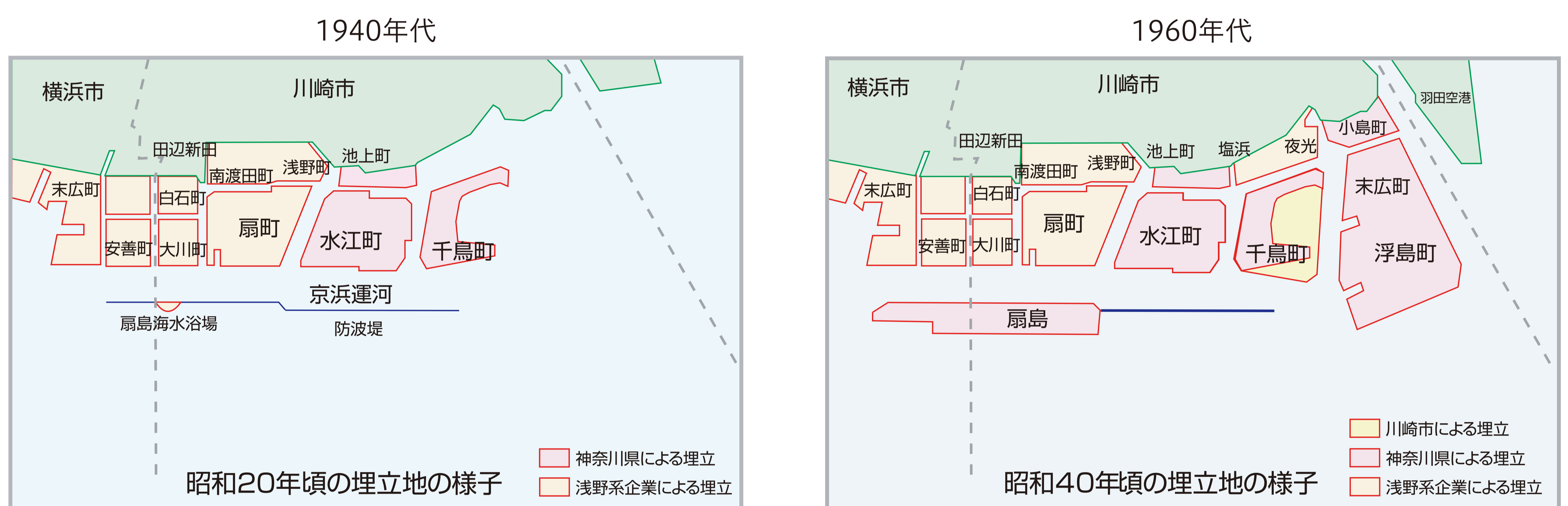


2 高度経済成長時代と 産業型公害の深刻化 (1940年～)

戦災からの復興と京浜工業地帯の中核としての発展

第二次世界大戦中、川崎の工場の多くが戦争に必要なものをつくる軍需工場へと変わりました。軍需工場が集まった地域は空襲により大きな被害を受け、生産活動が停止した状態で1945（昭和20）年に終戦を迎えましたが、国が経済の中心となる鉄鋼産業などへ優先的に資金を供給したことで、1955（昭和30）年頃には工場の生産がほぼ戦前の水準にもどり、人々の暮らしも徐々に回復しました。また、戦争により止まっていた埋立事業も再開され、川崎臨海部は鉄鋼と石油、石油化学の工場が主体となって急速に発展し、1960年代には日本最大級の石油化学コンビナートを形成するに至りました。

産業都市として拡大を続けた川崎市は、京浜工業地帯の中核として発展し、戦後日本の高度経済成長期を支えました。

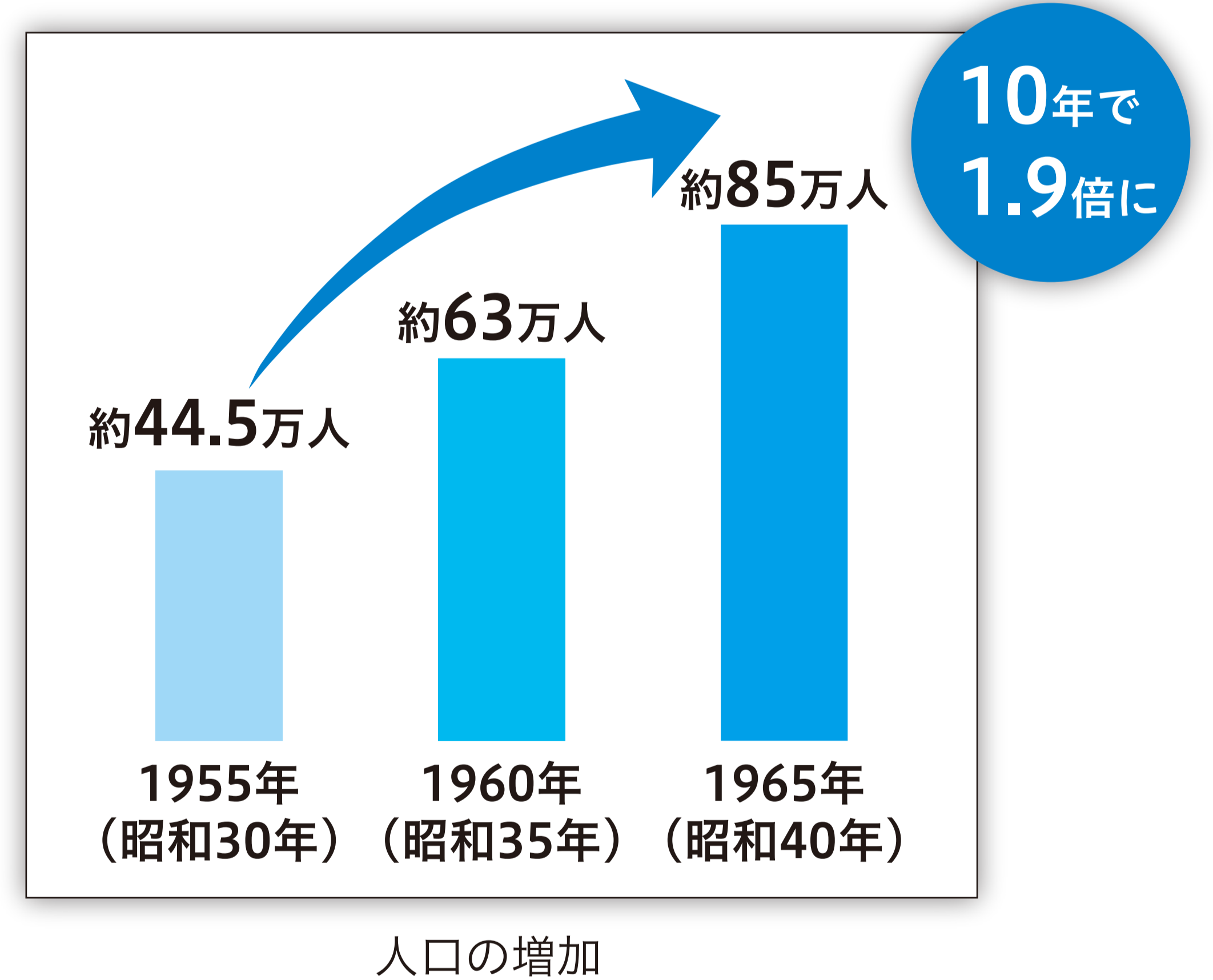


川崎臨海部埋立地の変遷

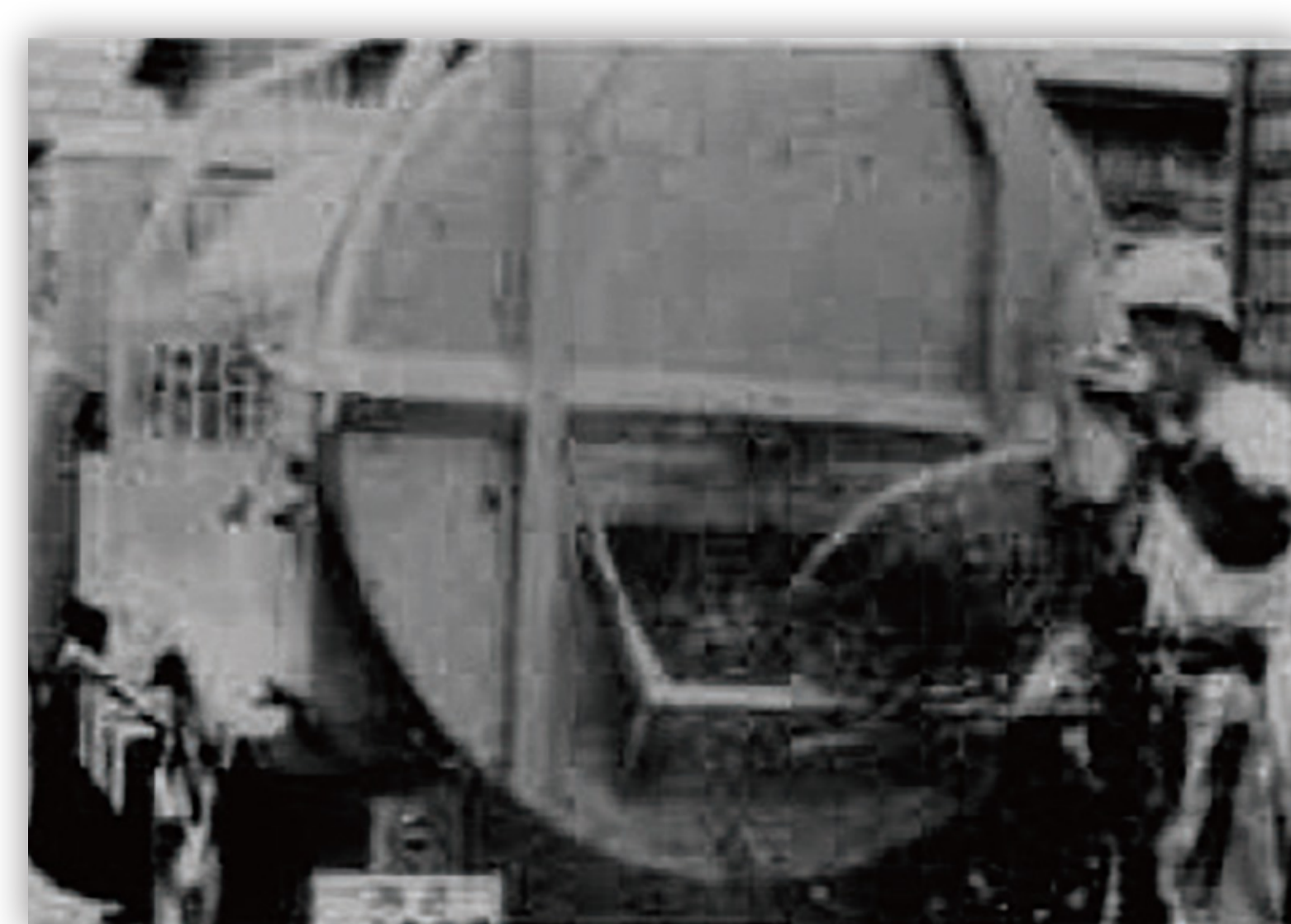
人口増加とごみ対策

1955（昭和30）年以降の高度経済成長期には、川崎市の人口は飛躍的に増加し、それに伴ってごみも増えていきました。急増するごみに対応するため、1955（昭和30）年に川崎市ではごみ収集運搬車のスクリュードラム車を開発し、人力から自動車でのごみ収集へと大きく転換しました。また、当時はごみの埋立処理が主流でしたが、市内にごみの焼却処理施設を整備し、全国に先駆けて可燃物の全量焼却体制をつくりあげました。1961（昭和36）年には週6日のごみ収集を開始し、ごみを放置しないことで市内の公衆衛生向上をはかりました。

高度経済成長期は大量消費・大量廃棄の時代でもあり、全国的にごみの埋立処分場がひっ迫する中で、全てのごみを焼却処理する川崎市はごみ処理先進都市として高い評価を受けました。



人が手車でごみをはこぶ



スクリュードラム車 (1955～1964年)



ロードパッカー車 (1960年～)