

各所からやってくることになる。

このようにして、公園の利用状況は日増しに増加の一途をたどるのにくらべて、既施設の整備拡充はたちおけている。厚生省による子供の国（港北）、民間によるドリームランド（戸塚）、そして市による小机や峯、本牧埋立地への公園建設、港の見える丘公園の拡張、区画整理による公園の確保など、公園施設の強化が叫ばれている。しかし一方、わが国屈指の臨海公園である山下公園の一部に貨物列車が通ることは、市民から非常に惜しまれている。

●ミドロリの都市づくり 都市における緑は生活環境の面から重要なことはいまでもない。これに反して市内の緑は人口増による宅地開発、工業化促進のため徐々に失なわれつつある。

市街地においての街路樹のもつ役割は、市民生活の上にくくことのできないものである。公園を除いた市街地の緑は横浜駅前の街庭2千414平方メートルをはじめ、駅前、橋際などに15カ所の街庭9千313平方メートルをもちさきの図5-24にもみられるように市内主要幹線街路に植栽され、さくら、すずかけ、いちょうなど18種類、105路線、延長110千メートルに及んでいる。そのほか市内10カ所の風致地区（日吉台、三ツ池・大倉山、総持寺、小机、鶴ヶ峯、峯岡、山手、本牧根岸、磯子、井ヶ谷・弘明寺）の指定をして、建築物の新增改築土地形質の変更、竹木土石類の採取等の行為を制限するとともに、屋外広告物の規制をして、緑の保全確保に努力している。

なお、このほか、県管理の横浜厚木線に接する明神台、花見台の一带丘陵地にある保土ヶ谷緑地（65.16

ha）と、鶴見綱島間に沿う二ツ池、三ツ池を含む一带にある三ツ池緑地（85.09ha）の2大緑地がある。

## ⑦ 道路・河川と交通

「横浜の市長さま、私は中学3年です。市長さまもいそがしいと思いますけれど、雨の日私たちが学校へ行く時の道はぐちゃぐちゃで歩くのに大変です。学校へ行く道だけでなく、バスの通る道も、大雨にでもなってしまうとバスが来ず、通れる所までバスがきてみんなバスの所まで歩いて行きます。どうか道路をアスファルトにしてくださいと思います。」（戸塚区・中学生・15才 女）

＝市長への手紙から＝

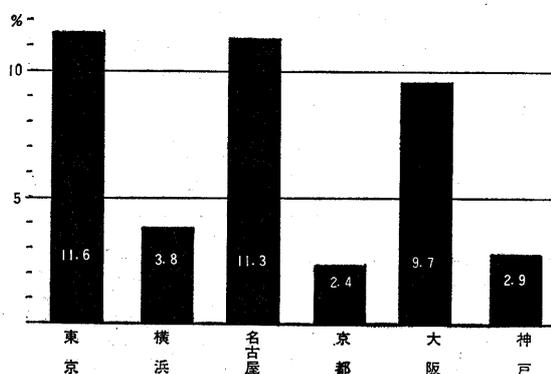
●狭い道路とドロコ道 都市の動脈ともいわれる道路は、ハイウェイから路地裏の道まで、電車通りから田んぼ道まで、過去から未来まで、程度の差こそあれ都市生活にとって基本になるものである。最近における都市の急激な人口増加は、道路の利用を一層重要視させている。市長への手紙の20%が道路舗装、道路補修に対する要望であり、特に最近市街地化の強い保土ヶ谷、戸塚、港北の各区にその傾向が多く見受けられる。日常の通勤通学に、各種資材、製品の運搬に、事務事業の連絡に、レジャーにと道路の利用はさまざまである。

市内道路の現状は、一体どうなっているのだろうか。道路総延長は3千884千メートルであり、実に稚内から鹿児島へ行き再び姫路近くまで戻ってくる長さである。

道路率について6大都市と比較してみると、図5-25に示されているとおり東京の11.6を筆頭に名古屋

11.3, 大阪9.7, 神戸2.9, 京都2.4となっており、横浜の道路率は3.8であり第4位となっている。市内の道路は市街地中心部から放射線上に大きくのびており、市域をとりまく環状線の不足が目立つ。昭和25年度を100とした場合、表5-13のとおり道路延長はあまり進展せず、昭和37年度においては105.3となっている。つぎに道路の質的な面をみてみよう。道路あれど

図5-25 6大都市の道路率 (昭和37年)



資料：大都市比較統計年表

舗装なし。これがはたして道路といえるのか、というのが市民のいつわらざる気持であろう。市内舗装道路の現況は舗装率34.9%であり、全国平均舗装率6%を上回っている。もともと基本的にはわが国の道路が、大工業地帯の産業基盤を中心に整備されている現状から、大都市の舗装率は比較的優位な地位を占めていることがいえよう。しかし、これを市域内についてながめるとやはり同様のことがいえる。すなわち、市街地を中心として舗装が郊外へのびており、人口増加による市民の住宅地への要求をみたすには甚だ不足といわざるをえない。この舗装率を他都市と比較すれば、図5-26のとおりであり、東京75.9, 大阪55.6と2大都市が他を大きく引きはなしており京都、横浜、神戸名古屋と続いている。これを首都圏内の各県についてみると、東京75.9, 神奈川29.1, 埼玉12.2, 千葉10.4, 栃木8.6, 群馬8.1, 山梨6.7, 茨城4.8となっており、ここでも大都市の道路がすぐれていることがいえよう。

表5-13 市内道路・面積・延長の推移

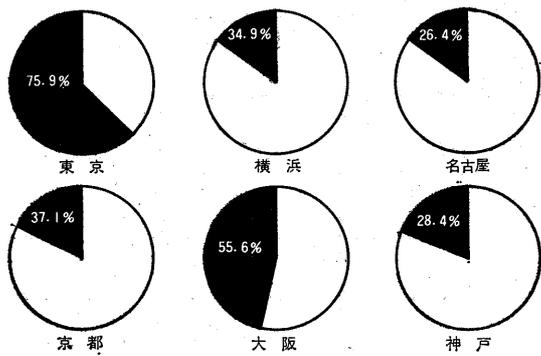
種別	昭和25年	30年	33年	34年	35年	36年
道路面積 A	13,159,814 100.0	13,552,815 102.9	14,352,229 109.1	14,961,443 113.7	15,178,764 115.3	15,557,808 118.2
道路延長 B	3,697,633 100.0	3,729,677 100.9	3,764,340 101.8	3,786,006 102.4	3,812,559 103.1	3,868,767 104.6

資料：大都市比較統計年表 (昭和36年)

市内の舗装率の推移は、昭和30年度を100とした場合37年度においては146.9となっており、30年度舗装率27.4%から37年度には34.9%となっている。

•**道路利用の増加—ふえゆく交通量** 道路が経済発展の重要な要素として、その機能を完全に発揮するためには、道路の管理が、十分になされなければならない。最近における「道路を広くする運動」は道路の利用を、より効果的に使用しようというあらわれであろう。このため道路の維持修繕のみならず、不法占用物件の取締りや、道路の清掃などによる、道路環境の整備、通行車輛の制限などの措置によって、利用者が安全に通行できるようにしなければならない。最近の交通量の増加によって、日夜新聞紙上をにぎわしている交通事故の問題は、横浜市のみならず、大都市における共通の現象として注目される。また、市街地にみられる道路の掘り返しは、市民にとって甚だ迷惑であり、道路、上下水道、ガス、電気、電信電話などの工事により、工事毎に掘り返すのではなしに、計画的にすすめる必要がある。この現状を解消するため、道路

図 5-26 6大都市道路舗装率 (昭和37年)

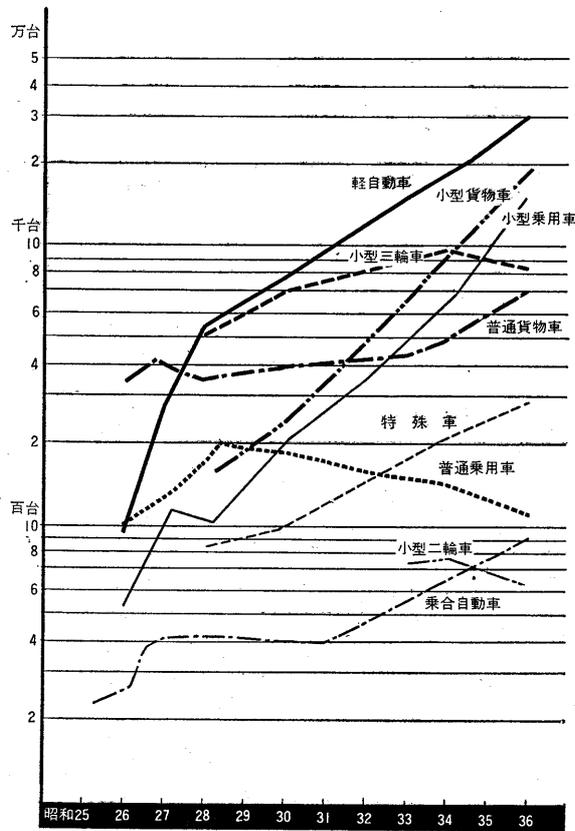


資料：大都市比較統計年表

工事連絡調整会議を開いて運営しているが、市内のあちらこちらには、まだこの光景が見受けられる。この道路の掘り返しをなくすために、公益埋設物共同溝などの整備を急がねばならないだろう。

高度経済成長によって道路輸送量の増加が特に目立っており、鉄道貨物輸送量が年平均8.3%の増加率に比べて、道路輸送量は18.6%という高い増加率を示している。このような自動車による輸送量の増加は、必然的に交通量の増加となってあらわれてくる。以下市内主要道路の交通量増加の実態をのべてみよう。その

図 5-27 市内自動車台数の推移



資料：市統計書

まえば、まづ市内自動車台数の増加はどうなっているのか。図5-27はその増加ぶりを示したものであり、総数においては昭和25年度の10倍以上に達している。すなわち、25年度7千620台が37年度においては8万2千97台となり、自動車所有台数の増加は道路交通に一層大きな問題を投げかけている。表5-14は市内主要道路における交通量増加の指数を算出したものであり、昭和33年度を100とすると、37年度においては平均181となり、約2倍近くに増加している。増加率の最高は県道横浜厚木線（保土ヶ谷区二俣川町）の388であり、横浜鎌倉線（戸塚区桂町）322、東京丸子横浜線（港北区南綱島町）282、東京沼津線（港北区長津田町）236、東京環状線（保土ヶ谷区峯岡町）219、1級国道1号線（鶴見区末吉町）218以下横浜上麻生線（神奈川区岸根町）、保土ヶ谷宮元線（南区井土ヶ谷町）、横浜上麻生線（港北区川和町）、山下本牧磯子線（磯子区中根岸町）となっている。

これらの道路はいずれも横浜市と、他の都市とを結ぶ重要な幹線道路であって、産業発展の原動力となる諸資材運搬量の増加や各都市間の連絡、近郊地帯の発

表5-14 交通量増加指数（昭和33年=100）

路線名	場所	28年	33年	35年	37年
1級国道1号線	鶴見区末吉町	52	100	164	218
2級国道 東京環状線	保土ヶ谷区峯岡町	50	100	152	219
" 東京沼津線	港北区長津田町	...	100	133	236
主要地方道 東京丸子横浜線	" 南綱島町	...	100	158	282
県道横浜厚木線	保土ヶ谷区 二俣川町	...	100	212	388
主要地方道 横浜鎌倉線	戸塚区桂町	...	100	188	322

資料：大都市幹線街路調査報告書（神奈川県）

展などを物語るものである。

全自動車に対する自転車の割合は年々減少している傾向にあるが、郊外地においての利用度は高い。県道大船停車場金沢線（金沢区六浦町）は43.3%、東京沼津線（港北区長津田町）は25.8%、横浜上麻生線（港北区川和町）17.5%、国道1号線（戸塚区戸塚町）16.4%となっているが、生活の高度化とスピード化によってやがて軽自動車へとその利用度も変化していくであろう。第二の特徴は、全自動車に対する乗用車の割合である。これはいうまでもなく、市街地中心地帯に高率度を示している。すなわち、中区本町の75.4%を最高に中区曙町67.6%、中区桜木町61.5%、中区尾上町61.2%となっている。

また、市内主要道路のうち道路構造令にもとづく許容台数を、現在の車道巾員から逆算した結果、飽和度が100%以上のものをみると昭和28年3カ所（金沢区富岡町102、磯子区磯子町161、中区桜木町130）、33年12カ所と4倍になり、昭和37年においては実に22カ所になっており、最高は西区浅間町305（軌道部分を除く）、中区曙町236（軌道部分を除く）であり、軌道を含めた最高は港北区南綱島町の218であり、以下鶴見区下末吉町164、南区上大岡町160、磯子区富岡町154、神奈川区金港町146の順となっている。

市内主要交差点の通行量をみると、最高は神奈川区宮前町（青木橋交差点）の1日8万6千445台であり、つづいて、中区桜木町の6万9千636台以下、西区高島町の6万2千556台、神奈川区入江町、鶴見区下末吉町の順となっている。これら交通量の増加に対して、今後の交通対策もさることながら、計画的な道

路対策を講じる必要がある。

・**市民の足—交通機関の現状** 文字どおり市民の足というべき電車、バスなどの交通機関の利用は、市民にとって最大の関心事であろう。通勤、通学、レジャーに一人一人が占める交通機関の利用度は、すこぶる高い。人口の増加は、これら交通機関の利用者を増大させ、朝夕の交通ラッシュは市民の体力の消耗を余儀なくしている。市内主要駅の1日平均乗車人員の推移は表5-15のようにになっている。乗車人員の最高は国鉄、東横、京浜急行、相模鉄道の各路線の交差する、文字通りのセントラルステーションである横浜駅であり、1日の乗客数は、各路線合わせて30万1千323人であり、2位は桜木町の13万1千959人、3位は鶴見の6万7千731人となっている。京浜急行では横浜、

表5-15 市内主要駅1日平均乗車人員 (単位 人)

駅名	昭和27年	31年	34年	35年	36年	37年	
国鉄	横浜	51,486	59,902	90,803	103,133	115,278	119,876
		100	116	176	200	224	233
	桜木町	75,686	73,256	83,324	90,144	95,896	97,684
		100	97	110	119	127	129
鉄	戸塚	17,466	15,587	23,605	29,737	34,563	39,871
		100	89	135	170	198	228
京浜急行	上大岡	6,050	8,001	11,679	13,367	15,866	19,177
		100	132	193	221	262	317
東横急線	日吉	13,089	16,258	23,829	26,739	30,838	34,821
		100	124	182	204	236	266
相模鉄道	三ツ境	1,906	4,346	6,694	7,775	9,097	10,332
		100	228	351	408	477	542

資料：市統計書

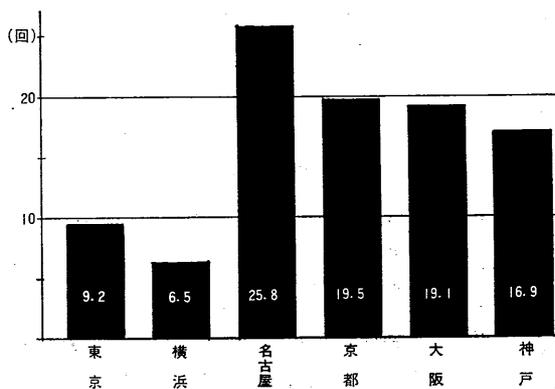
上大岡、京浜鶴見、東横線では横浜、日吉、桜木町、相模鉄道では横浜、三ツ境、和田町の順となっている。また、昭和27年を100とした場合、37年においては三ツ境（相模鉄道）が実に542.1とトップを占め、和田町（相模鉄道）の385.2、横浜（相模鉄道）の351.1と相模鉄道各駅が上位を占めており、以下菊名（東横線）330.9、横浜（東横線）320.4、上大岡（京浜急行）316.9となっている。昭和32年の各路線別1日乗客数の推移は、市営バス207.8、相模鉄道180.5、東横線174.6、京浜急行142.7となり、いずれも1.5倍から2倍前後に上昇している。人口の増加が、鉄道沿線住宅地の開発によって郊外地へと市民の足はのびてゆく結果、近郊各鉄道乗客数の増加となって現われてくる。

ここで最も市民の足として利用度の大きい市電と市バスについてのべてみよう。市電・市バスとも横浜市民にとって、なくてはならないものである。

市電・市バスの利用度の推移は、表5-16のとおり、全乗客数を100とした場合、昭和32年では市電利

図5-28

6大都市営電車・バス利用度(1人1カ月当り乗車回数)



用度は72.2%，市バス利用度は27.8%となっており、5年後の37年においては市電54.5%，市バス45.5%とその利用度が接近している。郊外地発展によるバス利用者の増加が、旧市街地を走る市電利用者に、ぐんぐん迫りつつある現状が、はっきりとわかる。さらにこれは、通勤、通学の定期利用者をみれば、市電の場合7.6%減に対して市バスは5.2%増となっており、いかに市民の足がバスに多く移ったかがうかがわれよう。ここで昭和36年度に市民1人が1年間にどの位市電・市バスを利用したかを計算すると、1人1年間に78回となり、1ヵ月に約6回、すなわち5日に1回は乗車するということになる。横浜市民は1人5日間に1度は市電か市バスに乗り、1日に1.4世帯、すなわち家の中の誰かが必ず1日に1回は乗っていることになる。ところが、横浜市民の市電・市バス利用度は、6大都市中最低である(図5-28)。名古屋においては309.7回、すなわち、休日を除いて市民が必ず1日に1回は乗車し、また1世帯のうち3人は必ず乗っていることになる。横浜市民の市電・市バスの利用度が他の5大都市に比べて低位にあることは、市内私鉄バスの発展

ぶりと、市街地乗り入れが一つの原因となっている。

しかし、横浜市における人口の動きに、そのおもな原因がうかがわれる。すなわち、他の5大都市とは逆に、昼間人口が夜間人口を下回っている現状は、マンモス都市東京を控へて通勤、通学者の足は朝には東京へと奪われてゆき、夕には東京から家庭へと帰ってくる。これは市内の交通機関がもつ大きな特徴であり、市内各家庭から職場への片道輸送となっている実状であり、昼間の利用者はすくない。ここから市営交通の赤字財政をも生ずる原因がある。根本的な都市交通対策の必要を感じる。

・河川とその汚れ 元来ミナトとして発展してきた横浜は、埋立による商業地帯の形成という歴史的事実があり、大岡川、帷子川など市街地河川は掘割川の傾向が強い。しかし、一面では河川の上流部に一部工業地帯を形成している事実をみれば、やはり河川が市民生活の上にある程度の役割をもっていたということは否定できない。数年前迄は水運的な役割をも大きくもっていた河川も、陸上輸送発展の前には完全にその姿を消し、産業上の重要性が失なわれてきている。

表5-16 市電・市バス利用度の推移

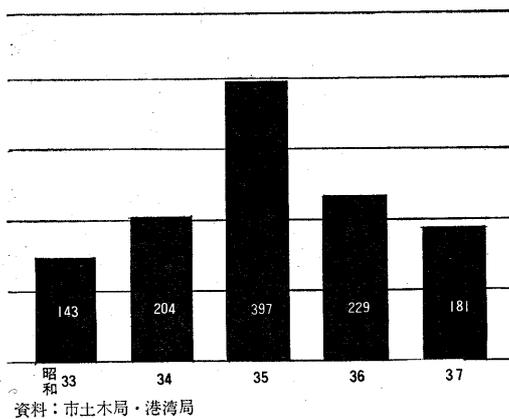
(単位%)

年次	総数		市電			市バス		
	総数	万人	総数	定期外	定期	総数	定期外	定期
昭和32年	15,605	100	72.2	41.8	30.4	27.8	18.4	9.4
33年	16,083	100	71.9	43.3	28.6	28.1	20.2	7.9
34年	16,664	100	67.4	41.1	26.3	32.6	20.8	11.8
35年	17,584	100	63.3	38.3	25.0	36.7	23.7	13.0
36年	19,107	100	58.9	36.2	22.7	41.1	27.5	13.6
37年	20,052	100	54.5	31.7	22.8	45.5	30.9	14.6

資料：市統計書

市内の河川は、河川水系各派流を含めて、実に 213 本、総延長44万 8 千 738 米となっている。このうち建設省及び神奈川県維持管理による河川法適用河川は鶴見川を主流とする 4 河川、2万 4 千 770 米、市が管理する準用河川32、延長10万 3 千 528 米でその他普通河川177本、32万 2 千 940 米となっている。これら河川のもつ役割は郊外地（農業地帯）におけるものが大部分であり、市街地においてはむしろ不用化されている現状であろう。とくに市街地における河川のよごれは、市民にとって不快を与えるばかりではなく、心ない市民のごみ捨場、汚物処理場と化すおそれもある。下水道の整備、しゅんせつ等による河川の浄化は是非必要であるが、下水道については前項でふれたので、ここでは河川のしゅんせつ状況のみをみてみよう。河川のしゅんせつは、最近あちこちでみられており、その実績は、図 5-29 のとおりである。河川しゅんせつ 4 ヶ年事業（昭和33～36年）も終り、新しい計画で再びスタートをしたが、一向に清潔な河川とならないのは、やはり郊外地帯の宅地造成などによる大規模な山林の

図 5-29 河川、運河しゅんせつ年度別実績（単位 千m<sup>3</sup>）



切りくずしが、雨によって河川へ流出し、土砂となって、これら河川に堆積することが原因となっている。

いくら掘れどもきれいにならずという珍現象が生じていることは全く皮肉である。河川にとってもう一つの大きな問題は、大雨による氾らんである。洪水危険区域については、さきに下水道の項でのべたとおりであるが、これを防ぐには護岸、堤防の修繕と、河川改修による方法があろう。昭和32年度からの修理、改修による護岸は年々増加し、災害復旧も含めて 3 万 6 千 881 米に及んでいる。しかし、ひとたび大雨洪水ができれば、その災害復旧事業は 2～3 年かかる現状である。

### ⑤ ミナトとその施設

・移りゆくミナトの性格 横浜といえば誰もがすぐミナトを思いうかべる。ミナトとして発展した横浜市は文字どおり、ミナトと共に生き、その歴史をきづいてきたといえよう。日本の表玄関としてその実績は大いに評価しうるものである。これまで商業貿易港としてはなばなく飛躍したミナトが、いま再び、昔日をしのぐ地位になり得るかどうか。時代の流れはこれら

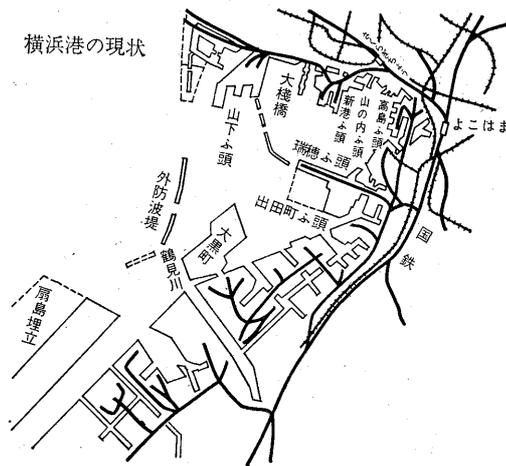
表 5-17 外国船舶乗降人員の推移

種別	昭和11年	25年	30年	35年	36年	37年
乗船	16,176 100.0	8,189 50.6	14,607 90.3	21,347 131.9	20,893 129.2	20,575 127.2
降船	23,445 100.0	10,711 45.7	11,891 50.7	17,256 73.6	17,671 75.4	18,747 79.9
計	39,631 100.0	18,900 47.7	26,498 66.8	38,603 97.4	38,564 97.3	39,322 99.2

注：昭和11年は戦前の最高  
資料：市統計書

を容赦なく押し流してゆく。表5—17は外国船舶乗降人員の推移を示したものであるが、戦前の最高である昭和11年と最近における乗降人員を比較したものである。これでもわかるように観光船は再び増加し、ミナトに明るい姿を投げかけているようであるが、生活の近代化とスピード化は航空機の発達によって、今後この増加が高まるとは誰が保障しようか。乗降人員は戦後20年近くを経た今日においても、戦前の水準に達していない。いまや、ミナトは大きく変化している。すなわち、従来の商業貿易港から工業港へと一大転換を余儀なくされているのである。貿易の自由化と日本経済の発展によって最近横浜港始まって以来の滞船、滞貨現象が起ったといわれている。これはとりもなおさず、出入船をさばく港湾諸施設が、出入船の大型化及び貨物量の増加を、円滑に処理できないまま放置されていることをものがたる。それでは一体、ミナトの施設はどうなっているのだろうか。その現状をのべてみよう。

図 5-30



・ミナトの現状 図5—30は現在の横浜港を図示したものであり、これを眺めながらミナトの施設についてふれてみたい。

ミナトは横浜、鶴見の2航路からなり、航路標識としての灯台、灯浮標及び灯柱は、3.5カイリから14カイリの光達距離をもっているものが28カ所ある。ミナトの施設で最も代表的なけい船岸をみると公共用と専用とに分れ、公共用のものとしては大磯橋ふ頭をはじめとして新港、瑞穂（接收中）、高島、出田町、山の内、山下の計7ふ頭総延長6千252米、38パーズ、水深6.0～11.6米、2千トンから4万5千トンまでの船舶がけい船可能である。その他専用ふ頭としてシェル石油栈橋をはじめとして33ふ頭、水深2.0～12.6米、接岸能力500トン～4万トンであり、おもに石油、石炭、セメント機械器具その他の荷役専用ふ頭として使用している。船舶の安全と荷役の円滑化を進めるための防波堤、波除堤は東水堤をはじめ13カ所、外防波堤3千114米を最長としてこれら総延長8千897米がコンクリート塊によって設備されている。

つぎに小型けい船岸(物堤場)は大型船舶の誘導や、湾内連絡、荷役運搬等に必要の小型船の岸壁として新山下、海岸通、高島町、鶴見の各方面に市経営のもの84、民間経営のもの80、計164カ所あり、総延長は1万7千424米に及んでいる。荷役関係に大きな比重を占める上屋および倉庫は、公営上屋29棟、私営上屋66棟、私営倉庫329棟(営業用)、116棟(専用)、計540棟でこれら上屋、倉庫の総面積は56万5千935平方米となっている。

造船ならびに修繕所についてみると、三菱日本重工



表5-18 根岸湾埋立地への進出会社の概要

会社名	面積	主要設備・生産品目	係船設備能力	備考
日本石油精製(株)	1,190,000m <sup>2</sup> (約36万坪)	石油精製工場(日産200,000バレル) ガソリン, 灯油, 軽油, 重油, LPG等	最大 トン 100,000	一部操業中
昭和電工(株)	392,066m <sup>2</sup> (約11万8千坪)	石油化学工場 合成樹脂, 合成繊維原料, 有機化学製品	20,000	建設工事準備中
東京ガス(株)	214,876m <sup>2</sup> (約6万5千坪)	都市ガス工場 都市ガス, エチレン, ベンゾール, タール等	40,000	
東京電力(株)	307,438m <sup>2</sup> (約9万3千坪)	火力発電所 出力200万KW級	10,000	
(株)新瀧鉄工所	99,523m <sup>2</sup> (約3万坪)	機械製造工場 石油その他各種化学工業装置及び貯槽機器	—	操業中
日清製油(株)	198,348m <sup>2</sup> (約6万坪)	植物油脂製造工場 10万トン穀物サイロ 食用及び工業用油脂, 飼料加工食品等	20,000	一部操業中
石川島播磨重工業(株)	783,307m <sup>2</sup> (約23万7千坪)	機械製造工場 圧延機, プレス, 射出成型機等 造船工場 15万トン級船舶の建造修理	1,000	建設工事中
東京芝浦電気(株)	634,920m <sup>2</sup> (約19万2千坪)	電気機器製造工場 変圧器, その他高圧電気機器	20,000	建設工事準備中
計	3,820,478m <sup>2</sup> (約115万5千坪)	—	—	—

出が決定している主な会社は、日本石油、昭和電工、東京ガス、東京電力、新瀧鉄工所、日清製油、石川島播磨重工業、東京芝浦電気の8社で、これら重工業を主体とするわが国屈指の大工場が一大工業地帯を形成している。総生産額年間3千億円、原材料、製品などの輸送量1千500万トン、従業員3万人をもって活動する。また、国鉄根岸線は根岸・磯子の両駅を新設し、産業道路の開設と、工業用水の供給によって一大工業地帯を生み出すことになる。(表5-18)

第3は本牧岬沖埋立による本牧関連産業地帯の造成である。総面積1百2万9千坪はまさに横浜市にとって、一大転換期の到来といえることができる。この埋立地は日本石油化学の20万2千坪をはじめとして日本石

油精製、日産自動車、三菱横浜ドックの4社進出が決定し(47万3千坪)、公共用地15万4千坪、ヤード用地1万5千坪、緑地帯3万4千坪、雑公共用地1万3千坪のほか、33万9千坪が未定地となっている。やがてこれらの関連産業用地が完成し、根岸湾工業地帯とともに、一大工業地帯を形成すれば、横浜市の地図は大きくぬりかえられるであろう。

## ⑨ 公害と災害

「私たちの住んでいる街は工場街の真中で、毎日毎夜ばい煙に苦しんで居ります。お母さんなぞは洗たく物にとっても苦勞しております。でんき掃除器の中は、そうじしたあとはキラッと光った金属の粉や石たんの灰などがあり、たたみがいかによごれているか判ります。」(鶴見区・学生 13才 男)

=市長への手紙から=

• おびやかされる市民生活 私たちの生活の安全は常にいたるところでおびやかされている。一步外へ出れば自動車かとびかかってくるし、家の中まで自動車のご訪問下さるご時世である。雨が降れば浸水とがけ崩れの危険の心配をしなくてはならない。工場からでる煙や自動車の排気ガスで、知らず知らずのうちに健康がそこなわれていく。このようにちょっと考えただけでも、身の毛のよだつような環境のなかで私たちは暮していることになる。

しかし、これがさらに問題になるのは、これらの危険がどうしても避けられないものでなく、人々の責任ある行動や、一定の施設を設けたりすることによってこれを防ぐことが可能であるにもかかわらず、都市共通の問題として年々その危険の度が深まっているところにある。そしてこの現象は横浜においても決して例外ではない。この問題を解決するためには、車を運転する人々が注意し、工場が除塵装置をつければよいのであるが、根本的には、道路、下水などの整備を含めて都市計画という大きな問題を含んでいる。

ここではこのように生命や財産に危害を及ぼし、生活を妨害する、もろもろのものについてみてみよう。

• 公害とは 公害についての定義は、さまざまあるが、ふつうは「特定または不特定多数の原因によって、不特定多数の人が迷惑または損害をうけること」という、ちょっとわかりにくい定義が下されている。つまり一部の人々の権利の乱用により、間接的に個人の生活が妨害されることである。

たとえば、工場からでる煙が洗たく物を汚したり、ぜんそくをおこしたりすることはそのもっとも良い例である。煙突がたくさん立ち並ぶ工場地帯があるときには、その被害はさらに大きなものとなり、どの煙突からでた煙で病気になったのか、洗たく物を汚したのかは、全くわからず、その苦情のもっていきようもない。工場の煙突からとは限らないが、暖房用の煙突からの煙、自動車の排気ガスなどすべての煙はスモッグの大きな原因となり、交通をまひさせ呼吸器系の病人をふやす。現在では、スモッグは、ロンドンだけの現象ではなく、いまや、日本の大都市の共通の現象となってしまった。

横浜も四日市や東京ほど空気は汚れていないが、工場が集っている鶴見の空はいつもどんよりと曇り、あるいは異様な臭気すら漂うこともある。また「横浜ゼンソク」が騒れたのは、今日のように大気汚染が問題となる大分前のことである。そして、この煙による害は、除塵装置を煙突につけることにより、少なくとも「チリ」の害だけはとり除けるのであり、ばい煙規制法の実施により、大幅に改善が期待される。したがって現在は、「チリ」よりも重油を燃料とすることによる亜硫酸ガス、自動車の排気ガス中に含まれる一酸化炭素など有毒ガスの心配の方が大きくなっている。と

いうのは、これら有毒ガスをとり除く有効な装置が、いまだ未開拓だからである。

その外、工場からのきたない水は、川を死の川としてしまっている。もっとも、横浜の川が汚いのは、下水道が完備されていないため、汚水は、工場排水を含めすべて川に放流されるせいもある。これも公害の一つである。このほかに騒音などは生活に対する妨害として大きな地位を占める。

しかし、このような公害が、生活に対する侵害であるとして問題となってきたのは、ここ数年のことである。かえって、往年は「煙の都」だの「7色の煙」といわれ、煙の多いことがその都市の繁栄を示すかのように誇らしげに語られた時代もあった。けれども、現在とその時代とでは、その公害の与える規模においても、質においてもまったく違ってきている。

神奈川県事業場公害防止条例はこのような事態にあたって作られたもので、工場公害を規制するため、昭和27年に施行された。そして、現在ではザル法といわれながらも「ばい煙防止法」など公害規制立法が整備されつつある。

**・苦情の78%は工場公害** 公害は、住民からの苦情としてまず現れる。まず横浜の公害の状況をみてみよう。昭和37年の苦情陳情の件数からみると、表5-19

のとおりで、県条例該当のもの、すなわち一般にいう工場公害が94件で全発生件数の78%を占める。公害の種類別では騒音がもっとも多く、45%を占め、悪臭37%、ばい煙18%とつづいている。しかし、県条例該当外のものだけをみると悪臭（畜舎等によるもの）が33%を占め、次いで風呂屋などの煙突からのばい煙が22%となり、この両者だけで過半数を占める。

つぎに、地域別の発生状況をみると工場地帯をもつ鶴見区が全体の4分の1に当たる発生件数をもちトップであり、そのほとんどが工場公害であることは注目値する。なお、これは神奈川、南の両区でも同ような傾向がみられる。県条例該当外の問題発生が西、保土ヶ谷両区に多いのは、西区では浴場などのばい煙、保土ヶ谷区では畜舎等の悪臭が問題化されているためである。

**・住宅地に多い公害問題** なお、用途地域別の発生状況を示したものが表5-20であるが、生活の場、休息の場である住居地域に騒音の苦情が多く半数を占めている。騒音は、その根本的な防止方法がむずかしいが、ある程度距離があれば問題にならないことからみて、その根本の解決策は、住居と工場をはなして建てるという都市計画上の問題におちつく。しかし、このことは、騒音に限ったことでなく、他の公害でも同じ

表5-19 公害問題発生件数 (昭和37年)

(単位 件)

区 分	騒音	振動	廃液	ばい煙	ガス	粉じん	悪臭	その他	計
県条例該当のもの	42 (31)	6 (6)	3 (7)	16 (6)	4 (—)	4 (5)	19 (4)	— (—)	94 (59)
県条例該当外のもの	3 (1)	— (1)	3 (1)	6 (—)	1 (—)	1 (2)	9 (5)	5 (1)	27 (11)
計	45 (32)	6 (7)	6 (8)	22 (6)	5 (—)	5 (7)	28 (9)	5 (1)	121 (70)

資料：市衛生局「大気汚染調査と公害問題処理状況」第3報  
(注) ( )内は、前年からの未解決件数

ことである。

●減るばい煙とふえる亜硫酸ガス つぎに本市の公害の状況を示すと、この方面の科学的な調査は未だその緒についたばかりである。

大気汚染の状況については、32年より最も基礎的調査である降下ばい塵量について調査されており、比較的数据がそろっている。図5-32は、降下ばい塵量及び二酸化鉛法による亜硫酸ガス量の推移を示したものである。大体の傾向としては他都市でも同様であるように降下ばい塵量は減少しており、亜硫酸ガス量は増加している。これは、石炭から石油へ燃料源が移ってきているためと推察されている。また地域別には当然のことながら工場地域の汚染は相当大きく、降下ばい塵量は最高1平方キロ当たり1カ月24.7t（全市の各測定点年間平均が11.0t）であり、亜硫酸ガス量も工業地域に多い。他都市にくらべると東京や川崎などよりはまだ良いとはいえるものの、汚染をうけていない地域のばい塵量が6tであるから、横浜も大分空気がよごれている。なお、新しい汚染の問題として亜硫酸ガスによる汚染と、自動車の排気ガスによる汚染があ

り、そのいずれも、除去装置に多額の経費（自動車の排気ガスのアフターバーナーは40～50万円する）を要するため、その抜本的な対策が必要とされている。

大気汚染について昭和37年より「ばい煙規制法」が制定され、横浜でも270の施設が対象となっている。この法律により、これら施設の管理者は、ばい煙や亜硫酸ガスをださないように管理し、防除施設をつけなければならない。一部の企業ではすでに除塵装置がつけられ、鶴見の赤い煙などは姿を消したが、中・小

図5-32 大気汚染の状況

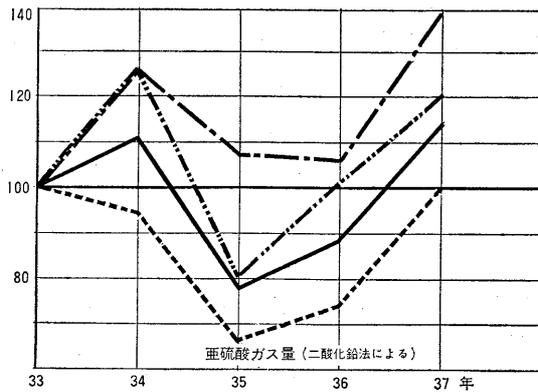
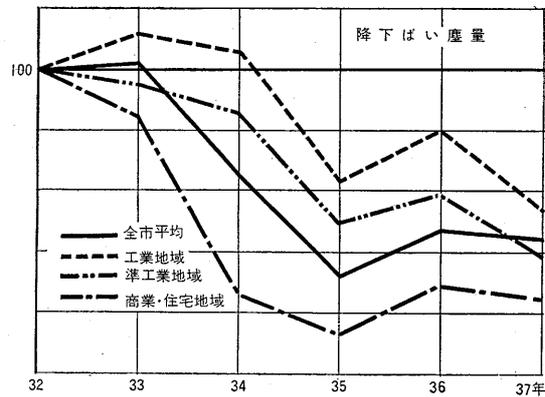


表5-20 用途地域・種類別発生件数（県条例該当のもの）

昭和36年6月から昭和37年12月まで

区分	騒音	振動	廃液	ばい煙	ガス	粉じん	悪臭	計
住宅	52	10	5	11	—	6	17	101
商業	20	5	1	5	—	3	3	37
準工業	22	1	2	10	1	4	4	44
工業	2	—	—	4	3	4	4	17
無指定	—	—	2	—	—	—	1	3
計	(47.5)	(7.9)	(5.0)	(14.9)	(2.0)	(8.4)	(14.4)	(100.0%)

資料：市衛生局 大気汚染調査と公害問題処理状況(第3報)

資料：市衛生局 大気汚染調査と公害問題処理状況

企業では費用がかかるため、工場からの煙がなくなるには相当時間がかかりそうである。

●うるさい交通騒音ときたない川 騒音については継続的な調査はされていないが、苦情件数のトップを占める問題でもあり決してないがしろにはできない。騒音は、その防止設備（防音壁等）よりもその発生源を遠ざけることが根本の解決策である。したがって住宅地域内にある工場の騒音の根本的な解決は完全な都市計画の実施をまたなければならない。なお、工場騒音に次いで問題となるのが自動車、電車、飛行機などによる交通騒音である。38年5月と8月の調査では桜木町駅前最高100ホン、平均80ホンの騒音が記録されている。100ホンの騒音とは電車がとのおる時のガード下の騒音量であり、かなりの騒音である。

河川等の公共水域の水質は、工場排水や都市汚水によっていちじるしく汚染されている。大岡川で泳いだり魚をとったなどということはすでに遠い昔のこととなってしまった。表5-21は市内主要3河川（鶴見川、帷子川、大岡川）についての水質試験の結果である。

表5-21 市内河川汚染状況

水系名	採水地点	P.H	D.O	B.O.D	C.O.D	アンモニア性窒素	一般細菌数	大腸菌群	備考
			p.p.m	p.p.m	p.p.m	p.p.m	個/cc×10 <sup>3</sup>	個/cc×10 <sup>2</sup>	
大岡川	青木橋	7.2	0.59	67.9	18.1	4.7	90.0	—	採水時期 昭和36年4月満潮時 " "
	根岸橋	7.3	0.59	9.4	11.7	1.9	68.0	160.0	
	花園橋	7.1	0.30	12.4	13.3	3.0	85.0	160.0	
帷子川	天王町	6.2	6.84	12.2	2.9	4.9	4.5	7.9	"
	岡野橋	6.8	1.14	109.6	28.5	2.6	300.0	35.0	"
鶴見川	森永橋	7.1	5.49	5.0	2.8	1.8	2.1	7.0	"
	汐見橋	8.0	6.10	2.8	6.9	1.0	1.6	4.6	"

資料：市土木局中部下水処理場

るが、これによると汚染度の著しいのは、工場地帯を流れる帷子川で、次に大岡川、水量の比較的豊富な鶴見川の順になっている。

●交通事故は1日280件 昭和37年には、横浜市内で1万332件の交通事故が発生している。これは、神奈川県下の交通事故の約半数にあたり、毎日280件の事故が発生し、1人弱の死者と16人のけが人がでることになる。このような悲惨な交通事故は、昨年度との対比では減っているが、全般の傾向として自動車台数の増加とともにふえてきている（表5-22）。

これを6大都市の状況を比較してみると、表5-23に示されるとおり、事故発生件数は最も少なく、また登録自動車台数1車当りの事故発生件数も名古屋市について少ない。しかし事故千件当りの死者数を見ると逆に24.5人と最高の数値を示している。これは、本市が東京へ集中する自動車と、東京から江の島、伊豆、箱根等の観光地帯へ出かける車の通過地であり、スピードの出しすぎや無理な追い越しによって事故が大きくなるためとみられる。

・増大する自動車事故 事故の原因は、そのほとんどが自動車によるもので全体の97%を占め、歩行者が原因となるものは、全体の1%強にすぎない。自動車が原因となる事故順位をあげると、徐行違反、わき見操縦、車間距離違反、追越不適當、めいてい、優先通行違反、右折・左折不適當の順となっており、これだけで全体の66%を占める。

なお、全体の事故の約1割弱は、幼児、児童の事故であり、25人の死者と84人の傷者をだしている。原因別には、車の直前・直後横断、幼児の一人歩き、自転

車乗り、路上遊びぎなどであるが、幼児、児童の無過失によるものが約40%もある。

・年間7億円が灰になった 昭和37年中の横浜の火災発生件数は、1千249件（1日平均3.4件）で約7億円の財産が灰になった。この火災は、表5-24に示めされるとおり年々増えている。前年とくらべると発生件数では62件の増加であるが、損害額では約3億円と81%も大巾に増えている。さらに恐るべきことは、1万人当りの発生件数で示される出火率が人口の増加を上回って、年々高くなっていることである。

表5-22 交通事故の推移

年次	区分	自動車台数	事故件数	死者	傷者	物的損害
		台	件	人	人	千円
昭和29年		23,297 (100.0)	1,986 (100.0)	132 (100.0)	1,367 (100.0)	42,392
30年		24,654 (105.8)	2,327 (117.2)	115 (87.1)	1,526 (111.6)	48,826
31年		28,626 (122.9)	7,594 (382.4)	125 (94.7)	3,890 (284.5)	54,269
32年		33,634 (144.4)	8,145 (410.1)	149 (112.9)	4,533 (331.6)	129,279
33年		36,076 (154.9)	8,419 (423.9)	185 (140.2)	5,052 (369.6)	147,744
34年		42,320 (181.7)	7,895 (397.5)	188 (142.2)	5,196 (380.1)	159,548
35年		51,954 (223.0)	9,545 (480.6)	251 (180.2)	5,852 (428.1)	226,079
36年		64,294 (275.9)	10,606 (534.0)	260 (196.9)	6,166 (451.1)	307,570
37年		82,097 (352.4)	10,332 (520.2)	207 (156.8)	5,877 (429.9)	...

資料：市統計書

注：( )内は、昭和29年を100とした指数

表5-23 自動車数及び事故発生件数の比較 (昭和36年)

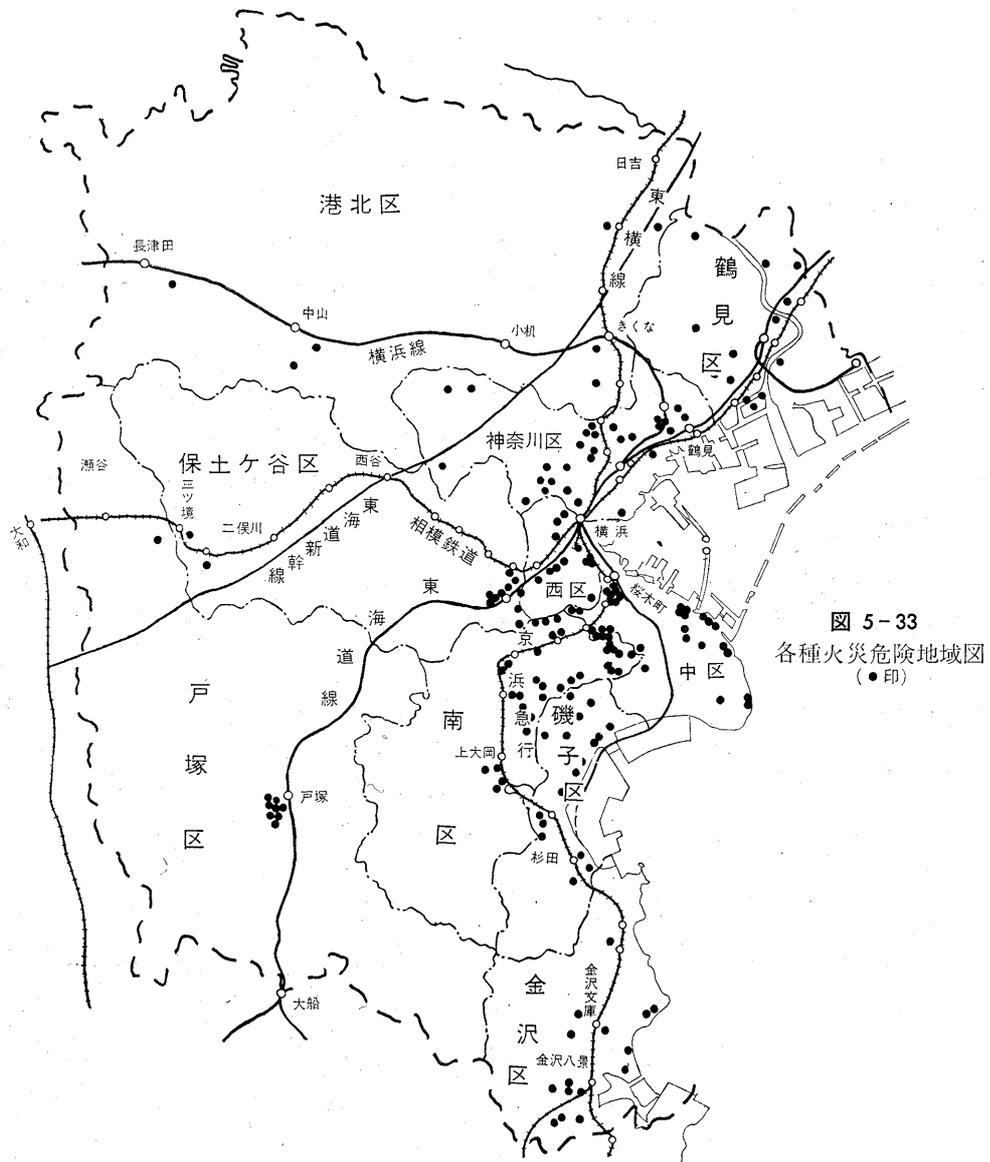
都市別	自動車総数	事故発生件数	死者	傷者	1車当り死者数	1車当り事故数
	台	件	人	人	千件当り	千件当り
東京都(23区)	750,557	126,002	972	52,295	0.17	7.7
横浜市	82,097	10,606	260	6,166	0.13	24.5
名古屋市	158,641	16,629	339	12,102	0.10	20.4
京都市	80,191	22,022	171	10,966	0.27	7.8
大阪市	254,380	46,944	532	18,364	0.18	11.3
神戸市	67,817	15,091	201	7,018	0.22	13.3

資料：大都市比較統計年表(昭和36年)

表5-24 火災件数の推移

年	区分	火災件数	建物焼失面積	損害額
		件	m <sup>2</sup>	百万円
昭和33年		933	28,549	326
34年		868	36,144	494
35年		1,038	20,783	355
36年		1,187	25,081	384
37年		1,249	31,947	696

資料：市消防局 消防年鑑



この火災の状況を6大都市との比較でみると、火災発生件数では中位にあるが、出火率、建物火災1件当りの焼失面積、1件当り損害額のいずれをとっても、決して低い方ではない(表5-25)。

●火災の原因の95%は失火 火災を発生原因別にみると、天災、放火などの不可抗力によるものは、全体の僅か5%にすぎず、他は過失によるものである。この原因別では、たばこの不始末 204、火遊び 161、マ

ッチ46で、半分近くの43%を占め、毎年、この傾向が変らないことは、ちょっとした注意で大事な財産や生命の安全が保たれることを意味している。なお、最近では、石油ストーブの普及により、その軽卒な取扱いのため大事にいたる例が多くなっており、昭和37年では63件と前年にくらべ約3倍の増加を示している。

●横浜市の消防力 火災が発生した場合、これを最小限の焼失面積でくいとめ、他の建物への延焼をどう

しても避けなければならない。一般に消防署で火災の覚知を受け、出動命令後20~40秒で出動できる体制にある。そして放水までの時間は短かければ短いほどよい。しかし、市内に45カ所設置されている消防署及びその出張所から現場までの到達時間は、地域によって大きな差がある。西、中、磯子の各区では、4分以内に到着できる火災件数は60~80%であるのに反し、港北、戸塚の両区ではわずかに20~25%すぎない。まして、港北区では8分以上の遠距離に発生する火災が全火災件数の54%にもたつする。

地域別の火災の状況をみると、発生件数では、南区の190件を最高に、中区、鶴見区の順で、磯子区が最低で68件である。出火率では、中区が13.6と最高であり、南、金沢、西の各区が、これにつづく、最低は鶴見、神奈川の両区で6.7である。しかし、鶴見、神奈川の両区は、1件当りの焼失面積、延焼率(20%)はいずれも大きく、建物の密集、水利施設の不備が原因しているものと思われる。

・浸水とがけ崩れ 横浜市は、地形的に丘陵地が多く大きな河川がないため大きな洪水の危険は少ない。

しかし、昭和36年6月の集中豪雨のときにみられるとおり、広範囲に大きな被害をうけたこともあり、また伊勢湾台風級の高潮があれば、市内の中心地は殆んど水浸しになることだろう。また排水設備が完備されないため、ちょっとした降雨でも、浸水する地域は数多い。また、丘陵地が多いためがけ崩れの危険は、安易な宅地造成ブームと相まってその件数は少なくない。その概況を追ってみよう。区別にみると帷子川水系をもつ保土ヶ谷区、港北および戸塚区に多く、浸水家屋数でみると、保土ヶ谷区675棟、戸塚区320棟、港北区197棟となっている。またがけ崩れは昭和37年中に73件発生しており、これによる被害は、死者1名、傷者2名、被害建物棟数は、住宅、非住家あわせて34棟となっており、そのうちのほとんどが水害時と同時に発生している。(図5-34)

#### ⑩ 都市づくり

・総合的な都市づくりの必要性 快適な市民生活を保障するものは、生活環境諸施設の整備が先決である。それには横浜市発展に応じた総合的な都市計画がなければならない。

表5-25 6大都市の火災の状況 (昭和37年)

区分 都市名	火災件数				焼失面積 (建物)		損害額 (建物, 内容物)	
	総数	建物火災	建物以外の火災	1万人当り発生件数	面積 m <sup>2</sup>	1件当り焼失面積 m <sup>2</sup>	額 百万円	1件当り損害額 万円
横浜市	1,249	693	556	8.4	31,947	46.1	664	95
東京都(23区)	7,797	4,866	2,931	9.4	139,811	28.7	5,383	110
大阪市	2,748	1,977	771	9.1	93,809	47.5	1,267	64
京都市	379	278	101	2.9	5,402	19.4	265	95
名古屋市	1,251	693	558	7.8	23,840	34.4	261	37
神戸市	958	597	379	8.6	24,657	41.3	308	51

資料：市消防局 消防年鑑

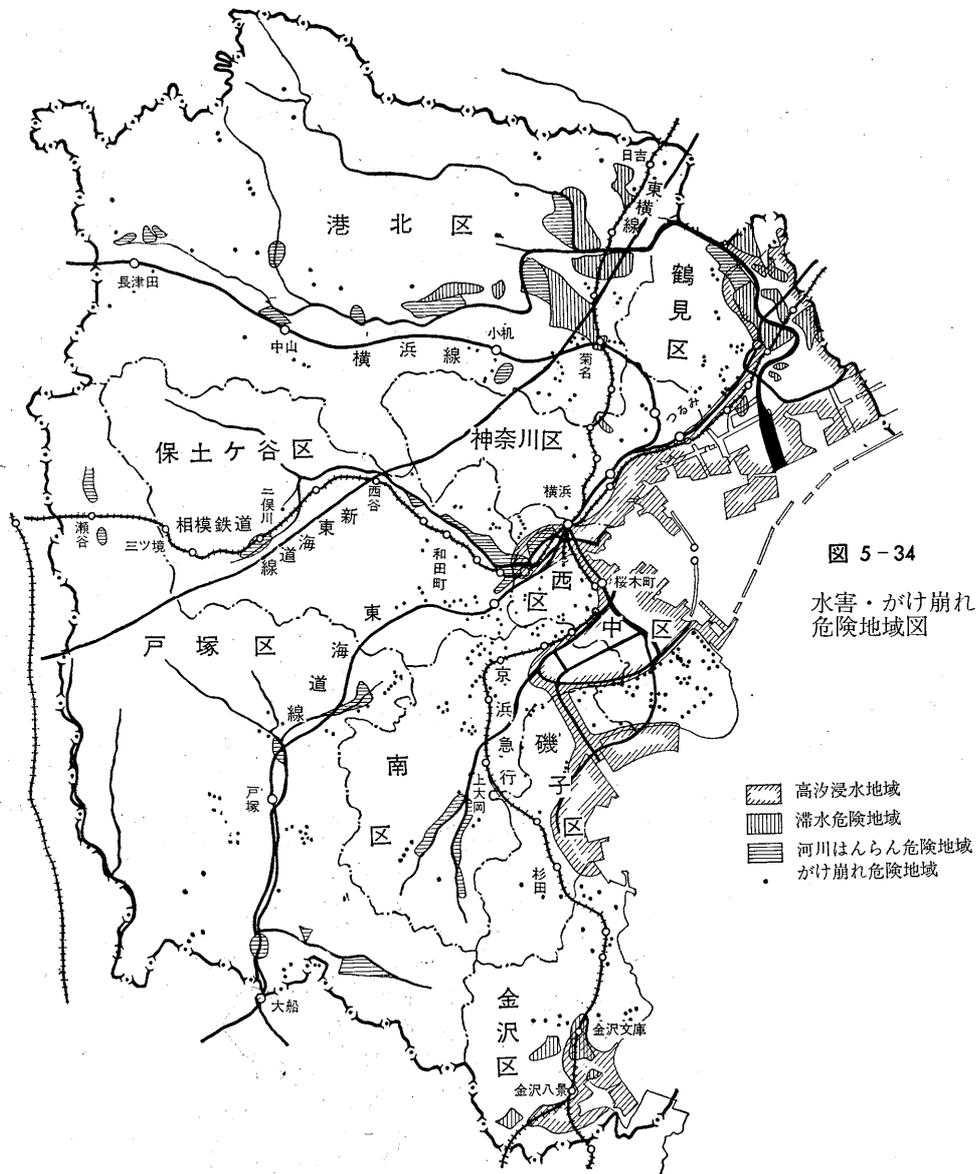


図 5-34  
水害・がけ崩れ  
危険地域区

- 高汐浸水地域
- 滞水危険地域
- 河川はんらん危険地域
- がけ崩れ危険地域

用途地域の指定は、土地及び建物に一定の制限を加え、都市の雑然とした発展を阻止するため、複雑な市街地をその目的によって、工業、商業、住居などの地域を設定して、住民の福祉と、生活向上のために役立たせている。その他、防火地帯、風致地区を設定して、市街地を火災から守り、ミドリの保全につとめている。

• 臨海と内陸の連絡街路の重要性      日本経済の急速

な発展と産業基盤強化のため、コミュニケーションの増大、資材、製品などの輸送のスピード化は必然的に道路の需要を増大させている。これに対処するため、すでに都市計画街路として放射線12、環状線5および連絡線56、計73路線を決定している。これらの幅員は11米から52米であり、延長463 ㌾に及んでいる。

横浜市の道路は、1級国道、2級国道、主要地方道(県・市)、県道、市道とに別れているが、1級国道1



料、製品の量は増加の一途をたどり、これら連絡道路の必要性が充分にうかがわれる。したがって、これをどこで、どう結ぶかが問題であり、目下検討中であるが、幹線道路との関連は横浜市都市計画街路を決定づける重要な要素となるであろう。

・区画整理は進んでいるか 現在、横浜市においては、都市計画に必要道路、広場などを確保し立体交差、公園緑地、区画整理、水利施設、下水道、排水施設、住宅経営などの区域を設定して新しい町づくりを着々と建設しつつある。

これら生活環境諸施設のうち、公共的資産ともいう

表5-26 区画整理の前と後(大口第2工区)

種目別		施行前		施行後	
		地積	割合	地積	割合
公共用地	道路	8,549.82	13.22	18,971.59	29.32
	公園	—	—	3,231.00	4.99
	広場	—	—	604.00	0.93
	水路	610.69	0.94	292.05	0.46
	計	9,160.51	14.16	23,098.64	35.70
宅地	民田	608.00	0.94	—	—
	畑	2,350.00	3.64	—	—
	宅地	49,496.52	76.50	41,154.30	63.61
	山林	632.00	0.98	—	—
	小計	53,086.52	82.05	41,154.30	63.61
	地方公共団体所有	821.91	1.27	435.24	0.67
計	53,908.43	83.32	41,589.54	64.28	
地	国有財産	—	—	—	—
	公用財産	198.98	0.31	—	—
	普通財産	248.25	0.38	10.00	0.02
計	447.23	0.69	10.00	0.02	
合測総	計	63,516.17	98.17	64,698.18	100.00
	増	1,182.01	1.83	—	—
	計	64,698.18	100.00	64,698.18	100.00

資料：市計画局

べき、道路、上下水道、公園広場などが、一つの地域として、総合的に整備されるために、これまで横浜市においては、法律にもとづいて土地区画整理事業を実施している。

もちろん、これとても横浜全域全体の上立った都市計画と断定することはできないが、少なくとも部分的には一地域としての生活環境施設が整備されたことは事実であり、区画整理の実施前と後における、これら諸施設の市民に与える影響は大きい。戦災復興事業としてはじめられてきたこれらの事業は、戦災関連、接収解除跡整備、都市改造など新市街地造成等の諸事業としていま実施中である。調査、土地利用、街路、公園、上下水道、移転(建物、墓地、電柱)移設、河川水路、土地買収、換地、清算、町名地番整理等の諸事業を実施整備している。すでに今日に至るまで藤棚、井土ヶ谷、本牧、反町、平安、汐田の6地区と大口第1第2、の工区、合計9,664坪を終了し、市民は区画整理による施設改善の姿に目を見張っている。

表5-26は大口第2工区における区画整理前後の対照表であるが、これによってもわかるように道路、公園などの公共用地が14.2%から35.7%に上昇しており、そこには整然とした街並が軒を並べている。このようにして区画整理は、現在、鶴見駅前地区をはじめとして16地区171万坪、組合施行のものとして港北区恩田土地整理組合をはじめ9組合167万8千坪を実施中(図5-36)である。なお、新規事業として新横浜駅北部地区をはじめ5地区136万3千坪、組合によるもの港北区高田町組合をはじめ8地区155万6千坪が計画されている。

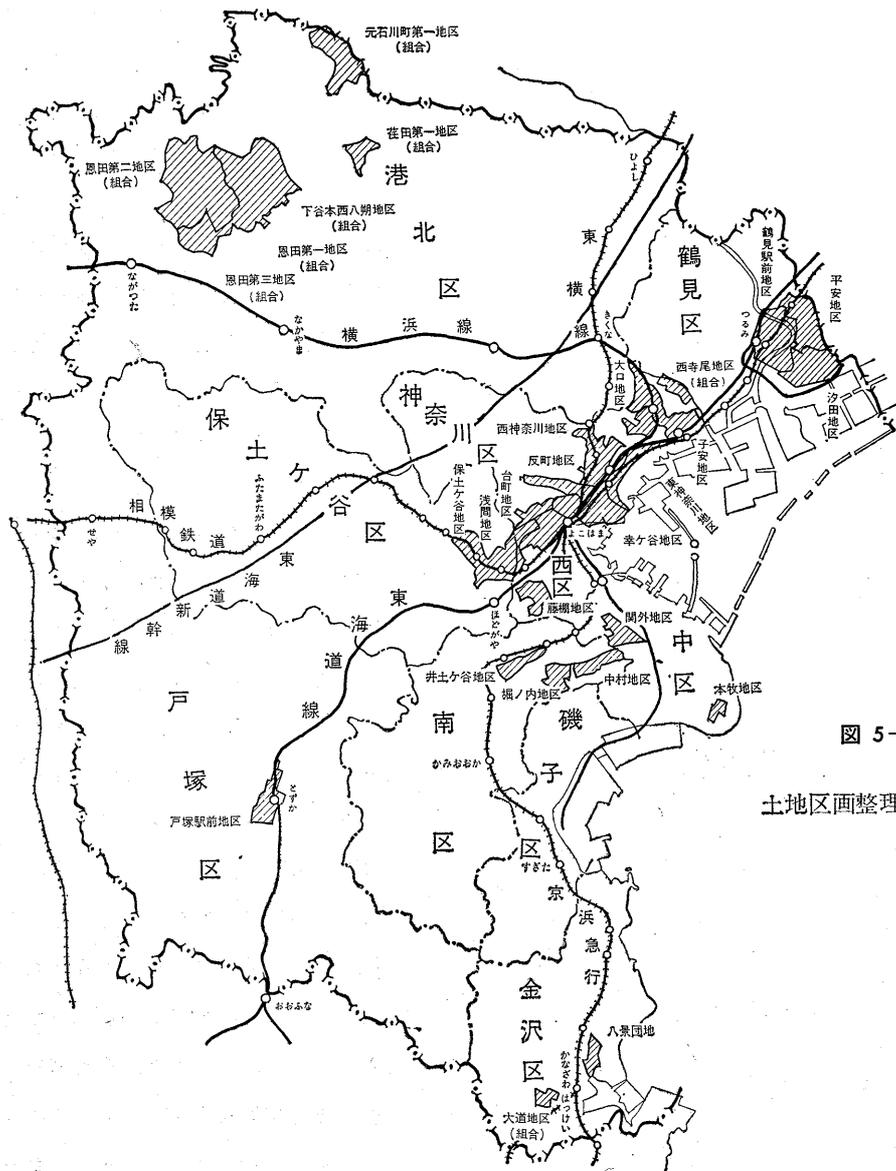


图 5-36

土地区画整理現況図