

# 横浜港 150 年史

三浦 良 著

(前・横浜港振興協会専務理事)

2008 年 3 月 1 日

## 目 次

はじめに	3
第1章 開港期（安政5年～慶応3年）	
1 安政の5カ国条約	4
2 横浜開港	5
3 居留地貿易からの出発	6
第2章 横浜港の発展期（明治元年～明治27年）	
1 明治初期の貿易	8
2 シルク貿易	9
3 横浜商人	10
4 最初の近代港湾整備	12
第3章 横浜港の転換期（明治28年～昭和20年）	
1 新港ふ頭整備（第2次築港）	14
2 神戸港の成長と横浜港の相対的地位の低下	15
3 大横浜をつくる3大事業	18
4 東京港開港問題	20
第4章 国際貿易港としての横浜港の発展（昭和21年～昭和60年）	
1 復興期の横浜港	21
2 滞船滞貨	22
3 輸出の横浜港～高度経済成長を支えた港～	23
4 ふ頭建設～港の沖合い展開～	24
5 MM21事業	26
第5章 コンテナ港湾（昭和61年～平成15年）	
1 コンテナふ頭整備で東京港が急成長	27
2 アジア諸国の急成長	29
3 第2次コンテナ化	31
4 スーパー中枢港湾	33
あとがき～これからの横浜港～	34
（資料） 横浜港年表	38

## 1 はじめに

2009年6月2日に横浜港は開港150周年を迎える。

今、横浜港は、アジア諸港の発展で国際ハブとしての地位低下が進んでいる。また、東京港の発展で国内ハブとしてもその地位を低下させている。さらに、360万都市全体に「みなと経済」の力が及ばず多くの人々に港が遠い存在になりつつあって、これまで港が有していた都市横浜のアイデンティティとしての地位も低下させている。この困難を乗り越える上で150周年はこれまでの歴史を振り返って過去から教訓を学ぶ貴重なチャンスと思われる。

振り返れば、日本の開国（近代化）は、1859年の横浜開港からスタートし、「西欧列強に追いつけ追い越せ」を目標に発展してきた。1985年プラザ合意で日本の高度経済成長は収束したが、その時日本はUSAと肩を並べる経済力を誇る第1級の先進国に成長し、「開国」の目標を達成した。その後、日本経済は「迷える羊 Stray Sheep」の迷走を繰り返しているが、この150年間で日本が確実に世界有数の経済国家に発展した事実は変わらない。その姿は今の横浜港の状況に似ている。

これまでの日本経済がそうであったように、横浜港は幾度もの破壊や低迷を経ており、その道程は決して平坦な道のりではなかった。しかしその都度、市民の英知と勇気で困難を乗り越えてきた輝かしい歴史を持っている。横浜港の将来に課題が山積している現在、横浜港の歴史を世界動向や日本経済発達史と関連づけて振り返り、その中に忘れられていた貴重な体験や考え方を追体験することが大切と思われる。

横浜港の歴史にはまことに多彩なさまざまな人物が登場する。開港期の幕閣、西欧の政治家、経済人。明治期の雇われ外国人技師、外国人商人、横浜貿易商人など多くの人々が輩出した。大正、昭和期もまた同様であって、このキラ星のごとき多彩な人々によって横浜港が築かれてきた。しかし、これら先人の活躍、努力が現在までどの位引き継がれているかと思うと余りに少ないことに驚かされる。困難に対処するには、先人が残してくれた知恵や教訓を活用すべきだし、そのために先人たちの功績や失敗を振り返ってきちんと再評価する必要がある。

本稿は、横浜港の150年を5期に区分して、港の誕生から今日までの歴史を概観している。港の歴史を振り返るにあたり、できる限りその当時の社会経済状況との関連性を重視した。横浜港史を日本資本主義の発達史の中に位置づけたいと考えたのである。

また、明治、大正期の神戸港や現代の東京港と横浜港とを比較考量して日本の近代港湾に共通する問題性をクリアに把握できるように試みた。

そして、次の50年に向けて横浜港が再び大きく世界に飛躍することを強く願っている。

## 第1章 開港期（安政5年～慶応3年）

### 1 安政の5カ国条約

#### (1) 日米修好通商条約

横浜港の歴史は安政5年（1858年）の5カ国条約の締結から始まる。

安政元年（1854年）3月、前年に続いて来日したペリーは横浜で「日米和親条約」を締結した。その主な内容は、大統領国書で要請された石炭、まき、水、食糧の補給、避難港と避難民の受入を認めると共に、長崎、下田に総領事を置くこと、であった。

この和親条約に基づいて安政3年（1856年）に下田に着任した米総領事ハリスは、通商条約締結を要求。幕府と粘り強い交渉の末、安政5年（1858年）6月19日、「日米修好通商条約」を締結した。条約交渉では、幕府側に国際法に無知だった側面はあるが、交渉は終始円満に進められて、西欧による植民地化を防ぐこと、アヘンの持ち込みを阻止すること、日本の政治の中心地の江戸と商業中心地である大阪の開港回避などを守りぬいた。その後、同様の条約を、英、仏、蘭、露と締結し、安政の5カ国条約と呼ばれた。

条約は14ヶ条と貿易章程7則で構成されている。その主なものとして、公使の江戸滞在、領事の開港地駐在、神奈川・新潟・函館・兵庫・長崎の開港、江戸と大坂の開市、自由貿易、協定関税制、領事裁判権、外国人居留地などが定められた。これにより、翌年の安政6年（1859年）横浜は長崎、函館とともに開港し、横浜港が誕生した。

#### (2) 条約の問題点

条約の関税条項では最大35%課税が認められていたが、その後の列強の外圧で一律5%へ変更されて（慶応2年1866年「改税約書」）、列強に対して輸入関税は無きに等しいものとなった。事実上「自由貿易」で開港したことは、後に多くの国が近代化を保護貿易から開始したこととは対照的であった。後年、これにより関税自主権がない片務的な最恵国待遇を認めた不平等条約と批判を受けることになった。また、居留地とその治外法権を認めて列強に貿易の利益を独占させる仕組みもこの条約から始まった。

#### (3) 閉鎖経済体制から自由経済体制へ転換

しかしながら、条約の隠された重要な意義は、開港場では出稼ぎ、移住、商売の自由化を承認したことである（安政6年1月）。この自由化によって、横浜（開港場）では輸出禁制品を除いてほとんどの商品をだれもが関税を支払うだけで自由に売買できるようになった。後に明治政府が関所廃止、株仲間解散、身分制廃止などを矢継ぎ早に実施して資本制社会への道筋を定めるが、それに先立って、江戸期の流通を支配した特権商人や株仲間などが介在することなく自由に取引ができることとしたのである。江戸期の閉鎖経済体制を根底から揺るがして、自由経済体制へ転換させる第一歩であった。

## 2 横浜開港

### (1) 江戸の外港としての横浜開港

ハリスと条約交渉を行った幕府側トップは老中・堀田正睦で、岩瀬忠震（いわせ・ただなり）の横浜開港論に沿って交渉が進められた。その基本的な考え方は、次のように考えられる。

- ① 政治中枢の江戸と経済中枢の大阪\*は開港せず、開港場は両都市から適当な距離がある「外港」とし、その形態は「第2の出島」とする。

\* 大阪は日本の商業の中心地で、水陸の交通の要衝。上方商人は全国の7,8割の商業利権を持っており、これに外国貿易の利益が加わると江戸が衰退する。また、大阪には西南雄藩の蔵屋敷が多く、上方で貿易を開始すると西南雄藩も勝手に貿易に参加することを恐れた。

- ② 輸出品を江戸へ集め、外国からの輸入品も江戸から全国へ配給するシステムを形成し、利権を江戸へ集中させて幕府の権力を強化する。
- ③ 神奈川宿については東海道沿いで攘夷派からの警備が難しく、海が迫っていて居留地をもうける広さがない。神奈川沖は遠浅で良港の条件を備えていないなどから、対岸の横浜を開港する。

### (2) 幕府が3カ月で整備した横浜開港場

横浜開港は、神奈川開港を主張するハリスと合意がないまま幕府側が一方的に進めた計画だったが、迫る条約期限もあって横浜を開港場とする整備に着手した。

開港場整備の主な事業は、波止場、神奈川奉行所、運上所（税関）と横浜道の整備で、約9.6万両の費用で3ヶ月間の突貫工事によって、開港日に間に合わせることができた。



運上所（税関）の東側を居留地、西側を日本人街とし東海道がある神奈川宿から横浜道で接続した。

強引な横浜開港だったため居留地も決定しなかった。各国領事館は神奈川周辺に寺社を借りて開設した。

しかし、幕府は運上所の東側を外国人居留地、西側を日本人街とし、国内商人に横浜移住をすすめ、とくに江戸の大商人には強制的に出店させた。横浜で取引が始まると、外国商人たちも横浜へ商館を作り始めた。攘夷派の外国人排斥も過激になり、身の危険を恐れる商人も発生して、順次、領事館も横浜へ移転し、翌年の万延元年には横浜居留地が本格的な稼働を始めた。

### 3 居留地貿易からの出発

#### (1) 外商が独占した居留地貿易

外国貿易は、居留地に営業拠点（商館）を設けた列強の商人（外商）と日本人の売込商や引取商による取引（「居留地貿易」と呼ぶ）で開始された。

輸出品を専門に扱う売込商は、地方から送られてくる商品を外国商館に売り込んで手数料を得るか又は自らが直接産地で仕入れた商品を売り込んで利益を得るかの方法をとった。主要輸出品の生糸の例でみると、外商は生糸買い付けに当たっては、中国人（買弁）を窓口にして事前に見本を出させて、その見本と比較しながら品質検査を行って値付けをし（「拝見」）、合格品について手付金、契約書を出した。外商側に圧倒的に有利な取引で、中には、生糸の値下がり時には現物を倉庫に納入させて次の値上がり時まで検査を長引かせたり、一旦結んだ契約を破談にさせるといった恣意的な運用も発生した。

このように居留地貿易では、外国貿易は外商に独占され、日本人を対等な交渉相手と見ない取引が行われ、貿易上の利益も外商に独占された。

この居留地貿易の転換は、日本人による「直貿易」の発展を待たねばならなかった。

明治9年、大久保利通の支援で初めて生糸輸出が商館を経由せずに横浜商人が直接外国と取引する「直貿易」が行われた。その後、直貿易は明治20年代で10%、明治40年代に50%と漸増したが、居留地貿易は大正中期まで続いた。

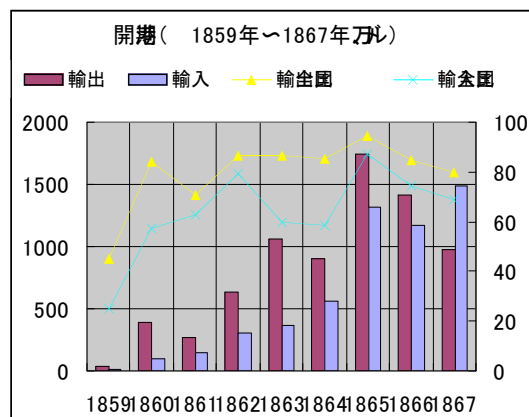
絹貿易の内外商の取扱比率

年	外商		内商	
	俵	%	俵	%
明治15年	25437	87	3506	13
20年	27381	87	4091	13
30年	53663	83	10822	17
36年	52355	74	18332	26
40年	50048	54	42178	46
大正1年	80061	46	90884	54
3年	68040	40	102430	60

#### (2) 生糸で貿易額が急増

開港直後から生糸が主要な輸出品になった。当初は、物価騰貴の抑制と特権商人の保護のために幕府が生糸の輸出制限をしたが、外商や横浜商人の反対で慶応元年1865年にその制限が解除されると、貿易額は開港2年目（万延元年、1860年）に比べて輸出4.8倍、輸入13.8倍、総額6.2倍まで急増した。

生糸が輸出の太宗を占めて茶、油、銅がそれに続いた。折しも大産地の中国が英仏と戦争で中国絹の輸出が激減したこと、欧州で蚕の病気が蔓延して仏、伊の絹織物業者が生糸や蚕種（蚕の卵）の買い付けをしたこと、が日本産生糸の輸出が急増した原因であった。



### (3) 貿易の急成長で国内経済が混乱

#### (金貨流出)

急激な貿易の成長は国内経済に重大な影響を及ぼした。

貿易開始によって開港から翌年2月までの8ヶ月間に30万両の「金貨流出」が生じた。国際市場の金銀比が1:15であった時期に国内では1:5であったため、大量の洋銀（メキシコ銀）が流れ込み、小判（金貨）買占めがされた。外商は両替した金貨を中国へ持ち帰って再び銀貨に両替するだけで莫大な利益を得ることができた。その結果、国内では貨幣改鋳が行われて、小判の品質低下による物価高騰が生じた。

#### (五品江戸回送令の失敗)

輸出のため横浜商人が高い値で絹などを買い付け始めると江戸の間屋を通さず直接横浜へ商品が送られるようになった。幕府が承認した株仲間の江戸間屋でも横浜の取引値以上の金額でないと商品が手に入らなくなった。その影響は、間屋だけでなく八王子、桐生、西陣の絹織物業までも不振に陥らせるなど各方面に波及し、国内経済を混乱させた。

もともと開港は、幕府にとっては貿易品を江戸へ集中させて、その経済力と利権で幕府の権力強化を目指すものであった。そこで幕府は、万延元年（1860年）3月「五品江戸回送令」で当初の目論見の回復を図った。生糸、水油、ロウ、呉服、雑穀の5品について江戸間屋と経由させようというものだったが、自由な商売を望む横浜商人の反対運動や入荷減、価格上昇を恐れた外商たちが強く抗議したために幕府は撤回を余儀なくされた（慶応元年1865年）。

開港から9年間で、居留地貿易という制約があったものの、幕府に保護された特権商人（江戸間屋）が貿易の利益確保を図るために貿易品を独占しようとした計画であった。これに対して、自由に商売をしようとする横浜商人が地方商人や外商と一緒にそれを打ち壊した。これにより、本格的に自由経済体制が開始されて、貿易も急成長を遂げた。

当時、江戸の町は、幕府の崩壊で諸大名が帰国して疲弊していたが、外国貿易による商人の横浜への流出によって一層荒廃が進んだ。江戸と対照的に、横浜は活気にあふれた街となった、と鳥居氏氏は述べている。（「横浜富貴楼お倉」、草思社、1977年）

## 第2章 横浜港の発展期（明治元年～明治27年）

### 1 明治初期の貿易

#### （維新後の貿易停滞）

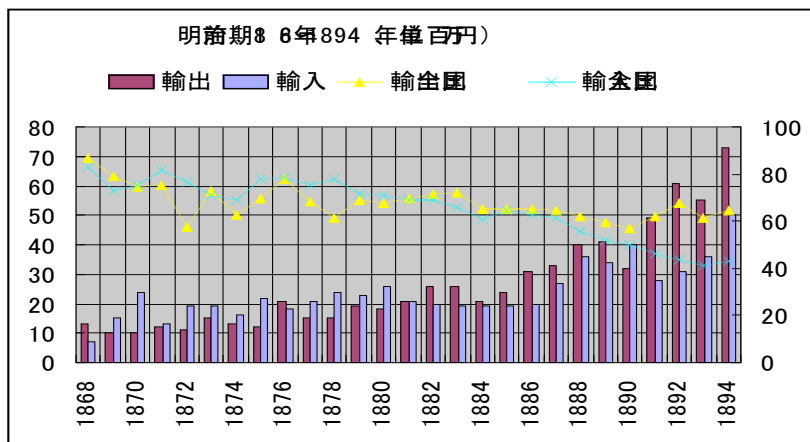
明治政府は版籍奉還、廃藩置県で中央集権体制を構築しつつ、地租改正（税の金納化）、関所廃止（移動自由化）、株仲間解散（営業自由化）などの資本制社会の前提条件の整備と殖産興業政策で近代的生産技術や銀行制度を導入して資本主義経済の発展に努めた。

しかし、明治維新の混乱で明治10年まで横浜貿易は停滞した。貿易額は明治元年26百万円が明治10年50百万円へ1.9倍増加したに過ぎず、輸入は2.7倍増加したが、輸出が蚕種停滞で1.5倍にとどまった。しかし、これは横浜だけの現象でなく、日本全体の経済活動が低調だったため、横浜貿易が占める全国シェアは輸出入とも約60%で引き続き高率であった。

明治になっても横浜港の主要輸出品は生糸と茶で、粗悪生糸の輸出横行や明治3年の普仏戦争による仏の輸入停止により輸出が大きく減少したことが貿易停滞の原因だった。

他方、輸入品は、英をはじめとする西欧諸国からの綿糸、綿織物、毛織物、兵器、薬品、砂糖、染料など多岐にわたる工業製品であった。

この時期の横浜貿易は、「製品輸入と原材料輸出」を中心とする「後進国型貿易」であった。この構造は、国内の工業化が進み、明治20年代後半に始まる国内の工業化が進展して「製品輸出・原材料輸入」の「加工貿易型」に転換するまで続いた。





## 2 シルク貿易

### (1) シルク貿易は日本資本主義発展のエンジン

生糸類が総輸出額に占める割合は、開港当初 66%、4 年目に 86%と高率を占め、明治 10 年 45%、明治 20 年 41%と漸減していった。生糸は開国したばかりの日本経済にとって貴重な外貨を稼ぐ商品で、その外貨で殖産興業政策や軍備増強が行われた。シルク貿易は日本資本主義発展のエンジンの役割を果たした。世界の絹市場が最も品薄な時期に日本シルクはその品質の良さとい価格によって大量に世界市場へ供給された。主産地の東北、上州、信州から直接供給路をもった横浜はまたたく間に日本のシルク貿易を独占した。横浜港では、その後昭和 16 年（1941 年）まで 82 年間にわたって第 1 位の輸出品であった。

### シルク貿易の変遷

年	輸出高 (千斤)	シェア (%)	輸出先(%)			
			米	仏	英	他
明治 4 年	1252	94				
5 年	883	98				
6 年	1056	87	1	32	47	20
7 年	977	99	7	40	39	11
8 年	1181	100	1	53	36	10
9 年	1841	98	1	45	43	11
10 年	1723	100				
11 年	1451	100				
12 年	1537	100				
13 年	1461	100	37	43	17	3
14 年	1801	100	24	56	18	2
15 年	2884	100	34	48	15	3
16 年	3121	100	33	51	15	1
17 年	2098	100	50	44	4	2
18 年	2457	100	53	42	2	3
19 年	2635	100	54	41	4	1
20 年	3103	100	55	35	5	5
21 年	4674	100	50	39	7	4
22 年	4083	98	55	41	1	3
23 年	2085	98	66	32	1	1
24 年	5291	99	58	36	2	4
25 年	5406	100	61	34	1	4

### (2) 生糸産地は奥州から上州、信州へ変遷

横浜に集まる生糸類の産地は、文久年間（1861～1863 年）は奥州 40%、上州 20%、信州 10%の順であったが、明治 6 年（1873 年）に上州と奥州が入れ替わり、明治 12 年（1879 年）には信州 28%、上州 26%、奥州 18%に変わった。品種改良や製糸機導入などで構成比は変わるが、東北、関東、甲信越地方が全体の 8 割を占める大生産地であった。

### (3) シルク貿易の相手国も英から仏、米へ変遷

開港当初の最大の貿易相手国は英で、開港 2 年目で輸出の 52%、戦争で中国シルクの輸入が途絶した 5 年目には 97%を占めた。輸入でも、英が高率を占め、元治元年（1864 年）の貿易額は英 92%、オランダ 4%、米 1%、仏 1%の順だった。明治 7 年、蚕の病気で大量の蚕種輸入が必要になった仏が 40%となり、英 39%を上回った。明治 13 年に、米が仏を抜き、明治 17 年に米 50%、仏 44%、英 4%の順になり、その後、米は、明治末 70%、大正末 97%を占めるようになり、アメリカが生糸の最大の輸出市場になった。横浜が国の生糸貿易に占める割合は、明治 40 年代 98%、大正末 83%の高率で、明治末以降になると、シルク輸出のほとんどがアメリカ向けとなり、この港はアメリカ一辺倒の観があった。

### 3 横浜商人

#### (1) 横浜商人の登場

開港期の横浜に出店した商人を「横浜商人」という。幕府の誘致もあって江戸の御用商人・三井などのほかは関東、山梨、長野などの農村から集まった他国者の集団であった。開港後、生糸が輸出の中心になると、中には投機的な取引や違法な取引で多額の損失や財産を没収される者や粗悪品を売りつけたり、目方をごまかす者もあらわれたが、そうした商人の多くは明治10年ころまでに淘汰された。原善三郎（亀屋）、甲州屋忠右衛門、茂木惣兵衛（野沢屋）らの横浜商人は自ら出身地や知り合いをたよりに産地へ出向いて生糸を集荷した。高値もあって国内の約8割を買い占めて莫大な利益を上げた。



#### (2) 横浜商法会議所の設立

しかし、明治10年代になると、居留地貿易のもとで外商による海外市場価格の2分の1、3分の1という法外な買いたたきが横行し、貿易金融や外国航路を持たない日本の弱さが露呈した。

そこで、横浜外国人商業会議所の例にならって、内外商の紛議の調停や各国公使への影響力を発揮するため、明治13年に「商人会所」を発展させて「横浜商法会議所」を設立した。初代会頭に原善三郎が就任して取引の是正を図ったが、横浜商人の団結は弱く、紛議を調停するための組織、機能が不十分で活動は停滞した。横浜商人の大同団結は、商人会所の共有物事件が解決して横浜商業会議所が設立される（明治28年）まで待たねばならなかった。

#### (3) 生糸売込商の団結

その間、横浜商人達は何もしなかったのではなくて、明治6年に生糸の自主的な品質検査をするために生糸売込商が団結して「生糸改会社」を設立、明治8年には「横浜製茶改会社」も設立して、不評をかった粗悪シルクの是正や茶の品質管理を図った。

さらに、明治14年には、原、茂木、渋沢らが企画した「連合生糸預所」が認可されて、輸出生糸を一括して倉庫（共同倉庫）へ納入し、売込み商が団結して外商と取引に当たるようにすると、外商は約2ヵ月間貿易を停止する対抗措置をとった（連合生糸預所事件）。ビンカム米公使の立会で調停が行われて、共同倉庫設置と契約書の交換は認められたが、契約後の破談などは相変わらず続いた。

#### (4) 横浜に海事産業の萌芽

明治10年代から、貿易拡大に伴って居留地貿易に対抗する政府の直貿易奨励策もあって、日本人による貿易業、海運業、為替業などの動きが活発化した。

明治9年三井物産会社が創業し、翌10年に始めて生糸、茶の直貿易を行うなど邦人による貿易業が始まった。

海運では、明治3年に九十九商会（のちの三菱商会）が創業した。明治7年台湾出兵の船舶輸送で巨利を得ると、郵便汽船会社を吸収して郵便汽船三菱会社（明治8年）となって、海運を独占した。のちに競合した共同運輸会社も吸収合併して明治18年日本郵船会社となった。

貿易金融では、オリエンタル銀行、香港上海銀行、チャータードマーカンタイル銀行の貿易為替の独占に対抗して、明治13年に横浜正金銀行が設立され、明治20年に外国為替専門銀行となった。

倉庫業では、運上所が管理する保税倉庫は外国商人の利用に限られていたため、明治30年に中央倉庫が設立されて日本人も倉庫が利用できるようになった。

明治20年代になると、直貿易ができる貿易業者の成長、日本人による海運業や貿易金融機関の発展などにより横浜に海事産業の萌芽が形成され、横浜商人が貿易に占める地位も次第に向上した。居留地貿易からスタートした横浜貿易も、次の段階の関税自主権の回復と居留地貿易の廃止が現実的な目標となっていった。

#### (5) 商業資本家の成長

横浜商業会議所第4代会頭・小野光景は、明治20年「横浜貿易商人の進路」と題する講演で、横浜貿易の振興のための三大事業構想を発表した。①共有物（ガス局、町会所など）の横浜商人による独占②ふ頭（鉄栈橋）建設③商品取引所の設置、である。後に事件に発展して横浜市が所有することになった共有物を除いてこの構想は実現された。

小野は、横浜を貿易商人による自治都市とする構想を抱いており、三大事業を通じて商業資本家による港都横浜づくりを目指した。



明治20年代の横浜経済は貿易商を中心とする商業資本家が力を持っており、貿易商たちは横浜財界の一大勢力を形成しようとしていた。この横浜財界はいわば他国者の寄り合いであって、薩長土肥の新政府勢力や東京の政商と一線を画していた。また、当時大阪で急成長してきた産業資本家（生産設備を購入してそこで生産される商品を販売して利益を得た人々）とも異なっていた。

神戸では大阪で発展した産業資本家の工場制機械生産による紡績が貿易の中心となってきたが、横浜では商業資本家によるシルクが貿易の中心であった。

神戸では、明治20年代、殖産興業政策で発展する紡績業に対するインド綿花輸入が増え、次いで30年代に国内需要が一巡すると、アジア向けの綿製品輸出が増加して、貿易額で神戸港が横浜港に追いつくのである。

明治20年代後半から、資本主義の発展ともなあって、産業資本が商業資本を凌駕していったのであるが、横浜財界の主流を占めた商業資本家は、貿易で得た巨利を遠隔の養蚕地帯の振興に投資し、そこで生産されたシルクの流通で利益を得る集団であった。

#### 4 最初の近代港湾整備

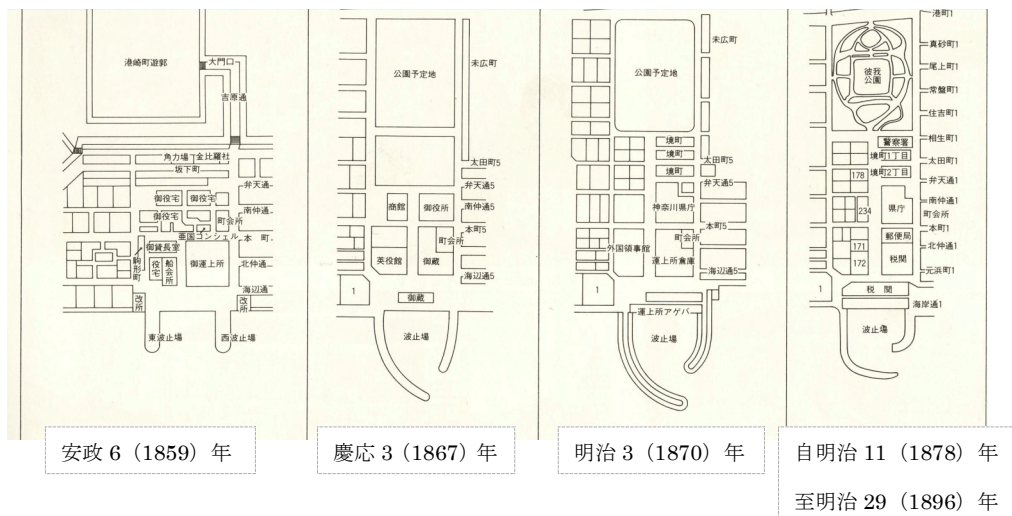
##### (1) 船が横付けできない波止場で開港

開港時の横浜港は、運上所の前に海に真直ぐに伸びた2本の石積造の波止場（L109m、60間×W18m、10間）があるだけである。海に向かって右側を東波止場（今の大栈橋の基部）、左側を西波止場と呼んだ（文久3年外国人居留地の中央に東波止場ができると、この2本をあわせて西波止場と呼んだ）。

この波止場では、貿易船は接岸できず、沖合いに停泊してはしけが波止場と船を結んだ。波止場は北東向きに海に突き出ていたため北風に弱く、当初から改善要望が出されており、慶応3年（1867年）に突堤を延長して左に曲げる改修工事を行った。これにより「象の鼻」と呼ばれる波止場が誕生し、横浜港のメイン波止場となった。

波止場の変遷

（出典「港町横浜の都市形成史」S56・3、横浜市）



##### (2) 横浜築港論

貿易量が増えて船の出入りが増加すると、沖合いに停泊してはしけで荷揚げをするような波止場では不便で貿易上支障が多いことから、貿易船が横付けして貨物の積み下ろしできるふ頭が必要とする築港論が盛んになった。明治7年頃から工部省ではブラントンらに依頼して横浜築港プランの作成に着手するとともに、大隈重信大蔵卿を中心に政府へ築港の働きかけを始めた。明治14年には横浜商法会議所も貿易振興のために早期築港を要望した。しかし、政府では厳しい財政事情を理由に横浜築港計画は何度も延期した。

### (3) 返還された下関賠償金で鉄棧橋等を整備（第1次築港）

明治16年、グラント元大統領らの努力で米から下関事件賠償金78.5万ドルが返還された。これを財源に第1次横浜築港工事が決定した。

明治22年、パーマーの設計・工事監督により防波堤（現在の内防波堤）、鉄棧橋（現在の大棧橋の原型）、導水堤に着手し、明治29年に竣工した。これに合わせて、民間サイドでは、明治24年に横浜船渠会社（後の三菱ドック）が設立され、明治28年横浜ドック建設に着手した。

横浜では、他都市と比べて早くから、公園、道路、上下水道などの都市インフラが整備されてきたが、港づくりは遅々として進まなかった。

日本を代表する港が開港から35年間も船さえ接岸できない昔からの港のままだったことは意外な感さえするが、その理由は政府の財政難であった。しかし、その後、日本の貿易促進と台湾出兵や征韓論に見られる海外膨張の動きを背景にして、第1次築港で大鉄棧橋等が整備されて、横浜港は一気に近代港湾へ姿を変えるのである。



大日本横浜築港船架略図

A・パーマーの築港計画図で、鉄棧橋、防波堤、馴導堤（帷子川の水を港外へ誘導）、ドックが計画されている。

明治22年着工

明治29年竣工

（明治24年、国立公文書館  
内閣文庫蔵）

### 第3章 横浜港の転換期（明治28年～昭和20年）

#### 1 新港ふ頭整備（第2次築港）

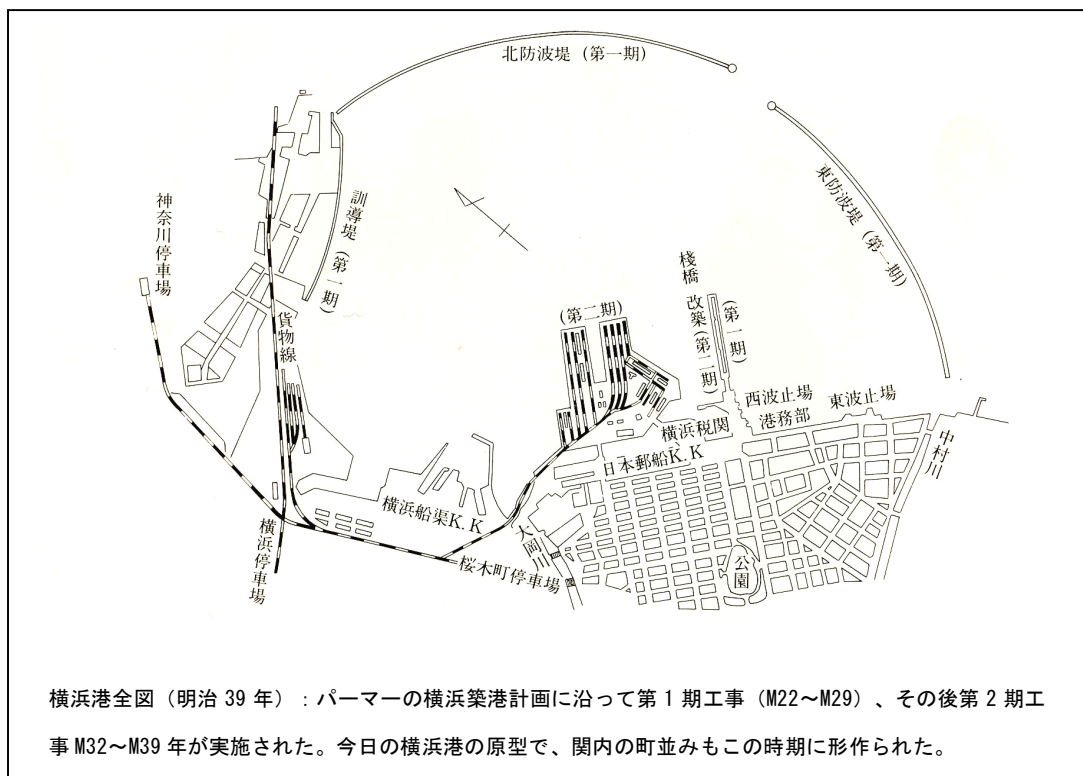
##### (1) 新港ふ頭整備計画

明治29年に鉄棧橋が完成した。しかし、シルク貿易の急激な増加で、できたばかりであったが鉄棧橋1本では船舶と荷捌スペースの不足が著しくなっていた。明治30年横浜商業会議所（会頭・原善三郎）は、岸壁、税関、倉庫、荷揚げ機、鉄道などを一体的に整備して効率的な荷動きができるふ頭の整備要望を行った。

この要望に横浜税関が応じて、水上浩躬（みなかみ・ひろみ）税関長や内務省技師・古市公威らによって大規模な新港ふ頭計画にまとめられて、明治31年、第2次築港工事として整備することが決定した。

##### (2) 本格的な近代港湾施設の誕生

新港ふ頭整備は明治32年に着工したが、明治37年の日露戦争勃発による財源不足で中断した。しかし、横浜商人たちは工事再開を強く望み、水上税関長の斡旋で工事費用の3分の1を市費負担することで残りの工事が再開され（明治39年）、大正3年に完成した。新港ふ頭は、23haの埋め立て地に、バース数13、上屋14棟、レンガ倉庫2棟、荷役用クレーン20基、引き込み鉄道を備えた本格的な近代港湾施設であった。



## 2 神戸港の急成長と横浜港の相対的地位の低下

### (1) 殖産興業政策で紡績業が発展

明治政府は、「富国強兵」を目指して「殖産興業」政策を進めた。民間資本が脆弱だったため、軍需産業と並んで繊維産業の工業化を中心に、国による官営模範工場や輸入紡績機の払い下げなどで産業育成が進められた。

明治 13 年（1880 年）からは軍需工場を除いて官営工場払い下げが始まり、明治 19 年（1886 年）ころから繊維業を中心に民間でも会社設立が活発化した。

その結果、紡績業、綿織物については、大阪、兵庫で急速な発展を遂げた。これにより、神戸港では、明治 10 年代まで輸入の 35% を占めた綿織物や毛織物が次第に比率を低下し、30 年代には綿糸輸入、40 年代には綿花輸入が増加し、逆に綿糸等の工業製品輸出が増加した。

横浜港でも、明治 20 年代になると座繰製糸に代わって器械製糸が広まって絹製品の生産量が急増したため輸出が大きく伸び、絹織物や絹ハンカチの輸出も始まった。

### (軽工業に次いで重工業にも産業革命)

明治 27 年（1894 年）の李氏朝鮮をめぐる日清戦争に勝利して、日本は朝鮮半島と遼東半島を植民地とし、高額な賠償金を得た。こうして、アジアに綿糸、綿織物の輸出市場を得て工業化に弾みをつけるとともに、賠償金を財源にして官営八幡製鉄所設立を行い重工業部門の発展の足がかりを築いた。

産業革命は、工場制機械工業（「工業化」）による産業構造や社会の変革をさすが、日本では 1890 年代の官営工場の民間払い下げなどで繊維産業を中心に開始し、日清戦争で拡大した。

10 年後の明治 38 年の日露戦争前後から、製鉄、造船においても産業革命が始まった。日清戦争で軽工業製品の市場を得て、次いで、日露戦争を機に、重工業においても船舶や兵器などの軍需品や化学薬品や鉄鋼等の素材産業が活発化した。

日清・日露戦争を機に軽工業から重工業に及ぶ広範な産業分野でダイナミックな発展が始まり、日本の貿易も大きな変化を遂げた。これまでの原料や食料品を輸出して工業製品を輸入した「後進国型貿易構造」から原料を輸入して製品を輸出する「加工型貿易構造」への転換が始まった。

また、列強の日本に対する評価が高まって、明治 32 年（1899 年）の居留地廃止や 44 年（1911 年）の不平等条約改正が進んで関税自主権も回復した。これまで貿易の 8、9 割を占めていた「商館貿易」がその割合を下げた日本人による「直貿易」が増加した。

## (第1次世界大戦を機に帝国主義化)

大正3年(1914年)の第1次世界大戦で、日本は連合国側に参加してドイツ領有の南洋諸島と青島の占領を行った。この戦争の主戦場は欧州だったので、日本に漁夫の利のような未曾有の好景気をもたらした。

- ①戦争で日本へのヨーロッパ工業製品の輸入が途絶え、また交戦国への兵器供給も増えたため、これまでの造船、鉄鋼業などの一部の重工業から新たに車両、機械、化学など広範な分野で産業化が進み、急速に経済の重化学工業化が進展した。
- ②欧州からの輸入が途絶えたアジア、アフリカ諸国への雑貨、染料、医薬品の輸出が急増し、東南アジア市場への拡大を果たした。
- ③国内でも労働者賃金や農産物価格が上昇し、国民の所得上昇をもたらした。

産業発展で国内市場が飽和状態に達した資本が新たな植民地市場を求めて膨張主義政策を行うことを「帝国主義」と呼ぶが、日本では日露戦争を機に「南進論(東南アジアへの進出)」や「北進論(東北アジアへの進出)」などの膨張主義が台頭し、第1次世界大戦を経て急速に帝国主義化していった。

## (神戸港の急成長と横浜港の相対的地位の低下)

横浜から9年遅れて開港した神戸は、当初は横浜と同様に、欧米向けの生糸や茶の輸出、綿織物、毛織物の輸入が中心だった。

明治10年代から輸出で中国向けに地場産業のマッチが増え、輸入では欧米からの機械類、石油、綿織糸が上位を占めた。20年代には輸出で中国へのかさ、ガラス、紙製品、輸入ではインドからの繰綿が急増した。30年代には輸出に綿織糸、綿布などの工業製品が加わり、輸入でも東南アジアからの綿、羊毛などの原材料が増加した。

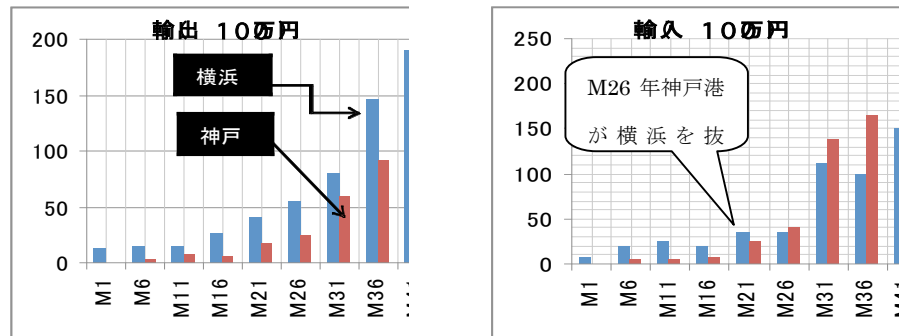
神戸港は、後発の利点を生かして、横浜へシルク貿易が集中すると貿易品の転換を進めて、初めは従来からの地場産業商品、次いで殖産興業政策で成長する紡績などの工業製品を扱う港へ変貌していった。

この紡績製品の輸出とインド綿花輸入を軸に、明治26年には神戸港は輸入で横浜港を追い抜き、以降昭和12年まで輸入で国内首位を維持した。この時期の神戸港は、産業革命とそれに続いて急速な経済発展を遂げる日本資本主義の先頭に立つ港であった。

大正12年関東大震災によって、横浜から多くの貿易商や企業が神戸や東京へ流出した。神戸では、横浜が独占していた生糸貿易を開始しようとして「生糸2港制」の運動が始まった。

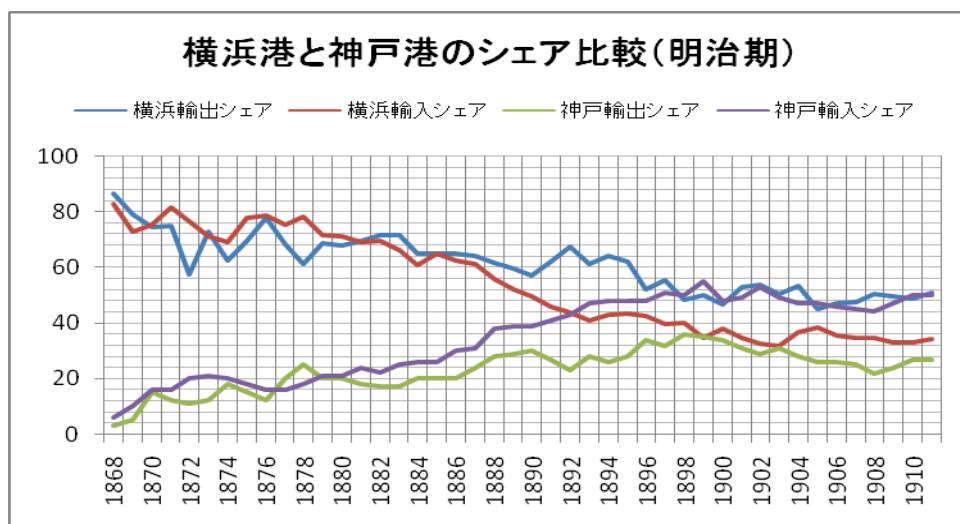


これに対して、開港以来日本の貿易の8割を独占していた横浜港は、引き続きシルク貿易で貿易量も金額も増加しつつあったが、経済の急速な発展によって次第に日本全体に占める港のシェアを下げ、新興の神戸港がまず輸入面で追いついたのである。



神戸では、紡績国産化でまず綿糸輸入が増え、綿糸国産化が進むと綿花輸入が増えた。国産綿糸が国内需要を上回り、競争力を持つようになると綿糸輸出が始まり、次いで綿織物輸出が始まった。輸入品だったものが産業発展で輸入代替が進んで輸出品へ転化していく一連の動きは「雁行的経済発展」と呼ばれるが、神戸貿易にその事例をみることができる。

産業革命を経た産業資本の発展と貿易の好循環は、当時、商業資本が優勢だった横浜では見ることができなかった。横浜では産業資本の成長はずっと遅れて貿易に登場するが、この時期は、むしろシルク貿易にうまく参加できた江戸期以来の特権商人や横浜商人らの商業資本が全盛を誇っていた。



\* 横浜と神戸の輸出入別全国シェアの推移（明治元年～明治44年）。輸出入とも両港を合わせると日本全体の貿易額となる。1893年（M26）輸入で神戸が横浜を抜いた。輸出では横浜が神戸を上回っている。横浜では長期低落傾向を示すが、1898年（M32）頃から輸出入とも横ばい状態となった

### 3 大横浜を作る三大事業～関東大震災を乗り越えて～

#### (関東大震災で横浜港は壊滅的被害)

第 1 次世界大戦後の戦後不況は、生産過剰とインフレによって戦争成金を中心に大きな影響をもたらした。横浜においても銀行の取り付け騒ぎなどが多発した。

それに追い討ちをかけるように、大正 12 年（1923）に関東大震災が発生した。震源地に近い横浜の被害は甚大で、市内事業所の 9 割が被災し、死者行方不明者は 2.1 万人に上った。横浜港も大棧橋、岸壁、護岸や物揚場、はしけだまり、防波堤、上屋、倉庫が軒並み破壊されて港は壊滅の状態となった。震災復興では横浜港が 15 百万円、港湾以外が 182 百万円を要し、横浜市はその負担分 1 億円のほぼ半額を米ドル外債で賄い、後年その返済で長い間苦しむことになった。

震災は市民生活と横浜経済を破壊し、横浜港は開港以来の危機を迎えた。

後年、第 18 代飛鳥田市長は横浜の都市づくりは「五重苦」を乗り越えてきた歴史と言った。横浜の五重苦とは「関東大震災」、「昭和恐慌」、「戦災」、「接收」、「人口急増」を指すが、その第 1 弾は震災である。都市の本質は「機能集積」であるが、「大震災」は、市民生活に強烈な打撃を与えたばかりでなく、貿易商や企業の市外流出によって横浜の「都市機能を著しく弱体化させた。

#### (大横浜建設の 3 大事業)

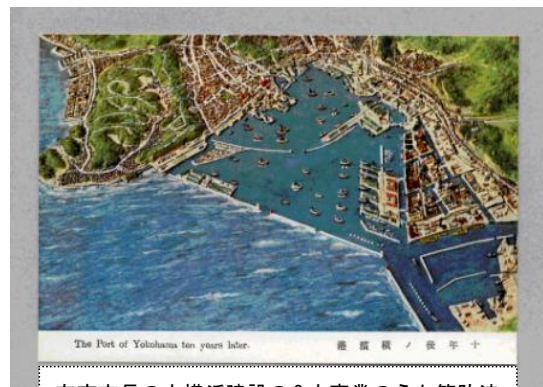
首都東京の復興が優先されて横浜の復興が遅れる中で、震災の翌年、第 10 代有吉忠一市長は「生産なき都市はその反映を脅かされること多し、いずれの都市にありても競って工業の招致発展に市是をおく所以もまた之にあらず。本市もこの機において工業都市の大本を定め都市繁栄の基礎をつくる」と述べて、「大横浜建設の 3 大事業」を掲げた。

三大事業は、「大防波堤建設」による横浜港の拡張、恵比寿・宝地区の埋め立てによる「工業用地造成」、鶴見併合による「市域拡張」である

#### (工業立市)

それまでの横浜の工業は明治 20 年代から 30 年代にかけて神奈川海岸を埋め立てて造船所や製油、製粉が立地したものの、商業資本が優勢で工業化には消極的だった。

その中で、明治 36 年に第 4 代市原市長は「商業とともに大小の工業を市の内外及び付近地方に興起せしめ、大いに市の反映を幫助するの道を講ぜざるべからず」と述べて、「商工両輪



有吉市長の大横浜建設の 3 大事業のうち大防波堤建設による横浜港拡張構想。絵葉書で P R。

で行くことを公表した。この背景には、すでに神戸港が横浜の貿易額を追い越しており、その推進役が産業資本で港と連携して貿易を促進していることを熟知していたと思われる。しかし、日露戦争の勃発でその構想は実現されなかった。

「大横浜の建設」を目標に掲げて、これを実現したのが有吉市長であった。



第 1 次世界大戦特需で、川崎鶴見工業地帯が浅野埋立地を中心に海運、造船、金属、機械、化学工業が大きく成長し、横浜貿易にその工業製品輸出と原料輸入が大きく寄与していた。

市域拡張は、鶴見を横浜市へ編入するとともに、恵比寿、宝町地区を埋め立てて工業用地を造成し、そこへ工場誘致する計画である。市域拡張と工業誘致は、川崎鶴見工業地帯を横浜へ拡張するものであった。

また、この埋立事業は港に隣接した地区であったため、この事業は当時の横浜港を鶴見川河口から本牧を結ぶ区域へ大きく拡大させることを目論んだものであった。

1930 年の世界大恐慌とレーヨン普及でさしものシルク貿易が低迷すると、貿易の中心がシルクから地元の工業製品へ移行が始まった。これにより横浜の工業都市化が広く支持を得るようになって京浜工業地帯の発展が本格化した。それに伴って、神戸港から約 30 年遅れて、横浜港の工業港への転換が始まった。

#### 4 軍国主義下の横浜港

軍隊や軍人が国家中枢を占めて国政を運営することを軍国主義という。その特徴は、膨張主義と結びついて財政、経済、社会などの諸資源を軍事力増強に集中させて高圧的な内政を行うことにある。

日清、日露戦争から第 2 次世界大戦終了までの膨張主義の時期は「帝国主義」時代とも呼ばれる。被支配国側から見れば植民地主義、支配国側から見れば膨張主義が帝国主義の特徴であって、軍国主義と結びついた膨張主義は、日本、ドイツ、イタリアに現れた。

昭和 4 年（1929 年）の世界恐慌は、同時に実施した「金解禁」の失政と重なり深刻な経済不況を招いた。昭和 6 年（1931 年）に満州事変で軍部が独走し、翌年犬養首相暗殺（5.15 事件）で政党政治が終わった時から第 2 次世界大戦終了時までを「軍国主義」の時代と呼ぶことができる。

軍国主義の始期には、満州事変の軍需景気で輸出を中心に貿易も伸張して長期不況を脱した。横浜港も貿易が増加して、昭和 12 年には過去最高の貿易額となった。

しかし、昭和 14 年第 2 次世界大戦が始まると、各国のブロック経済化と経済封鎖が次第に強まって、日本もまた満韓支ブロック経済を強めたが、昭和 16 年太平洋戦争開始とともに、貿易は途絶した。

## 5 東京港開港問題

東京築港は、明治 13 年松田東京府知事の江戸築港論が最初で、東京の都市化の進展と貿易の発展により、明治 37 年（1904 年）、東京築港を前提とした隅田川河口改良工事に着手した。

大正 11 年調査によれば、横浜港の内貿貨物の 5 割、外貿貨物の 7 割が東京貨物で、全体の 6 割がはしけ輸送されていた。横浜東京間の貨物輸送について、輸送コスト高、時間的ロスの多さ、はしけ輸送の高い事故率などが「京浜間回送問題」として大きく取り上げられて東京築港の重要性が高まった。

大正 12 年の関東大震災では、陸上交通網の崩壊と横浜港の壊滅的破壊で救援物資の受け入れに困難を極めた。災害を通じて、港が緊急時も平時も物資の供給を図る上で重要な機能を持つことが広く認識され、遅れていた東京築港が本格的に開始されることになった。

大正 14 年に日の出ふ頭、昭和 9 年に竹芝ふ頭が完成し、東京築港問題は終焉した。

その後、昭和 13 年に工業生産額が 1 位になるなど東京の経済発展は目覚ましく、日本の政治と経済の中核の役割が高まった。しかし、輸出入は相変わらず横浜港経由で行われていたため、次いで東京港開港要求が高まった。昭和 6 年満州事変開始で中国大陸との貿易が増加すると、昭和 16 年 5 月東京港は条件つきであったが、開港した。

東京開港問題については、横浜では横浜港の存亡にかかわるとして反対したが、東京を満韓支の貿易港とし、その他は従来どおり横浜にするという棲み分け方式で両市は合意した。もっとも開港交渉では、その代償として横浜が長年苦しんだ震災復興のための外債を国が肩代わりするという餌があったことも大きな理由であった。

その際、東京港を単独で開港すると法制上その外国貿易の制限をすることができなかったことから、国は横浜港と東京港を統合して 1 つの開港場とし、税関長の係船岸壁、錨地指定で貿易船を振り分けることとした。これにより、昭和 16 年、新たに「京浜港」が誕生し、2 港はそれぞれ横浜港区、東京港区となって今日に至っている。

開港に当たって、東京港の整備拡充が必要であったが、第 2 次世界大戦で工事は中断し、本格的な国際貿易港になるのは戦後、接收が解除された昭和 30 年代になってからであった。

## 第4章 国際貿易港としての横浜港の発展（昭和21年～昭和60年）

### 1 復興期の横浜港

#### (1) 接收

昭和20年8月15日、第2次世界大戦が終結し日本は連合軍の占領下に入った。9月2日に大棧橋に上陸した占領軍は、横浜港を物資補給基地として活用するため、港湾施設の9割、市街地の3割を接收した。連合軍はその拠点となった第8軍司令部を横浜税関ビルに置いて「日本の非軍事化と経済の民主化」を進めた。

横浜における接收はエリアが広く長期間にわたったため、のちに深刻な問題を生んだ。

- ①港湾だけでふ頭使用料の徴収不能(年1億円の損失)や代替の埠頭整備7億円出費があり、港湾以外の復興も合わせると横浜市は巨額の出費を余儀なくされて市財政が窮乏
  - ②接收で貿易関連施設不足、管理貿易手続きの煩雑さから多くの貿易商や企業が東京流出
  - ③朝鮮戦争特需も東京港や神戸港の取扱は激増したが、接收で横浜港は伸び悩み
- このため、横浜では「貿易都市の限界」と「都市の斜陽化」が多方面から指摘された。

#### (2) ポートオーソリテイ構想

民間貿易全面禁止により輸出入は連合軍(GHQ)の許可なしに行うことができなかったが(管理貿易)、22年一部制限解除、23年各国との間に通商協定が結ばれて貿易の正常化が始まり、25年朝鮮戦争を機に民間貿易も全面的に認められることになった。

民間貿易再開で、連合軍が提案したポートオーソリテイ構想をめぐって港湾管理者問題が発生した。ポートオーソリテイ(港務庁)とは、港湾管理に国の関与を排除して港ごとに設立された官民による自治組織が港湾と臨海部を一体的に経営することをいう。明治以来、港湾は国の営造物として国が直轄管理してきた経緯もあって、約2年間の調整を経て、25年5月新港湾法成立によって解決した。

京浜港では、横浜市、川崎市、東京都が港湾法33条に基づき各々単独管理者となり、26年8月横浜市港湾局が設置された。横浜港や神戸港の港湾管理者問題の決着を機に全国でも順次管理者が決定し、港務局1(新井浜港)、一部事務組合5(名古屋、四日市、苫小牧、境、那覇)、その他はすべて地方自治体が単独管理者になり、GHQのポートオーソリテイ構想は実現しなかった。

## 2 滞船滞貨

戦後復興において横浜港の整備が急務とされ、接收されたふ頭の代替に出田町ふ頭、高島第3埠頭の整備が進められた。港湾の基幹施設や中心市街地の接收が続く中で、民間貿易が再開されると、横浜港の取扱貨物は昭和30年には輸出額14百億円、輸入額18百億円となり、25年に比べて輸出が2.2倍、輸入が2.8倍まで急増した。

敗戦で植民地を失った日本は、当初国内資源の開発による経済復興を目指したが、朝鮮特需を機に造船、機械、鉄鋼、化学工業が躍進すると、経済政策も海外資源を大量に調達する重化学工業化へ路線を転換した。

鉄鋼や石油化学工業などの素材型産業は、膨大な資源、エネルギーを消費する産業で、その新規立地は一般的には原料地立地するのが通常だが、日本の場合には集積利益を求めて大都市圏にある巨大市場を持つ既成工業地帯へ立地した。昭和30年代には家電品を中心に技術革新に支えられた耐久消費財ブームも生じて、投資が投資を呼ぶ活発な経済活動が始まった。

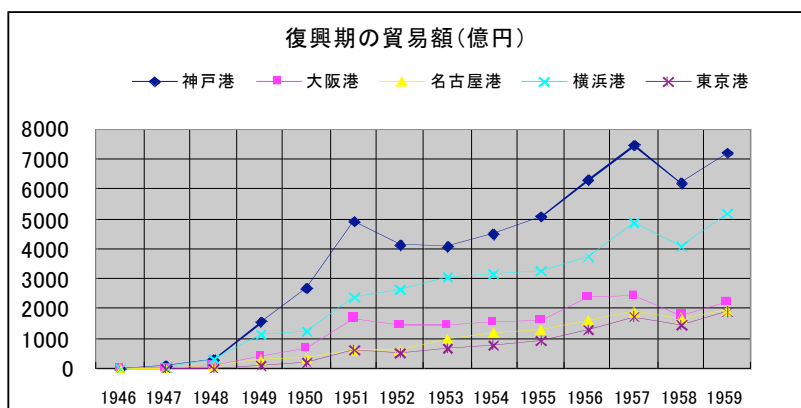
横浜港は京浜工業地帯に立地した重化学工業の海外資源を輸入するための基幹港となった。横浜港の貨物量は昭和29年輸入2,374万t、輸出506万tで、昭和25年の2倍に増え、昭和32年には輸入5,332万t、輸出778万tとなり、その5年後には倍増していった。

貿易の増加とともに入出港船も昭和30年ころから急増し、昭和36年にピークを迎えた。港の処理能力を超えた船や貨物の集中による「船混み」が発生した。昭和36年4月54隻から8月には506隻へ増加、待ち時間も48時間へ拡大して港の「滞船滞貨」はピークに達した。

船混みは翌年になると解消していくが、この問題は、はしけ不足や港湾作業機械化の遅れ、港湾労働者不足、港湾施設不足などの直接的な原因に対する対策だけで終わらなかった。経済発展にとって古い慣習で運営されていた港が隘路になっていることが露呈されたため、

港湾労働力確保と労働条件改善等によって港湾の近代化を図るため、港湾労働法（S40年6月）、港運事業の近代化のために港湾運送事業法改正（S41年6月）港湾の管理運営改善のために外貿埠頭公団法

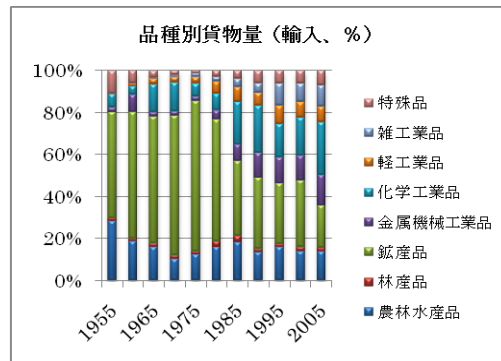
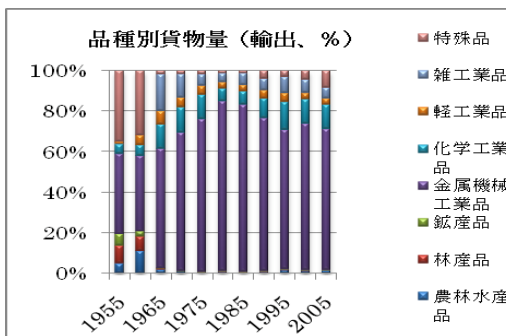
（S42年8月）など、次々と港の改善策が打ち出された。



### 3 輸出の横浜港 ～高度成長を支えた港～

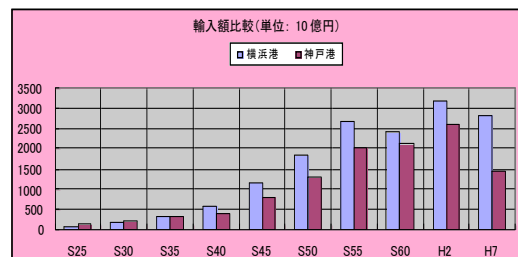
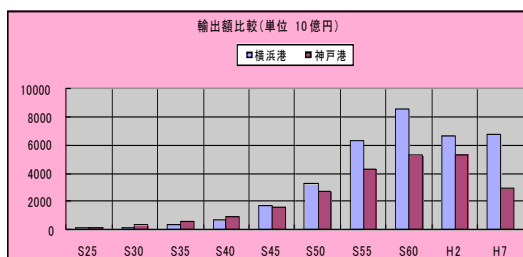
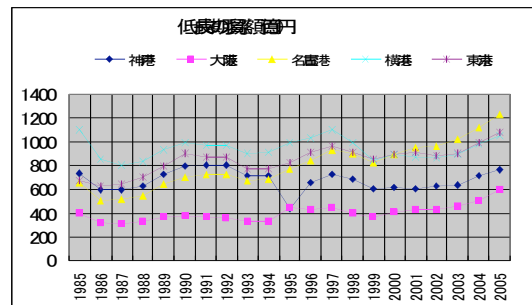
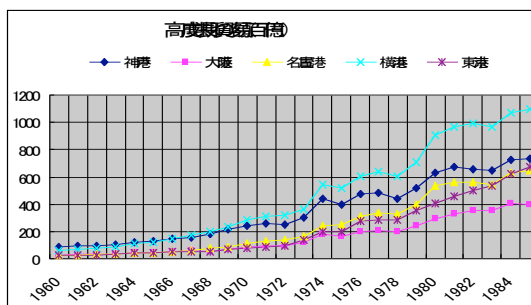
経済成長は初めに鉄鋼、電力、造船が発展を開始し、次いで自動車と家電産業が日本のリーディングインダストリーとなって成長をけん引した。昭和43年ころまでは増加する原材料により輸入超過が続いたが、その後国内需要が一巡すると積極的な輸出がはじまった。日本全体では昭和43年に輸出額が輸入額を超えるが、横浜港ではそれより一歩早く昭和40年には出超となった。

横浜港では、昭和30年代は、輸入では食料品不足を反映した小麦、大豆などの食料品と原油、輸出では鉄鋼と船舶が上位を占めた。昭和40年代は、輸入では原油、非鉄金属、輸出では前半にトランジスタラジオ、テレビが急増し、後半には自動車、カメラ、ラジオ、テレビが上位を占めた。



高度成長期における港の貿易品は、横浜と神戸で大きく異なった。

横浜では輸出が30年代から鉄鋼、船舶、40年代から家電製品、カメラ、自動車の割合が高く、輸入では原油、鉱石などの原材料が多いのに比べて、神戸では輸出では繊維製品が多く、輸入では食料品が多い、などの特性をみせた。



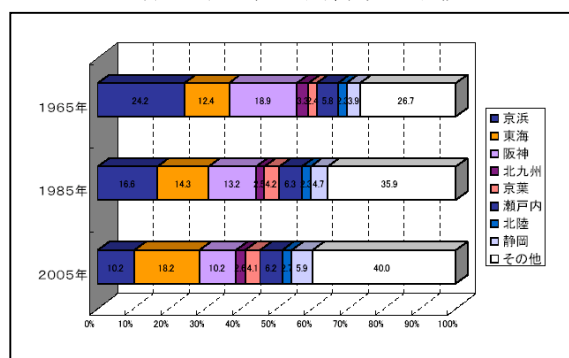
神戸港は、接収が軽微だったため、終戦直後から食糧などの生活必需品の輸入を中心に目覚ましい復興を開始した。民間貿易が開始されると朝鮮戦争特需でその勢いを増した。しかし、高度成長期になっても引き続き主要な輸出品が繊維製品で、リーディングインダストリー製品が神戸貿易の主要貿易品にならなかったため中期的にみると港の力を低下させていった。

これに対して横浜港は、京浜工業地帯の重化学工業の発展に伴う製品輸出とそのため原材料輸入によって高度成長段階で大きな発展をみせた。昭和 35 年に輸入額で、昭和 45 年には輸出額で神戸を再び追い越して日本一の国際貿易港として復活した。

日本の貿易における輸出入額（貿易額）や品目の構成は、この高度成長期から日本の主力産業である製造業の動向を明確に反映する構造を示すようになった、と言えよう。

その後、名古屋港も急伸して横浜を追い抜くが、その背景には中京工業地帯が自動車、機械工業やニューセラミックスが急成長し 1999 年京浜工業地帯の製造品出荷額を追い越したことによる。大正末期からトップだった阪神工業地帯を戦争直前に京浜が追い越し、低成長期に中京が追越す過程は港の繁栄に大きく影響している。

工業地帯別製品出荷額の推移



#### 4 ふ頭建設 ～港の沖合い展開～

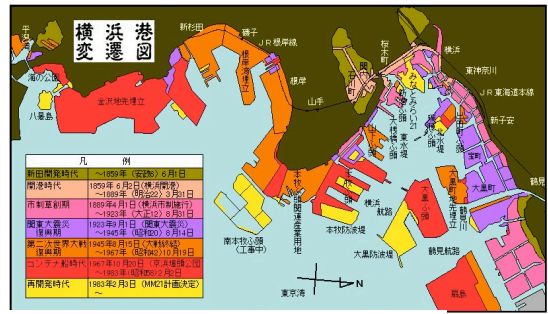
大黒町埋立て	昭和 30 年着工	35 年竣工	79 ha
根岸湾 1 期埋立て	昭和 43 年着工	39 年竣工	470ha
本牧埋立て	昭和 38 年着工	44 年竣工	512 ha
根岸湾 2 期埋立て	昭和 42 年着工	45 年竣工	144ha
金沢埋立て	昭和 43 年着工	56 年竣工	660ha
扇島埋立て	昭和 46 年着工	53 年竣工	515ha うち横浜市分 220ha



昭和 30 年から横浜では本格的な臨海工業用地造成が始まった。

この埋立地は横浜市の工場・企業誘致により  
 在来の京浜工業地帯に連続した工業地帯とな  
 って京浜工業地帯を拡大させた。これに伴い、  
 工場に直接船を接岸できる民間バース（プ  
 ライベートバース）も数多く整備された。

埋め立てと連動して公共埠頭も次々と整備されて、  
 横浜港は沖合いに拡張していった。

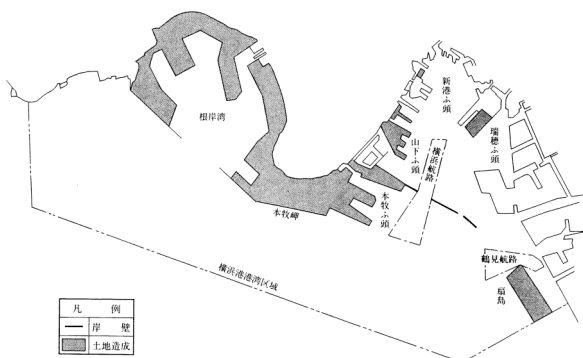


横浜港変遷図（横浜市港湾局）

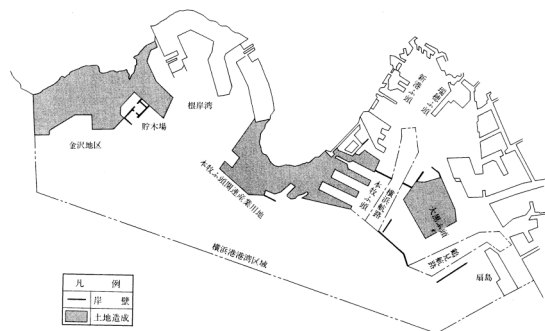
山下ふ頭	昭和 28 年着工	38 年竣工	10 バース
本牧ふ頭	昭和 38 年着工	49 年 1 期分竣工 61 年 2 期分竣工	30 バース 4 バース
金沢木材港	昭和 45 年着工	49 年竣工	
大黒ふ頭	昭和 46 年着工	55 年 1 期分竣工 年 2 期分竣工	19 バース 4 バース

昭和 28 年の山下ふ頭整備は当初、接収で不足する代替岸壁として計画されたが、昭和 30 年代以降は増加する船と貨物に対応するよう見直された。昭和 40 年には貨物量が 45 年の目標数量を上回る伸びがあって、ふ頭計画は工事途中にも見直されて拡大した。

最大の見直しが在来ふ頭のコンテナふ頭化で、昭和 42 年に北米航路にコンテナ船が登場すると、工事中の本牧ふ頭ではコンテナ荷役に対応できるコンテナバース整備へ計画変更した。本格的なコンテナ埠頭は、昭和 43 年に京浜外貿公団が本牧 A 突堤に整備した 4 バースである（昭和 49 年完成）。横浜港は高度成長期に重化学工業を中心とする京浜工業地帯の中核的「工業港」として躍進した。



S36 年計画図で、山下と本牧埠頭、根岸湾埋立が計画された。  
 （横浜港史・各論編、平成 3 年）



S42 年計画図で、大黒ふ頭、金沢木材港が計画された。  
 （出典は左と同じ）

## 5 みなとみらい21事業

昭和41年（1966年）第18代飛鳥田市長は、新しい横浜をつくる6大事業を発表した。

①都心部強化②金沢地先埋立③港北ニュータウン④地下鉄⑤高速道路⑥ベイブリッジである。当時の横浜は、急激な人口増加にみまわれていた。「五重苦」（大震災、恐慌、戦災、接收、人口急増）のうち特に戦後の戦災と長期間に及んだ接收で、道路、下水、公園などの都市インフラが未整備な状態のままで人口増と乱開発にみまわれたため、都市構造が大きく揺らいでいた。国内における政治、経済、文化の各方面で東京の独り勝ち状態がすう勢になる中、横浜が首都圏で自立都市になるための骨格づくりを目指す事業であった。

都心部強化とは、都心にあった三菱ドックを移転し、横浜駅と関内に2分されていた都心を一体的に繋げる事業である。金沢埋め立ては市街地にあった工場の移転用地、地下鉄は港北ニュータウンを始めとする郊外住宅地と都心をダイレクトに結ぶ通勤線、ベイブリッジは港のシンボルと同時に港湾交通を市街地を通過させないでバイパスする機能的意味を持っている。このように6大事業は、相互に関連し合う事業で混乱した横浜の都市構造を再編して横浜の根幹を形作る戦略事業として実施された。

都心部強化のメインである「みなとみらい21（MM21）事業」は、三菱ドックや高島ヤード（国鉄貨物線）を移転した跡地と埋め立てで造成された面積186haの造成地に就業人口19万人、居住人口1万人の新しい業務都市を建設する再開発事業である。

MM21事業は、港の側からみると、大黒ふ頭や本牧埠頭へ港の物流機能を集約し、老朽化した新港ふ頭や高島ふ頭を新たに都市的利用に転用させる再開発であった。

港の都市的利用は、日本ではこれまで衰退または老朽化した港湾施設とその周辺の限られた地区を再開発して市民や観光客に開放する事業が多かったが、MM21事業の場合は、横浜都心部強化と同時に、横浜港の機能強化を図るものであった。

沖合に展開した大黒ふ頭や本牧埠頭へ港湾物流の中核機能を集積した。また、大栈橋をリニューアルしてクルーズ機能を集約した。この機能集積を促進するため、ベイブリッジや国道357号線整備で港湾関連交通を一般交通から分離して交通円滑化を図った。

さらに、ベイブリッジから湾奥側を「インナーハーバー」と呼ぶが、MM21開発にあわせて港湾機能を廃しその跡地を再開発して臨港パーク、日本丸パーク、赤レンガパークなどの公園、緑地の整備した。これによって、インナーハーバーは横浜の開港以来の歴史を残す親水空間としてリニューアルされた。

## 第5章 コンテナ港湾（昭和61年～平成15年）

### 1 コンテナふ頭整備で東京港が急成長

#### （10年で世界の主要航路がコンテナ化）

横浜港のコンテナ化は、昭和43年12月フルコン船サンファン号（Sealand社）入港で始まった。神戸、東京にコンテナ船が初入港してから1年遅れのスタートであった。

その取扱商品は、輸出では機械機器、原動機、一般機械が約7割を占め、輸入では機械機器、化学工業品、食料品が中心で、相手国は米が圧倒的に多く、欧州、アジアがそれに次いだ。

その後、コンテナ輸送は、昭和42年北米西海岸航路、44年豪州航路、45年北米東岸航路、46年欧州航路、47年西地中海航路、51年NZ航路に導入された。約10年で世界の主要航路は次々とコンテナ化された。

#### （外貿ふ頭公団のコンテナふ頭整備）

コンテナふ頭整備は、大きな財政負担を伴うため、昭和42年外貿埠頭公団が設立されて、道路公団方式によって緊急にふ頭整備する方式が採用された。その特徴は、財投資金を導入してふ頭を緊急に整備し、船社に長期継続的に専用貸して投資資金を回収するものであった。

公団は、昭和50年までに、大井ふ頭（東京）8バース、本牧ふ頭（横浜）3バース、南港（大阪）5バース、ポートアイランド（神戸）6バースを整備した。

この方式は、従来の公共ふ頭整備に比べて、短期間に整備が進められるので貨物の急増に対してタイムリーだった。また、埠頭利用を先着主義でなく船社の専用利用化することにより荷捌きも計画的に出来て、船社と荷主の双方に迅速化とコストダウンのメリットをもたらした。

#### （東京港の躍進）

京浜埠頭公団によるコンテナふ頭整備が東京に比べて立ち遅れた横浜からドル箱路線であった邦船社の北米航路と欧州航路が東京港に移転し、外国船社の北米航路が残った。これにより、東京と横浜の外国貿易上の役割分担ができて現在もその基本パターンが続くことになった。コンテナふ頭整備に出遅れた横浜の貿易額は、昭和48年から55年まで東京港を下回ることになった。神戸もいち早くコンテナふ頭整備に取り組み、昭和50年～55年には世界第3位のコンテナ取扱高を誇るほどになった。

外貿埠頭公団のコンテナふ頭整備状況

港名	ふ頭	S44	S45	S46	S47	S48	S49	S50	計
横浜	本牧ふ頭	1	1	1	-	-	-	-	3
東京	大井ふ頭	1	1	1	2	1	1	1	8
大阪	南港	1	1	1	1	1	-	-	5
神戸	ポートアイランド	1	1	1	1	-	1	1	6

#### （コンテナ化の利益で荷主が商品のコストダウン）

コンテナ輸送は船社にとって当初、厳しいコストダウン競争にさらされた収益性が低い分野であった。港湾側も膨大な港湾投資を必要としたため、急速な拡大を予想していなかった。

これに対してコンテナ化を最も熱心に進めたのは、家電、自動車などの輸出商品を多く扱う製造業であった。小売価格の約半分を販売人件費、広告費、輸送費、包装費が占めていた製造業では、コンテナ化で輸送費と梱包費を節減することによって、低価格を実現して輸出増を図った。

#### （第1次コンテナ化）

コンテナ方式の輸送は、1950年代に大西洋航路でコスト減とスピードアップの成功事例があり、ベトナム戦争で改めてその利便性、低コストさが実証されて、昭和42～43年に本格的に海運に登場した。

コンテナ輸送は在来方式に比べて積み下ろしや輸送日数が大幅に短縮されて、安全性やコスト削減効果があるため、荷主側の要請から急速に世界の主要航路に広がった。

この時期のコンテナ化は、これまでの輸送が新たに登場したコンテナを利用した輸送方式に転換した草創期というべきもので、次の輸送の意義や性質を転換させる段階と区別して「第1次コンテナ化」と呼ぶ。

第1次コンテナ化は、「安く、早く」の特長を生かして世界規模で急速な拡大を遂げた。日本でも、輸出拡大を軸に進んだ高度成長のもとで、コンテナ化によるコストダウンが大きな関心を呼んで輸出企業はそのコストダウンを活用して日本の輸出振興に貢献した。

この段階の貿易港におけるコンテナ取扱港は、米ではニューヨーク・ジャージー港、欧州ではロッテルダム港、日本では神戸港などのコンテナ港化を一早く進めた在来の港湾が上位を占めた。

## 2 アジア諸国の急成長

### （プラザ合意による円高で工場の海外流出）

昭和 60 年（1985 年）9 月の先進 5 カ国蔵相・中央銀行総裁会議（G5、NY のプラザホテルで開催）で、各国が協調してドル高是正に取り組むことが合意された。日本にはこれまでの輸出拡大路線を転換して内需拡大で経済成長を図ることが求められた。

前川レポート（1986 年）は、日本の経済構造を製造業からサービス業へ、輸出主導型から内需拡大型へ転換させることが必要として「内需拡大、海外直接投資拡大、製品輸入促進」を提言した。その結果、内需拡大策として公共事業拡大、所得税減税、低金利が打ち出されたが、平成 2 年以降バブル経済の発生とその崩壊で民間需要は冷え込んで、内需拡大は低迷した。

内需の冷え込みとプラザ合意後の円高で、工場が中国をはじめとする東アジア諸国へ大挙して進出し始めた。輸出企業は、安い人件費で製造コストを引き下げて、輸出品の国際競争力の回復、強化を図った。

日本の工場の海外流出は、国内で産業の空洞化を引き起こしながら、「経済のグローバル化」を進行させた。

### （アジア諸国の急成長）

東アジア諸国とは ASEAN+3（日本、中国、韓国）を指す。これらの国々では、プラザ合意以降、自国の通貨高が進み、競って経済自由化を採用した。高めの金利設定で日本など外国資本の投下を促して資本蓄積を進める一方で、政府主導の経済自由化政策のもとで豊富で低廉な労働力による輸出指向型貿易を進めて経済成長を図った。

中国をはじめとする東アジア諸国では、1980 年代後半から毎年 5～10%の経済成長を続けて、「奇跡の成長」と呼ばれる急激な経済発展を遂げた。

しかし、1995 年アメリカの強いドル政策でアジア諸国の通貨レートが大幅に上がると、1997 年にはタイ、インドネシア、韓国が大きな打撃を受けて「アジア通貨危機」が発生した。しかし、その後、各国は予想を上回るスピードで経済回復し、99 年にはほとんどの国でプラス成長となって、通貨も安定し、輸出増で持続的成長を果たし、東アジア諸国が新たに市場経済へ参入した。

### （東西冷戦の終結）

この時期に戦後の政治経済の枠組みを構成していた「東西冷戦」が終結した（1989 年、マルタ会談）。その舞台となった欧州では、1989 年東欧革命で社会主義政権が次々と崩壊し、1990 年ドイツ東西統一、1991 年ソ連も解体した。これにより、東欧やソ連の「ヨーロッパへの回帰」を引き起こして、市場経済への参入が始まり、世界の自由経済市場は 27 億人から 55 億人へ急拡大することになった。

### （経済のグローバル化）

企業が海外投資を増やし、貿易、資本取引、労働力などの経営資源の国際移動が活発になると、国境にかかわらず企業が地球規模で経済活動を行う。この「国境なき生産、流通、販売」が進む経済を「経済のグローバル化」と呼ぶ。

経済のグローバル化は、1980年代半ばまでは戦後のGATT・IMF体制（それに続くWTO体制も）のもとで規制緩和や市場開放による貿易拡大と為替の安定によって緩やかに進められてきた。

しかし、80年代後半から、航空機やコンテナ船による輸送の進歩、IT化による通信の発展による時間短縮、などにより急速に拡大した。

「国境なき生産、流通、販売」は、輸送と通信の発展に支えられている。経済のグローバル化は、安くて良質な財とサービスを求める国際的調達行動である。「輸送の発展」は、外航海運業だけでなく、港湾、港運、内航海運、トラック輸送、鉄道輸送が支えており、その1つでも非効率が生じれば競争優位に後れを取ることになる。

加工貿易で発展した日本では、長い間、総合商社の仲介による製品輸出と原材料輸入を行ってきたが（第1段階）、次第に自社で海外販売網や資材調達を行って市場拡大を図った（第2段階）。しかし、1980年代以降、生産や技術開発拠点の海外移転や経営資源の移転が急激に進展し、海外生産地からの「輸出代替」が進んだ（第3段階）。その後、生産力が増大すると、コスト削減と当該地域市場での販売が進み、日本の国内需要まで海外生産でまかなうようになった（第4段階）。現在は、経営資源の海外移転により、世界規模の経営戦略を展開する段階（第5段階）まで発展した。こうした日本の企業活動の世界展開は次のように示すことができる。

70年代～	市場拡大と貿易摩擦への対応
80年代後半～	円高による国際競争力低下を補うため東アジアへ工場移転して輸出を海外生産に代替
90年代～	比較優位原理を生かして、国内需要を海外生産でまかなうため海外生産拠点からの輸入、海外メーカーへの相手先ブランド製品の生産委託（OEM）

経済のグローバル化に伴う競争の影響は、財やサービスに直接かかわる部門の国際競争にとどまらず、社会の多方面に及んできている。グローバル・スタンダードの名のもとで「公正で透明な競争」が是とする考え方が、日本社会の隅々へ波及してきた。事実上アメリカの価値観の押しつけの面もあるが、ビジネスだけでなく、行政や商慣習の面でもこれまでの諸規制が変革を求められている。

### 3 第2次コンテナ化

#### (アジア諸港の急成長)

コンテナ港湾取扱量をみると、2005年で第1位のシンガポールから第6位の高雄までが東アジアの港湾で、上位10位のうち8港が東アジアの港湾が占める。1980年では上位10港中米4、欧州2、アジア4港となっており、その入れ替わりも激しい。

コンテナ港湾は、その初期段階では膨大な初期投資が必要で先行する大手船社の寡占状態が見込まれていたが、その後の展開はそのようにはならず、むしろ新興船社のコンテナ取り扱いが急増している。

#### (コンテナ化が躍進した理由)

当初コンテナ輸送は、船社には船舶・ターミナル・国内輸送面で巨額な投資を必要とさせるだけでなく、さらにサービスの均質化で船社の付加価値が少ないため自由競争を激化させて運賃同盟を弱体化し大幅な運賃低下をもたらした。コンテナ海運業は収益性が低い分野となって米国にコンテナ船社がなくなるなど大手海運各社は消極的だった。

コンテナ化は、船社にとってみれば、輸送サービスの規格化、標準化で、船に乗せる貨物の組み合わせや配船にかかるノウハウも簡便化したため、膨大な初期投資を別にすれば新規参入が容易であり、後発の課題は少なかった。港湾にとっても同様に、貨物の規格化、標準化によってインフラ整備も定型化し、港湾作業に大幅な機械化、省力化され、むしろ既存の港湾労働者を持たない有利さもあって、新興の港湾が台頭しやすい環境であった。

アジアの新興国では、コンテナ取扱量を増やして低価格の国際的な輸送手段を確保して経済発展を進めてきた。貿易上、安い運賃コストを維持することで輸出入商品の価格を低廉化できるので、コンテナ港湾整備とコンテナ船誘致を確保して、輸送費も低価格にして安い商品輸出を図っている。

アジア諸港の急成長はその国の経済発展と密接につながっており、低廉な港湾コストや運賃はそのためのキーワードであって、それを武器に貨物と船を増やしてきたものであった。

## (第2次コンテナ化)

1980年代半ば、コンテナ輸送は転機を迎えた。これを草創期と区別して「第2次コンテナ化」と呼ぶ。これまでの物流が大量輸送を「安く、効率的」を求められたのに対して、新しい輸送には「原材料や製品を必要な量、必要な場所、必要なタイミング、適正コスト」で供給することが求められた。

高度成長期以前には多くの企業では輸送や保管は営業や製造の部門ごとに処理されていたが、高度成長期に大量輸送が必要になり輸送の「効率化」が求められてはじめて「Physical Distribution(物流)」が登場した。これに対して、低成長期になると「Supply Chain Management(供給連鎖管理)」のもとで原材料や製品をタイムリーに供給するために配送、保管を最適化する総合的活動として「Logistics」が登場した。

この結果、60年代のコンテナ草創期(第1次コンテナ化)には、コンテナは単なる「運送用具」だったが、85年以降の第2次コンテナ化ではコンテナは「動く倉庫」として再認識されることになった。

東アジア諸国の経済成長が進み、日本企業の東アジア流出が進むと、東アジア域内貿易が飛躍的に増加し、東アジア諸国同士の相互補完関係が一層強化された。域内ではあたかも国境がない1つの国のような自由な経済活動が展開され、適宜適切に原材料や半製品、製品が配送されるシステムが求められた。

これに応じて、船社は、これまでの「Port To Port」輸送に付加価値を高めて「物流のワンストップサービス」(陸上の鉄道、トラックを加えた海陸一貫輸送)を提供した。また、荷主が求める費用圧縮と在庫圧縮に対して、船社側は多頻度配船で対応を行った。船社は、はじめは従来の定航部門への配船増を行ったが、間に合わず、次いで他社との共同運航(アライアンス)へ踏み切った。こうして、船社ではこれまでの定航部門が中心で物流部門が補完的役割という伝統的な考え方を、物流の一部門として定航部門があるという考え方に大きく転換したのである。

### 物流の変遷

時期	名称	説明
高度成長期以前 (~1960年代前半)	—	多くの企業では営業や製造の各部門の中で輸送や保管がされおり、物流を一括して行うセクションがなかった。
高度成長期 (1960年代後半~ 1984)	Physical Distribution (物流)	大量生産、大量販売、大量消費のもとで大量輸送を効率的に行うことが求められた。73年第1次オイルショックを機に、物流が第3の利潤の源泉となった。(第1=売上拡大、第2=製造・仕入れコスト減)
低成長期 (1985~)	Logistics (ロジステックス)	SCMの経営手法に伴って、原材料、半製品、製品を必要な量、必要な場所、必要なタイミング、適正コストで供給するシステム。



## 4 スーパー中枢港湾

### (5年で国際ハブ港を形成)

2004年、国は国内5大港を京浜港、阪神港、伊勢湾港に統合してスーパー中枢港湾として指定し、5年以内に高規格コンテナターミナルを完成させてアジア諸港に対してもコスト、サービスで対等に競争できる港にすると決定した。

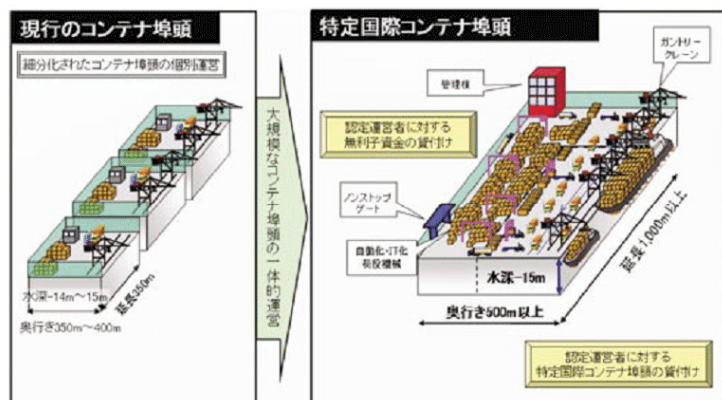
### (高規格コンテナターミナル)

コンテナ埠頭の規模を現行の4,000~6,000TEU対応(L300m×W50~400m、水深14m)から8,000~10,000TEUの超大型船対応ができる次世代高規格コンテナターミナル(L1,000m×W500m以上、水深16m以上)を建設する。

### (メガターミナルオペレーター)

バス単位で行ってきた従来のターミナル運営をやめて、複数のバスでトランシップ貨物も受入

れてそれ自体が独立した事業分野となるよう営利追求型の経営体としてのメガ・ターミナルオペレーターによる運営とする。



### (コスト削減、サービス向上)

港湾コストは、船舶の入出港からコンテナ積み降ろし、ヤードへの蔵置、搬出にかかる費用で通常、ターミナル費用と荷役料、船舶関係費用の合計で示される。釜山港は日本の3分の2程度とされている。また、輸出入手続きも韓国の1.5倍、シンガポールの3倍程度の時間がかかるとされている。この高規格コンテナターミナルが稼動し、年間105万TEUを扱えば、港湾コストは約30%低減できると推計されている。また、サービスも港ごとの届け出様式の一元化、手続きのワンストップサービス化などで改善する。

### (広域港湾とポートオーソリテイによる一体的運営)

スーパー中枢港湾計画は、急成長を遂げるアジア諸港と競争できる「コスト、スピード、セキュリティ」の実現を目指している。そのために、自治体港湾を広域的に連携させ、かつ一体的な運営に見直すことが構想されている。

東京湾では、横浜、東京、川崎の1港化を図り、埠頭公社を民営化して効率化と高収益化を目指したポートオーソリテイが構想されている。

## あとがき ～これからの横浜港～

### （東京港の躍進）

日本の貿易の中身が変化している。輸出は欧米向けの消費財が伸び悩み、アジア向けの資本財、生産財が増加している。輸入はアジアからの食品、繊維に加えて、ITや機械の製品輸入が増加している。この背景には、海外生産で輸出代替えする段階から国内需要までもまかなう事情がある。この結果、日本の貿易構造は、輸出が増えにくく、輸入が増えやすい体質へ変化している。

近年の東京港の躍進はこの動向を反映している。その特徴は次のようになっている。

- ① 貨物取扱量は、1993年（H5年）以降、輸入を中心に増加傾向
- ② コンテナ取扱個数は、H10年に横浜を越して、H15年一早く300万個を超して国内首位。
- ③ 貨物は、食品等生活関連物資54%（横浜23%）、街づくり資材18%（横浜15%）で、横浜の原油等原材料40%（東京13%）、自動車など機械類22%（東京15%）と好対照。
- ④ 横浜が製造業に軸足を置く輸出港、東京が消費者に軸足を置く輸入港。

1998年（H10年）からコンテナ取扱数で東京港がトップ港になった。競争で貨物を奪われて横浜の取扱量が減少したわけではない。横浜の取扱量も依然として着実に増加している。東京の増加率が横浜の増加率を超えて伸びたためである。

東京の躍進は日本の貿易が生活関連物資を中心に輸入優位に変わり始めたためである。

高度成長期まで横浜港の取扱物資とその量を決めていたのは、港の背後にある工業製品とその生産力であった。しかし、低成長期になって生活関連物資や製品輸入の比重が高まってきた。そこでは輸入量が消費人口数に比例するようになる。その場合、首都圏の中で同じ市場をもつ東京と横浜がどれだけの消費者数を囲い込めるかが貿易量の差になる。東京へ輸入貨物が集まる理由は道路や鉄道によるアクセスの有利さと企業集積による流通力の強さによるものと思われる。

東京への一極集中化は、経済合理性を格段に高めたが、他方で集中に伴う社会的費用の急激な上昇を引き起こした。その結果、東京も従来の東京経済という狭い地域経済の枠内でその経済活動を完結できなくなっている。

低成長期以降の東京経済の動向は、首都圏の諸都市を生産基地、物流基地、労働力基地、消費基地などに巻き込んで、全体として東京経済が構成されている傾向を強めている。

その場合の首都圏は東京を頂点とするピラミッド状でなく、全体がクラスター状（ぶどうの房）になって東京への一極集中を支えるようになっている。ここでは経済の基礎的単位が、首都圏を単位とする新しい広域的な地方経済圏となっている。

### （京浜港ポートオーソリテイ）

スーパー中枢港湾では、東京湾 2 港、伊勢湾 1 港、大阪湾 2 港が指定された。横浜と東京は「京浜港」、神戸と大阪は「阪神港」という広域港湾として整備が図られる。

国内にはコンテナを扱う港が約 60 港あるが、スパ中は、経済活動の広域化にあわせて港湾機能も広域化して、貿易貨物をこの 3 港に集中させて、スケールメリットによって港をより効率的、効果的に運営しようとするものである。

スパ中は広域港湾構想のもとで巨大港の一体的経営を提起しており、横浜港は、港則法上、東京、川崎と一体的運用がされる「京浜港」となる。京浜港長（ポートマスター）は、港内の速度制限、航法、入出港届、危険物荷扱許可などについて 3 港全体を一元的に行うことになる。これに伴い、船社側には入港料低減、トン税・特別トン税軽減なども受けられる。

あわせて、港湾管理者も戦後は自治体港湾であったが、これが一元化される。新しい港湾管理者は、ポートオーソリテイである。

戦後の新港湾法のもとで、地方自治体が管理者となる港湾経営が続いてきた。進駐軍が提起した「ポートオーソリテイ構想」は冷戦の開始という世界政治の大きな動きの中で実現できなかった。しかしながら、物流の中心がコンテナに変わった頃から港湾整備や管理に巨額な費用が必要になり、大量の貨物を扱うようになってきたため、自治体ごとに港湾管理者が異なるその小規模港時代に通用した仕組みが機能不全を起こしている。

かつて昭和 60 年代に、国主導で京浜、阪神外貿埠頭公団が設立されて、コンテナふ頭とライナーふ頭が東京湾と大阪湾に整備されて、その一元管理も行われたことがあった。しかし 80 年代になると国の行政改革で港単位の埠頭公社へ分割・改組された。この公団は、欧米型のポートオーソリテイとはその事業内容も経営実態も異なっていた。

まず、欧米型の民間企業を取り込んだ独立採算の団体でもなく、地方自治法上の関係自治体による広域行政のための団体でもなかった。横浜市や東京都から人材の出向はあったが国が設立した団体であった。その事業内容もコンテナふ頭に限られており、港湾全体あるいは港湾を中心に空港、沿岸の都市再開発なども併せて所管する団体でもなかった。

新しいポートオーソリテイについて、各港に限られた都市の枠内でバラバラに港湾管理している現状を非難するあまり、国が主導した外貿埠頭公団の再来であってはならない。今日求められている港湾経営は、アジア諸港と競争できる「コスト、スピード、セキュリティ(CSS)」を実現することである。したがって、組織運営は広域行政のための「一部事務組合」を基本に、事業内容は港湾事業のほかに関連事業として空港事業、再開発事業、交通事業を取り込み、財務面では独立採算原則のもとで高額な投資に必要な起債等にも柔軟に対応できること、などが重要である。

### （港湾都市・横浜の変容）

高度成長が終わったところから、港湾都市横浜において港湾機能が都市に占める地位の低下と都市と港湾の乖離が目立ってきた。

多くの都市が江戸時代の城を中心に発展してきたことと対照的に、横浜は港を核にして発展してきた。横浜の場合には、単に港があるというだけでなく、港によって発生し立地した産業と港の経済機能を企業活動の場として活用する産業が集積して、港湾を中心とする経済活動が都市の経済基盤を形成してきた。

横浜市港湾局が5年ごとに行う港の経済効果調査によれば、雇用創出効果（従業員数）が直接で23万人、間接で16万人、合計40万人で135万人中29.9%。所得効果（付加価値額）でも3,788億円で市全体の29.7%を占める。（H12年度）

しかし、今日では、次のような状況が進行している。

- ・都市と港湾の空間的、機能的な乖離

貨物のコンテナ化と船舶の大型化、船用船化で港が沖合へ展開し、都心から流出した。また、製造業のアジアへの流出で京浜工業地帯の空洞化が進み、横浜港の貨物に構造変化が生じた。

- ・港の商業、金融と物流の乖離

港湾物流に伴う取引のグローバル化と金融の大型化により物流は横浜に残っているものの、管理中枢機能は東京へ集中し、港の商業・金融の流れと物流の間の乖離が進んだ。

- ・労働者が港から流出

港湾作業の機械化等による生産性向上によりこれまで労働集約職場だった港湾から労働者が減少して都市人口に占める港湾労働者の割合が低下した。

- ・旅客機能の消失

航空機の発展で船による旅客機能が消失し、港湾から旅客ターミナルとしての意義が失われて、貨物ターミナルに特化した。

この都市と港湾の乖離は、上に述べた港湾側の事情と併せて、都市の急激な膨張も大きく影響している。横浜では高度成長期以降、横浜都心に直結しない市の北部地域で短期間に人口急増が続いた。郊外区と都心を結ぶ幹線道路整備の遅れなどもあって、他の都市圏の大都市と比較して市民の一体感が乏しい街となっている。

経済のボーダーレス化で地域経済の基礎単位も横浜経済から首都圏経済へ拡大している。ここでは横浜は首都圏の中核都市の1つとなり、港もまた横浜の物流基地から首都圏の物流基地へ変貌を遂げている。それに伴って、開港～明治期のように「港が都市をつくる時代」から「都市が港をつくる時代」への変遷を見ることができる。

### （これからの横浜港）

横浜港の150年の歴史をみると、日本経済の発展段階によって横浜港の姿は大きく変化してきた。戦後に限っても、経済発展は復興期、高度成長期、低成長期に区分される。「復興期」は横浜港も接収のもとで港の復興に取り組んだ時期、「高度成長期」は京浜工業地帯の重化学工業のための原材料の輸入と製品輸出で大きく発展した期。そして現在の低成長期は、アジアへの工場流出でアジア諸港に遅れるとともに、輸入に強い東京港の後塵を拝している時期である。

85年以降の安定成長期には、①減量経営の実施②貿易投資の自由化や金融自由化の進展、規制改革③インターネットの普及で情報化、が著しい。国内における商品・サービス市場飽和、労働市場枯渇が進み、国境を越えて安い労働市場、旺盛な商品市場を求めてモノ、人、カネ、情報が自由に行き交っている。これからの市場経済は、ASEAN、EU等の地域経済ブロックを経て世界単一市場の形成へ向かっている。

これからの日本の経済活動には、これまで以上に「コスト、スピード、セキュリティ」（CSS）が求められる。そこで、横浜港はこのCSSを港の特色として明確に打ち出して、「アジアの経済発展を日本の経済発展に結びつける」という視点で的確に活動する必要がある。

また、07年の海洋基本法は、改めて日本が海事国家でその宿命を背負って世界貢献する必要性を示した。当面の10年間の海事基本計画では、日本の海運業を中心とする海事産業の発展とこれを支える人材育成が急務とされている。具体的には、日本の海運では日本船確保と船員育成、海事産業の経営基盤強化が政策目標である。横浜は都市のアイデンティティに港、海、船を掲げる都市であり、その市民意識に支えられて横浜は日本を代表する次世代の「海事都市」をめざす必要がある。海事産業が広く活躍し、子供たちに早い段階から港や海、船に親しむ都市づくりが大切である。そのために、船社をはじめとする海事産業に対して船舶・船員確保を支援して「海事関連企業誘致」、子供海事教室や学校における海事教育で「海事人材育成」に取り組む必要がある。

港湾もまた道路などと同じ都市インフラである。インフラは人のために十分役立っていることが必要である。道路の場合には交通円滑化が重要で、車の交通量を競う必要はない。港湾の場合も港ごとの貨物量を競う必要はなく、円滑な物流の確保が大事な点であって、「輸送のシームレス化、リードタイム短縮」が重要である。

そのための横浜の戦略的事業は、①日本の経済発展を支えるスパ中づくり②新産業創造に向けた京浜臨海部再整備③高速環状道路や東名と港を接続する高速道路などの広域交通ネットワーク整備、である。厳しい財政状況であるが、横浜港では一方で老朽化更新や防災拠点づくりなどによるストックの有効活用を図りつつ、他方で次世代でも日本を代表するスーパー中枢港湾として必要な施設整備にタイムリーな投資を進めて、きめ細かくバランスが取れた港づくりが求められて

いる。