

# 「横浜と私」を読んで



大堀 末雄  
渡辺 俊輔  
小幡 勝也  
蒔田 啓子  
高島 みち  
荒井由紀子  
小原恵美子  
生井 俊重

大堀 末雄

## <港が見えない丘>

先だって、私の郷里・信州から親戚の者がやって来た。ひとわりあいさつがすむなり、彼はベランダに出て、あたりを見回した。そして、スットン狂な声でこう言った。

「あれえ、港が見えないや!」

彼の顔には、驚きと失望の色がありありとうかがえた。

いや全く、あいすみません。横浜といっても、田園都市線の沿線にあたる、ここ緑区青葉台の高台からは、港は見えないんです。夜霧に外国航路の商船の汽笛がポーッとというわけには参らんのです——という私の弁明<?>に、相手は不満そうにつぶやいたものだった。

「へーえ、港が見えない丘ってわけかね」

わかる、わかる、その気持。私にしてからが、今から4年近く前、昭和42年5月、東京都下の保谷市から引越して来た当座は、ビックリすることばかり多かったんだ。例えば、ある日曜日、近くの農家のへんを散歩しているときだった。中学生ぐらいの男の子が3~4人、田んぼのあぜ道で焚火をしながら、バーベキュー<?>をしているのに出会わした。

「なに焼いてんだ?」

「マムシをつかまえたんだよ。それで焼いて食ってた。うまいよ」

瞬間、私はゲーッと嘔きそうになった。なるほど少年たちの足もとには、むかれたばかりのマムシの皮が毒々しく散乱していた。

顔面蒼白の私に、近くの農家のあるじが、笑いながら話してくれた。

「ここはマムシの産地なんだよ。毎年、5~6月ごろはマムシが荒らっぽくなり、部落のだれかが

噛まれるんだな。そうそう、ことしも青葉台駅前の売店のおかみさんが噛まれて、危うく命拾いした。そんでよ、ここらへんじゃ、5～6月は、子どもに長靴はかせて遊ばせてんだ。あんたんとこも、そうした方がいいよ」

その百姓さんは話好きな男だった。こんな話もしてくれた。

「いま、おたくらの団地が建っている青葉台かいわいは、ついこの間まで物凄いヤブが繁っていなあ。わしは百姓の片手間に猟をやったんだが、そう、ベテランの猟師が、猟犬を連れて、やつと中へ入れる程度だった。そのかわり、マムシとキジとフクロウがいっぱい棲んでいたもんだよ」

なんのことはない、私および私の家族は、“先住民”であるマムシとキジとフクロウを追い出して、ここに住みついたのである。つまり、ホカホカの“新入り”横浜市民なのである。

その私は、最近、横浜市発行の「横浜と私——市民生活白書」を手にした。パラパラ、ページを繰ってみると、どうも通常の白書スタイルのものと感じがちがうようだ。団地暮らしのサラリーマン一家と、たまたまそこへ遊びにきた高校教師という登場人物を設定し、彼らの会話形式で白書をまとめるという手法が、なかなか気がきいている。そしてこの5年間で、横浜市の人口が48万8,000人もふえたのだが「増加率では緑区の78.8%が抜群に高い」なんていう一節も目についた。「東京からあふれた人口が、横浜に流入している」という記述もある。なるほど、なるほど、オレもこの白書の登場人物のひとりというわけなんだな。これだったら、“港の見えない丘”の横浜市民でも興味をもって読めそうぞ。

私はボールペン片手に白書を読み通すことにした。

### <緑区青葉台一丁目>

私の住所は「緑区青葉台一丁目、田園青葉台団地

2の201」である。たしかに、現代は、緑や青葉や田園やが、えらく価値ある時代ではある。というより、その種のそこはかたない自然イメージを伴った固有名詞で、住宅を求める庶民を釣るく?>時代である。事実、自分の住いにそういう名前がついているのは、悪い気がしない。だが、それも程度のものである。こう結構ずくめの文字ばかり重なっていると、何となく相手に心底を見すかされたみたいで、少々、気恥しくさえなって来るのである。そういえば、マンション住いの私の知人がこんなようにボヤいたことがあった。「オレんとこ“シャトー××”て、いうんだけどさ、恥しくて外国人の友だちに手紙も出せやしないよ。豪壮なお城ふうの家かなんか連想されちゃうからね。よもや、2DKの“お城”だとはだれも思ってくれないよ」

ちょっと、その当惑に似たものを、私も感ずるのである。ところが、白書を読みながら、ことは、そんな情緒的な問題にとどまらないことが分ってきた。白書はいう。

「44年度に認められた宅地開発の面積と同じ面積が、今後毎年開発されていくとすると、横浜市は19年後には農地・山林が全部宅地化され、全市街に住宅がびっしり建てられることになる」

なんでも宅地開発では、6大都市中、横浜に次いで第1位という神戸市でさえ、開発面積は横浜のその3割に満たないのだ。そうぞしてこうつけ加えている。「人間が、横浜全市の田も畑も林も食いつくす。まさにイナゴの大集団だな」

イヤハヤ、そうだったのか。19年で、ここもオシマイか。そういえば、人間はヒバリを追い出したあと、図々しくも「ひばりが丘」などと名付け、メジロを絶滅したあとに「目白台」なんて名前をつけて平然としている動物なんだ。つまり、緑区だの青葉台だのという地名がついてるということは、遠からず、緑も青葉も絶滅するという前触れなの

か。

「イナゴの集団からみどりをまもることも、考えられてはいるのです」と白書は書いている。「原則として住宅を建てることを禁止する」市街地調整区域なるものを、横浜市内に市域の25.6%、1万613ヘクタール指定したのだという。だが——私はボールペンで白書の欄外にこう書き込んだ。

「果して大丈夫？果して？」

緑のない緑区、青葉のない青葉台になり果てぬため、市は、そして私たち市民はいったい何ができるのか。白書も、その答えをだしかねている。私は、ユウウツになり、すっかり考えこんでしまった。

#### <非常事態宣言都市>

私の長女は、近くの市立小学校の6年生である。4年前、転校してきた当時は“分校”で、たしか1学年、1クラスという超ミニ・スクールだった。それが、児童の激増にともなって、独立し、今では、いちばん人数の多い1年生の場合、8クラスとかにふくれ上っているんだそうだ。

娘の話によると、彼女の小学校での児童会で、いつも最大の議題は、休み時間に、校庭をどう使うかの問題なんだという。なにしろ、校庭いっぱいこどもがあふれ、たちまち過密状態になってしまう。その状況で、みんながどうやって遊ぶか。これは、いくら知恵者が集って鳩首協議しても解けない難問だ。野球はむろん禁止。ソフトボールもダメ。ドッチボールも、馳けっこも、鬼ごっこもダメ。だけど、こどもたちは、おとなみたいに要するにスペースがないから仕方がないよなんていってすますわけにはいかない。幼い頭をしぼって、一生懸命考えるのだそうだ。結局、何回相談しても根本的な解決策なんかありっこない。そこで、比較的場所をとらず、しかも汗のかける遊びを編み出すほかない。いま流行っているのは「原

爆」という、いささかブツウな名前の遊びなんだそうだ。手をラケットがわりにして、ドッチボール用のボールをピンポン式に打合う遊びだそうである。なるほど、これだとピンポン台程度のスペースで、ドッチボールの気分が味わえる！

「だけど」と娘がいった。「行列つくって待ってるんだけど、なかなか順番がまわって来ないのよ。順番を待っている間に、休み時間が終わってしまうことだって珍しくないわ」

だが、そのことで横浜市を責める気にはなれないではないか。白書を開いてみたまえ私らシロウトにも、学校の問題はひと通りではないことが、よくわかる。

「横浜市では、明治以来100年間で250校の学校を建てたのですが、今後は5年間で120校建てなければならぬ。ところで、これだけの学校を建てるのに必要な建設費ですが、小学校を1校建てると3億円、中学校で4億円かかります。これにたいして、国から実際にでている補助は小学校で1/4、中学校で1/5程度しかありません。法律では、小学校については1/3、中学校については1/2を補助することになっていますが、これも保育所の場合と同じように単価や必要施設などゆがめられて見積られ、法律通りの補助はおこなわれていません。44年度の例でみてみますと、全建設費27億1,000万円のうち、国庫支出金は6億6,000万円で、全体の24%しかだされていません。もちろん土地も必要ですが、その土地を手に入れることがむずかしい。土地代は、国が補助しませんので、全額自治体の負担になっています」

財政でみても、横浜市の一般会計<45年度当初予算>の歳出907億円のうち、教育費が140億円でトップ、「教育費のトップは、他の大都市にみられない横浜の特徴」なんだそうだ。

しかし、だからといって「ああ、横浜は教育都市だな」などという声は出ないだろう。この数字は

教育重視などという生やさしいく？>問題ではなく、人口の急膨張と、それともなう教育支出の増大に死者狂いに対処している横浜市の苦肉のあらわれとしか思えないからである。プレハブ校舎が、市内小中学校で92校もあるというのも、そのへんの事情を物語っている。

深刻といえ、ゴミ処理の問題がある。白書によれば、過去20年間、横浜の人口は2.3倍にふえた。ところが、その間のゴミのふえ方は、なんと14.5倍だった。／＼かに現代が“廃棄物文化”の時代であるとはいえず、これは背筋の寒くなるような数字ではないか。

この数字をみながら、私は改めて「捨てる」ということばの意味を考えてみた。私たちは、気軽にものを捨てる。つまり、クズかごにものを放りこむ。だが——クズかごに放りこんだからといってそれが捨てたことになるのだろうか。それは、実はものを“廃棄”という過程に送りこむための、せいぜい意志表示にしかすぎないのではあるまいか。クズかごから、もう一歩すすめて、往來のゴミ箱に運びこんだとしても、事態はどれほど変わりはない。工場排水を海に流し込んだだけでは全く問題の処理になっていないのと同様に。

問題は、その先——廃棄という途方もない巨大な体系にあるのだから。

横浜市は、付近の住民に余熱を供給し、外観も公園なみのヨーロッパ式の近代的清掃工場の建設をめざしているという。その付近の住民にとっては、それでもなお大いに問題になるところだろうけれども、ともかく市としては前向きな解決を指向しているといえるだろう。と同時に、私はこんなことも考えた。

こんなにもムダで、捨てるほかにない巨大な量の物質を、われわれの家庭に、職場に、公共の場に、一方的に押し込んでくる、現代の経済のメカニズムに、市民として異議申立てする道はないものか。

大量生産、大量消費、そして大量宣伝というメーカーの一方的な営利戦略のために、われわれ市民も、市当局も、いつまで忍耐を続けなければならぬのだろう。

水も問題だ。白書によれば「酒匂川が最後でそれ以後は、もう県内では飲み水にする川はなくなる」のだそうだ。その結果、横浜市の水をまかなえるのは、昭和50年まで。ああ、飲み水のなくなった日のミナト・ヨコハマよ！

また、「昭和44年1年間の交通事故は、死者245人、負傷者1万8,921人で、市民1万人あたり90人弱の割合です。100人に1人が死傷する時は、もうすぐでしょうね」という記述がある。「横浜市内には、昭和44年現在、危険物施設が7,360カ所もあります。10年前にくらべておよそ2.5倍になっています」という指摘もある。鶴見などの工場地帯の小・中学生の肺活量は、郊外部の生徒とくらべると30%も低い、というデータが出ているのは、ある住民組織が横浜・川崎の臨海地帯の大企業75にアンケートしたところ「企業成長より公害防止を優先する、とはっきり回答したものは、わずか2社だけ」だったという。

いまや横浜が“非常事態宣言都市”の状況にあるという白書の指摘を、私も残念ながら認めざるをえないのである。

### <市長への手紙>

昨年夏のことだった。わが家の玄関のポストに、珍しい印刷物が入っていた。「市長への手紙」というのだった。つまり、市政をめぐるのいろんな不満や意見をその用紙に書いて、市長あてに投函せよというのだった。

「よーし、書きたるで」  
一パイ気嫌で意気あがっていた私は、さっそくペンを執った。

「飛鳥田一雄様。私の長男は中学2年生でござい

ます。田園都市線青葉台の自宅から、中区山手の、ある私立中学に通学させています。私の願いは、この件の通学に関することであります。—と、こう書けば、もうお分りでございます。さよう、長津田で乗換えて東神奈川方面へ向う横浜線の問題なのです。

明治何年とかに出来たという、この単線鉄道がいかに現代に不適合であるか、もはや、くたくだ申上げるまでもありますまい。そして、牧歌的なこのボロ浜線く侘たちは、そう呼んでいます>の沿線一帯が、巨大な住宅地と化した今日このごろ、朝晩の通勤条件が、どのように恐るべきものになっているかということも……。

先だって、侘は車内で猛烈に押しつぶされ、卒倒しかかったとあって、真青な顔をして、途中から引返して参りました。これは、もちろん侘のみの問題ではありません。横浜線利用の通勤者・通学者に、多かれ少かれ共通する運命なのです。

それもこれも、ひとえに横浜線の複線化が遅れているためにほかなりません。国鉄の不誠意・怠慢はいうまでもありません。そして横浜市が複線化に踏切っているのに対して、沿線市町村の足並みが負担金の額などをめぐってそろわず、いたずらに日が過ぎていくというふうなことも聞いています。そこでお願いしたいのは、飛鳥田さんが、関係市町村長によびかけて、国鉄に複線化要求の一大運動を起していただけないか、ということであります。

妻は、『こんどの選挙では、横浜線複線化をいちばん強く主張する人に投票しようかしら』などと申しております……」

さて翌朝、アルコールがさめてみると、どうも照れくさが先立ってきた。3~4日、机の引出しに放りこんでおく間に、ついに投函するチャンスを逸してしまった。いざ自分で投書するとなるとなかなか勇気がいるもんだわいと思いながら。

ところで、白書はある1日——昨年7月15日に寄せられた119通の「市長への手紙」の中から数通を抜出し、その紹介から筆を起している。公害でノイローゼになっている60歳の主婦の手紙。東名高速道路の騒音に悩む中年サラリーマンの手紙。交通ラッシュにおびえる主婦の手紙……。

どれ一つをとってみても、切実なものだが、白書によれば、横浜市民のうち、この「市長の手紙」を利用したことのある者が14.6%にのぼるそうである。

この種の手紙の効用については、むろん、あれこれ議論のあるところであろう。「単なる人心収攬策さ」という意見もあるだろう。が、とにかく居住条件について、何かを言うチャンスさえあれば、たちどころに言いたいことが口をついてあふれ出るというのが、現在の都市生活者の実状であろう。それほど、だれもが、問題をかかえている!

#### <横浜タテ社会>

白書が、おもしろい調査データを紹介している。それによると、入居後10年たった日本住宅公団明神台団地の居住者1,180世帯について、現在地に本籍をうつしているのはわずか190世帯にすぎないというのである。保土ヶ谷町の790世帯についても、現住所が本籍の人と、そうでない人と半々の割合だそうだ。

いわれてみると、私も信州の生家に本籍を置きっぱなしにしている。すでに両親は死に、別だん、本籍を田舎に残しておく必然性はないのだが……。むろん、白書が指摘するように、「なんとなく故郷の山河とつながりを残しておきたい」という郷愁もないとはいえない。事実、私は信州の風物を愛してもいる。

だが、そういうセンチメントの問題だけで本籍を放置しているかということ、必ずしもそうではない。職業柄、私は海外渡航手続のための戸籍抄長

を取り寄せたりする必要が、しばしば生ずる。その場合、現在のわが家が属している役所——横浜市役所川和支所というのは、決して便利な存在ではない。青葉台から田園都市線で市ヶ尾に行き、そこでいつ来るか分らぬバスをつかまえて川和まで乗って……。

意外に面倒なのである。それよりも、即時通信の電話で信州の生家に連絡し、その町役場で抄本をとってもらって速達便で送ってもらった方が、よっぽど簡単なのだ。

なぜこういうことになるかという、横浜という特殊な立地条件が影響しているのだと私は思う。私の住んでいる地域についていえば、田園都市線というタテのクサビが多摩丘陵に深く食いこんでいる。ところが、こういったタテのクサビをヨコにつなげるルートといたら、先ほどあげた横浜線、あるいは南武線といった、およそ時代離れのした“弱線”しかないくついでにいえば、わが家にはクルマがない。

このことは、田園都市線に限らないだろう。ある区域では東横線であり、またお隣の川崎・町田でいえば小田急線……という案配。要するに、私鉄のタテのクサビだけで東京につながっている地帯なのである。日本の社会が、ヨコの連帯性よりもタテの上下関係で結ばれた“タテ社会”だというのが社会学者や文化人類学者の間での常識になっているようだが、私ども横浜の新開地の住民は、東急とか小田急とかいう、資本によってタテにだけ一方交通させられている“タテ族”なのである。その意味で私は“横浜タテ社会”とひそかに名づけているのである。

では、住民である私どもが、その資本がつくった“タテ社会”に満足しているかといえば、決してそうではない。子弟の教育を考えても、すぐ、通学の足で行詰ってしまうことは、すでに述べた。白書は、横浜がビジネスではもちろん、ショッピ

ングでも、文化面でも牽引力に乏しく、横浜市民の多くが東京の磁力に吸引されている事実を、たびたび、嘆いている。早い話、私も、それから私の隣人の多くも、勤務先は東京都内である。

だが、だからといって決して横浜に魅力がないわけではない。現に、妻はこういって嘆く。

「南京町で、話には聞くけど、一度も行ったことのないよ。おいしい中華料理を食べてみたいんだけどな。でも、あの横浜線じゃ、わざわざ乗って行く気にはなれないものね」

“イセプラ”についてだって、同じことがいえるだろう。いや、山国育ちの私にも、妻にも、ミナト・ヨコハマは、なかなか魅力がある存在なのだ。

というわけで、新しく転入して来た横浜市民の多くが、不自然な“タテ社会”に組入れられているとき、これをヨコにつなげていく有力な手段の一つが、くどいようだが、横浜線複線化であり、地下鉄<昭和60年!>には田園都市線が横浜の中心部と結ばれるんだという建設の促進であり、そのための市としての必要な働きかけなのではあるまいか。

さもない限り、横浜はつねに私どもから、はるかなたの存在にすぎない。

#### <アンバランス横浜>

青葉台に引越すことが決って間もないころのことだった。私は職務上の必要で、相模原に出かけることになった。

有楽町を出たクルマは国道246号線を走り、多摩川大橋を渡った。心なしか、そのころから窓を流れてくる空気の味も新鮮に思えてきた。やがて、建設中の未来のわが家が緑の岡の上に見えてきた。私は、ひそかに幸福感をかみしめた。

クルマは、やがて右折して国道16号線を八王子方面に向けて走りだした。そのころから、急速に印

象が変わって来た。ダンプカーの洪水のなかに、ひときはモノモノしい米軍基地用の重いトラックが地響きたてて走っている。その間を身をごめるようにして速っていると、やがて基地そのものが目の前にいっぱい広がってくる――。

なんのことはない、明るい陽光につつまれたわが多摩田園都市は、ひと足、裏側にまわってみると、むきだしの米軍基地と背中あわせなのである。

いや、そんなことは地図をみればすぐわかる、当り前のことじゃないか、といわれればそれまでである。だが、理屈で知っているのと、この目で確かめたのとではちがう。匂うような美少女の顔にウツリして、ふと後ろにまわってみたら、後頭部全体が、ふた目と見られぬケロイド状態だった――まあそんな感じであった。あのときのドツクラケた気持を今も私は忘れない。

白書を見ると、「神奈川県には44カ所の米軍基地があり、しかもそのうち半分の22カ所は過密都市横浜がかかえている」とあった。その結果、「たとえば、下水処理場<ノースドック跡地>、森林公園<根岸競馬場跡地>、市民スポーツ公園<自衛隊高射砲陣地跡地>、中央卸売市場拡張<横浜ランド跡地>など、新しい横浜の都市づくりによって、米軍基地の撤廃は必須の条件になっている」という。

あの白けた思いが、もう一度、私の胸によみがえって来た。一昨年12月の「市民の生活意識調査」というのによると、米軍基地について「だんだんなくすきだ」と「今すぐなくすべきだ」とあわせて9割の横浜市民が、基地撤去を望んでいると、白書は書いていた。

横浜のアンバランス。それは、青葉台・藤ヶ丘かいわいにニョキニョキと立つ、「農家経営」のマンション群を仰ぎみても痛感させられることである。いうまでもなく、このかわいいは、土地成金の億万長者が、そこにもここにもいっぱいいてわ

が世の春を謳歌していらっしやる。白書が控えながら書いているように、「汗を流して働かないでも、土地さえもっておれば、という世の中。しんぼうできないな」という現実が、そこにはある。だが、今さらそんなありふれた話をしていても始まらないだろう。それよりも、この白書で教えられた「もう一つのアンバランス」――財政の問題にふれないわけにはいかない。それによると校舎や下水道の建設、国民健康保険や国民年金の事務費、保健所の運営費など、実際に必要な事業費と国がきめた補助基本額、つまり超過負担額が、44年度だけで74億円にものぼるんだという。おまけに「市税は、あまり景気の変動に影響されないものが多く、逆に国税や県税は好況の時には高い伸び率をしめすものが多い」とある。それじゃ、マグロのトロの部分は国や県に持って行かれて、アラばかりが市に残されていることになるわけか。なんだか、都市化の怒濤のなかでキリキリ舞いしている横浜市が、いじらしくなって来た。さては白書に“洗脳”されたのかな、このオレは……。つい、白書の尻馬に乗って、「市町村優先の法則」なんてことばが口をついて出そうになるんだなあ。

#### <ppmがもたらしたもの>

政治とは、いったい何なのだろうか。とりわけ、地方自治体における政治とは？

さる45年10月の国勢調査では、横浜市の人口は、223万人をこえたという。おまけに、人口増が年に9~10万というから、ちょっとした地方都市の分ぐらいの人口が、ここ横浜市で、年々、ふえていく勘定なのである。

いかに「対話」ばやりの今日このごろでも、こんな巨大な都市で、その首長と住民との対話が、現実的に可能だとは思えない。

では、いっさいのコミュニケーション=意志疎通

はありえないのか。もちろん、そうではない。やっぱり、そのような“場”は存在しうる。それを教えてくれたのが、日本鋼管の扇島移転をめぐるの、横浜や川崎などの自治体と、鋼管本社との“ppm論争”であった。一言でいえば、鋼管側が製鉄所の排出する亜硫酸ガスの最大着地濃度を、0.05ppmの線で押通そうとしたのに対して、神奈川県・横浜市・川崎市からなる扇島埋立対策協議会が0.01ppm以下の線を主張したのだった。結果は、周知のように0.012 ppm以下ということで、45年9月に合意された。

このppm論争の直接の成果は、もちろん、横浜の空を汚染からまもるための一つの有力なステップを築いたということであった。

これを「直接的成果」とよぶならば、それとならんで、いや、もしかしたらそれ以上に大きな成果は、230万市民の多くが、このとらえどころのない巨大な都市のなかに、ある市民生活をまもるひとつの強靱な意志が存在することを知らされ、驚き、ひそかな声援をおくり、そして結果として市民側の勝利を確認しあったという事実である。

私もふくめて、市民の多くは、横浜市会の勢力分野がどのようになっているものやら、皆目知らないといってよい。従って、その場で、どのような対立と妥協がなされつつあるかについて、少くとも“横浜タテ社会”の住民たちは、知識も興味もほとんどないに等しい。にもかかわらず、いやそうであればあるほど、このppm論争は、尨大な市民に問いかけ、考えさせることによって、事実上の“対話”の意義を十分に持っていた。三派学生ふうにいえば、「一つの地平を切り開いた」といってもいいのだろう。“革新自治”といわれるものが、もはや単なる“スマイル”や“ムード”だけでは住民をひきつける力を持ちきれなくなってきつつある今日であるだけに、いっそう、その感を深くするのだ。

その意味で、「東京都は、役所のなかで学者などの協力によってシビルミニマムをつくり、都民にしめました。その方法も一つのやり方ですが、私はむしろシビルミニマムをつくるのは市民が主体であり、市民が多数参加して、その討論のなかからできあがることの方が望ましいと思っています」という飛鳥田市長の提言に、一つの意義を見出したいのである。

#### <そして最後に>

あるサラリーマンがこういった。

「ゴルフが、これだけ大衆的なスポーツとして普及したのに、肝心のゴルフ場が、ほとんどメンバーという特権階級・社用族に占領されている。

“ゴルフ場を大衆の手に”というスローガンを掲げる勇気ある政党・政治家はいないものかね。オレは、そういうのに投票したいよ」

これは一つの例をとったままだが、とにかく異常な都市化の波の中で、これまで予想されなかった矛盾——新しい“都市問題”が発生しているわけである。10年一律のお題目からは決して“革新”が生れて来はしないことを、市民がいちばんよく知っている。

折から、神奈川県発行のパンフレット「県政のあらまし——わたしたちのくらしと県の仕事」がわが家に配布されてきた。この方は盛りたくさんのカラー写真を組合わせた、小ギレイな県政PRパンフレットであった。そして、それだけのものではなかった。対比してみると、「横浜と私」が、マイナスはマイナスとしてあからさまにさらけ出し、市民の問題意識に訴える姿勢は、やはりユニークなものであると思わずにはいられなかった。

<緑区・雑誌記者・41才>



## 渡辺 俊輔

昨年10月に井土ヶ谷駅前にあった工場を、横浜市で計画した中区かもめ町の中小企業団地へと移転しました。昨年4月に横浜の住民となってから、まだわずか10カ月の生活ですので、とても横浜の中小企業について語れたものではありませんが、見たまま感じたままを述べたいと思います。

## &lt;中小企業団地のこと&gt;

山下公園から3キロほど、市民には三溪園の下の海を埋め立てた場所といった方がおわかりになると思います。この地に中小企業団地が昨年生れました。約60社の中小企業が今年にかけて移転し、すでに50%が営業を開始しています。昭和42年、市内6,000の製造工場の内、移転希望のあった工場は1,239件であったと市民白書は報告しています。この数からいえば、わずか5%程度の工場が、この地に移ったことになります。

移転というものは、なかなか決心のむづかしいものです。ともすると中小企業は、多品種小量生産のため、その製造過程においてほとんどが職員の熟練度に依存し、この熟練技術者の定着確保に苦心しているのが実状です。それで町中の良い場所からなかなか動けず、資金面もからみ、昔ながらの姿で、人件費の増大、人手不足に追まわられている現実なのです。これに公害が加われば、いずれは店を閉めるより道がない。これはもちろん横浜だけの問題ではありません。一昨年ヨーロッパの中小企業を7社ほど見て歩きましたが、スエーデンをのぞく各国とも市街地の中でどうにも動きが取れず、バスを駐車させるのに一苦労したことを思い出します。産業用地を確保することには、どこも頭を痛めているようでした。そういう意味からこの団地を得たことは幸運であったといえま

しょう。

この中小企業団地に生活してみますと、まるで今までと違った明るさを感じます。社員の通勤の面資金の面、その他、様々な問題がありましたが、職員の明るい顔を見ていると移転は成功であったと思うのです。目の前は海、広い庭、広い道路、明るい室内など良い環境の必要性をつくづくと感じます。私達のとなりには、同じ船舶業界のM帆布が工場を建てました。私達は境界線にカベを作らず、自由に行ったり来たりし、昼休みに共にソフトボールをすることもあります。時にはリコピーを借りに来たり、フォークリフトを借りに行ったりなどと、今までの閉鎖的な中小企業から脱皮しつつあるような気がします。

市では金沢地区に、2,000の中小企業工場を移転させると発表しています。様々な問題はあろうと思いますが、10年先を考え、中小企業は、積極的に移るべきだと思うのです。

## &lt;新しい中小企業への道&gt;

私はよく「中小企業だから」という、なかば絶望的な言葉を耳にします。しかしなんとしても「中小企業だからこそ」といえるようにもっていかねばならないと思います。私達の工場にも、大企業へ入って十分にリーダーシップを取れる人が何人かいます。ほとんどが家を持ち自分の城を築いています。中小企業は大企業と違い一人一人の仕事の上で占める責任のウエイトは実に高く、各人の責任度がその会社の将来を決めるといっても過言ではありません。この責任度を高く評価し、それに答えていける内容をまず作り出さねばならないと思うのです。大企業へのコンプレックスを無くすことが大切です。私は多くの大企業を見て来ました。その中で働きもしましたが、どこにも悩みはあるものです。

ここで、平均的中小企業の一つとしてわが社の一

面をお見せし、どうしたらこの横浜でよりよい中 と思います。

小企業へと成長することが出来るか考えてみたい

職員数 40名 <男子 34名, 女子 6名>

① 工場への通勤時間

平均通勤時間 36分

1~75分	3名
16~30分	11
31~45分	19
46~60分	6
60分以上	1

マイカー通勤 8名, マイクロバスが井戸ヶ谷・根岸より出る為, かなりの時間短縮がなされている。

東京への市内からの通勤平均時間が1時間~1時間15分であることを比べると, 実に楽なわけである。

② 平均年齢

35才

10代	1名
20代	12
30代	11
40代	6
50代	6
60代	3
70代	1

平均年齢の高いことが目立ちます。

これは10代の職員が少いことでもおわかりになると思います。

ここ2・3年, 新卒の中学, 高校生の入社がありません。なんとしても若い職員がほしいところです。

③ 平均勤続年数

10年

1~5年	14名
6~10年	8
11~15年	7
16~20年	5
20年以上	6

勤続年数の平均は大企業よりずっと高くなります。

この1年間の中途採用者は10名, その内残っているものは4名。

④ 住宅と扶養家族数

自宅	25名	0人	13名
借家	4	1人	3
社宅	11	2人	6
		3人	7
		4人	1

自宅通勤者が多く, 子供の数が非常に少ないのが目立ちます。家を建てるのが優先していたのか, それまでの給付が少なかったか, このあたりに原因があったと思われる。

⑤ その他 1970年 年収平均 116万円

営業時間 実働8時間 昼休み1時間

昼食 社内食堂があります。

残業 週2時間程度

このような数字を見ますと, 決して大企業とくらべて見劣りするとは思えません。むしろ, 通勤時間などからみると生活がしやすいのではないかと思います。問題は①安心して働ける, ②楽しく働ける, この二点ではないでしょうか。第1の点は

最も重要なことで, 社員の将来をはっきり示すことが必要であり, そのユメを実現させるために, トップはより勉強する必要があります。第2の楽しく働ける職場については, 市当局も福祉共済制度を発足させ, 中小企業の楽しい職場作りに, や

っと目を向けてくれたようです。しかし、その内容を見ますと、若い人には、結婚、出産、入学と続き、給付を受ける権利がありますが、平均年齢の高い人たちには特典がない。出来ればその勤続年数<この制度に入会してからのではない>の面で工夫がないのか残念でなりません。これは市当局に、もう一步の熱意があれば実現出来たはずです。この制度を見た時に、「ああ予算をけずられたな」と感じたものでした。

<中区・中小企業経営・30才>

### 3 ————— 人口増がたいへん魅力

小幡 勝也

私が横浜に住んでからまだ2年しかならないが、横浜で働き始めてからはすでに5年目になろうとしている。そしてデパートの外商という立場から感じていた率直な感想を述べてみたい。

商業の面を見た場合、人口が200万人を超え、年間9万人という人口増加があるということは大変魅力のあることで、他の都市ではみられないでしょう。大都市、東京に隣接しているおかげで商品仕入の面でも、東京と同じ仕入先を利用できます。ということは市民にとって最新流行の商品を同じ価格で買えるということです。しかし東京に近いということで市民の消費が東京にだいたいとられております。商業にとってこのような大きなヒンターランドを持つということは素晴らしいことです。百貨店を例にとりますと東京においては交通難から日本橋、銀座などのダウンタウンにおける都心デパートの売上げ増に対し池袋、新宿、渋谷などのターミナルデパートの売り上げはより増えています。そして最近では大宮、立川、吉祥寺などで郊外デパートが大きな駐車場を持って建てられております。これらの傾向からみえますと、今後

市民の消費はわざわざ交通難の東京にとられていくこともなくなるのではないのでしょうか。

現在、横浜駅周辺と関内地区の二つに分断されている都心部を、一つに結びつける計画が完成し、現在進められている横浜駅周辺の再開発が完成した時に、はじめて人口数だけでなく名実共に名古屋市を追いぬいた大都市となることでしょう。またそれには民間企業に任かせておかないで市も積極的に乗り出してもらいたいものです。

地下鉄工事も着々と進められているようでその完成がまちどおしく思われます。四方線においては昭和60年完成が目標だそうで、ずいぶん先の長い計画で、完成する頃にはまた別の計画が必要とされることでしょう。建設費は当然莫大なものでしょうが、東京とか大阪、名古屋などはどのようにしているのでしょうか。東京では次々と新しい地下鉄ができていないですか。先日ある政治家の公約を読みましたら地下鉄やモノレールを簡単に作るというようなことを言っておりました。私のような単純な市民はこのようなことでのめしく感じるものです。なにしろ早く都市交通が改善されることを期待しています。

繁華街、盛場という面より見た場合、やはり人口比例してせますぎます。横浜駅周辺では少し奥へ行くとすぐ途切れてしまい、そして月曜、祭日になると大変混雑して歩くのも困難となるほどです。また映画館、ポーリング場なども満員となっております。このようにお客が入るため、サービス業の接客態度も悪いものです。最近、やっと慣れてきましたが、4年前に東京から来た時はよく腹をたてたものです。横浜市は観光的にすぐれた場所を多く持っているのですから、今後は東京などからの消費を引きつけてゆくべきですし、またサービス業においては消費者に逃げられないようなサービスに心がけるべきです。これから東京などからどしどし競争相手となる同業者が入ってき

ます。横浜港に入港した外人観光客もすぐ他の都市にとられず、横浜で一たん引き止める方法も考えられるべきではないでしょうか。横浜市の持っている特色を活用していけば人口数に見合った立派な都市が形成されることでしょう。市民となった以上願わずにはおられません  
<港北区・デパート外商・26才>

#### 4———コミュニケーションの場をつくれ

##### 蒔田 啓子

大学の卒業論文に、私は「革新市政と住民」と言うテーマで横浜の行政と住民をとり上げた。急激に変化していく横浜を肌で感じるにつけ、横浜のような複雑な位置にある大都市において行政と住民の関係はどうかを考へる事によって、卒業論文を学生生活のしめくりにするばかりでなく、一市民としてのこれからの活動のワンステップにしたいと思ったからだった。

全国的に都市化が進行している中で、毎年10万人近く人口が増加している横浜は、住宅や道路・上下水道などの公共施設の不整備に加えて、工場地帯で排出される亜硫酸ガス・自動車の排気ガスによる大気汚染など、都市生活を営む上での障害が山積している。私達が健康的で文化的な人間らしい生活を欲するなら、それらの解決を行政体に任せおくだけではいけない。何よりも、私達市民が市政に参加していく中で、問題はどこにあるのか、解決の糸口はどこにあるのかを認識し、終極的には、参加でなく主体になって市政を創り上げて行かなければならないと思う。そのためには市民と行政体とのコミュニケーションを今まで以上に盛んにしていくと同時に、それにも増して、市民間のコミュニケーションを盛んにする必要があると思う。また、単に快適な物的環境を作るために必要であるばかりでなく、これらのコミュニケ

ーションは、都市生活を精神的に豊かに人間的に営んでいくためには不可欠だと思う。

人と人との交わりをわずらわしく感じるのは、それによって往々にしてプライバシーが犯される事があるからだろう。個々人のプライバシーを尊重しながらコミュニケーションを持つ事は、合理性のそなわった近代人なら可能であるし、そのコミュニケーションの中で自分達の生活を創造していく物的一環境の整備—にも、精神的—都市生活のルールを創造する—にも>のが、本来の都市の住民であると思う。

ところで、市民間のコミュニケーションは勿論、市民と行政体とのコミュニケーションの機会も、市民によって作られれば理想的だが、現実には、きっかけがないとなかなかむつかしい。生活時間のほとんどを居住地で過ごす主婦でさえ容易でないのに、まして、夜間や日曜祭日しか居住地にいない市民では、仮にコミュニケーションの意思があっても行動にはなりにくい。そこで、そのきっかけ作り、つまり、コミュニケーションの場を設ける事を行政体に望みたい。今でも市民相談室や区民相談室等でコミュニケーションが行なわれてはいるが、このような市役所や区役所で住民が来るのを待っている静的な活動ではなく、もっと活動的に市民の中に入っていき事を望みたい。そして、単に市民個々人の苦情・不満を聴くだけでなく、市民どうしが互にどの様な苦情や不満また意見を持っているのかを知り、かつ、話し合えるような、住民—住民・住民—行政体の双方のコミュニケーションができるような場を作って欲しい。市民白書で見ると、積極的に自分の意見を市政に反映させたいと考えている人が多いのだから、きっかけさえあれば自発的なコミュニケーションは決して可能性にとどまらないと思う。何か文化活動の一端として行なわれたら、無理のない自然なコミュニケーションが生まれそうな気がする。

たとえば、私は、移動図書館に一つの期待がかけられると思う。私の住んでいる所では、去年の10月から移動図書館が回ってくるようになった。二週間に一度自動車で本を運んで来て住民に本の貸出をしてくれる。ベストセラーものや新刊本なども揃っていて、なかなか重宝するので、毎回たくさんの方が集まる。大人用ばかりでなく、子供用の絵本もたくさん積んでくるので、移動図書館が止まる空地は、その時間になると子供を連れてお母さん達でにぎやかになる。何回か利用していると、今まで顔も知らなかった人とでも、「何か良い本はないかしら?」「これ、どんな本かしら」「この本は良かったですよ」などと言う会話が出るようになる。今までに、まだ7~8回しか回ってきていないが、もうある種の雰囲気一同じものを利用しての親近感のようなものを感じる。

今のままでも、移動図書館は住民間のコミュニケーションに一役買っているが、更に、この移動図書館に前記のコミュニケーション機能を持たせる事ができたら素晴らしいと思う。今は、いつも週日に回ってくるようだが、土曜の午後や日曜だったら、きっとお勤めの方も利用するだろうし、そうなったら、それら居住地をベッドにしているくせざるを得ない人達にとっても、自分の住んでいる所が新しい意味を持つてくると思う。

<西区・学生・21才>

## 5———真市民になれるのはいつ?

### 高島 みち

私はこの1月より東京から戸塚区に転居してきた市民になりたての一住民であります。

まだ1月余しか生活体験のない私にとっては、感覚的なものをありのままに列挙することが精一杯なのです。したがって、実態をよく調査もせず、全く個人的な感想でありますから、かなり暴言か

もしれないと思いつつ述べてみたいと思います。私共夫婦は毎朝の通勤時にまずイライラ病にかかります。朝6時半頃から8時半頃までの約2時間はバスが満員のため、5・6台、ひどいときには20数台もの通過にあい、かなりの余裕をみて家を出ても遅刻せぬかと不安の連続です。

また、ついにあきらめて20分の道を急ぎ足で歩かねばならないこともしばしばなのです。長後方面につながっているこの県道は、朝夕の交通量がとくに多く、歩行者にとっては危険が伴います。まず、道路が狭く、ガガタタしており、道路の際1m足らずのところガードレールが申しわけ程度についているだけです。しかもそれも片側で不備なところが多く、その設置場所も、何の意味もなくもう片側へ移されてしまうのです。信号もないところで横断する時はなかなか渡れず、車の切れるちょっとした瞬間を利用して大層緊張して渡ります。私ごとき大人ではない小・中学生や老人にとっては最も悪条件と推察せざるを得ません。また夜間に街灯がなく、車のヘッドライトを照明がわりとしてかろうじて明るさが保たれていて、足元が救われているのです。これらの当面の解決は、バスの増発、道路の整備になるでしょうが、もっと根本的原因是なところにはほしはないと思うのです。おそらく、無制限な宅地開発なのであろう。市の白書によれば、戸塚区は横浜市内で人口増加率がもっとも高く、5年間で約9万人を数えるそうです。これらの増加人数に輪をかけて、今もまた農地がどんどん宅地化しています。ますます増えた人口の通勤、通学の足は、バスに頼らざるをえません。来年度からは国鉄の複々線化により戸塚駅にも東海道線の停車が可能になると聞いております。東京への便がよくなりベッドタウンとして伸びていくには、距離的にも、環境としても誠に好条件をそなえている横浜の郊外地区であります。こと駅までの通勤の便や道路状

況を考えるとますます悪化する一方ではないのでしょうか。

無法状態とも思える宅地開発の弊害は、どう解決されるべきなのでしょう。都市ガスさえひいていない、また駅までの便は1本道を走るバスの増発など全く貧弱きわまる現実です。

地下鉄や都市ガスなどもうわさには聞いていますが、無計画な状態を早く終わらせるべきであると思うのです。

さて、私は東京の原宿から転居してきたのですが、横浜市とはいえあまり都会的な感じのしない下町風のゴタゴタした駅前は何の気どりもない庶民の町とみうけました。どこも親しみやすく、商店街の店員は実に親切です。またたとえば、引越してきた直後、新聞の夕刊が2日間入らなかったので電話をしたら、すぐに夕刊を届けてきたことがありました。またガスの湯わかし器のとりつけ位置の都合がわるいことでちょっとめんどろなことを相談したのですが、少しもいやな顔をせずに応じてくれましたし、できるだけ安い経費であげるためにかけまわって器具購入の努力を惜しまなかったこともあります。もうけさえすれば良いと言う営利第一主義が広がるなかで、ごく自然に暖い応接をする人達の気持は何とはなく安心感と信頼感を持てます。東京の住宅地の商店やデパートでは味わえぬ素朴な人情でありましようか。

最後に、6年間、東京と鎌倉とを横須賀線で往復して来た私ですが、横浜駅に下車したことは、ほんとにわずかです。下車する必要性がなかったので、当然横浜駅界わいのことすら全く無知に等しいのです。私にとってミナトヨコハマとしての都会の顔や味などを必要としないほど東京の新宿や渋谷や銀座に愛着をもっていたからでしょう。横浜が経済的・文化的な面で東京に依存していて独自の魅力をそれほどまでに感じなかったからでしょうか。しかし、戸塚に移り住んだ今となって

は、ちょっとした買物や文化的欲望—私の趣味の演劇や音楽や読書—を満足させることなどにも横浜はきわめて重視せざるをえなくなってきた。長い間の東京以上に身近かに感じ、自分の市、自分の街という意識になっていくのはいつのことでしょうか。私における新市民が真市民としての自覚と誇りを持てるよう自己を育てあげたいと思っています。

<戸塚区・高校教員・28才>

## 6——とくに要望も満足感もなく

荒井由紀子

私は昭和35年11月に縁ありまして、川崎市より横浜市民として、また主婦として鶴見区に居住してはや10年を過ぎました。振りかえってみますと、我が家も同様ですが町自体の発展も殆んど見られません。しかし当時に比べますと児童公園も整備され、道路もすっかり舗装され、これといって市に対する要望もありませんが満足出来る状態でもありません。

先づ住宅の問題です。私共の借家はすき間だらけの古い家です。子供も成長し狭くなって参りました。浜っ子の主人は鶴見川で泳いだり、魚採りをした昔の思い出が捨て難く、また職業の都合上近くの空地进行度か交渉して参りましたが受け入れてもらえません。

トイレの水洗化の問題とも重なり一日も早く自分の家と土地を持ちたい、この問題が私にとって一番の悩みとなっております。

大通りをとおして町を全体的にみますと、ポツンポツンと空地があったり、大きなダンプの置き場所に貸してあったり、実に商店街としての美化をそこねております。個人的にはどうにもなりませんので市や区の力で積極的に町づくりに参与して欲しいと思います。

## 小原恵美子

交通問題ですが、京浜急行を利用する他ありません。私の家の前を通っていた市営バスも廃止になってしまい、買物等殆んど川崎へ出掛けます。子供達は京浜鶴見駅と国電鶴見駅と利用して通学しております。京浜と国電の鶴見駅が陸橋または地下道で続いていたら歩行者の安全の上から、また交通の混雑も緩和されるのではないのでしょうか。環境問題については、横浜市に来る以前「横浜」と聞きますと港のゴミを連想し、不潔な町と言う印象がやきついておりました。私のところも数年前は、洗濯物やほし物が煤煙で汚れた事が度々ありました。高校時代の同窓会に出掛け友人に住所を申しますと「あら公害で空気の悪い所でしょう」といわれました。

今日では煤煙もなくなり、住み慣れましたせいか空気も悪いと感じなくなりました。しかし二階建ての家に囲まれておりますので昼間でも電灯をつけ、太陽のあたる部屋等全然ありません。日光浴にと近くの鶴見川の土手へ出掛けましても水は汚れごみくずだらけです。

毎日のゴミの始末ですが、以前は戸口に置いた石の箱型のゴミ箱に捨て、一週間に一度の収集でした。夏にはウジ虫がわきとでも不衛生で外観もよくありませんでした。今日ではポリ容器に変わり週二回の収集になっております。しかし容器に入りきれず、紙くず等燃えるものは燃やしておりましたが倍位のゴミがたまってしまいう状態です。

下水道は以前から完備されており、数年前から地区で水洗化の呼びかけもありました。私共のまわりの家庭も殆んど水洗化致しました。しかし借家住いの家庭のみ残されております。私共も家主との事情で今だにバキュームカーのお世話になっております。一日も早く清潔な暮らしが出来る事を願っております。

<鶴見区・主婦・35才>

私が横浜市を身近に感じたのは、1970年1月5日のことです。その日は勤め先の小学校が冬休み中で、おなかの中の子が5カ月になった日のことでした。私は、母子手帳の申請と、レントゲン検査、血液検査、栄養指導等を受けるために、星川町にある保土ヶ谷区役所へ参りました。折り悪しく、2・3日前より、体の調子が悪く、調べていただいた血圧は、32と、大変低いものでした。「食事をほとんどとっていないせいでしょう」と保健婦さんに言われ、やっとの思いで団地の三階へたどりついたので覚えています。

その日から、私は、生まれ場所を横浜に持ち横浜の子供の仲間に加わり成長する子供と、その重大な環境である横浜を意識し始めました。

同じ年の8月末、私は大いにあわてました。それは、子供をあづかっていただくはずであった方の都合が悪くなり、夏休みが終わるというのに、私が学校に行っている間、子供の面倒をみていただける方がなくなってしまったのです。あせりました。知人にたのみ、団地内をかけずりまわり、夫と2人して区役所内の福祉事務所にも参りました。しかし、担当者が不在、所長も出張中とかで、話しが通ぜず、約2時間、無認可保育所を2・3教えてもらって帰宅しました。家に着いてからすぐに電話しましたけれど、どこも「満員です」との返事しかいただけませんでした。

横浜市の福祉行政をのろいました。

なぜ、ゼロ才保育をする保育園がないんだろう。ゼロ才保育をしないということは、産休明けからの女子の働く場を奪うに等しいのではないだろうか。

8月30日、知人の紹介で、団地内の奥さんにお世話願えることになりました。そして、翌日より、

新米ママの登校が始まった訳であります。

私の住む団地は県下でもかなり大きいとかで、同じ敷地内に公立保育園があります。極く最近開園した事を考えれば、最新の設備と機能を発揮できるはずだと思います。しかしながら1才保育からしか行なわれておらず、正規の保育時間は午前8時30分から午後4時30分まで。それもかなり、保母さんの重労働の上に成り立っているとか聞いております。

本当に女性の労働の価値を認めるならば、産休明けからの保育施設がほしい。それも、保母さんや園児、母親の過重と、不安のない保育をしてほしいと望むのは、夢なのでしょう。そして住居と勤務先が平均1時間以上も離れている現状においては、せめて、保母さんのぎせいの上ではなく、10時間以上の保育の機能を持った保育園を作ってほしいと願うのは私の我がままなのでしょうか。1970年の夏、団地自治会の企画で行なわれました“市長との納涼懇談会”に飛鳥田市長が団地の集会場に見えました。その折、この保育園の問題について、市長さんは「ゼロであった保育所も、私が就任してからは精一杯増やしてきました。しかし保育園は、勤め先の会社で作るべきなのです」とお答えになりました。なるほど、ゼロに比較すれば、立派な数字でしょう。また、市長さんの言われる通り、会社は母親を働かせて、多くの利益を得ています。従って、その一部で、母親のための保育園を作ることは当然と言えましょう。でもしかし、こう考えることはできないのでしょうか。将来、私達の子供は横浜市民になろうとしているのです。決して特定の会社に勤めるサラリーマンとして育てゆくのではないのです。その子供達の保育、教育というものは、やはり、会社の営利の一部をもってなされるのではなく、横浜市という地方自治体が、公正な保育、教育の場を作らさうと。そして、数多くの施設づくりに専念して

いただけることは良いとしても、やはり、仏作って魂入れずにならぬよう、婦人から職場を奪うようなことのないよう産休明けからの保育ができるような中味の充実を図ってもらいたいと。

<保土ヶ谷区・小学校教員・24才>

## 8——— “異市民” が求めるもの

生井 俊重

圧倒的な現実を示されて、何をどう答えてよいのか暗中模索——市民生活白書「横浜と私」を読んで卒直に感じたことである。私が横浜の港南区・上大岡町に移住したのは44年11月。妻と共稼ぎのアパート暮らしである。横浜に住みついた理由はいたって簡単。妻の勤務地に近いためである。つまり、これといった決定的な事情で横浜に住んでいるわけではなく、ましてや未来永劫にわたりこの地に住む気にはなれない。

白書で指摘している横浜——“通過する都市”に似た“通過する市民”とでもいうべき存在かもしれない。その意味では、私は、新市民というより“異市民”とでもいうべきものであろう。私はもともと「市政」に過大な期待をかけて積極的に発言する優等生市民でもなく、逆にそれだけ市政の貧困から生まれる“不愉快さ”に被害妄想をもつものでもない。

だが、この場をかりて一つだけ私事をいわせてもらえば、実のところ、ささやかながらの土地を買ってマイホームをもとうという希望はもっているのである。はるかにかすかなものだが……。ところが、横浜というところはもうすでに並みの市民には、地価がバカ高くて家がもてるほどの“大衆地”ではない。

私も並みの市民の例外ではなく、きれいさっぱりマイホームの夢をあきらめてしまったわけである。では、公営住宅はといえば、これはもう何十



倍、何百倍という競争。この望みも絶たれば、残るは“異市民”の立場だけ。ところが、白書を読めば、この“異市民”なるものが相当数を占めるといふ。私の周辺の人達くその殆んどが木賃アパートの人達く>の声を聞いても私とにたりよったりの人が多い。考えようによっては、白書の趣旨にのっとれば、市民としてもっとも強力な発言権をもってよいはずである。

だが、ここで一番問題なのは、その方法、手段である。たとえば、公害の問題なら、その発生源に対してそれこそムシロ旗をかざしてでも「告発」することができよう。ところが、われわれの生活の基盤である住宅問題は「市当局」にネジ込んでたして解決できるのだろうか。買物もオチオチできない交通公害は？生活にゆとりを与える緑地確保の問題は？——世界一の人口増加と通過する交通量の激しさと押し寄せる工場群で“死につくある国際都市ヨコハマ”を白書は見事にとらえている。ところが、一市民としてこの問題をどう解決するかと真正面から考えれば、あまりに対象が根深く、かつ広範なため“ヤーマタ”とサジを投げざるをえないだろう。

やや気をとり直して問題を市政への注文と置きかえてみたところで、年間9万人の人口増加に対して住宅供給量は1,000戸く全部が公営住宅必要者でないにしろ>程度の“三割自治”では、注文は幻想に終わり暗中模索せざるをえないのである。全学連ではないが、あらためて市民という言葉の欺瞞性を問わざるをえないのである。

日本の行政者は殆んどが、都市の集中化で引き起こされる深刻な住宅問題に気づかずく気づいても見て見ぬふりをして>、今日の事態を引きおこした。横浜市も例外ではなからう。白書で見る限り後手、後手である。さらに、交通難、環境問題と都市の病気が広がっていくわけだが、つきつめるところ土地の利用の問題である。

住居の立場とやや視点を広げてみて問題なのは交通に対するとりくみ。たしかに、伊勢佐木町の先駆的な“歩行者天国”は結構だが、なにもこれを市当局が自慢する必要はない。

“人間優先”の立場を貫ぬけば、車を地下に通すとか、高架にして迂回させれば、常に歩行者天国は保障されるはずだ。歩道橋なども学童保護の意味から緊急に必要なのだろうが、これはあくまでも車社会の思想。車を高架にするか、地下に通らせるかをまず考えるべきだろう。歩道橋を昇る人間のエネルギーと高架を昇る車のエネルギーを比較すれば、その経済的ロス、人の方がはるかに多いはずだ。さらに、交通で私が一番疑問に思うのは地下鉄。1キロ掘るのに50~60億円は最低かかる。その4分の1でできるモノレールを何故検討しなかったのか。地下鉄は完成後も慢性赤字は確実だろう。技術的にも、大量輸送可能なモノレールができていくというがどうだろうか。4分の1で済むモノレールで浮いた財源を少しでも多く、車道橋の建設にまわせば……と思うのだが。

最後に環境面から注文をつければ、海岸線の埋め立ては、住民のうるおいの地を奪ったということとで最大の非難をあびるべきだろう。

白書は基本路線として、港湾、産業、ベッドタウンの調和が横浜の課題だとしているが、これはあくまでも現状追認論で、横浜にはすでに産業の拡大する余地はないといってよい。今後の方向に関する限り、まさしく“人間優先”に的をしぼるべきで、あれもこれもとれば結局、結果的に“人間無視”になる危険性が強い。住宅、交通、市民の共同スペースの確保にしぼるべきだろう。

私のような“異市民”が求めるのは以上の三点だが、最後の共同スペースの確保というのは、都市コミュニティく共同体>として市民の横のつながりをもとめるにはそこしかないという意味からである。それは公園であっても広場であってもよ

い。

とくに無性格都市一横浜にかわりつつある現在、緊急に必要なものであり、米軍の接收地などは絶好の対象であろう。同時に、密集した横浜に米軍がユツタリと構えておるのは感情的にも断じて許せないし、運動次第ではもっとも手がけやすいテーマではなかろうか。

自治体では革新政党も保守政党も、“住民”という考えを貫ぬけば結局同じ立場になると思う。県・各市の横のつながりは可能なはずだ。都市問題は横浜だけでは解決できない。何らかの政策手段をもち合わせる協議体結成に向かうべきだろう。最後、キレイごとで感想文をとじるが、“3人寄れば文珠の知恵”とやらが都市問題解決には是非必要と思われたからである。

<港南区・雑誌記者・27才>