



E83 第三京浜道路

全線開通 60 周年

港北IC付近

川上IC付近

**E83
E16**

横浜新道

全線開通 50 周年

あなたに、ベスト・ウェイ。



< 目 次 >

【項目】	【頁】	【タイトル】
あゆみ	1	第三京浜道路・横浜新道の成り立ち
	2	第三京浜道路・横浜新道の変遷
	3	利用台数と世の中の出来事
交通状況	4	地域の生活を支える道路
	5	円滑な交通に寄与
	6	迂回路として活躍
	7	6車線化による快適な走行
経済波及効果	8	開通による経済波及効果
生活利便性向上	9	沿線商業施設の活性化
医療	10	安心・安全な地域医療への貢献
産業	11	地域の発展に寄与
	12	沿線地域の観光を支える道路
	13	企業の進出や活動に貢献
環境	14	沿線の住環境・自然環境への効果
更なる利便性向上	15	更に安全・安心・快適・便利に
	16	高速道路リニューアルプロジェクト
インタビュー	17	第三京浜道路全線開通60周年・ 横浜新道全線開通50周年に寄せて

第三京浜道路・横浜新道の成り立ち

- ・第三京浜道路は、**京浜間の混雑緩和を目的**に建設。
- ・横浜新道は、**国道1号のバイパス**として建設。ともに**産業経済発展に寄与**。

第三京浜道路・横浜新道の建設



第三京浜道路

- ・京浜間の道路の混雑緩和を目的に、1965年(昭和40年)12月に整備。
- ・関東地区における**最初**の**高速道路規格**を持った道路で、**東名高速道路建設のためのテストケース**として種々の試みがなされた。
- ・**日本初の6車線構造**で、全ての交差を立体化した自動車専用道路。
- ・首都高速湾岸線・横羽線や東名高速道路と分担して**京浜間の交通混雑の解消に寄与**。

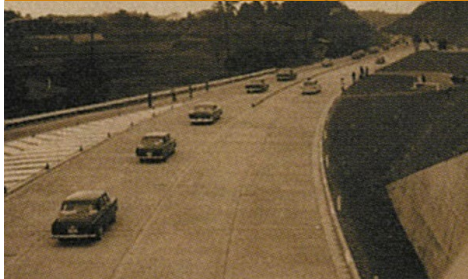
横浜新道

- ・1959年(昭和34年)に、**国道1号のバイパス**として整備。
- ・首都圏の幹線道路網の一翼を担うとともに、横浜及び周辺地域の**産業経済の発展に寄与**。
- ・開通後、複数路線との接続に伴い交通量が増加し、慢性的な渋滞が生じたため、出入り口の集約や、ICの新設、**6車線化**等の対策を実施。

第三京浜道路:部分開通時の玉川IC付近
1964年(昭和39年)



横浜新道:開通直後
1959年(昭和34年)



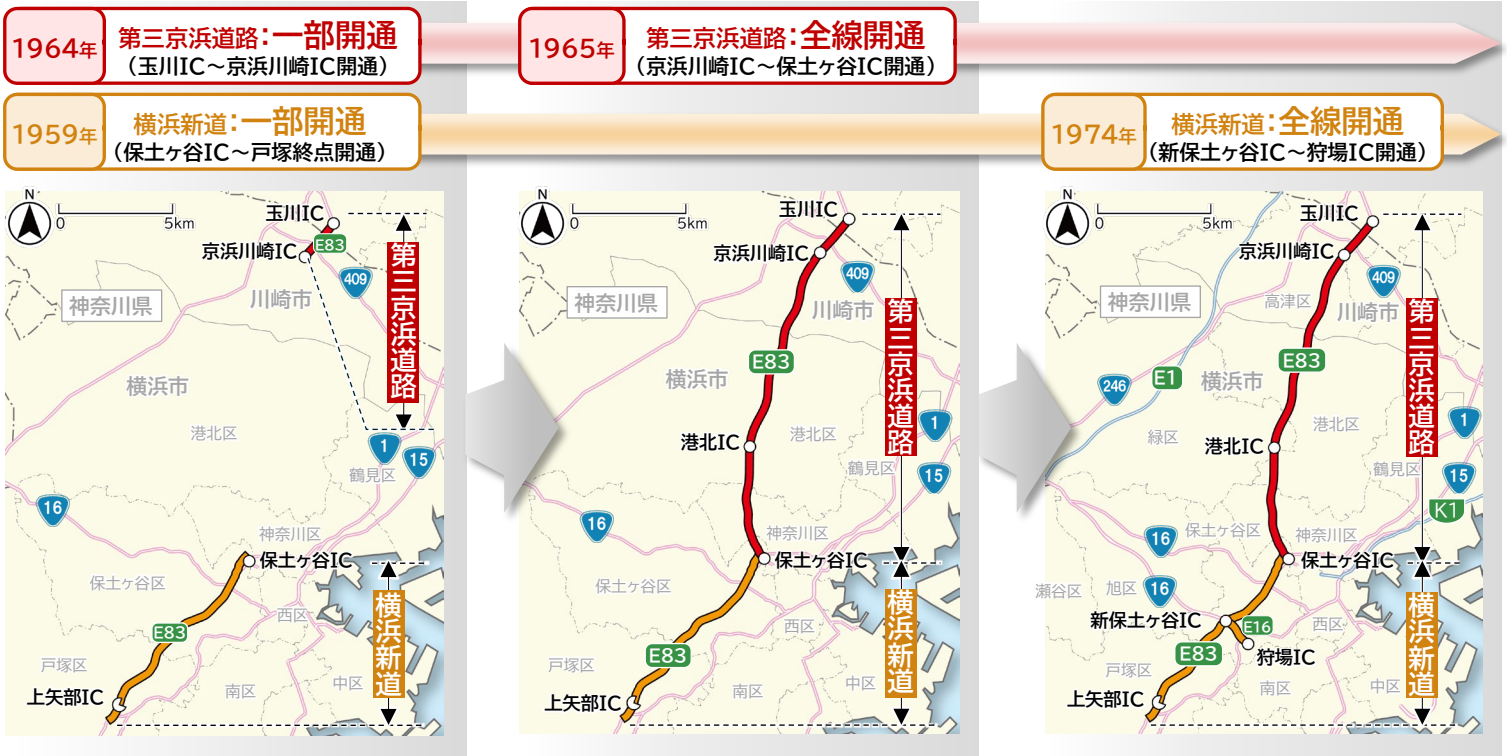
利用者の声
(アンケート調査:
2025年4月)

昔、バスの運転手をしており、第三京浜道路・横浜新道の開通後に走行したことがある。
その際、**走行しやすく感動**したことを覚えている。

第三京浜道路・横浜新道の変遷

- 第三京浜道路は、1964年に玉川IC～京浜川崎ICが先行して開通し、**1965年に全線開通**。横浜新道は、1959年に保土ヶ谷IC～戸塚終点まで開通し、**1974年に全線開通**。

路線開通の変遷



第三京浜道路	
区間	玉川IC～保土ヶ谷IC
延長	16.6km
全線開通日	1965(昭和40)年12月19日
車線数	6車線
施設数	インターチェンジ:6箇所 休憩施設(PA):2箇所

横浜新道	
区間	保土ヶ谷IC～戸塚終点 新保土ヶ谷IC～狩場IC
延長	11.3km
全線開通日	1974(昭和49)年9月25日
車線数	6車線(保土ヶ谷区常盤台～同区仏向町) 4車線(上記以外の区間)
施設数	インターチェンジ:9箇所 休憩施設(PA):1箇所

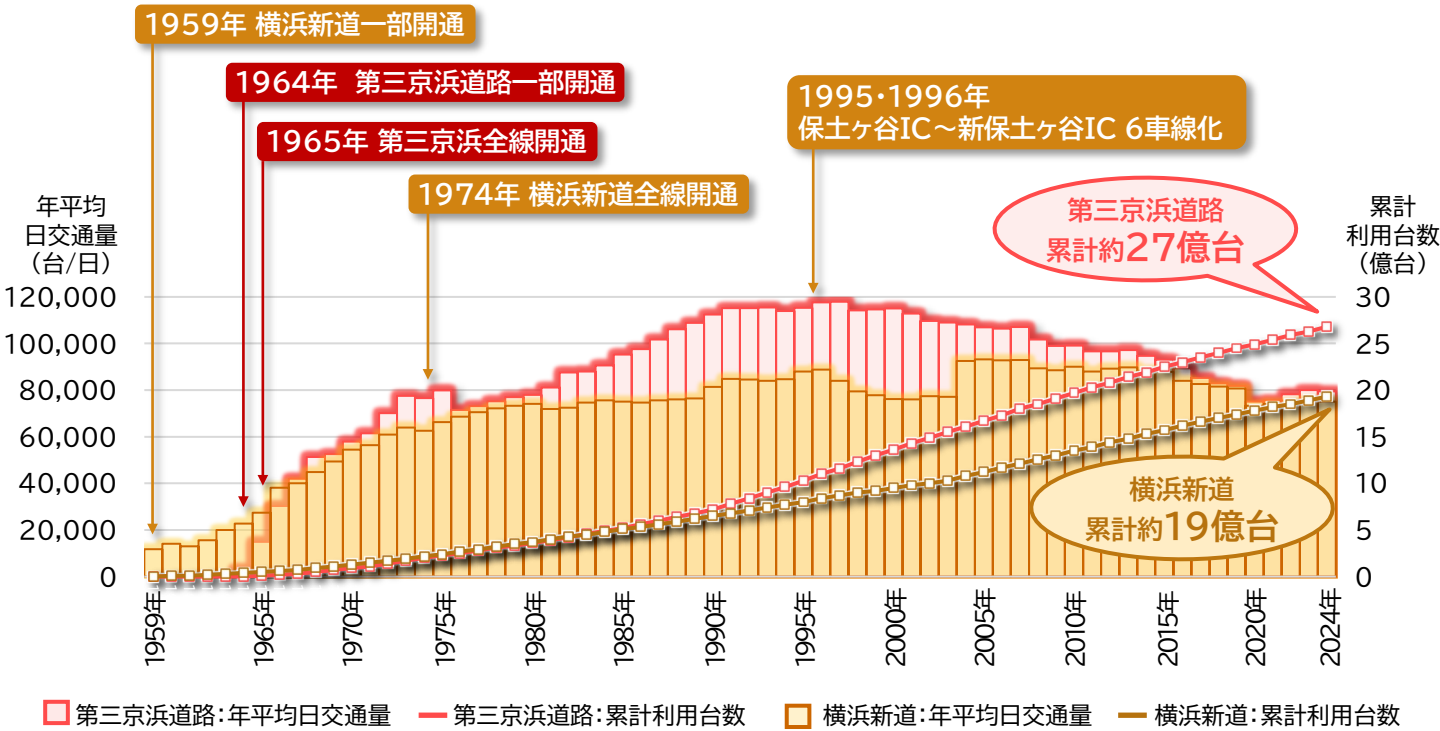
【現在の高規格道路ネットワーク】



利用台数と世の中の出来事

- 全線開通から現在まで、第三京浜道路は累計約27億台、横浜新道は累計約19億台が利用。

路線開通の変遷と世の中の出来事



【資料】NEXCO東日本
※第三京浜道路の年平均日交通量:1975年以前と1976年以降で集計方法が異なる、横浜新道の年平均日交通量:2003年以前と2004年以降で集計方法が異なる
※2020年～2022年:新型コロナウイルス感染症対策期間(緊急事態宣言・蔓延防止等重点措置)が含まれる

年	路線開通の変遷	世の中の出来事
1959	横浜新道一部開通 (保土ヶ谷IC～戸塚終点)	
1964	第三京浜道路一部開通 (玉川IC～京浜川崎IC)	東京モノレール開業 東海道新幹線開業 オリンピック東京大会開催
1965	第三京浜道路全線開通 (京浜川崎IC～保土ヶ谷IC)	
1968	第三京浜道路と横浜新道 接続	東名高速道路(東京IC～厚木IC) 開通
1973	保土ヶ谷バイパス接続	第1次オイルショック
1974	横浜新道全線開通 (新保土ヶ谷IC～狩場IC)	
1978	首都高速神奈川2号三ツ沢線 接続	成田国際空港開港 横浜スタジアム開設
1981	横浜横須賀道路接続	
⋮		(1983)東京ディズニーランド開園、 港北ニュータウン一部入居開始
1988	羽沢入口(上り)開通	各区で市政100周年記念事業の 地域イベントが開催(横浜市)
⋮		(1989)横浜アリーナ開設、市政 100周年・横浜港開港130周年記 念式典、横浜ベイブリッジが開通
1995	都筑IC開通 保土ヶ谷IC～新保土ヶ谷 IC(上り)6車線化	阪神・淡路大震災発生

年	路線開通の変遷	世の中の出来事
1996	都筑PA開通 保土ヶ谷IC～新保土ヶ谷IC(下り) 6車線化	
⋮		(1998)日産スタジアム(旧 横浜国際総合競技場)開設、 横浜国際プール開設
1999	今井IC、川上IC(下りON、上り OFF)開通	
2000	川上IC(上りON、下りOFF)開通	
2001	今井IC、川上IC料金収受開始 上矢部IC下り出口閉鎖	
⋮		(2010)羽田空港国際旅客 ターミナル開設
2011	羽沢出口(下り)開通	東日本大震災発生 東京港開港70周年
⋮		
2016	港北IC(入口、下り出口)位置変更 2016年4月～高速道路料金の統一 に伴い通行料金に変更	熊本地震発生
2017	首都高速神奈川7号横浜北線接続	
⋮		
2020	首都高速神奈川7号横浜北西線接続	新型コロナウイルス感染 拡大
2024	横浜新道全線開通50周年	能登半島地震発生
2025	第三京浜道路全線開通60周年	

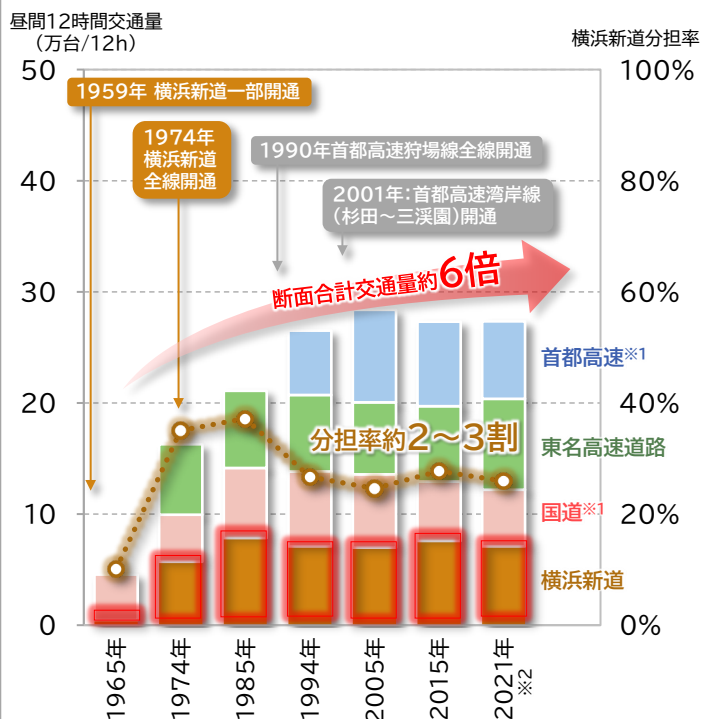
地域の生活を支える道路

- 京浜間の主要路線における断面交通量は約50年で**約6倍**に増加し、そのうち横浜新道は**約2～3割**を分担。
- 利用者の**約9割**は**乗用車利用**で、沿線市区内の移動が全体の**約4割**と**短距離移動**が多く、業務、買い物、通勤等**地域の生活を支える道路**。

路線の利用状況

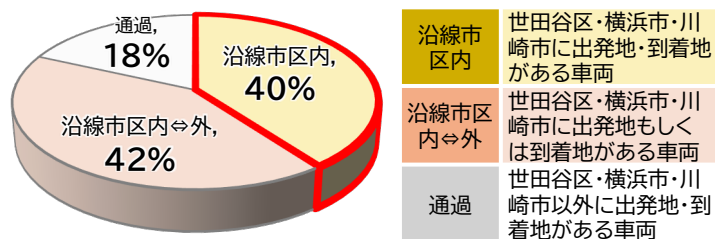


並行路線の断面交通量・横浜新道分担率



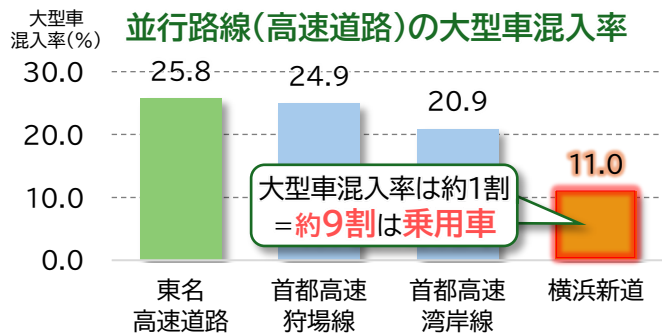
【資料】全国道路・街路交通情勢調査(1965年～2021年)
 ※1:首都高速は湾岸線・狩場線の合計値、国道は国道1号・国道246号の合計値
 ※2:2021年:新型コロナウイルス感染症対策期間(緊急事態宣言・蔓延防止等重点措置)が含まれる

◆路線を通過する車両の移動範囲



【資料】ETC2.0データ(2024年10月)
 ※第三京浜道路:京浜川崎IC～都筑IC(上下)、横浜新道:保土ヶ谷IC～新保土ヶ谷IC(上下)を通過する車両の利用経路の比率

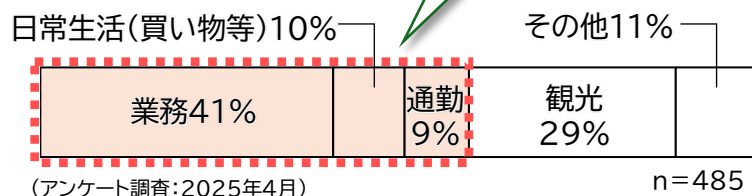
並行路線(高速道路)の大型車混入率



【資料】全国道路・街路交通情勢調査(2021年)

路線の利用目的

約6割は生活関連



(アンケート調査:2025年4月)

n=485



利用者の声
(アンケート調査:2025年4月)

- 通勤で日々利用しており、生活の一部となっている。
- 仕事で週3回利用している。

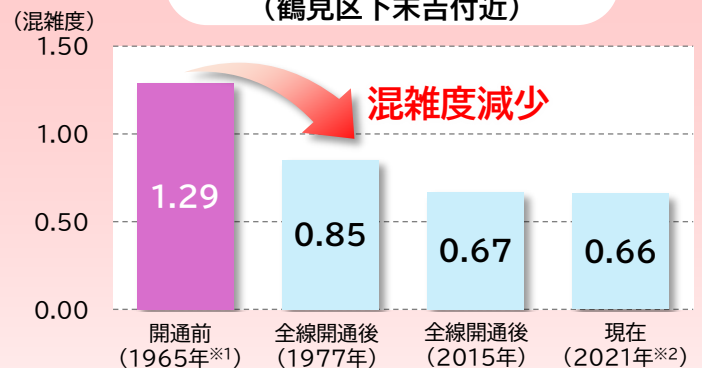
円滑な交通に寄与

- ・ 並行する国道の混雑度が減少し、**混雑緩和に寄与**。
- ・ 並行する国道と比較すると、目黒区から江の島までの所要時間が**約53分短縮**し、**円滑な交通に寄与**。

並行路線の混雑度の変化



国道1号の混雑度変化 (鶴見区下末吉付近)



混雑度	説明
1.00未満	昼間12時間を通して道路が混雑することなく円滑に走行できる。
1.00～1.25	昼間12時間のうち道路が混雑する可能性のある時間帯が1～2時間ある。
1.25～1.75	ピーク時間はもとより、ピーク時間を中心として混雑する時間帯が加速度的に増加する可能性の高い状態。ピーク時のみの混雑から日中の連続的混雑への過度状態。
1.75以上	慢性的な混雑状態を呈する。

【資料】混雑度：全国道路・街路交通情勢調査(1965年～2021年)

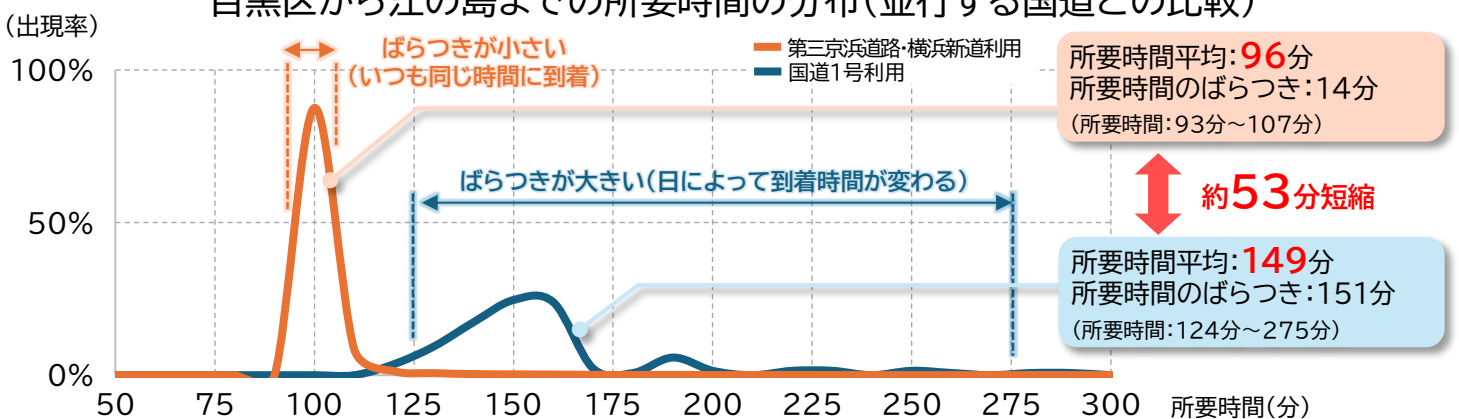
説明(参考)：「道路の交通容量(社団法人日本道路協会、1984)」

※1：観測時期は1965年6月・10月であり第三京浜道路開通前

※2：2021年：新型コロナウイルス感染症対策期間(緊急事態宣言・蔓延防止等重点措置)が含まれる

所要時間・ばらつき比較

目黒区から江の島までの所要時間の分布(並行する国道との比較)



【資料】ETC2.0プローブデータ(2024年8月)

※所要時間のばらつきは、所要時間の上位5%と下位5%の差により評価(上位・下位5%は除外:事故などで極端に時間がかかった場合等を除く)

利用者の声
(アンケート調査:
2025年4月)

江の島に行った際、国道1号は大渋滞のため、
ストレスが溜まり疲れたが、**第三京浜道路や横
浜新道は渋滞がなくスムーズに運転**ができた。

利用者の声
(アンケート調査:
2025年4月)

仕事で世田谷方面へ行く際、**一般
道は混むが、第三京浜道路は走行
しやすい**ため、**通勤時は助かる**。

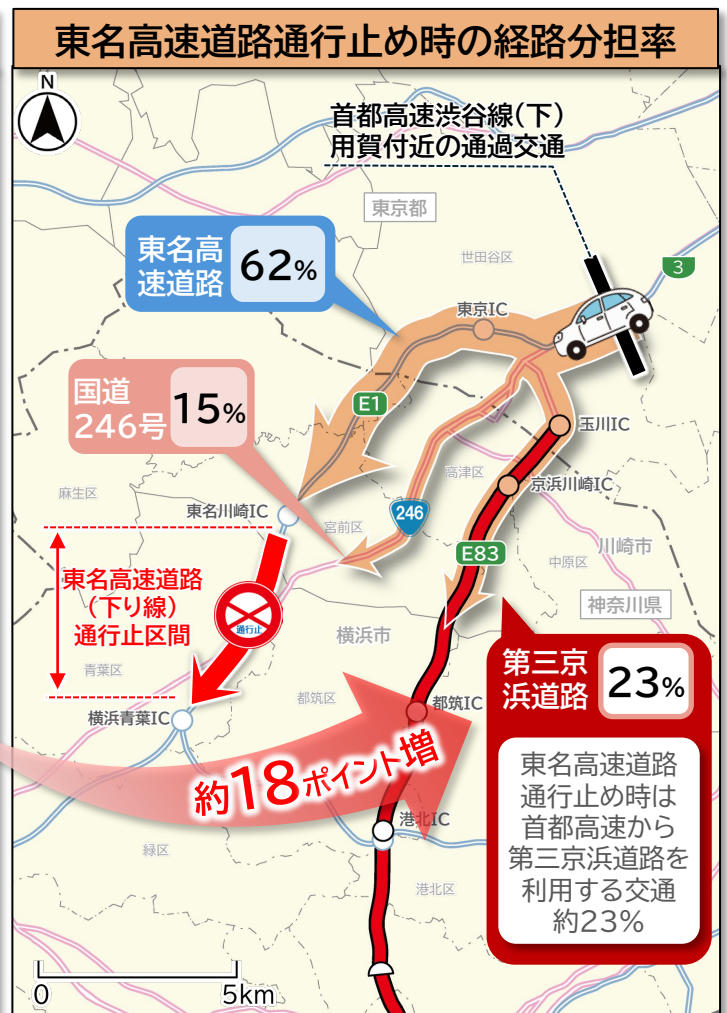
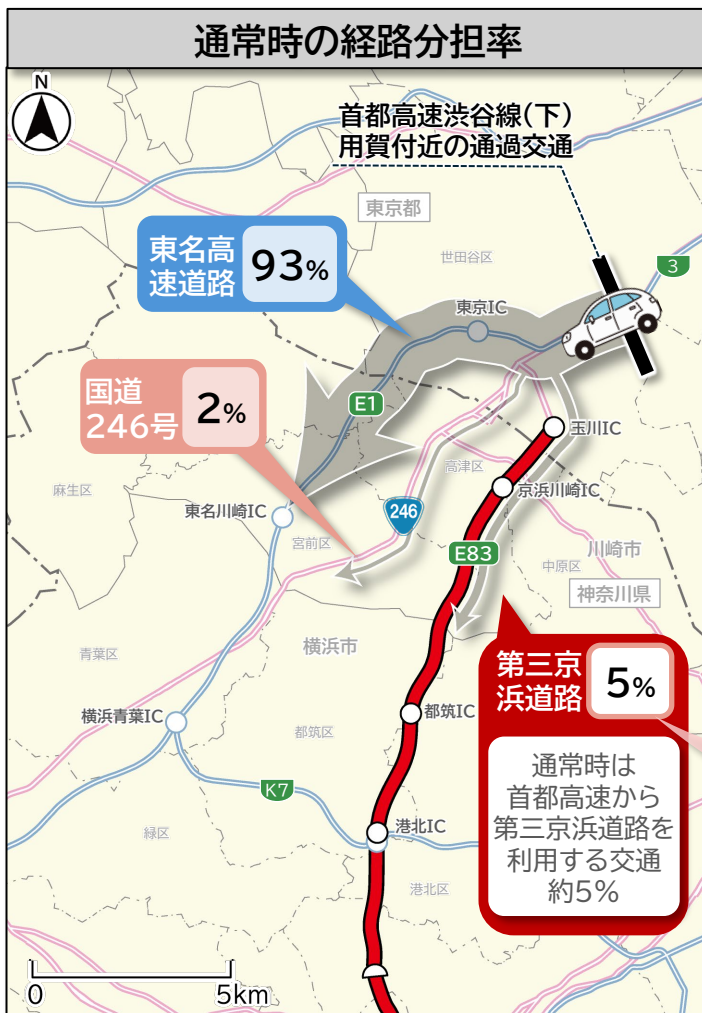
迂回路として活躍

- 東名高速道路の通行止め時に、東名高速道路を利用して東京から西側へ向かう車両の約2割が第三京浜道路を利用し、第三京浜道路が迂回路として活躍。

東名高速道路通行止め時の路線分担

◆東名高速道路通行止め事例

区間	東名川崎IC～横浜青葉IC（下り）
要因	車両複数台の人身事故
通行止め時間	2022年10月10日（月・祝）0時47分～10時3分（約9時間）



【資料】ETC2.0プローブデータ

東名高速道路通行止め時：2022年10月10日（月・祝）1時～10時、通常日：2022年10月（土・日の10日間）1時～10時

※割合は首都高速渋谷線（下）用賀付近を通過し、東名高速道路・国道246号・第三京浜道路を通過する車両を対象に算出

※東名高速道路・国道246号・第三京浜道路を通過した車両（サンプル数）：通常時3,278台/9時間、東名高速道路通行止め時1,069台/9時間



利用者の声
（アンケート調査：2025年4月）

- 首都高や東名高速道路が渋滞の際、迂回路として利用できるため助かる。
- 国道246号や東名高速道路の代替路としての機能もあり、選択肢が増えて利便性が向上した。
- 東名集中工事の際、第三京浜道路、横浜新道のおかげでスムーズに目的地まで行けた。

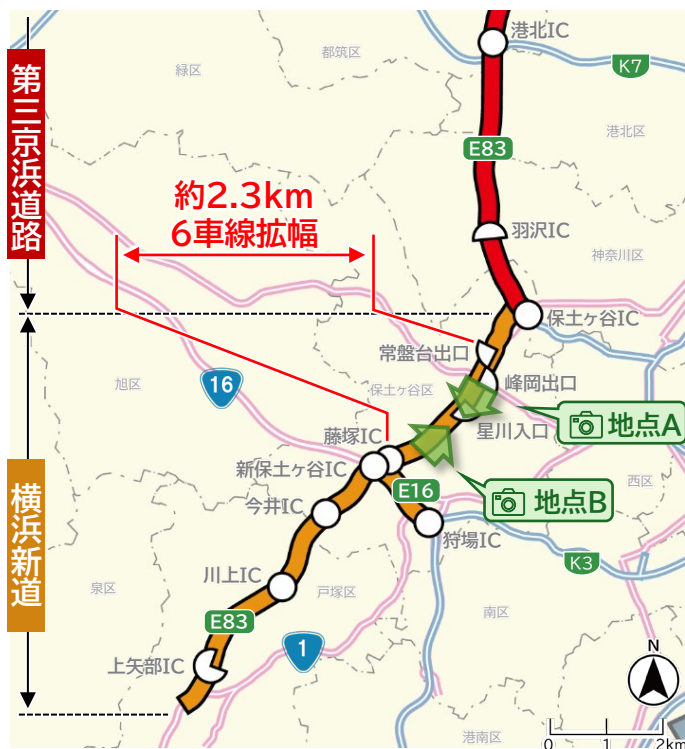
6車線化による快適な走行

- 横浜新道の6車線化整備により、渋滞発生回数が**約9割減少**、平均旅行速度が**約20km/h向上**し、快適な走行空間を実現。

横浜新道(保土ヶ谷区常盤台～保土ヶ谷区仏向町)6車線化

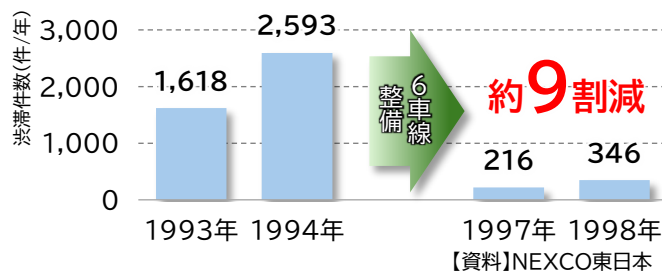
◆6車線化の概要

区間	横浜新道【保土ヶ谷区常盤台～同区仏向町】
概要	- 周辺道路の供用等に伴う交通量増加で慢性的な渋滞が発生。 - 交通渋滞が顕著な保土ヶ谷区常盤台から同区仏向町までの約2.3kmを6車線に拡幅。
整備	1995年6月4日:上り線拡幅完了、1996年7月31日:下り線拡幅完了

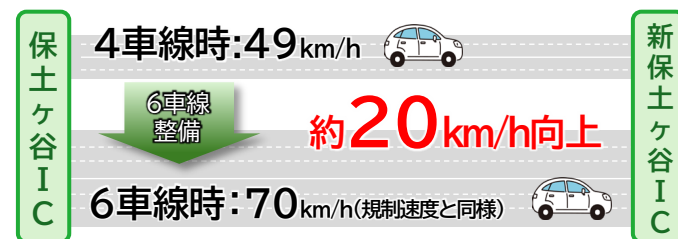


6車線化による効果

渋滞解消



平均旅行速度向上



【資料】全国道路・街路交通情勢調査(1990年、1997年)
※平日のピーク時平均旅行速度

整備前後の交通状況の変化

地点A:保土ヶ谷高架橋付近(新保土ヶ谷IC方向)

地点B:保土ヶ谷公園付近(保土ヶ谷IC方向)



写真:NEXCO東日本



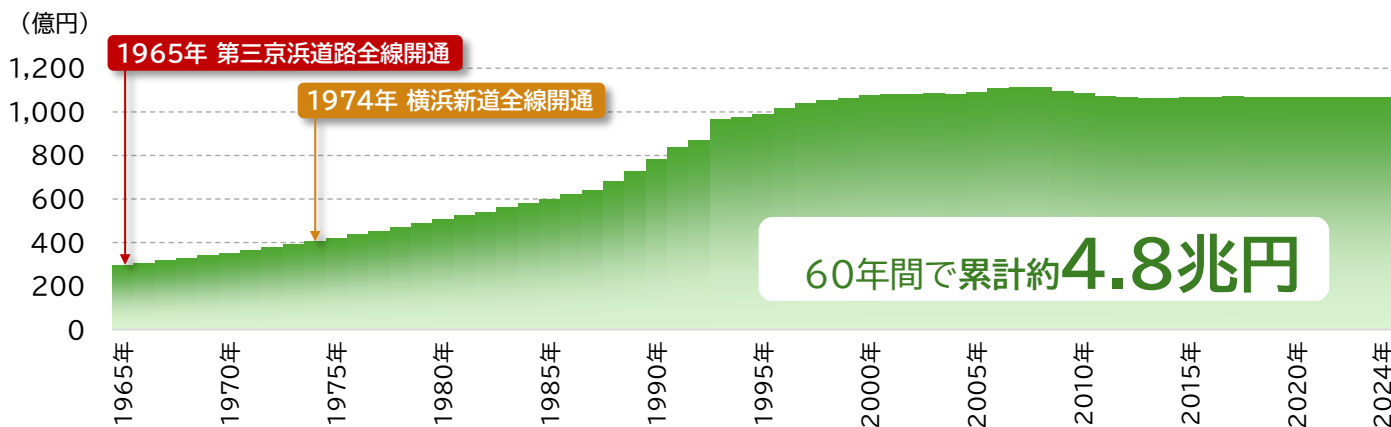
利用者の声
(アンケート調査:2025年4月)

- 6車線整備後、**渋滞が緩和**された。また車線が増えたことで**走行性、安全性、利便性**が良かった。
- 横浜新道から第三京浜道路への合流部で、これまで渋滞が度々あったが、**車線が増えた事によって流れがスムーズ**になった。

開通による経済波及効果

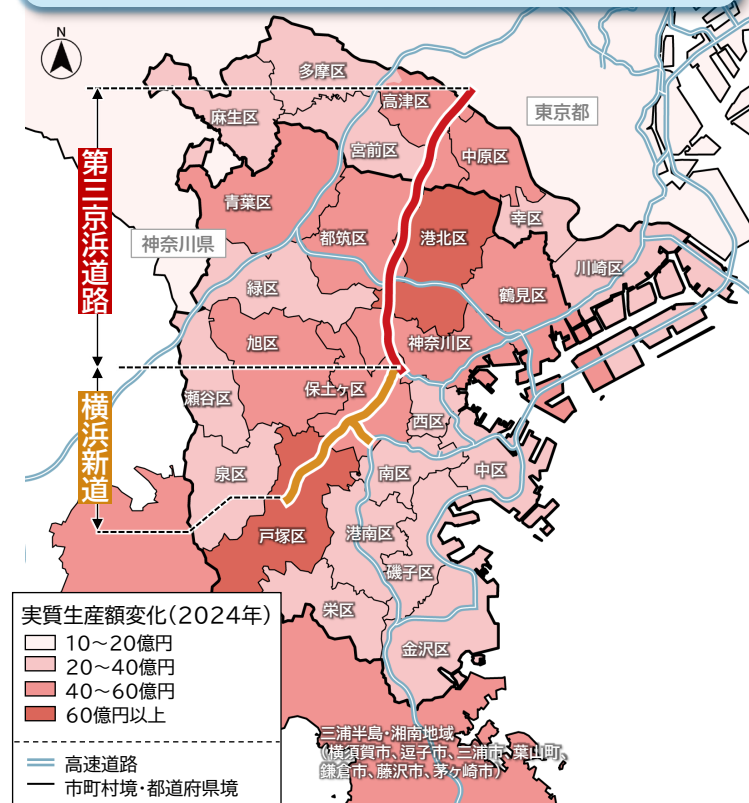
- ・経済波及効果は1965年から60年間で**約4.8兆円**。
- ・周辺地域において、**第3次産業**への経済波及効果が**約9割**と大きく、**経済活性化に寄与**。

第三京浜道路・横浜新道開通後60年の経済波及効果の推移



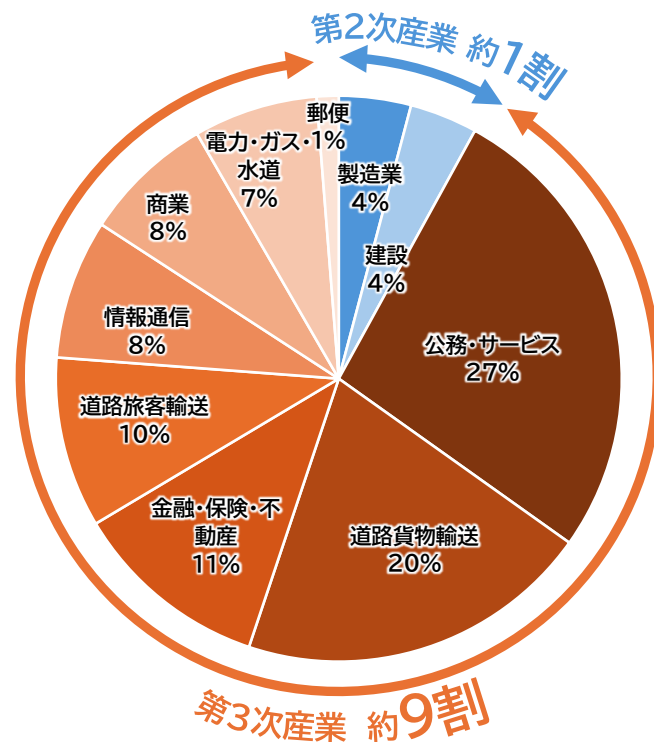
周辺地域への経済波及効果

(2024年) 全国の経済波及効果1,066億円
 神奈川県の経済波及効果1,040億円
 ⇒神奈川県人口1人あたり**約11,000円**に相当する効果



産業別経済波及効果

◆横浜市・川崎市の内訳



※公務・サービスの内訳
 公務/教育/医療/福祉/他に分類されない会員制団体/対事業所サービス/廃棄物処理/宿泊業/飲食サービス/その他の対個人サービス

- ・本資料における経済波及効果とは、企業活動における「実質生産額変化」を指し、第三京浜道路・横浜新道の整備有無による実質生産額の変化をSCGE(空間的应用一般均衡)モデルによって推計した結果を掲載。SCGEモデルとは道路整備によって所要時間が短縮され、輸送・移動費用の低下が生じることで、企業や消費者に対して波及し、各地域の産業にどの程度影響を与えるかを推計可能とした手法であり、山梨大学・武藤慎一教授の指導を受け事業者により算出。
- ・対象地域はETC2.0プローブデータによる第三京浜道路・横浜新道利用者の利用圏域に基づき、14区分【横浜市、川崎市、三浦半島・湘南地域、相模原・小田原地域、東京都、埼玉県、千葉県、山梨県、静岡県、北海道・東北、北関東、北陸、東海、近畿以西】に分割し、エリアごとに経済波及効果を算定。
- ・2015年の「実質生産額変化」に民間企業資本ストック及び固定資本ストックの2015年比を乗じることで60年間の生産額を算出。
- ・横浜市・川崎市の産業別経済波及効果は産業連関表作成時点(2015年)の結果。

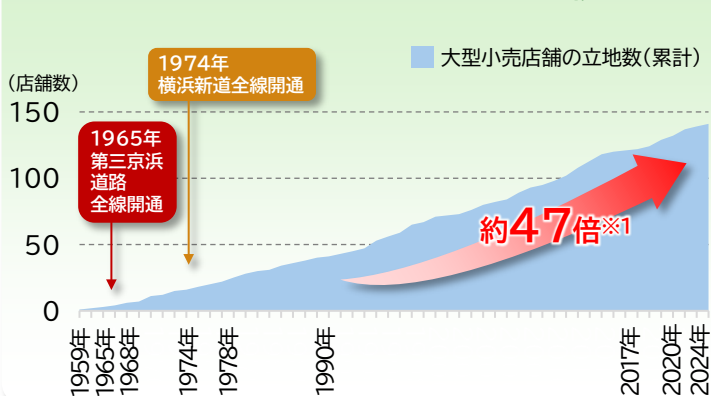
沿線商業施設の活性化

- 沿線の**大型小売店舗**の数が**約4.7倍増加**。
- それに伴い、**小売業年間商品販売額**も**約1.8倍増加**。

商業施設の立地状況

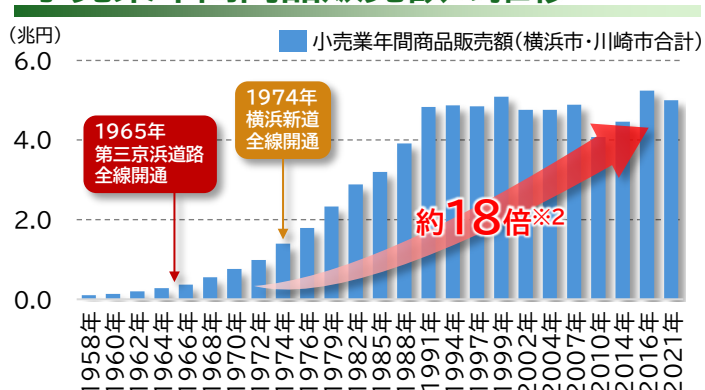


大型小売店舗の立地(累計)推移



【資料】全国大型小売店舗総覧2025(週刊東洋経済臨時増刊)
※1:開通前(1963年)と現在(2024年)の比較

小売業年間商品販売額の推移



【資料】商業統計、川崎市統計書および横浜市提供情報
※2:開通前(1964年)と現在(2021年)の比較

商業施設の声
(ヒアリング調査:
2025年3月)

日常的にも**世田谷、保土ヶ谷**方面からお越しになるお客様の**交通インフラ**として機能していると推察しており、さらにお盆・正月等の繁忙期ではより**広域からの集客にも寄与**していると考えている。

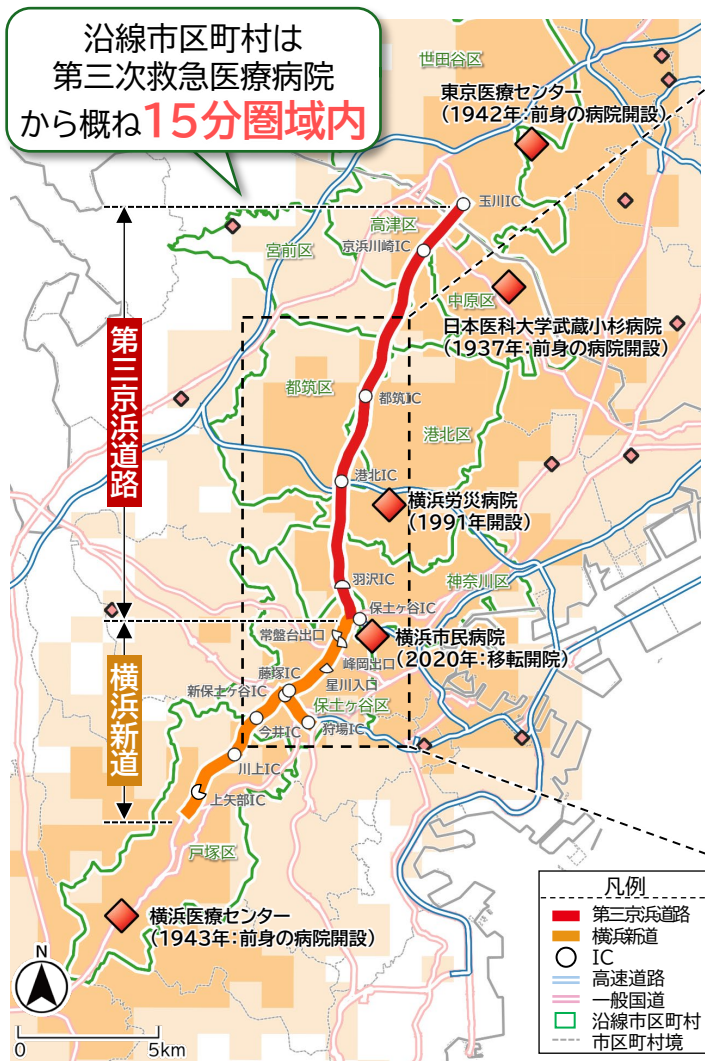
地域住民の声
(アンケート調査:
2025年5月)

- 渋滞もなくいつも空いていて走行しやすいので、**ゆっくり買い物や用事をすませる**ことができる。
- (東京在住だが)**横浜方面への買い物が増えた**。

安心・安全な地域医療への貢献

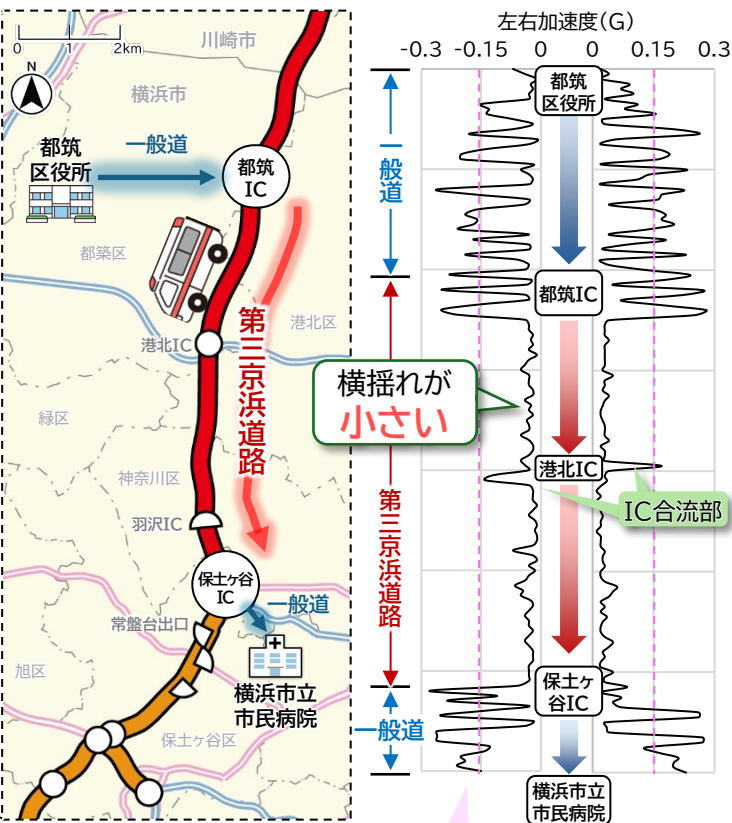
- 沿線市区町村は第三次救急医療病院から概ね**15分圏域**であり、**迅速な搬送**に貢献。
- 車両の**横揺れ**が**小さく**、**傷病者への負担軽減**に貢献。

第三次救急医療病院からの時間圏域



一般道との走行性比較

◆左右加速度(横揺れ)の比較



加速度(横揺れ)による人体への影響

左右加速度が±0.15Gを超過すると、最高血圧の変動量が10mmHgを超過する傾向が強く、患者の安静度に影響を与える
参考文献：地域の医療を支援する道路構造の分析・評価(第27回日本道路会議)

【資料】ETC2.0プローブデータ(2024年10月)

※ETC2.0プローブデータ左右加速度より100m単位の中央値を算出
※第三京浜道路を利用した都筑区から横浜市民病院への搬送実績あり(消防へのヒアリングより)

◆所要時間の比較



【資料】ETC2.0プローブデータ(2024年10月)



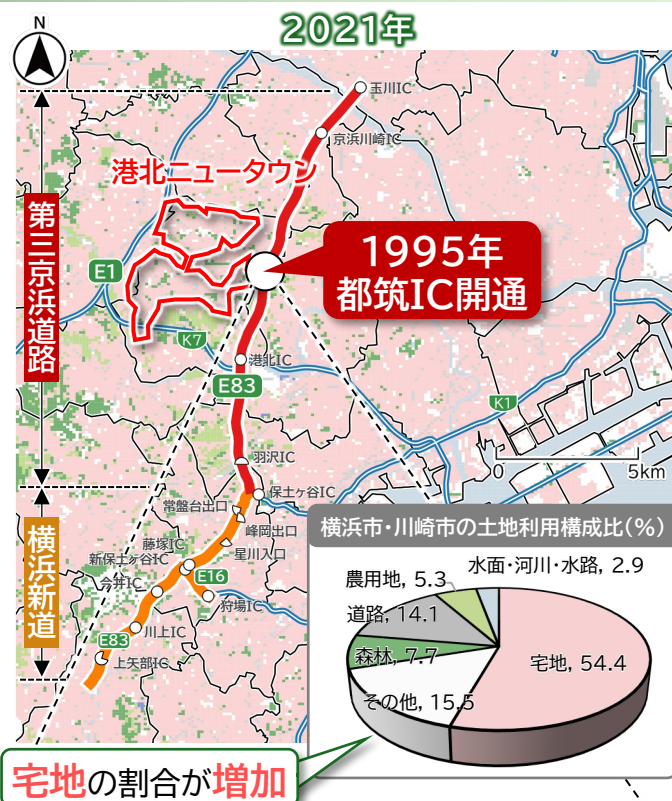
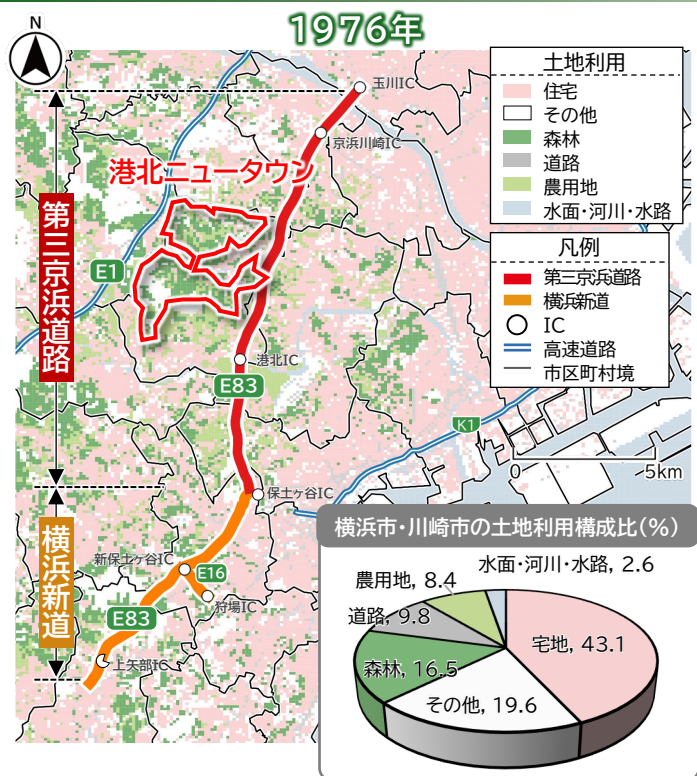
消防本部の声
(ヒアリング調査:
2025年2月)

- 両路線を使用することにより、消防隊、救急隊の現場到着までに要する時間や病院搬送に要する時間が**大幅に短縮**することができる。
- 当該路線は**路面状況も良く**、信号機がない。車両の**揺れが少ない**ことは、**傷病者の状況の観察や応急処置に非常に有効**。

地域の発展に寄与

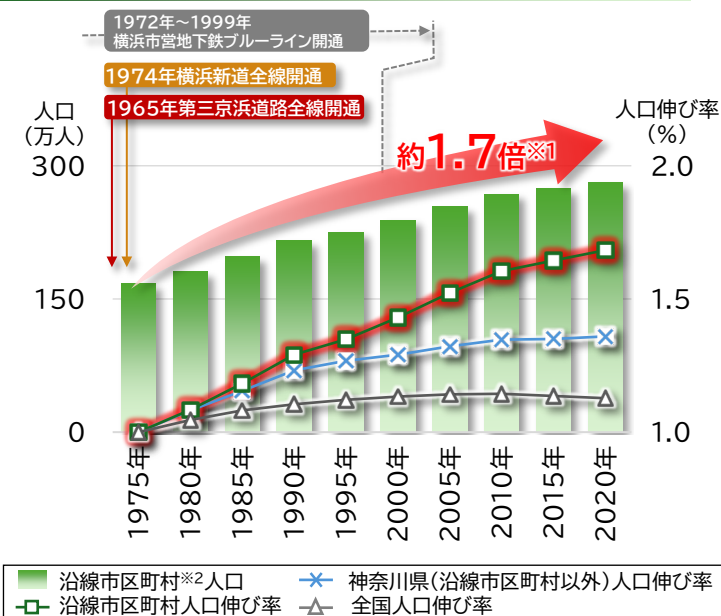
- ・ 周辺に住宅や企業が立地するなど、**土地利用が変化**し、鉄道開通等と相まって沿線地域の**人口増加に寄与**。
- ・ 都筑IC整備等により、**港北ニュータウンの発展に寄与**。

沿線地域の土地利用の変化



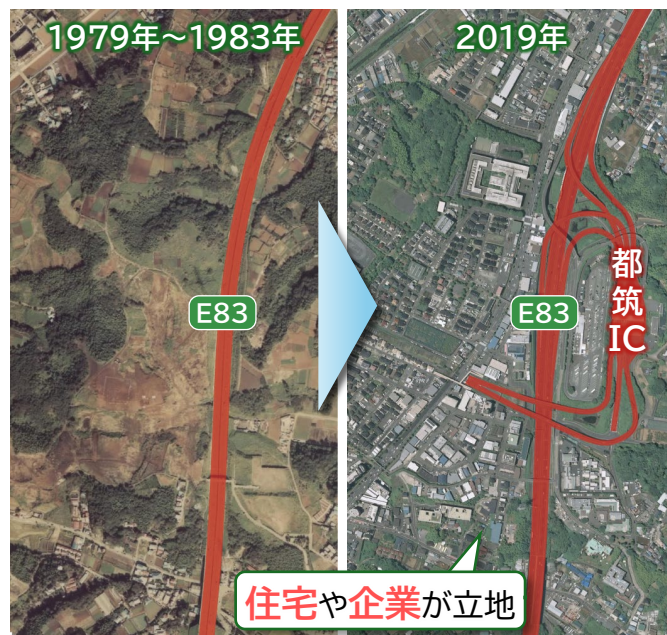
【資料】(図)国土数値情報「土地利用細分メッシュデータ(昭和51年度、令和3年度)」
(グラフ)土地利用構成比:神奈川県土地統計資料集
※その他:ゴルフ場、運動競技場、空港、競馬場・野球場・学校・港湾地区・人工造成地の空地等

沿線地域の人口推移



【資料】国勢調査
※1:開通直後(1975年)と現在(2020年)の比較
※2:沿線市区町村:(横浜市)港北区・都筑区・青葉区・緑区・神奈川区・保土ヶ谷区・戸塚区・泉区・栄区
(川崎市)中原区・高津区・宮前区

都筑IC開通(1995年)前後の土地利用変化



【資料】
国土地理院撮影の空中写真(1979年～1983年撮影、2019年撮影)を加工

沿線地域の観光を支える道路

- 第三京浜道路・横浜新道の休日の利用目的は**約4割が観光・レジャー**。
- 主に湘南方面へアクセスする際に利用されており、藤沢市の観光入込客数は**約1.6倍増加**、湘南海岸・江の島の**観光客増加に寄与**。

沿線地域の主な観光施設



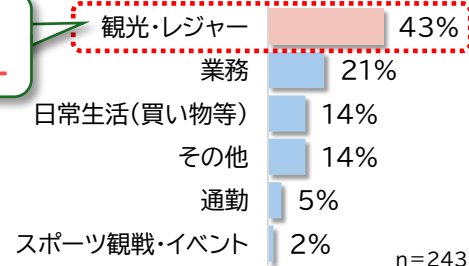
【資料】・「(令和5年推計)主要観光地点・主要観光施設・主要観光行事別観光客数(神奈川県)」の調査区分【施設】より、川崎市・横浜市・茅ヶ崎市・鎌倉市・藤沢市を抜粋
・日産スタジアムの利用人数は「令和5年度事業報告書(2024年6月)公益財団法人横浜市スポーツ協会」を参照



利用者の声
(アンケート調査:2025年4月)

- 湘南や三浦半島への**アクセス性が向上し、行く機会が増えた**。
- 横浜駅やみなとみらい方面へ**スムーズ**に行ることができる。

【第三京浜道路・横浜新道の休日の利用目的】

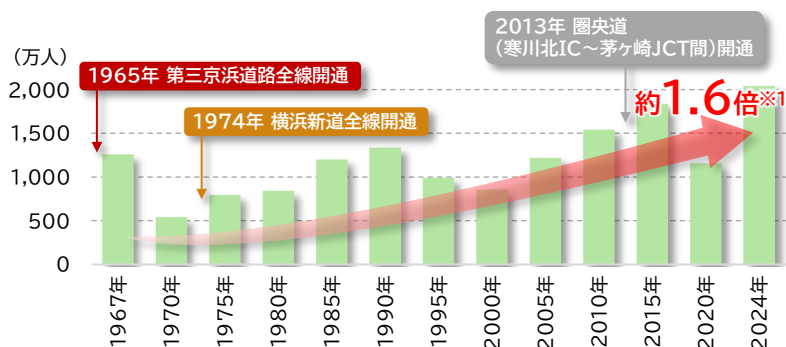


(アンケート調査:2025年4月)

全国海岸・海水浴場 ランキング※	R5観光入込客数 (万人)
1位 湘南海岸・江の島(神奈川)	1,164
2位 松島海岸(宮城)	295
3位 茅ヶ崎海岸(神奈川)	151
4位 鎌倉海岸(神奈川)	128
5位 海の公園(神奈川)	125
6位 三浦海岸(神奈川)	121
7位 青島(宮崎)	117
8位 千里浜(石川)	91
9位 越前海岸(福井)	54
10位 石見海浜公園(島根)	52

※ R5年度観光入込客数において、観光施設別の数値を公表している27都道府県のうち【海岸・海水浴場】に該当する地点を整理

藤沢市 観光入込客数(年間総数)の推移



【資料】藤沢市提供

※1:開通直後(1967年)と現在(2024年)の比較

※2020年:新型コロナウイルス感染症対策期間(緊急事態宣言・蔓延防止等重点措置)が含まれる



沿線自治体の声
(ヒアリング調査:
2025年2月)

第三京浜道路・横浜新道の整備は、**東京方面から湘南・藤沢へのアクセスが向上し、江の島や湘南海岸が国内有数の観光地として発展を遂げる要因の一つ**となった。



沿線自治体の声
(ヒアリング調査:
2025年2月)

アクセス性の良さから、休日は**第三京浜道路や横浜新道を利用して出かける**住民も多い。

- ・沿線や周辺市町村に**工業団地が造成**。
- ・工場の立地に伴い**従業者数が約2.3倍、製造品出荷額等が約23倍増加**。

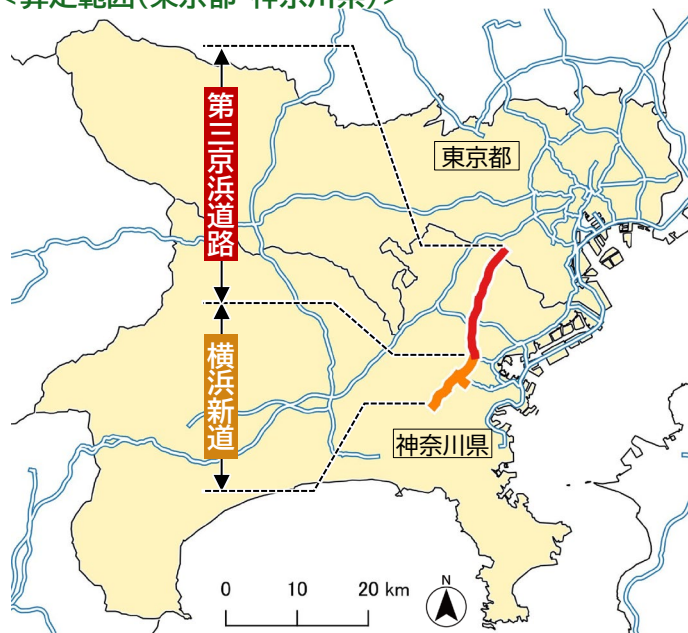
13

沿線の住環境・自然環境への効果

- ・ 高速道路の利用により、**自動車排出ガス(CO₂等)**が**削減**され、地域の**環境負荷が軽減**。
- ・ ルーバーの設置による排気ガスや騒音への対策、蓋掛け上部を活用した公園整備を実施し、近隣住民の**快適な生活環境**を保持。

第三京浜道路・横浜新道整備によるCO₂等排出量削減

<算定範囲(東京都・神奈川県)>



算出条件: 東京都・神奈川県の道路を走行する車両のCO₂、NO_x、SPM排出量を、第三京浜道路・横浜新道整備なしの各排出量から、整備ありの各排出量を減じ、算出した。

※1 CO₂・NO_x・SPM排出量の原単位は『CO₂、NO_x、SPMの排出原単位の改定について(国土交通省道路局H24.2)』より引用。

※2 林野庁HPより引用し算出(36~40年生のスギ人工林1haが1年間に吸収する二酸化炭素の量は約8.8tと推定される)。

https://www.rinya.maff.go.jp/j/sin_riyou/ondanka/20141113_topics2.2.html

※3 大型車1台が40km/hで平均走行距離を走行した場合に排出するNO_x量に換算。平均走行距離(営業用貨物車): 約45km/台(2021年全国道路・街路交通情勢調査)

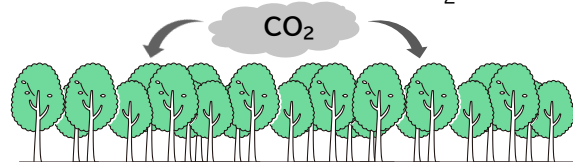
※4 東京都環境局自動車公害対策部HPより引用し、SPM削減量を500mlペットボトルに換算(SPM100g=500ml)。

https://www.kankyo.metro.tokyo.lg.jp/vehicle/air_pollution/diesel/faq

CO₂排出量※1

約**96kt/年**
削減※1

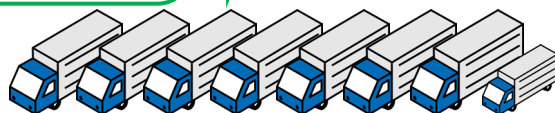
約**10,927ha**※2
の森林が1年間に吸収するCO₂に相当



NO_x排出量※1

約**82t/年**
削減※1

大型車に換算すると
約**74万台**※3に相当



SPM排出量※1

約**21t/年**
削減※1

500mlペットボトルに
換算すると
約**21万本**※4に相当



環境対策例(横浜新道)

ルーバーの設置

排気ガスの集中を避けるため、坑口から135mをラーメンカルバートによる蓋掛け構造とし、ルーバーを設置。これにより坑口が住宅密集地から遠ざかる。また、ルーバーにより排気ガスが少しずつ大気中に拡散するため、局所的な大気汚染を回避。また、騒音低減効果も得られる。



写真: 2025年4月撮影

【資料】NEXCO東日本

高速道路リニューアルプロジェクト

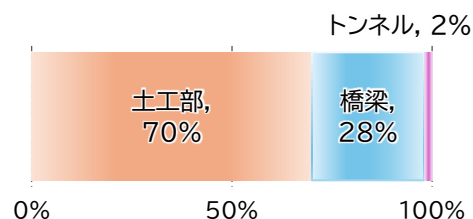
「高速道路リニューアルプロジェクト」の詳細はこちら <https://www.e-nexco.co.jp/renewal/>



第三京浜道路は1965年の全線開通から約60年、
横浜新道は1974年の全線開通から約50年が経過し、
道路構造物の老朽化が進行しています。
また橋梁が多く、路線延長の約3割を占めます。

安全・安心を次の世代へつなぐために、
高速道路の大規模なリニューアル工事を
計画・実施していきます。

第三京浜道路・横浜新道
道路構造別延長割合

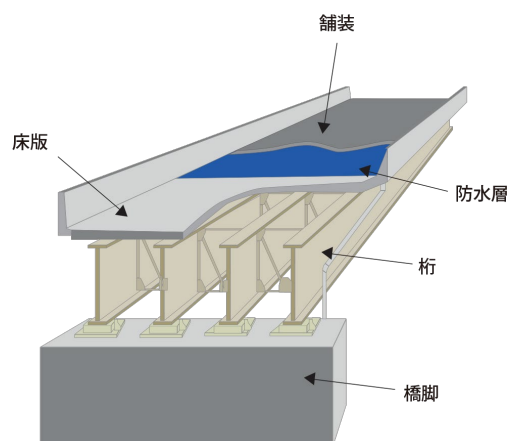


リニューアル計画箇所



橋梁

老朽化の進展、重交通による疲労
などの影響により発生した変状に
対して、橋梁の上部構造(床版、桁)
で計画的かつ大規模な修繕を実施。



床版の取替

損傷した鉄筋コンクリート床版をより耐久性の高いプレストレストコンクリート床版に取替え。

床版損傷状況※

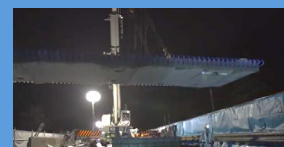
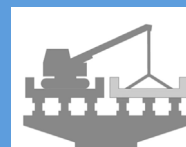


※現在は応急補修済み

損傷した鉄筋コンクリート床版の取り外し



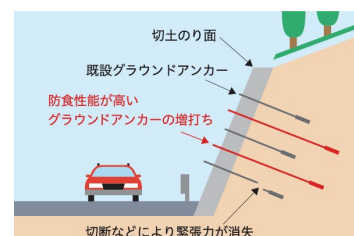
より耐久性の高い プレストレストコンクリート床版に取り替え



土構造物

グラウンドアンカー

防食性能が低い旧タイプアンカー
に変わり、新タイプアンカーを施工
することにより切土のり面の長期
安定性を確保。



【グラウンドアンカー】切土のり面に働く土壌のすべり力を、緊張力を利用して安定させるもの

第三京浜道路・横浜新道に関するインタビュー

第三京浜道路全線開通60周年・横浜新道全線開通50周年に寄せて



株式会社テレビ神奈川
代表取締役社長

くまがい よしかず
熊谷 典和 氏

テレビ神奈川は、1972年(昭和47年)に開局し、2022年(令和4年)に開局50周年を迎えました。第三京浜道路の全線開通が1965年(昭和40年)、横浜新道の全線開通が1974年(昭和49年)であり、この二つの道路は神奈川県全域を放送エリアとする当社にとって欠かすことのできない重要なインフラ設備であります。道路とメディアで分野は異なりますが、共に神奈川県という地域に根差し、地域の生活を支え、なくてはならない存在として地域発展の一端を担いながら成長してきたと考えると感慨深いものがあります。

道路ネットワークの充実、生活圏の拡大やライフスタイルの変化につながり、産業や企業の誘致、観光はもちろん、防災面から見ても災害時の物資や人員の迅速な移動に役立っております。当社の報道活動においても、視聴者の皆様へ情報をいち早く届けるために素早く現場へ向かう必要があり、渋滞の緩和の点でも第三京浜道路・横浜新道は大きな力となっております。また、当社は事件・事故だけではなく産業や観光など様々な地域情報を伝えています。県内の道路ネットワークの利便性向上は番組コンテンツの充実・発展にも大きく貢献して参りました。

各地域をつなぐ道路は、人々の生活と密接です。第三京浜道路・横浜新道が開通して半世紀が過ぎ、さらなる整備が進んだことで、人の流れや物流が変わり、街や産業が発展しています。そのような移り変わりを、神奈川県唯一の民放テレビ局として、これからも伝えていきたいと考えております。

当社はパーパス(存在意義)として「お役に立つテレビ局」「なくてはならないテレビ局」を掲げており、まさに道路の持つ意義と同じであると思っております。物流問題の解決やリニューアルプロジェクトの実施など今後さらに高速道路への期待が高まる中、より快適な高速道路サービスを展開していただき、神奈川県の発展に資することを期待しております。

コラム

第三京浜道路・横浜新道の風景

第三京浜道路



横浜新道



【資料】NEXCO東日本