

横浜市史資料室所蔵,田村明寄贈資料,分類番号 3061

田口注) 以下の元資料は手書きなので、タイプ打ちをした (田口俊夫)。

飛鳥田市長から岡先生 (田口注: 参院日本社会党神奈川県選出で、1968年5月より参院建設委員会委員長である岡三郎の蓋然性が高い) へのお願い

1. 地下鉄と高速道路とのルート問題につきましては、去る6日 (田口注: 1969年2月6日)、先生から都市局長へお話し下さいましたことを有力な手掛かりとして引続き建設省と事務折衝を進めております。

2. 先週14日 (田口注: 1969年2月14日) には、都市計画課担当官に対して運輸省の意見 (地下鉄の免許路線を変更することは、重大な運輸体系の変更となるので不同意であり、仮に認める場合でも審議会の議を経なければならないので、多大の日時を要する。また緊急整備路線とは認め難くなるので、国庫補助交付の決定が覆ることになる。) を説明し、市が地下鉄路線を吉田川筋から国道16号線に変更することを断念せざるを得なくなった事情を申し入れました。

同時にこのことに伴う高速道路都心部ネットワークの変改につき協議を行いましたが、建設省技術当局では、運輸省と再度話合って、その態度の緩和を求める努力を払うべきであるとの見解を示され、去る21日 (田口注: 1969年2月21日予定、結果として流会) に建設、運輸両省の幹部間で話合っていただくことになりました。

なお、この会談には市当局は加えないとのことであります。

3. 以上の経緯を17日、市長に報告しましたところ、市長から両省の会談が開かれる以前に (田口注: 建設省でなく岡議員が運輸省民鉄部長に2月18日会談)、岡先生から、竹内都市局長へ下記の諸点を強く要請して置いていただくようにとのことになりましたので、ご多用中まことに恐れ入りますが、何とぞよろしくお願い申し上げます。

なお、竹内局長は両省の会談には出席されない予定となっており、参事官その他が運輸省の部課長と話合う打合せになっている由であります。

4. 市長が特に要請している諸点

- ① 地下鉄工事に支障なきように、早急に地下鉄の緊急整備区間 (横浜駅-関内-山下町、関内-上大岡) につき都市計画決定をされたい。なお補助金起債に影響を与えないようにされたい。
- ② 高速道路羽横線は地下及び半地下 (派大岡川区間) として山下橋まで①と同時に都市計画の変更をされたい。
- ③ 高速道路の都心高架案は市長としては、景観問題、地元の反対等から受諾できない。

同上文書に添付された文書 (田口注)

横浜市都市高速道路および地下鉄の都市計画決定ならびに変更について

昭和 44 年 2 月 14 日

横浜市

### 1. 横浜市の基本的希望事項

かねて建設省当局の御指導・御尽力を頂いております横浜市都心乗入れの高速道路及び地下鉄の早期完成は、市民の切望してやまないところであります。また、本市は激化する都市問題にそなえ、都心にできるだけ緑を確保し、市民の憩いの場とするため、吉田川埋立地に大通公園を設けたいという希望をもち、さらに極めて限られた都心部であるだけに、高速道路は都心の限定部分については景観及び土地の高度利用のため、地下方式で行ないたいという希望をもっておりました。

これら数多くの条件をそえることは、限られた空間の中では極めて困難なことでありますが、何とかそれらの条件の共存を計りたいと考え、建設省の御指導を受けながら各種の案につき検討してまいった次第であります。とくに高速道路の延伸ルートと地下鉄と大通り公園の3者を吉田川に計画するにつき苦慮して参りました。

検討過程では、吉田川に高速道路、地下鉄を地下にて共存する案なども検討されてまいりましたが、施工深度が著しく深くなり、国鉄根岸線ピアーに接し、地盤条件も悪いため技術的に困難であり、そのうえ同時施工の条件もないので事実上不可能であると判断され、高速道路、地下鉄両者を別ルートに入れることを計らざるをえなくなりました。

### 2. 市の希望案

かくして本市としましては、

高速道路－派大岡川地下で山下橋まで、延伸は中村川高架

地下鉄－1号線 吉田川

3号線 尾上町通り

上記の案が、すべての条件を最もよく満足させ妥当であるとの結論に達しました。この案は、派大岡川は完全に高速道路及び一般街路とし、派大岡川に予定されていた地下鉄は尾上町通りに振り替え高速道路との共存を避け、代わりに吉田川に地下鉄を入れて大通公園を地上に成立させたいというものであります。

### 3. 市の希望案に対する建設省の回答

しかし建設省で御検討の結果、上記の案は工事費が著しく増嵩して採算がとれない点、河川の上空利用のため施工上の難点が多い点、公害の点などから実施困難であるとの御回答を受けました。

### 4. 再検討した3つの案について

本市としては上記希望案は、高速道路、地下鉄、大通公園の情意見をみだし、都心景観にも

影響がなく、できうれば最も好ましい案と考えていますが、実現不可能であれば次善の策をとらざるをえず、次の3案につき検討をいたしました。

- (1) 高速道路－派大岡川高架、中村川高架  
地下鉄－1号線、吉田川（横浜駅直通）  
3号線、派大岡川
- (2) 高速道路－派大岡川地下（半地下を含む。以下同じ。）  
吉田川地下  
地下鉄－1号線、国道16号線（直交方式）  
3号線、尾上町通り
- (3) 高速道路－派大岡川地下、山下町まで  
花見台線、磯子線は別途建設  
地下鉄－1号線、吉田川（横浜駅直通）  
3号線、尾上町通り

以上の3案には、それぞれ問題点があります。

#### 5. 3案の検討経過

第(1)案は、都心部に高架道路乗入れになり、高速道路を派大岡川でなく海岸沿いに振れいいう根強い市会方面の声再燃するおそれがある点、高速道路下利用のビル経営も時間的にも経営的にも現在のところ困難である点よりして不可と判断されました。

また第(3)案は、高速道路を地下にした代わりに地下インターチェンジをあきらめ、工事費を比較的安くおさえる効果はあるにしても、従来考えられていた全体的な高速道路網計画の変更となるために問題があり、止むをえない場合以外は必ずしも適当でないと考えられ、残るは第(2)案だけとなりました。

この案も大通公園構想がくずれる点、地下インターチェンジのために多額の先行投資を必要とすること、更に地下鉄路線の運行体系変更を工事の円滑な進捗が図れる期間内にまとめなければならないことなどの問題点がありました。

その後、これらの問題点のうちはじめの2点については、建設省当局のなみなみならぬ御尽力により解決ののぞみももてる状態になりました。

しかし、この案の最大の問題は、すでに都市交通審議会にて細部にわたって検討を加えられ、免許も下りている地下鉄路線を国道16号線に移すことでもあります。

この変更は、単に経路の軽微な変更ではなく、桜木町横浜駅方面への直通運転不能をもたらす重大な輸送体系の変更になるという運輸省の見解が示されました。

本市はこの点につき運輸省と鋭意交渉を重ね、最終段階には市首脳部をあげて運輸省と交渉を続けて参りましたが、別紙運輸省見解の如く、急速にこれに変更することは困難であると考えざるをえなくなりました。

## 6. 市の緊急を要する事情

一方本市は、路面電車の昭和46年度までの全廃による職員の配置転換、赤字再建問題をかかえ、地下鉄路線の早期完成は、市民の足の確保の点、公営交通企業経営の点の両者より焦眉の急とされております。また、すでに吉野町－上大岡間の工事は着手され、都心部までの貫通は緊急の度を加え、ここで地下鉄の都市計画決定がおくれ、工事が遅延することは重大な事態をひきおこすこととなります。とくに赤字再建問題で各方面に御努力を頂いている以上、ここで補助金問題に影響を与えることは絶対に避けなければならぬ状態においでされております。

一方すでに、東神奈川まで竣工いたしました高速道路羽横線の都心乗入れも、東京－横浜の都市中心部の連絡という本来の目的を果たすために極めて急がれている事情にあります。このような諸情勢のもとに、地下鉄の国道16号線への変更が困難であり、著しく時間を要し、自治省関係の起債に支障をきたして44年度の工事施工が不可能になるおそれが生じた段階では、これ以上問題を遅延さす余裕はなく、本市としては第(2)案の実現も、上記のような事情からあきらめざるをえない事態にあります。

## 7. 結論

したがってこの際、地下鉄の緊急整備区間と、最も急を要する山下橋への高速道路乗入れに中心をおく第(3)案をとらざるをえない状態に立ち至りました。

このことは、第(2)案の実現につき特になみなみならぬ御努力、御協力を頂てきた建設省担当官各位に対して、それらの御努力を無にする結果になり、まことにしのびないことではありますが、一方、本市の事情はまさに火急の事態というべくせっぱつまっております。何卒以上の事情御賢察のうえ

高速道路－派大岡川地下及び半地下にて山下橋までの計画変更

地下鉄－1号線 吉田川（横浜駅直通）

3号線 尾上町通り

の案につき都市計画附議案件として御承認下さるようお願いいたします。

## 8. 高速道路のルートについて

なお磯子線、花見台線については、今後とも早期の都市計画決定および事業の実施をお願いしたいのでありますが、高速道路網の今後のあり方としては、そのほかに

(1) 三ツ沢線より三ツ沢、横浜新道を経て南横浜バイパスおよび花見台線につなぐルートの建設

(2) 山下橋からできるだけ本牧方面への延伸と、湾岸道路へつなぐルートの建設

の2点につき今後積極的検討をすすみたい考えです。将来第3京浜道路の首都高速への移管、湾岸道路及びベイブリッジの完成などを考えますと、都心外周をめぐる体系が成立する

と考えられますので、今後ともこれらのルートにつき、よろしく御指導を賜りますようお願いいたします。

別紙

国道16号線への地下鉄免許路線変更問題についての運輸省の見解

運輸省 町田鉄道監督局長

佐原民営鉄道部長

中村民営鉄道部監理課長

宇津木民営鉄道部財務課長

人見運輸大臣官房都市交通課長

- (1) 直通運転を不能とする路線の変更は、重大は変更であるからあらためて都市交通審議会にかけなおす必要がある。事後報告ではすまない。
- (2) 免許路線の大きな変更になるうえ、工事費が増加し、時間がかかるので緊急整備路線とは認定しがたい。そのため、簡単に免許の変更は認め難く、改めて免許申請を必要とする。
- (3) 東京・大阪・名古屋3都市に限定したいという大蔵省の意向に対して、とくに横浜については緊急整備区間であるという理由により、その区間のみ特別に補助対象に加えられた。もし横浜方面への直通不能となる路線変更の場合には、緊急性がなくなり、ただでさえ補助対象をへらしたいと考える大蔵省に対して説明困難になる。どうしてもというなら、補助金を今後返上する旨の一札がほしい。
- (4) 上記の補助金打切り問題が生ずれば、今後、地下鉄建設の補助金をあてにしている他の地下鉄新設の諸都市へ、補助を行わないという口実を与えることになりかねない。
- (5) どうしても変更したいのなら、始めからすべてやりなおしになり、その場合には、時間はかかるし、補助金のめどもつきにくい。

[別図]

(1)

高速道路

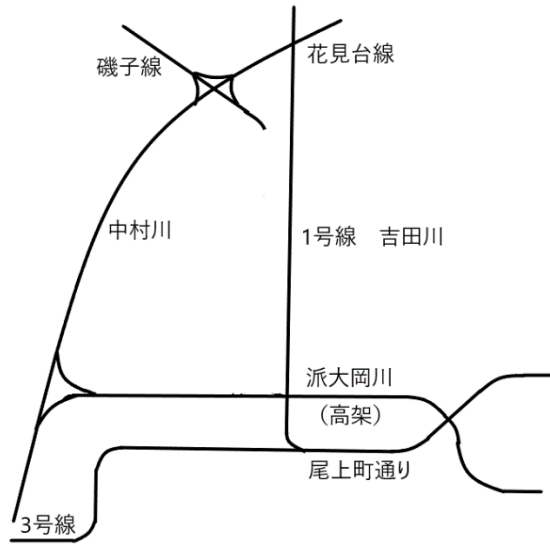
派大岡川 高架

中村川 高架

地下鉄

1号線 吉田川

3号線 尾上町通り（横浜駅直通運転）



(2)

高速道路

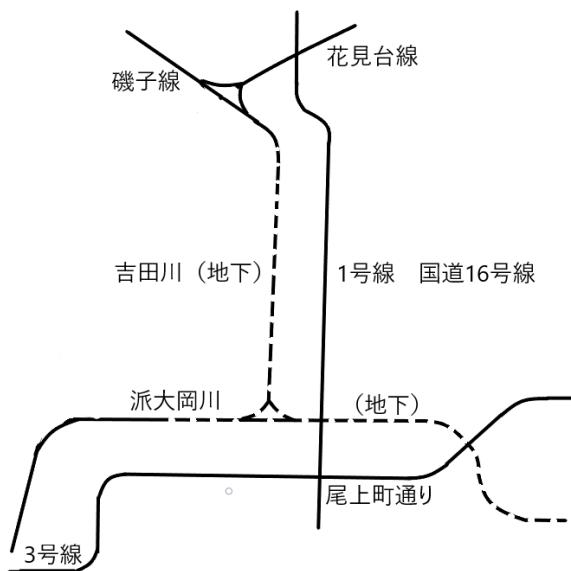
派大岡川 地下 (地下は半地下を含む、以下同じ)

吉田川 地下

地下鉄

1号線 国道16号線

3号線 尾上町通り (直交方式)



(3)

高速道路

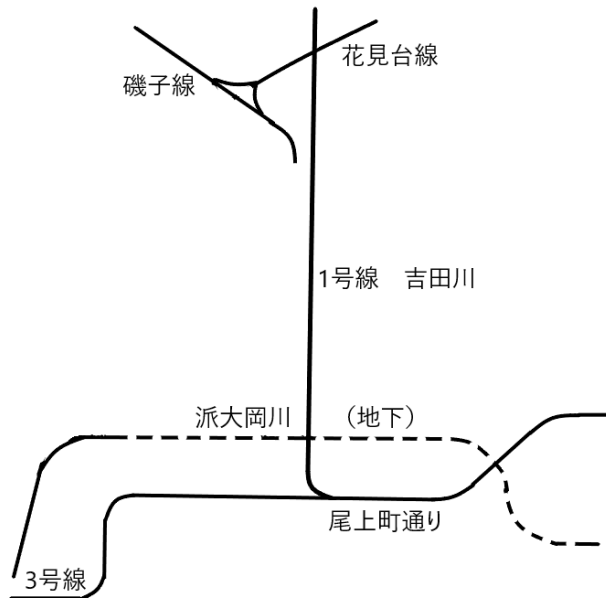
派大岡川 地下 山下橋まで

花見台線・磯子線は別途建設

地下鉄

1号線 吉田川

3号線 尾上町通り（横浜直通運転）



高速道路、地下鉄都心部ルートを経緯

横浜市	建設省	運輸省
<p>(1) 市の基本的希望事項</p> <p>1) 高速道路の早期完成</p> <p>2) 地下鉄の早期完成</p> <p>3) 大通り公園の実現</p> <p>4) 景観の保全</p> <p>5) 土地の高度利用</p> <p>(2) 8月～9/24 市：都市局に要望</p> <p>高速道路 派大岡川：地下 中村川：高架</p> <p>地下鉄 1号線：吉田川 3号線：16号国道</p>	<p>(3) 10/2 都市局：公団に採算性の精査を指示</p> <p>(4) 公団：採算性の精査を行う</p> <p>(5) 11/15 都市局：市に回答</p> <p>中村川ルートは償還不能又実施困難である</p> <p>1) 公団に指示出来るのは派大岡川・吉田川高架案のみである</p> <p>2) 市が増嵩分を立替えるなら派大岡川・吉田川半地下も考えられる</p> <p>3) 吉田川部分を取止める</p>	

<p>(6) 12/12 市:都市局に回答</p> <p>1) 派大岡川地下、中村川高架案を捨て切れぬが</p> <p>2) ①先行投資負担免除 ②吉田川筋公園計画の実現 ③地下鉄路線変更の円滑なる進捗</p> <p>の条件が満たされるならば、派大岡川、吉田川地下案でも止むを得ない。</p> <p>3) さもなければ、横羽線 2 期と花見台線の分離案に不本意ながら傾かざるを得ない。</p> <p>(8) 1/14 市:都市局に条件の申入れ</p> <p>1) ①横羽線 2 期の事業決定は山下町まで切らずに行う。 ②吉田川筋蓋かけ費用は公園で負担する ③半地下部のオーバーハングは自然換気に支障がない限り行いたい</p> <p>以上の条件が承認されるなら派大岡川、吉田川半地下に決心したい</p> <p>2) なお、同意が得られたら、運輸省に正式折衝をはじめたい</p> <p>3) 共存問題で、最後の駄目押しの検討をしているので、承知おき願いたい</p> <p>(10) 2/6 岡議員:市が事</p>	<p>なら派大岡川半地下でも可能か?(個人的見解として)</p> <p>4) 11 月中に市の回答を求む</p> <p>(7) 12/27 都市局:市に回答</p> <p>高速道路は派大岡川・吉田川半地下とする</p> <p>(市→地下鉄工事に支障のない期間内に関係筋の諒解が得られれば地下鉄は 16 号国道でよい)</p> <p>附帯条件</p> <p>1) 高速道路用地は無償とする</p> <p>2) 埋立関連費用は街路、公園、高速道路各事業が利用面積比に応じ負担する</p> <p>3) 吉田川筋蓋かけ及び千秋橋以西の換気施設の建設費は高速道路事業の負担としない</p> <p>4) 換気施設の位置は都市計画決定する</p> <p>5) その他</p>	<p>(9)1月~2月 運輸省の見解</p> <p>地下鉄 1 号線を 16 号国道に振る事は不可能である</p> <p>1) 直通運転が物理的に不能となる(直通は特に市が要望した経緯がある、緊急路線の計画変更)</p> <p>2) 都市交通審議会でも再審となる</p>
--	--	---



<p>情説明～調停依頼</p> <p>(11) 岡議員の調停案          高速道路は山下町まで早くやって欲しい          地下鉄は吉田川ルートで早く都市計画決定をやって欲しい</p>		<p>時間がかかる (3年)          完成時期が遅れる          事業費が増嵩する          償還性が悪化する          緊急性が否定される</p> <p>3) 補助金が打切りとなる (対大蔵省)          緊急路線であり、且つ工事实施中と言う事で、東京・大阪・名古屋の3都市に加えて無理に5ヶ年計画に入れてもらった (交通再建団体として困る) ←市電撤去問題 (労務管理、収入)</p>
---	--	---

参考図

吉田川土地利用断面図 S=1/500

(1) 阪東橋～千秋橋間

(2) 千秋橋～蓬莱橋間

