



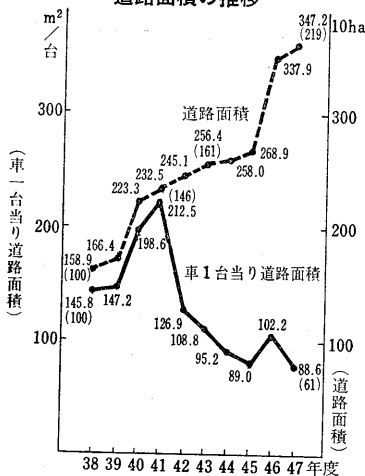
17 道路

自動車は市民六人に一台

市内の自動車の保有台数は、昭和三十八年度から四十七年度までの間に約三・六倍に増加し、市民六・二人に一台の割になった(図-93)。これにともなって、自動車一台当り道路面積も三十八年度の六一％に減少し(図-94)、一日一〇時間以上交通渋滞がおきている交差点は、四十八年度では一か所にもなっている。また一日一三万台にのぼる通過交通も大きな問題である(図-95)。

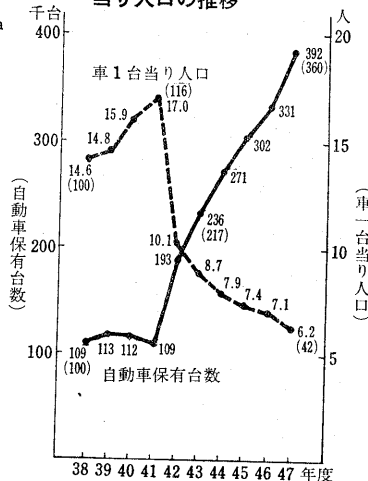
そこで都心部の交通緩和のため環状二号線などの環状道路や、山下長津田線や横浜鎌倉線などの都心部と周辺部を結ぶ主要な放射道路の整備が進められ、道路網の確立がめざされている。この結果、整備の完了した道路は、面積・延長とも四十八年度は三十八年度の約二倍となったほか(図-97)、高速道路も約四倍の四四・三キロメートル建設され、踏切四〇か所の立体化も完了した。これにあわせて、県公安委員会の協力のもとで駐車禁止など交通規制の強化も実施されている。

図-94 道路面積と車1台当り道路面積の推移



[注] () は昭和38年度を100とした指数
[資料] 道路局

図-93 自動車保有台数と車1台当り人口の推移

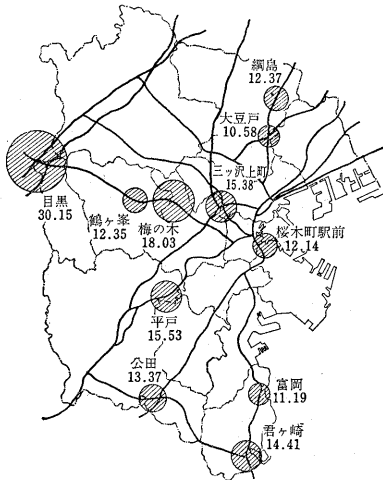


[注] () は昭和38年度を100とした指数
[資料] 道路局



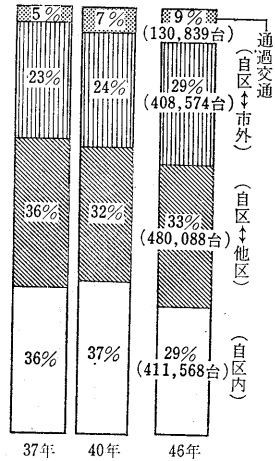
道路

図-96 主要交差点交通渋滞時間
(昭和48年上半期)



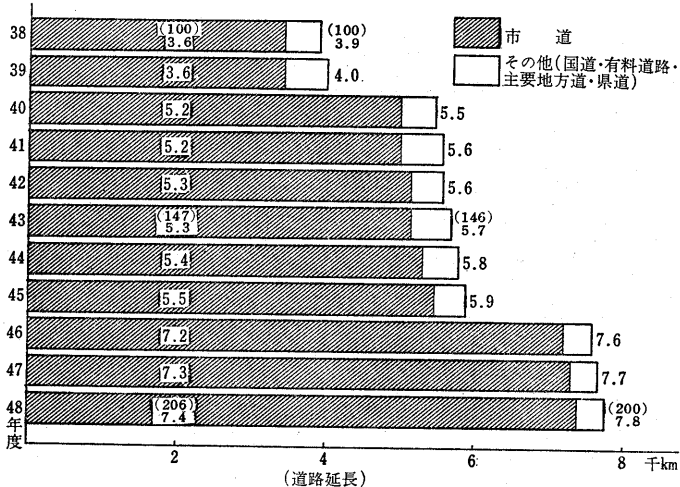
【注】 1日平均渋滞時間は午前6時～午後7時まで1交差点において各方向300m以上渋滞した時間の合計をいう 【資料】 神奈川県警

図-95 市内の自動車の動き



【資料】 「自動車起点終点調査」 (計画局)

図-97 道路延長の推移



【注】 () は昭和38年度を100とした指数
【資料】 道路局



横浜の一〇年

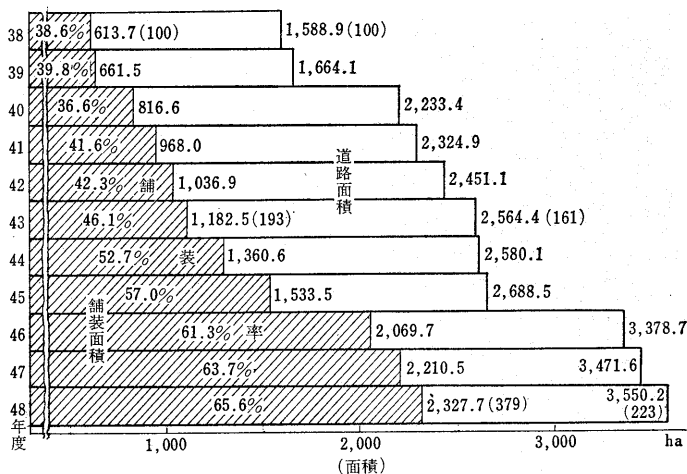
市街地の道路舗装はほぼ完了

道路網の全市的整備を進める一方、市民が日常利用する道路の整備も積極的に進められてきた。まず道路舗装は昭和四十八年度までに市内の六五・六％にあたる道路が舗装され、市街地の道路舗装はほぼ完了した(図—98)。また私道の舗装についても四十八年度からその経費の二分の一にあたる費用を横浜市が負担することとし、三五、六二二平方メートルの舗装が行なわれた。

さらに、四十八年度までにお買物道路は伊勢佐木町、元町など二九か所、ちびっ子道路は九四か所が指定されたが、今後安心して買物ができ、子供達が遊べる道路がひろげられる予定である(図—99)。

道路を市民の手に取戻すために脚光をあびはじめたバイコロジ運動を進めるため、五地区に合計二八・六キロメートルの自転車道が整備され、二、〇六四台の自転車駐車施設が作られた(図—100)。

図—98 道路面積と舗装面積の推移



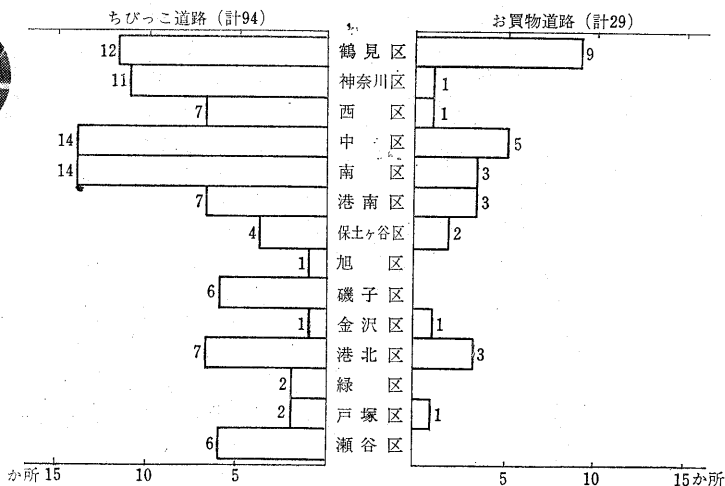
〔注〕 () は昭和38年度を100とした指数

〔資料〕 道路局



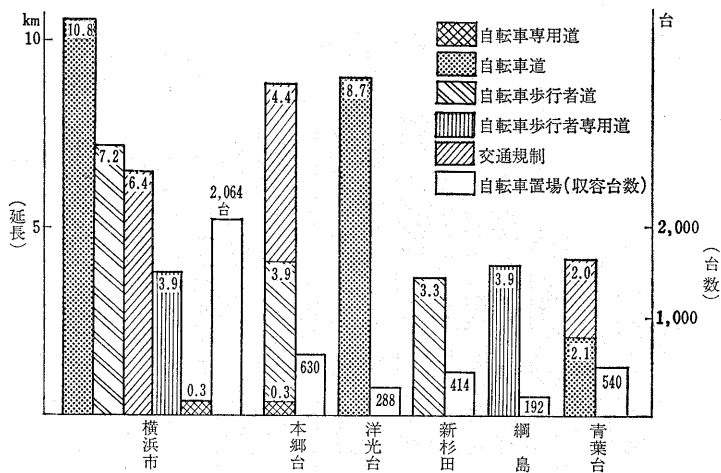
道路

図-99 お買物道路・ちびっこ道路区別指定状況 (昭和48年度末)



〔資料〕 市民局

図100 自転車道等の現況 (昭和48年度末)



〔資料〕 道路局



横浜の一〇年

減少する交通事故

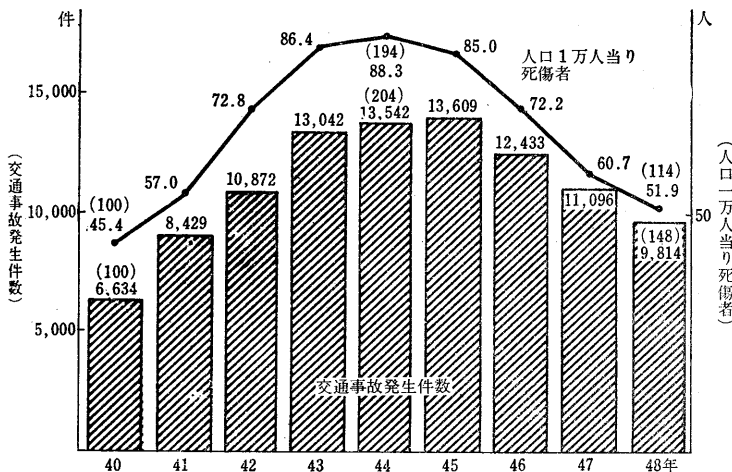
自動車の増加にともなって、心配されるのは交通事故の増大であるが、横浜の交通事故の件数は、昭和四十五年度の一萬三、六〇九件をピークに減少の傾向をみせ、四十八年度では、九、八一四件となっている（図―101）。

また人口一万人当り死傷者数も、四十四年の八八人にくらべて四十八年には五二人に減少している（図―101）。

しかし、交通事故に対する市民の不安は依然として大きく、交通事故共済制度の始まった四十三年度に約五八万人だった加入者は、四十八年度には約九八万人に達し、市民の三九%がこの制度に加入している（図―102）。

また、市民を交通事故から守るために、積極的に建設が進められてきた歩道や、ガードレール等交通安全施設のはたした役割もきわめて大きいと考えられる（図―103）。

図-101 交通事故の推移



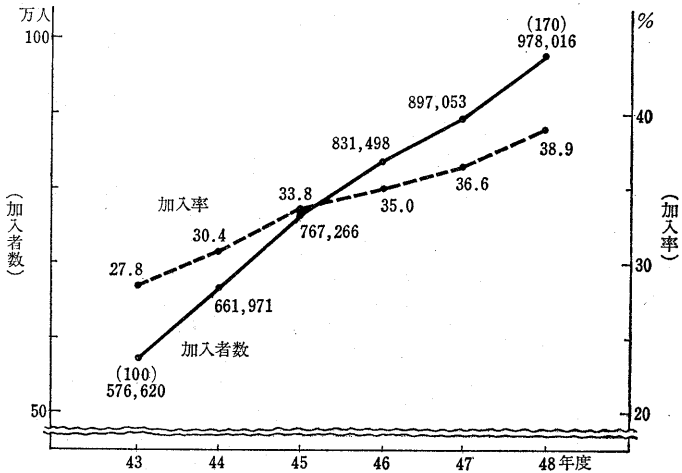
〔注〕 () は昭和40年を100とした指数

〔資料〕 市民局



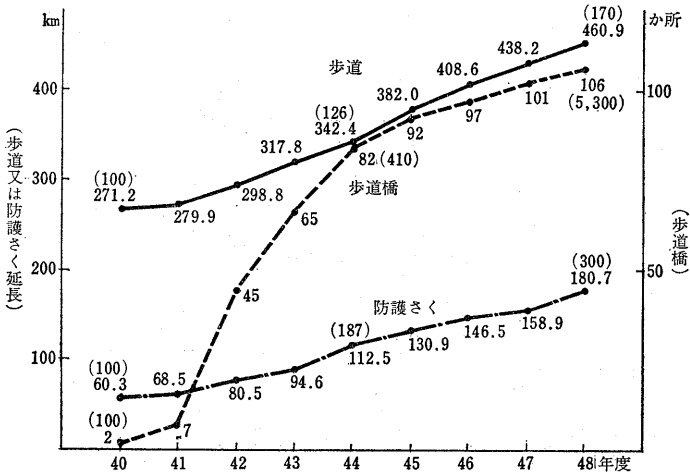
道路

図-102 交通災害共済加入者の推移



〔注〕 () は昭和43年度を100とした指数
 〔資料〕 市民局

図-103 交通安全施設整備状況



〔注〕 () は昭和40年度を100とした指数
 〔資料〕 市民局