

③ 横浜臨海部の産業活動と港の役割 産業拠点としての横浜港

金子延康・脇章次

1 はじめに

港は、物流や生産をはじめとした様々な経済機能を支えているインフラ、つまり社会基盤施設であり、この港の周辺にはじつに様々な産業活動が行われている。

近年、港を取り巻く環境は大きく変化している。物流面では貿易不均衡による日本への輸入促進の要請の拡大、生産面では生産拠点の移転や機能の高度化などである。これらの変化によって、産業インフラとしての港の役割も大きく変わりつつある。

そこで、ここでは横浜臨海部の産業活動の現状と動向を概観して、産業活動における港の役割の変化を整理することにより、今後の横浜経済活性化における港の役割を明らかにしたい。

分析の視点としては、産業の動向および産業活動における港の役割の変化を、空間軸、時間軸の両軸により整理し、産業インフラとしての港の役割を産業と都市との相互関係において考察する。

2 横浜臨海部の産業集積の現状と動向

まず、横浜臨海部の産業活動の現状と動向を概観してみよう。横浜の臨海部は、都市計画法で定められている臨港地区に限っても約二千五百ヘクタール以上と広大で、産業の内容も複雑であるため一概には語れない。そこで、臨海部全体の現状をつかんでから、臨海部を性格の類似したいくつかのゾーンに分け、さらに、産業の主な機能を取り上げ、その動向を少し詳しくみてみたい。

① 臨海部産業全体の現状

臨海部全体の動向として、港に面している区（臨海六区）と臨港地区の両方について、産業別の従業者数の構成と変化をみる。

まず、臨海六区全体の従業者数は平成三年の事業所統計によると約六十八万人で、横浜市全体の約五二%をしめている。臨海部のシェアは低下してきているが、これは、緑区、港北区などの郊外区への事業所集積が進んだことによるもので、臨海六区についても、実数では増加してきている。

また、臨港地区内の事業所の従業者数の合計は約十二万人で市内の従業者総数の約九%をしめている。この従業者数は近年増加しており、一九八六年から一九九一年の五年間で約八%増加しているが、市全体の伸びにはお

よばない（表1-1）。

これを、産業分野別にみると。産業の構成では製造業、運輸業、サービス業が多い。産業別の全市に占める臨海部の従業者の割合では、運輸業、電気・ガス等のエネルギー供給業、製造業の比率が高い。また、製造業、運輸業が横ばいであるのに対して、サービス業が増加してきている（表1-2）。

② 臨海部産業のゾーン別の現状

横浜臨海部は、その地域の特性和地理的条件と産業面における類似性から、図1の通り、①京浜臨海部、②都心臨海部、③外港部、④根岸臨海部、⑤金沢臨海部の五つのゾーンに分けることができる（図1-1）。

各ゾーンの特色について、従業者の業種構成比からみると、①京浜臨海部、④根岸臨海部、⑤金沢臨海部は、製造業に特化している。また、③外港部は、運輸・通信業、②都心臨海部は、サービス業・商業などの非製造業が集積している（図1-2）。

今後、日本経済の産業構造や、市民の生活構造が変化する中で、それぞれの地域を産業面でどのようなビジョンを描くかが本市の重要な課題となっている。

表一 港湾周辺地区（臨港地区）の産業の構成

産業分野	従業者数 (臨港地区)	構成比 [%]	臨港/全市 [%]	増減率 (91/86) [%]
合計	117,381人	100.0	9.0%	8.2
農林漁業	56	0.1	8.9	51.4
建設	3,853	3.3	3.1	12.2
製造	34,681	29.6	14.4	3.0
電気・ガス・熱供給	2,008	1.7	21.5	17.6
運輸通信	26,539	22.6	25.7	2.2
卸小売業	18,722	16.0	5.0	13.0
金融保険	1,319	1.1	3.0	0.8
不動産	625	0.5	2.0	0.3
サービス	23,341	19.9	6.6	31.1
その他	6,237	5.3	20.4	0.0
[面積 (ha)]	2,542		5.9	

(備考) 事業所統計 (H3) 町別集計により作成

表一 港湾周辺地区（臨海6区）の従業者の推移

	市域全体 [千人]	臨海6区 [千人]	構成比 [%]
1963	598	433	72.4
1966	697	476	68.3
1969	800	528	66.0
1972	912	562	61.6
1975	910	549	60.3
1978	970	566	58.3
1981	1,035	582	56.2
1986	1,135	610	53.7
1991	1,309	682	52.1

(備考) 事業所統計 (H3) により作成

- 1 はじめに
- 2 横浜臨海部の産業集積の現状と動向
- 3 横浜港の産業インフラとしての役割の変遷
- 4 新たな産業拠点の形成に向けて

④ 臨海部の産業機能の動向

横浜臨海部の産業動向をもう少し詳しくみるため、臨海部産業の主な機能である「生産機能」「エネルギー供給機能」「物流機能」に、横浜において集積を図っている「業務機能」と、自由時間の拡大と市民のライフスタイルの変化などにより、需要が増加傾向にある「レクリエーション機能」を加えた五つの機能につき、動向を整理する。

主な、産業機能の動向の概要は、次の通りである。

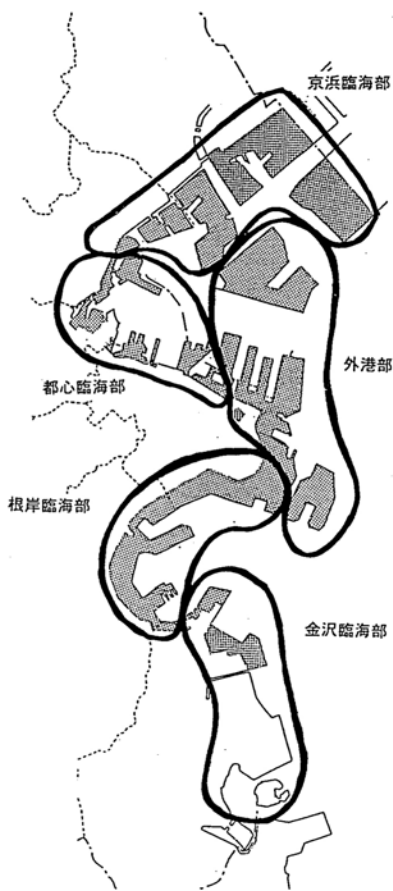
① 生産機能

生産機能は、京浜臨海部、根岸臨海部、金沢臨海部の各ゾーンに多く集積している。

臨海六区の製造品出荷額、従業員数は近年減少には歯止めがかかっているものの、昭和四十～五十年代のレベルには達しておらず、かつてほどの勢いがいないことは否めない。横浜市内でのシェア、東京圏でのシェアもしいに下げてきている。東京圏そのものの工業の全国シェアが低下傾向にあるが、その中において横浜市を含む既成市街地の全国シェアは、東京圏全体よりも大きな低下傾向を示している。

しかし、横浜臨海部等においては、地方立地が可能な工場はほとんどが移転済みであるという見方が有力である中で、成長力が衰えたとはいえ、現在なお市内製造品出荷額のシェアが五〇%を占めている。また、原料輸入の減少、大量生産の地方移転などにより港湾と工業との結び付きが弱まっているとの見方もあるが、民間ふ頭の取扱量には大きな変化もなく、港湾が利用できる臨海部への工場立地

図-1 横浜臨海部のゾーン区分



のメリットは依然として大きい。

さらに、京浜臨海部の生産機能は、広大な市場を背後に持つこと、本社等中枢機能との近接性、高度な産業技術の集積など、企業にとってこの地域に生産を維持することの意義は大きい。立地条件を生かし、多品種少量の生産拠点、研究開発拠点、試作工場化、ショールーム工場化など、様々な動きもある。

また、アジアの水平分業化とわが国の生産機能の空洞化が進む中で、今後のわが国の国際競争力の維持や、国際貢献を考えると、研究開発機能の向上やプロトタイプ生産機能の維持・充実の重要がさらに重要となってきた。この京浜臨海部はこうした対応ができる唯一の拠点地域でもある。

このように、京浜臨海部の工業の活性化は横浜経済だけでなくわが国経済の発展にとっても大きな課題であるといえる。

「ゆめはま2010プラン」でも、古くからの立地企業が多く、都心部に隣接する京浜臨海部については、世界の生産技術や先端技術開発をリードする国際産業拠点として再編

整備することをうたっている。

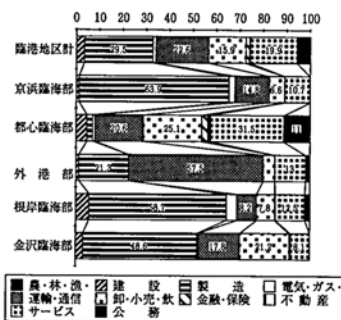
① エネルギー供給機能

横浜臨海部には、エネルギー供給機能である電力・ガス等の企業が数多く集積している。これらの産業は、原料の調達の手便性と大消費地への近接性から臨海部に立地している。

まず、電力では、東京電力は鶴見区大黒町と磯子区新磯子町に火力発電所があり、平成元年度の横浜市内の最大電力需要が二百六十万キロワットであり、供給力が二百六十九万キロワットになっている。現時点では両発電所が本市の電力需要を賄うことができるが、平成十年には需要が三百七十四万キロワットになることが予想され、供給力を上回ることになる。そこで、東京電力では大黒町にある発電所の増設に着手しており、完了後は四百三十八万キロワットになり、電力の安定供給が可能となる。

次にガスでは、東京ガスは磯子区に根岸工場があり、そこから市内の各家庭へのガス供給が行われている。この工場は二十五億立方メートルのガス供給能力があり、二〇二〇年

図-2 横浜臨海部、ゾーンの産業構造 (従業員数)



(備考) 事業所統計 (H3) により作成

の本市内のガス需要予測の一・八・八億立方メートルにおいても供給可能であるが、首都圏全体のガスの安定供給という視点から、鶴見区の扇島にあらたに四十億立方メートル製造できる工場を建設中である。

このように、臨海部に立地しているエネルギー供給関連の産業は、市民生活を直接・間接に支援する役割を担っている。

⑨物流機能

横浜港の海上出入貨物量の推移を、外貿・内貿をあわせた総貨物量で見ると、昭和四十年代後半に一・二億トンに達して以来、概ねこのレベルで推移している。

一方、外貿コンテナ貨物量で見ると、貿易構造や貨物輸送形態の変化などにより、横浜港における製品輸入が大幅に拡大していることにより、輸出・輸入とも着実に増加している。

また、貿易を金額ベースで見ると、横浜港はこの二十七年間連続して一位を維持しており、平成五年の貿易額は約九兆円で、わが国の貿易額の約一三%を占めている。わが国の対外窓口として、依然大きな役割を果たしている。

横浜港で搬入された貨物の流動状況を見ると、貨物流動の背後地は関東地方を中心として東日本一帯まで広がっている。そのうち全体の約七五%が神奈川県内の流動で、横浜市内の流動は全体の約六〇%、その中でも臨海部の企業は横浜市内の約八割をしめている(図一三)。

これを、コンテナ貨物の流動で見ると、輸出貨物の生産地で一番多いのは神奈川県で約

二八%あり、輸入貨物の消費地については神奈川県は約二一%である。また、横浜港で船積される輸出貨物の約四〇%が横浜で詰められ、輸入貨物の約三六%が横浜で取り出されている。このように、横浜港の国際物流機能と地域経済とはかなり密接な関連がある。

こうした横浜港の国際物流機能を支える機能として、横浜臨海部には数多くの物流関連産業が集積している。海運業、倉庫業、港湾運送業などが代表的な産業であるが、ゾーンとしては、主に外港部、次いで京浜臨海部、都心臨海部に多く集積している。

これらの産業の成長を従業員数の変化で見ると横ばいである。しかし、依然として他の大都市と比較して集積が特化している産業分野の一つであり、横浜の産業の特色を形成している。また、単なる保管・輸送機能から展示・配送・加工機能などに拡大するなど、物流機能の高付加価値化が進んでいる。さらに、今後のFAZへの取り組みによる輸入拡大への対応や、モーダルシフトへの取り組みも計画されている。こうしたことから、港における物流機能のさらなる充実と物流関連産業の今後の成長が期待されている。

⑩業務機能

横浜の経済は全般的に人口に比べて集積が低く、特に業務機能については、東京への依存構造から乏しい状況にある。そこで、横浜が、首都圏における業務核都市として、都市の自立性を高め特色ある発展をするために、企業の本社や営業拠点、企画開発拠点をはじめとした業務機能の集積が期待されている。

都心臨海部では、既存の「横浜駅周辺地区」

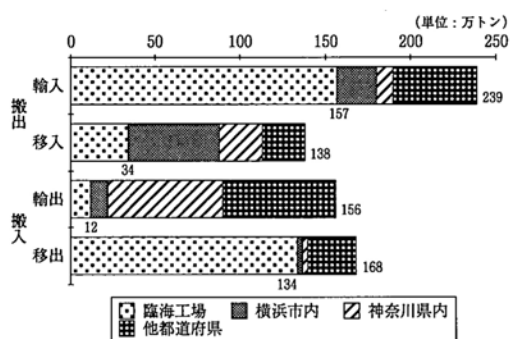
「関内・関外地区」に加えて「みなとみらい21」「ポートサイド」などの事業がすでに進んでおり、また、今後の事業として、「山内ふ頭周辺地区」「山下・新山下地区」などのプロジェクトが計画されている。「ゆめはま2010プラン」でも、これらのプロジェクトの連たんをビジネスベルトとして、その地域の特性にあった業務機能を集積することとしている(図一四)。

業務の集積は、大別すると、①マーケットの拡大による業務地区の発展形態、②既存業務地再編の受け皿としての発展形態、③日本企業の全国展開や海外企業の日本進出などを行うための営業拠点、研修・研究所など広域的な展開地区としての発展形態、④その複合形態として、さまざまな業務機能が有機的にリンクし、一つの業務地区が独自のコンプレックスを形成し、独立した業務機能を集積する発展形態、この四つのパターンがある。

横浜が自律的な都市として発展していくためには、数多くのプロジェクトからなる都心臨海部のビジネスベルトの形成の成否が本邦経済の重要なカギを握っている。そこで、横浜のもつ地域資源とプロジェクトの地域特性に適合した、業務形成の計画的な誘導が必要である。

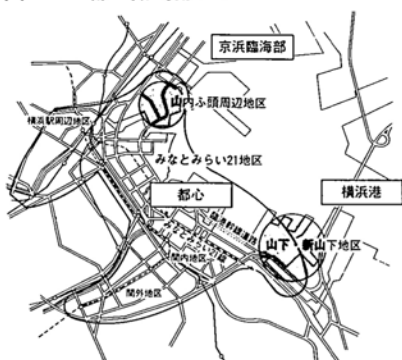
「横浜駅周辺地区」では交通拠点性の強化と駅周辺の再開発の促進により、エリア業務拠点、ターミナル業務拠点としての集積、「関内・関外地区」では開港の歴史やみなとの景観を生かし、回遊性を高める街づくりをすすめる、横浜の発祥の地としての貿易関連業務

図一三 横浜港の貨物流動地域比較



(備考) 「陸上出入貨物調査」(H4)による

図一四 都心臨海部ビジネスベルト



(備考) ゆめはま2010プラン