

倍にまで増強できる。横浜線の複線化によって港北の横浜中心部に対する鉄道サービスは非常に改善されることになる。

国鉄・桜大線 桜大線は桜木町より根岸湾を通過して磯子まで開通している国電をさらに延長して根岸湾沿いに杉田に至り、内陸部に入って円海山の北を通過して大船に達するものである。桜大線は横浜の長年の悲願であったが、根岸線として一部達せられ、さらに、桜大線の完成によってその願いの全部が達せられることとなる。

桜大線の建設によって、これまでおこなわれていた横浜南部の開発に大きく寄与するであろう。

この建設では円海山の北側に日本住宅公団が洋光台団地の建設をおこなっており、その建設と同時に桜大線も建設される予定で、根岸線が根岸湾の内に建設された場合と同様、計画的建設の好例といえよう。このように、いくつかの計画がある場合それらを相互調整するだけでもその建設を非常に有利にで

きる事例は多い。

⑤——港と工業地帯の発展

〈内陸部に進出する工場〉——内陸部・郊外部に進出したのは、住宅や鉄道・道路だけではない。

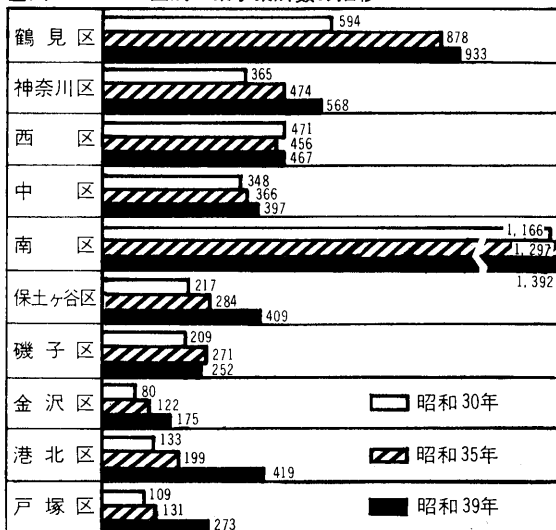
30年以降の高度経済成長による急激な設備投資は、横浜の内陸部にも多数の工場進出をもたらし、田園・市街地風景を一変させた。

もともと、横浜の工業地帯といえば、鶴見・神奈川区の臨海部をさすものだった。もちろん工場は市内一円に分布していたが、内陸部、郊外部においては工場数・従業者数・製品出荷額のいずれも低く、大企業も少なかった。これに反して、鶴見・神奈川臨海工業地帯は、日本有数の大企業を中心に関連下請工場をその周辺にもつ一大工業地帯である。しかしこうした横浜工業の地域分布は30年以降大きく変化しつつある。根岸・本牧埋立地造成による新しい臨海工業地帯が進行する一方、内陸部へ工場が進出してきたからである。

一般に、工場立地の重要な条件として、原料がえやすく、消費地に近いことがあげられている。このほか、労働力が得やすく、水が豊富で、エネルギーのえやすいことが必要だが、横浜はまさにこれらの条件をみたしていた。

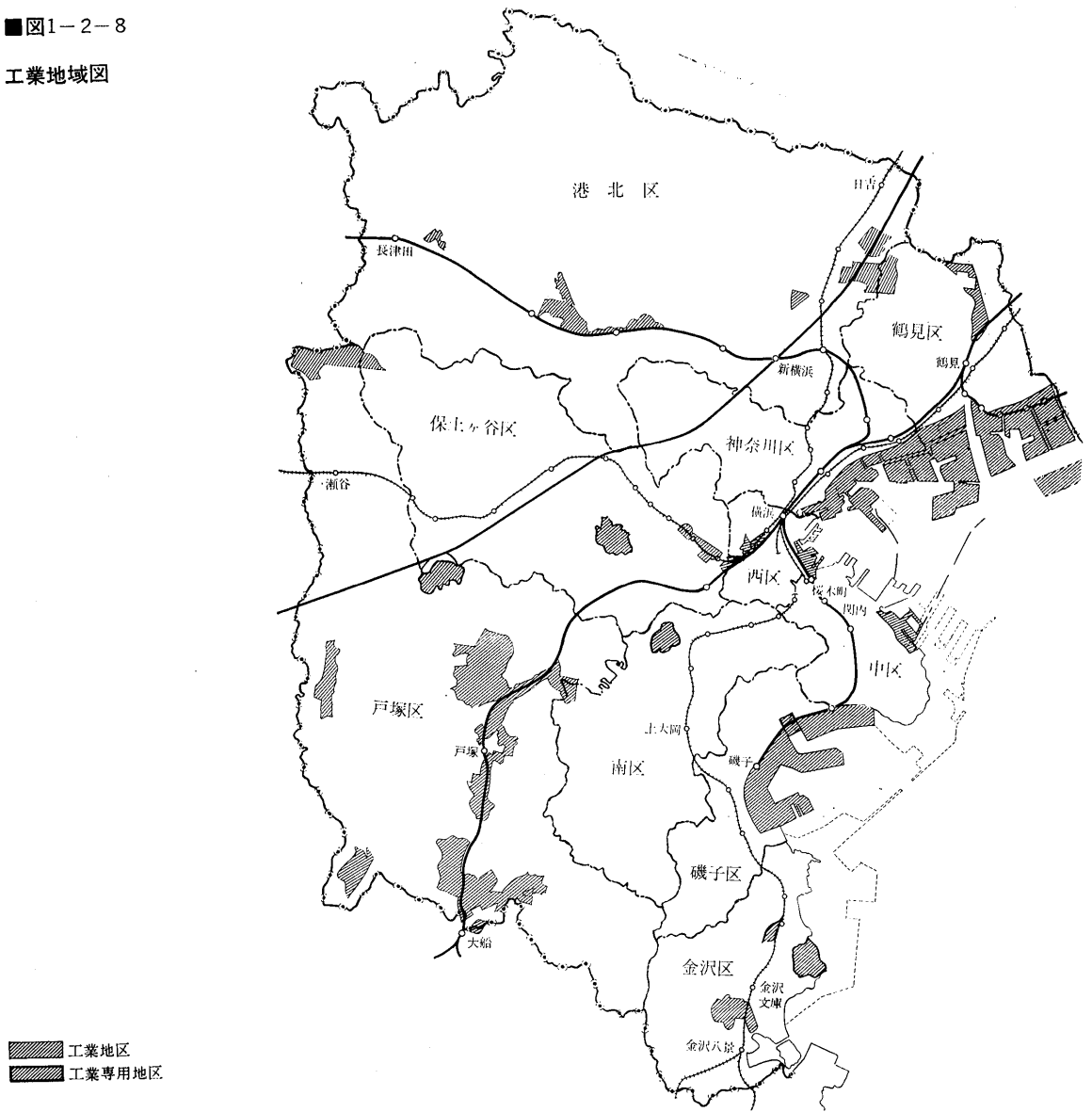
臨海部の有利さには劣るが、機械機具工業を主体とした工場にとって、内陸部はきわめて好都合だったといえる。それは、重化学工業とことなるとなると大規模な用地を必要としないため、安価な農地を工場敷地にかえることができたからであり、従来輸送に適しなかった道路が、高速道路の建設、幹線道路の整備で便利になったからである。とくに下請け中小工場

■ 図1-2-7 区別工業事業所数の推移



■ 図1-2-8

工業地域図



にとっては、京浜工業地帯に近接している有利さがあった。さらに35年に制定した市の工場誘致条例がこれに拍車をかけて、内陸部の幹線道路沿いに多くの工場が立地したのである。とくに進出のいちじるしかったのは、港北区・戸塚

区である。鶴見・神奈川区にはすでに工場適地はなく、西・中・南区の一部は元米商業地区である。こうした事情が、市域の50%をこえる面積をもち、農村地帯・住居地区としての港北・戸塚区を工業化へとおし進めた。30年に110工場しかなかった港北区は、

40年には4倍以上の481工場に激増し、この間戸塚区は88工場から305工場へと増加した。従業者数の伸びはさらにいちじるしく、港北区は2千575人から2万4千170人に、戸塚区は5千527人から3万1千987人へ激増した。市全体で2倍の増加であるから、まことにめざましいものといえよう。しかし、出荷額はまだ小さく、両区あわせても約1千9億円で、全市の18%にすぎない。内陸部全体でやっと全市の25%である。

こうした内陸部への工場進出は、市民生活に多くの影響を与えている。それは第一に各種の公害をもたらしたことである。従来清潔といわれた農村地区・住居地区の空気はすっかり汚染してきた。また、悪

■表1-2-14 地域別工業事業所数の推移 (単位:カ所)

	30年	35年	38年	39年	40年
内陸地帯	1,548	1,911	2,473	2,493	2,534
臨海地帯	1,979	2,567	2,867	2,792	2,708
計	3,527	4,478	5,340	5,285	5,242

■表1-2-15 地域別従業者数の推移 (単位:人)

	30年	35年	38年	39年	40年
内陸地帯	24,095	50,938	79,233	84,941	85,627
臨海地帯	78,284	117,571	136,524	130,005	126,468
計	102,379	168,509	215,757	214,946	212,095

■表1-2-16 地域別出荷額等の推移 (単位:百万円)

	30年	35年	38年	39年	40年
内陸地帯	24,236	105,693	199,379	253,806	265,527
臨海地帯	175,587	468,089	802,643	784,241	790,382
計	199,823	573,782	1,002,022	1,038,047	1,055,914

注: 内陸地帯とは、港北、戸塚、保土ヶ谷、南の4区をさし、
臨海地帯とは、鶴見、神奈川、中、西、磯子、金沢の5区をさす
ものとする。

出所: 工業統計調査結果報告(前2表とも同じ)

臭・騒音なども発生し生活環境が悪化してきている。たとえば道路事情の悪化がその好例で、工場が進出すると大型のトラックが目に見えて増加し、道路は混雑し、とくに子供の交通事故がおりやすくなっている。さらに、生活環境だけでなく、教育環境・農業環境等に及ぼす影響も大きい。

以上の環境悪化の最大の原因は、工場の無差別進出にあるといつてよい。市は、土地利用の異種用途混在をさけるために以前から用途地域制をとってきた。すなわち、都市計画上の配慮から住居地区・商業地区・準工業地区・工業地区にわけて指定を行っているが、企業は有利な立地条件を望んで進出し、住工混在となり、市民の生活環境に影響を及ぼす結果となったのである。こうして横浜の内陸部は緑を失い、かつてのおちついた自然が消えようとしている。

<新しく誕生した臨海工業地帯>——横浜の臨海部は、今大きな変貌をとげつつある。すなわち、本牧ふ頭の建設、本牧ふ頭関連産業用地の造成、根岸湾臨海工業地帯第2期埋立地の造成が現在進みつつあり、すでに完成した根岸湾臨海工業地帯第1期埋立と第2期工事の一部、それに平潟湾埋立事業を加えるならば、10年前の海岸線は全く様相を一変し、横浜は大きく海に進出してきたといえるだろう。この海に進出した部分はほとんどが工業用地であり、しかも日本で代表的な重化学工業地帯となるものである。

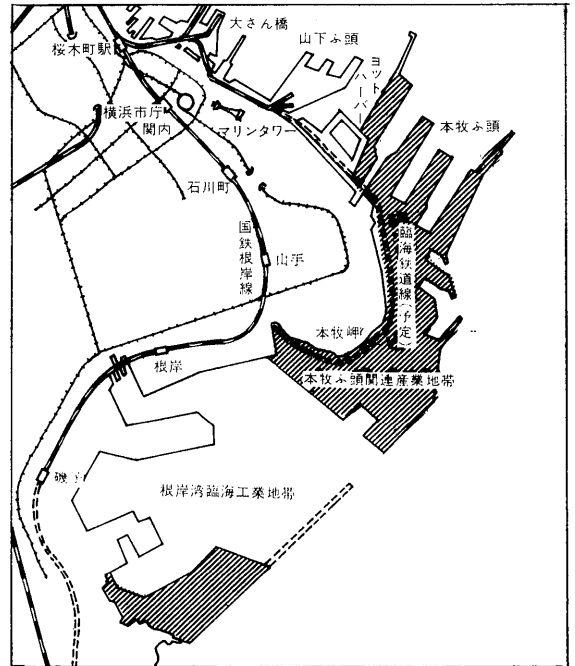
臨海部への工場立地は全国的な傾向であり、総体として太平洋岸ベルト地帯を中心に工業の集積が行なわれているが、横浜の場合これが初めてではない。

すでに昭和の初期に鶴見・神奈川地先の埋立てによって大工業地帯が形成されたし、30年には大黒町の埋立てが行なわれている。しかし、鶴見・神奈川地先の埋立てが200万平方メートル、大黒町埋立が30万平方メートルであったことを考えると、今度の埋立てはけたはずれに大きい。根岸・本牧・平潟湾埋立がすべて完成すると、実に1,117万平方メートルの規模となり、中区全体の面積に匹敵するからである。

そのほとんどが工業地帯になるということは、横浜の工業の中心が根岸・本牧に移るということである。すでに根岸線は磯子まで開通しており、大船への延長工事もきまっている。横浜港を一またぎにするベイブリッジの計画もあり、本牧ふ頭は建設中である。工業用水も確保されていて、すべての条件が根岸・本牧方面へと整備されつつある。

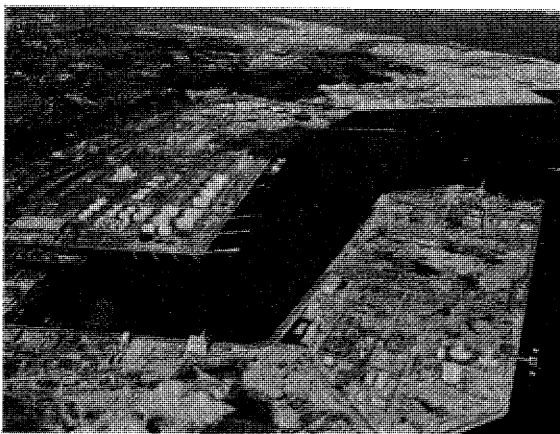
一見して明らかなように、これは京浜工業地帯の拡張である。しかしこの拡張は横浜だけではない。東京湾臨海工業地帯は東に伸びて船橋・千葉・五井・

■図1-2-9 本牧ふ頭と臨海工業地帯

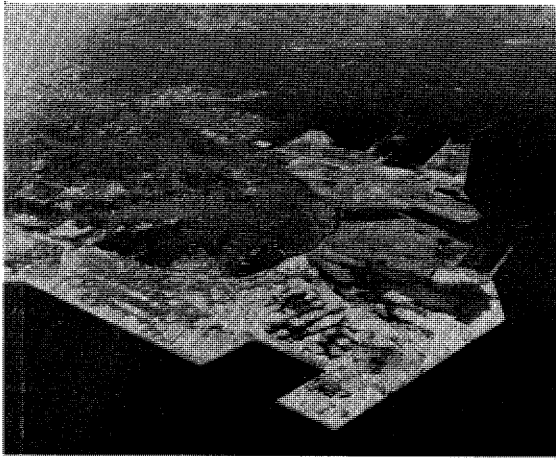


木更津・富津にいたる京葉工業地帯を形成しようとしている。すなわち、東京を中心とした臨海部が大規模な工業地帯造成を進めているのであり、横浜もその一翼をになっているということができよう。こうした工業地帯の拡張で一番影響を受けるのは市民生活である。とくに大規模な重化学工業地帯の出現は、広域にわたって公害問題を発生させる危険がある。これに対して市民と市は一致して公害防止に努力し、成果をあげてきている。新しい臨海工業地帯は市民生活と調和する使命をもっているのである。

34年から総工費255億円で着工した根岸湾海面埋立事業は、38年3月に第1期工事が完成し、362万平方メートル(約110万坪)、鉄筋コンクリート造本護岸延長7,644メートルに及ぶ大埋立地になった。こ



根岸湾臨海工業地帯



本牧関連産業用地と本牧ふ頭

の工事と並行して 36 年 10 月から第 2 期工事に着手し、40 年 3 月には 100 万平方メートル（約 316 万坪）の埋立が完成した。第 2 期工事の終る 43 年春までには、さらに 143 万平方メートル（約 43 万坪）の埋立地が完成する予定である。ここには、すでに日本石油精製、新潟鉄工、石川島播磨重工業、日清製油が進出して操業を開始している。また、東京ガス、東京電力、電源開発、東芝、昭和電工が建設準備中で、一部は近く操業を開始する予定である。すでに操業中の 4 社だけで投下資本は 500 億円あまりになり、最終的には 765 億円の巨大なものとなる。現在の生産額は 790 億円と推定されており、最終的には 1,650 億円に及ぶものと思われる。全部の工場が完成し操業すると年間約 3 千億円になるとみられているが、39 年の市内工業出荷額 1 兆 380 億円、鶴見区の 3,795 億円と比較していかに大規模なものかがわかる。なおこれらの工場にはそれぞれ専用バースがあり、最大 10 万トンの係船設備能力をもって原材料、製品の輸送にあたる予定である。

本牧関連産業用地の造成は、本牧ふ頭に隣接して公共ふ頭の輸送力を発揮させるための道路、鉄道等必要な公共用地を確保し、あわせて臨海工業地帯とするものである。38 年 4 月から総工費 203 億円で工事を着工しており、42 年 3 月には完成する予定である。埋立面積は 340 万平方メートル（約 103 万坪）で公共用地を 71 万 7 千平方メートルとっている。西は根岸湾工業地帯、東は本牧ふ頭に接続して本牧岬を包むような形となり、三溪園と直接接することになるので、三溪園の前面に約 11 万 4 千平方メートル（約 3 万 4 千坪）の緑地地帯を設けることにしている。根岸臨海工業地帯と全く同様に、ここにも、日本石油精製、日本石油化学、三菱重工業、日産自動車、日本通運、鹿島建設、三井物産、住友金属などの大企業の進出が決定し、そのほとんどが専用バースをもつ予定である。また山下ふ頭臨港線より埋立地を通して根岸駅に通ずる鉄道も予定されていて、根岸湾工業地帯、本牧ふ頭と機能的にも完全に接続するものである。こうして横浜南部の臨海部は一日一日その景観をかえつつある。

<建設進むミナト・ヨコハマ> ----- 横浜は、港とともに歩んできた。時代がたつにつれて港の地位は相対的には低下したけれども、その機能はますます充実し、重要なものになってきた。そして今なお接収の傷手を受けているが、名実ともに日本の代表的港湾としての地位を保っている。しかし横浜港は今多くの課題をかかえている。

まず全国の港湾が充実してきて、横浜・神戸港の独占的地位の時代がすでに去りつつあることである。たとえば、運輸省は 42 年度から外貿ふ頭公団を発足

させようとしているが、この対象港は、横浜・神戸・東京・大阪の4港である。これが発足すると4港に公団はコンテナふ頭を建設することになり、港湾機能が質的量的に大巾に改善されることになる。こうした傾向は今後もつづくと思われるので、国際港としての横浜港はますますその機能を充実して行く必要があろう。とくに政治・経済・文化等あらゆる機能が東京に集中化している今日、東京港の役割はその重要性を高めることが予測されるからである。

つぎに商業港としての機能に工業港としての機能が加わりつつあることである。これは新しい臨海工業地帯が完成すれば一段と強まることであろう。しかし、国際的な商業港としての役割をゆるがせにすることはできない。

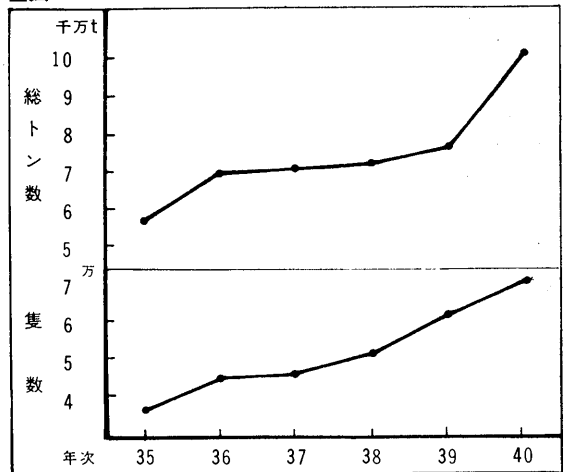
それは、港に対する市民の愛着ともかかわっているからである。開港当時、横浜港は日本の玄関だった。現在その機能はすでに東京空港に移ってしまったが、大棧橋に接岸する豪華な外国航路の客船への愛着は今日でも深い。大棧橋は古くから横浜の名所として内外の人の訪れるところになっている。こうして横浜港は、東日本最大のライナー・ポートとし

■表1-2-17 船舶乗降人員の年次推移

年次	外国航路		内国航路		計	
	乗込	上陸	乗込	上陸	乗込	上陸
35	21,347	17,256	74,234	71,854	95,581	89,100
36	20,893	17,671	90,364	85,966	111,257	103,637
37	20,575	18,747	111,054	108,399	131,629	127,146
38	22,704	20,151	121,273	123,647	143,977	143,798
39	24,222	20,808	124,808	126,623	149,030	147,431
40	24,238	21,739	115,533	119,688	139,771	141,427

出所：横浜市港湾統計年表（昭和40年）

■図1-2-10 入港船舶の年次推移



出所：横浜市「横浜港統計年報(昭和40年)」

て、内外の観光客輸送の役割が高まることを期待されているのである。

戦前横浜港に入港してくる船舶の隻数、トン数が最大だったのは、昭和12年で、7万4,395隻、総トン数3千2万459トンだった。それが40年では、7万1,087隻と隻数は劣るが、総トン数1億273万5,038トンと3倍以上の船舶が入港している。海上出入貨物も同じ傾向で、12年の1,939万3千トンが今では5,434万トンに急増した。港の役割が増大したのである。

しかし現在横浜港の公共けい留施設は、38年に完成した山下ふ頭の10バースをいれて48バース（接取中8バース）、浮標42基（31バースとして使用）で、このうち1万トン级以上の大型船用岸壁は29バース、総延長で7,610メートルしかない。こうした施設のおくれは、月末になるとバース待ちの船が沖あいにつまる船ごみ現象をひきおこしている。そこでこの混雑を解消し港湾機能の充実を目的として計画した

■表1-2-18 横浜港州別輸出入額表

(単位：千円)

州 別	昭和 39 年	全体に占める割合	昭和 38 年	全体に占める割合
輸 出				
ア ジ ア 州	120,599,196.9	23.2	114,511,663	26.3
ヨ ー ロ ッ パ 州	91,398,018.1	17.6	89,113,040	20.5
北 ア メ リ カ 州	239,710,239.1	46.0	167,795,785	38.5
中 南 ア メ リ カ 州	28,782,896	5.5	30,230,215	6.9
ア フ リ カ 州	16,028,213	3.1	18,533,493	4.3
大 洋 州	24,161,559	4.6	15,392,400	3.5
特 殊 地 域	31,273	0	134,391	0
計	520,711,394	100	435,711,007	100
輸 入				
ア ジ ア 州	123,663,553	21.4	102,846,011	22.4
ヨ ー ロ ッ パ 州	101,069,782	17.5	75,617,427	16.5
北 ア メ リ カ 州	265,429,702	45.9	219,086,855	57.6
中 南 ア メ リ カ 州	33,838,174	5.9	25,292,507	5.5
ア フ リ カ 州	30,936,061	5.3	16,732,731	3.6
大 洋 州	22,865,955	4.0	20,281,518	4.4
特 殊 地 域	—	—	—	—
計	577,803,227	100	459,857,049	100

出所：横浜経済統計年報1966

のが、本牧ふ頭の建設である。

本牧ふ頭は、国市共同事業で約4百億円の事業費をかけて38年4月に着工した。43年度中には完成する予定であり、42年度初めには一部船舶のけい留も可能になると思われる。埋立面積143万2千平方メートル(約43万3千坪)、1万5千トン級31バースのマンモスふ頭で、各バースごとに公共上屋と荷役機械をとりつけ、さらに山下ふ頭臨海鉄道を延長してバースに取付け、機動力ある近代的なふ頭をめざしている。このうち、本牧ふ頭第一突堤をコンテナ専用ふ頭にする計画である。

これが完成するとバースは合計76バースとなり、港湾施設は飛躍的に増大することになる。横浜港はじまって以来の大建設ということができよう。

このほか大棧橋も面目を一新した。メリケン波止場

として親しまれたこのふ頭に、ガラスケースのような国際船客ターミナルができたのである。この施設は既設の大棧橋上屋の大改築を事業費5億5千万円で行なったもので、39年9月に完成した。上屋・船客待合所・旅具検査場・送迎人待合所・送迎デッキ・歩道橋その他の完備した施設を有し、横浜の表玄関にふさわしいものである。とくに、近代的・能率的運営と船客サービスを目的としているので、本船と建物を結ぶ自走式船客乗降装置(3基)を設け、棧橋入口より延長75メートルの歩道橋を建物に接続する等、荷役作業・船客・一般客を分離して、安全かつ能率的な構造になっている。改装以来港の名所としてここを訪れる市民が増加し、市民と港を結びきずなとなっている。