



ベッドタウン化の諸問題

武田英治

① ベッドタウン化は激化する

昨年2月に400万人の大台を突破したばかりの神奈川県人口は、もう4,242,294人にまで増加した<40.3.1現在>。お隣の東京都では昨年中に200,159人の増加を示しているが、同じ期間の神奈川県の増加人口は221,651人で、東京の増加人口を2万人以上上回っている。もちろん増加率も全国一である。

絶対数においても東京の増加より多いだけではなく、内容的に社会増だけを比較すれば、別表のように、東京のその実に2倍半をこえているというきわだった特徴がある。すなわち東京の社会増が61,450人であるのに、神奈川の社会増は158,157人となっている。自然増が人口にほぼ比例して半分以下であるのとは正に対照的である。

この社会増は、いうまでもなく転入者と転出者の差引数字である。大体35万の転入者と20万の転出者があり、結局15万人居すわったという格好になっている。

この転入者の半分近くは東京からきており、次いで東北地方からとなっている。東北地方からの転入者の大部分は県内産業の求人にくたえて県内就職した者であるが、東京からの転入者のほとんどは、勤務先はその

神奈川県と東京都の増加人口数比較

<39 1.1~40 1.1>

	神奈川県 (A)	東京都 (B)	比較	
			(A)-(B)	(A) (B)
総人口	221,651	200,159	21,492	1.11
自然増	63,494	138,709	△ 75,215	0.46
社会増	158,157	61,450	96,707	2.57

(県統計調査課調べ)

ままで、住居だけを神奈川県に移したものと見られる。上り電車の混雑度合が列車の増結増発にもかかわらず年々ひどくなっているのは、このことを裏書きしている。

② ベッドタウン化はなにをもたらすか

このようなベッドタウン化の現象は、いろいろな形で悪影響をもたらす。最も直接にひびくのは通勤電車の混雑である。一般にラッシュアワーの混雑といえば中央線がフラッシュをあびるが、東海道線と横須賀線の場合は車輛の形式がちがうこともあって、混雑をとおりこして乗り残しすらおきている。さればとってこれ以上の増発は、鶴見事故の原因が

過密ダイヤにあるという国鉄総裁の言にまつまでもなく、不可能である。このまま推移するならば、昭和46年度には、横須賀線の乗車効率が486%、東海道線が367%となって、事実上乗車不能になる旨、国鉄の第三次長期計画に公表されている。この改善には、線路増加や車輛増結などの対策が考えられているが、その工事資金として鉄道債券を地元で引受けてくれと話が持ちこまれている。先般着工した横浜線の複線化にしても、地元県市が工事費全額を債券の形で引受けることとした結果、着工の運びになったものである。

東京からの転入人口は、地価の安さを求めて郊外に行く。そこをねらっていわゆる宅地分譲業者が郊外の山林をメチャクチャに切りくずしては、適当にいい名前をつけ「都心まで〇〇分」と宣伝する。もともと近郊農村地帯だから、都市施設がないのはあたりまえである。そこに目白押しに大小の団地がつくられるのだから、転入した人も大変だし、施設整備をする市も県も大変である。

学校の問題もその一つである。郊外地の小学校、中学校はいくら新設し、いくら増設してもまだ足りない。ベビーブームもすぎたし、戦後20年も経過したというのに、保土ヶ谷区の一部には、今もって二部授業をしている小学校がある。まして特別教室や特殊教材まで整備するとなると容易ではない。

ごみと屎尿の処理も大変なものだ。もともと収集予定地域でないところに勝手に引越してきて、集めに来ないといわれても、いう方が無理というものであろう。集めるだけでも人手を要する仕事なので大変なのに、集めたごみ・屎尿の処理をするには、焼却場や処理場を建設しなければならない。ところが建設しようとするには、まず地元の反対を覚悟しなければならないという厄介さがある。

道路の整備も大きな課題となる。県民の世論調査の結果でも、市長に手紙を出す旬間に集まった結果でも最高位を占めている。県道以上については、改良率も舗装率も全国第3位であるから格別悪いとはいえないと思われるので、道路の整備をという注文は、もっぱら通勤通学道路や買物道路、すなわち主に市町村道について向けられたものであろう。もともと農道として利用していた所を、ハイヒールで通ろうとするのだから苦情も出ようというのだが、県下で16,730kmあるうち15,033kmが市町村道であり、わずか8.3%しか舗装されていない現状では、早急に改善されるとは考えられない。

往々にして忘れられているが、ゆるがせにできないものとして河川改修がある。山林が切り払われて宅地化すると、少し降った雨でも、短時間にまとまって河川に流入するようになる。河川の断面は山林があった当時のままであるから、のみきれなくなっはらんする。ところが河川の沿岸の水田は、昔なら遊水池の作用をしたのであるが、今は埋められて工場や住宅が建てられているが、いきおい床下浸水だのという災害になってしまう。柏尾川沿いはその例である。この対策としては、単なる改修では間に合わず、河川の計画断面を広げなければならないが、用地買収の困難と工事費の膨大さのため、なかなか進ま

ない。これは中小河川の場合とくに問題となっている。

もっとも深刻なものとして水道の問題がある。去る4月10日完成式をあげた津久井湖は、昭和50年までの水をまかなえる予定で建設したのであるが、近年の異常な人口増加では、45年頃までもつかどうか心配されている。それから先は、相模川の全量取水と酒匂川の新規開発に頼るだけである。津久井湖は昭和28年に調査開始し、完成までに11年余を要している。相模川の開発が45年頃のピンチまでに間に合わせられるかどうか問題である。また首尾よく開発できるとしても、隅田川や多摩川のように水質が悪くなるとは、水道水としては使えなくなってしまう。水質を保全するためには、沿岸に立地する工場の質と数を制限しなければならないが、これから工場を誘致しようという沿岸市町村の意向と、どのように調整するかも今後の課題である。さらに問題となるのは、今後の発展にそなえてできるだけ地元で水源をリザーブしておきたいという水源地域の住民感情と、急激な人口増・工場増で数年後にピンチを迎えようとしている県東部地域の水源地対策とを、どのように調和させるかということである。

県内の水源を全部利用しつくすとして大体1日700万トン程度しかない。この程度の水量は、生活用水の需要増加と工場用水の需要増加を見込めば、50年頃で使いきってしまう公算が強い。県の第三次総合計画の草案によれば、昭和50年人口600万人、同工業生産額5兆5千億として取水源における所要量が大体700万トンとなっている。つまり昭和50年に水の需給はトントンになるというわけである。もちろんこの数字は、詳細なデータを基礎にしたものではないので若干の変動はあるにしても、その頃になれば県内水資源を使いきるであろうということは疑いない。しかし人口の増加は50年以降もつづくであろうし、工業生産額のノビも今ほどではなくなるにしても、いぜんとして続くものとみななければならない。とすれば、そのために要する水源は、県内にはもうないから県外に求めるしかなくなる。富士川、笛吹川、利根川などの水を、はるばると導水してくるしかなくなるのである。値段の高い水になることはやむをえないにしても、他県内の水源がそうやすやすと獲得できるとは考えられない。さればといって、国が代って獲得してくれることも現段階では期待薄である。とすれば、なんとかして限りある県内水資源を食いのぼしく飲みのぼし？>する方策を考えないことには、昨年のような水キキんが、神奈川県でも早晚発生することを予期しなければならない。

③ ベッドタウン化は防げるか

昭和50年人口600万人ということは、年平均にして17万6千人の増加であるが、昨年の実績が22万1千人ですでに5万人も超過している。このままこれを放置するならば、水の問題、輸送の問題をはじめ、随所にゆゆしい問題を惹起することは明らかである。今のうちからこの人口増のすう勢にブレーキをかけなければ、必ずホゾをかむことになる。これが

ベッドタウンを中心とする住宅団地規制を必要とする根本原因である。神奈川県議会においては、昨年暮このことを憂い、政府諸機関に対し次のごとき意見書を提出した。これは超党派的に全会一致で可決されたものである。

住宅用地造成の規制に関する意見書

近時本県における住宅団地造成は、年間20万をこす本県増加人口の大きな要因となっている。

しかるにこれら住宅団地のうち、単なるベッドタウンとして、地域計画との結びつきを保つことなく、無秩序、無計画に造成されるものが極めて多く、これがため地域社会の均衡ある発展に多大な障害を与えている。

しかも、これらの団地造成の結果、学校、上下水道はもとより、道路、保健、衛生施設等公共施設の整備に要するぼう大な経費は、地方公共団体の財政負担に重圧を加えるばかりでなく、他面、鉄道輸送の隘路を激化せしめ、県内水資源枯渇の時期到来を早める等これらに起因する障害は枚挙にいとまがない。

よって政府におかれては、本県の特殊事情を十分に理解せられ、地域開発と社会開発の均衡ある発展をはかるため、ベッドタウンとしての団地造成に関して適切な規制措置を講ぜられるよう強く要望する。

以上地方自治法第99条第2項の規定により意見書を提出する。

昭和39年12月23日

こうした県の姿勢が、マスコミで「ベッドタウンお断り」として大きくとりあげられ、いろいろな立場からこれに対する批判がなされている。

まず住宅建設は国策だから、地方公共団体はこれに協力すべきであるという意見がある。しかし、神奈川県は、住宅建設反対とはいってないし、県内産業に密着して流入する人口は計算に入れ、これを含めて県内の住宅難緩和のためあらゆる努力をつづけようとしている。ベッドタウンとしての住宅団地は、県内の住宅難緩和にプラスにならないので、そのための関連施設にあてる財源は、むしろ県内の住宅難緩和のために向けるべきだという考えである。ベッドタウンを国策として認めよというのであれば、国策としての名に恥じないような措置をあわせ考えるべきものであろう。すなわち県が住宅建設自体に反対していると考えるのは、誤解以外のなにものでもない。

また、神奈川だけいい子になろうというモンロー主義だという批判がある。県が前提条件としている昭和50年600万人の人口は、今の大阪府の人口とほぼ同数である。面積こそ少し広いが、丹沢、津久井という山間部を除外して考えれば、ほとんど同じになる。つまり今の大阪府の密度に近い形になると想定してよい。ところが今の大阪は、すでに東京におとらず過密の弊害を現出し、遂に政府も近畿圏整備法を制定してその対策に乗り出している有様である。神奈川県が今にして人口増加にブレーキをかけないならば、今の大阪以上に

ひどくなる。現に人口問題研究所の非公式推計として、神奈川県は50年人口730万人、60年900万人という数字すら出されている。東京にしても大阪にしても、過密対策に政府が困り抜いていることは周知のとおりであるが、5年先10年先に東京・大阪と同じような迷惑を政府にかけまいとして懸命になっているのが、今の神奈川県はの姿勢なのである。モンロー主義どころか最も大乗的立場から国策に沿っているものというべきであろう。

ベッドタウンに住む人間は住民税は居住地に納めながら、東京にきて道路を通り、水も飲み、都民ならびに都の公共施設を利用し、さらに所得まで東京都内から持っていく。むしろベッドタウン所在の県市から負担金をもらいたいぐらいだ、という考えをもつ人が都の関係者にあるという話をきいた。

神奈川県の一世代当人員は4人弱であるが、そのうち1.4人位が働いている。だから東京通勤者の一家についても同様と考えれば、1.4人が東京に通勤して都内の公共施設を利用し、2.6人の家族はあげて県内の公共施設を利用するとみてもよからう。この2.6人は均等割の市民税しか納めないから、これで地元施設をペイさせるとすれば何十年もかかり、1.4人が納める所得割を算入しても直接経費だけで10年位はかかるとみられている。一方この1.4人は都に対し住民税こそ納めないが、勤務先を通じて事業税及び住民税の法人税割の形で施設利用分ぐらひは納めている。とくに分割法人の場合は、都内の勤務先の従業者として算入されるのであるから、この点はもっとはっきりする。したがって、前述のように近県から負担金をとというのは、都自体も困っている窮状を察してもらいたいという程度の、軽い意味の放言であろうと思う。

また、東京は1千万人をかかえて苦しんでいるが、近県にはまだ土地が十分あるにもかかわらずベッドタウンお断わりなどは虫がよすぎるという素朴な意見もある。入れ物としての土地だけを論ずるなら、東京都の23区以外のところ、つまりいわゆる東京都下と称するところに、23区と同密度になるまで人間を入れるとすれば、2,237万人という数字が出てくる。奥多摩の山間部を除外しても、1,500万人は固いところだろう。都の人口増加が年に30万人まで増加するとしても優に50年分の入れ物が都内に現存しているのである。

だが問題は入れ場所の広狭ではなく、関連公共施設の整備ができるかどうかによって判断すべきものである。住宅も、学校も、道路もすぐ建設してやる、通勤電車も増発してやるし、水が足りないなら県外から必ずもってきてやるから心配するな、金が足りなければ資金の面倒も見よう、だからベッドタウンでもなんでも人間を受入れるというのであれば、話はよくわかる。ところが、オレの方は困っている、お前の方は楽なようだから、受入れるのは当然だ、そのための施設整備は、地元県市の当然の責任としてお前の方で考えろというのではうっかり返事もできない。もとからいる住民のための施設さえ不十分で、何年も我慢してもらっているのに、この上さらに受入れては、ますますおくれてしまうからである。

先年国連調査団として来朝したワイズマンは、ニュータウンを造った場合、従来の衛星都市的な通勤者のベッドタウンにならないようにする構想が大事だといっている。また総理大臣の諮問機関として設置された地域経済問題調査会の施策部会報告は、「再開発自体の費用をてい減し、効果をあげるためには、流入を積極的に防ぐ長期的な政策を確立しなければならない」とのべている。

ベッドタウン化をいかにしていくとめるかは大きな難事である。しかし、なんとかしてやらなければならない。国が適切な措置をとることを期待するのはいうまでもないが、それまでの間も、人口増加は進む一方である。とにかく、できることから手をつけよう、このような観点からとりあえずの措置として県が考えている方法は次のとおりであるので参考までに附記しておく。

住宅団地対策の考え方の案

I 情報収集

- 1 大規模住宅団地の立地については、市町村、農協等との連結を密にして、早期に情報収集できるようにする。
- 2 主要業者等に対しては、あらかじめ県の方針を示すと共に、立地予定地について事前連絡をするよう呼びかける。

II 対応策の検討

- 1 情報を入手したときは、速やかに募集対象、関連公共施設の状況、立地に伴って整備を要する施設等について調査する。
- 2 立地予定者の事業計画立案に際し、事前申入れを要する事項の検討整理を行う。

III 意思表示の要旨

- 1 立地予定者に対しては次の事項を正式に申し入れることとする。
 - (1) 市街化想定地域内に立地場所を求めること。
 - (2) できるだけ県内在住在勤者が入居するよう格別な配慮をすること。
 - (3) 関連公共施設の整備については積極的に協力すること。
- 2 上記に対する反応の程度によっては、関係法規を十二分に駆使するとともに、関連公共施設整備の順序を後順位に回すものとする。

<神奈川県企画課長>