

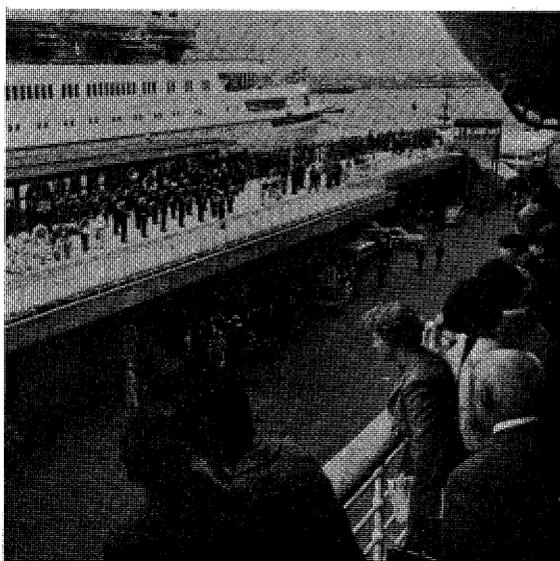
し、この地域内に既設の県営細谷戸団地があり、保育所・小学校が必要であった。そこで関係当局を通して米軍と折衝を重ね、電波障害区域内への建設承認をとりつけた。また、この地域を積極的に開発するため開発協議会を設け、手はじめに程ヶ谷ゴルフ場の移転をはかった。その結果、地元の協力によりこの地域へ、ゴルフ場を移転させるメドがついた。なお程ヶ谷ゴルフ場跡には横浜国大が統合設置される見込である。

41年3月には市内にあった陸上自衛隊の基地が解除になった。5カ所の基地のうち、岡村（磯子区）、花見台（保土ヶ谷区）、子安台（神奈川区）、岸根（港北区）の4分屯地（6万5,521平方メートル）である。これらのうち花見台を除く3地区は、市がかつて公園用地として所有していたものであるが、32年に国の要請により買収された。公園の少ない横浜市としては、元のように一日も早く市民の憩いの場として整えられることを願って、国に積極的に働きかけている。

以上みてきたように、基地固定化の困難な段階にあって、接收解除地面積は自衛隊基地をあわせると33万6千平方メートルに達している。

## ⑩——港 湾

〈横浜のなかのみなど〉——開港以来、みなとは横浜のすべてであった。しかし、その港の位置は大正・昭和を通して大きく変化してきた。今日、横浜港の貨物取扱量は戦前戦後を通じて最高であり、入港汽船のトン数とともに日本一の地位を占めている。それは東京経済、ひいては日本経済の窓口としての隆盛をほこっているのであり、そうした意味で



横浜港の重要性はますます高くなってきている。

また一方、世界一のタンカー出光丸の建造が示すように、根岸・本牧の工業地帯造成によって、商業貿易港の上に、さらに工業港としての性格を加えている。

また、オリンピックをきっかけに、大型観光船が入港するようになり、春秋の観光シーズンには、39年に5億5千万円をかけて改修された大棧橋（国際船客ターミナル）をにぎわしている。30年頃はアメリカ・ハワイ航路が乗降客の61%を占めていたが、今は北米西岸航路（36%）に次いでナホトカ航路（22%）が大陸の窓口として活発になり、乗降客人員数も戦前の最高に追いついた。航空機利用に比較すれば客船の占める比重は小さいが、船舶利用の観光客もやはり増加の傾向を示すとみてよいだろう。

さて1万トン級の船が1日滞ると70万から100万円の損失になるという。それでも船混みは解決せず、滞船は慢性化している。外航汽船は30年に比べ、隻

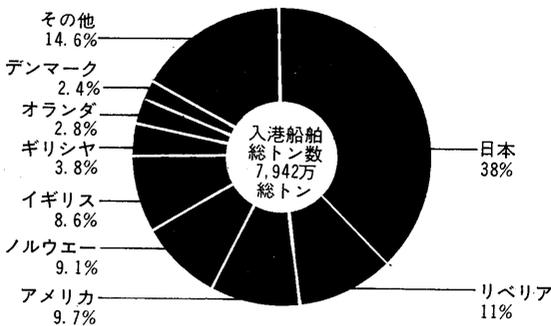


れができれば一きょに2倍の規模に拡大することになる。総工費400億円、44年完成をめざして急テンポで進行中であり、現在第4突堤の一部が使用可能になった。また第1突堤は貨物輸送の革命といわれるコンテナ船の専用ふ頭として整備することに決定している。

なお本牧ふ頭に連続して産業用地を造成しつつあり、これら根岸・本牧の工業地帯が活動を開始すれば、横浜港最大の規模をもつ本牧ふ頭は、その玄関として重要な役割を果たすことになるだろう。

山下ふ頭は38年に1万5千トン級10バースが全面完成した。上屋もこれまでに9棟完成し、残る1棟も41年度中に建設する。また貨物流通の能率化をはかるため、山下ふ頭の8バースを、北米東岸航路の優先使用バースと指定し、成果をあげている。本船接岸バースと背後の上屋を直結し、一貫した荷役作業を行なう一方、陸上輸送のため36年から建設してき

■図2-2-53 国籍別入港外航汽船



出所：横浜港統計年報昭和40年（39年度）

■表2-2-31 大型けい船岸壁(公共・民間)

名称	延長(m)	水深(-m)	船型(トン)	バース数
大さん橋ふ頭	956	10.6~11.6	1万トン以上	4
新港ふ頭	1,739	7.5~10.8	1万トン未満 " 以上	3 8
瑞穂ふ頭	1,259	9.0~10.0	1万トン未満 " 以上	2 5
高島ふ頭	930	7.3~10.0	1万トン未満 " 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
山下ふ頭	1,860	10.0~11.0	1万トン以上	10
計	7,665		1万トン未満 " 以上	16 29
専用ふ頭 (民間)			1万トン未満 " 以上	25 19

注：瑞穂ふ頭7バースと、新港ふ頭の第7号バースは米軍接収中

た臨港鉄道（1万280メートル）が、40年3月完成し、その機能を果たしている。新港ふ頭から山下ふ頭までの3,350メートルは、国鉄営業線とし、山下ふ頭構内ヤードから上屋までの6,930メートルは市が管理し、運営は神奈川臨海鉄道(株)に委託している。

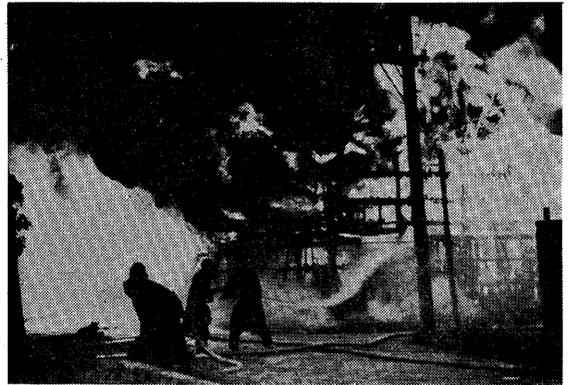
高島ふ頭では、地盤の沈下現象がつづいており、排水溝から海水が逆流するので、39年から鉄道、道路を含め、ふ頭全域の嵩上工事を実施している。また石炭ふ頭として37年完成した出田町ふ頭にアンローダー（荷役機械）1基を設置し、また39年から相模川の砂利採取が禁止になったことと並行して、他県から搬入するため水深の大きいジャリふ頭に改良した。なお、さきにものべた油ハシケによる事故を防ぐため、大黒町地先にけい留所を建設中である。港や運河にみられる沈船、廃船は約100隻ほどあり、都市の美観の上からも、航行のためにも困るので、40年に20隻ほど引揚げた。これら沈船ははしけ業者

が放置したものが、1隻処分するのに平均25万円かかる。このほか港の海面に浮いているゴミなどの清掃があり年6,000トンのゴミをさらっている。運河の泥のしゅんせつには年4,800万円を投じている。40年に港湾の管理や整備のためにかかった経費は41億円、このうち使用料などの収入は7億4,000万円、国・県からの補助は2億円に満たない。市債による収入は40年度だけでも15億2,000万円にのぼり、これまで累積された市債の元利償還額は将来かなり大きなものになると予想される。港湾ふ頭の建設などは本来国が行なうべきものであって、自治体に重い負担率を課している現在のやり方は当然改められねばならない。

〈全ふ頭に港湾厚生センター〉——みなとに働く船員、港湾労働者など多くの人々のために市は病院・会館など厚生施設をつくり管理運営している。38年には鉄筋コンクリート3階建の港湾労働者共同住宅第2山下寮を新築し、39年には3億円で山下ふ頭港湾厚生センター、大棧橋厚生センターを建設した。なかには休憩所、待合室、診療所、浴室などの厚生施設を完備している。41年には出田町ふ頭、高島ふ頭に厚生センターを建設するので、全ふ頭に整備されたことになる。また39年から港湾労働者の杉田寮改築に2千7百万円、新港ふ頭港湾労働者福祉センター建設に1千万円の補助をしてこれを促進している。

#### ⑰——消防と防災

〈1年間に13億円が灰になる〉——この4年間市は予防行政と装備の近代化に重点を置いてきた。それにもかかわらず火災は依然として猛威を奮って



いる。

すなわち、昭和31年に年間733件あった火災はここ10年間に徐々に増加し、40年には、1,239件と8割近く増加した。1日あたり3.4件の火災である。最近5～6年間は、年間1,200件前後を上下して一見変動はないようであるが、火災内容は悪化してきている。35年の火災件数は1,038件で焼失面積2万783平方メートルであったが、40年になると4万75平方メートルに焼失面積は倍増した。これを損害見積額でみると、3億5,500万円から12億8,900万円へと3倍以上の増加である。これは7大都市で東京に次ぐものであり、火災1件あたり104万円の損害額は7大都市最高である。毎日、350万円ずつ灰になっていることになる。

■表2-2-32 過去5年間の火災状況

年 度	火災件数	り災世帯	死傷者	焼失面積	損害見積額
	件	世帯	人	m <sup>2</sup>	千円
36年度	1,187	839	142	25,081	384,919
37	1,249	1,350	272	31,947	696,865
38	1,283	785	179	26,206	672,108
39	1,118	955	164	30,723	783,339
40	1,239	889	196	40,075	1,288,506

出所：横浜市消防局「消防年報」