

横浜市高速道路網建設60年史（仮称）

—6大事業の発表から横浜ベイブリッジの完成まで—

（公財）帆船日本丸記念財団前会長 金近忠彦

横浜市の6大事業（高速道路網建設）と高速道路網建設準備室の誕生

- 昭和40年2月、飛鳥田市長が横浜市の都市づくり戦略「6大事業」を発表
- 昭和40年4月、「高速道路網建設準備室（後の高速道路課）」を土木局に設置
- 国の横浜通過型の計画ではなく、横浜中心型の計画を自前で創る取り組み
- 池澤利明室長、立神孝主査始め全員未経験の業務

都心部高速道路網計画の変遷

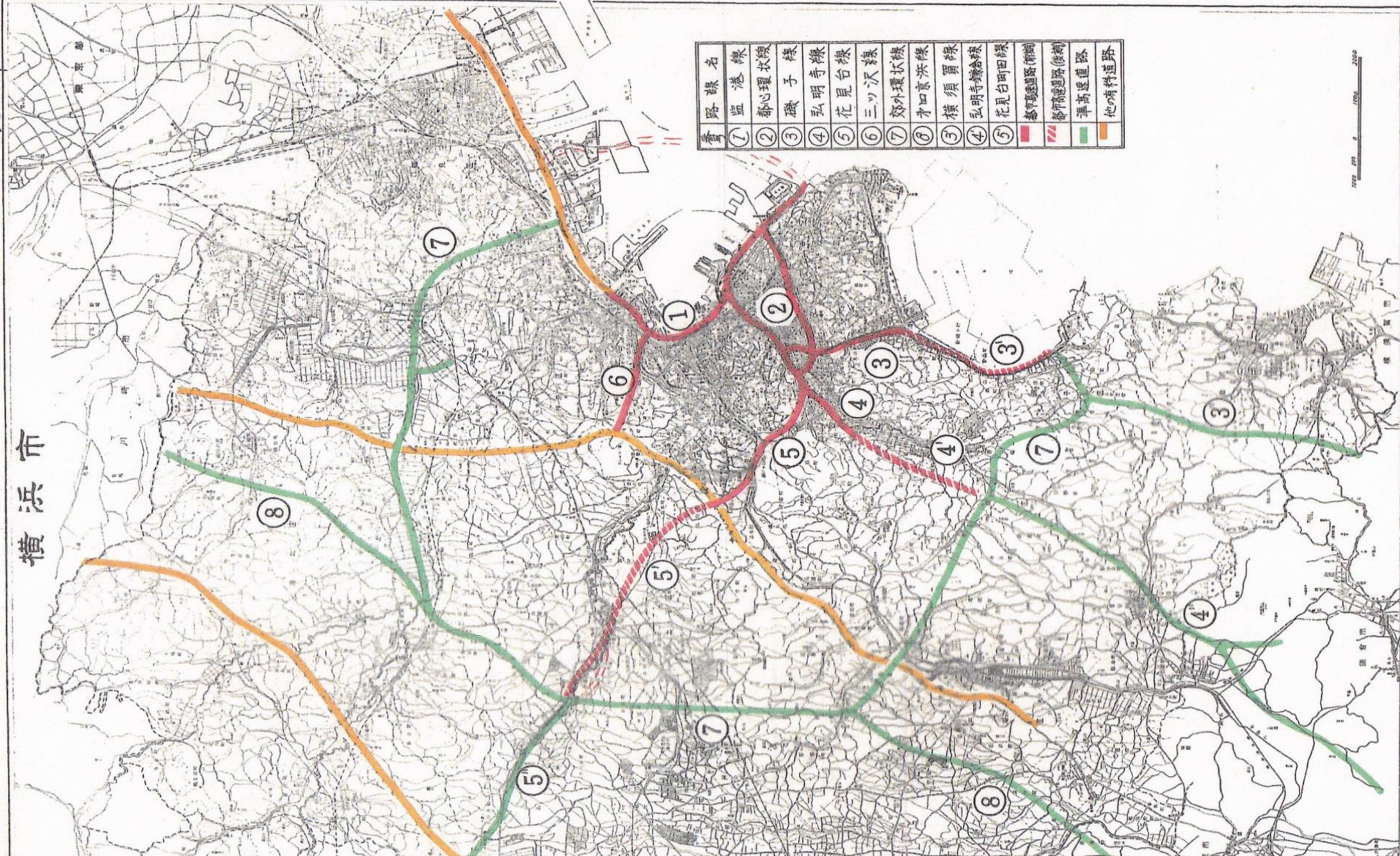
- オリンピックを機に整備された羽横線を横浜都心部に引き込むためのルート
の検討からスタート
- 最初の計画は、昭和38年、計画局の「横浜自動車道路網計画」
- 臨港線（横羽線延伸：臨港貨物線（自動車道）沿いに新港ふ頭、山下公園内
を高架で通過し、新山下に至る）、都心環状線（大岡川、中村川上空を高
架で通過し、臨港線と都心ループを形成）他に磯子線、三ツ沢線など計6
路線を計画
- 6大事業は、この計画を踏襲
- ベイブリッジ建設計画は、港湾局が、ふ頭間連絡道路として別途計画
- 準備室は、国の第5次道路整備5カ年計画で横羽延伸に着工するため、実現
性から路線計画を再検討
- 臨港線は、派大岡川ルートで高架構造、都心環状線は（都市規模から）環
状とせず南北線とする（大岡川または新吉田川ルート高架構造）案も検討

昭和38年の自動車道路網計画（計画局）

横浜自動車道計画調査報告書

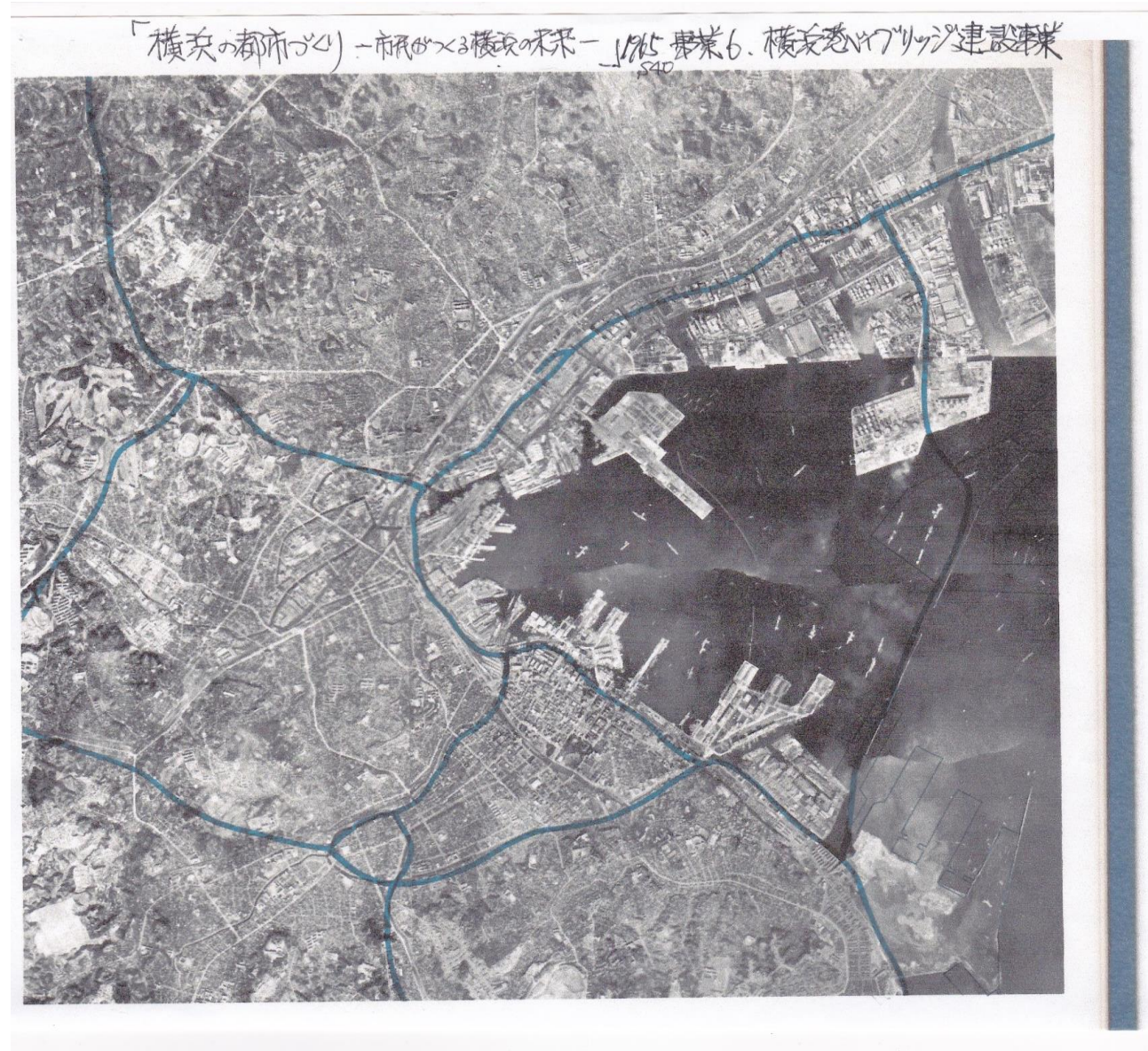
1963 (昭和38)年12月

横浜市



図一3.4 自動車道路網図

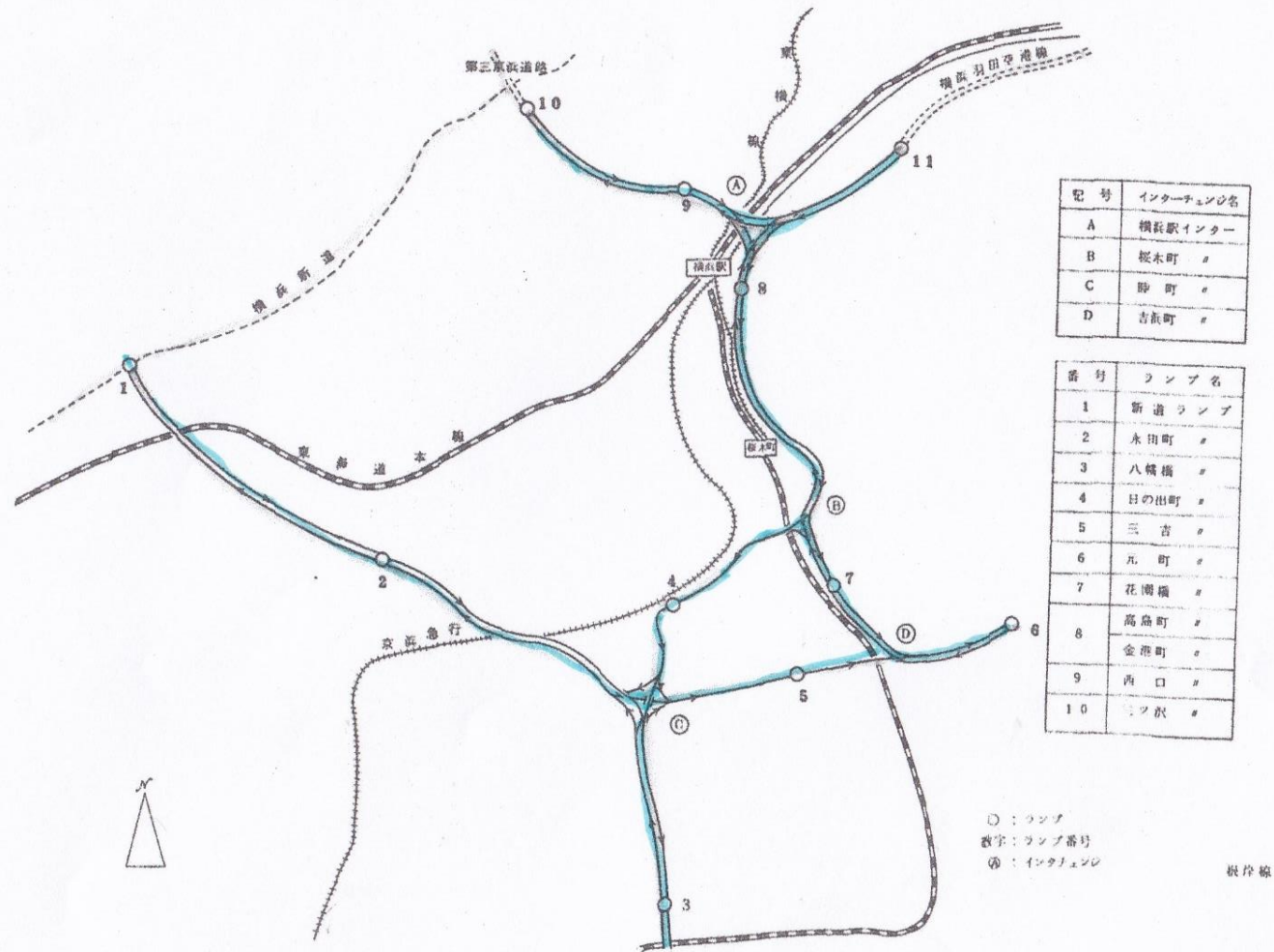
6 大事業の高速道路網計画（昭和40年）



都心部ルート問題と高速道路地下化の経緯（1）

- 昭和41年9月首脳部会議で、準備室が5次5カ年内に都心部高速道路の事業化を目指す旨説明
- 臨港線（横羽延伸）、都心環状線、三ツ沢線等4路線。都心環状に代えて南北線（新吉田川ルート）を推したが、大通公園計画、地下鉄計画と競合するため結論出ず
- 翌42年9月の首脳部会議で臨港線を派大岡川ルート高架で都市計画決定する旨説明、飛鳥田市長には高架への抵抗感があったが、地下化は技術的困難として了承
- 43年2月県都計審が横羽線延伸を都市計画決定（派大岡川ルート高架）
- 伊勢佐木、馬車道の地元商店街が強く反発、市会に反対陳情
- 43年3月首脳部会議で、市長が「永遠に残る向う面の傷となりそうで踏み切れない、半地下方式で考え直しましょう」と方針転換

準備室の高速道路網計画 (S41年)



都心部ルート問題と高速道路地下化の経緯（2）

- 地下鉄3号線を派大岡川から国道16号に移し、派大岡川地下を高速横羽線、地表に派大岡川道路（都市計画道路山下長津田線）を関連街路方式で整備（公団の負担を軽減）
- 新吉田川は大通公園とし、地下を地下鉄1号線。高速道路南北線（中央線に改称）は中村川（高架）に移した
- 最大の難問は大岡川で5重立体交差工事が生じる点。横羽線の下に地下鉄、上に大岡川河川改修、その上を16号の大江橋架替え、桜川橋新設工事。その上を国鉄根岸線が走っていた
- 地下化を可能にした鍵は河川管理者（県）の協力。大岡川分水路整備により大岡川、中村川の計画河床高を変え、高速が河川に入れるようにした
- 翌44年5月横羽線の高架から地下（半地下）への都市計画変更、45年11月高速中央線（今の狩場線）を都市計画決定
- 昭和53年3月横羽線2期（横浜公園ランプまで）開通、4月飛鳥田市長退任

大通り公園計画と高速道路計画（S45年）



桜木町5重立体交差工事

桜木町駅付近の国鉄、平面道路、河川、高速道路および地下鉄の5重立体交差工事
 flyover across five levels of traffic (near Sakuragi-cho Station)

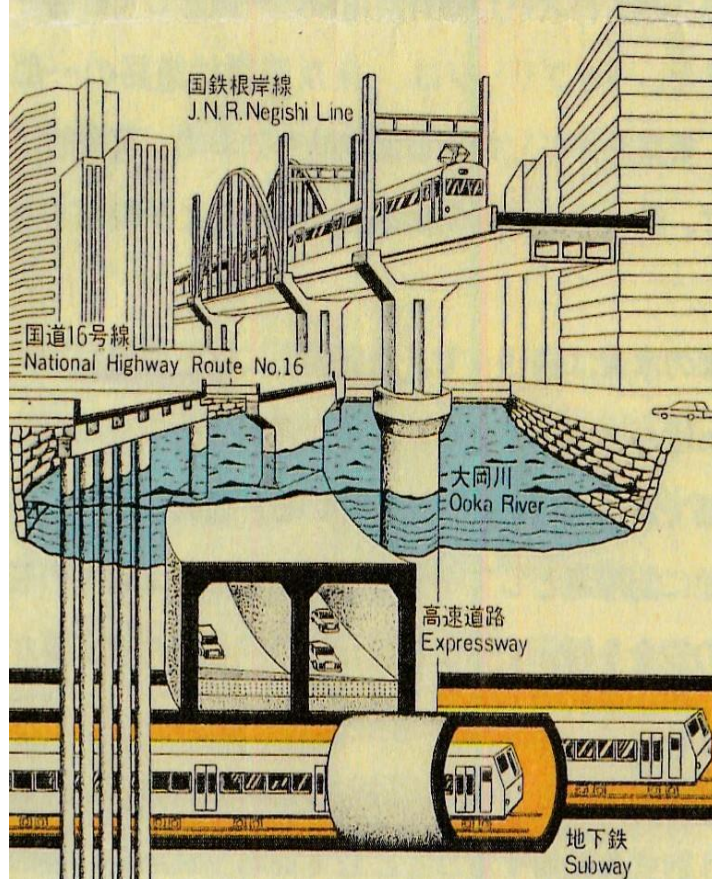
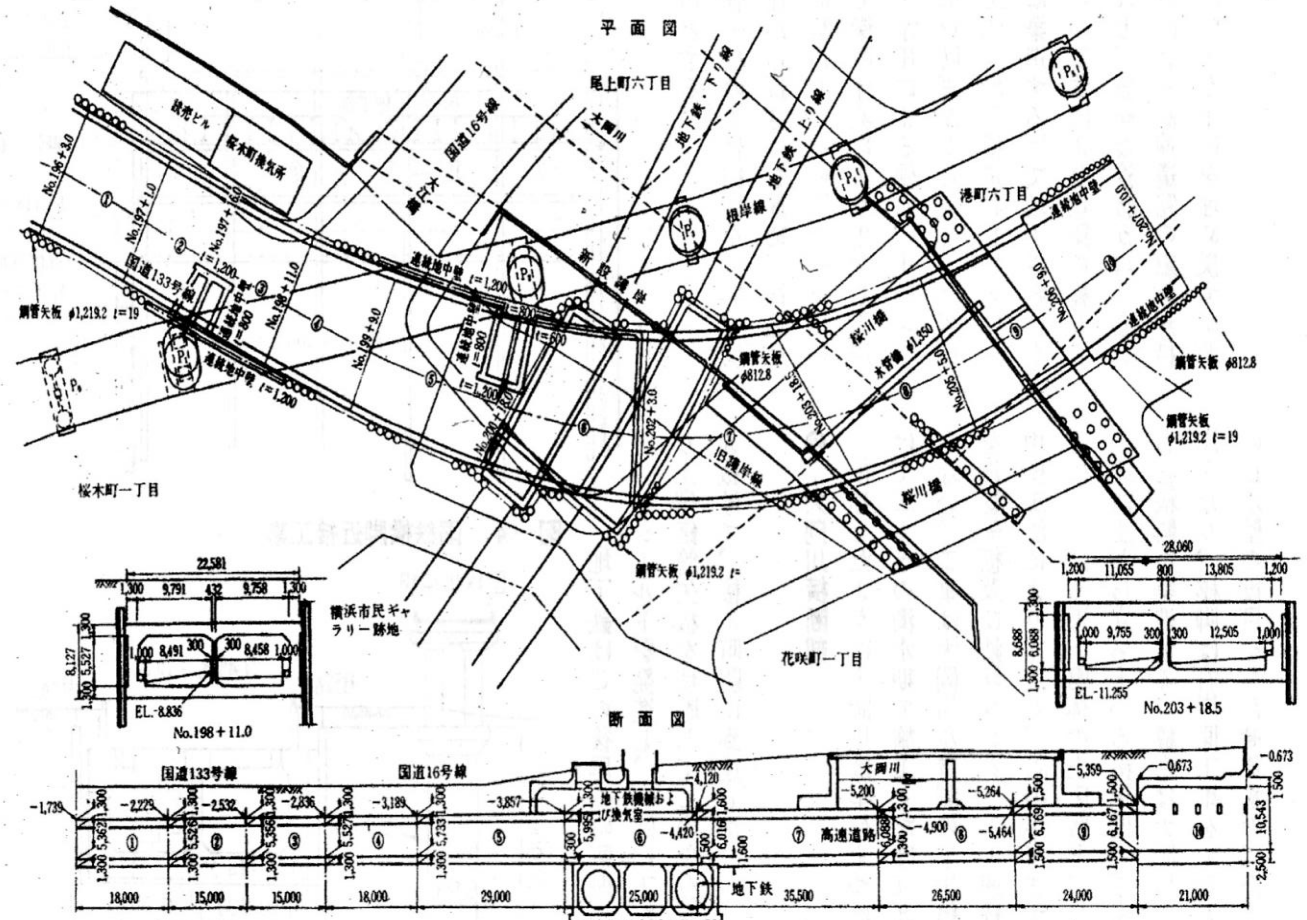


図-2 桜木町五重交差工事の平面図と断面図

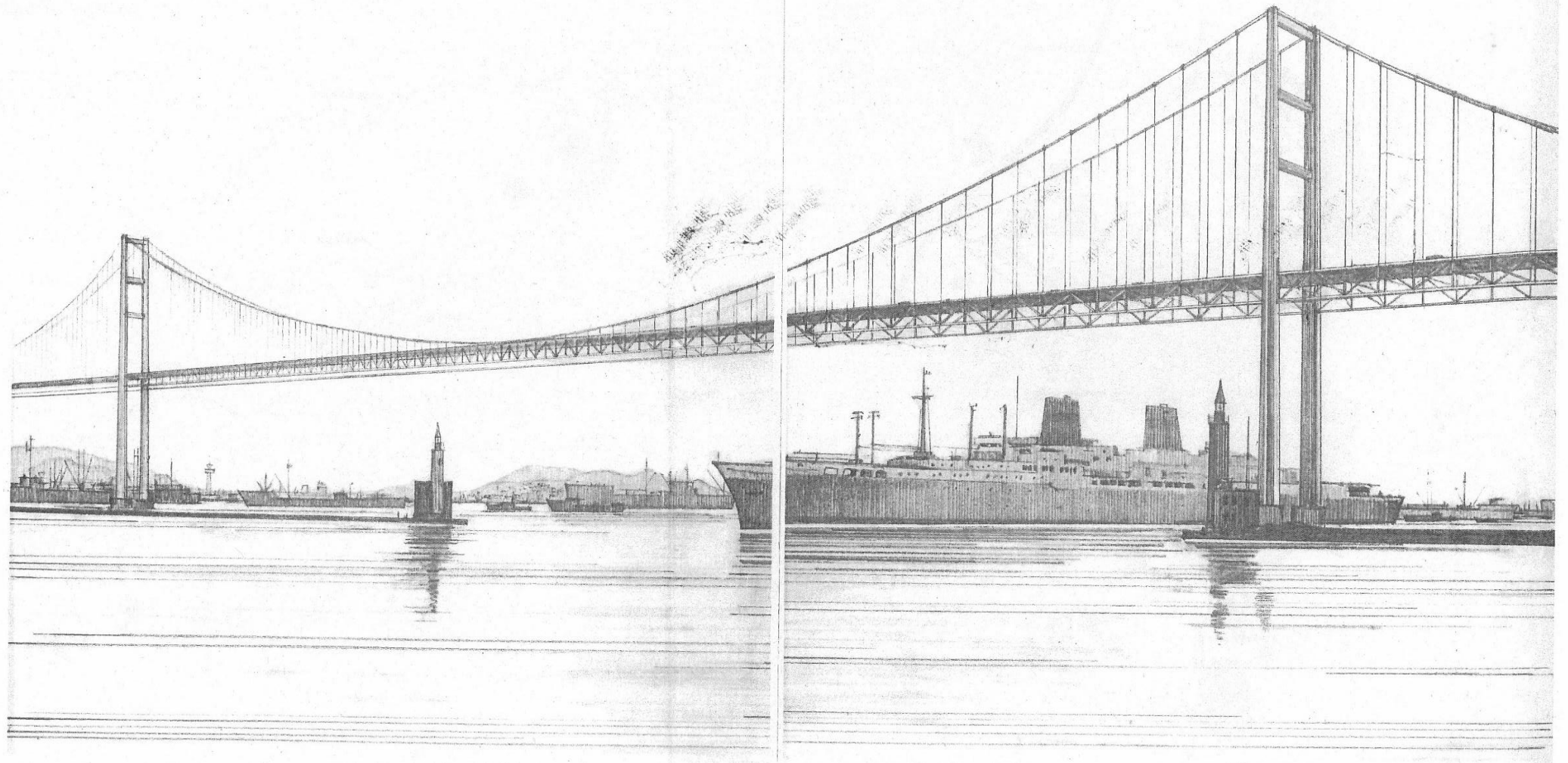


横浜港のシンボル：横浜ベイブリッジ計画の起源

- 昭和40年2月港湾局が「横浜ベイ・ブリッジ計画（案）」を発表。これが計画および名称の起源
- 本牧ふ頭、大黒ふ頭、大黒町を結延長5km、4車線の一般道路で両側に1.5m幅の歩道。主径間480mのゲルバートラス橋。最大のキャンベラ号を考慮し桁下62m、「港湾道路」だった。
- 6大事業の発表で、飛鳥田市長は、長かった戦後復興を乗り越え、ようやく成長の時代に向かう横浜の明日をつくる「虹の架け橋」として、吊り橋案を提案
- しかし、一般道路では、交通量少なく、採算性から、着手に至らない
- 昭和44年、国の湾岸道路計画に乗ることとし、概略設計（ゲルバートラス案）を建設省関東地建局に引き継ぐ

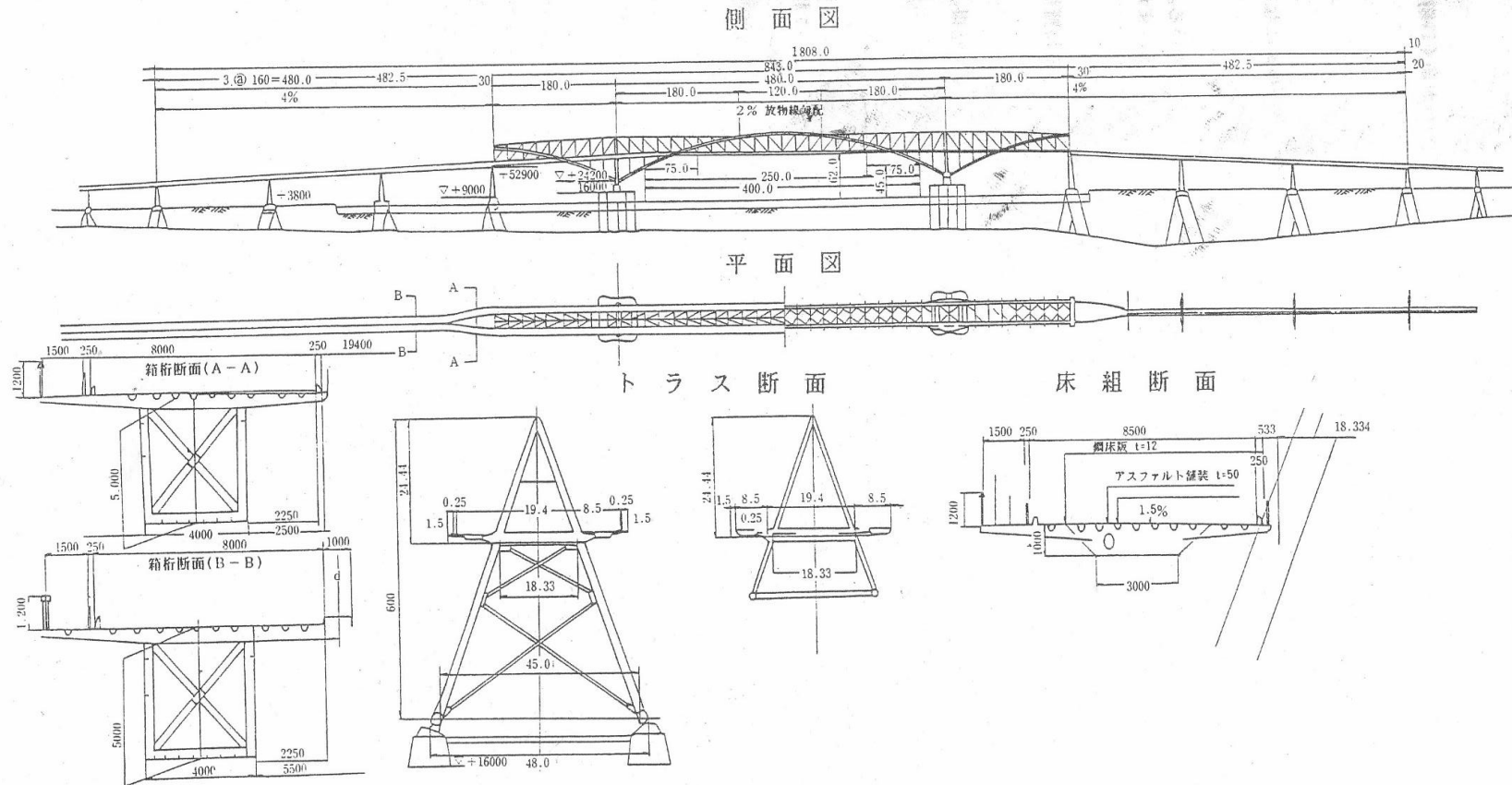
6 大事業のベイブリッジ建設計画 (S40年)

6大事業のベイブリッジ計画 (S.40年)



建設省に引き継いだ港湾局のベイブリッジ概略設計 (ゲルバートラス案 S44年)

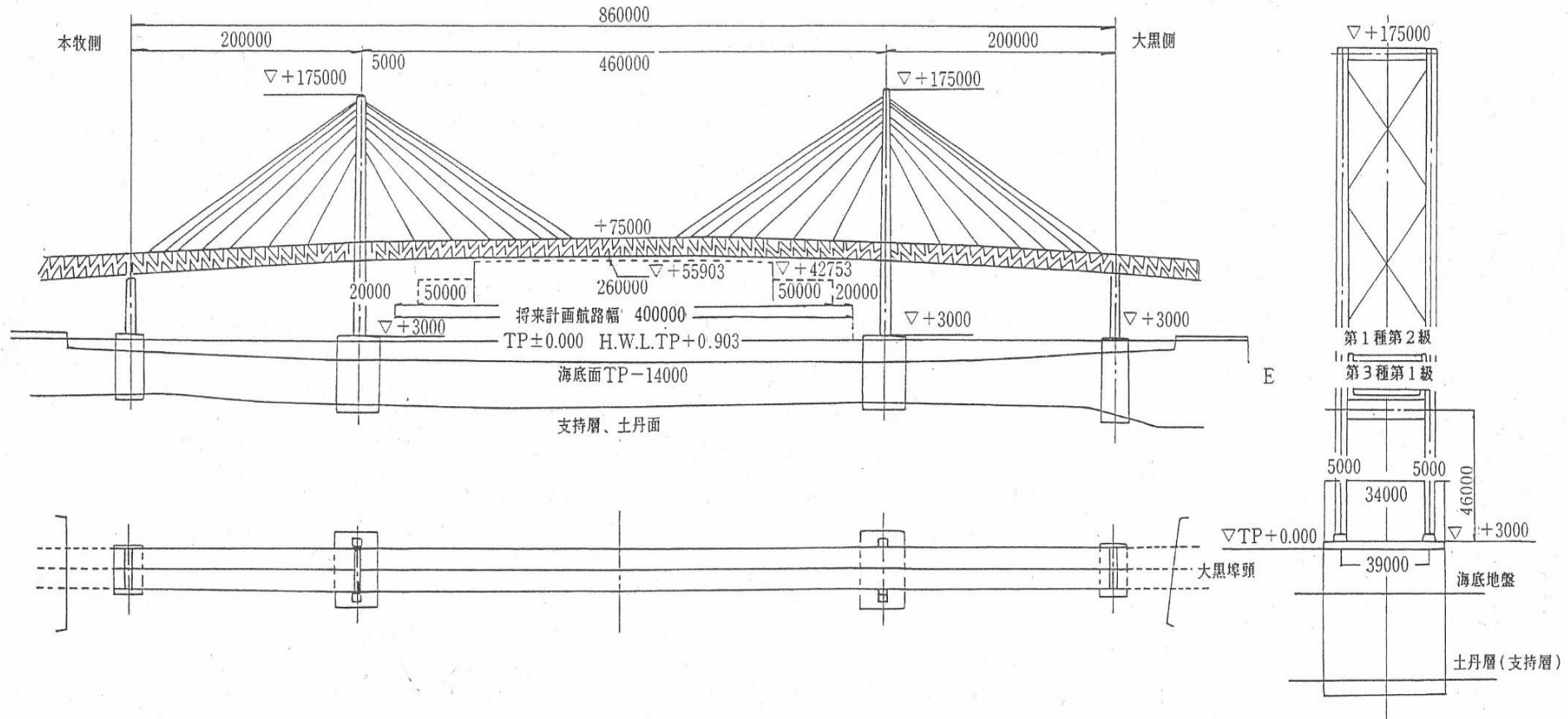
港湾局が建設省に引き継いだベイブリッジ計画 (ゲルバートラス案)
(S.44年)



計画の経緯・建設省が斜張橋案を纏める

- 建設省関東地建は昭和44年から調査開始、湾岸道の横浜航路横断は沈埋トンネルと橋梁案を比較、コストは沈埋トンネルだが、本牧ふ頭コンテナターミナルが潰れることから、橋梁案に
- 昭和47年に、ゲルバートラス橋、吊り橋、斜張橋を比較し、斜張橋に決定
- 当時世界最大の斜張橋で、日本に斜張橋の実績が無いことから耐震解析、風洞実験等技術的検討を3年間重ね、調査開始から6年後の昭和50年に計画案を纏めた
- 3径間連続トラス斜張橋、中央径間460m橋長860m、主塔高175m、高速湾岸線6車線、国道357号6車線のダブルデッキ構造としたため桁下高55m、歩道無し
- 横浜航路の桁下空間55mについては、昭和51年の首脳部会議、52年の港湾審議会承認、入港最大船ロッテルダム（マスト高53m）を対象

建設省がまとめたベイブリッジ斜張橋案 (S50年)



ベイブリッジ着工の経緯

- 国の調査検討期間が長く、都心のコンテナ街道問題が激化
- 昭和51年～53年の間、毎年、経済界、港湾業界一体でバスを連ね（福田総理に面会など）強力なベイ着工（首都高予算）要望活動
- 昭和55年（細郷市長時代）ようやくベイブリッジ着工、6大事業の計画から15年目だった
- 軟弱地盤層が非常に深く、船舶の輻輳する横浜航路上での難工事だったことから更に9年後の平成元年9月に完成。四半世紀を要した大プロジェクトだった

横浜港のシンボルにふさわしい橋梁デザイン

- 色彩は昭和61年「横浜市都市美対策審議会」の意見に基づき、橋の存在感を浮き立たせ、シンボリックな「純白」に
- 主塔の形、ケーブルの張り方等斜張橋の美しいデザインは橋梁デザイナー大野美代子の提案
- 照明デザイナー石井幹子によるライトアップ

ベイブリッジ歩行者道（スカイウォーク）の経緯

- 市民要望、土木技術PR、眼下の豪華客船見物、海側からの都市景観等から、昭和55年、建設開始され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）添架を検討開始（細郷市長の強い意向）
- 58年3月、調査検討委員会による風洞実験等含めた技術検討の結果、建設が可能との結論
- 道路法上の位置づけ、事業手法・事業主体について建設省と協議し、橋梁と一体構造であることから、占用物件でなく、道路とし、有料道路事業により、市が建設管理することに決定
- 昭和60年5月横浜市道スカイウォークとして道路認定
- 昭和61年事業着手、平成元年9月ベイブリッジと同時に供用開始

ベイブリッジ下層国道357号の整備の経緯

- 平成10年10月、経済界、港湾関係団体等役1000人が参加し、国道357号（ベイブリッジ下層）建設促進決起大会開催、13万人を超える署名を集め建設、運輸両大臣に面会、陳情
- 本牧、大黒両ふ頭の短区間を頻繁に往復するコンテナ車にとり、首都高の神奈川圏の均一料金の負担が大きく、港湾の競争力に影響
- 建設省が、ベイブリッジの交通量に余裕が有り、国道357号はまだ建設時期にいたって無いとの意見だったため、運輸省は港湾整備事業により、357号を整備する事を提案、
- 結局、建設省が国道事業でベイブリッジ下部の357号本体を、運輸省の臨港幹線道路事業で両側のランプを整備することで決着
- 国道357号・臨港幹線は平成10年着手、16年完成、平成13年両省は統合され国土交通省が発足