

# 付章・横浜港

## 第二節●変遷概要

●はじめに——横浜港は横浜市の顔である。横浜発展の歴史はすなわち港の発展の歴史でもあった。しかし、ひとくちに港（ミナト）と言っても、港は広域にわたり、その巨大さは、簡単に説明しきれぬものではない。港を理解するためには制度、各種業界、関係官庁、従業者、施設、船舶、貿易実態などひとつひとつが説明される必要がある。だが、ここに敢て付章としたのは、中区には、横浜港の重要なふ頭があるからであり、関内地区をはじめ、区内のほとんどの地区は直接・間接を問わず、港からの影響を受け続けたいきさつがあったからである。

地区編のなかのこの章では、こうしたことから変遷概要と諸施設の概略を述べることとした。

●変遷の時期——変遷の時期はここでは、おおよそ次のように分けることにする。

- 1 揺籃期（安政六年～明治二十二年）
- 2 築港期（明治二十三～大正十二年）
- 3 拡充期（大正十三年～昭和十二年）

- 4 停滞期（昭和十三年～二十六年）
- 5 拡大型（昭和二十七年～現在）

●1 揺籃期——横浜の港で初めて出来た施設は、安政六年開港の、六月に完成した二カ所のふ頭であった。長さ一〇八メートルの石積で、東側が外国人輸出入貨物揚場（東波止場）で西側が内国商家貨物揚場（西波止場）とされた。いまの東西上屋があるあたりである。

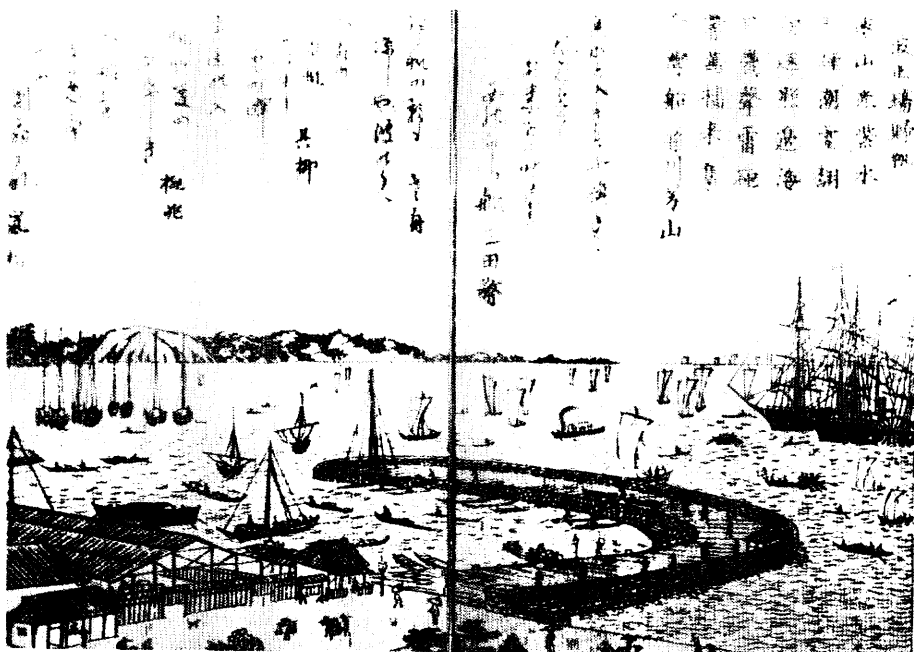
元治元年（一八六四）一月、いまの山下公園の中央部（ニューグランドの真向い付近）あたりにも波止場が造られ、これがあらたに東波止場と称され外国貿易用ふ頭となった。この波止場はフランス商館前であったところから別名フランス波止場ともいわれた。

このため開港の時にはじめて造られた東、西二つの波止場は、合わせて西波止場といわれ、或いはイギリス領事館がうしろの方にあつたことからイギリス波止場とも呼ばれ、内国貿易用の波止場となった。イギリス波止場は、のちにアメリカとの貿易が拡充されるに従い、アメリカ用の波止場という印象からメリケン波止場と呼ばれるようになった。このメリケン波止場は戦後進駐軍の接取時にはサウス・ピアーと呼ばれた。明治初期までの波止場は生糸・茶などを海外に輸出し、外貨を獲得するための重要なものであったが、その施設たるや前時代的なものであった。

波止場改善の動きは明治十年代からあつたが、明治二十二年へ



横濱海岸賑之圖



波止場船帆（“横浜地名案内”より）



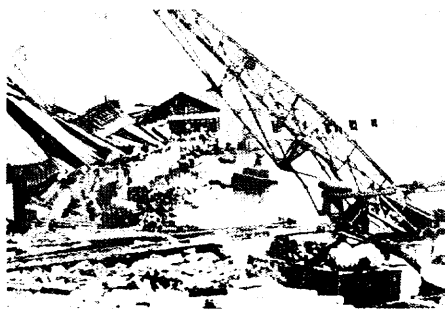
明治初年の横浜波止場——下岡題杖撮影



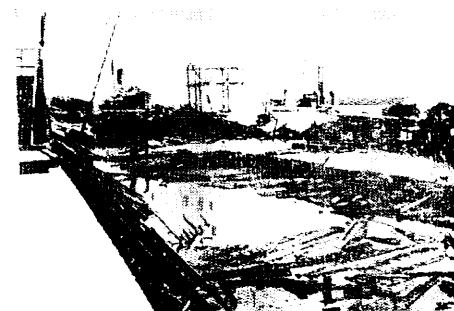
税関ふ頭の建設工事〈大正6年〉



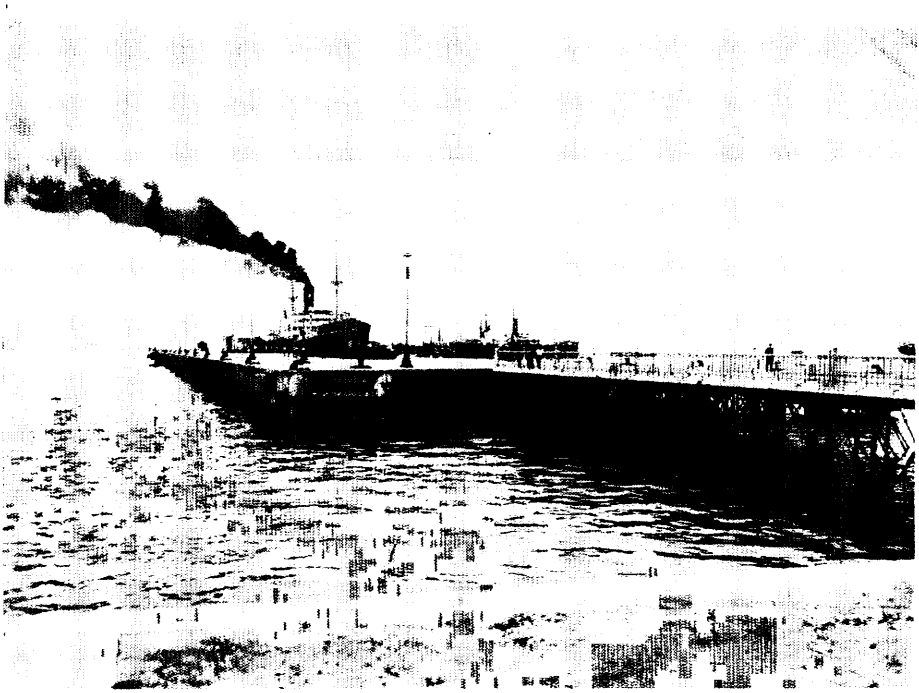
大正初期の大きな橋



震災の被害



震災の被害〈村上盛一氏提供〉



復興後の大さん橋ふ頭

ンリー・パーマーの設計によって防波堤・棧橋・連絡鉄道を築造することになった。第一期築港工事のはじまりであった。

◎2 築港期——第一期工事のうち、七三〇メートルの鉄棧橋が明治二十七年三月には完成、北及び東防波堤などが二十九年五月に完成した。次いで、第二期築港工事いわゆる「税関埠頭」（現在の新港ふ頭）が三十三年一月に着工され四十四年三月には、海面埋立工事が完工、面積二三ヘクタールが埋立てられ、翌三十九年には陸上設備が着工され、大正六年には竣工した。

この間、明治四十年には横浜港は神戸港などと共に第一種重要港湾に指定された。

大正六年（一九一七）には大棧橋の改修築が竣工、十年には横浜港第三期拡張工事が着工された。その工事は外国貿易設備としての瑞穂ふ頭、内国貿易設備としての山内ふ頭・高島ふ頭の新設で、ほかに防波堤の新設などであった。

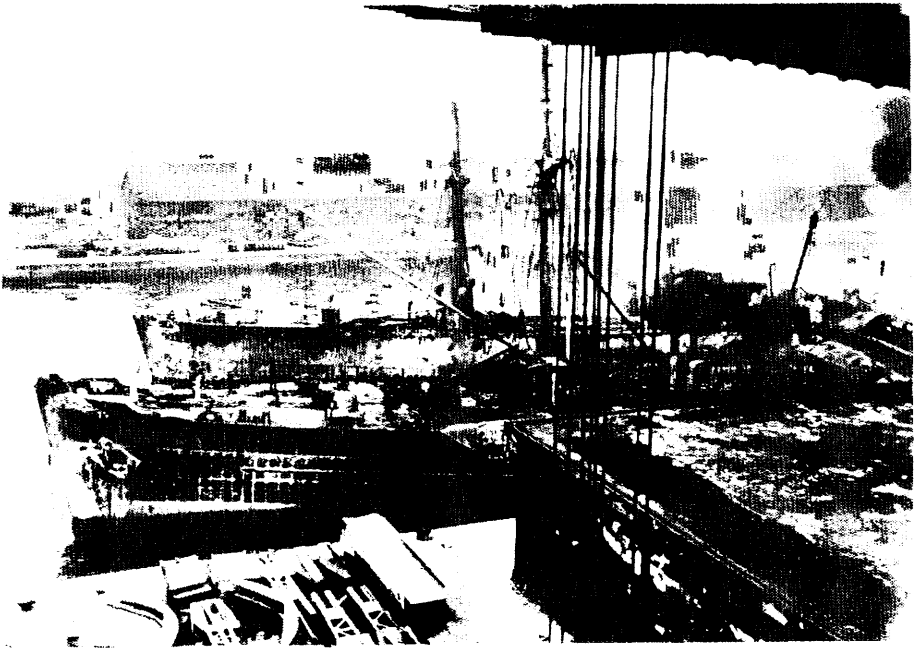
しかし十二年九月一日、関東大震災で港内の施設は全滅して第三期拡張工事は中断するほかはなかった。

この時期、沖合からの解<sup>せり</sup>輸送による従来の方法を一変させて、岸壁に船舶が接岸して荷役ができる近代的なふ頭が築造されたのであった。まさに近代ふ頭築港の時期であった。

◎3 拡充期——震災による復旧工事は震災の翌月に、早くも着手されて、十四年九月、復旧工事が竣工した。防波堤・岸壁・護岸、そして大棧橋の復旧、さらに上屋・倉庫・税関庁舎などの工



税関本館



炎上したドイツ軍艦——マストのあるのが仮装巡洋艦、ブリッジがこわれている。向うが5号上屋  
〈市川俊一氏提供〉

事で約一、四八四万円が投じられた。

また震災で中断していた第三期拡張工事も再開され、港湾施設拡充が実施されていった。昭和に入って四年七月、第三期拡張工事のうちの高島ふ頭一号棧橋が、さらに七年には山内ふ頭、八年には高島ふ頭二号棧橋がそれぞれ竣工した。

九年三月には青銅のドームで特徴のある横浜税関本館が完成、十二年には、これまた拡張工事の一つ、外防波堤の北堤一、二七三メートル、南堤一、〇〇〇メートルが八三二万円を要してそれぞれ造成された。

このような拡充が進められているとき、昭和九年の四月には、当時世界最大の豪華客船エンプレス・オブ・ブリテン号が入港、市民の熱烈な歓迎をうけたこともあった。

●4 停滞期——しかし、昭和十二年七月、日中戦争が始まると、港湾施設も戦争のために利用された。第三期拡張工事で着工され未完成のままの瑞穂ふ頭（神奈川県）が十四年五月に陸軍によって全面収用となった。折も折十六年五月、横浜港は、市あげての反対にもかかわらず、東京港開港にもなつて京浜港に吸収・合併せられ名称も京浜港横浜港区となった。

十七年二月、新港ふ頭の七〇一号の岸壁が海軍によって供用させられた。そしてその年の十一月、八号岸壁にけい留中の同盟国ドイツ仮装巡洋艦、補給船、輸送船各一隻のうち補給船が突如爆発、この三隻のほか付近にけい留中の貨物船一隻、舢三〇隻、

そして上屋を破壊災上させるといふ大きな被害となった。

十八年十一月、横浜税関は関東海運局に統合され、業務は中断（二十一年六月まで）した。また陸・海軍の輸送司令部がふ頭を統轄した。そしてそれぞれの上屋は南方や満州方面への補給基地となった。

戦時下、それでも第三期拡張工事として瑞穂ふ頭の建設が進められていって二十年三月に竣工した。

●戦後——二十年八月終戦、九月には米軍によって港湾施設も接収された。接収は、公有水面のほか大棧橋・新港・高島の各ふ頭、それに竣工したばかりの瑞穂ふ頭、上屋、倉庫など九〇パーセントに及び、米軍第二港湾司令部（セカンド・メジャー・ポート）が支配するところとなった。港湾機能は完全にまひ状態となった。

その上、港内・運河の掃海、沈船の引揚げなど、戦争による被害とその復旧は、港も例外ではなかった。掃海面積は約四三万平方メートル、沈船引揚げは六〇〇隻（二十四年迄）に及んだ。

二十一年六月、これまで休止状態の横浜税関は再開され港湾機能の一部復旧をみたものの、一方では第三期拡張工事は中止された。岸壁では米軍軍需物資が続々と陸揚げされ、日本人労務者が米軍兵士の監視のもとに働いた。そしてその岸壁からは、米軍の食糧放出の見返り物資として、生糸三〇〇トンが積み出された。

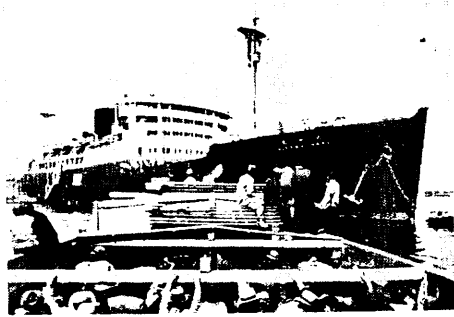
●一部の解除——二十二年六月には高島ふ頭の一ノ二号棧橋と上屋が接収解除されたが、すぐには使えず内・外防波堤、倉庫（五



接収された港——中央の白線内が新港ふ頭、右上が瑞穂ふ頭、



米軍軍需物資の陸揚げ（小宮敬治氏提供）



接収で岸壁が使えず、はしけで乗船する。船は氷川丸。（昭和二十年代）（奥野太郎氏提供）

棟)作業船(三隻)などの復旧、浚渫約一、八三五立方メートル、それに護岸のかさ上げ(延長三二五メートル)など復旧・補修工事を早急に実施しなければならなかった。

港湾機能は停滞のままに、連合軍総司令部は横浜・神戸兩港の施設運営を政府に移管。二十五年五月には港湾法が公布・施行され、港湾管理権が横浜市に移った。十月には横浜国際港都建設法が公布され、港湾機能の回復の曙光を見ることになった。

ただし高島ふ頭以外のふ頭は、まだ浮標(ブイ)でさえ接收されていなかったので、代替施設として急拠、出田町ふ頭を建設しなければならなかった。市は乏しい財政のもと二十五年十二月に埋立工事を開始した。

●5 拡大期——港湾管理権を持った横浜市は二十六年六月一日、港湾管理者となり、港の管理運営を行うこととなった。八月には横浜市港湾局が新設された。この年の十二月浮標が解除となつたのを皮切りに、山内ふ頭が接收解除、翌二十七年、二月には大棧橋、新港ふ頭、三月には港内海面がそれぞれ解除されたが全面解除にはほど遠く、依然として接收のため代替施設を必要としたので、出田町ふ頭と同じように高島ふ頭三号棧橋の建設をしなければならなかった。

二十八年四月西波止場旅具検査所、十一月横浜税関本館庁舎がそれぞれ接收解除された。しかし一方では日米安全保障条約によつて瑞穂ふ頭の無期限使用が決定したので、またまたその代替施設

## 御知らせ

### 横濱市會

港の管理主体を定める

港灣法が成立致しました

横濱港は開港以來國港として政府が管理してゐたのであります。而かも港の設備費用は國費とは同額の負擔をして置きながら港に對して發言權がなかつたのであります。

然るに終戦後連合軍總司令部は此の矛盾を認められて、一昨年七月港灣の管理權を地方に移譲する様に指示されたのであります。

そこで横濱市會は總司令部の意圖を促進するため、昨年九月から管理權獲得の運動を起し、十月には市民大會も亦管理主体要求の決議をして猛烈な活動を展開したのであります。

爾來八月九月、幾度か難航に遭遇しましたが遂に今國會最終日の五月二日に港灣法として兩院を通過したので、横濱港は開港以來の宿望が達成し、名實共に横濱市民の横濱港として輝ける第一歩を踏み出す事になつたのであります。さあ皆さん、一致協力して我等の港横濱港を育成しようではありませんか。

茲に横濱市は港灣法の成立を機に、市民各位の御後援に報ゆる爲、来る六月二日の開港記念日を卜し、盛大なる「港まつり」を開催する事になりました。

扱て安政六年開港以來九十二年目市民の港としての誕生日を心から祝ふいたしました。

六月四日は參議院議員選舉投票日です。

必ず投票いたしました。

市民にくばられた港灣法成立のピラ



ニューヨーク定期航路再開——昭和26年7月若島丸  
(神奈川新聞社提供)

設として山下ふ頭の建設を行わざるを得なくなり、十二月に工事が着工された。

●代替・復旧——また接収による代替施設の建設に追われ、二十八年一月には六万二、七〇〇平方メートル、岸壁延長二七〇メートルの出田町ふ頭、二十九年三月には延長一九〇メートルの高島ふ頭三号棧橋がそれぞれ竣工した。そして新港ふ頭にいた米軍が瑞穂ふ頭に移転するのにもない、接収の瑞穂ふ頭の整備がその六月に始った。

三十年八月、新港ふ頭の三つの岸壁が接収解除となった。九月には山下ふ頭の一期工事(二万五、〇〇〇トン級一ベース)が竣

工、三十一年瑞穂ふ頭の整備が終った。

●工業用地確保へ——一方この三十一年四月、根岸湾海面埋立事業が都市計画決定され、いよいよ根岸方面の工業用地埋立が行われることになった。

そして、横浜港湾施設計画が港湾審議会第二回計画部会で決定された。その内容は山下ふ頭を拡張し、いままでの一ベースを含めて八ベースとすること。大黒町二万三、四九〇坪、鶴見川左岸四万六、三一〇坪を埋立造成することであった。

●解除つづく——こうしたとき、センター・ピアと呼ばれ接収中の新港ふ頭が、五月から八月にかけて二号、六号、九号、一二号の岸壁と上屋、十一月には五〇トンのハンマーヘッドクレーンが接収解除され、国費によって復旧工事が行われた。

新港ふ頭はつづいて翌三十二年二月に八号岸壁と上屋が、接収解除され、ようやく機能回復の見通しがついた。また八月には北アメリカ西岸に向けて戦後始めて氷川丸が出航した。一方この年の二月市に埋立事業局が設置(四十六年廃局)され、三月には横浜港湾区域が金沢区小柴沖まで拡張されるなど、組織・制度の上でも充実をみた。

●計画答申——三十三年三月、山下ふ頭の第二期工事(二万トン級一ベース)が竣工、四月には根岸臨海工業地帯造成の件が、港湾審議会第四回計画部会によって答申された。それ以降臨海工業の用地として大規模な埋立が行われてゆくのだが、このことはす



でに第九章根岸地区で述べたとおりである。

◎ようやく解除——この山下ふ頭は引きつづき三十四年も整備されていった。それに二月には根岸湾の埋立工事が着工された。

また、港をとりまく施設の一つとしてシルクセンターがその三月に完成。六月には山下公園が接収解除、返還されるなど、ふ頭を含めこの地域の発展がみられた。

三十五年七月には新港ふ頭内の一号上屋、煉瓦二号上屋の一部が解除され、ようやく新港ふ頭からも米軍の姿を見ることがなくなった。

●本牧ふ頭計画——三十六年一月、地上灯台を兼ねたマリントワーが建設され営業を開始、横浜港に一段と光彩を放ったのであった。この三十六年三月には横浜港整備一〇カ年計画と横浜港拡張計画が港湾審議会によって承認された。これは外貿商港ふ頭計画を主としたもので、本牧地先の海面を埋立てて本牧ふ頭を建設することが決まった。結局、本牧の埋立ては四十四年三月に、工事費二〇三億五、〇〇〇万円をもって竣工するが、このことについても第八章本牧地区で述べたところである。

また六月には、港湾管理者設立一〇周年記念式が開港記念会館で盛大に行われた。

●山下ふ頭建設——三十七年、横浜港域が金沢区鴻之巣まで拡張されて、一段と横浜港が広くなった。この年の十二月、新港ふ頭の一文字地区（大岡川河口付近）の一部埋立といった部分的な

●地区編 ●付章—横浜港



昭和30年代の大きな橋——両側にびっしりと船が接岸している〈田村泰治氏提供〉



新港ふ頭を空から見る〈田村泰治氏提供〉

港湾地区の拡張が行われたが、三十九年三月、大々的に山下ふ頭が建設された。一万五、〇〇〇トン級の岸壁一〇バース、延長一、八六〇メートル、埋立面積四六万九、二四四平方メートル、工事費約九五億円であった。

●うらはらに——この年の九月、旅客施設の横浜港国際船客ターミナルビルが大棧橋に完成した。ここには出入国ホール、旅具検査所、送迎ロビー、売店、銀行が設けられた。

十月、東京オリンピック開催にともない大棧橋には五隻の客船が入り活況をみせた。しかし、この華やかさとはうらはらに、戦中・戦後に破損し放置されて海や川に沈んだ船（沈船）約八〇隻をなんとかしなければならなかった。港湾局港湾工事事務所ではこの年十月、撤去にふみ切り、とりあえず一九隻を手始めに処理したのであった。

●外周の整備——四十年一月、山下ふ頭に港湾厚生センターが建設され、休憩所、ロビー、売店など、港で働く人々の福利厚生的一端をになった。一方、七月には山下ふ頭臨港線が開通、一層港湾機能の充実に拍車がかげられた。

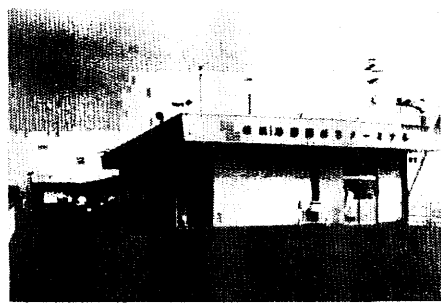
●ますます充実——四十一年に入ってその三月、本牧漁港に隣り合せて、主に建設材料を扱う本牧建材ふ頭が完成した。その建材ふ頭に比較的近いD3号岸壁には、時ならぬ来客があった。四十二年四月、フランス海軍は深海潜水艇アルキメデス号をこの岸壁に碇泊させて基地とし、約一カ月にわたって日本海溝の調査を行



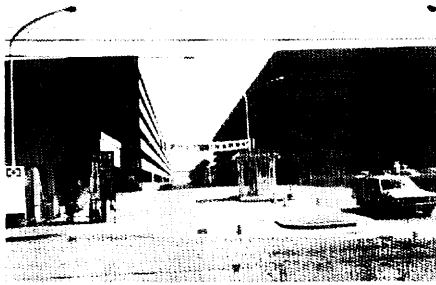
沈船——舟の墓場であった、派大岡川にて



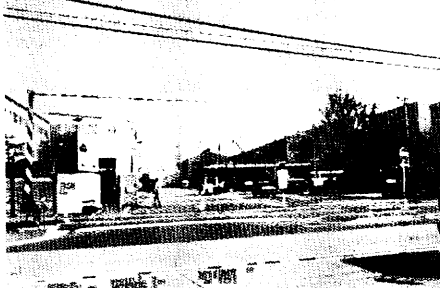
ターミナルの内部



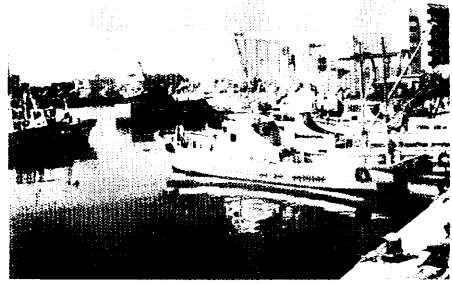
国際船客ターミナル入口



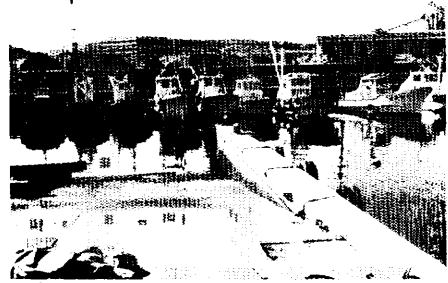
本牧ふ頭関連産業用地内の日産自動車



本牧ふ頭関連産業用地内の三菱重工本牧造船所



建材ふ頭——ふ頭には砂が山のように積まれている。手前は本牧漁港



本牧漁港

ったのであった。

そして六月には高島ふ頭のかさ上げ工事が完成、さらに根岸湾では埋立の第二期工事ハ地区の埋立が始まり同じ六月には本牧地先海面が埋立られ本牧ふ頭関連産業用地が竣工した。そこには錦町と豊浦町の二つの町名がつけられるなど、ますます港湾施設は充実を見せていった。

●コンテナ船入港——四十三年四月A・B・C・Dと四つの突堤をもつ本牧ふ頭が完成、さらに十一月にはコンテナ貨物集荷場が完成した。(第八章本牧地区参照)

こうして港湾施設が充実してゆくなかで、港にとつては新しい時代を迎えていた。四十三年五月、アメリカのコンテナ船ブレジデント・タイラー号が、横浜にはじめて入港してきた。市は市長列席のもとに歓迎式を盛大に行つた。そして完成したばかりのコンテナ用のガントリークレーン一号機が、この船に使用された。いよいよコンテナ時代の到来であった。

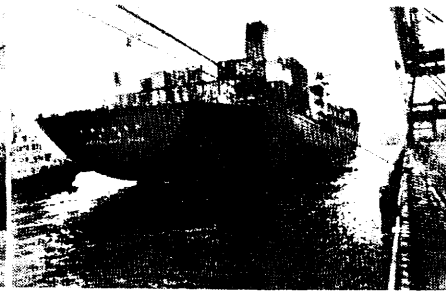
ガントリークレーンは本牧D突堤にこの年の三月に設置されたもので、コンテナなどの重量物用の荷役の新鋭機械であった。(第二節港の施設で後述)

その上貨物集積場の完成にともない、貨物の受入れ体制がますます充実した。

●住宅・鉄道——一方、本牧港湾団地の第一期住宅鉄筋五階建、三棟一二〇戸が十一月に竣工、港で働く人々の住居も確保されて



本牧港湾団地の一部



接岸するコンテナ船(本牧ふ頭A突堤にて)

ゆくのであった。

四十四年五月、豊浦町の地つづきがさらに埋立てられ、そこがかもめ町と命名された。十月、本牧埋立地には国鉄根岸駅から本牧ふ頭C突堤まで、六キロメートルの神奈川臨海鉄道本牧線が開通した。当座は一日三往復だが、のちに物資輸送にフル回転することになる。

●コンテナふ頭——四十五年の三月には本牧ふ頭（コンテナふ頭）が竣工。そして五月には一部を除き全面的に稼働した。本船のバース三一、岸壁の延長六、五三メートル、埋立面積は一七万五、〇〇〇平方メートル、工事費は約四〇〇億円を要した。

●一万隻——この年、四十五年度の年間貿易額は輸出一兆六、九一四億九、三七六万四千円、輸入一兆一、六五八億三、六六九万三千円と全国一の貿易額を示した。前年の十二月、すでに横浜港へ入港する外国貿易船は一万隻に達したが、一万隻目に当った船には花束と日本人形が贈呈された。

●根岸と大黒——四十六年十一月、根岸湾の埋立工事が全部竣工した（第九章根岸地区参照）が、このことは、港湾が大きく拡充されたことであった。

さらに十二月、鶴見区大黒町沖合に大黒ふ頭の第一期建設工事（埋立面積二二二万平方メートル）及び大黒大橋が着工された。このふ頭は外国貿易貨物を主に扱うもので、その特徴は、これまでのふ頭が過密な市街地に接しており、交通その他の弊害をさけ

るため、海面に独立した島状とすることにしたものであった。

●さまざまに——そして一方、四月には横浜ノシベリヤノ欧州をコンテナで結ぶ新ルートの専用船カパレロホ号（三、八六〇トン）が初入港し、電気製品を積んで横浜からナホトカへ出発したが、いよいよ大型貨物のコンテナ輸送が本格化するのであった。その上、東南アジアなど外国周遊の客船コラール・プリンセス号（一万トン）が寄港、さらに那覇に向けて出港したが、こうした純客船の初登場もあった。このようなとき、五月、無線検疫がスタートしたり、七月には本牧ふ頭にモニタリングポスト（監視測定所）が設けられ港湾管理の合理化が図られた。

●ラッシュ船問題——しかしこの四十六年八月九日、全港湾労組横浜支部が二十四日予定されたラッシュ船（船を自ら持っている貨物船）の入港に反対し、阻止の闘争方針を発表するという事態が発生し、十三日には曳船二五隻が海上デモを行ない、また一方、十九日には船主協同組合、横浜回漕協会も海上デモを行うというように発展していった。市（港湾局）はラッシュ船の解運航を規制する当面の対策を決めた。

しかし八月二十五日、労働組合は四八時間のストに突入、二十六日には曳船と解で本牧ふ頭D突堤岸壁で海上ピケがはられた。

日本初入港を予定し、全国的に注目されていた当のラッシュ船トーマス・E・カフ号（二万七、六八〇トン）の入港は、こうした労働者の反対もあって、市はバースの指定を取り消した。この

ため遂に接岸と荷役が不能となったカフ号は、清水港に回航せざるを得ないことになった。

そして、今後も多くなるであろうラッシュ船の入港について、労働者・使用者、そして関係官公署の三者協議会が設けられ、第一回会合が九月十三日開港記念会館で行われたが、第二船入港の情報を得た全日本港湾労働組合は、横浜支部二、五〇〇人を動員、七二時間のストライキに突入した。しかし関東海運局、市港湾局の調停によって、注目のラッシュ第二船アメリカのゴールデン・ベア号はようやく入港することができた。

次いで第三船のラッシュ船入港をめぐり、横浜回漕協会と労働組合との間で交渉が重ねられ、組合側は入港を阻止しないことで結着、第三船は十八日に入港した。

●あちこちで——第四次港湾整備五カ年計画（昭和四十六年～五十年）が決定、金沢木材港の建設、新港ふ頭再整備などが決った。十月、港湾土木作業に有力な港内全旋回起重機船が導入された。翌四十八年一月、今度は新港ふ頭の新港橋がかけ替えられた。この橋は明治四十四年新港ふ頭造成の際に架橋されたものだが、老朽化のため改修、幅員一三メートル、四車線とし、改修に際してコンテナトレーラーも通れる堅固な構造とされた。

港湾施設はあちこちで造成整備されていった。四十九年三月、金沢木材ふ頭が竣工、岸壁一バス、ブイ二バス、それに四八万平方メートルの貯木場が設けられた。工事費四八億円。この木

材ふ頭に、四月早くも第一船若竹山丸（一万四、九〇六トン）が入港した。そして隣接の金沢地先海面埋立工事一号地の埋立が完成した。

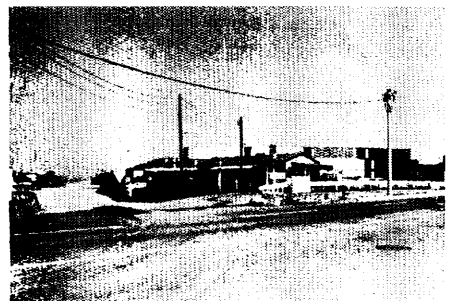
●返還運動——またこの年の九月、米軍接收中の瑞穂ふ頭（ノース・ピア）では、米軍があまりふ頭を使用しないこともあって、市と関係者は接收の解除、返還の要求を開始した。米軍の使用は四十三年度から五十年（八月迄）で四、三三八隻の軍船、軍備船の入港があったが、四十二年の入港九六二隻にたいして、四十九年度は一四四隻、五十年は六二隻と激減していたものであった。しかしその後解除運動がつつげられているが、今だに解除のメドは立っていない。

●さまざまに——四十九年十月、鶴見区大黒町から埋立造成中の大黒埋立地にかけて、大黒大橋が架けられた。延長八九五メートル、これによって内陸部と直結することとなった。

五十年に入って、本牧D突堤地先埋立工事が着工された。これは産業廃棄物処理をかねて埋立を行うというものであり、現在もお、工事が続けられている。

この年三月、大栈橋には世界最大の客船イギリスのクイン・エリザベス二世号（六万五、八六三トン）が入港、見学者約三〇万人、大栈橋始まって以来の出入を記録した。

五十年の七月、錦町には本牧港湾団地が完成した。四十三年十一月から工事が行われていたもので、五階建二棟、七階建一三



本牧ふ頭D突堤の産業廃棄物埋立地、建物は事務所

棟、一〇階建二棟、一、七〇〇人が居住できる大団地が出現した。これによって港で働く人々の住宅が確保された。

●陸上機器の整備——そしてこの年の十月山下町に建設された産業貿易センタービルの港を一望できる五階に市港湾局が入った。

十一月本牧ふ頭D突堤三号バースに最大吊上能力三〇・五トンのガントリクレーン三号機が、十二月には、本牧ふ頭に日本で最初の屋根つきで、雨天でも荷役を行なえる全天候型解専用上屋（六、三三六平方メートル）が完成し、こうして能率を大幅にアップさせる荷役施設も整備された。

●ローロー船——五十一年の六月、本牧ふ頭B突堤には処女航海中のステーツ・スチームシップ社のロールオン・ロールオフ船（通称ローロー船）のメイス号（一万三、一五五トン）がこのふ頭に初入港して関係者に披露された。

●市民にも——五十二年四月大黒ふ頭の物揚場、十月には内航船岸壁二バースが完成、供用を開始した。そして、この大黒ふ頭には、前年の岸壁二バースの供用につづいて、港湾環境施設として、大黒ふ頭中央公園運動広場が設置されて、海事・港湾関係者のほか市民にも利用されている。

また一方、本牧ふ頭ではD突堤地先に荷さばき地の用地確保、しゅんせつ土砂、建設残土などの処分を目的とする埋立が行われた。五十三年三月に一部のブロック外周護岸の締め切りを終り、五月からは土砂をもって埋立が開始され、いよいよ本牧D突堤地

先の造成がはじまった。

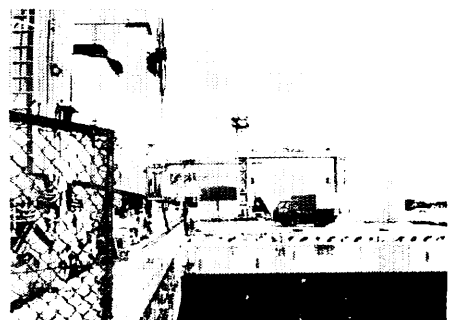
この突堤の入口に当たる岸壁に本牧海釣り施設（延長三〇〇メートル）が七月、オープンした。市民にたいして安全で快適なレクリエーション、海に親しむ場が提供された。開設後六カ月で七万六、〇〇〇人の入場者をみた。

●金沢ふ頭は——一方、金沢木材ふ頭の建設工事も進行、三月には道路、公共緑地、公共荷さばき地が完成しているが、五十二年度中には約一二万七、〇〇〇トンの木材が輸入されるまでになった。そして同じ金沢区の幸浦一丁目には海洋廃棄物焼却施設が六月に建設され、運転が開始された。

●ごみ焼却——港内には海にただようごみが多い。それに貨物運



全天候型解専用上屋



ローロー船施設物揚場（本牧ふ頭A突堤）



本牧海釣り施設



海洋廃棄物焼却場

搬の際に使う敷板類もその量が多い。そこで港湾の清掃は、市とふ頭利用者との共同で行われているが、毎年の港内からでるごみは多量にのぼっていた。この焼却場が出来た前年の五十二年度の例をみても一般のごみとパレット類は本牧ふ頭で約一万一、六〇〇トン、山下ふ頭四、一〇〇トン、大棧橋ほかで四、六〇〇トン年間二万三〇〇トンである。清掃は清掃船四隻で実施したが、ごみは新設された焼却施設で処理された。

●新しい景観も——港湾については、例年にわたって振興・宣伝事業が行われているが、五十五年三月、市の主催で市庁舎市民広間において「横浜開港二二〇年の歩み」の写真パネル展が開催された。

また造成中の金沢地先の海面埋立地には、海の公園として海浜地や砂浜を造成することが計画され、砂浜部分が七月にオープンした。新しい金沢の景観が創られた。

一方、出田町ふ頭に青果上屋（二階建、三、八五二平方メートル）が十月の末に完成し、同じ出田町ふ頭のバナナ上屋とあわせて、横浜港での輸入青果物を総合的に扱うフルーツセンターとして効率的な運用効果が期待されている。

●ベイブリッジ着工——この五十五年は画期的なことが実施された。十一月二十七日、ベイブリッジが着工されたことであった。

この建設にあたっては、すでに五十三年の五月には水深四〇～六〇メートルの海底地質のボーリング調査が行われた。その上、付近の風向、海象、地震時の影響などが調査され、これにもとずきこの大工事が設計された。

ベイブリッジは橋の長さ八六〇メートル、海面から支柱最高の高さ一七五メートル、斜張橋方式で、国道三五七号と市道高速湾岸線と上・下の二層、十二車線を通し、関東大震災級の地震にも十分耐えられるものとされている。六十年代完成をめざしているが、市民はこの橋をもって「夢のかけ橋」と期待している。

●陸に海に——五十六年四月、海事関係者の待望の横浜海員会館が山下町にオープンした。和洋客室六六室、食堂・ロビーなどで地上七階、宿泊・休憩に利用される。開館八カ月で二万一、〇〇〇人が利用、好評を得た。ここに船員及び港湾関係者の福利厚生

施設が設置された。

一方本牧ふ頭D突堤では九月、ガントリークレーン第四号機が完成、ますます荷役能率が向上していくことになった。さらに十一月には、大黒ふ頭第二期工事が開始された。この工事は従来の港湾用地の埋立だけでなく、埋立地に緑地を造成、整備し、市民に親しみやすい港を目指したものであった。面積一〇〇万平方メートル。

次々と港湾施設が拡張されてゆくなかで、これまで外国貿易（外貿）定期船ふ頭の建設業務及び管理を行ってきた京浜外貿埠頭公団が法律に基いて解散、あらたに横浜港埠頭公団が設立され公団の業務を引継ぐこととなった。

昭和五十六年は、市が港湾管理者となつて三十周年に当たるところから、記念式典を挙行し、その上写真コンクール、シンボルマークの制定、大棧橋のホール、大棧橋入口の整備を行い、さらに、港内巡視のための高速港務艇「おおとり」（五二・六二トン、定員四〇人）を新造した。

五十七年四月、山下・本牧の両ふ頭を直結する湾岸線の一部が開通。コンテナ街道の混雑解消への途がひらけた。

●国際セミナー——この年十月に入って第一回の姉妹港のセミナーが、アメリカのオークランド市で開催された。横浜港とオークランド港の共催で、アメリカ通商代表の基調講演、パネルディスカッション形式などでセミナーが行われ、参加は両港のおおの姉

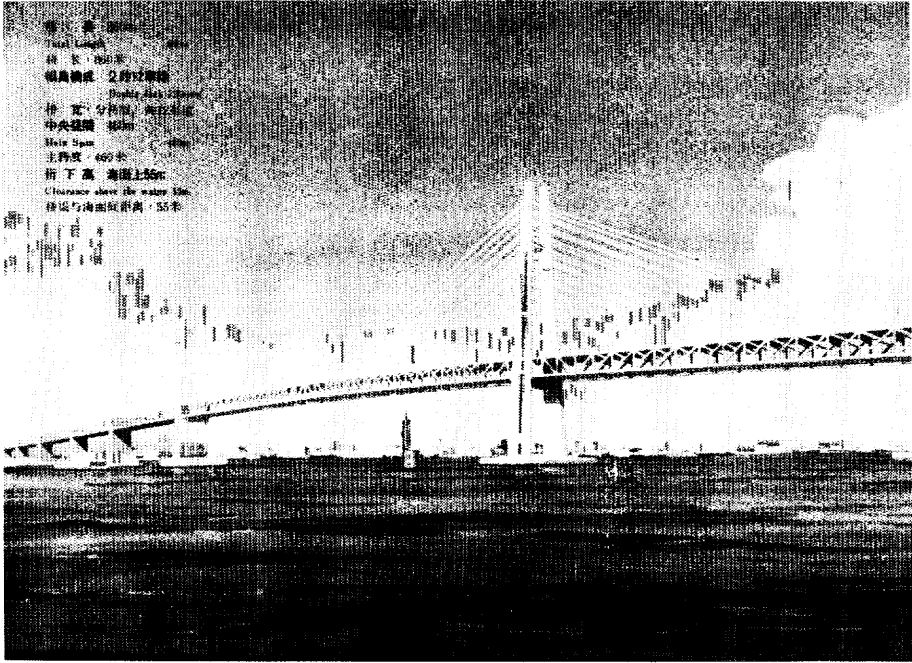
妹港であるオークランド港（ニュージーランド）、基隆港、マニラ港、メルボルン港、バンクーバー港の代表が集まった。席上「このセミナーを契機として、太平洋をとりまく各港相互の交流をさらに発展させるとともに、新たな二一世紀に向けて、貿易と経済の発展、国際協力の確立を進めることを宣言する」と各港代表の共同宣言が行われた。

●帆船——この五十七年十月から十一月にかけて運輸省航海訓練所の練習船が次々と入港した。日本丸、大成丸、銀河丸、海王丸、青雲丸、進徳丸、北斗丸の七隻で練習船のオンパレードとなった。日本丸ほかの一般公開の二日間には二万二、〇〇〇人の市民が見学、特にセイルドリル（操帆訓練）に市民の歓声と拍手がわいた。

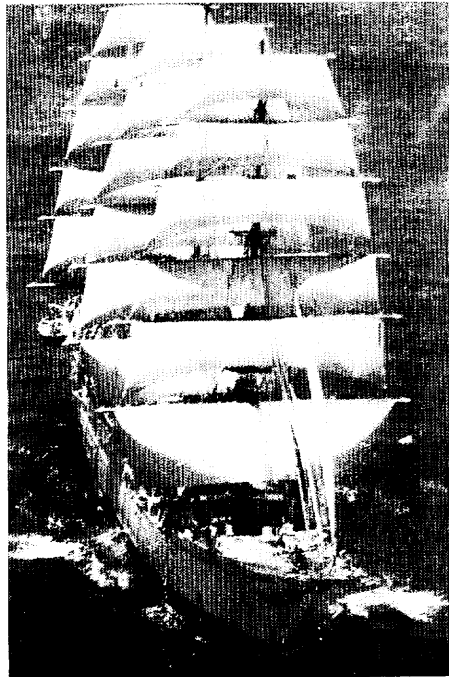
このようななかで、帆船日本丸（二、二七九トン）の横浜誘致運動にますます拍車がかげられることになった。五十八年一月、細郷市長、誘致保存促進会の上野会長（横浜商工会議所会頭）らは、市民八二万の署名をもとに、首相あてに日本丸の横浜誘致の陳情を行った。

●つづく整備——市と市民が横浜港整備の積極的姿勢を示すなかで五十八年八月にはベイブリッジの橋脚工事が開始された。さらに九月には本牧ふ頭D突堤の四号バースをコンテナバースに改造する工事が開始された。水深一三メートルの二つの岸壁、その背後の廃棄物処理用の一〇万五、〇〇〇平方メートルの造成などの計画によるものであった。





ベイブリッジ完成予想図



日本丸

●花火——一方、市や市民が四十七年十二月以来展開してきた日本丸横浜誘致運動がみのり、五十八年八月三十一日、横浜が保存地として決定された。市では十一月三日から、「みなとみらい21」事業着工を記念して、四月に移転が終った旧横浜ドック（三菱重工横浜造船所）跡地において、みなとみらいフェスティバルを盛大に行った。また期間中来港した日本丸、海王丸、ポーランドのダルモージェイの各帆船を歓迎して、花火大会が行われた。それは横浜港の未来の発展を願うようでもあって、

「一発の花火が夜空に明るく花開きました」（市港務局「Yokohama Port News No. 50」）と市発行のリーフレットにはそう書かれた。

●接収された港——以上、変遷の概要を述べたが、もとよりこれ

らのことは、すべて当時の人々の努力の結晶によるものであった。この章ではそれらの人々の談話や手記によって裏付けをすべきであったが、頁数によって割愛せざるを得なかった。ただし一つだけ、接取中の苦渋について関係者の談話を次に載せる。

「終戦後、港は米軍の管理下になってしまいました。」

第一船には日の丸の旗があげられませんでした。船は船名ではなくナンバーで呼ばれました。船自体はもともとコールサインとイロウを持っていて氷川丸ならH〇二二と言うんです。あの頃は、その他に米軍によって船に登録番号みたいなものがつけられていました。旭丸ならAという具合に船名の頭文字のアルファベットのをつけていました。たとえば呉から出ていた連絡船のとうや丸はTの二七七番でした。船に関しても他と同様に、あらゆる指令が進駐軍から出て、その指図で日本船が動いていました」

「当時は米軍と云えば泣く子もだまるような威厳がありました。横浜には第二港湾司令部と云うのがありまして、私は当時港長事務所におりました。海上保安庁が出来たのが昭和二十三年ですがところが実際は何も出来ないんです。何かちよつとの事をやるにも米軍にお伺いを立てなければ出来ません。そう云う状況です。日本船は大棧橋なんかに全然付けられないんです。横浜港につける場合は良くってブイ、それから三区なんかのアンカーと言う具合でした、後は川崎です」

「船舶運営会ですね。あそこで日本船の運航スケジュールなどの

運営を全部扱っていたんですが、そのスケジュールも全部米軍が吸い上げ練りなおしていたんですからねえ。あの当時、外航は行かれませんでしたから、内航だけです」

「航路は米軍が決めたのではなく、日本で独自にありましたが、何にしろ当時はいろいろ制限がありまして、トン数は一、〇〇〇トン以上は駄目とか、速力は一二ノット以上はいかんとか。本当に一事が万事、米軍の指示で動いていました」

「私は前からいわゆる渉外的な仕事をしていた関係から、二十四年から二十九年までパイロット（水先案内人）の会長をやっていました。けれども、私は米軍のリモコンにならざるを得ないので、毎日パイロットオフィスとセコンドメイジャポートとの往復ですよ。」

いろんなオーダー、アドバイス、パイロットのコントロールに関するすべての指令がメイジャポートからでしたから。

今の四号岸壁、あそこにセコンドメイジャポートがありました、そこにいちいち伺いをたてて、こうしろ、ああしろ、こうしてはいかんとかの指示を受けるのです」

「その頃は氷川丸以外の日本の船と云う船は、海底に沈んでしまつて、残っているのは八八と称する八〇〇トンの船だけでした。日本の船らしい船と云うのは、ほとんど動いていませんでした。

進駐軍が接収してから港に入ってくるのは、ほとんどトランスポータとか、トロップシップとかの米軍の船ばかりでした。従つ

て我々パイロットは進駐軍の船ばかりの仕事させられていました。航空母艦とか、軍艦がどんどん入ってきました。リベンデンと称しまして毎日入ってきました。

米軍の上陸岸壁が七号棧橋、センターピア、それから瑞穂岸壁、今ノースピアと言われていますが、そのA、B岸壁に一万五、〇〇〇トンの客船が改造された輸送船やら何やらが着くんです。それを四〇名位ずらりと並んだ築隊がむかえるんです。歓迎のパーティーもその度にやりました。それがもう、毎日の様で、うるさい位でしたから、これには皆さん往生しました。今は飛行機でどんどんきますが、あの頃は全部の輸送が船でしたからねえ」

「入港して来る船は援隊輸送船と言いついて、氷川丸と同じに大きな特殊客船を軍隊専門に使っています、それで家族とかを輸送し、アメリカと日本の間を往復していたんです。その船はあらゆるものの最優先ですから、他の船は全部ストップさせてでも出入りさせるんです。当時谷崎キャプテンや関係の方々は苦勞していらつしやいました。何かちよつとでもあると、米軍は『ステートメント』と言って、一週間停止とか、もうすぐにやるんです。その間に入って、まあまあとか云ってですね、フェンダーのつものになつてやつてきました。

でもそれができたと云うのは、もと外国航路の大先輩奥野さんなど、当時のそうそうたる船長あがりの人達が、米兵達が何か言つても、何云つてんだ、ここは日本だと云う氣持で頑張つていて

くれたからなのです」(以上、水先案内人座談会)

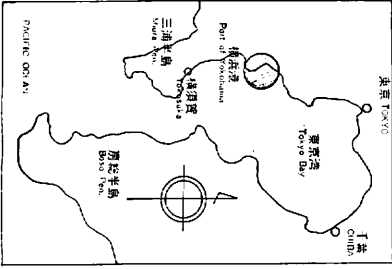
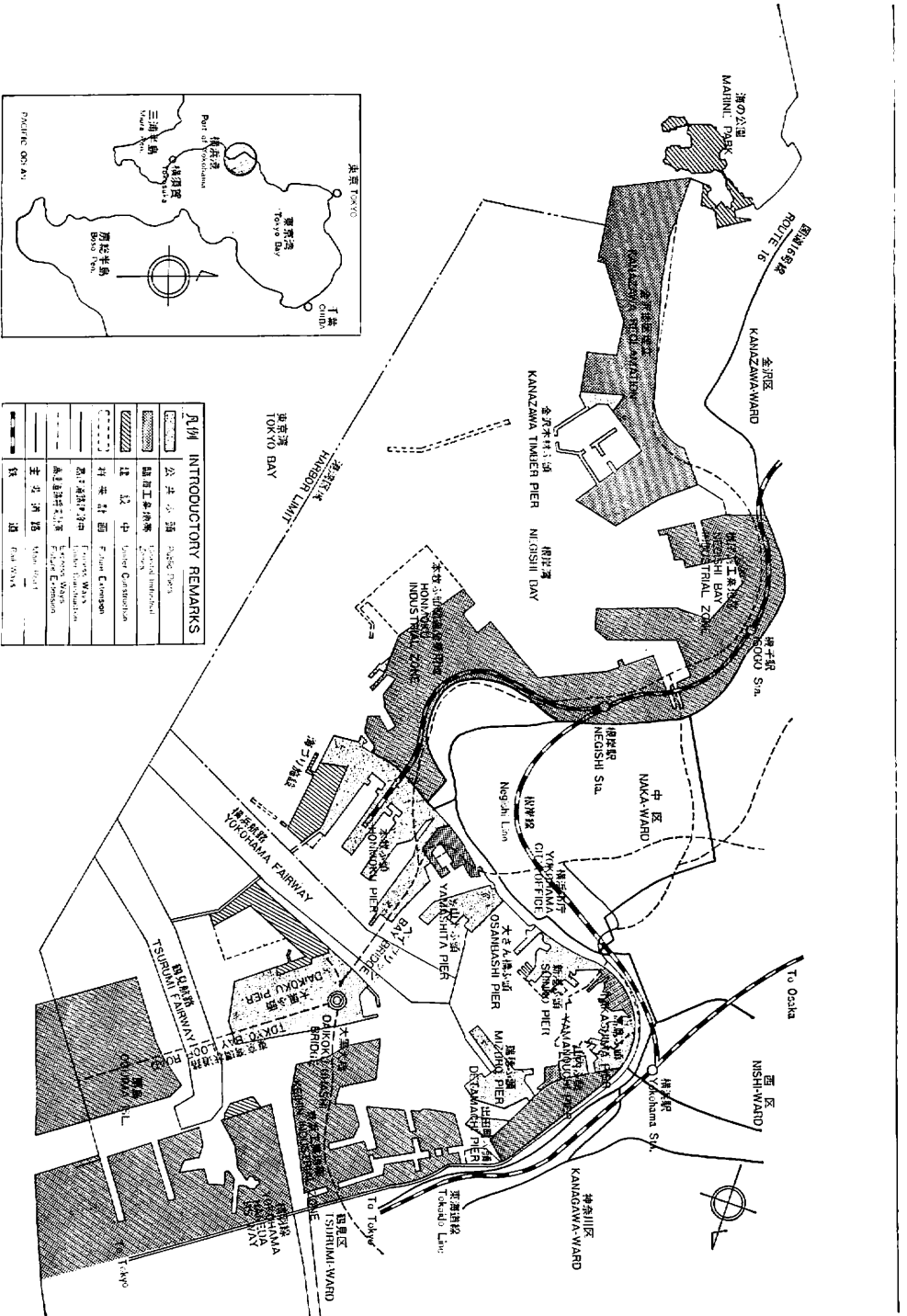
## 第二節●港の施設

●位置——横浜港は東京湾の西北側にあつて、北緯三五度二分、東経一三九度四〇分の位置にある。南側に横須賀港、北は川崎港に接し、東京を約二九キロメートルへだてて京浜重工業地帯の一角に位置し、すぐれた物流拠点としての自然、地理的条件をもっている。

横浜港は、アメリカと海上の最短距離にある経済的な優位性をもち、開港以来、日本の代表港として国際航路の寄港地としても最適の立地条件を備えてきた。その上、高度成長期を経て、本来の商港に加えて工業港的色彩もますます濃くしている。

●港湾区域——横浜港の港湾区域は、港湾法によって次のように決められている。鶴見区安善町と川崎市大川町との境界の蓮河の河口中央、沖合三、四六〇メートルの地点と、金沢区の小柴崎から沖合三、〇〇〇メートルの地点とを結んだ海面(富岡漁港区域を除く)総水面積六、七九六・九ヘクタールである。

●自然条件——横浜港の自然条件は、近代的港湾成立の要件を満している。港の南部にあたる根岸台、山手の台地の延長が新山下地先の海底に及び、さらに中間の新港町付近にも、海面下一〇メートルに第三紀層が張り出している。これらの堅固な地盤は、棧



**A/11 INTRODUCTORY REMARKS**

	公共道路 Public Road
	工業地帯 Industrial Zone
	港域の境界 Harbor Limit
	運河 Canal
	鉄道 Railway
	埠頭 Pier
	工業地帯 Industrial Zone
	港域の境界 Harbor Limit
	運河 Canal
	鉄道 Railway
	埠頭 Pier
	工業地帯 Industrial Zone
	港域の境界 Harbor Limit
	運河 Canal
	鉄道 Railway
	埠頭 Pier

横滨港概要図

橋や岸壁などの築造に有利な条件を具えていた。

海底は深く浸蝕した谷のある第三紀層で、その表面は沖積層に覆われているため、海岸近くまで一〇メートルの水深線が迫っていて、平均底質は砂七〇・三パーセント、砂石および貝がら一一・四パーセント、泥一八・三パーセントで、粘着力が強く錨掛に良好であるとされている。

現在、横浜港における波浪を、風速と対岸距離で算定すると、毎秒五メートル以上の風では、波高三〇～五〇センチメートルのものが最も多く、五〇センチメートル以上のものは年間三〇数回で、波高一・八メートル以上のものはほとんど見られない。ただしキティ台風のときには三・一五メートルをこえた。

昭和四十六年から五十四年までの九年間の平均風向、風速（一日八回観測）では、方位別風向は「北」が最も多く、次いで「北北西風」であり、風速一〇メートル以上の方向別風向は「南西」が多い。

海面は静かで外洋からのうねりは、三浦・房総の二つの半島によって、ほぼ完璧に遮蔽されていて、太平洋のうねりが一〇メートルある時でも、港内での波高はわずか一〇センチメートル程度である。

潮位は平均潮位で十一・一四二メートル、潮流は一般に微弱で、外防波堤内では上層の流速は約〇・五ノット以下である。

北方に開けた湾形をもつ横浜港は、近代港湾の利点が多い自然

条件を具えている。

港の自然についてパイロット（水先案内人）はいう。

「横浜港は昔から自然の地形を利用しておりますから、天然の良港といえますね。例えば北風が強かったり、南の風が強かったりした場合でも、横浜では、平気で出・入港できるのです。

ところが新しい港はオープンロードといまして、遮蔽物が無い所に造つてますので、風とか潮とかが強いと、横浜で出入港できても、新しい港ではできないことが、もう何回もあります。新しい港は、施設そのものは良いんですが、地形を利用出来ないで運航しにくいですね。

ただし横浜では南西の風が一番こわいんです。春一番です。それがまた突風だから困るんですよ。春一番と言うのは、台湾坊主が日本海を急激にかけ抜けるもんですから、アツという間におきるんです、大きな船ほど風圧面積が大きいですから悪いんです。大きなタンカーなんかそうですよ。

とにかく、横浜の港、これは、横浜の財産です」（水先案内人座談会）

●海そのものが施設——港湾施設は海そのものが施設である。そして航行の安全のための防波堤・燈台など、入港した船のけい留、貨物の荷さばきと保管、港と内陸を結ぶ鉄道、道路など、他に港に働く人々や船の乗組員厚生施設などを含めて、その範囲は広く、しかも大型の施設ばかりである。港湾施設はおおよそ一三の

施設に区分される(表1)。以下、簡単に各施設にふれておきたい。

●1 水域施設

水域施設には航路や泊地がある。航路は船が安全に航行できるように区画された水面のことで、横浜航路と鶴見航路がある。ともに水深は一メートル、六万七、〇〇〇トン級の大きな客船も出入することができる。海も港湾の施設というのはこのことである。

泊地は、港に入ってきた船が碇泊する海面で、けい船浮標(ブイ)によって三万トン級までの船がけい留される。また解のようはらひな小型船のための船だまりもある。例えば弁天橋下から大江橋の大岡川、大棧橋の一角などである。

●2 外かく施設

航路や泊地を風や波からまもる防波堤、川からの流れくる砂を防ぐための防砂堤、陸地を守る防潮堤、護岸、堤防などがある。港の入口の防波堤の北水堤をはじめ、大棧橋・本牧ふ頭などにそれぞれ設けられている。全延長八、二六九メートル。(表2)

●3 航行補助施設

航路の安全をはかるための灯台、その他の航路標識、信号などで、現在灯台一〇、導灯一、灯柱二、ライト・ブイ一七、浮標八がある。

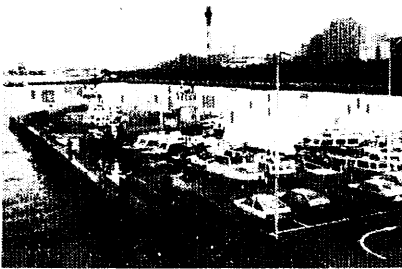
又、VHF(超短波)による船との通信施設も航行補助施設の

一つである。

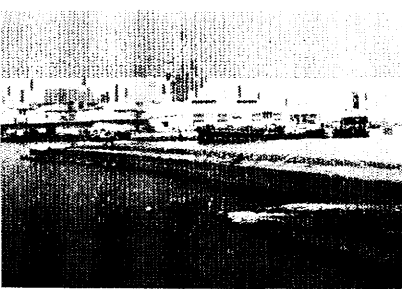
洋式灯台の最初は明治二年点灯された観音崎灯台だが、同年十一月本牧中の瀬の外に本牧灯船が落成設置されている。木造二橋船で、水面に紅色灯を点灯した。しかし十六年五月英船に衝突され沈没、仮灯船を設けたが明治四十一年には撤去されているというように、早くからの港湾施設の一例を見ることができる。

●4 けい留施設

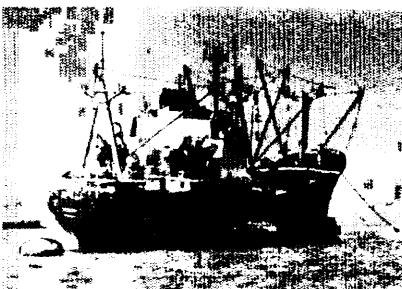
けい留施設というのは、港に入ってきた船を、風や潮の流れにも動かないようにする施設だが、本来の目的は、海上貨物を陸上に揚げ、或いは陸上のものを船に積むことであって、港のメインの施設ともいえる。岸壁やけい船浮標がこれにあたる。広く岸壁と呼ばれているものにも構造上、さん橋といわゆる岸壁とに区分



波除堤と船だまり(大さん橋ふ頭)



象の鼻波除堤



けい船浮標(ブイ)——船の左右に見える



代表的な航路標識の灯台（本牧防波堤）

できる。

さん橋は床面を脚柱で支持している構造で、岸から直角または斜めに細長く突出した形をしている。横浜港では、大さん橋ふ頭、高島ふ頭がある。

### (1) 岸壁

岸壁は、港の水際線で船舶を岸に接岸させ、けい留する役割を持つもので、船の大きさに合わせて築造されている。この岸壁施設には公共ふ頭と共に、山下や、臨海工業地帯などの民間専用の岸壁とがある。（一部横浜海上保安部の専用がある）

公共ふ頭は本牧ふ頭など一〇カ所で、延長一万八、八六三メートル、けい留能力は一二八万五、〇〇〇トンである。

民間専用の岸壁は、中区のほか鶴見、神奈川、磯子、金沢の各区の海岸線に築造されている。全市一四九バスうち中区は二一バスである。（表3）

また公共ふ頭の本牧や大黒ふ頭には専門のコンテナバースがある。

### (2) けい留施設（ブイ）

けい留施設にはふ頭のほかに、大量の貨物をさばく必要から岸壁代りに使って海上で貨物の処理ができるけい留浮標がある。

円筒や円錐形中空となっていて、鎖で海底に固定されている。

現在横浜港には三四基があり、その配置、けい留能力は、別表のように、一〇〇〇〜三万トン級の船をつなぐことができる。

ブイの最大のもは直径四・二メートル、浮いている部分（浮体）だけで約八トン。ブイを利用するのは、普通の岸壁荷役には適さない穀物類のバラ物又は危険物に利用されている。（表4）

### (3) 物揚場

けい留施設のひとつとして、はしけのような小型船が接岸荷役する物揚場がある。

市営の物揚場は四二カ所あり、延長八、四九六メートルあるが、これもまた重要な施設である。

### ●5 荷さばき施設

貨物の積みおろしのために用いられる施設で、上屋、荷さばき地、荷役機械がある。

(1) 上屋

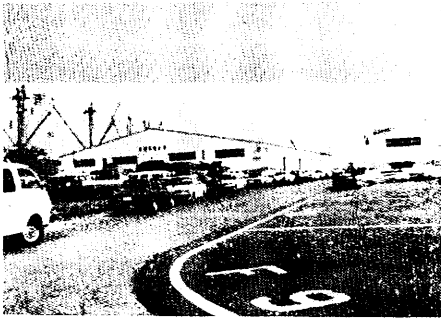
上屋は貨物を一時的においておく建物で、貨物の分類仕分などの荷さばきをする、いわば仲継の荷役をする所である。市営のものは五八棟、有効面積一八万四、八七一平方メートルである。(表5)

(2) 荷さばき地

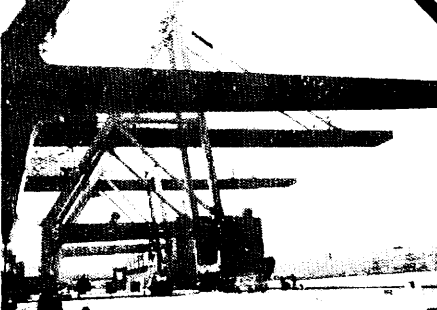
荷さばき地は貨物の分類、計量などを行う場所、各ふ頭にあり、別表に示すように一〇一箇所、総面積は七二万〇、九六九平方メートルである。(表6)

(3) 荷役機械

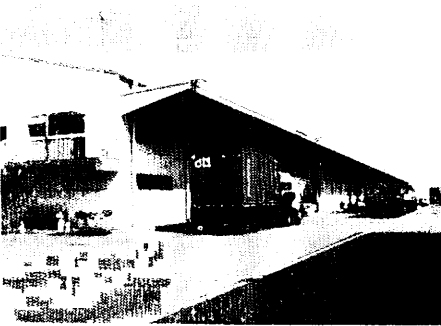
岸壁やさん橋の貨物の積み降しを能率的にするために、いろいろ



荷さばき施設 (山下ふ頭にて)



ガントリークレーン——人や自動車と比べると大きさが判る



上屋 (山下ふ頭にて)



倉庫 (新港ふ頭・新港橋わき)

るな機械が設備されている。一時間一万九、二六五トンを処理する大型荷役機械をはじめ移動式クレーン、固定式・軌道走行式クレーンなどで大小二、一一九基のほか浮起重機(フロートینگクレーン)一二台、横浜市所有の重量物用橋型起重機(ガントリークレーン)など多くの機械類が備えつけられている。(表7) なかでもガントリークレーンはコンテナの積み降しに使用されている。本牧ふ頭D突堤に四十三年三月、一号機が四億一、四〇〇万円で建設設置されて以来、現在(五十八年度)四基がある、吊上荷重三〇・五トン、コンテナの積み降しの時間は平均二・五分、横行の速度は一分間に一六〇メートル、数多いコンテナクレーンのなかでも、国内随一の高速性を誇っている。



貯木場 (昭和40年代) 〆貞道正一氏提供



## ●6 保管施設

港に出入する貨物を船に積み込む前、或いは陸に揚げたあとと保管する施設のこと、倉庫、野積場、貯木場などがある。

(1) 倉庫は港の周辺に集中、公営と民営とあるが、高島ふ頭の国立第四号倉庫（一、二九四平方メートル）のほか多数の民営倉庫（面積合計九六万八、九〇〇平方メートル）がある。

(2) 野積場（ふ頭用地）は屋根のない置場といったものである。

(3) 貯木場は輸入された原木等を保管する施設で、水深の浅い堀の構造となっている。新山下二丁目にあつて、水門の内側九万八、二六三平方メートルの保管堀、水門の外側には六万三、二三一平方メートルの筏溜がある。

ほかに金沢区幸浦の金沢木材ふ頭には貯木水面三〇万五、〇三六平方メートル、整理水面一、六万三、七二六平方メートルがある。

## ●7 旅客施設

旅客施設は大さん橋ふ頭に「国際船客ターミナルビル」があつて、旅客の各種手続を行っている。ここには観光客の便宜を図るための銀行、案内所、売店などがある。

ほかに自走式渡船橋（ギヤングウエー）がある。三十九年九月東京オリンピック開催のとき、大さん橋改修に際して三基建造された。客船とターミナルビル二階デッキに直接つなぎ合せるもので、架橋の長さ一一・六〇一八・六メートルまで、舷門の高さは

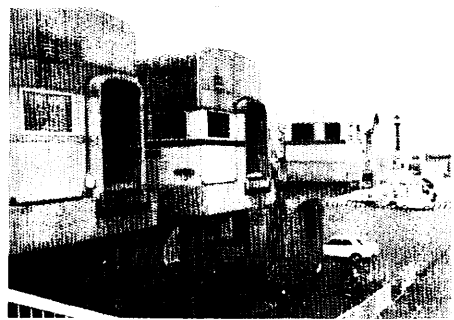
一ノ七メートルまでにとりつけ可能で、本体はアルミ製、重量一  
二トンである。

## ●8 船舶役務用施設

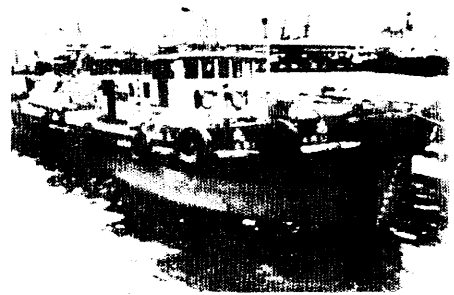
船で使う燃料や水を補給する施設のこと、給水栓は本牧ふ頭の二八七基を最高にして、各ふ頭に合計五五〇基がある。給水能力は一時間平均約三〇ノ八〇立方メートル、自動給水機は四基、二八〇立方メートルを積む自航給水船一隻がある。（表8）

## ●9 臨港交通施設

港は陸と海との接点なので、港の施設をととのえるとともに、貨物輸送のための鉄道、道路、橋、運河などを整備して、十分な機能が發揮できるように交通施設が整備されている。



ギヤングウエー（大さん橋ふ頭にて）



給水船（あびこ丸）

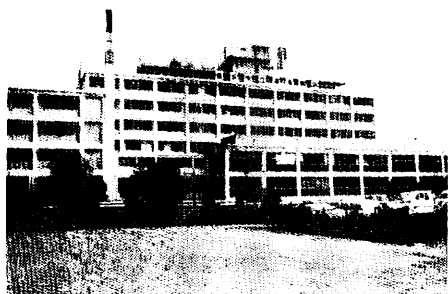
このうち道路は、ふ頭のなかの道路も当然に含まれている。

●10 港湾厚生施設

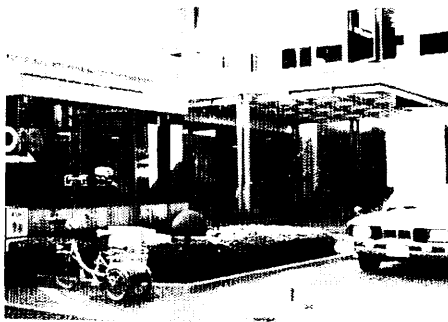
港には一万四、〇〇〇人の船の乗組員や港で働く人のために、会館、休憩所、宿泊所、住宅、病院がある。(表9)

これらの施設は船員関係(一五施設面積約四万八、四三七平方メートル)とに分れ、市・県・雇用促進事業団、厚生協会が分担所  
有している。なかでも山下町の山下ふ頭港湾厚生センターは三、二七四平方メートル、海岸通の横浜市港湾労働会館は一、八四〇平方メートルで、このなかでも大規模なものである。

●11 廃棄物処理施設



市立港湾病院



市立港湾労働会館

船から出る不要の油(廃油)を海に投棄することは海を汚濁させることから船舶廃油処理施設がある。この施設は、廃油を船から受けとり、油と海水を分離して、海水だけを海へもどす、という機能を持っている。鶴見区大黒町に所在、四バス、延長三三メートル、けい船能力は一、〇〇〇トン、三、〇〇〇トンである。廃油処理量は一時間に三〇〇トンである。

●海洋廃棄物焼却場

港内や、海に浮んでいるゴミを集めて焼却する施設で、すでに述べたように金沢区幸浦一丁目にあつて、焼却炉二基を備え一日四五トンを焼却している。

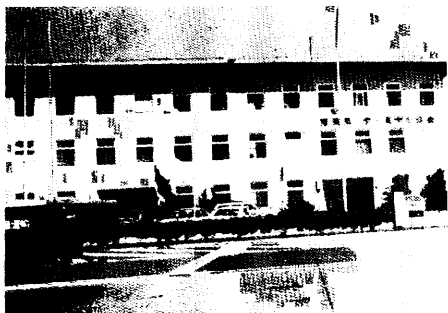
ほかに沈船処理焼却場があつたが、現在廃止されている。

沈船処理についてはすでに第六章元町・石川地区でもふれたが、この焼却場は沈廃船を水際に運び、七〇トンの吊クレーンによつて海上から台車にのせて、長さ二八メートル、幅九メートル、高さ四・五メートルの焼却炉を備えたもので、一五〇トンのほしけならば六時間で灰にする能力があつた。昭和四十四年六月鶴見区扇島の東南端、約四、四四〇メートルの敷地に建設されたものであつた。

●それぞれのふ頭——各ふ頭の特徴は次のようになっている。

ア 本牧ふ頭

横浜港の最新で最大なふ頭で新山下及び小港町の地先にあつて、昭和三十八年着工、四十五年に完成した。主に北アメ



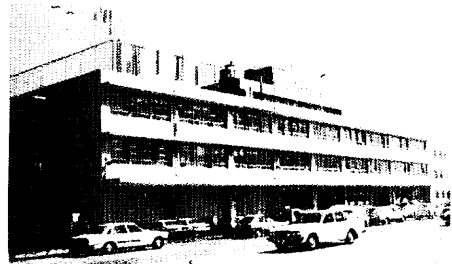
本牧ふ頭管理事務所とタメナール協会

リカ航路の船が着く。

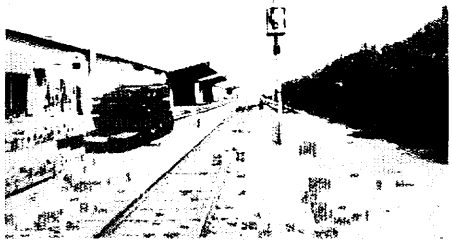
A・B・C・Dの四つの突堤から成る。ふ頭面積一八五・五ヘクタール。それぞれにバス・上屋・物揚場などがあるほか、港湾施設や各機関がある。

A突堤はその大部分を横浜港埠頭公社が所有管理する専用貸しのコンテナふ頭で、南側は貯木場に隣接し、水道局の船舶給水営業所などもある。ここは南北に、湾岸道路の建設予定地となっている。B突堤は本牧橋によってA突堤につらなっているが、その基部には横浜船員教育センター、横浜船員センター、水上警察派出所、税関のチェックポイントである監所があり、このふ頭のほぼ中央部にあつてゐる地点に、市本牧ふ頭管理事務所、横浜税関本牧出張所それに京浜地区運輸事業、横浜港運事業、京浜国際貨物輸送の各協同組合がある。この地域の南側は港湾労働者の住宅、マリンハイツの地域に接続している。東側隣はC突堤で、ここに臨海鉄道本牧埠頭駅がある。二本の引込線があり、軌道は突堤の中央部にまで入っている。

こと荷さばき地(一〇号)をはさんでD突堤がある。D突堤は重量物のふ頭である。本牧福祉センターがあつて、南側は港湾労働者本牧共同住宅に隣接する。D突堤は本牧埠頭の最大な部分で、北側に五〇五メートルの本牧防波堤が突出している。ここはコンテナ船の専用岸壁で、四基のガントリ



横浜税関本牧出張所



神奈川県臨海鉄道本牧埠頭駅

ークレーンとコンテナ上屋をはじめとするコンテナ荷役のための施設が整備されている。海上保安部の本牧レーダー局、監所、港湾カレッジ、単身者住宅がある。

これに隣接して本牧建材ふ頭、新建材バス、港湾施設ではないが海づり施設がある。

このD突堤の東側では、本牧ふ頭建設事業が昭和五十年から計画されている。これは外国貿易の定期貨物のコンテナ化やふ頭用地の不足をおぎなうため、コンテナバス、コンテナヤードやセメントバスなどを整備するとともに、市民に親しまれる公園・緑地を建設しようとするもので、ふ頭用地二六・七ヘクタール、港湾関連用地一九・〇ヘクタール、公



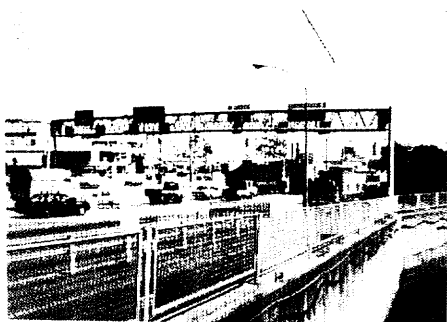
左はA突堤、右はB突堤

園・緑地二〇・九ヘクタール、それに道路部分四・二ヘクタールを埋立によって造成しようとするものである。

### イ 山下ふ頭

山下公園の東隅から海に突出たふ頭で、氷川丸の右舷からよく見える。昭和二十八年着工、三十八年に完成した。完成当時は東洋一の規模をほこる近代的ふ頭であったが現在は、本牧ふ頭がこれにとって代っている。市営の上屋が各ベース毎に設置されている。各社の倉庫が多い。ふ頭面積四六・九ヘクタール、市山下ふ頭事務所、臨海鉄道山下埠頭駅、厚生センター、受電所などがある。

### ウ 大さん橋ふ頭



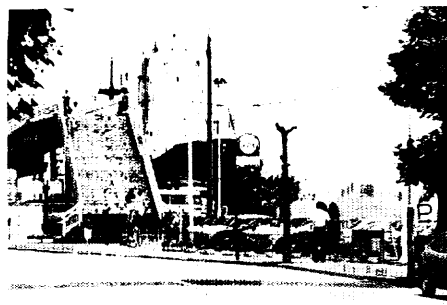
山下ふ頭入口



山下ふ頭



大さん橋入口



屈さがりの大さん橋

横浜港のなかの玄関的な存在で、開港広場の先に海に向って一直線につき出た突堤と新港ふ頭を結ぶふ頭から成る。明治二十二年から二十七年にかけて建設された最古のふ頭で古くは東西波止場、又は西波止場、メリケン波止場、戦後、接収中はサウス・ピアーと呼ばれてきたが、現在、大棧橋と呼ばれるのが普通である。面積はふ頭のなかでも小さく七ヘクタール。

ここは世界の客船といわれるクイーン・エリザベスⅡ世号も接岸する。

周辺には横浜税関、横浜第二港湾合同庁舎、水上警察署、税関監所、旅具検査場のほかパイロットビル、大さん橋総合

ビル、そのわきには横浜港通船発着所や舟だまりがある。向い側には税関本関船員詰所、横浜市大さん橋ふ頭事務所、上屋には国際船客ターミナルがあり、西波止場護岸の先端に西波止場通船待合所がある。

### 工 新港ふ頭

万国橋によって海岸通、新港橋によって大さん橋ふ頭にそれぞれ接続している。この埠頭には新港町の町名がつけられている。ただし地番はなく、いずれの施設所在地も「無番地」である。北東に二本、北西に一本の突堤で構成されている。明治三十三年に着工、大正五年に完成したが、震災による復旧工事や拡張工事を重ねて、現在に到っている。面積二六・〇九ヘクタ



今に名が残る西波止場



大さん橋入口から左手には戦前の港のおもかげを残す建物がいまだに健在である

### ール

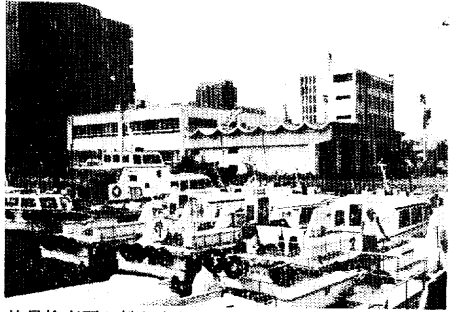
ここにも市営上屋のほか各社の倉庫が多い。ふ頭内には横浜第一港湾合同庁舎（関東海運局）横浜税関輸出入貨物検査所兼庁舎、旅具検査場、横浜市新港ふ頭事務所、新港ふ頭万国橋共同事務所、福祉センターなどがあり、国鉄の貨物線（高島支線）が引かれている。

ふ頭内の煉瓦一・二号上屋は三層式（三階）明治四十四年の建設のもので、日本瓦葺き赤レンガ造で、かつて、貨物輸送の主力、馬力車の積み降しの利便を図った一階低床の石のエプロンなど、明治のおもかげをよく残している。

この新港ふ頭も将来は横浜市の都心臨海部総合整備計画（み

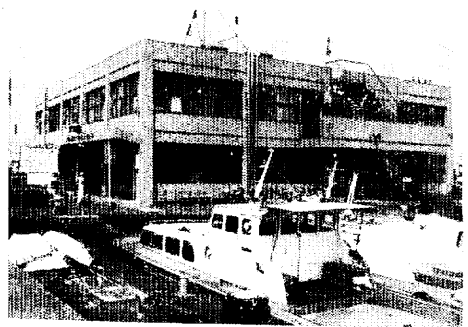


第2港湾合同庁舎と税関監所、水上警察署（左）



旅具検査所と船だまり

### 船員待合所（パイロットビル）

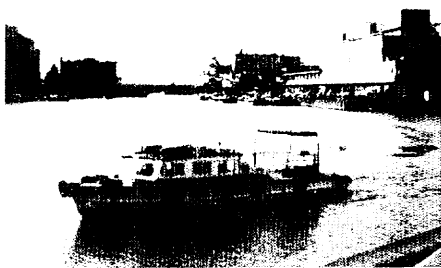


などみらい21計画)によって、新しい都心機能の集積と一体化させ、市民的港湾機能を整備し、港湾の中枢管理機能を集積・強化する一環の土地になることになる。

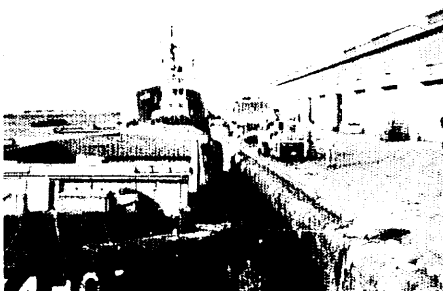
オ 高島ふ頭(西区)

三本のさん橋から成るふ頭で、一、二号さん橋は大正十年から昭和八年にかけて建設され、三号さん橋は昭和二十九年に完成した。ふ頭面積七・九ヘクタール、運輸省第二港湾建設局、横浜税関高島出張所、市の高島ふ頭事務所などがある。主に東南アジア航路の船舶が発着。また大島ゆきの客船も発着する。

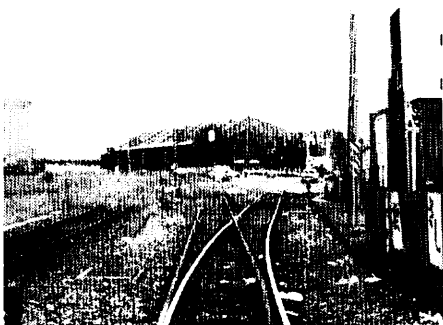
カ 山内ふ頭(神奈川区)



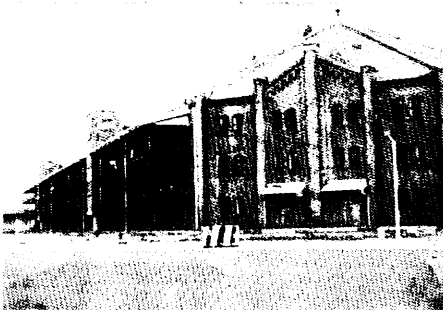
新港ふ頭遠望(右手)——中央の橋は万国橋



新港ふ頭岸壁, 右は上屋



新港ふ頭の引込線——正而は煉瓦倉庫



煉瓦倉庫

キ 出田町ふ頭(神奈川区)

一区画そのものがふ頭で、昭和七年から九年にかけて建設された。ふ頭面積二・六ヘクタール。横浜市中央市場の所在地で、新仲卸棟、青果部卸売場などがある。アジア、中近東方面の航路の船舶等が発着する。

ク 瑞穂ふ頭(神奈川区)

横浜航路の先端に向かって一直線に延びたふ頭で、大正十四

年にも一区画そのものがふ頭で、昭和二十七年から二十八年にかけて二バース、三十二年から三十七年にさらに二バースが建設された。ふ頭面積九・四ヘクタール。市環境事業局、日本電信電話公社がある。バナナ・木材を主に扱っている。

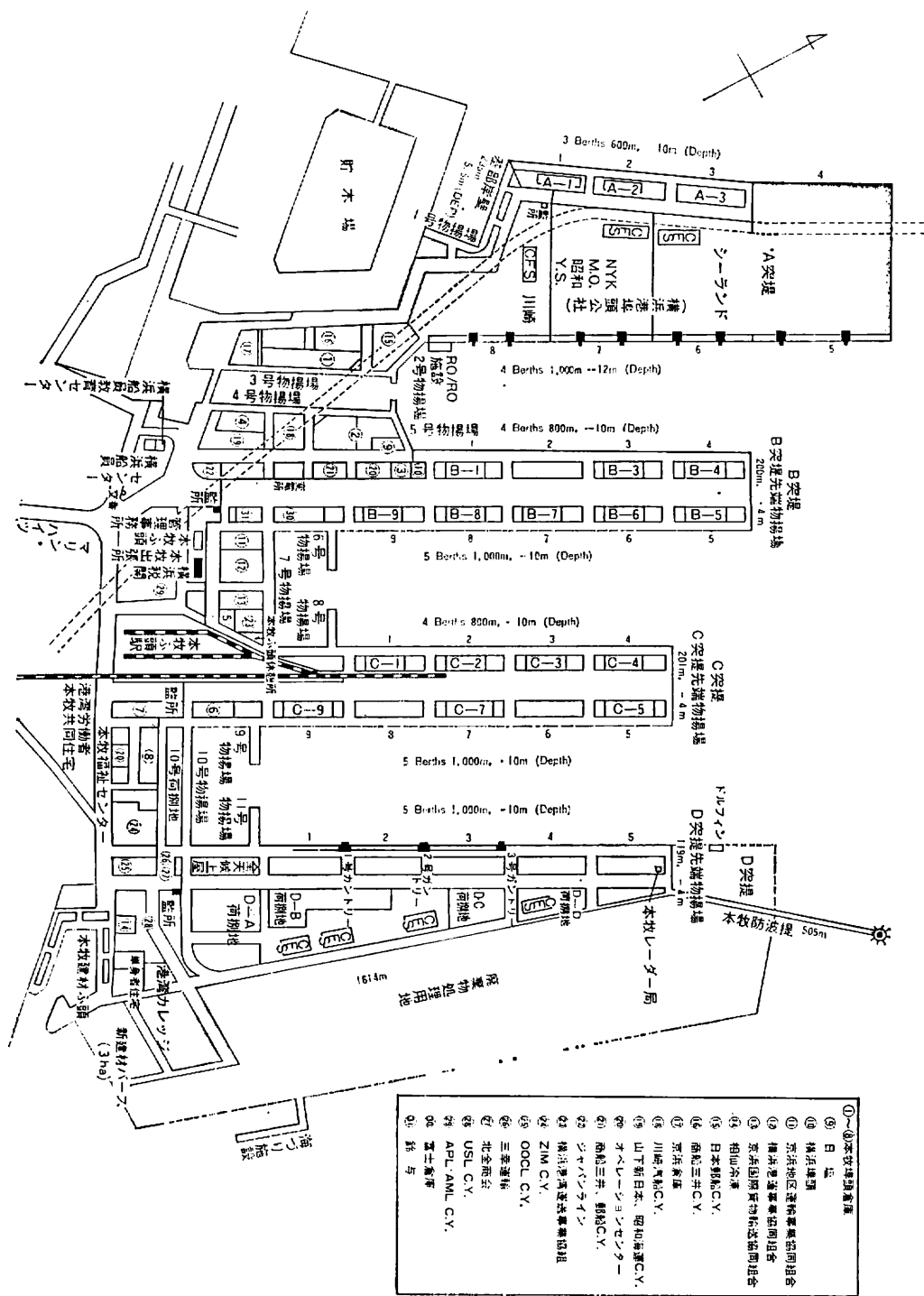
年に着工、日本陸軍に供用されつつ昭和二十年にようやく完成したが、終戦とともに米軍に接収され現在にいたっている。ふ頭面積三一・五ヘクタール。

#### ケ 大黒ふ頭（鶴見区）

台型をしたふ頭で、昭和四十六年に工事を開始、五十八年に完成の予定であり、現在外国貿易の不定期バース、一般定期船バース、コンテナバース（二バース）大型内航バースが使われている。面積一九〇・三ヘクタール、島式のふ頭であるため大黒町とは大黒大橋で結んでいる。このふ頭は取扱貨物

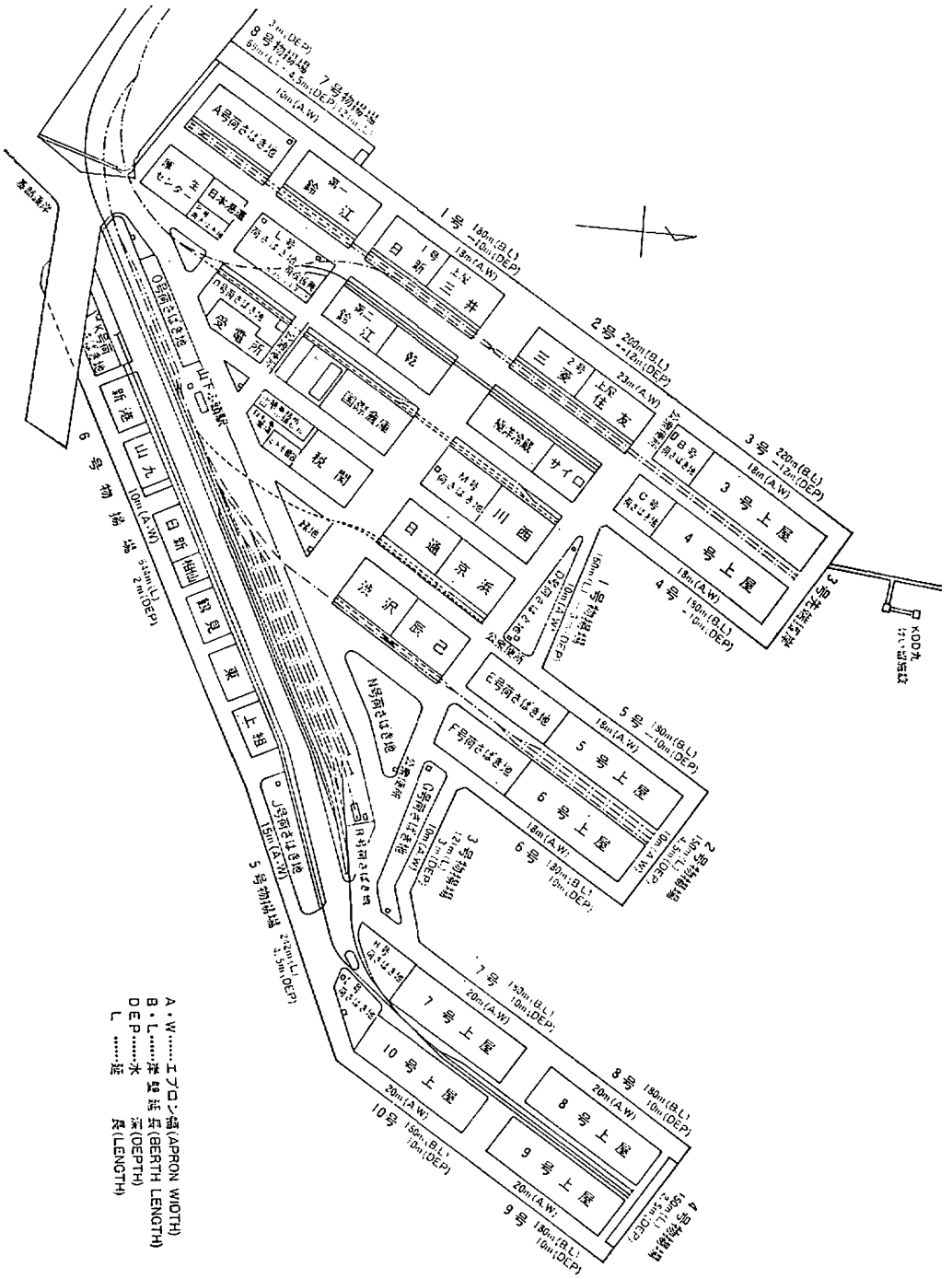
量の増大と、コンテナをはじめとする輸送革新に対処するためのものであつて、現在なお工事中である、また高速大黒線と東京湾環状線とが合流するものこのふ頭の中央部であり、東京湾環状線をさらに延伸するベイブリッジが本牧ふ頭A突堤に向つて着工された。

これらのふ頭は、いま休みなく稼働している。そしてその活動こそ、日本経済を支えている。貿易動向については、専門書に譲るが、横浜税関発行の資料を末尾に載せたので参照いただきたい。

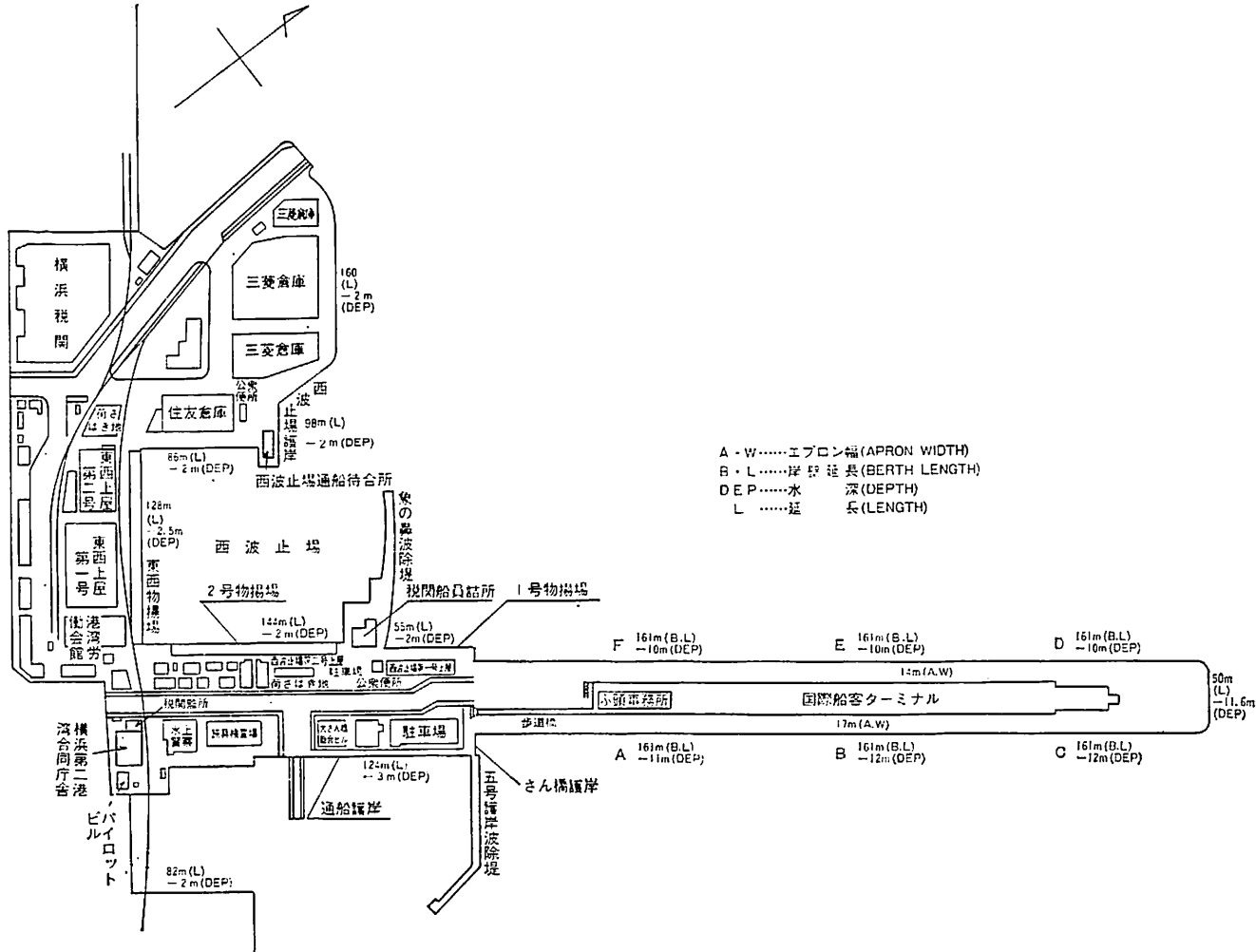


本牧埠頭図

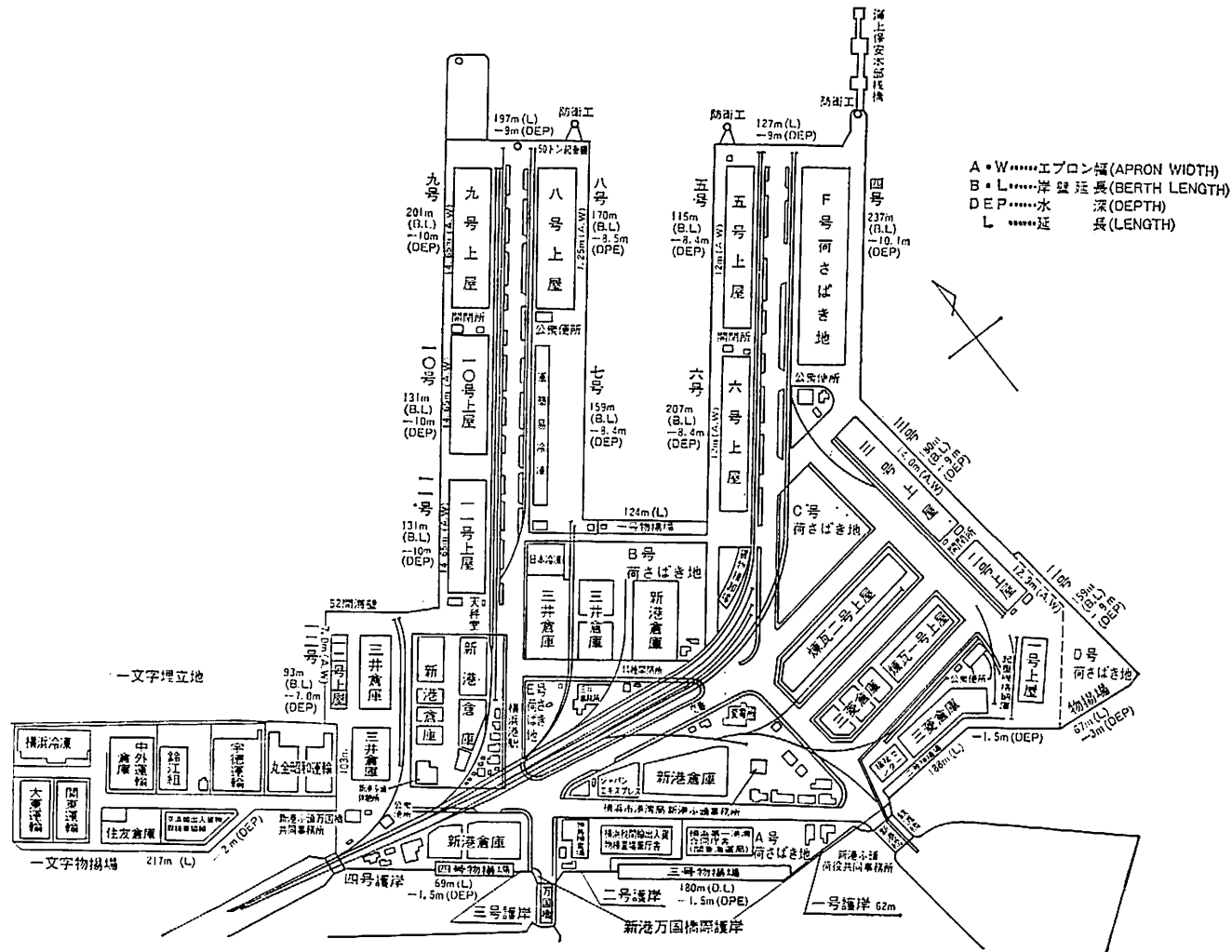




山下ノ頭図



大さん橋ふ頭図



新港碼頭圖

● 地区編 ● 付表一 航運港

### 第三節●海景

◎詩一編——横浜港の入口に、近く壮大なベイブリッジが姿を現すとき、新しい光景が演出され、港はまた一段とその巨大さを増すはずである。

いま私どもは航空写真でつぶさに港を俯瞰するとき、ゴツゴツと突き出た突堤、数多くの上屋、倉庫、物揚場、そして荷さばき地など、そこには汐の香と、人間の労働の汗の臭いとが匂つてくる。

ヨコハマの海と港は、画題や創作に永遠のテーマを投げかけている。ここでは、かつてのヨコハマの海と、ミナトをしのぶものとして詩一編をあげておく。

海 景

柳沢 健

水に浮んだ白いボート。  
日が射した五月の海上。

白いボートのうへの薄桃色のバラソル。  
バラソルのかげの真黒な眼。真赤な唇。

青い水の燦きが、ちら／＼あなたの顔にうつる。  
何といふ美しい色合。眩ゆそうに私を見るその  
瞳。

ね、あの山の上の建物が、仏蘭西コンシユール館。  
びちびちする三色旗——さあ、一つマルセーズを歌  
つて御覧。

いい声。しかし、発音がすこしいけない。——  
おや、大変な海鳥。まるで新しい塩のやうに真白。

五月の海上に、あの真白い海鳥の群を見る快さ。  
あゝ、あの青に映るあの雪白！ あなたの半襟より  
たしかにいゝ模様。

睨んではないない、オールを持つてゐるのは私。  
兎に角この海では、私の方が強いんだから。

棧橋の大きな船は、私の好きなエムル・シア。  
あの形姿、あの色合、あの釣合、まるで壮麗な軍艦  
のやう。

私は、あゝした船を見ると、胸が一杯になる。

おゝ、大城廓！ 海の幻！ 巨きな彫刻！

風が止んだね。すこし温かすぎるね。あなたの小鼻にもうすい汗

オールを握つてゐた私の手にも、それ、

ずる分の汗。

漕がうか。兎も角も海堡まで行つて見よう。

あそこから、横浜を眺めやう。ふたりの横浜を。

なに、あなたが漕ぐ？ 間違っていていけない。

ここは海だ。深い海だ。まあ、あなたの花車な腕を

御覧。

それ、うっかりすると水路だ。汽船の通る路だ。

黄金色が海面に擦ゆいので、私でさへも眼が迷ふ。

いゝ気持。貴婦人のまへだが、私は上衣を脱ぎ

ます。

微笑む太陽、さゞめく微風、それなのに、睨んでゐるあなた。

それ、まあそこを御覧。野毛山の噴水のやうに湧き立つ新緑。

あの続きの高台には、あなたの別荘。そのむかうが私の家。

それから手まへの埠頭の側のは、ユニオン・ジャックの英国領事館。

そのかげが外国郵便課。それから米國領事館の星条

旗に白煉瓦の三井物産。

海堡まではもうすこしだ。手も疲れ口も疲れた。

一寸オールをとめて——さあ、持つて来たメモリ

ンを一つ願ひます、それともなんならあなたの *Business* を……

おつと一揺れ——高い波。

(午後の太陽は海景一面に眩ゆき金粉を散らす)

(詩集『海港』)

## 付録 横浜港の港別貿易動向

昭和五十七年の横浜港の輸出額は、七兆二、四八六億円、前年比二・三%増で前年に引き続き七兆円の大台に乗せ史上最高を記録したものの、伸び率は大幅に鈍化し、三年ぶりに一桁台の伸びとなった。

一方、輸入額は、二兆六、九四七億円、前年比三・八%で前年の不振から増勢に転じ、過去最高となった。

この結果、横浜港の全国に占める割合は、輸出は二一・一%台を占め、前年(二一・二%)を〇・一ポイント下回ったが、昭和四五年以来連続して首位の座を保っている。一方、輸入は八・三%と前年と変わらず、昭和五十五年以来三年連続して千葉港に次いで第二位となっている。

商品別で見ると輸出は、主力商品である自動車、欧米向け自主規制に加え、世界的な景気停滞で台数では二年連続のマイナスとなったが、価額では一桁台の伸びを維持した。また、好調が続けてきたVTRは、年後半、主力のEC向けを中心に伸びは鈍化した。通年では年前半の高い伸びに支えられ数量、価額ともにこれまでの最高となった。このほかでは、事務用機器が好調な伸びをみせ、金属製品、写真用フィルム・プレートは順調な伸びとなり、建設・鉱山用機械、ポンプ・遠心分離機も増加した。半面、科学光学機器が複写機の不振で七年ぶりにマイナスに転じたのははじめ、テレビ受

像機、ラジオ受信機、金属加工機械がいずれも落ち込みをみせ、加熱・冷却用機器、電気回路用機器、船舶も不振となった。

一方、輸入は、首位を占める原・粗油が石油需要の減退等から、数量で一〇年連続して前年を下回ったが、価額では円安から一桁台の伸びとなった。また、石油ガスは、LNG、LPGの増加で堅調な伸びをみせ、魚介類はえびの好調で前年を大きく上回り、電気機器、コーヒー・ココア、乗用車はいずれも順調な伸びとなった。半面、非鉄金属は、アルミニウム・同合金が増加したものの、銅・同合金、すず・同合金の不振が響いて前年に引き続いて減少し、また、石油製品、小麦、天然ゴムも前年を下回り、船舶は激減した。

地域(国)別に見ると輸出は、アメリカをはじめEC、東南アジア、中近東は、いずれも、これまでの最高であった前年の記録を更新した。アメリカ(一兆七、一四〇億円、九・四%増)は自動車、台数減ながら価額で増加し、また、事務用機器が好調な伸びをみせ、東南アジア(一兆七、五五四億円、四・三%増)は一般機械、電気機器が増加し、それぞれ前年に引き続いてプラスとなった。中近東(一兆六一八億円、四・四%増)は自動車、台数増で前年を上回ったが、共産圏(三、六九八億円、一三・八%減)は一般機械、電気機器の不振で二桁台のマイナスとなった。(横浜税関『外国貿易表』)

年 別 貿 易 額 表

区 分 年	横 浜 港				全 国			
	輸 出	前年比	輸 入	前年比	輸 出	前年比	輸 入	前年比
	千円	%	千円	%	千円	%	千円	%
安政6年	579	—	543	—	—	—	—	—
万延1	3,195	551.8	2,997	551.9	—	—	—	—
文久1	2,344	73.4	2,198	73.3	—	—	—	—
2	4,113	175.5	3,858	175.5	—	—	—	—
3	3,704	90.1	3,475	90.1	—	—	—	—
元治1	3,601	97.2	3,378	97.2	—	—	—	—
慶応1	5,319	147.7	4,989	147.7	—	—	—	—
2	6,794	127.7	6,373	127.7	—	—	—	—
3	6,765	99.6	6,345	99.6	—	—	—	—
明治1	13,307	196.7	7,684	121.1	—	—	10,693	—
2	10,384	78.0	15,775	205.3	15,553	83.0	20,684	193.4
3	10,770	103.7	24,794	157.2	12,909	112.7	33,742	163.1
4	12,075	112.1	13,884	56.0	14,543	123.6	21,917	65.0
5	11,730	97.1	19,024	137.0	17,969	94.8	26,175	119.4
6	15,694	133.8	19,743	103.8	21,635	127.1	28,107	107.4
7	13,034	83.1	16,748	84.8	19,317	89.3	23,462	83.5
8	12,971	99.5	22,540	134.6	18,911	96.3	29,976	127.8
9	21,815	168.2	18,921	83.9	27,712	148.9	22,965	76.6
10	15,916	73.0	21,029	111.1	23,349	84.3	27,421	119.4
11	15,540	97.6	24,870	118.3	25,988	111.3	32,875	119.9
12	19,259	123.9	23,607	94.9	28,176	108.4	32,953	100.2
13	18,984	98.6	26,325	111.5	28,395	100.8	36,627	111.1
14	21,481	113.2	21,584	82.0	31,059	109.4	31,191	85.2
15	26,926	125.3	20,352	94.3	37,722	121.5	29,447	94.4
16	26,074	96.8	19,223	94.5	36,268	96.1	28,445	96.6
17	21,838	83.8	19,461	101.2	33,871	93.4	29,672	104.3
18	24,225	110.9	19,005	97.7	37,147	109.7	29,357	98.9
19	31,849	131.5	20,164	106.1	48,876	131.6	32,168	109.6
20	40,775	106.0	27,175	134.8	52,408	107.2	44,304	137.7
21	40,714	102.5	36,646	134.9	65,706	125.4	65,455	147.7
22	41,862	102.8	34,321	93.7	70,061	106.6	66,104	101.0
23	32,332	77.2	40,646	118.4	56,604	80.8	81,729	123.6
24	49,541	153.2	28,983	71.3	79,527	140.5	62,927	77.0
25	61,551	124.2	31,329	108.1	91,103	114.6	71,326	113.3
26	55,210	89.7	36,305	115.6	89,713	98.5	88,257	123.7
27	73,016	132.3	50,447	139.0	113,246	126.2	117,482	133.1
28	74,792	116.1	56,096	111.2	136,112	120.2	129,261	110.0
29	61,696	72.8	72,804	129.8	117,843	86.6	171,674	132.8

区分 年	横浜港				全国			
	輸出	前年比	輸入	前年比	輸出	前年比	輸入	前年比
明治30年	千円 90,701	% 174.0	千円 86,837	% 199.3	千円 163,135	% 138.4	千円 219,301	% 127.7
31	80,312	88.5	111,014	127.8	165,754	101.6	277,502	126.5
32	108,279	134.8	76,453	68.9	214,930	129.7	220,402	79.4
33	96,125	88.8	109,775	143.6	204,430	95.1	287,262	130.3
34	133,823	139.2	88,528	80.6	252,350	123.4	255,817	89.1
35	139,016	103.9	89,293	100.9	258,303	102.4	271,731	106.2
36	146,580	105.4	100,879	113.0	289,502	112.1	317,136	116.7
37	170,209	116.1	136,335	135.1	319,261	110.3	271,361	117.1
38	145,585	85.5	188,716	138.4	321,534	100.7	488,538	131.6
39	200,847	138.0	149,070	79.0	423,755	131.8	418,784	85.7
40	205,889	102.5	172,486	115.7	432,413	102.0	494,467	118.1
41	190,806	92.7	151,288	87.7	378,246	87.5	436,257	88.2
42	205,163	107.5	131,000	86.6	413,113	109.2	394,199	90.4
43	225,174	109.8	154,285	117.8	458,429	111.0	464,234	117.8
44	228,082	101.3	175,835	114.0	447,434	97.6	513,806	110.7
大正1	257,851	113.1	215,370	122.5	526,982	117.8	618,992	120.5
2	316,821	122.9	235,102	109.2	632,460	120.0	729,432	117.8
3	269,452	85.0	178,781	76.0	591,101	93.5	595,736	81.7
4	305,954	113.5	140,351	78.5	708,307	119.8	532,450	89.4
5	497,653	162.7	209,738	149.4	1,127,468	159.2	756,428	142.1
6	667,065	134.0	287,268	137.0	1,603,005	142.2	1,035,811	136.9
7	816,990	122.5	518,679	180.6	1,962,101	122.4	1,668,144	161.0
8	1,019,310	124.8	689,431	132.9	2,098,873	107.0	2,173,460	130.3
9	766,164	75.2	710,045	103.0	1,948,395	92.8	2,336,175	107.5
10	602,993	78.7	520,401	73.3	1,252,838	64.3	1,614,155	69.1
11	895,463	148.5	652,154	125.3	1,637,452	130.7	1,890,308	117.1
12	668,611	74.7	515,280	79.0	1,447,751	88.4	1,982,231	104.9
13	672,284	100.5	635,849	123.4	1,807,035	124.8	2,453,402	123.8
14	900,728	134.0	620,294	97.6	2,305,590	127.6	2,572,658	104.9
昭和1	760,360	84.4	639,640	103.1	2,044,728	88.7	2,377,484	92.4
2	749,006	98.5	574,820	89.9	1,992,317	97.4	2,179,154	91.7
3	742,296	99.1	614,343	106.9	1,971,955	99.0	2,196,315	100.8
4	781,857	105.3	582,460	94.8	2,148,619	109.0	2,216,240	100.9
5	449,838	57.5	292,838	67.4	1,469,852	68.4	1,546,071	69.8
6	370,662	82.4	305,637	77.8	1,146,981	78.0	1,235,675	79.9
7	400,659	108.1	355,358	116.3	1,409,992	122.9	1,431,461	115.8
8	500,888	125.0	456,354	128.4	1,860,046	132.0	2,917,220	133.9
9	490,201	97.9	537,316	117.7	1,171,925	116.7	2,282,602	119.1
10	626,017	127.7	616,588	114.8	2,499,073	115.1	2,472,236	108.3
11	678,323	108.4	687,012	111.4	2,692,976	107.8	2,763,681	111.8
12	800,002	117.9	1,047,600	152.5	3,175,418	117.9	3,783,178	136.9
13	681,063	85.1	877,984	83.8	2,689,677	84.7	2,663,437	70.4
14	950,977	139.6	929,127	105.8	3,576,353	133.0	2,917,641	109.5
15	959,526	100.9	1,096,699	118.0	3,655,850	102.2	3,452,725	118.3



区 分 年	横 浜 港				全 国			
	輸 出	前年比	輸 入	前年比	輸 出	前年比	輸 入	前年比
	千円	%	千円	%	千円	%	千円	%
昭和16年	634,216	66.1	806,215	73.5	2,650,865	72.5	2,898,565	84.0
17	364,140	57.4	376,611	46.7	1,792,547	67.6	1,751,637	60.4
18	310,592	85.3	329,554	87.5	1,627,350	90.8	1,924,350	109.9
19	195,750	63.0	105,287	31.9	1,298,198	79.8	1,947,211	101.2
20	73,615	37.6	37,449	35.6	388,399	29.9	956,599	49.1
21	734,453	997.7	728,418	1,945.1	2,260,407	582.0	4,068,674	425.3
22	1,323,073	180.1	6,430,794	82.8	10,148,004	448.9	20,264,788	498.1
23	15,197,238	1,148.6	17,070,282	265.4	52,022,102	512.6	60,287,221	297.5
24	36,367,591	239.3	84,861,619	497.1	169,842,674	326.5	284,453,264	471.8
25	65,900,978	181.2	64,611,092	76.1	298,033,210	175.5	348,195,583	122.4
26	93,185,103	414.4	143,298,823	221.8	488,776,775	164.0	737,241,298	211.7
27	103,217,974	110.8	161,120,492	112.4	458,243,197	93.8	730,351,682	99.1
28	94,537,826	91.6	211,224,728	131.1	458,943,408	100.2	867,473,089	118.8
29	94,537,348	117.8	207,536,240	98.3	586,525,032	127.8	863,785,437	99.6
30	147,262,739	132.2	181,544,086	87.5	723,815,976	123.4	889,714,970	103.0
31	180,011,055	122.2	198,135,266	109.1	900,229,011	124.4	1,162,704,360	130.7
32	202,566,954	112.5	283,268,331	143.0	1,028,886,636	114.3	1,542,090,900	132.6
33	215,854,012	106.6	189,937,666	67.1	1,035,561,686	100.6	1,091,924,896	70.8
34	278,292,053	128.9	239,064,921	125.9	1,244,337,203	100.2	1,295,816,732	118.7
35	321,965,753	115.7	319,600,405	133.7	1,459,633,161	117.3	1,616,807,363	124.8
36	328,227,811	101.9	398,710,847	124.8	1,524,814,578	104.5	2,091,755,631	129.4
37	400,207,376	121.9	399,526,293	100.2	1,769,817,267	116.1	2,029,148,690	97.0
38	435,711,007	108.9	459,857,049	115.1	1,962,761,744	110.9	2,425,081,177	119.5
39	520,711,394	119.5	577,803,227	125.6	2,402,348,862	122.4	2,457,515,493	117.8
40	666,709,271	128.0	559,048,525	96.8	3,042,627,204	126.7	2,940,846,741	102.9
41	817,957,592	122.7	629,760,916	112.6	3,519,500,700	115.7	3,428,172,558	116.6
42	901,905,051	110.3	794,263,410	126.1	3,758,966,022	106.8	4,198,711,492	122.5
43	1,141,424,306	126.6	794,263,144	108.0	4,669,798,348	124.2	4,675,407,477	111.4
44	1,385,167,402	121.4	983,443,113	114.7	5,756,405,162	123.3	5,408,472,791	115.7
45	1,691,493,764	122.1	1,165,836,693	118.5	6,954,367,159	120.8	6,797,220,528	125.7
46	1,966,348,115	116.2	1,140,248,005	97.8	8,392,768,263	120.7	6,909,956,155	101.7
47	2,082,656,129	105.9	1,128,770,844	99.0	9,806,072,248	104.9	7,228,978,838	104.6
48	2,154,473,377	103.4	1,444,903,665	128.0	10,031,426,859	113.9	10,404,355,041	143.9
49	3,264,625,623	151.5	2,191,492,637	151.7	16,207,879,577	161.6	18,076,381,928	173.7
50	3,295,082,721	100.9	1,941,836,762	84.1	16,545,313,718	102.1	17,170,026,976	95.0
51	4,138,110,711	125.6	1,941,832,637	105.4	19,934,618,464	120.5	19,229,168,610	112.0
52	4,494,997,573	108.6	1,934,305,782	99.9	21,648,070,431	108.6	19,131,779,700	99.5
53	4,369,186,687	97.2	1,651,425,083	85.4	20,555,840,563	95.0	16,727,624,005	87.4
54	4,791,689,107	109.7	2,259,199,944	136.8	22,531,538,859	109.6	24,245,350,997	144.9
55	6,338,791,735	132.3	2,684,291,134	118.8	29,382,471,938	130.4	31,995,325,202	132.0
56	7,084,001,727	111.8	2,595,895,139	96.7	33,468,984,502	113.9	31,464,145,741	98.3
57	7,248,646,479	102.3	2,694,705,322	103.8	34,432,500,947	102.9	32,656,302,574	103.8
58	7,321,676,000	101.0	2,374,165,000	88.1	34,909,269,000	101.4	30,014,784,000	91.9

(横浜税関『外国貿易表』)

表：1 港湾施設概要表

1	水域施設	— 航路 — はく地
2	外かく施設	— 防波堤 — 波除堤 — 防砂堤 — 護岸 — 堤防
3	航行補助施設	— 燈台 — 航路標しき — 信号 — 照明 — 通信施設
4	けい留施設	— 岸壁 — けい船浮標 — 物揚場
5	荷さばき施設	— 上屋 — 荷さばき地 — 荷役機械
6	保管施設	— 倉庫 — 野積場 — 貯木場
7	旅客施設	— 国際ターミナルビル
8	船舶役務用施設	— 給油施設 — 給水施設
9	臨港交通施設	— 鉄道・道路 — 橋・運河
10	港湾厚生施設	— 食堂・休憩所 — 宿泊所 — 住宅・病院
11	廃棄物処理施設	— 船舶廃油処理場 — 沈船焼却施設 — 海洋廃棄物焼却場
12	港湾管理用移動施設	— 港務艇 — 清掃船
13	港湾環境整備施設	— 緑地 — 広場 — 休憩所

表：2 外かく施設

(昭和58年4月現在)

名 称	延長(m)	構 造	名 称	延長(m)	構 造
北 堤	867	コンクリート函塊 方塊	大黒防波堤	1,612	コンクリート函塊
北水堤	1,241	コンクリート・ケ ーン造	大黒ふ頭船溜波除 堤	597	
大さん橋5号護岸 波除堤	111	コンクリート方塊	金沢木材ふ頭東 (内)防波堤	690	
象の鼻護岸波除堤	103	"	" 東(外)防波堤	565	
本牧ふ頭2号3号 波除堤	50	"	" 西防波堤	835	
4号5号	262	鉄筋コンクリート	" 中仕切堤	550	
6号7号	261	"			
本牧防波堤	525	"	計	8,269	

表：3-1 岸壁(大型けい船岸壁)

公 共 ふ 頭

(昭和58年7月現在)

名 称	延長(m)	エプロン巾 (m)	所定水深 (m)	けい船能力 (トン)	パース数	備 考
山下ふ頭	1,860	18.0~23.0	10.0~12.0	20,000 15,000	1 9	
大さん橋ふ頭	966	14.0~17.0	10.0~12.0	10,000	6	60,000トン級1パースとして使用する場合もある。
新港ふ頭	1,783	7.0~14.0	7.2~10.2	20,000 15,000 10,000 4,000 3,000	1 1 6 2 1	うち7号岸壁は米軍使用中
高島ふ頭	888	3.0~11.0	7.3~10.0	15,000 6,000 3,000	2 2 2	
山内ふ頭	402	9	8.0	6,000	3	
出田町ふ頭	520	10.0~15.0	7.5	5,000	4	
瑞穂ふ頭	1,259		9.0~10.0	15,000 8,000	5 2	米軍全面使用
本牧ふ頭	5,620	10.0~20.0	5.0~12.0	15,000 2,000	27 1	コンテナパース3パース
金沢木材ふ頭	185	12.0	12.0	15,000	1	木材船
大黒ふ頭	760	20.0	7.5~12.0	30,000 5,000	1 4	
本牧公社ふ頭	1,100	20.0	12.0	35,000 25,000	2 2	コンテナパース4パース
大黒公社ふ頭	2,200	20.0~40.0	10.0~12.0	35,000 15,000	2 8	コンテナパース2パース
船舶廃油 処理施設	343		4.6~5.9	3,000 1,000	1 2	
計	17,886			1,285,000	98	

表：3—2 専用岸壁

(昭和58年6月現在)

名 称	延 長 (m)	水 深 (m)	接岸能力 (D/WT)	バース数	取 扱 貨 物
国際ふ頭 さん橋(A・Bバース)	358.5	17.5	150,000	1	塩・珪砂
“ さん橋(Cバース)	190	7.5	3,000	1	“
“ 岸壁(F・Gバース)	185	6.5	500G/T	3	“
“ さん橋(Hバース)	84.5	6.5	2,000	1	塩・銻石
国際ケーブルシップさん橋	35	7.5	4,000G/T	1	海底敷設船
住 金 埠 頭 さん 橋	189	5.5~10	3,000	2	鋼材
日本通運本牧ふ頭岸壁	208	11	3,000	2	“
日産自動車本牧専用岸壁1・2号	180	10	18,000	2	自動車
“ 3号	110	4.5	3,000	1	“
三井物産本牧ふ頭岸壁	208	11	35,000	1	自動車・木材
三菱重工業本牧工場1号岸壁	335	9	120,000	1	艀装用
“ 3号岸壁	416	9	200,000	1	“
“ 4号岸壁	463	7	200,000	1	“
“ 6号岸壁	250	10	50,000	1	“
“ 7号岸壁	270	10	50,000	1	“
横浜海上保安部さん橋	120	11	3,200G/T	1	巡視船
計	3,602			21	

\* 中区以外は省略

表：4 けい船浮標

(昭和58年4月現在)

港 区	けい船能力	バース数	浮 標 の 表 示	所定水深(m)
第 1 区	1,500総トン	2	H1. H2	5.5~12.0
	2,000	1	H3	
	7,000	2	Na12.13	
	12,000	1	Na11	
	15,000	7	Na1.2.3.4.5.6.7.8.9.10	
第 2 区	12,000	1	Na20.21	9.7~11.5
	15,000	1	Na22.23	
第 3 区	1,000	3	N1. N2. N3. N4	6.5~12.0
	15,000	4	Na30.31.32.33.36.37.38	
第 5 区	10,000	2	KM1. KM2. KM3	10.0
計	246,000	24	34基	

表：5 上屋・倉庫 (市営)

(昭和58年4月現在)

ふ 頭 名	種 類 別	棟 数	有 効 面 積(m <sup>2</sup> )
木 牧 ふ 頭	上 屋	18	58,769
	コンテナ上屋	4	11,345
	全天候はしけ上屋	1	2,941
山 下 ふ 頭	上 屋	10	50,406
大 さん 橋 ふ 頭	上 屋	3	2,178
新 港 ふ 頭	上 屋	11	24,534
高 島 ふ 頭	上 屋	4	10,660
	倉 庫	1	1,294
山 内 ふ 頭	上 屋	2	5,003
出 田 町 ふ 頭	上 屋	1	1,800
	バナナ上屋	2	8,803
	青果上屋	1	3,853
大 黒 ふ 頭	鉄鋼上屋	1	4,570
計	上 屋	58	184,871
	倉 庫	1	1,294

表：6 荷さばき地 (市営)

(昭和58年4月現在)

ふ 頭 名	箇 所 数	総 面 積(m <sup>2</sup> )
木 牧 ふ 頭	49	361,898
山 下 ふ 頭	18	50,294
大 さん 橋 ふ 頭	6	2,057
新 港 ふ 頭	6	16,996
高 島 ふ 頭	3	4,163
出 田 町 ふ 頭	10	36,997
大 黒 ふ 頭	7	172,554
金 沢 木 材 ふ 頭	2	66,016
計	101	710,969

表：7 荷役機械

種 類	基(台)数	時間(回)当り能力
大型荷役機械	44	19,265t/h
固定式・軌道 走行式クレーン	186	12,395t/h
移動式クレーン	137	14,741t/h
フォークリフト	1,602	5,601t/回
シャベルローダー	94	197t/回
トランステナー	10	333t/回
ストラドルキャリア	46	1,322t/回

(昭和58年3月末現在 関東海運局調べ)

ほかに横浜市所有のもの

ハンマーヘッドクレーン	1基
ガントリークレーン	4基
レベル・ラツフィングクレーン	1基

浮起重機(フローティングクレーン)

揚 力 (トン)	台 数
50トン以下	3
51~100トン	4
101~150トン	2
150トン以上	3
計	12

(昭和58年7月横浜起重機船協会調べ)

表：8 船舶役務用施設 (給水施設)

種 類	所 在 の 場 所	数 量	水 圧	施設の給水能力 1時間の平均
給 水 栓	本 牧 ぶ 頭	287 基	} 3~4.5	} 30~80 m <sup>3</sup>
	山 下 ぶ 頭	54		
	大 棧 橋 ぶ 頭	21		
	新 港 ぶ 頭	47		
	高 島 ぶ 頭	18		
	山 内 ぶ 頭	8		
	瑞 穂 ぶ 頭	23		
	出 田 町 ぶ 頭	19		
	大 黒 ぶ 頭	67		
	金 沢 木 材 ぶ 頭	6		
	計	550		
自 動 給 水 機	大 棧 橋 ぶ 頭	1		
	山 下 ぶ 頭	1		
	大 黒 ぶ 頭	2		
	計	4		
自 航 給 水 船		3 隻		200m <sup>3</sup>
交 通 船		1 隻		

表：9 港湾厚生施設

(1) 船員関係

(昭和58年3月現在)

種類	所有者		市 有	そ の 他	計
	内 容	数 延面積 規 模			
宿泊施設 住宅施設	海員会館	数 延面積 規 模	1 4,257㎡ 66室	2 2,992.73㎡ 48室	3 7,249.73㎡ 114室
	船員住宅	数 延面積 規 模		2 19,132.58㎡ 270戸	2 19,132.58㎡ 270戸
待 合 所 等	数 延面積	2 281.94㎡	1 165.29㎡	3 447.23㎡	
外国船員関係厚生施設	数 延面積		3 2,260.76㎡	3 2,260.76㎡	
病 院 ・ 診 療 所	数 病床数 延面積		4 433床 19,346.54㎡	4 433床 19,346.54㎡	
計	数 延面積	3 4,538.94㎡	12 43,897.90㎡	15 48,436.84㎡	

(2) 港湾労働者関係

種類	所有者		市 有	県 有	雇 用 促 進 団 体	厚 生 協 会	計
	数 延面積	数 延面積 収容能力					
総 合 施 設	4 5,848.63㎡				3 6,718.73㎡	1 1,214.85㎡	8 13,782.25㎡
宿 泊 施 設	単 身 者	数 延面積 収容能力	3 1,596.72㎡ 115人		1 906.28㎡ 76人	3 7,877.94㎡ 527人	7 10,389.94㎡ 718人
	世 帯 者	数 延面積 収容能力	1 1,313.26㎡ 40世帯	4 3,683.80㎡ 98世帯	1 2,276㎡ 56世帯	22 71,751.95㎡ 1,478世帯	28 79,025.01㎡ 1,627世帯
休 憩 所	独 立	数 延面積	3 889.06㎡				3 889.06㎡
	上 付 屋 属	数 面積	2 106.08㎡				2 106.08㎡
病 院	数 病床数 延面積	1 300床 14,929.39㎡					1 300床 14,929.39㎡
計	14 24,683.68㎡	4 3,683.80㎡	5 9,901.05㎡	26 80,844.7㎡	49 119,112.73㎡		

(以上、横浜市港湾局『横浜港便覧・1983』より転載)