

令和 5 年 11 月 22 日
(公財) 帆船日本丸記念財団前会長
金近忠彦

横浜市高速道路網建設 60 年史 (要旨)

第 1 章 横浜市の 6 大事業 (高速道路建設事業) と高速道路網建設準備室の誕生

第 1 節 6 大事業と高速道路網建設

- ・昭和 40 年 2 月、横浜市飛鳥田市長、都市づくり戦略「6 大事業」を
発表

第 2 節 高速道路網建設準備室の誕生

- ・昭和 40 年 4 月、「高速道路網建設準備室 (後に高速道路課)」を設置
横浜中心型の高速道路網計画を自前で創る取り組み
池澤利明準備室長、立神主査始め職員全員が全く未経験の業務

第 2 章 都心部高速道路網計画の変遷及び高速道路地下化について

第 1 節 都心部高速道路網計画の変遷

- ・横浜市の高速道路計画は、東京オリンピックを機に整備が進められて
いた羽横線を横浜都心部に延伸する (横羽線 2 期) ルートの検討から
スタート
- ・最初の計画は、昭和 38 年計画局が纏めた「横浜自動車道路計画調査
報告書」
- ・臨港線 (臨港貨物線 (自動車道) 沿いに新港埠頭、山下公園を經由し新
山下に至るルート、全線高架)、都心環状線 (大岡川、中村川上空を高
架で通り、臨港線に接続、都心ループを形成) の他、磯子線、弘明寺線、
花見台線、三ツ沢線の 6 路線

< 図—S38 年最初の高速道路網計画)

- ・昭和 40 年、「6 大事業」の「都市高速道路網建設計画」は、この計画
を踏襲
- ・「横浜港ベイブリッジ建設計画」は、港湾局が本牧～大黒埠頭間連絡
道路として計画、都市高速道路網とは別 (港湾事業)
- ・準備室は、国の第 5 次道路整備 5 カ年計画 (昭和 42 年～昭和 46 年)
で羽横線 2 期に着手するため、路線調査を開始、結果を、昭和 41 年 3
月、「横浜都市高速道路計画調査報告書」に纏めた。
- ・臨港線 (桜木町付近から派大岡川上空を通り堀川を経て山下橋に至

る、全線高架)、都心環状線(大岡川、中村川上空を通り臨港線に接続する路線で都心ループを形成)、磯子線、三ツ沢線、花見台線の5路線
・都心環状線は、(環状とせず)大岡川、または新吉田川を高架で通る南北線案もあった。

<図 S41 年準備室が策定した横浜都市高速道路網計画>

第2節 都心部ルート問題と高速道路地下化の経緯

- ・昭和41年9月、市首脳部会議で準備室が高速道路計画を説明
- ・臨港線(横羽2期)、都心環状線、三ツ沢線、花見台線、の4路線の5次5カ年計画の中での事業化を目指す。
- ・都心環状線に代わる南北線案として、準備室は新吉田川案を推していたが、大通公園計画、地下鉄計画と競合するため首脳部会議の結論は出なかった。
- ・翌昭和42年9月の市首脳部会議で準備室は、臨港線(横羽2期)を派大岡川ルート・高架構造で都市計画決定したい旨説明。飛鳥田市長には国鉄根岸線の上を越える高架道路建設への抵抗感があり、論争となったが、地下化が技術的に困難なことを説明し、高架案が了承された。
- ・昭和43年2月、神奈川都市計画地方審議会は横羽線2期を派大岡川(高架)ルートで決定

<図 S42 年準備室が説明した横浜市高速道路網計画、派大岡川ルート、吉田川ルート高架案>

- ・地元商店街(伊勢佐木町、馬車道)が強く反発し、同年2月、市会に反対陳情
- ・地元の反対の動きを受けて、飛鳥田市長が地下化に向けて方針転換を決断
- ・昭和43年3月の首脳部会議で飛鳥田市長が「市の将来を考えれば永遠に残る向う面の傷となりそうで、高架方式で吉田川を通る高速道路案には踏み切れない。全部ご破算にしてやり直しましょう。高速道路は半地下方式で考え直して見ましょう。いか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？」
- ・高速道路の地下化は、既に進行していた地下鉄計画、河川計画、公園計画、再開発事業等の各計画に大きく影響
- ・地下鉄3号線計画を派大岡川ルートから国道16号ルートに移し、派大岡川は地下を高速横羽線、地表は都市計画道路山下長津田線を関連街路方式により整備。(首都公の横羽線地下化費用を軽減)
- ・新吉田川は地下を地下鉄1号線、地表を大通り公園とし、高速道路

南北線は中村川（高架構造）に移した。

・計画変更を可能にしたのは、河川管理者（神奈川県）の協力。大岡川分水路整備に合わせ、大岡川の計画河床高を1m上げて高速横羽線の地下化を可能にし、一方、中村川の計画河床高を1m下げて高速道路南北線の橋脚を河川内に立てることを可能にした。

・最大の難関は桜木町駅付近での5重立体交差工事。大岡川地下に高速横羽線、その下に地下鉄3号線を建設、地上には大岡川を渡る国道16号の大江橋架換工事とこれに平行する桜川橋新設工事、更にその上を国鉄根岸線がこれらと交差して走っており、5重の立体交差となる難工事であった。

<図 2-8 桜木町五重立体交差工事の見取図 調査季報 63 79年9月 >

・翌昭和44年5月、横羽線の高架から地下（または半地下）への都市計画変更。更に翌昭和45年11月高速中央線（旧南北線、現在の狩場線）の都市計画決定

<図 2-9 横浜市高速道路網図 昭和45年 横羽線2期が地下化、中央線が中村川ルートへ（現在の狩場線）>

昭和46年3月横羽線2期事業着手、派大岡川埋め立て着工

昭和52年12月派大岡川道路（山下長津田線）開通

昭和53年3月横羽線2期（横浜公園ランプ）供用開始

昭和53年4月飛鳥田市長退任

<写真 派大岡川道路開通式写真>

第3章 横浜港のシンボル横浜ベイブリッジ建設の経緯

第1節 横浜ベイブリッジ計画の起源

・昭和40年2月、横浜市港湾局が「横浜ベイ・ブリッジ計画（案）概要」を発表。これが「横浜ベイブリッジ」という名称及び計画の起源

・本牧ふ頭（建設中）から、大黒ふ頭（計画中）を経て、大黒町に至る総延長約5km、4車線の一般道路、両側に1.5mの歩道。建設費250億円。横浜航路を跨ぐ長大橋は主径間480mのゲルバートラス橋を検討。入港船舶で最大マスト高のキャンベラ号を考慮して海面上62mの桁下空間を持計画。

<図 「ベイ・ブリッジ計画平面図」昭和40年2月 横浜市 >

<図 「ベイブリッジの想像図」>

・6大事業の発表で、飛鳥田市長は、ベイブリッジのシンボルとしてのイメージが重要と考え、復興の時代からようやく建設の時代に向う横

浜の明日をつくる「虹の架け橋」として吊り橋案を提示。

<図 2-3 横浜ベイブリッジ建設計画； 横浜の都市づくり—市民がつくる横浜の未来— 昭和 40 年 横浜市>

第 2 節 横浜ベイブリッジ計画の経緯

・ベイブリッジは当初、横浜市港湾局が港湾道路として建設する方針しかし、一般道路としてのベイブリッジでは、採算性の点から、事業着手に至らない。

・昭和 44 年 8 月、横浜市は国の湾岸道路計画に協力し、その一環としてベイブリッジの実現を目指す方針に転換、資料を建設省に引き継ぐ

<図 横浜市から引き継がれたベイブリッジ計画案（ゲルバートラス案）>

・建設省関東地方建設局は、昭和 44 年度から、調査を開始。横浜航路横断方式について、橋梁案と沈埋トンネル案を比較、沈埋トンネル案は、出入り口となる本牧埠頭 A 突堤で稼働中のコンテナターミナルの機能が阻害され、港湾機能への影響が大きいことから、橋梁案に決定。

・橋梁形式についても、昭和 47 年度にゲルバートラス橋、吊橋及び斜張橋の比較検討を行い、横浜港の景観や桁下空間確保の必要性などから、斜張橋に決定。

・横浜航路横断橋は当時世界最大の斜張橋で、日本での施行実績も皆無、土木研究所と協同で、昭和 48 年度から 50 年度に亘り、風洞実験、耐震解析等の技術的検討を重ね、昭和 50 年度に計画案を纏めた。建設省が纏めた横浜航路横断橋案は 3 径間連続トラス斜張橋で橋長 860m、中央径間 460m、側径間 200m、主塔の高さ 175m。なお、高速 6 車線と国道（357 号）6 車線のダブルデッキ構造としたため、横浜航路を跨ぐ中央径間の桁下高は 55m となった。自動車専用道のため歩道も無くなった。

<図 3-5 建設省が纏めた斜張橋案 >

・桁下 55m については、昭和 51 年の市首脳部会議で受け入れが決定され、昭和 52 年の港湾審議会計画部会で承認。理由としてキャンベラ（マスト高 57m）が日本寄航を取りやめたことなどから、入港している最大船型のロッテルダム（マスト高 53m）を対象とすることとした。（当時も Q E 2 については、大黒ふ頭で対応することとしていた）

<図 3-6 航路横断橋桁下空間図 横浜港横断連絡架橋（3 橋梁）計画検討書 昭和 52 年 3 月 横浜港港湾管理者>

第3節 横浜ベイブリッジ建設事業の経緯

- ・道路局は、首都高速道路公団のベイブリッジ着工予算が、大蔵省に認められるよう、昭和51年から53年にかけて毎年、横浜の経済界、港湾業界と一体となり、(バスを連れ、福田総理大臣に面会するなど)強力な要望活動を展開。背景として、「コンテナ街道」解消の問題
- ・昭和55年11月、(細郷市長時代になり)ようやく横浜ベイブリッジ着工。6大事業の計画から15年。
- ・また、軟弱地盤層が非常に深く、通行船舶の輻輳する横浜航路上での難工事であったため、平成元年9月27日の完成までに、更に9年の歳月を要しており、計画から完成まで四半世紀を要した

第5節 横浜港のシンボルとしての横浜ベイブリッジの名称及びデザイン

- ・色彩については、昭和61年の「横浜市都市美対策審議会」の意見に基づいて、橋の存在感を際立たせ、シンボリックな「純白」と決定した。
- ・ベイブリッジの橋梁デザインは、大野美代子氏(多摩美術大学、東京工業大学)の提案、
- ・魅力ある港の夜景を創出するため石井幹子氏のデザインによるライトアップを行った

第6節 ベイブリッジ歩行者道(スカイウォーク)の建設経緯

- ・ベイブリッジ着工後の市民からの要望、市民への土木技術のPR、学習の場の提供や、眼下を通過する豪華客船を見物出来ること。横浜の街並を海側から展望できるなど横浜の新しい観光スポットを提供出来ることなどから、横浜市は昭和55年度から既に建設が開始されていたベイブリッジへの市民利用施設(遊歩道、展望ラウンジ等)の添架の可能性を検討、
- ・翌56年度には、学識経験者や建設省、首都高速道路公団等の関係機関で構成する「横浜ベイブリッジの多目的利用に関する調査研究委員会」を設置し、風洞実験等も含め2カ年に亘る検討を行った。この結果、昭和58年3月に①遊歩道(下路外側に張り出して設置)、②展望ラウンジ(大黒側主塔下段水平材に取り付け)、及び③地上施設(遊歩道にアプローチするため大黒ふ頭側に設置するエレベータータワー等)から成る市民利用施設をベイブリッジに添架して建設することが技術的に可能との結論を得た。
- ・一方、高速道路(自動車専用道路)への市民利用施設の添架は日本で初めてであったため、道路局では、平行して、道路法上の位置づけ、事

業手法・事業主体等について、建設省と協議を重ねた。その結果、遊歩道が高架と一体となった構造物であることなどから、占用物件では無く道路として位置づけ、歩行者専用の有料道路事業により建設管理することとした。

- ・「スカイウオーク」という名称は道路認定する折に路線名として付けられたものである。

- ・昭和 60 年 5 月、横浜市道「市道スカイウオーク」として道路認定。昭和 60 年 12 月、首都高速道路公団に事業委託（協定締結）。昭和 61 年 11 月、建設省から有料道路事業の認可を受けて、事業着手した。

- ・スカイウオークは、平成元年 9 月 27 日にベイブリッジと同時に完成し、供用開始した。

<図 3-10 スカイウオークの側面図、主桁断面図>

第 7 節 国道 357 号（ベイブリッジ下層部）の整備の経緯

- ・平成元年 9 月のベイブリッジ開通後も、コンテナ街道の完全な解消までには至らなかった。短距離の本牧ふ頭～大黒ふ頭間を往来するコンテナ車にとって首都高料金（均一料金）の負担額が大きかった。
- ・平成 10 年 10 月、横浜商工会議所、横浜港振興協会により「国道 357 号（横浜ベイブリッジ下層部）建設促進総決起大会」が開催され、横浜経済 8 団体、横浜港港湾関係 25 団体及び横浜市幹線道路網建設促進協議会 35 団体の代表約 1000 人が参加し、「国道 357 号（横浜ベイブリッジ下層部）の整備に関する要望書」を決議、10 月 13 日、同団体代表者らが約 13 万 3000 人の署名を集め、関谷建設大臣、川崎運輸大臣に面会し、357 号の着工を要望した。
- ・建設省は、まだ、東京航路横断部を始め東京～神奈川間の 357 号を事業着手していない中で、横浜航路横断部だけを先行的に整備することは出来ないとし、一方、運輸省は、本牧～大黒両埠頭を連絡する港湾道路として整備が必要とした。
- ・両省と横浜市の間で紆余曲折の協議を経て、結局、ベイブリッジ橋梁部を建設省の国道 357 号事業、両側のランプウエーを運輸省の臨港幹線道路事業により一体的に建設することが決定した。
- ・全国でも例のない両省の事業の合併施行により横浜港を跨ぐ一本の橋を架けるとい事業は、地元国会議員、市会議員、経済界、港湾業界、地元住民がコンテナ街道問題解消のために一体となって粘り強く運動した成果であった。
- ・国道 357 号線（ベイブリッジ下層部）は平成 10 年着手、16 年に完成し、

コンテナ街道問題は完全に解消された。また、平成13年に国の省庁再編により運輸省と建設省、国土庁が統合されて国土交通省が発足した。

・供用1年後の調査では、国道357号の交通量は1日約16,800台で、コンテナ車両の流れは、この路線に定着し、市街地の国道等のコンテナ車両は約7割～9割減少したと報告されている。

<事業の経緯>

- ・平成11年8月 臨港道路（大黒・本牧ふ頭）港湾計画」決定
- ・平成12年3月 一般国道357号（大黒一本牧区間）着工
- ・平成12年12月 臨港道路（大黒・本牧ふ頭）着工
- ・平成16年4月 一般国道357号及び本牧・大黒臨港道路開通

第4章 東京湾岸道路（高速湾岸線及び国道357号線）の計画、整備の経緯

第1節 東京湾岸道路の都市計画決定の経緯

第2節 国道357号の計画、整備の経緯と野島（横須賀市との市境）問題

第3節 高速湾岸線4期事業と鶴見つばさ橋の建設

第4節 高速湾岸線5期事業と横浜横須賀道路金沢支線の経緯

第5章 横浜環状道路計画の経緯

第1節 東名横浜緑インター（現青葉インター）及び緑支線（現首都高速横浜北西線）の計画経緯

第2節 横浜環状道路計画の起源

第3節 首都圏中央連絡道