

# 郊外部環状道路の形成過程 ～一般国道16号のあゆみ～

日本大学 学生会員 ○横関 俊也  
日本大学 非会員 川西 崇行  
日本大学 正会員 伊東 孝

## 1. はじめに

都市圏郊外部での環状道路整備には、都心部への流入交通を分散させる効果、通過交通をバイパスする効果や都市機能を分散させる効果があり、現在の首都圏では最も有効な渋滞解決策として期待されている。しかし実際には、放射方向の幹線道路整備が優先され、環状方向の幹線道路整備は後回しにされてきた。また、首都圏中央連絡自動車道などの新たな郊外部の環状幹線道路も建設されているが、完成の目処はたっていない。そのため、数少ない郊外部環状道路に交通が集中し、渋滞が慢性化している。

こうした状況を打開するためには、郊外部環状道路の計画思想から、その価値や役割を見つめなおし、再度議論を交わしていくことが大切であろう。しかし、郊外部環状道路における計画の歴史的経緯や、現在に至る変遷についてはあまり研究されてこなかった。そこで本研究では、唯一の完成した郊外部環状道路である一般国道16号の現在までの歩みを振り返ることで、郊外部環状道路の特性を把握することとする。



図 - 1 一般国道16号路線図

## 2. 一般国道16号の概要

一般国道16号は、都心から約30～40kmのところに位置する全長340.0kmの環状道路である。起終点は神奈川県横浜市西区桜木町7丁目にあり、図-1に示すような路線で成り立っている。沿線には横浜市、相模原市、八王子市、川崎市、さいたま市、春日部市、柏市、千葉市、木更津市といった第5次首都圏基本計画（平成11年制定）において業務核都市として指定された都市が連なり、その沿線人口は東京特別区の人口、800万人を上回り、1,000万人にも及んでいる。

## 3. 一般国道16号の成立まで

現在の一般国道16号にあたるルートに環状道路を構想する動きは1930年代中頃から見られはじめる。1936年の東京都市圏における地方計画である関東国土計画には、東京都心部を大きく迂回する環状道路が計画されている。この道路計画は、東京都心部の交通混雑防止の意味合いが強く、軍事的な意味合いは少なかったようだ<sup>1)</sup>。しかし二年後の1938年12月16日付けの読売新聞には、「横浜から八王子に至る府県道11号を青梅まで延長し、東京の外廓環状道路をつくり、軍事・産業上の一大重要路線にすることを計画している」とある。この二年の間に日中戦争の開戦などがあり、環状道路の意味合いも変わっていったのだろう。実際、現在の一般国道16号沿線には、当時軍都、軍郷と呼ばれた地域が多くある。しかし太平洋戦争が激化していくと、道路事業への予算や資材は制限され、大規模な道路建設は実際には行われなかったようである。

戦後の1952年6月には道路法が改定され、横浜～横須賀区間が一級国道16号として認定される。翌53年には、現在の一般国道16号の環状部に相当する横浜～八王子～大宮～千葉間が二級国道129号線として、千葉～館山間が二級国道127号として認定された。

1958年に決定された第1次首都圏整備計画では、東京都市計画街路環状7号を主要な環状道路とする一方、二級国道129号も「市街地開発地区」を育成させる役

キーワード 土木史 環状道路 一般国道16号

連絡先 〒274-8501 千葉県船橋市習志野台7-24-1 TEL 047-469-5572 FAX 047-469-2251

割のある「重要幹線環状道路」であるとした。しかし、「既成市街地」内の通過交通を外側からバイパスさせる路線としては「稍遠い」と評し、現在の外郭環状道路の位置あたりに新設の環状道路が必要であるとしている。また、横浜～横須賀間の一級国道16号と二級国道127号の千葉～木更津間を東京湾の最短地点で連絡して、二級国道129号の南半分に相当する環状道路を想定するとしている。

こうした地方計画を経て、1962年に旧来の一級国道16号（横浜～横須賀間）と、二級国道129号（横浜～千葉間）、二級国道127号（千葉～木更津間）が一つの新しい一級国道16号として合併編成され、現在の横須賀から武蔵野を巡り、房総半島の富津へと至る路線がほぼ完成した。1964年には道路法の改正により、一級国道と二級国道という名称による区別がなくなったため、一般国道16号と称されるようになった。また、この頃、郊外の衛星都市で交通量が増加し、混雑が目立つようになったため、改築工事やバイパスの建設が進められた。現在でも千葉県の野田市から沼南町の間で大規模なバイパス建設が計画されており、時代とともに常に変化し続けている路線である。

#### 4．環状道路成立以前にあった既存道路

(1) 横浜～横須賀間：近代以降、横須賀は1866年の横須賀製鉄所の開業や、1884年の横須賀鎮守府の開設など、国防上重要な施設が集中していた。そのため、東京から横須賀に至る道は1887年には国道として認定され、重点的に整備されていた。

(2) 横浜～八王子間：1859年の神奈川開港以来、桑都八王子から貿易港横浜に向けた生糸の運搬が頻繁に行われたため、シルクロードとも呼ばれていた。1876年に仮県道とされ、それ以降も府県道として地域の幹線道路として使用された。

(3) 八王子～川越間：この区間の道は、江戸時代に舟運で栄え、物資の集散基地として機能していた川越に、地域の産物を運ぶための街道として賑わった。近代になると神奈川と埼玉を連絡していたことから埼玉往還と呼ばれ、1887年には平塚から厚木を経て箱根ヶ崎に至るルートが仮県道に指定された。1920年には、八王子から埼玉県入間市までの道が、府県道12号として指定されている。

(4) 川越～野田間：川越から野田においては、1888年に大宮～粕壁間、1893年に川越～大宮間が里道として

開通している。かつては春日部から越谷を経由して野田に至る猿嶋街道が一般国道16号の本道であり、埼玉から千葉北部を連絡する主要な道でもあった。しかし、春日部から野田を直通するバイパスが完成すると、越谷はルートから外れてしまった。

(5) 野田～千葉間：野田から粕の区間は、江戸時代には日光東往還として、日光街道のバイパス機能を果たした。1920年になると県道として、野田～流山が指定された。一方、粕～千葉間では、左下の写真のような、当時の畦道を流用したため、車両の不通区間があった。



写真 - 1 1965年頃（左）<sup>2)</sup>と現在（右）の千葉県長沼町交差点付近の様子

(6) 千葉～木更津間：房総往還とも呼ばれ、地方の幹線道路として古くから機能していた。特に市原から木更津至る道は富津から海を渡り、対岸の三浦半島に渡る道として古来から利用されてきた。また東京湾防衛の要である富津、館山などを連絡するため、重点的に整備されていた。

#### 5．おわりに

本研究では一般国道16号の成立とともに、その歴史の変遷を明らかにした。一般国道16号のような大規模な環状道路は、戦前から軍事・産業道路として計画され、建設されてきたと考えられてきたが、黎明期の計画にはそのような意図は薄かったことがわかった。また、環状道路として機能し始めたのは1960年代になってからであった。そして、現在の一般国道16号の原型には、首都圏第1次整備計画が深く関与していたことがわかった。今では、経済は発達し、交通量も増加したが、防災・産業上の重要路線であることには何ら変わりはない。

#### 参考文献

- 1) 松井達夫：『都市公論』、19巻8号、pp.22-24、1936年
- 2) 建設省関東地方建設局千葉国道工事事務所：『千葉国道二十年史』、p.194、1983年10月