

ならない。

海水から淡水をえるために、世界各国はすでに巨額の研究費をそそいでいる。国内においては製塩技術開発を調査研究している専売公社が早くから淡水化の技術をもっており、東京電力では四十一年鶴見火力発電所に実験用淡水化装置を設置している。市は四十二年西谷浄水場構内に水質試験所小型造水機を設置して、東京湾における海水の調査と造水機による生産水が飲料水として適するかという水質関係を中心とした調査研究をおこなった。

海水淡水化は技術的に解決しなければならぬ部分が多く、コストを下げるためにも技術研究の推進を強力におこなう必要がある。

9 道路

さらにひどくなる混雑

東名道路の横浜インターに近い亀甲山から横浜駅西口までは、数年前までは市営バスで四五分で行くことができた。最近は国道一六号線の混雑がひどく、普通の状態でも一時間三〇分、ひどいときには一時間五〇分かかるとなるようになった。

一六号線沿には、最近、大小さまざまな団地ができて、横浜都心部や東京方面へ通勤する人たちもふえてきたが、その大半は、やむなく途中で下車し、そこから五〇〇メートル離れている相模鉄道の鶴ヶ峯駅まで歩き、電車に乗り換えている。こうした現象はここだけではなく、市内のいたるところで交

通がマヒし、市民の足が奪われ、物資の流動がさまたげられている。

昭和四十四年中の交通渋滞状況の調査によれば、東名道路などの幹線道路が整備されたにもかかわらず、三回か四回程度の信号待ち、あるいは、一車線三〇〇メートルから四〇〇メートルの車がとどこおる、いわゆる渋滞度三以上の発生延時間、前年度より約三〇パーセントも増加した。とくに高島町交差点、一六号線の鶴ヶ峯・西谷、金沢区君ヶ崎、および桜木町は、渋滞度において県下で一位から五位までをしめる交通の難所となっている。そして、こうした交通混雑は、都心部から周辺部へ、幹線道路から補助道路へとひろがっており、さらにはその影響が買物道路や裏通りにまでおよんできている。

道路の混雑がひどくなった第一の原因は、なんといっても自動車が増えすぎることである。四十五年四月現在、市内の道路の総延長は、東京・大阪間の距離の一〇倍以上にあたる五、七九二キロメートル、道路の面積は、二、五八三ヘクタールで、これは西区と中区の面積をあわせたより広い。これを一〇年前の三十五年とくらべると、道路延長は一・五倍、道路

面積は一・七倍にふえている。これにたいして、市内における自動車の総数は、四十五年四月現在、二七万二、〇〇〇台で、三十五年の五万二、〇〇〇台にくらべると、五・二倍に

表 2—58 道路面積、自動車台数等の推移

種別	35年4月	45年4月
市域面積 (km ²)	405.56 (100)	417.55 (103)
道路延長 (km)	3,786 (100)	5,792 (153)
道路面積 (ha)	1,496 (100)	2,583 (173)
道路率 (%)	3.7	6.2
自動車総数	51,954 (100)	271,125 (522)

注：1. カッコ内は35年を100とする指数
2. 企画調整室調整課調べ

もなっている。自動車の増加が道路整備のテンポをはるかに上まわっているわけである。混雑の第二の原因は、道路容量の絶対的不足と道路体系の不備である。

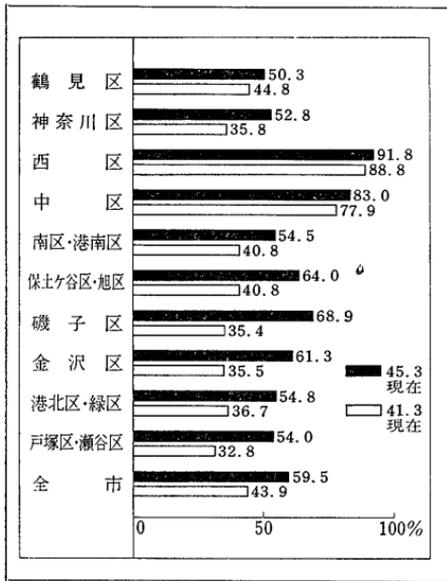
道路の容量は一般的には市域面積にしめる道路面積の割合（道路率）をもってあらわすことができるが、横浜市の場合三十八年四月現在三・八パーセント、四十五年四月現在六・二パーセントである。二〇パーセント以上もある欧米諸都市はもちろん、東京・大阪・名古屋の諸都市がいずれも一二パーセント前後であるのにくらべるといちじるしく低く、道路資本の絶対的不足はかくしきれない。これは、横浜市の場合市域面積が広く、まだ市街化していない山林・田畑が多く残っていることにもよるが、戦後の復興計画が比較的小規模で、十分な道路空間を確保できなかったことも、大きな原因の一つと考えられる。また横浜市は、明治以降港を中心として発展したこと、市域の約七〇パーセントが丘陵地という地形上の制約などにより、幹線道路は港を中心とした都心部から扇形の放射状に伸びており、これらを結ぶ環状線が少ない。このため都心部や港湾地帯へ出入する交通ばかりでなく、通過交通をふくむ大部分の交通が、一点に集中しやすい道路体

系となっている。また東海道線が市内を分断しているため、大量の交通がこれを横切らなければならないことも大きな問題であり、道路の体系化が急がれながら、これが実現しないまま人口急増と自動車時代を迎えたことが混雑を激化させる原因となっている。

舗装率は六〇%に上がった

道路の舗装は、市民にとって一番の関心事であるといってもよい。従来は、国道や主要地方道などの幹線道路の舗装に重点がおかれてきたが、昭和三十八年以降、市民に身近な通勤・通学・買物道路など小道路の舗装を市政の重点施策として取り上げ、積極的に取り組んできた。四十一年度から四十四年度までの四年間に、こうした小道路の整備につきこんだ予算だけでも四四億円に達し、この間四〇〇万平方メートルの舗装をおこなった。この結果、舗装率も四十一年度当初四三・九パーセントであったのが、四十四年度末には、五九・五パーセントにまで引き上げることができた。行政区別に見ても、いままでもいちじるしく整備の遅れていた周辺地域も、この数年でいずれも五〇パーセント以上の舗装率となった。し

図 2—22 区別道路舗装率



かし、郊外地での宅地化のいきおいは衰えず、舗装を必要とする道路もなくならない。舗装にたいする市民の要望も依然として多く、四十四年度の「市長への手紙」でも、こうした舗装要望をふくめた道路関係への陳情、苦情が一、八八八件で第一位をしめている。市では今後とも市民生活に密着した道路の整備を重点施策として取り上げ、市民の要望にこたえていく方針である。

一方、自動車交通量の激増と大型化、重量化によって道路の破損が早くなってきている。このため、簡易舗装をもっと丈夫なアスファルトコンクリート舗装に打ちかえるとか、穴はこの道路を埋めるとか、砂利道の砂利敷をひんぱんにおこなうなど、道路補修の費用も年々増大し、四十五年度は一二億円に達し、経常的な経費として市の財政に大きな負担となつてきている。

幹線道路にも力をいれる

市民に身近な小道路の整備をすすめる一方、都市の動脈としての幹線道路を整備し、市民活動の効率性を高めていくことが必要である。自動車交通が激増し、市内のいたるところで交通が渋滞し、市民の足や物資流動がさまたげられているが、市はなすところなく手をこまねいているわけではない。

幹線道路の整備は、国の道路整備五カ年計画にもとづき、街路事業、一般道路改良事業、高速道路事業および土地区画整理などの面的整備事業によっておこなわれるが、これらが相互に補充しあいながら有機的におこなわれて、はじめて効果を発揮することができる。

まず、街路事業であるが、現在都市計画決定されているものは、放射道路一四路線や環状道路五路線を軸として、これに連絡道路七四路線をあわせて合計九三路線、総延長は五九七キロメートルにおよんでいる。このうち、四十四年度末までに完成した街路の延長は一三〇キロメートルで、進捗率は二一・七パーセントにとどまっている。街路の整備が容易に進まないのは、用地の買収や建物移転の交渉が、なかなかまとまらないことと、最近の地価の異常な値上がりによって多額の事業費がかかるわりには、整備される道路の延長が伸びないことによるものである。このような状況のもとでは、街路の整備を短期間に完了させることはほとんど不可能に近いといつてよい。そこで都市開発の進展の状況や交通混雑の状況などをにらみあわせながら、優先的に整備する必要がある路線および区間を選定し、系統のかつ重点的な整備をおこない、投資効果の向上をはかっていくことが必要である。具体的な整備方針と主要な事業としては、第一は鶴見から新横浜をへて市中心部に連絡する街路を整備することとし、すでにほぼ完成した鶴見・新横浜間に引き続き、現在三ツ沢付近の拡幅を実施中である。第二は都市高速道路などの建設にともなう

幹線街路の整備で、鶴見区汐入町付近の産業道路の拡幅と新子安の立体交差を四十三年に完成し、現在横浜駅東口から高島町にいたる国道一号线七八〇メートルの区間を五〇メートルに拡幅中であり、引き続き高島町の交差点改良と、派大岡川街路および山下バイパスの新設を計画している。

第三は鉄道との立体交差化にともなう幹線街路の整備で、現在洪福寺から保土ヶ谷駅裏を通り東海道線と立体交差し、国道一号线に接続する浅間・保土ヶ谷線の整備を急いでいる。

第四は沿線開発にともなう幹線街路の整備で、上大岡から鎌倉方面に通ずる本町・鍛冶ヶ谷線をはじめ、洋光台および港南台団地関連街路などの整備を継続実施中である。第五は港北ニュータウン関連街路の整備で、ニュータウンと都心部を結ぶ街路の用地買収に四十五年度から着手することとしている。第六は、その他交通混雑緩和のための街路整備で、綱島の大綱橋の新橋を昭和四十四年に完成した。つぎに道路改良事業は、主として郊外部において都市計画街路以外の主要道路の系統的な改良あるいは鉄道との立体交差、交通渋滞のひどい交差点の改良などを分担することとしている。まず原道の原宿・六浦線については、戸塚区筈間町から原宿にいたる

区間を整備中であるが、四十五年度中に完成の予定である。

また横浜・上麻生線は現在小机付近の拡幅を実施中で、引き続き工事区間を延伸するとともに、四十四年度から丸子・中山・茅ヶ崎線の改良に取り組んでいる。また国鉄第三次長期計画にもとづく東海道線の線増工事に併行して踏切道の立体化を促進するため、現在平沼第一および豊田踏切の立体化工事を実施中で、四十六年および四十八年度にそれぞれ完成する予定である。平沼第二、大山、秋葉などの踏切についても計画を検討している。

道路行政の新しい方向

横浜市は東京に近接しており、東京の影響を受けやすい。また太平洋ベルト地帯に位置し、東京・大阪を結ぶ通過線上にある。このため横浜の道路網も東京指向型の色彩が強く、主体性に欠けるうらみがある。人口二二〇万をこえる大都市となった現在、道路網を再検討し、横浜の主体性を確立することが重要な課題の一つと考えられる。かねてからの懸案であり、今回都市計画決定された中環状線もこの意味で新しい型の動脈の一つと考えられ、全線開通のあかつきには、横浜の

道路交通に画期的な変革をもたらすものと期待されている。しかし、約八五〇億円という膨大な事業費を必要とするところから、その実現を期するためには、もう一度街路事業の優先順位を再検討し、さらに重点をしばった投資をおこなうことが必要であろう。

都市計画街路や高速道路を整備することによって、今後激増する自動車交通に有効に対処することができるのであろうか。欧米諸都市の例からみても残念ながら否定せざるをえない。道路が整備されれば、それに応じて自動車もふえ続け、つねに混雑は解消されそうもない。したがって、自動車交通の激増に対処するために道路を整備するという考え方は、もはや無条件に支持するわけにはいかなくなってきており、あらたな政策による補強が必要である。地下鉄を中心とする大量輸送機関の建設を促進することによって、人員輸送の交通機関別適正配分をはかることや、都心部への自動車乗入れを大幅に制限するなどの措置が急務となってきている。