

す高まってきた。そのうえ、河川上流の開発は河川の川底をあげ氾濫をきわめておこしやすいものにした。都市災害の要因は今日一段と高まっているのである。その一例は、41年6月の台風4号である。当初それほど大規模と思われなかったこの台風は250ミリの豪雨をもたらし、河川氾濫や自然のがけくずれをひきおこし、死者32人、家屋全壊110棟、がけくずれ850カ所を出してしまった。

こうした災害に対して、市は38年から地域防災計画をもって災害に備えている。これは、伊勢湾台風クラスの災害が発生した場合を想定しての対策で、災害予防計画・災害応急対策計画・災害復旧計画よりなり、平素から予防体制をととのえるとともに、災害時には迅速・適切な行動をとりうるよう定めたものである。

まづ河川改修・しゅんせつにつとめて氾濫を防ぐとともに、集中豪雨・台風にそなえて排水ポンプ場の増加につとめているが、将来は大岡川・帷子川水系の護岸かさあげを行なう。さらに高潮・津波予防のため港湾施設・埋立地のかさ上げを指導するとともに、危険なところは胸壁を設置する。

宅地造成地については、事前の指導を強化しているが、宅造地パトロールにも力を入れている。41年度は9月までに4回パトロールを実施した。これは建築局・消防局と協力して無許可・無認可で宅造している工事現場の摘発や防災指導を行なったもので、危険ながけ地を中心にした。

このほか、防火地域や防災建築街区の指定を増加して、団地の不燃防災化・防災建築物の建築促進につとめている。

災害応急対策・復旧計画については、ここで台風4号のときに市のとった措置をあげてみよう。6月28日午前11時に直ちに災害対策本部を設置し、被害が拡大した午後7時に災害救助法を発令した。この間、がけ崩れ・生き埋めの救出・浸水地域住民の救出に消防隊189隊(1,489人)が出動、避難勧告・救出に回り、各区役所ほかに避難所を設置した。そして直ちに応急給食を3万4,722食分、生活必需物資として毛布、タオルを配布し、3,412戸に応急給水を実施した。なお、被害者に見舞金、見舞品を支給した。

被災者に対する応急復旧措置として、じんかい処理を7月4日に、し尿処理を7月2日に、そして被害地・畜舎の消毒を7月7日にそれぞれ完了した。また畳のあっせん、水稻苗の導入も行なった。

さらに被害者に市県民税、固定資産税の減免措置や各種資金貸付を行なった。そのほか公共施設の応急復旧などを実施した。

なお、7億8,400万円の補正予算をくんだが、このなかには災害恒久対策費2億円があって、今後の風水害に備えている。こうして市は都市災害から市民を守るために、地道な努力をつづけている。

#### ⑩——上水道

〈給水普及率92%に上昇〉——横浜の給水普及率は大巾に高まった。37年に81%だった普及率は、38年に84%、39年に93%と年々上昇してきた。41年度初めて92%である。数年前まで7大市では北九州市とともにおくれていたが、これで他都市なみの水準に到達することができた。これは、郊外部が宅地化して上水道の利用が高まったためではあるが、市

は配水・給水工事に力を入れ、38年度から実施している7カ年計画の配水施設整備事業による野毛山配水池の拡張や配水管の敷設、さらに小口管の整備によって鶴見・山手等の給水不良地区や港北・戸塚等の未給水地区の解消につとめたからである。41年度初めて給水人口は168万1,241人、給水戸数37万3,075戸になっている。

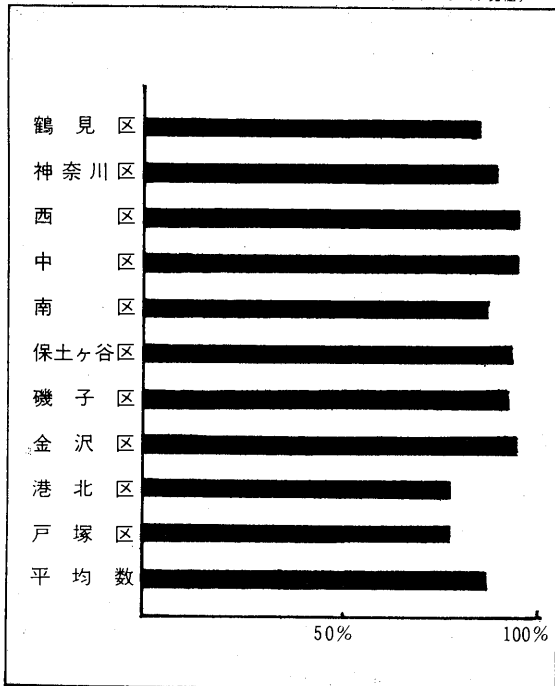
横浜の水道は、明治20年わが国最初の近代水道として発足以来、「おいしい水」として定評があった。当時人口10万人に対し1日5,700立方メートルだった給水量は、今日1日最大77万立方メートルにも達している。これは人口の伸びの10数倍にも及ぶ伸び率である。しかしそれでも水はまだ足りない。生活の高度化や工業の発展は、年々水需要を高めている

からである。

これを用途別にみると、40年度の総配水量2億2,500万立方メートルのうち、家事用は41.3%で1位を占めている。しかし37年度は47.5%であるから、家事用の使用は相対的に低下している。これに対して増加したのは事業用・工業用で、37年度では31.5%と3分の1以下にすぎなかった使用量が、40年度では43.5%とほぼ半分近くを占めるにいたった。

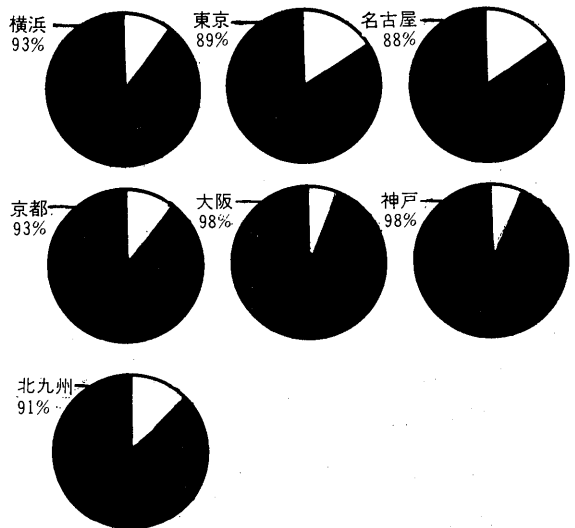
<家庭用には低料金>——水道料金は、31年4月に改訂以来、物価上昇にもかかわらず据置きとしてきた。これは、水道料金のもつ独占的性格を考慮しての措置である。しかし市勢の発展にともなう水需要の増大は、年々の剰余金で給水区域の拡大、施設改善を進めて行くだけでは不十分となったので、大規模な開発事業を進めてきた。この資金は企業債

■図2-2-57 市内給水普及状況 (41年4月1日現在)



出所：水道局資料

■図2-2-58 7大都市給水普及状況

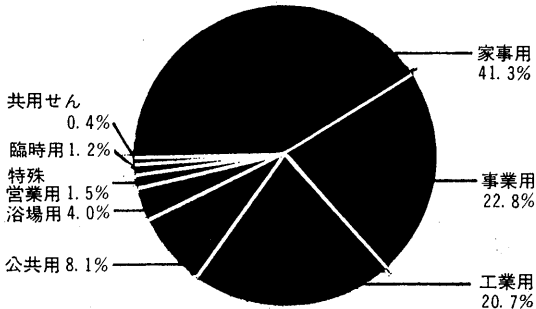


出所：上水道統計(39年度)

によるものであるが、年々借入金利率が増大して37年には2,300万円の赤字となり、なお将来巨額の赤字が予想されるにいたった。そこで38年10月、やむをえず料金を改訂したのである。

すなわち、従来、基本料金は10立方メートルにつき115円だったが、13%値上げして130円にした。また超過料金は平均61.4%の値上げで、全体として52.7%上がったが、家事用は23.7%として極力低くおさ

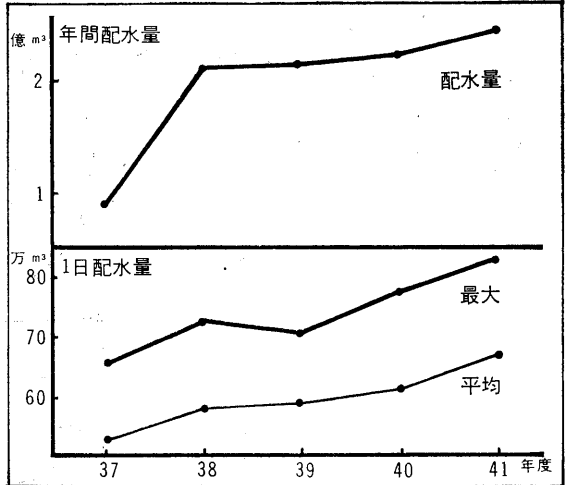
■図2-2-59 40年度水道用途別使用内訳



た。家事用の料金は6大都市最低である。

さらに特記すべきことは、一般家庭のサービスを考へて、水道料金値上げと同時に下水道料金を値下げしたことである。水道料金徴収のなかには、上水道料金と下水道料金が含まれている。このうち下水道

■図2-2-60 配水量の推移



出所：水道局資料

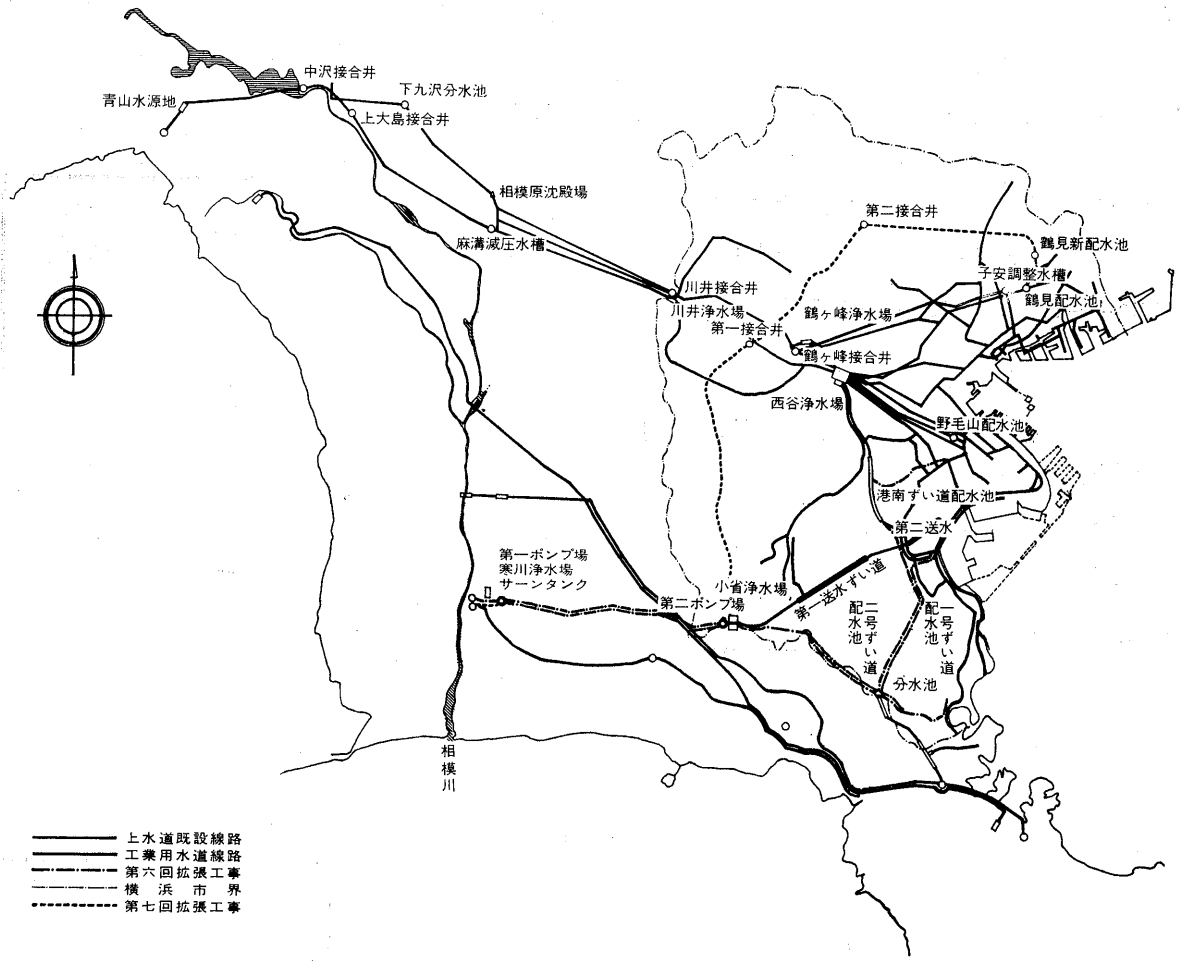
■表2-2-34 水道料金の改訂

種別	基本料金		超過料金		備考
	使用水量	料金(円)	使用水量	料金1m³につき(円)	
専用給水装置	10m³	115 ↓ 130	10~30m³まで	15.50→20	工場用 店舗、事務所等 公安委員会の認可を必要とする 営業およびホテル旅館等 自用船舶・工事用・その他臨時用
			30m³をこえる分	15.50→23	
			10~100m³まで	15.50→25	
			100m³をこえる分	15.50→28	
			10~100m³まで	15.50→23	
			100m³をこえる分	20→27	
特殊営業用			26→40		
臨時用			26→45		
公衆浴場用			11→16		
共用給水装置	10m³	75		11→15	

(注)「→」は、旧から新をあらわす。

出所：水道局資料

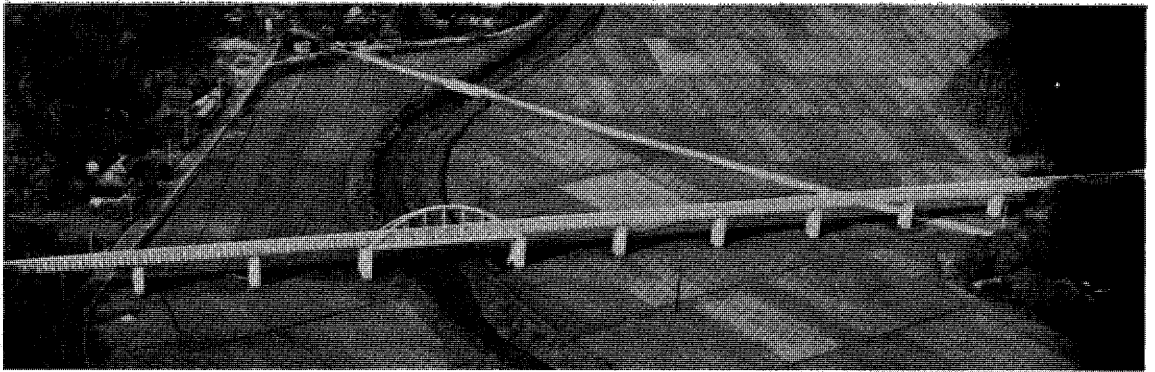
■ 図2-2-61 水道施設の拡張計画



料金は上水道料金の24%となっていたが、これを半分の12%に引き下げた。これがいわゆる横浜方式と呼ばれるもので、このため一般家庭に与える影響は少く、ほとんど改訂前とかわっていない。なお工業用水道についても、38年12月、基本料金・特定料金34.3%、超過料金42.9%の値上げを行なった。

〈着々すすむ水道拡張事業〉——36年10月に工

事着手した馬入川取水事業は上水道関係が40年8月に竣工し、市西南部地区に配水を行なっている。これは水道拡張工事としては第6回、工業用水道拡張としては第1回のもので、横浜市水道・横浜市工業用水道・横須賀市水道の共同事業だった。総事業費211億3千万円、このうち横浜市上水道は78億4,600万円である。



馬入川系統第2水路橋

この工事は、開港百年を契機として根岸湾臨海工業地帯の造成計画に呼応して取りあげたもので、上水道は背後地発展を考慮して1日18万7千立方メートルの取水確保をその目標とした。この水源は城山ダムであり、相模川（馬入川）下流の寒川地点から約12キロメートル離れた戸塚区小雀浄水場に水を引き、浄水した水を磯子・金沢・南・戸塚地区に導くものである。立案当時は、第1期工事を39年、第2期工事を45年完成としていたが、その後工事をくりあげ40年度内に完成した。この結果、相模湖系統・道志川系統・馬入川系統あわせて1日73万7千立方メートルの水を確保した。しかし、人口の集中にともなう水需要は急上昇し、45年には1日50万立方メートル、55年には1日116万7千立方メートルの水源不足が見込まれ、暫定措置として実施したのが、40年度から開始した第7回拡張工事である。

この工事も、馬入川取水事業と同一地点の寒川地先から、新たに1日50万立方メートル取水して、小雀浄水場をへて新設予定の新鶴見配水池につなごうとするもので、総工費は126億円、5カ年計画で44年度には完成する予定である。40年度は、送配水工事

を中心に浄水工事、建物工事に着手したが、とくに送配水工事は順調に進んでいる。

この拡張工事が完成すると、戸塚・磯子・南区に10万立方メートル、保土ヶ谷・鶴見・港北区に40万立方メートルの配給水ができることになる。

だが、これで、相模川水系の水源はあと100万立方メートルの余力を残すのみで、ほとんど取りつくすことになった。県内で取水可能な河川は酒匂川を残すだけであるが、水源能力が200万立方メートルと少く、しかも県内各都市がこの水源を必要としているので、現在両河川から1日300万立方メートル取水を計画するとともに、広域的水源問題を考えねばならない段階になってきた。

#### ⑩——市営交通

〈市営交通の現状〉——急激に郊外部に伸びる人口は、都市交通の役割をますます重要なものにしていく。

市内の交通機関は、国鉄・私鉄・市営交通の三者が分担して乗客の輸送にあたっているが、都市交通として一本にまとめてこれらを見ると多くの問題点を指摘することができる。