

防止目的に加えて環境整備のために必要な規制が行なえることになった。この法律は横浜市建築局が中心となって大都市の意見をまとめ、国会制定にもっていったという経過がある。この規制対象地域は1ヘクタール以上の住宅地造成であるが、横浜では大臣承認を得て全市域にわたり0.1ヘクタール以上となっている。

また従来では、造成団地外については下水流末施設の不備があって災害発生のおそれがあったとしても規制できなかったが、その法的根拠が与えられ、積極的な指導が行なわれている。とくに団地内の公共施設のための用地は、造成地の大小によってことなるが、少なくとも全体の20%以上とることを指導方針としている。公共施設としては道路幅員・構造、取付道路の設計基準を明確にし、広場、緑地等を確保し、消防水利点の不備なときは貯水施設を設けるようにするなど指導、規制を行なっている。

しかしこの法律では環境の整備は、都市計画的な広い意味ではなく、災害防止の上の環境整備をさしている。そのためさきにもべた住宅地として開発するのは好ましくない郊外部の緑地地域、都市計画上の無指定地域の開発を規制することができない。また、事業主が工事完了前に売渡すなどの抜け道があり、まだまだ問題が多いこと、100平方メートル以下のような過小宅地を防げないことなど今後の課題が残っている。

このような現状のなかで、全体的な都市計画にあわせた開発と規制を行なっていくために、周辺郊外部の土地利用計画を樹立していく必要がある。そこで現在、市域の大部分に用途地域の指定を行ない、積

極的な市民のための大規模な住宅開発をすすめる一方、緑地保全地域、農業保全地域、風致地区の設置を行なうことを計画している。

②——新しい団地の出現

〈新しい団地と造成者〉……最近の宅地開発は中小宅造業者の行なう小規模なものにまじって、私鉄関係などの大資本に支えられた大規模な宅地開発が多くなってきている。たとえば37年度では1件10ヘクタール以上の宅造工事は2件だったのが、38年度3件、39年度12件、40年度8件とふえてきている。こうした大型の開発地は既成市街地を遠く離れて山林や農地を切り開き、住宅地として整備される。団地内の道路は幅広く、アスファルト舗装の部分もある。下水管は地下に埋設され、水洗化がすすめられる。家の近くには小さな公園も配置され、環境の整備が図られている。団地内にはスーパーマーケットが用意され、団地内で一心の生活が完結する仕組みとなっている。家さえ建てばどんな土地でもよいといった、これまでの宅地造成とは質がことなった水準の高い住宅地である。土地分譲の売日には大勢の人たちが東京からバスを仕立ててやってくる。そうして生活をはじめた新しい市民たちは、東京に職場をもち、東京との関連だけをもってくらしをしていく。

そんな住宅地が郊外部のあちこちでみられるようになってきた。港北区北西部に建設されている田園都市は、このような新しい団地の典型的なものに数えられる。ここでは田園都市のいくつかの特徴をひろいながら、新しい団地形成をながめてみよう。

多摩田園都市は東京急行電鉄によって計画されたマ

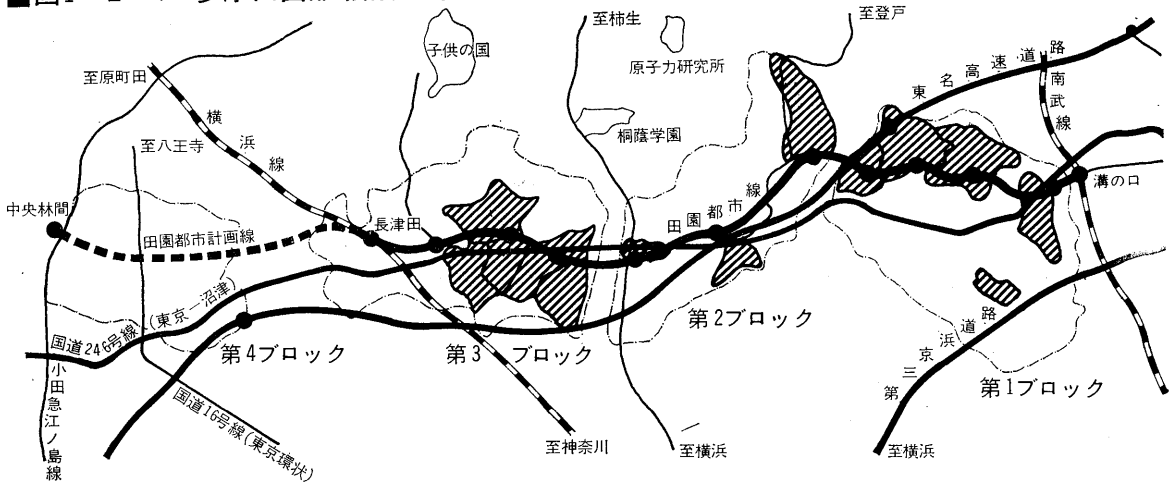
ンモス住宅地で、計画面積は、田園都市線沿線に1,300万坪の広さをもつとされる。そのうち港北区には第2・第3の2ブロックがそっくり入り、第2ブロックは市ヶ尾中心に132万坪、第3ブロックは恩田を中心に210万坪に計画され、10年後の人口は双方あわせて16~20万人になると見込まれている。その面積は大体中区と同じ広さで、人口は40年10月現在の中区人口よりも3万人多くなる計算である。東京急行は電鉄田園都市線建設とあわせて、東京へ直結する近郊住宅地として整備しようとしている。住宅地建設には地主で構成される土地区画整理組合を設立し、地主の1人として、東京急行が区画整理事業を代行する形式をとっている。団地内の幹線道路は幅員8~22メートル、区画街路は幅員4~12メートルのゆったりとした道路が用意される。このほか公共用地としては公園、排水施設、学校用地が予定され、田園都市全体区画のなかでは、一つのまちとして住宅に付帯した商業用地まで整備される計画になっている。

この田園都市開発のための総事業費は340億円にのぼるといわれる。中小宅造業者の行なえる開発規模をこえ、大企業、銀行の資本によってのみ企業化されうる事業である。郊外部にこのような質的水準の高い住宅地が造成されはじめたことは、とりもおさずそうした需要が高くなってきているとともに、横浜の郊外部が東京郊外としての性格を強めてきたためといえよう。

〈東京へ直行する団地〉-----従来の住宅開発より質のよい新しい団地では、分譲地の地価も高く、必然的に入居者の社会階層も高くならざるをえない。

ところで、田園都市建設は現在区画整理工事が進行中だが、青葉台駅を中心とした地域は完成し、一般分譲されて、すでに500世帯ほどの人々が生活をはじめている。41年7月、横浜市では市内の郊外部2地点をとり、最近数年間に転入してきた市民を対象に面接アンケートによる実態調査を行なった。一つは戸塚区の中田小学校周辺のある中規模の宅造業者

■ 図1-2-4 多摩田園都市計画図

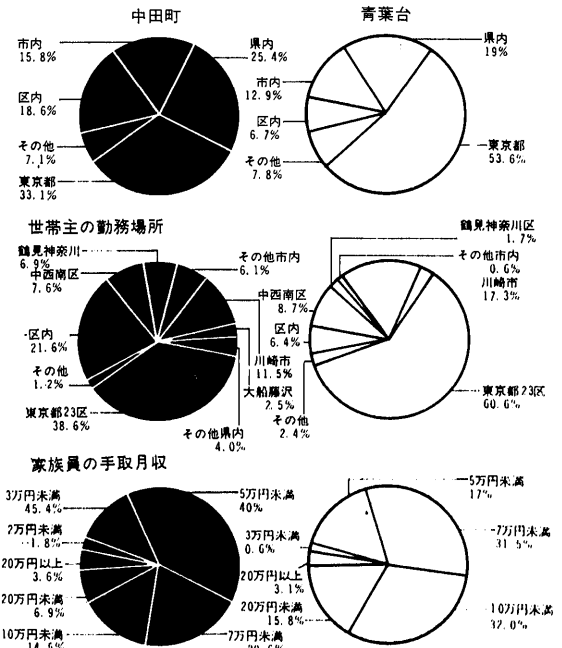


による分譲地に住む人々を対象とし、もう一つは青葉台駅周辺である。中田町は公団その他のアパート式住宅はなく、個人住宅が徐々に建てられて都市化されてきた平均的な郊外住宅地域である。

これらの新しい市民たちの前住所をみると、市内から移ってきた人は中田町で34.4%であるが、青葉台では19.6%となっている。それに対し東京からの転入者は中田町では33.1%であるのに、青葉台では53.6%と過半数を占めている。東京との結びつきは世帯主の勤務先をみると一層はっきりする。中田町でも東京方面への通勤は比較的便利な位置にあるが、青葉台では通勤者の61%が東京へ、17%が川崎へ通勤しており、市内への通勤者は17%にすぎず、東京通勤者のための団地であることをはっきり示している。

つぎに世帯の階層をみれば、青葉台では中田町と比較して、学歴でも大学卒が多く、職業をみても、親族の経営する商店・工場の役員、デザイナーなどの専門技術者や自由業、被用者では商事会社などの大企業に働く人たちが多く、職務の上で課長以上の管理職またはそれと同等以上と答えたものは、中田町の23%に比べて40%と高い割合となっている。家族全員の手取り収入では、中田町が3万～5万円が中心になっているが、青葉台では7万～10万円が中心となっている。また主婦の内職は青葉台ではほとんど行なわれていない。世帯主の年齢をみると、2地区とも同じような散らばりをみせているが、青葉台ではとりわけ30～44才までにまとまりをみせ、職務の上では中堅幹部クラスの多いことを示している。また家庭生活の特徴を買いものによって知ることが

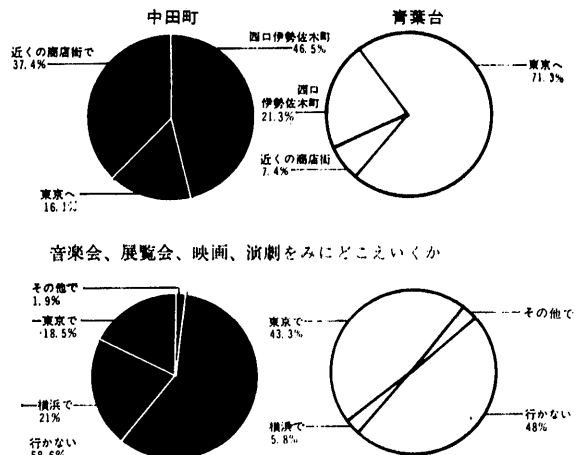
■図1-2-5 郊外地転入市民の生活構造(その1)
転入前の前住地



出所：総務局資料(41年7月)

■図1-2-6 郊外地転入市民の生活構造(その2)

まとまった買物はどこですか



出所：総務局資料(41年7月)

できる。中田町では食料品や雑貨などの日用品は近くの商店で買う人が大部分であるが、青葉台では日常の買物でも東京まで出掛ける人が多い。一つには、青葉台付近の商店といえは1・2のスーパーマーケットしかないことにもよるのだろう。しかし、年1回のまとまった買物ということでは、東京方面が圧倒的で、中田町とは対照的である。つぎに主婦と横浜駅西口や伊勢佐木町・港方面との結びつきでは、58%のものが来ておらず、買物の上でも、その他の関係でも横浜中心街とは関連性をもっていないことを示している。

以上のことから、田園都市はこれまでの程度の低い住宅地とはことなっており、生活程度も上の、職場を東京方面にもつ人々の住宅地としての特徴をもっていることがわかる。

〈マンモス団地と市財政〉 田園都市のような新しい団地では、住民の生活水準、住宅の水準が上っていることとともに、生活環境に対する行政需要もことなってくる。たとえば実態調査で、いま市政に要望することから聞いたところ道路、ゴミ、し尿処理の問題につづいて区役所、保健所、警察、消防などの行政機関の設置を求められている。市街地から遠くはなれた団地では、住宅をのぞいてはそれこそなにもない。広く舗装された道路に、水洗化可能な下水施設、住宅地内に整備された公園と学校、電話などに加えて、区役所をはじめとする公共施設一式が必要とされる。しかも、道路であればジャリ道ではなくアスファルト舗装、下水施設としては団地の外へ流末処理施設をと、これまでのものとは質が上った要求がでてくることになる。

41年春、東京急行から田園都市の将来計画が発表されたとき、横浜市ではこのマンモス住宅団地形成にともなう財政収支見込をまとめてみた。田園都市第2、第3ブロックをあわせた20年後の人口を16万6千人と仮定して計算すると、今後10年間に必要な財政需要はざっとつぎのようになる。まず小学校9校、中学校4校、区役所、保健所、清掃焼却工場、清掃コンポスト工場、清掃事務所、消防署、下水処理場などとそれに伴う車輛や人件費など、またこのほか道路舗装費、河川改修費はふくめなければならない。

そうしてみると今後10年間に必要とされる経費は総額244億円にのぼる。そのうち建設関係の投資的経費については、13億円を国県からの補助金、63億円を市債、その他の資金で16億円をまかない、その

表1-2-3 田園都市開発にともなう
今後10年間の財政需要 (単位百万円)

事業別	建設費 a	維持管理費(年間) b
小学校建設 9校	2,406	58
中学校建設 4校	1,291	38
区庁舎建設	463	196
保健所建設	73	68
清掃工場建設	1,632	} 117
清掃コンポスト工場	604	
清掃事務所建設	126	} 62
じんかい車輛整備	29	
消防署建設	150	81
下水処理場建設	8,632	224
河川改修工事	870	10
街路舗装事業	2,243	224
その他	327	—
計	18,846	1,068
総計(a+b)	24,396	(10年間で5,550)

出所：財政局資料

他の残り96億円を市一般会計から支出することになる。また、人件費その他維持管理費56億円も同じく一般会計から支出される。他方、この地域から入る固定資産税、住民税などの財政収入は10年間分をあわせて71億円で、一般会計からのもちだし分だけで80億円にのぼることになる。そのほか、市債の元利償還や、財政需要にふくめていない図書館、会館、こどもの施設、保育所などを含めれば、経費はさらに大きくなる。

以上の計算では、10年間の市財政の直接負担のみで151億円となるが、40年度市税収入が216億であることを考えあわせれば、こうした経費が市財政の負担能力をはるかに越えていることがはっきりするだろう。ここでは例として田園都市をとりあげたが、単に田園都市ばかりでなく、すでに市内に同じような性質の団地造成がいくつか名のりをあげている。このように横浜市の都市計画や行財政のうけ入れ能力とは関係なく宅地開発が行なわれているところに、市政の悩みがある。

〈横浜のなかの異国〉———郊外部における新しいマンモス団地の出現は、横浜の都市としての性格を変えてしまうほど影響が大きい。住宅団地が東京都心と結びついてつくられ、横浜の既成市街地とは関連なく発展していく。こうした団地は東京に住む、それも比較的上の階層の人たちの住宅問題を解決する役割を負ったもので、そこに住みついた市民たちは、横浜のほかの地域に住む市民とは交流もなく、横浜の中心である港や元町、伊勢佐木町その他の中心街とはかかわりなく、東京との関係だけで生活していく人たちである。横浜市民としての意識は

薄く横浜のなかの異国をかたちづくっている。

しかし、それは新しい団地に住む人たちの責任ではない。かりに横浜についての関心をもとうとしてももてるような条件におかれていない。横浜市民としての関心をもち、伝統ある横浜と一体になろうとしてもそこにはコミュニケーションが断絶しているのが現状である。

そして、そこに住む市民たちも、その他の市民と同じように、大都市問題のなかの被害者なのである。東京のあふれた人々、郊外部への激しい人口流入、消えていく緑、混乱した都市問題、自治体の能力をはるかにこえた行政需要、こうした都市化の波はすべての市民のうえに一様にかぶさってきている。都市における生活は団地内の環境がよくなっただけでなく、周囲の悪化した環境の影響をこうむることになる。生活環境全体のレベルアップがあつてのみ、市民それぞれの生活環境もよくなってくるといえよう。

横浜の郊外部のスプロール化の問題を解決するには、首都圏全体とした実効性ある都市計画、人口配置計画がなにより先に樹立されることが必要なことと同時に、流入してくる市民を旧い市民たちのなかに引きだし、一緒に都市づくりの方向を考えていくことが必要となってくる。

④——道路交通の変化

〈ますます混雑する道路〉———近年ますます道路がこんできたことが、はだにひしひしと感じられる。そのはげしさは最近になってとくにひどくなった。横浜市内の自動車の数をみよう。昭和29年に2万3,297台、昭和34年には4万2,320台とこの5年間