

## 高速道路のネットワーク



池沢利明

1930年に Edward E. Bassett によってフリーウェイという言葉が使われて以来、この言葉は現在アメリカにおける高速道路の代表的な呼び名となっているのであるが、私はこの言葉が好きである。フリーウェイとは、各種の制限から解放されてドライバーは各自の自動車の能力と自己の運転技能の範囲内で自由に走ることが出来る道路ということであるが、そこにはその道路を走っているさまざまな他の車もあれば、さらにはその道路を走ることがその沿線地域に及ぼす影響もあるということである。つまり好き勝手に暴走し、騒音をまきちらしてもかまわない道路ではないということであり、また反面私ども道路をつくる者に対してもそれらを十分理解して道路をつくらなければならないということを示しているものと考えからである。イギリスのモーターウェイ、ドイツのアウトバーン、フランスのオートルート、イタリアのアウトストラダなどがわが国の高速道路に相当する言葉であるが、これらには高速という意味はない。高速道路というと何かしら高速で走らなければならないような印象を私達に与えているような気がして、私はこの言葉が好きでない。言葉の好ききらいはこれくらいにして、今日これだけ拡大された経済社会構造を維持し、さらに生き続けて行くためには、今後ますます道路にも大きなウェイトが課せられてくると思うが、その中でも主役として登場せざるを得ないであろう高速道路について、少しく述べてみたいと思う。

### 2———都市高速道路の必要性

都市は元来物と物とを交換することによって、その生産価値を高めて来た場として生成し発展して

来たものといわれている。今日においては都市は生産の場であり、生活の場であり、文化の場であり、そこには各種各様のものが混在しているが、その本質は経済交流の場であることに変わりはないと考えられ、この交流の場であることを否定して都市の存在を考えることは出来ない。かつては人間が直接に背に物をせ負って動いたものが、馬にのせ、馬車を使い、さらに自動車へとその動き方に变化のあったことと共に、それに伴う道路の使われ方にも变化のあったことを見逃すことは出来ない。即ち歩く道から馬車への道、さらには自動車のための道へとの変化である。

高速道路といった概念が生れたのは今から50年前の1920年代に、ドイツとアメリカでほぼ同時期に生れたといわれている。この当時はほとんど往復2車線の道路で、かつ往復車線は分離されてはいなかったが、道路に隣接した土地からこの道路に自由に入出することを禁止し、交差する道路とは立体で交差し自動車の流れを確保したものとされている。1930年代において高速道路の三要素ともいわれる①往復の車線を完全に分離する②交差する交通を立体交差で処理する③その道路への沿線からの出入は禁止され、定められたところのみから出入する、といった基本型が確立されるに至った。以来高速道路とは前記の三要素を具えた道路のことをいうのである。

1950年までは高速道路は都市と都市を結ぶ長距離交通を対象として、距離の克服を主たる目的とする意味でその建設が進められて来た。しかしそれは都市の外域で打切られていたために、そこに集中する自動車交通のためにそれに連絡している一般街路に重い負担を与える結果となった。さらに高速道路の出現に伴う都市活動の発展、都市への人口の集中は都市を起終点とする自動車の都市内一外交通のみならず、都市内一内交通の量的な拡大を促し都市内の一般街路は自動車交通による混

雑の度を増々高めるに至り、都市内の街路の強化が必要となって来たのである。即ち当初は都市間交通の時間を短縮する目的でつくられた高速道路の限界性がここで問われる結果となり、都市内交通を対象とする高能率な道路システムを考えざるを得なくなったのである。つまり都市高速道路という概念が新たに要請される時代的背景が生じたのである。この都市高速道路はこれらの諸矛盾を解消すべく高度の容量をもち、安全経済的であって、都市内の交通混雑緩和のための強力な手段として採用された。表1は世界主要都市の道路率を示したものであるが、世界的に一流の港湾をもつ横浜もその道路率に至ってはまことにはずかしい次第であり、これを補うという目的で都市高速道路の建設が本市六大事業にとり上げられたも

表1——主要都市道路率表

昭和44年3月現在	
都市名	道路率<%>
ワシントン	43
ニューヨーク	35
ロンドン	25
パリ	25
ベルリン	26
東京	12
大阪	12
横浜	6
名古屋	12

$$\text{道路率} = \frac{\text{道路面積}}{\text{市域面積}}$$

のである。この都市高速道路に要求されるものは速度という質ではなく交通容量という量である。即ち高速道路の課題は速度から容量へと深化すべきものとする。しかしながら都市高速道路の出現によって都市内の自動車交通の問題は解決の方法が見つかったとすることは出来ない。このことは都市における発生交通量の膨大なことに問題があり、ロスアンゼルス市が市域の3分の2を自動車交通のために使いながらも解決していないこと



からもわかるとおり、交通発生源である都市活動の場の配置をも含めた総合計画がなされなければならぬと考えるものである。

また都市内に高速道路を適用させるようにした別の社会的な要因に、機能分化の必要性が考えられる。都市の交通は多種多様な交通の集りであり、これを画一的に処理しようとするればかなりの道路が必要となって来るであろう。例えば長い交通<通過交通>とか短い交通<地域交通>、あるいは貨物交通とか乗用車、バス交通などを無秩序に一般街路に流したならば、裏道までもトラックが乗り入れたり、かなりの混乱が生ずる結果となる。やはり長い交通は高速道路なりバイパスに乗せることによって地域交通と分離するとか、裏道にはトラックは通させないとか、交通の内容に合わせた道路システムを組む必要がある。即ちただ単に道路をつくって網を組むというのではなく、高速道路、幹線道路、補助幹線、区画道路といった機能別な組合せをもとにした道路網体系が必要となって来たということである。写真-1はサンフランシスコの国際空港より都心に通ずるジェイムスリックフリーウェイであるが、高速道路、幹線道路、補助幹線、区画道路といったものがよくわかると思うので参考に示したものである。

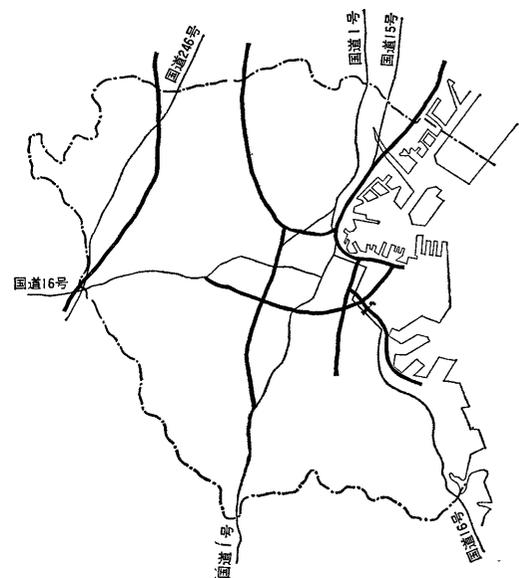
### 3——— 高速道路の計画

都市内の高速道路、幹線道路、補助幹線、区画道路にはそれぞれ本来の機能分担があり、道路網全体の有機性と一元化をはかりその中でそれぞれの位置づけをおこなう必要があることは勿論であるが、既存の都市内につくる道路は極めて困難な問題が多く簡単に出来るものではない。このことは世界的にも道路が最も発達している都市とされているロスアンゼルス市でさえ、他の道路との関連

や、究極の高速道路網計画にしたがって高速道路の建設がおこなわれたのではなく、まず第一にやりやすい所であつ交通がふくそうしている所から着手されていったことをみても、都市高速道路事業が至難な事業であることがうかがわれるものと思う。

本市における高速道路建設の経緯をみると、まず市域を通過する交通を市街地へ導入しないこと、つまりバイパス道路から始まったといえる。横浜新道によって通過交通に対しては通過時間の短縮をはかり、一方地域交通に対しては一般街路をとりもどしたことがそれである。第三京浜道路は東京と横浜を結ぶ高速道路として、また本市の放射交通の一端をになう道路としてその占める役割は大きいものがあるが、これとても発想時点では中原街道<主要地方道東京丸子横浜線>のバイパスとして、その名称も第三京浜道路ではなく菊名バイパスと呼ばれていたものが、かなりの変転の末に現在の姿に変わったものである。即ち都市内一内交通、内一外交通、外一外交通のうち主たる目的は外一外交通の分離、さらには内一外交通への利用ということで建設されて来たものである。

図1 昭和38年横浜市高速鉄道網計画案図



昭和38年に「横浜自動車道計画調査報告書」がつくられ、横浜市における自動車専用道路の構想が示された。それは図一1に示すようなもので延長約72kmを昭和41年より着工し昭和50年までの10年で完成しようとしているものである。現在横浜市内の高速道路網計画の昭和50年における供用予想延長は約80kmであるので、路線などについてはかなりの変遷はあるが供用延長については当時の構想にほぼそっていると見えるものである。

昭和40年に至り第三京浜道路、横浜羽田空港線の建設工事がかなりの進展をみせ始めたのであるが、これらの道路はどれも三ツ沢グラウンドおよび東神奈川で打切られており、横浜都心部にアプローチされていないので、この再路線の延伸と全都市的な高速道路網の具体的建設計画を進めるため、高速道路網建設準備室が設置されたのである。当時は建設省としても横浜市内に都市高速道路網を具体的につくるといった認識は極く一部にしかなく、計画調査の域を出るものではなかった。本市が都市高速道路を第5次道路整備5カ年計画<昭和42年～昭和46年>で建設に着手するために本格的検討に入ったのは、昭和41年2月1日中央官庁合同会議所における建設省、県、市、公団の4者による「神奈川県、横浜市関係首都高速道路の将来計画に関する打合せ会議」以後からのことである。参考までに会議の出席者及び内容を記すことにする。

建設省：竹内都市局長，小林参事官，後藤参事官，森監理官，他

神奈川県：秋山土木部長，樋口計画課長，他

横浜市：塩田計画局長，加藤土木局長，漆間総務部長，野村計画部長，安部道路部長，他

公団：林理事長，川村理事，有江理事，広瀬計画部長，石川総務部長，他

なお議事要旨は次の通りである。

「第5次道路整備5カ年計画の横浜市分としては、臨港線<横羽線2期のこと>の神奈川通り～大棧橋附近と、都心環状線の西区内田町～南区陸町附近と磯子線をつなぐ南北の線を<中央線の一部に相当するもの>検討し、これが可能ならばこの路線に三ツ沢線および花見台線<中央線のこと>を加えて総額450億円程度の建設費を見込むものとする」。

以上のようなものであるが以来かなりの困難な問題をのりこえて、今日、本市内で高速道路建設事

表2—交通需要表

交通内外区分	40年	60年	60年/40年
内一内	515,000 72.1	2,782,000 69.7	5.4
内一外	169,000 23.7	888,000 22.3	5.2
外一外	30,000 4.2	319,000 8.0	10.6
計	714,000 100.0	3,989,000 100.0	5.6

上段：トリップ数，下段：構成比<%>

業が進められている次第である。

昭和40年の東京都市群自動車起終点調査をもとにして、昭和60年の横浜市自動車交通量を推定したものを表一2に示しているが、昭和40年の5、6倍の交通量が予想され、これをいかにして処理するかが今後の道路建設の大きな課題である。昭和33年、37年、40年の自動車起終点調査よりみると、高速道路を利用する対象となる<走行距離が5km以上のもの>トリップ数は全体の約25～30%である。従って昭和60年のトリップ数約400万台のうち、その30%である120万台が高速道路利用対象トリップと考えられる。一方現在東京、横浜で都市高速道路を利用している自動車1台当りの平均走行距離は約10kmである。故に昭和60年における高速道路利用対象トリップ×走行距離は120万台×10km=1,200万台kmとなる。4車線の高速道路の交通容量は1日当り6万～8万台であるの

	東京区部	大阪	横浜	名古屋	京都	神戸	北九州
自動車数<台>	1,421,051	500,842	235,661	198,272	198,214	135,414	111,956
全国比<%>	10.1	3.6	1.7	1.4	1.4	1.0	0.8

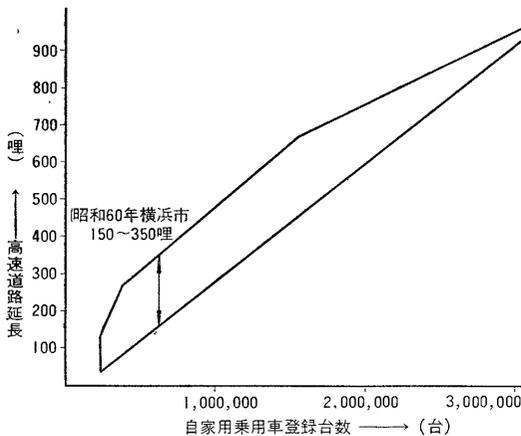
<運輸省陸運統計要覧44年版>

表4 — 昭和60年横浜市自動車保有台数 <台>

乗用	小型貨物	普通貨物	計
767,900	182,000	59,200	1,009,100

<横浜都市高速道路計画交通量調査報告書>

図2 自家用乗用車登録台数—高速道路延長図



で、昭和60年に必要となる高速道路の総延長は

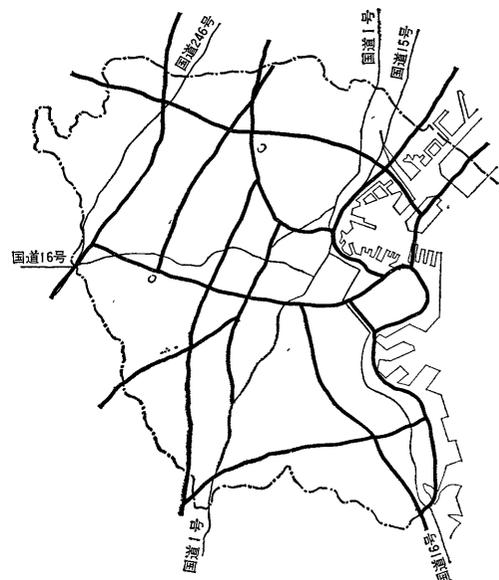
$$\text{総延長} = \frac{6\text{万} \sim 8\text{万台} \times 4 \text{車線当り}}{1,200\text{万台} \text{ km}} = 150 \sim 200 \text{ km}$$

となる。表一3は7大都市の自動車数であり、表4は横浜都市高速道路計画交通量調査報告書による昭和60年における横浜市の自動車保有台数を示しているものである。また図一2はアメリカにおける20の都市圏の自家用乗用車登録台数と高速道路延長との相関を示したものであり、必要高速道路延長の一応の目安を与える参考として示したものであるが、この図より昭和60年における横浜市の高速道路延長を求めると、240km～560kmとなる。しかし都市面積の相違、国情の差などを考え、その1/2～1/3としてみても本市の場合延長200km前後の高速道路は必要と考えるものである。

表一5は横浜市高速道路計画を示すもので、昭和50年までには延長約80km、昭和60年までには4車線に換算して約170km～200km程度の高速道路が供用出来る予定であり、前途は楽観的とは決して申し上げられないが、そう悲観的ではないと私は考えている。図一3はそれら高速道路網を示したものである。

高速道路計画は以上のようなものであるが、それだけで十分といえるものではない。都市高速道路の原型は交差点を立体交差した道路の連続であるともいわれているが、その構造型式は高架構造でありあるいは堀割構造であり、定められた出入口<ランプ>をつかって高速道路と一般街路とは連結されている。この高速道路への出入口が区画道路なり、補助幹線に連結するように設置された場合、その地域では極端な交通混雑が生ずること

図3 昭和45年横浜市高速道路網計画案図



は誰でも予想し得ることである。

表5 — 横浜市高速道路計画表

本市の場合とはくに一般街路が弱く、このため高速道路と一般街路のコンビネーションワークにとくに考慮を払わなければならない特殊性がある。そのため高速道路の建設と平行してそれに接続する幹線道路の整備をおこなわなければ、それぞれの機能分担にアンバランスが生じ効果が十分に上げられないことになる。即ち横羽線1期の鶴見地区では主要地方道東京大師横浜線<産業道路>の拡幅、臨港鉄道との立体交差化であり、神奈川地区では新子安付近の国鉄立体交差を含めて国道1号、15号、市道子安守屋線などとの一連の整備と横羽線への連結<写真-2参照>がそれである。横羽線2期で

写真2



	路線名	設計速度 <km/h>	車線数	延長 <km>	摘要
昭和45年中 現	東名道路	120	6	12.7	供用中
	第三京浜	120	6	10.8	〃
	横羽線1期	60	4	6.3	〃
	横浜新道	80	4	9.9	〃
	大和バイパス	80	4	2.4	〃
	小計				42.1
昭和50年 予定 まで	横浜線2期	60	4	6.4	昭和50年までに 未完部あり
	1号線	60	4	2.6	
	保土ケ谷バイパス	80	6	9.2	
	南横浜バイパス	80	4~6	17.3	
	小計				
昭和60年 予定 まで	2号線	60	4	6.6	計画決定済 計画中
	3号線	60	4	3.6	
	横羽2期延伸	60	4	2.5	
	湾岸道路	80~100	6	28.0	
	横浜真央道路	80	4	8.0	
	第二横浜新道	80	4	17.0	
	小計				
計				143.3	4車線換算延長 約170km
昭和60年 一定 年度 供 ま	東京厚木道路		4	13.0	調査中
	横浜小田原道路		4	15.0	
	第二外環		4	20.0	
	小計				
合計				192	

は東神奈川付近の国道15号の拡幅、横浜駅国道1号の拡幅、高島町交差点の立体改良、さらに派大岡川埋立に伴う桜川新道の関内方面への延伸、堀川に沿って石川町駅付近より山下橋にかけての道路の拡幅、そして新山下バイパスによる本牧埠頭地区東京湾岸道路への接続がそれである。これらは高速道路関連街路事業として高速道路と同時に施行され、両者が一体となってそれぞれ機能を発揮するように計画されるもので、ただ高速道路のみを通すルートだけをとり上げて論ずることは決して適当ではないことがとくにおわかりいただけると思う。

#### 4 ———— 高速道路の建設

現在我が国には高速道路をつくるための公団が2

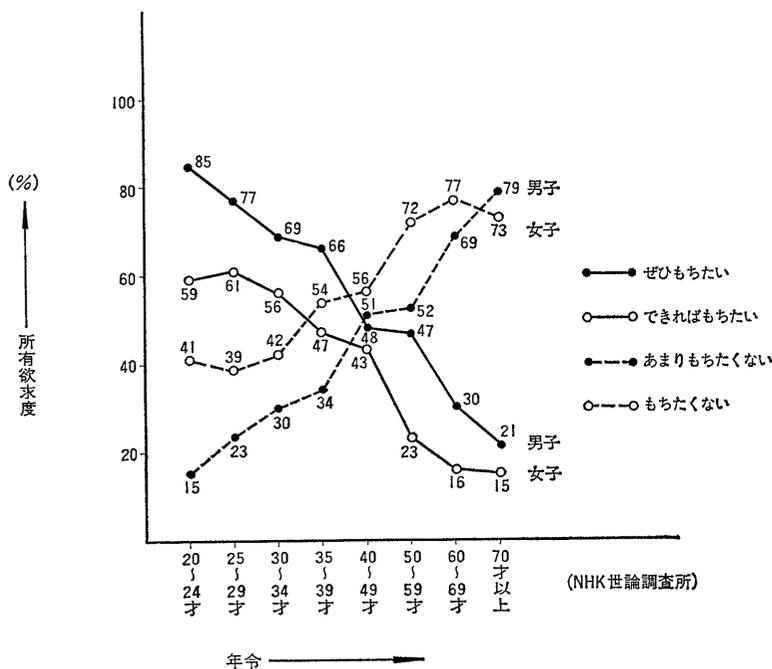
種類ある。その一つは日本道路公団であり他は首都高速道路公団<或は阪神高速道路公団>であるが、両者の主たる違いは前者が国土開発幹線自動車道路建設法に基づく、全国的幹線自動車道路網を形成する高速自動車道を建設し管理することをその主要業務とすることに対し、後者は東京都の区部およびその周辺既成市街地域において、自動車専用道路を建設し管理することを基本業務としている。従って日本道路公団の資本金ともいべき出資金は、全額が国の支出によっているのに対し、首都高速道路公団<横浜市域の場合>への出資金は国が50%、残りの50%を神奈川県と横浜市がそれぞれ25%づつ支出しているものである。図一4は自動車を所有したいという欲求を示したものであるが、今後いろいろの批判はあろうが自動

も経済的にも極めて困難なことであり、増加する自動車交通に対する対策とはなり得ない。そこで実現可能な強力な手段として有料制を主とした高速道路の建設が登場して来たものであり、これは他面からみれば税金を使わないで、借入金を主たる財源として能率のよい道路をつくり、利用者からはその道路を利用したことによって受ける便益の範囲内のものを料金としていただいて、借入金の返済にあてるといったものである。道路は本来無料公開が原則であり、有料制はやむを得ない必要悪として、最少限の範囲内にとどめるべきであるといった考え方があるが、現段階では私は必要悪とは思わない。その地域なり都市が償還し得るだけの経済力があるならば有料制を利用して道路をつくれるだけつくればよいのであって、今日最

も大切なことは道路をつくらなければならないことである  
と考えるからである。アメリカの大部分、イギリス、ドイツでは有料道路はない。しかしながら道路上の駐車に対してはほとんど料金を徴収している。これは料金をとることによって収入をあげることが目的ではなく、料金をとることにより、より多くの人達に駐車場の場を利用させるためであり、また民間に対しても自ら駐車場をつくった方が経済的なのだといった駐車行政として、料金を徴収しているもの

としてしている。道路の通行に際してもただいたづらに混雑をさせているよりも、料金を支払っても便利にかつ安全に利用する交通需要が広範囲に現存する以上、道路の機能保持の手段として料金をとる道路が存在しても一向に差し支えないもの

図4 自家動力所有欲求図



車はますます増加の一途をたどることは十分に予想されることである。自動車交通がn倍になれば道路もn倍にすればよいことであるが、都市内で一般街路の拡幅なり新設をおこなうことは街路の両側が高度に利用されている現在では、時間的に

と考える。

表一6は首都高速道路公団が高速道路を建設する際の事業費内訳の、おおよその割合を示したものである。この表からもわかるように100億円の高速道路建設に際して、国は7億円、県は4.5億円

表6——建設事業費内訳

建設事業費	出資金	国 県 市	7% 3.5% 3.5%	14%	100%
	交付金	県 市	1% 3%	4%	
	借入金	公団	82%	82%	

市は6.5億円、公団は借入金として、82億円の割合ということになる。公団の借入金は政府保証債と政府引受債がほぼ半分の割合であり、県市の出資金は起債が認められているが、交付金は認められていない。しかし高速道路はその建設によってかなりの経済効果をもたらすとされている。例えば直接効果として、一般街路より自動車の走行コストが節約出来る、目的地までの走行時間が短縮出来る、あるいは交通事故が減少するなどであり、間接効果としては一般街路の交通混雑の緩和による一般街路の走行便益の増加、産業開発効果、在庫減少による資本利子節約効果、流通機構の改善効果、市場圏の拡大効果、企業合理化効果などであるが、これらの経済効果からみてさきに述べた程度の地方負担金はやむを得ないものと考えている次第である。

また高速道路は有料道路なのだから多少無理をして、良い道路をつくってもよいではないか、あるいは完全地下式にしてやったらどうか、そのために償還年数が少しくらい延びても問題ないではないか、といった提案がよくある。私共も出来得るならばそうしたいと願うものではあるが、実際に計画してみると建設費が高くかき、現在程度のもので高速道路は償還するか否かの限界にある

ので、「償還しない有料道路はつくる事が出来ない」といった原則には従わざる得ず、結局提案にはそいかねることになってしまう。むしろ一般の無料道路の方が償還しないとか、経済効果がどうのといったことがなくつくれるということでは幅があり、現時点で高速道路に多くを望むとするならば借入金の率を少なくすること、つまり一般財源<税金>をより多く投入するか、あるいは思い切って道路の利用料金を上げる以外に方法はないと考える。しかしこれらは現行制度の中ではかなり困難な問題であり簡単に結論が得られるようなものではない。

図一5は首都高速道路公団が高速道路を建設する場合の法令の規定による事業手続きを図示したものである。この図で見られるように首都圏整備計画および道路整備5カ年計画にとり入れられることが先ず必要である。次に都市計画決定の段階では建設省<道路局、都市局、河川使用などがある場合は河川局も加わる>、神奈川県<河川使用がある場合は河川管理者としても加わる>、横浜市のそれぞれの機関によって路線の具体的計画が検討されるのであるが、実際に工事を担当する公団の計画スタッフがこの作業に加わってくる。このことは計画から実施への移行をなるべくスムーズにするために外ならないが、いづれにせよ国、県、市、公団の4者の調整が必要なのである。首都高速道路公団が事業主体となるのは建設大臣により基本計画が指示された以後になるのであるが、この基本計画の指示に当たっても建設大臣、運輸大臣、大蔵大臣、市長、市議会とかなりの協議なり同意が必要であり、計画より実施に至るまでには、各種の調整努力がお互に必要であるということが認識いただけると思う。勿論これは当事者側のこと、つまり内部の問題であって外部の問題としては地域の住民を含めた、多くのそして困難な問題があるのである。

図5 都市高速道路事業手続図

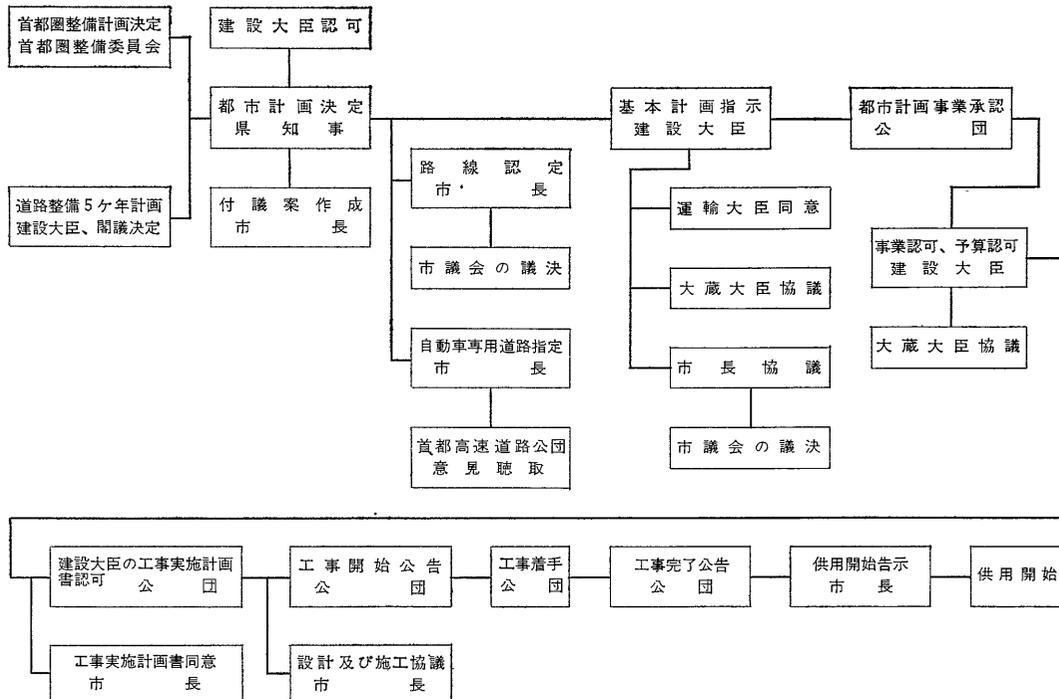


表7 高速道路建設事業概要表

路線名	延長 <km>	車線数	事業費 <億円>	着工及び完成 予定年度	事業主体	摘要
横羽線2期	6.4	4	330	42~51	首都高速道路公団	有料道路
市道高速1号	2.6	4	110	43~47	〃	〃
市道高速2号	6.6	4	310	46~52	〃	〃
保土ヶ谷バイパス	9.2	6	186	43~49	建設省	有料道路
南横浜バイパス	14.7	4~6	213	44~48	日本道路公団	有料道路
計	39.5		1,149			

なお現在本市域内で着工されている路線、および近く着手が予定されているものの概要を示すと表一7の通りである。これらの路線が完成すると、すでに供用中のものを含めて一応の高速道路のネットワークが期待出来るものである。そしてこれらの路線は昭和45年より昭和50年前後にかけて、神奈川、西、中、旭、保土ヶ谷、南、港南、磯子、金沢の各区内で本格的に建設工事が進められることになり、六大事業の一つである高速道路の整備もいよいよ最盛期を迎えようとしているのである。

5 高速道路建設と住民参加

都市計画法によると、都市計画の案をつくる際には公聴会などを開催して住民の意見の反映をはかるとか、計画を決定する以前に住民および利害関係人に意見書を提出する機会を与えるなどの住民の意見を徴する方法が積極的にとり入れられているが、このやり方かなりむずかしい問題がある。高速道路を計画するに当り説明会などを開催して住民に説明する際に、例えば「O点からD点至る路線を計画する」といった漠然とした言葉だけの説明で意見を徴するとした場合に、住民が十分

な理解のもとに意見が述べられるかということ、またそれでは適当な線でも引いて意見を徹すとしても、後で経過地が変わった場合はそれなりの説明が再び必要となるであろう。従って現在私共は関係機関で検討済みの、つまり確定した案を示して説明会などを開いているが、そこでは当局と住民との意見のやりとりがほとんどで、当局の専門家が引けばこの線以外にはないんだといったことに終始するのである。つまり住民は当局が作成した案が最も合理的な案なのだといったことを理解させられるか、理解されない人達とはそのまま対立といったものが残される結果に終るのである。すなわち当局が一方的につくったものであるから私達住民は納得しないといったこととなる。それでは住民を計画に直接参加させたと仮定しよう。道路のようにかなりの延長と広範囲な経過地をもち、かつ大きな私権の制限を伴うものの計画に、個人というものがどういう形で責任をもって参加出来るのか、またそれだけの権能を誰によって与えられるのかといった極めて大きな問題が出てくる。何事も結構づくめの計画ならばまだしも、このような場合は結局計画は出来上らないか、誰か代表者なり専門家なりに一任するといった結論に至るであろうと推察される。この一任をするやり方に問題があると私は考える。私共が数十回の地元説明会などを通じて得ている結論は、高速道路は必要であるということを市民は十分に理解し認めているということである。

ここでアメリカの道路計画のやり方を少しく紹介することにする。彼らはやはり計画を決定する以前にまず当局が公聴会を開くのであるが、この公聴会に示されるものは当局が作成した複数案であるのである。わが国のように一つの案で示された場合は住民と当局だけの意見のやりとりに終始し、しかも専門家と一般市民との差は極めてはつきりしており、さきにも述べた通り理解させられ

るか、あるいは当局との対立が残されるかに終るのである。合理的な案であるから支持されるべきであるということ、住民参加とは別の問題であると私は考える。すなわち数案について示された場合は、高速道路は必要であると認めている市民側からみれば、市民相互間でこの各案に対する意見なり、あるいは当局を含めた意見交換の場となることは確かである。さらに当局だけがこの公聴会を開くのではなく、計画の決定権を有する道路委員会 <Highway Commission> も自ら公聴会を開いて当局作成の数案について直接住民の意見を聞き、その数箇の案の中からひとつをえらんで決定している<註>。あるいは全く決定しないといったこともあり得るとのことで、わが国のように案を当局のみで一つにまとめてしまうことが、住民参加の大きなわかれ道であるように私は思う。

高速道路建設に対して住民の促進運動もあるが、反対運動や苦情の方がはるかに多いことも事実である。促進運動の方は広域的にみた場合の高速道路の必要性が強調され、反対運動の方は地域的な問題としてのものが多い。促進運動についてはさておき、反対運動について少しく述べてみたい。これには高速道路に直接あたって移転を余儀なくされる人達と、沿線に残る人達とに別けられる。ここ数年来本市は急激な人口の増加を来たしているが、このうちの多くは東京からの移住であり、なかには東京の都市計画事業などの公共事業によって移転して来た人達もかなり含まれている。つまり東京の場合は借地の人でも、その借地権割合の補償金で十分に横浜の土地が取得出来るのである。しかもこの東京から移住して来られた人達の勤務先が依然として東京にあるところに問題がある。この人達が横浜市都市計画事業などの公共事業で移転をしなければならない場合は、まず東京への通勤を意識しなければならず、本市域内

の適当なところとかお隣の藤沢市や横須賀市というわけにはゆかないのである。つまり東京の公共事業などは横浜という自然の代替地によって、かなりの進展をみせているのであるが、横浜の公共事業などは自ら代替地を確保しなければならないという特殊な事情があり、私共高速道路をつくる者も例外ではなく、現在この問題に真剣に取り組んでいるのである。

次に沿線に残る人達の問題であるが、高速道路建設反対運動の主旨は、この沿線地域に新たに生ずる自動車公害に起因しているのである。すなわち排気ガス、騒音、さらには高架構造による日照の遮へいであり、生活環境の悪化がその内容である。また高速道路は一般の道路と異なり道への直接出入が制限されているので、出入路のある以外の地域は全くサービスの無いことが、通過地域の住民から支持されない理由の一つでもある。市域全体からみれば高速道路のもたらす利便さ、効果の絶大さは高く評価されるものであるが、通過地域に対する被害がこれまた著しく、両者の差が余りに大きいところに「総論賛成、各論反対」といった高速道路建設事業の特質がある。従ってさきにも述べた代替地の確保と、通過地域に対する被害をどうして少なくするかが高速道路建設と住民参加の極めて重要なカギをにぎるものと思う次第である。

高速道路の整備と自動車公害は私共に新しい問題を提示していると考ええる。つまり今日の都市問題は土地利用にせよ、都市施設の整備にせよ、従来の都市計画の範囲内だけでは都市環境の整備は達せられなくなって来たということであり、全く質の異った行政需要をもたらして来ているということである。これに対しては私共は原点にもどって考え直す必要があると思う。つまり自動車側で排気ガスなり騒音について一大改革をすべきは当然であるが、私共も従来からの感覚をすてて道路

利用の方法を考えることが必要である。例えば車種別、時間別利用とか、思い切った速度制限、重量制限、さらには排気ガスや騒音の甚だしい車には利用させないなど、また高速道路などでは静穏を必要とする所には遮音のための施設なり緩衝地帯を設置するとか、さらには高速道路沿線地域の固定資産税の再検討など多くの研究すべき問題はあると考える。

しかしながら自動車騒音一つをとってみても、その方面では第一級品である定期路線バスが理由はともあれ道路を縦横に運行していること、また私共が発注者である各種の工事に、その元凶ともいべきダンプトラック、ミキサー車が何んの規制もなしに使われているのをみると、自動車公害の解決には今後かなりの時間を要するものと考えざるを得ない。

## 6———おわりに

高速道路の建設にはとにかく内外ともに問題が多く、しかもそれが限られた期限内で解決されなければならないということが、私共の最も苦勞するところである。既成市街地のなかに大がかりな傘をつくってゆくのであるから、市長がよくいわれる「真白いキャンバスに絵をかいてみたい」という言葉を私共は実感として受けとめているものであり、むずかしいことも乗り越えてゆく所存ではあるが、今後の都市交通問題の解決はただ道路側だけで成し得るものではなく、各方面よりの御協力、御指導を切にお願いして終りといたしたい。

<注> 当局は公聴会における住民の意見に十分しんしゃくの上、数案の中から一つを選んで道路委員会に推せんをすることになっており、また道路委員会はそれには何等拘束されずに決定をする権限を有している。

<道路局高速道路課長>