

# 第三京浜はなぜ玉川止まりか 東急田園都市線と因縁も

動画で「東京ふしぎ探検隊」

2020/11/1 4:00 | 日本経済新聞 電子版

東京と横浜を結ぶ有料道路、第三京浜。日本初の6車線ある自動車専用道路で、走ってみると広くて快適だ。東京側の入り口は玉川インターチェンジで、世田谷区にある。環状8号線（環八）と接続しているものの、首都高速とはつながっていない。これほど快適な道路なのになぜ中途半端な場所で止まっているのか。

### ■東名の一部にする構想も

第三京浜はそもそも、東京一横浜間の渋滞緩和のため、1965年（昭和40年）に全線開通した。開通時は4車線だったが、当初から6車線を想定して造られた。



第三京浜は環八通りと接続している（東京都世田谷区の玉川インターチェンジ）

この第三京浜、完成に至るまでには複雑な経過をたどった。建設の経緯を記した「第三京浜道路工事報告」を基に、歴史を振り返ってみよう。

同書によると、具体的な検討が始まったのは1958年（昭和33年）。虎ノ門と横浜を結ぶ中原街道のバイパスルートだった。道路の拡幅が難しいことなどからこの案はすぐ消えたが、続いて別ルートが浮上した。

様々な案が出てくる中で、東名高速道路の一部にするという構想も飛び出した。工事報告によると、東京と小田原を結ぶ東京周辺道路の一部として、名神高速道路と同じ構造規格で検討を行ったという。

ではなぜ玉川が起点なのか。工事報告を読むと、やはり首都高への接続を強く意識していたことがわかる。工事報告はこう記す。

首都高速道路、特に交通要請の大きい地区を背後地に持つ「五反田線」「渋谷線」への連絡が滑かに行くこと。

これに工事のしやすさなども考慮して、玉川に照準を定めた。現在の首都高2号目黒線、3号渋谷線のどちらかと将来的に接続することを想定していたのだ。

だが結局、東名は用賀が起点となり、首都高渋谷線は用賀へ向かった。首都高目黒線と第三京浜を接続させる案はその後も審議されたが、道路の幅員が確保できないなど課題を克服できず、実現には至らなかった。こうして第三京浜の起点である玉川インターは取り残される形となり、中途半端な道路となったのだ。

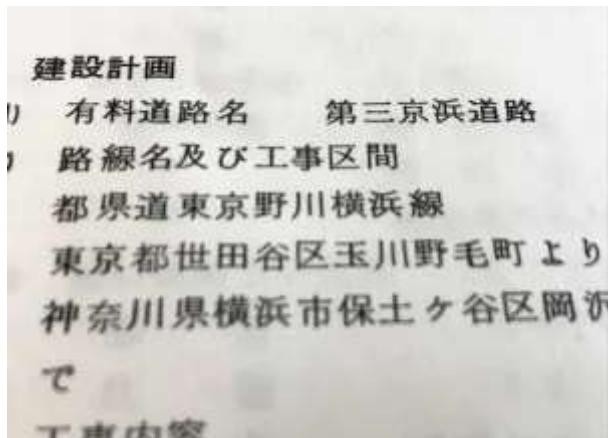
### ■第三京浜は当初、国道ではなかった？

ところで第三京浜の正式な名前は「第三京浜道路」という。第一京浜が「第一京浜国道」、第二京浜が「第二京浜国道」なのに、なぜ第三だけ「道路」なのか？

- 2) 起終点の位置の選定について  
起終点は交通源に【東京区部（大田区の東半分半島、藤沢以西、名古屋、大阪方面）】出来るだけ位置の選定理由についてまづ東京側起点について  
 a) 首都高速道路、特に交通要請の大きい地区が滑かに行くこと。  
 b) 将来高速道路が延長される場合、延長工事の問題がないこと。  
 c) 高速道路が延長される迄利用する一般有料道路があること。  
 d) 起点近傍の多摩川右岸、川崎市地内での渋滞緩和。  
 e) 起点附近に設けるインターチェンジの問題がないこと。  
 以上のような諸条件を考慮し、目黒へ抜けた後、多摩川左岸に起点を定めた。

第三京浜は首都高との接続を想定していた（「第三京浜道路 工事報告」より）

実は、第三京浜は開通当初、国道ではなかったのだ。



第三京浜は有料道路名が「第三京浜道路」、路線名は「都県道東京野川横浜線」。開通時は国道ではなかった（「第三京浜道路 工事報告」より）

第三京浜が一部区間で開業したのは1964年（昭和39年）。有料道路としての名前は第三京浜道路だが、正式な路線名は「都県道東京野川横浜線」という。東京都道、神奈川県道、横浜市道を通るという意味だ。なぜ国道ではないのか。

当初は国道を目指していた。だが1960年（昭和35年）、当時の建設省が「国道にはできない」との判断を下した。理由は「国道の基準を満たしていない」。通るべき場所など、国道には細かい規定があったのだ。

国道の要件が変わり、晴れて国道に指定されたのは1993年（平成5年）のこと。国道466号だった。これほど立派な道路が30年近くも国道ではなかったとは驚きだ。

## ■ 渋谷と江ノ島結ぶ高速道路「東急ターンパイク」

実はこの第三京浜にはさらに裏話がある。歴史を遡ると、東急電鉄の田園都市線と深い関わりがあったのだ。どういうことか。今度は東急の歴史を振り返ってみよう。

東急が編さんした「多摩田園都市 開発35年の記録」によると、1952年（昭和27年）と1953年（昭和28年）に同社の幹部社員が欧米を視察し、こう報告した。

アメリカではすでに鉄道が衰退の兆候を示し、鉄道に代わって高速自動車網が縦横にはりめぐらされている。

いずれ日本もそうなる——。そう見越した東急は、ある計画を立ち上げる。その名も「東急ターンパイク」。東京・渋谷と神奈川の江ノ島を結ぶ自動車専用道路だ。1954年（昭和29年）に免許を申請した。

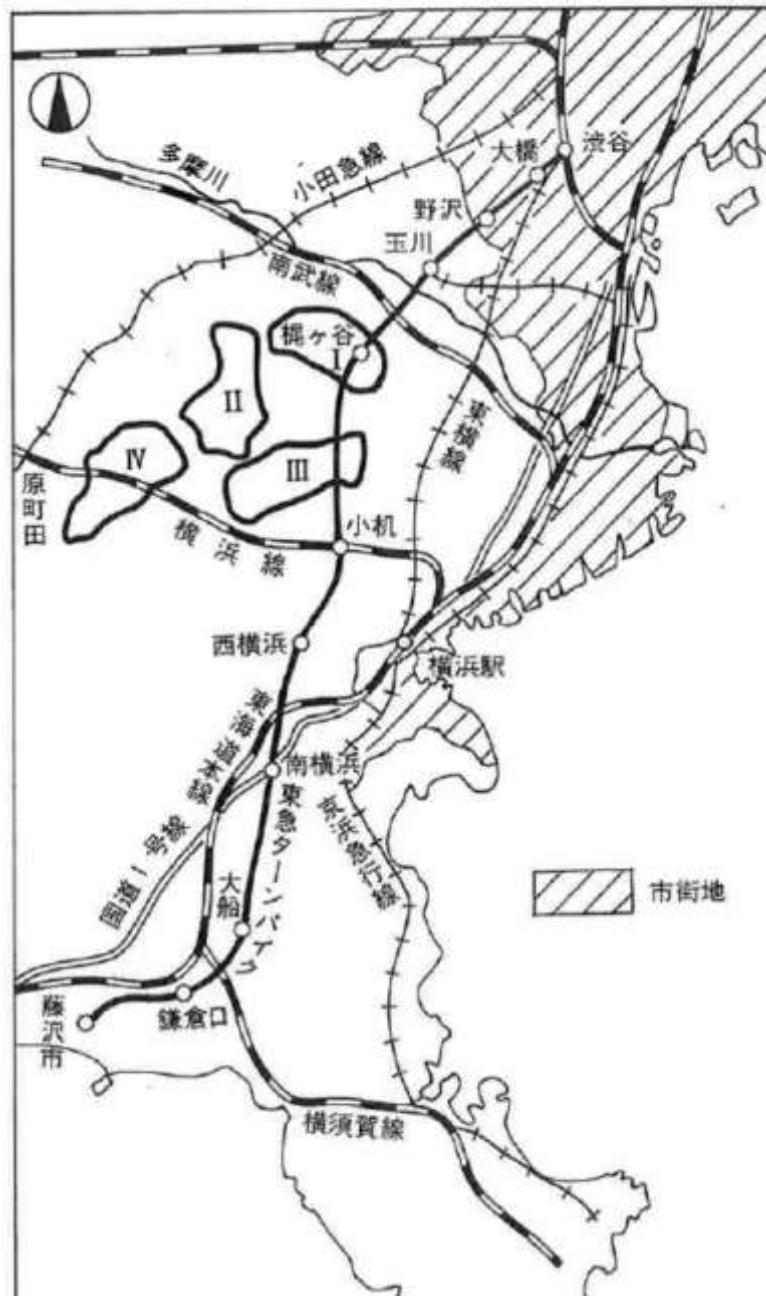
当時、東急は東京から神奈川にかけての地域を大規模に開発する計画を温めていた。東急グループを率いた五島慶太会長はこんなことを語っている。

「厚木大山街道に沿って約400万～500万坪の土地を買収いたしまして、第2の東京都をつくりたい」

「この地方を開発するには玉川から荏田、鶴間を経て座間、厚木に至る間に電車かまたは高速道路をつくることが必要だと思います。

いま電車をつくるときは少なくとも1キロメートル1億円以上要しますので、さしあたり私は高速道路をつくり、すべての道路を立体交差をもって往路と復路を別にするようにしたならば、電車以上の収容力もあり、輸送力も出てくると思います」

「もし高速道路をつくってみて、バスなり自動車を運転してみて、どうしても運搬ができなければ電車に変えることは何でもありません」



東急ターンパイクの計画路線図（東京急行電鉄「多摩田園都市　開発35年の記録」より）

東急ターンパイクは渋谷から二子玉川、保土ヶ谷、大船、辻堂を通って江ノ島へ向かう。約47キロの高速道路だった。小田原と箱根を結ぶ「箱根ターンパイク」、辻堂一小田原を走って2つのターンパイクをつなぐ「湘南ターンパイク」免許も申請した。高速道路網を整備する計画だった。

### ■ 「建設省にだまされた」 東急顧問の怒り

しかし事業免許はなかなか下りない。そういううちに似たルートを通る第三京浜計画が浮上し、東急ターンパイクはますます苦境に陥っていく。東急の社史、「東京急行電鉄50年史」はこう記す。

「昭和31年に日本道路公団が発足し、国家事業として有料道路の建設が始まったことによるとともに、わが国のアウト・バーンともいえる国土開発縦貫道および東海道自動車国道のどちらを先に建設するか、といった関係筋の対立抗争問題から、当社の申請路線の審議も、その渦中に巻き込まれたにほかならなかった」

先に挙げた「多摩田園都市 開発35年の記録」は、当時東急の顧問だった近藤謙三郎氏の回顧録「一里塚」の一部を引用し、悔しさを感じさせる。

「運輸省は、出願を全面的に支持したが、驚いたことに建設省は渋い顔をして、願書は係員の机の上に積み重ねられていた。渋った理由は『かかる重要路線を民間企業に委ねてよいか悪いか』であった」

近藤氏は建設省の紹介を受けて東急の顧問になった。緻密な事業計画を立て、実現に向け突き進む。だが第三京浜の浮上で道路計画は実現しなかった。

近藤氏は「一里塚」でこう糾弾する。

「公団は東急の路線に目をつけて、これを自分の仕事にしたいと思った。東急路線とほとんど全く重複する路線を選んで横浜バイパスと名付けた。建設省はこれに着工命令を下した」

「私は憤りを禁じることができなかつた。私も慶太老も建設省にだまされた」

これらはあくまで東急側の主張で、実際には他の事情もあったのかもしれない。だが当事者の目には計画潰しにうつったのだろう。

### ■高速道路を鉄道計画に切り替え 田園都市線に

第三京浜計画が浮上したことで、東急は路線転換を迫られる。後に東急の五島昇社長が日本経済新聞の「私の履歴書」でこう書いている。

「父慶太が、のちに多摩田園都市と名づけられた東京の城西南地域の開発構想をぶち上げたのは昭和28年だった。二子玉川—厚木を結ぶ高速道路を動脈とする大規模な地域開発計画だった。しかし、肝心の道路建設の免許がなかなか下りない。いろいろしていると建設省から第三京浜道路構想が出てきた。このため、高速道路の建設はあきらめざるを得なくなつた。鉄道に切り替えて31年に建設計画を申請し直した」

で横浜バイパスと名付けられ、二子玉川—厚木を結ぶ高速道路である。これは渋谷=箱根を結ぶ雄渾な路線である。何地区のバイパスであったからである。何ことよ。

私は憤りを禁じることが出来なかつた。私も慶太老も建設省にだまされた。いたままに別れねばならなかつた。

中はこれでよいのであろうか？ 私がこのまま田園都市線を走らせるのである。當時東急顧問だった近藤氏は著書「一里塚」で「建設省にだまされた」と書き残した



東急田園都市線は第三京浜と深い縁がある（横浜市）



道路から切り替えた鉄道路線。それが現在の田園都市線だ。第三京浜と田園都市線の間には、こうした因縁があったのだ。

田園都市線ができたことで沿線は人口が急激に増え、首都圏屈指の人気エリアとなった。鉄道を起点に街が形成されたモデルケースでもある。歴史の因果は面白い。

（生活情報部 河尻定、写真映像部 塚本直樹、高橋丈三郎）