

<街路第1号線昭和4年3月竣工>



神奈川県警察署付近から東京方面を撮影

<出典：横浜市「横浜の復興」>

大正12年9月1日に発生した関東大震災により、横浜市内は甚大な被害があった。横浜市は9月11日に市会を開会し、復興案を検討し、政府に「帝都復興事業」に横浜市も包含するよう陳情し、その結果、大正13年3月11日に告示された「帝都復興都市計画」に21路線が位置づけられた。そのうち12間(21.82m)以上の街路12路線については国執行事業、それ以外の9路線は市執行事業とされた。

～街路構造令に特化した各都市の事例～

横浜市

(都) 国道15号線、国道1号線
(旧：街路第1号線)

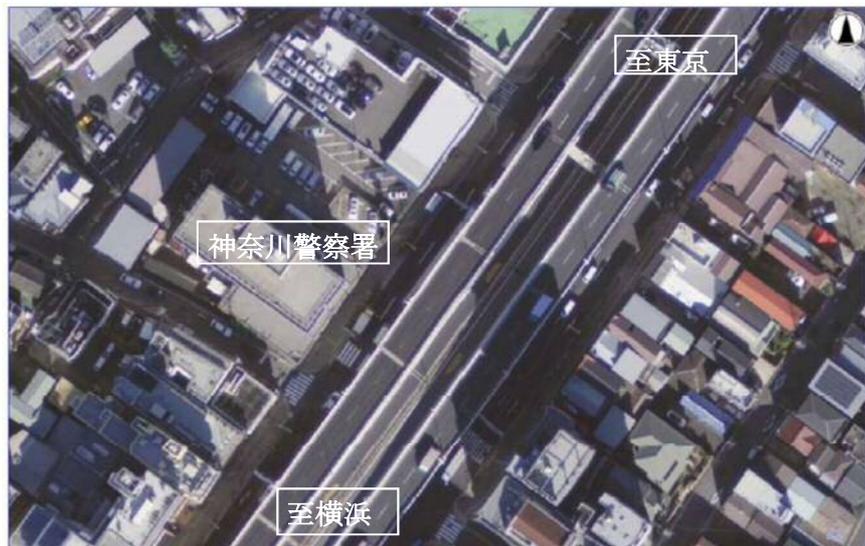
諸元表

名称	(都) 国道15号線、国道1号線 国道1号、国道15号	経緯	T13年 帝都復興都市計画決定(全21路線)
延長	約8.5km(当初) 国道1号線約29km(現在) 国道15号線約8.1km(現在)		S4年 街路第1号線竣工
種級	一等大路(当初計画) 4種1級(現在)		S21年 横浜復興都市計画街路決定 (広路：1号国道※始点変更)
幅員	22m～36m(当初計画) 27m～50m(現在) 神奈川県警察署付近の全体幅員に対する 車道以外の幅員割合 ➢24%(現在)		S27年 名称変更(市場保土ヶ谷線)
街路樹	あり		S32年 路線の分割 (高島・市場線、高島・戸塚線)
			S39年 都市高速道路新子安・寛政線の決定 ※現首都高速横浜羽田空港線
			S47年 新法に伴う名称変更 高島・市場線⇒国道15号線 高島・戸塚線⇒国道1号線

<現在の（都）国道15号線及び横浜羽田空港線>

街路1号線は当時の横浜市域を縦断する道路として計画され、幅員22〜36m、延長8,505mの国施行の道路として計画され、昭和4年3月に竣工した。

その後、昭和32年に横浜駅付近を分岐点にして2路線に分割され、昭和47年の新法の施行に伴い、東京方を国道15号線、静岡方を国道1号線と名称を変更した。



現神奈川警察署付近 国道15号線（幅員50m） <出典：横浜市「横浜の復興」>
横浜羽田空港線（幅員17m）

<現在の（都）国道15号線及び横浜羽田空港線>



神奈川警察署付近から東京方面を撮影

<出典：横浜市「横浜の復興」>

また、国道15号線の一部には昭和39年に新子安・寛政線（現横浜羽田空港線）が重複して都市計画決定され、昭和47年8月に開通し、首都高速横浜羽田空港線として利用されている。

平成27年度道路街路交通情勢調査では1日当たり、国道1号線が約9万台、国道15号線が約5万台、首都高速横浜羽田空港線が約7万台の交通量があった。

位置図



<出典：横浜市「横浜国際港都建設計画街路網図」>