

横羽線地下化と山下長津田線（派大岡川道路）整備の経緯についてのメモ

R6年6月1日 金近忠彦

1 鳴海正泰資料；「都心部ルート of 対外折衝の経緯総括 1969. 4. 23」（当時企画調整室企画課田代善雄係長が横羽線地下化の経緯を纏めた文書を NPO 法人田村明記念まちづくり研究会副理事長田口俊夫氏がタイプ打ちしたもの）を改めて読み直した。これは企画調整室から見た歴史であり、企画調整室の「調整」の動きが詳細に記録されているが、一方の中心であった道路局（池澤利明高速道路課長他）側の動きについてはあまり記録が残っていない。

このため、①地下化に伴う高速道路建設の費用増問題をどう解決したのか？ 結局、高速道路の地下化に伴う首都高速道路公団の費用増は派大岡川に新たに都市計画道路山下長津田線を建設し、「同時施行方式」により横浜市が負担することにより解決したと推察されるが、この経緯については鳴海文書には記述されていない。②また、難問であった地下鉄 1 号線と首都高速道路南北線の吉田川での「共存」の問題は、建設・運輸両省の争いとなり、結局、地下鉄を優先したい横浜市の意向に建設省側が折れたが、このため南北線が吉田川ルートから中村川ルートに代わった経緯（河川管理者である神奈川県とも厳しい協議がなされたと推察される）についても記述されていない。これらの経緯については、他の様々な資料や関係者の証言から、以下の通り推察される。

2 高速道路地下化に伴う増嵩費用については、首都高速道路公団は最初から「高架案以外では採算が合わないので、横羽線はやらない」としていたため、建設省は当初から地下化の条件として①「用地費は（高架案では不要なので）公団側は負担しない。②工事費の増嵩分約 60 億円を横浜市が負担するべき」とし、これを市の鈴木和夫技監、田村明企画調整部長が（飛鳥田市長に諮った上と推察される）了承した事で最初から、市負担ありきだった。池澤課長等市道路局サイドの功績は、この増嵩分を市が（合理的に）負担するための方法として、都市計画道路山下長津田線を派大岡川上に都市計画決定し、街路事業により派大岡側の埋立て（すなわち用地費を街路事業が負担する）を行ったこと。また、高速道路を地下式でなく半地下式とし、高速道路の構造物（壁体）の上に街路を乗せた一体構造とすることにより、高速道路の壁体を街路を支える構造物（柱）と見て、2 分の 1 を街路事業が負担する「同時施行方式」（公団が街路の増嵩費用を負担する関連街路方式では無く、その逆）」と呼ぶ独自の方式を編み出したこと。更に、山下長津田線事業を国庫補助事業とする事により、実質的に地下化の増嵩費用の過半（3 分の 2、または 60%）を建設省が負担するようにしたことである。

3 高速道路南北線の吉田川ルート（地下鉄との共存案）を断念し、中村川ルート（高架構造）に移したことについては、道路局（池澤課長）は、河川管理者の神奈川県と協議し、大岡側分水路の完成を機に、中村川への高速道路縦断占用を認めさせる案を（まだ共存案検討中の）早い段階から、田村部長に説明していた。神奈川県とはトップレベルの協議により、高速道路横羽線（地下化）、地下鉄、大岡側のクロス問題（桜木町付近の 5 重立体交差問題）の解決策と併せて高速南北線を吉田川から中村川に移すことについても、短期日で合意に達している。（神奈川県は大岡川分水路の整備に合わせて、大岡川の計画河床高を 1 m 上げる事により、高速道路が上で地下鉄が下の立体交差を可能にし、一方、中村川の計画河床高を 1 m 下げる事により高速道路南北線（中央線）の縦断占用を可能にするなど問題解決に協力した。）

4 （以下は筆者の感想）鳴海文書を読むと、当時の横浜市の技監、多数の関係局（道路、都市計画、交通局等）の局長、部課長クラスが連日のように国や県、公団と折衝し、情報を持ち帰り、対策を協議し、方針案を出し、市長に諮って、再度折衝に当たっている。これを繰り返して、建設・運輸両省の競合関係の中で、対策、方針が変転、紆余曲折を経ながらも、たったの 1 年という短期日の内に、結局、横浜市の意志を貫いて、高速の地下化、地下鉄の早期建設、大通公園計画（緑の軸線構想）の実現を果たした。この経緯により、今日の横浜市の都心部の都市構造が形成されたのである。

一旦、市長も同意し、既に高架構造で都市計画決定された横羽線の計画を前に、「市の将来を考えると、永遠に残る向う面の傷となりそうでどうしても踏み切れない。やり直しましょう。どんな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？」と、首脳部会議で局長達に頭を下げて頼んだ、飛鳥田市長の真摯な態度に局長達も感じ入るところが大いにあったのだろう。市長の強い思いが市幹部一丸となった動きに繋がり、実現したのだと思う。勿論、企画調整室という組織を創り田村明という人材を配置し、その働きがあつて、自治体の「調整」機能が果たされた事は大きいと思うが、飛鳥田市長の決断が無ければ地下化問題は始まらなかったし、市長の依頼による岡三郎参院議員（建設委員長）の働きが無ければ国のトップレベルは動か無かったと思う。高度成長期の横浜市で優れたカリスマ性を持った政治家市長と有能で意欲の有る市の官僚組織がその能力を最大限に発揮した事例だと思う。