

「市民による都市創造」と港湾の整備

—— 横浜市における都市発展の経験 ——

千須和富士夫
(港湾都市情報サービス)

目 次

はじめに

1. 戦災と占領による接收をめぐって
2. 占領から独立への過程
3. 代替施設の建設から埋立事業の展開へ
4. 総合計画の現状と問題点

はじめに

安政6年(1859)6月2日、横浜(神奈川)は、長崎、函館とともに、アメリカ、イギリス、ロシア、フランス、オランダ5か国に対し開港した。横浜が世界史の舞台に登場してほぼ120年を経たわけである。

この間に、横浜は都市の骨格を3回にわたって作り変えることになった。その第1回目は、開港に伴う埋立整備時期、第2回目は、関東大震災(大正12年・1923)に続く帝都復興事業時期、第3回目は昭和20年の横浜大空襲による戦災復興事業時期である。今日の横浜がかかえる問題で、開港時の条件と戦災復興に起因するものが少なくないのは、この故である。

立地論にわたる開港事情は、ここではふれないで、第2次大戦の終了とともに、横浜が受けなければならなかった、そしてなお最も今日的な問題点——都市の創造と横浜港整備がいかに結びついていたのか——を考えてみたい。

1. 戦災と占領による接收をめぐって

横浜市の市街地の中枢部が壊滅的な打撃を米軍機の空襲によって蒙ったのは、昭和20年5月29日のことであった。この横浜大空襲に先立ち、本土防衛あるいは類焼防止のため、建物の強制疎開、工場の生産疎開、学童の地方への疎開も進め

られ、市民の移動や建物のとり壊しなどが既に行なわれてはいたものの、空襲による被害は甚大であった。関東大震災被害などはものの数ではなく、横浜への前後25回に及ぶ空襲は生産活動を完全に止めた。

表1 大空襲被災状況

市域面積	121,300,000坪	(A)
市街地面積	16,275,000坪	(B)
焼失面積	6,946,385坪	(C) 焼失面積率C/B 42%
総人口	1,019,362人	D
市街地人口	848,100人	E
罹災人口	375,815人	F 罹災率F/E 44%

8月15日の終戦宣言の後、30日には連合軍最高司令官の資格でマッカーサー元帥並びに第8軍司令官らが横浜に進駐、ニューグランドホテルを暫定的な司令部とした。

終戦予備交渉に当たっていた河辺虎四郎中将がマニラから持ち帰った停戦協定書には、連合軍の横浜上陸26日、兵力は将校300名、兵30,000名となっていたといわれる。大日本帝国政府は、帝都には連合軍を1名も入れさせないという方針をもっており、鈴木九万氏を終戦事務局長官に任命したほか、8月21日神奈川県知事藤原孝夫氏に対して、軍の受け入れを厳命した。

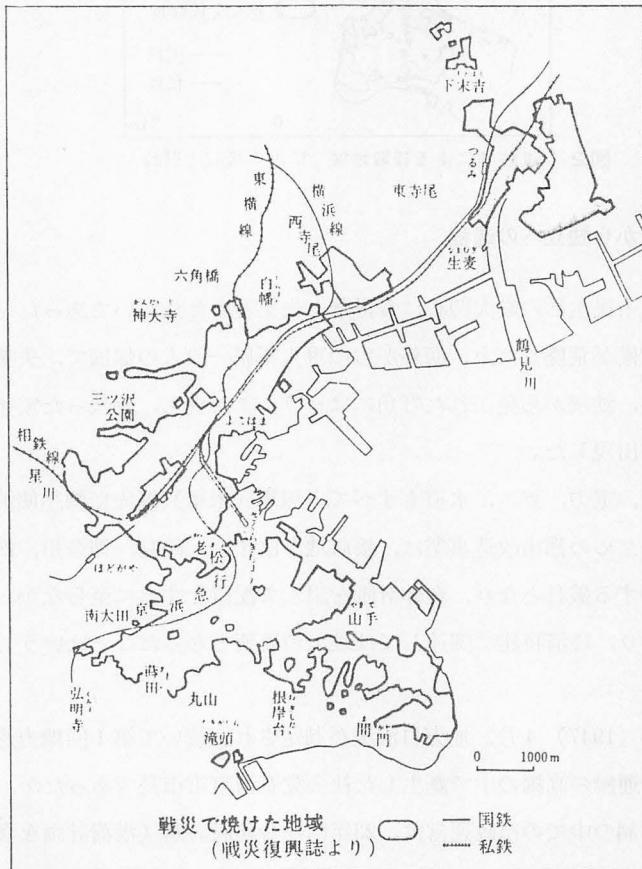
半井横浜市長は、全占領軍の横浜受け入れを考慮し、女子職員の全員解雇、全市民の婦女子退居などの命令を発した。

罹災地には、焼残った公私の鉄筋建物があったが、これらはほとんどすべてが接收対象となり、やや後になるが臨海・臨港部の焼跡は、ブルドーザー、グレイダー等の重機械を使い、既設の道路、下水道におかいなく整地し、伊勢佐木町、間門町には飛行場、その他にはいわゆるカマボコ兵舎が軒を並べ、周囲には鉄柵が張りめぐらされるに至った。自分の土地、建物ありながら強制的に収用されたものは次のとおりである（表2参照）。昭和20年から31年に至る間に接收を受けた土地は延にして4,729,999坪（市域面積の0.4%）、建物は325,335坪（昭

和34年4月20日現在)であり、中区はビジネスセンター街を中心に74%, 市街地の3.3%が接収地として囲込まれた。31年に至るまで接収が続くのは、代替施設の提供を必要とした故もあるが、25~27年の朝鮮戦争時期には大量の土地が一段と接収された。独立を迎える段階でさえ、このようであったのであるから、横浜は一朝有事の際には、基地の拡大が要請される条件を備えていることを暗示しているものではないだろうか。

ところで進駐した米軍は、知事、市長を呼び、横浜港の事情説明と利用に当た

図1 戦災と接収状況



り協力を求めてきた。海図、パイロット、タグボートの徵用を命じた。この命令が横浜港全面接収の端緒となり、港湾施設はすでに戦災による被害もあったが、軍政下に完全に置かれることになった。港湾が占領政策の第一歩、つまり兵站輸送基地とされた意義を忘れてはならないと思う。

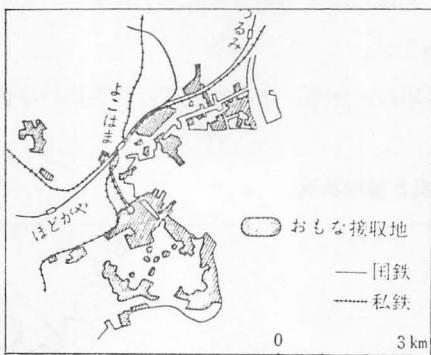


図2 進駐軍による接収地域 横浜の接収と財政

2. 占領から独立への過程

終戦後の市民生活の最大関心は食糧難と失業とのたたかいであったといわれる。生産設備が荒廃した上、海外からの軍人軍属一般人の帰国で、失業者群が市内にあふれ、鉄柵から免がれた町角にはバラックが立ち、焼残った家並みや要衝には闇市が出現した。

建設資材、電力、ガス、水道もすべて占領軍（米軍）優先に調達使消された。戦災復興のための都市改造事業は、接収地をはずし、鶴見、神奈川、西と北部各区から着手する破目となり、全体計画を組んで配置をするに至らなかった。横浜の都市づくり、経済再建に関連しては最大の短所となつたことはいうまでもない。

昭和22年（1947）4月、地方自治法が制定され、統いて第1回地方選挙が行われた。労動運動の高揚の中で誕生した社会党石河京市市長であったが、悪性インフレと新体制の中での市政運営は、23年に総合建設計画（港湾計画を含む）を策定したが実施するに至らなかった。しかし昭和25年（1950）10月21日、横浜国際

港画化へ向けての法的根拠を築いた点は前進であった。

この法律は、7条から成る簡単なものであるが、「横浜市をその沿革及び立地条件にかんがみて、わが国の代表的な国際港都としての機能を十分に發揮し得るよう建設することによって、貿易、海運及び外客誘致の一層の振興を期し、もってわが国の国際文化の向上に資するとともに経済復興に寄与することを目的」（第1条）とし、都市計画法（大正8年法律第38号）第1条指定の都市計画のほかに「国際港都にふさわしい諸施設の計画を含むもの」であって、「特に外国人の日常生活様式及び事業経営方式を考慮に入れた国際的に高度の水準のもの」をもって「横浜国際港都建設計画」を定める（第2条）。この計画で実施するのは「横浜国際港都建設事業」（第2条3項）であり、事業の執行者は市長である（第3条1項）。国及び地方公共団体の関係諸機関の援助義務（第4条）を定めたほか、国の助成方法の特例として、国有財産法（昭和23年法律第73号）第28条規定の制約にもかかわらず、事業執行の費用を負担する公共団体に対して、普通財産を譲与できる（第5条）としたことなどが特徴である。⁽¹⁾ 残念ながら、同法に基づく最初の計画が策定されるのは、5年後の昭和30年（1955）まで待たなければならぬ。

港湾の全面接收とはいえ、邦船使用部分はわずかに残されていた。横浜市としては戦前の昭和16年（1941）5月2日の閣議決定による「横浜・東京両港統合処理要領」によって「京浜港」という単一の開港場として、「横浜区」は外貿重点区、外航船は原則として、東京区には出入させないとされていたので、「京浜港」の中心の意識を持ってきていたが、港湾管理の実態はなきに等しかった。ところが、昭和22年（1947）8月、制限つきではあるが民間貿易再開となり、同年12月18日、接收解除を予定した京浜港及び神戸港の港湾運営体制を研究すべき旨を記した第8軍司令部の覚書が出され、続いて、翌23年（1948）2月には、運営体制検討資料として「京浜港オーソリティに対する助言」が示された。さらに同年8月13日連合軍総司令部から、同年10月1日以降港湾は接收解除されるとし、これがための運営機構及び計画の提出を求めてきたので、日本国政府は9月1日「京浜港運営計画書」を提出した。この政府案は蹴られ、翌24年8月31日、閣

議で「港湾運営計画書」を決定し提出した。12月16日採択の回答を得、港湾に対する地方自治体の優位性の確立、国による干渉の排除の原理ができあがった。ただし港湾法案の第1次案は大巾修正を受け、25年4月26日G H Qの承認を受け、5月2日国会可決、5月31日公布施行の運びとなった。かくして「京浜港」の管理主体をめぐる地方自治体間の競合が起こり、結果としては、東京、川崎、横浜の3港区ごとにそれぞれ都、川崎市、横浜市が当たることになり、渉外関係では表面に出ていた神奈川県は、「京浜港」から手を引くことになった。横浜市の都市計画の主体と横浜港の港湾管理主体とが合致することになったのが、むしろ神奈川県、川崎市、横浜市それぞれの自己主張による京浜ポートオーソリティ設立断念という事情に起因するのであるから、歴史の皮肉といわなければならない。

港湾法制定の年の6月、朝鮮戦争が始まり、兵站基地横浜港は、軍需物資、武器、兵員輸送にわきかえる時期を迎えた。昭和25年のレッドページを機に労働運動の後退が始まり、26年4月の第2回地方選では、保守系無所属の平沼亮三市長が選ばれた。平沼市長は「港湾の整備拡充」「工業生産力の発展」を行政の根幹に据え、昭和26年8月に「横浜市復興建設会議」を設置し、県知事、市長、県市両議会議長、横浜商工会議所会頭、会議事務総長のいわゆる官民合同6頭会議をもって、復興の挺手となる接收解除運動を強力に展開したのである。時あたかも講和条約締結をめぐり、全面講和か単独講和かと国論が2分されており、同会議は「講和後における接收地の処理問題に関する政府への要望書」を政府、政党、軍関係に提出して、次の点を訴えた。第1に講和は市街地接收解除の唯一絶対の時期を与えていたこと、第2に中区ビジネスセンター地区の約74パーセントが接收され、貿易産業活動に支障をきたし、神奈川区の臨海工業地帯も抑えられ、港湾は90%も軍施設とされている現実を直視してもらいたいこと、第3に接收に伴い、従来から立地していた金融・貿易業・商社が市外流出あるいは再起不能となり、港湾荷役も沖がかりのため、能率低下、低港への転移などがあり、貿易を中軸として回転する横浜市の経済力を衰退させ、県市税収入の減少は年間10億円に達していること、第4に軍の急速な利用計画によって横浜市の都市構成は分裂混迷の状態を呈しており、名実ともに主権の確立をみる段階を迎え、横浜市の経済発展と

都市計画の基盤確立のため政府の手段の考慮を望むこと、第5に港湾・市街地等の租借的軍利用計画が要求されるのはやむをえないが、非常措置として接收されたそのままの姿で移行するのは、港都計画上また市民の経済的生命線維持上到底忍び難く。神奈川県、横浜市の方的犠牲とするのではなく、日本国民全体の負担による最善の計画を期待することというような内容であった。

講和条約は昭和26年9月8日調印、翌27年4月28日発効、同時に調印された日米安全保障条約並びに昭和27年2月28日調印の日米行政協定は、占領政策に基づく接收地を基地提供という性格に変えたものである。

横浜市復興建設会議は、29年5月、その活動を市の港都建設総合企画室に引継いで、解散した。（企画室は21年設置）

政府は「復興緊急整備3か年計画」を26年に立案、27年度から横浜港では、接收代替施設の建設に着手することになった。

3. 代替施設の建設から埋立事業の展開へ

高島ふ頭（昭和22年第1次、25年第2次）、山内ふ頭（昭和26年）、大さん橋（昭和27年2月、）新港ふ頭（昭和31年に第1次から第3次、32年第4次）と主なる港湾施設は接收解除あるいは返還されてきたが、瑞穂ふ頭（いわゆるノースピア）は日米行政協定では、無期限使用施設とされ、この代替施設の建設が課題となり、高島3号さん橋2バース、出田町ふ頭2バース、山下ふ頭1バースが昭和29年から30年にかけて築造された。市街地部分では国が座間、相模原、大船、追浜等へ代替施設を用意したので、移転が始まった。復興は、まず接收解除地域の街路、下水道、ガス、電纜の原形復旧事業を全額国庫補助で、また区画整理事業を国庫補助、県・市負担で27年度から実施して行ったことである。また住宅金融公庫の出資を求めて横浜市建築助成公社を設立し、市街地における耐火建物への融資を行なって商業活動の促進を図り、同じ27年には根岸線促進会議を設けて政府へ働きかけたり、28年4月には大黒町埋立計画を市会で通過させ、30年4月にはこれを着工させた。29年の横浜復興建設会議の後を受継いだ港都建設総合企

画室は、「横浜国際港都総合基幹計画」の策定に入り、30年3月、横浜国際港都建設審議会を設置し、検討採択させた。31年4月、首都圏整備法の施行をみたので、この法律との調整が図られ、昭和65年を目標とする250万大都市建設構想並びに都市計画策定が32年2月に終わった。旧市街地及び14の衛星市街地区を設定、用途地域並びに施設計画を道路及び交通、水道、環境、港湾及び臨海工業の4部門から図ったものである。

この計画を受けて、公共水面埋立による臨海部開発が急速に進行した。計画の策定期は、平沼市政第2期に当たり、31年12月根岸湾埋立計画は市会で承認され、32年1月埋立事業局を新設して工業地帯造成等に従事させた。ただし市財源は枯渇して事業費の捻出はできなかったため、進出予定企業に埋立工事期間中、土地代金を分納させ、工事費に充当する予納金方式で実施された。この方式がその後他都市で有力な財源調達方式として普及したことはよく知られている。

(表3参照)

港湾整備との関連では、27年「横浜港拡張計画」が単独で策定され(政府の「緊急整備3か年計画」に対応するが)、商港、工業港、国際観光港、自由港の4概念で、整備目標を掲げた点は、独創性のある自主計画とみなせるものであった。ただ海にだけ目が向いていたという点では、都市計画への整合性の配慮はなかったといえる。

昭和30年(1955)12月、政府が「経済自立5か年計画」を策定し、貿易振興を鼓吹したのに対応して、翌31年4月、港湾審議会(運輸大臣の諮問機関)で決定をみた横浜港港湾計画は山下ふ頭の機能増強を織り込み、エネルギー確保のための出田町石炭ふ頭の建設を採択した。33年(1958)に政府は「新長期経済計画」をもって先の5か年計画に代え、港湾整備計画の内容も取り入れ、政府主導型の計画への傾斜を強く打ち出すに至った。しかし長期にわたる整備財源の根拠が明確でなかったため、長期計画策定の根拠法を必要とした。35年(1960)6月前後の日米安保条約延長反対の国民的世論を経済的要求に誘導するため、同年12月「国民所得倍増計画」を岸内閣に代わった池田内閣は提示した。この経済計画に

みあう港湾整備を遂行するため「港湾整備緊急措置法」（昭和36年法律第24号）を制定し、第1次5か年計画を昭和36年に閣議決定して以後、現在に至る第5次計画までの根拠となつたのである。

政府策定の経済計画及び全国総合開発計画と港湾整備5か年計画の各次の重点施策は表4のとおりである。横浜港における各次計画ごとの特色をあげれば、第1次で本牧ふ頭20バース(15,016D/W)を重点とし、本牧ふ頭関連産業用地造成事業の遂行とあわせ、根岸湾埋立第2期工事、平潟湾水域の整備が進捗し、横浜港ペイブリッジ構想が38年(1963)に登場した。第2次(昭和40~44年)では本牧ふ頭において、輸送革新に対処するため、42年(1967)にコンテナバース3, 15,000D/Wライナーバース6を追加決定し、コンテナ専用ふ頭は同年8月成立した京浜外貿埠頭公団に担当させることになった。第3次(43~47年)では、大黒埠頭整備の事業化をみ、44(1969)年に着工し、一方本牧埠頭29バースは同年完成した。翌45年(1970)6月港湾審議会計画部会は、本牧ふ頭にコンテナ船35,000D/W2バース、25,000D/W2バースの計画変更を認めた。第4次(46~50年)では、本牧ふ頭陸上施設整備、大黒埠頭建設、金沢木材港建設等が進められた。第5次(51~55年)では、大黒ふ頭コンテナ2バース、ライナー8バース等の完成により第1期工事を終了させ、第2期工事に着手するほか、本牧ふ頭D突堤隣接に河川浚渫土砂の受入事業を行なうほか金沢地区の整備などが課題となっており、金沢木材港は供用されるに至っている。

港湾整備の縦の流れを大づかみに述べてみたが、地方自治体が自主的に立案すべきものであり、かつ特別法の制定をみていた横浜市の場合、全体計画とのからみではどうなっていたかを顧ておきたい。

「横浜国際港都建設総合基幹計画」が32年4月の改訂を経た後、半井市政第2期の38年3月に全面改訂の諮問が横浜国際港都建設審議会に出され、さらに38年の地方選では、飛鳥田一雄社会党市長の誕生があり、諮問内容は40年(1965)4月「今日の横浜市は、工業、商業、港湾都市へと急速にその様相を変容しつつある。加うるに急速な人口の社会増に伴なうさまざまの都市問題に当面している」という認識に立ち、「社会保障および社会福祉、都市衛生、教育文化など福祉的

部門の計画を策定したので」検討答申されたい旨の追加諮問が飛鳥田市長より行なわれた。審議会からは同年11月答申が寄せられ、

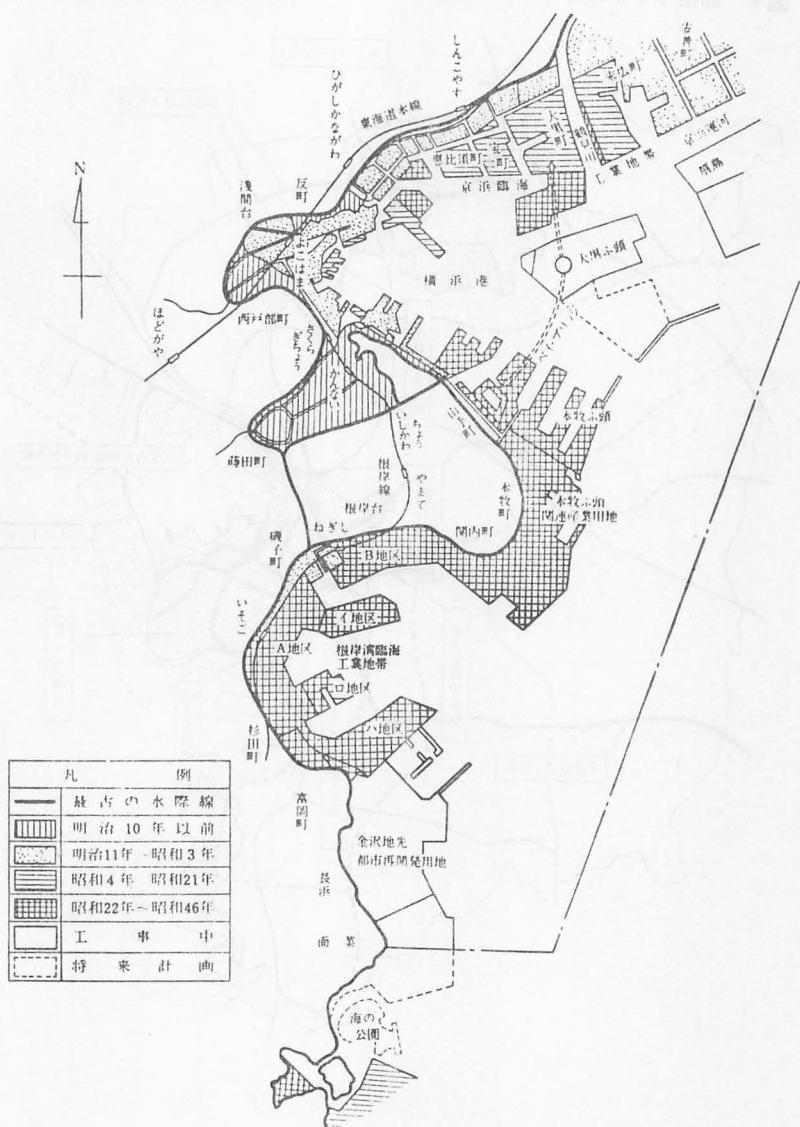
- ① 無秩序な都市化から都市本来の機能を回復することを基本目標とすること。
- ② 都市生活における人間性の復活に努めること。
- ③ 都市を自らつくろうとする市民意識の形成と市政への市民参加の積極的助成。
- ④ 広域行政化の風潮の中で市及び市民が一体となって個性ある横浜市を造ること。
- ⑤ 事業費は起債、国費によるばかりでなく、大都市の総力を結集した自主財源の確保に努めること。
- ⑥ 諸事業間の有機的関連を考慮し、財政的裏づけのある中期の実施計画を策定するとともに、実施に当たり必要な機能と権限を有する機構を市の行政機構において確立すること。

を指摘してきた。

この答申を生かして策定されたのが、「横浜国際港都建設総合計画1965～1975」である。同計画は昭和50年市人口を夜間人口235万人、昼間人口 226万人と推定し、建設計画及び福祉計画を定めた10か年計画であった。港湾施設関係では、第2次5か年計画策定と重なったため、基本は第2次5か年計画におき、本牧ふ頭20,000D/W29バース、瑞穂ふ頭15,000D/W4バース、扇島ふ頭20,000D/W25バースを構想した。今日の視点からしても、年間870万トンの貨物取扱能力を引き上げようとする大型計画であった。

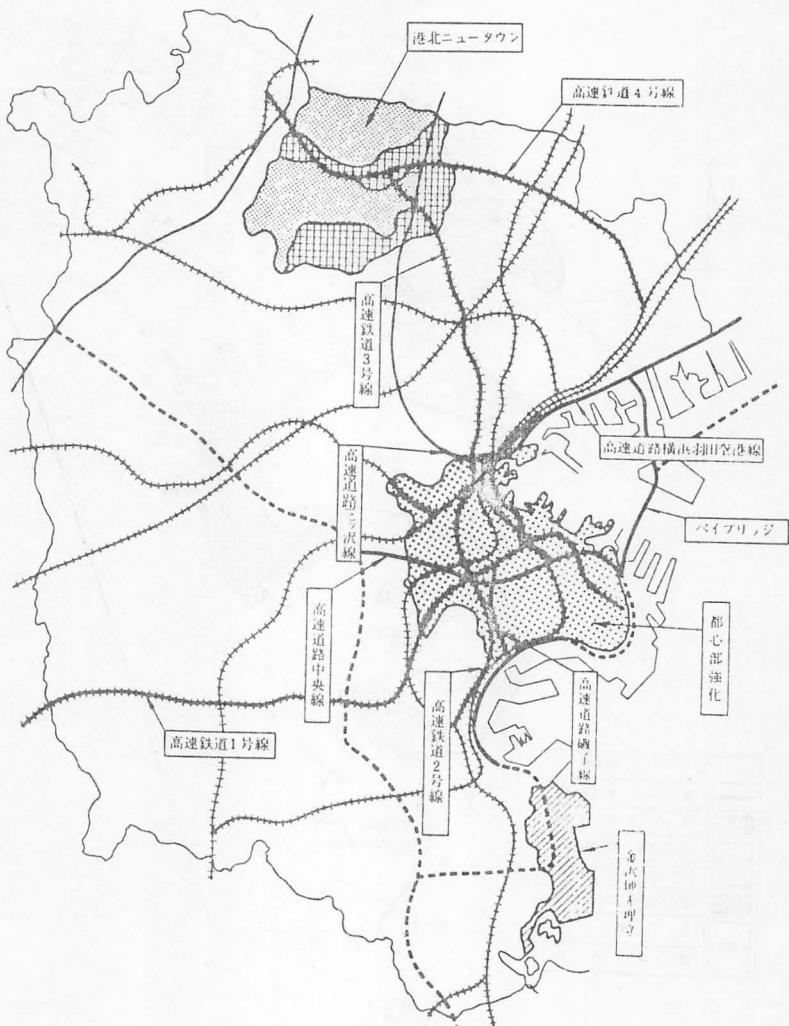
工業用地造成については、審議会も現行計画推進を認めていたため、埋立事業は金沢地先330ha（100万坪）に都心再開発関連用地を求めることが長期構想で、根岸湾第2期工事、本牧ふ頭関連産業用地造成は既定どおり早期完成を期していた。横浜港ベイブリッジ計画は、この計画の中に採択された。以後湾岸大架橋と地下鉄（高速鉄道1号～4号線）、都市高速道路（高速羽横線・中央線・三ツ沢線・磯子線）都心部強化、金沢地先埋立、港北ニュータウン建設を俗に「6大事

図3 埋立事業実施経過図



業」と称し、横浜市の骨格をつくるものと宣伝している。

図4 都市づくりのための6大事業



4. 総合計画の現状と問題点

現在の横浜市の計画基礎となっている法制的根拠は、横浜市基本構想、横浜市総合計画・1985——市民による新しいまちづくり——、1977～1981・横浜市新5

か指標の三つの柱である。

レベルは基本構想を土台に、総合計画、5か年指標と展開される順序となってい

る。

横浜市基本構想は、昭和47年2月の横浜市基本都市計画審議会において草案起草の指示があつてから、草案発表を同年9月に行ない、同月内に市議会第1委員会研究会、同市議全員協議会で草案説明の後、市会・市長の意向により、市民の意向を求めるため、同年10月1日「広報よこはま」に全文を掲載した。市民市職員から手紙・論文など12件の意見が寄せられた。この後、基本都市計画審議会の4回の審議を経て48年1月答申があり、さらに横浜国際港都建設審議会の意見を求めるため、48年6月1日 市会議決となったものである。

審議会審議の間に、行政オピニオン、市内14区の各種団体代表による市民討議には、29回1,626名の参加を得た。

基本構想の骨子は、開港以来100余年を経た横浜市が「この歴史の上に立ち、さらに急激な都市化の波の中で新しく都市問題をとらえなおし、横浜のあるべき姿についての構想をたて」「今後の情勢に対応しつつ、すべての市民が一体となって新しい横浜を育てる」ことを目標として、都市のイメージの規定を次のように行なっている。すなわち、①総合的機能をもつ国際平和都市、②生活環境を中心においた人間環境都市、③広域大都市圏の中の中核都市、④うるおいといいのある人間性豊かな福祉都市、⑤市民による市民のための市民都市の5つの目標である。これらに対応する施策の基本方向としては

1. 都市活動を市民全体の立場から考えよう。
2. 公害や災害などの危険から市民生活を守ろう。
3. 市民生活の利便さと豊かさをつくりあげよう。
4. すべての市民が生活に自信をもてるようにしよう。
5. 緑を市民の手で育てよう。
6. 土地は適正に利用し、市民全体のための土地を確保しよう。
7. 都市の骨格となる施設を整備しよう。
8. 地域生活圏の核として人口のバランスを図ろう。

9. 新しい時代に対応した国際色ある横浜をつくろう。
10. 科学的に都市問題を解明しよう。
11. 自治体の力を強め、広域的な問題は周辺自治体と連携して解決しよう。
12. 市民みんなでよりよい横浜をつくろう。

これらのスローガンごとに解説が付されているのが構想の全文である。市会議決によつたことがこの構想の計画憲章的な効力及び拘束力をもつ根拠である。

横浜市総合計画は、横浜国際港都建設審議会に先の基本構想が採択された直後の48年8月2日、8年前の昭和40年に策定された「横浜国際港都建設総合計画」に代わるものとして市長諮問の形で検討を依頼したものであり、同年11月27日、飛鳥田市長へ川口正英会長より答申がなされた。

答申に先立ち、総合計画案作成段階で市民モニターとの意見交換、アンケート・論文・市長への手紙の蒐集、世論調査を実施し、原案作成後は、区ごとの各種団体代表者による討論集会、一般市民参加の市民討論集会が「あすの横浜を話し合う区民の集い」として42回延べ8,772人の参加を得、区ごとの独自のテーマも掲げ、意見聴取には1,575件も提案があり、すべて審議会の席へもち込まれた。

審議会の答申は、総論では①計画策定の基本的あり方、②自治体計画への市民参加、③人口の抑制、④公共用地の確保、⑤財政の強化、⑥自治体行政の改革、⑦計画の執行管理にふれ、各論では都市構造、生活環境、市民生活、地域社会に關し21項目にわたり意見が付されてきた。

特に都市構造に関連して工業の再配置と都市型工業の育成を妥当として、新しい工業政策の樹立、都市農業の確立を基礎に他の中核都市との機能分担を図りつつ、中核都市の形成を目指すことが重要な課題と指摘し、港湾については、

- ① 市民と港とのつながりを回復し、さらにこれを発展させていくための施策の基本方向を強くうちだすこと。
- ② 港の広域化に対応するため、東京湾諸港の港湾管理の諸問題及び中枢港としての横浜港の役割等について、今後さらに充分な検討を加えること。
- ③ 流通業務用地の整備及び港湾の整備にあたっては、発生交通量の増大に対応するため、関連交通網の整備並びに交通流の規制を特段に考慮すること。

④ 新港、高島ふ頭等都心部に立地している既設ふ頭の再整備にあたっては、本総合計画の基本理念に基づき、今後計画実施の段階で、単なる物流基地に終わることなく、都心部の構成要素としての機能を備えた港湾への転換をはかるべく特段の配慮が必要であることなどが指示された。

総合計画そのものは、

第1部 計画策定のねらいと基本方向

第2部 市民生活を守るための重要課題

第3部 計画を実現するための基本条件

第4部 事業計画

の4部16章からなり、第1部は計画策定の姿勢を「昭和60年をめざして、あらためて、この困難な都市問題の解決に挑戦しようとするものとして、都市危機の根本認識、その克服の方途の発見、自治体の任務と問題点、住民のための長期目標の策定をねらいとし、第2部では今日的緊急的かつ政策転換の求められる環境、廃棄物、道路交通、水、地震、福祉、文化、用地確保の8課題を現状と対策方向について示し、第3部では計画遂行の阻害条件となる内外諸条件の撤廃をどう進めるかの視点で、計画への市民参加、自治体機構の改革、大都市行政制度の確立、都市問題の広域的解決の4課題の対応姿勢を描き、第4部では、分野ごとの昭和48年度から60年度に至る13年間の長期目標計画を示したものである。

港湾整備については

- ① 流通機能の向上をはかり、またあわせて交通渋滞を解消するため、都市部の運送業、倉庫業を移転させ、臨海部工業地帯に流通業務用地を建設する。
- ② 國際的産業貿易と情報活動の管理中枢機能を育成し、横浜独自の貿易集団を形成する。
- ③ 都市交通と物的流通を分離し、市民のための公園緑地を確保しつつ、貿易量の増大に対応したふ頭の整備を行なう。
- ④ 都心機能との総合的調和をはかりながら、港湾機能の質的転換をめざす。というもので、流通領域も含め、金沢流通業務用地へ運送業、倉庫業の移転誘導、商取引、情報流通施設としての横浜マーチャンダイズ・マート、産業貿易セ

ンター、地域有線テレビ等の整備、ふ頭関係では昭和60年の公共ふ頭取扱い貨物量外貿53,747千トン、内貿21,993千トンの目標値消化のため、大黒埠頭、本牧埠頭瑞穂埠頭、フェリー埠頭、金沢木材港等の埋立及び新增設事業、新港埠頭地区を再開発するほか、高島、新山下貯木場、山の内の各埠頭地の再整備を図って、それぞれ港湾管理中枢部分の集約立地と公園化、国際見本市会場の建設、小型船等の係留、生鮮食料品流通基地の整備などを行なう。陸上交通施設としては、横浜港ベイブリッジ、磯子～金沢間約6キロの臨海鉄道の建設があり、港湾管理中枢機能としての港湾情報センター、流通加工基地としての木材センターの設置があげられ、他に港湾の環境整備、港湾福利厚生施設の整備充実が見込まれている。

この長期目標計画に対処して、昭和48年度を初年度とする第1次5か年指標が策定され、現行は昭和52年6月に確定をみた第2次5か年指標、すなわち昭和52年度から56年度を計画期間とする新5か年計画指標が計画の導き手となってい。この計画指標は、企画調整局を中心に原案をまとめ、市会第1委員会、全員協議会、各常任委員会で説明、質疑研究され、一方区民会議・区民の集いなど市民集会34回(7,945名参加)を重ね、要望意見の聴取を行なって、最終的には企画調整局、財政局、市会第1委員会の調整で採択された行政内部の目標というべきものである。

新5か年計画指標のフレームは、

都 市 構 造	863,096,382 千円
うち港湾	86,711,560 //
生 活 環 境	723,391,563 //
市 民 生 活	237,486,783 //
地 域 社 会	15,505,864 //
その他投資土地対策費	198,128,900 //
事 業 費 計	2,082,909,492 //

の投資額で、財源構成は、

特定財源

国	291,050,215 千円
県	36,114,016 "
市債	663,681,000 "
その他	1,658,387,917 "
一般財源	424,521,575 "
計	2,082,909,492 "

計画指標は事業内容において、港湾整備のうち、ふ頭整備では大黒ふ頭、本牧ふ頭、金沢木材港等の継続事業と並んで、瑞穂ふ頭の接收解除の早期実現を謳っている。昭和56年度には接收解除がなされることを指標は目標としていることが、特に優れて横浜市の35年にもわたる被占領のいわゆる「カサブタ」をはぐことを明確に意図したものといえるであろう。総合計画と5か年計画指標、この他に昭和51年度を初年度とする第5次港湾整備5か年計画の事業費枠組みと事業内容があり、年次計画とは別次元で、横浜港港湾計画(最終改訂53年8月)がある。

これまでの歴史過程において、自治体の計画立案機能が、国の経済計画に左右される姿を港湾整備5か年計画の事例を掲げてみてきた。港湾が機能的には国家的国民的要望を担い、地方自治体の恣意的な管理運営に委ねられるものではないが、政府の代表する立場なり、利害なりによっては、著しく地方自治体及びその構成員に負担がかけられ、行政サービスの低下、環境、福祉の劣悪化を招くことが明らかになってきているのではないかと思われる。横浜市の場合、38年の半井市政の倒壊は、平沼市政から12年に及ぶ保守市政のピリオドであったが、この背景には日本の独立期を挿み、臨海工業地帯を主軸とする建設的投資に重点を置き、消費的投資を削った行政姿勢と2回目のチャンスとなりえた日米安保条約廃棄による市内基地の返還の期待に反した自民党政府及び横浜の保守勢力に対する批判があったといえるであろう。しかるに社会党市長の誕生によっても、企業ストック増加の投資から、市民生活ストック及び保障的投資への転換、つまり市民的な転換が図れなかったのは、やはり政府による地方自治体の計画立案をも規制する財政的圧力であったであろう。飛鳥田市長の退陣は、社会党内部の事情によるものではあるが、後継の市長候補を選ぶ過程での動搖と、結果としては保革

連合を組んで政府とのルート，とりわけ自民党との調整役をもって任じる細郷道一現市長を推さざるをえず，市民の市長候補として53年の市長選で善戦した朝倉了側に立ちえなかった弱点は，革新市政とはいえ，飛鳥田市政下で策定された現行総合計画においても反映し，保守すなわち資本の要請に合致する性格を含んでいるといえなくはない。ただ総合計画の内容を充実させ，ウエイトの転換を図つて行くのも，所詮は政治勢力のバランスのあり市，執行部と市議会の勢力構成であり，さらには国会における同じく政治勢力の構成いかんである。市政に対し市民の反抗が結集する条件というならば，経済的生活破綻が進む段階であり，いわゆる消費的投資の減退する時である。

横浜市が致命的な打撃を受けた市街地接収は，都心部や港湾が返還され，また港湾施設の増強が図られて，一見矛盾が失くなっているかのように多くの市民の間では受けとられている。しかし基地は市にとっても基本問題である。⁽²⁾ 港湾では，横浜ノース・ドック（F A C 3067）がなお基地となっている。すなわち瑞穂ふ頭は昭和20年9月20日，千若町モーターポール地区，翌21年4月15日，ふ頭地区等が無期限接収され，陸軍輸送本部横浜部隊，極東海上輸送司令部，陸軍施設本部横浜地区施設技術部等において使用され，幸い千若町モーターポール地区は昭和49年に返還されたが，ふ頭地区は昭和36年11月24日に，米軍の使用に支障のない範囲での一般商船の使用を認める「不動産使用許可に関する一般協定」を締結してはいるものの，なお基地として提供中であり，横浜市は56年度末返還を期待し，重要港湾施設として復元，近代化，能率化を図りたいとしている。しかし米軍はこの施設が日本における重要な港湾施設であり，在日米軍の輸送機能の拠点とみなし，引き続き使用の意向を示している。また日本政府，米国政府ともに，現存の在日米軍基地は図4に示すようにこれらは必要最小限の段階にあるという共通の認識をもっているようである。むしろ昭和54年5月の大平・カーター日米首脳会談の共同コミュニケにおいて「日米安全保障条約を基盤とする両国の協力関係がアジアにおける平和と安全の礎である」ことを改めて確認し合っていることからしても，米軍の日本駐留及びそれに伴う基地の安定的使用は不可欠の条件とさえなっている。

昭和35年6月28日（調印は同年1月19日）に改訂された「日本国とアメリカ合衆国との間の相互協力及び安全保障条約」第6条は、

日本国の安全に寄与し、並びに極東における国際の平和及び安全の維持に寄与するため、アメリカ合衆国は、その陸軍、空軍及び海軍が日本国において施設及び区域を使用することを許される。

と謳い、これに基づいて「日米安保条約第6条に基づく施設及び区域並びに日本国における合衆国軍隊の地位に関する協定」「日米地位協定」が同時発効して、日本国政府が基地提供を自発的に認めている事実を改めて強調しておきたい。

このため、遊休化していると市民の目に映った施設であっても、これの返還を求める上では、2重3重の問題を抱えることになる。

第1に、米軍側は、必ず代替施設の提供を求めてくるという状況にある。代替施設を用意することは2重の負担であるといわなければならない。しかも代替施設要求は、規模の大小に係わりなくなされてくるといわれる。

第2に、国有地を含む場合、国有財産管理者である大蔵省が、跡地利用計画案（継承しようとする自治体が提案する）を国有財産の管理・処分の立場から、その妥当性を承認する行為が必要であり、大蔵省は政府関係省庁の意向を代弁するため、自治体との意見対立があらわれることである。

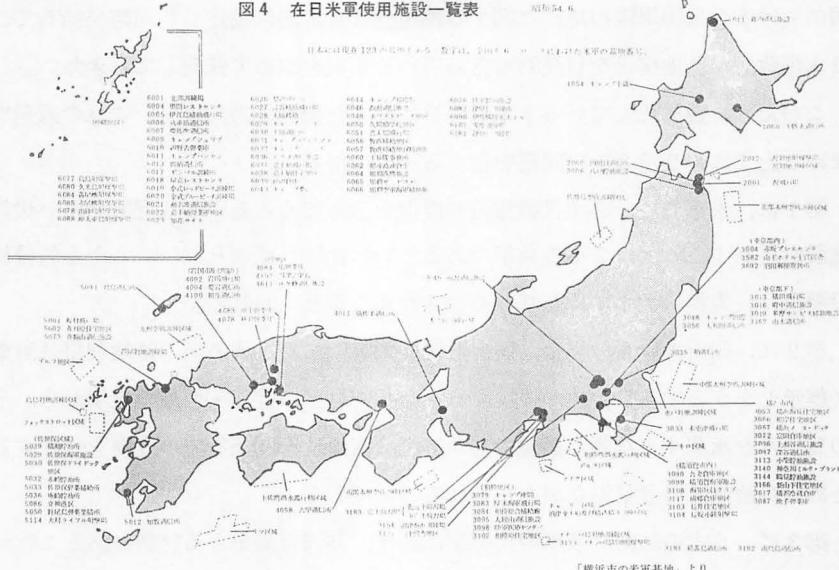
第3に、日本の防衛が米軍の指揮下にあり、共同行動をとる態勢にあることから自衛隊が基地の共同使用あるいは代位使用を望む場合があり、これが大蔵省の処分案に反映されてくることがあることである。

横浜市の場合は、港湾施設ばかりでなく、住宅、通信、倉庫、貯油所等の施設が基地提供されており、都市整備のうえで、都市計画と競合阻害し合い、生活環境に悪影響を及ぼしている事例は実に著しいものがある。

最近の事例では、昭和53年3月、横浜市緑区内の米軍ジェット機墜落事故によって、多数の死傷者を出した痛ましい事件があるが、市内ばかりでなく、神奈川県内の横須賀市、相模原市に広大かつ多数の基地が存在するため、それぞれの市民の蒙る犯罪、事故、障害などは、そこに基地があるが故に直接生じる生活破壊というべきものであり、人権を守る問題ともなっている。

横浜市民が都市整備、港湾整備に自主的に取り組もうとすればするほど、自民党によって代表される日本国政府及び米国政府との対決は厳しくなり、市民が自主的な政治姿勢をとればとるほど、日米安保条約及び地位協定の廃棄をめぐる運動は強まらざるをえないのである。

図4 在日米軍使用施設一覧表



注(1) 「この国際港都建設法は行政上の実行問題といたしましては、どうも運用のむずかしい法律でございまして、これを表看板として政府に交渉し迫るという行き方をただ今いたしておるわけでございます。いろいろな問題を折衝いたしますときにこれを道具として使っておるというのが実際の動き方でございますが、あるいは物納土地の払下げであるとか、あるいは接收施設の代替施設を建設する問題とか……一つの看板として運用いたしておるというのでございます。」(昭和28年3月5日横浜市会、第一回定例会田中助役の答弁)

(2) 横浜市の54年6月現在の基地は、12施設で土地6,137,453m² (1,859,834坪)、建物339,201m² (102,788坪)あり、全国では123施設、土地面積486,535千m²あり、横浜市はその1.26%を占めている。(横浜市総務局「横浜市と米軍基地」昭和54年)

- 参考資料 横浜市教育委員会「横浜の歴史」昭和47年
- 横浜市政調査会「160万人の市政」昭和39年
- 横浜市「横浜港20年の歩み」昭和48年
- 横浜市「横浜国際港都建設総合計画」昭和40年
- 横浜市「横浜市総合計画 1985」昭和48年
- 横浜市「1977～1981 横浜新5か年指標」昭和52年
- 横浜市「本牧米軍1号住宅地区解除に伴う説明資料」1965年
- 横浜市財政局「横浜市の接收と財政」昭和29年
- 横浜市総務局「横浜市の接收と復興」昭和34年
- 横浜市「横浜市内米軍住宅移転問題について」 1964年
- 横浜市総務局涉外部「横浜市における接收解除の経緯と現況」昭和44年
- 横浜市総務局涉外部「横浜市と米軍基地」昭和54年
- 横浜市都市科学研究室「調査季報」 1976年12月号所収
- 「港横浜」形成のあらまし（石黒徹／宮浦修司）
- 「水面利用計画の方向性」（上）（前原康博ほか 6名共同執筆）
- 「港湾と都市の融合—都心臨海部の再開発をとおして」（斎藤正勝）
- 「都市と港」の基礎課題—横浜における「都心と港」をめぐって（北見俊郎）
- 横浜市從自治研推進委員会「横浜市における地域開発」（「明るい市政」No.16）
- 河西稔「地域開発をめぐる諸問題」（「明るい市政」No.16）
- 北見俊郎編「港の社会科学」昭和54年
- 神奈川経済研究所編「横浜と港—その歴史と将来を考える—」昭和54年
- S D 別冊 No.11（横浜都市計画の実践的手法—その都市づくりのあゆみ」
（昭和52年11月号）
- 横浜港港湾管理者「横浜港港湾計画資料（改訂）」昭和53年 8月

「市民による都市創造」と港湾の整備

表2 横浜市区別接收状況(年別土地建物)

昭和34年4月20日現在 単位:坪

年別	種別	鶴見	神奈川	西	中	南	保土ヶ谷	磯子	金沢	港北	戸塚	計
20	土地	309,723	543,233	48,658	569,939	23,652	85,092	51,890	320,831	371,281	287,974	2,612,273
	建物	309,723	543,233	48,658	569,939	23,652	85,092	51,890	320,831	371,281	287,974	2,612,273
	建物	29,688	40,367	3,624	100,989	2,358	1,567	6,627	18,405	40,701	12,073	256,399
21	土地	2,430	72,586	8,861	409,077	29,629	38,287	11,293	—	—	173	2,351
	建物	312,153	615,819	57,526	979,016	53,281	123,379	63,183	320,831	371,454	290,325	3,186,967
	建物	30,007	44,822	3,624	118,909	2,687	1,704	7,853	18,405	40,853	12,210	281,074
22	土地	2,689	1,461	1,475	83,529	19,536	—	31,976	—	—	—	140,666
	建物	314,842	617,280	59,0011,06,545	72,817	123,379	95,159	320,831	371,454	290,325	3,327,633	
	建物	30,097	44,822	3,836	128,901	2,687	1,704	7,853	18,405	40,853	12,210	291,364
23	土地	13,399	—	1,610	2,350	—	—	198,395	—	—	—	215,754
	建物	328,241	617,280	60,6111,06,895	72,817	123,379	95,159	519,226	371,454	290,325	3,543,387	
	建物	30,591	44,822	4,306	129,135	2,687	1,704	7,853	19,834	40,853	12,210	293,995
24	土地	328,241	617,280	60,6111,06,536	72,817	185,079	95,159	519,226	371,454	290,325	3,605,528	
	建物	—	—	122	—	839	—	—	—	—	—	62,141
	建物	30,591	44,822	4,306	129,257	2,687	2,543	7,853	19,834	40,853	12,210	29,956
25	土地	116,320	—	—	6,230	—	22,266	—	—	—	—	144,816
	建物	444,561	617,280	60,6111,07,566	72,817	207,345	95,159	519,226	371,454	290,325	3,750,344	
	建物	3,025	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,025
26	土地	33,616	44,822	4,306	129,257	2,687	2,543	7,853	19,834	40,853	12,210	297,981
	建物	7,352	8,935	—	1,562	—	—	10,257	—	6,973	718,602	753,681
	建物	451,913	626,215	60,6111,07,128	72,817	207,345	105,416	519,226	378,427	1,008,927	4,504,025	
27.7	土地	33,616	44,822	4,306	129,574	2,687	2,543	7,972	19,834	40,853	12,763	298,970
	建物	451,913	626,215	60,6111,07,128	72,817	207,345	105,416	519,226	378,427	1,09,793	4,613,818	
	建物	33,616	44,822	4,306	129,574	2,687	2,543	7,972	19,834	40,853	26,804	312,291
27.8	土地	—	—	—	485	—	—	—	—	—	—	485
	(行政協定)	451,913	626,215	60,6111,07,613	72,817	207,345	105,416	519,226	378,427	1,118,720	4,614,303	
	建物	33,616	44,822	4,306	131,236	2,687	2,543	7,972	19,834	40,853	26,084	313,953
28	土地	56,975	1,009	—	5,907	—	—	—	—	—	—	63,891
	建物	508,888	627,224	60,6111,07,520	72,817	207,345	105,416	519,226	378,427	1,118,720	4,678,194	
	建物	35,079	45,341	4,306	131,236	2,687	2,543	7,972	19,834	40,853	26,804	315,935
29	土地	508,888	627,224	60,6111,07,520	72,817	207,345	105,416	519,226	380,475	1,118,720	4,680,242	
	建物	35,079	45,341	4,306	131,236	2,687	2,543	7,972	19,834	40,853	26,084	315,935
	建物	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
30	土地	508,888	627,224	60,6111,07,520	72,817	207,345	105,416	519,226	418,163	1,118,720	4,717,930	
	建物	35,079	45,341	4,306	131,236	2,687	2,543	7,972	19,834	40,853	26,084	315,935
	建物	—	—	—	—	—	—	—	37,688	—	—	37,688
31	土地	508,888	627,224	60,6111,07,589	72,817	207,345	105,416	519,226	418,163	1,118,720	4,729,999	
	建物	35,079	45,341	4,306	131,236	2,687	2,543	7,972	19,834	40,853	26,084	315,935
	建物	35,079	45,341	4,306	131,236	2,687	2,543	7,972	19,834	40,853	26,084	315,935

資料、横浜市総務局「横浜市の接收と復興」昭和34年

土地の接收率(上記資料を基に試算したもの)

接收地 4,729,999坪 0.4% 用途地域内接收地 2,523,965坪 3.3%

市域面積 122,682,000坪 100.0% 用途地域指定地面積 77,069,000坪 100.0%

横浜市は現在は14区に分区されている。

表3 主要臨海部開発事業 (埠頭関係の一部を除く)

事業名	免許年月日	竣工年月日	面積 (m ²)	用途及び主なる進出企業	所在地	事業主体事業者	坪当り単価
大黒町地先埋立事業 ①	30. 4. 1	34. 12. 16	704,722	東京電力、日東化学、アジア石油	大黒町	横浜市	7,000円
〃 ②	33. 5. 28	36. 3. 31	99,332	大洋漁業	〃	〃	17億円
鶴見川左岸 ①	19. 5. 1	37. 11. 29	392,929	日本钢管、東京ガス、鶴見曹達、	扇島	神奈川県	
②	19. 5. 1	38. 2. 21	115,752	石川島芝浦タービン	〃	〃	41億円 12,000
根岸湾臨海工業地帯A①	34. 2. 17	36. 3. 20	773,362	東京芝浦電気、石川島播磨重工	新杉田町	横浜市	
造成事業(第1期) A②		37. 3. 20	436,454	日清製油、東京液化穀素、東京ガス	新中原町・新森町	新中原町・新森町	160億円 10,000
A③		38. 10. 30	554,003	リバースチール、東京電力、新潟電工	新磯子町	〃	
A④		38. 10. 30	583,200	日本石油精製、日本瓦斯精製	幡町	〃	
B①		35. 10. 25	87,251		西町・東町	〃	
B②		36. 3. 31	489,529		千鳥町	〃	
B③		38. 12. 24	713,324		根岸町	〃	
(第2期) ④⑤	36. 7. 8	39. 12. 15	1,025,191	石川島播磨重工、電源開発	新磯子町・新杉田町	〃	
⑥	42. 7. 7	① 44. 2. 14	15,263	都市型産業、155社、	鳥浜町	新磯子町	65億円
		② 46. 1. 14	120,875	中央卸売市場	鳥浜町	〃	21,000
		③ 46. 1. 14	1,280,416		鳥浜町	新磯子町	91億円 21,000
本牧埠頭及び関連産業用地造成事業	38. 8. 28	①-1 43. 4. 30	821,231	埠頭・倉庫施設	本牧ふ頭	横浜市	
		①-2 44. 5. 6	342,021	都市施設	本牧町・本牧元町	〃	
		①-3 45. 5. 22	147,022	市民フル公園	本牧大里町	〃	
		②-1 42. 6. 30	2,822,354	日産自動車、三菱重工業等	錦町	〃	
		②-2 43. 11. 18	139,804	国際埠頭、住友金属工業等	豊浦町・かもめ町	〃	
		②-3 44. 3. 31	455,337	日本石油精製	千鳥町	〃	
⑦金沢地先埋立事業 ①	45. 11. 9	49. 6. 29	1,931,027	工場移転用地、住宅用地	横浜市	横浜市	(住宅195,000(50年)~246,600(56年下期))
②	47. 5. 22	52. 8. 23	1,707,182	都市再開発用地、住宅用地			1,776億円
③	49. 3. 14	一部竣工	2,976,300	都市再開発用地、海の公園			再開発158,700(50年)~200,700(56年下期)
⑧扇島埋立事業 ①	19. 5. 1	49. 10. 17	897,455	日本钢管の戻さない持て場として免許をとり10%を公共用地化	扇島	神奈川県	契約により一部を取得
②	46. 11. 13	51. 1. 21	1,883,883	日本钢管	〃		
⑨大黒ふ頭建設事業 ①	46. 10. 29 (第1次)		2,168,000	ふ頭、公園	大黒ふ頭	第2港建局	
②	54. 5. 1 (第5次) 一部竣工		1,002,547			京浜外貿埠頭公園・横浜市	

(注) ⑦は進行中、横浜市港湾局「横浜港20年の歩み」より作成し追加。

表4 経済計画と港湾整備 5カ年計画の関係

区分 計画の推移	計画最終年度の 港湾貨物量	計画の内容	根拠法および国 の経済開発計 画概要
第1次港湾整備 5カ年計画 (昭和36~40年)	6億2300万トン	国民所得倍増計画の下す経済指標にもとづき閣議決定をみた最初の全体計画。外國貿易貨物量の増加に対応するための主要外貿港湾の整備、産業発展に対応するための産業港湾の整備、地域開発の基盤となる港湾の整備が重点。経済成長とともに社会資本としての港湾施設の不足を解消するため公共投資の立遅れを取り戻すこと。	国民所得倍増計 画(35年) 港湾整備緊急措 置法(32年) 横浜港港湾改訂計 画(36年) 全国総合開発計 画(37年)
第2次港湾整備 5カ年計画 (昭和40~44年)	10億5000万トン	昭和38年度においてすでに第1次計画の最終年度における港湾貨物量の6億2300万トンをこえた。昭和40年度を起点とする5カ年計画が必要となる。産業構造の高度化、開放体制への移行、地域間格差の拡大、大都市の過密化等に対応するとともに急速な港湾貨物の増加に対応する港湾施設の整備、産業の適正配置、過密地域からの工業の分散、新産都市建設、工業整備特別地域の整備、地域開発等に見合う港湾整備が内容となる	中期経済計画 (40年) 横浜港港湾改訂計 画(42年)
第3次港湾整備 5カ年計画 (昭和43~47年)	15億3000万トン	昭和42年度において第2次計画の最終年度の港湾貨物量10億5000万トンをこえる実績となったため、あらためて昭和43年度を初年度とする計画に変更。拡大する経済社会の基盤整備のため、港湾施設の増強、近代化等質的改善の要があり、また、船舶の大型化に対応する港湾、航路水深の増加と海難事故の防止、海水汚濁防止のための施設整備が目的	経済社会発展計 画(42年) 外貿埠頭公団法 (42年) 新全国総合開発計 画(44年) 横浜港港湾計画一 部変更(45年)
第4次港湾整備 5カ年計画 (昭和46~50年)	33億8000万トン	昭和45年度において第3次計画を上回る港湾貨物量となったため、計画を修正、あらためて昭和46年度を初年度とする港湾整備計画に変更。物流のための港湾整備、地域開発に関連する港湾整備、安全確保のための施策、公害防止のための施策、国内流通拠点港湾、コンテナ埠頭、外貿船のための施設整備、生活環境の基盤となる地方港湾の整備、大規模リクリエーション港湾の整備	新経済社会発展 計画(45年) 新全国総合開発 計画一部改訂 (47年) 横浜港港湾計画 一部変更 (47年~48年) 経済社会基本計 画(48年) 港湾法一部改訂 (48年)
第5次港湾整備 5カ年計画 (昭和51~55年)	37億8000万トン	(1)物資流通の合理化と安定供給をめざした港湾の整備、(2)地域住民の生活向上および産業の振興をめざした港湾の整備、(3)船舶航行の安全確保をめざした港湾と狭水道航路等の整備、(4)快適な港湾、海洋環境をめざした事業の推進、港湾の環境整備、公害防止対策等の事業の推進	第3次全国総合 開発計画、新経 済5カ年計画 (51年) 横浜港港湾計画 一部変更 (50年~53年)

注 港湾労働経済研究所:『港湾の知識』1976によるほか追記。

表5 新5か年計画指標及び横浜市総合計画にみる港湾整備事業

長 期 目 標 (事 業 名) A	総 合 計 画 数 量 B	51 年 度 末 保 有 量 C	新 5 か 年 指 標 (52~56) D	56 年 度 末 目 標 値 (C+D) E	進捗予定率 (%)	
					D	E
B	A					
大黒ふ頭整備 ふ頭面積 325ha 外貿コンテナ 35,000 D/W 6 パース 外貿ライナー 15,000 D/W 18 パース 外貿物専 30,000 D/W 2 パース 内貿不定期 5,000 D/W 4 パース 700 D/W 20 パース	長期目標に 同じ	130ha 0.8パース 7.4パース 0.1パース 2.9パース 17パース	110.1ha 2.2パース 3.6パース 1.9パース 1.1パース 9パース	240.1ha 3 パース 11 パース 2 パース 4 パース 26 パース	33.9 36.7 20.0 95.0 27.5 45.0	73.9 50.0 61.1 100.0 100.0 130.0
本牧ふ頭整備 埋立面積 A突堤地先 14ha D突堤地先 3 ha 外貿コンテナ 35,000 D/W 1 パース 外貿ライナー 20,000 D/W 1 パース 外貿不定期 15,000 D/W 1 パース	長期目標に 同じ	14ha — 1 パース — 0.7 パース	— 30ha — — 0.3 パース	14ha 3 ha 1 パース — 1 パース	— 100.0 — — 30.0	100.0 100.0 100.0 — 100.0
瑞穂ふ頭整備 ふ頭面積 49ha 外貿不定期 30,000 D/W 6 パース 15,000 D/W 1 パース	長期目標に 同じ	—	接収解除の 早期実現	接収解除	—	—
金沢木材港整備 防波堤 1,620m 泊地 232,200 m ² 浮標 3 基 外貿不定期 15,000 D/W 3 パース 荷捌地 2 ha	防波堤 538m 泊地 158,300 m ² 浮標 3 基	1,220m 232,200 m ² 3 基	400m — —	1,620m 232,200 m ² 3 基	100.0	100.0
			泊地 140,000 m ² 岸壁延長 55m	140,000 m ² 55m		

長 期 目 標 (事 業 名) A	総 合 計 画 数 量 B	51 年 度 末 保 有 量 C (52~56) D	新 5 か 年 指 標 (C + D) E	56 年 度 末 目 標 値 (C + D) E	進 捗 予 定 率 (%)	
					D	E
					B	A
新港ふ頭地区再開発 整備面積 58ha 外貿ライナー 水際公園 再開発用地等	長期目標に 同じ	外貿ライナー 20,000D/W 1 パース 15,000D/W 1 パース 10,000D/W 6 パース 6,000D/W 1 パース 4,000D/W 1 パース 1,000D/W 1 パース 計 11パース	整備面積 5.1ha 基礎調査 基本計画策定 上屋改修等緑 地整備	5.1ha		
高島ふ頭地区再開発	国際見本市 会場等	15,000D/W 2 パース 6,000 2 パース 3,000 2 パース	—	—	—	—
山の内ふ頭地区 再開発	生鮮食料品 流通基地等	6,000D/W 3 パース	—	—	—	—
フェリー埠頭	埋立面積 3.7ha 内貿 9,000G/T ~1,000G/T 3 パース	0	—	—	—	—
臨 海 鉄 道	磯子~金沢 約 6 km	0	—	—	—	—
産業貿易センター	用地 6,05 m ² 建物延面積 43,083 m ²	同 左	—	—	—	—
港湾情報センター	港湾情報サ ービス機能	0	—	—	—	—
木材センター整備 整備面積 40ha	長期目標に 同じ	—	用地分譲 企業進出	—	—	—

長 期 目 標 (事 業 名) A	総 合 計 画 数 量 B	51 年 度 末 保 有 量 C	新 5 か 年 指 標 (52~56) D	56 年 度 末 目 標 値 (C + D) E	進捗予定率 (%)	
					D	E
					B	A
新山下貯木場地区の再開発	埋立面積 3 ha 新山下バイパス建設に伴う護岸の建設	3 ha 護岸 520m	— —	3 ha 520m	100.0	—
小型船舶係留施設等を検討しつつ再整備					—	—
廃棄物処理場確保 100ha	長期目標に同じ	—	40ha	同 左	40.0	40.0
清掃船建造 30m ³ 積 3隻 20m ³ 積 3隻	30m ³ 積 3隻 20m ³ 積 4隻	30m ³ 積 1隻 20m ³ 積 4隻	33.3	100.0		
船舶廃棄物受入施設	末広町地先 護岸50m けい留施設 17m	—	—	—	—	—
廃油処理施設	加圧浮遊分離 設備等設置 用地造成・受 入タンク増設 ・集油船建造	けい留施設 6バース 日標準処理量 2,500m ³ 1か所	—	—	—	—
沈没船処理施設	扇島沈没船 処理場の整備	1 か 所	—	—	—	—
水 域 施 設	鶴見航路 しゆんせつ 面積25,000m ² 三区泊地造成 面積103,000m ² 防波堤撤去 延長 600m	—	—	—	—	—
高潮対策護岸 300m	長期目標に同じ	239m	266m	505m	88.7	168.3
緑 地 整 備						
既設および新設港 湾区域の緑化 緑地面積 63ha	63ha	7.1ha	42ha	49.1ha	66.7	77.9
海釣公園整備	—	—	1 か 所	1 か 所	—	—
独立休憩所整備 山下ふ頭休憩所ほか 5 か所	新港ふ頭 2 か 所 山下ふ頭 1 か 所 延 1,610m ²	山下ふ頭休憩 所ほか 3 か所 延 900m ²	大黒ふ頭休憩 所 1 か所 延 964m ²	山下ふ頭休憩 所ほか 4 か所 延 480m ²	33.3	83.3
				延 1,444m ²		

長 期 目 標 (事 業 名) A	総 合 計 画 数 量 B	51 年 度 末 保 有 量 C	新 5 か 年 指 標 (52~56) D	56 年 度 末 目 標 値 (C + D) E	進捗予定率 (%)	
					D	E
					B	A
総合厚生施設整備	大さん橋港湾 労働会館改築 延 3,300m ² 山下ふ頭港湾 厚生センター 改築 280m ² 大黒・瑞穂ふ 頭港湾厚生セ ンター建設	延13,089m ²	大さん橋港湾 労働会館建設 延 1,840m ²	延 13,440m ²		25.0
船員宿泊施設整備	富士見荘改築 延 839m ² 吉浜海員会館 改築 延 1,000m ² 本牧船員セン ター増築64室 延 1,500m ² 大黒ふ頭船員 センター建設 50室 延 2,000m ² 計 5,339m ²	延 6,893m ²	横浜富士見海 員会館増築 6室 延134m ² 横浜海員会館 改修 47室 延 3,086m ² 計 3,220m ²	延 7,027m ²		60.3
船員労働者共同住宅 建設 4,312戸	2,500戸	1,945戸	102戸	1,942戸	4.1	45.0
船員住宅建設 410戸	長期目標に 同じ	270戸	133戸	403戸	32.4	98.3

資料出典、「77~81横浜市新5か年計画指標」及び「横浜市総合計画1985」より作成