

港都横浜の150年

～関東大震災を境に変質した固有の港湾文化～

小林 照 夫

(関東学院大学文学部教授)

目 次

1. はじめに—開港場横浜の誕生
2. 開港場の領域的拡大—関門の内と外・開港場が都市横浜に
3. 横浜商人像の質的転換—聯合生糸荷預所開設と商権回復運動
4. 「生糸—港制」と横浜港—遅れをとった近代的港湾への改修築
5. 戦後の港都横浜と横浜港—港湾の整備と港湾域の再開発
6. 港都横浜の沿岸域の再開発とアメニティ文化論
7. おわりに—「横浜らしさ」への回帰

1. はじめに—開港場横浜の誕生

寒村横浜が衆目を集めたのは、1854(嘉永7)年のペリー(Matthew Calbraith Perry)の再来航からである。この年の3月3日に、ペリーは寒村横浜に設営された応接所で「日米和親条約」を締結した。その後、幕府は、1858(安政5)年6月19日、アメリカ総領事ハリス(Townsend Harris)との間で「日米修好通商条約」を締結し、箱館(函館)のほか神奈川(横浜)・長崎・新潟・兵庫(神戸)の開港を決めた。同年に、幕府は同様の条約を英・仏・蘭・露との間で締結している。そうした列強との条約を一括して「安政の五カ国条約」と称する。この条約によって、幕府は5カ国との間に通商を目的とした開国を取り決めた。

「開港」とは単に港の建設を意味したものではなく、その港が外国との貿易を目的に開かれたことを言う。開港の結果、日本では外国との交易がオープンになったので、寛永以来の幕府の鎖国政策は終焉した。それは幕府秩序の解体でもあった。そのために、攘夷論を誘発し、幕府としては新しい政治的秩序の創出が急務になった。

「安政の五カ国条約」には、神奈川・兵庫など5港の開港とあるが、実際には、神奈川が横浜に、兵庫が神戸に変更をみている。当時の神奈川は人の往来が多く、東海道の重要な宿場として繁盛していた。神奈川が東海道の宿場になるのは1601(慶長6)年のことであるが、17世紀の半ばまで、神奈川御殿が将軍の上洛や鹿狩りの際の宿泊施設になっていた徳川ゆかりの地であったこともあり、その宿場は東海道の要所になった。そして、その地先の神奈川湊も相模・多摩方面への物資が経由する江戸湾内の海上交通の拠点であっ

た。幕府は宿場として賑わっていたこの地に外国人が集住し、騒擾の源になることを恐れた。そこで、幕府は条約で開港場を神奈川にしたものの、そうした事情から寒村横浜に切り替えた。兵庫の場合も、既に多くの人口を擁する都市に成長していたことで、その地を開港場として外国人を居留させることに危機感を覚え、寒村の神戸に港を建設した。

幕府は開港政策の中でも横浜開港場建設を最優先事項にした。その突貫工事には目を見張るものがあり、列強との約束期間内の1859年6月2日に横浜の開港を実現した。開港の少し前に横浜村を訪れたイギリス総領事オールコック（Rutherford Alcock）は、「人の住まぬ湾のはしの沼沢から、魔法使いの杖によって、日本人商人たちが住む雑踏する街ができた」と、その変貌振りに驚愕した。

オールコックが寒村横浜の変貌振りに驚愕したとは言え、ハリスは横浜を開港場とする幕府案を即座に受け入れたわけではなかった。開港場以前の横浜が戸数僅か101戸を数えるに過ぎない寒村であったことや、⁽¹⁾ 出来上がった横浜開港場が隔離された人工的空間と言うことで、ハリスは幕府の長崎での出島の発想を思い起こし、不満を抱いたのかも知れない。彼はまた幕府に対して、性向に関して領事館の証明を持参している1年以上の外国人居住者には、国内の自由な往来を主張した。しかし、幕府は国内騒擾の要因になるとして反対し、外国人が自由に往来できる範囲を居留地から10里四方として、その行動範囲を限定した。⁽²⁾

幕府とハリスとの間にはそうしたやりとりがあったが、外国人商人たちは開港場が賑わいはじめると、次々に横浜開港場の居住を願い出た。しかし、長い間の鎖国政策で外国人と接触がなかった日本人が、開港場の限られた空間で共に生活するにあたってはトラブルが予測されたことから、幕府は神経を尖らした。その意味でも、幕府としては、横浜港の開港は外国貿易を可能とする港湾機能を有した施設を整備すれば事足りるとしただけではなく、限られた地域社会内でのトラブル防止策を、同時に念頭に置いたまちづくりを考えなければならなかった。開港場内の日本人町と外国人居留地の区分もそのひとつである。特に、遊びとなると、日本人、外国人を問わず、破目はずしかねないことから、港崎遊郭街（現在の横浜スタジアムがある横浜公園）はその当初人家から少し離れた場所に建設され、その区域内の遊女屋岩亀楼は外国人のためのものであった。それは幕府が講じた外国人隔離政策とも言えるものであった。

本稿での論述の対象を港都横浜の150年とすると、開港場横浜の開設の経緯からみて、まさに、その歴史は時間と空間においても港と都市横浜の有機的連関の中ではじまったと言える。そうした港都横浜の史的現実には焦点をあてると、関東大震災を契機にそれまでの横浜の歴史にみた港都横浜の固有の文化が色褪せはじめたように思われる。そこで、本稿のテーマを「港都横浜の150年—関東大震災を境に様相を変えた港湾文化—」として、港都横浜の150年の史的分析を試みる中で、開港場の開設とともに育まれはじめた固有の横浜の港湾文化の実態を検証しつつ、他方では、関東大震災後変容をみたと言われる港都横浜の史的現実を凝視し、開港から今日までの150年間の歴史を回顧し展望する。そうした史的分析を通して、関東大震災以前と以後の横浜の港文化の相違性の要因について言及し、港都横浜の150年を位置づける。

2. 開港場の領域的拡大—関門の内と外・開港場が都市横浜に

横浜が開港場になると、攘夷運動は高まり、外国人殺傷事件もあって、幕府は動揺した。オールコックは幕府に居留地の治安の確保を求めた。幕府は神奈川台下西子安村、石崎(現戸部町)、吉田橋、海岸通り渡し舟場などに関門をつくった。翌年の1860(万延元)年に、幕府は掘割(大岡川、堀川、中村川)を設けた際に、吉田橋、谷戸橋、前田橋、西ノ橋に関門を設置した。この関門には見張りがいて、帯刀した者は刀を預けなければ開港場に入ることができなかった。そうした手続きを通して、関門の内が穏やかになった。そこは関門の内と言うことで関内と呼ばれ、その呼称は今日に至っている。

幕府は居留地の治安を確保するために、既述したように、外国人の行動範囲を居留地から10里四方とした。そうした関門の内にあった外国人居留地の実質的開放がはじまるのは、1866(慶応2)年11月26日の日本人町にあった豚肉屋鉄五郎宅の出火、通称「豚屋火事」以降のことである。この火事で日本人町の三分の二が消失し、外国人居留地も多大な被害を被った。そのため、同年12月に、外国人居留地の取り決めに関する「地所規則」(「第三回地所規則」)の作成が行われた。それは外国人の居住を「関内の外」(関外)にも認めるもので、近代的都市計画を含む都市横浜の形成を意味するものであった。そこには外国文化の影響を受けた固有の都市横浜の文化が生まれた。

近代都市横浜の都市計画に関与した一人にブラントン(Richard Henry Brunton)がいる。彼は灯台づくりのために「お雇い外国人」として日本にやって来た。近代的灯台、三浦半島の剣崎灯台は、彼の建設によるものである。彼は、横浜では洲干弁天に灯台の作業場や倉庫をつくり、そこで日本人職人たちに西洋の技術を指導した。また、彼は「豚屋火事」で焼失した港崎の遊郭跡に、日本最初の西洋式公園を建設した。同時に公園から海岸に向けて防災道路(現在の日本大通り)を造った。

現在の横浜公園の日本大通り側入口にブラントンの胸像がある。彼の胸像は日本大通りを通して海岸通りに向いている。海辺につながるその大通りが、彼が建設した「中央大通り」である。その幅員は36メートルあり、当時の日本の道路では考えも及ばない途轍もないものであった。その大通りの両サイドには街路樹を有した歩道が敷設され、都市づくりに長けていた当時の英国に持ち帰っても見劣りのしない一級品の道路であった。この大通りは日本町と居留地の境界線でもあり、同時に外国人居留地を災害から守る防災道路でもあった。その意味では、関内の一部分に過ぎないが、その「中央大通り」は日本最初の防災都市構想を前提にした都市計画に基づくものであった。

また、「豚屋火事」によって、関門の内に設置されていた港崎遊郭の女郎屋が翌年の1867年には吉田新田姿見町に移り、その後は高島町や真金町に移転した。その意味からも、従来の開港場横浜の領域的枠組みは崩壊した。港崎遊郭街が開港場内にあった時、そこは横浜を特徴づけた横浜浮世絵のひとつのステージでもあった。

法的に吉田橋の関門が廃止されるのは、1871(明治4)年である。ブラントンが吉田橋に鉄橋を架けた。その鉄橋が完成した1871年に関門は取り除かれた。鉄橋が建設され、関門が廃止されたことで、関外(現在の伊勢佐木町、野毛方面)への人の往来が一段と頻繁になり、吉田橋関門付近は繁華街に変貌した。それは関内の枠組内でしかなかった横浜が、

港都横浜の文化を保有しつつ大きく発展する契機になった。

3. 横浜商人像の質的転換—聯合生糸荷預所開設と商権回復運動

開港場横浜には一攫千金の商いを夢みた商人たちが出店した。開港翌年の1860(万延元)年5月の日本人町の様子については、惣年寄名主の調査によると、生糸売込商93軒、絹物・緑茶・塗物・漆器等その他の売込商、洋織物の取引商90余軒、諸荷物運送業10軒、飛脚屋2軒、旅館3軒を数えた。⁽³⁾なかでも中居屋重兵衛、甲州屋忠右衛門は際立ったビジネスを展開していた。両者はまさに幕末の横浜商人を象徴した「走り屋」と言われる冒険的商人であった。中居屋は信濃上田藩の御産物方御用達や紀伊藩の産物方御出入を活用し、生糸売込商としてその名を馳せたが、開業数年にして没落した。⁽⁴⁾甲州屋は屋号が示しているように甲州(八代郡東油川村)の出身であった。実家は豪農で養蚕を業としていたこともあった。彼の商いは中居屋ほど短命ではなかったが、1870(明治3)年の普仏戦争の煽りを受けて、1873(明治6)年に横浜経済界から姿を消した。

当時の横浜の貿易は、輸出品としては生糸・蚕種・茶などが中心をなし、輸入品は綿織物・毛織物・武器・艦船などであった。しかし、その当時の貿易形態は、横浜に限らず、日本人商人による直貿易ではなく、「居留地貿易」ないしは「商館貿易」と言われるものであった。そのために、日本人商人の機能は問屋の役割を担う程度のもので、生糸のような輸出品は集荷したものを商館に売り込むだけで、彼らの商行為は完了した。それ故、そうした商人を売込商と言った。輸入商品を取り扱う場合は、商館が持ち込んできた商品を商館で引き取り、それを国内の商店や商人に売り捌く商行為に留まったので、彼らを引取商とも言った。そうした商いの形態は明治期に入っても暫くの間続いた。そうした状況であったので、日本人商人は外国人商人の意向に従わざるを得ないために、結果として、取引の一方的な破約を含め、不平等で変則的な商取引を強いられことが往々にしてあった。不利益を被りながらも、「走り屋」で象徴された横浜商人は、日本の生糸を世界の市場に送り出した日本の売込商であったことは確かである。

明治期に入ると、横浜経済界に新しい形の商人が現出しはじめた。その代表的人物が原善三郎であり、茂木惣兵衛であった。彼らは、1873(明治6)年に設立された国立第二銀行の頭取・副頭取を経験していたので、幕末期の冒険的色彩の強い投機師的商人とは異なり、近代的合理性を有した商活動を模索した。そうした彼らの活動が明確になるのは、1880(明治13)年5月の横浜商法会議所(現在の横浜商工会議所)の設立であり、翌年の1881年に願書が出る「聯合生糸荷預所」設立の運動であった。

後者の「聯合生糸荷預所」は1881年に設立の運びになった。それは外国人商人による生糸の不当な取引の排除を目的とした。開港場の開設からはじまった従来の生糸取引では、商館での拝見や秤量に際して売込商が被害を受けることが多々あった。「聯合生糸荷預所」(以下荷預所と言う)が開設されると、その荷預所で生糸を保管し、検査を行い、見本による外国人商人と売買が可能になることから、日本人商人は従来の不利益を除去できると考えた。その結果、そのことが、商人にとっては主体的な商いのはじまりになり、商権回復運動の推進にも結びつくことになった。

しかし、開港以来の商取引形態を正当としてきた外国商人にとっては、荷預所の開設を

容認するわけにはいかなかった。彼らは1881年9月13日に設立の趣旨を記した文書を受け取ると、同月20日の夜、横浜のクラブ・ゲルマニヤで会合を開き、その対策を検討した。⁽⁵⁾ 参加者60名の外国人商人はいずれも不満の意を表した。⁽⁶⁾ 外国人商人による従来からの商取引を墨守する抵抗はあったが、地方の地主の支援もあって、荷預所に生糸が送られてきた。⁽⁷⁾ 外国人商人側は、そうした状況を考慮し、同年11月17日に調停案を受諾した。

ところが、調停後生糸取引が低調になったことや、荷預所の約定書に記載されている共同倉庫の建設が困難になったことなどから、当初の意向通りにはことが運ばなくなった。そのため、荷預所設立による生糸を介しての商権回復運動は終息し、外国人商人主導型の商取引に立ち戻った。計画通りには運ばなかったが、ともあれ、その間の外国人商人とのやりとりは、不平等を当然であるとしていた彼らの傲慢さに、重要な問題提起にはなった。

そうした明治期に入ってから横浜商人の商取引の姿勢は、当時の広義の横浜の文化風土の中で育まれたものであった。それは、彼らが横浜にあって逸早く外国文化を受容し、欧米の合理主義を密かに学びとった結果であり、日本の近代的商取引思想の先駆けでもあった。

4. 「生糸一港制」と横浜港一遅れをとった近代的港湾への改修築

横浜港は生糸と茶の輸出、綿織物と毛織物の輸入等で着実に実績をあげた。その結果、横浜経済は生糸とそれに関連した諸産業—生糸貿易商、洋式プリントを施したスカーフ産業、それに伴う捺染業等—が、明治期を通して横浜の主力産業になった。横浜港自体も、日本の表玄関に相応しく、開港後、入港船舶数、貨物取扱高は増加の一途を辿った。しかし、横浜港の港湾施設は長い間、開港時に造られた東と西の二つの波止場が中心になっていた。東波止場は時代の要請で少し形態を変えた程度であった。それが「象の鼻」である。

「象の鼻」は横浜の150年を記念して、2009年6月2日に復元された。横浜の観光スポットとしての復元であるが、そこでは当時の波止場の様相を実感出来る。「象の鼻」は波除けにあたる鼻の部分の内側に小さな船溜りと棧橋を持つ。船溜りと言っても小船（舳）が数隻係船できる程度のものであったので、本船は沖合に停泊した。

横浜港がインフラ面で国際的レベルの港として改修築をみるのは、お雇い外国人技師パーマー（H. S. Palmer）が第一期築港工事に携わってからである。その始期は1889（明治22）年であり、その後の第二期築港工事（陸上施設は1914（大正3）年）、さらには大さん橋の改修築等、そうした経緯を通して横浜港は近代的港湾に生まれ変わった。完成した近代的港湾横浜港は、図1でみるように、現在の「みなとみらい21地区」のJR桜木町駅辺りから汽車道を抜け、赤レンガ倉庫にかけての一地区に相当する。港区内には本船が停泊できる船溜りがあり、また本船の埠頭係船が可能になった。

明治期も終盤になると、重工業化の気運が高まるが、図2でみるように、その当時、明治34年4月1日段階までの横浜市の市域は、現在の中区、西区の全域と磯子区、神奈川区のそれぞれの一部を合わせたものに過ぎなかったため、市経済は生糸を主体とした従来型の横浜港貿易で十分に賄われた。そのため、横浜経済人は工場誘致には消極的であった。1897（明治30）年頃までの港内臨海部に立地する大事業所といえば、横浜船渠（「みなとみらい21地区」に所在していた後の三菱重工業横浜造船所）が立地していた程度であった（図1参照）。今日の横浜は産業都市でもあるが、その中核をなす京浜工業地帯の一角を

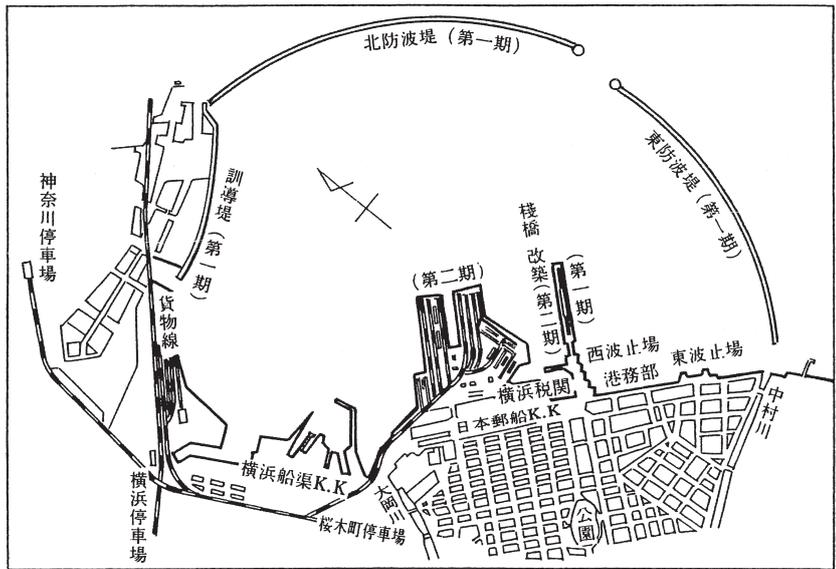


図1 横浜港略図

(注) 寺谷武明『日本港湾史論序説』、時潮社、昭和47年、69頁。

構成する鶴見は、1927（昭和2）年4月1日の横浜市の第3次合併によって、市域に含まれた地域である。

横浜経済人が危機感を覚え、産業構造の転換をはかるのは、関東大震災の被害を被ってからである。関東大震災によって生糸に特化していた横浜経済は崩壊し、「生糸一港制」に基づき生糸の港とまで言われていた横浜港は、その御旗を降ろさざるを得なくなった。関東大震災までの大正期の横浜港の貿易取扱品目は、輸出品については生糸のほか羽二重・屑糸・絹手巾・縮緬・真綿等が中心をなした。⁽³⁾ 輸入品は繰糸が一位で、次いで米・羊毛・機械類等であった。⁽⁴⁾ その意味では、横浜港の輸出入品は、第一次世界大戦を契機に産業構造の転換を余儀なくされていた日本経済の状況を、必ずしも反映したものではなかった。

関東大震災によって、1889（明治22）年にはじまった横浜港の近代的港湾のための改修築事業、約30年の歳月と1400万円もの工費を費やした港湾施設の大半が倒壊した。当時の技術的粋を集めた大さん橋や新港埠頭も大きな被害を受け、その上火災を伴ったために使用できない状態になった。復旧工事は震災後50日が経過した10月21日から始まった。復旧のための工事費には総額約990万627円を要した。⁽¹⁰⁾

事態を重く受け止めた横浜貿易振興会理事長原富太郎は、生糸貿易の中断から発生した横浜経済の危機を回避せんとして、復興への奮闘努力を表明した。生糸市場は9月17日に再開したが、関東大震災以前の状況に生糸取引が回復するには多くの課題が伴った。神戸財界人と関西ならびに信越方面の商業団体は、生糸貿易が停止状態になっていることを理由に、神戸港でも生糸貿易を行うべきだとする「生糸二港論」を主張した。彼らの主張は説得力を有し、「生糸一港制」は崩壊し、神戸港でも生糸を取り扱うことができるようになった。また、関東大震災の恐怖から外国人貿易商が横浜から神戸に事業所を移したこともあって、神戸港の貿易取扱量は増加し、神戸港は横浜の競合港になった。

横浜市の関東大震災からの復興に関しては、港と産業の問題だけではなく、後藤新平（以下後藤と言う）の「帝都復興論」とも結びつき、帝都改造論にまで及んだ。産業構造の転換は鶴見地区の横浜市への併合であり、横浜市の都市再生は、後藤が提起した「帝都復興論」と結びつきながら展開することになった。後藤の「帝都復興論」では、帝都復興費（東京と横浜）として30億円が目論まれた。後藤案ではそのうちの三分の一が横浜に充当される計算であった。当時の貨幣価値からすると途轍もなく莫大な金額であった。しかし、実際には大幅に削減され、国庫負担金は3,500万円余りに過ぎなかった。現実の復興には総額2億円余りかかり、その半額を横浜市が負担することになった。そうした多額の復興費を横浜市が負担したが、後藤の復興のデザインとはかけ離れたものであり、復興事業は市街地の一部に留まった。⁽¹¹⁾

復興計画は関内方面より桜木町を経て伊勢町・戸部方面及び旧平沼方面に至る一帯としたものであり、同時に横浜の中心を現在のJ R横浜駅とする新市街地整備計画を前提としたものであった。そのために桜木町駅廃止問題が浮上した。横浜市は桜木町駅廃止に反対した。翌年の1924（大正13）年2月5日に、特別都市計画委員会の第一回総会が内務大臣官邸で開催された。その折、桜木町駅問題については鉄道省と横浜市との間ですり合わせが行われることになった。その結果、横浜市が主張していた桜木町駅の存続が受け入れられた。しかし、それは横浜市の中心を現在のJ R横浜駅としたうえでの存続であった。

その他の復興計画・都市改造計画としては、市内の縦貫幹線道路の整備をはじめ、京浜国道の拡幅、横浜中心地区の区画整理、公園の整備等が主なものであったが、とりわけ、現在のJ R横浜駅を中心とした都市構造の見直しは、東京圏に横浜が引き寄せられる形になり、それと同時に、開港以来人工的な隔絶型都市に開花した固有の横浜文化は色褪せはじめた。

5. 戦後の港都横浜と横浜港—港湾の整備と港湾域の再開発

戦後一時期のGHQ（連合国軍総司令部）の政策によって、横浜港は食糧・物資などの搬入窓口になった。そのため、港の業務、港湾荷役等に求人が発生したことから、1957（昭和32）年に職業安定所が寿町に移転するまでの間、桜木町の職業安定所に仕事を求めて多くの人たちがやって来た。桜木町に接する野毛地区では、屋台を囲んで、仕事の疲れや憂さばらしする多くの日雇い労働者が集まり、彼らは焼酎や濁酒の器を傾けた。ある者は、大岡川に係船されていた水上ホテルとは名ばかりの老朽化した寮を宿にした。そうした風景が桜木町・野毛を中心に展開していた。そうした戦後の一時期の横浜の風景は、物資の受け入れ口であった港と米軍との絡みによる横浜の経済活動の活況の表れであった。

横浜経済の生命線とも言える港は終戦と同時に接收された。接收解除は1947（昭和22）年6月2日であったが、高島埠頭一、二号棧橋、物揚場、護岸等に限られた。ところが、その翌年には高島埠頭一号棧橋の上屋が再接収された。その後の再解除は1950（昭和25）年4月になってであった。その間、他の港湾施設の接收解除は一向に伸展することはなかった。そうした状況の中で、同年6月25日に朝鮮動乱が勃発した。この年に「港湾法」が施行され、港が地方自治体の管理下に置かれたこともあって、横浜市は、その動乱を契機に、接收解除運動を積極的に推進するとともに、港湾機能の拡充を求めた。新港埠頭・瑞穂埠

頭に代わる新港湾施設の建設はそうした背景の中で計画された。

1951（昭和26）年に「復興緊急整備三カ年計画」が策定され、出田町埠頭および高島埠頭三号棧橋築造工事が計画された。工事は1952（昭和27）年に着工し1954年に竣工した。しかし、横浜経済の命綱であった港湾施設の接収解除がままならないこともあって、横浜から貿易業者等が流出し、貿易に絡む市経済活動は混沌とした状況にあった。そこで、横浜市は工業地区と直結した集散基地を前提とした大黒町の埋め立てを計画した。横浜市議会は1953（昭和28）年4月に計画を承認した。横浜市は1955（昭和30）年に政府が策定した「経済自立五カ年計画」に基づき、その翌年には山下埠頭や出田町埠頭等の港湾整備にとりかかった。その後、横浜市は、本牧埠頭、南本牧埠頭の建設計画と言ったように、日本経済の動向を見極めながら、矢継ぎ早に港湾整備事業に乗り出した。現在の横浜港の港湾機能は本牧、南本牧、山下、大黒の四埠頭を中心に展開している。

1955（昭和30）年以降のわが国の貿易は、経済の発展に伴い高い実績を示しはじめた。横浜港においても例外ではなかった。そのために、横浜市では港湾建設計画の実施を持ってその対応に努めた。1956（昭和31）年の「港湾建設計画」、1958年の「新長期経済計画に基づく港湾建設計画」は、その一つであった。しかし、当時の横浜港の港湾施設では貿易量の増加に追いつかず、1961（昭和36）年の夏には、未曾有の船混み現象が発生した。勿論そうした現象は横浜港だけではなくだったので、「船混み問題」と言う呼称で、それ自体が港の社会的、経済的課題になった。最盛時には、横浜港や神戸港をはじめとした六大港では、1カ月に3,000隻が滞船し、二ヶ月も接岸できなくなった船もあった。⁽¹²⁾

「船混み問題」の背後には、企業の活発な投資に比して、港湾整備等の社会資本の立ち遅れがあった。そのうえ、輸送コストの削減を狙った船舶の大型化も、港湾施設再整備の要因になった。日本政府は、民間資本と社会資本の不均衡発展から発生した「船混み問題」を解決するために、1961年にはじまった第一次以降、第二次、第三次と、相次いで「港湾整備五カ年計画」を施行し、港湾の拡充・整備に力を入れた。

横浜港においては、中央政府の施策に基づき、1961年度から1965（昭和40）年度にかけての「第一次港湾整備五カ年計画」で、山下埠頭の既定の整備計画の拡充、本牧埠頭の既定の整備計画の拡充、根岸湾第二期埋立事業及び同ハ地区埋立事業の計画実施、本牧埠頭関連産業用地造成事業の着工等に踏み切った。1965年度から1969（昭和44）年度の「第二次港湾整備五カ年計画」では、本牧埠頭の既定の継続工事が実施に移された。この間の1967（昭和42）年8月には、「外貿埠頭公団法」が制定され、横浜ではその法令に基づいて設立された京浜外貿埠頭公団が、コンテナ等の専用バースの整備を受け持った。そうした港湾整備計画に基づき、横浜港においても、貿易の振興と産業構造の高度化を実現するための港湾整備の充実がはかられた。そして次の「第三次港湾整備五カ年計画」では、産業構造の高度化に伴う国民生活の質的向上のために、港湾域の整備が積極的に進められた。市街地の住工混在地区の解消を目指した横浜南部地区の地先埋立事業も、この時のものである。

6. 港都横浜の沿岸域の再開発とアメニティ文化論

戦後の横浜での沿岸域を含む本格的な都市整備計画は、1960年代はじめの「横浜市の

二百万都市づくり」にはじまった。その内容は、①市民生活環境の一層の整備、②都市建設、③独自の力を有した横浜経済の確立、④大都市の実態に適った行財政制度の確立と首都圏行政の問題等、を前提にしたものであった。その具体的な計画が六大プロジェクトと言う形で推進をみた。六大プロジェクトは、①市街地中心地強化事業—富岡・金沢地区地先埋立事業（市街地の住工混在の解消—製造工業の協業化と市街地の高度利用の実現）、②は①との関連での富岡・金沢地区地先埋立事業—都市型中小工業団地の整備、住宅用地の確保と海の公園の建設等、③港北ニュータウン建設事業—生産緑地との共生、④高速度鉄道建設事業（地下鉄の敷設）、⑤自動車専用道路網建設事業（人道と車道の分離を前提にした道路網の整備等）、⑥横浜ベイブリッジ建設事業—港湾貨物（臨海部地帯の貨物を含む）が都市部を通過することのない専用道路の建設に基づく物流の円滑化、であった。③、④はともかくとして、他の4点は港都横浜の特性を活かした港湾機能と都市機能の整合性にあった。

現在の港都横浜の新経済文化地区として、また新観光スポットとして衆目を集めている「みなとみらい21地区」の建設は、1983（昭和58）年にはじまった。それは、戦前の横浜港の主要埠頭であった新港埠頭から横浜駅東口にかけての186ヘクタールの地域（埋立地76ヘクタールを含む）を対象とした再開発である。新都市機能の創生としての計画の骨子は、①業務を中心とした複合的都市づくり、②個性豊かな街づくり、③都心と融合した港づくり、④新しいシステムを有した都市づくり、等に整理することができる。

その内実化としては、市民の新しい就業の場としての業務機能、国際都市に相応しい文化機能、街の活性化をはかる商業機能、人間性豊かな街づくりのための都心型住居機能、横浜港の活性化をはかる港湾関連中枢機能、市民に親しまれる港湾機能と言った、諸機能の導入であった。そうした計画の下で着工された「みなとみらい21地区」は、その立地性もあって、重厚長大型産業から軽薄短小型産業への転換、それに伴う臨海部の再整備が求められている中で、再開発の成功例として脚光を浴びた。

7. おわりに—「横浜らしさ」への回帰

日本の近代化は、ある史家によれば、「外国人の手によりはじまった」として、外国人の業績を高く評価している。横浜はそうした史家の史的論述の検証の場でもある。確かに、開港から一時期の横浜には「日本の中の異国」という表現が適合するような異文化の香りが漂っていた。それは、外国文化導入のフロントであった横浜それ自体が、隔離した都市として人工的に構築されたことから、「異文化の香り」が一層強く醸し出されたのかも知れない。そうした横浜であったことが、外国語（とりわけ英語）を介して、インターナショナル・スタンダードを志向する若者が集うステージになった。

横浜では外国の艦船、機械類をはじめ、食料品から家具や楽器に至るまで手にすることが出来た。また、情報伝達の媒体としての新聞の発刊も、横浜で外国人ジャーナリストがはじめた英字新聞が手本になった。日本の近代化と近代化に向けての日本人の行動様式、その多くが彼ら外国人の生活やビジネスの影響による。そればかりでなく、ブランドンによる1866年の「豚屋火事」以降の横浜の都市計画、パーマーの手を借りて造られた日本の国際貿易港横浜を象徴する近代的港湾、関東大震災前夜までの横浜では、港湾築造を含む

広義のヨーロッパ型都市論が垣間見られた。港都横浜の固有の文化は、そうした外国文化受容のフロントになった開港場の時代から関東大震災まで、「横浜らしさ」として一つの形態を有していた。そうした横浜の固有の文化と結びついた「横浜らしさ」が日本での先進性につながり、港都横浜から日本の各地に向けて横浜文化が発信され、日本の近代化に貢献した。

そうした経緯があって、今日でも、多くの日本人は横浜の港湾機能を評価し、「港都」と言う冠をつけて「港都横浜」と呼称している。と同時に、「港都横浜」と言う言葉の中には、横浜固有の文化を有した港湾都市と言う意味が内包されている。しかし、関東大震災を契機に、経済を含む港都横浜の広義の文化は、橘樹郡の併合によって異なりをみせはじめた。浅野総一郎による鶴見地区の埋立、その地に立地した大企業、そうした中央から参入してきた巨大資本は、港都横浜に産業都市の衣を着せ、横浜の経済的機能の高度化に結びついたが、いわゆる「港都横浜らしさ」が色褪せはじめる要因になった。また、関東大震災後の現在のJR横浜駅を中心とした都市構造の見直しは、東京圏に横浜が引き寄せられる形になり、それと同時に、開港以来人工的な隔絶型都市に開花した固有の横浜文化は、中央の文化に晒され特色を失い、色褪せはじめた。その後の市域の拡大は、港都横浜を水増し状態にし、その結果、今日では、都筑区や青葉区の一部の市民意識には冗談ともつかない「東京都横浜区民論」が見え隠れしていると言う。それが現実ならば、「港都横浜危機論」にも繋がりがかねない。

港湾域の一面に良質なアメニティの空間「みなとみらい21地区」が誕生した。港都横浜に花を添えてはいるが、その空間がいわゆる横浜らしさと言われる横浜固有の港湾文化の史的構成要素を継承しながら誕生したものかどうかについては論議のあるところである。確かに、そこには自動車道や赤レンガ倉庫などの歴史は復元されている。ともあれ、港都横浜の柱である港及び港湾域については、行政としては、そのあり様を市民とコンセンサスをはかることが必要である。

コンテナ化時代の到来によって国際一貫輸送体制が確立し、港は文化のターミナルから物の通過点へと移り変わりをみせている。今後一層そうした港の現実が顕になると、港都横浜の固有の文化は無に等しいものになりかねない。そうした状況を回避するためにも、横浜においては、港と都市、都市と港の関係の結びつきを確認しあうことが必要であり、港を基軸とした広義の文化基盤に立脚し、横浜市全域を港のターミナルとした横浜ロジスティックス論の再構築が求められる。今年2009年に、横浜は150年を迎えた。しかし、そのための記念行事として開催されたイベントがいまひとつ高まりをみないと言う。その現実を直視することも、港都横浜が有していた横浜らしさと言われた固有の文化の再生をはかる身近な手立てになるのかも知れない。

注

- (1) 横浜市編集兼発行『横浜市史』（第3巻上）、昭和48年、6頁。
- (2) 神奈川県編集兼発行『神奈川県史』（通史編3・近代2）、昭和58年、1142頁。
- (3) 横浜市編集兼発行、前掲書、7頁。
- (4) 神奈川県編集兼発行、前掲書、1164-65頁。

- (5) 横浜市編集兼発行、前掲書、昭和36年刊、768頁。
- (6) 同上書、768頁
- (7) 同上書、764-65頁。
- (8) (社) 横浜港振興協会横浜港史刊行委員会編『横浜港史－市政100周年・開港130周年記念』（資料編）、横浜市港湾局発行、1989年、422～23頁。
- (9) 同上書、423頁。
- (10) 内務省横濱土木事務所編集兼発行『横濱港震害復旧工事報告』1929年3月、1-2頁。
- (11) 横浜市は大震災の復興費を工面したことで市財政は困窮した。横浜市は一般復興外貨債7,000万円と事業債に属する外貨債2,000万円を政府が肩代わりすることを条件に、1939年以来反対し続けていた東京港開港を、その2年後の1941年に受け入れた。以上の記述は(社) 横浜港振興協会横浜港史刊行委員会編、前掲書（各論編）、1261頁に基づく。
- (12) 寺谷武明『日本港湾史論序説』時潮社、1972年、121頁。