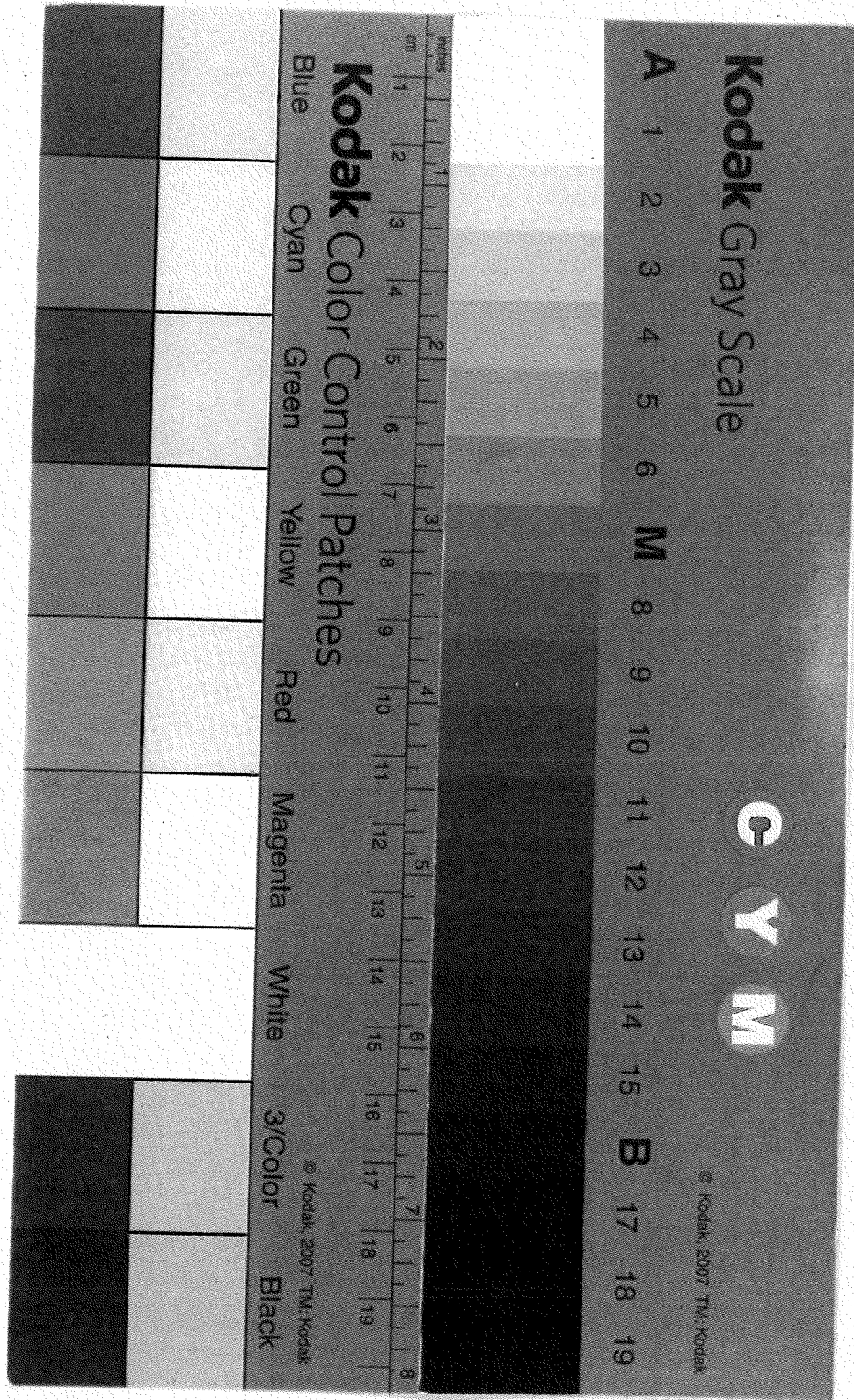


横浜国際港都建設総合基幹計画書

横浜市

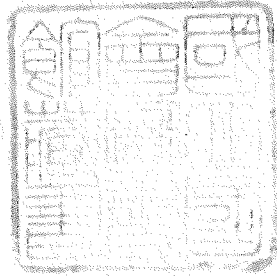


711P-89

横浜国際港都建設総合基幹計画書

横 浜 市

683.9
Y685z



422546

ま え が き

戦災によつて壊滅的打撃を受け、更には生命とする港湾施設の大部分とともにその背後地を形成する中心市街地の大規模接収によつて荒廢したわが横浜市が、既成大都市の一般的傾向である過大都市化の弊害を避けて、能率のよい且つ住みよい大横浜として秩序ある発展を遂げるためには、先づその指針となるべき総合的基幹建設計画の策定こそ最も緊要なものと考え、かねてから、これが調査研究を進めてまいりました。

幸にして、昭和30年3月本市原案を得るに至りましたので、爾來これを各分野の諸権威並びに市民各界の代表者の方々により構成された横浜国際港都建設審議会に付議し、2年有余にわたつて関係各部会の数次に及ぶ御審議を煩わし、御指導を頂いて、ここに本計画を決定するに至つた次第であります。

本計画は昭和65年度を最終目標年度とし、250万人の人口を包容すべき横浜市の将来計画であります。その意図するところは、横浜市をして、真に国際港都にふさわしい近代的にして秩序ある都市とするために、あらゆる建設計画を彼此調整して総合計画を策定し、以て、今後の具体的実施計画の基本構想を確立することにあるのであります。

本計画審議の過程において、昭和31年6月「首都圏整備法」の制定を見、東京都を中心とする広域都市計画の問題が生じたのでありますが、これは決して本計画と矛盾するものではなく、本計画を早急に実施完遂することが必然的に同法の趣旨とする首都圏内における人口や工業の適正配置を可能ならしめるものでありまして、横浜市としてはあくまでも本計画を以て港都建設の基本方針とし、これと調整をとりつつ首都圏整備の実施計画を進めてゆく考えであります。

なお、審議会の各部会において答申を受けました数々の貴重な御意見につきましては、厚くこれを尊重し実施計画策定に當つて十分に考慮したいと考えております。

終りに、本計画の策定に當り、終始懇切な御指導を願つた審議会の各部会長、松村亮吉氏、近藤謙三郎氏、鈴木雅次氏、堀江勝巳氏及び米元晋一氏並びに委員の各位に對し深く感謝の意を表するものであります。

昭和32年2月

横浜市長 平 沼 亮 三

発刊に際して

今回横浜市が、百万市民の福祉と繁栄のため、幾多の困難を排して「横浜国際港都建設総合基幹計画」の策定を了せられたことに対し、万腔の敬意と祝福を送るとともに、幸にも国際港都建設審議会の一員として、かかる有意義な大建設計画の策定に参画できましたことを心から喜ぶものであります。

本計画書の発刊に当り、過去2年に亘る審議の過程を振り返って見ますとき何分にも画期的大計画のことでもあり、且つ複雑多岐な資料の分析推計を要するものとして、その審議検討に際して必ずしも万全を期し得なかつた点多々存することを痛感するのであります。関係各部会において答申しました各種の意見につきましては、今後市当局のたゆまざる研究と皆様方の熱意ある御指導により、逐次補正充足を加えられると共に、将来市勢の変遷に対応して段階的にしかも基本計画の精神に違わぬよう実施の進捗を促し、全計画の完遂を企図されるよう期待するものであります。

1957
昭和32年2月

横浜国際港都建設審議会

総合及び財務部会長	松	村	亮	吉
道路及び交通部会長	近	藤	謙	三
港湾及び臨海工業部会長	鈴	木	雅	次
水道部会長	堀	江	勝	巳
環境部会長	米	元	晋	一

松村亮吉
 (1941(1908)松村商店創業
 11(1922)から市会議員(中野区、95に民選派へ)
 松村千賀左衛門(425))

横浜国際港都建設総合基幹計画書

目 次

総合基幹計画総事業費	1
第1編 将来人口と包容地域計画	
概 説	3
第1章 母市街地計画	4
1. 現指定用途地域の再検討	4
第2章 衛星市街地計画	5
1. 計 画 概 要	5
2. 各地区別計画内容	7
第3章 港北特殊開発地域計画	11
第2編 道路網整備計画	
第1章 現 況	13
1. 延長及び道路普及率	13
2. 車員及び自動車交通の可否	13
3. 路 面 状 態	13
4. 道路網の形成状況と交通量	13
第2章 計 画 内 容	16
1. 計 画 の 基 準	16
2. 計 画 内 容	16
(参考) 国道東海道副道について	19
第3編 交通網整備拡充計画	
第1章 現 況	21
1. 横浜市内の交通機関の特殊性	21
2. 市内各交通機関の現況	21
3. 各地域別交通現況	25
第2章 計 画 内 容	26
1. 計 画 の 基 本 方 針	26
2. 計 画 の 概 要	26
3. 高速度鉄道整備拡充計画	27
4. 市営トロリーバス、バス及び路面電車整備拡充計画	30
5. 交通網整備拡充計画所要資金総括表	37
第4編 港湾施設の拡充計画並びに臨港鉄道整備及び新線建設計画	
第1章 横浜港の貿易の現状	39
1. 概 説	39
2. 横浜港の貿易の現状分析	39
第2章 横浜港港湾施設の現状	44
1. 繫 船 岸 施 設	44
2. 繫 船 浮 標 施 設	46
3. 現有施設の利用状況	47
第3章 横浜港港湾施設の増強計画	48
1. 概 説	48
2. 施設計画の基本方針	49
3. 港湾施設の増強計画	51
4. 施設利用計画	57
第4章 臨 港 鉄 道	59
1. 現 況	59
2. 計 画 内 容	60
3. 財 源 措 置	63

国立国会図書館から提供しているこの著作物は、著作権法及び国際条約により保護されています。掲載・配信等を行う場合、著作権者等の許諾を得る必要があります。

Although made available by the National Diet Library, Japan, this work is protected by copyright law and international treaties.

Any publication, distribution, or other use of this work will require the permission of the copyright holders.

横浜中央図書館

第5編 臨海工業地帯造成計画 65

第1章 京浜工業地帯形成の歴史 65

第2章 現況 65

第3章 計画 67

1. 概要 67

2. 事業効果 68

3. 埋立計画の概要 68

4. 臨海工業地帯造成に伴う関連施設 69

5. 埋立計画の内容 72

第6編 上水道拡張計画 81

第1章 現況 81

1. 現在の規模 81

2. 取水、浄水、配水及び給水状況 83

第2章 計画 83

1. 計画概要 83

2. 用水計画 83

3. 工事内容 83

(1) 水源 83

(2) 一般用水計画 87

(3) 工業用水計画 89

4. 工業費の年度計画及び財源 89

第7編 下水道拡充計画 93

第1章 沿革 93

第2章 計画樹立の目的と必要性 94

第3章 計画概要 94

1. 設計基準 94

2. 事業費及び財源措置 95

3. 年次計画 96

第4章 第1次計画 97

1. 母市街及び鶴ヶ峯地区磯子地区 97

(1) 北部地区 99

(2) 中部地区 99

(3) 南部地区 100

2. 衛星市街地区 102

第5章 第2次計画 102

第8編 尿尿処理施設計画 107

第1章 現況 107

1. 概要 107

2. 尿尿汲取処理状況 107

3. 尿尿終末処分状況及び保有器材 108

第2章 計画 108

1. 概要 108

2. 尿尿消化処理施設建造計画 111

第9編 じん芥処理施設計画 113

第1章 現況 113

1. じん芥排出並びに同蒐集の現況 114

2. 消掃施設並びに処理現況 116

第2章 計画 116

1. じん芥排出量推計 117

2. じん芥処理計画の基本方針 117

3. 焼却場建設計画 117

総合基幹計画総事業費

事業名	種別	総事業費	負担区分内訳			
			市費	補助金	国費 (直轄工事費)	その他 (民間資本等)
第1編 将来人口と包容地域計画		—	—	—	—	—
第2編 道路網整備計画		79,246,375	12,242,125	24,484,250	42,520,000	—
第3編 交通網整備拡充計画		31,748,526	21,882,117	—	9,438,627	427,782
第4編 港湾施設の拡充計画並びに臨港鉄道整備及び新線建設計画		13,667,220	4,492,425	637,525	8,537,270	—
第5編 臨海工業地帯造成計画		15,837,875	—	—	—	15,837,875
第6編 上水道拡張計画		5,227,789	5,227,789	—	—	—
第7編 下水道拡充計画		28,955,630	22,738,230	3,217,400	—	3,000,000
第8編 尿尿処理施設計画		200,000	200,000	—	—	—
第9編 じん芥処理施設計画		248,110	248,110	—	—	—
計		175,131,525	67,030,796	28,339,175	60,495,897	19,265,657

第 1 編

将来人口と包容地域計画

概 説

本市の地形は、標高30m～90mの多数の丘陵が存在し、平地は海岸から楔状に介在し、ここに市街地が形成されている。道路、鉄道もこの地形に制約され、放射状に延び、環状線が発達せず、市街地が益々楔状に奥地へ発展する傾向が強い。而して、本市の全面積は40,866haであるが、このうち標高30m以上の丘陵地の面積は約25,100haで、全面積の約61%の多くを占めているのであるが、この丘陵地の内、現在の技術的、経済的、社会的面から考え、住宅地としての開発可能面積としては、下記のとおりと推定される。

全市域面積	40,866 ha	100%
(1) 標高30m以下の平地	15,766 ha	39%
(2) 丘陵地(台地を含む)	25,100 ha	61%
内 訳		
A 標高30m～50m	12,400 ha	30%
B “ 50m以上	13,700 ha	31%
{ (a) 居住可能面積	7,760 ha	
{ (b) “ 不可能面積	4,940 ha	
(3) 居住可能面積	35,926 ha	88%
“ 不可能面積	4,940 ha	12%

しかし、本市の将来人口を推定すると、広大なる未開発地域を包容している関係上、京浜地帯の将来人口の包容地域となることが考えられ、京浜地区の住宅地帯として、更に、旧市街地区の接収解除と復興の進展に伴い、人口の増加は甚しいものと思われる。

本市の将来推定人口(昭和28年推計数字)は、次のとおりで、昭和65年においては約2,500,000人を予想せねばなるまい。

昭和30年	1,168,100人
“ 31年	1,205,800人
“ 32年	1,241,400人
“ 33年	1,275,800人
“ 34年	1,309,000人
“ 35年	1,340,900人
“ 36年	1,371,600人
“ 37年	1,401,000人
“ 40年	1,491,100人
“ 45年	1,654,300人
“ 50年	1,835,400人
“ 65年	2,506,800人

この増加人口はこれを放置すれば、家屋の過大密集、市街地内部における公園、緑地等の欠乏を来し、不規則な街割の形成と土地利用の混乱を生じ、保健、衛生、交通、産業上等重大なる欠陥を生じ、必然的に、いわゆる不良都市を形成する。

また、農耕地が住宅地に侵蝕され、農業政策上も弊害すべき問題であるので、現市街周辺の広大なる農地を近代的農耕地帯として保持し、本市の自然的地形を基礎に包容地域を計画することとした。

この地域計画は、母市街地計画と衛星市街地計画と港北特殊開発地域との三つに大別した。その概要は次のとおりである。

1. 母市街地計画は、現都市計画用途地域と更に用途地域の追加変更地域を含む地域であり、包容人口約1,200,000人、1人当たり40m² (12坪) とする。
 2. 衛星市街地計画は14地区の計画であり、包容人口約614,000人、1人当たり58m² (18坪) とする。
 3. 港北特殊開発地域計画は、港北西北部の低丘陵地開発計画の地区であり、包容人口約426,000人、1人当たり46m² (14坪) とする。
- なお、上記計画に含まれぬ農耕地域等の人口は、現在(昭和28年6月)約230,000人であるが、今後ほとんど増加しないものと仮定し将来の包容人口を約260,000人とし、上記の三計画地域と合せ包容総人口約2,500,000人を算出する。

第1章 母市街地計画

母市街地については、土地の高度利用、人口または交通、電気、水道、下水、瓦斯、通信等の公共施設及びその他、経済社会各般から考え、現在本市が、接収跡地、被災中心地に復興建築として奨励制定している防火帯の設置、ならびに店舗住宅の併用による、4階建程度の耐火建築のものを基準建築物として奨励等の方途を採用することとしたい。病院等に採用されれば緊急治療等の便が得られるであろう。

土地の高度利用は、狭い国土と資源に乏しいわが国の、特に都市に課せられた問題の中の最頂点にある問題として、今後特別の調査計画を本市として樹立する考えである。

また、周辺地域は急傾斜の丘陵と、平地地は概ね農耕地等であり、この農耕地は農地法の制限もあり、かつ農業政策上から見ても市街地の農耕地への自然的膨張を阻止すべきであり、また市街地住民に対する食糧供給、清浄なる空気、充分なる日光及び市街地に田園的景観を享受するという見地から母市街地の周囲は農耕地帯をもって閉鎖する。

本計画による母市街地の面積は 7,605.3 ha
 包容人口は 1,200,000 人とする。

1. 現指定用途地域の再検討(変更及び追加指定)

(1) 現況について

大正9年都市計画法の施行と同時に、同法適用都市となり、大正14年震災後の強力なる用途地域指定施行をしてから数回の変更を行ってきた。現行用途地域について、その包容人口を見ると次の如くなる。

A	昭和28年9月30日現在の用途地域総面積	5,997.8 ha
B	同上地域に対する昭和28年6月現在推定人口による人口密度	117 人/ha
C	工業地域面積(無人口とする)	933.4 ha
D	工業地域を除く用途地域面積 (道路、水路、その他公共用地及び居住可能地面積)	5,064.4 ha
E	同上地域に対する昭和28年6月現在推定人口による人口密度	138 人/ha
F	同上地域の中、25%を道路、水路、その他の公共用地とすれば、居住可能地面積	3,798.3 ha
G	同上地域に対する昭和28年6月現在推定人口による人口密度	184 人/ha
H	包容人口の基準は、戦前の本市における1戸平均敷地面積48坪、1戸当り4人で1人当り12坪(40m ²)であったので、母市街についてはこれを採用することとし、1人当り40m ² (12坪)とし、その包容人口は約1,000,000人と推定し得る。	
I	現在同地区内居住推定人口(昭和28年6月現在)	約 700,000人
J	包容余力人口	約 300,000人

(2) 変更、追加

用途地域は、年数の経過、社会情勢の変化等により変更を要する地域及び、未指定地域のうち新たに地域指定の必要

を生じている地域があるので、これらの変更追加を次のとおり行い、その指定後面積 7,605.3 ha に拡大する。

第1表

用途種別	現指定面積 (昭和28年 9月30日決定)		全市域 に対する 百分率		増			減	追加・変更後		全市域 に対する 百分率	
	ha	%	ha	%	追加	変更	小計		面積	百分率	ha	%
住居地域	3,618.6	60	9	2	763.8	35.1	798.9	85.6	4,331.9	57	10	
商業地域	913.4	15	2		43.0	29.2	72.2	28.0	957.6	13	2	
準工業地域	532.4	9	1		25.0	62.8	87.8	231.5	388.7	5	1	
工業地域	933.4	16	2		775.7	218.0	993.7	—	1,927.1	25	5	
計	5,997.8	100	14		1,607.5	345.1	1,952.6	345.1	7,605.3	100	18	

この変更追加後の用途地域についてその包容人口基準1人当り40m²として母市街は1,200,000人を包容人口の限度とする。

- A 変更・追加後用途地域総面積 7,605.3 ha
- B 同上地域に対する包容人口1,200,000人の場合の人口密度 158 人/ha
- C 工業地域面積(無人口とする) 1,927.1 ha
- D 工業地域を除く用途地域面積(道路、水路、その他の公共用地及び居住可能面積) 5,678.2 ha
- E 同上地域に対する包容人口1,200,000人の場合の人口密度 215 人/ha
- F 同上地域のうち25%を、道路、水路、その他の公共用地とすれば、居住可能面積 4,258.6 ha
- G 同上地域に対する包容人口1,200,000人の場合の人口密度 282 人/ha
- H 包容人口の基準は、1人当り40m²(12坪)とし、包容人口は約1,200,000人とする。
- I 現在同地区内居住推定人口(昭和28年6月現在) 約 700,000人
- J 包容余力人口 約 500,000人

住居地域

本計画においては、すでに相当住宅地として発展している地域を指定すると定める。

それは、東横沿線大倉山方面、三ツ沢公園附近、保土ヶ谷区桜ヶ丘地区、野毛山、三春谷を含む帯状地域、本牧根岸地域等である。

また、小部分の住居以外に用途指定済の地域を住居地域に変更するものもある。

商業地域

新たに広く商業地域として指定するところは少く、部分的に小変更をするところがあるのみである。

工業地域

本市の工業地域はすでに飽和点に達しているのを、臨海工業地帯造成計画による大黒町地先、本牧町地先、根岸町間門町地先及び杉田町磯子町地先約707ha(2,139,220坪)は、埋立完成に伴い、工業地域として指定するものとする。

更に工業地域と同様の現況にある準工業地域を工業地域に変更する。

準工業地域

南区の井土ヶ谷中町附近及び大岡町附近は、準工業地域に変更する。

第2章 衛星市街地計画

1 計画概要

東横、横浜、相模、東海道、京浜急行の各鉄道沿線を中心として、下記のとおり、人口密度ヘクタール当り120人、包容

国立国会図書館から提供しているこの著作物は、著作権法及び国際条約により保護されています。掲載・配信等を行う場合、著作権者等の許諾を得る必要があります。Although made available by the National Diet Library, Japan, this work is protected by copyright law and international treaties. Any publication, distribution, or other use of this work will require the permission of the copyright holders. 横浜市中央図書館

横浜国際港都建設総合基幹計画書

人口614,550人を有する下記14地区の衛星市街地を計画する。

第2表 衛星市街地計画表(14地区)

地区別	総面積	内 訳					道路面積	包含人口	現 在	
		住居	商業	準工業	工業	緑地			鉄道の有無	上水道の有無
綱島・日吉	630ha 100%	584.0 93	14.6 2	—	—	31.4 5	157.5	71,830	東横線	有
小机	395ha 100%	370.2 94	(1,050m) 5.3 1	—	—	19.5 5	98.7	45,060	横浜線	一部有
中山	362ha 100%	325.5 90	(800m) 4.0 1	—	—	(2,250m) 32.5 9	90.5	43,440	—	無
長津田	359ha 100%	321.0 89	(750m) 5.5 2	—	—	(2,000m) 32.5 9	89.7	43,080	—	—
川和	92ha 100%	82.0 89	(1,100m) 5.5 6	—	—	4.5 5	23.0	11,040	—	無
荏田	56ha 100%	47.8 85	(1,100m) 5.5 10	—	—	2.7 5	14.0	6,720	—	—
鶴ヶ峯	639ha 100%	412.2 65	22.5 3	—	—	204.3 32	159.8	76,680	相模鉄道	有
瀬谷	909ha 100%	754.2 83	48.6 6	—	—	106.2 11	227.3	109,080	—	一部有
戸塚	381ha 100%	169.5 45	27.0 7	69.3 18	67.5 17	47.7 13	95.3	45,720	東海道本線	有
中田	117ha 100%	108.0 92	—	—	—	9.0 8	29.3	14,040	—	無
原宿	27ha 100%	19.7 73	5.9 22	—	—	1.4 5	6.8	3,240	—	無
大船	284ha 100%	99.5 35	22.5 8	—	130.5 46	31.5 11	71.0	34,080	東海道本線	有
富岡・金沢	957ha 100%	671.3 70	43.5 4	48.6 5	142.8 15	50.8 6	239.2	91,100	京浜急行	—
磯子	162ha 100%	90.0 56	13.5 8	—	40.5 25	18.0 11	40.5	19,440	—	—
総計	5,370ha 100%	4,054.9 76	223.9 4	117.9 2	381.3 7	592.0 11	1,342.6	614,550		

第3表 地区別包含人口表

地区	現在推定人口 (昭和28年6月)			地区	現在推定人口 (昭和28年6月)		
	包含人口	余力人口			包含人口	余力人口	
綱島・日吉	71,830	57,770		戸塚	45,720	29,880	
小机	45,060	41,710		中田	14,040	10,540	
中山	43,440	39,470		原宿	3,240	1,580	
長津田	43,080	40,580		大船	34,080	27,330	
川和	11,040	9,910		金沢・富岡	91,100	38,740	
荏田	6,720	6,120		磯子	19,440	6,410	
鶴ヶ峯	76,680	63,890		14地区計	614,550	477,440	
瀬谷	109,080	103,510					

この衛星市街地は

- A 包含人口の基準は、母市街については、戦前の実績である敷地面積一戸48坪一人当り12坪としたが、これでは将来の郊外住宅としては、過密であり、この衛星市街地は、保安、衛生等の見地から、一戸70坪(230m²)、一人当り18坪(59m²)が適当と考えられる。道路、緑地面積を含めて、包含人口密度は一部地区を除き、ヘクタール当り120人を標準とする。すなわち一人当り25坪(83m²)である。
- B 道路面積は25%を見込む。
- C 緑地は5%~11%、鶴ヶ峯地区のみは浄水場を有するので32%。
- D 周囲は農耕地帯をもって圍繞せしめる。
- E 主として住居地域を計画し、一部地区には工業地域を設ける。
- F これ等地区の推定人口は、昭和28年6月現在、約137,000人で、約480,000人の包含余力人口を有する。

2. 各地区別計画内容

(1) 綱島・日吉地区

この地区は、綱島、日吉両駅を含む東横線沿線地区で、横浜駅より綱島駅まで約15分であり、また道路も第三京浜ともいうべき県道神奈川上丸子線が縦貫している交通至便な地域であり、良好なる住宅地帯として適地である。公園としては、現綱島公園、ほかに日吉台にも公園を設ける計画である。日吉地区には慶応大学外数校あり、なお益々その規模が拡大される状況にあるので、特に文教地区としての指定を行うものとする。綱島駅前近は、温泉花街として京浜地方にその名を轟かせた歓楽街であり、一層発展する状況にあるため商業地域とし、日吉駅西側は、小規模な商業地域を計画する。

現在推定人口	14,060人	(昭和28年6月現在、以下各地区同じ)
包含人口	71,830人	
余力人口	57,770人	

第4表

種別	用途別	住居地域	商業地域	準工業地域	工業地域	公園・緑地	合計
面積(ha)		548.0	14.6	—	—	31.4	630.0
比率(%)		93	2	—	—	5	100

- (2) 小机地区
- (3) 中山地区
- (4) 長津田地区

この三地区は、横浜線の複線化と桜木町への延長が実現すれば、交通至便の良好な住居地域となる地区である。更に本牧、根岸、間門、磯子、杉田方面臨海工業地帯造成、国鉄根岸線建設計画が実現すれば、長津田より森町まで約40分であり、臨海工業地帯の背後住宅地として適地である。小机地区の駅前県道沿線は带状商業地帯とし、駅前の山頂一帯と後方は一部緑地として保留する。中山地区の駅附近を商業地域とする。長津田地区は大山街道の要衝にあり古くから街区を形成している。駅附近の旧街道筋は商業地域とする。駅西側の丘陵に緑地、また、排水路には带状緑地を設ける。

小机地区の現在推定人口は	3,350人	包容人口	45,060人	余力人口	41,710人
中山地区	3,970人	"	43,440人	"	39,470人
長津田地区	2,500人	"	43,080人	"	40,580人

第5表

地区別	用途別	住居地域	商業地域	準工業地域	工業地域	公園・緑地	合計
小机	面積 (ha)	370.2	5.3 (1,050m)	—	—	19.5	395.0
	率 (%)	94	1	—	—	5	100
中山	面積 (ha)	325.5	4.0 (800m)	—	—	32.5	362.0
	率 (%)	90	1	—	—	9	100
長津田	面積 (ha)	321.0	5.5 (730m)	—	—	32.5	359.0
	率 (%)	89	2	—	—	9	100

(5) 川和地区

(6) 荏田地区

この二地区は、別途特殊開発地域計画に関連し、溝ノ口よりの国道及び高速バス道路等の建設に伴い、この地域の開発も行われ、発展する可能性がある地区であるので計画した。

川和地区の現在推定人口は	1,130人	包容人口	11,040人	余力人口	9,910人
荏田地区	600人	"	6,720人	"	6,120人

第6表

地区別	用途別	住居地域	商業地域	準工業地域	工業地域	公園・緑地	合計
川和	面積 (ha)	82.0	5.5 (1,100m)	—	—	4.5	22.0
	率 (%)	89	6	—	—	5	100
荏田	面積 (ha)	47.8	5.5 (1,100m)	—	—	2.7	56.0
	率 (%)	85	10	—	—	5	100

(7) 鶴ヶ峯地区

緩傾斜の丘陵地帯で良好な住居地域となり得る地域である。相模鉄道鶴ヶ峯駅より横浜駅まで約20分である。複線化完成に伴い、今後ますます発展するであろう。

国道と相模鉄道が相接している西谷駅付近と地区西端部を商業地域とする。

なほ、本地区は横浜市水道の浄水場を含んでいるので、その周囲に緑地を設けることとし、緑地面積を全体の32%とする。

現在推定人口	12,790人	包容人口	76,680人	余力人口	63,890人
--------	---------	------	---------	------	---------

第7表

種別	用途別	住居地域	商業地域	準工業地域	工業地域	公園・緑地	合計
面積	面積 (ha)	412.2	22.5	—	—	204.3	639.0
	率 (%)	65	3	—	—	32	100

(8) 瀬谷地区

計画面積は、衛星市街地区中最大の地区である。この地区は、相模鉄道三ツ境駅、瀬谷駅を中心とする地域で、附近一帯は平坦地で良好な住宅地帯となりうる。瀬谷駅より横浜駅まで約30分であり、戦後、住宅地として発展しつつある地域である。

三ツ境駅附近に集団式、瀬谷駅附近に路線式商業地域を設け、それを中心として一帯の平坦地を住居地域とし、現在の農耕地は帯状の生産緑地として保留する。地区東北端部に緑地を設ける。

現在推定人口	5,570人	包容人口	109,080人	余力人口	103,510人
--------	--------	------	----------	------	----------

第8表

種別	用途別	住居地域	商業地域	準工業地域	工業地域	公園・緑地	合計
面積	面積 (ha)	754.2	48.6	—	—	106.2	909.0
	率 (%)	83	6	—	—	11	100

(9) 戸塚地区

本地区の戸塚町は神奈川、保土ヶ谷に次ぐ旧東海道の宿駅としての古い町である。戸塚駅より横浜駅まで約18分である。

戸塚駅附近を中心として国道沿いの地域は商業地域とし、柏尾川沿いの平坦地は現に日立、東洋電機等の工場があり、工場適地であるので、準工業地域及び工業地域として指定する。

現在推定人口	15,940人	包容人口	45,720人	余力人口	29,880人
--------	---------	------	---------	------	---------

この地区は工業市街としての色彩濃く、また交通の要衝として発展していると思われる。従って人口密度も高くなると思われ、包容人口45,720人とした。

第9表

種別	用途別	住居地域	商業地域	準工業地域	工業地域	公園・緑地	合計
面積	面積 (ha)	169.5	27.0	69.3	67.5	47.7	381.0
	率 (%)	49	7	18	17	13	100

(10) 中田地区

(11) 原宿地区

この二地区は鉄道は通過していないが、道路を整備すれば良好な住宅地となりうる。

中田地区の現在推定人口は	3,500人	包容人口	14,040人	余力人口	10,540人
原宿地区	1,660人	"	3,240人	"	1,580人

第10表

地区別	用途別	住居地域	商業地域	準工業地域	工業地域	公園・緑地	合計
中田	面積 (ha)	108.0	—	—	—	9.0	117.0
	率 (%)	92	—	—	—	8	100
原宿	面積 (ha)	19.7	5.9	—	—	1.4	27.0
	率 (%)	73	22	—	—	5	100

(12) 大船地区

東海道線と横須賀線との分岐点であり、鎌倉市と接している。その境界線が市街地を横断している関係から鎌倉市の用途地域を勘案して本市の用途地域を定めることが必要である。鎌倉市域分は同市における唯一の工業地域で、現在三菱電機、松竹撮影所、等大中小工場60余が集っており、鎌倉市も工場誘致、街路の設定、産業労働者住宅の開発等を行っているので工業地帯として発展すると思われる。大船駅より横浜駅まで約20分である。大船駅附近と弘明寺方面、横須賀方面の二道路の分岐点附近の計二ヶ所に商業地域を設ける。箱川沿岸に带状緑地を設ける。旧海軍燃料廠敷地、箱川沿いの平地地は工業地域とする。この地域は東海道線よりの引込線設置が容易であり、工業用地となり得るであろう。鎌倉市域には横須賀線沿いの丘陵地帯に良好な住宅地帯があるが、本市域内における住居地域は主として産業労働者用のものと思われる。それは本地域にある工業地域とともに、国鉄根岸線が完成すれば大船駅より森町まで約15分であり、磯子方面臨海工業地帯の背後住宅地として発展すると思われる。

人口密度も他地区より大となるものとして包容人口を計画した。

現在推定人口 6,750人 包容人口 34,080人 余力人口 27,330人

第11表

種別	用途別	住居地域	商業地域	準工業地域	工業地域	公園・緑地	合計
面積	(ha)	99.5	22.5	—	130.5	31.5	284.0
比率	(%)	35	8	—	46	11	100

(13) 富岡・金沢地区

富岡地域は、日平産業を含む工業地域と住居地域とする。

金沢地域の京浜急行金沢文庫駅、八景駅前を商業地域とし、防火的見地から準防火地域とすることが望ましい。

旧海軍航空技術廠を中心とする地域は、工業、準工業地域とする。泥亀町の沼地は埋立て、住居、商業、準工業地域とすべきである。

その他は住居地域とする。また平潟湾は現在泥土砂で浅くなり、干潮時は悪臭すら感じられるので、これを浚渫してその土砂をもって湾の西岸を埋立て、野島公園を含む文教、観光地帯にすべきである。

金沢地区には鎌倉時代からの金沢文庫、八景等の名勝史蹟があるので、海浜風致に勝れた長浜丘陵地帯附近一帯（国道以東海岸まで）を風致地区に指定する。

金沢八景駅より横浜駅まで約30分である。

この地区はすでに市街化している地域で、金沢の地形からして新に市街化する空地は少いし、また現在程度の空地は必要と思われる。

現在推定人口 52,360人 包容人口 91,100人 余力人口 38,740人

第12表

種別	用途別	住居地域	商業地域	準工業地域	工業地域	公園・緑地	合計
面積	(ha)	671.3	43.5	48.6	142.8	50.8	957.0
比率	(%)	70	4	5	15	6	100

(14) 磯子地区

京浜急行杉田駅附近は、商業地域、地区南端は工業地域とする。丘陵地帯二ヶ所は緑地として保留する。他は住居地

域とする。

地区北端をとる予定の国鉄根岸線森町より桜木町まで約10分、また京浜急行杉田駅より横浜駅まで約20分である。急峻な丘陵をひかえているので、面積的に大なる発展の余地は少ない。

磯子町地先埋立による臨海工業地域は、埋立完成時、追加指定するものとする。

現在推定人口 13,030人 包容人口 19,440人 余力人口 6,410人

第13表

種別	用途別	住居地域	商業地域	準工業地域	工業地域	公園・緑地	合計
面積	(ha)	90.0	13.5	—	40.5	18.0	162.0
比率	(%)	56	8	—	25	11	100

第3章 港北特殊開発地域計画

港北区は横浜市の西北部にあり、南及び東側において神奈川区、鶴見区など本市の工業中心地帯に接し、また北側は工業都市川崎に接し、更に東京都心へも約30kmの距離にある農耕地域であり、しかも人口密度は一平方軒当り849人、ヘクタール当り8人という稀薄なものである。これらの人口も鉄道沿線と水田に近く耕作に適した地形に集約されており、丘陵山野地区には殆んど住家を見ない状態である。しかし東京、川崎、横浜間の京浜地帯は年々人口の増加甚しくすでに飽和状態に近い。

ひるがへって、本市の将来人口は、2,500,000人と想定され、農耕地帯人口260,000人を除いた2,240,000人は母市街に1,200,000人、14衛星市街地に640,000人を包容する計画であるが、残りの426,000人を包容すべき地域として、上記未開発地内に適地2,958.9ha(8,876,000坪)を開発せんとするものである。開発地選定にあたっては、平坦な農業生産地帯ほどこまでも生産緑地として保留し、丘陵山野に主体をおき、団地内の農耕地の犠牲は極力回避する方針である。

第14表 港北特殊開発地域用途区分計画表

単位：ヘクタール及び%

地区面積	街路		公園		公共建築用地		宅地		生産緑地		
	面積	比率	面積	比率	面積	比率	面積	比率	面積	比率	
2,958.9	100	503.0	17	59.2	2	29.6	1	2,071.2	70	295.9	10

(想定算定基準)

特殊開発地域総面積	2,958.9	ha
撮影所、企業緑地、学園等面積	165.3	ha
純宅地(上記165.3haを除いた面積の70%)	1,955.52	ha
アパート宅地(純宅地の1/3)	651.84	ha
個人住宅地(" 2/3)	1,303.68	ha
アパート宅地包容人口(1人当り所要面積25m ²)	260,736人	
個人住宅地 " (1戸当り95坪家族4人として1人当り所要面積79m ²)	165,023人	
包容人口総計	425,759人	(約 426,000人)

第 2 編

道 路 網 整 備 計 画

第1章 現 況

市内の道路全体について、延長及び道路普及率、巾員、路面の状態、道路網の形成状態、交通量等の項目に分けた調査の結果について、総合的な現況を述べると次のとおりである。

資料統計数字は最近のものとして、昭和30年4月現在のもので京都、大阪、神戸の市道のみは、昭和29年末現在のものである。

(第1表参照)

1. 延長及び道路普及率(市域面積1km²当たり及び人口1人当たり道路延長)

市内道路の全延長は3,742,250mで市域面積1km²当たり道路延長は9,157mで六大都市と比較すると第1位の名古屋市19,885m、東京都17,536m、大阪市15,007m、京都市5,471m、神戸市4,918mで本市は第4位である。

人口1人当たり道路延長は3.27mで、京都市2.50m、神戸市2.41m、東京都1.46m、名古屋市1.38m、大阪市1.09mとなっており、本市は第1位である。

2. 巾員及び自動車交通の可否

自動車交通不能道路延長は1,899,153mで全延長の51%を占めている。神戸市が12%にすぎないことを思えば著しく狭小道路が多いことを示している。

このうちの大部分1,873,954mが市道である。

巾員からみると二車線道路として車体巾、すれ違い速度などから考えた最小巾員7.5m以上の道路延長は389,827mで全体の10%しかない。

3. 路面状態

舗装道路延長は374,635mで、これも全延長の10%である。これは巾員7.5m以上の延長に略同じである。

しかもセメント、アスファルト系高級舗装道はその半分の185,660mにすぎない。

4. 道路網の形成状況と交通量

本市の与えられた位置と地形の関係等から、本市の道路は放射線のみが発達し、放射線による交通を市街地各部分に分散させる環状線が非常に少く、ために通過交通と局地交通が一点に集中し易く、高島町～桜木町間の一時間約2,000合に及ぶ交通量、高島町交差点の雑踏など第二路線の必要性が特に痛感される。

また、鶴見、神奈川臨海工業地帯と背後地との間に東海道本線が走っているため、両者の連絡道路が充分でなく、背後地の発展に大きな障害となつているが、地勢上、また技術的・財政的に困難でも連絡道路が必要と考えられる。

なお、主要路線の中にも1級16号国道(高島町～横須賀市界)の金沢区泥亀町附近の如く線形不良な箇所がある。

横浜国際港都建設総合基幹計画書

第1表 六大都市

道路現況表

(昭和30年4月現在) 単位：m

都市名	種 類	実延長		市域面積		人口		実延長内訳			市員別	
				1km ² 当り 道路延長	m/km ²	1人当り 道路延長	m/人	改良延長	未改良延長	%	改良済	
											7.5m以上	4.5m以上
横 浜	總 計	3,742,250	100	9,157	3.27	668,821	18,307,429	83	389,827	278,994		
	国 道	72,443	2	177	0.06	72,443	—	—	72,443	—		
	主要地方道	73,858	2	181	0.06	67,456	6,402	0	40,817	27,139		
	一般県道	157,177	4	384	0.15	112,221	44,956	2	19,686	92,535		
	一般市道	3,434,572	92	8,405	3.00	412,501	11,302,207	81	253,181	159,320		
名 古 屋	總 計	3,216,201	100	19,885	1.88							
	国 道	44,327	1	272	0.02	43,316	1,011	0	39,602	3,714		
	主要地方道	17,109	0	105	0.01	17,109	—	—	16,791	318		
	一般県道	73,439	2	454	0.03	57,755	15,684	0	51,658	6,097		
	一般市道	3,081,326	97	19,044	1.32							
京 都	總 計	3,009,495	100	5,471	2.50	888,071	302,121,424	70	257,094	630,977		
	国 道	74,256	2	135	0.06	55,300	18,956	0	44,237	11,063		
	主要地方道	54,475	2	99	0.05	35,478	18,997	0	15,312	20,166		
	一般府道	250,217	8	455	0.21	72,647	177,570	6	31,399	41,248		
	一般市道	2,630,547	88	4,782	2.18	724,646	241,905,901	64	166,146	558,500		
大 阪	總 計	2,779,281	100	15,007	1.09							
	国 道	51,889	2	281	0.02	48,960	2,929	0	48,960	—		
	主要地方道	26,003	1	141	0.01	24,983	1,020	0	21,758	3,225		
	一般府道	69,389	2	374	0.02	51,969	17,420	1	27,369	24,600		
	一般市道	2,632,000	95	14,211	1.04							
神 戸	總 計	2,361,113	100	4,918	2.41	1,191,300	511,169,813	49	203,502	987,798		
	国 道	54,627	2	114	0.06	53,317	1,310	0	36,741	16,576		
	主要地方道	83,178	4	173	0.09	54,741	28,437	1	9,840	44,901		
	一般県道	159,558	7	332	0.16	53,407	106,151	4	4,680	48,727		
	一般市道	2,063,750	87	4,299	2.10	1,029,835	451,033,915	44	152,241	877,594		
東 京	總 計	10,147,605	100	17,536	1.46							
	国 道	172,087	2	297	0.03	172,044	43	0	167,183	4,861		
	主要地方道	549,724	5	949	0.08	464,551	85,173	1	297,550	167,001		
	都 道	3,903,982	38	6,747	0.56	2,253,875	221,650,107	16	1,195,849	1,058,026		
	特別区道	5,521,812	55	9,543	0.79							

内 訳		自動車交通不能		路面別内訳		舗装内訳		摘 要			
未改良		延長	比率	砂利道	舗装道	高級舗装		簡易舗装			
4.5m以上	4.5m未満					延長	比率	延長	比率		
59,707	3,013,722	1,899,153	51	3,367,615	90	374,635	10	185,660	5	188,975	5
—	—	—	—	—	—	72,443	2	72,443	2	—	—
6,402	—	—	—	31,038	1	42,820	1	35,705	1	7,115	0
5,356	39,600	25,199	1	140,584	0	16,593	0	8,691	0	7,902	0
47,949	2,974,122	1,873,954	50	3,195,993	89	238,579	7	64,621	2	173,958	5
—	—	—	—	2,911,451	91	304,750	9	226,614	7	78,136	2
1,011	—	—	—	7,404	0	36,923	1	36,415	1	508	0
—	—	—	—	1,847	0	15,262	0	15,262	0	—	—
4,096	11,588	—	—	37,021	2	36,418	1	33,526	1	2,892	0
—	—	—	—	2,865,179	89	216,147	7	141,411	5	74,736	2
49,636	2,071,788	1,211,824	40	—	—	—	—	—	—	—	—
16,331	2,625	—	—	25,548	1	48,708	2	33,339	1	15,369	0
8,788	10,209	—	—	35,458	1	19,017	0	9,696	0	9,321	0
24,517	153,053	39,316	1	193,625	6	56,592	2	21,748	1	34,844	1
—	1,905,901	1,172,508	39	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2,850	79	—	—	1,396	0	50,493	2	50,493	2	—	—
—	1,020	—	—	125	0	25,878	1	24,610	1	1,268	0
7,679	9,741	1,512	0	21,745	1	47,644	2	42,551	2	5,093	0
27,318	1,142,495	288,285	12	2,051,232	87	309,881	13	268,317	11	41,564	2
1,310	—	—	—	8,330	0	46,297	2	46,297	2	—	—
7,091	21,346	8,260	0	74,303	3	8,875	0	8,875	0	—	—
9,916	96,235	37,458	2	154,849	7	4,709	0	1,584	0	3,125	0
9,001	1,024,914	242,567	10	1,813,750	77	250,000	11	211,561	9	38,439	2
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
29	14	—	—	9,726	0	162,361	2	151,716	2	10,645	0
16,081	69,092	25,649	2	138,223	1	411,501	4	172,831	2	238,670	2
510,240	1,139,867	270,334	3	2,076,249	20	1,827,733	18	398,623	40	1,429,110	14

面積 昭和30年国勢調査による人口

面積 昭和30年国勢調査による人口

(註)	横 浜	408.66	1,143,687人
	名 古 屋	161.73	1,336,780人
	京 都	549.79	1,204,084人

	大 阪	185.17	2,547,316人
	神 戸	480.06	979,305人
	東 京	578.65	6,969,104人

国立国会図書館から提供しているこの著作物は、著作権法及び国際条約により保護されています。掲載・配信等を行う場合、著作権者等の許諾を得る必要があります。
Although made available by the National Diet Library, Japan, this work is protected by copyright law and international treaties.
Any publication, distribution, or other use of this work will require the permission of the copyright holders.
横浜市中央図書館

横浜国際港都建設総合基幹計画書

第2章 計画

1. 計画の基準

次に、改良及び新設計画の道路巾員、舗装等について計画の基礎とした基準の概要を述べる。

わが国における自動車による貨物輸送量は、昭和30年において、532,742,000tで、貨物総輸送量全体に占める割合は73%を示している。戦前の昭和10年に比べると輸送量は約2.5倍となつてきている実情で、今後も道路の整備と相まって輸送の迅速、簡便等の鉄道輸送に対する優位性が輸送可能範囲を拡大せしめかつ輸送量の増加を来すものと考えられる。

なお、これらの増加は必然車体の大型化、重量の増大化、高速度の要求と可能を生み、これはいうまでもなく、道路網の整備（増加、改善）道路巾員の拡大、舗装度の完全化となつて表われることは当然で、特に港都として、かつ、京浜工業地帯を擁し、さらに、臨海工業地帯造成計画等を企画している本市として観光、産業、貿易等各般から考え道路網の量、質、の完備は欠くべからざる重要施設であることはいうまでもないことであろう。

最近わが国の代表的な大型トラックは全長6.75m、全巾2.37m、全高2.66m、最大積載量8.5t、最高時速60kmに達している。

速度について昭和28年6月の交通調査（一級国道16号）によれば平均速度40km/hとなつてきている。

計画の基準として

(1) 道路巾員

(a) 2車線道路における1車線当り標準交通容量は1時間に緩速車両が10～15台が投入されるものとして高速車両の最高台数は300台であるが1日平均としては約3,000台が標準交通容量と考えられる。もちろん交叉点等により実際はさらに下回ると思われる。

(b) 車体巾2.5m、速度40km/h～50km/hの車がすれ違うために要する巾員は7mであるが、人の歩行巾員を両側にそれぞれ0.75m路肩を両側にそれぞれ1m冠を加えたものが最低自動車道路として要求されるので、本計画の最低を11mとした。さらに母市街及び衛星市街部分は、交通量のほか、沿道の土地利用、すなわち用途及び容積による利用度、防火帯としての効果、都市美的見地等を考慮して、それぞれの路線の巾員を決定した。

郊外部の道路に要求される問題は連続性及び急曲線勾配の除去等であるので、特にこの点の考慮を行った。

(2) 舗装

本計画の路線は、現在及び近い将来においていろいろの角度から見ていずれも重要交通道路と考えられるので、舗装の厚さはコンクリート20cmとした。

この程度ならば重量及び高速に耐え得るであろう。

(3) 鉄道との交叉

全部立体交叉として計画した。

2. 計画内容

(1) 第1は、既設道路の改良設計画である。本市の現在の道路は、主として本市の与えられた地形及び位置（地理的社会的、経済的等）の関係から、放射線が主であることはやむを得ない点であるが、この放射線について、交通量増加及び速度増加による巾員、線形、勾配、路面改良等について検討を加え、その重要度に応じ根本的に改良（一部新設）を行い、本市の道路整備の完成を期さんとするものである。

そこで、計画の対象となる道路は、別途計画の「将来人口と包容地域計画」に基づいて母市街と衛星市街更に市外との連絡道路中の主要路線と考えられる道路である。

図示番号①～⑩の10路線であり、巾員は最低11m最高50mの道路とし、総延長130,360m、総事業費22,471,890千円である。

これら道路の現在の状態、改善計画の詳細については後述するが放射線系統構成の基本的な考え方は次のとおりである。

本市の交通活動は横浜駅が中心であり、それに近接した高島町交叉点を街路網の中心に選んで、ここを起点とする4基本放射線として、東に鶴見を経て川崎、東京に至る15号国道線（第1放射線）西に戸塚を経て藤沢以西に至る1号国道線（第8放射線）北に中山、長津田を経て東京都原町田に至る路線（第5放射線）南に磯子、金沢を経て横須賀に至る16号国道（第10放射線）を配する。

この基本放射線に次ぐ放射幹線としては第1環状線の西神奈川を起点として東京方面に1号国道線（第2放射線）六角橋、日吉を経て丸子に至る線（第3放射線）、小机、荏田を経て川崎市登戸に至る線（第4放射線）、洪福寺より鶴ヶ峯を経て座間、八王子方面に至る129号国道中野線（第6放射線）と同線鶴ヶ峯附近より瀬谷を経て厚木市に至る線（第7放射線）及び吉野町より大船地区を経て鎌倉市に至る県道（第9放射線）等6放射線、合計10放射線を整備する。（第2表参照）

第2表 放射線計画総括表

図示番号	路線名	起点	主なる経過地	終点	巾員(m)	延長(m)	事業費(千円)	備考
①	第1放射線	西区表高島町	神奈川区子安通り鶴見区鶴見町	鶴見区市場町川崎市界	36～50	9,210	5,914,750	通称第1京浜。青木通附近350mは平行第2路線があるので36mとし他は全部50mに拡巾。
②	第2 "	神奈川区富家町	神奈川区新子安鶴見区下末吉町	鶴見区市場町川崎市界	27	7,900	2,370,000	通称第2京浜。現在京浜間交通の幹線
③	第3 "	神奈川区六角橋町	港北区菊名町 " 南綱島町	港北区日吉町川崎市界	20～25	8,800	1,046,000	第3京浜ともいうべき路線。近い将来第2京浜は飽和状態となると思われ本路線は重要となろう
④	第4 "	神奈川区富家町	神奈川区六角橋町港北区小机町 " 荏田町	港北区元石川町川崎市界	11～27	17,900	1,052,940	港北北部地区と母市街を結ぶ幹線。約半分は新設。
⑤	第5 "	西区高島通1丁目	神奈川区三ツ沢町港北区中山町	港北区長津田町東京都町田町界	11～27	16,050	968,480	港北中部の中山、長津田両地区更に原町田と母市街を結ぶ幹線。約半分は新設。
⑥	第6 "	西区浅間町	保土ヶ谷区上星川町 " 川井町	戸塚区瀬谷町高座郡大和町界	18～22	14,640	1,589,760	2級129号国道中野線。鶴ヶ峯地区更に市外と母市街を結ぶ幹線。在来路線の拡巾、舗装
⑦	第7 "	保土ヶ谷区白根町	保土ヶ谷区二俣川町	戸塚区瀬谷町高座郡大和町界	18～22	8,140	985,600	瀬谷地区更に市外厚木方面と母市街を結ぶ幹線。在来路線の拡巾、舗装
⑧	第8 "	西区高島通1丁目	保土ヶ谷区保土ヶ谷町戸塚区戸塚町	戸塚区影取町藤沢市界	15～36	18,260	3,186,920	国道東海道 我が国交通の大動脈。在来路線の拡巾、舗装
⑨	第9 "	南区吉野町3丁目	南区上大岡町 " 日野町	戸塚区磯子町鎌倉市界	11～25	11,000	1,369,240	大船地区更に市外鎌倉市を結ぶ幹線。在来路線の拡巾、舗装
⑩	第10 "	西区桜木町7丁目	南区吉野町磯子区滝頭町金沢区富岡町	金沢区六浦町横須賀市界	22～27	18,460	3,988,200	根岸湾埋立工業地帯、金沢地区更に横須賀市を結ぶ幹線。
計					11～50	130,360	22,471,890	

(2) 計画の第2は環状道路新設計画である。

本市の道路網は本市の位置、地形上から環状路線が皆無に近い。そこでこの欠点を除くためと更に将来の人口増加と包容地域計画による衛星市街地計画に対応し環状路線の新設(一部改良)を計画した。

新設環状道路は図示番号①～⑤の5路線で、巾員は11m～36m、延長151,330m、事業費10,944,810千円である。

環状線系統構成の基本的な考え方は次のとおりである。

放射線交通を母市街各部分に分散させる小半径の路線として瑞穂橋より東神奈川駅、反町、浅間下、洪福寺、久保山、浦舟を経て大榎橋に至る線を第1環状線とし、以下同心円的に母市街・衛星市街地間あるいは衛星市街地相互間を連絡する路線として第5環状線まで設ける。(第3表参照)

第3表 環状線計画総括表

図示番号	路線名	起点	主なる経過地	終点	巾員(m)	延長(m)	事業費(千円)	備考
①	第1環状線	神奈川区千若町瑞穂橋北詰	神奈川区反町、西区浅間町、南区浦舟町、中区花園橋	中区山下町大榎橋入口	25~27	10,730	2,871,100	横浜港中心部と本市シビック・センターを包む最小半径環状路線。良好な在来路線を有す。
②	第2 "	鶴見区大黒町	港北区菊名町、神奈川区三ツ沢、保土ヶ谷区保土ヶ谷町、磯子区滝頭町、中区本牧町	中区山下町大榎橋入口	18~25	22,300	2,819,000	起点から保土ヶ谷区榎田坂第8放射線(東海道)交差点までは臨海工業地帯と背後地を結んでいること並びに通過交通を高島町交差点など混雑地点をさけて流すことができるので早急に建設を要する区間である。残余区間は大体良好な在来路線がある。
③	第3 "	鶴見区鶴見町	港北区岸根町、保土ヶ谷区上星川町、南区大岡町	磯子区森町	11~20	25,920	1,013,780	第2環状線の外側(平均2km位)を走る路線。大部分新設。
④	第4 "	鶴見区汐入町2丁目	港北区大曾根町、港北区中山町、戸塚区三ツ境、戸塚区戸塚町、南区笹下町	磯子区杉田町	11~36	40,460	2,142,700	鶴見、中山、瀬谷、戸塚、磯子地区を結んでいる。根岸湾埋立工業地帯と背後地を結ぶ重要路線。在来路線はほとんど自動車交通不能。
⑤	第5 "	鶴見区大東町	港北区北綱島町、港北区窪田町、港北区長津田町、戸塚区瀬谷町、戸塚区公田町	金沢区六浦町	11~25	51,920	2,098,230	本市最外部を囲繞する路線。鶴見、綱島日吉、長津田、瀬谷、原宿、大船、金沢各地区を結んでいる。
計	5路線				11~36	151,330	10,944,810	

(3) 計画の第3は連絡線新設計画である。

この対象となる道路は放射線と環状線を結ぶものとして、

第1、第4、第5連絡線、主要道路の通過していない衛星市街地(川和)へ結ぶものとして第3連絡線、基本放射線の第2路線(副道)として、第2、第6連絡線の合計6路線である。

すなわち、新設連絡道路は図示番号△～△までの6路線で、巾員11m～25m、延長39,600m、総事業費は3,309,675千円である。(第4表参照)

第4表 連絡線計画総括表

図示番号	路線名	起点	主なる経過地	終点	巾員(m)	延長(m)	事業費(千円)	備考
△	第1連絡線	鶴見区馬場町	—	鶴見区下末吉町	18	3,000	228,750	第2放射線(1号国道、第2京浜)と第2環状線を結び通過交通用の副道系統を構成せしめる。
△	第2 "	神奈川区六角橋町	神奈川区三枚町、港北区新羽町	港北区下田町	18~22	10,400	1,764,775	第4京浜ともいうべき路線。
△	第3 "	港北区中山町	港北区川和町	港北区寺家町	11~18	8,000	268,300	中山、川和両地区更に小田急鶴川方面を結ぶ。
△	第4 "	保土ヶ谷区仏向町	保土ヶ谷区今井町	戸塚区矢部町	15	6,500	412,600	道路公団施行中の有料道路。第8放射線(1号国道)の重要副道。
△	第5 "	南区伏見町	—	南区吉野町	25	600	111,000	根岸湾埋立工業地帯と1号国道を直結するための重要路線。
△	第6 "	南区上大岡町	磯子区栗木町、金沢区釜利谷町	金沢区六浦町、逗子市界	11~15	11,100	524,250	第10放射線(16号国道)の平行第2路線。
計	6路線					39,600	3,309,675	

(4) 計画の第4は京浜間立体高速度道路新設計画である。

京浜間交通については、本計画において後述のごとき二つの副道系統を考慮したが、抜本的施策として、横浜港と東京(新橋)を直結する立体高速度道路建設を計画した。

これは、大体において東京湾海岸沿いに走り、数カ所に取付路を設けるのみで他の道路及び鉄道などはすべて立体交差する。延長31,100m、巾員14m、事業費は42,520,000千円である。

以上のとおり、改良計画として放射線10路線、新設計画として環状線5路線、連絡線6路線、立体高速度道路1路線計22路線 延長352,390m 事業費79,246,375千円である。

本計画路線が都市計画街路として認定され事業実施が決定されれば事業費の三分の二の国庫負担があるわけであり、また、京浜高速度道路は道路公団または国直轄事業になると考えられるがこれらの問題は計画遂行の具体的問題として考慮することとし、本計画においては一応総事業費のみを計上した。この計画は35ヶ年計画とする。

以上の総括表は次のとおりである。

第5表 総括表

名称	路線数	巾員(m)	延長(m)	事業費(千円)	備考
1. 放射線	10	11~50	130,360	22,471,890	主として改良
2. 環状線	5	11~36	151,330	10,944,810	主として新設
3. 連絡線	6	11~25	39,600	3,309,675	主として新設
4. 高速度道路	1	14	31,100	42,520,000	新設
計	22		352,390	79,246,375	

(参考) 国道東海道副道について

本計画においては、今後一段と輻輳が予想される国道東海道の副道として、丸子、日吉・綱島(第3放射線)を経て大倉山において第3環状線にて西曲し、更に第2環状線により、三枚町、三ツ沢を経て戸塚有料道路(第4連絡線)に結ぶ系統、また一段と飛躍した路線として、東京都市計画放射線第3号線の目黒、等々力を経て川崎都市計画路線第22号線に結びこの路線を第2連絡線により磯島・日吉地区の西端に延長し、新羽町を経て小机地区南端にて前記路線に合流せしめ、戸塚有料道路へ結ぶ系統など国道東海道の通過交通を母市街から外すよう考慮した。

第 3 編

交通網整備拡充計画

第1章 現 況

1. 横浜市内の交通機関の特殊性

横浜市内の交通機関の発達には、地勢地形等の自然環境の特殊条件に制約されている。

本市は、北は川崎市、西は東京都南多摩郡に、南は横須賀市、鎌倉市に接し、東は東京湾に面し、海陸交通の要衝をなしているのであるが、本市の北部は台地で多摩丘陵地帯に続き、西部は相模台地に囲まれ、南部は三浦丘陵地帯に続き、これらの谷間を流れる鶴見川、帷子川、大岡川、中村川、柏尾川、鶴川等の流域は一概に平野で、街々は、ここに形成され、市街地はこれら河川沿岸ぞいに楔状に奥地へ向っている。

即ち、本市総面積408.66km²の61%が標高30m以上の台地丘陵で、本市人口1,143,687人(30年10月)の66%に当る約750,000人が全面積の14%に当る59.97km²の都市計画用途指定地域内に居住しているのであつて、この人口密度が12,500人/km²で、他の地域は約1,130人/km²である。

上述の如く全市域の人口分布の不均衡、職域の限定的集中に伴い、昼間人口の動きも、鶴見、神奈川方面の臨海工業地帯、港湾地区、日本大通・本町方面のビジネスセンター地区、伊勢佐木町を包む商業中心方面の同一方面に限定され、且つ地形上市街の周辺に中心地がないため、軌道も環状線の発達はなく、海岸線よりと河川の沿岸ぞいに楔状に郊外から同一方面の中心点に集中して、時間的に上下線の乗降客数が平均せず片道輸送機関の観を呈している。

高速度鉄道旅客輸送状況から、本市内の交通機関の現況をみると、乗降客総数(一日)1,270,094人で、本市人口に対して一人一日乗降回数1.11回である。うち、臨海工業地帯727,342人、業務中心地(桜木町)140,893人、商業中心地区(日の出町、黄金町、南太田)63,475人で、合計931,710人で全乗降客の73%が一定地域に限定されている。

市内路面電車一日当り乗降客728,424人(本市人口に対して、一人一日0.64回)(30年5月調)で、これを地域別にみると、臨海工業地帯(自神奈川区役所前～至生麦)33,175人、業務中心地区(桜木町附近)122,115人、商業中心地区(自初音町～至野毛、自阪東橋～長者町五丁目～至馬車道)105,400人で合計260,690人で全乗降客の35%が一定地域に限定されている状態である。

2. 市内各交通機関の現況

(1) 高速度鉄道の現況

線 名	駅 区 間	延長 料	一日乗降客数	乗車効率 (平均)	備 考
		km	人	%	
国鉄 東海道線	横 浜-戸 塚	12.1	447,320	67.5	南武線、矢向駅の乗降客16,493人(一日)を除く
" "	桜 木 町-鶴 見	9.1			
" 臨 港 線	鶴 見-安 善 浅 野-海芝浦	5.2	60,995	51.4	30年実績の平均である。
" 横 浜 線	東神奈川-長津田	17.9	40,469	86.4	
私鉄 京浜急行線	鶴見市場-六 浦	29.0	396,801	75.2	
" 東 横 線	桜 木 町-日 吉	12.7	237,174	54.0	
" 相模鉄道線	横 浜-瀬 谷	16.0	87,335	58.2	
計		102.0	1,270,094		

横浜国際港都建設総合基幹計画書

朝夕ラッシュ時最大乗車効率は、約250%から300%である。

(参考-1) 高速鉄道路線別乗降客数(一日平均)

年別	国鉄線	東横線	相模鉄道線	京浜急行線	計(A)	本市総人口(B)	乗車回数A/B
22	488,000	132,000	56,700	200,000	876,700	814,379	1.08
27	552,355	201,500	73,200	327,400	1,154,455	1,039,300	1.26
28	524,880	212,382	73,419	382,116	1,192,797	1,079,271	1.11
29	564,644	222,066	80,116	388,444	1,255,270	1,114,714	1.13
30	565,277	237,174	87,335	396,801	1,286,587	1,143,287	1.13

(参考-2) 高速鉄道路線別輸送量調査

(昭和29年調)

路線名	ラッシュ時30分間における										現在の背後人口(A)	背後地の将来計画による人口容(B)	交通能力に対する背後地収容能力(C)	備考
	運転間隔	1回の回数	乗車定員	輸送量	現行に対する将来の増加率	B/A	人	人	人	人				
横須賀線	10.00	3	12	237	4,152	9,571	100	173	784,000	1,353,000	1,353,000	0		
京浜東北線	4.17	7	8	169	7,462	12,900	100	172	700,000	1,200,000	1,200,000	0		
横浜線	15.00	2	7	278	1,960	5,460	100	220	747,000	1,643,000	1,685,000	42,000	全線複線計画完成後	
臨港線	3.20	9	3~4	306	3,100	9,490	100	172	700,000	1,200,000	1,240,000	40,000		
東横線	5.00	6	2~3	190	2,210	4,219	100	197	744,000	1,467,000	1,467,000	0	桜木町-高島町間複線計画完成後	
相模鉄道	6.00	5	2~3	226	1,791	4,060	100	189	748,000	1,415,000	1,415,000	0	西横浜-横浜間及び希望ヶ丘-瀬谷又はそれ以西の複線計画完成後	
京浜急行線	4.17	7	3~4	284	2,640	7,500	100	165	844,000	1,389,000	1,688,000	844,000		

(註) 京浜急行線は昭和44年の数値を将来欄に記した。

(2) 市営路面電車の現況

運転系統及び系統幹

系統番号	区間	幹程	摘要	備考
1	六角橋~弘明寺~六角橋	18.941	1系統:-	
2	生麦~本牧一丁目	10.390	六角橋-横浜駅-保土ヶ谷	○系統幹 137km695
3	生麦~山元町	9.570	ヶ谷-弘明寺-尾上町	
4	保土ヶ谷橋~本牧一丁目	7.910	高島町-六角橋	○営業幹 51km793(内単線507m)
5	洪福寺前~間門	10.002		

系統番号	区間	幹程	摘要	備考
6	桜木町駅前~杉田	8.824		○1日乗降人員 728,424人
7	中央市場~八幡橋	9.136		○乗客1人当り平均乗車幹 2km834
8	桜木町駅前~杉田	10.314		○乗車効率は(終日全線平均) 33.5%
(8)	"~芦名橋	6.851		(昭和30年5月6日調)
9	六角橋~浦舟町	8.225		○ラッシュ時最大乗車効率は150%以下で全て保安限度内である。
10	桜木町駅前~弘明寺	5.124	12系統:-	
11	六角橋~芦名橋	14.128	六角橋-横浜駅-桜木町	
12	六角橋~弘明寺~六角橋	18.941	一尾上町-弘明寺-保土ヶ谷-六角橋	
13	桜木町駅前~芦名橋	6.190		
(13)	"~杉田	9.653		

(3) 市営バスの現況

運転系統及び系統幹

系統番号	区間	経由地	系統キロ程	摘要
1	横浜駅前~横浜駅西口	島田橋町	7.500	混雑時は栗田谷泉町経由
	横浜駅前~飯田谷戸	島田橋	4.400	
2	横浜駅前~大船駅前	本町野	18.460	混雑時運転
	横浜駅前~野庭口	野庭口	12.960	
3	横浜駅前~川和	小机	12.000	朝は中山から川和まで片道8回、(日曜日及び祝日は6回)運転。夜は川和から中山駅前まで片道8回(日曜日及び祝日は6回)運転
	中山駅前~川和	貝の坂	1.900	
4	横浜駅前~追浜駅前	杉田	20.900	
5	横浜駅前~下鶴間	亀甲山	18.070	午前、午後各1回あて運転
	横浜駅前~亀甲山	和田町	14.850	
6	横浜駅前~戸塚駅前	元町橋	12.600	混雑時運転
	横浜駅前~元町橋	浜松町	5.465	日中及び夜間運転
7	横浜駅前~川崎駅西口	商業学校前	10.670	
8	横浜駅前~磯子	小港	10.920	交互運転
	横浜駅前~本牧三溪園前		6.980	
	桜木町駅前~本牧三溪園前		(7.550)	
9	磯子~保土ヶ谷駅東口	弘明寺	4.920	混雑時運転、日曜日及び祝日は運転休止
10	磯子~峰	中原	7.225	
12	保土ヶ谷駅東口~鶴ヶ峰駅前	桐ヶ作下	9.880	混雑時運転
	保土ヶ谷駅東口~桐ヶ作下	元町橋	6.820	日中及び夜間運転

横浜国際港都建設総合基幹計画書

系統番号	区	間	経由地	系統キロ程	摘 要
				km	
13	鶴見	西口~駒上	末吉	4.440	
	鶴見	西口~上末	吉	3.520	
14	滝	坂~下末	吉	4.480	
15	鶴見	駅前(循環)	鶴見駅前	5.240	
16	生	麦~鶴見	駅前	7.430	
17	生	麦~鶴見	駅前	6.230	
18	鶴見	駅前~矢向	駅前	4.810	
19	生	麦~新子安	駅前	4.100	混雑時運転
	新興	駅前~新子安	駅前	2.440	
20	元町	橋~豆	口	13.640 (14.320)	
21	桜木	町駅前~榊	馬	7.560	
22	中山	駅前~和田	町	8.300	
23	中山	駅前~奈良	町	10.400	混雑時は田奈中学校前経由
24	生	麦~横浜	西口	9.850	
25	横浜	西口~保土ヶ谷	駅前	7.560	
	保土ヶ谷	駅前~野球場	前	2.210	
26	六浦	橋~白山	道	4.300	混雑時運転
27	鶴見	駅前~安善	町	3.650	
28	元町	橋~浅	橋	9.710 (9.510)	
29	鶴見	西口~長者	町五丁目	14.330 (14.900)	
30	横浜	駅前~戸塚	駅前	18.280 (18.850)	日中運転
	横浜	駅前~平	戸	14.530 (15.100)	混雑時及び夜間運転
31	横浜	西口(循環)	横浜西口	9.890	
33	中山	駅前~元石	川町	11.300	
35	横浜	駅前~東神奈川	駅前	3.190	毎月2日、12日及び22日は運転を休止 午前のみ運転
	中央市場	前~東神奈川	駅前	1.490	毎月2日、12日及び22日は運転を休止 午前混雑時のみ運転
36	横浜	西口~菅田	町	7.910	日中及び夜間交互運転、ただし横浜西口~ 菅田間は日曜日及び祝日に限り終日運転 混雑時運転 日曜日及び祝日は運転休止
	横浜	西口~菅田	町入口	5.910	
	二ツ谷	町~菅田	町	6.350	
37	横浜	駅前~三ツ沢	グランド前	30.10	臨時運転

系統番号	区	間	経由地	系統キロ程	摘 要
40	弘明	寺~日野公園	墓地	8.820	彼岸及びびら盆に限り運転
41	鶴見	西口~川向	町	11.920	混雑時及び夜間運転 日中運転
	鶴見	西口~新羽	町	8.820	
42	上末	吉~汐入	町二丁目	6.200	
43	中山	駅前~鉄	町	8.540	
44	横浜	西口(循環)	横浜西口	13.650	混雑時運転
45	横浜	駅前~瑞穂	棧橋	3.990 (3.020)	混雑時運転
46	東神奈川	駅前~瑞穂	棧橋	1.550	混雑時運転
47	桜木	町駅前~大	棧橋	1.320	混雑時運転 日曜日及び祝日は運転休止
48	弘明	寺~平	戸	7.470	毎月4日、14日及び24日に限り運転

(備考) 系統キロ程の欄中かつこの数字は下り方向系統のキロ程を示す。

参 考

	K
系 統 料	564.370
営 業 料	263.515
1日当乗降人員	105,931人
料当乗車人員	4.88人

(昭和30年10月7日調査資料による。)

3. 各地域別交通現況

(1) 鶴見、神奈川の臨海工業地帯

鶴見、神奈川の臨海工業地帯には高速度鉄道として、京浜東北線、臨港線、京浜急行線の三線で、これらの高速度鉄道乗降客は1日当り727,342人、市営路面電車乗降客33,175人、市営バス乗降客73,271人で合計833,788人である。なお、この方面の乗客の動態は朝夕の一定時間に限定集中されているので、運転経営上非常に困難な問題を含んでいる、すなわち朝夕の最大乗車効率は高速度鉄道各線とも定員の約3倍程度である。

(2) ビジネスセンター地域(自桜木町~本町四丁目~日本大通~至藤原町)

この方面には高速度鉄道として、京浜東北線、東横線で、乗降客数1日当り140,893人、市営路面電車122,115人、市営バス18,194人で合計281,202人である。この方面の乗客動態も臨海工業地帯と同一現象であつて、朝夕一定時間に限定された狭隘な地区に集中されている状態である。

(3) 商業中心地域(自日の出町~至野毛山、自阪東橋~長者町五丁目~至馬車道)

この方面には、高速度鉄道として、京浜急行線だけで、その乗降客数は一日当り63,475人、市営路面電車105,400人、市営バス2,991人で合計171,866人である。なお、京浜急行線の朝夕の最大乗車効率は約300%を上回る状況である。

(4) その他の旧市街地

A 金沢区、磯子区及び南区方面

同方面は、海岸沿いの平地及び大岡川ぞいに住宅地帯として発達し、一部商店街を形成して、人口三区合計303,490人である。交通機関としては、この海岸ぞいに市営路面電車とバスが運行し、山ぞいに高速度鉄道の京浜急行が運行し、交通の流れは市の中心部に向つていて、中心地に近づくにつれ、非常に乗客が多くなつていく。京浜急行の六浦駅より井土ヶ谷駅までの一日当乗降客は123,069人で、市営路面電車乗降客は杉田~浦舟間94,073人、弘明

寺～吉野町間49,393人、前里町3丁目、4丁目3,805人で計147,271人、合計270,340人であつて、最大乗車効率は京浜急行が四両運転で約300%であつて、定員の3倍に近く保安限度を上回っている現状である。

B 保土ヶ谷区、戸塚区方面

同方面は、帷子川ぞいの平地に住宅街、商店街を形成し、同川上流の台地に新興住宅地がひらけ、旧東海道宿場としての戸塚が市街地を形成して、人口は二区合計178,906人である。交通機関としては、高速度鉄道として、帷子川ぞいに相模鉄道線と国鉄東海道線の二線である。一日当乗降客は相模鉄道線瀬谷駅～横浜駅間87,335人、国鉄戸塚駅～保土ヶ谷駅間48,357人で合計135,697人、市営路面電車は保土ヶ谷～水道道間17,048人、合計152,745人である。最大乗車効率は国鉄東海道線約240%、相模鉄道約270%で保安限度を上回っているが、相模鉄道は複線化が完了すればこれが解決をみることと思われる。横須賀線は現在根本的解決が要望されている。

C 港北区方面

この方面は、鶴見川沿いに平野が開けていて、一部旧市内寄りに市街地が発達しているが、奥地は農村地帯でところどころ住宅地を形成している。人口は111,095人である。この方面の交通機関は、高速度鉄道として国鉄横浜線と私鉄東京急行東横線の2線であり、乗降客は国鉄横浜線長津田～菊名間40,469人、東横線日吉～妙蓮寺間89,379人で合計129,848人であつて、横浜線の最大乗車効率は約260%であり、また運転車間隔は、ラッシュ時においてさえ、おおよそ35～45分間隔であるので、これが複線化が必要と思われる。東横線は約180%であるので、保安限度内である。

結論 以上概説した現況と将来の人口増加、今後の市勢の推移ならびに他の関連計画等を勘案して本計画を樹てた。

第2章 計 画

1. 計画の基本方針

都市の発展と交通機関の発展方向は、相互に密接不可分な有機的關係であり、殊に都市の外延的膨張においては、高速度交通機関の大量輸送力の整備拡充に並行して、人口の遠心的分散と衛星市街の発展が可能にせられ、都市人口の過大な集中が排除されるとの観点から、都市の発展と交通機関との相関的秩序づけを根本方針とした。

従つて、本計画は、「将来人口と包容地域計画」により、昭和65年における本市の都市形態と包容人口の分布状態を考慮して、高速度大量交通機関の新設計画を根幹とし、併せて路面電車、トロリーバス、バス等の整備拡充を計画した。なお、市営路面電車の軌道の新設は行わず、電車、バスの増強により、整備拡充を計るものとした。

2. 計画の概要

(1) 高速度鉄道整備拡充計画

A 複線化計画

(a) 横浜線(全線) …所要経費 1,388,627千円

(b) 相模鉄道線(横浜駅～西横浜駅、希望ヶ丘～瀬谷又はその以西) ……6.120 Km 所要経費 427,782千円

B 新線計画

(a) 根岸線(桜木線)(桜木町～森町～大船駅) ……18.500 Km 所要経費 8,050,000千円

(b) 市営高速度鉄道(一部地下鉄)

(鶴見駅～綱島駅～中山駅～二俣川駅～上大岡駅～弘明寺～南仲通～桜木町駅～横浜駅) ……41.370 Km,

所要経費 17,978,645千円

(2) 市営トロリーバス、バス及び路面電車整備拡充計画

A 無軌条電車(トロリーバス)新設計画…9路線, 92.030 Km, 所要経費 2,574,130千円

路線	距離 (Km)
A-1 横浜駅西口(循環) 横浜駅西口	9.000
A-2 生 麦 ～ 新 弁 天 橋	8.400
A-3 横浜駅表口 ～ 鶴見駅西口	11.300
A-4 弘 明 寺 ～ 大 船	11.400
A-5 磯 子 ～ 追 浜	12.740
A-6 東神奈川駅西口 ～ 小 机	5.320
A-7 横浜駅西口 ～ 下川井町	12.000
A-8 東神奈川駅西口 ～ 南綱島町	7.620
A-9 横浜駅西口 ～ 戸 塚 駅	14.250

B バス路線新設計画…10路線, 104.660 Km, 所要経費 491,042千円

路線	距離 (Km)
B-1 白 山 道 ～ 六 浦	1.820
B-2 磯 子 ～ 野 庭 口	9.240
B-3 中 山 ～ 大 船 駅	27.000
B-4 三 ツ 境 ～ 鶴 川 駅	18.000
B-5 長 津 田 駅 ～ 北 山 田 町	11.400
B-6 鉄 町 ～ 柿 生 駅	2.500

B-7 埋立(臨海)工業地区内循環線 34.700 (4路線)

(大黒町、本牧、間門・根岸、磯子・杉田町地先)

C 電車、バス増強計画

C-1 電車増強計画

項目	金額 (千円)
営業料	51,793 (31年7月)
車両購入費	476,000 (56両)
車両改造費	220,800 (184両)
変電所等施設費	40,000
計	736,800

C-2 バス増強計画

項目	金額 (千円)
営業料	264,595 (31年7月)
車両購入費	101,500 (29両)

3. 高速度鉄道整備拡充計画

(1) 複線化計画

A 国鉄横浜線の複線化、桜木町駅乗入計画

国鉄八王子、東神奈川両駅を結ぶ横浜線の市内走行区間は約20Kmであり、その沿線は市内中央部の被災と接収による住民の郊外への移住に伴いその人口が戦後急激に膨張し、新たな近代住宅団地を各所に形成し、利用人口20万余に達し、朝夕のラッシュ時でさえも最短運転間隔13分(一本)と他は35分～45分間隔となっている現況で、最大乗客数は定員に対し約3倍弱である。

本線の将来の背後地人口は約1,643,000人であり、現在約792,000人であるから約850,000人の増加となる。これが利用者数は現在ラッシュ時30分間に5,788人(推計)であるが、将来は、12,792人の輸送力が必要と推定される。

横浜国際港都建設総合基幹計画書

従つて、これが輸送力不足解消のため、本路線の複線化を計画する。

さらに、横浜線の沿線は、一方、港湾及び重工業地帯たる神奈川、鶴見地区に接し、工業都市川崎及び東京え結ぶ交通機関であり、特に、本市の政治経済の中心地への連絡上不可欠の幹線であるので、本市中核地区である桜木町駅え乗入れることも併せて計画する。

複線化工事費は1,388,627千円で、内訳は次表のとおりである。

横浜線複線化計画工事

名 称	数 量	単 価	金 額	備 考
用地費	20,200	円	—	既に入取済
路盤	"	12,400	250,480,000	複線単価
橋梁	50	297,700	14,885,000	単線単価
墜道	50	120,000	6,000,000	"
軌道費	20,200	11,430	230,886,000	"
電化	"	28,460	574,892,000	"
工務施工費	"	510	10,302,000	"
その他	"	7,180	145,036,000	"
諸経費	"	7,730	156,146,000	"
計	"		1,388,627,000	@68,800,000円

B 相模鉄道線の複線化計画

相模鉄道線は、横浜駅を起点とし、県下高座郡大和、海老名をとおり厚木町に至る間を走行している。

本市内走行杆は約14Kmで、ラッシュ時の最短運転間隔は5分、2～3両の編成であり、単位時間（最混雑時）の乗客状況は、定員に対し約2.7倍である。なお一日当平均乗降客数は87,335人で、背後地の人口に並行し、急激に上昇している状況である。

本線の将来の背後地人口は約1,415,000人と推定され、現在は約803,000人であるので、612,000人の増加となり、これが利用者は現在ラッシュ時30分に最高4,800人（推定）であるが、将来は約7,700人に輸送力を拡充し、車間3～4分の運転を行はねばならない。

これがため、横浜駅～西横浜駅及び希望ヶ丘駅～瀬谷または大和駅間の複線化が必要となる。

複線化工事費は約427,782千円で、内訳は次表のとおりである。

相模鉄道複線化計画工事費

名 称	数 量	単 価	金 額	備 考
用地費	6,120	円	—	1,800m（横浜～西横浜間）は敷地国鉄より借用、大和まで買収済（希望ヶ丘～市境間 4,320m）
路盤	"	12,400	75,888,000	複線単価
橋梁	45	297,700	13,396,500	単線単価
軌道	6,120	11,430	69,951,600	"
電化	"	28,460	174,175,200	"
工事施行費	"	510	3,121,200	"
その他	"	7,180	43,941,600	"
諸経費	"	7,730	47,307,600	"
計			427,781,700	

(2) 新線建設計画

A 国鉄根岸線（桜大線）新線建設計画

（桜木町駅～横浜公園脇～石川町～根岸町～磯子～森町～日野町～大船駅）

本計画線は、国鉄桜木町駅を起点とし、大船駅に通じる約18.5Kmの路線で、別途計画の臨海工業地帯造成計画に即応し、かつ東海道線（横須賀線）の混雑緩和を計る貨客併用線である。

すなわち、本市が別に計画する本牧町、間門町、根岸町、磯子町、森町及び杉田町地先埋立臨海工業地帯造成計画（約1,880,000坪）及び横浜港の今後の飛躍的發展に即応して、その背後地との輸送力を充足することまた本市西南部の豊富なる住宅地域の開発を促進し、あるいは東京都と湘南住宅地域とを横浜市の中心部縦貫線をもつて結合せしめ、人口の急激な膨張による交通機関の輸送力の不足を解決すること等を目的とする貨客併用新線の建設計画である。

この新線建設工事費は約8,050,000千円である。

参 考

本計画の沿革

国鉄根岸線は、すでに昭和十二年法律第四十号をもつて、鉄道敷設法の改正により新線予定線として公布決定され、一部着工の運びとなつたのであるが、その後第二次大戦の勃発により工事中止のまま今日に至つた路線であり、昭和三十一年二月二十四日鉄道建設審議会会長により（鉄道敷設法第四条第三項に基く鉄道新線建設に関する建議）新線着工の調査を昭和三十一年度から実施することを運輸大臣に建議し、現在調査中である。

B 市営高速度鉄道（一部地下鉄）の新線建設計画

（鶴見駅～綱島駅～中山駅～二俣川駅～上大岡駅～弘明寺～南仲通～桜木町駅～平沼町～横浜駅）

① 本市内の高速度交通機関は、横浜駅を中心にした放射線型で、各線の相互連絡駅も、横浜駅のみであるから、同駅には国鉄東海道線、横須賀線、京浜東北線と私鉄の東急線、京浜急行線及び相模鉄道線が集中し、乗降客数一日当り約154,000人、乗換客数約395,000人で合計549,000人であり、中心駅への限定的で過大な集中的旅客輸送状況を示していると共に、旅客分散駅の観を呈している。

加うるに、将来人口2,500千人を推定しうる本市の交通機関の中心（横浜駅）は乗降・乗換客の不便不経済を一層増大すると考えられるので、これが打開を計ると共に、鶴見、神奈川の工業地帯、港湾施設、金融、官公庁、商業、貿易等のビジネスセンター、本牧、根岸、間門、磯子地先臨海工業地帯等の母市街枢要部と膨大なる周辺衛生市街地を結び更に国鉄、私鉄、相互間及び市電、バス路線の連絡幹線として輸送の根本的円滑化を計る目的で本路線を計画した。

② 本計画線は、現国鉄鶴見駅より下末台町を通過、駒岡町、港北区南綱島町、川和町、中山町、保土ヶ谷区鶴ヶ峰地区西端の相模鉄道二俣川駅を通過し、戸塚区平戸町、南区上大岡町、弘明寺、蒔田町、吉野町、中区曙町南仲通、桜木町、野毛町、西区御所山、平沼町を経て横浜駅に至る循環線で延長41,370mで、この中、母市街内の南区上大岡町より、横浜駅間12,000mの間を地下軌道とし、その他は、地上高速度鉄道とし、地上鉄道の交差点の国鉄横須賀線、東海道線、東横線、相模鉄道線の各線とは跨線橋にて立体交叉とする。

なお、本計画線の建設により、本市母市街地と衛生市街地とその周辺地域と連絡せしめ、かつ郊外の丘陵未開発地区の開発を助長促進せしめることとなるので、本計画こそ本市の一大画期的事業としてこれが完成を期したい。

③ 本計画の工事区間は

鶴見駅 — 綱島駅間 5,560m 4ヶ年

横浜国際港都建設総合基幹計画書

横浜駅—大岡町間	12,000m	10ヶ年
綱島駅—二俣川駅間	16,860m	11ヶ年
二俣川駅—大岡町間	6,950m	5ヶ年
計	41,370m	30ヶ年

本計画線の総経費は17,978,645千円であり、全線工事内容及び工事内訳は次表のとおりである。

市内高速（一部地下鉄）鉄道建設計画工事内容及び経費総括表

区 分	数 量	単 位	単 価	金 額	備 考
計				11,774,535	
用地費	25,740	m	3,640	93,694	巾員1.2m全線平均して坪当り1,000円とした。 2,300mの橋梁長を除く、13,330m地下隧道を除く。
路盤	39,070	"	12,400	484,468	
橋梁	2,300	"	1,836,300	4,223,490	{ 鉄橋跨川橋300m 跨線橋 横浜線、相模鉄道各280m東横線430m東海道線730m
隧道	13,330	"	230,000	3,015,900	{ 地下道12,000m 隧道650m(戸塚~保土ヶ谷区境) 680m(保土ヶ谷~ 港北区境)
軌道	41,370	"	21,600	893,592	
電化	41,370	"	42,200	1,745,814	
工務施工費	41,370	"	510	21,099	
その他	41,370	"	22,400	926,688	
諸経費	41,370	"	7,730	319,790	

車両及び設備費

区 分	数 量	単 位	単 価	金 額	備 考
計				6,204,110	
車両費	72	台	80,000	5,760,000	{ 動力車2台、付随車1台、計3台、 編成8分間隔とする。@3,000万円、@2,000万円 (現地下鉄単価)
変電所					
用地費	120	坪	3	360	
建物費	160	"	80	12,800	
設備費	4	基	22,000	88,000	1,000KW
車庫					
用地費	1,440	坪	3	4,320	1台約20坪
建物費	1,296	"	60	77,760	" 18"
軌道費	1,440	m	50	72,000	" 20m
施設費	1	式	—	32,000	
営業所					
用地費	450	坪	3	1,350	{ 1台約20坪4階建とすると360坪であるが、建基法に より450坪の敷地が必要
建物費	1,440	"	90	129,600	
施設費	1	式	—	25,920	
合計				17,978,645	

これらの総計費は17,978,645千円である。

4. 市営トロリーバス、バス及び路面電車整備拡充計画

A 無軌条電車（トロリーバス）新設計画

母子街及びその周辺地域ならびに衛星市街地等は、母子街より放射線状にトロリーバス路線を新設し、トロリーバス各路線間の地域はバス路線により結び、交通網の整備拡充を計るものとする。なお、トロリーバス路線は下記9路線

であり、建設費内訳は下記別表-1のとおりである。

A-1 横浜駅西口（三ツ沢、和田町経由）横浜駅西口循環線

a 計画の概要

本路線は、現在横浜駅から反町を経由し三ツ沢に至るバス路線が輸送能力の限界にきており、その緩和策として輸送力の大きなトロリーバスを計画したが、更に将来相当の人口増加が予想される衛星市街地鶴ヶ峯地区と都心地との連絡交通機関として相模鉄道和田町方面に直結することとし横浜駅から根本、三ツ沢上町、和田町、洪福寺を経由して横浜駅西口に至る路線延長9Kの循環線で、ラッシュ時5分車間運転とする。

本路線新設に要する車両数は19両である。

b 建設費 293,500千円

A-2 生麦（平安町、汐入町経由）新弁天橋線

a 計画の概要

本路線は、市電生麦終点から鶴見区内中樞商業及び住宅地区内の鶴見町、平安町、汐入町を経て新弁天橋に至る路線延長8K400の路線で、現在この地域の交通機関は、バスのみでその輸送能力も限界にきているので、これが緩和策としてトロリーバスを計画した。ラッシュ時5分車間運転とする。

本路線新設に要する車両数は17両である。

b 建設費 263,590千円

A-3 横浜駅東口（東神奈川駅西口、東寺尾町経由）鶴見駅西口線

a 計画の概要

本路線は、現在横浜駅前から川崎駅西口及び鶴見駅西口に至るバス路線があるが、将来の人口の増加を見込むとともに鶴見地区と都心地を結ぶ市営交通幹線としてトロリーバスを計画したもので、本路線は鶴見駅において鶴見工場地帯循環線（A-2）とも接続するもので、路線延長は11K300、ラッシュ時5分車間運転とする。

本路線新設に要する車両数は22両である。

b 建設費 299,960千円

A-4 弘明寺（上大岡、日野経由）大船線

a 計画の概要

本路線は、現在市電弘明寺終点より上大岡、日野を経由し大船に至る延長11K400の路線で、現在の交通機関としてはバス大船線その他民営バス路線が競合しているが、その輸送能力も限界にきており、この地区は将来更に人口の増加が見込まれるので、トロリーバスを計画した。ラッシュ時5分車間運転とする。

本路線新設に要する車両数は22両である。

b 建設費 324,960千円

A-5 磯子（杉田、富岡経由）追浜線

a 計画の概要

本路線は、現在市電八幡橋附近より杉田を経由し、追浜駅前に至る延長12K740の路線で、現在の交通機関としてはバス六浦線及び京浜急行バス路線があるが、将来における磯子地区の発展と衛星市街地金沢地域は将来更に人口増加が見込まれるので、トロリーバスを計画した。ラッシュ時5分車間運転とする。

本路線新設に要する車両数は24両である。

b 建設費 352,640千円

A-6 東神奈川駅西口（六角橋、岸根町経由）小机町線

横浜国際港都建設総合基幹計画書

a 計画の概要

本路線は、東神奈川駅西口から六角橋を経由し、小机に至る延長5K320の路線で、現在この地域の交通機関としては横浜駅より川和に至るバス路線があるが、輸送能力も限界にきており、衛星市街地小机地区は将来相当の人口増加が予想されるので、小机地区と都心地とを連絡するためにトロリーバスを計画した。ラッシュ時5分車間運転とする。

本路線新設に要する車両数は10両である。

b 建設費 182,400千円

A-7 横浜駅西口(洪福寺、鶴ヶ峯経由)下川井町線

a 計画の概要

本路線は、横浜駅西口から洪福寺を経由し和田町まで横浜駅西口循環線(A-1)に併行し、和田町より星川、鶴ヶ峯を経て近郊地帯との境界にあたる下川井町に至る延長12Kの路線で、現在この地域の交通機関としては、相模鉄道線と市営民営の各バス路線があるが、将来におけるこの地域の人口増加を勘案してこの地域は個々のバス路線によらず、一貫した輸送力を持つ路線とするためトロリーバスを計画した。ラッシュ時5分車間運転とする。

本路線新設に要する車両数は23両である。

b 建設費 287,160千円

A-8 東神奈川駅西口(六角橋、菊名経由)南綱島線

a 計画の概要

本路線は、東神奈川駅西口から前記小机線(A-6)に六角橋まで併行するが、六角橋から菊名を経て南綱島に至る延長7K620の路線で、現在この地域は東横、横浜の両線と東急バスに依存しているが、将来における人口の増加と相当数の背後人口が推定されるので、トロリーバスを計画した。ラッシュ時5分車間運転とする。

本路線新設に要する車両数は15両である。

b 建設費 202,960千円

A-9 横浜駅西口(洪福寺、保土ヶ谷駅経由)戸塚駅線

a 計画の概要

本路線は、横浜駅西口から洪福寺まで他の路線(A-1, A-7)と併行するが、洪福寺から保土ヶ谷駅を経由し東海道を直進し、戸塚駅に至る延長14K250の路線で、現在この地域の交通機関としては、バス路線が1系統あるのみで、しかも将来衛星市街地戸塚地区は相当の人口増加が見込まれるので、戸塚地区と都心地を結ぶ幹線路線としてトロリーバスを計画した。ラッシュ時5分車間運転とする。

本路線新設に要する車両数は28両である。

b 建設費 366,960千円

B バス路線新設計画

郊外地域は、衛星市街地各相互間並びに衛星市街地とトロリーバスの終点とをバス路線により直結し、交通網の整備拡充を計るものとする。なお、バスの新設路線は下記10路線であり、建設費は別表-2の通りである。

B-1 白山道(六浦町経由)六浦線

a 計画の概要

本路線は現行路線六浦～白山道線を白山道から更に1K820延長して現行の起点六浦に接続し、循環線とするもので、ラッシュ時20分車間運転とする。

本路線新設に要する車両数は2両である。

(別表-1) トロリーバス建設費内訳

費目	①(循環) 横浜駅西口～横浜駅西口 9K000			② 生麦～新弁天橋 8K400			③ 横浜駅西口～鶴見駅西口 11K300			④ 弘明寺～大船 11K420			
	数量	単価	金額	数量	単価	金額	数量	単価	金額	数量	単価	金額	
電路費	9K	12,000	108,000	8.4K	12,000	100,800	11.3K	12,000	135,600	11.4K	12,000	136,800	
車両費	19両	5,800	110,200	17両	5,800	98,600	22両	5,800	127,600	22両	5,800	127,600	
変電所	用地費	120坪	3	360	120坪	3	360	120坪	3	360	120坪	3	360
	建物費	80坪	80	6,400	80坪	80	6,400	80坪	80	6,400	80坪	80	6,400
	設備費	2基	16,500	33,000	2基	15,000	30,000	2基	15,000	30,000	2基	15,000	30,000
	小計			39,760			36,760			36,760			36,760
車庫	用地費	650坪	3	1,950	500坪	3	1,500			400坪	3	1,200	
	建物費	250坪	60	15,000	150坪	60	9,000			100坪	60	6,000	
	舗装費	500坪	6.6	3,300	300坪	6.6	1,980			250坪	6.6	1,650	
	施設費	1式		7,000	1式		7,000			1式		7,000	
小計			27,250			19,480					15,850		
営業所	用地費	150坪	3	450	150坪	3	450			150坪	3	450	
	建物費	100坪	60	6,000	100坪	60	6,000			100坪	60	6,000	
	施設費	1式		1,840	1式		1,500			1式		1,500	
	小計			8,290			7,950					7,950	
合計			293,500			263,590			299,960			324,960	

費目	⑤ 磯子～追浜 12K740			⑥ 東神奈川～小机町 5K320			⑦ 横浜駅西口～下川井町 12K000			⑧ 東神奈川駅～南綱島町 7K620			⑨ 横浜駅西口～戸塚駅 14K250			
	数量	単価	金額	数量	単価	金額	数量	単価	金額	数量	単価	金額	数量	単価	金額	
電路費	12.74K	12,000	152,880	5.32K	12,000	63,840	9.75K	12,000	117,000	6.6K	12,000	79,200	12K	12,000	144,000	
車両費	24両	5,800	139,200	10両	5,800	58,000	23両	5,800	133,400	15両	5,800	87,000	28両	5,800	162,400	
変電所	用地費	120坪	3	360	120坪	3	360	120坪	3	360	120坪	3	360	120坪	3	360
	建物費	80坪	80	6,400	80坪	80	6,400	80坪	80	6,400	80坪	80	6,400	80坪	80	6,400
	設備費	2基	15,000	30,000	2基	15,000	30,000	2基	15,000	30,000	2基	15,000	30,000	2基	15,000	30,000
	小計			36,760			36,760			36,760			36,760			36,760
車庫	用地費	400坪	3	1,200	400坪	3	1,200						400坪	3	1,200	
	建物費	100坪	60	6,000	100坪	60	6,000						100坪	60	6,000	
	舗装費	250坪	6.6	1,650	250坪	6.6	1,650						250坪	6.6	1,650	
	施設費	1式		7,000	1式		7,000						1式		7,000	
小計			15,850			15,850								15,850		
営業所	用地費	150坪	3	450	150坪	3	450						150坪	3	450	
	建物費	100坪	60	6,000	100坪	60	6,000						100坪	60	6,000	
	施設費	1式		1,500	1式		1,500						1式		1,500	
	小計			7,950			7,950								7,950	
合計			352,640			182,400			287,160			202,960			366,960	

b 建設費

車両購入費 700万円を要する。車庫、営業所及び車両修繕工場等の施設は既存施設を併用する。

B-2 磯子(岡村町, 上大岡経由)野庭口線

a 計画の概要

本路線は、将来の発展を予想される磯子地域と南区住宅地域とを最短距離で直結する延長9K24の路線で、岡村、藤ノ木、上大岡を経由し、ラッシュ時10分車間運転とする。

本路線新設に要する車両数は9両である。

b 建設費

車両購入費3,150万円を要する。車庫、営業所及び車両修繕工場等の施設は既存施設を併用する。

B-3 中山(瀬谷, 戸塚経由)大船線

a 計画の概要

本路線の経過地区の現在の交通機関としては、横浜駅前から大船線、戸塚線及び下鶴間線が横断しているのみで、西部衛星都市街地区の相互連絡路線が全くないので、この関連を結ぶ本路線の計画を樹てた。

路線延長は24Kで中山から瀬谷、戸塚地区を経由して大船に至る西部郊外地域の南北幹線とし、ラッシュ時20分車間運転とする。

更に本路線の戸塚地区より中田地区に路線延長3Kの支線を配した。

本路線新設に要する車両数は14両である。

b 建設費 131,788千円

中山-大船線新設計画所要経費

名 称	数 量	呼 称	単 価	金 額	摘 要
計	—	—	千円	131,788	
車 両 費	14	両	3,500	49,000	
車 庫 費	—	—	—	46,408	
用 地 費	930	坪	3	2,790	@ 15坪
建 物 費	558	坪	60	33,480	60合分取容分2×4.5=9坪
舗 装 費	930	坪	6.6	6,138	コンクリート厚20.0m 2,000円/m ² ⇒6,600円/坪
施 設 費	1	式	—	4,000	
営業所建設費	—	—	—	10,600	
施 設 費	200	坪	3	600	一台当り約3坪
用 地 費	150	坪	60	9,000	
建 物 費	1	式	—	1,000	
工場建設費	—	—	—	25,780	
用 地 費	400	坪	3	1,200	@ 6坪
建 物 費	210	坪	60	12,600	舗装×0.7
舗 装 費	300	坪	6.6	1,980	用地×0.75
施 設 費	1	式	—	10,000	

B-4 三ツ境(下鶴間, 長津田経由)鶴川駅線

a 計画の概要

本路線は、計画路線中山~大船駅幹線の相模鉄道三ツ境駅から瀬谷、下鶴間、長津田駅を経由し、小田急線の鶴川駅に結ぶ延長18Kの路線で、西部郊外地区の南北連絡線とし、更に相模鉄道、横浜線及び小川急線の三線連絡線として、

ラッシュ時20分車間運転とする。

本路線新設に要する車両数は9両である。

b 建設費

車両購入費3,150万円を要する。車庫、営業所、車両修繕工場等の施設は、中山~大船線(B-3)の施設を併用する。

B-5 長津田(上市ヶ尾, 荏田経由)北山田町線

a 計画の概要

本路線は、港北区長津田、田奈中里、山田都田の三地区を横断し、中川地区の北山田町に至る延長 11.4 K の路線で、現在バス路線は上市ヶ尾~荏田町間のみとなつていたので、この路線を計画した。

本路線新設に要する車両数は7両である。

b 建設費

車両購入費2,450万円を要する。車庫、営業所及び車両修繕工場等の施設は、中山~大船線の施設を併用する。

B-6 鉄町(寺家町経由)柿生駅線

a 計画の概要

この路線は、現行路線中山駅~鉄町線を鉄町から更に2.5延長して小田急線柿生駅に接続するもので、ラッシュ時20分車間運転とする。

本路線新設に要する車両数は2両である。

b 建設費

車両購入費700万円を要する。車庫、営業所及び車両修繕工場等の施設は、中山~大船線(B-3)の施設を併用する。

B-7 埋立(臨海)工業地区内循環線

a 計画の概要

別途計画の臨海工業地帯造成計画による地区及び想定従業員数は次の通りである。

埋 立 地	坪 数	従業員数
大黒町地先	213,490	2,100
本牧町	363,000	10,970
磯子、杉田	990,360	41,080
間門、根岸	526,060	
計	2,092,910	54,150

これら地区内のバス利用者は、殆んど朝夕の短時間に集中する通勤者であるので、これに適合する輸送計画を樹てた。即ち、別途計画の臨海工業地帯造成計画に即応した工業地帯の建設に伴う交通量の増加によって現有施設の輸送機関に於ては円滑な輸送が出来ないので、埋立工業地区内への新線計画を樹てた。本路線に要する車両数は54両であり、延長34K700である。

b 建設費

この計画路線に要する各路線別総経費は次の通りである。

路 線 名	所 要 経 費 概 算			備 考
	車両数	単 価	金 額	
大黒町地先埋立地	6両	千円 3,500	千円 21,000	車庫営業所工場は現鶴見営業所施設による
本牧町	8	"	28,000	車庫其の他は間門、根岸循環線施設による
磯子、杉田町	22	"	77,000	同上
間門、根岸町	18	"	131,754	車庫営業所工場の建設費は68,700千円である。
計	54		257,754	

間門町根岸町埋立地循環線新設計画

名	称	数 量	呼 称	単 価	金 額	備 考
				千円	千円	
計	車 両	18	両	3,500	63,000	
車 庫	費	—	—	—	36,832	
用 地 費	地 費	720	坪	3	2,160	@ 15坪
	物 費	432	"	60	25,920	@ 9坪
	装 費	720	"	6.6	4,752	
管 業 所	費	1	式	—	4,000	
用 地 費	地 費	180	坪	3	540	
	物 費	140	"	60	8,400	
	装 費	1	式	—	1,000	
工 場 建 設 費	—	—	—	—	21,982	
用 地 費	地 費	288	坪	3	864	@ 6坪
	物 費	166	"	60	9,600	舗装×0.7
	装 費	230	"	6.6	1,518	用地×0.8
管 業 所	費	1	式	—	10,000	

(別表一) バス路線新設計画総括表 単位千円

区 分 路 線 別	路 線		建 設 費				合 計	
	区 間	キ ロ 程	車 両 購 入 費		車 庫 ・ 営 業 所 工 場 等 施 設 費			
			単 価	両 数		金 額		
バ ス 路 線 新 設	B-1	白山道~六浦	1.820	3,500	2	7,000	—	7,000
	B-2	磯子~野庭口	9.240	"	9	31,500	—	31,500
	B-3	中山~大船駅	27.000	"	14	49,000	82,788	131,788
	B-4	三ツ境~鶴川駅	18.000	"	9	31,500	—	31,500
	B-5	長津田~北山田町	11.400	"	7	24,500	—	24,500
	B-6	鉄町~柿生駅	2.500	"	2	7,000	—	7,000
	B-7	臨海工業地帯循環線	34.700	"	54	189,000	68,754	257,754
	"	大黒町地区循環線	6.000	"	6	21,000	—	21,000
	"	本牧町 "	4.900	"	8	28,000	—	28,000
	"	間門, 根岸町 "	10.400	"	18	63,000	68,754	131,754
"	磯子, 杉田町 "	13.400	"	22	77,000	—	77,000	
計		104.660	"	97	339,500	151,542	491,042	

C 電車バス増強計画

C-1 軌道事業の増強計画

軌道事業は現在1日約30万人の乗客を輸送し、ラッシュ時170両運転を実施している。将来母市街人口が120万人(現在75万人、増加率60%)となつたときの乗客数を算定することは困難であるが、一人人口の増加率に比例して増加するものと推定すれば、昭和65年度における乗客数は約48万人となる。そこで、この乗客を現在の運転計画及び車

両定員を基礎として輸送するには、ラッシュ時272両運転を必要とする。しかしながら、現営業路線における現行最少車間隔は45秒で、これ以上に短縮することは不可能である。従つて最大混雑箇所における通過系統を現行6系統と仮定するならば、1系統の平均車間隔は4.5分まで可能となる。1系統の平均車間隔を4.5分として運転可能車両数を算出すると、210両(所要在籍車両数260両、現在の在籍車両数204両)となるので、将来56両の車両を新規購入し、最大運転目標を210両にし、この線まで増強運転する計画である。

なお、所要運転車両数272両に対し、62両の不足を生ずるが、これはトロリーバス路線への移行と電車二両連結運転及び能率的な運転系統等の設定により補う計画である。

増強計画に要する総建設費は7億3,680万円とその内訳は下記のとおりである。

車両の購入費 4億7,600万円(56両 @ 850万円)

車両改造費 2億2,080万円(184両 @ 120万円、連結運転をするために、現在の直接制御を間接制御に改造)

C-2 バス事業の増強計画

バス事業は、現在1日約9万人の乗客を輸送し、ラッシュ時152両運転を実施している。

将来母市街人口が120万人(現在75万人、増加率60%)となつた場合の乗客数を算定することは困難であるが、一人人口の増加率に比例して増加するものと推定すれば、昭和65年度の乗客数は、約14万4千人となる。そこで、この乗客を現行の乗車効率そのままの形で輸送するものとするれば、ラッシュ時243両運転を必要とする。

しかしながら、トロリーバス路線の新設に伴い、バス関係系統が廃止又は一部運転休止となるので、これら関係系統の運転車両数を推定すると約33両で、前記将来の増強運転計画車両数に換算すれば約53両に相当するので、この分を差引き将来における最大運転目標は190両とし、この線まで増強運転する計画である。

従つて190両運転に必要な所要車両は238両(現在在籍209両)となるので、新規購入29両を予定した。

車両購入に要する経費は1億150万円である。(@ 350万円)

5. 交通網整備拡充計画所要資金総括表

事 業 種 別	軒 程	建設費	備 考	
	K	千円		
計	23	599,268	31,748,526	
新 設 計 画	国 鉄 根 岸 線	18,500	8,050,000	
	市 営 高 速 度 鉄 道 線	41,370	17,978,645	全額 起債
	" トロリーバス(9路線)	92,030	2,574,130	" "
	" バ ス(10路線)	104,660	491,042	" "
複 計 化 画	国 鉄 横 浜 線	20,200	1,388,627	
	相 模 鉄 道 線	6,120	427,782	
増 強 計 画	市 営 路 面 電 車	51,793	736,800	全額 起債
	" バ ス	264,595	101,500	" "

第 4 編

港湾施設の拡充計画並びに
臨港鉄道整備及び新線建設計画

第1章 横浜港の貿易の現状

1. 概 説

横浜港は安政6年6月2日長崎、函館港と共に、我が国最初の開港場として開港されて以来、本年（昭和30年）に至るまで95年間を経過しているが、その間我が国最大の貿易港としての地位を占めてきた。

明治6年の「海外貿易」によつて、当時の開港場である横浜、神戸、長崎、大阪、函館、新潟6港の輸出入額の比較を見ると、輸出額において、全体の72%、輸入額において71%で出入船舶隻数において41%、屯数において43%を占め、6港中第1位を占めていた。

以来横浜港は戦前2,000万屯（川崎地区を含む）に近い貨物を吞吐し、名実共に我国唯一の国際港として繁栄してきたが、今次大戦に引続き港湾施設の全面的接収により、昭和21年には僅に103万余屯に凋落した。しかしながらその後国内における諸産業の復興と、高島、山の内、大棧橋、の各埠頭の返還とにより、貿易量も年々上昇の一途を辿り昭和30年には1,430万余屯に達し、昭和29年に比し10%の増加、戦前の最盛期（川崎地区を除く）に略々回復するに至つた。

2. 横浜港の貿易の現状分析

横浜港の貿易の現状分析については、先づ第一に横浜港の戦前（所謂昭和9年～11年）と戦後との比較をし、第二に横浜港が全国主要港中に占める位置を比較検討してみることとする。この現状分析について、詳細な比較検討を行い、今後の改善策等についての適確な判断を下すことは、複雑な諸原因が交錯し合つてゐることであるから、正確な資料調査と研究の結果にまたねばならないと思ふので、ここでは一応概念的に別表第1表～第11表の数字からうかがわれる特徴的なものについて示すに止めた。

先づ第一に横浜港の戦前（昭和9年～11年平均）と戦後（昭和30年）との外国貿易額比較についてみると、（別表第1表～第3表）横浜港の輸出は戦前において598百万円で全国比の（占める地位）24%であり、昭和30年は145,292百万円で全国比の24%となつており、全国比において4%の下降を示している。輸入は戦前において614百万円で、全国比の（占める地位）20%であり、昭和30年は156,172百万円で、全国比の18%となつており、全国比において6%の下降を示している。輸出入合計は戦前において1,212百万円で、全国比の（占める地位）24%であり、昭和30年は301,464百万円で、全国比の19%となつており、全国比においては5%の下降を示している。

これを物価変動による修正（東京卸売物価指数）を行つてみると、横浜港の輸出入合計額は戦前1,212百万円に対して、昭和26年に690百万円相当額で75%、昭和27年に647百万円相当額で53%、昭和28年に722百万円相当額で60%、昭和29年に754百万円相当額で62%、昭和30年に879百万円相当額で73%と漸次好転しつつあるが、これを全国外国貿易額の推移についてみると、戦前4,961百万円の貿易額に対し、昭和26年に3,579百万円相当額で72%、昭和27年に3,402百万円相当額で69%、昭和28年に3,773百万円相当額で76%、昭和29年に4,152百万円相当額で84%、昭和30年に4,716百万円相当額で95%となり、この結果戦前に対して、横浜港外国貿易額は昭和30年において73%の回復率を示すが、全国外国貿易額は昭和30年において95%の回復率を示している。このことは横浜港の特殊条件である戦後の米軍接収の悪条件下にもかかわらず、港湾諸施設の増強整備並びにその行政の円滑化に努めたことを物語るものである。

次に横浜港の輸出及び輸入額の割合についてみると、別表第1表～第2表に示すとおり、昭和26年より、昭和29年まで輸入の超過が相当の額であつたが、昭和30年においては輸出入額差が極めて僅少となり、輸出額は輸入額の93%までに、上昇して、戦前における輸出額が輸入額に占める97%の率にほとんど近接してきた現状である。

しかしながら問題となるのは全国の輸出額と輸入額の差、すなわち我国貿易の国際収支であり、これを別表第11表に

依つてみると、昭和26年から昭和29年までは輸出額は輸入額の60%台に過ぎず、輸入の超過が相当の額に昇り、この差は主として特需等によって埋められてきたが、昭和30年においては、日本経済の好転に伴い輸出額が輸入額の86%までに上昇し、戦前における輸出額が輸入額に占める98%の率に対して、約12%の差にまで近づいている。これは我が国経済における戦後経済自立対策の最大の緊急課題である輸出の伸長問題、すなわち輸出入不均衡是正の政策が世界経済の好況に伴つてもたらされたものである。

併し、戦前除々に戦時体制へのスタートを示し出した時代においてすら、輸出入額は第10表に示すとおり均衡状態を示していることを思えば現下の我が国経済の自立対策として輸出の伸長こそが最大最要の活路であり、また一方横浜港を擁する本市の復興建設の途もこれにつながることはいうまでもないことといえよう。

次に示される点は第4表～第6表に示される横浜港の輸移出入数量である。横浜港は昭和30年において輸出数量17%、輸入数量83%となつており、輸出入合計数量は7,241千屯で、戦前の7,065千屯を若干上回っている。移出数量に於いては昭和30年7,056千屯に対し、戦前は8,379千屯である。また輸移出入合計数量においては昭和30年14,297千屯に対し戦前は15,444千屯で、戦前の93%となつている。

横浜港輸出入数量においては戦前の取扱量にまで回復するに至つたが、輸出入額において戦前の73%までにしか回復していないことが明かとなつた。これは戦前、戦後の取扱貨物の内容についての変化に原因するが、戦前は輸出において米が第1位で輸出総額の約40%輸入において棉花が第1位で輸入総額の8%を占めていたが、戦後は輸出総額の第1位を鉄鋼に輸入総額の第1位を油類にゆずり、生糸は輸出額の9.6%棉花は輸入額の3.6%に減少して比較的価格の低廉な重量物が主として取扱はれていることに原因するのである。次に輸移出数量と輸移入数量が輸移出数量に比較して戦前、戦後共に約5割多い数字を示している。このように横浜港は貨物取扱数量においては所謂輸入港というべき姿である。

第二に横浜港が全国主要港中に占める地位についてみると、外国貿易額(第9表)においては、神戸港が輸出及び輸入額の両者において第1位であり、昭和29年における輸出額の全国比42%、輸入額の全国比24%、輸出入合計額の全国比31%となつており、第2位は横浜港で輸出額の全国比18%、輸入額の全国比18%、輸出入合計額の全国比18%で、神戸港の約3分の2である。

次に貨物数量を第10表に依つてみると、輸出入貨物数量(昭和27年を除く)の第1位は横浜港第2位は神戸港となつており、輸移出入合計貨物数量においては大阪、横浜、川崎、神戸の順である。この結果神戸港と横浜港は輸出入額において、神戸港、輸出入貨物数量において横浜港となつているが、このことは両港の取扱貨物の相違によるもので、すなわち、横浜港では礦油、鉄礦石等の工業原料、あるいは輸入食糧等の比較的価格の低廉な重量物が主として取扱われているのに反し、神戸港は軽量物である棉花、羊毛、綿織物のような高価格品を取扱つているためである。

以上が横浜港の輸移出入額及び貨物数量についての概括的な比較検討であるが、これら輸移出入貨物の接岸埠頭の現状並びに計画は第2章、第3章にゆずるものとする。

第1表 輸 出 額 調 (単位百万円)

区 分	30 年		29 年		28 年		27 年		26 年		9~11年	
	金額	輸出率	金額	輸出率	金額	輸出率	金額	輸出率	金額	輸出率	金額	輸出率
輸 出 額	145,292	93	107,047	68	91,743	57	101,945	82	93,185	65	598	97
全 国 比(%)	20	—	18	—	20	—	22	—	19	—	24	—
物 価 変 動 に よ る 訂 正 額	424	—	71	306	—	51	261	—	44	292	—	49

第2表 輸 入 額 調 (単位百万円)

区 分	30 年		29 年		28 年		27 年		26 年		9~11年	
	金額	輸入率	金額	輸入率	金額	輸入率	金額	輸入率	金額	輸入率	金額	輸入率
輸 入 額	156,172	100	156,423	100	162,060	100	124,027	100	143,298	100	614	100
全 国 比(%)	18	—	18	—	19	—	7	—	19	—	24	—
物 価 変 動 に よ る 訂 正 額	455	—	74	448	—	73	461	—	75	355	—	55

第3表 輸出入合計並びに輸出入超過額調 (単位百万円)

区 分	30 年		29 年		28 年		27 年		26 年		9~11年	
	金額	超過率	金額	超過率	金額	超過率	金額	超過率	金額	超過率	金額	超過率
輸 入 合 計	301,464	—	263,470	—	253,803	—	225,971	—	236,483	—	1,212	—
全 国 比(%)	19	—	18	—	19	—	19	—	19	—	24	—
入(△)出(□)	△ 10,880	—	△ 49,376	—	△ 70,317	—	△ 22,082	—	△ 50,113	—	△ 16	—
輸 入 超 過 額	879	73	754	62	722	60	647	53	690	57	1,212	100
同 上 輸 入 超 過 額	△ 31	—	△ 142	—	△ 200	—	△ 63	—	△ 146	—	△ 16	—

第4表 輸 入 貨 物 屯 数 調 (単位千屯)

区 分	30 年		29 年		28 年		27 年		26 年		9~11年	
	屯数	輸入率	屯数	輸入率	屯数	輸入率	屯数	輸入率	屯数	輸入率	屯数	輸入率
輸 出 数 量	1,197	17	800	16	765	13	819	21	594	14	990	14
輸 入 数 量	6,044	83	5,125	84	4,918	87	3,074	79	3,745	86	6,075	86
計	7,241	100	5,925	100	5,683	100	3,893	100	4,339	100	7,065	100

第5表 移 出 入 貨 物 屯 数 調 (単位千屯)

区 分	30 年		29 年		28 年		27 年		26 年		9~11年	
	屯数	移出率	屯数	移出率	屯数	移出率	屯数	移出率	屯数	移出率	屯数	移出率
移 出 数 量	3,801	54	3,903	57	2,656	48	3,023	48	2,421	44	4,271	51
移 入 数 量	3,255	46	2,984	43	2,810	52	3,221	52	3,085	56	4,108	49
計	7,056	100	6,887	100	5,466	100	6,244	100	5,506	100	8,379	100

横浜国際港都建設総合基幹計画書

第6表 輸移出入貨物屯数調 (単位千屯)

区分	30年			29年			28年			27年			26年			9~11年		
	屯数	輸移入・輸移出率	対前年比	屯数	輸移入・輸移出率	対前年比	屯数	輸移入・輸移出率	対前年比	屯数	輸移入・輸移出率	対前年比	屯数	輸移入・輸移出率	対前年比	屯数	輸移入・輸移出率	対前年比
輸移出数量	4,998	35	95	4,703	47	89	3,421	31	65	3,842	38	73	3,015	31	57	5,261	34	100
輸移入数量	9,299	65	91	8,109	53	80	7,728	69	76	6,295	62	62	6,830	69	67	10,183	66	100
計	14,297	100	93	12,812	100	83	1,149	100	72	10,137	100	66	9,845	100	64	15,444	100	100

第7表 入港船舶隻数調 (単位隻)

区分	30年		29年		28年		27年		26年		9~11年	
	隻数	対前年比	隻数	対前年比	隻数	対前年比	隻数	対前年比	隻数	対前年比	隻数	対前年比
外航	3,436	35	3,229	114	2,169	112	2,589	92	2,401	85	2,825	100
内航	6,375	65	5,546	192	3,801	131	4,048	140	4,034	139	2,894	100
計	9,811	100	8,775	153	6,970	122	6,637	116	6,435	112	5,719	100

第8表 入港船舶屯数調 (単位屯)

区分	30年		29年		28年		27年		26年		9~11年	
	屯数	対前年比	屯数	対前年比	屯数	対前年比	屯数	対前年比	屯数	対前年比	屯数	対前年比
外航	23,329	81	21,933	114	20,909	109	17,083	89	14,424	75	19,151	100
内航	5,309	19	4,691	66	3,120	44	3,090	43	4,053	57	7,112	100
計	28,638	100	26,624	101	24,029	91	20,173	77	18,477	70	26,263	100

第9表 全国主要港外国貿易額調 (単位億円)

区分	輸出			輸入			合計											
	27年	28年	29年	27年	28年	29年	27年	28年	29年									
全国計	4,585	100	4,585	100	5,866	100	7,300	100	8,674	100	8,638	100	11,885	100	13,259	100	14,504	100
神戸	1,860	41	1,775	39	2,476	42	2,254	31	2,219	26	2,090	26	4,114	35	3,994	30	4,566	31
横浜	1,019	22	917	20	1,070	18	1,240	17	1,621	19	1,564	19	2,259	19	2,538	19	2,634	18
大阪	633	14	593	13	737	13	830	11	868	10	860	10	1,463	12	1,461	11	1,597	11
名古屋	279	6	256	6	442	8	376	5	725	8	783	8	655	6	981	7	1,225	8
東京	145	3	114	2	193	3	402	6	596	7	581	7	547	5	710	5	774	5
川崎	13	0.3	26	1	44	1	371	5	495	6	511	6	384	3	521	4	555	4
その他	636	13.7	904	19	904	15	1,827	25	2,150	24	2,249	24	2,463	20	3,054	24	3,153	23

第10表 全国主要港貿易貨物数量調 (単位千屯)

区分	外国貿易									国内貿易					
	輸出			輸入			小計			移出			移入		
	27年	28年	29年	27年	28年	29年	27年	28年	29年	27年	28年	29年	27年	28年	29年
大阪	535	511	584	1,670	2,972	2,672	2,205	3,483	3,256	1,331	2,280	2,109	5,552	6,930	7,136
川崎	44	114	96	3,347	7,813	5,029	3,391	4,927	5,125	2,890	2,888	3,040	3,462	3,848	3,778
横浜	819	765	800	3,074	4,918	5,125	3,893	5,683	5,925	3,022	2,656	3,903	3,221	2,810	2,984
神戸	1,694	1,471	1,815	3,319	3,846	3,606	5,013	5,317	5,421	1,493	1,838	1,996	2,841	2,762	2,688
東京	46	39	63	526	1,378	1,461	572	1,417	1,524	1,147	1,297	1,163	5,387	5,824	5,864
名古屋	537	512	692	1,071	1,675	1,675	1,609	2,187	2,367	434	484	489	3,044	3,976	3,942

区分	易			計			外国航路乗降人員(人)								
	小計			計			乗客			降客			計		
	27年	28年	29年	27年	28年	29年	27年	28年	29年	27年	28年	29年	27年	28年	29年
大阪	6,883	9,210	9,245	9,088	12,693	12,501	-	7	6	165	124	27	165	131	33
川崎	6,356	6,736	6,818	9,747	11,663	11,943	16	68	24	100	43	122	116	111	146
横浜	6,244	5,466	6,887	10,137	11,149	12,812	10,894	13,265	13,345	15,146	14,871	4,248	26,040	28,136	27,593
神戸	4,334	4,600	4,684	9,347	9,917	10,105	7,040	10,661	12,032	8,860	11,645	6,627	15,900	22,306	18,659
東京	6,534	7,121	7,027	7,106	8,538	8,551	137	529	283	96	309	1,427	233	838	1,710
名古屋	3,478	4,460	4,431	5,087	6,647	6,798	42	77	75	49	114	116	91	191	191

第11表 全国輸出入額調 (単位百万円)

区分	輸出				輸入				入(△)出超		計				
	金額	物価修正	昭和9-11年対する比率	輸入率	金額	物価修正	昭和9-11年対する比率	輸入率	金額	物価修正	金額	物価修正	昭和9-11年対する比率		
昭和9~11年平均	2,455	2,455	100	98	2,506	2,506	100	100	△	51	△	51	4,961	4,961	100
26年	488,777	1,427	58	66	737,241	2,152	86	"	△	248,464	△	725	1,226,081	3,579	72
27	458,243	1,312	53	63	730,352	2,091	83	"	△	272,109	△	750	1,188,595	3,402	69
28	458,943	1,305	53	53	867,470	2,467	98	"	△	408,527	△	1,162	1,326,413	3,773	76
29	586,562	1,679	68	68	863,785	2,473	99	"	△	277,223	△	794	1,450,347	4,152	84
30	723,670	2,110	86	81	891,727	2,600	104	"	△	168,057	△	490	1,615,397	4,710	95

横浜国際港都建設総合基幹計画書

第2章 横浜港港湾施設の現状

(はしがき)

横浜の港湾施設は安政六年開港当時東北海岸に2カ所の突堤を築造したのみであり、荷役はすべて沖取であつたが、明治22年第一期築港着手以来逐次国費と市費による公共埠頭の建設並びに私設の各種施設の建設と相俟つて、今日設備能力を備えたのである。

しかしながら本港は昭和20年5月の大空襲により、港湾施設は高島埠頭を殆んど灰塵に帰し、新港埠頭も一部被災し、上屋倉庫の焼失せるもの50%に及んだ。また終戦と共に主要接岸施設はその大部分を接収され、焼失をまぬがれた上屋、倉庫の43%と繫設浮標の全部が接収され、泊地についても使用上の制限が附された。

その後10年間新港、瑞穂の両主力埠頭は駐留軍に接収せられて、半身不随の状態であつたが、ようやく昭和31年5月に新港埠頭の解除を見るに至り、使用可能な公共岸壁延長が4,363米となり、往年の最盛期昭和18年に比較して81%までに回復するに至った。なお瑞穂埠頭は駐留軍の無期限提供施設と決定され、接収解除の見通しもなく、昭和31年5月に駐留軍施設として建設省、運輸省にて整備を完成した。

以下現在の設備能力とこれに対する考察したところを述べる。

1. 繫船岸施設

(1) 公共埠頭

公共埠頭は接収中の瑞穂埠頭を除いて、岸壁延長4,363米、繫船能力28バース (内1万噸級以上繫船能力9バース)、年間貨物取扱能力2,500千噸である。

第12表 公共施設 (昭和30年)

埠頭名	延長(m)	水深(m)	船型(噸)	バース(隻)	主な取扱貨物	取扱能力(千噸)	摘要
大橋橋	900	10.0~11.2	10,000 25,000 45,000	1 2 1	雑貨・棉花 生糸・金属 製品	350,000	
小計	900		105,000	4			
高島埠頭	260 290 380	7.3 8.0 10.0	3,000 6,000 15,000	2 2 2	雑貨・鋼材 木製品・ 機械類	600,000	
小計	930		48,000	6			
山の内埠頭小計	401 401	8.0	6,000 18,000	3 3	雑貨・植 漁獲物	240,000	
出田町埠頭小計	270 270	7.5	5,000 10,000	2 2	雑貨・石炭・ 肥料	160,000	
山下埠頭小計	180 180	10.0	15,000 15,000	1 1	雑貨	100,000	
新埠頭	1,682	6.0~10.0	2,000 3,000 4,000 8,000 10,000 20,000 85,000	1 3 1 5 1 1 12	雑貨	1,050,000	現在接収中本年返還の見込
小計	1,682		85,000	12			
瑞穂埠頭小計	1,259 1,259	9.0~10.0	8,000 15,000 91,000	2 5 7			接収中(無期限接収)
合計	(5,622) 4,363		(372,000) 281,000	(35) 28		2,500,000	(瑞穂埠頭を含む)

(2) 私設埠頭

私設埠頭の現況は、次表のとおりである。

第13表 私設施設 (専用) (昭和30年)

名称	延長(米)	水深(米)	船型(噸)	バース	摘要
日本石油精製	ドルフィン 1基	8.0	2,000	1	ばら礦油
"	" 1基	10.0	5,000	1	
"	" 1基	10.0	15,000	1	
"	" 1基	12.0	20,000	1	
スタンダード石油	" 1基	10.0	15,000	1	"
ゼネラル物産	" 1基	10.0	15,000	1	"
シエル石油	" 1基	10.0	15,000	1	"
カルテックス石油	" 1基	10.0	15,000	1	"
東京ガス末広工場	140	6.5	2,000	1	石炭
" 鶴見工場	255	6.0	1,000	2	"
日本鋼管鶴見製鉄所	130	8.5	6,000	1	鉄石製品
旭硝子	104	5.5	1,000	1	石炭、珪砂
旭企業	ドルフィン 1基	7.0	3,000	1	セメント
昭和産業	" 1基	9.0	10,000	1	ばら穀類
産業振興	" 1基	6.5	1,000	1	スクラップ
内外輸送	40	6.0	3,000	1	糖蜜
昭和電工	235	9.0	10,000	1	鉄石
垂細垂石油	ドルフィン 1基	6.0	2,000	1	ばら礦油
農林省国営サイロ	130	10.0	10,000	1	ばら穀類
味の素	ドルフィン 1基	9.6	10,000	1	穀類
計	-	-	-	21	

(3) 我が国主要港の現有繫船能力の比較

昭和30年8月現在の主要港の埠頭についてみると、大型船の公共埠頭は駐留軍の接収を除いて、神戸港が岸壁延長8,980米、45バースで、我国第一位の繫船能力を有し、横浜港は岸壁延長4,363米、28バースで第二位である。工場専用の埠頭は、工都川崎港が岸壁延長3,287米、29バースで、第一位の施設能力を有し、横浜港は岸壁延長2,129米、21バースで第二位である。公共、専用両埠頭の合計においては、神戸港が岸壁延長10,096米、52バースで、第一位の施設能力を有し、次いで横浜港が岸壁延長6,492米、49バースで第二位である。

此処に6大港の現有埠頭施設能力についてみると、次表第14表の通りである。

横浜国際港都建設総合基幹計画書

第14表 主要港の埠頭現有比較表

港 別	種 別	大 型			小 型(物揚場)		
		公共用	専 用	計	公共用	専 用	計
横 浜	現 在 使用施設	28バース 4,363m	21バース 2,129m	49バース 6,492m	5,372m	7,102m	12,474m
	接 収 中	7バース 1,259m	—	7バース 1,259m	2,203m	—	2,203m
	計	35バース 5,622m	21バース 2,129m	56バース 7,751m	7,575m	7,102m	14,677m
神 戸	現 在 使用施設	45バース 8,980m	7バース 1,116m	52バース 10,096m	10,238m	—	10,238m
	接 収 中	5バース 990m	—	5バース 990m	1,577m	—	1,577m
	計	50バース 9,970m	7バース 1,116m	57バース 11,086m	11,815m	3,587m	15,402m
大 阪	現 在 使用施設	28バース 4,281m	8バース 1,113m	36バース 5,394m	7,147m	16,874m	24,021m
	接 収 中	18バース 3,114m	12バース 677m	30バース 3,791m	22,607m	3,155m	25,762m
	計	46バース 7,395m	20バース 1,790m	66バース 9,185m	29,754m	19,929m	49,683m
東 京	現 在 使用施設	16バース 1,926m	3バース 218m	19バース 2,144m	5,312m	2,039m	7,351m
	接 収 中	6バース 910m	—	6バース 910m	—	—	—
	計	22バース 2,836m	3バース 218m	25バース 3,054m	5,312m	2,039m	7,351m
川 崎	現 在 使用施設	2バース 290m	29バース 3,287m	31バース 3,577m	688m	7,506m	8,194m
	接 収 中	—	—	—	—	—	—

註 昭和30年8月現在(但し横浜港は新港埠頭は接収解除とみなす)

2. 繫船浮標施設

繫船浮標施設は次の通りである。(第12表及び第16表)

第15表 公 共 施 設 (昭和30年)

港 区	繫船能力	港 区	繫船能力	
第 1 区	10個 250	第 3 区	2個 250	
	3 3,000		1 3,000	
	2 7,000		1 4,000	
	2 10,000		2 5,000	
	2 10,000		1 7,000	
	6 15,000		1 10,000	
小 計	23 135,500	小 計	9 59,500	
第 2 区	4 3,000	第 4 区	2 3,000	
	3 15,000		小 計	2 6,000
	3 20,000		小 計	2 6,000
小 計	10 117,000	合 計	44 318,000	

第16表 私 設 専 用 (昭和30年) 3. 現有施設の利用状況

港 区	箇 数	繫船能力
第 1 区	1箇	3,000
小 計	1	3,000
第 3 区	4	3,000
小 計	4	12,000
合 計	5	15,000
公共私設総合計	49	333,000

(1) 繫留施設の本船荷役

昭和28年における本船荷役についてみると、年間取扱貨物量約7,620千屯で、商業港取扱貨物量約4,935千屯、工業港取扱貨物量約2,685千屯である。工業港即ち私設専用埠頭の2,685千屯については問題外として、公共繫留施設における埠頭荷役と沖荷役による荷役量についてみると、接岸荷役1,390千屯、沖荷役354千屯で接岸荷役28%、沖荷役72%である。これは全国の荷役の基準平均が接岸60%、沖荷役40%であるのに比べると、横浜港の荷役能力が極めて不健全な姿であることを物語っている。この最大の原因は接収による繫船岸不足によるものである。

第17表 繫留施設本船荷役 (昭和28年、単位千屯)

区 分	積 荷	揚 荷	計	%	摘 要
公共埠頭	600	790	1,390	28	
沖 荷 役	582	2,963	3,545	72	
小 計	1,182	3,753	4,935	100	
私設専用埠頭	354	2,331	2,635	—	
合 計	1,536	6,084	7,620	—	

次に昭和28年における公共埠頭別本船荷役についてみると、第18表の通りである。

第18表 公共埠頭別本船荷役 (昭和28年、単位千屯)

埠頭別	積 荷			揚 荷			計		
	外 貨	内 貨	小 計	外 貨	内 貨	小 計	外 貨	内 貨	計
大 棧 橋	290	34	324	382	13	395	672	47	719
新 港 埠 頭	40	—	40	218	—	218	258	—	258
高 島 埠 頭	122	18	140	94	8	102	216	26	242
山 の 内 埠 頭	74	10	84	56	8	64	139	18	146
瑞 穂 埠 頭	12	—	12	11	—	11	23	—	23
計	538	62	600	761	29	790	1,299	91	1,390

(2) 繫留施設の配船及び利用状況

昭和28年、昭和29年の配船申込隻数に対する配船隻数及び受付替隻数についてみると、配船申込隻数に対する配船隻数の各埠頭平均は昭和28年において72.8%が申込バースに漸く接岸できる現状であつて、これに繫船浮標を含めて考えれば全体にて77.6%である。

埠頭別では大棧橋74.2%、高島埠頭70.3%、山内埠頭72%であつて、繫船浮標は85.3%である。昭和29年において各埠頭平均75.8%が申込バースに接岸できる現状であつて、これに繫船浮標を含めて考えれば81.5%である。これを各埠

頭別にみると、大棧橋76.2%、高島埠頭74.5%、山内埠頭76.7%、出田町埠頭77.3%という現状である。

このようにバース不足のために、バース混雑、その他によつてバース待ちした船舶数は昭和28年においては215隻、延待時間2,903時間であつて、1隻当り平均待時間は13.5時間となり最高待時間は大棧橋の59時間である。

昭和29年においてバース待ちした船舶数は137隻、延待時間1,420時間であつて、1隻当り平均待時間10.4時間となり、最高待時間は大棧橋の53時間である。

以上のように現有繫留施設では約25%の配船申込船舶が、バース受付替或は申込取消をしている現状であつて本港のバースが配船申込隻数に対して非常に不足していることがわかる。

第19表 繫留施設の配船及び利用状況

岸壁 (棧橋)別	年別 %	昭和28年		昭和29年	
		配船隻数	受付替隻数	配船隻数	受付替隻数
		配船申込隻数	配船申込隻数	配船申込隻数	配船申込隻数
大 棧 橋		74.2%	22.3%	76.2%	19.9%
高 島 埠 頭		70.3	26.7	74.5	21.5
山 内 埠 頭		72.0	19.7	76.7	19.1
出 田 町 埠 頭		—	—	77.3	4.6
平 均		72.8	23.2	75.8	20.2
浮 標		85.3	4.3	89.7	3.3

第3章 横浜港港湾施設の増強計画

1. 概 説

横浜港は開港以来わが国運の隆盛に伴い、港勢とみに進展し、数次の大修築工事によりわが国唯一の国際港として発展して来た。本港の特色は商港たるのみならず工業港として京浜工業地帯と直結する優位なる立地条件の下に海外よりの原料の輸入、製品の輸出により、わが国工業の発展に多大の貢献をなして来たのであるが、今次大戦の結果昭和20年の終戦を契機に港湾施設は殆んど全面的に接収され、繫留バースは極度に不足を来し、そのため海上出入貨物は不経済なる沖荷役に依存せざるを得ない状況であった。

その後高島埠頭、山之内埠頭、大棧橋等接収港湾施設は逐次解除せられ、昭和31年5月には本港の心臓部とも云うべき新港埠頭の返還が実現するに至り、横浜港の港湾諸施設は無期限使用の端穂埠頭を除いて全面的返還が実現した。一方昭和29年度において端穂埠頭の無期限使用に対する代替施設として高島三号棧橋、出田町埠頭を完成し、次いで山下埠頭の建設に着手した。

此の結果港湾諸施設は漸次好転を見つつあるも日本経済の発展に伴い取扱貨物量は増大の一途を辿り、現状においても繫留バースの不足はまぬがれぬ状況である。従つて横浜港の港湾諸施設の将来計画は我が国の経済特に貿易の将来計画に対応して考えなければならないのであるが、我が国が経済貿易に関する計画は目下政府においても鋭意検討中であり、特に長期計画としては成案を得る時期に至っていないもの如くであるので、一応昭和29年度の経済企画庁の昭和40年における日本経済自立政策検討資料「昭和40年の経済の見通し」により、本市の港湾諸施設の増強計画を策定した。然しながら今後我が国の経済状況に応じて適宜修正しなければならないことは勿論である。

ここに横浜港の港湾諸施設の計画は第一期計画を昭和35年、第二期計画を昭和40年において、これが施設拡張計画を立案した。本計画の基準年度昭和28年における横浜港の経済規模は総取扱貨物量11,149千屯であり、商業港(公共)取扱貨物量年間5,851千屯、工業港(専用)取扱貨物量年間5,298千屯であり、商業港(公共)取扱貨物量と工業港取扱貨物量との比率

は52:48で商業港(公共)取扱貨物量が若干上廻っている現状である。

この現状に対して第一期計画としての昭和35年における横浜港取扱貨物量は年間14,900千屯と推定され、昭和28年に対して34%増、商業港取扱貨物量年間7,955千屯で36%増工業港取扱貨物量6,945千屯で31%増となる。ここに昭和35年における商業港取扱貨物量と工業港取扱貨物量との比率についてみると、53:47で昭和28年における工業港と商業港とほぼ同様の比率を示す事になる。又第二期計画としての昭和40年における横浜港取扱貨物量は、接収解除及び昭和31年度に6ヶ年計画をもって着工した大黒町地先埋立に伴う工業地帯造成等を勘案して推定した貨物量が年間18,000千屯となり、昭和28年に対して61%増、商業港取扱貨物量年間8,439千屯で44%増、工業港取扱貨物量9,561千屯で80%増となり、工業港取扱貨物量が商業港取扱貨物量を上廻り、商業港取扱貨物量と工業港取扱貨物量との比率は47:53で昭和28年、昭和35年の逆の比率になっている。これは昭和28年に対して商業港取扱貨物量が昭和35年に36%増、昭和40年に44%増と増加量が漸減しているのに反し、工業港取扱貨物量が昭和35年に31%増、昭和40年に80%増と増加量が漸増している傾向に基くものであり、横浜港の将来が本港建設当初の商業港的性格に加えて工業港的性格を帯びるに至ることを物語るものである。(第20表参照)

次に本船貨物の公共扱についてみると、昭和28年は年間4,935千屯、その内接岸荷役は1,390千屯、沖荷役は3,545千屯で、接岸荷役28%に対して沖荷役72%の割合であり、(現況調にも述べた如く埠頭の不足を示している。)この現状に対して昭和35年における本船貨物の公共扱は5,324千屯で、昭和28年に対して8%増となり、昭和40年には5,852千屯で、昭和28年に対して19%増と推定されるので、この取扱貨物増大によるバース不足を緩和し、経済的な荷役を推進するため現在施設整備拡充を行うものとする。本計画において、山下埠頭の新設は、第一期計画を昭和35年第二期計画を昭和40年として、繫留能力1万屯級7バース、2万屯級1バース岸壁延長1,460m、(すでに完成した岸壁延長180m 繫留能力15,000屯級1バースは含まず。)物揚場延長1,328mの埠頭を建設すると共に、出田町石炭埠頭を昭和35年までに新設して、従来本港なかつた石炭荷役設備の完成を期するものとした。

この埠頭増強計画により、昭和35年の本船貨物の公共扱量は5,324千屯となり其の内接岸荷役2,734千屯、沖荷役2,590千屯にて、接岸荷役51%に対して、沖荷役49%となり、接岸荷役と沖荷役とが略同取扱となる。又昭和40年の本船貨物の公共扱量は5,852千屯となり其の内接岸荷役3,478千屯、沖荷役2,374千屯にて、接岸荷役59%に対して、沖荷役41%となり、本計画の最終年度昭和40年においては接岸荷役と沖荷役との比率60:40となり現在の埠頭/接岸の比が略逆転する。(第21表参照)

以上述べた埠頭の建設計画に対処して防波堤の整備、航路、泊地浚渫、現在埠頭の改良並びに港湾厚生施設等の附帯施設の整備を計るものとした。

2. 施設計画の基本方針

施設計画の策定に当っては、次の如き方針によつた。

- (1) 本港は接収により接岸施設が著しく不足しているため、先ず第一に接岸施設の増強を考慮する。
- (2) 本港の性格に鑑み外航定期船岸を優先して考慮する。
- (3) 昭和35年、昭和40年の取扱貨物目標は昭和26年、昭和27年、昭和28年の取扱貨物を品目別、性格別に分析し、経済企画庁の昭和40年における経済規模の想定を基礎として推定する。
- (4) 昭和35年、昭和40年の入港船舶の推定は各相当年の取扱貨物量より入港船1隻当りの揚積量を想定して、
 - (イ) 外航定期航路は世界一周、米州圏、欧州圏、豪亜圏、極東圏の5種類に整理し、昭和35年及び昭和40年の入港隻数は夫々昭和29年入港実績の104%、109%と推定する。
 - (ロ) 内外航不定期航路は、公共扱、工場扱、(油とその他)に整理し昭和35年及び昭和40年の公共扱外航不定期入港隻数は夫々昭和29年入港実績の123%及び139%と推定する。
- (5) 航路、泊地の浚渫は接岸施設の増強に対処出来る様考慮する。特に第4区航路の浚渫は川崎港に入港する船舶及び沿岸石油会社に油槽船が接岸出来る様水深の増掘及び航路の拡充を計画する。

横浜国際港都建設総合基幹計画書

- (6) 工業港の増強は臨海工業用地造成を主眼とする。(別添第五編臨海工業地帯造成計画参照)
- (7) 港湾背後の臨港交通施設は特に臨港鉄道整備に主眼を置く。(第四章臨港鉄道整備並びに新線建設計画)
- (8) 埠頭構内の陸上施設は上屋、道路、鉄道と取扱貨物との関連性を考慮する。
- (9) 港湾厚生施設を充分考慮する。

第20表 取扱貨物目標 (単位千吨)

区分	年別	商業港						工業港						計					
		28年		35年		40年		28年		35年		40年		28年		35年		40年	
輸出		689	100	939	136	1,153	167	75	100	106	141	172	229	764	100	1,045	137	1,325	173
輸入		2,310	100	3,370	146	3,487	151	2,609	100	2,849	109	3,569	137	4,914	100	6,219	126	7,056	134
小計		2,999	100	4,309	144	4,640	155	2,684	100	2,955	110	3,741	139	5,683	100	7,264	128	8,381	147
移出		1,519	100	2,448	161	2,446	161	1,136	100	1,725	152	2,378	209	2,655	100	4,173	157	4,824	182
移入		1,333	100	1,198	90	1,353	102	1,478	100	2,265	153	3,442	233	2,811	100	3,463	123	4,795	171
小計		2,852	100	3,646	128	3,799	133	2,614	100	3,990	153	5,820	222	5,466	100	7,636	140	9,619	176
合計		5,851	100	7,955	136	8,439	144	5,298	100	6,945	131	9,561	180	11,149	100	14,900	134	18,000	161

第21表 本船貨物取扱量 (単位千吨)

種別	年別	28年			35年			40年		
		数量	比率	28年対し	数量	比率	28年対し	数量	比率	28年対し
本船貨物取扱量		7,620	100	—	9,913	130	—	11,657	153	—
商業港		4,935	65	100	5,321	54	108	5,852	50	119
接岸荷役		1,390	28	100	2,734	51	197	3,478	59	250
沖荷役		3,545	72	100	2,590	49	73	2,374	41	67
工業港		2,685	35	100	4,589	46	171	5,805	50	216

第22表 入港隻数定期、不定期別推定表 (単位隻)

種別	年別	29年	35年	40年
入港隻数		5,783	6,456	7,478
外航定期		1,987	2,071	2,164
不定期		3,796	4,365	5,314
外航不定期		1,103	1,465	1,564
内航不定期		2,693	2,920	3,750

第23表 入港隻数定期、不定期別、性格別の推定表

種別	区分	外 貿			内 貿			合 計					
		定期船	不定期船	不定期船	本船	小型船	不定期船	外航	内航	計			
29年	取扱貨物量	1,601	1,575	1,040	1,642	1,135	986	3,803	1,601	4,257	5,924	10,181	11,782
	一俵当り量	800	9,000	3,200	2,700	1,100	600	—	—	—	—	—	—
	隻数	1,987	175	325	603	1,050	1,643	—	1,987	1,103	2,693	3,796	5,783
35年	取扱貨物量	1,668	1,756	1,199	2,641	1,634	1,015	3,987	1,668	5,596	6,644	12,240	13,908
	一俵当り量	800	10,000	3,600	2,800	1,500	600	—	—	—	—	—	—
	隻数	2,071	175	330	960	1,110	1,810	—	2,071	1,465	2,920	4,365	6,456
40年	取扱貨物量	1,743	2,309	1,432	2,897	3,064	1,212	4,351	1,743	6,638	8,627	15,265	17,008
	一俵当り量	800	12,000	4,000	2,800	1,800	600	—	—	—	—	—	—
	隻数	2,164	186	358	1,020	1,650	2,100	—	2,164	1,564	3,750	5,314	7,478

3. 港湾施設の増強計画

總括表

(単位千円)

種別	区分	合 計			第 一 期			第 二 期			摘要
		事業費	市費	国費	事業費	市費	国費	事業費	市費	国費	
合 計		12,516,400	4,492,425	8,023,975	6,988,400	2,704,125	4,284,275	5,528,000	1,788,300	3,739,700	
喫 船 岸		6,835,540	3,793,245	3,042,295	3,427,540	2,059,945	1,367,595	3,408,000	1,733,300	1,674,700	
山下埠頭		6,043,390	3,168,045	2,875,345	2,635,390	1,434,745	1,200,645	3,408,000	1,733,300	1,674,700	
出田町石炭埠頭		792,150	625,200	166,950	792,150	625,200	166,950	—	—	—	
防波堤の整備		1,805,950	—	1,805,950	1,229,950	—	1,229,950	576,000	—	576,000	
航路泊地の浚渫		2,972,000	—	2,972,000	1,483,000	—	1,483,000	1,489,000	—	1,489,000	
現在埠頭の改良		730,910	530,180	200,730	675,910	475,180	200,730	55,000	55,000	—	
附帯施設の整備		172,000	169,000	3,000	172,000	169,000	3,000	—	—	—	

(1) 喫 船 岸

(i) 山下埠頭

昭和29年度安全保障費にて岸壁延長180米、水深10米、15,000t1バースが竣工したのに引続き

岸壁延長 560米

岸壁水深 10米~11米

喫船能力 20,000t級 1バース・10,000t級 2バース

陸上施設 1式

を昭和35年までに新設し、尚

岸壁延長 900米

横浜国際港都建設総合基幹計画書

岸壁水深 -10米
 繫船能力 10,000吨級 5バース
 陸上施設 1式
 を昭和40年までに新設する。

区分	総合計	昭和29年	計 画		
			計	第一期	第二期
埋立面積	141,870坪 (468,995m ²)	23,640坪 (157,000m ²)	118,230坪 (702,840m ²)	47,490坪 (233,845m ²)	70,740坪 (468,995m ²)
岸壁延長	1,640m	180m	1,460m	560m	900m
物揚場延長	1,459m	131m	1,328m	460m	868m
護岸延長	550m	240m	310m	135m	175m
繫船能力	1万屯級7バース 1万5千屯級1バース 2万屯級1バース	— 1万5千屯級1バース —	1万屯級7バース — 2万屯級1バース	1万屯級2バース — 2万屯級1バース	1万屯級5バース — —
事業費	6,593,620千円	550,230千円	6,043,390千円	2,635,390千円	3,408,000千円
市費	3,320,275千円	152,230千円	3,168,045千円	1,434,745千円	1,733,300千円
国費	3,273,345千円	398,000千円	2,875,345千円	1,200,645千円	1,674,700千円

第一期 (昭和35年)

工 種	数 量	単価(円)	事業費(千円)			摘 要	
			計	市 費	国 費		
計	—	—	2,635,390	1,434,745	1,200,645		
小 計	—	—	1,162,000	180,000	982,000		
基本施設	埋立	1,200,000m ³	150	180,000	180,000		
	岸壁	200m	1,400,000	280,000	—	280,000	-11m
	同上	360m	1,300,000	468,000	—	468,000	-10m
	取付護岸	135m	600,000	81,000	—	81,000	
	物揚場	220m	400,000	88,000	—	88,000	-4.5m
陸上施設	同上	240m	200,000	48,000	—	48,000	-2.5m
	波除堤除却	100m	170,000	17,000	—	17,000	
小 計	—	—	1,473,390	1,254,745	218,645		
陸上施設	道路	90,000m ²	2,500	225,000	112,500	112,500	
	鉄道	11,000m	15,000	212,290	106,145	106,145	
	上屋	35,505m ²	20,000	710,100	710,100	—	5棟
	荷役機械	11基	25,000,000	275,000	275,000	—	水平引込式圧力3屯, 受電所, 電気設備
附帯施設	一式	—	51,000	51,000	—	埠頭事務所, 労働者寄場, 給水設備	

第二期 (昭和40年)

工 種	数 量	単価(円)	事業費(千円)			摘 要	
			計	市 費	国 費		
計	—	—	3,408,000	1,733,300	1,674,700		
小 計	—	—	1,746,200	240,000	1,506,200		
基本施設	埋立	1,600,000m ³	150	240,000	240,000		
	岸壁	900m	1,300,000	1,170,000	—	1,170,000	-10m
	同上	288m	400,000	115,200	—	115,200	-4.5m
	取付護岸	580m	200,000	116,000	—	116,000	-2.5m
陸上施設	道路	82,600m	2,500	206,500	103,250	103,250	
	鉄道	8,700m	15,000	130,500	65,250	65,250	
附帯施設	上屋	49,740m ²	20,000	994,800	994,800	—	10棟
	荷役機械	12基	25,000,000	300,000	300,000	—	水平引込式圧力3屯
附帯施設	—	—	30,000	30,000	—	電力給水設備1式, 労働者寄場, その他	

出田町石炭埠頭

昭和28年度, 昭和29年度安全保障費にて新設した出田町埠頭を更に隣接して北東部に延長して

岸壁延長 250米
 岸壁水深 -7.5米
 繫船能力 5,000屯級 2バース

を新設し, 荷役機械(トランスポーター2基), 貯炭場, 道路, 鉄道等の陸上設備並びに附帯施設を築造して石炭埠頭を昭和35年までに新設する。

この石炭埠頭新設により従来本港になかった石炭荷役設備が完成する。

工 種	数 量	単価(円)	事業費(千円)			摘 要	
			計	市 費	国 費		
計	—	—	792,150	625,200	166,950		
小 計	—	—	409,650	254,650	155,000		
基本施設	埋立	283,000m ³	150	42,450	42,450	—	
	貯炭場	14,300m ²	4,000	57,200	57,200	—	
	岸壁	250m	1,000,000	250,000	125,000	125,000	-7.5m
陸上施設	物揚場	240m	250,000	60,000	30,000	30,000	-3m
	小 計	—	—	382,500	370,550	11,950	
陸上施設	道路	700m	15,000	10,500	5,250	5,250	
	鉄道	5,370m	約 2,500	13,400	6,700	6,700	
	荷役機械	2基	150,000,000	300,000	300,000	—	ブリッジトランスポーター圧力3屯 附属施設を含む。
附帯施設	1式	—	40,000	40,000	—	電々公社海底電線工事々務所移設補償一式	
附帯施設	1式	—	18,600	18,600	—	電力設備, ホーバー, 軌道, 自動車衡, その他設備一式	

横浜国際港都建設総合基幹計画書

(2) 防波堤の整備

(イ) 内防波堤の嵩上

内防波堤は築造以来長年月を経て、沈下が甚しいため延長555米を嵩上げし、北水堤を延長95米閉塞する。なお、山下埠頭第二バース新設に伴い、小型船舶の入港を容易ならしめるため延長40米を除去する。本工事は昭和35年までに完成する。

工種	数量	単価(円)	事業費(千円)			摘要
			計	市費	国費	
計			52,250	—	52,250	
東水堤嵩上	410m	210m20,000 200m50,000	14,200	—	14,200	
北水堤嵩上	145m	50,000	7,250	—	7,250	
東水堤除却	40m	220,000	8,800	—	8,800	
北水堤閉塞	95m	約231,500	22,000	—	22,000	

(ロ) 外防波堤の整備

外防波堤の整備は外防波堤の内未完成の本牧堤延長365米、外防波堤延長79米、神奈川堤延長663米及び鶴見堤延長300米を昭和35年までに整備または新設する。

なお鶴見堤延長480米を昭和40年までに完成する。

地区別	工種	数量	単価(円)	事業費(千円)			工事期間	摘要
				計	市費	国費		
本牧堤	計			1,753,700	—	1,753,700		
	その一	365m	—	208,000	—	208,000	第1期	新設
	その二	245m	800,000	196,000	—	196,000	第1期	中詰上部
外防波堤	その一	120m	100,000	12,000	—	12,000	"	
	その二	79m	—	43,000	—	43,000	第1期	新設
	その三	27m	1,400,000	37,800	—	37,800	第1期	中詰上部
神奈川堤	その一	52m	100,000	5,200	—	5,200	"	
	その二	663m	—	517,200	—	517,200	第1期	新設
	その三	252m	1,400,000	352,800	—	352,800	"	本体直し
鶴見堤	その四	411m	400,000	164,400	—	164,400	"	
	その五	870m	—	985,500	—	985,500	第1期	新設
	その六	300m	1,200,000	360,000	—	360,000	第2期	新設
	その七	480m	1,200,000	576,000	—	576,000	第1期	撤去
	その八	90m	550,000	49,500	—	49,500	第1期	

(3) 航路、泊地の浚渫

(イ) 航路の浚渫

山下埠頭に至る航路を水深-11米、土量285,000立方メートル、並びに-10米土量520,000立方メートル、高島第三埠頭に至る航路を水深-10米土量440,000立方メートル、第3区航路を-10米土量310,000立方メートル、第4区航路を水深-12米土量2,680,000立方メートルを昭和35年までに浚渫し、なお本航路を水深-12米、土量635,000立方メートル、第4区航路を拡巾し、水深-10米、土量130,000立方メートル、山下埠頭に至る航路を水深-10米、土量870,000立方メートル、第3区航路を-11米、土量1,900,000立方メートルを昭和40年までに浚渫する。

(ロ) 泊地の浚渫

山の内埠頭前面を水深-9米、土量200,000立方メートル、第3区泊地を水深-10米、土量1,320,000立方メートルを昭和35年までに浚渫し、なお、第3区泊地(昭和電工前面)を水深-10米、土量210,000立方メートル、山下埠頭物揚場前面を水深-2.5米、土量260,000立方メートルを昭和40年までに浚渫する。

地区別	工種	数量	単価(円)	事業費(千円)			工事期間	摘要	
				計	市費	国費			
第1区	計	9,760,000m ³	—	2,972,000	—	2,972,000			
	小計	5,755,000m ³	—	1,483,000	—	1,483,000	第1期		
	浚渫(その一)	925,000m ³	—	185,000	—	185,000	"	-11m	
	同上(その二)	285,000m ³	200	57,000	—	57,000	"	-10m	
	同上(その三)	440,000m ³	200	88,000	—	88,000	"	-9m	
	同上(その四)	200,000m ³	200	40,000	—	40,000	"		
	第2区	浚渫(その一)	520,000m ³	—	312,000	—	312,000	"	-10m
	第3区	同上(その一)	520,000m ³	600	312,000	—	312,000	"	-10m
	第4区	同上(その二)	1,630,000	—	450,000	—	450,000	"	-10m
	同上(その三)	310,000m ³	600	186,000	—	186,000	"	-10m	
第4区	同上(その四)	1,320,000m ³	200	264,000	—	264,000	"	-10m	
	同上(その五)	2,680,000m ³	—	536,000	—	536,000	"	-12m	
本航路	同上(その六)	2,680,000m ³	200	536,000	—	536,000	"	-12m	
	小計	4,005,000m ³	—	1,489,000	—	1,489,000	第2期		
第2区	同上(その七)	635,000m ³	—	127,000	—	127,000	"	-12m	
	同上(その八)	635,000m ³	200	127,000	—	127,000	"	-10m	
第3区	同上(その九)	1,130,000m ³	—	678,000	—	678,000	"	-10m	
	同上(その十)	870,000m ³	600	522,000	—	522,000	"	-2.5m	
第4区	同上(その十一)	260,000m ³	600	156,000	—	156,000	"	-10m~11m	
	同上(その十二)	2,110,000m ³	—	658,000	—	658,000	"	-11m: 1,310,000m ³ -10m: 210,000m ³ -11m	
第4区	同上(その十三)	1,520,000m ³	200	304,000	—	304,000	"	-10m	
	同上(その十四)	590,000m ³	600	354,000	—	354,000	"	-10m	
第4区	同上(その十五)	130,000m ³	—	26,000	—	26,000	"	-10m	
	同上(その十六)	130,000m ³	200	26,000	—	26,000	"	-10m	

(4) 現有埠頭の改良

(イ) 出田町埠頭

出田町埠頭は道路、橋梁及び荷役機械の陸上施設及び物揚場を昭和35年までに整備し、上屋を昭和40年までに建設する。

(a) 陸上施設

工種	数量	単価(円)	事業費(千円)			工事期間	摘要
			計	市費	国費		
計			289,210	232,105	57,105		
小計			234,210	177,105	57,105	第1期	
道路舗装	12,545m ²	約2,500	31,400	15,700	15,700	"	
橋梁	665m	10,000	6,650	3,325	3,325	"	
荷役機械	1基	—	27,750	13,875	13,875	"	
連絡道	3,090m ²	約2,000	6,200	3,100	3,100	"	
下道	1式	—	42,210	21,105	21,105	"	
機械	6基	20,000,000	120,000	120,000	—	"	水平引込式5吨2基, 3吨6基
小計			55,000	55,000	—	第2期	棟
上屋	2,750m ²	20,000	55,000	55,000	—		

(b) 物 揚 場

工 種	数 量	単価(円)	事 業 費 (千円)			工事期間	摘 要
			計	市 費	国 費		
計			101,400	78,075	23,325		
小 計			40,650	21,450	19,200		
埋 立	15,000m ³	150	2,250	2,250	—	第 1 期	
物 揚	113m	300,000	33,900	16,950	16,950	"	—4.5m
取 付	13.5m	200,000	2,700	1,350	1,350	"	
前 面	6,000m ³	300	1,800	900	900	"	—4.5m
小 計			60,750	56,625	4,125	"	
鉄 道	300m	15,000	4,500	2,250	2,250	"	
上 陸	1,500m	2,500	3,750	1,875	1,875	"	
	2,625m ²	20,000	52,500	52,500	—	"	

(c) 山の内棧橋改造

山の内埠頭は現在水深—8米、喫船能力6,000吨級であるが、水深—9米、喫船能力1万屯級にするため棧橋改造を昭和35年までに進行。

工 種	数 量	単価(円)	事 業 費 (千円)			摘 要
			計	市 費	国 費	
棧 橋	401m	300,000	120,300	—	120,300	—9m

(d) 高島三号埠頭の荷役機械整備

高島三号埠頭は昭和35年までに荷役機械8基を整備することにより、埠頭荷役の円滑化をはかるものとする。

工 種	数 量	単価(円)	事 業 費 (千円)			摘 要
			計	市 費	国 費	
荷 役 機 械	8 基	—	220,000	220,000	—	水平引込式 5 屯 2 基 3 屯 6 基

(e) 附帯施設の整備

附帯施設として曳船、港灣無線局、国際船員会館、労働者寄場等厚生施設一式並びに各埠頭新設により入港船舶の安全を期するため喫船浮標12基の移設を昭和35年までに施行する。

工 種	数 量	単価(円)	事 業 費 (千円)			摘 要
			計	市 費	国 費	
計			170,000	169,000	3,000	
小 計			166,000	166,000	—	
曳 船	1	100,000	100,000	—	—	
港 灣 無 線 局	1	9,500	9,500	—	—	
国 際 船 員 会 館	1	35,000	35,000	—	—	内土地買収費 5,000千円
労働者寄場	1	5,000	5,000	—	—	新港埠頭
労働者宿舎	1	9,000	9,000	—	—	大棧橋
労働者宿舎	1	7,500	7,500	—	—	出田町、瑞穂埠頭
小 計			6,000	3,000	3,000	
喫 船 浮 標 移 設	12基	6,000	6,000	3,000	3,000	

4. 施設利用計画

昭和35年及び昭和40年における施設利用計画は第24表及び第25表のとおりである。結論として、横浜港における両目標年度における公共取扱入港船舶隻数及び取扱貨物量より見たる沖荷役対接岸荷役の比は次のとおりである。

(i) 昭和35年

入 港 船 舶	沖荷役/接岸荷役	52 : 48
外 航 定 期 船	"	35 : 65
外 内 航 不 定 期 船	"	64 : 36
取 扱 貨 物 量	沖荷役/接岸荷役	49 : 51
外 航 定 期 船	"	34 : 66
外 内 航 不 定 期 船	"	56 : 44

(ii) 昭和40年

入 港 船 舶	沖荷役/接岸荷役	49 : 51
外 航 定 期 船	"	32 : 68
外 内 航 不 定 期 船	"	61 : 39
取 扱 貨 物 量	沖荷役/接岸荷役	41 : 59
外 航 定 期 船	"	29 : 71
外 内 航 不 定 期 船	"	46 : 54

第 24 表 昭和35年横浜港公共用大型船岸利用計画表

種 別	入港別揚積所要			所要			接 岸 荷 役		沖 荷 役		沖荷役/接岸荷役	
	隻 数	貨物量	滞留時間	隻 数	貨物量	時間	隻 数	千屯	隻 数	千屯	隻 数	貨物量
外航定期航路	隻	千屯	時間	隻	千屯							
世界一周	159	207	8,586	3	126	178	2	山下2バース	33	29	—	—
米 州 圏	933	760	38,253	11	582	474	7	大棧橋2バース, 新港1バース 山下2バース, 高島2バース	351	286	—	—
欧 州 圏	421	300	19,366	6	298	212	4	新港2バース, 大棧橋2バース	123	88	—	—
濠 洲 圏	428	345	17,976	5	242	195	3	新港3バース	186	150	—	—
極 東 圏	130	56	4,680	1	95	45	1	新港1バース	35	11	—	—
計	2,071	1,668	88,861	26	1,343	1,104	17		728	564	35:65	34:66
外 航 不 定 期 航 路	961	2,641	67,200	20	488	1,343	10	新港5バース, 高島2バース, 山の内3バース	472	1,298	—	—
内 航 不 定 期 航 路	1,810	1,015	72,400	21	512	287	6	出田町4バース, 高島2バース	1,298	728	—	—
計	2,770	3,656	139,600	41	1,000	1,630	16		1,770	2,026	64:36	56:45
総 計	4,841	5,324	228,461	67	2,343	2,734	33		2,498	2,590	52:48	49:51

第25表 昭和40年横浜港公共用大型船隻船岸利用計画表

種 別	入港別揚 積所要 総所要			接 岸 荷 役			沖 荷 役		沖荷役/ 接岸荷役	
	隻 数	貨物量	繋留時間	隻 数	貨物量	利用 べース 名	隻 数	貨物量	隻 数	貨物量
外航定期航路	隻	千屯	時間	隻	千屯		隻	千屯		
世界一周	166	216	11,664	4	127	165 山下2べース	39	51	—	—
米州圏	975	793	39,975	12	703	616 大橋橋2べース, 新港2べース 山下2べース, 高島2べース	272	177	—	—
欧州圏	440	314	20,240	6	298	202 新港2べース 大橋橋2べース	142	112	—	—
濠洲圏	448	362	18,816	6	245	213 3新港3べース	203	149	—	—
極東圏	135	58	4,860	2	103	44 1新港1べース	32	14	—	—
計	2,164	1,743	95,555	30	1,476	1,240 18	688	503	32.68	29.71
外航不定期航路	1,020	2,897	71,400	21	483	1,940 14 高島2べース, 山下5べース 新港4べース, 山の内3べース	337	957	—	—
内航不定期航路	2,100	1,212	84,000	25	515	298 6 出田町4べース, 高島2べース	1,585	914	—	—
計	3,120	4,109	155,400	46	1,198	2,230 20	1,922	1,871	61.39	46.54
総 計	5,284	5,852	250,955	76	2,674	3,478 38	2,610	2,374	49.51	41.59

註 1. 外航定期船1隻当り繋留時間は昭和29年実績に前後の待時間として6時間を加算する。

世界一周	54時間
米州圏	41 "
欧州圏	46 "
濠洲圏	42 "
極東圏	36 "

2. 外航不定期船繋留時間は70時間とする。

3. 内航不定期船繋留時間は40時間とする。

4. 利用率は外・内航、定、不定期船共平均40%とする。

1カ年1べース繋留可能時間は、8,544時間×40%÷3,414時間

第4章 臨 港 鉄 道

1. 現 況

現在の横浜港の陸上輸送の基幹である臨港鉄道の輸送能力について概略を述べると、第1経路として横浜港駅(新港埠頭)東横浜駅、高島駅、表高島駅、横浜市場駅(中央市場)、瑞穂駅(瑞穂埠頭)、入江駅、新興駅等より生麦を通過して新鶴見操車場に引行して列車編成を行うもの実績は現在1日約1,700両(列車約50本)、輸送量約17,000屯である。

第2経路は横浜市場駅方面から東神奈川方面を通過するもの約400両(列車約12本)輸送量約4,000屯であり、合計2,100両列車約62本輸送量21,000屯程度である。

臨海地帯の輸送量調

(昭和29年現在)

種 別	輸 送 機 関	輸 送 量	摘 要
外国貿易	本 船	5,925,000屯	
国内輸送	"	2,777,000 "	
国内近距離	浮 及 機 帆 船	4,110,000 "	
臨港鉄道	鉄 道	7,665,000 "	
計		20,477,000 "	

臨港鉄道による年間推定輸送量内訳表

(昭和29年現在)

種 別	輸 送 量	備 考
埠頭並びに臨海工場搬出入	2,797,000屯	昭和29年9月港湾局調査表による
米軍用 "	1,800,000 "	1カ月150,000屯と推定す
一般市民用 "	3,068,000 "	他に臨港鉄道以外戸塚、保土ヶ谷駅等8駅による搬出入650,000屯がある
計	7,665,000 "	

この地帯の輸送量の増加を図り得るや否やの問題を考えるため調査したところによれば現在の臨港鉄道の運輸実務は1日24時間の中略70%の16時間程度であり、運転間隔は30分上下15分に1本の勘定である。列車運転の間隔を現在の30分を20分間隔とし上下10分間隔にすれば輸送量を5割増加も得るとの関係者の結論であるが障害となる問題は、この列車運転を可能ならしむる操車能力の問題であって操車能力は現在入江駅500両東高島駅500両高島駅1,400両 計2,400両であるが、実務能力としては現行1日2,100両程度の操車で略飽和状態であり、季節的な貨物の変動に対応することができない実状であるので、横浜港の輸送能力の根本問題の一つとして操車場の拡充を行わなければ現在以上の輸送能力増加は望めないといえるようである。

なお、現在臨港鉄道の列車編成はすべて鶴見操車場で操車編成を行っているが同操車場の能力は限界以上に達しているため、滞貨をきたし能率の低下が見られる。更に同操車場は元来東京都を中心とした貨物の東海道線における列車編成操車場として計画されているのであるから東北線北陸線による貨物は田端、大宮の操車場で更に列車の編成替を行うので横浜港を出た貨車が東京都を離脱するには約一週間を必要としている実情であることも深く考慮し根本的な対策を必要とするものと考えらる。

次に新山下町海岸地帯は市中央地域の倉庫の接収により戦後約43棟の倉庫が建設され、その坪数も24,914坪に達し、取扱貨物量は年間約900,000屯に達しているが、なおこれに加え、昭和31年完成の山下埠頭の建設と将来この地帯の埋立計

横浜国際港都建設総合基幹計画書

画完成に伴い工場、倉庫等の増加は明らかであるが、この方面には陸上最大の輸送機関である鉄道がなく静及び貨物自動車に依存していることは多大の不利不経済であることはいうまでもないので、現在大棧橋入口まで敷設されている臨港鉄道の同地帯への延長が望ましいと考えるので国鉄工事々務所の協力を得て調査した計画の概略に基づき延長計画を樹立した。

2. 計 画

(1) 概 要

横浜港の発展をはかるためには、港湾施設及び連絡道路の整備と共に臨港鉄道の拡充が不可欠の必要条件として、これが整備拡充を計画した現存臨港鉄道の年間推定輸送量は7,665,000吨、1日運行車両2,100両、操車場能力は1日2,400両稼働率約90%で飽和状態であるが更に別表に示す如く、経済審議庁の昭和40年における日本の経済規模の想定を根拠とし更に大黒町地先、本牧町地先、根岸湾埋立計画による臨海工業地帯造成等を勘案して想定した鉄道貨物輸送量は11,860,000吨に達する見込である。これを1日当車両数に換算すると3,250両となる、これは現在の約5割増である。

臨港鉄道による年間推定輸送量調

区 分	昭 和 2 9 年	昭 和 4 0 年	備 考
埠頭並びに臨海工場搬出入	2,797,000吨	4,471,000吨	
米軍用	1,800,000 "	1,800,000 "	
本牧地先埋立地	—	242,000 "	
間門、根岸、磯子、杉田地先埋立地	—	1,191,000 "	
一般市民用その他	3,068,000 "	4,156,000 "	他に臨港鉄道以外戸塚、保土ヶ谷等8駅により搬出入昭和29年65万屯昭和40年88万屯
計	7,665,000 "	11,860,000 "	
1日当搬出入量	21,000 "	32,490 "	1年365日とする
所要車両数	2,100両	3,250両	1両10屯とする
操車場能力	2,400 "	4,885 "	
稼働率	90%	70%	

これに対処する計画として事業費1,150,820,000円で第1は既存の新興入江の両操車場拡張計画である。現在臨港鉄道は大棧橋以北の臨港地帯を走っているが既に飽和状態であるので操車場を拡張し輸送力を増加するため、神奈川県守屋町地内の入江操車場の現在能力1日500両を1日360両分の施設を拡張建設して1日860両に、又鶴見区大黒町地内の新興駅操車場(現在は駅のみで操車は殆んど行っていない)を1日720両に夫々拡張する。この事業費は2ヶ所合計83,040,000円で施設内容は路線延長7,318m、面積79,800m²である。第2は新線建設とそれに伴う操車場建設計画である。大棧橋以南の地域には現在臨港鉄道がないが、新山下海岸には倉庫地帯があり、又新たに山下埠頭の建設、本牧町地先埋立地(363,000坪)、根岸湾埋立地による工場地帯(1,519,890坪)完成に伴い、臨港鉄道の必要性はますます増大不可欠となるので、東横浜駅より新港埠頭經由中区海岸通1丁目大棧橋入口附近に終っている現臨港鉄道引込線を延長し、上記地域を経て磯子区中根岸町地先の埋立地内において、別途交通網整備拡充計画の国鉄根岸線(桜木町-大船)に合流せしめ、貨客兼用線として埋立地内を現海岸線沿いに走り、森町附近に至り西折して大船駅に至る臨港鉄道新設(延長)計画と、これに伴い本牧町地先間門町根岸町地先、及び磯子町杉田町地先埋立地に夫々1ヶ所合計3ヶ所、操車能力合計1日1,405両操車路線延長19,020m、面積175,850m²の操車場を設ける。この鉄道及び操車場3ヶ所の事業費は1,067,790,000円である。

これにより全臨港鉄道の操車能力は1日4,885両となり、昭和40年に於ける必要車両1日3,250両に対し平均稼働率70%

となり季節的な変動にも対処することが出来る。

操車場拡張新設計画一覧表

駅 名	現在能力	計			事 業 費	完成後能力
		面 積	延 長	能 力		
計	両/日 2,400	255,650m ²	26,338m	両/日 2,485	273,240,000円	両/日 4,885
高 島	1,400	—	—	—	—	1,400 "
東 高 島	500	—	—	—	—	500 "
入 江	500	13,800 "	1,500 "	360 "	36,360,000	860 "
新 興	—	66,000 "	5,818 "	720 "	46,680,000	720 "
本 牧	—	34,430 "	3,500 "	350 "	35,000,000	350 "
間 門・根 岸	—	41,400 "	5,700 "	365 "	57,000,000	365 "
磯 子・杉 田	—	100,000 "	9,820 "	690 "	98,200,000	690 "

(2) 計 画 内 容

A 操 車 場 拡 張

(a) 新興駅操車場の拡張

神奈川県恵比須町、宝町及び鶴見区大黒町地内の搬入貨物操車場として鶴見区大黒町地内の新興駅操車場能力1日720両、路線延長5,818m、面積66,000m²を事業費46,680,000円をもって拡張する。

大黒町地先の埋立、サイロの建設、接収解除に伴う工業地帯の整備等による将来の臨港鉄道推定貨物量は恵比須町地区540,000吨、宝町地区80,000吨、大黒町地区900,000吨、合計1,520,000吨で1日当り所要車両数420両であるが、季節的な変動等に対する余裕を見込み能力は1日720両とする。

(b) 入江駅操車場の拡張

神奈川県守屋町地内の入江駅操車場は現在能力1日500両であるが、同駅は本市臨港地帯の略、中央部に位し、立地的に優位を占めているので将来の臨港鉄道取扱貨物量の増加に対処するため、同駅北側の現在比較的利用価値の低い運河を埋立て(埋立土量48,000m³、埋立52m)面積13,800m²路線延長1,500m、能力1日360両の操車場を事業費36,360,000円をもって拡張する。

将来の本駅によると思われる臨港鉄道推定貨物量は出田町埠頭180,000吨出田町石炭埠頭270,000吨国営サイロ300,000吨で合計750,000吨で1日当り所要車両210両であるが、季節的な変動等に対する余裕を見込み、能力は1日360両とする。

操車場の拡張計画概括表

種 別	数 量	単 価	金 額	備 考
新 興 駅	66,000m ²	—	46,680,000円	
入 江 駅	13,800	—	36,360,000 "	
計	79,800	—	83,040,000 "	

B 臨港鉄道新線建設とそれに伴う操車場の建設

(a) 小港、磯子臨港鉄道建設(中区海岸通1丁目地内~磯子区森町地先埋立地内)

事業費 877,580,000円をもって中区海岸通1丁目の現引込線終点より山下公園内、山下橋際、新山下町、本牧町地先埋立地、本牧元町地先海岸線、間門町根岸町地先埋立地、鳳町、磯子町、磯子町杉田町地先埋立地を経て大船に至る臨港鉄道を建設する。

その中、間門町根岸町地先埋立地内の磯子中根岸町地先より大船までの間は別途交通網整備補充計画の国鉄根岸線と合流せしめ、貨客兼用線とする。

本臨港鉄道としては、中区海岸通1丁目より磯子区森町地先海岸線との交点までの延長10,910m（内鉄道橋300m）の事業費を計上した。以下5区間に区切って概説する。

(イ) 中区海岸通1丁目～新山下町間（延長2,320m）

現引込線終点、中区海岸通1丁目から大棧橋入口を平面交叉して、山下公園内を通り、山下橋際に面積2,380m²の埋立を行い（解用水路には橋梁2橋、110mを建設する）この埋立地を経て、新山下町に至り、本牧町地先埋立地に連絡する。

大棧橋入口の交叉については、立体交叉を考慮したが、跨線橋の建設は立地的に困難であり、且つ技術的に検討を加えたが、逆のマイナスの面が生ずるので平面交叉とすることとしたが、これが悪影響については貨車の運行が僅少であり、大した支障がないとの見透しを得ている。

山下橋際埋立は面積2,308m²、埋立土量9,690m³、護岸延長260m、鉄道橋2橋110mである。

(ロ) 本牧町地先埋立地内（延長2,130m）

新山下町より連絡する本鉄道は、本牧町地先埋立地を通り、本牧元町地先海岸線を経て、根岸湾工業地帯に連絡する。

この区間延長2,130mの中、鉄道橋30mがある。

(イ) 本牧元町地先海岸線（延長700m）

本牧元町地先海岸線の埋立を行い、本牧町地先埋立地と根岸湾埋立地の本鉄道の連絡を行うものとする。

本牧元町地先海岸線埋立は面積8,400m²、埋立土量26,880m³、護岸延長700mである。

(ロ) 根岸湾埋立地内（延長5,760m）

本牧町地先埋立地より本牧元町地先海岸線を通り、根岸湾埋立地に連絡する、間門町根岸町地先埋立地内に於ける延長3,000mで鳳町、磯子町地内における延長790m【（内、鉄道橋3橋40m2橋、30m1橋）】であり、磯子町杉田町地先埋立地内における延長は1,970m（内、鉄道橋1橋50m）である。

(b) 操車場の新設

(イ) 本牧町地先埋立地内操車場

本牧町地先埋立地及び附近貯木場、倉庫地帯の操車のため、本牧地先埋立地内に面積34,450m²延長3,500m能力1日350両の操車場を事業費35,000,000円をもって建設する。

本牧町地先埋立地の臨港鉄道による年間推定輸送量は242,000屯で、1日当所要車両70両であるが、附近の貯木場、倉庫地帯への搬出入、季節的な変動等を考慮して能力1日350両とする。

(ロ) 間門町根岸町地先及び磯子町杉田町地先埋立地内操車場

根岸湾埋立地及び同周辺地の輸送貨車の操車のため、間門町根岸町地先埋立地内に面積41,400m²延長5,700m、能力1日365両の操車場を事業費57,000,000円で建設する。

また、磯子町、杉田町地先埋立地内に、面積100,000m²延長9,820m、能力1日690両の操車場を事業費98,200,000円で建設する。

この両埋立地の臨港鉄道による推定輸送量は年間1,191,000屯で1日当所要車両は330両であるが、埋立地周辺地による輸送増、季節的な変動等を考慮して能力は1日1,055両を見込んだ。

臨港鉄道新線建設及び操車場新設計画概括表

	種 別	数 量	単 価	金 額	備 考
臨港 鉄道 新線 建設	鉄 道 線 路	10,610m	39,000円	413,790,000円	
	鉄 道 橋	300 "	900,000 "	270,000,000 "	60m1橋 50m2橋 40m2橋 30m2橋
	埋 立	10,708m ²	—	151,000,000 "	
	用 地 買 収 費	5,295坪	—	37,500,000 "	新山下町3,236坪 磯子町2,057坪
	補 償 費	—	—	5,290,000 "	
	小 計	—	—	877,580,000 "	
操 車 場	本牧町地先埋立地内	34,450m ²	—	35,000,000 "	
	間門町・根岸町 "	41,400 "	—	57,000,000 "	
	磯子町・杉田町 "	100,000 "	—	98,200,000 "	
	小 計	175,850 "	—	190,200,000 "	
	合 計	—	—	1,067,780,000 "	

3. 財 源 措 置

国及び一部地元負担

第 5 編

臨海工業地帯造成計画

第 1 章 京浜工業地帯形成の歴史

1. 概 説

昭和28年5月、神奈川県刊行の総合計画資料第4号（京浜工業地帯の実態）によると、京浜工業地帯の工業発達の歴史は、横浜港を中心とした海運、造船等の商社、工場に始まり、日本政治経済の中心地たる大消費都市、東京と関東、東北中部等広域な背後地を有する商港横浜に夾まれた好個の平坦にして、かつ広域な土地及びその前面東京湾の多摩川三角洲に当る遠浅な海岸を浚渫し形成した広い埋立地との双方に、臨海性を必要条件とする造船、石油、食料品、第1次金属等の諸工業と、東京より西漸したものの多い都会性の金属機械工業、更に化学工業等が、優秀な立地条件により飛躍的に発達しこれが日本経済の伸長に伴い一大臨海工業地帯を形成したのである。

2. 埋立による工業地帯の造成

海面を持つ工業地帯は、陸面工業地帯よりも先行して発達して行つたのであるが、京浜工業地帯は、多摩川、鶴見川、阿川の河口の三角洲に低湿地帯が、多いのでこれを埋立、盛土をして計画的に工業地に造成して行つた。

この埋立造成の歴史について、その概要を観察してみると、明治30年頃、欧米の視察旅行より帰朝した故浅野総一郎翁はわが国の今後の発展が、臨海工業の振興にあることを深く考え、港湾、水運の利用可能な工業地帯を建設すべく各地の踏査を試みた結果、鶴見川より川崎大島に至る膨々たる沼沢地とも称すべき平坦な低湿地と、遠浅な海岸を持つこの地に着目、わが国第1の理想的工業地帯となり得ることを確信し、この地帯の埋立による工業地帯造成を目論むに至り、大正九年に東京湾埋立株式会社を創設、遠浅海面を浚渫し、その土砂により埋立を行い、かつ運河開さくの事業に着手、昭和3年には鶴見川口、川崎大島間 175 万坪に及ぶ広域の埋立事業が完成した。

浅野翁の計画された埋立地には、歐洲大戦を契機としたわが国経済の発展に伴い、浅野セメント、日本鋼管等、糸直系の工場を始め、東芝電気、日本石油、日清製粉、東京電力火力発電所、三井埠頭、東洋埠頭、昭和電工、三菱石油、昭和石油等の京浜工業地帯の核心が形成されて行つた。

満洲事変による軍備拡張に伴い、重化学工業がこの臨海性適地に着目、立地して行く傾向にかんがみ、神奈川県においては水江町より多摩川口に至る地域 155 万坪の埋立計画を立案、昭和12年より10ヵ年継続事業として着手した。

（水江町 387,200 坪、及び大師河原夜光町 33,600 坪は完成、千鳥町 542,700 坪 80%完成、このほかに計画の大師河原地先、569,500 坪は未着手）

また、昭和7年鶴見川の開さくと周辺の埋立事業が県において計画され、136,500 坪に及ぶ埋立が施工された。

横浜市においては昭和3年子安生麦地先の海岸の埋立を計画、昭和11年には 619,000 坪に及ぶ埋立を完成、幾多の工場が設立された。その他以上に述べきつた以外の官民による埋立工事は、大正14年以降昭和26年まで、横浜市内件数43 総埋立面積 706,500 坪、川崎市城内五件 3,800 坪計 48 件 710,300 坪余を算しそれぞれ、大工場が偏在するに至つた。

これらを含め本地帯の総埋立面積は実に約 400 万坪に及び、これらの埋立地の中には主要道路や接岸設備の計画が埋立と合せて実施されているものが多く、工業地帯形成並びに工場の創業と共に、鶴見臨港鉄道、南部鉄道が敷設され、更に新鶴見・浜川崎間の連絡線が完成される一方、産業道路や各埋立地に至る道路等も完成され、これが京浜工業地帯の基盤となつた。

第 2 章 現 況

横浜臨海工業地帯に重きをなす工業を概観してみると、部門別工場数、従業員数、敷地面積、生産額、使用電力、工業用水、輸送量等については、第1表に示すとおりである。

業種別の工場数においては、調査69工場中運輸機械工業が14工場であり、次いで化学機械が各々10工場、第1次金属が7工場であり本地帯が重化学工業地帯であることを示している。従業員数については、運輸機械、第1次金属、化学、石

油・石炭、電気機械、の順である。また工場の占有する敷地面積よりみると、運輸機械が全敷地の51.1%を占め、第1次金属、電気機械、化学がこれに続いている。

生産金額よりみると運輸機械、第1次金属、食料品、電気機械、化学はそれぞれ多額の生産を挙げている。かくのごとく、本地帯の工業はこれら重化学工業を中核として、更に食料品工業、石油・石炭工業、ガラス・土石工業、金属製品等、各般の工業を持つてこの地域を形成している。

更にこれらの業種の工場が本地帯の立地諸条件をいかに利用しているかについて、電力使用実績、用水使用状況、輸送の陸海送についてみると、第1表後半に示すとおりであつて、電力についてはその使用量の高い業種は、化学工業、運輸機械第1次金属、電気機械等であり、用水使用状況よりみると、化学、第1次金属、運輸機械、石油・石炭、食料品等の工業が極めて大量の水を使用している。もつともこの水の使用については、業種により極めて大量の河水、海水を利用しているものもあつて、化学、第1次金属、石油・石炭、食料品等にみられる。輸送面よりみると、陸送においては、この輸送量の高いものは化学、第1次金属、運輸機械、食料品、石油・石炭、硝子・土石等の順であり、海送については圧倒的なものは第1次金属、石油・石炭であつて、化学、運輸機械が次いでいる。

これらよりみて、陸海送共割高のものは第1次金属、化学、運輸機械、石油・石炭、食料品等であるが、これらは概して原料が粗大にして大量かつ海外に仰ぐ種類のもの例えば、石炭、鉄石、原油、小麦であつて製品は陸送されるのが一般的である。これらの第1次金属素材、粗大な化学、運輸機械、造船、粗大な食料品、石油石炭等はどれも臨海性をその運送面においてもまた雑用水の使用においても極めて必要とし本地帯の埋立地域が極めて立地的に恵まれた地点であつたことを物語つてゐる。

第1表 横浜臨海地帯の工業

Table with multiple columns: 業種別 (Industry Type), 区分 (Sub-category), 工場数 (Number of Factories), 従業員数 (Number of Employees), 敷地面積 (Area), 生産額 (Production Amount), 使用電力量 (Electricity Usage). It includes detailed data for various industries like machinery, food, chemicals, and metals.

(註) 調査期限昭和25年7月～昭和26年6月 鶴見、神奈川、西、三区にある従業員数50人以上の工場

(参考)

参考資料として横浜市内の工業について観ると第2表に示すとおりである。

昭和27年12月末現在における横浜市内の工場数は2,940工場、従業員数93,952人である。従業員4人以上の工場は1,723工場、従業員数91,394人であり、従業者3人以下の工場は1,217工場、従業員数2,558人である。従業員総数は昭和27年12月末日の人口1,049,132人に対して9%の人員が製造業を主業とする事業所に勤務していることになる。その部門別工場数、従業員数、生産額等は次の表のとおりであり、金属機械関係のものが工場数では628工場で全体(1,723工場)の36.5%を占め、従業員数では65.3%、生産額では57.8%といずれも圧倒的な比重を持つてゐる。しかもその内第1次金属、電気機械、輸送用機械の部門がずいぶん大きく、その製品も生産的性質を有するものが基幹的地位を占めてゐる、そのほか注目すべき業種としては食料品、化学があげられる。

第2表 昭和27年工業調査表

(註) 従業員数4人以上の工場調

Table with columns: 業種別 (Industry Type), 区分 (Sub-category), 工場数 (Number of Factories), 従業員数 (Number of Employees), 生産額 (Production Amount). It provides a breakdown of industrial data for Yokohama in 1948.

第3章 計 画

1. 概 説

わが国の工業の構成を第2次大戦の前後を通じて概観すると、戦前に工業生産額の3割工業従業者数の4割を占めた紡績工業は戦時中に凋落して軍需工業に席を譲り、戦後は反動的に一時伸長したが今日では既に頭打ちの状態にある。化学工業は戦前戦後を通じて絶えず着実な伸びを示し今日では紡績工業に伴つて日本工業の大宗の位置にある。特にカーバイド系有機合成工業、硫酸工業、硫安工業等はわが国に比較的豊富な硫化鉄、電力等に依存し、しかも高度の科学技術を必

要とするのでわが国に好適な工業として著しい発達を示している。また金属、機械工業、セメント工業等は国土の復興産業設備の再建等による国内需要以外に亜細亜後進国の工業化促進の趨勢に乗じて協力輸出の見通しがあり、将来進展の期待が持てる。造船工業もまた海外貿易の漸増に伴い将来伸展の見通しがある。

国内事情、国際情勢を考慮した場合、わが国の工業は原料輸入の加工貿易による工業の伸長と更に業種の上からは重化学工業への比重の増大にあらねばならぬといえよう。このことは必然的に貿易の拠点たる港湾と工場の立地条件としての臨海工業地帯の造成が要求されるものと考えられる。

現在の臨海工業地帯は既に飽和に達し今後の工業用地は皆無の現状である。そこで現横浜港湾内においては既存工業地帯に連続した最適の埋立地として鶴見区大黒町地先海面 213,490 坪と中区本牧町地先海面 363,000 坪並びに鶴見区鶴見川左岸 46,310 坪の埋立を行い、商工業港湾用地としての造成を図ると共に、更に根岸湾を第 2 工業港湾として航路浚深による土砂により中区間門町、磯子区根岸町地先海面 526,060 坪並びに磯子区磯子町杉田町地先海面 990,360 坪、計 1,516,420 坪、の埋立を行い、合計 2,139,220 坪の臨海工業地帯を造成し、これに主として近代重化学工業を誘致し、港湾及び工業都市としての横浜市百年の基礎を計画しておくことが必要と考えた次第である。

2. 事業効果

臨海工業地帯造成に伴う事業効果についてみると次のとおりである。

- イ 運搬費の減少は総生産費の 3%~5% まで削減し得る見込み。
- ロ 低生産費により日本の貿易市場は拡張せられ輸出貿易の発展は改良せられる。
- ハ 工場の近代化により生産費の相当の低減を見込まれる。
- ニ 埋立地における工場地帯造成による工場の生産額は年額約 138,331 百万円（約 384,253,000 弗）を推定し得る。

3. 埋立計画の概要

臨海工業地帯造成計画は第一次計画として大黒町地先埋立、埋立面積 213,490 坪を昭和年 30 年度より 6 カ年計画をもつて着工した。

次いで、根岸湾工業地帯埋立、埋立面積 1,516,420 坪、本牧町地先埋立、埋立面積 363,070 坪、並びに鶴見川左岸埋立、埋立面積 46,310 坪の埋立を計画した。

なお、根岸湾工業地帯埋立と本牧町地先埋立による臨海工業地帯造成計画については、次の 2 点が併せ計画されることが必要条件である。

- イ 現在の国鉄桜木町線を延長し、桜木町大船間貨客線の新設をすること。
- ロ 電力及び工業用水の供給、工業排水の設備のこと。

(1) 大黒町地先埋立計画

本計画は埋立面積 213,490 坪、護岸延長 3,684 m、利用地面積 208,000 坪、工事期間 6 カ年、事業費 13 億である。誘致工場は石油工業、化学工業、火力発電所で、年生産額 25,696 百万円と想定せられる。

(2) 根岸湾工業地帯埋立計画

根岸湾工業地帯埋立計画は、中區間門町、磯子区根岸町地先及び磯子区磯子町杉田町地先に埋立面積 1,516,420 坪、護岸延長 22,140 米、利用地面積 1,230,000 坪、工事期間 10 カ年、事業費 11,091,900 千円である。

想定業種は第一次金属、化学工業、石油・石炭製品、金属製品、機械製品、電気機械製品、運輸機械製品、ガラス・土石製品、食料品等各工業を主として考え、年生産額 63,370 百万円と想定せられる。

(3) 本牧町地先埋立計画

中区本牧町地先埋立計画は埋立面積 363,000 坪、護岸延長 4,100 m、利用地面積 294,000 坪、工事期間 6 カ年、事業費 3,138,975 千円である。

想定業種は化学工業、石油・石炭製品、電気機械製品、運輸機械製品、食料品等の各工業を主として考え、年生産額 14,693 百万円と想定せられる。

(4) 鶴見川左岸埋立計画

鶴見川左岸埋立計画は埋立面積 46,310 坪、護岸延長 1,450 m、利用地面積 41,000 坪、事業費 307,000 千円である。想定業種は第一次金属を考え年生産額 2,998 百万円と想定せられる。

4. 臨海工業地帯造成に伴う関連施設

臨海工業地帯造成に伴う関連諸施設、すなわち、道路、鉄道、工業用水、電力についてみると次のとおりである。

(1) 道 路

京浜工業地帯の動脈は第 1 京浜（1 級国道 15 号）第 2 京浜（1 級国道 1 号）であり、東京、横浜間及び横浜以西の通過交通としては交通量の多い中心繁華街を避けて走っている第 2 京浜が主として利用されている。将来は更に第 3 京浜ともいべき国道 140 号神奈川上丸子線（六角橋町～日吉町を経て川崎東京に至る）が利用されることとなる。

本埋立計画地域に対する第 1 京浜、第 2 京浜及び第 3 京浜、更に背後地及び港湾施設との直結連絡道路について観ると、大黒町埋立地における連絡道路は第 1 京浜との連絡が都市計画街路生麦大黒線（起点鶴見区生麦町、終点鶴見区大黒町市員 25 m）及び産業道路線（起点鶴見区生麦町第 1 京浜交差点、終点鶴見区寛政町市員大部分 25 m）の一部によりなされている。しかしながら主要通過交通線たる第 2 京浜との連絡道路は東海道本線京浜急行との交点が腐となつていて満足すべきものは一本もないので別途道路網整備計画中の第 2 号環状線（起点鶴見区生麦町産業道路線交差点主要経過地港北区篠原町、保土ヶ谷区花見台、南区井戸ヶ谷町、磯子区滝頭町、中区本牧町、終点大橋橋入口、市員 25m~18m）がその鉄道との交点を全部立体交差して、第 2 京浜と連絡し、更に第 3 京浜及び広汎な背後地たる港北地域を結ぶ計画の実施が必要である。また主要港湾施設との連絡は 1 級国道 15 号（第 1 京浜）により行われる。

本牧町地先埋立地は 200 m~300 m の連絡線を設けることによって、都市計画街路本牧根岸線（起点中区桜木町 1 丁目主要経過地、中区本牧町間門町、終点磯子区磯子町 1 級国道 16 号会点現在市員 22m~25m 計画市員 25m）により第 1 京浜第 2 京浜に結ぶことができる。また山下小港線（起点中区山下町、終点中区小港町市員 24m）により主要港湾施設との連絡がなされる。根岸湾工業地帯埋立地は現在 1 級国道 16 号（高島町交差点～中区長者町 5 丁目～磯子区磯子町～金沢区六浦町、市員 17m~27m）による八幡橋～高島町経由 1 級国道 1 号に至る系統と前述本牧根岸線により桜木町高島町経由の 2 系統があるが、この中特に前者は数カ所の混雑交差点及び廻路線を通るため相当速度低下をきたしている。

別途道路網整備計画の街路系統【西区浅間町（市電洪福寺停留所附近）西区浜松町（1 級国道 1 号交差点）～磯子区磯子町】は 1 級国道 1 号と本埋立計画地を直結する路線で比較的交差点少く、また浅間町経由で高島町、横浜駅前混雑地点を通らないで 1 級国道 1 号に出る迂回線も考えられる。また本牧根岸線、山下、小港線により港湾施設との連絡を期することができる。

埋立地より磯子区磯子町までは現海岸線に沿って 1 級国道 16 号が杉田～金沢方面へ走っているので同路線が利用されることになる。なお背後地との連絡は上記系統により保土ヶ谷、港北地区、また磯子区杉田町より第 4 号環状線により戸塚、大船地区、1 級国道 16 号により金沢、横須賀地区との連絡がなされることとなる。

上述したごとく、大黒町地先埋立地については、特に第 2 号環状線 1 級国道 15 号の整備が必要となり本牧町地先埋立地については大体在来路線が利用されることとなり、根岸湾工業地帯埋立については磯子区磯子町～西区浅間町街路系統と第 3 号及び第 4 号環状線の整備が必要である。（別途道路網整備計画参照）

(2) 鉄 道

本地帯はわが国の主幹線である東海道本線に接し、京浜、横須賀、湘南各線を通じ併行的に京浜急行更に東横線、南

武線、鶴見臨港線、横浜線、相模鉄道等縦横に走り、鉄道による旅客交通は非常に便利な地域である。これと平行し貨車輸送については新鶴見にわが国最大の操車場のあるほか、大小操車場があり、これらを中心に貨物輸送についても一応普及して高度に利用されている。

現在の横浜港並びに横浜臨海工業の陸上輸送の基幹である臨港鉄道は第一経路として新港埠頭、東横浜駅、高島駅、表高島駅、中央市場、瑞穂埠頭、入江駅、新興駅等より生麦を通過し第二経路としては瑞穂駅から東神奈川駅を通過し、二経路共新鶴見操車場に引行して列車編成を行っている。これが実績は現在1日約2,100両、列車数約62本、輸送量21,000屯程度であるが、すでに現状も別途港湾施設拡充計画の臨港鉄道において述べるごとく臨港鉄道輸送能力の増大が必要とされている。

本計画の臨海工業地帯造成に伴う鉄道輸送についてみると、大黒町地先埋立地は大黒町に新興操車場を建設し、この操車場と大黒町地先埋立地を連絡することによって大黒町地先埋立地造成に伴う臨海工業の貨物輸送を賄うこととする。また本牧町地先埋立地並びに根岸湾工業地帯埋立地の造成は、さきに述べたとおり、現在の国鉄桜木町線を延長し桜木町、大船間貨客線の新設が必要不可欠の条件であるので客線は既計画とおり国鉄桜木町駅より高架線にて関内を通り、山手地区を横断して、根岸湾工業地帯中區間門町、磯子区根岸町地先埋立地に至り、貨物線と合し、磯子区森町を経て大船に連絡する。一方貨物線は新港埠頭引込線終点の海岸通り一丁目より大棧橋入口を平面交叉して山下町、新山下町、本牧町地先埋立地内、本牧元町海岸線を経て、根岸湾工業地帯中區間門町、磯子区根岸町地先埋立地に至り、中區根岸町地先より客線と合し磯子区磯子町杉田町地先埋立地内を通り磯子区森町を経て大船に連絡する。この国鉄根岸線の敷設に伴って本牧町地先埋立地並びに根岸湾工業地帯埋立地の中區間門町磯子区根岸町地先埋立及び磯子区磯子町杉田町地先埋立地に各々操車場を建設し、これら埋立地の臨海工業地帯造成に伴う貨物輸送を行うものとする。新港埠頭引込線終点の海岸通り一丁目より本牧町地先埋立地並びに根岸湾工業地帯埋立地内に至るまでの貨物線延長についてみると次のとおりである。貨物線は複線延長10,910m、鉄道橋延長300m、鉄道敷設に要する埋立面積10,708m²であり、総工事費877,560千円である。

(A) 新港埠頭引込線終点の海岸通り一丁目～大棧橋入口新山下町

新港埠頭引込線終点の海岸通り一丁目より大棧橋入口を平面交叉して山下公園を通り山下橋隣埋立面積2,308m²の埋立を行い、この埋立地を経て新山下町に至り、本牧町地先埋立地に連絡する。大棧橋入口の交叉については、立体交叉を考慮したが跨線橋の建設は立地的に困難であり、かつ技術的に検討を加えたが逆のマイナスの面が生ずるので平面交叉とすることとしたが、これが悪影響については貨車の運行が僅少であり、大した支障がないとの見透しを得ている。山下橋隣埋立は埋立面積2,308m²、埋立土量9,690m³、護岸延長260m、鉄道橋110m、工事費140,000千円である。

(B) 本牧町地先埋立地

新山下町より連絡する貨物本線は本牧町地先埋立地を通り、本牧元町地先海岸線を経て、根岸湾工業地帯に連絡する。本牧町地先埋立地内における複線延長は2,130m、利用敷地面積21,000m²、鉄道橋30mであり、鉄道橋工事費27,000千円である。

(C) 本牧元町海岸線

本牧元町海岸線の埋立(埋立面積8,400m²)を行い、本牧町地先埋立地と根岸湾工業地帯埋立地の貨物本線連絡を行うものとする。本牧元町地先海岸線埋立は埋立面積8,400m²、埋立土量26,880m³、護岸延長700m、工事費110,000千円である。

(D) 根岸湾工業地帯埋立地

貨物本線は本牧元町地先埋立地より本牧元町海岸線を通り、根岸湾工業地帯埋立地に連絡する。中區間門町、磯子区根岸町地先埋立地内における複線延長は3,000m、利用敷地面積30,000m²である。

磯子区磯町、磯子町における複線延長は790m、利用敷地面積6,800m²、鉄道橋3橋(40m2橋、30m1橋) 鉄道橋工事費99,000千円である。磯子区杉田町、磯子町地先埋立地内における複線延長は1,970m、利用敷地面積19,200m²、鉄道橋50m、鉄道橋工事費45,000千円である。

(E) 貨物本線工事内容(新港埠頭引込線終点海岸通り一丁目～根岸湾工業地帯埋立地)

種 別	数 量	単 価	事 業 費	摘 要
計		円	千円	
			877,560	
鉄 道 路 線	10,610m	39,000	413,790	鉄道橋 300m を除く
鉄 道 橋	300m	900,000	270,000	60m 1 橋 50m 2 橋 40m 2 橋 30m 2 橋
埋 立	10,708m ²		151,000	
用地買収費(鉄道)	5,293坪		37,500	新山下町 3,236坪 磯子町 2,057坪
補 償 費	一 式		5,290	

(3) 工業用水

工業用水については電力と同様に直接生産に影響する所が極めて大であり、特に洗条用、冷却用等に大量に使用している工場等では工業用水の確保は絶対必要条件である。

横浜市における工業用水についてみると、鶴見、神奈川地区における工場の使用水は1日650,000屯に達しているが、上水道用水は一般給水の制約を受けるため、僅に1日75,000屯に過ぎず、また地下水は塩分を含む上、地盤沈下を誘発して、ほとんど増量できず、大部分を海水に依存している状況である。海水は機械類の損耗著しく、また工場の種類によっては使用不可能である。

ここに別途上水道拡張計画の工業用水計画において詳述するごとく、現在の工場使用水はその一部として上水道を用いているが、これを純度の高い低廉な工業用水に切替えて供給し、加えて大黒町地先、根岸湾工業地帯埋立、本牧町地先、鶴見川左岸埋立地造成による工業用水の増加にともない、一日213,000屯を供給することによって本市臨海工業の発展育成を量つたのである。(別途上水道拡張計画参照)

(4) 電 力

京浜工業地帯における電力需給関係について昭和28年5月神奈川県「京浜工業地帯の実態調査」(調査期間昭和25年7月より昭和26年6月)によつてみると調査工場173工場の電力の年間総使用量は約13億KWHに達し、一日当たり平均430万KWHとなり、これらの工場割当電力量が年間約9億KWHにすぎず、あとは超過電力、特殊電力等により賄われているのであるが、この工業用使用電力量は神奈川県における電力の年間総使用量約18億KWHに対して約3分の2を京浜の工場地帯が使用していることになる。また昭和28年度における神奈川県電力使用量についてみると総使用量2,482,808千KWHであり、これが内訳は電灯用316,035千KWH(12.7%)、業務用(ビル病院等)172,087千KWH(6.9%)、小口需要68,725千KWH(2.8%)、大口需要1,305,548千KWH(52.6%)、その他(国鉄、昭和電工が主たるもの)620,413千KWH(25%)、の現状であり、東京電力会社地域の電力需給は悪く、とくに冬期渇水期の需要が集中する時間の電力不足は著しいのである。

この電力不足に対する東京電力の需給計画についてみると、現在の需要と将来の需要増加を包含する需要が火力水力発電による供給量と一致する時期は昭和32年度の見込みであり、それは昭和31年度までに火力発電所2カ所(各13万2千KW)昭和32年度までに火力発電所1カ所(13万2千KW)を建設することによりかつ水力発電による電力量の増加並びに電源開発会社の佐久間ダム建設による15万KWの送電によつて、これが達成される見透しである。

これを神奈川県についてみると昭和32年度までの電力供給増加は現在建設中の潮田火力発電所13万2千KWと電源開発の佐久間線15万KWが給電されることとなりその電力量が約15億KWHとなるので、現在の使用電力量2,482,808千KWHに対して6割の電力増加が見込まれるのである。

ここに本計画における電力供給は大黒町地先埋立地に対して火力発電所1カ所、本牧町地先埋立地並びに根岸湾工業地帯埋立地に対して火力発電所1カ所を建設し、火力、水力を混合して本地帯の工業電力を供給することが必要となるのでこれが設備増強計画につき東京電力会社に対して要請しこれが確保を図ることとする。

5. 埋立計画の内容

(1) 鶴見区大黒町地先埋立計画

A 工事内容

埋立面積	705,750平方米 (213,490坪)
埋立土量	6,274,000立方米
利用地面積	687,600平方米 (208,000坪)
公共用地面積	18,150平方米 (5,490坪)
道路敷面積	10,800平方米
鉄道延長	4,040米
護岸延長	3,618米
事業費	1,300,000千円
1坪当り単価	6,250円 [事業費 / 利用地面積]
工事期間	6ヶ年

工種	数量	単価	事業費	概要
計		円	千円	
埋立	6,274,000m ³		1,300,000	廃土利用
	{ 1,500,000 "	{ —	{ —	
	{ 4,774,000 "	{ 125	{ 596,750	
	{ 705,500 "	{ 30	{ 21,165	
護岸工	3,618m		479,080	工作物移設, 鉄道, 道路, 下水道設備
	480 "	{ 150,000	{ 72,000	
	{ 2,268 "	{ 140,000	{ 317,520	
	{ 870 "	{ 102,000	{ 88,740	
附帯施設	一式		820	
			203,005	

(註) イ 本埋立の水深は(-4m)より(-5m)である。
 ロ 地盤は海底面下5mまでは粘度層それ以下は第三紀層盤。
 ハ 盛土 平均干潮面上(+4m)にするため8.6mを盛土する。

B 事業効果ならびに算定事項

本埋立地の誘致工場はすでに内定済みで、石油工業として亜細亜石油工場敷地 100,000坪、化学工業として日東化学横浜工場敷地 45,500坪、火力発電所敷地 62,500坪であり、工場の想定生産額年25,696百万円である。

業種	業種比率	算定事項					輸送		
		敷地面積	従業員数	生産金額	工場用水	使用電力	計	陸	海
計	100%	208,000坪	2,100人	25,696百万円	139,000m ³ /日	82,080千KWH	3,591,000	553,000	3,938,000
石油工業	48%	100,000	500	7,140	6,000	8,760	1,900,000	300,000	1,600,000
化学工業	22%	45,500	1,120	5,556	130,000	73,320	191,000	53,000	138,000
火力発電所	30%	62,500	480	13,000	3,000	0	1,500,000	200,000	1,300,000

(註) 算定事項は昭和31年7月現在における関係工場の想定による。

C 関連施設

(a) 道路

本埋立地と1級国道15号(第1京浜国道)の連絡は都市計画街路生交大黒線(巾員25m)及び産業道路線(巾員25m)によつて行われる。現在京浜間の交通は第1京浜国道よりむしろ1級国道1号(第2京浜国道)が主となつている状況であるので、本埋立地と1級国道1号と結ぶ路線が必要である。ここに別途道路網計画の第2号環状線は大黒町地域と1級国道1号を結び更に広汎なる背後地としての港北地域を結ぶ路線となる。

本埋立地内道路は総延長685m巾員12~20m、その内訳は巾員20m道路が325m、巾員12m道路が360mであり、道路敷地面積10,800m²である。

(b) 鉄道

本埋立地と鉄道の関連についてみると、現在の貨物鉄道線は大黒町を終点として宝町、恵比須町をとつて守屋町三丁目まで瑞穂埠頭よりの貨物線と併行して鶴見操車場に連絡している。ここで大黒町に新興操車場(延長5,818m、敷地面積66,000m²、なおその内大黒町地先埋立による必要操車場路線は延長1,600m、瓦線6ヶ所延長180m、総延長1,780mである)を建設して大黒町地先埋立地造成に伴う貨物を操車する。また本埋立地内の鉄道は延長1,025m、鉄道敷地面積5,125m²であり、本埋立地と新興操車場間の鉄道は延長1,235m(瓦線6ヶ所延長70m)である。

(c) 工業用水

本埋立地の誘致工業想定業種における工場使用水需要量は一日139,000m³となり、この工場使用水の供給は工業用水道ならびに海水により行われる。工業用水道による供給は別途水道拡張計画に示すとおり、鶴見神奈川線(鶴ヶ峰接合井~大口附近の小配水池)により、一日12,000m³が供給される。(別途水道拡張計画参照)

(2) 根岸湾工業地帯埋立計画

根岸湾工業地帯埋立は総埋立面積1,516,420坪であり、中区間町磯子区根岸町地先埋立面積526,060坪と、磯子区杉田町磯子町地先埋立面積990,360坪である。

A 工事内容

埋立面積	5,012,930平方米 (1,516,420坪)
埋立土量	29,816,000立方米
利用地面積	4,066,110平方米 (1,230,000坪)
公共用地面積	951,640平方米 (286,420坪)
道路敷面積	497,300平方米
鉄道延長	28,710米

護岸延長	22,140米
事業費	11,091,900千円
(a) 中区間門町磯子区根岸町地先埋立	
埋立面積	1,739,000平方米 (526,060坪)
埋立土量	10,955,000立方米
利用地面積	1,408,260平方米 (426,000坪)
公共用地面積	335,560平方米 (100,060坪)
道路敷面積	179,800平方米
鉄道延長	11,080米
護岸延長	7,850米
事業費	3,903,700千円
坪当り単価	9,164円 (事業費 / 利用地面積)
工事期間	10ヶ年

工種	数量	単価	事業費	摘要
		円	千円	
計立	10,095,000m ²		3,903,700	
	{ 1,524,000 "	{ 150	{ 228,600	
	{ 9,431,000 "	{ 170	{ 1,603,270	
護岸	7,850m		1,247,500	-2.0m~4.5m
{ A 護岸	{ 7,150 "	{ 150,000	{ 1,072,500	
{ B 護岸	{ 700 "	{ 250,000	{ 175,000	-7.0m
附帯工事			20,000	
漁業権補償費			52,600	
附帯施設			751,730	設計監督費, 鉄道, 道路, 道路橋

(註) イ 本埋立地の水深は(±0m)より(-6m)である。
 ロ 地盤は海底面下7mまで粘土である。
 ハ 盛土 干潮面上(+3m)にするため3m~9mを盛土する。

(b) 磯子区杉田町, 磯子町地先埋立	
埋立面積	3,273,930平方米 (990,360坪)
埋立土量	18,861,000立方米
利用地面積	2,657,850平方米 (804,000坪)
公共用地面積	616,080平方米 (186,360坪)
道路敷面積	317,500平方米
鉄道延長	17,630米
護岸延長	14,280米
事業費	7,188,200千円
坪当り単価	9,005円 (事業費 / 利用地面積)
工事期間	10ヶ年

工種	数量	単価	事業費	摘要
		円	千円	
計立	18,861,000m ²		7,188,200	
	{ 6,559,000 "	{ 150	{ 989,850	
	{ 12,262,000 "	{ 170	{ 2,084,540	
護岸	14,280m		2,356,000	
{ A 護岸	{ 10,000 "	{ 150,000	{ 1,500,000	-2m
{ B 護岸	{ 4,280 "	{ 200,000	{ 856,000	-5m
附帯工事			40,000	
漁業権補償費			99,000	
附帯施設			1,618,810	設計監督費, 鉄道, 鉄道橋, 道路, 道路橋

(註) イ 本埋立地の水深は(±0m)より(-5m)である。
 ロ 地盤は海底面下7mまで粘土である。
 ハ 盛土 干潮面上(+3m)にするため3m~9mを盛土する。

参考 根岸湾工業地帯埋立実施計画

根岸湾工業地帯造成計画は、国鉄根岸線の建設と関連して、次のごとく埋立実施計画を策定した。

1. 埋立実施全体計画

埋立面積	1,061,420坪
利用地面積	972,000坪
事業費	6,359,000千円
想定生産金額	81,198百万円

2. 第一期事業計画(磯子, 杉田地先)

埋立面積	535,360坪
利用地面積	490,000坪
事業費	2,985,000千円
工期	4ヶ年 (自昭和32年4月至昭和36年3月)

3. 第二期事業計画(間門, 根岸地先)

埋立面積	526,060坪
利用地面積	482,000 "
事業費	3,374,000千円

工期 第一期工事の進捗状況図案の上引続き実施計画を樹て、工事現場の状況、工事用電力源等考慮のうえ工事に着手の予定。

B 事業効果ならびに算定事項

誘致工業想定業種としては第1次金属369,000坪, 化学工業246,000坪, 石油・石炭製品123,000坪, 金属製品123,000坪, 機械製品61,500坪, 電気機械製品61,500坪, 運輸機械製品123,000坪, ガラス・土石製品61,500坪, 食料品61,500坪であり、工場の想定生産額年63,370百万円である。

横浜国際港都建設総合基幹計画書

想 定 業 種	業種 比率	算 定 事 項					輸 送		
		敷地面積	従業員数	生産金額	工場用水	使用電力	計	陸	海
計	%	坪	人	百万円	吨/日	千KWII	吨	吨	吨
計	100	1,230,000	41,080	(88,053) 63,370	263,200	283,000	4,808,400	2,382,000	2,426,400
第一次金属	30	369,000	12,545	26,977	94,000	84,000	2,394,800	918,800	1,476,000
化学工業	20	246,000	3,936	6,970	110,000	111,000	1,074,200	789,000	285,200
石油・石炭製品	10	123,000	1,599	3,348	27,900	8,000	541,100	118,000	423,100
金属製品	10	123,000	6,396	5,946	8,700	20,000	99,600	99,600	—
機械製品	5	61,500	3,075	2,059	4,100	5,000	28,700	26,900	1,800
電気、機械製品	5	61,500	2,029	2,897	2,300	12,000	57,700	49,800	7,900
運輸機械製品	10	123,000	8,241	6,367	5,200	19,000	179,500	104,500	75,000
ガラス・土石製品	5	61,500	1,906	3,087	3,400	14,000	183,800	100,200	83,600
食料品	5	61,500	1,353	5,719	7,600	10,000	249,000	175,200	73,800

(註) 算定基礎は昭和25年7月～昭和26年6月における横浜臨海工業地帯実態調査による。生産金額の()内の金額は昭和30年の物価指数に修正したもの。

C 関連施設

(a) 道 路

根岸湾工業地帯埋立地は現在1級国道16号(高島町交差点～中区長者町5丁目～磯子区磯子町～金沢区六浦町巾員17m～27m)による八幡橋～高島町経由1級国道に至る系統と、本牧、根岸線による桜木町高島町経由の2系統があるが、この内特に前者は数ヶ所の混雑交差点及び飽和路線をとるため、相当速度低下を来している。別途道路網計画の街路系統(西区浅間町(市電洪福寺停留所附近)～西区浜松町(1級国道1号交差点)～磯子区磯子町)は1級国道1号と本埋立計画地を直結する路線では比較的交差点少なくまた浅間町経由で高島町、横浜駅前等混雑地点をとらないで1級国道1号に出る迂回線も考えられる。また本牧根岸線山下小港線より港湾施設との連絡を期することができる。埋立地各地点より磯子区磯子町までは現海岸線に沿って1級国道16号が杉田～金沢方面へ走っているため同路線が利用されることになる。

中区間門町、磯子区根岸町地先埋立地内道路は総延長9,395m 巾員(15m～25m)、その内駅は巾員25m 道路が延長1,192m、巾員20m 道路が延長5,391m、巾員15m 道路が延長2,812mであり、道路面積179,800m²である。この道路は本牧根岸線に各々連絡する。

また磯子区杉田町磯子町地先埋立地内道路は総延長13,116m 巾員(25m～20)、その内駅は巾員25m 道路が延長11,036m、巾員20m 道路が2,080m、道路橋7ヶ所(巾員20m 延長60m 2ヶ所、巾員20m 延長50m 3ヶ所、巾員20m 延長30m 2ヶ所)であり、道路面積317,500m²である。この道路は1級国道16号線に各々連絡する。

(b) 鉄 道

本埋立地と鉄道の関連についてみると、桜木町線延長の客線と本牧町地先埋立地よりの貨物線の本線は磯子区根岸町において併行し磯子区杉田町磯子町地先埋立地を通過して森町を経て大船に連絡する。

本埋立地内の鉄道引込線は、中区間門町、磯子区根岸町地先埋立地内鉄道が延長11,080mであり、引込線延長が5,380m、操車場延長が5,700m、この一日能力が車両365、貨物取扱量2,550吨である。またこの鉄道敷地面積は

68,300m²であり、引込線敷地面積26,900m²、操車場敷地面積41,400m²である。

なお埋立地内の貨物本線の複線延長は3,000m、その鉄道敷地面積は30,000m²であり、本埋立地内総鉄道敷地面積は98,300m²である。

更に磯子区杉田町、磯子町地先埋立地内鉄道は、延長17,630mであり、引込線延長が7,810m、操車場延長が9,820m、この一日能力が車両690、貨車取扱量4,800吨、鉄道橋340m(7ヶ所)である。またこの鉄道敷地面積は139,050m²であり、引込線敷地面積39,050m²、操車場敷地面積100,000m²である。なお埋立地内の貨物本線の複線延長は1,970m、その鉄道敷地面積は19,200m²であり、本埋立地内総鉄道敷地面積は158,250m²である。

(2) 工業用水

本埋立地計画の誘致工業想定業種における工場使用水需要量は一日263,200m³となり、この工場使用水の供給は工業用水道ならびに海水により行うことになる。

工業用水道による供給は別途水道拡張計画に示すとおり、磯子線(西谷浄水場手前～根岸湾工業地帯埋立地～本牧町地先埋立地)により一日53,000m³が供給される。

(3) 本牧町地先埋立計画

A 工事内容

埋 立 面 積	1,200,000平方米(363,000坪)
埋 立 土 量	6,730,000立方米
利 用 地 面 積	971,900平方米(294,000坪)
公 共 用 地 面 積	228,100平方米(69,000坪)
道 路 敷 面 積	63,170平方米
鉄 道 延 長	4,970米
護 岸 延 長	4,100米
物 揚 場 延 長	50米
下 水 処 理 場	33,050平米
事 業 費	3,138,975千円
坪 当 り 単 価	10,676円 (事業費 / 利用地面積)
工 事 期 間	6ヶ年

工 種	数 量	単 価	事 業 費	備 考
		円	千円	
計 立			3,138,975	
埋	6,730,000m ³		1,482,500	
	{ 2,000,000 "	{ 150	{ 300,000	
	{ 4,730,000 "	{ 250	{ 1,182,500	
護 岸	4,100m	150,000	615,000	- 3m
附 帯 工 事			30,000	
漁 業 補 償 費	363,000坪		36,300	
防 波 堤	7,000m	700,000	490,000	
附 帯 施 設			485,175	設計監督費、鉄道、鉄道橋、道路、道路橋

(註) イ 本埋立地の水深は平均(-2m)である。

ロ 盛土 平均干潮面上(+3m)にするため平均5mを盛土する。

B 事業効果ならびに算定事項

誘致工業想定業種としては、化学工業49,000坪、石油・石炭製品49,000坪、電気機械製品42,000坪、運輸機械製品105,000坪、食料品49,000坪であり、工場の想定生産額年14,693百万円である。

業種	業種比率	算定事項					輸送		
		敷地面積	従業員数	生産金額	工場用水	使用電力	計	陸	海
計	100%	294,000坪	10,970人	20,416(14,693)百万円	45,300t/日	58,232千KWH	840,200t	484,300t	355,900t
化学工業	17%	49,000	780	1,388	21,950	22,099	214,200	157,300	56,900
石油・石炭製品	17%	49,000	640	1,334	11,120	3,366	216,300	47,200	169,100
電気機械製品	14%	42,000	1,390	1,978	1,600	8,400	40,200	34,500	5,700
運輸機械製品	35%	105,000	7,030	5,436	4,510	16,380	170,300	105,300	65,000
食料品	17%	49,000	1,130	4,557	6,120	7,987	199,200	140,000	59,200

(註) 算定基礎は昭和25年7月～昭和26年6月における横浜臨海工業地帯実態調査による。生産金額()内の金額は昭和30年の物価指数に修正したもの。

C 関連施設

(a) 道路

都市計画道路本牧根岸線(巾員22m)及び山下小港線(巾員24m)の2幹線が本埋立計画地域に近接して走っているため埋立地内連絡道路完成に伴い、主要港湾施設(新港埠頭等)との交通は山下小港線により、また京浜地帯との交通は本牧根岸線により円滑な運行を期しうる。本埋立地内道路は総延長3,457m 巾員11m～22m、その内訳は巾員22m 道路が延長1,857m、巾員15m 道路が1,180m、巾員11m 道路が420m、その他に道路橋1橋巾員11m 延長30mがあり、道路敷地面積63,170m²である。本埋立地内道路は山下小港線と小港にて本牧根岸線と本牧十二丁及び本牧四丁目にて、また新山下町3丁目6番地にて各々連絡する。

(b) 鉄道

本埋立地と鉄道との関連についてみると、埋立計画の概要において述べたとおり、本牧町地先埋立地ならびに根岸湾工業地帯埋立地に現在の国鉄桜木町線を延長し、桜木町大船間貨客線を敷設することによつて前記埋立地造成に伴う臨海工業地帯における貨客輸送を至便ならしめる。

貨物鉄道本線は新港埠頭引込線終点の海岸通一丁目より山下町、新山下町、本牧町地先埋立地内、本牧元町海岸線を経て根岸湾工業地帯埋立地に連絡する。

埋立地内鉄道は延長4,970mであり、引込線延長が1,470m、操車場延長が3,500m、鉄道敷地面積が39,105m²である。なお埋立地内の貨物本線延長は2,130m、その鉄道敷地面積は21,000m²であり、本埋立地内鉄道総敷地面積は59,700m²である。

(c) 工業用水

本埋立地の誘致工業想定業種における工場使用水需要量は一日45,300m³となり、この工場使用水の供給は工業用水道ならびに海水により行うことになる。

工業用水道による供給は別途水道拡張計画に示すとおり、磯子線(西谷浄水場手前～根岸湾工業地帯埋立地～本牧町地先埋立地)により一日9,000m³が供給される(別途水道拡張計画参照)

(4) 鶴見区鶴見川左岸埋立地計画

A 工事内容

埋立面積	152,820平方米(46,310坪)
埋立土量	1,080,000立方米
利用地面積	125,310平方米(41,000坪)
公共用地面積	27,520平方米
護岸延長	1,450米
事業費	307,000千円
坪当り単価	7,488円 (事業費/利用地面積)
工事期間	6ヶ年

工種	数量	単価	事業費	摘要
計			千円 307,000	
埋立面積	153,090m ²			
埋立	1,080,000m ³	150	162,000	
護岸	1,450m	100,000	145,000	

B 誘致工業想定業種としては第一次金属41,000坪であり、工場の想定生産額年2,998百万円である。

想定業種	算定事項					輸送		
	敷地面積	従業員数	生産金額	工場用水	使用電力	計	陸	海
第一次金属	41,000坪	1,400人	(4,166)2,998百万円	10,500t/日	9,348千KWH	265,300t	100,900t	164,400t

(註) 算定基礎は昭和25年7月～昭和26年6月における横浜臨海工業地帯実態調査による。生産金額の()内の金額は昭和30年の物価指数に修正したもの。

第 6 編

上 水 道 拡 張 計 画

横浜国際港都建設総合基幹計画書

第 1 章 現 況

本市水道の第4回拡張工事は、昭和14年より開始され、昭和30年における、1日配水量168,000m³、本市総人口1,200,000人、給水人口996,000人（普及率83%）、1人1日使用水量470立（工業用水を包含する）を日途とし、総工費20億9千万円をもって昭和29年度に完了した。

1. 現在の規模

昭和28年3月末日現在の本市上水道の規模を概察すると、次のとおりである。

(1) 取 水

横浜市水道水源の取水能力は、道志川（表流水）1日173,000m³、相模川（表流水）1日480,000m³、合計1日653,000m³であるが、第4回拡張工事完成による現在の導水能力は、1日468,000m³であるので、取水量は現導水能力によって制限されている。したがって導水施設を拡張すれば、現水源の取水量限度1日653,000m³まで取水可能である。

(2) 導 水

導水能力は、1日468,000m³（水源地より西谷浄水場まで）導水路延長は青山系37,300m、相模系31,200mである。

(3) 浄 水

西谷浄水場におけるろ過能力は1日468,000m³、ろ過池は急速ろ過池28池、緩速ろ過池8池である。

(4) 配 水

A 配水池11池 内訳・配水塔1カ所（鶴見）・配水池10池（川井1池、野毛2池、西谷6池、鶴見1池）

B 有効貯水量 96,400m³

C 配水幹線 10線（関内、神奈川、鶴見第一、第二、蒔田、本牧、根岸、野毛山、川井、戸塚）

D 配水管延長 818,463m

管 径 (mm)	75	100	200	300	400	500	600	700	800	900	1,000	計
延 長 (m)	30,206	532,711	128,537	45,554	17,977	33,377	16,634	1,667	736	10,858	200	818,463

2. 取水、浄水、配水、及び給水状況

昭和28年度における取水、浄水、配水及び給水状況は、次のとおりである。

(1) 取 水

年間取水量は、青山系取水場（道志川）70,617,513m³、谷ヶ原系取水場（相模川）81,221,825m³、合計151,839,338m³であり、1日平均取水量は、415,996m³である。

(2) 浄 水

年間ろ過水量は、122,640,215m³であり、1日平均ろ過量は、336,000m³である。

(3) 配 水

A 年間配水量は、120,889,473m³であり、1日平均配水量は、331,240m³である。

配 水 総 量 120,889,473m³

1カ月最大配水量 11,021,756m³（8月） 1カ月最少配水量 9,263,465m³（2月）

1カ月平均配水量 10,074,122m³

1日最大配水量 377,039m³（3月24日） 1日最少配水量 282,530m³（1月2日）

1日平均配水量 331,240m³

横浜国際港都建設総合基幹計画書

B 昭和22年より昭和28年に至る1日最大配水量の実績は次のとおりである。

年 度	1日最大配水量
22	320,446m ³
23	337,271m ³
24	348,900m ³
25	344,679m ³
26	360,929m ³
27	381,053m ³
28	394,234m ³

(4) 給 水

A 給水概況

イ 給水量	68,810,373m ³
ロ 給水戸数	150,742戸
ハ 給水人口	821,772人

B 年度別有効給水量実績

昭和25年より昭和28年に至る有効の給水量は次のとおりである。

(1日当り給水量 単位m³)

年 度	総給水量	一般給水	工場用水	船舶給水
25	161,708	115,537	43,865	2,306
26	173,689	124,060	47,011	2,618
27	174,860	124,103	47,878	2,879
28	188,521	133,111	52,715	2,695

C 区別, 給水戸数, 給水人口

区 別	給水戸数	給水人口	専用栓	共用栓	特殊栓
総 数	150,742	821,772	136,726	14,016	(481)
中 区	21,428	99,710	19,997	1,431	(192)
鶴 見 区	28,283	163,933	25,628	2,655	(55)
神 奈 川 区	20,879	113,948	18,920	1,959	(64)
港 北 区	6,894	39,997	6,578	316	(34)
南 区	26,245	144,322	23,109	3,136	(30)
西 区	17,391	95,285	15,908	1,483	(53)
保 土 ケ 谷 区	9,949	54,328	8,603	1,346	(24)
磯 子 区	10,565	60,734	10,158	406	(19)
金 沢 区	5,987	32,546	4,959	1,026	(4)
戸 塚 区	3,121	16,969	2,866	255	(6)

第 2 章 計 画

1. 計 画 概 要

昭和29年10月第4回拡張工事は成功したが、配水量は逐次増加の一途をたどり昭和30年7月には、1日最大420,000m³を算へ、第4回拡張目標468,000m³/dも急迫を告げるに至った。従って昭和30年度より6カ年計画として第5回拡張計画を実施すべく目下認可申請中である。今回の第5回拡張計画は昭和40年を目途とし総人口11,470,000人、給水人口11,200,000人を対象とし1日最大配水量564,000m³を確保するため総工費1,830,000,000円を必要とする。これら計画の主なもの相模原沈没場～川井浄水場間の導水工事及び既設導水路末端保土ヶ谷区今宿町鶴ヶ峰に一日処理能力100,000m³の鶴ヶ峰浄水場を新設し同時に市内磯子、金沢、両区の配水改善に資すると共に市域全般の配水系統整備の緒を開かんとするものである。従ってここに昭和65年を目途とする本計画においては、第5回拡張完了後すなわち昭和40年以降65年に至る計画であることとする。

本計画は別途将来人口と包容地域計画とに基き、昭和65年における総人口2,506,800人、一般給水人口2,049,000人、同日最大配水量718,000m³とし他に工業用水として213,000m³/dを考慮し総配水量1日931,000m³を目途としている。これが総工費は5,227,789,000円である。すなわち第5回拡張工事の結果564,000m³/dの上水を確保した昭和40年以降における上水の需要増加に対しては工業用水の施設を以て対処し、これにより対処し得ない港北区特殊開発地域と保土ヶ谷戸塚両区の一部については現川井浄水場を拡張増強の上154,000m³/dの上水をもってし、上記564,000m³/dと共に一般用1日最大718,000m³に充てるものである。

2. 用 水 計 画

用水計画は一般用水計画及び工業用水計画とに分れ下表のとおりである。

項 目	総人口	普及率	給水人口	1人1日 使用水量	計画配水量	摘 要	
上 水	2,081,800	80%	1,665,000	350	583,000m ³ /d	718,000m ³ /d	
							一般用水地域
工業用水	—	—	—	—	150,000	213,000	
							港北区特殊開発地域
							鶴見神奈川工業地帯 根岸磯子埋立工業地帯
合 計	2,506,800	82%	2,049,000	—	931,000	—	

3. 工 事 内 容

(1) 水 源

原水の取水能力は第5回拡張工事後、相模湖系統480,000m³/d(200ヶ)、道志川系統173,000m³/d(72ヶ)合計653,000m³/dであり、計画931,000m³/dに対する不足量278,000m³/d(116ヶ)に対しては神奈川県における城山ダム建設によりこれを充当する。

(註) 城山ダムは神奈川県津久井郡城山町荒川橋下流に各種用水計画に基き洪水調節を主目的として築造するもので、

堤高最大65m、堤長260m、満水面標高121m、低水面標高95m、総貯水量5,200万m³の規模を有する。

(2) 一般用水計画

A 導 水 工 事

本工事としては城山系統原水を川井浄水場まで導水するもので、これを導水隧道と導水管とに分つ

(a) 導 水 隧 道

城山ダム～大杉山接合井間

高層共 2.1m×2.1m 馬蹄形隧道 延長 17,700m

導水能力 最大 288,000m³/d (120ヶ)

(b) 導水管

大杉山接合井～川井沈澱場間

内径 2,000mm 溶接鋼管 延長4,000m

導水能力は導水隧道に同一とす

その他既設水源に対する導水能力は第5回拡張工事後の現有設備をもって充当し得る。

(c) 導水工事費 1,007,500,000円

導水隧道工事費 625,500,000円 城山ダム, 大杉山接合井間

導入管工事費 382,000,000円 大杉山接合井, 川井沈澱場間

B 沈澱場工事

(a) 川井沈澱場

上記導水工事により導水される城山系原水の沈澱処理のため川井沈澱場を新設する。

沈澱池は容量12,000m³の沈澱池～6池, 処理水量278,000m³/dの6時間分とし, 他に溜水池, 薬品注入混和凝集施設を有する。

処理水は154,000m³/dを同所に拡張せる浄水場に流入せしめ, 残量124,000m³/dは相模湖系原水と共に既設導水開渠に入る。

(b) 沈澱場工事費 222,000,000円

溜水池費 3,500,000円

薬品混和設備費 20,000,000円 薬品注入設備 急速及び緩速攪拌, 混和

沈澱池費 196,400,000円 75m×40m～6池 1池容量 12,000m³

整地費 2,100,000円

C 浄水工事

浄水工事は既設川井浄水場を拡張し浄水能力154,000m³/dとする為現能力19,000m³/dに対し135,000m³/dの増強となり, この増強分を港北区特殊開発地域に対して配水する。本計画の完成により西谷浄水場, 鶴ヶ峰浄水場各々の過能力468,000m³/d及び100,000m³/dとを合し全浄水能力は722,000m³/dとなる。

(a) 川井浄水場

急速ろ過池 ボイラー型急速ろ過池10池 1池ろ過面積100m² 標準ろ過速度135m
標準ろ過能力135,000m³/d 同最大 160,000m³/d

配水池 1日最大配水量 134,000m³/dの6時間分, 33,000m³の貯水量とする。

(b) 浄水工事費 339,500,000円

整地費 3,500,000円

急速ろ過池費 166,000,000円 11m×9.9m 10池 ボイラー型

配水池費 170,000,000円 容量16,500m³ 2池

D 配水管工事

配水管工事は総延長 84,450m, 西谷浄水場系統 50,050m, 川井浄水場系統は34,400mで配水管工事費は20億2千1百16万9千円である。

(a) 西谷浄水場系統

西谷浄水場系統は野毛山送水線, 桜ヶ丘・久保山・野毛山高区線, 岡村高区線, 戸塚笠間線, 原宿線, 中田線,

菊名・日吉線, 神大寺・三ツ沢・峰岡高区線, 東寺尾高区線, 鶴見低区線, 篠原・白幡高区線, 下末吉・上末吉線, 日野線の13線で延長50,050m, 工事費7億4千34万5千円である。

(イ) 野毛山送水線 (西谷～星川～久保山～野毛)

管径 800mm 延長 5,350m

(ロ) 桜ヶ丘, 久保山, 野毛高区線

(西谷～仏向配水池～桜ヶ丘～岩井町～久保町～境の谷～野毛)

管径 800mm 700mm 500mm

延長 4,300m 1,000m 600m

配水池1池 10,000m³

(ハ) 岡村高区線 (大久保配水池～大岡町～岡村町)

管径 350mm 延長 1,600m

(ニ) 戸塚笠間線 (戸塚町～長沼町～飯島町～笠間町)

管径 300mm 延長 4,000m

(ホ) 原宿線 (戸塚町～原宿町)

管径 350mm 250mm

延長 600m 3,500m

(ヘ) 中田線 (吉田町～中田町)

管径 300mm 延長 2,600m

(ト) 菊名・日吉線

管径 700mm 600mm 500mm

延長 2,200m 5,600m 1,200m

(チ) 神大寺三ツ沢峰岡高区線

管径 400mm 300mm

延長 1,300m 3,200m

(リ) 東寺尾高区線 (馬場町～東寺尾町)

管径 400mm 300mm

延長 1,100m 500m

(ル) 鶴見低区線 (鶴見町)

管径 450mm 300mm

延長 900m 800m

(ロ) 篠原・白幡高区線

管径 350mm 300mm

延長 1,200m 1,400m

(ヲ) 下末吉～上末吉線

管径 500mm 300mm

延長 2,000m 2,500m

(ワ) 日野線 (大久保配水池～日野町)

管径 400mm 延長 2,600m

横浜国際港都建設総合基幹計画書

西谷浄水場系統配水管工事総括表

番号	配水管(系統)	名称	数量	金額
	総計		50,050m	740,345,000円
イ	野毛送水線	管 800mm 管 800mm	5,350m 4,300m	141,775,000 111,989,000
ロ	桜ヶ丘・久保山・野毛山高区線	管 700mm 管 500mm 加圧ポンプ 500IP 加圧ポンプ 400IP 配水池 10,000m³	1,000m 600m 1基 1基 1池	21,251,000 7,906,000 6,000,000 4,800,000 40,000,000 191,946,000
(ロ, 小計)				
ハ	岡村高区線	管 350mm 加圧ポンプ 150IP	1,600m 1基	12,965,000 1,800,000 14,765,000
(ハ, 小計)				
ニ	戸塚・笠間線	管 300mm 管 350mm 管 250mm 加圧ポンプ 40IP	4,000m 600m 3,500m 1基	26,780,000 5,100,000 29,750,000 600,000 35,450,000
(ニ, 小計)				
ヘ	中田線	管 300mm 加圧ポンプ 40IP	2,600m 1基	18,200,000 600,000 18,800,000
(ヘ, 小計)				
ト	菊名・日吉線	管 700mm 管 600mm 管 500mm	2,200m 5,600m 1,200m	46,753,000 95,318,000 15,812,000 157,883,000
(ト, 小計)				
チ	神大寺・三ツ沢・峰岡高区線	管 400mm 管 300mm 加圧ポンプ 200IP	1,300m 3,200m 1基	12,607,000 21,424,000 2,400,000 36,431,000
(チ, 小計)				
リ	東寺尾高区線	管 400mm 管 300mm 加圧ポンプ 150IP	1,100m 500m 1基	10,667,000 3,348,000 1,800,000 15,815,000
(リ, 小計)				
ヌ	鶴見低区線	管 450mm 管 300mm	900m 800m	10,234,000 5,356,000 15,590,000
(ヌ, 小計)				
ル	篠原・白幡高区線	管 350mm 管 300mm 加圧ポンプ 150IP	1,200m 1,400m 1基	9,724,000 9,373,000 1,800,000 20,897,000
(ル, 小計)				
オ	下末吉・上末吉線	管 500mm 管 300mm	2,000m 2,500m	24,000,000 15,000,000 39,000,000
(オ, 小計)				
ワ	日野線	管 400mm	2,600m	25,213,000

(b) 川井浄水場系統

川井浄水場系統は一般用地域配水系統として、瀬谷、二俣川線の1線で延長6,000mである。港北区特殊開発地域配水系統として、山の内線、新治線の2線で延長28,400m(支線を含む)であり工費12億8千84万4千円である。

一般用水地域

(イ) 瀬谷、二俣川線(瀬谷一三ツ尻一三俣川町)

管径 800mm 延長 6,000m

港北区特殊開発地域

(ロ) 山の内線(川井浄水場一田奈中里一山の内都田一山の内)支線(田奈中里一山の内都田一中川)

本線 管径 1,500mm 1,300mm 700mm
延長 6,700m 4,300m 2,700m
支線 管径 800mm 700mm 500mm
延長 7,300m 2,800m 1,300m

(ハ) 新治線(川井浄水場~新治)

管径 700mm 延長 2,300m

川井浄水場系統配水管工事総括表

番号	配水管(系統)	名称	数量	金額
	総計		34,400m	1,280,844,000円
イ	一般用地域線	800mm	6,000m	139,200,000
ロ	港北区特殊開発地域の計		28,400m	1,141,644,000
	山の本線	管 1,500mm 1,300mm 700mm 700mm 加圧ポンプ 1,500IP	6,700m 4,300m 500m 2,200m 1基	500,360,000 265,224,000 9,642,000 42,424,000 2,250,000 819,900,000
	支線	管 700mm 700mm 加圧ポンプ 150IP 管 800mm 800mm 加圧ポンプ 675IP 管 500mm 加圧ポンプ 180IP	1,000m 1,800m 1基 3,100m 4,200m 2基 1,300m 1基	19,284,000 34,711,000 3,300,000 74,558,000 98,125,000 10,125,000 15,304,000 2,700,000 258,107,000
ハ	新治線	管 700mm	3,300m	63,637,000

(3) 工業用水計画

A 工業用水に就て

本市の如く既に工場地帯が造成せられ浄水を供給している現状のものを原水の工場用水に切替える問題は工場側とし、受ける利益は莫大なることは論を俟たないのであるが水道当局としては第一に工場の内何%が現実に原水を要するかの調査、第二は浄水施設は省略できるか、一面莫大な工費を要する別系統の原水専用配水管を必要とするのかこの両者工費の比較研究、第三は遠距離同一水源であり、浄水費節約のみならず経常費の10%程度集金費用の節約も含めても、漸く12~13%の削減にはかならない。本市の如き場合は相当慎重に研究せねばならない問題であつて結論として、工場側の期待するコストを大幅に引下げるにはこの利益を受ける工場側が、相当額の工費を分担する覚悟が必要である。本計画に於いては以上の如き水の原価に関する問題又水道当局の財政問題等は一切触れないことにして、単に技術的見地のみから解めることとした。

B 生産原価中に占める水費と工業用水確保

工場の原価計算中に占める水費は甚だ低廉である。昭和25年7月から、昭和26年6月までの調査によれば、横浜臨海地帯の生産額中に占める水費の割合は、0.28%で極めて低い。工場の使用する水量は、膨大なものであるにも拘らず、その経常費比率の上に占める地位は極めて低い。この外に自家用海水、河水、地下水には、設備費、金利償却

国立国会図書館から提供しているこの著作物は、著作権法及び国際条約により保護されています。掲載・配信等を行う場合、著作権者等の許諾を得る必要があります。Although made available by the National Diet Library, Japan, this work is protected by copyright law and international treaties. Any publication, distribution, or other use of this work will require the permission of the copyright holders. 横浜市中央図書館

横浜国際港都建設総合基幹計画書

費などが広義の水費として加わるから事実上若干上廻る。しかし、水費は生産費を脅威するものでなく、水の問題はむしろ量にあるというべきで、膨大な水量を確保しなければ生産に直接影響することは言をまたないところである。

C 工場使用水の現状

昭和29年における京浜工業地帯における工場使用水の実績は、1日650,000m³、そのうち上水道使用量は1日75,000m³で工場全使用水に対し約11.5%を占めている。

区 分	1日使用量	%
計	650,000m ³	100
上水道	75,000 "	11.5
地下水	24,715 "	3.8
海水、河水	479,455 "	73.8
その他	70,830 "	10.9

D 計 画

(イ) 立案説明

前項において述べたごとく、鶴見、神奈川地区における工場の使用水は1日650,000m³に達しているが、上水道使用水は一般給水の制約を受けるため、僅に1日75,000m³に過ぎず、また地下水は塩分を含む上、地盤沈下を誘発して、ほとんど増量できず、大部分を海水に依存している状況である。海水は機械類の損耗著しく、また工場の種類によっては使用不可能である。

本市は開港以来港都として発展してきたのであるが大正初期より、鶴見、神奈川地帯の埋立造成により重工業が集中し今次大戦を経て、いわゆる京浜工業地区を形成したのであり、今後、港都としてはもちろん、工業都市として一層の発展を期するため、臨海工業地帯を造成し工場用地を確保するとともに豊富低廉なる工業用水の供給を企図せねばならぬ。

よって本工業用水の計画を立案した次第である。

(ロ) 計画供給水量

供給水量……………1日 213,000m³

(a) 現在工場に対して……………昭和29年実績によれば工場、総使用水は1日650,000m³ゆえこの約20%130,000m³を供給目標とする。

(b) 臨海工業地帯造成に伴う新工場に対して……………本地帯は大黒町地先、鶴見川左岸、本牧町地先及び磯子、杉田町、間門、根岸等を対称とし、埋立を行い、工場を誘致し総使用水を1日378,000m³と推定し、この約20%76,000m³を供給目標とする。

(c) その他(余裕分)……………1日 7,000m³

すなわち計画供給水量を示すと下表のごとくなる。

区 分	工場全使用水量	計画工業用水量	摘 要
合 計		213,000m ³ /d	
小 計		150,000 "	
鶴見、神奈川工業地帯	現在工場 650,000m ³ /d	130,000 "	
	大黒町地先 59,000 "	1,000 "	
	鶴見川左岸 10,500 "	2,000 "	
	その他(余裕分)	6,000 "	
小 計		63,000 "	
本牧磯子埋立工業地帯	本牧町地先 45,300 "	9,000 "	
	磯子、杉田、間門、根岸町地先 263,200 "	53,000 "	
	その他(余裕分)	1,000 "	

(ウ) 工 事 計 画

(a) 鶴見神奈川工業地帯

本工事は鶴見神奈川工業地帯を対象とし、1日150,000m³を第4回拡張工事にて築造した鶴ヶ峰接合井より内径1,100mm管にて延長12,000m、八王子街道沿いの丘陵地帯に路線を築造し管を敷設する。それより保土ヶ谷ゴルフ場附近を通り大口仲町附近の台地に予配水池を設け、これより配水管を敷設して工場に給水する。

工 費 1,000,000,000円 (導水工事費 429,920,000円 配水池工事費 16,400,000円 配水管工事費 439,000,000円 その他 114,680,000円)

1日 150,000m³/d 導水管 1,100mm 延長 12,000m 配水池 1池 3,600m³ 配水管延長 21,550m

(b) 本牧、磯子埋立工業地帯

本工事は本牧町地先、杉田町、磯子町並びに根岸町、間門町地先の埋立地帯を工業地帯とする計画に伴い、該地帯の工場を対象とし1日63,000m³を配水するもので、鶴ヶ峰接合井より保土ヶ谷区今宿町今井町、戸塚区平戸町、南区下永谷町を経て笹下町の高台に新設する。大久保配水池に到る延長14,500m間に内径800mm管を敷設し、ここより配水管を敷設して各工場に給水するものである。

工 費 637,600,000円

63,000m³/d 導水管 800mm 延長 14,500m
配水池 1池 15,000m³
配水管延長 6,700m

(c) 工 事 費 1,637,600,000円

4. 工事費の年度計画及び財源

A 工 事 費 総 額

横浜国際港都建設総合基幹計画書

工事名	工程	金額	摘要
総計		5,227,789,000円	
導水工事		1,007,500,000	
	導水隧道	623,500,000	
	導水管	382,000,000	
沈澱場工事		222,000,000	
	川井沈澱場	222,000,000	
浄水工事		339,500,000	
	川井浄水場	339,500,000	
配水管工事		2,021,189,000	
	川井浄水場系統	1,280,844,000	
	西谷浄水場系統	740,345,000	
工業用水		1,637,600,000	
	鶴見・神奈川線	1,000,000,000	
	磯子線	637,600,000	

B 年度計画

本計画は20カ年計画としその年度区分は下記のとおりである

(単位円)

番号	年度	第1年度	第2年度	第3年度	第4年度	第5年度
	工事名					
	計	300,000,000	300,000,000	400,000,000	500,000,000	300,000,000
1	導水工事費				100,000,000	100,000,000
2	沈澱場工事費					
3	浄水工事費					
4	配水管工事費	100,000,000	100,000,000	100,000,000	100,000,000	100,000,000
5	工業用水工事費	200,000,000	200,000,000	300,000,000	300,000,000	100,000,000

番号	年度	第6年度	第7年度	第8年度	第9年度	第10年度
	工事名					
	計	300,000,000	290,000,000	290,000,000	290,000,000	290,000,000
1	導水工事費	100,000,000	100,000,000	100,000,000	100,000,000	100,000,000
2	沈澱場工事費					
3	浄水工事費					
4	配水管工事費	100,000,000	100,000,000	100,000,000	100,000,000	100,000,000
5	工業用水工事費	100,000,000	90,000,000	90,000,000	90,000,000	90,000,000

番号	年度	第11年度	第12年度	第13年度	第14年度	第15年度
	工事名					
	計	277,600,000	240,000,000	240,000,000	187,000,000	190,000,000
1	導水工事費	100,000,000	100,000,000	100,000,000	7,500,000	
2	沈澱場工事費		40,000,000	40,000,000	40,000,000	40,000,000
3	浄水工事費				39,500,000	50,000,000
4	配水管工事費	100,000,000	100,000,000	100,000,000	100,000,000	100,000,000
5	工業用水工事費	77,600,000				

番号	年度	第16年度	第17年度	第18年度	第19年度	第20年度	計
	工事名						
	計	190,000,000	172,000,000	150,000,000	171,189,000	150,000,000	5,227,789,000
1	導水工事費						1,007,500,000
2	沈澱場工事費	40,000,000	22,000,000				222,000,000
3	浄水工事費	50,000,000	50,000,000	50,000,000	50,000,000	50,000,000	339,500,000
4	配水管工事費	100,000,000	100,000,000	100,000,000	121,189,000	100,000,000	2,021,189,000
5	工業用水工事費						1,637,600,000

C 財源

公債及び一般水道収入を充當の予定である。

ただし工業用水道工事費については使用者の負担協力を求めることとする。

第 7 編

下 水 道 拡 充 計 画

第1章 沿革

本市の下水道は明治17年神奈川県が中区山手町の外人居留地に暗渠延長3,800m、汚水枡44ヶ所を製造したのを嚆矢とし、その後明治32年市制の施行に伴い下水施設が市の所管に移されてより市域の拡張と共に徐々に普及され、大正12年の震災前その延長は既に92,414mに及んだ。大正13年度から昭和19年度間においては震災復興下水道事業として南、中、西各区の一部排水面積1,129ha 下水道延長278,667m 失業救済工事、悪水路改良工事、水害応急復旧工事施行等により排水面積387.62ha 下水道延長82,945m と終戦前において下水管線延長454,026mの放流式下水施設を有していた。戦後から現在(昭和28年度末)までの間においては震災復興下水道事業として延長33,366m、事業費147,500,000円、都市計画第一期下水道事業(昭和25年~34年計画延長55,948m、排水ポンプ場2ヶ所、仮排水ポンプ場1ヶ所、事業費900,000,000円)のうち延長1,887m、仮排水ポンプ場1ヶ所、事業費141,400,000円、下水道築造事業費(下水道条令の下水道料金による事業)として延長14,376m、仮排水ポンプ場2ヶ所、排水ポンプ場2ヶ所、事業費87,300,000円を施行し、更に下水道施設事業(桜川埋立に伴う事業)として延長3,872m、事業費59,600,000円、ほかに金沢排水ポンプ場(沈砂池共)1ヶ所事業費8,300,000円、接収解除地下水道整備事業(接収解除に伴う区調整理事業)として延長4,081m、事業費21,000,000円等により現在下水管線延長520,892mの放流式下水施設を有している。

以上の戦後現在に至るまでの主なる下水道事業を総括表示すれば次のとおりである。

昭和21年度から昭和28年度までの主なる下水道事業実施総括表

事業名	事業計画				昭和28年度迄の施工高		摘要	
	施行期間	計画内容	事業費	排水面積	排水人口	施工量		金額
戦災復興下水道事業	21年~29年	m 42,984	240,572	ヘクタール 672.0		m 33,366	千円 147,500	
都市計画第一期下水道事業	25年~34年	ポンプ場 2ヶ所 55,948	900,000	284.4	103,600	仮排水ポンプ場1ヶ所 1,887	141,400	
下水道築造事業	26年~	—	—	—	—	仮排水ポンプ場2ヶ所 排水ポンプ場 14,376	87,300	下水道使用料による事業
下水道施設事業	26年~28年	3,872	59,600	64.3	15,000	3,872	59,600	桜川埋立に伴う下水道事業
都市災害復旧事業	26年~27年	ポンプ場 1ヶ所	8,300	39.1	11,700	ポンプ場1ヶ所	8,300	金沢排水ポンプ場
接収解除地下水道整備事業	27年~29年	12,630	104,334	156.4	61,600	4,081	21,000	
計						仮排水ポンプ場3ヶ所 排水ポンプ場3ヶ所 57,582	465,100	

第2章 計画樹立の目的と必要性

現在の下水道は前述のとおり旧市街地及び鶴見区の一部に布設され、管渠延長520,892mの放流式下水道であり、他の6大都市に比較して別表のとおり著しい遜色がある。

下水道施設の完備は都市衛生施設の根幹をなすものであり、国際港都としての本市としては不可欠緊急に整備する必要があると考えられる。

更にまた本市はし尿処理の根本的解決が必要であり、これがためにも完全処理下水道の布設によるほかはないのである。

また市内低湿地の解消、降雨時浸水氾濫の防止延いては道路維持、区調整理事業その他都市計画事業の円滑なる遂行も系統的下水道施設計画とその実現をまわって、はじめてその万全を期することができるものといえよう。

横浜国際港都建設総合基幹計画書

ここにおいて、別途将来人口と包容地域計画による母市街及び衛星市街地を含む完全処理下水道布設を計画した。

主要都市下水道普及状況(昭和28年末現在)

都市名	市 全 域			同市街		同市街		完全処		同施設		備 考
	面積	戸 数	人 口	市街	地域	下水道	施設	延長	延長	延長	延長	
	ha	戸	人	ha	%	ha	%	m	ha	m	m	
東京	52,315	1,529,358	6,272,765	36,155	69	9,202	25	2,047,108	7,644	83	1,664,695	
名古屋	16,173	252,619	1,168,492	13,280	94	5,421	35	1,102,190	3,206	59	913,156	
岐阜	12,946	51,155	230,129	1,108	8	—	—	—	503	—	111,597	
大阪	18,517	約453,000	2,287,765	18,517	100	5,680	31	1,583,555	3,050	54	577,169	
京都	54,850	237,384	1,131,132	4,709	9	1,385	29	261,546	1,030	74	210,719	
神戸	47,760	200,000	910,888	3,800	8	—	—	865	—	—	—	
横浜	40,866	226,061	1,071,358	10,650	26	2,090	20	520,892	—	—	—	

第3章 計画概要

本計画は市域総面積 40,866haの内、将来人口と包容地域計画による母市街地 7,605ha、同包容予想人口 1,200,000 人及び衛星市街地 5,370ha 同包容予想人口 614,550人、合計市街地 面積 12,975ha 同包容予想人口 1,814,550 人を基本対象とし、実際の排水計画対象地域は地勢等を考慮して二つに分け一つは母市街(但し大倉山地区を除く)を中心として衛星市街地の鶴ヶ峯、磯子両地区を含めた地域(面積 11,308ha 排水人口 1,370,600人)一つは12衛星市街地(母市街大倉山地区を含む面積 5,279ha、排水人口 548,650人)の合計排水区域面積 16,587ha 排水人口 1,919,250 人とする。

施設として管渠総延長 1,876,900m、排水ポンプ場 3ヶ所、中継ポンプ場 17ヶ所、処理場 8ヶ所を建設するもので総事業費 28,955,630 千円である。

本計画は第1次20ヶ年、第2次10ヶ年、合計30ヶ年計画とする。

母市街を主とする地域については、地形上更に3処理区に分割し各々処理場を設けて完全処理を行い、12衛星市街地については、その中4地区はそれぞれ処理場を設けて完全処理を行い、1地区は中継ポンプ場を設けて他地区にある処理場に圧送処理を行い、残り7地区は放流下水道を設ける。

地区別	区 別	排水面積	排水人口	摘 要
		ha	人	
母市街の大部分及び鶴ヶ峯、磯子地区	母市街の大部分及び鶴ヶ峯、磯子地区	11,308	1,370,600	母市街の中、大倉山地区を除き鶴ヶ峯、磯子地区を含む。
計	16,587	1,919,250		

1. 設計基準

(1) 下水排除方法

主として合流法(雨水、汚水の合流)によるものとし地勢上合流法によることが困難な箇所には分流法によるものとする。

(2) 汚水量算定基準

1人1日平均、最大及び1人1時間最大汚水量は次の如く決定した。

1人1日平均汚水量	200l
1人1日最大 "	260l
1人1時間最大 "	15.2l

(3) 雨水量

横浜測候所における自昭和6年、至昭和25年間の降雨記録によれば、この間昭和7年9月において1時間の降雨量 62.6mmが記録されているのみで他は60mm以下であるので、本計画においては1時間最大降雨量60mmを標準として算定した。

(4) 下水管渠

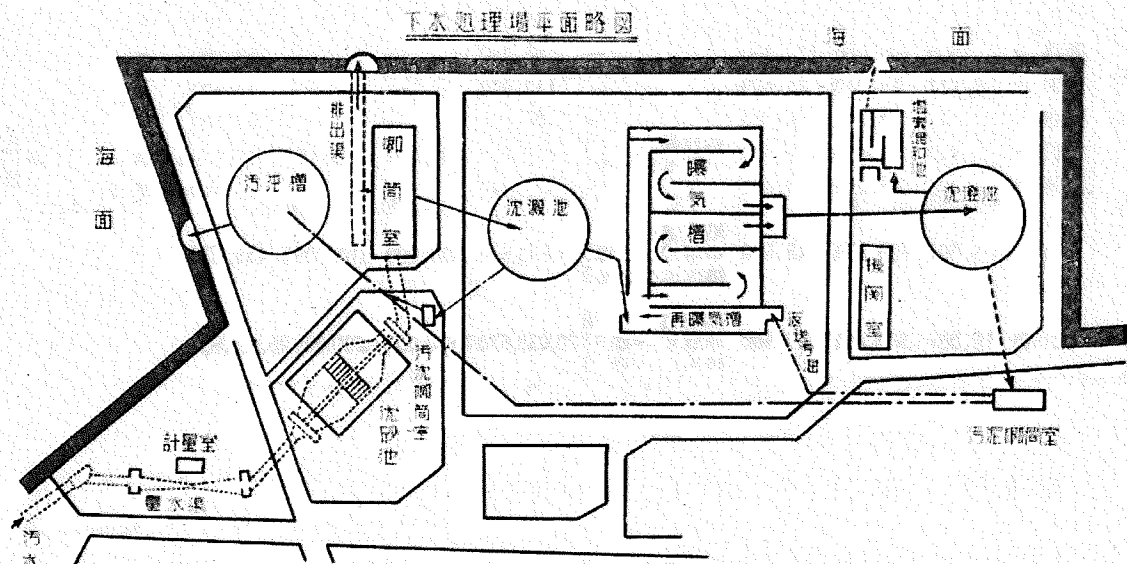
内径30cm以下には陶管、内径35cmから165cmまではヒューム管、内径180cm以上は現場打馬籠形または角形鉄筋コンクリート暗渠とする。

(5) 処理場における処理方法

処理方法はすべて促進汚泥法等高級処理方法によるものとし処理下水最大量は晴天時1日平均汚水量の4倍までとする。

(計) 促進汚泥法について(下図参照)

処理場には先ず予備処理設備として沈砂池、除塵装置及び沈澱池を設け、次に下水浄化を行う曝気槽及び沈澱池を、最後に剰余汚泥を貯留する汚泥槽ならびに処理下水の滅菌に充てる塩素滅菌設備を設置する。処理場に達した時の管の位置は地表面下大凡(一7m)位になるが、沈砂池、除塵装置により砂、粗大固形物等のポンプの羽根を痛めるものを除き、ポンプで揚水し沈澱池へ導き約1時間沈澱せしめる。次に曝気槽に入れ促進汚泥(酸化を促進させる好気菌を含んだ汚泥)と攪拌し空気(酸素)の注入と相俟って有機物(水中の酸素を多量に吸収して水を腐敗させる窒素化合物及び含水炭素化合物)を酸化させ無機物に変える。更に沈澱池に導入し上澄水を塩素滅菌槽に入れ滅菌した後放流する。この処理により臭はなく色もほとんどなくなる。なお沈澱した泥はポンプで汚泥槽におくる。



2. 事業費及び財源措置

事業費総額 28,955,630,000円
財源措置 市債、国庫補助金及び下水道使用料を充当

3. 年次計画

本計画は、第1次計画20ヶ年、第2次計画10ヶ年、合計30ヶ年計画とする。

横浜国際港都建設総合基幹計画書

年次計画の概要は次表のとおりである。

地区別	区別	排水面積 ha	排水人口 人	管渠延長 m	処理施設	事業費(単位千円)				排除方式	備考	
						管渠費	処理場費	ポンプ場費	計			
第一次計画(20ヶ年)	母市街の大部分地区	北部地区	5,804	732,900	449,200	処理場2 中継ポンプ場4	5,910,200	3,360,000	580,000	9,850,200	合流式、一部分流式	完全処理
		中部	804	171,000	105,400	処理場1	1,739,300	780,000	—	2,519,300	—	—
		南部	4,700	466,700	300,600	—	4,886,500	2,150,000	—	7,036,500	—	—
		小計	11,308	1,370,600	855,200	処理場4 中継ポンプ場4	12,536,000	6,290,000	580,000	19,406,000	—	—
	母市街の一部地区	綱島地区	397	40,110	65,000	処理場1 中継ポンプ場2	564,000	400,000	100,000	1,064,000	合流式	完全処理
		戸塚	665	47,560	107,100	処理場1 中継ポンプ場4	1,078,000	320,000	200,000	1,598,000	—	—
		金沢	610	51,650	101,000	処理場1 中継ポンプ場2	1,012,000	320,000	100,000	1,432,000	—	—
		小計	1,672	139,320	273,100	処理場3 中継ポンプ場8	2,654,000	1,040,000	400,000	4,094,000	—	—
	計	12,980	1,509,920	1,128,300	処理場7 中継ポンプ場12	15,190,000	7,330,000	980,000	23,500,000	—	—	
	第二次計画(10ヶ年)	日吉地区	432	51,800	97,300	中継ポンプ場1	995,380	—	50,000	1,045,380	合流式	汚水は綱島処理場に送
小机		395	45,060	84,800	—	867,500	—	50,000	917,500	—	“ 菊名 ”	
中山		362	43,440	79,400	排水ポンプ場1	353,330	—	20,000	373,330	分流式	—	
長津田		359	43,080	78,600	—	349,770	—	20,000	369,770	—	—	
川和		92	11,040	20,400	—	90,780	—	20,000	110,780	—	—	
荏田		56	6,720	12,400	—	55,180	—	—	55,180	—	—	
瀬谷		909	109,080	170,400	—	758,280	—	—	758,280	—	—	
中田		117	14,040	25,600	—	113,920	—	—	113,920	—	—	
原宿		27	3,240	6,000	—	26,700	—	—	26,700	—	—	
大船		432	35,570	79,900	処理場1 中継ポンプ場3	817,380	300,000	150,000	1,267,380	合流式	完全処理 後柏尾川へ放流	
富岡		426	46,260	93,800	—	417,410	—	—	417,410	分流式		
計	3,607	409,330	748,600	処理場1 中継ポンプ場5 排水ポンプ場3	4,845,630	300,000	310,000	5,455,630	—	—		
総計	16,587	1,919,250	1,876,900	処理場8 中継ポンプ場17 排水ポンプ場3	17,203,630	7,630,000	1,290,000	28,955,630	—	—		

第4章 第1次計画(20ヶ年)

母市街及び衛星市街地のうち、鶴ヶ峯地区、磯子地区、綱島日吉地区のうちの綱島地区、戸塚地区、富岡金沢地区のうちの金沢地区を対象とし排水面積 12,980ha、排水人口 1,509,920 人とし、事業費総額 23,500,000,000 円、20ヶ年計画である。

母市街のうち、大倉山地区を除いた地域及び鶴ヶ峯地区、磯子地区を合せ排水地域とし、地勢上これを北部、中部及び南部の3地区に大別し各地区毎に1ヶ所乃至2ヶ所の処理場を設けて完全処理区域とする。

綱島(母市街の大倉山地区を含む)戸塚及び金沢の各衛星市街地はそれぞれ1ヶ所の処理場を設けて完全処理区域とする。

地区別	区別	排水面積 ha	排水人口 人	管渠延長 m	処理施設	事業費 (千円)	備考
母分磯市及子街の鶴ヶ峯大ヶ部	北部地区	5,804	732,900	449,200	処理場2, 中継ポンプ場4	9,850,200	母市街のうち大倉山地区を除く
	中部	804	171,000	105,400	1	2,519,300	
	南部	4,700	466,700	300,600	1	7,036,500	
	小計	11,308	1,370,600	855,200	4	419,406,000	
母分街の戸塚地区の第一星部	綱島地区(大倉山地区を含む)	397	40,110	65,000	1	2,106,400	母市街の大倉山地区を含む
	戸塚地区	665	47,560	107,100	1	1,598,000	
	金沢	610	51,650	101,000	1	1,432,000	
	小計	1,672	139,320	273,100	3	8,409,400	
	合計	12,980	1,509,920	1,128,300	7	1223,500,000	

1. 母市街(大倉山地区を除く)及び鶴ヶ峯、磯子地区

(1) 北部地区

本地区は野毛、久保山の核線以北雫子川、滝の川、入江川、鶴見川の各流域のうち、羽沢町以東綱島町に至る区域(但し入江、鶴見両河川の上流々域の山間耕地部を除く)で排水面積 5,804ha、排水人口 732,900人とする。

本地区は地勢上処理場を鶴見区市場町と港北区菊名町に設置し、市場処理場系統、菊名処理場系統の2つに分ける。

各地域別計画の概要は次のとおりである。

系統別	区別	排水面積 ha	排水人口 人	管渠延長 m	処理施設	事業費 千円	備考
市場処理場系統		5,370	689,400	396,700	処理場1, 中継ポンプ場4	9,014,200	
菊名		434	43,500	52,500	1	836,000	
計		5,804	732,900	449,200	2	9,850,200	

A 市場処理場系統

鶴見、神奈川、保土ヶ谷の用途指定地域の全区域(臨海工業地帯を除く)と西区の一部を含む地域で排水面積5,370ha、排水人口 689,400 人とし、布設管渠延長 396,700.m、中継ポンプ場4ヶ所、処理場1ヶ所を工事費 9,014,200,000 円で築造せんとするものである。

(a) 主要下水管幹線は次のとおりである。

I) 高島幹線(深町~金港町~桜木ポンプ場)

延長 2,249m 管径 起点 50cm 終点 矩形 240cm×240cm

II) 久保幹線(西久保町~久保町~浜松町~杉山町~桜木ポンプ場)

延長 2,108m 管径 起点 25cm 終点 馬蹄形 210cm×210cm

III) 保土ヶ谷、桜木幹線(川島町~川辺町~天王町~南浅間町~桜木ポンプ場)

延長 4,480m 管径 起点 70cm 終点 矩形 270cm×270cm

IV) 神奈川、鶴見幹線(三ツ沢町~松本町~反町~幸ヶ谷~豊岡ポンプ場)

延長 9,820m 管径 起点 150cm 終点 矩形 270cm×270cm

横浜国際港都建設総合基幹計画書

V) 豊岡幹線（鶴見町内枝線を集めて豊岡ポンプ場へ流入）

延長 1,450m 管径 起点 45cm 終点 馬蹄形 210cm×210cm

VI) 汐田幹線（小野町～向井町～汐田ポンプ場）

延長 1,832m 管径 起点 40cm 終点 馬蹄形 225cm×225cm

VII) 平安、市場幹線（向井町～市場町～市場ポンプ場）

延長 1,370m 管径 起点 100cm 終点 馬蹄形 225cm×225cm

VIII) 市場幹線（市場町内の枝線を集め、市場処理場に入る）

延長 1,420m 管径 起点 50cm 終点 165cm

(b) 中継ポンプ場（各ポンプ場別設備については次表のとおりである）

I) 桜木ポンプ場

西区桜木町地内に設ける。排水能力は 11.32m³/s である。

高島、久保及び保土ヶ谷、桜木の3幹線の汚水を集め、神奈川区幸ヶ谷まで圧送し神奈川、鶴見幹線に流入させる。

II) 豊岡ポンプ場

鶴見区豊岡町地内に設ける。排水能力は 11.28m³/s である。神奈川～鶴見幹線及び豊岡幹線の汚水を市場処理場に圧送する。

III) 汐田ポンプ場

鶴見区汐田町地内に設ける。排水能力は 4.59m³/s である。汐田幹線の汚水を向井町地内の平安～市場幹線の始点まで圧送する。

IV) 市場ポンプ場

鶴見区市場町地内に設ける。排水能力は 4.12m³/s である。平安～市場幹線の汚水を市場処理場に圧送する。

ポンプ場設備一覧表

ポンプ場名	排水面積 ha	排水人口 人	排水能力 m ³ /s	沈砂池	ポンプ設備		備 考
					台数	総馬力	
桜 木	2,210.5	213,590	11.32	2	13	1,780	
豊 岡	2,378.0	356,745	11.28	—	13	1,580	
汐 田	153.7	57,523	4.59	2	10	695	
市 場	120.9	42,838	4.12	2	9	730	

(c) 市場処理場

本処理場の概要は次のとおりである。

位 置 鶴見区市場町地内
敷地面積 5ha (15,125坪)
排水 “ 5,370ha
排水人口 689,400人
処理下水量 5.81m³/s

B 菊名処理場系統

東横沿線の菊名町、大豆戸町、太尾町を含む地域で、排水面積 434ha、排水人口 43,500 人とする。

布設管渠延長 52,500m、処理場1ヶ所を工事費 836,000,000 円で築造する。

(a) 主要下水幹線は次のとおりである。

I) 菊名幹線（菊名町～太尾町～菊名処理場）

延長 3,050m 管径 起点 80cm 終点 矩形 270cm×270cm

II) 大豆戸幹線（大豆戸町～太尾町～菊名幹線）

延長 1,120m 管径 起点 100cm 終点 150cm

(b) 菊名処理場

本処理場の概要は次のとおりである。

位 置 港北区太尾町地内
敷地面積 1ha (3,025坪)
排水面積 829ha (後述 小机地区排水面積 395ha も含む)
排水人口 88,560人
処理下水量 0.75m³/s

(2) 中部地区

本地区は関内、山手地区及び山手、根岸台、北方、本牧一帯の地域とし、排水面積 804ha、排水人口 171,000 人とする。

布設管渠延長 105,400m 処理場1ヶ所を工事費 2,519,300,000 円で築造する。

(a) 主要下水幹線は次のとおりである。

I) 山下幹線（港町～山下町～新山下町～本牧幹線に合流）

延長 3,856m 管径 起点 100cm 終点 矩形 240cm×240cm

II) 本牧幹線（間門町～本牧小港～小港橋にて山下幹線と合流～本牧処理場）

延長 1,444m 管径 起点 60cm 終点 矩形 270cm×270cm

(b) 本牧処理場

本処理場の概要は次のとおりである。

位 置 中区小港町地内
敷地面積 3ha
排水面積 804ha
排水人口 171,000人
処理下水量 1.52m³/s

(3) 南部地区

本地区は野毛、久保山の枝線以南の大岡、関外地区及び堀割川流域根岸、磯子、杉田に至る一帯の地域とし、排水面積 4,700ha、排水人口 466,700人とする。

布設管渠延長 300,600m 処理場1ヶ所を工事費 7,036,500 千円で築造する。

(a) 主要下水幹線は次のとおりである。

I) 根岸、桜木幹線（花咲町～野毛町～白金町～栄町～弥生町～日本橋～浦舟町～原町～八幡橋～根岸処理場）

延長 5,695m 管径 起点 25cm 終点 矩形 270cm×270cm

II) 杉田幹線（杉田町～中原町～森町～磯子町にて大岡幹線に合流）

延長 4,320m 管径 起点 35cm 終点 150cm

III) 大岡幹線（大岡町～弘明寺～花ノ木町～東蒔田～睦町～丸山町～滝頭町～磯子町で杉田幹線と合流して根岸処理

場に流入)

延長 7,650m 管径 起点 45cm 終点 馬蹄形 225cm×225cm

(b) 根岸処理場

本処理場の概要は次のとおりである。

位 置	磯子区磯子町地内
敷地面積	4.5ha
排水面積	4,700ha
排水人口	496,200人
処理下水量	3.53m ³ /s

2. 衛星市街地 (母市街の大倉山地区を含む)

(1) 綱島地区 (母市街大倉山地区を含む)

南は鶴見川、西は早濶川、東は矢上川に囲まれた東横沿線南綱島町一帯の別途将来人口と包容地域計画における衛星市街地綱島日吉地区の南半分綱島地区と大倉根町、樽町を含む母市街大倉山地区を併せた地域で、排水面積 397ha、排水人口 40,110 人とする。

布設管渠延長 65,000m 中継ポンプ場 2ヶ所 処理場 1ヶ所を工事費 1,064,000,000 円で築造する。

A 主要下水幹線は次のとおりである。

(a) 南綱島幹線 (南綱島町内の枝線を集め、綱島幹線に流入する)

延長 1,230m 管径 起点 25cm 終点 150cm

(b) 大倉根幹線 (大倉山地区内の各枝線を集め、大倉根ポンプ場に流入)

延長 750m 管径 起点 25cm 終点 165cm

(c) 綱島幹線 (南綱島町から起り、南綱島幹線及び大倉根幹線からの汚水を併せ、綱島ポンプ場を経て綱島処理場に流入する)

延長 1,250m 管径 起点 50cm 終点 180m

B 大倉根ポンプ場

港北区南綱島町地内に設ける。

大倉根幹線の汚水を圧送し、南綱島幹線に合流せしめる。

C 綱島ポンプ場

港北区南綱島町地内に設ける。

綱島幹線の流入汚水を綱島処理場へ圧送する。

D 綱島処理場

本処理場の概要は次のとおりである。

位 置	鶴見区駒丘町地内
敷地面積	1ha
総排水面積	829ha (綱島地区、大倉山地区及び日吉地区)
排水人口	91,910人
処理下水量	0.78m ³ /s

(2) 戸塚地区

戸塚町を中心として、北は柏尾町より南は下倉田町に至る東海道沿線地帯で、排水面積 665ha、排水人口 47,560 人

とする。

管渠延長 107,100m 中継ポンプ場 4ヶ所 処理場 1ヶ所を工事費 1,598,000,000 円で築造する。

A 主要下水幹線は次のとおりである。

(a) 矢部幹線 (矢部町内の枝線を集め、矢部ポンプ場へ流入)

延長 800m 管径 起点 90cm 終点 150cm

(b) 元町幹線 (柏尾町～元町～元町ポンプ場)

延長 780m 管径 起点 70cm 終点 135cm

(c) 吉田幹線 (元町～上倉田ポンプ場)

延長 1,500m 管径 起点 60cm 終点 150cm

(d) 上倉田幹線 (上倉田町～下倉田町～戸塚処理場)

延長 1,050m 管径 起点 80cm 終点 195cm×195cm

B 中継ポンプ場

(a) 矢部ポンプ場

戸塚区矢部町地内に設ける。

矢部幹線の流入汚水を元町ポンプ場に圧送する。

(b) 元町ポンプ場

戸塚区元町地内に設ける

矢部幹線及び元町幹線の流入汚水を吉田町地内吉田幹線起点まで圧送する。

(c) 上倉田ポンプ場

戸塚区上倉田町地内に設ける。

吉田幹線の流入汚水を戸塚町地内上倉田幹線起点まで圧送する。

(d) 戸塚ポンプ場

戸塚町地内に設ける。戸塚幹線の流入汚水を上倉田町地内上倉田幹線起点まで圧送する。

C 戸塚処理場

本処理場の概要は次のとおりである。

位 置	戸塚区下倉田町地内
敷地面積	1ha
排水面積	665ha
排水人口	47,560人
処理下水量	0.40m ³ /s

(3) 金沢地区

別途将来人口と包容地域計画の衛星市街地富岡金沢地区のうち、京浜急行金沢文庫駅、金沢八景駅を中心とする沿線地域で北は谷津町から南は大浦町に至る区域とし金沢、泥亀、平瀧、淵崎、釜利谷の各町を含む

排水面積 610ha、排水人口 51,650 人とし、管渠延長 101,000m、中継ポンプ場 2ヶ所、処理場 1ヶ所を工事費 1,432,000千円で築造する。

A 主要下水幹線は次のとおりである。

(a) 金沢幹線 (釜利谷町に起り宮川をとって金沢処理場に至る)

延長 1,450m 管径 起点 100cm 終点 矩形 270cm×270cm

(b) 六浦幹線（六浦町に起り六浦ポンプ場に至る）

延長 1,400m 管径 起点 70cm 終点 150cm

(c) 瀬戸幹線（六浦幹線及び瀬戸以南京浜急行以東の各枝線を集めて金沢処理場に至る）

延長 700m 管径 起点 60cm 終点 150cm

B 中継ポンプ場

(a) 六浦ポンプ場

金沢区六浦町地内に設ける。

六浦幹線の流入汚水を金沢処理場に圧送する。

(b) 金沢ポンプ場

金沢区平潟町地内に設ける。

寺前、平潟町地内の排水を行い、金沢処理場へ圧送する。

C 金沢処理場

本処理場の概要は次のとおりである。

位 置	金沢区泥亀町地内
敷地面積	1ha
排水面積	610ha
排水人口	51,650人
処理下水量	0.44m ³ /s

第5章 第2次計画（10ヶ年）

衛星市街地のうち、綱島日吉地区の日吉地区、小机、中山、長津田、川和、荏田、瀬谷、中田、原宿、大船の各地区及び富岡金沢地区の富岡地区の計11地区を対象とし、総計画排水面積 3,607ha、総計画排水人口 409,330 人に対し総工事費5,455,630,000円をもって布設管渠延長 748,600m、中継ポンプ 5ヶ所、排水ポンプ場 3ヶ所、処理場 1ヶ所を築造する。

本計画はこれを10ヶ年計画とする。

計画の概要は次のとおりである。

地区名	排水面積 ha	排水人口	管渠延長 m	処 理 施 設	事業費 千円	備 考
日 吉	432	51,800	97,300	中継ポンプ場 1	1,045,380	綱島日吉地区の一部
小 机	395	45,060	84,800	" 1	917,500	
中 山	362	43,440	79,400	排水ポンプ場 1	373,330	
長 津 田	359	43,080	78,600	" 1	369,770	
川 和	92	11,040	20,400	" 1	110,780	
荏 田	56	6,720	12,400	—	55,180	
瀬 谷	909	109,080	170,400	—	758,280	
中 田	117	14,040	25,600	—	113,920	
原 宿	27	3,240	6,000	—	26,700	
大 船	432	35,570	79,900	処理場 1, 中継ポンプ場 3	1,267,380	
富 岡	426	46,260	93,800	—	417,410	富岡金沢地区の一部
計	3,607	409,330	748,600	処理場 1, 排水ポンプ場 3, 中継ポンプ場 5	5,455,630	

1. 日 吉 地 区

別途将来人口と包容地域計画の綱島日吉地区の北半分を横浜市東部の北東端に位置し矢上川を境として東と北を川崎市、南を綱島地区と接する東横線日吉駅を中心とする同沿線一帯の台地で排水面積432ha、排水人口51,800人とし、工事費1,045,380,000円をもって管渠延長 97,300mを布設し、中継ポンプ場1ヶ所を築造する。

なお汚水は本中継ポンプ場を経て綱島処理場に送られる。

(1) 主要下水幹線は次のとおりである。

A 日吉幹線（日吉町上町に起り日吉町下の町地内の日吉ポンプ場に流入）

延長 900m 管径 起点 100cm 終点 150cm

B 矢上幹線（日吉町宮ノ台～綱島処理場）

延長 1,000m 管径 起点 70cm 終点 180cm

(2) 中継ポンプ場

日吉ポンプ場

日吉町下の町地内に設ける。日吉幹線の流入汚水を矢上幹線に圧送する。

2. 小 机 地 区

本地区は横浜線小机駅を中心とする同沿線一帯の鶴見川南側の地域で排水面積 395ha、排水人口 45,060 人とし、工事費917,500,000円をもって管渠延長 84,800m を布設し、中継ポンプ場1ヶ所を築造する。

なお汚水は本中継ポンプ場より菊名処理場に圧送される。

(1) 主要下水幹線は次のとおりである。

小机幹線（地区内の枝線を集め、小机ポンプ場に流入する）

延長 1,600m 管径 起点 70cm 終点 180cm

(2) 中継ポンプ場

小机ポンプ場

小机町東北部の鶴見川南岸に設ける。

小机幹線の流入汚水を綱島地区内綱島処理場系統の大豆戸幹線に圧送する。

3. 中 山 地 区

本地区は横浜線中山駅を中心として同沿線の上山町、中山町、寺山町及び合村町を含む地域で排水面積 362ha、排水人口43,440人とし工事費 373,330,000 円をもって、管渠延長 79,400m を布設し排水ポンプ場 1ヶ所を築造する。

(1) 主要下水幹線は次のとおりである。

A 中山幹線（横浜線以北の中山町地内枝線を併せ、寺山幹線に合流する）

延長 800m 管径 起点 30cm 終点 70cm

B 寺山幹線（横浜線以南の中山町地内の枝線を併せ、更に横浜線を北に横切り、中山排水ポンプ場に流入する）

延長 1,000m 管径 起点 80cm 終点 150cm

(2) 排水ポンプ場

中山排水ポンプ場

中山町東端鶴見川の流域に設ける。

4. 長 津 田 地 区

本地区は横浜市の西北部に位置し、西は東京都南多摩郡と境する恩田川南岸、横浜線沿線一帯の地域で、排水面積 359ha、排水人口 43,080 人とする。管渠延長 78,600m、排水ポンプ場 1ヶ所を工事費 369,770,000 円をもって築造する。

(1) 主要下水幹線は次のとおりである。

A 長津田幹線（横浜線南部の長津田町地内の枝線を集め更に横浜線を北に横ざり長津田町東部の枝線を併せて長津田排水ポンプ場に流入する）

延長 1,200m 管径 起点 60cm 終点 160cm

B 恩田幹線（横浜線北部長津田町地内の枝線を集め、長津田幹線に合流する）

延長 700m 管径 起点 60cm 終点 80cm

(2) 排水ポンプ場

長津田排水ポンプ場

長津田町東部恩田川流域に設ける。

5. 川和地区

本地区は港北区の略中央に位し西を鶴見川に限られた川和町を中心とする地域で、排水面積92ha、排水人口 11,040 人とし、工事費 110,780,000 円をもって、管渠延長 20,400m を布設し、排水ポンプ場 1ヶ所を築造する。

(1) 主要下水幹線は次のとおりである。

川和幹線（地区内各枝線を集め、川和排水ポンプ場に流入する）

延長 650m 管径 起点 50cm 終点 100cm

(2) 排水ポンプ場

川和排水ポンプ場

川和町の西南部、鶴見川の流域に設ける。

6. 荏田地区

本地区は港北区の北部荏田町を中心とする地域で、排水面積 56ha、排水人口 6,720 人とする。

工事費 55,180,000 円をもって、管渠延長 12,400m を布設する。

7. 瀬谷地区

本地区は相模鉄道沿線の瀬谷町、二橋町を含む地域で、排水面積909ha、排水人口102,080人とし、工事費758,280,000円をもって、管渠延長 170,400m を布設する。

8. 中田地区

本地区は戸塚区中田町を中心とする地域で、排水面積 117ha、排水人口 14,040 人とし、工事費 113,920,000 円をもって、管渠延長 25,600m を布設する。

9. 原宿地区

本地区は戸塚区原宿町の一部で、排水面積 27ha、排水人口 3,240 人とし、工事費 26,700,000 円をもって、管渠延長 6,000m を布設する。

10. 大船地区

本地区は南を鎌倉市と接し、東と北を山岳にかこまれ、西は粕尾川に限られ、独川流域の平原地を中心として飯島町、笠間町、桂町及び公田町を含む。

排水面積 432ha、排水人口 35,570 人とし、工事費 1,267,380,000 円をもって管渠延長 79,900m を布設し、中継ポンプ場 3ヶ所及び処理場 1ヶ所を築造する。

(1) 主要下水幹線は次のとおりである。

A 大船幹線（鯉沼ヶ谷、小管ヶ谷、飯島各町の枝線を集め、小管ヶ谷ポンプ場を経て大船処理場に流入）

延長 1,500m 管径 起点 80cm 終点 馬蹄形 225cm×225cm

B 桂町幹線（桂町、公田町の各枝線を集め、笠間東部ポンプ場に流入）

延長 800m 管径 起点 70cm 終点 120cm

C 笠間幹線（笠間町内の枝線を集め、笠間西部ポンプ場に流入）

延長 600m 管径 起点 40cm 終点 100cm

(2) 中継ポンプ場

A 小管ヶ谷ポンプ場

戸塚小管ヶ谷町地内に設ける。

大船幹線及び桂町幹線の汚水を大船処理場に圧送する。

B 笠間町東部ポンプ場

笠間町の東部に設ける。

桂町幹線の流入汚水を小管ヶ谷ポンプ場に圧送する。

C 笠間町西部ポンプ場

笠間町東部ポンプ場の西方に設ける。

笠間幹線の流入汚水を大船幹線に圧送する。

(3) 大船処理場

本処理場の概要は次のとおりである。

位 置	戸塚区飯島町地内
敷地面積	1ha
排水面積	432ha
排水人口	35,570人
処理下水量	0.30m ³ /s

11. 富岡地区

別途将来人口と包容地域計画の富岡金沢地区のうち、北部の京浜急行富岡駅、谷津坂駅を含む同沿線一帯の地域で排水面積 426ha、排水人口 46,260 人とし、工事費 417,410,000 円をもって管渠延長 93,800m を布設する。

第 8 編

屎尿処理施設計画

横浜国際港都建設総合基幹計画書

まえがき

本市の屎尿処理の沿革は古く開港の年に始まり、屎尿会社の設立、請負制度、市当局監督下の請負並びに委託制度等、幾多の変遷を経て昭和21年に至り、業者が従来汲取っていた地域を買収し、改めて業者に無償貸与し、市が監督して汲取処理を行っている。

戦後の都市人口の集中的激増と、接収解除に伴う人口増加が予想されるが、屎尿の農家汲取量にも限りがあるので、これが処分については根本的対策を樹立することが必要であるから、別途計画の完全下水道を布設し、終末処理場を設置する下水計画に対応して、完全下水道による屎尿処理を根本策とし、一部放流下水道地域の屎尿終末処分を行うために屎尿消化槽の建設を計画した。

第1章 現況

1. 概要

本市屎尿処理の概要は、農家の自己処分及び浄化装置便所を除き、一部市直営で大部分を清掃業者と市内近接農民の汲取により、処理されている状況である。市直営は、学校、市事業所、官公署、公共便所及び民家の一部を直接汲取っている。清掃業者は本市の屎尿処理計画に基づき民家その他から汲取っている。汲取った屎尿は、市内、及び市外の農村に肥料として還元輸送し、残りは海洋投棄（便宜処分も含む）により終末処分に附している。

2. 屎尿汲取処理状況

本市の屎尿処理状況を昭和28年度の実績についてみると、総排泄量2,334,655石（100%）の約52%、1,208,224石が市直営及び業者汲取により処理されている。残りの約48%は農家自己処分、農民汲取、自家処分、浄化装置便所等により処理されている。

なお、全市域の世帯数は249,234世帯、屎尿排泄人口は1,096,678人であるので、一世帯当たり約2升6合、1人当たり約6合の屎尿が毎日排泄される。

最近3カ年の屎尿処理実績は次のとおりである。

年度	総排泄量	市直営汲取量	業者汲取量	農家自己処分量	農民汲取量	自家浄化処分量	自家処分量	備考
27	100%	2.77%	45.80%	9.65%	25.86%	13.37%	2.55%	
	2,249,432石	62,308石	1,035,179石	217,148石	581,832石	300,690石	57,275石	
28	100%	2.80%	48.95%	9.39%	22.33%	14.31%	2.22%	
	2,334,655石	65,329石	1,142,895石	219,193石	521,228石	334,110石	51,900石	
29	100%	2.90%	52.17%	9.08%	17.85%	16.20%	1.79%	
	2,414,660石	70,218石	1,259,816石	219,193石	431,097石	391,136石	43,200石	

（註）上記の数量は第2章将来計画の推計基礎である。29年度の量は9カ月が実績数字であり、3カ月は推計により算出した。

3. 屎尿終末処分状況及び保有器材

汲取られた屎尿は、自動車または船舶で市内農村または市外、県外農村に肥料として輸送され、その余剰分は観音崎南方13哩の海上で投棄処分に附している。

横浜国際港都建設総合基幹計画書

イ 最近3カ年の尿尿終末処分実績は次のとおり

年度	汲取総量	左の内訳		終末処分					海洋投棄
		市直営汲取	業者汲取	農村還元	市内農村還元	市外農村還元	便宜処分	農村運搬	
27	1,092,487石	62,308石 (5.70%)	1,030,179石 (94.30%)	54.43%	31.16%	8.32%	0%	14.96%	46.56%
28	1,208,224石	65,329石 (5.41%)	1,142,895石 (94.59%)	38.52%	24.64%	5.71%	0.06%	8.10%	61.48%
29	1,330,034石	70,218石 (5.28%)	1,259,816石 (94.72%)	30.35%	22.45%	5.19%	0.01%	2.70%	69.65%

ロ 現有施設器材

施設器材の主たるものは、自動車、船舶、リヤカー等である。また尿尿汲取汲取所が蓬萊町に一ヶ所設けてある。現在の保有器材は次のとおりである。

種別	車				船			その他	汲取量
	真空式吸上自動車	普通四輪車	小型三輪車	リヤカー	機械船	貯溜船	手漕船		
数量	2	62	1	199	15	22	11	9,023	1,208,224石
備考 (内訳)	直営	直営 4 市貸与 3 組合 4 業者 51	業者 1	直営 1 業者 198	直営 1 業者 14	市貸与 4 業者 18	業者 11 業者 8,958	直営 65 業者 1,142,895石	

第2章 計画

1. 概要

大都市における尿尿処理の最も望ましい方法は、いわゆる完全処理下水道の完備である。本市在来の下水道は主として旧市街地及び鶴見区の一部に限られ、且つ雨水の排除を目的とした放流下水道であった。本市は、戦後あらたに緊要の地域に対し下水道計画を樹立し、既に実施され、現在徐々に進捗しているが更に全市域に亘り、本計画の一環として別途下水道拡充計画を立案し、この計画に対応して本尿尿処理計画を作成した。この計画実施により、本市が尿尿処理の方法として現在行っている海洋投棄及び便宜処分等は、完全処理下水道事業の発展と、消化槽の建造とにより、昭和39年以降は全廃することとなる。

(1) 処理地域

別途計画の下水道拡充計画における完全処理区域は、用途地域指定地域の母市街、鶴ヶ峯、磯子地区及び、金沢、大船戸塚、日吉、小机、綱島の各衛星市街地であり、放流下水道区域はその他の地域と計画されているので、本計画における尿尿処理地域もこれらの区域を対象として計画した。

(2) 尿尿排泄人口及びその量

尿尿排泄人口は、昭和65年度包容総人口2,506,800人のうち、未指定地人口260,000人を控除した2,246,800人で、その排泄量は4,920,492石と推計した。(尿尿処理推計表参照)

(3) 尿尿処理量

市及び業者による尿尿の汲取量は、昭和65年の排泄量4,920,492石から農家汲取量507,536石と下水処理量3,596,746石

を差引いた816,210石と推計した。尿尿の終末処分量は、農村還元量312,357石、尿尿消化槽による処分量503,853石と推計した。(尿尿処理推計表参照)

(4) 尿尿処理に関する推計

各年度の尿尿処理種別推計々量量は次の表のとおりである。

尿尿処理に関する推計表 (年度別・処分別)

年	尿尿排泄量				尿尿排泄量処理別内訳					尿尿終末処分量 (dの内訳)		
	総人口	未指定地人口	尿尿排泄人口	尿尿排泄量(a)	自家処分量	農家汲取量	自家浄化槽による処分量	計(b)	下水道に市及び業者汲取量による完全処理量(a-(b+c))	農村還元量	投棄、消化槽による処分量	
昭和30	1,168,100人	231,529人	936,571人	2,051,090石	1.79%	24.74%	21.08%	47.61%		52.39%	29.07%	70.93%
35	1,340,900	235,398	1,105,502	2,421,049	36,657石	507,536石	432,425石	976,618石	0	1,074,472石	312,357石	762,115石
40	1,491,100	239,332	1,251,768	2,741,372		507,536石	627,971石	1,135,507石	111,887石	1,173,655石	312,357石	861,298石
45	1,654,300	243,332	1,410,968	3,090,020		507,536石	580,740石	1,088,276石	890,502石	762,594石	312,357石	450,237石
50	1,835,400	247,398	1,588,002	3,477,724		507,536石	438,161石	945,697石	1,666,213石	478,110石	312,357石	165,753石
55	2,036,300	251,532	1,784,768	3,908,642		507,536石	118,323石	625,859石	2,601,981石	249,884石	249,884石	0
60	2,259,400	255,735	2,003,665	4,388,026		507,536石	70,594石	578,130石	2,908,154石	422,358石	312,357石	110,001石
65	2,506,800	260,000	2,246,800	4,920,492		507,536石	0	507,536石	3,264,400石	616,090石	312,357石	303,733石
						507,536石	0	507,536石	3,596,746石	816,210石	312,357石	503,853石

尿尿処理に関する推計表 (註)

汲取量推計について

汲取量は、尿尿排泄量から、自家処分量、農家汲取量、下水処理量、及び自家浄化槽による処理量を控除したものである。

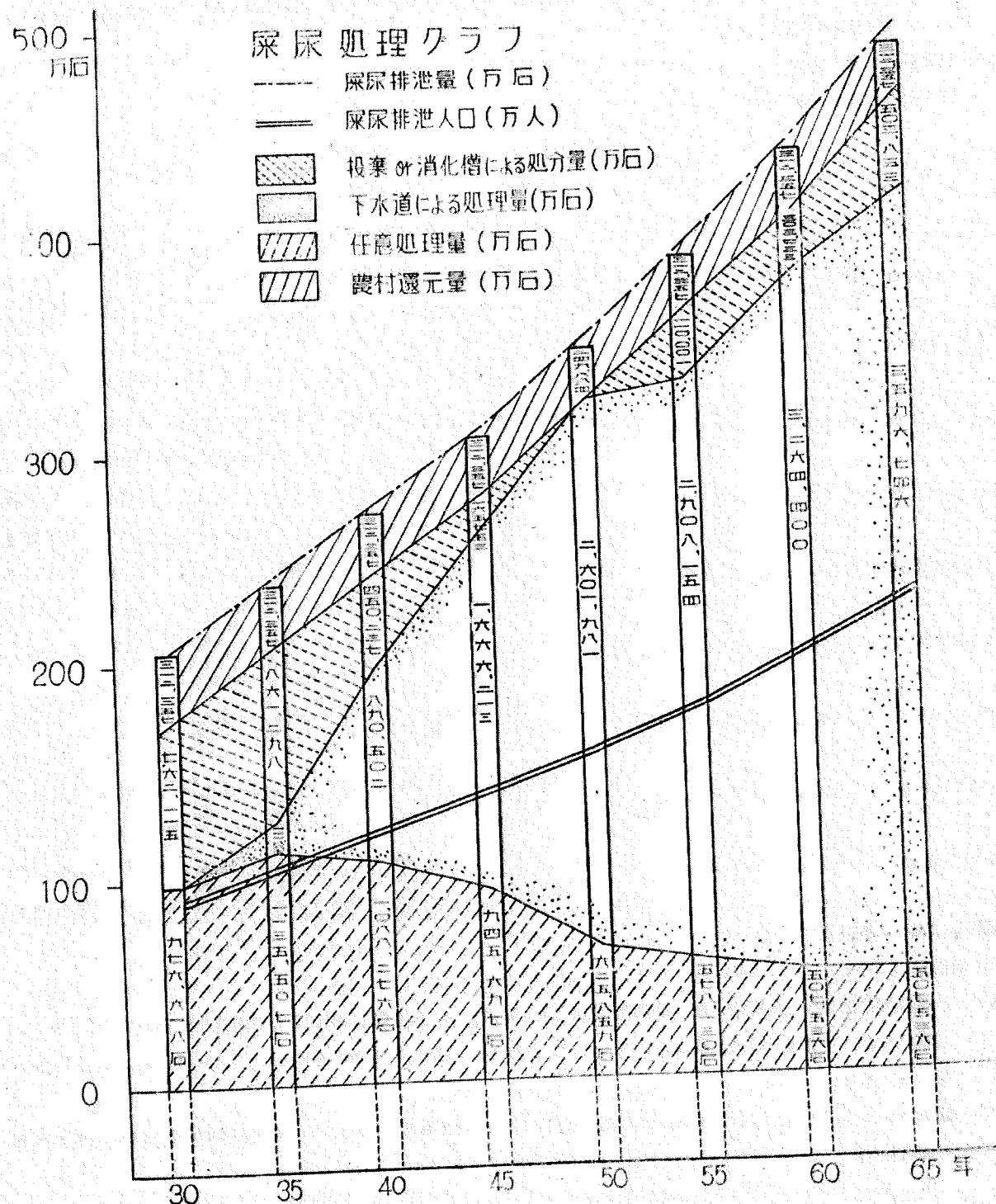
(A) 自家処分量は、現在、総排泄量の約2パーセントを占めるに過ぎず、昭和30年においては36,657石に減じ、昭和35年で零と推計した。

(B) 農家汲取量は、肥料としての尿尿の需要量が増減しないものと考えられるので、最近3カ年の実績から507,536石と推計した。

(参考) 昭和29年度における経済局の調査による市内における下肥施用量は、830,688石であり、本計画の農家汲取量並びに農村還元量の推定量とほとんど合致している。

(C) 下水道処理量は、別途下水道計画における年度計画に応じ、その排水面積の人口により、昭和65年で3,596,746石と推計した。

(D) 自家浄化槽(水洗便所)による処分量は、別途下水道年度計画の進捗に準じ、第1次及び第3次計画の完了する昭和60年に至り完全処理下水道地域内の浄化槽が下水道管渠に直結するので、零と推計した。



(5) 処理方法

前掲尿尿処理に関する推計表の示すごとく、下水道拡充計画の完備に応じ、従来の汲取とこれに伴う投棄量は除々に減量し、下水道による完全処理量に移行されて、昭和50年に零となるが、これと同時に、衛星市街地の放流下水道地区の人口増加に伴い尿尿処理量が再び増加し昭和63年には503,853石となる。この処理については将来完全処理下水道施設計画

において考究することとし、本計画では次のように計画した。

(A) 昭和30年から35年の間に尿尿消化槽を建造するために、この間は当然投棄及び便宜処分を行い、消化槽完成後もその処理能力60万石を超えるときは余剰分を暫定的に投棄処分し、昭和39年以後は投棄処分を全廃する。 ※ (註)

(B) 5カ年間隔の各年度の計画は次のとおりである。

昭和30年	762,115石	投棄処分	(便宜処分を含む)
" 35年	861,298 "	"	"
" 40年	450,237 "	消化槽処分	"
" 45年	165,753 "	"	"
" 50年	0 "	—	"
" 55年	110,002 "	消化槽処分	"
" 60年	303,733 "	"	"
" 65年	503,853 "	"	(既述記の尿尿処理に関する推計表参照)

(C) 農村還元量

各年度とも同量である。312,357石を農村に肥料として還元するが、昭和50年度だけは、249,884石で一部不足の見込である。(尿尿処理に関する推計表参照)

2. 尿尿消化処理施設建造計画

本施設は汲取尿尿の嫌気性消化処理施設であって、従来終末処分として行ってきた海洋投棄及び便宜処分にとって変わり、尿尿を処理するものである。この尿尿消化槽は、計画概要で記述したように、昭和65年度の処理量503,853石を最終的目標として、年間処理能力約60万石を有する施設たるものとして建設する計画である。なお本消化槽は、港北地区における処理下水道の完成に伴い、汚水処理所の汚泥槽に転用する予定である。

(1) 消化槽1基及びその他の附帯施設

(2) 消化槽処理能力

年間約60万石 1日約1,700石

(3) 建設費

2億円 財源は起債による。

(4) 建設計画年度

昭和30年～35年

(5) 効果

汲取った尿尿のうち、農村還元輸送量312,357石を控除した処理量は、昭和39年以降、昭和65年に至るまで、悉く消化槽により処理され、海洋投棄及び便宜処分は行わないで済む結果になる。

※ (註)

消化槽または投棄処理する必要のある尿尿は昭和39年度475,096石でそれ以後下降し、昭和50年を境に再び上昇して、目標とする昭和65年に至る。

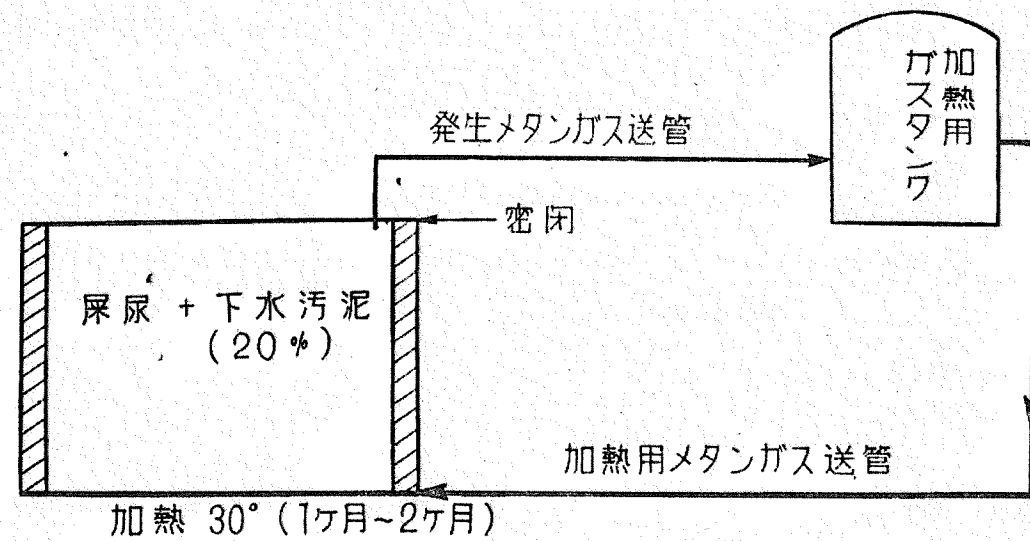
屎尿消化槽建設費内訳

種 別	金 額	備 考
計	200,000,000円	
汚物投入場及び調整槽	11,000,000	
厨 芥 粉 砕 場	15,000,000	
消 化 槽	107,000,000	2槽1組850石×2 消化日数30日
消化槽加温装置	11,000,000	
汚泥貯溜槽	6,000,000	
脱離液浄化処理設備	8,000,000	
電 気 工 事	9,000,000	
ガ ス 設 備	5,000,000	タンク 2,000,000円 ボイラ 3,000,000円
用地買収並補償費(4,500坪)	6,000,000	用地費 1,000円/坪→4,500,000円 補償費 1,500,000円
敷地間整備工事	2,000,000	
汚泥運搬設備	12,000,000	
附 帯 工 事	8,000,000	

第 9 編

じ ん 芥 処 理 施 設 計 画

屎尿消化槽略図



じん芥処理事業沿革

本市直営に依るじん芥処理事業は、昭和4年5月、当時に於いて東洋一のじん芥処理場と称せられた滝頭焼却場の竣工と共に開始された。続いて昭和7年3月鶴見焼却場、昭和17年3月星川焼却場の竣工に伴い、感々順当な発展軌道に乗りつつあったが戦時下、昭和18年6月以降その労働力は交通生産部門に転用せられ、市内じん芥の蒐集搬出及び焼却は同時に休止せられるに至った。爾來全市に亘って、じん芥の自家処理を余儀なくされていたが、戦後昭和21年11月から再び各戸蒐集を実施することとなった。

昭和24年4月から従来民間委託作業区域であった戸塚、金沢の両地域に清掃出張所を新設し市直営の作業と改めた。更に昭和26年9月にはじん芥処理条例の実施をみ、市の掃除義務区域内の各世帯から排出されるじん芥を手数料金を徴収して蒐集する制度に切り替えた。

この条例の施行に伴い人員器機も画期的に増強せられ本市の清掃事業は着々その成果を収めている。

現在市内には10ヶ所の清掃出張所が設けられており、各出張所毎に蒐集された市内じん芥は、自動車又は船に積換えられて最寄の処理場又は処分地に輸送され、焼却又は埋立投棄処分している。

以下現況及び計画を二章に分ち詳説する。

第1章 現況

1. じん芥排出並びに同蒐集の現況

(1) 昭和28年3月末現在における、本市掃除義務区域内世帯数と、じん芥蒐集区域世帯数ならびに自家処理世帯数は次のとおりである。

第1表

全市世帯数	掃除義務区域			掃除義務区域内訳					
	世帯数	人口	全市世帯数に対する掃除区域世帯数との比	蒐集区域			自家処理		
				世帯数	人口	掃除義務区域内世帯数に対する蒐集区域内世帯数の比	世帯数	人口	掃除義務区域世帯数に対する自家処理世帯数の比
236,341	198,619	833,786	84%	122,740	552,330	62%	75,879	281,456	38%

一世帯当たり平均構成人口は掃除義務区域内で4.2人、蒐集区域内においては4.5人である。なお不法投棄世帯数は蒐集世帯数の内に含む。

(2) 次に清掃出張所の管轄区域毎のじん芥蒐集世帯数と、その排出じん芥の数量は次のとおりである。なお排出量は昭和27年4月から28年3月までの1カ年間の総量である。

清掃出張所名	同管轄区域	義務区域内世帯数	蒐集世帯数	じん芥排出量(kg)
鶴見	同区内	39,195	31,137	14,478,975
神奈川	同区内、港北区の一部	34,229	17,760	11,252,700
西	同区内	23,260	14,974	9,070,600
中	旧第1、第2地区事務所管内	9,700	7,764	9,213,975
仲尾台	旧第3～第6地区事務所管内	12,651	6,567	1,953,350
南	同区内	33,473	19,160	10,113,800
保土ヶ谷	"	13,820	6,855	3,488,775
磯子	"	14,829	9,557	4,466,700
金沢	"	12,865	5,936	2,473,250
戸塚	"	4,597	3,030	1,170,225
本	課扱			3,645,535
計		198,619	122,740	71,327,885

昭和27年度中に排出処理されたじん芥を蒐集別に集計すると次のとおりである。

第3表

総蒐集量	一般家庭	大口排出	堆積	道路清掃じん芥	河川清掃じん芥
74,400,965	67,682,350	3,354,835	290,700	2,910,600	162,480
100%	90.97%	4.51%	0.39%	3.91%	0.22%

A 自家処理世帯を除く蒐集各世帯から蒐集されたじん芥は、上記の一般家庭排出量67,682,350kgと、大口排出3,354,835kg及び堆積(すなわち不法投棄じん芥)290,700kgとの集計量71,327,885kgで、第2表にも示されたとおりであるが、この外に市内河川、主要幹線舗装道路清掃のじん芥3,073,080kgがあるから、昭和27年度中総排出量(総蒐集量)は74,400,965kgである。

B 年間一世帯当排出(蒐集必要)じん芥の平均量は、第2表に示されたじん芥排出量を同蒐集世帯数で除した数値であるから、581kg129である。(71,327,885÷122,740=581.129)

C 掃除義務区域内の蒐集世帯から、排出されたじん芥に対する道路清掃じん芥と、河川清掃じん芥の両者を加えた数量の割合は次のとおりであり、これ等の数値も計画における推計基礎とする。なお昭和28年度及び29年4月～6月間の数値も参考としてその実績を記入する。

第4表

年 度	総蒐集量	じん芥排出量	道路河川じん芥	道路河川じん芥の総蒐集量に対する割合	道路河川じん芥のじん芥排出量に対する割合
27	74,400,965	71,327,885	3,073,080	4.13%	4.31%
28	74,295,133	72,438,033	1,957,100	2.63	2.70
29 (4月～6月)	19,587,625	19,113,375	474,250	2.42	2.48

じん芥蒐集の現況はこれら数値の示すごとく、一般じん芥排出量がその大部分であり、道路及び河川清掃じん芥は全体からすれば極めて少量に過ぎないのである。そして蒐集の方法は、その範囲回数の変化に伴って蒐集の量は著しく相違するものである。

上記第4表における道路河川じん芥の総蒐集量に対する割合及びじん芥排出量に対する割合の幾何平均値は前者が0.0297(2.97%)であり、後者は0.0307(3.07%)である。

2. 清掃施設並びに処理現況

(1) 車両、船舶等じん芥搬出用器材の現況は次のとおりである。

第5表

車			両		船	
4 屯トラック	3/4 トラック	三 輪 車	ダットサン トラック	手 車	機 械 船	じん芥船
30	1	29	3	400	3	22

(2) 終末処分現況

じん芥の終末処分方法として、現在本市では焼却、堆肥輸送及び埋立投棄の3とおりの処分方法を採用している。

(a) 昭和27年4月～28年3月に至る間の一般非出じん芥の終末処分状況は次のとおりである。

(i) 各別じん芥処分別比率

第6表

沿 掃 出 張 所	総 数		埋 立 処 分		焼 却 処 分		堆 肥 輸 送	
	数 量	%	数 量	%	数 量	%	数 量	%
鶴 見	14,478,975	100	4,218,475	29	10,260,500	71	—	—
神 奈 川	11,252,700	"	11,208,700	99	—	—	44,000	1
西	9,070,600	"	8,877,600	98	193,000	2	—	—
中	9,213,975	"	9,159,975	99	—	—	54,000	1
仲 尾 台	1,953,350	"	1,829,850	94	123,500	6	—	—
南	10,113,800	"	9,931,300	98	182,500	2	—	—
保 土 ヶ 谷	3,488,775	"	3,168,775	91	320,000	9	—	—
磯 子	4,466,700	"	※ 4,458,700	99	8,000	1	—	—
金 沢	2,473,250	"	2,473,250	100	—	—	—	—
戸 塚	1,170,225	"	1,170,225	100	—	—	—	—
本 課 扱	3,645,535	"	3,551,535	97	—	—	94,000	3
計	71,327,885	"	60,048,385	84.1	11,087,500	15.5	192,000	0.4

※(註) 含便立処分 (1,319,175 kg)

埋立処分総量は、上記60,048,385 kgに埋立投棄処分に附した道路河川じん芥3,073,080kgを加えた63,121,465kgである。

終末処分総量	74,400,965kg	100%
埋立処分数量	63,121,465kg	84.8%
焼却処分数量	11,087,500kg	14.9%
堆肥輸送数量	192,000kg	0.3%

(ii) 終末処分一覧表

第7表

出張所別	総 数	埋 立 処 分					焼 却 処 分		堆肥輸送
		出田町	片 倉	杉 田	金 沢	戸 塚	鶴 見	星 川	
鶴 見	14,478,975	4,218,475	—	—	—	—	10,260,500	—	—
神 奈 川	11,252,700	7,775,025	2,782,675	651,000	—	—	—	—	44,000
西	9,070,600	6,559,100	1,604,500	714,000	—	—	—	193,000	—
中	9,213,975	6,945,375	1,122,600	1,092,000	—	—	—	—	54,000
仲 尾 台	1,953,350	810,250	1,019,600	—	—	—	—	123,500	—
南	10,113,800	7,770,200	1,727,100	1,134,000	—	—	—	182,500	—
保 土 ヶ 谷	3,488,775	2,463,725	705,050	—	—	—	—	320,000	—
磯 子	4,466,700	895,000	465,000	1,779,525	硬立処分 1,319,175	—	—	8,000	—
金 沢	2,473,250	—	—	357,000	2,116,250	—	—	—	—
戸 塚	1,170,225	—	—	—	—	—	1,170,225	—	—
本 課 扱	3,645,535	2,506,535	598,000	447,000	—	—	—	—	94,000
計	71,327,885	39,243,685	10,024,525	6,174,525	硬立処分 1,319,175 2,116,250	1,170,225	10,260,500	827,000	192,000

(b) 埋立処分地

第8表

名 称	場 所	面 積	摘 要
出田町処分地	神奈川県出田町	2,000坪	海面埋立
戸塚	戸塚区戸塚町字ノノ区	1,500	山間低地
金沢	金沢区泥亀町40	5,000	低湿地
保土ヶ谷	保土ヶ谷区帷子川川向	2,000	"
片倉	神奈川県片倉町中丸927	2,500	山間低地
新浦島川	神奈川県新浦島町2丁目先	70,000	運河

(c) 焼却処理場

第9表

名 称	場 所	施 設	焼却処理量 t/d	摘 要
鶴見じん芥焼却場	鶴見区矢向町1,548	焼却炉5基	10,260,500	焼却能力1日 30~40t
星川	保土ヶ谷区星川町116	" 24基	827,000	" 60t

(註) 焼却処理量は昭和27年4月~28年3月間の数量である。

(参考) なお戦後主なる埋立投棄処分地は次のとおりである。

末吉町	12,160坪	昭和21年11月~27年8月
滝頭町	3,000	昭和20年~24年
杉田町	10,000	昭和24年~27年
出田町	2,000	昭和28年10月廃止新浦島川に代えた
片倉町	2,500	
泥亀町	5,000	
戸塚町	1,600	

埋立処分地は必要が生じた都度物色して土地所有者と交渉し決定後作業遂行の段取りとなる。

第2章 計 画

将来の人口増加に伴うじん芥の排出並びに収集量を推計し、今後におけるじん芥の終末処理対策を計画した。

1. じん芥排出量推計

(1) 掃除義務区域内人口及び世帯数推計

昭和65年の「本市将来人口と包容地域計画」における総人口は2,500,000人強である。そのうち掃除義務区域として計画する「用途指定地域」内の人口は2,240,000人強であり、その世帯数は一世帯当りの人口が現在(昭和29年6月1日)において、4.4人であるが、将来住宅状況の好転等を考慮して、その数値より下回る4人として、計算し560,000世帯強である。

(2) 排出量推計

A じん芥収集世帯数は、掃除義務区域世帯数の62%であるから347,200世帯である(560,000×0.62=347,200)

B 年間排出量は、収集一世帯当り581kg129であるから201,767,988kgである。(347,200×581.129=201,767,988.8)

C 道路河川じん芥収集量は、将来人口増加に伴い必然的にその総量が並列増加と見做すことはできないし、現況は漸

減的傾向を示している。すなわち第1表に示されることとくであるので、排出量に対する割合の幾何平均値0.0307により算出し6,194,277.35gである。(201,767,988.8×0.0307=6,194,277.25)

D 年間排出総量は、排出量に道路河川収集量を加えた207,962,266.10gである。

(201,767,988.8+6,194,277.3=207,962,266.10)

(3) 収集量

年間排出総量(収集必要量)が207,962t強であるから、1カ年の作業日数を300日とするとき、1日当り平均収集量は約693tであり、焼却量もこの数量による。

2. じん芥処理計画の基本方針

現在本市に於ては収集したじん芥の処理方法として、焼却処分と埋立投棄処分の二方法を主として講じているが、都市における、じん芥処理の本源的方法はその焼却処分であるから、これに対して便宜的例外的な埋立投棄処分は、本計画においては採りあげず焼却処分を以てじん芥処理計画の基本方針とし併せて完全処理下水道地域に於ては将来下水道によるじん芥処理計画をも考慮した。

3. 焼却所建設計画

(1) 焼却所の位置の選定

排出煙の公衆衛生に及ぼす影響を考慮すること、

じん芥搬出の利便あること、即ち収集運搬の地理的条件を考慮すること、

残灰処分適地の存在及びその処分方法の経済上の利益あること、

都市の美観を害さないこと、用地として充分なる面積のあること及び用地附近の地域経済即ち商工業及び当該地域に存在する固有の特殊産業等の発展性を阻害しないこと等である。

焼却処理所の建設位置選定に当り、これらの諸条件を考慮し既設の鶴見及び星川の二焼却所を拡充すると共に、新に港南、戸塚、金沢、港北第一、港北第二等の五焼却所を建設する計画を樹立した。

(2) 焼却所の建設計画

A 焼却所の数

焼却所建設計画立案に当り、焼却所の数については全市一ヶ所案、一区一ヶ所案及び二区乃至三区一ヶ所案が考えられる。汚物処理、煙灰等の結果を考慮すれば、その数は成る可く少いことが望ましい。上記三案の何れをとるにしても、一利一害のあることは否定できない。

(a) 全市一ヶ所案に於ける比較的利点としては、人員経費及び都市美の観点からしても最も当を得ているし、公衆衛生上の問題も比較的容易に解決できるものであるが、反面輸送距離が著しく延長し遠隔地のじん芥は輸送に多くの時間を要し、そのため輸送回数が減り収集面に制約をうけることは他の二案より大である。又他の二案に比較して施設の拡大は必至であるし、建設用地も広大となるのでその施設の非生産性が地域経済に及ぼす影響は強力となる。且つ何らかの故障によりその施設が機能を停止し、ある期間使用不能となった場合、本市のじん芥処理事業全般が頓座するの事態を招来する虞れがある。

(b) 一区一ヶ所案は、収集能力上他案に比較して、より望ましいのであり施設用地規模も少いために建設も容易である。区民感情の問題も解決出来る等が利点として挙げられるが、都市中心区たる中、神奈川、西区等には適当の用地が求められない上に都市美の観点からも除かるべきである。

(c) 以上の中間案として二区乃至三区に一ヶ所建設することが適当と考え、都心から離れた母市街、衛星市街地を選定し既設二ヶ所を含めて、市内7ヶ所に建設することを計画した。なお現存施設は拡充強化して焼却能力の増加を図ることとした。総建設費は約238,110,000円である。

横浜国際港都建設総合基幹計画書

B 焼却所建設計画概要

(a) 各区母市街衛星市街風致地区別排出量並に処理計画

第10表

区 別	人 口	世 帯 数	集 集 世 帯 数	年間排出総量	一日処理量	処理場先並に焼却量	
						重	重
鶴見(母)	239,500	59,737	37,037	21,523	72	鶴見	72
神奈川(母)	212,000	53,000	32,860	19,096	64	港北第一	64
西(母)	109,100	27,275	16,911	9,827	33	星港	33
中(母)	224,000	56,000	34,720	20,177	67	星港	8
南(母)	155,500	38,750	24,025	13,962	47	星港	47
磯子(母)	65,900	16,475	10,215	5,936	20	星港	20
磯子(風)	19,440	4,860	3,013	1,751	6	星港	6
金沢(衛)	91,100	22,775	14,120	8,206	27	金沢	27
保土ヶ谷(母)	78,100	19,525	12,106	7,035	23	星港	23
保土ヶ谷(衛)	76,680	19,170	11,885	6,906	23	星港	23
戸塚(大館)	34,080	8,520	5,282	3,070	10	戸塚	10
戸塚(原宿)	3,240	810	502	292	1	"	1
戸塚(戸塚)	45,720	11,430	7,087	4,113	14	"	14
戸塚(中田)	14,040	3,510	2,176	1,265	4	"	4
戸塚(瀬谷)	190,080	27,520	17,062	9,915	33	星港	33
港北(母)	116,400	29,100	18,042	10,485	35	港北第一	35
港北(中山)	43,440	10,860	6,733	3,913	13	港北第二	13
港北(長津田)	43,080	10,770	6,677	3,880	13	港北第三	13
港北(小机)	45,060	11,265	6,984	4,059	14	港北第四	14
港北(川和)	11,040	2,760	1,711	994	3	港北第五	3
港北(星田)	6,720	1,680	1,042	605	2	港北第六	2
港北(日吉綱島)	71,830	17,710	10,980	6,381	21	港北第七	21
港北(特殊開発)	426,000	106,500	66,030	38,372	128	港北第八	128
計	2,240,500	560,000	347,200	201,770	673		673
道路河川じん芥	-	-	-	6,194	20	港南	12
計	2,240,500	560,000	347,200	207,964	693	星川	8

(b) 焼却場別処理能力

第11表

建設予定地名	焼却能力	搬入区域	搬入処理量	摘 要
鶴見じん芥処理所(既設)	70	鶴見区全部	72	現在40屯を更に30屯拡張する
星川じん芥処理所(既設)	130	保土ヶ谷区全部	46	現在60屯を更に70屯拡張する
		西区全部	33	
		中区全部	8	
		戸塚区一部(瀬谷二橋)道路、河川、じん芥計	33	
南区港南じん芥処理所(新設)	145	南区全部	47	南区日野町野庭町若しくは下永谷町方面に設置する
		磯子区全部	59	
金沢区内金沢じん芥処理所(新設)	30	金沢区全部	27	金沢区朝日奈町市境側地域に設置する
		戸塚区内戸塚じん芥処理所(新設)	26	
港北区内港北第一じん芥処理所(新設)	135	戸塚区一部	12	戸塚区阿久和町周辺地域に設置する
		計	144	
港北区内港北第二じん芥処理所(新設)	160	神奈川区全部	64	港北区内小机町と中山町の中間地域に設置する
		港北区内計	70	
港北区内港北第二じん芥処理所(新設)	159	港北区内計	134	港北区内市ヶ尾町大場町方面に設置する
合計(7ヶ所)	700		693	

(註) 人口世帯数の数値は「本市将来人口と包容地域計画」に於ける数値から算出した。
年間排出量、一日処理量の数値は小数点以下第1位を四捨五入した。

(C) 建設費

第13表

単位千円

種 別	港南	戸塚	金沢	港北第一	港北第二	星川	鶴見	計
焼却加工工事	26,380	5,500	5,500	24,749	29,328	11,000	7,921	110,378
煙突工事	1,087	225	225	1,012	1,020	450	-	4,019
仕込台工事	1,933	400	400	1,800	2,132	800	-	7,465
上屋工事	9,665	2,000	2,000	8,999	10,656	4,000	4,568	41,888
灰処理場工事	5,220	1,080	1,080	4,860	6,560	-	-	18,800
事務所兼宿舍工事	1,773	367	367	1,651	1,957	734	-	6,849
橋樑工事	4,930	1,020	1,020	4,590	5,440	2,775	-	19,775
斜路工事	2,275	470	477	2,126	2,520	1,145	-	9,020
門柵工事	60	13	12	56	66	-	-	207
給水給電工事	2,000	1,500	1,500	3,000	3,000	-	-	12,000
道路工事	1,500	750	750	1,500	1,500	-	-	6,000
小計	57,823	13,331	13,331	54,343	64,179	20,904	12,489	236,401
土地買取費	1,200	300	300	1,200	1,500	-	120	4,620
設計監督費	1,734	400	399	1,630	1,925	627	374	7,089
合 計	60,757	14,032	14,030	57,173	67,604	21,531	12,983	248,110

C 建設順位

(a) 第一次建設計画

焼却処理所第一次建設計画は、星川及び鶴見焼却処理場の既設二施設の拡張並びに、港南焼却所の建設計画であり、これは昭和30年～35年の期間に実施する。

今後のじん芥処理は焼却処分を以て一本とするため、蒐集じん芥量の84%と埋立投棄に附している現在の処理方法を、焼却処分に組替えるのであるから、既設処理所の拡張は速に行われなければならない。

港南焼却処理場は、母市街から比較的近距离に位置するので輸送の方面も最適であり、焼却能力に於ても充分である。

昭和35年に於ける本市じん芥蒐集量は、一日当たり約345屯であるから、既設二処理所の拡張及び港南焼却処理所の新設により、その焼却は可能である。よって第一次建設計画とする。

(b) 第二次建設計画

焼却処理所第二次建設計画は、戸塚、金沢及び港北第一焼却処理所の建設計画であり、これは昭和36年～50年の期間に実施する。

第一次計画の実施完了により、焼却能力は345屯、第二次計画の実施完了に伴い540屯となるので、昭和50年に於ける一日当焼却必要量約500屯は充分可能である。よって衛星市街地域の殆んど搬入区域とする戸塚、金沢及び港北第一焼却処理所の建設を第二次建設計画とする。

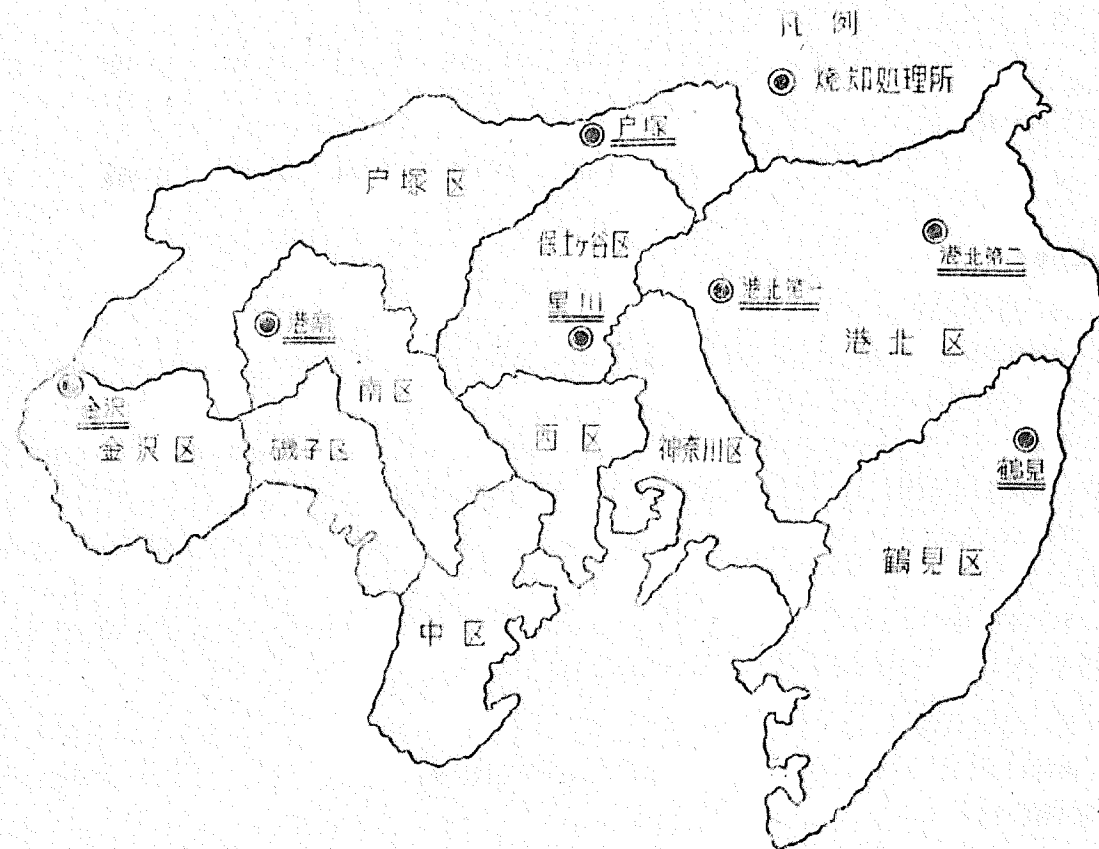
(c) 第三次建設計画

焼却処理所第三次建設計画は、港北第二焼却処理所の建設計画であり、これは昭和51年～65年の期間に実施する。第三次計画の実施完了により、昭和65年の一日当焼却必要量693屯は充分消化できる。

(3) じん芥蒐集並に輸送計画

- A 昭和65年におけるじん芥の輸送態勢は大型トラック及び船によらずオート三輪車による直接蒐集並に輸送を行うこととする。
- B オート三輪車所要台数
 オート三輪車の所要台数は、昭和65年の輸送対象じん芥量の1日693屯をオート三輪車1台当り1日輸送量3屯で除した231台に、予備車30台を加えた261台である。
- C 以上により大型トラック、列車、手車、機械船、じん芥船は一切不要となる。

(参考) じん芥焼却場計画略図



昭和32年2月25日印刷
 昭和32年3月1日発行

発行所 横浜市役所
 横浜市総務局長
 編集責任者 大下寿一
 横浜市南区白妙町2の7
 印刷所 杉本紙器印刷株式会社

添 附 図

- ◇ 将来人口と包容地域計画及び道路網整備計画図
- ◇ 交通網整備拡充計画図
- ◇ 港湾施設並びに臨海工業地帯造成計画図
- ◇ 上水道拡張計画図
- ◇ 下水道拡充計画図