

道路舗装の問題も郊外の乱開発に深くかかわっている。人口増に伴う急激な宅地化により、郊外のいたるところで無秩序な開発が行なわれ、田畑や山林の中にバラバラと宅地ができたため、未舗装の旧来の農道や山道に人や車が通ることになった。そのため各地にドロコ道ができ、市民の苦情が急増した。それに対処して、市では38年から、市民の身近な道路の舗装に重点をおき、舗装の原則を

- 1 市民が要望する通勤通学お買物道路の中で比較的交通量の多い道路
2 ある地域における幹線的な道路
3 急坂など維持補修が難しい道路
4 公園学校などの公共施設に連絡している道路
と定め、順次舗装してきた。その結果、舗装率(市管理要舗装道路)も39年度の39.4%から43年度には54.3%へと大巾に向上した。しかし郊外地の宅地化の勢いは衰えず、舗装を必要とする道路もなくなる。市民の要望もいぜん多く、「市長への手続」の中でも道路関係の要望が第1位を占めている。

他方では、ともかく舗装することが急務であったため簡易な舗装が多かったところへ加えて、自動車交通量の急増により舗装面のいたみが目立つようになっており、そのため近年では舗装の種類も質的に向上しつつある。

また一方では、狭い裏通りでも舗装されると自動車交通量が増えるという問題が起っている。

区別道路舗装現況(本市管理要舗装道路)
Paved and Unpaved Roads (Need-To-Be-Paved Roads Under The Municipal Control)

Table with 7 columns: District, Total Length, Total Area, Unpaved Length, Unpaved Area, Paved Length, Paved Area, Paving Rate. Rows include districts like 鶴見, 神奈川, 中, 南, 西, 保土ヶ谷, 磯子, 金沢, 戸塚, 港北, and a Total (計) row.

昭和44年3月31日

本市管理要舗装道路の舗装面積と舗装率推移
Changes of Paved Area and Paved Rate of Need-To-Be-Paved Roads Under the Municipal Control

Table with 3 columns: Fiscal Year, Paved Area (m²), Paving Rate (%). Rows for years 39, 40, 41, 42, 43.

舗装率の他都市比較(市全域)
Pavement Rate Compared with Other Cities (All District)

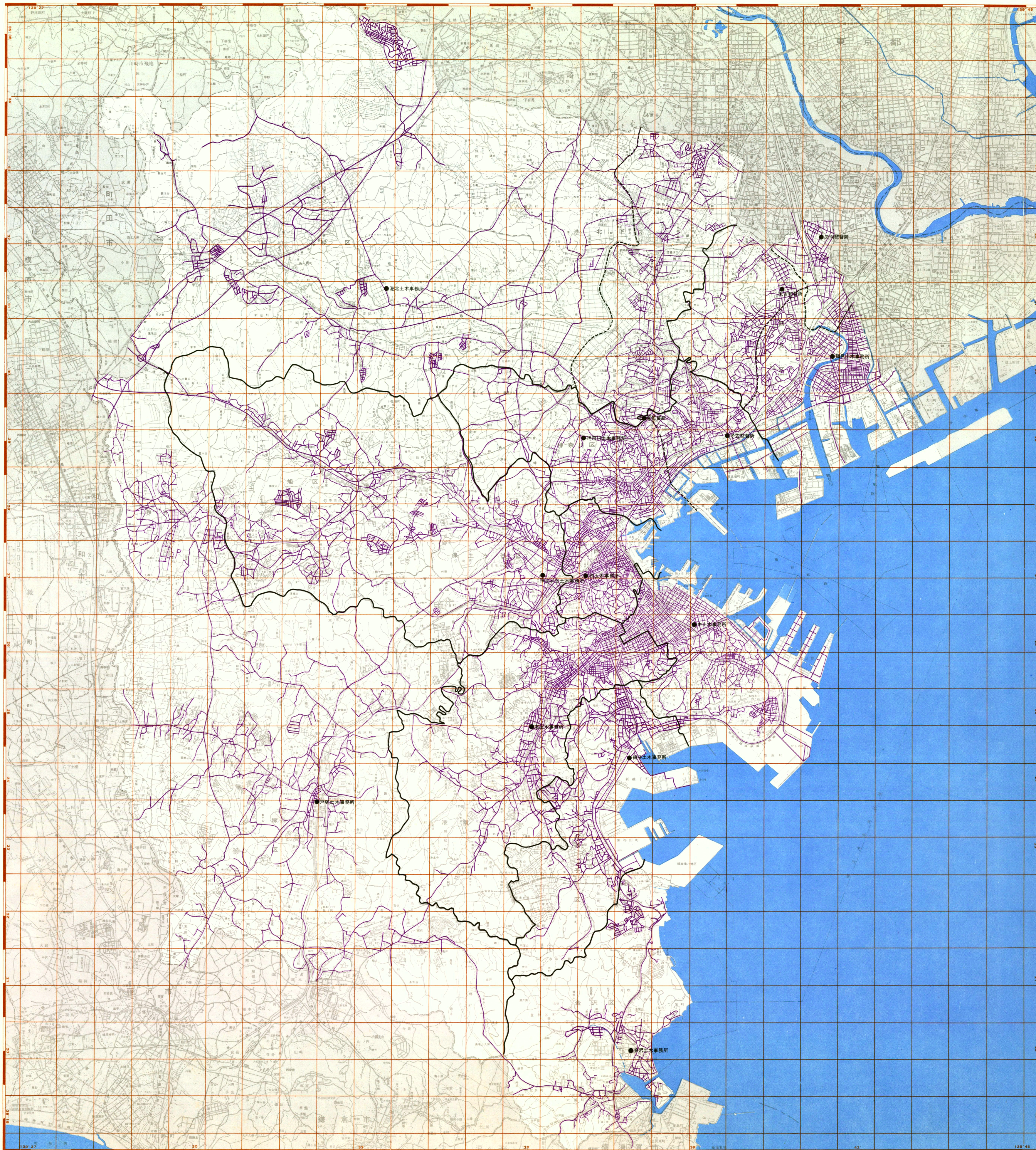
- 横浜 46.1
東京 91.6
名古屋 40.4
京都 56.6
大阪 80.7
神戸 41.9
北九州 46.6%

昭和43年度末

注) 大都市比較統計表による

The problem of pavement is deeply concerned with the sprawl in the suburbs. The rapid increase of the population has brought about rapid and disordered development of residential lands and houses in fields, mountains and forests, everywhere in the suburbs, sporadically. As a consequence, men and vehicles have become to pass the conventional unpaved agricultural and mountain paths. Muddy paths or roads are thereby often produced and the residents' complaint for them is increasing. To meet them, the city has been undertaking since 1963 the pavement constructions of such roads used for attending schools and offices or for shopping as directly connected with the daily living of the residents. As a result, the pavement rate (in the pavement-required roads under the city's control) sharply leaped up from 39.4% in 1964 to 54.3% in 1968. Nevertheless, as the residential land development in the suburbs is still in full vigor, the pavement-requiring roads continue to come out one after another, the residents' complaints are still incessant, and the requests for the road problems rank first in the "Letters to the Mayor".

On the other hand, it should be pointed out that, in view of the fact that the easy pavement made in the past under emergent needs proved its fragility against increased traffic volume of motorcars, the construction of pavements is being improved in quality in recent years. There is another problem arising, that is, even an alleyway once paved will increase automobile traffic volume there.



図にとりあげた舗装道路

国道(建設省管理と市管理)、有料道路、県道、市道およびいわゆる準公道(建設局、港湾局、埋立事業局、管理の道路)。

市管理要舗装道路の舗装率

市では、国道の一部、県道、市道を管理しているが、市道の一部にはほとんど使用されていない道路があり、この道路を除いた市管理の道路が要舗装道路である。

他都市比較の舗装率

市管理のすべての道路、建設省管理の道路、有料道路を合せた道路の舗装率。ただしいわゆる準公道は除いてある。

●図と解説資料 横浜市道路局建設部建設課/昭和45年3月末現在

- 舗装道路 Paved Road
市土木事務所 Municipal Public Works Office
市土木事務所管轄区域 Jurisdiction of Municipal Public Works Office
市土木事務所監督所 Supervisory Office of Municipal Public Works Office
市土木事務所監督所管轄区域 Jurisdiction of Supervisory Office of Municipal Public Works Office