

2. 変貌の主導力はなにか

① 外からの力を内からの力に

・外からの二つの力 まえに横浜の歴史でみたように、横浜は、戦後の停滞期のなかから、30年頃より急速に変わり始めた。しかも、それはきわめて激しい変りかたである。

そうした横浜を変化させている力は、どこから生じてきているのだろうか。われわれは、その主導力を二つにわけて考えることができる。一つは、一番基本的な力であるが、日本の高度成長のなかで、横浜の工業化を進める大企業の力であり、もう一つは、東京を中心とした大都市圏の拡大が、そのなかへと横浜を包摂していく力である。この二つの力は、基本的には、日本経済の高度成長の強行がいやおうなしに生み出したものであるが、横浜に対してそれぞれ違った力として作用している。横浜は、この二つの力の作用のもとでいま激しい変貌過程のなかにおかれているのである。

ここで注意しなければならぬことは、この二つの力は、横浜自身の内部のものではなく、外から加えられているものだということである。工業化の力は、横浜市自身が外から（東京から）大企業を誘導するという形で行なわれ、東京の衛星都市化の力は、横浜市にとっては、いや応なしの受身の形で進んでいる。

都市経済力強化の名のもとに、横浜市は、進んでその車輪の下に身を投じたものの、大資本の無政府的な設備投資、それによって引き起される社会的費用のために、その統禦の能力を半ば失いかけているのが実態であろう。同じように、住宅地化の進行も、全く無秩序に進行し、その計画的配置、そのための行政需要の増大に対応することは、いまや、横浜市にとって過大

な負担となっている。さらに、私鉄企業や、民間不動産資本がその宅地化に便乗し、混乱に一層拍車をかける傾向も目立っている。こうして、この二つの力は、横浜市を混乱のうちに変貌させ、新しい問題をつぎつぎに生みだしてきている。

昭和30年以降、とくに強くなったこの主導力は、横浜が東京に依存する度合を、経済的にも社会的にも強めている。さらには、中央集権化の進行とともに、政治的な中央統制貫徹の条件を生み出すことにもなっている。

外部からの力に対する横浜の内部の力はどうか。これまでの横浜の主導力であった貿易と港は、大企業中心の工業化に道を譲りつつある。そして、港そのものは、国全体の経済活動の上昇による物資流動の結節点としての必要を増しつつあるにもかかわらず、市内貿易商の取り扱い品目は、この動向からおきざりにされ、港湾運営の負担のみが市におおいかかっている。

捺染、木材などの地場産業や最近増加しつつある電気機械器具産業は、まだそれ自身では大きな力になりえず、むしろ、大企業への依存度を高めている。商業にしても、東京の大企業のデパートやスーパーマーケットなどの横浜への進出が目立って、地元商店街は、守勢にたたざるをえない。住民も、今日では東京への通勤者の比重が大きくなってきている。

だが、このことで横浜内部の力が弱いといって、悲観する必要はないであろう。かつて、漁村にすぎなかった横浜は、外部の力を吸収しながらたくましく育ってきたのである。また、大規模な接収という悪条件の

なかからこれまでに復興をとげたのは、やはり横浜市民の力であることを忘れてはならないだろう。したがって現在、外からの力を、内からの力へとつくりかえ、しかも市民に内在する力を、正しく引きだしていく市民の総意と市政の指導が必要なのである。

ことにこれまで、横浜にふさわしい住みよい都市をつくっていくという努力が欠けてはいしなかったか。明確な横浜のビジョンと責任ある市政をうちたてることなく、工業化、都市化のあとを追いかけてきたことを深く反省せざるをえない。

以上のような視点にたつて、ここでは、横浜経済の工業化の進行に焦点をあわせ、その構造的変化の内容を明らかにしておこう。

② 横浜市工業の高度化

・産業構造の変化 高度成長期の横浜市の産業構造は、表-1でもわかるように、最近3年間の産業構造の変化のなかにあらわれている。そこでは製造業、建設業をふくめた、第二次産業の比重が上昇し、農業、林業、漁業、水産業などの第一次産業の比重が下落したこと、さらに、商業、金融保険、不動産、運輸通信業、電気ガス、水道、サービス業などの第三次産業の比重が漸次低下しているということである。

対前年増加率の年次比較でみると、第二次産業は増勢が鈍化しているが、それにもかかわらず増加の率そのものは依然として、第一次、第三次産業のそれを上まわっている。このような産業構造の変動のなかで、この3年間における横浜市民の所得の伸びは、全国の伸びを大中に上まわり、神奈川県の実所得のそれをこえている。また、表-1で目立つことは、産業別の

表-1 所得統計からみた産業構造

| 産業別 | 市内生産所得の産業別構成比 | | | 市民分配所得の産業別構成比 | | |
|------------|---------------|---------|---------|---------------|---------|---------|
| | 昭和34年 | 35年 | 36年 | 昭和34年 | 35年 | 36年 |
| | % | % | % | % | % | % |
| 第一次産業 | 1.9 | 1.6 | 1.5 | 1.9 | 1.7 | 1.6 |
| 第二次産業 | 48.6 | 52.5 | 53.5 | 47.1 | 49.5 | 49.8 |
| 第三次産業 | 49.5 | 45.9 | 45.0 | 51.1 | 48.8 | 48.7 |
| 計 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 100.0 |
| 実額(単位:百万円) | 196,976 | 251,132 | 328,480 | 197,557 | 246,160 | 316,475 |

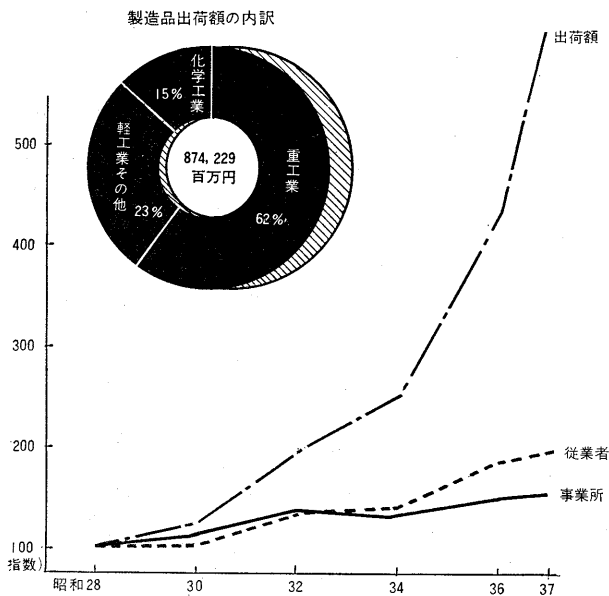
構成比を市内生産所得と市民分配所得との対比でみると、第二次産業においてのみ、その市内生産所得に占める構成比が、市民分配所得に占める構成比を各年次とも上まわっている。市内生産所得は、市内での経済活動によって新たにふえた所得であり、また市民分配所得は、市の居住者が市内と市外から1年間にうけた所得であるから、製造業における生産所得が、その分配所得を上まわっているということは、みごとに横浜の工業化が進んだことを示している。そして現在も埋立中の工場予定地がつくられているのである。だが、各論の「所得」の項でもわかるように、生産所得に比して分配所得の上昇率がかなり低いことは、市内で働いて得たものが、そのまま市内で分配されずに、東京、川崎などへ流出したことを物語っているといえよう。

ついで重化学工業化をみてみよう。各産業の出荷額は、毎年堅実な伸びを示し、36年から37年にかけて、19.6%の伸びを示しているが、そのうち、出荷額が100億円以上であった産業は、輸送用機械器具製造業を筆頭に、食料品、電気機械器具、機械、化学工業、

鉄鋼業、石油・石炭製品、金属、窯業・土石製品、非鉄金属、ゴム製品の11種類であり、とくに機械製造業は82.2%と大巾な伸びを示した。とくに機械、鉄鋼、金属、石油、化学工業の伸びが著しいことは、市工業における重化学工業が圧倒的な比重を示しているということになる。

事業所の構成を従業員規模別にみると、299人以下の中小規模企業経営の事業所を合計すると、全事業所の98%を占め、圧倒的比率を示しているのに対し、300人以上の大規模経営の事業所は2%である。従業員の規模別のみをみると、1千人以上の大製造業が、全従業員数の36.9%を占め、さらに300人以上の規模を合計すると、全体の従業者数の51.5%、と半数以上をしめている。

図 - 1 横浜市の工業指標



また、出荷額を規模別にみても1千人以上の事業所が、総出荷額の54%を占め、これに300人以上の規模の事業所を加えると、大規模事業所が全体の出荷額の73%を占める巨額に達している。とくに目立つことは、従業員300人以上の大規模事業所の数は全体の2%にすぎないのに、その出荷額は73%を占めている。

こうして、横浜市の工業化の主導力は、大資本、大企業であり、これに対し多数の中小企業は、従属的な形で存在している点が目立つのである。

●横浜市の工業の「二重構造」 わが国の経済が、大企業と中小企業との二重構造からなりたっていることは、これまでもひろく指摘されてきた。両者は、それぞれ賃金構造、資本構造などの側面で、極端な格差があり、この格差是正こそが日本経済の発展にとって重要な課題とされている。最近是全国的な若年労働力の求人難で、賃金格差だけは、急速に縮小する傾向をみせている。しかし、企業の賃金支払能力の土台になる生産性の格差という面での二重構造は、むしろ拡大してきている。今後、若い労働力が長期構造的に不足な時代にはいる以上、この面からも中小企業はその存立

表-2 製造業における規模別労働生産性および賃金の格差 (昭和37年)

| 規模別 | 1人当り労働生産性 | 1人当り労働生産性の規模格差 | 1人当り平均賃金 | 1人当り平均賃金の規模格差 |
|----------|--------------|----------------|-------------|---------------|
| | 1,000人以上=100 | 1,000人以上=100 | 1,000人以上=10 | 1,000人以上=10 |
| 10~19人 | 627,674 | 29.9 | 297,849 | 67.3 |
| 50~99人 | 888,122 | 42.3 | 340,626 | 77.0 |
| 100~199人 | 873,624 | 41.6 | 316,881 | 71.6 |
| 500~999人 | 1,784,508 | 84.9 | 437,618 | 98.9 |
| 1,000人以上 | 2,101,925 | 100.0 | 442,417 | 100.0 |

の基盤を問いなおされることになるだろう。横浜でも数の上で圧倒的な中小企業を、低い蓄積—低い技術水準—低い生産性—低い賃金—低いコストという従来の組み合わせから、高い蓄積—高い技術水準—高い生産性—高い賃金—低いコストという組み合わせに変えていくことが、今後の至上命令になってくるだろう。この意味で、今後市の発展のためにどう育成発展させていくかということは、まさに大きな課題であろう。

もちろん横浜市の工業は、横浜市という限定された地域経済の構造としてみるより、京浜工業地帯における資本の集中、したがって人口、労働力の集中傾向、さらに大資本と中小資本との競争関係を多面的にみるのが大切であることは、ここで指摘しておく必要がある。

④ 工業化のなかでの諸産業

● 農業の変貌 重化学工業化は、農業地域の都市化、土地価格の高騰をまねき、さらに、農地の改廃と農家労働力の他産業への流出などをつくりだした。横

図 - 2 専業・兼業別の農家戸数の推移

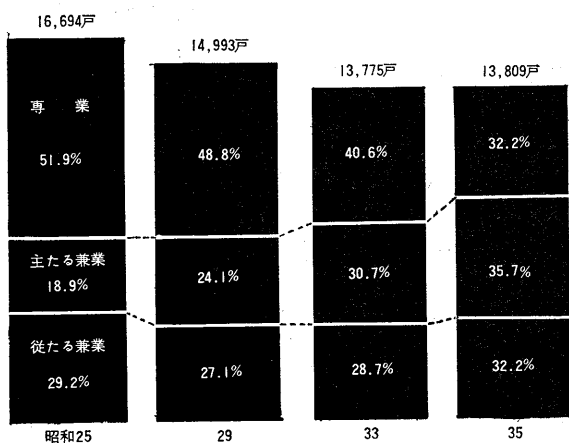
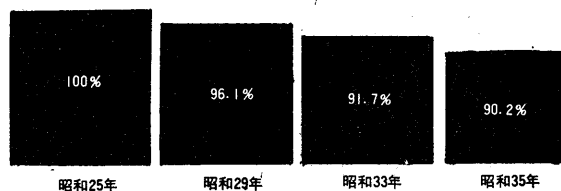


図 - 3 農地面積の推移



浜市でも昭和35年の耕地面積は、昭和25年と比較すると、耕地面積で9.8%、田8.0%、畑10.7%、樹園地13.2%といちじるしい減少を示している。さらに、農家を専業、兼業別にみると、昭和25年の専業農家52%、兼業農家が48.1%となっていたのが、35年には、専業32.2%、兼業農家67.9%と、この10年間に兼業農家が数・比率とも増大している。この点、昭和38年はさらに拡大することであろう。さらに農家人口も減少している。本市の総人口は、昭和25年を100として30年119、35年に144と急増をしめしているのに反して、農家人口は、33年に81、35年に80と大きく減少している。この農家人口の減少は、工業、商業、サービス部門への労働力の流入となってあらわれている。工業化は、こうして横浜市の農業を大きく変えてしまった。だが、横浜の農業が都市近郊農業として発展していくにあたっては、それに対応した積極的対策が必要であろう。

● 商業の変化 高度成長期につれて市の商業の発展もいちじるしく進んだ。店舗数でみると、昭和27年を100として、37年には144になっている。業態別では卸売業は、昭和27年を100とすれば、昭和37年に1.9倍になっている。小売業では1.2倍、飲食店では約2倍近くに増加した。このなかで小売業では、同業者間

表-3 10年間の商業指標の推移(店舗数)

| 年次別 | 総 数 | | 卸売業 | | 小売業 | | 飲食店 | |
|-------|--------|-----|-------|-----|--------|-----|-------|-----|
| | 実 数 | 指数 | 実数 | 指数 | 実数 | 指数 | 実数 | 指数 |
| 昭和27年 | 18,047 | 100 | 1,641 | 100 | 13,908 | 100 | 2,498 | 100 |
| 29年 | 20,845 | 116 | 2,160 | 132 | 15,566 | 112 | 3,119 | 125 |
| 31年 | 22,357 | 124 | 2,507 | 153 | 16,345 | 118 | 3,505 | 140 |
| 33年 | 23,649 | 131 | 2,691 | 164 | 16,933 | 122 | 4,025 | 161 |
| 35年 | 25,119 | 139 | 3,105 | 189 | 17,499 | 126 | 4,515 | 181 |
| 37年 | 25,949 | 144 | 3,204 | 195 | 17,829 | 128 | 4,916 | 197 |

の競争がはげしくなったことやショッピング・センターやデパートやスーパーマーケットの進出によって、小売業の売上高は全体としてはふえてはいるが、地域的には、減少しているところがあることが、特徴的である。

こうした商業の発展の実態は、地元商店の拡大もさることながら、東京の吸収力によるところが大きい。新規に開店される大規模商店は、東京に本店をもつものが多い。たとえば、新設される名店街をみればわかるように、高級消費は、東京でなされたうえに、地元で消費される金の相当部分が支店から本店へと、東京に吸い上げられるという傾向は、ぬぐうことができない。

●貿易の変化 貿易といえは、長い間、横浜市民にとって、市の心臓部のようにおもわれていた。だが、まえにのべたように、戦後、占領軍の接収が続き、一部埠頭が完全に解除されずにいたこととあいまって、貿易商社も、東京へ移転していった。したがって戦後の横浜市貿易は余りふるわなかった。だが、わが国の

高度成長期に、横浜港の利用率はかなりふえた。とくに横浜市貿易商社の港利用率は、昭和36年には輸出において72%、輸入において60%であり、かなりの比重を示した。だが、横浜港貿易総額のうち、横浜市貿易商社が取扱った金額の比率は、輸出で14.2%、輸入で3.8%であり、この比率はかなり低い。これは、市の貿易商社が中小規模であることを示している。横浜港貿易総額で圧倒的比重をしめるのは大商社であり、これは本店を東京及び大阪にもっている。

横浜貿易の輸出の大半は、生糸、織物、衣類などの繊維品であり、輸入は、石油、鉄鉱石など重化学工業の原料品が圧倒的に多い。とくにこの数年は、輸入における重化学工業の原料が増加していることは、日本産業全体の重化学工業化のようすを反映しているといえる。

こうした、戦後の貿易構造の変化に伴って、横浜は、再び東京を中心とする重化学工業をバックとして、活気を取り戻しつつある。輸出については、鉄鋼、自動車、船舶、電気、機械器具の新しい輸出の窓口としての役割をもちはじめていることに注目する必要がある。それらは、昔の生糸、絹織物に替る新しい輸出商品として、地元からの輸出も伸びている。こうして、地場産業にもこの関係のものが強くなっており、横浜経済の内部に新しい力が蓄えられはじめたとみることができる。横浜港貿易は、今後、日本経済の開放体制のもとで、大きな役割をはたすであろう。したがって今後、港の施設、市の港湾経営の能率化、合理的運営の重要性がいっそうましてくるであろう。

④ 工業開発の問題点

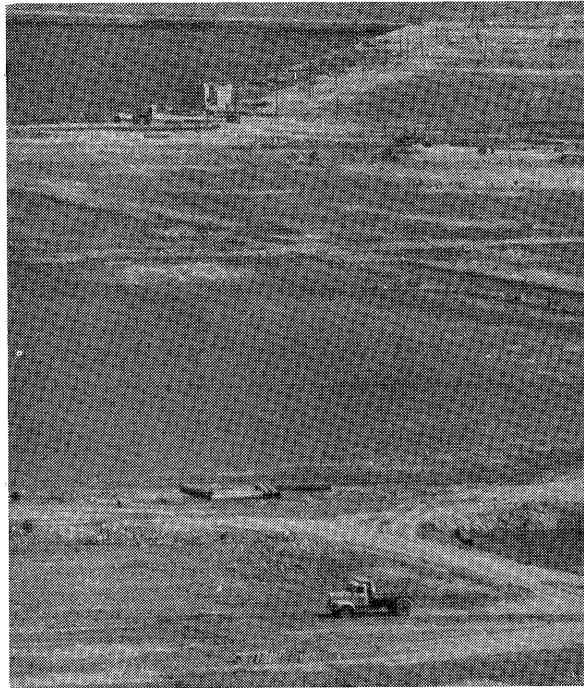
前節でふれたように、昭和30年以降のいわゆる「高度成長」期に日本経済は、大企業による重化学工業を中心に急激な拡大をとげた。

この過程で、地域経済は大企業中心に編成替えされ同時に「地域経済の利益」という名のもとに臨海工業地帯および内陸工業地帯に積極的に大工場誘致をおしすすめたのである。大企業も資本蓄積を容易にするために、公共投資の拡充と社会資本の充実を、地方自治体に強く望んできた。

●工業地域の開発の問題 横浜市をみても、昭和30年代にはいってからは、横浜市の再建と発展の基本コースは、一貫して、大資本中心の工業化の方向にすすえられた。川崎に接する以前からの工業地帯はもとより、あらたに臨海工業地帯が造成され、重化学工業化の方向はすさまじく進みつつある。ここ数年、横浜市は、経済基盤強化という名のもとに、社会資本の投入に拍車をかけられたのである。

まず、昭和30年に鶴見区大黒町地先に約80万平方メートルの工場用地の埋立造成を決定し、31年2月に着工した。さらに大資本の要請により、国鉄では、桜木町から根岸湾海岸を経て大船にいたる新線の建設も決定し、昭和34年2月に着工を開始し、この完成によって根岸湾に新たな臨海工業地帯を設置し、横浜市の第2港湾と工業地を完備することになった。

根岸湾への進出会社は日本の代表的巨大資本群であり、鉄鋼、石油化学、石油精製、電力、ガス、機械製造、食品、造船、電気などの諸企業であり、日本のビッグ・ビジネスである。これらの進出会社の工場が、



海が工場用地にかえられていく

全部完成し、操業するなら（すでに一部操業中）、総生産額は年間約34億円、投下資本額1千377億円であり、生産に使う原材料、製品等の輸送量が約1千200万トン、陸上輸送が約300万トンで計約1千500万トンに達するといわれ、また雇用人員は約3万人と見込まれている。

市は昭和34年から昭和43年末までに根岸湾の工業用地造成事業として約255億円を計上している。民間資本の拡張政策は、市の公共支出増大策となり、昭和38年度の市財政をみても、港湾、道路、土木事業、工業用地など社会的生産手段に対する支出は、一般会計支出の約3分の1をしめ、昭和36～37年以降急速に増加している。表一4でもわかるように、臨海工業用地

造成事業計画をみると、根岸湾、金沢地先、本牧関連用地（昭和31～41年）の総工事費は約838億円と計上され、雇用人員9万人、工業用水は1日34万トン必要とされるので、今後市財政の負担がふえていくことが予想される。

他方、内陸部においては、中小企業工場団地計画がすすめられているが、これは、中小企業の経営の合理化、大企業との格差是正のため、戸塚区上矢部町に面積4万坪、鉄鋼、機械、金属、食品、電気機械などの新工場が予定されている。昭和38年度、市は中小企業団地周辺整備費をふくめた産業開発費5千2百万円を支出しているが、これは同年度の支出総額のわずかに8.4%であり、大資本誘致政策とくらべると、かなり低い比重といわねばならない。

しかもこの内陸部における中小企業団地造成でも、重化学工業と関連した成長中小産業であり、この点も京浜工業地帯への資本の集中の緩和策としてとられたもので、横浜市在来の中小企業の育成政策として発展したものではない。工場誘致の主要対象が大企業であ

り、「進出企業が小さいと本市の発展はない」というこれまでの考え方が、はたして安易でなかったかどうか、市民の立場からのバランスある工業の発展構想はどうあるべきかなど、市としては反省すべき点があるといえよう。

・社会資本の拡充の問題 しかも、資本が集中すれば、そこには必然的に人口と所得が集中する。大資本は地域経済をつつみこむというしくみが成立する。横浜市の臨海工業開発は、資本の集中を呼びおこし、そこには、輸送量の増大、「投資は投資を呼ぶ」という関連企業の発展、港湾比重の増大、道路問題、用水問題、住宅問題、土地問題、農業の変化、商業の変化、市行政の複雑化、つまり大工業港湾都市化に対応する市行政の未整備、中央政府からの行政指導力の強化、すなわち中央集権化の問題を生みだす。こうした問題を、今後どう克服するか、市に与えられた重大な課題である。

たとえば営業用貨物自動車の輸送状況をみると、昭和33年にくらべて、昭和36年には1.8倍の増加であ

表-4 臨海工業用地造成事業

| 区 分 | 根 岸 湾 | 金 沢 地 先 | 本 牧 関 連 用 地 | 計 |
|-------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| 造 成 土 地 | 1,883千坪 | 2,200千坪 | 961千坪 | 4,994千坪 |
| 用 途 { | | | | |
| 工場用地 | 1,624 | 1,870 | 777 | 4,271 |
| 公共用地 | 208 | 330 | 184 | 722 |
| 総 工 事 費 | 21,109,000千円 | 43,700,000千円 | 19,000,000千円 | 83,809,000千円 |
| 雇 用 人 員 | 28,000人 | 40,000人 | 22,000人 | 90,000人 |
| 所 要 工 業 用 水 | 127,000t/日 | 113,000t/日 | 100,000t/日 | 340,000t/日 |
| 年 度 計 画 | 昭31～41年(注) | 昭40～49年 | 昭37～49年 | |

注：事業費は昭和36年～41年分を計上した。

り、乗降旅客の人員でも昭和30年をにたいして、国鉄乗車人員は、36年には1.7倍、降車人員1.7倍、私鉄では1.8倍という急速な増大ぶりである。こうして、輸送の渋滞、交通マヒはしだいに深刻になってきた。とりわけ貨物では、工業品の取扱量は急速にふえ、人員の場合も工業地帯では5倍半の増加率である。国鉄の例をとると、横浜市から発送する貨物の総数は50万トンで、東鉄管内で最大の量でありながら、すべて東京中心の輸送体系に乗らなければ輸送ができず、渋滞しがちである。

他方、東京と横浜をつなぐ動脈である第1、第2京浜国道は、いま昼間は日本一の交通量といわれ、マヒの寸前で、京浜工業地帯の物資は渋滞しがちであり、昭和40年頃は限界だとされた。臨海高速道路建設の企画は、貨物輸送と第1・第2京浜国道の交通難緩和が狙いであるが、それは、羽田空港から環状8号線をまたぎ、多摩川の大師橋より川崎市の産業道路に入り、石油、鉄鋼、造船などの工場群が立ちならぶ臨海工業地帯を突抜け、鶴見川を渡って東海道線沿いに、横浜

市内の東神奈川駅前を通る第1京浜国道に抜ける計画路線である。

こうして、工業化の進行は、道路、港湾、工業用地用水などの社会的生産手段の立ちおくれをきわだたせている。

これにくわえて住宅、学校、上下水道、清掃等の社会的消費手段も充分ではない。これに公害の増大がくわわる。これらの解決が、横浜市政の緊急な課題である。

・横浜港の問題点 重化学工業化にともなって、貨物の増加、入港船の増加により、港湾の機能も大きな変化を迫られた。重化学工業中心政策は、港湾設備への市の大きな負担をもたらした。

横浜港のけい船能力は、現在、公共用バース38、民間専用バース33で、計71バースであり、これでは、今日1日100隻をこえる入港船に対して、それを十分に吸収できない状態にある。

これを緩和するために、計画実施中の本牧埠頭が期待されているが、この埠頭は、埠頭地区43万坪、工業

表-5 京浜3港、内外貿易別取扱貨物量 (昭和36年)

(単位 千トン)

| 区 分 | 内 国 貿 易 | | | 外 国 貿 易 | | | 合 計 | | |
|-------|---------|--------|----------------|---------|--------|----------------|----------------|----------------|-----------------|
| | 出 貨 | 入 貨 | 計 | 出 貨 | 入 貨 | 計 | 出 貨 | 入 貨 | 計 |
| 東 京 都 | 3,681 | 16,432 | 20,113 (78) | 66 | 5,451 | 5,517 (22) | 3,747 (15) | 21,883 (85) | 25,630 (100) |
| 横 浜 市 | 7,193 | 7,580 | 14,773 (45) | 3,061 | 14,825 | 17,886 (55) | 10,254 (31) | 22,405 (69) | 32,659 (100) |
| 川 崎 市 | 11,124 | 7,003 | 18,127 (57) | 136 | 13,412 | 13,548 (43) | 11,260 (36) | 20,415 (64) | 31,675 (100) |

注：()内は%

資料：昭和36年運輸省「日本国港湾統計」(年報)

用地等95万坪、合計140万坪ぐらいになり、ここに20ヵ所、大型船けい留場所すなわち、本船バースの計画がなされ、大工場を中心とした輸送力の解決に主眼がおかれている。

さらに、山下埠頭新10バースを積極的に利用することになるが、10年後の貨物、入港船の増加に対処するには、埠頭建設の将来性ある計画が必要となる。今日でも横浜港の貨物扱量は毎年増加し、表一五によってわかるように、昭和36年度の横浜港の取扱貨物32,659千トン中外国貿易の占める割合は過半をしめ、川崎港43%、東京港の22%にくらべ、はるかに高い。また、これは昭和30年以後増加をたどっている。入港船をみても、昭和33年に、横浜港には2万8千384隻約4,430万総トンの船舶が入港していたのが、昭和36年には4万5千121隻、約6,957万総トンであり、それぞれ1.6倍の増加であるにもかかわらず、バースの数はそれに応じて増加していない。くわえて、入港船の月末集中のために、ともすれば、はなはだしい船混みと港の混乱がおこる。

港湾は、工場における大量生産方式と同様に、貨物集中方式をとらなければならない。貨物を大量に一地点に集中し、機械力によって一度に大量運搬することで、輸送コストを切り下げ、外国貿易における国際競争力も大きくする必要がある。さらに、これまでの岸壁、上屋倉庫、荷役機械、道路、鉄道などの附帯設備を計画的に調整することが、今後残された問題である。

事実、昭和36年には、横浜港でも1ヵ月最高の滞船記録80隻をつくってしまった。1万トン級の船で、1

日の滞船に要する経費が約80万円かかるから、もし丸2日も港外にまたされると約150万円の経費になる。滞船による海運資本の経費は、半期で3億円もあったといわれている。

横浜港はこれに対処するため、山下埠頭の早期完成と本牧埠頭の急造に迫られた。だが貨物の出入の激増入港船の激増による港湾への投資が、市の財政負担となってくるのであるから、さらに港湾行政の簡素化、管理機構の能率化をはかることがとくに要望される。