

注：下記史料は横浜市に対する情報公開制度により開示されたものを筆者（田口俊夫）がタイプ打ちした。

41-9-29 首脳部会議資料

横浜都市高速道路計画

各高速道路の必要性とその性格
路線別事業計画及び市出資金等
高速道路の経済効果
高速道路線形計画
都心部に於ける臨港線及び環状線（磯子線の一部）
都市計画決定
ベイブリッジ路線の取付部と将来交通量

「港会」

全員協議会 市会開催中

10/11～10/17

1966.9.29

高速道路網建設準備室

（注：以上が表紙、なお 1966 年・昭和 41 年 3 月『横浜市高速道路網調査報告書』が完成）

横浜市の自動車交通は、都心部から市内各地及び市外部に通ずる放射状の交通と市域内を通過するいわゆる通過交通に大別できる。

都心部から放射状に出るものとしては、鶴見・川崎・東京方面が最大の交通を持ち、その他顕著なものとしては、保土ヶ谷・相模原方面、戸塚・湘南方面、南・鎌倉・逗子方面、磯子・金沢・横須賀方面である。

市域内に関する通過交通としては、川崎・東京と湘南・横須賀方面及び相模原と横須賀方向を結ぶものであり、東名、第三京浜、横浜新道、南バイパス、第二横浜新道が既に建設或いは計画中である。

以上の見地から、将来における横浜市内の交通体系は、今後とも同様な傾向で増大するものとすれば激増する自動車交通に対して、現在の市街地道路を整備する事は、時間的、経済的に早急には実現し難い。従って、これに代わり早急に建設可能な強力な手段をもって既に建設され或いは計画中の幹線道路と連絡して市内高速道路網を形成し域内交通に対してもサービスし得る臨港、三ツ沢、磯子、花見台の 4 路線を有料制により緊急に建設しよ

うとするものである。

臨港線

鶴見・川崎・東京方面と市中心部を連絡する高速羽田横浜線の延伸である。

延長 6.3km 6 車線

三ツ沢線

港北・東京方面と市中心部を連絡する第三京浜の延伸である。

延長 2.3km 4 車線

磯子線

磯子・根岸・富岡の臨海工業地帯及び横須賀方面と市中心部を連絡し臨港線に接続するものである。

延長 7.5km 4 車線

花見台線

東名横浜インターより保土ヶ谷バイパスを経て横浜新道から市中心に連絡し相模原・保土ヶ谷・戸塚・湘南方面にサービスするものである。

延長 5.0km 4 車線

各路線については、1/1000 平面図により数案路線を比較し決定した。

事業計画

昭和 42 年度を初年度とする第 5 次道路整備 5 ヶ年計画により、首都高速道路公団により施行予定

事業費（建設費）

63,365,000,000 円→弘明寺線 516 億

償還計画

昭和 47 年 4 月から 28 年 1 ヶ月

42 年度予算（大蔵省要求中）

| 路線名 | 事業費 | 摘要 |
|------|---------|----------------------|
| 臨港線 | 102 百万円 | 東神奈川起点附近の用地買収費 |
| 三ツ沢線 | 294 百万円 | 第 3 京浜接続部の用地買収費及び工事費 |

路線別建設計画及事業費

| 路線別建設計画及び事業費 | | 単位100万円 | | | | | | | | | |
|--------------|---------|---------|------|-------|-------|-------|-------|----------|----------|--|--|
| 路線名 | 延長km | 42年度 | 43年度 | 44年度 | 45年度 | 46年度 | 計 | 47年度以降 | 摘要 | | |
| 新規5路線 | 臨港 | 6.3 | 102 | 1200 | 3100 | 5100 | 8669 | 18171 | 46 | | |
| | 三ツ沢 | 2.3 | 294 | 1300 | 1300 | 2190 | | 5084 | 45 | | |
| | 磯子 | 7.5 | | 1500 | 3700 | 4400 | 5332 | 14932 | 46 | | |
| | 花見台 | 5 | | 1000 | 1500 | 2500 | 2200 | 7200 | 1450 | | |
| | 弘明寺 | 6.2 | | | | | | 800 | 11120 | | |
| | 予備費 | | | | | | 4618 | 4618 | | | |
| | 建設費計 | 27.3 | 396 | 5000 | 9600 | 14190 | 21619 | 50805 | 12570 | | |
| | 調査費 | | 90 | 43 | 25 | 74 | 55 | 287 | | | |
| | 建設利息 | | 9 | 144 | 540 | 1010 | 1773 | 3476 | | | |
| | 維持改良費 | | | | | | 17 | 17 | | | |
| | 事業費計 | 27.3 | 495 | 5187 | 10165 | 15274 | 23464 | 54585 | | | |
| | 市出資金 | | 17 | 207 | 425 | 638.5 | 980 | 2267.5 | 県市折半として時 | | |
| 市交付金 | | 4.5 | | | | | 4.5 | 県市折半として時 | | | |
| 羽横線(横浜分) | 建設費 | | 4106 | | | | | 4106 | | | |
| | 関連街路分担金 | | 45 | | | | | 45 | | | |
| | 建設利息 | | 623 | | | | | 623 | | | |
| | 予備費 | | | | | | 411 | 411 | | | |
| | 事業費計 | | 4774 | | | | 411 | 5185 | | | |
| 市出資金 | | 316.5 | 176 | | | | 47 | 539.5 | 県市折半とする | | |
| 市交付金 | | 88.5 | 1 | | | | | 89.5 | 市1/4 | | |
| 事業費合計 | | 5269 | 5187 | 10165 | 15274 | 23875 | 59770 | | | | |
| 市出資金 | | 333.5 | 383 | 425 | 638.5 | 1027 | 2807 | | | | |
| 市交付金 | | 93 | 1 | | | | 94 | | | | |

注:元史料では46年度の「建設費計」が間違っていたため、その後の数字に影響がでている。間違った元数字「21609」であった。

経済効果

1. 直接効果

昭和47年の開通初年度における高速道路を利用した場合、走行経費の節減、走行時間の短縮、交通事故の減少は年間48億円と推定される。

2. 間接効果

昭和47年度において、高速道路が開通したことによる交通交雑の緩和による便益は年間43億円と推定される。

3. その他の効果

産業開発、在庫減少による資本利子の節約、企業合理化、流通機構の改善、市場圏の拡大による便益については、都市内高速道路では推定は困難なので除外する。

線形計画

臨港線

高速横浜羽田空港線東神奈川起点より国道15号線に至り金港青木通線を2層となつて通り横浜駅前で三ツ沢線に連絡するインターチェンジ及びランプを設ける駅前から高島通りまでは国道1号線上を高架6車線とする。

高島通りから都心部に至る計画は後段にする。 延長6.3km

三ツ沢線

第三京浜終点から三ツ沢公園の一部を通り軽井沢公園附近から市道青木浅間線を越えて新田間川上を通り横浜駅わきから横羽線方面、都心方面に分岐して臨港線に接続する。 延長2.3km

磯子線

大江橋附近及び西の橋附近で臨港線から分岐し大岡川、中村川を往復分離して通り長者町及び三吉橋附近にランプを設け睦町附近で掘割川上を 4 車線で下り八幡橋に根岸方面ランプを設け根岸線に並行して産業道路上を通過して磯子町に至る。 延長 7.5km

花見台線

南区睦町附近で磯子線から分岐し中村川を上り蒔田公園横から県道平戸桜木線及び京浜急行線を越え横浜国大横を通り南区永田町附近にランプを設け県道保土ヶ谷宮元線を越え国鉄東海道線、国道 1 号に並行して瀬戸ヶ谷町及び狩場町の新設宅造地帯に対する破壊をできるだけすくなくするような線形とし保土ヶ谷区元町橋附近で国道、国鉄を越えて藤塚町で横浜新道に取りつけインターチェンジを形成し更に建設省施行の保土ヶ谷バイパスを経て東名横浜インターに達する。 延長 5.0km

横浜新道インターチェンジについては高速道路相互の接続であり完全インターとする必要があるので次の三案を比較した。この中では構造的には 4 層交差となる直結型が交通処理上望ましい。

1. ダブルランペット型
事業費 1,445 百万円、用地面積 93,700 m²
2. 直結型
事業費 1,425 百万円、用地面積 60,700 m²
3. クローバー型
事業費 1,188 百万円、用地面積 49,500 m²

都心部に於ける臨港線及び環状線計画について

1. はじめに

横浜市内の自動車交通量は、現在及び将来とも中区が最大であり、且つ、大岡川、中村川に囲まれた関内、関外地区がその大多数を占めている。この大量交通を処理するためには、この内部に効果的な高速道路を建設する必要がある。

都市空間は、密集している。この都市空間に、物件補償・用地補償の軽減を意図しながら、高速道路に必要な公共用地を求める場合、残り少ない公共用地である帯状に長い河川敷が絶好の利用形態として横たわっている。利用しうるものは、河川敷以外にはないと思われる。然も、この河川敷でさえ、その絶対量は限られたものである。そこで、治水上支障なきよう、万全の対策を講じつつ、高速道路と河川敷との結合を図り、公共用地として高度の機能を、そこに発揮させる必要がある。

2. ランプの位置

都市内高速道路の機能は、ランプの位置の選定いかんによって極度に左右される。現道状況からみて、交通処理に必要なランプの位置としては、港湾に対する便益を考慮して、同区域に接した位置、市中心部に対しては、派大岡川の地域、又市南部方面に対しては、阪東橋附近に夫々必要と考える。

3. 路線案

上述のランプの位置を満足させる路線として、次の4案が考えられる。

環状線案

1案 派大岡川環状線（一方通行ループ3車線）

2案 海岸廻り環状線（同上）

南北線案

3案 大岡川南北線（往復分離4車線）

4案 新吉田川南北線（往復分離4～6車線）

但し、大岡川、中村川、及び堀川に対しては、河川中に高速道路の橋脚を縦断的に作ることは、河川管理者は承認し得ないとしている。

4. 一方通行環状線と南北線との比較

4-1. 一方通行環状線について

一方通行環状線は、都心部を取り巻くルートであり、ランプを適度に分散させて、交通の中央集中を避ける機能を有する。

4-2. 一方通行環状線左廻りについて

高速道路と環状線内部（都心部一般街路）との交通は、相互左折方式で処理されるが、環状線外部（周辺部一般街路）との交通は、右折方式となる。このことから、都心部に対する交通が円滑に行われる利点を有する。反面、インターチェンジは立体処理が必要となる。

4-3. 一方通行環状線右廻りについて

高速道路と都心部一般街路との交通は、相互右折方式となる。又外周部一般街路との交通は左折方式で処理される。このことから都心部に対しては、交通処理に円滑さを欠くが、反面、インターチェンジは平面処理が可能となる利点を有する。

4-4. 南北線について

一方通行環状線が区分する、内側、外側の交通処理の円滑さの相違は、往復通行南北線に於いては、みられない。又派大岡川、新吉田川の埋立を実施した場合は、これを利用した広幅平面街路上に、高速道路を通すことにより、都心部に発生する大量交通を直接高速道路で能率的に処理することが出来る。

5. 4案の比較検討

5-1. 1案 派大岡川環状線

1案は、大岡川、派大岡川、及び中村川を利用して左廻り環状線を形成するものである。

利点1 殆ど、河川敷を利用するので、用地取得の問題が少ない。

2 一方通行ループであるため、磯子線、花見台線との接続（インターチェンジ）が容易である。

3 派大岡川は関内と関外の間を通るので、派大岡川の埋立が実施された場合には、高速道路の下の平面道路（側道）と相まって、都心部に発生する大量交通を効果的、能率的に処理することが出来る。

問題点1 河川利用審議会の答申と相反する。

2 大江橋附近で根岸線と交差する際、構造的に極めて困難な問題があり、今後詳細な検討が残されている。

3 新港埠頭に対するサービスは（2）案に比較してやや欠ける。

4 派大岡川に於いて、三和銀行用地を買収する必要がある。

5-2. 2案 海岸廻り環状線

海岸廻り環状線

2案は、大岡川、中村川、堀川を利用し、港湾区域を通過して左廻り環状線を形成するものである。

利点1 一方通行環状線による交通の分散効果は（1）案より大きい。

2 港湾区域に対する直接的サービスが行われる。

3 港湾区域に発生集中する貨物輸送が都心部を通らない。

4 河川利用審議会の答申に抵触しない。

問題点 港湾区域を通るため、港湾機能を阻害する。

1 舳溜り、舳航路、荷役施設等の対策が必要である。

1) 航路及び舳の発着、方向転換に支障を来さないように、橋脚位置を選定する必要がある。

2) 橋脚により不足した舳溜りは、他に代替を求める必要がある。

3) 新港倉庫 K.K.のサイロ荷役設備を買収する。

2 大栈橋入口附近の水上警察署、海上保安部及び倉庫等の用地の一部を取得する必要がある。

3 パイロットビルの機能を阻害するので、代替施設を要する。

4 山下公園内を貨物線（高架）に並行して建設した場合、公園敷地は5車線、巾約25mがつぶれる。これは現在の公園拡張計画を更に上回るものであり、これは公園埠頭計画に

より制限を受けるものである。

道路用地 (25m×770m) 約 20,000 m²

公園埋立計画 (125m×297m) 約 37,000 m²

公園埠頭 4 バース

又、海洋博物館の建設は事実上不可能となる。従ってこれに対して高架の貨物線を更に高架の高速道路を通すことが考えられるが、工事量の増大と鉄道管理者が縦断的に高架上を利用させる事について、承諾が得られるかどうか問題がある。

5 ランプについての問題点

1) 万国橋際オンランプは、新港埠頭及び関内方面からの交通に対して、右折となり且つ新港埠頭に出入する交通が多く混雑が予想される。

2) オンランプについては、次の 2 案が考えられる。

① 県庁新旧庁舎間

② 日本大通

① 案は、道路が巾 23m で狭いので、最低 28m 以上に拡幅を必要とする。

② 案は、35m の広幅であり、拡幅の必要がないが、倉庫、事務所用の買収が必要となる。

3) 山下橋と谷戸橋との間に更に一組のオンランプ、オフランプを必要とするが、堀川について舳航路及び舳溜りに対する処置が必要となる。

5-3. 3案 大岡川南北線

3案は、大岡川を往復 4 車線で南北線を形成するものである。

利点 1 港湾区域に対するサービスが考えられている。

2 環状線に比較して、延長が短く建設費が少ない。

3 交通の発生集中する地域に 2 組のランプが得られるので、交通処理が一応満足される。

4 大岡川下流地域を構想的に比較的簡単に築造出来る。

問題点 1 港湾区域を通るため、港湾機能を阻害する。(2) 案における問題点 1. 1) ~ 3) 項までの問題点がある。

2 ランプについては、万国橋オンランプ及び新港埠頭オンランプが必要である。又吉田橋と柳橋との間に 1 組のランプが必要である。(注: 吉田橋と柳橋は派大岡川にかかる橋で、柳橋が桜木町に近く大岡川にかかる大江橋に直行する。現在はまったく橋の形態をなさない。吉田橋は伊勢佐木町と馬車道をつなぐ「カネの橋」である)

5-4. 4案 新吉田川南北案

4案は、派大岡川と新吉田川を利用して南北線を形成するものである。

利点 1 都心部の中心を去るため、ここに集中発生する交通を直接に高速道路で処理出来る。

- 2 建設延長が短く、しかも、殆どが河川敷を利用するため建設費が4案中最小である。
- 3 派大岡川、新吉田川を埋立てた場合に、ここを広幅平面街路を側道として利用すれば、相互の機能を効果的、能率的に発揮することが出来る。
- 4 既に容量不足を来たしている大岡川洪水河川の利用をあえてする必要がない。
- 5 ランプを集約することが出来る。

問題点1 河川利用審議会の答申に相反する。

- 2 特に、都市軸線として考えられる大通公園計画と対立する。……これと調整をはかる必要がある。(注：昭和41年・1966年3月環境開発センター『緑の軸線構想』)
- 3 派大岡川、新吉田川地下鉄計画と同一ルートとなるので、同時施工が望ましい。

6 高島通りから市中心部について

6-1. 高島通りから桜木町まで

この間については三菱構内を通る案で一応進めているものであるが、用地取得に要する費用及び工場機能の補償を加えるとその算定に大きな幅が考えられる。

別案として国道16号と桜川新道にはさまれる民地(幅14~25m)を利用して高速道路の路下に4階程度の建築物を高速道路と一体として建設する事により用地取得を容易にし且つこの地帯の高度利用をはかり大きな経済効果を期待し得るので現在検討中である。

6-2. 派大岡川利用について

去る9月8日から3日間、新港埠頭、山下埠頭、高島埠頭について出入車輛のO.D.調査を行った結果をみると、1回の調査で断定はできないが、傾向としては新港埠頭に対する発生源は中区が大部分を示している。従って中区内の倉庫を経由して貨物が新港埠頭に出入しているものと考えれば港に直接サービスする高速道路は必要としないと考えられる。

一方、山下埠頭については、これと性質を異にし産地工場等からの直接貨物が多く、将来山下、本牧両埠頭にコンテナヤードが拡充される事を併せて考えれば高速道路の直接サービスが必要と考えられる。

次に新港埠頭出入口にあたる万国橋通り及び県庁舎間にランプを設置した場合、現在港湾関係車輛で輻輳しており、更に高速道路利用車輛が加わり混雑が増大するおそれがある。

又、新港埠頭~山下橋間は舳溜り、倉庫建物、荷役施設等の港湾機能、山下公園、海洋博物館等がありこれら失うものが大である。

以上により派大岡川利用を考えた場合、河川利用審議会の答申と対立するとしても、その主旨にもとるものではなく都心部再開発の強力な手段を兼ねた高速道路計画としてビルの屋上を高速道路として建築施設計画と公共施設計画をマッチさせた形で今後更に検討を進めたい。

1案と3案とを〈バイブリッジ〉との兼ね合いを考えよう。

派大岡川スカイローと計画概要

| 名称 | 地積 (㎡) | 事業費 (千円) | 摘要 |
|---------------|--------|-----------|-------------|
| 総合ビル | 38,400 | 2,688,000 | 地上1～5階 |
| 地下鉄ビル | 6,000 | 420,000 | 地上1～5階 |
| 国鉄駅舎 | 2,820 | 141,000 | 地上1階 |
| 関内駅ターミナルビル | 5,700 | 399,000 | 地上2階 |
| 関内駅ターミナルコンコース | 11,700 | 117,000 | 地上1階 |
| 地下駐車場 | 8,968 | 896,800 | 地下1階 |
| 路下駐車場 | 5,772 | 34,632 | 地上1階 |
| 地下鉄 | 7,000 | 700,000 | 地下2階 |
| 地下鉄ホーム、コンコース | 5,840 | 584,000 | 地下1～2階 |
| 計 | | 5,980,432 | |
| 街路、緑地他 | 35,000 | 620,000 | 橋梁撤去、掘削埋め戻し |
| 合計 | | 6,520,000 | |
| 高速道路 | | 2,547,000 | |

都市計画決定について

臨港線及び三ツ沢線は42年度着手予定であり、このため11月22日に予定されている神奈川県都市計画地方審議会において都市計画決定を行いたい。

尚高島通りから市中心部にかけては現在比較案の段階であり、今回は臨港線の高島通りまで及び三ツ沢線のみについて都市計画決定を行いたい。