

横浜高速道路網 建設史

YOKOHAMA

Expressway Network Construction History

発刊にあたって

現在、銳意建設の進められている横浜環状南線が完成すると、横浜市の高速道路網が（西側区間を残して）概成することになり、昭和40年に高速道路網建設準備室が発足して以来取り組んできた一大プロジェクトが、60年の歳月を経て一つの節目を迎えることになります。池澤利明室長（初代高速道路課長）のもと、取り組んできた日々が回想され感慨深いものがあります。

横浜市の高速道路網は、戦後、急速な経済成長に向けて歩み始めた横浜の骨格を造る6大事業の一つとして、市が自ら計画立案したものです。

高速道路網建設準備室の仕事は、昭和39年の東京オリンピックを機に羽田から東神奈川まで来ている横羽線を市を中心部に延伸させ、どこを通すか、都心部ルートの検討からスタートしました。海岸ルートや都心環状線も検討するなど紆余曲折があり、現在の派大岡川、中村川ルートに帰着したのです。

また、横浜ベイブリッジの建設についても、横浜市単独では難しい事から国の東京湾岸道路計画の一環に位置づけ、最優先区間として整備するよう働きかけた結果なのです。

横浜環状道路の計画も、国や公団の当初の計画に対して、横浜市が対案として策定した経緯があります。

今まで、この60年間の経緯を記録した資料は有りませんでしたが、当時を知る関係者の記憶や資料が散逸する前に、経緯を纏めて、後世に残す必要があることから、本書の発刊に取り組んできました。

当時の人口急増、自動車交通激増の時代から、近年の少子高齢化社会、SDGsの時代へと高速道路を巡る状況、社会的要請も大きく変化して来ていますが、建設の歴史を知ることは今後を考える上で大切なことと考えます。

本書が、事業に携わる多くの方々に誇りと希望を与え、横浜市の更なる発展に貢献することを祈念しています。

最後に、本書の発刊に取り組んで頂いた横浜市道路局の田中洋介局長はじめすべての関係者の皆様に改めて感謝申し上げると共に、資料収集、執筆、監修等に尽力頂いた森誠一郎、金近忠彦、川口正敏氏に御礼を述べて結びとします。

令和7年10月

立神 孝



はじめに

1965(昭和40)年、横浜市の都市骨格をつくる「六大事業」の一つとして「都市高速道路網の建設」が発表され、横浜市土木局に「高速道路建設網準備室」が発足しました。

昭和40年代、横浜市の中心部に初めて高速道路(横羽線の延伸)を導入した都心部高速道路網建設事業においては、横浜市役所の先輩たちが、地下鉄事業計画や公園事業計画との競合の中で、国とも大激論の末、日本で初となる高速道路の地下化を成し遂げています。

昭和50年代、当時世界最大の斜張橋であった横浜ベイブリッジの建設事業においては、1日1,000隻もの船舶が航行している横浜航路で、厚さ60mもの軟弱地盤層とその下の急傾斜している土丹層という悪条件のなか、水中掘削機の新たな技術開発により深さ90mに達する多柱式ケーソン基礎を構築。高さ175mの巨大な主塔を建設するなど、長大橋建設技術上の幾多の困難を乗り越え、10年の歳月をかけて完成させました。

日本の高度成長期の真っただ中、自動車公害に対する大変厳しい世論、逆境の時代にあっても、先輩たちは、急激に進む都市化やモータリゼーションの波に遅れることなく横浜の都市骨格を形成するため、市民への説明会や関係者との交渉を精力的に行い、1989(平成元)年までの25年間に、国や道路公団とともに約60kmもの高速道路の建設を成し遂げました。

平成の時代になると、都市横浜の自立性を高めるため、横浜港と背後地を結ぶ高速道路ネットワークが必要となりました。その整備においては、住宅地を通過することが避けられなかつたため、常に住民と真摯に向き合い、技術的に最善策を追求し続けることで事業を前進させてきました。

道路局の歴代技術者たちが大変なエネルギーと膨大な時間を費やしてようやく今日に至りました。

道路局では、その半世紀以上にわたったビッグプロジェクトの歩みを振り返るとともに、貴重な建設の経緯を後世に伝えるため「横浜市高速道路網建設史」の作成を行いました。

令和7年10月 横浜市道路局長

田中 洋介





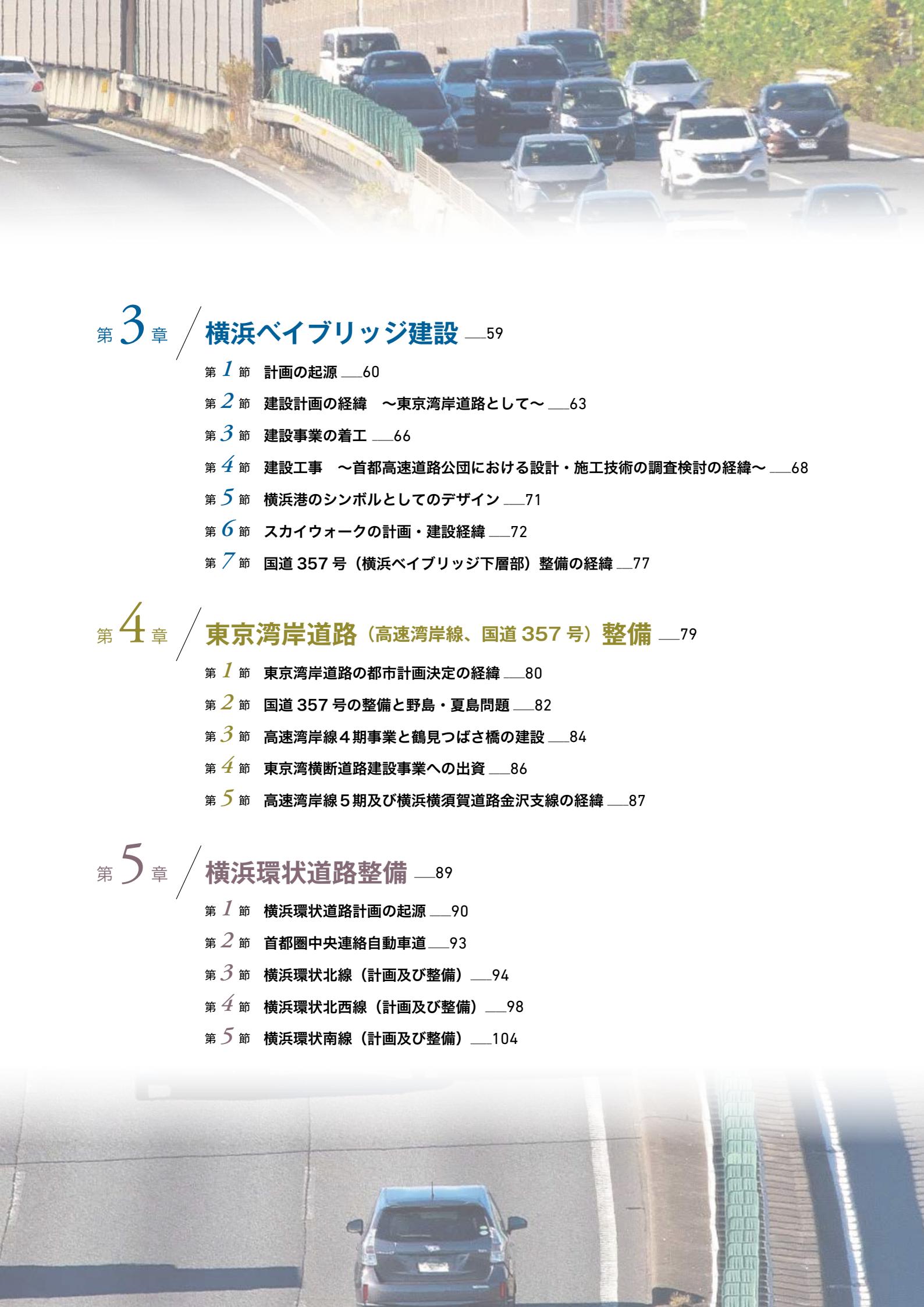
CONTENTS

第1章 / 高速道路網建設のはじまり 9

- 第1節 横浜新道 10
- 第2節 第三京浜道路 12
- 第3節 横浜新道と第三京浜道路の接続 14
- 第4節 保土ヶ谷バイパス 16

第2章 / 高速道路網計画の経緯 17

- 第1節 横浜市六大事業と高速道路網建設 18
- 第2節 高速道路網建設準備室の誕生 19
- 第3節 都心部高速道路網計画の変遷 22
- 第4節 都心部ルート問題と高速道路地下化の経緯 28
- 第5節 高速道路関連街路等の整備 35
- 第6節 三ツ沢線の計画、整備の経緯（第三京浜道路との接続） 40
- 第7節 横浜横須賀道路の計画、整備の経緯 42
- 第8節 狩場線の計画、整備の経緯 46
- 第9節 高速大黒線の計画、整備の経緯 48
- 第10節 横浜新道と三ツ沢線の接続（三ツ沢ジャンクションの整備） 49
- 第11節 横浜新道改築（横浜新道拡幅） 51
- 第12節 第三京浜道路改築（都筑インターチェンジ） 54
- 第13節 東名横浜緑インターチェンジ（現横浜青葉インターチェンジ）の経緯 56



第3章 / 横浜ベイブリッジ建設 —59

- 第1節 計画の起源 —60
- 第2節 建設計画の経緯～東京湾岸道路として～—63
- 第3節 建設事業の着工 —66
- 第4節 建設工事～首都高速道路公団における設計・施工技術の調査検討の経緯～—68
- 第5節 横浜港のシンボルとしてのデザイン —71
- 第6節 スカイウォークの計画・建設経緯 —72
- 第7節 国道357号（横浜ベイブリッジ下層部）整備の経緯 —77

第4章 / 東京湾岸道路（高速湾岸線、国道357号）整備 —79

- 第1節 東京湾岸道路の都市計画決定の経緯 —80
- 第2節 国道357号の整備と野島・夏島問題 —82
- 第3節 高速湾岸線4期事業と鶴見つばさ橋の建設 —84
- 第4節 東京湾横断道路建設事業への出資 —86
- 第5節 高速湾岸線5期及び横浜横須賀道路金沢支線の経緯 —87

第5章 / 横浜環状道路整備 —89

- 第1節 横浜環状道路計画の起源 —90
- 第2節 首都圏中央連絡自動車道 —93
- 第3節 横浜環状北線（計画及び整備）—94
- 第4節 横浜環状北西線（計画及び整備）—98
- 第5節 横浜環状南線（計画及び整備）—104

現在の高速道路マップ（令和7年3月現在）



※点線は建設中

＜道路管理者＞

緑：NEXCO 中日本、NEXCO 東日本

青：首都高

ピンク：国土交通省

第 1 章

高速道路網建設の はじまり



第 1 章

高速道路網建設のはじまり

1945（昭和 20）年、第二次世界大戦の敗戦で横浜は荒廃していたが、1950（昭和 25）年に勃発した朝鮮戦争によりアメリカ軍から日本企業への発注が急増し、戦災復興が本格化した。昭和 30 年代に入るとモータリゼーション*が始まり、自動車輸送

への依存度が高まったことから、高速道路が建設される時代を迎える。

本章では、敗戦から「高速道路網建設準備室」が発足するまでの市内高速道路の歩みをまとめた。

*モータリゼーション

自動車が社会や大衆に広く普及し、生活必需品となる現象のこと

第 1 節 横浜新道



横浜新道は、横浜市内初の有料道路である。1948（昭和23）年にGHQが国道1号のバイパス化を指示し、その一区間である戸塚道路（横浜市戸塚区柏尾町尾崎台から渋沢町吹上までの区間）は、同年度より工事がスタートした。1954（昭和29）年に閣議決定された道路整備に関する計画「第1次

道路整備五箇年計画」には、神奈川県内の建設省直轄事業として戸塚道路の整備等が含まれており、工事は1955（昭和30）年1月7日に終了、2月1日に開通している。

大蔵に住んでいた吉田茂首相が、「戸塚大踏切」の渋滞に業を煮やして建設を指示したという逸話が

残されていて、吉田首相のニックネーム「ワンマン宰相」からとった「ワンマン道路」と呼ばれるようになった。月刊誌『道路』(日本道路協会発行)の1953(昭和28)年7月号内、坂田中氏(関東地方建設局京浜工事事務所長※当時)の報告書には、「一号国道は戸塚駅踏切に於いて、東海道及び横須賀線と平面交叉をなし、踏切遮断の為道路交通は甚だしい障碍を受けている。例えば昭和27年8月10日に於ける本工事々務所による調査によれば、踏切の遮断時間は最高1時間当たり46分30秒に及び、踏切際に溜つた自動車は列車通過後次の遮断迄に通過し切れず延々長蛇の列をなし最高時には665台も滞留し踏切を通過する迄に1時間以上も待つという現象を呈した。1日自動車交通量約5,000台、踏切遮断時間約11時間、遮断回数1時間約11回乃至15回で、この事は遮断の激しい時は、通過能力は僅か20%しかない事を示している」と、渋滞の様子が紹介されている。

1956(昭和31)年4月の日本道路公団設立に合わせて、国の直轄有料道路から公団に引き継がれた。1959(昭和34)年10月、横浜市保土ヶ谷区常盤台から戸塚区上矢部町間が開通して横浜新道本線となった際、最初に開通した戸塚道路は、横浜新道戸塚支線と名称が変更。1964(昭和39)年12月に建設費の償還が完了したことで無料道路区間となり、国が直轄管理することになった。



図1-1 横浜新道路線図

出典：「道路公団事業箇所めぐり」1965



写真1-1 昭和34年11月テープカットの模様・前列左から内山神奈川県知事、岸日本道路公団総裁、池尻副総裁、吉田元首相、立神東京支社長、平沼横浜市長、佐藤道路局長
出典：岸道三追悼録（岸道三追悼録刊行会）



写真1-2 横浜新道料金所
出典：「道路公団早わかり」1960

第2節 第三京浜道路



第三京浜道路 保土ヶ谷インターチェンジ

昭和30年代、東京、横浜間の自動車交通は第一京浜、第二京浜、産業道路、中原街道の4路線が主に利用されていたが、他の道路や鉄道と平面交差していることで、交差点では交通渋滞が問題となっていた。そこで渋滞解消を目的に、中央分離帯で上下車線を分離した第三京浜道路の建設が計画された。

1958（昭和33）年4月、第三京浜道路の調査費が計上される。当初の予定では中原街道を経由し、菊名付近をバイパスする菊名バイパス案が考えられたが、中原街道の拡幅が困難という理由から現ルート案が浮上（図1-2参照）。路線の性格については、1960（昭和35）年5月に建設省が作成した「第三京浜道路覚書」にて、「第三京浜道路は、一部市街地内交通需要に応ずるが、主として湘南・伊豆および沼津以遠の交通需要を満たすものであり、都市間高速道路の性格を主とするもの」と位置付けた。さらに、国道としての整備は様々な理由から難しいとし、東京都道・神奈川県道として整備する方針を提示した。

1962（昭和37）年1月、第三京浜道路は名神高速道路に次ぐ国内2番目の本格的高速道路として日

本道路公団によって着工。一般有料道路としては初となる6車線の用地を確保し、まずは1964（昭和39）年10月に玉川～川崎間を片側1車線（往復2車線）で暫定供用を開始、1965（昭和40）年12月18日に全6車線が開通した。

【資料】

- ・神奈川県周辺地域を含む道路ネットワーク整備等の経緯調査・整理 首都高速道路公団

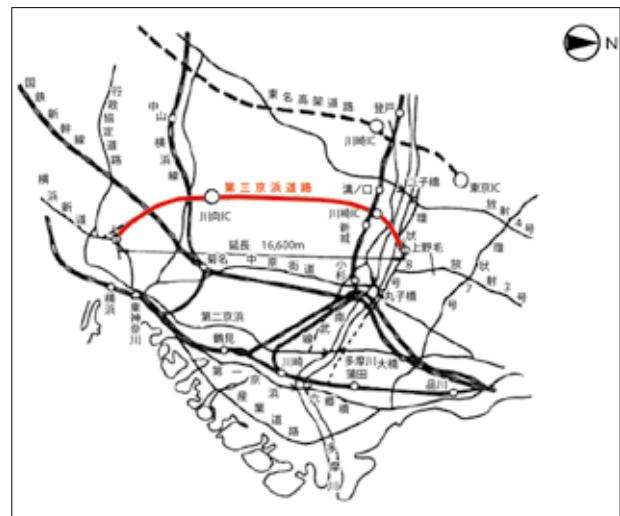


図1-2 第三京浜道路位置図

参照：第三京浜道路工事報告



写真1-3 昭和40年12月18日に開通した第三京浜道路（港北インターチェンジ）

出典：高速道路と自動車 1966. 1 (財団法人高速道路調査会)

第3節 横浜新道と第三京浜道路の接続



1959（昭和34）年に横浜新道本線が完成したころ、第三京浜道路の計画が進んでいた。その中で、羽田と第三京浜道路を結ぶ羽田横浜道路計画が日本道路公団で検討されていた。この計画が進み、今の首都高速三ツ沢線及び横羽線ができた。

第三京浜道路は、1965（昭和40）年に開通し、開通当初は一般都県道東京野川横浜線とされ、国道に指定されていなかった。第三京浜道路と横浜新道は、1968（昭和43）年につながったが、首都高速三ツ沢線と横浜新道は連絡されておらず、市心部から横浜新道への移動は不便だった。

なお、首都高速三ツ沢線及び横羽線と第三京浜道路がつながったのは、1978（昭和53）年のことである（第2章 第10節参照）。

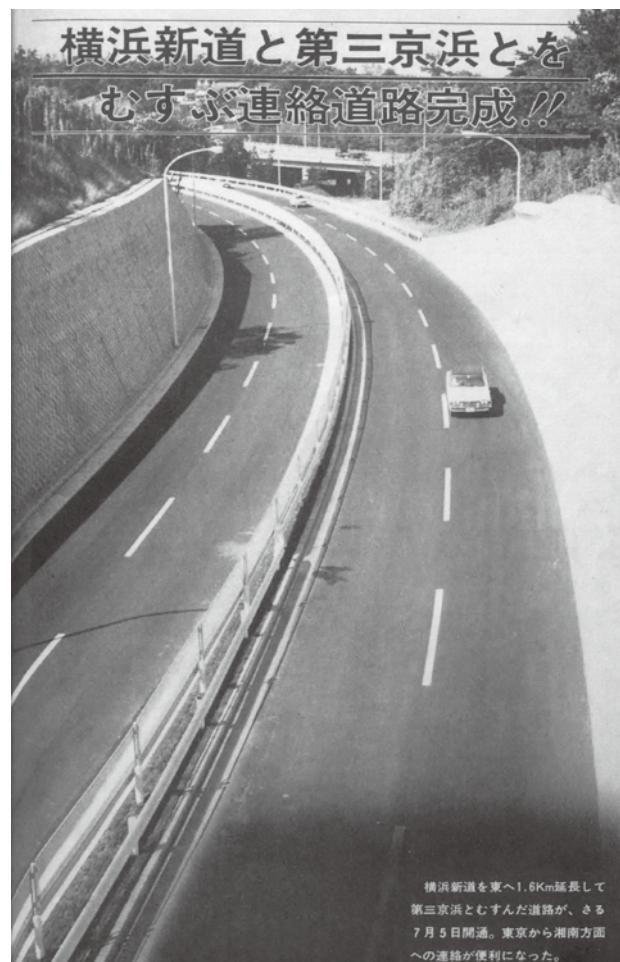


写真1-4 昭和43年7月5日に横浜新道と第三京浜道路がつながる
参照：高速道路と自動車 1968. 9（財団法人高速道路調査会）

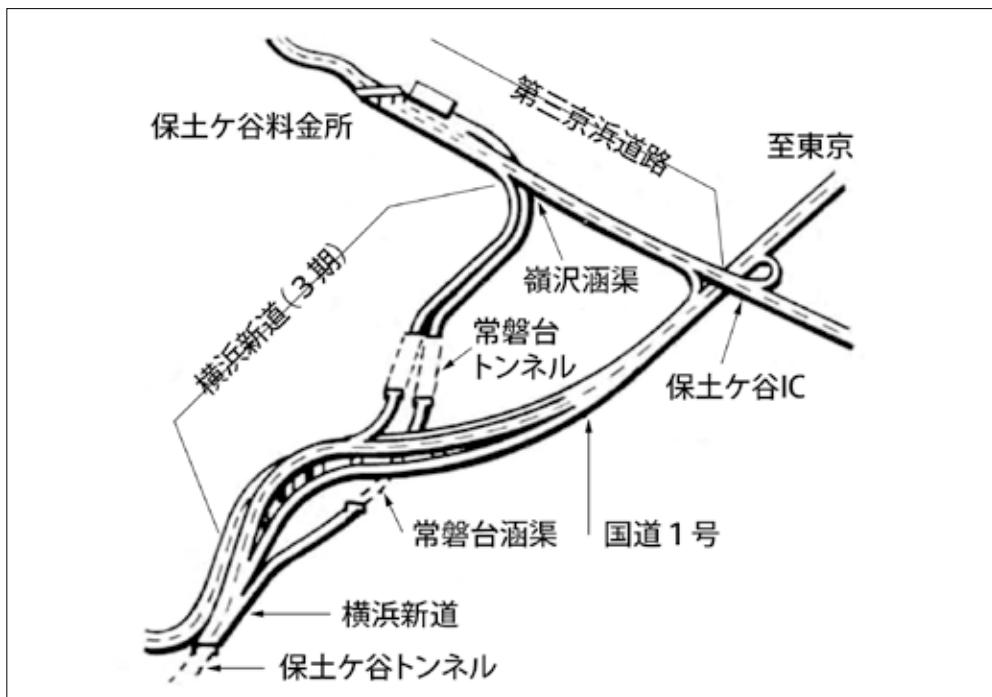


図1-3 横浜新道と第三京浜道路の接続イメージ
参照：高速道路と自動車 1968.9（財団法人高速道路調査会）



図1-4 第三京浜路線図と羽田横浜道路（横羽線の原形）計画
参照：第三京浜道路（日本道路公団）

第4節 保土ヶ谷バイパス



保土ヶ谷バイパスは、一般国道16号のうち、横浜市保土ヶ谷区から町田市鶴間に至る延長12.9km(横浜インターチェンジ関連延長4.2km含む)の自動車専用道路である。

この区間のうち、上川井町付近の上川井インターチェンジまでの現道（旧道、新道以外の道路）は幅員9～12mの2車線道路で、日常的な交通渋滞による生活環境の悪化および経済活動に支障をきたしていた。このため建設省は、1962（昭和37）年から保土ヶ谷バイパスの調査を開始し、1967（昭和42）年度から用地買収に着手。1970（昭和45）年に本村インターチェンジまで設計完了、1972（昭和47）年に全線の設計が完了した。

そして、1970（昭和45）年度より工事に着手し、1973（昭和48）年4月に保土ヶ谷インターチェンジから本村インターチェンジまで2車線で暫定的に供用開始。その後、1974（昭和49）年9月に全線が4車線で供用開始した。

ルートの採択にあたり、現道拡幅案および現道以北（川崎市寄り）のルートは支障物件が多いこと、市中心部のアプローチがスムーズに行えないなどの理由で避けられ、現国道以南で選定した本ルートが採択された。

本ルートは、比較的起伏の多い丘陵地を通過しているため、沿道地先と同一平面で接する部分が少なく、高い切土、盛土区間が連続している。そのため、

直接的な沿道利用が制限され、既存の道路とも立体交差になるので、高速走行の障害が少ないので特色となる。

資料

- ・国土交通省関東地方整備局横浜国道事務所ホームページ
 - ・「道路 1968.4」日本道路協会

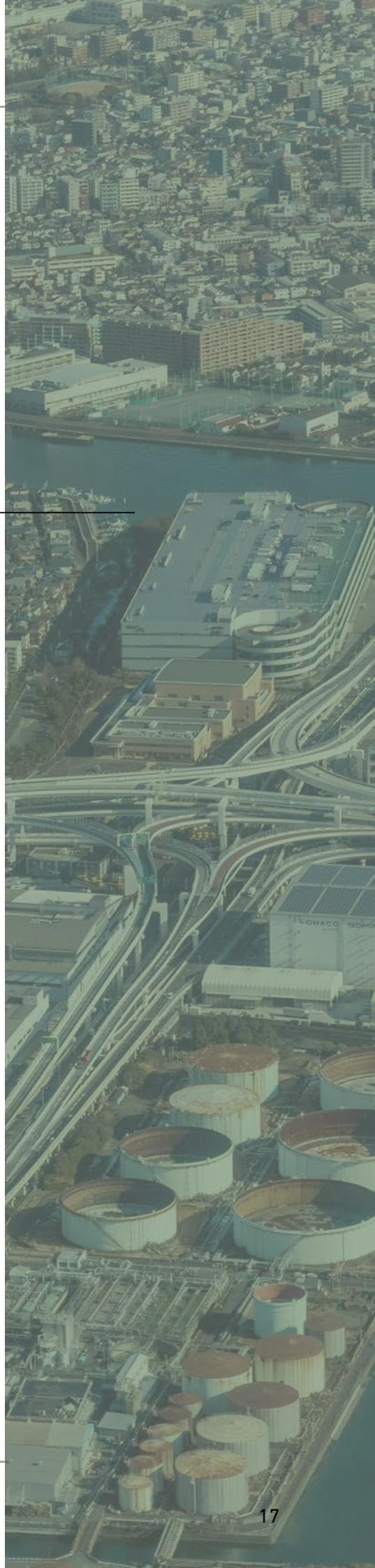


図1-5 保土ヶ谷バイパス位置図

参照：横浜国道事務所ホームページ

第 2 章

高速道路網計画の 経緯



高速道路網計画の経緯

第1節 横浜市六大事業と高速道路網建設



横浜ベイブリッジ（大黒ふ頭より撮影）

1965（昭和40）年2月、高度経済成長期の真っただ中にあった横浜市（飛鳥田一雄市長）は将来構想「横浜の都市づくり—市民がつくる横浜の未来—」を発表した。この中で産業や人口が集中し急成長する横浜の都市骨格を形成するため、戦略的な事業として「六大事業」を提案した。

高速道路網の建設が六大事業とされた理由は、高速道路建設が都市形成に与えるインパクトの大きさや、市の資金と時間を要する街路網整備よりも国・公団（財政投融資）の資金を活用して早期に都市骨格を形成するためであったとされている。

●六大事業

1. 都心部強化事業
2. 金沢地先埋立事業
3. 港北ニュータウン建設事業
4. 高速鉄道（地下鉄）建設事業
5. 高速道路建設事業
6. 横浜港ベイブリッジ建設事業

（ベイブリッジは完成時に「横浜ベイブリッジ」の名称に統一されるが、この当時は「横浜港ベイブリッジ」とされていた）

【資料】

- ・「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 高速道路網建設準備室の誕生



時同じく横浜市では、1965（昭和40）年4月、
高速道路建設事業を推進するため「高速道路網建設
準備室（後の高速道路課）」が土木局に設置された。

高速道路網の早期整備と合わせて、横浜市の都心部強化、望ましい都市構造への誘導を図るため、「高速道路網建設準備室」という当時全国他の自治体のどこにもない組織を設置したのである。

その頃、国では横浜市の郊外地域を通過して東京方面に連絡する横浜通過型の高速道路網案が計画されていた。これでは、横浜市の都市としての自立性が弱められ、地域経済の発展に貢献しないため、横浜中心型の高速道路網建設が必要という考えが横浜市にはあった。

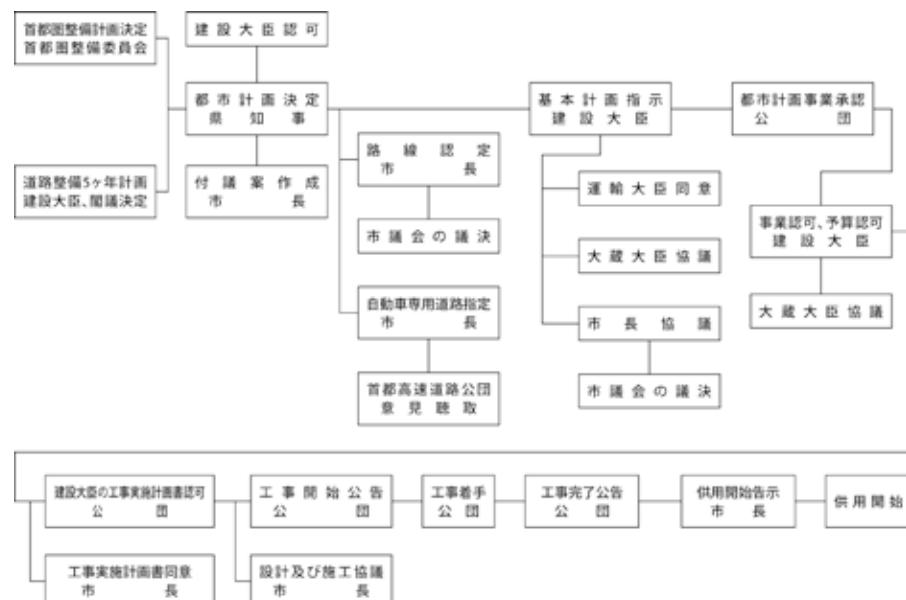


図2-1 都市高速道路事業手続図

参考：調査委報 28 号「高速道路のネットワーク」P52

高速道路課は、六大事業の進行管理のために同じく 1965（昭和 40）年に設置された企画調整局（当初は「企画調整室」）や計画局とも連携して、高速道路網の調査、検討を行い、国や公団と調整して、「横浜市高速道路網計画」を策定し、地元や市議会へ説明する業務を担った。

横浜市の道路建設・管理の組織は、戦前は土木局道路課、戦後は復興局道路課、1949（昭和 24）年に建設局道路課と推移。1961（昭和 36）年に計画局ができたことから土木局道路課となり、1968（昭和 43）年に土木局が道路局と下水道局に分かれて道路局が誕生した。

当初、高速道路網建設準備室は土木局、計画局が共同で所管していたが、1968（昭和 43）年、道路局の誕生と共に道路局に所属し、名称が「高速道路課」となった。

横浜市にとって、高速道路建設は未経験の業務であったため、準備室の職員は交通量予測や高速道路の線形に適用される「クロソイド曲線」など、高速道路の計画・設計技術をゼロから勉強した。また、欧米先進都市の高速道路建設の技術を学び、横浜市の高速道路網建設計画の調査立案に当たった。



図 2-2 昭和 45 年横浜市高速道路計画案図

参照：調査季報 28 号「高速道路のネットワーク」P48

COLUMN
- 1 -

初代道路局高速道路課長（当初は準備室長：副主幹）となった池澤利明は、後に「何時かは誰かが、横浜に高速道路をつくることになるだろうと思っていたが、自分たちにその仕事があてられた時は不安と希望が入り混じってまさに身の引き締まる思いであった。全く経験の無い大きな仕事に立ち向かう時は皆そうではないだろうか」と当時の心境を語っている。

また、池澤課長は、1970（昭和 45）年に、将来自動車交通量の予測を基に、横浜市に必要な高速道路網として 1975（昭和 50）年までに延長 80km、1985（昭和 60）年までに 4 車線換算で延長約 170～200km の供用を目指す旨を発表している

表2-1 横浜市高速道路計画表 ※1971(昭和46)年当時

	路線名	設計速度 (km/h)	車線数	延長 (km)	摘要
昭和45年現在	東名道路 第三京浜 横羽線1期 横浜新道 大和バイパス 小計	120 120 60 80 80	6 6 4 4 4	12.7 10.8 6.3 9.9 2.4 42.1	供用中 " " " " "
昭和50年までに	横羽線2期 1号線 保土ヶ谷バイパス 南横浜バイパス 小計	60 60 80 80	4 4 6 4～6	6.4 2.6 9.2 17.3 35.5	昭和50年までに 未完部あり
昭和60年までに	2号線 3号線 横羽線2期延伸 湾岸道路 横浜県央道路 第二横浜新道 小計	60 60 60 80～100 80 80	4 4 4 6 4 4	6.6 3.6 2.5 28.0 8.0 17.0 65.7	計画決定済 計画中 " " " " "
	計			143.3	4車線換算延長 約170km
昭和60年までに	東京厚木道路 横浜小田原道路 第二外環 小計		4 4 4	13.0 15.0 20.0 48.0	調査中 " " "
	合計			192	

参照：調査季報28号「高速道路のネットワーク」P49

| 資料 |

- ・横浜市総合計画1985—市民による新しいまちづくり— 横浜市
- ・「高速道路のネットワーク」池澤利明道路局高速道路課長：調査季報28(昭和46年3月刊)特集「六大事業の経過と今後の報告」

第3節 都心部高速道路網計画の変遷



横浜ベイブリッジと新港地区

横浜市の高速道路網に関する最初の計画は 1963 (昭和 38) 年 3 月に策定された「横浜国際港都建設総合基幹計画 (改訂案)」である。この中で「第三京浜道路及び東海道幹線自動車国道 (= 東名高速道路) の早期完成を期する一方、羽田及び東京都心と直結する臨海高速道路 (= 首都高横羽線) を山下埠頭、本牧、根岸、金沢まで延伸する」と記述されているが、この時点では、まだ具体的な路線調査等は行われていなかった。

【資料】

・横浜国際港都建設総合基幹計画 (改訂版) 昭和 38 年 3 月 横浜市

横浜市の高速道路路線調査は、1964 (昭和 39) 年の東京オリンピックを機に首都高速道路公团により羽田空港から東神奈川まで急ピッチで整備が進められていた羽横線 (当時の呼称) を、横浜市の中心部まで延伸させるためのルート案を検討したことから始まった。同年 8 月、世銀 (国際復興開発銀行) 技術調査団が世銀借款により、建設中だった羽横線の視察及び財務・技術調査を実施。同年 12 月には羽横線延伸 (横羽線 2 期) への借款が調印されてい

る。

【資料】

・国際復興開発銀行技術調査団討議記録「羽田横浜高速道路事業」昭和 39 年 8 月 首都高速道路公团

横浜市の最初の高速道路網計画案は、横浜市計画局が 1963 (昭和 38) 年 12 月にまとめた「横浜自動車道路計画調査報告書」に示されている。この中では都市高速道路として、臨港線 (横羽線の延伸のこと。横浜駅東口付近から三菱ドック内を通過し、臨港貨物鉄道線沿いに新港埠頭や山下公園を経由し新山下に至るルート)、都心環状線 (大岡川、中村川上空を高架で通り、臨港線に接続して都心ループを形成する路線)、磯子線、弘明寺線、花見台線、三ツ沢線の 6 路線の他、準高速道路として郊外環状線、第四京浜線などが構想されていた。

後に横浜ベイブリッジとなる海上道路案については、「臨港線の～別ルートとして臨海埋立道路が～港の埋立工事 (本牧、大黒ふ頭のこと) に伴う関連工事として考えられる」と言及されていた (図 2-3 中で海上に点線表示)。

これらの計画は、1958 (昭和 33) 年及び 1962

(昭和 37) 年に実施された東京都市群自動車 OD 調査^{*}の結果を元に、横浜市の将来自動車交通量を予測して策定された。

※ OD 調査

人や物、自動車などが移動する起点から終点までの交通量調査のこと

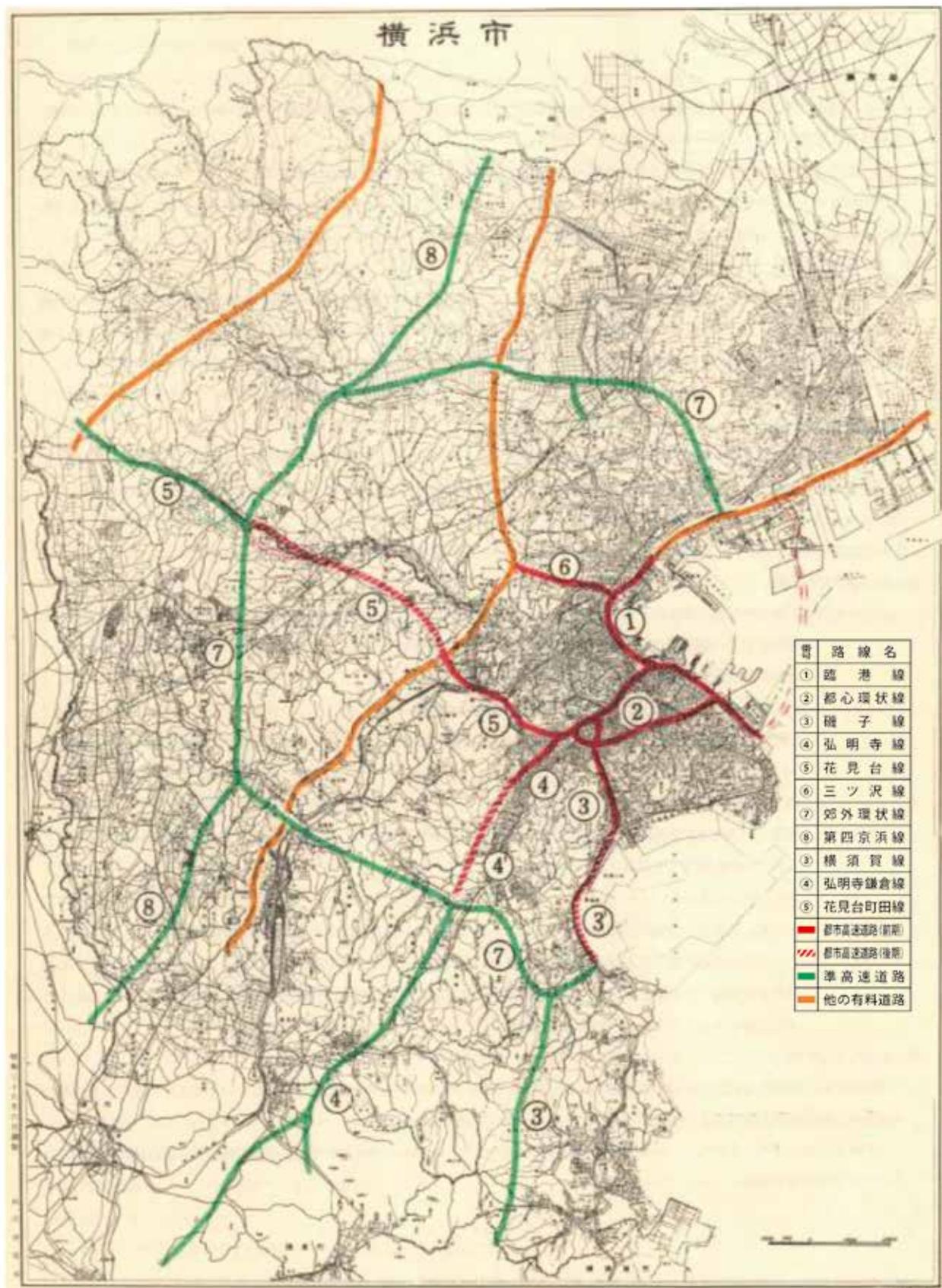


図 2-3 自動車道路網図

参照：横浜自動車道計画調査報告書（昭和 38 年 12 月、横浜市）

表2-2 起終点および経過地

線路名	起 点	終 点	主 な 経 過 地	延長	備 考
臨 港 線	神奈川区東神奈川通	中 区 新 山 下 町	神奈川区金港町、西区内田町	6.9	
都 心 環 状 線	西 区 内 田 町	中 区 山 下 町	中区日之出町、南区吉野町	7.4	
磯 子 線 (1期及び2期)	南 区 睦 町	磯 子 区 杉 田 町	磯子区滝頭町、磯子区磯子町	6.2	
弘 明 寺 線 (1期及び2期)	南 区 吉 野 町	南 区 日 野 町	南区弘明寺町、南区大久保町	6.2	
花 見 台 (1期及び2期)	南 区 吉 野 町	保 土 ケ 谷 区 今 宿 司	保土ヶ谷区瀬戸ヶ谷町、保土ヶ谷区仙向町	9.6	
三 ツ 沢 線	神 奈 川 区 金 港 町	神 奈 川 区 三 ツ 沢 西 町	西区南軽井沢	2.4	
郊 外 環 状 線	神 奈 川 区 新 子 安	磯 子 区 上 中 里 司	港北区川向町、戸塚区名瀬町	32.1	
第 四 京 浜 線	港 北 区 北 山 田 町	戸 塚 区 保 野 町	港北区中山町、戸塚区岡津町	14.7	
磯 子 横 須 賀 線	磯 子 区 杉 田 町	金 沢 区 朝 比 奈 町	磯子区上中里町	9.3	
弘 明 寺 鎌 倉 線	南 区 日 野 町	戸 塚 区 桂 町	戸塚区鍛冶谷町	4.9	
花 見 台 町 田 線	保 土 ケ 谷 区 今 宿 町	港 北 区 長 津 田 町	保土ヶ谷区上川井町	5.7	

参照：横浜自動車道計画調査報告書（昭和38年12月、横浜市）

【資料】

- ・横浜自動車道路計画調査報告書 昭和38年12月 横浜市
- ・横浜市の自動車交通の実態 昭和39年3月 横浜市計画局



1965（昭和40）年に横浜市の「六大事業」として発表された「都市高速道路網建設計画」は、この計画局調査の内容をほぼ踏襲したものであった。

一方、六大事業の「横浜港ベイブリッジ建設計画」は、横浜市港湾局により本牧埠頭（建設中）～大黒埠頭（構想中）間の連絡道路として計画されたもので、都市高速道路網建設とは別の港湾事業として位置づけられていた。

図2-4 都市高速道路網建設計画

参照：横浜の都市づくりー市民がつくる横浜の未来ー（昭和40年、横浜市）

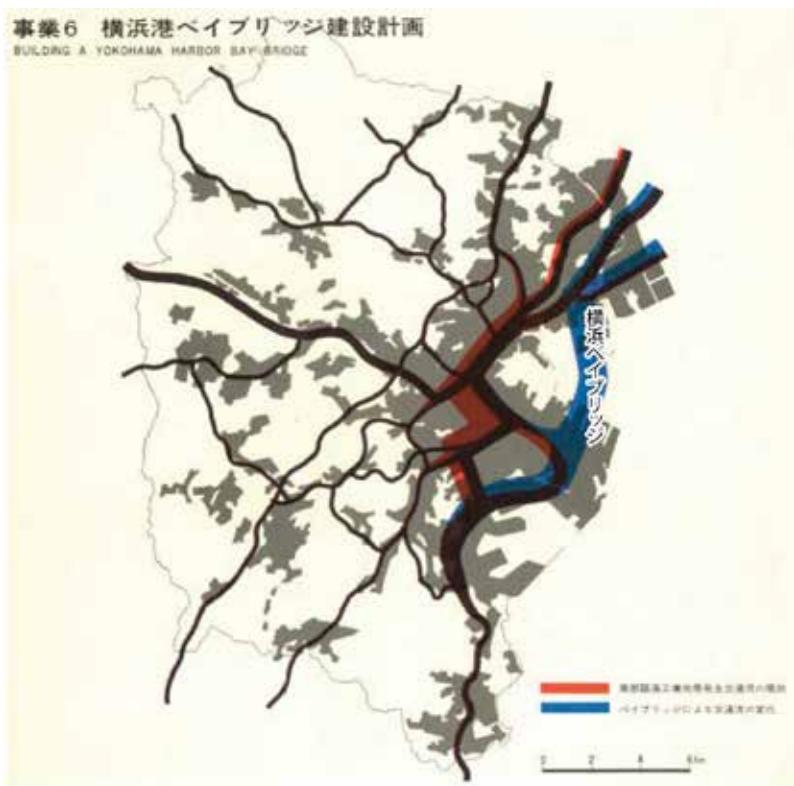


図2-5 横浜港ベイブリッジ建設計画

参照：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）

〔資料〕

・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

横浜市では、国の第5次道路整備5カ年計画（1967（昭和42）年～1971（昭和46）年）の中で高速道路建設事業（羽横線の延伸）に着手するため、1965（昭和40）年度から土木局高速道路建設準備室及び計画局の下で本格的な調査検討を開始した。

1965（昭和40）年7月、横浜市は財団法人都市計画協会に委託し「横浜都市高速道路計画調査」に関する研究委員会（委員長：井上孝（東京大学教授）、建設省、日本道路公団、首都高速道路公団、神奈川県が参加）を設置。1963（昭和38）年の計画局調査で提案された高速道路網の各路線について、現地調査や将来交通量推計を行い、路線計画、道路構造、出入路計画等実現性を詳細に検討して、ルート、構造の見直しを行った。特に、羽横線の延伸である臨港線及び都心環状線については、抜本的に変更することとなった。

この調査結果は、1966（昭和41）年3月、「横浜都市高速道路計画調査報告書」（横浜市）及び「横浜羽田空港線延伸計画調査報告書」（財団法人都市計画協会）にまとめられている。

これによると都市高速道路網として、

①臨港線：建設中の羽横線の延伸で、神奈川区神奈川通りから国道15号を通り横浜駅前、高島通り、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延長6.5kmの路線（全線高架構造）

②都心環状線：大江橋付近で臨港線より分かれ大岡川を上って新富士見川を通り、中村川を下って西の橋付近で臨港線に接続する延長4.2km。片側3車線一方通行の路線で臨港線と合わせて都心ループを形成する）

③磯子線

④三ツ沢線

⑤花見台線

の計5路線が選定されていた。

なお、都心環状線については、環状とせず、大江橋付近で臨港線から分岐し、大岡川、新富士見川を高架4車線で通る南北線案も考えられていた。また、南北線のルートについては大岡川上空ではなく、新吉田川を高架で通る案も代案として検討されていた。

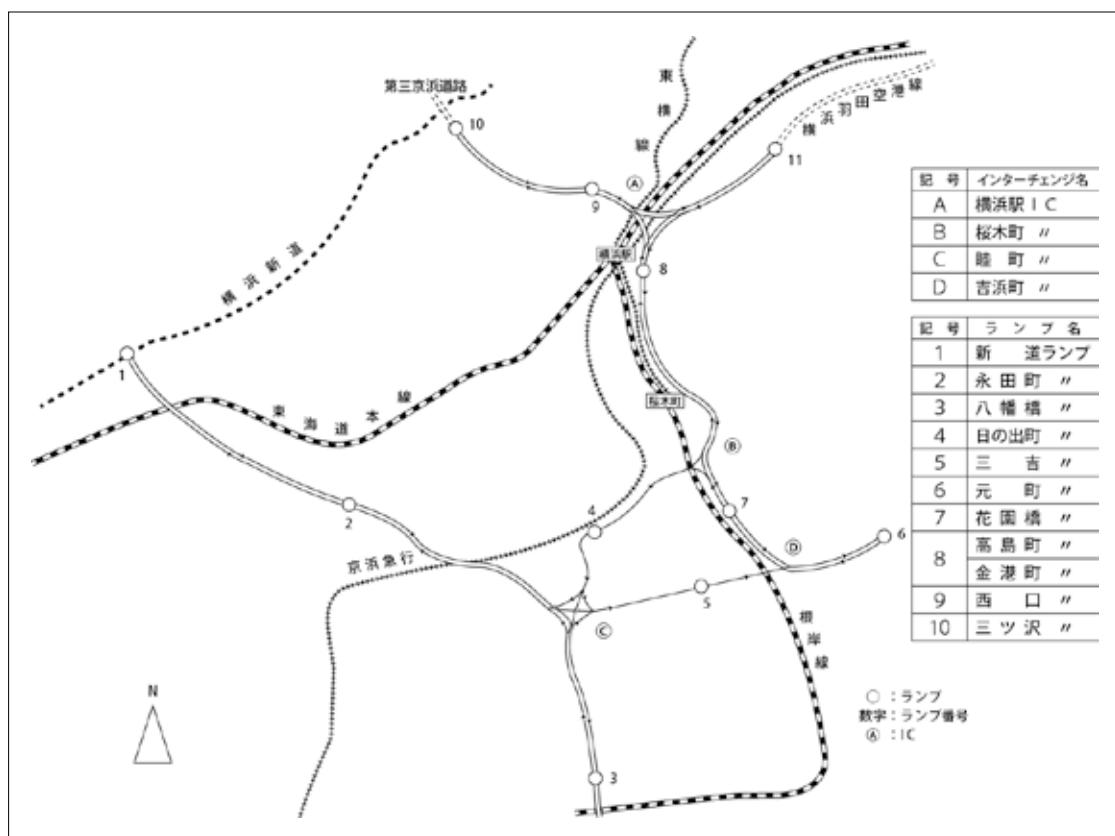
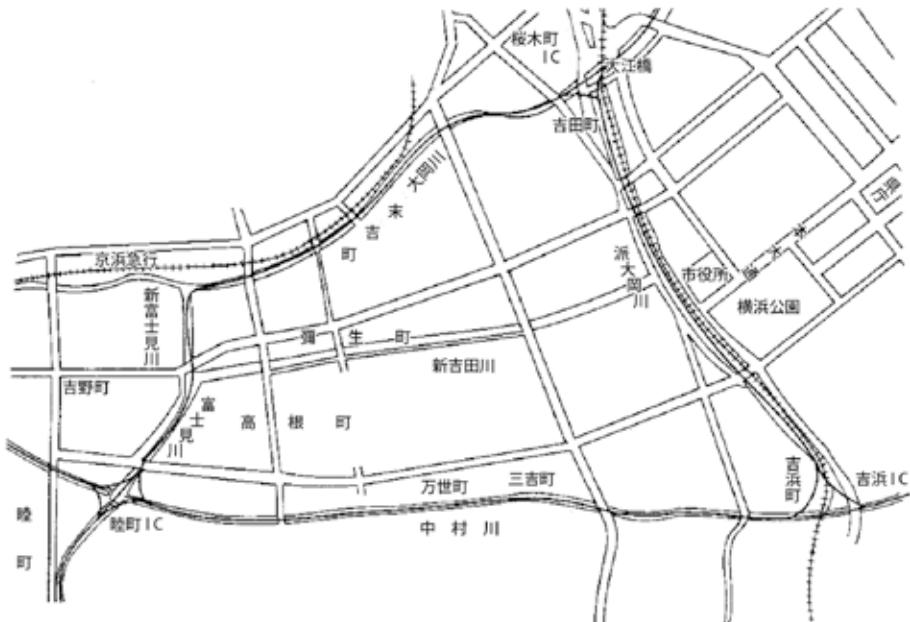


図2-6 横浜都市高速道路網図

参照：横浜都市高速道路計画調査報告書 P43（昭和41年 横浜市）

都心環状線案



南北線案



図2-7 比較検討路線図 ※点線は南北線の代案（新吉田川高架案）

参照：横浜羽田空港線延伸計画調査報告書 P61 (昭和41年 財団法人都市計画協会)

第4節 都心部ルート問題と高速道路地下化の経緯



首都高速神奈川1号横羽線 みなとみらい付近

1966（昭和41）年9月、市首脳部会議で高速道路網建設準備室が都市高速道路計画の説明を行った。説明があったのは、臨港線（＝横羽線）、三ツ沢線、磯子線（都心環状線と磯子線を合わせて磯子線として説明）、花見台線、の4路線である。これらの路線について1967（昭和42）年度を初年度とする国の第5次道路整備5カ年計画の中で、首都高速道路公団により事業化することを目指すこと、また、臨港線、三ツ沢線は1967（昭和42）年度に着手予定であり、同年11月に予定されている神奈川都市計画地方審議会において都市計画決定することを提言した。なお、臨港線の市中心部については現在比較案の段階であり、今回は臨港線の高島通りまでと三ツ沢線のみを都市計画決定したいとした。

都心部ルートの臨港線及び環状線の比較案についても下記のように説明している。

●環状線案

- ①海岸廻り環状線案（臨港線が臨港貨物鉄道沿いルートで大ループを形成）
- ②派大岡川環状線案（臨港線が派大岡川ルートで小ループを形成）

●南北線案

③大岡川南北線案

④新吉田川南北線案

臨港線については派大岡川ルートが有力であり、今後更に検討することとなったが、南北線については、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市首脳部会議の結論は出なかった（図2-8参照）。

1967（昭和42）年9月の市首脳部会議で準備室は、臨港線（横羽線）を派大岡川ルートの高架構造で都市計画決定することを提言した。飛鳥田市長には国鉄根岸線の上を越える高架高速道路建設への抵抗感があり、論争となつたが、結局、技術的に高速道路の地下化が困難なことを説明し、高架案が了承された。

その後、1967（昭和42）年12月の市会全員協議会で派大岡川等の埋立事業についての説明が行われ了承された。派大岡川の地下に地下鉄、高架で高速道路、地表は駅前広場、駐車場及び民間商業ビルの計画となっていた。

1968（昭和43）年1月、横浜市（清水助役及び

関係局長)は建設省との協議の結果、高速道路計画は臨港線を派大岡川ルート、南北線を吉田川ルート(共に高架構造)とし、都市計画決定に向けて取り組む方針を決めた。ただし、今後なお検討して、可能性があれば半地下方式に変更することを条件としていた。

1968(昭和43)年2月、神奈川都市計画地方審議会は臨港線(横羽線)の延伸を派大岡川ルート、

全線高架構造で議決し、建設大臣に答申。2月末に建設省告示が行われた。ただし、「都心部において国鉄根岸線の高架橋の上を更に越えて高架道路が建設されることは都市の美観をそこねるものであり、事業実施に当たって構造上の再検討をすること」との条件がついた。また、南北線については、大通公園や地下鉄計画との調整が残っていたため、この時点では都市計画決定されなかった。

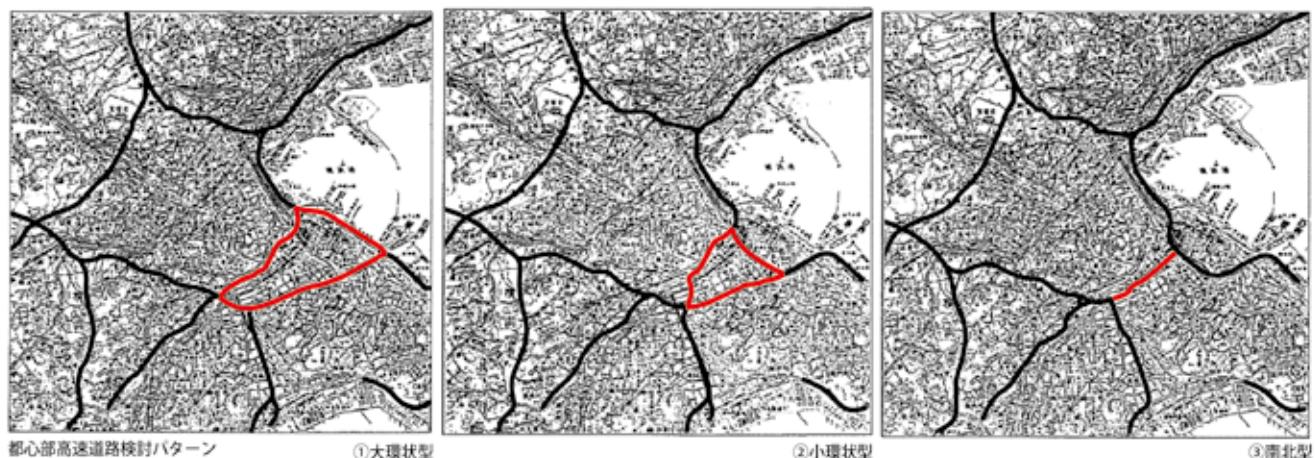


図2-8 都心部ルート計画図

参照: SD別冊No11 P86 横浜都市計画の実践的手法(昭和53年11月 鹿島出版会)



図2-9 横羽線を地下案で計画決定した高速道路網図

出典: SD別冊No11 P85 横浜都市計画の実践的手法(昭和53年11月 鹿島出版会)

1967（昭和42）年9月の市首脳部会議では、池澤副主幹が海外出張のため立神主査が説明を行った。後に、立神主査は、この経緯を「9月には池澤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となり、飛鳥田市長と高速道路計画について論争せざるを得ない羽目になり、冷汗三斗の思いであった。この派大岡川高架ルートは翌1968（昭和43）年2月、都市計画審議会に先行する市会で大激論となり（中略）この結果横羽線を早期完成させるためには高架もやむを得ないが将来何らかの変更を含みとして2月16日の審議会で了承された」と当時の心境を語っている。

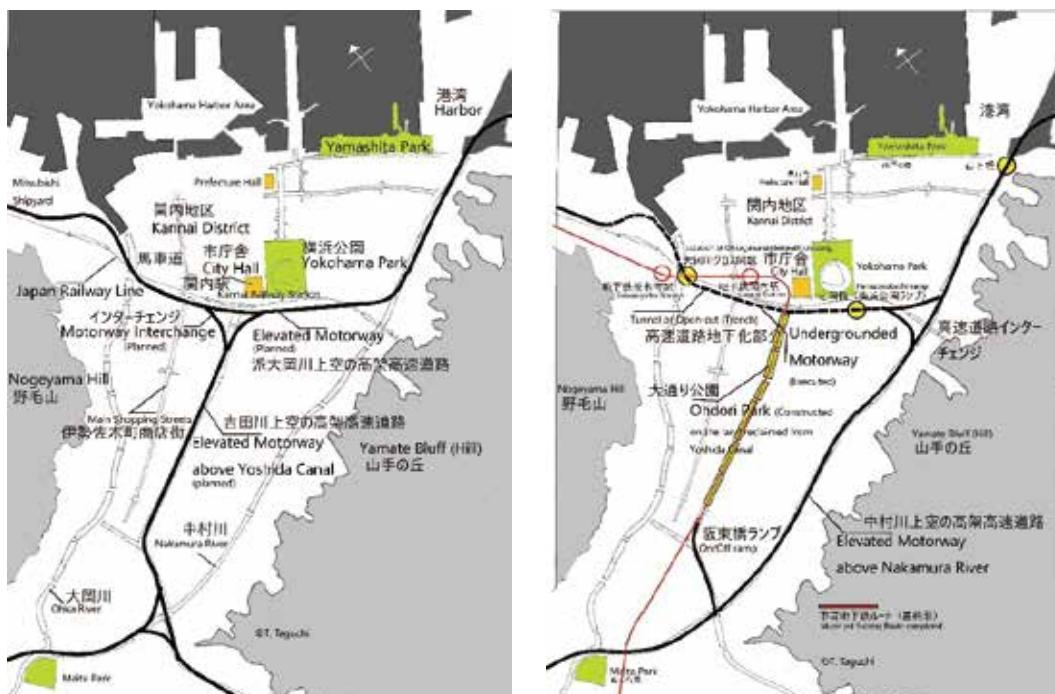


図2-10 都心部の高速道路計画（左：原案、右：変更後）
参照：NPO法人田村明記念・まちづくり研究会（田口俊夫）作成

しかし、この都市計画決定に対し、地元商店街が、商店街の分断、騒音、排気ガスなどの自動車公害が発生し、都市景観上も問題があるとして強く反発。同年2月、市会に反対陳情を行った。

地元の強い反対の動きを受けて、一旦は、高架案での都市計画決定を了承していた飛鳥田市長が地下化に向けて一大方針転換を決断した。1968（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？」と方針転換を打ち出した。

この市長方針を受けて、準備室では高速道路の地下化について本格的な調査、取り組みを開始した。

都心部の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い影響を与え、国、県、市の関係局を巻き込んだ一大調整の必要な事案であった。

まず、地下鉄3号線計画（ブルーライン 関内駅からあざみ野駅間のこと）を派大岡川から国道16号に移し、派大岡川地上の再開発ビル建設計画は廃止とした。派大岡川は地下を高速道路横羽線、地表には都市計画街路山下長津田線を同時施行により整備することとした。これにより首都高速道路公団の

横羽線地下化費用の軽減化を図った。また、新吉田川については地下を地下鉄1号線（ブルーライン湘南台駅から関内駅間のこと）、地表を大通り公園とし、高速道路南北線は中村川ルート（高架構造）に移した。

これらの計画変更が可能になったのは、河川管理者である神奈川県の大岡川分水路の整備によって河川の計画河床高の変更がなされたことによる。大岡川の計画河床高が1m上がることにより高速横羽線の地下化が可能となり、一方、中村川の計画河床高が1m下がることにより高速道路南北線の橋脚を立てることが可能となった。

また、派大岡川に地下または半地下で高速道路を入れるために、川底の地質が厚さ30mの軟弱なヘドロ層であり、この中に立つ国鉄根岸線の脚柱に近接して工事を行うなどの問題もあったが、最大の技術的な難関は桜木町駅付近の五重立体交差の問題であった。

大岡川の地下に高速横羽線、その下に地下鉄3号線を建設する工事となるが、地上には大岡川を渡る国道16号の大江橋の架換工事とこれに平行する桜川橋の新設工事があった。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、五重の立体交差となる難工事であった。

地下鉄を高速道路の更に下に建設することは、桜木町駅に近く、線路勾配の制限から大変困難だったが、大岡川の河床高が上がったこと、及び高速道路と地下鉄構造物を一体構造物として築造することにより解決した。

これら多くの問題をはらみながら、1969（昭和44）年5月横羽線の高架構造から地下（または半地下）構造への都市計画変更が行われた。更に、1970（昭和45）年11月には高速中央線（旧称南北線、現在の狩場線）が都市計画決定された。これにより、すべての問題が解決することとなった。高速道路の地下化と合わせて、道路局は地元商店街が要望していた日本初となるイセザキモールや馬車道通りなど都心部の歩行者空間整備を実施した。

また、道路局では、R.H. ブラントンが設計した日本最初の鉄製トラス橋で「鉄の橋（かねのはし）」と呼ばれた吉田橋の高欄を創設時のデザインに復元した。更に1991（平成3）年、ブラントン生誕150周年記念事業の中で「鉄の橋」の記念碑をJR関内駅北口付近の高架下に建立した。

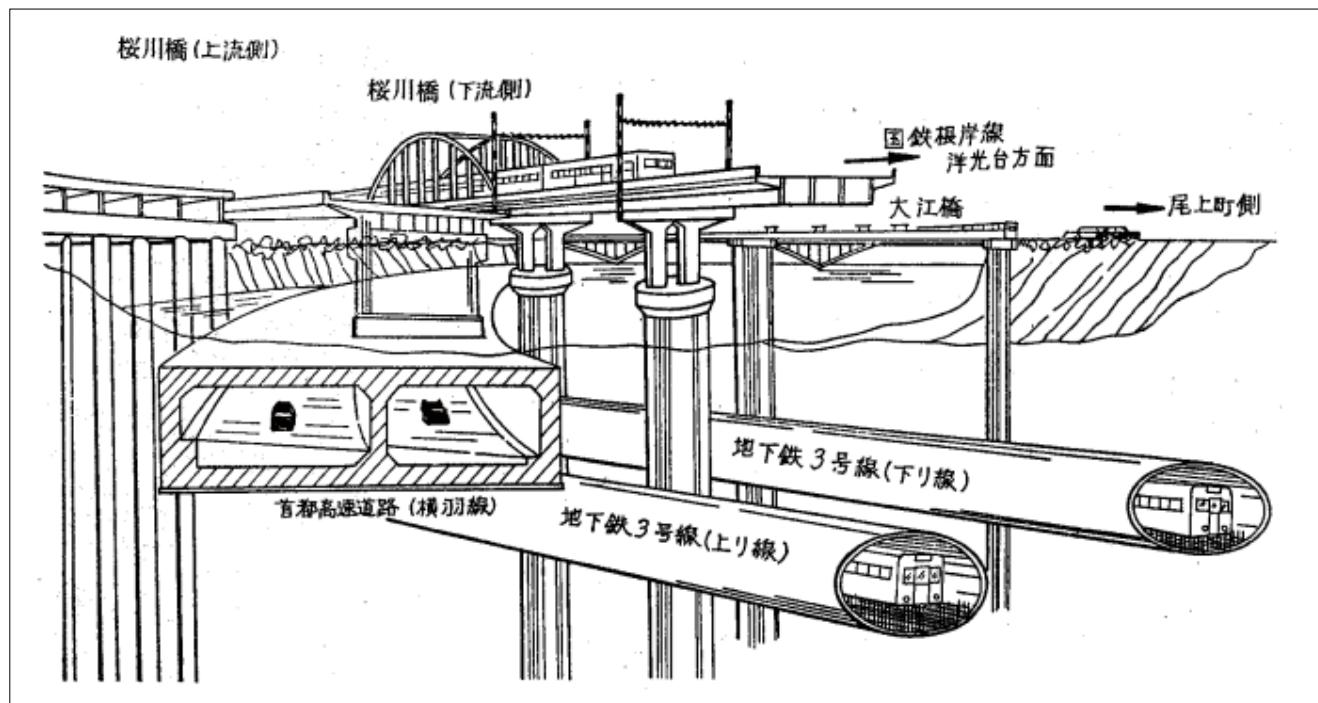


図2-11 桜木町五重立体交差工事の見取図

参照：調査季報63 P39 (1979年9月)

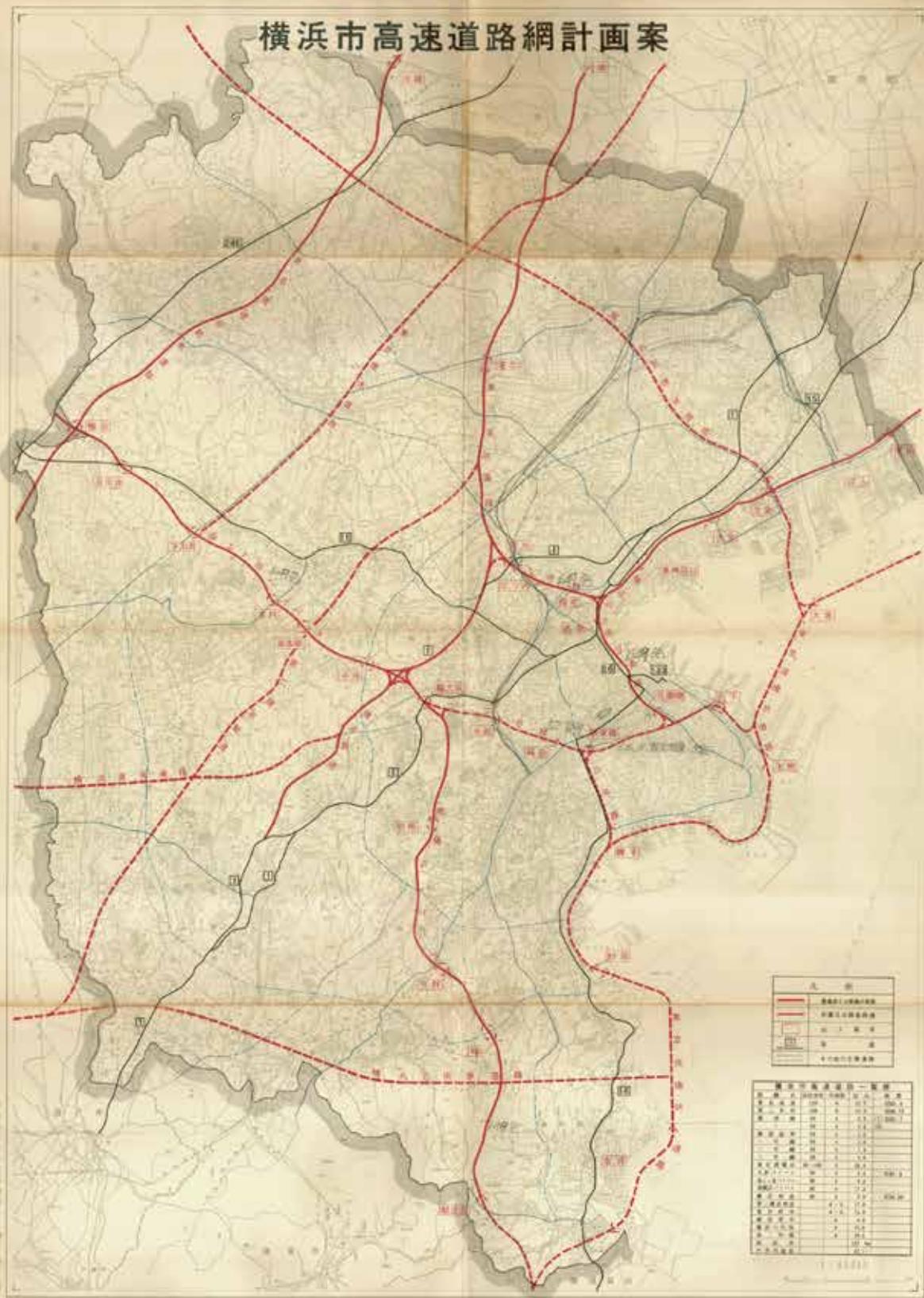


図2-12 横浜市高速道路網計画案

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）



写真2-1 工事中の横羽線2期（横浜駅東口）



写真2-2 工事中の横羽線2期（関内駅前）



写真2-3 復元された吉田橋（鉄の橋）高欄



写真2-4 プラントン生誕150周年記念事業

【資料】

- ・横浜自動車道計画調査報告書 昭和38年12月 横浜市
- ・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
- ・横浜都市高速道路計画調査報告書 昭和41年 横浜市
- ・横浜羽田空港線延伸計画調査報告書 昭和41年 財団法人都市計画協会

第5節 高速道路関連街路等の整備



首都高速神奈川1号横羽線と横浜駅東口のビル群

(1) 横浜駅東口駅前広場整備事業等

横浜羽田空港線2期については、前節で述べた通り、派大岡川を通るルート・構造が未定であったため、1966（昭和41）年12月に先行して東神奈川（神奈川通り5丁目）～高島（高島通り2丁目）間を都市計画決定し、併せて三ツ沢線も都市計画決定した。さらに翌1967（昭和42）年2月、横浜羽田空港線の中区新山下1丁目～鶴見区朝日町1丁目（延長12.72km）までの区間を都市計画決定した。

1968（昭和43）年、国の第5次道路整備5ヵ年計画で横浜羽田空港線2期（東神奈川～山下町間）及び三ツ沢線の事業着手が認められた。

国道1号横浜駅前（東口）の区間の横浜羽田空港線は、国道上を高架構造で通る形で都市計画決定がなされていた。

一方、横浜駅東口地区においては、神奈川県、横浜市の間で、駅前広場、地下街・駐車場（国道1号の地下占用）や百貨店を核とする商業ビル及びバスターミナルなどからなる東口開発計画が進められていた。

1971（昭和46）年、神奈川県・横浜市により横浜駅東口開発公社が設立されて事業が動き出した

が、高速道路建設事業が先行するため、あらかじめこの開発計画と調整する必要があった。

1973（昭和48）年2月、国道1号（横浜駅東口駅前広場～地表、横浜駅東口第二駅前広場～地下1階）を都市計画決定、同年10月事業認可を取得し、12月に東口開発公社と協定を結び、高速道路関連として道路局が街路事業（国庫補助）により着手した。

また、計画の遅れている地下街事業に先行して高速道路建設工事を進めるため、鉄骨ラーメン構造の高架構造物の橋脚基礎を将来の地下街の天井部の梁、床板と一体構造とし、基礎杭が地下1、2階を貫く構造とした。この杭は地下街の柱を兼ねており、地下1、2階の梁と接続できるような構造設計上の工夫がなされた（図2-13～2-15参照）。

1981（昭和56）年11月、横浜駅東口駅前広場、横浜駅東口第二駅前広場が完成した。

【資料】

- ・「港湾都市」1981年6月号P38 「横浜ベイブリッジを中心とした道路網整備計画」立神孝
- ・SD別冊No11 横浜 都市計画の実践的手法P93 都心臨海部再開発計画
- ・横浜市調査季報63 特集横浜の地下 「地下街と安全性」木下真男
- ・EASTPLAZA'81 横浜駅東口広場事業

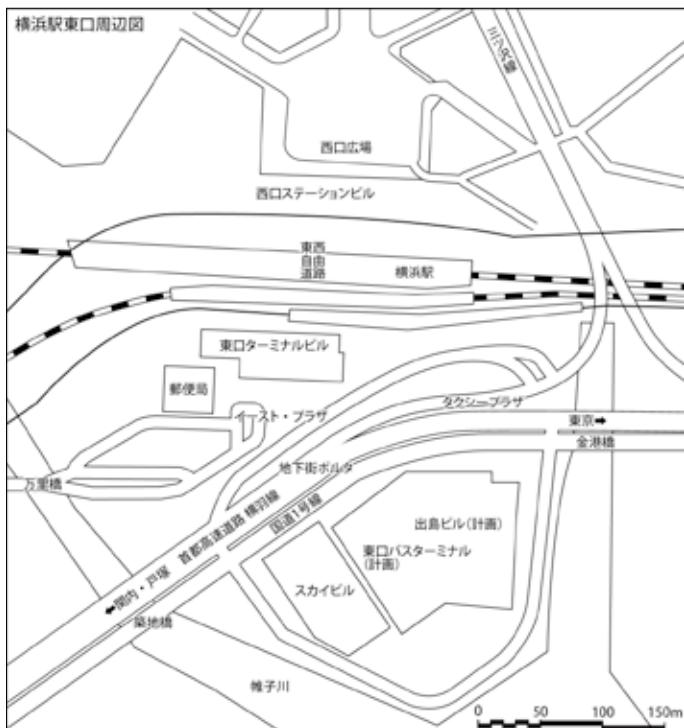


図2-13 横浜駅東口駅前広場、横浜羽田空港線

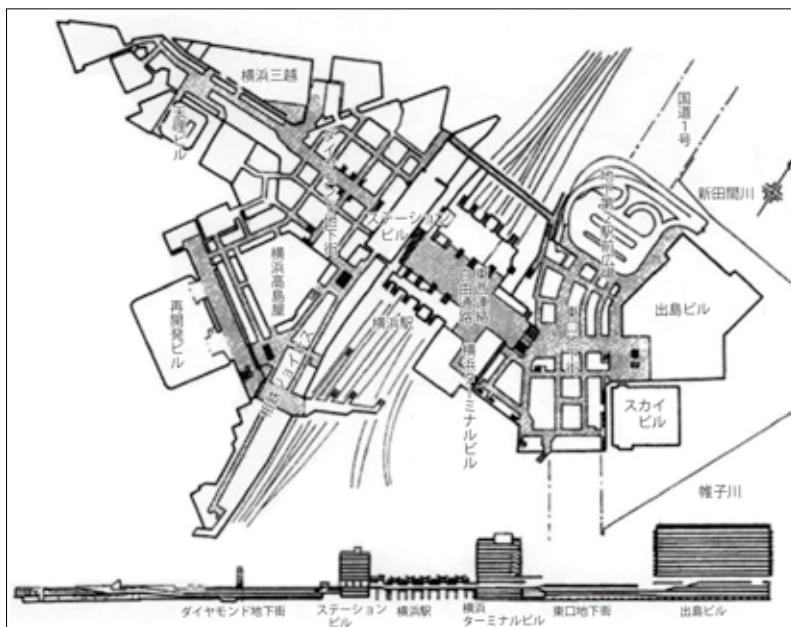


図2-14 横浜駅周辺地下利用図

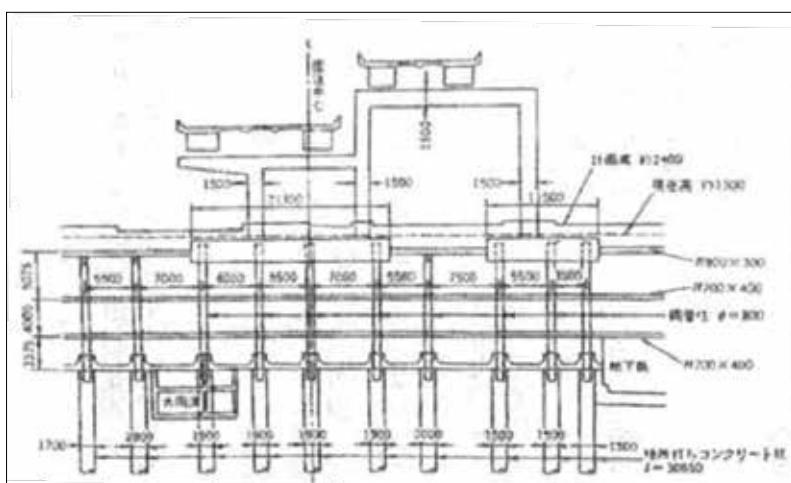


図2-15 横浜駅東口付近横断図

(2) 関連街路事業

地下化された派大岡川を通る横浜羽田空港線の高速道路整備と合わせ、関連街路整備事業として都市

計画道路山下長津田線、都市計画道路湾岸線等の整備事業が、高速道路課の担当で進められた。



図2-16 高速道路関連街路図（桜木町～新山下）

(2) -1 派大岡川道路整備事業

1970（昭和45）年12月、山下長津田線の派大岡川道路築造に際し、首都高速道路公団と基本協定を締結した。1971（昭和46）年4月、関連街路大岡川道路事業に着手。川沿いの地元の方々や船舶利用者・船上居住者等との調整を積極的に行い、事業進捗に努めた。

1974（昭和49）年1月、派大岡川の2工区で埋立事業が竣工。1977（昭和52）年12月、派大岡川道路（花園橋～桜木町間）が開通し、関内駅北口側に植樹帯や中央分離帯を持つ4車線道路が完成した。

なお、派大岡川道路につながる山下長津田線の桜川新道区間は、1980（昭和55）年紅葉橋（中区花

咲町）の架け替え工事に着手し、1982（昭和57）年3月に開通した。

また、派大岡川道路を横断する地下通路と合わせ地下街整備が進められ、1976（昭和51）年に中央地下街の工事着手、翌年10月にマリナード地下街としてオープンした。

根岸線関内駅については、1975（昭和50）年に北口の駅舎改良に着手。1978（昭和53）年12月に北口広場、1979（昭和54）年3月に北口駅舎改良工事が完成した。

関内駅は、その後、南口と北口のバリアフリー化や駅舎改良工事により、今日に至る。

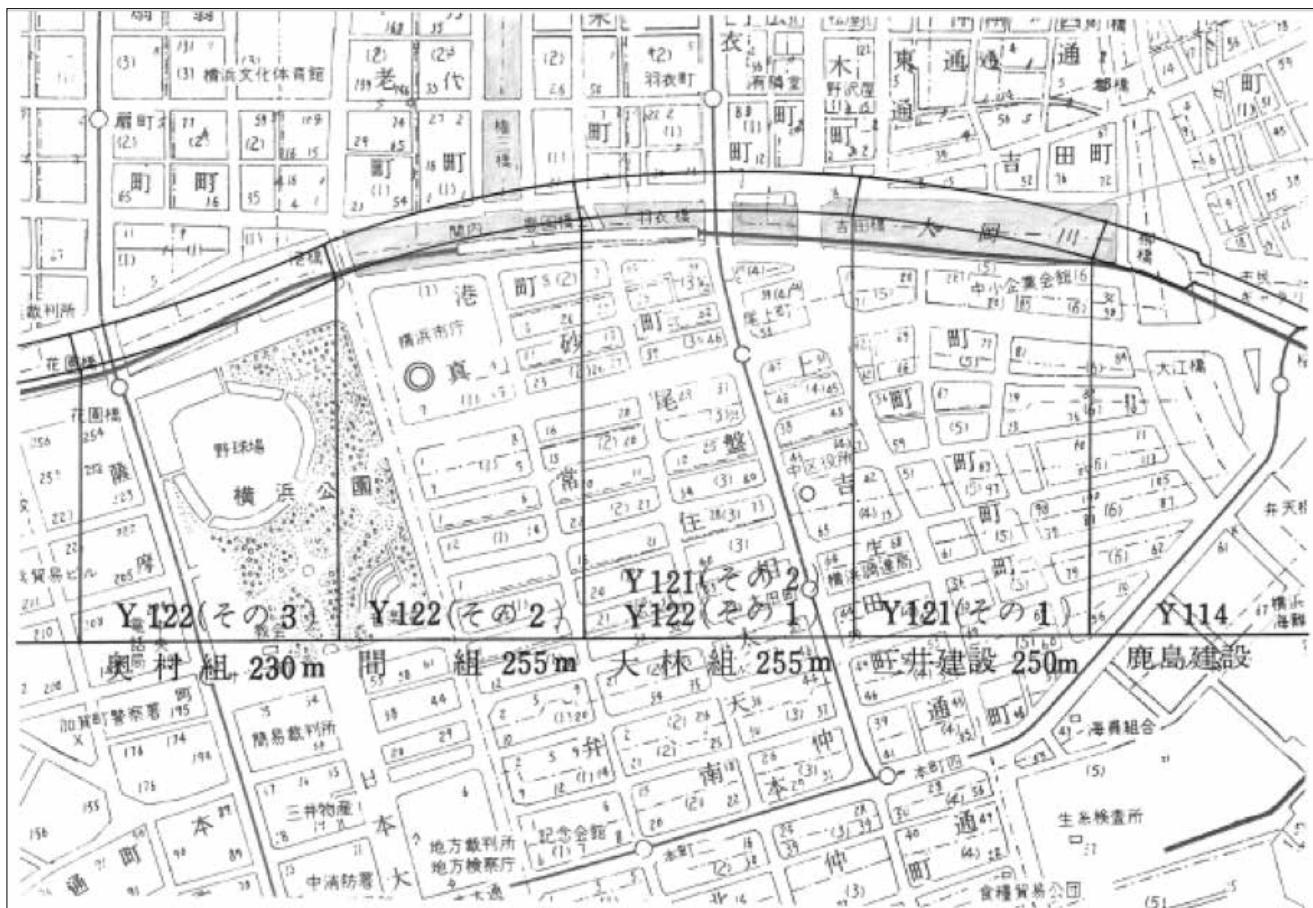


図2-17 派大岡川工区平面図

参照：高速横浜羽田空港線（II期・派大岡川筋）及び市道山下長津田線新設工事 工事概要（首都高速道路公団）

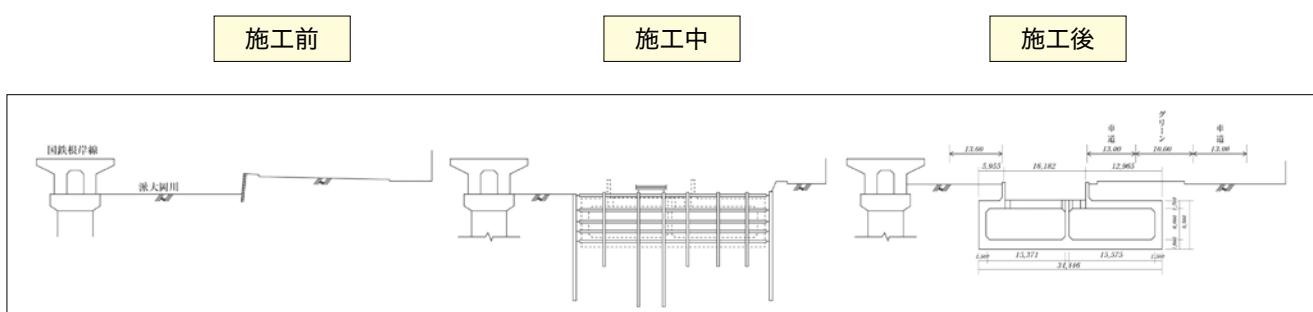


図2-18 各工区標準断面図 (Y122工区 (その2) 株式会社 間組)

参照：高速横浜羽田空港線（II期・派大岡川筋）及び市道山下長津田線新設工事 工事概要（首都高速道路公団）

(2) - 2 堀川道路整備事業（注：中村川元町付近から下流部を堀川とも呼ぶ）

1973（昭和48）年11月、山下長津田線の堀川道路の事業認可を取得した。

首都高速道路の堀川をまたいで縦断する狩場線の高架工事と合わせ、堀川にかかる橋が整備されるとともに、街路整備が進められ、1980（昭和55）年12月（谷戸橋～西の橋）、1981（昭和56）年12月（谷戸橋～亀の橋）に4車線で供用した。

(2) - 3 湾岸線整備事業

1973（昭和48）年2月、関連街路湾岸線（中区山下町～中区新山下3丁目）1.4kmの都市計画決定がなされ、翌年11月事業認可を取得した。

1974年（昭和49）年3月、新山下地先（旧新山下の貯木場の一部）の公有水面埋立免許を取得し、埋立を開始。これは、道路局による港湾エリアにおける初めての公有水面埋立事業であった。

1977（昭和52）年7月、埋立工事が竣工し、山下ふ頭と新山下を結ぶ道路工事が開始されることになった。この整備に際し、係留船舶の移転調整や新山下橋の桁下高さ等海面利用者との調整が積極的に進められた。

同年8月、高速湾岸線（横浜ベイブリッジ区間を含む）や横浜羽田空港線（中区本牧ふ頭への延伸）の都市計画変更と合わせ、関連街路湾岸線も中区本牧十二天まで延伸するという都市計画変更がなされた。

1978（昭和53）年3月、新山下橋工事に着手、1982（昭和57）年4月新山下バイパスとして供用開始した。

COLUMN - 3 -

布施川文生主査と遠藤輝雄担当は、当時のエピソードを次のように綴っている。

1979（昭和54）年1月、関連街路事業の湾岸線では本牧ふ頭A突堤基部の運河埋立に併せて行っていた下水管掘削工事の作業中に高圧ケーブルを切断してしまい、本牧A突堤への電気供給がすべて止まってしまった。この補償に1億円かかると言われたが、偶然別のケーブルが使えたため補償はせずに済んだ。

ケーブル復旧までの1か月は多忙を極めたが、一息つく間もなく、隣の浚渫工事で旧日本軍「38式野砲94式榴弾」13発が発見された。未だ爆発する可能性があるということで、横須賀海上自衛隊の爆弾処理班が駆けつける騒ぎとなつたが、処理は無事完了し、ようやく胸を撫でおろした。

第6節 三ツ沢線の計画、整備の経緯（第三京浜道路との接続）



金港ジャンクションとその周辺

三ツ沢線（市道高速1号線）は、高速横浜羽田空港線（2期）との接続部である金港ジャンクション（神奈川区金港町）から神奈川区三ツ沢西町にて第三京浜道路に接続する2.3km、上下2車線の高速道路である（図2-19参照）。

高速道路網建設準備室が発足した翌年の1966（昭和41）年12月に都市計画決定された。

1969（昭和44）年3月、北軽井沢隧道の施工と勧行寺墓地との関係で一部ダブルデッキ構造に都市計画変更。合わせて事業認可を取得し、8月から建設工事に着手した。

1970（昭和45）年、横浜羽田空港線、第三京浜道路との接続を都市計画変更した。

1960年代には高度経済成長に伴う産業公害や交通公害などが社会問題となり、1967（昭和42）年には公害対策基本法が成立するなど、環境問題に対する国民の関心が高まり、高速道路の建設においても環境問題が大きな課題となっていました。

三ツ沢線建設においては、全線にわたり地元の住民運動が強く、測量や調査による立ち入り等の同意がなかなか得られなかった。やむをえず土地取用法

の手続きを行い、立ち入り調査を実施し、用地の大部分について取用裁決を申請した。半数は和解、残りは取用裁決を得ての取得となった。

1973（昭和48）年3月に工期延伸変更が承認され、1975（昭和50）年、事業変更承認を受け工期を延伸した。

南軽井沢地区では当初、区画整理事業直後であることから都市計画の違法性が訴えられ、のち環境問題に関する反対となっていました。1976（昭和51）年、4項目の対策提案がなされ地元と和解に至った。

南軽井沢地区対策項目

- ・住民運動の経緯を認識し、建設には各種基準を遵守し、環境保全に努める
- ・希望に応じ幅20mの環境施設帯の設置
- ・モニタリングポストの設置
- ・防音壁、落下防止施設の設置

参照：「首都高速道路の生い立ち」

一方北軽井沢地区では1973（昭和48）年頃から環境問題が焦点となり、折衝が長期間にわたり行われた。特に、集約料金所の設置への反対、料金所付近の排気ガス・騒音対策、シェルター化や街路の交通混雑対策等の要望が出された。

首都高速道路公団は1976（昭和51）年環境アセスメントを実施し、環境対策について地元の理解を求めたが同意を得られないまま、換気所工事に着手することとなった。

1978（昭和53）年3月、三ツ沢線供用開始。これにより首都高速道路と第三京浜道路が直接つながり、横浜中心部と東京方面への交通利便性の向上が図られた。

北軽井沢地区対策項目

- ・トンネル排気ガス対策として換気所の設置とこれに係わる環境アセスメントの実施
- ・防音室の設置
- ・スピードチェッカーその他の交通管制について十分配慮
- ・関係機関と調整の上モニタリングポストの設置
- ・環境問題について住民と継続的話し合いを実施

参照：「首都高速道路の生い立ち」

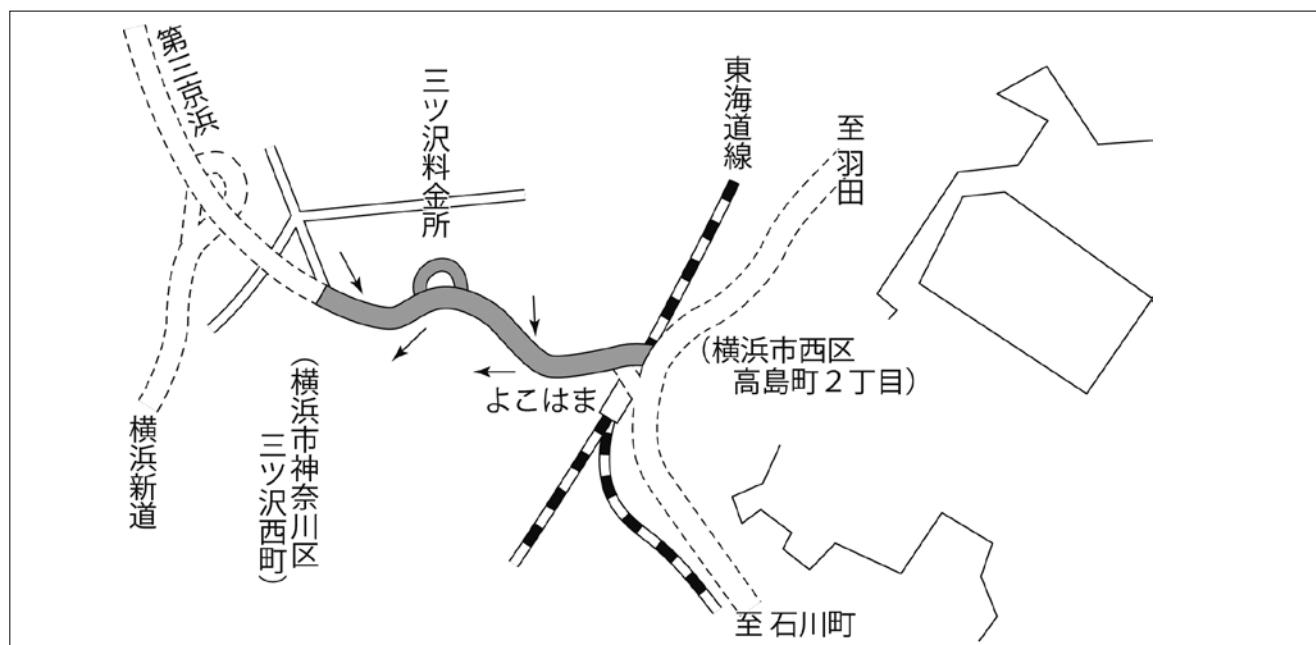


図2-19 三ツ沢線路線図

参照：「首都高速道路20年史」

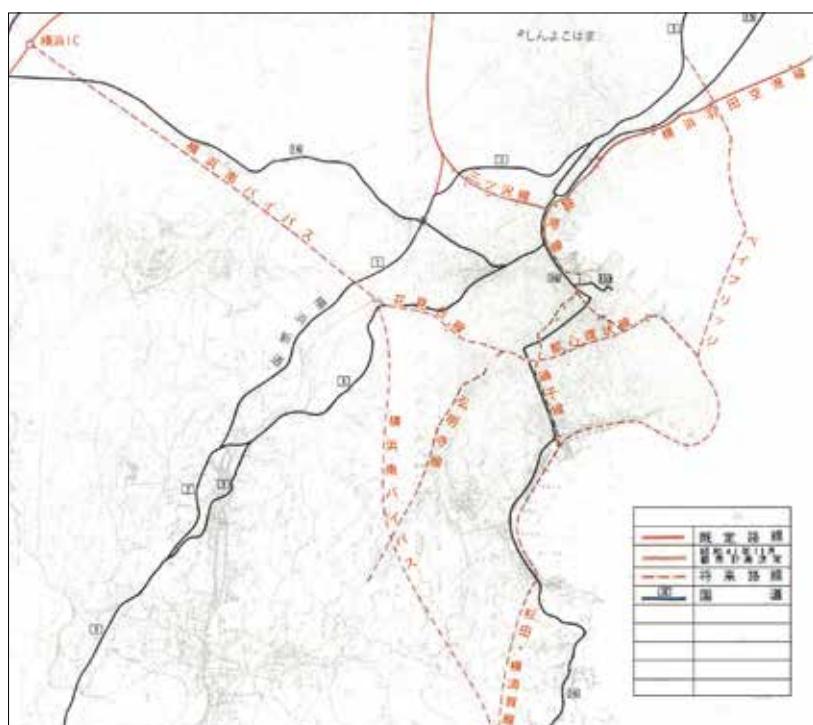
第7節 横浜横須賀道路の計画、整備の経緯



横浜横須賀高速道路(港南区付近)

横浜横須賀道路は、馬堀海岸インターチェンジ～狩場ジャンクション、釜利谷ジャンクションから並木インターチェンジの金沢支線及び釜利谷ジャンクションから戸塚インターチェンジ（仮称）の戸塚支線からなる日本道路公団（東日本高速道路）による一般有料道路である。

また計画論的には、金沢支線は東京湾岸道路の一部、戸塚支線は圏央道の一部及び横浜環状南線として位置づけられている。



当初は横浜南バイパス若しくは南横浜バイパスと呼称されており、横浜国際港都建設総合計画 1965-1975においては、「都心部と横須賀市を結ぶ国道16号のバイパスとしての杉田横須賀線、同じく国道16号（厚木街道）のバイパス的性格を補い、かつ後背地の開発を促す横浜南バイパス等の建設を計画する」と定められた。

図2-20 高速道路網計画図（昭和43年）
参照：「横浜市都市高速道路網計画案」

南横浜バイパス（当初の呼称）は、1964（昭和39）年から建設省において、横浜市緑区長津田から横須賀市走水間の自動車専用道路として調査が始まられた。

また、横浜市では、1969（昭和44）年に都市計画道路金沢・港北線として、金沢区朝比奈町から緑区長津田町を都市計画決定している。

横浜新道以北は、直轄事業の保土ヶ谷バイパスとして、横浜新道新保土ヶ谷インターチェンジから狩

場インターチェンジ間は、日本道路公団の横浜新道の無料区間として整備された。

また、狩場インターチェンジ以南は1973（昭和48）年に日本道路公団の一般有料道路南横浜バイパスとして事業採択。その一期線として1975（昭和50）年に朝比奈インターチェンジから狩場インターチェンジが事業化され、順次南進していった。

区間ごとの開通状況等は表2-3を参照されたい。

表2-3 横浜横須賀道路（本線）の開通状況

路線名	一般国道16号																			
事業許可	H7.3.8	S58.7.29	S48.3.15			S45.5.11														
施設名称	馬堀海岸	馬堀	佐原	衣笠	横須賀PA	横須賀	逗子	朝比奈	釜利谷JCT	港南台	日野	別所	狩場							
開通状況	H21.3.20	H2.3.29	S59.4.27		S57.4.8	S54.12.6	S56.3.31		横須賀PA上り線 H7.4.10 下り線 H10.3.26 朝比奈IC～釜利谷JCT間付加車線 H9.3.27											
車線数	4車線																			
設計速度	80km/時																			
事業費	89,000百万円	265,400百万円																		

表2-4 金沢支線の開通状況

路線名	一般国道16号
事業許可	S60.3.7
施設名称	釜利谷JCT 金沢自然公園連絡路 堀口能見台 並木
開通状況	H3.3.26（2車線）、H3.3.27（4車線） 金沢自然公園連絡路 H4.10.31 堀口能見台IC H9.3.27
車線数	6車線（暫定4車線）
設計速度	80km/時



写真2-5 横浜横須賀道路として初の開通式（1979年12月6日）
参照：開発往来 1980年2月号「横浜横須賀道路一部開通」

なお、金沢以南は、図2-21の通り東京湾環状道路を兼ねており、走水から先は湾口部横断道路として、千葉県富津市までを橋梁で結ぶ計画であった。

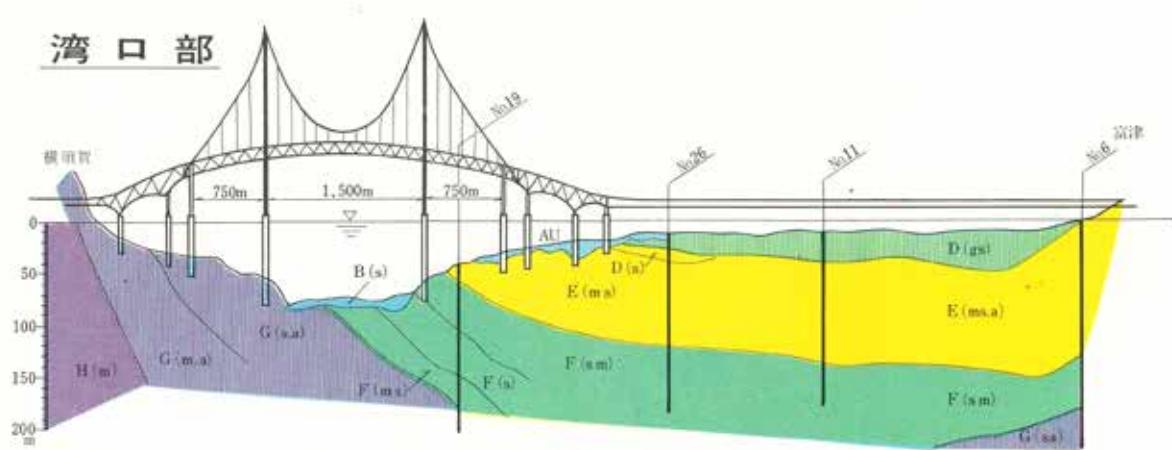
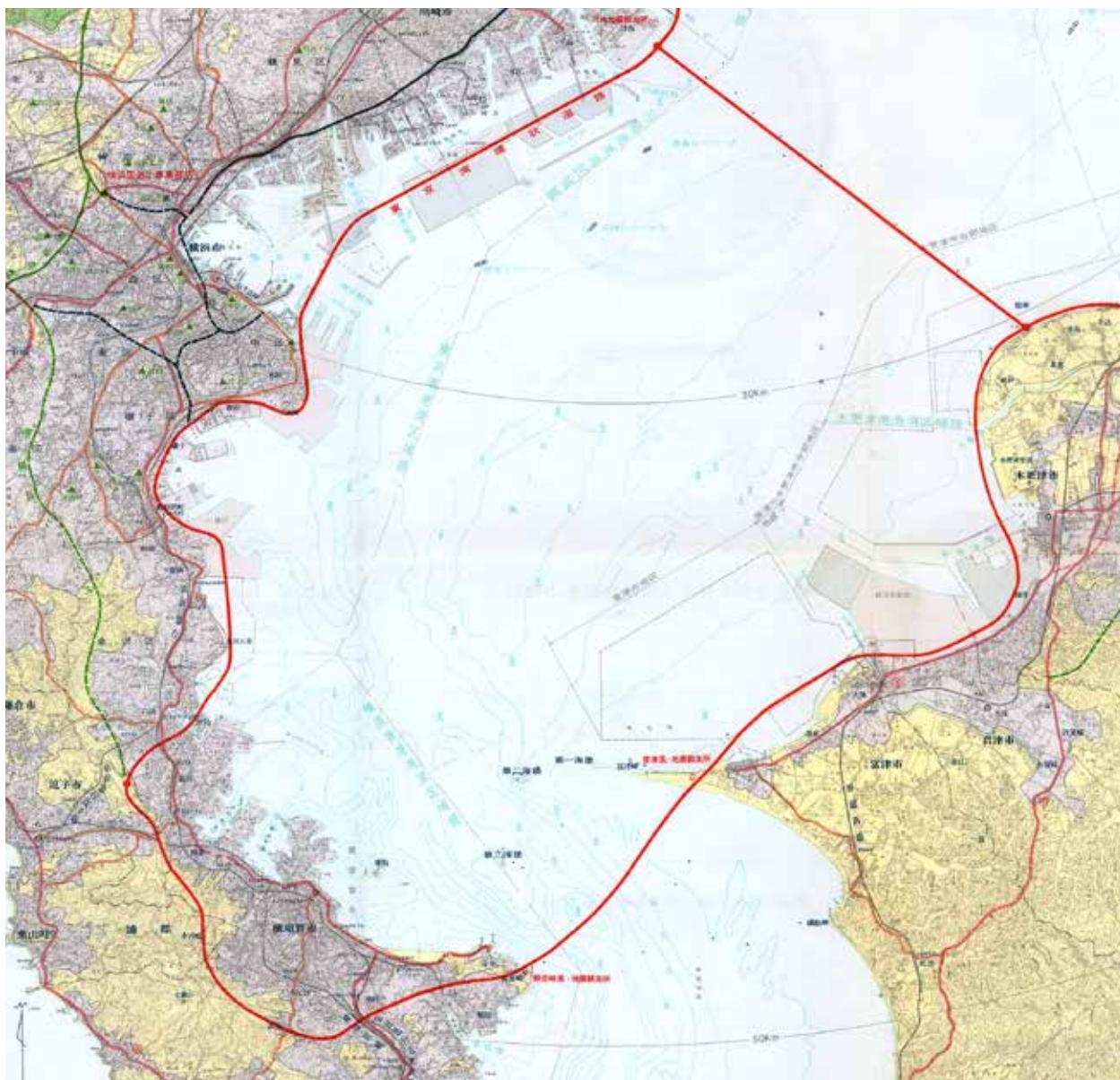


図2-21 東京湾環状道路計画図
参照：「東京湾環状道路調査概要 1972」建設省関東地方整備局東京湾岸道路調査事務所

<環境保全・景観対策>

横浜横須賀道路の一期区間が通過する南区・港南区等は、横浜市のベッドタウンとして比較的以前から宅地開発が進められてきた地域である。その住宅地域を貫通する自動車専用道路の建設が行われることとなつたため、交通騒音・振動・大気汚染・電波障害・日照阻害等に対する沿道市民の関心度も高く、路線変更、トンネル化を要望する沿道市民と公団との協議が継続されてきた。

1973（昭和48）年6月に横浜市公害対策審議会から「高速道路建設に伴う公害対策について」の答申が公表されたことによって、横浜市としてもトンネル化を強く働きかけることとなり、半地下構造の採用や、横浜市の費用負担によるボックス構造化、及びその上部を「勧永公園」とする等の環境対策がとられた。（図2-22参照）

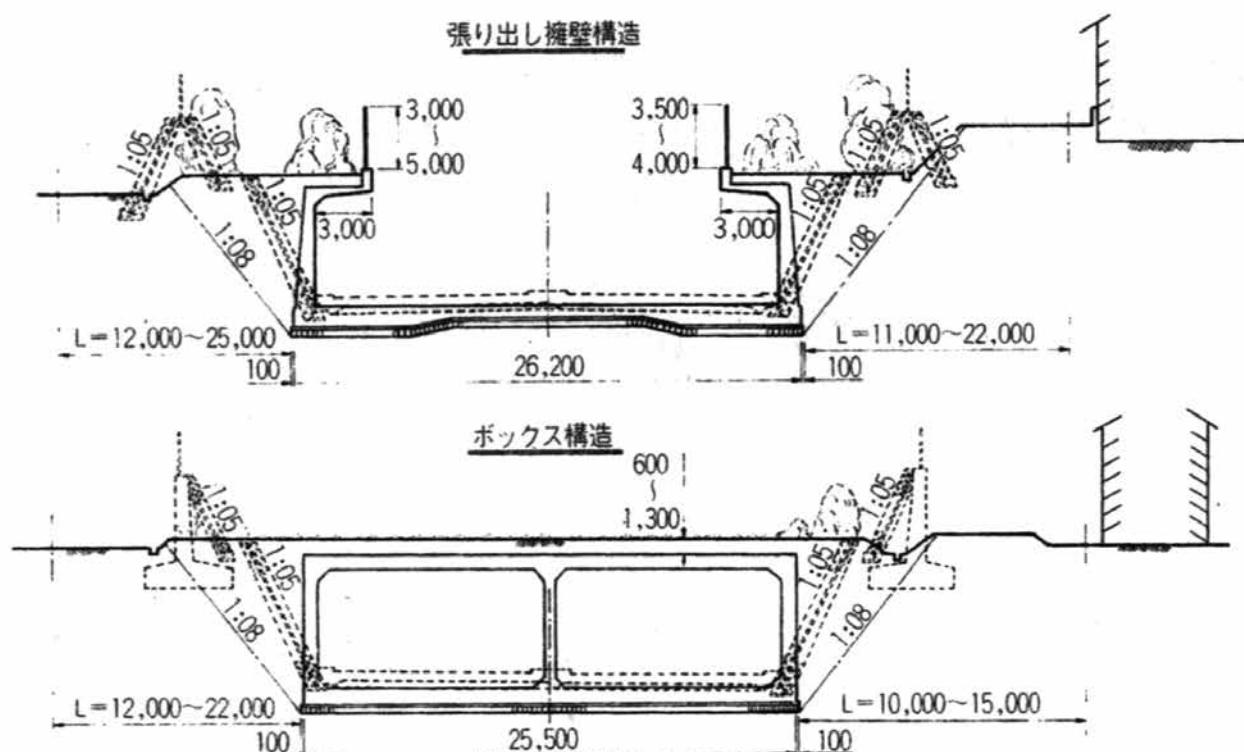


図-2 半地下構造

図2-22 高速道路建設に伴う公害対策

参照：「わが事務所のハイライト 日本道路公団横浜工事事務所 一般国道16号横浜横須賀道路」松永良丞 「道路建設」1980年8月号

|参考|

「南横浜バイパスの概要」中村文男、久田勇 「道路建設」1971年11月号

「わが事務所のハイライト 日本道路公団横浜工事事務所 一般国道16号横浜横須賀道路」松永良丞 「道路建設」1980年8月号

「横浜横須賀道路建設工事の現況」松永良丞 「建設の機械化」1980年10月号

「横浜横須賀道路の環境対策」藤波静男、永山力 「道路と自然」1983年秋 41号

「日本道路公団30年史」日本道路公団

第8節 狩場線の計画、整備の経緯



狩場線（中央線、市道高速2号線）は、横浜羽田空港線（2期）の石川町ジャンクションから横浜横須賀道路の狩場ジャンクション間を連絡する延長約7.7kmの自動車専用道路である。

石川町ジャンクションにて横浜羽田空港線とつながり、横浜ベイブリッジ方面、湾岸方面へ連絡。さらに狩場ジャンクションにて横浜横須賀道路、保土ヶ谷バイパスとつながり、西部方面や南部方面、東名高速道路と本市中心部を連絡する重要な幹線道路である。

1961（昭和36）年3月の横浜市の高速道路計画調査報告で都心環状線が構想されていたが、そのルートとなる大岡川、中村川とその側道の幅員が狭く、出入ランプの設置が困難なことから、都心環状線の設置を断念し、南北線として検討された。

ルートとして都心部の中心を貫く吉田川ルートが検討されていたが、第4節で述べたように横浜羽田空港線の地下化に伴う諸般の経緯を経て、中村川ルートを高架構造で通ることで、1970（昭和45）年に都市計画決定された（中区元町三丁目～保土ヶ谷区狩場町、延長6.6km、4車線）。

（図2-23 参照）

しかし、派大岡川の横浜羽田空港線を伊勢佐木町など地元の反対により地下化した影響で、中村川高架案となったことから、南区の地元住民の反発は大きく、大規模な住民運動がおこり、事業は難航した。

沿線には市大病院があるほか、戦災復興区画整理事業による小規模な住宅が密集しており、地元は道路公害問題に敏感な状況であった。また、保土ヶ谷区等の丘陵部の閑静な住宅地の中に、緩衝地帯もなく直接高速道路が入り込むこととなり、ここでも住民運動に直面することとなった。

横浜市は、首都高速道路公団と一体となって、それぞれの地域で連日地元説明会を開催し、可能な限り地元要望に対応した。

- 1971（昭和46）年10月、横浜市は具体的な環境基準の設定と地域特性に応じた公害防止条件の策定を、横浜市公害対策審議会に諮問。
- 1972（昭和47）年7月、首都高速道路公団が市道高速2号線事業として国から事業承認。
- 1973（昭和48）年6月、横浜市公害対策審議会より「高速道路建設に伴う公害対策について

（答申）」が出され、公害対策に対する基本的な考え方、環境基準、公害防止条件が提示。

この答申を受け、首都高速道路公団では環境対策を再検討した。予測手法も確立されておらず、模型による騒音予測等も行い、対策を検討した。

「環境対策のあらまし」、「アセスメント報告書」の作成を経て、1978（昭和53）年に環境影響評価書を策定した。

これに基づき、丘陵部では1981（昭和56）年2月、環境施設帯の設置、掘削構造の採用、のり面の緑化、防音壁等の設置、平地部では特殊防音壁の採用、スピードチェッカーおよびモニタリングポスト

の設置、沿道住居への日照保障、防音助成を実施した。これらは都市内高速道路の新しい形を示すこととなった。

また、道路局は道路用地の買収により移転を余儀なくされる方々のため、代替地を造成（1980（昭和55）年9月竣工）するなど、住民の負担軽減に努めた。

これらの取り組みにより、多くの困難を克服しながら、1990（平成2）年3月、狩場線は開通した。開通によって市中心部と保土ヶ谷方面とのアクセスは横浜新道との2ルートとなり、交通機能の改善と強化が図られた。

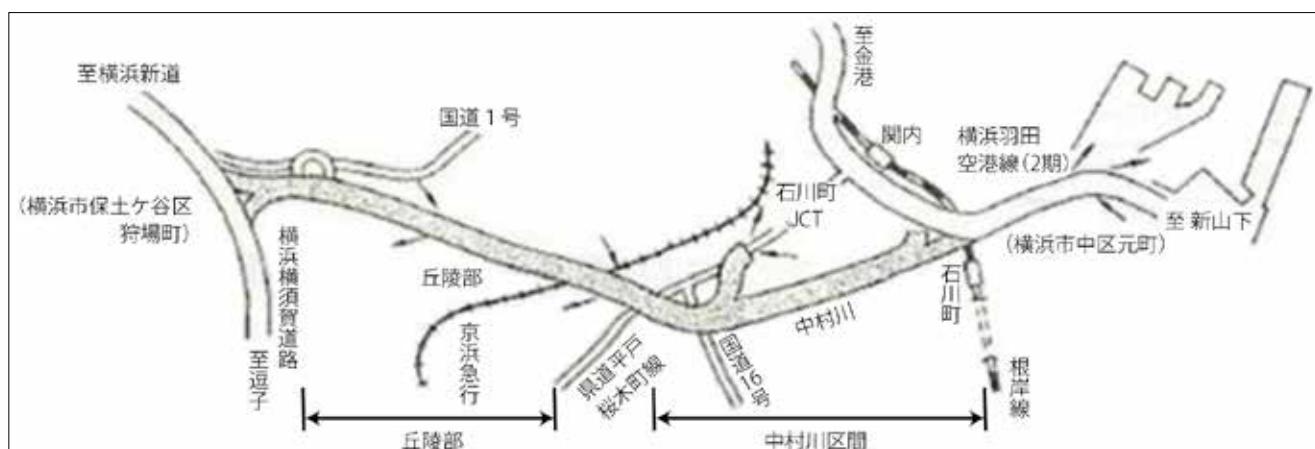


図2-23 狩場線

参照：「首都高速道路公団史」



写真2-6 中村川での高速道路反対の看板

参照：横浜港における船上生活者の歴史的変容—オーラルヒストリーからのアプローチ—（「船上生活者の実態とその変容に関する研究」共同研究班）

第9節 高速大黒線の計画、整備の経緯



高速大黒線は鶴見区生麦二丁目にて横浜羽田空港線と、また鶴見区大黒町の大黒ふ頭内において高速湾岸線・横浜ベイブリッジと相互につなぐ延長4.2km、4車線の道路である。1973（昭和48）年より首都高速道路公団が横浜ベイブリッジを含む横浜高速湾岸線計画の一環として調査を進めてきた。鶴見の産業道路から大黒大橋に至る大黒橋通りと廃線となった沿道工場への貨物引き込み線用地を活用し、上下2層構造で計画された。

横浜ベイブリッジを含む高速湾岸線と一体となって市中心部の混雑緩和や横浜の都心機能強化を図るもので、都市計画等の手続きも高速湾岸線と一体となって進められた。

横浜市により沿線企業への説明会が行われ、1977（昭和52）年8月に都市計画決定。1980（昭和55）年5月、横浜ベイブリッジを含む市道高速湾岸線として事業承認されて事業着手し、1986（昭和61）年、事業計画変更し工期延伸した。

そして1989（平成元）年9月27日に、横浜羽田空港線（中区新山下町）から横浜ベイブリッジ、横浜羽田空港線（生麦ジャンクション）間が開通した。

なお、生麦ジャンクションは東京方向のランプのみで、横浜方向のランプは計画されていなかった。これは、当時東京の首都高速道路の環状線でサークル族等の暴走行為が相次いでおり、横浜方向のランプをつけるとこれらの行為が頻発することを関係機関が懸念したためである。これは横浜環状北線の計画の中で変更され、のちに横浜方向へアクセスできるようになった。（図2-24参照）

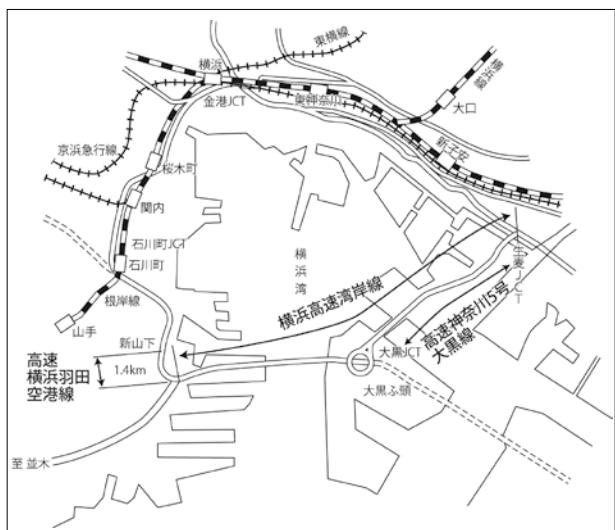


図2-24 横浜高速湾岸線・大黒線
参照：「首都高速道路公団史」より

第10節 横浜新道と三ツ沢線との接続（三ツ沢ジャンクションの整備）



三ツ沢ジャンクション付近

三ツ沢ジャンクションの整備は横浜新道および三ツ沢線（市道高速1号線）との連絡路をつくり、第三京浜道路、横浜新道、三ツ沢線相互をつなぐジャンクションとするものである。横浜新道と第三京浜道路は1968（昭和43）年7月に接続、三ツ沢線と第三京浜道路とは接続は計画されていたが、横浜新道と三ツ沢線との接続は計画されていなかった。

第5節で述べたように、1978（昭和53）年3月7日、三ツ沢線（市道高速1号線、西区北幸2丁目～神奈川区三ツ沢西町）が供用を開始し、第三京浜道路と接続するようになった。しかしこれは、東京都心部方面との接続であり、横浜中心部、湘南方面や東名高速道路方面へは相変わらず一般国道1号・横浜新道を経由する以外に方法はなかった。

都市計画道路山下長津田線（新横浜通り）と国道1号が交差する三ツ沢上町交差点はかねてより横浜中心部と横浜新道方面とのアクセス車両が多く、交通混雑が激しかった。このため横浜市は山下長津田線の立体交差を計画し高架橋りょう（三ツ沢橋）の整備を1971（昭和46）年より進め、同じく1978（昭和53）年3月に供用を開始した（写真2-7参照）。

しかしながら、三ツ沢線の開通により三ツ沢公園ランプ方面と横浜新道方面との交通が増加し、三ツ沢上町交差点の混雑はより激しくなった。そこで横浜新道との直接接続方法を横浜市として検討し、横浜新道と三ツ沢線をAランプ、Bランプと呼ばれる2つのランプ（合わせて1.4km）でつなぐ計画を立案した（図2-25参照）。

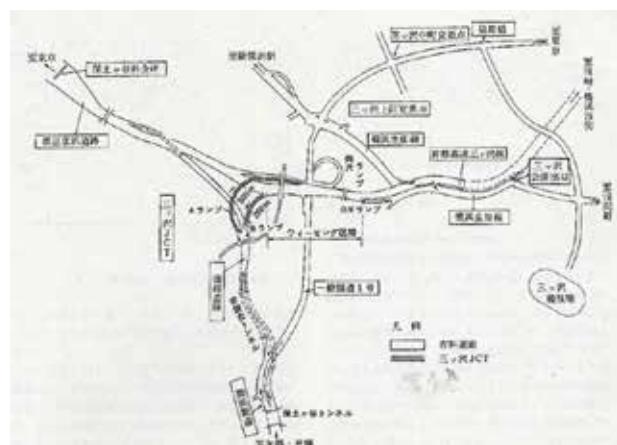


図2-25 三ツ沢ジャンクション計画図

参照：「高速道路と自動車 1987 2月号」

整備計画の推進を図るため、交通量調査や必要性検討を実施し、国・道路公団等との協議調整を進め

た。第三京浜道路と横浜新道との接続にあたり、地権者との土地取用問題や横浜新道の容量不足などの課題があったため事業化に困難を伴ったが、横浜市が地元調整等を実施することで、事業化の方向が定まった。

1980（昭和 55）年 6 月、事業許可がおり事業を開始。横浜市が日本道路公団より用地事務の委託を受け、地元調整、用地測量などを精力的に行い、用地取得を進めた。なお、この手法は続く横浜新道拡幅の際も適用された。

ジャンクションの計画路線には埋蔵文化財があるとの想定のため、文化財調査を実施することとなつた。当時県内では活発に公共事業が行われており、埋蔵文化財調査が相次ぎ、実施機関や人手の問題などで調査実施には課題が多かった。何とか文化財調査の促進を図るべく調整を行い、調査に着手した（図 2-26 参照）。

引き続き日本道路公団により工事が進められ、1985（昭和 60）年 3 月、日本道路公団による三ツ沢ジャンクション工事が完了。4 月に連絡延長 1.4km（I 期）が供用開始した。

II 期工事は、山下長津田線からの ON ランプと首都高速道路三ツ沢線から横浜新道への OFF ランプとの立体交差化工事である。これは両者のウイービング（交通流の織り込み）の緩和を目的として交通安全性の向上を図る目的で実施された。

1986（昭和 61）年 12 月に都市計画決定、翌年 2 月事業承認され事業に着手。1991（平成 3）年 4 月に南側区間供用開始、翌年北側区間も供用開始した。

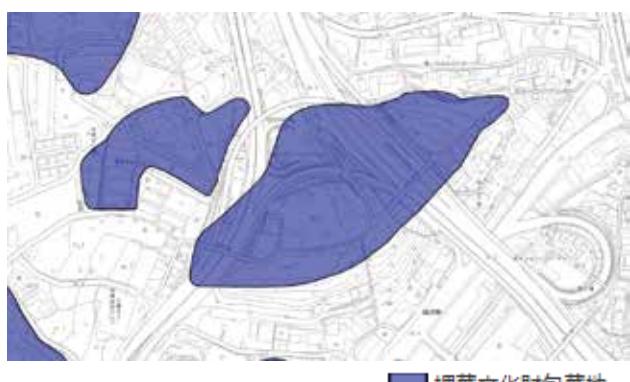


図 2-26 埋蔵文化財包蔵図

参照：横浜市ホームページ「文化財ハマ Site」



写真 2-7 都市計画道路山下長津田線（三ツ沢橋）

第11節 横浜新道改築（横浜新道拡幅）



横浜新道 戸塚料金所

1968（昭和43）年、国・県・市・公団による神奈川道路協議会では、横浜の幹線道路計画を策定する中で、南横浜バイパス（現在の横浜横須賀道路）、第二横浜新道、横浜県央道路の構想が提案された。

1970（昭和45）年頃から第二横浜新道は構想路線周辺の区画整理と調整しながら計画を進めていたが、当時飛鳥田市政誕生に伴う建設省と市の対立や地元の反対陳情等もあった横浜県央道路とともに、1974（昭和49）年から計画は凍結状態となった（図2-27参照）。

一方、横浜新道と第二横浜新道との間には、保土ヶ谷方面と新横浜方面を結ぶ都市計画道路環状2号線（幅員42m、6車線）も計画されていたが、全く手つかずの状態となっており、市の財政状況からも完成の見通しは立っていなかった。

そのため、市の東西を結ぶ横浜新道の負担は大きく、交通混雑は年々激しくなっていった。

横浜新道は1968（昭和43）年に第三京浜道路と接続していたが、1973（昭和48）年に保土ヶ谷バイパス接続、1981（昭和56）年に南横浜バイパスに接続、さらに三ツ沢ジャンクションにより三ツ沢

線（市道高速1号線）と接続、狩場インターチェンジで中央線（市道高速2号線）との連絡が予定されており、これらの交通の増加により一層の交通混雑が予想された。

また横浜新道は自動車専用道路ではあるが沿道の数カ所で一般道路と不完全な形でのアクセスがあり、これが交通混雑に拍車をかけていた。

これらの解決策として、1980（昭和55）年ごろより有料道路財源を活用して横浜新道を拡幅し、完全に自動車専用道路とする方法が考えられた。間もなく償還を迎えることとなる横浜新道については、償還を終えて無料開放するよりも、第三京浜道路、横浜新道、横浜横須賀道路との3路線の間で料金プール制を導入し、維持や整備にあてる手法が検討された。

1983（昭和58）年6月、道路審議会において「採算性確保の重要方策として、関連道路プール制の積極活用」が提言され、その第1号として当該3路線のプール制が実施されることが決まり、横浜新道の改築等に適用することとなった。

整備計画の内容は、特に交通渋滞が激しい保土ヶ

谷インターチェンジから新保土ヶ谷料金所までの2.3kmについて、現道の上り線側に並行して3車線の上り線を新設し、現道の4車線部を3車線の下り線として、全体を4車線から6車線に拡幅すること。さらに、横浜新道周辺の道路網の整備を行い、新保土ヶ谷インターチェンジから川上インターチェンジの間にあった数カ所の簡易な出入口を今井インターチェンジと川上インターチェンジの2カ所に整理集約すること。また、沿道環境改善のため、環境施設帶の設置や騒音対策を実施するというものである。

1983（昭和58）年、横浜市により環境アセスメントに関する説明を実施、翌年5月には日本道路公団に事業許可がおり、6月26日に都市計画変更（延長6.72km、保土ヶ谷区常盤台～戸塚区上矢部町）となった。また、1985（昭和60）年3月には日本道路公団と横浜市で「用地事務の委託に関する協定」を締結し、横浜市土地開発公社が用地買収を行った。

1995（平成7）年6月、三ツ沢ジャンクションから新保土ヶ谷インターチェンジ間の上り線供用開始、翌7月、下り線を供用開始した。

この区間の保土ヶ谷トンネルでは、上り線の新設

トンネルの構築と下り線の既存の2車線トンネルの3車線大断面への拡幅が特徴的である。トンネル間の近接や、土被りの薄さ、家屋や道路、重要埋設管の存在や地質条件等により、厳しい施工条件であった。

そのため New PLS (Pre Lining Support) チェーンカッターを用いた切削即時重点式プレライニング工法を、世界で初めて導入してトンネルを構築した。

また、小田原側の坑口には、坑口から135mラーメンカルバート構造とし、ルーバーを設置するなど環境対策を施し、環境改善を図った（写真2-8、2-9参照）。

また新保土ヶ谷インターチェンジから上矢部インターチェンジ間においては、横浜新道の側道である品濃側道の計画路線に位置する産業廃棄物処理場の用地交渉が難航した。1997（平成9）年7月、土地取用法適用の告示を行い、2000（平成12）年に和解。2001（平成13）年側道が完成し、2001（平成13）年9月、今井インターチェンジと川上インターチェンジの供用を開始した。

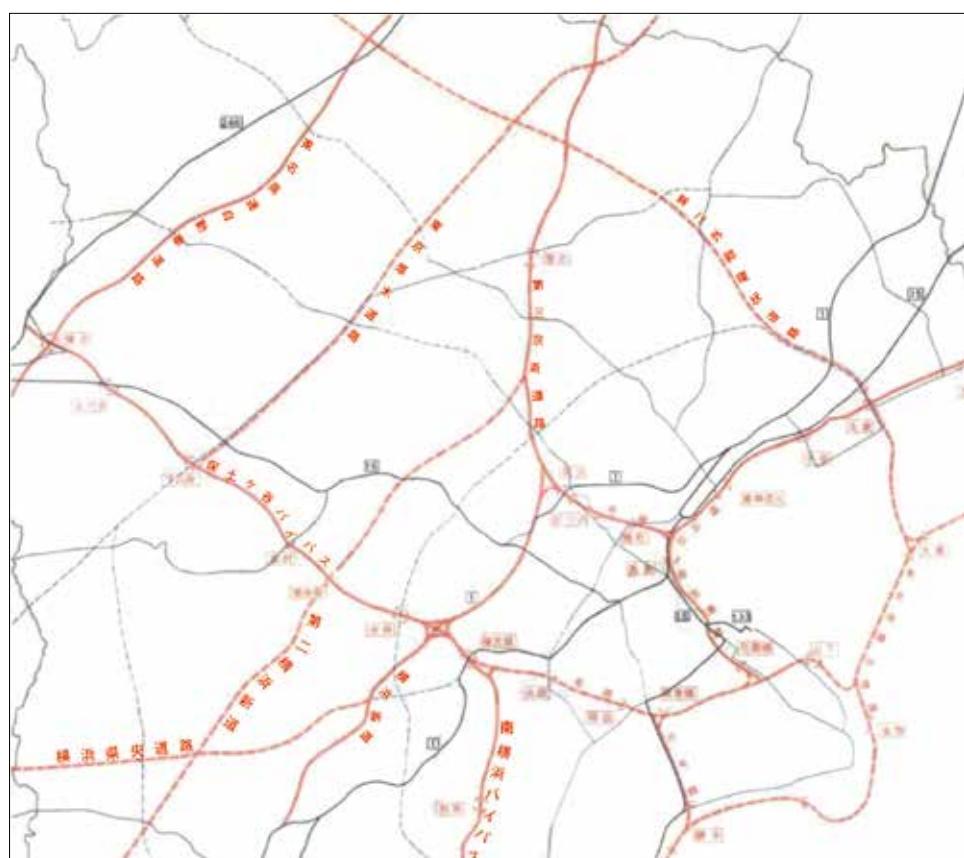


図2-27 横浜市高速道路網計画案（昭和45年）



写真2-8 New PLS機

参照：土木技術 1995.9 「プレライニング工法による大断面トンネルの施工」 藤下幸三・本村均)



写真2-9 保土ヶ谷高架橋

参照：月刊建設 1997.8

第12節 第三京浜道路改築（都筑インターチェンジ）



第三京浜道路は1964（昭和39）年、暫定4車線で供用を開始し、翌年12月18日に一般有料道路として我が国で初めて全線全幅員（6車線）で開通した。

朝夕の交通ラッシュ時に各インターチェンジ接続部で混雑する以外は本線部の交通渋滞はほとんどなく、快適に走行できる道路として機能した。以後東京、川崎、横浜を結ぶ主要幹線道路として産業、経済の発展に寄与してきた。

しかしながら、沿線の急激な開発や都市化により年々交通量が増加し、特に各インターチェンジで接続する道路の整備が十分でないため、渋滞が本線部にも影響を与えるようになった。

京浜川崎インターチェンジのダイヤモンド型接続は出入口の信号渋滞を起こし、また、港北インターチェンジは都市計画道路新横浜元石川線と平面交差しており、新横浜周辺の開発や港北ニュータウンの開発に伴う交通量の増加によって渋滞が激化してきた。特に朝は新横浜元石川線の第三京浜道路のON側が、夕は横浜方面からのOFFの渋滞が顕著となつた。

そこで前節でもふれたが、1983（昭和58）年、第三京浜道路、横浜新道、横浜横須賀道路の3路線の料金プール制が導入されることとなり、改築に適用されることとなった。

これに伴いインターチェンジやパーキングエリアの新設及び道路管理施設の改築等が計画された。

内容は、沿線からの交通の分散を図るため、新たに野川インターチェンジ、都筑インターチェンジを新設するというもの。保土ヶ谷パーキングエリア（下り線）を拡幅し、また都筑インターチェンジに併設してパーキングエリア（上り線）を併設する。3路線で一体化した道路情報システムを構築する等である。

- 1987（昭和62）年12月、日本道路公団が改築事業許可を受け工事に着手。
- 1992（平成4）年12月、保土ヶ谷パーキングエリアの拡幅が完成。
- 1995（平成7）年4月10日、都筑インターチェンジ、併設のパーキングエリア（小型167台、大型38台）が完成（写真2-10参照）。



写真2-10 都筑インターチェンジとパーキングエリア

第13節 東名横浜緑インターチェンジ（現横浜青葉インターチェンジ）の経緯



東名高速道路に横浜第2インターチェンジを建設する構想は昭和30年代の「市ヶ尾インターチェンジ」計画が起源である。

「市ヶ尾インターチェンジ」計画は、進行中の東急田園都市線沿線開発や港北ニュータウン開発計画（1965（昭和40）年横浜市六大事業として計画発表）に対応して、当時、施工中であった東名高速道路（1962（昭和37）年、東京～静岡間施行命令、1968（昭和43）年4月東京～厚木間開通）に追加インターチェンジを建設しようとするもので、横浜市が計画し、建設省、日本道路公団に建設を要請した請願インターチェンジである。計画の経緯は以下の通りである。

- 1964（昭和39）年11月、飛鳥田一雄市長が東名市ヶ尾インターチェンジ設置要望書を建設大臣、日本道路公団総裁あてに提出
- 1966（昭和41）年7月、建設省、日本道路公団と横浜市の間でインターチェンジ用地を横浜市が先行取得する事を確認
- 1970（昭和45）年9月、横浜市が北側部分の用地5,359m²を先行取得

● 1973（昭和48）年2月～1979（昭和54）年9月、地元から市長、市会議長あてインターチェンジ設置反対陳情

● 1979（昭和54）年12月、1985（昭和60）年4月、横浜市が南側部分の用地16,060m²を先行取得

しかし、その後インターチェンジ用地周辺の住宅開発が進み、用地が狭く緩衝緑地の整備も困難なことから市ヶ尾インターチェンジの建設計画は進捗しなかつた。

一方、1985（昭和60）年ごろより、横浜環状道路計画が進捗する中で、西側区間と東名高速道路を結ぶ緑支線の計画が生まれ、また、1986（昭和61）年に谷本川沿岸土地改良地区組合から、市ヶ尾町に隣接する谷本川地区へのインターチェンジ建設要望が寄せられた。横浜市では、東名高速横浜インターチェンジの交通混雑緩和が早急に必要な状況であったことなどから、市ヶ尾町への建設方針を転換し、地元及び農用地関係の行政機関等との協議を進め、谷本地区への立地を前提に「東名横浜緑イン

ターチェンジ及び緑支線」計画を推進。1987（昭和62）年より、地元経済界と一体となって、建設省、日本道路公団に対して早期事業化の要望活動を行ってきた。

その結果、1989（平成元）年1月31日の第28回国土開発幹線自動車道建設審議会（以下「国幹審」という。）において、緑インターチェンジの「整備計画」が決定し、1990（平成2）年12月、日本道路公団へ施行命令、1994（平成6）年6月に着工し、1998（平成10）年3月に開通した。

計画の経緯は以下の通りである。

- 1986（昭和61）年5月、谷本川沿岸土地改良地区組合から市に対し、土地改良地区内へのインターチェンジ建設要望。市は要望について、建設省高速国道課と対応を協議。国からは次期国幹審は1988（昭和63）年度に開かれる予定であるが、全国に約80カ所の追加インターチェンジ（請願インターチェンジ）の要望が既にあり、本件は困難との説明
- 1987（昭和62）年ごろ、道路局は土地改良区（農振法農用地）内へのインターチェンジ設置の可能性について緑政局と協議のうえ、次期国幹審に追加インターチェンジとして付議するよう建設省高速国道課、日本道路公団（東京第一管理局）と協議
- 建設省から市に対し、当時の民間活用政策の中で、次期国幹審に請願インターチェンジの一つである「開発インターチェンジ」方式で要望するよう提案。道路局では、港北ニュータウン等による開発者負担について検討したが、結局、1985（昭和60）年ごろから既に計画を検討していた横浜環状道路緑支線に接続する政策インター（日本道路公団が建設する方式）として、国幹審で審議されるよう要望
- 1987（昭和62）年7月、12月、横浜市幹線道路網建設促進協議会（会長：上野豊横浜商工会議所会頭）が東名横浜第2インターチェンジの建設促進を国に要望。1987（昭和62）年9月、横浜市緑交通安全協会長が東名横浜第2インターチェンジの建設促進要望書を建設省、日本

道路公団に提出

- 1987（昭和62）年9月～12月、中市ヶ尾町長、谷本連合自治会長、市ヶ尾連合自治会長、下ヶ尾町内会長、藤が丘1丁目町内会長等に経緯を説明。
- 1989（平成元）年1月31日開催の第28回国幹審において、東名横浜緑インターチェンジの整備計画が承認
路線名：第一東海自動車道
連結位置：横浜市
連結道路：国道246号
- 1990（平成2）年12月、日本道路公団への施行命令
- 1991（平成3）年6月、緑区議員団説明、6月中～下旬に連合町内会長、町内会長、区民へ説明

インターチェンジ概要

位 置：緑区下谷本町

接続道路：国道246号

面 積：約9ha

関連道路整備計画：国道246号立体交差化事業（建設省）、中道及び農道拡幅整備（横浜市）

- 1992（平成4）～1993（平成5）年、地元説明、測量調査、地権者との用地買収交渉等実施
- 1994（平成6）年6月29日起工
名称：横浜緑インターチェンジ（仮称）
インターチェンジ本体を日本道路公団横浜工事事務所が施工、国道246号市ヶ尾立体交差事業を建設省川崎国道工事事務所が施工、関連街路整備を道路局が施工と、役割分担して一体的に施行
- 1998（平成10）年3月20日、インターチェンジ本体開通（名称は横浜青葉インターチェンジとした）
- 同3月10日国道246号市ヶ尾立体交差開通
- 同3月20日横浜青葉インターチェンジ開通に合わせて、両事業の開通式典を実施



図2-28 横浜市緑インターチェンジ計画図

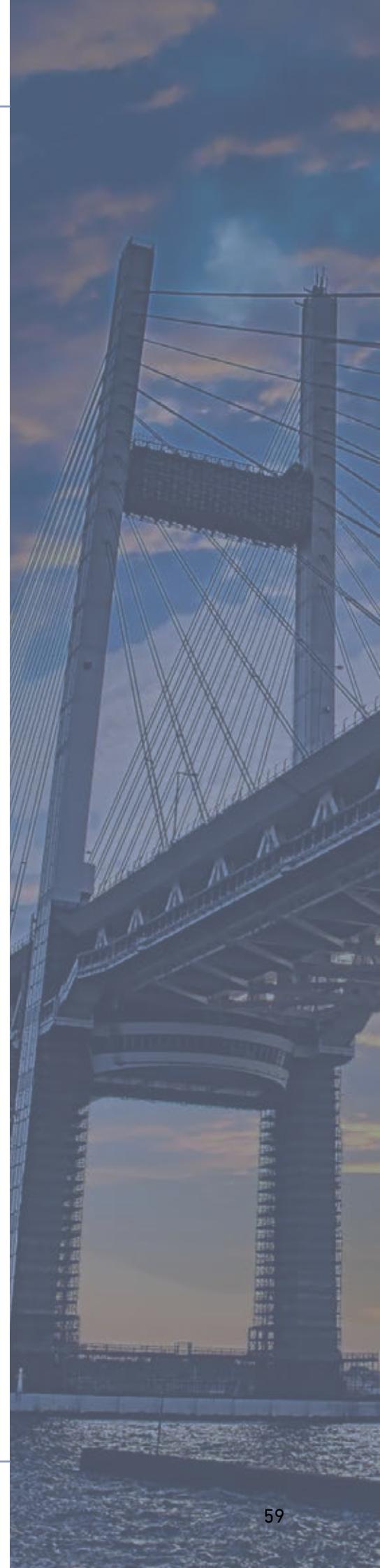
参照：東名高速道路 横浜緑インターチェンジ近隣ニュース JH 日本道路公団・建設省・横浜市



写真2-11 横浜青葉インターチェンジ（平成13年撮影）

第3章

横浜ベイブリッジ 建設



第3章

横浜ベイブリッジ建設

第1節 計画の起源



1963（昭和38）年12月「横浜自動車道路計画調査報告書（横浜市計画局）」において「臨港線」（横羽線のこと）の別ルート（海上）案として「臨海埋立道路」（現在の高速大黒線生麦付近から高速湾岸線本牧付近に至る海上道路）案の検討の必要性が報告された。しかし、この時点ではまだベイブリッジという名称は無かった。

1965（昭和40）年2月、横浜市港湾局（以下「港湾局」という。）が「横浜ベイ・ブリッジ計画（案）概要」を発表した。これは港湾局が、1964（昭和39）年から横浜航路を跨ぐ橋梁について本格的な調査を開始し、技術的、経済的な検討の結果、技術

的には可能との結論を得て公表したもので、これが「横浜ベイブリッジ」という名称及び計画の起源である。

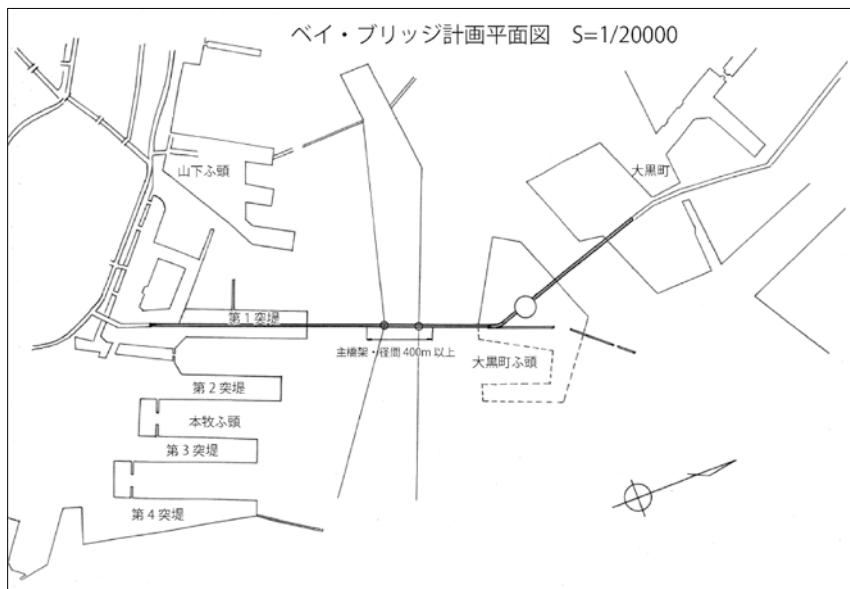


図3-1 ベイ・ブリッジ計画平面図

参照：横浜ベイ・ブリッジ計画（案）概要 P5（昭和40年2月 横浜市）

横浜ベイ・ブリッジ計画の概要は、建設中の本牧ふ頭から計画中の大黒ふ頭を経て大黒町に至る総延長約5km、4車線の一般道路で、両側に1.5mの歩道を設置するというものである。建設費は250億円で、横浜航路を跨ぐ長大橋は主径間480m、橋長1,810mのゲルバートラス橋（ドイツのハインリッヒ・ゲルバーが径間を延ばすために考案した橋の形式）を検討。また、横浜港に入港する船舶のうち、最大のマスト高を持つキャンベラ号を考慮して海面上62mの桁下空間を持つよう計画していた（図3-2参照）。

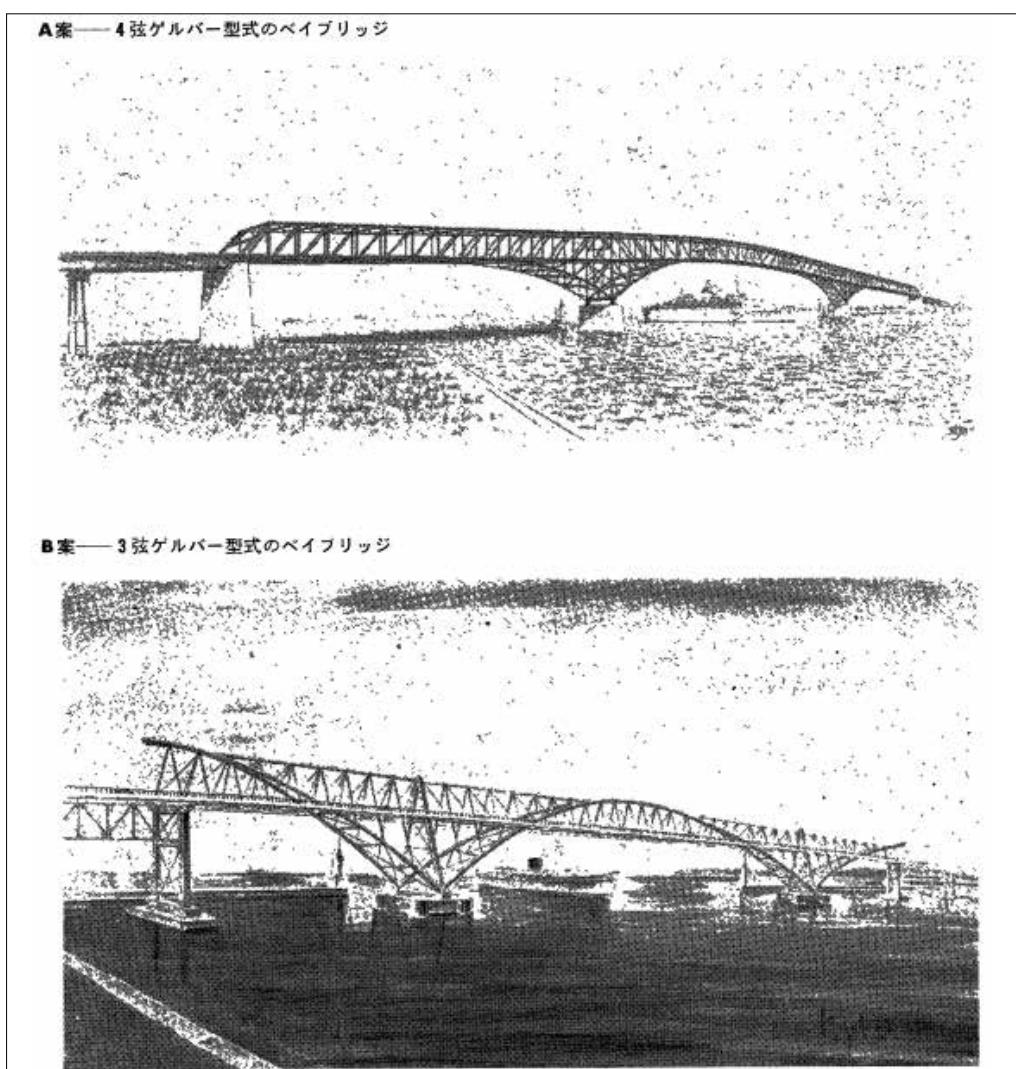


図3-2 ベイブリッジの想像図

参照：調査季報28 P59

1965(昭和40)年、横浜市(飛鳥田一雄市長)は「横浜の都市づくりー市民がつくる横浜の未来ー」の中で「横浜港ベイブリッジ建設計画」を市の六大事業のひとつとして発表した。計画の概要は先の港湾局発表のとおりで、建設主体は横浜市(港湾局)としている。しかし、橋のデザインについては、横浜港

のシンボルとしてのイメージが必要なことから(一つの案として)吊り橋を提示している。また、効果として、復興の時代から建設の時代に向う明日の横浜をつくる「虹の架け橋」としての象徴的な意義を強調している。

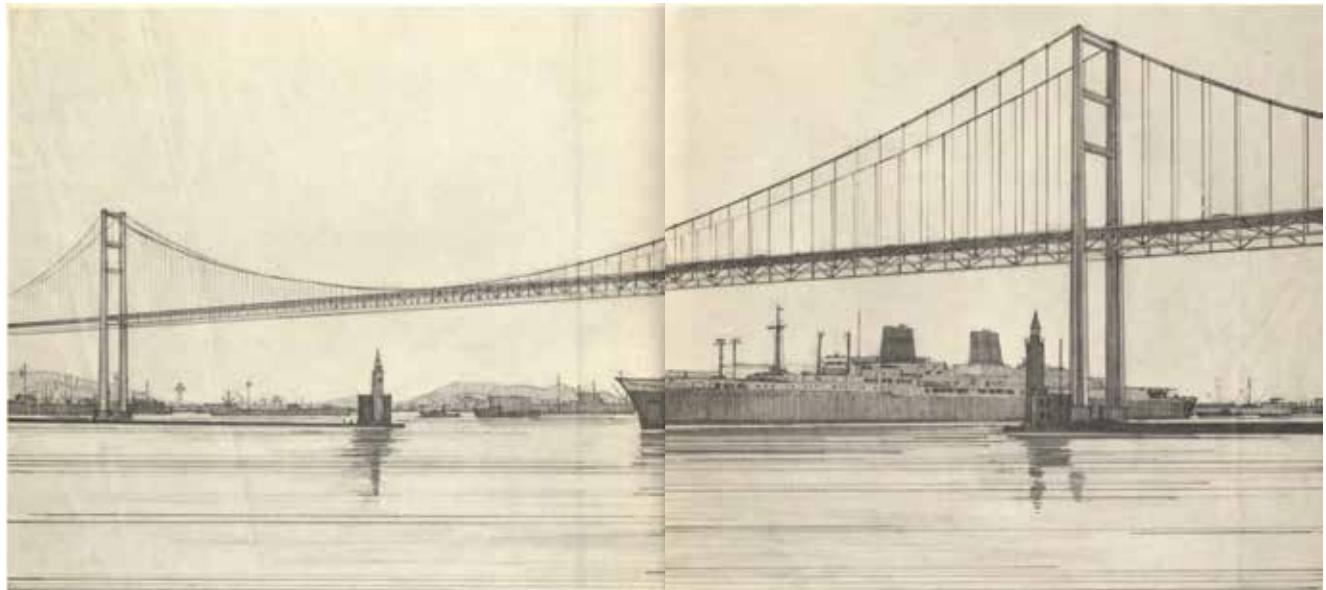


図3-3 横浜港ベイブリッジ建設計画

参照:「横浜の都市づくりー市民がつくる横浜の未来ー」P66 (ベイブリッジは吊り橋として描かれている)

一方、横浜市から六大事業の元となる将来計画策定調査の委託を受けていた(株)環境開発センターは、1964(昭和39)年12月「横浜市将来計画に関する基礎調査報告書」を提出した。この中で「横浜港ベイ・ブリッジ建設計画」が提案されている。計画の概要は本牧ふ頭と大黒町地先を繋ぐ全長2,000m(主径間1,000m)の吊り橋で、6車線、歩道有り、鉄道併用橋となっていた。

| 資料 |

- ・「横浜自動車道路計画調査報告書(横浜市計画局)」昭和38年12月
- ・「横浜ベイ・ブリッジ計画(案)概要」昭和40年2月 横浜市
- ・「横浜の都市づくりー市民がつくる横浜の未来ー」昭和40年 横浜市
- ・「横浜市将来計画に関する基礎調査報告書」昭和39年12月 横浜市

第2節 建設計画の経緯～東京湾岸道路として～



横浜ベイブリッジは当初、港湾局が港湾道路として建設する方針で、当時最新の長大橋である若戸大橋を参考に運輸省と協力して技術調査や経済調査を行っていた。しかし、高速道路網と接続しない一般道路としての横浜ベイブリッジ単独の建設では、多くの利用交通量が望めず、採算性の点から、事業着手までには至らなかった。また、都心部の緊急交通対策として高速道路「臨港線」(横羽線)が優先された事情もあった。

一方、1962(昭和37)年頃から建設省関東地方建設局を中心に、東京湾臨海部を巡る東京湾岸道路の調査が進行し、1967(昭和42)年には千葉県船橋市に湾岸道路調査事務所が開設され、東京～横浜方面の路線調査を開始した。更に、東京地区が1969(昭和44)年度に首都高速道路公団により事業着手されるなど湾岸道路計画が急速に進んできたことや、横浜地区については、横浜市が計画していた横浜ベイブリッジ以外のルートは考えられないことなどから、横浜市は国の湾岸道路計画に協力し、その一環として横浜ベイブリッジの実現を目指す方針に転換した。

1969(昭和44)年8月、それまでの港湾局のすべての調査資料(概略設計等)が、建設省関東地方建設局に引き継がれた。

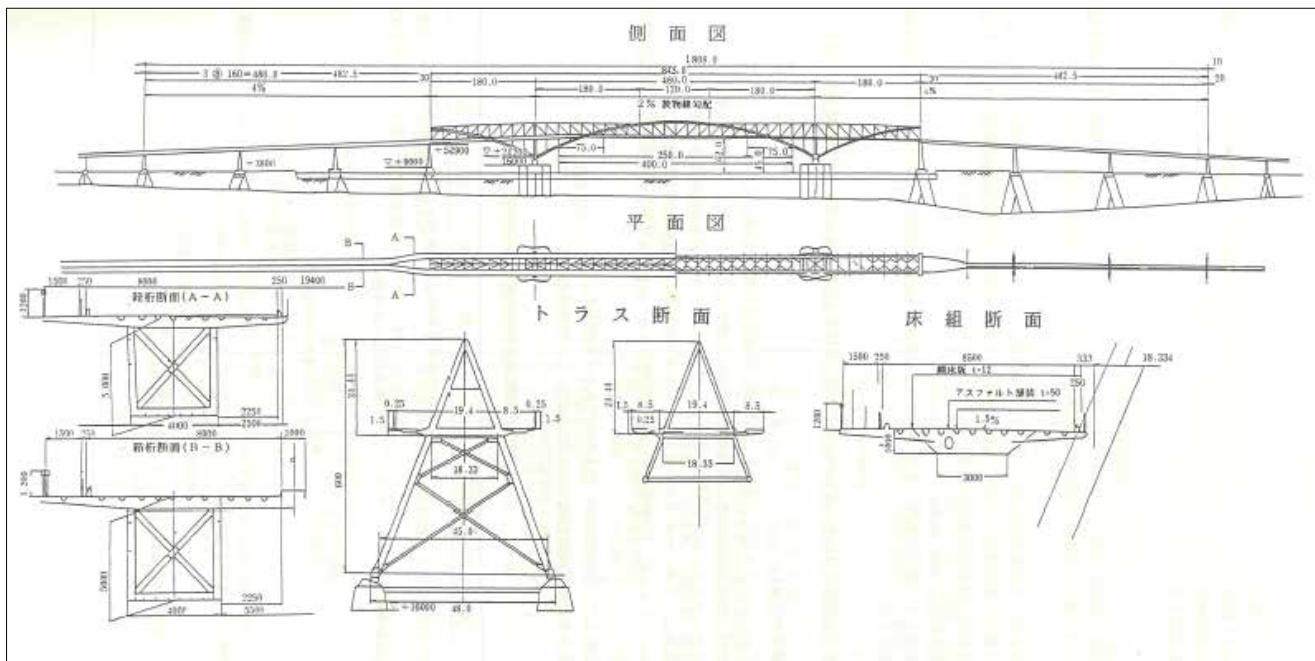


図3-4 横浜市から引き継がれたベイブリッジ計画案（ゲルバートラス案）

参照：「横浜ベイブリッジ」P1-3（首都高速道路公団）

以後、横浜ベイブリッジは東京湾岸道路の一環として、建設省関東地方建設局が調査を行うこととなり、国との計画調整業務を道路局高速道路課が担当することとなった。高速道路課では、六大事業で「横浜港のシンボル」として取り上げられた「横浜港ベイ・ブリッジ建設設計画」が、国の東京湾岸道路計画（総延長 160km、幅員 50～100m、高速部 6 車線・一般部 6～8 車線）の中で生かされ、当時まだ未着手であった東京都～神奈川県区間の中で最優先に着工されるよう、建設省への協力・働きかけを行った。

建設省関東地方建設局では、1969（昭和 44）年度から、横浜市から引き継いだ資料を基に、東京湾岸道路横浜地区の調査を開始した。横浜航路横断方式については、橋梁案と沈埋トンネル案を比較検討し、橋梁案では横浜航路の必要クリアランスが高く、橋梁が大規模になるなどの問題が挙げられた。一方、沈埋トンネル案の場合は、出入り口となる本牧埠頭 A 突堤に潰れ地が生じ、稼働中のコンテナターミナルの機能が阻害されるなど、港湾機能への影響が大きくなることがネックとなつた。これらを総合的に判断した結果、橋梁案に決定した。

また、橋梁の形式についても、関東地方建設局では 1972（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（塔から斜めに張ったケーブルを橋桁に直接つなぎ支える構造の橋）に決定した。

しかし、横浜航路横断橋は斜張橋として当時世界最大規模であり、日本での施工実績も皆無だったため、建設省土木研究所と協同で、1973（昭和 48）年度から 1975（昭和 50）年度にわたり、概略設計、地質調査、風洞実験、耐風解析、耐震解析等の技術的検討を重ね、1975（昭和 50）年度に技術検討書を取りまとめた。建設省がまと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（2 本）の高さ 175m、1 種 2 級 6 車線と 3 種 1 級 6 車線の自動車専用道路のダブルデッキ構造（歩道はなし）で、横浜航路を跨ぐ中央径間の桁下高は 55m であった。

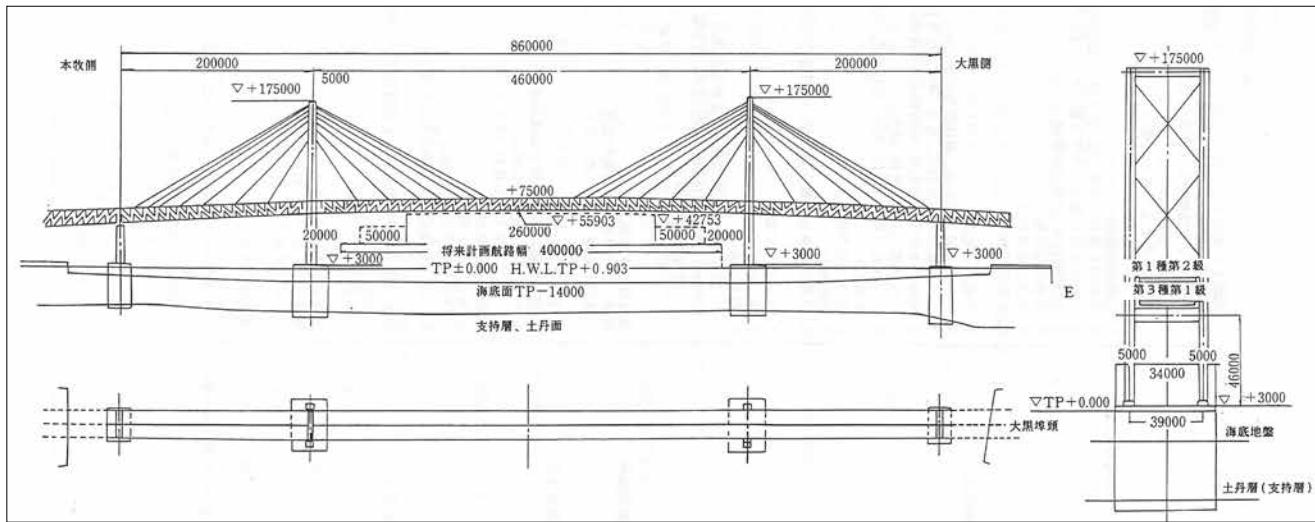


図3-5 建設省が纏めた斜張橋案

参照：「横浜ベイブリッジ」P1-6（首都高速道路公団）

なお、横浜航路横断橋の中央径間の桁下を55m（航路幅260m）とすることについては、1977（昭和52）年の港湾審議会第77回計画部会で承認されている。部会では、当時横浜港に毎年入港してい

た最大船舶のロッテルダム号（マスト高53m）を基準に桁下高を決定したが、その後、クイーン・エリザベス2についても通行可能であることが判明し、ベイブリッジ完成後もほぼ毎年入港している。

今日では、客船の巨大化によりベイブリッジを通れない船も出現してきたことから、そのような巨大客船は大黒ふ頭に停泊することになった。

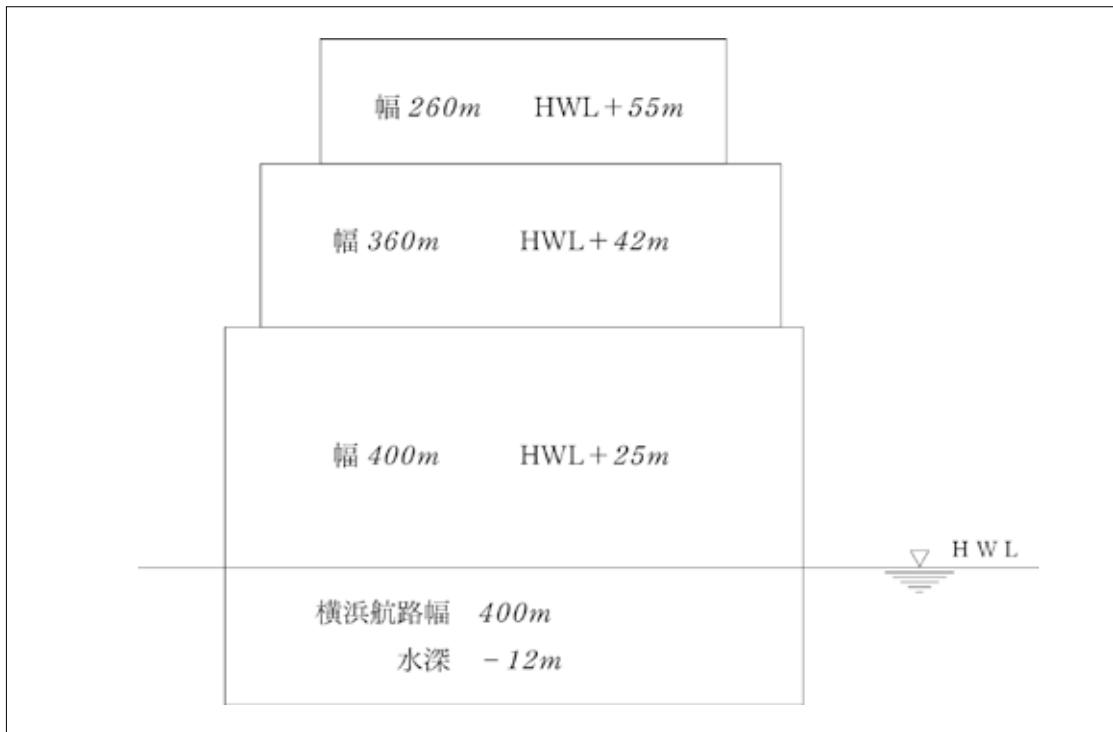


図3-6 航路横断橋桁下空間図

参照：横浜港横断連絡架橋（3橋梁）計画検討書P7（昭和52年3月 横浜港港湾管理者）

| 資料 |

- ・調査季報28 「ベイブリッジ計画」西脇 嶽
- ・「横浜ベイブリッジ」首都高速道路公団
- ・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 建設事業の着工



スカイウォークから見える横浜の風景

横浜ベイブリッジを首都高速道路公団の高速湾岸線として事業着手するためには、ルートの都市計画決定が前提条件となることから、横浜港港湾管理者をはじめとする関係機関との協議・調整や、扇島、大黒町、大黒ふ頭、本牧ふ頭、新本牧の地権者や沿線企業・住民への説明をしっかりと実施し、1977（昭和52）年8月に高速湾岸線（鶴見区扇島～中区千鳥町間）及び高速大黒線の都市計画決定を行った。また、これと合わせて横羽線2期を延伸し、横浜ベイブリッジへの接続の都市計画変更を行い、横羽線～横浜ベイブリッジ～高速大黒線でループを形成し、都心部の海上バイパスが出来上がるよう計画した。

道路局では、首都高速道路公団が早期に高速湾岸線（横浜ベイブリッジ区間）及び高速大黒線の事業に着手できるように、都市計画決定手続きを進める一方、首都高速道路公団の新規事業予算が国に認められるよう、横浜の政界、経済界、港湾業界などと一体となり、1976（昭和51）年から1978（昭和53）年にかけ、毎年、当時の総理大臣に面会するなど政府への強力な要望活動を展開した（バスを連

ね横浜港の官民挙げた大陳情団を派遣）。

横浜市がベイブリッジの着工を急いだ背景として「コンテナ街道」の問題があった。昭和40年代からの港湾物流の急速なコンテナ化に伴い、本牧ふ頭から東京方面や内陸部に向かうコンテナトレーラーにより、都心部の国道133号（横浜港から桜木町一丁目交差点までの約1.4km）沿線が激しい渋滞、騒音、排気ガスにさらされ「コンテナ街道」と酷評される状態となっていた。また、コンテナ街道下での地下鉄3号線工事が更なる渋滞を招くとして元町、中華街等地元商店街の反対により、着工できない状況に陥っていたことがある。この打開策として、高速横羽線延伸事業と高速湾岸線（横浜ベイブリッジ区間）の早期着工が求められ、横浜の政界、経済界が一丸となって、道路局の取り組みを応援したのである。

この運動の結果、ようやく1979（昭和54）年、首都高速道路公団に対して「横浜市道高速湾岸線（横浜ベイブリッジ区間）」の基本計画指示がなされ、1980（昭和55）年5月の都市計画事業承認を経て、同年11月横浜ベイブリッジが着工された。

このように横浜ベイブリッジは、計画上は東京湾岸道路の一環として位置づけられたが、その整備については、高速大黒線と市道高速湾岸線（横浜ベイブリッジ）が一体となって横羽線の海上バイパスとして機能し、都心部交通問題を解決するために横浜市の都市高速道路網整備の一環として建設されたのである。

東京湾岸道路は、東京側から高速湾岸線3期、4期、5期事業として順次進められてきたが、横浜ベイブリッジ区間だけは「横浜市道高速湾岸線」として、これらに先行して整備された。

横浜市の六大事業として1965（昭和40）年に計画された横浜ベイブリッジは、このような経緯を経て1980（昭和55）年11月にようやく着工された。六大事業の計画から着工までに15年の歳月を要している。また工事についても、軟弱地盤層が非常に厚く、通行船舶の輻輳（ふくそう）する横浜航路上での難工事であったため、1989（平成元）年9月27日の完成までに、更に9年の歳月を要している。計画から完成まで実に四半世紀を要した一大プロジェクトであった。

横浜市重要道路整備路線図

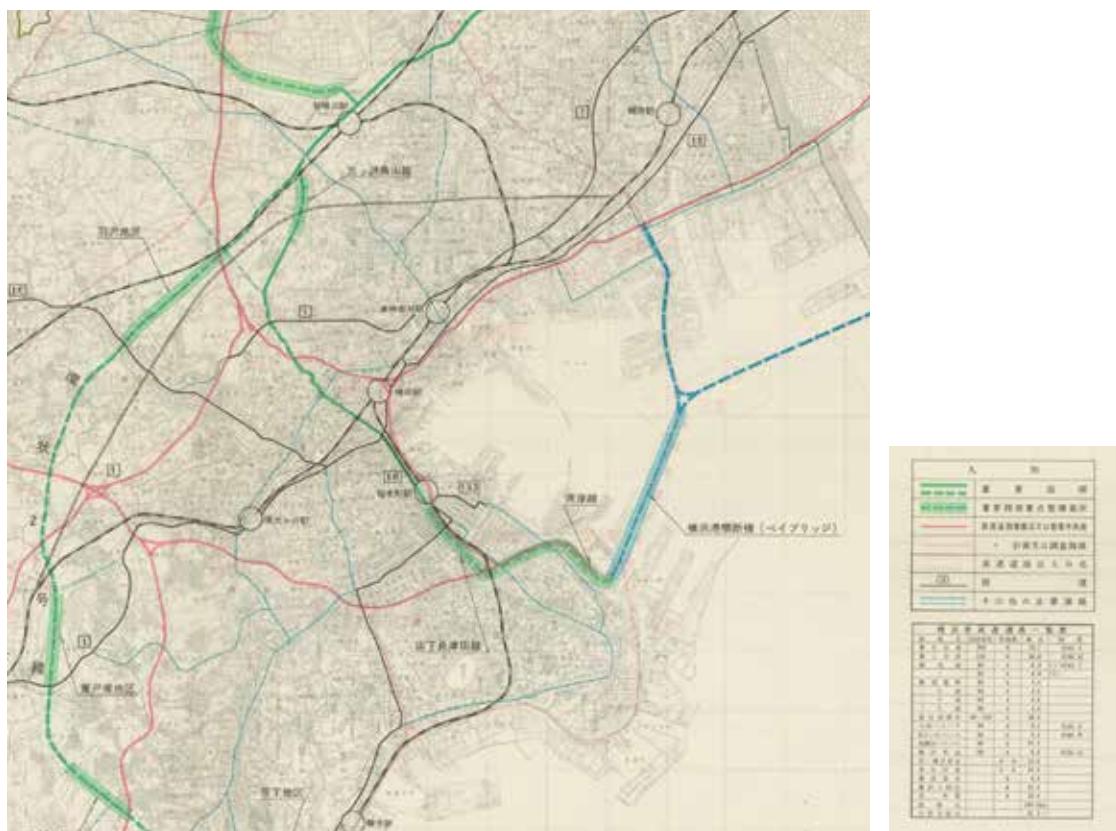


図3-7 横浜市重要道路整備路線図

昭和52年 高速湾岸線の都市計画決定

〔資料〕

・プロジェクトX「復興の懸け橋」NHK出版

第4節 建設工事～首都高速道路公団における設計・施工技術の調査検討の経緯～



横浜ベイブリッジをくぐるクルーズ客船「MITSUI OCEAN FUJI」

1977（昭和 52）年度より、建設省から首都高速道路公団への資料の引き継ぎが逐次行われた。首都高速道路公団では、ベイブリッジが当時世界最大規模の斜張橋で、施工実績も皆無だったため、着手に当たり更に詳細な調査が必要と判断し、1978（昭和 53）年度に「横浜航路横断橋の設計施工に関する調査研究委員会 委員長村上永一」を設置。以後毎年度、学識経験者を中心とした調査研究委員会を設置し建設技術を研究した。大規模海中基礎構造としての多柱式基礎、大口径アーム式水中掘削機の開発、斜張橋上部構造の検討、ケーブル構造・架設工法の検討、風洞実験、耐震検討による耐風・耐震安定性の確認等を行い、実施設計に反映させた。

ベイブリッジの建設工事は予想を超える難工事となった。原因は横浜港海底の 60m もの厚さの軟弱地盤（シルト）層の存在で、しかもその下の支持（土丹）層が急傾斜の地層となっていた。このため首都高速道路公団は、ベイブリッジの下部構造を多柱式ケーソン構造として対応した。

高さ 175m の主塔を支える多柱式ケーソン基礎の深さは最深部では 90m にも達し、ケーソン内の

地盤の掘削は人力では不可能だった。このため、首都高速道路公団は無人のアーム式水中掘削機を新たに技術開発してこの難工事を乗り越えた。この水中掘削機は土木学会技術開発賞を受賞。1 日 1000 隻もの船舶が通過する横浜航路上での架橋工事ということもあり、基礎工事に 8 年の歳月を要した。

表3-1 横浜ベイブリッジ工事工程

出典：横浜ベイブリッジ P1-12 (首都高速道路公団)



写真3-1 3,000 t フローティングクレーンによるプレキャストケーソン吊込み

出典：よこはまの道路 1986（道路局）



写真3-2 アーム式水中掘削機

出典：「NETWAY 横浜ベイブリッジ開通記念号」P33（首都高速広報協議会）

〔資料〕

・「横浜ベイブリッジ」首都高速道路公団



第5節 横浜港のシンボルとしてのデザイン



横浜ベイブリッジの名称は、建設省の東京湾岸道路調査時は「横浜航路横断橋」、首都高速道路公団の高速湾岸線建設事業時には「横浜港横断橋」という名称が使われたが、完成時には横浜市の要請により、横浜港のシンボルとしてふさわしい名称である「横浜ベイブリッジ」に決定された。

色彩については、懸念されていた主塔を赤白等にするといった制限が航空法の改正により解除され、1986（昭和61）年の横浜市都市美対策審議会（会長 日笠端氏（東京大学名誉教授））の意見に基づいた横浜市の要請により、橋の存在感を際立たせるために、横浜港の海の青色、背景の工業地帯のグレーと対照的でシンボリックな「純白」と決定した。

また、ベイブリッジの2本の主塔の形状をH型とし、先端部の主塔断面を細くするとともに主塔間の距離を狭め、海面から2つのタワーがすっきりと立ち上がって安定感のある姿としたことや、ケーブルの張り方を扇状（ファン型）、多段式（マルチタイプ）とすることにより斜張橋の美しいシルエットを創出。当時新進気鋭の橋梁デザイナーであった大野美代子氏（愛知県立芸術大学、東京工業大学非常勤講

師）の提案により、横浜港のシンボルと呼ばれるにふさわしい美しい橋梁デザインを実現した。

更に、魅力ある港の夜景を創出するため、照明デザイナーの石井幹子氏のデザインによる横浜ベイブリッジのライトアップを行っている。主塔2基と中央径間桁下を投光器で照射。白色光で、一定間隔で青色に変化するデザインとした。

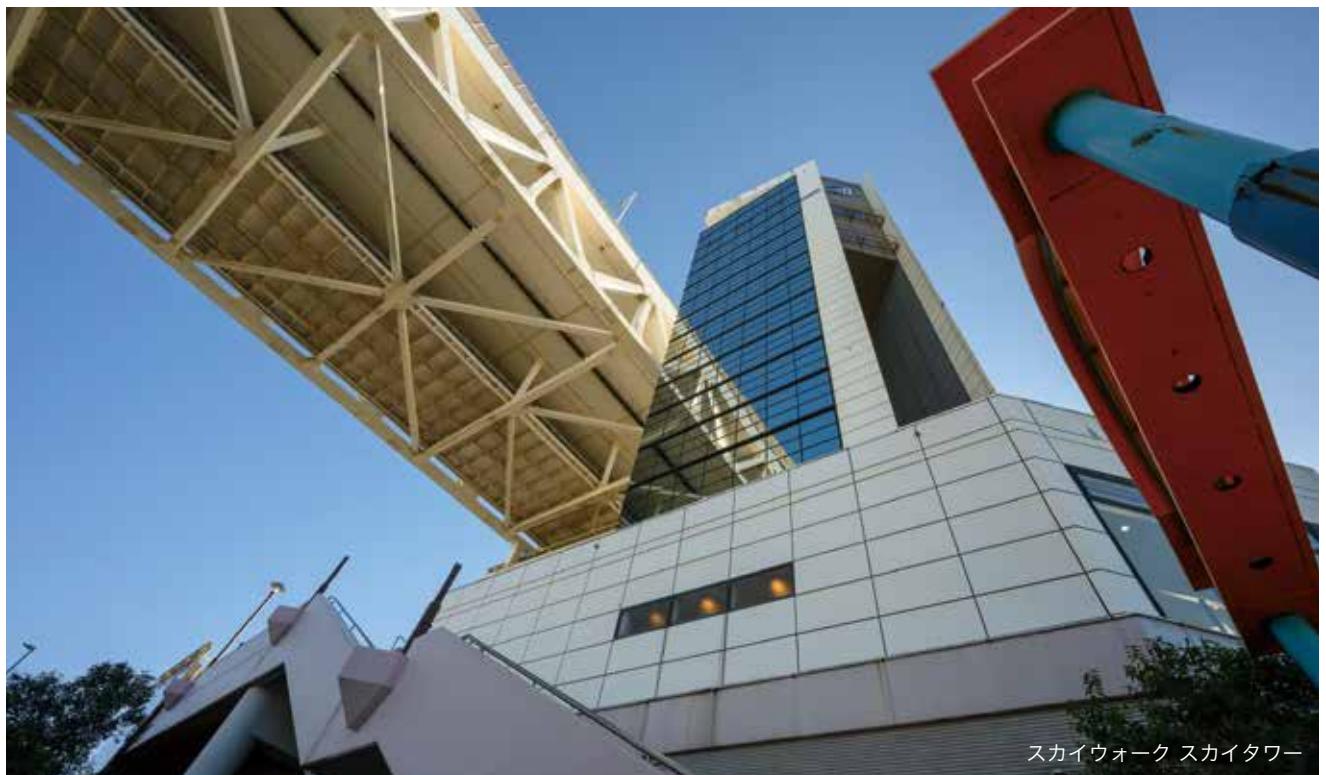


写真3-3 横浜ベイブリッジのライトアップ

（資料）

・第45回横浜市都市美対策審議会資料 昭和61年5月 横浜市

第6節 スカイウォークの計画・建設経緯



スカイウォーク スカイタワー

横浜ベイブリッジは世界最大規模の斜張橋であり、デザインも優れている。

また、横浜港の玄関ともいえる位置にあり、観光地である山下公園、港の見える丘公園等からも一望できることから、横浜港のシンボルとして景観設計上多くの配慮がされている。

横浜港の新しいシンボルとして着工された横浜ベイブリッジに対し、多くの市民から横浜ベイブリッジを歩きたいという要望が横浜市に寄せられた。また、市民、特に子どもたちが世界最大規模の斜張橋で先端技術の粋であるベイブリッジに直接触れるにより、土木技術のPR、学習の場を提供できることや、ベイブリッジ上から眼下を通過するクイーン・エリザベス2などの豪華客船を見物できること、さらには、横浜の街並や遠く丹沢山系、富士山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できることなどから、横浜市は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することとした。

横浜市では、1980(昭和55)年度から、ベイブ

リッジに市民利用施設を添架する可能性について調査研究を始め、1981(昭和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(委員長 井上孝 横浜国立大学教授)」を設置し、風洞実験等も含め2カ年にわたって検討した。

この結果、1983(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)
- 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。

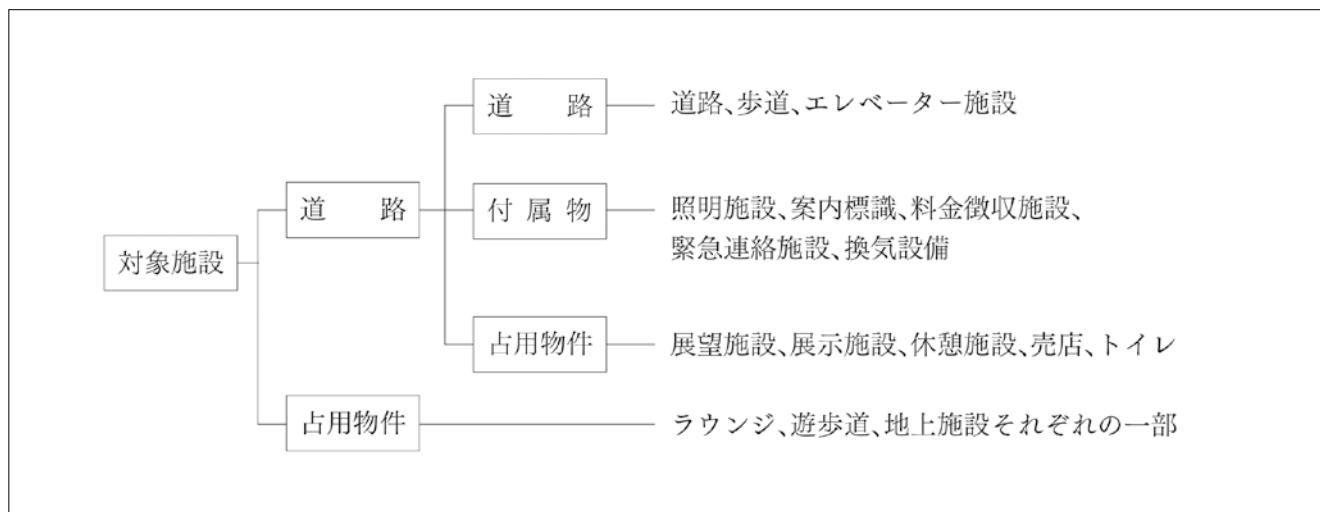
首都高速道路公団でも1985(昭和60)年度及び1986(昭和61)年度の「横浜航路横断橋の設計施工に関する調査研究委員会(委員長 伊藤学)」の中で、風洞実験等により、当該施設添架の最大の問題である耐風安定性等について確認を行った。

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、横浜市で

は、委員会での技術検討と平行して、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つた構造物であることなどから、占用物件ではな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。

当該施設が道路となったことに伴い「遊歩道」という用語を止め、事業名を「ペイブリッジ歩行者道」とした。また、「スカイウォーク」という名称は道路の路線認定する折に路線名として付けられたものである。

表3-2 スカイウォークの道路法上の考え方



参照:「橋に抱かれた展望ラウンジ;スカイウォーク」P33(道路行政セミナー 1994年4月号 一般社団法人道路新産業開発機構)

市民利用施設の概要は、以下の通りである。

①スカイタワー：大黒ふ頭内に設置された高さ60mのエレベータータワー。25人乗りエレベーター2基で地上とスカイプロムナードを連絡。

②スカイプロムナード：ベイブリッジ下路両側に張

出して設置した屋根付きの歩道。幅員 2.5m、延長片側 320m。

③スカイラウンジ：大黒側主塔下段水平材に取り付けた外径32mの円形の展望施設。海面からの高さは50m。

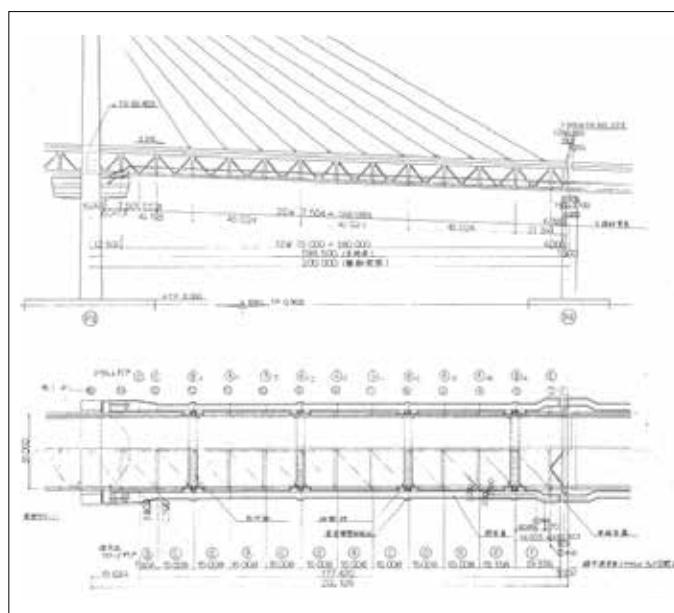
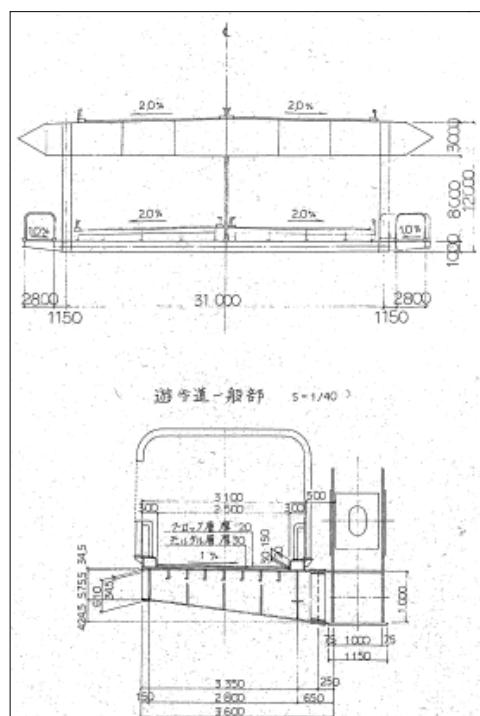


図3-8 スカイウォークの一般図



SKY WALK PHOTO GALLERY





写真3-4 スカイウォーク開通式



写真3-5 スカイウォーク

1985（昭和 60）年 5 月、横浜市道「市道スカイウォーク」として道路の路線認定、1985（昭和 60）年 12 月、首都高速道路公団に事業委託（協定締結）、1986（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。事業名は「横浜ベイブリッジ歩行者道」。建設費 49 億円の内、14 億 4 千万円を有料道路事業の償還対象とし、差額は一般会計で負担。料金 600 円（当時）は近隣の横浜マリンタワー等を参考に決定した。

スカイウォークは、1989（平成元）年 9 月 27 日に横浜ベイブリッジと同時に完成し供用開始され、

横浜の名所となった。しかし、開業から 21 年目の 2010（平成 22）年に利用者数の減少により一旦閉鎖された。その後一部開放したものの、新型コロナウイルス感染症の感染拡大により、2020（令和 2）年 2 月以降は再び閉鎖されることになる。

スカイウォークからは、横浜港の風景や客船が通過する様子に加えて、現在整備中の新本牧ふ頭も見ることができることから、新本牧ふ頭整備事業に対する市民の理解を深めるための PR 施設としてリニューアルし、2022（令和 4）年 6 月 25 日に再オープンした。



写真 3-5 横浜ベイブリッジ下を通過するクイーン・エリザベス 2

【資料】

- ・「横浜ベイブリッジの多目的利用に関する調査研究報告書」 昭和57年3月 横浜市道路局、財団法人首都高速道路協会
- ・「同（その2）報告書」 昭和58年3月
- ・「横浜航路横断橋の設計施工に関する調査研究報告書」 昭和62年3月 （社）日本道路協会

第7節 国道357号（横浜ベイブリッジ下層部）整備の経緯



1988（昭和63）年3月、横浜市の港湾業界は、横浜ベイブリッジ完成後に首都高速道路（神奈川料金圏）の料金値上げが予想されることから、横浜ベイブリッジ区間（本牧埠頭～大黒埠頭の隣接ランプ間）を多頻度で利用する港湾関係車両の料金を特別に割引く「特別料金制度」の導入を、首都高速道路公団に要望した。

〔資料〕

「ベイブリッジ特別料金制度の要望 横浜港振興協会 昭和63年3月

しかし、1989（平成元）年6月、首都高速道路公団から現在の均一料金制の下では当該区間への特別料金制度の導入は技術的に困難との回答があった。そのため同年9月、横浜市は特別料金制度導入を断念し、今後は国道357号（横浜ベイブリッジ下層部）の早期整備を国に働きかける方針を確認した。

〔資料〕

「ベイブリッジ特別料金制度要望への回答」 平成元年6月 首都高速道路公団

1989（平成元）年9月の横浜ベイブリッジ開通後、都心部の交通混雑は大幅に改善したものの、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

の本牧埠頭～大黒埠頭間を常時往来するコンテナ車にとって首都高速神奈川料金圏の均一料金の負担額が大きかったからである。

このような背景もあり1998（平成10）年ごろより、コンテナ船の大型化とこれに伴う港湾の国際競争の激化の波の中で、横浜港の国際競争力強化のために本牧～大黒間を結ぶ国道357号（横浜ベイブリッジ下層部）の早期整備を求める要望活動が横浜港の港湾関係団体を中心に行われてきた。

1998（平成10）年10月5日には横浜商工会議所、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1,000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」を決議した。10月13日、同団体代表者らが約13万3,000人の署名を集め、関谷建設大臣、川崎運輸大臣に面会し、国道357号の着工を要望した。

▷要望活動経緯

- 1998（平成10）年9月、横浜港運協会、神奈川倉庫協会等の港湾関係団体及び横浜商工会議所が関谷勝嗣建設大臣、建設省橋本事務次官、運輸省川島港湾局長等に面会、陳情
- 1998（平成10）年10月13日、上記の陳情

【資料】

- ・「国道357号（横浜ベイブリッジ下層国道）の整備に関する活動について
よこはま港 1999（平成11）年1月号（社）横浜港振興協会 P18

国道事業を所管する建設省は、まだ東京航路横断部を始め東京～神奈川間の国道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できないとし、一方、運輸省は、本牧～大黒両埠頭を連絡する臨港幹線道路の建設可能な空間は、横浜ベイブリッジ下層部しか考えられないことから、国道357号を臨港幹線道路事業により整備する方法を提案した。

両省と横浜市との間で糾余曲折の協議を経て、結局、横浜ベイブリッジ下層部（橋梁部）を建設省の国道357号整備事業、両側の埠頭からのランプウェーを運輸省の臨港幹線道路事業（本牧・大黒臨港道路事業）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う事業は、地元国會議員、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（横浜ベイブリッジ下層部）は、1998（平成10）年着手、2004（平成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、事業中の2001（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7～9割減少したと報告されている。

【資料】

- ・横浜ベイブリッジ一般部（国道357号）及び本牧・大黒臨港道路開通後の整備効果

▷事業の経緯

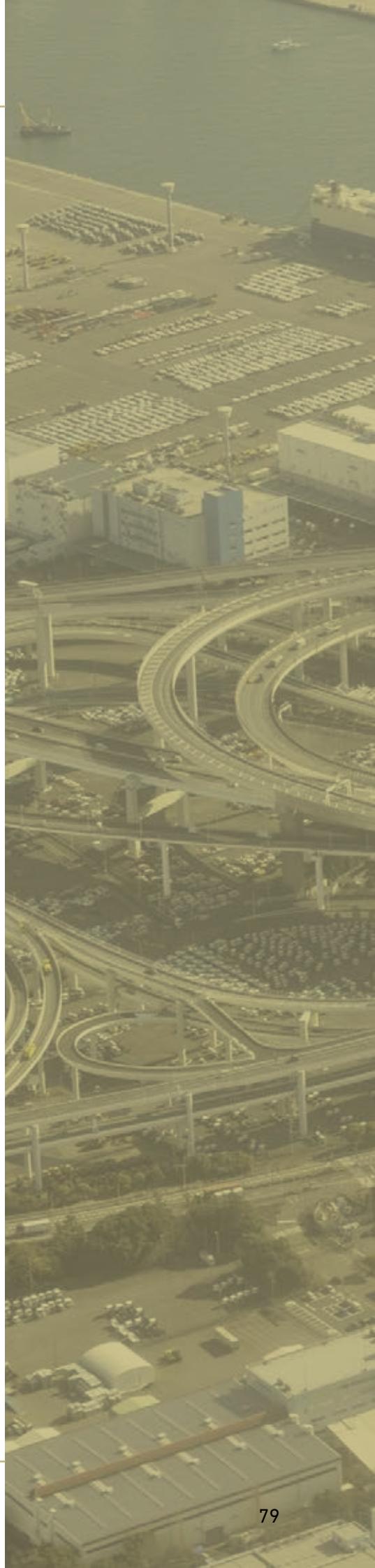
- 1977（昭和52）年8月 高速湾岸線及び国道357号都市計画決定。
- 1980（昭和55）年11月 横浜高速湾岸線（横浜ベイブリッジ）着工。
- 1989（平成元）年9月 横浜高速湾岸線（横浜ベイブリッジ）供用。
- 1999（平成11）年8月 「臨港道路（大黒・本牧ふ頭港湾計画）」決定。
- 2000（平成12）年3月 国道357号（大黒一本牧区間）着工。
- 2000（平成12）年12月 「臨港道路（大黒・本牧ふ頭）」着工。
- 2004（平成16）年4月 国道357号及び本牧・大黒臨港道路開通。

【資料】

- ・「開通までの軌跡」横浜ベイブリッジ一般部（国道357号）及び本牧大黒臨港道路開通 平成16年 国交省関東地方整備局
- ・「横浜ベイブリッジ一般部（国道357号）及び本牧・大黒臨港道路開通後の整備効果（その3）」平成17年7月 横浜国道工事事務所

第 4 章

東京湾岸道路 (高速湾岸線、国道357号) 整備



東京湾岸道路（高速湾岸線、国道 357 号）整備

第 1 節 東京湾岸道路の都市計画決定の経緯



1977（昭和 52）年 8 月、東京湾岸道路一般部（国道 357 号）鶴見区扇島～金沢区柴町間、延長 23.0km（自動車専用道または一般道；4～6 車線）及び同専用部（高速湾岸線）鶴見区扇島～中区千鳥町間、延長 10.5km（6 車線）を都市計画決定した。これにより都県境から横浜市金沢区までの東京湾岸道路全線が都市計画決定されたこととなる。

これは横浜ベイブリッジの早期着工のために、東京湾岸道路のベイブリッジから先の区間の事業化の見通し、ルートの確定が必要であったことや、市の六大事業の金沢地先埋立の骨格道路として国道 357 号の早期整備が求められたためであった。

東京湾岸道路の都市計画決定に向けて、道路局高速道路課では、既に操業していた根岸湾臨海工業地帯の各企業に対し連日の説明会を行い、敷地内を通過する東京湾岸道路の計画案への理解、協力を求めた。

日本石油株式会社根岸製油所の鉄道貨物ヤード内を通過する問題や、日本発条株式会社磯子工場の敷地真ん中を通過することになるため工場の全面移転補償を求められるなどの困難な問題もあったが、これらの問題を解決し、東京湾岸道路横浜市内全線の都市計画決定にこぎ着けた。

なお、専用部（高速湾岸線）の中区千鳥町から先

については、金沢埋立地～横須賀市（南横浜バイパス（現横浜横須賀道路）接続までの）間のルートが未定であったため、都市計画決定が先送りされた。

また、一般部（国道357号）の金沢区柴町（金沢埋立3号地）～横須賀市境についても、横須賀市との市境（行政境界）が未確定となっていたため、国道357号のルートが決められず都市計画決定が先送りとなった。

1977（昭和52）年8月の高速湾岸線都市計画決定と同時に、高速大黒線4.2kmの都市計画決定、横羽線（2期）の都市計画変更（横浜ベイブリッジに接続するための延伸線）及び関連街路湾岸線（新山下バイパス）の都市計画決定がなされた。

これらは、高速湾岸線（横浜ベイブリッジ区間）を横羽線2期延伸と一体的に早期に建設するため、

一括で都都市計画変更・決定されたものである。

横浜ベイブリッジは、東京を起点とした高速湾岸線3期、4期の整備事業に先行して、横浜市道高速湾岸線として高速大黒線、横羽線と一体となって、横浜都心部の海上バイパスを形成する目的で整備されたのである（第3章第3節で述べたとおり）。

湾岸線5期の整備を促進するため、道路局は都市開発資金制度を活用するなどして、積極的に企業から用地先行取得等も行った。

その後、1983（昭和58）年10月の高速湾岸線の都市計画変更（鶴見区扇島～金沢区釜利谷町間、延長26.2km）により、未決定であった中区千鳥町から、南横浜バイパス（現横浜横須賀道路）に接続するまでの高速湾岸線全線が都市計画決定された。



図4-1 横浜市高速道路網計画案（昭和52年）

第2節 国道357号の整備と野島・夏島問題



東京湾岸道路一般部（国道357号）の金沢区柴町（金沢埋立3号地）～横須賀市境間については、横須賀市との市境（行政境界）を巡る野島・夏島問題のため都市計画決定が先送りとなっていたが、1988（昭和63）年6月に市境問題の解決を受けて、国道357号のルートが確定し、都市計画決定がなされた。

野島・夏島問題とは、横浜市野島町と横須賀市夏島町間の水面に旧海軍が戦前に施行した埋立地（現日産自動車追浜工場）の帰属を巡る両市間の争いで、1948（昭和23）年に金沢区が磯子区から分区する際に、横須賀市との行政境界を再確認する必要が生じたことに端を発した。1959（昭和34）年に神奈川県の仲介で、両市の間で協定が結ばれ、海軍埋立地の未編入区域は、一旦すべて横須賀市に編入するが、将来、横浜市の野島周辺が開発され、未編入区域と一体化の様相を呈した時に、埋立地の一部を横浜市に再編入するという内容で合意していた。しかしその後長い間、野島周辺開発による一体化に進展がなく、問題は膠着状態となっていた。

その後、昭和50年代になって、横浜市側で金沢

地先埋立事業の進捗、新交通システム（現横浜シーサイドライン）の計画、国道357号の横須賀延伸問題など野島周辺の情勢が大きく変化したことから、支障となる野島・夏島問題の解決を図ろうとする気運が高まり、1980（昭和55）年に神奈川県と両市の間で、

- ①上記埋立地の帰属問題
- ②行政境界の確定
- ③金沢埋立計画に伴う横浜市の港湾区域の拡張
- ④漁港区域の変更
- ⑤国道357号の横須賀市への延伸の都市計画決定の5点の問題をセットで解決するとの方針（5点セット）が合意された。

この合意に基づき、1983（昭和58）年に県から調停案が示され、これに基づき、建設省、県、両市間で問題解決に向けた調整作業が鋭意行われ、1988（昭和63）年6月に国道357号の横須賀延伸部の都市計画決定と両市間の行政境界の決定が同時に行われた。これにより44年間にわたる両市間の懸案であった市境問題が解決し、5点セットの他の問題についても、その後すべて解決した。合意され

た国道357号のルートは、金沢埋立3号地から海の公園島部（現八景島）を経て、横須賀市夏島町の日産自動車追浜工場脇の護岸沿いを通過して、横須賀市の都市計画道路に接続するというものであった（護岸の第1間知石（けんちいし）を結ぶ線を市境線とし、国道357号の中心線をこれに合わせるという内容であった）。

〔資料〕

・金沢地先埋立事業史 P85,219,267

国道357号の整備については、金沢地先埋立事業の進捗に合わせて、磯子区杉田町～金沢区福浦間5.5kmが、1977（昭和52）年度から1986（昭和61）年度までに整備された。磯子区新磯子町の日本発条株式会社及び同区杉田の西武ゴルフ場については港湾局、都市計画局とも連携し、金沢埋立3号地への全面移転とし、国道357号整備後の残地は雨水調整池や区スポーツセンターなどの公共施設用地として活用した。

なお、磯子区八幡橋～新杉田区間については、高速湾岸線とあわせて進められ、磯子区八幡橋～本牧ふ頭間では、すでに完成している首都高速道路湾岸線の下に新たな高架橋を架ける2層構造で整備が進められてきた。これは、国の経済対策による補正予算の機会をとらえて港湾経済団体と一体で国に対して要望し、一気に事業化を図った。

2014（平成26）年の完成により、八幡橋交差点の慢性的な混雑が解消されるとともに、国道357号は海の公園八景島まで全線つながった。

さらに、2018（平成30）年7月には海の公園八景島～横須賀市夏島町間2.3kmの着工式が行われた。この区間が開通されれば、国道16号等から交通が転換し、国道16号の渋滞緩和や交通事故の減少が期待される。

第3節 高速湾岸線4期事業と鶴見つばさ橋の建設



一面吊りの斜張橋として名高い鶴見つばさ橋

高速湾岸線4期は、川崎市の浮島インターチェンジから横浜市の大黒ふ頭（大黒インターチェンジ）に至る延長11.5km（高速6車線）の路線である。川崎航路を沈埋トンネル（延長1,190m）で渡り、東扇島ふ頭及び扇島の工業地域を通過、鶴見航路を長大橋梁で渡るなど大規模な土木構造物の多い路線である。

高速湾岸線4期事業には、以下の点から横浜の経済界を中心に早期整備への強い要望が寄せられた。

- ①横羽線（東京～横浜間）の交通渋滞が慢性化し、経済活動、市民生活に大きな影響。
- ②首都圏業務核都市構想の推進、みなとみらい21事業（1993（平成5）年度基盤 整備完了、上物整備開始予定）の促進のために東京へのアクセス強化が必要。
- ③羽田空港沖合展開計画（1993（平成5）年全面供用予定）に合わせて神奈川側からのアクセス強化が必要。

このため市は経済界等と一体となって、大蔵省、建設省、首都高速道路公団等に対し、毎年度、整備促進の要望活動を行った。特に1985（昭和60）年

度は、竹下大蔵大臣、山口事務次官他大蔵省幹部、天野建設大臣、高秀事務次官、他建設省幹部及び金丸幹事長他自民党幹部に対し、横浜経済5団体、港湾関係団体等21団体代表がバスを連ねて大々的な陳情活動を行った。

▷要望活動経緯

- 1984（昭和59）年12月、60年度新規事業採択の要望。
- 1985（昭和60）年6月、早期完成のための事業費大幅増額要望。
- 1986（昭和61）年9月、高速湾岸線4期の工期2年短縮要望（自民党横浜市連による要望）。
- 1988（昭和63）年3月、横浜市議会が高速湾岸線3期、4期の早期完成に関する意見書を内閣総理大臣、大蔵大臣、建設大臣宛提出。
- 1988（昭和63）年3月、神奈川県、横浜市、川崎市及び神奈川経済7団体で構成する東京湾岸道路緊急整備促進協議会が建設大臣に高速湾岸線3期、4期、5期の工期短縮、早期完成を要望。

この結果、1986（昭和61）年2月に首都高速道路公団の高速湾岸線4期が事業承認され、大黒ふ頭内で着工式、1987（昭和62）年4月に鶴見航路橋の起工式が行われた。1994（平成6）年12月に高

速湾岸線4期11.5kmが竣工、開通した。

鶴見つばさ橋（事業時の名称は「鶴見航路橋」）は1面吊りの3径間連続鋼斜張橋で、全長1020m、中央径間510m、主塔の高さ183m（海面上）、ケーブルは1面17段の扇状（ファン）形式、完成時には1面吊り斜張橋として世界一の規模を誇る長大橋梁であった。2層構造のペイブリッジと異なり、後から整備される国道357号との並列橋方式とした。両橋梁が並列した時の景観を考えて、逆Y字型の主塔中央からケーブルで桁を吊る1面吊り構造とした。国道357号も同型の橋となる予定で、完成時

には双子の並列斜張橋として素晴らしい構造美が現れるものと期待されている。

また、鶴見航路を航行する大型貨物船を考慮し、主航路幅450m、桁下空間49mを確保している。

横浜の新しいシンボルとして広く親しまれる橋となるよう橋の名称は一般公募とした。鶴見航路横断橋梁名称選考委員会（委員長：高階秀爾国立西洋美術館長）を設置し、最優秀作品として「鶴見つばさ橋」を選定した。地名の鶴見と翼の響き合いや「つばさ」が斜張橋の美しい姿を表現していることから、この名前が選ばれた。



図4-2 鶴見つばさ橋の概要

出典：パンフレット「鶴見つばさ橋」（首都高速道路公団）

No.	橋 梁 名	中央径間	状 況	国 名	備 考
①	多々羅大橋	890m	施工中	日本	本四公團
②	ノルマンディー橋	856m	施工中	フランス	セーヌ河口
③	チンジョウミンジャン橋	605m	施工中	中国	福州閩江
④	ヤンブー大橋	602m	1993	中国	上海 黄浦江
⑤	名港中央大橋	590m	施工中	日本	道公 名古屋
⑥	スカンソンデット大橋	530m	1991	ノルウェー	トロンヘイムス
⑦	鶴見つばさ橋	510m	施工中	日本	首公 横浜
⑧	生口橋	490m	1991	日本	本四公團
⑨	東神戸大橋	485m	1994	日本	阪公 神戸
⑩	アレックス・フレーチー橋	465m	1986	カナダ	バンクーバー
⑪	横浜ペイブリッジ	460m	1989	日本	首公 横浜
⑫	第2セバーン橋	456m	施工中	イギリス	ブリストル・バーウェイ
⑬	クイーンエリザベス2世橋	450m	1991	イギリス	ロンドン
⑭	ラマ9世橋	450m	1987	タイ	バンコク
⑮	バリオス・デ・ルナ橋	440m	1983	スペイン	コロディレラ

■は一面吊り

表4-1 世界の斜張橋

参照：パンフレット「鶴見航路橋」（首都高速道路公団）

【資料】

・鶴見つばさ橋 首都高速道路公団神奈川建設局

第4節 東京湾横断道路建設事業への出資



東京湾横断道路と東京湾岸道路の整備は、経済界の強い要望や首都圏の交通渋滞問題を背景に建設省が東京都～千葉県側を中心に推進していたが、神奈川県サイドでは、神奈川県（長洲一二知事）は東京湾の開発に繋がる東京湾横断道路、東京湾岸道路には環境問題等の観点から、あまり積極的ではなかつた。当時の県、横浜、川崎の3首長懇談会の主要議題となっていたが、川崎市も当初は両道路の計画に反対の姿勢であった。特に川崎市を通過することとなる湾岸道路計画には反対であったが、伊藤市長（小松助役）時代にそれまでの方針を転換し、川崎市の背骨となる川崎縦貫道路の整備と引き替えに両道路計画に同意する方針に転じた。

建設省では当時の政府の民営化路線に従い、それまで日本道路公団を事業主体と想定して進めていた東京湾横断道路の建設を民営化により進めることとし、東京都、千葉県、神奈川県、横浜・川崎両市に対し、新たに設立する東京湾横断道路株式会社への出資を求めた。

横浜市は、これまで県・川崎市の姿勢から遅れ気味だった神奈川県側の東京湾岸道路建設を促進する

良い機会ととらえて、東京湾横断道路株式会社への出資方針をいち早く決定。同時に、これと引き替えに、川崎縦貫道路よりも湾岸道路（高速湾岸線3、4、5期）の完成が先行されるよう国に働きかけた。湾岸道路の整備により、成田空港や千葉方面との交通アクセスを向上させ、みなとみらい21など横浜市の首都圏業務核都市としての機能強化に役立てようとしたのである。

第5節 高速湾岸線5期及び横浜横須賀道路金沢支線の経緯



1983（昭和58）年10月、高速湾岸線の都市計画変更（鶴見区扇島～金沢区釜利谷町間、延長26.2km）により、未決定であった中区千鳥町から、南横浜バイパス（現横浜横須賀道路）に接続するまで東京湾岸道路専用部（高速湾岸線）全線が都市計画決定された。

1968（昭和43）年11月に神奈川道路協議会（建設省関東地方建設局、神奈川県、横浜市で構成）が計画した神奈川幹線道路網計画では、東京湾岸道路の金沢区内のルートは金沢区柴町付近から、野島町付近を経由し、侍従川沿いに内陸部に入り、六浦町付近で南横浜バイパスと合流する侍従川ルートとなっていた。

しかしその後、昭和50年代に六大事業の金沢地先埋立事業が進捗する中で、海の公園計画が具体化し、残された海岸線を浜部（人工海浜）や島部（現八景島）として市民利用を図るために、東京湾岸道路の専用部（高速湾岸線）については、（1968（昭和43）年当時、横浜小田原線として計画されていた）金沢区長浜付近で湾岸道路から分岐して同区釜利谷町に至るルート（現在の金沢支線：当時は横浜小田

原線ルートと呼んだ）に代替えする方が良いとの首脳会議の判断がなされて、侍従川ルートを取りやめて横浜小田原線ルートに変更することとなった。高速道路課では、新たに湾岸道路のルートとなった金沢区を中心に地元説明会を精力的に行い、1983（昭和58）年10月、高速湾岸線（鶴見区扇島～金沢区釜利谷町間）の都市計画変更がなされた。

東京湾岸道路一般部（国道357号）については先述のように、1988（昭和63）年6月に横須賀延伸の都市計画決定が両市間の行政境界決定と同時になされた。

一方、東京湾岸道路専用部の金沢区長浜～金沢区釜利谷町間4.5kmの事業については、日本道路公団が横浜横須賀道路金沢支線として建設することとなり、1985年（昭和60）3月に工事を開始した。

また、東京湾岸道路専用部の中区千鳥町～金沢区長浜間14.7kmについては、首都高速道路公団が高速湾岸線5期事業として、1987（昭和62）年7月に事業承認を得て着手した。

▷事業の経緯

- 高速湾岸線5期 延長14.6km
事業主体 首都高速道路公団
事業費 2,780億円
事業年度 昭和61年度～69年度
- 横浜横須賀道路金沢支線 延長4.6km
事業主体 日本道路公団
事業費 440億円
事業年度 昭和59年度～64年度

【資料】

・「金沢地先埋立事業史」 P29

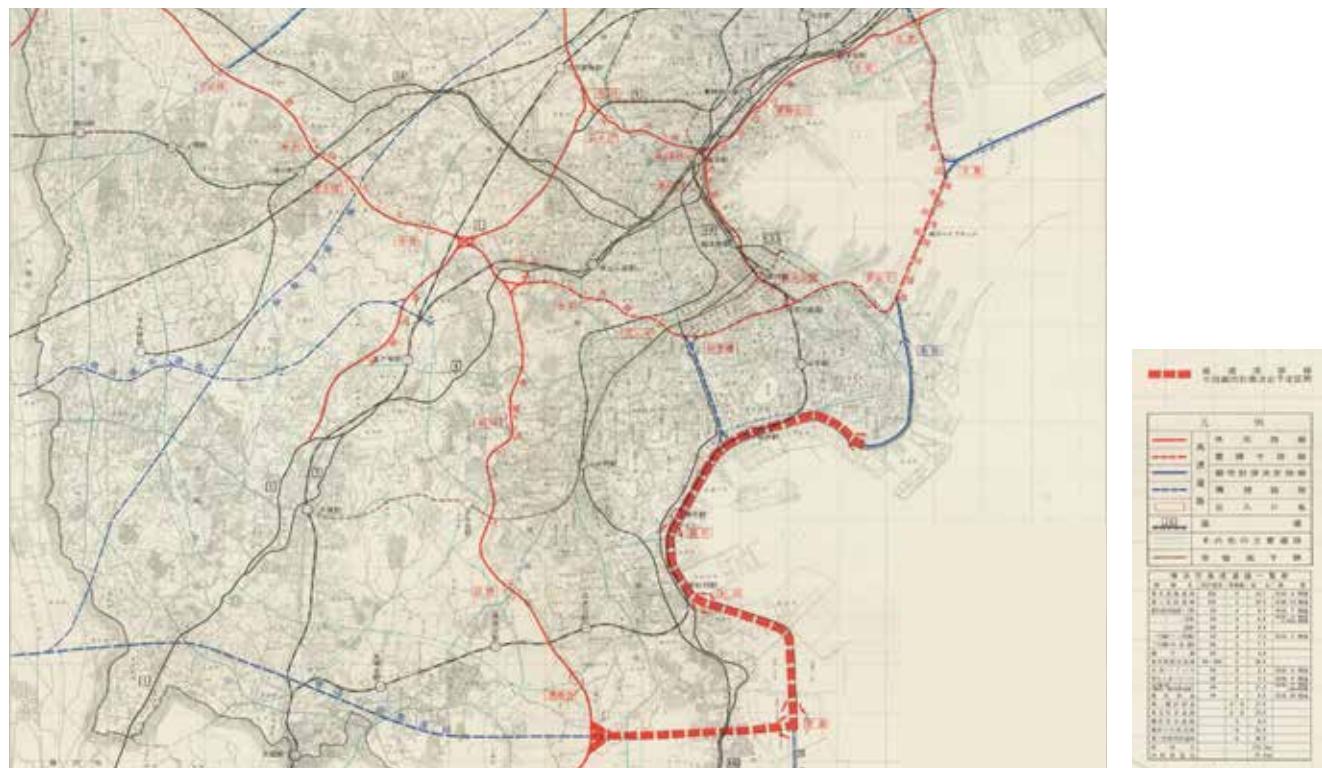


図 4-3 横浜市高速道路網計画案（昭和 58 年）

第 5 章

横浜環状道路整備



横浜環状道路整備

第 1 節 横浜環状道路計画の起源



建設中の横浜青葉ジャンクション

横浜環状道路計画は、昭和 40 年代に国や日本道路公団が計画していた横浜市の郊外地域を通過して東京方面に連絡する高速道路網計画を見直し、横浜の都心部と郊外地域とを連絡すると共に、郊外地域相互を連絡し「市の自立性」、「一体性」を高めるための道路として、昭和 50 年代に構想が生まれた。計画の経緯は以下の通りである。

- 1968（昭和 43）年 11 月に、建設省、神奈川県、横浜市、日本道路公団等で構成する神奈川道路協議会が、神奈川県幹線道路網計画として、横浜市郊外部を通過する第 2 横浜新道、東京厚木道路（第 4 京浜道路）、横浜小田原道路、横浜

県央道路、第 2 外郭環状線等の計画を策定した。

- 横浜市は、1973（昭和 48）年 12 月に発表した「横浜市総合計画 1985」（飛鳥田一雄市長）の中で、横浜市の高速道路網については「横羽線 2 期、三ツ沢線、中央線（現在の狩場線）、磯子線、横浜港ベイブリッジの 5 路線を整備し、国・県等が計画または実施している保土ヶ谷バイパス、南横浜バイパス、東京湾環状道路、横浜小田原道路、横浜県央道路、第 2 外郭環状道路と併せて本市の高速道路網の形成を図る」としており、都心部高速道路網を本市が推進し、郊外部の広域幹線道路は国、県が推進するもの

- とした。また「横浜の都市構造上好ましくない東京指向型交通体系を是正する」として「第2横浜新道、東京厚木道路については計画を再検討する」とした。(横浜環状道路の記載は当時はまだなかった。)
- 第2横浜新道については、建設省、日本道路公団により、既にルート周辺の宅地開発事業と道路用地の計画調整をしていたが、横浜市の方針を受けて中断された。また、横浜県央道路、第2外郭環状道路についても、進められていたルート周辺の土地区画整理事業と路線計画の調整をしていたが、道路の事業主体、建設計画が定まらないことなどから、計画は中断された。
 - 昭和50年代中ごろから、国の首都改造計画や首都圏整備計画の中で、東京一極集中構造を、広域多核型に誘導するため、首都圏3環状高速道路整備と合わせて、横浜・川崎、大宮・浦和などの業務核都市を育成する方針が示された。横浜市においても、業務核都市としての都心部機能強化、都市の自立性強化のため、みなとみらい21事業等や横浜港整備と合わせて、横浜環状道路計画が推進されることになった。計画の経緯は以下の通りである。
 - 1981(昭和56)年12月、横浜市総合計画「よこはま21世紀プラン」(細郷道一市長)において、首都圏広域道路ネットワーク形成のための首都圏中央連絡自動車道や高速湾岸線の整備と合わせて、市域の一体化を目指すネットワークの形成のため「横浜環状道路の建設」が初めて位置づけられた。横浜環状道路は「市内の高速道路および主要な幹線道路を相互に連絡し、主要拠点間の結びつきを強化するとともに、都心部の交通混雑の解消や郊外部の利便性を向上するため」の路線とした。
 - 1968(昭和43)年に計画された横浜小田原道路、横浜県央道路、第2外郭環状道路については、「横浜と湘南、県央、三多摩方面などを結ぶ放射系高速道路について、国、県等と実現に向けて協議する」という表現になった。
 - 1986(昭和61)年度に実施された「横浜市高速道路網整備に関する調査研究」(計画交通研

究会)により、横浜環状道路の路線計画等が調査され、北側区間、西側区間、南側区間の概ねのルート案が検討された。

- 1986(昭和61)年度に神奈川県広域幹線道路網計画委員会(学識経験者と建設省、神奈川県、横浜市、日本道路公団、首都高速道路公団で構成)が策定した神奈川県広域幹線道路計画において、首都圏中央連絡自動車道、さがみ縦貫道路、武相幹線、横浜環状道路、横浜藤沢道路、核都市広域幹線道路、大和バイパス、246号バイパスが計画路線に位置づけられた。
- さがみ縦貫道路、横浜藤沢道路、横浜環状道路(南線)、武相幹線及び横浜環状北線・北西線は、首都圏、国レベルの計画機能と横浜市の「市域を一体化する」という街づくりの両立を図る中で生まれた計画である。

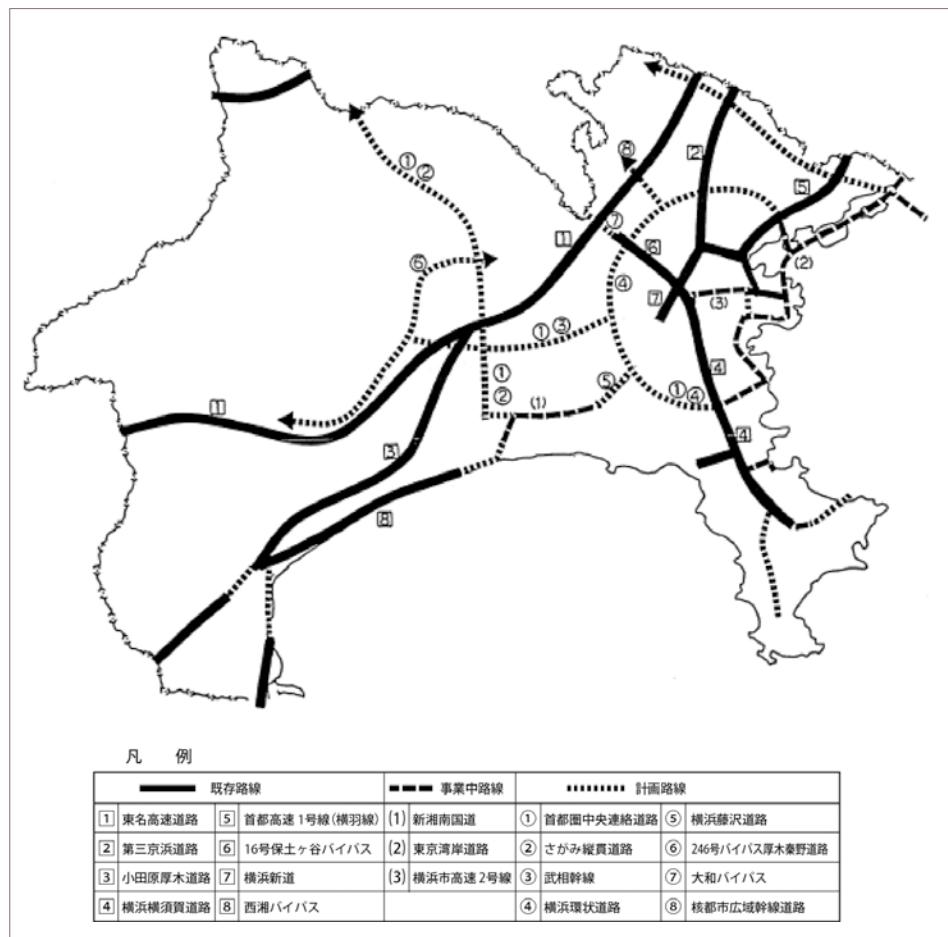


図5-1 神奈川県広域幹線道路網計画調査

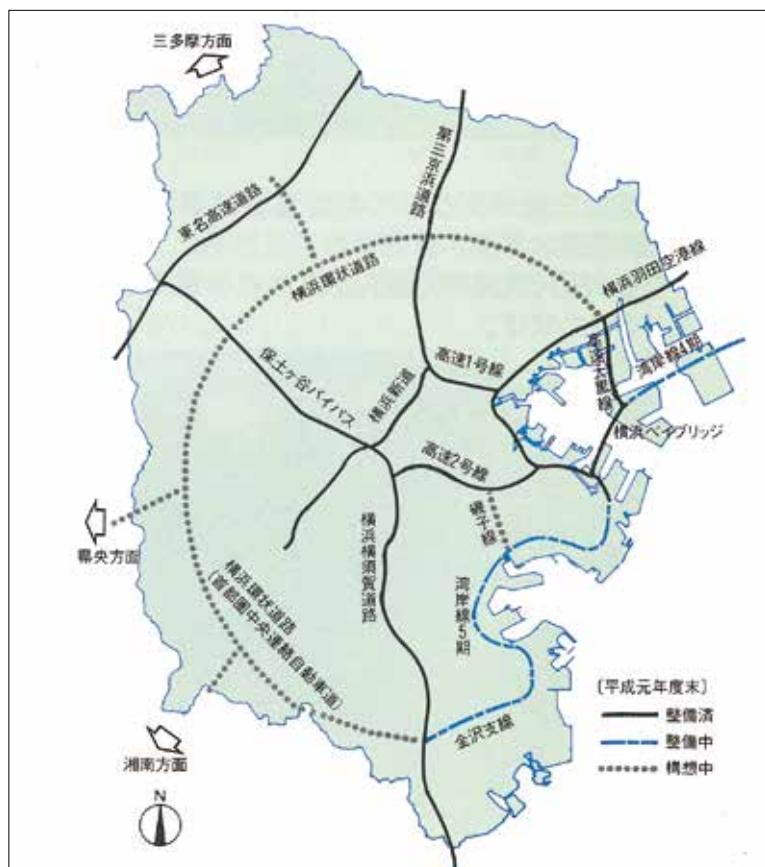


図5-2 よこはま21世紀プラン

第2節 首都圏中央連絡自動車道



首都圏中央連絡自動車道（以下「圏央道」という。）は、東京都心から概ね半径40～50kmの位置に計画された首都圏環状道路で、延長約300kmの自動車専用道路である。横浜、厚木、八王子、筑波、成田、木更津等の中核都市を相互に連絡し、東京一極集中の是正を図ると共に、東名高速道路、中央自動車道等の放射道路を相互に連絡し、首都圏への流入交通を分散させ、混雑緩和を図る路線である。

1976（昭和51）年の第3次首都圏基本計画で、初めて圏央道の計画が提案され、1981（昭和56）年の首都圏整備計画で計画の促進が提唱された。また、1986（昭和61）年の第4次首都圏基本計画では、整備を図る路線として位置づけられた。1985（昭和60）年に八王子～鶴ヶ島間が事業着手したが、神奈川県内のルートは未定だった。

1985（昭和60）年10月、神奈川県広域幹線道路網計画委員会で、神奈川県内は、さがみ縦貫道路、武相幹線、横浜環状道路を圏央道として位置づけることに国、県、市が合意した。

国が圏央道計画の促進を図った背景には、首都圏整備計画の中で、首都圏を東京一極集中型から広域多核都市複合体に誘導するために、業務核都市（横浜・川崎、大宮・浦和等）の育成、首都圏3環状高速道路（外環、圏央道等）の整備推進を掲げていた

ことがある。

このような背景の下、横浜市においても、横浜環状道路南側区間（以下「南線」という。）を圏央道の一環として位置づけ計画を推進することとした。その後の経緯は以下の通りである。

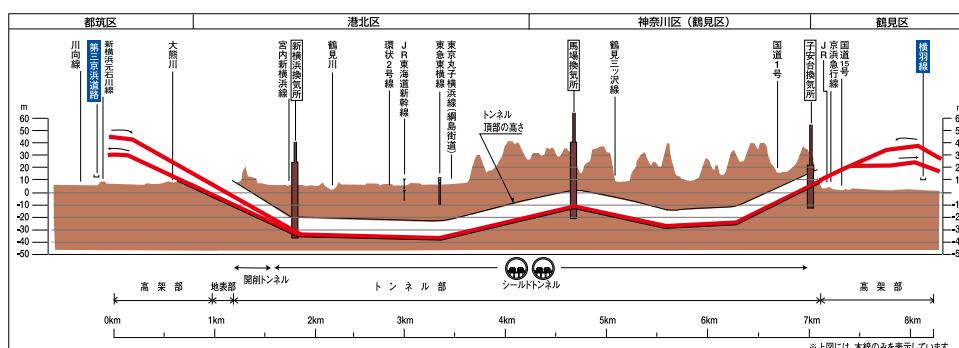
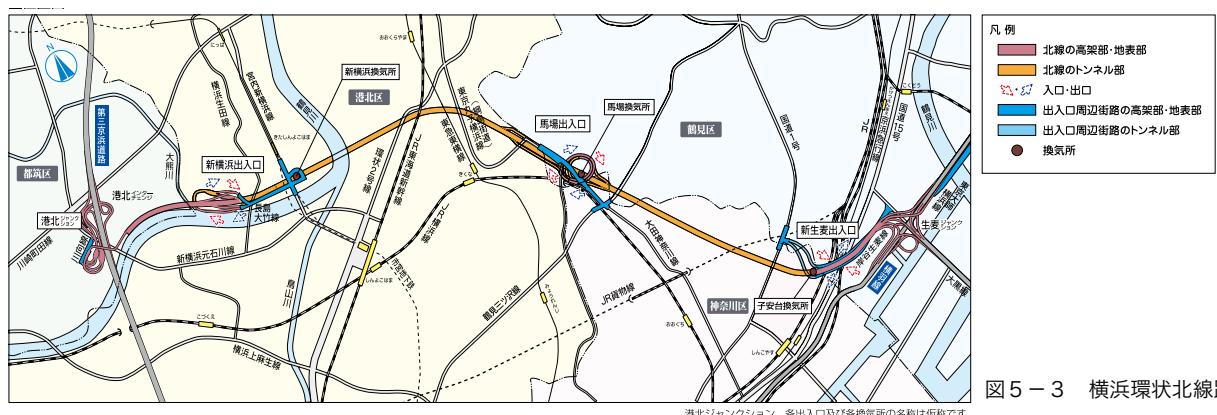
- 1987（昭和62）年6月、横浜環状道路計画の広報及び国家予算獲得の要望行動等を目的として「横浜市幹線道路網建設促進協議会（上野豊委員長）」が設立された（横浜商工会議所等経界37団体で構成）。
- 1987（昭和62）年7月及び11月の国家予算要望で、横浜環状道路北側区間（横羽線から第三京浜道路まで）を首都高速道路公団事業、南側区間（横横道路から国道1号まで）を日本道路公団事業として新規事業化を要望した。
- 同年12月に横浜環状道路南側区間と北側区間が、1988（昭和63）年度の新規事業として採択された。
- 1990（平成2）年12月に高速横浜環状南線の都市計画の地元説明会を開始したが、組織的な激しい住民運動が行われ、事業化が大きく遅れることとなった。

第3節 横浜環状北線（計画及び整備）



横浜環状北線（以下「北線」という。）は、横浜環状道路の北側区間で、鶴見区生麦二丁目の生麦ジャンクションで横浜羽田空港線と大黒線に接続し、都筑区川向町の港北ジャンクションで第三京浜

道路と横浜環状北西線と接続する延長約8.2kmの自動車専用道路である。トンネル部が約5.9kmで、鶴見区、神奈川区、港北区の市街地部をトンネル構造で通過する（図5-3、4参照）。



1988（昭和 63）年、首都高速道路公団の新規事業路線として採択され、調査が開始された。この時、合わせて南線も日本道路公団事業として採択されている。

北線に先立ち 1990（平成 2）年より実施された南線の都市計画に向けた地元説明会は、地元住民の激しい組織的な住民運動が展開された。都市計画の手続きは抵抗にあいながらも進められたが、事業化が大幅に遅れることとなった。

北線についても、計画に反対する地元住民により、計画の詳細を公表するよう要求が強く出された。

当時全国的に行政情報の公開を求める動きが高まり、国の情報公開法が未整備という中で、神奈川県では全国に先駆け、1983（昭和 58）年に条例が制定された。横浜市も 4 年後の 1987（昭和 62）年「横浜市公文書の公開等に関する条例」を制定し、市民局に新設された市民情報室が運用を担当。情報公開の手続きが進められた。しかし、市全体としては運用方法も未熟で、請求を受けた対象部署の対応も十分ではなかった。

なお、国の「行政機関の保有する情報の公開に関する法律」は 2000（平成 12）年に公布され、同年横浜市も課題のあった旧条例を廃止し「横浜市の保有する情報の公開に関する条例」を新たに制定した。北線の計画に反対する住民は事業の進捗を阻止すべく、この情報公開制度を積極的に活用し、頻繁かつ多くの情報公開請求を行った。調査委託の内容や関係職員の業務活動等に至るまで情報公開請求がなされ、職員が開示請求対応に追われることとなった。調査委託内容について情報公開請求について裁判で争われて、担当が証人尋問等を求められることとなるが、この件については後述する。

一方、南線で地元町内会等の協力が得られず、計画内容の地元周知や説明会等が困難な状況を踏まえ、北線においては計画内容をどのように周知し伝えていくか、ということが課題であった。

そこで、計画の内容をまとめたところから順次に公表することとした。まずは市民の代表である議会に説明した後、速やかに住民に説明し、説明会や

情報の提供には新聞折込を活用した。

さらに、市会全員協議会や説明会等で出された意見を Q & A でまとめ、その後の計画に反映する等の工夫が行われた。

1992（平成 4）年 9 月、市会全員協議会を開催し北線の「基本的考え方」（北線の役割や必要性、概略のルート・構造と出入口など）を初めて公表し、引き続き沿線で地元説明会を順次実施した。北線沿線住民の方々のみならず、南線や川崎公害訴訟等の高速道路に反対する方々が参加し、緊張感の漂う中で説明会が行われた。

1993（平成 5）年 8 月、「素案」を公表。同様に市会全員協議会を開催し、引き続き地元説明会を実施した。

1997（平成 9）年、「市計画の原案」を公表し、市会全員協議会や地元説明等を実施。以後都市計画や環境影響評価の手続きを進め、2000（平成 12）年 7 月に都市計画決定された。

2001（平成 13）年、首都高速道路公団に基本計画の指示があり、同年 12 月、都市計画事業承認がなされ、事業に着手することとなった。なお、2005（平成 17）年 10 月、首都高速道路公団が民営化され首都高速道路株式会社となり、翌年事業許可された。民営化に伴い事業を見直し、有料道路事業と街路事業を分け、馬場出入口は街路事業で実施することになった。

2007（平成 19）年、生麦ジャンクションのコンパクト化を図るために都市計画変更、2009（平成 21）年、横浜環状北西線の都市計画手続きにあわせて港北ジャンクションのコンパクト化を図るために都市計画変更を実施した。

なお、北線は全体の約 7 割が地下構造（トンネル）であるが、整備にあたり最新技術の活用や詳細な地質調査に基づく設計等によりトンネル構造物（セグメント）の厚さを縮小して断面積を約 2 割縮小し、トンネル材料及び掘削土量を削減することで事業費の縮減を図っている。

一方、馬場出入口工事では、2015（平成 27）年 1 月に内路交差点周辺の住民からの陳情により、最

大137mmの沈下が発生していることが判明した。これについて首都高、横浜市（道路局横浜環状道路調整課、道路局建設課、神奈川土木事務所）で近隣住民を対象とした説明会を開催している（2018（平成30）年3月までで計8回）。2020（令和2）年2月に地盤変動の収束が確認されたことを受けて、事業者である首都高速道路株式会社による被害を受けた方々への工事損害補償手続きが概ね完了した。

北線が開通したのは、2017（平成29）年3月18日。なお、2011年（平成23）年から工事着手し、4台の中折れシールド機で急こう配・急曲線の狭い空間を掘削していた馬場出入口は、2020（令和2）年2月に開通した。



写真5-1 新横浜出入口付近（左は新横浜公園）

横浜市は北線の関連街路として、川向線、長島大竹線、岸谷生麦線、太田神奈川線の整備を実施した。特に岸谷生麦線では、キリンビール横浜工場が道路建設に伴い用地供出したことで、工場立地法で定められる必要緑化面積の確保が困難となってしまった。

た。そこで、2017（平成29）年3月に麒麟麦酒株式会社横浜工場が事業者となり、横浜市で初となる工場立地法の敷地外緑地制度を活用し、開通した道路高架橋下に約18,600m²の緑地を整備した。当該緑地については、これまでに次の賞を受賞している。

受賞状況

- ・2018（平成30）年 第37回緑化優良工場等表彰 日本緑化センター会長賞
- ・2019（令和元）年 第38回緑化優良工場等表彰 関東経済産業局長賞
- ・2019（令和元）年 第9回横浜・人・まち・デザイン賞 まちなみ景観部門
- ・2019（令和元）年 第18回屋上・壁面緑化技術コンクール 国土交通大臣賞 [壁面・特殊緑化部門]

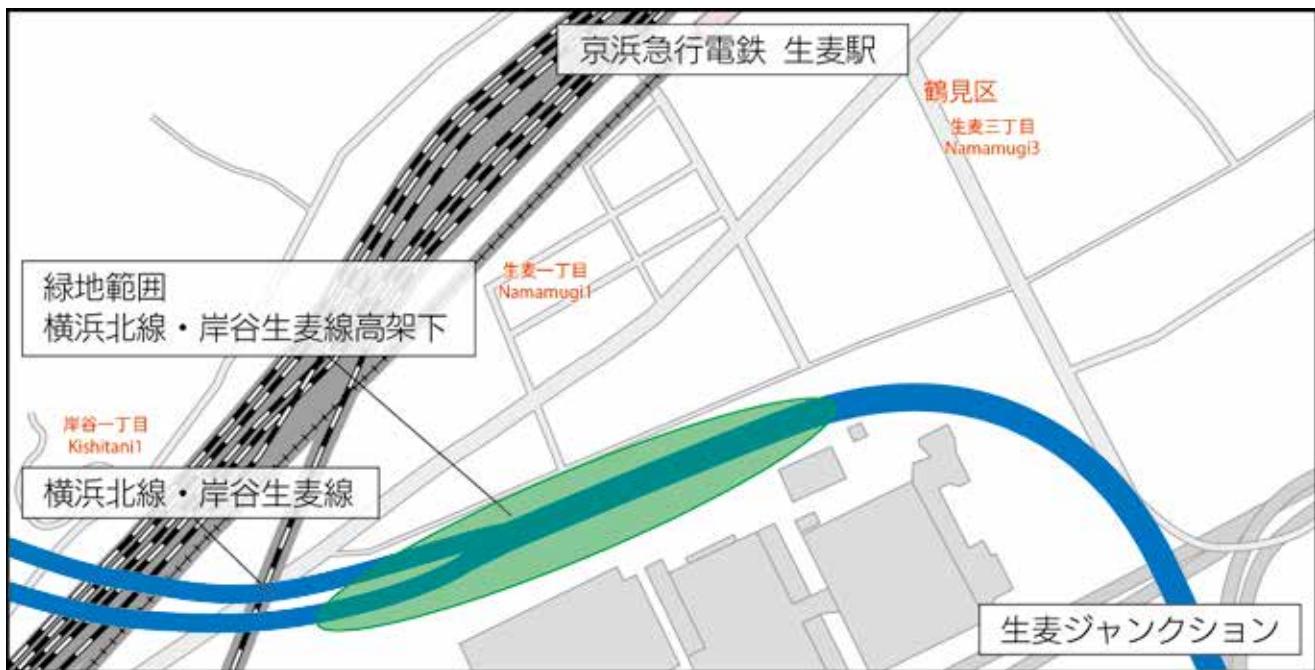


図5-5 緑地位置図



図5-6 ビール工場施設へつながる園路

横浜市が1990（平成2）年度に実施した北側区間及び西側区間沿線の環境調査に関する文書について、非開示部の公開を求める裁判で、公文書公開審査会の決定を不服として1996（平成8）年横浜地裁で争われ、関係者の証人尋問が行われ棄却された。

さらに1997（平成9）年5月の都市計画の原案公表を踏まえ、「横浜環状道路北側区間にに関する文書4件」について公開請求がなされ「当該文書は本市が作成または取得していない」として同年6月却下された。これに対して翌7月に横浜地方裁判所に提訴がなされ、2000（平成12）年6月「却下妥当」との判決が出された。

この判決を不服として東京高等裁判所に控訴がなされ、証人尋問が実施された。2001（平成13）年6月「却下妥当及び請求の理由なし」として請求を棄却。2002（平成14）年7月東京高等裁判所の判決を不服として最高裁判所に「上告の提起及び受理」を申し立てたが、最高裁判所は「上告を棄却し受理しない」旨の決定を行った。

第4節 横浜環状北西線（計画及び整備）



横浜環状北西線（以下「北西線」という。）は、第三京浜道路港北インターチェンジから東名高速道路横浜青葉インターチェンジに至る区間で、北線と一体となって横浜市の湾岸エリアと東名高速道路の沿線エリアを直接結ぶ路線である。延長は約7.1km。うち、トンネル部が約4.1km、往復4車線の自動車専用道路である。

これまで、市中心部や臨海部と東名高速沿線エリアへのアクセスは、保土ヶ谷バイパスを経由し横浜町田インターチェンジで東名高速道路に接続するルートに限られており、インターチェンジや保土ヶ

谷バイパス、さらに周辺道路に交通が集中し、沿道環境や本市経済の発展にも影響を与えていた。

この路線の整備によって、新たな東名高速道路への接続ルートができるることにより、横浜港の国際競争力の強化や京浜臨海部の再編整備の促進、都心部や本市北部方面の交通利便性の向上、災害時の確実な物資輸送などが期待された（図5-7、8参照）。

横浜市及び国土交通省は、従来の西側区間・緑支線とは別線で、第三京浜と東名高速道路を結ぶ路線として2003（平成15）年6月、北西線整備の必要性について計画の検討を開始した

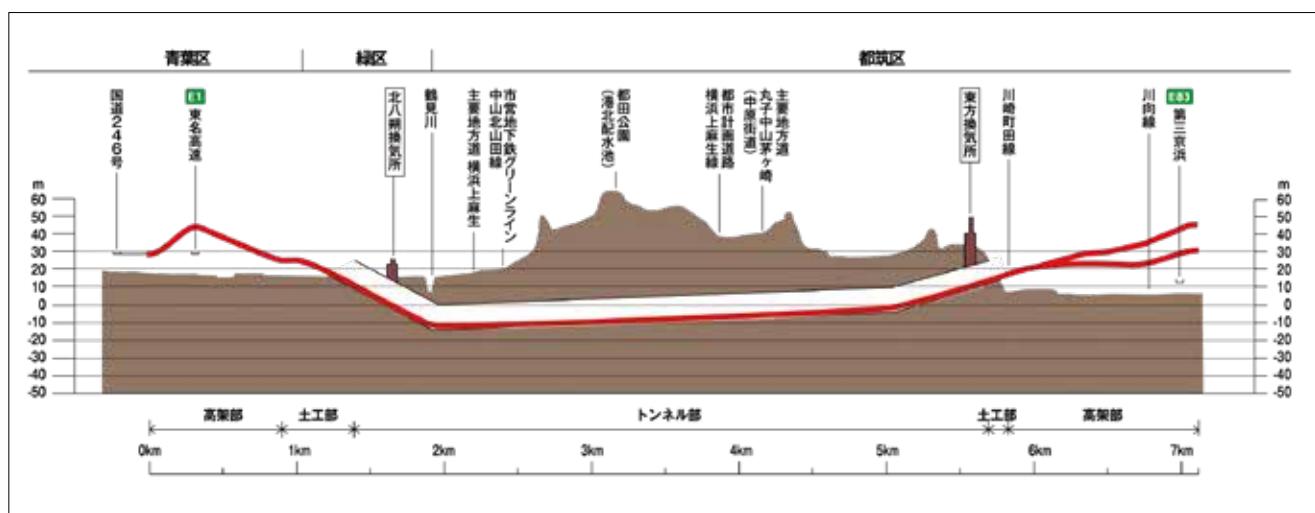


図5-8 横浜環状北西線縦断図

これまでの南線、北線の事業の進め方における経験と課題を踏まえ、計画づくりにあたっては初期の段階から市民等の皆様に情報を提供し、広く意見を聴き、それらを反映させていく「パブリック・インボルブメント（以下P.I.手法という。）」を導入した。

まず、計画の目的について提示し、懸念やニーズ、計画の必要性に対する意見を把握するため、オープ

ンハウス、アンケート、パンフレット、広報紙「で
あい道」などを活用して実施した。以下、計画づく
りの公表の経緯は以下の通りである。

- 2003年7月、公正中立の立場からP I手法や進め方等について助言、評価を行うことを目的とした「(仮称) 横浜環状北西線」有識者委員会を設立。

- 2004（平成16）年3月「計画のたたき台」で基本的な構成要素を示し、意見の素材を提供。
- 同年9月、9つのルート・構造案を設定し、比較検討した「概略計画の検討状況」を公表。
- 2005（平成17）年1月、新たな提案のあった4ルート・構造案を追加して13の案での比較検討した「『概略計画』の案」公表。
- 同年8月「概略計画」たたき台トンネル延長案の採用を公表。

以後、この概略計画の詳細な検討を進め、2006（平成18）年8月、環境影響評価方法書の公告総覧、2008（平成20）年9月、都市計画素案の案を示し意見聴取、2009（平成21）年3月、都市計画素案を提示し意見聴取、同年8月、都市計画公聴会を開催、10月、都市計画案と環境影響評価準備書の公告総覧・説明会を実施、2010（平成22）年3月、準備書公聴会の実施を経て、2011（平成23）年3月15日に都市計画決定された。

●計画検討の流れ

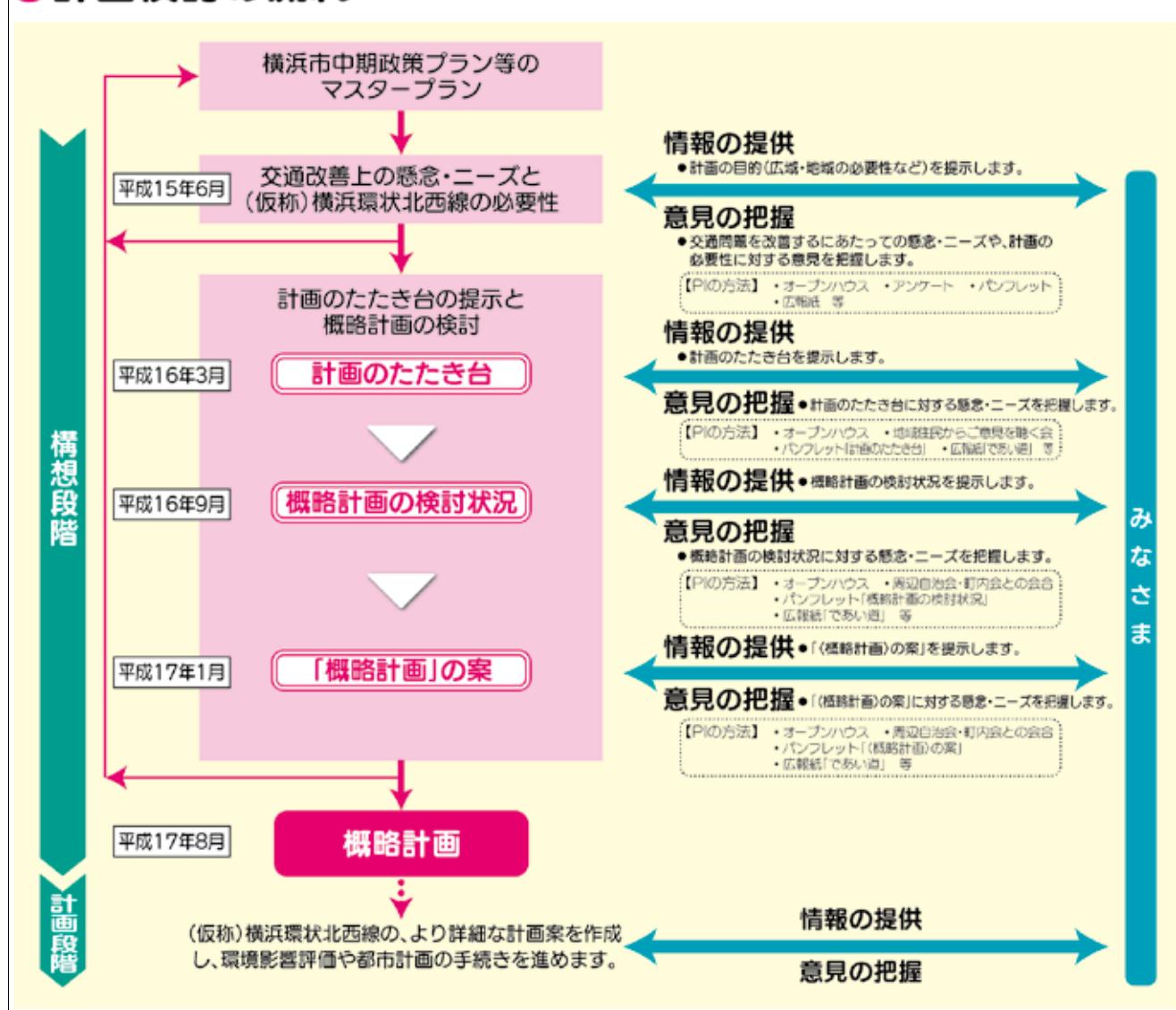


図5-9 計画検討の流れ (PI)

北西線は横浜市と首都高速道路株式会社が共同で事業を実施している。整備時の事業区分はジャンクション部および舗装・設備を首都高速道路株式会社

が、トンネル区間を横浜市が担当した（2011（平成23）年11月16日社会資本整備審議会道路分科会第7回事業評価部会を経て決定）。

表5-1 社会資本整備審議会による事業区分決定

<p>○区間によって責任分担を明確化した上で、利用者負担(収入で賄える分)と税負担の組み合わせにより対応</p> <p>○具体的には</p> <ul style="list-style-type: none"> ・効率的かつ効果的な管理を行うために、日常的なメンテナンスが必要な舗装や設備工事は有料道路事業者が実施 ・有料道路と接続するジャンクション部については、効率的な整備を進める観点から、有料道路事業者が実施

※ 2011（平成23）年11月16日社会資本整備審議会道路分科会第7回事業評価部会より



図5-10 横浜市と首都高速道路株式会社の事業区分

北西線を整備するにあたり、横浜市は首都高速道路株式会社と連携して事業を進めた。例えば、横浜市から首都高速道路株式会社に「シールドトンネル工事（上下線のうち上り線）」、「設備工事」、「立坑内部構築工事」を委託し、首都高速道路株式会社からは「高架・擁壁工事等」を受託した。

首都高速道路株式会社へ委託することにより、首

都高速道路株式会社の技術や経験を活用して工程遅延リスクの低減や工事の安全性のより一層の向上を図ることが可能となった。

逆に首都高速道路株式会社から受託し、適切に分離・分割発注を行うことで、市内企業の受注機会を拡大できるとともに、地元の方とのきめ細かい調整が可能となり、工事の円滑化を図ることができた。

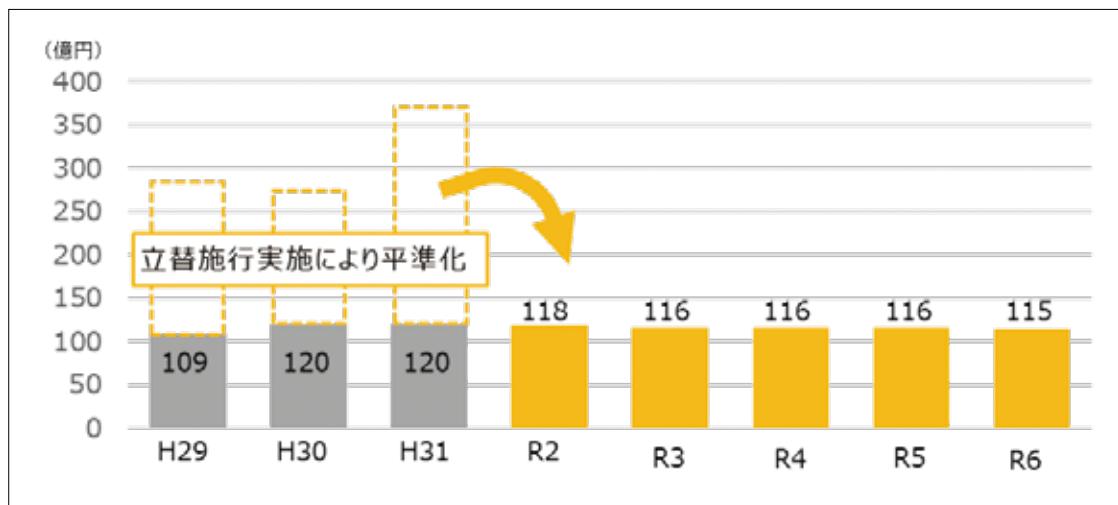


図5-11 立替施行イメージ

北西線の整備には短期的に巨額な建設予算が必要となるが、単年度の街路事業費を平準化するため、委託した「シールドトンネル工事」、「設備工事」、「立坑内部構築工事」を対象に、2017（平成 29）～2019（平成 31）年の期間で 583 億円の立替施行を実施した。立替施行とは、横浜市から首都高速道路株式会社に委託した工事の支払い時期を、翌年度以降 5 年以内に後送りする「支払時期の変更」制度であり、東京 2020 オリンピック・パラリンピック競技大会に間に合わせるよう新たに創設された「高速道路事業の立替施行要綱」に基づき実施した。

施工上の工夫として、クリティカルパスであるシールドトンネルの掘進工事と設備工事を同時施工することで工程短縮を図った。シールドトンネルの構成部材であるセグメント等は、通常軌条（レール）式の台車で運搬することが一般的であるが、台車による運搬時に設備施工空間を確保するため、タイヤ

式台車を使用するなどして同時施工を実現した。

なお、道路整備とあわせて沿線の地域活動を支援することで地元との信頼関係を築き、事業理解を得ながら事業を進めた。例えば、沿線地域の交通課題を解消するために、小型バスを北西線施工業者団体が提供し、地域主体のボランティアバスの運行を支援した。

上記のような様々な取り組みが功を奏し、地元の理解を得つつ工程短縮を図り、工事は順調に進展した。結果として横浜北西線は事業認可を取得した 2012（平成 24）年 7 月からわずか 8 年後の 2020（令和 2）年 3 月に開通するに至っている。



図5-12 タイヤ式台車使用による同時施工イメージ



写真5－2 平成26年11月 工事着工式

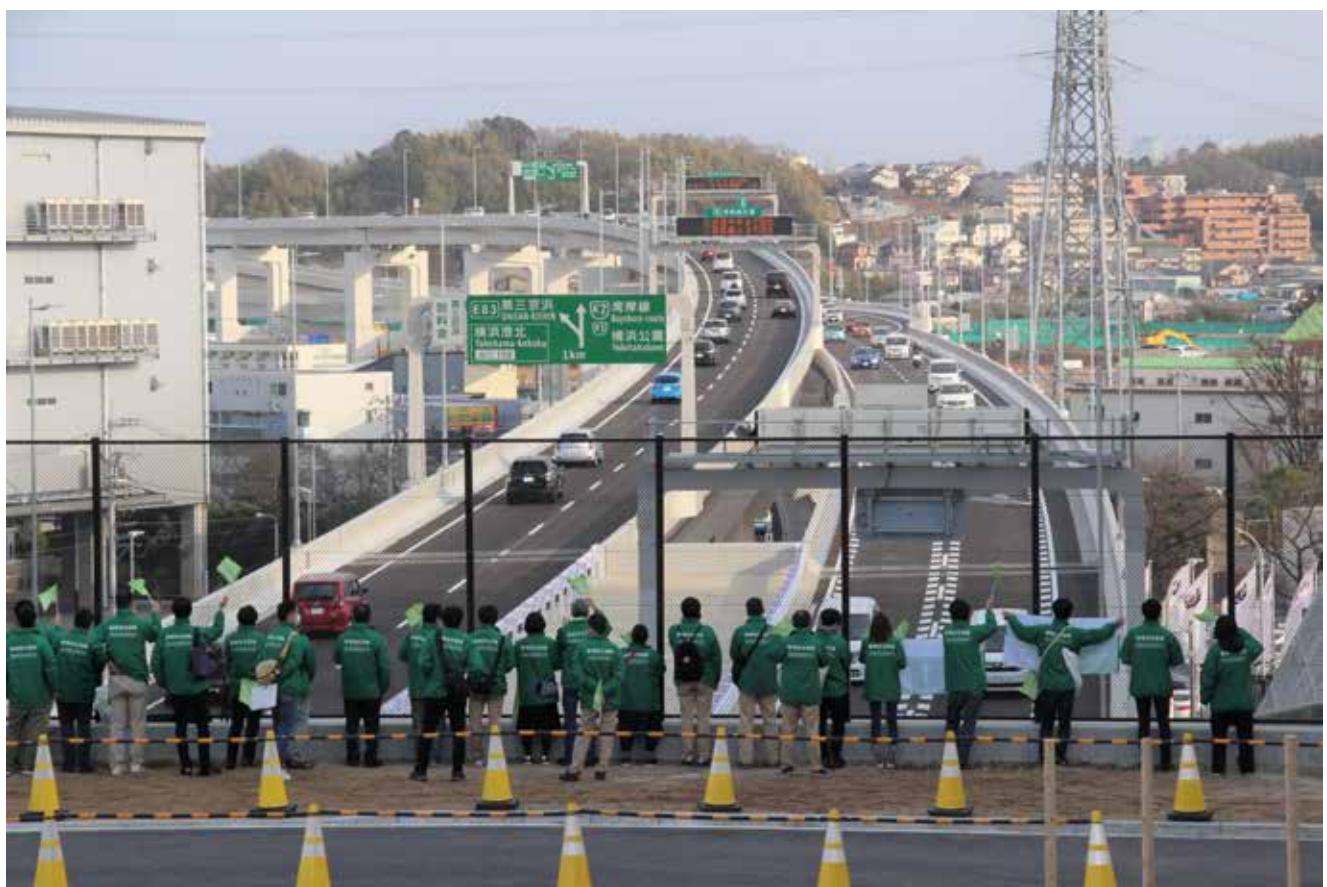


写真5－3 令和2年3月22日 横浜北西線開通

第5節 横浜環状南線（計画及び整備）



横浜環状南線は横浜環状道路の南側区間で、金沢区釜利谷町の釜利谷ジャンクションを起点に戸塚区原宿町で国道1号に接続する延長約8.9kmの自動車専用道路である。

途中、栄区公田町の公田インターチェンジにおいて都市計画道路上郷公田線、同田谷町の栄インターチェンジ・ジャンクションにおいて横浜湘南道路及び都市計画道路横浜藤沢線、戸塚区汲沢町の戸塚イ

ンターチェンジにおいて国道1号とそれぞれ接続する計画としている。

また、釜利谷ジャンクションから栄インターチェンジ・ジャンクションの区間は、首都圏中央連絡自動車道（圏央道）の一部とされている。

横浜環状南線は1995（平成7）年に都市計画決定され、2025（令和7）年度現在、開通に向けて工事を進めているところである。



図5-13 横浜環状南線路線図



図5-14 横浜環状南線縦断図

あとがき

2023(令和5)年4月に高速道路を所管する部長に着任するにあたり、前任から高速道路史をつくることになっているのでよろしくとの引継ぎを受けました。自分自身、職員や課長時代に、高速道路に関わってきたこともあり、先輩方の講演や思い出話、様々な文献、もしくはweb上の情報などから、部分部分で知識を有していましたが、言われてみれば、通じて横浜市の高速道路網の計画や建設の経緯を記した本はないということにあらためて気づかされました。現在は当たり前のように存在するそれぞれの高速道路の背後にどんな背景があり、歴史があり、沿道住民や横浜市の先輩たちの苦労があったのか。これらのことしつかり書物にして後世の人が誰でも読めるようにしなければいけない。これはなんとしてもやり遂げなければならない仕事だと思いました。

おかげさまでこの本には、高速道路が建設された経緯や沿革、業務に関連した当時のエピソード等が掲載されており、高速道路準備室設置からこれまでの60年の歴史に触れ、事業の変遷をたどることができる貴重な資料となりました。

各所に残る多くの資料類を収集し、それらをもとに原稿を書いていただきなど本誌発行にあたりご指導、ご尽力を賜った横浜市OBをはじめとする関係者の皆さんには、心より感謝申し上げます。

最後に、通常業務のかたわら、収集した資料を整理、電子化し、頻繁に先輩方と連絡調整や打合せを重ね、編集作業を行ってきた横浜環状道路調整課のみなさま。発刊に至ることができたのはみなさまのおかげです。どうもありがとうございます。

横浜市道路局横浜環状道路調整担当部長 清水裕之

横浜高速道路網建設史

発行日

令和7年10月

編集

横浜市道路局

横浜環状道路調整課

協力

立神 孝 (横浜市OB)

森 誠一郎 (〃) 川口 正敏 (横浜市OB)

金近 忠彦 (〃) 手塚 文雄 (〃)

内田 日彦 (〃) 池本 裕生 (〃)

宮崎 範彦 (〃) 青木 治 (〃)

伊藤 一義 (〃) 関戸 義仁 (〃)

沓拔 憲 (日本道路公団OB)

奥津 憲聖 (公益財団法人帆船日本丸記念財団)

デザイン制作

株式会社大川印刷 制作チーム

発行 / 問い合わせ

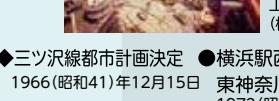
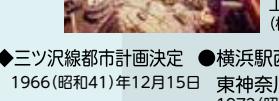
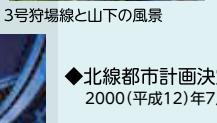
横浜市道路局

横浜環状道路調整課

〒231-0005 神奈川県横浜市中区本町6丁目50-10

横浜高速道路網建設史-年表-

[表のマーク] ◇できごと ◆都市計画 ○完成・供用 ●区間開通

		1955~	1960~	1970~	1980~	1990~	2000~	2010~	2020~		
		西暦 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 00 01 02 03 04 05 06 07 08 09 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29	和暦 S30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 00 01 02 03 04 05 06 07 08 09 10 11								
行政	市の動き			◇六大事業を発表 1965(昭和40)年2月		◇横浜博覧会(YES89)開催 1989(平成元)年3月25日					
				◇高速道路網建設準備室発足 (S43高速道路課に名称変更) 1965(昭和40)年4月1日							
首都高	首都高速道路公団／首都高速道路株式会社 1号横羽線	◇1959年首都高速道路公団設立 1959(昭和34)年6月17日	◆横羽線都市計画決定 1964(昭和39)年6月15日	●東神奈川～羽田間開通 1968(昭和43)年11月28日 	●横浜公園～金港JCT間開通 1978(昭和53)年3月7日 	●横浜駅西口～第三京浜間開通 1966(昭和41)年12月15日 ●横浜駅西口～東神奈川間開通 1972(昭和47)年8月7日 	○1号横羽線完成 1978(昭和53)年3月7日 	●新山下～横浜公園間開通 1983(昭和59)年2月2日 	●石川町JCT～横横道路間開通 1983(昭和59)年2月2日 	◇ETCサービス開始 2000(平成12)年3月30日 ◇首都高速道路株式会社設立 2005(平成17)年10月1日 ◇均一料金から距離別料金へ移行 2012(平成24)年1月1日	
	2号三ツ沢線	◆三ツ沢線都市計画決定 1966(昭和41)年12月15日	●横浜駅西口～第三京浜間開通 1966(昭和41)年12月15日 ●横浜駅西口～東神奈川間開通 1972(昭和47)年8月7日	●横浜駅西口～第三京浜間開通 1966(昭和41)年12月15日 ●横浜駅西口～東神奈川間開通 1972(昭和47)年8月7日 	○2号三ツ沢線完成 1978(昭和53)年3月7日 	●新山下～横浜公園間開通 1983(昭和59)年2月2日 	●石川町JCT～横横道路間開通 1983(昭和59)年2月2日 	●横浜公園出口供用 2001(平成14)年10月22日 	●横浜公園出口供用 2001(平成14)年10月22日 	●横浜公園出口供用 2001(平成14)年10月22日	
	3号狩場線	◆中央線(現狩場線)都市計画決定 1970(昭和45)年11月2日	◆大黒線都市計画決定 1977(昭和52)年10月29日	●大黒線都市計画決定 1977(昭和52)年10月29日 	●生麦JCT～新山下間開通 1989(平成元)年9月27日 	●北線都市計画決定 2000(平成12)年7月14日 	●北線都市計画決定 2000(平成12)年7月14日 	●北線都市計画決定 2000(平成12)年7月14日 	●北線都市計画決定 2000(平成12)年7月14日 	●北線都市計画決定 2000(平成12)年7月14日 	
	5号大黒線	●横浜駅西口～第三京浜間開通 1966(昭和41)年12月15日 ●横浜駅西口～東神奈川間開通 1972(昭和47)年8月7日	●横浜駅西口～第三京浜間開通 1966(昭和41)年12月15日 ●横浜駅西口～東神奈川間開通 1972(昭和47)年8月7日	●横浜駅西口～第三京浜間開通 1966(昭和41)年12月15日 ●横浜駅西口～東神奈川間開通 1972(昭和47)年8月7日	●横浜駅西口～第三京浜間開通 1966(昭和41)年12月15日 ●横浜駅西口～東神奈川間開通 1972(昭和47)年8月7日	●新山下～横浜公園間開通 1983(昭和59)年2月2日 	●石川町JCT～横横道路間開通 1983(昭和59)年2月2日 	●横浜駅西口～第三京浜間開通 1966(昭和41)年12月15日 ●横浜駅西口～東神奈川間開通 1972(昭和47)年8月7日	●横浜駅西口～第三京浜間開通 1966(昭和41)年12月15日 ●横浜駅西口～東神奈川間開通 1972(昭和47)年8月7日	●横浜駅西口～第三京浜間開通 1966(昭和41)年12月15日 ●横浜駅西口～東神奈川間開通 1972(昭和47)年8月7日	●横浜駅西口～第三京浜間開通 1966(昭和41)年12月15日 ●横浜駅西口～東神奈川間開通 1972(昭和47)年8月7日
	7号横浜北線	●横浜駅西口～第三京浜間開通 1966(昭和41)年12月15日 ●横浜駅西口～東神奈川間開通 1972(昭和47)年8月7日	●横浜駅西口～第三京浜間開通 1966(昭和41)年12月15日 ●横浜駅西口～東神奈川間開通 1972(昭和47)年8月7日	●横浜駅西口～第三京浜間開通 1966(昭和41)年12月15日 ●横浜駅西口～東神奈川間開通 1972(昭和47)年8月7日	●横浜駅西口～第三京浜間開通 1966(昭和41)年12月15日 ●横浜駅西口～東神奈川間開通 1972(昭和47)年8月7日	●新山下～横浜公園間開通 1983(昭和59)年2月2日 	●石川町JCT～横横道路間開通 1983(昭和59)年2月2日 	●横浜駅西口～第三京浜間開通 1966(昭和41)年12月15日 ●横浜駅西口～東神奈川間開通 1972(昭和47)年8月7日	●横浜駅西口～第三京浜間開通 1966(昭和41)年12月15日 ●横浜駅西口～東神奈川間開通 1972(昭和47)年8月7日	●横浜駅西口～第三京浜間開通 1966(昭和41)年12月15日 ●横浜駅西口～東神奈川間開通 1972(昭和47)年8月7日	●横浜駅西口～第三京浜間開通 1966(昭和41)年12月15日 ●横浜駅西口～東神奈川間開通 1972(昭和47)年8月7日
	7号横浜北西線	●横浜駅西口～第三京浜間開通 1966(昭和41)年12月15日 ●横浜駅西口～東神奈川間開通 1972(昭和47)年8月7日	●横浜駅西口～第三京浜間開通 1966(昭和41)年12月15日 ●横浜駅西口～東神奈川間開通 1972(昭和47)年8月7日	●横浜駅西口～第三京浜間開通 1966(昭和41)年12月15日 ●横浜駅西口～東神奈川間開通 1972(昭和47)年8月7日	●横浜駅西口～第三京浜間開通 1966(昭和41)年12月15日 ●横浜駅西口～東神奈川間開通 1972(昭和47)年8月7日	●新山下～横浜公園間開通 1983(昭和59)年2月2日 	●石川町JCT～横横道路間開通 1983(昭和59)年2月2日 	●横浜駅西口～第三京浜間開通 1966(昭和41)年12月15日 ●横浜駅西口～東神奈川間開通 1972(昭和47)年8月7日	●横浜駅西口～第三京浜間開通 1966(昭和41)年12月15日 ●横浜駅西口～東神奈川間開通 1972(昭和47)年8月7日	●横浜駅西口～第三京浜間開通 1966(昭和41)年12月15日 ●横浜駅西口～東神奈川間開通 1972(昭和47)年8月7日	●横浜駅西口～第三京浜間開通 1966(昭和41)年12月15日 ●横浜駅西口～東神奈川間開通 1972(昭和47)年8月7日
	高速湾岸線	●横浜駅西口～第三京浜間開通 1966(昭和41)年12月15日 ●横浜駅西口～東神奈川間開通 1972(昭和47)年8月7日	●横浜駅西口～第三京浜間開通 1966(昭和41)年12月15日 ●横浜駅西口～東神奈川間開通 1972(昭和47)年8月7日	●横浜駅西口～第三京浜間開通 1966(昭和41)年12月15日 ●横浜駅西口～東神奈川間開通 1972(昭和47)年8月7日	●横浜駅西口～第三京浜間開通 1966(昭和41)年12月15日 ●横浜駅西口～東神奈川間開通 1972(昭和47)年8月7日	●新山下～横浜公園間開通 1983(昭和59)年2月2日 	●石川町JCT～横横道路間開通 1983(昭和59)年2月2日 	●横浜駅西口～第三京浜間開通 1966(昭和41)年12月15日 ●横浜駅西口～東神奈川間開通 1972(昭和47)年8月7日	●横浜駅西口～第三京浜間開通 1966(昭和41)年12月15日 ●横浜駅西口～東神奈川間開通 1972(昭和47)年8月7日	●横浜駅西口～第三京浜間開通 1966(昭和41)年12月15日 ●横浜駅西口～東神奈川間開通 1972(昭和47)年8月7日	●横浜駅西口～第三京浜間開通 1966(昭和41)年12月15日 ●横浜駅西口～東神奈川間開通 1972(昭和47)年8月7日
	★横浜ベイブリッジ	●横浜駅西口～第三京浜間開通 1966(昭和41)年12月15日 ●横浜駅西口～東神奈川間開通 1972(昭和47)年8月7日	●横浜駅西口～第三京浜間開通 1966(昭和41)年12月15日 ●横浜駅西口～東神奈川間開通 1972(昭和47)年8月7日	●横浜駅西口～第三京浜間開通 1966(昭和41)年12月15日 ●横浜駅西口～東神奈川間開通 1972(昭和47)年8月7日	●横浜駅西口～第三京浜間開通 1966(昭和41)年12月15日 ●横浜駅西口～東神奈川間開通 1972(昭和47)年8月7日	●新山下～横浜公園間開通 1983(昭和59)年2月2日 	●石川町JCT～横横道路間開通 1983(昭和59)年2月2日 	●横浜駅西口～第三京浜間開通 1966(昭和41)年12月15日 ●横浜駅西口～東神奈川間開通 1972(昭和47)年8月7日	●横浜駅西口～第三京浜間開通 1966(昭和41)年12月15日 ●横浜駅西口～東神奈川間開通 1972(昭和47)年8月7日	●横浜駅西口～第三京浜間開通 1966(昭和41)年12月15日 ●横浜駅西口～東神奈川間開通 1972(昭和47)年8月7日	●横浜駅西口～第三京浜間開通 1966(昭和41)年12月15日 ●横浜駅西口～東神奈川間開通 1972(昭和47)年8月7日
	★鶴見つばさ橋	●横浜駅西口～第三京浜間開通 1966(昭和41)年12月15日 ●横浜駅西口～東神奈川間開通 1972(昭和47)年8月7日	●横浜駅西口～第三京浜間開通 1966(昭和41)年12月15日 ●横浜駅西口～東神奈川間開通 1								

横浜市道路局
横浜環状道路調整課