

特集・車社会を考える②

横浜の自動車交通

広瀬貞男 山本辰久

一 はじめに

交通問題を語るときには、今や自動車を抜きには済ませられなくなってしまった。全国どこの都市にいても、自動車交通の円滑な処理のための方策が議論されないことはない。

自動車の台数が日本の総人口の半数に等しくなり、また免許保有者の数もそれと変わらないほどに増えてしまった現在、自動車交通の問題はもはや一人の人だけに関係あることではなく、国民一人ひとりにとっても身近に感じられるものになってきたといえる。

横浜市のような大都市でも、地方都市に比べ自動車の台数比率は少ないというものの、車

の果たす役割は年々高まっており、それとともに日常の中で様々な問題を引き起こしている。

本稿では、そのような課題をとらえるとともに、交通政策という観点から、公共交通機関とのかかわり方や今後の展望についてふれてみたい。

二 モーターゼーションの流れ

① 産業を支えた自動車

今から三十年前の昭和三十四年に市内の車はわずか四万二千台であった。当時の人口は約百三十一万人で、市民三十一人に車がやっと一台の割合である。市内の自動車登録台数が百万台

一 はじめに
二 モーターゼーションの流れ

三 横浜の交通の現況
四 公共交通機関と自動車
五 今後の道路整備
六 今後の駐車場整備
七 おわりに

を越え、市民三人に一台になった現在とは隔世の感がある。

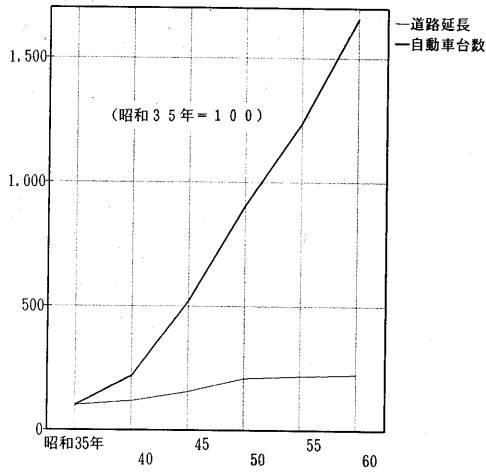
以後、港湾都市そして工業都市として発展してきた横浜市を支えたのは、陸上交通では大型車をはじめとする自動車交通であった。

貨物車が、京浜間の工業地帯を連絡し、そして様々な貨物を横浜港へまた横浜港から運搬することによって、横浜の産業構造が築き上げられてきた。

当時、事業用車が車全体の約二二%にも上り、現在その比率がわずか三%であることと比べると、車が社会の中で果たす役割が極めて生産活動に直結していたことが分かる。

この頃と前後して、第二京浜(国道1号)や

図-1 市内の自動車台数と道路延長の変化



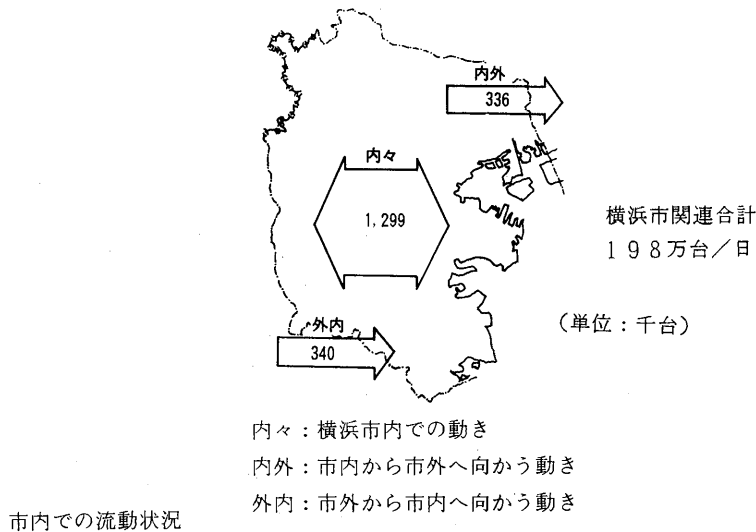
②——マイカーと郊外の人口増加

高度成長期以後は、日本中で大衆車の普及が進み、車が我が家にもやってきた、という時代である。

横浜市にとって、高度成長期は、郊外部での住宅開発が急速に進み、人口が爆発的に増えた時代でもあった。当時の市の財政は、水道や学校といった生活基幹施設への投資で精一杯の状況であり、道路整備に力を注ぐ余力はほとんどなかった。ちょうど、全国的には道路をはじめ

第三京浜といった幹線道路が整備されており、こういった道路は現在でも東京、京浜工業地帯と横浜との連絡に大きな役目を果たしている。

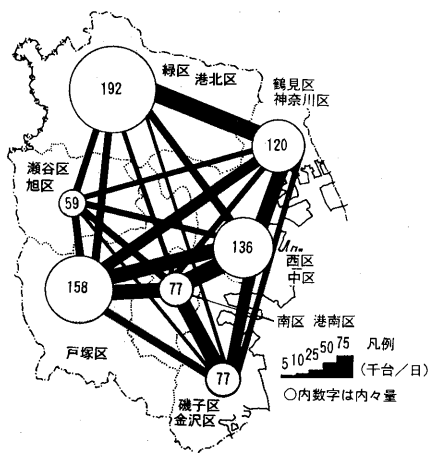
図-2 横浜市内の車の動き (1985年)



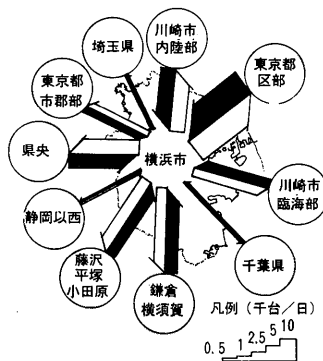
とする公共事業への投資が盛んに行われた時代であり、道路の整備という点で、横浜市は大きなハンディを背負うことになった。

市内の自動車の数の増加と道路延長の伸びを比較したのが、図-1である。この三十年に、

市内での流動状況

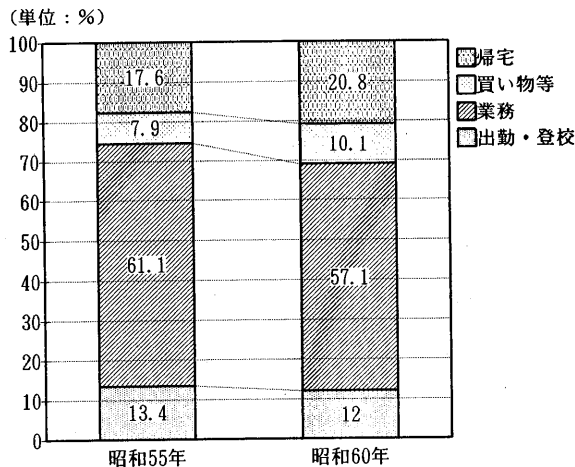


市外とのつながり



自動車の数が二十倍近くに増えたのに対し、道路延長はやっと二倍と少しになったに過ぎない。あまりにも激しすぎた自動車の絶対量の増加が、現在各地で生じている渋滞の一因になっていることは疑う余地がない。

図-3 運転目的の構成



① 自動車交通の実態

昭和六十年の自動車OD調査の結果によると、

続いて、ここでは、横浜市の自動車交通の実態を各種データなどから整理してみる。

三 横浜の交通の現況

わずか三十年ぐらい前、テレビでさえ近所の家みんが見に行っていた時代には、自動車はほとんど二世帯に一台の割合になることなど誰も予想できなかったのは無理もない。

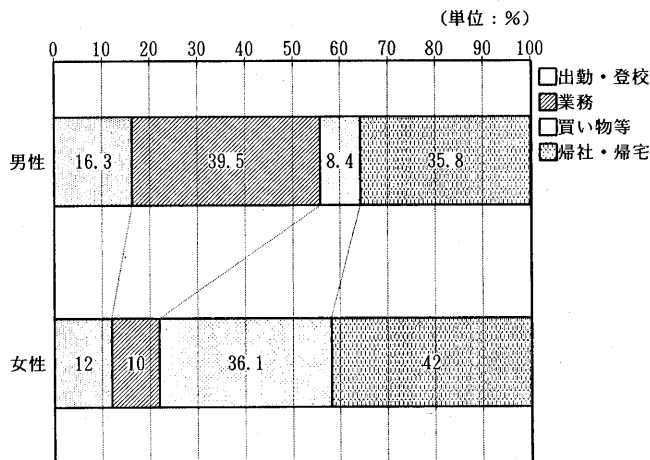
ある。なっているか、非常に興味をもたれるところである。

在の状況を考えると、まだまだ少ないともいえるが、この調査は平日に行われたものである。休日(特に郊外部の住宅地付近)の状況がどうなっているか、非常に興味をもたれるところである。

魅力はそれ以上であるようだ。そして、女性のドライバーの増加は最近非常に目についているが、実際、女性が運転している車の割合は約一七%にも上っている。免許保有者の男女比率がほぼ一対一に近づいている現在の状況を考えると、まだまだ少ないともいえるが、この調査は平日に行われたものである。休日(特に郊外部の住宅地付近)の状況がどうなっているか、非常に興味をもたれるところである。

横浜市で動いている車は平日一日で延べ約百九十八万台であり(図-2参照)、昭和五十五年の百七十七万台から、たった五年間で約一七%も増加した。車利用の目的に着目して分類してみると、業務、営業といった仕事に関連した目的が約五七%と、やはり車交通の中心となっている。しかし、最近レジャー・買物目的での自動車利用が増え、数字で見ても自動車交通全体に占める比率は五年間で八%弱から一〇%強とかなり増加している(図-3参照)。

図-4 男女別にみた運転目的構成(1985年)



また、女性が運転する時の交通目的の構成は男性の場合と全く異なっている。図-4に示すように、業務目的は一〇%で非常に少なく、買い物・レクリエーション目的等が三六%と、かなりの部分を占めているが目立つ。また、特に主婦のドライバーが増加したことにより、朝の郊外部の駅で新たな光景が見られるようになった。キス・アンド・ライドと呼ばれる通勤形態がそれで、奥さんが旦那さんを駅まで車で送って行き(ほんとに別れ際にキス

しているかどうかはともかくとして)、だんなさんはそこから電車に乗り換えて(ライドして)通勤するというものである。夜の帰宅時間帯にも、駅前広場に並ぶ車の列をみかけることが多い。

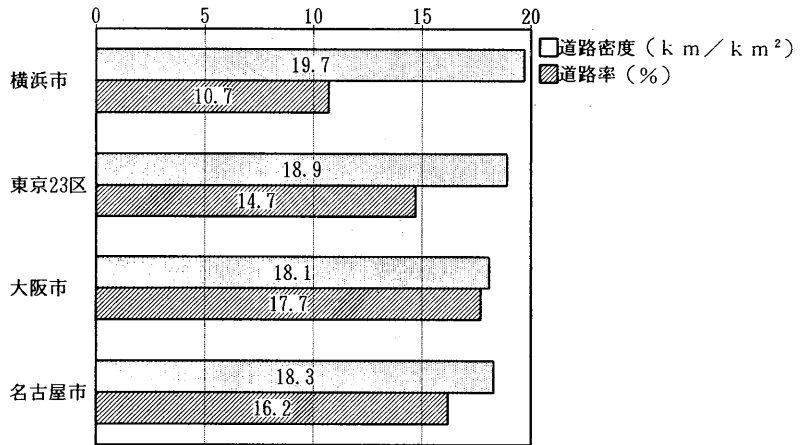
キス・アンド・ライドの増加は、通勤時間帯の駅までのバスが当てにならないことが一つの理由であるが、キス・アンド・ライドの自動車の増加が道路の渋滞を招き、さらにバスの遅れを生じさせるという悪循環も生じている。

② 道路の実態

ところで、ここで、自動車交通の受け皿となる道路の実態についても触れておくことにする。

昭和六十三年現在で、横浜市の道路の総延長は約八千六百キロメートルである。これを、市内の自動車登録台数(百二十五CC以上のバイクを含む)の百万台で割ってみると、約八メートル/台という数字が出てくる。自動車の全長が約四メートルであるから、ほとんど車一台分程度の間隔で横浜中の道路に車が並ぶことになる。市内の自動車がいっせいに動き出したとすると、道路はほとんど車だらけになってしまうことになる。しかもこの百万台には、原動機付自転車の約三十五万台は入っていない。いかに今の自動車の数が異常であることを示す値である

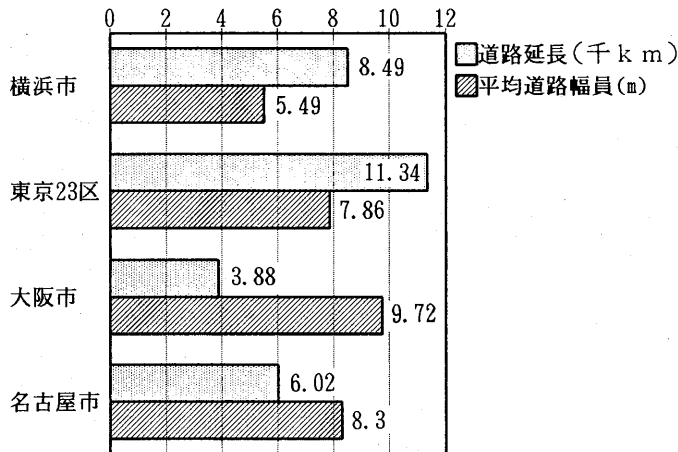
図-5(1) 大都市の道路整備状況(1987年度末)



といえる。

また、横浜市の道路の大きな特徴は、市内の道路の総延長自体は比較的長いものの、広幅員の道路が非常に少ないことである。図-5によれば、横浜市は道路密度(市域一平方キロメートル当たり)に道路が何キロあるか)は全国的に

(2) 大都市の道路整備状況(1987年度末)



も見劣りしないものの、道路率(市域の面積のうち、道路の面積が占める割合:道路が太ければ当然大きくなる)は他の大都市に比べ非常に低いことがわかる。道路の平均幅員をみても、一番広い大阪市の半分程度である。他の都市では、主要幹線道路といえは四車線以上が当たり前な

のに、横浜市ではお世辞にも広いとはいえない二車線の道路が幹線道路として使われているのである。これは、市内で車をよく運転しているドライバーにとっては非常に実感されることであろう。このため、交差点で右折レーンが設置できず右折待ちの車により後の車がかえたり、道路の本線上のたかだか一台の違法駐車のために渋滞が起ったりするのである。

また、横浜市を走る車のうち、一〇%近い約十八万台が横浜に目的地をもたず、横浜をただ単に通過するだけの車であると推計されており、このような車が引き起こす渋滞もばかにできない。

例えば、横浜市の高速度道路ネットワークは、横浜新道に車が集中せざるを得ない形態になっているため、東名横浜インター方面と横浜市都心部の間を走る車がただでさえ多いのに、東京から横浜市を通過して湘南方面の間を走る車がここにさらに集まってくる。その結果、横浜新道には毎日十万台を超える車が流れており、その渋滞の状況についてはいまさら語るまでもない。このような通過車両の対策もまた重要であると考えられる。

四——公共交通機関と自動車

本年七月、新交通システム・シーサイドライン横浜が開業した。

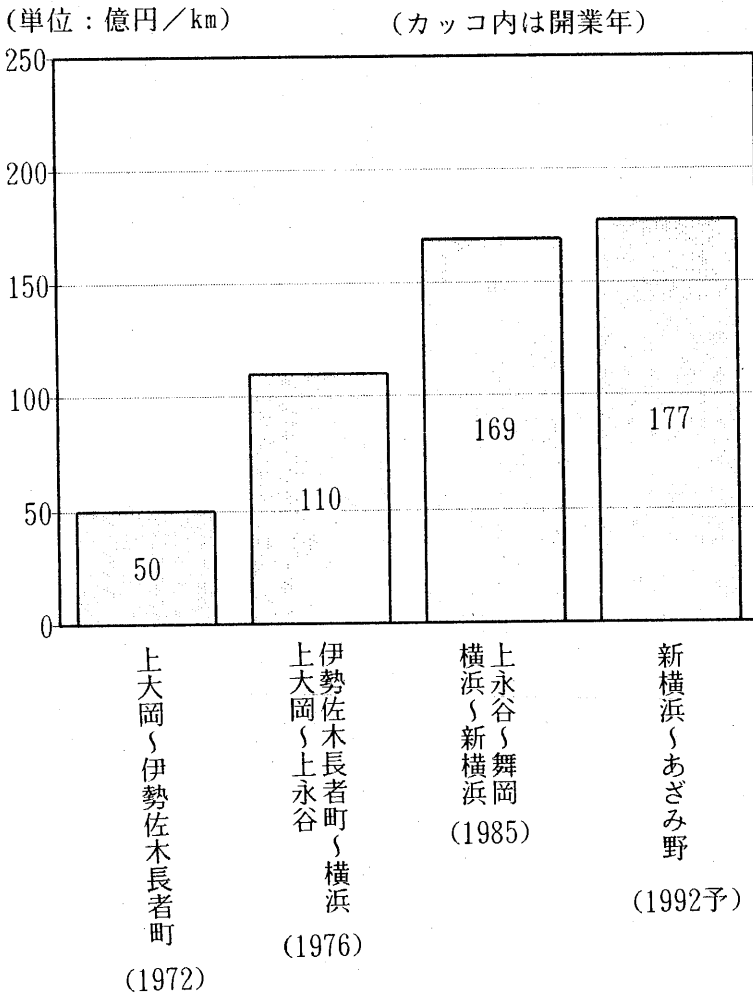
この新しい公共交通システムは、金沢埋立地への足として計画され、金沢シーサイドタウンの居住者はもちろんのこと、埋立地の企業、工場の従業員も含めて相当の利用客が見込まれている。しかし、実際はどうかというと言葉後ま

利用客は一日当たり約二万七千人程度であり、予想されていた約四万人をかなり下回っているという状況にある。

依然として相当のバス利用があり、工場等へのマイカー通勤も減っておらず、新交通システムが道路上の自動車の削減につながっていないようである。

新交通自体にも、バスより料金が低い、駅が

図-6 地下鉄建設費の推移



工場から離れている、終電が早いなど、いくつかの問題がないわけではないが、それにしても公共交通機関として道路交通問題の解消に対する貢献度が低いことについて考えさせられてしまう。

現在、横浜では地下鉄では一キロメートルあたり約百八十億円(図-6参照)、新交通システムは約六十億円など、鉄軌道の整備には巨額の事業費を必要としている。交通施設にこれほどの投資が行われているにもかかわらず、それがふさわしい能力を発揮できないとすれば、これは市民の財産の大きいなる損失であるといっても言い過ぎではない。

安全・快適で定時性の高い公共交通機関の整備については、市民から常に強い要望があり、各地域の特性を踏まえた公共交通の確保は行政の責務でもある。

特に、シーサイドラインのような軌道系交通システムを望む声は市内各地から寄せられており、他にも現在休止中のドリームランドモノレールの運行再開、こどもの国の来園者の足となっていることなどの国線の通勤線としての活用なども強く求められている。

横浜などの大都市に比べてモータリゼーションが進んでいる地方においても事情の違いはあるものの、こうした状況はみることができ

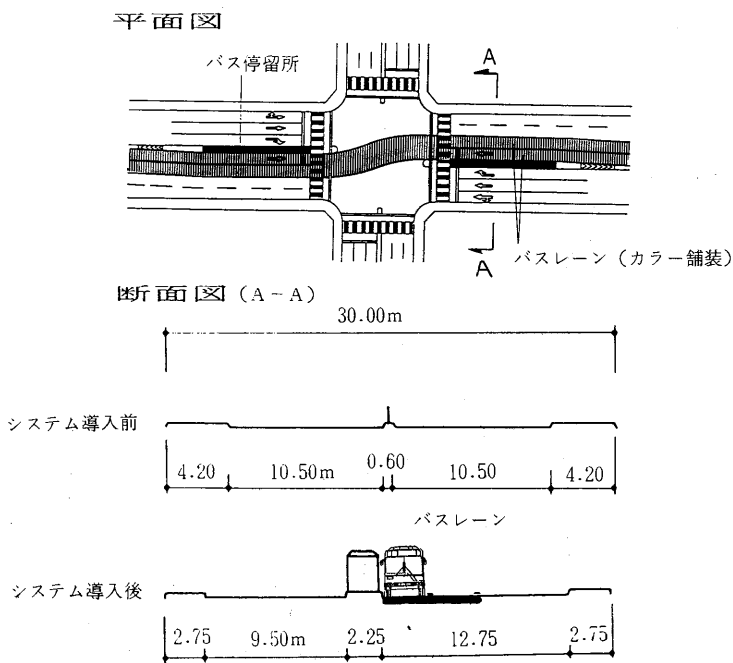
旧国鉄時代の赤字ローカル線を自治体が第三セクターで引き受けることにより、存続を図っていくなどの事例からも、都会、地方を問わず公共交通機関への期待は大きいものであることがわかる。

ただし、公共交通機関には、一般道路のようにつくってしまえば後は税金によって維持されるものとは違って、整備後も健全に経営していかなばならないという問題がある。このための経費は、当然利用者からの運賃収入でまかなうことを基本としており、利用者の確保が経営安定・施設維持の上で極めて重要になる。

したがって、公共交通機関に車からの利用転換を促して道路交通量の減少を果たすと同時に、経営的にもこれを維持していくためには、政策的に自動車(特にマイカー)との競争を押しやる必要があるのではないだろうか。

名古屋市で実施されている、道路の中央寄り

図-7 基幹バスシステム



車線を利用した基幹バスシステム(図-7参照)は、このような公共交通優先の思想が強く打ち出された先進的な事例であるといえる。すなわち、自動車に多少不便を強いてもバスを優先させようという考えである。

名古屋の道路は幅員が広いから実現できたという意見も一部にはあるが、これは正しい見方ではないように思われる。なぜなら、このシ

テムは四車線の道路においても実施されており、やる気さえあれば横浜でもある程度実現可能だからである。

また、市内各駅では駅前広場や周辺道路で朝夕を中心に激しい交通渋滞が生じているが、道路空間が限られているという条件の中では、種々の交通に対して明確な優先度を与えるべきである。

例えば、最近郊外駅を中心に前述のとおり、キス・アンド・ライドの車が増加しているが、バス交通に対する混乱を生じさせてまでわざわざ駅前広場の中で乗り降りを許すことが適切であろうか。ピーク時間内には駅前広場でのキス・アンド・ライドを認めないなど、一定の制限を加えることを考えても良い。

一方、余暇時間の増大や生涯学習時代の到来ならびに女性の社会進出の拡大などにより、スポーツ、文化活動をはじめとて様々な活動が市民の間で活発化している。このような新しい市民ニーズに応えるため、よこはま二十一世紀プラン見直し案では中域生活圈という新しいコンセプトを設定し、市民利用施設を効率的・効果的に配置していこうと考えている。

この場合、施設の中身とともに、その交通アクセスをどう考えるかが問題となる。

公共交通機関が発達していない地方都市では、

自動車に頼らざるを得ないので、当然施設にあわせて駐車場が確保されることになる。

しかし、横浜のような大都市では、施設に付帯して大規模な駐車場を整備することは不可能に近い。したがって、これらへの足については、鉄道、バス等の公共交通機関を基本として考えていくべきであろう。

すなわち、限られた都市空間、道路空間の中では公共交通が私的自動車交通に対して優位性を持つているという基本原則を守ることが必要であり、この枠組の中で自動車交通の位置付けをしていくことが、とりわけ大都市横浜では重要である。

また、このような原則が確立された場合台には、交通事業者には、市民ニーズに出来る限り対応した、利用しやすい質の高いサービスを提供する義務が生じてこよう。

例えば、市営地下鉄は現在戸塚―新横浜間約二十二キロが営業されているが、あざみ野及び湘南台までそれぞれ延伸されると営業区間が四十キロを超える長大路線となる。

これだけ路線が長くなると、快速電車を運転し所要時間を短縮する努力が行われることが期待される。民鉄ならば、当然のごとく、急行運転によりサービス水準の向上が図られるところであろう。

すでに実施されているバス・レールシステム（地下鉄とバスとの駅における円滑な接続）などの整備拡充に加えて、こうしたソフト面の改善を図るなどして利用者を増やす方策を講じていかなければ自動車利用からの転換は期待できない。

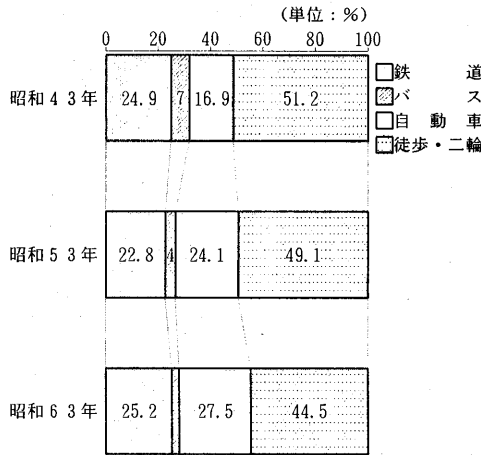
バスについても同様である。すでに、よく話題になっているとおり、新橋―渋谷間の都市新バスシステムが好評であり、利用者も増えているという。

この要因については、バス接近表示システムの導入、新型車両の導入、バス停の改善等も一般にいわれているが、一番の要因はバスの運行回数を増やしたことである。

すなわち、次から次へとバスが来ることにより、利用者は待ち時間を気にすることなくバスに乗れる。そして、副次的な産物として、バスの数が増えることにより、道路の歩道寄りの車線が実質的にバス専用レーン化し、バスがさらに走りやすくなるという状況も現れていると聞いている。

以上に述べたように、公共交通機関のサービスレベルを自動車の有する機能に少しでも近づけることが必要不可欠であり、この実現なくして自動車からの利用客の転換を図り、道路交通問題を解決することは出来ないのではないだろう

図-8 交通機関分担の推移 (東京都市圏)



うか。

五 今後の道路整備

我が国では情報化、国際化、高齢化という新たな社会変化が始まっており、これら変化に対応して今まで以上に市民の価値観も多様化し、また、ライフスタイルも変化している。

これに伴い、交通に対する市民の認識・ニーズも一層多様化している。

自動車は、ドア・ツー・ドア、自由な経路選択等の快適性・利便性を有しており、このよう

な動きに素早い対応が可能である。

東京都市圏では、この二十一年間に人の動きのなかで自動車が使われる比率が目立って増えている(図-8参照)。

これに反して、鉄軌道系の公共交通はきめ細かい対応が難しいというハンディを負っている。

例えば、大都市を中心に今後進むであろう都市の二十四時間化に、鉄道は輸送効率・保守等の問題があり深夜運行ができない。

しかし、道路を走るバスは違う。

ネットワーク化された道路があれば、バスはそれを生かして様々な試みが可能である。

昭和六十一年十二月の東京-弘前間の運行開始を契機として、最近、高速道路を利用した長距離高速バスが急増している。

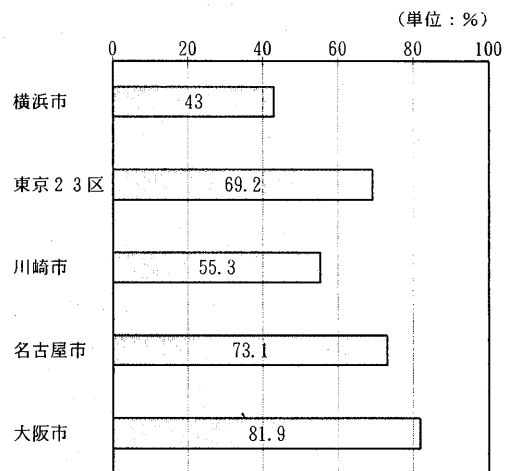
横浜からも西へ北へと八路線が開設されて人氣を呼んでいる。

従来、バスは鉄道を補完する交通として機能していたが、高速道路網の整備が進むにつれて、航空機や新幹線等の高速交通体系の隙間を埋める交通として機能を発揮し始めている。

また、終電後の鉄道の代替機能を果たす深夜急行バスが渋谷-青葉台(緑区)で運転を始めている。

このバスは渋谷を深夜一時と一時三十分発車し、首都高速・東名高速道路を経由して青葉

図-9 都市計画道路の整備率の比較 (1985年)



台に至る。

終点青葉台駅からはタクシーやマイカーと連絡がとれるよう車内に電話が備えられており、田園都市線沿線居住者の人氣が高まっている。

これらはバスの特性を生かした好事例であり、将来のバス交通の方向性を示すものとして注目される。

また、予想に反して利用が悪い場合には、問題を改善したり、場合によってはやめてしまおうという、鉄道にはできない小技もできる。

こうしたバスを生かすためにも、その基盤となる道路網の整備が不可欠である。

しかし、横浜市の都市計画道路整備の進捗率は約四五％と他の大都市に比べて低い値を示しており、都市基盤整備の上からも引き続き事業を促進しなければならない(図―9参照)。

横浜市は鉄道等公共交通網の整備を交通政策の柱に位置付け、その整備を推進している。

だが、これは長期を要するものであり眼前の前で起きている自動車交通の増大やこれに伴う道路渋滞、混雑交差点の解消等への対応をおろそかにはできない。

したがって、道路の整備も強力に推進しなければならぬが、自動車への対応という視点はいくまで短期的なものであって、長期的には道路は公共交通網の整備に資するという展望を持って整備されなければならないと考えている。

市民の前にこの視点が具体的に示される、例えば、地域の将来のバス網を強化するためにこの道路が必要であるという認識を持たせることが必要である。

しかし、バス専用レーンを設置するから、幹線バスシステムを導入するから広幅員の道路が必要であるなどの説明ができる市民の道路に対する見方、考え方が変化してくるのではないかと考えられる。

このためにも、交通計画、道路整備、交通事業そして交通管理という異なるセクションの十

分な連携が必要であり、この四者が公共交通を重視する道路づくりを推進するという視点を共有することが重要である。

横浜では、都心から郊外にむけた放射道路はある程度整備されてきているので、今後は、郊外部相互を結ぶ環状系の道路整備に重点が置かれることになる。

一方、鉄道等公共交通の整備についても環状鉄道構想の具体化や横浜四号線の事業化など、郊外部ではどちらかといえば環状方向の整備が求められている。

したがって、環状系道路の整備を進めるにあたっては、将来の公共交通整備との整合を十分考慮することが可能である。

このような考え方のもとに、道路整備と同時に、公共交通網の形成が果たされれば、道路イメージ、都市イメージの向上が図られるであろう。

六 ―― 今後の駐車場整備

自動車は走りの前後では必ず止まる。走りの途中においても止まる。

この止まる場所に関する問題が駐車場問題といわれ議論を呼んでいるが、厳密にいうと前者は車庫についてのものであり、後者が駐車場と

いうことができよう。

自動車は車庫がなければ購入できないことになっている。いわゆる車庫証明というものであるが、これは購入時一回限りのものであり、例えば、車庫になっていた空地に建物がつたり、車庫のない住居への移転などによりある日突然車庫がなくなってしまうことがある。

この問題については本号の別稿で触れられているので、ここでは駐車場についてのべることにする。

従来、駐車場は民間が整備するものであるという考えが横浜だけでなく国及び自治体の基本的考え方であった。

しかし、近年の都市活動・経済活動において自動車交通の重要性が一段と高まっており、これら活動に伴う交通に占める自動車の比率が大きくなっている。

にもかかわらず、地価高騰等を背景にして土地利用の高度化・効率化が進んでおり、貴重な床面積の一部を占領する駐車場の整備はその採算性の悪さも手伝って民間では考えにくい状況にある。

特に、横浜都心部の関内・山下町地区では平日と休日の駐車場利用が一对四というような偏った利用パターンとなっており、平日ガラガラ・休日満車といった状態が生じている。

このような地域では、月極め駐車という方法を採用しないと安定した収入が得られず経営が成り立たない、故に広く一般を対象とした時間貸し駐車場が少なくなってしまうという問題を生じている。

こうした状況下では民間にまかせるといった消極的姿勢ではなく、公共側でも観光の振興といった視点からある程度整備すべきであるという考えに基づき、道路・公園等の公共空間の立体利用を検討し山下公園駐車場等が整備されている。

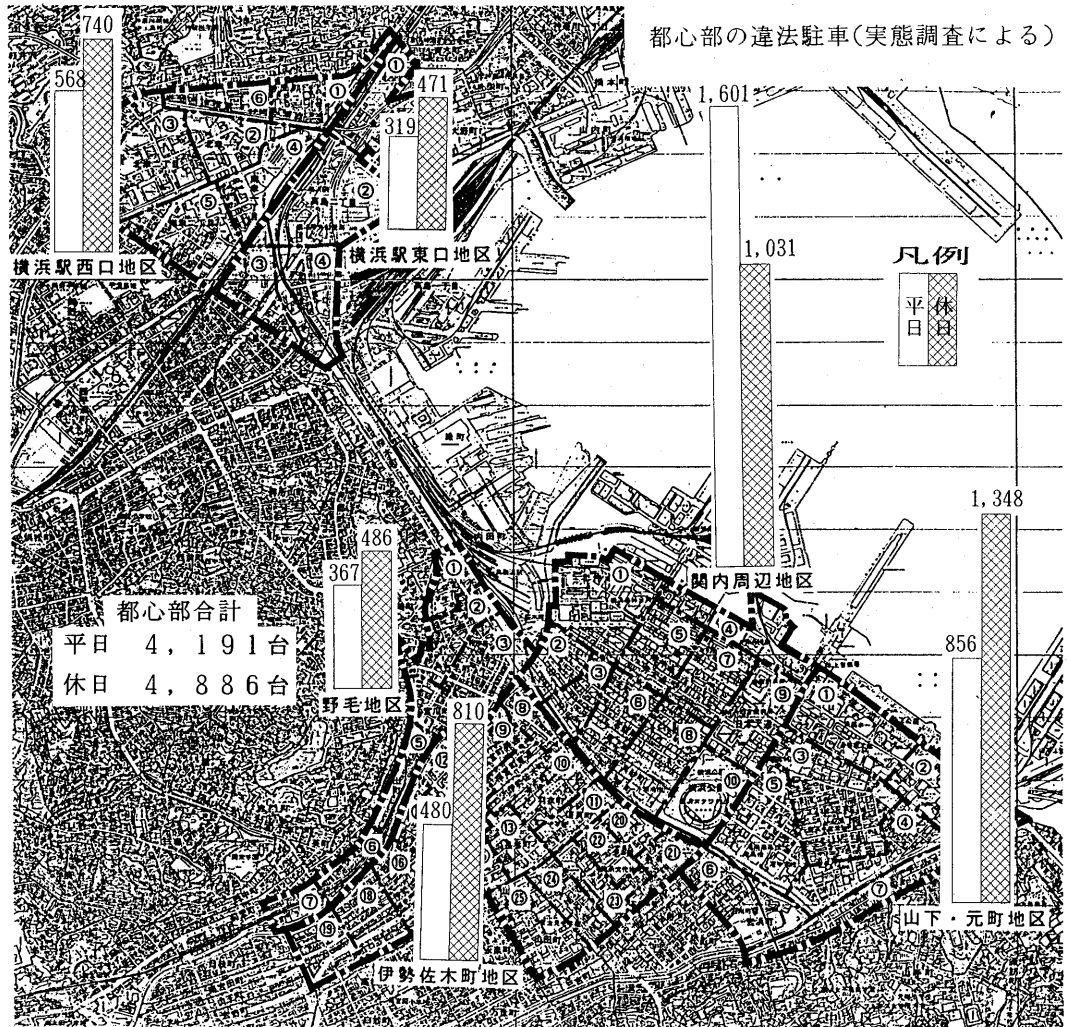
さらに、公共施設駐車スペースの活用（市役所閉庁時の駐車スペースの開放）、既設駐車場の利用促進（横浜駅周辺における駐車場案内システム導入）など幅広い駐車場整備施策を展開しているが、駐車需要を満たす整備は早急には望めない。

用地費を伴わない前述の駐車場でも一台当たり約五百万円もの費用を要しており、地下式ともなればこの値の三倍とも四倍ともいわれている。

駐車場の整備は民間と公共側の割合分担に基づいてすすめる必要があるが、民間の力に期待するところはまだまだ大きい。

この民間整備の基礎になっている建築物に対する付置義務条例は昭和三十八年に制定されて

図-10 都心部の違法駐車



いるが、当時は市民約二十人につき一台の車保有という状況にあった。

現在は市民約三人につき一台の保有となるなど制定時との保有状況も違っており、駐車場をとりまく諸制度の実態に即した改善が課題となっている。

買物・レジャー等においても自動車利用はますますふえており、商業地・観光地などは駐車場が十分に整備されているかどうかが地区活性化の鍵にまでなってきた。

このことは鉄道・バス等の公共交通が集中する横浜駅周辺や鶴見、戸塚、上大岡等の主要駅周辺においても同様である。

市内の商業地の床面積と駐車台数の関係は主要駅約三十一m²/台、郊外地域約二十七m²/台というように駐車場の整備水準にあまり差がない。

こうした買物・レジャー等の分野では市民の自動車利用という傾向は当面変わらないと思われるので駐車場の整備をすすめるべきではないが、駐車をとりまく事柄を含めて現状を追求するだけでよいのだろうか。

例えば、買物をした場合一〜二時間駐車が無料になる、というような方法はデパートをはじめ多くの店で採用しているが、改善を必要とする問題ではないだろうか。

駐車は駐車場で行うことはいうまでもないが駐車料金は自ら支払うという社会ルールを確立していかねければ、隣り合う駐車場がかたや無料がかたや有料というようなことにもなりかねず、利用に偏りが生じてくる。

このことは、地区全体における駐車場整備にブレーキをかける結果にもなりかねない。

そもそも駐車料金を無料にすることは自動車利用者と公共交通利用者との間にサービス提供の不公平が生じるという別な問題も生じてこよう。

横浜の駐車場整備については、都心部を中心とする約五千台の路上駐車解消を基本として進めているが、これと並行して新たな路上駐車を発生させないような施策の展開が必要である(図-10参照)。

時間を要するが快適で利便な公共交通網の整備を促進し、自動車依存の都市構造を少しでも

是正していくことが、駐車問題という観点からもより重要である。

七——おわりに

自動車ドア・ツー・ドア、いつでもどこへでもなど他の交通機関に勝る機能を有する限り、市民の自動車嗜好はすぐには変わらないと考えられる。

しかし、これまでに述べてきたとおり大都市ヨコハマにおいては公共交通機関優先の原則をまもりつつ自動車利用が行われていくことを期待する。

自動車王国アメリカにおいても大気汚染・酸性雨対策など地球の環境を守る視点から自動車を捉え始めている。

横浜においてもこうした動きを市民一人ひとりが身近なものとして捉えることが必要であり、国連から与えられたピースメッセンジャー都市の期待に応えるものであると考えている。

△広瀬〓都市計画局企画課総合交通対策担当係長、山本〓同局同課▽