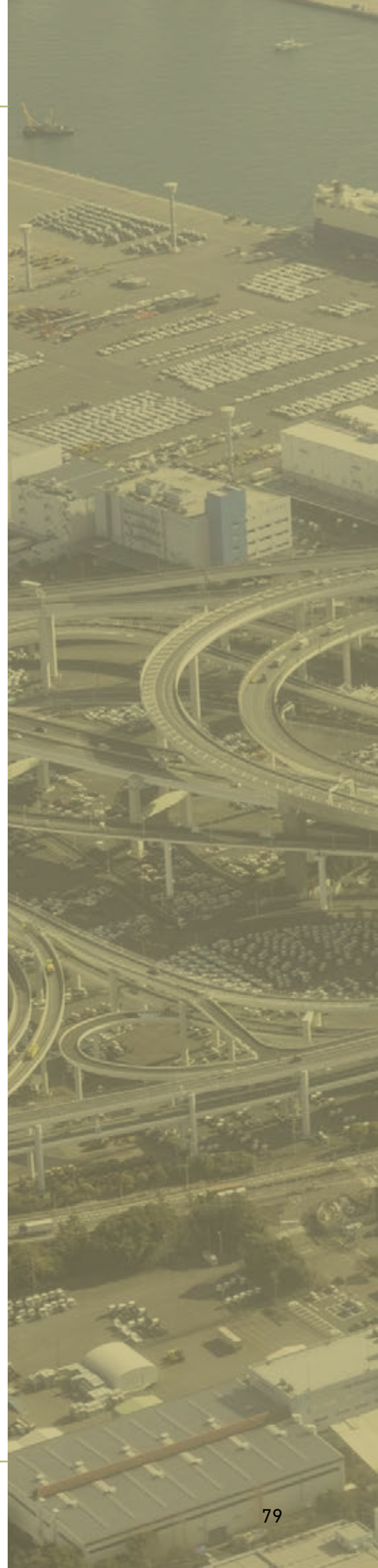


第 4 章

東京湾岸道路 (高速湾岸線、国道357号) 整備



第4章

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



スカイウォークから見た大黒大橋と首都高速神奈川5号大黒線

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）～横須賀市境間についても、横須賀市との市境（行政境界）が未確定となっていた問題のため、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



八景島付近から見た国道 357 号

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）年に神奈川県の間で、両市間で協定が結ばれ、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り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層構造のベ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	本四公団
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	スカンソンドット大橋	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	本四公団
⑨	東神戸大橋	485m	1994	日本	阪公 神戸
⑩	アレックス・フレーザー橋	465m	1986	カナダ	バンクーバー
⑪	横浜ベイブリッジ	460m	1989	日本	首公 横浜
⑫	第2セバーン橋	456m	施工中	イギリス	ブリストルパークウェイ
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	コーディレラ

■ 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った。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



金沢シーサイドラインの並木中央駅付近を空撮

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月に神奈川県道路協議会（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は、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）に代替える方が良いとの首都圏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

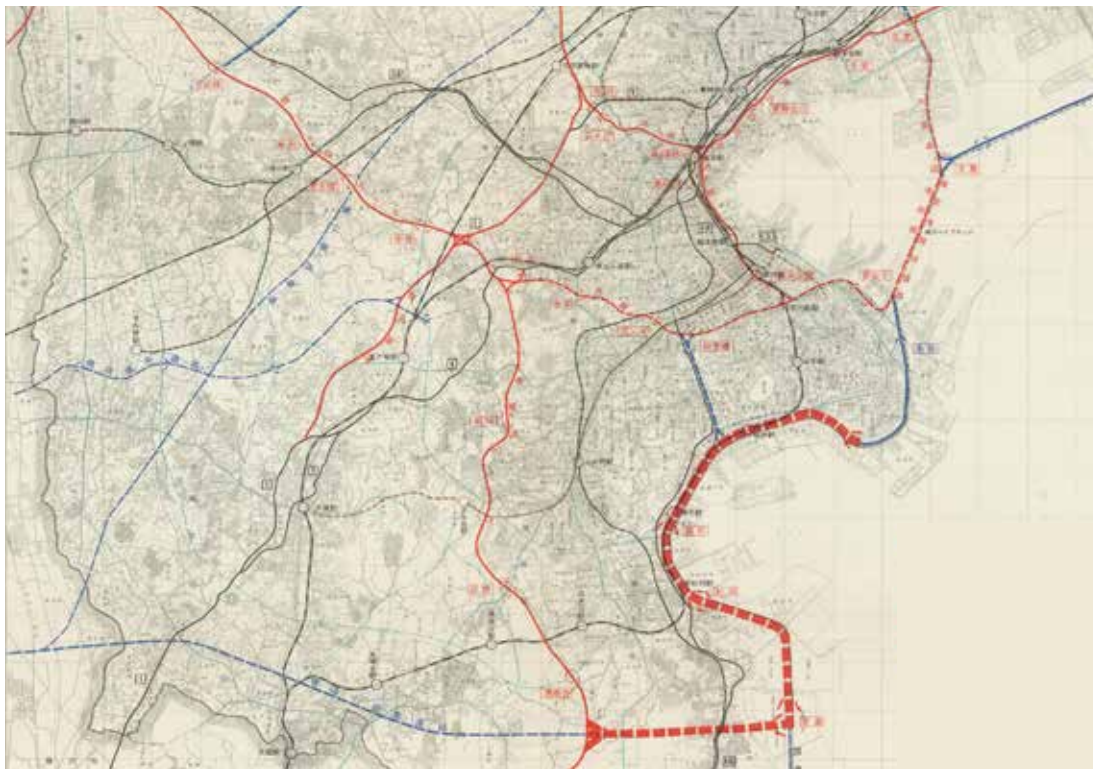


図4-3 横浜市高速道路網計画案 (昭和58年)