

横浜市における 幹線道路の整備 促進について

野村良政

1—— 幹線街路網の型式の再 検討

都市構成の基礎となる街路網の型式としては、古くから方形格子型<棋盤目型>が採用されており、古代ローマ時代の、いわゆるローマン・タウンにもこの型式が見られる。

中国の古代都市として知られている唐時代<A.D.619年>の長安も、この代表的なものであり日本においても、この長安を手本として平城京<A.D.710年>や、現在の京都市の原型となっている平安京<A.D.794年>が造られている。

近世都市においてもこの型は多く採用されており、1682年のフィラデルフィア、1807年のニューヨーク、マンハッタン区の矩形型街路計画をはじめ、多くの都市がこの型によって造られてきた。

日本では明治初期の札幌、旭川が代表的なものであるが、その後大正年間以来、関東大震災火災による東京、横浜の復興その他各都市でこれが採用され、さらに第2次世界大戦による戦災復興事業では115都市のほとんどすべてにこの型が見られる。

この格子型街路網は最も素朴な形式であり、町割りが規則正しく形成され、外見的にはまことに整然として美しい。また土地が方型に区分されるので、土地利用の上からも大変便利だということが普及発展した原因である。

しかしながら、これからの自動車交通時代を考えると、この型式はかならずしも利点が多いとはいえない。つまり交差点が多いということや、目的地に到達するためには、かなり多くの迂余曲折という曲り路が多くなる欠点がある。したがって、この型式に放射状線や環状線を適当に併用させる型もふえてきている。

いずれにしても、これからの方形格子型の街路網は、その中の大幹線はできるだけ幅員を広くし、相互の間隔を大きく、1,000m近いものにして、交通渋滞の主因となりがちな交差点の数を少なくすることが必要であろう。その中間には補助幹線があれば足りる。

2—— 20+20=40ではない

幹線街路網の型式をみると従来は幅員20mくらいの路線が、かなりキメ細かく配置されているところが多い。街路では、幅員20mの街路2本と幅員40m1本とは等しくないわけである。つまり $20+20=40$ ということではない。図1にみられるように、幅員20m街路2本では8車線は確保される。しかし幅員40m街路では同様8車線のほかに幅7mくらいの中央分離帯を設けることができる。これは将来地下鉄の建設やこの上に高架の高速道路を設けるばあいには大へん有利である。しかも大量自動車交通をそこへ集約して、交差点も少なくてすむこととなり、街路交通の高エネルギーや交通安全という点でも大へん有利となるわけである。

このごろ流行の歩道橋にしても幅員20m以下の道路では、歩道橋をわたって横断する人数の率は高くなく、平面街路をてっとり早く渡りたがる傾向が強いが幅員40m以上ともなれば、ほとんどの人を歩道橋へ誘導することは心理的にも物理的にも有利であり、これはすでに多くの実例が示されている。

東京都の調査では、ある街路の横断で、1分間に42人の歩行者のうち、歩道橋をわたったのは

わずかに8人であったといわれている。現在日本に3,800の歩道橋があり、1年間に約1,000橋ふえているといわれているが、歩道橋を少なくし効果の多い歩道橋とするためにも、幹線街路はできるだけ広幅員としてその数を少なくすることが必要であろう。

これからのニュータウンの建設にもこの点を十分考慮する必要がある。

地下鉄や高速道路<高架>、立体交差や、共同溝などの建設には幅員40m以上の道路が大へん有利であり、そのような広幅員街路の多い都市は、今後の都市計画の交通施設の充実が容易であり、秀れた都市計画といえるわけであるが、この点日本で最もすぐれているといわれる名古屋市の幹線街路計画と対比してみると表1、表2のように名古屋市の優位性が明らかである。

3 幹線街路整備の方法

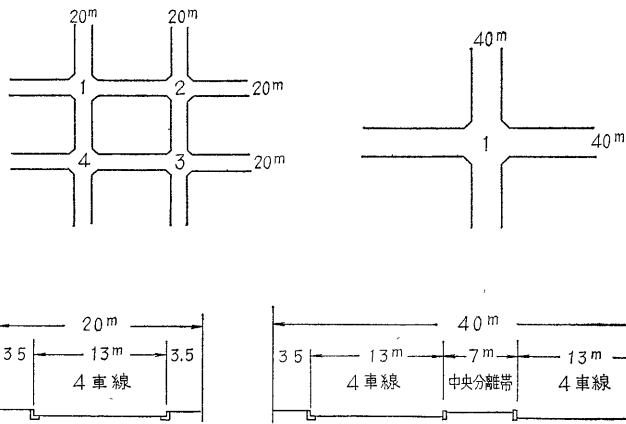
現在の日本では幹線街路整備の方法は主としてつぎの三つしかない。

A. 用地買収方式

B. 市または組合による都市再開発法の事業

C. 市または公団、組合、個人

図1 街路の断面と交差点



等による土地区画整理事業

この他に不動産会社などによる宅地造成があるが、これはほとんどが全面買収のためその規模は比較的小さく、都市計画的には大した期待はできない。また新住宅市街地開発法による方法もあるが、これも全面買収であって、施行はなかなか困難であり、事例はきわめて少ない。農地、山林の多い郊外部では、Aの用地買収方式も可能であり今後もこれによって促進すべきである。また宅地開発の土地区画整理事業によって、あらかじ

め幹線街路その他の都市施設を今のうちに整備しておくことも有意義である。とくに組合施行や公団公社施行の土地区画整理の場合は、全くわずかな公共施設管理者の負担金を支払うことによって、労せずして都市計画の幹線街路が立派に整備されるので、これが最も望ましい方法であるといえよう。既成市街地の地価高騰の区域では、用地買収方式では事業の進捗はむずかしくなっている。このばあいやはり都市再開発法や土地区画整理法による都市改造がすぐ

表1 — 3大都市幹線街路計画表

都市名	市域面積	計画街路 総延長	総数	幅員36m以上	
				数	延長
名古屋	325.60 ^{km²}	798 ^{km}	161	13	109,590 ^m
横浜	416.92	528	90	9	26,700
神戸	535.9	626	176	3	37,790

表2 — 3大都市幹線街路計画比率

都市名	市域面積比	計画街路 延長比	総数比	幅員36m以上	
				数の比	延長比
名古屋	100	100	100	100	100
横浜	128	56	56	69	24
神戸	165	78	109	23	35

れた望ましい方法であると、評価されている。

1・土地区画整理事業について

都市計画として面的な広域的な都市整備をすすめるには、どうしても土地区画整理によるのがもっとも望ましいものであり、この点でも日本一すぐれており世界的レベルの近代都市といわれている名古屋市の実例を見れば、このことが明らかに実証されるものである。

名古屋市でこれまでに施行されてきた土地区画整理事業は表3のとおりであり、市域面積の53%について施行されており、現在も組合施行による民間の区画整理事業だけでも76組合で、40.45km²におよんでいる。

横浜市のばあい、関東大震災後の復興土地区画整理、戦災復興、接収解除地整備、都市改造、その他組合施行や、これから行なわれる港北ニュータウンその他の計画まで含めてもその面積は40km²であり、市域面積のわずか10%にすぎない。

名古屋市では市域面積の53%についてすでに区画整理が行なわれ、とりわけその大半、市域面積の40.54%が、実に民間の組合による土地区画整理事業であることは全く驚嘆に値することである。

このような正しい指導を続けて

表3——名古屋市の土地区画整理事業

種別	施行者	数	施行面積	市域面積に対する%
戦災復興	市	1	34.76 ^{km²}	12.4%
その他	市	4	5.18	
民間	組合	210	131.46	40.54%
合計		215	171.4	53%

きた市もすぐれていたと同時に、このように市民参加の都市計画の街づくりに協力してきた市民もまた優秀であったといえよう。

都市計画という点からは民間の参加がもっとも望ましいことであり、その点でも都市計画に適合した民間の正しい開発を押さえるような策は将来のために好ましいことではない。都市計画については、先進諸外国に学ぶことも望ましいことではあるがわたしは、それ以前に、もっと名古屋市の都市計画を十分に学びとることが必要だと考える。

2・既成市街地における一方法

横浜市のばあい、既成市街地の幹線街路の計画決定のなかに、

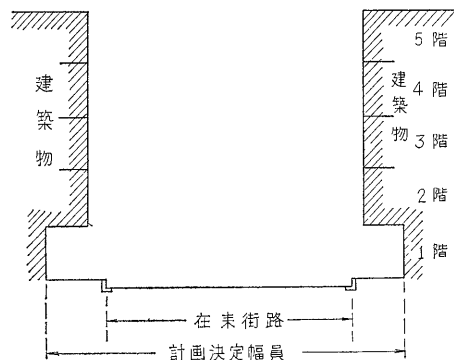
既設の街路の両側へわずか2～4mくらいずつ拡幅して20mを27mに、15mを20mなどとする計画がかなり多い。これによって現在の4車線が6車線に、ま

た2車線が4車線に確保されるのだから、このような決定もやむを得ないことである。

しかし、このような既成市街地の既設の幹線の沿道は、すでに商業、業務等の利用も多く、土地もすでに高騰している。わずか両側へ2～4mといえども、その用地買収や補償はかなりの高額となり、全体で概算1,200億円を越える見込みである。費用の面でもこれは大変なことであり、また物理的にもこの実施には困難が大きい。

このばあい拡幅される分は、将来の歩道となるものであるからわたしはこのような街路では、ビルの建築のさいに1階分だけを計画線まで後退させて、歩道分を拡幅するのが望ましいと考

図2 歩道の上空占用



えている。歩道の上、2階以上はビルがあっても歩道の効用上別段支障はない。そしてこの用地は区画整理事業などでは地元の受ける利益という点から減歩として無償提供されているのだから、このばあいも無償提供として歩道の上空占有を認めればよいだろう。あるいは民有地のままに最低価格で歩道としての地役権の設定を行なうということもできるだろう。このような方法をとらないかぎり、この種の街路整備の実施はむずかしいとわたしは考えている。また新都市計画法による用地の買取請求がだされたばあいに大きな困難に直面するだろうと憂慮される<図2>。

しかし、これを実施するには今のところ現行の道路法と都市計画法が大きな壁となっている。道路法は地下街、地下室など、道路の下の建築物の占有を認めているが、上空占有は特別なものの以外は許さない。また従来建築基準法はこれを許さなかったし、これを受け継いだ都市計画法も第54条で、①階数が2以下で、かつ、地階を有しないこと。②主要構造部が木造、鉄骨造、コンクリート・ブロック造その他これらに類する構造であること。そして容易に移転もしくは除却することができるものであると認めるとき以外は建

築物は許可されないこととなっている。それでは実現は不可能なのかといえ、かならずしも不可能とはわたしには思えない。大阪市にはこれに類した実例が立派に存在するし、現在もどんどん施行している。大阪市にだけ、特別な法律があるわけでもなく、また大阪がこっそりと法を無視してやったとは思えない。それは都市計画事業として国の出資金を得たり、または国の補助金までもらって施行しているからである。

3・学ぶべき大阪方式

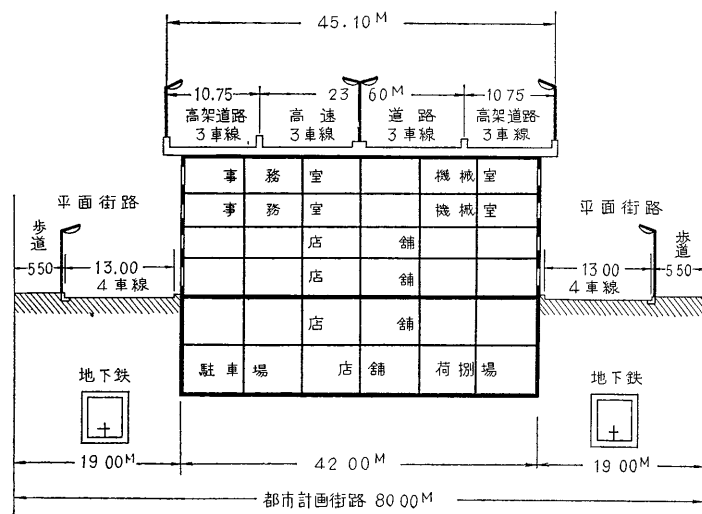
都市計画事業であり、府県道として認定された阪神高速道路が鉄筋コンクリート高層ビルである朝日新聞社の建築物の中間を貫通していることは、多くの人

では不法であろう。しかし、わたしは、その不法性を非難しているのではない。むしろその勇断に敬意を表したいと思っている。

阪神高速道路はあのビルを貫通したことによって、より経済的に、より望ましいルートで、早急に実現することができたものであろうと思われる。

都市計画事業は法律のために存在するのではない、少しでも経済的な工法とルートを選び、そしてそれが機能的にもいささかも不便はなく、都市美の上でも支障がなければ、そのように実施していくことが最も望ましいことであろう。わたしは大阪市がそれを断行した勇気をたたえたいし、それを認めた建設省に賛辞を送りたい。そしてそのような弾力的な考え方で、今後の困難な都市計画事業を有効適切

図3 築港深江線とビルの断面図



に実施できるように配慮してほしいと思うものである。

大阪市に、もう一つ貴重な実例が今造られつつある。有名な船場地区において、今それが盛んに行なわれている。幅員80mの都市計画街路築港深江線の街路敷地の中に、阪神高速道路2号線が6車線で高架で計画決定されている。またこの計画街路のうち6車線は、交差点改良をかねて高架式として計画されている。つまり、幅員80mの街路の中央に高速道路6車線を中心にその両側に各3車線の高架街路が添えられている。そして、この合計12車線、45.10mの街路は、地下2階、地上2～4階の鉄筋コンクリート造のビルの屋上に設けられるわけである<図3>。

都市計画決定された街路の真中に地下2階、地上2～4階の鉄筋コンクリートのビルが、延長930mにわたって建設されているのであるが、これもまた、法的には適法とはいえない。しかし、これもまた、賢明な新しい大阪方式として賞賛したい。都市計画街路の中央に、このように在来の店舗を鉄筋コンクリートに改築して収容したことにより、移転補償費が約45億円節約できたということを市当局からわたしは聞いている。都市計画をより安く、より機能的に、

より敏速に断行していく大阪市と大阪市民にわたしは深く敬意を表するものである。またこれを国庫補助事業として認めた建設省の当事者の進歩性を高く評価したい。そして明日の都市計画のために、旧来のろう習にとられないこのような新しい方法が、この後も各都市に勇断をもって、どしどし実現されることを望みたい。これからの日本の大都市における都市計画には、このような新しい英断がどうしても必要であるとわたしは思う。

4——— 幹線街路の整備促進への転機

都市計画施設の進捗率は、それぞれの事業ごとに差があり、一律的なものではない。幹線街路の場合、30%くらいの進捗率となっている都市が多く、7大都市の平均は36.5%である。横浜市の都市計画街路は、昭和43年度末で90路線、延長522kmで、その内訳は次のとおりである。

表4——— 7大都市道路率比較表<昭和42年度末>

	東京	横浜	名古屋	京都	大阪	神戸	北九州
市域面積	569.5	416.92	325.60	610.61	203.04	535.90	458.04
道路率	11.6%	5.9	11.3	2.6	11.6	3.2	3.3

<注>東京都は区部

放射線13、環状線7、連絡線68
高速道路2

このうち現在までに完成しているのは延長96kmで、全体の18%である。昭和48年度までの「横浜国際港都建設中期計画」では延長38kmを事業費161億円余で整備し、進捗率を25.6%にすべく策定されているが、大体そのように実現したとしても、現在の7大都市の36.5%進捗にもっていくにはなお今から20年近くかかるだろう。現在の港北、保土ヶ谷、戸塚、南などの周辺区では、幹線街路計画はいまの所かなり目が荒いので、今後相当数が追加されることも必至である。すると進捗率はますます難行することは予想される。

現在の横浜市の都市計画では下水道にもっとも重点がおかれていると考えられる。昭和43年度末の普及率は市街地面積13,850haの38%に達しているが、昭和44年度も77億円が投入されることとなっている。そして昭和48年度<中期計画最終年度>には59%の普及率を目ざしている。下水道の普及がとくにおくれていた横浜としては、この急ピツ

チの進捗は当然のことであり、
ようやく大都市の水準に到達し
てきたといえるだろう。

下水道には進捗率100%という
こともいつかは可能であるが、
幹線街路のばあいにはそれがな
い。ロンドン大学のウィリアム
・A・ロブソン教授が『東京都
政に関する報告書』の中で「自
動車工場の組立て工程からぞく
ぞくとはいき出されてくる自動車
の洪水にたいして、それが自由
に動けるような道路を供給する
ことは、世界の他の大都市と同
様に東京にもとうていできない
だろう」とのべているように、
横浜においても同様である。

通過交通を排除するような道路
網の整備や有料道路の促進のほ
か、交通量の規制、大量輸送機
関の充実等の諸施策が併行しな
いかぎり、交通問題は道路単独
では解決するものではない。

しかし横浜の現在の幹線街路計
画は必要最小限度のものであり
これが全部完成しても、これに
よって道路率はわずかに2%し
か上昇しないわけである。他都
市との道路率を比較してみても
その必要性が痛感されるはずで
ある<表4>。

しかし、これを完成するためには、
今後約2,500億円の事業費
が必要と概算されているので、
大規模な投資が開始されても、
完成までには相当な長年月を要

することは明らかである。

問題はおくれている幹線街路の
整備を下水道なみに進展させる
転機はいつかということであろ
う。

それは幹線街路の整備にもっと
も関連の深い6大事業のうちの
高速道路、港北ニュータウン、
都心部強化、金沢地先埋立事業
などの実施と相いまって進めな
くってはならないものであろう。
これらの4大事業の大部分は、
すでにスタートしているわけ
であり、これを大きな転機としこ
れらの事業を活用して、幹線街
路の整備を飛躍的に進捗させる
ことが望ましい。

<計画局長>