

6 ベイブリッジ

△六大事業 その六▽

新しい横浜のシンボル

ベイブリッジ計画は、昭和四十年に「横浜の都市づくり」の中で六大事業の一つとして打出された。横浜港をひとまたぎする海上道路をつくり、みなとヨコハマの玄関にシンボルとして夢のかけ橋を渡そうとする計画である。

戦後、港湾の整備は輸出振興という国家的な要請にもとづいて、山下ふ頭（大型船一〇ベース）が完成したのに引き続き、本牧ふ頭（大型船二九ベース）が完成まぢかであり、さらに大黒町地先には新しく大黒ふ頭（大型船二五ベース）の建設が着手されている。

また、横浜は、戦前から京浜工業地帯の一翼になってきたが、戦後は大黒町地先埋立をはじめに、根岸湾海面埋立（六〇〇万平方メートル）および本牧ふ頭関連産業用地の埋立（三四〇万平方メートル）がつきつぎにおこなわれ、さらには新しい試みとして、都心部再開発と結びつけた金沢地先埋立計画（六六〇万平方メートル）が進められている。

このようにして、水際線は公共ふ頭として、あるいは臨海工業に、さらには再開発用地として埋め立てられ、高度利用が進められている。

これらの開発地帯は、不便なことに横浜港本航路によって、本牧方面と大黒町方面に隔てられ、つい目と鼻の先にあるが、陸上連絡は遠まわりをし、かつ市内最大の交通難所、桜木町―高島町―横浜駅前を通らなければならない。

ベイブリッジ計画はこのような不便を解決するために、本牧・根岸・金沢方面と大黒町・鶴見方面とを短かく結ぶ新しい幹線道路として、本牧ふ頭から外防波堤にそって横浜港本航路をひとまたぎし、大黒ふ頭をへて大黒町にいたる海上道路を建設しようとするものである。

ベイブリッジのねらいは、このように臨海部の開発地帯から

発生する交通の需要に対処して、港湾と道路との有機的結合をはかるばかりでなく、通過交通を処理して既成市街地の交通混雑の緩和に寄与させるとともに「ミナト・ヨコハマ」のシンボルとして、さらには三浦方面への観光ルートの開発など、多目的に意図されている。

ベイブリッジ計画は、当初は主として港湾計画の中で進められた。

そのころは、都市高速道路網計画も東京湾湾岸道路計画もまだ具体化していなかったため、これとは切り離された形で、本牧ふ頭と大黒ふ頭をへて大黒町にいたる区間、延長約七・一キロメートル、容量四車線の規模の有料道路として計画が進められ、交通量調査・ボーリング・概略設計・地震にたいする解析などがおこなわれ、他の六大事業にくらべても早いテンポで事業化へとむかっていた。

しかし、その後、都市高速道路計画が具体化し、とくに横羽線の山下橋までの延伸計画が進み、これとの競合問題と、湾岸道路計画の進展などの情勢の変化により、これとの関係において計画を再検討する必要が生じた。

すなわち、ベイブリッジが強力な幹線道路として十分に機能

するためには、ほかの幹線道路とともに網を形づくり、一体のものとして計画する必要がある。

京葉と結ぶ湾岸道路へ

ベイブリッジ計画は、当初、市単独の道路計画として出発したものであるが、上述の情勢の変化から都市高速道路網の一環として、東京湾湾岸道路の一部を形づくるべく計画の再検討を進めている。

東京湾湾岸道路は、東京湾環状道路ともいわれ、広域的見地にたつて建設省が中心となり、東京都・千葉県・神奈川県・横浜市などによって進められている。

湾岸道路計画のねらいは、東京湾を囲む東京・千葉・神奈川の港湾臨海工業地帯の交通混雑の緩和をはかり、また羽田空港・成田空港などとの連絡路としての機能をあわせもつものである。

ルートは三つに分けられる。一つは、横須賀の走水付近から出発して、横浜―川崎―東京―千葉―木更津をへて富津にいたる東京湾岸沿にぐるりとめぐり、いわゆる「湾岸道路」延長約一六〇キロメートルであり、二つは、湾口部において三

浦半島と房総半島を連結する海上延長約一〇キロメートルの「湾口部横断道路」であり、三つは、湾中央部において対岸を連絡する海上延長約一五キロメートルの「川崎・木更津横断道路」である。

湾岸道路を利用する交通は、沿岸のふ頭や工場に発着する、量を主体とする交通と、中・長距離走行あるいはスピードと安全、確実さを要求する、質を主体とする交通に分かれる。そこで前者にたいしては産業道路的な一般道路八車線を計画し、後者にたいしては時速一〇〇キロメートルの高速道路六車線を標準として計画している。

これに要する幅員は全部を平面にすると一〇〇メートルとなり、高速道路を高架にした場合でも五〇メートルを要し、この用地は、京浜・京葉間の新しい埋立計画のある所は、そのなかで一〇〇メートルの用地を確保する計画である。

昭和四十四年度からは首都高速道路公団によって、東京大井ふ頭と一三号地を結ぶ東京港第一航路の下に延長二・八キロメートルの沈埋トンネル工事が着手されている。

ベイブリッジ計画は湾岸道路の一環として再出発し、現在、交通量の予測・車線数などの規模・建設時期などの調査・検

討をすすめている。

ベイブリッジの東と西の取付は、東側では大黒ふ頭において分岐し、一つは鶴見航路をまたいで扇島方面への湾岸道路となり、もう一つは大黒町をへて産業道路、高速道路横羽線、一五号国道、一号国道へと接続し、西側では本牧ふ頭で分岐し、一つは本牧産業道路をへて根岸・杉田方面への湾岸道路となり、もう一つは貯木場付近をへて山下橋において高速道路横羽線(第二期)に接続させる計画である。

用地問題は、ベイブリッジないし湾岸道路ができるかどうかの要点であり、本牧ふ頭産業関連用地内で幅五〇メートルの道路が完成されているのは、大部分埋立を計画中である。すなわち、扇島埋立計画の中では幅一〇〇メートル、大黒ふ頭埋立地内では幅一二〇メートル、金沢地先埋立計画の中では幅五〇メートルの湾岸道路用地を土地利用の中で計画している。しかし根岸地区は埋立当時、湾岸道路計画がなかったため、用地が確保されておらず、現在用地問題で地元企業と話し合いを続けている。

これからの課題

ベイブリッジ計画は、その名のしめすとおり、当初、主要部分となる横浜港本航路をひとまたぎする「夢のかけ橋」として企画され出発したのであるが、地盤がきわめて軟弱であること、これにともない建設費が増加することから、経済比較のため再び橋とトンネルについて、国において技術的検討をおこなっている。

根岸地区既成埋立地内は用地が確保されてないため、工場の移転などにより用地確保を進めていかなければならない。湾岸道路およびその一環としてのベイブリッジは広域的幹線道路であり、計画を推進するにあたっては都市施設として、ルート都市計画決定をする必要があるので、現在準備中である。

ベイブリッジ計画を推進し事業化するためには、まず事業主体を決めることが要件である。当初は横浜市が事業主体となつて、事業を遂行する計画であったが、湾岸道路の一環ということになれば、これが国家的広域的事業であることを考慮し、事業主体について、目下、国と折衝中である。ベイブリッジ計画は、六大事業の中でもスタートが一番早かったが、

途中、情勢の変化から計画の再検討となり、一番遅れている状況にある。この遅れを取りもどし、事業を軌道に乗せるには、まず埋立計画を先行させる必要があるが、ベイブリッジは五十年を目途に進めている。