

横浜市道路局高速道路課『高速道路課二十年誌』昭和 63 年 6 月 29 日

創立当初からそれまで在籍した職員の思い出話を収録製本、非売品
故田代善雄氏の奥様より田口俊夫が寄贈を受けた、2014 年 2 月 12 日。
各人執筆部分を抽出して記載した。

池澤利明『横浜に高速道路を』

何時かは誰かが、横浜に高速道路をつくる事になるだろうと思っていたが、自分達にその仕事があてられた時は不安と希望とが入り混じってまさに身の引き締まる思いであった。全く経験のない大きな仕事に立向かう時は皆そうではないだろうか。

以来、夜遅くまで議論をし、関係者間を駆け廻り、希望と絶望を繰り返し、唯々、ひたすらに横浜にどうしたら高速道路が実現できるかを念頭に走り続けたような気がする。

都市計画審議会の前日の午後に大臣の決裁をもらい審議会にやっと間に合わせたことも何度かあった。当時は建設大臣が都市計画審議会に諮って高速道路の計画決定をするというものであった。

大臣の決裁がなければ何事も出来ないし、又一方都市計画審議会は知事が召集するという事で開催日は決められているので事柄は極めて重大であった。それは大変な覚悟で関係者に説明し、了承の判をもらって廻ったものである。生涯忘れられないことと思う。

高速道路の建設は、地元の人達の協力なしには実現し得ない事業であることは当時も今も変わらない。大勢の方々と話し合いのため夜遅くまで地元を廻ったことも数え切れない程であった。

この中で学んだこともたくさんあった。中でも特筆すべきは高速道路の建設はそれに関わった全ての人々の努力と協力によって成し得るということである。

難しい仕事ほど、それに携わった人にいろいろと与えてくれるものが多いことをいやという程教えられたのではないだろうか。

立神 孝『走馬灯の如く』

昭和 40 年 4 月 1 日池沢副主幹以下 6 名で今は新しくなった松村ビルの 2 階に高速道路網建設準備室が設けられた、私の一番思い出に残るのはこのうちの最初の 5~6 年だろう、この主査時代が最も充実した時代であったと思う。最初の一年はまだ花見台線といった市道高速 2 号線や大岡川、中村川、山下公園付近を通る都心環状線の河川部及び磯子線の準備室の所管だった。横羽線 2 期はまだ臨港線と云っていたこれと三ツ沢線は計画局の所管として残っていた。我々は皆若く現地調査や交通量推計、クロソイド等新しい勉強を楽しくやっていた。その成果は昭和 41 年 3 月の横浜市高速道路網調査報告書にまとめられた。

苦勞は 42 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。

9 月には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から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。この派大岡川高架ルートは翌る 43 年 2 月都市計画審議会に先行する常務委員会（学識経験者を主体とする）で大議論となり、大雪の中帰りの事も忘れて説明と説得を重ねた。この結果横羽線を早期完成させるためには高架も止むを得ないが将来何らかの変更を含みとして 2 月 16 日の審議会です承された。

続いてこんどは新吉田川ルートである。我々は派大岡川ルートを地下に変更する以上新吉田川も半地下としこれが高速ルートとして絶対のものと考えていたがここには地下鉄と大通公園の計画があり、市内部では道路は迷惑施設と考えられており、建設省をバックにした高速道路課もたじたじであった。とぼつちりを受けたのは地下鉄で国道 16 号ルートで妥協したり、大岡川横断に当ってゴールデンセンター下に出来ていた駅が使えなくなったり横羽線と地下鉄のどちらが上で大岡川をもぐるかとか中村川改修費を負担させられたり等大変であった。今中村川ルートの実現に苦勞している高速道路課の人達を見ているともっと頑張るべきだったかとも反省する。（立神 孝『高速道路課二十年誌』横浜市道路局高速道路課、昭和 63 年 6 月 29 日、2～3 頁）

田中茂広『課（室）が出来た頃から』

大岡川、派大岡川、中村川の上を通る 3 車線の一方通行都心環状線計画も真剣に検討したこともあったが、残念ながらボツになってしまった。（田中茂広『高速道路課二十年誌』横浜市道路局高速道路課、昭和 63 年 6 月 29 日、4～5 頁）

広瀬恵通『夢が現実となるよろこび』

もう一つ忘れないのは、横浜市の高速度道路網計画案の成立過程である。昭和 37～40 年代前半にかけて神奈川県では国費導入して大都市幹線街路調査を実施した。この調査そのものは基礎的調査に終始したが、これと並行して県市で横浜の幹線道路計画のあり方を模索す

ることとなり、都市計画協会を通じて当時の首都公団調査課の知恵を借りることにした。こうして出来上がったのが「横浜自動車道計画調査報告書」1963 - 12 である。未だ書庫の片すみにねむっていると思うので、この巻末の図面を一読願いたい。

東名・第三京浜・横羽線などはすでに事業化検討路線になっていたが、それ以外の構想路線がその後次々とひのめをみた様子が窺える。

弘明寺線や都心環状線（一方通行 3 車線）はボツになったが、花見台線が中央線と保土ヶ谷バイパスになり、港湾局の夢みたベイブリッジ構想は後に湾岸道路として実現しようとしている。（広瀬恵通『高速道路課二十年誌』横浜市道路局高速道路課、昭和 63 年 6 月 29 日、8～9 頁）

田代善雄『横浜高速道路課 20 周年おめでとう』

横浜の高速道路の計画は、母体である街路事業との、また港湾事業との、続いては都市デザインそして埋立事業との、絶えざる闘争の歴史であったと言える。勿論公害や環境問題等の住民運動とも大きく係わりを持った。……高速道路計画の推進は、建設省、首都高速道路公団、市からなる勉強会方式でハイピッチで進められた。勉強会では先ず方針を決め、宿題を出し次回回答を持ち寄って検討し前に進むやり方であった。初めの段階で当時の建設省村山専門官より、横浜の場合は羽田から山下・本牧までの一本、つまり神戸のように鰻の寝床の一本でよいのではないかと方針が出された。これに対して池沢室長が、否、横浜も是非高速ネットワークを持ちたいと主張し、その情熱に押されて“それじゃ、横浜の構想に乗ろう”と専門官が決心し、動き出したのが事の始まりであった。肝心な都心のルートについては、大岡川・派大岡川・中村川・新吉田川等の河川上空を利用した。L 型・逆 L・大 L（臨港ルート）・H 型が検討され、また環状線案も飛び出し、桜木町高島町間では今の三菱ドックルートの他、国道 16 号と桜川新道の間島の部分を、大阪の船場（溜池）再開方式で上空利用する案、更に長大スパンで通す案も真剣に検討されていた。

東京オリンピック当時の高速道路計画は、機能論と安上がり（採算性）と、早期完成が主流を占めていた。横浜駅前にまだ関内駅前に、巨大なインターチェンジが描かれそのまま進むかに見えたが、この時都市デザインの側から待ったがかけられたのである。かつてベイブリッジに待ったをかけた逆の立場に立たされている。それは地下鉄計画、公園計画、更に都心部強化再開発を絡めて難解な、高速道路が地上から地下かの都心部ルート問題であった。それは、言い換えると強力な高速道路事業と、未だ力の弱かった新しい都市づくりを目指す都市デザインとの壮絶なまでの闘争と言える。昭和 43 年、企画調整室が生まれ、この時誰かが行かなければならない事となり、お前行ってこいと言うことで仕事を持って

行く事となった。両者の間で、苦悶し、とりもつ事を自分の任務と考えたものでした。(田代善雄『高速道路課二十年誌』横浜市道路局高速道路課、昭和 63 年 6 月 29 日、11～13 頁)

以上