

京浜工業地帯の形成と物流体系

谷 任

(国際情報経済専門学校)

目 次

1. はじめに
2. 横浜開港と鉄道網の形成
3. 近代的工業の創設と物流の再編
4. 埋立地の造成と重化学工業化の進展
5. 京浜運河構想と港湾の広域化
6. 今後の課題

1. はじめに

京浜工業地帯について『日本の工業地帯』¹⁾の初版では「京浜工業地帯」第2版では「大東京工業地帯」、第3版では「関東臨海・内陸工業地帯」とされていることから明らかなようにその範囲は一定していない。しかし、1930年代に阪神を抜いて最大の工業地帯となって以来、戦後の一時期を除いてその地位を維持しており、その外延は内陸地帯に拡大を続けるとともに臨海地帯においても東京湾を抜け出て拡大してきた。^{2)~15)}

京浜工業地帯は江戸時代に蓄積されてきた各種の手工業およびその末期になって導入のはじまった近代的工業を基盤として発展したが、^{16) 17)}それとともに天正18年(1590)の江戸入府以来修築が積み重ねられて、元禄期(1688~1703)にはほぼ完成したとされる河川・運河による水運を昭和初年に至るまで引き継いできており、¹⁸⁾明治以降、海運・港湾が新たな発展をとげるとともに鉄道さらには自動車による輸送がその物流体系に加わることになる。本稿ではそのような物流手段相互の競合と工業立地の関係を歴史的に分析することを目的としているが、それはまた最近のウォーターフロントあるいは「川の手文化」などをめぐる論議にとっても無意味なことではないと思われる。

2. 横浜開港と鉄道網の形成

嘉永7年(1854)の再度の黒船来航にともない締結された日米和親条約により来日したハリスによって安政5年(1858)に結ばれた日米修好通商条約にもとづき横浜は長崎・箱館とともに開港し、明治政府の成立と前後して兵庫・大阪・新潟もあいついで開港した。一方、東京～京都間の東海道線が全通するのは明治22年であるが、周知のように新橋～横浜間が開通したのは同5年であり、その運輸成績は表1にみるように旅客人員については20年を最

表1 東京～横浜間運輸成績¹⁹⁾

	旅客人員	貨物噸数
	人	トン
明治5年	435,078 (100)	457 (100)
10	1,584,509 (316)	31,232 (694)
15	2,213,551 (442)	35,976 (799)
20	2,174,782 (434)	101,878 (2,263)
30	1,978,633 (395)	126,501 (2,788)
35	1,735,633 (347)	178,311 (3,962)
40	1,775,718 (355)	221,791 (4,928)

1) 明治5～20年は、前掲、「本邦鉄道社会及び経済に及ぼせる影響」上巻、66～67頁より。

2) 明治30～40年は『鉄道作業局年報』による。

高に減少していくのに対し、貨物トン数は増加を続け、40年には開通時の500倍に達することになる。また国内初の本格的鉄道企業であった日本鉄道会社は明治14年に設立されたが、その当初の計画路線は東京～高崎間でありさらに分岐して青森まで延長するというものであった。そして17年には上野～前橋間、翌18年には赤羽～品川間、大宮～宇都宮間を開通させており、宇都宮から先は郡山・塩釜・盛岡と順次延長されて、24年には青森までの東北線が全通するにいたる。この日本鉄道会社の路線は16年に完成していた直江津～高崎間の官設鉄道と接続していたため、赤羽・品川を経由して東海道線にも連絡することになり、これによって日本海側から横浜にいたる本州横断線が完成したことを意味していた。²⁰⁾

横浜港は開港後、明治20年頃まで全国貿易額の3分の2以上のシェアを占

め続けており、輸出では生糸・蚕卵紙・茶、輸入においては綿糸・綿織物・毛織物・砂糖が大きなウエイトを占めていた。20年以降においては羽二重・ハンカチーフなどの絹製品および銅が輸出品として、また輸入品としては綿織物・毛織物にかわって線綿・羊毛あるいは米・鉄・機械類などが登場してくることになる。²¹⁾このような貿易品の変化からも当時の産業機造の変化がうかがえるが、当時の主要産業であった製糸・機業の一大集積地域であった上毛地方から横浜への輸出貨物の輸送は当初から中山道による陸上輸送よりも倉賀野から利根川舟運を利用することの方が多く、前述の本州横断線がこの地方を経由するようになっても従来の状態が続いていた。このため、日本鉄道は一部貨物について賃率3分の1引き下げを実施し、これにより高崎～品川間の貨物輸送は18年、19年と連続して前年比倍増に近い伸びを示すにいたり、²⁰⁾それにともなって表1にみたように品川～横浜間の貨物輸送も急伸することになった。

関東地方における製糸・機業のもう一方の中心地であった八王子は江戸時代の後半以降、多摩南部、甲州、信州の生糸・絹織物・ぶどう・紙などの一大集産地として繁栄し、それらの物資は馬背・荷車により甲州街道を通して江戸へ送られていたが、横浜開港以降その輸出の主流となった生糸のかなりの部分を輸送するため、八王子から原町田・長津田・神奈川をへて横浜にいたる街道が「絹の道」として機能するようになった(原町田から府中・田^た無^{なし}・川越を経て高崎・桐生・富岡にいたる街道ももう一つの「絹の道」であった。²²⁾これに対し、多摩北部の中心地である青梅^{おうめ}は慶年11年(1606)に幕府御用となって日光東照宮、各地の城郭の白壁材として用いられた石灰あるいは庶民の衣服用として全国に普及した青梅縞の産地であり、それらは初期には青梅街道から江戸へ送られたが、次第に陸路川越へでて新河岸川あるいは荒川の舟運によることが多くなった。²³⁾ただし、多摩川流域の木材は筏下しされ、六郷川を通して木場へ回漕されており、明治初年には玉川上水も通船に用いられたが、通船による汚染がはなはだしかったため2年程で禁止されている。

この地域における最初の鉄道建設計画は明治10年代に出願された新宿～羽村間の玉川上水築堤上の馬車鉄道であったが、許可が下りなかった。その後

鉄道に仮免許がおりるにいたった。しかしこの時には武蔵鉄道の出願時に横浜と足並みをそろえた八王子側の参画はなく、41年に開業した横浜鉄道は旅客収入は目標に達したものの貨物収入は目標の半分も上げられず、43年には鉄道院に貸与されるにいたる。²⁴⁾そして明治36年に八王子～甲府間を開通した中央線と結合することにより、清水港経由の富士川舟運に多大の影響を与えた²⁵⁾とされる横浜鉄道も、中央線として私鉄の中で最も早く国有化された甲武鉄道に遅れること11年で、大正6年には国有化されることになる。

3. 近代的工業の創設と物流の再編

幕末における洋式機械・造船工場の嚆矢となったのは安政元年（1854）に完成した浦賀造船所であるが、その後長崎・兵庫に続いて慶応年間にはフランスの全面協力の下に横須賀・横浜の両製鉄所が建設され、また水戸藩による石川島造船所も完成していた。明治政府はこのような幕府あるいは藩営の工場をうけつぐとともに明治3年工部省を設置し積極的な殖産興業政策を打出すことになるが、同省は赤羽・深川・品川に工作分局を設け、従来の設備に新技術を導入してそれぞれ産業機械・セメント・ガラスの生産に乗り出している。これらの官営工場の多くは明治13年以降民間に払い下げられることになるが、一方において明治6年に三井・小野・島田の3豪商が提携して設立した抄紙会社（後の王子製紙）あるいは明治22年東京繰綿問屋組合において外国綿の利用に積極的な三越・大丸・白木・荒尾・奥田により設立された鐘淵紡績などに代表されるような民間資本による大工場も登場するに至っている。²⁶⁾

明治23年における東京の主要工場とその分布図は表2および図2のようになるが、この分布図において特徴的なこととして当時の主要工場がいくつかの地域に集中し、その多くが河川あるいは海岸線に沿った地域に立地していることがあげられる。城南の目黒川流域には官営工場に由来する品川硝子、白煉瓦製造所などが立地しており、この両者はまもなく解散あるいは地方移転となるが、明治末年にかけてこの地域には明治ゴム、日本ペイント、品川製作所²⁷⁾などが立地していくことになる。隣接する芝浦を中心とする臨海地帯は三田

機械、田中機械（東芝の前身）、三吉電機（跡地は日本電気）とあるように機械工業の集中した地区であった。城北地区には前述の抄紙会社工場が隅田川から専用の水路をひいて立地しているのが目立つ程度であったが、隅田川と現在の荒川にはさまれた城東地域は縦横に堀割がはりめぐらされた地域であり、前述の鐘淵紡績の他に東京紡績がすでに立地し、明治30年代にはさらに東京瓦斯紡績および富士紡績のいずれも千人以上の工場が開設され、日本初の化学肥料会社である東京人造肥料（後の日産化学）も稼動していた。このうちの多くは江戸開府後、最初に開削された運河である小名木川沿いに立地していたが、大正以降、堅川沿岸には東京鋼材（後の三菱鋼材）・日曹製鋼などの金属工業の立地が進むことになる。^{28) 29)}

工場立地と水運の関連については王子製紙・鐘淵紡績など多くの社史でも確認することができるが、³⁰⁾昭和初年における東京の河川運河数をみても総数66（総延長86.5km）のうち、深川区26、京橋区17、日本橋区10、芝区9、本所9の順になっており、上記の工場の多い地域とほぼ一致している。³¹⁾

そしてそのような河川運河は鉄道網の形成にも大きく影響しており、高崎・東北両線の秋葉原駅、相武・房総線の本所駅（現錦糸町駅）および両国橋駅（現両国駅）、中央線の飯田町駅と貨物駅はいずれも運河網に密着していずれも明治20年代に設置され、市内小運送は水運によるよう計画されていた。このことは東海道線の汐留駅（旧新橋駅）の場合も同様であり、またそれまで海上輸送されていた常磐炭の鉄道輸送のため38年に全通した常磐線の隅田川駅も隅田川舟運に直結するための貨物駅であった。^{18) 32)}

この背景には明治10年に行われた内国通運会社の利根川筋への汽船の投入による航路の多様化、あるいは明治7年の利根川と荒川を結ぶ見沼代用水における見沼通船会社の設立、さらには明治23年に完成した利根川と江戸川を結ぶ利根運河などにより河川舟運自体が一層発展していたことがあげられる。³³⁾しかし、明治末期から大正にかけて全国の河川に普及していった高水工事による舟運の困難化あるいは鉄道輸送との競合の激化（例えば荒川水系と江戸川水系にはさまれた地域には現在の東武鉄道・京成電鉄が明治30年代に開業している）などにより、河川舟運は衰退期をむかえることになるが、これは

表3 利根運河通行量の推移³⁴⁾

	通過船数	貨物量(トン)
明治44年	21,357	460,901
大正10年	11,932	260,051
昭和6年	6,043	121,537

 表4 東京市移出入貨物総量 (昭和元年)³⁰⁾

(単位:トン)

	陸上小運送	水上小運送	合計
鉄道運送貨物	6,784,595	3,506,000	10,290,595
海運貨物	1,157,747	4,630,988	5,788,735
河川運送貨物	19,651	78,604	98,255
合計	7,961,993	8,215,592	16,177,585

表3の利根運河の通過船数と貨物量についてみても明治44年から大正10年までの10年間でともにほぼ半減し、昭和6年までの次の10年でさらに半減していること、あるいは大正9年の「東京築港計画説明書」によれば、東京における取扱貨物量は明治41年を100として、大正6年に陸運が356、水運は146となっており、内航海運を含めた水運の成長率が陸運の3分の1に近いことからそれらもうかがえる。しかし、表4の昭和元年東京移出入貨物総量のデータにおいて直接貨物輸送路としてみた場合には河川は鉄道の貨物量の100分の1程度しかないにもかかわらず、小運送の観点でみると水上小運送の合計は陸上小運送を越えており、昭和初年において河川あるいは運河による小運送は根強く残存していたことを示している。

川崎地区における工場進出の端緒となったのは明治40年の横浜精糖であり、多摩川下流南岸に工場を建設したため原料搬入には横浜港からの水運を利用

でき、また製品発送において鉄道の利用も容易であった。またほとんど同時に東京電気の工場・本社も開設され、44年になると川崎駅の東南側に鋼鉄会社（現大日本電線）が工場を新設している。京浜電鉄大師線の沿線にはまず42年に日米蓄音機（日本コロムビア）のレコード工場が完成し、さらに富士紡績、味の素などの工場の建設もあいついだ。^{35) 36)}

一方横浜においては開港以来、ハム・ビール・石鹼などの居留地の需要にもとづく日用消費材、茶・絹ハンカチなどの輸出品の工場が存在したが、いずれも手工業的なものであり、近代的工業としては明治20年代に発展した神奈川海岸沿いの製油・製粉・造船の他には鶴見地区の横浜船渠・横浜電線・日本硝子・麒麟麦酒などが目立つ程度であった。³⁷⁾そして日露戦争前後になると製茶貿易の主導権は清水港に移り、また神戸港の発展も著しいため、横浜経済界は危機感をつのらせ様々な工業振興策が打出された。しかし貿易港としての発展のための水際線の確保が優先されたため、埋立地造成をとまなう工業化政策が本格化するのには関東大震災以降のことになる。^{21) 38)}

4. 埋立地の造成と重化学工業化の進展

「僅カニ川崎大師ノ参詣者ニ依リ多少ノ繁忙ヲ見ルニ過ギ」ない「稲田麦圃中ノ一小都邑」であった川崎町にも3でみたように明治末期から工場の立地が進みつつあったが、その様相をさらに一変させる動きがほぼ同時期に開始されていた。

浅野総一郎（1848～1930）は現在の日本セメント・日本鋼管などに連なる浅野財閥の創始者として著名であるが、工部省深川セメント製造所の払下げを受け浅野セメントとして経営したのを端緒として、日本郵船と覇を競った浅野回漕店（後の東洋汽船）をはじめその経営は紡績と砂糖以外は全て関与したといわれる程多方面に及んでいるが、金融面では渋沢栄一あるいは安田財閥の祖である安田善次郎の全面的支援を受け、特に直接企業経営にのりだすことの少なかった安田財閥の実戦部隊の色彩を濃厚にもった政商型経営者であった。^{39) ~ 41)}

浅野は明治30年頃、東洋汽船の航路選定と汽船発注をかねて欧米を視察し

たが、その近代的港湾に衝撃を受け⁴²⁾、まず明治32年に高輪・品川地先の埋立、40年頃には東京湾築港を東京府に出願したが、東京市会の反対によりいずれも免許は与えられなかった。しかし44年に出願した鶴見・川崎地区の埋立は多摩川寄りの部分については免許が下りなかったが、鶴見川寄りの部分は数度の設計変更の後大正4年許可されるに至り、明治45年に渋沢・安田なども参加して結成された鶴見埋立組合により昭和2年139万坪余の浅野埋立として完成している。⁴³⁾

浅野はこのような臨海地帯に工場を立地することのメリットとして①水陸運輸に多大の便利を有すること、②廉価なる動力を得られること、③労働者の供給の潤沢なこと、④水道の設備のあること、⑤消費地に接近していることをあげたが、浅野埋立の完成時には日清製粉・東京電燈・三井物産（埠頭）などの進出が決定しており、引続き昭和肥料・日本鋼管・東京電燈・旭硝子・浅野造船所などの大工場が開設されることになる。

このような臨海地帯の重化学工業化は横浜港にも大きな影響を与え、大正11年以降急激に貨物取扱量を増加させているにもかかわらず、取扱額においては重量物の増大により逆に減少している。この傾向は関東大震災後には政府によるそれまでの「生糸一港主義」に対する「生糸二港制」論の台頭によってさらに加速され、大正13年以降の外貿額において横浜港は神戸港の後塵を拝するようになった。²¹⁾

埋立地に立地した工場群と市街地を結ぶ交通機関としては国鉄京浜線と京浜電鉄があったが、臨海部との連絡は不十分であった。このため、海岸電気軌道が設立され、大正14年に鶴見総持寺～大師間を完成させた。京浜電鉄は大正10年に貨物輸送を開始しており、海岸電気軌道も開業時から貨物を扱ったが両者とも旅客輸送に重点がおかれていた。これに対し大正13年に設立された鶴見臨港鉄道は既設の川崎駅～浜川崎間の貨物支線を埋立地を経由して鶴見駅まで延長する貨物鉄道の敷設経営を目的としていた。浜川崎～弁天島間の第1期工事は15年に開通し、沿線の主要工場には専用引込線が敷設されたこともあって開通の2ヶ月後には1日の貨物取扱量が400トンをこえ、数年後には複線化されるに至っている。弁天橋～鶴見駅間の第2期工事も昭和

5年に完成し、これにより臨海地帯の立地条件は大幅に向上することになった。³⁵⁾ またこれらの動きに先立って鶴見～程ヶ谷間の海岸沿いに貨物線が大正6年に開通しており、高島と東横浜が貨物専用駅として開設されている。⁴⁴⁾

一方、川崎から内陸側へ向けては昭和2年に南部鉄道が川崎～登戸間および川崎～矢向間の貨客輸送を開始している。同社は大正8年に多摩川砂利鉄道として出願されたものであり、その設立趣意書には「今東京湾築港・東京及京浜間道路ノ改修・東京地下鉄道工事等開始ノ暁ハ全ク需給ノ関係ヲ失スルコト火ヲ賭ルヨリモ明ナリ」とあったが、第1次大戦後の不況のため計画は容易に進まず、12年に浅野泰次郎（総一郎長男）が実質的な経営者の地位についている。そして関東大震災の復興のための砂利類の需要急増が見込めたため建設は急ピッチで進められ、昭和3年にはさらに登戸～府中間、翌年には府中～立川間が開通し中央線および当時まだ私鉄であった青梅鉄道・五日市鉄道さらには川越鉄道（現西武鉄道）との連絡が完成している。さらに翌6年には尻手から川崎駅を横断して浜川崎に至る支線が開通し臨海地帯との連絡も達成されたが、設立当初において砂利の採取・販売は意外に振わず、旅客運賃収入が貨物運賃収入をはるかにしのいでいた。^{45) 46)}

このように京浜間の鉄道網は昭和初年までにほぼ完成し、それによる物資輸送は工業地帯および市街地の拡大にともなって著しく増大していった。このため鉄道省は能力の限界にきていた品川と田端の操車場にかわる新鶴見および大宮の操作場とそれを結ぶ貨物線（品川～田端間の山手線の複々線化を含む）を昭和7年までに完成させている。これにより私鉄を含めた京浜間の輸送のみならず、東北・上信越・常磐・総武・中央各線と東海道線および京浜臨海地帯の中継輸送は画期的に改善されるにいたった。⁴⁷⁾

5. 京浜運河構想と港湾の広域化

東京築港論は明治13年に時の東京府知事松田道之が「市区改正計画」と呼ばれた一連の都市計画との関連で提唱したことにはじまるとされるが、その前年『日本開化小史』の著者でもある田口卯吉は「現今我国にて需要する欧州の貨物にして往々之を上海に仰ぐものあり。若し此勢をして止まらざらし

めば、亜米利加、亜細亜の中心市場は終に我横浜に帰せずして清国上海に移らんこと皎として日を見るが如し。然らば日本諸開港場の相場は皆上海の爲めに制せらるるに至らんを得ず」（「船渠開設の議」）と述べ、東京築港論を展開した。田口は後に自らの築港論が渋沢栄一を通して松田に伝わった経緯を明らかにしているが、松田の提唱はその死去のため立消えになる⁴⁸⁾。松田の後を継いだ芳川顕正も18年品海築港案の稟議書を政府に提出したが、隅田川を軸に佃島・石川島をとりこみ兩岸に舟溜を掘る河港案と品川沖を埋め立て港を築く海港案の対立もあって実施されるにいたらず、その後も同様な事態が横浜市の強硬な反対もあって繰り返されることになる^{49) 50)}。

このような経過をうけて明治36年、東京市長尾崎行雄は全面築港策を排し他日の港湾修築の素地づくりとして水深と水面を確保するため隅田川河口改良工事を実施し、さらに明治44年から大正5年にかけて千トン級船舶の航行を目標として第2期工事が行われた。そして大正11年から開始した2千～3千トン級船舶を対象とする第3期工事を昭和14年に完成させている。これらは「東京港の一大禍根」とされた隅田川上流から流入する土砂への対策であったが、第2期工事とはほぼ同時期に開始され昭和5年に完成した荒川改修＝荒川放水路開削工事も同様な意義をもつものであり、また江戸川の利根川からの分岐点である関宿^{せきやど}における「棒出し」と呼ばれた川幅の狭窄工事も同様であった⁵¹⁾。

東京築港問題が以上のように執拗にくりかえされた背景には当時品川沖における荷役作業が天候に非常に左右されたこと、横浜港から東京への舁による輸送路は防波堤あるいは船溜などの設備が全く不備であったこと、さらに羽田沖は沈没・挫礁・衝突などがくりかえされる難所であったことなどがあげられている。このため、京浜間に運河を開削する計画も埋立地の造成および東京築港計画と様々に交錯しながら明治末年からくりかえされることになる。

すなわち明治43年の最初の出願を引継いで大正6年に設立された京浜運河会社は、その計画に浅野埋立と重複した部分があったため修正を行ったが、結局神奈川県の提携勧告により浅野は京浜運河会社の株の過半数を取得して

社長に就任し、以後川崎・鶴見地区の埋立と京浜運河開削はその主導により推進されることになる。

浅野は埋立事業に着手する以前から品川・芝浦方面に1万トン級の汽船が接岸できる施設を構築し横浜から直航が可能となる運河を開削する構想をもっていたが、関東大震災の救援物資は海上輸送によることが多く、また東京商大学長佐野善作が貿易協会における講演で「ロンドンより横浜までの運賃は横浜より東京までの回漕費と同額なり」と指摘したことも契機になって、東京市および横浜市の両者から運河開削の動きが積極化し、同13年には港湾調査会において東京港修築計画と関連させて品川を経て隅田川に通じる京浜運河基本計画が可決されるに至り、浅野も出願中の計画を訂正し基本計画に一致させた。しかし内務省においては公営論と民営論が対立して容易に認可が与えられなかったが、昭和11年に至り政府助成の下に東京・神奈川両府県に実施経営させるとの方針が決定された。浅野はこれに対し行政訴訟を起すが、結局神奈川県営の工事は京浜運河会社に委託するなどの条件で和解が成立するに至っている。そして工事に着手したのは13年になってからであったが、戦時体制の進展とともに資材・労働面に不足を生じるようになり設計変更が繰り返され、終戦直後に県会において廃止案が提出されることにより県営事業は一応打ち切られるに至っている。⁵²⁾

しかし昭和3年に完成した埋立地の前面には大型汽船が航行できる水路が開削されており、またその前年から鶴見川河口の両岸において県営あるいは横浜市営の埋立事業が着手されていたため、同4～5年頃には横浜港から鶴見地区を経て川崎市扇町に至る京浜運河の西半分はほぼ完成するに至っていた(図3参照)。そしてその頃には京浜運河の目的も京浜間の輸送の改善よりも臨海工業地帯のための施設ということに変化していた。³⁵⁾

半ば完成した運河の東端に位置する川崎港は、戦前すでに三井埠頭・東洋埠頭において一航公共貨物を扱っており、昭和26年の横浜港からの独立後さらに市営埠頭が増設されたが、地先海面のある工場は全て専用埠頭をもつ工業港としての道を歩むことになる。

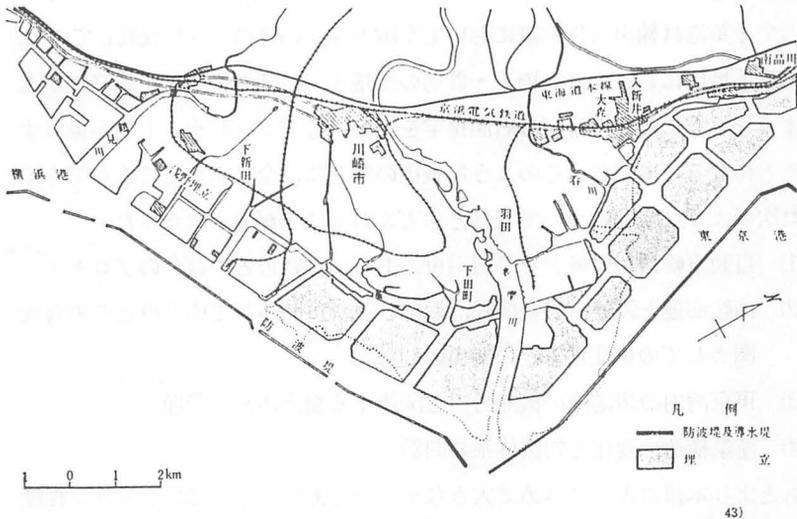


図3 東京湾臨海工業地帯計画平面図（京浜地先 昭和12年）

一方、東京港においては大正13年に前述の修築計画に基づき芝浦連絡設備工事に着手して翌年には3千トン級船舶の接岸が可能になり（現日の出棧橋）、さらに昭和7年に芝浦岸壁，9年には竹芝棧橋をあいっいで完成させている。また13年には東京府の工業生産額は全国第1位となり，東京港の取扱貨物量は1200万トンと全国第5位にまで成長するに至っていた。このような趨勢から開港促進運動が積極化し，ついに16年に横浜港と統合された京浜港として開港が実現されることになる。そしてそれとほぼ時を同じくして，水陸両用の東京市営飛行場計画（13年から7ヶ年）⁵³⁾，15年には月島・豊州・第三台場および横浜を会場とする万国博覧会，さらには東京市庁舎の晴海への移転，自由の女神を模したランドマーク設置などが計画されていたが，それらの構想は全て激化する戦火の中に消えていくことになった。⁵⁰⁾

6. 今後の課題

戦後，特に昭和40年代を通して東京から千葉さらに木更津にいたる海岸線

は急激に埋め立てられて京葉工業地帯が形成されることになり、それにともなって千葉港は輸出入貨物量において全国トップの港湾にまで発展している。また京浜地区においては、埼玉・群馬の県境まで内陸地帯への工業立地が進展するとともに臨海地帯では石油化学を中心としてコンビナート化が進展することになる。本稿ではそのような戦後の問題には全くふれることができずまた次のような問題についてもほとんどふれることができなかった。

- (1) 自動車輸送の興隆とその河川舟運あるいは鉄道との競合のプロセス^{32) 54)}
- (2) 内航海運と鉄道の競合関係、およびそれに関連して横浜港とその背後圏としての東北地方との関係の問題^{54) 55)}
- (3) 東京湾内の諸港湾の機能分担と関連する物流体系の問題^{56) 57)}
- (4) 産業構造の変化と物流体系の問題

もとより本稿の表題は極めて大きなテーマであり、ここではデッサン程度にとどまらざるをえなかったが、個別分野では詳細な研究が蓄積されてきており、体系的な研究をさらに進めることも十分可能と思われる。

注

- (1)『日本の工業地帯』 山本正雄編 岩波新書 初版=1959, 第2版=1965,
第3版=1976
- (2)『日本工業地域の形成』 板倉勝高 大明堂 1966
- (3)『工業化の地域的展開～東京大都市圏～』 辻本芳郎編 大明堂 1981
- (4)『京浜工業地帯の産業構造』 大河内一男編 東京大学出版会 1958
- (5)『京浜工業地帯』 隅谷三喜男 東洋経済新報社 1964
- (6)『京浜工業地帯～その歴史と現在～』 神奈川県立川崎図書館 1961～1964
- (7)『経済地域の研究～京浜地域の工業と農業～』 井手策夫・竹内淳彦・沢田清
博文社 1977
- (8)『日本の工業化』 幸田清基・辻本芳郎・沢田清編 古今書院 1966
- (9)『京浜工業地帯文献目録Ⅰ増補版,Ⅱ』神奈川県立川崎図書館 1974, 1984
- (10)「京浜工業地帯の形成」 加藤幸三郎 『都市の地方史』所収(雄山閣出版 1980)
- (11)「大東京地域の工場分布」 武見芳二 『地理学評論』 6-7(1930)
- (12)「東京における工業の分布」 辻本芳郎・板倉勝高・井手策夫・竹内淳彦・北村
嘉行 『地理学評論』 35-10(1962)
- (13)「京浜工業地帯の地域構造」 辻本芳郎・板倉勝高・井手策夫・竹内淳彦・北村
嘉行 『地理学評論』 37-8(1964)
- (14)「京浜工業地帯の範囲～京浜工業地帯の外縁部(1)～」 板倉勝高 『東北地理』
24-4(1973)
- (15)「機械工業地域成立の基盤」 竹内淳彦 『歴史地理学紀要』 12(1970)
- (16)『東京の地域研究』 江波戸昭 大明堂 1987
- (17)「明治期における東京の工業的土地利用」 井手策夫 『立正大学教養部紀要』
11(1977)
- (18)『江戸の川・東京の川』 鈴木理生 日本放送出版協会 1978
- (19)『横浜市史 第4巻上』 横浜市 1965
- (20)「日本の工業化と鉄道網の形成」 原田勝正 『社会経済史学』 48-5(1983)
- (21)『横浜港史 総論編、各論編』 横浜市港湾局企画課 1989
- (22)『多摩の百年 下巻 絹の道』 朝日新聞東京本社社会部 朝日新聞社 1976

- (23) 『青梅街道～江戸繁栄をささえた道～』 山本和加子 聚海書林 1984
- (24) 「横浜鉄道にみる私有鉄道の一構造」 本田紀久子 『交通文化』 5 (1965)
- (25) 「富士川舟運と清水湊の形成」 谷 任 『港湾経済研究』 28 (1990)
- (26) 『現代企業論』 鎌倉昇 筑摩書房 1966
- (27) 「目黒川流域、大崎地区の工場分布とその立地変動」 宮原俊行 『地理学評論』 29-12 (1956)
- (28) 『江東区の歴史』 江東区教育委員会 1976
- (29) 「江東（東京都）工業の地域構造」 菊地一郎 『地理学評論』 31-9 (1958)
- (30) 「貨物運送路としての東京市内河川運河」 河田四郎 『地理学評論』 7-4 (1931)
- (31) 「近代東京における都市内水運について」 岡島建 『人文地理』 46-6 (1989)
- (32) 『交通・運輸の発達と技術革新～歴史的考察～』 山本弘文編 国際連合大学／東京大学出版会 1986
- (33) 「殖産興業政策と河川舟運」 増田廣實 『社会経済史学』 48-5 (1983)
- (34) 『利根運河誌』 川名晴雄 崙書房 1971
- (35) 『川崎市史』 川崎市役所 1968
- (36) 「川崎の工業～地域の形成と構造～」 幸田清基 『東京教育大学地理学研究報告』 3 (1959)
- (37) 『都市ヨコハマ物語』 田村明 時事通信社 1989
- (38) 『京浜都市問題史』 山田操 恒星社厚生閣 1974
- (39) 『セメント王浅野総一郎（一人一業伝）』 木村徹 時事通信社 1972
- (40) 『七十年史 本編』 日本セメント(株) 1955
- (41) 「浅野財閥の多角化と経営組織」 小早川洋一 『経営史学』 16-1 (1981)
- (42) 『港をつくる～流通・産業から都市活動へ～』 竹内良夫 新潮社 1989
- (43) 『川崎港修築誌』 川崎市港湾局 1966
- (44) 「臨海・臨港鉄道の系譜とその性格」 青木栄一 『鉄道ピクトリアル』 238 (1970)
- (45) 「砂利と鉄道」 青木栄一 『鉄道ピクトリアル』 320 (1976)
- (46) 『多摩川～境界の風景～』 三輪修造 有隣堂 1988

- (47)「大都市と鉄道貨物輸送～3大都市圏における貨物輸送施設改良の略史～」青木栄一 『鉄道ピクトリアル』 318 (1976)
- (48)『明治の東京計画』 藤森照信 岩波書店 1982
- (49)『日本港湾史論序説』 寺谷武明 時潮社 1972
- (50)『水辺都市～江戸東京のウォーターフロント探検～』 陣内秀信 朝日新聞社 1989
- (51)『国土の開発と河川～条里制からダム開発まで～』 松浦茂樹 鹿島出版会 1989
- (52)『横浜港修築史～明治・大正・昭和前期～』 運輸省第二港湾建設局京浜工事事務所 二交会 1983
- (53)『東京港史』 東京都 1972
- (54)『近代日本交通史～明治維新から第二次大戦まで～』 廣岡治哉編 法政大学出版局 1987
- (55)『機帆船海運の研究～その歴史と構造～』 笹木弘・篠原陽一・鈴木暁・雨宮洋司・武城正長・土居靖範 多賀出版 1984
- (56)「東京湾における広域港湾計画への一指針」 今野修平・奥村武正 『港湾経済研究』 4 (1966)
- (57)「港湾と交通問題～首都圏を中心に～」 鈴木暁 『現代日本の交通問題(ジュリスト増刊総合特集2)』 所収 (有斐閣 1975)