

水面利用計画の方向性 △上△

前原康博 中園喜一郎 関太一 安武啓揮 △港湾局技術部企画課△
 遠藤包嗣 △計画局ニュータウン建設部建設課△
 金田孝之 △計画局計画部都市計画課街路計画係長△

一 はじめに

港は海と陸とを結ぶ交通の接続点である。人々と物資の主な輸送手段が海上交通にたよっていた時代には、港は他地域への門戸であり、文化の導入口でもあった。人々は港を通して他地域と関係を持ち、港は人々の生活と深くかかわりあい、文化の先進拠点として独特の情緒をもった魅力ある場所であった。

しかし、高速輸送手段としての鉄道、自動車、航空機の発達は港の旅客ターミナルとしての役割を著しく減退させ、あわせて通信の発達も文化の先進拠点としての港の性格を奪いさってしまった。いまや港は大量輸送手段としての性格を残した船舶交通の物流ターミナルとしてのみ機能していることは、歴史的経済的必然であるかもしれない。

本来、港は背後都市の人口、産業構造、交通条件などの社会的条件から性格づけられ、それによって貨物の量や質、施設

規模が決められるとともに、背後都市住民と密接な関係をもった地域性に富んだものとして形成されてきた。しかし、明治以降の我国の港湾開発は、欧米先進国に追いつくことを第一義とした政府の富国強兵、殖産興業策に従い、産業活動の拠点として政府の手により国家目的の達成のために計画整備されてきた。従って、少なくとも港湾の計画という面では地域社会とのかかわりは薄く、港は国家とのかかわりにおいて存在した。

その端的な例が横浜港であろう。安政六年の開港以来、かつての一漁村であった横浜は首都東京の、広くは東日本の表玄関として政府の手により整備が図られた。その後も昭和十六年の東京港の開港をみるまで、横浜港は東日本における唯一の外貿定期港として日本経済と深いかわりを持ちつつ、貨物量の増加に対応した施設の増強がなされてきたのである。一方、政府の手による港湾の整備とあいまち、我国は資源と製品の販路を海

外に求める関係上と、広大な土地を比較的容易に得ることができるといふ理由から、臨海部に大規模な工業地帯が民間資本のもとに形成されてきた。特に背後に大消費地を擁し、経済、文化の中心である東京湾、大阪湾等の大都市圏に集中的に海面埋立による工業地帯が造成された。このように従来の臨海部開発は民間資本による経済性追求の場として積極的に開発整備され、埋立地は港湾機能と工業機能を中心とした、直接的に市民が接触する機会の少ない閉鎖的な特殊な空間として形成されてきた。しかし近年

自然景観やレクリエーション機能に対する認識が高まり、海岸線は市民の貴重な財産であるという意識が広く社会に浸透してきている。

昭和二十六年の港湾法の制定により、港湾は、それに最も身近かな利害をもつ地方住民のものであるとし、港の業務は地方住民の代表である地方公共団体が行うものとなった。しかしながら現実にはいまだに港湾は「国の営造物」であるとの意識が強く、港湾計画から管理運営に至るまで国の考え方が色濃く反映されている。このことは一方において、港湾管理者である地方公共団体において、港湾に対する明確な位置づけ、港湾整備の方角づけがなされていないためであるとも思われる。横浜市が港湾管理者となつて四半世紀、現在、横浜港をとりまく環境は大きく変化しようとしている。前述したような諸々の要請や港湾整備運営にかかわる財政上の問題、地域社会、経済とのかかわり、都市構造上の問題など解決

を知らなければならぬ諸問題が山積している。これらの問題は、今までのような個々の地区に対する施設計画の範疇では解決を図ることのできる問題ではなく、広く総合的な臨海部空間の利用に対する方針が必要となってきた。過去現在および将来にわたって横浜港は横浜の一つの核であることはまぎれもない事実であると思われる。このため、将来における横浜港のあるべき姿、限りある横浜の水面をどのように利用していったらよいかという方向性をわれわれなりに考えてみることにする。

二 計画の考え方

はじめに述べたように、港湾をとりまく状況は複雑多岐にわたっており、解決しなければならぬ問題も山積している。これらの問題の解決の方向性を探るため、ここでは人的行為としての「計画」の概念を解明することを通して、今後の水面利用計画のあり方を考えていきたい。

(一) 人間の行為としての計画

計画という言葉は広く使用されており、言葉の重み、イメージも極めて多様である。たとえば財政計画、都市計画、家族計画等である。そこで「計画」を人

間の行為として定義してみると、おそれる次のようになるであろう。

①問題解決、欲望充足のための将来行動の青写真である。従って将来の自己、自己をとりまく環境というものが予測されている。

②この予測、計画行為はすべての生物、フィードバックシステムをもった機械が行っているものである。「予測計画」だけを取り上げるならば、現象的には人間の場合、時間的にも長々期であり、条件も極めて複雑である。人間は「予測や計画」を思考するため言語という道具を使っている。この意味で計画の歴史は言語の歴史と同じである。

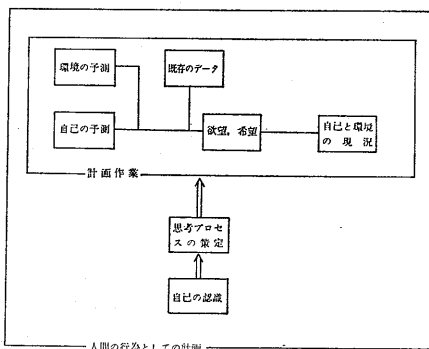
③予測・計画行為が人間にとって、他の生物や機械と本質的に異なるのは、「人間が自分自身を認識している」(注)ことであり、また「言語を駆使して観念と観念を組み合せ、想像の世界で自由に予測や計画を行う」ことである。

注 自分自身の認識は、自分をとりまく環境の中で行なわれる。自己と環境を認識することによって初めて観念が生れ、観念を表現するものとして言語がある。

(二) 計画行為の社会性

計画の定義を(一)で行ったが、ここでは計画行為を行う人間の社会性について考

図一 人間の行為としての計画



えてみよう。

人間は自己の存在を意識しているという点で他の動物と異なるが、食住を必要とする点では動物そのものである。万物の創造主たる神ではない人間は自然を利用しながら生きる。その場合、道具を使い、他の人間と共同で働く。道具は生産力の基礎であり、共同で働くことは社会形態の基礎でもある。生産力と社会形態は、それぞれの担い手である人間を通して互いに影響する。つまりハードウェアとソフトウェアの関係である。

このように計画行為を行う人間は自然を利用して生産する人間であり、社会の構成員でもある。人間と海との関係でこのことを考察してみると次のようなことがいえる。

時代	社会の構成員	自然の利用方法
古代	家族の一員	漁業
中世	農民	新田の埋立
近代	公務員、企業の職員	物的流通

古代では計画の主体は個人あるいはその家族であり、計画を実施した場合(家族で魚を採る)その影響の範囲も極めて狭く、計画の内容(どこで、いつ、どんな魚を採る)も極めて単純であった。しかし時代がたつにつれて、計画の主体は社会の各構成員となり、影響の範囲も広くなり、内容も複雑となってくる。社会が単一のものでなくなり、極めて多様な階層、階級に分化し、社会の構成員の行動が他の構成員に大きな影響をもつようになったため、計画のプライオリティー、計画のオーソライズというものが重要になってくる。ここに、ある価値体系を内包し、統治機構をへてオーソライズされる政策が生まれてくる。一方、計画の複雑化は、その複雑な内容を表現するための計画手法を生み出す。図面、模型、オペレーションリサーチなどがそうである。このようにして本来一体であった計画が価値観を中心とする政策と計画手法を駆使した具体的計画とに分化してくる。この分化の傾向は公共性の強い一画ほど多数の主体が絡み合っている一画ほど著しい。国や自治体の計画がその良い例である。

③ 政策の条件

政策が価値観を内包していることはすでに述べたが、政策たり得るための条件は何であろうか。経済政策、産業政策、経営政策、都市政策等の言葉から推察すれば、おそらく政策の条件として次のようなものが考えられる。

①すでに述べたように、ある価値感を前提としている。

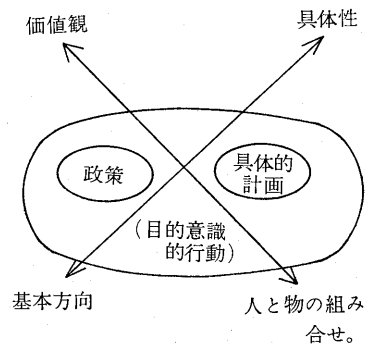
②政策の内容は物事の基本的態度である。従って応用のきくものである。

③政策は単なる理想や夢ではなく、実現可能なものである。従って常にそれが実施される社会的、自然的諸条件を考慮してある。

④政策は社会に対して受け身の状態からは生まれてこない。現在あるいは将来の問題にどう対応していくかという極めて目的意識的な態度から生まれてくる。

つまり要約すれば「目的意識的な個人・集団が、ある価値観をベースとして、問題解決の基本方針を社会的、自然的諸条件を考慮して示したものが政策である」ということになるだろう。この政策の四条件「目的意識性、価値観、情勢の認識、問題解決の方法」は、人間である以上すべての人々がもっているものなのである。政策というものをこのように考えると、政策は、「人間の行為としての

図一 2 計画の分化

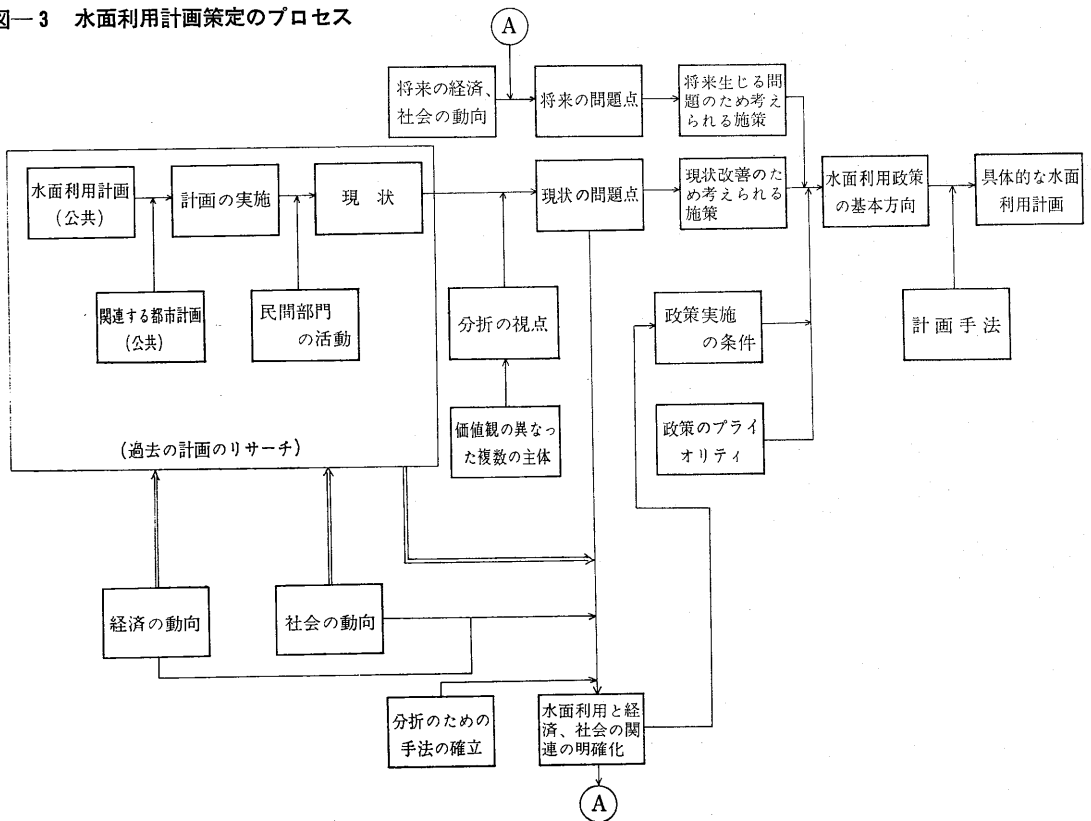


計画」に極めて類似している。これは極めて当然のことであり、人間の目的意識的行動を把えるその場所が異なるだけなのである。政策は「価値観、基本的方向という場」で把え、具体的計画は「人と物の組み合わせ、具体性という場」で把えているのである。それ故、計画行為の社会性で述べたように、社会の分化とともに計画行為は政策と具体的計画に分化するのである。

④ 水面利用計画のプロセス

すでに述べてきたように、複雑化した社会では水面利用計画は港湾政策を踏まえて策定されるべきである。水面利用計画は、政策の対象にふさわしい手法を使用して策定されるべきであろう。計画の

図一 3 水面利用計画策定のプロセス



プロセスについては図三に示したが、以下に簡単に説明する。

①過去の計画のリサーチ

「過去の水面利用計画、関連する都市計画が、いかなる理由により、どのような内容をもって実施されたのか」を明らかにする。また水面利用計画、都市計画および民間部門の活動と社会・経済の動向との関係を明らかにする。

②現況分析

立場の異なる複数の主体を設定し、各々の主体の問題意識に対応した分析の視点を設定する。これにより各々の主体にとっての現状の問題点を明らかにする。

③システム分析

①過去の計画のリサーチ、②現況分析より、過去の実施された水面利用計画、社会・経済の動向、現状の問題点における各々の相互関係が明らかにされる必要がある。

④将来予測

将来の社会・経済動向の予測結果とシステム分析より将来生じる水面利用の問題点を予測する。

⑤水面利用政策の策定

現状および将来の問題点を解決しようとするのが政策の出発点であるが、この場合、政策は政策のプライオリティー、政策実施条件を考慮して定められるべきである。政策のプライオリティーは議会

等で定められた与件条件であり、政策実施条件としては、法的条件、組織的条件、経済・政治的条件、技術的条件が考えられる。

⑥水面利用計画の策定

政策を受けて計画が策定されるわけであるが、この場合、駆使される手法としては、景観の評価システム、環境のアセスメント、水面利用の純化と保全手法、財政シミュレーションが考えられるであろう。物的流通量、入港船舶交通量、自動車交通量の予測手法、物流施設の最適利用（待ち合せ理論、在庫管理）の手法等を駆使することは、これは言うまでもないことであろう。

計画の基本方向を示すため、以下において、ここで述べたようなプロセスにできるだけ近づいて論じていきたい。

三 横浜港の歴史

(一)開港から明治中期まで

幕府の鎖国政策は米艦隊の来航により大きく動揺し、開港を余儀なくされた。当時開港の場として、神奈川宿と横浜村が候補地としてあげられ、幕府は江戸への交通の要路である神奈川宿をさげ、一漁村にすぎなかった横浜村に港をつくることを決定した。このように横浜港の開港は幕府の意志に基づくものではなく、

米国の圧力によって幕は開かれたと言える。

天然の良港として恵まれた横浜は、諸外国から築港の要請が高まり、港湾整備事業が行われた。しかし、この整備事業はわが国の土木技術が未熟なため、英国人H・S・パーマーをはじめとする外国人技術者によって手がけられた。

この間、政府は東京港計画を検討してきたが、同一湾内に位置する横浜港にとっても重大関心事であり、市民運動の猛烈な東京開港反対により、政府はこの計画を断念した。

(二)明治後期から関東大震災まで

明治三十二年（一八九九年）政府の港湾施設拡張計画により新港ふ頭の造成が始まった。この工事は第一期と第二期に分けて行われたが、政府は資金難を理由に第二期の一部竣工で打ち切ろうとしたが、工事の続行をせしめた原動力が横浜市長であったことは注目すべきことであった。明治三十五年（一九〇二年）四月、

横浜市長と有志により横浜貿易研究会が発足し、さらに横浜港改築を含めた市改良期成会を設立、続いて明治三十八年（一九〇五年）五月、横浜商業会議所が横浜改良計画に対して市長の参加を要望し、港改良計画に対して市長の参加を要望し、政府の資金難で工事が中止されれば、横浜市に損失は測り知れないものであると

の建議書を市長に提出した。市会の同意を得た市長は市民有志とともに元老、大臣等を訪問し、市民の意志として横浜市が事業費を負担することを伝えて、工事の継続を陳情した。この結果横浜市は第二期拡張計画以降の計画立案に参画することになり、工事続行を求めた。このことは、当時は港が地元と密接な関係にあり、横浜の「顔」であったことを示している。

(三)震災と復旧

大正十二年（一九二二年）九月一日、関東一円を襲った大地震により、開発以来宮々として築いてきた港湾施設はほとんど崩壊または灰燼に帰し、被害は甚大であった。

政府は貿易の途絶することを憂え、急復旧工事に着手し、官民一致の努力によって昭和六年（一九三一年）三月、完全な復旧をみた。

(四)戦前と戦時中

この時代に横浜港にとって工業港的性格が加味されて来た。即ち、鶴見・生麦方面に工業地帯が誕生した。これは横浜港発展要因の一つであり、浅野総一郎氏をはじめとする民間人による横浜・東京間に運河をつくり、その浚渫土砂によって埋立て、臨海工業地帯と工業港とを築

造するといふ一石三鳥の事業であった。

この工業港誕生の背景には、幕末から明治十五年（一八八二年）頃まで横浜港は甲州、上州、信州などの蚕糸業地帯を背後に控えて、生糸輸出のほとんどを独占し、貿易額は全国のその三分の二を上廻っていた。しかし、明治二十年代になると阪神地方に紡績業並びに雑貨工業が急速に発展し、それに伴う原料綿花並びに機械類の輸入等、近代第二次産業のぼっ興とともに、第一次産業生産物の上にあぐらをかいていた横浜港は、次第にその王座を神戸港に取って替えられるようになった。神戸港の貿易が急速に伸びるのを見せつけられた横浜港でも工業化政策の必要が意識されるようになったからである。

その後政府の大規模工業地帯造成は国家的重要性があるとする重化学工業強化育成政策に基づき、横浜は商港（高島、山の内、瑞穂ふ頭）を整備するとともに工業地帯を建設し、港湾工業都市として発展して行くこととなり、昭和十六年（一九四一年）には現在の京浜臨海工業地帯の大部分が完成し、ここに日本有数の臨海工業地帯を形成した。

(五)戦後から港湾管理者発足まで

接収された横浜港は連合軍の軍船で充滿し、海洋国を誇った日本船の姿はな

った。このような状態からようやく復旧の兆が見え始めたのは、昭和二十五年（一九五〇年）の高島ふ頭の返還された頃からである。

ときに、昭和二十二年連合軍最高司令部の命による第八軍司令部の覚書が発せられた。これは接収解除を予定し、日本側での港湾管理運営体制のあり方に関する助言であり、「港湾の運営を総合的に調整し、監督するために港湾管理母体を夫々港に設けるべきである」といった内容であった。これに対し政府は『港湾運営計画画』を提出し、ここに初めて地方自治法の意をくみ入れ、港湾の一元的管理を目的とする港湾法の誕生を見、横浜市が昭和二十六年（一九五一年）港湾管理者となるにいたった。

(六)昭和三十年代

政府は昭和三十年（一九五五年）、貿易振興を重点課題とする経済自立五カ年計画（三十一年～三十五年）、三十三年（一九五八年）に新長期経済計画、三十五年（一九六〇年）に国民所得倍增計画を発表し、日本経済は欧米の先進諸国にも例のない国民総生産の伸長を示し、横浜港取扱貨物量も増大した。これに伴い港湾整備も物流施設を中心に行われた。

この時代の主たる埋立は商港としての山下ふ頭（埋立面積四六三、五〇〇平方メ

ートル、外貿定期船一〇パス）、本牧ふ頭（埋立面積六二八、九〇〇平方メートル、外貿定期船二〇パス）の建設、工業港として根岸湾の埋立（面積四、六五三、〇〇〇平方メートル）であるが、特に根岸湾の埋立についてはある面で問題を残した。

それは根岸湾を埋立て重化学工業地域とし、貴重な水際線を民間企業へ売却したことであり、鶴見・生麦地区の水際線を含めると横浜港の水際線の半分は民間所有のものとなったことである。これは欧米の港湾は水際線を管理者が所有していることと大変な違いであり、将来の港湾計画等を制約することになる。

(七)昭和四十年代から現在まで

昭和四十年代は横浜港にとって二つの大きな出来事があった。一つは昭和四十二年、外貿埠頭公団法が制定施行されて、京浜外貿埠頭公団が設立されたことである。この公団設立の構想は、港湾管理者の財源軽減、公共ふ頭の有効利用（特に後述するコンテナパス）および緊急性のある事業を速やかに行うことであった。しかし、今日の公団パスについてはみると必ずしも有効利用されているとは限らない。また公団は定期船航路のみ扱ふとされているが、現実には、不定期船が接岸（東京湾）する時もあり、公共バ

ースと公団パスとの競合さえ生じてきている。このため当初の目的とは異なり、国が公団を媒体として港湾の管理権に介入し、一つの港湾に二つの管理権者が居るといふ極めて好ましくない結果を生み出したのである。

もう一つは海運の物流革新によるコンテナ船等の出現である。コンテナリゼーションがブームとなって急速に発達してきた理由は、コンテナ輸送は在来船輸送と比較した場合、①大型荷役機械によって少数の技術作業員により一度に大量の生産性をあげることが出来る。②荷役時間の高速度により碇泊時間の短縮が出来る。③ある程度は雨雪時においても荷役が可能である等、船社にとっては数多くのメリットがあるからである。では管理者に対する影響をあげると次のようなことである。

- ①船の大型化に対してのパスが必要
- ②大型の荷役機械の設置
- ③岸壁の直背後に広大なコンテナヤードが必要
- ④海陸一貫輸送のため背後道路網の整備

このコンテナ船の出現は、今までのふ頭形態とは異なったものを要求し、本牧ふ頭の計画変更を余儀なくさせ、コンテナ船用に三パスを計画することになった。

次に四十年代の主な事業についてみるならば金沢木材港建設と金沢地先都市再開発用地造成をあげなければならない。昭和四十二年に発表された金沢木材港計画は、既設の新山下貯木場が木材輸入量の増加に対処しきれなくなって来たことと山下ふ頭と本牧ふ頭とはさまれ入港船舶の増加による船舶交通の混雑のため、立地条件としては最悪となってきたためである。この計画は港湾施設だけでなく、背後に加工生産工業を立地させ、近代的な総合木材センターを設け、そこに市内の中小零細企業を誘致し育成することを目的としている。規模が小さいこと、木材輸入が原木から製材に変わってきていること、船型の大型化が著るしいこと、企業移転資金の不足など多くの問題を生み出した計画ではあったが、港湾計画に地域的課題を取り入れたことは評価に値するであろう。

金沢地先埋立事業は、本市の六大事業の一つであり、「近代的都市の建設」という視点に立却している。それは「都市工業の近代化」、「都心部強化」、「都市環境の向上」、「都市緑地の回復」という四つの基本理念である。これは、本市自身が内包している都市問題を積極的に解決して行くこうとする姿勢であり、過去の埋立事業の問題点を認識し、反省するなかから生まれて来た再開発計画である。

る。このような意味から言えば、昭和四十三年（一九六八年）から始まった横浜港内の再開発事業は、地方自治体の自治体政策の出発点と言える。

現在、横浜港では本牧ふ頭地先の廃棄物埋立事業と大黒ふ頭建設が進められている。廃棄物埋立事業（六十四ヘクタール）は、都市人口の増加による家庭ゴミ等の一般廃棄物の処理場が内陸だけでは不足するため、唯一の処理場として海に求められて来た結果である。その埋立スケールの大きさは今後の港湾計画に大きな影響を及ぼすに違いないであろう。また、大黒ふ頭は、近代的なふ頭計画であり将来の横浜港最大のふ頭となるであろう。埋立面積三二〇ヘクタール（二期計画を含む）で、公団コンテナ五バース、公団ライナー一バース、公共バース九バース（うち内買四バース）、その他にも森林公園をはじめとする緑地が計画されており、今までの公共ふ頭にはみられないことである。大黒ふ頭計画は当初、第一期工事は昭和五十三年完成、第二期工事は昭和五十五年完成を目標としていたが、昭和四十八年の石油ショックによる日本経済の減速成長への移行により、現在は昭和六十年完成を予定している。

以上横浜港の歴史について述べてきたが、横浜港は今後の開発空間も限られた（八三ページへつづく）

表一 横浜市臨海部開発の変遷

安政5年6月 (1858)	日米修好通商条約の調印	横浜開港を翌年6月と規定する。
安政6年6月	横浜開港	幕府は運上所（現在の神奈川県庁附近）を設置するとともに、東・西波止場を築造する。
明治13年	埋立工事の進展	開港以後、この年までに約110haの埋立を行ない、外人居留地、病院競馬場、公園等を整備する。横浜生糸改会社の設立(明治6年)、茶貿易の隆盛、三菱汽船による定期航路の開港(明治8年)等により横浜港貿易は大いに伸長した。
明治21年	パーマー計画の策定 (第一期築港工事)	内務省顧問、英人H. S.パーマーらの指導により、横浜港修築計画を決定、本格的築港の時期へ、防波堤、泊地、鉄棧橋(現在の大棧橋)の建設に着手、明治29年に工事竣功。
明治32年	港湾施設拡張計画 (第二期築港工事)	新港ふ頭の造成、上屋、倉庫、起重機、鉄道、道路等の整備。この計画により、新たに岸壁1117m、埋立地23haを造成する。大正6年に竣功、総工事費約10,500千円(内横浜市負担2,700千円) 全国貿易額に占める横浜港のシェア輸出54%、輸入33%
大正2年	臨海工業用地の造成本格化 鶴見埋立組合の設立	工業港の基盤をなす京浜工業地帯の造成は、鶴見埋立組合(後会社変更)が、大正2年9月鶴見・川崎の地先海面約500haの埋立許可を得たことから本格化した。進出会社は電気、石油、造船等の近代的工業群であった。工場用地を臨海部に造成し、工業を誘致しようとする施策は、横浜港発展のために、工業地との連結が不可欠であるとの当時の時代的要請でもあった。昭和3年迄に竣功。
大正10年	横浜港修築計画 (第三期築港工事)	港勢に対応するため、外貿施設としての瑞穂ふ頭、内貿施設としての山の内、高島ふ頭の建設に着手。途中、震災により中断、工事は、昭和20年に竣功。
大正12年	関東大震災 震災復旧工事	大正12年9月1日の大震災のため横浜港は、潰滅的打撃をこうむる。港湾施設のみならず、横浜港を支えた経済取引機構の変化を生じ、外国貿易港としてのトップの座を神戸に明け渡す転機ともなった。震災で破壊された、防波堤、岸壁、護岸、橋梁及び大棧橋の復旧工事は、内務省の手で速やかに着手され、大正14年には完了している。
昭和2年	工業用地造成工事の進展	民間埋立とともに、県、市による埋立事業が施行される。神奈川・鶴見区地先海面の埋立及び扇島地区の埋立、造成面積約120ha、昭和20年迄に竣功。
昭和20年8月	終戦、連合軍による占領接收	戦災による被害とその後の連合軍の進駐により港湾施設の90%以上が接收され、港湾機能は、マヒ状態となる。

昭和25年4月	接収港湾施設一部解除
昭和25年5月	港湾法の成立
昭和27年	緊急整備3ヶ年計画
昭和28年	横浜港拡張計画
昭和31年4月	第1次横浜港港湾計画 (経済自立5ヶ年計画)
昭和32年3月	横浜港港湾区域の変更
昭和33年4月	横浜港港湾計画改訂 (新長期経済計画)
昭和36年3月	横浜港港湾計画改訂 (国民所得倍増計画)
昭和42年8月	「外貿埠頭公団法」の制定
昭和42年9月	横浜港港湾計画第2次改訂
昭和43年	第3次港湾整備5ヶ年計画 (経済社会発展計画)
昭和45年12月	工業用地造成
昭和46年	第4次港湾整備5ヶ年計画 (新経済社会発展計画)
昭和48年	港湾法の改正
昭和51年	第5次港湾整備5ヶ年計画

高島ふ頭一号棧橋が接収解除となり、横浜港再生の第一歩を歩み出す。接収期間が5年にも及んだ為、商取引は東京中心となり、横浜の商社が弱体化する。

連合国総司令部の示唆により、民主的港湾管理主体の設置を図る港湾法の成立により、横浜市が翌26年6月横浜港の港湾管理者となる。接収中のおふ頭の代替施設として出田町ふ頭、高島ふ頭3号棧橋の築造を図る。昭和29年に竣功。

昭和27年4月講和条約発効以前に、新港、瑞穂ふ頭を除く施設は、接収解除を見たが、特に瑞穂ふ頭については、安保条約により米軍の無期限使用施設となる。このため、その代替として、山下ふ頭の建設が決定、工事に着手する。

昭和30年に入り、貿易振興を課題とする政府の「経済自立5ヶ年計画」に基づき、港湾法により新たに設置された港湾審議会の議を経て、横浜港港湾計画が策定され、山下ふ頭、出田町ふ頭の増強整備が図られた。それと同時に、大黒町の埋立工事に着手した。埋立造成面積約95ha、竣功昭和37年。

本牧岬より北側水域に限られていた港湾区域を根岸湾を含む、金沢区小柴崎の線まで拡大し、現在の港湾区域が設定された。

経済、産業の復興に伴う、輸出貨物の増加、エネルギー資源確保のための港湾整備が図られる。根岸湾埋立が始まる第1期364ha(S34~40)昭和36年に始まる「国民所得倍増計画」により、港湾整備緊急措置法に基づく「第1次港湾整備5ヶ年計画」(S36~40)が定められ、船積み解消のため、本牧ふ頭造成計画が決定された。同時に、本牧ふ頭関連産業用地と根岸湾第2期埋立事業が計画決定された。

本牧ふ頭15,000D/W 20バース 186ha(S38~42) 本牧ふ頭関連産業用地340ha(S38~43) 根岸湾埋立第2期 249ha(S36~45) 港湾施設建設にける資金の軽減と施設の効率的運用を図る目的で「外貿埠頭公団」を設置したが、港湾管理面で新たな問題を生む結果となる。

京浜外貿埠頭公団の成立、コンテナ輸送という物流革新の進展に伴い昭和50年を目標とした新たな港湾計画が策定された。本牧ふ頭の法線変更、大黒ふ頭(面積186ha)、金沢地区埋立(462ha)事業等の計画策定がなされた。また、金沢木材港や大黒町船舶廃油処理施設が、環境整備という新たな視点で計画された。

改訂港湾計画に基づき、昭和43年から47年を計画期間とする第3次5ヶ年計画が策定され、本牧ふ頭等の建設を進めるとともに、金沢地区埋立事業に着手する。また、建材、木材等の公共専門ふ頭の整備を始める。扇島地先水面429ha(内横浜側188ha)の埋立計画が策定され、民間の手により埋立が行なわれる。

港湾取扱貨物量の伸びを予想を上回るものであったため、第3次5ヶ年計画の最終年度を待たず、昭和46年から50年を計画期間とする新たな港湾整備5ヶ年計画が策定された。新たに、大黒ふ頭の埋立に着手するとともに、新港ふ頭の再整備を図る。

港湾の環境の保全、港湾の計画的な開発、利用及び保全の体制の確立を図るため、港湾法の一部改正が行なわれ、港湾において緑地等の港湾環境整備施設、廃棄物処理施設等の整備を推進することとなった。これにより横浜港においても、緑地、廃棄物処理施設、沈没船処理等の事業を港湾事業として行なうこととなる。

昭和51年から55年を計画期間とする第5次港湾整備5ヶ年計画に基づき現在、大黒ふ頭の整備、廃棄物処理施設等の整備を進めている。

図一 横浜市水際線の変遷

