

## 国際港都「横浜」に寄せる

白 根 雄 偉

### は し が き

私は、横浜市が現在どんな行政施策を実施しているか、または、横浜市が今後指向しようとしている行政方向については殆んど知らない。その意味では筆を取る資格はないかもしれない。しかし、私も過去16年にわたって横浜市の昼間人口に1人を加えてきている者として、しかも、横浜市の一層の発達を望むものの1人として、驚異的な産業の発展を賛える反面、社会環境の悪化傾向を憂えつつ、かい間見たことのある欧米諸国の僅かなイメージをも想起しながら、横浜市未来像の一面に触れてみたい。

### ■ 躍進する横浜

港都横浜の人口増加傾向及び第2次産業進展の現況はまことに目覚ましい。昭和30年1月114万人であった人口は、今や158万人を突破し、8年足らずのうちに43万6千人の増加、年平均5万7千人の増加となっており、さらに、過去20ヶ月の状況は年平均約8万人の増加ペースをたどっている。

これを川崎市に比べてみると30年10月44万5千人、現在76万人となり年平均約4万人、最近では4万8千人の増加ペースをたどっている。したがって、横浜市の最近における人口増加傾向は、その比率において川崎市を凌駕しているといえる。

さらに4人以上の従業員を有する事業所数では、30年3,525が37年末には4,584と、1,059増加しており従業員数は10万2,379人から19万9,788と約9万7千人増加している。

これを川崎市の同期と比べてみるに、766から1,694と928の事業所が増え、従業員は、8万520人が19万4,485人と約11万4千人の増加となっている。

さらにこれを神奈川県全体の状況からみると、7,463が1万219と2,756事業所が増え、従業員は23万9,168人から54万8,474人と約31万人の増加となっているので、事業所において横浜市は38%、川崎市は33%、その他29%となっており、従業員については横浜市31%川崎市37%、その他32%となっている。これは、全県的にみて横浜市は若干中小企業の比率が多いとはいえ、事業所数の増加の顕著なことを示している。

また工業生産額（出荷額）は次表の通りであって、横浜市は昨年ついに川崎市を凌駕し全県出荷額の約40%を占めるにいたった。

第1表 工業生産額の推移

(億円)

区分 \ 年次	30年	35年	36年	37年
横浜市	1,998	5,737	7,010	8,742
川崎市	1,988	6,278	7,724	8,633
県内その他	743	2,040	3,174	4,366
計	4,729	14,055	17,908	21,741

### ■ 工場立地に関する一考察

以上のべた人口の増加，工業生産額等の激増は市勢進展の跡を物語るものではあるが，市民の立場からは必ずしも喜ばしいこととは限らない。市民1人1人の心豊かな生活，住みよい環境の整備こそ市政が指向すべき方向でなければならないからである。

「工業立市」の旗印のもとに工場用地の造成に力を注ぐことも結構である。それが市民をより豊かにし，しかも生活環境の悪化を招く事がないならば……。

しかし，「工業立市」の現状を眺めるとき，何か矛盾が感ぜられてならない。別に横浜市がどうというわけではないが，日本の現状では，「工場誘致」は必ずしも工業進展を目的とするのではなく「地方自治財政確立」のための手段とする感が強い。

地方自治体の為政者は，その行政の対象が「住民」にあることは百も承知である。道路も良くし，住宅も建設しなければならない。教育施設も完備しなければならない。災害対策も講じなければならない。衛生施設も完備し，治安の確保も計り，上下水道も完備しなければならない。……すべて住民のために……。

しかし，これら諸行政を遂行するための財源は莫大な額に上るにもかかわらず，現在自治体財政はこれを賄うに足る財源を制度的に附与されてはいない。したがって，自己財源獲得の近道として工場を誘致してその固定資産税及び住民税等に期待を寄せる，そして本来の行政を遂行しようとするその事情も分らないことはない。ところがその目的達成のための手段たる工場誘致により行政量はさらに増大し，行政責任が一層附加されてしまう。そこに悪循環が見出される場合が多い。

制度的にみて，地方自治体が工場立地を自己財源確保のための手段化されている実態に無理からぬ点があるとのべたが，だからといってその現状をそのままの姿において容認するものではない。問題となるのは住民の生活環境整備を忘れた工場の誘致である。

たとえば，根岸線建設と平行して根岸湾埋立事業が進められていることは当を得た施策である。しかし，現在すでに交通量において飽和点に達している杉田・金沢・八幡橋・中村橋・高島町を通過している国道16号線をそのままにしておき，これに交通量がさらに負

荷されることとなる工業地帯造成は前述した「悪循環」の一例ではなからうか。

何れにしても「住みよい横浜市」実現のためには立派な都市総合計画の策定とその早期実現が必要である。しかし、その総合計画といっても現在の横浜市を近代的都市に生れかわらせることは不可能である。都市改造にはやはり限界はある。古いローマ市街地はあえてそれを改造しようとせず、近代的都市計画のもとにグローリー公園を中心とした新しいローマ市街地の建設が、横浜市のお手本になるような気がする。しかし、私は、横浜市の都市計画のあり方を論じ得る能力を持ち合わせてはいない。これからのべようとするものは準市民の1人として「こうあってほしい」という希望を卒直に取り上げるに止めたい。もちろん私ののべる未来像でも実現させるためには巨額の事業費を必要とするであろう。しかし、それらの事業費は158万の市民が、さらには今後当然増加してゆく市民1人1人が、横浜市に等しくその実現を期待する事業を実施するに必要な経費であるという理由から、市としてはその財源確保を期すべきである。

私の描く未来像はその一面に過ぎないであろう。しかし、財政的に眺めて実現不可能なものであるとするならば、その未来像は、はかない一片の夢に過ぎない程度の内容であるか、あるいは現在の財政制度そのものに改革すべき問題が含まれているかの何れかであり、その点の究明も当然要請せられることであろう。

## 1 港への期待

横浜は昔から「日本の門戸」として内外人から親まれてきた。空からの門戸に羽田が加わったとはいえ、海からの日本の玄関としての横浜は、その呼称において何ら昔と変わったはずはないし、また変えてはならない。

貿易港、工業港としての横浜、一般外国航路の大拠点としての横浜の港を眺めてみることにする。港内には絶えず数多くの船舶が停泊し、繋船岸壁にはいつも満船の有様、山下ふ頭の建設は、さらに横浜港の偉容に花をそえた。これらの情景を日ごと訪れる修学旅行の生徒達は驚嘆のまなざしで眺めるとしても、彼等は横浜港に忍びよる暗影には恐らく気付いてはいないであろう。まず、横浜港の貿易実績を第2表によって眺めてみよう。

この表で判るように、横浜港はその貿易額において全国対比昭和34年次は20%を占め、37年次は約21%とほぼ同率伸張を示している。その意味において、横浜港は一応順調な歩みをたどっているといえる。しかし、一方横浜市内在籍の貿易業者についてその実態を眺めてみると、まず、県内貿易業者数は36年末現在において245を数え、そ

第2表 横浜港の貿易実績

区分		年次		
		34年	36年	37年
横浜港	輸出	2,783	3,282	4,002
	輸入	2,390	3,987	3,995
	計	5,173	7,269	7,997
全国	輸出	12,443	15,248	17,698
	輸入	12,958	20,917	20,291
	計	25,401	36,165	37,989

の資本状態は500万円以下の業者が135と全体の約半数を占めており、これを反映してか36年全国輸出総額中に占める本県内業者取扱総額のウェイトは、1兆5,200億円に対して465億で3.1%、又輸入総額においては、2兆900億円に対し151億円と、わずか0.7%を占めるに止り、低位貿易性を余儀なくされている。

終戦時以来、横浜貿易業者の東京転出、あるいは東京内業者への合併が論議され、これに対しては、接収地返還遅延がその弁明とされていたようであるが、いずれにしろ大横浜市の貿易に、零細資本取引の傾向が見受けられることはいささか淋しさを禁じえない。

どこに問題点があり、その解決方法は何であるかについて述べるためには私はあまりにも素人すぎる。しかし、私なりに考える一、二の点を挙げてみよう。

### (1) ふ頭施設の不足

まず第一に考えたいことはふ頭施設の不足についてである。すなわち、荷役施設が飽和状態にあるということは、年々増加の傾向をたどる荷役需要に応じ切れないことを示すものであり、それが、大資本貿易業者に対して横浜港依存についての危惧の念をいだかせる結果となったのではなからうか。

すなわち、現在横浜港の公共ふ頭数は36バースであり、うち13バースは棧橋及び米軍への提供中であり、しかも延長不足、水深不足のものもあって、外貿関係としては現在19バースが使用されているにすぎない。ところが、外航船の年間寄港隻数は約5,500隻で、うちバース使用可能隻数は約2,500隻であるため、約3,000隻が浮標又は錨泊荷役を実施している状態である。

接岸荷役と沖荷役との妥当な比率は荷役所要経費計算等の関係もあって算出し難いものではあるが、6対4となっている全国港湾平均からみても、横浜港はほぼその逆比率になっており、これは、横浜港の荷役施設の狭隘を示すものである。しかも荷役従業員の不足がつけられている現在、さらには、船舶の大型化に向いつつある現在、港の狭隘さはますます表面化されつつある。

今や、横浜港は、その日本貿易上に占める位置づけ、及び東京湾内港湾との関連における客観的位置づけを十分検討の上、さらには取扱貨物量に反映されるべき日本経済将来の姿を前提として再建計画が進められるべきだ。

ところが、何ごとによらず将来の予見は至難のことである。現在までの傾向を将来に投影してその方向を定める方法もあるが、横浜港の将来における貿易量を過去類推法によって推計できるほど単純なものでは絶対にあり得ない。運輸省計画によると37年における全国港湾取扱貨物量は5億6千万トン、うち東京湾7港分は1億6百万トン、横浜港は3,265万トンの実績であつて、43年には全国が9億1,200万トン、東京湾内扱は1億6,800万トン、横浜港は4,434万トンと推計され、これに基く港湾整備計画が推進されていると聞く。計

画としての意義は十分あるが、検討したいと思うことは、今後5ヶ年間に全国扱量が60%増加し、これに伴う東京湾内扱量も同様に60%、横浜港は70%増とされるという推計である。どういう理由で全国貨物量が5年間で5億6千万トンから9億1千万トンに激増するかについてである。

恐らくは、将来にわたる国際的経済動向を十分に見極めた上にならざるを得ない日本経済の未来像から演繹的に類推されたものではなく単なる努力目標としての日本経済の未来像から演繹想定をしたものに外ならないと思う。このような方法によって横浜港の未来像を描くことは容易であろう。現在の取扱貨物量が将来2倍になる、いな、5倍になるとして港湾施設の整備計画を策定すれば足りるからである。

しかし、「未来像」は夢であってはならない。あくまでも理論的な礎石の上に立てたものでないかぎり意味がないと思うからである。それでは、横浜港はどうあるべきか？ 残念ながら私にはその未来像を描けない。しかし、現在の隘路解決の方向で検討は可能である。

荷役料率上の問題の究明とその解決方法、それが解明を前提として、はたして現有荷役施設がどの程度不足をつけているものか、こうしたことは、理論的に究明可能な問題であって、まずこの問題解決が横浜港当面の課題であろう。

船舶大型化に対処するための既設ふ頭の改良、整備、不足ふ頭解決策を兼ねての本牧大ふ頭計画、あるいは港湾労務者の充足策、3千人に及ぶといわれる現在の港湾労務者用住宅整備の問題等が、私の横浜港に寄せる未来像の一面である。

横浜港の将来を含めた東京湾大ふ頭建設計画、あるいはこれに関連させての横浜木更津連絡道路の建設計画等はまことに未来像らしい計画であり、その意味において結構な計画とは思いますが、私にとってはいささか荷が重い。

## (2) 道路網の不備

道路網は広義における港湾施設の一部である。いかに港湾施設が整備されたとしても、背後地に通ずる道路網が整備されない限り、港湾そのものの機能がいかに阻害されるかはいうまでもない。

現在の横浜港のように、接岸施設も少く、荷役料にも問題があり、労務者も少く、荷揚げ広場も狭隘をつけ、倉庫も需要の絶対量に応じ切れず、しかも道路網もきわめて不備という有様では貿易業者がここを定位置と定めるにはよほどの覚悟が必要とされることであろう。

なお、この問題は単に貨物のみに関するものではなく、外客に対しても何らかの措置を講ずる必要がある。現在大棧橋に到着した客船から降り立った人達は、老朽化しつつある上屋、やっと2車線位のごみごみした棧橋通りの混乱ぶりには内心いささかたまげると違

いない。しかも、その人達が車で東京にまで行こうとすれば、その道路状態には全くあきれ果てることであろう。

市街内の道路、すなわち街路の雑踏は世界的な傾向であつて、別に驚くには当らない。ニューヨークでは高島町交差点附近を思わせるような個所はいくらでもあり、ロンドン、パリにおいても車は氾濫している。しかし、都市間連絡のための道路はさすがに整備されており、その点はまことに羨ましい。

横浜港、否横浜市当面の問題はこの道路網の整備にあると思う。

## 2 道路への期待

国際都市としての、さらには東日本貿易圏の門戸としての資格を持続するためには、道路網の整備が最大の急務である。

極端な表現をすれば、市内には道路らしい道路はないともいえる。横須賀、八王子に通ずる国道16号線、あるいは東京都心と結ぶ1級国道1号線及び15号線、主要地方道としての東京大師横浜線（産業道路）、東京丸子横浜線（菊名街道）、横浜厚木線、横浜鎌倉線等主要な「道路」は存在している。しかし現状においては、これらの道路はすべて街路化されたものというべきであり、東京までは街路が連絡されて通じているといっても過言ではない。したがって東京に通ずる1級国道に附設されている交通信号機の数は恐らく国道対比として世界一の地位を占めることであろう。さらにそれに1日3万台程度の交通量があるとすれば、計画交通量をはるかにこえたものといいうる。横浜・東京間両都心約32キロであるから時速60キロとしても30分の到達距離にある。ところが現実には自動車の平均時速は恐らく20キロ位を余儀なくされている筈である。

したがって、東名高速道路の建設、あるいは京浜第三国道（現在は主要地方道東京野川横浜線）の建設が始まろうとしているのかも知れないが、これらはやはり「バイパス」にすぎず、1級1号線からの通過交通量の移動はかなり考えられるとしても、果して抜本的な解決策たりうるかどうか分らない。

なお、近く実現の運びとなると思われる羽田一東神奈川間の首都高速道路公団による臨海高速道路も結構ではあるが、東神奈川以西の第2次計画が実現されるのは何時のことになるのやら……。

一方、現在進行中の根岸湾埋立事業により造成された工業地帯と、本牧海岸埋立計画による将来の造成地とを結びつつ横浜港外側沿いに扇島、羽田以東とを結ぶ湾岸高速道路計画も策定されており、道路の未来像として構想されるにふさわしい計画とは思ふ。

ところで私は、現実の隘路打開の方策として直ちにその工事に着手すべきと思う道路方線を指摘してみたい。

それは、国道16号線及び同1号線の新方線の決定であり、完成後においては現在の国道

部分を管理替えしても差しつかえないような計画である。道路構造はすべて高架方式の有料高速道路とする。方線は、現在の16号線とはほとんど同様のものとし、根岸を起点として八幡橋から中村町を経て、国鉄根岸線に平行して進み保土ヶ谷ゴルフ場内又は明神台を抜け再び16号線と結ぶか、思い切って東名高速道路とそのインターチェンジで結ぶ計画である。なおその間、新山下橋附近から港湾関係貨客輸送のため、該路線との取付路を設けさらには、横浜鎌倉線関係というか弘明寺方面からの取付路を設け、しかも明神台あたりでインターチェンジを設けて横浜バイパスと結び、しかも、京浜第三国道と結び、他方そのインターチェンジから新しい1級1号線として羽田を経て東京都心と結ぶ考え方であり、これらをすべて国道の付替計画として推進されるべきことを主張したい。しかも右に述べた方線は、市街地内河川をかなり有効に利用できるため、河川上高架方式部分を多用すれば、建設方法も比較的容易と思われる。

その他道路についての希望としては、横浜上麻生線の整備である。都心部から川和、中山及び港北北部から川崎に向け是非立派な道路で結びたいものである。

なお、街路についての希望は、まず路面電車の系統整理である。経営上の問題もあり、さらには自動車交通にどのくらい支障をきたらしているかを十分配慮の上至急整理の一步を進めるべきと思う。次は増加の一途をたどっている自動車の駐車対策である。駐車場の建設の必要はあるとしても、無料駐車場を一般自動車用として建設する必要はない。また指定個所外における駐車は、道路管理者として徹底的に取り締るべきと思う。

### 3 産業開発への期待

産業開発に関しては、その前提要件としての産業立地条件の検討及び整備が何よりも必要である。

第2次産業に関しては、工場を建設できる土地を確保すればよいということにはならない。電力はどうか。工場用水及びガスの供給はどうか。原材料及び製品の輸送はどうか。さらには工場従業員の通勤状況に対する配慮等が予め検討される必要がある。しかもその地域が内陸部にある場合には、工場立地の影響を他産業、たとえば第1次産業から眺め、さらには附近住宅面から検討されるべきである。特に内陸部においては工場から発生されがちな公害問題には十分行政的に配慮されるべきであろう。騒音、振動、煤煙、粉じん、ガス等の発生源となるような工場の内陸部への点在立地は当然禁止されるべきであり既存工場に対しても、公害発生源の徹底的改善を計らせるよう措置する必要がある。

行政の担当者は、財政への寄与を計り、市民の所得を増し、究極の目的として国家経済に資するため、工場立地を企画することは結構なことであり、地理的事情や各種立地条件上からもその企画を達成し得る基盤が横浜市には十分考えられているはずである。

しかし、行政の目的は、市民の心ゆたかな明るい生活を実現させるところにあるため、

工業振興策を推進するに当たっても、たえず市民の生活環境との調和が計られるよう配慮されなくてはならない。したがって、工場の内陸部立地に当たっては、土地所有者の自由な所有権処分も公共の福祉擁護の立場から場合によっては規制することも必要であろうし、それよりも積極的に内陸工業用団地造成を予め実施することにより、間接的な点散立地規制の行なわれることを望みたい。

ところで、工場従業員通勤の問題に関連して希望をのべて置きたい。根岸湾の埋立事業を現在の106万坪から181万坪に増す計画も、本牧岬56万坪の工場用地埋立計画も将来立地されることとなる工場の需要工業用水について給水計画が立ち、しかも、前述の道路整備計画が推進されることを前提とするならば、まことに立派な計画というほかはない。しかし、さらに一つの希望がある。すなわち吸収されることとなる労働力の点である。市内発生労働力がそこに吸収されるものなら問題はないが、市外から、特に横浜駅以西からの通勤者に期待することとなる場合は、国鉄路線計画の推進を切望する。それは、根岸線構想が発表された6年ほど以前、私もその主張者の1人であった「根岸線と横須賀線との接続計画」である。

国鉄新幹線の開通も1、2年後に迫っているが、開通後における小田原、大船間の線路容量にどの位のゆとりができるかは、大船以東で現在のように横須賀線と線路が共用される限り、その期待は恐らく裏切られるに近いと思う。現在、茅ヶ崎横浜間通勤時における乗車効率はすでに230をこえている筈であり、これに今後更に横浜市内における工場従業員の増分が加わるとすれば、横浜市に運ばれる労働力に高度生産性を期待することは不可能ともいえるであろう。

工場立地計画を推進するに当たっては、是非ともその辺の配慮のなされることを期待してやまない。「国鉄は根岸まで」で目的は達せられているものではない。横須賀からの乗客は大船から根岸駅を通つて横浜へ。そして横浜、大船間には従来の横須賀線の電車の代りにその分だけ、東海近距離電車が終着駅を平塚又は小田原として線路に乗ることを横浜市未来像の一面として切望いたしたい。

次に産業開発の他の一面としての農業問題に触れてみたい。現在横浜市には農地1万1,500ヘクタール、山林1万ヘクタールが存在している。過去7年間に農地において約1,500ヘクタール、山林では約850ヘクタールがあるいは工場用地として、あるいは住宅用地として転用が行なわれてきたものであり、これらの地域は今後とも転用が行なわれて行くことであろう。しかし、これらの地域開発に十分計画性を持たしめたい。すなわち工業、住宅、営農と3地域区分を明確に定め、前述した新ローマ市街ならざる新横浜都市計画を近代的構想のもとに推進されるべきことを期待する。これに関して農業をどう考えるかはかなり重要な問題であろう。粗放化しつつある横浜農業の実態を眺めるとともに、他面、専業集約経営の営まれつつある鞏固な特性と看過する訳にはいかない。都市近郊農業として

横浜市北西部地帯に対する市民の期待には少なからざるものがあるはずである。そ菜に、あるいは果樹に、あるいは酪農に、近代的集約農業経営の基盤は十分整えられているはずである。土地は、工場と住宅のみのために存在しているものではない。さらにまた観光はいわゆる海岸、温泉地等に限定されたものではなく、都市観光という言葉もあるように横浜北西部の一地域に「農業観光地」が設けられ、そ菜園に、果樹園に、さらには花き園に遊ぶ市民の姿を思い浮べたいものである。

#### 4 生活環境整備への期待

市の発展状況を測定する尺度として、人口とか、工場、事業場の数などが挙げられ勝ちであるが、それ以上に必要な尺度は市民の生活環境の整備状況であると思う。これに関連する一、二の点に触れてみたい。

##### (ア) 住 宅 問 題

民生安定の施策として、まず取り上げられるべきものに住宅問題がある。住むに家なき人、過密居住解消の問題、不良住宅解消の問題、あるいは自力建設の意思があつても土地の取得に悩んでいる人達に対する措置をどうするかという問題である。

現在、公営住宅としては県及び市が建設しており、その他住宅公団住宅、県市住宅公社住宅、住宅金融公庫融資住宅等があるが需要にはなかなか応じ切れていない現況にある。現在、一体何戸の住宅が不足しているかを私は知らない。県全体で9万戸、横浜市内だけで3万戸不足していると聞くがどうゆう計算でそうなるか私には分らない。しかし、37年度に県の全県下にわたって建設した公営住宅691戸に対する申込者は、若干の重複申込があるとはいえ、2万6,470人あったそうである。

去る8月1日現在の横浜市の世帯数は41万8千で現在建設されている戸数は約36万戸位なので、1世帯1戸主義で考えると大変な不足数ということになる。この41万8千世帯の世帯分析を行ない、さらに将来における増加世帯分析まで想定を行ない、これが建設計画及び市営造成による宅地分譲計画を是非とも推進してほしいものである。

ここで考えさせられるのは公団住宅である。過去4年間において横浜市内に建設された住宅公団住宅は賃貸住宅3,285戸、市街地住宅556戸となっているが、入居者中かなりのものが東京都からの転入者に占められていると思う。今後とも公団住宅に対する期待は大きいと思うが、東京都のためのベッドタウンとしての性格が、公団住宅を足がかりとして強められないことを望む。

##### (イ) 衛生公害問題

人口158万人の現在、下水道、終末処理の状況はどうであろうか、またし尿処理、じん

芥処理の問題はどうなっているだろうか。横浜市は50年人口を215万人と想定しているが、そうなった場合、これらの問題はどのような見通しを立てているのであろうか。昭和25年法律248号によつて制定された「横浜国際港都建設法」によつても「国際的に高度の水準をもった国際都市横浜」が期待されているはずであり、しかもこれは全市民こぞっての期待であらう。

悪臭・悪水・じん芥・煤煙・騒音の除去、これは私の横浜市の未来像に対する大きな希望である。市街化された地域において下水道及びその終末処理施設の整備は、「この程度でがまんしてもらおう。」という許容限界はないと思う。じん芥処理についても、主婦達は収集車の巡回の早さに驚きつつも笑顔で手を振り車を見送る姿を望みたい。そしてたえず澄んだ横浜の空と空気とを望んでいる。

#### (ウ) 防 火 問 題

まず望みたいことは、防火体制の確立である。それは積極面として取り上げるならば、住宅の不燃化対策であり、消極面としていえば消火体制の確立である。

住宅の不燃化計画は都市計画の必須項目の一つとなつてはいるが、現実はその計画の進捗に比して事態はかなり急迫を告げている。市内における37年中の火災発生件数は1,249件（内全焼158戸）であり、県下総件数（2,907件—全焼547戸）に比して約43%と高率になっている。しかし、全焼戸数は比較的低率であることは、横浜市が現在「火災通報受理後5分内放水計画」を樹立し、これを目標としての消防体制確立がほぼ計られていることを物語るもので喜ばしいことではあるが、さらに初期消火体制強化を望むものであり、また市民に対する注意喚起をうながしたい。

#### (エ) そ の 他

最後に、私は市民の屋外休養施設の整備を望みたい。すなわち、都心部における「空地公園」である。セントラルパーク、ハイドパーク、あるいはシャン・デュ・マールなどの大公園を今さら都心部に設けられるものではない。市内の河川のうち、埋め立てて差しかえないものは、これをできる限り暗渠として埋め立ててしまい、あるいは駐車場に、あるいはここという空地公園として造成し、大人も小供も楽しい一時を過せるような施設にしたいものである。

その他、学校教育、社会教育に対する問題から治安確保に係る問題等も当然取り上げられるべき点と思うが、この辺で稿を終えさせていただきたい。

#### あ と が き

あてどもなく、思い付くままに筆を走らしてしまった感が強い。しかも横浜市の未来

像というよりは、それを想定するための前提条件的なものをより多く取り上げてしまった感が強い。しかし私ながらの映像は作り上げたつもりではある。

しかし、その映像を実現するためには巨額の事業費を必要とする。それらの財源にも言及する要はあるだろう。事業費に関する裏付けのない未来像は空想に終るからである。

現在、国縣市町村を通ずる行政事務配分の実体は極めて複雑多岐にわたっており、しかも改革すべき幾多の問題が提起されていると思う。しかも、これらの点はすべてが、現行税財政制度にまつわる矛盾から派生されているといっても過言ではない。

制度はそれに従わなければならない。しかし、何れは人の定めたものであり絶対的なものではなく、絶えず検討が試みられ止揚されていくべきものである。現行の国縣市町村を通ずる税財政制度は、その大綱が定められてからすでに10数年を経過している。しかも、現在、横浜市の実態を眺めてみた場合、あまりにも多くの面において公共投資の必要性が痛感されている。これは定められた制度下において、その財政運営に欠陥があったためかあるいは制度そのものに欠陥があったかの何れかである。もしも後者であるとするならば恐らくは地方交付税法における大都市補正係数等に大きな欠陥があり、それが長年月の間に表面化したというべきであって、その点の改訂に関して大運動を展開すべきであると思う。

横浜市は、横浜市なりの全国にもその例をみない特殊性があるはずである。その特殊事情を徹底的に、しかも理論的に究明することによって、財政制度改革のための基礎資料を用意すべきである。

今や国に対する月並の「陳情」によって横浜市の未来像は実現されるものではない。「横浜市からどの位い県税として県は収入しているのか、そしてどの位横浜市にそれを還元しているか。」といった近視眼的な考え方は通用しない。もっと高所から「日本現行税財政制度」を横浜市の実態から検討を行なうことによって横浜市財政に関する未来像を確立すべきであって、しからざる時は「百年河清を待ちつつ」未来像の足元において、すでにのべたような悪循環を繰り返すばかりであり、現在の隘路は一層深刻の度を深めるに外ならないことであろう。

(神奈川県企画調査部長)