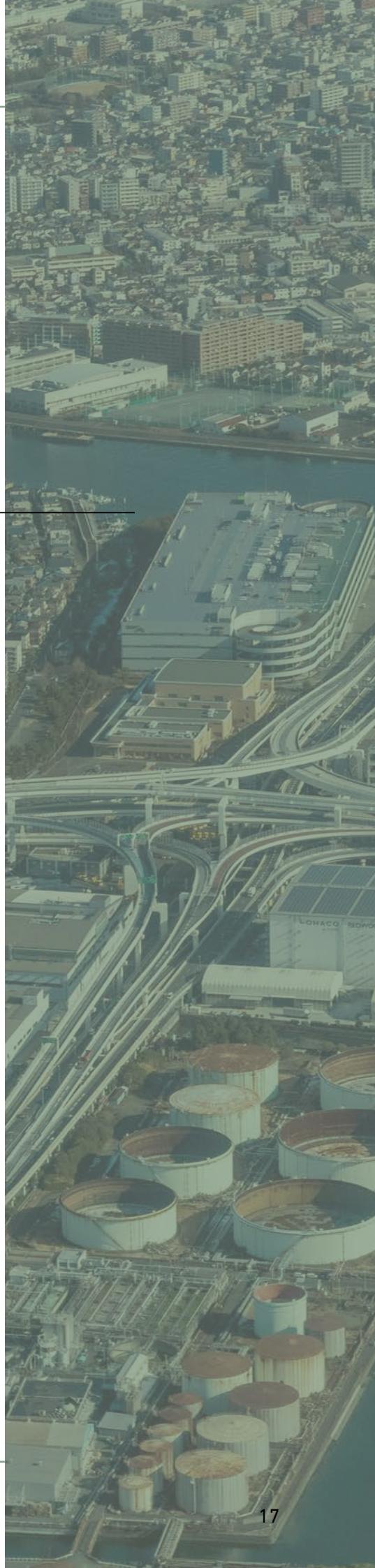


第 2 章

高速道路網計画の 経緯



第2章

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。

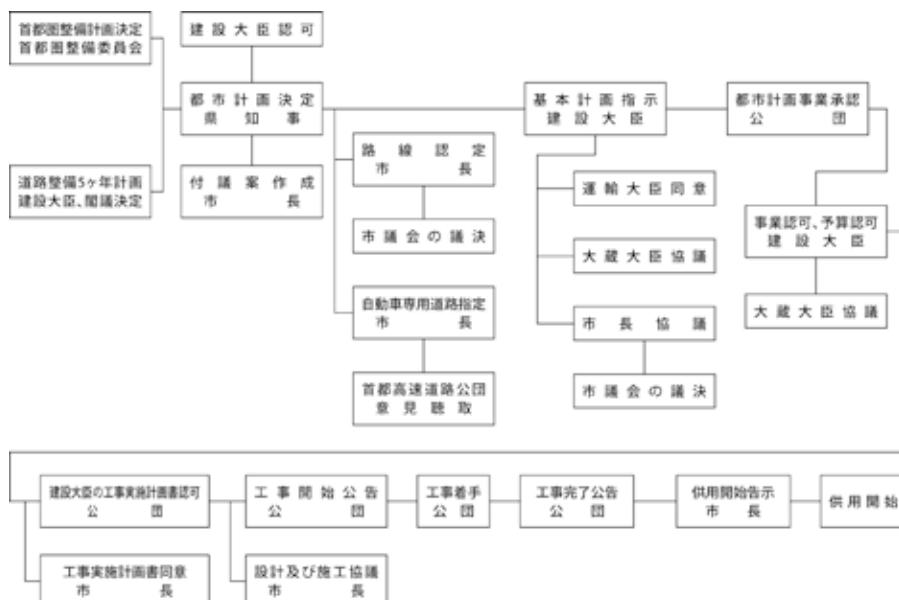


図2-1 都市高速道路事業手続図

参照：調査季報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 |
|-------------|---|--------------------------------------|----------------------------|--|----------------------------------|
| 昭和用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 〃 〃 〃 〃 |
| 昭和用50年までに予定 | 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 |
| 昭和用60年までに予定 | 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 |
| 昭和用60年までに予定 | 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団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 首都高速道路公団

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

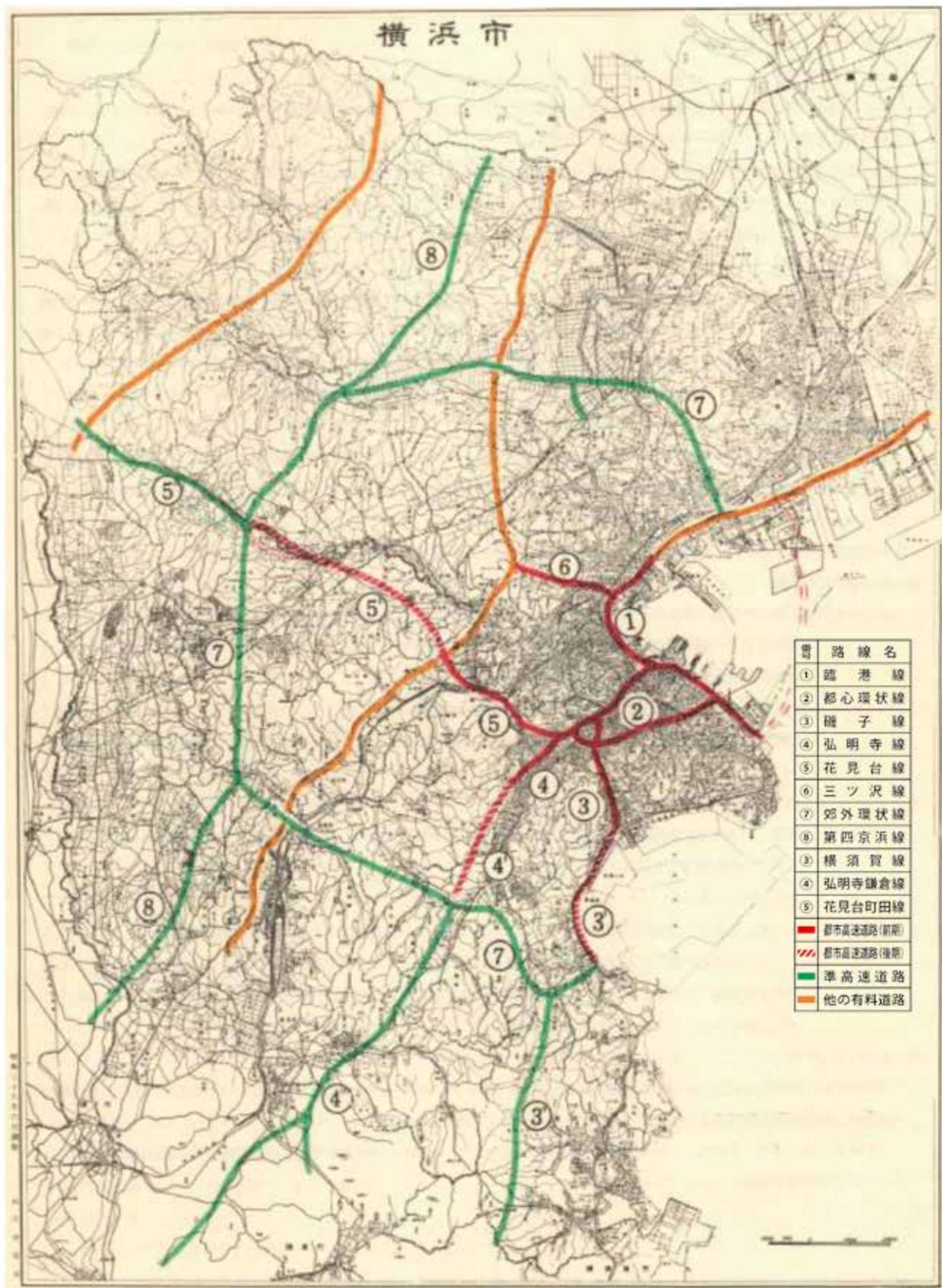


図2-3 自動車道路網図

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 | 保土ヶ谷区今宿町 | 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 | 磯子区上中里町 | 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 | 保土ヶ谷区今宿町 | 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



図2-4 都市高速道路網建設設計画

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）

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2-5 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つた。

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。

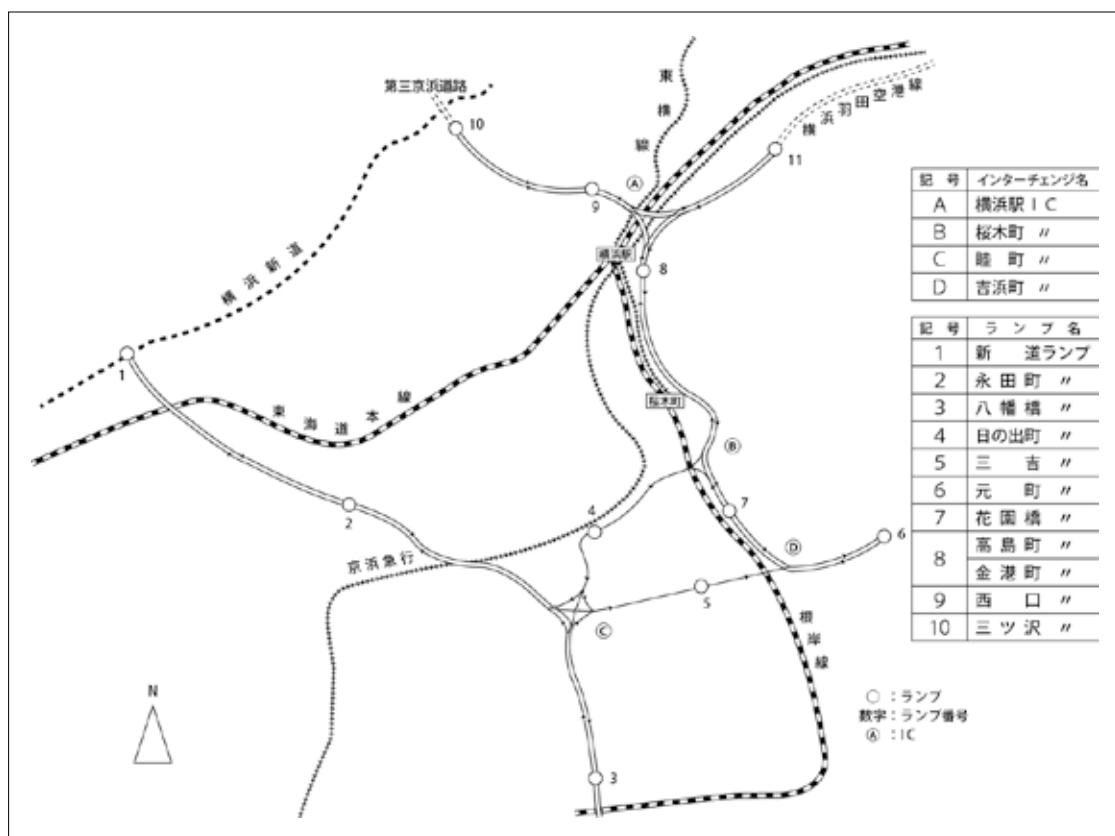
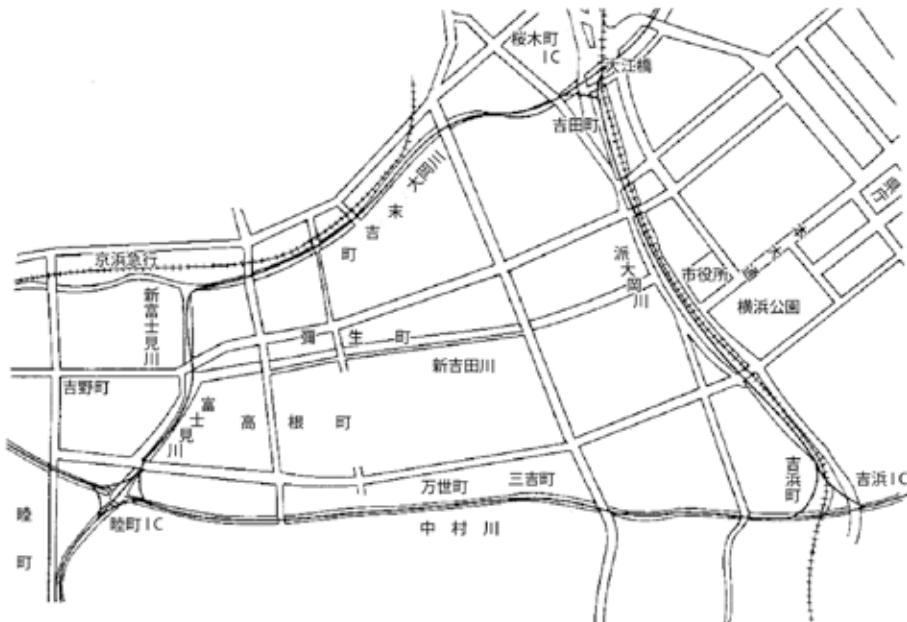


図2-6 横浜都市高速道路網図

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ヵ年計画の中で、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。

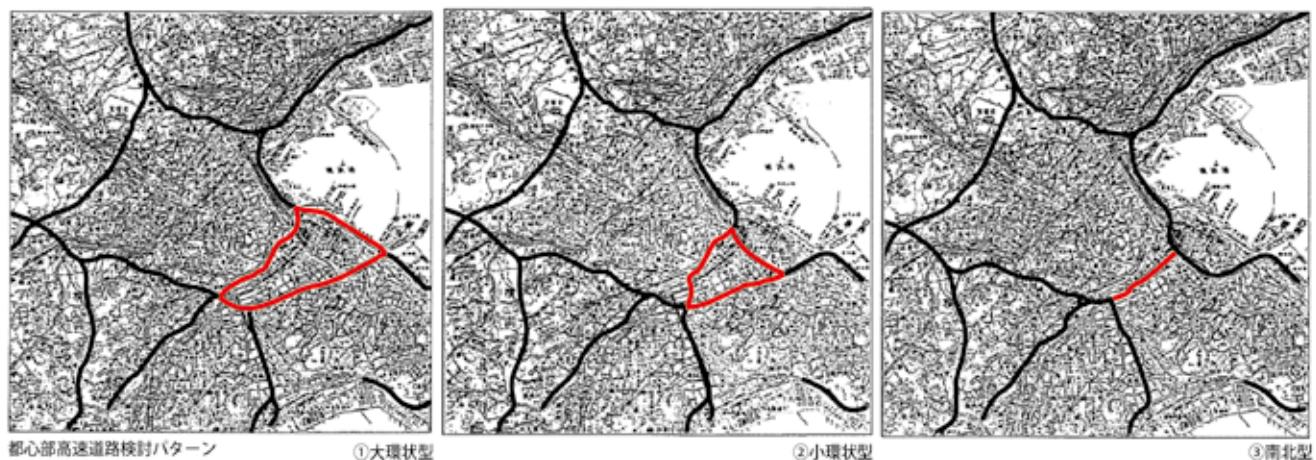


図2-8 都心部ルート計画図

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。

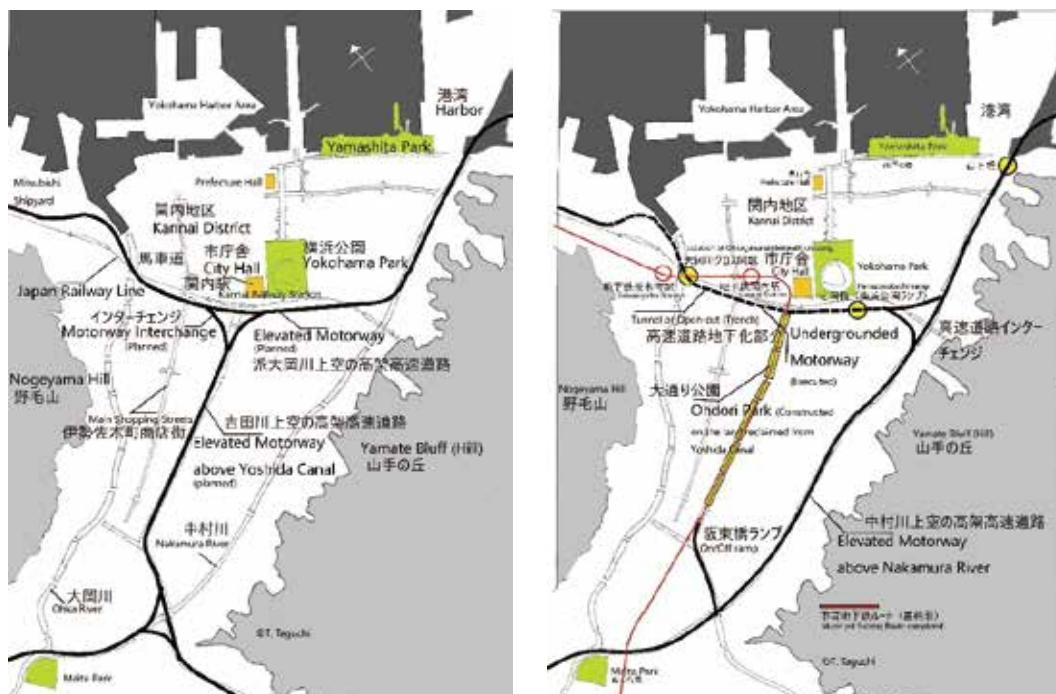


図2-10 都心部の高速道路計画（左：原案、右：変更後）
参照：NPO 法人田村明記念・まちづくり研究会（田口俊夫）作成

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。皆さんも共犯になつてもらえ

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共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。

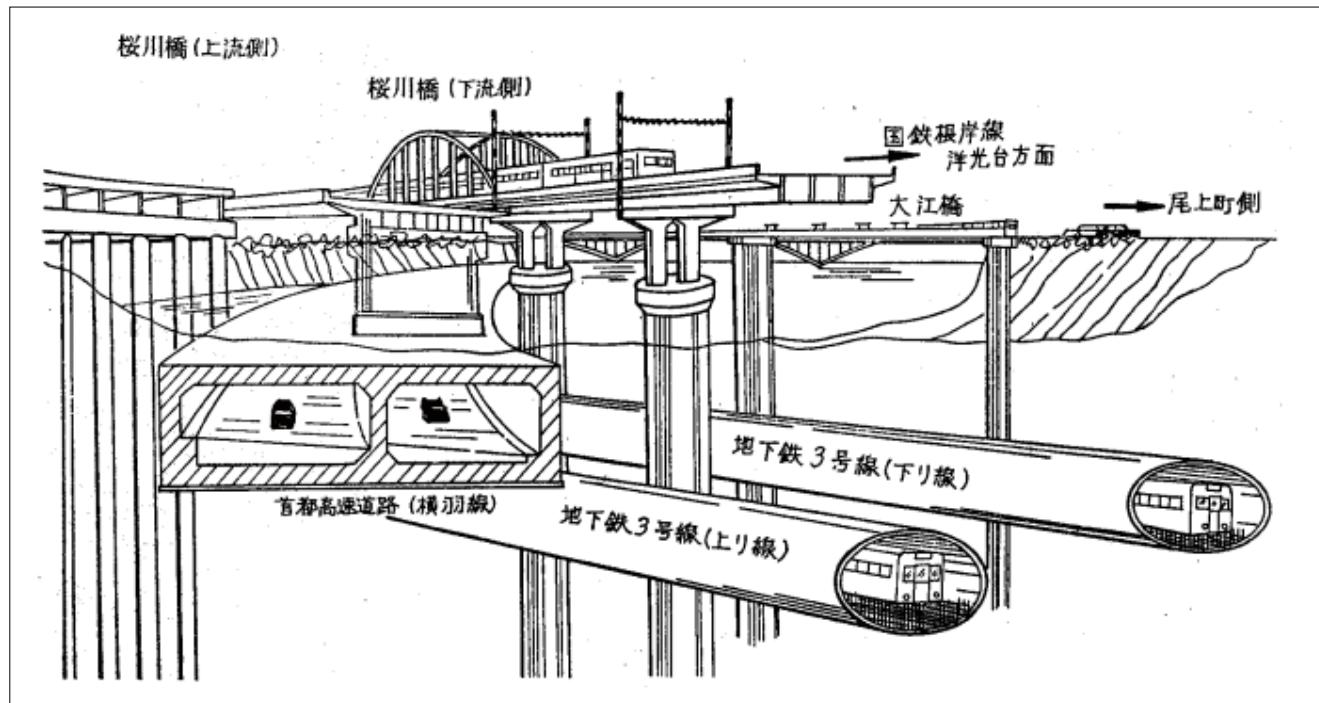


図2-11 桜木町五重立体交差工事の見取図

参照：調査季報63 P39 (1979年9月)

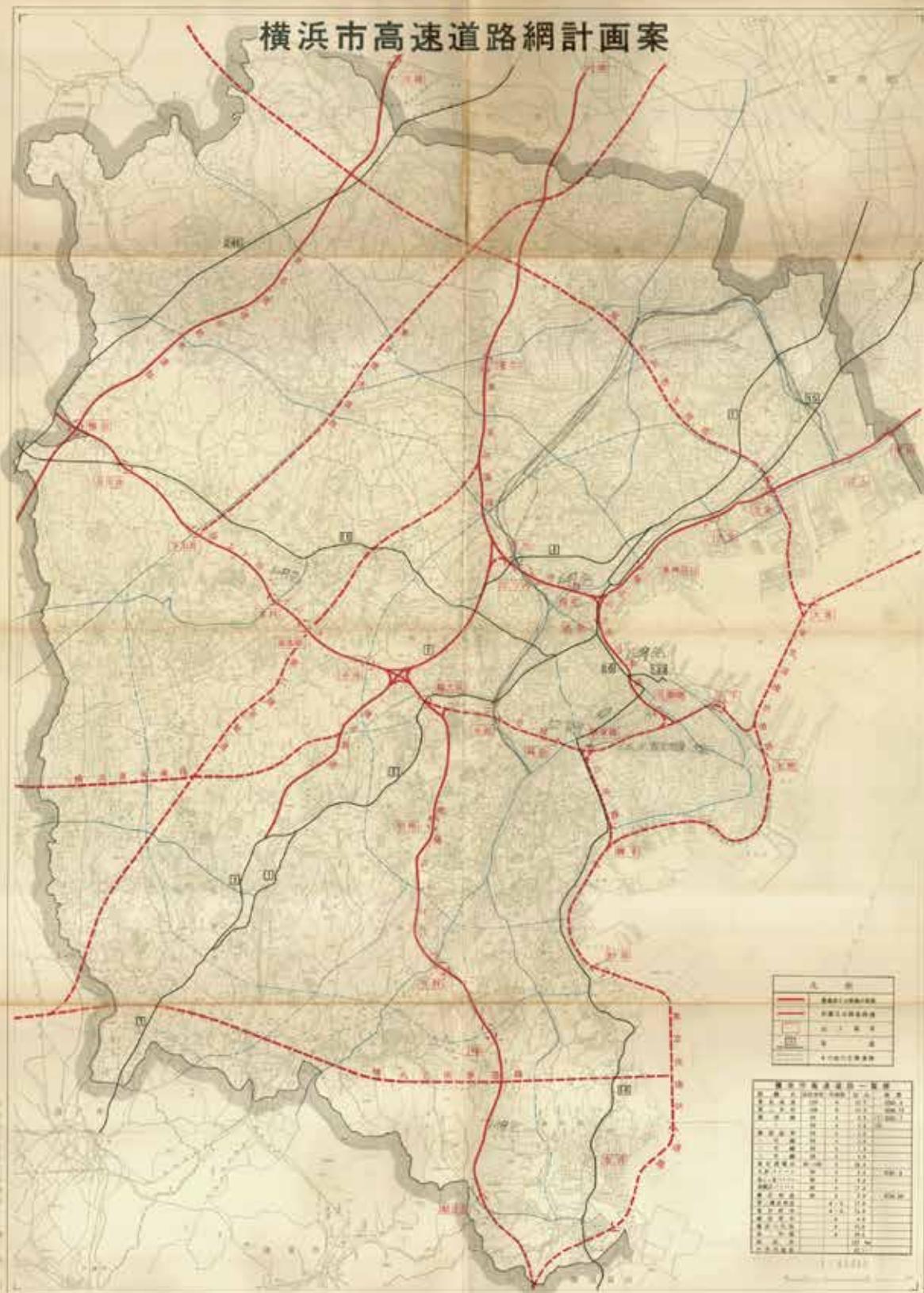


図2-12 横浜市高速道路網計画案

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）

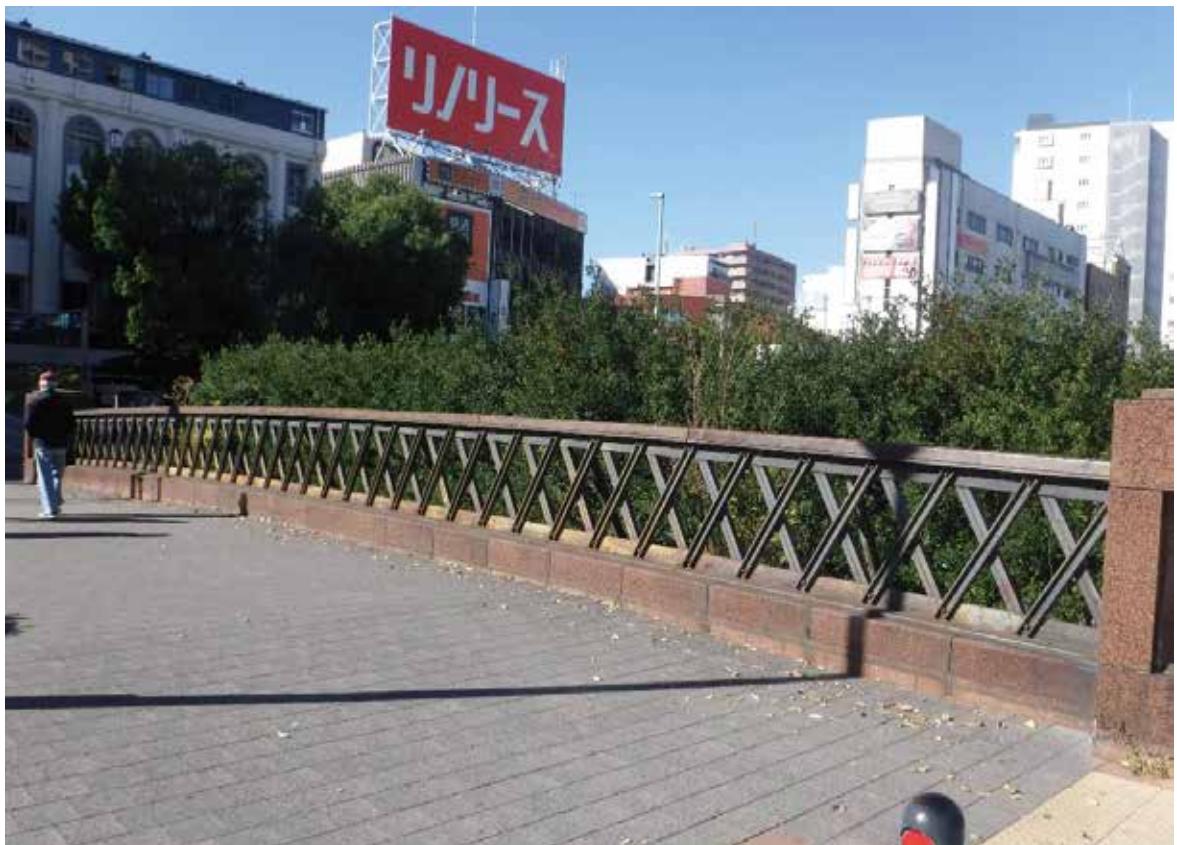


写真2－3 復元された吉田橋（鉄の橋）高欄



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

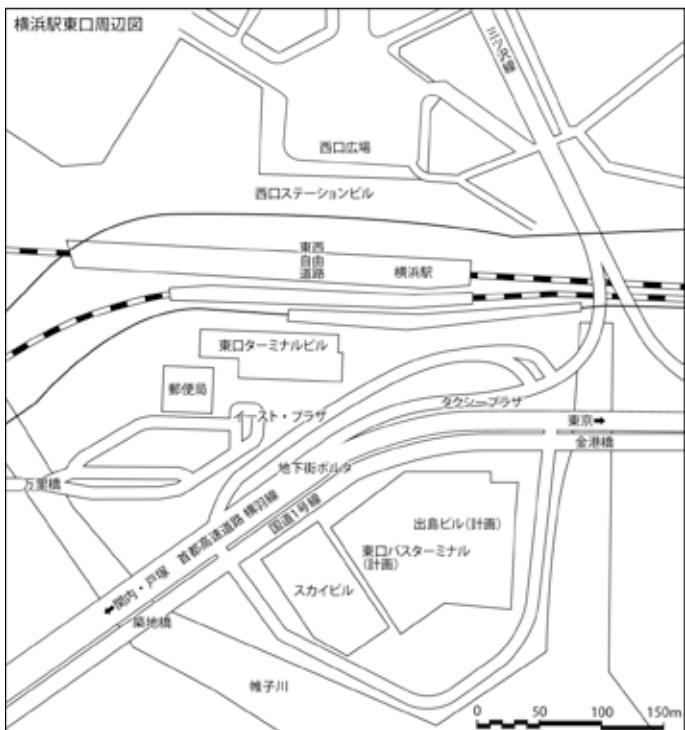


図2-13 横浜駅東口駅前広場、横浜羽田空港線

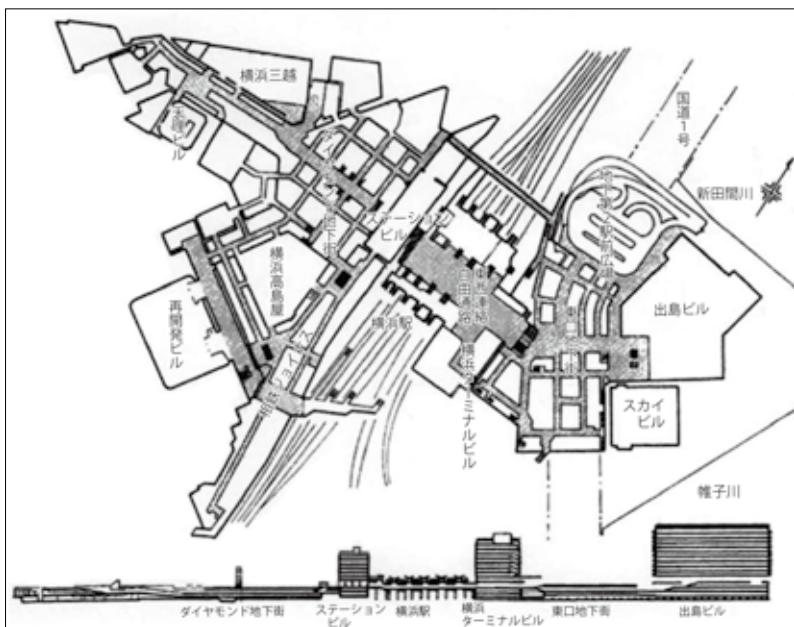


図2-14 横浜駅周辺地下利用図

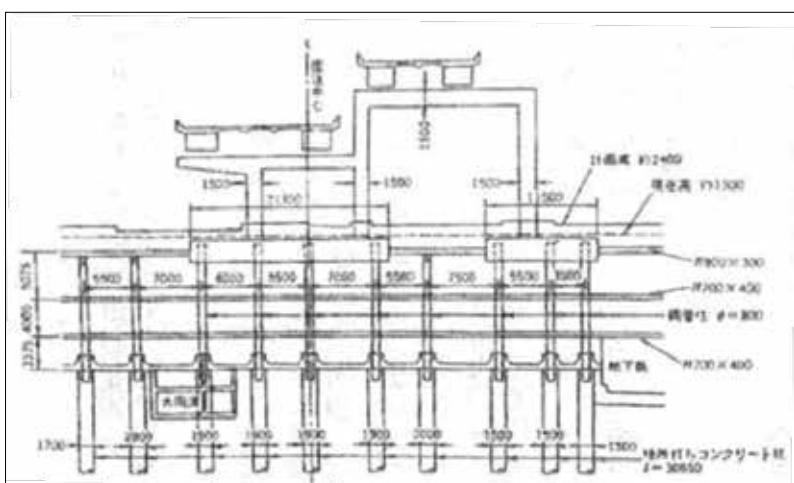


図2-15 横浜駅東口付近横断図

(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。

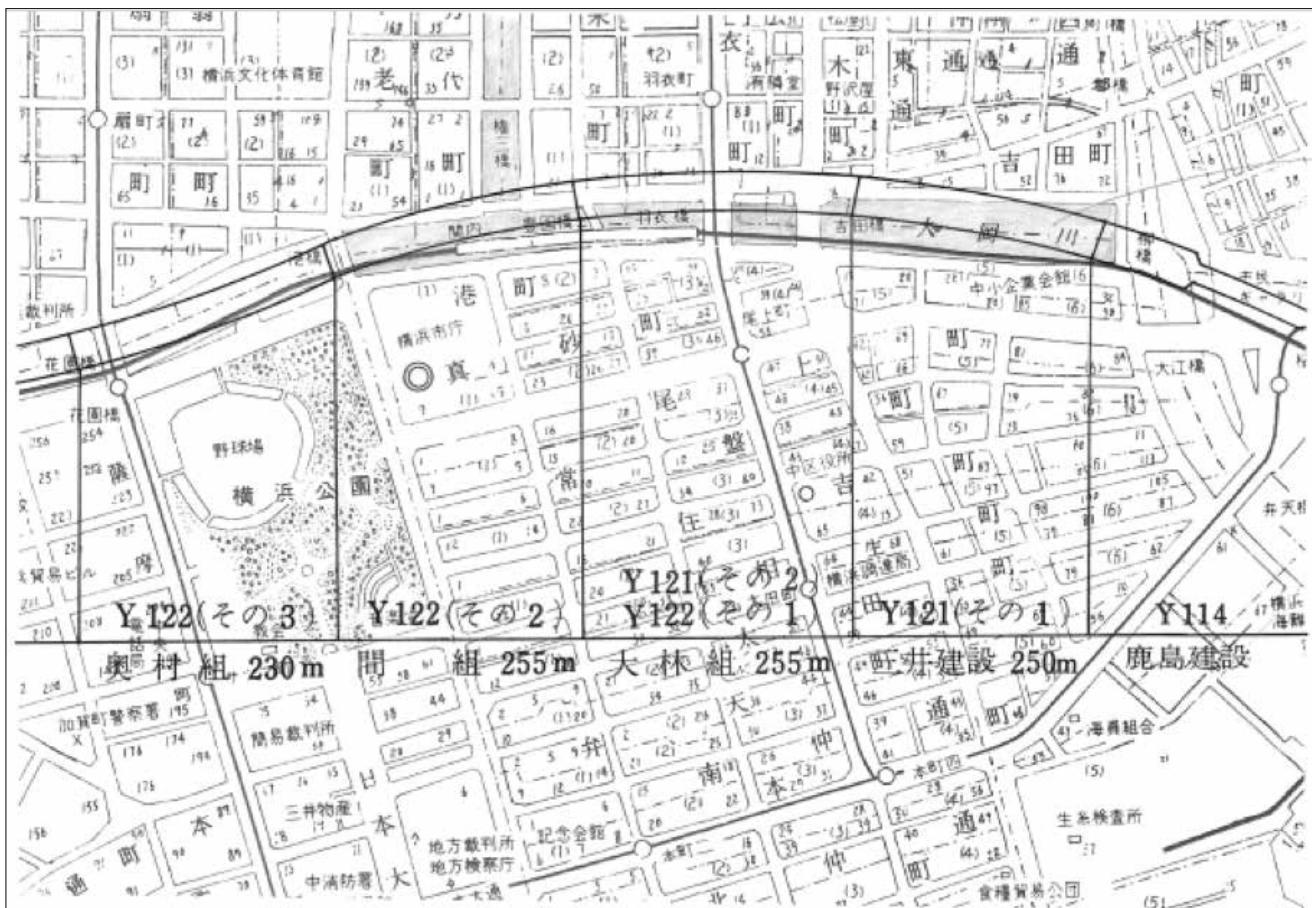


図2-17 派大岡川工区平面図

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（首都高速道路公团）

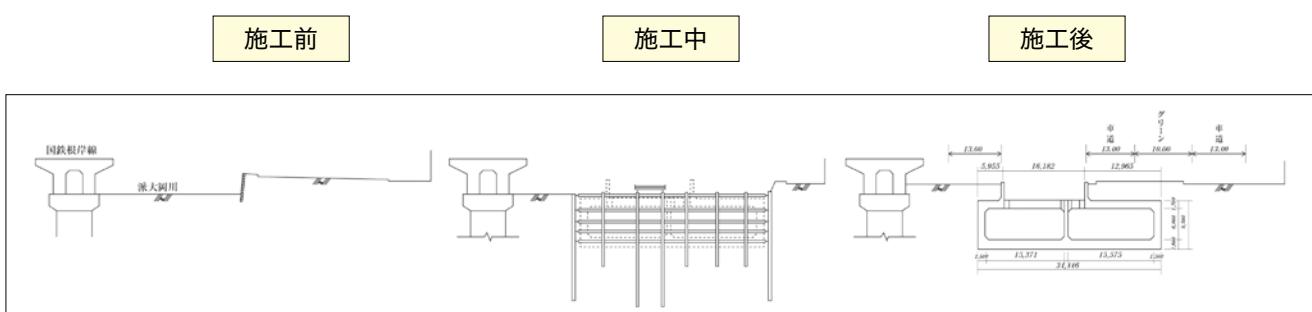


図2-18 各工区標準断面図 (Y122工区 (その2) 株式会社 間組)

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（首都高速道路公团）

(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ったが、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）



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」

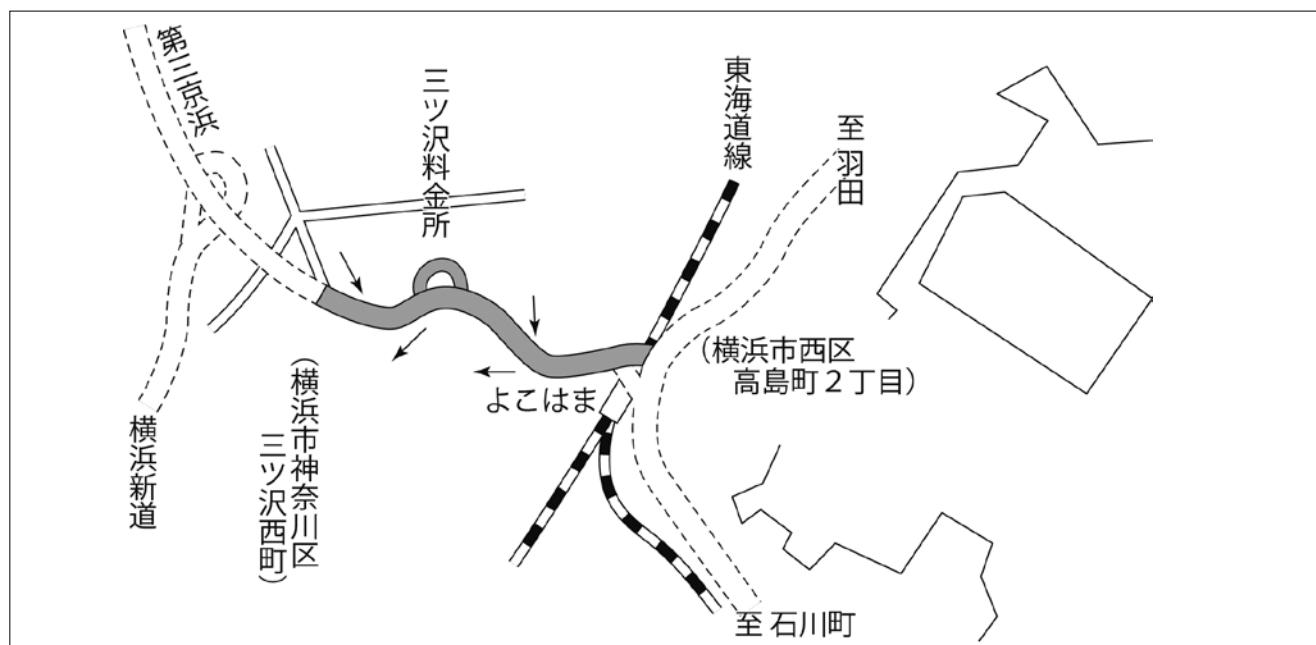


図2-19 三ツ沢線路線図

参照：「首都高速道路20年史」

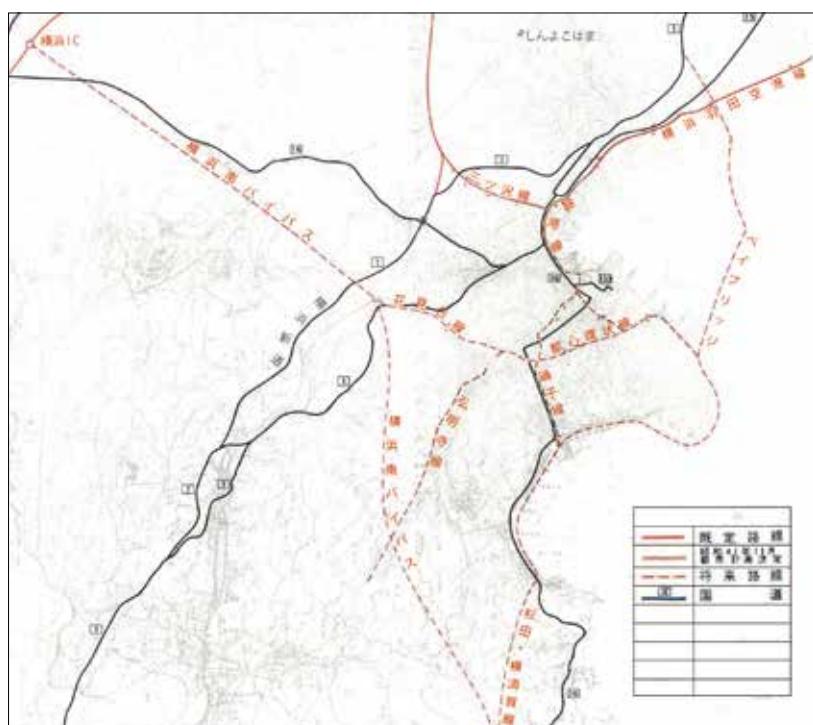
第7節 横浜横須賀道路の計画、整備の経緯



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。

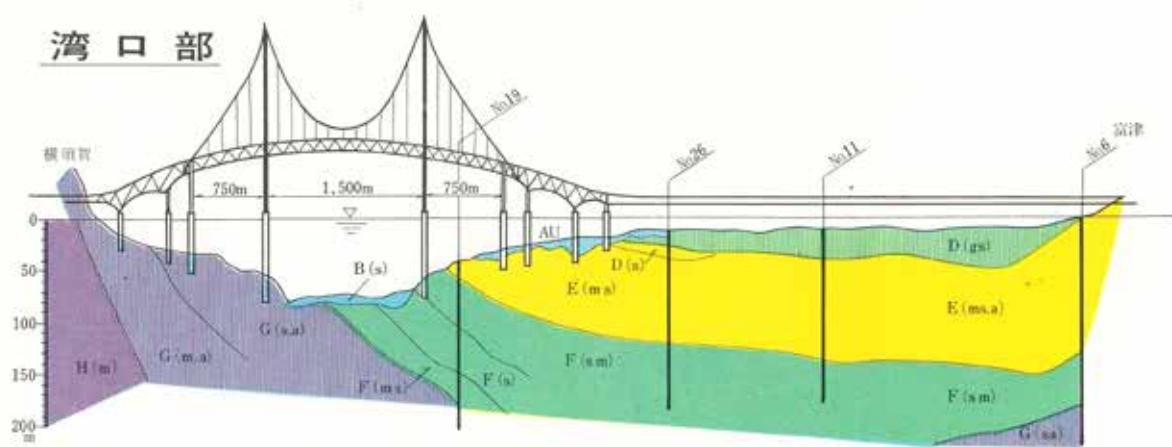
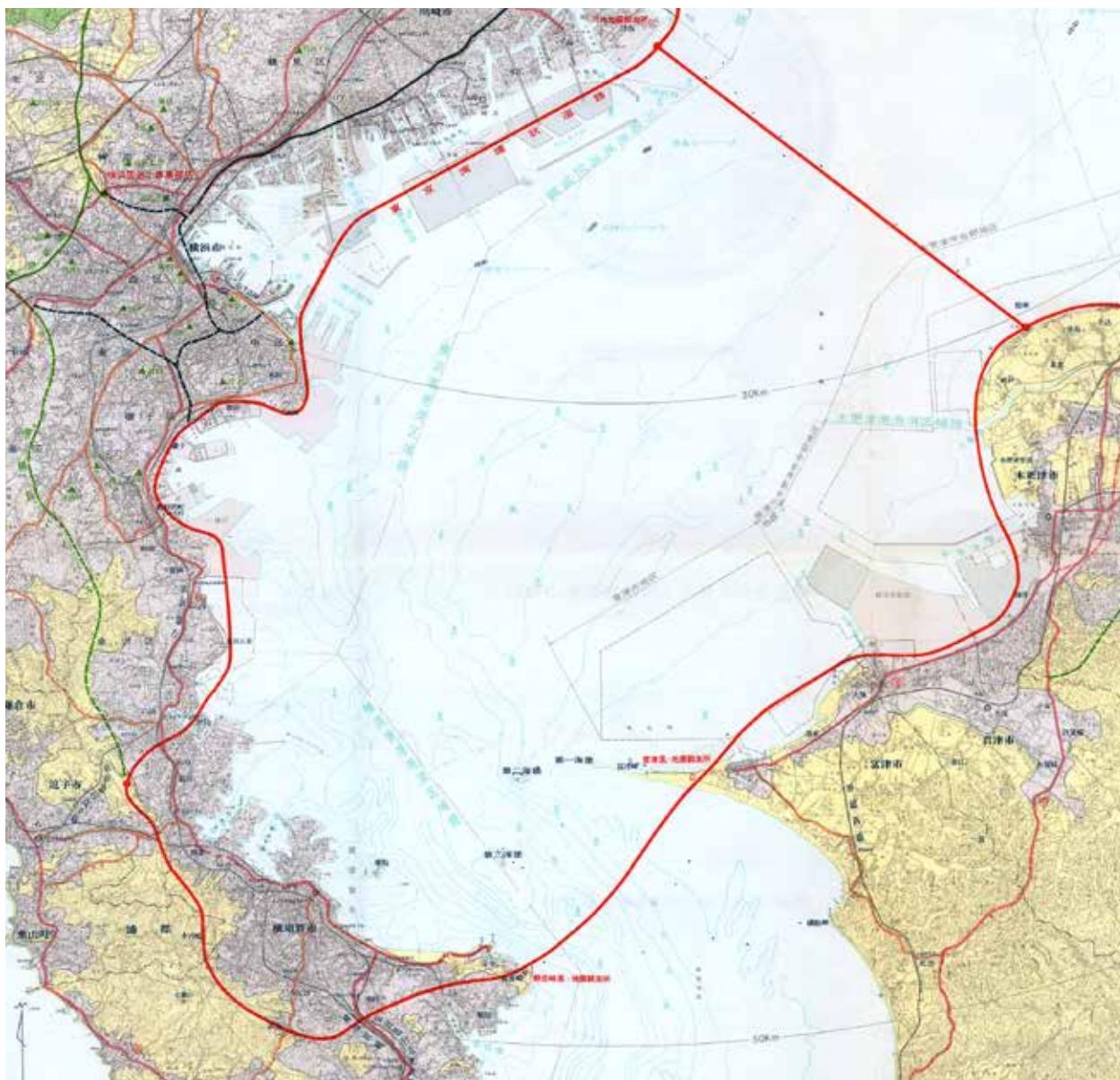


図2-21 東京湾環状道路計画図
参照：「東京湾環状道路調査概要 1972」建設省関東地方整備局東京湾岸道路調査事務所

<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）

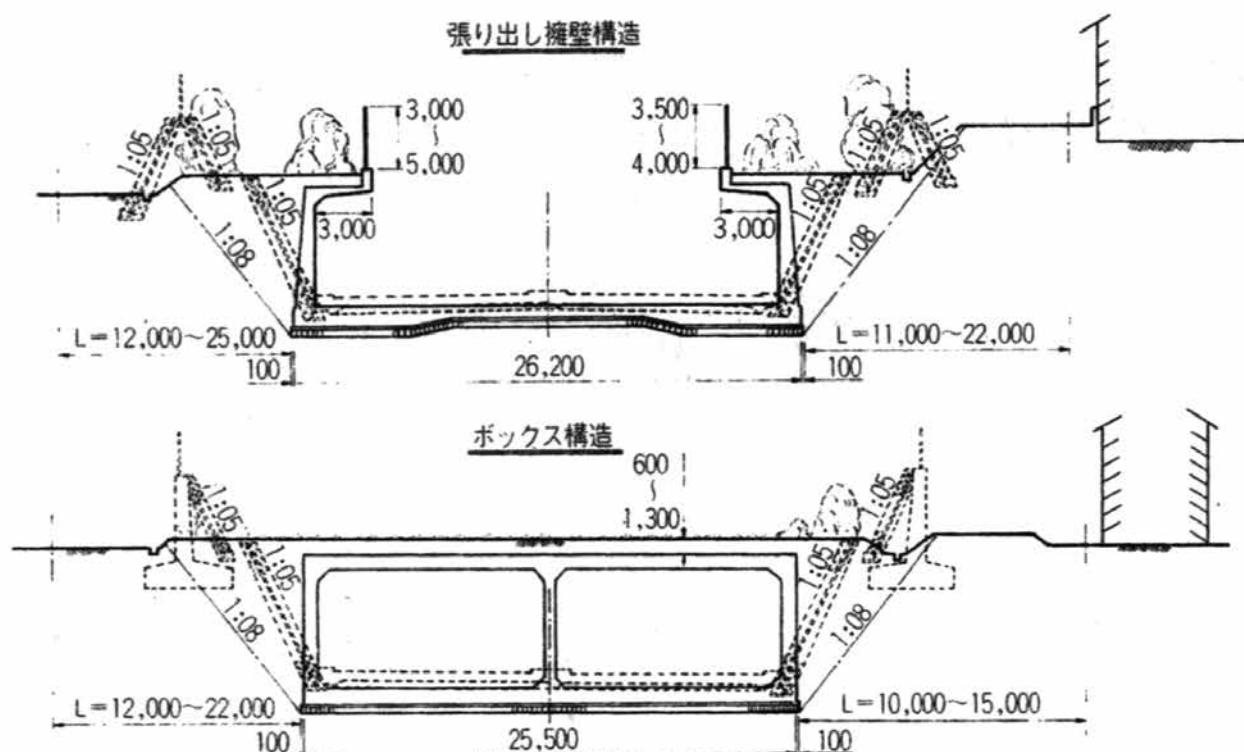


図-2 半地下構造

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



首都高速神奈川3号狩場線と山下の風景

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になった。

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。

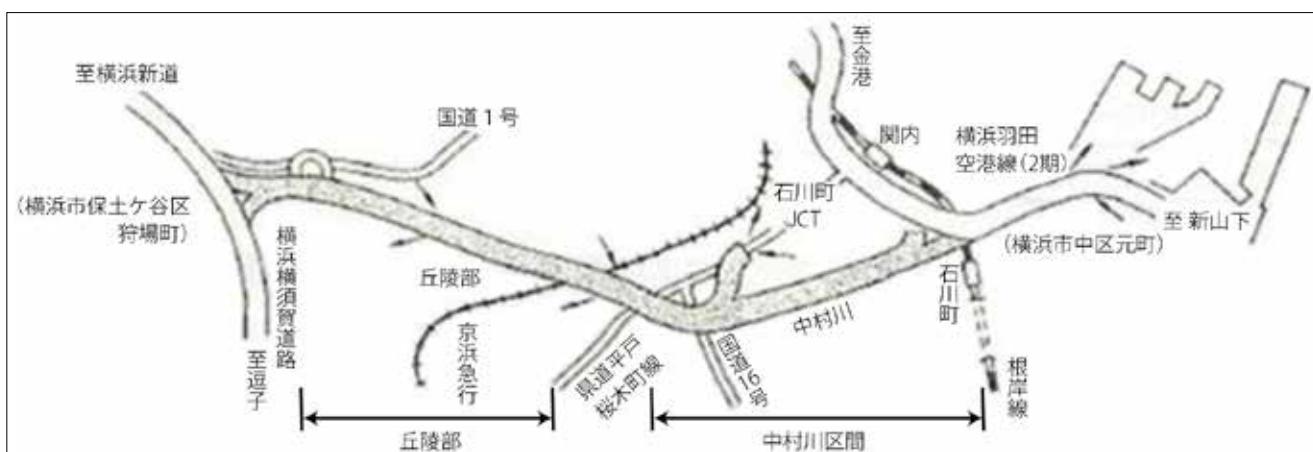


図2-23 狩場線

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緒に進められた。

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）

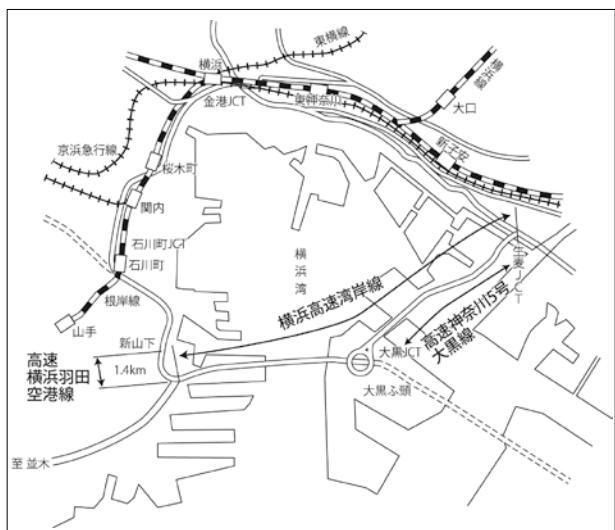


図2-24 横浜高速湾岸線・大黒線
参照：「首都高速道路公団史」より

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）。

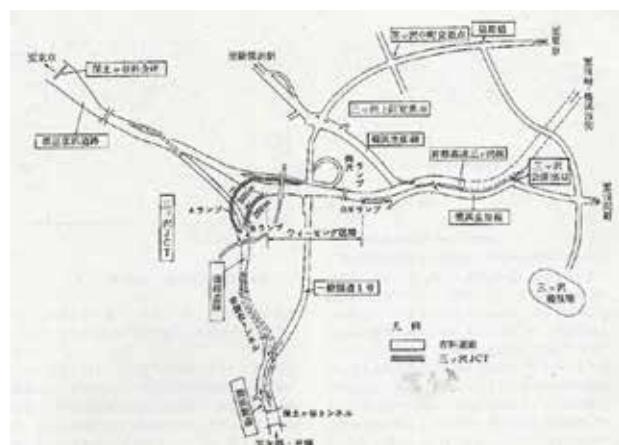


図2-25 三ツ沢ジャンクション計画図

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になった。

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。

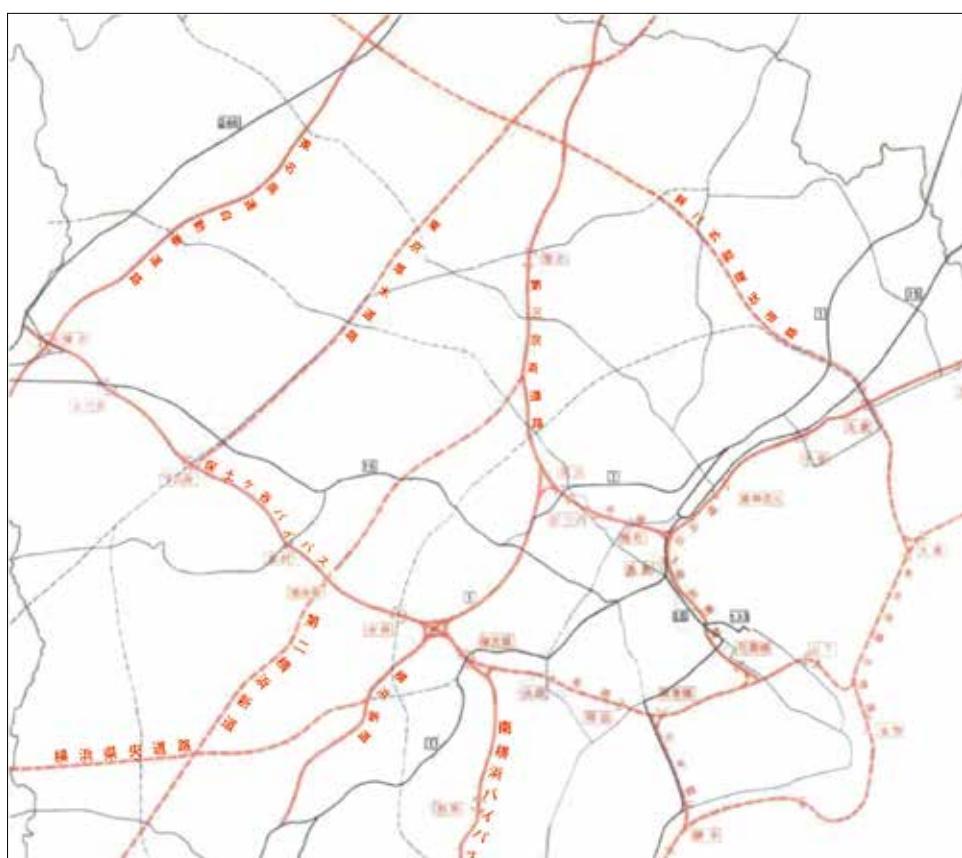


図2-27 横浜市高速道路網計画案（昭和45年）



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)



避音壁およびルーバー設置状況(保土ヶ谷高架橋を東京方向へ望む)

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）



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、日本道路公団總裁あてに提出
- 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 日本道路公團・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）