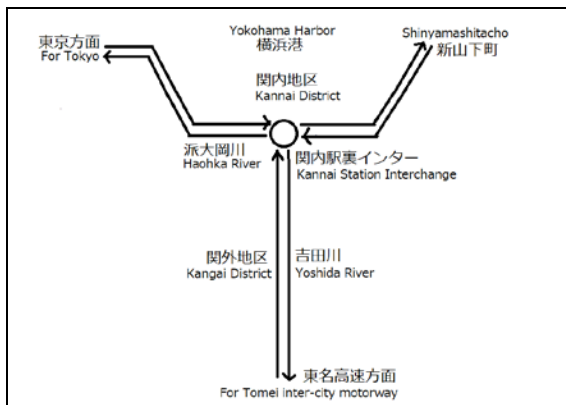
▲ 図 13 案 1：派大岡川環状線（一方通行ループ 3 車線）



▲ 図 14 案 2：海岸廻り環状線（一方通行ループ 3 車線）



▲ 図 15 案 3：大岡川南北線（往復分離 4 車線）



▲図 16 案 4：吉田川南北線（往復分離 4～6 車線）

前後するが、1966 年 3 月、準備室とは別に、横浜市計画局都市計画課長・寺内孝が『横浜市の高速度道路網計画』と題する論文を、高速道路の専門雑誌に発表した^{注 30)}。田村が提案した六大事業の構想に準拠した、山下公園前を臨港線が通り大岡川と中村川（中村川の下流で元町裏は堀川という）上空も高架が通る一方通行の大環状線であった。1963 年 12 月の報告書をベースにした計画案であった。

3-3. 地下鉄計画の始動

地下鉄計画が動きだす。1966 年 7 月、国の都市交通審議会横浜部会^{注 31)}が運輸大臣に新設すべき四路線と、その中から緊急に整備すべき区間として 1 号線上大岡～関内間、3 号線山下町～横浜駅間を答申した^{注 32)}。この動きを受けて、1966 年 7 月 8 日、諮問を受けていた横浜市河川利用審議会が『新田間川・派大岡川等埋立利用計画に関する答申書』を市長に提出した^{注 33)}。会長は金子鼎一郎（市会議員）で学識経験者に河合正一（横浜国大教授、以下「河合」という）がいた。河合は都市美対策審議会の委員も務めていた。国鉄根岸線沿いの派大岡川埋立地の利用については、①関内・関外両地区の一体化を重視し、②高速道路の経路については地下又は他の経路を選定するようにし、なお③埋立地に建築するビルは市民利用として、④高速鉄道は派大岡川を利用することとした。高架高速道路を否定する明快な立場を表明した。

1966 年 10 月、市会で「高速鉄道の建設及び経営に関する一連の条例」が議決される。全体計画路線 4 路線 64.5km とし、このうち 1 号線港町^{注 34)}～

上大岡間と 3 号線北幸町（横浜駅）～山下町間の 2 路線 10.8km を 1970 年までの建設計画路線（緊急整備路線）とした^{注 35)}。1967 年 3 月 17 日、建設省所管の軌道法との調整を経て、運輸省所管の地方鉄道法（大正 8 年公布、昭和 61 年鉄道事業法の施行により廃止）により横浜市高速鉄道 1 号線「上大岡/伊勢佐木長者町」と「伊勢佐木長者町/関内」、3 号線「関内/横浜」の事業免許がおりた^{注 36)}。

3-4. 都市内高速道路の始動

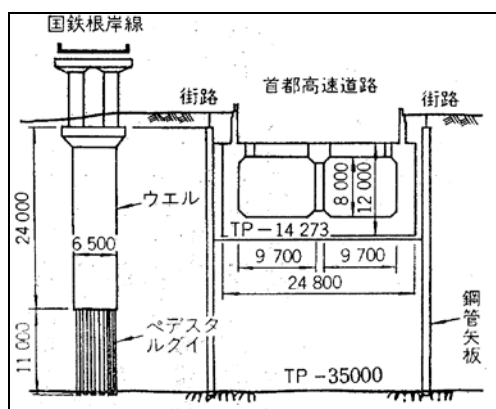
一方、建設省の第 5 次道路計画は最終的に、従来の道路整備水準の遅れを取り戻すそれまでの道路整備姿勢から、完全に先進国段階に達するとされた 1985 年に相応しい国土の姿をイメージしたものとなっていく^{注 37)}。その中で、「大都市内道路網」として、放射・環状等の主要道路および都市高速道路をもって幹線道路網を形成させる、と明記された。また、都市間高速道路との接続は、大規模環状線等をもって行う、とされた^{注 38)}。これで、横浜の都市内高速道路の建設が、1967 年 3 月に閣議了解される第 5 次道路計画に位置づけられる可能性が出てきた。ただし、横浜都心部における都市内高速道路網図は 1968 年 1 月に横浜市が印刷発行する『横浜都市高速道路網計画案』まで待つことになる。

一方、地下化で田村を補佐した長谷川尚男によれば、1967 年頃から横浜市と首都高速道路公団が首都高速道路協会に委託して、市道路局（立神孝）と計画局（長谷川尚男）そして建設省（村山幸雄専門官、新谷洋二）も参加して色々な案を検討し、最終的に派大岡川・吉田川の計画が固まった、という。

さて、立神によると「苦労は 1967 年から始まった。前年暮に都市計画決定された横羽線の高島～東神奈川間と三ツ沢線の事業化に伴う地元説明である。区画整理を行った後に入り込んだ高速道路だけに夫々地元でも抵抗が大きく三ツ沢線では裁判沙汰にまで展開した。まったく地元のペースに巻き込まれて立ち往生することも再々であった^{注 39)}」とある。そして、立神は「1967 年 9 月には（市高速道路課）池沢副主幹が海外出張となりその留守中に横羽線は臨港ルートでなく、派大岡川ルートで首脳部会議にかかることになり、飛鳥田市長と高速道路計画について論争をせざるを得ない破目になり、冷や汗三斗の思いであった^{注 40)}」、飛鳥

田市長は高速道路の地下化を進める腹案をもっていたが、結果として桜木町付近の大岡川の国鉄根岸線と交差する技術的困難性から、高架構造で説得されてしまった。この「技術的困難性」とは、後日、立神が調査季報^{注41)}に寄稿しているように、大岡川横断部で国鉄根岸線（高架鉄橋）・大江橋及び桜川橋・大岡川・首都高（トンネル部分）・地下鉄が五重交差する問題である。

特に、国鉄根岸線の橋脚は三〇メートル以上のヘドロの中に立っていて、派大岡川に並行している高架線路部分と同様に、ウェル基礎を使っているが支持地盤までに到達せず、その下をペDESTAL杭で支持している不完全さがあった^{注42)}。首都高と地下鉄の地下交差工事経験のないものであったが、それ以上に国鉄根岸線橋脚の安定性が心配されていた。



▲図 17 派大岡川埋立地における半地下方式（掘割方式）の首都高速道路 出典：立神孝『地下の土木工事・桜木町五重交差工事の計画と施工』横浜市、調査季報 63 号、41 頁、1979 年 9 月 Figure17: Section of undergrounded motorway on dried canal in parallel with elevated national railway

1967 年 12 月 5 日、市会全員協議会^{注43)}で派大岡川等の埋立事業についての説明が行われ、了承された^{注44)}。この時点での派大岡川埋立地の土地利用計画は、それまでの河川利用審議会の方針と異なり、地下に地下鉄、高架で高速道路を入れて、地表は駅前広場や駐車場、一部は売却して商業ビルの建設などとなっていた。総事業費は 29 億 6900 万円、うち埋立事業費 11.3 億円、1967～72 年度の 6 ヶ年計画であった。

そして、この首脳部会議の席上で、『横浜都市高速道路計画調査報告書』にある派大岡川と吉田

川を結ぶインターチェンジの絵も説明されたはずである。どの程度、飛鳥田の脳裏に残っていたかは定かでない。

3-5. 建設省の意向

吉田川の南北線が建設省との折衝過程で俎上に上る。1968 年 1 月 20 日、清水助役より関係局長に以下の指示が出された^{注45)}。

1 月 18 日に確認された建設省の強い意向（半地下方式）を受けて、1 月 19 日午後 7 時に市長と協議した結果として、

1. 高島町～山下町間（派大岡川経由）の高速道路は高架方式を採用する。
2. 関外地区への延伸計画予定ルート^{注46)}は、吉田川利用の高架方式として対外的に説明してよしい。
3. ただし、今後なお検討して可能性があれば半地下方式に変更することもありうる。変更の有無については、今年 11 月頃に予定される都市計画事業決定の時期までに結論を出す。変更ができなければ高架方式で実施する。

当該メモにある「建設省の強い意向（半地下方式）」部分の意味は不明である。文面からは建設省も当面は高架構造で発表するが、半地下構造への変更も、11 月に予定される事業認可までに検討するとも読める。構造形式については先送りにして都市計画決定を進めたいため、それに沿って、建設省から構造変更の可能性について内諾があったとも考えられる。市としては吉田川を選択するならば、大通公園と同居するために半地下構造にしたいが、技術的検討がなされていないので、当面は「高架方式」として発表を了承した。

建設省は吉田川ルートを決めていた。それが『横浜都市高速道路網計画案』と題する横浜市域図にカラー刷りされた図面にある。横浜市が 1968 年 1 月付で作成したものである。それには、「第 5 次五ヵ年計画予定路線」として東神奈川から延伸してくる首都高が横浜都心部に入り、関内駅裏の吉田川へ分岐するルートが明確に描かれている。仮にその後の検討で高速道路の「構造」を半地下に変えても、吉田川を使って南北線を設置する「位置」は変えられない、と建設省の意図が読める。吉田川ルートは市の準備室も望んでいたものである。

また、建設省は大蔵省に予算要求しているにもかかわらず、事業化に向けた具体策がない状況を

打破するため、まずはルートを決定する都市計画決定を急いだといえる。この背景を説明する資料が国土交通省道路局による、「これまでの道路整備五箇年計画の実績と対比」^{注47)}で、各年次での投資額の計画額と実績額が示されている。首都高速道路公団関連の建設費用を含む「有料道路事業」の投資額が第4次計画(1964~1966年)で11,000億円計画されたにもかかわらず、実績額が4,432億円で40.3%に止まっている。第5次(1967~1969年)でも18,000億円計画されたが41.9%に止まっている。その後は徐々に達成率は高まり時には100%を超えるのであるが、大蔵省にとって都市内高速道路を含む有料道路事業の必要性を認めても、それが達成されなければ意味がない。建設省も急いでいた、といえる。

4. 緑の軸線の提案と都市美対策審議会での議論

市準備室は1966年3月の『横浜都市高速道路計画調査報告書』完成後、吉田川に都心環状線に代わる南北線と位置づけ、臨港線と結ぶインターを関内駅裏に設置する方向に強く傾いていく。一方、環境開発センターの田村は1966年4月『横浜市都心部再開発基本構想報告書』と1967年3月『横浜市高速鉄道建設に関連する都心部再開発事業調査報告書』で、吉田川を「緑の軸線構想」の大通公園として整備する方向性を示していた。1967年の報告書では、臨港線は派大岡川を根岸線沿いに高架構造で通ることを前提として、緑の軸線は高架下を2階レベルの歩行者デッキで関内側とつなぐ計画案を描いていた。田村も、準備室が吉田川を内陸部と結ぶ南北線の有カルートとしていることを知っていた、と想像するが、その提案図には微塵もその陰はない。

さて、都市美対策審議会(以下「都市美審議会」という)^{注48)}は、飛鳥田市政の1965年に条例により設置された全国の自治体でも、都市美を審議する専門家会議の先駆け的存在である。その1967年11月29日と1968年3月22日開催の審議会議事録に、高速道路地下化に係わる記録を発見した。そもそも都市美審議会は高速道路問題に特化した審議会ではない。その本来的課題として、大通公園周辺街区の再開発指導のあり方を委嘱されていた。なお、審議会の所管は建築局である。

田村が市に入るためにつくられた企画調整室の室長は、技監を兼務する鈴木和夫(以下「鈴木

という)であるが、鈴木がその直前まで、高速道路を担当する土木局長であったことは意外と知られていない。田村の著書によると、鈴木は元々建設省出身で、各地を廻り、神奈川県庁にも勤務し、横浜市では土木局長の前に建築局長として、田村が提案した大通公園の周辺街区の再開発方針づくりを担当していた。

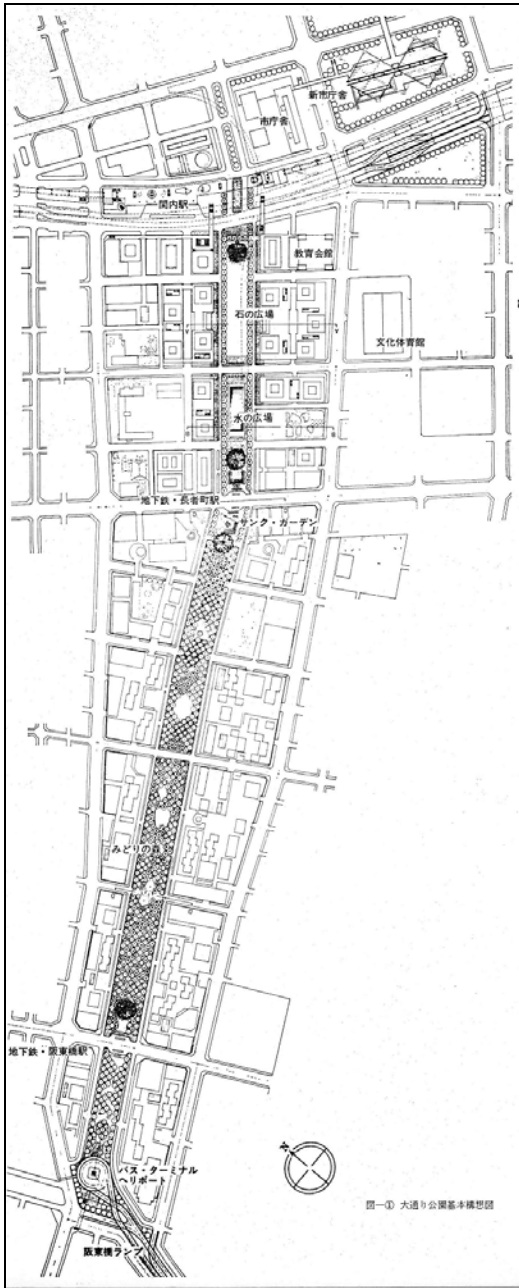
高架の高速道路が吉田川を縦断すると、大通公園や周辺の再開発事業は成立せず、鈴木たちの検討は意味がなくなる。鈴木は極めて矛盾した立場に置かれていた。1967年11月29日の審議会で、建築局長から土木局長に転出した鈴木が、まだ決まったわけではないが有力な案として、吉田川に高速道路の南北線を設け、関内駅裏に大インターチェンジを計画することを委員たちに伝えた。

桜木町付近で国鉄根岸線の地下を横断することが技術的に不可能なため高架構造で計画することを説明した。吉田川では既に計画されている地下鉄と共存する一本足の高架道路を大通公園内に計画したい、と伝えた。そのため、景観的に調和した形態について、委員たちに助言を求めた。翌週には市長をはじめとする首脳部会議で当該計画を説明すること、その上で建設省から急がされている都市計画決定を行うことを伝えた。鈴木はそれまでの経緯を踏まえ、都市美審議会委員に都市美の観点から市長に意見具申し、地下化案に市長を説得して欲しいとまで語った。委員の河合が飛鳥田市長を説得することになった。

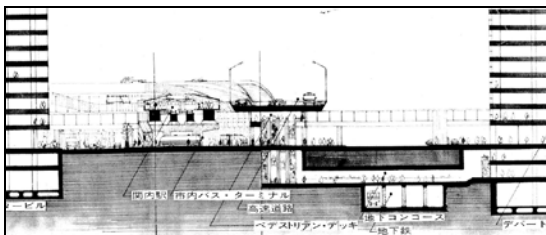


▲図18 グリーンゾーンと位置付けた緑の軸線が大通公園から市庁舎脇を通り横浜公園・日本大通から山下公園へとつながる 出典：環境開発センター『横浜市都心部再開発基本構想報告書』添付図面1966年4月

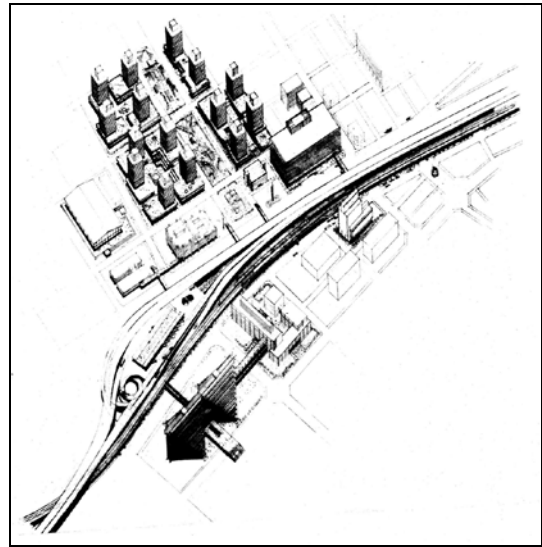
『横浜市高速度鉄道建設に関連する都心部再開発事業調査報告書』添付図面 1967年3月



▲図 19 大通り公園計画図、出典：鹿島研究所出版会、SD別冊 85号、1971年10月、72p.



▲図 20 グリーンプロムナード（大通り公園）から高架高速道路下を通り市庁舎側に通じるペデストリアンデッキがみえる 出典：環境開発センター



▲図 21 同上鳥観図 出典：同上

しかし、1968年3月22日都市美審議会議事録によると、委員や建築局幹部たちに無力感が漂っていた。2月の神奈川都市計画審議会で「高架高速道路」が、あれだけ都市美審議会として反対したにもかかわらず認められてしまったからである。もはや、大通り公園沿いの再開発指導など不可能である、と委員や建築局幹部は思った。その雰囲気を変えたのが、飛鳥田市長の政治顧問である鳴海正泰（以下「鳴海」という）総務局副主幹であった。鳴海いわく「派大岡川の高速道路案は、最初6車線だった。それを地下に入れなおそうということで建設省が去年の暮（注：1967年暮）にやり直した。地下に入れるには6車線では、キャパシティーと排気ガスの問題、国鉄根岸線をクリアーする問題等があり、4車線ならば地下に入れられる。ただし、地下鉄との交差（注：国鉄根岸線も含む）は技術的に難しいので、今その問題解決を進めていくと、昭和42年度（1967年度）の大蔵省の道路予算が流れてしまう。ともかく地下か高架かという問題は一応別として、新山下町まで都市計画決定をやろう。南北線をどういう形でやるかは後回しにしようということで、その地下の4車線が浮かび上がってきた訳です」と詳細な建設省の裏事情らしきものを開陳している。鳴海のいう「1967年度の大蔵省の道路予算」とは、第5次道路整備五箇年計画による予算と推定される。

そして、鳴海は続ける「4車線でも6車線でも昭

和 48 年から 50 年にはいずれにしても一杯になってしまう。発展する交通量を的確にさばくには、もう一本別に 10 車線ぐらいのワンマン道路、その一部としてベイブリッジで港湾貨物をさばくべきだ。一方ではこの都心部に港湾貨物を通すべきないという考え方があり、建設省の方でもそういう考え方をもっている。都心部に入れる場合には、関内と関外を分断しないように地下でやりたいということが建設省の一番の願いなのです」とまで言い切っている。鳴海発言は相当に踏み込んだものだが、南北線は横浜港から発生する港湾貨物を東名高速道路と結ぶための役割がある。ベイブリッジが一部を構成し東京湾岸地域の物流幹線となる東京湾環状道路は 1962 年から建設省により建設に向けて調査が開始されているが^{注 49)}、1977 年にならないと路線が都市計画決定されない。つまり、南北線で当面、港湾貨物に対応するしかない。確かに、地域を分断しない高速道路の地下化は建設省としても、可能ならば望むところであろう。しかし、取巻く状況は簡単ではなかった。

5. 都市計画決定された高速道路

1968 年 2 月 3 日市会（注：市議会）全員協議会^{注 50)}で飛鳥田市長が発言している^{注 51)}。「（注：1968 年）2 月 16 日開催予定の神奈川都市計画地方審議会に高速道路の横浜中心部乗り入れの件、そして 3 月上旬に地下鉄の件を諮る。地下鉄は都市計画決定がないと運輸省の工事施工認可、建設省の道路使用許可がおりない。3 月なかばに都市計画決定、4 月中に工事施行認可がおりるとみて 4 月末には上大岡～吉野町間から着工する準備を進める。高速道路の延長部分は 1971 年度までに完成し、1975 年開通目標のベイブリッジと合わせる。道路幅は 6 車線の計画だったが既工事に合わせて 4 車線にする。桜木町駅前の国鉄根岸線オーバブリッジは高さ 20 数メートルとなる。国鉄関内駅前と尾上町^{注 52)}が巨大な陸橋で断ち切られないため道路下に 5 階建てのビルを建設し、それによって両地区を結びつける。そもそも、市中心部はすべて地下式にし、都市の美観を守るという試案を持っていたが、地下鉄伊勢佐木町駅との接点や桜木町駅前の根岸線との交差点付近で難工事が予想されるため、地下式をあきらめすべて高架式にする」と飛鳥田は発言した。



▲図 22 横浜駅東口の高架高速道路（横浜そごう百貨店より臨む）関内駅周辺もこのようになっていたかもしれない…（筆者撮影）Figure22: Scene of entangled elevated motorway routes near Yokohama railway station

神奈川都市計画地方審議会（会長＝津田神奈川県知事）は 2 月 16 日、県庁で第 99 回審議会を開いて横浜～羽田空港線の延長を議決して建設大臣に答申した^{注 53)}。そして、2 月 28 日付の官報掲載で、高速道路の建設省告示（1968 年建設省告示第 239 号）が行われた。高架構造で根岸線沿いに桜木町～関内を通り、元町の手前で堀川上を通過して新山下町まで 4.2 キロ延長することが決定した。ただし、今後の都市計画法上の「事業認可」の決定までに高架構造を地下構造に変えればよい、と考えた^{注 54)}。ただし、一旦決めた都市計画決定を事業認可の段階で変更することは、施工上の課題等でないとはいえないが、それ以外の理由で変更した事例はない。横羽線高架が 2カ所で 20メートルの高さで国鉄根岸線高架鉄橋をまたぐ点は審議会の一部委員から疑問が寄せられ「今後も精力的に計画（注：代替案）を考える」という前提で都市計画決定された経緯がある。

都市計画決定された高速道路に、南北線はまだ大通公園や地下鉄との調整が残っているため含まれない^{注 55)}。東神奈川方面から三菱造船所脇を通り横浜都心である関内・関外に入り港湾地域の入口である新山下町に至る部分のみの都市計画決定である。

この決定を知り、横浜都心部の大商店街である伊勢佐木町一・二丁目商和会（加盟 141 店、北村清之助理事長）と関内商店街協同組合（六川英一理事長）が 1968 年 2 月 29 日、高速道路ルートの変更を飛鳥田市長と遠田市会議長に陳情した^{注 56)}。

ルートの変更陳情の内容は^{注 57)}、①根岸線を超える二地点にビルを建てることは伊勢佐木町と関内を遮断する状態になり両地区の交流に支障をきたし市中心部の発展に影響する^{注 58)}。②本牧、山下埠頭からの大型トラックの通過により両地区が騒音と排気ガス公害に悩まされる。③景観上も将来に問題を残すとした。実は、南北線の存在は、最後に至るまで市会や地元商店街に明らかにされなかった。

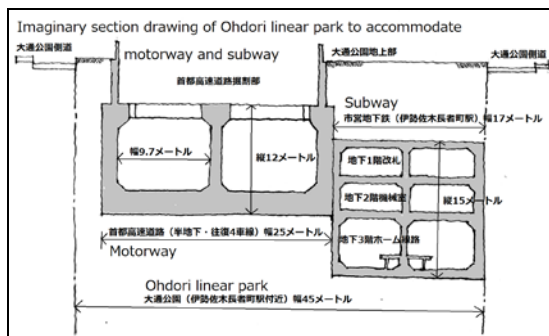
1969年6月14日に新都市計画法が施行されるが、田村が高速道路の地下化交渉をしている当時はまだ旧都市計画法（以下「旧法」という）の時代であった。旧法は、府県ごとに設置された都市計画地方審議会での議決を経て、主務大臣である建設大臣が決定した。公衆への縦覧はない。新法では都道府県が主体で、都市計画案も公衆に縦覧し、都道府県の都市計画審議会の議を経て都道府県が決定する。ただし、国の利害に重大なる関係がある場合には、建設大臣に事前協議することになっている。新法になっても、多くの都市計画事業には国の補助金がつくため、実質的には建設省が都道府県に比べ絶大なる権限を持つことは変わらない。

6. 一大方針転換の首脳部会議

以下は首脳部会議の会議メモ^{注 59)}からの抜粋である。「市が1968年3月14日に行った建設省都市局^{注 60)}への事前説明の際、高速鉄道（注：地下鉄）の都市計画決定に先立って、高速道路の延伸部分（吉田川筋）に対する市の方針（高架方式か、半地下の掘割方式か）を決定しなければ、地下鉄だけの都市計画決定は出来ず、口頭でよいから市の意志表示を明確にしさえすれば、直ちに書類を回す旨」回答があった。11月の事業認可の取得までに地下化への変更を決めればよい、と思っていた市には寝耳に水であった。そのため市の対応策を練るために、3月15日より18日にわたり土木局、交通局、計画局、首都高公団で吉田川での地下化案を検討した結果、

- 地下鉄土被りが吉田川で7~8m（現行は2.5m）となり、事業費、施工、工期の問題がある。
- 大通公園、駐車場（地下鉄及びビル）は作れなくなる。
- 派大岡川の高架下利用（商業ビル）も高速道路が吉田川に（注：地下で）入ることによるイン

ターチェンジの関係で建築規模が縮小される。



▲図 23 大通公園での想定断面図（高速道路と地下鉄の双方を含む場合、ただし地下鉄の位置は現況）
作図：田口

Figure 23: Section of Ohdori park drawn by Taguchi with an assumption of accommodating undergrounded motorway and subway together

地下鉄の土被りが深くなるのは、派大岡川に予定される地下インターチェンジ（以下「インター」という）下で横断するため、地下鉄が更に深くもぐりが必要があるためである。掘割高速道路と地下鉄が同居した場合に残される地上部分では、とても大通公園に相応しいものにならない。また、高速道路と地下鉄が同時施工できるかも不確かである。高速道路を吉田川に半地下方式に入れるとなると、地下鉄は結果として外に出るしかない。派大岡川の高架構造の高速道路も、地下インターを通過して吉田川の半地下に連結するために高架下が徐々に低くなる。よって、高架下ビルができなくなる。以上のことが分かった。

横羽線延伸の必要性は、飛鳥田も理解していた。そこから東名高速道路と連結する高速道路の必要性も、田村らによる六大事業提案時から共有していた。南北線を地下化できないとなると、派大岡川と吉田川をつなぐインターも高架構造となる。この吉田川インターの出現が飛鳥田たちにとって「唐突なもの」であった、とは言えない。既に、1966年3月にまとめられ、その後首脳部会議で説明されてきた『横浜都市高速道路計画調査報告書』に内陸部と結ぶ有カルートとして吉田川が位置づけられ、インターの図面さえもあったからである。高架構造の高速道路は幅が異なるが、並走する根岸線の高架と同じものとイメージできたかもしれない。ただし、インターの姿はイメージできなかったのかもしれない。また、環境開発センターの

田村が描く吉田川の大通公園の計画に安心していたのかもしれない。あまりにも横浜の景観を台無しにする傍若無人な計画である、と飛鳥田は強く反発した。1968年3月22日、緊迫した首脳部会議が開かれた。都市美対策審議会と同日である。その首脳部会議メモ^{注61)}によると、

市長：市の将来を考えれば永遠に残る向う面の傷^{注62)}となりそうで、高架方式で吉田川を通る高速道路には踏み切れない。全部御破算にしてやり直しましょう。市電通り（注：国道16号線）に地下鉄を、高速道路は半地下方式で考え直して見ましょう。如何なる非難にも耐えましょう。皆さんも共犯になってもらえませんか。

計画局長：中村川の高架方式はどうしてもダメなのですか。

土木局長（注：鈴木和夫）：支障家屋数多くランプの取付けに問題のある中村川はどうしてもダメなのです。建設省の専門官も従来の二者択一が吉田川オンリーとなっています。

（注：発言者不明、市長か）：掘割方式ならば大通公園の夢は残る。

当会議は極秘扱いとする。

生々しい議論がなされた。この場に横浜市入庁前の田村明が同席していたという^{注63)}。吉田川を半地下にしたい、これまでの方針の一大転換となった。飛鳥田が考えたのは「吉田川の半地下化」であって、派大岡川高速も含む高速道路全体の半地下化ではなかったのかもしれない。どうしても、関東地区再開発の核となる大通公園を、高速道路を半地下にしてでも整備したい、と飛鳥田は思った。

しかし、吉田川埋立後の大通公園を推進する田村にとって、高架構造の高速道路を半地下にして大通公園と同居させるのは実に難しい選択であった。それまで、派大岡川の高架構造の高速道路は致し方ないと思っていたが、物理的に半地下であっても、大通公園に地下鉄や公園と同居させるのは、ほぼ不可能であると直感的に田村は感じていたはずである。そして、吉田川の半地下化は派大岡川の高架構造にも影響することになる。そもそも、周辺商店街から高架構造への反対運動も起こり始めていた。

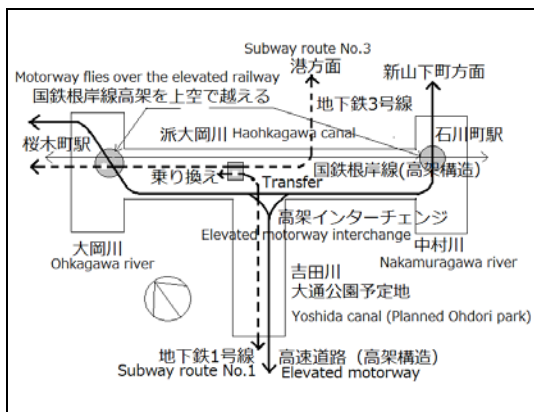
7. 地下化の交渉

自治体で、首長の意向を的確に施策に反映するシステムは意外と存在しない。首長の下にいる助役は役所内からの生え抜きか、外部から招聘された人物である。すべての分野の専門家ではない。技術的なことは難解であり、現場を担当する技術系職員を論破することは不可能に近い。それゆえ、首長の政策方針を実現する技術者集団を必要とした。

企画調整室^{注64)}は、田村が入庁するために田村の進言^{注65)}で作られた新組織である。当初は、企画室という他の自治体同様何処にでもある名称が考えられた^{注66)}。首長の秘書的役割に止まってしまうことを田村はよしとしなかった。政策目標を企画し、バラバラな市役所内の組織を横に串刺しにすることでパワーを発揮する総合的な調整役を目指した^{注67)}。他の局の事務事業内容も理解指導できる職員が必要となる。そのため、企画調整室には技術系職員が多く配置された^{注68)}。それも、他の局で経験を積んだ係長クラス^{注69)}や大学院等の研究者出身者である。

田村がどの程度、高速道路計画に熟達していたかは定かでないが、環境開発センターでの最初の仕事が本四架橋建設を前提とした香川県の総合観光開発計画であり、関東や関西方面の大規模臨海開発計画の策定や高速道路のサイン計画にも関与していた^{注70)}。建設省や道路関係の公団などとも関係があったはずで、東京大学の都市計画分野の高山英華教授^{注71)}、交通計画分野の八十島義之助^{注72)}教授などとも交流があった^{注73)}。建設省や市の技術系職員とも十分に關える知識経験と人脈をもっていたといえる。それでも、田村はこの事案を担当するに及んで土木施工関係の専門書^{注74)}を新たに購入したという。さて、田村による調整作業はいくつかの段階に分かれる。

第1段階としての1968年4月：



▲図 24 Stage 1/1968 年 4 月時点：派大岡川と吉田川に高架高速道路と地下鉄が同居 Figure 24: Stage 1; Motorway and subway being accommodated together along Haohka and Yoshida canals

派大岡川に、高架高速道路と地下鉄 3 号線、そして地下鉄 1 号線の 3 号線への乗り換えホームが同居して計画されている。吉田川には高架高速道路と地下鉄 1 号線が同居している。巨大高架インターチェンジが派大岡川と吉田川の結節点にある。大通公園は高架高速道路（一本足と想定している）の下にある。

そもそも、派大岡川と吉田川は治水機能を必要としないため干拓できた。東京の事例と同様に、干拓された運河の河床利用は掘割形式の高速道路建設に最適であった。運河のため両側に側道もあり、環境上も施工上も理想的であった。しかし、そのためには、羽田方面から高架で来ている高速道路を一旦地下に入れ、大岡川を地下横断する必要があった。そこで、技術的課題が立ちふさがっていた。

1969 年の「六大事業」にあるように、田村が提案した高速道路網は河川や運河上空を通る高架構造であった。つまり、それまでの田村が「強硬な地下論者」であった、とはいえない。田村が景観を重視した「地下論者」となるのは、高速道路の地下化が成功し、その後の都市づくりが進捗してからである^{注 75)}。ただし、飛鳥田市長の意向を受け、それを可能にしたのは田村であることは間違いない。

当初、田村はまだ計画局の主査であった長谷川尚男を伴って建設省に日参し、昼食をいつも建設省の職員食堂でとっていたという^{注 76)}。検討のた

めの図面は首都高速道路公団に描かせ、頻りに市の内部会議が開かれた。市の高速道路担当には、さんざん検討したことを田村が蒸し返している、とみえた。市の地下鉄担当にすれば、すでに決定済みの地下鉄路線を、なぜ自分たちが変更しなければならないのかが分からなかった。大通公園の担当となる市の公園建設部門は受動的であった。土地を用意してくれれば、その範囲内で公園をつくります。高速道路担当の後ろには建設省が、地下鉄担当の後ろには運輸省がいた。建設省と運輸省の代理戦争になりかねなかった。

田村の具体的な調整手法は、彼がいうように「簡単に会議を終わらせない…」^{注 77)} というものであった。如何に、各担当者たちに彼らが主張するプランが逆に非現実的であるかを、気づかせるものであった。そのために、図面をかき、時間もかけて議論をした。課題は、技術的困難性に起因するだけでなく、南北線に関しては困難な地元調整を避けたルート選定も結果的に影響していた。

派大岡川の代替案として、地元陳情を受けて自民党市議団から出されていた山下公園沿いの臨港線の提案に対して、5 月 22 日飛鳥田市長が「神奈川県都市計画地方審議会で決定したとおり国鉄根岸線沿いに桜木町、関内を通り、元町の手前で（注：堀川上空）左折する運河コースがよいようである。自民党市議団から出されている海岸コース^{注 78)}への変更は事業費、工期の点で難点が多い。全線高架とする原案に対しては市街中心部の景観をそこなわないため、桜木町から市庁舎前付近までトンネルを通し、花園橋付近から高架にするなどの代案が出ており、なお慎重に検討したい」と記者会見をした^{注 79)}。

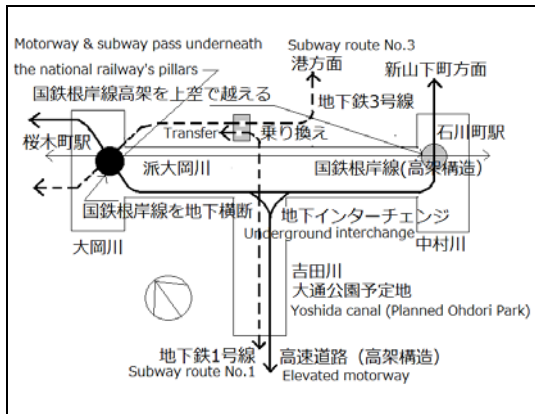
この市長会見に対して神奈川新聞は「市は派大岡川の運河コースを最適としているわけだが、問題は原案通り全線を高架にするかどうかである。市長は伊勢佐木・関内地区の繁栄、美観などを考慮して桜木町～花園橋付近の地下案を進めたい。現在、新設の企画調整室（鈴木和夫室長・技監）を中心に軟弱地盤の工法、排気ガスの処理方法などを検討している。しかし工費が当初計画より 20 億円増え 100 億前後となる（注：実際は 88 億円）、大江橋^{注 80)} 付近の根岸線橋脚が地下 30 メートルまであり、トンネルを掘って危険がないか、地下鉄路線をどう組み合わせるかなど難問がひかえてい

る」とコメントした。技術的な検討が重ねられている状況を明かした。

6月21日第100回神奈川県都市計画地方審議会が横浜の地下鉄を承認した。決定した部分は1号線の上大岡～吉野町間のみであった。吉野町～尾上町（現関内駅）間が計画決定からはずされたのは、この区間が新吉田川の埋め立てにからんで調整できなかったためとしている⁸¹⁾。

結果として、派大岡川での地下化への方針変更はスムーズに進んだともいえる。桜木町付近の地下交差に関する技術面での検討は首都高の工事記録⁸²⁾にあるように、難しいものもあったが、技術陣がクリアした。7月11日飛鳥田市長が記者会見をした「横羽線は一部地下にする。企画調整室を中心にして、桜木町近辺で一部地下を通るよう現在各局と調整中である。これを7月中に終え、8月末までには県・公団（首都高速道路公団）との交渉で最終的コースを煮つめる。10月の都市計画審議会で事業決定する」とした⁸³⁾。ただし、南北線は表に出てこない。

第2段階としての1968年9月頃：

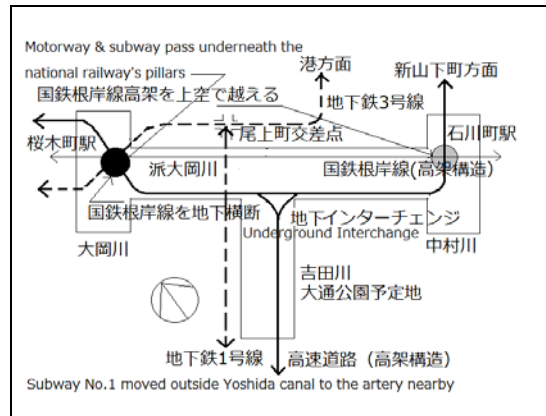


▲図25 Stage 2/1968年9月頃：地下鉄を関内側の尾上町通りに移動 Figure25: Stage 2; Subway moved to Onoecho street

大岡川の分水路への放流量によっては、大岡川本流の河道を狭め、河床を上げることが可能となる。これにより、国鉄根岸線の大岡川横断部での地下処理がやりやすくなる可能性がでてきた。これを受けて、派大岡川を高速道路に明け渡し、地下鉄は関内側の尾上町通りに移動することとなる。高速道路は高架構造から、派大岡川を利用した掘割式の半地下構造への変更も可能となる。一

方、吉田川では高架高速道路と地下鉄がまだ同居している。同居を前提に、派大岡川から来る半地下の高速道路を受ける高速道路インターの地下化を検討する。地下インターから南北線は、徐々に高架道路に上っていくことになる。大通公園はこの影響を受け、高速道路用地の余白に設けられることになる。

第3段階としての1968年10月頃：



▲図26 Stage 3/1968年10月頃：地下鉄1号線を吉田川から国道16号に移動 Figure26: Subway No.1 route moved from Yoshida canal to national highway No.16

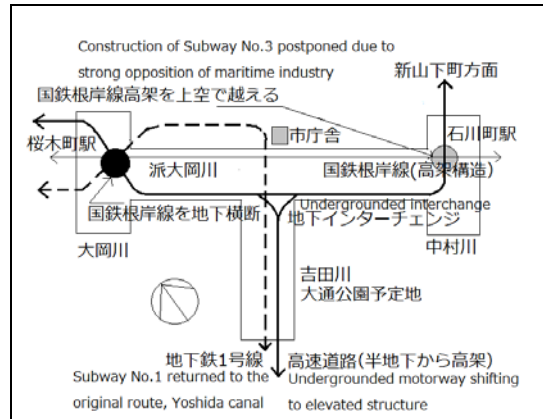
地下インターの車線が輻輳し、その下を横断するため、3月の首脳部会議で議論されたように、地下鉄は更に深く施工する必要がでてくる。それでは、地下インターと地下鉄が同居できないため、地下鉄1号線を吉田川から国道16号に移動することになる。しかしこの場合、狭い尾上町交差点で地下鉄1号線が曲がれないため、3号線と同じホームでの乗換えができない。地下鉄当局と運輸省は、利用者の利便性から強く反発した。

10月1日、1971年春開通めざす地下鉄の上大岡～伊勢佐木町間が着工した。これを神奈川県新聞が「運河活用に難問を残したまま起工式を行ったのは緊急2路線のうち、上大岡～弘明寺間（注：吉野町の二つ手前の駅）の部分である。これは、運輸、建設両省の工事認可がおりている区間で、市では残り部分の認可を急いで、1971年4月には上大岡～伊勢佐木町⁸⁴⁾間を開通したい。しかし、吉野町から伊勢佐木町に至るルートは吉田川と派大岡川の二本の運河を活用する計画である。そのためには大岡川上流の治水に抜本対策が要求され

ており、この対策との関係で両運河の活用になお大きな難問を残している。1971年4月開通の大目標達成にはその難問解決が目前の大きな課題となっている」と報じた^{注 85)}。以上の様に、市長が鉄入れをする写真を掲載した新聞記事には、高速道路との関係調整はノーコメントであった。治水(大岡川分水路建設)は問題解決の方向性が見えており、課題は高速道路の南北線であった。

10月22日、市会本会議で山本博之議員に対する市長答弁「地下鉄のうち確かに吉野町ですか、あそこから伊勢佐木町のところを通って桜木町に行きます路線、これは都市計画決定ができません。これはご存じだと思いますが一部並行して走ります高速道路との問題でありまして、私は高速道路をぜひ地下に入れたい、こういうことで交渉しておるわけでありまして。高架で通してしまうということも考えました、確かに一時は。しかし振り返ってみますとやはりこれは横浜市の100年の問題でありまして、この繁華街の中心をなろうことならば高架で通したくない。もう根岸線1本通っているだけで町に万里の長城が築かれた感じのいたしますところに、なおかつもう1本4車線の高速道路を高架で通しますことは、どうも私としては横浜のためにとれないのではないかな。あらゆる努力をしてみてもなおかつできない場合にはやむを得ないかもしれません。この点はおわびする以外に方法はないのでありますが、しかしぎりぎりまではやりたい、努力してみたい。こうして私はいま建設省とも公団とも盛んに折衝中でありまして。全然めどのないことをねばっているわけではございません」とある^{注 86)}。吉野町から尾上町までの路線が追加で都市計画決定されるには、翌年1969年5月20日の高速道路問題が決着する同日まで待つことになる。

第4段階としての1968年11月頃：



▲図 27 Stage 4/1968年11月頃：地下鉄1号線が当初の吉田川に戻る Figure27: Stage 4; Subway No.1 returned to the original route of Yoshida canal

一方、地下鉄3号線自体の工事の見通しが港湾物流業界の反対でつかなくなった^{注 87)}。そのため、1号線を先行して横浜まで延伸することになる。地下鉄を曲げるため、用地的に余裕のある市庁舎脇を利用するため、当初の吉田川に戻ることになる。この状況では、前述したように、高速道路地下インターと地下鉄が同居できない。解決不能の課題に逆戻りしてしまった。

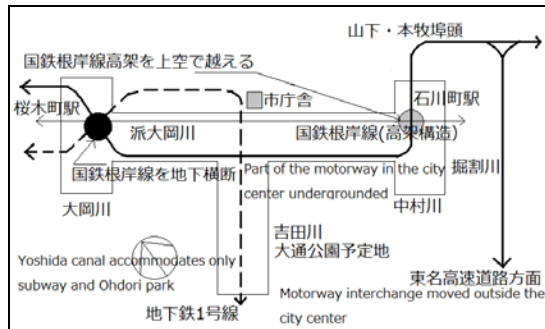


▲図 28 地下鉄のルート変更 出典：横浜市交通局『横浜市高速鉄道建設史』1987年12月15日 Figure28: Chronological changes of subway routes during the negotiation

11月20日、自民党市議団が次年度予算要望で、横羽線延長の早期結論を求めた^{注 88)}。自民党の横浜市議員団(横山健一団長ら31人)が、飛鳥田市長あての「来年度予算編成についての見解と要望」を塩田、清水両助役に手渡した。横羽線の新山下町までの延長路線は「海岸コース(注：臨港

線)」が適当で、早く正式な結論を出し、来年度に予算化されたいとした。この段階ですら、自民党市議団はまだ「海岸ルート」に言及していた。南北線と地下鉄問題が表面に出てこないのが不思議ともいえる。3月22日の首脳部会議以降、この問題は秘密のままであった。

第5段階としての1968年12月頃：



▲図 29 Stage 5/1968年12月頃：地下インターが現実的でないため別の場所に移動 Figure 29: Stage 5; Motorway interchange moved outside of the city center

地下インターの建設には、輻輳する車線数やトンネル内での視認性確保のため、広い用地を必要とし、周辺街区の買収も必要となることが認識されてきた。そのため、吉田川での高速道路の建設は現実的でなくなる。結果的に、高速道路インターは別の場所に移動するしかなくなる。本牧経由の掘割川（磯子区）ルートや、当初の中村川ルートがありえた。南北線は山下や本牧埠頭等から発生する港湾物流を捌くことが主たる目的のため、横浜の都心部にある必要は理屈上なかった。なお、中村川ルートでは石川町付近に公的空き地があり、インターもつくりやすかった。

12月6日、西区と中区の商店街代表と津田県知事が懇談している^{注89)}。関内商店街・六川英一氏ほかから、横羽線の延長路線が高架構造と最終決定されてしまうと、関内と伊勢佐木町が分断されてしまい、都市美観上もよくない。これに対して、「県は市の考えを受けて高架案を計画決定したが、それにこだわるようなことはしない。市の話では、地下を通す案が技術的に可能となったようだ、と聞いている」と知事が答えた。

一方、建設省は11月21日付起案の決裁文書『横浜国際港都建設計画都市高速道路の変更並びに同

国際港都建設都市高速道路事業の変更について』で、神奈川都市計画地方審議会に都市高速道路の変更を付議し決定した。ここでいう「変更」とは都市計画決定の変更で、12月6日付で都市計画審議会の答申を受け、派大岡川での高速道路の地下構造による都市計画決定をさす。

田村の証言によると、1968年末頃、建設省都市局首都高速道路公団監理官・角田正経（注：事務官）より吉田川をやめて、山下・本牧埠頭と根岸埋立地を経由して掘割川を通り内陸部に連絡する案が示された。このルートは、正に田村が六大事業で提案した港湾物流を捌く「東名高速連絡道路」と同じであった。そして、市は「(移転は)致し方ない」と公式回答したという。この提案は、田村によると、建設専門官の反発を受け頓挫する^{注90)}。反発の理由は不明である。新山下町までの首都高建設は了解されているが、臨港地帯を通る高速道路のルートは東京湾岸道路と重なる部分があった。東京湾岸道路の所管は、まだ同じ建設省内でも日本道路公団（道路局所管）と首都高速道路公団（都市局所管）の間で決着していなかったことがあるかもしれない。あるいは、それまで吉田川に固執し道路整備五ヵ年計画に南北線を位置づけてきた建設専門官の「面子問題」かもしれない。

8. 交渉の決着へ

田村には、年末の角田監理官提案で膠着状態となった建設省との関係を打開することが求められた。条件は整い始めていた。1969年2月22日付で、大岡川分水路が都市計画決定されていた。これにより、下流の大岡川の桜木町付近の河道を狭め、河床を上げることが可能となった。同じく、大岡川から分岐する中村川の河床を下げることも可能となり、高架構造の高速道路で、中村川の両岸に馬蹄型ピアを建てることできるようになった。これにより、南北線を掘割川のルートに代わり、吉田川から中村川に移すことが技術的に可能となった。

ここまで来ると、後は「政治決着」しかない、と飛鳥田と田村は思ったかもしれない。面子でこじれた問題を、論理的な解決策に誘導するには建設省内で建設専門官たちを実質的に指導できる力をもつ人間に訴えるしかない。通常は同じ技官仲間の有力な先輩がいるものだが、この場合はそれがたまたま事務次官であった。そして、その際に

は、市の誠意を見せることも必要だった。それが高速道路建設に対する横浜市からの財政支援策であったとも言える。一方、建設省も、これ以上問題がこじれて、高速道路建設に着手することが遅れることは第5次道路整備五箇年計画上也許されないことであった。

田村と建設事務次官との「頂上会談」は3月に予定されたが、そのためには1月には根回しが開始されたとみるのが妥当だろう。大雪の1969年3月4日、田村が市長代理として尾之内建設事務次官と会談するため霞ヶ関に出向いた。飛鳥田と交流のあった藤山愛一郎^{注91)}と思われる有力政治家の仲介があった。この頂上会談に向けた事務的な詰めがなされていたことを伺わせる公文書がある^{注92)}。地下化合意を前提とした市内部の方針決裁書である。事務次官会談前の3月1日に起案され、飛鳥田市長が市会本会議で交渉合意を報告した3月5日翌日の6日に決裁がなっている。

なお田村によると、次官より大通公園に片髭ランプ（注：扇町ランプは東京方面からのオフと東京方面へのオンしかないため、山下町方面へのオンと山下町方面からのオフが必要）設置を求められたが拒否している。事務的に検討つくされ、先送りされた問題であったが、果たしてこのような事務的問題を次官が切りだしたのか、疑問が残る。1969年4月の建設省方針決裁書の添付図面には吉田川に向って、かすかにランプらしき線が残っている。それほどまでに、都市内高速道路計画にとって、オン・オフのランプは必要不可欠のもので

あった。ただし、首都高速道路の建設は、自治体の了解と資金的支援なしには成立しない。尾之内事務次官には、もはや南北線を吉田川に拘る理由はなかった。その後の首都高への横浜市の出資金が1971年と1972年に6億円を超えた。交付金も、1970年に3億円、1972年に4億円が支出された。1971年には異例にも5億円の借入れを公団は横浜市からしている。地下化にともなう資金的負担に横浜市は応えたといえるかもしれない^{注93)}。

南北線は中村川に決まった。ただし、机上の話である、関係者以外は誰も知らないし地域住民にも知らされていない。市議員たちにも公表されなかった。明けて3月5日市会本会議、小此木議員に対する市長答弁^{注94)}で「高速道路がどう入ってくるかという問題で非常に建設省と運輸省との関係が難航をいたしましたことは事実であります。しかし現在高島町までの高速道路の事業決定ができております。これをさらに延長して高島町から桜木町、桜木町から桜木町駅前の広場を通して派大岡川、派大岡川に入って花園橋まで、この地下鉄に続いてごく近い将来に決定をいたすつもりであります。そして派大岡川部分については半地下になります。以上のようなことは結論から申し上げますと非常に簡単でありますけれども、もう非常に難航いたしましたようで3月3日^{注95)}尾之内建設省次官と私との間で了解が付きましましたので、それを進めることができました。この点につきましてはご心配をかけました」とした。

首都高速道路公団出資金・交付金・借入金の推移 決算額(百万円)

年度末	政府等出資金受入						交付金受入					借入金				
	政府	東京都	神奈川県	横浜市	埼玉県	千葉県	東京都	神奈川県	横浜市	埼玉県	千葉県	首都高速道路債権収入	東京都借入金	横浜市借入金	国際復興開発銀行借入金	民間借入金
1959	1,000	1,000	0	0	0	0	600	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1960	500	500	0	0	0	0	1,898	0	0	0	0	3,654	0	0	0	0
1961	500	500	0	0	0	0	2,724	0	0	0	0	9,875	0	0	0	0
1962	1,500	1,500	0	0	0	0	3,401	0	0	0	0	21,646	0	0	0	0
1963	1,500	1,500	0	0	0	0	4,901	0	0	0	0	25,935	0	0	0	0
1964	1,649	1,579	40	30	0	0	4,771	103	70	0	0	18,953	0	0	11	0
1965	1,500	1,185	153	163	0	0	1,719	379	89	0	0	25,137	0	0	697	0
1966	900	538	181	181	0	0	3,445	894	294	0	0	24,040	0	0	2,609	0
1967	2,400	1,844	274	282	0	0	2,732	737	148	0	0	33,572	0	0	2,631	128
1968	2,700	2,245	232	223	0	0	2,374	332	124	0	0	45,403	0	0	3,050	0
1969	3,200	2,908	146	146	0	0	3,043	134	276	0	0	50,053	0	0	0	0
1970	3,800	3,300	248	248	5	0	3,323	10	300	2	0	51,346	0	0	0	0
1971	5,100	3,776	631	631	63	0	2,402	0	29	157	0	53,969	1,089	528	0	0
1972	5,800	4,325	620	620	235	0	1,576	0	436	0	0	61,306	0	0	0	0
1973	4,650	3,457	403	403	279	108	1,560	0	4	319	0	57,285	0	0	0	0
1974	4,600	3,382	347	347	293	232	1,343	0	62	298	0	79,666	0	0	0	0

出典：首都高速道路公団『首都高速道路公団二十年史』頁530～535、1979年6月17日発行

注) 地方公共団体借入金は首都高によると、「建設資金コストを抑えるため、1971年度にのみ東京都及び横浜市から借り入れた」。

▲ 表3 首都高速道路公団出資金・交付金・借入金の推移 Table3: Chronological shift of investments to Metropolitan motorway authority by concerned institutions such as national government and local governments of Tokyo, Kanagawa, Yokohama and others



▲図30 最終的な都市計画決定の変更図面（全体図）1969年4月18日付起案、ただし内陸部ルートは一切表に出てこない Figure30: Final drawing of town planning decision to change the structure of the motorway 1969

続いて4月19日市会全員協議会において飛鳥田が発言した^{注96}。高速道路は半地下方式で派大岡川を通過、地下鉄は吉田川筋を地下で通し、国鉄関内駅南口付近で派大岡川を河底横断して、尾上町方面に至るルートに変更することで了承され、具体化に向け動き出すことになった。建設省は1969年4月18日付起案4月21日決裁の方針決裁書『横浜国際港都建設計画都市高速道路の変更』で、高速道路地下化問題を総括した。ただし、これにも、南北線は出てこないが、この決裁文書の意義はおおきい。当該決裁文書の「理由書」に、「最近の都市内交通の増加と都市高速道路沿線における都市機能を検討した結果、本案のように構造及び線形の一部を変更するものである」と「構造及び線形の一部を」が加筆されている。

5月20日、首都高横浜線「西区高島通一丁目/新山下町一丁目」旧都市計画法の建設大臣認定で都市計画決定が変更された^{注97}。構造変更（高架からトンネル・半地下）に伴う線形の変更であった。因みに線形とは道路幅と道路の曲がりを目指す。同日5月20日、地下鉄路線の戸塚・尾上町間の都市計画決定がようやく追加された。これによって、吉野町から尾上町への地下鉄工事が開始された。長いようで短かった高速道路と地下鉄そして大通

公園の交渉問題が決着した。因みに、1969年に都市計画決定された大岡川分水路計画は1981年に完成している。

1970年2月6日、新都市計画法による第2回神奈川県都市計画地方審議会が開催された。首都高横浜線「西区高島通一丁目/新山下町一丁目」間のルートが新都市計画法で県知事が都市計画決定を変更した。「出入口の変更に伴う線形の変更」として幅員は変わらず、構造に掘割式・地下式が明記された。続いて、1970年11月2日、南北線となる中村川上空の「高速中央線（都市計画法上の正式名称で通称は狩場線）」が都市計画決定された。因みに道路法上の正式名称は「横浜市道高速2号線」である。これで初めて、南北線が公式に明らかにされた。



▲図31 首都高横浜公園出口部分（地下部分から地上に出てくる） 出典：首都高速道路公団『首都高速道路公団二十年史』1979年6月17日 Figure31: Exit area of undergrounded motorway near Yokohama Stadium

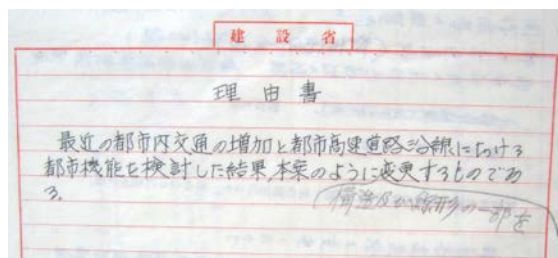


▲図32 首都高横浜公園付近の半地下部（掘割部） 出典：首都高速道路公団『首都高速道路公団二十年史』1979年6月17日 Figure32: Scene of

undergrounded motorway



▲図 33 建設省方針決裁書 1969年4月18日起案、重要方針変更のため尾之内事務次官までまわっている Figure33: Ministry policy formulation paper regarding the change of structure of the motorway



▲図 34 1969年4月18日起案方針決裁書に含まれた都市計画決定の変更理由書、力強く加筆されている「構造及び線形の一部を」 Figure34: Reason to change the town planning decision written on the ministry policy formulation paper

9. 結論：調整作業の意義

高速道路地下化の事案では、誰もが、当時の横浜市が必要とするものをつくろうと努力していた。ただし、それぞれの部署の論理が先行し衝突した。結果として、それぞれが協力しあい、譲ってこそ前進があることに田村が気づき、関係者を説得し全員が了解するものとなる。当該案件で、田村自身も徐々に学んだ。元々、田村も高架構造を容認していた。田村が最初から「強硬な地下化論者」^{注98)}であったわけではなく、田村の景観面からの発意で行われたものでもない。高架構造の高速道路建設に抗する地元商店街の反対を受け、浜っ子であ

る飛鳥田市長も景観重視に転換した。関内駅裏にできる吉田川インターが如何に都心部の景観を損なうかも、やっと飛鳥田は理解した。

それらを受け、田村は、実に巧みに関係機関を調整した。そして、田村は徹底して大通公園に拘った、死守した、といってもよい。

結果として、横浜都心部における高速道路の地下化に結実した。新たな企画があっても、実践的な調整なくしては画餅に終わる。そして、田村による調整作業の成功は、自治体行政に「自治の意識(自治力) Local autonomy by local government」、「自立の姿勢(自立性) Independent and motivated local planners」、そして「企画調整機能(総合性) Integrated planning and coordination」を培う嚆矢となった。

横浜市が地域の景観とまちづくりに重大な影響を与える高速道路建設に対して意見を言うことは当然のことといえるが、当時は国が進める事業に自治体が異なる意見を述べるのは異例であった。それでも、飛鳥田は横浜まちづくり百年の大計を考え、関係者に代替案の実現を強く求めた。市民に直接選ばれた首長であるが故に、言うべき事を言った。これが「自治力」である。市の職員たちは機関委任事務や補助金行政の慣習により、国の機関に従属しやすく、市としてのまとまりも弱かった。かつ、国の官僚たちの位置づけや技量に対する引け目もあり、対等に議論する姿勢に乏しかった。それを国と自治体は対等の関係であり、建設的な議論をして物事を決めるべき、との意識がでてきた。これが「自立性」である。そして、事業がそれぞれの権限と予算の範囲内で完成すればよい、とする古い役人的仕事のやり方を変え、あえて相互に調整することで、それぞれの事業がよりよくなることに挑戦した。これが田村のいう「総合性」である。田村たちにより、これらの自治力、自立性、そして総合性が自治体行政で実践されていく。飛鳥田にとっても、この事案の成功は感慨深いものであった^{注99)}。

この「調整作業」を、地下化された部分は限定的で、それ以外は高架構造のままであることから、評価しない意見もある。元町裏の堀川とその上流の中村川は河川上空を高架構造で覆われている。生きている河川下で地下化することは不可能であった。南北線が計画された吉田川には大通公園(総延長1.2キロメートル、平均幅30メートル、面積

3.6ヘクタール)が整備され、樹木が根付き大木となった。周辺街区の再開発も進み、落ち着いた街並みとなり、ここに高速道路が通っていたら、と思うと田村の頑張りには意味があったと理解できる。

そして、異なる事案であっても、国の省庁と自身体が対立することはないのだろうか。自立し総合性をもつ自治体首長は普遍化しているのだろうか。国は省庁間の総合化ができていたのだろうか。また、市の部署は相互に協力的になった、というが、首長が言えば各部署は一丸となって動くようになっていたのだろうか。田村の企画調整作業は今もおおきな意義をもつといえないだろうか。特に「調整業務」は、法制度・財源・権限などが整ってからやるものではなく、不完全な中でいかに工夫をしてやりとげるかである、と田村は生前よく語っていた。制度はその後に変わるものである。実践なくして、まちづくりなしといえる。

10. さいごに

田村が交渉した建設省の専門官とは「建設専門官」のことを指し、技官である。1963年から1969年までの建設省の職員録^{注100)}(大蔵省印刷局編『職員録』国立国会図書館所蔵)を閲覧した。専門官は、課長の下で課長補佐級と理解してよいだろう。そして、建設専門官には、土木・建築・公園の三区別がある。高速道路に係わるのは、土木職の建設専門官となる。そして、首都高速道路の主管局である建設省都市局には、首都高に係わる建設専門官が二人いて、「都市高速道路公団監理官」付きの建設専門官と、「都市計画課長」付きの建設専門官がいた。その中で、高速道路の地下化交渉から決着するまで在職した建設専門官の一人は、渡部与四郎である。渡部は田村の東大同窓として、どちらかという田村を擁護する立場であった、と証言している^{注101)}ことから、田村が鋭く議論した建設専門官は別にいた、と思われる。人物が特定されなくもないが、それは当論文の主題ではない。因みに、渡部の部下でありながら、横浜市の立場を理解してくれた人物として、長谷川尚男によれば依田和夫がいる。依田は1966年8月から1年間の英国ロンドン大学留学から帰国していた。依田はその後も、田村にとっても建設省での最大の理解者となる。



▲図 35 元町裏の堀川上空にかかる高架高速道路
Figure35: Elevated motorway over Hori river behind Motomachi shopping street



▲図 36 大通公園 (2019年1月現在) Figure36:
Photo of Odori Park constructed on the old canal of Yoshida

最後に、都市計画の決断をするプランナーは孤独である。元町商店街裏の堀川上空の高架高速道路は当時として如何ともしがたかった。環境問題に関心の高い現在では、ルート選定の段階から地下化を前提にして進められたらう。余談だが、高架高速道路完成後、田村は決して元町商店街を訪れなかったという。そして、山手の丘から見る関内や港方向には、どうしても高架高速道路の影が見えてしまう。

最後に今回の研究に際して、情報開示請求に応じて多くの貴重な資料を提供戴いた国土交通省(旧建設省)、国立公文書館、神奈川県庁、横浜市庁そして公益財団法人高速道路調査会の方々にお礼を述べたい。また、貴重な証言をしていただいた諸先輩にも感謝したい。特に、道路関係の専門知識に疎い筆者に助言してくれた NPO 法人田村

明記念・まちづくり研究会の方々にはお礼を申し述べたい。最後に、首都高速道路に関する貴重な資料の存在を示唆してくれた専門分野の研究者にも特に感謝したい。その助言がなければ、この研

究論文の最後の詰めが完成しなかった。多くの人に助けられた。

English abstract

Akira Tamura, who subsequently became a renowned Japanese town planner, was assigned by Yokohama's socialist mayor Asukata a difficult task to solve a tangled argument regarding the design type of the new motorway structure. Tamura joined the city administration in 1968 on Asukata's request, coming from the private practice as a town planning consultant who had proposed the spine projects to remodel Yokohama in 1964. Its solution became the first example of actual urban design implementation that changed part of the new elevated motorway project undergrounded in the city center. It had been conducted by a local initiative directed by Tamura that had never existed before under its highly centralized administrative system of Japan. The project was conducted through tenacious re-negotiation efforts among concerned parties including the national ministries. These negotiations focused on the critical stage where the central government had made the formal and legal decision on this project.

The Metropolitan Motorway Authority ("MMA") was an institution planning and implementing construction of the motorway network under the auspices of the Ministry of Construction ("MoC"). It was originally established in 1959 to resolve traffic problems of the Tokyo metropolitan area through investments from the national government and the metropolitan government. The MoC ordered the MMA to extend its metropolitan network to the harbor city of Yokohama in 1964. Although Tamura claimed that he was a visionary on townscapes, even from its early period of motorway construction, there was a concern over the preservation of important townscapes among road experts of both institutions. Therefore, some experts saw the use of dried canals as one of the ideal types of motorway structures.

In 1964, Tamura also proposed a motorway network by constructing elevated structures over existing rivers or canals in the middle of the city. Despite the city's motorway section's idea to utilize unused canals as motorway routes, the underground route encountered severe difficulty in passing closely under the fragile piers of the national railway in the canal. Because of this technical difficulty, Asukata had to abandon hope of undergrounding. However, Asukata later changed his policy back to undergrounding. Since the huge interchange appeared in the middle of the city connecting its motorway with the national network in the suburbs, Asukata recognized that it would devastate the townscape of the city center. During negotiations, relocating the interchange was the most delicate issue to decide. Using the dried canal was fundamentally against the concept of the linear park proposed as an area redevelopment hub envisaged by Tamura. Along the same route in this canal as the motorway, the new subway project planned by the city transport authority in coordination with the Ministry of Transport was already set forward. Eventually, the interchange location was moved to the canal in the periphery of the city center. Reaching an agreement accommodating all requirements of the concerned parties took time, though each party made concessions.

Although Tamura only succeeded in accomplishing part of the extension as being undergrounded, this was thirty percent of the initial motorway extension, which represents the most important section.

Tamura needed almost one year to accomplish the negotiation, and then the motorway was finally opened in 1978. Since this successful coordination, Tamura consolidated his position as a new chief planner in the administration. It has become normal among local government officials to be confident and independent as equal partners with the National Ministries. Last, despite Tamura having written about the motorway solution in his books, empirical research on its coordination and background would strengthen Tamura's achievement.

参考文献 Bibliography

1. Environmental development center: Overall research report of the future plan of Yokohama city, 1964 環境開発センター『横浜市将来計画に関する基礎調査報告書』1964年12月5日
2. Administrative Bureau of Yokohama city: Yokohama's future created by the citizens, 1965 横浜市総務局『横浜の都市づくり・市民がつくる横浜の未来』1965年10月1日
3. Tamura, A.: Making city of Yokohama, Chukoshinsho, 1983 田村明『都市ヨコハマをつくる』中公新書、1983年1月25日
4. Tamura A.: Making Yokohama city planning work with Tamura, Gakugei publisher, 2006 田村明『田村明の闘い』学芸出版、2006年12月10日
5. Yokohama city archives: Minutes of the city executive meeting from Tamura memorial documents, 1968 横浜市史資料室『田村明寄贈資料：市首脳部会議議事録と添付資料』1968年3月22日
6. Terauchi, T.: A plan of motorway network in Yokohama, Public trust motorway research society, 1966 寺内孝『横浜市の高速度道路網計画』公益財団法人高速度道路調査会、高速度道路と自動車、1966年3月号
7. Tatsugami, T.: Report of civil engineering of undergrounding construction of motorway and subway near Sakuragicho, Nov.63 Research quarterly of Yokohama city, 1979 立神孝『地下の土木工事・桜木町五重交差工事の計画と施工』横浜市、調査季報63、1979年9月
8. Yokohama city archives: Tamura memorial documents, the final report of the municipal public river council regarding Aratama and Ohka rivers, 1966 横浜市史資料室『田村明寄贈資料：横浜市河川利用審議会による新田間川・派大岡川等埋立利用計画に関する答申書』1966年7月8日
9. The City of Yokohama, Municipal policy formulation paper of modification of motorway structure signed by mayor Asukata, July 1969 横浜市情報公開制度開示文書『市長方針決裁書・横浜国際港都建設計画都市高速度道路の変更について』起案1969年3月1日
10. The City of Yokohama, Municipal policy formulation paper of motorway No.1 and No2 modification application signed by mayor Asukata, Nov. 1969 横浜市情報公開制度開示文書『市長方針決裁書・横浜国際港都建設計画都市高速度道路1号線及び2号線の変更申請について』起案1969年11月12日
11. The City of Yokohama, Municipal policy formulation paper of the formal response on the legal consultation signed by mayor Asukata, Dec. 1969 横浜市情報公開制度開示文書『市長方針決裁書・横浜国際港都建設計画都市高速度道路の法定協議、意見に伴う回答について』起案1969年12月9日
12. Kanagawa Prefecture, No.99 Kanagawa town planning local council, Feb. 1968 神奈川県都市計画課情報公開文書『第99回神奈川県都市計画地方審議会』1968年2月16日
13. The Ministry of Construction, Ministry policy formulation paper of change of town planning decision regarding undergrounding of the central part of motorway, Nov. 1968 建設省方針決裁書『都心部ルート地下化に伴う都市計画決定の変更』1968年11月21日起案、国立公文書館
14. The Ministry of Construction, Ministry

- policy formulation paper of change of the motorway, April 1969 建設省方針決裁書『横浜国際港都建設計画都市高速道路の変更』1969年4月18日起案、国立公文書館
15. Shinohara, O.: Planning and design rationale of the metropolitan motorway, No.2 Civil engineering research paper, Jan. 1985 篠原修『首都高速道路の計画と設計思想』土木計画学研究・論文集 No.2、1985年1月
 16. Yokohama city transport authority, History of the municipal subway construction, Dec. 1987 横浜市交通局『横浜市高速鉄道建設史』1987年12月15日
 17. Motorway section, Municipal road bureau of Yokohama, 20th commemorating book of the motorway section, June 1988 横浜市道路局高速道路課『高速道路課二十年誌』1988年6月29日
 18. Kanagawa construction branch of the Metropolitan Motorway Authority, Construction report of 2nd stage of Yokohama/Haneda motorway and Mitsuzawa motorway, March 1979 首都高速道路公団神奈川建設局『横羽線（2期）及び三ツ沢線工事誌』、1979年3月20日
 19. Metropolitan Motorway Authority, 20th Anniversary history of the metropolitan motorway authority, June 1979 首都高速道路公団『首都高速道路公団二十年史』、1979年6月17日
 20. Metropolitan Motorway Authority, History of the metropolitan motorway authority, Sept. 2005 首都高速道路公団『首都高速道路公団史』、2005年9月30日
 21. Yokohama City, Minutes of the city beauty council of Yokohama, Nov. 1967 横浜市『横浜市都市美対策審議会議事録』、1967年11月29日
 22. Yokohama City, Minutes of the city beauty council of Yokohama, March 1968 横浜市『横浜市都市美対策審議会議事録』、1968年3月22日
 23. Town Planning Bureau, the City of Yokohama: Research Report of Yokohama's motorway network, 1966 横浜市都市計画局『横浜都市高速道路計画調査報告書』1966年3月
 24. Kanagawa Prefecture, Yokohama City, Town Planning Association: Research Report of Yokohama's motorway feasibility, 1963 神奈川県・横浜市・都市計画協会『横浜自動車道計画調査報告書』1963年12月
 25. Research Committee of Yokohama's motorway planning, Map of Yokohama's motorway network, 1968 横浜都市高速道路計画調査に関する研究委員会『横浜都市高速道路網計画案』1968年1月
 26. Environmental Development Center: Report of Yokohama's central district redevelopment scheme, 1966 環境開発センター『横浜市都心部再開発基本構想報告書』1966年4月
 27. Environmental Development Center: Report of the city subway system construction and its surrounding areas redevelopment policy, 1967 環境開発センター『横浜市高速度鉄道建設に関連する都心部再開発事業調査報告書』1967年3月
 28. Environmental Development Center: Interim Report of redevelopment policy of Kannai and Ishikawacho station areas, 1966 環境開発センター『横浜市関内・石川町駅周辺地区における開発について中間報告要綱』1966年3月
 29. Environmental Development Center, City Architecture Bureau and Japan Public Housing Corporation: Final Report of redevelopment policy of Kannai and Ishikawacho station areas, 1966 環境開発センター・横浜市建築局・日本住宅公団関東支社計画部『横浜市関内・石川町駅周辺地区における開発について』1966年3月
 30. Japan Motorway Authority: Preliminary Report of Haneda/Yokohama motorway scheme, 1961 日本道路公団京浜建設所『羽田横浜道路予備調査報告書』1961年6月
 31. Metropolitan Motorway Authority: Special Report submitted to the World Bank regarding Haneda/Yokohama motorway

scheme, 1964 首都高速道路公団『羽田横浜
高速道路建設計画に関する資料 - 世界銀行提
出 - 』1964年5月

注

注1) 関内 (かんない)、関外 (かんがい) と読む。関内は幕末に築かれた開港場で関所の内側で、周囲を港と運河で仕切られていた。横浜のマチはこの関内から、関外に発展していった。

注2) 高速横浜羽田空港線 (2期) 東神奈川から新山下に至る7.5キロメートルの内、半地下又はトンネル部分が2.3キロメートルで3割となる。なお、横浜高速2号線は含まない。

注3) 都市プランナー田村明 (1926~2010年) は横浜のまちづくりにおおきな功績を残した。1968年より市長飛鳥田一雄を補佐し、地方自治体の国などからの主体性と自立を標榜し、バラバラな市の組織を総合的に動かす企画調整局を立上げ、実質10年という短期間で実践的なまちづくりを行った。その功績により、日本建築学会より1977年度の業績部門学会賞を「横浜市における都市計画活動—都市空間創造への総合的実践」として授与されている。田村明は別途、2000年に日本建築学会より「都市づくりの理論及び手法の構築とその実践」で大賞を受賞している。学者や建築家でない都市計画の実務家を受賞した初の事例である。

注4) 日本社会党に所属した政治家 (1915~1990年)、横浜出身。横浜市会議員、神奈川県議員、衆議院議員を経て、1963年横浜市長に初当選し当時の革新自治体の先駆者となる。1978年市長を辞職し日本社会党委員長に就任する。田村明に都市づくりを全面的に任せた。

注5) 田村明『都市ヨコハマをつくる』中公新書 1983年1月25日、田村明『田村明の闘い』学芸出版社 2006年12月10日があるが、田村明が市退職後で記憶が鮮明な1983年の著書を特に参考にした。

注6) 1913年生まれ、1937年3月東京帝国大学工学部土木工学科卒業、同年4月内務省都市計画東京地方委員会、1940年内務省都市計画大阪地方委員会、1944~1954年内務省都市計画東京地方委員会・防空本部・戦災復興院・経済安定本部・建設省、1954年神奈川県土木部計画部長、1955年東京都建設局計画部長、1960年東京都首都整備局長、1967年東京都建設局長、1970年都市研究所長、1971年首都高速道路公団副理事長、1977年首都高速道路公団理事長、1979年財団法人都市計画協会副会長、1995年84歳で死去

注7) 1950年に制定された首都建設法により国に設置された行政委員会

注8) VIII 東京の都市高速道路は、誰が建設するのでしょうか：都市高速道路は、その大部分が都道となるものです。従って都が、国の援助を得て建設すべきですが、約一千億円の膨大な資金を、短年月に投資することは、都や国の財政力では、殆ど不可能です。そこで都は、東京都市高速道路の建設を目的として、政府と協力し、都や政府の予算のみでなく、政府の融資や民間の投資等、借入金を主要な財源とし、之等の資金を集中して急速な建設を図る為、新たに特殊法人、首都高速道路公団を設立する構想を樹てました。関係法等は4月8日に、国会に於いて成立致しましたので、総延長約71,03キロメートル中約69.03キロメートルは首都高速道路公団が建設運営を致します。尚以上の内、汐留からの一ノ橋をへて五反田に至る区間は日本道路公団が既に事業に着手して居りま

すが、之も首都高速道路公団にひきつがれます。又8号線の内約2キロメートル (蓬葉橋から数寄屋橋をへて新橋に至る区間) は現在都市高速道路を建設して居る東京高速道路株式会社が建設する予定です。(山田正男『時の流れ・都市の流れ』都市研究所、非売品、1973年5月25日、昭和34年文献48『東京都市高速道路の建設について・都市高速道路のためのP・R』298/299p)

注9) 4. 河川を干拓して河床をとおり場合及び掘割式でおる場合：楓川、築地川のような排水、消火用水としての機能を付帯的に施行することによって、干拓可能な河川を干拓してその河床をとおり場合と、内濠付近、代官町、霞ヶ関付近のように、地形を利用し、又は、幅員の道路の中央を掘割式でおる場合です。都市の美観上も、工事の点からも最も望ましい構造です。この構造の区間は全体の約6.2%ですが、概ね図6、表5に示す区間です。(山田正男『時の流れ・都市の流れ』都市研究所、非売品、1973年5月25日、昭和34年文献48『東京都市高速道路の建設について・都市高速道路のためのP・R』296p)

注10) 山田正男『時の流れ・都市の流れ』都市研究所、非売品、1973年5月25日、343p、元原稿は昭和35年『東京の都市高速道路計画』新都市、8・9月号に掲載したものの

注11) 浜離宮を避けるためにSカーブになっているのは、浜離宮が文化財のためである。「日本には文化財保護法という法律がありまして、これは誠に強い法律です。文化財保護法を動かしているのは文化財保護委員会という行政委員会、某々大臣が圧力をかけたところでなかなか文化財保護委員会の委員をやっている方々、おじいさん方ですが、テコでも動かない、こういう状態です。その浜離宮を避けるためにSカーブになったわけです。あそこはSカーブのために交通事故がよく起りますが、それで死亡した人はひとつ文化財保護委員を恨んでいただきたい。」文化財保護委員会でもう二つほど目にあっている。その一つが白金の自然教育園で、かつて海軍の火薬庫があった所です。この自然教育園の真ん中をぶち抜く都市計画道路が決めてあった。海軍の火薬庫がなくなった時代には真ん中を通してもいいと思っていた。自然教育園となったので、敬意を表してその一番淵を通る計画を決めたが、文化財保護委員会はそれでも承知しないで、「そういう所に道路が来ると植物の花の自然の受粉が行われない。あそこ植物は鳥にほって自然に受粉するようになっている。鳥がなくなる。だめだ。」その結果、自然教育園の中の敷地も通り、一部分は長者丸の方の宅地側に少し計画変更した。一番被害のあったのは現在作っている4号線で、4号線が神田川の上を通り竹橋の所で神田川と分かれ、近衛師団のあった土地の所から下へもぐり、三番町の所で千鳥ヶ淵公園の堀の上を橋で渡り、それから三番町から英国大使館の前を三宅坂の方へ、三宅坂から4号線は赤坂見附まで地下、それから新宿方面へ行く。3号線は三宅坂の地下で分離し国会を取巻き溜池から渋谷へ行く。問題は、英国大使館前の千鳥ヶ淵公園の桜並木があった所を通る。計画を立てていた当時は、費用を節約する必要があり、自動車道路に関する限り隧道は禁物だった。自動車の排気ガスは一酸化炭素を出す。それには熱があり、隧道にするとスモッグになる。常時ベンチレーションをしなければならぬ。このベンチレーションに多額の建設費と維持管理費がかかる。これを避けるために、あそこ外濠に電車道側のノリを削り、そこへ道路を裸で通すような設計をした。この計画を決めた際には、そこは文化財でなかったが、計画を決めた半年はかり後に文化財保護法でのノリは文化財であると決定された。そこで、「ノリを一寸たちとも削ることはあいならん」となり、無名戦士の墓よりの方におわび回って橋をかけることになった。現在三番町から赤坂見附まで完全な隧道で作った。無名戦士の所を遠回りしたことは大した費用の増加になっていないが、完全に隧道にしたため、換気所を数箇所作った。そのため、1メートル850万円もかかると、90万円ぐらいでできるところが、大変な被害となった。(山田正男『時の流れ・都市の流れ』都市研究所、非売品、1973年5月25日、531/533pp)

注12) 首都高速道路の路線の特徴は、都内に漸く保存された文化財を含む自然環境美の中または付近地を通過していることであり、従ってその自然美を破壊するものとしての反対意見に対しては、高速道路建設への理解を得る迄には、なかり長い時間と計画設計の調整の努力を必要とした。首都高速道路の他の路線にも、このような自然美との調整の部分も多いが、特に1号、4号については、江戸の旧市部分を通ずる関係もあって、浜離宮の樹観、築地川、日本橋川の水の景観、江戸城史跡としての清水堀、千鳥ヶ淵、三宅坂付近、弁慶橋付近、明治神宮及外苑等の数多くの史跡景観地を通過している。従ってその反対意見は都市美を希う立場としては当然のことと思われる。然し今日の時代に要求される文化開発と文化保存の調整の問題も重要であり、開発の効用とのbalanceの上立って、又開発施設による新しい都市美創成とのbalanceの上立って相互調整される必要がある。幸いにしてこれらの点について、長い時間を要したが、関係各方面の理解と協力を得ることが出来、今日見るような新東京名所ともいえるような美しい構造、付近景観ともかなり調和のとれた新しい都市美を創造することが出来たことは、私共その調整に関係したものと、最も感銘深く感ずるものである。(五十嵐醇三『開発と保存の調整された首都高速1号、4号線』高速道路と自動車、高速道路調査会、1964年9月号、31p.)

注13) 山田正男『東京の都市計画に携わって』財団法人東京都新都建設公社まちづくり支援センター、非売品、2001年7月19日、76p

注14) 山田正男『時の流れ・都市の流れ』都市研究所、非売品、1973年5月25日、824p、昭和46年、首都道路協議会における講演で。また、受け手の平面街路が三車線の容量を受け止められないほど貧弱であった。一方、三車線をつくる用地的かつ財政的余裕は当時の東京にはなかった。

注15) 環境開発センター『横浜市将来計画に関する基礎調査報告書』1964年12月5日、所謂『六大事業』の提案書である。なお、この段階では山下公園前を通る「臨港線」は存在しない。

注16) これ以前に、日本道路公団京浜建設所『羽田横浜道路予備調査報告書』1961年6月があるが、これは高速道路の東神奈川までの延伸に関するもので、それにつながる横浜市内の高速道路網についての記述はない。

注17) 羽田横浜高速道路建設費255億円(1963年度から68年度まで)の内90億円が銀根からの長期借入金であった。出典：首都高速道路公団『羽田横浜高速道路建設計画に関する資料 - 世界銀行提出 -』1964年5月、94p.

注18) 高速道路網建設準備室は1967年度に土木局高速道路室になり、1968年度に道路局高速道路課となっている。

注19) 立神孝(たつがみたくし)は池沢利明高速道路課長の下で係長を務めた道路の専門家で、高速道路計画の現場を熟知した人物である。田村明とのやり取りを知る数少ない人物だが、ヒヤリングでも核心となる部分での発言を控えた。ただし立神証言で、全体の動きを窺い知ることができ、その後の田口の調査方向が定まった。

注20) 横浜市河川利用審議会は、埋立等による河川・運河利用の適正化および効率化をはかるため、市条例第10号により市長の諮問機関として、学識経験者、地域住民代表、市会議員、関係行政機関の職員で設けられた。

注21) それまでの路面電車で比べ地下で高速を出せることから地下鉄を高速鉄道と呼んだ。

注22) 横浜市からの1965年度調査依頼で、1966年4月付で、環境開発センター(田村が担当)が、緑のネットワークを横浜都心部につくる「緑の軸線構想」として吉田川埋立てによる線状の大規模公園として位置づけている。

注23) 大岡川分水路計画

注24) 港湾物流のために鉄道貨物専用線が高架構造で作ら

れていた。

注25) 派大岡川ルートを山下公園前に移設したもの。

注26) 「サーキット」と呼ばれていた。

注27) 揮発油税を道路特定財源として道路整備を推進するために、道路整備緊急措置法(1958年法律第34号)が制定された。同法第2条第1項に道路整備五箇年計画を策定し、閣議決定すべきことが規定されている。1954年度発足の第1次は4年、第2次から第6次までは3年で改定されたが、第7次から第12次までは5年間通して実施された。第5次計画は1967年3月22日に閣議了解され、1968年3月22日に閣議決定された。

注28) 池沢利明道路局高速道路課長『高速道路のネットワーク』調査季報28号、1971年3月、47頁、横浜市都市科学研究室。池沢は陸士出身で、戦後早稲田大学土木学科を卒業している。横浜市道路部門の中心的人物で、道路局長や助役を務めた。

注29) 横浜市情報公開制度による開示文書、市首脳部会議説明資料として高速道路計画の都心部各案が詳細に報告されている、1966年9月

注30) 寺内孝『横浜市の高速度道路網計画』公益財団法人高速道路調査会、高速道路と自動車、1966年3月号49頁

注31) 都市交通審議会は1955年運輸省(現国土交通省)に設置された国の審議会。1970年運輸政策審議会の設置後、1972年に都市交通審議会の機能が運輸政策審議会に継承され、都市交通審議会は廃止された。

注32) 横浜市交通局『横浜市高速鉄道建設史』1987年12月15日

注33) 横浜市史資料室蔵田村明寄贈資料『新田間川・派大岡川等埋立利用計画に関する答申書』横浜市河川利用審議会、1966年7月8日

注34) 関内地区にある市庁舎の所在地が中区港町1丁目1番地である。

注35) 横浜市交通局『横浜市高速鉄道建設史』1987年12月15日

注36) 横浜市交通局『横浜市高速鉄道建設史』1987年12月15日

注37) 公益社団法人日本道路協会『道路の長期計画』丸善出版株式会社、2014年3月31日、201頁

注38) 公益社団法人日本道路協会『道路の長期計画』丸善出版株式会社、2014年3月31日、205頁

注39) 横浜市道路局高速道路課『高速道路課二十年誌』1988年6月29日

注40) 横浜市道路局高速道路課『高速道路課二十年誌』1988年6月29日

注41) 立神孝、地下の土木工事・桜木町五重交差工事の計画と施工、調査季報63号、横浜市、1979年9月、39p.

注42) ウェル基礎とは、深い基礎に応用されるケーソン基礎の一種。井戸(ウェル)の側壁のように、筒状の構造物をつくり沿据えつけ、内部の土砂を掘り出し、自重と荷重により支持地盤まで沈下させ、底部にコンクリートを打ち、筒の内部に砂利・コンクリートなどの中詰めする。ペDESTAL杭は、場所打ちコンクリート杭で、現場の所定の位置にいろいろな方法で孔をあけ、その中にコンクリートを投入する。孔をあけるとときに鋼管の先に尖頭形杭先を打ち込む方法のものがペDESTAL杭である。当時として通常は無筋であった。現在は施工性や信頼性の観点から、PC杭や鋼杭が変わっている。

注43) 市政の重要事項について議員全員が参加する市執行部との非公式協議の場で、市会定例会や臨時会の公式の場とは別に行われる。

注44) 横浜市港湾局臨海開発部『横浜の埋立』1992年3

月 31 日発行 83 頁

注45) 横浜市史資料室所蔵田村明寄贈資料『市首脳部会議議事録と添付資料』1968年3月22日

注46) 南北線を指す。

注47) 国土交通省道路局

<http://www.mlit.go.jp/about/file000077.html>の「道路整備効果事例集/道路関連データ」に掲載されている。2018年12月31日閲覧

注48) 会長が大岡実（建築史家、元横浜国大教授）、委員が石川允、河合正一（横浜国大教授、建築・都市計画学）、川崎万博、高間惣七（日本画家、金沢区在住）、高井三郎で、実質河合正一が全体のまとめ役となっていた。

注49) 公益社団法人日本道路協会『道路の長期計画』丸善出版株式会社、2014年3月31日、215p.

注50) 市政上の重要問題について検討するため議員全員が集まって開かれる会議。議員全員で行うため本会議と同じとなるが、法令に基づかないため、議案などの審議・審査は行わず、市長などの執行機関から説明を受け、意見を述べるに止まる。

注51) 神奈川新聞記事、1968年2月4日朝刊

注52) 関内地区の中心商業業務地区の一つ

注53) 神奈川新聞記事、1968年2月17日朝刊

注54) 既に建設大臣が旧都市計画法に基づき都市計画決定した事案を、市長が再度要請したからといって変更した事例はない。市長の位置づけは曖昧で、神奈川都市計画地方審議会の一委員で、首都高速道路公団の東京都・神奈川県と並ぶ出資者の一員だが、完成する首都高速道路（県道扱い）の形式上の道路管理者ではない。「市民の代表者」としての市長の位置づけに勝るものはないが、まだ市民の意識は薄弱であったともいえる。

注55) 神奈川県都市計画課情報公開文書：1968年2月16日、第99回神奈川都市計画地方審議会、首都高横羽線「西区高島通一丁目/新山下町一丁目」旧都市計画法で建設大臣が都市計画決定、ただし関内駅裏にオンオフの記号は記載されているが吉田川上空ルートはなし

注56) 神奈川新聞 1968年3月1日朝刊

注57) 神奈川新聞記事、1968年3月1日朝刊

注58) 日本の高速道路づくりは、戦前の内務省都市計画東京地方委員会の石川栄耀の1940年構想にあるように、高架道路の桁下利用を考えていた。東京高速道路株式会社により東京教習屋橋に建設された延長わずか1.3キロメートルの「高速道路」のように、店舗や事務所に貸与することで賃料を稼ぎ、建設投資を回収する考え方があった。横浜の都心部の高速道路でも、この考え方が踏襲された。しかし、地元商店街は「巨大な壁」ができると不安があった。

注59) 横浜市史資料室所蔵田村明寄贈資料『市首脳部会議議事録と添付資料』1968年3月22日

注60) 担当官が都市計画課渡辺与四郎専門官

注61) 注44)と同じ

注62) 高速道路の高架インターチェンジをさす

注63) 首脳部会議への出席は田村明の発言による、田ロヒヤリング。

注64) 1972年に田村が企画調整室長になるまで、局でなく室のままである。1973年から局となり田村が局長に就任している。漆原順一『企画調整担当の変遷表』2013年8月11日作成

注65) 田村明は自身が環境開発センターに入社する前年の1962年8月に、「地域計画機関のあり方について」というメモを作成し浅田孝に提出している。抽象的な総合計画でなく、具体的かつビジュアルな開発計画が必要で、個別の建設事業をとりまとめる一貫性のあるマスタープ

ログラムが必要であると考えている。そして、本来的に地方自治体がつまづきものとしている。

注66) 田村著書又は鳴海正泰証言

注67) 企画調整室は市長直属のため、市長権限で言うことを聞かせる強権的な部署というイメージで語られることがある。実際の役所内では、その様なやり方は無理で、市長といえども、面従腹背の役人たちに軽んじられることもある。特に人事に関心の薄かった飛鳥田市長時代の初期では、役人たちの関心は人事上の論功行賞を差配してくれる有力市会議員に向っていた、という。その様な役人を相手にして企画調整室は、あるべき共通の目標に向って関係者をとりまとめる部署として出発した。道理を示し、時には情に訴え、結果としてのあるべき答えに到達する。そのための論理的かつ技術的検討を重ね、可能性を模索する。これが「調整作業」である。

注68) 発足当時の企画調整室には、鈴木和夫が技監兼企画調整室長で、その下に企画調整部と技術部が存在した。企画調整部の部長が田村で主幹が鳴海である。企画調整部には調整課と企画課があり、調整課には庶務係と調整係そして副主幹（課長級）が置かれた。企画課長の下に企画第一係と企画第二係があり、技術系職員が配置されていた。別途「技術部」には専任主幹や副主幹そして主査等が12名配置された。総勢38名である。これだけの陣容であるが、高速道路地下化を実際に担当したのは、田村と長谷川尚男（計画局主査）であったようだ。田村が庁内の会議を主宰し、技術的検討を長谷川が行ったといえる。まだ、田村が配下の職員に任せる段階にはなかったのだろうか。なお、技術部は1971年度まで存続したが、田村が企画調整室長に就任した1972年度からは「プロジェクト室」と「都市科学研究室」に変わった。プロジェクト室は主に総合計画の策定を行い、都市科学研究室は、元朝日新聞論説委員の松本得三を室長に、それまで他の部署で担当していた『調査季報』の編集発行を担当した。因みに、プロジェクト室にはまだ配置が決まらない嘱託職員等をプールの、他の課への援軍的に活用したという。

注69) 異動まで高速道路担当であった田代善雄主査（係長クラス）と、計画局にまだ在籍しながら田村を補佐した長谷川尚男主査がいた。両名共に土木系の人間である。注70) 笹原克『浅田孝—つくりださない建築家、日本初の都市プランナー—』オーム社 2014年4月25日と東北芸術工科大学図書館『浅田文庫』蔵書検索による

注71) 1910年生まれ1999年没、1934年東京帝国大学建築学科卒、1949年東大教授、1962年東大都市工学科教授、都市計画の専門家。

注72) 1919年生まれ1998年没、1941年東京帝国大学土木工学科卒、1955年に東大土木工学科教授、1962年に発足した東大都市工学科の併任教授、鉄道工学と交通工学の専門家。

注73) 因みに、田村明を囲む顧問会議があり、メンバーは、浅田孝・高山英華・八十島義之助・河合正一の各重鎮で構成されていた。形式上は飛鳥田市長を囲む専門家による助言者会議で、「都市計画調査会」と呼ばれ1968年7月11日に発足している。月1回、ニュージャランドホテル等で開催され、食事をしながら懇談した。実質は、田村のための助言会議となった。東大都市工学科教授の高山英華は58歳で都市計画界の重鎮で、東大土木工学科教授の八十島は49歳で「交通計画の専門家」であった。因みに、それまでの土木工学の世界では、河川の治水と鉄道事業が主たるもので、道路は自動車が少ない世の中ではマイナーな存在だった。特に、戦後の自動車専用道路としての高速道路計画は、まだ学問的にも確立したものはなかった。それゆえ、山田正男による都市内高速道路計画が事業として成立するのを追いかけるように、八十島たちの学問が確立していくことになる。建設省の中堅又は若手官僚たちに対する高山と八十島の影響力があった、と理解するのが順当だろう。

注74) 武居高四郎、土木施工法、共立出版、1955年

注75) 米国では、ボストン市内に1959年完成したボストン港と中心部を遮っていた高架高速道路セントラル・アーテリーを1991年から総額150億ドルと15年の歳月をかけて地下化した。横浜では1969年に都心部の高架道路計画を地下化に変更して施工することが決断されている。

注76) 長谷川尚男による

注77) 田村明『田村明の闘い』学芸出版社、2006年12月10日、p.69

注78) 臨港ルートをさす

注79) 神奈川新聞1968年5月23日朝刊

注80) 桜木町駅傍で大岡川に架る橋をさす

注81) 神奈川新聞1968年6月22日朝刊

注82) 首都高速道路公団神奈川建設局『横羽線(2期)及び三ツ沢線工事誌』1979年3月20日、pp.86/89

注83) 神奈川新聞1968年7月12日朝刊

注84) 現在の関内駅に相当する

注85) 神奈川新聞1968年10月2日朝刊

注86) 1968年横浜市会会議録第13号P446

注87) 立神孝によると、地下鉄工事による道路掘削の影響で港湾物流のトラック輸送に支障をきたすのが原因という。

注88) 神奈川新聞1968年11月21日朝刊

注89) 神奈川新聞1968年12月7日朝刊

注90) 田村明『田村明の闘い』学芸出版2006年12月10日、78頁

注91) 藤山愛一郎(1897~1985)は藤山コンツェルン後継者、実業家で1957年に岸内閣の外相となる。その後、自民党から衆議院議員に1958年から1976年まで八回当選している。社会党の飛鳥田一雄と自民党の藤山愛一郎は政党が異なるが同じ衆議院議員神奈川県第1区選出の国会議員として交流があった。日米安保反対の闘士の飛鳥田は、外相として日米安保条約改訂を1960年に成し遂げた藤山とは、政治的には対立するが相手を認めある立場であったと想像できる。自民党が1963年横浜市長選挙で混乱する前年には、藤山は自民党横浜市連会長として候補者調整で調整役を務めた。自民党総裁には届かなかったが、政界の大物で官庁にも睨みがきいたと考えられる。

注92) 横浜市情報公開条例による開示文書『横浜国際港建設計画都市高速道路の変更について(何)』横浜市都市計画局都市計画課、3月1日起案、3月6日決裁

注93) そもそも、首都高速道路公団は国、東京都、神奈川県そして横浜市が出資する特殊法人である。高速道路構造物は公団の資産で、当初は30年後出資者に移管することになっていた。各自治体が負担するのは出資金のみでなく、交付金とよばれる返済義務のない補助金がある。各自治体は自己の地域での高速道路建設に際して、出資金や交付金を増額したりする。交付金に絡んで東京都が反発し国会で議論になったこともある。

注94) 1969年市会会議録第4号465頁

注95) 気象庁東京管区気象台の当時の記録によると3月4日と3月12日が大雪であったので、飛鳥田市長の誤解か又は4日の田村明会談の前に尾之内事務次官と飛鳥田が会話をしていたとも類推される。

注96) 横浜市港湾局臨海開発部『横浜の埋立』1992年3月31日発行84頁

注97) 神奈川県情報公開条例による開示文書

注98) 田村明『都市ヨコハマをつくる』中公新書、1983年1月25日、38p.

注99) 「市役所内部の改革にも積極的に取り組んだけど、思い出深いのは、田村さんを迎えて43年に企画調整室をつくったことだね。市長をやって一番困ったのが、役所の縦割り機構さ。たとえば建築局と土木局なんて市民に

は同じように見えても、政府の指導から何から全然違うんだ。間にはさまって参ったよ。吏員もね、中央の省庁を呼ぶのに、平気で「本省」って言葉使う。これじゃあ、地方は国の出先よ。全体を見通した市政なんて出来やしない。縦割り、たこつぼをぶち破って、どこかでひとつ統合する機関があってもいいだろう。そう常に考えていて、ようやく実現させたのが企画調整室なんだ。この組織がそこらのと違う点はね、事務と技術の両方のスタッフがいてこと。(中略)でも都市プランナーが加わっていない計画なんてね、隣の局の技術屋から横やりが入ったら、それでおしまい。しよせんは事務屋の作文なんだ。ところが横浜の企画調整室には、実際に図面をひけるやつがいる。「本省」もない。だから勇敢に都市づくりがやれるのさ。六大事業なんて、企画調整機能がなかったら到底やれなかったろうね」飛鳥田一雄『生々流転 飛鳥田一雄回想録』朝日新聞社、186頁、1987年9月30日

注100) 1964年を含むそれ以前は8月1日現在で、1965年以降は7月1日現在となっている。

注101) 首都高速道路建設を国として牽引したのは、首都高速道路公団を所管する建設省都市局であった。その建設省の担当官で実質的力を持っていたのは、建設専門官の渡部與四郎(わたなべよしろう)ともう一人の建設専門官高桑保治であった。渡部いわく、田村明と市の高速道路担当が建設省の自分の席の前で対立し、自分が調整することもあったという。田村明と東京大学の同窓同学年(田村は建築で渡部は土木)である渡部のもとに、尾之内建設事務次官との会談を終えた田村明が報告に来たという。