

都市交通の現状と道路計画



長島熱夫

都市交通の閉塞は大都市の病理を明示している。今日の、ふくそう化した都市では多数の人間達が、自分達の生活のために他者の存在を必要としており、その各々の役割りを分担し合って、一つの有機的な都市社会を形成しなければ、自己の具体的な存在を全うし得ない。それ故に交通という人間活動が障害に直面するとき、社会的な生活たることをさげられない人間生活に対してさまざまな問題を提示するにいたる。

大都市の交通問題は我々の実生活に対して派生的な多くの問題を提示している。道路や鉄道の混雑、交通事故、公害、人間疎外、物価への影響などといった問題は枚挙にいとまない。

もちろん、交通問題は都市の過密問題と密接な関連をもっており、ひいては日本の社会構造そのものの問題として指摘されなくてはならないであろう。だが現実には横浜の都市交通はすでにひっ迫し、多数の都市住民は都市交通の現状と将来について不安をもっている。それに方向を与えられるかどうかは今日の問題である。

この小論では、はじめに横浜における都市交通の現状を概観し、次に道路計画が現在何を行なっているのかを述べ、その中の問題点と反省といったところについて考えてみたいと思っている。

2 ————— 横浜における都市交通の現状

横浜の都市交通が現在かかえている問題点を分類して考えてゆくと、多くの問題が含まれていることに気づく。たとえば首都圏の過密と都市交通、都市交通体系の有機的な連動性の問題、公共輸送機関と個人輸送機関の問題といったどちらかといえば技術的な問題から、都市交通機関の運賃体

系、公営交通の大規模な赤字問題といった組織、経営上の問題にいたる一連の諸事象がそれである。

これらの興味あるテーマは別にゆずるとして、ここではまず横浜における都市交通の推移について統計的に得られる面から捉え、近年における都市交通のおかれた状況がどのようなものであったかをみてゆくこととしたい。

2-1・鉄道

現在横浜市内の鉄道路線としては東海道線、横須賀線、京浜東北線、横浜線、臨港線、東横線、田園都市線、京浜急行線、相鉄線の9路線がある。これらの鉄道路線について昭和38年から昭和44年までの横浜市内各駅の乗客数の推移をみると表2-1のようになっている。同期間における横浜市の人口増加が昭和38年の159万人から昭和44年の214万人であるからこれと対比してみると、特に相鉄線沿線の乗客増加が著しかったことが読み取れる。

さらに、我々の日常生活の中で、特に問題となる電車混雑の推移をみると表2-2のようになっている。表2-2は各電車線の最も混雑する区間と混雑度を昭和35年から昭和44年までの推移で示したものであるが、総体的な混雑度はこの期間に減少してきている。理由としてあげられるのは、①運転間隔の短縮、②車両の増連結、③車両自体の

大型化、といった方策が効果をあげてきているものと考えられる。

しかしながら今後の問題として考えるとき、自動電車制御装置を装備した複線化された電車線の運転時隔の短縮限度が現在の鉄道のシステム技術として2分13秒～2分18秒程度であることを考え合わせると、京浜東北線、京浜急行線、相鉄線及び東横線といった主力鉄道は、ほぼリミットにまですでにきている。さらに車両の大型化も鉄道レール、路床などの強度の関係もあり限界がある。それ故に現在以上の旅客増加と混雑率の緩和は困難となってきている。

鉄道について、その他の問題としてチャンネルの問題があげられる。チャンネルは鉄道対鉄道の乗り換え駅の問題と、他の交通機関対鉄道の駅前広場の問題の2つがある。前者の代表的な例は横浜駅などにみられる通路混雑の問題であり、後者の例としては横浜市内の多くの私鉄駅周辺の駅前広場混雑の問題である。

2-2・路面交通

<1>市電・市バス

横浜市の市電及び市バスの乗車人員の推移を昭和38年から昭和44年まで示したものが表2-3及び表2-4である。

市電については昭和40年から軌道の撤去を実施し、市バスに切り変えてきている関係上乘車人員

表2-1——鉄道路線別横浜市内駅乗客数の推移<年間>

	38	39	40	41	42	43	44
国鉄	178	196	209	219	226	234	228
京浜急行	123	128	132	132	138	114	151
東横線	96	100	104	104	108	112	118
田園都市線	—	—	—	3	6	9	12
相鉄線	62	69	76	81	86	91	100

単位：百万人 資料：横浜市統計書

表 2—2——最混雑 1 時間各線運転時間及び混雑率の推移

種別	京浜急行線 戸部～横浜間		田園都市線 九品仏～自由丘		東横線 祐天寺～中目黒		相鉄線 西横浜～平沼橋		東海道線 横浜～大船		横須賀線 保土ヶ谷～大船		京浜東北線 大井町～品川		横浜線 新横浜～菊名	
	間隔	混雑率	間隔	混雑率	間隔	混雑率	間隔	混雑率	間隔	混雑率	間隔	混雑率	間隔	混雑率	間隔	混雑率
35年	分 3.20	281%	分 —	—	分 —	—	分 3.00	221%	分 6.40	201%	分 10.00	288%	分 2.44	269%	分 10.00	259%
40年	2.30	253	分 3.28	212%	分 2.15	228%	2.50	211	5.00	173	6.40	307	2.24	274	7.30	292
42年	2.30	231	3.15	207	2.15	233	2.13	197	5.00	249	6.40	279	2.24	243	7.30	295
44年	2.30	213	2.51	214	2.15	240	2.13	163	5.00	247	7.30	277	2.18	184	6.00	186

資料：都市交通年報

表 2—3——市電乗車人員の推移

年次	38年	39	40	41	42	43	44
乗車人員<百万人>	110	98	90	83	74	50	33
1 日平均<千人>	300	267	248	228	203	137	92
1 車 1 kmあたり<人>	9.30	8.68	8.81	8.77	8.77	8.21	8.59
営業路線<km>	52	52	52	47	44	31	25

資料：横浜市統計書

表 2—4——市営バス乗車人員の推移

年次	38年	39	40	41	42	43	44
乗車人員<百万人>	106	118	118	112	117	113	144
1 日平均<千人>	288	322	321	305	320	358	395
1 車 1 kmあたり<人>	5.75	5.34	4.97	4.36	4.36	4.49	4.55

資料：横浜市統計書

が減少してきているのはともかくとして、それ以前においても利用人員は減少傾向を示している。特に1車1kmあたりの乗車人員は確実に減少してきている。

市バスについては利用人員は増加しているとはいえ、市電と同様に1車1kmあたりの乗車人員は減少傾向にある。

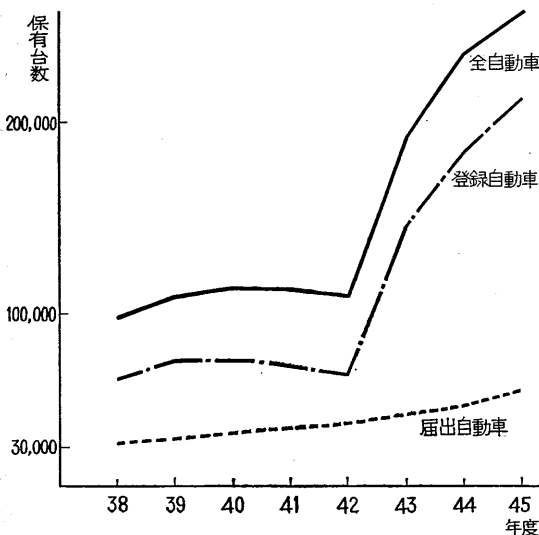
この市電、市バスの1車1kmあたりの乗車人員の確実な減少傾向の理由の一つとして、あとに述べる自動車交通の増加により路面大量輸送機関の効率悪化が次のようなサイクルによって導かれたためではないかと思われる。すなわち、自動車交通の増加→市電、バスの走行速度の減少、運転時隔が守れないことによる効率の悪化→さらに自動車利用への転換交通の発生による自動車交通の増加→路面大量輸送機関の効率悪化 といった悪循環がそれである。

これらの結果として、市電にみられるように路面大量交通輸送機関の経営悪化の一要因となり、撤去にいたるまで追い込まれてきているものとみられる。

<2>都市の自動車交通

横浜市域における自動車保有台数の推移を昭和38

図2-1 横浜市内自動車保有台数の推移

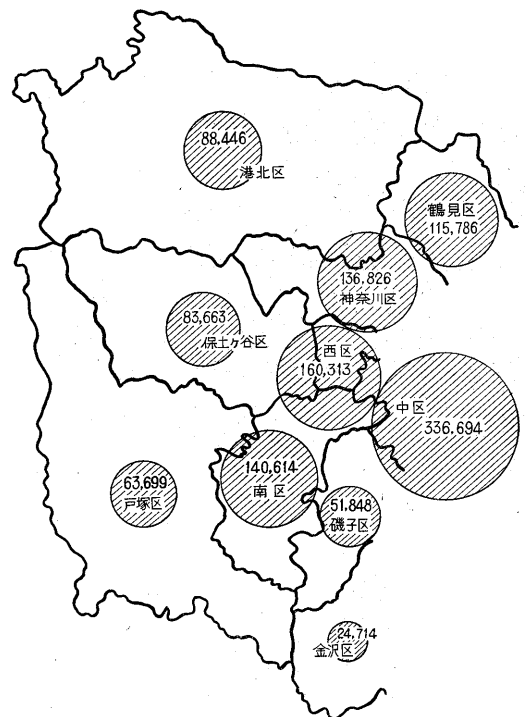


年から昭和44年までの間にみると、図2-1のようになっている。

この図では昭和38年から昭和44年までの市域の全自動車保有台数は横バイ状態となっているが、昭和42年からは爆発的な上昇傾向に転じている。我が国のモータリゼーションへの突入は昭和38年以前からとみられているが、この図にそれが出ていないのは昭和38年に施行された「自動車の保管場所の確保等に関する法律」と関係があると思われる。その証左として近隣の逗子市などは適用除外されていたため、書類上の主たる使用の本拠地として登録されたとみられており、この間に非常に大きな保有台数を統計数値の上では示している。このために横浜市の自動車登録台数は作爲的に統計上伸びていないものと思われる。

都市の交通の面からみると問題となるのは保有台数の大きさではなく自動車を使用される頻度が主として問題となる。

図2-2 昭和40年自動車発生交通量



単位: T.E. <トリップ・エンド>

昭和40年に実施された全国起終点調査の結果から自動車発生交通量<※注1>を横浜市の各区分別に図示したものが図2-2である。

これからみると都市成熟度が高く、都市機能の発達した既成市街地である、中、西、南、神奈川、鶴見の5区<※注2>に大量の自動車交通が集中し、これらの地区の交通混雑が激しいことがわかる。

※注1 自動車がある地点から交通を発生し別の地点で交通を終るとき、これを1トリップ<Trip>という。トリップは発地と着地に交通の両端を持っており、これをトリップエンド<Trip End>=発生交通量という。

※注2 区の名前は分区以前の名称による。

2-3・その他の現象

<1>横浜市公営交通事業会計の問題

昭和38年から昭和44年までの公営交通事業会計の収益的収入と収益的支出の関係をみると表2-5のようになっている。

各年度とも収入~支出の関係は慢性的な赤字を示しており、経営困難な状態が読み取れる。

この背景には、さきに述べたとおり、自動車の大量の普及にともなう路面大量交通輸送機関の駆逐も大きな要因になっていると考えられる。

表2-5 横浜市公営交通事業収益
収入、支出の推移

年度	収益的収入	収益的支出
38	3,197	4,157
39	3,384	4,801
40	3,718	5,458
41	5,144	5,970
42	5,121	6,476
43	5,248	6,827
44	5,604	6,829

単位：百万円 資料：横浜市統計書

<2>交通事故

昭和38年から昭和44年までの交通事故発生件数の推移は表2-6に掲げるとおりである。

表2-6 交通事故件数の推移

年次	件数	死者	傷者
38	10,668	207	6,396
39	10,519	263	6,805
40	11,670	203	7,915
41	13,085	199	10,321
42	14,670	192	13,968
43	13,057	206	17,503
44	13,558	246	18,696

資料：横浜市統計書

交通戦争の言葉が使われるようになって久しいが、絶対的な交通事故発生件数は着実に増加してきており、しかもこのうちの大部分は都市の自動車交通によってひき起こされている。

交通事故は自動車の絶対数の増加にともなって確率的に生じる物理現象である。したがって自動車動線相互あるいは歩行者動線と自動車動線のクロスする場所では確実に交通事故発生の可能性が存在する訳である。

それ故、交通事故対策は単に運転道徳の高揚といったことでは絶対に解決され得ない。ほとんど唯一の実効ある対策は自動車の増加を上まわる物理的な交通安全施設の整備しかないであろう。

<3>その他

都市における自動車交通の増加は並行して数多くの問題をあとに残している。

- ① 歩道橋に象徴される人間の追いたて
- ② 身障者あるいは乳母車の駆逐
- ③ 路面大量輸送機関に対する信頼性の喪失と自動車を運転できない人々の存在
- ④ 大量の駐停車による都市景観の破壊

⑤ 排気ガス、騒音等の公害問題

などの数限りない問題を今日の我々の前に突きつけている。

横浜における都市交通の現状のアウトラインはこれまでに見てきたとおりであるが、これに対応する道路計画について次章で述べてみたい。

3 都市計画と道路計画

横浜の都市形成過程をフィジカルな側面からながめてみると、始めに東海道線を主軸とする鉄道建設<計画>が先行し、それに引き続いて現在の主要地方道、国道を主体とする道路整備<計画>があり、さらにこれらの都市交通機能に吸引された形で土地利用が誘発されてきている。以上の積み上げ的に形成されてきた都市機能整備は決して一元的な都市計画とはいえないが、今日の即物的な主要機能のベースをすでに形成してしまっている。

ここでは都市計画とは何かというような抽象的な概念は問わないことにして、過去の蓄積の上に立った横浜市行政レベルでの都市計画と道路計画について考察し、そこから引き出される問題について考えてみたい。

3-1・都市における交通とは

都市交通機関の整備が都市社会の規模の増大に比例してなされていくなれば、都市交通への需要は加速度的に増大することになる。なぜなら、高密度都市社会の持つ最大の利益はできるだけ近い距離に大量のコミュニケーションを得られるところにあるからである。

大規模な都市社会は都市圏域の拡大にしたがって機能=用途の異なった土地の利用=の混在を相互

の利益のために分化しようとする。これら都市機能の分化にともない職場、住宅、商業といった機能相互間をつなぐ交通を必然的に発生せしめる。また拡大した都市の社会機能を維持するに必要なエネルギー、水等の移動といった交通を喚起する。

さらに時代の進展とともに変化する人間の欲求に応じた多目的な交通も発生する。

都市社会における交通は人間あるいは組織相互の依存、コミュニケーションの増加にもなまってさまざまな交通目的に分化しながら拡大増加していくことになる。

これらの交通あるいは交通機能もたらすものとしては、都市社会内外の平準化、コミュニケーションの増加による人間関係の広がり、コミュニケーション密度の増加、物資流動の増大などがあげられる。

また大部分の交通は交通目的を有している。この人間活動<Activity>は幅広い分野にわたっており、なおかつきわめて系統的である。系統性は都市社会の機能のふくそう化に比例して多目的な交通を発生させつつ自己増殖していく。

それ故都市社会における交通は都市自体の活動の反映として現われるといつてよい。

このことを人間の側から捉えると、各々の人間の生活圏と属性に応じて交通が行なわれることを意味している。

3-2・都市交通と道路

都市交通の種類には、さまざまなものがあげられる。

交通目的を種別として考えてゆくと、通勤、通学、買い物、レクリエーション、帰宅、業務といったものがあげられるし、輸送別としては、旅客輸送、貨物輸送、下水、上水、電気、電話、ガス、石油パイプライン等といったものにも分ける

ことができる。

このような交通は、その交通目的、到達に要する時間、料金等の条件により選択可能な範囲で交通機関を選ぶことになる。したがって路面の道路交通は数多く存在する交通の一部を分担しているものと考えられる。それ故に道路交通というものは都市交通機関相互の依存関係の中で考えられなければならない。

さらに道路交通の中でも幾つかの選択が行なわれる。バス、自家用車、タクシーといった交通手段、あるいは一般道路と有料道路といった経路が選択対象として存在する場合は、時間短縮、快適性、経済性、景観等が選択判断の基準になったりする。

道路は以上に述べた流通機能としての役割の他に、都市のパブリックオープンスペースとしての意味を持っている。これは都市内における日照、環境等を守る役割を果しているということである。

この他には道路下利用として、地下埋設物に対する必要なスペースを提供する機能も合わせてもっている。

3-3・道路計画の体系について

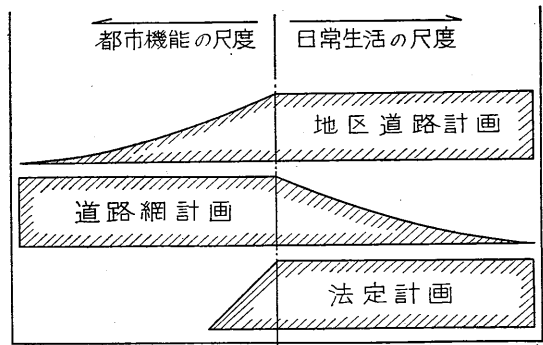
道路には日常的な生活機能と環境への配慮から、大都市レベルでの都市機能の確保にいたる広範なものが要求されている。

この要求に対応する道路計画は各段階に応じた計画として立案されてきているのであるが、道路計画を大まかに分類すると法定計画、地区計画、道路網計画という三つに分類されるのではないかと思われる。

これらの計画相互間のつながりと各々の計画の比重のおきかたについては概念的には図3-1に示すような分担が行なわれている。

この三つの計画について次に述べてみたい。

図3-1 3つの道路計画の範囲 概念図



<1>法定計画<Official Plan>

法定計画とは、全国あるいは特定の行政区域等に定められる一般的な基準である。

横浜市における道路関係の法定計画としては建築基準法、及び地区<開発>計画に対する指導基準としての宅地開発要綱の二つが代表的なものとしてあげられる。

建築基準法においては同法条43及び58条等に記されている<※注3>条件が存在する。

宅地開発要綱においては表3-1に掲げる数値で地区開発が現在指導されている。

※注3 建築基準法第43条では建築物の敷地は道路=幅員4m以上で道路法、都市計画法、土地区画整理法、旧住宅地造成事業に関する法律、市街地再開発法による道路及び特定行政庁が指定した道路、ただし自動車のみの通行の用に供するものを除く=に2m以上接しなければならない、となっている。

<2>地区計画

地区計画あるいは地区開発計画には定まったパターンがある訳ではない。工業団地の開発計画からニュータウンの開発計画、あるいは修復地区計画にいたる幅広い範囲にわたっているのであるが、ここでは代表的な宅地開発計画を念頭におくものとする。

地区<開発>計画における道路計画は特殊な場合を除き、地区のまとまりに対する配慮と宅地のロ

表 3-1 — 宅地開発要綱の道路指導基準

開発区域の面積 (ha)	道路幅員 < m >			接続すべき在来道路の幅員
	車道	歩道	計	
5.0未満	—	—	6.5	6.0以上
5.0以上10.0未満	6.0	1.5 × < 1 ~ 2 >	7.5 ~ 9.5	6.0以上
10.0以上20.0未満	6.0	2.0 × < 1 ~ 2 >	8.0 ~ 10.0	6.0以上
20.0以上30.0未満	11.0	2.0 × < 1 ~ 2 >	13.0 ~ 15.0	11.0以上 ※
30.0以上	11.0	2.5 × < 1 ~ 2 >	13.5 ~ 16.0	11.0以上 ※

※やむを得ないと認める場合は 6.5 m 以上。

ット割りの二つがデザインの大きな比重を占めている。

この“地区のまとまりへの配慮”というのは通常近隣生活圏域での生活活動の系統性にマッチした道路計画ということを意味している。つまり、人間の日常的な活動は、小学校へゆく、あるいは買い物、バス停へのアプローチといった具合に極めて系統的である。それらの生活活動の反映として各々の目的に応じた交通が生じる訳であるから、道路形態は近隣レベルでの人間活動に最大限のサービスが可能なパターンに計画され、なおかつ通過交通その他の地区にとって不要な交通から守られた道路計画が要求されることになる。

したがって地区計画の道路計画は基本的な計画の立脚点として生活機能論的な立場が貫かれているといえよう。

< 3 > 道路網計画

道路網は、さまざまな交通機能に応じた有機的なネットとして構成されている。

この道路網を、それぞれの機能とスケールに応じて分類してみると表 3-2 のようになる。

これまでの横浜市の道路網計画行政の成果として横浜市都市計画街路網計画が第 1 にあげられる。

この街路網計画の対象は表 3-2 の段階別に分類されたもののうち V₀ ~ V₃ の範囲におおむね入っている。それ以下の V₄ ~ V₆ レベルの道路はさき

表 3-2 — 道路の段階構成の 1 例

段階	名称	適用
V ₀	都市間軸	東名高速, 国道 1 号
V ₁	都市軸	国道 1 号, 国道 16 号, 国道 246 号, 第 3 京浜等
V ₂	地域軸	国道 1 号, 国道 16 号, 鎌倉街道, 中原街道等
V ₃	地区幹線	
V ₄	補助幹線	
V ₅	区画街路 ₁	
V ₆	区画街路 ₂	

に述べた地区<開発>計画の対象になっている。

この道路網計画の一般的な方法論を計画作業にしたがって紹介してみると次のようになる。

道路網計画も他の都市計画と同様に、これまでの横浜の都市形成の歴史と、その中から形成された現有の道路網を与件として、将来の道路網<おおむね 20 年後で、現在は昭和 60 年を計画目標としている>をどのように考えてゆくかというところに最初の出発点が求められる。

そのためにまず第 1 にパターン論あるいはネットワーク論といった観点から作業が始められる。どのようなネットワークが将来の横浜の都市道路として適切なものであるかを判断する基準は、ネットとしての明快さ、機能性といったところにある。そしてすでに現存する都市機能と将来の土地利用の誘導性において無理がないものであれば、

その問題点

それが一つのプランとして考えられる。このプランが合理的なプランであり得るかどうか、また将来の交通量に対して有効に、機能的に働くかどうかを定量的にチェックする方法として将来自動車OD交通量解析手法<※注4>が現在では一般的に採用されている。

この解析手法は大量の数値処理をとまなうために大型電子計算機を駆使して行なわれる。解析のアウト・ラインとしては①始めに解析対象範囲を設定し、地域分割<ゾーニング>を行なう。②これと並行して自動車の交通発生量を定量的に求めるために、自動車発生交通量を被説明変数、社会経済指標を説明変数とする計量モデル式を重回帰分析により現在指標を利用して作成しておく。③ゾーン別に将来の社会経済指標の推計を行ない、さきの計量モデル式により、将来の自動車発生交通量を推計する。④分布モデル式を使用して将来のゾーン間交通量を推計する。これは通常マトリックスになるがこれを将来OD表と呼ぶ。⑤作成された将来OD交通量を、ネットワークに流してみる、この作業は一種のコンピューターシュミレーションになる場合が多い。⑥想定される道路の交通容量と流された将来交通量を比較分析し、ネットワークの問題点を示し、必要があれば修正する。

以上のプロセスによって作業は完結する。

これまで述べてきたように、道路網計画にみられる一貫した発想方法は、きわめてシステムチックで機能論的な立場に立っている。このことは地区計画のそれが生活圏型であるのといちじるしい対比をなしているように思われる。

※注4 Origin—Destination=起終点の略

自動車交通の増加を将来の問題としてみると、横浜における将来の自動車交通量は昭和60年には昭和40年の5倍弱<表4—1>になるものと予測されている。この数値が第3章で紹介したきわめて機能的な交通計画手法と結合されれば、そこから得られる解答は、主要幹線道路の整備を第一義とする道路計画でしかあり得いことはもはや明確である。

表4—1 発生交通量の将来値—東京都
市群会議推計

名称	昭和40年 発生交通量	昭和60年 発生交通量	伸び率
鶴見区	115,786	316,801	2,736
神奈川区	136,826	430,038	3,143
西区	160,313	700,770	4,371
中区	336,694	1,596,000	4,740
南区	140,614	732,180	5,207
保土ヶ谷区	83,663	355,131	4,245
磯子区	51,848	334,221	6,446
金沢区	24,714	112,627	4,557
港北区	88,446	698,224	7,894
戸塚区	63,699	526,678	8,268
横浜市	1,202,603	5,802,670	4,825

一方第2章でみてきたように、自動車交通は今日ですら、我々の生活をかぎりなくおびやかし続けている。

このギャップは、我々に対して一体都市の自動車交通をどう捉えていったらよいのかという深刻な疑問を投げかけずにはおかない。都市の自動車交通を分析した、すくれた報告としてイギリスのブキャナン・レポートが有名である。この報告ではパーソナルな交通機関である自動車のもたらす利

益については認めながらも、使用の限界についても分析している。都市内において十分に発達した自動車交通を制御するには図4-1にみられるような交通空間をCBD地区 <Central Business District> では建設しなければならないであろうことを指摘している。しかもなおかつ、これだけの都市空間を自動車のためにさきながらも、パーソナルな交通機関ではまかないきれない人々、老人、子供達のためにバスその他の公共交通機関を運行しなければならない。

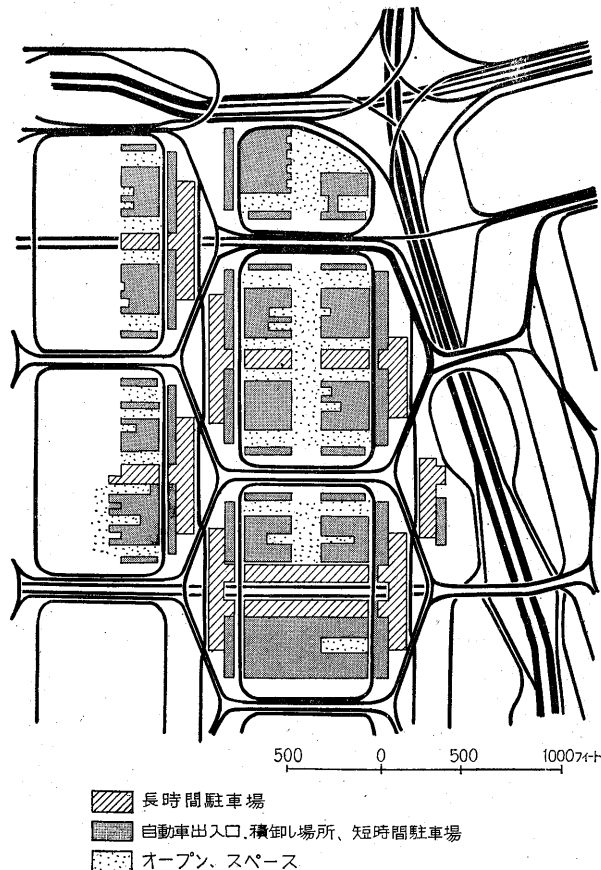
このような自動車に対する投資が当を得たものになるかどうかという疑問を發している。横浜の都市計画街路網を考えると、現在都市計画決定されているか、あるいはされようとしている道路網をすべて整備するためには約6,200億円程度の

資金が必要ではないかといわれているし、今後とも自動車を無制限に認めるとすれば、CBD地区ではブキャナン報告にみられるような大規模市街地再開発を含む投資を要求されることになるのである。

我々の社会はこれだけの負担をするだけの豊かさは持ち合わせていないし、他になさねばならない多くのことがあるはずである。

それ故現在取られている道路計画が自動車交通に対して持つ考え方は、それを意図するにしろ、しないにしろ、究極においてこのようなものが要求されるとすれば、まことに不明解である。将来の都市交通に対して何を保証し、何を保証しないか、という基本的な視座が欠けているといつてよい。

図4-1 ブキャナン報告に示された六角形分散路システムを採用した地区再開発の設計例



5 反省と今後

今までの道路計画はきわめて簡単な論理しか持ち合わせていなかった。「自動車は今後とも増え続ける。そのためには幹線道路の整備をしなければ都市の機能はマヒしてしまう。なるほど自動車は多くの問題を起すだろうが将来は必ず改良されるだろうし、施設が整備されれば問題は減るだろう。たとえ自動車が将来の交通機関ではなくなるとしても、道路はその後も交通空間として役立つではないか」といった論理が、それである。だがこれらの論理には何の保証もないし、結果的に造られた道路は相変らず自動車で埋ってしまう。

都市の自動車交通のもたらす問題を考えると、自動車をこれ以上認めるべきではない。

たしかに自動車に勝るパーソナルな都市交通機関は今後現われないかも知れない、しかし自動車が我々の社会に対して、もたらしい損害は、あまりに大きすぎるし、しかも高価につきすぎる。

これからの道路計画は一言でいうと「自動車がなくても便利な街」を造ってゆくことを考えるべきである。

自動車との競争からの退却は、なにも道路を造るべきではない、ということの意味しているのではない。横浜は外国の主要都市と比較してみても道路率は $\frac{1}{4}$ ~ $\frac{1}{6}$ にすぎないし、都市社会の機能としての道路は不足している。道路整備は今後とも進められなくてはならない。しかしながら従来の幹線街路主点主義あるいは都市機能主義から脱却し、もっと日常生活に密着した側に道路投資のウェイトを移してゆくべきである。例えばバス専用<優先>道路の整備というのも一案である。

そのためには、道路計画の立脚点も単なる交通の量と機能性といった点にのみおくのではなく、日常生活圏域あるいは個々の人間の生活時間のウェイトといったものを基本的な視野とする計画論の体系を樹立してゆくことが必要なのではないかと思う。

また他の都市計画との関係においても反省すべきことがある。

従来の幹線道路の計画に際しては、すでに存在する土地利用の形態的な側面しか考慮してこなかったし、このことが一方的なため地区との摩擦をひき起しているのも事実である。地区の活動は単なる土地利用の形態的な側面にとどまらず、日常生活レベルでの機能によって始めて成立している。したがって道路を計画する際はこの点に充分配慮しなければならない。

この地区計画と道路計画の調整を計るために次のような提案をしたい。

まず横浜市域全体にわたって、土地利用計画、人

口計画、施設計画、供給処理計画、道路計画を含むマスタープランをすべて作成する。そしてあらゆる計画はマスタープランの中で地区の生活圏の問題と常に密着した中で計画相互の調整が計られるようにすべきである。もちろんマスタープランの作成だけでは絵にかいたモチである。したがって地区に対して保証する環境水準の整備プログラムを作成しなくてはならない。このマスタープログラムによって何にウェイトをおいた都市計画を進めてゆくかが明らかになるであろう。

さらに、マスタープラン、マスタープログラムの作成にあたっては関係する組織と人間の合意の下に計画されるよう計られなければならない。

都市計画は単に物質的な計画のみではなく、こうしたオルガナイズの問題も合わせて計画の中に取り入れてゆかなければ決して充分ではないと考えるからである。

6. おわりに

“交通”という概念は、とらえ方がむずかしいものである。この理由としては第3章で述べたように本質論をつめてゆくと都市活動全体の中に帰着してしまい、交通自体にかかわる問題としてとらえにくいことによるのであろう。

現象面からいえば、適正なコントロールの規模を越えた都市活動が生ずれば、今日にみられるような交通問題としてはね返ってくるのが当然である。

ところが交通計画にたざさわる者として考えると、都市活動の“あと追い”をする被害者的な立場に立ってみたり、あるいは“何が何でも道路の建設を”といったふうに変化してしまう。

この計画者の不安定な立場は交通計画を都市政策全体の中に強固に位置づけられない限りは解決しえな

い。

この問題は自治体の範囲内では解決のつきえないものもあるだろうが、少なくとも自治体行政レベルで可能な範囲の中で<何を指して、何をしてゆくのかという>交通施策の確立が必要な訳である。

交通計画者が真に考えるべき事柄はそれから先の“交通需要”そのものを解明してゆくことにあるのではないかと思う。

今回の小論では交通に対する焦点がボケてしまい、流してみただけの運びになってしまった。この点についてはお詫びしたい。なお筆者の担当した港北ニュータウンの交通計画論についても批判を受けたかったが紙数の制限もあり、またの機会としたい。

<計画局港北ニュータウン建設課>