

安政の開港、平成の邂逅—みなとみらい21をめぐる歴史的背景 村田和義

5 一世界に類のない都市

前回は、幕末の開港にまつわる国際関係の中で「神奈川」と「横浜」の問題を中心に述べたが、その背景にもう一步踏みこむ。

横浜市立大学の加藤祐三学長によると（講座「黒船」と現在）、十九世紀半ばの世界において、欧米列強（イギリス、アメリカ、オランダ、フランス、ロシア、スペイン、ポルトガルなど）の侵攻を受けた国々は、大別すると三つの運命を辿ることになった。ひとつは、植民地として国家の主権が失われるという途であり、今日の独立国の大半は、当時このような運命を余儀なくされた。二つめは、敗戦によって賠償金や領土を奪われた揚げ句、不平等条約の締結を強制されるという途で、植民地と違って国家は存続するが、列強に対する従属関係を強いられた。三つめが、戦争ではなく、あくまでも交渉によって通商条約の締結に至った国である。条約が不平等なものであることは否めないが、賠償金や領土を取られることもなく、国家の主権は保たれている。しかし、三つめの途を辿った国は、世界中で日本とタイの二か国しかないという。

江戸幕府は、列強進出の脅威の中で、植民地と化したインドや阿片戦争に敗れた中国の

惨状を、我が国で繰り返すことだけは回避したいと望み、アメリカが反対した横浜開港を強行し、九万両を投入して横浜居留地を建設した。このようなことは、植民地や敗戦条約国では、政治的にも経済的にも不可能なことであった。近代を迎えようとしていた世界で、欧米列強に向かって開かれた港の中でほとんど唯一、横浜だけが、列強に対抗して自国の主権を守ろうとする明確な国家意志によって建設された。横浜が世界のどの都市にも似ていない理由の根源は、おそらくそこに発するのだろう。そして、このような歴史的背景がなかったとしたら、横浜の都心部が二分されることはなく、みなとみらい21が計画される必然性もまた、なかったと言えよう。

6 一旧都心臨海部の港湾施設群

関内地区と横浜駅周辺地区とに挟まれた地域（つまり、現在の、みなとみらい21地区）は、明治以降、どのような発展の途を歩んできたのだろうか。

今日では、紅葉坂を下りるとすぐに電車のガードをくぐって、みなとみらい21地区に直結するが、幕末の開港当時、紅葉が丘の下は、すぐ海だった。だからこそ横浜村は、神奈川

宿からわずか四キロメートルの距離でも、「辺鄙で人煙希薄」と言われ、開港場選ばれたのであった。そして、東京・横浜間の鉄道は、海岸線を縫うように建設するしかなかったのであった。開港の後も、このヨコハマ・ベイの最奥部にあたる地域は、背後に丘が迫って海に向かうほかなく、埋立と施設建設を繰り返しながら、港との関連で発展することになる。

貿易・海運が盛んになるに伴って、港湾関連施設の必要性が高まった。ひとつは、船舶の建造と修理のための船渠（ドック）である。原・茂木・平沼といった当時の横浜経済の実力者たちの運動により、明治二十四年（一八九一）、横浜船渠会社が発足した。その敷地は、明治二十二年から着工された埋立地で、明治三十年の二号ドック完成、三十二年の一号ドック完成によって、本格的に造船事業がスタートした。この二号ドックこそが、現在、横浜ランドマークタワーの足元に重要文化財として横たわるドックヤードガーデンの前身である。その後、昭和十年（一九三五）に三菱重工に吸収される等の曲折を経て、戦後の高度経済成長期に至るまで、我が国の造船業の中心施設として活躍し、かつて横浜市民は「ドック」と言えば、桜木町駅のホームから

みなとみらい21関連略年表

- 5 一世界に類のない都市
- 6 一旧都心臨海部の港湾施設群
- 7 一「大横浜」の形成と都心部の接収
- 8 一みなとみらい21の歴史的役割
- 9 一おわりに

- 一六〇 東海道の神奈川宿が成立
- 一六五 吉田新田に着手
- 一七三 英がインドを植民地化
- 一八二 英がシンガポールを植民地化
- 一八三 岡野新田に着手
- 一八四 平沼新田に着手
- 一八四 阿片戦争
- 一八四 英清南京条約締結
- 一八五 メキシコ戦争（米が西海岸に進出）
- 一八五 太田屋新田に着手
- 一八五 米ペリー艦隊第一回来日
- 一八五 米ペリー艦隊第二回来日、日米和親条約締結
- 一八五 米ハリスが下田に着任
- 一八五 第二次阿片戦争
- 一八五 日米修好通商条約締結（蘭・露・英・仏とも）
- 一八五 横浜開港、東海道から平沼新田・吉田新田等を経て横浜道が完成
- 一八五 神奈川台場竣工
- 一八五 大政奉還（明治維新）
- 一八五 東京一横浜間の鉄道開業
- 一八五 横浜市政施行、東海道本線開業
- 一八五 横浜船渠会社が発足
- 一八五 日清戦争
- 一八五 横浜船渠の二号ドック完成
- 一八五 横浜居留地撤廃
- 一八五 日露戦争
- 一八五 旧国鉄高島ヤードに荷扱所を設置
- 一八五 新港埠頭完成
- 一八五 第一次世界大戦
- 一八五 二代目横浜駅開業、初代横浜駅は桜木町駅
- 一八五 関東大震災
- 一八五 三代目横浜駅開業
- 一八五 高島埠頭一号线橋完成

見渡す広大な造船所の無数に林立する巨大クレーンを、誰もが思い描いた。

もうひとつ、明治中期に港湾関連施設として必要性が高まったのは、海運と鉄道との直結であった。貨物線の駅を備えた大規模埠頭として、新港埠頭は、明治三十二年（一八九九）建設に着手され、大正三年（一九一四）に竣工した。それに先立って明治四十四年（一九一〇）には、横浜港のシンボルとして「ハマの赤レンガ」の愛称で今も親しまれる、全長約百五十メートルの赤煉瓦倉庫が完成した。また、大正元年（一九一〇）に埋立が完成した旧国鉄高島ヤード部には、翌二年に高島荷扱所（後の高島貨物駅）が設けられ、新港埠頭までを結ぶ貨物線が開業した。最新のトラス橋を繋いで運河を渡り、新港埠頭に乗り入れた鉄道線路の姿は、今日、みなとみらい21中央地区と新港地区とを結ぶ海上プロムナード「汽車道」に、その面影が残る。昭和に入ってから、旧国鉄高島ヤード部に隣接して、高島埠頭の建設が始まる。昭和五年（一九三〇）に高島埠頭一号棧橋が竣工、八年（一九三三）には二号棧橋が竣工した。

これらの造船所、埠頭、貨物駅は、横浜港の中心的役割を担ってきたが、一方でその存在は海岸線を市民から遠いものとし、商業・業務・文化等に係わる人の流れを分断し、いわゆる「二分された都心部」の問題を第二次大戦後に至るまで未解決のまま放置する結果にも繋がった。海側をこれら巨大港湾施設に、陸側を野毛・紅葉が丘の丘陵によって分断された横浜都心部は、ミナト・ヨコハマを国内交通から分離したい時代には関内地区（かつ

ての「横浜」を重視し、国内交通と直結させたい時代には横浜駅周辺地区（かつての「神奈川」）を重視してきた国を挙げての御都合主義のために、揺れ動いてきたのだった。

7 「大横浜」の形成と都心部の接収

明治二十二年（一八八九）に市制を施行した「横浜市」は、ほぼ現在の中区・西区にあたる地域に過ぎない。明治三十四年（一九〇一）の第一次市域拡張、明治四十四年（一九一〇）の第二次市域拡張を経て、ようやく現在の神奈川県・南区・磯子区あたりが市域に加わったものの、大正末期、六大都市（東京・大阪・京都・神戸・名古屋・横浜）の中で、横浜は人口・面積とも最下位であった。

震災復興事業にあたって、周辺の農村地域等を広く合併しようとしたのは、単純に人口・面積の増大を図るということではなく、復興事業の中で工業化の推進、水道・道路など都市基盤の復旧・拡充といった広域的な課題への対応が重要であった。昭和二年（一九二七）第三次拡張と区制施行、昭和十一年（一九三六）第四次拡張、翌十二年五次拡張、そして昭和十四年には、最も大規模な第六次市域拡張が実施され、現在ある横浜市の市域がほぼ確定した。第六次拡張で、市域の面積は一倍に倍増し、昭和七年に成立した「大東京」に次ぐ広大な市域となった。「大横浜」の完成である。

大横浜を生んだ背景として、これらの地域の都市化があげられる。鉄道輸送力の強化や震災復興事業の進展につれて、周辺地域の住

宅地化が進み、ターミナル駅として発展を遂げた横浜駅に集まる人の流れが形成された。戦時期に入ると、軍関係者を集めるようになつた。首都東京と軍都横浜との間に位置し、最大の貿易港である横浜の都市化を推進することは、戦時体制における国家的要請であった。こうした背景から市域に編入された広大な郊外部は、やがて第二次大戦が終わり、高度経済成長期に至って、巨大な住宅地帯として人口の急増を迎えることになる。

一方、都心部は、関東大震災と第二次大戦の空襲によって、二度の壊滅的打撃を受けたが、さらに長期にわたって打撃を与えたのが、戦後の接収である。

昭和二十年（一九四五）八月十五日、無条件降伏を告げる「玉音放送」の陰で日本政府は、連合国軍を横浜でくいと止め「帝都」東京には一兵も入れない方針を立て、八月二十一日、神奈川県知事に占領軍の受け入れを命令

- 一九五五 第六次市域拡張で「大横浜」完成
- 一九五〇 第二次世界大戦
- 一九四九 横浜大空襲、連合国軍接収開始
- 一九四八 大橋橋接収解除
- 一九四七 東海道新幹線開業、根岸線桜木町～磯子間延伸
- 一九四五 横浜市六大事業（①都心部強化、②金沢地先埋立、③港北ニュータウン建設、④地下鉄建設、⑤高速道路建設、⑥ベイブリッジ建設）に着手
- 一九四五 本牧埠頭完成
- 一九四五 横浜市都心臨海部総合整備計画調査委員会（八十島義之助委員長）発足
- 一九四五 三菱重工横浜造船所の移転決定
- 一九四五 都心臨海部総合整備基本計画「みなとみらい21」を発表
- 一九四五 みなとみらい21事業着工
- 一九四五 首都高横羽線、新山下まで開通
- 一九四五 横浜市の昼夜間人口比が九〇％を割る、横浜市の人口三百万人を突破

昭和二十年（一九四五）八月十五日、無条件降伏を告げる「玉音放送」の陰で日本政府は、連合国軍を横浜でくいと止め「帝都」東京には一兵も入れない方針を立て、八月二十一日、神奈川県知事に占領軍の受け入れを命令

横浜開港百三十周年・市政百周年「横浜博覧会」開催、横浜ベイブリッジ開通

横浜ランドマークタワー完成

クイーンズスクエア横浜完成（クイーン軸沿いの開発が完成）

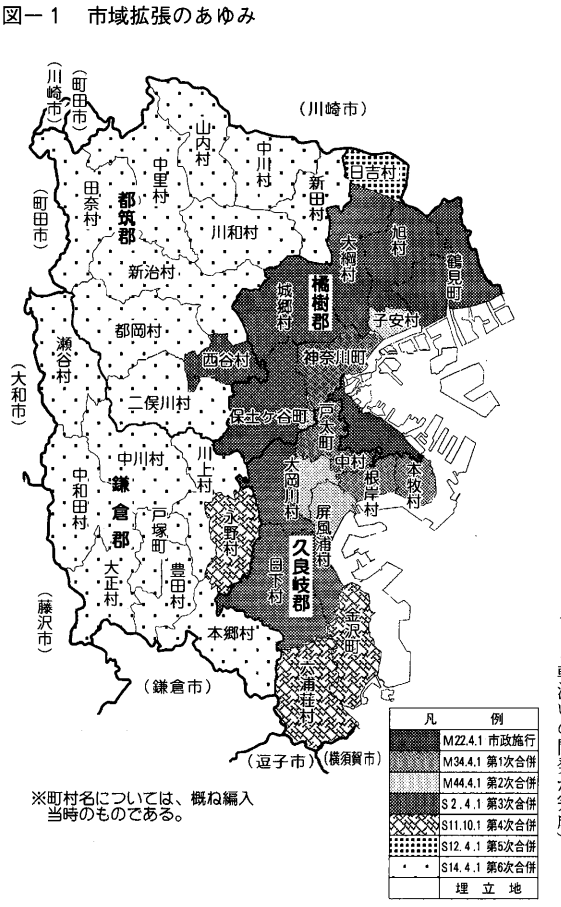


図-1 市域拡張のあゆみ

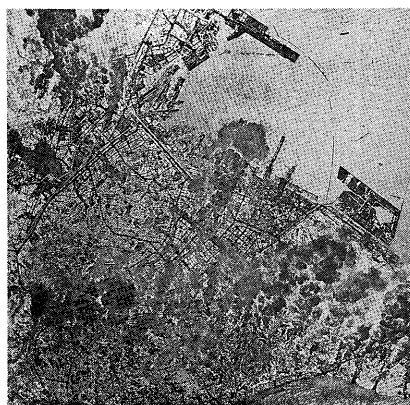
した。八月二十八日、アメリカの占領軍が厚木にやってきた。三十日にはマッカーサー元帥が到着し、占領軍は横浜に進駐した。マッカーサーは山下町のホテル・ニューグランドに宿泊し、税関ビルに連合国軍最高司令官総司令部（GHQ）を置いた。横浜には三万人の占領軍が日本占領の本拠地として上陸した。

日本敗戦によって、「帝都」東京を守る楯として真っ先に敵の銃口の前に突き出される、という横浜の役割が白日の下に晒された。外敵の侵略を横浜でくい止め、東京を守る。それは、通商条約によって開港して以来、ずっと横浜が負わされてきた宿命であった。幕末の開港から百年近い歳月を経た二十世紀の半ば、沖繩に鉄の暴風雨が降り注ぎ、広島・長崎が人類史上初の核兵器によって壊滅させられた時、日本政府は国家存亡を賭けたギリギリの選択として、再び「横浜占領やむなし」の途を選んだのであった。

結果的には「東京には一兵も入れない」という方針は脆くも崩れ、GHQは九月十五日に日比谷の第一生命ビルに移った。しかし、横浜が日本占領の拠点であったことに変わりはない。昭和二十年末には、占領軍の約十万人の兵士が横浜に進駐し、そのために接収された土地は市街地の二七％に上った。建物は、関内地区を中心に都心部の焼け残ったビルが小・中学校に至るまで接収された。港湾施設は約九〇％が接収された。沖繩を除く全国の接収土地の約七〇％、接収建物の約六〇％は横浜であった。

昭和二十五年（一九五〇）に高島埠頭がよ

写真一 1 横浜壊滅…昭和20年5月29日の大空襲



うやく接収解除され、翌二十六年には接収解除のための対策本部が設置されて、二十七年の大棧橋接収解除以降、昭和四十年代の半ばに至るまでは毎年、何らかの施設が接収解除されたが、今日もなお解除されない施設が市内には残存している。これらの結果として横浜都心部は、「二分」という問題に加えて、そもそも都市機能の集積が不十分であるというハンディキャップを負わされた。

『世界国勢図会97/98』（国勢社）の「各国の大都市人口」によると、世界には人口三百万を超える大都市が四十九存在する。そのうち二つ以上を有する国は、日本（東京、横浜）のほか中国（上海、北京、広州、重慶など十八都市）、韓国（ソウル、釜山）、インド（デリー、マドラス、ボンベイ、カルカッタ）、ロシア（モスクワ、サンクトペテルブルク）、エジプト（カイロ、アレクサンドリア）、アメリカ（ニューヨーク、ロサンゼルス）、ブラジル（サンパウロ、リオデジャネイロ）、

表一 1 都市機能集積の立ち遅れとベッドタウン化

都市機能集積の立ち遅れとベッドタウン化	都心部	郊外部
都心部	<ul style="list-style-type: none"> 安政6年（1859）の開港以来140年足らずの歴史で、そもそも都市としての蓄積が浅い。 関東大震災（大正12年=1923）と空襲（昭和20年=1945）の2度にわたって、都心部は壊滅的な打撃を受けている。 第2次大戦後、都心部の土地及び焼け残った建物が長期間、連合国軍によって接収され、復興が阻害された。 	<ul style="list-style-type: none"> 昭和前半に大規模な市域拡張を強行し、郊外の農村部を編入したが、その後郊外部の機能集積が進まなかったため、全体としてバランスを欠いている。 戦後の高度経済成長期に郊外部の住宅開発が進み、主として東京方面への就業者世帯を中心に人口が急増した。

オーストラリア（シドニー、メルボルン）の九か国である。これらの都市は、上海・蘇州・無錫など数少ない例外を除いて、国内各方面の中核都市として点在しており、双方の都心部が四十キロメートル以内に近接しているというのは、東京と横浜だけである。「都市」の概念が国によって著しく異なるため、単純な比較はできないものの、こうした事実から推測されることは、おそらく横浜は世界最大級のベッドタウンだということだ。

ベッドタウンの問題点については、市民生活や市財政が今も被っている影響を端的に示すデータを下段に表記するに止める。極論を言えば、幕末以来、日本及び首都東京にとって都合のよい都市を造ろうとしてきた国家的努力の帰結が、世界最大級のベッドタウンであったということである。

8 一みなどみらい21の歴史的役割

表一 3 昼夜間人口比と通勤・通学時間、トンブソン指数（他都市比較）

世界最大級のベッドタウン横浜は、他の大都市と比較すると、昼夜間人口比率は最低レベル、唯一1時間を超える通勤・通学時間、商業も他都市に依存。

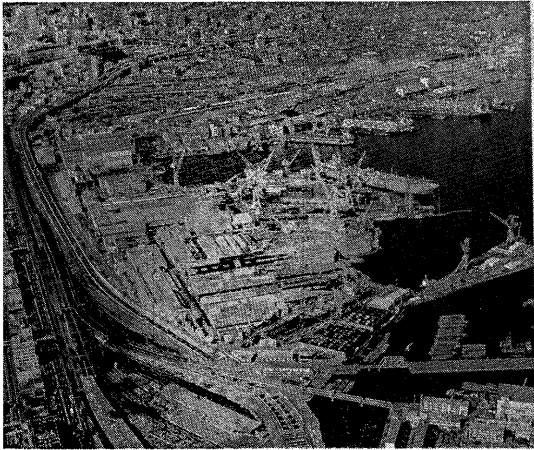
	横浜市	札幌市	仙台市	千葉市	東京都23区	川崎市	名古屋市	京都市	大阪市	神戸市	広島市	北九州市	福岡市
昼夜間人口比率 平成7年10月1日 国勢調査	89.7	102.0	109.3	96.9	141.0	88.8	118.6	110.1	146.5	105.0	104.0	103.9	115.5
平均通勤・通学時間 平成3年10月1日 社会生活基本調査	1時間5分	35分	35分	47分	46分	52分	38分	35分	43分	42分	35分	37分	36分
トンブソン指数 [※] 平成5年7月～6年6月 大都市比較統計年表	0.98	1.17	1.24	1.11	1.48	0.84	1.39	1.37	1.68	1.17	1.30	1.06	1.27

※トンブソン指数 = (当該都市の年間商品販売額 ÷ 当該都市の人口) / (全国の年間商品販売額 ÷ 全国の人口)

表一 2 市域の人口、昼夜間人口比、流出超過人口の推移

	昭和30年 (1955)	昭和35年 (1960)	昭和40年 (1965)	昭和45年 (1970)	昭和50年 (1975)
市域の人口	1,143,687	1,375,710	1,788,915	2,238,264	2,621,771
昼夜間人口比	99.4%	96.5%	93.7%	91.7%	90.6%
流出超過人口	6,665	48,662	112,518	185,550	245,777
	昭和55年 (1980)	昭和60年 (1985)	平成2年 (1990)	平成7年 (1995)	
市域の人口	2,773,674	2,992,926	3,220,331	3,307,136	
昼夜間人口比	90.6%	89.6%	88.7%	89.7%	
流出超過人口	260,050	309,800	362,943	339,836	

写真-2 昭和55年当時の都心臨海部の空撮



東京オリンピックと東海道新幹線開業を翌年に控えた昭和三十八年（一九六三）に、本牧埠頭が着工された。昭和四十年、横浜市は六大事業のひとつに「都心部強化」を掲げて、歴史的ハンディの克服に乗り出す。大阪万国博覧会の開催を翌年に控え、全国の学園が闘争に揺れていた昭和四十四年、本牧埠頭が完成し、横浜港は本格的なコンテナ時代を迎えた。それは同時に、明治中期から昭和初期にかけて整備され、戦前の横浜港の発展を支えてきた諸施設が、すでにその役割を終えつつあることを意味していた。

都心臨海部の再生……。昔日の栄光を今に伝える巨大な遺構が、新世紀の繁栄のシンボルとともに静かに眠る未来都市を、この時代は予感したのである。

昭和五十六年（一九八一）横浜市は、前年に三菱重工横浜造船所の移転が決定したこと

を受けて、都心臨海部の総合整備計画として「みなとみらい21」計画を発表した。この計画の主な背景として、①横浜の都心部は関内地区と横浜駅周辺地区とに二分されており、業務・商業・文化等の機能集積が弱いため、都市としての自立性が低いこと、②全市的に就業の場が少なく、就業人口が居住人口に比べて低いという都市構造の歪みが極端であること、③東京への一極集中を是正するため、首都圏の業務機能を分担する受け皿が必要だったこと、が挙げられる。①、②は、横浜開港以来、首都東京に都合のよい横浜を造ろうとしつづけたことによる、さまざまな問題をここで解決し、横浜の真の自立を勝ち取るうたとしたということである。一方、③は相変わらず首都東京に都合のよい横浜を目指すものだが、時代が変わって、「東京に都合のよい」という中身が変わってきた。そこで、東京に都合のよいという本質を維持しつつ、過去の「都合のよさ」ゆえの歪みを同時に是正しようという、巧みな計画を立てた。首都東京との自立した共存共栄の関係を作るため、みなとみらい21計画は、ひとつの解答を示したものと見えよう。

開港百三十周年を祝賀した平成元年（一九八九）の横浜博覧会終了後、みなとみらい21地区では、桜木町駅前の動く歩道からパシフィコ横浜に至るクイーン軸に沿って、先導的な開発が進められた。そして、平成ヒトケタの激動の中、五年（一九九三）の横浜ランドマークタワーに引き続き、九年（一九九七）夏、クイーンズスクエア横浜の竣工によって、クイーン軸の開発は完成した。現在、基盤整備

が完成した敷地が約七割、施設建設が進んでいる敷地が四割以上となっており、「就業人口十九万人、居住人口一万人」の目標に対して約四万人の働く場が実現している。

今後、グランモール軸に沿って横浜駅方面に、開発は進んでいく。安政の開港にまつわる日米間の駆け引きに端を発して、日本の近代化の歩みの中で翻弄されてきた二つの都心部が、みなとみらい21によって平成の世に邂逅する。それは、世界のどの都市も辿ったことのない数奇な運命の終着点であり、だからこそ、歴史の傷痕を類いのない魅力に変えていく契機と考えるべきものであろう。

9 おわりに

みなとみらい21計画のスタートから十五年以上の歳月が流れ、この地域にはかつて造船所や埠頭、貨物駅があったことや、多くは埋め立てられた場所であるということを知らない人も増えている。それは、本市職員といえども例外ではないだろう。本論は、大部分が『港町横浜の都市形成史』（昭和五十六年・横浜市企画調整局発行）や『図説・横浜の歴史』（平成元年・横浜市市民局発行）、『横浜いま／むかし』（平成二年・横浜市立大学発行）の受け売りに過ぎないが、こうした書物を読まない若い人も多しと思いい（各職場の書棚に眠っていると思う。若い人はぜひ手に取ってみてほしい）、諸先輩方の業績に感謝しつつ執筆したものである。

△都市計画局みなとみらい21推進部
計画推進課担当係長▽

— 自主研究レポート・連載②安政の開港、平成の邂逅—みなとみらい21をめぐる歴史的背景

写真-3 現在のみなとみらい21地区空撮

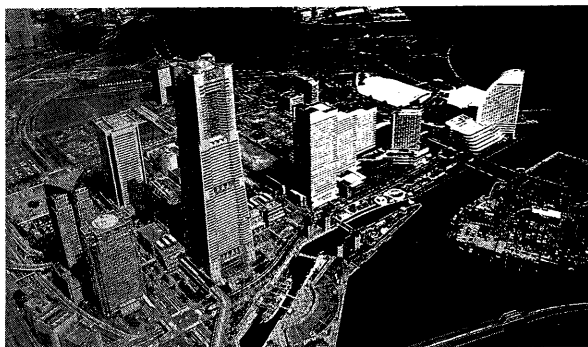


図-2 大都市の市民税の税収構造比較（平成8年度）

