

## V 将来計画の背景

すでに各所においてのべられたところであるが、将来計画の背景となる諸点について、多少の重複はあるが以下若干の展望を行ってみる。

### 5-1 横浜市建設の歩み

#### — 栄光とその変遷 —

横浜市の開港百年の歴史は多くの栄光に包まれ、その前途を開く Vision をもって進んできた。建設の槌音は常にその Vision を具体化すべく鳴りひびいたのである。しかし戦争、戦災、占領という大きな苦難を経て、ますます複雑化する社会状況の中に、進むべき方向は従来のように単純明快ではなくなっている。いまその栄光と変遷をたどることは、新しい Vision の背景として無意味ではないだろう。

#### 5-1-1 国際港都

横浜はその成立の基礎を日米修好条約の開港場においているのは、周知の事実であり、また港が横浜市を常に先導する役割にあった。

明治から大正にかけて文字どおり港は横浜の栄光であり、港を中心として都市の建設がすゝめられ、文化が発展していったのである。港を除いては横浜は考えられず、港あるが故に文明開化をうながし、国際的文化都市をそだて、貿易の中心地となってきたのである。しかし、見のがしてならないのは東京との深いつながりであろう。鉄道をはじめ電信、郵便が東京-横浜間にまづ設置されてきたのは両者の密接な関連を示すものである。横浜は一つのまとまった特徴ある都市であると共に、成立の始めより東京と切り離せない関係におかれていたのである。横浜の栄光はいわば東京の栄光と併存していたといえる。

#### 1) 国際港の整備

開港以来、除々に波止場の整備が行われてきたが、明治22年に至り始め神奈川県庁が、ついで横浜築港局が230万円をもって3,600mに達する東水堤および北水堤を設け、山下町棧橋の前身ともいう巾約19m、長さ720mの鉄棧橋を架設した。

明治32年より38年度には大蔵省臨時税関工事部により230万円をもって、岸壁延長約950m、物揚場約290m、埋立面積16

万<sup>m</sup>に達する埋立が行われ、新港町税関設備の前身がととのい、明治39年より大正6年まで才2期埋立として817万円にて岸壁約1,100m、物揚場900m、埋立71,000<sup>m</sup>が築造され、上屋、倉庫、鉄道、道路、起重機が設備され、市もその工費の半を分担した。これと併行して明治30年より大正9年まで約400万円にて水深7m~10mの港内浚渫が行われ、明治35年には100万円にて防波堤の修築が行われた。このように明治大正にかけて当時としては多大な投資が行われ、市建設の中核になっていた。

## 2) 文明開化都市

明治2年の東京-横浜間の電信開通に始まり、明治4年には同じく郵便、明治5年には鉄道と文明の先端をゆく運輸通信施設が、東京-横浜間にまず設置されたことは注目すべきであろう。

また、明治20年の野毛山からの洋式水道、23年の横浜共同電灯の送電開始など文化都市としては、常に一步他に先んじていたし、独特のハマ文化を形成し、特色ある町々(本牧、元町、馬車道、弁天町伊勢崎町)を作り出し、横浜らしい雰囲気をかもしだしていた。

## 3) 貿易経済都市

明治7年、東京の才一国立銀行につき、才二国立銀行が横浜で開業免許になり、明治12年には横浜正金銀行、同13年開業、明治20年7月に横浜正金銀行条例が公布され、外国為替銀行としての特殊な地位を確立した。このように外国貿易金融経済の中心は全く横浜におかれていた。

一方、明治6年には、生糸改会社を設立して外国商人に独占されていた貿易を回復し、以後貿易自主権の確立のための努力がなされてきた。明治12年には生糸繭共進会が開催され、明治29年には生糸検査所が設置され、生糸を中心に、雑貨、茶等の貿易の中心的役割を果たしていた。とくに生糸については全く独占的な輸出港の位置を占めていたが、生糸の輸出に占める地位の相対的下落とともにその地位を後退させた。

一時は生糸輸出は輸出総額の65%にもものぼり、その独占的取引を行った横浜の位置は極めて高いものであった。しかし生糸に次いで重要な輸出品になってきた綿製品については神戸を中心に阪神商社の手によって握られ、横浜は順次支店経済の支配におかれてくる。生糸が横浜を支え、生糸とともに栄光が移っていったともいえる。

しかし、輸出が機械、雑貨に移るとともに、輸出品検査所、展示場等その体質の改善を行ってゆくべきであろう。港と貿易が横浜にとって切離せないのも生糸や茶が時代とともに横浜を去ってゆくのは当然のことだからである。

#### 5-1-2 近代工業都市

貿易港としての相対的下落に対して、日本資本主義の才二の飛躍期に当って大正以来昭和にかけて工業化がすすめられ、とくに浅野総一郎による鶴見埋立地、京浜工業地帯は我国でも最大最高の生産性と生産額をほこり、阪神工業地帯を超えるに至った。新しい栄光の時代は再び始まったのである。明治42年埋立権の免許を得た浅野総一郎は大正2年に本格的工業地帯の埋立のため、鶴見埋築会社を創立し、154万余坪の大計画を昭和3年に完成させたのである。大正3年、東京電燈は猪苗代からの遠距離送電を行ったのはさらに立地の技術的基盤を与えた。これを契機に鶴見、川崎にかけて石油、鉄鋼、機械、電機、造船、金属など極めて多種目にわたる重化学工業化が行われ、時あたかも日本産業のようやく重化学工業化が行われる時に際してその最大のホープとなった。

当時の京浜工業地帯はむしろ東京江東あたりの労働者の通勤がみられたといわれ、港を離れ、栄光は鶴見の工場群に移った。そこは日本の工業化の最先端であり、明日を築いていた。

しかし一面、この工業地帯はまだその臨海性を十分に生かしたものでなく、単に安価な土地のえられる魅力によるものもあり浅野セメントの移転も深川にあったセメント工場が降灰問題で地元からの苦情により立退きをせまられたことによるのであり、すでに将来の問題をはらんでいたともいえよう。

## 5-2 建設の挫折

横浜の建設の挫折は、直接的には、昭和16年12月の大太平洋戦争による戦時体制化、市街地の44%を焼失する空襲の被害、対日連合軍の基地として港湾施設の90%、全市街地の27%が接收され事実上、横浜市は壊滅した。

しかし単に戦災や接收ばかりでなく、その間に一般的状勢の大きな変化があった。横浜の建設を挫折させた本質的原因はむしろ横浜を支え発展させてきた条件の変化が建設の挫折となって表われてきている。

### 5-2-1 港湾機能の相対的下落

旅客については、航空機に完全にその領分をとって代られ、臨海工業地帯による工業専用港の増加はタンカーを始め専用船化をうながし、一般商港の地位を相対的に下落させた。商港をその基礎においてきた横浜は、体質の改善をせまられてきたのである。専用船化の例をタンカーについてみれば次の表のとおりである。

世界海上荷動き量と世界船腹量の実績及び予測

事 項	単 位	S 32	S 45	S 55	年伸び率	
					45/32	55/32
世界海上荷動き量	百万M/T	960	1,663	2,098	45%	3.6%
(ドライカーゴ)	"	540	786	925	3.3	2.6
(タンカーカーゴ)	"	420	877	1,173	5.9	4.6
世界船腹量	千G/T	97,398	142,620	171,550	3.0	2.5
(ノンタンカー)	"	67,515	79,240	86,950	1.3	1.2
(タンカー)	"	29,883	63,380	84,600	5.8	4.6

### 5-2-2 工業地帯の大規模化

戦後の技術革新を経て、石油化学工業を中心によりやく近代工業地帯は大規模化を要求され、広い土地と多量の水と大型船の接岸可能な港湾を必要とした。しかも工業による公害問題が真剣にとりあげられ、大都

市内への大工業の立地はすでに限界に達してきているのであることは先にもみたとおりである。

### 5-2-3 東京の膨脹

大都市の広域化は横浜を完全にのみこんでしまった。

すでに見たように元々横浜は東京と連繫において発展したが、その独立の価値をうばわれ、東京からの圧力人口を受けるとともに、管理機能は東京へ逆に集中化された。

## 5-3 戦後の横浜の建設

### 5-3-1 歪と遅れ

戦後の都市再建は接収により時期的に遅れたばかりか、都市全体の構成にヒズミを生じ全体のまとまりをとるよりも、むしろその場の急を救う式の建設が多かった。山下町埠頭と都市全体の関連性などの問題もある。

### 5-3-2 工業地化

昭和30年大黒町地先の埋立をはじめ工業地化の波にのって、さらに根岸、本牧の臨時工業地化にのりだしたが、全体の都市構成の上では公害問題、港湾との関連用水等各種の問題を生じており、工業地化と都市発展の均衡には多くの矛盾を生じてきた。

### 5-3-3 新市域の発展

昭和14年に大合併したまゝ殆んど田園のままに放置された郊外部分がにわかに急速な発展をみせ、旧市部分の人口を遂に上廻り、旧市部と新市部とがはっきり分離されてきた。

### 5-3-4 通過交通路

横浜は東海道エクメノポリスの一つの通過交通路として、これを横断する道路鉄道の建設または計画をみたが、横浜市自体との関連が明快に関連づけられていない。新横浜駅の位置、東名のインターチェンジなどの問題もある。

#### 5-4 将来の人口予測

横浜市の人口問題を考えるにあたっては、それを首都圏全域の問題の一環として捉えねばならない事は言うまでもないであろう。

i) 首都圏の人口推移状況はグラフ5-4-1及び下の実績表から分る様に着実に増加率2%台を維持している。

首都圏内人口実績表\*

	実 数	増 加 率
昭 25	17,780,052	
昭 30	20,196,836	2.7%
昭 35	22,573,390	2.4%
昭 38	24,336,790	2.7%

\*首都圏整備法に云う首都圏

首都圏域内の人口密度・同増加率

東京都心からの距離	人口密度(昭35)	人口増加率(昭25~30)	同(昭30~35)
10(Km以内)	19,344(人/Km <sup>2</sup> )	28.2%	14.5%
20( " )	6,849( " )	29.4%	28.0%
30( " )	1,978( " )	20.2%	25.9%
40( " )	1,108( " )	11.9%	14.8%

- 2) またグラフ5-4-2上表より分る様に最近の首都圏の人口増加は中心部(10~30Km圏)よりもその周囲(20~40Km圏)に拡がり、ドーナツ現象を起している。
- 3) 方向性については人口密度分布図(付図2)から分る様に10~40Km圏に於ては西~西南に偏っている。
- 4) 従って東京の西南、23~47Km圏にある横浜市は首都圏域人口の増加による圧力を最も受ける位置にあると言える。

5) 横浜市域の人口推移はグラフ5-4-3表で示す。

現在の横浜市域内人口実績・増加率

	実 数	増 加 率
昭 10	796,581	
15	968,091	4.2
22	814,379	-1.8
25	951,189	3.6
30	1,143,687	4.0
35	1,375,710	4.0
38	1,590,191	5.2

資料：大都市比較統計年表

これから分る様に、戦時の減少を除けば常に4%内外の増加傾向を示している。これを首都圏域と較べたものは、前出のグラフ5-4-1にあり、人口分担率の増加からも横浜がいかにか首都圏の人口圧力を強く受けているか了解されるであろう。

6) ところで、この首都圏への人口集中は、経済的、社会的、地域的構造を考へても、またニューヨーク、パリ、ロンドンなどの巨大都市の実例からみても、将来共に衰えないと見込まれる。例えば、昭和50年の首都1都10県の将来人口推計では41,800(千人)-人口問題研究所-という数字も得られている。

7) また一方、横浜市の居住条件を考案してみても、

- ・ 人口密度は東京近郊の他の住宅区と比べて $\frac{1}{2}$ ~ $\frac{1}{3}$ であること。  
(グラフ5-4-4)
- ・ 東京への通勤1時間圏内に含まれる区域が大部分であること。
- ・ 横浜市内の職の拡大が意図されること。
- ・ 鉄道網の整備、自動車の普及と道路網の整備が期待出来ること。
- ・ 横浜という土地のイメージが良いこと。

などから人口増加は将来も衰えるとは予想できないであろう。

8) 今、将来人口の推計を昭和35~38年の増加率を基準として単純

トレンド計算すると、

### 横浜市将来人口予測

昭50	2,940(千人)	市全域について単純トレンド
"	3,150(千人)	市各区について単純トレンド合計
"	3,090(千人)	人口問題研究所

となる。

9) 上記数値は単純な数字的計算より得た結果であるから、将来の社会的変化、特に横浜市の産業の振興の程度に大きく左右されると思われるが、他に一般的要素を考察すると、

- ・ 老令人口の増加及び内陸部の家族構成の変化により、自然増加率は低下する。

- トrend計算の基準とした昭和35～38年は工業進展の時期であり、また東京のベッドタウン化が著しく進んだことにより、特に増加率が高かったと思われる。過去の一般的傾向からみても増加率4%前後に落ち着く可能性が多い。

- ・ 東京を中心とした交通網の整備は、かえって横浜より以遠に人口増加を生み出すかもしれない。

ことなどから昭和50年の横浜市総人口は300万を上限とし、控え目にとれば260万程度を下限とする範囲に収まると考えられ、いずれにせよ歴大な外部人口の導入をみることになる。



## VI むすび

戦後の横浜の建設は基礎条件の変化、接収等の悪条件の下に、充分将来の目標をにらんで行われるよりは現在の急を如何にしのごかに重点がおかれてきた。それは数多くの悪条件の中でも横浜市の復興と建設を何とか前進させようとする涙ぐましい努力であったと言えよう。

なお、条件は変わっていない。いやますます、横浜は独自の計画ではなく、他律的要因に支配され、経済、政治機構に動かされる点が多い。それぞれの目標をつかむにあたって、すでに見てきたとおり山積する問題点はあまりにも多く、その全部を一律に解決することは不可能に近い。しかし、その中にあっても大きな点でのあやまりない目標の中に具体的 Vision を描くことにより、市民の一致した協力が得られるなら、横浜の町に幾つかの新しい花を未来に向かって咲かすことは不可能ではない筈である。