

市民生活白書

横浜と私

昭和四十六年

横浜市

2061962649

目次

第一部

- 1 市民は訴える 1
- 1 七月十五日の手紙 1
「ノイローゼになる」「夢にみる」「高価なラジオ」「計画に反対」「横浜を愛す」
- 2 大都市市民の悩み 10
- 2 市民をとりまく環境 17
——ある家族と先生の会話形式で——
- 1 変わりゆく横浜 23
急増を続ける人口 23
- 郊外部のスプロール 27
- 都心部の過密 32

目次 1

目次 3

臨海部の変貌 36

横浜の経済力 42

横浜と東京 50

2 横浜市民の生活 56

物価高と住宅難 56

交通難 63

環境汚染 68

危険な都市生活 74

ゴミの始末 80

下水の処理 84

水は大丈夫か 88

道路と自動車 91

都市とみどり 94

子供と学校 97

老人のくらし 101

横浜の魅力 106

3 横浜市の行財政 110

苦しい市の財政 110

不合理な税金の配分 115

まだ解消されない超過負担 120

税金の使いみち 122

弱い自治体の力 127

ふえる市の仕事 133

都市連合の構想 139

3 市民の意識 145

1 自治意識 145

不満解決はどんな方法で 「手紙」などの利用率は 都市づくりのイメージは

2 政治意識 152

「基地の撤去を」が九割 「強い自治権を」の意見も

3 市民運動 158

抵抗という形の政治参加 自治体と協力して成果

4 — みんなで横浜を考えよう — 163

— 市長から市民の皆さんへの手紙 —
戦争と都市問題 地域政治への関心を 市民がつくるシビルミニマム

第二部

1 横浜方式の都市づくり 171

1 都心部再開発

△六大事業・その一▽

二つの中心部を結ぶ 都心から工場を移転 みどりの大通り公園 高まる再開発の動き

2 金沢地区埋立 177

△六大事業・その二▽

横浜最後の海岸線を 都市再開発のために 財源の七割はマルク債 障害となる米軍基地

3 港北ニュータウン 182

△六大事業・その三▽

新しい都市づくりの試み 将来人口三〇万人 用地買収一〇〇%に迫る 入居は五十一年以降

4 地下鉄 189

△六大事業・その四▽

新しい市民の足 まず四路線を計画 軟弱な地盤で苦心 コンピューターも活用

5 高速道路 193

△六大事業・その五▽

交通量の1.5は高速道路で 分断された市街地を結ぶ 今後七年で五路線を

6 ベイブリッジ 199

△六大事業・その六▽

新しい横浜のシンボル 京葉と結ぶ湾岸道路へ これからの課題

7 港湾 203

変貌するミナト・ヨコハマ 進むコンテナ化 美しい港に 空港の調査に着手

8 接収解除 209

返還地は森林公園に 基地にはばまれた発展 「横浜を市民のものに」
なお西区と同面積の基地が 接収解除地の利用計画

9 宅地開発の規制 217

人口急増で学校建設が大変 公共用地を安く買上げ 要綱は問題解決の一部 地方財政の強化と開発の抑制を

10 学校の建設 — 223

「学校建設公社」がスタート 教育環境の整備

11 公害対策 — 229

事前に手をうつ 効果のあったLNG 既成工業地帯の規制に着手 日本鋼管は〇・〇一二ppm
対策に都市連盟構想も

2 安全なくらし — 237

1 都市公害 — 237

実態をつかみ規制・監視 交通公害にも事前調査 工場移転と公害問題 行政機構も総合的に

2 交通事故 — 247

記録の更新続く 危険は裏通りにも 目立つ子供・老人の犠牲 対策に権限のない自治体
道路を歩行者のものに 交通共済に八三万人

3 都市災害 — 254

危険と隣りあわせ きめ手のない地震対策 ふえ続ける危険物 防災と都市計画

4 病気と健康 — 260

市民の健康 保健所が地域保健の柱に 母子の健康管理が重点 予防接種で伝染病の減少へ
若い人のあいだでふえる性病 精神障害者二万八千人も 有害食品が新たな問題に 市民病院・市大病院を整備

3 生活をまもる — 269

1 子供と老人 — 269

まだたりない保育所 子供の遊び場 ふえていく老人たち 老人のしあわせのために 老人医療

2 社会福祉 — 277

心身障害者(児)の福祉 ふえる低所得階層 高齢化する失対従事者 苦しい国保財政

3 消費者 — 284

消費生活の不安ひろがる 消費者をまもる 根岸湾埋立地に南部市場 自衛する消費者

4 中小企業 — 290

比重の大きい中小企業 きびしい経済環境 近代化せまられる経営 中小企業政策の課題

5 農業 — 297

宅地に化ける農地 農専地区で都市農業を確立

4 ゆたかな環境づくり — 301

1 土地利用 — 301

急ピッチに進む都市化 計画的な土地利用 ゆたかな環境づくり

2 副都心の整備 309

上大岡は副都心になれるか 駅前広場もほとんどない 中心地区の条件 事業は民間が主体

3 住宅 315

多い東京からの移住者 民間借家が急増 狭くなった民間借家 低所得者のために 食い荒らされている横浜

4 公園とみどり 323

必需品となった公園 フランス山を公園に 緑化に毎年一億円 公園づくりをはばむもの

5 清掃 330

多様化したゴミ 週二、三回のゴミ収集 一日九五〇トンを焼却 まだ七〇%がくみ取り 委託制の方向で検討

6 下水道 336

一年に百億円をつぎこむ 進む市街地の水洗化 困難な財源の確保 市民の協力がカギ

7 河川 342

大河川から都市小河川へ 宅地開発に対処して 都市施設としての河川 河川の汚れを防ぐ

8 水道 347

一日一〇〇万トン配水 新たな水源を求めて 昭和五十年代の水資源

9 道路 350

さらにひどくなる混雑 舗装率は六〇%に上がった 幹線道路にも力をいれる 道路行政の新しい方向

10 市営交通 356

マヒする路面交通 市電四十六年度に全廃 輸送効率の下がるバス トロリーバスは伸び悩む

市営交通の財政再建 市営交通の課題

11 文化 364

市民ホール開館 市大公開講座に都市問題 文化財保存に熱意

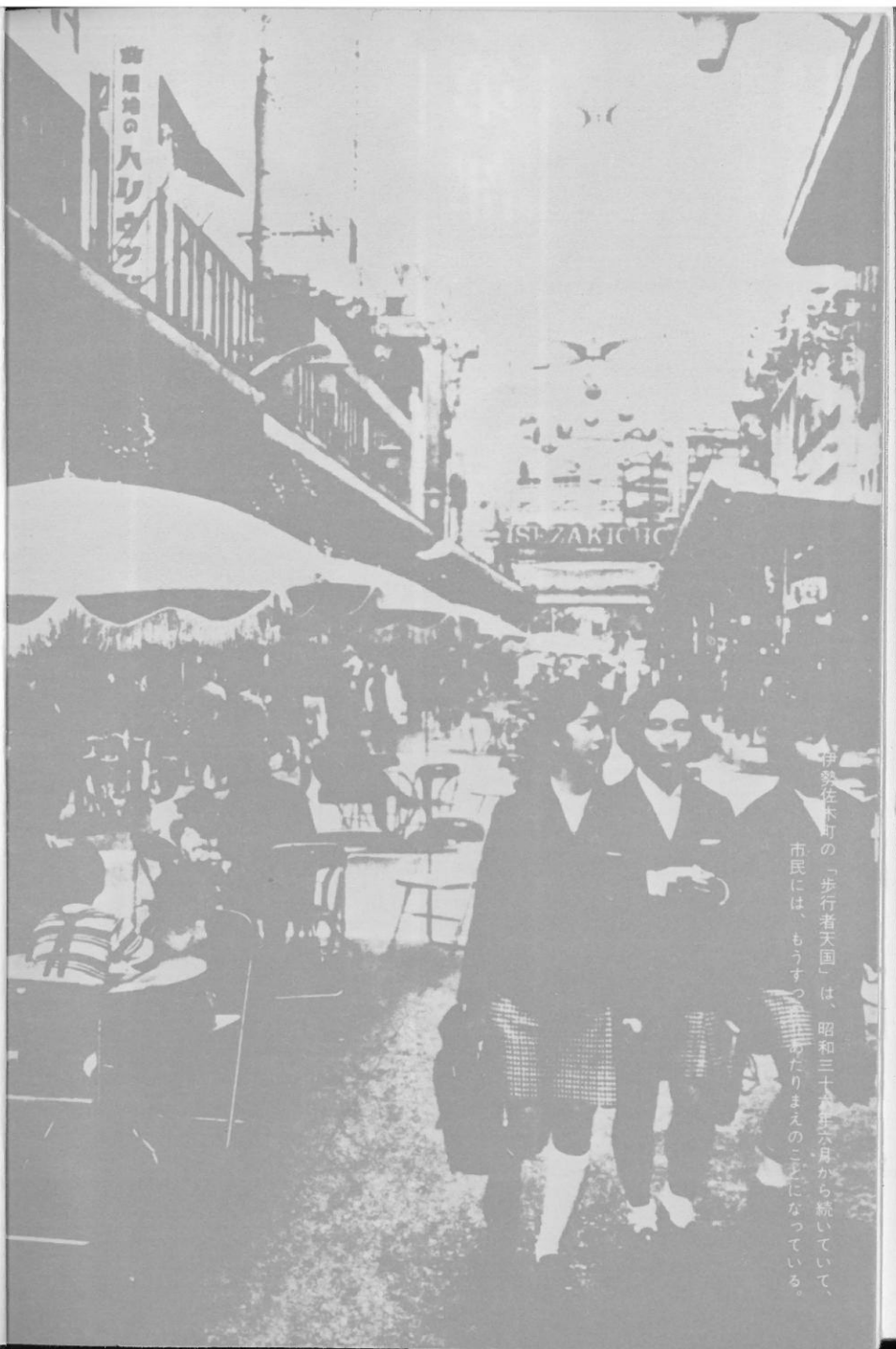
年表 369

図表索引 395

あとがき 400

第二部

市民の自発性と創意は、住民自治と人間回復の都市づくりにとって欠かせない要素である。



伊勢佐木町の「歩行者天国」は、昭和三十一年六月から続いていて、市民には、もうすっかりあたりまえのことになっている。

1 — 市民は訴える

1 七月十五日の手紙

まったく任意に選んだある一日。たとえば、昭和四十五年七月十五日、水曜日。この日も、横浜市民は、さまざまな悩み・不満・要求を市に訴えた。市が、この日に受け付けたのは「市長への手紙」一一九通、「市民の声」六通、市政相談三件、交通事故相談八件、法律相談三九件、陳情三件。そして、一四の区役所で受け付けた区民相談二〇六件と二カ所の住民集会でできた要求一六件であった。

もちろん、これら手紙・陳情・相談などという形で市

に寄せられるものは、二三〇万市民が生活していくうえでかかえている問題の多様さからいえば、氷山の一角にすぎないであろう。しかし、とにかく七月十五日の訴えにながかったか——そこに市民の具体的な悩みをみてみよう。

「ノイローゼになる」

六〇歳の主婦からの「市長への手紙」。(引用文は、ほぼ原文のまま。以下同じ)

1 — 七月十五日の手紙

「私どもは、港北区篠原町の水道路という道側に居るものでございます。朝早くから夜通しまで、大小の車が通っており、この道は盆地状の谷底のため、その振動、騒音、大気汚染のため、立木は枯れ、人体にも害を及ぼし、私などそのため血圧が高くなり、医者の手をはなれられなくなり、孫は呼吸器を悪くし、医者にも通いどうしです。また家のカベ、屋根ガワラにはヒビがはいり、戸は全部まがり、すきまだらけになっています。どうか市長様。ハイヤーだけなら振動もかなく、公害もひどくないと思えますので、大型車は通さないよう出来ないものでございましょうか。大型車が通るたびに家はいたんでいくばかりで、何としても、大型車を通さないようにしていただきとうございます。四十三年に道路課に陳情に行きました時、課員の人のお話ですと、四十四年度に新横浜陸橋が出来れば、大型車はそちらを通すから、とのことで安心して来たのですが、ますますひどくなって行くばかりで、今日このごろは雨ばかりで、外ににげ出すことも出来ず、ノ

イローゼになっております。何とぞ、市長様は私どもの声もお聞き下さる方と聞いております。よろしくお願い申し上げます」

緑区十日市場町の会社員(四三)は、同じく手紙で、東名高速道路の騒音について、つぎのように訴えている。「小生、昭和四十四年三月、東急分譲地長津田地区に移住しました。当時は、東名高速道路は全線開通前でもあり、比較的騒音も気になりませんでした。しかし、昨今は昼夜の別なく大型バス、大型トラックの騒音により、安眠は著しく阻害されております。本件は、所管官庁が、道路公団、運輸省、厚生省、建設省、県庁市などで、むずかしい問題かと思えますが、住民の健康上の問題でもあり、市長の英断によって、沿道に防音壁の設置を強力に押進めていただきたく要望します」

自動車の騒音・振動・排ガスによって、安らかであった生活を打ちこわされた人たちの訴えとともに、買物と通勤の安全を奪われた人たちからの手紙もある。

南区蒔田町の主婦(五四)は

「この町内の主要道路である東谷商店街は、道幅が狭いのに自動車の往来がはげしく、雨の日はカサをさして歩けない有様です。夕方はとくにひどく、電柱のかげにかくれながら、身を横にして歩いております。その電柱も、自動車がぶつかって傷だらけになっています。どうぞ、いっぺん実情をごらん下さいまして、善処をお願いします」と書いています。

さらに、緑区荏田町の主婦(三四)からの手紙。

「市長さんへ。一度田園都市線にお乗りになって、江田駅であり、国道二四六号線を突っきって、わが町にお越し下さい。ここは何メートルかの幅のある国道ですが、あいにく信号もなければ歩道もありません。白線で書いてある横断歩道の上を、八〇キロで飛ばしてくる車のあいだをぬって、走ってごらん下さい。また運よく道の向う側にたどりつきましたら、住宅の入口の道まで、二四六号線を二一三〇〇メートルお歩き

下さい。ガードレールも一応ついてはいますが、途中かかっている橋の上だけ突然なくなっています。この道をわたし達が、毎日どんな思いで歩いてるか、一度ご体験下さい。これは国のカンカッだの、市政に係ないのと、印刷物でのご返事は下さらないで結構です。あなたの市民が、現実に苦しんでいる姿を見て下さいといっているのですから」

「夢にみる」

七月十五日の訴えの中に、西区久保町のある不動産業者からの葉書があった。

「私は市内で土地建物の仲介を業として居る者です。さて、まだ若い御夫妻で、子供を連れ貸室を求められる客が多いのですが、どこの家でも拒否されるのです。私どもは中間に立って、この親の心情を察し、気の毒にたえません。これについて、家主方にも理由のある事でもあり、強要も出来ませんので、いつもながら困っております。市長さん、これらの若い子持ちの親の

ために、安い市営住宅を造って救済して上げて下さい。切に願います」

昭和四十五年六月二十八日に開かれた第二回一万人市民集会で、大きなおなかをした若い婦人が「子どもがうまれると、いまいる家を出なければなりません。きょうも家さがしの時間をさいて、ここに来たのです」と切実な調子で「家がほしい」と訴えていたことが思い出される。鶴見区上末吉町の民間アパートに住む会社員(三三)は、やはり手紙で

「横浜市の郊外に、安く、たくさん土地を買い、二十代、三十代の夫婦用に二DKアパートをつくってほしい、安月収中心にはいれるようにしてもらいたいです。やはり自民党政府も、東京中心の都会と、全国の地方に二DK、三DKのアパートをどしどし建築すべきと思います。政府と県会と市会議員が深くけんとうし、実行してもらいたいと思います」といっている。

北海道から来てまだ一カ月にならないという旭区中希

望ガ丘の主婦(二四)は、つぎのように書いています。

「たった四万円ぐらいの給料の中より、住宅にアパート代として、毎月一万ながし持ち去られることは非常に痛く、少々野ほうずであるが、米軍の使用しているキャンプ用の TENT を張ってでも暮そうかと想う事しばしば。毎日、家計簿とにらめっこしては、赤字になるよう頑張っています。どうかこの一年生の主婦、ほかの主婦の方々のために良い市政を、早急にして下さい」

やはり手紙。食べ盛りの子供三人をもつ母親(三八)は、便所のくみ取りのことで心配のない家に住みたいと、夢をみるほど悩んでいる。保土ヶ谷区川島町の人。

「昨年七月に、こちらの方に越して来ました。くみ取りの件なのですが、早い時は二十日間ぐらいに来て、この次は四十日ぐらいたつて来る時もあります。電話しなければ来てくれず、同じくみ取り屋さんで、毎月来てくれると前の方達は話して居り、良く見て居りますと、お茶とか何か差上げてる様なのです。家族五人

「高価なラジオ」

「私事、今年八十歳(数へ)を迎えました。いくら寿命が延びたとは申せ、八十の声を聞けば、一年一年墓場に近くなる様な気が致します。さて昨年は老人の心の糧としてトランジスタラジオを下され、今年からは医科の無料診察の恩典を実施下され、ほんとに有り難く、第一視力が薄くなるやら神経痛やら腰痛にも無料で診療を受けられて有り難いのですが、お医者さんでも良心的にして下さる方もあり、又そそうな方もあるので、よい先生を選定するためには遠くまで出かけなければなりません。開業医で、良心的でない先生のいられるのは困ります。尚一寸おたづね申しますが、若し病院へ入院した場合、私の様な場合は、全額入院料を支払ふ事になりますでせうか、色々老人への行届いた市長さん始め福祉関係の方々には厚く御礼申し上げます。横浜市は他県に比べて、老人に対する心づかひの厚い事は、全く感謝にたえません。ラジオの様な高価な品を頂き、視力の衰へた私にとっては何よりもう

なので、一カ月一回では少しむりなのです。高い家賃を払って住んでますが、県、市と住宅に申込みしても、なかなかあたらず、高、中、小と三人子供が有り、早くこの様な不便の所からぬけ出て、小便でも大便でも安心して出来る所へ越したいと夢を見て居ります。一日も早く安心して住める住宅、不便な所でも一日も早く下水が出来る様、つねによくお願い致します」

くみ取りのことは、鶴見区東寺尾町の主婦(二八)からの手紙もある。

「毎月一回来てくれるようになっておりますが、これがなかなかまもってくれず、先月は一回も来てくれませんでした。五月三十日に来てくれ、もう四十日になりました。特に六月は梅雨で、家の中まで便所のいやなおいがして来ます。月に二回とは申しませんが、毎月一回のくみ取りはまもっていただきたいお願い致します。この様なことはたびたびございますので、よろしく御配慮下さいませ」

つつましやかな、最低限以下の願ひである。

れしく、この機会に厚く厚く御礼申し上げます」
手紙は、鶴見区東寺尾町に住む老人からである。この人たちにとって高価に感じられるものは、おそらくラジオそのものではなく、老人の立場への理解、心づかいであるに違いない。
集団就職の子だろうか。手紙には「私達若者を助けて下さい」と見出しが書かれ、たどたどしい文字が続いている。

「市長さん。私は十七才の会社で働いているものです。宮城県から就職してきたんです。夢と希望を胸にいてきたんですけれど、あまりにも苦しみがおおすぎました。私が働いている所は、港北区×××町です。でも今の会社は駄目です。私達は中学校しか出てないんです。話し合いになると当然の事、負けてしまいます。あまりにもひどい会社です。私の心というのは、どの方向にも動くんです。だから、このような事があると変な道に行く人はないと思えます。市長さん、一度港北の小さい会社にたずねて見て下さい。

今の若者にとって、一番何が必要なのか。私が言いたいのは、夢、希望、目標というものを、若者の90%ぐらいい持っていると思えます。私は横浜から転出します。このような事は悪い事ではないですね」
このいじらしい少女の欲しかったものを、横浜という都市は、ついにあたえることができなかったのだろうか。

旭区鶴方峰町の主婦(五六)の訴えは、新しく厚生省でつくられた心身障害者扶養共済制度についてである。手紙には「新聞に、こんどの制度が、心身障害児をもった親の不安をなくする制度と書いてあったので、いそいそと福祉事務所に足を運んだが、こまかく説明をきいて、落胆して帰った」という書き出しのあと、つぎのように続いている。

「これは民間保険会社に金をまかせ、責任は神奈川県または横浜市でもつものではないと聞いてあきれました。営利を目的とする保険会社が、どうして不幸な親の味方になりますか考えて下さい。親が病気で加入

できないとか、県外に移転の時はだめとか、当然起るべきことにも制約をつけているとは。私はもっと福祉文化的なものかとの期待が全くはずれて、ガックリしています。心身障害者のほか、日毎にふえる広い意味の精神病者も含めて、もっと血の通った年金制度にして下さい。それでこそ、親の不安はなくなるのです。ぜひ、よくよくお考え下さい」
この文字を、ひとごととして読み流すことのできない親たちも多いことだろう。

「計画に反対」

戸塚区深谷町の会社員(五六)からの手紙。

「私は数十年の勤務を終り、再度働いております。ツメに灯をとますようにして、余生をおくるために静かな土地と思い、不便のところですが、やっとの事で求めました。ところが、庭先のような個所に、何十万立方米もの生ゴミを、市役所で、市街地である深谷町に捨てる計画だとのこと。ところが隣接地には相談

があり、地元には相談がありません。私達地元の方は、なんとしても反対して、生活権はまもらせてもらいます決心しております。課長の話によれば、地主、隣接地に相談して、最後に地元で話すが市役所の方針だそうです。市長様、それはほんとうでしょうか。以上のことは事実ですので、ぜひお調査のうえ、地元民に迷惑になることは、中止させて下さい。お願いします」
横浜市民のだすゴミのうち、清掃工場で焼却処分されるのは四〇パーセント弱。残りの六〇パーセント余りは、つぎつぎに埋立処分地をさがして、そこに運びこまなければならぬ。ところが、ゴミはきらわれものである。清掃工場も、埋立処分地も、これを歓迎する地域はまず皆無に近い。

避けられない市の行政と、これにたいする地元住民の反対の問題は、ゴミだけにはかぎらない。とくに都心部再開発の必要からいろいろの計画が進むにつれて、複雑、多様な反応がでてきている。

磯子区丸山町の団体職員(二九)からは「高速磯子線の

建設に反対」の手紙がきている。

「国道一六号線ぞい八幡橋から中村橋にかけて、堀割川を利用して高速磯子線を通過させる計画に、私たちは絶対反対します。論拠は、公害センターの資料が証明しております。一六号線の交通量は、むしろ湾岸に産業道路を貫通させて、そちらへ変更させるべきです。高速磯子線の建設は、公害を大きくするばかりです」この日、市への陳情三件の中には、中区翁町の都市道路計画翁町扇町対策委員会から、高速道路建設にともなう道路の拡幅に反対する要望があった。

「計画そのものは、市発展のためのものとは存じますが、吾々の土地は、夫々さきに吾々の犠牲による区画整理により現況のものとなったものであり、先祖からの土地でもあり、また居住権、営業権のからまるものであります。ご承知の通り、現地には多数所帯の入居者をもったアパートがあり、これら居住者にとっては、生活環境の急激な変化をやむなくされ、また交通公害の飛躍的增加をもたらすことが当然予想されるところ

から、居住をおびやかされるばかりでなく、中には営々として今日を築かれた店があり、顧客の確保、信用の持続に影響をこうむる者が多く、さらには現在空地になっている所には、本社ビル建設計画をすでに申請中のものもあります。数えあげれば、きりのない利害関係をもったものの集合地域であります。こうした事情から、吾々としては、この計画に反対するもので、何とぞ現況を存続する方針にそって、御当局の理解ある計画の再検討を、一同連署の上お願いするものであります」

このような再開発計画に反対する住民の組織は、発足してまる四年になる新貨物線反対同盟協議会をはじめとして、各地に結成され、運動が進められている。昭和四十五年六月十四日には、これら神奈川県下の住民運動組織約二〇団体から代表が参加して、はじめての交流集會が開かれた。ここでは、多くの参加者から「住民運動は、行政権力独裁にたいする民権の回復運動だ」（横浜・高速道路三ツ沢線反対同盟）といった

発言のあったことが目立った。

「横浜を愛す」

「戦前、戦中、私は吉田橋から、川沿いに元町まで散歩し、川べりの柳と川面のダルマ船に、港町らしい美しさを感じたものでした。横浜に生れた幸福を感じました。ところが、最近、国鉄の高架線ができたうえ、すさまじい川面のゴミとみにくい沈船で、ただ不快を感じるだけです。市庁舎の真横でもあり、横浜の中心部でもあり、そう広い面積でもないのですから、何とかならないでしょうか」

これは、神奈川県宮前町の高校教員（四七）からの手紙。古き横浜を懐しむハマッ子の文章だ。

一三歳の中学生Ⅱ港北区勝田町Ⅱからは、アイディア提供の手紙である。

「僕が日頃思っている事を、すこしでも市長さんに考えてもらおうと思って書きました。日頃思っているというのは、バスの事です。僕が現在、団地から綱島ま

で通るバスと、今横浜市内を走る市営バスの凶案とは、くらべものにならないほどです。やぼったい黄色にこい青色。なんとなく見た目もよくありません。まだ、いまなくなりつつある市電の全黄色の方がきれいに感じます。どうでしょう。いっそ全市民にバスの凶案を募集したら。その時、僕もふるって出すつもりです。この手紙が、市長さんの頭に、少しでも残っていてくれたら幸いです」

最後に、戸塚区岡津町の公務員（五〇）からの手紙。

「うるおいのある自然林を、横浜からこれ以上減らさぬよう指導して下さい。戸塚区にも、心を和げる立派な森がありますが、この周辺に例をとっても、ほとんど片っ端から宅地等に消滅しようとしているかに見えます。家屋密集して緑野なしでは、寂漠たる人間社会しか存在しません。自然と人工の調和、労働と憩いの両立を可能とする高まいな都市計画の基調を堅持して頂くようお願いします。横浜を愛する一人として、何かしら心がかりですので、一筆啓上まで」

横浜という大都市の変貌の一面に「何かしら心がかかり」をもつ市民の数は、決して少なくないだろう。

2 大都市市民の悩み

たまたま昭和四十五年七月十五日という一日、市民から市に持ち込まれた悩みや不満や要求のいくつかをあげてみたが、いったい横浜に住む市民は、身のまわりのことで、どんな問題に一番困っているのだろうか。まず昭和四十四年十二月、市民生活調査委員会がおこなった『市民の生活意識調査』をみてみよう。この調査の中の質問では、

「あなたの身のまわりの問題で、一番困っていることを、つぎのうちから一つあげてください。住宅・通勤・

産業公害・公園緑地・物価・学校保育所・交通公害・環境衛生・その他」

それによると、回答の第一位は「物価」で、その率は三八・五パーセントときわ立って高い。とくに西区の四五・二パーセントをはじめとして、港南・緑・旭・南・中・磯子の各区では「物価」をあげた人が四〇パーセントをこしている。

ついで「住宅」の一九・六パーセント。最高は鶴見区の一・二六・九パーセントから、最低は緑区の一・一・四パーセントまで、割合にその比率が全区で平均化しているのは、年間の人口増九万人という過密現象が、全市にしみ込んできていることあらわれであろう。

三番目の「交通公害」一一・九パーセントは、自動車がいかに都市での生活を侵害しているかをしめた数字である。神奈川区の二〇・五パーセントが非常に高いのを除けば、これも各区ほぼ平均しており、交通公害の意識が、全市域に広がっているとみることができ

る。

「学校・保育所」は、どこの住民集会でもかならずだされる問題だが、ここでの比率がその割合に高くないのは、回答にこの項目を取り上げる人がその年ごろの子どもをもつ人たちにかぎられているせいであろうか。その点「産業公害」も、関係する地域の人たちには、きわめて強い被害意識があるにかかわらず、全体としてみると、この項目の比率は高くなっていない。もっとも、この調査の時点以後、全国各地で急速に産業公害が深刻になり、またその実態が明らかにされてきているので、この数字も、そのことを考慮にいれてみるべきであろう。

つぎに昭和四十二年、大都市企画主管者会議がおこなった『大都市の魅力度調査』をみてみよう。さきの『市民の生活意識調査』の質問が「あなたの身のまわりの問題で、一番困っていること」であったのたいし、ここではもっと一般的な問題として、都会生活の欠陥についてつぎのように質問している。

表 1-1 身のまわりで困っているもの

質問	あなたの身のまわりの問題で、一番困っていることをつぎのうちから1つあげて下さい。								
	住宅	通勤	産業公害	公園緑地	物価	学校・保育所	交通公害	環境衛生	その他
鶴見	165	26	54	21	207	10	53	40	37
神奈川	87	17	7	12	126	8	79	23	27
西	44	6	5	11	103	8	25	9	17
中	87	16	21	24	177	5	52	28	25
南	113	21	8	26	209	7	61	17	47
港南	39	23	1	10	93	10	23	7	9
保土ヶ谷	96	22	8	21	137	12	31	29	29
旭	65	29	0	15	154	13	47	21	20
磯子	73	22	8	20	137	10	36	12	20
金沢	48	23	2	5	106	12	30	12	31
港北	109	47	11	32	222	15	81	43	28
緑	38	42	3	7	146	32	32	13	21
戸塚	61	82	4	21	171	13	61	31	50
瀬谷	35	33	3	19	98	3	32	20	15
全市	件 1060	409	135	244	2086	158	643	305	376
	% 19.6	7.6	2.5	4.5	38.5	2.9	11.9	5.6	7.0

資料：「市民生活意識調査 昭和44年12月」（横浜市民生活調査委員会）

「あなたは、都会生活のよくない点はどんなことと思いますか。つぎの中から二つだけあげて、第一位を二重マル、第二位では一重マルをおつけ下さい。」

①住宅難 ②通勤難 ③公害がひどい ④公園・緑地が少な

い ⑤交通事故や交通混乱がひどい ⑥刺激が強く神経がつかれる ⑦物価が高い ⑧犯罪が多く、青少年が悪にそまわりやすい ⑨世間が冷たく、人情がうすい」

横浜の場合、一番よくない点についての質問にたいす

表 1-2 大都市の魅力度調査 1

都会生活のよくない点 はどんなことだと思いますか、一番よくない と思うものを選んで下 さい。	都市生活で一番悪い点		調査各市構成比						
	大大都市計	横浜市	名古屋市	京都市	大阪市	神戸市	北九州市		
住宅難	(729)	18.9%	21.6%	16.5%	21.1%	16.1%	21.5%	17.9%	
通勤難	(139)	3.6	5.0	3.1	4.3	2.5	5.2	2.0	
公害がひどい	(447)	11.6	16.4	6.5	5.9	15.4	10.6	14.1	
公園・緑地が少ない	(253)	6.6	4.7	7.6	4.4	9.0	5.7	7.2	
交通事故・交通混乱がひどい	(1,115)	28.9	25.9	31.1	34.5	30.1	25.0	27.2	
刺激が強く神経が疲れる	(155)	4.0	3.2	5.5	3.2	3.4	5.5	3.3	
物価が高い、	(645)	16.7	18.0	17.4	17.8	14.2	15.3	18.1	
犯罪が多く青少年が悪にそまる	(195)	5.0	2.4	5.8	4.8	2.0	5.5	6.8	
世間が冷たく人情がうすい	(117)	3.0	1.8	4.6	3.7	2.7	4.0	1.6	
わからない	(57)	1.7	1.0	1.9	0.3	4.6	1.7	1.8	

注：カッコ内は実数 資料：「大都市の魅力 昭和42年」（大都市企画管理者会議）

る回答で、数の多い方からの順位は、第一位「交通混乱」、第二位「住宅難」、第三位「物価高」となっている。ちぎの『市民の生活意識調査』の回答順位にくらぶと「物価高」と「交通公害」の第一・三位が入れる

かわっている。これは、最近の物価上昇の重圧感が『大都市の魅力度調査』より新しい時点の調査である『市民の生活意識調査』の方でより強くあらわれたとみてよからう。しかし、いずれにしてもベスト・スリーで

表 1-2 大都市の魅力度調査 2

都市生活で二番目に悪い点 上問のうち二番目に くないと思うもの	調査各市構成比									
	六大都市計	横浜市	名古屋市	京都市	大阪市	神戸市	北九州市			
住宅難	(379)	9.8%	11.3%	8.5%	10.5%	6.8%	10.7%	11.7%		
通勤難	(164)	4.3	7.6	3.6	3.4	2.2	4.7	3.5		
公害がひどい	(385)	10.0	13.0	6.1	5.9	13.0	10.7	10.8		
公園・緑地が少ない	(537)	13.9	12.2	17.9	11.7	16.2	11.6	13.3		
交通事故・交通混乱がひどい	(699)	18.1	20.9	19.9	18.3	17.9	15.3	16.2		
刺激が強く神経が疲れる	(261)	6.8	6.3	5.9	7.5	7.5	8.2	6.8		
物価が高い	(685)	17.8	17.2	19.9	18.7	17.9	17.1	16.3		
犯罪が多く青少年が悪にそまる	(409)	10.6	7.9	8.7	14.2	8.6	12.1	12.7		
世間が冷たく人情がうすい	(209)	5.4	2.4	6.7	7.8	5.2	5.5	5.1		
わからない	(124)	3.3	1.2	2.8	2.0	4.7	4.1	3.6		

注：カッコ内は実数 資料：「大都市の魅力 昭和42年」(大都市企画主管者会議)

みれば、その内容項目は同じである。

『大都市の魅力度調査』では、第一位が「交通混乱」であることは、六大都市に共通しており、第二位以下に、多少順位の違いはあるが、「住宅難」「物価高」「公害」が上位を占めていることは共通している。これらの調査の結果からみても、現在の日本で、大都市の市民が悩んでいる大きな問題は、まずこのへんにあると考えるとよいだろう。

「よくない点の二番目」についての質問では「交通混乱」「物価高」「公園・緑地が少ない」などが上位にあげられている。しかし、この質問にたいする回答では、都市によっていくらかニュアンスの相違があらわれている。たとえば横浜・大阪・北九州の「公害」とか、横浜・北九州の「物価高」や、大阪の「公園」の率が他にくらべて高いのは、それぞれの都市の現状を敏感に反映していると理解してよいかも知れない。

2 — 市民をとりまく環境

—ある家族と先生の会話形式で—

登場人物

父 東京の会社に通勤するサラリーマン。四五歳前後。

母 家事。四〇歳をすぎたころ。

娘 大学生。

息子 高校生。

先生 父の高校以来の親しい友人。横浜市内の高校の社会科教師で、同僚たちと市政研究のサークルをつくっている。

ある日曜日、先生は友人からの呼びだしをうけて、横浜市内の団地に住むその友人の家庭を訪問。

先生 なんですか。資料をもってきてくれ、などと急に。

母 ほんとにすみません。わざわざおこしいただいて。父 ちよっと、君の知識を拝借したいことがあったものでね。

娘 先生、本籍地というものには、どんな意味がある

のですか。

先生 またヤブから棒に、どうして。

母 (笑いながら) 娘の就職の書類に戸籍謄本がいるのですよ。うちは本籍が東北のM市にあるでしょう。だから、速達でM市役所に謄本をたのんでも、くるまでには一週間以上みなきゃならないのです。こんどは、それでまにあうにはまにあったのですがね。子どもたちは、今後のこともあるから、このさい、本籍を横浜に移そう、とお願いしたのです。

先生 なるほど。

父 たしかに、横浜に移したら、謄本でも抄本でも区役所ですぐもらえるのだし、便利になることはよくわかるのだがね。

先生 便利になるのはわかるが、M市にも未練がある

——ウサギ追いかの山が忘れがたく、というわけなんだな。

母 もぎたてのリンゴの味、忘れられせんわ。それに、いまでも五月になるとH山にはスズランが咲くの

ですよ。

息子 でも、M市に帰って暮すことは、もうないのだらう。

母 おそらく、ずっと横浜でしょう。 ねえ。

父 まあね。

先生 そういうことだったのか。そうすると、君たち一家はこれからもずっと横浜に住む覚悟だが、本籍をM市においておくことによって、なんとなく故郷の山河とつながりを残しておきたい——というのが両親の意見。どうせ帰らぬ故郷なんだから、このさい本籍を横浜に移したら——というのが二世たちの意見。そこで本籍地とはなにか、ということになったのだね。それはわかった。だが、市政研究の資料をもってこい、というの。

父 いや、僕たち夫婦も、結局は子どもたちの意見に同調することに決めているのだがね。ただ一〇年前、公団アパートの抽選にあたったという、ただそれだけの理由で横浜の住民になったわれわれが、こんど若干

の感傷をころして本籍をここに移そうというのだ。もちろん本籍などというものは、いつでも、どこへでも移せるものだということはわかっているが、いざ移すとなると、積極的に横浜市民になる意思表示のような気もしてね。

母 それで、改めて横浜のことを、少しまとめて知りたいたいという殊勝な考えをもったわけですよ。

娘 先生、横浜は、よその市よりも深刻な都市問題をかかえているのでしょうか。

先生 ええ。その前に参考までに本籍地の話ですがね。法的には、ただ戸籍の正本を保管している役所の所在地といったそれだけのことです。だから便利ということからいえば、現住地の役所に戸籍を移すのがまず便利ということもいえますよね。ところが、現住地を本籍地に行っている人は案外に少ない。このあいだ、保土ヶ谷区の古い宿場町である住宅街の保土ヶ谷町と、約一〇年ほど前に日本住宅公団が建てた明神台団地を調べてみたが、保土ヶ谷の方でも、約七九〇世帯のう

ち現住地が本籍地という人とそうでない人の比率はほぼ半々。明神台では、約一、一八〇世帯のうち、現住地に本籍をうつしているのはわずかに一九〇世帯しかない。

息子 じゃあ、この団地でもそんな割合かな。

先生 現住地以外に本籍のある人の中には、市内の他の町に本籍をおく人も、もちろんあります。やっぱり多くの横浜市民が、いまも関東の各地や、東北・関西などよその土地に本籍をおいているのですね。この中には、本籍のことなどには無関心で、これという支障もないので、むかしのままにしている人もあるでしょう。だが中には、将来災害にあったり、年老いたりした時に帰ることのできる「くに」として、意識的に籍を移さない人もあるでしょう。これまでのわが国では、こういう意味で「くに」をもちながら都会で生活している人の数が、かなり多いのが特徴だといわれています。その人たちにとっては、現住地はやはり、永住の都市といった感じのものではない。

父 都会で働いて、やがては「くた」に帰る。そういう人は、横浜にもずいぶんあるのだからね。
先生 さあ。よくはつかめないが、人口が「都市」に集まる時代ですから、逆にいわゆる「いなか」に帰ろうという人の割合は、むしろほどではないのかも知れない。それに、現代は工業化社会から、情報化社会

への転換期といわれていますね。こういう時代には、土地だとか、住まいだとか、まして「くた」などへの執着はしだいになくなるだろう、という見方がある。それによると、人びとは個性が欲する多様な価値を求めて、あの土地からこの土地へ、さらにはつぎの土地へと自由に移動するようになるというのですね。いわ

表 1—3 ふるさと調査 1

横浜市	
1. 当市をふるさとと考え、死ぬまで当市に住みたいと願っている市民	41.6%
2. 当市をふるさとと考えているが、当市に死ぬまで住もうと思わない市民	7.4
3. ふるさととは当市以外、そのふるさとにはほとんど行かないがなつかしく思っている市民	6.9
4. ふるさととは当市以外、そのふるさとをなつかしく思わない市民	1.2
5. ふるさととは当市以外、ときどき行きなつかしく思っている市民	37.3
6. ふるさととは当市以外、ときどき行くなつかしく思わない市民	3.7
7. ふるさととはどこかわからない、当市に永住したい市民	1.3
8. ふるさととはどこかわからない、当市に永住したくない市民	0.6

資料：「六大都市と市民 昭和40年」(指定都市企画調査事務主管者会議)

表 1—4 ふるさと調査 2

不測の事故の場合、ふるさとに帰る人・帰らない人
(ふるさとが当市以外の場合)

	横浜市	名古屋市	京都市	大阪市	神戸市	北九州市
帰る	40.9%	41.0%	52.3%	43.2%	39.6%	56.7%
帰らない	50.9	43.4	37.8	46.1	48.3	34.4
わからない・無回答	8.2	15.6	9.9	10.7	12.1	8.9

資料：「六大都市と市民 昭和40年」
(指定都市企画調査事務主管者会議)

ゆる動く民、ホモ・モーベンスの考え方ですが。父しかし、それはよほど才能のある恵まれた人か、それとも若いうちの考えじゃありませんか。働けなくなつた老年のことを思うと、いまの社会保障のもとでは、まだどうも……。母 やはり、私たちには不安ですよ。永住の土地や家がないことには。

先生 ところで問題は別になりますが、永住といえば、昭和四十五年十月に発表された東京都の『都市生活に関する世論調査』によると、東京を永住の場とし

て「悪い」と評価したものが三五パーセントもありましたが、これはなにも東京にかぎった傾向ではない。多かれ少なかれ、大都市に共通した生活環境悪化の問題ですね。昭和三十年代にはじまる経済の高度成長、企業独走のなかで、人間の環境はすっかり破壊され、それが生活にも文化にも荒廃の影を色濃く落してきた。だから、現在住む都市に永住する意思のあるなしにかかわらず、市民にとって最低限の生活環境をまもるために、さらには都市に自由にして清新な雰囲気を取りもどすために行動することは、いわゆる「七〇年代緊

急の課題」になってきています。暮しくい今日の都市を、どうしたら「だれでも住みたくなる都市」に改造することができるか。市民が力をだしあって、挑戦し、打勝たなければならぬ難題は山ほどあります。さて、そこで横浜の問題にかえていえば、まず第一に、急増を続ける人口をあげるべきでしょうね。二〇〇万人級の都市で、毎年人口が九万から一〇万近くもふえるようなところは、ちょっと調べてみたかぎりでは、世界のどこにもみあたらない。さきほど話がでなかったように、たしかに横浜の都市問題は、他の都市とくらべてはるかに深刻ですが、その理由の一つには、どの問題にもこの異例な人口の集中が前提条件にあるため、解決をいっそうむずかしくしているということをおあげることができます。

父 それでは、このへんで人口のことから始めてもらいますか。

先生 ええ。ただ都市問題は、因果関係がお互いにからみあっているのです、一つひとつを切り離して考える

ことは無理ですね。とどこどこで重複するということをあらかじめご了解いただいて、まあ、雑談ふうに始めましょう。

1 変りゆく横浜

急増を続ける人口

父 横浜は、世界でもまれな人口急増都市ですか。なるほど、そういえば最近、この団地の奥にもどんどん新しく家が建って、行き帰りのバスや電車がひどく混むようになったね。家が建つ、人がふえる。たしかに横浜の人口のふえ方は、異常なテンポに違いない。娘 ついこのあいだ二〇〇万人になったというのに、もう四十五年十月の国勢調査では二二三万人をこえてしまった。

母 むかしはあちこちの市で、人口が五〇万をこしたとか、一〇〇万をこしたとかいって、祝賀会をやったものでしたけれど、いまはやらなくなったようですね。先生 横浜市では二〇〇万人目の市民、これは赤ちゃんでしたが、市長がお祝いの品をあげたことは覚えています。市の人口は、昭和三十五年ごろから急激にふえはじめて、四十三年四月には二〇〇万人の舞台をこしました。同時にそのすこしまえに名古屋市を追いぬき、東京都、大阪市について日本で第三位となりました。その後、増加傾向はいっこう衰えていません。いま国勢調査の話がでしたが、四十五年の調査を前回の四十年の調査とくらべると、五年間で四四万八、〇〇〇人もふえている。これを区別にみますと、人口の第一位は鶴見区で変わらず、戸塚、港北、神奈川の順で、この四区が二〇万人をこえました。前回調査では、第二位以下が神奈川、南、戸塚、港北の順でしたが、その後、分区のあった戸塚・港北両区のふえ方は、分区による減少分をもしのいだことになる。五年間の人

表 1-5 区別人口

区別	人口		40年~45年の増△減	
	45年	40年	増加数	増加率(%)
鶴見	256,313	255,755	558	0.22
神奈川	207,301	196,431	10,870	5.53
西	97,909	104,345	△6,436	△6.17
中	132,461	136,766	△4,305	△3.51
南	193,155	164,792	28,363	17.21
港南	104,428	82,354	22,074	26.80
保土ヶ谷	166,766	124,801	41,965	33.63
旭	161,075	109,333	51,742	47.33
磯子	115,564	96,506	19,058	19.75
金沢	108,699	86,251	22,448	26.03
港北	221,501	141,702	79,799	56.32
緑	147,164	82,288	64,876	78.84
戸塚	248,685	159,071	89,614	56.33
瀬谷	76,492	48,520	27,972	57.65
総数	2,237,513	1,788,915	448,598	25.08

注：各年10月1日現在

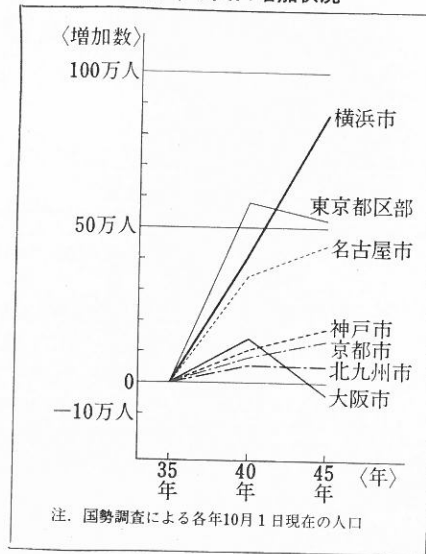
資料：昭和40年，45年「国勢調査」による

口増では、現在の戸塚区が八万九、六一四人で第一位。ついで港北、緑の順ですが、増加率では緑の七八・八パーセントが抜群に高い。逆に五年前より人口の減ったのは西区と中区。五年間比較で人口減の区がでたのは、横浜でははじめてで、人口のドーナツ化現象がでています。

息子 とにかく一年に九万人がふえる割合ですね。東京都や大阪市など、他の都市ではどうなんですか。

先生 この図(図1-1)をみてください。これは昭和三十五年からの増加人口をしめています。横浜市は約五年間に四五万人近くふえています。第二位の東京都の区部でも一二人増加で、横浜の三分の一以下です。また大阪市では、昭和四十年以降は逆に人口が減少している。このように横浜市の人口増加は、他の都市には例をみないほど大幅なものです。その内容をみると、社会増、つまり転入人口から転出人口を差し引いた転入超過が、七割近くをしめています。横浜市の人口増加は、東京都や千葉県など、ほかの地域

図 1-1 大都市の人口増加状況



からの流入人口が、大きな比重をしめているわけです。そして、この流入人口は年々増加しており、昭和四十三年には約二〇万人にもなっている。このうち東京都からは六万人であり、約三割をしめています。父 そうすると、東京都をあふれた人口が、横浜に流入しているといえるな。

娘 転入してきた人の全部が、横浜に職場や学校をも

っているわけではなく、東京を中心にかなりの人が横浜市以外で働いたり、勉強しているのでしょうか。

先生 ベッドタウンというわけですが、この傾向は、横浜市にとって決して好ましいことではなさそうです。ふつう、人口は、そこに住む定住人口、つまり夜間人口をいいますが、このほか昼間人口というのがあります。昼間人口は、夜間人口のうち市外へ通勤・通学する人口をひき、これに市外から通勤・通学してくる人口を加えたものです。大都市や地方中心城市では、職場や学校が多く集まっているため、昼間人口は夜間人口より多いのがふつうです。ところが国勢調査によると、横浜市では昭和三十五年には約四万九、〇〇〇人、四十年には一萬三、〇〇〇人も昼間人口が少なくなっており、大都市としては異例な現象があらわれている。横浜は、近隣の中小都市から、かなりの人口を引きつけていますが、反面それを上まわる人口を東京に吸収されているためです。この傾向は、その後、さらに強まっていますので、昭和四十五年の国勢調査

では、おそらく二〇万人ぐらい昼間人口が少なくなりそうです。

息子 うちのお父さんもふくめておおぜいの市民が、毎日、通勤・通学のため、たくさん時間とエネルギーを費やしていることになりましたね。

母 先生、いったい横浜市の人口は、どこまでふえ続けるのでしょうか。

先生 一〇年以内に三〇〇万人になるのは、ほぼ確実といっているでしょう。日本全国をおお都市化のいきおいが、まだ当分は続くでしょうから。東京の区部や大阪市のようになぎつり詰めたんだら、五〇〇万人以上はいることになりましたが、それでは道路や交通がパンクし、適正な都市活動ができなくなる。また人間生活に欠くことのできないみどりも失なわれてしまうから、そこまでは無理でしょう。横浜市では、昭和六十年の目標を、三五〇万人程度にしているようです。

息子 人口が急激にふえると、道路や交通がパンクし、みどりもなくなるといいますが、その他にはどんな

な影響があるのですか。

先生 市民生活のあらゆる面に影響があります。人口がふえれば、市は道路・下水道・公園などをつくらなければならぬ。学校や保育所も必要です。ゴミも処理しなければならぬ。ところが、横浜市のように人口が急に、また大幅にふえると、どうしてもこのような施設をつくるのが遅れがちになってしまいます。その結果そこに住む人は、日常生活を営むうえでたいへん不自由しています。それに、なにより大切な問題として水の問題がありますね。横浜の上水道は、昭和五十年の人口に必要な量までは水源が確保されているようですが、それ以降はあらたに水源を求めなければならぬ。ところが、むかしからの水をめぐめる争いは、現在でも解決されていません。二、三〇年前までは、水の利用者は農業関係者がほとんどで、農民同志が水をめぐって血なまぐさい争いをくり返していました。その後、水力発電所の建設で、農業と電力との紛争が起り、さらに現在では、人口や産業が都市に集中

したため、上水道用水や工業用水の需要が増大し、各都市で水源が不足してきた結果、この水争いは水源県と需要県の対立となり、問題は一段と深刻になってきました。

息子 そうすると、人口がふえたから祝賀会などと、のんきなことをいってはおられないわけか。

娘 むしろ、非常事態宣言都市とでもいった方が、ふさわしい感じね。

郊外部のスプロール

息子 そんなに人口がふえるから、住宅地の開発もすごいんだな。

母 家の前の道路も、ダンプカーがうるさいやら危いやら、いやになります。それに道路もすっかりデコボコになり、日照りの日が続くとホコリがひどいし、雨が降れば降ったで泥水がひどいですよ。

娘 住みにくくなったわね、ここも。

父 この団地の奥もそうだが、だんだん不便な所に家

が建つようになってきた。

先生 年間九万人という人口増加があるので、横浜市内の農地や山林はすさまじいいきおいで宅地化されています。宅地開発をするには、市の許可や認可が必要ですが、昭和四十三年には六〇七件、一、五三一ヘクタール、四十四年度には七〇一件、一、四七一ヘクタールの申請がありました。開発が認められたものは、四十三年度は四八二件、一、〇九七ヘクタール、四十四年度はじつに五八八件、一、三三五ヘクタールにもなっています。四十四年度に認められた宅地開発の面積と同じ面積が、今後毎年開発されていくとすると、横浜市は一九年後には農地・山林が全部宅地化され、全市域に住宅がびっしり建てられることになる。つまり横浜市中心部から、昭和四十年の国勢調査による人口集中地区と、その後宅地開発が認められた面積を差し引いた残りの面積を、四十四年度に認められた宅地開発面積で割ると、一八・五年という計算が成り立つわけです。

息子 人間が、横浜全市の田も畑も林も食いつくす。まさにイナゴの大集団だな。

先生 そのイナゴの集団からみどりをまもることも、考えられてはいるのです。金沢区の円海山周辺は近郊緑地保全区域に指定されています。近郊緑地保全区域というのは、大都市郊外の相当大きな樹林地で自然環境のよいところを、市民の健全な生活環境を確保するために、首都圏近郊緑地保全法にもとづいて指定される区域です。また昭和四十三年に都市計画法が全面的に改正され、原則として住宅を建てることを禁止する市街化調整区域がもうけられました。横浜市では、市域の二五・六パーセントにあたる一万六七三ヘクタールを市街化調整区域に指定しました。この区域では宅地開発が禁じられ、農地や緑地が保護されるはずですが、よほどきびしく運用しないかぎり、その効果はあがらないでしょう。ところで四十三年に認められた全国の宅地開発面積は六、〇九四ヘクタールでしたが、横浜市はその一三パーセントをしめている。神戸市や

表 1-6 宅地開発の推移

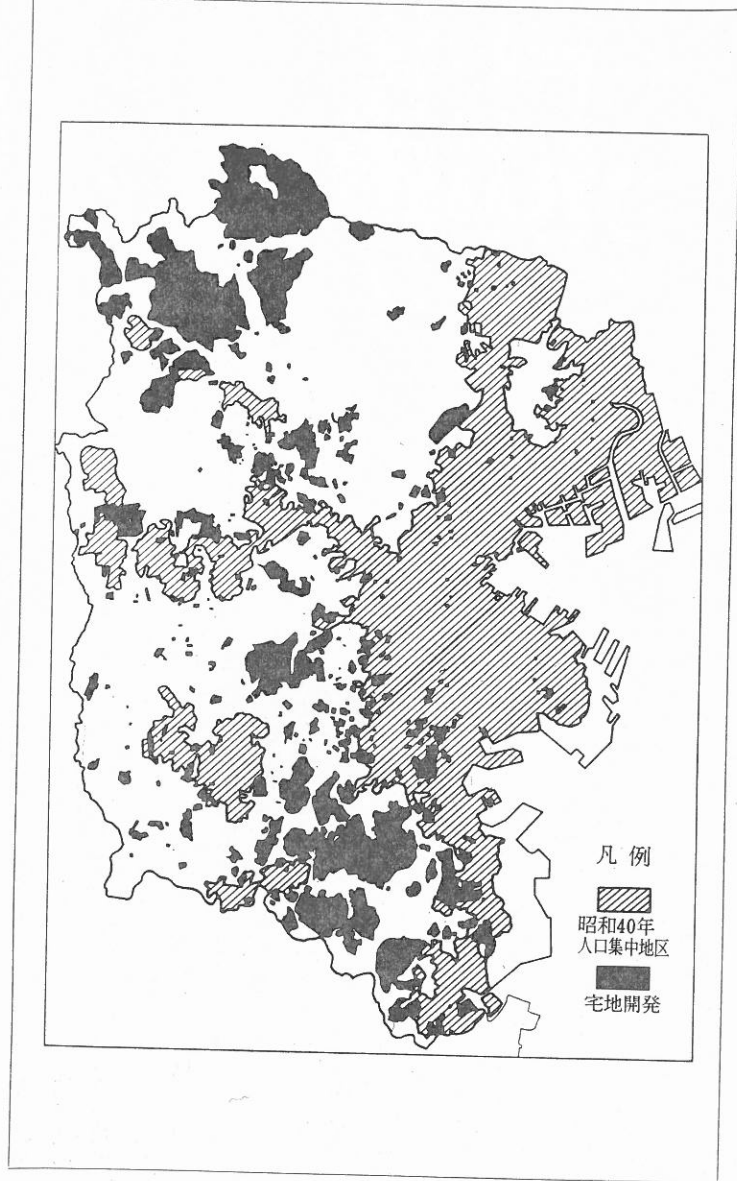
	年度	37	38	39	40	41	42	43	44	計
開発申請合計	件	217	406	481	552	587	646	607	701	4197
	ヘクタール	186	282	586	651	442	1007	1531	1471	6156
開発許可合計	件	96	292	356	418	424	459	482	588	3115
	ヘクタール	73	228	303	458	291	698	1097	1335	4483

資料：建築局宅地指導課調べ

名古屋市など、ほかの大都市と比較してみると、いかに横浜市内の宅地開発が活発かわかります。第二位の神戸市でも、横浜市の三割にもなっていない。そしてこれらの宅地開発は、港北区・戸塚区など周辺の区に集中しています。この地図(地図1-1)を見て下さい。ほとんど周辺部全域にわたって、宅地開発がおこなわれているでしょう。大・中・小ささまざまな規模の開発が、バラバラに、ちやうど虫が食ったようにおこなわれており、これをスプロール現象といっています。母 本当に地図を虫が食べたようね。どうしてこんなことになったのでしょうか。

父 地価が高いから、大規模な開発をするには資金の面で大変なのだろう。宅造業者といっても、全部が全部、大企業というわけでもないし。
先生 そこで横浜市ではスプロールを防ぎ、集中する人口を計画的に受け入れるため、住民参加による港北ニュータウンの建設を進めています。ニュータウンは約二、五〇〇ヘクタールで、昭和六十年を目標にして

地図 1-1 宅地開発現況図



います。これが完成すれば三〇万人が住む理想的な住宅地となるはずで、今後の宅地開発のモデルとなるというのが看板のようです。

母 広報紙かなにかで、港北ニュータウンのことは読んだように思いますが、まだ私たちには夢のような話ですわ。

父 とにかく、いまは宅造すれば飛ぶように売れる。そんな時勢だから、なかには質の悪い宅地開発がおこなわれるのだね。

先生 道路や下水道が不完全だったり、バスなど交通機関を考えていなかったり、小学校や中学校に通うのに不便だったり。雨がふれば、河川がはらんする原因となって、たいへん危険な状態となるところもでてきます。そしてこれらの施設は、人が住むのにどうしても必要なものばかりですから、市がその後始末をしなればならなくなります。しかし、宅地開発が非常に多いこととスプロールの結果地価が高騰することから、その後始末には多大な資金が必要となっております。

市の財政を圧迫しています。そこで市では、昭和四十四年九月に横浜市宅地開発要綱をつくっています。この要綱は、宅地を開発したものから学校用地などを市が安く確保して、市の財政負担を少しでも軽くすることをねらいとしています。この要綱を適用しても、市の負担額は非常に大きいようです。

娘 なにか具体的な数字がでているのですか。

先生 山林や農地が宅地になり、そこに一ヘクタールあたり一二〇人住むと仮定し、これらの都市施設をつくるのにどのくらい費用がかかるかを、市で試算しています。それによりますと、市民一人あたり二二三、五〇〇円必要だそうです。一年に約一〇万人増加するとすれば二二三億五、〇〇〇万円もあらたに投資しなければならぬ計算になる。またその施設を維持・管理するために、毎年一七億四、〇〇〇万円が必要ですから、これにたいして、その人たちからの税収は、一人あたり一七、七〇〇円であり、総額一七億七、〇〇〇万円と推計しています。もちろん、公共施設をつくる場

合、国からもある程度お金はもらえますが、都市施設をつくるのに投じた資金を回収するには、長い年月がかかります。四十五年度の一般会計予算は九〇七億二七〇〇万円ですから、宅地開発、そのもととなっているのは、人口増加ですが、これがいかに市の財政を圧迫しているかわかりましょう。このため、新しい住宅地に必要な都市施設の整備も遅れがちとなり、市民生活に大きな支障をきたしかねないことになっています。また、新住宅地にたくさんの投資をおこなっているため、古くからの市街地の方に手がまわらず、以前から横浜市に住んでいる市民の生活環境をよくすることも十分にはできないなど、極言すれば市民全体が、人口急増やスプロールの犠牲者となっています。

都心部の過密

娘 虫食い状態の郊外にたいして、都心部は人も家もぎっしり。と、この道路は車、車、車。

母 先週の朝の通勤の午後にな、買い物で伊勢佐木町に

行ったのよ。ちょっと大きな荷物になったので、帰りはタクシーに乗ったのですが、高島町の交差点で車が混んで、すっかり遅くなってしまったわ。夕食の仕度もしなくてはいけないし、ほんとにイライラしちゃった。

先生 奥さんは悪い時間に、一番混雑の激しいところに行くのですね。週末の夕方、市内の各地で道路交通がマヒ状態になっていますし、高島町の交差点は県内でもっとも混雑の激しいところなのです。昭和四十四年の一年間に信号三、四回待ち、一車線に四五―六〇台停車、長さでは三―四〇〇メートルという状況以上の混雑が発生した延時間は、高島町交差点の四、一〇七時間一五分を最高に、鶴ヶ峰・西谷・君ヶ崎・桜木町駅前で二、〇〇〇時間をこえている。これを方向別に一日平均をみると、高島町・桜木町間、鶴ヶ峰・西谷間の上り下りが、ともに五時間をこえています。(六四ページ「交通難」の項、図1―4参照)

娘 まさに過密現象ね。自動車の増加に道路の整備が

追いつかない……。ところで横浜の街なみはいかにも雑然としてまとまりがなく、そのうえ、あまりきれいでないという感じがしますが。

先生 そういう感じは、いろんなことがかさなっててくるのです。一般に過密というのは、いれものにして中味が多すぎる。中味にたいしていれものが小さすぎるといことです。大都市に人口や産業が急速に集中し、当然必要となる社会投資などが追いつかず、都市生活の安全性・快適性が失なわれる。都市活動の効率性も悪くなる。交通渋滞も、このような過密化現象の一つの結果といえるでしょう。横浜市でも、過密化現象が急速に進んでいます。横浜市の都心部やその周辺など、古くからの市街地には住宅・工場・事務所・商店など、さまざまな種類の建物が混り合い、ぎっしり建てられている。建物の敷地は細分化され、しかも一、二階の低い建物が多く、道路や公園など公共的なスペースが不足したまま密集している。昭和四十五年の資料ですが、市域面積にたいして道路面積六・二

パーセント、公園面積〇・六パーセントにすぎません。中心五区の平均でも、道路一〇・七パーセント、公園一・九パーセントどまりです。このため住宅地域では、ばい煙、騒音などの公害が発生しています。また大地震や大火災がおこったら、大きな被害がでることが予想されます。道路にたいして車が多すぎると、路地にまではいり込み、住宅地での交通事故もふえています。都心部では、道路や公園などのオープンスペースが四〇パーセントぐらいたないと、ゆったりした感じはしませんね。それに危険も防げない。

息子 過密化は市民生活を混乱させるばかりか、生命まで危険にさらしているんだな。

父 都市の働きという面から考えると、横浜の都心部は、中味が多すぎるといふより、むしろいれものが小さすぎるとはいえないかな。大都市らしい働き場所がないと、横浜は、昼間、東京に働きにいった人が、夜、帰って寝るだけの街になってしまう。もっと事務所とか商業施設をふやし、大都市としての働きをする必要

があるのではないですか。横浜駅周辺や関内地区の都心部でさえ、まだまだ三―五階のビルが多いし、これが東京、大阪につぐ第三位の大都市の中心地とは、残念ながらとても思えない。

先生 たしかに横浜市の都心部は、人口一〇〇万人程度の規模である、といわれています。一平方キロメートルあたりの事業所数をくらべてみると、西区と中区の都心二区の平均は七七八で、東京区部全体の平均よ

表 1-7 1 km² あたり事業所数

東京都	268.0	横浜市	175.4
区部	868.7	中心5区	428.0
都心部	1,887.9	都心部	778.0
副都心部	1,632.6		

資料：1「横浜市の事業所 昭和44年」
(総務局統計課)
2「事業所統計調査報告 昭和44年」(東京都)

りも少なく、千代田区など都心区に比べたら、その半数にもなっていません。しかも、西区や中区では、事業所の増加は頭打ちになっている。このことは横浜の都心部の土地が、有効に利用されていないにより証拠です。都心部は公共的な空地を十分に確保しながら、建物を高層化し、土地を高度に利用しなければなりません。またここには都市活動の中心地にふさわしい業種、たとえば、取引き・情報産業・大商業施設などの三次産業が集中することが要求されます。ところが現実には、建物はあまり高層化されていませんし、高層化されても、狭い敷地をそのまま利用したエンピツビルに近いものも多い。隣接の土地をまとめて、共同利用する場合が比較的少ない。また都心部に存在するのが不適当になった工場もたくさんあります。

娘 人口がどんどんふえるのに、都心部では依然としてむかしのままに土地が使われているのですね。都心部を二三〇万市民にふさわしい内容のあるものにつくりなおさなければ、ベッドタウン化は進む一方ね。

先生 もちろん市には都心部再開発の計画があります。民間にもその動きがみえます。横浜駅の周辺や、三菱ドック地区の再開発もかなり具体化し、工事も一部始まっているそうですよ。昭和四十二年の市の調査によると、市内の製造業六、〇〇〇工場のうち、移転を希望する工場が一、二二九工場もあります。その理由は、敷地が狭くなったもの、公害の発生源として移転せざるをえなくなったものが合計一、〇八四工場となっています。また卸売業、倉庫業など流通関連企業の実態調査によると、自家用倉庫の新・増設を希望している三六二社のうち、八一パーセントは敷地が確保できていません。とくに中区など中心五区の企業は、二五五社が用地未確保です。このように過密化する市街地では、公害が発生する工場や、広い敷地を必要とする企業が存在できにくくなってきており、また多量の交通量を生じる流通関連企業の立地も困難にしています。

父 そうですか。そうするとその跡地を上手に使うこ

表 1-8 移転希望工場 (製造業)

	全工場数	移転希望工場	移転希望理由別		
			敷地狭小	公害発生	その他
全市	6,000	1,239	854	230	155
中心5区	3,965	821	572	146	103
鶴見	1,046	227	165	31	31
神奈川	593	144	98	23	23
西	480	124	81	32	11
中	431	78	50	15	13
南	1,415	248	178	45	25

注：昭和42年12月末現在

資料：「横浜工業の実態 1968年」。(経済局総務課)

とが必要だ。産業界のこうした動きは、都市を市民生活中心につくりなおすチャンスですね。

先生 市では、横浜駅周辺と関内地区の二つに分断されている都心部を、一つに結びつけて強力な都心部につくり変えることを考えているようです。しかし、これには膨大な資金が必要ですから、実際には、その大部分が民間の力でおこなわれることになるかも知れません。そうすると、公共性が軽視されるおそれもありますから、市が十分に指導し、規制しながらりっぱな都心部ができるように考えていかなければならないでしょう。

臨海部の変貌

娘 スプロールの郊外、過密の市街地についてお話を聞きましたが、臨海部の方では、埋立が盛んにおこなわれていますね。先日お友達に誘われて、磯子Pホテルのダンスパーティーに行ったのですが、ロビーから海を眺めたら、大きな工場と高い煙突ばかりが目につ

いて……。海もまたなくなっていくのね。

父 現在、自然のままに残されている海岸線は金沢だけだが、これも近く埋め立てられるようだ。

先生 横浜市の発展の歴史は、そのまま埋立の歴史ともいえます。伊勢佐木町・関内・横浜駅西口すべて海だったのです。鶴見・神奈川の工場地帯も埋め立てられたものです。最近では、臨海工業地帯として根岸湾が埋め立てられているほか、本牧ふ頭を建設するための埋立工事もほぼ完了しました。根岸湾を埋立て一大臨海工業地帯を形成する計画は、昭和三十年代に日本経済が高度成長を続けているなかで生まれました。

父 当時は全国の自治体が、工場誘致に血まなこだったからな。

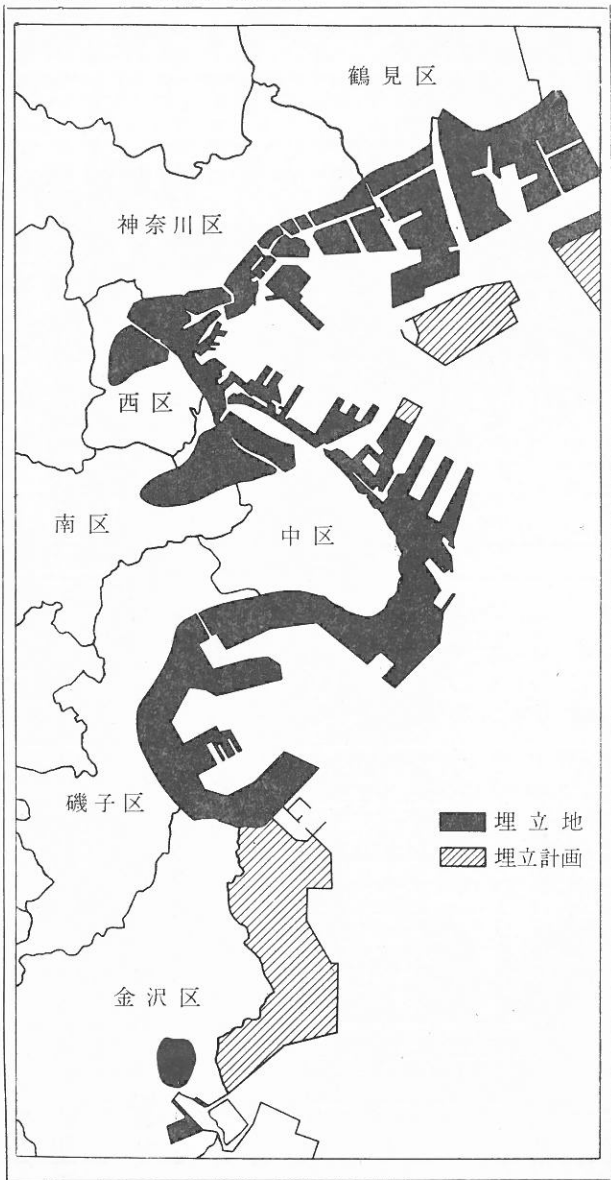
先生 根岸湾埋立工事は現在、第二期工事の最後である「ハ」地区の埋立がおこなわれています。これが完成すると、全体で六一三ヘクタールの大臨海工業地帯が形成されることとなりますが、すでに日本石油、石川島播磨、昭和電工、東京電力、東京ガスなど、日本

の代表的な大企業が進出しています。

父 鶴見の日本鋼管も扇島を埋め立て、そこに工場の

一部を移転する計画らしいが、公害問題で横浜市、川崎市、神奈川県は、日本鋼管との話し合いを長いあい

地図 1-2 変りゆく臨海部



だ続けたようだね。

母 あれは、工場から出る亜硫酸ガスの濃度を少なくさせようと、横浜市などが最後まで頑張ってたもめたのでしょう。

娘 住民運動も盛んでしたわね。「京浜に青空を取り戻す会」の人たちが、鶴見駅でビラを配ったり、署名運動をしていたわ。

息子 あそこに、横浜・羽田線という高速道路があるけれど、別名「公害線」っていうんだよ。

先生 鶴見、神奈川地区の臨海工業地帯は、過去半世紀にわたり、日本の重工業の最大の集積地として発展してきました。ところが、この地域は古くからの工場地帯であるため、すでに過密化しており、工場の新増設は用地、用水の面からきわめて困難になっています。一方、工業界では技術革新が急速に進んでおり、全国的にいえば最新の設備を備えた新しい工場が、続々と建設されています。ですから、鶴見、神奈川地区の工場設備は全体として古くなっており、全国

にしめる生産額の割合も年々さがっています。日本全

体の総合計画である全国総合開発計画のほか、首都圏整備計画でも将来、京浜工業地帯がスクラップ化、老朽化する、と予想しています。日本鋼管の移転計画の背景には、このような状況があるのです。そしてこの鶴見を中心とした臨海工業地帯では、住民の側から公害追放の要求が高まっていますし、工場として老朽化する施設を改善する必要も生じており、この地区での工場の存在は大きな変革期をむかえています。

娘 千葉県の方でも埋立地にどんどん工場が進出していて、やはり公害がひどいでしょう。これでは東京湾地域は、公害が広がる一方ね。新聞にもでていたが本牧沖で工場のヘドロが不法に捨てられ、そこから異常に高い総水銀量がでるなど、東京湾もすっかり汚されているわね。

父 東京湾地域の公害は深刻になる一方だが、首都圏という膨大な消費地をひかえているから、東京湾の埋立地は企業にとってきわめて魅力があるんだよ。

先生 昭和三十年代の急速な重化学工業化が、このように広大な臨海工業地帯の造成に拍車をかけたのです。東京湾臨海部は四十三年八月現在、すでに一万六〇八ヘクタールの埋立が終わっていますが、このほかに、一万二、七八四ヘクタールが埋め立てられるようです。さっき話がたように、横浜市では、金沢地先の埋立計画もかなり進んでいます。

母 美しかった金沢の海も、灰色の工業地帯になるのですか。

先生 金沢地先埋立計画の目的は、これまでの埋立の目的と本質的に違うようです。つまり、これまでの埋立は、工場用地をつくって大企業の工場を誘致することを目的としていました。ところが金沢地先の埋立は、都市再開発と密接に結びつけることにより、埋立による効果がよりいっそう、市民全体におよぶように計画されています。横浜の都心部やその周辺には、多数の中小規模工場が住宅・商店・事務所と混在しており、市民はいろいろな公害に悩まされています。このよう

なことをいっきょに解決するため、これらの工場の近代化と集団化をはかりながら、金沢地先に移転させようとするものです。埋立地は六六〇ヘクタールですが、ここには公害のない、みどりにつつまれた工場と、そこに働く人を中心とする住宅が建てられるはずですよ。市民のいこいの場として、大規模な海の公園やリクリエーション施設もつくられるようです。

娘 さきほど、港北ニュータウンのお話を聞いた時もそうでしたが、計画の趣旨があまりりっぱだと、かえって信用しにくい気がして。とくに金沢の埋立は、市民からは金沢八景を、また漁民からは漁場を奪うものですから、そのマイナスを十分補うようなものを、本当につくってみせてほしいと思いますね。でも果して、計画通りのものができるでしょうか。

先生 それは、市の努力と市民の理解による以外にないでしょ。

娘 そういわれれば、まさにその通りでしょうが。

先生 不信任が残りますか。お役所が住民参加だとか、

働く人を中心に、とかいってたって……と、そうなんでしょう。その不信感はね、きつと明治以来、いまでも日本のお役所が国民にあたえている印象、いわば積年の宿弊のせいでしょうね。それはともかくとして、金沢の海の両隣りは、北も南もいじめんに埋立事業が進んでいます。そうした中で、もし市が金沢の埋立をしないとするれば、金沢八景の美しさはいつまでも保存できるものでしょうか。そういう問題もありますね。まあ、港北ニュータウンにしても、金沢埋立にしても、横浜市の今後の実績をまつことにしましょうか。

父 話がちょっと横道にそれたようだが、埋立といえば、本牧ふ頭も埋立でつくったものでしたね。コンテナ専用岸壁や重量物を専門にあつかう施設もあり、近代的なふ頭のようなですね。

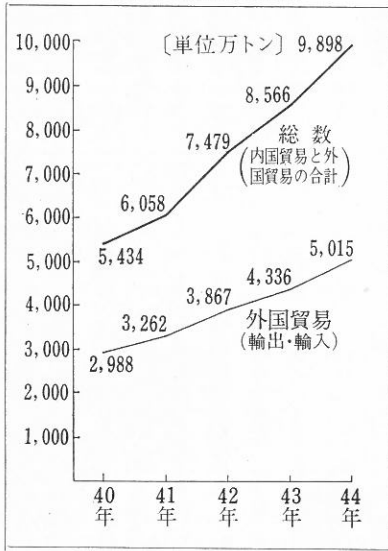
先生 横浜港であつかう海上出入貨物は、年々大幅にふえています。このため港湾施設が不足し、港は混雑をきわめています。そこで昭和三十八年度から、本牧ふ頭建設と本牧ふ頭関連産業用地の埋立工事がおこな

われています。産業用地は四十二年に完成し、ふ頭のほうもほぼできあがり、一万五、〇〇〇トン級の船が二六隻、二万五、〇〇〇トン級の船が三隻、同時に停泊できる岸壁が完成しています。このうち重量物専用のバース(停泊数)として、一万五、〇〇〇トン級のものの三バースが用意されているほか、コンテナ専用化に備えて、二万五、〇〇〇トン級のコンテナ専用ふ頭が三バースあります。現在は二万五、〇〇〇トン級のコンテナ専用ふ頭一バースを建設するため、最後の工事をおこなっています。これが完成すれば本牧ふ頭は全部完成することになり、外国との貿易による貨物六〇八万トンが取り扱われるそうです。横浜港の取扱貨物量は、ぐんとふえることになります。

父 そうすると当然、臨海部では港湾貨物が大量にできることになりそうですね。それに工場地帯にも原材料や製品の搬出・搬入があるから、交通量も相当ふえるだろう。

母 いまでも混雑が激しい都心部の道路に、これ以上

図 1-2 海上出入貨物の推移



交通量がふえたら、もう完全にお手あげですね。先生 そうですね。いま横浜市で進めている高速道路横浜・羽田線の延伸や中央線・磯子線などの計画は、港や工場地帯から発生する交通が都心部の平面道路にはいってこないようにすることを、大きなねらいとしているようです。また、東京湾の各港や臨海工業地帯を結ぶため、東京湾岸道路をつくる計画があり、一部はできあがっています。この道路が完成すれば、混雑

の激しい市街地を通らずに、千葉県・東京都・神奈川県等の臨海部が連絡できます。それに、川崎と木更津を横断堤で、横須賀と富津を架橋でそれぞれ結ぶ計画もあります。しかし、人口や産業の集中をもたらすような開発は、東京湾周辺ではもうおこなっていけないと思います。この地域は、公害をはじめとするさまざまな過密現象がおこっています。ですから、その開発をおさえ、むしろ保全しながら、現在の過密現象を解決すべきです。それに、横断堤の計画は海水の流れを妨げ、東京湾をドブ海にしてしまう危険性もあります。また東京湾臨海部の工業化は土地利用の面からも、それが最適の利用方法とはいえないでしょう。なぜかといえば、東京湾に面する東京・川崎・横浜の既成の市街地は、日本の政治・経済・文化の中心地です。そしてこの地域での活動は、人間の体にたとえれば頭脳にあたり、全国に大きな影響をあたえています。ですから、ここには管理・調査・情報交換・取引など管理中枢的な業種が集中することが望ましいといえます。工

場などを、その他の地域にもっていけば、大都市へ人口や産業が集まるのを防ぐのにも、役立つでしょう。

横浜の経済力

父 内陸の方から海まで、ひとあたり説明してもらったわけだね。ところで、横浜の経済活動と関連のあることと思うのだが、ここに移ってきてもう一〇年以上になるのに、ちょっとした買物だと、いまでもやはりこのへんではまにあわないらしいですな。時おり、女房に頼まれましたね、勤め帰りに横浜駅西口で買ってくるがありますよ。

先生 たしかに、郊外部に商店の数が少ないのですよ。小売店の数と人口をくらべてみると、保土ヶ谷・港北・戸塚などの各区では、一商店あたりの人口が西区や中区の二倍以上になっています。急激な人口増にたいして商業施設がおいつかず、商店が地域的にアンバランスになっているのですね。それからもう一つ。昭和三十三年から四十三年までの人口の伸びにたいする小

売商品販売額や、商店数の伸びの比率をみると、横浜は六大都市の平均をはるかに下まわっています。これは横浜の小売業が、人口の増加した割合には伸びていないことを物語っているのでしょう。

娘 横浜にもこれだけの人が住んでいるのですから、東京の新宿や池袋・渋谷のような商店の中心地ができてもよいはずですね。もっとも、伊勢佐木町や元町などには、東京からわざわざショッピングにくる人もあるようですが。

先生 それはこうみることもできるでしょう。いま話のでた小売業の年間販売額や商店数なども、絶対数では、三十三年から四十三年の一〇年間で、大都市のなかで横浜は最高の伸びをみせています。現在では、戦後の接取などによる商業部門の出遅れも回復し、さらに最近の人口のいちじるしい増加が、消費市場をつくっているのです、今後、発展の可能性は大いにある、というふうにみることもできるわけです。

父 しかし、すぐ隣りには東京という大中心地がある

表 1-9 小売業店舗数、商品販売額

	昭和33 (A)		43 (B)		B/A		33 (C)		43 (D)		D/C		33 (E)		43 (F)		F/E		D/C		F/E	
	人口 (万人)		小売店舗数		小売商品販売額 (百万円)		小売商品販売額 (百万円)		D/C		B/A		F/E		B/A		F/E		B/A		F/E	
東京都	761.5	901.2	118	133,565	189,546	142	693,367	2,925,427	422	120	358											
横浜市	125.4	204.7	163	20,958	30,023	143	83,449	439,790	527	88	323											
名古屋市	146.2	199.6	137	32,294	42,761	132	108,603	563,058	518	96	378											
京都市	124.2	141.0	114	25,827	28,942	112	88,895	355,569	400	98	351											
大阪市	280.8	307.8	110	62,112	71,856	116	258,712	1,070,938	414	105	376											
神戸市	106.2	125.3	118	22,463	23,137	103	80,276	282,371	352	87	298											

注：1 人口は10月1日。店舗数、販売額は7月1日現在。2 比率は百分比で示した。資料：各市「商業統計調査 昭和43年」

ために、横浜の商業がさらに発展することは、容易なことではないとも思えるのだが。

先生 たしかに東京の影響は強いと思われれます。たとえば、小売店の販売額のうち、その都市の市民に販売された額の割合は、東京が五〇パーセント台であるのに、横浜ではじつに八〇パーセント以上となっています。このことは、横浜の小売市場が、市民中心の閉鎖

的なものであって、東京はもちろん、川崎や横須賀など横浜市以外の需要をひきつける力が弱いということと、また一方では、横浜市民がわざわざ東京まででて買物をしていくといった購買力の流出もかなりあると考えられます。ですから、横浜市民の購買力をひきだし、さらに近郊の人たちの購買力もひきつけるため、市街地の再開発を積極的におこない、その一環として

商業の核になる地区をつくりあげていくことが重要だと考えられます。

父 小売店の問題について、卸売業についてはどんなことがいえますか。

先生 そうですね。卸売業で特徴的なことは、昭和四十三年、一店あたりの年間商品販売額は二億二、〇〇〇万円、大阪・東京・名古屋、この三者は大同小異

表 1—10 卸売業店舗数・年間販売額

	店舗数(A)	年間販売額(B) (百万円)	B/A (百万円)
東京都	40,964	21,567,808	527
横浜市	3,486	766,110	220
名古屋市	10,827	5,664,671	523
京都市	5,062	1,063,700	210
大阪市	23,619	13,411,230	568
神戸市	3,358	897,339	267
北九州市	2,263	454,938	201

注：昭和43年

資料：各市「商業統計調査昭和43年」

ですが、その四割程度ということ。それから、従業員数も一〇〇人以上の大卸売業者はわずかに二八社で、全体の一パーセントにもたらず、一店あたりの平均は一〇人ほどで、その規模が非常に小さく弱いという点があげられますね。

息子 ヘーえ、名古屋の四割。横浜はそんなにお粗末ですか。

先生 やはり、すぐ隣りに東京という中心都市のあることが第一の原因でしょう。たとえば、横浜市の小売業の仕入先は、昭和三十五年、県内六三パーセント、東京三三パーセント、その他四パーセントであったが、四十三年には県内が五四パーセントに落ちて、東京三八パーセント、その他八パーセント、と上がっていますし、卸売業者についても、東京から仕入れる割合は、二八パーセントから三八パーセントにふえています。ますます東京への依存が進んでいる、とみることでございますね。第二の原因としては、戦後、横浜は広範囲にわたって米軍に接収されたため、卸売業の拠点

を確保することができなかったという点をあげることができましょう。

娘 小売業や卸売業のほか、横浜港の役割をどうみたらいいのですか。

息子 たしかに港へ行ってみると、どのふ頭も満船だし、沖待ちの船も多く、そのあいだをはしげがいきかっいて、さかんなエネルギーを感じるな。

先生 その横浜港を経由する輸出貨物のうち、神奈川県内で生産されたものは約四割で、残りの六割は、東京を中心とした関東地方をはじめ全国におよんでいます。輸入貨物についても同じような傾向がみられるわけですが、このことは横浜港が日本の港である以上、当然のことと考えられます。ところで、横浜港と横浜経済ということになると、両者の接点にたつ貿易業者の実態について考えてみる必要がありますね。横浜の地元貿易商社は、零細な規模のものが多く、取扱額一〇億円以上のものは六パーセントにもみならず、大きな信用力とか資金力を必要とする重化学工業品の取扱

いはほとんど不可能で、繊維や雑貨などを扱うものが多くなっております。これは横浜港の貿易と横浜市の生産が重化学工業化しているにもかかわらず、横浜市内にはそれを取扱うことのできる貿易商社を欠いているということでしょう。ですから、港のもつ経済効果は、主として港湾業務に従事するものの雇用など、直接的な効果にかざられているといえるのではないでしようか。

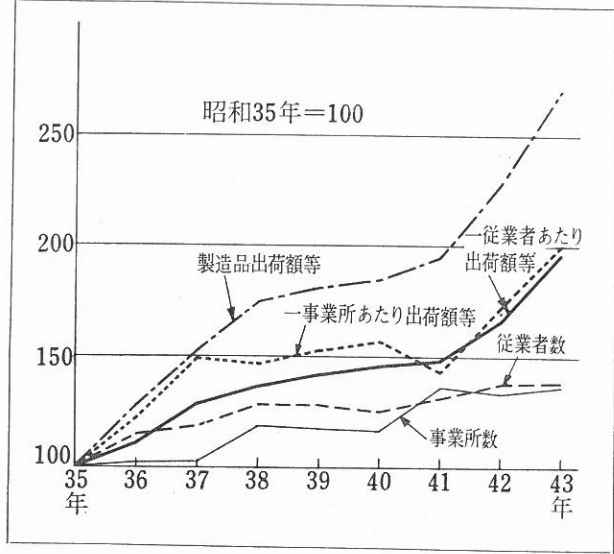
父 そうすると、横浜港の繁栄すなわち横浜経済の発展、というわけにはいかないのかな。

先生 そう。むかしは生糸の輸出などをおして、港と横浜経済は深い関係をもっていたけれど、現在はそういう図式はあてはまりませんね。そこで、貿易業者の体質を強くするとともに、商品の常設展示場や取引のあっせんや情報交換の場、さらに国際会議場などの貿易に関する国際的な中枢管理機能をつくり、育てていくことを考える必要があると思います。

息子 小売業も卸売業も貿易業も、なんだか頼りない

話ですが、工業はどうですか。京浜工業地帯をもっているのだから、これは大規模でしょう。

図 1-3 工業の推移



先生 戦前は鶴見・神奈川などの区に、わが国でも有数の大企業が立地し、またそれとの関連で中小企業群も集まって、京浜工業地帯の一面を形づくっていたし、さらに最近では本牧・根岸・磯子の臨海部へ大企業が進出しているのは、ご承知のとおりですね。

父 それに、横浜線の沿線や戸塚などの内陸地区にも、電機や機械関係の工場がどんどんできてくるようだが、先生 そんなふうには、あらたに工業地帯が広がることによって、昭和四十三年の製造業の事業所数・従業員数は三十五年の一・四倍、出荷額も約三倍の一兆五、〇〇〇億円になり、その結果、出荷額は全国の都市中第四位をしめるにいたっています。業種別にみると、輸送機・電機・機械などのいわゆる重化学工業が高い比率をしめています。しかし、最近の京浜工業地帯の過密化や激しい都市化のなかで、これらの重化学工業は用地難などのため、もはや新しく工場をつくることはむずかしくなっており、重化学工業の比率は、しだいに下がってきています。それとは対照的に、軽工業

が大きな伸びをしめています。食品や印刷など、市民生活と密接に結びついた都市型工業というべきものが、比重を高めてきているようです。

娘 これまでお話のたいろいろの企業で、労働力不足の問題はどうですか。中小企業の比重の高い横浜経済では、当然、むずかしい条件をかかえていることと思われませんが。

先生 労働力の問題は、中小企業にかぎらず大企業でも問題となってきました。全体の半分以上の企業が労働力不足を訴えています。しかし、従業者数にたいする不足従業者数の割合は、大企業の五・一パーセントにくらべて、小企業は二二・五パーセントと高く、また小企業では退職率も二〇パーセントという高い数字をしめています。人が集まらない。集まってもすぐやめていく。たしかに、中小企業には深刻な問題になっているに違いありません。

母 最近では公害の問題がいろいろさわがれていますが、工場が生産をどんどん伸ばしても、住民の健康や生活

が犠牲にされたのではねえ。

父 横浜ゼンソクというありがたかない事態もおこっているし、また、帷子川からカドミウムが検出されたら、さっきも話がでたように本牧沖にヘドロが不法投棄されたりして。

先生 かつては、横浜にも工場誘致条例があって、多くの大工場がでてくれれば市税もふえるし、横浜が発展する原動力にもなるだろうと考えられていた時代もあったわけだが、現在は、横浜のような大都市では工業機能だけが突っ走るのではなく、商業や居住といった機能とうまく共存できるように工業機能の再編成をすすめていく必要があると思われませんか。

息子 工業機能の再編成とは、僕にはちょっとむずかしいことばだな。

先生 基本的には、横浜のような大都市には、鉄鋼や造船といった大規模な装置産業はおくべきではないということ、横浜には二三〇万人の市民の生活と結びついた食品・衣料・出版などの工業があらたに成り立

表 1-11 工業の推移

年次別	事業所数			従業者数		
	実数	前年対比	指数	実数(人)	前年対比	指数
昭和30年	3,527	95.5	78.8	102,379	100.1	60.8
31	3,484	98.8	77.8	112,537	169.9	66.8
32	3,991	114.6	89.1	127,980	113.7	75.9
33	3,895	97.6	87.0	130,435	101.9	77.4
34	3,827	98.3	85.5	144,596	110.9	85.8
35	4,478	117.0	100.0	168,509	116.5	100.0
36	4,547	101.5	101.5	192,570	114.3	114.3
37	4,584	100.8	102.4	199,788	103.7	118.6
38	5,340	116.5	119.2	215,757	108.0	128.0
39	5,285	99.0	118.0	214,946	99.6	127.6
40	5,242	99.2	117.1	212,095	98.7	125.7
41	6,088	116.1	136.0	222,791	105.0	132.2
42	6,000	98.5	134.0	230,897	103.6	137.0
43	6,096	101.6	136.1	233,666	101.2	138.7

- 注: 1. 昭和35年を100とする
 2. 事業所あたりの出荷額等の単位は万円
 3. 対象は全事業所

資料: 「横浜市の工業」(経済局総務課)

出荷額等			一事業所当り出荷額等			一従業者当り出荷額等		
実数(百万円)	前年対比	指数	実数	前年対比	指数	実数	前年対比	指数
199,823	107.6	34.8	5,342	—	44.0	184	—	57.1
259,391	129.8	45.2	7,055	132.1	58.1	218	118.7	67.7
344,400	132.7	60.0	8,274	117.3	68.2	258	118.1	80.0
355,842	103.3	62.0	8,607	104.0	70.9	257	99.6	79.7
420,615	118.2	73.3	10,423	121.1	85.9	276	107.4	85.6
573,782	136.0	100.0	12,138	116.5	100.0	323	116.9	100.0
731,040	127.4	127.4	15,131	124.7	124.7	357	110.8	110.0
874,229	119.6	152.4	18,076	119.5	148.9	415	116.1	128.6
1,002,022	114.6	174.6	17,779	98.4	146.5	440	106.1	136.4
1,038,047	103.6	180.9	18,517	104.2	152.6	455	103.5	141.2
1,055,913	101.7	184.0	18,991	102.6	156.5	469	103.1	145.6
1,115,760	105.7	194.5	17,451	91.9	143.8	477	101.6	147.9
1,309,795	117.4	228.3	20,941	120.0	172.5	544	114.1	168.7
1,545,106	118.0	269.3	24,247	115.8	199.8	633	116.2	196.2

てもよいのではないかということですが。これを都市型工業といっているのです。

娘 ところで、工業や商業などの産業の活動の成果は、生産所得とか分配所得とかいった尺度であらわされるわけですね。このような所得という点からみた場合、横浜の変化とか特色もなにかあらわれているはずですね。

息子 生産所得とか分配所得という意味がよくわかりません。

父 高校生にはちょっとむずかしいかもしれないが、生産所得というのは、農業や製造業や商業などが一年間にどれだけ価値をあらたにうみだしたかをしめすものだし、分配所得というのは、そのあらたにふえた価値がだれに分配されたかをしめすもので、企業の利潤とか、そこで働く人の賃金などを加えたものと考えよう。

先生 昭和四十三年の就業構造基本調査によると、就業者総数は九五万二、〇〇〇人で、そのうち第三次産

業の就業者は五二パーセントをしめ、その割合はしだいにふえてきています。また、第三次産業の生産所得が市民所得の総額にしめる割合は、三十六年以降、市民一人あたりの分配所得がふえるにしたがって増加してきている。これにたいして、第二次産業の生産所得の割合は逆の動きをみせています。さらに、四十年ごろからは、分配所得の方が生産所得を上まわるようになってきている。これらのことは、三十六年ごろをさかいにして、横浜市はしだいに従来の工業都市としての性格に、住宅都市としての性格を加えてきたということであらわすものと考えられます。

横浜と東京

娘 さっき、横浜のすぐ隣りに東京があるという話がありましたね。でもね、そのすぐ隣りがずいぶん遠くに感じられることもあるらしいわ。このあいだ、M市から友だちが東京へきたでしょう。それで、うちへいらっしゃい、といったら、またこのつぎにするって。

表 1-12 産業別事業所数、従業者数

	事業所数			従業者数			伸び率 昭和44/38
	昭和38年	41年	44年	38年	41年	44年	
全産業	54,064	62,528	73,053	598,096	679,453	781,490	135
第1次産業	57	115	186	407	911	950	326
第2次産業	8,636	10,053	11,965	285,552	299,335	332,163	139
第3次産業	45,371	52,360	60,902	312,137	378,864	448,351	134

注：国営、公共企業体を除く
資料：「横浜市の事業所 昭和44年」(総務局統計課)

表 1-13 市民1人あたり分配所得と産業別生産所得構成比

	昭和34年					昭和44年				
市民1人あたり分配所得(円)	155,304	187,500	230,510	262,222	299,864	330,683	345,509	389,061		
第1次産業生産所得構成比(%)	1.84	1.57	1.53	1.26	1.17	1.01	0.95	0.79		
第2次産業生産所得構成比(%)	48.59	51.27	53.13	50.51	50.07	50.15	47.61	44.85		
第3次産業生産所得構成比(%)	49.57	47.16	45.34	48.23	48.76	48.84	51.44	54.36		

おっくうだったらしいの、横浜までくるのが。

父 お父さんの友だちにも、そういうことがよくあるよ。どうも横浜によるのは、めんどうらしいね。

先生 よその土地の人には、横浜は東京のちょっと手前、あるいは東京のちょっと先、という感じがするようです。国鉄にしてもそうだし、市内を走る大部分の自動車も同様ですが、横浜は目的地ではなく、ただ通りすぎる土地、その意味で、横浜は通過都市的な性格をもっているといえるでしょうね。

父 もちろん、横浜の周辺都市の人が横浜へ買物にきたり、野毛山の動物園に遊びにきたりすることはあるが、大きくみれば、やっぱり横浜はね、都市がもっている働きというか、都市機能というか、それが通過都市にさせているのだろうね。

娘 もともと、お城を中心にして発達した町ではなく、港町として出発した都市ですし、東京がそれこそすぐ隣りにあって、中心都市としての働きをしているでしょう。ですから、東京は無論のこと、大阪や名古屋の

ような性格をもてといっても無理じゃないかしら。

息子 でも、もう少しなんとかならないものかなあ。大学といっても少ししかないし。

母 音楽だって、芝居だって、ねえ。

父 やっぱりマンモス都市東京が近くにあるということが、横浜にずいぶん影響しているのだろう。横浜にないものは、東京に行つてまにあわせる。そんな習慣がすっかりついてしまつて。

娘 もっとも、横浜だけでなく東京周辺の都市は、どこも総合的にバランスのとれた機能をもっていないという意味で、みんな片ちんばのようね。

先生 横浜の性格を歴史的にみると、まず明治から大正にかけて、横浜の発展をリードしてきた港湾貿易都市としての性格。そして大正から昭和、それから戦後にかけての近代的重工業都市としての性格。さらに、ここ一〇年ほどのあいだに急テンポで進んだ東京のベッドタウンとしての性格。これら三つのものがまざりあいながら今日の横浜がつくられているといえます。

ところで、横浜は日本の玄関として開港しましたが、これは東京に欠けていた港の働きを横浜で肩代りしたことを意味します。また京浜工業地帯が形成されることによつて、工業面で東京と不可分の結びつきをもつことになりました。さらに戦後は、首都圏の住宅機能の一部を分担しました。横浜がこれらすべてにおいて、東京との深い関係に結ばれています。

娘 東京に強く結ばれていることは実感としてよくわかりますが、いったい、横浜は東京にどのくらい依存しているのですか。さつき経済のところ、ちょっとそのお話はありましたが。

先生 東京は首都ですから、政治・経済・文化などどの面でも、全国的レベルの大きな力をもっているのは当然のことですが、首都圏という地方区域の段階でみて、政治的・行政的に力を集中しており、このため横浜は、札幌・名古屋・広島ほどの地方的レベルの中心機能ももっていない。したがって、大都市であるのに、東京への依存度は非常に高い。人口でみてみましょう

か。昭和四十四年の人口統計によると、横浜の人口移動率はきわめて高く、全国平均の約二倍です。このうち、市外への転出者は約一五万人で、神奈川県内転出が最高で約五万人、三四・三パーセント、ついで東京へ三万六、六四二人、二五・一パーセント。市外からの転入者は約二一万人で、東京からが最高で六万四、六三四人、三一・三パーセントとなっています。このへんのことは先にも少しふれましたね。それから四十年調査をみると、横浜から市外に通勤・通学するものの一七パーセントは東京へ通つており、とくに港北区四四パーセント、鶴見区四四パーセント、神奈川区三七パーセント、中区三六パーセント、戸塚区三二パーセントが高い比率をしめています。いまでできた数字から、職業や学校施設では、横浜が東京に依存し、逆に東京は横浜に住居を依存していることがはっきりわかりますね。

息子 ちょっと数字が多くなってきたな。

先生 ついでにもう少しごしんぼう願いますでしょうか。

表 1—15 横浜の発展方向

あなたは、横浜市を具体的にどのような機能の都市として発展させたらよいと思いますか。1つだけ選んで下さい	
経済的機能を充実させた「産業都市」へ	8.9%
教育文化施設をととのえた「文化都市」へ	18.6
流通機能を整備した「交易都市」へ	18.5
東京のような「総合的巨人大都市」へ	3.1
積極的な都市計画の実施によって都心再開発と郊外を整備した「広域都市」へ	26.7
現状程度の人口規模にしておき整備	13.6
その他	1.0
わからない	9.6
計	100.0

資料：「大都市の魅力」（昭和42年 大都市企画主管者会議）

都市を望む市民が多くないことだけは、『大都市の魅力調査』にもはっきりできていますが。（一五〇ページ「自治意識」の項のうち「都市づくりについての市民のイメージ」の部分参照）

表 1—14 横浜・東京間の人口移動

	転入者数(人)	転出者数(人)
転出入者総計	206,825	145,980
東京→横浜	64,634(31.3%)	36,642(25.1%)

注：昭和44年中

たしかに、東京への人口の集中は激しいですね。面積では全国の〇・五パーセントなのに、人口は一パーセントにもなります。ところが、機能の集中は、人口の集中よりもっと激しいといえます。たとえば、会社

数は全国の二七パーセントありますが、資本金五〇億円以上の大会社でみると五九パーセントで、半分以上が東京に集まっている。小売販売額は一八パーセントですが、卸売販売額は三〇パーセント。また、全国銀行預金残高は三五パーセントで、貸出残高は四三パーセント。これらの数字はいずれも、東京が経済機能のうえでどんなに強い力をもっているかを、はっきりしめしています。政治・行政・文化の集中度は、しろうと目にも十分想像がつくところですね。

娘 そういう巨大都市のそばで、横浜はどんな姿で成長していけるのかしら。

先生 すでにみてきたように、港湾都市・工業都市・住宅都市の三つの性格、これに新しく国際文化管理都市とでもいった性格を加えて、四つの性格の調和ある発展——抽象的にいってしまえば、まあそんなふうを考えられますね。だが、具体的には、将来、横浜市民は、東京との協力関係の中でどのように個性的な都市をつくっていくでしょうか。東京のような総合的の巨大

2 横浜市民の生活

物価高と住宅難

先生 さて、市民の日常生活で、なにが一番困るかといえどもですか。

母 ええ、それはまあ、この団地でも主婦の集まりがある、話はず物価高のことですよ。ここにきたころ、一〇〇円だせば一〇ピキも買えたサンマが、このころでは、一〇〇円で一ピキ買えませんでしたのね。

先生 そうでしょうね。横浜市民を対象にしたアンケート調査によると、身のまわりの問題の困っているこ

とでは、物価という答が三八・五パーセントで一番多いですね。横浜の総合物価指数は、昭和三十年を一〇〇とすると、四十五年七月では一八九・二。全国五万人以上の都市の平均では一八八・八になっていますから、横浜はそれよりわずか上まわっているわけです。とにかく、一五年間に、物価が二倍になるいきおいです。とくに、三十五年ごろからの上昇カーブが急になっており、物価問題は、そのころから始まった政府の高度経済成長政策と強い因果関係のあることがはっきりわかります。

娘 物価は上がっても、収入がふえているから生活はよくなっているはずだ、といった意見がありますね。まったく庶民の生活を知らない人か、そうでなければ特定の政治的な意図をもった人のことばだと思われそうです。

先生 統計では、昭和四十四年の横浜市民一世帯一か月の平均消費支出を四十年にくらべると、約三五・六パーセントの増加。同じく勤労世帯の実収入は三四

表 1—16 横浜の消費者物価総合指数の推移

	横浜市	人口5万以上の都市	
		総合	季節商品を除く総合
昭和30年平均	100.0	100.0	100.0
31年	100.3	100.3	99.6
32年	102.5	103.4	102.8
33年	102.6	102.9	103.1
34年	103.6	104.1	103.9
35年	107.9	107.9	106.9
36年	113.4	113.6	111.3
37年	121.0	121.3	117.5
38年	130.6	130.5	125.6
39年	135.6	135.4	131.2
40年	145.8	145.8	139.9
41年	152.6	153.2	147.6
42年	159.0	159.2	152.5
43年	166.5	167.6	160.7
44年	176.1	176.8	169.1
45年7月	189.2	188.8	178.7

注：経済局消費経済課調べ

・五パーセントの増加。両方、ほぼみあっている。一方、耐久消費財の普及率をみると、かつて三種の神器だった電気冷蔵庫・洗たく機・白黒テレビはいまでは

必需品で、そのうえに、クーラー・カー・カラーテレビの購入度合が高まっている。それに、教育やレジャーへの支出も必需的になり、また大型になってきたた

め、食料費などの基礎的な支出を切りつめなければならなくなつた。そんな事情も背景にあつて、庶民にとつては、物価高の重圧感がいつそう重苦しく感じられる。そういうことは、いえるでしょうね。

父 ところで、横浜の物価は、他の都市とくらべてとくに高いということはないの。

先生 総合品目でみれば、七大都市のうち東京について二番目に高いが、一つひとつの品目をみると、順位はまちまちだね。

息子 東京に近いから文化や経済の面ではおくられていゝる。東京に近いから物価は高い。横浜市民、これではたつ瀬がないな。

先生 たしかに、横浜市内の物価は高い方です。しかしね、全国の市町村別にあたってみると、東京都を一〇〇として横浜市の九九・二を上まわるところが、ずいぶんありますよ。総理府が、昭和四十二年にやった全国物価統計調査によると、調査した七六九市町村のうち、横浜市より高いところが六四市町あり、神奈川県下でも五市町が横浜市より高い。参考までにいえば、全国で一番高いのは鹿児島県名瀬市の一〇五・八で、一番低いのが徳島県上板町の八九・三でした。

娘 私、統計の数字はあまり信用する気がしないけれど、数字といえば、生活水準の指標だというエンゲル係数——食料費が家計支出に占める割合——は一貫して下がっていますね。都市勤労世帯の平均では、たしか三三パーセントぐらいになっていたように思います。

先生 横浜市の勤労者世帯の一カ月の収入は、昭和四十三年で一五万六、〇〇〇円です。これは一人の収入ではなく、横浜の場合、一勤労者世帯には一・五七人の職業をもった人がいることになっているから、その分の収入ということになりますが、このうち、所得税・貯金・借入金返済などにあてられるものを除いた消費支出は、七万七、〇〇〇円です。消費支出で伸びがいちじるしいのは、住居費や雑費などです。これは全国の傾向と一致するのですが、横浜市の場合、住居

表 1-17 七大都市の消費者物価地域差指数

	総合(家賃を除く)	生鮮食料品	繊維製品	耐久消費財	公共料金
東京都区部	100.0 (1)	100.0 (3)	100.0 (4)	100.0 (3)	100.0 (1)
横浜市	99.2 (2)	96.8 (4)	97.8 (6)	102.2 (1)	97.7 (4)
名古屋市	96.6 (7)	95.9 (6)	91.0 (7)	95.1 (7)	97.7 (4)
京都市	98.6 (4)	96.0 (5)	103.4 (1)	98.6 (4)	96.1 (6)
大阪市	98.7 (3)	104.1 (2)	99.3 (5)	97.0 (5)	94.5 (7)
神戸市	98.2 (5)	95.6 (7)	100.4 (3)	96.3 (6)	99.3 (2)
北九州市	97.8 (6)	108.9 (1)	101.5 (2)	100.3 (2)	98.1 (3)

注：東京都区部を100とする。カッコ内の数字は物価高の都市別順位

資料：「横浜の物価 昭和44年」(総務局統計課)

費と被服費が全国平均の伸びを上まわっています。とりわけ、住居費の伸びが大きく、住居費支出の家計支出に占める割合が大きくなっているといえます。市域外から流入する人口が多い横浜市の特徴と、食料費の増加傾向にともなう、食料費以外に支出するものがふえる傾向にあります。ですから、エンゲル係数が下がっているといっても、それだけで生活水準がよくなっているとか、生活が楽になっているとはいえないでしょうね。

母 それに、同じ収入でも、持家の人と借家の人とはずいぶん負担がちがいますよ。

先生 住居の形態と住居費支出の関係を調べてみますと、持家の人は住居支出で平均を下まわっているが、食料費・被服費・雑費などの費目では平均を上まわる支出をしています。他方、民営・公営を問わず借家の人は、住居費支出で平均を上まわっており、他の費目では下まわっています。とくに民営借家の人は、平均を二二パーセントも上まわる住居費の支出を余儀

なくされています。借家の人は、それだけ住居費支出の負担が重く、他の消費支出を切りつめていることがはっきりとわかります。

父 だれも好きこのんで借家住まいをしているわけではなからうに。家をもとうと思っても、地価がこんな

ではね。うちでも、三〇年間ひたすら働いて、それで住むに家なし、ということになりそうだね。

先生 全国市街地価格指数を、日銀の卸売物価指数と比較してみましよう。戦前は地価の上昇率は卸売物価より小さく、この傾向は昭和二十六年ごろまで続きま

表 1—18 六大都市市街地価格指数の推移

	総合	商業地	住宅地	工業地
昭和30年	106	104	108	106
31	130	125	130	136
32	171	152	170	188
33	205	163	211	240
34	257	197	269	311
35	380	291	348	486
36	644	471	557	915
37	778	524	693	1,107
38	915	598	846	1,301
39	1,047	678	998	1,465
40	1,090	703	1,050	1,516
41	1,114	716	1,107	1,520
42	1,196	774	1,210	1,602
43	1,328	846	1,395	1,742
44	1,560	988	1,676	2,017

注: 1. 昭和30年3月=100
2. 日本不動産研究所調べ。
3. 各年とも9月時点

した。その後はしだいに地価の騰勢が強まり、三十年以降はうなぎ上りの上昇をしました。その結果、四十四年の時点でみると、戦後二五年間で地価はおよそ一、九〇〇倍、卸売物価はおよそ一、二四倍になっています。地価の上昇率の激しさは、目をおおうばかりです。母 たしかに所得番付の上位には、地主の人が多くなっていますね。

息子 汗を流して働かないでも、土地さえもっておれば、という世の中。しんぼうできないな。

先生 地価の高騰をもたらした主因の一つは、生産能力の拡張に力をいれた高度経済成長期に、産業用地を、多少の高値でも先を争って買い求めた民間企業の動きです。それが他の農地や宅地に波及する状況が、全国的に発生しました。最近は大規模な公共事業による土地買い上げの問題もあり、また住宅産業、民間デベロPPERという形で、都市周辺の土地が民間不動産業者によって買い求められ、地価をつり上げています。

娘 どちらにしても、その被害者は私たち勤労家庭で

すわ。家を建てるのは、ほとんど絶望。そればかりか、都市のみどころもすっかり破壊されてしまった。

先生 まったくその通りですが、被害者は、一人一人の市民ばかりではありません。横浜市のように急激ないきおいで市街地が広がっているところでは、学校建設・下水道整備・河川改修・道路整備などの行政需要が多いわけですが、地価の高騰が大きな障害になっています。つまり、建設の用地費があがれば、それだけ多額の財源をつぎこまなければならぬ。たとえは、横浜市の四十五年度予算の一般会計は九〇七億円ですが、建設投資が三八〇億円と四〇パーセント強で、うち、用地費は一四〇億円です。なんと全予算の一五パーセント強、建設投資の三七パーセント弱をしめています。さらに今後も、公共用地を必要とする事態はふえる一方です。横浜市の調査によると、昭和四十六年度から四十八年度の三カ年に必要とする公共用地は、三八九万平方メートル、八〇〇億円という大きな金額になります。市の財政にとっては、まさに大きな脅威

です。

父 市民にとって、シビルミニマムの確保は、ますます困難になるわけだね。

娘 そのシビルミニマムの大きな要素であるはずの住宅では、多くの人たちが、ミニマム以下の状態なのでしょう。

先生 横浜市の住宅難世帯は、昭和四十三年の住宅統計調査から推計すると、一〇万三、三〇〇世帯で、総世帯数の一九パーセントが住宅に困っているといえます。このうち六畳未満の狭いところに住んでいる家族が、二万九、七九〇世帯もあります。横浜市内の一世帯平均は三・五人ですから、この狭小世帯は、ミニマムどころか、ほとんど住居としての条件をもっていない状態といえます。

母 それで、横浜市では、どのくらいの市営住宅を建てているのですか。

先生 昭和四十五年度予算では約一、〇〇〇戸です。現在、市営住宅一戸あたり用地費をふくめて二八〇万

円の建設費がかかり、山積みする財政需要の中で住宅建設にふりむけられる力は、これが精いっぱいといえます。年一、〇〇〇戸の建設数は、住宅難世帯のおよそ一・三パーセントであり、横浜市での住宅難にたいする市営住宅の寄与率は、はなはだ低い。しかし、全国的にみて適切な土地対策や都市政策がない

現状では、住宅問題は、一個人ではもちろん、自治体でも解決できる範囲をこえているといわざるをえません。

娘 そうはいっても、住宅政策にたいする中央の政治や行政の限界は、これまでの実績でもう証明済みのように思われます。一方、不合理な地価の問題やひどすぎる住宅難は、すでに働く市民のたえられる限度をはるかにでているといっても、いすぎではないと思います。公害問題では、地域住民がまずたち上がり、世論もこれを支援していますが、土地や住宅問題の解決にたいしては、いったいなにが推進力になるのでしょうか。

交通難

父 物価高・住宅難——どちらも無限に忍従できる問題ではないが、交通問題もまた切実だね。

先生 横浜市の場合、昭和四十四年一年間の交通事故は、死者二四五人、負傷者一万八、九二一人で、市民一万人あたり九〇人弱の割合です。一〇〇人に一人が死傷する時は、もうすぐでしょうね。

息子 きのはあそこで、きょうはここで。まさに自動車の辻斬り横行時代だ。

娘 後世の人たちは、昭和をずいぶん未開時代だと思うことでしょうね。

先生 しかもなお、かぎりなく車がふえる。横浜でも一〇年前の五万台が、いまは二七万台になっています。それも、小型乗用車がトラックをしのぐふえ方をしてるのが目立ちますね。四十四年末の全国の自動車登録数は一、五〇〇万台といえますから、一〇年前の六・三倍です。

娘 たしかに、一台一台の車の快適さ、便利さはわか

ります。でも、都市の施設との調和を考えもしないで、年間生産四五〇万台の車がむやみに売られだされる結果はどうでしょう。人間が車の大集団に襲われて、都市の快適さも安全もすっかり破壊されてしまった形ですわ。

先生 そこで、こんなに車がふえるなら、その車のいれ物を大きくしなければならぬというので「道路をつくれ」「道幅を広げよ」と躍起になる。現に自動車の先進国は、高速道路にたいして巨額の投資をかさねました。しかし、どんなに道路の容量をふやしても、自動車会社のベルトコンベアーから街に流れ出る自動車の数が、つねにそれを上まわる。わが国でも、道路行政のたち遅れが指摘されており、なるほど、それはその通りですが、いまの国や自治体の財源のワク内では本能的なことをやるとすれば、どうしてもほかの行政需要が圧迫される。道路のために住宅が建たない、自動車道路のために生活道路がおろすことになる。だから、自動車の生産や乗入れなどを野放しにしておいて、自

動車のいれ物としての道路の面からだけで交通問題を解決することは、むずかしいといえますね。

息子 それでは、生活道路には力をいれるが、大きな道路はもうつくりたくないということですか。

先生 それは、ちょっと違うな。市では幹線道路も決しておろそかにしてはいけません。もっとも、だからといって自動車を入れるために、むやみに大きな道路をつくれればよいという考えではありませんが。いままでは、市民の日常生活があまりにも無視されてきた。それに、東京中心ではあっても、横浜を中心に考えた道路計画は少なかった。そこで市民を交通災害からまもり、市民活動の効率性を高めるといふ観点から考えなおして、道路づくりをしていこうというわけでしょう。もちろん、横浜の主体性を生かした道路をね、港や臨海工業地帯に出入りする車をなるとだけ都心部にいれないため高速道路の建設や、市内最大の交通難所である高島町交差点の立体化なども積極的にすすめていますよ。また、磯子から市の内陸部を通って鶴

見にいたる大きな環状線をつくる計画もすすめられているようです。

母 とにか、自動車に追い立てられるように、市電もバスで、自動車の包囲されてノロノロ運転。

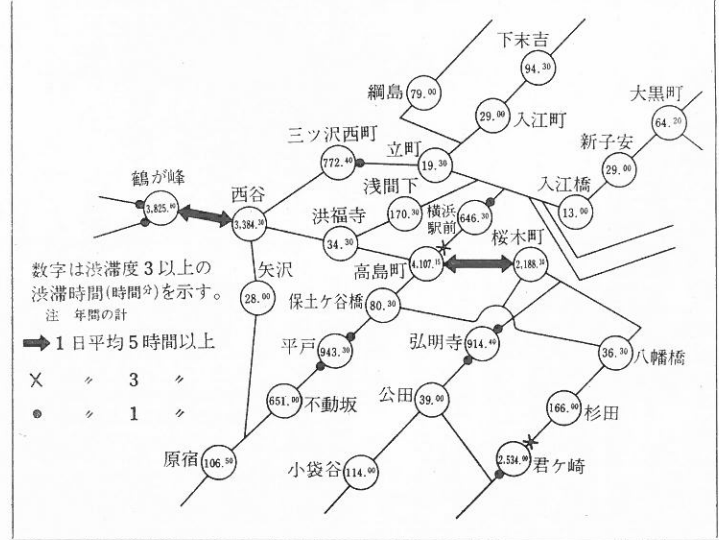
息子 バスで、自動車の包囲されてノロノロ運転。学校へ行くのに時間があてにならなくて困るよ。

先生 昭和三十五年と四十四年をくらべると、横浜市の市電の走行速度は、一時間一五・四キロメートルから一二キロに下がり、バスも一六・三キロから一四・九キロ、とくに混雑するところでは一〇キロそこそこなまでに落ちていきますものね。東京都の例では、バスが時速で一キロ早くなれば、年一〇億円増収になるといわれています。

娘 何十人もの乗客を乗せたバスが、一人二人しか乗っていない乗用車に取り囲まれて動けないでいる。なんとも不合理な光景ですね。

先生 まったくその通り。大衆のための輸送機関であるバスの優先運行が絶対必要です。乗用車の都心部乗

図 1-4 地点別交通渋滞状況



入れ制限や、バスの専用レーンをもうけるなど。だが、もう少し根本に目をむけるならば、地下鉄のような大衆輸送機関を軸に、大都市交通体系の再編を必要とする時期ですね。地下鉄は横浜市でも、すでに工事が進んでいます。

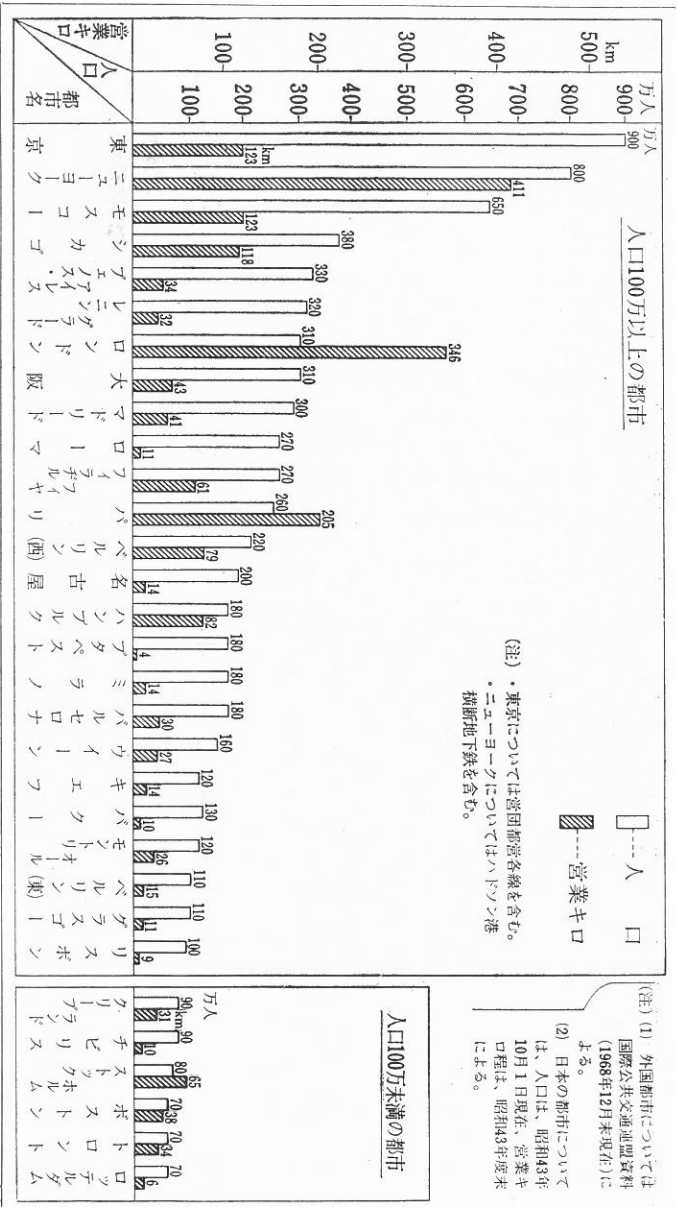
母 そういえば、上大岡と関内のあいだで、地下鉄の工事をやっていますね。

先生 湘南台―上大岡―尾上町を結ぶ一号線ですね。あれができる、戸塚・瀬谷・南・港南各区のうち、鉄道に遠い地域の人が都心にでるのに便利になる。それから本牧―尾上町―横浜駅―新横浜駅―港北ニュータウンを結ぶ三号線も、横浜駅と山下町のあいだはとくに急がれています。

父 いつできる計画ですか。

先生 この前、市役所の人から聞いたところだと、一号線の上大岡―長者町間が四十七年早々、長者町―尾上町間と三号線の横浜駅―山下町間は四十八年度中に開通するということが。

図 1-5 世界の地下鉄の現状



父 そのほかには、どんな計画があるのですか。

先生 二号線は屏風ヶ浦―吉野町―横浜駅―神奈川新町を結び、四号線は鶴見―末吉橋―港北―ニュータウンを結ぶ計画で、昭和六十年までに完成する目標のようです。

息子 ずいぶん気の長い話だな。

先生 そうはいっても、地下鉄の建設費は大変なんだよ。一号線と三号線の横浜駅―山下町間をあわせて一四・一キロメートルで六三四億円。全体だとはじめの計画では一、五〇〇億円といわれていたが、実際はもっとかかるだろう。資金は主として起債なのだが、なにしろ四十五年度の横浜市の税収が四三八億円だから、費用の点からみても大事業だということがわかるでしょう。

息子 では当分は、ノロノロ・バスでしんぼうするわけですね。

娘 地下鉄が早急にできると仮定しても、バスのスピード・アップは当然、考えなきゃならないですよ。

先生 さっきふれたように、バスの優先運行はどっちにしても、絶対に必要です。

娘 じゃあ、乗用車の規制はどうしても。

先生 ええ、都市を私たちのものとするためには、もうそろそろ、勇気をもって車に立ちむかう覚悟がなくてはね。

母 車の規制といえば、伊勢佐木町へ行くと、ほんとはっとしますねえ。ふつうの日でも車がいらないくらい。

娘 あそこ、車道にガーデン・バラソルが五〇も六〇もずっとならんでいるでしょう。その下にテーブルがあって、イスがあって、外人の子供がそのあいだをかきまわっていたり、年よりが黙って休んでいたりと、かと思うと、若いアベックがアイスクリームなど食べたりに行って。何年か前、関西の友だちがきた時、いっしょに行ったら「夢のようやわ」だった。

先生 伊勢佐木町の商店街の人たち、たしかに先見の明がありましたね。土・日・祭日の午後、自動車を

いれなくしたのは、なにしろ、昭和三十六年六月一日のことですから。もちろん、地元の結束した運動なしには実現しないことでしたが。それから地元の人たちは、こんどは平日も乗入れ禁止にしようと、警察はもちろん、県や市に陳情を続けました。たまたま四十年八月、伊勢佐木町の真ん中で一酸化炭素の検査をしたところ、なんと三八ppmという数字がでた。それで、歩行者の安全だけでなく、商店の従業員の健康のためにも、ということとで各方面に働きかけを続けました。やっとのことで、四十五年の七月六日から、平日でも午後一時から七時までの車の乗入れ禁止の実現をみました。

息子 じゃあ、日曜日だけの東京よりも早かった。あれは八月からだから。

先生 そうですね。ニューヨークの歩行者天国も、七月十一日でした。

娘 それにしても、あれだけわずかな空間を自動車から取り返すのにも、それを実現するためには、ずいぶ

ん時間と労力があるものですね。

環境汚染

先生 時間と労力。それは公害問題も同じですね。

父 公害といえば、日本鋼管の扇島移転からんだ横浜や川崎などの自治体と鋼管本社とのppm論争、ずいぶん長く続いたようですね。

先生 川崎市と横浜市の鶴見区にまたがる京浜製鉄所を、昭和五十三年末までに扇島を埋め立てたところへ移転する計画があることは、前にお話ししましたね。これにたいして神奈川県・横浜市・川崎市は、四十四年から扇島埋立対策協議会をつくり、移転計画を検討してきました。そして、この計画を認めるための条件を鋼管にしめし、交渉を続けてきましたが、そのなかで公害の規制問題が最大の論点だったようです。鋼管の計画では、製鉄所が排出する亜硫酸ガスの最大着地濃度は、〇・〇五ppmとなっていました。これにたいして協議会側は〇・〇一ppm以下とするように要求

していましたが、結局、〇・〇二ppm以下ということとで四十五年九月に合意がなされています。

母 そうすると、自治体の側も、すこしゆずってしまっただけですね。

先生 濃度についてはそういうことになりましたが、亜硫酸ガスの総排出量は、協議会の要求した一時間あたり八七七立方メートルを大きく下まわる六五〇立方メートルということになっています。それに濃度にしても、これまで一番濃度が低かったのは新日鉄・大分の〇・〇四七六ppmですから、かなりきびしいものであったことがわかります。これまでの鉄鋼業界の常識を破る世界的な水準だとさえ、評価されています。

娘 たしかに、そういうふうに評価できるとは思いません。しかし、私、さきほどから都心部や臨海部のお話を聞いてきた感じでは、大都市に大きな工場が存在すること自体に問題があるように思われます。扇島に移転したら、また何十年かは……せつかく移転するのなら、いっそ都会から離れた工場の適地へいってもらう。こ

のさい、そういう横浜方式はどうでしたか。

父 いまのいろんな状況から見ると、残念だがまだちょっと現実的ではないだろうな。

母 それで、鶴見や神奈川の空も少しはきれいになるのでしょうか。

先生 現在、京浜製鉄所から排出されている亜硫酸ガスの最大着地濃度は〇・二二ppmときわめて高く、京浜地区の空のよごれの一五パーセントぐらいをしめている、といわれています。ですから、京浜地区の空のよごれはかなり改善されるといえます。横浜はこれまで、全国的に有名な横浜方式といわれる独自の公害規制を積み重ねてきました。こんどの扇島の公害規制も、これから製鉄所を建設するさいのモデルケースとなるでしょう。すでに千葉県では〇・〇三ppmで妥結していた製鉄所の建設を、さっそく扇島なみにするようになりました。

母 横浜方式という公害の規制が、ずいぶん効果をあげているということですが、鶴見や神奈川の工場地帯

では、あいかわらず工場からどぎつい色の煙がでており、ピンとこないのですが……。

先生 横浜方式の公害規制は、本牧や根岸の埋立地に新しく工場を建設する企業にたいして、協定により公害の規制をおこなっているのです。このように新しく工場を建設する企業などには、公害の規制はわりあいスムーズにできるようですが、鶴見や神奈川などで、すでに活動している工場の規制は、なかなかむずかしいようです。しかし、市では現在、このような既設工場にたいしても、公害を防止するため工場と話し合いをすすめています。

娘 鶴見などの工場地帯の小・中学生の肺活量は、郊外部の生徒とくらべると三〇パーセントも低いということなんです。空気が汚れているから自然に吸いこむ量が少なくなり、知らず知らず肺活量が少なくなってしまうのです。まったく、おそろしいわ。寛政中学では、とうとう夏でも窓をしめきっておける空気清浄器を取り付けたそうですね。

でした。

父 われわれの常識とはひどくかけ離れているが、まあそんなものだろうね。結局、公害をなくすためには、住民・市民が強力に運動するよりしかたがないだろうね。扇島の問題でも、市民の積極的な支持があったので、自治体も頑張れたのだろう。

母 新聞にもでていたのですが、本牧沖に工場のヘドロが不法に捨てられ、そこから異常に高い総水銀がでたといいますね。

息子 あのときだって、わかっているながら、関係者はなかなかデータを公表しなかった。

娘 はぜ釣りで有名な平潟湾からも、異常濃度のシアンが検出されたそうですね。

先生 東京湾は、いまや泥海になっているといってもいいでしょう。ヘドロの中には、水銀・シアン・カドミウムなど、多くの有害物がたい積していて、汚染はのっぴきならないところまでできています。これ以上放っておいたら、すっかり少なくなった魚も、そのうち

先生 煙突からでる煙のなかには、いろいろな物質がふくまれています。一番問題になるのは降下ばいじんと亜硫酸ガスです。ばいじんは石炭の使用量が横ばいになっていることと、集じん装置が発達し、その普及が進んだため、どんどん減ってきています。だが亜硫酸ガスは、重油の使用量がふえていることなどから、まだ相当高い濃度で空気を汚しています。

息子 住民に迷惑をかけていることについて、工場のえらい人たちは、どんな気持をもっているのかな。

先生 「京浜に青空を取り戻す会」という住民組織のアンケート調査（四十五年九月）にもあらわれていますが、公害にたいする企業の認識や自覚は、まだまだ足りないようです。この調査は、横浜・川崎の臨海地帯の大企業で、自治体が公害発生のも有力企業として選んでいる七五企業にたいして、住民の立場から調査したものです。回答は四〇パーセントにあたる三〇社からありました。そして、企業成長より公害防止を優先すると、はっきり回答したものは、わずかに二社だけ

には、まったく姿を消し、海中のあらゆる生物が絶滅してしまいかもしれません。海はよごれた空気を波できれいに洗い流す浄化力をもっていますし、海藻類は炭酸ガスを吸って、かわりに酸素をもたらししてくれます。つまり、東京湾は大森林といってもよいのです。また市民にとって、海水浴や潮干狩などのリクリエーションの舞台でもあるはずなんです。

息子 ほんとにその通りなのに、どうしてこんなに汚れるままに放っておくのだろうか。

先生 端的にいうと、国民所得を世界第二位に押し上げた生産活動の産業廃棄物が、どんどん水質を悪化させているといえます。海や河川の水質保全にとって致命的ともいえる欠陥は、汚染を防止するための法律がまったく無力だということです。たとえば、国民の健康をまもるための環境基準では、有害なシアンや水銀は検出されてはならないとされているにもかかわらず、シアンは工場の排液中では一ppmまで認められているという矛盾があります。また、きびしい環境基準は

あっても、目標の達成を昭和五十年においているなど、これ以上の汚染をくいとめるには、あまりにも無力といえましょう。東京湾など汚染がはなはだしい水域は、目標年次を繰り上げ、これに見合った排出制限を工場にとらせていく強い政治・行政措置がとられなければなりません。そのほか、ほとんど野放しに近い海洋投棄にたいするはつきりとした取締り対策を、早急にとる必要もあります。

息子 今年の夏は、光化学スモッグという新しいかたちの大気汚染が、降ってわいたように発生しましたね。父 光化学スモッグによる実際の被害がでたのは、今年がはじめてだけど、こうした事態になるだろうということは、数年前から予想されていたそうじゃないですか。それにもかかわらず、なんの対策もとられていなかった。スモッグが発生したら、外にでるな、被害を受けたら目を洗えというのでは、はなはだ心細いね。先生 アメリカのロスアンゼルスは、一〇年も前から、この光化学スモッグに悩まされてきたわけで、日本で

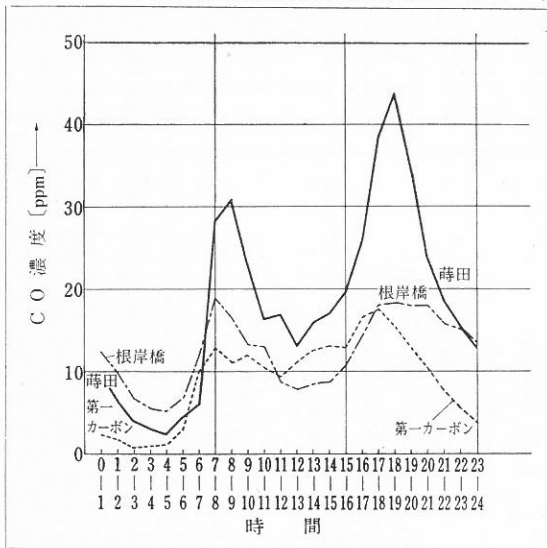
もおそかれはやかれおこるだろうということは、専門家の間では予想されていました。なぜ光化学スモッグが発生するかということは、まだ科学的に完全には解明されておりませんが、自動車の排出ガスにふくまれている窒素酸化物と炭化水素が、おもな原因であることはまちがいありません。

母 自動車の公害といえば、鉛とか一酸化炭素もそうですね。

娘 たしか、磯子区の森町だと思いましたが、交通じゅう滞のはげしい道路沿に任んでいる人の中に、目まや吐き気、頭痛など、一酸化炭素の中毒特有の症状を訴える人が続出しているそうですね。

先生 横浜市では、車の流れの多い地点一〇カ所で、排出ガスの測定をおこなっています。それによると、かなりの濃度になっています。政府が定めている環境基準では、一酸化炭素の濃度は二四時間の平均値が、一〇ppm以下でなければならぬことになっています。ところが根岸橋では、この基準にあう時間帯はわ

図 1-6 1日の一酸化炭素濃度の変化(市公害センター)



ずか三・二パーセントにすぎません。また一酸化炭素の濃度は、道路の幅など道路の構造に大きく左右されています。南区の蒔田の調査地点は、やっと車がすれちがえる程度の狭いところなので、日中一時間平均の

表 1-19 自動車排出ガス関係測定表 (市公害センター)

	磯子区 根岸橋	緑区	南区	鶴見区
		池辺町	蒔田町	区役所前
一酸化炭素	12.6	9.1	18.0	7.3
1時間あたり平均値 (ppm)	96.8	23.7	100.0	0.0
*環境基準をこえる発生率 (%)	6.37	2.20	2.90	3.51
鉛	2,788	1,087	791	1,603
日中8時間平均値 (Mg/m ³)	2,788	1,087	791	1,603
日中1時間平均自動車通過数(台/時間)	2,788	1,087	791	1,603

注: 1 * は1時間づつずらして連続24時間をとる。その1時間平均が、環境基準(10 ppm)を上まわって発生した率
2 調査期日 昭和45年6月~7月

自動車通過量は七九一台で鶴見区役所前の半分以下なのに、一時間あたりの一酸化炭素の濃度は鶴見区役所の二・五倍にあたる一八ppmとなっています。このため、鶴見区役所前では、一〇〇パーセント環境基準以下でしたが、蒔田では逆に一〇〇パーセント基準以上でした。一酸化炭素の濃度は、朝夕の交通ラッシュ時に急激に上がり、夜間はずっと下がっていますので、自動車が発人であることは明らかです。鉛の方は、政府の基準は一日平均、空気一立方メートル中、五マイクログラム以下となっています。日中八時間平均でこの基準を上まわっているのは、根岸橋だけです。しかし、自動車の交通量がどんどんふえていることを考えると、早く対策をたてないと大変なことになります。息子 どうしても、わからないな。空気も海も、一夜にして汚れたというのではないのに、どうしてここまできてしまったのか。住民や漁民がせっぱつまってさわがなければ、世間は動きださない。わからないな。

危険な都市生活

父 公害はじょじょに、しかも確実に私たちの生活を犯していますが、都会には不確定だが可能性のある危険がどこにもありますね。

母 住宅地と隣りあった化学工場がたくさんあるけど、あれは爆発事故でもおきたら大変ですよ。

父 横浜には、石油コンビナートやいろんな化学工場の貯蔵タンク・プラントをもつ臨海工業地帯がある。なにかで読んだことがあるが、この京浜工業地帯には四、〇〇〇基以上の危険物貯蔵タンクがあるそうだね。娘 もっと身近な所にも危険なものはあるわ。たとえば、ガソリンスタンドや各家庭にあるプロパンガス・ボンベも爆発しますもの。

父 横浜市内には昭和四十四年現在、危険物施設が七、三六〇カ所もあります。一〇年前にくらべておよそ二・五倍になっています。一方、人口はふえ続けており、人口密度はすでに一平方キロメートルあたり五、〇〇〇人をこえており、都市の過密化は進む一方です。

この危険物施設は、全市域にわたって混在している状態ですが、その中でも集中しているのが鶴見区・神奈川区・戸塚区で、それぞれ二、六四一カ所、八七七カ所、六四八カ所です。この三区で、市の危険物施設全体の五六パーセントをしめていることがわかります。また都市ガスを供給しているガスパ이프の埋設は、全市域内で二、五〇〇キロメートルにおよんでおり、今後も郊外部を中心に伸びるものと思われれます。これらはほんの一例ですが、都市生活の中にはいろいろいるエネルギー供給源や生産諸施設は、他の自然災害や人為的なミスによってたちまち危険物となる可能性があります。

父 元東大地震研究所長の河角博士は、過去の統計から南関東大地震の予測をしていますね。それによると六九年周期説を割りだしている。六九年プラス・マイナス一三年の危険期の幅をとると、ほぼ一〇〇パーセントの確率で大地震がくるそうだよ。

母 そうすると、大正十二年（一九二三年）の関東大

表 1—20 危険物施設状況

年度	総数	製造所	貯蔵所	取扱所	給油取扱所
40	5,443	129	4,032	1,282	470
41	5,832	121	4,319	1,392	499
42	6,429	130	4,668	1,631	562
43	7,165	132	5,131	1,902	634
44	7,361	129	5,158	2,074	684

注：取扱所の数は給油取扱所の数を含む

資料：「横浜市消防年報 昭和44年」(消防局)

震災のつぎの危険はいつごろかしら。

父 つぎの危険期は、河角博士の説によると昭和五十二年だから、七年後ということになるね。

先生 都市のなかに蓄積されているエネルギー源や生産諸施設の存在を考えると、現在の都市がこうした複合災害を引きおこす大地震にたいして、どの程度の防災能力があるかが問題になると思います。昭和三十九年におきた新潟地震は、震度五（マグニチュード七・五）でしたが、特異地盤のために重量建築物が倒れたり、石油コンビナートのタンクが爆発して燃えました。この新潟地震の例は、都市の地震対策に問題を提起していると思います。つまり、中・高層建築物の耐震性や石油タンクの防災性は、決して個々に強化するだけでは安心できないということです。

息子 新潟地震の時には、どの位の被害が出たのですか。

先生 石油コンビナートの昭和石油のタンクが出火し、八四基が三六〇時間にわたって燃え続け、木造住宅の三三〇世帯を灰にしてしまいました。死者は二九名におよび、倒壊全焼家屋は一、七七〇戸でした。

娘 もし、横浜が関東大震災のような地震にみまわれ

たら、大変なことになるでしょうね。

先生 大正十二年の関東大震災の時には、横浜市域だけで二万三、〇〇〇余人の人が死亡しています。当時の旧市街地人口が四四万六、〇〇〇人だったことを考えますと、その犠牲の大きさがわかってもらえると思います。その原因は、倒壊戸数二万五〇〇〇戸、百数十カ所からおこった火災によるものでした。最近の防災計画によると、関東大地震と同じ規模の地震がおこれば、横浜市内では五万五、八〇〇戸の家屋が倒れ、五九〇カ所で火災がおこると想定しています。また関東大地震のときの死傷者は総人口の七・五パーセントを占めていたので、この率をそのまま現在の人口にあてはめれば、死者一二万人、負傷者五万二、〇〇〇人という計算になります。

母 だれも自分は死なないものと思っただけで、考えれば恐ろしい話ですね。で、どういう対策が考えられているのかしら。

先生 まず密集、それから住宅と工場がまじりあって

いる状態をなくすことだと思います、同時に十分な広

さの避難空地と十分な幅の避難路を、都市計画でつくりだしていくことが基本的に必要でしょう。しかし、

これは都市を全面的につくりかえることですから、そう簡単にはいきませんね。横浜市では、全市域で一一

三カ所が大地震の時の避難地として指定されています。空地面積にしておよそ四四〇万平方メートルで、多く

が五万平方メートルに満たない学校の校庭・児童公園・工場・グラウンドなどの小さな避難地です。災害時に

は、中途半ばな面積では危険な場合があります。そこで、都市防災の責にあたっては、消防局では、市内の

団地を避難地として検討しているそうです。たとえば、磯子区の汐見台、旭区の左近山など一〇カ所ほど考え

られています。団地が避難地としてすぐれているのは、延焼の可能性が少ないことと、水利・通信施設・連絡

路などが恵れているということです。問題は、災害発生時に市民一人一人が被害を最小にするように避難し、

防災活動に取り組めるように備えられているかどうか

です。

父 避難場所が指定されているそうだが。どうだ、みんな知っているかな。

母 知らないわ。

先生 私も、市でつくった地域防災計画という本を読んではじめてわかったんですよ。こんな重要なことは、

市民一人一人がよく知っていないと、いざというときの役にはたちませんね。それに、避難の道順も安全で

なければ無事に避難できるかどうかわからないし。もっとも、市でもまだ自信がないらしく、いま、しっかりとしたものをつくっているそうですよ。とにかく、急

いでつくってもらわなければね。

息子 一人一人が被害を最小にするように、といわれなくても、僕はどうしたらいいのか、あぶなっかしい気がするな。

先生 実際に地震がおきたら、こんなことを心がけていたらどうでしょうか。第一には、大地震でも振動は一分間以上はまず続かないから、あまり動きまわると

かえって危険なことがある。第二には、かならず火元を消すこと。第三には、火災がなければ広いあき地へ避難するのがよい。第四には、むやみに余震に恐れず、デマにまどわされないこと。第五には、発生時以前のことになりますが、非常用の水・食料を常時確保しておく心がけが必要だろうと思いますね。

父 そんな大災害でなくとも、横浜はちょっとした大雨がふると浸水したり、ガケくずれがおきて、人が生き埋めになるような事故が起こるね。

先生 横浜市は急激な人口の流入による急造の造成地が多く、丘陵地帯では住宅建設がどんどん進行しています。急な傾斜をもった地形であると同時に、地質的にも関東ローム層でおおわれており、非常に水を吸いやすく、こわれやすいということがあります。また郊外部の宅地開発は、雨水の流れを変化させ、下流域での浸水災害を発生させますので、宅地開発にさいしては排水施設の整備をかならずおこなうべきでしょう。ガケくずれの危険箇所は、南区・戸塚区・中区などに

多く、市内全域では五一三カ所もあります。みすみす危険だとわかっているようなやり方で宅地開発がおこなわれ、家が建てられ、そういう所に住まなければならぬというのは、住宅問題の反映だと思えます。

娘 日本の住宅は、木造が多いうえに、場所を選ばずにびっしりと建てられていますね。だから小さくてすむ災害が、大きな災害になってしまう例も多いと思います。

父 地価の上昇もあって、住まいにゆったりとしたオープンスペースがつくり出せない。地震・火災・爆発などの大きな災害の被害を最小限にするのに役立つのが、こうした空間の存在であるはずだが。

先生 都市生活での危険を考える場合には、住宅とか工場とかいった都市の機能がまじりあっていることと、オープンスペースのない過密な状態にあることに問題があるわけです。都市に蓄積されている色々なエネルギーの存在が、つねに危険を発生させる可能性をもつものとするれば、都市の構造、つまり土地利用の、貧し

表 1—21 災害危険箇所の状況

	総数	洪水	滞水	高潮	がけくずれ	震災	津波
総数	1,023	71	65	119	513	172	83
鶴見	97	2	8	12	14	46	15
神奈川	93	1	10	21	41	9	11
西	87	8	6	20	29	12	12
中	102	0	0	13	55	24	10
南	147	12	7	7	84	20	17
港南	40	5	7	7	19	2	0
保土ヶ谷	71	0	4	1	44	19	3
旭	8	0	2	0	6	0	0
磯子	91	0	8	12	51	12	8
金沢	117	2	7	26	53	22	7
港北	34	2	6	0	22	4	0
緑	12	6	0	0	5	1	0
戸塚	113	26	0	0	86	1	0
瀬谷	11	7	0	0	4	0	0

注：昭和44年現在

資料：「横浜市消防年報 昭和44年」(消防局)

さもふくめた意味での無計画性が、災害を大きくする原因になっている。いずれにしても市民は、すべての危険・災害からまもらなければならないことを、あらゆる都市づくりや生産活動の前提とするように要求し、行動すべきだと思います。

ゴミの始末

先生 さて、さきほどの公害の問題は、廃棄物の問題ですね。大気汚染は気体廃棄物、河川や海の汚れは液体廃棄物、それらの処理がうまくいってないために空気や水がよごれるわけです。そこで、こんどは、気体・液体にたいして、家庭や工場などから出る固形廃棄物であるゴミの番ですね。

娘 私たちは団地にいるからゴミの仕末に困ることも少いけれど、普通の家庭ではなかなか面倒なようね。母 そうね。週に一回か二回ぐらいでしょう。夏なんか、どうしても不衛生になるのじゃないかしら。息子 このごろは、家庭に配られる広告が多いし、な

んでもかたんに捨てる時代なんだから、ゴミの量もずいぶんふえているのだからね。

先生 たしかにゴミの量は急速にふえていますね。昭和二十五年と四十四年をくらべると、人口は二・三倍だというのに、ゴミの方は一四・五倍です。全家庭が一日にだすゴミの量は約一、三〇〇トンで、小型収集車で一、〇〇〇台分に相当します。年間には約五一万トンと、ぼう大な量です。

ゴミの収集世帯も年々ふくらんでいて、四十五年度は六三万世帯。すべて市直営でおこなっています。収集方法は、家庭ごとにゴミ箱から集める一般収集は現在ほとんどやっておらず、各家庭からポリバケツなどの容器で定められた時間に、定められた場所へ持ちだす定時制収集方式がとられています。四十五年度からは全域が週二回以上になりました。

母 こわれていらなくなった家具やテレビの始末も困るわね。クズ屋さんも持って行ってくれないし……。娘 大型ゴミは市で集めてくれるのよ。でも、すぐ持

表 1-22 横浜市の昭和44年度不要耐久消費財収集状況 (昭和44.6.~45.3.)

品目	個数	1,000世帯当り (個/1,000)	1個当り 世帯/個	重量 (t)	重量 構成比 (%)
テレビ	6,134	5.6	180	171.3	
ラジオ	3,635	3.3	303	30.5	
冷蔵庫	2,366	2.1	466	165.2	
洗濯機	3,314	3.0	334	177.4	
掃除機	1,499	1.4	736	18.4	
コタツ	2,518	2.3	438	18.4	
電気釜	1,645	1.5	670	12.3	
蛍光灯	6,865	6.2	161	18.4	
計	27,976	25.4		611.9	28.5
石油ストーブ・コンロ	3,959	3.6	279	28.0	
ガスレンジ・コンロ	1,959	1.8	563	28.0	
流し台	1,450	1.3	761	40.8	
計	7,368	6.7		96.8	4.5
ふとん・マットレス	4,451	4.0	248	121.5	
タタミ	4,852	4.4	227	208.4	
タンス	2,964	2.7	372	121.5	
椅子・机・テーブル	20,037	18.2	55	286.5	
建具類	21,823	19.8	51	130.2	
計	54,127	49.1		868.1	40.4
自転車	3,448	3.1	320	104.6	
三輪車	2,953	2.7	373	41.2	
乳母車	1,934	1.8	570	25.7	
計	8,335	7.6		171.5	8.0
ビン・缶類	74,067	67.2	15	159.9	
その他	95,216	86.3	12	239.9	
計	169,283	153.5		399.8	18.6
合計	267,589	242.3	4	2148.1	100.0

注：清掃局調べ

っていつてくれないから不便ね。

先生 家庭用電化製品や家具などの大型ゴミの収集を市が始めたのは、四十四年六月からです。はじめ四月に一度ぐらいでしたが、市民の要望が強いので、現在では二―三カ月に一度の割合にふえています。

父 われわれはゴミを持っていつてもらえばそれですむが、そのあとの処理はどうなっているのだろうか。横浜にも夢の島があるのですか。

先生 集められたゴミは焼却するか、埋め立てるかの

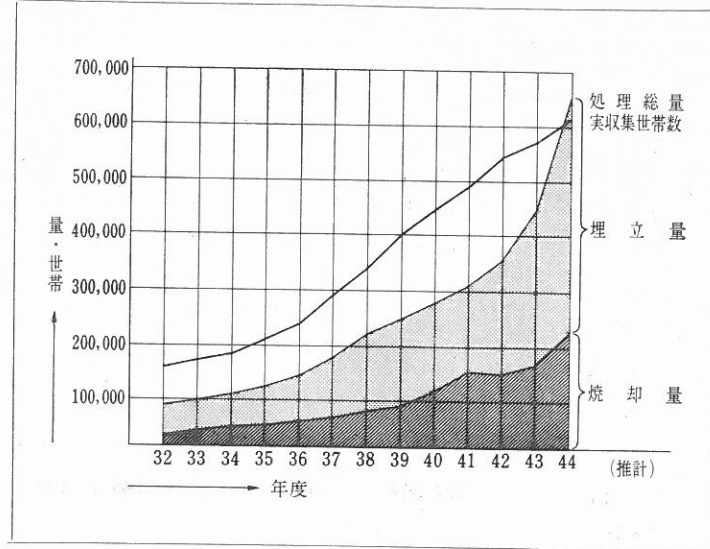
表 1-23 各都市の所得とゴミ

	年間所得	ゴミ排出量
東京都	552千円	914 g/日
大阪市	535	815
横浜市	447	602
名古屋市	472	1,346
京都市	415	904
神戸市	391	669
北九州市	374	517

- 注：1. 市民一人あたり
 2. 所得は昭和42年度
 3. ゴミ排出量は昭和43年度
 4. 名古屋市のゴミ排出量が多いのは、多量のゴミが事業所などから持ちこまれるためである。

資料：「'69 清掃」（清掃局）

図 1-7 ゴミ処理状況年度別推移（量の単位：トン）



どちらかによって処分されます。四十四年度の市実績では、六三パーセントが焼却処分、三七パーセントが埋立処分となっていますが、企業などから直接、埋立処分地を持ちこまれる分をいれると、この率はちょうど逆になります。埋立処分地は五カ所ありますが、いずれも内陸で、人工島ではありません。しかし、こうした用地もなかなかなく、将来は全部焼却するようにしなければならなくなると思われます。市では磯子工場につづいて、四十七年度には旭工場、四十八年度には港南工場を完成させる予定のようです。

息子 しかし、ゴミ焼工場が近くにくることは、どこでもいやがられてるでしょう。

娘 旭工場は白根町にできるのですね。あの地区の人たち、ずいぶん反対運動をやっていたようですが。

母 ゴミは早くもっていけ、ゴミ焼工場がくるのはいやだ、というのでは虫がよすぎるとわかってはいますが、私たち、やっぱりゴミや下水はねえ、どうも……。

先生 それがだれでもの本音でしょうね。これまでの

ゴミ焼場のイメージは、煙・悪臭・汚水・ネズミ……好きな人はいませんものね。しかし、家庭のゴミや産業廃棄物は今後も急速にふえる一方です。昭和五十五年までに、旭・港南工場をふくめて九工場をつくらないと、市内のゴミを一〇〇パーセント焼却することはできない。かといって、交通混雑がますますひどくなることを考えると、工場を人里はなれた郊外につくることはできない。市街地に土地をみつけるとなると、これまでのゴミ焼場のイメージのままではとてもだめだ。あのイメージでは、住民はどこでも受けつけないでしょうから。

父 ヨーロッパの清掃工場は、地域の住民に工場の余熱を利用して聞いているという話を聞いたことがあるが。

先生 スイスのベルンの工場など、すでに一九五四年にできたのだが、隣りあって建っているチョコレート工場や病院・学校などに蒸気を送っており、外観もそうした環境の中で少しも異和感がなく、スマートにできている。ロンドン・パリ・ミュンヘン・ウィーンな

どの清掃工場も、それぞれ地域の動力源・熱源に利用されています。外国では都市計画をつくる時に、清掃工場が重要なポイントとして考えられているのだが、これまでの日本にはそれがなかった。いつも片すみに追いやられていた。

息子 旭工場もゴミ焼場のイメージですか。

先生 いえ、あそこはたまたま谷を埋め立てた土地があり、ゆったりしているのです。いま市では、公害にたいする配慮はもちろん、敷地の中に温水プールとか老人施設などをつくれぬものかと考えているようです。これからゴミ焼場のイメージ・チェンジをしないと、将来、清掃工場の敷地さがしは、ますますむずかしくなるでしょうからね。

息子 イメージ・チェンジ、うまくいくだろうか。

先生 うまくいかせないと、困るのは市民ということになりますよ。大気汚染でも、河川汚濁でも、都市廃棄物の処理をおろそかにしたむづいですね。おろそかにした責任は市民にないのだけれど、環境が破壊され

て泣く被害者は市民です。固体廃棄物であるゴミの処理をどうするか。敬遠しているだけでは、また被害者になりそうです。回収・利用の方途もふくめて、もっと真剣に考えられるべき問題ですね。

下水の処理

父 し尿はゴミよりもっとたいへんだね。くみ取りがこないといった苦情もけっこうあるようだ。ゴミとちがって、ほとんど業者がやっているのです、主婦たちは強くさいそくしくいらしいね。

母 その点、団地は水洗便所でしあわせですよ。

先生 横浜市では、し尿は九六パーセントを業者が集めています。おおむね月二回収集というのが標準になっていますが、主婦の苦情が絶えないところをみると、まだ問題があるようです。それから、収集の時の臭気による不快感をなくするため、昭和四十四年度からバキュームカーに脱臭装置を取り付けました。しかし、根本的には、やはり下水道ですよ。下水道を早く整備し

(単位：k1)

表 1-24 し尿処理の推移

区 年次	排出量	処理区分			自家処理
		下水道処理	浄化槽処理	くみ取り処理	
35	562,372	—	32,004	456,598	73,770
36	590,643	—	39,766	478,751	72,126
37	559,064	—	49,930	462,934	46,200
38	651,979	8,551	69,366	514,296	59,766
39	687,023	14,128	99,066	526,562	47,267
40	749,955	16,002	113,921	571,879	48,153
41	802,400	28,300	142,200	595,792	36,108
42	813,700	34,010	161,700	593,075	24,915
43	820,270	46,200	151,000	607,417	15,653
44	879,185	76,035	161,908	632,882	8,360

注：清掃局調べ

て、全市を水洗化すること、それ以外の方法はありません。

息子 下水道ができれば、川もきれいになるのでしょうか。

先生 当然ですね。家庭污水・工場污水・雨水、それらの大半がいまは河川に流れこんでいますからね。川の汚れ、海の汚れ、これは結局、下水道の整備によって解決するのがもっとも有効です。

息子 外国の都市では、下水道の普及率はずいぶん高いのでしょうか。

先生 普及率が七〇パーセント以下などという都市は、世界の常識からいえば近代都市とはいえないでしょう。国の総人口にたいする下水道利用人口の割合をみても、イギリス九〇パーセント、アメリカ六八パーセント、西ドイツ六三パーセント、フランス四〇パーセントにたいして、日本はわずか一八パーセントですからね。

息子 どうして、そんなに遅れているのですか。

先生 一番根本には、下水道、つまり水洗便所にたい

する一般の認識が低かったということがあるでしょうね。日本の都市は、農村といり組み、隣りあってできていったせいもあり、戦前はあれが肥料にうまく還元されていた。戦後になってからは、バキュームカーが

表 1-25 世界主要都市の下水道普及状況

都市名	普及率 (%)	年
シカゴ (アメリカ)	100	1964年
ロスアンゼルス (アメリカ)	80	1966
マンチェスター (イギリス)	100	1966
オックスフォード (イギリス)	100	1966
ボンベイ (インド)	39	1964
モントリオール (カナダ)	84	1966
オタワ (カナダ)	72	1966
ジュネーブ (スイス)	80	1966
ストックホルム (スウェーデン)	100	1965
マドリッド (スペイン)	45	1964
ボン (西ドイツ)	77	1963
ケープタウン (南アフリカ)	73	1966
横浜	41	1969

資料：「昭和43年度版公共下水道統計」(日本下水道協会)

きて、象の鼻のようなものを突っこんでブーブーやるのが、さも当然の日本の風景というふうに受けとられてきました。

息子 でも、このごろは、便所は水洗でない。

先生 ええ、たしかに水洗便所への要求は高まってきてはいます。しかし、こういう事実もありますよ。横浜市の中部下水処理場の区域、つまり山下・山手・千代崎・本牧などの都心地は、三十七年から水洗化できるようにになっているのに、普及率は七五パーセントで頭打ちになっています。水洗化のための費用の一部は、市の方で融資しているのですが、残る二五パーセントの人たちはいまだに例の象の鼻でしんぼうしている。

娘 一般の下水道にたいする認識の問題のほかに、下水道工事には道路などにくらべて、たくさんのお金がいるということもあるでしょうね。

先生 そう、それも大きな理由ですね。一メートルの下水道を埋めるのに、幹線でしたら五〇万円もかかるそうだから。とにかく、この事業には大変な費用が

かかります。現在、横浜市の普及率はやっと市街地面積で四〇パーセント程度になりましたが、それはこのところ一年に一〇〇億円という巨費を使ってきたからです。四十六年から始まる国の第三次下水道整備五年計画では、横浜市だけで一、七〇〇億円にのぼるお金が必要です。それも、市街化区域の六七パーセントの普及率を目ざしての数字なのです。全市一〇〇パーセントといったら、気の遠くなるようなお金ですね。もっとも、これまで、横浜市の普及率は、日本の他の都市にくらべて低かったため、資金もそれだけ多く必要わけですが。

娘 横浜は早くから開港し、外人も多くいたのですし、下水道の歴史は古いはずですが。

父 明治十七年だったと思うが、外人居留地にレンガづくりの下水管をつくったのが、下水道のはじまりじやなかったかな。

先生 だから、たしかに歴史は古い。しかし、大正十二年と昭和十二年の二回にわたって下水道計画をたて

たのに、不幸なことに関東大震災と第二次大戦のため、どちらも着工できず、結局、取りかかったのは、戦後の昭和二十五年からといっていいでしょう。それも、アメリカ軍の接収で障害にあっています。みなさん、横浜駅西口のデパートでトイレにいかれるでしょう。あれ、きれいな水洗便所のようなのですが、じつは下水処理場につながっていない。専用の浄化そうで不完全に処理されて、流されている。これはあの辺一帯を管轄する計画の神奈川処理場の予定地が接収されているため、まだ建設できないからです。三十九年から市民運動として接収解除を要求していますが、これができると、将来処理人口一〇万人の能力をもつ処理場となります。そのような戦前・戦後の事情から、横浜の下水道が他都市にくらべて遅れていたのは、やむをえなかったともいえますよ。それは、とにかく、最近では、さきほどもふれたように、少しづつ遅れを取りもどしてきています。

娘 そういつても、普及率の上がっているのは都心部

だけでしよう。

先生 たしかに、いままでは都心部に重点がおかれていました。しかし、郊外部もどんどん市街化が進んでいますので、これからは郊外部にも下水処理場や幹線下水道の建設に力をいれていく計画のようです。効果をあげるために、開発事業者の負担で幹線と下水管を整備することも考えられています。

息子 象の鼻のくみ取り風景・真っ黒な川・汚れた海、それをなくする決め手は下水道以外にない。しかし、膨大な金がある。だが、そこでたじろいでいたのでは、文字通り百年河清をまつことになる。

先生 四十五年に、公害基本法にもとづいて水質汚濁に関する環境基準がもうけられ、全国で四七の水域の水質基準が決まりました。市では鶴見川が指定され、将来、東京湾とこれにそそぐ各河川も指定される予定です。だから、このためには下水道の整備をいま以上に急いで、家庭や工場から排出される汚水を直接河川に流すことをやめなければならなくなった。鶴見川水

域だけでも五〇〇億円という膨大な費用がかかるが、おっしゃる通り、そこでたじろいたのでは、ほんとに百年たってもだめですね。

水は大丈夫か

母 下水のつぎは上水、飲み水の番ですかねえ。

息子 僕たちの飲む水はどこからくるのかな。

先生 横浜の水は、道志川系統・相模湖系統・馬入川系統といずれも神奈川県内の湖や河川の水を使っています。一日あたりの水源保有量は、道志川系統一七万トン、相模湖系統三八万トン、馬入川系統二六万トン、計八一万トンで、不足水量は相模原沈澱池の貯水から補給しています。

娘 横浜の人口は毎年、急ピッチでふえているでしょう。水不足の心配はないですか。

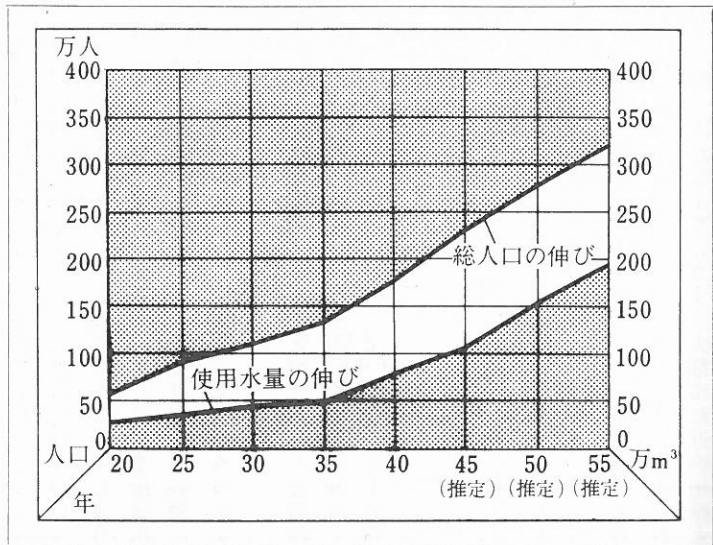
先生 大いにありますね。将来の横浜の水をどうするかという問題は、いま大きな問題になっています。横浜市では、昭和四十年から馬入川の寒川地点で第七

回拡張工事を行っております。四十六年には完成して、あらたに一日五〇万トン取水できるようになります。四十八年ごろには給水人口も二五三万人にふえて、一日一人あたりの使用量も五八リットル程度と見込まれます。そうすると一日の需要量一四八万トンと推定されますので、これだけの増加ではまだ足りません。そこで、県内では最後の河川である酒匂川から水をとることになっています。

父 水源がないのは、横浜だけではないでしょう。神奈川県全体が人口増加で水不足になろうとしているのではないかな。

先生 そうですね。それで酒匂川の総合開発事業も、横浜市・神奈川県・川崎市・横須賀市が共同して『神奈川県内広域水道企業団』をつくり、総工費一、七二〇億円ですすめているのです。この事業で、横浜市は五六万立方メートルの水をえることができるので、昭和五十年まではまかなえます。しかし、五十年以降は県外の河川、利根川や富士川に水源を求めるか、海水

図 1-8 総人口と使用水量の伸び



の淡水化をはかるほかはなく、これは今後の重要な課題となつていきます。

母 そうですか。酒匂川が最後でそれ以後は、もう県

表 1-26 50年時点における水系別の取水量 (水利権量)

水系名	取水地点	取水量 (m ³ /日)		
		上水	工水	計
道志川	鮑子	170,000		170,000
相模川	相模湖	380,000	100,000	480,000
相模川	寒川	759,000	263,000	1,022,000
酒匂川		605,200		605,200
計		1,914,200	363,000	2,277,200

注：水道局計画課調べ

内では飲み水にする川はなくなるのですか。
 父 それははじめて知ったなあ。
 母 でも五十年といえば、あと五年しかないでしょう。その間に新しい水源がみつかるか、または海水を淡水にする技術がみつかったとしても、工事期間も必要だし、まにあわないのではないですか。たいへんなピンチじゃないですか。

娘 そんなピンチになっていることを、ほとんどの市民は知らないのではないのでしょうか。道路の舗装や下水道もたいせつですが、飲み水がないという話は深刻ですよ。

先生 たしかに、大変な問題です。全国の降雨量は、年間六、〇〇〇億トンで、蒸発したり、地下にしみたりする分を除いた残りは四、〇〇〇億トンといわれています。このうち二五パーセントにあたる一、〇〇〇億トンが上水・工業用水・農業用水・発電など、多目的に利用されていますが、七五パーセントは利用されないで、海に流れこんでいます。大都市に近い川ほど

利用率は高く、相模川や多摩川は六〇パーセント、利根川は三五パーセント、酒匂川は一パーセントです。全部利用しつくすわけにはいきませんが、上流にダムをつくれれば、もっと利用することができるわけです。しかし、むずかしい問題があります。水利権という、むかしからの慣行による水利の権利です。もっと利用できる川もあるのですが、水の需要側と水源側の利害が円満に解決されないかぎり、水問題の解決は不可能といえましょう。

娘 そうすると、一つの自治体の努力だけではどうにもならない。

先生 そう。水問題は、広域的に解決しなければならぬところから、国でも水資源開発公団をつくって利根川（いままでは神奈川県は除かれていて五〇年以降分配可能）の総合開発などに取り組んでいるほか、あらたに相模ダムをつくる計画や、首都圏各地を結ぶ広域導水路計画なども構想されています。水問題の国家的解決も必要ですが、同時に自治体相互の理解と連帯

を深めることも必要です。このためには水の需要側としても、ダムの建設によって水没する住民にたいして、十分な補償はもちろんのこと、生活再建のための積極的な援助措置を講ずるなどして、相互理解をふかめていくことが必要です。同時に、大都市への産業と人口の集中、とくに東京湾岸にこれ以上工場が集まることに強いブレーキをかけていくべきでしょう。

道路と自動車

父 さて、つぎは道路の話にうつるとして、市の広報紙によると、横浜は通学・通勤・買物などの小道路の舗装に力をいれているようだね。

母 そういえば、このへんもずいぶん舗装されて、以前にくらべればぬかるみ道も減ったようね。

息子 でも舗装すると自動車がいりこんでくるし、そんなにありがたくないな。

父 そのへんはむずかしいところだな。自動車にはいりこまれるのは迷惑だが、やはり道路は舗装してある

のが当然だろう。小道路の舗装は、人間の歩く道を大事にしようという考えだと思いが。

先生 横浜市の道路行政をふり返ってみると、その中味は、戦災などで崩壊した道路の復旧と、産業基盤を中心とした幹線道路の整備だったといつてよいでしょう。しかし、ここ数年、そうした道路行政を改めて、市民の一番よく使う小道路にも力を入れてきております。通勤・通学・買物などの小道路はほとんど市道で、その整備は道路管理者である横浜市が市の経費でもつておこなわなければなりません。国道や主要地方道（県道・市道のうち重要と認められた道路）の場合、法律で国が四分の三―二分の一を補助するのと大きな違いです。だから小道路は従来あまり手がつけられていなかったのですが、三十八年度から重点施策として取り上げ、舗装率も三十八年の三一・六パーセントから四十五年三月には五九・五パーセントまで上がりました。四十五年度予算では通勤・通学路の新設舗装や修繕だけで二八億円、他の六大都市の数倍の経費とい

われています。

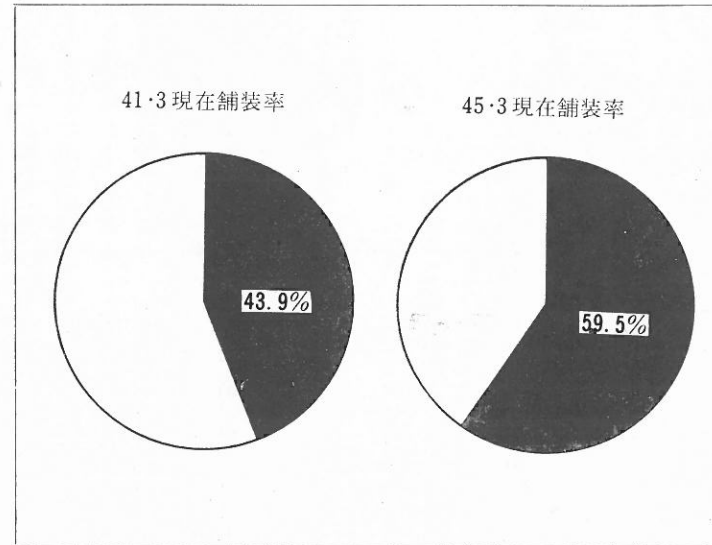
娘 小道路の整備もそうですが、道路はもともと人間が歩くためにあるわけでしょう。だから、以前から伊勢佐木町がやっているように、自動車をシャットアウトして、「歩行者天国」をどしどし実現してほしいわ。それに歩道・車道の区別のないところには、かならずガイドレールがなければね。

母 歩行者優先の対策だわね。でも歩道橋もそのつもりでつくったのでしょうけど、風の強い雨の日はぬれてしまうし、だいいち、老人や病人のことをどこまで考えているのかしら。

娘 乳母車をかかえて困っている奥さんをみたことがあるわ。たしか、東京の国立市では、市民のいこいの場として親しまれてきた大学通りに都が歩道橋をつくるというので、裁判されたにまでなつたけど。歩道橋が市民の生活環境を破壊しているという住民の主張はよくわかるような気がしますね。

先生 たしかにそういった困った点は多いですね。市

図 1-9 道路の舗装



でも、四十五年の三月までに一二八の歩道橋ができましたが、とくに学童の登・下校時の安全ということに重点がおかれたようです。それは応急の策としてどうしても必要だったわけですが、歩道橋はふえても、十四年中の学童・幼児の交通事故による死者の数は前年にくらべて小学生の九人増加をはじめ、中学生と幼児をあわせて一四人もふえています。それどころか、歩行者の死者数は一四〇人で、全体の六〇パーセントをしめ、前年にくらべて三二人もふえています。だからいくら歩道橋をつくっても、もっと根本的な対策をとらないかぎり交通事故による被害者を減らすことはむずかしいでしょうね。

母 歩道橋が決め手にならないとしたら……。

先生 要するに、加害者である自動車を野ばなしにして、被害者である歩行者だけに犠牲をしいる方向で解決策をみつつけようとするところに問題があるのです。最近、やっと歩行者天国なんていうことがいわれられましたけど、人間が道路を自由に歩けるといっただけで天

国とよぶなんて、みじめ過ぎますよ。国では四十六年度から、乳母車でも車いすでもオーケーというスロープ型の歩道橋をつくったり、通学専用道路に二分の一の補助をつけるなど、歩行者優先の政策に転換しているようにです。それも一応けっこうかもしれないませんが、なんといっても、都市における自動車をどうするかを根本的に考えなおしてみるのが、今後の道路行政の大きな課題といえるでしょう。

都市のみどり

娘 道路がそれほどふえないのに、車がふえる。それと歩調をあわせるように、公園がふえないのいたるところでみどりがつぶされていく……。

父 人間は、木や草の中でくらす平和をすっかりあきらめてしまったようだね。

息子 外国の写真を見ると、大都市にはすばらしい公園があるのに、日本には少ないね。

先生 横浜のみどりを、という声は全市民の声でしょ

う。横浜市民一人あたりの公園面積は一・三五平方メートルで、都市公園法に規定している六平方メートルにおよびません。もちろん欧米諸国の大都市ではすでに一人あたり十数平方メートルもあるのにくらべると、かなりおくらっています。

娘 公園の必要性は前から叫ばれているが、どうもかけ声だけに終わっているような感じがすわ。ほんとにその気さえあれば、もっとできるような気がしますが。

先生 たしかに、そうもいえるでしょうね。公園は、ぜいたく品ではなく、必需品だといわれるが、実際にはまだぜいたく品扱いですね。道路をつくるために、公園がけずられたりしている。国の予算をみてもわかりますよ。横浜市の四十五年度の公園予算は一二億円ですが、国の公園予算は国立公園の分を除くと、全体で四五億円にすぎない。これは高速道路にすると、せいぜい二キロメートル分にしかならない。市に配分される国費は、わずか二、〇〇〇万円ですよ。国がいまままでの一〇倍、いやそれ以上の積極的な姿勢をとらな

表 1-27 横浜市の公園

区別	一般公園 (m ²)	児童公園 (m ²)	計 (m ²)
鶴見	61,339 (3)	57,696 (19)	119,035 (22)
神奈川	413,906 (7)	80,784 (43)	494,690 (50)
西	134,147 (3)	32,922 (17)	167,069 (20)
中	469,767 (7)	32,435 (21)	502,202 (28)
南	71,429 (2)	51,353 (30)	122,782 (32)
港南	— (—)	1,607 (3)	1,607 (3)
保土ヶ谷	179,790 (2)	34,188 (16)	213,978 (18)
旭	— (—)	29,630 (19)	29,630 (19)
磯子	43,607 (1)	21,844 (12)	65,451 (13)
金沢	189,410 (1)	33,472 (23)	222,882 (24)
港北	55,419 (2)	19,283 (12)	74,702 (14)
緑	47,853 (3)	61,962 (24)	109,815 (27)
戸塚	14,761 (1)	22,895 (17)	37,656 (18)
瀬谷	— (—)	22,375 (12)	22,375 (12)
計	1,681,428 (32)	502,446(268)	2,183,874(300)

注: 1.昭和45年4月1日現在 2.カッコ内は設置箇所数 3.計画局公園施設課調べ

いかぎり、都市のみどりをふやすことはできないんじゃないでしょうか。

父 それに公園はどうも都心部にかたよっているようだね。郊外部にも今後はもっとほしいね。横浜にはどんな計画があるのだろう。

先生 そうですね。横浜市には、現在一般公園が八カ所、近隣公園が二四カ所、児童公園が二六八カ所、合計三〇〇カ所二一八ヘクタールの公園がある。そこで四十四年度を初年度として五カ年計画で、市民一人あたりの公園面積を一・三五平方メートルから一・七四平方メートルに引き上げる予定です。大通り公園・子供自然公園・海の公園・根岸森林公園をあらたにつくるほか、フランス山を公園にし、さらに岸根・子安台など六カ所の近隣公園ができます。また児童公園を一七八カ所新設、一〇〇カ所を改良して充実させる予定のようです。この五カ年計画のあとの長期計画としては、公園緑地の最終目標を市域の約六パーセントの二、四〇〇ヘクタールとし、一般公園一、二〇〇ヘクター

ル、近隣・児童公園一、二〇〇ヘクタールをつくる構想をたてています。

娘 地価が高いから、公園用地を手に入れるのも、今後ますます困難になるでしょうね。

先生 その通りです。新しくできた公園は、区画整理事業とか、宅造事業とか、埋立事業によって土地をえる場合が多いですね。これらは開発区域の三パーセントを公園に提供しているわけで、これだけでは公園面積も大幅にはふえませんが、それから、海の公園は金沢埋立地にできる予定ですが、森林公園は旧根岸競馬場跡地をあてようとするものです。これだけの広大な面積は、都心部では最終のチャンスかもしれませんね。大通り公園は吉田川の埋立によってつくられますが、とにかく公園敷地については、今後大いに知恵を働かせなければならぬでしょう。

子供と学校

母 話は変わりますがね。先日、引越してこられた

Aさんが、家に来て、子供をあずかってくれないうか、とおっしゃるの。いきなりなので、びっくりして理由を聞きましたら、前に住んでいた所では、子供を保育所にいれて勤めにでていたが、こちらにきてからは保育所が満員なのであずけられず、なんとかお願いできないかって。

父 最近、共働きの人がふえているなあ。うちの会社でも女性がふえた。それも子もちの人が多くなっているよ。これからは、会社でも託児所をつくらないと、人を集めることができないようになるのではないかな。

先生 職場への女性の進出はいちじるしく、一五歳以上の女性の半数は働いています。そして、平均稼働年齢も年々高くなり、昭和四十一年で二八歳台になっています。平均稼働年齢が高くなるということは、当然、子供をもった女性労働者もふえることであり、その結果、保育所の需要が高まるということになります。しかし、いまはそれに見合う供給がないため、電々公社をはじめ各企業が、労働力確保のため職場保育所をつ

くり始めています。もちろん、こうした企業の施設は、子供の環境上、検討すべき問題もあるようですが。

娘 よそにくらべて、横浜には保育所が少ないのではないですか。

先生 四十五年八月で市立二九、私立七〇、合計九九カ所あります。人口増のいちじるしい都市では、どこも保育所不足です。いま、横浜市内で保育所を必要とする子供は一万三、〇〇〇人で、施設は八、五〇〇人分です。ですから、あと四、五〇〇人分、つまり、七五カ所の保育所が必要なわけです。そこで、横浜市の計画をみますと、毎年市立六カ所、私立五カ所をつくるという。これは三十八年から続けられており、当時の市立七カ所が、現在二九カ所にまでふえています。しかし、それ以前の数が他都市にくらべて少なかったことが原因で、現在、まだ低いレベルにとどまっています。まあ社会資本といえますか、いままでのたくわえというのですか、横浜の場合、戦災につき米軍基地の接収などがあって、ほとんどの都市施設が遅れて

表 1-28 六大市保育所設置数比較

年度別 都市名	37年度末 ①		44年度末 ②		増加数 ②-①	
	施設数	定員(人)	施設数	定員(人)	施設数	定員(人)
横浜市	58	5,321	92	7,639	34	2,318
名古屋市	136	10,687	154	15,456	18	4,769
京都市	127	9,308	145	12,214	18	2,906
大阪市	129	9,367	170	14,852	41	5,485
神戸市	40	2,669	64	4,973	24	2,304
北九州市	68	5,995	84	6,760	16	765

注：民生局児童課調べ

います。その遅れを取りもどそうと考えても、こんどは急増する人口の手当に追われて、手いっぱいという状態、そのことについてはすでに話ができましたが、保育所についてもその例外ではありません。

息子 どうしてもっと建てないのですか。保育所を建てる場合、国からお金がでるのでしょ。

先生 国の福祉行政は補助行政といって、費用の全額を国がだすのではなく、自治体のやることに補助金をだすわけです。しかし、これが十分でないところに問題があります。たとえば、横浜市で保育所を一カ所建てる時、一、五〇〇万円はかかります。ところが国では一五〇万円しかだしません。法律の規定や国の説明だと、費用の二分の一を補助することになっていますが、実際はちょうど一〇分の一しかだしていない勘定になりますね。

息子 国が法律違反をやっていることになるな。

先生 こういうことを超過負担といい、不合理な話です。このことについては、あとで改めてふれる機会が

あるでしょう。それから保育所の土地代についても、学校用地と同じように、国は補助していません。子供が歩いていかれる距離のところに、必要があればいつでもはいれる保育所をつくるためには、用地の確保や建築のために、国の積極的な財源保障があって当然でしょう。もちろん、市でも大きな声で要求されることから保育所をつくっていくというのではなく、シビルミニマムを設定していくなかで、適正な保育所の数を割りだして、計画的に福祉行政をすすめることが大切だと思います。

娘 保育所にも問題がありますが、学校の方にも問題がありますね。このあいだ、上菅田小学校の裏に住んでいるBさんのところへ遊びに行った時のことですが、校庭のまん中にプレハブの建物があって、子供たちの遊ぶところがほとんどないのびっくりしちゃった。もっともプレハブ校舎は、なにもあの小学校だけのことでありませんが。

父 最近、建設が進んでいる洋光台団地について、横

表 1-29 神奈川県下主要都市プレハブ校舎数

都市名	小学校		中学校	
	校数	教室数	校数	教室数
横浜市	74	346	18	59
川崎市	18	57	4	7
横須賀市	4	22	0	0
藤沢市	7	25	1	2
相模原市	8	28	3	14
小田原市	1	4	1	2

注：1. 昭和45年5月1日現在
2. 企画調整室調整課調べ

浜市は住宅公団にたいして、プレハブ校舎は教育環境を悪くするので本建築ができるまで入居を延期してほしい、との要望書をだしたという新聞記事があったが、

こうした現象は横浜だけにかぎらないのでしよう。

先生 プレハブ校舎問題は、ここ数年のことで、横浜市には、小・中学校で九二校あります。神奈川県下では、川崎・藤沢・相模原・厚木など人口増のはげしい都市に特徴的にあらわれています。

母 むかしは二部授業というのがありました。いまはプレハブ授業というわけですね。

先生 横浜市には小学生が一七万人、中学生が六万人いるわけですが、この一年間に小学生で一万一、〇〇〇人、中学生で二、〇〇〇人もふえています。横浜市では、明治以来一〇〇年間で二五〇校の学校を建てたのですが、今後は五年間で一二〇校を建てなければならぬといわれています。

息子 一〇〇年間に建てた学校の半分を、五年間で建てるのですか。

先生 そうです。ところで、これだけの学校を建てるのに必要な建設費ですが、小学校を二校建てると三億円、中学校で四億円かかります。これにたいして、国

じょうに単価や必要施設内容などがゆがめられて見積られ、法律通りの補助はおこなわれていません。四十四年度の例でみてみますと、全建設費二七億一、〇〇〇万円のうち、国庫支出金は六億六、〇〇〇万円で、全体の二四パーセントしかだされていません。もちろん、土地も必要ですが、その土地を手に入れることがむずかしい。土地代は、国が補助しませんが、全額自治体の負担になっています。

父 そうした問題にたいして、自治体はなにか対策を考えていないのですか。

先生 全国的には人口急増地域教育長会議を中心として、国に財源補助の増額要求や、いろいろの対策を要求しています。また、横浜市では宅地開発要綱をつくり、宅地開発者に学校用地を比較的安い値段で提供することを義務づけたり、学校建設に全国ではじめて公社制度を取りいれて、増加する児童に応じられるように学校建設の先行化・大型化に努力しています。

から実際にでてくる補助は小学校で四分の一、中学校で三分の一程度しかありません。法律では、小学校については三分の一、中学校については二分の一を補助することになっていますが、これも保育所の場合と同

表 1-30 校舎建築費の推移

年度	学校数	教室数	建築費
40	29 (4)	200 (35)	972,708,000
41	31 (8)	214 (48)	1,061,668,000
42	40 (6)	291 (35)	1,640,948,000
43	48 (9)	389 (69)	2,387,900,000

注: 1. カッコ内は、総数の中の中学校の分
2. 校舎建築費は、用地費を除く
3. 教育委員会施設課調べ

老人のくらし

母 ハンディキャップを負う人たちの施設も、たりないようです。ちよっと前に、市内のある母親が脳性マヒの子を殺した、という新聞記事がでていましたけれど、なんでも母親は、子供を施設にいられたかったが、施設が不足していたためにはいれず、看護に疲れはてたというのです。どんなに、つらかったことでしょう。

父 東京でも、老医師が身体障害の自分の子を安楽死させた、という記事があったね。たしか、その時の新聞には、昭和三十七年以降、身障家庭での殺人や心中が五一件もあると書かれていたように覚えてるが。

息子 いったい、身体障害者の数は、全国でどのくらいあるのかしら。

先生 身体障害者は一一五万人、精神薄弱者は五〇〇万人といわれています。横浜市内でも、身障者二万五、〇〇〇人、精薄者一万一、〇〇〇人と推計されています。

す。一〇〇人に一人が身障者、二〇〇人に一人が精薄者ということになります。ところが、このような恵まれない人々への対策が、国・県・市ともに遅れているため、新聞記事のような悲劇がおこるのですね。

息子 それでもまだ横浜は、恵まれない人々にはいろいろ気をつけている方でしょう。

先生 たしかに、その方面への努力はしているようですが、まだまだですね。たとえば、公立の身障者、精薄者の施設は六カ所です。三十八年には三カ所でしたから、そのころからみると倍増しているわけですが、なおかなり不足していると思いますね。

父 世の中が複雑になると、精神的にも肉体的にも安全に生きることがむずかしくなると、施設の必要は、そんな方面からも強くなるのでしょう。

先生 ええ、そう、そう。日本の社会が、いまのような調子で人間生活の安らぎを忘れた方向に進むかぎり、犠牲はふえる一方でしょうね。たとえば、身障者の障害原因を調べてみても、先天的障害によるものは全体

の一割程度で、その他は病気・業務上の災害・交通事故など後天的な原因で、さらに、最近では後者の割合がさらにふえる傾向にあります。精薄問題にしても、出産時の母親の生活環境からうける精神的・肉体的な障害のこともありますね。

娘 いまの社会との関連でみれば、老人にも切実な問題がありますね。

母 老人といえば、隣の奥さんも困ってらしたわよ。なんでも、一週間ほど前にいなかからでてこられたおばあさんが、寝こんでしまつて。からだの自由がきかないらしく、たいへんらしいの。

父 老人問題か。私たちも、そろそろひとつごとではなくなるなあ。だいぶ前の新聞だったが、南区で八六歳になるおばあさんが、五八歳の自分の娘さんといっしょに死んでいた、という記事がのっていたね。あまり悲惨な話だったので、二人の年まで、まだはつきり覚えてるよ。娘さんが心臓病でなくなったあと、腰のたたない老母は、その隣りで寝たまま飲まず食わずで、

三日あとになくなったというのだが。

母 日本人の平均寿命が伸びるのはよろこんでいいことなんでしようが、なんだか、いまの世の中に長く生きることは悲劇でもありませんね。

先生 寿命が伸びて、かえって苦しむ老人が多くなる。それは、たしかにいまの日本の現実ですね。年老いて働けない、核家族化が進んで身を寄せる場所がない、物価上昇のなかでの生活不安。多くの老人が、たえがたい孤独感にさいなまれていくことでしょう。寝たきり老人だけでも、全国で四〇万人いるのですからね。

息子 それが、福祉国家の中味ですか。

先生 国が老人対策をなにもやっていないというわけではないが、きわめて不十分だということもたしかでしょう。老人問題で考えられるのは、住む・働く・健康の三点です。横浜市の最近の対策をみると、住宅については、公営住宅の中で老人のために特別のワクをもうけています。四十四年度から二〇戸という少数ですが、今後、積み上げていくことになるでしょう。

医療費についても四十三年度から八〇歳以上の国民健康保険受給者に九割給付をして、四十五年からは七五歳以上に全額給付するように範囲を広げています。また、横浜市内には寝たきり老人が三、六〇〇名おり、この人たちのために特別養護老人ホームが要求されていましたが、それも四十五年度に公立のものが完成しました。

娘 横浜の実情はそれとして、国の方はどうなんでしょう。

先生 老人や身体障害者などの施設は、直接には自治体が行っているわけですから、国が福祉行政にたいしてもつ関心度を知るのには、年度予算をみてみるのがよいと思います。福祉国家を自任する国々では、社会保障費の財政総支出に占める割合が、二五―四五パーセントにも達しているのですが、日本では一五パーセントにすぎません。わが国の社会保障は、医療保障部門の給付水準が高い反面、生活保護や老人福祉といった社会福祉部門、それに年金などの所得保障部門のた

表 1-31 各都市の老人医療

都市名	対象者			給付率
	年齢要件	資格または制限要件	資格を取得する際の手続き	
仙台	80歳以上	国民健康保険被保険者	資格証明書の交付	10割
堺	満80歳以上	堺市国民健康保険被保険者であること	被保険者証に明示	一部負担金相当額（2割、または3割）
川崎	80歳以上	国民健康保険加入	国民健康保険の被保険者資格取得の手続き	10割
平塚	満80歳以上	市内に1年以上住所を有するもの	国民健康保険の被保険者資格加入者は満80歳になると自動的になる	健保適用分の治療費とし、各種健保組合等の付加給付を除いたもの
厚木	80歳以上	なし	なし	10割
大阪	45年度において、65歳以上の居宅おたきり老人について医療費の公費負担を実施すべし計画準備中である。			
横浜	横浜市では老人医療に補助制度はもうけず、国保で75歳以上の老人の入院外来の別なく医療費は10割給付している。			

ち遅れが目立っており、国民生活の基底をかたく支える内実を十分に備えているとはいえないと思います。ちなみに、四十五年度の社会保障費は一兆一、三七〇億円で、前年比二〇・一パーセント増ということになっていますが、この伸びは医療費の改定によるはねかえりが相当部分をしめ、実際の伸びは一三パーセントとみられています。

父 じゃあ、横浜の民生予算の伸びはどんなですか。
 先生 横浜市の一般会計予算にしろ民生費は、全予算の八パーセント程度です。三十八年当時から伸びをみますと、一般会計全体では約二倍ですが、精神薄

表 1-32 各国の社会保障水準

日本	6.0%
西ドイツ	20.0
フランス	19.2
イタリア	16.4
スウェーデン	15.2
イギリス	13.8
アメリカ	7.6

注：1. 対国民所得比でみた社会保障全体の給付水準
 2. 日本は1967年度、外国は1963年度

資料：「新経済社会発展計画の解説」

弱者関係は四・四倍、児童施設建設費は四倍、国民年金三・八倍、身体障害者費三・二倍などと、一般会計を上まわる伸びをみせています。

娘 上まわる伸びは、一応、よいことだと思えます。しかし、私の大学の先輩に福祉事務所ケース・ワーカーをやっている人がいますが、その人の話を聞くと、福祉行政にはいろいろ問題が多いようですね。

先生 問題はたくさんあるでしょう。まず福祉行政全般が、法律や通達によって細部まで決められている。だから自治体でこれにたずさわるものは、国からの指示をまちがわれないようにやることだけにきゅうきゅうとしているといってもよいような姿で、そのため自治体に計画性も主体性もなかった。これを今後は、もっと市民に顔をむけた、市民のための行政にかえる必要がありましよう。つぎに、福祉行政は人間対人間の関係がとくに大きく作用しますので、ここにたずさわる人たちの仕事や研究・教育のしやすい環境をととのえること。これまでのように、その人たちに奉仕的精神

を期待するのではなく、よりよい労働条件をつくって
暖い福祉行政ができるようにすることが大切です。

横浜の魅力

息子 ところで、横浜もそうだけれど、大都市では公
害や交通事故が激しくなり、それに物価の上昇もひど
いなど、だんだん住みにくくなっていくでしょう。そ
れなのになぜ、おおぜいの人びとが大都市に集中する
のかな。

娘 それは、大都市には人をひきつけるなにか、広い
意味で魅力といったようなものがあるからでしょうね。
就職したり、勉強したりするにしても、大都会にはた
くさんの会社や学校があるから、地方の中小都市やい
なかに住んでいるより自分に適したものを選べるでし
ょう。それに、流行の先端をいくことの好きな人には、
どうしても都会でないと……。

先生 もともと都市には、そこに住む人にとって就職
の機会を提供したり、企業にとっては取り引きに便利

魅力というのが書かれていたようだが、横浜の魅力は
さっぱりといった感じだったな。

先生 国民生活白書では、都市の魅力を図書館の蔵書
数・医師数・娯楽場数といったものと人口とをくらべ
て、数量的にとらえようとしていました。東京・大阪

表 1-33 大都市の魅力とはなにか

	六大都市(%)	横浜市(%)
収入が多い	(117) 3.0	2.4
余暇・娯楽施設が多い	(102) 2.6	1.3
仕事のやりがいがある	(393) 10.2	10.0
生活が便利	(1,989) 51.6	57.5
文化施設が多い	(311) 8.1	8.6
子供の教育に適する	(281) 7.3	7.8
社交の機会が多い	(55) 1.4	0.6
気がねなく暮せる	(357) 9.3	7.5
なんとなくひかれる	(134) 3.5	1.9
わからない	(113) 3.0	2.4

注：カッコ内は実数

資料：「大都市の魅力」（昭和42年、大都市企画主管者会議）

であるといった経済的な魅力があります。これが都市
へ人口や産業をひきつける最大の原因でしょう。とこ
ろが最近では社会的・文化的な魅力の方に重点が移り
つつあるようです。つまり、生活が便利であるとか、
文化生活ができるとかいったものですね。大都市の魅
力について、横浜・名古屋・京都・大阪・神戸・北九
州の六大都市が、昭和四十一年と四十二年に共同調査
をしています。この調査によると、横浜市民が都市の
魅力として第一にあげているものは、第一位・生活が
便利五七・五パーセント、第二位・仕事のやりがい
がある一〇・〇パーセント、第三位・文化施設が多い
八・六パーセントとなっております。以下、子供の教育に
適する、気がねなく暮せる、という順になっています。
六大都市の市民全体としての順位でも、第一位、第二
位は変わらず、第三位に気がねなく暮らせる、がはいり、
以下、文化施設が多い、とか子供の教育に適するとな
っています。

父 たしか昭和四十五年の国民生活白書にも、都市の

・横浜など七大都市について魅力指数をだしています
が、京都市が六八五で第一位、東京都が六七八で第二
位になっており、横浜市は四一六で第六位です。この
ように横浜市の魅力指数が低いのは、はじめにお話し
たように、他の都市とは比較にならないほど分母にな
る人口が急増しているために、分子になる文化施設を
かなりふやしても、人口比での指数が伸びないことが
影響しているようですね。

息子 そうすると人口増加の激しいところは、魅力が
失なわれていくという計算になりますね。一番魅力の
あるところが、一番人口がふえてよさそうなのに。

娘 横浜の人口増は、首都圏の住宅事情からみるべき
でしょうね。しかし、ただそれだけではなく、横浜に
は数量ではあらかわせない魅力があるような感じもしま
すが。

先生 さきほどの六大都市の共同調査では、市民に
「東京をふくむ七大都市の中で一番魅力を感じる都市
はどこですか、自市をのぞいて一つ上げて下さい」と

表 1-35 七大都市魅力指数

	37年 (A)	43年 (B)	B-A	37~43年増加率(%)
東京都	537	678	141	26
横浜市	407	416	9	2
名古屋市	555	611	56	10
京都市	596	685	89	15
大阪市	491	556	65	13
神戸市	432	467	35	8
北九州市	341	401	60	17

注:

1. 大都市統計協議会「大都市比較統計年表」による。
 2. 魅力指数の作成には、つぎの指標を用いた。
 - (1) 文化：図書館蔵書数（人口比）、博物館等数（総合、歴史、美術、科学、動物、植物、水族）（人口比）の2項目。
 - (2) 教育：幼稚園教員数（幼児数比）、大学、短大教員数（人口比）の2項目。
 - (3) 医療：医師、歯科医師数（人口比）の1項目。
 - (4) 消費娯楽：小売業従業者数（人口比）、娯楽場数（人口比）の2項目。
 - (5) 仕事：求人求職倍率の1項目。
 3. 指数は1項目ごとに37年にもっとも高い市を100として算出した。
- 資料：「国民生活白書 昭和45年版」（経済企画庁）

いう市政の姿勢にたいする市民側からの肯定的な評価。いわゆる異国情緒といたったものの魅力は色あせたとしても、そのあたりになにかが創造されようとする胎動を感じませんか。

娘 たしかにそれは、数量ではあらかわせない横浜のもつ現代的な特徴の一つだということは、よくわかるような気がします。しかし、音楽会にしてもその他の文化的ないろいろな集会にしても、やっぱり東京までいかないこと、ということはどうでしょうかね。

先生 横浜を考える時、どうしても東京との関係を考えなければなりませんね。横浜の文化が低迷しているとするなら、それはあまりにも東京が近いから、横浜での文化が育ちにくいということに原因がありましょうね。音楽会にしろなんにしろ、東京でおこなわれるものに、横浜市民の大半は一時間もあれば行けるのですから。

父 そういう横浜にたいする、市民の愛着心は。

先生 市にたいする愛着心というのは、その市に住ん

表 1-34 東京を含む七大都市の中でいちばん魅力を感じる都市はどこですか、自市を除いて1つ上げて下さい。

	六大都市(%)	横浜市(%)
京都市	31.4	36.0
東京都	20.5	22.0
名古屋市	7.0	5.5
大阪市	6.3	4.1
神戸市	5.0	5.2
横浜市	3.3	—
北九州市	2.1	0.8
わからない	24.4	26.4

資料：「大都市の魅力」（昭和42年、大都市企画主管者会議）

質問しています。その結果は、横浜市民が最も魅力を感じている都市は京都市で、三六・〇パーセント、ついで東京都が二二・〇パーセントとなっており、他の都市はすべて六パーセント以下になっています。六大都市の市民全体の解答も、京都・東京が第一位、第二位をしめ、他の都市は七パーセント以下になっており、横浜市は三・三パーセントでやはり第六位になっています。

父 そうですか。それは横浜市民にとっては残念な数字ですね。僕らが若いころ知っている横浜には、ミナト・ヨコハマがあり、異国情緒というか、国際的な性格というか、そういう印象の魅力があったが。

先生 時代の流れと都市化の波は、横浜市がいつまでもミナト・ヨコハマ的なものだけに依存することを許さなくしてしまいました。しかし、一例ですが、僕らの年代のものにはなつかしい自動車のない伊勢佐木町の散歩、いわゆるイセブラの復活がもう一〇年も前から実現していたということはどういうことでしょうか。

歩行者天国が、全国的にはやっと四十五年にはいって話題になったことを思うと、市民の先覚的な意識を高く評価しないわけにはいけません。それから、いくつかの調査などにあらわれているが、そうした市民と強い連けいを求めながら、新しい横浜を形成していこうと

でいるながさと関係が深いようです。住めばみやこと
 いうように、新しく横浜市に移ってきた人より、古く
 から横浜市に住んでいる人の方が愛着心が強い。とこ
 ろが横浜市では人口の増加が続いており、また人口の
 移動も盛んなため、新しい市民層の割合が他の都市よ
 りずっと多くなっています。それにやはり職場や学校
 が東京という人が多いため、愛着心も育ちにくいので
 はなかるうか。ですから、今後魅力ある職場や学校を
 つくるとともに文化施設を充実し、横浜という都市の
 中で市民の交流がなめらかにこなされるようにする
 ことが、ぜひとも必要だと思えます。そして生活環境
 を整備して、国際的な風格のある都市としたいもの
 すね。それはなまやさしい道ではないでしょうが、自
 治体としていまの横浜には、それができるだけの能力
 もエネルギーもあることを信じていたいと思います。なお、
 都市づくりの市民のイメージについては、資料があり
 ます。あとでおみせしましょう。(二五〇ページ参照)

3 横浜市の行財政

苦しい市の財政

父 さきほどからずっと話を聞いていると、横浜市が、
 いま解決しなければならぬ問題は山ほどあるという
 感じだな。これを解決するためには、まずお金とい
 うことになるんだが、市の財政はどうなっているんだろ
 う。苦しいとも聞いているが、新聞には、地方財政が
 好転している、と書いてあったような気がする。
 娘 市の財政規模は、たしか神奈川県に匹敵するほど
 の大きさだと記憶していますが。

先生 横浜市の財政の規模は、年々急激にふくらんで
 いることはたしかです。昭和四十五年度の当初予算は、
 一般会計・特別会計・公営企業会計を合すると全部で
 二、八五二億円にもなり、前年にくらべて、二六パー
 セントも伸びています。問題は財政規模の大ききより
 も、財政の構造、つまりその中身にあるでしょう。と
 にかく、やらなければならぬ仕事はかぎりなくふえ
 続ける反面、お金にはかぎりがあるということで、事
 実、市は苦しいと思えますよ。

母 せっかくの機会ですので、その財政の中身という
 ものをもう少し説明していただけますか。数字がた
 くさんでてきて、ちょっとついていけないかも知れま
 せんが。

先生 では、一般行政活動の収支をしめす普通会計の
 決算額で、ここ一五年間の動きをみてみましょうか。
 それによると、四十四年度の歳出総額は、八〇五億円
 で、三十年代にくらべると八・三倍になっています。
 このうち学校建設や道路整備などの投資的経費は、二

六三億円で、じつに一一・二倍にもふくらんでいます。
 また歳入総額は、八六三億円で九・三倍、うち市税収
 入額は、四〇三億円で八・二倍となっています。この
 なかでめだつことは、第一には歳出では投資的経費の
 伸びがいちじるしく高いことと、第二には歳入で市税
 収入額の伸びが歳入総額の伸びを下まわるといふ傾向
 がでていることです。

息子 ちょっと待ってください。さっそく、わかりに
 くいことばがでてきた。その投資的経費の伸びが大き
 いというのは、どういうことですか。

先生 そうか、そうか。高校生にはちょっとむずかし
 かったな。それはね、横浜市が関東大震災・戦災、そ
 れに引き続く接収などによって、都市施設、つまり、
 道路・上下水道・清掃・港湾・学校・公園・その他が
 ひどく立ち遅れていたうえに、周辺部の人口が急増し、
 経済活動も活発になったので、それらの都市施設を整
 備するために膨大なお金が使われたということですよ。
 しかし、なにしろ横浜の人口は、もうなんどもお話し

たように、他の大都市にみられない激しいふえかたです。市民生活全般にわたって市がしなければならぬ仕事もふえる一方で、かぎられた財政力では、なかなか処理しきれないというのが実情のようです。十四年に市が発表した中期五カ年計画でも「山積みした行政需要の中から、緊急かつ優先的に実施しなければならぬ事業をきびしく選択した」といっています。それでもこれを実行するためには、一般財源だけで二五億円も不足することになっています。

娘 それから、先生がさっきおっしゃった市税収入額の伸びが歳入総額の伸びを下まわるといふことも、よくないことなんでしょう。

先生 市税収入は使い道を限定されておらず、まあいってみれば、市が独自の考えで使えるお金ですね。これにたいして、国からくる補助金などは使い道が一定の目的にかぎられています。ですから、歳入総額の伸びにくらべて市税収入の伸びが下まわるといふことは、それだけ市にとっては、お金の使い方がきゅうくつに

なったということですね。好ましい傾向ではないわけですが。

父 予算の規模は大きくなって、市の自由に使えるお金は非常にかぎられているということになるのです。つまり、市民の要求や地域の特殊性などを考えながら、市独自で、きめのこまかい行政をやっていくための予算、それが少ないのですね。

先生 都市施設が、いちじるしく貧弱なので、それを充実させるために、国の補助金などをもらってやる公共事業も今後ふやしていかざるをえない。一方で、生活保護のための扶助費や、起債の償還金、職員の人件費、特別会計などへの繰出金といった、どうしても支出しなければならぬ、いわゆる義務的経費は毎年ふえてきています。そういうわけで、市が独自でやる単独事業も容易にふやせないどころか、歳出総額に占める割合も、三十七年度から四十年までは二〇パーセントから二七パーセントであったのが、その後は一六パーセント前後にまで落ちてきています。だんだん

表 1—36 実質的な赤字の発生状況 (普通会計)

(単位：百万円)

区分	35年度		38年度		39年度		40年度		41年度		42年度		43年度		44年度	
	決算額	決算額	決算額	決算額	決算額	決算額	決算額	決算額	決算額	決算額	決算額	決算額	決算額	決算額	決算額	決算額
歳入額	18,241	38,201	44,991	47,556	53,148	62,780	72,594	86,301								
歳出額	16,933	34,233	42,645	45,148	49,710	55,135	64,191	80,532								
歳入歳出差引決算収支 (a)	1,308	3,968	2,346	2,408	3,438	7,645	8,403	5,769								
翌年度へ繰越すべき財源 (b)	590	3,390	2,318	2,342	3,534	7,105	7,099	4,381								
差引実質収支 (c) {(a)-(b)}	718	578	28	66	△96	540	1,304	1,388								
決算統計にあらわれない赤字要因 (d)	—	△620	△1,220	△2,068	△2,319	△2,478	△1,583	△1,155								
実質的な収支 (c)+(d)	718	△42	△1,192	△2,002	△2,415	△1,938	△279	233								

資料：財政局財務課

財政に融通がきかなくなってきた。つまり硬直化してきているとみることもできるでしょう。このように市がほんとうに自由に使える単独事業費の割合が減ってきたということは、あとでお話する地方自治の弱さの問題とも当然つながっているわけです。

娘 市の財政の苦しさが、少し具体的にわかってきま

した。しかし、横浜市はここ数年、財政が黒字を続けているというのを聞いています。

先生 市の決算統計によると、たしかに表面は黒字決算のようにみえます。しかし、実質的な支払い繰延・事業繰越・国民健康保険会計の赤字など決算統計にあらわれない赤字の要因などをふくめると、こ

こ数年二〇億円程度の赤字がたまっていました。それが、最近になってやっと解消できたばかりです。だが、それも、手ばなしで喜ぶわけにはいきません。じつは、ほんとにやらなければならぬ仕事がいっぱいあるのに、それができないで、やり残しもたくさんあるからです。

娘 やらなければならぬ仕事、そんなにふえているのですか。

先生 ちょっとむずかしいですが、都市の財政力をしめすものとして、地方交付税の算定の基礎となる基準財政収入額と基準財政需要額を比較して、財政力指数というものを政府がだしています。その指数が、横浜市は三十二年からずっと低下し続けています。それは基準財政収入額が九倍にふえたにもかかわらず、需要額は一二倍にもふえたからです。国の見積りでもそうなんです。実際の需要、やらなければならぬ仕事はもっとふえているわけです。

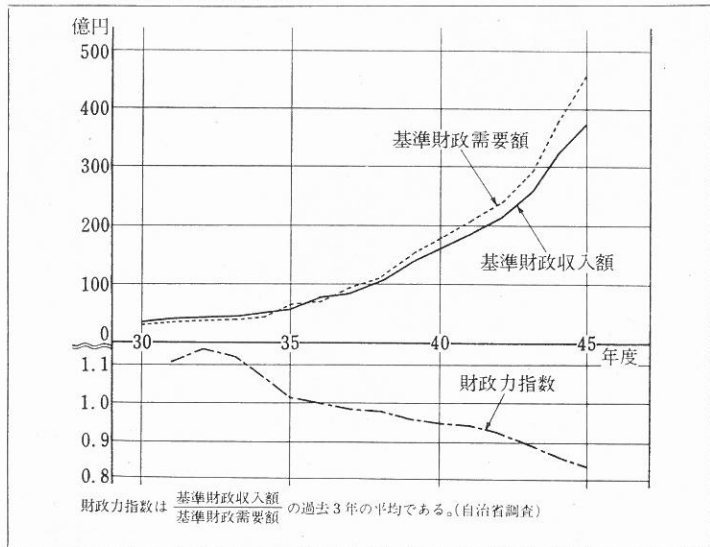
母 むずかしい話ですわ。私、ついていけそうもない。

息子 僕も脱落。

先生 地方交付税とか、基準財政需要額とか、なじみにくいことがでてきましたからね。だがもうひと息。きわめて大きっぱで不正確だが、政府の決めたあるモノサシで見積った横浜市の仕事に必要な経費の伸びが、同じくあるモノサシで見積った収入の伸びを大きく上まわってきている、というぐらいに理解してついてきてくださいよ。それで、そんなに財政力が弱くなってきたのはいるが、それでも、このところ市税の伸びが歳入総額の伸びを下まわっているとはいうものの、まだそんなにひどくは悪くなかったこと、大きな災害がなかったこと、埋立事業の余剰金があったことなどが、市の財政にプラスとなってきたようです。しかし、これからはあまりそういうことも期待できないので、財政は楽観を許さなくなるのではないでしようか。

娘 でも、都市施設が乏しいというのは、横浜ほどではないにしても、日本の他の都市、どこにも共通した

図 1-10 横浜市の財政の推移



問題でしょう。

先生 その通りです。それは程度の差こそあれ、各都市共通の問題ですので、各都市が共同して政府に改善を強く働きかけているようです。また、横浜市の場合、住宅公団や民間の宅地開発が市の財政をいっそう苦しめる原因ともなっているのです。市がもっとも頭を悩ましている学校用地などを、開発事業者に負担してもらうなどの方法をとっているわけです。

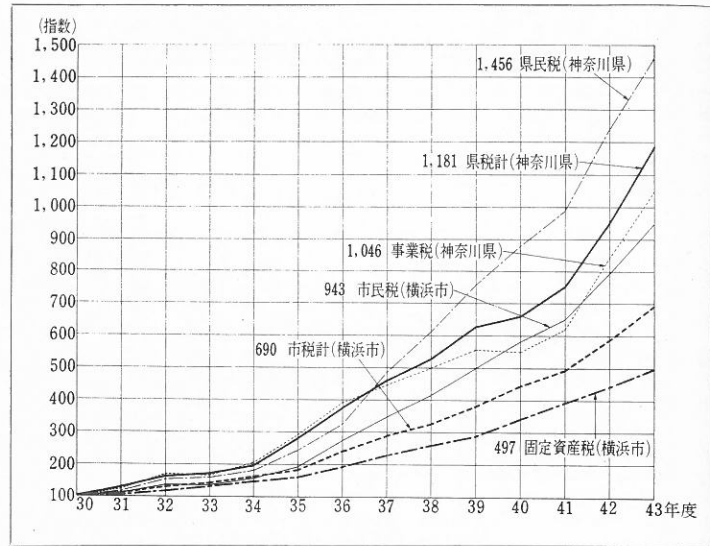
不合理な税金の配分

母 しなければならぬ仕事はいっぱいあるというのに、どうしてそれに見合った財源があたえられないのですか。

先生 いろんな財源の中でもっとも重要なのは税収ですが、その配分のしかたが国や県にくらべて市に不利になっているのが、一番大きな原因でしようね。

娘 国税と県税と市税の割合をくらべると、市税が一番少ないということですか。

図 1-11 昭和 30 年度を 100 とする市税・県税主要税目の伸び



息子 市税のほかにも、市の財源はあるのでしょうか。
 先生 はいる方では、市税のほかにも、さっき話のた
 国から交付される地方交付税、それに地方譲与税・各
 種の負担金・補助金・県からの支出金などがあり、そ
 れとは逆に、でる方では、国道の改修費など市が国や
 県に支出する負担金などもあって、財源調整がされる
 わけです。しかし、このようにして財源調整をしても
 市の収入は、市域内からおさまられる税金のわずかに二
 一パーセントにすぎません。もちろん、このほかに小
 ・中学校の先生の給与を県が負担しているなど、国や
 県が横浜市につきこんでいるお金もあります。なん
 といいても現在の税配分は市に不利になっているとい
 わざるをえません。
 息子 市税の割合が低いことの不利は、さっきからの
 お話とも関連がありそうですが、もう少し詳しくわしく説
 明してください。
 先生 市税はいろいろな財源の中でも使途が決められ
 ておらず、市が自由に使える、いわゆる一般財源であ

表 1-37 横浜市の収入になる税金 (43年度) (単位: 百万円)

区分	税額 A	構成比	財源調整後の市の収入			
			国・県 から市へ	市から 国へ	実質的な 市の収入 B	B/A (%)
国税	174,723	69.2	16,391	920	15,471	8.9
県税	44,038	17.4	3,765	175	3,590	8.2
市税	33,778	13.4	—	—	33,778	100.0
計	252,538	100.0	20,156	1,095	52,839	20.9

資料: 財政局財務課

先生 国税には所得税・法人税・物品税など、一六種
 類、県税には県民税・事業税・自動車税など、一四種
 類、市税には市民税・固定資産税・都市計画税など、一
 三種類の税があります。横浜市内でおさまられる
 税金の総額は、昭和四十三年で二、五〇〇億円、こ
 のうち国税が六九・二パーセント、県税が一七・四パ
 ーセントなのに、市税は一三・四パーセントにすぎま
 せん。市税は、あまり景気の変動に影響されないもの
 が多く、逆に国税や県税は好況の時には高い伸び率を
 しめすものが多い。このため好景気が続くと、大都市
 の市民や企業の活動がさかんになり、そのため道路だ
 とか、上下水道だとか、都市整備のための財政需要が
 非常にふえる反面、国税や県税の伸びにくらべると、
 市税の伸びはそれほどでないといった困った現象がで
 てきています。たとえば、県税と市税の伸びをくらべ
 てみると、三十年を一〇〇として四十三年は、県税が
 一、一八一に伸びているのに、市税は六九〇にしかな
 っていません。

り、しかも、国や県からもらう補助金などちがって、自主財源の代表的なものです。ですから、歳入総額の中で、この市税のしめる割合が高いか低いかによって、都市の自主性、財政の健全性・弾力性が多いか少ないかが決まるわけです。一割自治とか三割自治とかいうことばも、自治体の行政権限が弱いということのほか、市の財政の自主性がいかにそこなわれているかをしめすものでもあるのです。

娘 市税は市の歳入の中で、どのぐらいの割合になっているのですか。

先生 横浜市の場合、普通会計の歳入総額に市税の割合は、三十六年ごろまでは五〇パーセントをこえていたのに、ここ数年は、四五パーセント前後で少しも好転していません。あいかわらず、国や県の交付金や借金などに頼っているわけです。結局は、いまの税の制度が、大都市の激増する財政需要に即応してい

表 1-38 人口および人口1人あたりの税収の伸び率

年度	国			六府県			横浜市		
	人口の伸び	人口1人あたりの税収の伸び	人口の伸び	税収の伸び	人口1人あたりの税収の伸び	人口の伸び	税収の伸び	人口1人あたりの税収の伸び	
昭和30年度	100	100	100	100	100	100	100	100	
35	105	184	111	255	229	120	186	155	
40	110	318	127	544	429	156	442	282	
41	111	352	128	635	493	162	492	303	
42	112	420	132	799	605	170	589	346	

資料：財政局財務課

ないわけです。法人活動・消費・自動車の保有・不動産の譲渡・取得などは、本来、都市の活動から生まれるものであり、しかも、都市の財政需要を増加させるものになるものであるのかかわらず、その都市の財源になっていないのです。

父 ところで、さきほどからちよいちよい話にでてくる国から自治体に配分される地方交付税という制度は、だいいち名前からしてわかりにくいですが、中味はともわれわれ市民には理解できそうもないですよ。

先生 まったく地方交付税のしくみはともややくしなくて、かんとんに説明することはできませんが、とにかく、各自治体の基準財政需要額と基準財政収入額を算定の基礎として、財政の豊かな自治体とそうでない自治体のつり合いをとるために、財源の調整をしようとするものです。それは、それなりに意味があるわけですが、問題は、まだまだ大都市の動態的な実態がこの制度に十分に反映されていないことです。こうした不合理については、根本的な改正を求めていくことが

必要でしょう。それでも最近になって、国の方でも大都市の特殊の行政需要や、人口急増都市の苦しみをある程度理解するようになり、横浜市の場合、地方交付税の額も毎年ふえ続け、四十五年度は七〇億円の見込にたいし、実際は八〇億円以上になりそうです。

娘 しかし、さっきのお話によると、政府からもらうお金がふえるということは、それだけ自治の幅が狭まるといことになるのではありませんか。

先生 地方交付税の額がふえることは、横浜市の財政にとつては大きなプラスなんです。反面、わが国でも有数の生産都市であり、都市活動のさかんな横浜市でさえ、八〇億円以上の地方交付税を国に頼らざるをえないということは、もはや、大都市の財政上の諸問題は、この制度による財政調整作用によって解決すべきことではなくなっていることを意味していないでしょうか。また、地方交付税は補助金とともに国に依存する財源であり、依存の度合が強まれば強まるほど、都市の自治は弱められるものです。そこで、都市の自

治を発展させるためにも、地方交付税制度をふくむ現在の税財政制度をあらため、都市の自主財源を拡大していくことが必要でしょう。

まだ解消されない超過負担

父 補助金制度にもいろいろの問題があるようだが、市の財政を苦しめている点で超過負担の問題があるでしょう。

母 それはわたしもきいたことがあります。たしか市の広報かなにかで……。国が市へ補助金を出さないに、実際にその仕事に必要な金額よりも低く見積って補助金を少ししかださない。しかたなくその不足分は、市が持ちださなければならぬということでしょう。息子 国がだしてくれないからといって、市がその分まで負担することはないだろう。父 とんでもない。国が見積った金額どおりにやったら、学校も住宅もひどく設備の悪いものばかりできて、結局めいわくするのは市民ということになるよ。

先生 だから、まずまずの程度の仕事をするとなると、国の決めた値段ではすまない。そうなると、国の負担率や補助率が、たとえば事業費の二分の一ときめられていても、実際にかかった金額からみると三分の一ぐらいに下がってしまう。負担金や補助金は法律できめられているのだから、政府みずからが法律を破っていることになる。まして本来、国がおこなわなければならない仕事を自治体に委任したり、委託する場合についても、負担金や委託金を値ざるといふことは、まったくすじのおらない話ですよ。

娘 超過負担している金額は、どれくらいになるのですか。
先生 市営住宅を例にとってみましょう。国が見積った額は、横浜市の場合、建設費だけで第一種住宅一戸あたり一四二万円なので、補助は二分の一の七十一万円くるわけです。ところが実際に建てるには、どうしても一五〇万円以上はかかってしまう。この結果、正規の負担額七十一万円のほかに、余計にかかった分八万円

表 1-39 国庫支出金対象事業における超過負担の例 (昭和44年度)

(単位：百万円)

事業別	事業費(A)	補助基本額(B)	Bの内訳		超過負担額(A-B)	左に對する補助金	
			補助金	その他の特定財源			市負担額
国庫負担事業	15,684	13,239	7,911	519	4,809	2,445	1,011
公営住宅	1,623	1,279	773	61	445	344	199
小・中学校校舎	3,442	2,337	818	—	1,519	1,105	388
保健所運営	647	278	95	26	157	369	125
国保事務費	265	180	180	—	—	85	85
その他	9,707	9,165	6,045	432	2,688	542	214
国庫補助事業	9,231	4,350	1,809	35	2,506	4,881	2,151
下水道建設	7,768	3,625	1,450	—	2,175	4,143	1,657
その他	1,463	725	359	35	331	738	494
国庫委託事業	193	120	120	—	—	73	73
国民年金	182	109	109	—	—	73	73
その他	11	11	11	—	—	—	—
計	25,108	17,709	9,840	554	7,315	7,399	3,235

資料：財政局財務課

以上を市が負担しなければならなくなる。住宅よりもっと多く超過負担しているのが小・中学校の校舎建設で、人口の急増している横浜市にとっては大きな痛手となっています。このほか、下水道の建設、国民健康保険や国民年金の事務費、保健所の運営費など、実際に必要な事業費と国がきめた補助基本額の差(超過負担)は、四十四年度だけで七億四千九百万円という膨大な数字になっており、このため市が実質上余計に負担せざるを得なかった金額は、三億二千九百万円に達しています。これだけの金があれば、住宅だって、保育所だって、もっともつつくれるわけですから、市民も超過負担の実情については鋭い批判を投げかけるべきでしょうね。市でも超過負担の解消を強く政府に要求しています。同時にこのあとふれる機会があると思います。責任と権限がいまい現在の委任事務の制度も再検討したうえで、もっとはっきりしたかたちで、行政事務と財源を、国と自治体のあいだで再配分することが必要でしょう。

まず。まず一般会計ですが、四十五年度当初の歳出予算は、九億七千七百一十百万円で、このうち、事業費で多い順から申しますと、教育費の一億四千九百万円に、以下土木費、都市計画費、民生費、建築費、清掃費などの順になっています。つぎに特別会計は、全体で一、一三七億三、〇〇〇万円が一番大きいわけです。その大半は、ちょっとむずかしくなりますが、整理会計といって、他の会計と重複して計上してある分です。これを除いた実質的なものでは、国民健康保険・公共事業の用地買収・市立大学の経費が大きいところ。公営企業会計は八億八千九百万円、〇〇〇万円、埋立事業二億六千六百万円、〇〇〇万円をトップに、水道・下水道・地下鉄などの事業にそれぞれ一億五千万円から一億八千万円に近い巨額な経費をつぎこむことになっています。

娘 大変な数字ですが、これを全部市の税金でまかなくていいんじゃないでしょう。

先生 そうなんです。さて、市税がどのように使わ

税金の使いみち

母 ところで、私たちが市におさめる税金はどんなふうに使われているのでしょうか。

息子 道路や港などに一番多く使われているだろうな。父 そうかな。地下鉄・金沢の埋立・高速道路・港北ニュータウンのような大事業にかなりつぎこんでいるんじゃないかな。なにしろ、地下鉄はさっきの話でも一キロメートルあたり五億五千万円ぐらいかかるらしいから。

娘 横浜のように人口の増加しているところでは、学校の建設にお金がかかるんじゃない。

先生 税金の使いみちのまえに、市の予算の全体を理解しておく必要があるでしょう。これによって、ある程度、市の事業の内容がわかるでしょうから。もちろん市の重点事業は、お金の多いか少ないかによって決まるのではなく、たとえつぎこむお金が少なくても、力をいれている仕事もいっぱいあります。市の予算には、一般会計と特別会計・公営企業会計の三つがあり

図 1-12 一般会計歳入歳出予算の内訳

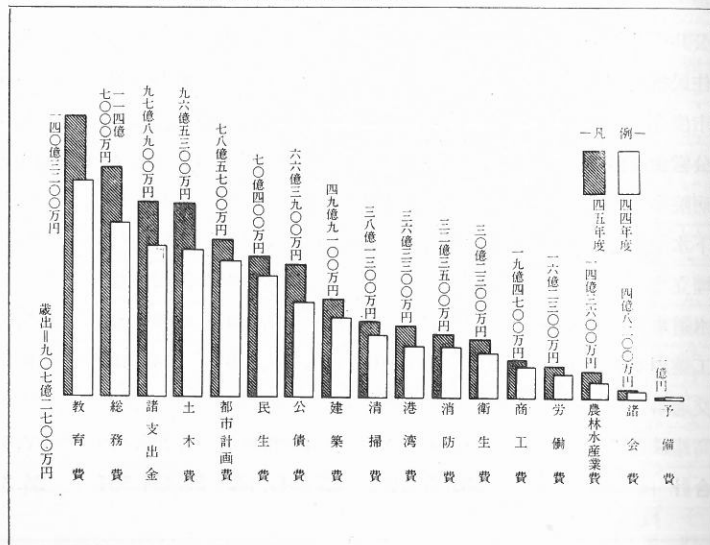


表 1—41 45 年度市税の使途 (単位: 百万円)

費目	予算額	市税使用額	市税使用分(%)
教育費	14,032	7,707	55
総務費	11,470	7,725	67
土木費	9,653	3,631	38
都市計画費	7,857	1,549	20
民生費	7,004	2,210	32
公債費	6,639	4,190	63
建築費	4,991	619	21
清掃費	3,813	2,792	73
港湾費	3,633	444	12
消防費	3,235	2,367	73
衛生費	3,023	1,667	55
商工費	1,947	426	22
労働費	1,623	595	37
農林水産費	1,436	534	37
議会費	482	381	79
その他	9,889	6,986	71
合計	90,727	43,824	48

資料: 財政局財務課

れるかということですが、市がおこなうすべての事業に一樣に税金が使われているわけではありません。財源には市税・地方交付税・負担金・補助金・使用料・手数料・起債などいろいろの種類がありますが、これ

らが単独に、あるいはいくつか組み合わされて、それぞれの事業に使われるわけです。つまり事業の性質または内容によって、主として税金によってまかなわれるもの、税金と国の補助金によってまかなわれるもの、

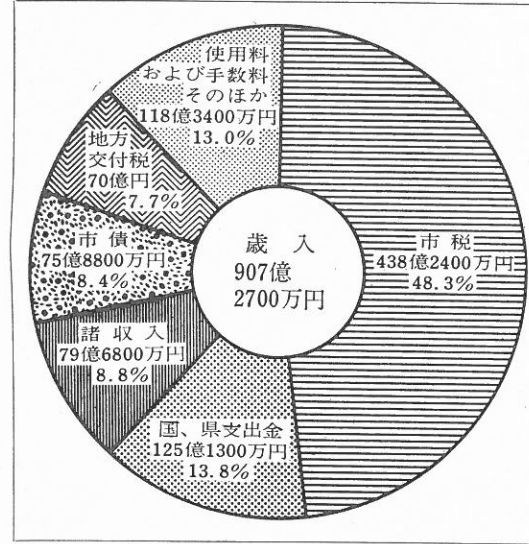
表 1—40 各会計別の予算額

(単位: 千円)

区分	昭和45年度	昭和44年度	比較	
			増△減	比率(%)
一般会計	90,727,428	71,577,815	19,149,613	26.8
特別会計	113,725,063	86,306,703	27,418,360	31.8
国民健康保険事業費	6,441,153	5,327,236	1,113,917	20.9
横浜市立大学費	3,534,893	3,437,511	97,382	2.8
港湾整備事業費	1,922,875	1,252,670	670,205	53.5
中央卸売市場費	583,252	474,275	108,977	23.0
中央と畜場費	82,567	83,228	△661	△0.8
公益質舗事業費	22,130	18,626	3,504	18.8
母子及び寡婦福祉資金	39,165	23,897	15,268	63.9
特別収益事業費	5,466,206	4,793,812	672,394	14.0
農業共済事業費	88,552	88,441	111	0.1
交通災害共済事業費	243,002	172,501	70,501	40.9
勤労者福祉共済事業費	92,329	—	92,329	—
損害てん補基金	62,867	54,264	8,603	15.9
公共事業用地費	5,000,000	4,000,000	1,000,000	25.0
住民税整理資金	22,153,424	18,236,275	3,917,149	21.5
市債金	67,992,648	48,343,967	19,648,681	40.6
公営企業会計	80,825,505	67,958,914	12,866,591	18.9
病院事業	1,270,279	1,036,118	234,161	22.6
下水道事業	15,533,973	12,012,258	3,521,715	29.3
埋立事業	20,655,083	13,528,590	7,126,493	52.7
水道事業	17,714,138	18,409,653	△695,515	△3.8
工業用水道事業	1,532,701	1,389,518	143,183	10.3
交通事業	8,683,896	8,442,872	241,024	2.9
高速鉄道事業	15,435,435	13,139,905	2,295,530	17.5
合計	285,277,996	225,843,432	59,434,564	26.3

全部または一部が起債という借金によってまかなわれるもの、あるいは、事業の経営によって生じた収入によってまかなわれるものなどいろいろです。一方、市の方針によって税金の使い方もちがってきます。税金

図 1-13 45年度歳入予算



をおもな財源として進められる仕事には、議会・消防・公害防止・小道路の舗装・公園・学校の管理などがあり、市民の生活に密着した仕事、つまり市の本来の仕事が中心となっています。一方、都市計画、港湾などの仕事のうち、その大きな部分は、公共事業として国から負担金が交付されます。そのほか社会福祉関係の仕事にも一部、国からの負担金があります。

母 病院やバス・水道などは、主としてその事業の経営からの収入でまかなうようになっているのでしょうか。

先生 そうですね。それには原則として市税はつきこまない。ところで四十五年度の税金四三億円の使いみちを事業費についてみると、一番多いのは教育費の七七億円、ついで土木費の三六億円、以下清掃費、消防費、民生費などの順です。教育費のトップは、他の大都市にみられない横浜の特徴でしょう。郊外部の不便なところに、どんだん人が住みついていくので、たくさんの方が学校が必要になる。まだまだ当分は、教育費がトップを続けるでしょう。

娘 教育・土木・清掃・消防……私たちになじみの深いものですね。

先生 税金は市民の生活に直接つながる身近な事業に使って、できるだけ市民に還元する。都市づくりの六大事業には税金を全然つきこまないわけではないが、できるだけ国や公団、あるいは民間の資金をつぎこむというのが市の大方針のようです。こういう市の姿勢は、昨年つくられた市の中期計画にもはっきり打ち出されています。中期計画では、「市民をあらゆる危険から積極的に防衛するために」という柱にはじまる四本の柱と、六大事業というもう一本の柱を中心に組み立てられています。市民の税金は、市民の生活に密着する仕事に重点的にふりむけられていることがよくわかります。

父 起債というのもあったね。

先生 将来、土地の買却代や料金で取りもどせるものや、現在の市民だけでなく、未来の市民も利用し、恩恵を受けられるような施設の建設などは、長期に分割

して返せばよい起債という借金によってまかなうことになっていきます。地下鉄などはその典型であり、また金沢の埋立には、西ドイツから二八億円相当のマルク債を借りて事業を進めることになっており、すでにその約三分の二は借入れが終っているそうです。

父 財政問題はなじみがうすいせいか、ちょっと取っつきにくかったが、大まかなところはみ込めたように思う。それでは、続いて市の権限の問題にはいつてもらいましょう。

弱い自治体の力

母 市の権限の問題といえば、このあいだ、隣の三号棟のお子さんが交通事故にあったでしょう。そのことで近所の奥さんたちと相談して、子供たちが安心して遊べるよう裏通りに車を入れないでもらいたい、と市役所へお願いに行ってきたけれど、うまくいかなかったわ。

息子 そんなかんたんなことが、うまくいかないのか

な。それで、市長さんはなんといっていたの。

母 いまの法律では、市長さんにこれを決める権限がないそうよ。警察が決めることなんですって。もちろん、市長さんは、警察の方にすぐ話をしてくださいさるそうだけど。

娘 しかし、身のまわりの問題は、一応、市役所に持ち込むというのが、多くの市民にとっては自然の気持ちですね。

先生 都市が過密になると、環境の破壊や生活を妨害されることがひどくなり、行政による解決を求める声が増しに高まってくる。また、市民の生活様式が変化するために、行政にたいして新しい要望や注文も数多くでてくる。そしてこうした苦情や注文は、国の所管であろうと県の所管であろうと、まずほとんどが市役所によせられている。市民は、市役所でこれが解決されるものと思っているからでしょう。ところが、現在の制度では、それを解決するために必要な権限が、市や市長に備わっていない。したがって、十分に責任

をはたせないことが多い、というのが実情でしょうね。

息子 横浜市が、横浜方式とかいって積極的に公害問題でがんばっている。さっきも、その話がちょっとでました。あれも、権限はなかったのことでいいですか。

先生 その公害防止についても、亜硫酸ガスやばい煙などによる空気の汚れを測定するといった手間とお金のかかることは、市長の仕事になっている。だが、かみんじんの公害を発生する工場にたいしてそれを規制する権限は、ほとんど国や県に留保されていて市にはない。自動車の生産を制限していない現在、排出ガスを減らすためには、自動車の乗入れを制限することがどうしても必要だが、そうした権限もまったく市には認められていない。前にも話のた伊勢佐木町通りから車を追いだして、歩行者に解放したことは、全国のさきがけとして有名ですが、これは、地元商店街の人たちが長いあいだ警察に働きかけた運動が、やっと実ったものです。東京・銀座の場合も、都知事が前からいっていたことですが、権限がないために実現しなかつ

父 われわれ市民にとっては、はなはだ迷惑なことだな。

先生 まったくその通り。これが一番市民のためになる、ということがわかっていても、市役所がすぐにそれをやることできない。

父 そんなことでは、市の職員が積極的にやる気をもとうにも、もちようがない。

先生 たしかに、そういう危険性はある。しかし、われわれ市民の立場からいえば、市に権限がないからといって、市民生活をまもる責任を放棄されたり、怠ったりされたのでは困りますね。市民の生活環境の悪化が、抜きさしならぬところまできた今日、これまでの政治や政策に批判が集まる一方、これに追従してきた自治体の行政もきびしく問われています。そんな中で、全国のいくつかの都市では、権限のない行政体制のもとでも、市民の支援を有力な武器として、その自治体独自の方法を考えだすなどして、生活防衛に意欲的に取り組んでいるようです。

た。それが、光化学スモッグで何十人もの女子学生が倒れたり、ニューヨークでの車締めだしのニュースが伝わったりして、やっと警察が腰をあげたわけです。

母 自治体に権限がないという話は聞いていますが、私たちは、具体的にはあまり知識がありません。そのほかには、どんなことがあるのですか。

先生 新しい団地にバスを乗り入れること、バスの停留所をふやしたり、終車時間を遅らすこと、自動車の一方通行や駐車禁止、それからハイヤー・タクシーの許可などの交通行政上の権限は、都市計画の主体である市長の権限とするのがいちばん適当と思われま

す。しかし、実際は、都市計画とはほとんど縁のない陸運事務所や警察の権限となっています。市が建設する地下鉄の出入口をどこにするか、公園をどんな形にするかといったことさえ、市だけでは決められないしくみになっています。そのほか、市民の生活に身近なことで、市の権限でないものは、数えきれないくらいたくさんあります。

図 1-14-2 公害防止に関する権限の配分状況 (続)

法律	事務の内容	国	県	市
騒音規制法	1. 騒音を規制する地域を指定すること			○
	2. 騒音を規制する基準を定めること	○	○	○
	3. 騒音発生施設の設置届を受理すること			○
	4. 騒音の防止方法, 施設の使用方法, 配置に関する計画の変更を勧告し, 命令すること			○
	5. 紛争が生じたとき和解の仲介をすること			○

注: 1 この表は, 昭和 45 年 12 月第 64 臨時国会で成立(一部改正をふくむ)した公害関係 14 法をふくむ諸法規に規定されているいろいろな公害規制の事務権限のうちから, とくに基本的な事項について, 抜粋したものである。これまでは各種の公害発生源のうちもっとも問題となっている工場にたいする規制権限が市にはほとんど認められていなかったが, 今回成立した法律では, 政令で定める都市には規制権限を委任できることになっているものもある。

2 公害防止に関する規制は, 個々の発生源における事後処理に力が注がれているが, 次第により広範な, かつ事前予防的な「自然環境をふくむ環境保全のための規制」に進展させる必要がある。

3 衛生局公害センター調べ

図 1-14-1 公害防止に関する権限の配分状況

法律	事務の内容	国	県	市
公害対策基本法	1. 大気汚染・水質汚濁および騒音について環境基準を定めること			○
	2. 事業者のまもるべき基準を定めて, 大気汚染・水質汚濁の原因となる物質の排出を規制すること			○
	3. 国の方針に違反しないかぎりにおいて, 公害防止の施策等を講ずること		○	○
	4. 一定の地域について公害防止計画の基本方針を定めること			○
	5. 前項の公害防止計画を作成すること			○
大気汚染防止法	1. ばい煙の排出を規制する地域を指定すること			○
	2. ばい煙の排出基準を定めること			○
	3. 大気の汚染の状況を常時監視すること			○ ○
	4. 工場のばい煙発生施設の設置届を受理すること			○
	5. 工場のばい煙処理方法の計画の変更・廃止を命令すること			○
	6. 工場のばい煙発生施設の改善, 使用の一時停止を命令すること			○
	7. 工場以外の事業所について届出を受理し規制すること			○
	8. 緊急事態が発生したとき, 市民に周知し, 排出者へ協力を求め必要な措置をとるよう勧告すること			○
水質汚濁防止法	1. 公共用水域に排出される水の排水基準を定めること			○ ○
	2. 工場または事業場からの排水に関する届出を受理すること			○
	3. 工場または事業場の排水計画の変更または廃止を命ずること			○
	4. 基準に適合しない汚水を排出する者にたいし, 改善を命令し, または一時停止を命ずること			○
	5. 公共用水域の水質汚濁の状況を常時監視し, ならびに水質の測定計画を作成すること			○
	6. 公共用水域の水質汚濁が異常濁水等により著しくなった場合, 排出者にたいし排出水量の減少等の勧告をすること			○

娘 公害防止の横浜方式のほかに、横浜ではどんなことがありますか。

先生 思いついたことからいいますと、鶴見の扇島に進出しようとしている日本鋼管にたいして、横浜市が公害規制に強い基準を堅持して長期交渉を妥結させたこと、警察と根気よく話し合っって車を通さないチビツコ道路をつくったこと、都心の吉田川を埋め立てたあとに、国は高速道路をつくることを強く要求してきたが、市民のためになる大通り公園をつくるようにしたこと、森林公園や下水処理場などをつくるために、市民とともに基地返還運動を進めて成果をおさめていること、宅地開発要綱をつくって、開発事業者から学校用地などを提供させて、生活環境のととのった宅地開発をおこなわせるようにしていることなど、その例とっていいでしょうね。

息子 市の権限が少ないために仕事がやりにくい、ということはどうしたいかわかったように思います。僕たちの暮しがよくなりさえすれば、国でも、県でも、市

の政治や行政があなたまかせになっている限り、国のレベルでの政治の民主化もありえないとってよいと思います。

娘 市町村優先の原則の意義は、私たちにとてもよくわかります。ちょっと表現がとっぴかも知れませんが、スキヤクワで畑を耕すようなキメの細かさ。行政にそんな感じがあると、私たちもここをもう少し掘ろうとか、ここにもう少し土を盛ろうとか、自分たちの意見をだしあえるような気になります。ところが、地域、地域の実情が大切にされず、ブルドーザーで日本中を地ならしするような行政。そんな権限は自治体にはないはずだ、とか、それは基準違反だ、とかいったりして。私たちには、手の届かぬ、冷たいものを感じてすわ。

先生 市町村側が、市町村優先の原則とか、自治体の権限を強めよ、とかいっているのは、なにも国に代って市町村が支配者になるといった権限争いをしているのではない。地域の政治や行政を動かす力を、その自治体の住民の手におさめようと主張しているだけなの

でも、どこでやってくられても、問題ないでしょう。

娘 それは、問題のたて方が間違っているわ。私たちの暮しがよくなりさえすれば、などとまるで人ごとのようにいったりするのはい。

先生 ここは、大変に重要なところですね。僕たちの暮しがよくなりさえすれば、という前提から出発するのではなく、僕たちの暮しをよくするためには、どの仕事を国、どの仕事を市に割りふるのが適当か、それを考えることが先にこななければいけない。

娘 よくわかりますわ。

先生 この問題では、戦後の地方制度改革以来、専門家のあいだで、市町村優先の原則ということが、強く、またたびたび主張されてきました。これは、住民自治にも通じる問題ですが、僕たちの暮しに関係の深いことは、僕たちの住んでいる地域になるだけ近いところでは、計画し、決定し、実施することが一番望ましい、という原則です。きわめて当然のことといえますが、この市町村優先・住民自治の原則が尊重されず、地域

です。この当然のことが、なかなか実現されない。いや、実現されないどころか、むしろ危機にさらされているといった方が正確かも知れません。しかし、市町村優先の原則、ひいては住民自治の原則は、民主主義にとつて基礎的な条件であるだけに、私たちは日常の諸問題の中で、これをまもり、育てる努力を怠ってはならないでしょう。

ふえる市の仕事

母 市の権限は少ないということですが、私たちが市役所や区役所に行くと、いつもおおぜいの人がつめかけていて、忙しそうすね。

先生 市役所や区役所の仕事は、市民の生活のほとんどのことに関係しているので、間口が非常に広いのです。さっき、ちょっとふれましたが、とくに最近のようには都市化が進んで市民生活が危機にさらされ、一方ではそれに応じて市民意識が高まってくると、市民からの要求は量のうえでふえるとともに、質のうえでも

複雑、高度なものになってきています。ほんの一例ですが、交通事故・公害・水不足・ゴミ・その他の廃棄物処理の対策など、つい数年前までは、まだそれほど

深刻には感じられていなかったことが、いまでは切実な問題になってきています。とくに横浜市の場合、都市化のいきおいが他都市とはくらべものにならないほ

指定都市

全国には五七〇あまりの市があるが、人口三〇〇万の巨大都市から人口三万の小都市まで千差万別で、行政需要や行政能力にも大きな差がある。そこで市の権限や責任を一律にきめるのではなく、市の規模と能力に応じて特例をもうけることが、行政を民主的かつ能率的に処理するうえからも必要である。このような考えから昭和三十一年に地方自治法第二五二条の一九によりもうけられたのがいわゆる指定都市の制度で、大阪・名古屋・京都・横浜・神戸の各都市とその後指定された北九州の六都市である。指定都市には、社会福祉、保健衛生、都市計画などに関する一六項目の事務のほか、その他の個別法により、たとえば、国道、県道の管理など、知事の仕事をかなりの範囲にわたって委譲されている。

また指定都市の区域を分けて区をもうけることとされている。この区は行政区とよばれ、東京都の区(特別区)とことなり、法人格と市に準じた独立の権限は認められていない。指定都市に委譲された権限が不十分で、依然として、二重行政の弊害が除去されていないこと、細部にわたって監督権が国や県に留保され、大都市の自主性が妨げられていること、大都市の需要に見合った財政措置が講ぜられていないことなどが問題になっており、大都市制度の抜本的改革が望まれている。六都市のほか、札幌・川崎・福岡の三市が指定都市に指定される動きもある。

ど激しく、それに比例して仕事もふえ続けています。そのうえ横浜市は、大阪・名古屋・京都・神戸・北九州とともに政令で指定された特別の市ということになっています。ふつう指定都市といわれているこれらの大都市は、一般の市の仕事のほかに、県がやる仕事のかんりの部分を処理しなければならないので、なおさら仕事は多くなるわけです。

息子　そこからみると、市も県も同じようなことをやっている感じだな。高校や図書館・公害センターなど、市立のものもあれば県立のものもあったりして。

先生　一般に、国土全体にかかわるような大きな問題、全国的に統一された基準で画一的に処理しなければならぬような問題、そのほか国の利害に重大な関係のある問題は国がやる。たとえば、外交・防衛・司法・郵便・大規模な開発などがそうですね。これにたいして、地域的な問題、たとえば、地域住民の安全・健康・福祉増進の仕事などは、自治体の役割になっていきます。また同じ地域的な問題でも、比較的大きなことで、

個々の市町村でおこなうよりは、県の範囲でやる方が望ましい仕事、県内を同じ基準にした方が適当な仕事、小さな市町村ではできないのでこれを補う仕事などは、県の役割とされています。それ以外の仕事は、たてまえてとしては、すべて住民に直結している市町村が優先的に処理することになっています。現実には、これが多くの制約をうけているのですが。

息子　さっきの、市町村優先の原則というのですね。

先生　そう、そう。それから、ここでちょっと専門的な話になりますが、市のやっている仕事に、固有事務・団体委任事務・行政事務・機関委任事務があるというのを頭に覚えておいてください。固有事務というのは水道や電車、バス、下水道やゴミ、それに公園・病院・図書館の設置、管理など。団体委員事務というのは、国や他の公共団体から市に委任された仕事で、福祉事務所・保育所・保健所・伝染病院の設置とか管理。行政事務は、住民の権利や自由を制限、規制するような条例の事務、たとえば、飼い犬の取締りとか自

転車の登録とか。最後に機関委任事務というのは、法律によって主として国から市長に委任された戸籍、飲食店の許可、結核の健康診断、建築物などの許可、国会議員の選挙などの仕事です。

父 えらく複雑なことになっているのだな。

先生 まったくややこしい話だね。そのうえ、機関委任事務という名前はついていても、自治体にそっくりらせているわけではないから、なおややこしい。いつも財布は国がにぎっていて、仕事のやり方にも細かい条件をつけ、国の了解を取りつけてからでないと仕事に取りつかれない。自治体が、自主性を発揮する余地はほとんどなさそうだ。しかも、その数はふえる一方。現在、府県事務の八割、一般市町村事務の四割、大都市の場合は半分が機関委任事務だといいますからね。父 そんなにたくさん、しかも性格のすっきりしない仕事だし、責任もあいまいになりそうだね。

先生 国の仕事を市がやらされている形。やる方もまかせ方も、たしかに責任があいまいになる。また、と

もすれば市の職員が、サービスすべき市民の方に顔をむけるよりは、監督される中央官庁の方をむいて仕事をするといった好ましくない姿勢になるおそれもある。権限は譲らず仕事だけはやらせる、という委任事務については、考えるべき問題が多いといえましょう。

母 市の仕事のしくみは、なかなかかんたんにはのみ込めませんね。ところで、私たち主婦が市役所へ行くのはよほどの場合のことで、ふつうは区役所ですよ。住民登録にしても、国民年金にしても。

先生 戸籍・国民健康保険・市税の賦課・徴収・交通共済の仕事、それに町内会・自治会などとの連絡から区民相談まで区役所は市民の日常生活に関係の深いことばかりです。市や町村は、住民に直接つながる最小の行政単位で、住民にたいして密度の高いサービス行政をするところなのです。しかし、大都市の場合は、人口も県に匹敵するくらい多く、区域も比較的に広いため、市役所だけでは、ややもすると行政サービスがいきとどかなかったり、市民のなまの声が十分にとどか

市の仕事

公共事務（固有事務）

（市の本来的な仕事で、住民の福祉向上のためにおこなう事務）

水道・電車・バスなどの事業の経営、下水道事業・公園・運動場・図書館・公会堂などの設置と管理、病院・産院・授産所・墓地・火葬場などの設置と管理
ゴミ・し尿の収集処理
市長・市会議員の選挙、市税の賦課徴収
条例規則の制定、予算・決算の作成など
団体委任事務

（国または他の公共団体から市に委任された仕事、実質的には市本来の仕事とあまり変らない）
福祉事務所・児童相談所・保育所・保健所・伝染病院などの

設置と管理、学校の建設と経営

県道の管理・地域防災計画の作成・国民健康保険事業・失業対策事業の実施など

行政事務

（住民の権利や自由を制限し、または規制するような内容をもつ権力的な仕事で、国または県に属しない仕事）

自転車の登録・飼犬の取締り事務など
機関委任事務

（法律によって、主として国から市長に委任された仕事。この場合、市長は国の機関として仕事をおこなう）
結核の健康診断、予防接種、飲食店の許可、生活保護の実施、身障・精薄者の援護、建築物などの許可、開発許可、国会議員の選挙、戸籍事務、国勢調査、その他広い範囲にわたっている

ないこともあり、また市民にとっても不便なことが多い。そこで、指定都市にはいくつかの区をもうけて、市民の日常生活に関係の深い仕事は、そこで処理させることになっていきます。これは行政区と違って、保健所や福祉事務所などとともに、いわば市政の第一線機構であり、市民と市政をつなぐパイプの役割をはたすものです。

娘 同じ区といっても、指定都市の区と東京の区では、性格が違っているでしょう。

先生 東京都にも二三区役所がありますが、これは特別区と違って行政区とは違いますね。特別区は、区議会をもち、独立した法人格を備えていて、市に準ずる地位と権能が認められていますから。

父 横浜では四十四年の十月、一度に区役所が四つもふえたが、区の単位としてはどのぐらいの大きさが適当なんだろう。

先生 横浜市には、それまで一〇の区があったが、南・保土ヶ谷・港北・戸塚の郊外四区を中心に都市化が

あるようですが。

父 名前のせいばかりではないだろうね。市には権限が少ないといっても、建築の許可、営業の停止、それに税金の取立て、そのほか僕などの知らないいろいろな権力がある。その点、われわれの民間企業とはまったく違う。その点、われわれの民間企業と比べているか。公僕などというシモベ意識も不自然だが、お上意識をどう清算するか。新しい公務員のモラルをどうつくりだすか。そのへんに問題があるのではないかな。

先生 それに、権力と直接結びつかないサービス行政にしても、競争相手の会社があるわけではない。だからともすると「よい仕事を、早く」という一番大切なことはお留守になって「規則だ、法律だ、手続きだ」といった気分が落ち込みやすい。

息子 一つの市に市役所を二つつくり、市民にサービスのいいと思う役所を選ばせる。そして市民は、自分が選んだ役所にだけ税金を納める。そんなことができ

急速に進み、人口も急増している。もともと、これらの四区は面積が広がったので、区役所や保健所などの地域分布が実情にあわなくなってきた。そこで、この四区を中心に行政区を再編成して、新しく四つの区をふやした。区役所とともに保健所・福祉事務所なども新設して、密度の高い行政サービスをはかることにしたというわけでしょう。行政区の再編と同時に、区の機構を充実させ、区長の権限も強めたようです。これは、区役所は市役所のたんなる出先機関ではなく、ここにはできるだけ自主性をもたせて、市政と市民の交流をはかれるようにしようという趣旨からでした。

母 でも私、悪いけれど、市役所にしても区役所にしても、役所と聞くと密度の高いサービスなどというよりは、やっぱりお役人とか役人根性とかを連想しちゃいますわ。役所という名前のせいしかも知れませんが。

先生 「市政事務所」とでもいえば、ちょっと感じが違いますか。「市政府」などということばを使う人も

れば、少しは変わってくるかな。

先生 そうね。だが現実的な話としては、一つしかない役所をどうしたら市民の側に立たせることができるか、今日、私たちの生活や環境をまもるうえで、それはきわめて重要な問題になってきていますね。たいへん難問ですが、これを解くためには、私たちはただ「住民不在の行政」を批判するだけではなく、私たちが自身が「自治不在の住民」から脱却することが必要条件であることはたしかのようです。

都市連合の構想

母 さっき、密度の高い行政サービスをするために、区役所の数をふやすという話ができましたね。ところが、近ごろ新聞にちょこちょこでている道州制のこと、あれは、逆にいまの府や県のカキ根をもっと広げようという考えでしょう。

父 府県をいくつかまとめて、たとえば北海道・関東州など全国を七つか八つのブロックにしようというも

のだろう。

息子 どうして、大きくまとめたいの。

父 新幹線や高速道路ができて、かなり遠いところでも日帰りでいけるようになっただろう。また、電話も便利になって、どこでも即時通話ができるようになった。つまり、人間の生活範囲が広がってきているのに、県や市の行政だけが、むかしからの区域にこだわるのはおかしい、ということらしい。

娘 川崎市の空気の汚れは、横浜や東京の住民の問題でもある、という方向からも考えられますね。

先生 人口や産業が都市に集まり、市街地がどんどん広がってきて、隣の都市とつながってしまい、東京都圏とか大阪都市圏とかいわれるような大都市圏が生まれました。同時に各地を結ぶ交通網や通信網も整備され、これまで市や県といった狭い区域で営まれていた市民の日常生活が、市外や県外にまで広がって行く。つまり、市民の生活が行政区域をこえて営まれるようになってきたわけですね。そこで市や県の単位で

バラバラの行政をやっていないで、もっと広い、市民

の生活圏にあった区域で、統一的な行政をやってほしいという声が出てきているのです。また、水・住宅・通勤輸送・公害防止など、むかしなら一市町村だけで解決しやすかった問題も、いまではそれができなくなったということもある。そんなところから、広域行政の必要性や道州制の問題が提唱されるようになってきたのです。

息子 横浜だけで解決できない問題といたら、たとえばどんなことがあるの。

先生 たとえば、千葉県にある工場から排出される亜硫酸ガスが、海を渡って横浜の空を汚す。川崎の工場からだされた水銀入りのヘドロが、本牧の沖に捨てられる。横浜・川崎・東京・千葉など、東京湾の港がバラバラに建設され、管理され、機能の分担が十分うまくいっていない。横浜の水も昭和五十年以後は、神奈川県内で求めることはできなくなり、静岡県や北関東あたりからもらわなければならない。地下鉄や幹

現行の広域処理方式

協議会

(県・横浜市・川崎市などによる扇島埋立対策協議会など)

行政協定

(災害救助の応援、大気汚染の観測・通報などについての周辺都市との相互協定など)

一部事務組合

(酒匂川の水資源開発のため県・横浜・川崎・横須賀の四者により設置された神奈川県内広域水道企業団)

関東地方行政連絡会議

(関東各都県、横浜市、国の出先機関による広域問題解決のための連絡会議)

現在提案されている広域処理方式

首都圏庁

(東京都および隣接七県を対象とする首都圏庁を設置し、国務大臣が長となって都市計画の立案・実施を強力に推

進するというもの)

府県合併

(社会的・経済的につながりの深い隣接府県の合併を促進しようとするもの。大阪・奈良・和歌山・愛知・岐阜・三重など)

道州制

(全国を八ブロック程度の広域行政圏に再編成し、行政を二元的・総合的に処理しようとするもの)

自治体連合(都市連合)

(共通の問題をかかえた自治体が相互に連帯して、共同的解決をはかるうとするもので、このため新しい特別の共同体をもうけるという考え方と、特別な制度をもうけないで、自治体の連帯活動によって解決するという二つの考え方がある)

その他、地方制・広域市・ポルトオーソリティーなど多くの構想が出されている。

線道路も、横浜市だけで考えるのではなく、東京との関係、さらに首都圏全体との関係で考えなければならぬなど、その例です。

娘 いままででも、そういう広域問題は考えられてはいたのでしょうか。

先生 それはそうです。これまでもそうした問題をいくつかの自治体が共同で解決する方法として、一部事務組合とか協議会とか地方開発事業団などの制度がありました。また社会・経済的に一体的になっている地域社会を対象とする総合計画として、首都圏整備計画などがありますが、どれも広域処理の方法として実効性に乏しいという批判もあって、それらにかわるいろいろな改革意見がでています。財界が中心になって提案している道州制も、その一つですが。

息子 どうせ広域的に解決するのだったら、いっそ国が直接やればよいという意見も成り立つでしょう。なにも道州などを新しくつくらなくても。

先生 ところが、広域行政を考えるにあたって一番大

切なことは、地方自治との関係がどうかということですが。一部には、広域行政の名のもとに、市の仕事を県に、県の仕事を国に、それぞれ一段階ずつひき上げようとする動きもあります。また、市民の生活圏が広がるのにあわせて、行政能率の上から府県や市の区域を広げるべきだという意見もあります。しかし、府県や市の区域が実情にあわないからといって、すぐに仕事を国や県にひき上げるとか、合併だ、廃止だということころへもって行ってしまつてよいものかどうか。

父 範囲を広げて、統制する——それが能率的だという考え方かな。

先生 それは困りますね。たしかに、いまの府県や市の区域には不合理なところもあるだろうが、地域の問題はできるだけその地域の住民が意見をだしあって、自分たちで解決の道をみつけていく。すでに話のた市町村優先とか地方自治、そしてそのもとにある地域民主主義をもっと大切に考える必要があるでしょうね。たとえば、公害や水の問題にしても、関東州庁などと

いった役所ができたからといって、すぐに、それが私たち市民に都合よく解決するとは思えない。やはり、地域と地域、自治体と自治体の話し合いを、つまかさね、広げていく。それがなくてはね。

母 関東州庁——いかめしい名前ですこと。市役所へ行つて、市長さんに私たちの意見を聞いてもらおう。そういう感じの役所とは、すっかり違った感じのようですわね。

息子 広域行政の必要はある。だが道州制へいくのにも問題がある。ということになると……。

先生 本来に広域行政を妨げているものが、いまの府県制度であるかどうか。現在、国の役所ごとにくぎられたタテ割り行政による仕事の流れが、自治体の仕事を強く規制していますね。そういうセクショナリズムと、もう一つ、国の自治体にたいする行財政両面からの強い関与が、自治体で総合的な、また地域の実情にあった政策をたてにくくしている。このことが、現実には広域行政を一番妨げているのではなからうか。そ

うだとすると、自治体を束縛しているものをできるだけ少なくする。国の出先機関なども、そうですが。そのうえで、共通の問題をかかえる自治体が、お互いに自由で、しかも対等の立場でその問題を話し合い、共同で処理していく。ある問題についてはAとBとCの自治体が、また他の問題についてはBとCとDの自治体が、というふうに必要なに応じて、やわらかく連携し合う。上から道州制などという制度をつくって押しつけるのではなく、下からできていく都市連合とか自治体連合のようなもの、それが広域にわたる問題の解決方法を、無理のない形でみつけていくのではないのでしょうか。

娘 下からの都市連合をどのようにしてつくっていくか。それは、さっきお話のあった役所を市民の側に立たせる問題や、危機にさらされている市町村優先の原則をどうしてまもるかといった問題などとともに、市民意識の高まりに大きな役割を期待せざるをえないようですね。

先生 おっしゃるとおり、地域や自治体の問題を、自治つまり民主主義の方向にそって解決しようという場合、推進力になるのは地域の住民、都市の市民の意識と行動だとみていいでしょう。もちろん、地域の住民と当面の行政のあいだには、現実にはむずかしい問題もあるようですが、ちょうど、横浜市民の意識と運動については、最近、学者の手でまとめられたものがありますので、つぎにそれを紹介しましょう。

3 市民の意識

1 自治意識

不満解決はどんな方法で

私たち市民の自治意識とは何かをひとくちにいうのはむずかしい。市政に参加するという積極的態度をいうのか。あるいは、市政に関心があるということなのか。しかし、よく考えてみると、文字通り自治体としての市政に参加したり、関心をもつためには、私たちが互に協同社会の一員として連帯感をもつことが前提になるだろう。とすれば、今日、二三〇万からの市民が一四区にわかれ住んでいるが、そのうち大部分は昭和三

五年以降に移ってきた人びとであり、また、市民の割は東京・川崎その他市外に職場——生活の根拠をもつ人びとである。こうした状態のもとで、私たちが横浜市民としての連帯感をもつことはなかなかむずかしいだろう。まして「三割自治」といわれる行財政制度のもとでは、はたして自治体といえるかどうか、おおかたの市民は疑問をもつにちがいない。しかしそうはいっても、現在住んでいる場所が横浜市であることから、私たちの日常生活が横浜市の政治や

表 1-42

あなたは、身のまわりの不満や要求を市政に反映させるためには、どの方法が一番よいと思いますか、つぎのうちから1つだけあげて下さい。			
1. 町内会・自治会全体で	48.2	6. 近所の人たちと協力して	
2. 新しい住民組織で	7.8	て	14.7
3. 自分で市や区に連絡する	10.6	7. その他	1.2
4. 議員に頼む	6.2	8. DK・NA	8.3
5. 町の有力者に頼む	2.9		

資料：「市民の生活意識調査 昭和44年12月」

行政に深くかわりあっていることは事実である。まして、私たちの生活環境をとりまくいろいろな問題が深刻になっていることを考えると、私たちはそれぞれ、市の政治や行政に関心をもちざるをえなくなっている。そこで、ここでは、市政にたいして市民がどのような姿勢をもっているかを、市民の気持のうち側にはいつて調べてみた。それは、一人ひとりの市民の気持ではなく全体の傾向である。

まずはじめに、自分の住んでいる街や、身のまわりで起っている問題のうち、市や区にたいする不満や要求を、市民はどんな方法で解決しようとしているかをみてみよう。

表1-42の数字でわかるように、市政に自分の声を反映させるには、住んでいる地域の「町内会や自治会全体で」と答える人が一番多い。町内会や自治会は全市的に組織されている。昭和四十四年の市の調査によれば、区域的にみて全市の組織率は九〇・七パーセント、一、六四二団体で、加入世帯は五〇万九、〇〇〇を数

えている。つまり全世帯の八六・二パーセントが町内会や自治会に加入しているわけである。

しかし、こうした組織率にもかかわらず「町内会や自治会全体で」と答える人が四九・二パーセントと全体の半分に満たない。これは、町内会の歴史やこれまでの役割からみて、いかにも少ないと思われるかもしれない。区別にみると、組織率で九一・二パーセントという西区の六〇パーセントをトップに、港南・旭・緑など新しく誕生した郊外区の五〇パーセント以上がこれに続いている。

これにたいして、町内会や自治会の体質や運営にあきたり「新しい住民組織で」が七・八パーセント、「自分で市や区に連絡する」が一〇・六パーセント、「近所の人たちと協力して」が一四・七パーセントになっている。つまり、大多数の市民は町内会や自治会に加入しているにもかかわらず、三割以上の市民は既成のルートや組織に頼らないで、積極的に自分の意思を市政に反映させたいと考えているのである。もっとも、

新興住宅や団地などには、たんに市政に協力するといふだけでなく、住民の要求を積極的に市政に反映しようとする自治会がかなりつくられているから、積極的な姿勢をもつ市民の割合はもっと多くなるだろう。このようにみてくると、市民のなかになんか権利意識が定着していることがわかる。区別では、鶴見・金沢・港北などでこうした傾向がみられる。

ところが、自分の不満や要求を特定の人、つまり「町の有力者に頼む」は二・九パーセントにすぎず、「議員に頼む」は六・二パーセントになっている。

つぎに、今日もとも全国的な問題になっている産業公害防止について、市民の意見をきいてみよう。表1-43は、現在ごく一般的にいわれている公害防止対策の五つのパターンに、市民の意見をまとめたものである。そのなかで「市が積極的に防止策を進める」が三二・二パーセントで、他を引きはなしているのがめだっている。産業公害は、企業が地域社会の一員として定着する方向で解決すべきであり、そのためには国よ

りも自治体の規制権限を強くしなければならぬ、という意見が有力になっている。また、横浜市や東京都のように、国の定めた環境基準よりきびしい基準を進出企業に要求する革新自治体もでてきている。市の強い規制を求める市民の気持は、いわゆる「横浜方式」によって、自治体の公害規制に先鞭をつけたことと関連しているであろう。だが、そのみでなく、地域の問題解決のため、自治体の力をもっと強めなくてはならない、つまり、地方自治を強化したいとする市民の気持のあらわれとみられる。

区別にみると、新しい工業地帯の根岸湾臨海工業地帯をひかえる磯子・中の両区で「市が積極的に防止対策を進める」と「企業がもっと努力する」のそれぞれが高い数値をしめしている。それは、この地域で「環境保全協議会」による公害防止の市民運動が展開されたことと関連するであろう。鶴見・神奈川の両区は工業地帯で、長年被害を受けている地域であるので、それを反映して市民はどの項目にも積極的な反応をしめし

表 1-43

あなたはこれらの公害を事前に防止したり、なくすためには、つぎのうちどの方法がよいと思いますか。

1. 法の規制を強める	19.0	4. 工場と住宅地をはなす	18.8
2. 企業がもっと努力する	13.2	5. 住民が監視する	1.7
3. 市が積極的に防止対策を進める	32.2	6. その他（具体的に）	1.6
		7. DK・NA	13.4

資料：「市民の生活意識調査」

ている。

「手紙」などの利用率は

つぎに、市が設けているチャネル、つまり住民の相談や苦情を受けとめる市のチャネルを、市民がどの程度利用しているかをみよう。横浜市は市政運営の基本的考え方として、市民の参加による市政推進という立場をとり、積極的に市民とのコミュニケーションの場を行政のなかに数多くもってきてきた。その主なものとして「市長への手紙」をはじめ市役所には市民相談室、区役所には区民相談室がある。また、そうした窓口だけでなく、遠隔の地域や激増しつつある新市民を対象に、よりきめ細かく話し合う場として、住民集会（町内会主催が多い）や街頭巡回相談などを数多くおこなっている。このような機会を市民はどの程度利用しているのだろうか（表 1-44）。

市民は日常生活のなかで、かなり多くの市政にたいする要求・不満・意見などをもっているけれども、この

表 1-44

いま、横浜市では市民の声を広く聞くために次の仕事を行なっています。これらのうちであなたが利用されたものを一つだけあげて下さい。

1. 市長への手紙	14.6	4. 住民集会	2.3
2. 市（区）民相談室	7.1	5. 利用したことはない	72.1
3. 街頭（巡回）相談	1.2	6. DK・NA	2.6

資料：「市民の生活意識調査」

数字でみるかぎり七二・一パーセントの人たちが「利用したことはない」といつている。さらに「わからない」と答えた人たちも利用していないとみると、合計四分の三の市民が市長への手紙、市・区民相談室、街頭巡回相談、住民集会のすべてを利用してないことになる。これを区別にみると、市の中心部でありながら「利用したことがない」では最高の七六・三パーセントの西区を例外とすれば、港北・戸塚・緑など郊外の地域的に広い区が高くなっている。

利用されているものの中では、直接市民の手に配布され（現在は区役所などに置いてある）、記入してポストに入れれば市へ届く「市長への手紙」がもっとも多い。旭区の二二・三パーセントをはじめ、神奈川・緑などが高い率をしめしている。そのなかには、直接市長に訴えなければ問題が解決しない、と思う人もあるであろうが、また「ふだん役所と接触しない人や、どうしてよいかわからない人がこの機会を利用したという」ことであろう。

機能をつくりだすため、昭和四十八年を目標とする中期五ヶ年計画をつくり、地下鉄、都心部再開発などの六大事業や、下水道事業などによって「新しい横浜」をめざす都市改造を進めている。

人口はすでに二三〇万にせまり、さらに流入、自然増によって増加の一途をたどっている横浜市では、住宅問題が市民の大きな関心と呼んでいる。こうした状況を反映して、これからの都市づくりの中心を住宅に置くとしたものが三〇・五パーセントある。区別では、新住市民の多い周辺郊外区が多く、旭の四〇・一パーセント、緑の三八・三パーセントについて港北・戸塚など一四区のうち八区が三〇パーセントをこえている。つまり、市民の三割は商工業の発展に重点をおくより、生活基盤の整備を中心にした、住みよい住宅都市の建設を期待しているのである。

一方、開港・貿易から発展してきた横浜の歴史をそのまま進める都市づくり、すなわち「商業港湾中心にする」ものは「住宅中心にする」に近い三〇・三パーセ

市・区民相談室を利用した市民は七・一パーセントしかない。役所にこうした窓口ができるまで、市民は相談をもちこむ機会をもたなかったことを考えると、この数字は決して少くはなく、それだけ担当者の努力が実ったといえるかもしれない。しかし、市民が市や区にたいしてもつ相談事や苦情は、おそらくここに止められた数字以上のものである。とすれば、市民相談室や区民相談室の運営、市民にたいするPRなどに検討すべき余地があるのではなからうか。その仕事にあたる職員のくふうが望まれる。

都市づくりのイメージは

最後に、都市づくりについて市民のイメージをきいてみよう(表1-45)。昭和三十年以降の高度成長によって膨脹した横浜市は、むかしからの貿易商業都市、東京湾工業地帯の一環としての工業都市、東京通勤圏としての住宅都市といった三つの性格が、過密化のなかで雑然と入り乱れている。そこで市は、近代的な都市

表 1-45

あなたが住む横浜の都市づくりは、どれを中心にしたらよいと思いますか、つぎのうちから一つだけあげて下さい。			
1. 産業中心にする	17.9	4. その他	2.1
2. 住宅中心にする	30.5	5. DK・NA	19.2
3. 商業港湾中心にする	30.3		

資料:「市民の生活意識調査」

ントになっている。しかもそれは、中区の四七・八パーセントをはじめとし、南、西の順にかなり高くなっている、商業や貿易の中心地域に住む市民の気持がうかがえて興味深い。

これらに比較すると「産業中心にする」は一七・九パーセントで、「住宅」や「港湾」よりかなり低い。ただ鶴見区のように、他区にくらべて産業活動の活発な区では二五・三パーセントと平均より高い。このように「産業中心」が低いことは、産業優先から生ずる公害問題が社会的に大きな関心を呼んでおり、かつ「横浜ゼンソク」のような直接被害を受けた公害や、工場出入車両の増加に伴う交通の危険などによって、「産業中心」にたいする市民の批判的態度がかなり強いことをしめしている。市の都市改造は「国際港都建設計画」と呼ばれる。それは住宅・港湾・工業の調和を目標とするものであるが、以上の数字からもわかるように、市民として、すではっきりと横浜の将来の方向づけを肌で感じているのである。

水艦港内汚染事件、北朝鮮によるプエブロ号だ捕事件、九大米軍機墜落事件、東京・王子病院問題などによって「安保」にたいする市民の関心はかなり高まっていた。とりわけ、あとでふれるように、多くの米軍基地をかかえる横浜では、市民の関心はかなり高いように思われる。

「安保」の存続について、市民の意見は表1-46のようにならわっている。これで見ると「延長」ないし「強化」の安保肯定論は一五・一パーセントにすぎないのにたいし、「解消」および「破棄」をあわせた安保否定論は五二・九パーセントと、三・五倍に達していることが注目される。このように、現状において比較的多くの市民には「安保」を否定する気持が強いが、そのなかでは、即時破棄のような急激な変化を求める声は小さいことがわかる。ほぼ同じ時期に各新聞社がおこなった全国調査とくらべてみると、横浜市民の意見はかなり革新的なのである。しかし、安保問題は市民の日常生活に具体的影響があらわれないかぎり、関心

2 政治意識

「基地の撤去を」が九割

市民の政治意識の動向をうかがうため、まずはじめに安保問題を取りあげてみよう。日米安保条約は昭和四十五年六月に自動延長されているが、ベトナム、日中国交回復、沖縄返還などの問題をめぐって、今後も市民の関心を集めることになろう。

ここにあげた安保問題の世論調査は、昭和四十三年七月の参議院選挙に際しておこなわれたものである。この時期には、佐世保エンタープライズ事件、原子力潜

表 1-46

ところで政治向きのことについておうかがいしますが、私たちは昭和45年（1970年）には、日米安保条約をこのまま続けるかどうかを決めなければなりません。あなたはこの問題についてつぎの意見のうち、どれに賛成なさいですか。			
1. 条約をこのまま延長する	12.6	4. 破棄する	12.6
2. もっと強化する	2.5	5. DK・NA	32.1
3. だんだん解消する	40.3		

資料：「世論調査 昭和43年7月」（神奈川新聞社）

表 1-47

横浜には米軍基地が22カ所あり、市の発展を妨げ、いろいろな影響を市民に与えています。米軍基地についてあなたはつぎの意見のうちどれに賛成なさいですか。

1. 基地は必要である	2.2	4. その他	0.6
2. だんだんなくすべきだ	71.7	5. DK・NA	7.5
3. いますぐなくすべきだ	18.0		

資料：「市民の生活意識調査」

表 1-48

人口増や、住宅難、公害など私たちの身のまわりには解決を急がなければならぬ都市問題がたくさんあります。こうした問題は、県や市町村にもっと力を持たせて解決するという意見と、政府の力にたよって解決するという意見があります。あなたはどちらの方がよい意見だと思いますか。

1. 県や市町村に力を持たせる	41.1	3. いちがいにいえぬ	28.1
2. 政府の力にたよる	24.5	4. DK・NA	6.3

資料：「世論調査」(神奈川新聞社)

は高まりにくく、したがって、その存廃について態度を決めることもむずかしいであろう。市民の約三分の一は「わからない・答えない」である。

「安保」を基地問題に具体化すると、市民の態度はもっと積極的になり、米軍基地解消に強く傾斜する。それは横浜に多くの基地があることと無関係ではない。全国有数の基地県といわれる神奈川県には四四カ所の米軍基地があり、しかもそのうちの半分の二二カ所は過密都市横浜がかかえているのである。これら基地の存在が、今日まで横浜市の復興および再開発に重大な支障となっていることは衆知のことである。

たとえば、下水処理場(ノースドック跡地)、森林公園(根岸競馬場跡地)、市民スポーツ公園(自衛隊高射砲陣地跡地)、中央卸売市場拡張(横浜ランド跡地)など、新しい横浜の都市づくりにとって、米軍基地の撤廃は必須の条件になっている。そのためこれまで根岸競馬場の接収解除、ノースドックの返還、小柴貯油基地の撤去、岸根病院基地の返還など、市当局、一般

市民、各種団体によって、活発に基地返還運動が進められており、かなりの効果をあげている。表1-47の数字をみよう。もっとも多い「だんだんなくすべきだ」に「今すぐなくすべきだ」を加えるとじつに九割に達する。これだけの市民が基地を撤去すべきだとしているのである。なかでも「だんだんなくすべきだ」とする意見が他区に比較して低い区は、むしろ積極的に「今すぐなくすべきだ」という声が高い。旭区の二二パーセントを筆頭に瀬谷・港南・磯子など二〇パーセントをしめしている。これにたいし、なんらかの意味で「基地は必要である」と答えた人はきわめて少ない。中区の三・九パーセント、港南区の三・七パーセントが平均よりやや高いだけで、保土ヶ谷区ではわずかに一パーセントにすぎないのである。

このように、市民の大部分が基地の撤去を望んでいるのは、基地の存在が日常生活に不安をあたえているばかりでなく、生活環境の整備を遅らせている主要な原因とみているからである。

「強い自治権を」の意見も

つぎに都市問題に目を転じてみよう。現在の地方自治は「三割自治」とか「一・五割自治」とかいわれるように、自治能力が不当に低く押えられ、それだけ政府にたいする依存度が高くなっている。そのため、多くの都市問題を自治体が処理できないばかりでなく、地域住民の自治参加がはばまれていた。こうした状況のもとで、市民は自治という立場から都市問題の解決をどこに求めるのであろうか。表1-48をみていただこう。公害問題にたいする市民の態度もそうであったが、自治体にもっと力をもたせるべきだという意見が強い。「いちがいにいえぬ」と答えた人から相当の分を加えれば、おそらく五割以上の市民は、地域問題を解決するため自治の権限を強めることが必要だと考えている。これをみてもわかるように、都市問題を通じてみた市民の自治意識はかなり高いといえよう。またそれは、今日のような地方自治の形骸化にたいする市民の素直な反発とみてよいであろう。また、「わからない・答

えない」人がきわめて少ないことからわかるように、都市問題ほど切実に解決を求められているものはない。市民にとって、安保・基地問題より関心が強いといえる。

都市問題とならんで、市民が苦しんでいるものに物価問題がある。市民はこうした問題の政治的解決の手續きを、いったい何に求めているのであろうか。選挙に期待しているのか、それとも市民の積極的政治参加に可能性をみているのか。表1-49はその回答である。まず第一に注目されるのは、「選挙を繰返していけばよくなる」といった民主主義のタテマエに託する人が二割にすぎないことである。したがって、「署名や陳情」からさらに進んで「市民運動」によって、自分の気持を積極的にしめさなければならぬとする人の方が多くなっている。だからといって、これらの人びとが、選挙を否定しているわけではない。むしろ、議会政治をして効果あらしめるためには、市民の参加が必要だということであろう。このようにみると、署名・

表 1-49

物価の値上がりが大きくなっていますが、物価問題を政治の力で解決していくには、つぎのうちどれがよいと思いますか。それとも物価問題を政治の力で解決することは不可能だと思いますか。

1. 選挙を繰返していけばよくなる	20.5
2. 署名や陳情などを通じて解決する	16.4
3. デモなどの市民運動によって積極的な意思を表わす	10.1
4. 政治の力では解決できない	30.4
5. DK・NA	22.6

注：「世論調査」（神奈川新聞社）

請願・市民運動などが今後さらに広まる可能性が強い。デモクラシーは下からの創意と自発性によってささえられるのであるから、こうした市民の傾向はむしろ健全な態度であろう。しかしその反面、議会政治にとって赤信号ともいえるべき政治不信やあきらめが多いことも注目したい。それは「政治の力では解決できない」という市民が三割もあり、意見を明らかにした人の中でもっとも高い割合をしめしている点である。これに「わからない・答えない」を加えると、じつに半数以上の市民は政治がどうなるかと自分の生活に変わりはない、と考えているように思われる。

3 市民運動

抵抗という形の政治参加

これまでみた市民の自治意識や政治意識の特徴は、署名・請願・市民運動など直接民主主義への指向がかなり強いということであった。その理由としては、市民の学歴水準が比較的高い（政令指定都市のなかでは一番高い）といったことのほかに、昭和三十八年らしい二期にわたる革新市政によってそうなった、ともいえるであろう。こうした市民の傾向と都市問題とがからみあって、横浜市には多くの市民運動がうまれていく。

市民運動が要求する内容は多様であり、運動の対象も国・県・市・企業などさまざまである。市内で活動している市民運動のうち、活動のめだつのはつぎのようなものである。

- (イ) 生活環境の整備を求めるもの。最近住宅地として開発された周辺区の団地などにみられるもので、道路・下水道・保育所・学校などの整備を要求している。
- (ロ) 生活環境、自然環境、文化財などを開発や基地からまもろうとするもの。横浜新貨物線反対同盟連合協議会、高速道路三ツ沢線反対同盟、高速道路花見台線に反対する会、日吉元石川線対策協議会、横浜と文化財を守る会、本牧公園をよくする会、稲荷前古墳群保存会、岸根基地撤去の会、京浜に青空を取り戻す会。これらの運動のうち、主として周辺区における環境整備については、市の財政が人口増加に追いつけないという悩みをもちつつも、逐次解決の方向をたどっている。しかし問題はロの方にある。新貨物線や高速道路の建設の反対運動が激しくおこなわれているが、つぎ

のような理由が問題の解決を困難にしているのである。まず第一に、それらの建設が、市独自のものではないことである。たとえば新貨物線は、東京湾工業地帯の拡大によって増大した貨物量をさばくため国鉄が計画したものであって、事前に市の都市計画と調整はおこなわれていない。いまの法制度のもとでは、国鉄の事業計画は市町村の計画に左右されないためまえになっているからである。しかし、そうはいっても、該当地域市民の不利益をとまらぬ問題であるから、市はその不利益をできるだけ排除しなければならぬ立場にある。市民もまた、その利益をまもる権利をもっている。第二は、過密都市の再開発には、かならず利益を受ける人と、不利益を受ける人ができ、両者が対立することである。高速道路については、ふ頭と幹線道路を結ぶ自動車道の建設促進陳情が中区などからでている。また、新貨物線の建設によって、既存の貨物線を旅客線に転用できるので、保土ヶ谷駅以西の市民には通勤緩和になるとして、新貨物線の建設促進を主張する人

たちも少なくない。第三は、貨物線にしても高速道路にしても、建設計画が前もって市民に公開されない点である。今日の市民は、日常の生活に重大な影響を受けることが、市民の知らないところで決定され、気がついた時にはどうにもならない、という立場におかれている。市民はこれを行政の一方的押しつけとして強く反発する。一方、事業をする者の側にすれば、どの段階で計画を公開したらよいかというむずかしい問題をかかえている。たとえば、ゴミ焼却場の設置計画を公開すると、該当地域の市民はその必要性を認めつつも、反対するといった例、また道路その他事業計画が公開されると、地価が暴騰して用地買収をむずかしくする例などである。

このようにみえてくると、問題の根元は今日の「地方自治」そのものにあることがわかる。つまり、国によって規制される部分が多く、市が大規模な都市計画をもったにしても、財源の面で行きづまってしまふ。したがって、市が都市づくりについて選択できる幅をでき

るだけ大きくしなければならぬ。つぎに、都市づくりと市民参加の問題がある。今日の市民運動のなかには「地域エゴイズム」と呼ばれているものがあるが、これはいわば抵抗という形をとった政治参加である。これが「地域エゴイズム」から市民による協同社会づくり——市民による自治になるためには、なによりも計画提案者を交えた市民間の共同討議が必要になるだろう。たとえばその範囲は、広くても区単位による市民参加の方法が考えられる。

自治体と協力して成果

また、日本鋼管の移転問題に「京浜に青空を取り戻す会」が活躍した。日本鋼管は扇島の海面を埋め立て、移転するため神奈川県・横浜市・川崎市に許可申請をおこなった。しかし、亜硫酸ガスの排出基準・着地濃度について、県・市側の要求が国の定めた基準を上まわる点で鋼管側は難色をしめした。「京浜に青空を取り戻す会」は公害反対の立場から、鋼管側に激しく交

渉をくり返した。鋼管側は県・横浜・川崎の三者の強い態度と市民運動の前に、国の基準よりはるかに厳しい〇・〇—二ppmに同意した。これは自治体と市民運動が協力して、企業の公害を防止しようとする例をつくったわけで、公害防止が国民的課題となっている現在、他の企業および自治体への影響は大きいであろう。

また、同じような性質の運動としては、米軍基地撤去を求める市民運動がある。

すでに昭和四十四年十一月、中区米軍横浜地区住宅管理司令部および旧根岸競馬場返還、その跡地利用について、森林公園にしたいという市の要望と、それを支持する「旧根岸競馬場の横浜市への返還促進協議会」「中区くらしの会」「市長と市民の会」の市民運動によって住宅管理司令部を除いて返還が実現し、市では跡地を森林公園にできるよう政府に働きかけている。さらに、港北区の米軍岸根兵舎地区の返還を求める神奈川、港北、緑三区の市民運動がある。ここは、市の公

園用地であったものが、戦後接収され、米兵の休養施設や野戦病院となり、四十五年六月に閉鎖されたままになっている。市はこれを「大運動公園」に予定し、早期の返還を関係当局に要望している。これを後押しするような形で「基地公害で悩まされたこの場所を、ぜひ市民の手に取りもどそう」という市民運動が大きくなっている。

ともあれ、市政を市民のためのものにし「地方自治」に息吹きをあたえるのは、市民の創意と情熱である。

4—みんなて横浜を考えよう

——市長から市民の皆さんへの手紙

Yさん、まったく時がたつのははやいもので、市の仕事についてから、もう八年になろうとしています。友人からは、最初の頃は若々しかったね、などとよく冷やかされます。たしかに白髪もふえたり、自分ながらずいぶん遠い距離を歩いてきたような気がします。ニューヨーク市のリンゼー市長は、最近出版した「都市」という本のなかで、「市長というものは、永遠に悲劇的なものだ」と、朝に反対の市民の声に攻められ、夕べに賛成の声に攻められ、日中は数分ぎざみのスケジ

ュールに追われて、自分の時間はなにもないと慨嘆しているのを読みました。自分を悲劇的だというのはなく、同業者としてリンゼー市長の気持がよくわかるのです。また、いろいろ不満や要求をよせてくる市民の声を避けたいといっているのではありません。

私が朝から晩まで忙しいということは、なんといいても、いまの横浜市民にとって、いかに身のまわりの生活環境に不満や要求が多いかということでもあり、ニューヨーク同様、都市問題がいかに大変かということ

をあらわしていると思います。私は八年間一貫して、市民が内に思っていることを、なんでも自由に発言し市政に反映されるようにと願ってきたし、そうしたやり方を市政でとるようにしてきました。役所はこわいというイメージがあったり、そのために不満も言いだせないような都市は、けっして立派な市政が行なわれていないところです。実際、市民の要求したことが、一〇〇パーセント実現されるとは限りません。しかしなぜできないのか、どうしたらできるのかなど、役所と市民と一緒に話しあうことが大切です。これまで、住民集会や街頭相談などを何十回となくやってきたのは、こうした努力こそ市民のための市政をつくっていく、ひいては地域に民主主義を育てることになると信じているからです。そうしたことのために、私がどんなに忙しくなろうとも、けっしていといませんし、むしろ大歓迎です。市民の声で忙しければ忙しいほど、市長は悲劇的でなく幸福な人物ともいえましよう。市民から声もかけられない、見向きもされない市長こそ

悲劇的です。

戦争と都市問題

横浜の特徴をひとくちにいうと、なんといっても急激な人口増加です。私が市長になったときは一六〇万人の市民の皆さんと呼びかけたものでした。それがいまでは二三〇万人にもなっているのです。このままの勢いでいくと、七、八年後には三〇〇万人になるでしょう。私は横浜に移り住んでこられた市民の方々に、とやかくいっているわけではありません。東京を中心にこんなに過密な大都市圏に人口を集中させ、住宅難・地価騰貴をひきおこしてきた、政府のこれまでの都市政策の貧困に不満をのべたいのです。そして、横浜に新しい住居や職場を求めてこられた方々を心から歓迎しできるだけ快適な生活環境を提供してあげたいのです。そして、古くから住んでいる市民も、新しい市民も一緒にあって、この横浜をどこにも負けないりっぱな都市にして、私たちが横浜に住むことを誇りうるよ

うにしたいのです。

こうした私たちの願いはばむ、いろいろな困難な条件がたくさんあります。たとえば、やりたくてもお金がないこと、市に権限がないこと、法律でしぼられていること、役所に残っている慣習など、数えあげるにきりのないほどです。そうしたなかで、現実には「棒ほど願って針ほどかない」のとえみたいなものではあります。それでも毎日精いっぱい努力しないわけにはいきません。

私たちはそうしたこれまでの努力のうえにたって、いやそうした体験をしているからこそ、いまこそ声を大きく、しかも大胆に、都市問題の重要さを全国に全世界に訴え、立ちあがるべき時ではないかと思えます。いまや私たちをとりまく都市問題は、一つの都市や一人の市長の個人的努力によって解決できる状況ではありません。

都市問題解決への挑戦こそ、私たちが戦後追求してきた平和への努力とともに、市民を生活から守り、人間性を回復するための最も重要な仕事である

ことを、厳しく確認する必要があると思います。このまま今日の都市の現状が推移していくなれば、戦争が私たちにたらしたよりもずっと深刻で、しかも回復に困難な生活の破壊と人間精神の荒廃をもたらしかねません。これまでの人間の歴史のなかで、人間はいろんな危機に遭遇してきました。そのたびに人間はいくつかの選択に迫られてきたわけですが、そのなかでもっともしぼしば、そして今日においても戦争か平和かという問題にぶつかってきました。今日の都市問題の解決は、そうした歴史的な選択と同様の重さをもって、私たちに都市における人間性の回復に挑戦するかどうかの決断を求めていると、いいすぎではないと思っ

地域政治への関心を

どうもたいへん大上段ないい方になってしまいました。都市問題に挑戦するとか、都市に人間性を回復す

るといっても、むずかしいことをいったり、求めたりしているつもりはありません。都市問題の解決といういい方では、ともすれば、有名建築家の未来都市のようなビジョンや、役所のぶ厚い数字ばかり並んだマスタープランを思い浮かべるでしょうが、そうではありません。都市問題というのは、私たちが毎日生活している場の具体的なことなのです。前に書かれていた「家族と先生の会話」のなかで問題になっていたように、市民にとっては都市全体もさることながら、身近かな環境の問題が重要なのは当然です。下水の問題、通勤ラッシュの問題、学校の教室の問題、お勝手のゴミの問題など、その累積したものが都市問題なのだと思います。ですから、このような具体的なことを市政としてどう解決していくか、市民の一人一人がどのように考え、それを市なり県、また国に要求して改善させていくかが重要なのです。そこからしか、都市問題の解決の出発点はありません。

そうした立場から重要なことは、身近かな問題にまず前にも述べたように、新しい市民がどんどんふえていく横浜のような大都市では、市民が結集するといっても、地方都市とちがって、かなりむずかしいことです。横浜はベッドで、生活時間の大部分は東京にあり、地域の問題には関心がないという勤労者が多く、また古くからの市民、新しい市民が入りまじって、ひとくちに市民といってもいろいろな生活の状態があります。しかし、だからといって砂のように市民がバラバラであってよいはずはなく、横浜をよりよくするために、地域政治に対する強い関心と熱心な参加を求めないわけにはいきません。私は横浜に住んでおられる市民は、必ずやそうした期待にこたえてくれるはずだし、現実の方々でおこりはじめていることを感じています。この「市民生活白書」は、そうした市民の皆さんに、役立ててほしいと願ってつくられたものでもあります。

市民がつくるシビルミニマム

そこで私の一つの提案になりますが、都市問題に市民

関心をもつこと、そしてその原因がどこにあるかを考えていくことです。よくありがちなことですが、自分の前の道路さえよくなったら、あとはどうでもかまわないという人がいます。それだけであってはならないと思います。たしかに、いまは自分の生活を守ることが精いっぱいという人もいるでしょう。しかし、その段階にとどまらず、なぜできないのか、どうしたらできるか、を一緒に考える市民であって欲しいと思うのです。そのために、私たち市の方ではいつでも話し合いますし、考えたり勉強したりするため資料も提供します。私が機会あるごとに行っていることですが、政治を政治家にまかせたから、なんとかしてくれらるうというのではなく、二三〇万市民が私たちと一緒にあってとりくんでいってほしいということなのです。都市問題の解決は、結局は一人の政治家の力によるものではなく、すべての市民の力を結集していく以外にないと信じているからです。その先頭にあたって進むのが私の役割です。

がすべて結集しようといっても、それぞれいろいろな問題をかかえており、ある場合は利害さえ異なることがあります。そのために、話しあうための土台、または共通の目標になるものが必要だと思えます。そこで、私は市政にあたるものと市民が協力しあって、横浜における一つのシビルミニマムを作ってみてはどうかと思ふのです。シビルミニマムというのは、どうも聞きなれない言葉ですが、「市民生活にとって必要最少限の環境基準」とでもいうことができます。すでに、東京都では都の一応のシビルミニマムをつくって、その達成のための中期計画を発表して実施しています。それ以来、シビルミニマムという考え方は、これまで経済成長だけが先行し、生活基盤の整備を無視してきたやり方に対して、市民生活と自治を重点にした新しい方向を示すものとして、高く評価される考え方になっているのは、ご存知の通りです。

シビルミニマムでは、たとえば市民生活にとって、公園は一人あたり何平方メートルが最低必要か、公民館

は人口何人当りに一カ所必要か、保育所はどうあらねばならないか、老人対策として何がどうなければならぬか、などと具体的に必要な基準を定めることになります。そういうふうには、一つ一つの問題をとらえていくと、現実の都市生活の状態は、どこをとっても、まだ最低必要な条件を満たしていないわけですから、できあがったシビルミニマムは、おそらく達成すべき目標となってくるのは当然です。たとえば、ヨーロッパの都市では、上下水道が一〇〇パーセント完備し、公園が広々とつくられ、道路には必ず歩道があるのが都市としてあたりまえ、すなわちシビルミニマムになっているのです。そうしたシビルミニマムを、横浜市全体についてつくることはたいへんですから、小学校単位、あるいは中学校単位ぐらいの地域で、そこに住む市民の討論によって、自分たちの住んでいる地域の実態を分析し、この地域の環境は最低こうあるべきだという基準をつくってみてはどうでしょうか。このようにして一つの区で、何十もの地域のシビルミニマム

がつくられ、全区に共通するものをとりあげて、その区のシビルミニマムとし、さらに各区のそれを総合して横浜全体のシビルミニマムをつくっていったらよいと思います。

東京都は、役所のなかで学者などの協力によってシビルミニマムをつくり、都民にしました。その方法も一つのやり方ですが、私はむしろシビルミニマムをつくるのは市民が主体であり、市民が多数参加して、その討論のなかからできあがることの方が望ましいと思っています。つまり市民参加のミニマムづくりです。そして市役所は、その話しあいのための資料提供や事務的奉仕をしながら、市民と一緒に討論に参加し、市役所が上から押しつけることはできるだけ避けるべきだと思います。話しあいのある段階には、学者や専門家にも入ってもらったらよいと思います。

そうして、もし市民の手になるシビルミニマムができあがったら、どこからどんな順序で達成していくかについて話しあい、その結果を市政の計画として取り入

れたいと思います。もちろん、そのようなことを全市ですることは大変な仕事になりますが、しかし、そうした具体的な行動なしには、スローガンを叫んでも、都市問題は一向に解決しないし、市民のための都市づくり、都市における人間性回復にはなっていないのではないのでしょうか。市長という仕事は、上から市民に号令をかけるというのではなく、市民の話しあいのまとめ役になるのがもっとも大切なことであると思っています。

Yさん。将来の横浜の都市づくりの話をするつもりでしたが、わき道にそれたかもしれません。しかし、どんな都市づくりも、住民による自治の創造という立場を忘れては考えられないという気持を、私はますます強くしています。また、横浜市民はそうした住民自治のいない手たりうるりっぱな市民ばかりであると信じているからです。その意味で、私は都市問題の矛盾をもっとも多にかかえた都市の悩み多き市長であると同時に、悲劇的ではなくもっとも幸福な市長であると思

っています。

長い手紙を書いていたら、夜もだいぶ更けてきました。明日も早くから日程がぎっしりなようですから、このへんで休むことにしましょう。そのうちまたご報告しましょう。

どうぞこれからもご健康におすごしください。

第二部

市政に関する資料や情報を公開し、
卒直に実情を市民に知らせることは、
住民自治にとって欠かせない条件である。

鶴見を中心とする臨海工業地帯は、設備の老朽化と、公害反対の世論の中で、いまや大きな変革期をむかえている。

1 横浜方式の都市づくり

1 都心部再開発

△六大事業 その一▽

二つの中心部を結ぶ

高島町と桜木町の中間の海側に、長い間どっかと腰をすえて横浜市民にもなじみの深かった三菱重工横浜造船所が、本牧と金沢の埋立地に全面的に移転することが本決りとなった。また、その跡地を開発するための新しい開発会社もつくられた。最近、都心部から工場が脱出する事例もふえてきており、これは都市の環境を良くするうえで好ましい現象と考えてよいが、三菱ドックの移転はそれ以上に大きな意味をもっている。それは横浜の都心部再開発にとって、欠かすことのできないことだからである。これまでの横浜の中心市街地は、関

内・伊勢佐木町を中心とする港の部分と、戦後急激な郊外地の発展を背景としてつくられた横浜駅西口地区であった。この二つの中心市街地はそれぞれ今後も横浜の中心となっていくことにまちがいはないが、両者は地域的に結びつきがうすく、このままの状態では、一つの大きな核を形成することは困難である。それは両者の中間に位置する一番重要な場所に三菱ドックや国鉄の貨物駅・機関庫などがあって、二つの中心を結びつけるのに大きな障害となっているからである。横浜の都心部は、いま、さまざまな問題をかかえている。首

都圏の急激な膨張と発展によって横浜・川崎・東京はいまや一つの都市となり、横浜はあまりにも東京に近いため、東京の影響を受けやすく、独自性を發揮することがむずかしくなってきた。いままですら弱体であった商業機能はかなり向上し、昔からの伊勢佐木町のほか、横浜駅周辺には高島屋・岡田屋などすでにいくつかのデパートや商店街があり、さらに三越・そごうなどの有名デパートの進出も計画されているが、まだ東京に依存する傾向も多い。業務機能については、日本全国が東京へ指向するなかで、横浜も極度に東京に依存している。しかし、東京への過度集中も最近では限界に達し、首都圏の既成市街地においてあらたな機能分担と再編が必要となってきた。こうした動きに対応して、横浜は東京に近接している条件を生かして、首都圏内の新しい都心の一つとして再編されなければならない。

一方、港湾も従来の横浜港・川崎港・東京港といった個々の港から、東京湾港といった一つの大きな港に変っていく傾向にある。貨物の受入、港湾機能の拡充や運営は、東京湾港全体の問題として広い立場から総合的にこなうことが必要になってくる。この場合、横浜は位置的にも、これまでの実績

からみても、将来の東京湾港の中心的な役割を果す必要がある。横浜が未来にむかって發展するには、新しい心臓部をもたなければならない。三菱ドック周辺地区は、新しい心臓部としてかっこうの場所であり、この地区を開発し、そこに将来の横浜に必要な中心的機能をもたせることによって、いままですら分断されていた二つの中心を結びつけ、都心全体に活力をつけると同時に、港に面した新しい都心地区を形成することもできる。この地区の具体的計画については、種々の条件をにらみながら検討が進められているが、基本的には同地区およそ四〇ヘクタールに若干の埋立をおこない、ここに横浜と関内を結ぶ幹線道路を通し、海岸ぞいには第二山下公園ともいべき臨港公園をもうけ、市民に開放する。そのほかはできるだけ大きなブロックとし、国際貿易センター・港湾管理センター・商業センターなどを中心に交通施設・エネルギーセンター・高層住宅などを配した横浜らしい国際色をもった魅力のある都心にしたいと考えている。

都心から工場を移転

横浜の都心部が環境の面からみてもっとも弱点とされている

表 2-1 再開発区域の工場調査表

地区	軽工業		化学工業		鉄鋼金属工業		電機機械工業その他		計	
	工場数	(m ²)	工場数	(m ²)	工場数	(m ²)	工場数	(m ²)	工場数	(m ²)
神奈川	32	76,571	3	1,428	3	1,414	17	162,128	55	241,541
西	272	81,275	18	34,696	75	197,875	120	573,772	485	887,618
中	332	117,991	22	9,937	28	31,772	66	175,769	448	335,469
南	639	241,251	27	29,693	71	131,546	111	64,081	848	466,571
保土ヶ谷	63	56,817	10	277,180	21	21,165	44	113,514	138	468,676
磯子	99	37,990	5	451,824	10	6,209	36	139,150	150	635,173
計	1,437	611,895	85	804,758	208	389,981	394	1,228,414	2,124	3,035,048

注：企画調整室企画課調べ

点は、市民の生活に必要なみどりや公園・広場などがきわめて少なく、反対に都心の商業地域や住宅地域の中に、多数の工場が混在していることである。市の中心部にも、野毛山公園・山下公園・横浜公園・蒔田公園などいくつかの中規模公園があるが、都心部の面積や人口からみると、まだまだ不足している。一方、市内には約六、〇〇〇の工場があり、その

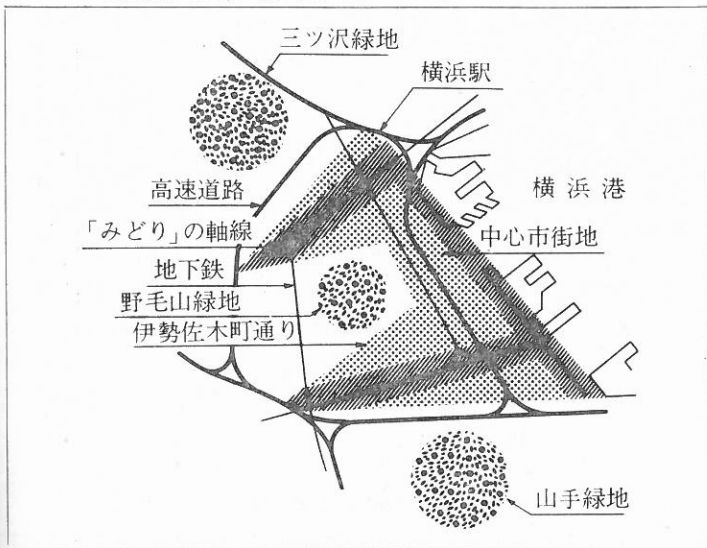
三分の一にあたる二、〇〇〇の工場が、市域面積のわずか五分の一にあたる都心部に混在している。最近、大都市およびその周辺では、用水・用地・労働・公害などの面から工場が立地することがむずかしくなってきた。すなわち都市と工場とが、しだいにあいれなくなってきたわけである。戦前戦後から京浜工業地帯の中核であった横浜

でも、都心部に近い重要な場所に立地している工場はできるだけ移転させ、より都市的な高度利用をはかっていくことが、都市全体の発展のうえからも、また工業の発展にとっても、ともに合理的だと考えられるようになってきている。そこで、市では都心再開発事業の一つとして、都心部に混在している工場・運輸業・倉庫などで公害や交通混雑などによって、付近の住民にめいわくをかけたたり、企業自身もこれ以上の発展を妨げられたりしているものや、都心の再開発に支障をあたえているものなどに適地へ移転してもらい、土地利用の純化と土地の高度利用をはかることとした。このための移転用地としては、主として金沢富岡地先の埋立地を予定し、すでに埋立事業に着手している。工場などの移転にあたっては、なによりも企業の積極的な協力が必要であり、また移転を機会に中小企業の近代化や協業化を促進し、体質を強化する必要がある。企業の実態や意向を調査し、近代化のための施設整備などを検討しながら、工場移転の具体的プログラムをつくっている。一方、移転跡地は道路や公園を整備するなどして有効に利用し、失われたみどりと空間を取りもどし、安全で快適、しかも機能的な都心部とするよう計画している。

みどりの大通り公園

公共の空間が少ない横浜市にとって、市内を流れる川や運河は、市民に残された貴重な財産であり、その利用は将来に悔いを残さないものでなければならぬ。上大岡から関内に至る地下鉄一号線が吉田川にはいつてくることになり、この川を埋め立てたあと、地上部分をどのように利用するかが市政の大きな問題であった。市では長い時間をかけて、いろいろな角度から検討をすすめた結果、市民のいこいの場となる大通り公園として整備することが、市民の生活をまもり、都市の機能を高めるうえからもっとも適当であるとの結論に達し、できるだけ早期に実現できるように事業をすすめることとなった。この計画は、山下公園から日本大通り、横浜公園をへて、市庁舎をはさみ、この大通り公園を通して蒔田公園にいたるラインを「みどりの帯」で結ぶもので、都市の景観を整え、みどりとうるおい豊かな品格のある都市空間を生み出すものである。それはまた、都市が画一的につくられ、個性が失われていくなかで、市民が集い・いこい・語り合い・散策する個性的な公園緑地で、市民生活の一つの中心となるものである。さらにこの計画は、関内・関外地区の

図 2-1 再開発基本構想模型図



再開発を誘発し、国際港都にふさわしい業務地区として、またヨコハマらしい雰囲気も備えた、ショッピングとレジャーの街として発展させ、順次これと関連する周辺地区の開発整備へと波及しうるものであり、都心部強化の有力なテコとなる性格をもっている。その内容については、現在なお検討しているが、延長約一、一〇〇メートル、面積約三万九、〇〇〇平方メートルの公園をつくる計画になっている。

高まる再開発の動き

横浜の都心部とは、さきにもべた二つの中心市街地と、これを取りまく平坦地および本牧、山手、野毛などの丘陵地を取りこんだ面積約二、八〇〇ヘクタールの区域をさすことができよう。再開発は、短期間に、都心全域をくまなくおこなうのではなく、実際には、これら区域の中で重要なポイントとなるいくつかの地区を選び、重点的に、しかも地域の特性に応じた開発をおこない、他の地区にも刺激をあたえながら、順次拡大していくものである。また再開発は、公共性の高いもので、公的計画を必要とするが、かならずしも市や県などの公的機関が事業主体となるものでもない。地元の住民や企

業が自発的に結集し市の計画にしたがい、みずからの手によって事業を進めていくことが、なによりも必要である。市では、都心部全体の再開発基本構想とそれぞれの地区の特性に応じた再開発基本計画をたてながら、民間の事業にたいする指導と援助を積極的に進めることとしており、最近各地区で再開発の動きが活発化してきている。横浜駅西口一帯は、昭和三十年代になって新しくつくられた都心で、十余年をまたずして横浜随一の繁華街に発展した。相鉄の調査によると、西口の乗降客も朝一〇時から夕方六時までの八時間で二九万人に達し、駅および周辺商店街の混雑は極度にひどくなってきた。さらに数年後には、地下鉄3号線の開通も予定され、早くも西口一帯の再改造が必要となった。現在、幸栄地区の防災建築街区造成や、新相鉄ビル・天理ビル・三越などの建築計画がすすめられており、市でも都市の安全性と機能性に重点をおきながら、積極的な指導をおこなっている。

横浜駅東口は、陸の玄関でありながら、地理的条件もあって、開発が遅れていたが、この地区でも開発の動きが高まり、県・民間の三者による開発協議会も設置され、第二スカイビル・地下街・バスターミナル・駐車場・広場・地下歩道・西

口との連絡道路などの建設が具体化してきている。この地区には、現在高速道路横浜・羽田空港線の延伸工事も始まっており、また近い将来、地下鉄2号線の乗入れも予定されている。市ではこうした計画との調整をはかるとともに、三菱地区の再開発とも関連づけながら、東口一帯の総合開発を積極的に推進していくこととしている。

野毛・桜木町周辺地区は、戦後市民の消費と娯楽の中心として親しまれてきたが、近代化がおくれ、しかも西口と伊勢佐木町の二大繁華街にはさまれ、停滞してきている。したがって、この地区を市民に魅力のある一大商店街として再び発展させていくために、再開発を積極的に促進する必要がある、市では現在地元の協同組合と話し合いを続けている。

関内駅前地区は、早くから防災建築街区造成事業によって、建築物の不燃高層化と店舗の共同化・近代化をはかり、魅力のある新しい商店街としての発展をめざしており、すでに横浜センタービル、関内駅前第一ビルが完成し、引き続きもう一つの大型ビルの建設計画も進んでいる。

このほか、近く開通が予定されている地下鉄の各駅周辺、大通り公園周辺地区、永楽・真金地区、寿町ダイヤ街、接取解除

2 金沢地先埋立

△六大事業 その二V

横浜最後の海岸線を

明治以降の横浜の急速な成長発展は、東京という巨大都市に近接していたという地理的条件にもよるが、一番の大きな要因は港湾のためのすぐれた立地条件と十分な水際線をもっていたことであろう。たしかに横浜の成長発展の過程は、この水際線利用と密接な関係をもっている。

水際線の利用は、まず中部の海岸線から始まり、いまの大栈橋を中心に港湾施設として利用されるようになった。大正から昭和にかけて鶴見、神奈川の海岸線が埋め立てられ、ここにつぎつぎと重化学工業が進出し、現在の京浜工業地帯がで

きあがった。

昭和三十年代にはいつてからは、重化学工業化への大幅な設備投資ブームと外国貿易の拡大に対応して、根岸湾や本牧の海岸線が埋め立てられ、ここに石油・電力・造船などの近代的な重化学工業地帯と大規模な港湾施設がつくられつつある。このように、いまだでは鶴見から磯子にかけての海岸線は、ほとんど埋めつくされてしまっていて、残る大規模な埋立可能地は、富岡から金沢へかけての海面だけになってしまった。それと同時に、東京の人口が飽和状態になった影響もあり、また工業や港湾などの都市活動がさかんになってきたこともあって、横浜は都市の基盤整備が十分におこなわれないまま激しい人口増加を続けている。市街地は無秩序に郊外部に広がり、また都心部の過密はいっそうひどくなってきている。

このような情勢のなかで、横浜に残された最後の海岸線である富岡から金沢へかけての海面の埋立は、まったく新しい観点から検討される必要があった。このさい、この海岸線だけは、自然の姿のまま残すべきだという考えもあった。しかし、東京湾岸一帯に大規模な埋立が進行している今日、とくに都市化の波にさらされている横浜市が、この海岸をそのままに

しておくことは困難と考えられた。しかし従来の根岸湾の埋立や、全国のいたるところでおこなわれている埋立のように、たんに大企業の工場を新しく誘致することを目的とした埋立は、財政上、多少のプラスにはなるにしても、長期的にみた都市発展のうえからは決して好ましくないという反省が加えられた。その結果、この海面の埋立は、横浜市の直面する問題にさらに長期的な展望を考えて、新しいネライをもって進められることとなった。

都市再開発のために

この事業の第一の目的は、二〇〇万都市からさらに三〇〇万都市にむかって歩み続けている都市にしてはかなり貧弱な横浜の都心部を再開発するための、有力な手がかりにしようとするところである。すなわち、都心部の商業・住居地区に混在している約二、〇〇〇の工場のうち、立地条件が不適当になった工場にこの埋立地へ移転してもらい、近代都市にふさわしい工業型態の確立をはかる一方、都心部の土地利用を純化させるとともにその跡地を都心部の再開発に有効に利用しようとするものである。

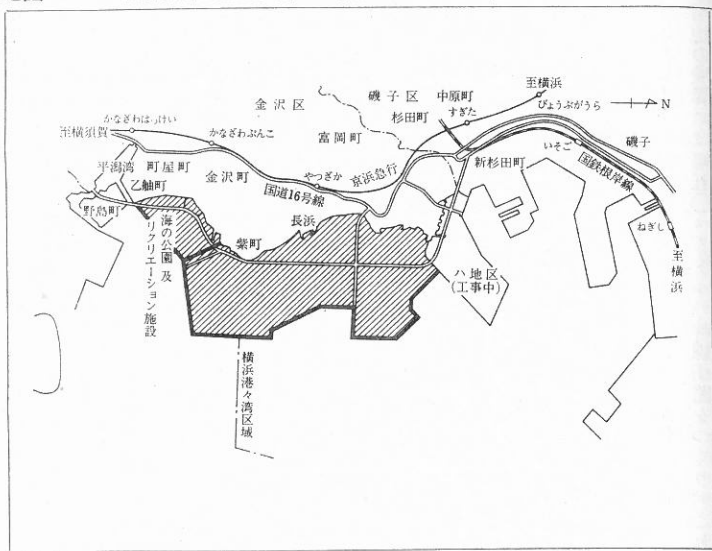
第二には、この埋立地を工場用地として利用するだけでなく、工場で働く従業員の住宅用地としても利用し、職住近接をはかることとしたことである。

第三には、この埋立地の一部にできるだけ自然を生かした海の公園リクリエーション地区を確保し、海を失った市民にせめてものつぐないとして、のびのびとしたオープンスペースを提供しようとするところである。

これら三つの目的のうち、第二、第三の目的はこれまでの埋立事業に前例のないものではなかったが、都市再開発を主目的とした埋立は、この事業に着手した当時としては、他に類例をみなかったものであり、今後の埋立事業に一つの新しいあり方を提起するものであった。

この事業の対象区域は、金沢区富岡町から同区乙幡町にかけての延長七、〇〇〇メートルの地先海面で、ここに六六〇万平方メートルの土地を造成しようとするものである。この埋立の土地利用としては、都市再開発用地に約四三〇万平方メートル、住宅用地に約一〇〇万平方メートル、海の公園用地に約六五万平方メートル、公共用地に約六五万平方メートルをそれぞれあてる計画である。

地図 2-1 金沢地先埋立予定地平面図



何かほかに人員輸送を強化する方法の検討が必要になってくる。

3 港北ニュータウン △六大事業 その三V

新しい都市づくりの試み

最近、大都市の近郊でニュータウンの建設がさかんにおこなわれ、なかには人口一〇万人から三〇万人の規模をもつ大型のものもいくつか計画されている。しかし、いま横浜で進めている港北ニュータウンは、これらとはことなつた特色をもっている。

第一の特色は、港北ニュータウンは都市を乱開発から積極的に防衛するための手段であるという点である。港北ニュータウンは、横浜都心部から一二キロメートル、東京都心からも二五キロメートルという絶好の立地条件に恵まれ、面積は二、

五三〇ヘクタールで、そのうち宅地はわずか三〇〇ヘクタールにすぎない。その他はほとんど田畑と山林、原野で、現在約一、八〇〇戸の農家が農業を営んでおり、人口密度も非常に低い。いままで未開発のまま残されてきたが、第三京浜、東名、国道二四六号線の整備、田園都市線の開通と沿線の開発などもあつて、このまま放っておけば、乱開発によつてくわい荒され、無秩序なスプロール地帯になってしまうおそれがある。そこで先手をうって、この地区を計画的かつ総合的に整備することにより、乱開発から防衛しようとするものである。第二の特色は、農民をまもるための都市農業の創設である。いままでのニュータウンは、大都市への人口集中と住宅不足を解決するための住宅対策そのものであつて、農業従業者に生活転換をせまり、これを追い出してしまうという結果になつている。港北ニュータウンでは、農と住をこのような対立関係におかないで、積極的に併存させようとするものである。最近この地区の農業は、大きな転換期にある。土地の切売、貸家、アパートの経営などもふえ、専業農家は減つてきている。乱開発によつて農業環境も悪化し、営農を継続する意欲

表 2-2 港北ニュータウン開発地区の計画

区分		面積 (ha)	計画人口 (人)	住宅数 (戸)
北部地区	公団第一	554	98,000	24,000
	北山田第一	38	3,800	1,100
南部地区	公団第二	770	122,000	31,000
	勝田市営住宅団地	14	5,800	1,460
	その他	15		
合計		1,391	229,600	57,560

資料：計画局港北ニュータウン建設部

があっても、計画的な営農が困難になってきている。そこで農業継続を希望する農民が、安心して農業経営ができるようにするため、ニュータウンの区域を開発区域と開発保留区域にわけ、開発保留区域のなかに農業専用地区をもうけることとした。農業専用地区では、意欲のある農家の育成と農業経営の高度化をはかるため、農地の集団化、優良農地の保護、農業構造の改善などの農業振興施策を重点的に実施し、従来近郊農業をさらに徹底した「都市農業」ともいえるべき新しい農業を創設していく。港北ニュータウンは、地元の農民と新しい市民を共存させる全国初めての試みである。

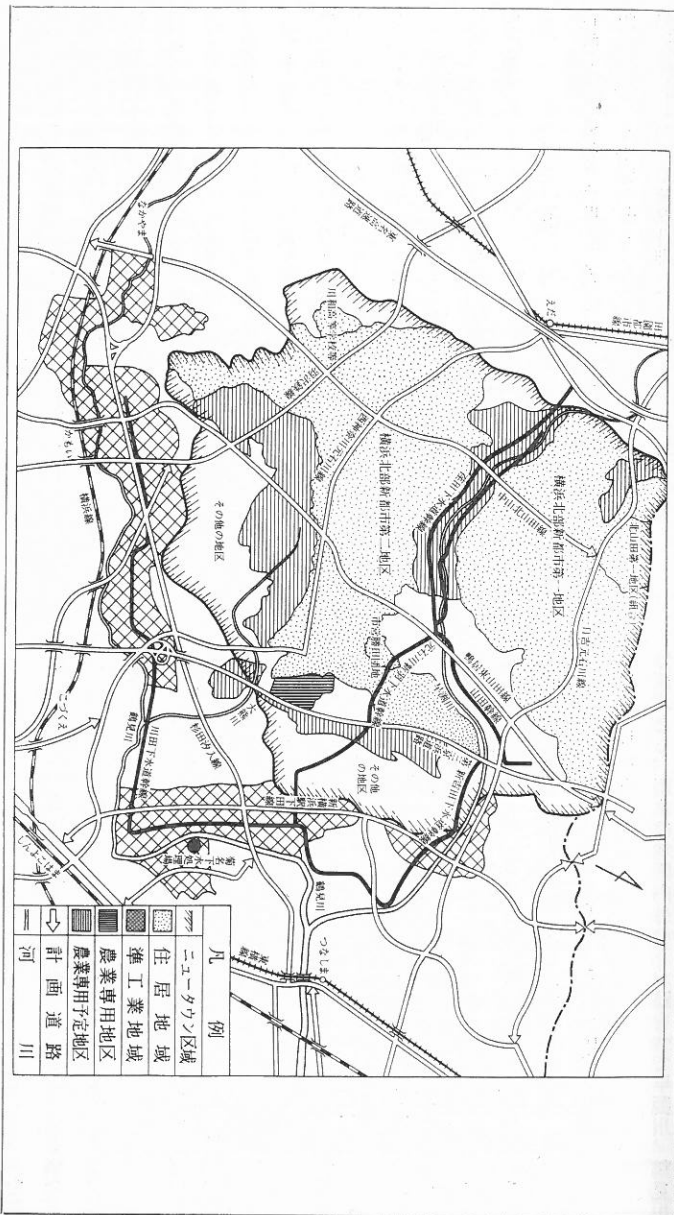
第三の特色は、市民参加の都市づくりである。港北ニュータウンは、横浜市の指導により、主として日本住宅公団施行による土地区画整理事業方式でおこなうことになっている。いま各地でおこなわれているニュータウンは、全面買収方式が多く、この方が事業主にとっては思いのままにできるのでやりやすい。しかし、そこには市民の参加ということがあまりでてこない。一般に事業を有利に進めようとするには、あらかじめ計画を発表しないで、手まわしよく、用地買収をおこない、見通しがついたところで計画を発表するといったやり

方がふつうである。しかし、港北ニュータウンでは、はじめから計画を公開し、開発対策協議会を設置し、地元の農民を中心とした討議のなかで進めてきているところに大きな特色がある。

将来人口三〇万人

港北ニュータウンは、計画人口三〇万人(対象面積二、五三〇ヘクタールで、多摩ニュータウン、千葉ニュータウンなどとならぶ最大規模のニュータウンである。このうち一、三九一ヘクタールが開発区域で、残りの部分は開発保留地域として市街化調整区域に指定されている。開発地域のうち、市営勝田団地をはじめ、すでに開発済みの区域と、土地区画整理事業を実施中の北山田地区を除く一、三三四ヘクタールが、日本住宅公団による開発地区で、これは第一地区(五五四ヘクタール)と第二地区(七七〇ヘクタール)とからなっている。開発保留地域の一部約四〇〇ヘクタールが、農業専用地区となっている。農業専用地区は、都市農業を創設するための場としてだけでなく、都市空間の一部としての防災緑地、あるいは景観緑地としての機能をもたせようとするもので

地図 2-2 港北ニュータウン土地利用計画図



ある。

ニュータウンの開発は、公共施設、供給処理施設、消費リクリエーション施設、各種の利便施設などのあらゆる施設が完備した総合的な街づくりである。したがって事業もきわめて複雑で、関係する部門も入り組んでおり、これらが総合的に調整されていかなければ実現はむずかしい。そこで市では、昭和四十三年に計画局に港北ニュータウン建設部を新設し、全市をあげての推進体制を整えることとした。また地元にも港北ニュータウン開発対策協議会がもうけられ、四十二年六月からスタートしている。

ニュータウンの開発は、事業化の方向へ急速に進んできている。用途地域の変更、土地区画整理事業の区域および事業の決定、早淵川公共下水道幹線、下水処理場の計画決定、事業施行者である住宅公団への特許といった一連の法定手続も完了した。また開発の基本計画についても、原案をもとに現在行政および財政の両面から検討されており、近くその全容が明らかになる予定である。

現在検討している施設計画としては

(1)都市計画街路

たのち鶴見川に放流する。幹線下水道は、元石川・新羽幹線ほか五幹線約三万二、〇〇〇メートルを建設する。

(6)河川改修

流末河川となる早淵川、大熊川などの改修は、幅二一〜四八メートル、延長八、二〇〇メートルにわたり工事を進める。

(7)教育施設

公団開発地区の人口を約二万人と推定し、小学校二五校、中学校一二校、高等学校数校を建設する。

(8)公益施設・商業施設

行政総合センター、サービスセンターを適正に配置する。商業施設として地域センターを駅中心に、地区センターをバス停を中心に配置する。

(9)埋蔵文化財

全域に四五〇カ所(公団開発地区内一八〇カ所)の埋蔵文化財があり、文化財関係団体とともに発掘調査し、開発と保存の調和をはかっていく。

用地買収一〇〇%に迫る

市の指導のもとにおこなわれる住宅公団の土地区画整理事業

西神奈川・元石川線ほか六路線三万五、五〇〇メートルを整備し、横浜線、東横線、田園都市線および第三京浜道路などと結び、横浜都心部および東京方面との連絡を強化する。

(2)区画街路

幅六〜八メートルとし、そのほか通勤、通学、買物などのための歩行者専用道路をもうけるとともに、バス停、学校、公園、商店などを緑道でつなぐ。

(3)高速鉄道

市営三号線(本牧〜横浜〜新横浜〜ニュータウン)と四号線(鶴見〜綱島・日吉間〜ニュータウン)の二路線を計画している。またこの鉄道にバスを組み合わせて、通勤輸送をおこなう。駅前広場を高速鉄道の各駅に設置する。

(4)公園緑地

地区面積の五パーセント以上を目標として、中央公園、自然公園、近隣公園、運動公園、児童公園をもうけ、リクリエーション施設、景観などを考慮し、適正に配置する。

(5)排水処理施設

分流式とし、雨水は地区内外の下水路をへて早淵川、鶴見川に放流し、汚水は下水道幹線をへて菊名下水処理場で処理し

を成立させるためには、開発区域の四〇パーセントを目標に用地を買収する必要があった。しかも港北ニュータウンは、市民参加の街づくりである以上、用地買収も市民参加のかたちで実現することが必要である。そこで市は地元組織である港北ニュータウン開発対策協議会と相談し、ニュータウン開発の必要性、開発区域の範囲、開発の手法、都市農業のあり方、買収の具体的方法、買収価格の考え方などについて、昭和四十二年九月から説明会を開き、直接地元住民とひざをつき合わせた話し合いを始めた。市の説明は、そうたやすくは理解されなかった。四〇パーセントを売り渡した残りの土地の三五パーセントが減歩になることは、農家にとっては迷惑で、大変な痛手だという意見が圧倒的であった。四十三年二月開発対策協議会に常任、用地、農業、生活の各委員会が組織され、それぞれの専門分野での検討が始められた。同年四月に港北ニュータウン建設部と建設事務所が置かれてから、地元との話し合いは、さらにひんばんにおこなわれるようになった。とくに同年夏の農繁期に、市の職員が農家を個別に軒先訪問し、農民と一対一で腹をわって話し合いを続けたことが、その後用地交渉を急転解決させる大きな原動力とな

った。四十三年十二月開発区域がきまり、買取価格が提示された。新都市計画法の施行を間近にひかえ、農民の側も税の特例措置の期間内に売却するかどうかの岐路に立たされた。後継者の意向はどうかなど家族ぐるみの相談がおこなわれた。話し合いは進み、焦点は買取価格にむけられるようになった。提示価格が妥当であるかどうかについての説明も、繰り返しおこなわれた。こうして大部分の農民の了解がえられ、四十四年六月に目標の九〇パーセントの買取を終った。この間、地元説明会や窓口相談は、二、一六二回、一万二、五〇〇件にもおよんだ。法律による制約や時間の切迫もあって、一〇〇パーセントの同意はえられなかったけれども、ニュータウン計画として、これほどまでに市民討議がなされたものは、他に例がないであろう。

入居は五十一年以降

用地の買取は、その後も進んでいる。これからの事業の進め方などについても、開発対策協議会で熱心な討議が続けられている。住宅公団では、すでに地区界の測量を実施中であり、市でも四十五年において一三億五、〇〇〇万円の関連事業

費を計上し、都市計画街路、公共下水道、農業専用地区、埋蔵文化財調査などニュータウンに関連する事業をすでに始めている。これからの具体的なスケジュールについては、現在詳細にわたってつめている段階であるが、基本的には公団開発地区一、三二四ヘクタールは、昭和五十二年完成をめざしており、入居は五十一年以降と予定している。またその他の地区をふくむニュータウン全域二、五三〇ヘクタールについては、まだ変動の要素がかなり残されているが、六十年

4. 地下鉄

△六大事業 その四▽

新しい市民の足

上大岡—吉野町間で工事をおこなっている地下鉄一号線の隧道工事は、昭和四十五年六月末現在で平均七六パーセントの進捗率となっており、地下に着々その完成された姿をあらわしつつある。はじめに横浜市の地下鉄計画の考え方と内容にふれてみよう。

横浜市の人口増加は六大都市中、最高の伸び率をしめしており、いっそうにおとろえる気配はない。人口増加がとくにいちじるしいのは郊外区である。これらの区に住む人たちの通勤先は、当然、ある程度の遠距離が予想されるうえ、ラッシュ

時に集中する度合も大きくなるから、交通機関の混雑は増すことはあっても減ることはない。現在の交通機関で輸送しきれなくなる時は、もう目の前にきている。

一方、これに対処すべき交通機関の整備はどうであろうか。国鉄根岸線の建設を除いては、戦前の交通体系のままである。また最近の自動車交通量の激増は、市中心部だけでなく、郊外部においてさえも交通マヒが広がっている。これにともなう、市電・バスの運行が困難となり、市電はついに、四十六年度に全廃する運命となった。また従来の鉄道網は、陸の玄関である横浜駅を中心として、放射状に形成されているが、このため郊外にでるほど各線の間は広がり、人口の伸びに對処しにくい状態となっており、人の動きが横浜駅に集中しすぎることは、市の都心部にたいして、サーピスが悪い形にもなっている。

そこでこれからの輸送機関としては、四車線高速道路の二二倍の人員輸送の能力をもち、かつ、地上の交通機関と競合しない地下鉄建設が必要となる。市では四十年から運輸大臣の諮問機関である国の都市交通審議会の議をへて決定された四路線、全長六四・五キロメートルの地下鉄網の建設にふみき

ったわけである。

まず四路線を計画

これら地下鉄網の形成にあたって、重点的に考えたことは、
 (1)人口増加が顕著な地域と都心部の直結。(2)既存の各線との接点を多くし、乗り換えて東京にむかうのに便利にすること。
 (3)都心部の路面交通機関(市電・バス)の近代化、であった。具体的な路線としてはつぎの四線を考えた。

一号線 湘南台―上大岡―尾上町、一八・六キロメートル。
 とくに人口増加がいちじるしい戸塚・瀬谷・南および港南区のうち、いままですで鉄道と離れている地域を都心部に直結して、時間的にも距離的にも便利にしようとするうえ、バスの混雑も激しい上大岡―尾上町間を近代化しようとするものである。なお湘南台は市外であるが、藤沢市が北部開発の拠点として、横浜市に隣接する、人口一〇万人のニュータウン計画を進めており、小田急電鉄もあらたに駅を開設したので、その地域の乗客輸送とあわせて同鉄道との接続による利便をはかったものである。

二号線 屏風ヶ浦―吉野町―横浜―神奈川新町、一一・四キ

ロメートル。

八幡橋―藤棚方向のバスの乗客を吸収して利便の増進をはかると同時に、京浜急行電鉄で近い将来、運びきれなくなる上大岡―横浜間について、別線によりバイパスさせ、同電鉄の複々線化と同様の効果をえようとするものである。

三号線 本牧―尾上町―横浜―新横浜―港北ニュータウン、一九・二キロメートル。

市が計画している人口三〇万人の港北ニュータウンと都心部を直結する重要な経路となり、一方、本牧海岸の大規模な埋立地およびやがて解除される接取地に生ずる輸送の需要に対処するものである。途中、新横浜と横浜を経由し、幹線鉄道との連絡の便をも改善しようとするものである。

四号線 鶴見―末吉橋―港北ニュータウン―元石川付近、一五・三キロメートル。

鶴見区は工業地域として港北・緑区は住宅地域として隣接しているが、直結する交通機関がなく、きわめて不便な現状である。この線は、これらの区間の利便をはかるとともに、ニュータウンの乗客のため田園都市線・東横線・京浜東北線などを横断して、東京方向へは各所で乗り換えていかれる便を

図 2-2 横浜市の地下鉄計画

路線番号	区 間	キロ程 (キロ)	所要資金 (億円)	建設年次				
				昭利41	45	50	55	60
1	湘南台・上大岡	12.9	260					
	上大岡・尾上町	5.7	170					
	計	18.6	430					
2	屏風ヶ浦・神奈川新町	11.4	340					
3	本牧・山下町・横浜駅	8.7	250					
	横浜駅・新横浜駅	5.5	170					
	新横浜駅・勝田	5.0	80					
計	19.2	500						
4	鶴見・勝田	10.5	210					
	勝田・元石川付近	4.8	70					
	計	15.3	280					
合 計	64.5	1,550						

号線・区間・建設年次

も考えたものである。

このうち、一号線、上大岡―尾上町間と、三号線、横浜駅―山下町間は緊急に整備される必要があるとされており、現在一号線は急ピッチで工事が進んでいる。

これら四路線は六十年までに完成させる目標をたてており、その総工費は一、五〇〇億円を上まわるものと見積もられている。

軟弱な地盤で苦心

電気方式は二、四号線については未定であるが、一、三号線は第三軌条方式として、直流七五〇ボルトを採用している。トンネルの形式は函形および円形断面であるが、丘陵地・郊外部では山岳隧道および高架橋式・切土方式も考えている。停車場は島式、相対式の両ホーム方式を乗客の利便・付近の道路状況・線形などにより使いわけが、中階をもうけて、可能なかぎり出入口および中階を道路横断に利用できる構造とする。出入口は歩道が広いところでは、歩道上にもうけるが、そのようなところは少なく、民有地にもうけることが多い。最近、ビル建築が盛んになったので、その中に取り込

まれるケースも多くなろう。また路上溢水の子想されるところでは、適切な防護施設により、浸水にたいして、安全な出入口とする設計となっている。

地下鉄は都市内の公共スペースを効果的に使用するというたてまえから、原則として道路下に建設しており、土木工事のうちでもいろいろの特色をもっている。

その第一は、飽和状態に近い自動車交通の流れに支障をあたえないというのが、地下鉄工事の前提となっており、工事は夜間に集中せざるをえず、工事能率と工費に非常な制約をうける。第二には、地下埋設物群の処理である。これらの位置の確認・工事中の防護・支障する場合の移転・工事完了後の復旧など、これら地下埋設物の損傷は、ただちに災害につながるため、工事のうちで時間的・工費的に大きな割合をしめる。第三の特色は、工事による沿線住民にあたる公害問題がある。工事中の振動・騒音の発生と工事にもなる家屋などの沈下がそれであるが、市はこれら公害を極力少なくするように工事を行っているが、発生した場合には責任をもって復旧することを約束している。

横浜は、大半が三浦層という強固な地盤の上のっているが、

中心部は幕末まで入江であった地形からもわかるように、き

わめて軟弱な粘土質の層が、その上に堆積しており、その層は三、四〇メートルの深さに達している。このため上大岡―宮元町間は通常の開削工法を用いてきたが、宮元町―吉野町間はシールド工法（強固な鉄製円筒の中で作業をおこなう掘削法）、それもブラインド式という軟弱地盤だけに使われる工法を使って、良い成績をあげている。さらに市の中心部にむかつてはケーソン（潜函）工法、連続地中壁を両側につくってのちにおこなう開削工法、また特別に良い地盤が浅くなっているところでは、道路下でおこなう山岳トンネル式工法など特殊工法の連続になる可能性がある。

いずれにしても、さきへのべた都市内土木工事の特色と地盤の悪さから、多少の費用の増大はあっても、地上に影響なく市民に迷惑をかけることのきわめて少ないシールド工法が安全であり、駅の部分にも採用できる工夫がこらせるならば、できるだけたようするのが今後のゆき方となる。この意味から地下鉄の工事は従来の開削方式が標準とといった時代と、シールド工法を標準とする時代との分岐点にたちいたっているといえよう。

コンピューターも活用

車両は近代技術の粋を取り入れ、長さ一八メートル、一四〇人乗りのボギー客車で、当面は三両編成で運行することを考えている。線路側に立っている信号機はなくし、運転席に信号があらわれる車内信号方式とし、自動列車制御装置（将来自動列車運転方式に移行可能）により、自動的にスピードと先行列車との距離がコントロールできて安全がはかれるようにする。また列車はコントロールセンターにおいて、その運転状況がひと目でわかり、その指令はただちに運転中の列車に届くような無線装置も組み込まれる。変電所は二・五キロメートルに一カ所必要となるが、これも無人化してコントロールセンターで制御できる方式とする。また将来の経営の安定化をはかるため、安全で確実な省力装置、すなわち出改札の自動化などをはじめとする駅務・運転・集計・管理などの電算化の徹底を考えている。駅舎の意匠などについては、明るく親しみやすいものにするように、専門デザイナーの意見をきいて真剣に取り組んでいる。

5 高速道路

△六大事業 その五 V

交通量の1.5は高速道路で

横浜市の自動車台数は、昭和三十年に約二万六、〇〇〇台あったが、四十四年には約一〇倍の二五万台になった。さらに、六十年には一〇〇万台になるとみこまれている。したがって、自動車交通量もそれに応じて増加する。交通事故の危険性も増大する。道路局の子測によると、六十年には、現在の約三倍の自動車交通量をさばかなければならない。

このようにふえ続ける交通量をさばき、市民、ことに歩行者の安全をまもるために平面道路の整備のほか、さらに高速道路網の整備をしなければならなくなった。たんに市内を通過

するだけの車や、港や工場地帯から発生する大型貨物自動車などは、できるだけ市内の平面道路に混入させないで、高速道路を使ってもらった方がより機能的で安全だからである。昭和六十年の全自動車交通量の五分の一は、高速道路で処理する予定になっている。

高速道路を利用するのは、とくに緊急を要し、比較的走行距離の長い自動車交通といえる。四十二年の首都高速道路起終点調査によると、高速道路を利用した車が高速道路を走った距離は、平均一キロメートルである。横浜市の自動車交通の平均走行距離は五キロメートル（四十年の交通調査）であるから、かりにこの二倍以上の距離を走る自動車が一台高速道路を利用すれば、平面道路には平均走行距離をゆく自動車二台分の余裕ができることになる。

分断された市街地を結び

横浜市の高速道路計画には、東京都や大阪市にはみられない地理的特殊性がある。それは、横浜市がどこほこの多い丘陵都市であるということである。歴史的に横浜の発達をみても、丘陵に囲まれた狭い平地と、港湾に面した臨海部がまず都市

化された。それが現在の中区・西区の横浜港に面した都心部であり、鶴見区・南区・港北区・戸塚区・金沢区・保土ヶ谷区の比較的人口の集中した地域である。

この地域には鉄道が建設され、駅を中心として人口が集中し、商業施設が発達した。しかし、それ以外の地域は丘陵地帯であり、自然の地形にはばまれてなかなか発達しなかった。ところが、東京への通勤圏内に位置して住宅地としては適当と思われる丘陵地を残している横浜は、最近では毎年一〇万人にもおよぶ人口がふえ続けている。この人口の集中に、モータリゼーションの進行が加わって、自動車の交通量はますますふえてきた。したがって、道路の必要性はますます高まっている。幹線道路網・補助幹線道路網の整備を既成市街地内でおこなうことは非常にむずかしいが、既成市街地間、住宅地と既成市街地を結ぶ幹線道路はぜひとも必要な路線といえる。幹線道路を平面道路で整備することができないならば、高速道路で整備する必要がある。丘陵によって分断された市街地を高速道路で結び、比較的交通量の少ない補助幹線道路へインターチェンジで結びつけることは、幹線道路網の整備の遅れている横浜市にとっては、非常に有効な手段といえる。

現在横浜市内で使われている高速道路は、横浜新道・第三京浜・東名高速道路・大和バイパス・横浜羽田空港線の五路線で、総延長は四二キロメートルにおよぶ。五路線の役割はつぎの通りである。

横浜新道 国道一号线の横浜市都心部のバイパスとして建設され、神奈川区、鶴見区と戸塚区以遠地域への通過交通をさばっている。

第三京浜道路 東京・横浜間の交通の処理を主目的として、港北区と湘南方向への通過交通もさばっている。

東名高速道路 大都市間交通を処理する国家的規模の高速道路であり、横浜と東京、名古屋、関西方面を結ぶ長距離交通を処理している。

大和バイパス 横浜市と町田市を結び、神奈川県内陸部方面への交通を処理している。

横浜羽田空港線(1期) 都市内高速道路網の一環であり、横浜市都心部、臨海部を通過して、都市内交通をさばっている。

表 2-3 横浜市内高速道路供用路線一覧表

路線名	車線数	延長 (km)	供用開始年月日	利用台数 (台/日)
横浜新道	4	9.9	昭和34年10月	48,111
第三京浜	6	10.8	40年12月	63,486
東名高速道路	6	12.7	43年4月	43,856
大和バイパス	4	2.4	43年4月	約 10,000
横浜羽田空港線(1期)	4	6.3	43年7月	39,599
合計		42.1		

注: 1 利用台数は昭和45年1月現在
2 道路局高速道路課調べ

今後七年で五路線を

横浜市内における高速道路建設事業の現況は、五路線が計画決定済みおよび建設中である。これらが今後七年間に建設を終る予定の路線であり、総延長四二・一キロメートルとなる。おもなルートと役割は下記の通りである。

横浜羽田空港線(Ⅱ期) 横浜羽田空港線(Ⅰ期)の延長路線である。西区・中区の都心部を通って、高島町・桜木町間の平面道路の交通混雑を解消、都心部と横浜港を東京方面へ結ぶものである。

市道高速一号线 横浜羽田空港線から横浜駅付近でわかれ、第三京浜道路に接続して都心部と結ぶ。この路線が開通すれば、浅間下交差点をはじめとする横浜駅西口付近の平面道路の混雑が解消される予定である。

市道高速二号线 都心部で横浜羽田空港線からわかれ、保土ヶ谷区権太坂付近で保土ヶ谷バイパスや南横浜バイパスにつながる。横浜市高速道路網の中心となる路線である。

保土ヶ谷バイパス・南横浜バイパス 国道一六号線のバイパスとして、建設省と日本道路公団で建設中の高速道路である。現在計画中の市道高速二号线と権太坂付近でつながり、

横浜市都心部と横浜港を、東名高速道路に結びつける役割をはたす。

以上の五路線が完成すれば、横浜地域のほとんどの地域が高速道路で結ばれることになり、市内の自動車交通上にはたす役割も格段に大きくなり、横浜市が近代的文化都市に発展するために大きく寄与するものと思われる。

最後に、現在計画中の高速道路についてふれておこう。計画中の道路は八路線であり、総延長は一〇六・一キロメートルである。全路線が完成すると、横浜市内の高速道路の総延長は一九〇・二キロメートルとなり、横浜市内の自動車交通量の約三〇パーセントを処理できる予定である。なお、路線ルートは下記のとおりである。

市道高速三号线 都心部で二号线からわかれ、都心部と根岸、磯子、金沢の臨海工業地帯とを結ぶものである。

東京湾環状道路 東京湾を取り囲む環状道路で、総延長一六〇キロメートル、幅五〇メートルないし一〇〇メートル内に、高速道路(設計速度一〇〇キロメートル毎時)六車線、準高速道路(設計速度八〇キロメートル毎時)四車線、平面道路四車線をふくむ大環状道路である。

表 2-4 横浜市高速道路計画の現況

項目	路線	横浜羽田空港線(Ⅱ期)	市道高速一号线	市道高速Ⅱ号线	保土ヶ谷バイパス	南横浜バイパス
起点		中区山下町山下橋付近	西区高島2丁目 金港橋付近	中区元町3丁目	保土ヶ谷区藤塚町	金沢区朝比奈町
終点		神奈川区千若町村雨橋 付近	神奈川区三ツ沢西 町第三京浜道路	保土ヶ谷区狩場 町	緑区長津田町	保土ヶ谷区藤塚町
延長 (km)		6.4	2.6	6.6	9.2	17.3
幅員 (m)		16.5~18.0	8.2 (2層構造)	18.0	30	25
車線数		4	4	4	6	4
事業費(億円)		350	85	504	186	213
完成予定年		昭和49年	昭和48年	昭和52年	昭和49年	昭和49年
出入口		東神奈川, 高島, 花園 橋, 山下	三ツ沢, 梅町	坂東橋, 南太田 永田町	上川井, 下川井, 本村, 南本宿, 今井	権太坂, 別所, 日 野, 壱, 六ツ浦
備考		千若町~高島2丁目・ 昭和41年12月計画決定. 高島2丁目~新山下町・ 昭和43年2月計画決定	昭和41年12月計画 決定	昭和45年10月計 画決定	工事中	工事中

注: 道路局高速道路課調べ

横羽線二期延伸線 横浜市の都心部を、将来東京湾環状道路に結びつける目的で、とりあえず平面道路を建設する。将来は四車線の高速道路を平面道路内に建設して、横浜羽田空港線を東京湾環状道路に結ぶ予定である。

6 ベイブリッジ

△六大事業 その六▽

新しい横浜のシンボル

ベイブリッジ計画は、昭和四十年に「横浜の都市づくり」の中で六大事業の一つとして打出された。横浜港をひとまたぎする海上道路をつくり、みなとヨコハマの玄関にシンボルとして夢のかけ橋を渡そうとする計画である。

戦後、港湾の整備は輸出振興という国家的な要請にもとづいて、山下ふ頭（大型船一〇バース）が完成したのに引き続き、本牧ふ頭（大型船二九バース）が完成まぢかであり、さらに大黒町地先には新しく大黒ふ頭（大型船二五バース）の建設が着手されている。

表 2-5 横浜市高速道路将来計画

路線名	車線数	延長 (km)	起終点	備考
市道高速三号線	4	3.6	南区浦舟町～磯子区磯子町	計画中
東京湾環状道路	6	28.0	鶴見区扇島埋立地川崎市界～金沢六ツ浦町横須賀市界	〃
横羽線二期延伸線	4	1.5	中区山下町～中区新山下町	昭和45年度内計画決定の予定
第二横浜新道	4～6	17.0	港北区菅田町～戸塚区俣野町藤沢市界	計画中
東京厚木	4～6	13.0	港北区高田町川崎市界～瀬谷区宮沢町大和市界	〃
横浜県央	4	8.0	南区六ツ川町～戸塚区上飯田町	〃
横浜小田原	4	15.0	金沢区長浜～戸塚区原宿町	〃
第二外環	4	20.0	鶴見区大黒町ふ頭～鶴見区生麦町	〃
合計		106.1		

また、横浜は、戦前から京浜工業地帯の一翼をになってきたが、戦後は大黒町地先埋立を手にはじめに、根岸湾海面埋立（六〇〇万平方メートル）および本牧ふ頭関連産業用地の埋立（三四〇万平方メートル）がつぎつぎにおこなわれ、さらには新しい試みとして、都心部再開発と結びつけた金沢地先埋立計画（六六〇万平方メートル）が進められている。このようにして、水際線は公共ふ頭として、あるいは臨海工業に、さらには再開発用地として埋め立てられ、高度利用が進められている。

これらの開発地帯は、不便なことに横浜港本航路によって、本牧方面と大黒町方面に隔てられ、つい目と鼻の先にありながら、陸上連絡は遠まわりをし、かつ市内最大の交通難所、桜木町―高島町―横浜駅前を通らなければならない。ベイブリッジ計画はこのような不便を解決するために、本牧・根岸・金沢方面と大黒町・鶴見方面とを短かく結ぶ新しい幹線道路として、本牧ふ頭から外防波堤にそって横浜港本航路をひとまたぎし、大黒ふ頭をへて大黒町にいたる海上道路を建設しようとするものである。ベイブリッジのねらいは、このように臨海部の開発地帯から

発生する交通の需要に対処して、港湾と道路との有機的結合をはかるばかりでなく、通過交通を処理して既成市街地の交通混雑の緩和に寄与させるとともに「ミナト・ヨコハマ」のシンボルとして、さらには三浦方面への観光ルートの開発など、多目的に意図されている。

ベイブリッジ計画は、当初は主として港湾計画の中で進められた。

そのころは、都市高速道路網計画も東京湾湾岸道路計画もまだ具体化していなかったため、これとは切り離された形で、本牧ふ頭と大黒ふ頭をへて大黒町にいたる区間、延長約七・一キロメートル、容量四車線の規模の有料道路として計画が進められ、交通量調査・ボーリング・概略設計・地震にたいする解析などがおこなわれ、他の六大事業にくらべても早いテンポで事業化へとむかっていた。

しかし、その後、都市高速道路計画が具体化し、とくに横羽線の山下橋までの延伸計画が進み、これとの競合問題と、湾岸道路計画の進展などの情勢の変化により、これとの関係において計画を再検討する必要があるが生じた。

するためには、ほかの幹線道路とともに網を形づくり、一体のものとして計画する必要がある。

京葉と結ぶ湾岸道路へ

ベイブリッジ計画は、当初、市単独の道路計画として出発したものであるが、上述の情勢の変化から都市高速道路網の一環として、東京湾湾岸道路の一部を形づくべく計画の再検討を進めている。

東京湾湾岸道路は、東京湾環状道路ともいわれ、広域的見地にとって建設省が中心となり、東京都・千葉県・神奈川県・横浜市などによって進められている。

湾岸道路計画のねらいは、東京湾を囲む東京・千葉・神奈川の港湾臨海工業地帯の交通混雑の緩和をはかり、また羽田空港・成田空港などとの連絡路としての機能をあわせもつものである。

ルートは三つに分けられる。一つは、横須賀の走水付近から出発して、横浜―川崎―東京―千葉―木更津をへて富津にいたる東京湾岸沿にぐるりとめぐり、いわゆる「湾岸道路」延長約一六〇キロメートルであり、二つは、湾口部において三

浦半島と房総半島を連結する海上延長約一〇キロメートルの「湾口部横断道路」であり、三つは、湾中部において対岸を連絡する海上延長約一五キロメートルの「川崎・木更津横断道路」である。

湾岸道路を利用する交通は、沿岸のふ頭や工場に発着する、量を主体とする交通と、中・長距離走行あるいはスピードと安全、確実さを要求する、質を主体とする交通に分かれる。そこで前者にたいしては産業道路的な一般道路八車線を計画し、後者にたいしては時速一〇〇キロメートルの高速道路六車線を標準として計画している。

これに要する幅員は全部を平面にすると一〇〇メートルとなり、高速道路を高架にした場合でも五〇メートルを要し、この用地は、京浜・京葉間の新しい埋立計画のある所は、そのなかで一〇〇メートルの用地を確保する計画である。

昭和四十四年度からは首都高速道路公団によって、東京大井ふ頭と二三号地を結ぶ東京港第一航路の下に延長二・八キロメートルの沈埋トンネル工事が着手されている。

ベイブリッジ計画は湾岸道路の一環として再出発し、現在、交通量の子測・車線数などの規模・建設時期などの調査・検

討をすすめている。

ベイブリッジの東と西の取付は、東側では大黒ふ頭において分岐し、一つは鶴見航路をまたいで扇島方面への湾岸道路となり、もう一つは大黒町をへて産業道路、高速道路横羽線、一五号国道、一号国道へと接続し、西側では本牧ふ頭で分岐し、一つは本牧産業道路をへて根岸・杉田方面への湾岸道路となり、もう一つは貯木場付近をへて山下橋において高速道路横羽線(第二期)に接続させる計画である。

用地問題は、ベイブリッジないし湾岸道路ができるかどうかの要点であり、本牧ふ頭産業関連用地内で幅五〇メートルの道路が完成されているほかは、大部分埋立を計画中である。

すなわち、扇島埋立計画の中では幅一〇〇メートル、大黒ふ頭埋立地内では幅一二〇メートル、金沢地先埋立計画の中では幅五〇メートルの湾岸道路用地を土地利用の中で計画している。しかし根岸地区は埋立当時、湾岸道路計画がなかったため、用地が確保されておらず、現在用地問題で地元企業と話し合いが続いている。

これからの課題

ベイブリッジ計画は、その名のしめすとおり、当初、主要部分となる横浜港本航路をひとまたぎする「夢のかけ橋」として企画され出発したのであるが、地盤がきわめて軟弱であること、これにともない建設費が増加することから、経済比較のため再び橋とトンネルについて、国において技術的検討をおこなっている。

根岸地区既成埋立地内は用地が確保されていないため、工場の移転などにより用地確保を進めていかなければならない。湾岸道路およびその一環としてのベイブリッジは広域的幹線道路であり、計画を推進するにあたっては都市施設として、ルートの都市計画決定をする必要があるため、現在準備中である。

ベイブリッジ計画を推進し事業化するためには、まず事業主体を決めることが要件である。当初は横浜市が事業主体となつて、事業を遂行する計画であったが、湾岸道路の一環ということになれば、これが国家的広域的事業であることを考慮し、事業主体について、目下、国と折衝中である。ベイブリッジ計画は、六大事業の中でもスタートが一番早かったが、

7 港湾

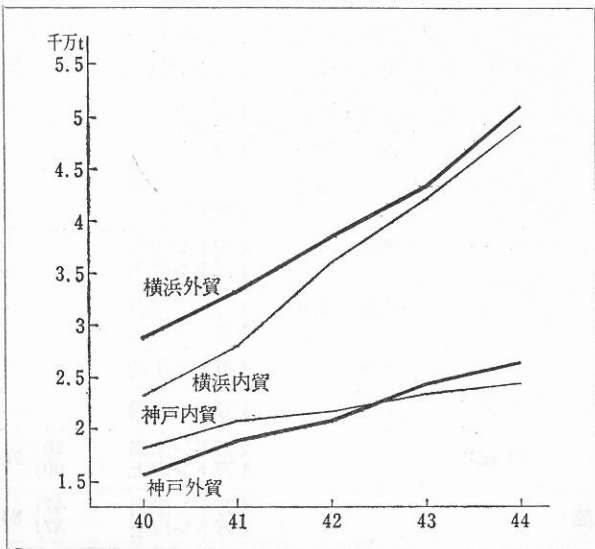
変貌するミナト・ヨコハマ

横浜港はここ数年來、引き続いてわが国第一位の港であることをしめしてきたが、昭和四十四年は取扱貨物量九、八二〇万トン、外国貿易額二兆三、六七四億円という驚異的な数字を出した。これはもちろん戦前、戦後を通じて最高の記録である。関税収入の面でも、四十三年度には八四七億円で、全国収入の四分の一をしめている。これは、横浜港が、横浜経済というより、東京圏経済、ひいては日本経済の隆盛をささえるうえで重要な役割をはたしていることを物語っている。

途中、情勢の変化から計画の再検討となり、一番遅れている状況にある。この遅れを取りもどし、事業を軌道に乗せるには、まず埋立計画を先行させる必要がある、ベイブリッジは五十年を目途に進めている。

開港以來、現在にいたるまでの一一〇年間に、横浜は大きな変化をとげてきた。大正・昭和を通じ、商業貿易港として整備拡充を続けてきたのであるが、とくに近年は、鶴見・神奈

図 2-3 港湾取扱貨物量（神戸港との比較）



川に加えて根岸・本牧の工業地帯造成によって、さらに工業港としての性格が加わってきている。その一方において、開港当時から日本の表玄関としての機能は、東京空港に移っているものの、大型観光船の出入する大棧橋は、さきの東京オリンピックを契機として、新装されたこともあいまって、いまなお、ミナト・ヨコハマのイメージとともに市内外の人々の愛着が深い。

しかし、こうしたなかで、横浜港はいま多くの課題をかかえている。まず、全国の港湾が充実してきて、横浜港・神戸港が独占的地位をしめる時代がすでに去りつつあることである。東京湾においても、東京・川崎・千葉の各港の整備が急速に進められているし、とくに政治・経済・文化のあらゆる機能が東京に集中している今日、東京港の役割の重要性が高まりつつあることなどがある。こうしたなかで、横浜港は東京湾全体のなかでも外国定期貿易港としての特性をいかに、港の機能、とくに管理機能を整備、充実し、湾内の主導的地位を保つ必要がある。

いま横浜港の中心部である外防波堤内を眺めた場合、瑞穂ふ頭（ノースピア）の七バース全ふ頭と、新港ふ頭一バースがなお米軍に接収され、港湾の機能をいぢるしく阻害している。さらに、新港ふ頭のように明治以来のふ頭が古くなり、機能不十分のまま、新しいふ頭にまじって使用されていることも大きな問題である。加えて商港中心部に、三菱重工業の造船所や貯木場が混在している。

こうして現在、外国貿易港としての施設（管理センター・バース・ふ頭用地など）の大幅な拡充と、コンテナなど新しい輸送方式にあったふ頭の再整備と近代化が要望されているのである。

進むコンテナ化

わが国最大の本牧ふ頭は、昭和三十八年、国・市・京浜外貿ふ頭公団の共同事業で約四〇〇億円の事業費をかけて着工した。埋立面積約一七二万平方メートル、一万五、〇〇〇トン級級外貿易定期船用バース二六と、二万五、〇〇〇トン級コンテナ専用バース二が四十四年度に完成し、四十五年度中に引き続きコンテナ専用バース一が完成する。これによって、横浜港の大型船岸壁は従来の約二倍となって、慢性化した船混み現象も当分の間緩和される。本牧ふ頭の岸壁は、

表 2-6 大型けい船岸壁（公共・民間）

名称	延長 (m)	所定水深 (-m)	船型 (トン)	バース数
本牧ふ頭	5,950	10.0~12.0	1万トン以上	29
山下ふ頭	1,860	10.0~12.0	1万トン以上	10
大棧橋ふ頭	966	10.0~12.0	1万トン以上	6
新港ふ頭	1,783	7.2~10.2	1万トン未満 1万トン以上	3 8
瑞穂ふ頭	1,259	9.0~10.0	1万トン未満 1万トン以上	2 5
高島ふ頭	888	7.3~10.0	1万トン未満 1万トン以上	4 2
山の内ふ頭	401	8.0	1万トン未満	3
出田町ふ頭	520	7.5	1万トン未満	4
計	13,627		1万トン未満 1万トン以上	16) 60) 76
専用ふ頭(民間)			1万トン未満 1万トン以上	47) 37) 84

現在そのほとんどが使用されており、陸上諸施設（道路・上屋・荷役機械など）の建設もここ一、二年で完成する。一方、陸上輸送のための臨港鉄道も、神奈川臨海鉄道によって国鉄根岸駅より敷かれ、運営されている。この本牧ふ頭に続いて産業用地も三四二万平方メートルが四十四年に完成し、すでに大企業九社と六五の中小企業が進出し、根岸地区とともに一大工業地帯を形づくっている。

本牧ふ頭の建設に引き続き、急激にふえる港湾貨物に対処するため四十二年から大黒町沖に、島式の大黒ふ頭をつくることを計画し、すでに一部着手した。これも国・市・公団の共同事業で、約四〇〇億円の費用をかけて埋立面積一八五万平方メートル、その中に二万五、〇〇〇トン級コンテナ専用二バース、一万五、〇〇〇トン級外貿易定期船用一バース、五、〇〇〇トン級内貿易船用二バースの岸壁をもつふ頭を建設する。四十八年度から一部を使い始め、五十年に完成する予定で、将来本牧ふ頭とはベイブリッジで結ばれ、一体となって活動する。四十五年度から大黒町との連絡橋を、市の事業として施工する。橋梁は延長約九〇〇メートル、中央スパン一六〇メートルで県内最長、ベイブリッジとともに港

内の二大橋梁として名所ともなるものである。新港ふ頭は港の中心に位置し、明治三十三年から大正初期にかけてつくられた古いふ頭である。その施設は岸壁・上屋・鉄道・橋梁のどれをとっても耐用年数をこえ、現在の輸送体系には適合しないものとなっている。ほかに、港の中心部には高島ふ頭、大棧橋ふ頭などがあるが、これらは横浜都心部の再開発とともに、東京湾港の中心としての再開発をはからなければならぬ。四十五年から新港ふ頭をはじめとして、港の若返りを徹底的に検討し、実施することとなった。同時にまた、港湾諸施設の近代化に応じ、膨大な貨物を有機的に処理し、かつ施設と一体化するために、港湾に関連する情報を、コンピュータによって一元的に処理することも考え、四十五年から検討準備を始めた。

横浜の貯木場は、山下ふ頭と本牧ふ頭にはさまれ、しかも商工業の中心部にあるため、港湾を全般的にみた場合、その機能を阻害しているということがある。近年の木材輸入はいちじるしく伸び、四十年の三四万トンが、四十三年には八四万トンになっているが、輸入木材の七〇パーセントは原木のまま県外にひかれていき、横浜港はたんなるもの上げ場にする

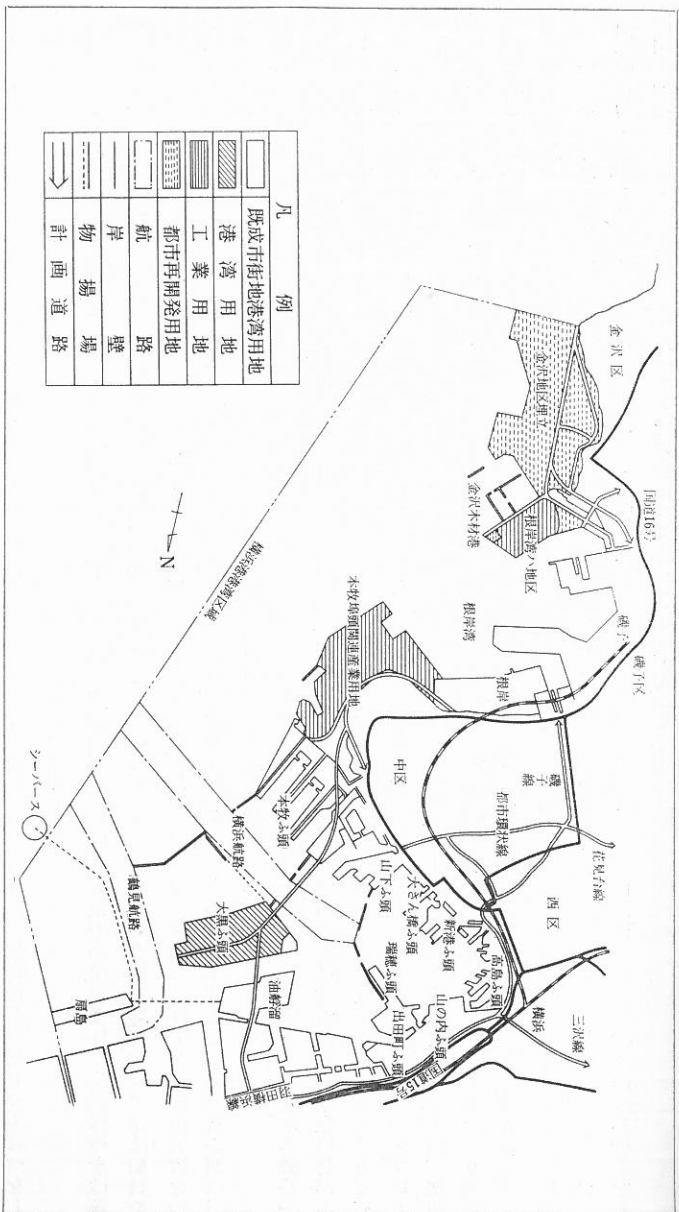
ぎない。このため四十五年から四十七年にかけて、金沢地先に新貯木場を総工費約二五億円で建設することとなった。その規模は、水面三二万平方メートルで、年間七五万トンの木材を扱うことができ、さらにその後には六六万平方メートルの背後用地を確保し、木材関連工場を誘致育成する。このようにして、横浜港における木材の自給自足の態勢と、輸移出産業としての振興をはかるものである。

美しい港に

港が港湾・船舶関係者ばかりでなく、広く市民の誰からも愛されるためには、美しくなければならぬ。最近の港は汚れ、港内の魚は油臭く、また死滅しかけている。さらに、海上には浮遊物が流れ、運河・河川には沈船がみにくい姿をさらしている。

海水の汚れは、流入河川によるもの、臨海工業地帯から排出されるもの、船舶から出る廃油の海上投棄によるものなどがある。昭和四十二、四十三年で総工費一億四、五〇〇万円で、大黒町に船舶の廃油を処理する施設を建設し、運営を始めた。一日一、五〇〇トンの海水と油のまじったものを処理

地図 2-3 横浜港港湾計画平面図



することができ、小型タンカーなどの油による海水の汚れを全面的に防ごうとするものである。

また、港や運河に見られたはしけの沈・塵船は都市の美観上からも、船舶の運行の安全上からも困った問題である。三十三年以降すでに三〇〇隻近くを処理しているが、まだ一〇〇隻近くも残されている。これは、はしけ業者が投棄するもので、処理するのに一隻あたり約二五万円もかかる。しかし、四十五、四十六年度中には完全に姿をなくさせることにしている。また、沈船になる前にはしけを処理する施設を四十四年十月に扇島につくった。これは約七〇トンもあるはしけを、そのままつり上げ、焼却炉に入れて丸焼きにするものである。この焼却炉で四十五年一〇月までに月平均二〇隻、合計二二〇隻を焼却している。

そのほか海面に浮いているゴミは、年間七、〇〇〇トン程度も出ると思われる。そのうち四、〇〇〇トン程度を市がさらっているが、運河・河川からの浮遊物については、広く一般市民の協力が必要と思われる。また、これにともない運河・河川が埋没するので、土砂をしゅんせつしなければならぬが、年間五、六六〇万円をかけて民間に委託（二〇万立方メートル）して、港湾労働者教育訓練施設を四十五、四十六年にかけて総事業費二億六、〇〇〇万円で建設する。約二万平方メートルの土地に五階建の教室、訓練生宿舍および屋内外練習場が配置され、主として港湾労働者の技能訓練をおこなうものである。

空港の調査に着手

航空機のめざましい発達によって、利用客も毎年ふえている。横浜市民はいままで羽田空港を利用してしたが、千葉県の成田に建設中の新東京国際空港が開港すると、空港までの乗客輸送が問題となる。そこで成田空港から横浜市内を短時間で結ぶ交通手段として航空機が考えられる。また将来は、都市間交通の手段としても航空機が利用される時代がくるともいわれている。この場合の航空機は、短い距離で離着陸できるストール機と呼ばれるもので、空港も比較的狭い敷地で足りる反面、交通の便その他むずかしい立地条件もある。市では、将来に備えて横浜空港の調査をすすめている。

ートル）しているだけでなく、常時市が直接しゅんせつをしている状況である。

港の機能は、そこに働く人たちの労働条件や生活環境を改善することにより、いっそうその真価を発揮する。市は船員や港湾労働者のために、病院・厚生センターなど厚生施設をつくり、管理運営している。四十二年度までに全公共ふ頭に、厚生センターを整備し終った。

また本牧ふ頭には、港湾労働者住宅を四十二年度から最終一、二〇〇戸を目標に建設している。横浜港湾福利厚生協会が主体となっており、五、七階建の鉄筋コンクリートづくりで、四十五年度までにそのうちの七一六戸が建設され、すでに五、二二戸に港湾労働者とその家族が入居している。また、雇用促進事業団により四十四年度に鉄筋コンクリートづくり四階建の本牧港湾労働者福祉センターを、日本船員厚生協会により五階建の横浜船員センターを建設している。なかには宿泊施設・診療所・食堂・休憩所などの厚生施設があり、市はこれらの土地と、四十四年度には三、三〇〇万円の補助金を交付している。

また一方、本牧ふ頭D突堤には、国・県・市の共同事業とし

8 接收解除

返還地は森林公園に

根岸の高台、緑の芝生におおわれた丘陵地で子供たちが遊びたわむれる姿を、いま私たちは目にすることができ、この地は、昭和四十四年十一月二十三日、米軍から返還された根岸競馬場地区である。広さ一六万五、二〇〇平方メートル、まだ国の管理のもとに置かれてはいるが。

「リスを放し飼いでできるような森林公園をつくる」という飛鳥田市長のイメージは、市民の夢と合致し、接收解除は全市的な住民運動によりバックアップされた。他の大都市にくらべて横浜市に公園が少ないのは、こうした接收施設によっ

て、市街地を長い間占拠されていることも一つの大きな原因である。

返還される前、米軍はここをゴルフ場に使っており、その会員数はわずかに七〇人といわれる遊休施設だったのである。

基地にはばまれた発展

ここで、基地横浜の過去の姿を一度振り返ってみよう。

現在、市庁舎のあるあたり一帯は、つい数年前まで、雑草の生い茂る広いあき地だった。家を建てる人もなく放置され、市民はなかば自嘲的にこれを「閑内牧場」と呼んだ。この一帯も接収解除地だったが、都心部として再開発するまでには、戦後の経済力が立ち直っていなかったためである。「基地横浜」はどのようにしてできたのか。

昭和二十年、連合軍の進駐によって、「横浜を中心とする東京湾一帯を、第一次占領区とする」というマッカーサー司令部の通告どおり、横浜市は全国のどの都市よりも多くの重要な区域を占拠された。港湾施設の九〇パーセント、そして伊勢佐木町通りのおもな店舗が、事務所その他に使われ、山手・本牧一帯は住宅地として米軍に占拠された。二十七年の調

査では、市内の全接収面積は、全市街地面積の二七パーセントにのぼった。他の大都市に類例をみず、近隣都市にもみあたらない。たしかに横浜は、首都東京に近接する大都市として、また港湾施設の大規模なこと、その他各種の基地としての絶好条件を備えていたであろう。しかし、それだけが広範囲な接収を続けさせていた要因といえるだろうか。基地横浜を、市民は否定しなかったのだろうか。

横浜を市民のものに

はじめて横浜市で接収解除要求の動きがおこったのは、昭和二十六年八月、民間・県・市三者の「復興建設会議」が結成されたことによる。占領以来この時までの六年間を、市民の空白状態というべきであろう。ともあれ翌二十七年、サンフランシスコ講和条約発効は、戦後の混乱期での一つのピリオドであった。全国の基地の状態も、このころになり、ようやく整頓され始めた。「復興建設会議」は、横浜市の接収の実情、その損失を、政府・米軍に認識させるうえで大きな役割をはたし、二十九年に解散した。その後しばらくは、もっぱら市当局の事務折衝による接収解除がおこなわれたのだが、

表 2-7 接収解除の実績

解除年月日	施設名	所在地	返還面積 (m ²)	
			土地	建物
42. 1. 20	大船倉庫地区の一部	戸塚, 小菅ヶ谷町	69,985	
1. 30	横浜貯油施設の一部	鶴見, 大黒町		7
3. 31	根岸住宅地区の一部	中, 箕沢町	750	
4. 20	山手住宅地区の一部	中, 西竹の丸	12	
6. 9	横浜海上救難施設	中, 新山下町	1,858	
43. 3. 29	根岸住宅地区の一部	南, 平楽町	1,679	
4. 3	横浜海浜住宅地区の一部	中, 本牧町	6,213	貯水タンク
5. 23	富岡倉庫地区(物揚場)	金沢, 富岡町	6,614	
6. 30	横浜兵員クラブ	中, 山下町	4,100	
11. 23	根岸競馬場地区	中, 箕沢町	165,200	
45. 2. 6	米陸軍調達部事務所	中, 本町	1,701	4,282
2. 6	横浜新栄生糸ビル	中, 本町	1,091	1,815
計	12件		259,203	6,104

注: 1. 昭和42年から45年6月までの実績
2. 総務局渉外部調べ

横浜市において「接收解除」というはっきりした意識が生まれたのは、やはり「復興建設会議」結成前後の時期だといえよう。

最近にみられる接收解除の住民運動は、日常生活から素直にできた要望をかかげており、都市の将来計画上の構想との合致点をもって、運動の大方針にしている。市民の具体的な要望を、たとえば、根岸競馬場を森林公園に、横浜ノースドック・モータープールを下水処理場にというように、基地の返還に結びつけておこなう方法は、横浜方式といわれる。富岡倉庫地区・本牧の海浜住宅地区・小柴貯油施設などでも、住民の間にこのような動きをみることができ、根岸競馬場地区では、森林公園をめざして、四十二年六月から四十四年十一月までの二年余りにわたって、市民運動が練り広げられた。地元中区民を中心とする全市的な運動で、署名・住民集会・区民大会などによる関係方面への波状的な要請運動がおこなわれ、防衛施設庁長官や大蔵省・建設省・中央競馬会の責任者たちに直接会見して、住民の要望をのべてきた。

還に努力が続けている。これらはただ一時のお祭り騒ぎではなく、いずれも根強い歩みが続けているのである。これらを個々にみれば、それぞれにニュアンスの違いはある。しかし、全体の大きな動きを一語でいうならば、「横浜を市民の手に！」という叫びにほかならない。

なお西区と同面積の基地が市民による返還運動と相対する一面として、政府の基地対策についてふれてみよう。基地の存在による住民の権利の制限、被害について、政府はこれらを金銭的につぐなうため、国庫補助金または補償金の制度をもうけている。

権利の制限で最大のものは、米海軍上瀬谷通信施設周辺の電波障害にたいする制限である。建物の高さ、戸数の制限、電気・動力器具使用の制限などがあり、さらには、制限地域指定を受けた八四〇万平方メートルあまりの地域では、将来の開発の見通しがたたないため、土地が売れない。昭和四十五年四月一日から制限が相当に緩和され、住宅建設についての制限は事実上なくなったうえ、制限区域の区分にも変更があったが、地域そのものは従来とおりの広さである。それにな

地図 2-4 横浜市内米軍基地位置図



面積は約六三七万平方メートルである。二十数年前の一、五六〇万平方メートルに比べると半分以下に減ったとはいえ、西区の面積にほぼひとしい広さをもつ。この広さのニュータウンをつくれれば、約一〇万人もの人口を収容できることになる。広い地域を占拠されていることだけでも問題だが、最近のいくつかの例では、米軍から返還されてすぐには横浜市が使用できない場合がある。根岸競馬場地区では、中央競馬会の潜在主権をめぐって、また横浜ノースドック・モータープールでは移転先の民有地をめぐって、それぞれに未解決の問題が残っている。横浜市にたいする過去二五年間のつぐないとして、とくに国有地の優先使用と、無償または無償に近い額の土地譲渡がなされてもよいではないかと考えられる。これらの土地は、市の将来を設計するうえで、市民の夢を満たす大きな役割をはたすべきものである。

接収解除地の利用計画

一八カ所の基地について、解除された場合の将来計画をみてみよう。おもなものは、

- (1) 岸根兵舎地区Ⅱスポーツ公園を母体にその中に福祉施設

ことも予想されている。「基地全面撤去」の前に立ちふさがるときびしい情勢である。

戦後から現在まで、もし時の流れにまかせるのみであったならば、接収地は二十数年前とほとんど変わらず存在したかもしれない。また、もし接収地がはじめから存在しなかったならば、横浜市は、もっと充実した豊かな都市機能を備える都市に成長していたであろう。過去において失ったものを、強い自治意識によって、将来にむかって築き上げるべきであることを、基地の存在は私たちにしめしている。

・養護施設を取り入れたセンターをつくる。(2) 上瀬谷通信施設Ⅱ広い緑地と文教・住宅施設。(3) 横浜ノースドック・モータープールⅡ一〇万人分の下水処理能力をもつ神奈川下水処理場を計画している。(4) 山手および海浜住宅地区Ⅱ本牧ふ頭などの背後地として都市再開発。緑地・住宅・文教施設・その他。(5) 根岸住宅地区Ⅱ根岸競馬場地区の延長として森林公園にふくまれる。(6) 富岡倉庫地区および小柴貯油施設Ⅱ金沢埋立地の背後地として、公園・道路ならびに下水処理場・その他をつくる。

接収により、横浜市は何を失ったであろうか。二五年間という長い間の接収による市民所得の損失を試算すると、三、三〇〇億円にのぼるといわれる。そして、このうえに精神的な負担が加算されるべきであろう。

昭和四十三年ころから、米国の海外軍事基地縮小政策の影響で、全国各地に基地整理縮少の傾向がみられ、横浜市でも、あいついでいくつかの接収施設が返還されている。しかし一方、国内では、基地の自衛隊管理および米軍との共同使用の問題をめぐって、基地の総点検と集約移転・整理統合が進められており、この結果、いくつかの基地は固定化してしまう

9 宅地開発の規制

人口急増で学校建設が大変

宅地開発にあたって、開発区域面積の五パーセントを公益施設用地として一平方メートルあたり三、〇〇〇円で、横浜市が開発事業者から買い上げる、という内容をもった「横浜市宅地開発要綱」をつくって、開発事業者に協力を求めることになったのは、昭和四十三年九月一日からであった。このように宅地開発にさいして、法令で整備を定められている以上に負担を求めている自治体は、人口急増地帯で、ここ数年ふえてきた。大都市で実施にふみきったのは、横浜市が初めてであったため反響は大きかった。横浜市がこのような強硬手

段に訴えざるをえないところまで追いこまれたのは、他の人口急増地帯の自治体と同様に人口急増によってつくらねばならない公共・公益施設はふえる一方なのに、いまの行財政制度では、それに必要な財源は極度に不足することに悲鳴をあげた結果である。

近年の横浜市の人口増はすさまじく、この増加傾向が続くと、わずか二〇年間に二〇〇万人もの巨大都市があらたに出現することになる。それにともなつて、猛烈な勢いで無秩序な宅地開発が進み、つぎつぎに家が建ちならんでいる。最近の人口増加と宅地開発の傾向、用途別新築建築物の件数とをくらべてみると、建築物の大部分は増加人口を収容するための住宅であり、宅地開発の大部分はこの住宅敷地にあてられていることがはつきりしめされている。そしてこのような宅地開発と住宅の建設は、都市施設のほとんど整っていない郊外地域で進行するため、巨額の行政需要を引きおこす。開発区域内の道路や下水道・公園などの公共施設については不十分なが、一定の基準が法令で定められている。しかし、区域外については、たとえ道路にしても、せいぜい幅六メートル程度の道路に取り付けられよくなることになっているので、た

ちまち狭い道路に車があふれることになるなど、開発されるたびに、周辺の生活環境が悪化していく。しかも区域についても、開発事業者が整備が義務づけられているものは最低限度のものにすぎない。区域内外あわせて、市がそのあとにつくっていかねばならない施設やその運営費は膨大な額にのぼる。

あらたな開発地がつぎつぎに完成していくから、必要最少限度の財政支出すらできず、市にできることはわずかなものだ。かぎられた財源の中から市民の生活に直結するものを優先させつつ、効率よくお金を使う努力をしているにもかかわらず、予算のほとんどは、いまある施設の維持・管理に投入されてしまうことになる。望ましい投資水準と実際につくられるものとの差が、生活環境の悪化となって残るのである。環境が悪くなっても、なんとかがまんできるものはまだよい。ところが、なしてすまされない施設は、どんなに財政が苦しくてもつくりたいわけにはいかない。その典型が学校だ。

横浜市は明治以来一〇〇年間に二五〇校の小・中学校をつくってきたが、今後五年間にその半分にあたる一二校をつくらねばならず、それには四五〇億円のお金がかかる。これは市

の財政にとって過重な負担だ。かといって、お金がないから学校はつくれません、ではすまされない。しかもいまの行財政制度では、それだけの財源がえられないし、宅地開発の勢いもおとろえそうもない。となると、なんとしても、どこから財源をみつけたすほかない。このようなせつばつまった事情から、都市防衛上、考えだされたのがこの宅地開発要綱なのである。

公益用地を安く買上げ

宅地開発要綱は開発行為にたいして、おもに公共・公益施設の整備についての負担の原則を定めたものである。住宅地造成事業や土地区画整理事業などの許可・認可にさいして、法令の定める諸基準のほかに、道路や公園・下水道・河川改修・し尿浄化そうなどについて、よい環境がつけられるように基準を定めて、開発事業者に協力を求めている。なかでも開発区域面積の五パーセントにあたる公益施設用地を一平方メートルあたり三、〇〇〇円で買上げると定めた点が、この要綱の中核をなしている。五パーセントのうち、ほぼ四パーセントが学校用地にあたる。学校建設に苦しむ横浜市がとつたやむにやまれぬ手段である。

表 2-9 宅地開発申請一覧表

	総数①		住宅用地②		②/①×100(%)	
	件数	面積	件数	面積	件数	面積
全国						
民間	2,650	3,774	1,279	2,380	48.3	63.1
公共	1,338	4,232	852	2,800	63.7	66.3
計	3,988	8,006	2,131	5,180	53.3	64.7
横浜市						
民間	586	819	甲事 348 145 } 493	20 } 321	84.0	39.2
公共	21	712	14	646	66.7	90.8
計	607	1,531	507	967	83.5	63.3

注: 1. 昭和43年度。面積の単位は, ha
2. 建築局宅地調整課調べ

この考え方は鉄道などの特急料金制に似ている。横浜市の財政能力にしがたがって、市がおこなう計画的・段階的な都市施設整備に歩調をあわせて、じょじょに宅地開発が進むのであれば通常の負担で済む。しかし、いまのようなスピードで開発が進めば、予定よりもそうとう繰り上げて、市の財政能力を上まわる都市施設を整備しなければならないことが多い。したがって、それを繰り上げるに必要な整備費、つまり特急料金は原因者である開発者が負担すべきなのだ。それは、都市への人口集中圧力にたいする自治体としての必要最少限の防衛策であり、内容的には法律のワクをこえているかにみえるが、法律の規定は全国一律の最低基準を定めたものであるのたいして、この要綱も人口急増都市における最低基準を定めたものである。法律もこの要綱も、ともに憲法にいう住民の健康で文化的な生活の保障という共通の理念に立っていることをみのがすわけにはいかない。

宅地開発要綱を実施してからこれまでの二年間に、要綱の適用をうけて、横浜市が公益用地を取得することとなった件数は八四件となっている。このなかには一平方メートルあたり三、〇〇〇円で買い上げるもののほか、その開発区域内に学

校が必要で、五パーセント部分だけでは不足するため、それ以上の用地を要綱にしたがって、原価で買い上げたものもふくまれている。その結果、まとまった規模のものとしては、小学校五校、中学校二校が建てられる用地がこの中に確保されている。そしてこれらの公益用地を買い上げるのに七億円ちかくかかっている。しかし、もしこれと同じ面積の用地を要綱によらずに、通常の価格で買取するとすれば四〇億円以上にものぼる。要綱を実施していなければ、その差額三十数億円もの過重な負担を市がかぶることになり、学校施設やほかの重要な施策を圧迫して、以前からの市民にも迷惑と犠牲をしいていたはずである。

要綱は問題解決の一部

しかしこの要綱によってかろうじて公益用地だけは確保される見通しがついたとはいえ、それは問題の一部が解決されたのにすぎない。開発区域やその周辺に人口が定着すると、学校施設や保育所・消防出張所などの設置・運営、し尿処理、ゴミの収集処理など、さまざまな行政需要が直接・間接に発生し、とうていその地域からの税収でまかなえるものではない。

い。開発そのものを抑制する機能をもたないこの要綱だけでは、横浜市の健全な発展は望めない。

横浜市以外の都市でも、宅地開発についてこのような法律の規定以外に、なんらかの負担を求める要綱などを定めているところが多いが、その内容も総じて横浜市の宅地開発要綱に近しいものが多い。また要綱の形に成文化していなくても、開

発にともなうて開発者と個々に協議して、負担を求めているところも少なくない。(たとえば多摩ニュータウン区域内の東京都下稲城町などでは、住宅公団にたいして学校用地のほか学校施設をも建設して無償貸与させるよう申し入れをし、これがいれられなければ開発にいつさい協力しないなど。) これらのことから、横浜市の要綱だけがとくに開発者に重い

表 2-10 公益用地取得に関する協議状況 (昭43. 9. 1~45. 2. 28)

	開発規模						合計	
	1 ha 未満	1 ha 以上 5 ha 未満	5 ha 以上 10 ha 未満	10 ha 以上 20 ha 未満	20 ha 以上 30 ha 未満	30 ha 以上 50 ha 未満		50 ha 以上
要綱適用外	42	23	9	5	1	3	1	84件
要綱適用	13,672	27,526	32,023	38,706	12,267	58,061	30,390	212,645 m ²
要綱適用外	金額 41,016,000	82,578,000	129,169,000	116,118,000	36,801,000	174,183,000	91,170,000	671,035,000円
要綱適用	件数 2	2	2	2	2	2	2	4件
要綱適用外	面積 24,266	37,462	61,728 m ²					

注：財政局用地第一課調べ

負担を課しているのではなく、人口急増に悩まされている各自治体の当然の対策であるといえよう。

四十五年六月に神奈川県知事が告示した都市計画法にもとづく市街化区域と市街化調整区域の区分は、この要綱とともに横浜市における都市づくりの一つの方向をしめしたものである。市街化区域が広くなりすぎたきらいがあるにしても、市街化調整区域は当分の間は開発をできるかぎり抑制して開発を遅らせることにより、行財政能力にみあった公共投資を効率的におこなおうとするもので、宅地開発要綱が計画的段階的な都市施設の整備を上まわる行政需要には、開発者にある程度負担してもらおうという考え方にたっているのと符合する。

地方財政の強化と開発の抑制

このように宅地開発要綱は、急激に変容する都市におけるやむにやまれぬ防衛策の一つであるが、その運用にはいろいろな問題が指摘されている。たとえば、民間の開発事業者は用地を買収するときに、要綱による負担増加を理由に買いたたき、造成後の分譲価格にこれをうわのせして、二重の利益を

かせぎ、それが結果的には地価の上昇をまねいているという指摘である。

また営利を目的とした民間企業でない住宅供給公社や住宅公団などの公的機関は、法令の基準にしばられて、そのような負担をする自由がないとか、あるいは個人がおこなう零細な開発にも、本来国や自治体がおこなうべき都市施設整備にかえて一定率の負担をさせるのは税金の二重取りではないか、などの批判である。

大都市の地価は毎年十数パーセントの値上がりが続けており、横浜の郊外では二、三割から場所によっては、五割もの高騰をしているのたいして、要綱による負担が、かりに地価に転嫁されても三、四パーセントの上昇にすぎない。宅地の不足や政府の地価政策の不在という別の原因で、地価が上っているのである。開発された宅地が一定の市場価格をもちうるなかには、関連公共投資により、環境がよくなった分もふくまれているのであり、要綱による負担をそのまま地価に転嫁させることが不当であるといわねばならない。そのような開発利益を吸い上げようとするかぎりにおいては、適正な負担を求めめるのは当然のことであり、また学校などのコミュニテ

10 学校の建設

イー施設も宅地を宅地たらしめる内部要因であって、開発事業者側で用意すべきものであるという見方をすることもできる。むしろ、いまの法律の基準だけにしたがって開発された住宅地では、そのまま受け入れられない自治体の実態にこそ問題の目をむけるべきである。自治体の受入れ能力をこえた人口急増は、国の施策または無策の結果であり、人口急増地帯の都市施設の整備には、税源の再配分や国庫補助金の増額など地方財政の強化がはからねばならないし、必要な都市施設が整備できる態勢が整わないかぎり、開発そのものを抑制することが、真に市民をまもり、よりよい生活環境をつくるために、行政のあるべき方向として確立されねばならないと考えられる。

「学校建設公社」がスタート

都市化の進行する横浜市において、もっとも緊急度の高いものの一つは、教育問題であり、小・中学校の新増設対策である。学童の急増による学校づくりが、当面の最大の課題となっている。出生数の漸増による自然増と転入人口の増加による社会増の両面から、学童数は急カーブで上昇している。小學生は昭和四十二年から四十五年まで、総数で三万八、六三八名がふえ、中学生は四十二年、四十三年と一、七三九名減ったが、四十四年から上昇し、四十四、四十五年の二年間に四、一二二名ふえた。四十四年の調査によると、五十年まで

に小・中学校あわせて、一三万五、〇〇〇人ふえ、このために新しく一二一の学校が必要となり、その建設費は四五〇億円に達する見込みである。

市財政が、財政需要の増大と一般財源の伸びなやみから悪化してきているとき、この巨額な負担は、国の財政援助がなければ、不可能に近い数字だといえる。この児童急増にたいし、市は各年度において、積極的に学校建設を進め、四十年以降四十五年（四十五年は計画）までに小学校四〇校、中学校九校を新設した。また宅地開発要綱を四十三年に制定し、住宅開発業者に協力を求め、学校建設用地を比較的安い値段で提供してもらったこととした。宅地開発要綱により提供を受ける予定になっているものは、小・中学校で一五校ある。こうした努力とあわせて、国にたいし、児童生徒急増の実態を訴え、現行の国庫負担制度の拡大と改善の要求を繰り返してきた。この運動には、四十四年から父母も参加して、市民運動として大きく前進した。こうした強い世論を背景とした運動の結果、ようやく、国の方でも施策を改善しようという気運になってきた。

従来、教室建設の最少規模を六教室とし、五教室以下について

表2-11 小中学校児童・生徒数（単位千人）

区分	児童数	生徒数
41年	141	61
42	147	60
43	157	60
44	168	62
45	180	64
46	201	70
47	218	76
48	231	82
49	249	88
50	268	95

注：1. 46年以降は推計
2. 教育委員会企画課調べ

ては、プレハブ教室その他の措置で補ってきた。しかし、都市化が市域全域に拡大したことや児童増のテンポが早まったことなどにより、こま切れ施工についての弊害が大きくなってきた。児童が急増する学校では毎年工事が繰り返され、学習環境が悪くなる。また、工事規模が小さいため、増築対象校が増加し、能率のうえからも、構造の面からも合理性を欠くことになる。そこで市ではこうした弊害をなくするため、学校建設事業の先行化と大型化をはかり、教室不足を将来にむかって解消することとし、全国初の学校建設公社を発足させた。加速度的に増加する教室不足を、積極的に解消するという教育的な配慮からの強い要請が、政府関係機関の説得に成功したのである。事業資金は民間資金を入れ、二、三年先の

表2-12 学校数の推移（実績と見込み）

年度	小学校			中学校			計		
	本校	分校	計	本校	分校	計	本校	分校	計
39年	135	20	155	61	2	63	196	22	218
40	139	17	156	62	2	64	201	19	220
41	145	17	162	62	3	65	207	20	227
42	155	14	169	64	2	66	219	16	235
43	161	11	172	65	2	67	226	13	239
44	173	7	180	66	4	70	239	11	250
45	175	15	190	68	4	72	243	19	262
46	184	29	213	71	6	77	255	35	290
47	230	0	230	82	0	82	312	0	312
48	245	0	245	88	0	88	333	0	333
49	258	0	258	93	0	93	351	0	351
50	269	0	269	102	0	102	371	0	371

注：1. 毎年度とも5月1日現在、44年度以降は年度間設置校および予定校をふくむ。
2. 教育委員会企画課調べ

児童数を見こして、必要な教室を一举に建設していくもので、初年度の四十五年度は、学校用地二校の買入れと、二〇〇教室の建築をおこなう予定である。公社は市の学校建設事業を分担し、現行の制度では不可能とされていた教室の先行整備を主として実施する。

横浜方式といえるこの公社制度は、児童・生徒の立場から人口急増地域での学校施設整備のあり方をしめたもので、大きな前進であると同時に他都市にたいし先導的役割をつとめたといえる。

五〇〇教室に達したプレハブ校舎が姿を消し、特別教室が整備され、教育環境が改善される日も近い。

教育環境の整備

校舎建設の実績は年々伸びている。年間の建築総数は昭和四十二年三〇四教室、四十三年三三二教室、四十四年四九〇教室、四十五年は一举に七七五教室の建設を予定している。四十五年に学校建設公社が予定している二〇〇教室を加えると、一、〇〇〇教室に近い建設を進めることになる。建設事業量の増大により、校舎の鉄筋と木造の比率も四十二年の四九・

一セントから、四十五年は六〇パーセントと大きく上昇した。学校建設公社の設立により、校舎の先行整備が可能になったことから、児童急増地域での教室不足は、解消の方向にむかった。しかし、既成市街地にある学校は、郊外地での学校対策のしわ寄せがおよんだため、施設面での整備の立遅れの現象が生じてきている。この対策の強化が、問題となっている。暗い教室を一扫するということで、四十四年と四十五年で三、二〇〇教室に照明が付けられた。また四十五年から二カ年で木造校舎の外壁と内壁の塗装を実施し、学校環境の美化をはかり、下水道が整備されている、中・南・磯子・鶴見の各区の学校では、便所の水洗化工事を進めている。

校舎の改築事業は、一五校を危険校舎改築事業として、四十四年から五カ年計画で実施中である。その他、敷地の狭い学校、地盤の悪い学校など立地条件の悪い学校七校は木造校舎の鉄筋化工事をおこない、明るい環境の中で学べるようにした。児童を公害からまもり学校環境を改善するため、さき小学校二校の移設をおこなったが、四十二年度は工場地帯の学校二校の騒音防止工事、四十三年度は交通騒音防止工事四校、工場騒音対策一校、大気汚染・騒音・悪臭の総合防止工

表 2-13 義務教育学校講堂・プール整備状況

年度	講堂			プール		
	小学校	中学校	計	小学校	中学校	計
36年	1	1	2	1	1	2
37	4	1	5	2	3	5
38	6	4	10	8	5	13
39	14	10	24	13	4	17
40	14	10	24	10	5	15
41	15	10	25	11	5	16
42	15	10	25	11	5	16
43	16	0	16	11	5	16
44	8	1	9	12	5	17
45	6	1	7	11	5	16
保有校数	139	62	201	115	51	166
未保有校	36	6	42	58	15	73
保有率	79.43	91.18	82.72	65.71	75.00	68.31
未保有率	20.57	8.82	17.28	34.29	25.00	31.69

注：1. 学校数は本校の数、45年度は予算。

2. 教育委員会施設課調べ

事一校、四十四年度は交通騒音防止工事三校を実施し、別に基地騒音対策として毎年二校の鉄筋化による防音工事を進めてきた。四十五年はこのほか、工場地帯の小学校三校に空気清浄機を設置することになっている。

講堂・プールは逐年整備され、講堂の保有校は小学校一三九校、中学校六十二校となり、保有率は八三パーセントとなった。プールも小学校一一五校、中学校五一校となり、保有率は七〇パーセントに達した。敷地の関係から二層三層と立体化による工夫がされ、保有率は年々上昇してきている。

勤労青少年のための学校である横浜工業高等学校を総経費六億円をかけて建設中で、四十六年に完成すると、鉄骨七階建の近代的な設備を持つ定時制専門の工業高等学校に生まれかわることになる。また金沢高等学校は、四十六年で校舎改築

工事が終了する予定である。

特殊教育充実のための対策として、盲学校・ろう学校の全面改築工事を四十三年に完了し、四十五年度は精薄養護学校を新設、さらに精薄尼を対象に職業教育の徹底をはかるため、職業実習センターを根岸中学校内に設置した。

特殊学級は七七校に設置され、一一八学級あるが、従来の精

薄対象のほか言語障害五学級、難聴三学級、情緒障害二学級が設置されており、四十五年度はさらに弱視学級二学級を新設する予定である。しかし、今後障害別教育を進めるについては、教員養成の問題を同時に解決する必要がある、関係機関に強い働きかけをしている。

教育費の父母負担をなくすため、予算費目ごとの解消策をとってきた。その結果、教職員給与費・教材備品費・燃料費・光熱水費・施設建設費などについては、完全に父母負担がなくなった。このように年次的に項目別に市費の充実をはかることにより、P.T.A.後援会などによる負担を軽くすることにつとめ、四十五年は学校徴収金でまかなわれていた学校図書費を市負担に切りかえることになった。義務教育にたいする父母負担の状況は、四十三年度実績で全体経費の一六パーセントとなり、公費の増加により年々減少してきている。児童一人あたりの決算額の推移も四十一年一、〇八〇円、四十二年一、〇一四円、四十三年九三三円と父母負担の低下傾向をしめしている。今後とも私費負担(P.T.A.後援会などの負担)をなくすため、学校運営の標準を定め、不足部分に公費を充当し、教育内容の充実をはかるとともに、寄付行為の

事前協議制度の活用と、さらにP.T.A.後援会などの会費についても、適切な助言と指導により、父母の負担を軽くする方針である。

11 公害対策

事前に手をうつ

横浜市では、公害行政に積極的に取り組むため、昭和三十九年に公害センターをつくり、地域住民の安全、健康保護、生活環境の保全という問題に積極的な姿勢をしめしてきた。公害の発生源となるような産業活動も、それを計画・建設の段階からよく調査・検討して、事前に公害防止対策をたてるよう指導すれば、十分に公害を防ぐことができることになる。これらの手法を取り入れて、企業の公害防止をおこなってきたのが、「公害防止の横浜方式」である。

三十九年に、電源開発株式会社の磯子火力発電所が横浜市の

新しく造成した根岸埋立地に立地することに決定したことについて、住民から反対運動がおこった。これについて、気象条件の調査や、風洞実験などの科学的調査を加えて十分に検討した結果、亜硫酸ガスの排出濃度や煙突の高さ、集じん機の設置、立入り調査、もし公害が発生したとき、企業で積極的にその公害防止措置をしない場合の代執行などの項目をふくめた申し入れをし、会社側からその申し入れを受けられる旨の回答を取り付けて、その立地を認めた。これが、自治体と企業との間に文書によって、法令の基準よりもきびしい条件をつけて、企業がぐることを認めた最初である。

いまや各地で、公害が大きな社会問題となっているが、その対処のしかたをみると、つぎのように分けられる。①企業を誘致するのに積極的なあまり、公害対策がおくれ、公害が顕在化し、健康に重大な影響をおよぼしている。②企業の立地について、公害防止の観点から問題があり、進出に反対である。③企業の進出について、科学的によく検討をし、公害対策を十分におこなうならば、住民の健康が保護され、環境が保全されるという保証をえたらうで立地を認める。このうち横浜市は③の方針を取り、企業と住民とが共存できるように

は、公害防止について企業側に最大の努力を要求し、住民の健康保護と環境保全の確約がえられてはじめて、その立地を認める方式をとっている。そのためには、市民運動による支援、企業側の自主的な協力と市の積極的な態度、資料の公開の原則、科学的判断の確立などが基本となって推進されてきた。とくに大気汚染に関係する亜硫酸ガスについては、市独自の環境基準をもうけて、現在の法律が煙突一本ごとの規制であるのたいして、工場全体の煙突にたいして複合最大濃度（何本かの煙突からの煙がかさなって、濃度が高くなつたときの最大濃度）で規制する、煙突一本のいわゆる点汚染源にたいしてではなく、多数の煙突をまとめた面汚染源にたいして規制をしてきたところに特徴がある。いままでに電源開発をはじめとして、その後、東京電力・日本石油精製・東京ガス・アジア石油などの大手企業、および根岸埋立地の「ハ」地区に進出する中小企業とも、それらの文書を交換し、公害防止についての規制指導をしている。

て強い姿勢で規制をしており、また調査・検討などによって得た資料は、広く市民に公開して、一体となって公害防止行政を進めていくところにある。市民の強い協力があってこそ、目的に一步一步近づいていくことができる。

効果のあったLNG

公害には、大きく分けて大気汚染・水質汚濁・騒音とあるが、健康にもっとも関連の深い大気汚染については、工場などからの亜硫酸ガス、粉じん、また自動車の排出ガス中の一酸化炭素、さらに最近とくにクロロズアブされた鉛化合物の問題がある。硫黄酸化物（亜硫酸ガス）については、昭和四十四年二月に環境基準が閣議決定された。

横浜市では現在、市内六カ所（鶴見保健所・港北区総合庁舎・神奈川区総合庁舎・中区加曾台・磯子区総合庁舎・保土ヶ谷区桜が丘高校）で自動測定器によって、亜硫酸ガス・粉じん・風向、風速の連続測定をおこない、テレメーター（電送装置）によって、市庁舎内の公害センターへ電送し、集中監視をおこない、電子計算機を使って解析・集計をし、汚染状況がある一定条件になると注意報を出して、三五工場にたい

表 2—14 硫黄酸化物濃度年間平均値

測定地点	昭和41年	42	43	44
鶴見保健所	*0.064	*0.073	*0.059	*0.056
神奈川区総合庁舎	0.031	0.039	0.033	0.035
港北区総合庁舎	0.028	0.037	0.033	0.026
中区加曾台	0.040	*0.055	0.049	0.049
磯子区総合庁舎	—	0.036	0.034	0.038

注：1. * 印は環境基準をこえる濃度
2. 衛生局公害センター調べ

して操業短縮や燃料の良質化による亜硫酸ガスの排出量の減少を指示している。

硫酸酸化物の環境基準には、①年間八、七六〇時間の二十四時間平均値が〇・〇五ppm以下②一日平均〇・〇五ppm以下の日数が年間七〇パーセント以上③一時間値が〇・一ppm以下の時間数が年間八八パーセント以上④一時間値〇・二ppm以下の時間数が年間九九パーセント以上などの条件が定められている。横浜市の四十一年以降の経年変化を環境基準とくらべてみると、四十二年をピークとして、順次減る傾向をしめしている。四十四年の結果をみると、鶴見保健所の値が環境基準に不合格の項目が多く、ついで中區加曾台が基準すれすれの値である。中區・磯子区の前面には根岸・本牧の新設工業地帯があり、電力・ガス・石油などの大手企業が立地し、操業しており、その影響をかつむために、中區加曾台と磯子区総合庁舎に測定点がもうけられているが、いずれもその測定点に影響をおよぼすであろう風向でも、高濃度の出現は認められない。これは、さきにも述べた横浜方式によって、事前に十分、規制をした結果である。とくに東電の南横浜火力発電所は、当初の計画では重油専焼の火力発電所の予定で

あったが、これを認めると根岸・本牧地区の重油消費量は鶴見・神奈川地区の既設工業地域の重油消費量に匹敵することが予想され、それにもなつて亜硫酸ガスによる影響を無視できないことが予想されたので、東電にたいし、排煙脱硫または他の燃料への転換を要望し、折衝の結果、燃料として液化天然ガス(LNG)を使うことになった。LNGはメタンを主成分(九九・六パーセント)とするまったく硫黄分をふくまない燃料で、大気汚染対策としては、最良の燃料であるが、産出する地域がかぎられており、今回、東電が南横浜火力の一、二号機用として東京ガスと提携して輸入しているのはアラスカからのものである。零下一六二度に冷却して液化した天然ガスを、冷凍タンカーで東京ガス根岸工場まで運び(年間九六万トン)、東京ガスが一部都市ガス用として使用(年間二四万トン)し、残りのLNGは東京ガスが気化して東電に送り、発電用燃料として使っている。

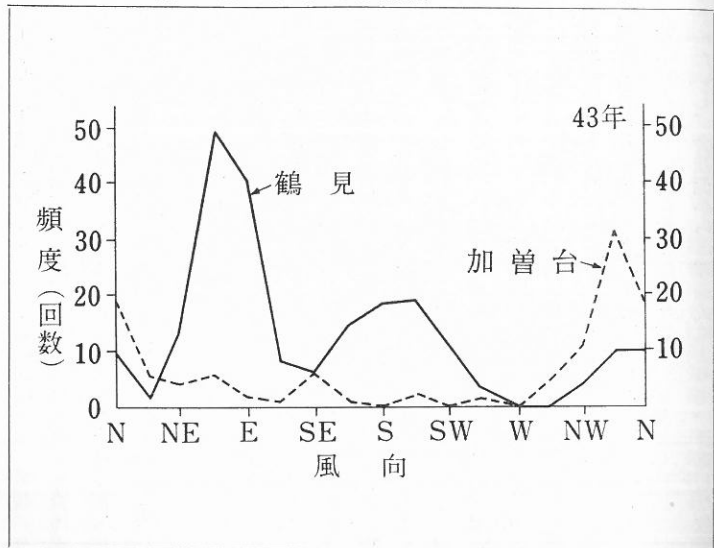
ついで認めたものである。四十五年にはいり、さらに三号機について申請がなされたので認めたが、今回のLNGはインドネシアのブルネイから輸入するものである。

LNGを燃料として使うことにより、根岸・本牧地区全体の亜硫酸ガスの排出量は、当初(三十九年)の予測にくらべて、一五分の一以下に減った。

既設工業地帯の規制に着手

しかし、中區加曾台の環境基準の条件に不合格の点を解析してみると、北西ないし北からの風のとぎに、高濃度がおこっている。つまり、横浜市の大気汚染源は横浜市北部の京浜工業地帯にある。すなわち、川崎・鶴見・神奈川地区の一連の工業地域の規制をさらに強めないかぎり、これ以上の改善は望めない。そこで横浜市では昭和四十四年、学者グループによる「既設工業地域公害対策調査会」をつくり、鶴見・神奈川区内の大手三五工場にたいし、その現況と将来の計画、公害問題、企業の立地の特性などを調べ、今後の方針を検討した。新設工業地帯のみにきびしく、既設の工業地帯は野放しの状態でよいのか、という決してそうではないが、新設に

図 2-4 0.2 ppm をこえた際の風向頻度



たいしてはできることでも、既設となると種々の問題がある。しかし、現在の公害の状態からみて、早急に基本的な施策をうちだし、軌道にのせないかぎり、環境基準の達成はむしろかしいことになる。調査会の調査結果は①項目の提言として、市長にだされたが、その概要は、①市は公害対策を、広域対策の関連のもとに、長期的展望のうえにたつて、工場の新設・分散を積極的にはかって、公害の消滅・除去に努める②市は公害対策の基本構想をたて、工場の診断・助言・指導を適切にするような機構の確立③国にたいして対象地域の公害対策を具体的にせしめし、法制上の措置と財政援助を求める④広域的な観点からの関係行政機関との共同監視・調査などをする⑤対象地域内の空間の合理的利用と工場の社会的責任の自覚⑥環境汚染監視体制を強め、地域別のグループ化構想⑦大気利用計画にもとづいて、時限的汚染源対策構想の公表⑧水質汚濁対策・産業廃棄物対策の推進と具体的措置⑨国と関係行政機関とが協力して広域水質汚濁防止対策をたてる⑩環境汚染源を都市廃棄物総体としてとらえ、合理的な処理体制をたてる①などが提言された。これらの提言にもとづいて、対象工場にたいしては、これからの計画と公害防止対策につい

て話し合いをして、横浜方式による規制によって、環境の保全をはかるため推進していくが、とくに大気汚染・水質汚濁対策は広域的に対策がとられるべきものであり、東京都・川崎市など首都圏全体が連携を密にしていかなければならない。

日本鋼管は〇・〇一二ppm

川崎、横浜両市にまたがって存在する日本鋼管京浜製鉄所が扇島の前面の海域を埋め立てる(約四三〇万平方メートル)ことよって、既設の老朽化した施設を更新し、粗鋼生産六〇〇万トンの生産設備を移転したい意向をしめし、横浜市と川崎市に埋立の申請をしてきたのが、昭和四十四年三月であった。鋼管の申し入れを受けて、県と横浜・川崎両市は「扇島埋立対策協議会」を結成し、事務局を横浜市として、鋼管側と接衝をかさねてきた。協議会としては同年九月、①亜硫酸ガスの複合着地濃度を〇・〇一ppm以下とする②硫酸酸化物の総排出量を一時間あたり八七七立方メートル以下とする③風洞実験をおこなって確認する④粉じん対策について、など数項目の申し入れをおこなった。

これにたいし、会社側からは理論式によって、計算した数値

の〇・〇四ppmがしめされ、さらに〇・〇三ppmと下げてきたが、風洞実験による確認を要求し、その実験の結果は〇・〇五六ppmとなった。これを改善して〇・〇三三ppmまで下げ、総排出量は一、三一五立方メートルとなったが、協議会の要求とは開きがありすぎ、四十五年八月協議会としては六項目にわたる要望事項を再度鋼管側に申し入れた。そのおもなものは、①燃料の低硫黄化②コークス炉ガスの脱硫③ボイラーなどの扇島への移転④既設地域における集中化⑤排煙脱硫⑥鉄鉱石産地における焼結などであった。横浜市としては、新設工業地域に要求してきた横浜方式にもとづいて、〇・〇一ppmという基準を既設の工業地域でも実施(アジア石油・東電)しており、日本鋼管だけが別格でありえないことから、さきの六項目の要求を協議会の了解のもとに、協議会の要望事項として、申し入れたのであった。九月三日にいたり、会社側からコークス炉ガスの脱硫などをふくめて検討した結果、地上濃度は〇・〇一八ppm、総排出量は七九六立方メートルという数値がでた、と回答された。この回答について第一回目の協議会を開き、検討した結果、さらに脱硫率の向上、LNGの使用によって低減させることが可能

と判断され、九月十七日、横浜市長は県知事・川崎市長と首脳会談をおこない、同日、日本鋼管社長に脱硫率の向上とLNGの使用などによって、〇・〇一二ppm、硫酸酸化物の総排出量六五〇立方メートル以下の要望をし、社長もこれを了承し、一年有余にわたる交渉も妥結をみた。これまで公害対策のとりこがった既成工業地帯に、画期的な先例をひらくことになった。今回の交渉は県・川崎市・横浜市で協議会を結成して、会社側と話し合いを進めてきたが、これは日本鋼管が両市に立地していたためもあるが、大気汚染のように広域的に影響のおよぶものにはたいしては、今後、各自自治体が協力して監視・管理体制を整えていかなければならないだろう。

対策に都市連盟構想も

しかし、現実には大気汚染・水質汚濁などの広域公害にたいして、各自自治体は積極的施策をもって取り組んでいるが、その規制・指導・監視体制は一体化されておらず、横浜市が横浜方式によって強い規制・指導をしても、他の地域からの影響によって状況が悪化されることがある。東京都と川崎市、川崎市と横浜市がそれぞれ、大気汚染の状況が悪化したとき

に、相互に連絡をとり、同時に注意報を発令するなどの措置体制を昭和四十四年以来とってきているが、最近の光化学スモッグをはじめとする大気汚染の状況は、さらに広域的現象をしめしている。

大気汚染や水質汚濁については、発生源地域と被汚染地域とが同一自治体の行政区域内に限定されるとはかぎらない。京浜・京葉工業地帯では、隣接都県市間における汚染質の伝播について、十分な対策・規制・管理体制がとられなければ、広域公害に対処することができない。そこで各自治体が協力して、広域公害問題についての連絡機関をつくることが必要になってきた。横浜市は四十五年初頭に「東京湾岸公害都市連盟」の構想を表明し、東京都・千葉県などにも呼びかけて、広域公害にたいする体制の整備をはかるように、話し合いを進めているが、これによって京浜・京葉工業地帯の長期展望のうえにたつた工場の立地規制や汚染源対策、監視管理体制の一体化などが進むことになろう。

2 安全なくらし

1 都市公害

実態をつかみ規制・監視

市民の健康をまもり、快適な生活環境を保つためには、工場や事業所から排出される粉じん、亜硫酸ガス、その他の有害物質、または自動車の排出ガス中の一酸化炭素や鉛化合物、さらに産業活動にもなつて排出される廃液などを、強く規制していかなければならない。

しかし、規制するだけで、監視をおこなうと、せっかく規制しても効果があがらない。効果をあげるためには、つねに排出源にたいしての監視と実態を科学的につかむことが必要である。

公害センサーでは大気汚染・水質汚濁・騒音などについて、その実態と規制・指導の効果などをつかみ、また今後の対策の資料とするため、科学的な測定器を設置して常時監視をし、また昭和四十五年度内には設置が終るように仕事を進めている。「大気汚染関係」大気汚染については昭和四十四年二月に硫酸黄酸化物（亜硫酸ガス）についての環境基準が制定され、横浜市のような既設工業地帯をもつ既存の汚染のあるところは、五十三年までに環境基準を達成するように目標が定められている。われわれが生きていくうえで、もっとも必要とする空気が汚染されていたのでは、健康に重大な影響をおよぼすこ

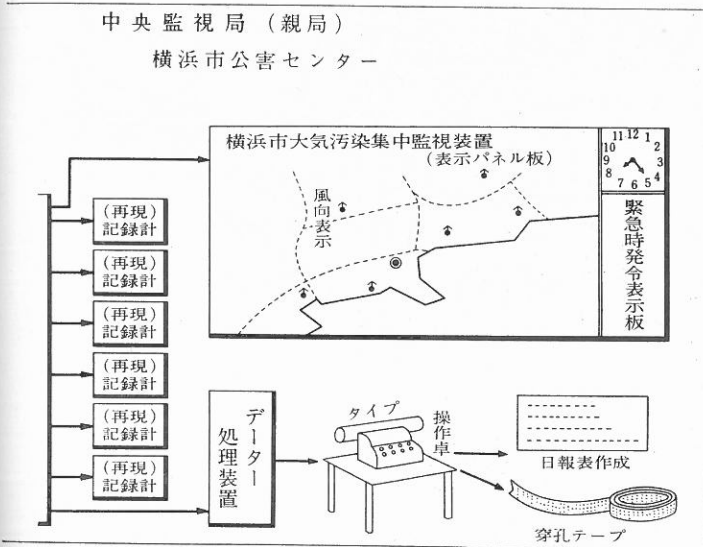
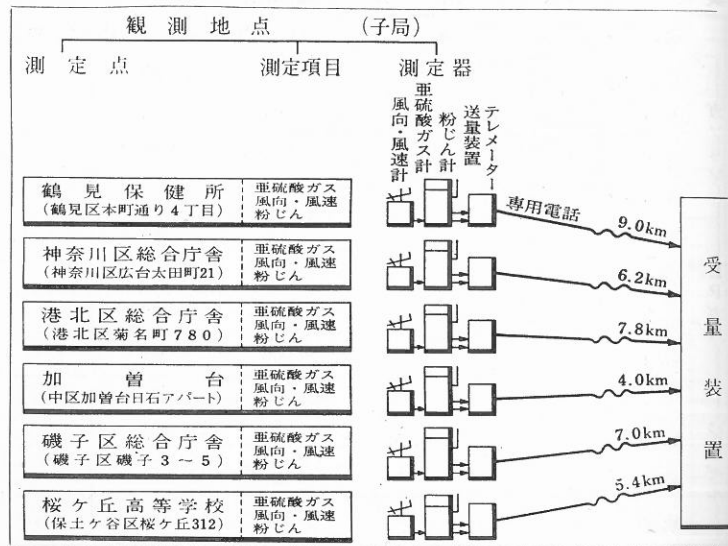
とになるので、その汚染状況をつねにつかむために、三十九年に最初の常時監視用の亜硫酸ガス自動測定器を設置した。それ以来、順次増設し、四十一年からは有線方式によるテレメーターによって、現在市内六カ所にある測定器のデータ（亜硫酸ガス・粉じん・風向・風速）を公害センターで集中監視し、常時実態を知ること努めている。このデータによって、汚染状況が悪化したとき（ SO_2 ・ $2PPm$ 以上が二時間続き、さらに汚染が続くような気象条件のとき）には、市独自のスモッグ注意報をだして、工場など発生源にたいし、燃料に硫黄分の少ないものを使用したり、操業を短縮することなどを要請する。現在、対象工場は三五工場ある。四十五年度はさらに西区・金沢区の二カ所に増設し、監視体制を強める。また大気汚染は気象条件による影響を無視することはできない。とくに気温の立体的な変化、上空の風向・風速の状態によって、汚染状況が大きく変わるため、これらの実態を観測するために、東京電力の横浜火力発電所と日根根岸製油所に協力を頼み、両者の一五〇メートルと一三〇メートルの高煙突に、それぞれ気温・風向・風速の測定器を数カ所取り付け、立体的な観測を四十四年から実施し、テレメーターによって、

公害センターで集中監視している。とくにこのデータは、今後大気汚染の予測に必要な貴重なデータを提供するものと期待している。これによって、今後は電子計算機をもちいて、汚染の予測をおこない、発生源にたいして事前に規制をおこなう体制を確立する予定である。

〔自動車排出ガス〕 都市部においては交通渋滞がおこり、自動車の排出ガスが付近の住民の健康に影響をあたえており、大きな社会問題となっている。自動車の排出ガスには、一酸化炭素・炭化水素・窒素酸化物・鉛化合物などの有害物質がふくまれており、とくにガソリンエンジンからは一酸化炭素の排出が多く、また鉛化合物も同時に排出される。いずれも、われわれの健康に関係するものであり、また最近では、太陽光線の中の紫外線の影響による光化学反応によってオキシダント（オゾン）が発生し、これが目を刺激したり、のどを痛めたり、いろいろの影響をおよぼしている。

公害センターでは昭和三十九年以来、市内の主要な地点で、排出ガスによる汚染状況を定期的に測定してきたが、四十四年は桜木町駅前に一酸化炭素の常時監視装置をおき、観測を続けてきた。四十五年度はさらに鶴見・磯子・保土ヶ谷の三

図 2-5 監視体制図



カ所に増設を予定し、測定項目も一酸化炭素のほかは炭化水素、窒素酸化物、オキシダント、粉じんなどの汚染質も加えて、テレメーターによって集中監視することにした。これらの定点以外のところについては、亜硫酸ガスなどといったしょに公害測定車によって適宜出動して調査している。これらの測定結果によっては積極的に交通規制、乗入れ禁止などの措置をとって、地域環境の浄化がはかれるよう、関係機関と連携をとっている。

一酸化炭素については四十五年二月に環境基準がもうけられ、市民の住居地区（車道部分は除く）で、①連続する八時間の平均で二〇ppm以下。②連続する二四時間の平均で一〇ppm以下と決められた。一酸化炭素の排出量は、ガソリン自動車が一番多く、ついでLPGとなっている。ジーゼル自動車からはほとんど排出されない。鉛化合物についてはガソリンのオクタン価を高めるために、四アルキル鉛という毒性の強いものがふくまれており、それが燃焼することによって排出されるものである。ハイオクガソリンよりはレギュラーガソリンの方が鉛含有量が少ないので、できるだけレギュラーガソリンを使うことによって、環境汚染を防がなければならない。

らない。市役所の自動車については、すべてレギュラーガソリンに切りかえている。同時に一酸化炭素の排出量についても、新車については平均で二・五パーセント以下という規制があり、中古車については、四十五年八月以降はアイドリング時で五・五パーセント以下の規制を受けることになる。エンジン調整などによって規制値以下になるようにしなければ、車検が不合格となる。一酸化炭素による環境の汚染状況をみると、二〇ppmを上まわるところもでている。交通量も関係するが、むしろ交通の渋滞するようところに高濃度がかかわられている。

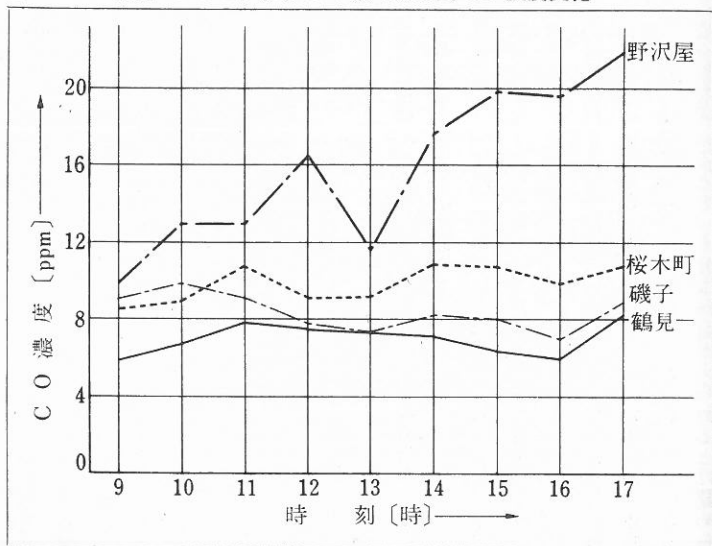
鉛化合物については、市内各地で測定した数値をみると、桜木町駅前・伊勢佐木町が高濃度をみせている。厚生省の暫定的な基準によると、空気一立方メートル中に五マイクログラム以下（一日平均）となっており、一部でこれを上まわるところもあるが、全体としてはとくに高い方ではない。他都市の状況を見ると、札幌市で六一・二、函館四一・五、東京都庁前七・四一〇・六マイクログラムとなっている。

〔水質汚濁関係〕 われわれは、いろいろの目的に多量の水を利用しているが、その目的に支障のない水質が確保されなけ

表 2-15 自動車排出ガス中の有害物質の排出量（一例）

運転条件	CO (%)	H.C (p.p.m)	NO (p.p.m)	SO ₂ (p.p.m)
アイドリング	5.5	1,100	500	0.00
ガソリン 加速 (0→40 km/h)	1.8	500	2,500	
定速 (40 km/h)	1.3	300	2,000	
減速 (40→0 km/h)	2.0	2,000	30	
アイドリング	3.5	600	40	0.00
LPGガス 加速	1.6	270	1,100	
定速	0.7	160	4,500	
減速	2.7	3,000	60	60
アイドリング	0	400	60	
ジーゼル 加速	0.05	200	900	
定速	0	120	600	
減速	0	350	40	

図 2-6 昭和 45. 1. 29 から 2. 4 までの平均 CO 濃度変化



ればならない。横浜市内の河川は、内陸部の開発に比例して、年々その水質が悪化してきているが、下水道の整備にともなうて、じょじょに改善されるであろう。しかし工場などから排出される有害な排水・廃液については、十分に監視し、企業の責任において、処理してから排出するように指導しているが、そのためには工場などの排出口での排水の水質の状況・排水量などをつかまねばならない。また河川の水質の実態も調べておく必要がある。工場の排水・河川の水質などについては、公害センターと市衛生研究所・下水道局が一体となつて、共同で調査をしており、横浜港湾水域についても水質の調査を始めた。横浜市では現在、金沢・富岡地先の埋立計画を進めており、将来は金沢区の平潟湾が貴重な水域として残ることになるので、とくにこの水域については、研究会をもうけて、魚貝類におよぼす影響もふくめて工場排水・海底土などの調査研究をしている。柏尾川は境川と合流して藤沢市の江の島へ流れているが、海水浴客への影響、農業用水としての水質の保持などを考慮して、柏尾川では自動測定器による常時監視を昭和四十五年から開始した。水質に関する環境基準が四十五年四月に決定され、それにもとづいて、河川

表 2-16 鉛化合物地区別調査結果

	平均	最高	最低
桜木町	5.77	9.5	2.2
伊勢佐木町	3.39	11.76	0
峰沢	0.32	0.95	0.08
三ツ沢	2.64	5.19	0.29

注：1. 単位はマイクログラム/m³
2. 衛生局公害センター調べ

ごとの水質基準がしめされるが、横浜市でその適用を受けるのは鶴見川とその支派川である。

〔放射能関係〕 昭和四十二年、日本原子力船開発事業団は、わが国最初の原子力船の建造にあたり、その母港を横浜港内の根岸埋立地、「ハ」地区に設置したい旨、申しでてきた。原子力商船は原子力潜水艦よりも安全性については十分に確認されているということであったが、母港となると原子燃料の交換、放射性廃棄物の処理などがおこなわれることになり、その安全性を考えると、十分な保証がえられるとは認めら

れなかつたので、原子力船の母港を設置することについては断つた。しかし、原子力船の建造計画は進められ、四十七年一月には完成し、わが国初の原子力燃料による船舶が運行を開始する予定である。「むつ」と命名された原子力船も運行を始めれば、当然、横浜港にも入港することが予測されるので、横浜港内が、まんにち放射能によって汚染されるようなことがある場合にも迅速にその実態がつかめるよう、放射能の監視測定装置を設置することとした。入港の際に接岸するであろう予定地付近に設置して、放射能の空間線量と海水中の線量を測定することにして、四十五年秋から測定を始め、平常時の状態をつかんでおくことにした。これが将来、入港するようになった場合、まんにち異常があったときの基礎資料となるので、このような問題については、日常の監視体制が安全確保の上からも重要なことである。

交通公害にも事前調査

都市における公害問題のなかでもっとも多いのが、騒音問題である。とくに住宅と工場との混在が公害の発生に拍車をかかっているが、また都市が過密化し、住宅・工場がふえると

もに、交通量の増加による交通騒音も激しくなってくる。交通騒音には自動車・鉄道・航空機などによるものがあるが、交通騒音は、工場騒音と違って発生源において、これを防止することは非常に困難である。市街化が進み、交通量がふえると、道路は立体化や堀割式・地下式や高架式などになる傾向にある。とくに最近、続々と建設される高速道路についても同様のことがおこなわれており、都心部の渋滞の多いところでは排出ガス関係の影響が多く、高速道路など通過交通量の多いところでは、騒音による影響が大きい。

このように交通機関による公害が問題となつてきていた昭和四十一年四月、国鉄は東海道線の混雑緩和のために、東京—小田原間に複線をもう一本ふやす計画を発表した。この計画によると、線増区間内の品川—平塚間は、現在の旅客線に平行している貨物専用線があるので、品川—大船間はこれを旅客線に転用し、別に貨物線を新設し、横浜市内の鶴見—戸塚間は現在線に平行して、線増をおこなうことが困難なので、別線で線増をおこなうというものである。この別線区間は一五・六キロメートルに達する。そのうちトンネルの部分が約七〇パーセント、高架部分九パーセント、残りが平地部分と

なる。

この計画が発表されると別線予定地付近の市民から反対運動がおこった。貨物線が通ると騒音・振動のために、これまで静かであった生活環境が破壊されるということ、この計画そのものが根本的な通勤緩和対策となりえないという批判であった。四十二年八月、市では、神奈川県輸送力増強促進を国鉄に要請してきたが、新貨物線の具体的路線について賛成したわけではなく、市民の生活環境保全の立場から、市公害センターに騒音・振動の影響調査を実施させ、その結論がでてから市の態度を決める、との考えを明らかにした。公害センターは、四十二年八月から四十三年五月まで、既設路線を使って、騒音・振動の距離による減衰、列車速度や重量との相関、軌道構造(平地・隧道・高架)による相違などを明らかにし、沿線住民への影響がどの程度かを解析推定した。また社会科学者の検討も学者に加えてもらい、その結果、四十三年八月、国鉄と反対同盟にたいし、報告書と社会科学者の立場からの提言をしめして、市長は「新貨物線の必要性と公害を少なくする点では、国鉄も住民も一致していよう。国鉄と住民の話し合いを科学的なものにするため、この報告書をもとに

して、十分に両者で話し合ってもらいたい」とのべており、その後、数度にわたる話し合いがあった。四十四年七月市長は、「現段階では、新貨物線の計画は必要やむをえないものと考えられるので、新貨物線の建設を前提として話し合いをまとめるため、協議会をもうけて検討することとしたい」と提案した。

この結果、四十五年二月、「新貨物線公害対策協議会」が発足した。この協議会は学識経験者・住民代表・国鉄・県・市の関係者からなる構成で、具体的な公害防止対策の内容について検討にはいつている。

事前に十分な検討をすることによって、公害の予防をはかり、環境破壊を防止しようとするものである。

工場移転と公害問題

横浜市では、戦前から海面の埋立によって、工場用地が造成されてきたが、戦後も鶴見区大黒町、中区・磯子区の本牧根岸地区の埋立がおこなわれ、工業地帯が造成された。昭和三十九年以降進出した本牧根岸地区の工場にたいしては、いわゆる「横浜方式」で、法律や条例の基準以上の規制によって、

環境の破壊が防止されているが、現在、埋立中の「ハ」地区についても同様の規制がおこなわれる。とくに中小企業を主とした移転用地であるため、当初から十分な対策が必要である。さらに同業種のものについては、共同処理施設の設置や燃料のガス化について話し合いを進めているが、現在、計画中の金沢地先の埋立にともなう中小企業の移転についても、同様の計画をもって検討している。

日本鋼管株式会社の京浜製鉄所の扇島移転問題については、すでにふれたとおりである。

行政機構も総合的に

最近の公害の内容は技術の進歩・産業の発展にともない、その内容も複雑になり、また都市の発展・開発に比例して苦情・陳情の件数もふえる一途をたどっている。

これらの公害問題に対処するためには、公害行政機構の確立も重要なことであるが、公害行政を担当する部局だけで問題を解決することはむずかしく、他の部局との関連、あるいは神奈川県・東京都・川崎市など他の自治体との連携が必要となってくる。それはとくに大気汚染・水質汚濁など広域的な

公害に関しては、重要な問題である。公害の内容によっては、建築局・道路局・下水道局、あるいは計画局といるいろいろの部局と関連が生じ、また協力がなないと解決できないこともあるので、公害センターでは「公害対策連絡調整会議」をつくり、他の部局との関連する公害に関しては、随時他部局の関係者を招集して、総合的に解決するよう協議をしている。たとえば水質汚濁関係であれば、下水道局・港湾局・企画調整室などと、また工場の新規立地については、計画局・企画調整室・埋立事業局・建築局などと話し合いをしながら対策を進めている。

公害の苦情・陳情の処理や機械類の設置届などは、市内の保健所および支所(計一五カ所)の衛生課が窓口となっている。年々、その件数はふえる一方で、その処理および規制指導に苦勞しているのが現状である。横浜市の公害対策の基本的施策や新設工業地域などの公害対策などについては、市長の諮問機関として「横浜市の公害対策協議会」が市条例にもとづいてつくられており、市長の諮問に答えて調査・検討をし、市の公害行政の推進役となっている。また昭和四十五年六月には市議会に「公害対策特別委員会」がつくられた。

表 2-17 公害問題処理状況経年推移

年次 種別	昭和38年		40		42		44	
	発生件数	解決件数	発生件数	解決件数	発生件数	解決件数	発生件数	解決件数
騒音	56	18	99	101	231	208	292	286
振動	9	3	2	6	32	20	27	34
廃液	3	2	10	10	15	19	30	17
ばい煙	40	19	38	40	57	63	65	80
ガス	4	1	1	2	35	8	13	16
粉じん	13	3	23	18	13	26	37	41
悪臭	17	7	41	39	87	105	136	95
その他			4	3	4	2	14	5
計	142	53	218	219	474	451	614	574

注：衛生局公衆衛生課調べ

2 交通事故

記録の更新続く

市内の自動車保有台数と交通量の急増にともなって、自動車の騒音・排出ガスによる大気汚染、あるいは、交通事故など交通災害は多様化し、深刻化している。なかでも、人命のかかわりあいがもっとも直接的で悲惨な交通事故は、車の増加に比例しながら慢性的に毎年三〇パーセント以上もふえ、つぎつぎに記録を更新している。

昭和四十年三月末、一二万三、〇七八台であった市内の自動車保有台数は、四十四年三月末には二万三、五六一六台に達し、二倍以上に増加している。しかも、モーターゼーション

の主流と考えられる小型乗用車が、貨物車をしのいで、二万六千四百二台の増加をしめし、保有台数の半数に近い一〇万一千二百三十三台に達するとともに、毎年、増加台数の半数以上をしめしている。

表 2-18 市内自動車保有台数推移

区分	年次	昭和35年		40		44	
普通貨物車		4,979	9,033	14,529			
乗合用		671	1,661	2,916			
普通乗用車	}	8,123	1,005	1,348			
小型乗用車			28,571	101,223			
小型四輪貨物		10,843	25,937	54,119			
小型三輪貨物		12,131	5,283	1,972			
特殊用途車	}	2,069	3,209	4,853			
特殊建設機械			944	1,846			
被けんいん車		—	—	722			
小計(登録自動車)		38,816	75,643	183,528			
届出自動車		13,138	37,435	52,133			
総計		51,954	113,078	235,661			

注：各年3月末現在
資料：「横浜市統計書」(総務局統計課)

三十五年以来、市内の自動車保有台数は急激に伸び、四十四年までの一〇年間で約五倍に達したのである。モーターリゼーションは、道路事情にかわりなく、爆発的に、しかも、とどまることなく進展している。四十三年との比較で、いちじろしく交通量(一二時間)が増加している地点は、一般国道一号线金港橋際(横浜駅前)一一・九パーセント、一五号线花月園入口一七・七パーセント、一六号线磯子警察署前一三・八パーセント、横浜厚木線二俣川派出所前(保土ヶ谷区)九・二パーセント、一般県道平戸桜木町線大池バス停(南区)八・七パーセント、青砥上星川線白山町(港北区)三六・八パーセントになっている。

これに反して、道路の整備・拡充・新設などは、自動車の保有台数や交通量の増大にくらべその伸び率はきわめて低い。

危険は裏通りに

急激に、しかも、予測をこえて進展するモーターリゼーションのスピードに、巨額の経費と時間を必要とし、かつ困難な土地問題をかかえる道路行政は追いつかないのである。したがって、道路と交通量のアンバランスは、自動車交通の過密化

八人、国道一五号線一六人となっている。とくに、国道一六号線は、国道一号线とならび四一人ともっとも多い死者数をしめしているが、延長距離は国道一号线の約二分の一であることから考えると、死亡密度が非常に高いことがわかる。

表 2-19 市内交通事故発生状況推移

年次	件数	死者	傷者
35年	9,535	251	5,852
36	10,606	260	6,166
37	10,332	207	5,877
38	10,668	207	6,376
39	10,519	263	6,805
40	11,670	203	7,915
41	13,175	202	10,392
42	14,670	192	13,968
	(人身) 10,872		
43	(人身) 13,042	206	17,483
44	(人身) 13,542	245	18,676
参考：神奈川県下の交通事故			
44	(人身) 33,975	763	47,379

となり、深刻な交通渋滞をもたらしているが、渋滞を避ける車が表通りから裏通りへ、裏通りからさらに細街路へと流れ込み、車のもつ凶器性と相まって、交通事故を激増させる原因になっている。こうして、交通事故は市街地中心部にとどまらず、非市街地域や裏通り、住宅区域など広域に発生し、子供・老人といった社会的な弱者や一般歩行者を犠牲にしているのである。

昭和四十四年中に市内で発生した交通事故は、一万三、五四二件である。このうち、死者は二四五人、負傷者は一万八、六七六人で、死傷者の合計は一万八、九二一人となり、人口一人あたり八七・三人となっている。これを四十三年に比較すると、件数で五〇〇件、死者で三九人、負傷者で一、一九三人といずれも増加し、過去五年間における最悪の暗い記録となっている。

さらに、もっとも悲惨な死亡事故の場合についてみると、路線別では、国道一号线、一五号線、一六号線、二四六号線などで一一人、主要県道と一般県道で五三人、主要市道と一般市道で三七人、裏通りで三九人が死亡し、事故多発路線は国道一号线四一人、国道一六号線四一人、国道二四六号線一

また、旧区別では、港北区が四六人でもっとも高く、ついで神奈川県三七人、保土ヶ谷区三六人、鶴見区三三人、戸塚区二四人の順となり、路線とのかかわりあい深く、周辺部へのひろがりも見逃がせない。

目立つ子供・老人の犠牲

これらの死亡事故は、人対車一三七人、車相互五七六人、車単独二七人、踏切五人の別が発生した。このうち、歩行者の死亡数は一四〇人、約六〇パーセントの高率をしめ、昭和四十三年にくらべても三一人といちじるしくふえている。

この歩行者事故と関連する学童・幼児事故は、死傷者合計では四七人の減少となっているが、死者数では前年よりも幼児二人、小学生九人、中学生三人、合計一四人が増加し、小学生の被害がめだつとともに、老人の死者数もふえ、全死者数の約二七・五パーセントをしめている。

神奈川県警察本部の死亡事故の分析によると、歩行者の痛ましい犠牲の多くは、運転者、歩行者の理解に苦しむような交際ルール違反により発生している。運転者はハンドル・ブレーキなどの操作不確実、前方不注意などの安全運転義務違反、

表 2-20 事故種別発生状況 (昭和44年中)

種別	区分	件数	死者	重傷	軽傷	死傷者計
全事故		13,542	245	1,186	17,490	18,921
児童幼児事故	幼児	1,057	18	100	997	1,115
	小学生	812	15	96	755	866
	中学生	212	3	24	206	233
	計	2,081	36	220	1,958	2,214
歩行者事故		4,053	140	530	3,564	4,234
無免許事故		338	9	41	484	535
他府県車両事故		2,830	53	246	3,882	4,180
酒酔い運転事故		412	8	54	679	741

注：市民局交通安全対策室調べ

酒酔い運転のほか、運転経験三年未満の運転者の運転未熟、運転になればじめの安易感、交通法規が完全身につかないなどが事故の原因となっている。交通安全施設の整備や交通取締り以前の問題と考えられる運転者の自覚や、運転道徳が欠けていることにより発生する事故が全体の六〇パーセントをしめると指摘している。

また、歩行者も、運転者と同様に、安全教育と本人の自覚以外に対策の求めようがないという事故が多く、車の直前直後の横断、とび出し、横断歩道外横断などが全体の四〇パーセント以上をしめている。運転者と歩行者が、それぞれ交通ルールさえまもっていれば死亡しなかつたであろうと指摘している。

対策に権限のない自治体

交通安全対策は、基本的には道路体系を中心とする都市構造の問題であり、都市施設と交通管理・交通規制のシステム化の問題である。自治体において長期的にしかも計画的に進められる都市計画のなかで、一元的に推進されなければならぬ性格のものである。

しかし、必要な権限と財源はすべて国と県がもっており、現在市にわたえられている権限や財源のわくのなかでは、抜本的な対策をとることは困難である。

とはいえ、市では、年々激増する交通事故に対処するため、根本的な対策はできないまでも道路・街路の整備・拡充・新設をはじめ、新しい都市づくりの一環である高速道路・地下鉄・公園などの諸施設の建設を進める一方、自治体でできる当面の交通安全対策として、応急的な予防対策と事後救済対策を講じてきた。

応急的な予防対策としては、子供と老人その他の一般歩行者の事故を未然に防止するため、歩道・ガードレール・横断歩道橋などの交通安全施設の整備をしてきた。自動車交通の流れを円滑にして事故防止をはかるため、踏切道の立体化をはじめ道路照明・中央分離帯・道路標識・反射鏡などの交通安全施設の整備を計画的に進めてきた。

昭和四十四年度までの実績と四十五年度の計画は表(表2-21)のとおりである。

とくに、四十五年度は、総額二億三、〇〇〇万円を投じて延長二四キロにわたる歩道を新設し、歩行者の安全を確保する

ことにしている。

このほか、大部分完了した通勤通学路の歩道橋をさらに八カ所に設置するとともに、桜木町ほか九カ所の主要交差点の改良計画調査を進めるが、これらが改良されると、とくに桜木町から横須賀・鎌倉方面への道路の混雑はかなり緩和されるにちがいない。

道路を歩行者のものに

また、こうした交通安全施設の整備とあわせて、必要な対策を総合的に進めるため、昭和四十二年九月に交通安全対策室をもうけ、四十三年二月には、交通安全の推進母体として市内の関係行政機関と関係民間団体で構成する横浜市交通安全対策協議会を発足させて、市民総ぐるみで交通安全をすすめる体制を整えた。

交通安全対策室は、対策の企画・連絡調整をおもな仕事とし、あわせて事後救済対策をおこなっている。

交通安全対策室が中心になってすすめる交通安全対策は、交通安全の啓蒙活動(交通安全運動年四回、子供とおとなの交通安全会議年一四回、街頭広報など)、通学路の安全確保(黄

色のおばさん、通学路点検)、道路開放(ちびっこ道路・青空駐車追放運動・買物道路)その他である。

通学路点検は、四十四年十二月に市民局・区役所・土木事務所・市教育委員会・警察署が一体となり、市立小学校一八二校についていっせいに実施した。この点検により危険箇所と判断された一、〇六七カ所のうち、措置不能のものを除き大部分が改善され、残りの三三四カ所も四十五年度中に改善される見通しとなり、大きな成果をあげている。

通学路の環境は、最近の交通事情のいちじるしい変化にともなうて、たえず変化するので、児童生徒の登・下校時の安全をはかるためには、通学路の点検を引き続き計画的に実施する必要がある。なお、四十五年から黄色のおばさんを六二人にふやし、さらに通学路の安全をはかることにしている。

また、道路開放は、ちびっこ道路(四十三年から、現在九カ所)、青空駐車追放運動(四十四年から)に加えて、あらたに買物道路の設定がすすめられている。

これは、商店街の自動車通行を一時禁止して、主婦・子供その他の歩行者が安心して買物ができる道路にするものである。道路開放は、車のために一方的に奪われた裏通りを、車から

社交場であり、貴重な生活空間であった場所である。利害をこえて考え、話し合ってみる必要がある。

交通共済に八三万人

つぎに、事後救済対策であるが、昭和四十二年七月から専門の相談員と弁護士を置いて、市庁舎市民広間(月々金)と区役所(週一回)で交通事故相談を始めた。開始以来の相談件数は、四十五年三月末現在、延一万一、九〇七件に達し、相談員の適切な助言により困難な交通事故の賠償問題解決に大きな役割をはたしている。おもな相談内容は、賠償額算定方法八、二二三件、自動車損害賠償保険の内容と手続三、九八九件、示談方法三、九三二件、賠償責任者の確認二、八二七件などであり、被害者の求償方法に関する相談がもっとも多い。四十四年から相談員を五人にふやし、さらに充実をはかった。

また、四十三年十二月には、交通事故被害者の社会保障制度を補完し、生活安定の一助とする交通災害共済制度を実施した。四十三年度の加入者数は、五七万六、六二〇人で、延九一五人の被害者にたいして二、八一五万七、五〇〇円の見舞

取りもどして住民共同の安全な生活空間にしようというものであるが、車をもつ者ともたない者との利害関係が対立するので、車をもつ者がふえるにつれてその開放は困難になっている。裏通りは、本来、子供の遊び場であり、おとなたちの

表 2-21 交通安全施設整備状況

区分	年度別	昭和44年度まで	昭和45年度計画
歩道		282,148 m	24,160 m
			添加歩道 304 m
歩道橋		82橋	8 橋
ガードレール		71,322 m	30,000 m
中央線(分離帯)		6,230 m	3,284 m
外側線(区画線)		358,223 m	120,000 m
街路照明		5,644灯	345灯
カーブミラー(反射鏡)		198本	53本
道路標識		2,361本	40本
バス停車帯		12カ所	—
踏切道改良		33カ所	7カ所
地下横断歩道		5カ所	—

注: 1. 市管理分のみ 2. 道路局補修課調べ

金を支給した。

四十四年度は、制度の周知と関心も高まり、加入者は六六万一、九七一人にふえ、延五、四四五人の被害者に支給した見舞金も一億八、三一六万円に達し、一応、制度の目的を達している。さらに、この年度には、生計維持者を失った家庭にたいする貸付金制度と生計維持者を失った子供のための交通遺児見舞金制度を実施して、救済対策の充実をはかった。また、消防局における救急体制は、救急車二三台、救急認定病院五二カ所、その他救急機資材、救急通信機構などが完備し、一段と充実した。四十四年中に発生した救急を要する交通事故件数七、〇九九件のうち五、四六六件を取り扱い、その使命をはたしている。

なお、四十五年十一月末現在では、交通共済の加入者は、八三万一、五六一人にまで伸びた。

3 都市災害

危険と隣りあわせ

昭和四十五年四月八日、大阪の地下鉄工事現場でおこったガス爆発災害は、五〇〇人ちかくの死傷者をだす大きな惨事となった。大都市のど真中でおこったこの災害は、日本のどこかで毎日のおこっている事故・災害に慢性化している人びとにも、大きなショックをあたえ、都市災害の複雑さとすさまじさをマザマザと見せつけた。さっそく、市では調査団をつくって、大阪のような悲惨な事故を繰り返さないために地下工事に関する総点検と調査をした。都市災害の発生は、複雑な近代都市構造の要素がからみあい、これをすべてなく

す特効薬も万能薬も現在のところみあたらない、と報告されている。

押し寄せる都市化の波は、年間一〇万人という驚異的な人口増をとめないながら、横浜の自然の地形と質を変えている。めまぐるしく変化する都市のなかでおこる災害は、これまで考えられなかったようなきわめて多様なかたちで発生する。地震・高潮・台風・洪水・津波・雷・集中豪雨・がけくずれ・地すべり・干ばつなどの自然災害から、火災・爆発・交通事故・鉄道事故・船舶事故・航空事故・漏電・公害など、市民生活にふりかかる災害をかぞえあげればきりがなが、これらは複雑な都市構造とからみあって、いつ、どこで、どんなかたちで市民の前にあらわれるかわからない。まさに「危険はいつばい」である。

きめ手のない地震対策

災害のようそうは、自然災害にしても人為的災害にしても年々複雑になってきている。火災の予防と死傷者をなくす対策としては、広く市民を対象とした防災教室などを開いて防災意識を高め、災害予防のための実践活動をしているが、とく

に、昭和四十三年から施策の重点を

- (1) 災害に弱い都市の体質を改善するため、都市の開発・再開発にたいして防災的な立場から指導を強化する
- (2) 市民の防火・防災意識を普及、向上させる
- (3) 施設や装備をふくめた防災技術の研究と訓練によって、防災活動が実践的におこなわれるようにし、市民が受ける被害を最小限にいとめる

の三点におき、「都市災害対策会議」、「市民防火(防災)の日」、「特別警防対策実行本部」を設置して、近代都市災害にたいして積極的に取り組み、着々と効果をあげている。

火災をはじめ地震・風水害などの災害に対処する消防力は、防災拠点となる消防庁舎の整備、防災機械器具の開発と拡充、人員の増員などにより充実強化をはかっている。消防署(所)は四十年以降新設三、建替一が終り、四十五年度には、新設三、建替一をおこなっている。この中には、四十四年におこなわれた分区による四消防署の新設工事がふくまれている。これが完成すれば、四十六年には一局、一〇課、一四署、四二出張所となり、消防車両(消防車、救急車、消防艇など)一九七台とあわせて防災体制は一段と充実される。

火災は四十年以降、減る傾向である。これは前にのべた重点施策の実践とあわせて組織体制の確立、装備の充実を積極的に進めてきたことによるものである。同時に、市民の認識と努力によって、防災意識が高まってきたことも大きな要因である。しかし、火災件数の減少とは逆に、火災による死者はふえている。火災による死者は四十年には一五人だったが、四十四年には三二人と二倍以上にふえている。その原因は、科学技術の進歩によりたくさん使われるようになった建築内装新建材や各家庭内で用いられる生活用品が、ビニール・プラスチック・ウレタンなどの化学製品のはんらんに加えて、石油類、プロパンガスの普及によって火災の速度をまし、毒性ガスの発生をとめない、そのために死者をだす火災が多くなっているものである。

また台風や集中豪雨などがあると、丘陵地のためガケが多いという地形的条件から被害をうけることが多い。四十五年七月一日の集中豪雨では、四十一年六月二十八日の台風四号につぐ被害をだしてしまった。死者三名、負傷者七名、家屋倒壊八八棟、浸水家屋六、二〇〇棟、ガケくずれ二九〇カ所であった。市はこれらの被害を少なくするために努力しているが、

同時に市民の一人一人が、自分の生命の安全を確保することを第一に心がけることが大切である。

また、おびただしい交通量からおこる事故や急病人など、人命救急件数も年とともにふえている。四十年に約一万八、二〇〇〇件であった救急車の出場回数は、四十四年には約二万八、〇〇〇件となっている。救急車は市内に一八台を配置しているが、一日平均約八〇件の事故や急病人を取り扱っている。このため、四十三年には人命救助を目的とする消防特別救助隊に、オートバイを配置した。これは赤バイとよばれ、道路混雑が激しい市街地で優れた機動性を發揮し、一刻を争う人命救助や消火の初期活動に活躍している。

ある日突然に、たくさんの人々が同時に被害をこうむるのは地震災害である。大正十二年（一九二三年）の関東大地震では、市は壊滅的な被害を受けた。その貴重な経験とさらに広く衆知をあつめて地震対策をたてている。地震対策でもっとも大事なことは、市民の一人一人がその時なにをするかであり、いかにして生命の安全をはかるかである。市では従来から地震時の応急対策と長期的な都市の安全対策をもちつつ、全機能をあげて対策に取り組んでいる。しかし、都市の過密

表 2—22 横浜市の火災発生状況

	火災件数	り災世帯	り災人員	死者	負傷者	焼損面積 (m ²)	損害額 (百万円)
昭和35年	1,038	783	3,250	13	96	20,783	355
36	1,187	839	3,550	13	129	25,081	384
37	1,249	1,350	5,402	28	244	31,947	696
38	1,283	785	3,590	16	163	26,206	672
39	1,118	955	3,259	18	146	30,723	783
40	1,239	889	3,375	15	181	40,075	1,288
41	1,169	757	2,872	17	169	20,427	680
42	1,219	934	3,304	35	159	28,978	1,147
43	1,182	931	3,750	25	143	33,311	892
44	1,106	1,034	3,301	32	178	37,487	1,521

資料：「横浜市消防年報」(消防局)

化が進み、危険物がふえるにしたがって地震の被害もますます大きくなる危険があるので、現在、全局をあげて本格的な地震対策を策定中である。地震は、発生を防止することはもちろん、発生を予知することすら困難である。また、地震に弱い都市の構造を短時間に変えることもむずかしいので、いまのところ十分な地震対策は期待できないのが実状である。

そこで市民も突然の地震に備えて、家庭で、職場で、学校で、電車やバスの中で、デパートで、地下街で、映画館で、あるいは歩行中、それぞれの場所で、まず自分自身の安全を確保することが大切である。

都市の防災は、市の機関のみでおこなうのではなく、市民総ぐるみの体制が必要であることから、市は四十三年以降、災害の予防を主とした市民自衛防災体制づくりを積極的にすすめている。市民の家庭は市民の手で、企業は企業自身の手でまもることを基本として、それぞれが自衛体制を整えるということがある。市民の地域活動としては、家庭婦人を主体とした「家庭防災予防員」の制度をもうけ、自主的な参加により地域のリーダーとして家庭の防火、防災意識の高まりをはかっている。家庭防災予防員は、四十五年六月現在、約二、

五〇〇人におよんでおり、その積極的な活動は成果をあげているが、将来ますます発展することを期待したいものである。さらに、会社・工場・事務所などの企業は自主的に（一部は義務として）自衛消防隊を組織して必要な装備を整えている。そして、防災計画をたて訓練をかさねることにより、有事にたいする自己防衛体制の確立に努めている。

ふえ続ける危険物

京浜工業地帯の中心をなす工場は、横浜市の東沿岸部に集中している。ここには近代的な大石油化学工場があり、そこで取り扱う石油類などの危険物は膨大な量になっている。このほか、石油類の需要増加にもなつて市内で貯蔵したり取り扱っている施設は、昭和四十四年末現在七、三六〇対象で、四十年から約二、〇〇〇対象ふえている。その量は約七〇〇万キロリットルで、市役所の庁舎をいれものとすると約八〇ばいになる量であるが、今後さらにふえることが予想される。これらの危険物施設の防災管理については、法律にもとづくきびしい規制をおこない、定期的または随時に施設の検査・指導を実施している。四十四年中には七、三六〇の施設にた

いして一万一、八八五件の検査をおこない、災害発生を未然に防ぐための予防措置をとっている。また、企業自身でも社会的責任において自衛防災対策を考えており、とくに地震時

の対策についてもみずからがおこなう具体的な計画をたて、防災体制を整えている。ちなみに、四十四年中の危険物施設の火災は六件で、損害は約六〇〇万円であった。

表 2-23 各区別の危険物施設の現況

	総数	製造所	貯蔵所	取扱所
鶴見	2,641	60	1,987	594
神奈川	877	20	626	231
西	237	1	134	102
中	546	6	396	144
南	226	0	132	94
保土ヶ谷	301	9	172	120
磯子	455	10	322	123
金沢	201	1	141	59
港北	426	5	306	115
戸塚	648	10	457	181
港南	138	0	85	53
旭	211	2	137	72
緑	351	5	205	141
瀬谷	102	0	57	45
総数	7,360	129	5,157	2,074

注：昭和44年現在

資料：「横浜市消防年報」(消防局)

防災と都市計画

従来の都市計画が防災を無視していたというわけではないが、利便性・機能性・経済性を追求するあまり、防災が土俵の外に追いやられていた感がないわけではない。昭和四十四年六月に改正された都市計画法でも、積極的に防災の精神を取り入れたとはいえないのが実状である。都市機能の集中化は、機能的で便利な都市生活を生む。だが、そのかげに災害が起る危険がひそんでいる。これからの都市では、その都市の潜在危険が過去に経験しなかった災害をもたらすこととなる。都市計画をする場合、施設や建物個々の安全性についての検討配慮は当然のことであるが、さらに都市全体のなかで、人間と施設と機能との関連性もたらす災害を防ぐ積極的な配慮が必要である。この意味で、従来からおこなってきた防災建築街区の造成も、点としての局地的な意味しかなく、もっと面的に拡大していく必要がある。

防災は、本来人間中心の安全性が保障されることである。個々の施設計画がバラバラの防災計画のよせ集めではなく、全体の防災都市としての計画がなされ、つぎにそれが個々の施設におよんでいくべきものである。横浜市では、このような

観点にたつて都市計画に取り組みようとしている。地下鉄の建設に関連して吉田川を埋め立て、これを大通り公園に利用する計画や、港北ニュータウン開発計画の中で農業専用地区を設定することとしたのも、また金沢埋立地に都心部の工場などを移転させ、その跡地の一部を公園や緑地として利用しようとする計画も、一つはこうした防災都市の実現をめざしているものである。

4 病氣と健康

って保健衛生行政は病氣にかかった人の治療とともに、さらに時代の要求に応じて病氣を予防し、環境を浄化して健康を積極的に増進するため地域社会ぐるみの活動を展開していかねばならない。

保健所が地域保健の柱に

保健所は地域住民の生活と健康をまもるため、公衆衛生活動の中核機関として病氣の予防、健康の増進などの保健活動をするとともに、飲食店・旅館など市民生活に関連した施設や環境について監視・指導をおこなっている。

市には従来一カ所の保健所があったが、最近人口増加が激しく、とくに郊外部が急速に開発され、保健所にたいする需要も増してきた。このため昭和四十四年十月の行政区再編成にさいし、あらたに生まれた四区にそれぞれ保健所支所を新設した。この支所は機構・人員などはほかの保健所と同じ規模であり、建物についても本庁舎を建設中で、これが完成すれば、設備面をふくめて従来の保健所と同等なものとなる。

一五カ所の保健所・支所には医師・歯科医師・保健婦など各種の技術職員や事務員が合計七五〇人配置されている。しか

市民の健康

私たちが真に豊かな生活をおくるためには、まず健康であることが根本条件である。健康とはたんに病氣でない、虚弱でないということだけでなく、肉体的・精神的に安定した状態で社会的活動ができることでなければならぬ。わが国の死亡率は戦後急速に低下し、昭和四十二年に人口一、〇〇〇人にたいし六七人となり、平均寿命も男子六八・九歳、女子七四・二歳と先進国の水準に達することができた。しかし、社会情勢が変化し、公害・交通事故・食品などによる危害、成人病など健康へのあらたな脅威が生じている。このなかにあ

し、公衆衛生活動だけでは効果のあるものではなく、保健指導員会・町内会などの地域の住民組織や医師会・歯科医師会・薬剤師会など各種専門団体の協力のもとに事業を展開している。

衛生研究所は、保健衛生行政の基礎となる科学技術の中心機関であって、四二人の専門職員によって細菌・寄生虫・血液・食品・水質・公害その他公衆衛生上の各種の研究・試験・検査をし、年間取扱件数は一三万四、〇〇〇件におよんでいる。最近、保健衛生の仕事が量的にふえる一方、質的にも変化してきている。保健所はこうした時代の変化に十分に対応できていない面もみうけられるので、組織や機能を再検討し、重点的・効率的に業務を再編成していくことが必要である。

つぎの時代をなう子供たちを健全に育てるには、まず母親の健康増進が大切である。乳児は母親の健康状態、家庭の環境などに強く影響されるものであり、その死亡率は公衆衛生の水準をしめす一つのバロメーターといわれている。

母子の健康管理が重点

母子の保健対策を充実するためには、婚前から妊娠・出産をへて乳児期・幼児期にいたるまでの一貫したきめ細かい母子の健康管理が必要である。保健所では、結婚時には性病予防をもふくめて健康診断・血液検査をし、妊娠した時には、母子健康手帳をつくって子供の就学時までの健康を記録するとともに、妊産婦健康相談・母親教室などを開き、必要に応じて家庭を訪問し、指導している。また、乳幼児にたいしては、乳幼児相談・新生児家庭訪問をしている。保健婦を中心としておこなうこれら家庭訪問は、昭和四十四年度には、二万五、〇〇〇回実施した。

また、横浜独自の方式として、相談券をもって行けば近くの医療機関で二回、無料で育児相談が受けられ、これまで四万八、〇〇〇人が利用した。

三歳児期は身体的・精神的な発育面で、将来に大きな影響をあたえる時期といわれているので、一般検診・歯科検診のほか、必要によって神経科医・心理判定員による診査などを総合した三歳児検診を実施し、対象者の三割九、二〇〇人の利用者があった。また、未熟児・肢体不自由児・結核児童など

約五〇〇人にたいし公費負担によって養育・育成医療をおこなっている。

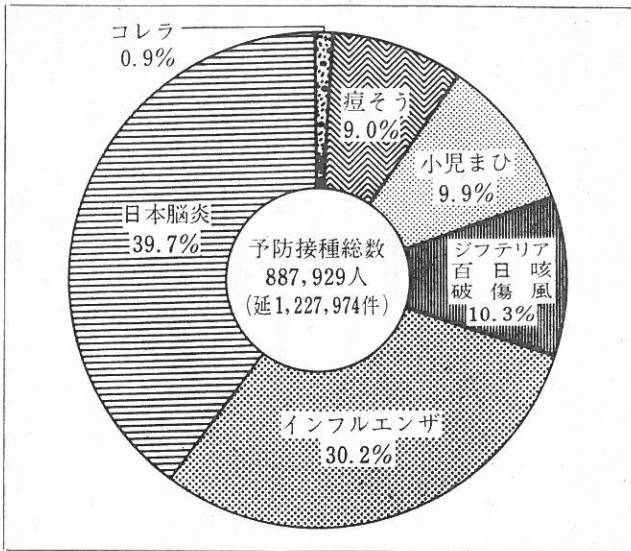
予防接種で伝染病の減少へ

医学の進歩、生活環境の改善などによって伝染病の発生は減っている。とくにコレラ・ペスト・痘そう・発疹チフスなどの検疫伝染病については最近国内の発生はまったくなく、その他の伝染病も大幅に少なくなった。しかし、赤痢・猩紅熱・日本脳炎（法定伝染病）や、はしか・インフルエンザ・破傷風（届出伝染病）などは、まだ十分制圧されたとはいえない状態である。

伝染病を防止するきめては、環境衛生をよくして感染経路をたつこと、予防接種によって人体に免疫をつけること、患者が発生したら病院に隔離して感染源を除くことである。横浜市の伝染病院としては万治病院に二八二床があり、昭和四十四年度入院患者は延五、六三二人であった。四十四年度の伝染病患者発生状況は全体で七、三三三人であった。この内訳として法定伝染病が赤痢二三人、猩紅熱一〇一人などで合計三五二人。指定伝染病が急性灰白髄炎一人。届出伝染病で

なお、救済制度の具体化をはかるとともに、ワクチンの改良についても研究が進められている。

図 2-7 昭和 44 年度予防接種人員の種類別内訳



はインフルエンザ六、九二二人、はしか三九人、破傷風二二人などで合計六、九七六人であった。このうち死亡者はインフルエンザ二四人、破傷風三人で合計二十七人となっている。予防接種の徹底が伝染病を減少させる大きな要因の一つである。市では全国に先がけて三十九年から予防接種の無料化にふみきり、またライトバス型予防接種車五台を備えて遠隔地にたいして機動力を強めている。四十四年度には約八八万人にたいし六種類の予防接種を実施したが、延件数一二三万件となっている。

四十五年六月接種後の副作用が多発し、全国的に問題になった種痘については①痘そうがこわい病気であり、わが国と交流の多い東南アジアなどで流行し、国内に侵入する危険にさらされていること②その予防には種痘以外に有効な手段がないこと③乳幼児期に初接種せず、年令が長じて初接種をするとなると重篤な副作用の発生率が高くなること、などの理由から、健康状態の良い時に初接種を受けられるように、健康状態のチェックを十分おこなうとともに、接種期間を延長したり、ワクチンの接種量を減らすなど実施の方法に改善を加え、今後も実施していくことになった。

若い人の間でふえる性病

性病は昭和三十七年ころから全国的に増加し、とくに若い人の間に多くなる傾向がある。このため結婚前・妊娠時の血液検査を積極的に進め、一万五、〇〇〇人が実施した。

結核による死亡は二十五年までは死亡順位の首位を占めていたが、予防対策の推進、医薬の進歩などによって毎年減少し、四十四年の新患者数三、八七八人、死亡者数二四四人となり、人口一〇万人あたりの率で見ると二十六年とくらべ新患者数で二パーセント、死亡者数で一〇・一パーセントに減っている。しかし、現在の登録患者数は、一万一、〇〇〇人で、このうち三、四五〇人が感染性患者であり、三〇代、四〇代の動き盛りの人に多く、まだ軽視できない現状である。

このため保健所では結核健康相談を開設するとともにレントゲン車一台で各地区や学校・事業所へ出張して検診している。また、結核患者の医療費については、経済的にも安心して治療できるよう公費でその一部または全部を負担しているが、四十四年度には六、〇四七人にたいし約六億円を支出した。成人病は働き盛りの人を侵す病気で、家庭にとっても社会にとっても大きな損失である。四〇代、五〇代の人の死因

の第一位はガン、第二位は脳卒中であり、六〇歳以上では第一位が脳卒中、第二位がガンである。
 心臓病も高順位にあり、これらの成人病による死亡は全体の五割をこえている。

保健所では出張検診をふくめて高血圧・心臓病を中心に検診と保健指導をおこない約三万人が利用した。民間の医療機関で無料で受診できる老人健康診査には四、五〇〇人が受診し、ガンについては市民病院にガン検診車を配置し約七、〇〇〇人が胃集団検診を受け、そのうち一、三〇〇人が精密検診を受けた。また市内五六カ所のガン相談医療機関を指定しているが約三、〇〇〇人が市費負担の検診を利用した。成人病予防については今後ますます重要性が増すと考えられるので、抜本的対策をたてて施設の整備をはかるとともに、アフターケア施設についても配慮しなければならない。

精神障害者二万八千人も

精神障害はさまざまな原因によって起る心の病気であるが、合理化され、機械化された社会でたえまなく働き、生活環境の急激な変化に適応するため常に緊張を強いられる現代社会

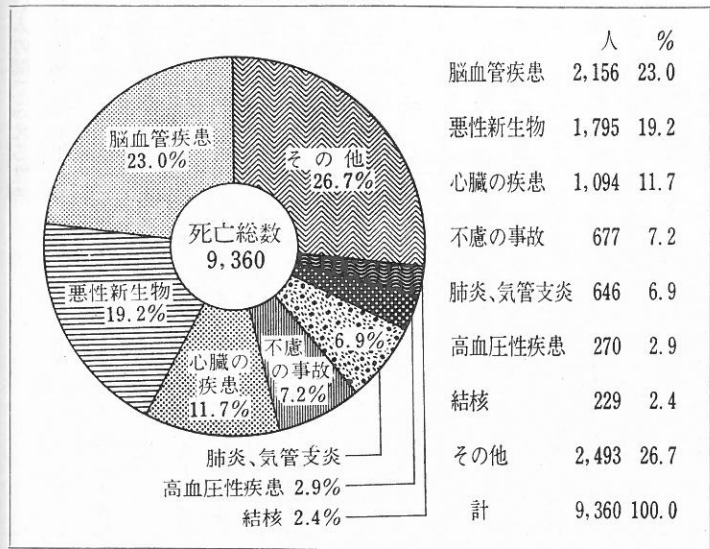
では、精神障害の傾向はより強くなる。

現在全国に約一二四万人、市内には約二万八、〇〇〇人の精神障害者があり、その六割はなんら指導を受けることなく放置されているといわれている。保健所では気軽に相談にこられるよう精神衛生相談を開き、家庭訪問を実施して三、六三〇人の相談に応じている。ともすれば社会防犯の見地から考えられがちな放置患者に適切な医療と社会復帰の道をひらくことが今後の課題である。

有害食品が新たな問題に

最近生活水準の向上によって食生活の面でも需要が高度化し、多様化するとともに、製造・流通の機構も複雑になっている。そして便利な加工食品がふえるにつれて、人体に有害な物質がまじってくる危険性も高まり、これをめぐるあらたな危害が問題となってきた。また、食品衛生法関係の施設も昭和四十四年には三万四、二二二で十年前と比較して六四パーセント増加した。これにたいし六〇人の食品衛生監視員が、関係施設の監視指導や食品・添加物・容器包装・おもちゃなどの取去検査をしている。また、検査設備のある食品検査車一台、

図 2-8 死亡にしろる主要死因の割合



各保健所の食品衛生監視車などを整備し、機動性のあるきめの細かい食品衛生行政を進めている。

食中毒の発生件数は、最近横ばいの傾向だが、施設の大規模化、集団給食施設の増設などにより、もし食中毒がおきた時には多くの患者がでる恐れがあるので、監視・指導の強化がますます必要となってくる。

市民病院・市大病院を整備

医療制度の整備は公衆衛生とならんで社会保障の支柱となるものであり、健康を保ち増進させるためには病気の予防と治療が適切でなければならぬ。市の医療施設は医療需要の増大につれてふえ、昭和四十四年末には病院一〇二、一般診療所一、二七八、歯科診療所五九七で合計一、九七七カ所となり病床数は一万八、五八七床である。病院の一般病床数は国の基準では人口一万人あたり五八床となっているが、市では四二床で七二・五パーセントの充足率にとどまっている。これは東京に近いという地理的条件に加えて人口の急激な増加によるものと考えられ、都市化のいちじるしい郊外地での傾向はとくに強い。最近一年間に病院に入院した者は延二七

表 2-24 横浜市における医療施設数, 許可病床数

区分	施設数	許可病床数		
		病床数	人口1万対	
病院	精神	15	3,917	18.1
	結核	4	2,354	10.9
	伝染	1	344	1.6
	一般	82	9,109	42.0
	小計	102	15,724	72.5
	一般診療所	1,279	2,863	13.2
合計	1,381	18,587	85.8	

注: 1. 昭和45年1月1日現在
2. 衛生局保健課調べ

のものにたいして、再検討が加えられようとしている。

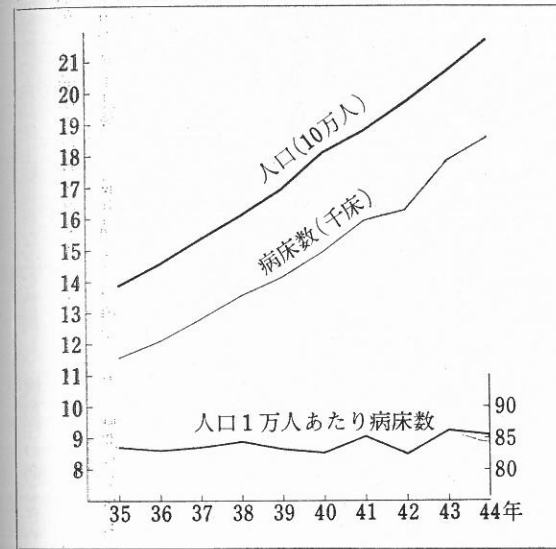
九万人(一日平均七、六六二人)におよび、市民二〇人に一人が入院したことになる。一方、病気のため病院などへ通った市民は延六三三万人(一日平均二万七、〇〇〇人)で市民が平均年三回通院したことになる。

医療行政の今後の課題としては、自由開業を建前とする現行制度のもとではきわめて困難なことではあるが、急速に開発されていく郊外地を重点に市全体の医療機関の適正配置を検討し、いわゆる地域医療の体系化をすすめるとともに、ガン・成人病・交通災害などの専門病院をはじめとする高度医療・特殊医療の施設を計画的に整備することである。

市ではこの計画の一環として、四十年から各市立病院の増床と医療設備の充実整備に力をそそいでいる。市民病院では、三十八年に一九二床だったものを四〇〇床にした。市大医学部病院は、四十三年に約三〇〇床の新館が完成して、現在新旧あわせて五五五床であるが、さらに四十七年三月を目標に第二新館を建設中で、これが完成すると、一、〇〇〇床となる。また、港湾病院も四十五年度から拡張を計画している。

なお、医療機関整備を阻んでいるものの中に医師および看護婦の不足をあげることができる。最近一年間の各市立病院

図 2-9 横浜市の人口・病床数の年次推移



の場合をみると、採用になった医師四七人のうち、二五人が退職し、看護婦では一五五人採用されて、じつに九八人もの人がやめている。市民のために適正な医療を確保するには、この面の早急な解決が必要であり、国においても養成制度そ

3 生活をまもる

1 子供と老人

まだたりない保育所

「もっと多くの保育所を」、「もっと充実した保育を」と保育所にたいする市民の要求はますます強くなっている。

昭和四十五年八月一日現在の保育所数は、市立二九カ所、その他七〇カ所で、その定員数は八、三四六名となっている。三十九年度から保育所建設事業に取り組み、市立は年間六カ所づつを新設し、民間保育所は年間五カ所づつの建設補助をすることを目標としてきた。市立保育所については、個所数では三十九年度当初の七カ所から四倍にふえた。市立、その他の保育所をあわせた全保育所では、この間に三八カ所ふえ、

定員数では四、四九一名から八、三四六名へと約二倍にふえている。

一方、四十年代にはいって都市における労働力不足は本格化し、婦人の労働意識も大きくかわって、母親の職場進出が激増した。現在では、都市の家庭の半数以上が共稼ぎであると報告されている。とくに人口増の多い横浜にあっては、保育所不足の状況は簡単に解消されそうもない。今後もできるだけ多くの保育所建設を積極的に進めていかねばならない。また、長時間保育を希望する声が強いため、市立保育所については、四十二年二月から時間外託児福祉員制度をはじめ、

通常の八時間保育をこえて児童を預っている。はじめは五カ所を実施したが、全市立保育所に適用する態度をきめ、四十五年七月現在、一三カ所で長時間保育をしている。また、私立保育所については、予備保母の雇用に必要な経費、

保母の超過勤務手当の経費などを法外扶助として支出し、私立保育所七〇カ所の運営の円滑化をはかっている。家庭において児童を預かる家庭保育福祉員は現在三一名が認定されており、八〇名の児童が保育をうけている。

表 2-25 保育所設置数推移

年度	市立	私立	計
30年度末	6/6所	44/44所	50/50所
31年	1/7	4/48	5/55
32年	—/7	—/48	—/55
33年	—/7	—/48	—/55
34年	—/7	1/49	1/56
35年	—/7	2/51	2/58
36年	—/7	—/51	—/58
37年	—/7	—/51	—/58
38年	—/7	1/52	1/59
39年	—/7	2/54	2/61
40年	6/13	2/56	8/69
41年	3/16	1/57	4/73
42年	2/18	1/58	3/76
43年	3/21	5/63	8/84
44年	4/25	4/67	8/92
45年7月末	4/29	3/70	7/99

注：1 中期計画（44～48）にもとづく整備計画
 2 公立は年間6カ所新設予定
 3 私立は年間5カ所建設補助予定
 4 民生局児童課調べ

働く婦人の増加とともに、無認可保育所で保育をうけている児童も多くなっている。横浜市では、四十三年度からこれら無認可保育所の児童にたいし援護費を支給し、児童の処遇を改善することとした。四十四年度には二六施設で保育されている八五二名の児童を対象に、一人あたり月額四、八〇〇円から八、一〇〇円までの援護費を支給し、これら児童の処遇改善をはかった。また、無認可保育所の施設を整備して認可保育所とすることのできる施設については、二〇万円の特別援護費を支給することになっている。この措置により、これまで四カ所の無認可保育所が正式の認可施設となっている。

子供の遊び場

児童には成長におうじた遊び場が用意されなければならない。常時母親といっしょにいる幼児たちのためには、昭和四十年から「チビッコ広場」を設置してきた。小さな砂場と二連の低鉄棒といったかんたんな広場を、幼児が道路を横ぎらず、母親の声がとどく所に数多くつくっていかうというもので、母親たちの協力によって数多く生れてきている。都市化が進展するなかで、幼児の遊びの機能にあったものとして利用さ

れている。現在までに砂場は九三〇カ所、低鉄棒は五六四カ所設置されている。四十五年度はさらに砂場・鉄棒とも一〇〇カ所づつ設置される予定となっている。四十二年度から実施されている「チビッコプール」は、チビッコ広場の遊具施設の一種として、就学前の幼児が楽しい水遊びをしながら丈夫な体づくりをすすめるもので、シーズン以外は砂場として利用されている。このプールを設置できる条件としては、(1)設置後の管理運営を地元でおこなえること(2)八メートル×八・三メートルの土地が三年以上確保できること(3)プール用給排水が接続できる給排水設備が二〇メートル以内にあることなどであるが、現在までに八七カ所の「チビッコプール」がつくられており、幼児にたいへん人気がある。

表 2-26 チビッコプール設置状況

区別	設置数
鶴見	7
神奈川	6
西	4
中	7
南	6
港南	4
保土ヶ谷	8
旭	10
磯子	4
金沢	6
港北	2
緑	10
戸塚	9
瀬谷	4
計	87

このほか、一二〇平方メートル以上の土地があり、三年以上使える所には、「子供の遊び場」としてブランコ・スベリ台などの遊具を備えている。これまでに二〇八カ所の遊び場整備をしている。チビッコ広場の発展として、対策を少年にまで広げたのが「少年広場」で、おおむね一、五〇〇平方メートルの土地を基準として、遊び場整備をおこなっている。四十三年度から始めて、現在九カ所ある。

児童に利用できる施設は、すべて児童のために開放されなければならぬ。放課後の学校開放とあわせて、四十三年度から地元市民と警察の協力で、比較的交通量の少ない道路を日曜・祝日に交通を止め「チビッコ道路」として児童の遊び場

にしている。現在、市内九カ所で実施されている。学校から帰ったあとの児童・生徒の勉強部屋としては、「青少年図書館」がある。四十年度に鶴見区に建設したのを手はじめに、これまでに一〇館建設してきた。小学生にとっては本に親しみ、読書や勉強の習慣をつけ、中・高校生にとっては予習・復習などの場となるよう落着いた建物となっており、定員を越える利用者がある。四十五年度には港南・旭・緑・瀬谷の新区に建設するので、一区一青少年図書館を実現することになる。

また青少年のために保土ヶ谷区青少年会館(四十二年設置)、鶴見勤労青少年センター(四十四年設置)があるが、四十四

表 2-27 青少年図書館

施設名	所在地	学習室収容人員	設置年度(開所年月日)
1 鶴見区青少年図書館	鶴見区向井町瀬田公園内	小学生室 28人、 中学生室 32人、 (計 84人)	40年度 (41. 4. 1)
2 神奈川区青少年図書館	神奈川区幸ヶ谷幸ヶ谷公園内	小学生室 48人、 中・高校生室 56人 (計 104人)	41年度 (42. 6. 12)
3 西区青少年図書館	西区浅間町 4-265	小学生室 60人、 中学生室 50人 (計 160人)	44年度 (45. 10. 1)

4 中区青少年図書館	中区本牧町 2-351	小学生室 28人 中・高校生室 56人 (計 84人)	41年度 (42. 4. 1)
5 南区青少年図書館	南区陸町 1-25	小学生室 60人、 中学生室 40人 (計 172人)	44年度 (45. 7. 1)
6 保土ヶ谷区青少年図書館	保土ヶ谷区岩崎町 101	小学生室 40人 中・高校生室 56人 (計 96人)	41年度 (42. 7. 1)
7 磯子区青少年図書館	磯子区滝頭町 2-243	小学生室 42人、 中学生室 32人 (計 110人)	43年度 (44. 6. 1)
8 金沢区青少年図書館	金沢区柳町 1、 金沢八景記念会館内	小学生室 36人、 中・高校生室 38人 (計 74人)	41年度 (42. 6. 27)
9 港北区青少年図書館	港北区菊名町 486	小学生室 36人、 中・高校生室 66人 (計 102人)	42年度 (43. 11. 1)
10 戸塚区青少年図書館	戸塚区中田町 1011	小学生室 36人、 中学生室 30人 (計 96人)	42年度 (43. 11. 1)
11 瀬谷区青少年図書館	瀬谷区瀬谷町 2528	小学生室 54人 中・高校生室 72人 (計 126人)	45年度 (45. 11. 1)
12 旭区青少年図書館	旭区今宿公園内	小学生室 35人、 中学生室 35人 (計 105人)	45年度内建設予定
13 緑区青少年図書館			45年度内建設予定
14 港南区青少年図書館			45年度内建設予定

年度から総工費三億三〇〇万円をかけて建設していた鉄筋五階建の総合的な「勤労青少年センター」が四十五年八月、西区野毛山に完成した。横浜に就職している少年たちの友情と文化的交流の場として、大きな成果が期待されている。

ふえていく老人たち

ここ数年の間に老人問題は社会の中心課題となった。横浜市においては昭和四十四年十二月民生局保護課のなかに老人福祉係をもうけ、深刻化している老人問題と本格的に取り組むことになった。

従来のような「収入のない身体の弱い老人にたいする保護施策はなにか」といった特定の老人にたいする個々の対策としてはなく、病気の老人も健康の老人もふくんだ総合的な老人対策がすすめられねばならない時期にきている。老人問題は、特定の家庭から全家庭の問題へと変ったのである。横浜は勤労者・サラリーマンの街としての性格から、全市民のうち老人のしめる割合は全国平均より低くなっているが、三十年に六五歳以上の老人は四万四、〇〇〇人（市人口の三・九パーセント）だったのが、四十五年には一〇万七、〇〇〇人

（同四・八パーセント）にふえていると推計されている。市人口がふえる以上の比率で高齢人口は増加しており、一五年後の六十年には六五歳以上の老人は、一七万九、〇〇〇人（同九・五パーセント）となり、市民一〇人のうち一人は老人でしめられることも予想される。

他方、ふえていく老人にとって核家族化、住宅の小規模化、息子・娘たちの扶養意識の低減化現象はきびしく、社会からも家族からも孤立感をしいられることとなっている。戦後二五年を経過した今日、老人たちにとって生活基盤の一片一片がゆれ動いているといえよう。

老人のしあわせのために

老人の多くは健康でできるだけ長く働き、家庭においては家族から大切にされ、生きがいをもって生きたいということが最大の希望であるが、実際には家庭において養護を受けられない老人が年々増加している。市内の養護老人ホームは、昭和四十二年当初には五カ所だったのが、四十二年五月には特別養護老人ホーム芙蓉苑（ねたきり老人定員五〇名）が完成し、同年十月には軽費老人ホーム・ルンビニ合掌苑（定員六

〇名）が完成した。しかし特別養護老人ホームの希望が多いため、総工費一億七、〇〇〇万円をかけて、四十五年五月鉄筋コンクリート建地上二階、地下一階の明るい市立岩井寮（定員八〇名）を完成した。これで市内の老人ホームは、合計八カ所になったが、まだまだ不足している状況である。今後さ

表 2-28 市から老人ホームへの措置者数

区分	42年度末	43年度末	44年度末
市内養護ホーム	613人	629人	662人
市外養護ホーム	121人	130人	120人
市内特護ホーム	27人	49人	49人
市外特護ホーム	44人	39人	40人
市内軽費ホーム	11人	21人	30人
市外軽費ホーム	自由契約	—	—
計	816人	868人	901人

注：民生局保護課調べ

らに特別養護、（夫婦用の）養護、軽費の老人ホームの増設を検討していかなければならない。最近、とくに病氣などはないが家族と同居できないため施設にはいりたいという希望がふえており、軽費老人ホームの需要が高くなってきた。

これらの施設収容対策をすすめる一方、家庭にいる老人対策も重要である。市内に住む老人で、病氣などのため身のまわりのこともできなくて、世話をする人がいない人については、各区の福祉事務所にいる三二名の家庭奉仕員がこれらの老人の家庭を巡回して洗濯・食事の世話など介護の仕事をしている。こうした老人は、床につきっきりで、食事・排便などにも支障のある人たちである。四十四年度からは、六五歳以上で、長期にわたりねたきりの低所得の老人にたいして、無料で特殊寝台を貸している。また、家族が所用で一時的に面倒をみられない「ねたきり老人」については、四十五年度から介護券制度をつくり、月六回まで無料で介護が受けられることとした。毎年、市内の各地域で老人クラブがふえてきている。老人クラブは老人が自主的に生活を豊かにしようとする活動で、一クラブごとに月一、五〇〇円の運営費を助成している。四十四年度には「老人（ことぶき）大学講座」をもう

け、学習を主に教養開発をめざし、区ごとに一週間ぐらいの講座をおこなっている。四十五年度には娯楽・趣味コースを追加した。

地域の老人の活動の場であり、リクリエーションや休息の場である「老人憩の家」は、三十八年から設置をはじめ、現在市内に一三カ所ある。そのうち野毛山にある若松寮は、四十三年十二月に開設したもので、入浴設備もあり、市内各地から多数の利用者がある。

さらに市内の六五歳以上の老人には、四十四年度から長寿手帳を発行している。この手帳の所持者は、年二回、指定医療機関で無料の健康診査が受けられるほか、老人いこいの家の利用や、大棧橋および三溪園に無料で入場できることになっている。四十四年度末では約九万七、〇〇〇人の老人が、この手帳を持っている。

毎年九月十五日の「敬老の日」から一週間は、「老人福祉週間」として各種行事をおこなっている。老人福祉大会その他の行事を通じて老人たちが生きがいを感じ、社会が老人たちをあたたくくつつんでいく、そうした環境をつちかっけていきたいものである。

的にも財源的にも市の段階でおこなうには、多くの問題があるようだ。

そこで、横浜市では、昭和四十五年度より、国保加入老人の給付改善をおこなった。これは四十三年から八〇歳以上の老人の九割給付を実施してきたが、七五歳以上の老人に一〇割給付をおこなうこととしたものである。対象となる人員は、約九、六〇〇人である。

表 2-29 老人クラブ設置数

時点	クラブ数	会員数(人)
昭和42年3月	596	40,131
昭和43年3月	661	44,526
昭和44年3月	709	47,465
昭和45年3月	764	51,269

注：民生局保護課調べ

老人医療

老人医療の問題は、高齢人口のいちじるしい増加と核家族化の進行から国の問題として数年来取り上げられてきたが、いまだに社会保障制度審議会に諮問中で、結論の見える見通しもついていない状態である。しかし、老人医療については、もっとも身近な市町村の問題でもあり、市町村ではなんらかの形で老人医療対策をたてようと考えている。

東京都は、老齢福祉年金受給者の医療を無料としたが、事務

2 社会福祉

心身障害者（児）の福祉

心身障害者（児）の問題について一般市民の関心は高まってきているが、まだ十分とはいえない状態である。また心身障害者の数もはつきり把握されていない。

身体障害者については、わが国では昭和二十六年以来おおむね五年ごとに全国調査がおこなわれ、四十年八月に実施された第四回の調査結果では、身体障害者の数は約一〇五万人と推計された。横浜市内の身体障害者手帳の所持者は、四十五年三月三十一日現在、一万五、七六八人となっている。この人たちにたいする援護は、法律にもとづく国の制度によるも

のと、横浜市独自の立場でおこなっているものがあるが、それはつぎのとおりである。

国による施策は診査更生相談・更生医療の給付・補装具の交付修理・更生援護施設への入所・日常生活用具の給付などであり、市による施策は重度者にたいする無料乗車券の交付・身体障害者更生資金の貸付・身体障害者奨学金の支給・義肢装着訓練などである。そのほか制度としては、身体障害者雇用安定制度・障害年金制度・税の減免措置・国鉄運賃割引・NHK放送受信料の免除などがある。

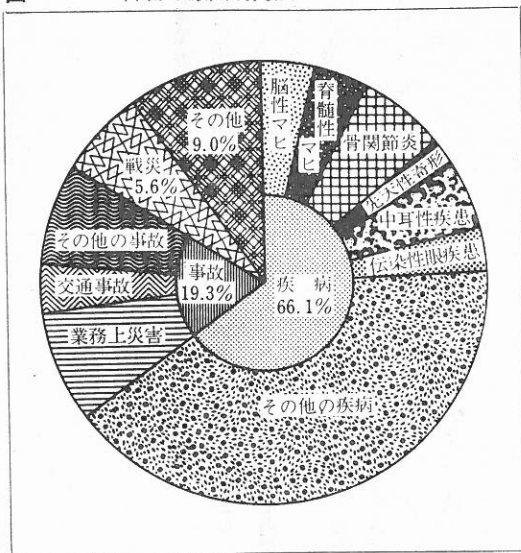
以上のほか、横浜市では障害児通園施設として言語と肢体の障害児の機能回復施設である「おおとり園」(定員六〇名)を四十五年に完成した。在宅対策として重症心身障害児療育手当が四十四年度より開始され、四十五年度には心身障害者扶養共済制度が発足し、障害者の福祉の増進をはかっている。また、身体障害者福祉法と社会福祉事業法による授産所・職業訓練所・青少年図書館をふくむ総合福祉センターを旧身体障害者収容授産場跡に建設、四十五年十月に完成した。授産所については、従来のように基礎訓練を終了しても一般企業への就職が困難なため、授産場がそのまま就労の場にな

表 2-30 身体障害者手帳所持者の状況

障害等級	肢体不自由者	視覚障害者	聴覚障害者	音声・言語		合計
				機能障害	内部障害	
1級	583	1,284	—	—	12	1,879
2級	1,530	558	1,079	—	—	3,167
3級	1,968	260	360	98	55	2,741
4級	2,836	245	350	26	42	3,499
5級	2,305	276	2	—	—	2,583
6級	821	314	764	—	—	1,899
合計	10,043	2,937	2,555	124	109	15,768

注：1 昭和45年3月31日現在。単位は人。
2 民生局保護課調べ

図 2-10 障害の原因別内訳



ることが多いので、これらの問題を是正するため企業体と提携し、授産指導終了者はかならずそれぞれの企業体に就職できる完全就労の体系を確立した。入所対象者は身体障害者・老人・低所得者で、科目と人員もふやした。職業訓練所は、就職あるいは就職希望者に、短期間(六カ月)に合理的な方

法で職業人として必要な専門的知識と技能を習得させ、就職しやすくさせるものである。また青少年図書館は、小・中・高の学生を対象とした学習活動の場を提供することを目的とし、かつ運営については、他の青少年図書館と同様に地元の運営委員会へ市が業務委託をすることになっている。

ふえる低所得階層

横浜市内で生活保護を受けている人は、昭和四十五年四月現在七、一二五世帯、一万三、〇六四人で、これを過去四年間で比較すると世帯、人員とも増加している。またこれを世帯類型別にみると、高齢者世帯二・八パーセント、母子世帯一三・八パーセント、単身世帯四一・五パーセント、その他二二・九パーセントで、高齢者世帯と単身世帯で全体の約六四パーセントをしめ、とくに単身世帯は傷病を理由とするものがほとんどである。

つきに保護率(人口一、〇〇〇人あたりの保護者の割合)からみると五・八パーミルで、七大都市ではもっとも保護者が少ないことになる。これはさきにも述べた世帯、人員の増加を考えた場合、横浜市の全人口増がいちじるしい結果と思われる

る。今後生活保護を受ける人々を考えると、大都市の特殊性と核家族化の傾向から、単身および老人世帯で医療を要する者が増加するものと予測され、保護世帯数は増加、人員は微増するものと考えられる。

低所得階層にたいする福祉対策としては、授産事業・世帯更生資金貸付制度・公益質屋事業などがある。

横浜市は七カ所の授産施設を設置し、失業者・要保護者および一般家庭婦人などに内職あっせんをおこない、その生計を援助し、生活の向上につとめてきた。しかし、従来、主として食費・被服費などに充当していた内職収入が、現在では教育費・娯楽費のような生計費以外の費用に使われるようになってきた。そして、生活様式の合理化により生じた余暇を使って、軽い労働で収入を得ようと、一般家庭婦人の内職希望者が年々増加してきた。その反面、働く能力があるにもかかわらず、いろいろな事情で就業の機会に恵まれない老人や心身障害者などが多いのも事実である。そこで、こうした実態も考えあわせて、四十五年七月より一般内職斡旋は「働く友の会」でおこなうこととし、各施設においては、心身障害者・老人・要保護者などに就業の場を提供して技術の習得をさ

せ、将来は社会復帰できるよう援助することを目的とした福祉授産を開始した。また、中区寿町周辺のいわゆるドヤ街については、広い見地からの適切な対策が必要である。すなわち、環境浄化・保安・住宅・労働問題などを多角的に、そして総合的に取り上げていかなければならない。横浜市では、これらの問題にたいし、地域住民の福祉と更生をはかるため、四十年に中区寿町に寿生活館を設置した。この施設は住居のない者や簡易宿泊所の宿泊者などを対象に、その更生と福祉をはかるうとするもので、対象者の生活各般の相談と指導・生活の援護・健康相談・児童の育成指導などを業務としている。また、四十四年にはドヤ街住民の預金の便をはかるために、寿生活館内にいわゆる夜間銀行を開設した。取扱い時間は、毎日午後一時から午後八時までである。開設以来一年になるが、この間約五、〇〇〇万円の入金があった。

高齢化する失対従業者

失業対策事業は失業者の技能・体力などの状況に応じた事業をなすべきであり、道路整備事業・土地整備事業などの屋外での事業が中心となっている。事業種目別の年間吸収人員割合をみると、道路整備事業が五〇パーセントをこえ、ついで

表 2-31 年度別授職作業実績

	昭和42年度	昭和43年度	昭和44年度
支払工賃総額	133,586,927円	139,121,809円	148,023,682円
指数	100	104	110
1ヵ月平均人員	2,311人	2,115人	1,770人
指数	100	91	76
1人1ヵ月平均の工場収入	4,817円	5,480円	6,965円
指数	100	113	144

注：民生局生活課調べ

表 2-32 失対紹介対象者年度別推移 (各年度 4月1日)

年度	失対紹介対象者数	内訳		減少数	減少率
		男	女		
42	3,560	2,124	1,436	289	8.1%
43	3,271	1,886	1,385		
44	3,066	1,720	1,346		
45	2,815	1,544	1,271		
平均	3,178	1,819	1,359	248	7.4%

注：民生局失業対策課調べ

土地整備事業が二五パーセントをしめているほかは、營造物整備・保健衛生整備などの事業となっている。しかし、最近では就労者が高齢化し、女性がふえているので、就労者の能力に適した事業をふやし、屋外における土木的作業以外の軽作業種目の開発に努めてきており、公園整備、公共施設内除草清掃、花栽培および育苗などを内容とする種目を取り入れてきている。なお、昭和四十五年度において、市が吸収を予定した失業対策事業紹介対象者は、年間延四〇万六〇〇人で、道路舗装・ブルックリなど、第一種工事四万二、〇〇〇人、第一種、第三種に属さない第二種工事にその大半の二四万四六〇〇人、高齢者などのため軽易なもので、清掃・除草などの第三種工事には一一万四、〇〇〇人を吸収するよう計画している。

失業対策事業紹介対象者の数は、制度改正前の三十五年には六、八八五人であったが、その後、雇用失業情勢の好転と三十七年度から日雇労働者雇用奨励制度を実施したことが契機となって、一般産業への就職が促進され、その後、法改正と雇用状況の変化により、逐年減少の傾向にあり、現在、約二、八〇〇人である。また、平均年齢は五八歳八カ月となつてい

る。このような状況の中にあつて、市は常に就労者の適正配置・作業環境の整備などに留意し、健康の保持と作業上の安全確保に努力しているが、すでに就労上の配慮も限界に近いものがあり、失業対策制度は再検討の時期にきていとなると考えられる。

苦しい国保財政

横浜市では、昭和三十六年四月から社会保障制度の一環として、国民健康保険を実施している。国保は職場における健康保険などの職域保険に加入していない人たちを対象としているので、自営業の人や、小さな企業に働く人などがおもな加入者となっている。発足当初の被保険者数は二八万人であったが、四十五年四月現在では四七万人と、人口の急激な増加とあいまつて大幅な伸びをしめしてきている。

国保は、あいつぐ医療費の値上げと受診回数伸びによる給付費支出のいちじるしい増加にたいして、これをまかなうべき財源である保険料と国庫負担金が十分でなく、事業の財政内容はきわめて苦しい。しかし、横浜市では、被保険者の医療保障を強力に推進するため、できうるかぎり経費を節減し、一般会計からの繰入れをおこない、とくに高齢者と乳幼児に

表 2—33 国民健康保険加入状況と経費

	被保険者数 (人)	加入率 (%)	1人当り医 療費 (円)	1人当り保 険料 (円)	1人当り一般 会 計繰入金 (円)
36年度	282,409	19.60	3,820	1,202	650
37年度	293,555	19.35	5,142	1,271	725
38年度	306,744	19.25	6,109	1,256	925
39年度	328,947	19.61	7,486	1,284	1,069
40年度	353,623	19.88	8,581	1,307	1,132
41年度	381,988	20.50	9,337	1,445	1,191
42年度	409,859	21.03	10,646	1,796	1,246
43年度	441,469	21.55	12,713	2,898	1,771
44年度	460,575	21.44	15,311	3,800	1,265
45年4月	469,934	21.50	16,957	4,168	1,579

注：民生局国民健康保険課調べ

たいし法定の給付内容を上まわる給付の改善に努めている。国民年金制度は、昭和三十四年十一月に国が国民皆年金を目標に実施して以来、十年有余を経過した。この制度は、拠出年金とこれを補完するものとしての福祉年金とからなっている。制度発足以来数次にわたつて大幅な改正があり、年金内容の充実がはかられてきた。拠出年金には義務(強制)加入と任意加入があり、加入者が保険料を納めることにより、老齢・障害・母子・準母子・遺子・寡婦年金などの支給を受けることができる。拠出制老齢年金は四十六年度より、受給権者が順次発生し、給付を受けるようになる。

福祉年金は、拠出年金加入ができずほかの年金もない人にたいし、国民皆年金の趣旨により国の負担で老齢・障害・母子・準母子の年金が支給されるものである。これらの年金には、所得による一定の支給制限がもうけられている。

横浜市としては、市民が一人でも多く年金を受けられるよう各都市・県とも連絡協調をし、年金額の引上げ、所得制限の撤廃もしくは大幅な緩和の要望を強力に国にたいしておこなっている。

3 消費者

消費生活の不安ひろがる

物価の値上がりは、消費者にとって切実な問題となってきた。消費者物価は昭和三十五年以来上昇を続けてきたが、ここ二三年は、タクシー代・医療費・風呂代・理容料金などのサービスタクシード・豆腐・ハムなど加工食品まで、めじろおしに値上げされた。なかでも生鮮食品の高騰は激しく、四十五年春には野菜の暴騰がめだち、市内で一キロあたり、じやがいもが一九〇円と前年同期にくらべ六倍、たまねぎが一五〇円と五倍、だいこん一〇〇円と二倍に、それぞれ異常高値をつけ、物価上昇はもはや慢性的になってしまった。四十

年から四十四年まで四年間の市内の消費者物価指数の上昇率をみると、食料二二パーセント、住居二二パーセントと全体に上昇しているが、とくに生鮮魚貝・肉類・乾物は三五パーセントから五五パーセントの上昇、住居の修繕が三七パーセント、雑費の交通通信費三二パーセント、教育三一パーセントとそれぞれ強い上昇をみせている。四十四年の市民一世帯一カ月間の平均消費支出を四十年と比較すると、総消費支出では三六パーセントの増加であるが、物価上昇を修正した実質では二二パーセント、年平均では三パーセントの増加率ということになる。

一方、勤労者世帯の平均一カ月の実収入をみると、四十年とくらべると三五パーセントの増加である。こうした実収入の伸び、消費支出の伸びは、消費が高級化・多様化し、一見、市民生活を楽にしているかにみえるが、市民の実感は豊かさからほど遠いばかりか、「市長への手紙」などで、物価高を切実に訴える声が年々高まっている。

選択的消費である耐久消費財の購入や教育費、レジャーへの支出が、生活の平準化により必需的な消費となったため、基本的な消費支出を切りつめねばならず、しかもその費目が食

表 2-34 横浜市消費者物価指数と物価上昇率

費目	40年	41年物価指数	上昇率	42年物価指数	上昇率	43年物価指数	上昇率	44年物価指数	上昇率
総合	100.0	104.7	4.7	109.1	4.2	114.2	4.7	120.8	5.8
食料	100.0	103.5	3.5	108.2	4.5	113.6	5.0	121.8	7.2
生鮮魚介	100.0	104.1	4.1	115.6	11.0	132.4	14.5	148.3	12.0
肉類	100.0	108.1	8.1	114.8	6.2	128.2	11.7	135.0	5.3
野菜	100.0	95.2	-4.8	113.8	9.5	103.6	-9.0	111.4	7.5
乾物	100.0	101.7	1.7	110.3	8.5	123.4	11.9	154.6	25.3
住居	100.0	104.0	4.0	108.9	4.7	114.1	4.8	119.6	4.8
家賃地代	100.0	110.4	10.4	118.3	7.2	124.6	5.3	129.6	4.0
住宅修繕	100.0	105.9	5.9	117.1	10.6	125.8	7.4	137.1	9.0
光熱	100.0	100.1	0.1	100.0	-0.1	101.5	1.5	100.9	-0.6
被服	100.0	102.3	2.3	106.3	3.9	112.2	5.6	117.9	5.1
雑費	100.0	107.9	7.9	112.5	4.3	117.6	4.5	123.7	5.2
交通通信	100.0	118.3	18.3	123.0	4.0	125.2	1.8	131.5	5.0
教育	100.0	107.0	7.0	116.0	8.4	124.4	7.2	131.3	5.5
娯楽	100.0	110.2	10.2	115.3	4.6	118.2	2.5	126.6	7.1

資料：「消費者物価指数」(総理府統計局)

料費であり、その食料品がもつとも値上がり率が高いだけに、家計にわたる影響が強くでているわけである。そして、住居の中には一通りの電化製品・家具什器は揃えたが、住む家はアパートやDKぐらし。マイホームをめざしてためた預金も、土地・家屋の騰貴で手がとどかない。そのうえ預金自体も、定期預金利率を上まわる物価の上昇で減価するという状態であり、市民は働いても働いても楽にならない満ちたりなさを強く感じているのである。

市民消費生活を不安にしているものは、物価の高騰だけではない。ソバ粉のはいっていないソバ、果汁が一滴もはいっていないジュースなどのうそつき食品、チクロなど人体に影響のある食品添加物がふくまれた食品、農薬に汚染された牛乳や野菜・果物、そして工場廃液に侵された米など有害食品が売られている。そして安全基準以上に電磁波を出す電子レンジ、さらにはブレーキなどに故障のある自動車など、欠陥商品もあつたをたない。加えて誇大広告・不当表示など消費者をまどわす販売がおこなわれ、市民の消費生活はいまや、ますます不安なものになってきている。

消費者をまもる

横浜市では、物価の値上がりをはじめとする消費問題から市民生活をまもるため、昭和四十年から市民と一体となって消費者行政を推進してきた。市がこの行政を取り上げた当時は、県・市の段階で取り組むところは数少なく、行政として新しい分野であった。その後、消費者問題は物価問題との関連もあつて、注目を受けるようになり、とくに四十三年五月に消費者保護基本法が制定され、さらに四十四年三月に消費者行政が地方公共団体の行政事務と定められたこともあつて、地

表 2-35 消費支出構成比の推移

	40年	41年	42年	43年	44年
消費支出額	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%
食料費	36.1	36.4	34.3	34.6	34.1
住居費	9.7	9.9	8.8	10.5	9.9
光熱費	4.3	4.3	4.1	2.7	3.5
被服費	10.9	10.6	10.3	10.6	10.3
雑費	39.0	38.8	42.5	41.6	42.2

注: 1. 市内全世帯1カ月
2. 経済局総務課調べ

資料: 「家計調査」(総理府統計局)

表 2-36 市内の耐久消費財普及率

電気冷蔵庫	96.8%
テレビ(白黒)	96.8
電気洗濯機	94.1
電気掃除機	79.1
ガス湯沸器	45.3
ベッド	30.6
ステレオ	30.0
応接セット	29.0
乗用車	19.6
ピアノ	14.5
カラーテレビ	7.5
ルームクーラー	2.4

注: 1. 昭和43年10月末現在
2. 経済局調べ

方公共団体の消費者行政は急速に進み、いまでは多くの県・市が消費者行政を扱う組織をもつようになった。市は生鮮食料品の標準小売価格の設定を中心に、賢い消費者をつくる消費生活モニター制度、消費者の組織化された意向を消費者運動にまで高めるための消費生活対策協議会の設置を、消費者行政の二本の柱として、消費者保護・消費者教育を強力に進めてきた。その後、消費者問題は発展し、市民の行政にたいする関心と期待が高まって、消費者行政はいつそう幅の広いものに展開している。四十四年度からは、あらたに消費生活モニター経験者を対象に、地域の消費者活動の牽引力として働いてもらうために、消費生活リーダー養成講座を開講した。また、生鮮食料品など小売業の経営近代化を進めるため、鮮魚・食肉・青果・豆腐の小売四業種の若手経営者と販売主任を対象に、近代化指導者養成講座を実施してきている。とくにうち続く物価高から市民の家計をわずかでもまもるため、四十五年六月から公設小売市場でさとう・しょう油のれんげし販売を始めた。これは、市内一二の公設市場出店者で組織する公設市場協同組合に、共同仕入に必要な資金を市が貸し付け、これをもとに問屋から商品を一括大量に仕入れ、仕入経

費の節減をはかって一般市価よりも少しでも安く売らるもので、現在砂糖は一キログラム二五円、しょう油一本（二リットル中味のみ）一八五円で、毎日販売し、主婦の好評をえている。しかし「公設市場は地域に限定され、だれでも利用できない」「品目が少ない」また「一般小売店を圧迫する」という声が市民からでている。市ではこれをテストケースとして今後できるだけ品目をふやすほか、公設市場に限定せず、協同組合などの体制を整えば、一般小売店も対象として、この物価対策を強力に推進していくことを検討している。

生鮮食料品は食生活に欠かせないうえ、生産が天候に左右され、貯蔵・保存がむずかしいことから価格が不安定で、市民生活にあたる影響は大きい。市では、生鮮食品の価格対策として標準価格の設定、中央卸売市場の整備拡充に努めている。四十年から実施している標準小売価格制度は、その後消費者のよりいっそうの利用を高めるため、当初の高値・中値・安値の三本立の価格表示を中値一本の表示に改めた。また、前日の価格との比較らんをもうけて、消費者の利用の便をはかった。これを機に、従来の緑の黒板にかえてオレンジ色の明るいプラスチックの表示板とし、その名称も「お買物

目安表」と改めている。この制度の利用状況は、表示しない店や表示があってもみない消費者があつて、かならずしも十分ではないが、生鮮食品についての決定的な価格対策が国において見出されない現在、消費者にたいする価格情報提供として、また、合理的な消費態度の育成の一助として欠かせない制度である。

根岸湾埋立地に南部市場

市内で消費される生鮮食料品の大半は、市が開設している中央卸売市場から広く市民に供給されている。中央卸売市場の昭和四十四年度の取扱量は青果物三二万七、四一五トン、水産物一四万一、八四〇トン、食肉九、九三六トンとなっており、四十年にくらべ、それぞれ三五・六パーセント、四〇・五パーセント、四二・二パーセントの増加となっている。食生活の高級化・多様化によって多種大量の生鮮食品の需要が高まってきているが、今後も中央卸売市場を主体とする生鮮食品の流通形態が強まっていくものと考えられる。こうした観点から生鮮食品を、よりいっそう豊富に集荷し、安定した供給をはかるため、卸売場を拡充し、取引機能を強化するなど、

流通面からの改善を進めているが、四十五年度は、あらたに電光による入荷数量表示機を設置して、取引を効率的に進めるように改善する。このほか水産物卸売場の増設もおこなう予定である。

中央卸売市場は、入荷量の増大にたいして、これまで施設の増設と拡張を続けてきたが、敷地の関係もあつて、これ以上の大幅な拡張はできなくなった。しかし、現在の中央卸売市場だけの能力では、二三〇万都市の台所をまかなうことは困難である。さらに交通の混雑が激しい今日、一カ所しかない中央卸売市場では、その活動能力は低下するばかりである。そこで、今後は方面別に中央卸売市場の分場をつくることにし、まず根岸湾埋立地に南部市場を新設することにした。現在、四十八年完成をめざして準備中である。これによって、現在の中央卸売市場は過度の取引を分散させることができるうえ、横浜の南西地区を中心に供給源の適正化をはかることができるようになる。

自衛する消費者

消費者問題の増大、とりわけ物価の上昇は、消費者がいまま

で受身であるためこうむってきた被害や不利益から立ち上がって、前向に問題に対処していこうという姿勢を高めることになった。なかでも、消費生活協同組合の活躍はめだっている。生活協同組合は、職場や地域を単位として、くらしをまもろうとする人々が資金を出しあつてつくった消費者組織である。事業の主体となる必需品を供給する購買生協は、この四年間に組合員は一・七倍、供給高（小売店の売上高と同じ）は一・九倍という増加ぶりをみせている。農業協同組合・漁業協同組合などの生産者団体と提携して、野菜・食肉・牛乳の直販や有害食品やうそつき食品の摘発、あるいはビール・酒の割安販売など消費者のくらしと健康をまもる実践活動を活発におこなっているが、今後も生協組合員は大幅に拡大していくであろう。また、団地の人々が集まって物資の共同購入をしようとする動きも活発で、その手はじめに牛乳をメーカーから直接、大量に購入し、団地住民に安く供給しているところもある。昭和四十五年は、飯島・勝田・左近山（二カ所）の各団地に市が助成金を出して大型冷蔵庫を四カ所設置する。一方、消費者の声を組織化して、国や行政機関あるいは関係業界に反映させるとともに、消費者の連帯感を高める

表 2—37 市内総事業所における中小企業の割合
1 事業所数

年別	総数	中小企業					
		中小企業 業総数	対総数 割合	工業		商業	
				実数	構成比	実数	構成比
35年	45,652	45,298	99.2%	4,565	10.1%	25,842	57.0%
38年	54,007	53,417	98.9	5,669	10.6	28,531	53.4
41年	62,708	61,463	98.0	6,114	9.9	31,746	51.7
44年	73,150	72,243	98.8	7,277	10.1	37,257	51.6

表 2—37
2 従業者数

年別	総数	中小企業					
		中小企業 業総数	対総数 割合	工業		商業	
				実数	構成比	実数	構成比
35年	443,415	301,737	68.0%	86,385	28.6%	101,619	33.7%
37年	597,722	381,617	63.8	108,514	28.4	118,409	31.0
41年	682,284	418,879	61.4	117,468	28.0	141,168	33.7
44年	792,462	534,517	67.5	135,924	25.4	165,543	31.0

注：農林水産業は除く。卸・小売業およびサービス業は 50 人未満、その他の産業は 300 人未満を中小企業とした。

資料：「横浜市の事業所」（総務局統計課）

ための動きも活発である。区消費生活対策協議会は地域消費者懇談会・消費者のつどいを通じて、全市的な規模での消費者意向をとらえ、毎年、政府に消費者問題の早期解決と国民生活優先の施策を訴えている。これにより改善をみた問題も少なくなく、消費者の意識高揚と消費者の利益擁護に、おおいに寄与しているといえる。また、消費生活モニターを経験した主婦を中心に結成した横浜市消費者の会は、まだ日が浅いが、物価値上げ反対運動を市民に呼びかけたり、量目・表示・価格などの実態を調査して、それをもとに行政機関や業界へ改善の申入れをおこなうなど、自主的な消費団体として、今後の活動が期待される。こうした消費者活動が、市民の間にもいろいろな形でみられてきたことは、ようやく消費者の権利を消費者の団結によって、まもっていかうという消費者意識が市民の間に芽ばえてきたからであり、今後、消費者活動の基盤が確立されていくにしたがって、さらにひろがりのある市民運動に展開していくことであろう。

4 中小企業

比重の大きい中小企業

昭和四十四年、農林水産業を除く市内総事業所七万三、一五〇のうち、九八・八パーセントの事業所（従業員数では六七・五パーセント）が、中小企業に属し、横浜経済の中で重要な役割をはたしている。中小企業の中では、工業（製造業）と商業（卸・小売業）の割合が高く、両者あわせて、事業所数で六一・七パーセント、従業者数で五六・四パーセントをしめている。

そこで、工業部門における中小企業の地位をみると、四十三年末で、工場数では九八・二パーセントを中小企業がしめて

表 2-38 市内工業における中小企業の割合

年別	工場数		割合	従業員数		割合	製造品出荷額 (百万円)		割合
	総数	中小企業		総数	中小企業		総数	中小企業	
41年	6,088	5,986	98.3%	222,791	109,291	49.1%	1,115,760	362,229	32.5%
43年	6,096	5,988	98.2	233,666	112,532	48.2	1,545,106	510,844	33.1

注：従業員300人未満を中小企業とする 資料：「横浜市の工業」(総務局統計課)

表 2-39 市内商業における中小企業の割合

年次	業態	店舗数		対総数割合	従業員数		対総数割合	商品販売額 (百万円)		対総数割合
		総数	中小企業		総数	中小企業		総数	中小企業	
41年	卸売業	4,156	4,016	96.6%	47,623	33,093	69.5%	737,029	426,879	57.9%
	小売業	26,541	26,495	99.8	107,943	100,791	93.4	299,705	258,090	86.1
43年	計	30,697	30,511	99.4	155,566	133,884	86.1	1,036,734	684,969	66.1
	卸売業	3,486	3,372	96.7	38,802	28,268	72.9	766,110	473,103	61.8
43年	小売業	30,023	29,950	99.8	123,846	113,395	91.6	439,790	352,156	80.1
	計	33,509	33,332	99.4	162,648	141,663	87.1	1,205,900	825,259	68.4

注：1. 中小企業—従業員規模50人未満のもの。 2. 飲食店はすべて中小企業にふくめた。 3. カッコ内は前年比増率。
資料：「横浜市の商業」(総務局統計課)

いるが、製造品出荷額に占める割合は、三三・一パーセントに低下する。この出荷額に占める中小企業の割合は、七大都市中、最低の北九州市について低く、一見、中小企業の弱体をしめすものであるかにみえるが、中小企業一工場あたりの出荷額を比較すると、逆に最高の北九州市について、高くなり、本市中小工場の生産性は、相当高い位置にあることがわかる。

一方、商業部門をみると四十三年七月で商店数では九九・四パーセント、商品年間販売額では六八・四パーセントを中小企業が占め、工業に比較すると、その役割が高くなっている。この割合を卸と小売に分類してくらべると、卸売業では年間販売額の六一・八パーセント、小売業では八〇パーセント以上を中小企業が占めており、小売活動は、ほとんど中小企業に負っていることが認められている。また中小商業全体では、四十一年から四十三年にかけて、二〇パーセントあまりの伸びをしめたが、内容的には、小売業大規模化の動きに刺激された小売業のいちじるしい伸びの反面、卸売業は相対的に伸び悩んでいる。

中小商業の店舗あたりの四十三年の商品年間販売額をほか

の大都市と比較してみても、小売業は一、三七〇万円で最上位にあるが、卸売業は一億四、〇三〇万円で京都市とほぼ同額で最下位に低迷している。卸売業の弱体性は、戦災と戦後長期にわたる接収により、その活動基盤が分散弱体化されたことと、卸売物資の流通面における拠点性を失い、東京の副次的な流通形態から脱しきれないことにある。以上の概観によっても、横浜経済に占める中小企業の比重と役割の大きさがわかるが、現在、この中小企業をめぐる経済環境は大きくゆれ動いている。

きびしい経済環境

昭和四十年十一月から始まった大型景気は、なお進行しているとはいえず、大企業のおかげにかくれた中小企業にとっては非常に苦しく、とくに資金難、人手不足に対処し、健全経営を存続させることは容易なことではない。

四十年代にはいつてからの市内中小企業の倒産件数をみると、年々減少してはいるが、四十四年の倒産件数は一一五件、負債総額五六億三、四〇〇万円にものぼっている。

この間、たえまなく進行する技術革新と深刻化する求人難、

需給構造の変化あるいは情報化時代の進展など国内経済条件の変化による企業間競争の激化のほか、資本自由化の進展、豊富低廉な労働力をもつ発展途上国の追い上げなど先進国・発展途上国両面からの攻勢もますますきびしくなっている。そのうえ過大都市化の進行により、企業拡張用地の入手難、道路交通の混雑、公害問題などが中小企業の分野にも波及し、その発展を大きく制約している。

このような経済環境のもとで、中小企業が経営を安定させ向上させるには、かつての低賃金、労働集約的生産から脱し、設備の近代化、経営の合理化あるいは、経営基盤拡大のための個別企業の組織化・集団化などを極力すすめ、生産性を高める経営へと体質改善をはかることが必要であり、またそうすることが今日ほど要請されることはない。

近代化せまられる経営

このような経済情勢に対処するため、市は中小企業対策を重点施策の一つとし、国や県の施策を活用しながら、つぎの施策を実施した。

中小企業指導センターを中心に、経営相談・診断・指導およ

び経営管理者研修、各種講習会などの経営合理化指導、ならびに生産性の向上、製品の品質・性能の向上をはかるための技術指導、巡回指導、技術者養成などをおこなうとともに、

表 2-41 中小企業指導センターの業務実績

区分	42年	43年	44年	
工場診断	149	149	152	
商業診断	186	139	157	
工場巡回指導	310	320	280	
商業巡回指導	153	167	157	
経営相談指導	窓口相談	3,064	3,200	3,244
	出張相談	290	341	415
技術実地指導	333	230	259	
技術相談指導	878	901	1,143	
依頼業務	322	373	581	

注：経済局中小企業指導センター調べ

表 2-40 中小企業倒産状況

年別	各年1月～12月累計		1件あたり負債額 (万円)	前年対比増△減比率	
	件数	金額(百万円)		件数	金額
昭和41年	64	4,433	6,927	—	—
昭和42年	142	10,460	7,366	121.8	135.9
昭和43年	142	7,329	5,161	—	△29.9
昭和44年	115	5,634	4,899	△19.1	△23.1

注：負債総額1千万円以上

資料：東京商工興信所

新技術の普及と技術研修を積極的におこなうため、四十五年度から中小企業指導センター磯子支所に技術研修施設を設置し、新技術の開発導入にたいする指導をさらに強化した。

進行する都市化と変化する消費動向に対応するため、既存商店街の近代化をすすめるべく、市街地再開発と関連を保ちながらその改造を促進し、さらに商店街の近代化に関連して四十五年度から立体駐車場の建設調査にも着手した。

弱体化した卸売業の立直しについては、総合見本市を実施し、取引の拡張をはかっているが、とくに四十五年度から、物資の流通を円滑にし、市の商業基盤を強化するうえに大きな役割をはたすマーチャンダイズ・マートの建設基礎調査をおこない、卸売業の振興と市民生活の安定向上をはかる施設を検討することとした。

横浜の有力な地場産業であるスカーフ・家具業界などの販路開拓をはかるため、各種展示会・見本市などを援助し、各界の振興育成につとめた。

中小企業者が、その経済的地位を強化・向上するための各種協同組合・商工組合・協業組合などを主に、中小企業の組織化指導をおこなうとともに、これら組織化された団体および

商店街団体の振興と環境整備をはかるために設置するアーチやアーケードなど共同施設にたいし、その設置費の一部を助成し、組織化推進の一助としている。

さらに、小規模小売業者がビッグストアの進出に対抗しうるよう、独立を保ったまま協業化できる小売商業連鎖化（ポラントリー・チェーン）の実現を促進するための講座を四十五年度から開講することとした。

中小工場の発展・向上をはかるため、本牧ふ頭関連産業用地および根岸湾「ハ」地区埋立地内に中小企業団地を造成している。また六大事業の一つとして造成される金沢地先埋立地にも大規模な工場団地建設を計画している。この計画は、工場の集団化をはかるのみでなく、工場の移転跡地を再開発し、市民の生活環境の向上をもはかるうとするものである。自己資金、信用力の弱い中小企業者が、金融機関から融資を受けられるよう、信用保証協会が保証人となって便宜をはかっている。

この制度は、事業資金、中元・年末資金、小規模企業資金、商業近代化資金、輸出振興資金など多岐にわたっている。四十五年度から、商業手形を簡易迅速に割り引くための手形割

引制度を新設したほか、各種貸付限度額の増額・貸付対象の拡大など、中小企業金融の充実をはかっている。その他中小企業振興策の一環として流通センター、東京との電話一体化、貿易センターなどの調査・検討をおこなっており、コンピューターの積極的活用を指導する研修なども開始した。

中小企業政策の課題

一九七〇年代は、経済環境の激変時期であると予想される。中小企業が成長・発展するためには、環境の変化要因を適確につかみ、その条件を企業内に消化し得るだけのバイタリティが必要となってくると思われる。このためには、中小企業みずからの努力が必要である。

一九六〇年代は、中小企業にかかる不利の是正・組織化促進の時代であり、市の施策もそのような方向で講ぜられてきた。今後は、これら諸施策のいっそうの強化・充実に企業のみずからの努力とを車の両輪として中小企業の振興・発展をはかっつていかなければならない。

5 農 業

宅地に化ける農地

年々一〇万人にもおよぶ人口の増加は、横浜の農業を大きく変えてきている。それは、新転入者は住宅を必要とし、その住宅問題が土地の問題と直接結びついているからだ。もともと土地は、おもに農地として利用されてきた。農地は山林などと一緒にあって、自然的景観を形づくってきたのである。昭和二十年代の横浜では農地は約一万ヘクタールあったが、これは約一万ヘクタールの山林とともに、市域の二分の一の面積をしめていた。この農地は、四十年には約八、〇〇〇ヘクタールにへり、四十五年には六、〇〇〇ヘクタール近くま

で減少すると考えられている。

農地の転用状況をみると、三十年ころから急に転用がふえ、三十八年ころから上昇の傾向はにぶってはいるが、依然として転用は増加している。最近では年間約七、〇〇〇件、面積にして約四〇〇ヘクタールが転用されている。そのおもな用途は住宅用地である。これを区別にみると、人口増加と対応して港北・緑・旭・保土ヶ谷・瀬谷・戸塚などの周辺部の各区に多く、全体の八〇パーセントをしめている。市街地化の進んでいる人口密度の高い、鶴見・神奈川・磯子・金沢などでは転用は少ない。

この人口増加の広がり方や農地転用の地域的な分布は、非常に無秩序・不規則で、農地は全般的に虫食状態になりつつある。ある地区では、農地の中に点々と住宅が建ち、またある地区では、住宅地の中に点々と農地が残るという形を呈している。こうした状態は農業生産条件の悪化につながるばかりでなく都市環境などにとっても問題をのこす結果となっている。

つぎに農家数の動きをみよう。全体の傾向としては全国的な傾向と同様に、やはり農家数はへり、とくに専業農家と第一

表 2-42 専・兼業別農家数 (構成比)

区分	神奈川県		横浜市		
	35年	40年	35年	40年	35年対比
総数	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%	87.5%
専業	28.1	21.6	32.1	26.9	73.2
一種兼業	33.7	30.7	35.7	31.5	77.1
二種兼業	38.2	47.7	32.2	41.6	113.1

表 2-43 農産物生産状況

年度	野菜				花き		植木
	作付面積 (ha)	生産量 (トン)	生産額 (百万円)	供給率 (%)	生産額 (百万円)	供給率 (%)	生産額 (百万円)
42年	6,890	110,240	3,087	51.1	139	18.2	156
43年	6,854	109,664	3,454	48.0	178	20.8	168
44年	6,401	112,017	3,932	43.8	204	18.8	185

注: 農政局推計

種兼業農家(農業を主とする兼業農家)の減少がめだっている。また、これと逆に第二種兼業農家(農業を従とする兼業農家)がふえている、いわゆる階層分解をしめしている。しかし、横浜の場合、全国あるいは県下の他市町村とくらべると、農家の階層分解の形はゆるく、専業農家率も高い。これは、都市化の急激な広がりや影響を受けている都市周辺部よりも、市内の農業は早く都市化の洗礼を受けたため、かえって現状では安定していることをしめし、都市化のなかで、農業指向型の農家と農業縮小型の農家との分離が明確になってきたともいえる。

こうした農家と農地の減少は農業生産にどんな影響をあたえているだろうか。農家数・農地の減少にもかかわらず、野菜は横ばいで、四十四年では約一万二、〇〇〇トンの生産で供給率四三パーセントと推定されている。また花や植木の生産は最近ふえて、四十四年の生産額は、花が二億四〇〇万円、植木が一億八、五〇〇万円、供給率は約二〇パーセントと推定される。畜産物では、鶏卵の生産量は一万五、七〇〇トン(供給率約五五パーセント)、牛乳は一万九三〇〇トン(同約三二パーセント)、豚肉は三、一〇〇トン(同二九パーセント)

セント)となっている。横浜の農業をとりまく状況はたしかに悪くなってきた。しかし、農畜産物の市民への供給の役割はまだ大きいものがある。

農専地区で都市農業を確立

農家経済を安定させながら、市民へ新鮮な生鮮食糧を供給するねらいで、横浜市は、野菜生産出荷安定対策として、港北区をはじめ市内の三地区を野菜指定産地にし、トマト・きゅうり・キャベツ・にんじんなどの生産確保につとめている。植木や花については、生産のさかんな戸塚区原宿町に植木増殖用のミスト温室の設置をして、花き・植木生産の向上をはかっている。また、緑区の谷本川・恩田川の流域に、なし・ぶどう・くりの観光果樹園を造成したり、市民に市内産の花を配布するなど、市民とのつながりをふかめて来た。さらに、生産の基盤である農地の改良を進めた。

しかし、農業生産基盤は悪くなる一方である。農業を続けようとしている農家もしだいに都市化の波にまき込まれ、農業経営が破壊されるばかりでなく、都市の自然的環境を保つうえにも影響している。環境保全は経済効果であらわれないた

表 2-44 畜産物需給状況

	生産量	供給率
牛乳	19,313 t	32.0%
牛肉	345	16.3
豚肉	3,114	20.9
鶏肉	1,051	26.0
鶏卵	15,758	55.6

注: 1. 昭和44年
2. 農政局推計

めにその重要さが見落されがちである。横浜市は農地の無秩序な乱開発を農業的な面からも防ぎ、農地を計画的に保つことよって都市の中で調和した農業を存続させるために農業専用地区の設定をすすめてきた。すなわち、農業専用地区は、生鮮食糧供給の役割と、都市における景観あるいは防災の役割をあわせもつ生産緑地として、生産・流通などの対策とあわせて設定していくものである。

まず港北ニュータウン地域では、昭和四十四年度に都市開発と関連して新羽・大熊農業専用地区を設定したが、四十五年

度には土地基盤整備をおこなって、都市化に対抗できる農業地区とする予定である。またその他の関係地区については、現在地元との話し合いを進めている。さらに、市域全体にわたって農業生産適地を選定するための調査や、農家との話し合いをおこなったが、農業専用地区を設定して、将来も農業を続けていきたいという積極的な農民の声も出ている。

そこでこうした農業専用地区の設定をもとに、生産基盤の整備や、野菜指定産地、花き生産団地の育成、さらに大型トラクター利用による経営の合理化などの生産・流通対策と、市民の生活環境整備を目的とした緑地対策・公害対策を総合的に積みかさねることによって、都市農業の確立をはかることに力をそそいでいる。

4 — ゆたかな環境づくり

1 土地利用

急ピッチに進む都市化

横浜市の市域面積は、昭和四十五年五月一日現在、四一七・五五平方キロメートルであり、その半分はおだやかな丘陵地が占めている。市街地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の平坦地に形成されていた。しかし、ここ数十年間、わが国の都市化が進展するなかで、東京を中心とする首都圏への人口・産業の集中は一段と激しい。横浜市は東京都心から二〇〜四〇キロメートル圏にあり、東京をあふれ出した人口の流入がいちじるしい。四十三年四月に二〇〇万人を突破した市の人口は、四十五年十月一日現在、二

二四万人となり、二年六カ月間で二四万人も増加している。

ふえる人口には、当然それに見合ったいれものが必要となる。横浜市は市域面積が広く、郊外部には山林・田畑などがまだかなり残っており、技術的には開発が不可能なところはないといつてよい。このため、郊外部はほとんど全域にわたり宅地開発が虫くいのにおこなわれており、無秩序な市街地が急速に拡大している。地目別土地利用の状況を課税台帳からみると、宅地は四十年の八、七一三ヘクタールから、四十四年には一万一、三七八ヘクタールにひろがり、農地・山林の計は二万六二二ヘクタールから、一万八、七〇三ヘクタールに

減った。無秩序かつ急速に市街地が拡大すれば、公共施設が不足することになり、とくに道路・下水道の未整備は市民の生活に多くの障害をあたえている。また、学校・保育所など欠くことのできない施設の整備も遅れている。一方、地価の高騰は一戸あたりの宅地を狭くし、過密住宅を生み、公園など公共用地も極端に少なく、災害時の危険が増大している。横浜市の工業は、京浜工業地帯の一翼をになう鶴見・神奈川地区をはじめ、根岸・本牧の埋立地に新規工場が立ちならび、重化学部門を中心とする大規模工場により臨海工業地帯が形成されている。また南区・港南区には繊維関係、食料品など軽工業部門の中小規模工場が数多く住居とまじりあっている。しかし、急激な人口と産業の集中により、横浜市における工業立地はきわめて限定されつつある。企業の側からは経済成長にともない敷地拡張の需要が多いが、既成の工業地帯はすでに過密化しており、新規工場の立地はもちろん、敷地の拡充も困難になっている。このため、最近では戸塚・港北・緑区など内陸部に進出する工場が多い。また、住民の側からは都心部や住混合地区などにおいて、騒音・振動・大気汚染・汚水など公害の追放が要請されており、都市機能の面から

表 2-45 地目別土地面積の推移

	総面積	宅地	農地	山林	原野	沼地雑種 地その他	鉄軌道 用地
昭和40年	30,201 (100.0)	8,713 (28.9)	10,881 (36.1)	9,741 (32.2)	239 (0.8)	526 (1.7)	101 (0.3)
昭和44年	31,185 (100.0)	11,378 (36.5)	9,598 (30.8)	9,205 (29.5)	188 (0.6)	696 (2.2)	120 (0.4)
増△減	984	2,665	△1,283	△536	△51	170	19

注：1. 固定資産税の課税対象となっている土地の評価面積で免税点以下を含む。
2. カッコ内はパーセント。面積の単位は ha。
3. 各年1月1日現在

資料：「固定資産概要調査」（財政局固定資産課）

みても、都心部におくことがもはや不相当と思われる工場が生れている。

横浜市の活動の中心であり、市民の職場となり、買物の場となり、娯楽の中心ともなるのが都心部である。横浜市の都心部は、港を中心とする関内・伊勢佐木町周辺の旧来からの地域と、近年の郊外部の宅地開発を背景として、事務所や商業・娯楽施設が急激にふえている横浜駅周辺である。しかしながら、戦後長期にわたる市街地の接収のため、都心形成がいちじるしく立ち遅れていたこと、工場などにより都心部が二つに分断されているため、一体的な都心機能が發揮されていないことなどから、二、三〇万市民に対応した都市生活の中心地として十分な役割をはたしていない。このため、郊外部に流入した市民の中には都市生活の中心を東京におき、横浜をたんなる「ねぐら」とする人たちが多くなってきている。

計画的な土地利用

横浜市では「だれでも住みたくなる都市づくり」を市政の最重点施策として、道路・下水道・公園など公共施設の整備につとめてきた。しかしながら市街地の拡大は、市の財政能力

をはるかにこえたスピードで進んでおり、増大する公共投資は市の財政を圧迫し、限度にたっしている。そのため、道路・下水道などが整備されないまま市街化がおこなわれており、いわゆるスプロール現象は、郊外部のいたるところで進行している。そこで、市民生活を営むのに必要な最低限度の公共・公益施設を確保するため、開発者の負担を求める「横浜市宅地開発要綱」をさだめ、昭和四十三年九月から実施してきた。このような都市化現象は、全国規模で進んでおり、都市地域の土地利用の合理化と効率的な公共投資をはかるべきであるという議論が、国の宅地審議会など各方面でなされた。そして、四十三年五月、新都市計画法が成立した。新都市計画法は、都市計画区域（横浜市は全市域で一つの都市計画区域を形成している）を市街化区域と市街化調整区域に二分し、無秩序な市街地の拡大を防止しようとする画期的なものである。市街化区域は、すでに市街地を形成している区域と、おおむね十年以内に道路・下水道・公園・学校などの都市施設を、優先的かつ計画的に整備して市街化をはかるべき区域とされている。この区域内での民間開発は、開発許可制度によることとされた。一方、市街化調整区域は、いっさいの開発

が原則的に禁止され、無秩序な市街地の拡大を抑制する区域であり、農地・優良自然地を保護する区域とされている。横浜市は県と協力してこの区域区分（線引き）をおこなった。すなわち、一〇年後の人口を想定し、これを受け入れるのにどうしても必要であり、またそれだけあれば十分な面積を、一応、市街化区域とし、そこに公共投資を集中的におこなうことにより、優良な市街化と公共投資の効率化をはかることとした。したがって、いずれ市街化するが、まだその時期でない地域などは当面市街化調整区域としておき、順次段階的に市街化する方針で線引きをおこなった。この結果、四十四年十二月、市民に縦覧された県案では市街化区域は市域の六九・七パーセント、二万九、一一五ヘクタールであったが、公聴会・審議会にはかった結果、農家など土地所有者の意見もいれて市街化区域は市域の七四・四パーセント、三万一、〇八二ヘクタールへと大幅にふくれあがった。これでは無秩序な市街化を抑え重点的に公共投資をしながら、計画的・段階的に市街化をはかるといふ新都市計画法最大のねらいは、十分に生かされたとはいえない。市街化区域の都市施設整備に要する費用は、一地方自治体の財政能力をはるかにこえ

ている。市民生活を営むのに最低限度必要な都市施設を整備するため、横浜市は開発者の負担と国の各種補助金の大幅な増額を求め、市民の暮しをまもっていかねばならない。二三〇万市民の活動の中心地としてふさわしい都心部を育て、住宅と工場を分離し公害のない静かな住宅地の環境をつくり、人間が生活するのに欠くことのできないみどりをまもるなど、市民が住み、働き、休息し、遊ぶのに適した場所を確保するために、土地利用を規制するのが地域・地区制である。その基本となるのは用途地域制である。用途地域制は、事務所・商店・工場・住宅などが混在するのを防ぐため、土地を住居地域・商業地域・準工業地域・工業地域に分類するものである。各地域内ではそれぞれの目的に応じて、一定の建物は例外的に許可を受けた場合を除いて、建てることのできない。新都市計画法では市街化区域について用途地域を指定することとされているが、横浜市では市街化調整区域の一部を加え、市域の七八・九パーセント、三三・九、四五平方キロメートルの用途地域を指定している。

用途地域制は昭和四十五年五月、建築基準法の一部改正により、第一種住居専用・第二種住居専用・住居・近隣商業・商

表 2-46 区別市街化区域、市街化調整区域面積

区名	区面積 (ha)	市街化区域 (ha)	市街化調整区域 (ha)	人口密度 (人/ha)
鶴見	2,808	2,758 (98.2)	50 (1.8)	92.7
神奈川	2,357	1,921 (81.1)	436 (18.9)	87.7
西	629	629 (100.0)	—	155.0
中	1,755	1,755 (100.0)	—	78.8
南	1,219	1,209 (99.2)	10 (0.8)	158.9
港南	1,966	1,879 (95.6)	87 (4.4)	53.1
保土ヶ谷	2,119	1,559 (73.5)	560 (26.5)	77.9
旭	3,224	1,936 (60.1)	1,288 (39.9)	48.8
磯子	1,839	1,589 (86.4)	250 (13.6)	63.2
金沢	2,318	1,735 (74.8)	583 (25.2)	45.9
港北	4,295	3,332 (77.8)	963 (22.2)	52.1
緑	7,760	4,889 (61.7)	2,871 (38.3)	18.1
戸塚	7,882	4,844 (61.5)	3,038 (38.5)	31.9
瀬谷	1,584	1,047 (66.1)	537 (33.9)	47.8
計	41,755	31,082 (74.4)	10,673 (25.6)	53.6

注：1. カッコ内はパーセント
2. 計画局都市計画課調べ

業・準工業・工業・工業専用の八地域に改められた。そして容積地区・空地地区は廃止され、用途地域の種別に応じて定めることになった。今回の改正は現在の住居地域を中心に用途地域をより細かく分類し、居住環境を保全しようとするもので、日照権なども考慮されている。この新しい用途地域は二年以内に指定することとされており、現在市でもその準備をすすめている。

ゆたかな環境づくり

現在、宅地開発が計画されている地域をふくめて市域の六二・三パーセントを住居地域に指定している。この地域内では騒音を発生するおそれのある工場、爆発物など危険物を扱う工場はもちろん、映画館・キャバレーなどの建築を禁止し、住居地にふさわしい環境をまもっている。また、さらにきびしい建築制限をおこなう住居専用地区を二、一四九・六ヘクタール指定しており、良好な住居地の環境を保護している。このほかみどりに恵まれた住宅地に第八種空地地区を指定しており、敷地面積にたいする建築面積（建ぺい率）を十分の四以下に制限している。また今後の宅地開発は開発許可制度

により、道路・下水道・公園などが整備されるよう指導し、市独自の宅地開発要綱により、学校など市民生活に必要な各種施設を整備していく。一方、横浜市には丘陵地が多いことから、集中豪雨などにガケくずれが多発し、いたましい犠牲者がでている。これらの地域は、住宅地にふさわしくない危険地帯であり、市では宅地造成等規制法により、宅地開発をきびしく取り締まっている。しかしながら、市の許可を受けない不法建築があいついでおり、犠牲者のほとんどは、そこに住む人たちである。

住宅と工場が混在して生活環境が悪化するのを防ぎながら、工場の生産力を維持するため、工場用地として準工業地域・工業地域あわせて四、九六九・四ヘクタールを指定している。このうち準工業地域は住宅など他の用途の建物と混在するので、危険物を扱う工場・騒音を発生する工場などの建築は禁止されている。現在わが国の各地で発生している産業公害については、横浜方式とよばれるきびしい規制をおこなっている。本牧・根岸の臨海工業地帯が完成し、ここに進出する企業にたいしては、ばいじんなどが空中に散って市街地に影響をあたえないように煙突を高くしたり、亜硫酸ガスの発生が少な

表 2-47 地域地区の指定状況

区分	面積 (ha)	割合	備考
用途地域	32,945.4	78.9%	
住居地域	26,005.5	(62.3%)	住居専用地区 2,149.6 ha
商業地域	1,970.5	(4.7%)	小売店舗地区 93.4 ha
準工業地域	2,115.5	(5.1%)	
工業地域	2,853.9	(6.8%)	工業専用地区 127.3 ha
未指定地域	8,809.6	21.1%	
空地地区	512.4		
第8種空地地区	512.4		
高度地区	35.4		
第1種高度地区	20.3		
第2種高度地区	15.1		
防火地域	200.1		
準防火地域	4,836.0		
風致地区	2,847.1		
近郊緑地特別保全地区	100.0		近郊緑地保全区域 (719 ha) 内
臨港地区	361.6		
商港区	276.8		
工業港区	84.8		
駐車場整備地区	407.7		

注：1. 昭和45年12月1日現在
 2. 昭和45年12月末には一部変更が予定されている
 3. 計画局都市計画課調べ

い良質の燃料を使用するように指導している。

また、既設の工場地帯については、工場が新設・増設をすすめる機会に同じような指導をしている。なお、市の都心部を中心に六、三七七ヘクタールが工業等制限区域に指定されており、大規模な工場の新・増設が制限されている。

商業地域は、横浜駅周辺、関内・関外地区の都心部のほか、鶴見・新横浜・戸塚の各駅周辺など副都心的な地域を中心に、一、九七〇・五ヘクタールを指定している。このうち日用品の買物など生活に密着した商業地域として、小売店舗地区九三・四ヘクタールを指定している。また高度地区として横浜駅周辺、関内・関外地区、新横浜駅前を指定している。高度地区は市の中心地・繁華街など高層建築物が立ちならぶ場所を、建物の高さを統一して中心地としての景観を保ち、土地を有効に利用する地区である。第一種高度地区に建てる建物の高さは最低一四メートル以上、第二種高度地区については一二メートル以上限定している。新横浜駅前は、将来副都心として商業施設・オフィスが集中することが予想されるため、事前に高度地区としたものである。

また、市の中心市街地として重要な地区にありながら、木造

建築が密集していたり、接取解除後も荒地が残っていたりして都心部にふさわしくない土地利用がおこなわれている地区があり、火災・震災などが発生した場合にはきわめて危険な状態である。そこで、これらの地区を防災建築街区に指定して、建物の高層不燃化をすすめている。このほか、都心部に混在している中小工場を、金沢地先を埋め立ててそこに移転し、工場の近代化をはかりながら、工場跡地を都心部再開発に有効に利用する計画もすすめている。

横浜市は、神戸市とならんでわが国を代表する国際的な港湾都市である。横浜港の取扱貨物量・入港船舶数は毎年増加しており、このため公共ふ頭が不足し、港湾機能が低下している。そこで昭和三十八年に完成した山下ふ頭に引き続き、本牧ふ頭と関連産業用地の建設をすすめてきた。産業用地は四十三年度に完成し、本牧ふ頭も一部完成し、すでに使用されている。また、海運界の輸送革命といわれるコンテナ輸送が急速に進んでおり、本牧ふ頭にコンテナ専用ふ頭をもつけ、コンテナ荷役用の大型クレーンなどを整備してきた。港湾の円滑な管理と運営をはかるため、臨港地区を三六一・六ヘクタール指定している。

2 副都心の整備

みどりと太陽は、人間の生活に欠くことのできないものである。しかし横浜市のような過密都市では、こうしたみどりと太陽は急速に失なわれていく傾向にある。市では本牧市民公園をはじめ大小の公園の整備に力を入れてきたが、これだけでは十分とはいえない。そこで自然の緑地を確保するため、四十四年に円海山周辺七一・九ヘクタールを近郊緑地保全区域に指定している。この区域の良好な自然環境をまもるため、必要な規制と指導をおこなっている。また、とくに良好な自然地一〇〇ヘクタールは円海山近郊緑地特別保全地区に指定している。この特別保全地区内の土地は、所有者の買取り請求がある場合には、買取りに応じることとされており、四十五年十月末現在、一万一、九〇〇平方メートルを買取した。このほか風致のとくにすぐれた地域、自然状態を保持している地域・史跡・その他特色ある景観地域など一〇地区、二、八四七・一ヘクタールを風致地区に指定しているが、この地区内では周囲の景観と調和しない開発や建築は条例で禁止している。

上大岡は副都心になれるか

地下一階、地上七階、延床面積一万六、〇〇〇平方メートルという大ショッピングビルがオープンしたのは、昭和四十四年十月であった。このビルの中には大手のスーパージョーをはじめ、各種専門店・喫茶店・ボーリング場などがあり、ビル全体の売上げは年間三〇億円を目標としている。開店後一年をむかえた現在、この目標を突破することは確実だという。そしてこのビルの目の前に、地下二階、地上五階、売場面積九、六〇〇平方メートルのショッピングビルが、四十五年十一月に開店した。ここにも大手スーパージョーが進出しており、ビルの年

間売上げは四〇億円以上を目標としている。スーパー界のビッグ・スリーのうち二つが、この一年間にあいついでこの地区に進出したのである。スーパーだけではない。この地区には現在、都市銀行から信用金庫まで、六行の金融機関が集中しているが、四十五年度には、有力な都市銀行二行の進出が認可された。同じ地域に二店が同時に進出することは、全国でも例が少ないそうである。地元では将来、この地区が横浜の副都心に発展することを期待している。その京浜急行上大岡駅周辺地区は、郊外部の急激な宅地化と人口の集中を背景に、市の東南部の中心地として発展を続けている。

横浜市の周辺部では、急速かつ多量に宅地開発がおこなわれており、人口の集中がいちじるしい。そして、そこに住む人々の通勤・通学的手段としては、国鉄をはじめ各私鉄の鉄道輸送機関に依存している。このため、京浜急行上大岡駅など周辺部の各駅では、乗車人員が大幅に増加している。三十九年度と四十三年度の一日平均乗車人員を比較すると、伸び率では二俣川駅の六七パーセント増を最高に、上大岡駅・綱島駅がそれぞれ、四五パーセント、三一パーセント増となっている。増加数では上大岡が一万一、四〇〇人で一位となつて

駅前広場もほとんどない

これまで、横浜市内の商業施設や事務所は、横浜駅周辺と開内・伊勢佐木町周辺の都心部のほかには、鶴見駅前・戸塚駅前などにかんがりの集積がみられたものの、その他の地区には目立った集積はなかった。最近めざましい発展をとげている郊外部の各駅周辺は、ほとんどが自然発生的に市街地が形成されてきたため、住宅・商店・工場などがまじり合い、平面的に雑然とした街なみとなっている。このため増加する人口にたいして、満足できるショッピングの場となっていない。また、道路や公園などが不足しているほか、バスの発着に必要な駅前広場もほとんどない。バスの発着は混雑の激しい駅前の道路でおこなわれており、混雑に拍車をかけると同時に、市民に大きな不便をもたらしている。したがって、せっかく地域の中心地として発展する可能性を持ちながらも、市民の日常生活の中心地として、十分な働きをしていないのが現状である。

これらの地区が、将来、地域の中心地あるいは横浜の副都心として発展するには、市民に快適なショッピングといこの場を提供し、同時に交通機能の向上をはかるために、再開発

いる。このため、これらの駅周辺における商業の立地条件は、きわめて有利なものとなっており、将来、それぞれの地域の中心地として発展することが予想されている。

表 2-48 周辺地区主要駅1日平均乗車人員

駅別	昭和39年度 (千人)	昭和43年度 (千人)	増加率 43/39 (%)
鶴見	91.0	98.1	107.8
戸塚	49.6	60.2	121.4
上大岡	27.5	39.9	145.1
保土ヶ谷	23.1	26.8	116.0
綱島	26.7	35.0	131.1
中山	12.7	14.6	115.0
二俣川	11.1	18.5	166.7

資料：「横浜市統計書」総務局統計課

が実施されなければならない。市では現在、都市機能を向上させるため、都心部強化事業をおこなっているが、周辺拠点地区を地域の中心地あるいは副都心として整備することは、横浜市の都市機能を強化するためにも必要である。つまり、副都心など地域中心地において、横浜のもつ都市機能の一部を分担することにより、都心部の純化をはかることが可能となり、全体として調和のとれた都市として発展することが可能になる。しかし、周辺拠点地区が副都心化するには、いくつかの条件がタイミンングよく組み合わされなければならない。そこで市では、このような地区の動向をみきわめ、開発の時期にあるものについては、積極的に再開発を推進している。東海道新幹線の新横浜駅周辺は、将来、横浜の副都心として、都市機能を分担することが予測されている。そこで、すでに北部は土地区画整理をおこない、基盤が整備されたが、引き続き南部も土地区画整理をおこなう計画をすすめている。このほか、鶴見駅西口周辺地区については、地元権利者と再開発事業の実施のため協議にはいつている。戸塚駅周辺についても、地元関係者と研究中であり、これらの地区では、事業化の気運が高まっている。

中心地区の条件

昭和四十四年度には、綱島駅・中山駅・二俣川駅・保土ヶ谷駅西口の四地区の周辺について、再開発計画を作成するため、基礎的な調査をおこなった。この調査は、一般的な既存資料にもとづいて、横浜市の商業的配分の将来計画・周辺の都市計画・社会的条件の変動にたいする対応策などを検討している。また、地域住民の通勤・通学の便を確保するため、道路・広場・公園などのあり方、買物や娯楽の中心地として、魅力ある街づくりの方向づけが検討されている。四十五年度には上大岡駅周辺・金沢文庫駅周辺の調査をおこなっている。市ではこれらの調査にもとづき、計画的な街づくりをする予定である。

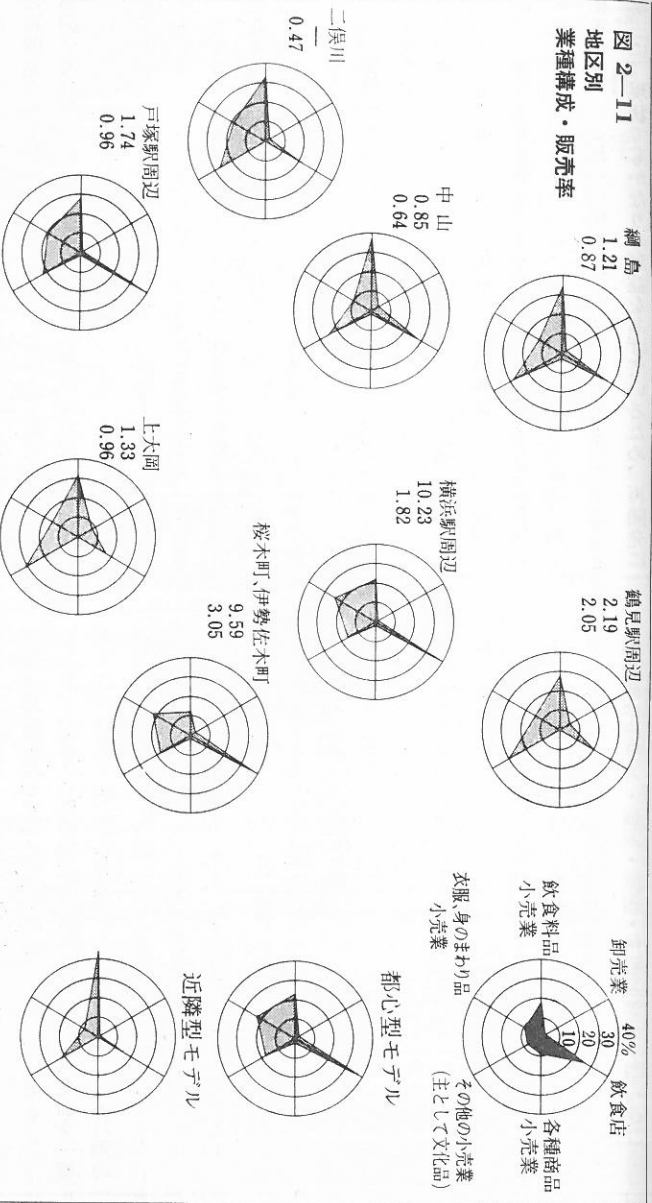
これらの地区は商業のパターンからみて、つぎのように位置づけられる。横浜駅周辺・伊勢佐木町周辺・戸塚駅周辺は業種構成からみて、都心商業型である。綱島・上大岡・鶴見などは、かなり広い地域の中心となっており、地域・地区の中心地と考えられる。その他は、地域・地区中心より少しその区域が狭く、近隣中心地といえる。また、これを鉄道路線別にみると、横浜線・東横線・京急線の中心地として、中山・

綱島・上大岡がある。相鉄沿線はいづれも同程度のもので、現状では中心となる地区はみあたらない。

ところで、地域中心・近隣中心地区として発展するためには、つぎのようなことを強力におこなわなければならない。

- (1) 再開発法を適用し、建物はすべて不燃構造とする。
- (2) 商店街は、一部の核的なものを除き、一、二層とし、上層部は住宅とする。住宅には一般居住者も誘致する。
- (3) 商店街は、できるだけ一街区一体の建築とし、やむをえない場合でも、道路沿一側を一体の建築とする。
- (4) 買物客が、駅から直接商店街の中にアプローチなどにより、風雨に対処する。
- (5) 商店街内部に、遊び場・休憩場・避難広場などをつくり、公園広場的な性格を持たせる。
- (6) 地区のシンボルゾーンとなるような建築形態・街区構成をする。
- (7) 通過幹線道路に面している地区は、立体交差などにより結び、買物客が安心してショッピングができるようにする。
- (8) 駐車場のスペースを十分確保する。

図 2-11
地区別
業種構成・販売率



資料 昭和43年商業統計

凡例

上段数字—各地区の販売額シェア

下段数字—各地区の商店数シェア

事業は民間が主体

このような基本的な原則を前提として、市では周辺拠点地区の再開発の骨子をつぎのような点にしぼり、地元住民をはじめ関係者の協力をえて、事業化していきたいと考えている。

(1)駅前広場は、機能を主体に再編成し、ショッピングの場には車をいれず、地区の外周、あるいは地下部分で車を処理するなど、人と車を分離する交通体系を確立する。買物客や商店の所有する車などのため、駐車場を整備する。

(2)各種店舗の規模・数量は、将来を予測して計画し、客の吸引力が強い業種、あるいは大型店を地区の中心におき、拠点とする。

(3)街の繁華性を失わないため、買物広場など、計画的な空間を持たせる。

一方、事業化には、解決しなければならぬ問題点が、山積みしている。第一に、主要駅前という一等地のため、地価も高く、莫大な事業費を要するので、事業の大きな部分を民間に依存せざるをえないこと。第二に、土地の所有権者、利用権者が多く、これらの権利者の資金力もまちまちであること。第三に、現状でもかなりの利益をあげているため、再開発に

消極的な人もいること。などである。このため、共同建築による大きな建築がおこなわれにくく、比較的小さな独立した建物が建てられやすい。

しかし、商店街の再開発は、かならずしも全面建替を一度におこなう必要はない。小さなまとまりごとに、全体計画の一部として建築することにより、再開発事業の成果は十分に期待できる。したがって、当面は地区の全体計画をつくり、地元の再開発意欲をうながし、事業化への協力を求めていく必要がある。

3 住宅

多い東京からの移住者

東京に吸引され、東京からあふれた人たちは、周辺の都市に殺到している。昭和四十三年に総理府がおこなった住宅統計調査によると、三十九年から四十三年までの五年間に、横浜市内の現在の住宅に移転した世帯は二八万一、〇九〇世帯であるが、このうちの三六パーセントにあたる一〇万一、二二〇世帯は市外からきた。そして、そのうち三九・六パーセントは東京都区部から移ってきた人たちである。とくにこの期間に持家に入居した市外からの移住者の五二パーセントは、東京に住んでいた人たちである。このような傾向は、横浜市

周辺部の港北区・緑区・旭区・戸塚区でとくにいちじるしい。このため、年間三万戸をこす住宅が建てられても、少なからぬ部分を市外からの移住者にしめられ、横浜市民の住宅事情は、いっこうに改善されないばかりでなく、移住してくる多数の世帯のため、住宅や宅地にたいする需要が高まり、市民は地価の騰貴と家賃の上昇に悩まされている。

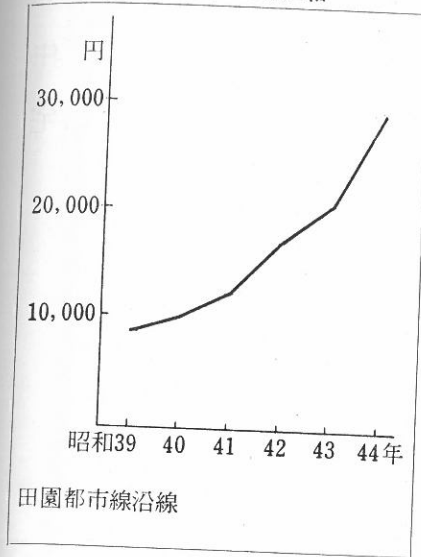
民営借家が急増

市内の住宅を、その所有関係別にみると、持家が四九パーセント、給与住宅(社宅など)が八・三パーセント、借家が四二・七パーセントである。借家の中では、民営の借家が大部分で八六パーセントをしめる。住宅の増加率では、持家が高地価のため伸びず三七・五パーセント、給与住宅が五一パーセント、公営借家(市営住宅・公団住宅など)が二一パーセント、民営借家が六二パーセントで、民営借家の急増していることがわかる。一方、労働者にとっては、好ましくない面の多い給与住宅が五一パーセントと高い増加率をしめたことは、住宅をあたえることを労働条件にしている企業の多いことをしめし、それだけ、横浜の住宅事情のきびしいこと

をものがたっている。

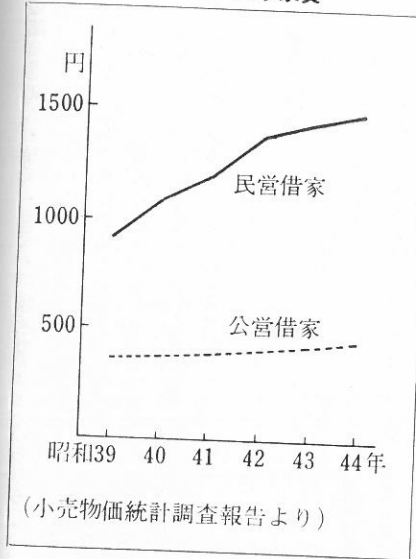
建て方別に住宅をみると、一戸建が五二パーセント、長屋建が一〇パーセント、共同住宅が三八パーセントで、いぜんとして一戸建が過半をしめているが、昭和三十八年にたいする四十三年の増加率では、一戸建二八パーセント、長屋建二二・五パーセント、共同住宅一〇一パーセントと、共同住宅化が急速に進んでいることがわかる。これを建築時期別にみると、共同住宅の八六パーセントは三十一年以降に建てられた

図 2-12 1m² 当り分譲価格



田園都市線沿線

図 2-13 3.3m² 当り家賃



(小売物価統計調査報告より)

もので、これは、三十年代の高度経済成長政策によって、人や産業が首都圏に集中し、土地が取得難となったため、宅地の利用度を高めようとした結果と思われる。つぎに共同住宅を階数別にみると、九一パーセントは二階建てであり、そのうちの大部分は、木造の民間借家である。このようにみてくると、横浜では木造二階建民間借家が、市民の一般的住居形式として、広く根をおろしつつあるということがわかる。

狭くなった民間借家

民間借家を畳数別にみると、一番多いのは、台所・便所などの設備を専用する設備専用の共同住宅では、九畳以上一二畳未満のもの、設備共用のものでは、それより規模の小さい六畳以上九畳未満の住宅である。増加率では、設備専用・共用とも、九畳以上一二畳未満の住宅が最高で、設備専用住宅では一三八パーセント、設備共用住宅でも八五パーセントと、このクラスの民間借家が急ピッチで伸びている。このことは、昭和三十八年の住宅統計調査では、圧倒的多数を占めていた四・五畳一間、または六畳一間の住宅にかわって、六畳と四・五畳、または四・五畳二間といった、より広い住宅にたいする需要が高まってきたためと考えられる。しかしながら、畳数の増加は、押入れなどの収納部分や出入口の土間を切りつめることによっておこなわれることが多いため、一戸あたりの延面積では、三十八年にくらべると減少し、設備専用のものでは、三一・〇三平方メートル、設備共用のものでは一五・五五平方メートルにすぎない。これにたいし、公営借家は三九・九平方メートル、給与住宅四四・八五平方メートル、持家七二・六五平方メートルで、民間借家とその他の住宅、

表 2-49 部屋数、畳数調べ

種別		一住宅当り 居室数	一住宅当 り畳数	一住宅当り 延べ面積	一人当 り畳数
持家	昭和38年	3.72	19.88	70.96 m ²	4.26
	昭和43年	3.99	22.40	72.65	5.22
公営借家	昭和38年	2.49	12.43	41.40	3.56
	昭和43年	2.60	13.35	39.90	3.83
民間借家 (設備専用)	昭和38年	2.14	10.76	35.55	3.03
	昭和43年	2.00	10.49	31.03	3.41
民間借家 (設備共用)	昭和38年	1.15	5.92	17.51	2.40
	昭和43年	1.18	6.26	15.55	2.94
給与住宅	昭和38年	2.65	14.55	48.35	3.81
	昭和43年	2.75	14.93	44.85	4.19

注：建築局宅地指導課調べ

資料：「住宅統計調査」(総理府統計局)

とくに持家とは、設備や住宅を取りまく環境を別にして、規模の面だけを見てもますますその格差が増大している。

低所得者のために

一方、市内には、住宅難世帯が一〇万一、四三〇世帯ある。その内訳は、間借一万九、三二〇、非住宅居住九、〇〇〇、老朽で建替を要するもの七三〇、大修理を要するもの二、二八六、二人で五畳未満など狭小過密七万一〇四戸であるが、狭小過密住宅のじつに八四パーセントを民間借家が占めているのである。そして、所得階層ごとに、その居住している住宅をみると、公営住宅に入居資格のある月収四万円未満の低所得層の八〇パーセントが借家住まいをしている。この割合は、昭和三十八年には六六パーセントであったから、地価の高騰、建設費の上昇とともに、高所得者は持家に、低所得者は水準の低い民間借家という傾向が、年々、きわだつてきているといえる。

そこで、市は、低水準の民間借家しか利用できない低所得者の住環境を改善し、安定させるため、市営住宅の建設、不良住宅地区の改良、持家を希望する人たちのためには、積立分

譲住宅の建設、長期低利の建築資金融資など各種の事業をおこなっている。

市営住宅は、すでに建設され、入居しているもの一万一、〇八七戸、現在建設中のもの一、〇六〇戸である。いずれも二DK以上で、ふる場・水洗便所・台所などがあり、設備のとのつたもので、民間の同規模の住宅にくらべて、家賃は二分の一以下である。それにもかかわらず、最近、応募率、とくに二種住宅にたいする応募率が低下している。その理由としては、現行の入居基準のうち、収入に関する部分が、実状にあわなくなつたこともあるが、なんとといっても最大の理由は、その立地にあると考えられる。

市営住宅には、建設費だけで、一戸あたり約一五〇万円かかる。これに、土地の取得費と造成費を加えると、市周辺部の土地の安いところに建てても約二八〇万円が必要である。

これにたいし、国からは、建設費の補助があるが、土地には補助金はなく、融資があるだけである。そのため、市営住宅一戸あたり約二〇〇万円以上の市費を支出しているのであるが、一方、家賃は、第一種住宅で約八、〇〇〇円、第二種住宅で約五、五〇〇円程度にしなければならないので、どうし

ても、地価の安いところを求めるところになる。かくして、市営住宅は、市の中心部から遠くはなれた、交通の便の悪い所に建てられることが多くなつてきた。このため、利用者にしてみれば、せっかく安い家賃の住宅にいらつても、多額の交通費を必要とするようでは、むしろ、高い家賃であっても、自分の職場に近く、交通費のあまりかからぬところの方が経済的であるのと、もう一つ重要なことは、市営住宅に入居資格のある低所得者の多くは低賃金のために残業を必要としたり、二交替・三交替の勤務をする必要上、職場に近いところに住まなければならない。居住地のかぎられた人たちであるため、不便なところに建てられる市営住宅は敬遠されるのではないかと思われる。四十三年の住宅統計調査報告から、住宅の所有関係別・通勤時間別世帯数をみると、通勤時間が三〇分未満の世帯は、民間借家に居住するものは三一・五パーセント、持家に居住するものは一七・七パーセント、公営借家に居住するものは七・一パーセントで、職住近接という面では民間借家もつともすぐれている。そして、ここに、高家賃・低水準という悪条件にもかかわらず、民間借家がいぜんとして高い需要に支えられている理由がある。したがつ

て、これからの市営住宅は、通勤に便利なところ、職場に近いところに建設するようにならなければならない。しかしながら、そのようなところは地価が高いため、一戸あたりの用地費を減らすため、住宅を高層化しなければならぬが、それには現行の建設費補助制度のもとでは、市費の負担のみふえて、困難が多い。そこで、手はじめに市街地や、交通至便の地にある既存の木造平家建市営住宅を建て替え、高層化して、収容戸数を増し、より多くの市民が、市営住宅を利用できるようにする必要がある。現在、市が管理している市営住宅一万一、〇八七戸のうち、木造平家建住宅が三、三〇八戸ある。このうち、法定耐用年数のなかばをすぎたものが二、二七九戸、一三団地あるので、これらを鉄筋コンクリート造り五階建の住宅に建て替え、収容戸数を従来の二倍以上にする計画である。それとともに、市街地に散在している交通局用地などの上空を利用して市営住宅を建て、職住近接をはかつていく方針である。一方、戦後二五年たった現在、終戦直後に建築された住宅は古くなり、建て直す必要のあるものも多くなつてきている。最近の調査では、過去五年間に建てられた持家の一六・四パーセントが建替であるが、なかには資金が

ないために、老朽不良住宅のまま放置された持家、家主に建て替える意思のない借家も多数ある。そこで、市ではこれらの住宅が集まっている不良住宅地区を再開発し、道路・公園などの公共施設を整備するとともに、住民の住環境を改善する住宅地区改良事業を三十五年からおこなっている。

いまままでに六地区の改良をやり、五二四戸の改良住宅を建てた。現在は鶴見川の河川敷を占拠している不良住宅を取り除いて、鶴見川を改修するとともに、そこに住む人たちの住環境を改善するために、一八〇戸の改良住宅を建築中である。このほか、持家を希望する市民のために、建築助成公社を通じて長期低利の資金融資をおこない、また、住宅供給公社を通じて一般分譲・積立分譲をおこなうとともに、中小企業従業員のために、厚生年金還元融資による厚生年金住宅を建てている。

四十四年度までに建築助成公社の建築資金融資を受けた住宅は一、八二〇戸に達し、住宅供給公社の分譲した住宅は、一般分譲三七戸、積立分譲六六四戸である。

厚生年金住宅は、四十四年度までに三三事業所の従業員のために一五〇戸、二八の室を建設した。

食い荒らされている横浜

横浜市内には、過去五年間に一五万八、一〇〇〇戸の住宅が建築された。このうちの約四割はなんらかの形で国の資金のはいっている政府施策住宅で、残り約六割が民間自力建設住宅である。各種政府施策住宅のなかでは、公団住宅がもっとも多く、昭和四十年から四十四年までの五年間に二万三、六〇七戸が建設されている。この数は、東京を除く六大中最高である。これらの住宅を建てるために、宅地開発も盛んにおこなわれ、旧住宅地造成事業に関する法律および宅地造成など規制法による宅地造成の申請件数は、過去五年間の平均が年間約六〇〇〇件で、開発面積は年間約八〇〇ヘクタールに達する。宅地率を五〇パーセント、一宅地の大きさを一六〇平方メートル(約五〇坪)とすれば、毎年二万五、〇〇〇件の宅地造成が申請されていることになる。

地域的にみると、戸塚・瀬谷・保土ヶ谷・旭・港北・緑・南・港南などの周辺部の区に開発が集中し、この八区だけで、全市の約八〇パーセントをしめている。このような急激な開発により、市街化が無秩序におこなわれることは、優良緑地地域の荒廃・がけくずれ・河川のはらんなどの原因となる

表 2—50 市内住宅建設戸数

種別	40	41	42	43	44	
賃貸住宅	(市) 公営住宅	650	652	720	720	820
	(県) 公営住宅	617	766	785	1,236	1,098
	(市) 改良住宅	50	56	88	80	180
	(県) 改良住宅	0	0	64	0	0
小計	1,317	1,474	1,657	2,036	2,098	
政府施策住宅	庫融資住宅	841	1,445	1,058	980	1,455
	金融住宅	3,654	2,915	3,122	3,323	3,604
	公宅	4,495	4,360	4,180	4,303	5,059
公団住宅	1,251	4,947	4,695	6,536	6,178	
厚生年金住宅	88	1,200	1,376	1,283	1,773	
その他	188	179	243	51	519	
計	7,339	12,160	12,151	14,209	15,627	
民間自力建設住宅	24,461	15,340	17,549	18,591	20,673	
合計	31,800	27,500	29,700	32,800	36,300	

注：建築局宅地指導課調べ

表 2-51 宅造申請件数と申請面積

区別	昭和43年度		昭和44年度	
	申請件数	申請面積	申請件数	申請面積
鶴見区	28件	10.8 ha	37件	16.8 ha
神奈川区	44	4.2	41	8.3
西区	5	0.5	2	0.1
中区	18	9.5	12	1.8
南区・港南区	82	88.9	93	115.0
保土ヶ谷区・旭区	77	97.6	116	93.5
磯子区	23	16.9	22	21.4
金沢区	26	102.4	37	158.8
港北区・緑区	203	355.7	206	435.7
戸塚区・瀬谷区	80	131.8	113	517.9
合計	586	818.3	679	1,369.3

注：旧住宅地造成事業に関する法律と宅地造成等規制法に基づく申請の合計である

だけでなく、都市計画を混乱させ、一方、公共投資の遅れは、コミュニティに必要な施設を欠いた不完全な住宅地をつくりだしている。市民生活をまもり、便利にし、豊かにするのが自治体の仕事であるとすれば、このような新開発地も、いずれば市の責任で整備しなければならないので、そのための多大な財政需要は、市の財政を破たんさせる恐れがある。そこで、四十五年六月十日から都市計画法にもとづいて、市街化を抑制する市街化調整区域を設定したが、すでに広範囲に開発がおこなわれてしまった現在では、ておくれの感もある。

4 公園とみどり

必需品となった公園

都市が過密化し、都市生活が耐え難いものになるにつれて、街にみどりをという声が目立つよう高くなっていく。公園緑地の必要性が強調されたのは新しいことではなく、明治時代から都市政策が論じられるたびに取上げられてきた。それが形になって実現したのは関東大震災復興の時からで、それ以来、山下公園をはじめ、横浜都心部の大公園がいくつも造成された。しかし、がいて戦前の公園造成には新しい名所づくりというような、のんびりとしたムードがあったように見える。公園が市民生活に欠くことのできないものとなり、街

のすみずみにまで子供の遊び場が設置されるようになったのは戦後の現象である。

戦後、横浜市の人口は急速に伸びたが、とりわけ一九六〇年代にはいつてからの人口増加は空前のもので、昭和三十五年から四十四年までの一〇年間に八〇万人近い増加をしめし、今もそのいきおいはおとろえていない。それにともなって、市民の身近にあった緑地・空地はどんどんなくなっていく。港北から戸塚まで市街地外周に広がっていたみどりの山野は、はげしい開発の波を受けて、みるまに赤裸になりつつあり、金沢に残る横浜最後の海が失われる日も遠くない。既成市街地の内部でも生活空間の構造の変化はいちじるしいものがある。かつていろいろなみで地域の広場であった裏通りは、車の激増によって使えなくなり、社寺境内もしだいに減少したり、幼稚園にかわたりする。むかしは珍しくなかったあき地というものが、いまではあまり見られなくなってきた。このようなオープン・スペースの減少は、交通ラッシュ・公害・住宅不足などの都市問題とあいまって、市民の生活を非常に不快かつ不健康なものとしている。交通手段の発達によってリクリエーションの行動圏はたしかに広がったが、

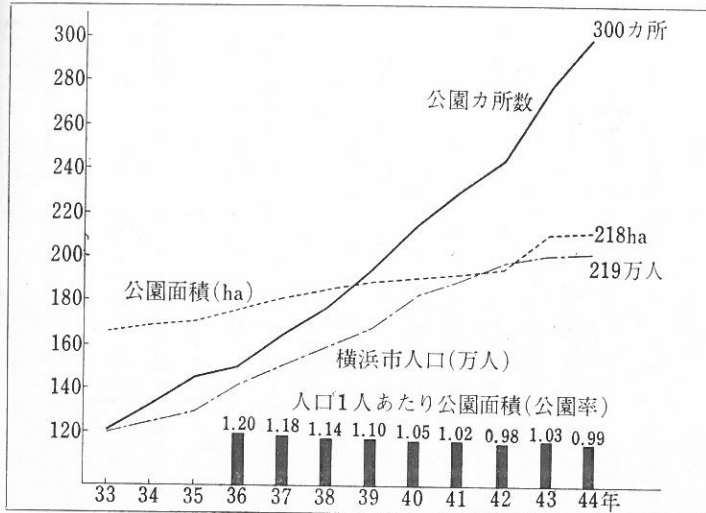
それで日常的な生活環境の悪化をおぎなうことはできない。児童の交通事故の増加、運動不足による児童・生徒の体力低下などは、身近な遊び場の不足に大きな原因があるといわれる。青少年層の野球場・サッカー場・プールなどスポーツ施設にたいする要求、また成人・老人をもふくめて一般に街にみどりを豊かにし、住みよい街づくりを望む声はしだいにふえてきている。

フランス山を公園に

横浜市では横浜国際港都建設中期計画の中で、昭和四十四年度を初年度とする公園緑地整備五カ年計画を設定した。この計画では、大通り公園・子供自然公園・港の見える丘公園（拡張）・金沢臨海公園、根岸森林公園・三溪園・金沢称名寺・屏風ヶ浦公園の大公園、岸根・岡村（拡張）・子安台・白根・白根大池の近隣公園および一七八カ所の児童公園、合計約一八〇万平方メートルの公園を造成し、市民一人あたり公園面積（公園率）を初年度の一・三五平方メートルから四十八年度には一・七四平方メートルまで引き上げようとするものである。

計画には公園新設のほか、市街地緑化事業で約一、九〇〇万平方メートル、樹木二万五、〇〇〇本の緑化、学園緑化で小・中学校七五校の緑化、街路樹植栽五、〇〇〇本、円海山近郊緑地特別保全地区の土地買収四〇万平方メートルと、既設公園の改良工事などを定めている。これらの計画の進捗状況は以下にのべるが、四十四、四十五両年度で進捗率はだいたい四〇パーセントに達する見込である。四十二年以降の公園整備状況は、四十五年度予定をふくめて八九カ所、約四二万平方メートルの公園が新設される見込である。このうち八二カ所、約一万六、〇〇〇平方メートルが児童公園である。この期間の公園整備はつぎのような特徴点をもっている。その一は、本牧三溪園地先に造成された本牧市民公園である。面積七万七、五〇〇平方メートル、在来の本牧臨海公園と一体をなし、大工場地帯と三溪園の断崖にはさまれて、クロマツ林と大きい池をもつ独特な魅力のある公園である。テニスコート六面、運動広場、一、三五〇メートルのサイクリングコース、窯場などがあり、隣接する本牧市民プール二万二、五〇〇平方メートルとともに、埋め立てられた海のかわりの新しいリクリエーション施設として、また工場地帯の緩衝緑

図 2-14 人口と公園面積



注 公園率は県営公園を除いてある県営公園を含む公園率は 1.35 m² である。

地として造成されたものである。その二は、一般公園の工事の進行である。まだ開設していないので実績としてあがっていないが、屏風ヶ浦・岸根・岡村（拡張）・白根の各公園は四十五年度中にそれぞれ全部または一部を開設する予定で、すでに開設した本牧市民・千草台・藤が丘・美しが丘の四公園とあわせて約二五万平方メートルに達する。子供自然公園・子安台・白根大池の各公園および木原生物字研究所あと地の子供植物園（仮称）も、それぞれ用地買収を完了または進行中であって、未着工ではあるがすでに着工のめどのついた港の見える丘公園（フランス山・すでに一般に開放されている英国領事館あと拡張）、大通り公園とともに、近年中に開設する見込となっている。その三は、運動施設の整備である。先述の本牧市民公園・同プールのほか千草台プールが新設され、四十五年度には今宿プールが新設される。戦前から親しまれてきた元町・岸谷の両プールも施設をまったく一新した。また常盤公園に弓道場がもうけられた。その四は、児童施設整備事業のなかの特別児童公園である。四十四年度から国庫補助事業として実施されたものであって、

表 2—52 昭和42年～45年までの公園整備状況

年度	一般公園		児童公園		合計		累計 箇所数	面積 (m ²)	人口 (各年度末)	一人あた り公園面 積 (m ²)
	箇所数	面積 (m ²)	箇所数	面積 (m ²)	箇所数	面積 (m ²)				
42年	—	—	11	17,759	11	17,759	一般 28 児童 217 計 245	1,556,075 396,746 1,952,821	1,983,368	0.98
43年	4	125,353	28	61,305	32	186,658	一般 32 児童 245 計 277	1,681,428 458,051 2,139,479	2,082,736	1.03
44年	—	—	23	44,395	23	44,395	一般 32 児童 268 計 300	1,681,428 502,446 2,183,874	2,185,458	0.99
45年 (見込)	6	163,224	24	57,722	30	220,946	一般 38 児童 292 計 330	1,844,652 560,168 2,404,820	2,224,000 46,10,1 (将来人口推定)	1.08
計	10	288,577	86	181,181	96	469,758				

注：計画局公園施設課調べ

従来、一公園あたり平均三〇〇万円程度であった整備費を平均九〇〇万円に引き上げ、公園施設の密度を高めることによって利用度を増進させようとする試みである。四十四年度に七カ所を実施し、四十五年度には八カ所を予定している。

緑化に毎年一億円

都市緑化事業は、種々のバラエティに富む緑化をおこなっている。街路樹・街庭の整備は、幹線街路の建設や開発事業の進行に並行しておこなわれている。

緑化事業のなかでもっとも異色があり、事業費も大きいのが昭和四十三年から実施されている都市緑化特別対策事業である。これは民有地・公有地をとわず、どんな所でも緑化しようとするもので、毎年一億円の予算を計上している。内容的には市街地緑化・学園緑化・遊歩道整備などになっている。四十四年度には横浜市で始めての近郊緑地が指定された。円海山・北鎌倉近郊緑地保全区域がそれであって、全域九六二万平方メートル、うち横浜市域七一九万平方メートルである。

この区域内では開発行為に強い規制を課し、開発区域の二〇パーセント以上の公園または緑地を提供させることにしてい

る。また、このうちとくに重要な円海山周辺一〇〇万平方メートルを特別保全地区とし、その中ではいっさいの開発行為を禁止して、山や森林の現状を保存するとともに、土地買取りによる補償をおこなうこととした。

四十五年六月には、新都市計画法の施行にともなう風致地区条例を制定し、従来許可基準がなかったため実効性にとほしかった風致地区制度を強化することとなった。

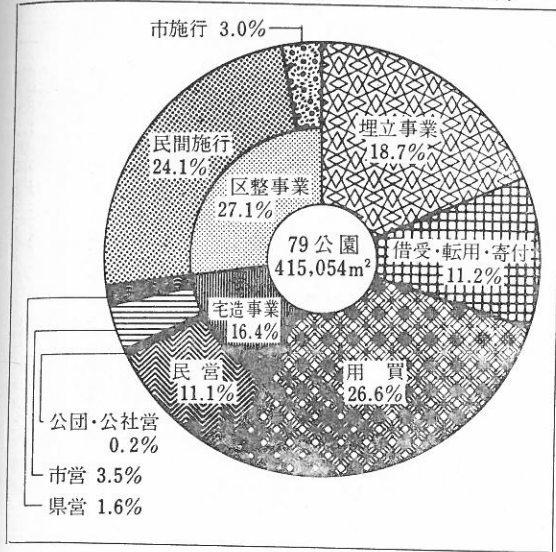
公園づくりをばばむもの

以上のべてきたように、公園と緑化の事業は、その種類と量において少なくとも実績をあげているのであるが、公園の目標基準にたいする充足率あるいは市民の生活環境の向上という観点からみるならば、事態はあまり好転していない。公園率は横ばい状態にあって、公園の建設が人口の伸びを追いこすことができないのは明らかである。その理由はどこにあるのだろうか。

最近四年間に新設された公園の用地取得内訳をみると、公園用地の供給源として区画整理事業・宅造事業・埋立事業など公営・民営の開発事業がしめる比重が非常に大きくなってい

る。これらの事業では通常、開発区域の三パーセントあまりの公園用地が提供される。最近では施設整備を義務づけているケースも多いので、新設公園の中でも六八カ所、面積率で六二パーセントは開発事業によって完成した公園である。こ

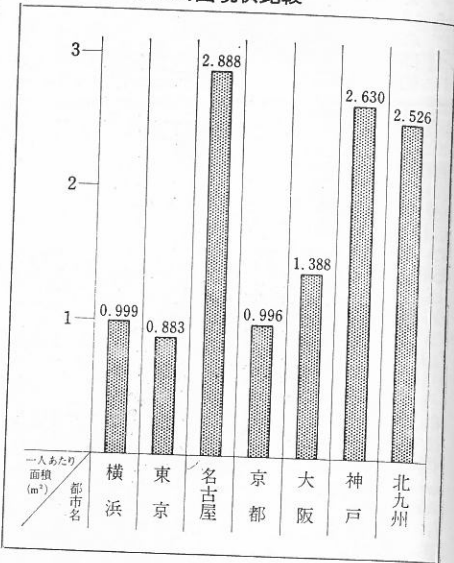
図 2-15 新設公園用地取得内訳 (昭和42~45年)



れはとほしい市財政の中で安上がりの公園建設を目指す以上やむをえないことであるが、反面、開発事業に依存しすぎている公園施策の弱体性をあらわしているものでもある。いうまでもなく、開発事業によって造成される公園は、その住民に日常的に必要な公園に限定されており、三パーセントというのもそれにも合った数字である。具体的にはその区域の児童公園の全部と近隣公園の一部を充足するのが限界であって、これに全人口的な人口増に対応する公園を求めるとはできない。それ以上は市自身の事業として計画されるべきものである。

市事業でおこなう公園建設は、最近の地価の高騰によってじつに困難である。横浜市には、もはや坪あたり一万円以下の土地はないといわれているが、ふつう公園を必要とする地域ならば少なくとも坪あたり三万円、時によっては二〇万円も見込まなければならぬ。児童公園の施設費が坪あたり六、〇〇〇円から一万円であることと比較すれば、用地費というものがどんなに公園建設の重圧となっているかがわかる。用地買収方式と開発事業方式とは公園建設の車の両輪であるが、その一方が前述のような事情で、とかく進捗しないところに

図 2-16 都市公園現状比較



現在の最大の問題がある。こうした跛行状態は、たんに公園率が伸びないというだけでなく、公園の内容や配置のかたよりに、さまざまのへい害を生じている。

公園緑地の問題は、当面は土地取得の問題であり、最終的には土地利用のあり方の問題といえる。市民のリクリエーション需要にこたえる公園、快適な生活環境を維持するに十分なみどりを確保するためには、現行の制度・方法だけでは不十

分であって、おそらくは土地利用についてのより高度な施策と、都市の環境水準、景観構成に関する計画の設定などが必要である。しかし、さしあたり横浜では急速な都市化の過程にある近郊地帯に少しでも多くのオープンスペースを確保することが緊急の課題である。そのためには施工費だけでなく、用地買収にたいして高率の国庫補助がおこなわれること、または長期低利の資金貸付などの国の助成措置がおこなわれることが急務である。そのような制度はないわけではないが、制限条項が多くて利用しにくい点があり、何よりも枠が少なくては効果がないのである。

5 清掃

多様化したゴミ

わたくしたちが、ふだん使っている「ゴミ」ということばも、最近ではさまざまな内容をいみするようになった。従来、家庭から出るゴミといえは、台所から出る野菜などのくず・用品・掃除のちり・灰などであったものが、いまでは冷蔵庫・洗たく機・テレビ・たんす・机などの家具・自転車、はては自動車と大型化し、不燃化している。

さらに、家庭から出るゴミの物理的組成をみると、注目してよいのは約一〇年前はほとんど問題ではなかったプラスチックが七パーセント前後をしめるようになり、焼却するにも埋

立処分するにも、いろいろと問題となっている。大型ゴミを除いた家庭ゴミにかぎっていえば、木竹類などの植物性のものがやや減少の傾向をしめしているが、総合的に燃えやすいもの、すなわち可燃物の紙類がふえている。このことはわれわれの日常消費生活を反映して興味深い。そしていちがいにゴミといっても、その内容はつねに変化していることが知らされる。

会社、工場から排出されるゴミも、従来は各工場内などで処理されていたものが、その量の激増と廃棄物質の多様性から、みずからの処理能力の限界をこえたため、河川・海洋などに大量に投棄され、これらの産業廃棄物が公害発生の原因として問題になっている。

このように、人間社会から毎日たえまなく排出される廃棄物を大別すると、気体・液体・固体にわけられる。気体廃棄物の処理がうまくいかないと大気汚染が、また液体廃棄物の処理が不完全だと河川・海洋の汚濁が発生する。

今日まで、この両者については大きく取り上げられ、対策もなされてきたが、固型廃棄物については未知のことも多く、対策がなおざりにされていた。今後、早急な対策がとられな

いと二次、三次公害の要因となることはきわめて明らかである。日常生活または小規模の生産活動から排出されるゴミであれば、いわゆる自然の浄化能力によって安定化され、それがまた人間生活へ資源として回収されえるのであるが、最近における現象は、その自然の浄化能力からはみだした廃棄物が蓄積され、公害その他環境衛生的ないろいろの問題を引きおこしている。

週二、三回のゴミ収集

ゴミをより早く、より衛生的に処理することは、市民生活に深いつながりをもった環境衛生上の基本的な課題である。まして横浜市は七大都市の中でもっとも激しい人口増加という特異性があるし、経済活動もさかんである。これがそっくりゴミ排出量の増加となってあらわれるとともに、横浜市の地形、長期にわたる中心部の接収、市周辺部の急激な都市化など他都市とことなつた諸条件がかさなりあつて、これらのゴミを収集することにも、収集したあとの処理にも、多くの努力と市民の協力が必要である。現在、市が扱っているゴミは、市全域の九九パーセントの家庭からと道路・河川・商店・事

業所から排出されるゴミで、その量は一日二、四〇〇トンにも達している。これを年間の量にすると、霞が関ビルを「マス」にして一七はい分となる。とくに、ここ二、三年のゴミ量の伸びはすさまじく、昭和四十二年、一、一六二トンであった処理日量は、四十四年、二、一三七トンと、それまでの経年的な伸び約一〇パーセントを大きく上まわり、約二倍という増加をしめしている。四十四年度は三十二年にくらべて、人口が二倍に増加したのたいし、ゴミ処理量はじつに七倍にも達している。このことは、将来にむかってのゴミ排出量の予測と処理対策をさらに困難なものとしている。一般家庭のゴミ収集は、各家庭からポリバケツなどの容器で、一定の日時に定められた地点まで持ちだしてもらつた定期収集の方式を採用している。三十五年、他都市にさきがけて、この方式を採用した横浜市は、ゴミ箱からの直接収集を順次切りかえて、三十九年から急ピッチで拡大してきた。四十五年度は市が収集している全域を週二回以上集めることにしている。

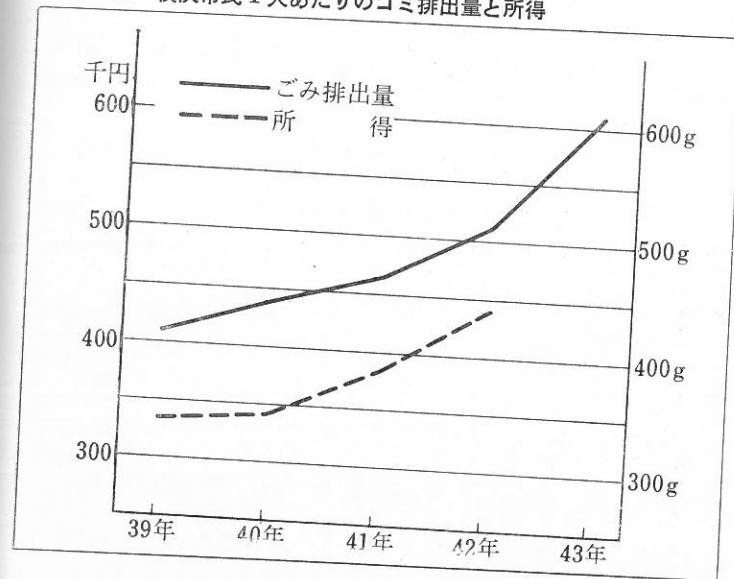
この方式は、家庭ゴミの収集には収集間隔の短縮と収集の計画性・能率性からみて、現実にもっとも適した方式といわれ

ている。しかし、個々の内容や具体的実施方法については、検討を要する点も多い。市民は、ただゴミをだしておけば良い式ではなく、その収集処理を考えて、各家庭の台所から出るゴミ類の水切り、ふた付容器の使用、不燃物と燃焼性ゴミの分別、さらに収集時間にあわせた容器の持ちだし、河川や

表 2-53 ゴミ処理状況

区分		44年度末
全市世帯数		627,260世帯
計画収集世帯		610,286
内訳	週 3回	79,356
	週 2回	521,980
	週 1回	8,950
一般収集		1,365
総処理日量		2,137 t (100%)
内訳	家庭じんかい	1,243 t (58)
	特殊 (市場、道路など)	96 t (5)
	民間搬入じんかい	798 t (37)
終末	焼却日数	765 t (36%)
	埋立日量	1,372 t (64)

図 2-17 横浜市民 1人あたりのゴミ排出量と所得



あき地への不法投棄をしないなどの工夫と協力がのぞまれる。もちろん収集する側も、市民一人一人の立場にたった方法と指導をおこなってはならない。

さきにふれたように、市民の消費生活の向上と生活様式の変化はテレビ・洗たく機・家具などもゴミとして排出する時代となった。市では、四十四年六月から、これらの大型ゴミの収集を開始して、いままでに三、五〇〇トンを集めた。四十五年度には年間四一六回、各地区を巡回収集する計画であり、今後ますます拡充していかなければならない事業となるだろう。

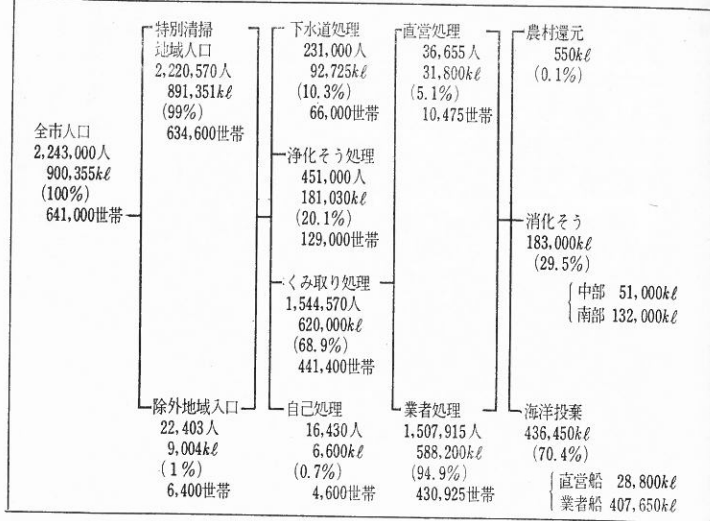
一日九五〇トンを焼却

ゴミの収集・運搬に使われる車両は三五三台があり、市内の計画路線を毎日くまなく巡回収集している。昭和四十一年ごろ、約半分もあったトラック型の無蓋車は、いまや有蓋の特殊架装車に切りかえられ、大型トラックを除き衛生的な架装車となった。七大都市のうち、架装車の全車両にしめる割合では、横浜市は最高水準にある。このようにして集められたゴミは、一部は清掃工場で焼却され、一部はそのまま埋立処

分地へ運ばれる。市が直接収集しているゴミの六三パーセントは焼却、三七パーセントは埋立処分である。しかし、市内の工場・事業場などから直接、市の埋立処分地に搬入されている産業廃棄物もあるので、この量をふくめてその割合をみると、焼却は四〇パーセントといっしょに逆転してしまう。この種のもは、燃えにくいゴミとか燃えないゴミが大部分であるため、埋立依存度はきわめて高い。またこれらは量・質ともに、つかむことが困難なものであり、今後大きな問題をなげかけている。

清掃工場は六つあり、日量九五〇トンを焼却している。このうちに、四十四年六月に完成した新鋭の磯子工場（総事業費一三億四、五〇〇万円）がある。すでに四十年六月から運転を始めた鶴見工場とならんで完全な三交代制、二四時間操業で、一日三〇〇トン処理の連続燃焼ができる工場である。とくに公害防止面に力をいれた施設として、他都市からの見学者があとをたたない。現在、さらに高効率な清掃工場を旭区と港南区に、前者は四十七年度、後者は四十八年度完成をめぐして、建設をすすめている。旭区の工場（総事業費、約三五億円）は磯子と同じ能力だが、周囲の自然環境をそこなわ

図 2-18 し尿処理計画 (昭和 45 年度)



注; 45. 10. 1 推計

ない施設として設計し、港南区の場合は日量六〇〇トンの清掃工場を港南台の団地の中に建設する計画である。このあと各区分最低一カ所の清掃工場を整備していく計画である。いづれにしても生活環境をそこなわないため、公害防止面によくの経費投入が必要となる。将来はゴミ焼却の燃焼によって発生する熱エネルギーを回収して地域暖房・給湯など、都市へ還元する方向へ進むものと考えられ、市でも旭工場の余熱利用について研究している。

いま一方のゴミの埋立処分であるが、市内の急速な都市化のため、埋立地の確保はきわめて困難となっており、今後におけるゴミの増量と不燃性ゴミの終末の処理を考えると、長期的展望にたった適切な対策の必要性が痛感される。さきこのべた多種・多様な廃棄物を無害、安定化する前処理をほどこしたうえで、最終的には海洋へ還元する方策がぜひとも必要であろう。

まだ七三%がくみ取り

し尿は下水道を整備し、各家庭の便所を水洗化して衛生的に処理することが必要である。いま横浜市では毎年、巨費を投

入して下水道・下水処理場の整備をすすめている。しかし、下水道整備が完成し、全市の便所が水洗化されるまでの間は、し尿のくみ取り処理を続けねばならない。

現在、横浜市におけるし尿の処理は、水洗式によるものが二七パーセント、くみ取りによるものが七三パーセントである。そしてさらに水洗式によるものは、排出汚物を下水道を利用して、下水処理場へ送り込んで処分する下水道処理と、便所に付帯して浄化装置を設置し、排出から衛生的処分までを一貫しておこなう浄化そう処理の二種類に分けられる。くみ取りについては、現在、市の直営によるものと許可業者によるものとがあり、両者のくみ取り量の比率は直営五パーセント、業者は九五パーセントである。

くみ取りを必要とする世帯は、市全域の七〇パーセントにあたる約四四万世帯であり、一日、二、〇〇〇キロリットルの量になる。下水道の急速な整備にもかかわらず、依然ふえ続けている。昭和四十三年度にくらべて、四十四年度は年間で二万五、〇〇〇キロリットルも増加して、六三万三、〇〇〇キロリットルになった。これをドラム缶にいれて一列にならべると、一カ月で新幹線の新横浜駅から静岡駅までならぶ勘定

になる。これらのし尿は、生物化学的に衛生上無害化する中部・南部の下水処理場にある浄化そうでの処理と、六隻の船による大島沖への海洋投棄によって処理されている。いまままでは、この海洋投棄依存の割合が年々ふえていたが、四十一年の八四パーセントをピークに減少の傾向をたどり、四十四年現在、七三パーセントとなった。

下水道処理二〇万人分とならんで、全市人口の二〇パーセントが浄化そうを使用しており、毎年、一万基以上が新設されている。しかし、浄化そうの維持管理が不備で、臭気や汚水の公害発生源となることが多い。そこで市では四十五年から管理指導をいっそう強化するための体制をつくった。

委託制の方向で検討

くみ取りについては、まだまだ検討を加えることが必要である。収集地域の拡大による運搬距離の伸び、水洗便所普及にともなう未水洗家庭の点在、丘陵地の宅地造成、交通事情の悪化など、収集作業は年々、困難となっている。またくみ取り料金とくみ取り回数不足にたいする市民の苦情も多い。そこで昭和四十四年三月、くみ取り料金の公正をはかるため、

料金制度を従来の従量制から人頭制に改め、人頭制では必ずかしいものについてだけ、従量制とすることとした。これで市民の苦情は激減した。しかしまだくみ取り回数については十分とはいえない。そこで制度面からの改善をはかることとして検討している。それは清掃業者にたいする従来からの許可制では、制度としての限界から市の清掃責任が十分発揮できないという欠点があることと、清掃法の改正などもあって、清掃責任をよりはっきりさせるため、原則として委託制にする必要が生じたことである。市では委託制の方向にむかつて、現在検討をすすめている。さらにまた、四十五年七月から各町内会・自治会に一名の清掃協力員がおかれ、くみ取り回数・料金のチェックなど、くみ取り作業に関する、それぞれの地区の情報を提供してもらい、業者の作業指導を強力にすすめることとなった。

6 下水道

一年に百億円をつぎこむ

横浜駅周辺は近代的なビルが建ちならび、関内・伊勢佐木町周辺とともに横浜の都心部を形成する、都市生活の中心地である。ところが、ここで排出されるし尿はすべてバキュームカーによりくみ取られ、あるいは浄化そうにより暫定的に処理されている実状である。これはまさに下水道が整備されていないためである。

横浜市の下水道は、地形にしたがって市域を九ブロックにわけ、各ブロックごとに下水処理場をつくり、それぞれのブロックの下水を処理することになっている。横浜駅周辺をふくむ

神奈川県・西区・保土ヶ谷区の大部分と、鶴見区・港北区・旭区の一部は、神奈川下水処理場で処理することになるが、処理場の建設予定地は、現在、米軍に接収されており、処理場をつくることができないでいる。このように、横浜では、震災や戦災とこれに続く戦後の市街地の接収により、下水道の整備が遅れていた。下水道施設は、トイレの水洗化に代表されるように、市民の環境衛生の向上、河川と海洋の汚濁の防止、あるいは低地帯の浸水を解消するなど、近代的な都市生活を営むうえで、なくてはならない根幹的な都市施設である。そこで市では、昭和四十五年度だけで一〇〇億円以上をつぎこむなど、ここ数年来下水道事業を最重要の一つとして、すすめてきた結果、下水道普及面積は四十年の四、一四六ヘクタールから四十四年には六、〇八〇ヘクタールへと四年間で四割増となった。市街地における下水管の普及率は、市街地面積が拡大しているにもかかわらず、三三・六パーセントから、四一・二パーセントへと順調に伸びている。また、下水道の普及と終末処理場の整備に並行して、便所の水洗化も促進しており、水洗化が可能な人口は、一〇万四、〇〇〇人から三五万二、〇〇〇人へと、三・四倍になった。現有する

表 2-54 下水道の普及状況

	38年	40年	42年	44年	
市街地面積 (ha) a	12,980	12,980	13,850	14,770	
普及面積 (ha) b	3,857	4,146	4,537	6,080	
内訳	処理面積 (ha)	635	687	1,060	1,765
	排水面積 (ha)	3,222	3,459	3,477	4,315
普及率 (%) b/a	29.7	31.9	32.8	41.0	
*処理人口	79,320	104,085	139,935	352,000	
水洗化人口	37,855	57,715	90,290	209,400	

注：1. *印は水洗化が可能な区域の人口

2. 下水道局計画課調べ

表 2—55 六大都市下水道普及状況

	東京	大阪	横浜	名古屋	京都	神戸
市街地面積 (ha)	52,853	17,800	14,140	16,230	8,630	6,766
普及面積 (ha)	19,025	11,543	4,860	10,370	3,325	2,357
普及率 (%)	36.0	64.8	34.4	63.9	38.5	34.8
市域面積 (ha)	57,159	20,340	41,692	32,567	61,061	53,591

注：1. 昭和43年度末現在
2. 下水道局計画課調べ

施設は、処理場三カ所(能力五二万人)、ポンプ場二四カ所、管きょ延長一、〇五六キロメートルとなっている。
このように、横浜市では下水道の整備が急ピッチでおこなわれているが、他の大都市と比較すると、まだまだ低水準であり、今後いっそう、事業の推進をはからなければならぬ。

進む市街地の水洗化

いま、横浜市で下水処理場の運転をおこなっているのは、北部・中部・南部の三処理区である。これらの処理区では、下水道幹線とそれに接続する枝線下水道の整備が、着々とおこなわれており、整備が終った地域から水洗化ができるようになっていく。

北部処理区は、鶴見区の大部分と、港北区の高田町・師岡町より東部を対象とする地区である。この地区では、昭和四十三年、北部下水処理場の運転が開始され、現在増設をおこなっている。

中部処理区は、中区の大部分を対象とする地区である。中部下水処理場は、三十七年、横浜市で一番早く、運転を始めていく。現在では、下水道の整備はほとんど終っており、水洗

化ができるようになっていく。

南部処理区は、南区・磯子区の大部分と、中区の一部を対象とする地区である。南部下水処理場は、四十年から稼働している。現在、幹線および枝線下水道の整備が、急ピッチでおこなわれているが、大岡川下流沿と低地区の市街地は、水洗化ができるようになった。神奈川処理区は、前にのべたように、下水処理場がない。この地区には、五年間で二五〇ミリメートルも沈下している所があり、満潮時や降雨が続いたあとでは、下水が逆流し、路上に浸水することもたびたびある。このため、ポンプ場と下水道幹線を整備し、浸水対策に取り組んでいる。また接取地の早期返還については、市民と一体となって、運動を続けている。

このように、横浜市の下水道は、むかしからの市街地では、かなり整備されてきた。しかし、都市生活を営むうえで、下水道はどうしても必要なものである。市では、下水道整備の全体計画・中期計画をたて、整備を急いでいる。これらの計画では、市街地の整備と並行して、郊外部などの新市街地の下水道整備を、積極的にこなうことになっている。

新市街地は、丘陵部の開発や水田などの埋立によって拡大さ

れているため、団地からの排水による浸水が、しきりにおきている。とくに三十七年八月の宅造法施行以前、あるいは四十年十月の住宅地造成事業法施行以前の宅地開発に、このケースが多い。

たとえば、大岡川に流れ込む支川、永田川、六ッ川などは、上流の宅地開発によって流出雨量が増大し、現在のままでは河川がはんらんしてしまふ。そこで、排水能力を増強するために大暗きょを整備した。そのために、六ッ川、永田、最戸の三地区にたいして投じた金額は、二〇億円にのぼる。

また、港南区と磯子区にまたがる日本住宅公団の洋光台・港南台団地をつくるにあたっては、開発により雨水の流出量が増大する分は、丘陵地の下にトンネルを抜いて直接根岸湾へ流し、汚水は南部下水処理場で処理することにした。この事業は、日本住宅公団から総額一二億円の負担金を求めておこなった。

このように、新市街地の開発にともなう流末下水道の整備には、巨額の資金を必要としており、市街地の下水道整備をふくんだ全体計画を達成するためには、少なくとも、二、〇〇〇億円以上必要となっている。また、四十四年度から四十八

年度までの中期計画では、総事業費七四〇億円をつぎこむ計画となっている。

困難な財源の確保

昭和四十五年、新都市計画法にもとづく市街化区域が決まり、下水道は、都市の基盤的施設として、いっそうの促進が望まれるようになった。しかし、下水道を整備するためには、解決しなければならぬ問題が、たくさんあるが、ここでは、そのなかでもとくに重要な財源の確保について考えてみる。下水道の建設費は、国費、起債、市費をおもな財源としている。建設費総額は、年々ふえているが、国費、起債のしめる割合は、年々減っており、市費の割合が大幅にふえている。国はこれまで、六大都市の下水道整備に、優先的に国費を配分してきたが、整備を全国的にすすめるために、受益者負担金制度を採用する都市にたいして、国庫補助、起債の許可を優先させるようになってきた。このため、大都市における国費・起債の伸びが少なくなる傾向があらわれている。公共下水道にたいする名目的補助率は、一〇分の四と定められているにもかかわらず、実態はかなり下まわっている。横浜市の

うな実状からである。

市民の協力がカギ

横浜駅を中心とする神奈川処理区には、まだ下水処理場がないことはすでに述べた。処理場予定地が米軍の接取地で、まだ返還されていないからである。しかし、昭和四十五年度の政府予算の中に、調査費二、一六〇万円が計上され、米軍施設の移転の調査が、始められることになった。これは、長年

ように、都市が大であればあるほど、緊急かつ多大な下水道の需要があり、実質的補助率を大幅にふやすべきである。一方、四十五年末の企業債発行額の合計は、二八三億円になることが予想され、元利償還金も年々増大しており、四十四年度には、一三億円が見込まれている。企業債利子などの増大にたいしては、国庫補助金の増額が望まれているとともに、起債条件をゆるくし、また、低利資金が確保されなければならない。そこで各都市との協力を強め、国に働きかける必要がある。事業費にたいする起債のしめる割合は、一般都市なりに、四〇パーセントまで下げるべきである。との意見もあり、年々その率が低下している。しかし、下水道の整備をすすめるためには、これ以上、起債のしめる割合を下げることは困難である。

このように、下水道を整備するために必要な財源は、不足しがちになっているにもかかわらず、下水道建設の要望はますます強く大きくなっているため、新市街地の開発にたいしては、適正な負担を開発者に求めなければならない。洋光台・港南台団地の開発について、市は開発者である日本住宅公団にたいし、下水道整備のため一部負担を求めたのも、このよ

の関係者の協力、とりわけ地元住民の力が、大きな役割をはたしたものと見えよう。

また、菊名下水処理場については、用地買収にあたり、地権者の積極的な協力があって、すでに、建設工事がおこなわれている。この処理場は、四十七年度中には、一部運転が始まる見込みであり、太尾町、菊名町、大豆戸町などでは、ちく次水洗化が可能になる。

しかし、戸塚下水処理場用地については、十分な協力がえら

表 2-56 下水道建設費の推移 (単位: 百万円)

財源	42年		43		44		45 (当初予算)	
	金額	構成比	金額	構成比	金額	構成比	金額	構成比
建設費	4,310.4	100.0	6,182.4	100.0	9,617.1	100.0	10,447.6	100.0
42年度を100とした場合	100.0		144.0		218.0		253.0	
国庫補助金	915.0	21.0	1,118.6	18.1	1,621.0	16.9	1,490.0	14.3
起債	3,040.0	70.6	4,140.0	67.0	5,591.0	58.2	6,050.0	57.9
県補助金	13.0	0.3	8.8	0.1	25.0	0.2	31.0	0.3
市費その他	342.0	7.9	915.0	14.0	2,380.1	24.7	2,876.6	27.5

れず、二カ所に分割する計画になってしまった。

そのほか、下水管きよ工事にあたり、関係者の協力がえられず、工事の完成が遅れ、解消されるべき浸水被害を、防げなかった例もある。下水処理場やポンプ場には、比較的平坦で、まとまった用地が必要であり、下水管きよでは線形など、下水道施設の特長から、場所的に制約が多く、地元住民の理解と協力がなければ、下水道の整備をすすめることはできない。市民の積極的参加が望まれるところである。

7 河川

大河川から都市小川へ

これまで、河川といえば大河川を対象とする考えが強く、国または県が管理する一級河川の鶴見川をはじめ、大岡川・柏尾川・帷子川・侍従川など県知事管理の二級河川が、国の補助を受けて改修されてきた。これらは、その本流が市の既成市街部を流れているため、市としても有形無形の応援を続け、比較的規模の大きな河川については、あらかじめ定めた計画にもとづいてある程度整備を進めてきている。その状況は表2-57のとおりである。

ところが、上流へいくにつれて、河川と水路との区別がつき

にくいドブ川となる。

これらは、都市の排水機能上、重要な役割をもつにもかかわらず、たんに規模が小さいという理由で河川法を適用されないため、その改修整備と適正な管理がおこなわれないまま、放置されてきた。しかし、市民の生活に結びつきの強い、これらの小川を無視することはできない。そこで市では市費を投じて改修・維持管理しなければならなかった。

市の河川事業費の財源をみてもわかるとおり、災害のときに国庫補助がある以外には、唯一の補助として県費の投入があるだけであった。

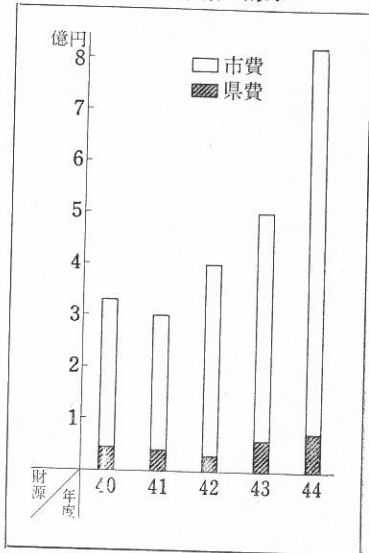
そこでこうした大都市財政の苦境を背景として、国にたいして、都市河川改修に財源の手当をするよう要求してきた。その結果、昭和四十五年度から都市小川河川改修費補助制度が認められた。これは東京都区部と六大指定都市が、市内の未整備河川の改修を、法律上の管理者である府県にかわって、直接実施できるものとし、国・県で約三分の二を補助するものである。しかし、河川法上の取扱いなとまだ不明確な点も多く、今後も制度の改善のために努力する必要がある。

表 2-57 河川改修状況

区分	河川数	河川延長	改修状況	
			改修済延長	整備率
1級河川	6	55,394 m	43,134 m	77.8%
2級河川	15	65,856 m	34,810 m	52.8%
準用河川	20	32,680 m	24,986 m	76.4%
普通河川	主要なもの 80	151,208 m	32,265 m	21.1%

注：1. 昭和45年3月31日現在
2. 下水道局河川課調べ

図 2-19 河川事業の財源



宅地開発に対処して

昭和四十一年六月の台風四号による出水で、市が大きな被害を受けたことは、私たちの記憶に新しいが、最近では洪水による被害は大きくなる傾向にある。具体的な例で比較してみよう。

二十八年九月の台風一三号では、総雨量一二六ミリだったのに、被害状況は床上・床下浸水あわせて四〇〇戸たらずであった。三十一年十月の集中豪雨では、総雨量一〇五ミリで、床上・床下浸水が、約二、〇〇〇戸にふえた。宅地開発が、

活発になりだしたのは、このころからで、住宅需要が急増するにつれて、民間の企業が近郊地帯に宅地造成を手がけ、粗雑な工事が目立つようになった。三十五年には、年間約二〇〇万平方メートルの宅地造成がおこなわれた結果、三十六年六月の集中豪雨にさいして、総雨量一二〇ミリだったにもかかわらず、約二万戸の床上・床下浸水被害を受けた。

以上の数字のしめすとおり、郊外地の宅地開発が進むと、山林が切り開かれ、田が埋め立てられることによって、雨水の流れが大きく変化し、ちょっとした雨でもすぐにあふれてしまひ、河川の中流や下流の地域で浸水被害が大きくなりがちである。したがって、河川の上流流域や中流流域の平坦地が開発される場合には、下流地域の河川改修が進まない危険なことになり、かりにすでに改修されたところでも、改修計画を大幅に変えなければならなくなる。しかし、そのために河川断面を増大させることは、下流の人家が建ちならぶ地域では用地買収・補償・付帯工事などきわめてむずかしい問題があり、多くの工費があるので、緊急に実施することはむずかしい。そこで、費用を開発事業者に負担させて、できるだけ治水上の不安を生じないよう指導してきた。

都市施設としての河川

むかしは、めだかやどじょうをすくえた川だったのに、いまではドブ川と化して、といった表現で近年クローズアップされてきた、いわゆる都市河川。この都市の中を流れる河川にたいして、市民の要望はさまざまである。「悪臭を放って不潔だからおいをしてくれ」「いや雨が降ればあふれるから、水の流れをよくするためにオープンにして幅をひろげてくれ」「子供が落ちて危険だし、いずれ下水道が布設されれば不用となるから駐車場用地として払い下げてくれ」というものから、はては川岸すれすれに建物をせり出しておきながら、「川が汚ないからしゅんせつ工事をやってくれ」という陳情にもぶつかる。

都市の美観上からも、また市民のいこいの場としても、河幅をひろげて護岸を完全にすることが一番望ましいこととわかっている。さてその実行となれば、用地買収の厚い壁にぶつかって容易なことではない。一例として、大岡川は、横浜市の中央部を南北に流れ、その大部分は県管理の二級河川であるが、沿岸の宅地開発が進むにつれて、雨水が河川へ集中しており、その流出量は年々ふえる傾向にある。また、下流

部の流路は分派したり合流して複雑な流れとなっており、このため沿岸地域はしばしば浸水、はんらんの危険にさらされるようになった。

その対策として昭和四十二年以来、国・県・市で協議検討をかさねたところ、現在の河川断面を大幅に拡張しようにも、下流が密集市街地であるため、用地買収、移転補償などに多大な工費を必要とするので、資金的にみて実際上不可能と考えられた。そこで、上流の日野川と大岡川との合流点上流部から、直接根岸湾へ洪水を流下させ、沿岸地域の洪水による被害の軽減をはかるため、大岡川分水路(延長約三、六〇〇メートル)を五〇年度完成を目標に県と市で建設を進めている。

河川の汚れを防ぐ

下水道局でおこなっている河川水質調査結果によると、市内河川は年々汚濁が進行しており、なかでも帷子川・大岡川の上流部の汚れがひどい。比較的汚れていない鶴見川でも、魚の住める水質が保たれているのは、河口から三〇キロメートルも上流の町田市との境界付近である。臭気がでる限界とさ

れている水質BOD（生物化学的酸素要求量。水中の細菌などの微生物が有機物などの汚れを分解する時に必要な酸素の量をあらわす。この値が大きいことは水が汚れていることを意味する）が一〇ppmとされているが、このBOD一〇ppm以下の水質に保たれているのは、河口から約二〇キロメートルの地点である。その他の川では、BOD五〇ppm前後のところが多く、巨大な下水渠と化している。

河川汚濁の防止は、根本的には下水道の整備と工場排水の処理とによるものではあるが、現在、汚れた川をさらにきたなくしているのがゴミの不法投棄である。ゴミの不法投棄を防ぐには、まず市民の公德心によらねばならないが、そのためには、河川浄化のPRとともに河川バトルロールなど取締りを強めることが必要である。地元市民によって組織される「河川愛護会」などの市民運動が育つことは効果的である。市内には、神奈川区河川愛護会があり、入江川などの河川清掃、美化運動をおこなっている。また河底の泥を取り除く河川しゅんせつも、水質保全・洪水対策上重要であり、各河川は毎年一回、しゅんせつをおこなっているが、さらに回数をふやす必要がある。

公害対策基本法にもとづく水質環境基準が決められ、とくに水質保全法の指定水域となっている鶴見川水系の下水道整備が急務となっている。さらに横浜市の中心を流れる帷子川は汚れがひどいので神奈川処理場の建設を急がなければならない。

このように河川の水質保全は①下水道整備、②工場排水規制、③ゴミ不法投棄防止、④しゅんせつ、が一体となつてはじめて達成されるものであるが、とくに、③については、市民の協力が必要である。

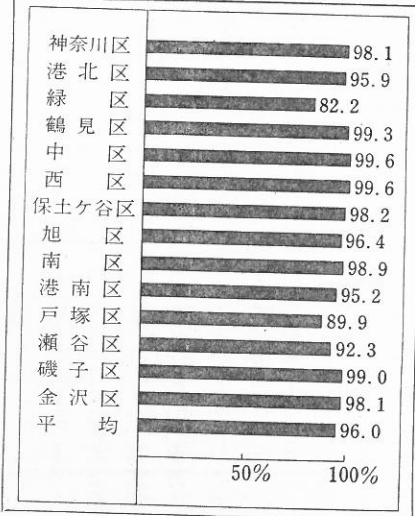
また、水道管やガス管を家庭に引いたり、家屋に出入したりするために、河川や水路の敷地を使用する必要がある場合は、届出があれば指導・相談に応じ、占使用を認めている。取扱件数は、昭和四十一年度七〇〇件、四十二年度八〇〇件、四十三年度一、〇〇〇件と年々ふえている。しかし、無断占使用や不法占拠もあとをたない。市では付近の住民の協力やバトルロールなどによって、対策をすすめているが、最終的には河川や水路は、市民の一人一人の共有財産であるという意識をもって、協力してもらうことがなによりも必要である。

8 水道

一日一〇〇万トン配水

市は昭和三十八年度から九カ年計画で四十六年度を目標に、配水管および配水池を新設する配水施設整備事業をおこなっており、主に市中心部の給水不良地区の解消と、港北・戸塚など市周辺部の未給水地域への水道普及に努力してきた。三十八年の普及状況は九一・八パーセント、給水人口一四六万人であったが、工事が進むにつれ四十年九三・三パーセント、四十二年九三・八パーセントと急速に上昇した。四十四年の水道調査によると、普及状況は九六・〇パーセント、給水人口二〇五万三、八〇〇人、区別では中区と西区が最高で九九

図 2-20 区別給水普及率



注：昭和45年3月31日現在

・六パーセントとなっており、配水管があるにもかかわらず水道を使っていないところもあった。

横浜市の一日最大配水量は四十年七十七万立方メートルであったが、四十一年八十四万立方メートル、四十二年八十八万立方メートル、四十三年九十七万立方メートルと年々上昇し、四十四年七月には一〇四万立方メートルとなった。明治二十年計画給水人口七万人、計画給水量五、七二〇立方メートルから発足以来八三年目で一〇〇万立方メートルの台をこえたわけ

である。今後もこの傾向が続くものとして、一日最大配水量の伸びを年間約七立方メートルとすれば、二〇〇立方メートルを越えるのは一三〜一四年後と予想される。四十四年度年間総給水量二億二、五〇〇立方メートルのうち、家事用四七・四パーセント、業務用三九・一パーセント、公共用などの他が一三・五パーセントであった。(一戸一月あたりの平均使用水量としては家事用約二〇立方メートル、業務用約二〇立方メートルとなる)。これを収入からみると、家事用三七・八パーセント、業務用四六・四パーセントと家事用が少なくなっている。このことは四十三年四月水道料金の改訂をおこなったが、水道料金の独占的性格から基本料金を低額にし、家事用への負担を少なくするよう考慮した結果によるものである。

あらたな水源を求めて

現在、第七回拡張工事をすすめているが、この工事は第六回拡張工事と同じ地点の寒川からあらたに一日五〇万立方メートルを取水し、小雀浄水場をへて鶴見方面へ送水する計画である。この工事は相模川を高度に利用し、海に放流されてい

る水を神奈川県および横須賀市と共同して取水し給水にあてるもので、昭和四十六年度中には完成する予定である。この結果、相模川の水はほとんど取りつくされることになるが、横浜の水は相模湖から三八万立方メートル、道志川から一七万立方メートル、寒川から七五万九、〇〇〇立方メートル合計一三〇万九、〇〇〇立方メートルとなった。これだけの水も四十八年には使いつくされると推定されており、市としてはさらにあらたな水源の確保が必要になってきた。市と神奈川県・横須賀市および川崎市も首都圏の中で同様に水源確保が必要となっている。このため四十四年五月、県と三市が共同して「神奈川県内広域水道企業団」をつくり、県内最後の未開発河川である酒匂川の総合開発をおこない、

- (1) 水道用水の広域的有効利用をはかること
- (2) 重複投資を避けること
- (3) 合理的かつ相互融通のできる給水体制を確立すること
- (4) 国の財政援助をはかること
- (5) 将来における県外水源導入の素地を固めること。

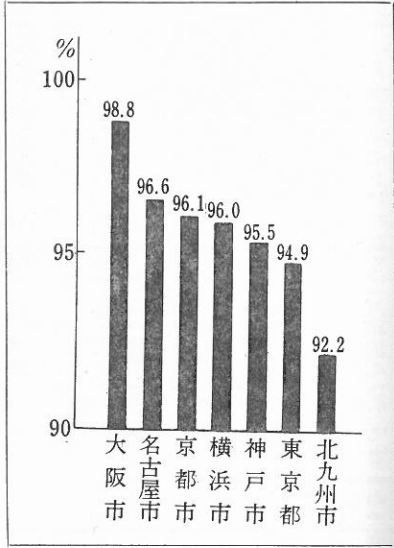
などを目標として、現在工事をしている。三市および県営水道の給水区域を対象に、一日最大計画給水量一四五万四、八

〇〇立方メートル、計画目標五十年、総工事費一、七二〇億円をもって、ダム、取水施設、導水施設、浄水施設および送水施設の建設工事を施行することになっている。市はこのうち五六万二、八〇〇立方メートルを市内各所で受水し配水する。このためには、現在配水施設整備事業をおこなっているが、今後とも引き続き強力な水道施設の建設工事を必要とする。郊外では宅地化が進み、市街地では高層化されたビルが建ちならぶと需要はさらに増大すると予想され、市および市議会においては県外からの水源導入について国および関係機関にたいし、強く働きかけている。

昭和五十年代の水資源

水需要がひっばくし、水資源の総合的な開発と利用の合理化がさげばれているが、東京都・千葉県・埼玉県および神奈川県における昭和五十〜六十年の生活用水、工業用水必要量は一日約四、〇〇〇立方メートルと推定され、一、四七〇万立方メートルが不足するとされている。この不足量は現在の東京都上水道の三倍、横浜市上水道の一四倍にもなる膨大な水量で、これは首都圏地域の表流水および海水淡水化そのほ

図 2-21 七大都市給水普及率



かに求めなければならない。表流水にあつてはおもな河川は開発可能限度まで高め、長期的見通しにたつて広域的に計画的に実施されなければならない。しかしながら水問題は歴史的な背景や関係地域間の利害関係が複雑で、その解決にあつてはダム建設にともなう水没地の福祉対策などをもふくめて、総合的な地域開発計画の関連においおこなう必要がある。これらは水資源開発の重要性を認識し、国家的見地からその推進がはからなければならない。

ならない。

海水から淡水をえるために、世界各国はすでに巨額の研究費をそそいでいる。国内においては製塩技術開発を調査研究している専売公社が早くから淡水化の技術をもっており、東京電力では四十一年鶴見火力発電所に実験用淡水化装置を設置している。市は四十二年西谷浄水場構内に水質試験所小型造水機を設置して、東京湾における海水の調査と造水機による生産水が飲料水として適するかという水質関係を中心とした調査研究をおこなった。

海水淡水化は技術的に解決しなければならぬ部分が多く、コストを下げるためにも技術研究の推進を強力におこなう必要がある。

9 道路

さらにひどくなる混雑

東名道路の横浜インターに近い亀甲山から横浜駅西口までは、数年前までは市営バスで四五分で行くことができた。最近は一六号線の混雑がひどく、普通の状態でも一時間三〇分、ひどいときには一時間五〇分かかるといわれるようになった。一六号線沿には、最近、大小さまざまな団地ができて、横浜都心部や東京方面へ通勤する人たちもふえてきたが、その大半は、やむなく途中で下車し、そこから五〇〇メートル離れている相模鉄道の鶴ヶ峯駅まで歩き、電車に乗り換えている。こうした現象はここだけではなく、市内のいたるところで交

通がマヒし、市民の足が奪われ、物資の流動がまたげられている。

昭和四十四年中の交通渋滞状況の調査によれば、東名道路などの幹線道路が整備されたにもかかわらず、三回か四回程度の信号待ち、あるいは、一車線三〇〇メートルから四〇〇メートルの車がとどこおる、いわゆる渋滞度三以上の発生延時間、前年度より約三〇パーセントも増加した。とくに高島町交差点、一六号線の鶴ヶ峯・西谷、金沢区君ヶ崎、および桜木町は、渋滞度において県下で一位から五位までをしめる交通の難所となっている。そして、こうした交通混雑は、都心部から周辺部へ、幹線道路から補助道路へとひろがっており、さらにはその影響が買物道路や裏通りにまでおよんできている。

道路の混雑がひどくなった第一の原因は、なんといっても自動車が増えすぎることである。四十五年四月現在、市内の道路の総延長は、東京・大阪間の距離の一〇倍以上にあたる五、七九二キロメートル、道路の面積は、二、五八三ヘクタールで、これは西区と中区の面積をあわせたより広い。これを一〇年前の三十五年とくらべると、道路延長は一・五倍、道路

表 2-58 道路面積、自動車台数等の推移

種別	35年4月	45年4月
市域面積 (km ²)	405.56 (100)	417.55 (103)
道路延長 (km)	3,786 (100)	5,792 (153)
道路面積 (ha)	1,496 (100)	2,583 (173)
道路率 (%)	3.7	6.2
自動車総数	51,954 (100)	271,125 (522)

注：1. カッコ内は35年を100とする指数
2. 企画調整室調整課調べ

面積は一・七倍にふえている。これにたいして、市内における自動車の総数は、四十五年四月現在、二七万二、〇〇〇台で、三十五年の五万二、〇〇〇台にくらべると、五・二倍に

もなっている。自動車の増加が道路整備のテンポをはるかに上まわっているわけである。混雑の第二の原因は、道路容量の絶対的不足と道路体系の不備である。

道路の容量は一般的には市域面積にしめる道路面積の割合（道路率）をもってあらわすことができるが、横浜市の場合三十八年四月現在三・八パーセント、四十五年四月現在六・二パーセントである。二〇パーセント以上もある欧米諸都市はもちろん、東京・大阪・名古屋の諸都市がいずれも一二パーセント前後であるのにくらべるといぢるしく低く、道路資本の絶対的不足はかくしきれない。これは、横浜市の場合市域面積が広く、まだ市街化していない山林・田畑が多く残っていることにもよるが、戦後の復興計画が比較的小規模で、十分な道路空間を確保できなかったことも、大きな原因の一つと考えられる。また横浜市は、明治以降港を中心として発展したこと、市域の約七〇パーセントが丘陵地という地形上の制約などにより、幹線道路は港を中心とした都心部から扇形の放射状に伸びており、これらを結ぶ環状線が少ない。このため都心部や港湾地帯へ出入する交通ばかりでなく、通過交通をふくむ大部分の交通が、一点に集中しやすい道路体

系となっている。また東海道線が市内を分断しているため、大量の交通がこれを横切らなければならないことも大きな問題であり、道路の体系化が急がれながら、これが実現しないまま人口急増と自動車時代を迎えたことが混雑を激化させる原因となっている。

舗装率は六〇%に上がった

道路の舗装は、市民にとって一番の関心事であるといってもよい。従来は、国道や主要地方道などの幹線道路の舗装に重点がおかれてきたが、昭和三十八年以降、市民に身近な通勤・通学・買物道路など小道路の舗装を市政の重点施策として取り上げ、積極的に取り組んできた。四十一年度から四十四年度までの四年間に、こうした小道路の整備につきこんだ予算だけでも四四億円に達し、この間四〇〇万平方メートルの舗装をおこなった。この結果、舗装率も四十一年度当初四三・九パーセントであったのが、四十四年度末には、五九・五パーセントにまで引き上げることができた。行政区別にみても、いままでもいぢるしく整備の遅れていた周辺地域も、この数年でいずれも五〇パーセント以上の舗装率となった。し

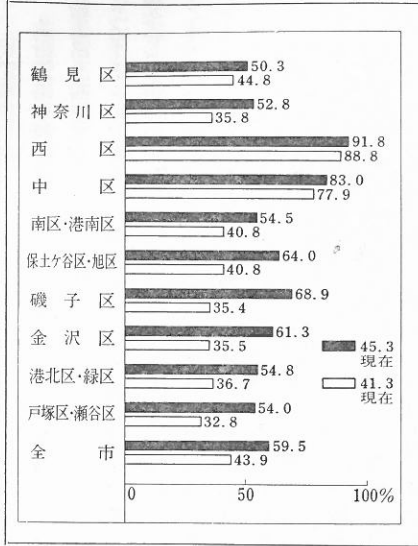
かし、郊外地での宅地化のいきおいは衰えず、舗装を必要とする道路もなくなるらない。舗装にたいする市民の要望も依然として多く、四十四年度の「市長への手紙」でも、こうした舗装要望をふくめた道路関係への陳情、苦情が一、八八八件で第一位をしめている。市では今後とも市民生活に密着した道路の整備を重点施策として取り上げ、市民の要望にこたえていく方針である。

一方、自動車交通量の激増と大型化、重量化によって道路の破損が早くなってきた。このため、簡易舗装をもっと丈夫なアスファルトコンクリート舗装に打ちかえるとか、穴ぼこの道路を埋めるとか、砂利道の砂利敷をひんぱんにおこなうなど、道路補修の費用も年々増大し、四十五年度は一二億円に達し、経常的な経費として市の財政に大きな負担となってきた。

幹線道路にも力をいれる

市民に身近な小道路の整備をすすめる一方、都市の動脈としての幹線道路を整備し、市民活動の効率性を高めていくことが必要である。自動車交通が激増し、市内のいたるところで交通が渋滞し、市民の足や物資流動がまたげられているが、市はなすところなく手をこまねいているわけではない。幹線道路の整備は、国の道路整備五カ年計画にもとづき、街路事業、一般道路改良事業、高速道路事業および土地区画整理などの面的整備事業によっておこなわれるが、これらが相互に補完しあいながら有機的におこなわれて、はじめて効果を発揮することができる。

図 2-22 区別道路舗装率



まず、街路事業であるが、現在都市計画決定されているものは、放射道路一四路線や環状道路五路線を軸として、これに連絡道路七四路線をあわせて合計九三路線、総延長は五九七キロメートルにおよんでいる。このうち、四十四年度末までに完成した街路の延長は二三〇キロメートルで、進捗率は二一・七パーセントにとどまっている。街路の整備が容易に進まないのは、用地の買収や建物移転の交渉が、なかなかまとまらないことと、最近の地価の異常な値上がりによって多額の事業費がかかるわりには、整備される道路の延長が伸びないことによるものである。このような状況のもとでは、街路の整備を短期間に完了させることはほとんど不可能に近いといつてよい。そこで都市開発の進展の状況や交通混雑の状況などをにらみあわせながら、優先的に整備する必要がある路線および区間を選定し、系統的かつ重点的な整備をおこない、投資効果の向上をはかっていくことが必要である。具体的な整備方針と主要な事業としては、第一は鶴見から新横浜をへて市中心部に連絡する街路を整備することとし、すでにほぼ完成した鶴見・新横浜間に引き続き、現在三ツ沢付近の拡幅を実施中である。第二は都市高速道路などの建設にとまらな

幹線街路の整備で、鶴見区汐入町付近の産業道路の拡幅と新子安の立体交差を四十三年に完成し、現在横浜駅東口から高島町にいたる国道一〇号線七八〇メートルの区間を五〇メートルに拡幅中であり、引き続き高島町の交差点改良と、派大岡川街路および山下バイパスの新設を計画している。

第三は鉄道との立体交差化にともなう幹線街路の整備で、現在洪福寺から保土ヶ谷駅裏を通り東海道線と立体交差し、国道一〇号線に接続する浅間・保土ヶ谷線の整備を急いでいる。第四は沿線開発にともなう幹線街路の整備で、上大岡から鎌倉方面に通ずる本町・鍛冶ヶ谷線をはじめ、洋光台および港南台団地関連街路などの整備を継続実施中である。第五は港北ニュータウン関連街路の整備で、ニュータウンと都心部を結ぶ街路の用地買収に四十五年度から着手することとしている。第六は、その他交通混雑緩和のための街路整備で、綱島の大綱橋の新橋を昭和四十四年に完成した。つぎに道路改良事業は、主として郊外部において都市計画街路以外の主要道路の系統的な改良あるいは鉄道との立体交差、交通渋滞のひどい交差点の改良などを分担することとしている。まず県道の原宿・六浦線については、戸塚区笠間町から原宿にいたる

区間を整備中であるが、四十五年度中に完成の予定である。また横浜・上麻生線は現在小机付近の拡幅を実施中で、引き続き工事区間を延伸するとともに、四十四年度から九子・中山・茅ヶ崎線の改良に取り組んでいる。また国鉄第三次長期計画にもとづく東海道線の線増工事に併行して踏切道の立体化を促進するため、現在平沼第一および豊田踏切の立体化工事を実施中で、四十六年および四十八年度にそれぞれ完成する予定である。平沼第二、大山、秋葉などの踏切についても計画を検討している。

道路行政の新しい方向

横浜市は東京に近接しており、東京の影響を受けやすい。また太平洋ベルト地帯に位置し、東京・大阪を結ぶ通過線上にある。このため横浜の道路網も東京指向型の色彩が強く、主体性に欠けるうらみがある。人口二二〇万をこえる大都市となった現在、道路網を再検討し、横浜の主体性を確立することが重要な課題の一つと考えられる。かねてからの懸案であり、今回都市計画決定された中環状線もこの意味で新しい型の動脈の一つと考えられ、全線開通のあかつきには、横浜の

道路交通に画期的な変革をもたらすものと期待されている。しかし、約八五〇億円という膨大な事業費を必要とするところから、その実現を期するためには、もう一度街路事業の優先順位を再検討し、さらに重点をしばった投資をおこなうことが必要であろう。

都市計画街路や高速道路を整備することによって、今後激増する自動車交通に有効に対処することができるのであろうか。欧米諸都市の例からみても残念ながら否定せざるをえない。道路が整備されれば、それに応じて自動車もふえ続け、つねに混雑は解消されそうもない。したがって、自動車交通の激増に対処するために道路を整備するという考え方は、もはや無条件に支持するわけにはいかなくなってきており、あらたな政策による補強が必要である。地下鉄を中心とする大量輸送機関の建設を促進することによって、人員輸送の交通機関別適正配分をはかることや、都心部への自動車乗入れを大幅に制限するなどの措置が急務となつてきている。

10 市営交通

マヒする路面交通

急激な人口増加と、そのドーナツ化現象は、通勤・通学時間の増大や交通機関の片荷輸送的性格を強めながら、朝晩の通勤・通学ラッシュをまねいている。さらに、市内の交通機関と人口分布の状態から、東京方面への通勤者の多くは横浜の都心部を通過せざるをえない特殊事情があり、混雑に拍車をかけている。

ちなみに、市内の国鉄・私鉄の昭和四十三年度の一日あたりの乗車人員をみると、国鉄は三四万七、〇〇〇人、京浜急行は二二万四、〇〇〇人、東京急行は一六万九、〇〇〇人、相

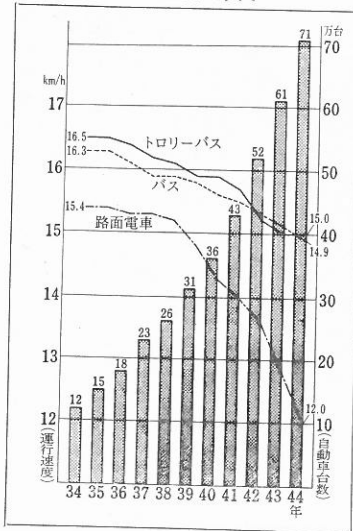
模鉄道は六万八、〇〇〇人で、十年前の三十三年にくらべ、国鉄は一・九倍、京急は一・七倍、東急は二倍、相鉄は三・七倍と激増している。

一方、モーターゼーションの進行は、これをはるかに上まわっており、四十四年の神奈川県下の自動車保有台数は七二万四、〇〇〇台で、十年前の三十四年にくらべ、じつに六・二倍と大きく伸びている。しかし、道路の整備がこれに追いついていけないため、交通事故や公害問題などをまきおこしながら道路混雑は年々激化している。

このため、路面交通機関である市電やバスは、その影響を大きく受け、市電の平均運行時速は、三十五年の一五・四キロから四十四年は一二キロへとおち、バスも一六・三キロから一四・九キロへと低下している。とくに都心部では一〇キロをわり、一〇〇人もの乗客を乗せた電車やバスが自動車に取りかこまれ、わずかに数百メートルを走るのに一〇分も二〇分もかかるというノロノロ運転で、路面交通機関はいやおうなくその被害者となってしまった。

このような運行速度の低下は、市民生活がスピード化されている現在、交通機関としての魅力をとほしくして、乗客減少

図 2—23 自動車台数の増加と運行速度の低下



をまねき、しかも、同じ運行回数を維持するにも速度低下分だけ余分の車両と人員を必要とし、経営原価を増大させている。スピード低下は、路面交通機関にとっては大きな痛手で、市営交通の経営がいきづまってきた大きな要因となっている。都市交通機関は、これまでにのべてきたような大都市への人口集中とドーナツ化現象、道路混雑の激化、あるいは物価の上昇など経営を圧迫する経済的・社会的な外部要因がからみあって、企業環境がいちじるしく悪化しているため、従来の交通体系とそのあり方を大きく変革しなければならない転機

をむかえた。

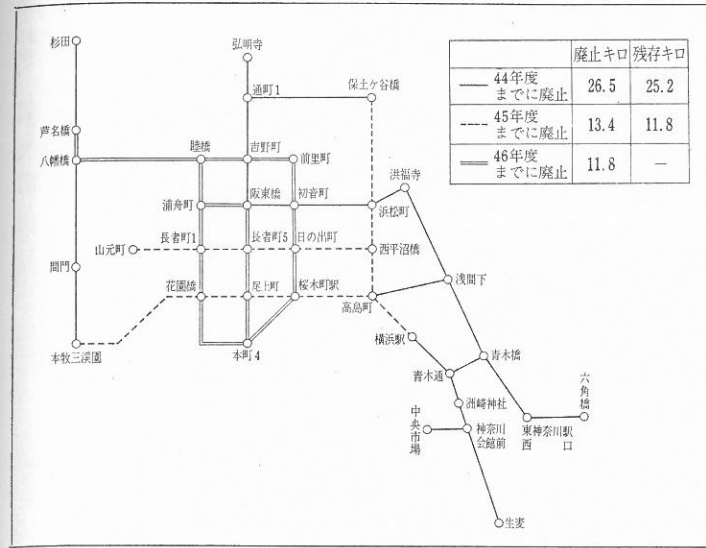
そこで市営交通も、こうした都市構造の変化からあらたに形成されつつある交通形態に、量的にも質的にも対応できる新しい交通体系を確立するため、市電の廃止とバス網の拡充整備を促進するとともに、近代的大量輸送機関である高速鉄道の建設に着手した。

市電四十六年度に全廃

市電は、明治三十七年七月、横浜電気鉄道株式会社（大正十年四月、市が買収し市営となる）の手によって、神奈川県大江橋間二・六キロメートルの営業を開始して以来、六〇余年にわたる長い間、都市交通の主役として、乗客輸送はもとより、都市発展のためにも大きな役割をはたしてきた。

しかしながら市電は、交通ラッシュによるスピード低下、都心部人口の減少、さらには国鉄根岸線の開通など、事業経営上致命的ともいえる大きな影響を受けたため、乗客数は、昭和三十六年の一日三〇万九、〇〇〇人をピークとし、四十年には二四万八、〇〇〇人と年々減少の一途をたどっている。このため市電の収入は減少し、一方、支出は物価上昇により

図 2-24 市電廃止計画



増大するなど、営業収支は年々悪化し、極度の経営不振におちいった。
 このように市電は、現代の市民生活のスピードに対応できない交通機関となりつつあり、その経営も大きな赤字となってきたため、四十一年度から四十六年度までの六年計画で、全廃することにした。
 廃止後は、高速鉄道を根幹機関とし、機動性にとむバスをその補充機関とし、相互に有機的な連けいを保ちながら、市民輸送を確保する計画である。

なお、市電廃止を開始した直前の四十年末における営業路線は五一・七九三キロメートル、運転系統数は十二本、運転車両数は一五七両、一日の平均乗客数は二四万八、〇〇〇人であったが、四十四年度末では、営業路線は二五・二四七キロメートル、運転系統数は六本、運転車両数は七七両、一日の平均乗客数は九万二、〇〇〇人となり、営業規模はほぼ半減している。長い間、市民から親しまれてきた市電も、四十六年度中には横浜からまったくその姿を消すことになる。

輸送効率の上がるバス

市営交通は、これまで都心部の輸送は主として市電が、また内陸部、郊外部の輸送は市バスが担当してきた。しかし、これからの市バスは、市電の代替機関、高速鉄道の補充機関としての役割も受け持つことになるので、新しい見地から検討を加え、高速鉄道とともに都市交通の一翼を担う交通機関として、その使命をはたさなければならない。

そこで市バスは、市電の廃止が始まった昭和四十一年度から四十四年度までの四年間に、新車五二〇両を購入し、うち二〇八両は老朽車の代替にあて、在籍車両としては三一二両を増車し、毎年度約七〇両、合計二六七両の輸送力を増強してきた。すなわち市電代替一三路線に一〇九両を、団地造成、工場進出などによる新設一三路線に二六両を、既設線の増強に一三二両を投入してきた。

この結果、四十四年度末においては、営業路線は三九一・〇四五キロメートル、系統数は一〇一本となり、年間一日平均の輸送実績は、運転車両数六四二両、走行キロ数八万六、七一キロメートル、乗客数三九万五、〇〇〇人となっており、これを市電廃止直前の四十年度とくらべると、その増加率は、

表 2-59 一日平均の市営バス運輸状況

年度	営業路線 (km)	系統数 (本)	運転車両数 (両)	走行キロ (km)	乗車人員 (人)
40年	345.195	84	414.0	64,734.3	321,475
	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
41年	370.685	91	457.3	69,981.9	305,132
	107.4	108.3	110.5	108.1	94.9
42年	377.635	96	501.3	73,374.0	319,577
	109.4	114.3	121.1	113.3	99.4
43年	387.515	99	580.9	79,742.8	357,826
	112.3	117.9	140.3	123.2	111.3
44年	391.045	101	642.2	86,711.1	394,552
	113.3	120.2	155.1	133.9	122.7

資料：「横浜市統計書」(総務局統計課)

営業路線では一三パーセント、系統数では二〇パーセント、運転車両数では五五パーセント、走行キロでは三四パーセント、乗客数では二三パーセントと、それぞれ大幅な伸びを計めている。

だが、ここで注目されることは、運転車両数が五五パーセントもふえているのに、走行キロ数は三四パーセント、乗車人員はわずかに二三パーセントしかふえていないことである。これは、一車あたりの走行距離と乗車人員が低下していることをしめしている。その原因は、道路混雑によるスピード低下、都市のドーナツ化現象などによるラッシュ輸送の増大、オフラッシュ時の乗客減少などによるもので、市バスも年々輸送効率低下を余儀なくされ、深刻な事態にたたされている。

さらに、市バスは、もう一つ乗務員の募集難という大きな悩みをかかえている。交通事業は、年中無休で、早朝深夜の長時間にわたる不規則な勤務であるため、この特殊な勤務条件や給与などの関係から、最近、乗務員の応募者がきわめて少なく、その確保におわれている実情である。

市バスは、このような人手不足や、押し寄せる都市化の波におびやかされながらも、増大する輸送需要にこたえるため、

毎年度約七〇両の輸送力を増強し、より良い市民の足の確保に努力してきた。しかし、利用者からは、バス輸送について、なお多くの要望が寄せられている。たとえば「正時運転の励行」「運転車間隔の短縮」「終車時刻の延長」「新規路線の設定」などである。

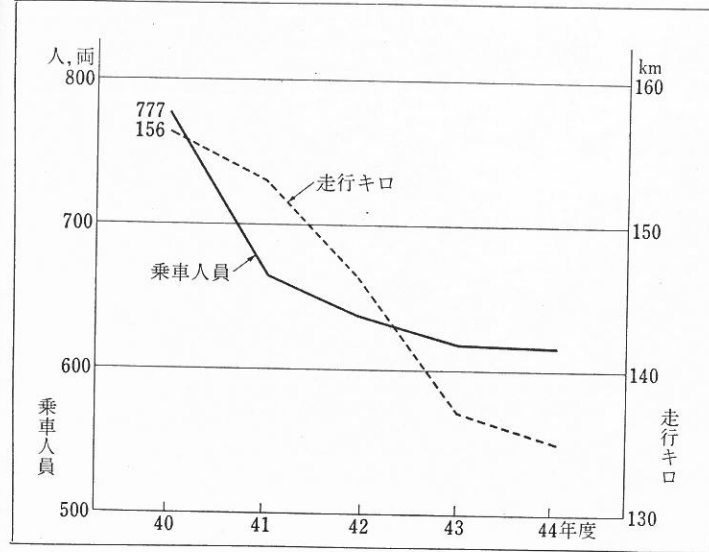
公営企業である市バスは、あらゆる努力をかさね、これらの要望にこたえなければならない。しかし、市バスをとりまく、こんにちのきびしい企業環境のなかで、その実現をはかるためには、さらに普通車路線のワンマン化を促進すると同時に、このさいバス路線全般について新しい見地から検討を加え、通勤バス的高速道路利用、路線の整理統合、長距離系統の分断など、乗客の流れに適したバス網の効率的再編成を実施する必要がある。

また、あとでのべる大衆輸送機関の優先通行の確保など、大都市交通の基本問題についても、さらに強力な運動を進め、その具体策の実現に努めなければならない。

トロリーバスは伸び悩む

トロリーバスは、バスよりも輸送力が大きく、市電よりも経

図 2—25 バス一車あたり走行キロ・乗車人員



費のかからない交通機関として、昭和三十四年に開設したもので、当初は、三ッ沢西町〜常盤園前間七・七四五キロメートルを同年七月に部分開通し、その後三ッ沢西町〜常盤園前を結び、全線九・四八二キロメートルの循環路線を同年十二月に開通し、現在にいたっている。

四十四年度においては、運転車両数は二〇両で、一日平均二万五、〇〇〇人の乗客を輸送している。この路線は、近年めざましい発展をあげている横浜駅西口を起点とする循環路線で、立地条件にめぐまれていること、さらには、開業当初から市民の協力をえて、全車終日ワンマン運転にふみきったことなどにより、営業成績は良好で、三十六年度以降黒字経営を続けている。

しかしながら、トロリーバス沿線の道路混雑は、近年、その激しさをまし、運転効率をいちじるしく低下させ、乗客は伸び悩みの状況となってきた。しかも、車両をはじめ変電所、架線などの諸施設は、近く更新の必要にせまられているので、トロリーバスよりも経費がかからず、機動性にとむバスへの切替について検討中である。

市営交通の財政再建

市営交通には、地方公営企業法により、公共性と経済性の二つの性格があたえられている。このため、市営交通は、民間企業のように利潤追求を一義的とする営利本位の経営は許されない。交通機関の不便な地域には、ある程度採算を無視してもサービスを提供する。しかし、経営は独立採算制をとらなければならぬという苦しい立場におかれている。

したがって、物価上昇などによる経営原価の増大にたいしては、電車・バスのワンマン化の促進から、高輪職員の勧奨退職まで、あらゆる面で企業内合理化に最大の努力をかさねてきた。しかしながら、このような企業内合理化には、おのずから限界があるため、企業内努力のみによって市営交通の收支のバランスをとることは、きわめて困難なことである。

このように、ただでさえ困難な経営のなかで、企業環境は、さきよのべたように年々悪化しているため、市営交通の経営は大きな赤字となり、昭和四十年年度末の累積赤字は、六八億円にものぼってしまった。

市営交通のこうした財政事情は、横浜市ばかりでなく大都市交通共通の問題で、国においても早急に救済しなければなら

ない必要を認め、四十一年七月、地方公営企業法の一部を改正し、公営交通事業に財政援助の手をさしのべることになった。

そこで、横浜市も積極的に将来の市営交通のあり方を考え、企業の体質改善をすすめるとともに、国の援助を受けながら、五十四年度までに累積赤字を解消すべく、「横浜市交通事業財政再建計画」をつくり、四十一年十月、財政再建団体となった。計画の骨子は、おおむねつぎのとおりである。

- (1) バス路線を拡充整備し、昭和四十六年度末までに市電を全廃
- (2) 昭和四十五年度末までに、市電全路線をワンマン化
- (3) 昭和四十五年末までに、切替可能なバス全路線をワンマン化（八五パーセント）
- (4) 国からの再建債利子の一部補給
- (5) 本市一般会計から電車事業欠損金の一部補助
- (6) 職員にたいする諸手当の整理統合
- (7) 事務事業の合理化による職員定数の削減
- (8) 不要財産の本市一般会計などへの売却

市営交通の課題

市営交通は、二〇〇万都市から三〇〇万都市へと発展する横浜市にふさわしい交通網を確立すると同時に、極度に悪化した財政の建直しをはかることが、もっとも重要な課題である。そのためには、大きな赤字をかかえている市電の廃止とバス網の効率的再編成を積極的にすすめるとともに、都市交通の根幹となる高速鉄道の建設を急がなければならない。

しかしながら、これらの大都市交通問題は、一都市のみで解決できるものではない。国家的な問題として、その政策・財政面などについて、国および関係機関のさらに強力な援助が望まれるところであるが、とくにつぎの諸問題については、すみやかに適切な措置を講ずる必要がある。

大衆交通機関の優先通行Ⅱバスの輸送効率、乗用車よりはるかに優れていることは論をまたないところで、道路はもっとも有効に使用されなければならない。

大衆のための大量輸送機関であるバスの優先通行を確保するため、駐車規制の線から面への強化、自家用車などの都心部への乗入れ制限、バス専用レーンの設定など有効な具体策をすみやかに実現する必要がある。

大都市交通の一元化Ⅱ横浜市内には、市バスのほか民営八社のバスが乗り入れ、そのほとんどが市バスと競合している。このような経営主体の分立は、交通体系・運賃体系・輸送効率などの面で、バス経営をむずかしくしており、利用者にとっても不便で不経済である。そこで、この不合理を排除し、機能の効率をはかり、さらには都市計画との一体性を確保するためにも、市民の総意を反映できる自治体への交通一元化を検討しなければならない。当面の方策としては、競合路線の整理、改善などを推進し、その実をあげる必要がある。

国からの財政援助の強化Ⅱ市営交通の再建、バス事業の拡充、

高速鉄道の建設などに要する資金については、現在、国から

起債、補助金、利子補給などのかたちで財政援助を受けてい

るが、こんにちのきびしい企業環境の中で、これらの大事業

を計画どおりに遂行していくためには、より長期低利の建設

資金の供給、補助金の増額、償還条件の改善など、国からの

財政援助措置をさらに強化する必要がある。

物価上昇の抑制Ⅱ市営交通の運賃は、市民生活への影響など

から、かならずしも物価上昇に見合った改定がなされず、と

きには政府の公共料金抑制策によって、ストップをかけられ

たこともある。昭和二十六年当時のバススタート運賃十五円が二〇円に改定されたのは四十年のことで、じつに十四年間もすえおかれていた。こうしたことも、市営交通の大きな赤字累積の一因となっている。運賃を適正なものから遠ざけている物価上昇については、政府でさらに有効適切な措置を講ずる必要がある。

11 文化

市民ホール開館

昭和四十五年二月、市民待望の「横浜市民ホール」が、中区住吉町に開館した。このホールは洋画の封切館として市民に親しまれてきた元横浜宝塚劇場を改装したもので、安い料金で市民の催しや集まりに利用してもらうものである。伊勢佐木町や関内駅に近い都心部にあるため交通の便に恵まれ、場所的には申しぶんない。座席が一、三〇〇席あり、大人数の催しに適している。まだ日が浅いので連日ホールがふさがるほどの盛況ではないが、利用者は尻上がりにはふえてきている。四十五年四月から八月までの五カ月間の利用状況をみると、

表 2-60 市民ホール使用状況

年度	44年度 (2月~3月)	45年度 (4月~8月)
使用件数	18件	56件
使用日数	21日	77日
入場人員	12,600名	39,200名

注：市民局調べ

入場人員は三万九、二〇〇名、使用日数は七七日で、そのおもな利用内容は、講習会九回、日本舞踊八回、ポピュラー音楽会七回、記念行事七回など、きわめて多彩である。開港記念会館や各区の公会堂では収容できない大型の催しの場として、今後市民の言論発表・教育・娯楽など各種活動の中心となるだろう。

このほか、市民の文化活動の場としては、スポーツのみならず、さまざまな大型の催しにも使われている収容人員六、二〇〇席の横浜文化体育館や、絵画・彫刻など造型美術発表の

場として親しまれている桜木町駅前の市民ギャラリーがある。市民ギャラリーは、「今日の作家展」「横浜市子供の美術展」などを毎年開催しており、市民の間によりやく根をおろしたようである。旧中区役所を改装したこの建物は、もちろん、ギャラリーむきにつくられたものではないが、気がりがなく庶民的な近づきやすさがある。しかし、このギャラリーも一、二年のうちに移転する予定である。本牧と港北ニュータウンを結ぶ地下鉄三号線は、近く市民ギャラリー付近でも工事が始まり、移転しなければならなくなるので、四十七年を目標に吉田川と派大岡川が合流する万代橋のそばに教育文化センターを建て、その中の一部を市民ギャラリーとする予定である。吉田川は埋め立てて、地下鉄を通すが、その上をみどりの「大通り公園」とするので、公園に面した環境のよいギャラリーとなることだろう。

横浜駅東口の正面にはスカイ劇場がある。客席五〇〇の小じんまりした劇場であるが、ここでは毎月、市内のアマチュア劇団の公演がおこなわれている。横浜はアマチュア演劇のきわめて活発なところで、二〇年の歴史をもつ劇団が四つもあり、土曜劇場をはじめ毎月定期的に公演している劇団もある。

アマチュア演劇とともに有名なのが横浜交響楽団である。すでに二五〇回以上の公演実績があり、オペラの開催など意欲的なところをみせている。

これらの施設のほか、県立音楽堂・県青少年センターホール・県立博物館・県立図書館が横浜の都心部にあって、文化の中心的機能をもっている。

市大公開講座に都市問題

野毛山の市立図書館には二〇万冊をこえる蔵書があり、年間三〇万人以上の利用者がいる。しかし、その利用者も主として学生であり、勤労者や主婦はなかなか利用できない。そこで、市立図書館では館外奉仕として団体貸出しをおこなっている。昭和四十四年度は、七四の町内会に、一六万冊、グループ貸出しでは一〇四グループに一・二万冊をそれぞれ貸し出した。このほか、著名な作家・評論家を招いて母親読書教室や読書会を開催するなど、読書普及につとめている。四十五年度からは、移動図書館として図書専用バス二台を巡回させることにした。一台につき千冊を積み、約百カ所をまわる予定である。

がスタートし、研究機関としても充実しつつある。またここ数年連続した校舎の整備もほぼ完了した。

文化財は保存に熱意

横浜は他の大都市のように城下町として発達した都市ではなく、開港以来百数十年の歴史の浅い街である。したがって、歴史的遺産にはあまり恵まれていないが、残された遺産は、それゆえいっそう、細心の注意をもって保存していく必要がある。その意味で港北ニュータウン建設区域の四五〇カ所にのぼる先人の残した遺跡をどう扱うかが、今後の課題である。また、周囲を宅造のため裸にされた金沢の称名寺は、境内のみならず裏山をふくめて史跡に指定し、おそまきながら文化財を景観保存の立場から保護する姿勢をしめした。さらに磯子区の宅地造成の関連で保存が問題になった三殿台遺跡は考古館として整備した。

昭和三十三年から始まっている「横浜市史」の編さんもすでに市史四巻、資料六巻を完成した。さらに文化財保護の基礎資料として、三十九年から文化財調査報告書をすでに七集まで刊行した。

このほか、市の教育委員会では成人学校・中央青年教室・市民教養講座・教養セミナー・婦人教養セミナー・市民研修室・婦人教養大学・家庭教育学級など、いろいろな形で社会教育の場を用意しているが、そのうちもっとも水準が高く、現代的なのが、市大の都市問題講座である。

横浜市立大学は、三十八年から大学のスタッフによる公開講座を開設し、市民に大学を開放してきた。公開講座は毎年六回、一八講座が開かれており、市民の聴講者が多い。また現在大きな問題となっている都市問題についても早くから注目し、四十年から学外の研究者・専門家の協力をえて、春秋二回都市問題講座を開講してきた。これまで、「首都圏計画と衛星都市の諸問題」「都市過密化と再開発」などをテーマに都市問題をいろいろな角度から取り扱ってきている。四十五年の秋は国際都市横浜にちなんで、「世界の都市と市民生活」をテーマとした。これらの講座は大学と地域市民を結びづなとなっている。

市立大学は、商学部・文理学部・医学部の三学部よりなる複合大学である。大学院はこれまで医学研究科のみであったが、四十五年四月より商学部に経済学研究科および経営学研究科

こうした文化活動につとめる一方、文化活動に尽力した功績者の表彰もおこなっている。「横浜文化賞」がそれで、市民のための教育・学術・産業・スポーツ振興など、文化発展につくした個人や団体にたいし、毎年十一月表彰をおこなっている。二十七年から四十五年までに個人七三名、十三団体が受賞している。

■横浜市政

8 年間の年表

●横浜市政関係

38年

- 4 市長・市議員選挙おこなわる。飛鳥田一雄、市長に当選
- 6 山下ふ頭（岸壁一〇ベース）竣功
▽三人助役制案は流産、二人助役制で出発
- 7 市幹部の初の人事異動
▽広報室を拡充して市民相談部とする
- 8 第一回住民集会、港北区十日市場団地住民の主催で開く
▽市長、「横浜国際港都建設総合基幹計画」の再検討を表明、計画の第二部として市民生活を守る「福祉計画」の追加を提案
- 9 市長、「これからの市政」として、四年間の施政方針を説明、「子供を大切に市政」と「だれでも住みたくなる都市づくり」を提案
▽土木・清掃出張所、区役所などへ権限を移譲
- 10 祝賀式の記念品を廃止

●自治体関係・その他

- 2 北九州市発足
- 4 統一地方選挙おこなわれる
- 6 全国市会議長会、国庫補助事業の自治体超過負担解消などを決議
- 7 近畿圏整備法公布。新市街地開発法公布施行
▽新産業都市（一三地区）を指定
- 8 臨時行政調査会「首都行政の改革に関する意見」を答申
- 9 ばい煙規制法実施
- 10 衆議院解散

- ▽上下水道料金改定、一般家庭はほぼ据置き、工業用・大口需要の料率を高める
- 11—建築助成公社を通じ、一般市民に住宅建築資金の融資
▽「市長への手紙を出す旬間」(第一回)始める
- 12—下水道整備五カ年計画に着手
▽鋼管鶴鉄の赤いばい煙消える
▽市民広間に市民相談室を設ける
▽庁用車の集中管理を始める

39年

- 2—三十九年度予算案発表。講堂建設は前年の六倍の二五校、教室の新增築は二倍の一三二教室、保育所は初めて六カ所、プール、団地建設など。また通勤・通学・買物道路などの舗装に八億円
▽下水道の拡張に着手
▽すべての予防接種を無料化
- 3—「市長への手紙」市政展を開く
▽一万人市民集会の具体的構想を発表、市会で否決さる
▽接収解除要請中の富岡倉庫地区へ自衛隊が進出申請(前市長了承)、市は撤回を求める
- 4—「市民生活白書」を発表

- 11—衆議院議員総選挙おこなわる
- 12—第三次池田内閣成立
▽生活環境施設整備緊急措置法を施行

- 4—神奈川県、相模川・中津川のジャリ採取を全面的に禁止

▽市民ギャラリー開館

- 5—公害係スタート
▽技術審査室設置
- 6—野毛山動物園を無料開放
▽メール・カーシステム(使送車)採用
▽身障者に奨学金、商品券発行税を制定、これにあてて
- 7—各区役所に区民相談室を設置する
▽公害問題調査学者グループ、根岸・本牧の公害対策について、火力発電所の移転など九つの提案発表
▽老松会館開設
- 8—三ツ沢サッカー場完成
▽根岸・本牧地区の気象観測
- 9—関内・横浜駅などにフラワーボックスを配置
▽大棧橋(国際客船ターミナル)の改修工事完成
▽山下ふ頭臨港鉄道完成
- 11—第一回「子供を大切にす月間」

- ▽四・一七公労協統一スト中止決定(太田・池田会談おこなわる)

- 5—根岸線開通(三十四年四月着工、桜木町・磯子間七・八キロメートル) 約五万人の市営交通機関利用者が国鉄に移る
- 6—神奈川県、「公害の防止に関する条例」を施行
▽昭和電工川崎工場で爆発事故
▽新潟大地震起る
- 7—住宅地造成事業法公布
▽憲法調査会が最終報告書提出
▽地方公営企業制度調査会発足
- 8—「一万人市民集会を要望する市民協議会」が結成される
▽東京・沼津線(国道二四六号)完成
- 9—横浜線複線化工事始まる
▽第一〇次地方制度調査会発足
▽臨時行政調査会一六項目の最終答申提出
- 10—東海道新幹線開通
▽中期経済計画発表
- 11—池田内閣総辞職、佐藤内閣発足

- ▽鶴見区総合庁舎完成
- ▽東電、火力発電所建設問題について事前協議条件を確認
- 12—山下ふ頭港湾厚生センター完成
 - ▽労働相談室を設ける
 - ▽公害センター設置
 - ▽自民党横浜市議団一本化

40年

- 1—本牧一号住宅地区の接収解除決まる
 - ▽根岸の日石新設工場に公害防止を申し入れる
- 2—市長、「都市づくりの将来計画の構想」を発表
- 3—市長、市会に「横浜市民集会実行委員会条例」を提案、市会否決
 - ▽十日市場団地造成完了
- 4—飛鳥田市長、LST日本人乗務員のベトナム派遣即時中止の要望書提出
- 5—四十年年度の講堂建設二五校、プール一四校を決定
 - ▽砂山運動始まる
- 6—鶴見ゴミ焼却場完成
 - ▽消費生活モニターを委嘱

- ▽地方公営企業調査会、「地方公営企業の財政再建」で答申
- 12—横浜西口のダイヤモンド地下街開店

1—ILO対日調査団来日

- 2—四十年年度地方財政計画決まる
- 3—一万人市民集会開催促進大会おこなわれる
- 4—城山ダム完成
- 5—子供の国（港北区奈良町）開園
 - ▽都議会、議長選挙をめぐる贈収賄汚職摘発
- 6—都議会解散

- ▽生鮮食料品の標準小売価格の店頭表示をおこなう
- ▽建築局にガケ対策本部設ける

7—磯子マンモスプール完成

- ▽市営保育所六カ所開設
- ▽愛児センター（産院）開所
- ▽根岸の埋立地に野球場十一面が完成
- ▽国保財政が危機に直面、対策本部を結成し、政府に連日陳情

8—馬入川取水事業（第六回拡張工事）完成

- 9—文書のマイクロフィルム化着手
- ▽大船倉庫地区の接収解除決まる

10—宅造事業法にあわせて、市独自の細則を設ける

- ▽電子計算機導入に着手

41年

- 1—市大病院新館建設着工（総工費二〇億円）
 - ▽横浜など六指定都市、財政難改善で政府に要望書提出
- 2—市営交通事業の再建計画を発表、市電生麦線廃止などを

7—第七回参議院通常選挙

- 9—ばい煙規制法が発効（三十八年九月一日施行）
- 10—住宅地造成事業法施行
 - ▽国勢調査実施
- 12—第三京浜道路（東京・横浜間一六・六キロメートル）開通
 - ▽横浜市公営企業を守る会が発足

ふくむ合理化と地下鉄建設計画
▽市営交通の料金値上げを発表

5 「おぎゃあ植樹」始まる
▽野毛山動物園にチンチン電車（市電の廃車）設置

6 勤労者生活資金融資制度が発足
▽「ちびっこ広場」の第一号完成
▽青少年図書館、鶴見区潮田公園に完成
▽台風四号襲う、ガケくずれ続出
▽南部下水処理場一部完成（総工費七四億円）

7 一点字版「広報よこはま」を発行
▽河川利用審議会、大岡川など四運河埋立を答申
▽工業地帯で悪臭公害パトロール
▽都市交通審議会、横浜市の高速鉄道計画を答申

8 市電の生麦線・中央市場線を廃止
▽根岸線の大船駅までの延長ルート決まる。

9 教育相談コーナー開設
▽計算センター開所

10 庁用自動車に排気ガス浄化装置取付け開始
▽生れ変わった野毛山公園遊園地開所

▽学校給食センター完成
▽市営地下鉄建設案、市会で可決される
▽交通事業、財政再建団体に指定、五十三年までに赤字解消
▽身障者福祉センター完成

11 民間自動車の排気ガス浄化装置取付けに助成を開始
▽鶴見会館建設計画決まる（完成は四十三年春）
▽横浜市身体障害者福祉センターが完成
▽老人の日を記念して七五歳以上の老人に敬老バッジを贈る

▽三殿台考古館完成（四十二年二月から公開）
▽公害相談員制度を新設

12 第二回「市民生活白書」（新しい横浜の記録）を発行
▽横浜市児童相談所、保土ヶ谷区新庁舎完成
▽高速鉄道建設事業の起業式がおこなわれる
▽「横浜国際港都建設計画」に基づいた土地区画整理事業として洋光台団地建設に着手

▽道路工事現場の安全パトロールを実施
▽高校入学金貸与制度の実施を決める

42年

4 田園都市線（溝の口―長津田間）開通

5 米原潜スマーク号横須賀へ入港

6 首都圏社会増市町村教育長協議会が結成され、国に財政措置を要求
▽首都圏近郊緑地保全法案成立

7 港湾労働法施行

11 第二回物価メーデー各地で開催
▽第一〇次地方制度調査会、地方税財政に関する当面の措置についての答申をまとめる

12 中区・磯子区環境衛生保全協議会が「電源開発磯子火力発電所の二号機増設は白紙にもどしてほしい」と通産・厚生省などに陳情
▽桜木町駅前地下道完成
▽横浜四大学の学者グループが「横浜市政について討論する会」を開催

1 電源開発磯子火力発電所の一号機火入れ

- 2 横浜市都市高速道路網計画に着手
 - ▽九月までに五カ所の歩道橋建設計画をたてる
 - ▽ゴミ収集範囲を拡大し、市内の九八%を対象にする
- 3 シンガポール市と友好都市提携
 - ▽運輸省より地下鉄の免許おける
 - ▽東小学校に難聴学級設置を決める
- 4 市長・市議員選挙おこなわれ、横浜市長に飛鳥田一雄当選(二期)
 - ▽「不良食品摘発運動」を今月から一年間おこなうことに決定
 - ▽飛鳥田市長、LST乗員の死傷事件に対し「戦乱の地へ日本国民を立ち入らせないよう措置をとるべきだ」との声明を発表
 - ▽横浜羽田空港線、山下橋まで延長決まる
- 5 一万人市民集会四度目の否決
 - ▽市長、国鉄総裁あてに貨物線計画は市の計画や市民への影響を考慮するよう要望書を提出
 - ▽ちびっ子プール五〇カ所設置の構想を発表
 - ▽上飯田団地上飯田保育園完成
 - ▽昭和四十二年度補正予算発表

- ▽第三一回衆議院総選挙おこなわれる
- 2 十四年ぶりの大雪、横浜で積雪一五センチメートル
 - ▽第二次佐藤内閣発足
- 3 日本初の環状高速道路(阪神高速道路大阪一号線)が全線開通
 - ▽万国博起工式
- 4 統一地方選挙おこなわれる
 - ▽東京都知事に美濃部亮吉当選
 - ▽神奈川県知事に津田文吾当選
 - ▽統一地方選挙第二陣(市町村長・市町村会議員)おこなわれる
- 5 自治省、地方公営企業の財政再建計画作成を地方団体に要望
 - ▽首都圏革新市長会結成
 - ▽河川法に基づく一級河川を指定する。政令により鶴見川を一級河川に指定
 - ▽東電、亜硫酸ガスの出ない液化天然ガス(LNG)の利

- ▽横断歩道橋六五カ所建設、市営住宅七二〇戸
- ▽対ノ貿易に輸入金融制度
- ▽廃油処理施設の建設
- 6 中区青少年図書館開館
 - ▽平潟湾埋立完工。八景記念会館を建設、金沢区青少年図書館・結婚式場など併設
 - ▽磯子区総合庁舎完成―公会堂・結婚式場をもつ磯子会館も併設
 - ▽港北ニュータウン開発対策協議会発足
 - ▽市営勝田団地の入居始まる
 - ▽科学技術庁から、原子力船母港を根岸湾に建設する計画を市長に正式要請する
 - ▽鶴見芦穂崎保育園完成
- 7 保土ヶ谷区青少年会館完工
 - ▽市長、原子力船母港の設置を正式拒否
 - ▽根岸埋立地の東京ガス・電源開発・東電三社に対し、きびしい公害防止の条件つきで発電所等の建設を許可
 - ▽南伊豆(子浦)に野外活動センター完成
- 8 市電杉田線(杉田―葦名橋)廃止
 - ▽臨時市会で新助役決まる
 - ▽公害センター、新貨物線の弊害調査をおこなう
 - ▽二ツ橋保育園完成

- 用計画をあきらかにする
- ▽国鉄による横浜での新貨物線設置の説明会が地元住民の反対で流会
- 6 県下の水不足深刻となり、東京都への分水五割減となる
 - ▽国鉄新貨物線沿線五地区が反対期成同盟連絡協議会を結成
 - ▽下水道緊急措置法成立
 - ▽都市計画法改正案大綱、閣議で決定
 - ▽田園都市線延長工事(長津田―町田)起工式
- 7 給水制限解除、東京分水も再開
 - ▽住民基本台帳法成立
 - ▽全国革新市長会、ベトナム反戦でアピール発表
 - ▽「市長と市民の会」第一回全市総会を開く
- 8 横浜の臨海工業地帯の石油業者らコンビナート災害防止に立ち上り、相互応援協定を結ぶことになる
 - ▽首都圏社会増市町村教育長協議会第二回総会を開き、国庫負担増額、校舎建設用地確保など新運動目標を決議

9 神奈川区千若町の米軍接收地に下水処理場建設計画をたて解除促進を陳情

▽地下鉄上大岡―伊勢佐木町間は七駅に決定、四十三年春着工決まる

▽港北ニュータウン建設計画について地区ごとの説明会を開く

▽事務・事業の総点検始める

10 飛鳥田市長、チエコスロバキア共和国から功労賞を贈られる

▽吉田川埋立(地下鉄建設路線)・大通り公園の計画発表

11 上大岡駅前をはじめとして市長・市幹部の「市民相談」が街頭へ進出

▽磯子工業協同組合の根岸湾埋立地への集団疎開申入れを正式に認可

▽横浜市福祉文化事業団発足(結婚相談・式場・プールセ

▽市長と市民の会、根岸競馬場跡の接收解除について陳情

▽建設省、都市開発公団の新設などを発表

9 政府、原子力船母港の建設地を青森県むつ市に正式決定

▽磯子医師会、磯子の大気汚染影響調査結果発表―多い慢性気管支炎

▽国鉄、新貨物線鶴見・大船間の建設について土地収用法を適用する態度をみせる

▽自治省、本牧ふ頭に一億円の港湾整備起債許可(四十三年度)

10 新貨物線反対同盟、絶対反対の住民大会開く

▽市長と市民の会、一万人市民集会の第一分科会(教育・文化・家庭生活)を開く(以後第四分科会まで開催)

11 政府、エンタープライズなど米原子力艦艇の日本寄港を承認

▽港北ニュータウン計画について新田農協地区の住民が計画地区除外連盟を結成して運動を始める

▽横浜無認可保育所連絡協議会結成―市に補助金要求交渉

ンター経営)

12 身障者の家庭を訪問し、機能訓練指導などをする巡回指導車の起用を決定

▽プレハブ工法を学校校舎建設に取り入れることを決定

▽市電ワンマンカー運転始まる

▽市内土地利用と市街地の再開発を推進するため高層住宅委員会が発足

▽南区中村町の救護施設「天神寮」改築、開所

43年

1 横浜市婦人コーナーで第一回おやしべりコーナーに飛鳥田市長が相手役

2 各区役所で交通事故相談始める

▽水道料値上げ聴聞会開かれる

を始める

12 全国革新町村長会議発足

▽厚生省調査団、富山のイタイイタイ病は鉛毒が原因と中間発表

▽横浜―桜大線予定地に一三〇〇年前の横穴古墳発見される

▽横浜市大生ら、金沢区の称名寺をとりまく風致をまもる運動始める

▽横浜駅前の振興と国道上の歩道橋建設を確定。四十三年三月八日にスカイビル開業と発表。同時に地下街建設の第二期構想をあきらかにする

▽W・A・ロブソン博士、「東京都政に関する報告書」まとめる

1 横浜の新成人、ベビーブーム子と流入増で戦後最高の五万五、〇〇〇人

▽東京都下の革新五市長が超過負担問題で国を相手に行政訴訟をおこす方針決定

▽米軍、上瀬谷県営細谷戸住宅の増築に条件付で了解

2 神奈川都市計画地方審議会、横浜・羽田空港線の延長、汚物処理場の建設など二三件を決定し建設大臣に答申

- ▽市営分譲地の入居者対象に「日照権協定」を結ばせる指導を推進する方針を出す
- ▽米軍上瀬谷基地周辺電波障害地区農家の生活安定に地下のウド栽培を指導
- ▽横浜市交通安全対策協議会が発足
- ▽市会で水道料値上げ案可決
- ▽四十三年度予算案発表―市内各所に遊歩道路・小広場・遊び場の設置、学園緑化、通学道路中心に歩道橋二九橋およびガードレール約四万五、〇〇〇メートル・道路照明灯三四二灯の取付け、水洗化区域の拡大、PTA負担の軽減

3―市の援助で「スカイビル」にアマチュア劇場完成

- ▽青少年相談センターで登校拒否児にビデオ療法を採用
- ▽四十三年度予算に無認可保育所への補助金を計上

4―機構改革、企画調整室・市民局を設置

- ▽桜岡小学校下永谷分校など七校(小六・中一)が独立
- ▽新子安寛政線の新子安立体橋完成

5―野毛山動物園にちびっ子動物園を開設

- ▽市大病院完成
- ▽衛生研究所新築完成
- ▽初の「子供相談日」開催
- ▽「市民防災の日」(毎月一五日)を制定
- ▽小・中学校の一二校のプール建設に着手

6―多摩田園都市の学校用地問題が解決、一四校分を東急負担、一六校分を市が買い取る

- ▽四十三年度学校整備計画第一次発表、三校新設、三二六教室増設
- ▽行政区調査研究顧問会が行政区再編成試案まとめる―港北・保土ヶ谷・戸塚・南の郊外四区をそれぞれ二分案
- ▽金沢称名寺裏山の宅造中止勧告出す
- ▽母親相談室を開設

- 3―横浜駅東口スカイビル完成
- ▽富山県、小矢部川の魚から最高一・五七ppmのメチル水銀の物質を析出と発表
- ▽相模鉄道、横浜駅西口再開発のための移転計画示す
- ▽日本住宅公団、港北区新治地区に大団地建設を計画
- ▽横浜保育所設置協議会、保育所をふやしてと総決起大会を開く
- ▽相模鉄道、天王町駅付近の高架と拡幅道路完成

4―田園都市線がつくし野まで延長、営業開始

- ▽大和バイパス(保土ヶ谷―町田間)開通
- ▽上瀬谷通信隊周辺の住民、四十五年の安保改定後は国と

土地補償の民事契約の再契約はしないと発表

- ▽美濃部都知事、朝鮮大学校を各種学校として正式認可
- ▽東名高速道路一部(厚木―東京)開通
- 5―横浜駅スカイビル歩道橋完成式
- ▽厚生省、「イタイイタイ病は公害」との正式見解発表
- ▽桜木町ゴールデンセンター開業
- ▽横浜の主婦代表、経済企画庁に消費者の声を申し入れる
- ▽新都市計画法成立
- ▽本牧ふ頭にコンテナ―船第一号プレジデント・タイラー号入港
- ▽自民党、「都市政策大綱」をまとめる
- ▽社会党、「都市再建綱領草案」を発表

6―公明党、「大衆福祉のための都市政策基本要綱」を発表

- ▽民社党、「都市建設政策の提案」を発表
- ▽共産党、「都市問題をめぐる二つの道―都市問題に対する日本共産党の態度」を発表
- ▽南区時田団地で地元農家と手を結び第一回新鮮野菜直売デーを開く
- ▽国鉄横須賀線車内で時限爆弾爆発(死亡一名、重軽傷二八名)
- ▽神奈川県都市計画地方審議会が横浜市の国際港都建設計画(高速鉄道(地下鉄))を承認

- 7 上瀬谷小学校(電波障害制限地区)に体育館完成
 - ▽道志野外活動センター完成
 - ▽瀬谷の農道で米軍演習発砲事件が起き、市長これに対し
敵重抗議
 - ▽区民相談室の機構拡充
 - ▽小・中学校の学校施設開放校一八一校として推進
- 8 三春台保育園・飯島保育園・勝田保育園が開園
 - ▽都市計画調査会発足
 - ▽無認可保育所に九月から援護費の支給実施を発表
 - ▽金沢地先埋立決定で漁業補償交渉スタート
 - ▽根岸湾埋立「ハ」地区の中小企業用地に三〇三件の申込み
 - ▽子安の市設小売市場をモデル市場として改築開店
 - ▽金沢埋立事業資金としてマルク債調達のため市長、西下
イツへ出発
 - ▽国鉄新貨物線で「公害調査報告書」と「国鉄に対する提
言」を発表
 - ▽横浜市宅地開発要綱を制定
 - ▽「地域内農業対策要綱」と「地域内農業振興助成要綱」
を発表
 - ▽精薄児通園施設「みなと学園新設」を決める
 - ▽「宅造白書」発表
 - ▽横浜市政務近代化推進委員会発足

- 7 第三京浜道路と横浜新道の連絡道開通
 - ▽第八回参議院通常選挙おこなわれる
 - ▽七大都市首長会議、都市交通に関する対策を協議

- 8 建設省、公営住宅の高額所得者に明け渡しを義務づける。
公営住宅改正案の国会提出を決定
 - ▽政府は次官会議で横浜市の貯水池建設のため、米軍の根
岸住宅地の一部返還を決定
 - ▽地方制度調査会、過密過疎対策で中間答申

- 9 市電の六角橋線・浅間町線・尾張屋橋線・井土ヶ谷線・
弘明寺線・間門線を廃止
 - ▽横浜市宅地開発要綱を実施
 - ▽市長、マルク債発行契約に調印
 - ▽日本住宅公団との共同開発により大池団地約三、〇〇〇
戸の建設を発表
 - ▽第一次公園整備計画おこなう―保土ヶ谷に公園二つ新設
 - 10 地下鉄一号线(上大岡―伊勢佐木町間)の起工式がおこ
なわれる
 - ▽公害センター設置の大气汚染中央データ処理装置作動始
める
 - ▽市電軌道撤去あとに緑地帯造成計画をたてる(神奈川
区)
 - ▽「あすをひらく横浜展」を野毛山遊園地で開催―六大事
業の紹介など―
 - ▽野毛山動物園に放し飼いの動物広場が誕生
 - 11 戸塚区青少年図書館・港北区青少年図書館が完成
 - ▽行政区再編成で新区名の名称募集始める
 - ▽相鉄、市へ子供自然公園用地(二二万平方メートル)を
寄贈
 - ▽無認可保育所に補助金支給
 - ▽港北ニュータウン計画の用地買収交渉始まる

- 9 美濃部都知事が東電東大井発電所問題で木川田東電社長
と公害対策に関する一五項目の覚え書に調印
 - ▽国、称名寺を史蹟指定に内定
 - ▽六大都市首長会議、公営交通の赤字対策に大都市交通対
策協議会設置などの要望書を自治省に提出
 - ▽厚生省、水俣病と阿賀野川水銀中毒を公害病と認定
- 10 港北区遺跡保存七団体、宮原遺跡群などを歴史公園に指
定するよう陳情
 - ▽伊勢佐木町商店会再開発委員会が初の町民大会で、地下
鉄を市電軌道下に建設実現決議
 - ▽自治省、公共用地取得のため土地開発基金新設の方針決
める

- 11 文部省、称名寺裏山を史蹟に指定
 - ▽全国市長会、第四回総会開く―都市政策に関する意見ま
とめる
 - ▽沖繩初の主席公選で屋良朝苗氏当選
 - ▽都市計画中央審、新都市計画法に基づき市街化区域設定
と整備方針に関して答申

- ▽港北ニュータウンの農業専用地区設定について市案まとまる
- ▽北部下水処理場第一期工事完成
- ▽本牧ふ頭にコンテナ・貨物集荷所完成
- ▽教育映画シアター開催を決める(四十四年一月から月一回)
- 12 老人福祉センター「若松寮」完成
- ▽交通災害共済制度スタート
- ▽基地返還案についてなお不十分と国へ要望書提出

44年

- 1 赤バイ(消防レインジャー消防隊)一〇台がお目見え
- ▽港北ニュータウン計画で市長と地元農業代表との懇談会開催
- ▽上瀬谷(電波障害地区)住民と政府の電波契約は、市が弁護士に鑑定依頼した結果横浜市を拘束しない旨回答がある
- ▽自治省構想の宅地開発税に対する見解を発表

▽高速道路横羽線の羽田―浅田間六・九キロメートルが完成

▽山手外人墓地に明治百年記念の碑文完成・除幕式

12 東京都が「中期計画」を発表

- ▽第七回全国革新市長会開催
- ▽地方制度調査会、六十九年度地方税財政対策についての緊急答申を策定
- ▽中央高速道路の一部(八王子―相模湖)開通式
- ▽全国革新市長会、超過負担の解消を要求する意見書を内閣と国会に提出

1 東京都、東京ガスと大気汚染防止についての協定書交換

- ▽六指定都市、新年度予算大蔵原案に対して地下鉄など七項目重点に復活要求
- ▽山下公園前の露店、自主的にとりこわす
- ▽宅造工事で発見された港北区の稲荷前古墳の発掘調査が始まる
- ▽美濃部都知事、公営ギャンブル廃止の方針決定

▽東海道新貨物線反対同盟連合協議会は、県内の国鉄計画に反対する二団体(武蔵野南線、臨海京葉線に反対の地元組織)との連携のため県新貨物線反対協議会を設立

2 閣議、亜硫酸ガスに関する環境基準と防止対策決める

- ▽通産省、川崎・横浜地区の産業公害総合調査結果を発表
- ▽自治省、土地開発基金を四月から発足させると指導内容を自治体へ通達
- ▽昭和電工、根岸湾埋立地の用地を隣接三社に転売、当初計画の縮小を市に報告

3 米軍上瀬谷通信隊付近の住民ら建築申請六三件出す

- ▽上瀬谷電波障害制限地域の建築申請許可される(制限が大幅に緩和される)
- ▽中央高速道路(相模湖―河口湖)が開通
- ▽小田原―厚木バイパス開通
- ▽県下で最大の市街地改造事業である横浜駅西口の新相鉄ビル建設の起工式
- ▽東電富士川火力発電所建設問題審議の富士市議会の抜き

3 くみ取り人頭制実施

- ▽中期計画発表―新しい横浜をつくるプログラム(昭和四十四～四十八年)
- ▽「ちびっ子道路」(道路開放)市内四カ所が始まる
- ▽市長、東京湾岸に公害防止連盟をつくる構想を発表
- ▽市会、畜犬条例可決
- ▽本牧に造成した公園の名称が「本牧市民公園」と決まる
- ▽市会第一予算委員会で四区新設が認められる。名称は緑・旭・瀬谷・港南

- ▽新貨物線問題で市長が座長となり地元と国鉄の会見を開催
- ▽日本鋼管から、横浜・川崎両市に分散している製鉄・製鋼部門を、扇島の前面約五五〇万平方メートルを埋め立て、移転したい旨の申し入れがなされた
- 4―「交通三事業」（青空駐車追放運動・交通遺児見舞金・交通共済貸付金）を実施
- ▽技能職設備資金貸付制度について五月から実施を発表
- ▽市政モニターを三〇人から一〇〇人にする
- ▽返還予定の根岸競馬場に米軍が遊戯場建設をすすめていることがあきらかになり、市長が抗議申し入れ
- ▽四十四年度市立小中学校の講堂プール建設（講堂一〇、プール一六）が決まる
- ▽四十四年度から三年計画で心身障害児対策として、言語障害児・身体不自由児施設、精薄通園施設の建設が決まる
- 5―五月は「子供を大切にすする月間」と決める
- ▽神奈川県内広域水道企業団が発足―酒匂川総合開発のため―
- ▽市内二〇カ所に農業専用地区設置を計画
- ▽川井宿保育園・左近山保育園・公田保育園・舞岡保育園を六月から開園を決める
- ▽四十四年度第一次校舎建設として港北・戸塚に三分校新

- 打ち本会議に反対派千数百人が押しかけ、警察官四〇〇人と衝突
- ▽東名高速道路（厚木―大井松田間および御殿場―富士間）開通
- 4―中区寿町に自治会誕生
- ▽公営企業を守る会、飛鳥田市長に「公営企業を守り、市民生活を豊かにしてほしい」と二〇万人の署名により陳情
- 5―地方公務員定年制法案の強行採択で国会審議ストップ
- ▽高速横羽線第二期工事と市道高速一号线の起工式おこなわれる
- ▽神奈川県、新都市計画法の設定基準定める
- ▽緑と文化を守る会、市の稲荷前古墳群の部分保有に抗議
- ▽政府、初の公害白書を発表
- ▽東名高速道路全面開通

- 設決める
- ▽市および日本住宅公団、港北ニュータウン用地買収の第一回契約をおこなう―半数の用地買収―
- ▽都心部ルート決まる。派大岡川部分の高速道路は半地下にする
- ▽磯子清掃工場が完成
- ▽横浜市文化財保護措置要綱を施行
- 6―「建築カウンセラー制度」と「宅地災害工事資金融資制度」がスタート
- ▽戸塚区秋葉町で工業用水パイプに上水道パイプを誤接していたことが判明、市の内部に工業用水誤接事件の調査団を設け「心すべきは管理点検の一語につきる」との報告書をまとめる。この事件で市長、助役、水道局長五〇%減給
- ▽工業地域公害対策協議会を発足
- ▽沈廃船焼却施設が扇島に完成
- 7―市電洪福寺前―本牧三溪園間を廃止
- ▽本牧市民公園プールがオープン
- ▽県知事・川崎市長・横浜市長の三者が日本鋼管から出された扇島埋立計画について協議、三者による「扇島埋立対策協議会」誕生

- ▽東京都、都政白書「東京を考える」を発表
- ▽都市再開発法成立
- ▽新都市計画法施行
- ▽横浜市民吹奏楽団結成一五周年記念の祝賀演奏会開かれる（二十九年七月アマチュアバンドとして発足）
- ▽東海道新貨物線反対同盟が総決起大会を開く
- ▽ノースドックの接収解除をスローガンに神奈川区民大会を開く
- 7―国鉄、新貨物線立入り測量実施を表明
- ▽中区寿地区の簡易宿泊街に夜間銀行開設
- ▽横浜駅東口の再開発を進める横浜駅周辺地区総合開発協議会の設立総会が開かれる

- ▽市長、新貨物線反対同盟および国鉄に対し「貨物線建設についての見解と要望」を手渡す
- ▽本牧ふ頭関連産業用地造成完工式
- ▽イギリス総領事館とフランス山(フランス領事館跡)を買収
- 8—磯子区青少年図書館が開館
- ▽本牧市民公園に青少年自転車道路開通(無料貸出自転車一〇五台)
- ▽横浜宝塚劇場を買収し「市民ホール」として改装を進める
- ▽市内一五〇カ所で大気汚染平面調査
- ▽水道特別作業センター発足
- ▽横浜市の交通過密・市電・バスの財政問題について大都市交通問題調査会が市長に提言
- 9—四十四年度第二次校舍建設計画発表(一四校新設)
- ▽扇島埋立対策協議会から日本鋼管に「いおう酸化物の複合着地濃度〇・〇—ppm以下たること」などを要望
- ▽第二回目のマルク債発行決める
- ▽新貨物線問題紛争で市長あつせん案を出す。地元と国鉄との話し合いを決める
- ▽競輪を段階的に廃止するため市営競輪事業問題調査会を設置

- 8—ノースドック接収解除を促進する西区民大会おこなわれる
- ▽国鉄、新貨物線建設について強制測量を開始、新貨物線反対同盟実力で阻止

- 9—新貨物線建設の測量強行で新貨物線反対同盟にけが人を出す
- ▽建設省、新都市計画法の施行細則を全国都道府県知事に通達
- ▽日米合同委員会、根岸競馬場の返還決める

- 10—四区(港南・旭・瀬谷・緑)発足。区の機構改革をおこなう
- ▽コンテナ専用ふ頭完成
- ▽日本鋼管から扇島問題で対策協議会に「〇・〇四ppm以下」を回答

- 11—四十五年〜五十年まで学校建設計画(二二二校)を発表
- ▽旭区大池に子供自然公園建設の計画をたてる
- ▽横浜市立大学封鎖解除
- ▽市民の利便をさらにはかるため区役所と局やその出先機関相互の連絡調整の通達出る
- ▽保土ヶ谷区新総合庁舎業務開始(ベルトコンベヤシステムを採用)

- 12—イギリス領事館・フランス山買収につきマッキンノン・マッケンジー会社跡地を買収し、「港の見える丘公園」は四万余平方メートルとなる
- ▽菊名池を遊び場にする計画をたてる

- 10—本牧埋立地に神奈川臨海鉄道が建設していた「本牧線」が完成、営業開始(根岸駅から本牧ふ頭C突堤まで六キロメートル)
- ▽東戸塚駅設置期成同盟が新駅設置に市も協力をと市長に陳情
- ▽厚生省の公害防止計画委員らが、横浜・川崎の公害状況を視察
- ▽県、新湘南港建設計画第五次案をまとめる
- 11—金沢漁業協同組合が住友重機の夏島東側海面埋立に反対し、海上デモ
- ▽大蔵省、「旧根岸競馬場跡の管理は譲らないが、遊び場用に開設する」と回答
- ▽旧根岸競馬場地区の接収解除される

- 12—衆議院解散
- ▽第三二回衆議院選挙おこなわれる

45年

- 1 横滨市青少年陶芸センターが本牧市民公園内にオープン
- ▽飛鳥田市長、首都圏公害都市連盟を提唱
- ▽市民ホール(旧横宝)誕生
- ▽ねたきり老人へ特殊寝台を貸与
- ▽扇島問題にかかわる風洞実験の条件について長崎研究所で担当者と打合せ
- 2 四十五年度予算案発表―新しい三事業(横浜空港の建設、東京・横浜の電話一体化、マーチャングイズ・マートの建設)
- ▽学校建設公社の設立
- ▽幼児・老人国保の医療費の無料化、妊産婦の無料検診
- ▽ねたきり老人介護券の発行
- ▽海水の放射能測定
- ▽精薄者相談員制度発足
- ▽市既設工業地域公害調査会が市長に既設工場の分散を提言
- ▽扇島問題で日本鋼管から「〇・〇三ppm」を指示
- 3 扇島埋立対策協議会、三者トップ会議で「〇・〇一ppm」を再確認、風洞実験の実施を確認
- ▽市長、日本鋼管赤坂社長に「会社側のいっそうの努力と

1 第三次佐藤内閣成る

- ▽第一四次地方制度調査会、四十五年度地方税財政対策答申案を決定
- ▽日本商工会議所、会頭・副会頭・常任議員会で道州制具體案を決める
- 2 県予算を発表―都市化対策と人間尊重に重点
- ▽人事院、国会と内閣に高級公務員の「天下り白書」を報告
- ▽横浜・川崎市内のハイヤー料金値上げ
- ▽琉球政府屋良主席、全国知事会に初出席
- ▽根岸線(磯子―洋光台間)の試運転開始
- ▽神奈川県津田知事、県会で「新湘南港建設は断念するほかない」と言明
- ▽川崎臨海石油コンビナートで日石化学浮島工場爆発、昭和石油製油所火災
- 3 国際公害シンポジウム、公害追放で東京宣言
- ▽根岸線(磯子―洋光台間)運転開始
- ▽米軍上瀬合通信施設の電波障害制限措置の緩和が、日米

風洞実験の実施」を要請

- ▽五十一年度以降の横浜の水について、市議会で、国の配慮を求める要望書を国に提出することを決定
- 4 市長と子ども記念植樹―屏風ヶ浦公園
- ▽機構改革―勤労福祉課、学校建設公社準備室、老人病施設開設準備室、農・漁業転業対策室、緑区画整理事務所の新設
- ▽市街化・調整区域について横浜市基本都市計画審議会から答申出る
- ▽プロジェクトワークで高速鉄道建設工事事故対策調査団発足
- 5 新横浜駅前に青少年野球場が誕生
- ▽特別養護老人ホーム「岩井寮」完成
- ▽新貨物線公害対策協議会発足
- 6 肢体不自由児・言語障害児通園施設「おおとり園」が完成
- ▽勤労者福祉共済制度スタート
- ▽南区青少年図書館開館
- ▽関内駅前第一ビルへ下水道局など移転
- ▽砂糖・しょう油の共同仕入れ開始
- ▽新都市計画法の「線引き」決まる

間で合意

- ▽土地鑑定委、東京・大阪・名古屋の三大都市圏の九七〇地点における土地の公示価格を決定し、発表する
- 4 社会党「住民運動重視」の運動方針案を発表
- ▽県警交通情報センター開く
- ▽物価安定政策会議が「物価に対する政府の過剰な介入をやめよ」と提言
- ▽大阪の地下鉄工事でガス爆発
- ▽自治省、広域市町村圏の振興整備について基本方針を通過
- ▽東京湾総合開発協議会、東京湾架橋を早急に閣議決定するよう政府に要望することを決める
- 5 関東地方知事会議、モーター規制を決議
- ▽「京浜に青空を取り戻す会」が県と横浜・川崎両市に公害防止で請願
- 6 座間町議会で、米軍の座間キャンプを自衛隊と共同使用することに反対決議
- ▽行政管理庁が運輸・建設・労働三省に対して港湾行政で施設の効率的運営を勧告
- ▽自動車排出ガス対策について、神奈川県と横浜・川崎両市が連絡会議を発足

- 7—心身障害者扶養共済制度スタート
 ▽学校建設公社発足
 ▽清掃協力員制度スタート
 ▽家庭内職指導センター開設
 ▽消防レンジャー大会開催
 ▽機構改革で都市科学研究室などが新設
 ▽扇島問題で日本鋼管から改善案が提示される
- 8—大岡川分水路着工
 ▽悪臭等連絡員制度発足
 ▽勤労青少年センター開館
 ▽移動図書館(マイクロバス)開始
 ▽扇島理立対策協議会、日本鋼管に「〇・〇一ppm」以下に努力するよう要望

- 9—老人相談員制度発足
 ▽市の施設見学会始まる
 ▽扇島問題で日本鋼管が県・川崎・横浜の申し入れ「〇・〇一ppm以下」を了承
 ▽機構改革で職員研修所など新設
 ▽横浜鶴見開発の基本構想まとまる
 ▽ヘドロ汚染新防止基準を出す
 ▽中区市議補選
 ▽市会で「公害規制権限の地方移譲」など政府へ意見書をだすことを決める

- 10—地下鉄の車体デザイン決まる
 ▽地下鉄のシンボルマークのアイデア募集始まる
 ▽朝鮮国籍書換えの実施

- 11—国勢調査の概数発表。横浜市人口は、二、二三七、五二三人
 ▽イギリス館開放
 ▽野菜の卸売価格販売を始める

- ▽神奈川県の新都市計画法の「線引き」決まる
 ▽革新市長会、「都市づくり綱領」を十月までにつくることを決める
 ▽第二回一万人市民集会(市長と市民の会主催)
 ▽神奈川県住民運動交流大会開催
- 7—伊勢佐木町で平日も「歩行者天国」開始
 ▽集中豪雨で横浜市に被害
 ▽川崎市公害部が尻手駅周辺の一酸化炭素を測定、八時間値最高は柳町に迫る汚染ぶりわかる
 ▽自民党、「公害対策要綱」を発表
 ▽内閣に公害対策本部を設ける

- 8—福岡県田川市で朝鮮籍の書換実施
 ▽東京でも「歩行者天国」
 ▽東京湾のヘドロ投棄、問題化
 ▽自治省「コミュニティ対策要綱」を発表
 ▽全国市長会で「環境基準の制定など公害防止対策の推進」を決議
 ▽自民党都市政策調査会、「都市対策推進要綱」を発表
 ▽参院公害対策特別委員会、飛鳥田市長、戒能東京都公害研究所長らから意見を聞く
 ▽県住民運動交流集会第二回集会で連絡会議の設置を決め

- 9—神奈川県自治体問題研究所設立
 ▽県選管、県下の選挙人登録者数を三七一万七三〇人と発表。四十二年四月にくらべて六八万六、九〇七人ふえる

- 10—第一回国勢調査
 ▽全国革新市長会が、「シビル・ミニマム作成のための綱領」を発表
 ▽朝鮮国籍書換問題で法務省強硬通達
 ▽神奈川県住民運動連絡会議結成大会
 ▽厚生白書(副題「高齢者問題をとらえつつ」)発表される
 ▽関東地方知事会議、公害対策で下部組織発足を決める
- 11—東京都でバス専用レーン設置
 ▽緑区北八朔町の横浜電化工業が誤ってドラムカン五〇本分のシアンを谷本川に放出

- ▽港北ニュータウン農専地区の工事始まる
- ▽地下鉄シールド区間が貫通
- ▽開発急増問題連絡協議会が設立される
- ▽京浜工業地帯長期展望研究会が正式に発足
- ▽横浜駅東口総合開発協議会の総会で東口開発案を決める

- ▽財界、公害罪創設に反対して、経団連・同友会・田中自民党幹事長に申し入れる
- 12 第六四国会で公害対策基本法(改正)、大気汚染防止法(改正)、水質汚濁防止法(新設)、騒音規制法(改正)、公害犯罪処罰法等14の公害関係法成立

図表索引

〔第一部〕

- 1-1 大都市の人口増加状況……………三〇
- 1-2 海上出入貨物の推移……………四一
- 1-3 工業の推移……………四二
- 1-4 地点別交通渋滞状況……………四三
- 1-5 世界の地下鉄の現状……………四六
- 1-6 一日の一酸化炭素濃度の変化……………四七
- 1-7 ゴミ処理状況年度別推移……………四八
- 1-8 総人口と使用水量の伸び……………四九
- 1-9 道路の舗装……………五〇
- 1-10 横浜市の財政の推移……………五一
- 1-11 昭和三十年度を百とする市税・県税主要税目の伸び……………五二
- 1-12 一般会計歳入歳出予算の内訳……………五三
- 1-13 45年度歳入予算……………五三
- 1-14 公害防止に関する権限の配分状況……………五三

〔第二部〕

- 2-1 再開発基本構想模型図……………五一
- 2-2 横浜市の地下鉄計画……………五二
- 2-3 港湾取扱貨物量……………五三
- 2-4 0・2 P P mをこえたさいの風向頻度……………五三
- 2-5 監視体制図……………五三
- 2-6 45年1月29日より2月4日までの平均CO濃度変化……………五三
- 2-7 44年度予防接種人員の種類別内訳……………五三
- 2-8 死亡にせしめる主要死因の割合……………五三
- 2-9 横浜市の人口・病床数年次推移……………五三
- 2-10 障害の原因別内訳……………五三
- 2-11 地区別業種構成・販売率……………五三
- 2-12 1㎡あたり分譲価格……………五三
- 2-13 3・3㎡あたり家賃……………五三
- 2-14 人口と公園面積……………五三
- 2-15 新設公園用地取得内訳……………五三
- 2-16 都市公園現状比較……………五三
- 2-17 横浜市民一人あたりのゴミ排出量と所得……………五三
- 2-18 し尿処理計画……………五三
- 2-19 河川事業の財源……………五三

2 | 20 区別給水普及率……………三〇七

2 | 21 七大都市給水普及率……………三〇九

2 | 22 区別道路舗装率……………三〇九

2 | 23 自動車台数の増加と運行速度の低下……………三〇七

2 | 24 市電廃止計画……………三〇九

2 | 25 バス一車あたり走行キロ・乗車人員……………三〇〇

●地図

〔第一部〕

1 | 1 宅地開発現況図……………三〇

1 | 2 変りゆく臨海部……………三〇

〔第二部〕

2 | 1 金沢地先埋立予定平面図……………二九

2 | 2 港北ニュータウン土地利用計画図……………二九

2 | 3 横浜港港湾計画平面図……………二〇七

2 | 4 横浜市内米軍基地位置図……………二二三

●表

〔第一部〕

1 | 1 身のまわりで困っているもの……………三

1 | 2 大都市の魅力度調査……………三

1 | 3 ふるさと調査1……………三〇

1 | 4 ふるさと調査2……………三

1 | 5 区別人口……………三

1 | 6 宅地開発の推移……………三

1 | 7 1あたり事業所数……………三

1 | 8 移転希望工場(製造業)……………三

1 | 9 小売業店舗数・商品販売額……………三

1 | 10 卸売業店舗数・年間販売額……………三

1 | 11 工業の推移……………三

1 | 12 産業別事業所数・従業者数……………三

1 | 13 市民一人あたり分配所得と産業別生産所得構成比……………三

1 | 14 横浜・東京間の人口移動……………三

1 | 15 横浜の発展方向……………三

1 | 16 横浜の消費者物価総合指数の推移……………三

1 | 17 七大都市の消費者物価地域差指数……………三

1 | 18 六大都市市街地価格指数の推移……………三

〔第二部〕

1 | 40 各会計別の予算額……………三

1 | 41 四十五年度市税の使途……………三

1 | 42 (アンケート・不満や要求を市政に反映させるための方法)……………三

1 | 43 (アンケート・公害除去方法)……………三

1 | 44 (アンケート・市民の声をきく仕事)……………三

1 | 45 (アンケート・都市づくりの中心)……………三

1 | 46 (アンケート・安保改定)……………三

1 | 47 (アンケート・米軍基地)……………三

1 | 48 (アンケート・都市問題を解決するために県や市町村にも
つと力を持たせるべきか)……………三

1 | 49 (アンケート・物価問題解決策)……………三

〔第二部〕

2 | 1 再開発区域の工場調査表……………三

2 | 2 港北ニュータウン開発地区の計画……………三

2 | 3 横浜市内高速道路供用路線一覧表……………三

2 | 4 横浜市内高速道路計画の現況……………三

2 | 5 横浜市内高速道路将来計画……………三

2 | 6 大型けい船岸壁……………三

2 | 7 接取解除の実績……………三

2 | 8 横浜市内米軍基地一覧表……………三

1 | 19 自動車排出ガス関係測定表……………三

1 | 20 危険物施設状況……………三

1 | 21 災害危険箇所状況……………三

1 | 22 横浜市の昭和四十四年度不要耐久消費財収集状況……………三

1 | 23 各都市の所得とゴミ……………三

1 | 24 し尿処理の推移……………三

1 | 25 世界の主要都市の下水道普及状況……………三

1 | 26 五十年時点における水系別の取水量……………三

1 | 27 横浜市の公園……………三

1 | 28 六都市保育所設置数比較……………三

1 | 29 神奈川県下主要都市プレハブ校舎数……………三

1 | 30 校舎建築費の推移……………三

1 | 31 各都市の老人医療……………三

1 | 32 各国の社会保障水準……………三

1 | 33 大都市の魅力とはなにか……………三

1 | 34 一番魅力を感じる都市……………三

1 | 35 七大都市魅力指数……………三

1 | 36 実質的な赤字の発生状況……………三

1 | 37 横浜市の収入になる税金……………三

1 | 38 人口および人口一人あたりの税収の伸長率……………三

1 | 39 国庫支出金対象事業における超過負担の例……………三

2-9	宅地開発申請一覧表	三九
2-10	公益用地取得に関する協議状況	三三
2-11	小中学校児童・生徒数	三四
2-12	学校数の推移	三五
2-13	義務教育学校講堂・プール整備状況	三七
2-14	硫酸酸化物濃度年間平均値	三三
2-15	自動車排出ガス中の有害物質の排出量	三四〇
2-16	鉛化合物地区別調査	三四〇
2-17	公害問題処理状況経年推移	三四四
2-18	市内自動車保有台数推移	三四〇
2-19	市内交通事故発生状況推移	三四〇
2-20	事故種別発生状況	三四〇
2-21	交通安全施設整備状況	三四三
2-22	市の火災発生状況	三四三
2-23	各区別危険物施設の現況	三四六
2-24	横浜市における医療施設数 許可病床数	三四七
2-25	保育所設置数推移	三四七
2-26	チビッコプール設置状況	三四七
2-27	青少年図書館	三四七
2-28	市からの老人ホームへの措置者数	三四七
2-29	老人クラブ設置数	三四七
2-30	身体障害者手帳所持者の状況	三四九
2-31	年度別授職作業実績	三四〇
2-32	失対紹介対象者年度別推移	三四〇
2-33	国保加入状況と経費	三四三
2-34	横浜市消費者物価指数と上昇率	三四五
2-35	消費支出構成比の推移	三四六
2-36	耐久消費財普及率	三四七
2-37	市内総事業所における中小企業の割合	三四九
2-38	市内工業における中小企業の割合	三四九
2-39	市内商業における中小企業の割合	三四九
2-40	中小企業倒産状況	三四九
2-41	中小企業指導センターの主な業務実績	三四九
2-42	専業農家数	三四九
2-43	農産物生産状況	三四九
2-44	畜産物需給状況	三四九
2-45	地目別土地面積の推移	三四九
2-46	区別市街化区域・市街化調整区域面積	三四九
2-47	地域地区の指定状況	三四九
2-48	周辺地区主要駅一日平均乗車人員	三四〇
2-49	部屋数・畳数調べ	三四七
2-50	市内住宅建設戸数	三四三

2-51	宅造申請件数と申請面積	三四三
2-52	公園整備状況	三四六
2-53	ゴミ処理状況	三四三
2-54	下水道の普及状況	三四七
2-55	六大都市下水道普及状況	三四六
2-56	下水道建設費の推移	三四四
2-57	河川改修状況	三四四
2-58	道路面積・自動車台数などの推移	三四一
2-59	一日平均市営バス運輸状況	三四九
2-60	市民ホール使用状況	三四五

●トクメト
〔第一部〕

1	指定都市	三四四
2	市の仕事	三四七
3	現行の広域処理方式	三四四
4	現在提案されている広域処理方式	三四四

あとがき

急速に増加し続けている横浜市の人口は、すでに二三〇万人に達しようとしています。

これだけの市民に快適な生活を保証できるように、地域の環境を整えていくことは、大変な仕事であります。私もみなさんの生活環境をより良くするために、日夜、心を砕いておりますが、ご満足いただけるところまでは、まだまだ道程があります。私どもの努力だけでは、なかなか打開できない問題が横たわっているからであります。

山積みする難題にたいして効果的に打ちむかうためには、市政が市民のみなさんと強く結びなければなりません。その前提として、市政の担当者は、環境破壊が深刻化している都市の現状と市政がこれにどのように対処しようとしているかについて、つねに市民の前に資料を公開することが必要でしょう。ことに毎年、市外から約二〇万人もが流入している横浜市においては、それら多くの新市民に、この都市がかかえている問題を正しく理解してもらい、すみやかに市政に参加できる道を整えるうえからも、公開の必要性はか

くべつ高いと思われれます。このような考えのもとにまとめられたのが、この市民生活白書「横浜と私」であります。

市民生活白書は、すでに二回、昭和三十九年と四十一年にだされていますが、今回は新しい試みとして、あるモデル家族と先生とにご登場願ひ、その対話を通していろいろの問題になじんでいただこうと考えました。多少でも市政をめぐる諸問題について、みなさんのご理解を深めることができればと願ってやみません。

昭和四十六年一月

横浜市企画調整室長

鈴木和夫

産業設計保良

横浜と私
市民生活白書

昭和46年1月20日発行

編集・発行 横浜市企画調整室都市科学研究室

横浜市中央区港町1-1

電話(681) 6815

印刷 明善印刷株式会社

装幀・デザイン 中垣信夫