

「東京湾岸道路」「東京湾横断道路」
「東京湾横断橋」並びに関連道路
交通体系の建設整備促進に関する

提 言 要 望

昭和49年9月20日

社団法人 神奈川経済同友会
横 浜 商 工 会 議 所
社団法人 横 浜 貿 易 協 会
神 奈 川 県 経 営 者 協 会

提 言 要 望

東京湾が首都圏並びに東日本全域を背後地とする物資流通の一大拠点であり、関連地域住民の生活と生産に直結した大きな役割を果たしている世界第一級の港湾であることは周知の事実であります。東京湾を中核とした関連地域の都市機能が極限をこえた行詰りに直面していることを重視し、関係四団体が合議のうえ問題解決のために別記のごとき提言要望をおこなうことといたしました。

本件の処理は、東京湾地域における都市機能の行詰りを打解して、首都圏の秩序ある発展を誘導し、国土の再編に新たな道をひらくとともに、経済の国際化に対応するわが国の主体的発展路線を確立する最重要基幹施策であり、わが国の将来を決定する 21 世紀への最大の施策である立場から、政府、関係当局におかれましては、この提言要望の真意をお掬みとりのうえ、国の総力を挙げて勇断ある措置を決行せられたく、関係各団体の総意として衷心より要望する次第であります。

東京湾を中核とする道路、交通体系の再編整備の重要性と緊急実施を必要とする実状について

- (1) 取扱い貨物量において世界の主要港をはるかに凌駕している東京湾の国土的、国際的位置づけと、その重要性を改めてみなおし、東京湾地域の直面している緊急課題を明識すべきである。

東京湾は首都圏並びに東日本全域を背後地とする物資流通の一大拠点であり、その取扱貨物量は既に4億7000万トンを超え、ロッテルダム、デラウェア、ニューヨーク等の世界主要港をはるかに凌駕しているが、昭和60年には8億トンを超え、首都圏全体では11億5,000万トンを超えることが予想される。

東京湾が国内的、国際的物資流通の一大拠点として、地域住民の生活と生産に直結した大きな役割を果たすとともに、国際文化の交流とわが国経済社会の発展に重要な役割を果たしているが、東京湾をとりまく道路、交通体系の整備が著しく立ちおくれているため、東京湾を有機的に一体化した流通機能並びに都市機能は行詰りに直面しており、東京湾地域を総合した抜本的都市対策の実施が強く求められている。

- (2) 東京湾地域における都市機能行詰りの実状に対応して、いかなる措置を講ずべきか。

東京湾地域における人口、産業、各種機関の偏在と都市機能が行詰りをきたしている原因は、

- ① 東京湾の水域が都心近くまで深く入りこんで横の連絡を不可能にしていること、
- ② 都心に向って放射的に集中している一心集中型の道路、交通体系に依存している首都圏の都市構造的欠陥と、
- ③ 東京湾地域の都市形成が国土的視点にたつ合理的計画性に基づいていないことに起因している。

従って、東京湾を中核とした首都圏における人口、産業、各種機関の偏在を是正し、都市機能の行詰りを打開する唯一の手段は、

- ① 東京湾を横に連絡する新たな道路、交通体形を再編整備して、半身不随になっている東京湾地域（首都圏）の都市機能を抜本的に改変し、
- ② 首都圏の秩序ある発展を指向した新たな都市計画を誘導する。
- ③ これと併せて「健康と福祉」をめざした新たな視点にたつ首都広域圏並びに国土の有効利用を計画実施すべきである。

この施策の実施は、東京湾地域の実状から緊急に実施すべき最重要基幹施策であって、このまま放置されれば都心および京浜、京葉地域の都市内交通は極限をこえて渋滞し、重大な社会問題化することは明かである。

- (3) 東京湾における取扱貨物量の増加に対処し、湾を一体とする港湾機能の地域配分とその近代化整備を促進し、背後地域への輸送体制を整備することが急務である。

昭和 60 年には現在の倍量にまで増加する東京湾の取扱貨物量の増大に対応して、①東京湾を一体とする港湾機能の地域配分を木更津、富津地域まで拡大し、②湾を一体とする港湾機能の近代化整備と併せてその有機的一

体化体制を確立し、③さらに背後地域への輸送体制を整え、④きれいな東京湾をとり戻す環境整備事業の推進と併せて、⑤安全、防災対策に万全を期し、東京湾利用の新ビジョンを策定することが急務である。

以上の要請を総合した問題解決への具体的方策。

以上の要請を総合するとき、東京湾における取扱貨物量の増大と、首都圏における人口、産業並びに各種機関の偏在と、都市機能の行詰りを解決するためには

- ① 東京湾を中核に各港を横に連絡し、東京湾を有機的に一体化する「東京湾岸道路」と、
- ② 湾央を横に連結する「東京湾横断道路」と、
- ③ 東京湾口を横に連結する「東京湾横断橋」を主軸にして、
- ④ 首都圏を環状に連絡する道路、交通体系を整え、
- ⑤ 首都圏の秩序ある発展を誘導する始動条件を整える以外に方法がない。

この施策の実施は、前述のごとき東京湾地域の実状から遅延を許さない緊切な要請であり、いかなる施策にも最優先すべき国土開発施策における緊急最重点基幹施策とすべきは当然である。

(付記) この施策については、昭和31年以降長期にわたって首都圏の現状分析と、この道路、交通体系が整備された将来の状況を予見した各種の調査を実施し、さらにこの道路、交通体系によって東海道地域と東北地域が関連一体化されて、国土の再編開発が新たな視点にたって合理化される想定にたって立案されている。

関係当局においては、東京湾周辺における一万本をこえるボーリング調査に基づいて「東京湾周辺の地盤図」を作成され、大蔵省印刷局から出版される等、長期的、広域的展望にたって総合的に対策された

結論である。

この施策の実施による時間的、経済的便益は絶大であり、わが国の将来を決する 21 世紀への最大の施策である。

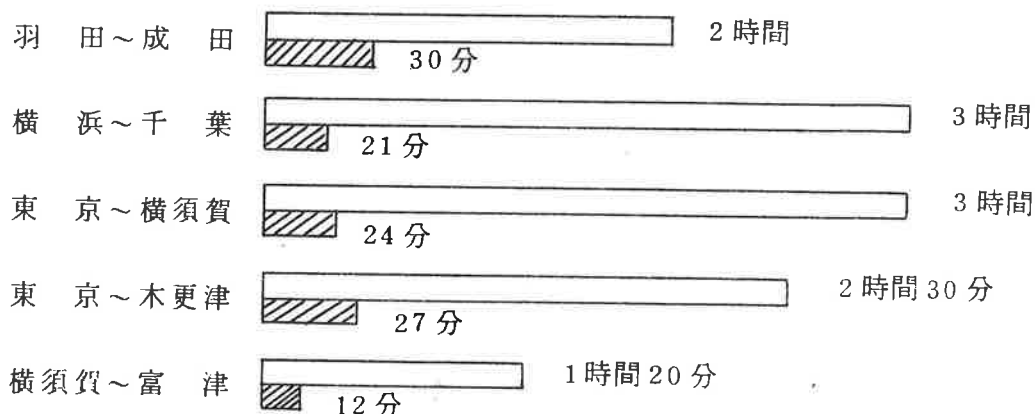
東京湾を中核とする新たな道路、交通体系の再編整備により、

- ① 東京湾の各港が横に連結され、東京湾を総合した港湾機能の有機的一体化が可能になり、
- ② 関連地域における都市内交通の渋滞が緩和されるとともに、
- ③ 首都圏および東日本におよぶ広域経済圏の流通機能が効率化され、関連地域を総合する時間的、経済的便益が下記のごとく著しく増大される。

従って、この道路、交通体系の再編整備は、国際化に対応するわが国の主体的発展路線を確立するための基幹的最重要施策であって、わが国の将来を決定する最大の施策である。

東京湾横断橋、横断道路など
東京湾環状道路が建設されると

(時間的便益)



○ 時間的便益が増大すれば、安定性が増大し、運転経費は減る。

東京湾地域年次別工業生産出荷額

(単位：億円)

年次	東京都	神奈川県	千葉県	埼玉県	計	対前 伸び率
昭和						
35年	24458	11056	2100	3537	44151	
40年	41827	30492	7190	10129	89638	
41年	47437	34167	8920	12069	102893	148%
42年	53964	42753	11370	14997	123084	196%
43年	61249	50685	14123	18837	144894	177%
44年	71365	59980	18548	23447	173340	196%
45年	81132	71306	23353	28628	204419	179%
46年	81033	74922	24917	29610	210482	29%
47年	85469	81530	28774	24226	229999	109%

(付記) この道路、交通体系の建設に何千億、何兆円を投じても、この道路、交通体系の建設による時間的、経済的便益からすれば、開通後僅かの期間でそれを補う経済誘発効果が期待されるので、この計画にまさる国費の有効投資は他の地域においては不可能である。

東京湾を中核とする「新しい未来都市計画」が始動することにより、国土の有効利用と地域住民の福祉向上に新たな道がひらかれる。

東京湾地域は、わが国政治、経済、文化の中心地域であり、国土利用の中核基盤をなす地域であるので、東京湾を中核とする「新しい未来都市計画」が始動することにより、国土の有効利用に新しい道がひらかれる。

さらに、この施策によって、

- ① 「健康と福祉」を指向した新たな視点にたつ国土利用計画が、各地域の特性に応じて計画される地域住民運動が急速にたかまり、
- ② 首都圏全域の秩序ある発展が誘導されるとともに、
- ③ 東京湾を中核とした新たな都市環境整備を踏まえた未来都市計画（高度文化都市計画）が各地域の合意によって始動し、
- ④ 各地域に「健康と福祉」を指向した新たな視点にたつ都市計画が進行し
- ⑤ スコアレス社会をめざす各種の施設と豊かな環境の整備が東京湾を中核として具体化され、
- ⑥ 産業構造、社会構造の転換と、わが国経済社会の発展に新たな方向づけがなされ、
- ⑦ 地域住民の福祉向上への新しい道がひらかれる。

建設規格と安全性並びに生活環境とのかかわりあいについて。

東京湾を中核とした新しい道路、交通体系の整備については、①東京湾における取扱貨物量の増加と ②都市機能の行詰りによる都市内交通の渋滞 ③人口、産業、各種機関の偏在是正の立場から ④さらに住民生活の安全性のうえから、関係当局におかれては、その建設の必要性を認められ、しかも東京湾地域の実状から緊急に実施すべき最重点施策としてとりあげられ、既に30億におよぶ多額の調査費を投入して各種の基本的諸調査を進めるとともに、実施可能な箇所は最短距離で完成するよう各機関の総力をあげて実施の促進をはかられている。

殊に、建設規格と安全性については、特別の配慮をせられ、生活環境とのかかわりあいについても、十分な配慮をせられている。

これに対応して関係都県市においても環境対策に万全の努力を払われている。

全世界注視の施策であるにより、21世紀をめざし未来社会（高度文化社会形成）への新しい夜明けを誘導する施策とすべきである。

東京湾が世界の主要港をはるかに凌駕した第一級の港湾であり、内外にわたる物資流通に大きな役割を果しているのので、東京湾を中核とする新しい道路、交通体系の整備を踏まえた都市整備計画は全世界注視の焦点となるので、その建設に当っては、建設規格と安全性並びに生活環境とのかかわり合いについて慎重に対策し、新たな時代の要請に先駆して未来社会の夜明けを誘導する高規格のものとすることが望ましい。

特に ①都市機能の行詰りと都市内交通の極限をこえた渋滞の解決が「東京湾岸道路」に依存する以外に方法がない実状からすれば「東京湾岸道路」は中央に緑地帯を配した高規格な安全性を備えたものとすべきは当然であり、

②湾央の川崎、木更津を結ぶ「東京湾横断道路」については、海流並びに湾の

汚濁対策に万全を期するとともに、船舶航行の安全と地震に対する安全性を踏まえた高規格なものとし、

③湾口の横須賀と富津を結ぶ「東京湾横断橋」については、その構造が世界最大橋となるので、船舶航行の安全をはかるとともに、富士と筑波を東京湾上で結んだ世界に誇るべき観光資源ともなる堅牢にして高規格なものとするべきである。

殊に、房総、九十九里地域は、海陸の景観に恵まれ、観光レクリエーション地域として、健康や体力づくりのため、東京都をはじめ関連各地域から年間数千万の人々がこの地域に出向き、(既に南房、九十九里地域に年間2,000万人、房総全体では、5,000万人におよんでいる。)一日ないし二日生活圏として利用する生活構造の変化を予見すると、「東京湾岸道路」をはじめ「東京湾横断道路」並びに「東京湾横断橋」の建設と併せて「それぞれに鉄道を併設する」ことが必要である。

この道路、交通体系の再編に当っては、国土再編の中核基盤として、自然を保全した新たな都市計画を関連地域が一体となって研究対策し、(既に南房地域29市町村をはじめ、各地域にそうした研究対策が進められている。)21世紀をめざし、未来社会の形成(高度文化社会の形成)に新しい夜明けを誘導する施策とすべきである。

水資源を含めたこれらの基幹施策は、官民超党派体制により、有効な推進をはかるべきである。

水資源を含めた前記の基幹施策は、地域住民の生活と福祉の向上に直接した基幹施策であるにより、関係都県市の合意により東京湾総合開発協議会が「重点施策」としてとりあげ、官民超党派の体制をもって政府、関係当局に実施の促進を要望してきた緊急基幹施策である。

関係当局におかれても、その必要性を認め 30 億におよぶ多額の調査費を投入して各種の基本調査を進めるとともに、実施可能な箇所は直ちに実施に移す等、関係機関の総力をあげ、東京湾最優先の立場にたって、早期完成をはかられているが、前述のごとき東京湾地域の実状と経済の国際化に対応し、東京湾を中核にしたこれら道路、交通体系の再編整備が、きれいな東京湾をとり戻す環境整備事業を踏まえ、国土の再編と首都圏の秩序ある発展を誘導し、経済の国際化に対応するわが国の主体的発展路線を確立する最重要施策であり、わが国の将来を決定する 21 世紀への最大の事業である立場から、国の全力を挙げてその早期完成をはかる必要性を痛感し、茲に関係四団体の合議に基づいて 所見を提言いたし、政府関係ご当局の善処を強く要望申し上げる次第である。

東京湾岸道路網と関連交通体系の進捗状況

- (1) 首都高速湾岸線（1期） 延長 2.8 Km

大井埠頭～ 13号埋立地（沈埋トンネル）

44年着工 総事業費（建設費） 229億円

47年までの支出 143億円

48年度支出 53億円

50年度完成目標

- (2) 首都高速湾岸線（2期） 延長 6 Km

14号埋立地（夢の島）～千葉県浦安町B地区（荒川～江戸川の架橋）

48年着工 総事業費 330億円

47年度までの支出 11億円

48年度支出 約57億円

51年度完成目標

- (3) 首都高速湾岸線（4期） 延長 6.9 Km

千葉県浦安町～市川市高谷

49年度着工 総事業費 340億円

52年度完成目標

（東京外郭環状線、東関東自動車道の接点）

- (4) 高速横浜羽田空港線（2期） 延長 8 Km

総事業費 366億円

（山下公園から新山下町まで延伸）

42年～47年までの実施額 228億円

18 年度支出 4.3 億円

52 年度完成目標

(5) 関連道路網

横浜高速 1 号線 総事業費 124 億円

47 年度までの実施額 9.3 億円

48 年度支出 1.2 億円

50 年度完成目標

横浜高速 2 号線 31.3 億円

47 年度までの実施費 2.0 億円

48 年度支出 3.9 億円

51 年度完成目標

南横浜バイパス線の延伸

(横浜、小田原線との結合)

(6) 横浜港ベイブリッジの促進

(7) 横断道路の特別立法化

(背後地域の道路体系と新整備計画の研究)

(8) 湾口架橋の促進

(取付口並びに背後地域の整備計画の研究)

以上