

「港横浜」形成のあらまし

都市形成と港とは密接な繋りを持つ。

古く、エジプト、メソポタミア、インドス、黄河の四大文明は—交易というよりは、河の定期的氾濫による肥沃な土壌が集落形成の要因となったといえるが—河をその舞台として発達した。その後の都市形成でも、中世の商業都市ベネチア、ジェノヴァ等に見られるように、交易中心の都市は、主に河や海を主要な交通路として発達した。

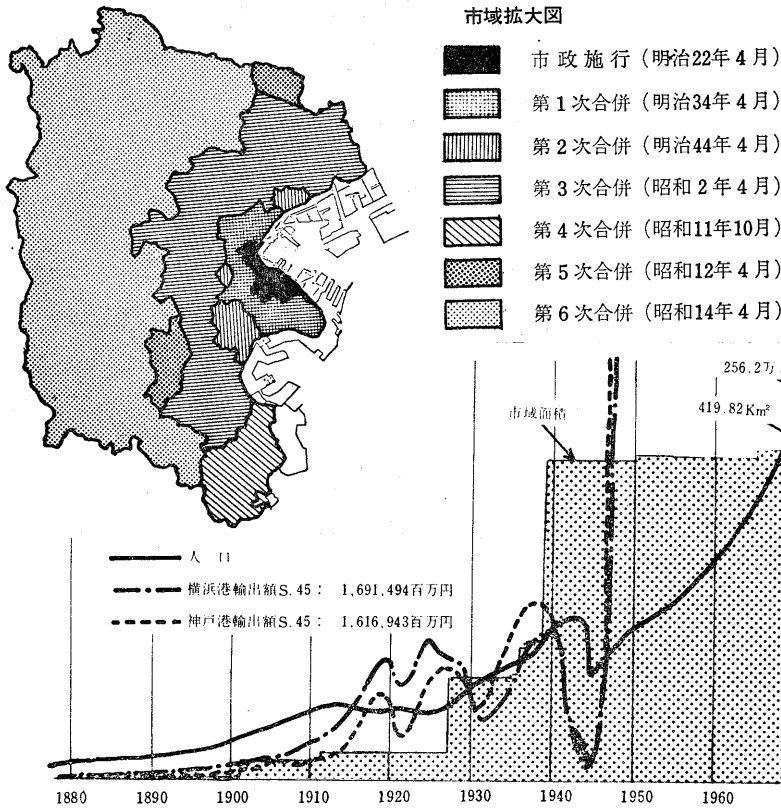
総延長三万キロ近く海に囲まれたわが国にあっても、水運の恩恵を受けて発達した都市は数多く存する。横浜の都市形成も、やはり開港と共に始まった。しかしそれまで無名の地横浜が、現在二六〇万余を有する大都市に成長するには、港湾都市としての地理上のメリットの他に、それ相応の人為的外力があったのころと思われる。その主なものとして、開港に伴う幕府による一方的な町づくり、外国商人の生糸希求に伴う輸出貿易の伸長、独占資本主義による京浜工業地帯の形成、昭和三十年代からの高度経済成長

政策等があげられ、わが国の歴史の流れから直接的に派生されたものが殆んどである。そこで、本稿では、横浜市の形成プロセスをそれらをもとに四期に分け、主に港との関係で把えて概観してみる。

△参考文献▽

- 『横浜市史、横浜市史稿』横浜市
- 『横浜の歴史』横浜市教育委員会
- 『横浜築港誌』横浜市
- 『横浜歴史散歩』佃実夫著、創元社
- 『港都横浜の誕生』石井孝著、有隣新書
- 『横浜市統計書』横浜市
- 『横浜沿革誌』太田久好著、白話社
- 『横浜港二十年の歩み』横浜市
- 『横浜歴史年表』横浜市
- 『横浜経済・文化事典』横浜市立大学
- 『神奈川の近代化その百年』神奈川県
- 『神戸開港百年史』神戸市
- 『日本産業百年史』有沢広巳他、日経新書
- 『横浜どんだく』石井光太郎・東海林静男共編、有隣堂
- 『日本の歴史中』井上清著、岩波新書
- 『建築文化76』彰国社
- 『横浜の都市づくり』横浜市
- 『日本の工業地帯』山本正彦編、岩波新書
- 『日本工業地域の形成』板倉勝高著、大明堂

市域拡大図



石黒徹 宮浦修司△企画調整局企画課▽

黎明期 (開国から幕末まで)

この期は、横浜が幕府という政治権力により開港され、港湾都市としての第一歩を踏み出した時期といえる。開港当時既に現在の市域の中では、神奈川、保土ヶ谷等の宿場町が発達してはいたが、殆んど地域は、商品取引上江戸との関連も薄い農漁村に過ぎなかった。嘉永七年のペリー一行の再来に際し、応接地の選定で江戸に近傍の地を主張する米国側と江戸から隔絶された地、浦賀、鎌倉に固執する幕府側とで折れがつかず、その中間地として登場したのが横浜村であった。諸外国の威圧をもはや回避できないと判断した幕府は、横浜村での会見の結果、日米和親条約を締結し、さらに安政五年には米国を始め、蘭、露、英、仏と修好通商条約を結び、神奈川の他四港の開港をとり決めた。しかし神奈川は、その位置及び面積的に好ましいとはされず、幕府の目は、地形上長崎のような出島も可能な横浜村に向けられたのであった。

かくして開港期日(安政六年六月)の三ヶ月ほど前から、諸外国との合意をとることなく、横浜が開港場としてふさわしいという既成事実を作りあげるために九万六千両もの経費を投じて町づくりが始められた。その町づくりではまず横浜村の中間地(現在の県庁の所)に運上所

が建設され、そこから海へ向け東西二ヶ所に波止場(東波止場は外国人の輸出入貨物用、西波止場は国内貨物用)が築造された。そして運上所の東側は外国人居留地に、西側は日本人居住地にあてられ、日本人町は、海辺通り、北仲通り、本町通り等五筋に町割された。一方、横浜の地は江戸からは、野毛山に遮断されて陸路が不備であったため、東海道の新田(現在の浅間町付近)から戸部村まで当時の海岸線に沿って、「横浜道」と呼ばれる一直線の新道が設けられた。

このようにして、都市の基盤が形成されたわけであるが、容れ物ができても、その媒体としての人間、とりわけ商人の存在がなければ開港場としての様相を呈することはなく、そのため幕府により様々な誘致策がとられた。しかし積極的に横浜に立地しようとする商人は少なく、幕府の圧力により出店せざるを得なかった商人が少なくなかったとのことである。開港場が神奈川か横浜かは、開港日がきても留保されたままであったが、外国商人達は次々と、整備された横浜に居住を始めたため、結局は横浜が正式の居留地、開港場となったのである。

このように横浜は、初期に後背地の形成を伴わず、港の整備が優先して展開されたため、その後の都市形成に、大きな歪みを残すことになる。

国内	行政	一般	港灣	交通
1852 来筋 53 ペリー清國に 54 日米和親条約 55 締結 56 太田屋新田完成 57 58 日米修好通商 59 条約締結 横浜開港	港崎遊樂営業	東波止場西波止場築造 中村泊岸の疋割開削	横浜道(現浅間町、戸部町)開通、野毛橋、吉田橋架橋 (現都橋)	西の橋架橋
1860 61 62 63 64 65 66 遷都 67 大政奉還東京	横浜正式に居留地となる	生麦事件 横浜製鉄所設立 邸屋火事 根岸競馬場開設	フランス波止場築造 横浜役所(旧運上所)設置	

江戸商人	神奈川	伊豆	下田	甲州	津久井	その他
62	20	21	16	13		
			10	7	6	
			4	4	4	
						合計 300

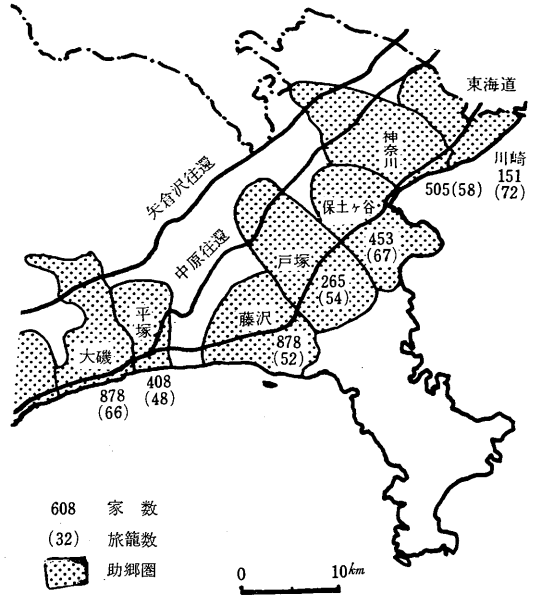
安政6年~文久2年における横浜商人の構成

年度	1860	1861	1862	1863	1864	1865	1866	1867
生糸	65.61	68.28	86.00	83.60	68.49	83.65	53.71	53.71
茶	7.80	16.71	8.99	5.13	5.17	10.17	11月26日の大火で不明	16.67
油	5.48	1.14						
銅	5.29	3.57	1.23					
原綿			1.03	8.86	19.92	0.33		
蚕種					2.22	3.78		
その他	15.82	10.30	2.75	2.40	4.20	2.07	6.81	6.81
%	100	100	100	100	100	100	100	100
合計価額(トドル)	3,354,289	2,682,592	6,306,128	10,554,022	8,997,484	17,467,728		9,708,907

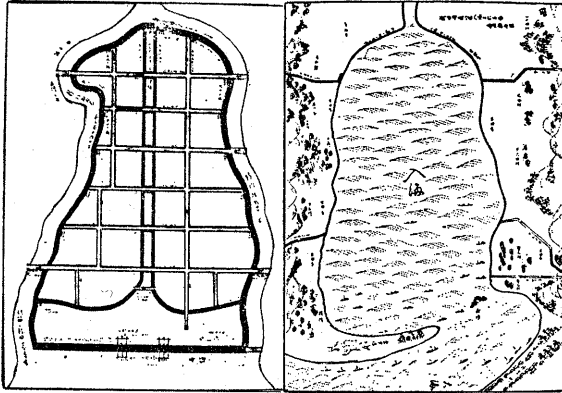
横浜港における年度別主要輸出品

埋立図 (明治10年以前)

- 吉田新田 (1667)
- 密経新田 (1687)
- 新井新田 (1770)
- 横浜新田 (1796)
- 岡野新田 (1833)
- 泥亀新田 (1849)
- 太田屋新田 (1856)
- 幕府外国領事館建設 (1861)
- 野毛山下地先 (1864)
- 野毛浦 (1871)
- 高島町 (1871)
- 吉田新田沼沢地 (1873)
- 青木町地先 (1874)
- 高島町裏海面 (1875)
- 平沼町地先 (1876)

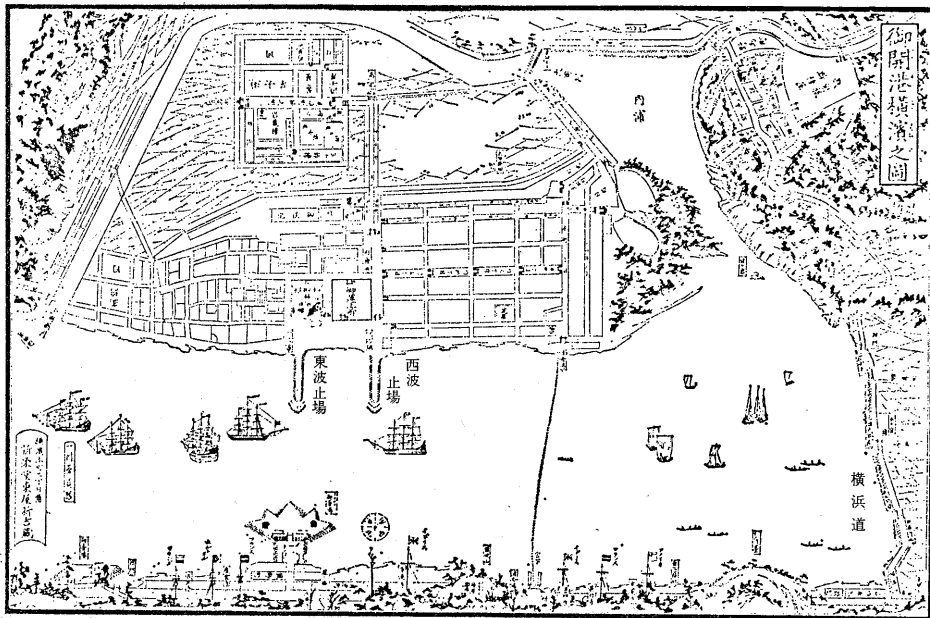


江戸時代の宿駅と助郷



吉田新田埋立開墾図 (1667年以降)

横浜村外六ヶ村之図 (1659年以前)



開港当初の横浜絵図

発展期(明治維新から震災前まで)

この期は、明治政府の富国強兵政策による版籍奉還、廃藩置県、秩禄処分という一連の流れの中で、封建体制から中央集権官僚制への移行が急速に進められ、また欧米文化の積極的な移入が行われた結果、横浜の近代化が様々な面で計られた時期といえる。

まず行政面では、横浜役所(旧運上所)が明治元年に、神奈川県を経て神奈川県となったほか、明治二二年には横浜に市政が布かれるなどの変化がみられた。当時、市の人口は既に一六六千人に達してはいたものの、現在の自治体の姿はなく、港も国の支配下にあり、単に国の下部機構に過ぎなかった。文化面では、新しい施設としてガス燈・水道等が導入され、それらの施設の出現により、質的な生活様式そのものも一新されるに及び、横浜は時代の先端を行く町となった。

しかし港横浜が一大港湾都市に成長したのは、やはり生糸の輸出があったからと考えられる。生糸は長年輸出額のトップの座を維持し、横浜経済の発展に大きく寄与した。新政府の殖産興業政策の下に産業の発達も顕著であった。ビール、都市ガス、石けん工業等が外国の技術を導入しておこされたほか、従来からの染色織物工業等も生産性向上の努力がなさ

れた。これらは貿易産業として、明治二〇年頃から井土ヶ谷・上大岡及び保土ヶ谷等の横浜港の後背地で発達し、日清・日露戦争の軍需景気で隆盛をみせた。また重工業が発達するものもこの頃で、明治二四年には横浜船渠(現三菱重工)が高島町に、明治二九年には横浜電線(現古河電工)が平沼町へと次々と立地し始めた。大正三年に第一次世界大戦が始まると重工業化傾向が強まり、主に民間の個人や会社により神奈川、鶴見方面の臨海部に埋立てられ、商港としての横浜に工業港の性格が付加された。その結果、臨海部に鉄鋼・造船等の工業が立地し、それに伴う人口集中化現象により、東神奈川、子安等の地域では住宅問題が惹起された。

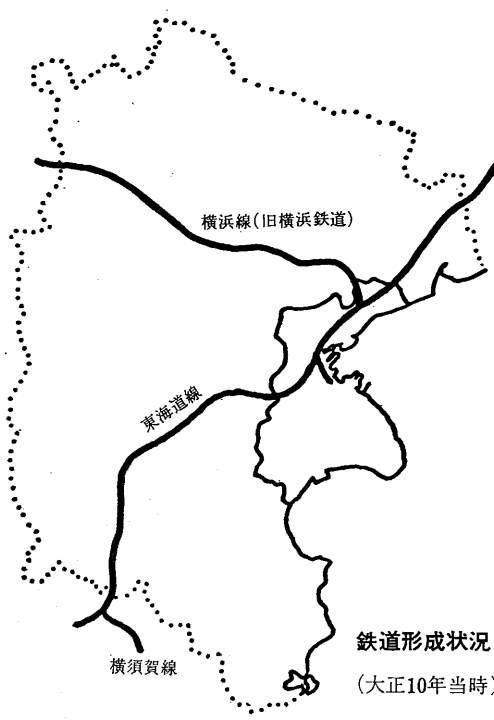
しかし、このような産業の発達にも拘らず、横浜の経済構造自体は次第に歪曲化されつつあった。というのは、横浜における地場の産業資本が中央の産業資本に吸収合併され(たとえば横浜電線が明治四一年に古河の経営に移るなど)、横浜が中央の支店化するという変貌がみられ始めたのであった。この歪曲化は貿易面でもいえ、それまで独占状態であった貿易額も、大正の初め頃には既に神戸を中心とする関西方面に蚕食され始め、商業港としての限界の兆しが現われるに至り、国策的な工業港の色彩を強めていくことになった。

これら

国内	行政	一般	港 湾	交 通	
1868 70 72 74 76 78	五カ条の御詔文 府を県と改め神奈川県となる 横浜市街地実測、六浦景廃止 横浜公園開設 第二大区改正 横浜区役所となる	京浜間電信開始 木樋水道計画 横浜郵便役所設立 ガス点灯	日本及止揚築造	吉田橋鉄橋に改造 神奈川、川崎間人力車開始 大磯製煉所廃止 大江橋築造 横浜、新橋間鉄道開通	
1880 82 84 86 88	西南の役 郡区編成法施行 市制施行 市役所開庁 十全病院市営化	横浜正金銀行設立 横浜商法会議所設立 京浜間の公衆電話開始 電灯点火	横浜築港橋完成 第一期横浜築港工事完成	東海道を一等国道に定む 保土ヶ谷、戸塚間新道完成 甲相武国境道路開通 東海道線横浜、国府津間開通 東海道線全通、横浜買込線開通	
1890 92 94 96 98	日清戦争 横浜水道一期拡張工事完成	横浜生糸検査所、横浜商業会議所設立 居留地撤去	長浜検査所設置	平沼軍用鉄道起工 東海道線急行旅客列車運轉開始 大師電気鉄道設立 京浜電気鉄道六郷橋、大師間開通 (大正電鉄)	
1900 02 04 06 08	北清事変 日英同盟 日露戦争 横浜公園市民に開放	横浜正金銀行新築 三溪園公開		平沼製糖業 横浜電鉄神奈川、大江橋間開通 横浜鉄道神奈川、八王子間開通 磯子、杉田間新道竣工 横浜鉄道貨物線竣工	
1910 12 14 16 18	第一次世界大戦 開港記念会館開設		新橋橋竣工	平沼製糖業 横浜鉄道貨物線完成 横浜鉄道貨物線完成	
1920 22 24	第一回国勢調査 関東大震災	横浜中央食品市場設立		横浜電鉄市営化	
	〈鶴見、神奈川区企業立地状況〉	1910 日本蓄音器商会	1915 保土ヶ谷化学	1920 日本石油	1937 日東化学工業
	1896 横浜電線	1911 東海鉛業	1916 浅野造船所	1926 キリンビール生麦工場	1937 日清製菓
	1898 日本硝子	1911 東京製粉川崎工場	1917 極東練乳	1930 日本ビクター	1938 日本製粉
	1907 横浜製糖	1912 日本鋼管	1918 浅野造船所	1933 自動車製造	1939 芝浦製作所
	1909 味の素川崎工場	1915 旭ガラス	1918 日清製油	1937 浅野船渠	1959 日本製氷水製作所

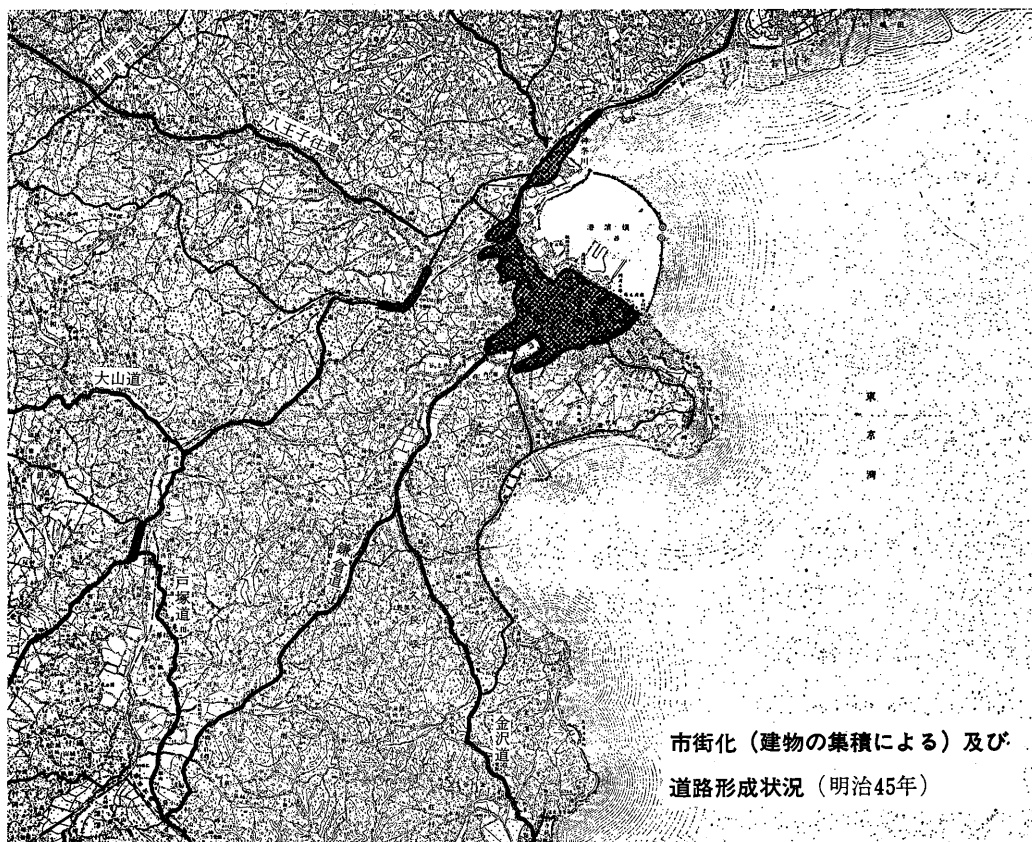


- 森村海岸 (1888)
- 入船町 (1891)
- 生麦浦 (1901)
- 宝町, 大野町 (1907)
- 干若町 (1908)
- 守屋町 (1909)
- 新港町, 海岸通 (1912)
- 高島町, 緑町地先 (1912)
- 鶴屋町 (1912)
- 入船町, 長住町 (1912)
- 潮田小野新田 (1913)
- 南幸町, 北幸町 (1913)
- 本牧海面 (1913)
- 磯子間板浜地先 (1914)
- 中原町地先 (1919)
- 表高島町地先 (1919)
- 末広町 (1922)
- 安善町 (1922)
- 山内町, 橋本町地先 (1922)
- 北方町地先 (1922)
- 新山下町 (1923)
- 末広町地先 (1926)
- 鶴見潮田, 末広町地先 (1926)
- 杉田町 (1926)



鉄道形成状況
(大正10年当時)

埋立図 (明治11年~昭和3年)



市街化 (建物の集積による) 及び
道路形成状況 (明治45年)

激動期 (震災から敗戦まで)

この時期においてわが国では、満州事変を契機として、国家独占資本主義が展開し、横浜は、工業という側面に、その具現化をみた。

大正十二年九月一日、突如として襲来した関東大地震は、開港以来の横浜の繁栄を一瞬にして懐滅せしめ、市内宅地面積の八割に当る三九〇万坪が焦土と化した。

当時、横浜貿易唯一の後背地産業であった綿布加工工業は、二〇〇余の工場のうち八割、これと並んで輸出絹物工業は、三九工場すべてが被害を受け、その大部分は関西方面に移転した。貿易業務の大勢は、港湾施設の復旧の間に、神戸港に移行し、生糸輸出においても、神戸港と二分するようになった。

貿易業務の回復の遅れは、横浜の貿易産業上、後背地産業が殆んどみい出せなかったことにも起因している。

また、臨海工業地帯として基盤が形成されつつあった鶴見・神奈川は、震災を契機として、東京の工場集団が外延的移動を開始したこともあいまって、急速に工業地帯化が進み、昭和初期までに、日本石油、日本ビクター、日産自動車等の工場が設立されたが、特に輸出に結びつくというより、東京の中小下請集団と結合

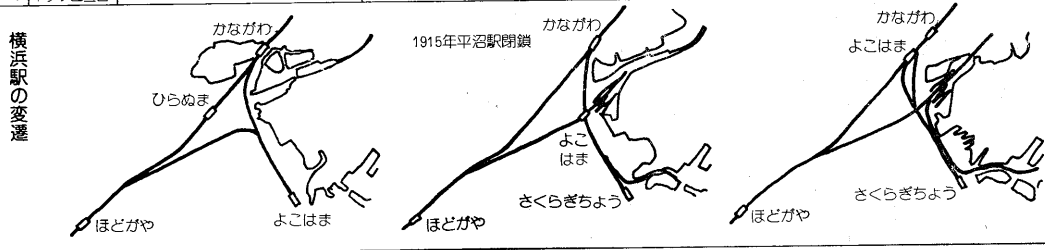
したものであった。しかし、その結果、横浜と川崎は工場によって結ばれ、その間に中小工場が散在して、京浜工業地帯が成立するにいたった。

震災によって生じた経済界の混乱は、世界恐慌の嵐により、一層大きなものとなった。商業資本のままでは横浜貿易の最盛期を過ぎ、近代的大資本の商社にもほとんど推移し得なかつた横浜商人は、前期資本主義的な枠を打破出来なかつたまま、この恐慌で壊滅に近い状態にまでなつた。

恐慌の中で、昭和六年の満州事変にはじまる対中国侵略は、国家的に軍需工業に対し、所得税の五ヶ月間免除、工場敷地獲得のための土地収用法の優先適用等、強力な保護をはかった。その保護政策は特定資本に直接的、凝集的に行われ、国家独占資本主義の展開がなされ、軍需産業が工業の主体をなすにいたつて、京浜工業地帯は日本屈指の重工業地帯に成長した。また、新たに通信機製造を主体とする電気機器工業が、東京から拡大移動し、戸塚には日立製作所の電機工場が、さらにその周辺には、金属機械工場群が設立された。

しかし横浜は、昭和二十年四月から八月にわたる前後三回の空襲により、全戸数の約四八・五%が被災し、都心部と鶴見・神奈川の工場群は灰燼に帰した。

	国内	行政	一般	港湾	交通
1923	関東大震災	市役所桜木町中央職業紹介所に仮設			東京・横浜間、東京・国府津間電化
24	市選市政施行	震災記念館開設			横浜線東神奈川・原町田間電化
25	治安維持法公布	市庁舎港町1丁目再建			多摩川神奈川間開通
26		野毛山公園開園			京浜新国道竣工、神中軌道厚木二俣川間開通、東横丸子
27	金融恐慌	第3次市域拡張、中・磯子・神奈川・保土ヶ谷	ホテルニューグランド開業		南部鉄道川崎・登戸間、矢向・川崎河間開通
28	第1回普通選挙	鶴見5区制施行			横浜駅新築、市営バス運転開始
29	世界経済恐慌起る	市中央青果卸売市場設立、山下公園開設	横浜取引所設立		湘南豆子間開通
1930	満洲事変				府県道横浜丸子線竣工、湘南電鉄黄金町・浦賀間、金沢八景
31					京浜電鉄横浜・日ノ出間開通
32					保土ヶ谷・戸塚間国道竣工、桜木町・原町田間直通運転開始
33					
34				横浜港埠頭竣工	
35			復興記念横浜大博覧会	外貨岸壁竣工	
36		第4次市域拡張			
37	中日戦争	第5次市域拡張			
38					
39	第2次世界大戦	第6次市域拡張			
1940					
41	東京開港				京浜電鉄・湘南電鉄合併、横浜線全線電化
42		南区新設			東横、京浜、小田急電鉄合併、鶴見臨港鉄道国有化
43		西区新設、市役所臨時に老松国民学校に移転			
44	受諾				南部鉄道国有化
45	ボンタリ宣言		大空襲		



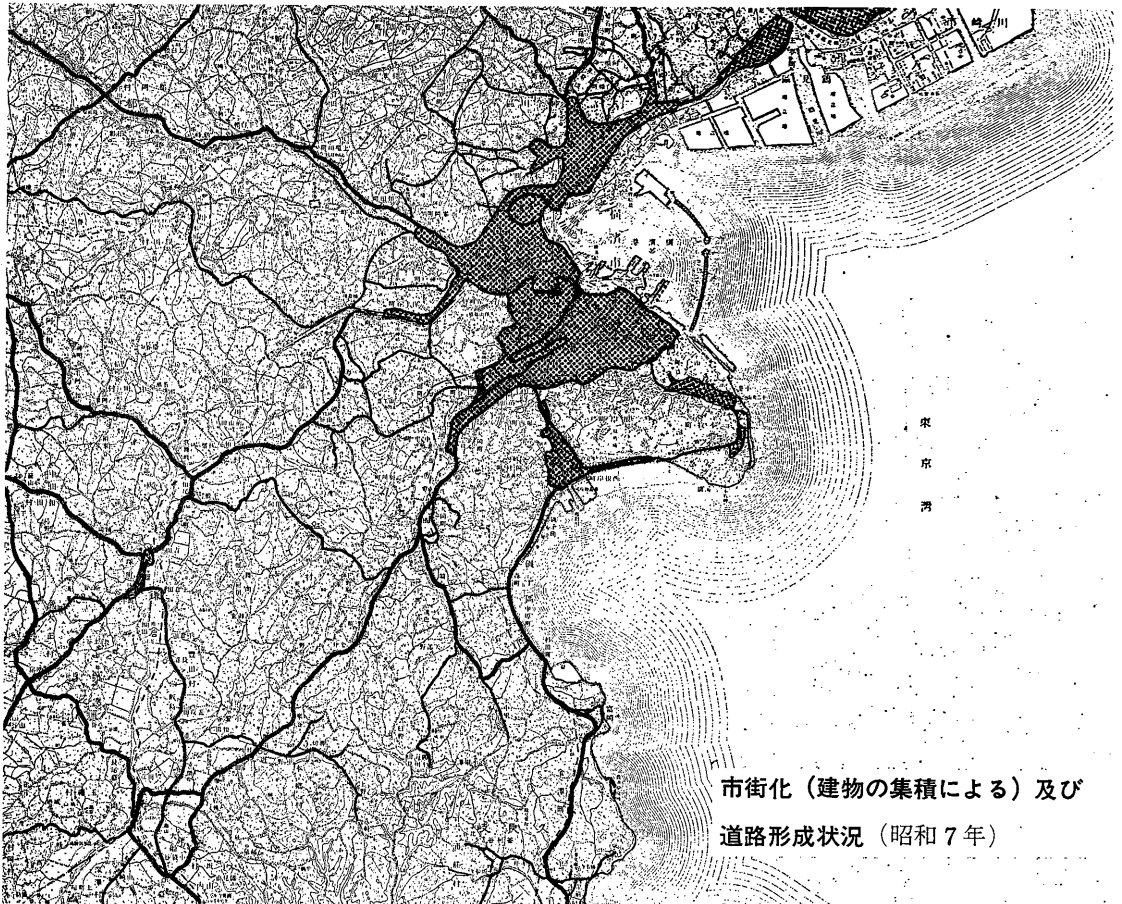


- 滝頭町地先 (1929)
- 北仲通5丁目地先 (1929)
- 鶴見川河口潮田町地先 (1929)
- 山下町地先 (1930)
- 根岸町滝頭町地先 (1931)
- 山内町地先 (1935)
- 守屋町地先 (1935)
- 恵比須町, 宝町, 大里町地先 (1936)



鉄道形成状況
(昭和15年当時)

埋立図 (昭和4年~昭和21年)



市街化 (建物の集積による) 及び
道路形成状況 (昭和7年)

復興期（敗戦から現在まで）

戦後の横浜は、港域のうち港湾施設の九〇％、中心部を含む市街地の二七％と都市の重要拠点を集中的に接収された。

そのため、横浜正金銀行をはじめ各種の企業中核管理部門が東京に、また横浜貿易商人の多くが東京、神戸に移転し、接収地も安条条約により米軍基地として継続された事情もあって復興が遅れた。

前述のとおり、横浜は港湾の後背地形成が不在のまま貿易が開かれた結果、戦後においても、京浜工業地帯を有しながら、横浜港と直結した横浜工業は皆無に近い状態であった。そのため港の横浜経済の自立的な発展に貢献する度合は低く、大量の原料製品を必要とする首都圏の大消費地帯と、南関東工業地帯を背後に控えた巨大な物流基地となつてゐる。

敗戦によって軍需を失った京浜地区の工業の復興も容易ではなく、軍需工業は米軍特需や平和産業への転身を余儀なくされ、工業地帯としての首座も阪神工業地帯へ移行した。まず基幹産業として重視された鉄鋼業と、日用消費の食料品・医薬品製造業が復興し、ドッチラインの経済立直しをおえ、朝鮮動乱による特需の急増は重工業によって京浜地区に驚異的な工業躍進期をもたらした。昭和三年消費財工業も飛躍的に発展した。昭和三年

十五年以降に横浜は工業都市化への体質改善の道をたどり、同年の大黒町地先約八十万㎡の埋立から大規模な埋立てをそれぞれ着手した。また、海上コンテナ輸送の出現により、物流面における技術、機構上の新産業体制への対応が進行し、横浜港においても新たに本牧埠頭にコンテナヤードが建設され、港湾運送業やその労働面にも変化が生じた。一方、内陸部への企業進出も活発となり、その結果、臨海部、内陸部ともに地域の著しい変貌、生活環境の激変を起し、都市経済力の強化をもたらした反面、社会資本の必要、公害問題の発生など、横浜市の行政、市民生活に大きな影響を与えた。

さらに、首都圏のベッドタウン化現象が、昭和三十二年頃から横浜に典型的にあらわれ、戦後六十万人程度だった人口が、昭和四十八年には二百五十万人と我が国第三位の都市となった。この急激な人口増加は、当然、市域周辺部の急速な都市化現象を引き起し、地価の高騰、宅地の細分化、スプロール化が進み、それに伴う行政需要の増大をもたらした。

このように横浜は、従来の貿易港湾都市、南関東工業地帯の一翼を担う近代工業都市、首都圏の中の住宅都市としての三つの側面に支えられ、また、併存することによる問題をかかえながらも、成長して来た都市といえる。

	国内	行政	一般	港湾	交通
1946	新憲法公布		横浜正金銀行解体		
47		金沢区新設			会社再編 東急、京急、小田急設立
48		三ツ沢公園開設	日本貿易博覧会		
49		市庁舎反町に移転			
1950	朝鮮動乱	横浜国際港建設法公布			
51	講和条約調印	野毛山動物園開園	桜木町事件	市、港湾管理者になる	
52	メーデー事件		ニューグランド接収解除	大機橋接収解除	
53					
54		三溪園開園			
55			第10回国体開催		第2京浜国道全面開通
56				センターピア接収解除	ワンマン道路開通 市電井土ヶ谷線開通
57		現市庁舎着工			
58		開港百年祭			市営トロリーバス開通
59		現市庁舎落成	山下公園接収解除		横浜新道開通
1960					
61			マリンタワー開業		
62		港の見える丘公園開設		山下公園完成	
63			国鉄鶴見事故		
64	東京オリンピック		こどもの国開設		東海道新幹線開通 根岸線桜木町、磯子間開通
65	ピック				第3京浜国道開通
66					田園都市線溝ノ口、長津田間開通
67					
68		横浜市マルク債発行			高速横羽線1期完成、大和1/1バス開通
69		旭、緑、港南、瀬谷4区新設		本牧公園完成	東名高速道路開通
1970		島嶼公害規制			根岸線磯子、洋光台間開通
71					湘南モノレール大船、西鎌倉間開通
72			TVK開局		市電、トロリーバス全線、市営高速鉄道伊勢佐木町、上大岡間開通
73	石油危機				根岸線全通
74		港北ニュータウン着工			
75					
76					いづみの橋開通 市営高速鉄道横浜、上谷間開通、相鉄いづみの線二俣川

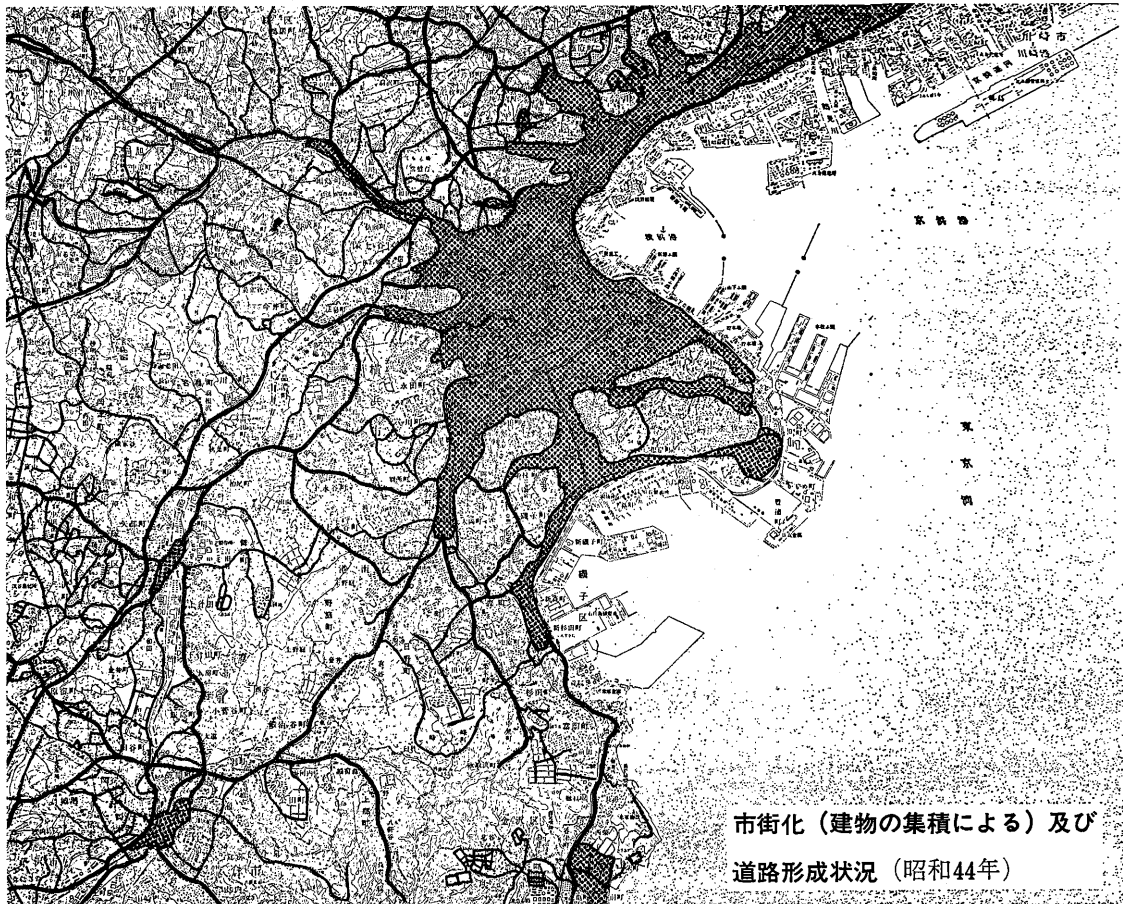


- 末広町 (1946)
- 出田町 (1946)
- 扇島第一期 (1946)
- 大黒町 (1961)
- 根岸湾第一期 (1963)
- 本牧埠頭 (1970)
- 根岸湾 (1971)
- 金沢地先1号地 (1974)
- 金沢地先2号地 (1975)
- 扇島 (1975)

埋立図 (昭和22年～昭和51年)



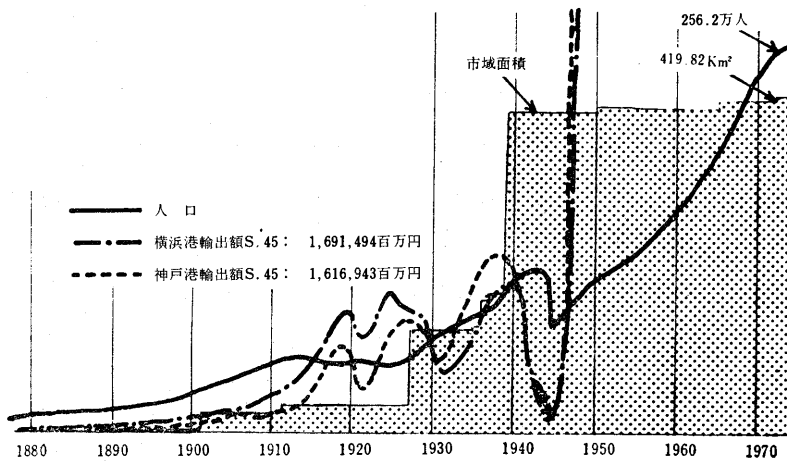
鉄道形成状況
(現在)



市街化 (建物の集積による) 及び
道路形成状況 (昭和44年)

訂 正

52号 (51年12月発行) の行政研究『『港横浜』形成のあらし』の中の61頁のグラフに誤りがありましたので、おわびして下図のように訂正します。また63頁の「横浜村外六ヶ村之図」と「吉田新田埋立開墾図」の図と説明が入れかわっていますので併せて訂正します。



(この部分を切取って52号61頁の図に粘付してください)