

港湾及び輸送に関する意見書

横浜経済同友会

港湾及び輸送に関する意見書

戦後、わが国の産業が急速な発展を示し、国民経済の今日の隆盛を見るに到つたことは御同慶にたえぬところである。

しかしながら、工業生産の極めて急速な伸びに比較して、港湾及び輸送の立後れが顕著なものとなりつゝあることは、現在の日本経済にとつて重要な問題であり、これが解決のため、政府及び関係方面において、それぞれ対策を研究して居られるにも拘らず、現状を以てしては、とうてい満足なものとは考えられない。特に神奈川県は、わが国の代表的な生産地である京浜工業地帯を有し、且つまた横浜港という特別重要な港湾を持つている関係上、この問題に対しては重要な関心を持たざるを得ないのである。

横浜経済同友会運輸港湾部会は、数年にわたつて、港湾及び輸送の問題を研究して来たが、こゝに意見を発表して、広く識者の御賛同を求めると共に、新しい計画の実現に努力したいと考えるものである。

一、東京湾を一体として考える新しい

港湾計画の策定について

今日世界が当面している産業経済の発展は、戦後の技術革新を基礎とし、過去において予想もされなかつたような、めざましい経済の拡大を伴つてゐる。わが国においても例外でなく、政府の所得倍増計画の考えかたにおいても、極めて大規模な、日本産業の拡大が予想されて居り、その発展の大きなウエイトが、東京港を中心とする一連の工業生産及び貿易の拡大におかれてゐることは、まことに注目すべき点である。

このときにあたり、東京、横浜、川崎、横須賀、千葉の各港が、従来のように、個々に分立し、思い思いの計画を立て、その間意志の疏通を欠く如き事態は、最早許されざることであり、また一方では資金の二重投資のおそれもあり、また他方ではこれらの個々の港湾が単独で行う将来計画の規模では、とうてい港湾としての機能を全うすることは不可能であると考えられる。

したがつて、今日、東京港を一本として考える新しい港湾計画を樹立し、これに都市計画及び、空陸輸送の将来計画をも加え、これらのものを総括した、いはば、東京湾総合計

画の実現を期すべきである。各港とも、それぞれ特殊事情を持ち、港湾行政及び管理の面においても、現状を急速に改めることは困難であろうが、この間、現状に則しつゝ、大計画の実現を考えることは、既に阪神において実行されつゝあるので、あながち不可能では無いことを確信する。右のような規模を予想することによつて、港湾諸企業も亦、現在の過当競争を克服し、近代的港湾経営と一体化した新しい企業形態をとり、更に一段の繁栄を求めることが出来るであろう。

一、横浜港の圓期的拡張に就て

右のような東京湾総合計画の一環として、少くとも現在の横浜港の二倍の能力を持つ大横浜港計画を実現することが必要である。

現在横浜港は甚しく狹隘となり、月末入港船の集中するときには、一日に外航船が一〇〇隻を越えることがあるにも拘らず、埠頭及びブイによる繫留施設は、その半ばに達せぬ有様である。しかも、年々入港船の増加は数百隻に上る有様で、山下埠頭完成後においても、現在の状況を解消することは、とうてい不可能である。一方において、貨物貯留施設も、著しく不足を示している現状にかんがみて、近い将来、横浜港の能力を急速に増大す

る計画を真剣に考慮する必要があると考えられる。

このために、本牧埠頭の急速な実現を期すべきである。本牧埠頭については、横浜市港湾局においても、一つの計画を持つておられるように聞いているが、その規模は、わが国の国民経済伸展の速度を考えると、現在の横浜港の能力に匹敵する程の規模のものであることを必要とする。このため、現在埋立進行中の根岸湾と、現在の横浜港とを一体的に考え、本牧鼻地先を全部埋立て、こゝに近代的埠頭、上屋、倉庫、コンテナ置場、その他将来の港運の発展を見込んだ、大横浜港の実現を期すべきである。特に、根岸湾埋立地に引続き、本船を接岸する公共埠頭の建設を先ず第一に考慮されるよう希望する。

右のような規模の計画は、ばく大な資金を要するので横浜市神奈川県においても一その御努力をお願すると共に、国においてもこの資金計画は別途にこれを考慮し、積極的な民間投資による計画を併せて立案すべきである。

一、鉄道及び自動車輸送の能力拡大に就て

港湾及び臨海工業の今後の発展を確保する重要な要素は、輸送問題である。

現状においては、国鉄の貨車輸送は、一つの行詰りに当面し、繁忙期においては、重要

貨物駅の状況が、要請貨重量に対して僅かに一〇%の使用率に低下する有様である。

まことに港湾及び輸送の末期的症状というべきで、将来の工業及び貿易伸張の事態を考慮すれば、今日において根本的対策を必要としていることは明らかである。

国鉄においては、東海道新幹線計画もあるが、それは本県の貨物の主流とは、あまり関係のないものであり、根岸湾及び川崎の埋立による工場群の拡張を考えただけでも、事態を糊塗することは許されない。

従つて、本県が当面している問題は、

(1) 本県の工場及び港湾と特別関係の深い東海道、名古屋方面、東北及び裏日本との新しい輸送手段を計画する必要がある。

(2) 特に高島線の貨物は、その七〇%を高崎以遠に送る関係上、この方面に対する直連の貨物線が新しく考慮されるならば、事態は著しく改善される筈である。

(3) 更に自動車輸送を目的とする道路の整備が緊急を要する。特に東京に対しては二本以上の高速道路を、八王子、東海道方面へ各一本の高速道路を設置しなければ将来の港湾貨物の陸上輸送に支障を来すことになるであろう。

(4) 拡大された規模の鉄道輸送を考える場合、これに伴う新しい操車場の建設が不可避

となるので、国鉄その他関係方面とも協議の上、早急に適当な土地の確保を図るべきである。

以上、輸送問題、特に鉄道輸送問題は、一小部分の改善によつて事態を根本的に更めることは不可能である。したがつて、これらの計画は、関東、東北、北陸の総合開発計画と具体的に総合したものとして考えるべきである。

右のように、当面する港湾及び輸送問題の解決と将来の地域の発展とを考慮し、われわれの考えかたの骨子を述べたが、識者の御批判を仰ぐと共に、各地域が協力して、国民経済全体の立場から、その実現を期することを希望するものである。

昭和三十五年十一月

横浜経済同友会

代表幹事

全

運輸港湾部会委員長

沼田安蔵

吉村成一

鈴木花三郎