

1. 変りゆく横浜市

・変りゆくものの変らぬもの 10年ひと昔というけれど、それにしてもここ暫くの間に、私たちの横浜はなんと大きく変わったことだろう。横浜駅の西口に出ると、前には想像もできなかった新しい街並ができあがり、いまもなおいくつかの高層ビルが昼夜兼行で大きな音をたてながら建設されている。また、桜木町駅に出れば、国鉄新線が大江橋をこえて、磯子まで敷設され、新線が通り抜ける根岸湾の海岸では、巨大な埋立工事もほぼ完成し、日本を代表する一つの臨海工業地帯が誕生しようとしている。そして、この海岸から背後の丘陵へあがれば、磯子団地では芝生のあるモダンな高層アパートが続々とつくられて、人々の入居が始まっている。まことに、こうした道筋を歩いてゆくと、日本経済の「高度成長」と「工業化」の大波に乗って、今や私たちの横浜は、すばらしい近代都市に大きく飛躍しつつあるようにも見える。

それでも、こうした明るい変化と並んで、いぜんとして変わらないもの、取り残されているものが数多くあることも見落すわけにはいかない。たとえば、以前の住宅地域にはいってみよう。相変らずほこりっぽく、一雨降れば、すぐ泥んこになる道を通り抜けて、こわれたどぶ板をまたぐと、終戦直後に応急資材で建てた家屋や狭い部屋に多勢の家族が住んでいるのを見ることが出来る。また、それほどの貧しい生活ではないとしても、深刻な住宅不足のなかで高い住居費を支払わねばならぬ人々の数は、はたして減ってきているだろうか。下水、河川の汚染や塵芥の処理、さらに交通問題や公害問題など私たちの日常生活を取りまく諸環境も、どれだけ改善されているだろうか。むしろ、

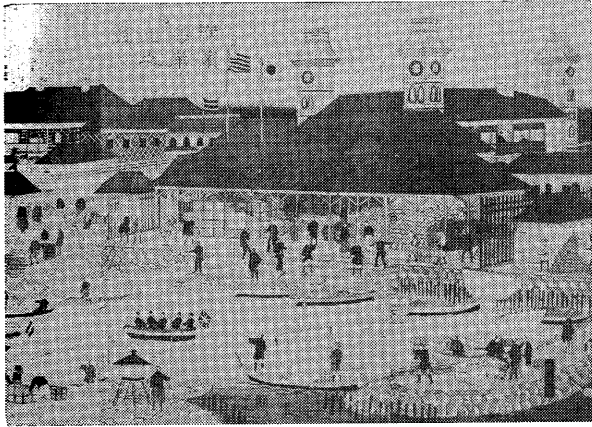
こうした局面は、前にのべたような発展的変化が進めば進むほど、ますます表面におし出され、市民の生活をいっそう耐えがたいものに行っているのではあるまいか。

私たちの横浜市は、“住みよい都市”になっているとはいいいにくい。私たちは正直に、このことをみとめたいと思う。少くとも、臨海工業地帯や高層ビルが象徴する産業の高成長にくらべたら、市民生活の快適さは、あまりにも低成長だったとしなければなるまい。このような、変りゆくものと変らぬもの、発展と停滞との食い違い、いわば“産業と生活の二重構造”は、いったいなぜ生じてきたのだろうか。これから私たちが、本当に“だれでも住みたくなる横浜づくり”をやっていくためには、どんな未来像をえがき、どんな方法でどこを直していったらいいのか。市の行政をあずかる者としては、どんな反省をすべきであろうか。

このような問題を考えるために、まず私たちは、変りゆく横浜の姿を、戦前、戦後そして現在までの歴史のなかで、ふり返ってみることにしよう。

① 「古きよき時代」の横浜

・父祖のきずいた横浜市 一般に横浜の歴史は若いといわれる。たしかに、現在の横浜が形づくられるようになったのは、安政元年（1854年）に僅か100戸たらずの横浜村で、徳川幕府がアメリカ代表のペリーと神奈川条約を結んで以来のことである。だから横浜市は、まだ100年ほどの歴史しか持っていない。しかし、この100年間になしとげた横浜の発展は、実に偉大なものであったといわねばならない。人口の動きだけから考えてみても、明治元年には早くも約2万人が



開発初期の波止場

横浜に集まり、明治22年に約12万人、大正元年に約45万人、昭和5年に62万人、昭和26年に100万人、そして昭和38年には160万人という、驚異的な増大ぶりを示している。

ところで、こうした偉大な発展の基礎をきずいたのは、明治初年の横浜町民たちの若々しい活動力であった。これらの人々は、そのほとんどが、外国に対する日本の新しい門戸となった横浜に、新生の希望を求めて来浜した人々であり、自分の力で未来を開拓しようという強い意欲を持った人々であった。

しかし、そのころ、横浜では外国商館が経済上の実権を握り、貿易も彼らの独占下におかれていた。横浜からは生糸、茶、海産物が輸出され、綿織物、毛織物、砂糖、その他が輸入されたが、これらの商品はすべて外国商館の手を通して日本にはいり、価格や取引条件はすべて彼らの思い通りに決められていた。いうなれば、いまだなお植民地貿易であった。

こうした事情のもとで、私たちの祖先は何よりもまず外国の支配から脱して独立自営の道を開こうと考

え、そのための努力を重ねていった。そしてその結果、私たちの祖先が知りえたことは、結束して外国商人に対抗しなければ所期の目的を達しえないということであった。こうして彼らは、まず明治6年に「生糸改会社」を作って生糸貿易から外国商人の圧力を追放し、ついで明治10年には「四商会社」（生糸・茶・舶来品・雑貨の輸出商およびそれらの品目を取扱う市中の商人たちの寄合）を作って、貿易取引を外商の手から横浜商人の手に握ろうと努力した。したがって、もっと広い視野から考えるならば、私たち横浜市民の祖先の若々しい主体的な力こそ、日本における貿易自主権の確立をもたらしたのだということができよう。

・貿易港都としての横浜の発展と変遷 明治から大正年代にかけての横浜は、こうした祖先の努力を足場にして、文字通り日本で最大の貿易港都として発展していった。

たとえば、横浜港の輸出入貿易の総額についてみれば、価格の面で明治6年に3千500万円、明治28年に1億4千万円、明治44年に4億円、大正14年に15億円と急激に増加しており、この間における貨幣価値の下落を考慮に入れたとしても、なお相当な発達を認めることができる。この点は、全国の輸出入貿易総額のなかで横浜港取扱分が、明治から大正にかけて常に40～70%を占めていたという高い比率とともに、日本における貿易港都横浜の地位をはっきり示しているといえよう。新橋～横浜間の鉄道敷設（明治5年）、横浜正金銀行の発足（明治12年）、洋式水道の開通（明治20年）市制の実施（明治22年）、外国人居留地の撤去（明治32年）、新棧橋の完成（大正4年）など、横浜の先進

性と繁栄を示す諸制度や記念碑がつぎつぎに打ち建てられたのは、こうした時代的背景のもとにおいてであった。古老ならずとも、まさしく「古きよき時代」であったといえよう。

ところで、横浜はこのように貿易港都として時代の先端をきり、その繁栄の極限をきわめたが、しかしまさにそのため故に、その後、昭和年代にはいつてからは、新しい時代の動きに、即座に対応することができず、過去の華かな思い出のなかで、じり貧的に繁栄を失ってゆくという悲しい「歴史の皮肉」を経験することになった。

すなわち、日本の経済は、明治から大正にかけて、産業革命を展開しつつ、しだいに工業生産の基盤を拡充し、そのなかで、横浜貿易も繁栄してきたのであるが、昭和年代にはいるや、こうした工業資本が日本経済の動向を左右するほどの力にまで成長してきた。つまり、いまや商業や貿易に代って、工業が繁栄のための基礎条件になってきたわけである。

横浜でも、先進的な一部の生糸商人たちは、こうした動向を早くも明治末年ごろに察知し、製糸業へも手を伸ばしつつ、単なる問屋商人からの脱皮を企てていたのであるが、一般的にはまだ貿易の妙味そのものに気を取られていた。こうして、日本の経済が工業を基軸にして回転するようになってくるとともに、生産的基礎を失った横浜の貿易商はしだいに影をひそめ、工業生産を掌握した財閥系の商社が、それぞれの立地条件に応じて横浜と神戸から商品を輸入するという状態が、生まれるようになったのである。全国の輸出入貿易価格総額のなかで、横浜港取扱分の比率が、昭和年

代に30%から20%へ下落してゆき、貿易の量において輸出入とも神戸港の後塵を拝するようになるのは、こうした事情のもとにおいてであった。

こうして、横浜市が、昭和6年に鶴見川河口を埋立て、京浜工業地帯の一翼として繁栄を取り戻そうとしたとき、そこへ工場を新設しようとする地元の工業資本はすでに存在せず、そこへは、三井、三菱、住友、浅野など、東京の財閥資本が進出してくることになった。一部の地元の大商人は、それを足場にしようとして、財閥資本と結んだ。しかし、多くの横浜の資本は「古きよき時代」の夢が大きかっただけに、「工業化」という新しい波が足を洗っていたのに気付かず、目をさましたときには、すでに現実の工業生産は巨大化しており、自分の資本力ではどうしてもそれに対応することができなかつたのである。こうして、早くも昭和10年ごろから、横浜経済は東京の支店によって動かされるという事態が生まれてきたといえよう。東京港の開設によっても、また横浜港の地位が変わってきたことも、ここで見逃がしえない。

② 「戦後混乱期」の横浜

● 日本経済の新しい路線 昭和16年12月に大太平洋戦争に突入して以来、日本経済は軍需産業を中心とする戦時体制を急速に強化していた。その結果、横浜の経済も、国家、またはそれと結びついた財閥の手に握られ、自主性をますます失っていった。しかも、戦争の末期近く、昭和20年5月になって、横浜は米軍の空襲を受けて市街地の44%を焼失し、大正12年の大震災以降営々として復興した部分を、ふたたび失ってしまった。こうして、戦争が横浜にもたらしたものは、地元

経済の破壊と廃虚だけであった。

・対日連合軍の基地としての横浜 戦後、日本国民は民主主義の新しい希望のもとに、新生の意欲を燃えあがらせた。横浜においても同様であった。しかし、私たち横浜市民は、戦災による犠牲にくわえて、他のどこよりもきびしく敗戦の苦しみを経験しなければならなかった。というのは、横浜港や厚木飛行場から進駐してきたアメリカ軍は、その大部分が横浜市内に本拠地を構え、港湾や市街地や焼残りビルなど、重要施設のほとんど大部分を接収してしまったからである。横浜は首都東京と横須賀軍港との間にあって、絶好の補給基地であり進駐軍の住宅地であったからである。

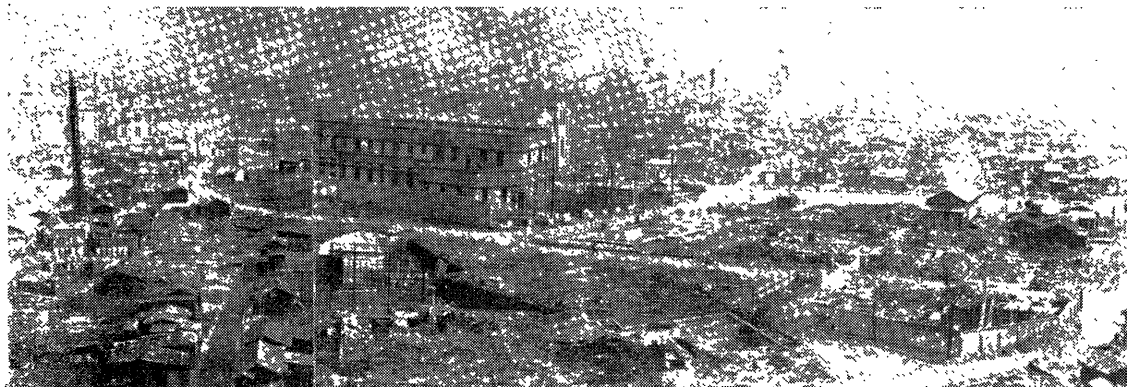
昭和21年9月の調査によれば、港湾施設の90%、全市街地面積の27%が接収されていた。とくに横浜の行政・経済の中心部である中区では、3分の1強の土地が接収され、伊勢佐木町の焼跡からは軍用機が飛び立つという有様であった。占領軍は、戦災跡をブルドーザーで整地し、地下の下水道施設までつぶしてしまった。こうして、私たちの横浜は、いまや完全に「基地横浜」へ姿を変えてしまった。

横浜が進駐アメリカ軍にとっていかに重要な基地であったかということは、昭和27年7月の日米行政協定によって接収地の再確認がおこなわれたとき、横浜以外の地区では大体において接収の解除がおこなわれたのに対し、横浜では依然として接収が続けられ、日本全国の接収土地総面積のうち横浜が62%を占めることになったという事実から、十分に推しはかることができる。

ともあれ、私たちの横浜は、こうした基地横浜として横浜経済の中心部を接収されることにより、復興の意欲に燃えつつも、現実それを進めるための経済的な基礎を失った。それだけ、よそとくらべて復興がおくれることになった。こうして、そのころの横浜市民にとって最大の課題は、接収解除を実現することにおかれていたのである。

④ 「新しく変りゆく時代」の横浜

・日本経済の復興と横浜 米軍基地としての横浜が、戦後の廃虚と接収のなかで復興の立遅れに苦しんでいるとき、日本経済は一步步復興への道を歩いていた。



戦災直後の市内中心部（野毛山より望む）

そして、横浜はおくれながらも、復興資材や食糧品などの輸入にたいする見返りとして、横浜では生糸貿易が再開され、昭和22年8月から民間貿易が許可されるようになったので、その限りでは横浜の経済にも若干の活気がみられるようになった。こうして横浜の地元産業として捺染業が若干の復興を示し、戦後米軍家族の需要に追いかけて発達しはじめた家具製造業とともに、横浜の主要な産業になりはじめた。

とはいえ、これとても、資金的基礎が薄く規模も弱少であり、新しい経済発展の先頭を切りうる産業ではなかった。むしろ昭和24年より日本経済の安定化のためにインフレ政策を打切り、超均衡予算の編成によりデフレ政策が推進されるようになるや、これらの横浜の中小企業は金詰まりで、苦しまねばならぬ事態へ追いやられていったのである。

ところで、日本経済自体は、こうした安定化政策の一環として昭和24年4月に設定された単一為替レートと、昭和25年6月にはじまった朝鮮動乱とによって、大きな構造変化を迫られていた。



接収中の市街地

•工業化の進展と横浜 昭和25年の動乱ブームをへて、昭和26年9月に日米講和条約が結ばれるようになったころ、日本経済は新たな発展段階にはいった。端的にいうと日本経済諸企業は、動乱ブームの反動によって生じた不況と講和条約の発効によって予想される国際競争の激化に備えて、生産技術の革新を基軸とする合理化を遂行しなければならなかった。こうして、昭和26年以降、諸企業は動乱ブームのなかで蓄積した資本を、設備投資に振り向けつつ、設備競争を開始した。

しかし、このような状況のなかで、横浜はまだ「基地横浜」の状態から脱却していなかった。横浜市民の根気強い熱心な要求のもとで、接収解除運動が実を結んだのは昭和30年になってからのことであり、それだけ横浜における経済活動の復興がおくっていた。こうした接収によって横浜の受けたマイナスは、2千億円にもなるだろうといわれている。そして、30年ごろからようやく本格的な経済活動を開始しようとしたときには、日本経済の新しい動向に追いついてゆくにはあまりにも大き過ぎる格差をつけられていた。

たとえば、横浜経済の中核であった外国貿易についてみても、すでに貿易の主軸は生糸から鉄鋼に転換していたし、対米輸出の他に東南アジア方面への輸出が大きく伸びはじめており、戦前の横浜貿易の性格とはまったく変化していた。したがって、貿易港都横浜として昔の夢をとり戻そうとすれば、重化学工業の単なる窓口となってしまい、横浜経済の自立的な発展に貢献するものとはなりえなかった。

また、戦前国際旅行の中心としてみられた、はなや

かなミナト横浜の風景も、航空機の発達によって羽田に奪われていることも、横浜のさびれかたを一層深く感じさせている。

・「高度成長」段階における工業都市・住宅都市化

昭和30年以降になると、日本経済における設備投資競争はさらに拡大した形で展開され、大規模に急速な設備投資を要求するようになった。いわゆる「高度成長」の段階へはいったわけである。ここにおいて、横浜における資本蓄積の低さと、日本経済の発達段階の高度さとのギャップは、ますます拡大されるようになった。こうした大きなギャップのなかで、横浜がとりうる唯一の道は、横浜市内の財政投融资によって工場建設用地を整備しつつ、すでに発達した諸企業の進出を誘致することであった。

事実、昭和30年には大黒町80万平方メートルの埋立工事がはじまり、昭和34年からは根岸湾608万平方メートルの大規模な埋立工事がはじまった。そして、前者には日東化学、新亜細亜石油、東京電力、大洋漁業などが進出してすでに操業をはじめており、後者には日本石油精製、昭和電工、新潟鉄工所、日清製油、石川島播磨重工業、東京芝浦電気、東京電力などが工場建設を予定、もしくは開始している。

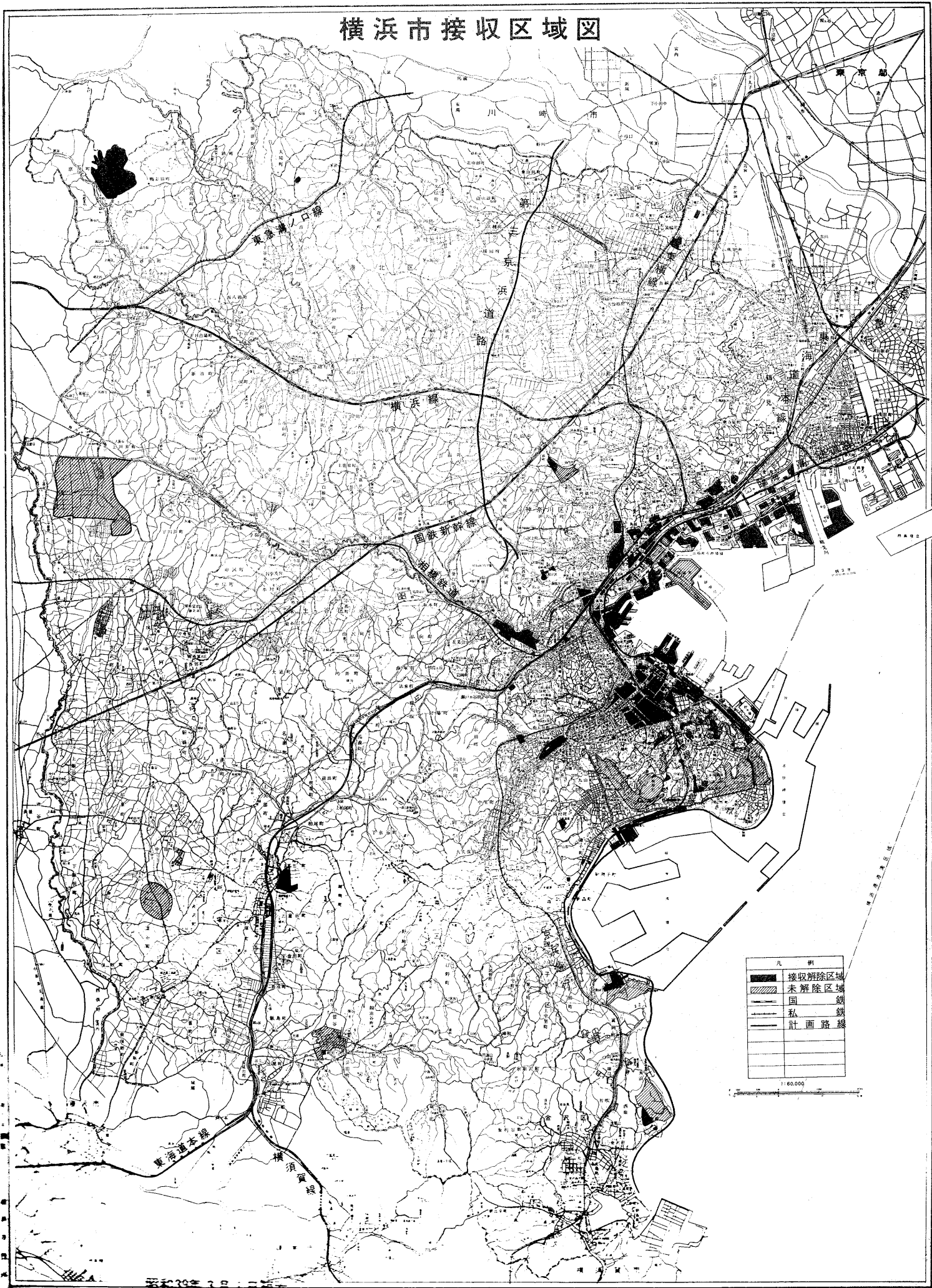
このように、横浜も昭和30年以降、いまや全国的な「高度成長」へと工業化の波を追いかけながら新しい工業都市へと脱皮しはじめたわけである。しかし、その脱皮過程は既存の大企業が突如として横浜に出現するという仕方で進行しているし、そこに新しい問題が生まれようとしている。

こうした工業都市化の進行と平行して、横浜に30年

以降、新しい負担が重くのしかかってきた。それは、大都市への人口の過度集中の余波という現象である。全国的な都市化の進行、そのなかでも東京への人口の集中は、日本経済の高度成長のもたらしたものである。東京にあふれた人口は、土地を求め、住宅を求めて郊外に押し込まれ、首都圏人口2千500万という世界に例をみない化物のような大都市圏を形成することになった。横浜は、30年以降、その大きな波のなかに完全に捲き込まれてきた。各論の五章でのべるが、とくに、後背地の農村、丘陵地帯は、ここ数年の間に大きく変った。そこでは生活環境設備のたちおくれ、皆無に近い公共施設、地価の上昇など新しい問題が拡大されてきている。

横浜が新しい時代に即応してゆくためには、こうした問題点を現実のなかで、いま一度正確に見きわめ、そのなかから、私たちの新しい道を歩むための方向を選びとるべきであろう。

横浜市接收区域图



凡例	
	接收解除区域
	未解除区域
	国
	私
	計画路線
1:60,000	

昭和33年4月1日現在