

高速道路 60 年史：金近忠彦氏講演会 概要
2023 年 11 月 22 日（水）午後 6 時～8 時 45 分
なか区民活動センター研修室 1 号
参加者：講師 1 名、聴衆 5 名、計 6 名
NPO 法人田村明記念・まちづくり研究会

1. 高速道路建設史

金近 令和 7 年度に横浜環状南線が開通することになっています。実際は、少し遅れるらしいですが、これが完成しますと横浜の高速道路網が、ほぼ出来上がる。横浜環状西側区間がまだ残っていますが、事業をやっていませんので、これで、ほぼ完成ということになります。昭和 40 年に 6 大事業で高速道路網の整備が打ち出されてから、ちょうど 60 年になります。半世紀を超えた一大プロジェクトの完成ということになるのですが、高速道路建設の歴史、あるいは同じ 6 大事業であるベイブリッジ建設史をまとめたものが横浜市には何も無いのです。

下水道史とか港湾史とか交通事業史とかはあるのですが、道路局ではどういう訳か、道路局史も無いし、高速道路建設史も無いのです。首都高速道路公団史や日本道路公団史などは有りますが、横浜市道路局にそれが無いのが私は非常に残念でならない。特にベイブリッジ建設とか、あるいは都心部の高速道路の地下化とか、一番重要な、高速道路網建設初期のことを書いたものは、田村明さんの著書しか無い。田村さんの『田村明の闘い』（学芸出版社 2006）や『都市ヨコハマをつくる』（中公新書 1983）というよく知られた本がありますが、その中で高速道路の地下化ということが最初に出てきます。どの本も最初は高速道路の地下化から始まるのです。

高速道路を地下化したというのは、あの当時は、本当に大変なことでした。私の大学の同級生が大阪市の都市計画局で、最後は都市計画局長をやりましたが、そういう全国の都市づくりに携わっていた仲間が、横浜は大変なことをやっているなというので、視察に来たりもしました。

今、首都高速道路株式会社が日本橋を跨いでいる首都高速道路の地下化工事に、莫大な時間と費用をかけて取り掛かっています。しかし横浜市では 50 年前に吉田橋、横浜の関内と関外を分ける日本最初の、鉄の橋ですね。その上を通るということでは無く、高速道路を地下化して、吉田橋のデザインを復元した。この様なことを、50 年前に既にやっていた。田村明さんの大きな業績ということになるのですが、実際は田村さんだけの業績ではない。田口俊夫さんが、この経緯を色々調べて建築学会の論文（日本建築学会計画系論文集, 85 巻, 769 号, pp. 603-613, 2020-03, DOI <http://doi.org/10.3130/aija.85.603>）に書かれています。当時の道路局の人たち、特に、実際に担当した立神孝さんによると、あれは（田村さんでは無く）俺達がやったのだということになるのです。

しかし、いずれにしても横浜市では、都市計画というか、都市プランナーとして、そう

いうことを当時からやっていたということですね。この経緯について、もう少し詳しくお話ししたいと思います。この横羽線の地下化は、一旦、高架で都市計画決定していたものを、たった1年後に、地下化で都市計画変更した。大変なことをごく短期間でやったわけですが、それは結論的になるのですが、田村明さんよりも実際は飛鳥田一雄市長が決断したということが決定的だったのですね。

一旦、高架で都市計画決定していたものをひっくり返した。都市計画決定は県と国がやっていたわけですから、それを横浜市が全部ひっくり返して、地下化をやったこと。それも、たったの1年で、都市計画変更手続きまで行ったのは、当時の道路局の人達の超人的な努力があったということです。その内容については、後ほど詳しく説明しますが、そういうことを全然、道路局は歴史に残してない。その結果、道路局の現在の職員達が、先人達が大変なことを成し遂げた結果、今日の姿が有るということを何も知らないというのは、本当に大変残念なことなので、私は、特に、この経緯だけでも後世に伝えていきたいと思っています。



▲横浜市高速道路網 出典：横浜市道路局横浜環状道路調整課HP

<https://www.city.yokohama.lg.jp/kurashi/machizukuri-kankyo/doro/kousokudoro/kanjodouro.html>

2. 飛鳥田市長と池澤利明の関係

そこで一番の当事者である立神孝元道路局長や森誠一郎元道路局長にも相談し、道路局に横浜市高速道路60年史を創るよう3年、4年くらい前から要望しており、道路局では来年度に編纂することになっております。予算が来年、付くかどうか今からが大事なところなのです。編纂のための資料、基本的な事実関係の調査資料とかは、私が全部集めて整理し、道路局に渡して有ります。道路局では、それらを全部電子データ化して保管していません。高速道路60年史のシナリオも一応、書いてあります。

今日は、その全部は、時間が無いので、6大事業の発表から、ベイブリッジの完成のところまでを説明しようと思って、一応、パートにまとめて来ています。60年史の本は、客観的な事実関係の経過を記述したものですから、出来上がったものを見ていただくのが一番いいと思います。今日は、田村明研究会の場なので、田村明さんや地下化の意志決定をされた飛鳥田一雄市長、それから実際に地下化をやられた池澤利明さん、立神孝さん達の物語です。最後のベイブリッジ建設は細郷道一市長の時代で、スカイウオークも細郷さんの時代になるのですが、飛鳥田と細郷、田村と池澤という関係についてもお話しします。



▲1977年山下長津田線開通式典写真（右端が池澤氏でその前列左隣が飛鳥田市長、池澤氏所蔵）

お手元に、池澤利明さんの略歴と写真とが配られています。昭和2年、栃木県生まれ。昭和5年生まれの方が、藤木幸夫横浜港振興協会会長はじめ横浜市の重鎮には多かったのですが、池澤さんは、そのもう一つ前の年代で、藤木会長に対しても池澤さんのほうが兄貴分という感じでした。陸軍士官学校に入学しましたが、卒業前に終戦となり、戦後、早稲田大学の土木工学科に入学、卒業されています。なぜ、土木工学かというと、戦後、焼け野原になった国土の復興が第一にやらなければならないことだったので、土工学木を選んだという人は当時、多かった様ですね。池澤さんもその一人で、池澤さんは土木の中でも特に橋梁工学をやったそうです。栃木県の生まれですが、橋の建設をやろうと思って横浜へ来たそうです。当時の横浜の中心部は橋の街だったので、大阪は八百八橋と言うけれど、横浜も昔は中心部が埋め立て地で、運河が発達していましたから。戦後は焼け落ちた橋を架け直さないと町の復興ができない。

横浜は昭和31年まで市の中心部を接収されていたから、他の都市と違って、戦災復興が遅れたのです。本格的に橋梁の復興をやったのは昭和31年頃からで、戦災復興は大変遅れていたのです。池澤さんは、昭和26年の横浜市入庁後ずっと橋梁を担当し、

一時期、中土木の工事係長もやっていますが、昭和 35 年に橋梁係長、同 40 年に道路局の副主幹に昇任し、6 大事業を担当する高速道路網建設準備室長になるのですが、それまでの 14 年間は橋梁一筋で、本当に橋の技術屋だったのですね。

それがある時、青天のへきれきで高速道路網建設準備室長に任命された。昭和 38 年に飛鳥田一雄さんが横浜市長に就任。翌々年の昭和 40 年に横浜市 of 6 大事業を発表した。その一つが高速道路網の建設だった。その建設のため準備室という組織をつくった。横浜市には自分達のプランで高速道路網を造るという心意気があって、そのためのプランナー組織として高速道路網建設準備室をつくった。

その室長に池澤さんが抜てきされたのですが、当時、池澤さんが特に高速道路について見識があり、飛鳥田さんに認められたという訳ではないのです。飛鳥田さんが市長に就任されてまだ 1 年、2 年で、道路局の一係長だった池澤さんという人物はまだ知らなかったと思います。橋梁一筋でやってきて、ちょうど課長に昇任する年代だったので準備室長に任命されたのだと思います。

なぜ橋梁係長を準備室長に任命したかという、当時の横浜市の認識では、高速道路とは橋の連続で、横羽線は羽田空港から東神奈川まで、全部、高架構造でした。だから、横浜市の中も高架構造で造るという暗黙の前提があったのですね。

池澤さんという人物は、大変な能力を発揮して、はじめて経験する高速道路の計画を短期間のうちに勉強し、昭和 43 年 2 月には横羽線延伸（横羽線 2 期）の都心部ルートを決め、都市計画決定をした。その 2 カ月後に、準備室は道路局高速道路課に組織替えされ、池澤さんが初代の高速道路課長になるのですが、同じ時に田村明さんが横浜市に入ってきた。田村さんは飛鳥田市長から、初仕事として、この高架で都市計画決定した高速道路を何とかしなきゃいけないと頼まれたということですが、池澤さんにとっては大変なことになってしまった。しかし、池澤さんは 1 年後の、44 年 5 月には、地下化というか半地下化の都市計画変更をやり遂げるのですね。

さらに 1 年後の 45 年 11 月には、後で説明しますが、横羽線を地下化するために、新吉田川上空を高架構造で通ることにしていた高速道路中央線の計画を中村川ルート、つまり現在の狩場線に移し、都市計画決定をした。これによって今日の都心部の高速道路網計画が基本的に出来上がるのです。池澤さんは、これで高速道路課長として、横浜市の 6 大事業として発表された高速道路網建設計画を一応成し遂げたのですね。その後は、街路建設部長として、遅れていた横浜市の都市計画道路の整備促進に取り組む方向に転じたのです。

横浜市の都市骨格を創る上で、当時、街路、つまり、都市計画道路の整備をやるのか、高速道路の建設を優先するのかという選択肢があったのですが、6 大事業では都市計画道路整備ではなく、高速道路網建設を優先した。なぜそうしたのかということについては、田村明さんが著書『都市ヨコハマをつくる』の中で書いていますが、街路網の整備というのは非常に時間とお金がかかって、横浜の都市の骨格を造る 6 大事業としては間に合わな

いと判断したのです。

6 大事業の図面を見てもらえば分かりますが、横浜の骨格を造る 6 大事業を高速道路で繋ぐというのは、合理的なのです。都心部強化事業と港北ニュータウン、金沢埋立地などを、湾岸道路などの高速道路で繋ぐ。都市の骨格を造るには、高速道路の方がスピードが早いし、インフラとしての効果が大きいということ。もう一つは高速道路の建設は国や、道路公団のお金でやりますから、街路事業よりも横浜市の財政の負担が少ない。横浜市が街路整備よりも高速道路建設を優先したことの負の遺産としては、他の都市に比べて街路事業が遅れたこと。横浜市では都市計画道路の計画決定を昭和 43 年頃から 45 年頃にかけて集中的にやるのですが、郊外地域の住宅開発の方が先に進んでしまって、都市計画道路の計画線の中でも木造 2 階建ての家が建てられますから、後で、都市計画道路を整備する際に、住宅の移転や代替地の提供などで事業に大幅な時間がかかって大変になったわけです。

特に当時、横浜市には環状道路が一つも無かった。東京都ではオリンピックで環七を造り、その後、環八まで造った。その前に関東大震災の震災復興などで、環六までが出来ていましたから。それに比べて横浜では、環状 2 号線の都市計画決定をやったのがようやく昭和 45 年ですから、全然遅れているのです。

とにかく都市計画道路整備を早くやらないと大変なことになるというので、池澤さんは、昭和 49 年、道路局に街路建設部という部を新たに創って、自分がその部長になった。それまでの道路局は管理部と建設部の 2 部体制で、池澤さんは既に昭和 47 年に建設部長に昇任していたのですが、建設部を街路建設部と道路部の 2 部に分割して、自分は街路建設部長になった。ある意味で自分の権限を半分手放してしまったのですね。それだけ街路建設が横浜の重要課題と考え、これに専念したのです。従来からの街路課に加えて、特定街路課と港北ニュータウン関連街路課を設置、部の組織を 3 課体制に増強して、特に特定街路は環状 2 号線を担当する組織ですが、環状 2 号線の早期整備に取り組んだ。

池澤さんはその後、昭和 52 年に 49 歳で道路局長に就任、部長 5 年で局長に昇任するのです。この頃の池澤さんは飛鳥田市長に非常に信頼されていたのだらうと思います。

昭和 52 年 8 月に、ベイブリッジの都市計画決定をやって、その後、昭和 52、53、54 年と国に対して、ベイブリッジ早期着工予算獲得のため、ものすごい規模の要望活動をやるのです。横浜の官民挙げ、バス 3 台を連ねて、福田総理のところまで陳情に行くなど、すごいことをやるのですが、結局その時にはベイブリッジの着工はできなかったのです。なぜ出来なかったかと言うと、やはり横浜市が飛鳥田市長だったからだだと思います。飛鳥田市長が社会党の委員長に就任され、昭和 53 年 3 月に横浜市長を退任されて、同年 4 月、細郷道一市長の時代になってから、昭和 55 年 10 月に、ようやくベイブリッジの着工ができます。

飛鳥田市長の時代に着工できなかったのは、国の方針だったと思いますが、もう一つ都市計画道路環状 2 号線の整備も、国の街路事業の補助金があまり獲得できなくて、池澤さ

んが都市計画道路整備促進の旗を振ったが、飛鳥田市長時代にはなかなか実績が上がりませんでした。結局、ベイブリッジも都市計画道路も、実質的には、細郷道一市長の時代になってから整備が始まったのです。

飛鳥田市長時代に、国の支援が薄くて道路整備がなかなか進まなかった原因の一つと考えられるのが、昭和48年に起こった村雨橋事件なのです。国道15号線から瑞穂ふ頭（ノースピア）に向かう道路の入口に村雨橋という橋があって、首都高速横羽線の東神奈川ランプがこの村雨橋に降りています。横羽線建設時には村雨橋は架け替えていませんでした。村雨橋は設計荷重が20トンでしたが、当時はベトナム戦争の最中で、米軍の相模補給廠からM48という70トンくらいの重さのある戦車をトレーラーに乗せて、国道16号から15号を経て村雨橋を通過してノースピアに行き、そこからベトナムまで船で運んでいました。ベトナム戦争で損傷した戦車を相模補給廠まで運んで、修理をして、またベトナムへ送り返していた訳ですね。

当時は、ベトナム戦争への反対運動が日本全国に広がっていましたが、飛鳥田さんは、戦車輸送を横浜市で何とか阻止しようということを考えて。道路法の車両制限令を根拠に、設計荷重20トンの村雨橋を何の補強もしないで、70トンの戦車を乗せたトレーラーを通行させることは出来ないとして、当時、この橋の道路管理者は横浜市長でしたから、道路管理権を使って、横浜市が戦車輸送を止めたのです。

それが非常に有名な事件になって『戦車闘争』と呼ばれ、横浜市長飛鳥田一雄の名前を全国にとどろかせるという結果になりました。

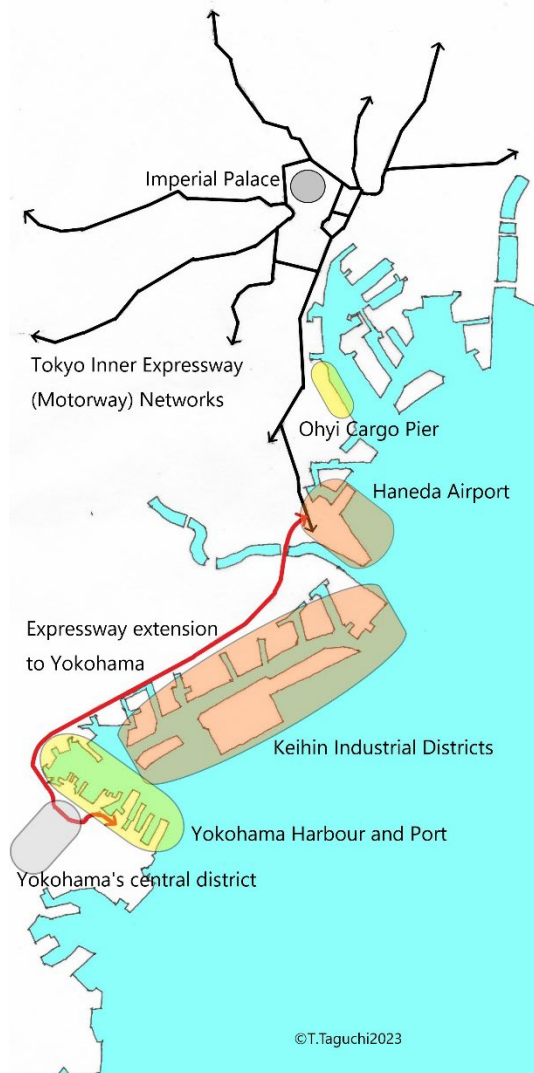
その結果、ベトナムへの戦車輸送が3カ月間止まった。後に国は車両制限令を改正して、再び戦車輸送が始まりますが、ベトナム戦争そのものは、その後まもなく終結しました。飛鳥田さんは自治体の長として、6大事業の他に、いろいろ革新的な都市政策をやっていましたが、この戦車闘争により、市民運動の雄として、全国に名前をはせました。飛鳥田さんがその後社会党の委員長に推薦された理由の一つになったと想像します。

飛鳥田さんは、その後社会党委員長としては、なかなか力を発揮できなくて、早くに退任されましたが、横浜の市長としては、市民や市の職員にも人気のある市長だったと思います。

配布資料の裏側に写真があって、池澤さんと、飛鳥田市長が写っています。昭和53年に首都高速横羽線が横浜公園ランプまで開通するのですが、横羽線の地下化を実現するため横羽線の上空に、派大岡川道路という都市計画道路を横浜市が造ったのですが、この派大岡川道路が開通したのが前年の昭和52年で、この写真は、その開通式の時のスナップ写真です。飛鳥田さんの後ろに池澤さんが書類を持って写っています。池澤さんは当時、道路局長ですが、飛鳥田市長のかばん持ちの様にも見えます。しかし、池澤さんは、自分があまりいい格好で写っていないこの写真を、亡くなるまでずっと自宅の壁に貼っておられたそうです。

池澤さんにとって、飛鳥田市長は、橋梁係長から抜擢されて、横浜の高速道路網建設計

画を任せられ、短期間のうちに道路局長まで登用してもらった上司ということもあるけれども、それだけではなくて、飛鳥田さんから、高速道路地下化の問題にあたり、技術者として一番大切なことを学んだのではないかと思います。高速道路の地下化の原動力になったのは、田村明さんでも、池澤利明さんでも、ないのです。飛鳥田さんが、首脳部会議で「市の将来、永遠に残る向う面の傷となりそうで、高架案には踏み切れない。半地下方式で考え直しましょう。もう計画決定していますが、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」と頭を下げて頼んだからです。



▲首都高速道路網の横浜への延伸 ©T. Taguchi 2023

14年間、橋梁一筋でやってきた技術者の池澤さんが、高速道路建設計画という、横浜市で誰もやったことの無い仕事を室長として任せられ、必死に勉強し、努力して、短期日のうちに、都市計画決定までようやくこぎ着けた高架の高速道路建設計画を、市長に否定された訳ですが、そのことに技術者として納得しているのですね。市長が横羽線地下化案を決して妥協しなかったことによって、自分も後世に良い土木資産を残すことが出来たと考え

ておられたわけです。池澤さんは、飛鳥田さんに技術者のあり方を教えられたのではないのでしょうか。池澤さんは、亡くなったとき当時の高速道路計画の資料を自宅に残しておられたのです。普通、市の人、行政関係の資料を退職後みんな処分するものですが、池澤さんは、高速道路網建設準備室長として、昭和41年に纏めた最初の高速道路網計画の報告書や42年に都市計画決定した時の報告書などを死後も自宅に残しておられました。それ以降のものは何も残されていない。細郷道一市長の時代も高秀秀信市長時代も当時の行政資料は何も残していない。池澤さんの人生の中で、恐らく一番インパクトのあった出来事であり、時代であったのだろうと想像します。

3. 六大事業と高速道路網計画

前置きが長くなりましたが、内容に入ります。画像を見ていただきたい。高速道路網計画の変遷ですが、先ほど言ったように、東京オリンピックで高速横羽線が東神奈川まで出来上がってきていたわけです。それを横浜の都心部に引っ張ってきて、横浜の都心部の強化を図ろうというのが当時の横浜市戦略でした。最初の計画は昭和38年に横浜市計画局が、作成した横浜自動車道路網計画という報告書に示されています。当時は、まだ道路局は計画をやっていなかった時代。計画局が道路計画をやっていたのです。この報告書の内容というのが、画像に示す臨港線です。臨港線というのは横羽線の延伸ですが、名前のおり、臨港部、海側を通るので臨港貨物線、今の自動車道ですが、この自動車道沿いに首都高を伸ばしてきて、新港ふ頭、山下公園の中を全線高架で通す。自動車道沿いに高架高速道路を通すというのが横浜市の最初の計画だった。

それから都心環状線ですが、大岡川と中村川の上空、横浜の都心である関外デルタの外周の大岡川と中村川の上空に高架高速道路を建設して都心ループを形成する。基本的には、このような計画だったのです。

昭和40年に発表した横浜市の6大事業では、この計画局作成の高速道路網計画をそのまま踏襲しているのです。田村明さんが環境開発センターにおられた時に、6大事業の計画を受託しており、高速道路網計画の策定にも携わっていたはずだが、6大事業の高速道路網建設計画は、この計画局作成の計画を、そのまま採用しているのです。自動車道ルートで山下公園内も高架で通る、この高速道路臨港線計画を、なぜ6大事業でそのまま採用したのか。また、大岡川、中村川の上空を通り、都心部を高架高速道路で囲む都心環状線。都心部の景観破壊にも繋がりますが、この計画を6大事業として発表した。当時は、都市景観などの観点から止める人が誰もいなかったというのが真実なのです。田村さんも、このことについては一切、後に言っていないのです。

横浜港のベイブリッジ建設計画は、計画局の高速道路網建設計画とは全く別で、港湾局が埠頭間連絡道路として創った計画です。当時は港湾局と計画局、道路局との連携が非常に悪かった時代ですから、高速道路網計画とは関係なく港湾局がベイブリッジ計画を、埠頭間連絡道路として創っていた。昭和40年に発表した6大事業計画では、この二つを単

に並べただけで、ベイブリッジと高速道路網計画は直接的には関係がなかったのです。結局、ふ頭間の一般道路として港湾局が計画したベイブリッジ計画は事業採算性から着工できず、10年後に高速道路網の一環として建設されることとなりますが、これについては後ほど詳しく説明します。

昭和40年に高速道路網建設準備室が設置され、6大事業の高速道路網建設計画を担当することになって、準備室は、まず市の計画が国の第5次道路整備5カ年計画に採択されるよう取り組んだ。当時、道路整備は、この5カ年計画に採択されないと国の予算がつかないという仕組みでした。この第5次5カ年計画は昭和42年スタートですから、この中に入らないとその後5年間着手できないわけです。

準備室では、当初は、6大事業で提案された高速道路計画の都市計画決定を昭和41年に終えて、42年からの5カ年計画で着工しようとしたのですが、しかし、準備室は、結局、6大事業で提案された計画局作成の高速道路網計画を抜本的に見直すこととしました。この計画だと、臨港線が高架構造で、山下公園を通るとか、大岡川、中村川の上を高架で都心環状線を通すなど都市景観が損なわれるという理由では有りませんでした。それは、横浜の都心部の外周を通る臨港線、都心環状線のルートでは、都心部の交通需要へのサービスが悪くなり、その結果、利用交通量も少なく、高速道路事業の採算性が悪くなると考えたからでした。

横浜市の都市規模だと、都心部の真ん中を通したほうが、高速道路サービスと事業の採算性が良いので、都心環状線ではなく、都心の真ん中を縦横十字に高速道路を通し、利用交通量を最大化したほうがよいという考えだったのです。水辺の都市景観を壊すということが直接の理由ではありませんでしたが、6大事業の計画を見直して、臨港線を山下公園や新港ふ頭、汽車道のルートに通さないで派大岡川ルートに持ってきたことは、池澤さんや準備室の後世に残る功績だったと思います。

画像ですが、これが昭和38年の計画で、これが臨港線。この図のスケールでは分かりませんが、新港ふ頭や山下公園の中を通っているのです。また、都心環状線が大岡川、中村川の上を通って都心ループを形成。当時、都市高速道路は東京も大阪も都心環状線が有りましたから、大都市で環状線を造るというのは一つの常識でした。だから、横浜市でも最初は環状線を造ろうとしたのです。しかし、その後、準備室の池澤さんたちは、この二つの川の上を二路線通すよりも、真ん中の吉田川の上を1本通して、T字型にしたほうが良いと考えた。また、臨港線も、海岸沿いでは交通需要を拾えないから、都心の真ん中、関内と関外を分ける派大岡川を通すほうが良いと考えたのです。吉田川ルート的高速道路は名称を中央線としたように、都心の中央を通すという考えで高速道路網計画を造りました。

国の第5次5カ年で横浜市的高速道路網を事業化するために、これらの路線の都市計画決定が必要でした。先ほどの臨港線、これは横羽線の延伸のことですが、これと都心環状線と三ツ沢線など一番急ぐ路線の都市計画決定をやるわけです。このとき都心環状線に代

えて南北線。先ほど説明したように都心の真ん中の吉田川ルートを通すという意味で、路線名も中央線という名称に変えたのです。都心の中央を縦一文字で通すと言う意味でそう変えた。ただ、吉田川には、同時に大通公園計画と地下鉄計画があり、それと競合するので、昭和41年9月の首脳部会議では結論が出なかったのです。続く昭和42年9月の首脳部会議で、臨港線を派大岡川ルートで早急に都市計画決定したい旨を諮ります。42年には、5次5カ年が始まっていますから、早く都市計画決定しないと事業化が間に合わないのです。首脳部会議では、計画が競合していた吉田川ルートの中央線は棚上げにして、横羽線の延伸だけで都市計画決定したい旨を諮ったのです。

この首脳部会議の時に、池澤室長は海外の高速道路の視察に行って不在だったのですが、準備室の主査だった立神孝さんが飛鳥田市長と、高速横羽線の高架構造の是非について論争をやるのです。飛鳥田さんは、横羽線の高架構造での都市計画決定には反対意見でした。都心の中央駅である国鉄根岸線関内駅の上空に、高速横羽線の関内インターチェンジの高架構造物を造る計画案に対して、飛鳥田市長には非常に抵抗感があつたのですが、このときは、立神さんの技術的に地下化は困難という説明に納得されて高架案での都市計画決定に同意されたのですね。

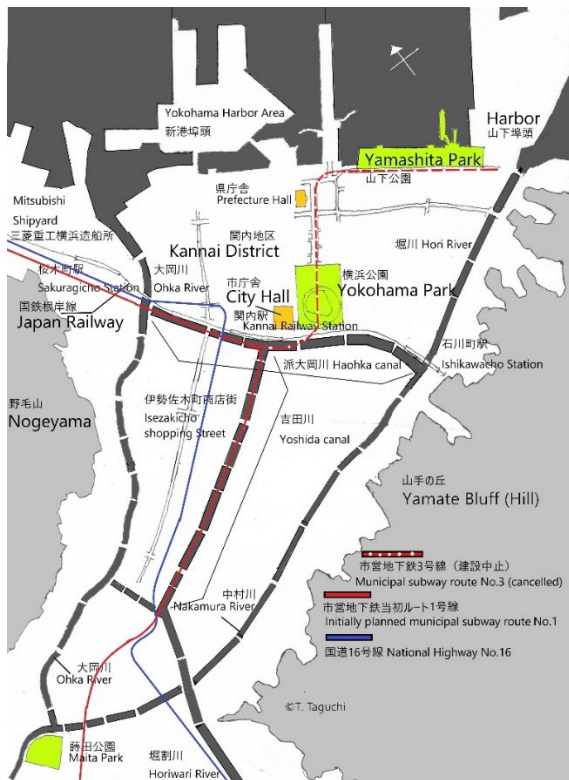
4. 都心部ルートの地下化

その後、昭和43年2月の県の都市計画審議会で、横羽線の派大岡川ルート高架構造での都市計画決定が承認されました。ところが、これに対して伊勢佐木町、馬車道商店街が、有隣堂の松信さんと馬車道の六川さんが中心でしたが、関内地区商店街連合として反対運動を起こし、2月の市会に反対陳情を出しました。飛鳥田市長は、この反対運動だけが理由ではないのですが、元々準備室の立神孝主査の説明の時にも高架案に反対されていたわけですが、3月に臨時の首脳部会議を開いて、市長の飛鳥田さんが、横羽線の高架案は永遠に残る横浜の向こう傷となりそうで、どうしても、これには踏み切れない。半地下方式で考え直しましょうと言って、関係局長達に方針転換を要請します。

田口俊夫さんが日本建築学会で発表された論文では「飛鳥田市長は3月の首脳部会議で、市の将来を考えると永遠に残る向こう面の傷となりそうで、高架方式で吉田川を通る高架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みましよう。いかなる非難にも耐えましよう。皆さんも共犯になつてもらえませんかと言って、一大方針転換を打ち出した」とあります。

池澤室長も、この飛鳥田市長の言葉に心を動かされたのではないのでしょうか?自分でも高架案にはどうかなという気持ちは元々あつたと思います。市長の一大方針転換で地下化に向けて本格的な検討に取り組むことになるわけです。ただ、地下化は、技術的に容易なことではないのです。田村明さんの著書では、雪の日の高速道路を、車に乗って東京に向かい、建設事務次官に面会して、そこで丁々発止のやりとりがあつて、最終的には、それが高速道路の地下化が決まった瞬間だと書かれていますが、実際にはその瞬間に決まった

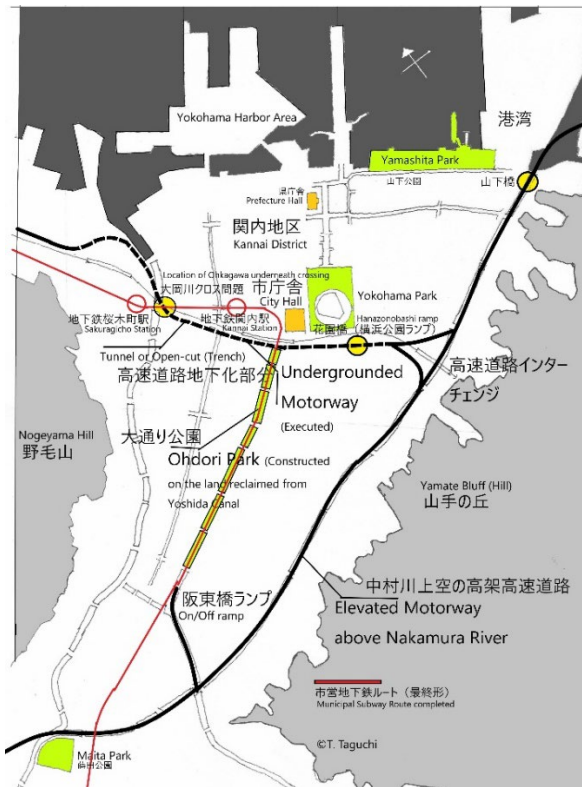
のではなく、池澤さん、立神さん達の大変な苦勞の物語があって、地下化が実現したのですが、それを今から説明します。



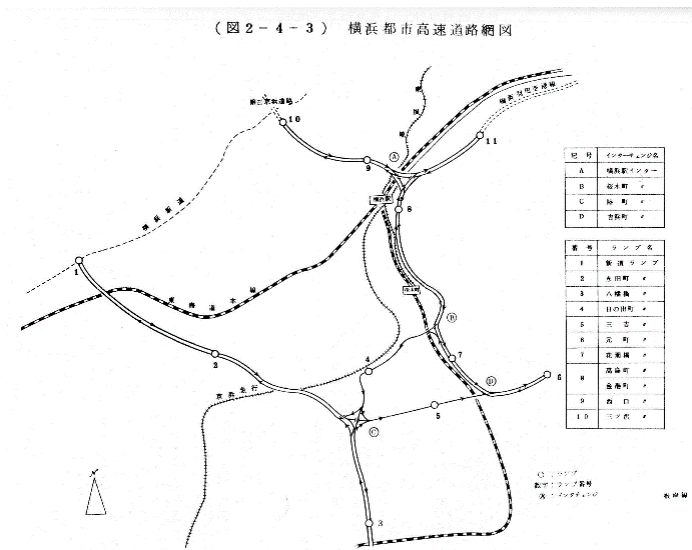
▲当初の市営地下鉄路線 ©T. Taguchi2023



▲当初の高速道路ルート（派大岡川と吉田川を利用） ©T. Taguchi2023



▲変更後の高速道路ルートと市営地下鉄路線（派大岡川と中村川を利用） ©T. Taguchi2023

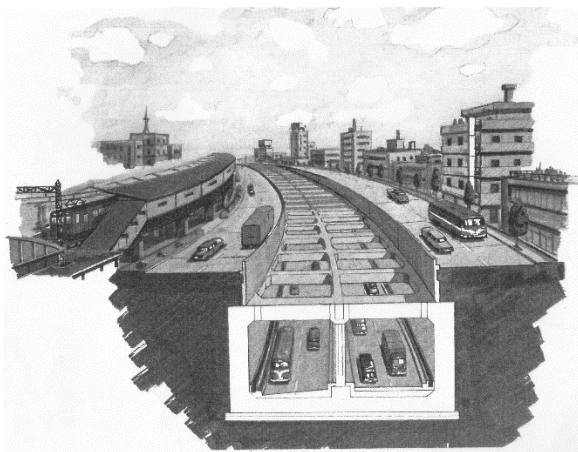


▲高速道路網建設準備室による初期の高速道路網計画 出典：財団法人都市計画協会：横浜都市高速道路計画調査報告書, 1966. 3

この画像は、昭和41年に準備室が創った最初の高速道路網計画ですが、準備室時代の高速道路網計画は、現在の道路局には資料が全く残っていないのです。これも池澤さんが保

存していた報告書から取ったものです。これは、先ほど説明した T 字型都心部高速道路網で、横羽線を派大岡川に、中央線を吉田川沿いに入れた案です。これが当時の準備室が考えた理想の高速道路網計画だった。都心部の真ん中を縦横に高速が通っているということなのです。これらは高架構造で計画していたわけですが、これを地下化するためには、どのような調整が必要になるのか？以下がその説明です。

まず地下鉄 3 号線の路線計画が、この派大岡川に入っていましたから、これを派大岡川から国道 16 号に持って行く。地下鉄 3 号線は事業として既に進んでいたのです。鎌倉街道のほうから、板東橋まで来ていて、都心部だけが高速道路計画と競合するためストップの状態でした。路線の計画決定も終わっていて、派大岡川を通ることになっており、桜木町には派大岡川ルート为前提にして駅も既に出来ていた。それを全部ひっくり返して、地下鉄のルートが国道 16 号に移した。派大岡川は地下を高速横羽線にして、地上部に、いわゆる派大岡川道路、すなわち都市計画道路山下長津田線（注：起点・中区山下町、終点・緑区長津田町、代表幅員 22m、延長 19,820m）を新たに都市計画決定し建設した。



▲幹線道路山下長津田線（地上部分で高速道路掘割両側）と首都高速道路（地下部分）の完成予想図 出典：首都高速道路公団：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（Y121～Y122 工区）パンフレット、1972

なぜそうしたかということ、高速道路地下化の費用の一部を、横浜市側が負担するための知恵でした。地下化による費用増全部を、首都高速道路公団負担としないで、横浜市が、高速道路関連街路事業で、これも国庫補助事業ですが、街路を支える柱が半地下の高速道路構造物の壁体を兼ねる形で、一部費用負担することにより、公団に地下化への変更を同意させたのです。当時、地下案で約 500 億円、高架の 5 倍ぐらいのコストになっていましたから、その費用を軽減するための方策でした。次に、新吉田川は大通公園計画に明け渡して、地下に地下鉄 1 号線を通すこととしたのです。代わりに、高速道路中央線は、新吉田川から中村川のほうに移りました。

技術的な最大の難問は、桜木町駅付近の大岡川横断部で、5 重立体交差工事が生じるこ

とでした。これについては後で説明しますが、横羽線の下に地下鉄が入って、横羽線の上に大岡川の河川改修工事があり、その上に国道 16 号線の大江橋の架け替え工事と、都市計画道路山下長津田線の新桜川橋架設工事が有る。さらにその上を国鉄根岸線が走っており、交差する 4 路線の高さが抑えられている。5 重の立体交差工事である。工事自体の技術的な難しさがあるのですが、これは技術的に難しいだけでなく、計画論的には、それまではけっして出来なかった計画だったのですが、これをできるようにした。

なぜこの計画変更が出来るようになったかというのと、河川管理者である神奈川県が協力して、大岡側の計画河床高を、下に高速道路と地下鉄の両方が入れるように、高く上げる計画変更をしてくれたからです。後で詳しく説明しますが、大岡川分水路を建設することによって、中村川と大岡川の計画河床高を変えて、大岡川は、この 5 重立体交差工事ができるように、計画河床高を 2 メーター上げたのです。中村川は計画河床高を逆に 1 メーター下げて、高速道路中央線の橋脚が河川を縦断して立てられるように変更したのです。

これらの計画変更を、たったの 1 年間でやったというのは、今日考えれば奇跡に近いことだったと思います。相手は上級官庁の県ですから。しかも、当時は、横浜市と神奈川県は仲が悪かったのです。保守県政と革新市政の時代でしたから。その中で、たったの 1 年でこれらの一連の計画変更ができたというのは、池澤さんと立神さんの大変な苦勞が裏にあったと想像しますが、やはり彼らが橋梁屋を 15 年間やっていたから、河川管理者である神奈川県との信頼関係があって、このような無理な要求が受け入れられたのだと思います。やはり池澤さん、立神さんでなければ、出来なかったことだったと思います。田村明さんが建設省の事務次官に面会し、論議した結果で、出来たわけではないのです。

昭和 53 年に飛鳥田市長が、退任されます。お示しする画像は大通公園計画と高速道路横羽線、中央線の計画ですが、右側の絵にあるように、派大岡川沿いの横羽線の地下化と、この吉田川の所にあった中央線を、こちらの中村川に移して、吉田川には大通公園、緑の軸線が実現したということになります。地下鉄も、この公園の地下に入りました。

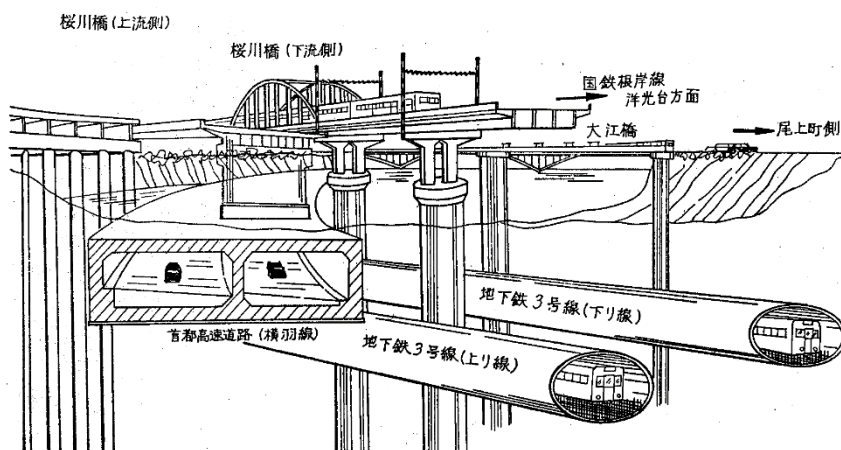
5. 五重立体交差問題

次に 5 重立体交差工事の技術的な問題に移ります。田口俊夫さんも、この地下化の経緯を詳しく分析されていますが、5 重立体交差工事がどのようにしてできたのか？お示ししている画像の右側に 5 重立体交差工事の絵が有ります。高速道路地下化というと、この 5 重立体の絵が、必ず出てきますが、この工事のすごさというのは、絵ではなかなかわからないのですが、地下鉄のトンネルの天井の壁と、高速道路の床の壁が同じ、一体構造物なのです。画像に示す平面図と縦断図を見ていただくと良く分かるのですが、平面図の大きな構造物が高速道路の横羽線です。その下にある地下鉄 3 号線が、これです。この地下鉄と高速道路の間に、このような箱が描いてありますが、これが一体構造物なのです。

高さが国鉄根岸線で押さえられているために、やむを得ずこうしたわけですが、これも、技術的な難しさだけでなく、事業としても大変難しいことでした。地下鉄は運輸省所

管の国庫補助事業です。首都高速道路は建設省都市局所管の事業。両省は、当時仲が良く
 なかった。事業主体も、横浜市の交通局と、首都高速道路公団です。それが一つの構造物
 を共同で造るということは普通考えられない。建設だけでなく管理も別ですから。費用負
 担の合意形成や協定締結にも時間がかかる。これらを1年でやることは、普通は、まずで
 きない。さらに、こちら側に国道16号の弁天橋架け替え工事がある。これは建設省道路
 局の直轄事業です。その隣に新設する派大岡川道路の桜川橋の架設工事がある。これは横
 浜市道路局の事業ですが、この橋のアバット、橋台は高速道路の天井の上にそのまま乗っ
 ているのです。さらに、神奈川県河川改修も同時にやるわけです。それらが同時に一体
 的に行われた。

昭和42年9月の首脳部会議で、準備室の立神孝主査が、飛鳥田市長に対して、高速道
 路横羽線の地下化は技術的に困難という説明を行い、飛鳥田市長も一旦は納得した。しか
 し、高架で都市計画決定した後になって、再び市長から、どうしても高架案に同意できな
 い、もう一度考え直して欲しいと言われて、このような不可能を可能にする一連の知恵を
 出した。しかし知恵だけでは出来ないのです。たとえ建設省の同意が得られたとしても、
 最終的には河川管理者の県や運輸省の同意と協力が必要です。河川内の道路工事で権限を
 持っているのは河川管理者ですから、桜木町の5重立体工事は、神奈川県の協力がなくて
 は出来なかった。当時は、河川管理者の権限が強く、高速道路を川の中に入れるのは至難
 なことだった。しかも保守県政のもとで、県を説得して、短期間でここまでの協力を得た
 ことが私は一番すごかったと思います。



▲5重立体工事 出典：首都高速道路公団神奈川建設局：横羽線（2期）及び三ッ沢線
 工事誌, 1979. 3

5重立体工事は事業主体が全部、違うのです。国道は建設省横浜国道工事事務所で、地
 下鉄は横浜市交通局、横羽線は首都高速道路公団、派大岡川道路は横浜市の街路事業で神
 奈川県の大岡川河川改修事業でしょう。それらの事業が全部合わさって、一つの立体構
 造物を造ったのです。5重立体というのは単に物理的に5重に重なっているということでは

なかったのです。

このような主体が異なる事業の計画調整をたった1年でやったことがすごいのですが、1年で横羽線の地下化計画をまとめて、都市計画変更をやったのです。その結果が、画像に示すこの昭和45年の都市計画図です。図の中の狩場線は、都市計画時は中央線という名称でしたが、この中央線もその1年後の昭和45年11月に都市計画決定したのです。横羽線地下化の影響で、中央線は構想時の吉田川ルートから中村川ルートに路線を変更しましたが、これも、その後たったの1年で都市計画決定しました。狩場線はその後事業段階で、大変苦勞することにはなったのですが。その後の横浜市の高速道路の都市計画決定は、湾岸道路、ベイブリッジを除いて遅々として進まなかったもので、この当時の都市計画のスピード感は大変なものだったと思います。

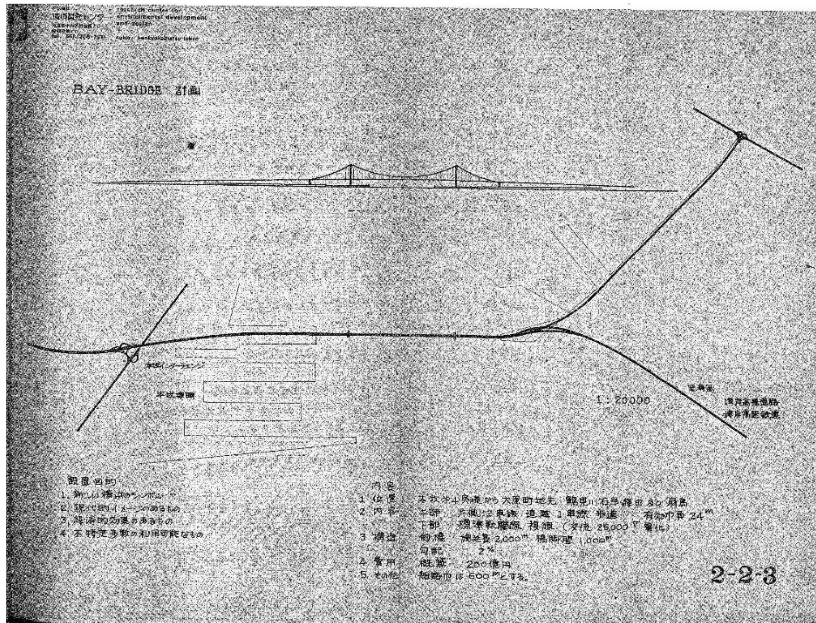
6. ベイブリッジの当初計画

次はベイブリッジの話に行きます。昭和40年、横浜市の6大事業を発表する直前に港湾局が、ベイ・ブリッジ計画というものを記者発表します。これは港湾局が独自に創った計画で、当時、本牧ふ頭は建設中で、大黒ふ頭は計画中でしたが、島状の大黒ふ頭を造る以上、これをつなぐ橋を架けなければいけないということがあったのですが、当時は港湾局が独自にベイブリッジを考えた。延長5キロ、往復4車線の一般道路で幅員1.5メートルの歩道を両側に有するゲルバートラス橋です。当時はこれぐらいのスパンの橋だとゲルバートラスが一番低コストですから。横浜港に入港する客船キャンベラ号が通れるように、桁下を62メートルで計画した。6大事業のベイブリッジ建設計画は、この港湾局の計画をそのまま取り上げたものですが、橋のタイプについては、飛鳥田市長のベイブリッジに対する想いもあって、ゲルバートラスではなく、吊り橋として発表するのです。

飛鳥田さんの、ベイブリッジにかけた想いとは、とにかく横浜は復興までの道のりが長かった、米軍の接收で都心部をあんなに長い間抑えられた町は他にないわけです。経済活動も都市の復興もできない苦しい時代、それを乗り越えて、ようやく建設の時代が始まる。その建設の時代に向かう、横浜の明日をつくる、虹の架け橋がベイブリッジということだったのです。飛鳥田さんにとって、ベイブリッジは単に港のシンボルではなくて、横浜の復興のシンボルだったのです。シンボルとしてはトラス橋よりも吊り橋のほうが良いと思ったのです。

話を先に進めると、港湾局が当初構想した一般道路のベイブリッジは、建設費が約250億円でしたが、一般道路だと、どうしても利用交通量が少ないのです。両側の取付け道路が4車線の一般道路ですから、それ以上の交通量は流れない。そうすると250億円の橋が、採算性がなくてなかなか着工出来なかったのです。港湾道路としては、これだけの規模の橋はできないということになったのです、それで昭和44年に国の湾岸道路計画に乗ることとし、それまでの調査資料をすべて関東地方建設局に引き継いだのです。港湾局は、ゲルバートラス案で既に概略設計を終えていたので、これを建設省に引き継ぎます。

画像ですが、飛鳥田市長が発表した6大事業の横浜のベイブリッジ案は、このような吊り橋のデザインになっています。長かった復興の時代から建設の時代に向かう横浜の明日をつくる虹の架け橋として、象徴的な意味を持つ吊り橋のデザインを提案するという説明になっています。



▲環境開発センター提案の「ベイブリッジ」 出典：環境開発センター：横浜市将来計画に関する基礎調査報告書, 1964. 12

この画像が、港湾局が実際に建設省に引き継いだベイブリッジの概略設計です。これはゲルバートラス橋なのです。三弦トラスという断面が三角形のゲルバートラス橋です。

昭和44年にこれを引き継がれた建設省は、改めてゼロから調査を開始するのですが、建設省は、沈埋トンネル案と橋梁案を比較して、最初は沈埋トンネル案を横浜市に持ってきました。ところが、この案だと本牧ふ頭のA突堤がつぶれてしまうのです。当時、本牧ふ頭A突堤は、横浜にとっては貴重な唯一のコンテナ埠頭だったのです。

横浜港では、全港湾労働組合などが、コンテナ化反対、港湾の合理化反対として、コンテナ船の着岸への反対運動をした経緯がありましたが、国は港湾管理者、戦後に港湾管理者は自治体になったのですが、自治体の港湾では、コンテナターミナルの建設管理ができないだろうとして、外貿埠頭公団という組織をつくって、公団がコンテナ埠頭を造る仕組みにしたのです。横浜市は港湾管理権を国に取られるとして、これに反対したのですが、結局、外貿公団は横浜には立地しないで、東京に立地したのです。横浜港は東京港の国際化に、戦前からずっと反対していましたから、東京都は、コンテナ化は国際化の絶好のチャンスと見て、横浜がやらないものは全部、東京が引き受けますと言って、これを引き受けたのです。

それで大井ふ頭、当時、最新鋭だった大井ふ頭をコンテナ埠頭にした。大井ふ頭に、東

京湾を代表するコンテナターミナルができて、外貿公団も東京港に立地した。横浜には、コンテナ船が来なくなった。邦船3社、日本郵船、商船三井、川崎汽船のコンテナは全部、東京に逃げてしまった。横浜市は、これは大変なことになった、何とか外貿公団のコンテナターミナルを横浜港に取り戻そうとして、当時、本牧のB突堤、C突堤、D突堤は横浜市が在来船の埠頭として造ったのですが、A突堤に外貿公団のコンテナターミナルを建設してもらった。A突堤のコンテナターミナルの先端は、シーランドというアメリカの船会社、現在のマースク社ですが、これが借り受けていた。だから、横浜市港湾局は、虎の子のシーランドのコンテナターミナルが、沈埋トンネルによってつぶれることに猛反対した。

私は当時、道路局高速道路課で湾岸道路の担当者でしたが、こうしてベイブリッジは橋梁案になった。橋梁についても、できるだけコンテナターミナルに支障しない形に、橋柱の断面を、出来るだけ小さくして、スパンを飛ばせというわけです。当時のシーランドのコンテナターミナルは、シャーシー方式といって、コンテナトレーラーをトラックヘッドが引いて動かす方式だったのです。現在のコンテナターミナルのように、定まったレールの上をコンテナクレーンが移動するテナー方式ではなかった。コンテナトレーラーがターミナル内を自由に動き廻るわけです。柱が一本でもあると自由には動けない。だからターミナル内に柱を一本も建てずに飛んでくれと言うのです。

だから国道357と首都高速湾岸線の両方を造るなんて言うことは、できなかった。357と高速湾岸線は、ダブルデッキ構造で造るしか出来なかった。後の鶴見航路橋の所では、そのような事情はなかったから、あのような平行構造にした。首都公団にとっても、国道357はいつ造るか分からないので、ダブルデッキ構造だと、初期投資が大きくなって高コストになる。斜張橋でダブルデッキ構造というのは非常に難しいのですが、港湾側の強い要望があったからです。スカイウオークが本牧ふ頭側ではなく大黒ふ頭に出来たことや、ベイブリッジを渡ることが出来なかったことなど、いろいろ関係するのですが、とにかく本牧A突堤のコンテナターミナルは横浜港にとって虎の子のコンテナターミナルだったのです。

昭和47年に、建設省がベイブリッジの橋梁タイプについて、ゲルバートラス橋と、吊り橋と、斜張橋を比較検討して、斜張橋に決定した。当時、斜張橋としては、スパンが世界最大で、日本では、まだ斜張橋自体の施工実績がなかったので、建設省では耐震解析や風洞実験など、いろいろな調査を3年間重ねている。調査開始から、なんと6年です。港湾局が昭和44年にベイブリッジ計画を持ち込んでから、建設省が、この斜張橋案をまとめたのが昭和50年で、建設省では6年間いろいろな委員会をつくって、調査を続けたのです。日本で初めての斜張橋ですから、しかも世界最大級ですから、調査に時間を要するのもやむを得ない面がありますが、6大事業の高速道路網計画、横羽線などを横浜市ではたった1年であれだけのことをやったのに、同じ6大事業のベイブリッジでは、建設省が6年間、調査だけで終わっていた。池澤さんなどは相当怒っていて、斜張橋案が纏まった

翌 51 年から、国に対して、横浜の官民挙げて、大々的にベイブリッジ着工のための予算要求活動を開始した。横浜の橋梁屋である池澤さん、立神さんたちは、既に昭和 40 年代に、初期のドイツの斜張橋を視察しに行っており、ベイブリッジは斜張橋にするべきだと当時から考えていたのです。

この画像が昭和 50 年に建設省が概略設計を行ったベイブリッジ斜張橋案です。今日の完成しているベイブリッジは、基本的には、この計画スキームなのです。中央径間 460 メートル、橋長 860 メートル。主塔の高さ 175 メートル。橋はトラス構造で、1 種 2 級と 3 種 1 級の自動車専用道路のダブルデッキ構造とした。首都高速湾岸線と国道 357 号線ですね。この時、ダブルデッキ構造にしたために、桁下が 55 メーターになってしまうのです。横浜市港湾局の計画の 62 メートルから、7 メーター下がったのです。原因は国道 357 線を加えたこと。357 は自動車専用道路であったため歩道も無しになった。桁下と歩道の問題については、横浜市側では、次のような経緯があります。

建設省から提示されたこの斜張橋案を、横浜市は昭和 51 年に市首脳部会議にかけます。51 年ですから、田村明さんは、まだ横浜市におられました。飛鳥田市長も含めて、横浜市ではこの案に誰も反対していない。桁下が 62 メートルから 55 メートルに低くなったことについては、港湾局もそのときこれを認めています。その後昭和 52 年に港湾審議会計画部会かけて承認されています。その時の議論で、横浜港に入港する最大の客船は、ロッテルダム号でマスト高 53 メートルなので、桁下は 55 メートルで良いととのです。マスト高 57 メートルのキャンベラ号は横浜港に入らなくなったので、62 メートルの確保についてはもう良いとしたのです。

次は、このクイーン・エリザベス (QE2) です。QE2 は、桁下 55 メートルでは入れないのですが、当時、QE2 は横浜に入ることは決まっていなかったのです。だから、将来もし QE2 が入るようになったら大黒ふ頭に留めれば良いという議論を、この首脳部会議ではしています。

また、建設省案で歩道が無くなったことについては、田村さんも飛鳥田さんも、横浜市は何も言ってないのです。不思議な点なのですが、港湾局にとっては、昭和 40 年の計画時とは状況が異なり、本牧 A 突堤がコンテナターミナルになった今では、ベイブリッジの歩道は必要が無い。橋の下のコンテナターミナルに影響を及ぼさないように、通過して欲しいということだったと思います。

画像は建設省の斜張橋案です。実は、今のベイブリッジとは橋梁のデザインが少し違うのです。デザイン的にはあまり格好が良くないのです。特に、この主塔のデザインが。右側の断面図に、2 本の主塔を繋ぐ、バツ型の斜材がありますね。これは、本四連絡橋なども、このデザインになっており、このほうがコストは安く、オーソドックスなのですが。それと、このケーブルの張り方のデザインですが、これも、あんまり格好は良くないですね。建設省の斜張橋案はデザイン的には基本的なのですが、横浜港のシンボルとするには、少し寂しい。デザインの話に飛ぶ前に、ベイブリッジがどうやって着工できたのか？

その経緯を説明します。

7. ベイブリッジの着工

建設省が6年かけて調査をやっていたということは、国は、そんなに急いで造る気は無かったのです。ベイブリッジ着工の予算がつく見通しも無かったのです。その6年の間に、横浜の都心部のコンテナ街道問題が激化して、今でも覚えています。本町通り、県庁前の大通りですが、通過するコンテナ車の列がざっと並んでバスなどは全然、動かない。本牧ふ頭から市役所までバスが来るのに1時間ぐらいかかりましたね。歩いたほうが早いから誰もバスに乗らない。

問題は、このコンテナ街道の渋滞が、あまりにもひどいために、この地下を通る地下鉄3号線の着工に地元商店街が反対したことです。地下鉄の工事で渋滞が更にひどくなったら、元町商店街や中華街は大打撃を受けるとして、反対運動を起こしたため、地下鉄が着工できなくなったのです。

当時、横浜市は、この都心のコンテナ街道問題の解消のため、海上バイパスとしてのベイブリッジ建設を緊急に着工してもらわないといけない状況でした。それで、100人を超える横浜の経済界や港湾業界の代表者が大挙し、バス3台に乗り込んで、当時の福田総理に直接、面会に行った。そういう前代未聞の陳情活動をやったのです。

このとき池澤さんは既に道路局長ですが、横浜の政官財を挙げて、ベイブリッジ早期着工の要望活動をやったのです。ところが、国はなかなかベイブリッジの着工をやってくれないのです。3年間、この要望活動を繰り返した。建設省のベイブリッジの設計は昭和50年にできているのに、着工予算がその後ずっとつかなかった。結局、昭和55年、細郷道一市長の時代になって、ようやくベイブリッジの着工が認められた。6大事業の計画から着工まで15年かかった。その後も、今日は計画論の話だけで、技術の話はしませんが、ベイブリッジの建設は横浜港の軟弱地盤の問題など、いろいろな困難があって、工事にも9年を要して、結局合計25年かって完成した。四半世紀に亘る大プロジェクトだったので。

デザインの話に戻ります。事業実施する首都高速道路公団が、施工技術に関するいろんな検討委員会を設置し、世界最大級の斜張橋の建設に取り組みましたが、ベイブリッジを横浜港のシンボルにふさわしい橋梁とするために、デザインについても、建設省の設計を全面的に見直しました。画像は首都高速道路公団が施工した実際のベイブリッジの設計です。先ほどの建設省の設計デザインに比べて、美しいですね。2本の主塔がH型の美しい姿をしています、また、斜張橋のケーブルの張り方も、ファン型という美しい形に変えた。

ベイブリッジの色彩のことですが、純白の白にしたのは、これも画期的なことでした。当時、日本の橋で純白の白は無かったのです。これは田村明さんは著書で自分がやったと言っているし、池澤さんも自分がやったとNHKの『プロジェクトX』の中で言っているの

ですが、調べると横浜市の都市美審議会で昭和 61 年に決めているのです。横浜市が都市美審の意見として、首都高速道路公団にこれを申し入れた。首都高は横浜市からの強い要請として都市美審の意見を取り入れたのです。

それでは横浜市の都市美審議会で、誰が純白の白ということを主張したのか。都市美審の委員長は日笠先生でしたが、日笠先生が言い出された訳ではなく、横浜の画家であった高間惣七という方が、これを提案したのです。なぜ純白の白かという、従来、高速道路の色は灰色に近い白で、横羽線は灰色だったのです。京浜工業地帯を通りますから、ばい煙などで汚れるためにグレー系統としたのです。

それを純白にというのは、横浜港の色が海のブルーで、ブルーの中の白は、映えますから、横浜港のブルーの海の中に浮かぶ純白の橋としたいということだったのです。首都高速道路公団も、ベイブリッジは工業地帯から離れていますから、汚れの問題は大きくないと考えてシンボリックな純白という案に乗ったのです。

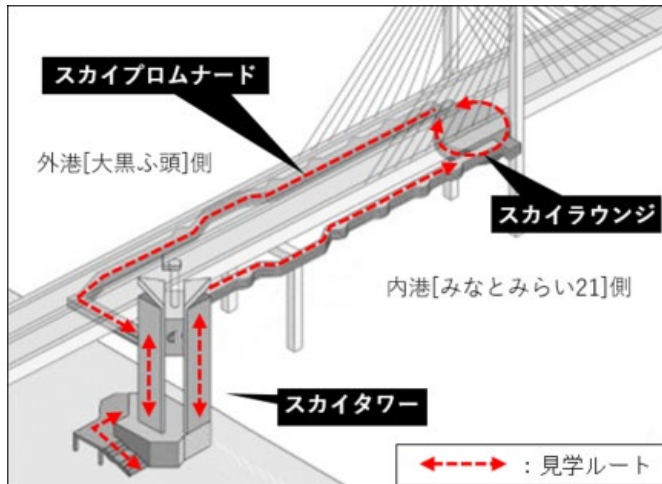
先ほど説明した斜張橋のデザインは大野美代子という、当時、橋梁デザイナーとして売り出したばかりの新人の提案でした。大野美代子はこれを機に有名になったと思います。それからベイブリッジのライトアップは石井幹子。石井幹子もベイブリッジを手がけて有名になったのです。大野美代子も、石井幹子も、ベイブリッジで有名になりましたが、首都高速道路公団は、そういう若い人の才能を活用して、ベイブリッジを港のシンボルに、ふさわしいデザインにしたのです。

8. スカイウオークと国道 357 号

あと二項目が、スカイウオークと国道 357 ですが、スカイウオークについては、細郷道一市長の時代になって、市長がベイブリッジには歩道をつけるべきだと言われたのです。それまで歩道が欲しいという市民要望はあったのですが、自動車専用道路と高速道路の橋だから、歩道設置は無理だということで終わっていたのですが、細郷市長の強い要請で、既に建設の始まっていたベイブリッジに歩道を設置する検討を始めたのです。

横浜市道路局では、専門の委員会を設置して、技術的な可能性を検討しました。耐風、耐震安定性等の調査、風洞実験等を経て設置の可能との結論を得ました。ベイブリッジの建設後だと歩道設置は出来なくなるので、首都高のベイブリッジの桁の仮設と併せて一体構造で造って架設しています。

全国どこにもない前例のない施設ですから、建設省と、道路法上どう位置づけるか、建設省と協議しました。横浜市では遊歩道、市民利用施設として建設したいとしていましたから、道路占用物件になるのですね。占用物件として、民間で運営し、ラウンジで、お酒も飲めるし、みなとみらいの展望が出来るということを考えていたのですが、建設省ではスカイウオークは、高速道路、や国道 357 と一体構造になっているから占用物件ではなく、道路として建設管理するということになりました。それで、市が建設管理する有料道路事業でやることに決定しました。



▲スカイウォーク 出典：横浜市HPより転載 <https://www.city.yokohama.lg.jp/kanko-bunka/minato/taikan/kengaku/sw201905.html>

次は国道 357 号線整備の経緯。ベイブリッジの下層国道ですが、ベイブリッジの供用後しばらくたった平成 10 年。ちょうど私が港湾局長になった年ですが、港湾、倉庫業界からベイブリッジの下層部の国道 357 号の早期整備の要望があった。約 1000 人が参加して、国道 357 号早期整備要望の決起大会が開催されました。首都高は神奈川料金圏の均一料金制ですから、本牧、大黒の両埠頭間という本当に短い、1 キロに満たない距離の利用でも、神奈川県を走るのと同じ料金なのです。港湾関係のコンテナ車は、埠頭間を何往復もしますから、その度に神奈川料金圏の料金を取られるのは、不合理だし、港湾の競争力にも影響するのです。

当時、横浜港は、港湾間の競争、特に国際競争も激しくなってきた、このふ頭間の輸送コストがばかにならないということになって、何とか安く出来ないか。港湾局で補助金を出して特別料金制にしようという案もあったが、首都高が特別料金制だと降りるときにもチェックしないといけないから、料金所が新たに必要になるのでできないとなった。

それで、国道 357 の早期整備を建設省に要望することになった。しかし、建設省は、まだ首都高が、交通量に余裕があって、無料道路の国道 357 を整備すべき時期ではないとして駄目だとなった。埠頭間連絡道路が必要なら、運輸省サイドが自分で、隣に網 1 本橋を架ければ良いという話になった。ところが先ほどの説明のように本牧ふ頭のコンテナターミナルの中へ、もう一本、橋を架けるとするのは、とても出来ない話であった。

それで、私は、市の港湾局長だったのですが、357 を港湾道路として整備させてもらいたいということを建設省に陳情に行くのです。運輸省の臨港幹線道路事業で国道 357 の整備をやらして欲しいと。将来、建設省が国道 357 を全線やる時には引き継げばいいではないか、先行的に、ふ頭間だけ臨港幹線事業でやらせて欲しいと言ったが、建設省は絶対に許さなかった。結局、最後には、建設省が国道事業で、ベイブリッジの下の 357 本部分をやって、運輸省が両側のランプ部分をやるということで、両省で一本の橋を架けるこ

とにしたのです。平成 10 年にこの合意ができて、平成 16 年に 357 号が完成した。途中平成 13 年に両省が統合されて国交省になり、この事業は両省の統合のモデルとなったのです。



▲横浜ベイブリッジ 出典：国土交通省関東地方整備局横浜国道事務所HPより転載
https://www.ktr.mlit.go.jp/yokohama/yokokoku_index043.html

(質疑応答)

Aー 1点気になっているのが、扇島の所に高速湾岸線用地が事前に確保されているようですが、NKK 日本鋼管の扇島移転のときに既に合意されていたのですか。

金近 田村さんの本に湾岸線の用地、100 メーター幅、取ったのは自分の力だって書いてある。『田村明の闘い』で。

Aー そうだとすると、高速湾岸線っていうのは、ずっと先行して計画があったということですか。

金近 用地確保していたのです。全部あの方式で。だから、NKK に用地を空けさせたではないですか。湾岸線全線をあの方式でやろうとしていました、だから。それは田村さんが、やったということではなしに、池澤、立神、私らが、扇島からずっと金沢埋立地までやった。だから金沢埋立地の中も、初めは 100 メーター幅で用地を取る。港湾局が、いや、50 メートル幅にしてくれと。100 か 50 という論争をやっていますよ。田村さんは、扇島で 100 メーター幅を取った。そのときに、日本鋼管は 50 メーター幅にしてくれと言った。そのやりとりは全線でやっていますね。日本鋼管は 100 メーター幅で、用地を出してくれたけど、それより先で 100 メーター幅を取れた所はないですね。基本は 50 メーター。金沢埋め立ては、中間の 80 メーターくらいだった。平均で。

Bー あとは緩衝緑地で、プラスアルファでとったということですね。

金近 その手前の所は大体 50 メーターかな、基本的には。そんな感じですかね。用地を確保させておいて、事業をやるときに買い戻すという。だから相手が用地を持ったままで、日本鋼管などが持ったままで、あとから首都高が入って用地を買い戻してっていくんですよ。ただ、全幅が首都高ではないから、首都高は高速湾岸線分しか買わないから、国道 357 号分の用地は建設省が買う。しかし建設省は必ずしも買わないのです。横浜市の金沢埋立地などは、全部ただで出せと言われて。それが、地方財政再建特別措置法といったかな。国は、地方公共団体に強制寄付をさせてはいけない。地方自治体は国に寄付をしてはいけない。その法律に抵触するので、いろんな工夫をしたね。

C- さっきのベイブリッジの話は、最初の港湾局の計画を取り込んできたことまでは分かります。そうすると当然だけど、埠頭間道路で提案されていたから結局、幅員の話が出ますよね。6 大事業で他はどうかみんな動いたけど、ベイブリッジだけ全然動かなかった。

金近 全くです。国に昭和 44 年に渡したが、国は全くやらなかったというか、現場はやっているんだけど、国の上のほうはやる気がなかった。横浜は私の企画課長時代に都市計画道路整備の補助金をもらうため、建設省に行ったが、横浜は独立国だろうとか、そういう感じだったね。補助金もなかなか、もらえなかった。

だから環状 2 号線の整備は結局、その後、細郷市長の時代になって進んだ。尾仲章さんが道路局長になって、尾仲章さんは建設省の役人だったし、細郷市長の信頼があったから。細郷さんは民活主義者だったから、あの時代、昭和 60 年頃は、民活事業が盛んで、東京湾アクアラインも日本道路公団から民活事業になったしね。中曽根内閣が民営化路線だったから。細郷さんもその流れに乗った。

だから、スカイウオークも細郷市長は民活でやりたかった。それに建設省の藤井有料道路課長が反対して、道路管理者が有料道路事業で自分でやれと言ったんですね。

C- でも、あれで、環状 2 号線の予算が改正された。

金近 環状 2 号は、だから尾仲さんが市の道路建設事業団をつくって民活方式でやろうとしたわけですよ。最初は細郷市長が道路を民活で、できないかと言い出した。ベイブリッジも、スカイウオークも有料道路事業でやったから。尾仲さんは、環状 2 号線の補助事業区間と、補助事業で着手出来ていない区間があったので、三枚地区とか陣ヶ下溪谷がある区間とか。補助金は都市によって枠があって、環 2 は事業費が莫大で、横浜市の補助金の枠は小さくて環 2 は補助金だけではなかなかできなかった。それで尾仲道路局長のとき、私は企画課長だったのですが、環 2 を有料道路事業でやろうと最初は検討したが、さすがに有料道路事業は無理なので、建設省と相談して、NTTA 型など、NTT 株の売却益を活用し

た国の社会資本整備費を使って、環状2号線を造る、そのための組織として道路建設事業団をつくった。

初めは、道路公社にしようとしたが、細郷市長は道路公社が、嫌だったのです。それで道路建設事業団にして、国のNTT資金を使った。あとは民間資金です。銀行から借り入れて道路整備をやった。当時、右肩上がりだったから銀行から借り入れて、道路を先行整備して、後で補助金で買い戻す先行整備という方式でやったのです。

ただ、池澤さんとか立神さんは、細郷市長の民活路線には必ずしも賛成ではなかったと思います。立神さんは道路部長から旭区長に転出し、尾仲さんが道路局長を4年間やりました。この時代に横浜環状道路の計画を創った。昭和38年頃の最初の高速道路網の計画から。この図で言うと、この東京厚木、第四京浜道路、第二横新とか、第二外環とか。それからこの横浜小田原線とかがあって、これらをまとめて横浜環状道路の計画にするわけです。池澤さんが高速道路計画は、これで終わりだと言ったのは都心部の高速道路網で、郊外部の路線は何にも片付いてなかったのです。事業主体も決まっていなかった。それを横浜環状道路という構想にまとめたのは尾仲さんの時代で、細郷市長もそれを是認していたのです。当時横浜市は、首都圏の業務核都市を目指していたから。その残った郊外部の高速道路をつないで横浜環状道路というのを造ろうとした。それに対して、池澤さんとか立神さんは、あまり積極的ではなかった。横浜中心の放射環状型の高速道路網という考え方が、どうしても無理があると池澤さんは考えていたように思いますし、立神さんもそうだったと思います。横浜環状道路を動くようにしたのは尾仲さんで、尾仲さんは横浜環状の北線は首都高速道路でやって、南線は道路公団の首都圏中央連絡道でやって、西線は第二東名でやるという3路線、3方面同時事業着手論だった。昭和63年に都市計画決定して事業化しようとしたのです。

尾仲さんは、その途中で辞めてしまうのです。細郷市長も亡くなって、高秀市長になるのです。立神さんが戻ってきて、尾仲さんの後の道路局長になる。

A- 一点確認なんですけど、高速道路の地下化は建設省の技術屋さん和省全体からみて、どう評価したのですか。本当のところどう評価したのが。

金近 首都高速道路は都市局の所管なのです。首都公団監理官室というのが有的なのです。監理官室の人は人事的には主流ではないのですよ。基本的に建設省は、道路局のほうが主力で、都市局は事務屋の世界だったのです。局長も事務屋だし、都市計画課長も事務屋なのです。だから、そういう人たちは技術的なことには、あまり口出ししない。だから実質的に技術的な権限を持っていたのは、都市計画課の専門官なのです。

A- 渡部與四郎さんですね。

金近 與四郎さんが最初の専門官だったかな。だから田村さんも最初頃は、その人たちとやっていたのです。その人たちを相手にして。だけど、らち明かないよね。基本的に都市計画の権限は都市局のほうで持っているけど、都市計画の権限だけで道路ができるわけではない。道路を造るのは首都公団です。公団管理官室は都市局にあるんだけど、その元の予算を握っているのは道路局なのですね。

Aー 首都高の予算も道路局ですか。

金近 首都高に予算を付けること自体を、道路局が握っていたと思います。

Dー 有料道路だから、道路局有料道路課が償還チェックしないといけないので、採算性チェックしています。都計部門は線を引きますけど、有料道路事業としての採算性とか償還可能とかいうのをチェックするのは有料道路課ですから。だから道路局の有料道路課でないとできない。

金近 最終的に。だから都市局は都市計画の権限は持っているので、地下か高架かというところはできるけど、事業化の予算についての権限を持っていたわけではなかった。

Aー 今回、土木学会論文集（土木学会論文集 2023 年 79 巻 9 号論文 ID:22-00290, DOI<https://doi.org/10.2208/jscej.22-00290>）に建築学会で以前書いた地下化論文を書き直して追加して提出し、審査を通ったのですが、それは当時の市企画調整室が作成した内部用の「地下化調整に係わる経緯メモ」が出てきたからです。その経緯メモに詳細に書いてあるわけです。その流れから見ると、調整作業の分岐点は増嵩分の補填を、横浜市が持つ決断をしたことにあるといえます。

金近 関連街路方式で費用を持ったんですよ。だから知恵を出して、高速単独で行かないで、高速の箱の上に街路を造って、高速の壁を街路の柱にしたわけです。田村さんが横浜駅東口開発で、高速道路の柱を地下街の柱にしたというのを書いているじゃないですか。高速道路がいかにして地下街の上を通るとかという、横浜駅東口の物語。それと同じように横羽線も、派大岡川道路物語っていうのがあって、地下ができた。地下化を公団とか国が承知したのは、横浜市が街路事業で半分ぐらい持ったからなのです。

Bー 山下長津田線が、この地下化事業に、そこまで関わっているとは思わなかったね。

金近 先ほど池澤さんの、飛鳥田市長との写真が出て来たが、これは、その派大岡川道路の完成式の写真。だから、派大岡川道路の完成というのが、記念すべき出来事で、派大岡

川道路の建設という知恵を出したために、首都高の地下化ができた。だから派大岡川道路の完成が池澤さんにとっては、自分の人生の記念なのです。普通なら、その1年後に首都高の横浜公園ランプができ、横浜スタジアムができ、その写真のほうが映えるのではないですか。しかし、その前の派大岡川道路の完成式で、飛鳥田さんと池澤さんが、写っている写真をずっと家に貼っていたというのは、そこに大変な苦勞があったのだと思う。そういう知恵を出して地下化を実現したこと。都市計画道路（派大岡川道路）は、もともとあったわけではないのだから。

A－ 単純に見ると、首都高への出資金が、当時その増嵩分といっている額に、ほぼ符号するので、そうかと思った。

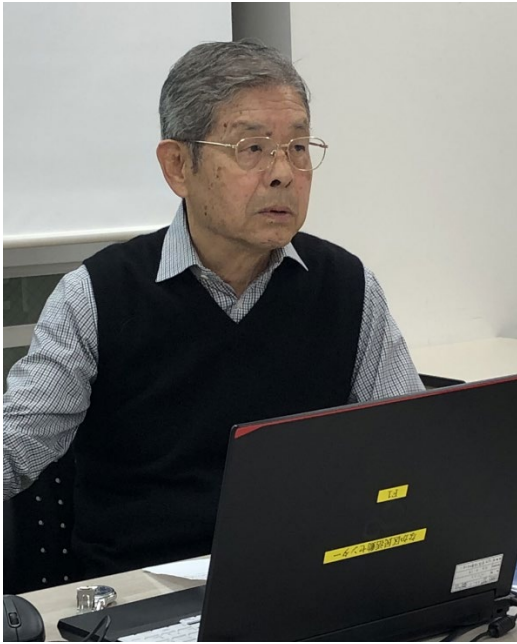
金近 違うのですよ。

A－ 関係ないですか。

金近 首都高への出資金の比率っていうのは制度的に決まっていて、何パーセントというのが決まっているから、それぞれの自治体は拒否できにくい。交付金とか出資金というのはルールで決まっている。だからそれは当然、首都高の事業が大きくなれば、その分だけ出資金とかは増えますね。それがあから OK したわけじゃないですよ。そうではなしに、工事費の半分近くを持つようなことをしているのです。関連街路で。それを構造的に、上の道路の柱だとして。

A－ 高速道路地下化の事案がその後の横浜市と建設省の関係を難しくさせた原因とみる意見がありますが、どうなのでしょう。

金近 地下化の事案は横浜市と建設省が組織として調整し合意したもので、このことで両者の関係が悪くなることはありえない。確かに、建設省との関係は良くはなかったが、その原因としてあげられるのは「村雨橋事件」だろう。国の外交的な方針（ベトナム戦争への協力）を一自治体が止めたことにある。



▲金近忠彦氏

金近忠彦略歴（高速道路関係）

1946 昭和 21 年 2 月 21 日生まれ

1968 昭和 43 年 3 月 京都大学工学部土木工学科卒業

1970 昭和 45 年 3 月 京都大学大学院修了（土木工学専攻）

1970 昭和 45 年 4 月 横浜市入庁、道路局建設部高速道路課勤務

・高速道路の調査・計画（高速湾岸線、ベイブリッジ等の調査・計画）を担当

1976 昭和 51 年 4 月 中土木事務所工事係長

・中区内の道路の設計・工事（都心部プロムナード、伊勢佐木モール、馬車道等の都心部歩行者空間整備）

1978 昭和 53 年 5 月 道路局街路建設部街路課企画係長

・都市計画道路網の中期整備計画（3 環状 10 放射の整備計画）策定

1982 昭和 57 年 6 月 都市計画局計画部企画課主査

・国際協力事業団の都市交通専門家としてマレーシア国派遣

1985 昭和 60 年 6 月 道路局副主幹（横浜新道拡幅等担当）

・高速湾岸線 3・4 期、ベイブリッジ歩行者道（スカイウォーク）

・神奈川県広域幹線道路（首都圏中央連絡道、横浜環状高速道路構想等）調整業務

1987 昭和 62 年 6 月 道路局街路部計画調整担当課長

・東名横浜第 2 インター（緑インター、緑支線）の調査当

・道路建設事業団の設立

・横浜環状高速道路の調査・計画

1988 昭和 63 年 5 月 道路局街路部企画課長
・ 横浜環状高速道路の調査計画、国への予算要望等

1992 平成 4 年 6 月 磯子土木事務所長

1994 平成 6 年 7 月 企画局企画調整部長

1998 平成 10 年 5 月 港湾局長
・ 国道 357 号（ベイブリッジ下層部）及び臨港幹線道路の一体施工方式による事業化

2000 平成 12 年 4 月 企画局長

2002 平成 14 年 5 月 水道局長（水道事業管理者）

2006 平成 18 年 3 月 横浜市退職

2006 平成 18 年 6 月 財団法人横浜港埠頭公社専務理事

2010 平成 22 年 8 月 社団法人日本港湾協会理事（港湾政策研究所長）

2012 平成 24 年 7 月 公益財団法人帆船日本丸記念財団会長

2021 令和 3 年 6 月 公益財団法人帆船日本丸記念財団会長退任