

6—横浜港ベイ・ブリッジ 鶴見・神奈川の工業地帯と港湾，根岸臨海工業地帯を直接むすんで，港湾や臨海工業地帯から発生する自動車交通が市街地中心部を通るのを防止するために，横浜港にベイ・ブリッジを建設する事業である。このベイ・ブリッジは，さきの高速自動車道路網の一環に組み入れることによって，その能力をいっそう高めることができる。このベイ・ブリッジはただたんに交通のためばかりでなく，横浜港のシンボルとしての意味もっている。これまで横浜は港湾都市といわれながらシンボルらしいシンボルがなかったが，このベイ・ブリッジが建設されれば，港の新しいシンボルができることになる。現在いくつかの案について，その概略の設計を終り，それをもとに耐震設計も完了した。今後はさらに模型実験をして，安くしかも安全な橋の設計を進めていくのである。

〈市民の福祉にこたえた総合計画〉———これまでに述べた六つの事業は，横浜の都市づくりを前向きにする事業である。しかし都市づくりはこういった事業だけではできあがらない。それには市民生活に密着した，市民生活に身近かな施設整備をし，市民サービスを行なわなければならない。

横浜市は，昭和40年に，これら市民の福祉にこたえた毎年の事務事業，日常市民サービスと，さきの六つの事業を昭和50年までの具体的な計画として横浜国際港都建設総合計画を策定した。この横浜国際港都建設総合計画に特徴的にいえることは，建設計画と福祉計画の二本の柱で成っていることである。これまでの市の総合計画といえば建設計画にかたよりがちであった。横浜市のこの新しい総合計画は建設

計画と同様福祉計画をたて，大きく取り上げたことである。

このように都市設計の長期的みとおしをもった事業と毎年の行政事務事業との両面から，横浜の都市づくりを進めるのである。

④—大都市としての問題

これまでみてきたように，いまの横浜は多くの問題をかかえている。そのもっとも特徴的なものが，生活環境施設のたちおくれ，公共施設の未整備，公害の発生などである。それは開港以来このかた港湾と工業に力をいれ，生活基盤整備をあとまわしにしてきた積み重ねの結果といえよう。しかし，いまこそ190万人の力をあわせて行動を開始し，市民不在の都市から，市民のための人間性豊かな都市につくりかえなければ，永久にその機会を失うことにもなりかねない。すなわち，それは生活環境の徹底的な整備を行なっていくのと同時に，将来の都市づくりの骨格となる建設を平行しながらすすめていくことである。

しかし，このことは横浜市だけでできることではない。国・県をはじめとして，横浜市に関連するあらゆる機関・団体・企業の協力をうるとともに，なによりも市民の一体となった都市づくりへの参加が必要である。横浜市はそうした都市づくりの先頭にたつべき使命をになっている。

市民生活のなかに占める市政の役割は日に日に大きくなってきている。そして，以上のようなその責任の大きさにもかかわらず，わが国の現状のなかで，市政にはそれを果たすにたる十分な権能が残念ながら与えられていない。市の財政・行政のうえからみ

ても、自治体としての市政の権限は、いわゆる三割自治と呼ばれるように国のつよい制約のもとにおかれている。横浜の問題を横浜市民が解決できるという権限が奪われてしまっている。たとえば、39年度において横浜市からあがる税金1,576億円のうち、市が使えるのは245億円程度にすぎない。一方では、高度成長政策のひずみが大都市に集中的にしわ寄せされているにもかかわらず、国はその行財政上の責任と負担を市に押しつけている。その結果、市が当然なすべき市民へのサービスまで犠牲にされようとしている。そうしたなかで将来への展望を実現していくためには、横浜市民が市民の意志にもとずいて、市民の手による都市づくりができる力をもたなければならない。すなわち、大都市自治にふさわしい行政的権限と財政力の拡大が必要である。そして、市民の協力のもとに、近代的なそして計画的な、民主的にかつ平等な市政の内容につとめなければならない。したがって、個人主義や偏重主義、中央優先や産業優先、自治への無関心やその否定は、わたくしたちのもっともさけるべきことである。

横浜と横浜市政は190万市民のものであり、そして未来の市民のものである。新しい横浜の未来は、そうした市民のエネルギーによってあたえられたときこそ、わたしたちのものになるであろう。