

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。

まず、交通機関と人口分布のアンバランスである。鉄道は国鉄・私鉄ともに臨海部に集中し、内陸部にのびているのは相鉄と国鉄横浜線だけであって、市街地と内陸部を有効に結びつける環状線が存在していない。つぎに夜間人口が昼間人口を上回っていることである。これは朝晩の通勤・通学ラッシュを招くとともに、片荷輸送の性格を強めている。さらに鉄道・バスの路線が互に入りこんで競合していることである。最後に、乗用車の飛躍的増加が、都市交通機関の構造を変えつつあることである。

こうした条件を反映して、市営交通は大きな転機を迎えた。すなわち、従来市営交通の柱であった市電は、交通ラッシュによるスピード低下や国鉄根岸線開通などによって乗客数が減少してきた。しかし、市電はもっとも市民に親しまれた大衆交通機関であるので、年々車両を更新し、軌道改良工事などを行

なってサービスにつとめ、40年度は一日最多運転156両、1日走行キロ数2万8,123キロ、一日平均24万8千人の乗客を輸送した。

市電の市街地交通機関的性格とは反対に、市バスは主として郊外部・内陸部の交通機関であり、乗客数は年々増大しつつある。そこで毎年系統・営業路線を増加し、40年度は84系統、34万5,195キロメートルになった。1日走行キロ数6万4,735キロメートル、乗客数1日平均32万1千人である。

トロリーバスは34年に開設したものでまだ2系統しかないが、40年度は1日走行キロ数3,450キロメートル、1日平均2万5,465人と乗客数は増加してきた。

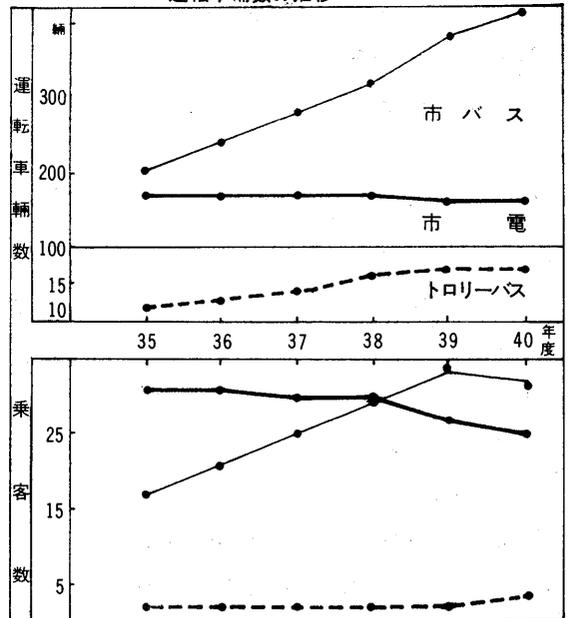
こうして市民の足を確保するために市営交通はサービス改善につとめてきたが、その裏には大きなや

■表2-2-35 市内の交通機関利用状況

	35年	36年	37年	38年	39年	40年
国鉄	155,935	167,970	175,880	177,518	196,362	209,445
京浜東相鉄	98,252	109,139	116,662	122,719	128,371	131,423
相鉄	72,344	83,745	91,931	95,764	99,703	103,577
相鉄	32,147	36,572	40,138	62,116	68,814	76,231
小計	202,743	229,456	248,731	280,599	296,888	311,231
市電	111,393	112,634	109,262	109,885	98,091	90,468
市バス	64,268	78,212	91,066	105,518	117,535	117,338
トロバス	6,413	7,850	7,746	8,081	8,323	9,295
小計	182,074	198,696	208,074	223,484	223,949	217,101
民営バス	82,380	97,893	104,719	126,801	—	—
ハイヤー タクシー	49,315	56,586	62,422	76,770	—	—

出所：交通局資料

■図2-2-62 市営交通機関1日平均乗客数、運転車輛数の推移



出所：交通局資料

みがあった。それは年々累積する赤字であり、しかも単年度赤字が年々増大していることである。39年度1カ年で約13億円の赤字となり、39年度末で累積赤字は52億6,800万円になった。これを打開するとともに、積極的に将来の市営交通のあり方を考え体質改善をはかったのが、41年1月に発表された「横浜市交通事業再建整備5カ年計画」である。

〈市営交通の再建計画きまる〉——市営交通には公共性と企業性の二つの性格がある。したがって民間企業とちがって、営利本位だけで路線や運転台数をきめることはできない。交通機関の不便な地域には、ある程度企業性を無視してもサービスを行なう。しかし、その経営は企業性をもって独立採算制をとらなければならない。こうしてただでさえ困難な経営は、さきに述べた事情が加わってますます悪化した。

再建5カ年計画は、事業整備計画・料金の適正化・財政対策の三つからなり、43年度から営業収支を赤字にするものである。

まず、市電は、乗客の減少がいちじるしく将来性ととぼしい路線は、代替交通機関を整備してから縮少していくものとし、一方ワンマン化によって経済性をはかることにした。この縮少は、高速度鉄道第1期開通予定の前期5カ年の間に、生麦線ほか5路線1万7,290キロメートルを縮少するもので、41年1月現在の営業路線長の5万1,793キロメートルの33%にあたるものである。この計画にもとずき、41年7月31日に生麦線4.08キロメートルと中央市場線0.6キロメートルを廃止した。さらに高速度鉄道第1期開通後の新しい乗客の潮流の変化を調査のうえ、後



最後の生麦線電車

期縮少計画をたてることになっている。ワンマン化は42年度から45年度までの4カ年計画で、10路線129両を実施していく。

市バスは急速な増大が予想されるので、510両のバスを925両に増加し、運転回数をふやすことにした。このため毎年平均83両増加しなければならないが、ワンマンバスが中心となる。現在のワンマンバス140両を781両と大巾に増加させるのに対し、普通車は370両から144両に減少させることにした。すなわち、現在の19路線123両運転のワンマンバスは、45年度末では687両運転となって、約85%がワンマン運転になる。このようにして市電を縮少し、市電・市バスをワンマン化することにより、約8億円の節減効果がある。

なおトロリーバスは、45年度までに現在より7両増加して27両とし、23両運転を実施することになって

いる。

つぎは料金の適正化である。乗客1人あたり輸送原価は、市電で28円68銭、市バスで24円30銭である。これに対して乗車料は市電15円（実収12円55銭）、市バス20円（実収18円26銭）で、原価をはるかに割っていた。そこで市電15円を20円に、市バスの1区20円、2区30円、3区40円、4区50円を均一30円に、トロリーバス20円を30円にそれぞれ改正した。しかし、これを期に、身体障害者・失業対策事業就労者・生活要保護世帯および母子家庭に対しては無

料乗車を認めることとし、恵まれない人たちへも十分な配慮を行なった。

また、一般乗客の便を考えて、主婦や通院者が使える普通定期券、市電の通勤通学三角定期や、全線の3カ月定期券、身体障害者・児童福祉法適用者に対する2割引きの割引定期券の新設を行なうことにした。

こうして交通事業経営の改善に努力するほか、政府援助を受けて累積赤字を解消し、健全化するため、地方公営企業法にもとづく財政再建団体となった。

〈46年に地下鉄運転〉——横浜は地域的に不均等な発展をし、交通機関と人口がアンバランスであることはさきにも述べたが、この弊害を是正するだけでなく、新しい都市づくりのにない手として巨大都市にふさわしい交通機関の必要が、以前から考えら

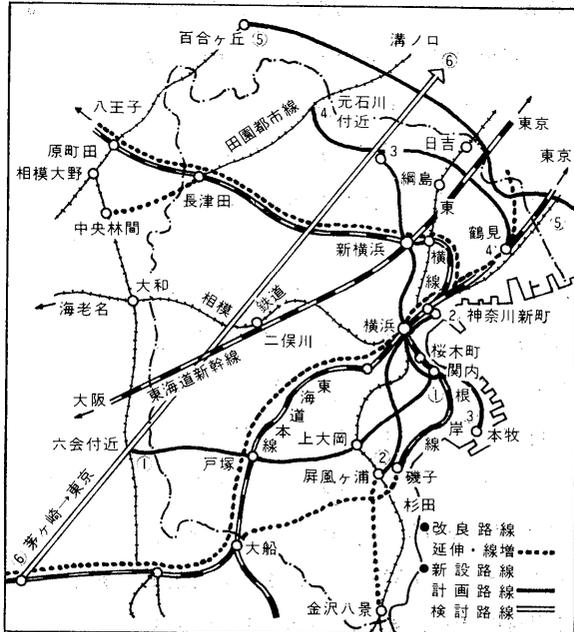
■表2-2-36 市営交通料金改正表

			現行料金	改定料金
市電	普通券		15 円	20 円
	定期	普通通勤	—	960
		通学(甲)	660	900
		通学(乙)	380	500
		通学(乙)	330	440
市バス	普通券		1区 20 (1区ますごとに10円加算)	30
	定期	普通通勤	—	1,440
		通学(甲)	1区 900 (1区ますごとに450円加算)	1区 1,130 2区~4区 1,350
		通学(甲)	1区 720 (1区ますごとに360円加算)	1区 900 2区~4区 1,080
		通学(乙)	1区 360 (1区ますごとに180円加算)	1区 450 2区~4区 540
トロリーバス	普通券		20	30
	定期	普通通勤	—	1,440
		通学(甲)	800	1,120
		通学(甲)	600	810
		通学(乙)	360	500

(注) 1. 通学(甲)は中学生以上、通学(乙)は小学生以下をいう。
2. 身体障害者、失業対策事業就労者、生活保護世帯及び母子家庭は無料乗車とする。

出所：交通局資料

■図2-2-63 横浜とその周辺の高速鉄道網計画





市街地の連絡強化による通勤者・通学者の利用の便はもとより、新横浜駅を含めた市中心部の輸送が一段と強化し、新しい人口流動にマッチした理想的な都市交通機関になるとと思われる。

れてきた。これを、高速度鉄道の建設という形ではじめて明らかにしたのは、40年2月のことである。以来、市はその計画について作業を進めてきたが、一方、40年6月より、運輸省の諮問機関である都市交通審議会横浜部会の検討も進み、41年7月に運輸大臣に答申を行なった。

これによると、路線は4本、64.5キロメートルで、必要資金1,500億円におよぶほう大なものである。すなわち、六合附近～戸塚駅～上大岡～弘明寺～関内（18.6キロメートル）、屏風ヶ浦～八幡橋～藤棚～横浜駅～神奈川新町（11.4キロメートル）、本牧～関内～横浜駅～新横浜駅～勝田（19.2キロメートル）、鶴見～末吉橋～綱島附近～勝田～元石川（15.3キロメートル）の4本である。

市はこのうち、関内駅～弘明寺～上大岡駅間5.7キロメートルと、横浜駅～関内駅～山下町間5.1キロメートルの2区間を緊急路線として、全線地下、建設費310億円で、42年度から工事にかかり、45年度中に完成させることになった。

地下鉄による新しい交通網が完成すれば、郊外部と