

【交通】

暮らしを支える交通 ネットワークづくり

〈鉄道〉
混雑の緩和に向けて

鉄道、自動車そして飛行機と、大量迅速な移動手段を手に入れた人類が、「ホモ・モトベンス」(動く人)となつてから、都市は飛躍的な発展を遂げた。都市のいきいきした活動は道路や鉄道などの交通施設によつて支えられており、集積した人やモノのスムーズな移動を妨げない交通網づくりは、膨張する都市の命運を左右するものといえようである。

横浜はどうであろうか。

「三万人アンケート」の中の、「二〇一〇年頃の望ましい横浜のまち」の姿について、四二・六％の市民が「鉄道・道路の整備で快適な通勤・通学ができてほしい」と答えている。これは設問に対する回答の中で第三位(複数回答)という高い順位にあり、いかに市民が「通勤・通学」に苦勞

しているかがうかがえる。朝晩のラッシュ、道路の渋滞、交通の不便地域の存在は、首都圏の大都市に住む者の宿命といえるのかもしれないが、快適な交通体系の確立は、住みよいまちづくりにとって欠かせない、大きな課題である。

現在、横浜では、JRと大手私鉄三社、市営地下鉄、そして新交通システムの金沢シーサイドラインの各鉄道事業者によって、二五九キロの鉄道が運行されている。

横浜の鉄道網は、その殆んどが横浜駅を中心として敷設されており、鉄道の利用者の約半数を占める通勤・通学客が集中する朝晩のラッシュ時には、横浜駅や横浜駅に向かう鉄道路線は、身動きもできないような混雑となっている。

また横浜の鉄道路線は、横浜駅から放射状に伸びているのが特徴である。このため郊外部では鉄道路線から遠い地域が生まれ、二つの鉄道路線のはざまにある地



増え続ける自動車に対応した体系的な道路網の整備が急がれている



金沢八景をゆく「金沢シーサイドライン」。次代の輸送を担う交通システムとして注目の乗り物だ

域では、住宅地から駅に至るまでに、二十分から三十分もの長い時間バスに乗らなければならぬところもある。こうした「交通不便地域」の解消と混雑の緩和の二つが、いま早急に市に求められている課題なのである。

そうした横浜の鉄道事情の緩和のために生まれたのが、市営地下鉄である。

平成四年十二月、市営地下鉄(横浜市高速鉄道)は、開通二十周年を迎えた。二十年前の昭和四十七年に開業したときは上大岡・伊勢佐木長者町間の六駅、わずか五・二キロだったが、その後、順次路線を延長し、六十二年五月には、関内・戸塚の一号線と関内・新横浜間の三号線をあわせて、二二・一キロに伸びている。

現在では市民の足として定着し、利用者も年々増えており、平成三年度の実績を見ると、一日平均二六万人が乗車、一〇五両の電車が延べ三万七八九六キロを走っている。

平成五年三月には、市営地下鉄三号線、新横浜〜あざみ野間の七駅、一〇・七キロが開通した。田園都市線にも接続しているこの路線は、横浜の北部と都心部を直結し、港北ニュータウンのまちづくりに欠かせない交通機関となるものである。三号線の開通により、あざみ野から新横浜まで十六分、横浜駅まで二十七分で結ばれるようになった。これまで横浜市内にありながら、横浜の都心部よりも渋谷など東京方面へ出る方が便利だった市北部の市民は、横浜の都心

部へのアクセスがよくなり、その行動半径は大幅に広がることとなった。

延びる線路、伸びる都市

さて、都市づくりを進める上で鉄道の存在が重要であることは、いうまでもないだろう。

横浜に多くの就業場をつくり出すために進められている「みなとみらい21地区」や「港北ニュータウンセンター地区」などの第二都心・副都心の開発は、現在急ピッチで進められている。これらの拠点に、オフィスや商業施設などを順調に集積させていくためには、そこへのアクセスの手段として、なんとといっても鉄道の有無がもの

をいう。

そこで横浜市では、いま、横浜の中心部と市の南西部を直結する市営地下鉄一号线の延伸事業（戸塚から湘南台までの七・四キロ延伸）や、横浜駅からみなとみらい21地区を通り元町付近まで約四・一キロを八分て結ぶ予定の、みなとみらい21線の整備を進めている。また現在、調査を進めている日吉―港北ニュータウン間の横浜四号線や、鉄道相互間を連絡する環状方向の路線として事業化の準備を進めている、二俣川から新横浜―大倉山―川崎方面を結ぶ神奈川東部方面線は、高速鉄道三号線とともに、副都心・港北ニュータウンを支えていくことが期待されている。

■横浜市の鉄道網



(資料：都市計画局)

た鉄道網を環状方向の路線でつなぐことによって、市内のどの方向へ出かけるにも便利なものになること、また都心部の混雑を解消するためバイパスの役割をする路線を整備し、第二都心や副都心など新たな業務集積地へのアクセスを整備していくこと、などが今後の横浜の鉄道のあり方を考えていく上でのポイントとなっている。だが、人口が密集している都市部の鉄道建設にはさまざまな困難がつきまとい、計画の推進は容易ではない。用地の確保から始まって全体の建設コストが大きく、多くの利用者を集めなければ経営が成り立たないなどの採算面での問題も大きい。

今後の整備にあたっては、モノレールや新交通システムなどのように、利用者が比較的小さなくても採算のとれるシステムを採用したりして、建設費を抑えるためのさまざまな工夫をしていく必要があるようだ。ともあれ、鉄道は、安全で、速く、時間が正確など、優れた機能を備えた交通機関であり、都市の発展には鉄道網の充実が欠かせない。

〔道路〕 車時代の道づくり

日本のモータリゼーションは完全に定着、大方の子想をはるかに上回る自動車保有台数となり、どこの道路も車であふれているのは周知の事実である。横浜も例外ではなく、ことに乱開発の進んだ郊外では、農道をそのまま生活道路としたところが多く、狭い道にバスやトラックがひしめく光景が

日常的に見られている。

横浜の自動車保有台数は約二二七万台（平成三年度現在）。この数が年々増加するのは間違いないだろう。運輸省の予測によれば、二〇一〇年の横浜をふくむ日本全国の自動車保有台数は、平成二年の一・二七倍となっている。

生鮮食料品や日用雑貨、仕事に使われる事務用品、建築資材、工業の材料・製品など、市民生活のあらゆる場面で、モノの移動が行われている。その多くは道路網を利用しており、市内の貨物輸送量の九〇％はトラックによるものである。市民の行動や業務活動の範囲が首都圏全域におよんでいる現在において、自動車の利用は市民の日常生活とは切り離せないものになっており、横浜経済や市民生活を支えていく上で、将来に向けて自動車が有効に使えるような道路網の形成が強く求められている。

そのためには、移動する距離や速度など、それぞれの交通内容に応じた使いわけができるように、高速道路のような到達性の高い道路から住宅地の中の道路まで、体系的な道路網の整備をすることが必要である。それによって車の棲みわけができるようになり、住宅地の中の道路が抜け道として使われたり、大型トラックが進入してきたりということも避けられるようになるだろう。体系的な道路網をつくり上げ、市内の移動時間を短縮するためには、現在、整備が進んでいる放射状の高速道路や幹線道路とともに、高速湾岸線や横浜環状道路など、環状の高速道路や環状一号线、二号线と

いった環状の幹線道路を整備していくことが求められている。また、こうした地域の骨格をなす道路の整備だけでなく、多くのバス路線が利用する道路を中心に、住宅地と駅や幹線道路を結ぶ生活道路についても、混雑を緩和し、通勤・通学の重要な足となっているバスが予定通りに走れるようにすることも、これからの道路整備の重要な課題となっている。

ハードとソフトの両面から

また、バス交通に関して、いま横浜市では、バスの車内や停留所で利用者にバスの運行情報などを提供することにより、利用者のバス待ちのイライラを解消したり、運行の効率化を図ることなどを目的として、バス運行改善システムを導入している。

さらに、地区の主要な駐車場の有効利用と路上駐車による交通渋滞の緩和を図るため、駐車場の利用状況を周辺の道路に表示し、利用者を誘導する、駐車場案内システムも平成元年から稼働している。このシステムの稼働開始後の調査によると、路上駐車が増え、駐車場の利用率が高まるなどの明らかな効果が得られている。

市民が交通の運行や混雑の状況を把握でき、利用の目的に応じて的確な交通機関を選択できる、また利用状況に応じた運行ダイヤが組めるといったバス運行システムの導入は、今後ますます広い範囲で求められるに違いない。

こうしたスムーズな自動車交通のための

施策が展開されている一方で、道路を移動の場としてだけでなく、より市民生活に快適な場にしようとする取り組みも始まっている。歩行者が安全で快適に歩けるように電線類の地中化や歩道の整備によって道路の安全性を高めるなど、コミュニティ道路の整備を進め、自然、歴史、文化など、それぞれの地域特性を生かした、魅力ある道路をつくろうという動きである。現在、平成三年度までに二十五路線の地中化が行われ、鶴見東口駅前通りプロムナード、神奈川宿歴史の道、大岡川プロムナードのような桜並木の復活などのほか、九力所のせせらぎ緑道、散歩道が整備されて、散策やウォーキングを楽しむ市民に活用されている。

かつて道路は、「都市の血管」として人やモノを移動させるだけでなく、そこに住む市民が憩い、語り、散策する場所でもあった。子どもはそこを遊び場として、日がな一日走り回ったものだった。いまふたたび横浜の道は、暮らしの顔を取り戻しつつあるようだ。

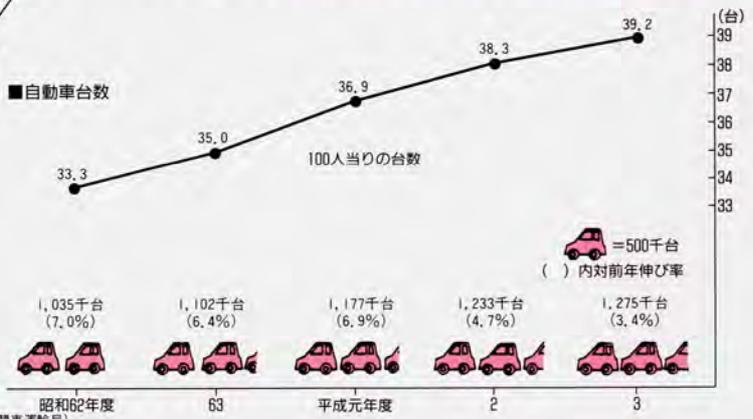
市民のさまざまな生活行動を支える交通体系において、ハードの整備が重要なのはいうまでもない。しかし、交通情報の提供など、ソフト面の充実を図ることによって、交通機関の効率的な利用を進めることもまた大切である。快適な交通体系の実現のためには、ハード、ソフト両面からの取り組みが必要とされているのである。

■市内の主要道路

平成4年5月現在



運行情報の提供、運行システムの改善がバス利用促進の決め手として期待されている



(資料：道路局)

(資料：関東運輸局)