

3. だれもが住みたい横浜に

これまで、横浜の工業都市化に焦点をあてて、その構造的な変化をみてきたが、横浜は生産の場であると同時に、市民の生活の場としての都市であることを忘れてはならない。市内には、市域の工場や商店・事務所で働いている市民のほかに、京浜工業地帯で働く人たち、さらに東京に職場をもつ市民の、生活の場である。その市民の生活の場が、一体どのような状態におかれているのだろうか。

横浜の工業都市化・衛星都市化という巨大な力は、そこから生ずるゆがみを、結局もっとも弱い市民生活のうえに押しつけてきたのではなからうか。そのゆがみは、市民の無数の不満や要望としてあらわれてきている。はなばなしい工業都市化のかけに、市民の生活環境がきわめて悪い状態におちいつているという現実を卒直に認め、責任ある市としての反省がなければならぬ。私たちの横浜の新しい展望は、そこから開かれるだろう。

① あこがれの港ヨコハマの現実

・郊外地に住む人たちの悩み

「私は一昨年10月に結婚しまして、この戸塚区に住むことになりました。東京から横浜へ移るきは、横浜市ということで、港のあるヨコハマに住めるのだと、いま考えると大へんロマンチックに考えておりました。ところがこの戸塚に住んでみますと、港どころか大へんな田舎にきたものだところがっかりしています。この波沢方面は道らしい道が一つもございません。雨が二・三日降れば長靴で半分位は土の中に入ってしまうのです。それを30分もかかってバス停留所まで行かなければな



りません。苦情は、道路だけではありません、ガケ崩れの危険、ゴミの回収、水道のことなど、毎日の生活がいやになるくらいあります。勝手に家を建てた方が悪いといわれれば、それまでですが、もう少しなんとかならないでしょうか。……あこがれの港にも、昨年からのたった一回いっただけです」

(戸塚区・主婦 27才)＝市長への手紙より＝

上にあげた手紙は、昨年11月に「市長への手紙をだす旬間」に寄せられた主婦の、切々たる訴えの一部である。この主婦が住んでいる戸塚区は、いま横浜市地域の中で、保土ヶ谷区についてもっとも人口が増え宅地化がすすんでいるところだ。ガケをけずり、畑を埋めつくし、緑の木を切り、10坪から20坪の小住宅が文字通り雨後のキノコのように群生してきている。二・三カ月で場所を間違えたかと思うくらいだ。しかもそうした宅地化は、だんだん線路から遠くなり、いや、人間の歩ける道からも離れた山奥へと浸透しつづけている。こうした情景は戸塚区ばかりではない。港北区の人は次のように訴えてきている。

「私が東京から移ってきて感じていることは、東京とヨコハマでは、なるほど都会と田舎の差がはっきりしているということです。ゴミは月に1回取りに来るかこないかという有様ですし、パトロールしてくれる警察官の姿も一度も見たことはありません。ひしひしと自らは自らの手で守る、火事が出たら自分で消さなくてはならぬとまさに西部劇に出てくる主人公のような気持が今でもしています。」(港北区・会社員 38才 男)

＝市長への手紙より＝

戸塚、港北、保土ヶ谷の三つの区は、つい数年前までは、まだ広々とした畑であり、丘陵地帯であった。それが今では次々と宅地化され、新しい工場が建てられ、風景は完全に一変してしまった。そしてこの三つの区には、約55万人の人が住み、毎年約4万人の人口が増えている。横浜市では毎年約7万人強の人口増加があるが、そのうち、約半分をこの3区で引受けていることになる。昭和30年にはこの3区の人口が30万人にみたなかったことを考えると、いかに大きな変化がおこってきたかを、知ることができるだろう。

横浜市の毎年の人口増の約3分の2が社会増であるが、その大部分が東京から移転してきた人たちである。東京のなかに人口があふれ、住む家と、明るい空と、緑を求めて、東京から溢れだしてきた人たちである。そしてこの人たちは、やっと横浜に住む家を見出してほっとしたとき、つぎに横浜はいかに人間が住むに不自由なところであるかに気がつき、がくぜんとするのである。このことは、東京からの転入者ばかりで

はない。横浜に生れ横浜に育った人たちも、長い間そうした不自由をじっとガマンしてきたのである。

市民の悩み、生活環境の劣悪さへの不満は、郊外地の市民ばかりではない。横浜市の都心部においても同様である。既成市街地からの市長への手紙の例をみよう。

「私達の学校は環境が非常に悪くとても勉強しにくいです。

まず、となりの工場の音がうるさくて、後の席にいますと、先生の声が聞こえない時もあります。それから、いやなおいがときどきただよって来ます。運動場もせまく、放課後、クラブを一勢にやると、野球部が、他のクラブの間に守備したり、軟球が体にぶつかったり、運動場の質も悪いんですが、今、トラックがたくさん土を運んでくれております。校舎の方では、特別教室がなくてこまります。先生の中でも、二人たおれてしまいましたけれど、よくなりました。それから校門がなくて、サラリーマンや自動車が運動場を、平気で通りぬけます。さくもありません。私達は、こんな学校におります。この間、市のえらい人が、学校にこられ見ていかれましたが、鼻と耳と目を押さえていらしたそうです。市長さん、なんとかして下さい。」

(鶴見区 学生 12才 女)＝市長への手紙より＝

川崎とならんで横浜の既成工業地帯である鶴見区に住む人々も、ひどい生活環境のなかにおかれている。降下ばい塵量が一カ月に20トン以上という地域がたくさんあり、市民の健康をむしばんでいる。磯子、金沢

の地域はどうだろう。かつての海水浴場が汚れた海に変わってしまったのはともかくとして、根岸湾の埋立ては、市民から自然海岸線を奪ってしまった。港ヨコハマのなかで、日本唯一の臨海公園として市民の憩の場であった山下公園は、いま山下ふ頭への貨物引込線のために、公園の価値が半減しようとしている。市長に送られてきた約1万3千通の市民からの手紙の一つ一つ、そして毎日区役所、市庁にあらわれてくる市民の声は、市民の生活環境がいかに不完全であり、その改善がいかに切実なものであるかを示している。

市長への手紙のなかでの不満、要望は、市民生活のすべての面にわたっているが、その多い順からとるならば、道路の舗装、補修の要望が断然多く、ついでゴミ・し尿問題となっている。この一位・二位は各区とも全く一致している。ついで下水整備・学校教育問題・住宅・宅地問題・水道施設の整備となっている。そうした市民の悩みからみると、万国旗に彩どられた港ヨコハマのイメージは、うわべのものにすぎないという、きびしい現実をみないわけにはいかない。

② 生活環境はどんな状態か

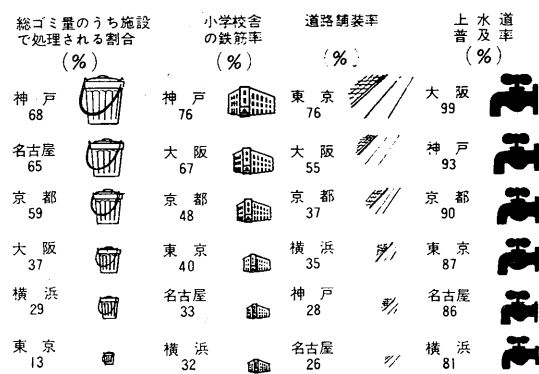
つい先頃まで畑であったのが宅地になり、海が埋立てられて工場用地になり、さして混雑していなかった交差点が、いまは横断するのに命がけ、駅前広場にはあっといふ間にクレーンの林ができて掘り返しが始まる。横浜という都市は、私たちの目につくところでも、いま大きく変りつつあるということを実感としてとらえることができる。こうした変り方のなかで、なかなか変らないどころか、一面ではかえって悪化している部分さえある。古くからの市民は、「昔の横浜は

住みよかった」「以前の郊外は田園風景でよかった」とよくいうが、こうした声を、たんに懐古的なものとして受取るわけにはいかない事態がおこりつつある。

なぜならば、多種多様な一見バラバラに見える市民の不満や要求を、至細に検討してみるならば、そこに共通した原因について、一つの客観的な事実をみいださざるをえない。それは工業都市化と大都市化のゆがみが、常に市民生活のうえにシワヨセされてきた結果でもあるが、同時にこれまでの市政のあり方の責任でもあることをも見逃してはならないだろう。計画性ある市政がのぞまれるゆえんである。

● 六大都市で最低に近い水準 次の図は各戸から収集されるゴミの量のうち、どれだけが焼却場で処分されているか、その割合をしめしたものである。これを見ると、埋立て処分が主力である東京の13%をのぞいては、横浜は5大市最低の割合である。特別清掃地域は全市域の50%であるが、定時収集されているのは、そのうち52%の世帯にすぎない。清掃の施設・機器など今日まで整備が立ちおけてきた結果は、どこの都市

図 - 4 6大都市における生活環境水準（昭和37年）



でも同様だが、主婦からの強い不満となる。

横浜の下水道の普及は、市街地面積の28.4%にすぎない。大阪は52%、名古屋は49.5%である。横浜の28.4%といっても、それは市街地の面積に対してであるから、全市域でみると、ほんの9%でしかない。したがって、水洗化の普及率はわずか1.2%である。しかも、近代的な下水処理場は本牧にただ一カ所あるにすぎない。

●学校・保育所・保健所 学校教育をとってみよう。ここにあげた指標は、小学校校舎のうち鉄筋コンクリートで建てられた校舎面積の割合と、小学校の教室不足率の比較であるが、ここでも横浜は6大都市中最低に近い。中学校においては、最低ではないにしても、大都市の中程度であるにすぎない。それに横浜では二部授業すら一部に残っている。そうした教育施設の貧困は、全市の現象であるが、とくに港北、保土ヶ谷、戸塚という、宅地造成がすすみ、大住宅地がつけられている地域では深刻である。数年前につくられた校舎がすぐ狭くなり、団地が近くにたてられると、こ

表-6 6大都市の生活環境状態

都市別	水洗化普及率	小学校教室不足率	人口10万人当り保育所数	住民1人当り畳数
東京都	25.5%	6.1%	3.80カ所	3.35畳
横浜市	1.2%	15.0%	4.17	3.27
名古屋市	27.2%	11.0%	7.79	3.98
京都市	7.8%	3.0%	9.88	4.19
大阪市	14.1%	6.0%	4.02	3.22
神戸市	5.4%	11.0%	3.59	3.33

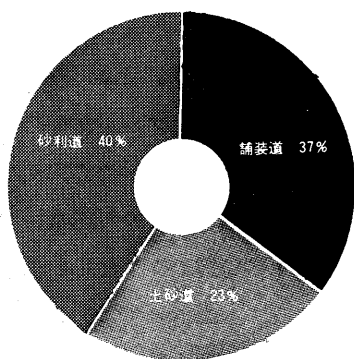
注：水洗化普及率は38年，小学校教室不足率は37年学校基本調査，保育所数は36年，1人当り畳数は35年住宅調査

のために新築できないとすると、一時的にはどうしても二部授業ということになる。人口増といたちごっこの結果は、子供にはねかえり、父母負担という形であらわれざるをえない。講堂、プールをもたない学校が小学校で153校のうち105校、中学校で62校のうち44校にも及んでいる。さらに、郊外の新開地の学校では、校庭が赤土むきだしの荒野のようなところがいくつか残されている。

保育所の設置を要求する市民の声も、非常に強いものがある。保育所の必要性は、保育への関心の高まり、職業婦人の増加などの理由もあるが、横浜においては、ベッドタウン化にとまなう必然的な要望である。郊外地域にどんどん東京からの転入者がふえ、東京への通勤人口が増大すれば、学校施設と同様に保育所が勤労市民にとってどうしても欠くことのできないものになる。人口10万人あたりの保育所数は、横浜では41.7カ所ときわめて低い水準にしかない。保育所ばかりでなく、市民の健康を守る保健所にしても、人口当りの数だけでなく、郊外地域ではその広さ、交通機関の不便さから、利用するのに困難な市民が非常に多いことも、問題の一つである。

●わるい道路に住宅・交通難 横浜市内の道路が悪いという評判は、すでに定説となっている。横浜市内を貫通している国道や県道、それに有料道路はいいとして、市民が日常生活にもっとも使う道路は、郊外地域にいけばいくほど、信じられないくらいに悪い。市長への手紙の中で、トップをしめているのは、各区ともそうした小道路の舗装、修理の要望である。それもせめてバス停や駅まで砂利をしいて下さいとかいう、

図 - 5 舗装道路は約三分の一



ささやかな願いである。私たちの求めている道路の舗装は、自動車の通る道だけでなく、通勤・通学・買物のための道路である。

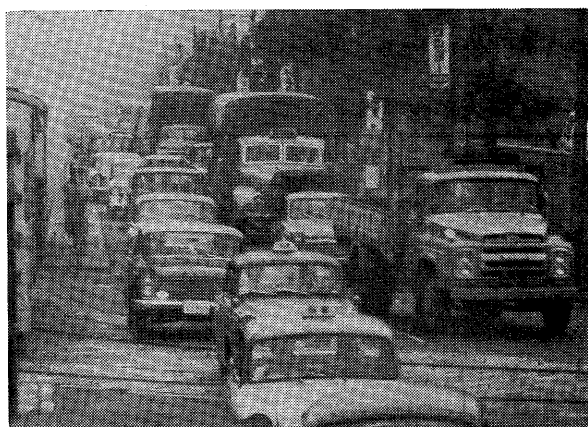
市域面積に対する道路面積の割合を示す道路率で横浜の道路をみると、わずか3.8%である。東京の11%名古屋の10.2%、大阪の9%に比べると、横浜・京都・神戸とも2~4%の水準で、とても近代都市とはいえない。しかし、この道路率だけでは、郊外農村地帯をかかえている都市が低くなるのは当然だが、道路舗装率でみても、横浜は京都とだいたい同じ37%にすぎず、ひくい位置をしめている。この37%といっても、さらに道路の種類、大きさによって舗装率をみるならば、市民が日常生活に利用する道路の舗装率は、さらに低いものとみなければならない。

道路について交通問題にふれておこう。都市の構造的変化に、交通機関は常にたちおくらせている。通勤人口増大地区を通る横浜線・相模鉄道・京浜急行のラッシュは、東京の中央線・山手線に劣らない。たとえば相模鉄道三ツ境駅の乗車人員は31年にくらべて、37年には2.5倍に増加している。さらに無秩序な住宅化の

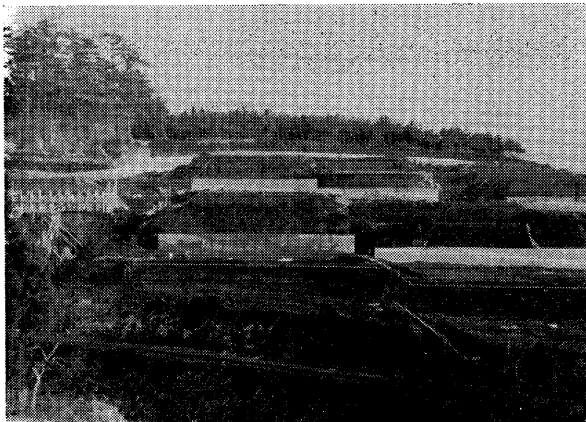
進行は、バス路線からも見離された市民を増大させている。市営交通機関は、ほぼ旧市内に限られ、さらに私営各社の路線との関係から、市民に十分な足を提供するまでにいたっていない。

道路における自動車交通量をみよう。33年を100として、国道一号線は2.2倍に、県道横浜厚木線は3.9倍に増加している。市街地の交通量も、しだいに東京なみになりつつある。こうしたなかで、交通事故による市民の危険が高まるのは当然である。29年を100として事故発生件数は405に増加している。さらに特徴的なことは、大都市とくらべて一車当たり事故件数は0.13と低位の方であるが、事故1千件当りの死者数が24.5人と群を抜いて高いことである。この原因は横浜市内を貫通する国道・有料道路での高速での通過車輛が、大事故をひきおこしているからである。

住宅問題をとりあげてみよう。3万3千戸といわれる住宅の不足数は、一向に、減少するきざしがみえない。郊外の丘陵がけずりとられ、そこでの速成の宅地



東京なみになってきた交通地獄



畑がつぶされ山がげづられ

には、その多くが東京の人たちが住むのである。30年以後市内に多くの公団住宅が建てられたが、入居者の70%が、前住地は東京である。37年の市営住宅への入居者の63%の人が東京に職場をもっている。こうしてみると、東京における住宅問題が、横浜での住宅問題をひきおこしているといつてさしつかえない。こうして市内に造成されていく住宅群は、当然まえにのべたような市への負担増大を引きおこすことになる。さらには、ガケ崩れという生命の危険さえ、最近ではともなってきた。また、東京都内において頭打ちになった地価の急上昇は、いま近郊衛星都市の地価に波及している。そのために、公共用地の取得難は、公共施設の新設不能という悪循環をもたらすことになる。

上水道の普及率を他都市と比較してみると、ここでも横浜は81.0%と最低の位置をしめている。あとの二割の市民は自家給水に頼っている状態である。そしてここでも郊外の開発されている住宅地では、水道が引けないという悩みが深刻である。急速な宅地化の進行に水道施設が追いつけないのである。

③ 地域の格差と市民生活

これまでいくつかの指標をあげて、横浜市民の生活環境がいまどんな状態におかれているかをみた。その場合、他都市との比較を一つの規準としてみたが、日本全体の都市の生活環境そのものの悪さが先進国と比べて問題になるのに、横浜の生活環境はその他都市との比較において、大体最下位を占めていることは、いかに低い水準におかれているかを、反省せざるをえない。そして、こうした事態にならざるをえなかった原因と、その現実をきちんと把握することが急務でなければならないだろう。

●衛星都市化の進行とその矛盾 これまでとりあげてきた現象に関する限り、なんといっても、横浜が東京を中心とした大都市圏にまきこまれ、東京のベッドタウンと化していくことによってひきおこされている矛盾は、否定することはできないだろう。とくにこれまで農地・丘陵地であった郊外地域における問題は、横浜という都市の、内部からの要因によるものではなく、外部からイヤ応なく強制され、持ち込まれてきたものである。東京を中心とする大都市圏の嵐のような拡大に対して、自治体としての横浜市が工業化を急ぐあまり、それに対応できなかった市政の弱さが、すべて市民生活の上に押しかぶさっていくことになる。しかもそこでの市民の生活環境の問題は、都市再開発とかいう近代的都市問題以前の、すなわち全く都市としての要素がゼロのうえに都市を新たに形成していくという、もっとも初歩的な、それ故に生活していくための最少限の環境をどう整備するかという問題である。したがって、横浜市はそうした都市以前の問題と、既

成市街の再開発、既成工場地域の再整備という、もっとも現代的な都市問題の二面の解決を、前後からせまられているということができよう。

このことは、たんに生活環境の整備という次元の問題にとどまらず、横浜という都市を、これからどう形成していくか、という根本的なあり方の問題に関連する。それは新興埋立工業地帯を一応括弧にいれば、港北、保土ヶ谷、戸塚という横浜の後背住宅地域と、鶴見、神奈川、西、中、磯子という既成市街地域との間に、かなりはっきりした性格のちがいがでてきていることである。

ことに横浜の後背地域は、大胆にいうならば、そこに居住する市民の階層、生活の根拠からみて、横浜というよりは「東京都下」としての色彩を強めていることである。そこでの市民は、都心である西、中区に生活の根拠をおかずに、交通機関によって直接に東京に生活がつながっている。伊勢佐木町でのショッピングは年数回しかなく、横浜駅西口―東京へ現われる回数の方が高いのである。こうした後背住宅地と既成市街地との間の分裂を、都市としてどう調整統一していくかが、大きな課題の一つでもある。

生活環境整備についてのもう一つの側面は、都市における生活機能の多様化、生活内容の高度化の必然的な結果として、市民生活から要求されるのは、たんに水、道路、交通機関、学校施設という基本的な公共施設の量的な整備にとどまらないということである。そうした基本的な要件を満すことと同時に、よりよい設備を、より都市的な高度な内容をもつ環境の充足が要求されている。たとえば、講堂、プール、保育所の要

求が一般的になるとか、清掃問題、社会福祉問題、保健所問題にしる、量とともに質的な内容が同時に平行して問われているという事実を見落すわけにはいかない。これにくわえて、都市生活に欠きえない各種の文化施設もとのえて、市民意識の強化を考えねばならない。

・工業立市政策への反省　このような都市としての生活環境の不備ないし破綻を、たんに、大都市圏の拡大、そのなかでの横浜の変貌という次元に解消することはできない。ついで、またそれを、大企業優先による経済の高度成長のための必然的結果であると、指摘するだけでもいけないだろう。むしろ、これに対して国や県、とりわけ市が一体どれだけの対策をとって来たかが問題にされねばならない。市の段階でいうと、まえにのべた工業都市化にともない、道路、港湾、工業用水への投資、勤労者の子供に対する学校、保健衛生、民生行政など、あらゆる面についての行政需要のはね返りを、どう考えるかという問題にもなる。すでに本牧、根岸湾埋立地における公害にどう対処して市民生活を守るかが緊急な課題になっている。工業化政策とそれにとまなう社会資本の整備のための財政支出のしわよせを受けて市民の生活環境整備について、本来なすべき、そしてできることもしていなかったのではないかという、反省がきびしく迫られるのである。

もちろん、これらの問題は、市の段階のみで解決できる範囲をはるかに越えた、国の政策のレベルの問題であるにしても、市として放置することは許されない。そこに、国、県との関連のうえで、自治体としての市のあり方がまた反省されなければならないだろ

4. 新しい横浜をつくるために

う。こうした問題に対して、いま私たち横浜市民は、新しい対応の仕方、新しい展望を切り開かねばならぬ段階を迎えている。

① 変貌する横浜のなかで

・工業都市・住宅都市・総合都市 ミナト横浜から
基地横浜へ、そして、工業都市・住宅都市横浜へ、戦前、戦後から現在にいたる横浜の歩みは、1節で見たとおりである。その変化の速さにおどろきながら、私たちはそこに大きな歴史の流れを感じないわけにはいかない。

戦後、長期にわたる接収という悲劇のために、おくれがちであったけれど、わが横浜も、日本全体の工業化のあとを追って、駈けつづけてきた。ことに30年代にはいつてからは、横浜の再建と発展の基本路線は、はっきりと工業化の方向にすえられた。川崎に隣接する以前からの工業地帯はもとより、あらたな大臨海工業地域が造成され、また内陸地帯にも続々とモダンな工場が建設された。「重化学工業を中心にした大工業都市」——これが私たちの横浜の第1の性格になったといってよい。横浜の経済基盤は、今やなんとといっても、工業生産におかれている。その変貌の有様は、2節で概観したとおりである。

しかし横浜は、たんに工業生産の都市であるだけではない。それは巨大な住宅都市でもある。160万の人々が、ここで暮している。家をもち、食べ、眠り、学校へ通い、そして人生を送る。工業化が進み、経済発展が進むほど、この横浜に住む勤労者、とくに賃金生活者の数もふえる。ことに、首都圏の一環としての横浜には、世界に類例がないくらい無計画に肥大化した東京から押し出されてきた、労働者やサラリーマンが、たくさん住みついて、ベッドタウンの面も強まってきた。「勤労者を中心にした、160万市民の大住宅