

日本初の自動車専用道路から始まった千葉の大動脈

伝えたい千葉の産業技術 100 選

登録番号	第072号
名称（型式等）	京葉道路
所在地	東京都江戸川区一之江～千葉県千葉市中央区蘇我町
設立（竣工）年	昭和35（1960）年

選定理由

京葉道路は、昭和35（1960）年4月29日に東京都江戸川区一之江～船橋間が開通し、翌年、道路法に基づく日本初の自動車専用道路に指定されました。以来、20年にわたって千葉市までその区間が延伸され、昭和55（1980）年には全長36.7kmとなる全線が開通しました。

建設当時の昭和30年代初期は、国内の自動車保有台数が急激に増加しており、京葉道路は国道14号の交通量増加に伴い、そのバイパスとして計画されました。その頃の道路舗装は、大半が砂利でしたが、京葉道路では日本道路公団が輸入した大型スタビライザによる初めての本格的なセメントの安定処理（舗装材料の強度を増す処理）路盤が施工されました。さらに、舗装材料にアスファルトを混ぜ合わせる安定処理工法は、昭和37（1967）年に京葉道路（2期）で試験的に施工されたのが国内最初であり、その後高速道路の上層路盤として全面的に採用されました。

中小橋の建設については、海老川橋にてコンクリート床版と鋼製桁が一体となって荷重を支え、伸縮装置をなくした施工方法を試みており、基礎杭についても低騒音の先進的な掘削工法が導入されるなど、技術面での意欲的な試みが数多く取り入れられました。また、京葉道路唯一のトンネルである貝塚トンネルの建設地には荒屋敷貝塚があり、その保存のために、貝塚の下をトンネルで通過することになりました。京葉道路と国道16号線とが平行した4連メガネトンネルという極めてめずらしい構造であり、パイプで地山を押さえてトンネルをくり抜くパイプルーフ工法が採用され、現在も使用されています。

このように、京葉道路の建設に際しては、技術向上を目指した新しい試みが多数行われ、高速道路建設の先駆として、道路技術の基礎固めに大きな役割を果たしました。また、京葉道路は東京と千葉の都市部を結ぶ交通の大動脈として物流や人流を支え、化学工業品や農産品をはじめとする千葉の産業、経済、文化の発展に大きく寄与してきました。



一之江～船橋間開通パレード



開通当時の周辺状況（起点一之江橋）



貝塚トンネル工事 昭和52（1977）年



貝塚トンネル完成時 昭和55（1980）年

写真協力：東日本高速道路株式会社（NEXCO 東日本）関東支社

参考資料：公益財団法人 高速道路調査会「高速道路50年の歩み」