

いて主婦の語りあう場である。これには、自治会・町内会・婦人会等の小単位で結成する地域消費者懇談会、区単位の区消費生活対策協議会、さらに区協議会の連絡調整にあたる消費生活対策協議会の三つがある。40年度は、それぞれ26回、32回、2回開催し、主婦の話しあいや、主婦と業者の意見交換を行った。41年度は各区で消費者のつどいを開催し、消費者の声を行政機関や業者に反映させ、消費者意識の一層の高揚をめざしている。

消費生活モニターは、消費者の代表として市が委嘱したものである。300名の主婦が、モニターとして標準小売価格表示の実施状況を調べたり、計量したりして買物日誌に記載した。また消費者の声を代表してモニターの手紙を寄せたり、アンケート結果にこたえる等、大いに活動した。40年度にはモニター連絡会を17回開催している。なお、41年度は消費者リーダーの育成を行なっている。

当初、標準小売価格のみを問題にしていた消費者も、食料品の量目や衛生問題まで幅広くとりあげるようになってきた。単なる消費者から考える消費者へ一步一步前進してきているのである。

⑩—すすむ道路整備

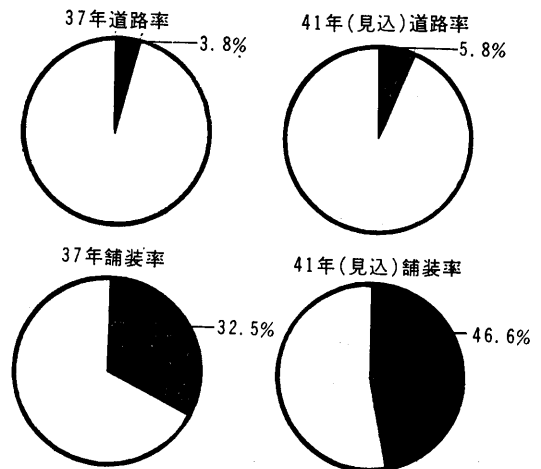
〈ふえた道路予算〉——道路予算は、年々増加を続け、41年度の予算では、62億円に達している。38年度50億円、39年52億円と増加し、41年度の予算額を30年度に比べるとじつに13倍の大きさになっている。また、予算の内容も大きな変化をとげた。かつての産業基盤整備重点から市民の生活に身近な小道路の舗装と整備に重点が移ってきたのである。かつて、横浜の道路事情は悪く、一雨ふれば、ドロ

ンコの道をゴム長で、学校や勤めに通うという不便をかこってきた。市長に対する手紙のなかでも、道路を舗装してくれという要望が多かった。

「わたくしの町の道路は未舗装のままですが、さいきんは、車の往来が激しくなり、悪くなるばかりです。気をつけて歩いていても靴のヒールなどささくられて本当に困ります。雨のときのひどさは書きつくせません。しかもこの通路は、子供たちが毎日学校に通う道路であります。一日も早く舗装して下さるようお願い申し上げます」と港北区の主婦は訴えている。このような市民の要望に答えるために、横浜市では、38年度から市政の重点施設として、通勤・通学・買物など市民の日常生活にもっとも密着した小道路の舗装を重点的にとりあげてきた。

こうした市政の成果は、道路舗装率の上昇となってあらわれ、37年度末には27%であった道路舗装率は、40年度末には42%まで高められている。道路率も4%から6%に伸びてきた。また、道路の舗装補

■図2-2-27 市内道路舗装率



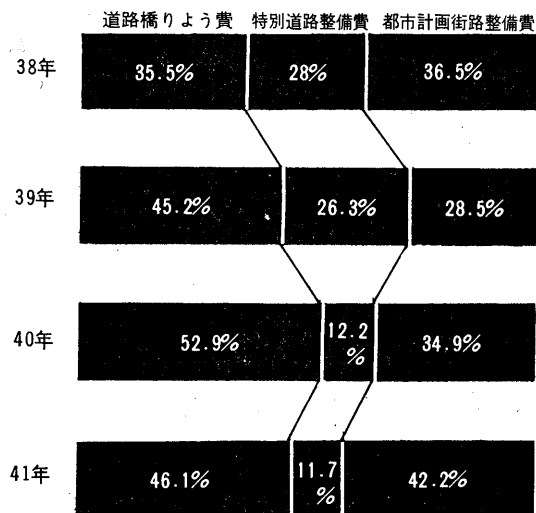
注：舗装率は市管理道路について計算したもの

修に対する市民の要望も、38年の5,000件から40年には3,367件と大巾に減ってきた。さきの主婦は、「去年のこの『市長への手紙』の折、家の近くの道路の舗装についてお願いしましたところ、早速、係の方が見えて調査され、見違えるように舗装していただきました。一市民の願いが、かくも見事に市長の目に入り、市政に反映しましたことに大きな勇気を与えられました。また係員に心から御礼を申し上げます」と手紙をよせている。しかし、こういう例ばかりではない。要求されるのが私道であったり、あるいはとても財政上できないものもかなりあることも事実である。とくに港北、戸塚、保土ヶ谷などの郊外地では、あらたな道路舗装の要望を生みだしている。いままでの農道や砂利道のままでは、すまされなくなっているのである。

さらに自動車交通量の激増と自動車の大型化、重量化が、道路の破損を早めており、かつては10年間も大丈夫であった舗装道が、いまでは5年ももたなくなっている。このために簡易舗装をアスファルト・コンクリート舗装にうちかえるとか、穴ぼこの道路を埋めていくとかの道路改良や補修の必要性はますます高まっている。

さらに、横浜市が経済的な発展をとげるためには、都市の大動脈としての幹線街路を整備しなければならない。横浜の道路は、ふえる一方の交通量をさば

■図2-2-28 道路予算の推移



ききれず、マヒ寸前になっている。交差点で信号を3回から4回待たされるといったことも多くなった。

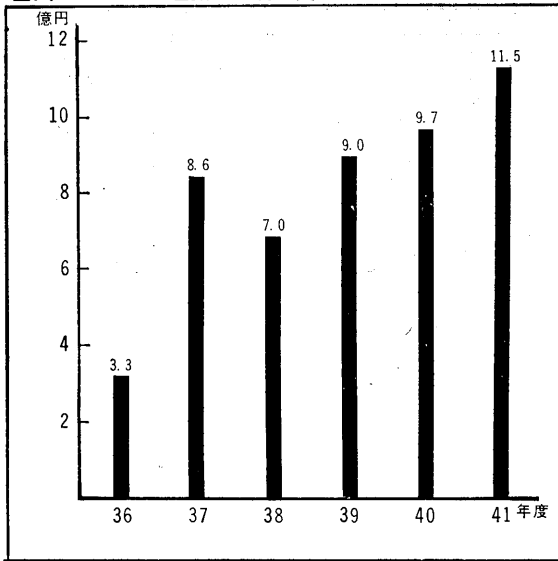
このような交通マヒを解消し、横浜の都市機能を強化するためにも、総合的な都市計画にもとづいた幹線街路の整備が緊急に必要である。

〈小道路の整備に重点〉———市政の重点施策として市民生活に近身かな小道路の舗装に力を注いできたことはさきにみた。41年度の予算では、「道路修繕費及び舗装新設費」として17億円が計上され、40年度を2億円上まわっている。この小道路の舗装や補修は、国の補助は全くなく、市費を使って行っており、これを市費単独事業とよんでいる。41年度の市費単独事業費の総額は、118億9,800万円であるが、小道路整備のために17億円が計上されている。市税を財源とする事業では最大の事業である。伸びなやむ税収のために、苦しいやりくりをつづけている財政のなかから、このような巨額の金額を小

■表2-2-21 6大都市道路率・舗装率 (39年度)

	東京	横浜	名古屋	京都	大阪	神戸	北九州
道路率	11.0	4.1	9.6	2.5	10.7	3.0	3.0
舗装率	82.4	39.8	31.9	38.1	62.3	30.7	29.9

■図2-2-29 道路舗装新設費



道路の整備につきこむことは、そう容易なことではない。小道路の整備に、いかに市政の重点がおかれているかがわかる。

それでは、小道路整備の実績をみていくことにしよう。38年度から40年度までに舗装した小道路の面積は、187万平方メートルで、山下公園の26倍の広さに匹敵し、その延長は、400キロメートルで横浜から米原までの距離に相当する。小道路の舗装面積は、全舗装面積の9割で圧倒的に大きな比重をもっている。

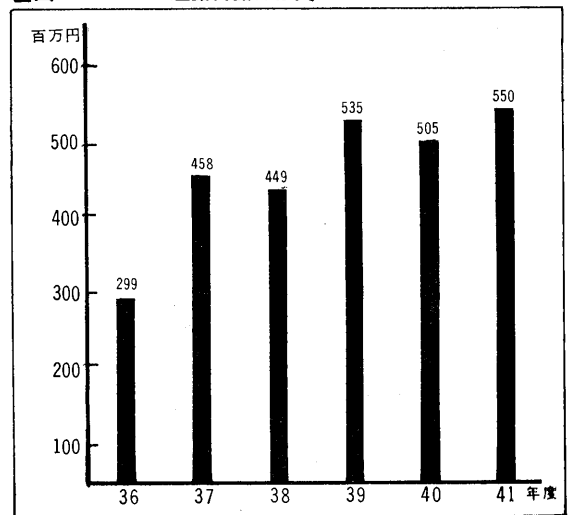
■表2-2-22 小道路年度別舗装状況 (延長km)

	38年	39年	40年	41年
バス・幹線道	40	29	39	46
通勤・通学道	10	35	23	27
坂道	12	2	2	6
地区街路	25	69	76	99
住・工連絡道	14	16	12	—
計	101	151	152	177

その細かい内訳をみると、住宅をとりまく地区街路が、その延長で170キロメートル、通勤通学に利用するバス道路などの舗装が108キロメートル、学校や駅に通ずる小道路が68キロメートルなどとなっていて、生活道路が中心になっている。さらに41年度の予算では、地区街路の舗装を重点に177キロメートルの舗装が予定されており、区別には、港北区の37キロメートルを筆頭に、鶴見区30キロメートル、戸塚区25キロメートル、保土ヶ谷区21キロメートル、南区17キロメートルなどとなっている。ここには、郊外地区の道路舗装に対する要望の強さを反映して、予算の重点的な配分がなされているといえるだろう。

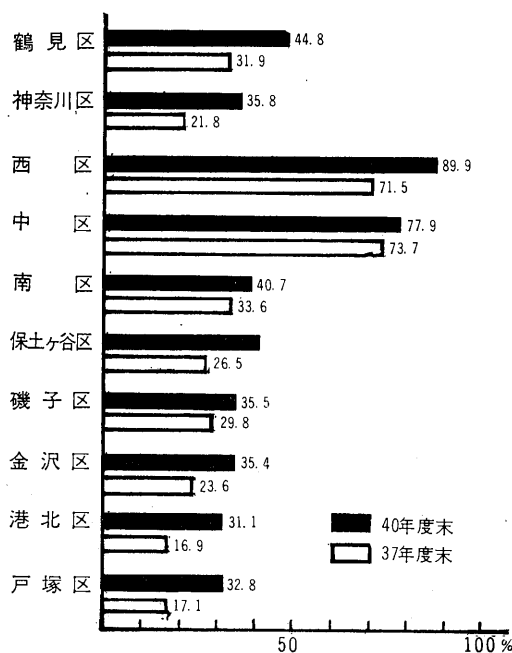
ここで区別の舗装率についてみておくと、西区と中区がもっとも高く、港北区、戸塚区などはまだ中心市街地の舗装率にはおいついていない。これは、西区や中区の全域が市街地化され、港北区や戸塚区などが山林や島が多いということとも関連している。

■図2-2-30 道路街路補修費



ところが、37年度末から40年度末までの舗装の伸びをみると、港北区、戸塚区、保土ヶ谷区などの新しく開発されている区が大巾にのびている。つぎに道路の補修についてみると、補修のために投じた金額は、38年から40年度までに15億円に達し、その補修面積も500万平方メートルに及んでいる。横浜の舗装道路の面積は毎年ふえており、また郊外地の宅地化が進むにしたがって新たに市の道路に編入される道路も、毎年約300平方キロメートルふえている。これは交通量の増大や自動車の大型化重量化とともに、道路の維持管理費ばかりでなく、補修費の増大を余儀なくさせている。しかも、これは市内を走る大都市道路網の経常的な経費としての性格を強めている。

■図2-2-31 区別道路舗装率



〈交通事故から市民を守る〉——自動車交通量の増大は、交通マヒばかりでなく、交通事故をひんぱんに起し、「走る凶器」として社会不安をよんでいる。横浜市内における40年度の交通事故は、その件数で11,670件に達し、市民1,500人に対して1人の割合で交通事故にあっている。そのうち死んだ人は203人にも及んでいる。全国の死亡原因からみても、交通事故は脳卒中、ガン、心臓病について4番目で、その危険率がいかに高いかがわかる。

横浜市では交通安全対策として、交通の危険個所にはガードレールの設置や、照明灯の設置を進めている。38年度から40年度から年度までに設置したガードレールの延長は13キロメートルに及び、41年度は一挙に3年分を越える16キロメートルを設置する。同じように、照明灯の設置は3年間で635灯に及び、41年度は638灯が設置される。このうちには、横断歩道の標識灯300灯が含まれている。青白色の水銀灯やオレンジ色のナトリウム灯で、街路がこうこうと照明され、街並をいろどる日もそう遠いさきのことではない。

交通事故をなくすためには、人と車との立体交差をはかることである。それができれば横断歩道で待たれることもないし、自動車の流れもスムーズにいく。

■ 図2-2-32

都市計画 街路網図



気短かな人でも精神をいららさせることもないだろう。横浜市で、さいぎん力をいれるようになったのは、道路をまたぐ橋を交通の要所要所にかけることである。39年度に高島町交差点にこ線橋を建設したのをはじめ、本慶寺こ線橋、花月園前こ線橋など

すでに五つの橋が建設された。41年度には戸塚駅前の「あかずの踏切」に東海道線をまたぐ鉄橋がかけられる。

さらに、車の流れをよくするためには大型バスなどのスレ違いの困難な狭い道路は、その道巾を広げる

とか、交通のあいろになっている交差点などの改良をはかるとか、細かい対策が立てられている。まずそのてはじめとして、40年度には、尾上町交差点や高島町交差点などの改良工事がおこなわれた。

〈大動脈としての幹線道路〉——横浜は丘陵地帯が多く、町並みは港を中心にヒトデ状に河川の流域にのびている。このため通路網は放射状線が多く環状線が少ない。市域の一体感に乏しく、拡散する性格をもっているのもこのためである。

横浜市では、首都圏における横浜の位置づけや東海道エクメノポリスにおける役割を見定めたいうで、横浜の発展と一体性を確保するために、総合的な都市計画にもとづいた道路網が計画され、実施に移されている。それによると、放射街路13路線、環状街路6路線を基軸に、その連絡街路61路線が計画されており、その総延長は423キロメートルにも及んでいる。さらに高速道路1路線（羽田横浜線）7キロメートルに三つ沢線やベイブリッジなど10路線が加わり、横浜の大動脈としての道路網の体制がととのえられることになる。このような計画にもとづいて毎年15億円から25億円の都市計画街路予算が計上され、40年度末までに完成された一般街路の延長は82キロメートルで、その進捗率は19%となっている。そのうち38年度から40年度末までに完成した延長は、13キロメートルで、年平均4キロメートルとなっている。その主な街路を年度別にみると38年度に北寺尾駒岡線など5キロメートル、39年度杉田汐入線など4キロメートル、40年度磯子豊岡線など4キロメートルとなっている。41年度は杉田汐入線など6キロメートルの整備が予定されている。さらに鶴見区

の汐鶴橋の拡幅、相鉄線天王町駅前の立体交差、桜木町駅前の地下道建設などが現在着々と進められている。

道路建設はその予算がぼう大である割には、目にみえた成果があげられていない。それは何故だろうか。土地の騰貴が工事を進める上でのガンになっている。

たとえば、用地取得費と移転補償費が事業費の7割以上を占め、しかも所有権の移転をとまうだけに、その交渉に2年から3年の歳月を費すものが多くなっている。市街地の土地であれば1平方メートル（0.3坪）2万円から5万円、郊外地でさえも1平方メートル1万円をこえている。かりに1平方メートル1万円として、20メートル道路を1メートルの長さだけ建設するのに20万円が用地費にふっとんでしまう。都市の再開発には、土地の問題に手をつけなければ、どうにもならなくなっている。

⑩——住 宅

〈横浜の住宅問題〉——東京からあふれだしたぼう大な人口は、郊外部を埋めつくそうとしている。そして住宅問題は、いまや首都圏内の周辺都市に移されつつある。

東京を押し出された人々が、安い家賃の住宅を求めて横浜市内に流れ込んだために、簡易アパートが乱立したり、家賃が不当に値上りしている。一方、郊外には1年に3万戸の住宅が建設されているが、それは大部分、東京から転入してきた世帯による住宅建設であり、東京の住宅難が横浜市内で解決されているにすぎないともいえる。これらが横浜市民の住宅事情をますます深刻化させ、市内の住宅不足は解