

第 1 章

高速道路網建設の はじまり



第 1 章

高速道路網建設のはじまり

1945（昭和 20）年、第二次世界大戦の敗戦で横浜は荒廃していたが、1950（昭和 25）年に勃発した朝鮮戦争によりアメリカ軍から日本企業への発注が急増し、戦災復興が本格化した。昭和 30 年代に入るとモータリゼーション^{*}が始まり、自動車輸送

への依存度が高まったことから、高速道路が建設される時代を迎える。

本章では、敗戦から「高速道路網建設準備室」が発足するまでの市内高速道路の歩みをまとめた。

※モータリゼーション

自動車が社会や大衆に広く普及し、生活必需品となる現象のこと

第 1 節 横浜新道



横浜新道は、横浜市内初の有料道路である。1948（昭和23）年にGHQが国道1号のバイパス化を指示し、その一区間である戸塚道路（横浜市戸塚区柏尾町尾崎台から渋沢町吹上までの区間）は、同年度より工事がスタートした。1954（昭和29）年に閣議決定された道路整備に関する計画「第1次

道路整備五箇年計画」には、神奈川県内の建設省直轄事業として戸塚道路の整備等が含まれており、工事は1955（昭和30）年1月7日に終了、2月1日に開通している。

大磯に住んでいた吉田茂首相が、「戸塚大踏切」の渋滞に業を煮やして建設を指示したという逸話が

残されていて、吉田首相のニックネーム「ワンマン宰相」からとった「ワンマン道路」と呼ばれるようになった。月刊誌『道路』(日本道路協会発行)の1953(昭和28)年7月号内、坂田中氏(関東地方建設局京浜工事事務所長※当時)の報告書には、「一号国道は戸塚駅踏切に於いて、東海道及び横須賀線と平面交叉をなし、踏切遮断の為道路交通は甚だしい障碍を受けている。例えば昭和27年8月10日に於ける本工事々務所による調査によれば、踏切の遮断時間は最高1時間当たり46分30秒に及び、踏切際に溜つた自動車は列車通過後次の遮断迄に通過し切れず延々長蛇の列をなし最高時には665台も滞留し踏切を通過する迄に1時間以上も待つという現象を呈した。1日自動車交通量約5,000台、踏切遮断時間約11時間、遮断回数1時間約11回乃至15回で、この事は遮断の激しい時は、通過能力は僅か20%しかない事を示している」と、渋滞の様子が紹介されている。

1956(昭和31)年4月の日本道路公団設立に合わせて、国の直轄有料道路から公団に引き継がれた。1959(昭和34)年10月、横浜市保土ヶ谷区常盤台から戸塚区上矢部町間が開通して横浜新道本線となった際、最初に開通した戸塚道路は、横浜新道戸塚支線と名称が変更。1964(昭和39)年12月に建設費の償還が完了したことで無料道路区間となり、国が直轄管理することになった。



図1-1 横浜新道路線図

出典：「道路公団事業箇所めぐり」1965



写真1-1 昭和34年11月テープカットの模様・前列左から内山神奈川県知事、岸日本道路公団総裁、池尻副総裁、吉田元首相、立神東京支社長、平沼横浜市長、佐藤道路局長
出典：岸道三追悼録（岸道三追悼録刊行会）



写真1-2 横浜新道料金所
出典：「道路公団早わかり」1960

第2節 第三京浜道路



第三京浜道路 保土ヶ谷インターチェンジ

昭和30年代、東京、横浜間の自動車交通は第一京浜、第二京浜、産業道路、中原街道の4路線が主に利用されていたが、他の道路や鉄道と平面交差していることで、交差点では交通渋滞が問題となっていた。そこで渋滞解消を目的に、中央分離帯で上下車線を分離した第三京浜道路の建設が計画された。

1958（昭和33）年4月、第三京浜道路の調査費が計上される。当初の予定では中原街道を経由し、菊名付近をバイパスする菊名バイパス案が考えられたが、中原街道の拡幅が困難という理由から現ルート案が浮上（図1-2参照）。路線の性格については、1960（昭和35）年5月に建設省が作成した「第三京浜道路覚書」にて、「第三京浜道路は、一部市街地内交通需要に応ずるが、主として湘南・伊豆および沼津以遠の交通需要を満たすものであり、都市間高速道路の性格を主とするもの」と位置付けた。さらに、国道としての整備は様々な理由から難しいとし、東京都道・神奈川県道として整備する方針を提示した。

1962（昭和37）年1月、第三京浜道路は名神高速道路に次ぐ国内2番目の本格的高速道路として日

本道路公団によって着工。一般有料道路としては初となる6車線の用地を確保し、まずは1964（昭和39）年10月に玉川～川崎間を片側1車線（往復2車線）で暫定供用を開始、1965（昭和40）年12月18日に全6車線が開通した。

| 資料 |

- ・神奈川県周辺地域を含む道路ネットワーク整備等の経緯調査・整理 首都高速道路公団

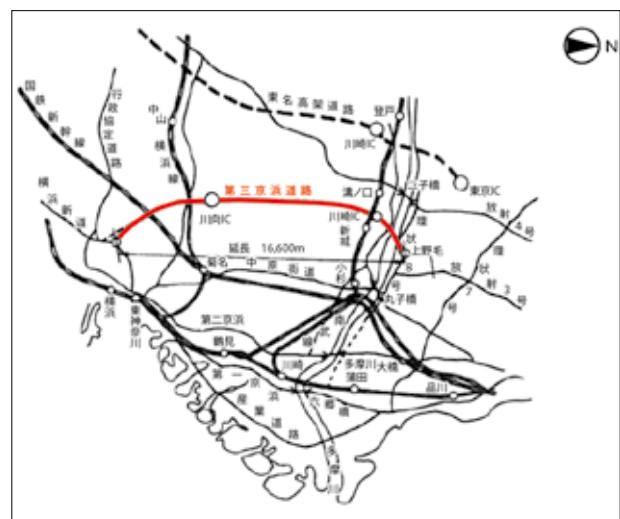


図1-2 第三京浜道路位置図

参照：第三京浜道路工事報告



写真1-3 昭和40年12月18日に開通した第三京浜道路（港北インターチェンジ）

出典：高速道路と自動車 1966. 1 (財団法人高速道路調査会)

第3節 横浜新道と第三京浜道路の接続



1959（昭和34）年に横浜新道本線が完成したころ、第三京浜道路の計画が進んでいた。その中で、羽田と第三京浜道路を結ぶ羽田横浜道路計画が日本道路公団で検討されていた。この計画が進み、今の首都高速三ツ沢線及び横羽線ができた。

第三京浜道路は、1965（昭和40）年に開通し、開通当初は一般都県道東京野川横浜線とされ、国道に指定されていなかった。第三京浜道路と横浜新道は、1968（昭和43）年につながったが、首都高速三ツ沢線と横浜新道は連絡されておらず、市心部から横浜新道への移動は不便だった。

なお、首都高速三ツ沢線及び横羽線と第三京浜道路がつながったのは、1978（昭和53）年のことである（第2章 第10節参照）。

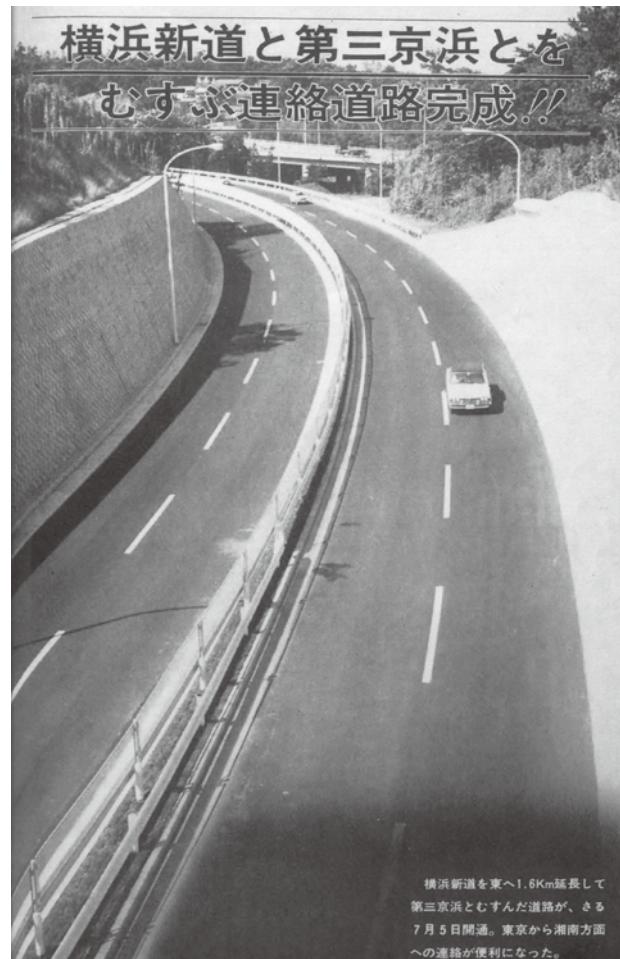


写真1-4 昭和43年7月5日に横浜新道と第三京浜道路がつながる
参照：高速道路と自動車 1968. 9 （財団法人高速道路調査会）

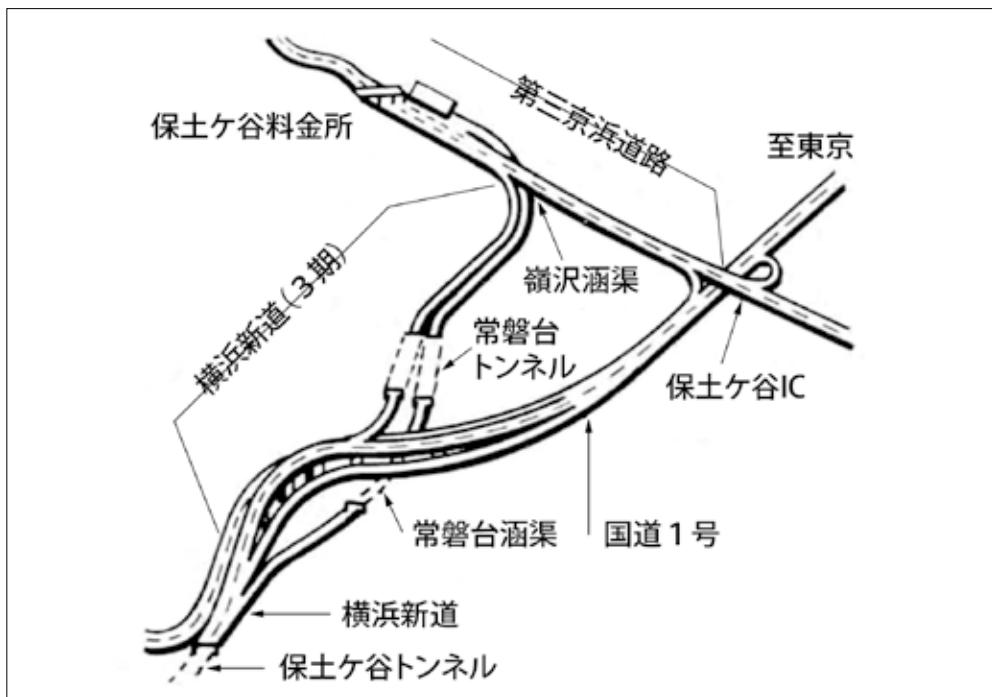


図1-3 横浜新道と第三京浜道路の接続イメージ
参照：高速道路と自動車 1968.9（財団法人高速道路調査会）



図1-4 第三京浜路線図と羽田横浜道路（横羽線の原形）計画
参照：第三京浜道路（日本道路公団）

第4節 保土ヶ谷バイパス



保土ヶ谷バイパスは、一般国道16号のうち、横浜市保土ヶ谷区から町田市鶴間に至る延長12.9km(横浜インターチェンジ関連延長4.2km含む)の自動車専用道路である。

この区間のうち、上川井町付近の上川井インターチェンジまでの現道（旧道、新道以外の道路）は幅員9～12mの2車線道路で、日常的な交通渋滞による生活環境の悪化および経済活動に支障をきたしていた。このため建設省は、1962（昭和37）年から保土ヶ谷バイパスの調査を開始し、1967（昭和42）年度から用地買収に着手。1970（昭和45）年に本村インターチェンジまで設計完了、1972（昭和47）年に全線の設計が完了した。

そして、1970（昭和45）年度より工事に着手し、1973（昭和48）年4月に保土ヶ谷インターチェンジから本村インターチェンジまで2車線で暫定的に供用開始。その後、1974（昭和49）年9月に全線が4車線で供用開始した。

ルートの採択にあたり、現道拡幅案および現道以北（川崎市寄り）のルートは支障物件が多いこと、市中心部のアプローチがスムーズに行えないなどの理由で避けられ、現国道以南で選定した本ルートが採択された。

本ルートは、比較的起伏の多い丘陵地を通過しているため、沿道地先と同一平面で接する部分が少なく、高い切土、盛土区間が連続している。そのため、

直接的な沿道利用が制限され、既存の道路とも立体交差になるので、高速走行の障害が少ないのが特色となる。

| 資料 |

- ・国土交通省関東地方整備局横浜国道事務所
ホームページ
- ・「道路 1968.4」日本道路協会



図1-5 保土ヶ谷バイパス位置図

参照：横浜国道事務所ホームページ