

## 10 市営交通

### マヒする路面交通

急激な人口増加と、そのドーナツ化現象は、通勤・通学時間の増大や交通機関の片荷輸送的性格を強めながら、朝晩の通勤・通学ラッシュをまねいている。さらに、市内の交通機関と人口分布の状態から、東京方面への通勤者の多くは横浜の都心部を通過せざるをえない特殊事情があり、混雑に拍車をかけている。

ちなみに、市内の国鉄・私鉄の昭和四十三年度の一日あたりの乗車人員をみると、国鉄は三四万七、〇〇〇人、京浜急行は二三万四、〇〇〇人、東京急行は一六万九、〇〇〇人、相

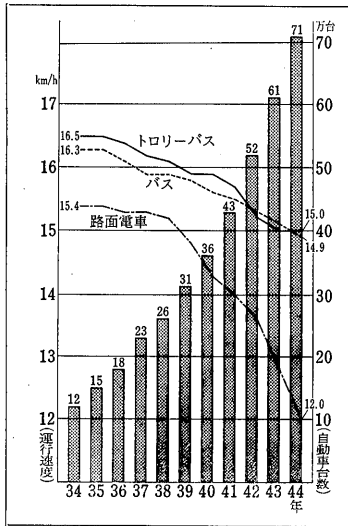
模鉄道は六万八、〇〇〇人で、十年前の三十三年にくらべ、国鉄は一・九倍、京急は一・七倍、東急は二倍、相鉄は三・七倍と激増している。

一方、モータリゼーションの進行は、これをはるかに上まわっており、四十四年の神奈川県下の自動車保有台数は七一万四、〇〇〇台で、十年前の三十四年にくらべ、じつに六・二倍と大きく伸びている。しかし、道路の整備がこれに追いついていけないため、交通事故や公害問題などをまきおこしながら道路混雑は年々激化している。

このため、路面交通機関である市電やバスは、その影響を大きく受け、市電の平均運行時速は、三十五年の一五・四キロから四十四年は一二キロへとおち、バスも一六・三キロから一四・九キロへと低下している。とくに都心部では一〇キロをわり、一〇〇人もの乗客を乗せた電車やバスが自動車に取りかこまれ、わずかに数百メートルを走るのに一〇分も二〇分もかかるというノロノロ運転で、路面交通機関はいやおうなくその被害者となつてしまった。

このような運行速度の低下は、市民生活がスピード化されている現在、交通機関としての魅力をとぼしくして、乗客減少

図 2—23 自動車台数の増加と運行速度の低下



をまねき、しかも、同じ運行回数を維持するにも速度低下分だけ余分の車両と人員を必要とし、経営原価を増大させている。スピード低下は、路面交通機関にとっては大きな痛手で、市営交通の経営がいきづまってきた大きな要因となっている。都市交通機関は、これまでにのべてきたような大都市への人口集中とドーナツ化現象、道路混雑の激化、あるいは物価の上昇など経営を圧迫する経済的・社会的な外部要因がからみあって、企業環境がいちじるしく悪化しているため、従来の交通体系とそのあり方を大きく変革しなければならない転機

をむかえた。

そこで市営交通も、こうした都市構造の変化からあらたに形成されつつある交通形態に、量的にも質的にも対応できる新しい交通体系を確立するため、市電の廃止とバス網の拡充整備を促進するとともに、近代的大量輸送機関である高速鉄道の建設に着手した。

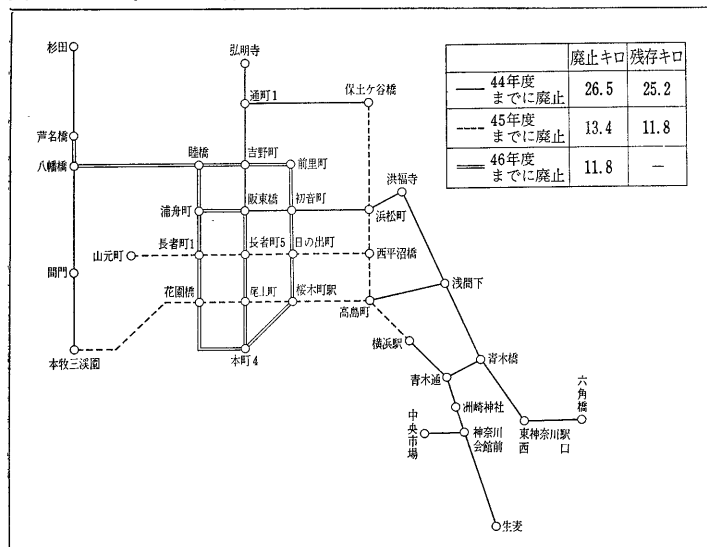
#### 市電四十六年度に全廃

市電は、明治三十七年七月、横浜電気鉄道株式会社（大正十年四月、市が買収し市営となる）の手によって、神奈川（大江橋間二・六キロメートルの営業を開始して以来、六〇余年にわたる長い間、都市交通の主役として、乗客輸送はもとより、都市発展のためにも大きな役割をはたしてきた。

しかしながら市電は、交通ラッシュによるスピード低下、都心部人口の減少、さらには国鉄根岸線の開通など、事業経営上致命的ともいえる大きな影響を受けたため、乗客数は、昭和三十六年の一日三〇万九、〇〇〇人をピークとし、四十年には二四万八、〇〇〇人と年々減少の一途をたどっている。

このため市電の収入は減少し、一方、支出は物価上昇により

図 2—24 市電廃止計画



増大するなど、営業収支は年々悪化し、極度の経営不振におちいった。

このように市電は、現代の市民生活のスピードに対応できない交通機関となりつつあり、その経営も大きな赤字となってきたため、四十一年度から四十六年度までの六年計画で、全廃することにした。

廃止後は、高速鉄道を根幹機関とし、機動性にとむバスをその補充機関とし、相互に有機的な連けいを保ちながら、市民輸送を確保する計画である。

なお、市電廃止を開始した直前の四十年年度末における営業路線は五一・七九三キロメートル、運転系統数は十二本、運転車両数は一五七両、一日の平均乗客数は二四万八、〇〇〇人であったが、四十四年度末では、営業路線は二五・二四七キロメートル、運転系統数は六本、運転車両数は七七両、一日の平均乗客数は九万二、〇〇〇人となり、営業規模はほぼ半減している。長い間、市民から親しまれてきた市電も、四十六年度中には横浜からまったくその姿を消すことになる。

## 輸送効率の下のバス

市営交通は、これまで都心部の輸送は主として市電が、また内陸部、郊外部の輸送は市バスが担当してきた。しかし、これからの市バスは、市電の代替機関、高速鉄道の補完機関としての役割も受け持つことになるので、新しい見地から検討を加え、高速鉄道とともに都市交通の一翼を担う交通機関として、その使命をはたさなければならない。

そこで市バスは、市電の廃止が始まった昭和四十一年度から四十四年度までの四年間に、新車五二〇両を購入し、うち二〇八両は老朽車の代替にあて、在籍車両としては三一二両を増車し、毎年度約七〇両、合計二六七両の輸送力を増強してきた。すなわち市電代替一三路線に一〇九両を、団地造成、工場進出などによる新設一三路線に二六両を、既設線の増強に一三二両を投入してきた。

この結果、四十四年度末においては、営業路線は三九一・〇四五キロメートル、系統数は一〇一本となり、年間一日平均の輸送実績は、運転車両数六四二両、走行キロ数八万六、七一一キロメートル、乗客数三九万五、〇〇〇人となっており、これを市電廃止直前の四十年度とくらべると、その増加率は、

表 2—59 一日平均の市営バス運輸状況

年度	営業路線 (km)	系統数 (本)	運転車両数 (両)	走行キロ (km)	乗車人員 (人)
40年	345.195 100.0	84 100.0	414.0 100.0	64,734.3 100.0	321,475 100.0
41年	370.685 107.4	91 108.3	457.3 110.5	69,981.9 108.1	305,132 94.9
42年	377.635 109.4	96 114.3	501.3 121.1	73,374.0 113.3	319,577 99.4
43年	387.515 112.3	99 117.9	580.9 140.3	79,742.8 123.2	357,826 111.3
44年	391.045 113.3	101 120.2	642.2 155.1	86,711.1 133.9	394,552 122.7

資料：「横浜市統計書」（総務局統計課）

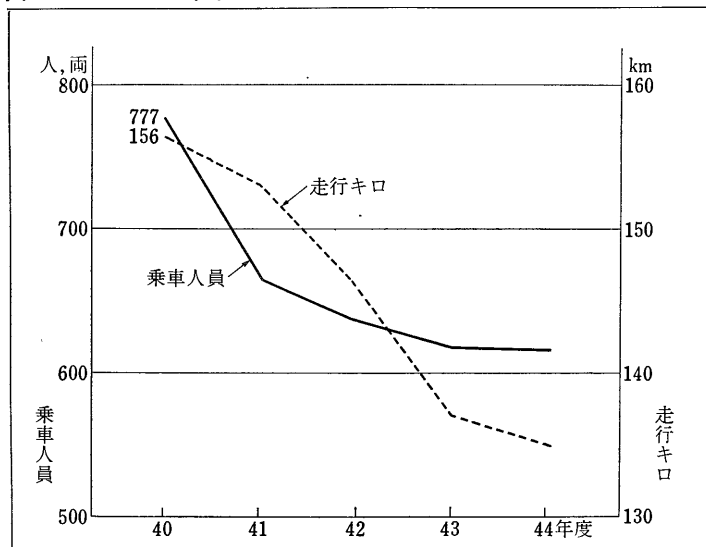
営業路線では一三パーセント、系統数では二〇パーセント、運転車両数では五五パーセント、走行キロでは三四パーセント、乗客数では二三パーセントと、それぞれ大幅な伸びを計めている。

だが、ここで注目されることは、運転車両数が五五パーセントもふえているのに、走行キロ数は三四パーセント、乗車人員はわずか二三パーセントしかふえていないことである。これは、一車あたりの走行距離と乗車人員が低下していることをしめしている。その原因は、道路混雑によるスピード低下、都市のドーナツ化現象などによるラッシュ輸送の増大、オフラッシュ時の乗客減少などによるもので、市バスも年々輸送効率低下を余儀なくされ、深刻な事態にたたされている。

さらに、市バスは、もう一つ乗務員の募集難という大きな悩みをかかえている。交通事業は、年中無休で、早朝深夜の長時間にわたる不規則な勤務であるため、この特殊な勤務条件や給与などの関係から、最近、乗務員の応募者がきわめて少なく、その確保におわれている実情である。

市バスは、このような人手不足や、押し寄せる都市化の波におびやかされながらも、増大する輸送需要にこたえるため、

図 2—25 バス一車あたり走行キロ・乗車人員



毎年度約七〇両の輸送力を増強し、より良い市民の足の確保に努力してきた。しかし、利用者からは、バス輸送について、なお多くの要望が寄せられている。たとえば「正時運転の励行」「運転車間隔の短縮」「終車時刻の延長」「新規路線の設定」などである。

公営企業である市バスは、あらゆる努力をかさね、これらの要望にこたえなければならない。しかし、市バスをとりまく、こんにちのきびしい企業環境のなかで、その実現をはかるためには、さらに普通車路線のワンマン化を促進すると同時に、このさいバス路線全般について新しい見地から検討を加え、通勤バスの高速度路利用、路線の整理統合、長距離系統の分断など、乗客の流れに適したバス網の効率的再編成を実施する必要がある。

また、あとでのべる大衆輸送機関の優先通行の確保など、大都市交通の基本問題についても、さらに強力な運動を進め、その具体策の実現に努めなければならない。

### トロリーバスは伸び悩む

トロリーバスは、バスよりも輸送力が大きく、市電よりも経

費のかからない交通機関として、昭和三十四年に開設したもので、当初は、三ッ沢西町〜常盤園前間七・七四五キロメートルを同年七月に部分開通し、その後三ッ沢西町〜常盤園前を結び、全線九・四八二キロメートルの循環路線を同年十二月に開通し、現在にいたっている。

四十四年度においては、運転車両数は二〇両で、一日平均二万五、〇〇〇人の乗客を輸送している。この路線は、近年めざましい発展をとげている横浜駅西口を起点とする循環路線で、立地条件にめぐまれていること、さらには、開業当初から市民の協力をえて、全車終日ワンマン運転にふみきったことなどにより、営業成績は良好で、三十六年度以降黒字経営を続けている。

しかしながら、トロリーバス沿線の道路混雑は、近年、その激しさをまし、運転効率をいちじるしく低下させ、乗客は伸び悩みの状況となってきた。しかも、車両をはじめ変電所、架線などの諸施設は、近く更新の必要にせまられているので、トロリーバスよりも経費がかからず、機動性にとむバスへの切替について検討中である。

## 市営交通の財政再建

市営交通には、地方公営企業法により、公共性と経済性の二つの性格があたえられている。このため、市営交通は、民間企業のように利潤追求を一義的とする営利本位の経営は許されない。交通機関の不便な地域には、ある程度採算を無視してもサービスを提供する。しかし、経営は独立採算制をとらなければならないという苦しい立場におかれている。

したがって、物価上昇などによる経営原価の増大にたいしては、電車・バスのワンマン化の促進から、高齢職員の勧奨退職まで、あらゆる面で企業内合理化に最大の努力をかさねてきた。しかしながら、このような企業内合理化には、おのずから限界があるため、企業内努力のみによって市営交通の収支のバランスをとることは、きわめて困難なことである。

このように、ただでさえ困難な経営のなかで、企業環境は、さききのべたように年々悪化しているため、市営交通の経営は大きな赤字となり、昭和四十年年度末の累積赤字は、六八億円にものぼってしまった。

市営交通のこうした財政事情は、横浜市ばかりでなく大都市交通共通の問題で、国においても早急に救済しなければなら

ない必要を認め、四十一年七月、地方公営企業法の一部を改正し、公共交通事業に財政援助の手をさしのことになった。

そこで、横浜市も積極的に将来の市営交通のあり方を考え、企業の体質改善をすすめるとともに、国の援助を受けながら、五十四年度までに累積赤字を解消すべく「横浜市交通事業財政再建計画」をつくり、四十一年十月、財政再建団体となった。計画の骨子は、おおむねつぎのとおりである。

(1) バス路線を拡充整備し、昭和四十六年度末までに市電を全廃

(2) 昭和四十五年度末までに、市電全路線をワンマン化

(3) 昭和四十五年末までに、切替可能なバス全路線をワンマン化（八五パーセント）

(4) 国からの再建債利子の一部補給

(5) 本市一般会計から電車事業欠損金の一部補助

(6) 職員にたいする諸手当の整理統合

(7) 事務事業の合理化による職員定数の削減

(8) 不要財産の本市一般会計などへの売却

## 市営交通の課題

市営交通は、二〇〇万都市から三〇〇万都市へと発展する横浜市にふさわしい交通網を確立すると同時に、極度に悪化した財政の建直しをはかることが、もっとも重要な課題である。そのためには、大きな赤字をかかえている市電の廃止とバス網の効率的再編成を積極的にすすめるとともに、都市交通の根幹となる高速鉄道の建設を急がなければならない。

しかしながら、これらの大都市交通問題は、一都市のみで解決できるものではない。国家的な問題として、その政策・財政面などについて、国および関係機関のさらに強力な援助が望まれるところであるが、とくに下記の諸問題については、すみやかに適切な措置を講ずる必要がある。

大衆交通機関の優先通行Ⅱバスの輸送効率が、乗用車よりはるかに優れていることは論をまたないところで、道路はもっとも有効に使用されなければならない。

大衆のための大量輸送機関であるバスの優先通行を確保するため、駐車規制の線から面への強化、自家用車などの都心部への乗入れ制限、バス専用レーンの設定など有効な具体策をすみやかに実現する必要がある。

大都市交通の一元化Ⅱ横浜市内には、市バスのほか民営八社のバスが乗り入れ、そのほとんどが市バスと競合している。

このような経営主体の分立は、交通体系・運賃体系・輸送効率などの面で、バス経営をむずかしくしており、利用者にとっても不便で不経済である。そこで、この不合理を排除し、機能の効率をはかり、さらには都市計画との一体性を確保するためにも、市民の総意を反映できる自治体への交通一元化を検討しなければならない。当面の方策としては、競合路線の整理、改善などを推進し、その実をあげる必要がある。

国からの財政援助の強化Ⅱ市営交通の再建、バス事業の拡充、高速鉄道の建設などに要する資金については、現在、国から起債、補助金、利子補給などのかたちで財政援助を受けているが、こんにちのきびしい企業環境の中で、これらの大事業を計画どおりに遂行していくためには、より長期低利の建設資金の供給、補助金の増額、償還条件の改善など、国からの財政援助措置をさらに強化する必要がある。

物価上昇の抑制Ⅱ市営交通の運賃は、市民生活への影響などから、かならずしも物価上昇に見合った改定がなされず、ときには政府の公共料金抑制策によって、ストップをかけられ



たこともある。昭和二十六年当時のバススタート運賃十五円が二〇円に改定されたのは四十年のことで、じつに十四年間もすえおかれていた。こうしたことも、市営交通の大きな赤字累積の一因となっている。運賃を適正なものから遠ざけている物価上昇については、政府でさらに有効適切な措置を講ずる必要がある。

## II 文化

### 市民ホール開館

昭和四十五年二月、市民待望の「横浜市民ホール」が、中区住吉町に開館した。このホールは洋画の封切館として市民に親しまれてきた元横浜宝塚劇場を改装したもので、安い料金で市民の催しや集まりに利用してもらうものである。伊勢佐木町や関内駅に近い都心部にあるため交通の便に恵まれ、場所的には申しぶんない。座席が一、三〇〇席あり、大人数の催しに適している。まだ日が浅いので連日ホールがふさがるほどの盛況ではないが、利用者は尻上がりにふえてきている。四十五年四月から八月までの五カ月間の利用状況をみると、