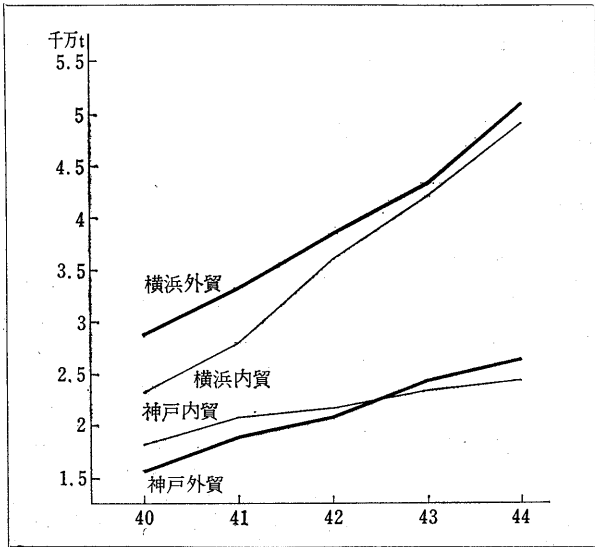


7 港湾

変貌するミナト・ヨコハマ

横浜港はここ数年來、引き続きわが国第一位の港であることをしめしてきたが、昭和四十四年は取扱貨物量九、八二〇万トン、外国貿易額二兆三、六七四億円という驚異的な数字を出した。これはもちろん戦前、戦後を通じて最高の記録である。関税収入の面でも、四十三年度には八四七億円で、全国収入の四分の一をしめている。これは、横浜港が、横浜経済というより、東京圏経済、ひいては日本経済の隆盛をささえるうえで重要な役割をはたしていることを物語っている。

図 2—3 港湾取扱貨物量（神戸港との比較）



開港以來、現在にいたるまでの一一〇年間に、横浜は大きな変化をとげてきた。大正・昭和を通じ、商業貿易港として整備拡充を続けてきたのであるが、とくに近年は、鶴見・神奈

川に加えて根岸・本牧の工業地帯造成によって、さらに工業港としての性格が加わってきている。その一方において、開港当時から日本の表玄関としての機能は、東京空港に移っているものの、大型観光船の出入する大棧橋は、さきの東京オリンピックを契機として、新装されたことともあいまって、いまなお、ミナト・ヨコハマのイメージとともに市内内外の人々の愛着が深い。

しかし、こうしたなかで、横浜港はいま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、横浜港・神戸港が独占的地位をしめる時代がすでに去りつつあることである。東京湾においても、東京・川崎・千葉の各港の整備が急速に進められているし、とくに政治・経済・文化のあらゆる機能が東京に集中している今日、東京港の役割の重要性が高まりつつあることなどがある。こうしたなかで、横浜港は東京湾全体のなかでも外国定期貿易港としての特性をいかし、港の機能、とくに管理機能を整備、充実し、湾内の主導的地位を保つ必要がある。

いま横浜港の中心部である外防波堤内を眺めた場合、瑞穂ふ頭（ノースピア）の七バース全ふ頭と、新港ふ頭一バースが

表 2—6 大型けい船岸壁（公共・民間）

名称	延長 (m)	所定水深 (-m)	船型 (トン)	バース数
本牧ふ頭	5,950	10.0~12.0	1万トン以上	29
山下ふ頭	1,860	10.0~12.0	1万トン以上	10
大棧橋ふ頭	966	10.0~12.0	1万トン以上	6
新港ふ頭	1,783	7.2~10.2	1万トン未満 1万トン以上	3 8
瑞穂ふ頭	1,259	9.0~10.0	1万トン未満 1万トン以上	2 5
高島ふ頭	888	7.3~10.0	1万トン未満 1万トン以上	4 2
山の内ふ頭	401	8.0	1万トン未満	3
出田町ふ頭	520	7.5	1万トン未満	4
計	13,627		1万トン未満 1万トン以上	16 60
専用ふ頭(民間)			1万トン未満 1万トン以上	47 37
				76 84

なお米軍に接収され、港湾の機能をいちじるしく阻害している。さらに、新港ふ頭のように明治以来のふ頭が古くなり、機能不十分のまま、新しいふ頭にまじって使用されていることも大きな問題である。加えて商港中心部に、三菱重工業の造船所や貯木場が混在している。

こうして現在、外国貿易港としての施設（管理センター・バース・ふ頭用地など）の大幅な拡充と、コンテナーなど新しい輸送方式にあつたふ頭の再整備と近代化が要望されているのである。

進むコンテナー化

わが国最大の本牧ふ頭は、昭和三十八年、国・市・京浜外貿ふ頭公団の共同事業で約四〇〇億円の事業費をかけて着工した。埋立面積約一七二万平方メートル、一万五、〇〇〇トン級外国貿易定期船用バース二六と、二万五、〇〇〇トン級コンテナー船専用バース二が四十四年度に完成し、四十五年度中に引き続きコンテナー船専用バース一が完成する。これによって、横浜港の大型船岸壁は従来の約二倍となつて、慢性化した船混み現象も当分の間緩和される。本牧ふ頭の岸壁は、

現在そのほとんどが使用されており、陸上諸施設（道路・上屋・荷役機械など）の建設もこころ、二年で完成する。一方、陸上輸送のための臨港鉄道も、神奈川臨海鉄道によって国鉄根岸駅より敷かれ、運営されている。この本牧ふ頭に続いて産業用地も三四二万平方メートルが四十四年に完成し、すでに大企業九社と六五の中小企業が進出し、根岸地区とともに一大工業地帯を形づくっている。

本牧ふ頭の建設に引き続き、急激にふえる港湾貨物に対処するため四十二年から大黒町沖に、島式の大黒ふ頭をつくることを計画し、すでに一部着手した。これも国・市・公団の共同事業で、約四〇〇億円の費用をかけて埋立面積一八五万平方メートル、その中に二万五、〇〇〇トン級コンテナー船用二バース、一万五、〇〇〇トン級外貿定期船用一バース、五、〇〇〇トン級内国貿易船用二バースの岸壁をもつふ頭を建設する。四十八年度から一部を使い始め、五十年年度に完成する予定で、将来本牧ふ頭とはベイブリッジで結ばれ、一体となつて活動する。四十五年度から大黒町との連絡橋を、市の事業として施工する。橋梁は延長約九〇〇メートル、中央スパン一六〇メートルで県内最長、ベイブリッジとともに港

内の二大橋梁として名所ともなるものである。

新港ふ頭は港の中心に位置し、明治三十三年から大正初期にかけてつくられた古いふ頭である。その施設は岸壁・上屋・鉄道・橋梁のどれをとっても耐用年数をこえ、現在の輸送体系には適合しないものとなっている。ほかに、港の中心部には高島ふ頭、大棧橋ふ頭などがあるが、これらは横浜都心部の再開発とともに、東京湾港の中心としての再開発をはからなければならぬ。四十五年から新港ふ頭をはじめとして、港の若返りを徹底的に検討し、実施することとなった。同時にまた、港湾諸施設の近代化に応じ、膨大な貨物を有機的に処理し、かつ施設と一体化するために、港湾に関連する情報を、コンピュータによって一元的に処理することも考え、四十五年から検討準備を始めた。

横浜の貯木場は、山下ふ頭と本牧ふ頭にはさまれ、しかも商工業の中心部にあるため、港湾を全般的にみた場合、その機能を阻害しているということがいえる。近年の木材輸入はいちじるしく伸び、四十年の三四万トンが、四十三年には八四万トンになっているが、輸入木材の七〇パーセントは原木のまま県外にひかれていき、横浜港はたんなるもの上げ場にす

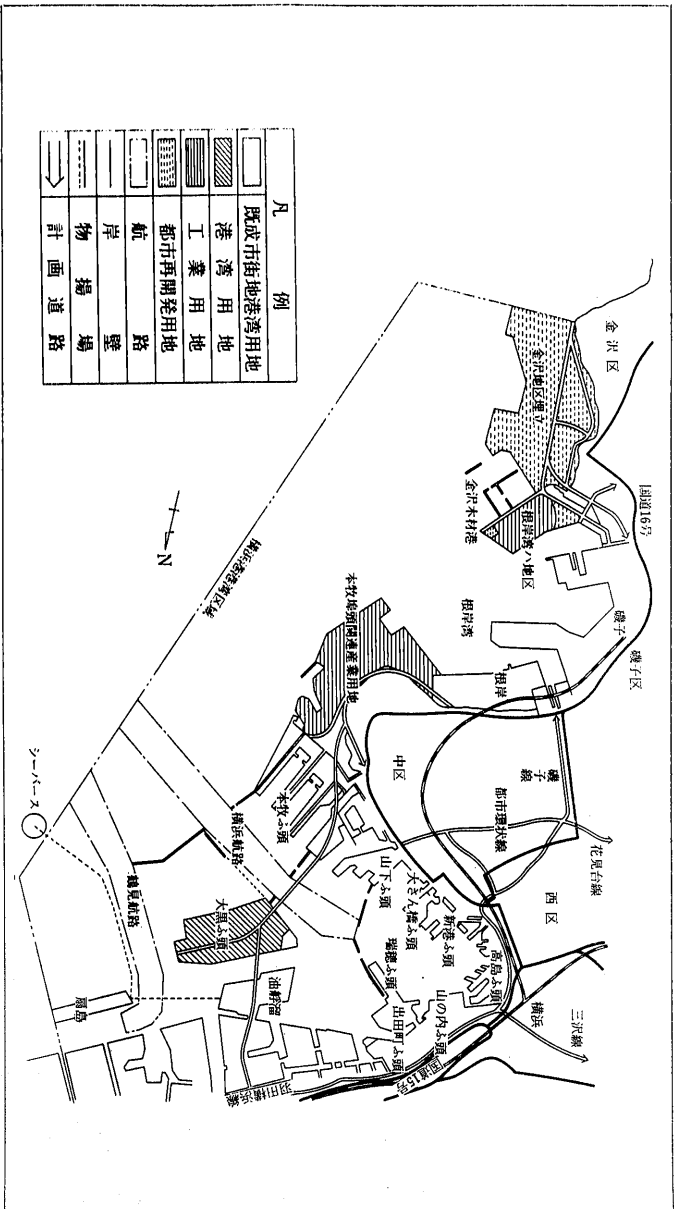
ぎない。このため四十五年から四十七年にかけて、金沢地先に新貯木場を総工費約二五億円で建設することとなった。その規模は、水面三二万平方メートルで、年間七五万トンの木材を扱うことができ、さらにその背後には六六万平方メートルの背後用地を確保し、木材関連工場を誘致育成する。このようにして、横浜港における木材の自給自足の態勢と、輸移出産業としての振興をはかるものである。

美しい港に

港が港湾・船舶関係者ばかりでなく、広く市民の誰からも愛されるためには、美しくなければならぬ。最近の港は汚れ、港内の魚は油臭く、また死滅しかけている。さらに、海上には浮遊物が流れ、運河・河川には沈船がみにくい姿をさらしている。

海水の汚れは、流入河川によるもの、臨海工業地帯から排出されるもの、船舶から出る廃油の海上投棄によるものなどがある。昭和四十二、四十三年度で総工費一億四、五〇〇万円で、大黒町に船舶の廃油を処理する施設を建設し、運営を始めた。一日一、五〇〇トンの海水と油のまじったものを処理

地図 2—3 横浜港港湾計画平面図



することができ、小型タンカーなどの油による海水の汚れを全面的に防ごうとするものである。

また、港や運河に見られたはしけの沈・廃船は都市の美観上からも、船舶の運行の安全上からも困った問題である。三十二年以降すでに三〇〇隻近くを処理しているが、まだ一〇〇隻近くも残されている。これは、はしけ業者が投棄するもので、処理するのに一隻あたり約二五万円もかかる。しかし、四十五、四十六年度中には完全に姿をなくさせることにしている。また、沈船になる前にははしけを処理する施設を四十四年十月に扇島につくった。これは約七〇トンもあるはしけを、そのままつり上げ、焼却炉に入れて丸焼きにするものである。この焼却炉で四十五年一月までに月平均二〇隻、合計二二〇隻を焼却している。

そのほか海面に浮いているゴミは、年間七、〇〇〇トン程度も出ると思われる。そのうち四、〇〇〇トン程度を市がさらっているが、運河・河川からの浮遊物については、広く一般市民の協力が必要と思われる。また、これにともない運河・河川が埋没するので、土砂をしゅんせつしなければならぬが、年間五、六六〇万円をかけて民間に委託（二〇万立方メ

ートル）しているだけでなく、常時市が直接しゅんせつをしている状況である。

港の機能は、そこに働く人たちの労働条件や生活環境を改善することにより、いっそうその真価を發揮する。市は船員や港湾労働者のために、病院・厚生センターなど厚生施設をつくり、管理運営している。四十二年度までに全公共ふ頭に、厚生センターを整備し終った。

また本牧ふ頭には、港湾労働者住宅を四十二年度から最終一、二〇〇戸を目標に建設している。横浜港湾福利厚生協会が主体となっており、五七階建の鉄筋コンクリートづくりで、四十五年度までにそのうちの七一六戸が建設され、すでに五二戸に港湾労働者とその家族が入居している。また、雇用促進事業団により四十四年度に鉄筋コンクリートづくり四階建の本牧港湾労働者福祉センターを、日本船員厚生協会により五階建の横浜船員センターを建設している。なかには宿泊施設・診療所・食堂・休憩所などの厚生施設があり、市はこれらの土地と、四十四年度には三、三〇〇万円の補助金を交付している。

また一方、本牧ふ頭D突堤には、国・県・市の共同事業とし

て、港湾労働者教育訓練施設を四十五、四十六年にかけて総事業費二億六、〇〇〇万円で建設する。約一万平方メートルの土地に五階建の教室、訓練生宿舎および屋内外練習場が配置され、主として港湾労働者の技能訓練をおこなうものである。

空港の調査に着手

航空機のめざましい発達によって、利用客も毎年ふえている。横浜市民はいままで羽田空港を利用してしたが、千葉県の成田に建設中の新東京国際空港が開港すると、空港までの乗客輸送が問題となる。そこで成田空港から横浜市内を短時間で結ぶ交通手段として航空機が考えられる。また将来は、都市間交通の手段としても航空機が利用される時代がくるともいわれている。この場合の航空機は、短い距離で離着陸できるストール機と呼ばれるもので、空港も比較的狭い敷地で足りる反面、交通の便その他むずかしい立地条件もある。市では、将来に備えて横浜空港の調査をすすめている。

8 接収解除

返還地は森林公園に

根岸の高台、緑の芝生におおわれた丘陵地で子供たちが遊ぶたわむれる姿を、いま私たちは目にすることができている。この地は、昭和四十四年十一月二十三日、米軍から返還された根岸競馬場地区である。広さ一六万五、二〇〇平方メートル、まだ国の管理のもとに置かれてはいるが、

「リスを放し飼いにできるような森林公園をつくる」という飛鳥田市長のイメージは、市民の夢と合致し、接収解除は全市的な住民運動によりバックアップされた。他の大都市にくらべて横浜市に公園が少ないのは、こうした接収施設によつ