

横浜の都心部における交通規制 試論

野村良政

1——まえがき

関内、関外、山下、伊勢佐木町地区は、横浜港を背景として、官公・商業・業務地区が集中しており、横浜市内でもっともすぐれた都心が形成される要素をそなえた地区である。しかしながらこの地区には通過交通的幹線街路が貫通していることや、通勤等の私的自動車交通が集中していることから、道路交通をはなはだしくふくそうさせており、このままではこの地区の特性を十分に生かすことはむずかしい。高速道路網計画は着々と実施に移されているにしても、それらは地区内外の平面街路に接続して、地区内の交通を一そうふくそうさせることはあきらかであり、根本的には地区内自動車交通の規制が併行して行なわれなければ、政治・経済活動はまひし、都心にふさわしい発展は望

めなくなるものと考えられる。

これを解決する一手段として

- (1) 通過交通の排除
 - (2) 通勤等の私的交通の規制
- について、一つの試案を提出するものである。

2——地区の現況

大岡川・新富士見川・中村川・堀川等にかこまれたこの地区を都市地区とすると、その現況はつぎのようである。

地区面積	302.0ha < 100 % >
道路	99.5ha < 33.0 % >
公園	15.5ha < 5.2 % >
河川	12.0ha < 4.0 % >
公共施設用地 合計	121.0ha < 42.2 % >
宅地	175.0ha < 57.8 % >

道路公園等の公共用地が42%を占めている点からみても、それらはかなり整備されており、都心地区にふさわしい内容といえよう。道路率だけをみても、東京でもっとも高い都心地区の40%は別として、千代田区、中央区、台東区の道路率は25%にすぎない。横浜のこの地区は、それらよりも道路率ははるかに高く、宅地率は58%しかないのだから、これ以上道路等を平面的に拡大することは、物理的にも土地利用上からも困難と思われる。

3——駐車について

昭和42年5月20日午前10時から11時30分までに県警加賀町警察署が調査したところによれば、この地区の南半分150ヘクタール<関内・山下町>における自動車の路上駐車は3,000台であった。その大半は官公庁その他事業所に通勤しているオーナードライバーの所有であり、それらは朝から夕方まで長時間にわたる駐車と認められるものであったと記されている。この地区全体では、だいたい5,000台余りの路上駐車があるとみてよいだろう。

これら主として通勤のための私的交通は、朝夕同一方向性をもって同一時間帯に集中し、道路交通の混雑を招いているばかりでなく、昼間は路上駐車によって交通を障害し、二重に交通を妨害していることとなる。しかも国民所得の増進の反面、10万円以下の中古車さえ陳列販売されていることを思えば、これらによる交通妨害はますます過激になることはうたがいない。

現在地区内の有料駐車場は約20カ所、20,000m²で1,000台分であり、派大岡川、吉田川等の埋立によって設けられる駐車場計画1,660台を合計しても、2,700台にすぎない。自動車が現在数のままとしても2,000台の駐車

場不足となる。昭和39年に完成した横浜駅西口の地下駐車場の建設費は、自動車1台につき350万円となったが、駐車ビルの場合は幾分安く、かりに平均して1台あたり300万円としても、上記不足分2,000台に対して路外駐車場建設費は60億円となる。そしてそれさえ自動車の今後の増加よりみれば、その需要の数パーセントにしかなかった。

通勤などのための私的交通は、東洋大学の磯村英一教授がのべているように、「やがて自動車は都市生活にとっては最大の邪魔物となり、その利用が制限されるようになることは明らかである」<「都市問題研究」昭和42年10月号>とみなければならぬ。また、「駐車場の整備は道路交通の対策としては効果は

なく、今後は都心地にはむしろ駐車場は造るべきではない」という論が定説化されつつあり、ロンドン大学のロブソン教授の「東京診断」のなかでも、駐車場については同様に強調されているが、横浜のこの都心地区についても例外ではない。

4———幹線街路について

1・現況

前述のように、この地区は横浜市内でもっともすぐれた都心的要素を完備しているが、この地区の一つの欠点は通過交通的幹線街路が、地区内をいくつも貫通していることである。<図1>
そのもっとも大きなものは国道16号線<幅20~27m>であり、

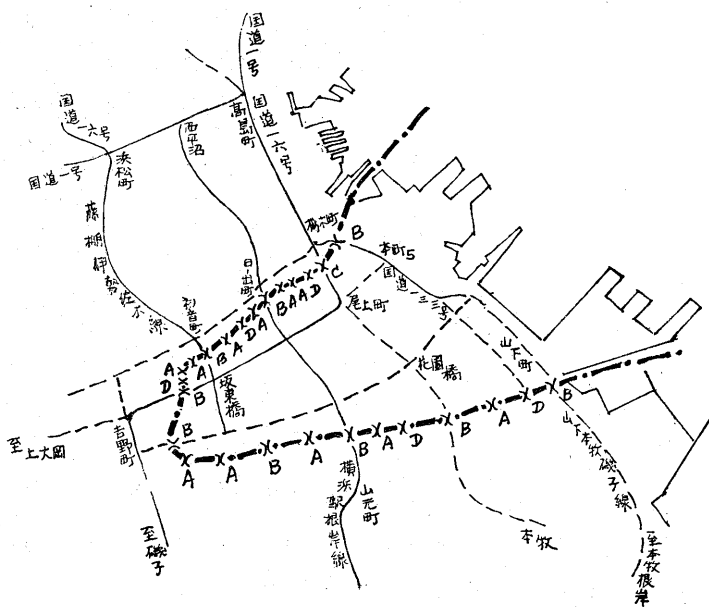
それは高島町交差点—桜木町駅前—尾上町—吉野町をへて、磯子をとおり横須賀市へ続いている。さらに国道133号線が桜木町駅前—横浜港へと伸びているが、これは山下ふ頭、本牧ふ頭をへて根岸湾臨海工業地帯に、主要地方道山下本牧磯子線としてつらなり、八幡橋で国道16号線に合流している。

このほか、横浜駅根岸線、藤棚伊勢佐木線等もこの地区を横断している。これらの主要幹線は横須賀地区と京浜地区または根岸湾臨海工業地帯、本牧産業地帯と京浜地区との連絡路としてやむをえず都心地区を通過しているという実情である。これらの通過交通は都心地の発展のためには排除しなければならないものである。

2・交差点改良の効果

横浜市内の交差点のうち、もっとも滞溜が多く、かつ都心地区に関係深いのが高島町交差点である。これは国道1号、16号線その他合計6本の主要路線が交差し、その上を国鉄根岸線と東京急行東横線が高架越しして、それらの橋脚等が交通流をいっそう難渋させている。この交差点の改良立体化は今までかなりの日時をかけて研究されてきた。しかし適切な改良計画はなかなか定まらない。それ

図1 通過交通的幹線道路



は、この交差点から東へ、わずか600mさきに横浜駅前交差点が、さらに600mさきに青木橋交差点、さらに1,100mさきに東神奈川駅前交差点があり、南には1,300mさきに桜木町駅前交差点があるためである。その他の方向にも、西平沼、平沼、岡野町等の交差点が近い。交差点は、つぎの交差点までの距離が近い場合には、一つだけを立体化しても効果は少ない。かりに高島町交差点を改良立体化しても、近隣の各交差点へそれだけシワヨセされるだけで、路線の交通流は特別に改善されるものではない。したがって、やるならそれらの大部分を一挙に連続的立体交差としなければならぬわけである。これらの交差点改良については、昭和41年度に行なわれた「大都市幹線街路調査報告書6」にくわしくのべられているが、その事業費の概算は、一つの案によればつぎのようになる。

東神奈川交差点	557,100千円
青木橋	199,680
高島町	2,643,000
桜木町駅前	1,588,100
計	4,987,880千円

この事業費はかなり大きなものであるが、これらはすべて国道であり、国が直轄で施行すべきものであるが、今のところ国の方にはその考えはない。とにか

く50億円の事業費と長期間にわたる工事中の交通処理などを考えると、その実現は容易なものではない。予算的にも物理的にも、10年以上かかる大事業となるだろう。10年以上もかかるものでは都心地区の交通の緊急な対策とはならず、たとえ実施されたとしても、自動車交通を今のままに放置すれば、立体交差が完成した頃にはもう容量は不足して動きがとれなくなることは昭和55年推定交通量からみて明らかである。交差点改良によって交通容量は50%上昇しても同時に私的交通の規制がなされなければ問題は解決しない。

・私的 交通規制の効果

昭和41年度の交通調査によれば<午前7時~午後7時の12時間>この地区にもっとも関係の深い方向別交通量の多い路線は

A 高島町←→桜木町	32,835台/12時間
B 高島町←→本町	27,491台/12時間

交通量の多い交差点は

a 高島町	83,116台/12時間
b 桜木町	71,017台/12時間

このうちA高島町←→桜木町は市電が撤去されれば6車線として、使用されB高島町←→本町は4車線完通となる。交差点のある街路の交通容量は1車線あたり660台/時であるから、12時間で8,000台とすれば、Aは48,000台、Bは32,000台の容量をもっており、現在の交通量はその場合の容量のそれぞれ68%と84%になるわけである。

昭和40年度の横浜市内OD調査による自動車台数は表1の通りであった。

これで見ると、乗用車は全体の48%、貨物車は52%となっており、また乗用車のなかの自家用は全体の自動車の44%を占めていることとなる。このうち、通勤通学などのものを半分とみれば、それらは全体の22%を占めることとなり、この私的交通量はつぎの通りとなる。

A 高島町←→桜木町	7,200台/12時
B 高島町←→本町	6,050台/12時

表1—OD調査による市内自動車台数

		自家用	営業用	計
乗用車	普通	1,028台	40台	1,068台
	小型	34,952	3,227	38,179
	計	35,980	3,267	39,247
貨物車	普通	4,172	5,776	9,948
	小型4輪	26,475	1,787	28,262
	小型3輪	4,959	468	5,427
	計	35,606	8,031	43,637

これを規制すれば現在の交通量は、

- A 高島町←→桜木町 25,600台/12時
 - B 高島町←→本町 21,400台/12時
- となり、それぞれの容量の53% 67%となつて、まだかなりの余裕があることとなる。これに平行して高速横浜羽田空港線が臨港線として延伸されて80,000台/日の容量をもてば、都心地区のために必要なこの方向の交通容量は、それほど少ないものではない。

4・横浜市の高速道路計画

第3京浜道路も開通以来順調に交通量は増加しているが、昭和43年度には東名高速道路の東京—厚木間<4月末>が、臨海高

速道路の横浜羽田空港線<9月中>が開通する。さらに昭和44年春には東名高速の全線が完成する。これらとの合理的な連結をはかつて、下記のような横浜市内の高速道路網計画がかたまり、その一部はすでに着工し、昭和46年度にはそのすべてが完成する予定となっている。

図2のように、これらの高速道路は都市内交通に使用されると同時に、都市間交通にも活用され、短距離で短時間に目的地への到達が可能となる。そこで、これを活用すれば、都心地区に関する交通の利便は飛躍的に増大するばかりでなく、都心地区から余分な通過交通が排除されることになり。都心地区のうける利益は大きなものがある。

- 1 臨港線 6.3km
 - 2 三ツ沢線 2.3km
 - 3 都心環状線 4.2km
 - 4 花見台線 5.0km
 - 5 磯子線 3.3km
- 以上首都高速道路公団施工
計 21.1km
- 6 保土ヶ谷バイパス 11km
建設省施行中
 - 7 南横浜バイパス 14.5km
日本道路公団施工準備中

5——交通機関について

1・鉄道網

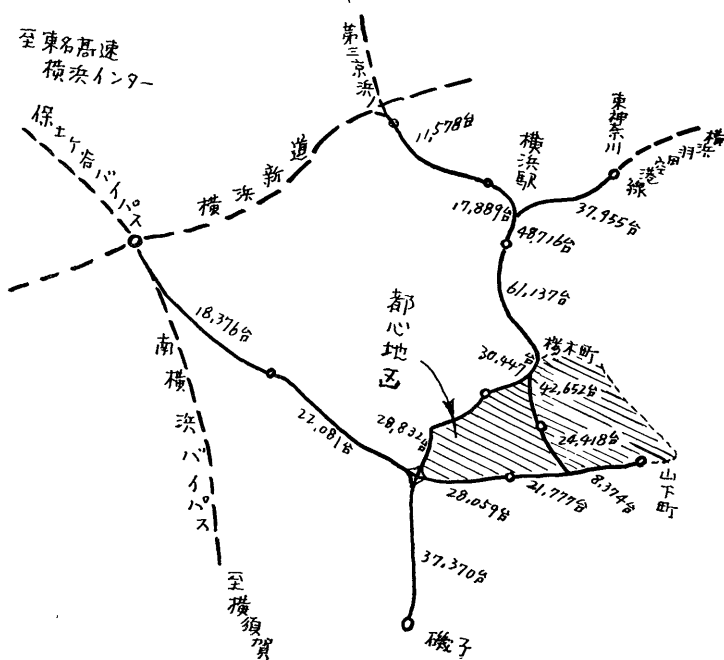
この都心地区は東京急行東横線の終点桜木町駅や、京浜急行黄金町駅、日の出町駅からそれぞれ徒歩可能の位置にある。さらに国鉄根岸線が地区を横断し、桜木町駅、関内駅、石川町駅などが利用されている。市営地下鉄も1号線<湘南台—戸塚—上大岡—関内>3号線<本牧—山下町—関内—桜木町—横浜駅—新横浜駅—港北ニュータウン>がこの地区を横断または縦断し地区内または地区に接して、1号線—阪東橋、長者町、関内3号線—山下町、日本大通、関内、桜木町

などの駅が計画され、地区内に関する部分は昭和43年着工、46年開通の予定となっている。

<図3>

したがって昭和46年以後は、各鉄道駅からこの地区内の各地点は、だいたい500m以内の圏内となり徒歩可能の距離となる。

図2 高速道路



以上のように鉄道網は、横浜市内でもっとも充実しゆきとどいた地区であり、このほか数多いバス網などを考えると、大衆輸送機関ですべてをまかなっても一般の足には不便不都合のない地区といえよう。

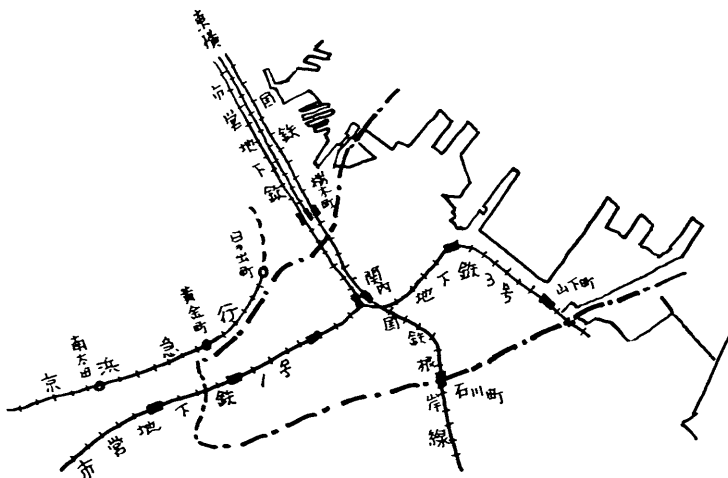
2・鉄道の普及率

この地区内または地区に接する鉄道の普及は、つぎのとおりである。

市営地下鉄	6 駅	4.0km
国鉄	3 駅	1.5km
京浜急行	2 駅	0.9km
計		6.4km

つまり、地区面積 3 km² に関して鉄道は延長 6.4 km あり、1 km² あたり 2.1 km となるから、東京で鉄道普及率最高の千代田区・台東区なみで、1 km² あたり 2.0 km 以下となっている、中央・港・新宿・品川・渋谷区などよりも、普及率はよいことと

図3 都心地区の将来の鉄道網



なる。この点からみても、都心地区にふさわしい条件をそなえており、通勤等に自家用車を使用しなくても、たやすく十分に一般の目的が達せられる条件をそなえているといえよう。

6——地区内の交通規制の試案

1・規制の方法

この地区はめぐまれたことに、2級河川大岡川本流とその派川堀川、中村川、新富士見川などによって、馬蹄型に区切られた内側に位置している。これは今後の都市計画上、いろいろと良い条件になるだろう。この河川運河には現在大小26の橋があり、それらを幹線的なもの、それ以外の区画街路的なものに分けると、つぎのようになる。

幹線的橋梁	11橋
区画街路的橋梁	15橋

この区画街路的橋梁のうち、交通量の配分や位置などを考えると、4橋は一方交通に、11橋はバリケードを設置して、歩行者専用橋としてよいだろう。幹線的橋梁は、もちろん一般交通に使用する。そのうち一部については一方交通とすることもできる。それらを分類するとつぎのようになる<図2>

A 歩行者専用橋	11橋
B 一般橋（出入共同）	9橋
C 入路専用橋	1橋
D 出路専用橋	5橋

以上の一般橋および入路専用橋の10橋については、入口側に料金所を設ける。そして特殊の自家用車、公用車、バス、タクシーおよび事業用貨物自動車は無料とし、一般自家用車は、これらの橋から入るとき、1回200円くらいの料金をとることとする。通行無料の自家用車にはとくにステッカーをはれば、判別は容易であろう。規制の期間は1月4日～12月29日、規制時間は午前7時より午後7時までとし、要するに都心地区の機能を妨害する通勤等の私的交通を規制するものである。

2・規制の効果

- A 都心地区内の交通緩和
- B 都心地区につながる幹線街

- 路や交差点の交通の緩和
- C 都心地区の路上駐車と駐車場不足の解消
- D 地下鉄などの利用率の増進

7———自家用車の交通規制論の経過

都心地への乗用車の乗り入れ規制については数年前から各国で提唱され、日本でも2、3年来、交通問題解決の強力な手段として主張され、いまや定説化してきた感さえある。

とくに日本は、玄関で履物をぬぎ部屋へはいるという住生活様式であって、土足く自動車>で座敷く都心地>へ上ることは、もってのほかだというたとえまでもちだされた。周辺地区で自動車を駐車して、大量輸送機関にのりかえるという、いわゆるパーク・アンド・ライド・システム<Park and Ride System>は、考えてみれば日本では類似した方法が古くから行なわれ今も珍しいことではない。つまり小都市などでは、駅前に自動車預かり所があって、通勤通学者はここで自転車を預けて汽車に乗りかえている。この自転車が自動車にかわっただけのことである。現在横浜市内では、国鉄根岸線の磯子駅や根岸駅は駅前広場が広いので、ここに多くの

自家用車が日中長時間駐車している。これも周辺の住宅地からくるオーナー・ドライバーたちが列車に乗りかえてゆくパーク・アンド・ライド方式の日本版であろう。

自動車運転免許証所持者は日本では現在、2,300万人と公表されており、女性ドライバーもめだつてふえている。そして駅から遠い新住宅団地では、主婦が主人を自家用車に乗せて、駅へ送迎するという、いわゆるKiss and Ride方式もしばしばみられるようになった。自家用車の都心乗り入れ禁止論については、千葉大学の清水馨八郎教授や評論家角本良平氏等の論が明快である。ロンドン大学名誉教授ウイリアム・A・ロブソン博士の『東京都政に関する報告書』のなかにも「自動車による通勤は終局的には嚴重に制限されなければならないであろう。これはすべての大都市にみられる傾向であり、東京も例外ではない。」という趣旨の指摘がある。横浜もまた例外ではないと思われる。

8———規制実施の時期

昭和46年という年は、横浜市の都市計画上、歴史的な年となると考えられる。それは、

- (1) 市営地下鉄の開通
- (2) 横浜市高速道路網の開通
- (3) 国鉄根岸線の大船への開通
- (4) 国鉄横浜線の長津田への複線化完成
- (5) 国鉄根岸線沿線の住宅公園洋光台などの住宅団地の完成
- (6) 都心部再開発の進行
- (7) 本牧地区の復興

その他さまざまな躍進が期待される。自動車工業会の公表によれば、今後5カ年間の自動車の国内販売台数は1,917万台と推定されているが、それらのすべてを勘案するとき、横浜の都心部に対する自家用車の交通規制の実施は昭和46年を目途とすることがもっとも望ましいと、私は考える。そして地価の比較的低廉な周辺地区の駅付近に、駐車場をつくることもあわせて考えておくべきだと思われる。

<計画局区画整理部長>