

41-9-29. 首脳部会議資料

横浜都市高速道路計画

各高速道路の必要性とその性格

路線別事業計画及び市水資金等

高速道路の経済効果

高速道路線形計画

都心部に於ける直線線及び環状線
(環状線の一部)

都市計画決定

バイパス道路線の取付部
と将来交通量

「巻会」

全員協キ会 一市会開催中

1966. 9. 29

541
1966. 9. 29

高速道路統建設準備室

84/10月「横浜都市高速道路網調査報告書」→84. 9. 12

首脳部会議

①

横浜市の自動車交通は、都心部から市内各地及び市外部に通ずる放射状の交通と市域内を通過するものはゆる通過交通に大別できる。

都心部から放射状にあるものとしては、鶴見、川崎、東京方面の最大の交通をもち、その他顕著なものとしては、保土ヶ谷、相模原方面、戸塚、相模方面、南、鎌倉、逗子方面、磯子、玄沢、横須賀方面にある。

市域内を関する通過交通としては、川崎、東京と相模、横須賀方向、及び相模原と横須賀方向を結ぶものがあり、東横、京浜、横須新道、南バイパス、京横新道が既に建設又は計画中である。

以上の各地から、将来に及ぶ横浜市内の交通体系は、今後とも同様な傾向で増大するものと考え、激増する自動車交通に対して、現在の市街地道路を整備する事は、時間的、経済的に早急には実現が難い。従って、これに代り早急に建設可能な強力な手段をもつて、既に建設され又は計画中の幹線道路と連絡して市内高速道路網を形成し、域内交通に対して

2011-バスに得る。臨港、三沢、磯子、花見台の
4路線に有料制により、緊急に建設しようとするも
ない。

○ 臨港線

鶴見、川崎、東京方面と市中心部を連絡する高
速羽田横浜線の延伸にある。

延長 6.3 Km 4車線

○ 三沢線

港北、東京方面と市中心部を連絡する水三京線
の延伸にある。

延長 2.3 Km 4車線

○ 磯子線

磯子、根岸、富岡、臨海工業地帯及び横須賀方
面と市中心部を連絡し、臨港線に接続するもの
がある。

延長 7.5 Km 4車線

○ 花見台線

東名、横浜インターより、保土谷バイパスを左
 へ横浜新道から市中心に連絡し、相模原、保土谷
 戸塚、相南方面にサービスするものである。
 延長 5.0km 4車線

各路線については、1/1000平面図により敷設路線を
 比較し決定した。

事業計画

昭和42年度当初年度とすべし、次道路整備の平
 計画により、首都高速道路公団により施行予定

事業費 (建設費)

63,365,000,000円 516億
 ↳ 弘明寺線

償還計画

昭和47年4月から28年1ヶ月

42年度予算 (大蔵省要求中)

路線名	事業費	摘要
臨港線	102 百万円	東神奈川起栗附近の用地買収費
三ツ沢線	294 "	水子京浜接統部の用地買収費及び工事費

4

路線別建設計画及事業費

単位 100万円

路線名	延長	42年度	43年度	44年度	45年度	46年度	計	47年度以降	備考	
新 規 5 路 線	臨港	6.3	102	1,200	3,100	5,100	8,669	18,171	—	46
	三ツ沢	2.3	294	1,300	1,300	2,190	—	5,084	—	45
	磯子	7.5	—	1,500	3,700	4,400	5,332	14,922	—	46
	花見台	5.0	—	1,500	1,500	2,500	2,200	7,200	1,450	47
	弘明寺	6.2	—	—	—	—	800	800	11,120	50
	予備費	—	—	—	—	—	4,618	4,618	—	完成年度
	建設費計	27.3	396	5,000	9,600	14,190	21,609	50,795	12,570	
	調査費		90	43	25	71	55	287		
	建設利息		9	104	540	1,010	1,773	3,476		
	維持費		—	—	—	—	17	17		
事業費計	27.3	495	5,187	10,165	15,274	23,454	54,575			
別 横 線 (補 決 金)	市出資金		17	207	425	628.5	980	2,267.5		果市併半215時
	市交付金		4.5	—	—	—	—	4.5		"
	建設費		410.6	—	—	—	—	410.6		42年度完成
	市出資金		4.5	—	—	—	—	4.5		114時分付43年度完成
	建設利息		623	—	—	—	—	623		
	予備費		—	—	—	—	411	411		
	事業費計		4,774	—	—	—	411	5,185		
	市出資金		316.5	176	—	—	47	539.5		果市併半215時
	市交付金		89.5	1	—	—	—	89.5		市1/4
	事業費合計		5,269	5,187	10,165	15,274	23,865	59,760		
市出資金		333.5	383	425	628.5	1,027	2,807		果市併半215時	
市交付金		94	1	—	—	—	194			

香

経済効果

1. 直接効果

昭和47年の開通初年度に於ける高速道路の利用に
ては、走行経費の節減、走行時間の短縮、交通
事故の減少は、年間48億円と推定される。

2. 間接効果

昭和47年度に於いて、高速道路の開通に
よる交通混雑の緩和による便益は年間43億円と
推定される。

3. その他効果

産業用塔在庫減少による資本利子の節約、企業
合理化、流通機構の改善、市場圏の拡大による便益
については、都市内高速道路では推定は困難な
と除外する。

年

線形計画

臨港線

高速横浜新田臨港線東神奈川起
 東より国道15号線に至り金港青木通
 線を2戸と架して通り横浜駅前で三ツ
 沢線に連絡するインターチェンジ及び
 ランプを設ける 駅前から高島通り
 までは国道1号上を高架橋車線と
 する。

高島通りから都心部に至る計画は
 後段にある。 延長 6.3 KM

三ツ沢線

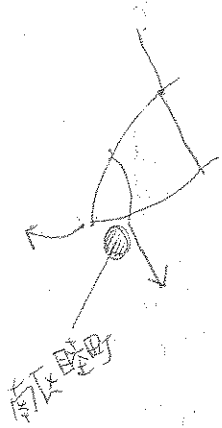
才三京浜終点から三ツ沢公園の一部を
 通り 軽井沢公園 附近から市道青木
 浅間線を越えて新田岡川上を通り
 横浜駅わきから横浜線方面、都心
 部方面へ分岐して臨港線に接
 続する。 延長 2.3 KM

磯子線

大江橋附近及び西の橋附近で臨港線から分岐し大岡川、中村川を往復分島に通リ長者町及び三吉橋附近にランプを設け睦町附近で堀割川上を千車線を下り八幡橋に根岸方面ランプを設け根岸線に並行して産業道路上を通り磯子町に至る延長7.5KM

花見台線

南巴睦町附近で磯子線から分岐し中村川を上り蒔田公園横から県道平戸桜木線及び京浜急行線を越え横浜口入橋を通り南巴永由町附近にランプを設け県道保土ヶ谷客元線を越え日鉄東海道線口道1号に並行して瀬戸谷町及び守場町の新設宅造地帯に



対する破壊をできるだけ小さくおさ
 うな線形とし保土ヶ谷区元町橋
 附近で口道、口鉄を越え藤塚
 町で横浜新道に取りつけインターチェン
 ジを形成し更に建設者施行の保土
 ヶ谷バイパスを呈し東名横浜インターに
 連する 延長 5.0 KM

横浜新道インターチェンジについては高連
 道路相互の接続であり完全インターと
 する必要があるので次の三案を比較し
 た 二の中では構造的には千戸交差
 とする直結型が交通又理上望ましい。

1. グラブルランプ型

事業費 1,445 百万円
 用地面積 93,700 m²

② 直結型

事業費 1,425 百万円
 用地面積 60,700 m²

3. 70-パー型

事業費 1,100 百万円
 用地面積 49,500 m²

③ 都市部に於ける臨港線及び環状線計画について。

1. 概況

横浜市内の自動車交通量は、現在及び将来とも、中區が最大であり、且つ、大岡川、中村川に囲まれた区内、園外地区がその大多数を占めている。この大量交通を処理するためには、この内部に効果的な高速道路を建設する必要がある。

都市空間は、密集している。この都市空間に、物件補償・用地補償の軽減を要しない、高速道路に必要な公共用地を求める場合、残り少ない公共用地である。現状は、河川敷が絶好の利用形態にて構わっている。利用するものは、河川敷以外にはないと思われ。

然し、この河川敷の寸丈、その絶対量は限られたものである。そこで、治水、支障をさす、万全の対策を講べつつ、高速道路と河川敷との結合を図り、公共用地の高度の機能を、そこに発揮させる必要がある。

2. ランプの位置

都市内高速道路の機能は、ランプの位置の選定に大きく左右される。現道状況から見て、交通処理上必要なランプの位置として、港灣に対する便益を考慮し、同区域に接した位置、市中心部に於ては、大岡川流域、又市南部方面に於ては、改乗橋附近に

#

夫が必要と考える。

①

3. 路線案

上述のランプの位置を満足させる路線として、次の4案が考えられる。

環状線案

- 1. 案 派大岡川環状線 (一方通行ループ 3車線)
- 2. 案 海岸廻り環状線 (" ")

南北線案

- 3. 案 大岡川南北線 (往復分離 4車線)
- 4. 案 新吉田川南北線 (" 4~6車線)

但し、大岡川、中村川、及び堀川に対しては、河川中に高速道路の橋脚を縦断的に作ることは、河川管理者は承認し得ないとい

ている。

4. 一方通行環状線と南北線との比較。

4-1. 一方通行環状線について。

一方通行環状線は、都心部を取り巻くループであり、ランプを適度に分散させて、交通の中央集中を避ける機能を有する。

4-2. 一方通行環状線 左廻りについて。

高速道路と、環状線内部(都心部一般街路)との交通は、相互

幸

左折方式で処理されるが、環状線外部(周辺部一般街路)との交通は、右折方式となる。このことから、都心部に対する交通が円滑に行われる利点を有する。反面、インターチェンジは立体処理が必要となる。

4.2. 一方通行環状線 右廻りについて。

高速道路と、都心部一般街路との交通は、相互右折方式となる。又、外周部一般街路との交通は左折方式で処理される。このことから、都心部に対しては、交通処理に円滑さを欠くが、反面、インターチェンジは平面処理が可能となる利点を有する。

4.4. 南北線について。

一方通行環状線が設けられる。内側、外側の交通処理の円滑さの相違は、往復通行南北線に於いては、みられない。又、大周川、新吉田川の埋立を實施した場合、これを利用しての幅員平面街路上に、高速道路を通すことにより、都心部に発生する大量交通を、直接、高速道路で能率的に処理することが出来る。

4.5. 比較検討。

4.5.1. 大周川環状線

1案は、大周川、大周川、及び中村川を利用して左廻り環状線

を形成するものである。

11.

川案1. 殆んど、河川敷を利用するので、用地取得の問題が小さい。

2. 一方通行ループであるため、碓氷線、長見台線との接続(インターチェンジ)が容易である。

3. 派大岡川は周内と周外の向を通るので、派大岡川の埋まが実施された場合には、高速道路の下の平面道路(側道)と相まって都心部に発生する大量交通を効果的、能率的に処理することが出来る。

川案2. 河川利用審議会の答申と相反する。

2. 文江橋付近で、根岸線と交差する際、構造的に極めて困難な問題があり、今後詳細な検討が残される。

3. 新港ふ頭に対するサービスは(2)案と比較して、やや欠ける。

4. 派大岡川に於いて、三和銀行用地を買収する必要がある。

川案2案 海岸廻り環状線

2案は、大岡川、中村川、堀川を利用し、港湾区域を通り、左廻り環状線を形成するものである。

川案1. 一方通行環状線による、交通の分散効果は(1)案より大きい。

2. 港湾区域に対する直接的サービスが行われる。

3. 港湾区域に発生集中する貨物輸送が都心部を迂回する。

13

4. 河川利用審議会への答申に抵触しない。

① 港湾区域を通るため、港湾機能を、を言する。

1. 船溜り、船路航路、係船施設等の対策が必要である。

② 航路及び船の着岸、方向転換に支障を来さないように、橋脚位置と送電する必要がある。

2) 橋脚により、不足した船溜りは、他に、代替を求める必要がある。

3) 新港倉庫 K.K. のサイロ 係船設備を買収する。

2. 大棧橋入口付近。水上警察署、海上保安部及び倉庫等の用地の一部を取得する必要がある。

3. パイロットビル等の機能を、を言する。代替施設を要する。

4. 山下公園内を、貨物線(高架)に並行して建設した場合、公園敷地は5車線、幅約25mが、つがる。これは現在の公園拡張計画と異なり、上廻るものであり、これは、公園ふ頭計画により制限を受けるものである。

道路用地 (25m x 770m) 約 20,000 m²

公園埋立計画 (125m x 297m) 約 37,000 m²

公園ふ頭 4バース

又、海洋博物館の建設は事実上不可能とする。従ってこれに、

林

13
対に高架の貨物線と更に高架の高速道路を通すことが
考えられるが、工事費の増大と、鉄道管理者が縦断的に
高架上を利用させる事について、承諾が得られるか、どうか、問
題がある。

5. ランプについての問題点

1) 石臼橋際 オンランプは、新港ふ頭及び市内方面からの交
通に対して、右折とばかり且つ新港埠頭に出入する交通が
多く混雑が予想される

2) オフランプについては、次の2案が考えられる。

① 埠頭 新旧庁舎間。

② 日中大通り。

①案は、道路幅が中23mで狭いので、最低28m以上に拡幅を
必要とする。

②案は、35mの広幅であり、拡幅の必要はないが、倉庫事務所
用の買収が必要となる。

3) 山下橋と石臼橋との間に更に一組のオンランプ、オフランプを必要

とすると、握川については、解航路、及び解満りに対応処置
が必要である。

14

5.3. 3条 大岡川南北線

3条は、大岡川と往復4車線にて南北線を形成するものである。

利点1. 港湾区域に対するサービスが考えられている。

2. 環状線に比較して、延長が短かく建設費は少ない。

3. 交通の発生集中する地域に2組のランプが得られるので、
交通処理が一応満足される。

4. 大岡川下流地域を構造的に比較的簡単に築造出来る。

問題点1. 港湾地域を通るため、港湾機能を害する。

(2)点における、問題点1. (1)~(3)項迄の問題点がある。

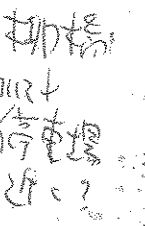
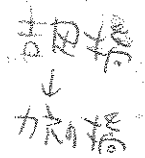
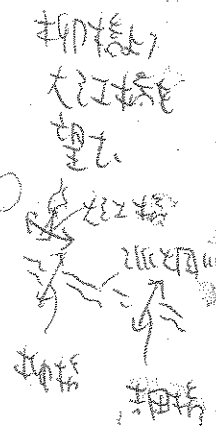
2. ランプについては、石口橋オランプ、及び新港ふ頭オランプ
が必要である。又吉田橋と柳橋との間には1組のランプが
必要である。

5.4. 4条 新吉田川南北線

4条は、大岡川と新吉田川を利用して南北線を形成するものである。

利点1. 都市部の中心を^①通るため、ここに集中発生する交通を直接に

16



高速道路の処理方法。

2. 建設延長が短かく、しかも、殆んど河川敷を利用するため、建設費が4案中、最少である。
3. 派大岡川、新吉田川を埋立てた場合には、これを広幅平面街路と側道として利用すれば、相互の機能を効果的、能率的に発揮することになる。
4. 既に容量不足を来している、大岡川洪水河川の利用を免れする必要がない。
5. コアを集約することになる。

問題 1. 河川利用審議会の答申に相反する。

2. 特に、都市軸線として考へられる大岡川圏計画と対立する。----- 二つの調整をはかる必要がある。
3. 派大岡川、新吉田川地下鉄計画と同一ルートとなるので、同時施工が望ましい。

5. 4. 13月 環境開発部 河川、緑の軸線構想

6. 高島通りから市街に部について

6-1 高島通りから桜木町まで

この間については三菱構内を通る案で、一歩進めて113mの長さがあるが、用地取得に要する費用及び工場構内の補償を加えるとこの算定に大きな幅が考えられる。

別等として口道16号と桜木新道には、すでに民地（幅14~25m）を利用して高連道路の路下に4階程度の建築物を高連道路と一体として建設することにより、用地取得を容易にし、且つこの地帯の高度利用をほかり大いに経済効果を期待し得るので、現在検討中である。

6-2 派大岡の利用について

去る9月8日から3日、新港埠頭、山下埠頭、高島埠頭について出入車輛のO.D.調査を行なった結果をみると、1日の調査で断定はできず、傾向としては

新港埠頭に対する発生源は中田が大部分を占めている。従って中田内の倉庫を經由して貨物が新港埠頭へ出入しているものと考之れば、港に直接サービスする高速道路は必要と見られると考之られる。

一方山下埠頭についてはこれと性質を異にし、産地工場等からの直送貨物が多く、将来山下、本牧、西埠頭にコンテナヤードが拡充される事を併せて考之れば、高速道路の直接サービスが必要と考之られる。

次に新港埠頭出入口にあたる和橋通り及び各方向へのランプを設置した場合、港湾関係車輛と輕便にてあり、更に高速道路利用車輛が加わり混雑が増大するおそれがある。

又新港埠頭～山下橋間は、ほしけ溜、倉庫建物、荷役施設等の港湾機能、山下公園、海洋博物館等があり、これら

矢張りそのが大である。

以上の川津大岡利用を考へた場合
河川利用審議会の答申と対立するとして
もその主旨にもとるものではなく都庁部
再開発の強力な手段を兼ねた高速
道路計画としてビルの上を高速道路
とし建築施設計画と公営施設計画
をマッチさせた形で今後更に検討を進
めたい。

1案と3案とを「ブイブリフチ」の
集合を考えよう。

水戸川リスカイート計画概要

名称	地積 (M ²)	事業費 (円)	階層
総合ビル	24,400	2,680,000	地上1~5階
地下鉄ビル	6,000	420,000	"
町鉄駅舎	2,820	141,000	地上1階
案内駅			
7-ビル	5,700	399,000	" 2階
7-ビル202-2	11,700	117,000	" 1階
地下駐車場	8,968	896,800	地下1階
路上駐車場	5,772	346,200	地上1階
地下鉄	7,000	700,000	地下2階
地上			
木-4,200-2	5,840	584,000	地下1~2階
計		5,980,432	
街路舗装他	25,000	620,000	橋梁橋詰 掘削舗装等
合計		6,520,000	
高速道路		2,547,000	

27

都市計画決定について

臨港線及び三ツ沢線は42年度着手予定
のため、このため 11月22日 予定として
神奈川県都市計画地方審議会において
都市計画決定を行なった。

尚、高島通りから市中心部にかけては
現在比較案の段階であり、今回は臨
港線の高島通りまで及び三ツ沢線
のみにおいて都市計画決定を行なった
。