

## 自動車交通からみた横浜とその対策

後 藤 清

### ① はじめに

都市社会は人間生活の基礎的条件である「衣・食・住」のほかに、さらに足を加えねばならない。「足プラス衣・食・住」というように、足なくしては、生産生活、消費生活、娯楽生活も成り立たないのであって、この足の乱れは交通難となり様々な現象を生みだしている今日である。

交通本来の目的が迅速、安全、正確、大量、そして快適を要求するものであるのに、本市においても、速度の低下、交通渋滞、事故の続出等と全く逆比例の傾向にあり、この解決の緊急度は極めて高い。これらの解決には、飛躍的な道路網の整備はいうまでもないが従来の方法を踏習するだけではこの解決にはならない。

なかんづく現状の公共投資では「サバク」に水をまく状態であるにしても、個々の技術的解決、即ち、高速道路の建設、交差点の改良、踏切対策等、さらには土地問題（土地の入手難はひとり道路にととどまらないが）都市への人口集中の抑制と極めて広い分野において研究を必要とする。

本市においても、臨海高速道路（仮称）、第3京浜道路等、既決定あるいは策定中の道路計画が推進されつつあるが、これらは官・民・団体とそれぞれの分野における計画であるために、都市内の交通難解決になるかは疑問である。本調査季報も2号から3号へ、諸先生ならびに先輩諸兄の方々が指適された点をさけ、自動車交通量からみた「ここでも横浜は苦悩する」姿の概略をのべることにする。

### ② 保有台数の推移

自動車の増加はむしろ世界的な傾向であるが、道路の整備されている先進諸外国にあってはその均衡上不思議はないとしても、道路整備の最も遅れている日本が、最も高い伸び率を示しており、本市においても年間約22万台の増加を示し、本年に入って9万台を突破

第1表 諸外国の自動車保有台数比較表 (単位10万台)

国 別	乗用車		トラック		バ ス		その他		合 計		指数 B/A
	36年	37年	36年	37年	36年	37年	36年	37年	36年 A	37年 B	
アメリカ	616	632	119	124	2	2	57	58	794	816	102.8
フランス	53	58	17	18	0.3	0.4	10	13.6	80.3	90	105.1
イギリス	55	59	14	15	0.9	0.9	13.8	22	83.7	96.9	103.6
ソ 連	6	7	31	35	0.4	0.5	16.6	16.5	54	59	112.1
日 本	4	7	16	21	0.6	0.6	13.4	14.8	34	43.4	124.5
横 浜	0.01	0.01	0.06	0.07	0.007	0.009	0.55	0.739	0.627	0.82	127.6

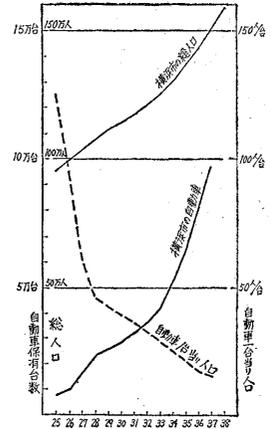
するにいたった。

これを、自動車普及率対人口数によってみると、昭和25年を基準とすれば、37年現在で人口の1.6倍に対して、自動車保有台数は13倍となり、さらに自動車1台当り人口に換算すれば、昭和25年には126人に対して1台しかなかった自動車は、37年は15人に1台の割合となっており、車輛構成では若干こととなるが、西ベルリンでは現在13人に1台である。少なくとも保有台数からみた横浜は欧米水準にほぼ達しているのではなかろうか。

さらに車種別に見れば、各々の程度の差こそあれ軒並みに増加し、なかんづく乗用車、軽自動車の増加が著しく高く（絶対数からみれば、貨物車が最高）経済の高度成長、生活の機械化、機能の複雑化により、市民活動に極度の能率性が要求されるからであるにしても、また全部が厳密な意味での家庭車とは言えないが、最近の消費革命とよばれるなかで、

もっとも目立つ現象のマイカー族が顕著に現われ、自動車の普及は今後一層伸びることが予想される。

第一図 人口増と自動車普及率



第2表 横浜市車種別保有台数推移表 (3月末日現在)

車種別	年次別			
	34年	35年	36年	37年
総 数	42,320	64,295	82,091	97,235
貨物自動車	4,341	5,967	7,492	8,073
普通貨物	6,479	12,751	17,665	22,135
小型貨物	9,151	8,944	8,264	7,425
計	19,971	27,662	33,421	37,633
乗用自動車	1,442	1,193	1,073	1,118
普通乗用車	4,846	10,228	15,529	21,111
小型四輪乗用車	—	—	—	—
小型三輪乗用車	—	—	—	—
計	6,288	11,421	16,602	22,229
乗合自動車	562	778	931	1,189
軽自動車	13,036	21,354	27,620	32,374
その他の自動車	744	696	3,517	3,810

第3表 市内主要交差点交通量一覧表

交 差 点 名	路 線 名	交 通 量				交通量 順位	渋滞 度	渋滞 順位	事故 件数	事故 順位
		直 進	右 折	左 折	計					
西 区 桜木町	1国 16号	49,378	13,171	8,684	71,233	1	—	—	25	4
" 高島町	1国 1号	27,729	20,208	21,420	69,357	2	93	2	63	1
神奈川区 宮前町 (青木橋)	1国 1号 " 15号	42,125	4,705	21,672	68,502	3	—	—	4	7
鶴見区 下末吉町	1国 1号	41,846	17,141	5,197	64,184	4	75	3	51	2
西 区 洪福寺	1国 16号	18,333	8,417	11,065	37,815	5	—	—	31	3
神奈川区 子安通り	1国 15号	24,195	4,552	3,785	32,532	6	—	—	11	6
南 区 吉野町	1国 16号	24,640	2,873	3,759	31,272	7	127	1	—	—
保土ヶ谷区 和田町	1国 16号	14,930	7,880	5,736	29,546	8	—	—	14	5
磯子区 滝頭町	1国 16号	10,530	7,380	7,640	25,550	9	23	4	—	—

(注) 交通量は、昭和38年7月9日～12日調査の午前7時～午後7時の観測値による。  
 渋滞度は、昭和37年10月18日(晴)の日による15分間毎の1信号による滞留の有無  
 事故件数は、37年中に発生した事故件数

③ 交通量の行方

自動車保有台数の増加は、当然交通量に反映され、第3表、第4表は主要交差点における増加傾向を示したものである。

これを自動車起終点調査の結果から見れば、市内に關係する交通量は昭和33年に約17万4千台/日から37年には約56万台/日と3.2倍に増加し、これを市内交通と市内→市外の交通及び通過交通に分類すれば、第2図に示すとおりである。

すなわち、市内交通は、33年には全体の52.5%であったものが、37年には71.8%に増加し、逆に市内と市外交通は、34%、22%、通過交通は13.5%から5.3%に減少はしているが、本市の歴史的、地形的から発達した道路網が市内の主要地点を通過する上、かぎられた道路に集中するために数字以上の混乱をまねいていることは周知のとおりである。

(1) 東海道を通過する車 主要幹線街路である1級国道1号線より市内に流入する交通量は約3万2千台/日（昭和38年10月調）と増々激増の一言。このうち本市を通過し東京方面へ向う量が全体の49.5%、川崎方面へ7%と半数以上を占め、利用道路別にみれば、第2京浜道路、中原街道、第1京浜の順となり、マンモス東京に隣接する本市の悩みは、将来に向って解決すべき最も重要な課題であろう。

(2) 都心部に発生した車 本市の業務商業の中心地である西・中区内に発生する交通量

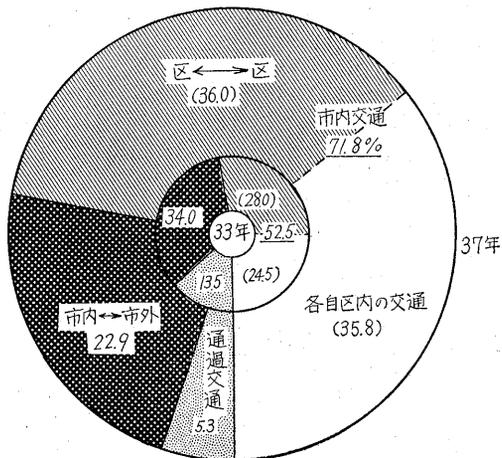
第4表 交差点交通容量表

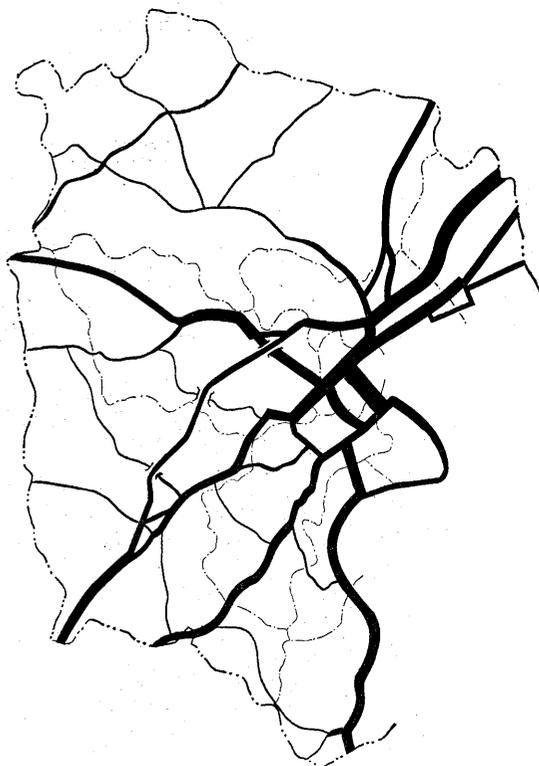
(1時間当り)

交差点名	ピーク時交通量		車線数	可能容量	実用容量	ピーク時飽和度
	方向	交通量				
中区 桜木町	日の出町	1,066	2	895	716	1.49
	高島町	1,247	2	1,295	1,036	1.20
	桜木上町	388	2	863	690	0.57
	日の出町	348	2	1,493	1,194	0.29
	高島町	580	2	1,005	804	0.72
西區 高島町	日の出町	2,127	2	1,795	1,436	1.48
	高島町計	2,023	2	1,590	1,272	1.59
西區 高島町	計	6,810		7,068	5,654	1.21
	浜平	569	3	1,294	1,035	0.55
	松沼	1,109	1	302	242	4.58
	町	1,690	3	1,001	801	2.11
	計	1,477	2	1,453	1,162	1.27
鶴下 見吉 区町	計	1,489	3	1,995	1,596	0.93
	高川	6,334		6,045	4,836	1.31
	島崎	2,014	3	2,216	1,773	1.14
	見地下	2,089	3	2,160	1,723	1.21
	計	628	2	913	730	0.86
保和 土谷 区町	計	467	2	985	788	0.59
	八王	5,198		6,274	5,019	1.04
	王福	1,219	3	1,601	1,281	0.95
	子福	749	1	591	473	1.58
	計	970	2	1,098	878	1.10
磯滝 子頭 区町	計	2,938		3,290	2,632	1.12
	葦名	962	1	620	496	1.93
	橋局	884	1	405	324	2.72
	通根	561	1	769	615	0.92
	計	2,407		1,794	1,435	1.68

- 注 1. 市電数は車線幅として計算を除外した。  
 2. 車線幅は1車線3.0mとし、1.5m以上の幅員が加わった箇所では比例配分で車線数の増加を認めた。  
 3. ピーク時飽和度は  
 ピーク時交通量(台)hr/実用容量台/hr

第2図 市内交通量の構成





第3図 市内主要道路交通量図

は、約29万台/日と他区を圧倒的に引きはなしているが、両区内の移動が全体の51.2%とその大半を占め、市域外の量は7.2%といがいに少ない。

これは、区内に主要貨客駅をひかえる関係から、局所的に交通阻害を誘発する施設や地区が存在し、その往復交通が終日間断なく行なわれている結果の現われである。

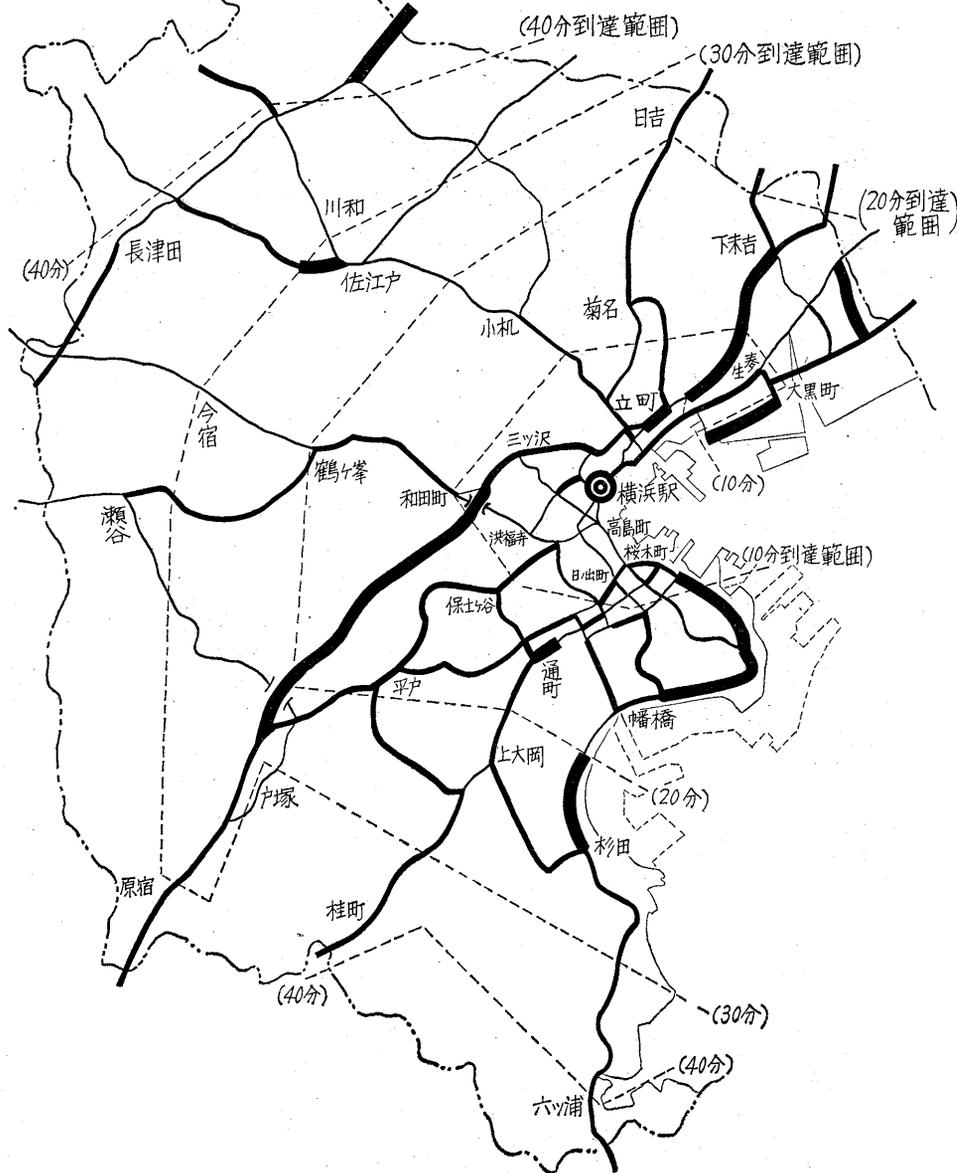
(3) 工場地帯に発生した車 本市工業の中核地である鶴見・神奈川区内工場地帯（第1京浜より海側）に発生した量は約4万3千台/日、この動きは、両区内移動36.7%、東京川崎方面36.8%と隣接地区への移動が大部分となっている。これを関連産業への物資流通とみれば、その量こそ少ないが重量貨物が多いため道路状態をいちぢるしく侵していると思われる。

#### ④ 自動車交通状態

現在、都市における交通の混乱をある程度救ってくれる唯一の手段は、数多くある交通規制である。しかし、交通規制は本来自由であるべき道路交通に対して制限禁止を加えることであって、その措置は必要最小限度にとどめるべきであることはいうまでもない。しかし、現在の本市の交通は、特に都心部においては相当程度の規制を加えて、なおかつ混雑している状況からみても、もはや従来の消極的規制にとどまらず、交通の方法を根本的に変えるような規制にふみきらねばならない。

### 第4図 市内平均走行速度図

(到達時間帯は横浜駅を中心とする)



平均走行速度  
 | 20 km/h 未満  
 | 30 " "  
 | 40 " "  
 | 40 km/h 以上

第5表 主要交差点渋滞状況表

(昭和37年6月~37年12月)

集取地点	報告区分	月別							計
		6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	
新子安	3	3	1	4	13	45	53	75	194
	4	6	1	3	4	10	18	18	60
	5	2	—	2	—	1	4	—	9
	計	11	2	9	17	56	75	93	263
高島町	3	47	39	8	27	37	54	50	262
	4	—	—	—	—	1	3	—	4
	5	—	—	—	—	—	—	—	—
	計	47	39	8	27	38	57	50	266
八幡橋	3	47	43	30	19	18	9	29	195
	4	6	10	7	1	1	2	3	30
	5	5	12	6	—	—	—	—	23
	計	58	65	43	20	19	11	32	248
桜木町	3	—	2	—	4	6	8	23	43
	4	—	—	—	2	—	—	1	3
	5	—	—	—	—	—	2	—	2
	計	—	2	—	6	6	10	24	48
和田町	3	—	7	1	7	8	22	43	88
	4	2	4	3	2	10	30	21	72
	5	—	—	1	3	6	8	12	30
	計	2	11	5	12	24	60	76	190
横浜駅前	3	10	1	3	2	3	4	6	29
	4	—	—	—	—	—	—	—	—
	5	—	—	—	—	—	—	1	1
	計	10	1	3	2	3	4	7	30
日ノ出町	3	9	1	1	—	—	—	1	12
	4	—	—	—	—	—	—	—	—
	5	—	—	—	—	—	—	—	—
	計	9	1	1	—	—	—	1	12
合計	3	116	94	47	72	117	150	227	823
	4	14	15	13	9	22	53	43	169
	5	7	12	9	3	7	14	12	64
	計	137	121	69	84	153	216	282	1,056

注 報告区分 3 信号待ち 3回以上 200m(4分)以上渋滞した場合  
 4 信号待ち 5回以上 500m(7分)  
 5 信号待ち 10回以上 1,000m(14分) (交通年鑑より)

いま、横浜駅を中心とした所要時間帯に分布すれば、図に示すとおりであり、利用道路別にみても、平均40km/h以上で走行可能な箇所を、横浜新道、本町~本牧~根岸間外数路線と、道路延長の約10分の1にも満たない。一方、都心部ではそのほとんどが平均30km/h未満(一部地域平均20km/h未満)となっている。

さらに、これらは軽重、大小、四、三、二輪などの各種の自動車が錯綜して、路面と往来するばかりでなく、混合交通によりおこる交通渋滞は市内各所に発生し、なかでも新子安、高島町、八幡橋は1カ月平均36~40回位の渋滞(自動車が200米以上つながる状態)となっている。

さらには、未改良道路約80%、舗装率30%(国道、主要地方道で約70~80%)しか満たされていない現況からみても、輸送需要との不均衡の増大を物語り、道路に課せられた負担は益々重くなっている。

### ⑤ 交通対策について一言

(1) 交通阻害要因の除去 従来、駐車場、ターミナルの問題はとかく道路建設に比して従たる立場におかれているが、現在のように自動車交通の増大にともなって、道路が交

通本来の用途以外の目的使用として、路上駐車、路上積卸作業によって相当部分使用されている状況では、むしろこの建設が道路と同様緊急を要すると思われるし、さらには道路を広く、正しく使用する習慣の確立と、道路愛護の思想の高揚は、一般市民の理解と協力をまたねばならない。

これ以外にも路面電車（注）や道路工事（水道、電話、電力、ガス等の敷設）も相当の障害となっていることが考えられる。

（注）路面電車の存廃は、各方面において検討されているが、交通混雑緩和策を大衆交通の犠牲において行うのは、公益優先の主旨により適当といえない。したがって施設近代化の意味から理想として列記した。

(2) 対策への道 以上のような現状から判断しても、交通対策は、もはや交通規制の強化ではなく、早急かつ強力な方策を確立する必要があるのにもかかわらず、これを統一的、総合的に計画し、推進する行政組織が存しない。

さらに最大の難関は用地取得であって、特に近年における個人の権利を尊重する思想の高まりや価格の値上りは、道路交通のみならず公共用地取得を一層むづかしくしている。

これがため、苦情や不満が絶えない現状にあるが、この限界が経済的な限界であるとするれば、道路利用者あるいは沿道土地所有者に特別な負担を課することがむしろ公平の理にかなったものであると思われる。

土地所有者の権利も尊重されねばならないが、全体の利益のため、公共の増進のため市民の協力を要すること切なるものがある。もし、自動車交通のために必要な道路拡充費用を個々の自動車利用者に正確に負担する制度が可能としたら。!!

地価高騰による利益を得る沿道土地所有者に対する特別立法が可能であるならば。!!

いづれにしても、道路交通の解決は、予算の画期的な増額はもちろん、それらと共に、総合的な対策をたてる行政機構の必要なことも強調しなければならない。

## ⑥ む す び に

今日、激しい勢いで変りつつある本市も、足を忘れて独走的に発展し「下駄なしビル」「下駄なし住宅」とひとり交通対策のみがとり残されている感が深い。

本市においても、自動車交通の実態を把握するために、

(1) 交差点交通量調査（路測調査を含む）、(2) 駐車実態調査、(3) 発生交通量調査、(4) 走行速度調査、(5) 建築物用途別容積調査、外数調査、等着々とその成果が得られつつあるが W・チャーチルの「1日のばせば、それだけの苦勞がともなう」という言葉は、都市計画の完遂や、交通対策にもあてはまるようだし、またしても「今かでも遅くない」と叫ばずにはいられない。

参考資料：大都市幹線街路調査報告書 37年神奈川県、横浜市  
横浜の自動車交通の実態 38年横浜市

（計画局総務部総合企画課）