

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よくなるものではなく、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

に1万9,023台増加した。昭和35年に5万1,954台、昭和40年に11万3,078台でこの5年間に6万1,124台増加した。このように自動車の数からみても昭和30年代の前半とくらべて昭和35年以後のはげしさがわかる。これは日本全体の経済が発展してきたことのあらわれのひとつであろうが、横浜の場合はまたべつの理由がある。

関東地方の人口の全国人口に対する割合は昭和30年に23.1%、昭和35年に24.7%、昭和40年に26.7%とその比率をたかめている。一方東京と横浜の人口増加率は昭和25年から昭和30年の5カ年間に東京都区部29.4%、横浜市20.2%、昭和30年から昭和35年に東京19.2%、横浜20.3%、昭和35年から昭和40年に東京7.0%、横浜30.0%となっている。

これらのことは、東京圏へますます人口が集中しつ

つある一方、東京には住むところがいっぱいになって東京周辺の都市へ住まざるをえなくなり、東京周辺の市町村の人口増加がはげしくなったことのアラわれである。横浜市もその例外でなく、東京都区部の人口増加率が低下すると逆に横浜市の人口増加率が増大した。しかも昭和35年以後にそのはげしさを増し、この5年間に横浜市は30%の人口増加率を示すこととなるのである。

このような現象はひとつ人口だけでなく、東京都の中心部にあった工場などもどしどし東京周辺、東京周辺市町村へ移転している。こういった変化は人口の動きと同様近年にそのはげしさを加えた。

日本全体からみれば、太平洋ベルト地域への人口と産業の集中、とりわけ東京圏への集中はいちじるしい。しかしその内部をみればはげしい再編成がおこ

■表1-2-4 横浜市自動車登録台数

年度	総数	自家用乗用車 (普通・小型)	軽四輪 乗用車	事業用乗用車 (普通・小型)	乗合 自動車	普通 貨物車	小型四輪貨物車 (含軽四輪 貨物車)	小型三輪 貨物車	軽二輪車 小型二輪車	特殊用途車 特殊建設 機械車
35年	51,954	6,677		1,446	671	4,979	10,843	12,131	13,138	2,069
36年	64,294	9,605	1,219	1,816	778	5,967	15,307	14,812	12,417	2,373
37年	82,097	14,044	1,429	2,558	931	7,492	24,378	14,713	13,686	2,866
38年	97,285	19,496	3,222	2,732	1,189	8,073	33,478	14,225	11,634	3,236
39年	108,915	25,322	4,451	3,102	1,414	8,795	38,784	12,299	11,010	3,738
40年	113,078	25,860	5,770	3,716	1,661	9,033	42,693	10,475	9,717	4,153

■表1-2-5 横浜市自動車登録台数の伸び率

年度	総数 35=100	自家用乗用車 (普通・小型)	軽四輪 乗用車	事業用乗用車 (普通・小型)	乗合 自動車	普通 貨物車	小型四輪貨物車 (含軽四輪 貨物車)	小型三輪 貨物車	軽二輪車 小型二輪車	特殊用途車 特殊建設 機械車
35年	100	100		100	100	100	100	100	100	100
36年	124	144	100	126	116	120	141	122	87	115
37年	158	210	117	177	139	150	224	121	104	138
38年	187	292	264	189	177	162	309	117	89	156
39年	208	379	365	215	211	177	351	101	84	181
40年	218	387	473	257	248	187	393	86	74	201

なわれており、東京都心には管理中枢機能が集中し、人口と工業などの産業は東京周辺、東京周辺市町村にその比重をましつつある。その様相は昭和35年ごろをさかいとして昭和30年代前半と後半をはっきりと区分している。

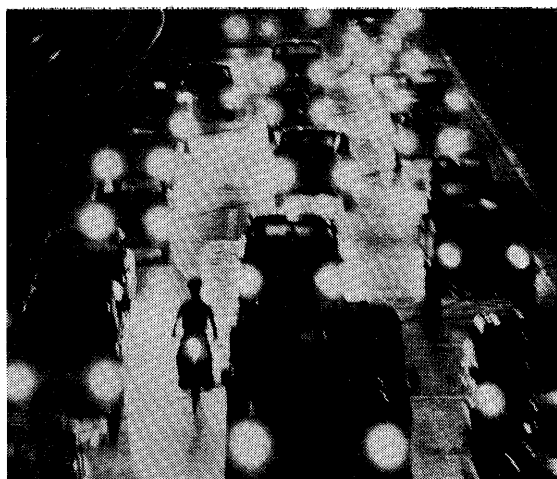
横浜市内の交通量の増大はこれら大きな動きを背景としている。

交通量の変化 昭和35年以後の横浜市の自動車登録台数をみると、昭和40年には昭和35年の2倍以上となった。種類別にみると、小型四輪貨物、自家用乗用車、軽四輪乗用車の伸びがとくに著しい。

自動車交通の動きと量に関して、過去に昭和33年、昭和37年、昭和40年の3回調査が行われた。交通量に関して次の4種類の交通が考えられる。市内を動く交通、市内から市外へまたは市外から市内へ動く交通、市外から市内を通過して市外へ動く交通、この3種の交通を合計した交通である。この四つをはじめから市内交通、市発生集中交通、通過交通、総交通と呼ぶことにする。

過去3回の交通量をみると交通量は、昭和33年から37年の4年間に3.4倍に、昭和37年から40年の4年間に1.3倍になったことを示している。

交通量の内訳をみると市内交通が7割以上を占め、通過交通は5%台である（昭和37年、40年）。市内外にわたる交通（市発生集中交通）の実数は増加し



ているが、その割合は昭和33年に35.7%、昭和37年に22.7%、昭和40年に24.2%であった。

この交通量が各道路および街路でまかなわれるわけであるが、現在の道路の容量でどの程度の交通のさばき方が検討してみよう。

道路の交通能力と交通量を比較する場合の目安は、自動車の走行速度をおとさないで通行できる交通量を基準にして、その交通量を100とした飽和度をもってあらわしている。飽和度が100以上というのは、交通量からいえば、基準交通量より多いわけであるが、走行速度を犠牲にしていることになる。

昭和37年10月の交通量について飽和度をみると、国道1号線では鶴見区下末吉町164、保土ヶ谷区岡沢町125、神奈川区二ツ谷町205、神奈川区金港町182、

■表1-2-6 自動車交通量

年度	総交通量	市内交通量	市発生集中交通量	通過交通量
昭和33年	166,519 (100.0)	91,679 (55.1)	59,534 (35.7)	15,306 (9.2)
37年	562,360 (100.0)	404,834 (71.5)	127,950 (22.7)	32,576 (5.8)
40年	730,320 (100.0)	516,788 (70.5)	176,732 (24.2)	36,800 (5.3)

戸塚区影取町125であった。国道15号線では鶴見区鶴見町124、神奈川区東神奈川町176であった。国道16号線では中区尾上町164、中区桜木町164であった。このようにほとんどすべての幹線道路で速度を犠牲にしないで走行できる限度をこえている。

昭和40年にはさらに交通量が増加したことはあきらかである。自動車登録台数のすうせいはさらに交通量を増加させるいきおいがある。これらに対する道路整備の状況は前に述べた通り、交通量の伸びに比較するときわめてその伸び率は小さい。われわれは都市内交通についてそのあり方をもう一度考えなおしてみなくてはならない。

交通事故 日本の交通事故に特徴的にいえることは、歩行者が自動車にはねられる率が非常に高いことである。しかも子供が被害者になることが多いことである。これにはいろいろと原因が考えられる。まず第一に歩車道の区別のない道路がほとんどであること、狭い道路が多いこと、子供のあそび場がないために路上で遊ぶことが多いことなどである。自動車を運転する側もそのような危険が多いことをあまり意識せず、自分が加害者になる危険よりも車の

性能により運転することが多いためであろう。

最近になって幹線道路の交通渋滞はますますひどくなった。その度合いにしたがって車が幹線道路の交通渋滞をさけて細街路を走り抜けるようになった。今まで比較的車の通りが少なかった細街路に車が通るようになった結果として、ますます歩行者の被害者、子供の被害者が増加する傾向にある。

すべての責を自動車の運転者に帰すことはできないが、自動車の運転にもっときびしい反省が必要であろう。それにもまして反省しなければならないのは、都市の中における自動車交通のあり方である。都市の中で自動車が加害者にもならず、被害者にもならない都市はどのように造ったらよいか、安心して自動車を運転出来るマチ、安心して歩けるマチはどんなマチか、そして、それを造るにはどうしたらよいか、これが都市づくりの基本のひとつにならないといけない。

<道路の拡充> 道路交通量が昭和35年ごろから急速に伸びたが、交通網もそれに対応して拡充された。これはひとつには経済の発展に対応していると同時に、経済開発に寄与すべくおこなわれたと

■表1-2-7 道路の延長と面積

年 度	道 路 延 長 (m)		道 路 面 積 (m ²)	
	昭和35年	昭和40年	昭和35年	昭和40年
総 数	3,812,559	3,978,567	15,178,764	16,641,325
8.5 m以上	433,453	483,719	5,173,934	5,742,371
4.6~8.5m未滿	1,073,075	1,482,746	6,604,176	8,053,562
4.6m未滿	2,306,031	2,012,102	3,400,654	2,845,392
総 数	100.00	100.00	100.00	100.00
8.5m未滿	11.37	12.16	34.09	34.51
4.6~8.5m未滿	28.15	37.27	43.51	48.39
4.6m未滿	60.48	50.57	22.40	17.10



いてよい。特に東京オリンピック1964までにとりかけごえのもとに東京中心におこなわれた道路交通網の拡充はしだいに周辺におよんでいった。全国的な高速道路網の建設と準備は着々と進み、都市内高速道路網の建設もはじめ東京を中心に建設されたが、しだいにその周辺に伸びてきた。

昭和35年以後の幹線道路交通網の拡充を横浜市についてみよう。

昭和39年8月東京沼津線（国道246号線）が全線にわたり改良された。その結果昭和35年には12時間交通量で673台であったものが、昭和40年には2万1,000台となった。このように東京沼津線の改良は交通能力を大幅に強化したが、また同時に港北区西部の開発が促進された。道路の新設、改良は必然的に土地開発を促進するものであるが、一方この開発は行政と財政に新たな問題を惹起している。

■表1-2-8 道路の延長と面積の推移

	昭和 35年	36年	37年	38年	39年
■道路延長(m)					
総数	100.0	101.5	101.9	102.7	104.4
8.5m以上	100.0	100.7	101.0	110.0	111.6
4.6~8.5m未満	100.0	104.0	104.8	124.2	138.2
4.6未満	100.0	104.0	100.6	91.4	87.3
■道路面積(m ²)					
総数	100.0	102.5	102.9	104.7	109.6
8.5m以上	100.0	100.5	99.1	103.8	111.0
4.6~8.5m未満	100.0	103.9	105.7	119.6	121.9
4.6m未満	100.0	102.7	103.0	77.2	83.7

昭和40年12月、日本道路公団の有料道路、第3京浜道路が開通した。第3京浜道路は横浜三ツ沢から東京野毛町まで延長16.6キロメートル、制限速度1時間80キロメートルであり、15分たらずで東京と横浜を結ぶこととなった。第3京浜道路を多摩川より三ツ沢まで全線走った車の数は現在1日平均2万5千台をこえている。

横浜市域の道路は、昭和35年には道路延長3,813キロメートル、面積15平方キロメートルであった。昭和40年には延長3,979キロメートル、面積17平方キロメートルになった。これは延長で4.4%増加、面積で9.6%増加したことを示している。さらに道路幅の内訳をみると4.6メートル未満の道路の割合が大幅に減少して、4.6~8.5メートルの道路が大幅に増加している。これは狭少道路が減少して、市民生活に関係の深い道路が大幅に拡充されたことを示している。

道路延長および面積の年度別推移をみると、昭和38年以後急激に充実してきたことを示している。

〈現在建設中の道路〉———東名高速自動車道路
さきに開通した名神高速自動車道路につながる同水

準の高速自動車道路，東名高速自動車道路が，現在建設中で，昭和43年に開通の見込みである。名神高速道路が開通したことによって阪神の経済地図が塗りかえられたといわれているが，東名高速道路の開通は東海道地域に非常に大きな影響を与えると思われる。とくに東京に近い横浜に対する影響は良きにつけ悪しきにつけ影響は非常に大きいと思われる。これに対して都市内に十分受け入れられる交通網の整備をはじめとする都市整備いかによって，良き影響も悪い結果をもたらすことになるであろう。東名道路の開通により東京より大阪にいたる地域はいやおうなしに自動車時代に，文字どおり突入することになる。

臨海高速自動車道路——横浜・羽田空港線 東名高速自動車道路が都市間高速自動車道路として横浜市の内陸部を通るのに対して，臨海部に沿って都市内自動車専用道路として，臨海高速自動車道路が現在建設中で，昭和43年に開通の見込みである。臨海高速自動車道路は既に開通した東京羽田線と接続延長して羽田より東神奈川にいたる自動車専用道路である。この道路が開通すると横浜から羽田を通して東京都心へ極めて短時間で連絡できるようになる。

市電の廃止 すでに市電生麦線が廃止になった。この路線は国道15号線上を走っていて，利用率が極めて低く，赤字路線として横網格であった。この路線は大量輸送機関としてはバスで代替することとし廃止されたものである。一方国道15号線は，市内幹線道路として自動車交通量が極めて多く飽和度は昭和37年にすでに120~180であった。市電の運行を廃止したことは，道路を拡幅したと同じ効果があるわけ

で大きく交通緩和に役立って，まさに一石二鳥の処置といえる。

④——鉄道輸送の変化

〈鉄道輸送変化の背景〉——横浜郊外の住宅地開発には目をみはるものがある。まえにもたびたび述べたが，東京圏への人口集中はいぜんとしてはげしく，東京都内にはすでに住む余地が少なくなり，東京周辺市町村の人口が急増している。この影響を受けている横浜市も，その内部をみると各区の人口

■表1-2-9 区別人口と伸び率

区分	年度		昭和40年人口 35年比
	昭和35年人口	昭和40年人口	
総数	1,375,710	1,788,915	$S_{35}=100$ 130
鶴見区	230,377	255,755	111
神奈川区	172,068	196,258	114
西区	104,173	104,255	100
中区	123,624	136,882	111
南区	194,558	248,108	128
保土ヶ谷区	143,804	223,038	155
磯子区	74,458	95,716	129
金沢区	71,446	86,251	121
港北区	147,688	235,046	159
戸塚区	113,514	207,606	201

