

関谷英治

1・当区の都市計画は他区より大へん立ちおくれしているようである。早急に実現するよう。公害はセンターの活動によりややよいと思うが、もう少し幅ひろく活動の必要あり。

産業の発展は、まず交通で道路問題がある。たとえば、産業道路、第一国道、第二国道、新横浜駅通り、綱島街道を結ぶ杉田汐入線のごとく、ほとんど完成に近いが、一部未完成のため、京浜急行の踏切より第一国道にいたる200メートルの地点は、6年程前より毎朝2時間位にわたり約2キロぐらい交通の渋滞があり、また国道鶴見橋より神奈川区にいたる予定50メートル道路等早急に実現の要あり。予定横断歩道橋の早期架設を望むく下末吉交差点。国鉄東海道線。古市場踏切等、京浜急行の高架線早期実施である。中小企業は、大企業のデパート等の進出により先細りになっている。金融は公庫、商工会議所、市中小企業指導所等のあっせんにより利用者あり。

2・現在のままでよいと思う。ただし建物・作業等合理的に整備し、公害対策・衛生等取入れ、近代的にすべてを改善するよう。

3・厳密なる調査、話し合いで、自治体は低利資金のあっせんの一部助成金および指導が必要。

<市政モニター・鶴見区>

スクラップ・アンド・ビルドと

人間の重視

鈴木哲男

1・これからは、総合都市計画の一環として消費市場を考えなくてはならないが、あまりにも無駄が多いし効率が悪い。自治体が、集荷センター、

配送センター、卸売センターの設置を、業者と共同で急速に押しすすめる必要がある。高騰する生鮮食料品の価格を抑えるため、混雑し無駄の多い中心部の卸市場への配送をやめ、交通の便の良い郊外に新たに卸市場を設け、せめて運送費だけでも安くあがるように努力すべきだ。

商業地は買物の場であるばかりでなく、憩いの場でもあるので、楽しく歩ける歩道、市民の広場、消費相談所、消費者教育センター、情報センターを設けて、市民の生活の模範を示す場所とももらいたい。そのために、都市計画くどくに駅前の開発も、広い視野で、将来を見通したものであってもらいたい。

公害の問題は、企業の良心にまかせるなんて馬鹿なことをいわないで<企業は利潤追求が第一>、行政力で市民を守るために、断固戦わなければならない。扇島問題ばかりでなく、すべての公害問題を、前向きに押しすすめてもらいたい。

経済が成長するのは良いが、そのために、人間が苦しんで主客転倒も良いところだ。公害PRセンターは情報提供者という自分だけではなく、市民の先頭に立って動くべきではないか。

2・京浜工業地帯はこれ以上発展しまい。京葉、鹿島、相模湾、東海、中京、阪神工業地帯を含めた、東海道メガロポリスの一地帯として存在するだけであって、新規の工業地帯にくらべ、公害、能率などで、すべて落ちるだろう。旧工業地帯は<京浜工業地帯も含む>低生産工場、公害のメッカとなり、生活しにくくなることは確実だろう。京浜工業地帯の発展は公害の除去、立地転換<移転>、スクラップ&ビルドがなされて、はじめて可能になるのではないか。

都市の過密化は交通渋滞をもたらし、ひいては、人間の通勤時間や勤務時間、製品の遅れ、それによるコストの上昇に悪影響をおよぼす。こんなことで若者がついてくるだろうか。労働力不足は省

力化でどうにかするといっても、そこで働いている人は、機械と公害と人間の生活を奪いさるような環境の中にはさまって、どうすることもできなくなってしまうだろう。

京浜工業地帯は、いままで日本のトップ工業地帯ということで果たす役割は大きい。全国の模範となるべく、大々的、積極的に努力すべきである。

3・資金<移転、公害防止機器 etc.>が、どうしても必要である。しかし、自治体には財源がない。そこには限度があると思うが、企業の社会的責任感がどうしても必要だ。それから市民の突き上げ<下からの>。これには優秀な指導者が必要とされるので、公的機関や情報連絡所・センターが設置されなければならない。

アメリカでは、ラルフ・ネイダーという人が、巨人GMを相手どって訴えを起こしている。ぼくらも、これぐらいの勇気をもって消費者<市民・人間>を守らなくてはならない。それから公害をなくすためのキャンペーンを自治体を中心に行ったり、移転資金を得るために心ある人に資金援助を頼むとか、街頭募金を始めたらどうだろうか。

4・いままでは、企業と市民は別ものだ、あるいは、相反するものだという考えがあったように思う。しかし、よく考えてみると、企業で働いている人も市民なのです。ですから、相反するはずがないのです。

利潤を上げるためには手段を選ばずという企業の中での人間の苦しみ、ジレンマ<市民・労働者としての>は、どこから生まれたのだろうか。工場生産された製品は市民を豊かに便利にさせるものであるはず。このような考えなら公害・欠陥食品は決して出ないはず。企業は人であり市民なのです。

工業地帯は都市問題において一番問題を投げかける<とくに公害>のにもかかわらず、それに触れるのは、一種のタブーのようであったのではない

だろうか。経済優先・人間無視のあらわれであるが、これからはそうでなく、人間がより楽しく、快適に生活できるための都市問題・計画が論じられねばならない。人間を無視するような企業には断固強い態度で出るべきだ。

5・現在の土地を見て回ると、随分無駄な所がある。過密の中に過疎がある。埋立も良いけれど、現在ある土地を、最も有効に使う方が経済的であり大事だと思う。不衛生になったり、非能率的な工場を崩し、新しい工場を建てることも必要だ<スクラップ&ビルド>。そして、同業者を一括して集め工場団地を建てたらどうだろう。そうすれば土地の有効利用にもなるし、コストの低減にも役立つはずだ。

また今後埋立を行なっていくようなら、その新しい埋立地に工場を移し、移転した跡は公園や緑地帯にしていく考えはないだろうか。もし、そのような考えがないのなら、絶対に自然を壊すような埋立はしてもらいたくない。ただし、公害を出す会社を移転させるための埋立は賛成である。これからの土地利用は、埋立とスクラップ&ビルドの二つを、うまくかみあわせる必要があります。

<市政モニター・鶴見区>

---

## 都市と企業との共存共栄

### 東京瓦斯企画室

1・①都市計画について 都市の無秩序な膨張を抑制し、長期的見通しに立った発展計画をさらに推進する必要がある。

(2)公害について 産業公害のみならず、都市自体の過密化から生ずる大気汚染、騒音、水質汚濁、廃棄物処理問題等の解決にも力をそそぐ必要がある。

③交通・運輸について 道路、交通安全施設をさ

らに充実し、交通渋滞を解消し、交通災害の減少をはかる必要がある。

## 2・京浜工業地帯の解消論はとらない。

京浜工業地帯を高度に発展した工業地帯とし、消費地に近接している利点を活かし、都市とともに共存共栄する工業地帯にすべきと思う。

3・京浜工業地帯をさらに発展させるための必要な条件としては、公共施設の整備、充実<道路、港湾施設、用水等>公害の防止が必要と考える。

4・近年、各所で公害問題がクローズアップされているおりから、企業活動と市民生活とは相容れないものであるかのような印象をあたえるが、これは皮相的な見方であって、企業の発展と市民生活の向上とは、企業の地域社会への貢献を通じてつながっており、本質的には、ともにすすみうるものであると考える。

工業地帯と都市問題との関係についても同様であって、工業地帯の発展と都市の発展とは相互に刺激し合いながら行なわれるものである。都市問題は、その過程において生ずる現象であるが、工業地帯の発展と都市問題の解決は並行的に実行可能と考える。

5・京浜臨海部の背後には大消費地がひかえており、これらの消費地に物資やエネルギーを円滑に供給するうえから、京浜臨海部の工業地帯は重要な位置を占めている。

今後さらに都市開発がすすむにつれて、京浜工業地帯はさらに発展すると予想されるが、京浜臨海部の土地利用については、首都圏の諸機能を十分発揮させるに必要な企業の秩序ある進出が望ましいと考える。

## 臨海部の立体化と埋立が必要

### 根津栄一

1・問題点としては、都市計画・公害・交通・運輸・用地・用水などにしぼられると思う。

都市計画については、住工混在の同地に、都市計画があと回しになっているきらいがある。つぎはぎの都市計画が、公害と背中合わせになって、解決にはかなりの努力がいると思う。とくに、同地での日本経済の二重構造が、公害対策を遅らせている点は否めない。なかでも、中小企業には、資金的な余力がなく、責任感が乏しい点が問題である。したがって地方自治体が、従来にもまして積極的に指導していくことがのぞまれる。

工場用水も不足、計画配水対策も必要。工場用地も不足しており、この打開策としては臨海部の埋立てが必要になってくる。経済が広域化している現在、製品の生産と、流通・消費をつなぐパイプ、交通運輸の面では、種々改良の余地がある。なかでも、生産の基地を消費市場と結ぶ道路問題の解決は、焦眉の急務である。

2・大消費地“東京に近く立地、労働力も豊富、技術水準も高い京浜工業地帯は将来とも”必要である。とくに情報化時代を迎え、情報管理都市“東京”をひかえ、その面からも好条件にある。育成強化すべきものと思う。

3・工業地帯として、高度化をはかるための基盤整備は高く、ひろい立場から検討を加えていく必要がある。工任一体となった都市計画の観点から整理していくべきである。

4・企業は、利潤をあげることにのみならず、地域住民の福祉・厚生・環境の整備に力を注がねばならず、またその責任を自覚せねばならない。公害対策なども、いわれるから仕方なくやるのではなく、自主的に取りくむ姿勢がほしい。

工業地帯と都市問題の関係については、自然発生

的な都市と工業地帯を、もう一度マクロの観点から整理し、工業地帯と都市問題を別個のものとして一括し、関連づけて解決をはかっていく必要がある。工業がもたらす都市問題が多ければ、なおさらである。

5・京浜臨海部を高度に利用する必要から、土地利用を立体的に考えることが必要となる。また臨海部の埋立て利用の余地も十分にあると思う。

<日本経済新聞社横浜支局長>

---

## 総合的施策による調和を期待

伏木和雄

1・① 京浜工業地帯の発展過程における住工混在が、産業公害の被害度を大きくしている。

すなわち、降下ばい塵、亜硫酸ガス、その他の排気物による住民被害は意外に大きい。この点公害防止を住民サイドより、より強力に検討すべきである。

② 重工業部門における労働災害を完全に防止するよう安全操業がなされなければならない。生産の向上と労働災害が比例している現状ではいけないと思う。

③ 密集している工場群の整理を都市計画にもとづいて行なうべきではなからうか。とくに、化学工業、石油工業等で、不測の事故の起った場合には、住民地に、相当の災害となることが予想される。さらに工場防災の指導、監督権限を自治体に大幅にもたせるべきである。

2・① 技術革新によって、生産力を高め公害のない理想的な工業地帯の実現が望ましい。

② 海面埋立てによって、同一産業を集中する工業団地をつくり、既設工業群を極力減少させ、緑と空間をもたせる工業地帯にしなければいけないと思う。

③ 工業生産にともなう輸送道路は特別に建設し市街地道路に氾濫しないようにすべきである。

3・① 公共投資による工業群の整理

② 自治体の都市再開発による工場の整理

③ そのための政府資金の援助、投資によって、地域の発展と住民の福祉をあわせて実現してゆける施策が望ましい。

4・① 企業の利潤を市民に還元してゆくようにすべきではなからうか。

② 工業地帯が都市問題の発生源になっている現状を根本的に改革すべきである。とくに、下水、排水による河川汚濁業は、流域の産業界で防止する責任をもたせるよう規制しなければいけない。

5・① 広域港湾行政により、原材料輸入と製品輸出機能を分化する。

② 生産材、消費材の流通センター的機能をもたせる。

③ 湾岸道路による輸送の迅速化。

④ 地方空港の建設。

⑤ 東京、川崎、横浜の都市機能の一体化。

<衆議院議員>

---

## 市政は新しい長期展望を持って

長洲一二

1・私の不勉強のためでもありましたが、京浜工業地帯のもつ重さ、その問題の大きさにもかかわらず、それを明確に認識せしむるに足るだけの基礎的調査研究が不十分ではないでしょうか。

ご質問中の諸問題すべて重大でありましたが、自信をもってこれがカギと指摘できるにいたりません。しかしいずれにせよ、現状のまま事態が進行すれば、抜きさしならぬ困難におちいって、しだいに停滞色を濃くすることになるでしょう。長期的・構造的な視野に立った本格的調査、しかも

ただくわしいだけで未来像へのすじ道を欠いた調査のための調査でない調査を先行させてほしいと思います。この点革新市政の試金石とも申せましょう。

その上で新しい性格の長期計画を作成してほしいと思います。

2・第1問への答えが前提になります<以下同様>。一般的にいえばご質問の文章のように、新しい性格への転生が、このままなら解消かを考えねばなりません。ただし“解消論”はいささか議論家的批判にすぎましよう。

倫理的ではなく現実的にみて、それは無為の結果の行きづまりに帰するでしょう。これだけすでに集積したものが、理屈だけで解消はできませんから。だとすれば choiceは、転生か停滞かです。

いうまでもなく選るべきは前者です。転生の条件は何か。このためにも第1問への回答が前提になります。

3・承前、客観的な条件と主体的条件が一応考えられましよう<分離はむずかしいですが>。

前者については第1問を受けて、専門家の大胆な将来予測が必要です。技術・産業構造の変化、都市問題の展望等、一般的な、科学的な見通し。同時に後者が大事だと思います。専門家レベルのみでなく自治体レベル<理事者のみならず、職員レベルで。ある意味では専門家でもあります。自治体とくに横浜市職員の内部に、ほうはいたる意欲がわいてこない、すべて画餅に終わるでしょう>企業<経営、労組>レベル、住民レベルにまず、そしてたえず問題が投げかけられていないと、キレイな将来図も、お道楽に終わることでしょう。“運動”として、将来づくりを考え、また、その“過程”のなかでないと、“条件”も明確にはならないだろうと思います。

4・第1にはっきりしたスジくだれにも納得できるような、そして理論的に clean and distinct

な>をたてること。

すでに“市民・都市問題”優先ということが漠然とながらあきらかですが、専門家の手で、こうしたスジをはっきりさせることが必要でしょう。

第2に、重ねて申しますが、Point は上記の“運動”であります。運動なくしては、どんなスジも作文に終わります。公害防止等につき、横浜市はすでにいくつかの実績があります。これを生かした市民運動が、万事の基盤になると思います。そのなかで考えないと、この問題への現実的な回答はできてこないでしょう。

第3に、上記にもかかわらず、産業無視には反対です。工業化に背中を向けることは、無意味であります。当然のことと思いますが、念のため。

5・むずかしいので、一義的にお答えができません。ただ臨海部が工業に適していること、京浜等の連関ぬきには考えられぬこと、東京湾の全体像で考えるべきこと、効率のかつ抜本的な利用に技術的な大きい可能性がすでにあり、今後は一層それが大きくなるだろうことは確かです。

<横浜国立大学教授>

---

## 人間尊重がすべてに優先

宮崎省吾

1・京浜工業地帯全体としてみれば、問題は設備の老朽化によって資本にとっての重荷になっていることにある。

2・京浜工業地帯がスクラップ化しつつあるのは事実であり、そのまま事態を放置させていけばよいと思う。しかし“放置させ”ておくには、新鋭工場への転換、埋立て、あるいは郊外への転地などの企業側の要求に抵抗する巨大なエネルギーが必要であり、それは京浜工業地帯の労働者の力による以外にはない。また転地の場合には、その先

の住民の反対運動以外にはありえない。

3・設問2にのべたように、労働者の反合理化闘争が中心にならなければならない。自治体は、住民自治のエネルギーの表現のチャンネルとして考えられるべきであり、かかる労働者、あるいは公害反対の住民運動をバックアップする役割を果たすべきである。自治体はそれ自体ひとつの権力であるが、その権力の由来はあくまで住民自治にあるのであって、自治体の権力の拡大は住民自治の拡大とはかならずしも一致しない。

したがって、京浜工業地帯に対する自治体の施策は、住民および労働者の要求にもとづくべきであって、善政意識で行なわれるべきではない。

4・設問が抽象的でよくわからぬが、人間尊重を絶対不可侵として関係づけなければならないことははっきりしている。“人間”どころか“人命”すら尊重されない昨今だが、人命や人間と産業発展とをバランスにかけ、“調和”させようという発想は拒否されるべきである。

5・つわものどもの夢のあと、としての廃墟。

<横浜新貨物線反対同盟事務局長>

## 大きな事故が心配

### 柳下タヅ子

1・公害問題——高台に登り、眼下にひろがる煙突の数々をみておどろくと同時に、道路上の排気ガスは想像にあまりあります。モニターの行事として公害センター等の見学もあり、各機関はこれに手は打っていると考えられます。

しかし、目に見えない公害は、私どもの生活のすみずみに食い入っております。鶴見線<安善駅>附近は、まったく人家を置いて人が住むべき場所ではないが如く見うけられる。私どもの住む生麦でも大差はないでしょう。

それは遠大な理想と思われませんが、工業所の一定区域にすべて人家を疎開させ、替地等をあたえ、京浜第一国道より山の手に住宅を一定してはとも考えられます。ことに安善町に建てられている潮田中学校分校は、もっとも公害をこうむり、種々市よりの配慮もありますが、生徒がかわいそうでもあり、ほかに移転等考えられたらどんなによいかと思います。

2・最近石油会社の火災が2回にわたって起り、全点検を要求せねばと思った位。“のどもとすぎれば暑さを忘れ”で、はや忘れかけましたが、根岸埋立地に日石が大拡張、また、かなりの大メーカーが進出しております。近くは、金沢埋立地も完成されることでもあります。

京浜工業地帯の解消は不可能と思いますが、すでに斜陽でありましょう。そこで、各大メーカーは施設の大点検を行ない、安全度を十分にはかってもらいたい。最近の大阪にみるガス爆発の原因など大いに参考に入れ、早く手を打っていただきたい。

高度な技術革新がなされれば安全であるとはいいいがたく、むしろ、欠陥も大いにあるのではないかと最近、疑問にも思われてきております。

3・私どもは下請業者であります。京浜工業地帯でのお仕事の際、主人たちの作業服は、大変な“よごれ”です。一口にきたない工場が大へん多い。その点、川崎埋立地の設備された諸工場はきれいであるといえます。

京浜工業地帯各工場の本一のワイヤーロープや、床板の油よごれで、安全靴がすべって足の骨折などの事故を起しやすく、クレーン等からつられた物体が落ちる等ありますので、安全週間には、もっとも細かい部分にまで配慮があれば、事故がまぬがれると思います。

4・工業地帯と都市問題の関係を私は一体であると考えます。工業国日本である故に、工業にあや

かって都市が形成されることでありましょう。もっとも重要で第一点に考えられるのは、工業地帯を、いかに美しくするか点であると考えられます。雑然たる工業地帯ではなく、住宅は一定地に疎開させるとしても、各関係商店は整然と一画のビル街、または駅構内にまとめ、駅から各工場まで美しく花壇をつくってみたら、出勤、退勤の精神安寧に大変よいものとも考えられます。工業地帯には多くの緑地帯を設けられれば幸いと思います。

<市政モニター・鶴見区>

## 健全な発展を期待

### 横浜高島屋企画室

1・昭和30年代の経済成長政策の推進により、国内経済の量的拡大は目ざましいものがあり、昭和40年代に入ってもなおその勢いは持続しつつ、今日の繁栄に結びついてきたものと考えられるが、一方、経済の“歪”みと称される問題がクローズアップされてきた。それらが経済発展にともなう住民に対する公害、大規模な災害、交通問題などであり、とくに、京浜工業地帯における問題は、日常生活する上で大きな比重を増してきている。これらの原因としては、一貫した地域開発上の政策の弱体、自治行政指導の消極性をあげることができる。

京浜工業地帯の国内経済に果たした役割は、ますます重要さを加える傾向にあり、その使命を一層伸長させるとともに、工業地帯特有の問題を極力解消し、バランスのとれた発展に結びつくよう自治行政所管の積極的な指導能力に期待したいと考える。

2・京浜工業地帯は、いまや太平洋メガロポリスの中に重要な位置を占め、優れた工業立地条件を

備えており、今後ともその重要性には変わりなく、これらの有利な立地条件の積極的な活用により、一層内容の充実した工業地帯の形成へと発展するものとする。

3・企業の積極的な革新技術導入による飛躍はもろろんのこと、経済の質・量ともにバランスのとれた発展に結びつくよう自治体の行政指導が必要条件である。

既存の企業に対しては、自治行政に関する意識の高揚を促すよう指導するとともに、新規の進出企業に対しては、一貫した地域開発政策を確立し、この政策のもとに行政指導を実施・推進することを望みたい。

また、今日の細分化された自治体では問題を解決することがむずかしい部面も発生してきており、各自治体の規模そのものを検討する段階にきているものとする。

4・都市政策の“都市への人口の過度の集中の分散”の考え方を敷衍すれば、住・商・工の混在した都市形成を根本から検討の上、それぞれが果す機能が最大に発揮できるよう調整するとともに、ひとつの地域開発理念のもとに、既成市街地の再開発および新規開発を行ない、企業も、この理念を積極的に評価して、経営活動を行なうべきものとする。

## 放置すれば老朽化から内部分解へ

### 吉岡陽子

1・京浜工業地帯の場合、消費市場は大都市をかかえているので問題は少なく、また、原料市場も日本の他の地域とくらべた範囲では、良港をもつという条件より、問題は容易だと考えられます。自治体財政も豊かであり、金融、運輸、技術革新も日本の中心地帯に存在するため、他よりもむしろ

る楽なのではないでしょうか。私が考えるには、京浜工業地帯は古くから発達したため、無計画に工場が乱立しくとくに中小企業>、長期的展望にたった対策や計画よりも、個々の企業利益と企業競争が優先し、その結果として、細胞の分化のごとく十分な都市計画や交通対策のないままに自然発生的に拡大し、その反面老朽化して公害や災害をひき起こし、内部分解していくのではないのでしょうか。しかも、その拡大さえ、用地、用水の不足から困難になっているように思われます。さらには、港が重要な機能を果たしているため、港に近い部分にひしめき、入りこめなかった中小工場が内陸へと無統制に伸びているように思います。

2・1に書いたような状況のなかで、今後発展性のある工業地帯は、京浜よりも古くから工業地帯ではなかったところ、すなわち、京葉や瀬戸内、東海などになってきており、大企業はこれらの地域へ進出を強めているのではないのでしょうか。

京浜工業地帯でも、今後発展性のあるのは根岸やそれ以西であろうと思われます。日本の工業が、貿易依存をまぬがれえないということおよび、平野が内陸へいくほどせまくなる以上、内陸部への大規模な発展はあまり望みえないと思います。結局のところ、中心であった川崎、鶴見はやがて老朽化とともに、阪神や東京の江戸川方面のように衰退の道をたどるように思います。

3・計画的な土地利用と公害対策。自治体は、個々の企業利益にふりまわされることなく、長期的な展望にたって、企業に対し強力な指導権をもつべきであると考えます。横浜は大都市でありながら、驚くくらい都市計画<道路、交通、住宅>がなっていません。これは、企業にとっても大きなマイナスであり、利益を得る企業に、その費用等の分担もさせるべきです。

4・企業の目的は利益を得ることであり、そのためには、なるべく安い経費で最大の効果をあげよ

うとするわけですから、その結果として、災害や公害を生じ、市民生活をおびやかすことになり、市民生活の利益と相反する事柄が多いと思われます。また、工業地帯が前に書いたように、無計画的に拡大している現状では、自治体の対策や都市計画が後手、後手と回り、無計画に拡大した結果として生じてくる種々の問題<せまい道路、交通網、公共設備の不備、災害>のあなうめとしてすら、十分な力のない状態ではないかと考えられます。しかし、大きな目で見れば、企業および工業地帯が発展するためには、住民生活<すなわち、労働者の生活>の保障と都市計画の整備が必要な条件であると考えられます。自治体は、目先の利益を追求しようとする企業にふりまわされることなく、大きな視野で指導性をもっていただきたいと思います。

5・ひとつには、臨海地帯を計画的に整備された工業地帯として利用していくこと。そのため、干拓をよりひろげていくこと、および、京葉などと有機的つながりをつくるための、道路、鉄道の整備、やがては東京湾を横断する橋やトンネルなどが必要と考えられます。

内陸は、工場の進出をなるべくおさえて、住宅地帯とし、安くて良い住宅を供給する対策をたててほしい。もちろん、通勤のための交通網の整備がぜひとも必要である。なお、現在、緑地として残っているところはそのまま残し、むしろそこを中心として拡大し、公園、というよりは緑地帯として、整備してほしいと思います。

<中学校教諭>

---

## 卓越した技術革新がカギ

吉川徳夫

1・①既成工業地帯の高度過密化と内陸部の無秩



序な工場立地。京浜工業地帯の心臓部は横浜、川崎の臨海部であり、この地域の大規模重化学工場がピラミッド型に傘下に中小企業を擁して発展してきたが、用地難のため過密化が急速に進み、また成長が急速かつ大であったため、内陸部への進出も工・商・住混在の形で進展した。

②労働事情の悪化。一般的な労働力不足の進行に加えて、京浜工業地帯の急速な発展による需給の逼迫は、住宅難、物価高、通勤事情悪化、さらに働く環境としてのイメージ低下により拍車をかけられている。

③産業公害、都市公害の深刻化。工・商・住混在のなかでの工業立地の過密化、交通量の激増、人口集中、社会資本ストックの遅れにより、高度成長の歪みが増大してきた。

④交通事情の悪化と通勤難。道路整備の遅れによる交通渋滞は、すでに経営合理化の制約要因になりつつあり、また人口のドーナツ現象にともなう通勤難も大きい。

これらは、いずれも既成市街地を背景とした臨海地という立地条件のなかでの急速な高度成長に基因するが、そのほかに政府の各省、個々の自治体の調整機能を超える急速かつ大規模な変化に対して、行政がフォローしえなかった点も指摘されよう。

**2・京浜地区の既成工業地帯は重化学工業を中心に発展し、設備技術、生産性ともにわが国のトップレベルにあるが、過密化、公害防止ほかの制約条件のため、合理化の限界に達している企業が多く、早晚スクラップ・アンド・ビルドによる抜本的な体質改善が必要となる。**

しかし、今後も発展をつづける首都圏の中核に立地する有利性、わが国でも第一級に位する有力工場の撤収の至難さを考慮すると、相対的な地位低下はあっても、大幅な規模縮小は考えられない。

とくに、公害、労働力不足などの問題は、深刻の度の差こそあれ全国共通の課題であり、京浜地区に立地する企業のもつ卓越した技術力は、これを克服する技術革新を他に先がけて行ない、超近代化への脱皮をとげると考える。この場合、このような構造改革は企業単位の経営合理化努力の積み重ねとしてではなく、公民一体となった既成都市再開発の一環としてすすめられることが必要である。

**3・京浜工業地帯が新しい脱皮によって、日本経済の成長に主導的役割を果していくには、企業経営レベルにおける技術革新、公害防止、労働力の吸引等の努力が必要なことはいうをまたないが、これには政府、自治体の適切な行政指導と条件整備によるバックアップがきわめて重要である。とくに自治体に要望したい事項を列挙すれば、**

①産業・社会構造の変化に対応した自治体としての長期構想の明確化。これは、自治体内部だけでなく、民間メンバーも加えて策定し、民間企業の長期経営計画のひとつの指標としても活用しようようにする。

②官民共同による都市再開発。今後の都市構造改革は、民間デベロッパーと自治体との共同による推進方法が軸になると考えるが、その場合、都市計画、用地確保、環境整備など自治体の役割は大きい。

③政府ならびに隣接自治体との連携強化。京浜工業地帯の各種問題点は、いずれも首都圏全体に関連しており、政府、自治体機能のシステムの連携いと広域行政の前進が望まれる。

④公害防止対策の実施に対する助成の強化。

⑤魅力ある都市づくりによる横浜市のイメージアップ。

**4・企業は、その企業活動遂行のために市民から労働力その他の用役の提供をうけて、その対価を払うという関係のほかに、市民は製品の直接・間**

接の需要者、お客様でもあるという共存共栄の関係にあり、企業の長期的な繁栄が豊かな経済社会の確立を前提とすることは論をまたない。

とくに、当社は創業以来「所期奉公」を社是にかかげ、社業を通じて国家社会に奉仕することを経営理念として努力しており、市民の福祉向上と人間性豊かな都市づくりに協力、貢献することは、われわれにとって本意とするところである。

横浜市は、今後も港湾臨海工業都市として発展の道をたどると考えるが、その方向としては、従来のような量的拡大から質的高度化への転換、人間性豊かな高度工業化社会への脱皮を、将来ビジョンにもとづいた都市再開発をテコとしてはかつていく必要があり、また、その前提として政府、自治体、企業三者が有機的な連けいのもとに工業化、都市化をめぐる各種問題を多角的に検討し、これを解決していくための地道な努力が必要である。

5・既存企業の成長発展またはスクラップ・アンド・ビルドによる新工場建設の必要性から、新しい工場用地の確保は、今後ますます重要な問題となつてこよう。

この場合、京浜臨海部における土地利用の状況は飽和状態にあるところから、用地を内陸部に求めるか、新しい埋立地に求めるかの選択の問題が発生するが、一般に企業としては新規埋立地指向が強いと考えられる。

一方、自治体としても現在の臨海部の構造改革を円滑にすすめるためには、その前提として埋立事業を促進し、しかも、これを港湾設備の整備、内陸と臨海部間あるいは臨海部内の輸送交通網の拡充、商業区域の整備との関連において積極的、計画的に行なう必要がある。

以上のことから、新規埋立事業については、これまで以上に計画性が必要になるが、そこには都市構造改革の場という観点から、企業サイドの意志

も投影されることが望ましいと考える。また、埋立地隣接の既存市街地についても、総合的な都市計画のもとに区画整理、緑地化、レクリエーションセンターの設置など人間性の尊重に根ざした住みよい環境づくりを推進すべきであろう。

なお、埋立地への工場移転をはじめとした工業地帯の構造改革実施に当っては、企業側でも莫大な資金と犠牲が生じるため、政府、自治体、連けいによる税制面ならびに金融面での特別な措置が不可欠と考える。

<三菱重工業株式会社横浜造船所長>

## 可能なかぎり埋立よ

李家 孝

1・消費市場は、交通路の変化により、将来は再検討せらるべし。公害・災害・労働事情のごときは、各都市間の共同問題として、とり上げらるべし。交通・運輸のごときは、とくに一貫した東京湾岸道路を中心として整備を急ぐこと。ことに、市の境目の地域における都市計画・自治体財政の水平化が望ましいが、用地・用水の価格のごときとくに近接地区の連絡協議が必要であろう。なお教育関係でも、川崎市と横浜市の教育委員会の性格が差があるのは困ると思う。最近とくに、東京都のそれが独断的なために、迷惑が多いようにもきいているが、一層研究せんことを望む。

2・京浜工業地帯は、九州における北九州市の成立以上に共同の問題に悩まされ、加えるに品川区の新港湾施設と川崎、横浜の港湾施設との取り合い等、内陸の外港湾関係の諸問題は共同行政の必要が加わっているの、少なくとも、東京都と川崎市・横浜市の経済部局および港湾部局の連絡調整協議会のごときもの設立が望まれる。道州制ができて、市町村には変化なく、かえって市

町村自治権限は増大されるとすればなおさらであろう。かくすることによって、京浜工業地帯の将来は、従来以上に国として重要程度を高め、地域の繁栄に利するものと思う。

3・なし

4・この問題は全市民、全企業家のモラルの向上に努め、相互の調和と互譲の精神を育成することのみが都市問題の解決の鍵であろう。

5・京浜臨海部は、あたうる限り埋立を進めて、港湾整備と同時に、市内道路問題を解決することが望ましく、市の内陸部には極力工場設置を許可せず、疎開方法を、強力に実施せしむるのほかなし。したがって、道路拡充のほか、土地利用には強力の行政力を発揮することも必要なるべし。

<横浜商工会議所会頭>