

第三章 「工業化」以後

第一節 開発の中の社会問題

一 高度成長政策の帰結

神奈川県が戦後の復興をおえて、本格的な経済発展期を迎えたのは、一九五五（昭和三十）年からはじまる総合開発計画
高度経済成長期からであった。このころから県では、国の開発計画に対応して、数次にわたる県としての総合開発計画をつくり、県経済の発展に大きく貢献した。とりわけ、京浜工業地帯という日本の代表的な重化学工業を擁する県の経済発展が、国全体の経済成長にも巨大な役割を果たしたことはいうまでもないが、その政策の一端を担った神奈川県の総合計画も、他県のそれとは比較にならぬ重要な意義をもつものであった。

ところで、県の総合計画は、一九五四年に第一次計画が策定されたが、これは当時企画または実施中の諸計画をまとめたもので、いまだ本来の体系と総合性をそなえたものとはいえなかった。にもかかわらず、すでにこの第一次計画の中に、のちの「土地及び水資源」に象徴される、神奈川県の総合計画の基本的性格がうち出されていた。

さて、その計画が本来の姿をあらわすのは、一九五九年に策定された「土地及び水資源に関する総合計画」と題した第二次

第1表 戦後の臨海埋立造成（横浜・川崎地域）

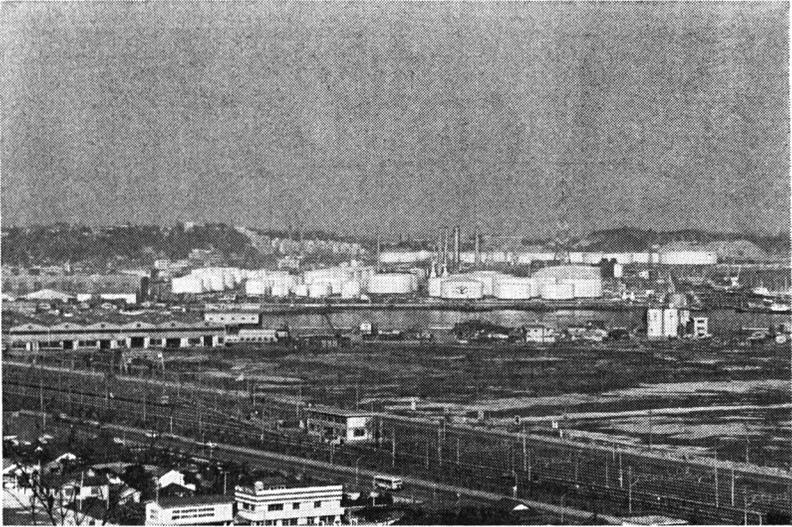
番号	所在地	事業主体	造成面積 ha	造成期間	事業費 億円	進出事業 所数
1	川崎市大師河原地先（浮島町）	神奈川県	444	昭和31～38年度	91	20
2	川崎市千鳥町	川崎市	194	〃 31～34 〃	12	12
3	川崎市塩浜地先（夜光町）	東亜港湾KK	39	〃 32～35 〃	5	4
4	横浜市扇島	神奈川県	142	〃 32～38 〃	28	2
5	横浜市岸左	〃	15	〃 34～36 〃	5	4
6	横浜市黒地先	横浜市	80	〃 30～35 〃	17	4
7	横本牧浜地先	〃	338	〃 38～43 〃	203	13
8	横浜市根岸湾	〃	466	〃 34～41 〃	175	10
9	〃	〃	146	〃 39～45 〃	80	
10	横浜市金沢地先	〃	660	〃 43～47 〃	413	

『第3次総合計画改定版』から

総合計画においてであった。この計画は、神奈川県のものから、経済発展——とりわけ京浜の重化学工業化——にとって、土地及び水資源の確保とその合理的利用がいかに重要かを、はじめて体系的に論じたものであった。

土地については、戦前から臨海の埋立てによる京浜工業地帯造成の歴史をもっているが、戦後も経済の成長発展に合わせて、埋立事業が再開された。すなわち、一九五五（昭和三十）年から、神奈川県、横浜市、川崎市の三者によって数次にわたる巨大な埋立造成事業が計画され、着工されていった。こうした中で、第二次総合計画は現在着工または着工予定の埋立事業が完了すれば、臨海部の工業立地はほぼ限界に達するとして、新たに湘南、県央など内陸部の工業開発に目を向けている（第一表）。

他方、巨大な電力及び水需要をもつ神奈川県は、水資源の開発についても早くから力を入れてきた。相模ダムにつづく城山ダムが、一九六五年に完成するが、このころから本県は再び水資源の開発と確保に追われた。急激な成長に加えて、京浜地帯が鉄鋼・化学・パルプ・繊維・石油などの用水型工業を主力としているため、工業



磯子駅から根岸方面をみる（1967年）

日本機関紙協会神奈川県本部蔵

用水の需要は高まる一方であった。それに人口増加による生活用水の需要も、水資源の開発を一段と緊急ならしめた。こうして、六〇年代には、相模川や酒匂川の総合開発が、次つぎと日程にのぼりはじめた。

第二次総合計画は将来構想としては、一九七五年を目標とする長期計画であったが、具体的な整備計画としては一九五九年を初年度とした七か年計画であった。ところが、この期間に県経済は折からの所得倍増計画にのって飛躍的な成長をとげ、一九六五年には人口で四百四十三万人、工業生産出荷額で三兆四百九十二億円に達し、一九七五年目標（四百四十七万人、二兆四千億円）をすら突破する勢いであった。そこで、一九六五年からはじまる次の第三次総合計画では、「基本的与件の想定」を大幅に修正し、人口六百万人、工業生産出荷額五兆七千億円と改定したのであった。

ところで、第三次計画の最大の課題となったのは、異常な成長が生んださまざまな社会的ひずみの問題であった。すなわち、神奈川県への資本と人口の集中は、公害問題をはじめ住宅・教育・福祉・生活環境など、県民生活に重大な弊害をもたらしはじめていた。さ

らに、前計画以来、県経済の存立と発展の条件として重視されてきた、土地利用と水資源の混乱と不足を生ずるおそれも生じ、今後の経済発展のブレーキにもなりかねなかった。こうして、第三次総合計画は、これらの「至難な問題」にとりくむために、「県民福祉の向上という一点に計画の目標を集約し……住みよい県土の実現をめざす総合計画」という性格づけがなされたのであった。

神奈川県はこれまでの開発政策では、土地と水の対策など、つねに政府の経済政策を先取りする、開発の先進県を誇ってきたが、第三次総合計画は図らずも本県が、六〇年代の後半から、公害と過密の先進県になったことを自認するものであった（『第三次総合計画』内山岩太郎序文）。しかし、この第三次総合計画でも、いまだ経済成長とその「ひずみ」に対する認識は甘く、産業開発と人口増を自明のこととして、「地域開発と生活環境保全との調整」を掲げて、県央を中心とする内陸工業地帯の造成を推進するなど、「住みよい県土の実現」をめざす上で、政策的に相矛盾する面がめだった。

開発政策の矛盾と転換 さて、内山県政の末期に策定された「第三次総合計画」は次の津田県政のもとで情勢の変化に見合った若干の修正を加えて引き継がれた。それが一九六九（昭和四十四）年に発表された『第三次総合計画改定版』である。

ところで、第三次計画実施後の工業化と人口増はさらに激しく、工業出荷額では一九六七年に早くも四兆二千億円に達し、年間増加額八千億円（対前年比二四％）という驚異的成長を示した。また、人口増も社会増から年々二十万人をこえ、一九六九年七月には、五百二十一人に達するという全国一の増勢をみせた。

しかし、このような急成長は、同時にまた、すでに指摘されてきた社会的経済的矛盾を一層増幅するものであった。改定計画はいらう。

現在すでに京浜臨海部の既成工業地帯においては、大気汚染、騒音、振動などによる公害の発生、地下揚水による地盤沈下などの弊害が



公害のない内陸工業団地の造成（伊勢原市 1970年） 『県政写真ニュース』236号から

顕著になり、農村地帯であった内陸部への工場進出は、地価の上昇、離作傾向の増加、遊水池の埋立てにともなう洪水の危険の増大、工場排水による河川水などの水質汚濁などさまざまな問題をひきおこしており、農業と工業との調整、地域開発と生活環境保全との調整の必要が強まってきている。

こうして、第三次総合計画からわずか四年にして、総合計画の見直しと改定が必要になったのである。この改定版では、「基本的与件」としての人口の想定については前計画と同様六百万人で抑えているが、出荷額については七兆円という大幅な修正を行っており、また、全県に広がりはじめた各種の公害対策に全力をあげ、「広範多岐にわたる県行政を、本来の目的である県民福祉向上の一点に集約」と述べている。しかしそれが他の箇所では、「産業の振興と調和ある発展」という見地からひきつづき県央の開発と工業化に積極性を示し、また新たに五つの大規模プロジェクトを総合計画にくみ入れるなど、依然として開発指向の姿勢を崩していない。ことに、五大プロジェクトは、この年、国が決定した新全国総合開発計画の中の

規模開発プロジェクトと交通・通信網の新ネットワークの建設計画に対応するもので、丹沢地域総合計画、相模川総合整備事業計画、酒匂川総合開発整備計画、相模湾総合整備計画、道路交通網計画からなっている。

さて、以上のような矛盾を含んだ二つの総合計画のあとで、国の高度成長政策に安易に従ったこれまでのあり方に強い反省が加えられたのが、津田県政の後期に策定された「神奈川県新総合計画」であろう。この総合計画ははじめ、「自然環境の保全」や「人口の適正規模と産業の適正配置」を前面にうち出し、過密と公害、自然破壊をもたらす工業化と人口増にストップをかける姿勢を見せている。たとえば、工業化については、臨海部はもちろん内陸部についても工業の新規立地と用地造成を規制する方針をうち出し、また人口増についても、住宅政策を通じて東京からの人口流入を抑制する施策をとっている。そして、自然の尊重と人間性の回復を基調とした「福祉優先の豊かな地域社会の実現」を基本目標に掲げている。

この計画が従来のそれとちがうのは、人口については本県の望ましい規模を七百三十万人としながらも、工業生産出荷額については、何等の想定もしていないことである。また、各論の構成の中にこれまで必ず入っていた「工業生産」の項目を、意識的に除外している点も注目されよう。その理由の一つは、計画と現実とのずれであろう。『第三次総合計画改定版』が一九七五年を目標に想定した出荷額（七兆円）は、すでに七〇年には達成されてしまいう有様であった。いま一つの理由は、この驚異的なテンポの経済成長が生んだ深刻な集積の不利益と社会的損失である。十年間で四一割に及ぶ農地の潰廃と減少、公害病患者の続発、一九七〇年の全国最高の交通事故死者数、医療、教育、生活環境施設の立ち遅れなど、県民にとって県土は住みにくくなるばかりであった。新総合計画が従来の産業優先から生活重視へと軌道修正にふみ出したのは、のっぴきならない県民生活のこのような現実があったからである。同時にそれは、長期にわたって県の開発計画の指針となってきた国の高度成長政策の破綻を告げるものであった。

第3章 「工業化」以後

第2表 人口増加とその内訳

年次	総人口	年間増加人口	自然増	社会増	増加人口に 対する割合
1955年	2,919,497	69,256	32,073	37,183	54%
1960	3,443,176	145,393	40,148	105,245	72
1965	4,430,743	219,486	73,843	145,643	66
1970	5,472,247	231,476	97,696	133,780	58
1975	6,397,748	126,836	90,784	36,052	28

『神奈川県人口統計調査』から作成

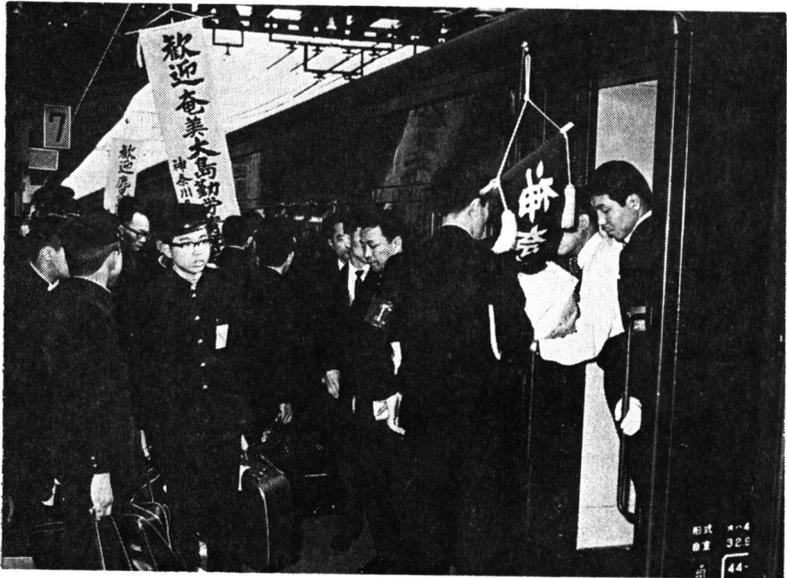
社会問題 神奈川県が一九六〇年代以降、総合計画策定の上で常に悩まされた問題に、**社会問題** 断に増大する人口問題があったことは、これまでも述べてきたとおりである。

そこでこの人口増問題について、ややまとまった説明をしておきたい。

第二表によれば、五〇年代の後半に年十万人のテンポで増加していた県の人口が、六〇年代に入ると二十万人にふえ、さらにその後半には一つのピークを迎えている。そして、七〇年代になってようやく鈍化の動きが見られるのである。

人口増の主役は社会増であるが、その増加率は全体のそれを大きく上回っており、とくに六〇年代に著しい。ところで、この社会増には二つの要因が働いている。一つは、五〇年代の後半に、京浜工業地帯の造成・拡大とその周辺の工業化によって、労働力需要が急増したことがある。この時期には、東北・北九州をはじめほとんど全国から、若年労働力が本県に流入した。いま一つは、六〇年代に入って東京からの転入者が急増し、社会増の半分以上を占めるに至ったことである。これらの転入者は、過密と住宅難から本県へ移住してきた東京通勤者が大半で、都心からほぼ五十キロ圏にある県下の諸都市を急速にベット・タウン化していった。

このように神奈川県は、高度成長の前期には県内工業の労働力需要によって、またその後期には東京からの移住者によって、二重の人口圧力に悩まされたのであった。一九五六（昭和三十三年）に制定された首都圏整備法が、この人口流入を一層促進したことはいうまでもない。こうした人口増が、県民の生活環境にどのような諸結果をもたらすかは、後の叙述で明らかに



集団就職 (1969年)

『県政写真ニュース』141号から

なるであらう。

次に、この時期の県下における行政投資の問題を検討してみたい。つまり行政投資の実態分析によって、神奈川県の開発の特徴と、社会問題発生背景が、かなりの程度明確になると思われるからである。

大川武の論文『『社会資本』整備の実態と問題点——神奈川県を中心に——』（『経済と貿易』一一一号）によれば、一九六〇から七〇年の高度成長期に、国、県、市町村を合わせた全国行政投資の四分の一が、関東臨海の四都県（東京、神奈川、千葉、埼玉）に集中し、そのまた四分の一近くが神奈川県に投下されている。この神奈川県行政投資の実態を、同氏の論文資料を借りながら、一九六七年度について整理すると第三表のようになる。これによると、全投資額の中で道路投資が群をぬいて高く、二位の住宅を合わせると、この二つで全体の五四・三割を占める。次に投資主体別にみると、国の道路投資の巨大さ（六八割）が注目される。県については同じく道路がトップで、次に住宅、治山治水、文教施設の順となっている。最後の市町村

第3章 「工業化」以後

第3表 1967年度、神奈川県内の国・県・市町村別行政投資（構成比）

区 分	投資額	国	県	市町村
総 額	100.0	100.0	100.0	100.0
I 一般事業	80.8	100.0	92.4	57.6
道路	39.0	68.1	33.6	16.2
都市計画	1.4	—	1.0	2.7
港湾	3.3	5.4	0.7	2.9
農林水産	2.1	—	6.0	1.7
住宅	15.3	24.2	18.0	6.0
環境衛生	1.6	—	0.0	4.0
厚生福祉	1.5	0.4	2.9	1.8
治山治水	3.4	1.3	9.7	1.8
文教施設	7.1	0.5	7.4	12.8
その他	6.1	0.1	13.1	7.7
II 公営企業	19.0	—	7.6	42.1
水道	9.2	—	5.4	19.3
工業用水道	0.4	—	—	1.0
自動車運送	0.4	—	—	1.1
地下鉄	0.3	—	—	0.8
港湾整備	1.2	—	—	2.9
病院	1.3	—	1.0	2.7
宅地造成	0.2	—	0.0	0.5
公共下水道	5.4	—	—	13.1
その他	0.6	—	1.2	0.7
III その他	0.2	—	0.0	0.3
産業基盤整備	46.7	73.5	40.3	26.6
生活環境整備	43.0	25.1	35.7	62.9
そ の 他	10.3	1.4	24.0	10.5

大川武論文から作成

では水道が一位を占め、二位が道路となり以下公共下水道、文教施設とつづいている。次に、これらの部門別投資を、産業基盤投資と生活基盤投資とに大別すると、全投資額では四六・七割と四三割となり、道路投資を中心とする産業基盤投資が、生活基盤投資を抑えて優位に立っている。国の場合はとくにその差が大きい。この両者の比率が逆転するのは、高度成長政策の破綻が明らかになる一九七〇年以降である。

公共投資については、政府は国民所得倍増計画以来、「社会資本の充実」を経済政策の最重点課題にすえて、巨額の財政資金を投入してきた。また地方自治体も、地域開発の名のもとに当然のようにそれに従ってきた。しかし、その「社会資本」とは、道路・港湾・工場団地・工業用水など産業基盤拡充のための投資であり、住宅・教育・福祉・生活環境など国民生活むけの投資ではない。この矛盾が六〇年代の後半に至って爆発するのである。ことに神奈川県は、我が

国屈指の重化学工業県として、大規模な開発と急激な人口増を招いたため、公共投資の遅れによる生活環境の荒廃は極めて深刻であった。かくて、本県は六〇年代の後半から、各種の公害をはじめ、住宅難・通勤難・教育施設の不足・下水・ゴミ等の生活環境施設の立ち遅れに悩まされるのである。

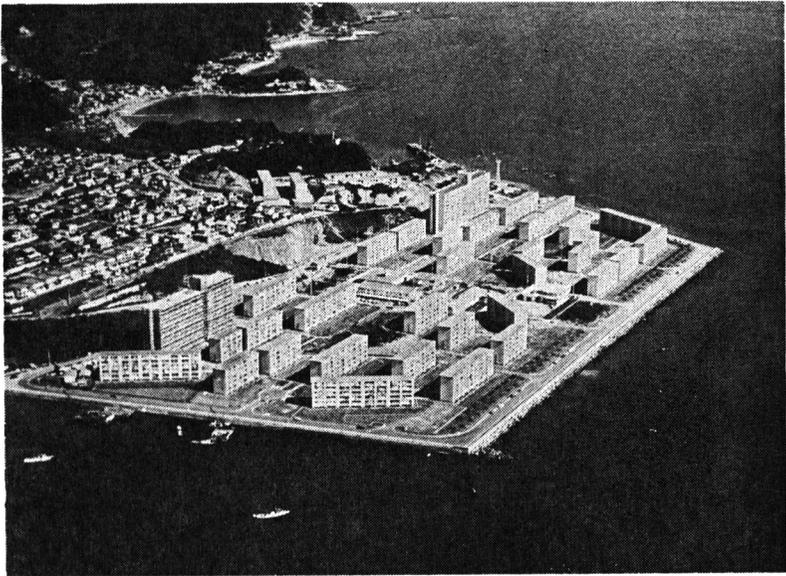
二 悪化する生活環境

住宅問題

戦後の高度成長がもたらした各種の公災害や住宅・交通・下水・ゴミといった新たな社会問題は、低賃金や失業の貧困とちがって、所得の上昇や雇用の拡大で解決できる問題ではない。むしろ、これらの社会問題は、所得水準が上がるにつれてひどくなる傾向にある。

なかでも、住宅難・交通災害・公害は、現代の三大公害とよばれて、その対策が最も声高に叫ばれてきたのである。以下の叙述で、神奈川県下の「新しい貧困」の諸相を、いくつかの分野にわたって述べていくが、最初にまず住宅問題から取り上げよう。

住宅問題は本県にあっては、古くて新しい問題である。戦後だけに限っても、高度成長の前期（昭和三十年代）には京浜地帯の労働力確保の要請から、また後期（同四十年代）には首都圏のベッド・タウン対策として、住宅問題はつねに県政の重点施策の一つにされてきた。しかし、ふえつづける人口に住宅の供給が追いつかず慢性的な不足がつづいた。さらに、戦後の世帯の細分化の傾向と工業県特有の单身者世帯の激増によって、世帯数の増加が人口増を上回り、住宅難に拍車をかけた。このよ



県営かもめ団地の建設 (1971年)

『県政写真ニュース』412号から

うな住宅の不足は、居住条件にも悪影響を及ぼし、県民一人当たりの居住面積（畳数）では東京都について最下位にとどまるという状況がつづいた（『第三次総合計画改定版』）。

『第三次総合計画改定版』では県下の住宅不足数を十七万戸と推計し、さらに一九七五年までの住宅建設必要数を五十七万戸として建設計画を立てている（第四表）。この計画の内訳を見ると、いわゆる政府施策住宅が二十五万七千戸、残りの三十一万三千戸が民間自力建設となっている。このうち公営住宅は低所得者層に、公社・公団・公庫住宅は中高所得者層に供給するというのが県の方針であるが、最も希望の多い公営住宅はわずか十割（六万戸）に過ぎない。しかも、公庫個人融資分と公団分譲分は民間のそれと変わらないので、これを民間自力建設分に加えると約四十万戸となる。

この計画は、一九六六（昭和四十二）年からはじまった政府の「住宅建設五か年計画」に対応するものであり、また政府の住宅政策である民間自力建設Ⅱ持家主義に沿うものであった。宮本憲一によれば、政府の持家主義の破産は、最近における持家

第4表 県の住宅建設計画 (1969~1975年)

区 分		供給戸数
政府施策住宅	公営住宅(改良住宅を含む)	65,600
	公庫・公団賃貸住宅	42,200
	分譲住宅・公庫個人住宅	88,700
	給与住宅	53,500
	その他住宅	7,000
	小 計	257,000
民間自力建設住宅		313,000
合 計		570,000

『第3次総合計画改定版』から作成

は、土地政策ぬぎの住宅政策はもはや限界にきたことを物語っている。

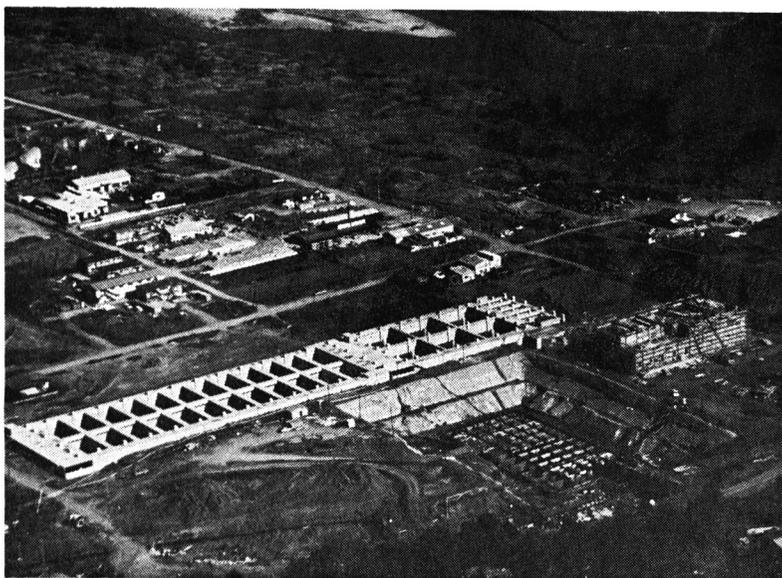
下水道と清掃問題

「下水道は文化のパロメーター」といわれながら、その整備は現代の都市施設の中で最も遅れている分野だといわれる。神奈川県も同様で、その普及率を見れば歴然とする。高度成長を達成し都市化の進んだ一九六八(昭和四十三)年になっても、本県の公共下水道の普及率は二割で、六次府県では最低に近い。

ここで人口急増都市、相模原市の排水問題にふれておこう。同市は下水道事業がようやく一九六七(昭和四十二)年からはじまるが、約一万戸の住民は下水道がないため、庭先に「吸い込み式」とよばれる素掘りの井戸を掘り、台所や風呂の汚水を流し込んで当座をしのいできた。また、排水路に近い地区では、住民が私設下水道組合をつくり、私費で家庭排水や雨水など

率の低下と民間借家、とくに都市に林立する狭小・木造・高家賃・低水準のアップブームにあらわれているという(宮本憲一『日本の都市問題』)。つまり、住宅難に悩む住民は、大部分低所得者層であり、持家に手の届かぬ人びとは何よりも居住条件の一応ととのった公営の低家賃住宅を求めているわけである。

しかも、住宅政策は長い間、宅地政策ぬぎですすめられてきた。そのため地価の騰貴が住宅建設を困難にし、この面でも民間自力建設と持家主義を破綻に導いている。土地の値上がりによる宅地難は、民間の住宅建設だけでなく、公営・公社・公団などの公的住宅の供給をも困難にする。一九七二、三年の列島改造ブームの中で、土地と建築資材の異常な値上がりのため、神奈川県は着工の用途が立たず、千九百二十八戸分の公営住宅の建設を見送っている(『神奈川県住宅手帳』)。この事実

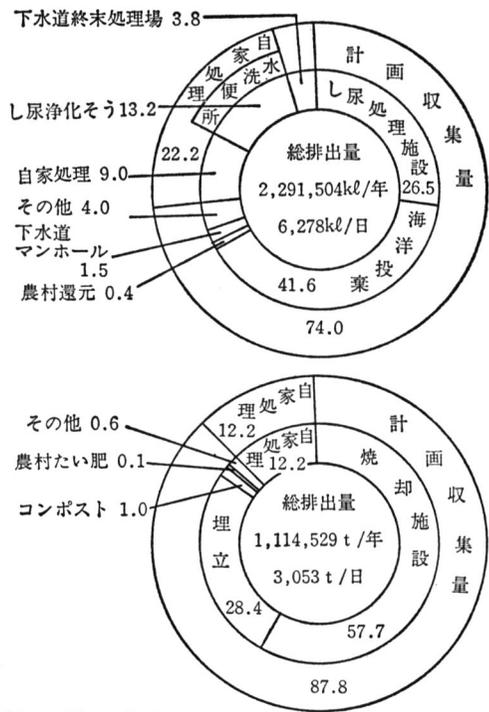


平塚市四之宮相模川流域下水道事業（1971年）

『県政写真ニュース』408号から

の排水施設を設けている。その数約百組合、加入者一万五千戸といわれるが、このような私設下水道組合は、全国でもあまり例がないといわれている。県央の内陸工業都市として脚光を浴びた相模原市で、市民の苦情が下水と学校施設という最もブリミティブな問題に集約されるという事実は、産業優先の開発政策の矛盾を端的に示すものであろう（『相模原市財政白書』一九五七年）。

流域開発による河川の汚濁で、上水道の水質維持すら危くなるに及んで、国は一九六七年からようやく下水道整備にとりかかった。それが下水道整備緊急措置法に基づく「下水道整備五か年計画」である。水資源対策ではつねに国に先行してきた神奈川県も、一九六九年から流域下水道計画に着手し、まず相模川総合整備事業の一環として、流域十一市町の公共下水を兩岸の堤防下に埋設する幹線下水道に導入して、下流で一括処理するという一大事業に取り組みはじめた。この事業は、本県の動脈である相模川の汚濁を防止し、県民の水の確保をはかる画期的なものであるが、その完成が一九八五年とされているため、関



(上) し尿処理状況
(下) ゴミ処理状況
いずれも 1967 年度 (単位%)

的・非衛生的処理方法をとってきた。こうして、海洋汚染がひどくなり、埋立地の確保がむづかしくなると、下水道やゴミ焼却施設を設けて衛生的処理をはかる方法を採用しはじめたのであった。

神奈川県における一九六七(昭和四十二年)度のし尿とゴミの処理状況は上図のとおりである。

これは、国の生活環境施設整備緊急措置法(一九六三年)が施行されてから五年後のものであるが、し尿については水洗便所、下水道終末処理という衛生的処理の割合が一七割に過ぎない反面、海洋投棄が四二割を占め、また、バキュームカーで収集運搬する部分(し尿処理施設)が二六割もあるなど、理想には程遠い状況である。一方、ゴミについても、埋立てにたよ

係市町からその早期完成が切望されている。

下水道の未整備は、清掃問題の解決をも大きく妨げている。かつて都市のし尿やゴミは、農家の肥料として農村に還元されたが、戦後の化学肥料の登場と農村の都市化は、農村還元方式に終止符をうち、都市の清掃問題を一挙に社会問題化した。しかし、住民の生活環境問題に対する国の政策不在は、下水道問題と同様、ここでも事態を放置して解決を困難にした。そのため、清掃事業を担当する市町村は、長年し尿は海洋投棄し、ゴミは地中に埋めるという原始

る部分が二八^割もあり、今後のゴミの排出量の増大と合わせて、焼却による衛生処理が急務となっている。

『第三次総合計画改定版』では、一九七五年までに、し尿・ゴミとも特別清掃地域を拡大（一九六七年度現在で市部九五^割、郡部六八^割）し、市部では一〇〇^割、郡部では八八^割にすると共に、九八^割の衛生処理をめざすとうたっているが、その後の人口増にともなう排出量の増大、大型粗大ゴミや産業廃棄物などの問題、さらに処理施設や埋立地の立地問題など、深刻な問題をかかえている。このようなゴミ戦争下にあつて、清掃事業の当事者である市町村の悩みは大きい。

とりわけ、年間二千万から三千万人の観光客を迎える鎌倉市や箱根町のゴミ公害は有名である。鎌倉を訪れる観光客は、一日平均五万九千人（一九七五年度、定住人口の三五^割に達するといふ。つまり市民たちは外来者のゴミ処理まで、自己の負担で行っているのである。これに要する市の経費は、一世帯当たり年間一万七千余円といわれ、他市の約二倍である。しかも、国の補助はほとんどない。

不足する教育施設

住宅・下水・清掃と並んで、市民生活を維持する上に一日も欠かせぬ問題に、子どもの教育のことがあつる。だがこの面でも、県下の自治体は教育条件の整備に追われて四苦八苦している。

まず、マンモス都市横浜から見てみよう。横浜は戦災と占領、それにつづく埋立てと港都建設のための産業基盤づくりで、教育施設の整備が大幅に遅れた。戦後十八年を経た一九六三年になつても、二部授業を行っている学校が、学級数で百十四もあり、一クラス五十人のマンモス学級が市内の小学校の三二^割もあつた。また、中学校の理科・音楽・家庭科などの特別教室や、講堂・プールの整備もすすまず、整備率はそれぞれ一八^割、三〇^割、二〇^割に過ぎなかつた。

教育条件の貧困と関連して、当時大きな社会問題であつたのは、教育費の父母負担であつた。一九六三年度の横浜市の父母負担は総額で十五億一千万円にのぼり、児童生徒一人当たりにして七千三百三十八円、同市の教育費総額の実に一八・八^割を

第5表 相模原市の教育状況

年 度	1965	1970	1974
人 口 (千人)	160	275	364
人 口 (千人)	14,102	24,072	37,494
児 童 数 (人)	7,292	8,669	12,447
生 徒 数 (人)	16	22	30
小 学 校 数	7	8	12
中 学 校 数	880	1,094	1,250
1校当たり児童数	1,004	1,084	1,037
1校当たり生徒数			

1975年『相模原市財政白書』から作成

中十五校となっている。そして、これら急増するマンモス校にはプレハブ校舎があらわれ、七四年度には九十四のプレハブ教室がつくられている。

白書はさらに、今後三年間（一九七六～七八年）、児童生徒一万九千人増という急増期を迎えて、三年間に小中学校十八校の建設と、それに要する経費三百六十億円が必要になると指摘して、市財政の危機を訴えているのである。

相模原市にあらわれた教育施設の不足は、人口急増地域の典型的な例であるが、このような状況は多かれ少なかれ県下各地の一般的な傾向であった。全体的にみても一九六五（昭和四十）年をさかいに、児童生徒数は増勢に向かうが、それに対して教育施設の遅れはひどく、一九七〇年の時点で特別教室の転用を含めた普通教室の不足数は、小学校八百八十二、中学校百四

占めた。教育費の私費負担については、一九六一年四月、地方財政法の一部が改正され、法的禁止を受けたにもかかわらず、巧みな口実を設けてその後も改まる様子はなかった（横浜市政調査会『二六〇万人の市政』）。

次に、『子ども貧乏白書』を発表した相模原市の教育施設を検討してみよう。第五表によると、相模原市の人口増加は、一九六五年以降年二万人をこえるが、それにほぼ比例して児童生徒数も一九六五年から六八年に一万から二万人、六八年からは三万から四万の急増ぶりを示している。それにつれて、小中学校の増設数も六八年までの年間一校から、六九年以降は年間三、四校にふえている。

一方、既設の学校規模も年々に拡大し、一九七四年度には一校当たりの児童数千二百五十人（文部省基準では八百人）、千五百人以上のマンモス校が小中学校合わせて、四十二校

第3章 「工業化」以後

第6表 7大都市県別学校種別教育条件等の比較

区 分	全国	神奈川	東京	愛知	京都	大阪	兵庫	福岡	
小 学 校	1学級当たり児童数	33.86 ^人	39.05	37.87	37.25	33.17	38.34	36.23	36.35
	教員1人当たり児童数	26.9 ^人	31.5	28.5	30.5	26.5	30.9	29.8	29.0
	児童1人当 校舎保有面 積	5.19 ^{m²}	3.75	4.66	4.52	6.11	4.05	5.00	5.06
中 学 校	1学級当たり生徒数	38.70 ^人	41.17	40.54	40.87	38.75	40.12	39.82	41.10
	教員1人当たり生徒数	22.7 ^人	25.0	24.5	25.0	21.0	23.9	23.6	23.6
	生徒1人当 校舎保有面 積	5.53 ^{m²}	4.81	5.87	5.47	6.10	4.69	5.58	5.13

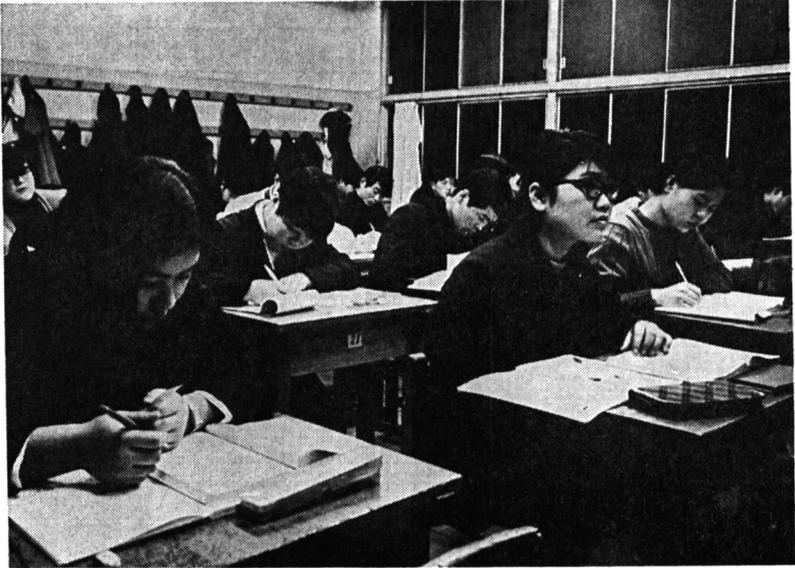
〔学校基本調査および公立文教施設実態調査〕 1967年5月1日から

十八を数え、両者を合わせると全国の教室不足数のほぼ三分の一のぼる。また、プレハブ教室も小学校五百八十、中学校九十四を数えた（『昭和四十五年度学校基本調査』）。

このような神奈川県教育の状況は、七大都市県の中でも遅れがめだち、一学級当たりの児童生徒数、教員一人当たりの児童生徒数、児童生徒一人当たりの校舎面積のすべてにわたって最低となっている（第六表）。

小中学校の施設整備の責任は市町村にあるが、一方、県が直接責任を持つべき高校の場合はどうか。

高校教育については、神奈川県は一九六五年の第三次総合計画で画期的な「高校再編成」の構想をうち出した。この構想は、高度成長と技術革新下の「社会的要請」に基づく人材養成を高校教育の場に求めたものである。すなわち、生徒の能力、適性、進路に応じた教育と学校の多様化をうたい、今後の高校教育施設の重点を全日制普通科でなく職業科や定時制の拡充におき、産業界からの要請の強い下級技能者の養成をめざすものであった。この方針は「資本のための人づくり」「差別選別の教育」として、強い批判を浴びたが、とくにこの中で、技術高校の新設は、本来私企業が行うべき技能訓練を、県が代行するものとして企業連携問題が激しい論議



厚木南高校の3部制授業（1969年）

『県政写真ニュース』136号から

をよんだ。

この高校再編成は、一九六四年から七五年の間に、職業校や定時制については、技術高校八校、定時制職業高校五校、定時制独立校三校、合計十六校の建設計画に対して、全日制普通校はわずか一校にとどめ、十年後には普通校と職業校の比率を、現行の六・五対三・五から五対五に近づけようという極端なものであった。しかし、この露骨な産学提携の高校再編構想も、

一方では県民の間での進学率の上昇と普通高校増設の運動、他方では景気変動による企業側の新規中卒採用の減少等で、生徒の募集難から廃校に追い込まれる技術高校があらわれ、高校再編成は途中で破綻せざるをえなかった（神奈川県教育委員会『神奈川の教育―戦後三十年の歩み』）。

こうして、神奈川県は一九七四（昭和四十九）年から高校進学希望者の急増期を迎え、普通高校の増設に追われることになる。

三 荒廃する県土

道路・交通問題

道路行政について神奈川県は、第一次総合計画の「交通施設の整備」以来、第三次総合計画改定版の五大プロジェクトの一つである「道路交通網計画」に至るまで、つねに県政の重点施策としてきた。本県がこのような道路・交通施設の整備を重視してきたのは、いうまでもなく県下の交通網が我が国最大の京浜工業地帯の貨物輸送の幹線の役割を担っており、また、首都圏最大の通過交通量をかかえているにもかかわらず、その輸送力がしばしば高度成長のネックとなつているといふ重大な事情があつたからである（『神奈川県産業構造の基本問題』）。

そのため現代の輸送力の主力をなす道路の整備については、県や関係市町村だけでなく、国自身がその整備に全力をあげてきたことは、すでに述べたとおりである。いまその整備状況を把握するために、神奈川県における道路投資の動きを調べてみよう。第七表は高度成長期における国・県・市町村の道路に対する行政投資の推移を投資総額に対する構成比と伸び率であらわしたものである。

これを見ると、まず国の道路投資が県下における行政投資全体の割合でも、またその伸び率からみてもずば抜けて大きいことがわかる。この道路投資が増大するのは、所得倍増計画が実施に移された一九六一（昭和三十六）年からであり、その投資の大部分は日本道路公団の東名高速道路や中央高速道路、首都高速道路公団の横浜・羽田線の事業費といわれる。一方、県の道路投資も国の計画に呼応して増大していくが、これも県の行政投資総額の四分の一から三分の一を占め、事業別投資額の中ではつねにトップに立つ巨額のものであった。

第7表 神奈川県における国、県、市町村の道路投資の推移（構成比%と伸び）

	1958	1960	1965	1967	1970	1958	1960	1965	1967	1970
国	33.3	28.2	69.1	68.1	32.2	100	117	2278	2869	1009
県	21.5	23.4	26.2	33.6	23.2	100	128	439	665	890
市町村	9.3	10.6	16.6	16.2	14.2	100	163	698	860	1478

大川武前掲論文から作成

こうして、神奈川県は道路の普及率と道路密度では、全国で二、三位を競う水準に達し、国道・県道の改良率（七二・九割）や舗装率（七四・四割）でも、東京、大阪に次ぐ地位を占めるに至った。

ところが、国道・県道の整備率に市町村道を加えると、その数字は大きく訂正されなければならない。すなわち先の改良率（七二・九割）に市町村道のそれを加えると、改良率は二七・四割に下がり、東京（四六・八割）大阪（四三・五割）に大きく水をあけられる。このことは、神奈川県道路整備がもっぱら国道・県道などの幹線道路を中心にするため、道路延長の九〇割にあたる地方の市町村道の整備はあとまわしにされていたことを示している。第七表でみるように、市町村の道路投資も同時に急増するが、その整備の重点は国道・県道の支線やその連絡路におかれ、結局住民の生活道路はここでもあとまわしにされている。ちなみに神奈川県は、一九六五年から市町村道に対する県費補助（三分の一）の制度を設けたが、その対象も国道・県道を補完する幹線道路が優先されていた。

しかし、車優先の道路政策が推進され、巨額の行政投資が行われても、県下における車の保有台数や交通量の増大に道路整備が追いつけないでいる。『第三次総合計画改定版では』道路交通網計画を五大プロジェクトの一つに加え、一九八五（昭和六十）年の県内の自動車保有台数と発生交通量を、一九六五年の八・七倍と七・二倍に想定して幹線道路を全県に張りめぐらす計画を立てたが、道路ができれば車がふえるというモータリゼーション社会の構造にメスを入れない限り、その矛盾は解決しないであろう。

さらに悲劇的なことは、交通量の増大にともなう交通事故の激増である。一九七一年に本県は、交



厚木バイパスの開通 (1969年)

『県政写真ニュース』185号から

通事故の死者数(三百七十六人)で日本一という汚名を被った。一九六〇年代の十年間をとっても、交通事故の件数で三倍に、死者数で三・五倍の急増ぶりである。また、その十年間の県内の死傷者数は二十五万人にのぼるといふ(『神奈川の交通統計』)。この原因は基本的には、政府の野ばなしのモータリゼーション政策にあるが、同時に国の幹線道路優先の政策に追随し、交通安全対策を怠ってきた自治体の責任もまぬがれないであろう。

一九七三年の「新総合計画」で、神奈川県もようやく、これまでの車社会のあり方に厳しい反省を加え、人命尊重と歩行者優先の道路交通政策を模索しはじめている。

一九五八(昭和三十三年)九月二十六日夜、
災害に弱い県土 伊豆半島の南端をかすめた台風二十二号

は、二十七日午前零時ごろ、相模湾から江の島に上陸し、横浜、東京を襲って大災害をもたらした。この台風は狩野川台風と呼ばれたように、狩野川流域の伊豆の被害はとくに激烈であったが、神奈川県でも、横浜で日雨量二百八十七ミリという観測史上最高の豪雨を記録して、戦後最大の被害が生じた。横

第8表 横浜市の3大ガケ崩れの被害状況

年・月・日	死 者	負傷者	家屋全壊	同半壊	ガケ崩れ
1958. 9. 26 (狩野川台風)	61人	134人	403戸	595戸	1029か所
1961. 6. 2 (梅雨前線豪雨)	21	32	87	110	443
1966. 6. 28 (台風4号)	26	50	110	140	850

『神奈川新聞』昭和48年6月7日付から作成

浜、川崎などでは各地でガケ崩れをひきおこし、死者九十二名、負傷者百三十二名という多数の犠牲者を出し、家屋の全半壊も六百四十一戸におよんだ。また市内を流れる鶴見川、帷子川、大岡川の氾濫で、沿岸一帯に大洪水を生じ、浸水家屋七万三千五百戸、罹災者十二万二千余人にのぼった。この水害でとくに注目されるのは、横浜など都市部のガケ崩れによる人命の損失と、都市の中小河川による災害である。戦後、神奈川県では、一九四八年九月のアイオン台風や、一九四九年八月のキティ台風で、洪水による甚大な被害を受けたが、その原因は戦時中の山林濫伐と、国土の疲弊によるところが大きかった。

ところが、今回の水害の原因には、都市周辺における無秩序な開発と、中小河川に対する治水対策のたちおくれという新しい要因が加わっていた。つまり一九五〇年代半ばからはじまる人口の都市集中と開発の波が、周辺の自然や田畑の遊水機能を奪い、危険なガケ地や河川流域の宅地造成とあいまって、都市水害という新しい型の災害を生み出したのである。狩野川台風は、まさに本県における都市水害の幕明けとなった。

風水害による県下の人的被害は、ほとんどがガケ崩れによる犠牲である。ガケ崩れの中心は何といても横浜であった。いま一九五〇年代の後半から六〇年代前半におきた三つの大水害をとって、横浜市のガケ崩れによる被害状況を見ると第八表のようになる。

横浜は市の九割が台地と丘陵からなり、しかも軟弱な地盤の関東ローム層からなっている。そこに戦後の開発と宅地造成の波が押し寄せ、丘陵斜面が人工的に変えられたり、台地や傾斜地が切り