

横浜港港湾整備の方向

柴 鉄也（港湾局技術部企画課長）

横浜港はわが国の港の中でどのような役割を担っているのか。その施設整備はどのようにすめられるべきなのか。バスや関連港湾施設の整備、交通対策、港湾環境の保全などの各方面にわたってその方向を考える。

一 はじめに

一般に港湾を使用目的によって分類すると、商港・工業港・漁港・軍港等に分類される。商港は一般商船が出入りし貨物を積みおろししたり船客が乗降する港である。工業港は工業地帯に接してある港で、この港を通じて原材料が運び込まれたり、また製品が船積みされたりする。

横浜港は開港当初わが国の代表的商港として整備されたが、発展の過程においてその港域の中に工業港を有する商工混成港となって現在にいたっている。工業港については、わが国工業立地のあり方、地域開発の立場から論ぜられるものであり、また経営主体もほとんど民間企業

であるので、今回は主に港湾管理者が整備し管理運営する商港（ほとんどが公共ふ頭）を主な対象として考えることとする。

横浜港における昭和五十年の公共ふ頭の取扱貨物量は年間約二、八〇〇万トンであり、そのうち約一、九〇〇万トンが外貿貨物、残りの約九〇〇万トンが内貿貨物である。内貿貨物のうち約半分は横浜港より船用品として積み込まれる重油・水等であり、これが移出貨物の七〇％を占めている。移入貨物は約半分が砂・砂利である。この砂・砂利及び国内各地に移出される輸送機械及び京浜地区で消費される鉄鋼を除くと、横浜港で取り扱われる内貿貨物はほとんど横浜港で外航船からいったん揚げられ、通関を

- 一——はじめに
- 二——わが国における外貿貨物取扱いの実態
- 三——港湾整備のあり方
- 四——東京湾におけるコンテナバースの整備について
- 五——横浜港整備のすすめ方
- 六——最後に

受けそれから内航船に積み替えられ最終仕向地に送られるものか、他港から内航船で横浜港に送られ、通関を受け外航船に積まれるといった外貿関連の内貿貨物がほとんどである。市民の日常生活に直接関連のある食糧品・衣料等は生産地が近くのためトラックか貨車輸送されているのが現状である。したがって横浜港は離島の港湾とか、北海道、九州、四国方面の港のように住民の生活必需品の受け入れの窓口としてある港湾とは、その性格を異にしている。

これは横浜港の地理的条件にもよるが、やはり開港以来わが国の中枢的对外贸易港として国策に沿って整備されてきたことに由来するものであり、横浜港の商港をとりまく港湾産業機構

表一—1 昭和50年横浜港取扱貨物量

(単位 千t)

	全量	外 質		内 質	
		輸 出	輸 入	移 出	移 入
計	112,768	17,376	32,077	35,744	27,571
民間	84,685	4,076	26,662	29,265	24,682
公共	28,083	13,300	5,415	6,479	2,889
		外質計 18,915		内質計 9,368	

表一—2 公共移出貨物

(単位 千t)

品 種	取扱量	%
計	6,479	100
船用品	4,623	71
輸送機械	1,260	19
その他	596	10

表一—3 公共移入貨物

(単位 千t)

品 種	取扱量	%
計	2,889	100
砂・砂利	1,149	40
鉄 鋼	1,008	35
その他	732	25

表二 特定重要港湾外国貿易貨物取扱量及び主なる品種 (昭和49年)

(単位 千t)

港 名	外質取扱貨物		外質輸出貨物		外質輸入貨物		主な輸出貨物		主な輸入貨物		
	貨物量	全国比 (%)	貨物量	全国比 (%)	貨物量	全国比 (%)	鉄 鋼	輸送機械	鉄鉱石	原油	石 炭
室 蘭	13,314	1.8	1,239	1.3	12,075	1.8	1,115	—	6,197	917	1,770
千 葉	66,207	8.8	2,927	3.0	63,280	9.7	1,762	—	9,605	40,364	3,894
東 京	13,608	1.8	3,702	3.8	9,906	1.5	412	640	—	44	481
川 崎	39,616	5.3	998	1.1	38,618	5.9	440	203	3,136	25,217	2,249
横 浜	62,661	8.4	18,509	19.1	44,152	6.8	2,294	7,846	96	28,191	3
新 潟	7,315	1.0	178	0.2	7,137	1.1	38	—	—	2,328	3
清 水	9,568	1.3	919	1.0	8,649	1.3	2	422	—	1,895	—
名 古屋	42,323	5.6	12,916	13.4	29,407	4.5	2,253	8,696	9,003	5,543	4,276
大 阪	26,440	3.5	628	0.6	25,812	3.9	10	358	—	21,924	—
北 陸	16,032	2.1	5,112	5.3	10,920	1.7	1,954	276	1,217	—	754
神 戸	29,431	3.9	2,279	2.4	27,152	4.2	1,187	6	6,859	12,935	2,747
姫 路	37,049	4.9	17,160	17.7	19,889	3.0	3,472	1,140	3,960	—	8
徳 島	17,140	2.3	729	0.8	16,411	2.5	670	—	5,870	6,726	1,876
山 下	30,399	4.1	1,719	1.8	28,680	4.4	1,146	18	3,329	14,438	4,341
松 山	10,804	1.4	1,268	1.3	9,536	1.5	448	4	—	7,844	1
九 州	1,912	0.3	265	0.3	1,647	0.3	5	38	—	—	—
北 計	28,776	3.8	5,202	5.4	23,574	3.6	3,233	9	14,157	—	6,016
全 計	452,595	60.0	75,750	78.0	376,845	58.0	20,445	19,756	63,429	168,366	28,419
全 国	750,232		96,721		653,511		30,963	23,963	139,176	256,181	65,402

表三 港湾関連機関、企業一覧表 (横浜港)

港湾関係団体

- 外国船舶協会横浜支部……………30社
- 神奈川県船舶代理店協会……………40社
- 全国内航タンカー海運組合関東支部……………469社
- 横浜船主会……………7社
- 横浜エゼント会……………26社
- 横浜回漕協会……………118社
- 横浜船内荷役協会……………21社
- 横浜沿岸荷役協会……………77社
- 横浜検数検定部会……………5社
- 全日本ワッチマン業協会関東支部……………14社
- 横浜地方海運組合……………85社
- 横浜港運関連事業協会……………45社
- 京浜海運貨物取扱同業会……………101社
- 横浜はしけ同業会……………44社
- 横浜起重機船協会……………7社
- 関東造船会……………9社
- 関東小型船舶工業会……………35社
- 神奈川倉庫協会……………117社
- 神奈川県冷蔵倉庫協会……………52社
- 神奈川県貿易業……………430社
- 神奈川県輸出品生産業……………680社
- 外国為替取扱銀行(横浜支店)……………38社
- 損害保険業(横浜支店)……………22社

主な単独団体

- 神奈川臨海鉄道(株)
 - 京浜バナナ共同荷受(株)
 - (株)産業貿易センター
 - 全日本海員生活協同組合
 - (社)全日本マリンサプライヤーズ協会
 - 東京湾水先区水先人会
 - (株)東洋信号通信社
 - (社)日本タグ事業協会
 - (株)ポートサービス
 - 横浜川崎曳船(株)
 - 横浜港荷役振興(株)
 - 横浜木材倉庫(株)
 - (社)横浜港湾福利厚生協会
 - (社)横浜清港会
 - 横浜市船舶廃油処理場運営会
 - 本牧ふ頭ターミナル運営協会
 - 山下ふ頭美化協力会
 - (社)ユニテッド・シーメンズサービス
- 港湾関係団体の中には重複しているものがある。
横浜港湾名鑑 1976 神奈川県貿易関係者名簿 1975 から
- 関連官公庁 横浜市 神奈川県 大蔵省 運輸省
法務省 厚生省 農林省 通産省 労働省 郵政省
国鉄 電々公社 京浜外貿ふ頭団 雇用促進事業団
在横浜外国公館 11館

も、商取引機構も外国貿易を中心にして機能するようになってきている。わが国のおかれている立場からして、横浜港の外貿貨物（とくに輸出貨物）を中心として扱う国際貿易港としての性格が変ることにはないと思うし、またこの役割を將來とも果していかなければならないであろう。昭和五十年における横浜港の公共ふ頭、民間ふ頭別の取扱貨物量及び公共ふ頭における内貿取扱い貨物量の実績は表一の一～三に示すとおりである。

よって横浜港の公共ふ頭の整備の在り方を考えるには、自動車、鉄鋼、建材を除いては外国貿易を中心に考えてよいのではないかと思う。

このことは市民に直接関連する生活必需品を内航海運によって確保するという流通経路を否定するものではない。現在このような流通経路はほとんど存在しないということであるが、今後このような需要が出た場合、また創造された場合には充分それに対応できるだけの施策をもたなくてはならない、

二 わが国における外貿貨物取扱いの実態

港湾法第二条は「国の利害に重大な関係を有する港湾」を「重要港湾」とし政令指定してい

る。さらに重要港湾のうち「外国貿易促進上特に重要な港湾」を「特定重要港湾」としこれも政令指定している。

特定重要港湾は、現在室蘭港、千葉港、京浜港（東京港・川崎港・横浜港）、新潟港、清水港、名古屋港、四日市港、大阪港（大阪港、堺泉北港）、神戸港、姫路港、和歌山下津港、徳山下松港、関門港（下関港、北九州港）の十三港（港湾管理者の数からは十七港）である。その各港の外貿貨物取扱量及び主な品種は表二の一のとおりである。

現在わが国に一、〇八三の港湾があるが、このうち外貿貨物を取り扱っている港湾は約一割の一〇〇港程度である。このうちさらに十七港の特定港湾で輸出貨物の約七八％を、輸入貨物の五八％を扱っている。特定重要港湾で扱われている以外の外貿貨物は主として、木更津・福山・水島・鹿島等の製鉄所のふ頭で扱われる鉄鋼原材料及び輸出用鉄鋼、また鹿児島県の喜入港とか水島、鹿島等の油槽所、精油所で輸入される原油、及び広くわが国全域の主要港湾で輸入されている原木である。

鉄鋼原材料、鉄鋼、原油、原木を除いた商港的貨物だけを見ると、特定重要港湾で約八〇％を扱っている。特定重要港湾のうちでも、東京・横浜・名古屋・大阪・神戸の各港で商港的貨

物の大部分を扱っている。これ等の港湾は戦前より外国貿易の長い歴史をもつ港であり、港湾法発足当初より「特定重要港湾」として指定された港である。

三 港湾整備のあり方

総合交通体系の一環として港湾は、港湾需要のある消費地、生産地の近くにあることが二次輸送の発生を抑えることから望ましいことである。この意味から地方港湾の整備が進められ、実際内貿貨物においては、昭和四十三年には東京、大阪、伊勢の三大湾で三三％程度取り扱われていたものが昭和四十九年には二七％程度になっている。これらの地方港湾の整備が陸上交通の緩和の一助となると同時に地域の振興に重大な役割を果している。原材料を海外に依存する重化学工業においては、海外からのアクセスが容易な臨海部に競って進出し、海運を最大限に利用し内陸交通の発生を抑止し、コストダウンを図っている。

一方商港的外貿貨物は前述のとおり東京湾・大阪湾・伊勢湾の三大湾に位置し、長い外国貿易の歴史をもつ港湾に集中している。

わが国交通事情の実状からして商港においても分散方式、あるいは首都圏においては京浜地

区での交通緩和策としての北関東大規模港湾の開発がしばしば論じられている。

しかし商港での荷動きはあくまで経済活動であり、行政目的のみでこれを律することはできない。

港湾は施設だけでは利用されるものではなく、港湾施設は港湾産業の活動に過ぎない。港湾の成立要件として港湾産業の存在が不可欠であることはいうまでもない。

広い意味で港湾は「港湾を媒介として成り立つ企業集団」として定義づけられている。

この認識のもとに港湾のあり方を求めないと「ペンペン草の生える港湾」に多額の公共投資を行い、一方既存港湾の船混み、滞貨は解消しないという結果になりかねない。

港湾産業は個別の企業よりなり、多くの企業は当然営利を存立の基礎としている。反面港湾産業の特性として単独業種で独立して存在はできず、各種の業種が相互に関連し機能することによりはじめて存立し得る産業集団である。したがって、新たに開発された港湾が経済性に裏づけされた機能を發揮し、貨物船が集ってくるようになるまでには歴史が必要となってくる。

もう一つの見方としては、例えば現在首都圏を背後地とする東京湾外の地域に今後首都圏における三〇年程度後の外貿一般貨物の延びに適

応できる商港を建設するとすると、公共部門で七〇八千億円、民間部門においてもこれに近い投資を必要とすることになるかと推定されている。昨今の港湾公共投資のあり方からして、その償還に見合う料金体系が前提となる。当然その地域住民の負担とすることは許されない。このような観点から大規模港湾の立地条件を考察するとき、新しい地域に港湾産業の基盤となるような経済性のある港湾施設を提供し得る可能性は非常に薄らいでくる。

既存成熟港湾においては無収益施設である防波堤、航路泊地は相当整備されており、またその立地条件からいっても港湾工学的に恵まれた位置にある。これらの成熟港湾に新たに生じる需要に見合う港湾を整備した場合、新しいベースと既存ベースとをブールして使用すれば、ある程度の料金の見直しと、その他現在の社会条件のもとで容認され得るポートチャージの徴集により運営は可能であろう。

また、この既存港湾都市での新たな港湾整備が港湾関連産業の発展をもたらし、市民の雇用機会を増大し、市民所得の増加を呼ぶことになる。これについて定量的試算をしているところである。困難な作業であるので今後、皆様方の助力を仰ぎながら進めていきたい。ちなみに横浜港関連団体をリストアップすると表三のよう

になる。

ここで問題となってくることは成熟港湾の新たな港湾整備がもたらす外部不経済である。その端的な例が交通問題と環境問題である。これについて考え方は最後の「横浜港の整備の進め方」で述べることにする。

四 東京湾におけるコンテナベース整備

外貿商港貨物は個品貨物が多いため、工業港においてみられるような単一貨物を集約的に扱う荷役形態が普及せず、その合理化がおくれているが、昭和四十年当初よりわが国へも進出してきた海上コンテナ輸送により、雑貨貨物（ほとんど商港で扱われる）の荷役形態が一変した世界主要航路の一般定期船は大部分コンテナ化され、今後ローカル航路のコンテナ化が進むことになると思う。現在わが国定期船貨物の五〇%ちかくがコンテナ化されている。東京湾の昭和五十年のコンテナ取扱貨物量は約年間一千万トンである。

東京湾におけるコンテナベースの整備状況を見ると、現在東京港ではコンテナベース十パーセントが稼動しており、横浜港においては六パーセントが稼動中である。いささか東京港に偏重したコ

ンテナバースの整備が行われたため、いろいろ複雑な問題がもたらされてきている。まず横浜港が過去ながい間東京湾における定期船を一手に扱ってきたことに由来し、定期船カーゴの集貨がほとんど横浜港で行われているということである。私どもが昭和四十九年一カ月間にわたり横浜港を出入するコンテナの移動実態調査をした結果、横浜港で集貨されたコンテナのうち一カ月間に約四、〇〇〇個のコンテナが船積みのため東京港に回送されているということがわかった。また輸入コンテナにおいても、東京港で揚げられ横浜港に保税回送され横浜港で通関され、それから荷主のところに運ばれるというコンテナが月三、〇〇〇個程度あるということがわかった。この傾向は東京の大井コンテナバースのフル稼働によってますます増大していると思える。

これらの交錯輸送が京浜間の交通に大型コンテナ車の混入率をたかめている要因となっている。これを解消する方法としては東京港・横浜港でのコンテナバース数の再配分と、横浜港での緊急なコンテナバースの整備があると思う。

五 横浜港整備の進め方

(一) コンテナバースの整備

前述のとおり、東南アジアをはじめ、中南米中近東、アフリカのコンテナ化も今後いっそうすすみ、昭和六十年の東京湾でのコンテナ貨物扱量は約、二、〇〇〇万トン（昭和五十年一、〇〇〇万トン）に達するものと思われる。これに対処するため、現在大黒バースにコンテナバースを二バース建設中であるが、さらに昭和六十年までに横浜港でコンテナバースが数バース必要となると推定されている。これらのコンテナバースの整備の可能性のある地区としては、大黒ふ頭の二期、瑞穂ふ頭が考えられる。天然の良港といわれる横浜港においても、さらに好条件の位置にある瑞穂ふ頭についてはぜひ早期返還を図り、有効な港湾計画をすすめていきたい。

(二) その他の港湾施設整備

横浜港の輸出貨物のうちもっとも多い貨物が輸送機械である。昭和五十年の取扱量は年間七二〇万トンでありこのうちちょうど半分の三六〇万トンが公共ふ頭で扱われている。

つぎに多い貨物がプラント、産業機械、建設用重機等のその他の機械で年間約三〇〇万トン扱われており、これはすべて公共ふ頭で扱われている。これらの貨物は鉄鋼とともにわが国輸出産業の根幹をなすものであるので、今後当分の間伸びが予測される。

輸送機械、プラント類はほとんどコンテナ化されていないので、多くは自動車専用船・その他の不定期船で運ばれている。このため大黒ふ頭に不定期船用に二バースを整備することとし、すでに工事に着手しており、五十五年までに供用開始の予定である。

この他大黒ふ頭に横浜港の内貿主要貨物である輸送機械、鉄鋼を集約的に扱う内貿船バースを四バース整備することとし、そのうち二バースはすでに基本施設を完成し、来春、供用開始の予定となっている。

その他の港湾計画としては本牧ふ頭D突堤の沖側に約六七ヘクタールの埋立計画がある。この一部に今後需要の増大が予測される砂、砂利を扱う一五、〇〇〇D/W級の建材バースを建設中である。残り六四ヘクタールの部分は港内より発生するしゅんせつ土、市内公共事業より発生する公共残土、清掃工場の焼却残灰を用いて埋立を行い、跡地を本牧D突堤のコンテナヤードの増強、都市再開発にともなう倉庫移転用地及び港湾環境保全のための公園緑地に利用することとしている。

(三) 交通対策

横浜港から発生する交通のO・Dを調べてみ

ると横浜、東京以北間がその約八〇%をしめて
いる（市内交通を除く）。これらの交通が都心
部の道路に流入しないようにすることが必要で
ある。したがって東京湾環状道路、横浜―羽田
空航線の延伸が港湾交通にとっては生命線とな
っている。港湾計画の策定に際しては湾岸道路
用地を優先的にとっているため、横浜の臨海部
においてはほとんど用地確保がなされている。
東京羽田沖等で問題があるやに聞いているが、
国の方においても一日もはやく予算措置を講じ
て、早期着工、早期完成を図ることに努力して
もらいたい。また港湾関係者も一丸となって精
力的に陳情等を行っている。

今後の港湾整備の方向としては、この湾岸道
路を基幹線として進めてゆくので、新港とか高
島といった都心部交通と直接結びつく古いふ頭
は再開発を行い、物流をとまわらないとえば
緑地・公園といった都市施設を整備していき
たい。

四 港湾環境の保全

わが国の高度成長に歩を合せ、横浜市も自然
の海岸を埋め、港湾都市・工業都市として経済
的發展をしてきた。今、潤いのない海岸線をみ
るとき、過去への反省をこめて、すこしでも海
岸線に緑をとりもどしたい気持ちになる。

これからの港湾計画にあたっては海岸線に緑
の用地をできる限り確保したい。豊かな緑は、
数年という単位では育たないかもしれないが、
三十年後、五十年後には大きく成長した樹木が
海岸線に潤いのある憩いの場をつくってくれるこ
とを願い、本牧沖の埋立地にも一八ヘクタール
の公園緑地を造成することとした。
さらに大黒沖にも森林公園等をつくることを
検討している。

これが、ともするとはなれがちな市民と港を
結ぶ強い「きずな」になるのではないかと期待
している。また港で働く人の労働環境の改善に
寄与するところも大であろう。

つぎに海域の浄化であるが、最近横浜の海の
水はきれいになったという声もあちこちで聞か
れるようになってきたが、私どもが市政モニタ
ーの方々聞いた意見によると、半分以上の方
が「大変汚ない」、または「汚れている」と答
えている。

海水の汚染の原因をさぐると市内河川よりの
ごみ、汚水の流人、臨海部工場事業所等からの
排水によるものが大部分である。港湾自体から
の発生が考えられるものとしては、船舶から排
出される廃油、廃棄物である。

前者については、下水道の整備、工場排水の
規制の強化が進められているので、徐々に海水

はきれいになっている。船舶からの廃油につい
ては、海洋汚染防止法の施行により、東京湾で
は横浜・川崎・千葉の各港に廃油処理場が建設
されたので、油による海面の汚濁は少なくなっ
た。船舶からの廃棄物については、横浜港にお
いてもギャベジ（船舶より出るちゅう芥等）の
収集をはじめめているので、海に直接投棄され
ることはなくなっている。一方清掃船も本年
度一隻建造し来年度からは四隻で海面清掃に当
るので、港に流れ込むごみの大部分は収集でき
るようになる。

最近船舶から排出される煙による大気汚染
が、問題となってきた。これは一国の問題
としてはなかなか解決困難な問題であるが、先
に「船舶からの廃油」の問題を世界的に処理し
たと同様に、世界共通の問題として意識するよ
うになれば、国際条約を結ぶことにより解決で
きると思う。多少の経済性の問題はあるにして
も技術的には解決可能であろう。問題は世界主
要港でもほとんどこの問題を意識していないと
いうことにあるのではないかと思う。今後の啓
蒙が必要である。

六 最後

今後世界各国との交易はますます広がって

く。わが国の産業構造が現在の重化学工業主導の装置集約型から知識集約型の構造に変化すれば、総体的貿易取扱物量は減少することはあり得る。しかし世界各国の国民がその日常生活に外国製品をとり入れていく傾向はますます増大していき、商港で主に扱われる雑貨の取扱貨物量が増加していくことは否めない。これを扱う港湾は施設だけを整備しても成り立たない。港湾をとりまく数多くの港湾関連産業が相互に

関連を保ちつつ機能してはじめて港湾が成り立つ。そこにいたるまでには港湾としての発展の歴史を必要とする。交通政策といった面だけから判断し、新たな地域に外国貿易港の施設を建設してもそこには貨物が集らず、船が来ないであらう。

政策面から港湾分散の論理はあるとしても横浜・神戸といった成熟港は、なお数十年のあるいは数百年単位でわが国主要貿易港としての機

能を果していかなければならない。

また港湾都市には、港湾関連産業で働いている数多くの市民がいる。港湾の衰退は何十万という人々の社会問題となる。

要は港湾の整備に当って、いかに都市環境との調和を図っていくかであると思う。

このことは一人港湾部局において解決できる問題ではない。皆様方の御協力と率直な御意見を求めるものである。