

東京港・横浜港の比較分析と地域差

住田正子

1. 研究の目的と方法

東京湾には、横須賀港・横浜港・川崎港・東京港・千葉港・木更津港が隣接している。これらの港湾はそれぞれに商港・工業港・軍港等の特色を持っている。

その中で、距離にして40キロメートルと離れていない東京港と横浜港が互いに商港機能を持ち、本来、工場に最も近い港で輸出入・移出入するのが最も経済効率が高いはずだが、実際には、定期船の誘致合戦や交錯輸送が行われている。交錯輸送とは東京都で生産・消費される貨物がコンテナ詰め又はコンテナ出しするために横浜港へ輸送され、再び東京港あるいは受け荷主へ回送されるという輸送形態、及び東京が生産・消費地となっている貨物が横浜港で揚積され、東京都内へ陸送される場合を指しているが、これは物流コストの上昇や交通公害・交通渋滞をまねく要因となる。

何故、このような現象が起きるのか。最新設備でこれらの貨物を東京港で取扱おうと考える東京港と、港における地位だけは他港に譲れないとして、老朽化する設備の改築・新しい埋立地の造成に取り組む横浜において、その開港の歴史・自然条件・埋立や浚渫の歴史・両者の地域性・交通事情等に差異を見出すのが、本論文の目的である。

2. 論文要旨

東京港と横浜港のヒンターランドを比べると、歴史的には、商社等の分布から、横浜の方が優位に立っていた。加えて、明治政府は東京の港を横浜とし、巨額の国債を投じたため、言わば横浜は独占的な港であった。ところが関東大震災により陸上交通が麻痺し、東京にも港が必要になり、昭和16年に東京港は開港した。戦後、両港ともに米軍による接収を受けたが、東京港は昭和34年までに全面的に接収解除がなされたが、横浜港では、徐々に返還されてはいるものの、今だに港の中央に基地が存在している。このように、戦後の港湾

施設や市の中心部を米軍に接収された横浜は、この時期に多くの商社や運輸関連業者の本社を東京に奪われた形となった。現在、横浜に本社を置く商社は中小の輸入業者がほとんどである。従って、商社とメーカー又は運輸業者間の取引は東京で行われ、横浜は貿易日本一の港でありながら、地元の経済の発展に結びつきにくい悩みを持っている。これは「港湾に関する意識調査」でも明らかになり、すでに東京のベッドタウン化している横浜では、知名度は高いが、特別に高い意識は見られなかった。

また、工場配置が貿易額に大きく反映している。東京では、公害対策として、他地域への工場移転を進めてきた。東京港にはそのため、大型タンカー等の乗入れも規制されており、工場も火力発電所・都市ガス工場など都市的港湾の色彩が強い。ところが、横浜では、戦後から高度成長期にかけて、輸送機械や石油精製、電気機械等の工場が新しく造成された埋立地に立地するようになり、商港的要素の外に工業港の様相を帯びてきた。つまり、東京港から工場を締め出したために東京港には貨物が集まらず、貨物の集まる横浜港は依然として貿易額日本一を保っている。

また、東京港では昭和40年代から始まった輸送革新にいち早く対応し、コンテナ埠頭を設備したため、コンテナ輸送においては神戸に次ぐ地位を保ってきた。が、近年、横浜港に追い抜かれた。横浜港では当初コンテナ化に遅れたかのように見えたが、東南アジアやアフリカ等、横浜港が持つ伝統ある航路でコンテナ化に対応しはじめたことや、倉庫等の後背地の整備が東京港に比べて格段に充実されていることが原因としてあげられる。

いずれにしても、このような狭い地域で、地方自治体どうしが、競合関係にあるのは望ましいことではない。むしろ、京浜地帯への過度の集中化が問題なのかもしれない。