

《首都高速道路計画の決定》

東京都は、1953年（昭和28）に首都建設委員会から「首都高速道路に関する計画」の告示を受けてから、東京都建設局都市計画部長となった山田正男（注1）が主導し、1957年（昭和32）、都独自の考えで高速道路の計画案をまとめ上げます。

このときの東京都案を、首都建設委員会案と比較すると、延長が49kmから82kmと増加し、高速道路敷設の割合は、民有地が70%から11%に引き下げられ、河川敷地が9%から約42%に大幅に増加しています。

この東京都案をもとに、建設省は、首都建設委員会の後任である首都圏整備委員会と協議し、1957年（昭和32）7月20日、「東京都都市計画都市高速道路に関する基本方針」を決定します。その文章は簡潔ですが（（注2）、「つとめて・・・治水利水上支障のない河川又は運河を使用するものとする」ことが書き込まれました。

そして建設省の基本方針が出された6ヵ月後の8月5日、東京都都市計画地方審議会に、東京都市計画高速道路調査特別委員会が設置されます。その委員会において、現地調査を含め6回の調査審議が行なわれ、12月9日、都市高速道路網計画案が付帯意見を付して審議会に報告されました。

その付帯意見の一つに、「外濠と日本橋川を利用する区間は、神田川との治水上の関連を検討し、可能ならば河床を通すことにすること」と明記されています。

東京都は、1958年（昭和33）になると、関係機関等へ、高速道路計画とその建設に向けて猛運動を展開し、首都建設計画の後身である首都圏整備計画に書き込まれることとなりました。

そして1958年（昭和33）12月5日、建設省は、東京都市計画地方審議会に、「東京都市計画街路（都市高速道路）の追加」等の案件を付議します。

これを受け、東京都市計画地方審議会は、12月9日に開催され、新たに東京都市計画高速道路特別委員会の設置を決定します。

東京都市高速道路計画特別委員会は、中央区等地元が反対する中、6回の審議を経て終了。そして1959年（昭和34）8月8日、審議会は、建設大臣に答申。これを受け、建設省は、10日後の8月18日、告示を行い、当初の計画路線網（8路線2分岐線、延長約71km）が都市計画決定されました。

山田正雄（注2）は、当初、日本橋川区間については、河床を走らせ、100年に1回くらいは、洪水で車が止まってもよいと考えていました。地元からは地下に入れろと要望が出されますが、高架構造で建設されました。

山田正男は、その後、東京都首都圏整備局長、建設局長を経て、首都高速道路公団副理事長となりました。

注1：山田正雄（東京大学土木工学科卒、生没年1913-1995）は、内務省管轄の都市計画行政に従事。東京都に出向して首都高速の計画を決定まで持ち込み、首都道路公団設立後は、オリンピックに向けた工事を指導・監督した。一時は山田天皇とまで呼ばれる実力者でした。

注2：基本方針は、以下の通り。この時点で、河川や水辺が有する価値が封印され、高速道路の敷地になることが決定づけられました。河川法は明治河川法のままであり水環境行政もまだ登場していません。首都高速計画の決定過程は、新しいインフラを行政上位置づける際の、手続きとその手腕は見事と言わざるを得ず、非常に勉強になります。

「東京都市高速道路は、一般の街路とは分離して設けられる平面交差のない自動車専用の高速道路であって、その一部は高速自動車国道の一部を構成するものとし、料金徴収技術可能である限り有料道路とする

（路線）

1 東京都市高速道路の路線は都心部とおおむね環状6号線とを結ぶ放射路とするが、そのうち臨海地帯を通過する路線は京葉道路を設けて都市部に至り羽田空港を経由し、横浜に到るものとし、各路線は一体として総合的な高速道路網を構成するものとする。

2 路線の経過地の選定にあたっては、市街地の土地利用を考慮し原則として家屋の密集地を避け、つとめて不利用地、治水利水上支障のない河川又は運河を使用するものとし、やむを得ざる場合には広幅員（40m）の道路上に設置するものとするが、防火建築の造成と併せてその屋上の利用をも考慮するものとする。

（構造）

1 一般街路交通とは分離され、すべての交通路と平面交差のない高架式又は掘割式の構造とする。

2 設計速度は1時間60kmを原則とする

3 車線数は4車線以上とする 」

写真は、①日本橋上空にかかる首都高、②山田正男（Blog「骨まで大洋ファン」掲載写真）、③昭和34年の都市計画決定されたときの添付図（東洋経済online掲載資料で、原本は国立公文書館所蔵：環状6号線（山手通り）と都心を結ぶ8本の放射線と1つの環状線からなる。図内の数字は首都高の各号線の起終点などを示す。）



