

横浜の交通機能の現状と課題

証 幸雄

一——はじめに

本稿では、前段の大都市公共交通問題の対策論を受けて、次論文以降の、横浜における各種交通機関の各論への前段として、いわば導入部に相当する序説の意味で書き下したものである。周知の事柄を、横浜の交通を脳裏に置きながら順次、確認して行くと共に若干の、踏まえたい前提や視角、それに筆者の期待でもある課題・要望を逐次差しはさんで述べた。

なお、直接関連のある拙文として、左記の既刊論説を記させていただく。

○「横浜市域における都市交通の動向と課題」：『産業構造の変動と都市問題（横浜の経済と社

一——はじめに

- 二——都市域形成過程の特徴
- 三——交通地域としての本市区
- 四——高速交通機関
- 五——バスその他の道路交通機関
- 六——地域・市民の側からの話し合いの場を

会・一九七〇年）所収、横浜市立大学経済研究
所刊、昭和四十五年

○「横浜市の都市交通問題」：『都市の経済構造と都市問題（横浜の経済と社会・一九八四年）』所収、同前刊、昭和五十九年

○「横浜の地下鉄」：『運輸と経済』（三七巻）十二号地下鉄特集号）所収、財団法人運輸調査局刊、昭和五十二年十二月

二——都市域形成過程の特徴

通例の如く、幕末開港から説き起こすまでもなく、本区横浜の市街地形成が、当時の関内地区から始まって、港湾また貿易の発展に伴い、周囲へ進み、さらにその外延の掌状の奥行き

ある谷間へ伸びて行った。落差の大きい台地上の市街地化が、臨海部の一部を除けば著しく遅れて、現在の横浜駅やその近くでの車窓から見える台地の宅地化ですら、本格化したのは、昭和三十年代後半になってからである。

昭和六十四年には、「市制施行一〇〇年」を迎えるのであるが、明治二十二年市制施行時の本市は、まさしく真正正銘の「貿易港湾都市」としての都市の諸機能と関連諸施設とを中心とした市域であり、生活圏が狭く、都市域も小さかったとはいえ、「域内交通」の機能と体系は、その後も関内中心に形成されてきた。

他方「都市間交通」では、東海道本線が全通後もしばらくは、今日の桜木町駅と同所と見な

して差し支えない地点の、当時の横浜駅で折り返す方式により、平沼橋より若干先で現在の本線と合致する道筋を経て行くのが要路であり、当時の横浜駅は関内・臨港地区への近接した入口であり、同時に中心市街地の内玄関でもあった。後に横浜駅が現在の場所に移り、二重のいわば外玄関の如き位置になった。

開港場所が、東海道宿場町の神奈川ではなく、旧横浜村に選定され、初期の「みなと横浜」が、小さな半島部ともいえる地域に形成されたことが、その後の横浜の都市発達と市域拡大に伴って、神戸市をはじめ内外の多くのいわゆる港湾都市と呼ばれる都市では見られない厄介な事態をもたらす所与の条件の一つになり、交通の面にも現われて来ているのである。なお、かつて、横浜港における吸収発生貿易貨物の大部分の、背後地との間の運送経路が、海路では「はしけ」利用、陸路では東海道本線からの臨港鉄道線であったことは述べるまでもない。

さらに、前述の事柄に加えて、第二次大戦後における長期にわたる商港区域の、陸域をも含めてほぼ全域ともいえる広域の占領接收（今日でもなお一部区域を米軍に提供中である）と、貿易港とともに発達してきた本来の横浜ともいふべき市街地の大半の区域が戦災によって焼土化してしまったことが、次に簡述指摘すること

とと相まって、現在の「横浜の交通」のあり方にも少なからぬ影響をもたらしている。

端的にいうならば、一つは、後になって横浜市に編入されたとはいえ、鶴見・子安地先の工業港ふ頭を中心とした臨海埋立重化学工業地域は、元来の横浜地場資本や横浜市街地とは直接的には無縁に等しい形で育成されてきたこと。

次に、関東大震災・昭和初期の大恐慌・貿易貨物大宗品目の変遷・東京港の開港なども、それぞれに大きな影響のあることは当然であるが、結果的に横浜における「貿易市場」機能が低落し、敗戦後は占領下の管理貿易化、横浜正金銀行が東京銀行になり本社と本店とを東京に移したまま、ついに帰って来なかったことなど。その後に、港湾貨物の増大・貿易取り引きの場と商品の運送経路との乖離（かいり）の世界的すう勢などがあるにせよ、旧来からの横浜の卓越した主柱的都市機能の欠落が、都市域の有機的一体化を阻止する大因になってしまった。

高度成長期からの中枢管理機能の東京集中化促進と、今日の本市周辺地域の宅地化や人口流入によるいわゆる住宅都市化、内陸工業地の変容などについての関連諸問題にかんしては述べるまでもない。これまで述べてきた事柄をふまえた上で、次の事項を考察したいものである。

三——交通地域としての本市域

これまでに述べてきたような事柄に加えて、政府の経済政策の具現化方策には若干の余曲折があったにせよ、いわゆる一眼レフとしての東京中心に、首都圏と太平洋ベルト地帯への企業の各種事業所の集積と人口の集中現象が、高度成長以後も一貫継続しており、蝶番（ちようつがい）としての位置にあり、かつ、その役割を務めなければならない横浜に、ますます重責とともに苦悩と矛盾とを背負わされることになっている。

神戸市のように、旧来からの細長い市街地を各種都市間幹線交通機関が、完全に東西に縦断貫通することに起因する諸課題の対策も容易ではない。しかし、横浜の場合には、神戸とは比較にならない程の大量の人と物の流れが、しかも大量の通過交通の形で市域を往来し、これに対応して、東京指向の各種交通機関の太いパイプが、時期がずれながらも整備されてきている。本市の市域が第二次大戦前に比べて非常に拡大されているが、近年は、その近郊地域にも新幹線や東海自動車道（通称東名高速）をはじめ新貨物線などを含めて、いわゆる東西方向のパイプが拡充されている。

前にも触れたが、太平洋ベルト地帯の東の一

大ターミナルエリア（中核結節地域）としての東京への出入口に位置して、いわばノード（結節）とリンク（通路）の境の部分を占めているのが「交通地域」としての本市である。東京自体の過密・人と物の流量の激増が、本市域内に、それらの集散・配分・接続の機能を備えた施設の立地の場を強く求めるようになってきた。

人流の場合には、これまで、市内居住者をも含めて、ほとんど横浜駅一点集中型になっており、物の流れの場合も、その大半が西区とその周辺部を経由する形態になっていた。鉄軌道・道路ともにであり、この対策としての方途が次々に打ち出されて、一部は既に実現されてつつある。だが、およそ人も物も、求められる交通への要請は、戸口から戸口へ（ドア・ツー・ドア）であり、その全交通行程を通しての対応整備が不均衡であれば、そして多くの場合、幹線のリンク部分が先行し、ノードの部分、並びに支線や末端部分が、時にはかなり遅れることから、全行程を通しての効果が小さいことや、細部の劣弱箇所にしわ寄せされて、かえって交通事情が悪化することが少なくない。

交通投資の対象を個々の場所毎に区切って、その効率を計測すれば、前述のようになるのは自明の理である。公共交通機関の中でも、車両などよりも固定施設、さらに関連付帯設備をも含めたノード（ターミナル）部分の地点の整備拡充を先行させるくらいに必要であっても、個別企業はもとより、政府関連諸機関で財政投資等を用いても、なお至難であることが多い。地価対策・受益者負担・より進んだ形態の第三セクター方式、その他根元的かつ多次多角的対応が切実に要求される所似である。

さらに、道路・鉄軌道ともに、例外的な一部を除くと、多くの場合に同じ施設が、旅客と貨物との両者の輸送に供用されており、産業用と日常生活用との双方の輸送に使われている。必要に応じて建設当初の供用目的が後に変わることもあり、あるいは使用者間のニーズの強弱や時には力関係が、いびつな形で交通利用になつてしまうことも有りうる。

「国土計画・都市計画・地域計画などにおける土地利用計画と交通計画の整合性を」、「交通計画と均衡の取れた都市計画の策定を」、「交通機関の建設者と運営者と利用者との連続して」、「後追い型交通政策から交通需要を適正に管理し配置する交通需要管理型へ」、「交通経営者と交通労働者と市民利用者とがよく話合つて」、「交通機関のハード面ばかりでなくソフト面も重視したい」、「用途別・目的別に交通施設を分離して」、その他数多くの、かなり以前から、次々に要望や提言が宣言されたり公表されたりしている。しかも、交通の場合は、他の産業部門や物件と異なつて、年間から時間帯に至るまで、「発生需要の波動性」が大きい。また「輸送の弾力性」が小さく、「輸送供用の貯蔵」が不可能であるという宿命を有している。

このような交通問題打開への各層共通の願いや交通特有の基本原理を、ここでは、横浜における各種交通機関や市内の地区別に適合させ例示することを省略する。しかし、激動時期にある本市のように、一方に、国際間の物流とその拠点としての横浜港を有し、他方では東京に隣接して、企業立地・人口圧として交通圧が異常に急増し、随所に危険な交通箇所が出現し、反面「交通貧困地域」の解消と新規発生とが、「もぐらたたき」の状況にあるからには、多数市民にとつて共通知悉（ちしつ）の個別的具体例を取り上げて、実態紹介の上で、検討を議することが必要である。

四——高速交通機関

横浜市域を中心に神奈川県東部地域における居住地化・工業地化は現在も進行途上にあるが、総体的に、埼玉・千葉両県の東京寄りの地域の変容が神奈川県よりも時期的には後発であった。埼玉・千葉両県の方が、従来からの資産

的交通機関の施設と輸送容量も、本県より低劣ではあったが、それだけに四十年代にはいつからの整備拡充が進み、用地取得が比較的容易であったために、高速鉄道や高速道路の新設が急激に実現化しつつある。近年になって、東京の国際金融市場センター化・地価高騰の結果、既存各種企業の諸事業所や東海・近畿地方との関連、かつ長年にわたって培われ評価されてきた本市・本県の高いイメージが、感性重視の今日大きく促進的因子になり、宅地化のほかに研究機関等の立地の進行度が大きい。既存の大量輸送交通機関をはじめ、それらをネット化し、より有効利用に導くための輸送手段も、より一層の不足不備が目立ちはじめている。

横浜市・神奈川県・運輸省およびその関連機関・関東運輸局を中心にして国・県・市の地方自治体を含めた協議体・大手民鉄企業など、それぞれ都市間鉄道から地域交通に至るまで、超長期構想から中期実施計画まで、各種のマスタープランからプログラムに及ぶものを作製しつつある。重点施策やその順位が明確化されているものもある。しかし、他の産業部門と異なり、交通部門、とくに中軸になるべき鉄道や幹線道路の場合は、小規模・短距離区間でも膨大な投資額になり、その回収期間も長期にわたらざるを得ない。それが地区別に見て、高度の企業集

積と人口集中の地であれば用地費が嵩み、未集積・未集中の地であれば熟成時期までの長期間、經常経費すらまかなえない。かりに鉄道の基盤や土台、それに幹線道路を全額政府の出資・保証に任せるにしても、それ以外の広範な関連諸施設の同時期における製作・造成に迫られる。

本市における今後の鉄軌道ネットワークの整備に際して、「MM21」はさておくとしても、既存の横浜中心地域を中核にするのか、積極的に周辺部の育成を企図するのか、当面の過密・混雑・渋滞の緩和を優先させるのか、周辺部開発のための培養的機能を至上とするのか、実際には現実認識を重視しての資金調達にならざるを得ない場合が多い。

東急の田園都市線の建設と周辺地域の開発の事例は、批判があるとはいえ、当時としては民営鉄道企業の模範的成功の好例であったという評価がなされている。それとともに、その中途からではあるが、横浜市が生活基盤整備・環境保全・公共用地確保などのために積極的に介入交渉を開始して、独自の協議方式や要綱作成への切っ掛けになったことも特記されなければならない。

東京・横浜間（そして以西も）の輸送力増強が、より東京への一方通行的指向度を高めると

はいえ、それを否定することは空論であり、周辺地域から本市の中央部への指向育成のための鉄道路利便度の向上や、周辺部相互間の環状線、本市内陸部と川崎・羽田空港間の直結、横浜駅不経由による横浜以西からの東京方向路線、その他の諸構想や計画も、鉄道の新線はもとより、幹線道路の拡幅増大やバイパスの造成も、東京都心部に過集積している情報収集・中枢管理の機能を横浜の都心・中央臨海部にどの程度誘引することが可能でかつ実現するか、ということと強く連動している。

横浜市営高速鉄道（地下鉄）の重要性と延伸の必要性が大きいことは述べるまでもないが、撤去した市電の路線網ともども、第二次大戦直後から今日に至るまで、他のすべての大きな理由を抜きにしても、前述したような古くからの横浜市街地の位置と変容の特異さとが、他市以上に採算性を阻害する大きな要素になっている。地下鉄と他の高速交通機関および路面の各種交通機関との補完・連繫、とくに新横浜・横浜両駅をはじめターミナルにおける接続アクセスのよりよい至便化は絶対に必要である。

五——バスその他の道路交通機関

市民にとって、日常生活圏単位のコミュニテ

いないしは地区的小地域にとつて、バスは最も身近な公共交通機関である。

本市の場合、都心業務地区、その周辺地区、さらに市域の近郊周辺地区、それぞれの地域によつてバス交通が果たすべき役割は同一ではない。しかも、共通して言えることは、まず運行環境・運行制度の整備、次に運行方法の改善、そして競合交通手段の規制等であり、それぞれについて数多くの指摘するべき事項が考えられる。

都心部とその周辺においては、とくに路線のより一層の短縮化が必要であり、駅中心駅間毎程度の短距離路線に再編成することが望ましい。従前に比べると相当進展しているが、一部利用者の既得権に似た理由からの不満は無視してもやむを得まい。地域特性に応じたバスの運行を推進したい。利用者の少ない地域や道路事情の悪い地域でのミニバス、郊外周辺地域での深夜バスの運行採用には、制約される面も少なくないが、採算性に適う比較的高料金でも実施することが、総体的にバスへの信頼性と利用度とを向上させる結果になるはずである。戸塚方面をはじめ周辺市域の鉄道各線の多くの駅での実現が要望される。バス・ロケーション・システムの導入や共通チケットの採用も、より一層広範に急速に可能な限り推進したいものである。

。駅へのアクセス改善には、行程途上の道路以上に駅前広場の拡充が急務であり、駅周辺の渋滞回避のための交通処理を重視したい。主要駅におけるバスターミナルの造成のほかに、今後近郊の中間小駅の駅前もますます混雑の度合が急増することが見込まれていることに留意したい。駐車・駐輪場についても、徒らにマイカーや自転車等を否定し拒否することは住民にとつて必ずしも好ましいことではない。時代の推移による思考様式の変化と、駅からの遠隔地の宅地化とを軽視し得なくなつてきている。

タクシーやトラックなどにも言えることであるが、とくに路面利用の交通労働者の労働環境の整備改善にかんしては、利用者も大いに関心をもつて欲しいと思う。そのことが乗務員たちの資質の向上や安全の確保に直結するからである。

タクシーについては、適正な運賃決定・きめの細かい運賃制度・法人タクシーと個人タクシーとの機能分担・駅構内駐車権の見直し・福祉タクシーの普遍化などをはじめ、市民ニーズに対応させるべき事項が数多い。市域周辺地域における供給量の不足の一因が昼間時の低度の需要にあるとはいえず、市民の不満度が高く、このことをも含めて、バス・タクシー・マイカーの三者を通して、悪循環が公共交通機関に悪い結

果をもたらすことになる場合が少なくない。

市民生活にとつて、トラック輸送もまた必要不可欠である。とくに、公共交通機関としての営業用トラック（緑ナンバー）の中でも、路線トラック・宅配便・引越し便などは身近な存在の自動車である。バスやタクシーをはじめ多種多様の自動車が行き交う道路を走り一般市民にとつて、一見利害両面の係わり合いを有しているといえよう。錯綜したトラック輸送の改善と輸送体系の見直しが十分に検討されなければならぬ。本市の場合、大量の通過交通のトラックがあり、これに港湾貨物・工場貨物・建設資材貨物・日常生活用品貨物など運送の様相は複雑であり、白ナンバーのトラックは緑ナンバーよりもはるかに多い。輸送分担の確立適正化や協同一貫輸送の推進が切望される。

国鉄の民営・分割化とも絡んでいることがあるが、貨物取扱駅が大幅に整理統合され、同じく操車場も再編成されている。本市や川崎市の臨海部において、港湾や臨海工場と結びついた貨物輸送の流れにも、大きな変わり方が見られ、道路の利用面に影響を及ぼしている。内陸部において、貨物専用線の横浜羽沢駅・川崎梶ヶ谷駅・藤沢湘南駅（いずれも貨物専用駅）に鉄道貨物の扱いが完全に集約されて、その周辺地域のトラック通行の度合が激増している。こ

のように、路面利用の交通にかんして、異種交通機関との関連や広域の面として、考察することに留意しなければならない。

六——地域・市民の側からの話し合いの場を

ところで、バスを中心に、タクシーなどを含めて、日常生活に直結する身近な公共交通機関のあり方について、より少しでも市民ニーズに対応させ、安全性・利便性・迅速性・快適性・低廉性を向上させるために、地域毎に話し合いの場が設置されることが必要である。既に神奈川県下の若干の地域において、利用者のほかに事業者・労働者・関係官庁が参加し、市町村や県の地方自治体も加わって、「地域交通会議」が設置され、活動して、バス路線系統・停留所位置、道路の通行規制・安全対策などの提言を通して、改善に寄与しつつある所もある。それについても日常生活を営むための「地域交通」に直接関係する事柄についての地方自治体の権限があまりにも小さく、適正な権限委譲などは早急に検討されなければならないが、事態はほとんど不動の現状である。好ましい交通規制のあり方とその実施強化についても多項目の要望

が、地域構成員としての市民側から強く打ち出されるべきはずである。

忘れてはならないことは、自動車公害・沿道公害から市民を守り、住みよい環境保全対策の推進をはかるべきことである。本市においては、他の多くの都市よりも一段とすぐれた分析と対策の内容からなる、「横浜市における自動車公害対策の基本的あり方について」（横浜市公害対策審議会・同自動車部会）が昭和六十年十月に答申されており、その後これに沿う形で実施に向けて協議にはいつている。

中国では「衣・食・住」に加えて「行」、即ち交通が生きて行くための必要条件として、取り上げられている。フランス国内交通基本法には、全ての利用者の移動する権利、交通手段を選択する自由、財貨の輸送に当たっての自己実施・交通機関や企業へ委託する等の選択の権利、利用者にとっての交通手段や利用方法の情報を受ける権利など、「交通権」にかんする規定が明記されており、近年わが国でも、「交通権の認定・保障」が大きな課題になってきている。国民だれでもが、いつでも、どこへでも、安全性・利便性・迅速性・快適性・低廉性を備えて、かつ自由に、移動でき、貨物を送り受けす

ることができるような交通にかんする権利の保障である。まだ必ずしも概念も明確ではなく、漸進的に実施するための諸措置を設定する意味からも、これから積極的に世論を喚起して行きたい。

多くの課題を抱えている交通問題に関して、横浜地域それぞれの地区において、まず公共交通機関を中心にして、これを取りまく他の諸分野・諸部門との係わり合いをも通して、よりよい市民生活のために、「地域」の側から各層それぞれの立場に基づいての遠慮のない意見の出し合いを期待したい。

さらに、ほかの部門と異なって、交通部門の諸問題については、一行政区域・一地方自治体、ないしは限られた小地域の住民たちだけが、事態の改善を推進しようとしても、突破口としての効果はあっても、拡大継続が至難である。隣接地域と連帯するのはもちろんのこと、人の流れ・物の流れとともに、吸収・発生の両極の地点を考慮しないまでも、最寄りの大きな集散機能を有している場所との係わり合いと、連動しながらの解決策を見出すことを重視したいものである。

△横浜市立大学文理学部教授▽