

横浜港史刊行委員会編『横浜港史』

柴田悦子

(大阪市立大学)

『巻の『横浜港史』が市政100周年、開港130周年を記念して出版された。「総論編、656ページ」「各論編、1496ページ」「資料編、931ページ」の3巻から構成される大部作である。この大著の刊行委員長は本学会々長北見俊郎氏であり、刊行作業は昭和58年から約6年の歳月をかけて、ようやく出版に至ったようであるが、これだけの大著を6年程度でよくまとめられたと感心する。北見氏の「まえがき」によると震災や戦災で多くの貴重な資料が失われ、分析や執筆を困難にしたと述べられているが、20世紀の終わりに近い今日、まさに20世紀とともに歩み、苦悩を共にしながら発展を続けた横浜港の生きざまが公表されたことに大きな意義を感じざるをえない。総ページ数3000ページを超す超大著を紹介することは至難であるから、総論編中心の紹介になることを了解いただきたい。

「総論編」は、「第1章幕末開港と横浜港の生誕」からはじまるが、開国の舞台となった横浜で、日米和親条約締結(1854)の前後における幕府の対応、開港を機につくられる港湾都市横浜の姿が述べられ、ここでは新しい都市の誕生が、かわら版を通じて市民に伝達された様子まで書かれている。

「第2章横浜港の形成と確立」では、明治初期、政府の殖産興業政策に基く国家主導型の官営、民営産業の育成、開港後急速な貿易の発展等の条件のもとで、いよいよ横浜港の築港整備の状況が著される。日清・日露の両戦争が、横浜港を外貿港としての地位を確立させていく過程もよく理解できる。第1次大戦による好況、そのあとの深刻な不況の影響を強く受けた海運業、造船業と共に横浜港も大きな試練をうけることになる。この時期(大9)横浜港で沖人夫が労働条件の改善を求め、争議が発生していることは、友愛会の活発な活動もあわせて、当時の労働運動高揚の実態がわかるのである。

「第3章関東大震災と横浜港」では、震災による横浜港湾施設の壊滅の実態と復旧第3期拡張工事再開の状況が述べられている。震災で壊滅した横浜港に代わり、生糸貿易の拠点が神戸へ移る様子、これに対する横浜生糸貿易業者の抵抗、結局「生糸二港制」は実現しないが、この間の事情は当時のわが国業態の一部を示すもので面白い。横浜港の復旧、拡張が進む過程で、重工業の進出も活発化して、今日の京浜工業地帯

の基礎が作られるのである。横浜港拡張に伴う埋立工事（国の工事）に初めて横浜市が修築費の一部を負担したのは明39年であるが、以後これは他港にもひろがる。いずれにせよ、港湾運営に対する市の発言は強まるわけで、形態は国営、実態は市営という事実がつくられていくのである。

「第4章世界恐慌と横浜港」では、世界恐慌の影響を受けておこった「昭和恐慌」後、急速に戦争体制への準備に入る。日中戦争前夜に横浜港で進む産業合理化、解雇に反対する労働争議発生、不安な経済実態が紹介されている。この間港湾貨物は順調に伸び、海運・港運も体制が強められていくものゝ、日中戦争は生糸貿易を中心に発展を続けてきた横浜港の貿易に変化を及ぼした。戦争の影響がインフレ、日常生活物資の不足から統制経済へ移行するが、戦争が拡大するにつれて横浜港貿易は衰退へとむかう。

「第5章第2次世界大戦下の横浜港」では、戦争経済のもとで貿易は許可制、承認制の枠がはめられ、戦前輸出第1位を占めていた横浜港では戦局の拡大と共に縮小、遂に空襲の続くなか、港湾機能停止に至る。港運、海運、倉庫、陸運に至るまで戦時統制は徹底し、市民生活は窮乏化の一途をたどる。

第6章以下は戦後である。しかし平和時代の幕開けが、横浜港では米軍による横浜港の接收から始まるのは何とも情けない。「第6章第2次大戦後の横浜港」では、首都東京に近く日本政府の「帝都占領軍進駐阻止」要求を受けた占領軍が、横浜地域と横浜港を接收したところから始まる。米軍による接收は港湾施設の約90%、土地面積は246万坪におよび、横浜港の管理運営は占領軍第2港湾司令部とハーバー・マスターが中心で行った。この結果日本側が使用できる施設は30バース中わずか2バースにすぎなくなった（昭26年）。港湾に活気をもどるのは、対日占領政策の転換と民間貿易全面禁止政策の緩和、一連の戦時統制の撤廃と、接收港湾施設に代る新しい埠頭建設（出町埠頭築造、高島第3さん橋築造）など「横浜港港湾計画（昭31年）」の実施を待たねばならなかった。この間画期的な「港湾法」が制定、施行され、横浜市は横浜港の港湾管理者になるのである。そして現実的には朝鮮戦争の特需を機に、最前戦兵站基地として横浜港の役割が急浮上してくる。特需にわいた横浜港ではあるが、輸出入貿易の伸びは神戸港など他港に比して、相対的低下を示した。横浜は、「斜陽都市」とまで言われたが、その原因はやはり港湾施設の75%におよぶ米軍接收と、横浜に本社を持つ企業の流出にあると指摘がなされる。

「第7章高度経済成長期の横浜港」では、昭和30年代わが国経済の高度成長期、戦前戦後を通じて海岸線を埋立て、重化学工業立地が進んだ横浜港の工業港としての機能が急速に高まる一方、いわゆる「船混み問題」に直面、本格的に港湾整備計画の策定と実行に取り組む実態が述べられている。この段階の対策は「3.3答申」（昭39年）「港湾労働法」制定公布（昭40年）、「港湾運送事業法」の大幅改正（昭41年）、「外

質埠頭公団法」公布（昭42年）といった中央政府の施策に準ずる形で進められるため横浜港の独自性はむしろ後退する結果となってしまう。しかしコンテナ時代を迎え、国際複合一貫輸送に対応できる横浜港の整備が進むのである。

この章では第6節で港湾環境の問題と市民運動、第7節で「輸送革新」と労働問題が述べられている。ここでは京浜工業地帯に連がる横浜港で、住民の環境問題への反応の強さ、住民運動の要望を入れて港湾埋立計画の修正が行われた経緯が紹介されている（扇島リブレス問題）。市民運動、労働問題は地域性が強く、すぐれて横浜港の独自問題である。この章を読んで港湾管理者の苦悩が計り知れると感じたのは筆者だけであろうか。

「第8章低経済成長期の横浜港」では、今日的課題に接近して、貿易構造の変化、ユニット・ロード・システムの普及、コンテナ貨物の実態がくわしく紹介されている。産業構造の変容をうけて港湾貨物の形質変化の中で、製品貿易、水平貿易化時代に対応できる港湾への体質改善が望まれるのである。それにしても対米貿易中心で発展してきた横浜港は、アジア諸国をはじめとする他地域との貿易を強化せざるをえない状況にあり、これが横浜港の今後の発展方向を示唆しているのである。かつて京浜工業地帯の一部として日本経済成長を牽引してきた横浜臨海地域の再開発の課題が生じてくる。「みなとみらい21」事業もウォーターフロント整備の一環であり、港湾計画自体も大さん橋埠頭、山下公園地区の再開発、活性化計画を含むものに改訂された。そして今後の港湾は、港湾機能を高度化するのは当然としても、都市空間の一部として多機能を有する港湾を目指すものとの提起がなされる。その中にはテレポート構想をはじめ、数多くの巨大プロジェクトが提起されているのである。

終章である「第9章横浜港の将来展望」では、横浜港の史的性格がまとめられ、国際化、情報化の進展の中で横浜港の果す役割、港湾管理者の将来像、さらに市民に親しまれる港づくりへの展望が述べられている。歴史的に京浜重工業と共に発展してきた横浜港の沿岸域再開発について、市民意識をとり入れたアメニティ（快適環境づくり）を重視する方向で進められていることをみても、市民と共に歩もうとしている横浜港の姿勢が強くなっていくのである。

「横浜港史」を読んで、この超大著を仕上げた刊行委員会の並々ならぬ努力に敬服するとともに、近代社会になって以後、首都東京に隣接するが故に、歴史の転換の諸局面例えば（幕末開港時、第二次大戦後米軍占領時）で常に表舞台で苦悩せざるをえなかった横浜港自体の生きざまに感動せざるをえない。約130年にわたって横浜港を育て、横浜港と共に生きてきた多くの先輩たちに敬意を表したい。

「横浜港史、総論編」の巻末にある年表も面白い。今日美しい緑に囲まれた山下公園が米軍から接収解除になったのが、昭34年（1959）になってからであることは、あまり知られていない。「各論編」「資料編」には豊富な原資料とくわしい紹介がされて

いるが、それでも戦後占領期の未公開資料をはじめ、今後明らかになっていく部分もあるであろう。歴史の証明はある意味では延々と続く果しない作業なのかもしれない。

それにしても「横浜港史」は、単なる港の発展史ではなく、各時代の動きと結びついた港の発展または衰退を画いている点、面白い読みものでもある。さらに港の分析視点の中に必ず市民の立場・港とのかかわり、さらに市民の意識が存在している点、ユニークな「港史」であり、次代へむけてさらに飛躍するエネルギーを読みとることが出来るのである。

なお、この「横浜港史」（全3巻）の執筆者の多くは、京浜地区を中心とする本学会会員の方々であり、またこの横浜港史は本年6月に「日本港湾協会論文賞」を受賞していることを銘記しておきたい。

（横浜市港湾局発行、平成元年3月・全3巻頒布特価2万円）