

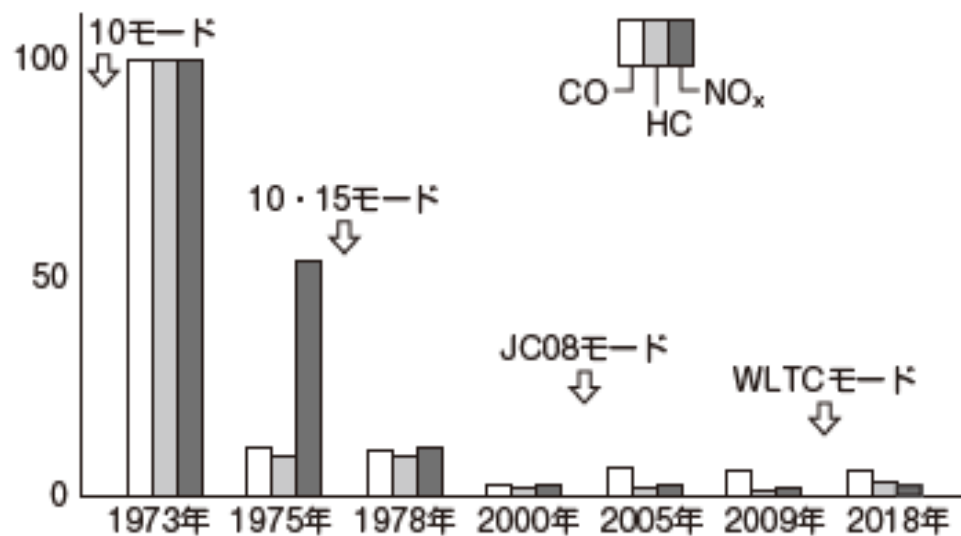
The role of a local government planner in an unprecedented
coordination work on the undergrounding of the motorway
in the middle of Yokohama City
横浜市中心部における高速道路地下化事例にみる
自治体プランナーの役割

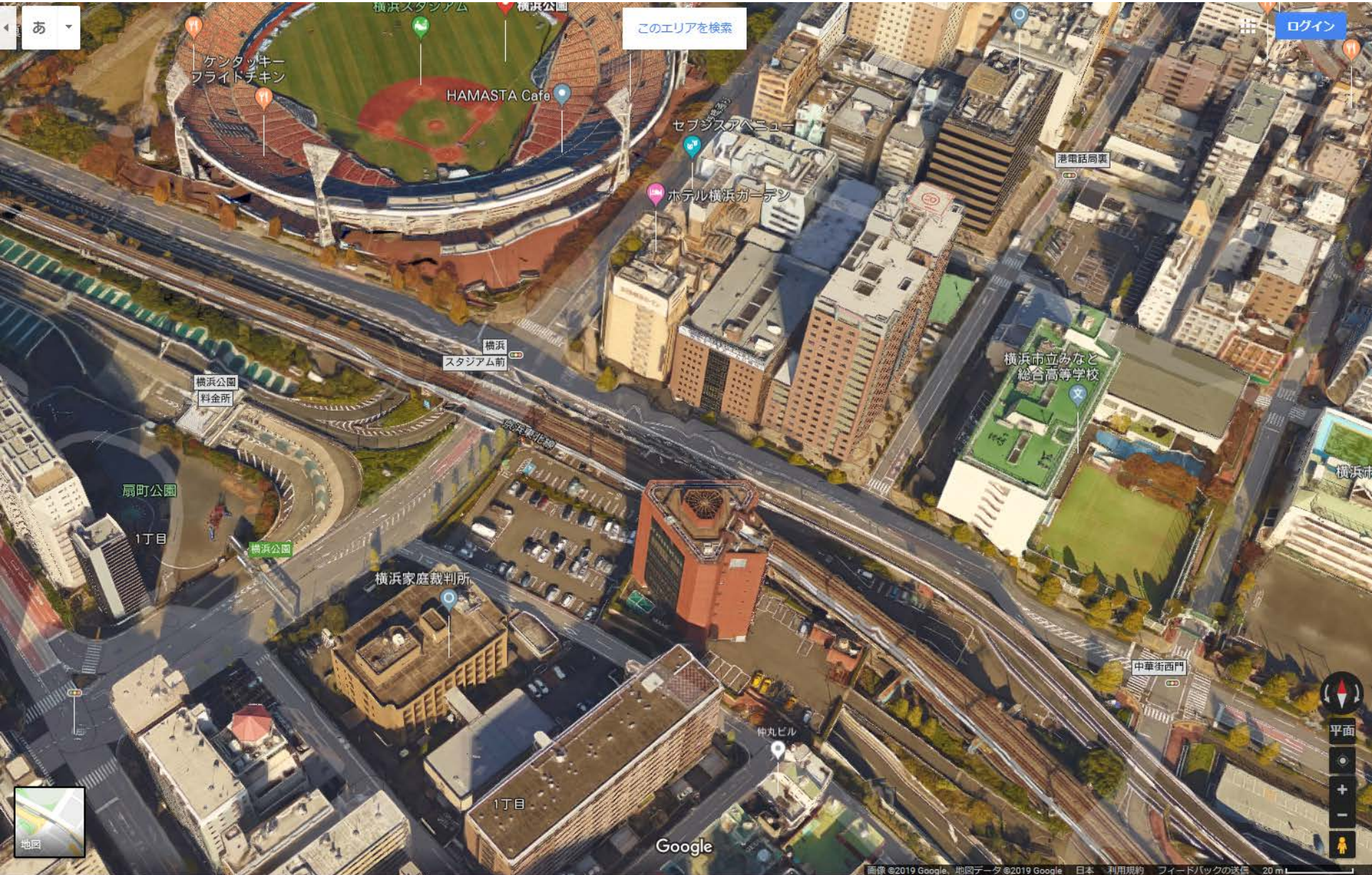
By Toshio Taguchi

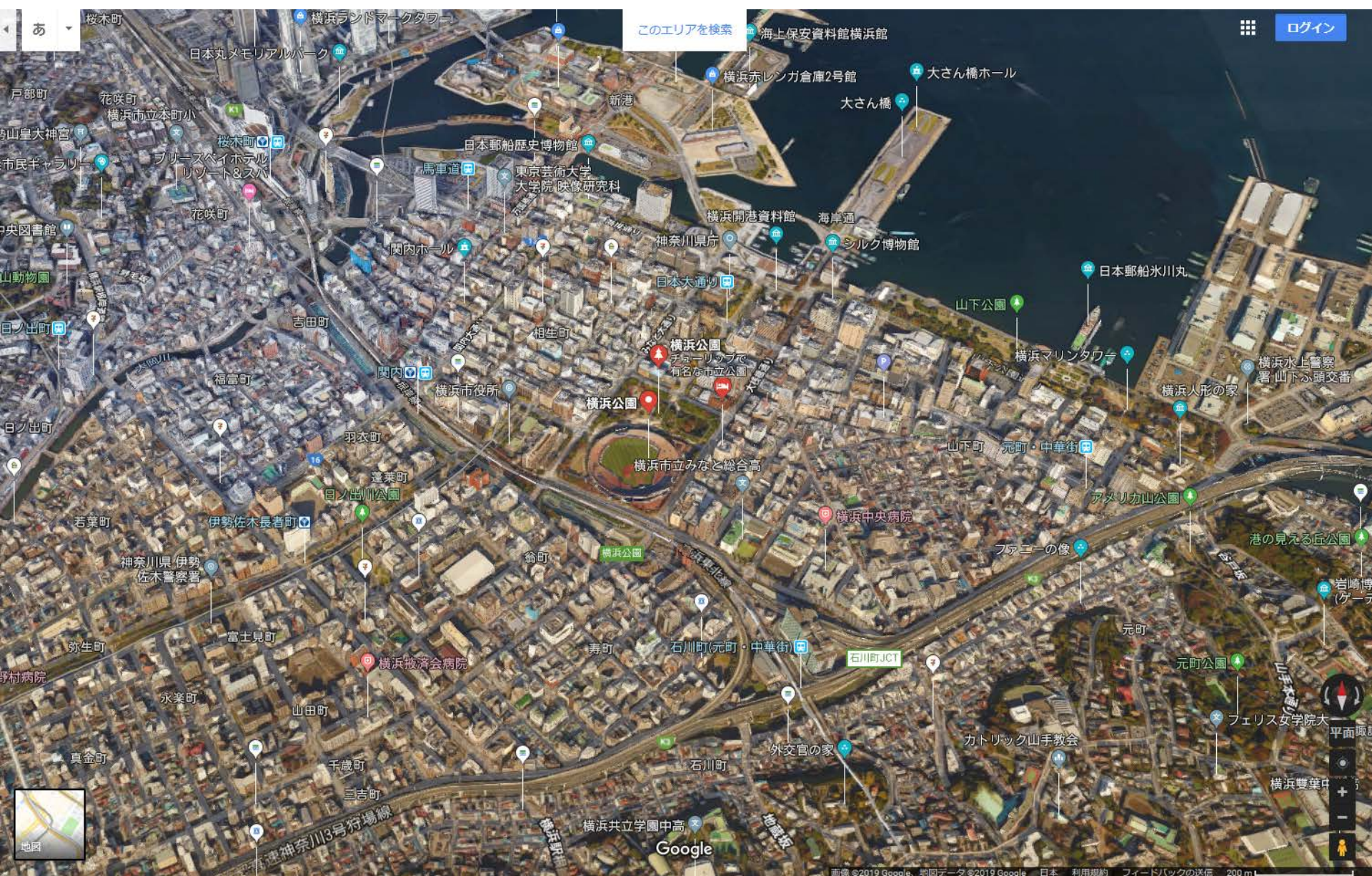


⚙️ ガソリン乗用車の国内排出ガス規制値の推移

国内においても1970年代に大きく規制が強化され、2000年代に入ってさらに厳しくなった。







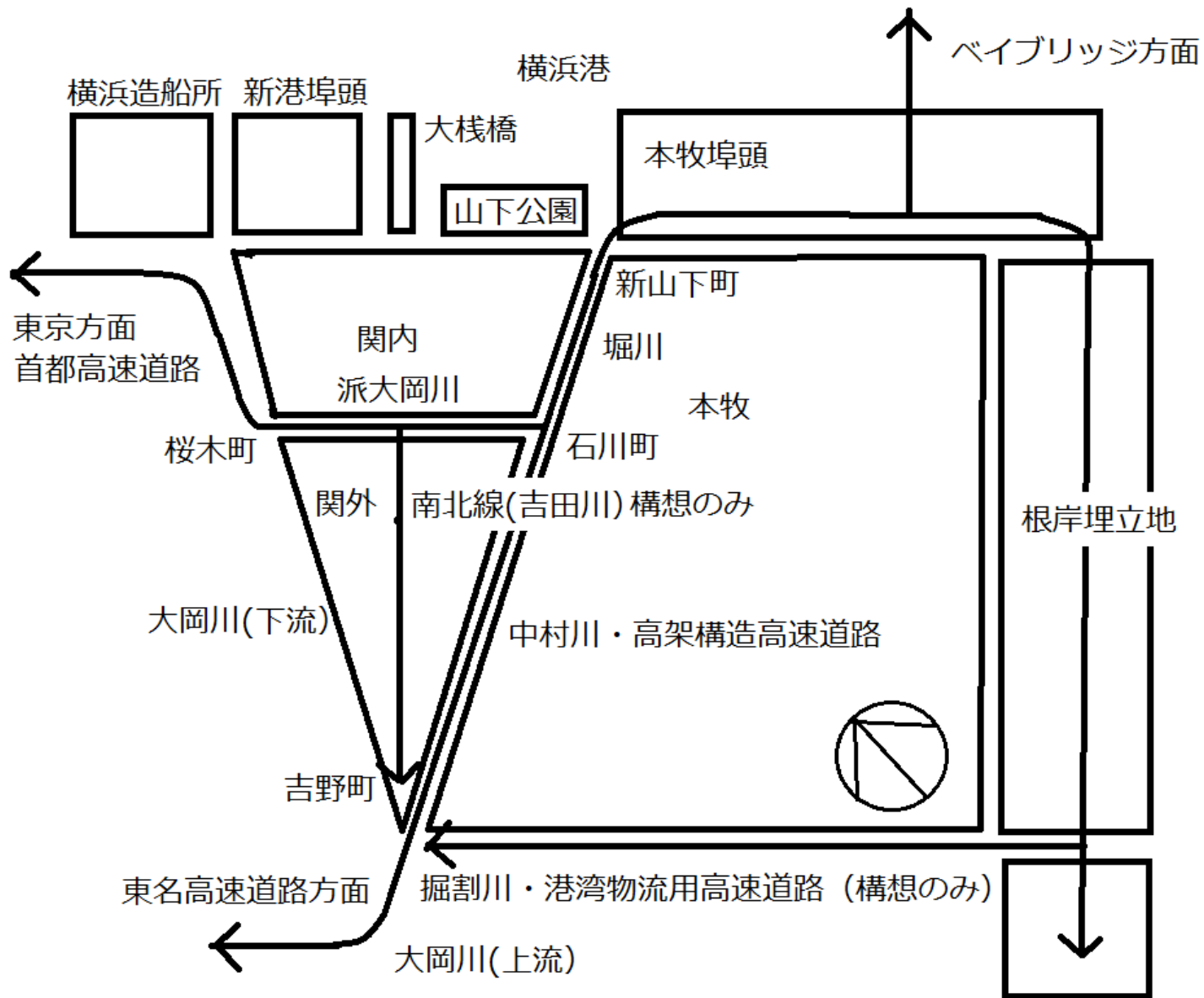
あ

このエリアを検索

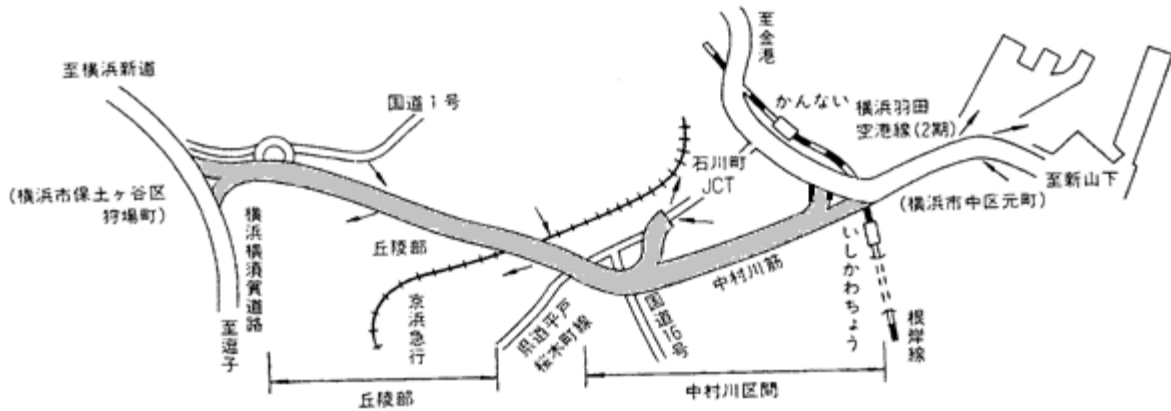
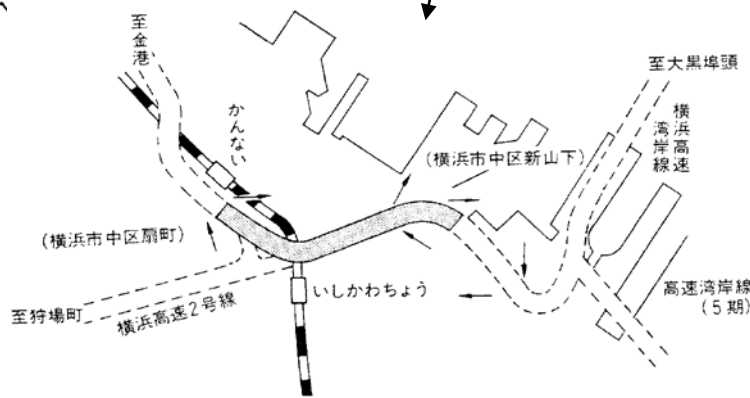
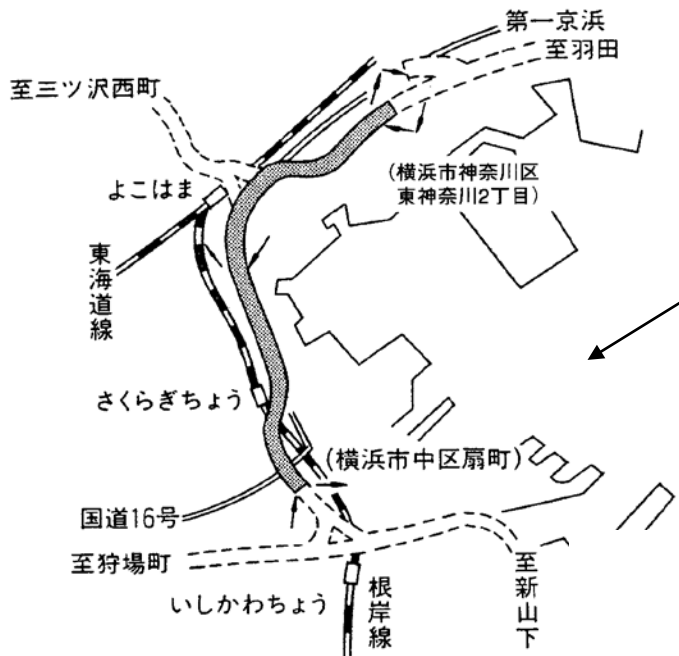
ログイン



Google



高速道路地下化はわずか30%の区間だが、 横浜市にとっては一番重要な場所



路線名	高速横浜羽田空港線(2期)横浜公園/東神奈川	高速横浜羽田空港線(2期)新山下/横浜公園	横浜高速2号線
区間	横浜市中区扇町1丁目(横浜公園)から横浜市神奈川区東神奈川2丁目(東神奈川)まで	中区新山下1丁目(新山下)から中区扇町1丁目(横浜公園)	中区山下町(石川町JCT)から保土ヶ谷区狩場町まで
延長	5.7km	1.8km	7.7km
構造	高架部61%、平面部2%、半地下部25%、トンネル部12%	高架部90%、トンネル部10%	高架部58%、半地下部38%、トンネル部4%
標準幅員	17m、往復4車線	18m、往復4車線	高架橋(平地部)18.2m、掘割部17.5m、高架橋(丘陵部)19.4m、往復4車線
出入口	3箇所	2箇所	3箇所
事業費	505億円(工事費417億円、用地費及び補償費78億円、その他10億円)	502億円(工事費385億円、用地費及び補償費65億円、その他52億円)	1,508億円(工事費1,085億円、用地費及び補償費367億円、その他56億円)
建設着手	1968年9月5日	1972年1月21日	1973年11月26日
供用開始	1972年8月7日 西区高島2丁目(金港JCT)から神奈川区東神奈川2丁目(東神奈川)まで 1.7km 1978年3月7日 中区扇町1丁目(横浜公園)から西区高島2丁目(金港JCT)まで 4km	1984年2月2日	1990年3月20日
単位事業費	88.6億円/km	278.9億円/km	195.8億円/km

データ出典: 首都高速道路公団, 首都高速道路公団史, 2005年9月30日

当研究の目的

- 1. 田村の調整開始前の状況を知る**
- 2. 調整過程で何をなぜ調整したのかを知る**
- 3. 田村が本当に何をやったのかを知る**
- 4. この調整の成果が与えた影響は何か**

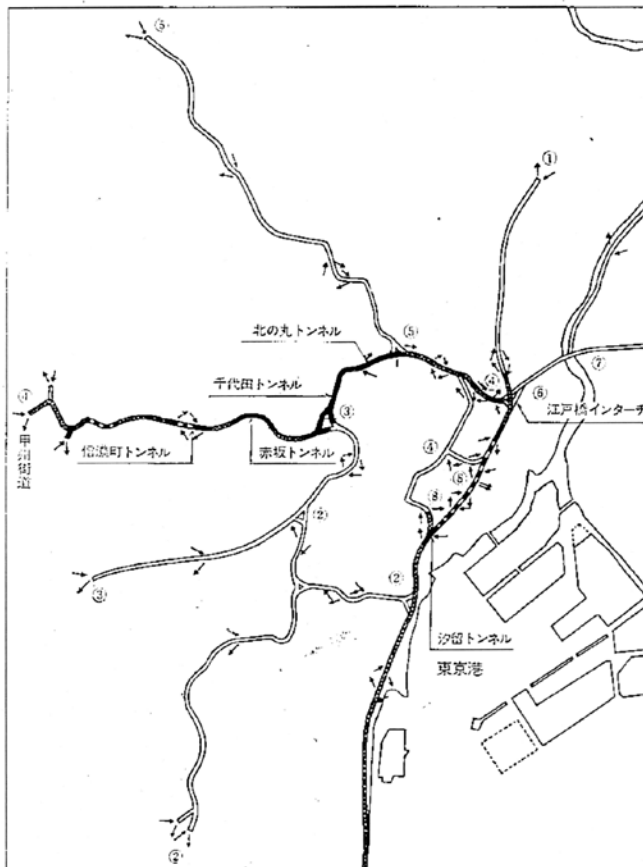
何が明らかでないのか

- 1. 高速道路地下化は田村の発意なのか**
- 2. 市高速道路担当は何をしてきたか**
- 3. 建設省は何を考えていたのか**
- 4. 市の内部ではどのような動きがあったのか**

- 1964/8 首都高1・4号線完成、文化財や景観にも配慮
- 12 環境開発センターが六大事業を提案
- 1965/4 市土木局に高速道路網建設準備室
- 10 六大事業の市民向けパンフ
- 1966/3 寺内孝「横浜市的高速道路網計画」論文、大通公園構想
- 9 首脳部会議で環状線案と南北線を説明、吉田川が大通公園と競合
- 1967/9 首脳部会議で派大岡川ルートと吉田川ルートを説明、運河利用の半地下化を検討したが、国鉄ピア地下横断が困難のため高架を選択
- 12 市会全員協議会、派大岡川ルートと吉田川ルートすべて高架構造。大通公園予定地に高架高速道路・地下鉄・公園が同居
- 1968/1 建設省より内陸部ルートは吉田川にと通告
- 2 都心部ルートを高架構造で都市計画決定
- 3 関内駅裏に大規模インター、首脳部会議で方針転換
- 4 地下化の調整を開始
- 7 地下鉄戸塚・吉野町間の都市計画決定
- 9 大岡川分水路事業化決定、国鉄ピアの地下横断が可能。都心部ルート半地下化決定、地下インターの検討開始。地下鉄は国道16号に移動
- 10 地下鉄上大岡・伊勢佐木町間が着工
- 11 都心部ルート地下化建設省方針決裁、地下インターは無理
- 12 建設省首都高監理官より内陸部ルートを掘割川上空に移設を提示、断念
- 1969/1 政治家の仲介で、建設事務次官と市長代理との頂上会談へ
- 2 大岡川分水路を都市計画決定、内陸部ルートは中村川ルート
- 3 首都高公団への分担金増額、田村が建設事務次官と会談決着

東京の高速道路でも景観的配慮はされていた

かつての運河や掘割を利用した地下化の試みもやられていた



凡例	
高架部	
埋立平地面部	
トンネル部	
未供用部	
出入口	
路線番号	

表 3

号線	区	間
1号線	大田区	大田区南三丁目～大田区南一丁目
2号線	大田区	大田区南一丁目～大田区南二丁目
3号線	大田区	大田区南二丁目～大田区南三丁目
4号線	大田区	大田区南三丁目～大田区南四丁目
5号線	大田区	大田区南四丁目～大田区南五丁目
6号線	大田区	大田区南五丁目～大田区南六丁目
7号線	大田区	大田区南六丁目～大田区南七丁目
8号線	大田区	大田区南七丁目～大田区南八丁目

表 4

号線	区	間
1号線	中央区	中央区千代田二丁目～中央区千代田一丁目
2号線	中央区	中央区千代田一丁目～中央区千代田二丁目
3号線	中央区	中央区千代田二丁目～中央区千代田三丁目
4号線	中央区	中央区千代田三丁目～中央区千代田四丁目
5号線	中央区	中央区千代田四丁目～中央区千代田五丁目
6号線	中央区	中央区千代田五丁目～中央区千代田六丁目
7号線	中央区	中央区千代田六丁目～中央区千代田七丁目
8号線	中央区	中央区千代田七丁目～中央区千代田八丁目

表 5

号線	区	間
1号線	千代田区	千代田区代官町二丁目
2号線	千代田区	千代田区代官町一丁目
3号線	千代田区	千代田区代官町

表 6

号線	区	間
1号線	千代田区	千代田区代官町
2号線	千代田区	千代田区代官町
3号線	千代田区	千代田区代官町
4号線	千代田区	千代田区代官町
5号線	千代田区	千代田区代官町
6号線	千代田区	千代田区代官町
7号線	千代田区	千代田区代官町
8号線	千代田区	千代田区代官町

表 7

号線	区	間
1号線	千代田区	千代田区代官町
2号線	千代田区	千代田区代官町
3号線	千代田区	千代田区代官町
4号線	千代田区	千代田区代官町
5号線	千代田区	千代田区代官町
6号線	千代田区	千代田区代官町
7号線	千代田区	千代田区代官町
8号線	千代田区	千代田区代官町

表 8

号線	区	間
1号線	千代田区	千代田区代官町
2号線	千代田区	千代田区代官町
3号線	千代田区	千代田区代官町
4号線	千代田区	千代田区代官町
5号線	千代田区	千代田区代官町
6号線	千代田区	千代田区代官町
7号線	千代田区	千代田区代官町
8号線	千代田区	千代田区代官町

表 9

号線	区	間
1号線	千代田区	千代田区代官町
2号線	千代田区	千代田区代官町
3号線	千代田区	千代田区代官町
4号線	千代田区	千代田区代官町
5号線	千代田区	千代田区代官町
6号線	千代田区	千代田区代官町
7号線	千代田区	千代田区代官町
8号線	千代田区	千代田区代官町

表 10

号線	区	間
1号線	千代田区	千代田区代官町
2号線	千代田区	千代田区代官町
3号線	千代田区	千代田区代官町
4号線	千代田区	千代田区代官町
5号線	千代田区	千代田区代官町
6号線	千代田区	千代田区代官町
7号線	千代田区	千代田区代官町
8号線	千代田区	千代田区代官町

4. 原簿式でおおる場合
 原簿式とは、土壌利用上やむを得ず採用する方法で、この場合の構造の区間は極めて小部分です。この場合の区間は全体の6.6%ですが、概ね図7、表6に示す区間です。

5. 平面部分でおおる場合
 今後立てられる埋立地内を通る部分については、高速道路を平面にして敷設する道路を優先し、地下にすること小規模です。また、埋立地内では、埋立地（埋立地）の道路の中央に平面の高速道路を設ける予定です。この区間は全体の約5.8%ですが、この区間は概ね図8、表7に示す区間です。

VI 東京の都市高速道路はこの位の建設費がかかるか
 都市高速道路の建設費は、全体で約1,076億円です。

図 7

表 3

号線	区	間
1号線	千代田区	千代田区代官町
2号線	千代田区	千代田区代官町
3号線	千代田区	千代田区代官町

図 8

表 4

号線	区	間
1号線	千代田区	千代田区代官町
2号線	千代田区	千代田区代官町
3号線	千代田区	千代田区代官町

図 9

田村が1964年12月、六大事業で提案した、河川運河上空利用の高架の「高速道路ネットワーク」がすべての始まりだった。

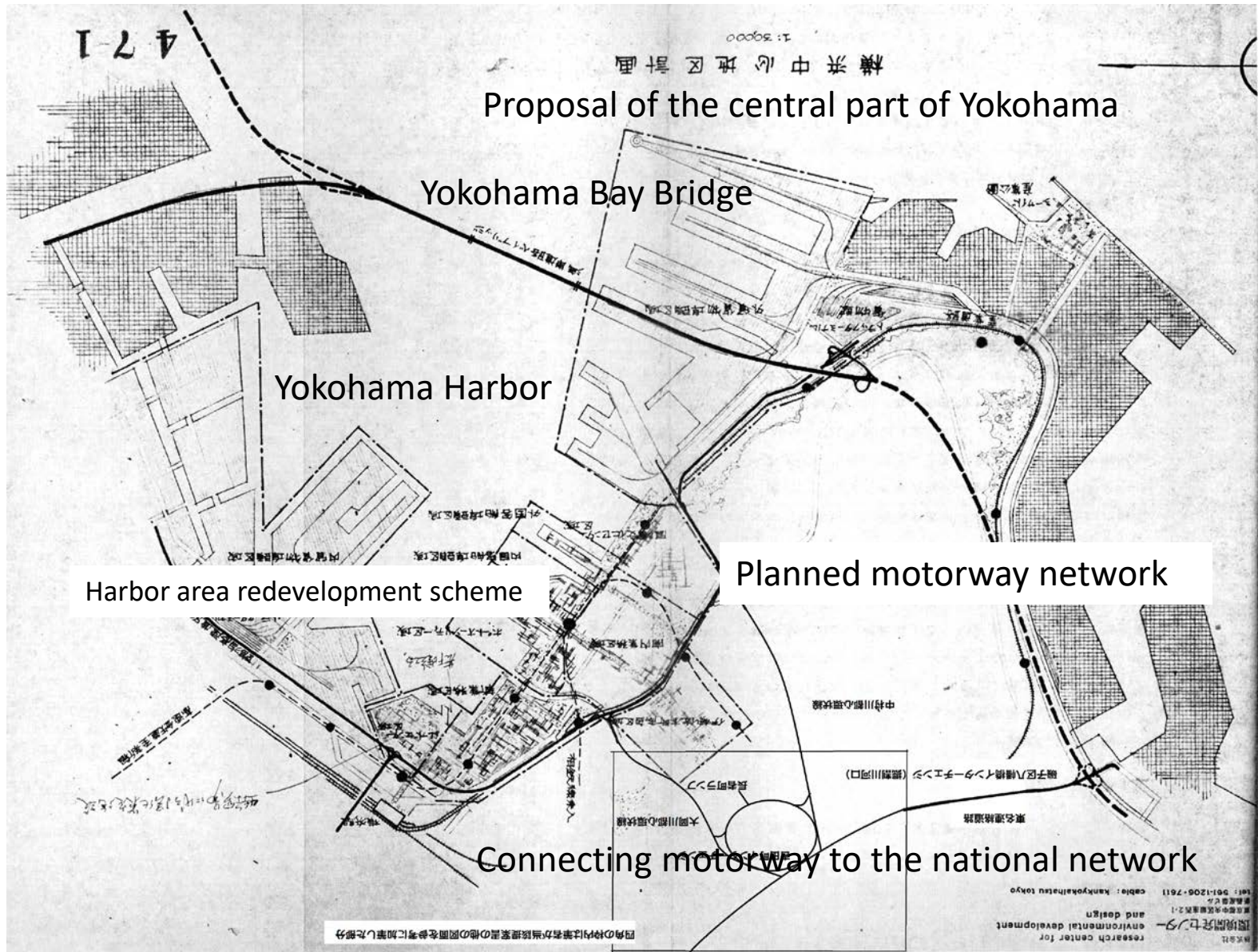
1964年12月世界銀行が高速道路ヨコハマ延伸に融資決定

延伸を受け市内高速道路網を検討するために1965年、市内部に高速道路担当が設置された。

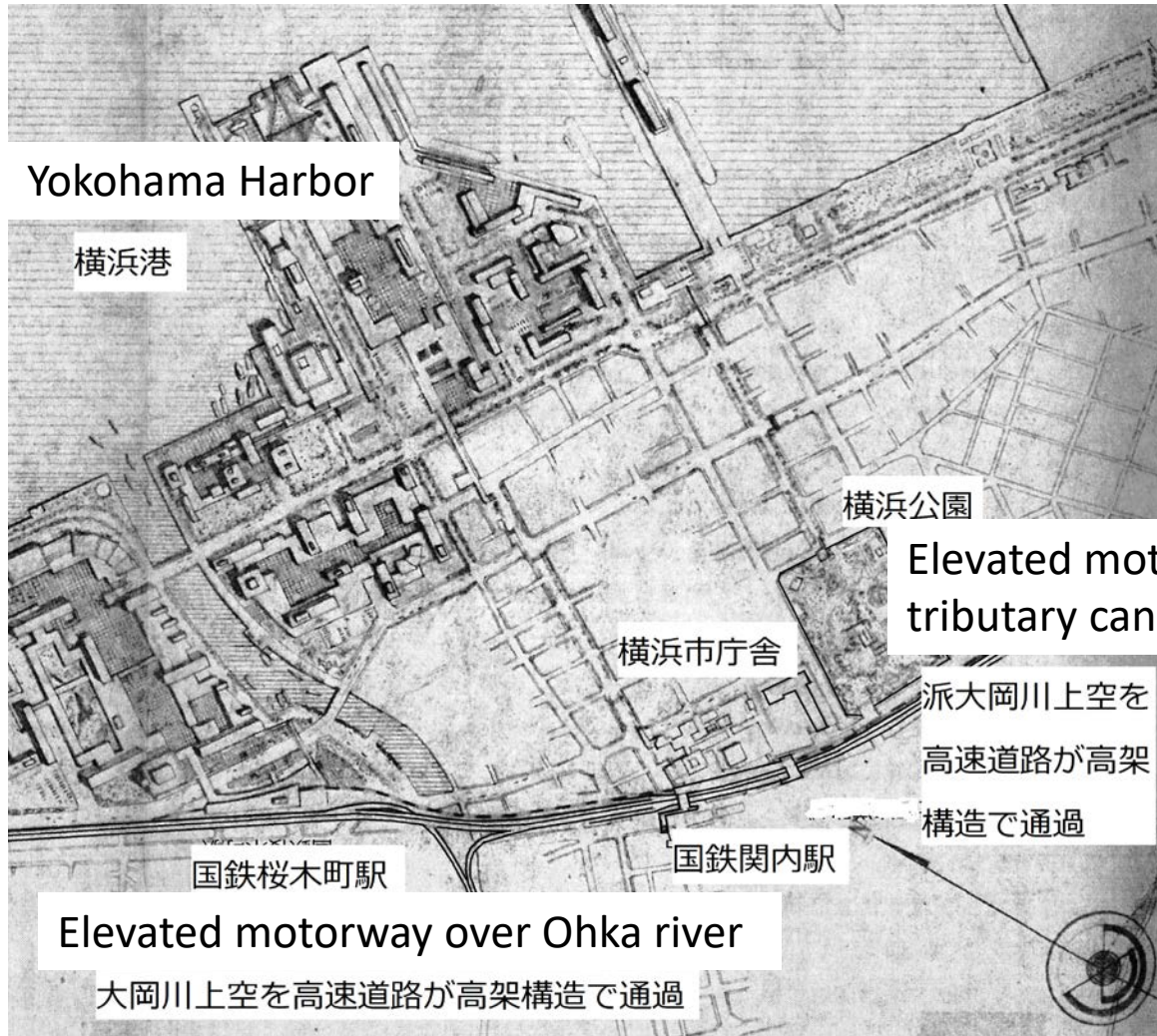
建設省が1966年より「第5次道路計画」策定開始

1966年3月、田村が緑の軸線構想として「大通り公園」を提案

1966年9月高架一方通行ループなどが提案されたが、干拓運河も地下化利用として検討された。1967年12月方針決定



Proposal of the central part of Yokohama, Six spine projects proposal by Akira Tamura of Environment development center, 1964



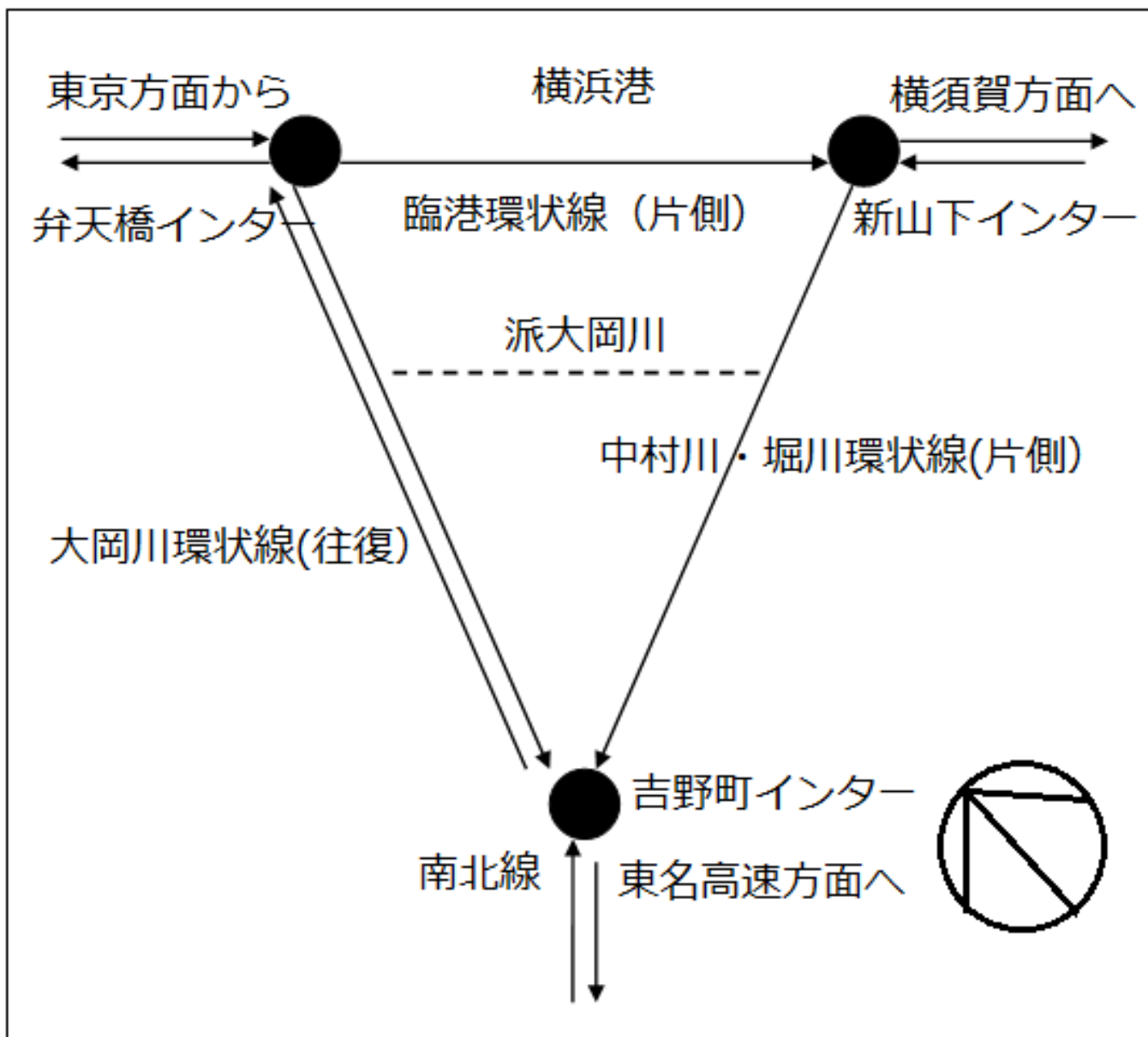
Proposal of the central part of Yokohama, Six spine projects proposal by Akira Tamura of Environment development center, 1964 (Scale-up)

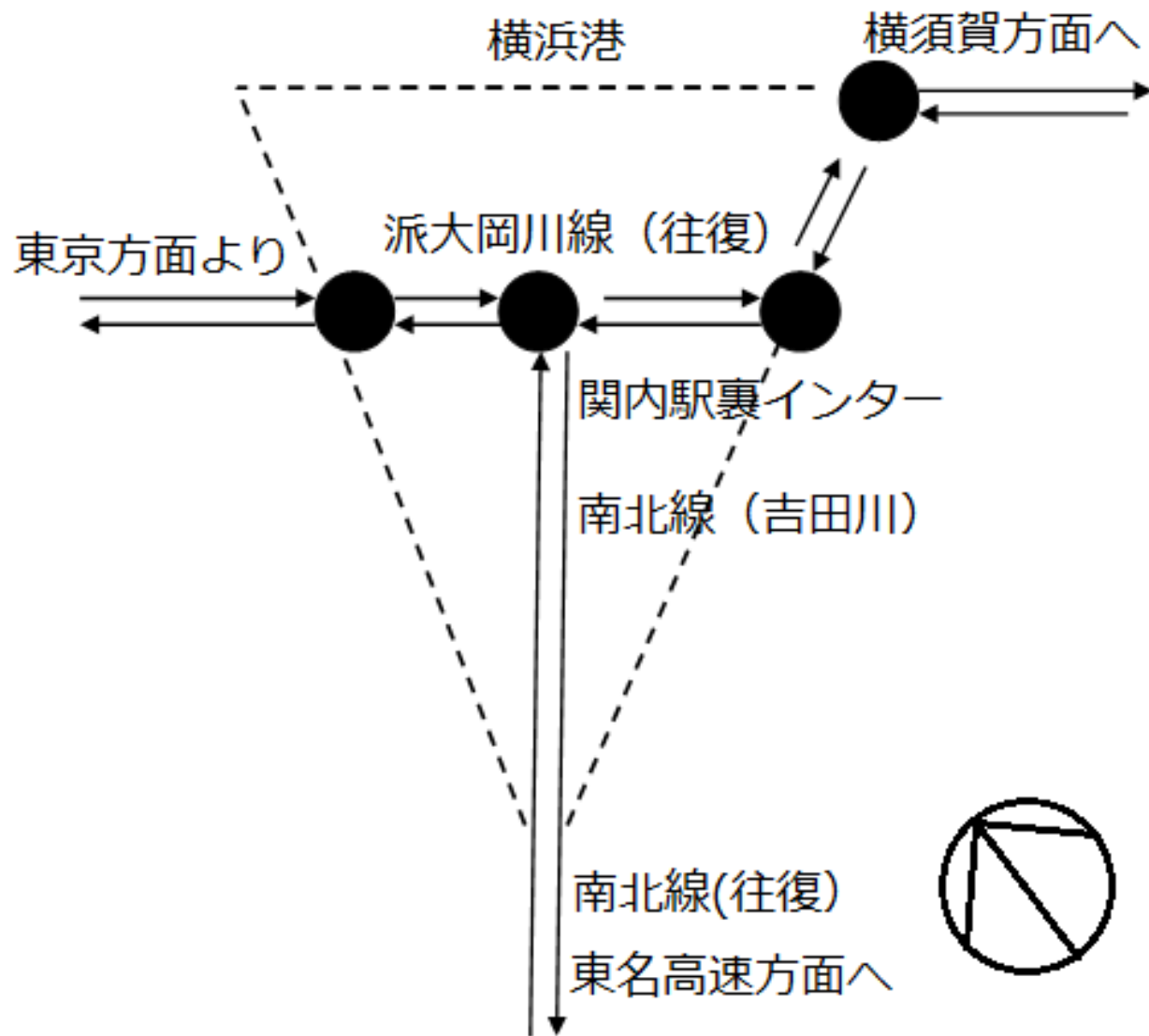
関内駅周辺 (1964年)



関内駅開業 (1964年)







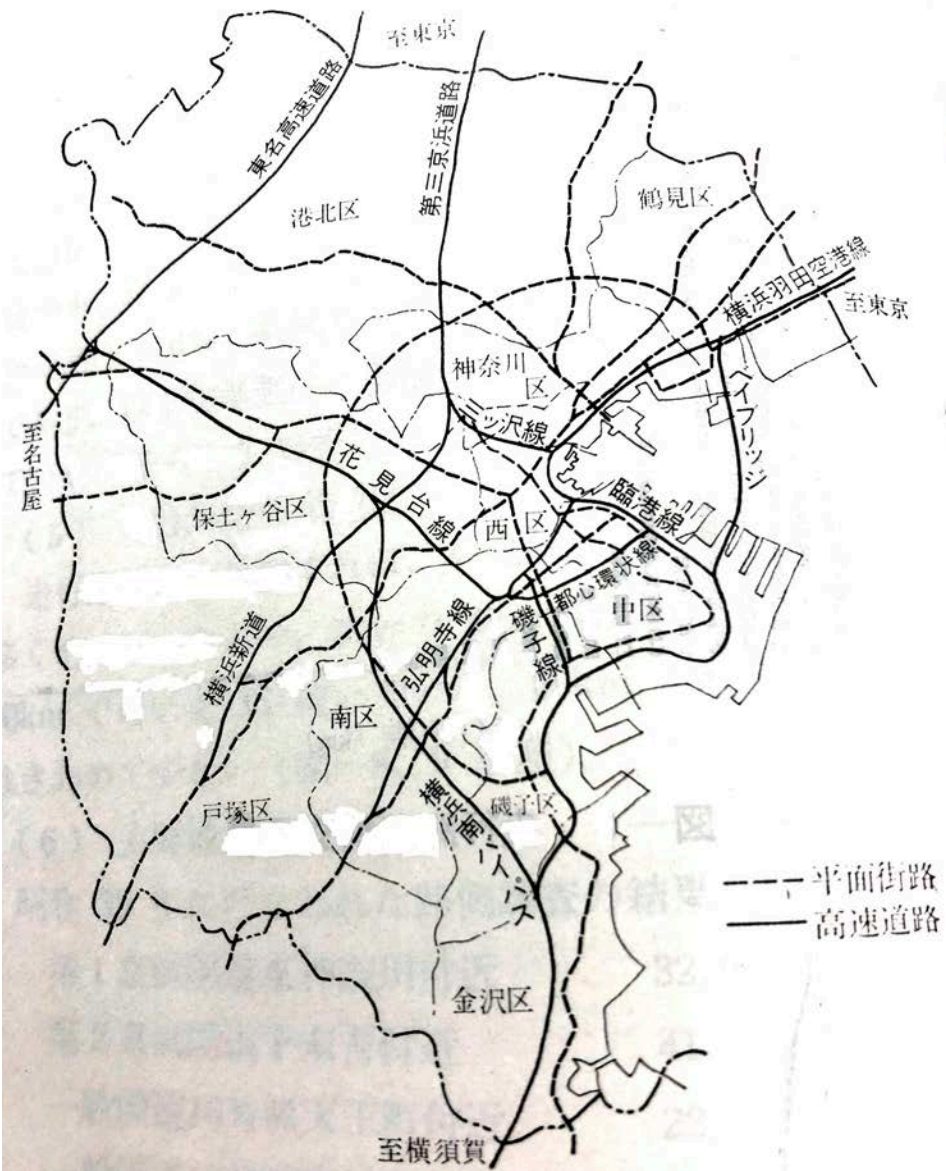
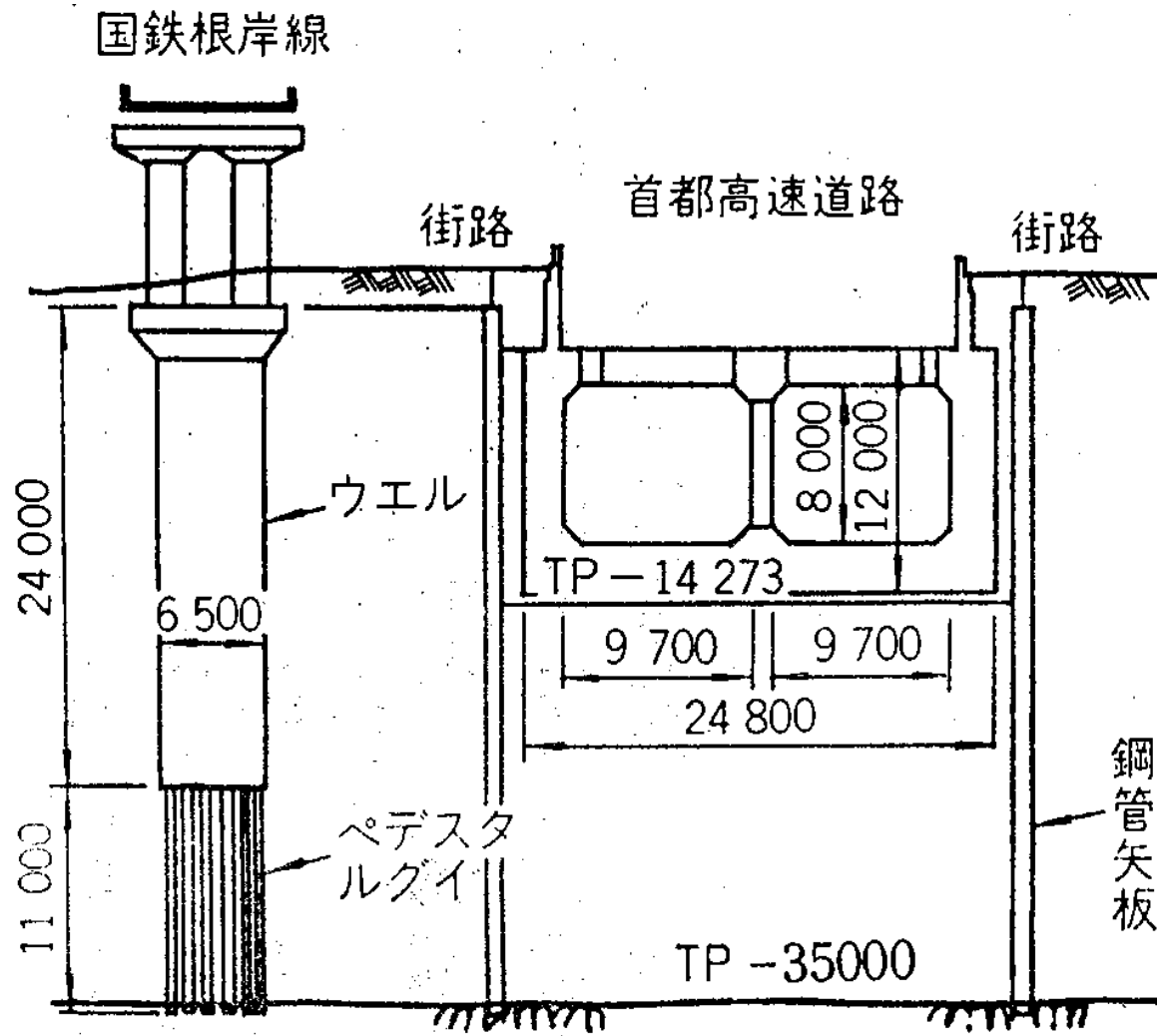
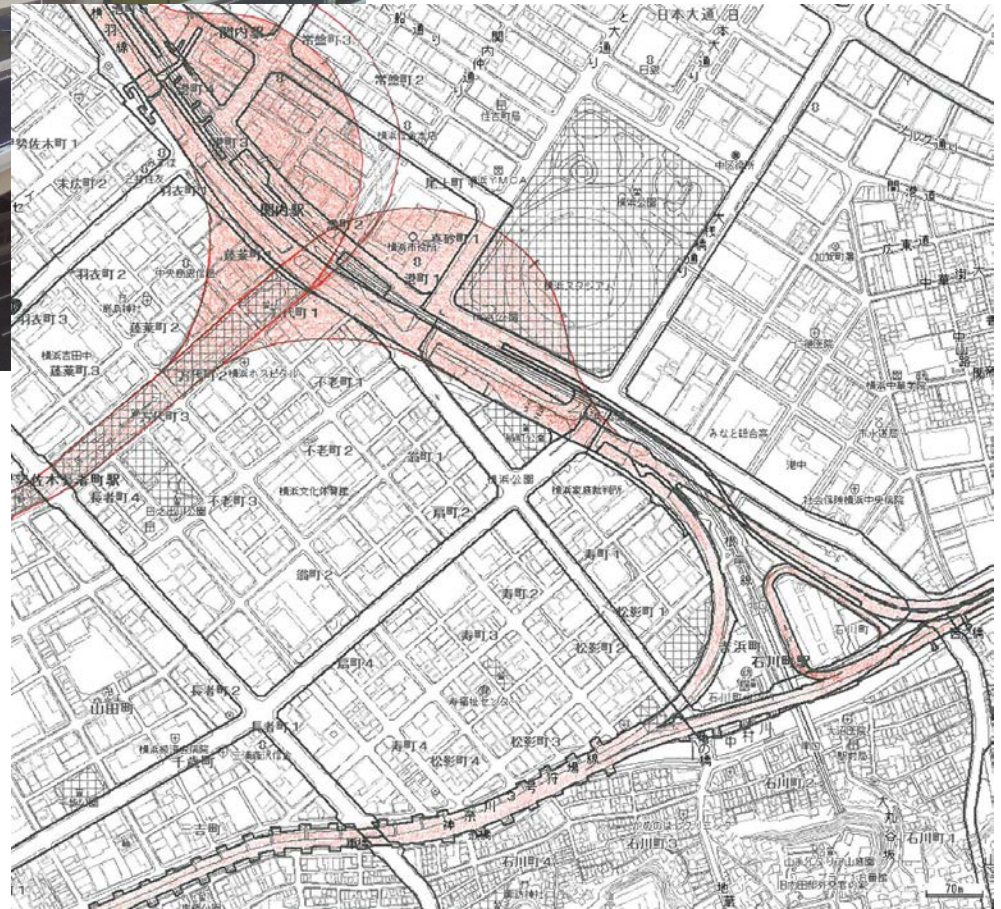
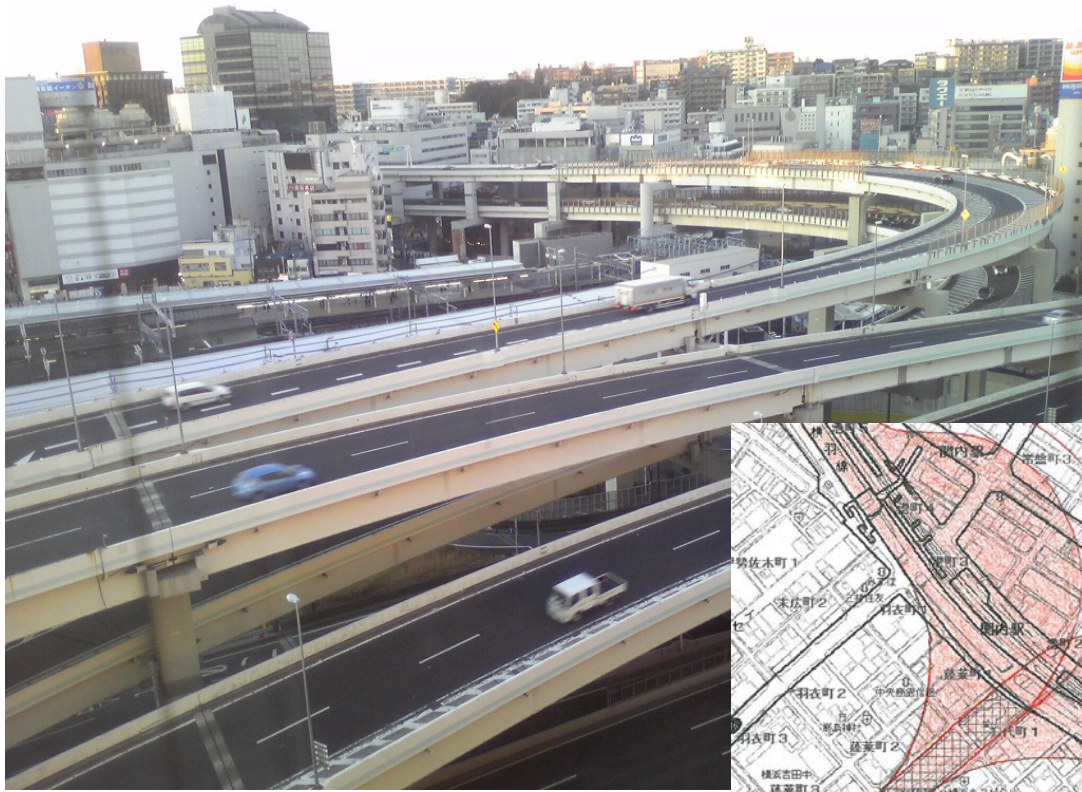


图-10 计画图

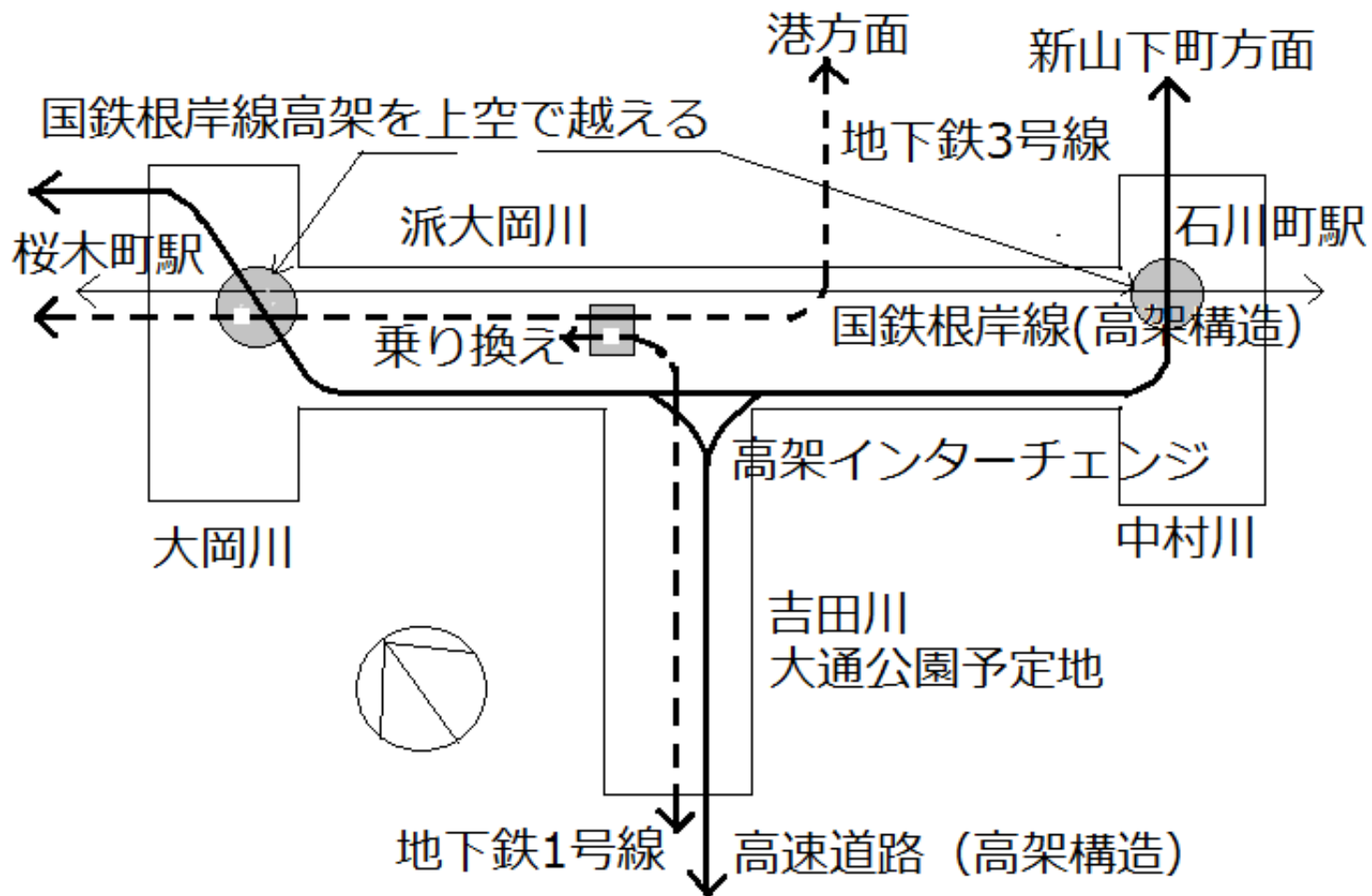




1968年3月22日都市美審議会議事録における衝撃的な発言

鳴海正泰総務局副主幹「派大岡川の高速道路案は、最初6車線だった。それを地下に入れなおそうということで建設省が去年の暮（1967年暮）にやり直した。地下に入れるには6車線では、キャパシティーと排気ガスの問題、国鉄根岸線をクリアーする問題等があり、4車線ならば地下に入れられる。ただし、地下鉄との交差は技術的に難しいので、今その問題解決を進めていくと、昭和42年度の大蔵省の道路予算が流れてしまう。ともかく地下か高架かという問題は一応別として、新山下町まで都市計画決定をやろう。南北線をどういう形でやるかは後回しにしようということで、その地下の4車線が浮かび上がってきた訳です」

「4車線でも6車線でも昭和48年から50年にはいずれにしても一杯になってしまう。発展する交通量を的確にさばくには、もう一本別に10車線ぐらいのワンマン道路、その一部としてベイブリッジで港湾貨物をさばくべきだ。一方ではこの都心部に港湾貨物を通すべきないという考え方があり、建設省の方でもそういう考え方をもっている。都心部に入れる場合には、関内と関外を分断しないように地下でやりたいということが建設省の一番の願いなのです」



第1段階 (1968年4月) The first stage, April 1968

大通公園側道

大通公園地上部

大通公園側道

首都高速道路掘割部

幅9.7メートル

縦12メートル

市営地下鉄（伊勢佐木長者町駅）幅17メートル

地下1階改札

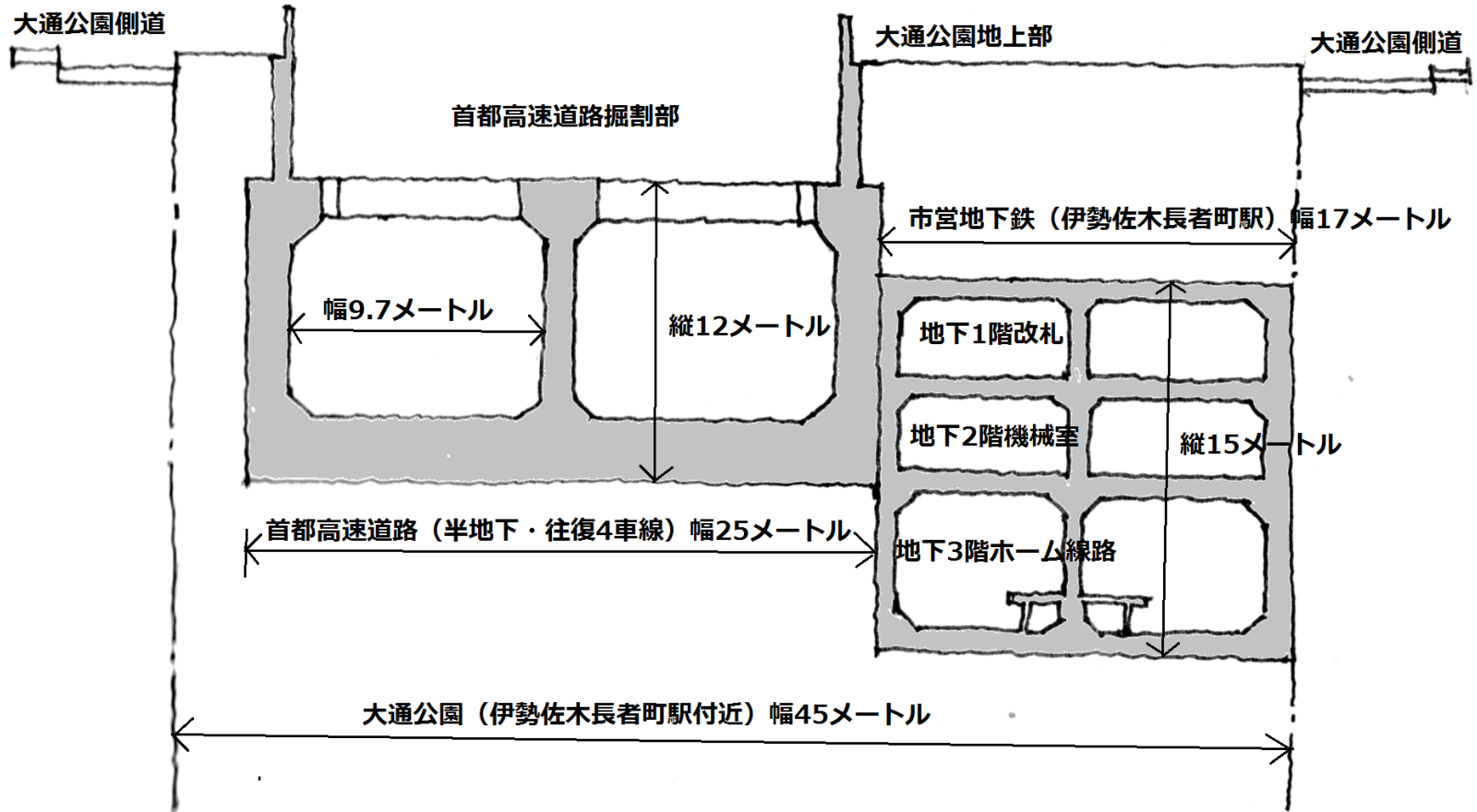
地下2階機械室

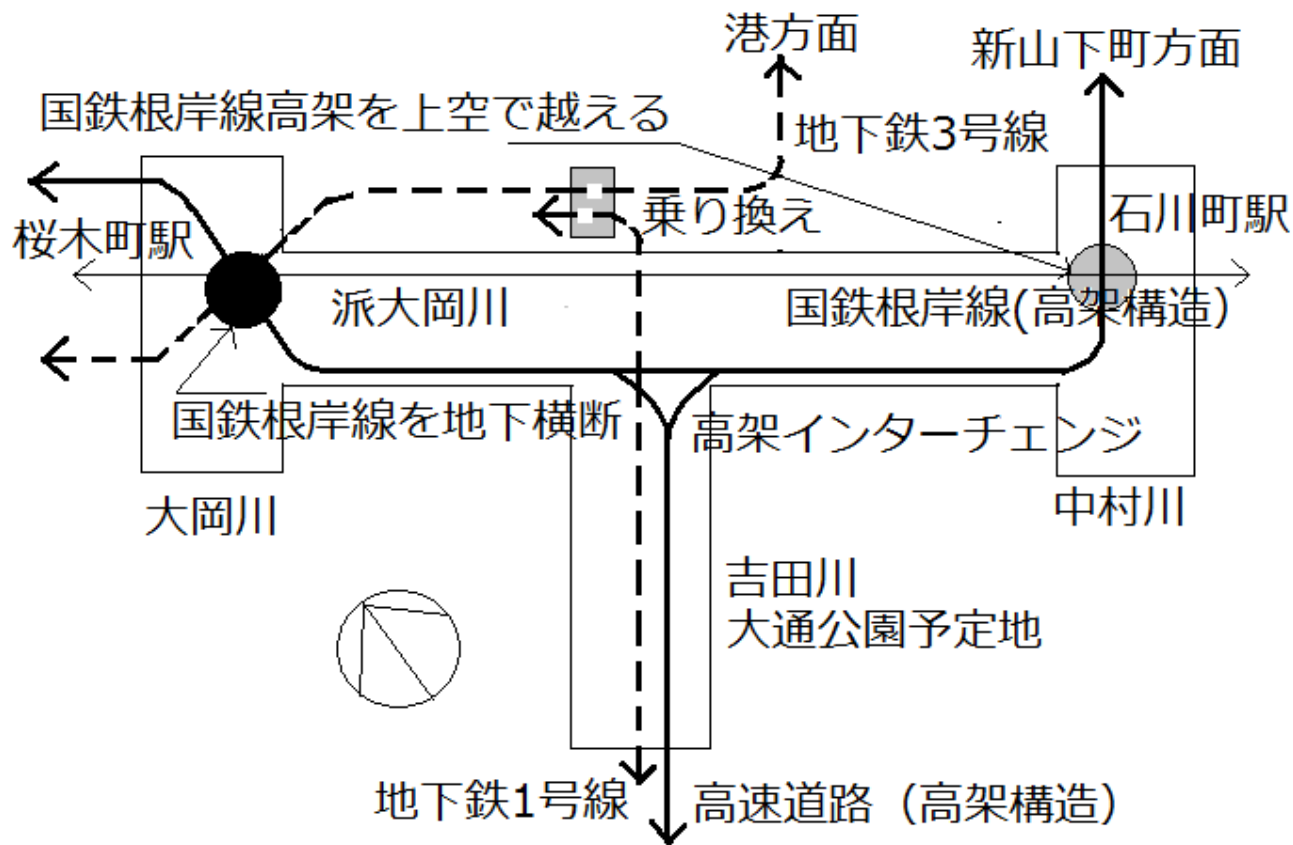
縦15メートル

地下3階ホーム線路

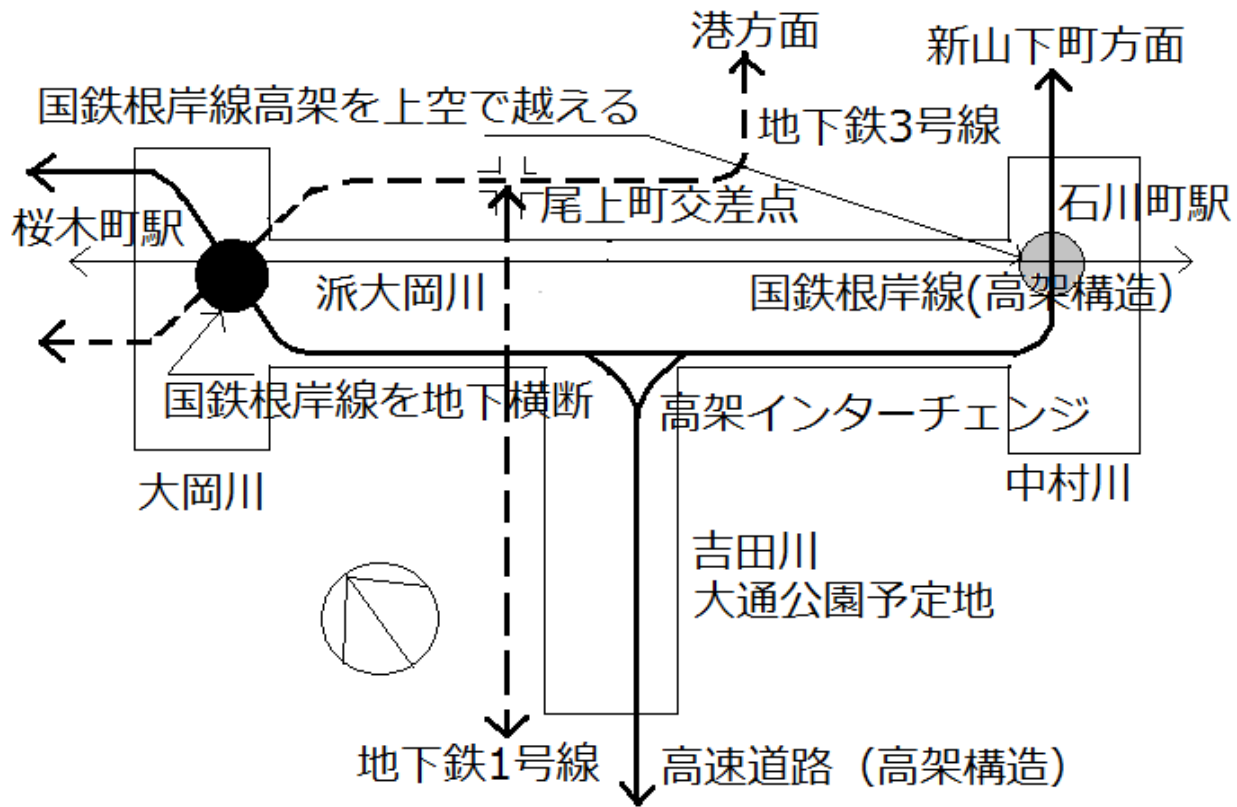
首都高速道路（半地下・往復4車線）幅25メートル

大通公園（伊勢佐木長者町駅付近）幅45メートル





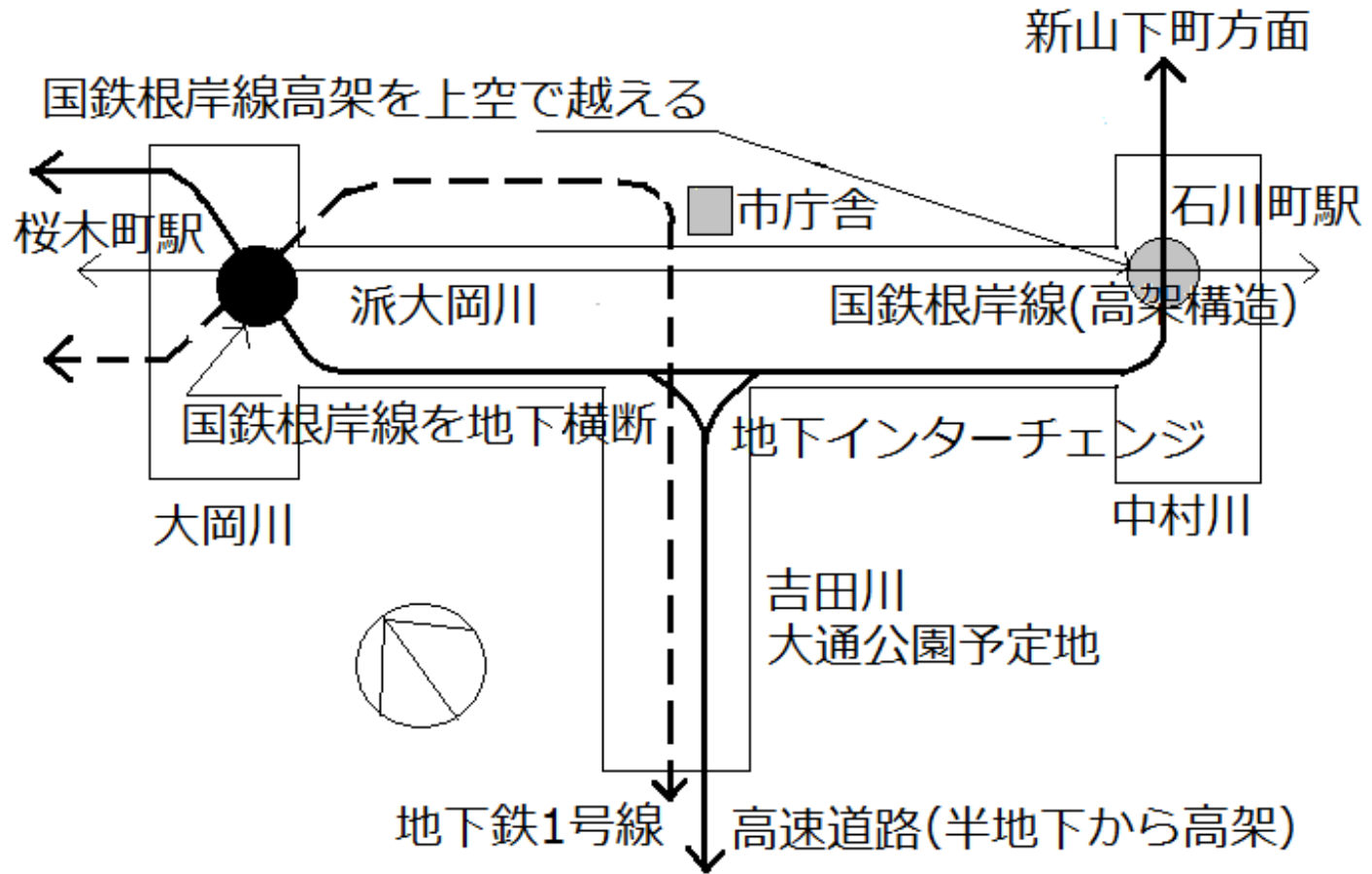
第2段階 (1968年9月頃) The second stage, around September 1968



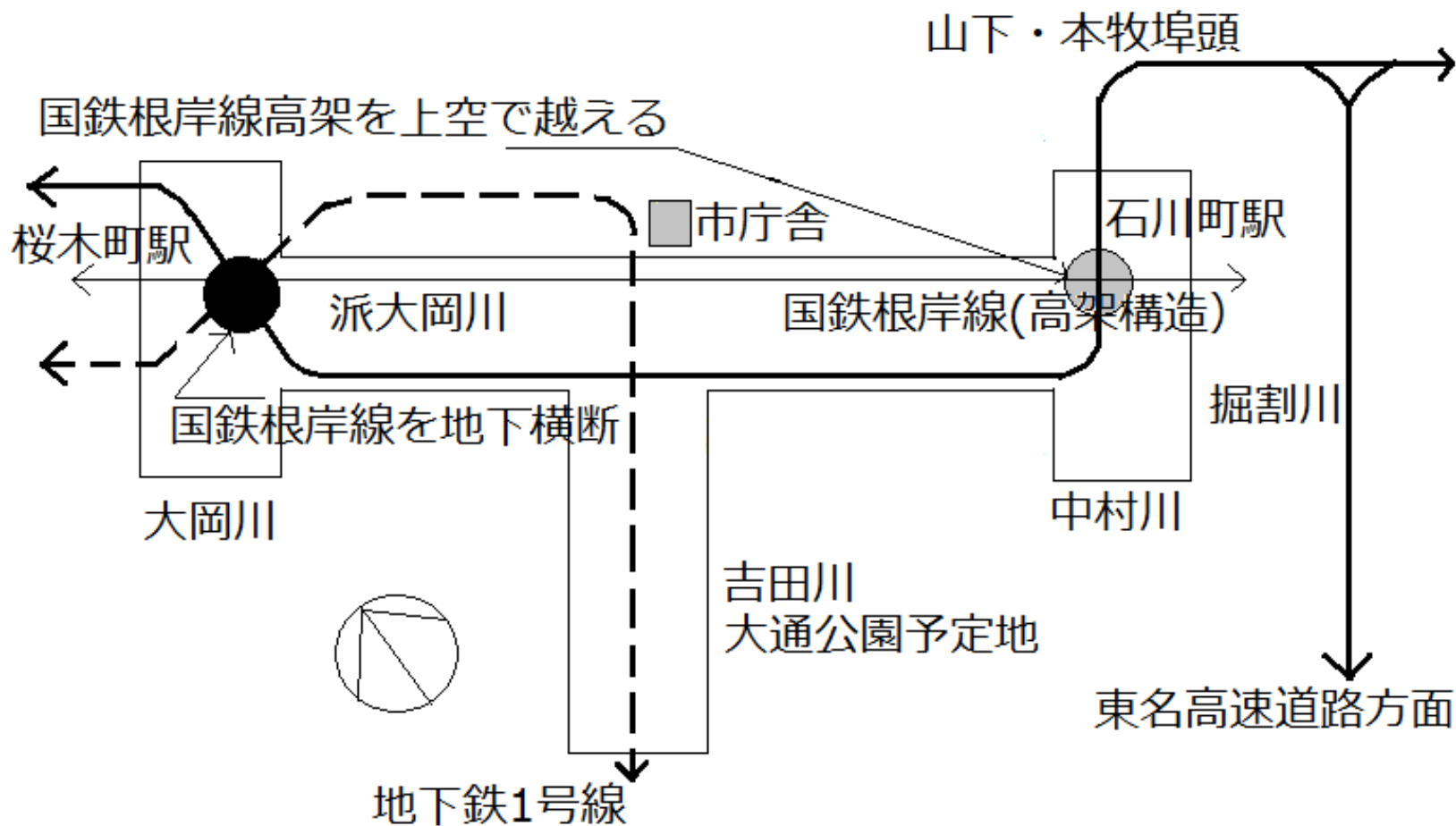
第3段階 (1968年10月頃) The third stage, around October 1968

凡例
当初計画路線
変更計画路線





第4段階 (1968年11月頃) The fourth stage, around November 1968



第5段階（1968年12月頃） The fifth stage , around December 1968



みなとみらい21地区

関内地区

ベイブリッジ

首都高速道路地下化・掘割区間

200m



首都高速道路公団出資金・交付金・借入金の推移 決算額(百万円)

年度末	政府等出資金受入						交付金受入					借入金				
	政府	東京都	神奈川県	横浜市	埼玉県	千葉県	東京都	神奈川県	横浜市	埼玉県	千葉県	首都高速道路債権収入	東京都借入金	横浜市借入金	国際復興開発銀行借入金	民間借入金
1959	1,000	1,000	0	0	0	0	600	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1960	500	500	0	0	0	0	1,898	0	0	0	0	3,654	0	0	0	0
1961	500	500	0	0	0	0	2,724	0	0	0	0	9,875	0	0	0	0
1962	1,500	1,500	0	0	0	0	3,401	0	0	0	0	21,646	0	0	0	0
1963	1,500	1,500	0	0	0	0	4,901	0	0	0	0	25,935	0	0	0	0
1964	1,649	1,579	40	30	0	0	4,771	103	70	0	0	18,953	0	0	11	0
1965	1,500	1,185	153	163	0	0	1,719	379	89	0	0	25,137	0	0	697	0
1966	900	538	181	181	0	0	3,445	894	294	0	0	24,040	0	0	2,609	0
1967	2,400	1,844	274	282	0	0	2,732	737	148	0	0	33,572	0	0	2,631	128
1968	2,700	2,245	232	223	0	0	2,374	332	124	0	0	45,403	0	0	3,050	0
1969	3,200	2,908	146	146	0	0	3,043	134	276	0	0	50,053	0	0	0	0
1970	3,800	3,300	248	248	5	0	3,323	10	300	2	0	51,346	0	0	0	0
1971	5,100	3,776	631	631	63	0	2,402	0	29	157	0	53,969	1,089	528	0	0
1972	5,800	4,325	620	620	235	0	1,576	0	436	0	0	61,306	0	0	0	0
1973	4,650	3,457	403	403	279	108	1,560	0	4	319	0	57,285	0	0	0	0
1974	4,600	3,382	347	347	293	232	1,343	0	62	298	0	79,666	0	0	0	0

出典：首都高速道路公団『首都高速道路公団二十年史』頁530～535、1979年6月17日発行

注) 地方公共団体借入金は首都高によると、「建設資金コストを抑えるため、1971年度にのみ東京都及び横浜市から借り入れた」。



〈高速道路地下化の評価〉

飛鳥田の発意と決断/田村の粘り強い調整力がキーになった

これを契機に田村は筆頭プランナーとしての地歩を築いた/企画調整機能

田村自身も学んだ、それ以降「景観を重視した都市プランナー」を標榜する

ただし、地下化は以前から選択肢の一つであった

市高速道路担当も建設省もかたくなに地下化に反対していたわけではない

大岡川分水路により河川改修が可能になり、桜木町付近の河川地下横断が可能になった

関内駅裏の大規模インターチェンジは物理的に不可能で、当初の予定通りに中村川に移転するしかなかった

高速道路の管理者となる横浜市長の意向は建設省も無視はできなかった

そして、横浜市は高速道路の負担金を増額した・・・

自治体職員の自信となり、以降、自治体は国と対等の立場を認識していく