

地方都市での交通環境の整備

黒坂正則

千葉県富津市長

Improvements of Traffic Environment in Local Cities

Masanori KUROSAKA

Mayor of Futsu, Chiba Prefecture

房総半島の中ほど、東京湾の入口に位置している富津市は、昭和46年、市の北部海面を埋立てて、京葉工業地帯に連なる一大工場地域を造る計画がきっかけとなって、周辺の3つの町が合併して市制を施した。面積は200km²弱、人口は56,000人余ばかりで、東京湾に長く突出した富津岬から鋸山が海に迫り、三浦半島の久里浜とを結ぶ東京湾フェリーが発着する金谷までの長い海岸線と、背後に美しい山並をもった「太陽と、海と、緑の明るい田園工業都市」をスローガンとしている市である。石油ショック以来、埋立計画は延び悩みではあるが、現在、東京電力が200万kwの火力発電所を建設中である。

東京から100km圏内にあり、千葉からは50km余で、十分通勤可能区域ではあるが、国鉄の駅は6か所あっても、複線は隣の君津までなので便が悪く、勢い車に頼らざるを得ない。高速道路としては、現在、東関東自動車道が、千葉市南端までしか通じておらず、当市にとって東京、千葉方面を結ぶ利便な交通路を確保することが、当面の緊要な課題である。最近、この東関東道は木更津までの延伸施行命令が公団に出され、また第9次道路整備5か年計画では、例の川崎—木更津を結ぶ東京湾横断道路を、この期間中に着工することが明記され、将来に明るい展望が開けたが、いずれも10年、15年という先の長いプロジェクトなので、当分は既存の国道に依存しなければならない。

その国道は、16号線が京葉工業地帯を貫通して木更津から君津を通り、当市北部を7kmばかりで富津岬に至り、遙か対岸の横須賀につながっている。ほとんどが4車線で整備されているが、一般道路の例に洩れず、多くの信号がネックとなって交通の流れを妨げている。その内のいくつかは、交差する交通量がほとんど無い場合でも、長々と赤信号が灯り、スムーズな流れをストップさせるばかりか、ドライバーを苛立たせ、それがまた無茶なスピードオーバーの原因のひとつもなっている。殊に夜間これが目立つが、そこでこれらを感度式信号機とか、点滅式、あるいは押ボタン等に切替えてみてはどうであろうか。交通量に合わせた信号操作は1車線を増したぐらいの効果は得られるものと思う。交通信号は、本来交通の安全性と、流れのスムーズ化を目的としたものと思うが、安全性重視の余り、信号機さえ付けば事足りるとするようであるが、幹線道路においてはこれが動脈硬化を招きつつあることは確かで、要は、どんな種類の信号をどこに付けるかをもう少し細かく考えるべきであろうと思う。

さて、当市にはもう一本、木更津から16号と別れ、東京湾沿いに南下する国道127号線が20kmばかりある。これは房総半島を一周する動脈の一部であるから、行楽のシーズン、わけても春の潮干狩りから海のシーズンが終る秋口までの週末は非常に混雑し、夜中まで渋滞が続く。いちおう2車線で改良されているものの、古い規格のため幅が狭い部分や、歩道が設置されていない区間もある。一方、当市は君津市と並んで山砂を大量に産出しているため、大型ダンプが頻繁に往来し、その撒き散らす粉塵や騒音も問題となっている。これは地場産業の一つでもあり、なかなか規制がむづかしいが、歩行者の安全を守るため歩道の整備に力を入れているところである。車以外に交通手段を持っていない地方都市の住民にとって、道路は生活に密着した何よりも重要なものであり、これの整備に今後とも国、県の応援を得て力を尽くしたいと思っている。

原稿受理 昭和59年4月4日