

戦間期の横浜市周辺部における幹線道路整備の実態

一日吉村付近の道路改修事業を事例として―

要旨

氏名：中田康太郎

現在の横浜市港北区日吉周辺は 1926 年の東横線開業を発端に東京と横浜の都市圏に組み込まれ、急速に道路や水道などのインフラが整備された。本論では近代的な交通網が整備され地域の特性が確立した戦間期(1918-1941)の横浜市周辺部、特に日吉村周辺の交通網の整備を中心に注目する。

本論の目的は戦間期の日吉村付近における幹線道路の整備過程を明らかにする事である。本論においては調査結果を利用してそれを明らかにすると共に、綱島街道の建設が実現した要因を分析する。また、その過程で戦間期における横浜の都市圏拡大と日吉村の変化をとらえる事も目的とする。

戦間期の日吉村付近における交通網の整備と地域の変化を体系的にとらえた研究は発見できない。そのため、文献・行政文書・新聞記事などから情報を抽出して再構成したものを分析した。

東京都市圏と横浜都市圏の狭間に位置しており、近代化から取り残されていた日吉は東横線の開業により拡大した大都市圏の一部として再編成された。戦間期の日吉では東急の開発に横浜市が推進した振興計画が合わさる事で急速にインフラが整備され、地域の特性が確立した。水道などのインフラ整備は日吉村と横浜市・川崎市の間で定められた合併条件に基づき実施された。この事から日吉村に代表される横浜市外縁部の自治体はインフラ整備を目的として横浜市と合併した事が分かる。

綱島街道は既存の幹線道路が存在しない場所での新設が実現した稀有な例で

あった。整備時には東横線沿線・沿道に立地する工場へのアクセス道路の確保と京浜間のバイパス道路の整備という複数の建設促進要因が存在した。この事から早期着工が実現し、日中戦争開戦前に大規模な土木構造物の建設が完了した。加えて、沿道への軍需工場立地により戦時下における整備の優先度が高かった。全通が戦後となった第二京浜国道とは異なり、これらの要因が合わさる事で綱島街道は太平洋戦争開戦前に新設工事が完了した。しかし、綱島街道の開通時には日中戦争が激化し人々の生活に影響を及ぼしており、綱島街道が開発後に果たした役割の検証は困難であった。

本論では戦間期における日吉村付近の幹線道路整備に焦点を当てて地域における近代的な道路網整備の過程を明らかにする事ができた。今後は綱島街道の開通が地域に与えた影響の分析が望まれる。