

# 横浜高速道路網 建設史

YOKOHAMA

Expressway Network Construction History

# 発刊にあたって

現在、鋭意建設の進められている横浜環状南線が完成すると、横浜市的高速道路網が（西側区間を残して）概成することになり、昭和40年に高速道路網建設準備室が発足して以来取り組んできた一大プロジェクトが、60年の歳月を経て一つの節目を迎えることになります。池澤利明室長（初代高速道路課長）のもと、取り組んできた日々が回想され感慨深いものがあります。

横浜市的高速道路網は、戦後、急速な経済成長に向けて歩み始めた横浜の骨格を造る6大事業の一つとして、市が自ら計画立案したものです。

高速道路網建設準備室の仕事は、昭和39年の東京オリンピックを機に羽田から東神奈川まで来ている横羽線を市の中心部に延伸させ、どこを通すか、都心部ルートを検討からスタートしました。海岸ルートや都心環状線も検討するなど紆余曲折があり、現在の派大岡川、中村川ルートに帰着したのです。

また、横浜ベイブリッジの建設についても、横浜市単独では難しいことから国の東京湾岸道路計画の一環に位置づけ、最優先区間として整備するよう働きかけた結果なのです。

横浜環状道路の計画も、国や公団の当初の計画に対して、横浜市が対案として策定した経緯があります。

今まで、この60年間の経緯を記録した資料は有りませんでした。当時を知る関係者の記憶や資料が散逸する前に、経緯を纏めて、後世に残す必要があることから、本書の発刊に取り組んできました。

当時の人口急増、自動車交通激増の時代から、近年の少子高齢化社会、SDGsの時代へと高速道路を巡る状況、社会的要請も大きく変化して来ていますが、建設の歴史を知ることが今後を考える上で大切なことと考えます。

本書が、事業に携わる多くの方々に誇りと希望を与え、横浜市の更なる発展に貢献することを祈念しています。

最後に、本書の発刊に取り組んで頂いた横浜市道路局の田中洋介局長はじめすべての関係者の皆様に改めて感謝申し上げますと共に、資料収集、執筆、監修等に尽力頂いた森誠一郎、金近忠彦、川口正敏氏に御礼を述べて結びとします。

令和7年10月

**立神 孝**



## はじめに

1965(昭和40)年、横浜市の都市骨格をつくる「六大事業」の一つとして「都市高速道路網の建設」が発表され、横浜市土木局に「高速道路建設網準備室」が発足しました。

昭和40年代、横浜市の中心部に初めて高速道路(横羽線の延伸)を導入した都心部高速道路網建設事業においては、横浜市役所の先輩たちが、地下鉄事業計画や公園事業計画との競合の中で、国とも大激論の末、日本で初となる高速道路の地下化を成し遂げています。

昭和50年代、当時世界最大の斜張橋であった横浜ベイブリッジの建設事業においては、1日1,000隻もの船舶が航行している横浜航路で、厚さ60mもの軟弱地盤層とその下の急傾斜している土丹層という悪条件のなか、水中掘削機の新たな技術開発により深さ90mに達する多柱式ケーソン基礎を構築。高さ175mの巨大な主塔を建設するなど、長大橋建設技術上の幾多の困難を乗り越え、10年の歳月をかけて完成させました。

日本の高度成長期の真ただ中、自動車公害に対する大変厳しい世論、逆境の時代にあっても、先輩たちは、急激に進む都市化やモータリゼーションの波に遅れることなく横浜の都市骨格を形成するために、市民への説明会や関係者との交渉を精力的に行い、1989(平成元)年までの25年間に、国や道路公団とともに約60kmもの高速道路の建設を成し遂げました。

平成の時代に入ると、都市横浜の自立性を高めるため、横浜港と背後地を結ぶ高速道路ネットワークが必要となりました。その整備においては、住宅地を通過することが避けられなかったため、常に住民と真摯に向き合い、技術的に最善策を追求し続けることで事業を前進させてきました。

道路局の歴代技術者たちが大変なエネルギーと膨大な時間を費やしてようやく今日に至りました。

道路局では、その半世紀以上にわたったビッグプロジェクトの歩みを振り返るとともに、貴重な建設の経緯を後世に伝えるため「横浜市高速道路網建設史」の作成を行いました。

令和7年10月 横浜市道路局長

田中 洋介







# CONTENTS

## 第1章 / 高速道路網建設のはじまり ―9

- 第1節 横浜新道 ―10
- 第2節 第三京浜道路 ―12
- 第3節 横浜新道と第三京浜道路の接続 ―14
- 第4節 保土ケ谷バイパス ―16

## 第2章 / 高速道路網計画の経緯 ―17

- 第1節 横浜市六大事業と高速道路網建設 ―18
- 第2節 高速道路網建設準備室の誕生 ―19
- 第3節 都心部高速道路網計画の変遷 ―22
- 第4節 都心部ルート問題と高速道路地下化の経緯 ―28
- 第5節 高速道路関連街路等の整備 ―35
- 第6節 三ツ沢線の計画、整備の経緯（第三京浜道路との接続） ―40
- 第7節 横浜横須賀道路の計画、整備の経緯 ―42
- 第8節 狩場線の計画、整備の経緯 ―46
- 第9節 高速大黒線の計画、整備の経緯 ―48
- 第10節 横浜新道と三ツ沢線の接続（三ツ沢ジャンクションの整備） ―49
- 第11節 横浜新道改築（横浜新道拡幅） ―51
- 第12節 第三京浜道路改築（都筑インターチェンジ） ―54
- 第13節 東名横浜緑インターチェンジ（現横浜青葉インターチェンジ）の経緯 ―56



## 第3章 横浜ベイブリッジ建設 —59

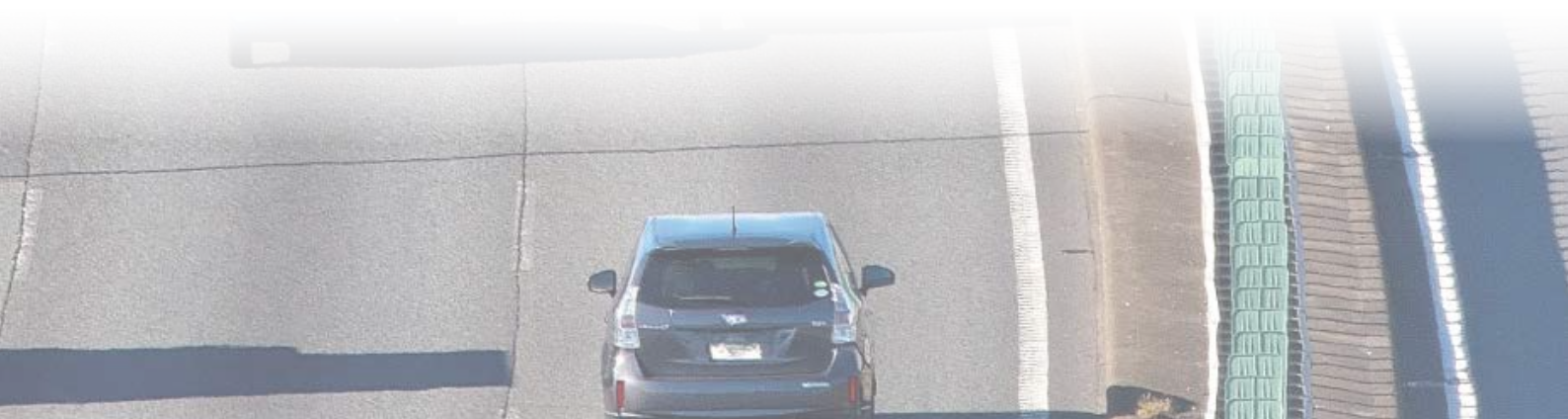
- 第1節 計画の起源 —60
- 第2節 建設計画の経緯 ～東京湾岸道路として～ —63
- 第3節 建設事業の着工 —66
- 第4節 建設工事 ～首都高速道路公団における設計・施工技術の調査検討の経緯～ —68
- 第5節 横浜港のシンボルとしてのデザイン —71
- 第6節 スカイウォークの計画・建設経緯 —72
- 第7節 国道357号（横浜ベイブリッジ下層部）整備の経緯 —77

## 第4章 東京湾岸道路（高速湾岸線、国道357号）整備 —79

- 第1節 東京湾岸道路の都市計画決定の経緯 —80
- 第2節 国道357号の整備と野島・夏島問題 —82
- 第3節 高速湾岸線4期事業と鶴見つばさ橋の建設 —84
- 第4節 東京湾横断道路建設事業への出資 —86
- 第5節 高速湾岸線5期及び横浜横須賀道路金沢支線の経緯 —87

## 第5章 横浜環状道路整備 —89

- 第1節 横浜環状道路計画の起源 —90
- 第2節 首都圏中央連絡自動車道 —93
- 第3節 横浜環状北線（計画及び整備） —94
- 第4節 横浜環状北西線（計画及び整備） —98
- 第5節 横浜環状南線（計画及び整備） —104





## 現在の高速道路マップ（令和7年3月現在）



※...点線は建設中

＜道路管理者＞

緑：NEXCO 中日本、NEXCO 東日本

青：首都高

ピンク：国土交通省