

横浜国際港都建設
総合基幹計画

(改訂案)

1963

横浜市

KY318

53382

65B

写

総企第 357 号

昭和 38 年 3 月 7 日

横浜国際港都総合都市計画審議会

会長 津 村 峯 男 殿

横浜市長 半 井 清 ㊟

横浜国際港都建設総合基幹計画改訂に関する諮問について

去る昭和 29 年、標記基幹計画策定後、日本経済の急激な発展
にともなう経済的、社会的ならびに政治的な新事態に則応するた
め、所要の改訂案を策定したので、これに関して、貴会の審議御
答申をお願いします。

(横浜市図書館)

横浜国際港都建設総合基幹計画(改訂案)

目 次

ま え が き	
第1章 市勢の概観	1
第2章 策定方針	3
1. 考 え 方	3
(1) 都市力の基本構造の強化	3
(2) 都市環境の整備	3
(3) 都市建設の仕上げ	3
2. 目 標 年 次	4
3. 計 画	4
(1) 経済および財政計画	4
(2) 人 口 計 画	4
(3) 土地利用計画	4
(4) 施設建設計画	4
第3章 経済および財政計画	5
1. 都市産業構造	5
2. 所 得 水 準	6
3. 財 政 規 模	9
第4章 人口計画	15
1. 就 業 人 口	15
2. 総 人 口	16
3. 人口配置計画	16
第5章 土地利用計画	19
1. 用途地域制	19
2. 容積地域制	19
3. 高度地区制	20
4. 地域，地区制に立脚する市街地造成	20

(1) 都心および副都心	21
(2) その他の市街地	21
5. 地区地帯別計画	21
(1) 既成市街地，近郊地帯市街化地域	21
(2) 近郊地帯	22
第6章 施設建設計画	
施設建設計画総括表	24
1. 道路網整備事業	27
2. 交通網整備事業	32
3. 港湾施設整備事業	40
4. 工業用地造成事業	44
5. 上水道整備事業	46
6. 工業用水道整備事業	47
7. 下水道整備事業	49
8. 河川・海岸整備事業	51
9. 市街地再開発事業	54
10. 新市街地造成事業	58
11. 住宅整備事業	60
12. 公園・観光施設整備事業	64
13. 清掃施設整備事業	66
14. 教育施設整備事業	69
むすび	71

まえがき

戦後、わが国の経済成長率の高さが世界から注目されつつあるが、欧米諸国に比較するとまだ所得水準がひくく、生活程度に大きな差があるのは否めない。

いまや、欧米並みの生活水準に到達ということが国民的目標となつている。近時とみに、地域開発ということが叫ばれ、今や時代の脚光を浴びているのも、究極的には所得水準の向上を目標とするものである。

昭和25年に国土総合開発法が制定され、わが国の経済復興計画に一時期を劃したが、本法は昭和35年に至り、ようやく国民所得倍增計画として具体化された。この所得倍增計画は、国民所得の増大を最終目的として従来の各般にわたる計画を集大成し、もつてその基盤となる国土開発を総合的に計画するものである。

この全国的構想の下に、各地方自治体においても、それぞれの長期計画がつきつぎに発表されている。

わが横浜市においては、既に昭和29年、その建設構想として「横浜国際港都建設総合基幹計画」を樹立したが、作成当時予想できなかつた日本経済の急激な発展に伴うさまざまな新事態が生じてきている。

すなわち、本市人口の急増、急激に顕在化した公共施設の立遅れ、首都圏整備法の施行、国鉄新幹線、第三京浜道路および東海道自動車国道（東名道路）の建設等経済的、社会的あるいは政治的な新事態が生じ、これらに対応するため、前計画の未来像を描き改める必要が痛感されるに至つた。

特に、本市では国の産業基盤となる港湾施設の整備拡充という国家的大事業を抱えており、また、過大化した東京ならびに百万都市を目指す隣接工業都市川崎との密接な関連性をも特に慎重に考えなければならないので、その都市づくりは、前計画の策定にまして、ますます重要性を加えている。

第1章 市勢の概観

第1章 市勢の概観

市は、昭和14年までの26,710haにおよぶ広範な新市域の編入を経て、現在の市域総面積は40,556haで、大阪市のその2倍に当る面積をもつ広域都市であり、鶴見区、神奈川区、西区、中区、南区、保土ヶ谷区、磯子区、金沢区、港北区、戸塚区の十区に分区され、人口は戦前の最高時である昭和18年の約103万人に対し、現在は153万人を擁している。

その市域は、東は東京湾に面し、北は川崎市に、西は町田市、大和市および藤沢市に、南は鎌倉市、逗子市および横須賀市に接している。この市域には多くの丘陵があるのが特徴であり、市街は、主として市内を流れる鶴見川、帷子川、大岡川など主要河川流域の平担地に形成されている。

丘陵地は全面積の67%の多きを占めており、道路および鉄道は、くさび状の前記主要河川の流域に形成される市街地に沿って放射状に発達し、環状線が少い。このため交通は、鉄道では横浜駅に、道路では高島町、桜木町、横浜駅前などに集中し、混雑を招いている。

1659年(万治2年)吉田勘兵衛の埋立によつて始まつた横浜にとつて、埋立による土地造成は、今もなお、都市計画に重要な意義をもっている。すなわち、大正初期からの官民による鶴見、神奈川地区の臨海工業地帯の造成は、現在京浜工業地帯の中核となつており、最近では、さらに大黒町の埋立が昭和36年に完成し、また、優れた立地条件を有する根岸湾に、約60.0haにおよぶ一大臨海工業地帯を建設するため埋立が進行中であり、現在、港湾施設拡充のため山下ふ頭などの建設が行われ、本牧ふ頭の築造も近くその緒につこうとしている。

こゝで、市の戦後の復興に大きく影響してきたものとして見落してならないものに接收地がある。この接收は、面積約1,500ha(472万坪)の広大な土地と建物約104万²m²(31万坪)および港湾施設の90%に及び、一時は、全国接收宅地のうち60%が本市域に存在するという事情の下におかれ、都市計画上重大な障害となつた。

しかし昭和26年港湾管理権が市に移つたところから本格的な復興方針が打ち出され、懸案となつていた大棧橋ふ頭、新港ふ頭、市内主要地域など、土地50%、建物84%、港湾施設80%の解除がその後10年間に徐々に行われたが、なお、都市計画上の重要地点である本牧・山手地区、瑞穂ふ頭などは、いまだに接收中である。

市と密接な関連性を有する東京都は、産業と人口の流入によつて過大化し、隣接する都市に大きな影響をおよぼしている。この問題は、一地域だけで解決できず、それには東京都を中心として、社会的、経済的に関連している広大な首都圏域での総合的な開発とその秩序ある発展をはかることが必要となつてきた。昭和31年施行された首都圏整備法に基いて作られた首都圏整備計

面は、この問題の解決に向つて具体的に一步を踏み出したものである。

それによれば、本市の市域は既成市街地と近郊地帯に大別されている。

既成市街地は、これを積極的に開発し、工業地ならぬ住宅地等の計画的造成をはかる地域とされている。また、近郊地帯は優良農耕地の保全をはじめ、主として緑地的諸施設の立地条件を整備する使命を与えられた地域として丘陵地、農耕地などからなっており、面積は市域の47%にあたる約20,000 ha をしめながら、ここには人口のわずか1割にあたる15万人が住んでいるにすぎず、人口配置上、二重構造をなしている。

市は、これまで港湾都市として特色づけられてきたが、それは、むしろ海運の要路としての商業貿易都市的性格が強かつた。しかし、既成の鶴見・神奈川工業地帯に加えて本牧、根岸、大黒町などの臨海工業地帯が完成すれば、工業港湾都市的性格が強くなるものと思われる。

以上に概観したところから、将来の本市の都市経営構想においては次の四つの観点が、すべての基底に置かれねばならないものとする。

- (1) 首都圏内の東京に次ぐ大都市として
- (2) 大平洋沿岸ベルト地帯の重要都市として
- (3) 歴史的な国際港都として
- (4) 丘陵地帯が67%を占める広域都市として

第2章 策定方針

第 2 章 策 定 方 針

都市的基盤の整備は、わが国の大都市共通の課題であるが、本市の場合、上に概観したところの四つの基本的観点を中核とし、次のような方法によつて整備の具体化をはかることとした。

すなわち、都市計画が単なる夢の計画に墮することなく、実施し得る具体的計画たらしめるために、このたびの改訂では本市の発展なかんずく市民生活の向上を目途として、その実現の鍵となる都市経済力を予測することとし、その動態の中心である河来の工業生産、就業者数等をまず推計把握した。次に、これに基づき必要となるべき基幹施設の実設計画をたて、その裏付けとなるべき市の財政規模から計画完成の目標年次を決定した。

1 考 え 方

以上の観点から考究の結果、本市の都市経営に当つては、大平洋沿岸ベルト地帯における本市の役割と産業、道路、交通その他本市の各分野に及ぼす東京の強大な影響力に関する正しい認識の上に立ちつゝ、次の三項目をもつて、今回の改訂計画における基幹とし、速やかに都市的基盤の整備をはかることとした。すなわち、

(1) 都市力の基本構造の強化

本市の経済基盤を強化するため、臨海および内陸工業地帯の造成、港湾、道路、鉄道等、動脈的輸送施設の建設ならびに工業用水の確保をはかること。

(2) 都市環境の整備

想定される市勢の伸展に照応するよう、都心部の再開発、都市内の交通運輸施設の整備、治水、高潮対策、住宅、供給処理施設の整備ならびに公園・緑地、義務教育施設の完備について所要の計画を樹立すること。

(3) 都市建設の仕上げ

後述のとおり、第一次計画の完成する昭和50年には、本市の人口は200万人を突破する見通しであり、美術館、博物館、市立劇場、自然動植物園等の文化施設の充実、本市の都市的義務として、今からその本格的整備対策を樹立する必要があるから、後述のように主として既成市街地周辺部に都市文化施設建設のための用地を確保し、逐次これを実施に移すこと。

2 目 標 年 次

計画の最終年次は、前計画と同様昭和65年(1990年)とするが、各事業計画規模とこれに対する財政見通しに基き、とりあえず、昭和50年(1975年)を第1次計画の目標年次とする。

3 計 画

本計画は、経済および財政計画、人口計画、土地利用計画ならびに施設建設計画からなる。

(1) 経済および財政計画

市民生活の向上に関する諸計画例えば工業開発、都市施設建設等の目標として、市民1人当り分配所得を昭和35年に比し、昭和45年には約2倍、昭和50年には約2.5倍にするものとして計画する。

(2) 人 口 計 画

今後の本市の都市建設が、この基幹計画を土台として進められる場合、これに見合う適正な包容人口限度は、300万人として計画する。計画人口は、昭和50年には約215万人、昭和65年には約260万人とする。

また、漫然と単なる東京のベント・タウンとならないように計画的な人口受入態勢をととのえる。

(3) 土 地 利 用 計 画

土地の適切にして秩序ある高度利用をはかるため、都市計画地域制の設定とこれに立脚する市街地造成に重点をおいて計画する。

(4) 施 設 建 設 計 画

上記3計画の目的を達成するために必要となる産業基盤の整備、生活環境の改善等のうち根幹となる施設の建設を計画する。

第 3 章 経済および財政計画

第3章 経済および財政計画

1 都市産業構造

市の将来の発展にとって、特に重要な成長要因は、市の都市経済構造の高度化と技術革新に結びついた資本および労働力の動向である。

本市の都市経済構造において第1次産業の全産業に対する比重は、近時ますます低下する傾向を強め、第1次産業就業者は昭和30年から昭和35年に至る5年間に産業別就業者構成比において、8%から5%（38,000人から31,000人）に減少している。

ひるがえつて、第2次産業は、重化学工業を中心としてその生産額の伸長が著しく、同上の期間に2,000億円から5,700億円へと2.9倍に増大し、この部門の就業者は、同期間に153,000人から267,000人へ増加しており、この傾向は、当分の間続くものと考えられる。

また、第3次産業については、大都市の特殊性から流通、消費、サービス、金融関係業種を中心として伸長した。すなわち、同期間に商品販売高は2,700億円から4,600億円と1.7倍に増大し、その就業者においても、257,000人から305,000人に増加している。

以上の現況から今後の本市の経済構造を見通すと、第2次および第3次産業が全経済を支配することになるのは明らかであり、第1次産業の占める比重は相対的にかなり軽くなることが予想される。

昭和45年および50年における第1次、第2次および第3次産業の実勢は次のとおり推計される。

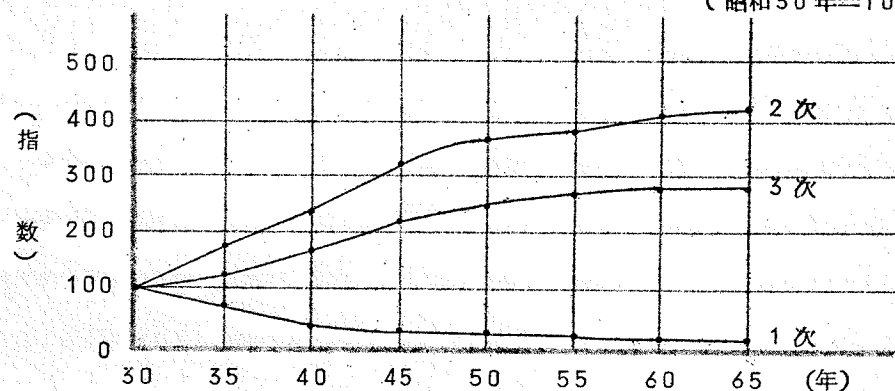
産業別就業者と所得

(単位：就業者千人，所得億円)

	1次産業		2次産業		3次産業		計	
	就業者	所得	就業者	所得	就業者	所得	就業者	所得
昭和35年	26	43	267	1,218	305	1,194	598	2,455
36	23	50	281	1,532	325	1,523	629	3,096
40	16	43	369	2,406	442	2,461	827	4,910
45	12	36	475	3,689	538	3,543	1,025	7,268
50	10	34	555	4,771	626	4,555	1,191	9,360
55	9	32	601	5,465	677	5,187	1,287	10,684
60	8	30	625	5,822	704	5,519	1,337	11,371
65	6	28	635	5,980	715	5,683	1,356	11,691
50年/35年	0.38	0.79	2.07	3.92	2.05	3.81	1.99	3.81
65年/35年	0.23	0.65	2.37	4.91	2.34	4.75	2.26	4.76

就業者推移

(昭和30年=100)



(注) 以上昭和30, 35年は実績

2 所得水準

市民にとって，また，都市行政担当者にとつても，その終局的目標は，市民の生活水準の向上であつて，都市環境の改善整備は，その前提でありその手段である。

市民の生活水準は，その所得水準の問題で，これは，また将来の都市経済力をいかに見るかの問題につらなるが，前述のような都市経済構造をもつ本市の場合これを経済活動の中核たる製造品出荷額として捉えることができる。

本市の将来の市民所得は，現在までの市の経済構造とその伸展速度ならしに国の所得倍増計画構想からこれを試算し，かつ，市の経済政策をこれに照応せしめた場合，昭和45年には，市民分配所得は6,764億円となり，市民1人当り所得を37,400円となし得ることが予想される。これは，昭和35年の市民1人当り17,800円の2.1倍に相当する。

また，内陸および根岸湾埋立地等臨海地区に造成される工場地帯が昭和45年頃より本格的に稼動するなど，経済規模が大巾に拡大されるので，昭和50年には市民所得総額は9,360億円となり，市民1人当り所得43,500円となし得ることが見込まれる。

製造品出荷額推計

(単位 億円)

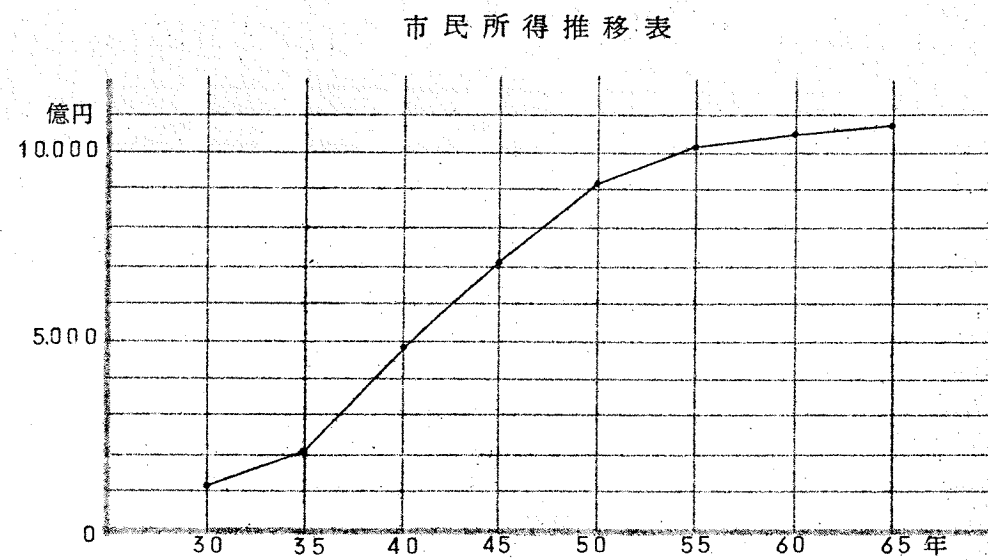
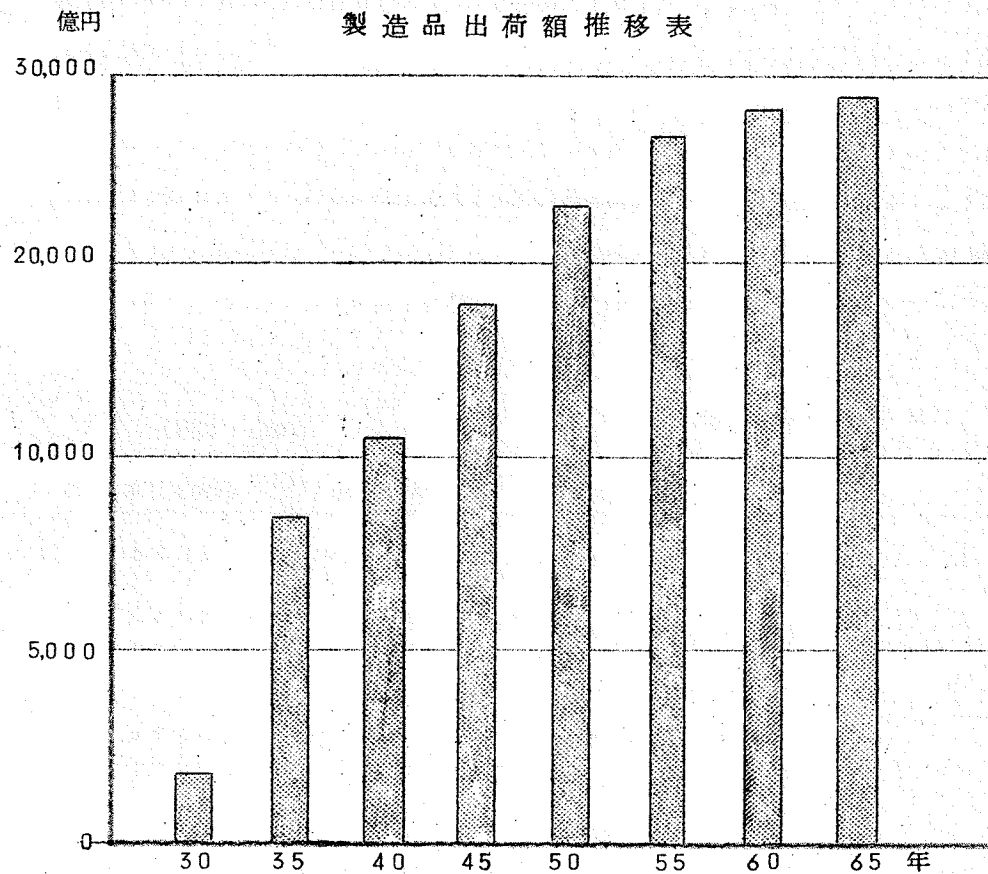
	昭和36年	昭和45年	昭和50年
既存工場	7,310	8,400	9,026
内陸造成工場	—	1,920	4,368
埋立地工場	—	7,680	9,980
計	7,310	18,000	23,374

(注) 昭和36年は実績

市民/人当り所得推計

	市民所得(億円)	市民1人当り所得(円)
昭和35年	2,455	178
36	3,105	216
45	7,268	374
50	9,360	435
65	11,691	444

(注) 昭和35年は実績



(注) 昭和30、35年は実績

3 財政規模

長期的な都市計画には、いろいろなビジョンを描き得るが、ビジョンはそれに見合う財源の裏付けがなければ具体的計画たり得ない。

ところで、現在の地方財政の実状は、国と地方公共団体間の不合理な財源配分がまだまだ是正されないで、自主財源だけでは都市経営上の必要経費をまかないきれず、都市経営の内容が複雑になり高度化するほど補助金、起債への依存度が増大する傾向にある。大阪市のマルク債、東京都のドル債など外債に財源を求める自治体が現われるのはこれに起因する。このような見地から本市の財政規模が将来どの程度まで増大することを見込み得るかはその計画樹立に際しての重要課題となる。

本市の財源のうち税収入（市税、地方譲与税等）と税外収入（財産収入、繰入金、使用料、手数料、雑収入等）の自主財源については本市の経済活動の主導的指標である製造品出荷額との相関から推計した。この場合、貨幣価値と現行税財政制度には変動がないものとした。

これによつて算出された財源のうち、基幹計画の財源としてどの程度見込み得るかはその大きな問題となる。もし計画の所要経費に対して、不足する財源を水増しして、安易に均衡させるならば事業計画は単なるビジョンに墮してしまふからである。よつて基幹計画関係の財源は過去の実績をもとにして厳密な計算の上に立つて配分可能額を算出した。

すなわち、まず製造品出荷額を基にして、本計画期間の昭和36年から50年にいたる15年間の自主財源を推計すると税収入3,445億円、税外収入1,051億円、計4,496億円となる。

ひるがえつて、基幹計画事業に対する過去の配分財源は、都市施設拡充の必要から最近とくに増加傾向が著しく、昭和30年4億円（自主財源に対して6.4%）から35年15億円（1.7%）、さらに36年には42億円（25.8%）である。この配分財源は昭和36年から50年までの15年間には、1,240億円と推定されるが、本計画において必要とされる自主財源は1,328億円であるから88億円不足することになる。

以上のはか計画事業費に対して配分される国、県などの補助金、負担金については大局的にみて可能と思われる額を計上し、また市債については事業推進のため市税収入の20%以内において必要な額を計上した。

一方、これに対して基幹計画の総事業費は7,275億円で、その財源構成は、おおむね下記のとおりである。

なお財源不足額については、現在の地方財政制度、地方税体系が改正されない限り、国または公団よりの積極的援助をおおがねばならない。

また、国策上あるいは市の緊急施策の必要から目標達成年次前に完成を義務づけられる特定事業（例えば港湾、下水道、道路整備各10ヶ年計画等）について、事業の繰上完成のために市財源の集中使用を余儀なくされる場合に生ずる経過的財源不足については、一層国庫よりの特別助成により、場合によっては外債発行等により解決することが当然必要となる。

計画事業費総括表

(単位百万円)

総事業費			727,591
市関係事業費	市費	※自主財源	132,813
		起債	62,722
		公営企業(含起債)	144,718
計			340,253
市関係以外事業費	民間	県費	2,961
		国庫補助金	50,163
		直轄国費	32,116
		公団・国鉄	162,455
計			334,214

(注) 本表は事業計画総括表の「総合計」欄を書き改めたもの。

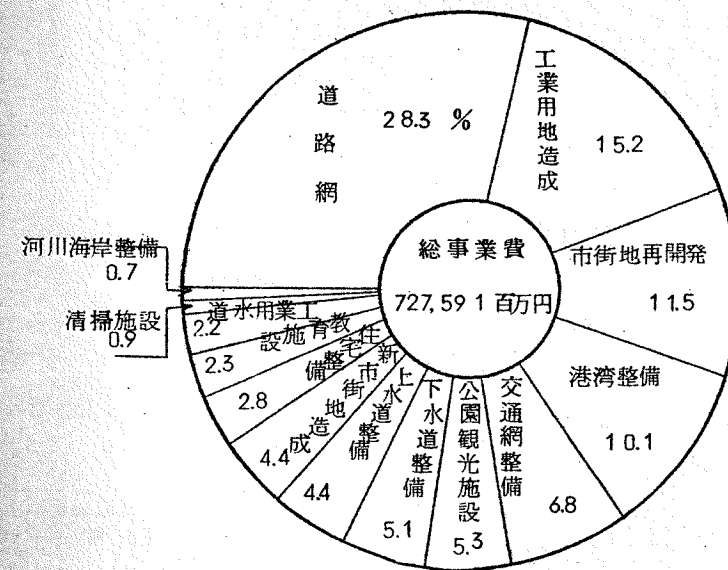
配分財源と不足額

(単位百万円)

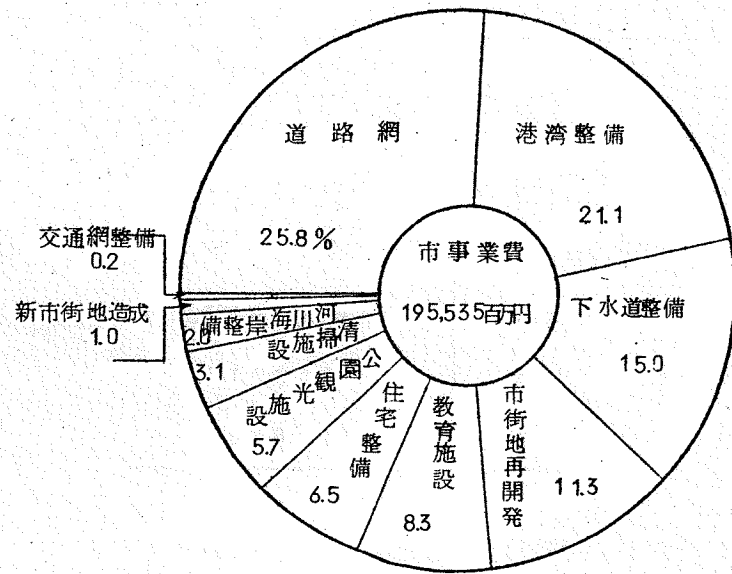
	36～50年
税収入	344,566
税外収入	105,199
計(A)	449,765
配分可能自主財源	124,032
※計画事業費自主財源	132,813
財源不足額	8,781

(注) 1. ※の計画事業費自主財源132,813百万円は、事業計画総括表の「自主財源」欄の数である。
このなかには、受益者負担を含む。
2. 配分可能自主財源は(A)の27.6%を見込む。

総事業費配分表

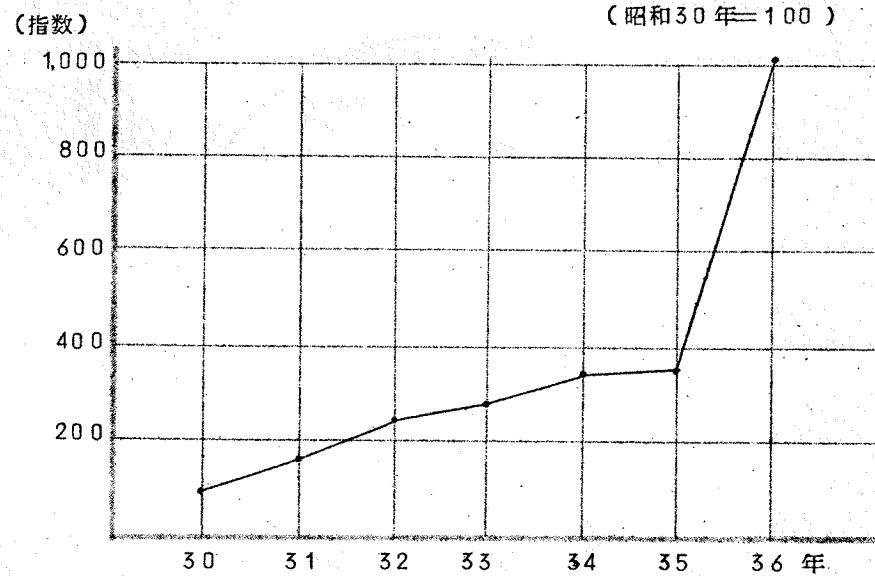


市事業費配分表

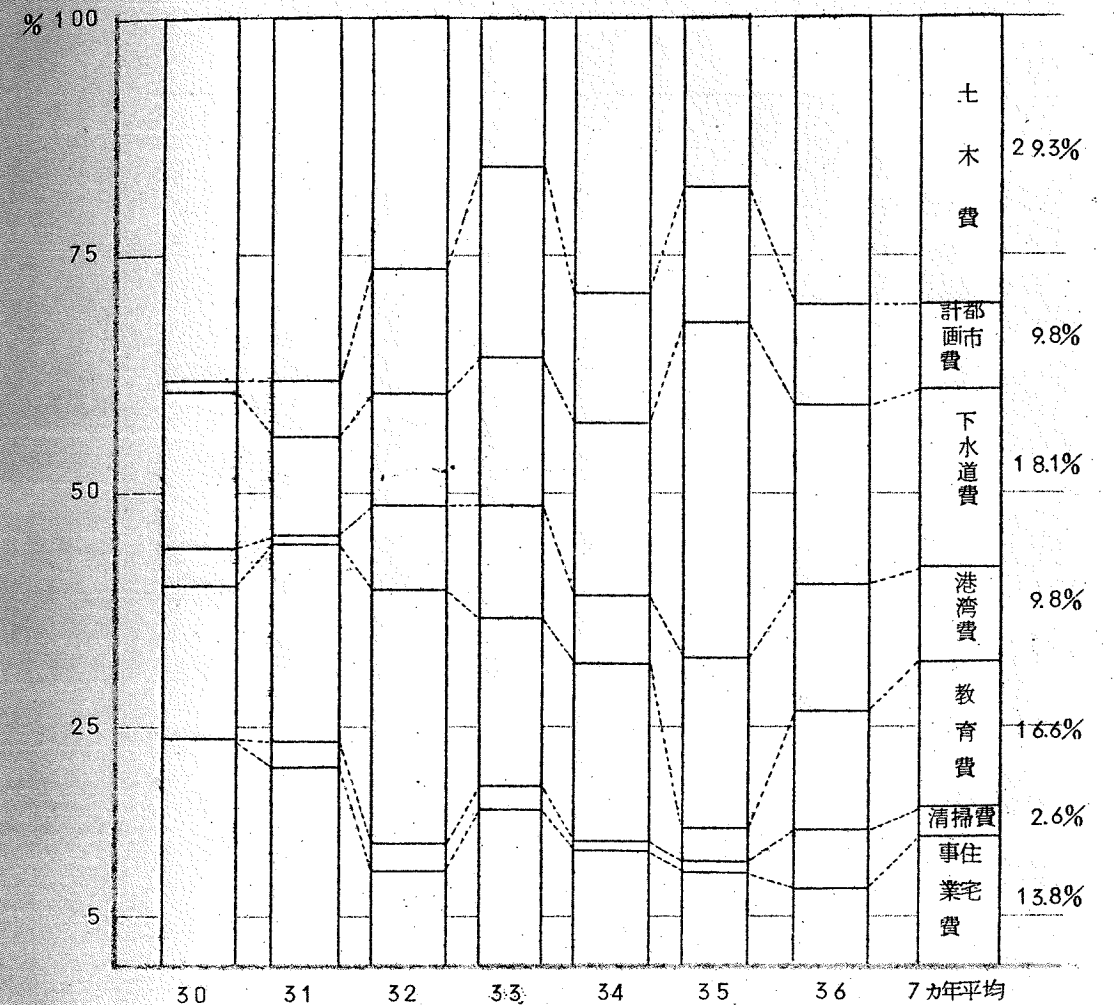


注 公営企業は除く

事業費配分財源推移表



昭和30~36年基幹事業費配分比



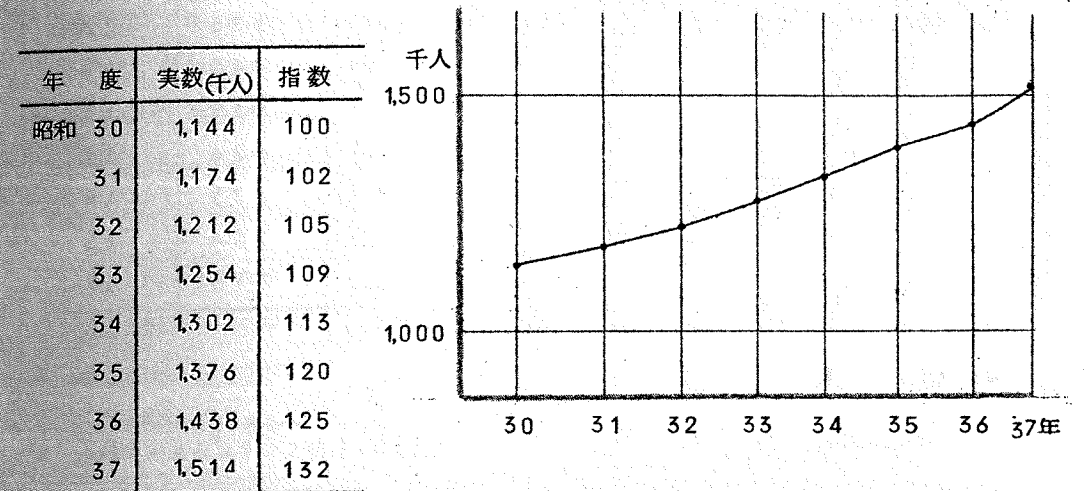
注 事業費目名は「横浜市各会計決算書」による。

第 4 章 人 口 計 画

第4章 人口計画

戦後大都市への人口集中は著しく、本市における最近の実績は、昭和30年から昭和35年の間にあつては五大都市中最も高い人口の増加率を示している。これは自然増よりも社会増に起因する。

最近の人口推移



1 就 業 人 口

社会増は民間企業体への就業者の増加が大きな割合を占めている。この傾向は、将来の雇傭機会の増大、すなわち臨海および内陸における工場地帯造成などの将来計画によつて一層顕著になるものと考えられる。これは、本市の産業構造の変化を意味し、就業構造もそれにつれて変化すると思われる。

従つて、昭和35年の就業者は、第1次産業2万6千人、第2次産業26万7千人、第3次産業30万5千人、計59万8千人であつたものが、昭和45年には第1次産業で1万2千人、第2次産業で47万5千人、第3次産業で53万8千人計102万5千人と約1.8倍になり、また、昭和50年には第1次において1万人、第2次においては55万5千人、第3次においては62万6千人、計119万1千人と約2倍に増加する。

また、昭和35年の第1、第2、第3次就業者に対する全人口の割合(扶養率)は2.3倍であるが、この割合は漸次低下して45年1.90倍、50年1.81倍となる。

就業者数と扶養率

(単位 千人)

	総人口 (A)	就業者数				扶養率 ($\frac{A}{B}$)
		計()	1次	2次	3次	
昭和30	1,144	442	38	153	251	2.59
35	1,376	598	26	267	305	2.30
36	1,438	629	23	281	325	2.29
40	1,701	827	16	369	442	2.06
45	1,943	1,025	12	475	538	1.90
50	2,150	1,191	10	555	626	1.81
55	2,346	1,287	9	601	677	1.82
60	2,507	1,337	8	625	704	1.88
65	2,635	1,356	6	635	715	1.94

2 総人口

今般の基幹計画改訂案の目標年次である昭和50年以降は、しめくりとして、それまでの都市建設の仕上げを行う時期と考えられるので、無秩序な人口増加は極力規制して行く必要が痛感される。従つて、この人口計画においては、昭和35年から昭和50年までの15年間には人口は昭和35年当時に比し56%増加するが、それ以後昭和65年までの15年間には人口増加を昭和50年に比し22%増にとどめようとするものであり、昭和50年には約215万人、昭和65年には約260万人とすることを目標としている。

これらの数字は夜間人口を基準としているが昼間人口との関係を展望すると、昭和35年には昼間人口は132万人、夜間人口は137万人で、夜間人口が昼間人口より約5万人多く、市外流出人口がまさっている現況であるが、昭和50年には夜間人口215万人、昼間人口219万人で、逆に昼間人口の方が約4万人多くなるものと推定される。

これは主として、臨海、内陸工場地帯の造成による就業者の増大に起因する。

3 人口配置計画

適正な人口配置を目的とする人口計画は、土地利用計画、首都圏整備計画がその土台とならなければならない。すなわち、後述の土地利用計画における都市計画地域制を全市域に適用す

ることを配慮する必要がある。また、本市は、首都圏内の一都市として、市域を既成市街地と近郊地帯に大別されているので、人口配置はこれらの地帯別にも考慮しなければならない。

これらの諸条件をもとにして、将来人口を展望すると、比較的増大と思われる地域は、昭和14年までに市域に編入された、港北区、戸塚区、保土ヶ谷区である。すなわち、これら各区の人口は昭和35年を100とすれば、昭和50年の指数は、それぞれ港北区230、戸塚区218、保土ヶ谷区178と見込まれる。

用途地域別では、昭和50年には住居地域148万7千人、商業地域48万7千人、準工業地域8万5千人、無指定地域6万6千人、工業地域2万5千人の順となる。

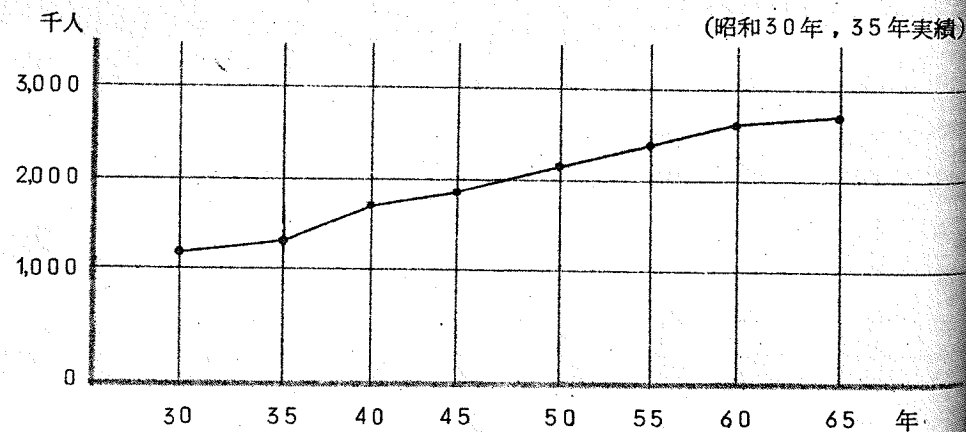
また、地帯別にみるときは、全市域の57%に当る既成市街地には全人口の86%を占める185万人を擁せしめ、一方全市域の43%を占める近郊地帯には全人口の14%に当る30万人のみを包容するにとどめるものとしている。

昼・夜間人口対比表

	35年				50年			
	夜		昼		夜		昼	
	実数	構成比	実数	構成比	実数	構成比	実数	構成比
総数	1,375,710	100	1,327,048	100	2,150,000	100	2,193,000	100
鶴見区	230,377	16.7	236,883	17.8	281,000	131	299,000	136
神奈川区	172,068	12.5	170,815	12.9	222,000	103	203,000	93
西区	104,173	7.6	111,546	8.4	111,000	52	166,000	76
中区	123,624	9.0	180,839	13.6	184,000	86	331,000	151
南区	194,558	14.1	162,769	12.3	288,000	134	252,000	115
保土ヶ谷区	143,804	10.5	116,831	8.8	256,000	119	169,000	77
磯子区	74,458	5.4	59,306	4.5	121,000	56	141,000	64
金沢区	71,446	5.2	63,762	4.8	99,000	46	95,000	43
港北区	147,688	10.7	125,228	9.4	340,000	158	307,000	140
戸塚区	113,514	8.3	99,069	7.5	248,000	115	230,000	105

各 区 別 将 来 人 口 推 計 表

区 別		単 位 千 人					
		35年(実績) 人 口	37年(実績) 人 口	40年 人 口	45年 人 口	50年 人 口	65年 人 口
鶴 見	実数	230	244	257	270	281	306
	指数	(100)	(106)	(111)	(117)	(122)	(133)
神 奈 川	実数	172	183	200	213	222	253
	指数	(100)	(106)	(116)	(124)	(129)	(147)
西	実数	104	105	106	109	111	115
	指数	(100)	(101)	(102)	(105)	(107)	(111)
中	実数	124	130	141	161	184	227
	指数	(100)	(105)	(114)	(130)	(148)	(183)
南	実数	195	211	234	260	288	334
	指数	(100)	(108)	(120)	(133)	(148)	(171)
保土ヶ谷	実数	144	171	191	234	256	323
	指数	(100)	(119)	(133)	(158)	(178)	(224)
磯 子	実数	74	79	100	116	121	147
	指数	(100)	(107)	(135)	(163)	(164)	(199)
金 沢	実数	71	76	83	92	99	118
	指数	(100)	(107)	(117)	(130)	(139)	(166)
港 北	実数	148	176	209	276	340	491
	指数	(100)	(118)	(141)	(187)	(230)	(332)
戸 塚	実数	114	139	170	212	248	321
	指数	(100)	(122)	(149)	(186)	(218)	(282)
合 計	実数	1,376	1,514	1,701	1,943	2,150	2,635
	指数	(100)	(110)	(124)	(141)	(156)	(192)



第 5 章 土 地 利 用 計 画

第5章 土地利用計画

前記経済および財政計画ならびに人口計画を達成するため、市街地ならびに市街化地域に対しては、用途地域制（住居・商業・準工業・工業地域等）、全市域に対しては建ぺい率制限を伴う容積地域制（建築物延面積の敷地面積に対する百分率規制）の適宜な運用をはかるものとする。

また、市街化地域の要所には、高度地区制の設定を検討する。さらに必要に応じ特別用途地区（例えば小売店舗、事務所地区等）の指定を考慮することとする。

1 用途地域制

異種用途混在の弊害を避け、できる限り専用化を推進する一方、異種用途の秩序ある共存（スーパー・ブロック）により市域全般にわたる土地の高度利用をはかるため、既成市街地の全域と近郊地帯の市街化予定地域（穴あけ地域）に用途地域を指定する。

用途地域面積比較表

	現況（昭和37年4月現在）		将来（昭和50年）		差引増△減	
	ha	千坪	ha	千坪	ha	千坪
住居地域	14,391	43,530	20,065	60,700	5,675	17,170
商業地域	1,518	4,590	2,117	6,400	599	1,810
準工業地域	1,146	3,470	3,019	9,140	1,873	5,670
工業地域	2,469	7,470	4,291	12,980	1,822	5,510
無指定地域	2,1032	63,620	13,595	41,120	△7,437	△22,500
計	40,556	122,680	43,088	130,340	2,532	7,660

2 容積地域制

人口の過度集中とオープンスペースの不足による過密市街の弊害を避け均整のとれた空間（スカイライン）をつくり、適切にして快適な土地利用を図るため、近く予定されている建築基準法の改正によつて新設されようとしている建ぺい率制限を伴う容積地域制の全市域に対する具体的運用を考えることとする。

すなわち、都心部における無秩序な建築容積の膨張のもたらす道路交通量が、これに見合う

べき公共施設整備の限界を越えて増大することを防ぎ、人口密度の極度のアンバランスを防止し、人口の過度集中を抑制する等の見地から都心部における建築許容限度を、建ぺい率で60%容積率で550%とすることを旨とする。ただし、建ぺい率を最高限度以下とした建築に対しては、容積率の制限緩和（ボーナス制度）をはかる。

また、市街地が平面的に無秩序に発展することを阻止するとともに、過密な不良市街地の発生を未然に防止するために、近郊地帯における建築許容限度を建ぺい率で30%容積率で40%とすることを旨とする。

また、同一用途地域についても、さらに地区的特性に応じて、高層中層および低層地区に分け、それぞれの建ぺい率、容積率を定めるものとする。

建ぺい率、容積率区分

	水域等	近郊地帯 (穴あけ地域を除く。)	住専風致およびこれに準ずる地域	左欄以外の住居地域等	準防火地域および臨海工業地	一般的商業地域	都心 周辺	都心部	計	
建ぺい率	0	30%	40%	50%	50%	60%	60%	60%		
容積率	0	40%	60%	100%	200%	300%	400%	550%		
面積区分	既成市街地	ha 417	ha 0	ha 11,002	ha 7,417	ha 3,107	ha 1,866	ha 150	ha 185	ha 24,144
	近郊地帯	ha 0	ha 13,178	ha 5,331	ha 335	ha 19	ha 81	ha 0	ha 0	ha 18,944
	計	ha 417	ha 13,178	ha 16,333	ha 7,752	ha 3,126	ha 1,947	ha 150	ha 185	ha 43,088

3 高度地区制

前述の容積地域制とあわせ、建築物の高さの最低あるいは最高限度を規制し、通風日照を良好ならしめ、建築美を形成するため、都心、副都心ならびに、日吉、鶴見等の住居専用地区その他必要な地区に高度地区制の設定を検討する。

4 地域地区制に立脚する市街地造成

この基幹計画においては以上3種の地域地区制を基底として都心の再開発、副都心の造成なら

びに区画整理事業等によるニュータウンの建設を行うこととする。

(1) 都心および副都心

この地区についてはあらかじめきめの細かい立地計画を準備する必要があるため、単にこれらの地域地区制によつて規制するのみならず、特に、

- ア 共同ビルの建設
 - イ 既存ビルの合併
 - ウ 建築協定（敷地、位置、構造形態等）の締結
 - エ 防災建築街区（スーパーブロック）の造成
- の積極的推進をはかり、また必要に応じて、壁面線の指定を行う。

(2) その他の市街地

- ア 優良住宅地については住居専用地区を、景勝を保全すべき地区については風致地区を設定する。

5 地区地帯別計画

(1) 既成市街地、近郊地帯の市街化地域

これを臨海地区、都心および副都心、接収地ならびにその他の地区に分ち、それぞれ、次のとおり計画する。

ア 臨海地区

鶴見から金沢に至るすべての本市の海岸線は商港工業港および市民リクリエーション施設用地とするため、山下、本牧、扇島等に計62バースの商港ふ頭を造成し、工業港としては根岸、本牧岬および金沢富岡地先に合計約500万坪におよぶ優に既成工業地帯を凌駕する規模の臨海工業地帯を造成するものとする。

また、これら商工業港は、全国を背後地とする海陸交通の結節点にあるため、道路鉄道との連絡を便ならしめ、あわせて港湾附帯諸施設の整備充実をはかるものとする。

市民リクリエーションのため、本牧地先に三溪園と一体をなす一大臨海公園を埋立造成するほか、さらに将来は、金沢方面（約100万坪）にフィッシングセンター、その他の観光リクリエーション施設を計画する。

イ 都心および副都心

関内・関外、横浜駅周辺の都心、副都心である鶴見ならびに将来副都心となるべき戸塚磯子および新横浜駅周辺の各地区を、それぞれ、業務、商業の中心地として整備するための駅前整備を行うとともに、適所に市街地改造、防災建築街区造成等の再開発事業を実施し、秩序ある発展をはかる。このうち、新横浜駅周辺は、新幹線による時間距離の大巾な短縮により、東京から全国的第3次産業が移転してくることが確実視され、かつ、その周辺は内陸工業の適地として開発が進められるので、業務、商業の中心地たらしめるべく、区画整理事業等により積極的に都市施設の整備を図ることとする。

さらに、将来の人口流動、発展状況等を勘案してこれらの地区を結ぶ地下鉄敷設を検討することとし、あわせて必要に応じ、共同溝の設置を検討することとする。

また、間屋、倉庫などの荷捌、保管施設は、できるだけ都心部に置かないよう配慮する。

ウ 接収地

現在、接収中の本牧・根岸・山手地区約 120ha (約 38 万坪) の早期解除をはかり本牧・根岸の商工業港の背後地としての優れた立地条件を生かし、区画整理事業を行って適正規模の市街地造成を計画する。

エ 河川埋立

都心部の一部河川を埋立て、公共用地その他に転用し、土地の高度利用をはかる。

オ その他の地区

東急長津田線、横浜線沿線、相模鉄道沿線、南区の丘陵地帯、京浜急行沿線および根岸線延伸地区(磯子～大船間)の主要地点には市または組合を事業主体とする区画整理事業を実施し、近隣住区として適切な規模の秩序あるニュータウンの建設をはかる。

また、第三京浜道路における山林等未開発地、約 1,100ha (330 万坪) にわたって首都圏整備計画における既成市街地の拡大をはかりその一部に区画整理事業を実施して、優良住宅地区たらしめる。

さらに、都心部の機能を低下させる性質を有する間屋、倉庫などの荷捌、保管施設は、既成市街地周辺の適地に、トラック・ターミナルに近接して、集団的に立地させるよう配慮する。

(2) 近郊地帯

ア 首都圏整備計画による近郊地帯(市街化地域を除く。)は、全市域の30%にあたる

13,000ha (約3,900万坪)を占めている。

この地帯は、既成市街地の無秩序な発展の防壁として、また都市に不足しがちなオープンスペースの確保、新鮮な日光、清浄な空気、美しい景観の保全をはかることとする。

イ この地帯には第一に文化教育研究施設の建設をはかる。すなわち、すでに着工中の港北区奈良町にある「こどもの国」の例にならい、丘陵の起伏等自然の地形を生かし得る既成市街地周辺に、美術館、博物館、市立劇場、自然動植物園等の都市文化施設を招致建設すべき用地を前もって確保することとする。

また、東海道新幹線、東海道自動車国道(東名道路)等による時間距離の短縮に伴い、保土ヶ谷、港北方面には、国ならびに民間の各種研究開発機関を受け入れる好条件が具備されているので、道路ならびに上下水等所要の施設を整備して、これらを誘致し、市の文化水準向上に資する。

なお、これらの都市文化施設ならびに教育研究施設は、できるかぎり、別途計画中の地下鉄路線の沿線に配置することとする。

ウ その他今後建設される学校、病院についてはできる限り、この地帯に誘致することとする。

エ 今後の農業は、漸次、近郊地帯に限定されていくので、本地帯の農業用地については、積極的に構造改善を推進し、都市近郊農業の特色を生かして、あるいは観光農業の育成またあるいはパイロット・ゾーンの設定等に重点をおき、また、農産物需要動向を適確に把握することによつて農業に機動性を与え、農業所得の向上をはかるとともに、市民の憩いの場とする。

第 6 章 施設建設計画

施設建設計画総括表(その1)

(単位百万円)

事業別	財源別	総事業費	市関係事業費					市以外関係事業費				備考	
			計	市費			県費	国補助金	計	直轄 国費	公団 国鉄		民間
				小計	自主財源	起債							
総合計		727,591	393,377	340,253	228,209	112,044	2,961	50,163	334,214	32,116	162,455	139,643	
市費	小計	393,377	393,377	340,253	228,209	112,044	2,961	50,163	-	-	-	-	(注1)
	一般会計	246,006	246,006	195,535	132,813	62,722	2,961	47,510	-	-	-	-	
	公営企業	147,371	147,371	144,718	95,396	49,322	-	2,653	-	-	-	-	
国	直轄事業	32,116	-	-	-	-	-	-	32,116	32,116	-	-	
その他	その他	302,098	-	-	-	-	-	-	302,098	-	162,455	139,643	
道路網整備		(1,268) 205,604	(1,268) 58,679	(1,268) 51,628	(1,268) 51,628	-	500	6,551	146,925	4,870	142,055	-	
計画街路		31,201	26,131	19,631	19,631	-	500	6,000	5,070	4,870	200	-	
自動車専用道路		142,839	13,839	13,839	13,839	-	-	-	129,000	-	129,000	-	
臨海街路		(1,268) 2,370	(1,268) 2,370	(1,268) 1,819	(1,268) 1,819	-	-	551	-	-	-	-	
道路舗装		12,709	12,709	12,709	12,709	-	-	-	-	-	-	-	
駅前広場		3,180	3,180	3,180	3,180	-	-	-	-	-	-	-	
駐車場		13,305	450	450	450	-	-	-	12,855	-	12,855	-	
交通網整備		(6,798) 49,644	(6,798) 7,248	(6,798) 7,223	425	(6,798) 6,798	-	25	42,396	510	20,400	21,486	
路面電車		(2,574) 3,064	(2,574) 2,574	(2,574) 2,574	-	(2,574) 2,574	-	-	490	490	-	-	国直轄欄は国道の軌道撤去費
バス		(3,184) 3,184	(3,184) 3,184	(3,184) 3,184	-	(3,184) 3,184	-	-	-	-	-	-	
バス・ターミナル		(550) 550	(550) 550	(550) 550	-	(550) 550	-	-	-	-	-	-	
トラック・ターミナル		(490) 490	(490) 490	(490) 490	-	(490) 490	-	-	-	-	-	-	
ヘリポート		470	450	425	425	-	-	25	20	20	-	-	
国鉄		20,400	-	-	-	-	-	-	20,400	-	20,400	-	
私鉄		21,486	-	-	-	-	-	-	21,486	-	-	21,486	

(その2)

(単位百万円)

事業別	財源別 総事業費	市 関 係 事 業 費						市 以 外 関 係 事 業 費				備 考
		計	市 費			県 費	国補助金	計	直 轄 国 費	公 団 国 鉄	民 間	
			小 計	自主財源	起 債							
港 湾 整 備	73,599	44,818	41,231	9,416	31,815	357	3,230	28,781	26,432	-	2,349	
外郭・水域・係留施設	34,251	5,470	5,470	5,470	-	-	-	28,781	26,432	-	2,349	民間欄は直轄事業の
陸域港湾施設	39,348	39,348	35,761	3,946	31,815	357	3,230	-	-	-	-	受益者負担金
工 業 用 地 造 成	(64,809) 110,689	(64,809) 64,809	(64,809) 64,809	(64,809) 64,809	-	-	-	45,880	-	-	45,880	
臨海工業用地	(64,809) 83,809	(64,809) 64,809	(64,809) 64,809	(64,809) 64,809	-	-	-	19,000	-	-	19,000	民間欄は本牧産業関 連用地(注2)
内陸工業用地	26,880	-	-	-	-	-	-	26,880	-	-	26,880	
上 水 道 整 備	(32,219) 32,219	(32,219) 32,219	(32,219) 32,219	-	(32,219) 32,219	-	-	-	-	-	-	
工 業 用 水 道 整 備	(16,177) 16,177	(16,177) 16,177	(13,524) 13,524	(3,219) 3,219	(10,305) 10,305	-	(2,653) 2,653	-	-	-	-	自主財源欄は受益者 負担金
下 水 道 整 備	37,014	37,014	29,357	8,007	21,350	-	7,657	-	-	-	-	
下 水 道	36,464	36,464	28,807	7,457	21,350	-	7,657	-	-	-	-	
水洗便所普及	550	550	550	550	-	-	-	-	-	-	-	
河 川 , 海 岸 整 備	5,034	5,034	3,972	3,972	-	382	680	-	-	-	-	
市 街 地 再 開 発	83,497	42,490	22,048	22,048	-	803	19,639	41,007	-	-	41,007	
区 画 整 理	35,473	35,473	18,631	18,631	-	38	16,804	-	-	-	-	民間欄は組合負担 工場跡買収費を含む
防災街区・市街地改造	48,024	7,017	3,417	3,417	-	765	2,835	41,007	-	-	41,007	
新 市 街 地 造 成	(1,100) 31,651	(1,100) 4,027	(1,100) 3,027	(1,100) 3,027	-	-	1,000	27,624	-	-	27,624	(注3)
住 宅 整 備	20,337	20,337	12,790	11,930	859	419	7,128	-	-	-	-	
公 園 ・ 観 光 施 設 整 備	(25,000) 38,633	(25,000) 37,032	(25,000) 36,032	(25,000) 36,032	-	500	500	1,601	304	-	1,297	
公 園	13,633	12,032	11,032	11,032	-	500	500	1,601	304	-	1,297	直轄事業は厚生省子 供の国
観 光	(25,000) 25,000	(25,000) 25,000	(25,000) 25,000	(25,000) 25,000	-	-	-	-	-	-	-	

(その 3)

(単位 百万円)

事業別	財源別 総事業費	市 関 係 事 業 費						市 以 外 関 係 事 業 費				備 考
		計	市 費			県 費	国補助金	計	直 轄 国 費	公 団 国 鉄	民 間	
			小 計	自主財源	起 債							
清掃施設整備	6,692	6,692	6,105	1,832	4,273	-	587	-	-	-	-	
し尿処理	3,737	3,737	3,310	769	2,541	-	427	-	-	-	-	
じん芥処理	2,955	2,955	2,795	1,063	1,732	-	160	-	-	-	-	
教育施設整備	16,801	16,801	16,288	11,863	4,425	-	513	-	-	-	-	
義務教育	14,801	14,801	14,288	9,863	4,425	-	513	-	-	-	-	
教育文化施設	2,000	2,000	2,000	2,000	-	-	-	-	-	-	-	用地買収費

注1 一般会計欄には住宅・下水道・港湾の特別会計を含む。

注2 本牧産業関連用地は、本市一般会計事業であるが、特殊な受益者負担事業であるので市以外事業として計上した。

注3 新市街地造成事業民間欄は保留地処分金。

自主財源欄は受益者負担金を含む。

注4 ()内は、内数で公営企業事業費。

第 5 章 施 設 建 設 計 画

1 道路網整備事業

現 況

市の地形、隣接都市との関係から道路網は、放射線のみ発達し、環状線の発達は遅れている。さらに、人口の増加などに伴い自動車交通量が急激に増加し、前にも述べたとおり、市内発生交通は勿論のこと通過交通も含めてその交通は特定地点に集中し、交通量と道路容量との不均衡から横浜駅前、高島町、桜木町等のネック地点を生じている。

道路の現状は、全道路延長3,825,000mのうち、改良延長は735,000mで、全道路の19%、また舗装済道路は延長で544,000m(全道路の14%)、面積で5,000,000m²(全道路の32%)である。

道路の利用は都市の伸展に伴って一層高まるので、合理的な道路網の整備をはからなければならない。

市 内 道 路 延 長 現 況

(昭和36年度末現在)

道路区分	延 (m)	改良延長 (m)	舗装 (m)	舗装内訳 (m)		砂利道 (m)
				高級舗装	簡易舗装	
国 道	101,721	95,573	91,817	90,372	1,445	9,904
主要 地方道	62,096	54,813	54,407	44,499	6,908	10,689
一般 県道	155,271	117,151	40,604	27,283	13,321	114,667
一般 市道	3,506,100	465,297 (19%)	370,244 (14%)	81,647	288,597	3,135,856 (86%)
計	3,825,188	734,834	554,072	243,801	310,271	3,271,116

舗 装 種 別 現 況 (昭和36年度末)

種 別	面積 (千m ²)
中 級 以 上 舗 装	1,683
簡 易 舗 装	2,080
一級国道指定区間 (国道轄事業)	889
軌 道 敷	285
砂 利 道	10,536
計	15,473

計 画

(1) 都市計画街路・・・道路網の欠陥となつている環状線および連絡線の不足を新設によつておぎなうと共に、放射線の改良、主要道路の鉄道との立体交差を行い、特に重要な道路の機能の充実を計るもので、この計画によつて昭和65年までに新設、改良される道路延長は476,260mであるが、現在その8%である31,810mの工事が済んでいる。これをこの基幹計画事業によつて昭和50年までに完成延長を178,605.m(38%)とするものである。

都市計画街路整備全体計画一覧表 (昭和36年～65年)

名 称	路 線 数	延 長 (m)	事業費(百万円)	備 考
放 射 線	12	156,260	27,970	うち施行済 20,300m
環 状 線	5	164,310	27,957	" 6,500m
連 絡 線	58	155,690	24,382	" 5,010m
計	75	490,920	80,309	計 施行済 31,810m

(注) 備考欄の施行済は昭和35年度末現在
都市計画街路のうち昭和50年までに施行する分

名 称	路 線 数	延 長 (m)	事業費(百万円)	備 考
放 射 線	7	39,755	7,703	
環 状 線	5	58,120	12,750	
連 絡 線	22	48,920	10,748	
計	34	146,795	31,201	

事業費総額	31,201百万円	
国 費	10,870 "	(注) 国費のうち49億円は国の直轄事業である。
県 費	500 "	
市 費	19,631 "	国鉄負担分は、鉄道との立体交差経費。
国鉄負担	200 "	

(2) 自動車専用道路・・・京浜間の自動車交通は増加の一途をたどり、既に相当の混雑をきたしているが、今後一層の増加が見込まれるので、これに対処するため、才三京浜道路の早期完成を期する一方、羽田および東京都心と直結する「臨海高速道路」を主要港湾ならびに臨海工業地帯である山下ふ頭、本牧、根岸、金沢地区まで延伸して自動車交通の円滑をはかる。また東京湾の大開発構想に対応して、千葉、川崎、横浜を結ぶ「海上高速道路」の建設を

促進する。このほか、こんごさらに発展が見込まれる戸塚方面と根岸、金沢の臨海工業地帯とを直結する道路、市の中心地と東海道自動車国道とを結ぶ連絡線および各放射線を連絡するため、鶴見～杉田間の環状線を建設する。

計 画 路 線

路 線 数	車 線 数	巾 員	延 長	設 計 速 度
9	4	14m～16m	109,000m	60 Km/h

事業費総額	142,839百万円
市 費	13,839 "
そ の 他	129,000 " (国・県・公団負担分)

(3) 臨海街路整備・・・臨海工業地帯の造成に伴つて、同地帯内の幹線街路として、本牧ふ頭とその産業関連用地、根岸湾および金沢地先埋立地内に一連に建設するものである。

計 画 一 覧

区 間	延 長 (m)	巾 員 (m)
小 港 ～ 間 門	4,070	50
根 岸 湾 埋 立 地	4,030	25～31
金 沢 地 先	7,000	25～30
計	15,100	25～50

事業費総額	2,370百万円
国 費	551 "
市 費	551 "
そ の 他	1,268 " (進出工場負担分・公営企業)

(4) 道路舗装・・・道路舗装の状況は、全道路面積1,550万m²のうち500万m²が舗装済で、その竣工率は3.19%である。未舗装の部分は、現在1,050万m²であるが、今後も区画整理、道路改良等によつて年間20万m²の砂利道の増加が見込まれ、また商工業港湾の特別増を入れると、昭和50年には全道路面積は2,274万m²となる事が予想されるので、これの舗装を推進し、舗装面積合計1,780万m²(76%)となるよう舗装を施行するものである。

舗装の方法は、簡易舗装は単価が安く、舗装面積を広くできる利点はあるが、耐用年数が

短い欠点があるので、主要道路については中級以上の舗装（剛質舗装）に切替え、交通量は比較的少いが、通学、通勤、買物道路等、市民の日常生活に関係が深い道については簡易舗装をほどこす。

市内道路面積の現況（昭和36年度末）と将来計画

区分	市域面積	道路面積	道路率	舗装面積	舗装率
昭和36年	40,556ha	15,473,000m ²	3.8%	4,937,000m ²	31.9%
50	43,088	22,743,000	5.4	17,804,000	76.0
65	43,237	25,692,000	5.9	25,692,000	100

事業費総額 12,709百万円（全額市費）

(5) 駅前広場整備・・・駅前広場は、交通広場であると共に、都市美観上重要な施設であるので、実用・美観両面から広さ・形状等、その特殊性を生かした広場を設置する。

既に、横浜駅西口14,000m²、鶴見駅東口7,200m²、東神奈川駅4,600m²、大口駅2,100m²、の4ヶ所は整備が完了している。

駅前広場建設計画

駅名	線名	計画面積
鶴見駅(西口)	東海道	3,500
新子安駅	"	1,500
横浜駅(東口)	"	11,000
桜木町駅	京浜東北	4,700
保土ヶ谷駅	東海道	5,000
菊名駅	横浜	4,000
長津田駅	"	4,000
鴨居駅	"	1,000
新横浜駅(東口)	新東海道	3,000
"(西口)	"	20,000
関内駅	根岸線	4,800
石川町駅	"	2,400
山手駅	"	1,800
根岸駅	"	2,800
磯子駅	"	2,000
計(15ヶ所)		

事業費総額 3,180百万円
市費 1,590 "
国鉄負担 1,590 "

(6) 駐車場整備・・・自動車の増加は、交通の混雑を伴って都心部においては、道路機能を阻害する路上駐車禁止は必至の状況となつている。現在関内、関外及び横浜駅周辺地区に駐車場を求める車は4,777台（昭和36年7月駐車実態調査による。）の多きにのぼつているが、この地区の主要道路は駐車禁止となつているので、緊急に路外駐車場を整備しなければならない実状にある。

駐車場整備計画区域内交通規制状況（昭和36年現在）

区分	合計	駐車禁止	一方通行	無規制
道路面積	1,110,230m ² (100%)	394,620m ² (35%)	105,410m ² (10%)	610,200m ² (45%)
道路延長	85,080m (100%)	18,150m (21%)	11,740m (14%)	55,190m (35%)

(注) 区域総面積408ha 区域道路面積率 $\frac{111ha}{408ha} = 27\%$

そこで関内、関外および横浜駅周辺地区に408haに亘つて駐車場整備地区を指定し一定規模以上の建築物に対する駐車施設の設置、自動車所有者の保管場所設置の義務を強化するとともに、次表の計画による路外駐車場の設置を促進して、路上駐車解消をはかる。

過渡的段階において、パーキングメーター1,107台を設置して路上に駐車場所を指定するが、路外駐車場の整備に従つて逐次廃止するものである。

また、鶴見駅周辺等については、なお必要性を検討するものとする。

駐車需要配分計画（昭和50年）

公営駐車場	3,890台
建築物附置	1,900 "
保管場所設置	8,450 "
民営駐車場	1,800 "
その他	860 "
計	16,900台

公営路外駐車場計画

名称又は位置	構造	台数
関外	タワー式	200
新吉田川埋立	地下1,2階	2,000
大岡川埋立	" 2階	1,000
根岸線	高架下	50
福富町	地下	40
横浜駅西口	"	300
横浜公園	"	300
計		3,890

事業費総額 13,305百万円
市費 450 "
その他 12,855 " (公団分)

2 交通網整備事業

現況

本市の交通機関は、さきに概観でふれたように丘陵地が多い特殊な地形から、人口分布の偏在、特定の業務地域への集中現象を生じ、横浜駅を中心に鶴見・神奈川方面の臨海工業地帯および本町・伊勢佐木町方面のビジネスセンターなど業務中心地への片道輸送という特色をもっている。

すなわち、上記業務地域に高速鉄道による市内乗降客数1,977,000人(1日平均)の38.5%に当たる619,500人が集中しているが、これら多数の利用者が迂回、乗り換えを余儀なくされ二点間の直線的通勤に比し、時間と距離が必要以上にかゝることが交通網整備の上で見落すことのできない事実である。

また路面電車の業務商業中心地における乗降客を見ると、全体で1日平均308,500人のうち、24%に当たる74,100人を占めているが、施設の大半は老朽化しており道路交通のふくそうによる速度の低下のため利用者は減少しつつある反面、市営バスは都市の発展に伴って輸送需要、なかならずその輸送分担割合は、路面電車を上まわる結果となつている。

各交通機関の乗降客数

(単位1,000人)

	市 営 機 関					国私鉄	総 計		本市の全人口	1人当り乗車回数
	電車	バス	トロリー	小計 実数	指数		実数	指数		
昭和32年度	(100) 308	118	-	426	100	1,535	1,961	100	1,212	1.62回
" 33 "	(100) 308	132	-	438	102	1,644	2,082	106	1,254	1.66"
" 34 "	(99) 307	148	12	467	109	1,786	2,253	112	1,302	1.73"
昭和35年	実数 305	176	18	499	117	1,980	2,479	126	1,376	1.80"
年 比率	12%	7	1	20	-	80	100	-	-	-
営業 杆	Km 51.8	Km 286.1	Km 9.5	Km 347.4	-	Km 102.1	Km 449.5	-	-	-

(注) () 内は昭和32年度を100とした指数

市 営 交 通 事 業 施 設

昭和35年度

	電 車	バ ス	トロリーバス
運 転 系 統 数	16 系統	58 系統	1 系統
停 留 所 数	135 ケ所	661 ケ所	27 ケ所
在 籍 車 輛 数	204 両	250 両	15 両
可 動 車 輛 数	180 両	238 両	15 両

計 画

(1) 路面電車のトロリーバス化

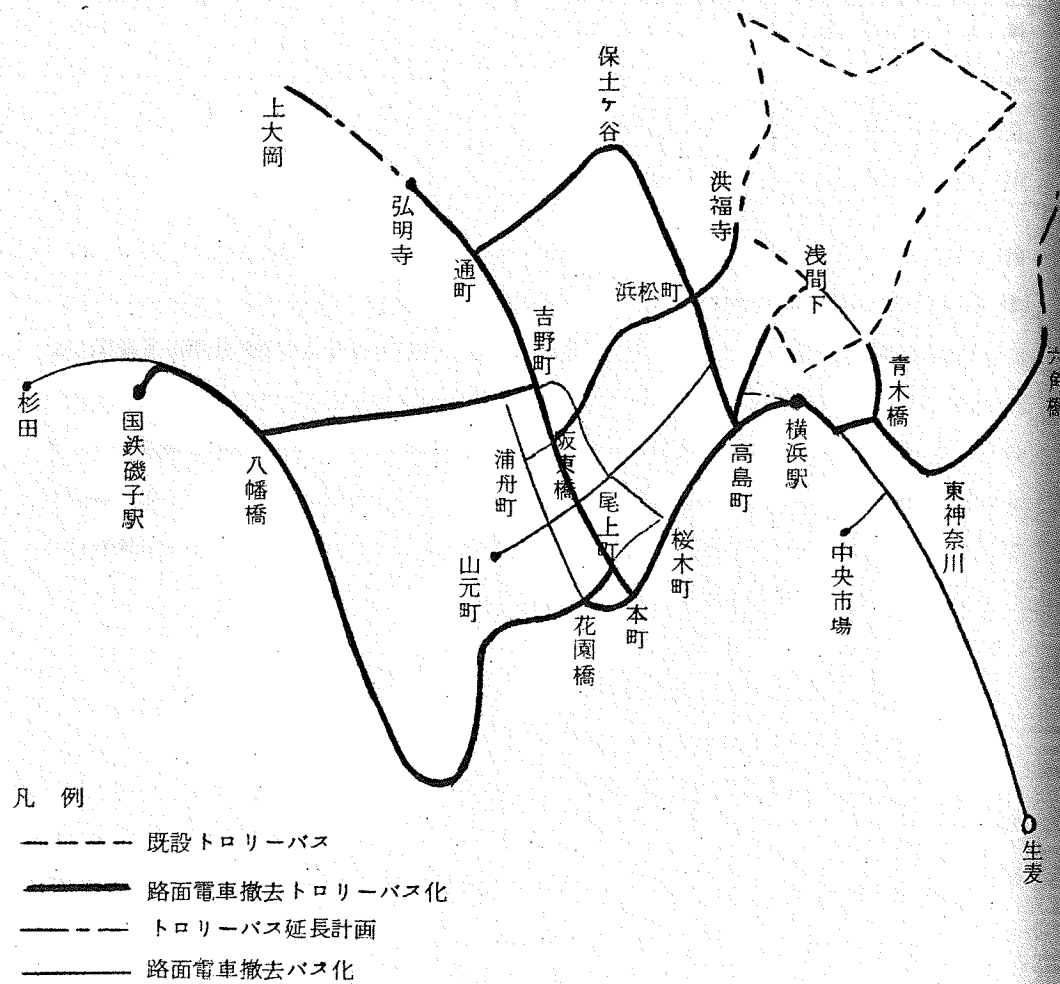
路面電車は輸送力の分担比率の低下ならびに路面交通のふくそうと老朽化等から勘案し、関連交通機関の整備拡充を図つて遂次これを全面的に撤去する。

一方、代替機関としては現有施設を転用しつつある程度路面電車の現態勢を維持でき、また軌道撤去による路面交通の混雑緩和、乗降客の利便、安全性等さらに民営バスとの競合関係を免れ得るトロリーバスが最適であるので下図のとおり、通過人員1万人以上の路線はトロリーバス化し、その他の路線はバス化をはかる。

建設計画は下記3ループ路線とし、1ループ毎に行う。

- ① 磯子駅—八幡橋—尾上町—吉野町—八幡橋ループ
- ② 上大岡—通町—本町—高島町—保土ヶ谷—通町ループ
- ③ 新横浜駅—青木橋—横浜駅—本町—阪東橋—浜松町—洪福寺—横浜駅西口—青木橋ループ

事業費総額	3,064百万円
起 債	2,574 "
国 費	490 " (国直轄事業(国道分21km))



凡 例

- 既設トロリーバス
- 路面電車撤去トロリーバス化
- トロリーバス延長計画
- 路面電車撤去バス化

(2) 市営バス網計画

バスは将来の公共路面交通機関として重要な役割を果たすこととなるので、その輸送力の増強をはかることは当然のことであるが路面電車の撤去ならびに埋立地造成に伴う背後地および内陸工業・住宅用地の開発に関連して、輸送需要は飛躍的に大きなものとなる。これに対応して別途道路整備計画と併行して、バス網の拡充をはかり、市内中心部と周辺地域とを有機的に連絡するため毎年65両の車両を購入する。なお路線の選定は他の関連計画との調整を図って決定することにする。

さらにこれらに対応して車庫施設の新設をはかる。

事業費総額	3,184百万円	全額起債
車輛購入	2,925	〃 (975両)
車庫建設	259	〃

(3) 市営高速鉄道

大都市およびその周辺の交通整備の目標は、大量かつ短時間に集中する通勤・通学輸送を主とした旅客輸送の処理にあるので、輸送手段の強化策のみをもつては根本解決にはならない。

したがって本市の立地条件、首都圏内の役割等考慮する一方、輸送需要の増加傾向を計画的に適正な規模と方向に秩序づける施策（市街地再開発、内陸工業および住宅地造成）を強力に推進し、実施に当たっては国鉄、私鉄等の関連計画を勘案して計画する。

このため、本市においては高速鉄道の必要性について慎重かつ徹底した調査が必要であるので、調査会を設置し発足以来数次に亘って会議が開催され、高速鉄道の路線、種類、運営方法、建設時期等について目下検討中である。

現在の想定路線

- 上大岡—関内—横浜駅—新横浜駅—綱島—鶴見工業地帯
- 新横浜駅—港北方面（子供の国または東急開発地域）
- 上大岡—戸塚方面（ドリームランドまたは長後）

(4) バスターミナル

バスは市中の混雑する主要駅を起終点とせず通過地とすることが最上策であるが、交通需要は主要駅を中心として起るのが通例であるので、駅前広場整備計画とバス網計画の拡充にあわせ、相当規模のターミナル施設を計画する。

建設場所	面積 (m ²)	ラッシュ1時間 当り発着可能 台数	種類等	備考
横浜駅東口	3,300	100	ビル m ² 1,650×2階	
〃 西口	〃	〃	地 表	
桜木町駅	〃	〃	ビルまたは 地表 1,650m ² ×2階	
〃 西口	2,640	80	ビル 1,320m ² ×2階	
新横浜駅	広場計画に包含	100	地 表	
磯子駅	3,300	〃	〃	
鶴見駅東口	〃	〃	〃	

事業費総額 550百万円 (全額起債)

(5) トラック・ターミナル

最近における物資の移動は自動車輸送に転化しつつあり、しかも年々大型化の傾向から益々路面交通の混雑をまねている。

一方路線運送(長距離)と区域運送(市内)との積み換えなどが一部の都心地区で行われ混雑に拍車をかけている事情にある。

そこで市域周辺部の重要道路沿いにトラックターミナルを建設し、市内交通の混雑緩和と貨物輸送の合理化をはかる。この建設予定地としては京浜道路沿いの峯沢町附近、東海道自動車国道沿いの戸塚区瀬谷町附近に建設を計画する。

施設1ヶ所当り 245百万円 { 上屋・倉庫・荷役機械等施設費
用地費(10,000m²(3,000坪))を含む }

事業費総額 490百万円(全額起債)

(6) ヘリポート

最近のヘリコプター事業の発達はめざましく、その活躍範囲は行政上・営業上の分野において次々に発展する可能性が強い。本市においても国際港都としての役割、地理的な位置づけから、直接の採算性を度外視しても必要であるので、周辺部に基地ヘリポートを、臨海方面に中継ヘリポートを設置することとする。これらは原則として公共ヘリポートとし将来の

大型機(30~50人乗り)を想定してA等級のものとし、ヘリポート設置基準に則って計画する。

したがって基地ヘリポートについては

1. 都心との連絡の利便
2. 周辺に障害のないこと

等を勘案して適地を選定する。

	数 量	事 業 費
用 地	70,000 m ²	400 百万円
滑走路、空港ビル	} 一 式	70 "
駐車場その他		
計		470 "

ヘリポート事業費総額 470百万円

市 費 425 "

国 費 45 "

このうち国直轄事業費 20 "

(7) 国鉄関係

○東海道新幹線

この路線は東京・大阪間延長約500kmを広軌、全線立体交差で結ぶ国家的事業である。本市域にも港北区篠原町附近に新横浜駅が設置され、将来副都心として発展を予想されるが、この駅勢範囲は東京都内の大田・世田ヶ谷・品川・目黒各区のほか、横浜市に隣接する県下各市をはじめ、三浦半島および湘南方面の各市に亘り、昭和39年開通時における駅勢人口は約250万人と推計され、新駅の重要性にあわせ都市施設整備のための積極的施策が必要とされる。(別途土地利用計画ならびに新市街地造成計画参照)

さらに完成後は、時間距離の大巾な短縮が実現し、かつ、現東海道線の飽和状態が大巾に緩和される見とおしである。

新旧所要時間比較表(東京から特急による時間)

	名古屋	大阪	広島	高知	鹿児島
現在の所要時間	時間分 4.00	時間分 6.30	時間分 12.10	時間分 19.37	時間分 22.50
新幹線完成後の 所要時間	2.00	3.00	7.40	11.20	17.30

○根岸線

この路線は、桜木町・大船間延長約19軒全線複線電化、客貨併用路線として、去る昭和34年4月より着工されている本市の動脈路線である。

すなわち、別途計画の臨海工業地帯造成計画にあわせ工場関係の貨物輸送ならびに背後地の飛躍的發展に伴う人口増加による輸送力不足の解消をはかるものである。

第1期工事は桜木町・磯子間延長8軒で、昭和38年秋に開業の予定であり、引き続き、さらに第2期工事として大船駅附近に接続するため、目下路線調査中である。

駅名	駅勢人口	1日平均乗車人員 (上下線)	1日当り貨物数量 (上下線)	備考
桜木町	17,000人	4,600人	—トン	
関内	8,600	4,050	—	
石川町	8,500	2,010	—	
山手	5,300	1,490	—	
根岸	7,200	2,350	3,500	
磯子	2,000	2,070	1,100	
計	34,300	12,430	4,600	

○横浜線複線化

本路線が通過する港北区の人口は、鶴見川沿岸の工業地帯造成・住宅用地造成など今後とも急激な増加が予想され、最近では小机・中山間に鴨居駅が開設されているが、この輸送力の増強策として複線化はもはや看過しがたい緊急事態となつている。

さらには、新横浜駅開設による現東海道線との連絡幹線として、また将来「こどもの国」へ市心及び湘南方面から通ずる唯一の鉄道として益々重要となるので、市会においても国鉄対策実行委員会を設置し、この早期着工を要望している。

国鉄事業費総額	約	20,400	百万円 (全額国鉄)
{ 新幹線 根岸線(桜木町～磯子) 横浜線 }	〃	13,000	〃
	〃	5,900	〃
	〃	1,500	〃

(8) 私鉄関係

○東京急行長津田線延長計画

この路線は、現在大井町から溝ノ口に至る12.4軒の路線をさらに小田急中央林間駅ま

で約19.6軒延長(途中国鉄横浜線長津田駅に連絡)するもので、昭和35年9月鉄道敷設免許を取得し、目下構造物の設計に着手している。完成後本市域内には5駅が設置される予定である。

一方、鉄道計画に附随して、この沿線の開発を推進するため、川崎市、横浜市、大和市につらなる4つのブロックを設け、東急が中心となつて組合施行による区画整理事業を行い、計約1,300万坪(本市域内約600万坪、想定人口20万人)におよぶ田園都市建設に着手している。

○モノレール計画

都市の高速鉄道としては、従来地下ならびに高架とに限られていたが、用地の取得難、走行中の騒音等の欠陥を補うため、近年モノレール方式が実用化されてきた。

これらのうちでアルベーク式(跨座式)フランス式、ロンドン式(懸垂式)等が開発されている。

モノレールは、脱線、二重衝突、踏切事故などの心配はなく、しかも地上での交通問題の解決が限界とされている現在、空間を活用した鉄道として道路・公園等を立体的に利用できる。モノレールによせる期待は大きい。

本市域内に計画され、現在免許申請中の会社は2社あり、両社とも東京の南端(羽田附近)から横浜に至る競願線で、この想定路線は

○フランス・サフェージュ型懸垂式のもの

蒲田～羽田～浜川崎～鶴見区浜町～横浜駅東口～横浜公園～日本大通～山下公園
(延長約23.4軒)

○アルベーク型跨座式のもの

羽田～田町～浜川崎～潮田～大黒町～子安～東神奈川～横浜駅東口(延長約17.3軒)

である。

私鉄事業費総額	約	21,486	百万円
東急	約	6,486	〃
モノレール	約	15,000	〃

3 港湾施設整備事業

現況

本港は安政6年(1859年)の開港になる我国最古の開港場であつて、その後我国経済の伸展とともに東日本における代表的な国際貿易港として発展し、今日に至つたものである。

一方、本港のもつ優秀なる工業立地条件を基盤として明治の末期より臨海工業地帯の造成が開始せられ遂に今日の京浜工業地帯の盛況をみるに至り、本港は国際貿易港であると同時に工業港としても重要な役割を果しつつある。

本港の修築は明治22年才1期工事に着手して以来、数次の修築、拡張計画を実施し、港勢の発展をはかつてきたのであるが、戦後は、港湾施設の長期接收により接岸施設が著しく不足したため、接收施設の代替として高島3号棧橋2バース、山下1バースの建設が行なわれ、引続きふ頭建設を施工中である。

しかるに、近年における我国経済の伸長はまことに著しいものがあり、これに対処して本港の抜本的整備をはかる必要がある。一方、管理運営については従来は国営港として国の管理運営下にあつたが、昭和25年港湾法の制定により、市が国有施設の一括管理運営の委託を受け、港湾管理者として港の運営管理に当ることになつた。

現在の港湾施設整備に関しては、防波堤等の外郭施設、航路泊地等の水域施設および外国貿易のための岸壁等の係留施設の建設については国が事業主体であり、ふ頭用地の埋立造成、上屋、荷役機械、構内道路ならびに臨港鉄道等の陸上港湾施設および内国貿易のための係留施設の建設等は市の責任事業となつている。

全国主要港の施設の現況は、次表のとおりである。

港別	大型係船岸		バース延長			係船能力		
	公共	専用	公共	専用		公共	専用	
東京	バース 23	バース 27	m 3,356	m 1,956	m 5,312	トン 135,000	トン 55,000	トン 190,000
川崎	3	67	480	5,000	5,480	33,000	550,600	583,600
横浜	36	25	5,805	1,431	7,236	392,000	203,000	595,000
名古屋	23	20	3,903	876	4,779	153,400	84,500	237,900
大阪	34	14	4,640	1,557	6,197	216,000	55,800	271,800
神戸	62	28	10,584	3,237	13,821	419,500	197,700	617,200

上 屋		倉 庫		荷 役 機 械 (基)
棟数	総床面積(m ²)	棟数	総床面積(m ²)	
16	35,270	19	10,692	11
28	25,943	37	42,035	30
29	86,976	76	94,129	35
23	55,722	15	46,826	25
38	90,394	63	92,807	66
62	174,195	114	322,946	58

注) 上屋、倉庫、荷役機械は大型船ふ頭用地内のものを示す。(運輸省調)

次に、本港の荷役状況についてみると、全国の本船荷役における沖荷役と接岸荷役の標準割合は、4:6といわれているが、本港の場合は5.1:4.9と接岸の比率が低く、また、接岸荷役そのものについてみるとなお、荷役料の低廉であることも原因して、現在、その83%ははしけ取りとなつており、また最近のわが国の経済活動の伸展に伴つて船積み状況も著しく、昭和35年バース待船舶1隻当たり平均待時間は20時間となつている。このことは横浜港の荷役能力及び荷役形態が極めて不健全な姿である事を物語っている。この最大の原因は係船岸施設の不足と荷役料率の不合理によるものと思われる。

計 画

(1) 外郭・水域・係留施設整備事業

政府では、所得倍增計画の達成要件として、港湾整備緊急措置法を制定し、商業港(公共ふ頭)、工業港(専用ふ頭)を中心に整備をはかることを建前としている。

一方、本港の貨物総取扱量は、昭和28、29年当時商業港取扱と工業港取扱の割合が52:48であつたものが、昭和34年にはこれが39:61となり、本港開港当初の商業港的 성격に加えて、近時工業港的性格をおびるに至つたことを示している。

この傾向は、大黒町地先、根岸湾等における臨海工業地帯造成と内陸工業地帯の開発によつてますます増大するので、これと所得倍增計画における輸出入増加率が全国平均9.3%とされていることから推計した場合、昭和45年における本港取扱貨物量は商業港取扱1,754万5千トン、工業港取扱4,117万5千トン、計5,872万トンと見込まれる。

この取扱貨物量の増大によるバース不足を緩和し、さらに航路別バース指定を可能にするため、昭和45年までに山下ふ頭8バース、公園ふ頭4バース、本牧ふ頭20バース、瑞穂ふ頭4バース、計36バースを建設し、また、撤荷専用ふ頭として出田町石炭ふ頭2バース

を築造するほか以上のふ頭建設に対応して防波堤の整備、航路泊地の浚渫を行うものとする。

この結果、本港の港湾機能は次のとおり係留施設では殆ど倍加され、係船能力においては2.4倍に増強されることになる。

また、昭和46年以降の取扱貨物の増加に対処するため、鶴見区地先に扇島ふ頭約2.4バースの建設に着手する。なお取扱貨物量の増加いかんによつては、昭和45年までに一部着工を余儀されることも予想される。

このふ頭については昭和50年度までの推定事業費を計上した。

港湾施設機能比較

ふ頭	昭和35年			昭和45年				航路別	備考	
	係船能力			貨物取扱量(千トン)	係船能力					貨物取扱量(千トン)
	総トン数	船級	バース		総トン数	船級	バース			
大棧橋	105	25 45	1 2	804	0	0	0		廃止	
新港	85	2 4 8 10 12	1 3 1 5 1	1,361	96	3 8 10 20	2 5 3 1	1,620	中近東、 印度支那、 不定期船	
瑞穂	(91)	(8) (15)	(2) (5)	471	(91) 60	(8) (15)	(2) (5)	639	南米、西 アフリカ、 濠洲	移民船
高島	48	3 6 15	2 2 2	776	59	3 6 10 15	1 1 2 2	1,102	台湾 中国	
山の内	18	6	3	260	20	10	2	340	不定期	
出田町	10	5	2	81	20	5	4	745		内国貿易
山下	35	15 20	1 1	480	165	15 20 25	8 1 1	1,700	北米 東西岸	
本牧	0	0	0	0	300	15	20	3,632	北米西岸 北歐近東 地中海	
公園	0	0	0	0	130	15 50	2 2	500	世界一周、 カリブ海	客船
計	(91) 301		(7) 29	4233	(91) 850		(7) 61	10284		
物揚場				1,695				3,667		
係船浮橋			43	4,957				3,600		
民間				15,643				41,175		
計				26,528				58,720		

注 () 内数字は外数で接収中のものを示す。

事業費	34,251	百万円
国費	26,432	〃
市費	5,470	〃
その他	2,349	〃 (受益者負担)

(2) 陸域港湾施設整備事業

イ 昭和45年には、倍増される貨物量に対処し得るよう、その取扱能力を強化し、荷役の近代化をはかり、貨物輸送の滞りをなくするため新設ふ頭用地の埋立を行い、上屋敷を約2倍に増設し、荷役機械を飛躍的に充実強化し、その他構内道路、臨港鉄道の整備、拡充をはかるほか、既設の山の内ふ頭、高島ふ頭および新港ふ頭の改良整備を行う。

	35年		45年		
	上屋	荷役機械	上屋	荷役機械	臨港鉄道
大棧橋	4(棟)	0(基)	0(棟)	0(基)	
新港	13	3	14	5	
瑞穂	(3)	0	(3) 4	12	1,600m
高島	6	5	6	13	改良延長 2,342m
山の内	1	0	1	0	
出田町	1	1	1	1	800m
山下	1	0	10	28	9,320m
本牧	0	0	20	60	3,9150m 鉄道橋2基
公園	0	0	2	0	
計	(3) 26	9	(3) 58	119	53,212m

注 () 内数字は外数で接収中のものを示す。

ロ この計画によつて整備される港湾諸施設の機能を十分発揮させるために、港湾作業従事者に対し、良好な労働環境を整備し、船員のための施設とともに、港湾関係厚生施設の充実を期することとし、あわせて各企業者に対する助成措置として長期低利の厚生施設整備資金を貸付け、企業単位ごとの施設整備を促進することとする。

年度	施設	内容	延	坪
36年	港湾病院(才3期)最終工事	鉄筋コンクリート造	延	1,334
	大棧橋休憩所	建物購入		140
37年	港湾労働者住宅	鉄筋コンクリート造	延	584
	小型船員休養所	"	延	136
38年	港湾労働者厚生総合施設	"	延	1,000
39年	港湾労働者住宅	"	延	250
	港湾労働者厚生総合施設	"	延	1,300
	港湾労働者住宅	"	延	4,000
45年	国際海員センター	"	延	2,000
	医療施設	"	延	2,500

事業費総額	39,348	百万円
内訳		
国費	3,230	・
市費	35,761	・
県費	357	・

4 工業用地造成事業

(1) 臨海工業用地造成事業

現況

経済成長に果す工業生産の役割の大きいことはもちろんであり、工業のうち、重化学工業の比重が増大しつつあるが、わが国は、将来とも原材料を輸入に依存しなければならず、そのため工業立地として臨海の工業用地の重要性は大きい。本市は京浜工業地帯の一翼を担っているが、これらは鶴見、神奈川地先(大黒町、宝町、恵比須町等)の埋立地に造成された臨海工場地帯が主力である。しかし、鶴見、神奈川地先の埋立ては既に限度に達したため、優れた立地条件を有する根岸湾に注目し、面積約612ha(185万坪)を3期に分割して埋立を施行中である。

すなわち、昭和31年才1期工事約364ha(110万坪)を開始し、現在90%進んでいる。ついで、才2期事業として約248ha(75万坪)の埋立を昭和36年から42年にわたる7ヶ年計画をもつて始め、現在進捗率は約15%である。

計画

この計画は市民所得の向上という基幹計画の大目標達成の中心となるもので、このためまず、根岸湾才1期および才2期工事(イ、ロ地区)の完成を早めるとともに、同じく(ハ)地区約142ha(43万坪)を新たに埋立てる。

また、金沢地先に約727ha(220万坪)さらに、本牧ふ頭の建設に関連して、約330ha(96万坪)の産業関連用地を埋立造成し、重化学工業用地とする。

これにより、既存鶴見・神奈川臨海工業地帯を凌駕する大工業地帯が造成されることとなる。これら埋立地から生ずる製造品出荷額は、昭和50年において9,980億円となることが見込まれる。

この計画の概要は次表のとおりである。

	根岸湾	金沢地先	本牧関連用地	計
造成土地	千坪 1,833	千坪 2,200	千坪 961	千坪 4,994
用途	工場用地	"	"	"
	公共用地	"	"	"
総工事費	百万円 25,500	百万円 43,700	百万円 19,000	百万円 88,200
雇用人員	人 約28,000	人 約40,000	人 約22,000	人 90,000
所要工業用水	t/日 127,000	t/日 113,000	t/日 100,000	t/日 340,000
年度計画	昭31~41	昭41~49	昭37~41	

事業費 83,809百万円 (うち公営企業64,809百万円)

(2) 内陸工業用地造成事業

現況

内陸工業用地は、昭和36年現在で、戸塚区約223ha(68万坪)、金沢区約112ha(34万坪)、保土ヶ谷区約97ha(29万坪)、その他に分布しており、その出荷額は昭和36年において全市の25%以上を占めている。

計画

根岸湾埋立地、本牧産業関連用地、金沢地先等の臨海工業用地の開発に関連して中堅企業が増加する傾向にあり、また、東海道自動車国道その他幹線道路の整備に伴い、大中企業の進出が予想される。一方、市街地内から分散される中小企業のため用地が必要となる。これらは、別途計画の土地利用計画に則して効率的に工場用地の造成をはからねばならない。この結果、将来は鶴見川沿岸、戸塚区、および近郊地帯の市街化地域内を開発し、合わせて672

ha (200万坪)の工業用地を造成し、500社を収容するが、そのうち、中小企業団地は200社132ha (40万坪)である。

製造品出荷額は、新規造成成分をあわせて、昭和50年には4,400億円となる見込である。

事業費 26,800百万円

(内訳)

用地費 1㎡当り4,000円

なお、臨海・内陸両工業地帯、すなわち全市域からの製造品出荷額は表の通りである。

全国ならびに本市の出荷額

単位 百万円

	全 国	本 市	%
昭和33年	10,112,278	355,800	3.52
34年	11,942,295	420,600	3.52
35年	12,977,022	573,800	4.42
45年	41,937,280	1,800,000	4.29
50年	—	23,374,000	—

5 上水道整備事業

現 況

昭和37年の上水道の給水人口は約120万人で、普及率は約80%である。この人口に対する1日最大給水量は65万トンで、1人当りにしてみると使用量は541ℓとなる。

これに対する1日当りの取水状況は、相模湖水系から約39万トン、道志湖水系から17万トン、計56万トンであるので約9万トンの不足を生じている。この不足を補うため相模川から臨時に取水を行つているが、こんご更に需要の増加が見込まれるので、これに対応するため、総工費約70億円(うち城山ダム上水分担金約14億円)をもつて相模川・寒川に取水施設の拡張工事を実施中である。

計 画

人口の増加は必然的に給水需要の増加となるものであつて、昭和50年には給水人口は、200万人を突破するものと想定され、生活水準の向上等によつて1人当りの使用量が685ℓ程度に増えるので、1日の需要量は140万トンと推定される。

これに対する取水量は、現在の65万トンに相模川・寒川の拡張工事による増量約19万トンを加えて75万トンとなるが、需要量より65万トン不足する。この不足分については

馬入川河口における自然流水や県内最後の河川として残されている酒匂川の開発、さらに不足分は富士川河口の放流水を取水することとする。また配水管整備を行う。

上 水 道 需 要 推 移 表

年 度	人 口	給水人口	普及率	1日1人当り 使用量	1日当り 給水量
30	1,144千人	862千人	75%	485ℓ	418千トン
35	1,376	1,071	78	459	491
36	1,438	1,121	78	537	602
37	1,514	1,208	80	541	652
50	2,150	2,038	95	685	1,396

取 水 計 画

水 源 別	現 況 (昭 和 36年)	計 画 (昭 和 50年)
相模川水系相模湖	394,000m³	394,000m³
道志川	170,000	170,000
馬入川	—	187,000
酒匂川その他	—	820,000
計	564,000	1,571,000

事業費総額 32,219百万円 (全額市費)

内 訳

馬 入 川 7,069 "

新水源開発 18,650 "

配水整備 6,500 "

6 工業用水道整備事業

現 況

臨海ならびに内陸の工場地帯造成により工業用水の需要は増大している。

現在は上水道と協同して相模湖水系より1日8万6千トンを取り入れ、さらに洗浄水環元使用など3万1千トンとあわせ、1日約12万トンを鶴見区、神奈川区および西区の43工場に配水しているが、給水量の不足分約4万トンについては上水道より補っている。

使用状況（工業用水給水地区43工場）

年 度	工 場 使 用 水(上水・工水)
35	1 1 8,000 m ³
36	1 5 0,000
37	1 6 0,000

(一日平均)

計 画

昭和50年までに根岸湾埋立および本牧産業関連地帯造成、港北工業用地造成などにより臨海または内陸に建設される工場へ配水するため、表のとおり馬入川河口寒川地点より取水できるよう、昭和42年完成を目標に工事を進めている。

さらに今後の工業用水需要に備えて、鶴見川より10万トンの取水を計画するほか、上水道と協同して酒匂川その他の新水源開発をはかる。

詳細は次表のとおりである。

地域別需要量一覧表（昭和50年）

地 域	需 要 m ³ /d	
根岸湾埋立地	127,000	} (新規需要)
本牧産業関連用地	100,000	
金沢地先埋立地	113,000	
戸塚内陸工業用地	30,000	
既設工業用配水地区及び港北内陸工業用地	176,000	
計	546,000	
鶴見・神奈川・西区43工場	117,000	(現在給水)
合 計	663,000	

水系別計画取水量一覧表

水 系	取水量 m ³ /d	
相模川（馬入川寒川地点）	263,000	} (新規取水)
鶴 見 川	100,000	
酒匂川水系その他	230,000	
計	593,000	
現 取 水 量	117,000	

合 計

710,000

事業費総額	16,177百万円	(馬入取水 8,327百万円)
内 訳		(鶴見川 2,900 ")
		(新水源開発 8,327 ")
国 費	2,653 "	
市 費	13,524 "	

取水計画総括表（昭和50年）

水 源 名	上 水 道	工業用水道	計	摘 要
相模川水系 相模湖	394,000 m ³ /d	86,000 m ³ /d	480,000 m ³ /d	現在取水中
" 道志川	170,000	-	170,000	"
" 馬入川	187,000	263,000	450,000	工事施行中
上水道 洗浄排水還元使用等	-	31,000	31,000	現在取水中
鶴 見 川	-	100,000	100,000	計 画
酒匂川水系その他水源	820,000	230,000	1,050,000	"
合 計	1,571,000	710,000	2,281,000	取水計画は浄水場雑用使用水導水損失等を含む
1日当り計画配水量	1,396,000	663,000	2,059,000	

7 下水道整備事業

(1) 下水道整備

現 況

下水道の普及状況は、下水道必要面積25,000haに対して昭和37年度末の敷設面積は3,500ha(14%)である。現有の施設は管渠延長792,000mと10ヶ所のポンプ場、1ヶ所の処理場を有しているが、中区、関内、新山下、山手、本牧地区を除く大部分は、河川または海洋に直接放流する未処理下水道で、終末処理場をもたないため、市内の河川、海洋の汚濁がひどく、環境衛生上憂慮すべき状況なので、すみやかに下水道必要地区全域に管渠を敷設し、終末処理場を完備して衛生的な処理をはからねばならない。

計 画

才一次計画として、下水道必要面積25,000haのうち、特に人口密度の多い地域13,000ha(50%)に下水道166万米を敷設完備して、この地域から排水される汚水を終末処理場に導入して処理した後、これを海洋に放流することをはかるものである。

施設の整備については、中部処理区(中区、関内、新山下、山手、本牧地区の774haを処理する)、北部処理区(川崎市境から東海道線に沿い保土ヶ谷駅付近に至る4,257haを処理する)、南部処理区(南区日野町、磯子区杉田町等大岡川沿の3,624haを処理する)網島地区(990ha)、菊名地区(860ha)、金沢地区(570ha)の6処理区には管渠の敷設と併行して終末処理施設を整備する。

また、戸塚地区(1,100ha)、長津田地区(145ha)、中山地区(70ha)、瀬谷地区(240ha)、西谷地区(240ha)、中田地区(50ha)、富岡地区(80ha)の7排水区には、管渠の敷設とポンプ場の整備をするものである。これによつて、下水道普及率は50%となり、排水計画人口は約170万人となる。

さらに、前記の下水道必要地区のほか、開発地区におのおの下水道を敷設し、これの38%を整備する。

処理区別整備計画

区 別	排水面積	管渠延長	処理場	ポンプ場
北部処理区	4,257 ha	543,000 m	2	8
中部 "	774	62,885	1	-
南部 "	3,624	448,000	1	2
網島 "	990	145,000	1	4
菊名 "	860	143,000	1	1
戸塚排水区	1,100	162,000	-	2
金沢処理区	570	63,000	1	2
長津田排水区	145	22,000	-	-
中山 "	70	10,000	-	-
瀬谷 "	240	38,000	-	-
西谷 "	240	35,000	-	-
中田 "	50	7,000	-	-
富岡 "	80	12,000	-	-
計	13,000	1,690,885	7	19

開発地区整備計画

地区別	面積	用途	管渠延長
川井地区	200 ha	工業用地	14,000 m
上飯田地区	200	"	14,000
新橋・尚津地区	200	"	14,000
二俣川地区	70	住宅用地	4,900
港北地区	1,148	"	78,000
日野地区	25	"	1,800
計	1,843		126,700

事業費総額 36,464百万円

内訳

国費 7,657 "

市費 28,807 "

(2) 水洗便所普及事業

下水道の普及と終末処理場の整備に併行して、汲取式の便所を水洗式に改良するもの、および新しく建築するものに対し、補助金を交付し、急速な普及をはかるもので、すでに本牧処理場に流入するものについては実施中であるが、昭和50年までには11万戸以上の水洗化を促進する。

事業費総額 550百万円 (全額自主財源)

8 河川整備事業

現況

市域内には213本の河川があつて延長は448,738mで鶴見川水系、大岡川水系、帷子川水系、その他の独立水系に大別されるが本流は全部横浜港内に流入している。

河川の大部分は港と経済の中心地との水上連絡に開き出したものが多く、治水上欠く事のできない水系は大岡川、帷子川、入江川、鶴見川の水系である。

河川は河川法により県知事が管理するが、市長が河川使用許可等の管理について受託管理しているものもある。

受託管理している河川は24本43,354mであるが、この河川については33,806m(77%)の改修護岸ができていますが、河川法が適用されない。市長管理の普通河川177本

320,440mについては災害復旧工事以外は補助が望めないため整備が遅れ、41,575m(13%)が出来ているにすぎない。

市域内河川一覽

河川区分	本数	河川延長A	整備延長B	比率 $\frac{B}{A}$
河川法適用河川	4	24,770m	17,920m	75%
河川法準用河川	32	103,528	47,501	46
普通河川	177	320,440	41,575	13
計	213	448,738	107,996	24

市長の管理する河川

河川区分	本数	河川延長A	整備延長B	比率 $\frac{B}{A}$
河川法準用河川	24	43,354m	33,806m	77%
普通河川	177	320,440	41,575	13
計	201	363,794	75,381	21

計 画

普通河川総延長約320,000mのうち、整備済は約42,000mにすぎない。

今回普通河川改修計画を樹立し昭和65年までには未改修延長約279,000mに対し事業費11,154百余万円をもつて改修を施し、普通河川整備率を100%に上げ、もつて治水効果の万全を期す計画であるが、特に緊急を要する31河川については前期改修計画(昭和36年~昭和50年)に組み入れることとした。そのうち、禰馬川、宮川、鳥山川、阿久和川、平戸川、抽川、早瀬川、帷子川、侍従川、幸川、今井川の延長計約17,000mについては改修工事を実施中であり、その他普通河川についても24河川30,000mにわたつて改修を実施する。

また、土砂の流入による河川の汚濁と、流水の障害を防ぐため263万m³の浚渫を行う。

高汐対策は地盤沈下、台風等を勘案して、海に面して直接波浪を受ける鶴見、神奈川地区及び大岡川、帷子川、入江川水系65,000mにわたつて横浜港工事基準面から4mから6mの高さに護岸のかさあげを行う。

整 備 計 画

事業種別	計画年度	昭和36年~50年
河川改修		50,457m
河川運河浚渫		2,628,240m ³
高潮対策		64,980m

河川改修事業計画

事業別区分	計画年度		昭和36年~50年	
	事業量	事業費	事業量	事業費
大岡川災害助成事業	1,353m	72百万円		
日野川 "	2,094	122 "		
県費補助事業(11河川)	17,055	945 "		
市単独事業	30,000	1,212 "		
計	50,457	2,351 "		

河川運河浚渫計画

事業別区分	事業量
公共事業(国庫補助)	47,320m ³
県費補助事業	188,000
市単独事業	2,392,920
計	2,628,240

事業費総額	5,034百万円
内 訳	
国 費	680 "
県 費	382 "
市 費	3,972 "

9 市街地再開発事業

現況

(1) 土地区画整理事業

公共施設の整備改善と宅地の利用増進をはかるため、戦後、戦災復興事業として始つた再開発事業（区画整理事業）は、その後さらに接収解除・戦災関連・都市改造等の諸事業として事業目的別に整理され、現在までに次表の13地区がほぼ完了した。

区画整理完了地区一覧表（ほぼ完了した地区を含む）

事業種別	地区数	面積		備考
		ha	坪	
戦災復興	9	363.31	1,099,000	汐田, 平安, 大口オ1, 反町, 藤棚, 井土ヶ谷, 本牧, 子安, 大口オ2
接収解除	2	114.38	346,000	岡野, 関外
計	11	477.69	1,445,000	

また、現在実施中の地区は次表の7地区である。

事業種別	地区数	面積		備考
		ha	坪	
戦災関連都市改造	5	225.12	681,000	西神奈川, 台町, 浅間, 堀の内, 中村
接収解除跡地整備	1	42.31	128,000	東神奈川
都市改造	1	68.10	206,000	鶴見駅前
計	7	335.53	1,015,000	

(2) 市街地改造、防災建築街区造成事業

従来、道路等の公共施設用地の確保については区画整理、用地買収により、また市街地の不燃高層化促進については耐火建築助成等により行ってきたが、中心市街地においては、土地需給の極度のアンバランスから、これらの方法では次々に成果を上げることが困難となってきた。

この抜本的解決策として、昭和36年公共施設の整備に関連する市街地の改造に関する法律と防災建築街区造成法が制定された。

計画

(1) 土地区画整理事業

都心部の再開発については、前述のとおり主として新しい手法によることとなるが、都心周辺部および副都心については区画整理事業を実施する。

ア. 現在実施中の7地区の区画整理は、昭和40年までに完成させる。

イ. 次の各地区については、新たに区画整理を実施する。

(ア) 幹線街路整備に関連して

○鶴見区、汐田本町地区、国道15号地区（鶴見区生麦町～神奈川区神奈川通）

..... 15号国道

○西区杉山地区、保土ヶ谷区久保町地区

戸塚駅前（副都心整備も兼ねる）

..... 1号国道

○磯子区杉田、屏風ヶ浦地区

..... 根岸湾背後地連絡幹線

(イ) 接収解除跡地整備に関連して

本牧山手地区

(ウ) 都心再開発

野毛（49,000坪）、石川町、元町地区（43,000坪）は、まず区画整理事業を実施し、将来防災建築街区造成事業を実施する。

以上の概要は次表のとおりである。

区画整理事業計画一覧表

区分	地区数	面積		備考
		ha	坪	
現在施行中の地区	7	207.27	627,000	西神奈川, 台町, 浅間, 堀の内, 中村, 東神奈川, 鶴見駅前
幹線街路関連都市改造事業（新規）	7	270.43	818,000	汐田本町, 国道15号, 杉山, 久保町, 戸塚駅前, 杉田, 屏風ヶ浦
（接収解除跡）本牧山手（新規）	1	166.28	503,000	
都心再開発	2	30.41	92,000	野毛, 元町, 石川町
計	15	674.39	2,040,000	

事業費総額	35,473	百万円
内訳		
国費	16,804	＃
県費	38	＃
市費	18,631	＃

(2) 市街地改造，防災建築街区造成事業

この2つの事業は，ともに総合的に立体換地的手法により，前者については公共施設の用地，後者についてはオープンスペースを円滑に確保して，快適な市街地として再開発する目的をもつものである。

ア. 市街地改造事業

中心市街地における道路等の公共施設の整備と宅地の高度利用をはかるため，次の2箇所について市街地改造事業を実施する。

(ア) 鶴見駅西口

駅前広場(3,500㎡)と都市計画街路(鶴見駅西口線，巾員2.2m)の整備を中心として実施する。

(イ) 横浜駅東口～高島町～平沼町～横浜駅東口

本市交通最大の要衝である横浜駅東口，高島町，平沼町の各交差点整備と各交差点間の幹線街路の巾員拡張事業を中心として実施する。

市街地改造事業計画一覧表

	街路計画巾員	延長(m)	改良面積(㎡)	備考
横浜駅東口～高島町周辺	25m, 27m, 50m	1,390	11,680	広場面積 3,500㎡
鶴見駅西口	2.2m	650	12,600	
計	—	2,040	24,280	

市街地改造事業費総額	1,956	百万円
内訳		
国費	1,304	＃
市費	652	＃

イ 防災建築街区造成事業

中心市街地における災害防止，宅地の利用増進，環境の整備改善をはかるため，次の各地区について防災建築街区造成組合の設立を促進し，これに補助金(建築工事費以外の事業費の1/3)を交付することにより再開発を行うものである。

事業実施にあたっては，区画整理事業の完了地区または併行可能地区であることが望ましいので，この点を考慮して次の地区を選定をする。

防災建築街区造成事業計画一覧表

地区名	地区面積(ha)	事業費(百万円)	備考
関内駅前	19.09	11,526	区画整理完了
石川町	11.13	8,876	＃
山田町	6.84	3,289	＃
吉田町	7.96	5,691	＃
根岸駅前	3.12	2,230	埋立地
磯子	6.12	5,271	＃
鶴見	1.40	1,773	区画整理併行
戸塚	7.14	5,412	＃
計	62.80	44,068	

防災建築街区造成事業費総額 44,068百万円

内訳		
国費	1,531	＃
県費	765	＃
市費	765	＃
その他	4,1007	＃ (組合負担)

(3) 河川埋立

都心部の一部河川(例えば関外地区の派大岡川および吉田川，横浜駅西口の新田間川および幸川等)を埋立て道路，駐車場等公共用地あるいは再開発代替地などに転用し，都心部の土地の高度利用をはかる。

(事業費その他詳細について目下調査検討中)

(4) 工場移転跡買収費

別途，内陸工業用地造成計画により中小企業団地が約400,000坪造成されるので，こ

のうち、市街地内の現工場を閉鎖し、その土地を売却するもの約50,000坪を買収して公共用地・再開発代替地とする。

工場移転跡買収事業費総額	2,000百万円	(全額市費)	
市街地造成	} 事業費総額	48,024百万円	内訳
防災建築街区造成			
工場跡買収			
国費	2,835	〃	
県費	765	〃	
市費	3,417	〃	
その他	4,107	〃	(防災建築街区造成) 組合負担金

10 新市街地造成事業

現況

未開発地の計画的開発の最適方法として宅地造成事業は、土地区画整理事業として、すでに次表に示すように、既成市街地周辺部および近郊地帯内の市街化地域において実施中である。

宅地造成事業施行中の地区一覧表 (一部申請中を含む)

地区名	所在区名	事業主体	面積		設立認可時期	備考
			ha	坪		
大道	金沢区	組合	8.92	27,000	昭和37年9月	
荏田才一	港北区	〃	29.75	90,000	36.6	東急関係
恩田才一	〃	〃	26.77	81,000	36.4	〃
〃才二	〃	〃	171.90	520,000	37.4	〃
下谷本西八期	〃	〃	105.78	320,000	37.4	〃
元石川才一	〃	〃	111.73	338,000	申請中	〃
計			454.85	1,376,000		

計画

無秩序、無計画な市街地開発を防止し、公共用地の確保と宅地の利用増進をはかり、快適なニュータウンを造成するため、市ならびに組合による区画整理を行う。

組合施行については、指導を行うほか調査設計費の一部について補助を行う。

また、平潟湾の一部、金沢蓮田地区を埋立てて宅地造成を行う。

これら事業の概要は、次のとおりである。

(1) 新横浜駅周辺開発

この地区については将来、本市の副都心となることを想定して、別途、駅前広場および幹線街路の整備計画とあわせて周辺丘陵地帯の宅地造成とその余剰土による水田埋立を合せた区画整理を行い、将来に備えることとする。

(2) 第3京浜道路周辺開発

既述土地利用計画のごとく、才る京浜道路周辺は既成市街地の拡大をはかるので、このうち850,000坪にわたり、丘陵地帯の宅地造成とその余剰土による水田埋立(住宅および準工業用地造成)を合せた区画整理を行う。

(3) 根岸線沿線開発

根岸線の全線開通を促進し、あわせて沿線の秩序ある発展をはかるため、市施行2地区計138,000坪の区画整理を行う。

(4) その他の国、私鉄沿線開発

国鉄横浜線、東急長津田線、相鉄、京浜急行沿線の秩序ある発展をはかるため合計約7,450,000坪に及ぶ区画整理を行う。

(5) 平潟湾埋立宅地造成

平潟湾は現在流入河川の土砂が堆積しているため、この土砂の浚渫土を利用して約70,000坪の埋立による宅地造成を行い、残余の浚渫された水域は別途計画のフィッシング・センターとする。

(6) 八景団地(蓮田)開発

現況が蓮田で土地利用上、環境衛生上好ましくないため、16号国道の線形改良とあわせて宅地造成を行う。

宅地造成計画一覧表

地区別	地区数	面積	
		ha	坪
新横浜駅周辺	3	349	1,060,000
茅3京浜周辺	1	281	850,000
根岸線沿線	2	46	138,000
その他の国・私鉄沿線 開発	20	2,463	7,451,000
平潟湾	1	23	70,000
葦田	1	22	67,000
計	28	3,183	9,635,000

事業費総額	3,165.1百万円
内訳	
国費	1,000 "
市費	3,027 " (うち公営企業1,100百万円)
その他	2,762.4 " (保留地処分金)

11 住宅整備事業

現況

都市への著しい人口集中と最近における世帯分離の傾向から、住宅の需要は増加の一途をたどっている。

市の住宅事情を展望すると、昭和36年4月現在300,200戸となっているので、人口141万人、世帯数35万に対して33,500戸不足している。

この数は昭和50年には人口215万人、世帯数587,000に達するものと推定されるので、既設住宅の朽廃と合すれば合計314,000戸の新規住宅建設が必要と思われる。

また市の不良住宅地区は、昭和36年2月現在14地区、面積にして85,000㎡、不良住宅戸数1,300戸、世帯数1,500である。

これらの地区を良好な住宅地に改良して居住環境の向上をはかる必要がある。

	昭和36年	昭和45年	昭和50年
人口	1,410,680人	1,918,000人	2,150,000人
戸数	(不足33,500戸) 300,200戸	514,400戸	584,200戸
一世帯人口 (普通世帯のみ)	4.0人	3.85人	3.8人
一戸当人口	4.69人	3.73人	* 3.68人

* 1戸当り人口が世帯人口を下廻っているのは、戸数中に適正空家率5%を見こんで算出したためである。

計画

昭和36年4月現在の33,500戸の住宅不足を解消し、あわせて「市民1世帯1住宅」の理想実現のため、昭和50年までの15年に政府施策住宅および民間自力建設住宅と合わせて314,000戸の住宅を建設する。

内訳は公営住宅18,000戸、改良住宅1,500戸、公庫、公団、厚生年金など政府施策によるものが43%で135,000戸、残りは民間自力建設による179,000戸である。このうちで市が建設するのは公営住宅11,000戸、改良住宅14地区計1,500戸である。

これら住宅建設にあたっては、次の諸項目を基本方針とする。

- (1) 昭和50年を住宅不足解消の最終目標年次とし、1世帯1住宅を実現する。
- (2) 公営住宅建設戸数の県市の割合は本市が60%、県が40%とする。
- (3) 昭和36年度の本市公営住宅の1戸当り建築規模は9.8坪であるが、昭和50年には平均15坪まで引き上げる。
- (4) 本市公営住宅の中層率(3階以上)は37年度が14%であつて、全国平均18%を下廻っていたが、最近における宅地価格の高騰と、将来の住宅適地の取得難等に鑑み、こんど建設される公営住宅は高層化を図り、38年度では中層率を90%まで引上げ、39年度以降はこれを100%とする。
- (5) 住宅難が特に低所得層に偏っている現状から、低家賃である茅二種住宅の建設に重点をおき、計画年度当初は建設戸数の80%をこれに当て、最終年度では60%まで削減させる。

事業費総額	2,033.7百万円
公営住宅事業費	1,782.5 "
内訳	
国費	6,253 "
市費	11,572 "

○改良住宅事業費 2,512百万円

内訳

国費 875 〃
 県費 419 〃
 市費 1,218 〃

建設主体		建設戸数
策 建 設	公営住宅	18,000 {市 11,000 県 7,000}
	改良住宅	1,500 市 1,500
	公庫	} 115,500
	公団	
厚生年金他		
計		135,000 (43%)
民間		179,000 (57%)
合計		314,000

需要住宅数

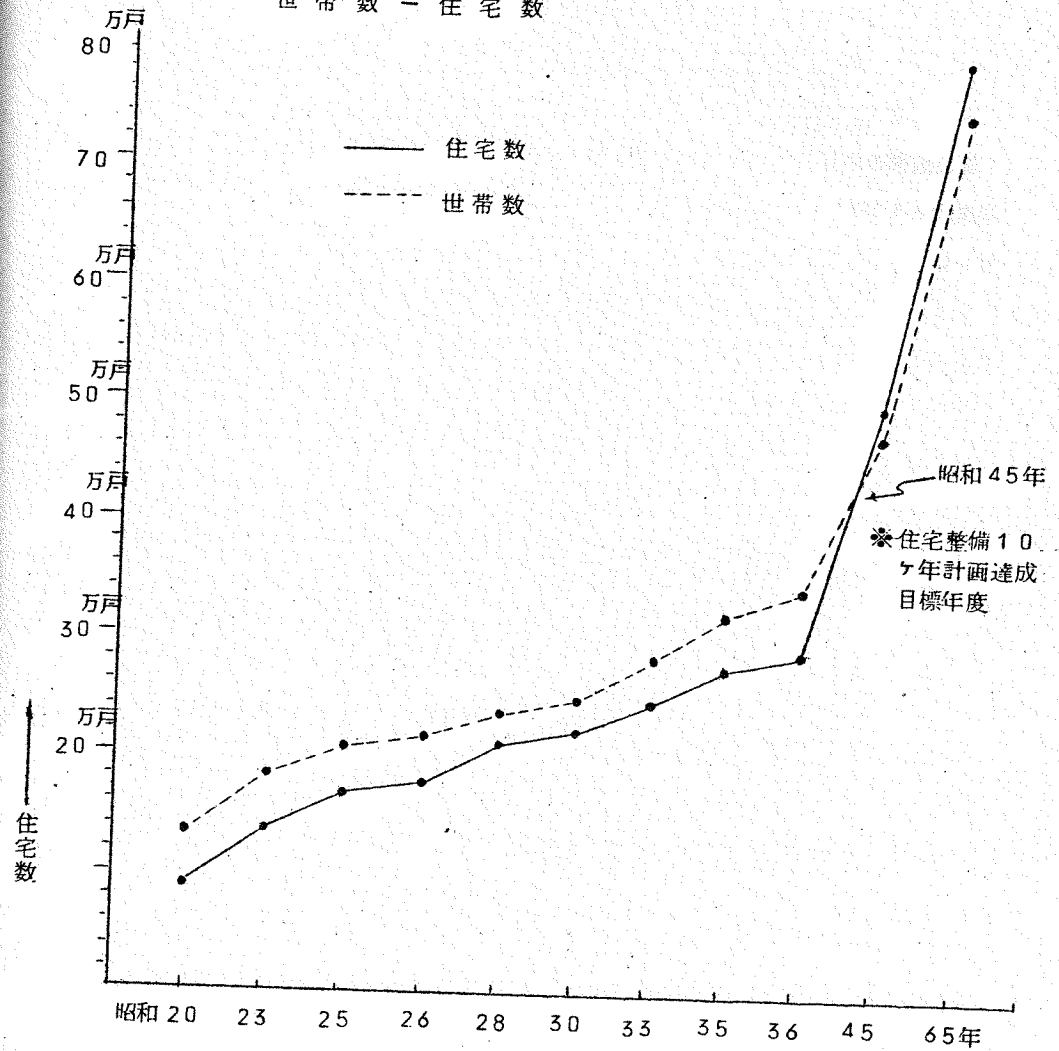
住宅所要戸数総括	準世帯用	13,230 戸
	普通世帯用	543,100 戸
	計	556,330 戸
	社会調整用	27,870 戸
	総計	584,200 戸
(参考) 1戸当り人口率		3.66人/戸

市営住宅建設計画表

年次	団所在地	土地	建物	内訳		1戸当り規模					
				一種	二種	種別	簡平	簡二階	中耐火		
昭和36-39	港北区十日市場新団地 (A) (B) (C)	昭和34年取得済 120,861坪	1,820戸	368	1,452	1種	110坪	13	13		
39-42		102,550 〃	2,930	644	2,286	2 〃	9	11	11.5		
43-46		119,000 〃	3,400	970	2,430	1 〃			14		
47-50		99,750 〃 (442,161)	2,850	1,020	1,830	2 〃			12.5		
計		321,300	11,000	3,002	7,998	2 〃			15	13.5	16

(注) ()内数字は取得済を含む

世帯数 - 住宅数



12 公園，観光施設整備事業

(1) 公園

現況

都市公園の住民1人当り敷地面積の標準は6㎡以上である。この標準に基いて計画の目標年次である昭和50年の計画人口を2,150,000人とすれば12,900,000㎡の敷地面積を必要とする。

現在市内の公園敷地面積は一般公園では既設公園・既計画公園（一部建設が行われているもの）合せて2,409,000㎡を有し、また児童公園273,900㎡、県営緑地495,000㎡がある。これらを合計すると3,177,900㎡である。

これは市民1人当り都市公園法の基準面積に比較して1/2に過ぎない。

公園名	面積	事業費
既設，既計画 一般公園	2,409,000㎡	2,627百万円
児童公園	273,900	122 "
県営緑地	495,000	
計	3,177,900	2,749

計画

現在法の基準の1/2に過ぎない公園面積を、目標年次までには1/2まで広げることが基本方針とする。

すなわち厚生省による「子供の国」（田奈）742,500㎡、民間によるドリームランド（戸塚）330,000㎡が新たに建設され、市でも小机、峯公園など合計1,471,800㎡を新設する。

また都市計画の一環として、宅地造成17,566,000㎡、本牧・山手区画整理、新横浜駅周辺区画整理など27,783,000㎡が計画され、この中の3%、すなわち851,945㎡を公園面積としてとることができる。

また、後述のように、金沢地先330万㎡を埋立て観光リクリエーション施設を建設する。この新設面積と前述の現有面積を加えると9,874,145㎡であり、市民1人当り敷地面積は4.6㎡となる。これは1人当り6㎡に及ばないが、その1/2以上の面積を確保できることになり基本方針にかなうものである。

事業費は表の通りであるが、宅地造成によるもののほか、区画整理施行地区からとり得る公園については、用地費を見こまず施設費のみ計上した。

水泳場については、併設プール10ヶ所、専用徒渉池2ヶ所があるが昭和50年までに併設プール14ヶ所、専用徒渉池16ヶ所を新設する。

公園名	面積 (㎡)	事業費 (百万円)	備考
峯	125,400	304	城趾公園
根岸	297,000	2,070	自然 "
小机	132,000	960	総合 "
港の見える丘	23,100	170	観光 " (拡張)
児童	597,300	2,914	20ヶ所
近隣	198,000	1,440	10 "
本牧埋立地内	99,000	150	休養公園
区画整理等よりの確保できるもの	851,945	1,022	
子供の国	742,500	-	
ドリームランド	330,000	-	
観光センター	3,300,000	-	
計	6,696,245	9,034	

種別	新設数	既設数	新設事業費
併設プール	14	10	168百万円
専用徒渉池	16	2	80 "
計	30	12	248

事業費総額	13,633百万円
内訳	
国費	804 " (うち直轄304百万円)
県費	500 "
市費	11,032 "
その他	1,297 "

都市計画事業と公園面積

(単位 m²)

事業	面積	公園面積
都市改造	2,449,000	73,470
宅地造成	17,566,000	526,980
本牧, 山手区画整理	1,174,000	35,220
日野, 桂町区画整理	455,000	13,650
平潟湾埋立	232,000	6,960
金沢はす田埋立	220,500	7,070
新横浜駅周辺区画整理	5,686,500	188,595
計	27,783,000	851,945

(2) 観光, リクリエーション施設

人口および産業の集中によつて都市生活には住居難, 交通難, 公害など幾多の弊害が生じている。

これら緊迫した生活環境を緩和するため, 市民に対し公園, 緑地などの自然的環境を与るとともに, 積極的に観光, リクリエーション施設もまた提供する必要がある。

この要求に応じて金沢地先を100万坪埋立て, これに観光ならびにリクリエーション施設の建設を行う。

市では埋立地の造成を250億円をもつて行い, 具体的な施設建設は民間によるものとする。

埋立事業費 250億円 (全額受益者負担)

13 清掃施設整備事業

(1) し尿処理施設

現況

特別清掃地域として, し尿の汲取処理を行つている地域内の人口は約124万人(昭和35年10月現在)で, 市人口の90%である。

この人口が一日に排泄する量は, 1,237kℓで, これの処理実績は, 次表に示すとおりその大部分は海洋投棄によつて行っているが, この方法は非衛生的であるばかりでなく都市の環境を著しく損うものであるから, し尿浄化処理場を整備し下水処理場の整備とあいまつて, 全

体的に衛生的な処理をはからねばならない。

昭和36年度実績

処理区分	処理日量	率	処理年量	備考
海洋投棄	878kℓ	71%	320,470kℓ	
農村還元	40	3.2	14,600	
農家処理	175	14.1	63,875	
自己処理	44	3.6	16,060	
浄化槽処理	100	8.1	36,500	
計	1,237	100	451,501	

(年間365日処理)

計画

昭和50年には全市人口が215万人となることが想定される。この人口の一日当りのし尿排泄量は2,150kℓと見込まれるので, これを衛生的に処理するため, 農家が処理する75kℓ(75,000人分)と水洗便所によつて下水処理場へ流入して処理される438kℓ(438,000人分)を除いて, 1,637kℓ(1,637,000人分)はし尿処理場に於て処理できるように処理施設の整備を行う。

昭和37年度に本牧地先埋立地に一日当たり360kℓ(36万人分)を処理するし尿浄化場を完成したのを始め, 昭和50年までには根岸地区および鶴見地区にも一日当たり720kℓ(72万人分)を処理する浄化場を整備することによつて, 一部農家, 自家処理世帯を除いては, 前記3施設において処理することとする。

し尿浄化場整備計画

施設	処理人口	処理能力
鶴見浄化場	72万人	720kℓ
本牧 "	36	360
根岸 "	72	720
計	180	1,800

終末処理計画

処理区分	処理日量	比率
農家処理	75 kℓ	3.5%
下水処理	438	20.4
浄化槽処理	1,637	76.1
計	2,150	100.0

事業費総額 3,737百万円
 内訳
 国費 427-"
 市費 3,310 "

(2) じんかい処理施設

現況

特別清掃地域としてじんかいを収集している地域内から排出されるじんかいの平均日量は、422トン(昭和35年10月現在)であるが、焼却場が5ヶ所、その焼却能力は一日104トンで処理設備が著しく貧弱であるため、収集じんかいの終末処理の大部分を埋立処理によっている。これは、非衛生的であるばかりでなく、都市の発展に伴って埋立用地の獲得が困難になってくるので、埋立処理を廃して衛生的にして、近代都市にふさわしい焼却処理によることとし、じんかい焼却場の整備を促進しなければならない。

処理実績

処理区分	処理日量	率	処理年量
焼却処理	104トン	24.6%	31,200トン
埋立処理	306	72.5	91,800
農村堆肥処理	12	2.9	3,600
計	422	100.0	126,600

(年間300日処理)

計画

昭和50年における特別清掃地域内の人口は205万人と想定され、この人口が排出するじんかいは一日1,066トン(一人当たり520g)と見込まれる。このじんかいを全量焼却処理とするため、次表の計画により施設の整備を行う。

施設整備計画

施設名	現在公示焼却能力	計画焼却能力
星川焼却場	30トン	180トン
戸塚 "	30	60
鶴見 "	30	160
金沢 "	30	60
南 "	-	400
港北 "	30	210
計	150	1,070

事業費総額 2,955百万円
 内訳
 国費(県費を含む) 160 "
 市費 2,795 "

14 教育施設整備事業

現況

集団住宅等の住宅地開発が進むにつれ、児童生徒数の分布は都心部地域から近郊住宅地域へと移行する。

この現象は地域的にかたよって教室数の不足を生ずるもので、文部省の学級編成基準(1学級50人)を基礎に算定すると次の表に示すとおり、小学校、中学校ともに306教室の不足となっている。

昭和35年5月1日現在

区別	現況		普通教室不足状況		
	児童生徒数	学級数	必要数	保有数	不足数
小学校	149,147 特殊生徒 172	学級 3,212 特殊 学級 16	3,212	2,944	306
中学校	61,100	366	1,329	999	306

計 画

(1) 義務教育施設

昭和50年には小学児童149,883人、中学生徒61,696人になると推計される。この児童生徒の分布状況は住宅地等の開発が進むに伴って一層都心部地域は減少し、近郊住宅地域は増加すると推定される。

この児童生徒数とその分布状況を勘案し、文部省の学級編成基準を基礎として教室数を算定すると小学校2,154教室、中学校798教室の増設が必要となるのでこれの建設を行う。しかし都心部地域は生徒数の漸減により余裕教室が生ずる見込なので、これに対しては将来に向つて次の諸点を研究するものとする。

ア 学区の編成替 (特に中学校の場合)

イ 学校の統合整理

ウ 余裕建物及び敷地の転用又は市街地開発事業への活用

教室新設増設計画

区 別	小 学 校		中 学 校		備 考
	普通教室	特別教室	普通教室	特別教室	
新設教室	908	180	326	70	新設学校
増設教室	661	405	291	111	小学校 35 中学校 11
計	1,569	585	617	181	

事業費総額 14,801百万円

内 訳

国 費 513 "

市 費 14,288 "

(2) 教育文化施設

美術館、博物館、自然動植物園等の都市文化施設の建設は産業基盤の建設とともに欠くことのできない都市施設であるので、このための用地10万坪を前もって近郊地帯に確保することとする。

事業費 20億円 (全額市費)

む す び

今日ほど都市計画について関心の高まっていることはない。

これはとりも直さず、わが国の高度な経済発展に伴い、必然的に交通や住宅問題、それに付随する土地問題などが生じてきたからである。

しかも昭和35年決定された所得倍增計画によつて、国土の総合的な開発、産業の高度化が推進されている。

本市の都市計画においても、大局的な見地から基本方針を定めたが、特に都市力の基本構造の強化を中心として推進することが重要である。

都市力の根底となるものは具体的には経済力、さらにつきつめて言えば工業生産力であるが、そのため臨海および内陸の工場地帯造成が行わねばならない。

これに伴つて、港湾、道路などの産業基盤を強化しなければならないが、特に本市としては工業港湾都市としての特色を強く打ち出さなければならないのはもちろんである。

事業計画においては、土地問題がネックとなつているが、中でも公共用地の取得にあつては十二分に民間各界の理解と協力を得るよう努力すると共に土地区画整理、防災建築街区造成等の手法を活用することによつて円満に所要の土地取得をはかることを第一義とし、あわせて必要がある場合は土地収用法、公共施設整備に関する市街地の改造法、あるいは公共用地取得の特別措置法等の適切な運用を講ずることとする。

これら計画の推進にあつては総合的な見地からみて、何よりも最適規模における調和ということを中心としなければならず、財政規模を基礎におく計画を樹立したことはその一つの表われである。換言すればバランスのとれた都市計画を最終の目標とするということであり、これによつてもたされる市民生活の一層の向上を願うものである。

横浜国際港都建設総合基幹計画(改訂案)

昭和38年3月印刷

発行 横浜市総務局総合企画室

印刷 横浜市中区相生町5丁目79番地

株式会社野毛印刷社

正 誤 表

ページ	行または表	誤	正
「まえがき」	4 行目	ということが叫ばれ	ということが叫ばれ
3	6 行目	実 設 計 画	建 設 計 画
6	表	昭和35年1次産業就業者26	31
"	"	昭和35年就業者計598	603
"	"	昭和35年1次産業就業者 50年/35年0.38, 65年/35年0.23	0.32, 0.19
"	"	昭和35年就業者計 50年/35年1.99, 65年/35年2.26	1.98, 2.25
7	4 行目	分配所得は6.764億円	分配所得は7.628億円
10	下から1行目	(注)本表は事業計画総括表	(注)本表は24頁の施設建設計画 総括表
12	表	事業費配分財源推移表	事業費配分財源推移表
15	下から7行目	第1次産業2万6千人	第1次産業3万1千人
"	下から6行目	計59万8千人	計60万3千人
"	"	(扶養率)2.3倍	(扶養率)2.28倍
16	表	昭和30年就業者数計(A)	昭和30年就業者数計(B)
"	"	昭和35年就業者数計598, 1次 26, 扶養率2.30	昭和35年就業者数計603, 1次 31, 扶養率2.28
23	8 行目	東海道自動車国道	東海道幹線自動車国道
28	4	8%	7%
"	表	延長欄の計490.920	延長欄の計476.260
"	下から4行目	第三京浜道路の早期完成	第三京浜道路及び東海道幹線自動車 国道の早期完成
29	2 行目	東海道自動車国道	東海道幹線自動車国道
42	4	また, 昭和46年以降	また, 昭和38年以降
"	5	昭和45年までに	昭和40年までに
44	下から5行目	3 期	2 期
45	表	金沢地先年度計画 昭41~49	金沢地先年度計画 昭40~49
"	"	根岸湾 総工事費 25,500 百万円	根岸湾 総工事費 21,109 百万円
46	"	23,374,000	2,337,400
"	下から8行目	約1.4億円	約1.5億円
"	下から2行目	現在の6.5万トン	現在の5.6万トン
49	() 内	新水源開発8,327 百万円	新水源開発4,950 百万円
51	(2)の2行目	, および新しく建築するもの	(削 除)
55	表	現在施行中の地区 207.27 ha	現在施行中の地区 335.53 ha
	"	" 627.000 坪	1,015,000 坪
	"	計 674.39 ha	802.65 ha
	"	" 2,040,000	2,428,000 坪