

第2章 京浜工業地帯の発展と相次ぐ試練の半世紀

第1節 資本主義の発達と動揺

京浜工業地帯の誕生

臨海部の埋立

社会インフラの整備は今日の我が国では国や地方公共団体が担うのが当然であるとする風潮があるが、かつてはそうではなかった。例えば海沼の埋立事業は、横浜だけを見ても江戸期以来、吉田勘兵衛、岡野良親、太田敬明、平沼九兵衛、高島嘉右衛門ら数多くの篤志家・豪農によって担われてきた。しかも吉田勘兵衛のように代々その名を襲名しながら、子々孫々にわたって埋立事業を継承していく例も稀ではなかった。明治期以降は官営工事が盛んに行われるようになったが、それでも民間人の手が止まることはなく、引き続き猛烈な勢いで埋立事業が推し進められていった。それらの中でも京浜臨海地域の発展のために際立った足跡を残したのが浅野総一郎（前出）による大規模な埋立事業である。

浅野は明治29年（1896）から30年（1897）にかけて商用で欧米出張をした際、先進国では巨大船舶が港湾に横付けしていることや巨大工場が臨海埋立地に集中して立地していることに強い印象を受け、帰国後、東京湾岸の埋立と築港を企図して盛んに奔走した。しかし、彼の計画は余人の理解を超える規模のものであったために支持が得られず、神奈川県等から事業認可を得るまでには至らなかった。それでもようやく明治41年（1908）には鶴見埋立組合の設立にこぎつけることができ、さらに45年（1912）になると安田善次郎、渋沢栄一、安部幸兵衛、渡辺福三郎、大谷嘉兵衛ら大物財界人の後援も得られて、大正2年（1913）川崎から鶴見にかけての海岸沿いの低湿地帯を埋め立てる大規模工事に着手した。

浅野埋立の完成とその意義

このいわゆる浅野埋立は、東京港を整備して横浜港との一体化を推進し、両港の中間に臨海工業地帯を造成して一大工業港湾都市を建設しようとする壮大な構想に基づくもので、工期も結果的には約15年にも及ぶ巨大なプロジェクトであった。浅野の鶴見埋立組合は大正3年（1914）に鶴見埋築（株）となり、4年（1915）に田島村地先の約10万坪（現在の川崎市川崎区浅野町）を完成させ、5年（1916）には潮田町地先の約7万坪（現在の横浜市鶴見区末広町）を完成させるなど順調に工事を推し進めた。同社はさらに大正9年（1920）東京湾埋立（株）に改組されて、ますます本格的に事業を推進する。そして遂に昭和3年（1928）計画面積150万坪にも及ぶ巨大な埋立事業を完了したのである。

この浅野埋立により造成された土地は、横浜市により埋立造成された守屋町・子安町地先海面の土地（現在の横浜市神奈川区恵比寿町・宝町及び鶴見区大黒町）等と相まって、その後の京浜工業地帯の中核を形成する。そしてこの事業方式は、その後の我が国における臨海工業地帯建設にとって格好のモデルとなるのである。

さて、上記の東京・横浜両港の一体化構想は具体的には京浜港の設立を意味するが、これには横浜側が反発して強硬な反対運動を展開した。横浜の人々は、東京港の整備・拡充を行って京浜港を設立することは、それまで圧倒的であった横浜港の相対的地位の低下をもたらすことになりかねないと危惧した。また、京浜港の設立は横浜側が最も恐れる東京港の開港にもつながりかねないものであった。ところが、そうこうするうちに関東大震災

(資料6)

京浜工業地帯に誕生した主な工場

年	会社名
明治 24 (1891)	横浜船渠会社(後に株式会社化し、さらに三菱重工業(株)と合併)
" 29 (1896)	横浜電線製造(株)(後に社名変更し古河電気工業(株)となる。)
" 41 (1908)	東京電気(株)(後に芝浦製作所(株)と合併し東京芝浦電気(株)となる。その後社名変更し(株)東芝となる。)
" 42 (1909)	(株)日本蓄音機商会(後に社名変更しコロムビアミュージックエンターテインメント(株)となる。)
大正元 (1912)	日本鋼管(株)(後に川崎製鉄(株)と合併しJFEスチール(株)となる。)
" 3 (1914)	(資)鈴木商店(後に社名変更し味の素(株)となる。)
" 5 (1916)	(株)浅野造船所(後に日本鋼管(株)と合併。現在のJFEスチール(株))
" "(")	旭硝子(株)
" 11 (1922)	小倉石油(株)(後に日本石油(株)と合併。その後社名変更し新日本石油(株)となる。)
" 12 (1923)	富士電機(株)
" 13 (1924)	日本石油(株)(後に三菱石油(株)と合併。その後社名変更し新日本石油(株)となる。)
" 15 (1926)	日清製粉(株)
" "(")	麒麟麦酒(株)(現・キリンビール(株))

が発生し、帝都復興事業の一環として東京港の大規模修築計画が持ち上がることとなる。折しも大震災による被害で横浜港の機能は著しく低下し、大規模復興事業による負担で横浜市の財政も急速に悪化していった。そうした中で、我が国は戦時体制への移行に伴う港湾整備の強化を迫られ、やがて時代は京浜港の設立と東京港の開港へ向けて大きく歩を進めていくことになるのである(第2節(6)参照)。

続々と誕生する工場

明治期も半ばを過ぎると、我が国は日清戦争(明治27年(1894)~28年(1895))での勝利によってアジア市場への進出を果たし、また、中国からの償金(2億両)を用いて官営八幡製鐵所の設立(明治30年(1897)。操業開始は34年(1901))をはじめとする産業振興策を実施した。このことにより我が国の経済と産業は飛躍的に発展し、貿易も急速に拡大した。

この日清戦争から日露戦争(明治37年(1904)~38年(1905))にかけての時期が我が国の資本主義の確立期であり、まず繊維産業を中心とする軽工業分野が発展し、その後、鉄鋼、造船、機械等の重工業分野が発展していった。

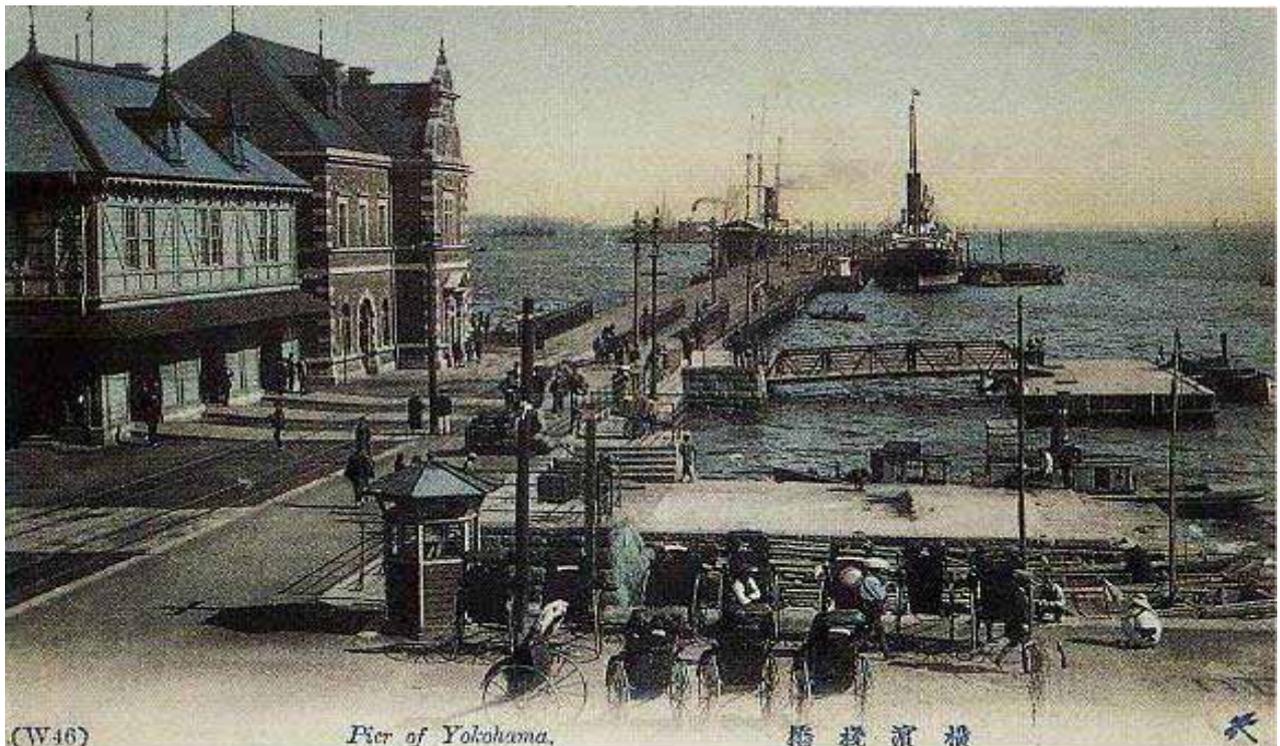
横浜でも明治24年(1891)に横浜船渠会社(後に三菱重工業(株)と合併)が設立され、29年(1896)から本格創業を開始するなど工業化が始まっていた(注1)。京浜臨海部においては、川崎市から現在の横浜市鶴見区にかけて前述の浅野埋立により造成された用地等に工場が次々に誕生し(資料6参照)、京浜工業地帯が形成されていった。例えば、明治41年(1908)に東芝が、大正期には日本鋼管、味の素、旭硝子、日本石油、富士電機、日清製粉、キリンビールが工場を新設した。

この時期になると、我が国の貿易は原料や食料品を輸出して製品を輸入するという形態から、原料を輸入して製品を輸出するという工業国型へと変貌していった。明治33年(1900)には、保税工場法の前身である税関仮置場法(27頁参照)が制定され、関税制度の面からも加工貿易が奨励された。

なお、この頃我が国の勢力範囲にあった樺太、台湾及び朝鮮に対しても我が国の関税制度が適用され、これら外地と内地との間の貿易は、移出入すなわち内国貿易としてとらえ

(資料7)

明治末から大正初期にかけての大棧橋



左手奥のレンガ建物が税関の監視部庁舎、手前の方の建物が税関旅具検査場（出所）「大棧橋（絵はがき）」（横浜開港資料館所蔵）

られた。

第一次世界大戦と戦後恐慌

生糸価格の暴落

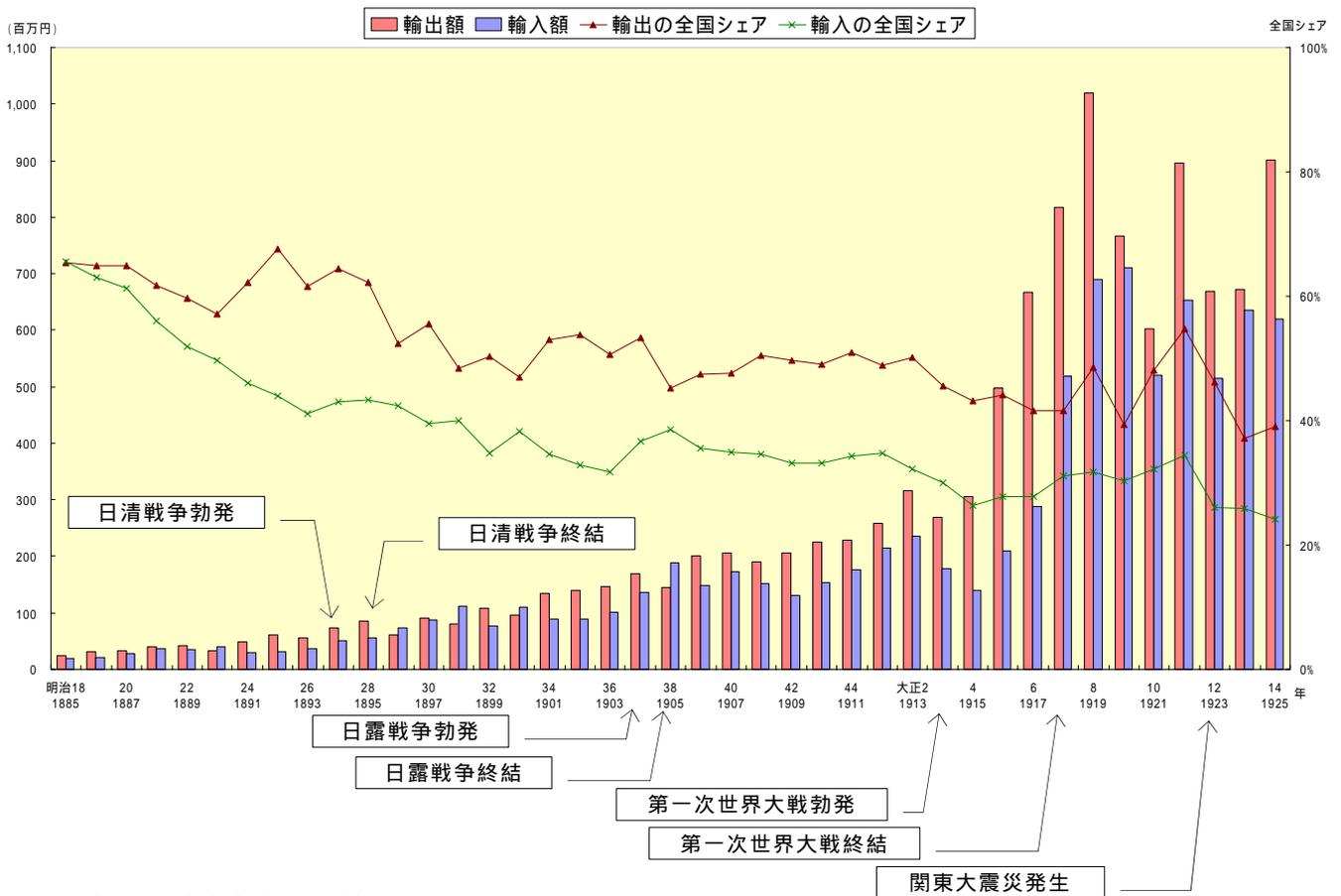
大正期に入ると、我が国経済は数々の試練に直面した。まず、大正4年（1915）に生糸の価格が暴落した。そこで政府のバックアップにより帝国蚕糸(株)が設立され、生糸を大量に買い上げるにより市況を回復させ、何とか危機を脱した。

その後、第一次世界大戦（大正3年（1914）～7年（1918））の特需、すなわち井上馨が形容するところの「大正新時代の天佑」によって日本経済は潤い、それまでの数々の政治・経済・財政上の難問題を雲散霧消させ、さらにはいわゆる「成り金」を生んだりした。大戦特需が発生したのは、交戦国から兵器等の軍需品の注文が殺到したことや、アジア・アフリカ諸国が戦争によりヨーロッパから雑貨等を輸入できなくなったためその代用品を我が国に求めたこと、さらには、ドイツからの輸入に頼っていた染料、薬品等の供給が途絶えたことにより、日本国内においてこれらの製造業が台頭してきたことなどの要因によるものであった。そのほか、造船業や海運業なども空前の活況を呈した。

しかし、第一次世界大戦が終結するとやがて反動がきて、大正9年（1920）3月15日の株価暴落を機に一気に戦後恐慌に陥った。主要商品は短期間のうちに半値以下となり、特に生糸は再び価格が下落した。今回は糸価があつという間に4分の1近くに下がり、その結果、同年5月には当時横浜で最大規模の生糸輸出商であった茂木合名会社が倒産するという事態にまで立ち至った。政府は窮地に陥った経済界を救済するため、日銀の信用と大蔵省預金部の資金を動員し、日銀・勸銀・興銀の3特殊銀行を通じて救済融資を行った。また、特に打撃の大きかった生糸については同年9月、第二次帝国蚕糸(株)を設立して事態

(資料 8)

明治 18 年(1885) ~ 大正 14 年(1925)の横浜港の貿易額



(出所) 財務省貿易統計

收拾に努めたが、市況が回復したのは翌年後半になってからのことであった(注2)。

金融再編の始まり

茂木合名会社以外にも多くの企業が倒産し、横浜では遂に茂木惣兵衛(3代目)が主宰する第七十四銀行と横浜貯蓄銀行が休業に追い込まれた。当時の横浜には幾つもの中小銀行があり、もし事態をそのまま放置すれば手のつけられない状態に陥るおそれがあった。特に第七十四銀行は横浜の全戸数の約7割に相当する預金口座数を抱える一大地方銀行で、その破綻は単に生糸業界や横浜経済界への影響にとどまらず、我が国経済全体にも及ぼすところが大きいものと懸念された。そこで原富太郎(慶応4年(1868)~昭和14年(1939))をはじめとする横浜財界人は政府に救済資金の貸付けを要望した。これに対し高橋是清蔵相(安政元年(1854)~昭和11年(1936))は当初、一私立銀行の救済に大蔵省が乗り出すことには断固反対であるとの態度を示していたが、原敬首相(安政3年(1856)~大正10年(1921))の懇諭により救済に応じることになったという。こうしてようやく政府から1600万円の救済資金(大蔵省預金部資金の日銀経由貸付け)を得て破綻2行の整理を行い、同年12月、新銀行として横浜興信銀行(初代頭取・原富太郎)が設立された。この処理については後に、「ハラ(=原敬首相)とハラ(=原富太郎)がハラを合わせた」と語られた。

第 2 節 関東大震災とその深刻な後遺症

関東大震災の発生

甚大な震災被害

大正 12 年（1923）9 月 1 日午前 11 時 58 分、関東大震災が発生した。これは相模湾沖を震源地とするマグニチュード 7.9 の大地震で、被害は死者・行方不明者 14 万 5 千余人（うち東京府 10 万 7 千余人、神奈川県 3 万 3 千余人）、住家全半壊 25 万 4 千余戸、家屋焼失 44 万 7 千余戸と甚大であった。収容された死体の半分以上が男女の別さえわからなかったといわれる。東京の被災世帯の割合が 73%であったのに対し、震源地に近い横浜では 95%であった。

横浜では、横浜税関本庁舎（第二代庁舎。象の鼻地区に所在）、神奈川県庁舎、日本郵船(株)横浜支店ビルその他多くの施設が倒壊した。民間の倉庫は約 7 割が焼失した。中でも、横浜の主要倉庫会社 8 社のうち横浜新港倉庫(株)等 4 社はそのすべての倉庫を失った。

ところで、震災で漁夫の利を得たのが神戸であった。震災により横浜からの生糸輸出がストップしたことを受けて、神戸市は緊急市議会を開催し、神戸市立生糸検査所の設立を決定した。この結果、震災のあった大正 12 年（1923）の末には早くも神戸港が生糸輸出を手がけることになり、昭和 5 年（1930）には全国で約 3 割のシェアを占めるようになった。

震災に続く神戸港の生糸輸出開始により横浜の生糸貿易は極めて大きな打撃を受けたが、それでも昭和 16 年（1941）までは横浜港からの輸出品の中で何とか第 1 位を保つことができた。しかしながら、徐々にその勢いは衰えていき、横浜の力はかげりを見せていく。

税関施設の被害

大震災により勿論、横浜港の中核をなす新港埠頭（税関施設）も岸壁が海中に崩落するなど甚大な被害を蒙った。横浜税関では当時、3 万 1,000 坪の上屋や倉庫を有していたが、その 4 分の 3 が使用に堪えなくなった。建造して間もない赤レンガ第 1 号倉庫が半分壊れ、近くの税関事務棟も倒壊した。

当日の様子を当時の横浜税関職員が回顧しているので、以下に引用してみよう。

「敷地面積 10 万坪といわれ、東洋一を誇っていた国有の新港埠頭も、岸壁は海中に崩れ落ち、そのあおりで上屋も倒壊し、今や巨大な海陸連絡施設は、見るも無惨な姿となった。震害を免れた新港事務所は、惜しくも飛び火で類焼。現存の煉瓦倉庫 2 棟、自家用火力発電所と鉄製の高い煙突、50 屯クレーン等が、僅かに昔日の面影を残していた。税関開設以来の施設である本関構内は、施設面積が 3 万坪といわれ、日本大通りの突きあたりに本庁舎があった。明治 18 年の建造で、2 階建、木骨赤煉瓦造りで、中央部には緑青が濃い丸屋根の塔屋が聳えていた。その軒下には金色の菊花紋章が輝いていて、明治の文明開化時代が偲ばれた。2 階の東側にある税関長室で、私は大正 7 年 7 月 15 日に、鈴木繁税関長から、同期生 27 名と共に、税関監吏月俸 13 円の辞令を授けられた。この本庁舎は地震の一撃で、先ず塔屋が倒れ、次に全体が崩れ落ち、出火焼失したと聞いている。」（浅岡文夫「関東大震災と税関」（関友横浜会編集「関守のともしび」所収）より）

「今、私が歩いて来た道の方から数人の人が走って来た。その中に同僚の田中がおり、本関も潰れてしまったといった。

本関が潰れたという言葉に、すぐ本関の方を見ると、港頭に威容を示していた塔を持つ

(資料 9)

関東大震災により焼け落ちる横浜税関と県庁 (大正 12 年(1923)9 月)



写真の左側は県庁。日本大通り (中央の道路) の突き当たりに横浜税関庁舎があった (出所)「横浜みやげ」(横浜開港資料館所蔵)

(資料 10)

関東大震災により倒壊した埠頭 (大正 12 年(1923)9 月)



(出所)「横浜港史 総論編」

赤煉瓦 2 階建の姿はなく、そのあたり一面に、濛々たる黒煙が高く舞い上がっていた。

『おれは食堂にいたが、ぐらぐらときたとき、すぐに飛び出したから助かったが、後の連中はみんな死んちゃった』

田中は、なお言葉を続け『分析室の薬品が倒れて火が出たから、逃げて来たんだ』

私は、再びその方を振り返ると、空を覆うように高く上がっている真黒な塵埃の中に、赤い焰の舌が見えていた。

西門の方面からも、万国橋方面からも多くの人々が新港へ新港へと避難して来た。」(山田三郎著「横浜の壊滅」より)

復興への歩みと大横浜の建設

関東大震災後の復興にあたっては、後藤新平内相(安政4年(1857)~昭和4年(1929))が直ちに壮大な帝都復興計画を掲げ、自ら帝都復興院(大正12年(1923)9月27日、帝都復興院官制公布。翌年2月より復興局)の総裁に就任するなどしていち早く復興事業に着手していたが、横浜の人々もその動きに乗り遅れまいとして政府に働きかけ、帝都復興計画には横浜市も包含されるとの確約を引き出した。同計画自体は間もなく周囲の反対にあい大幅な縮小を余儀なくされたが、ともかくも横浜の復興事業は首都・東京の復興とワンセットで実施されることになったのである。しかし、横浜市が独自に負担しなければならない金額も大きく、震災により税収が期待できない中で巨額の市債(うち半分はドル建外債)を発行せざるをえず、その累積がやがては市の財政を著しく圧迫し、後に東京開港問題にも決定的な影響を及ぼしていくことになる((6)参照)。

ところで、震災復興事業が順調に進捗する中で大正14年(1925)5月、人々の期待を担って横浜市長に就任したのが元・神奈川県知事の有吉忠一(明治6年(1873)~昭和22年(1947))。後に横浜商工会議所会頭)であった。有吉市長は、大規模な震災復興事業を指揮するにとどまらず、横浜港の拡充、臨海工業地帯の建設、市域の拡張の三大事業による「大横浜」の建設を打ち出した。この方針は、当時の横浜経済が既に衰退の兆しが見えつつあった生糸の輸出にあまりにも多くを依存しすぎていたのを改め、港湾の拡充・整備とそれを支えるに足る広大な後背地の確保を図りつつ、臨海部に本格的な工業地帯を建設することによって「東洋において最も整頓せる港湾都市」(有吉市長)を建設しようとするものであった。この方針を踏まえて、既に着手されていた瑞穂、山内、高島の各埠頭の建設工事が進められたほか、昭和2年(1927)には大防波堤(外防波堤)の築造が開始された。また、同じ年に横浜市の市域も鶴見町の編入、農村部の合併等により、それまでの37km²(人口41万人)から134km²(52万人)へと一挙に広がった。工業用地の造成も、子安町や生麦町の地先が埋め立てられるなどして順調に進んだ。

こうして、大震災によっていったんは壊滅した横浜は、明確な将来展望の下に急速な復興を成し遂げ、昭和金融恐慌(3)参照)等の大波に揉まれながらも、臨海工業都市・港湾都市としてその後の発展・飛躍の礎を築くに至るのである。有吉市長のこうした業績は、前述の浅野総一郎による埋立事業(第1節(1)参照)と並んで、京浜臨海地域の発展にとって計り知れぬ大きな足跡を残すこととなった。

神戸港の発展と鈴木商店

神戸港の追い上げ

開港以来、横浜港は我が国最大の貿易港として発展を続けていたが、慶応3年12月7日(新暦1868年1月1日)に開港した神戸港(開港当初は兵庫港。明治25年(1892)に神戸港へ名称変更)が徐々にシェアを増加させていくに従って、横浜港のシェアは相対的に低下していった。

神戸港が発展した背景としては、阪神地域において、渋沢栄一らが設立した大阪紡績会社(明治15年(1882)設立。後の東洋紡績(株))等の綿糸紡績業や綿織物業がめざましい発展を遂げ、それに伴い原料の輸入(原綿(繰綿))と製品の輸出(綿糸、綿織物)が増

大したことが挙げられる。

このほか、明治期から大正期にかけて神戸の地を本拠に世界的な規模で活躍した商社として合名会社鈴木商店（明治7年（1874）設立）の存在が挙げられる。同社は、当初は神戸の小さな砂糖問屋にすぎなかったが、明治32年（1899）に台湾産樟脳（防虫剤等の原料）の販売権を獲得し、これを欧米諸国に輸出して大きな利益を上げた。明治38年（1905）、(株)神戸製鋼所の前身である小林製鋼所を買収し、大正4年（1915）には、後に帝人(株)となる米沢の織物工場を買収し人造絹糸の製造事業を始めた。そのほか、数多くの企業を傘下に収め、工場を増やし、海外にも支店網を拡げ、スエズ運河を通行する船舶の1割は鈴木商店の船であるとまで評された。第一次世界大戦が始まると、世界中で投機的な買付けを行い、本国を介さない三国間貿易を我が国企業として初めて手がけ大きな利益を得るなど日本一の商取扱高を誇った。しかしながら同社は、大正9年（1920）の恐慌に際して保有商品・株式の価格急落により莫大な損失を抱え、その翌年頃からの関係会社の相次ぐ事業不振によりさらに経営が逼迫していった。言うなれば、積極経営が裏目に出たわけであるが、同社は苦しくなっていく資金繰りを主力行である台湾銀行からの借増しにより何とか凌いでいた。

鈴木商店の破綻

昭和2年（1927）金融恐慌が起き、信用不安が増幅する中、日銀に追加的資金供給を拒絶された台湾銀行は鈴木商店に対し、新規融資を打ち切らざるをえない旨通告した。同社は、台湾銀行1行に大きく融資を依存しており、三井物産(株)、三菱商事(株)等のように系列銀行を持たなかったため資金調達ができなくなり、破産に追い込まれた（注3）。

鈴木商店への不良貸付により台湾銀行も破綻の危機に直面した。当時の若槻禮次郎内閣は、同行が植民地である台湾の開発を目的とした特殊銀行であり、台湾の発券銀行でもあったことから、破綻を回避すべく、その救済のための緊急勅令案を準備した。しかしこれが枢密院においてあえなく否決されてしまったため、その責任をとって総辞職した。

このような曲折はあったが、前述のように関東大震災による横浜港の退潮もあって、神戸港の台頭は著しいものとなった。

昭和金融恐慌

金融恐慌の第一波

関東大震災は震災手形問題等の形でその後の銀行経営を圧迫した。昭和2年（1927）3月14日午後3時頃、その問題を国会で審議中に片岡直温蔵相が「今日正午頃において、渡辺銀行がとうとう破綻をいたしました」（衆議院速記録より）との大失言を行い（注4）、それが直接の引き金となって昭和金融恐慌が発生した。翌日、もともと資金繰りが限界にきていた東京渡辺銀行は蔵相の失言に藉口して周囲の説得も聞かず、これ幸いとばかりに姉妹行のあかぢ貯蓄銀行と共に休業を断行し、これが口火となって預金の取付けと中小銀行の休業が東京ばかりか地方にも飛び火していった。この3月の金融恐慌は確かに直接的には蔵相の失言により引き起こされたものであるが、実はその底流には、第一次世界大戦後の幾度かの恐慌に際して政府が積極的な財政金融政策によりその緩和・回復に努めたことがかえって仇となって企業や銀行の整理・合理化が図られず、その結果として既に京浜地区の弱小銀行には静かな取付けが始まっており、いつそれが爆発してもおかしくないという状況があったのである。この恐慌状態に対し、政府は日銀に非常貸出しを行わせる等により何とか混乱を収拾することができた。

金融恐慌の第二波

これを金融恐慌の第一波とすれば、第二波はその約1か月後にやってきた。上述したように、鈴木商店に対する台湾銀行の不良貸付問題を取り扱う過程で枢密院との調整に失敗した若槻内閣が総辞職をしてしまったため、一般預金者の間に特殊銀行の台湾銀行でさえ救済されなかったとして動揺が拡がり、これが再度、全国的な取付け騒ぎに発展していったのである（注5）。騒ぎは大銀行にも波及し、華族の銀行として高い格式を持ち当時5大銀行の一つに数えられていた第十五銀行までもがあつという間に破綻してしまった。同行は宮内省（天皇）が大株主であっただけに、世間に与えた衝撃は大変なものであった。そこで、新しく発足した田中義一内閣は全国の銀行を2日間休業させるとともに日銀に非常貸出しを行わせ、さらには3週間のモラトリアム（支払猶予令）を发出して恐慌を何とか鎮静の方向に向かわせた。なお、日銀が非常貸出しを行うにあたって紙幣の準備が不足し、やむをえず片面だけ印刷した裏白の200円札で急場を凌いだという話が後々にまで語り伝えられている。

この年の5月までに休業した銀行は台湾銀行も含めて37行に及び、そのうち9行はその後何とかして立ち直った。しかし、他の銀行は整理されて金融の世界から姿を消していった。また休業に至らなかった銀行でも、数多くの銀行が深い痛手を負った。

横浜経済への打撃と金融再編

この金融恐慌では、横浜でも幾つもの銀行の経営が行きづまってしまった。かつて第七十四銀行等の整理を目的として設立された横浜興信銀行は、金融恐慌発生のに左右田銀行の業務を引き受け、その翌年には第二銀行、横浜貿易銀行及び元町銀行を吸収した。金融機関の破綻は多くの地場企業の資金繰りをも行きづまらせてしまった。中でも横浜の地場の生糸商人（増田、安部、左右田、中山、平沼などの一族）が軒並み経営破綻してしまい、残ったのは亀屋（原）などごく一部の商人であった。

なお、この時の混乱を收拾した後も横浜興信銀行を核とした金融再編が続けられていくが、これが後の横浜銀行の基を形成することになる（昭和32年（1957）に現在の行名に変更）。

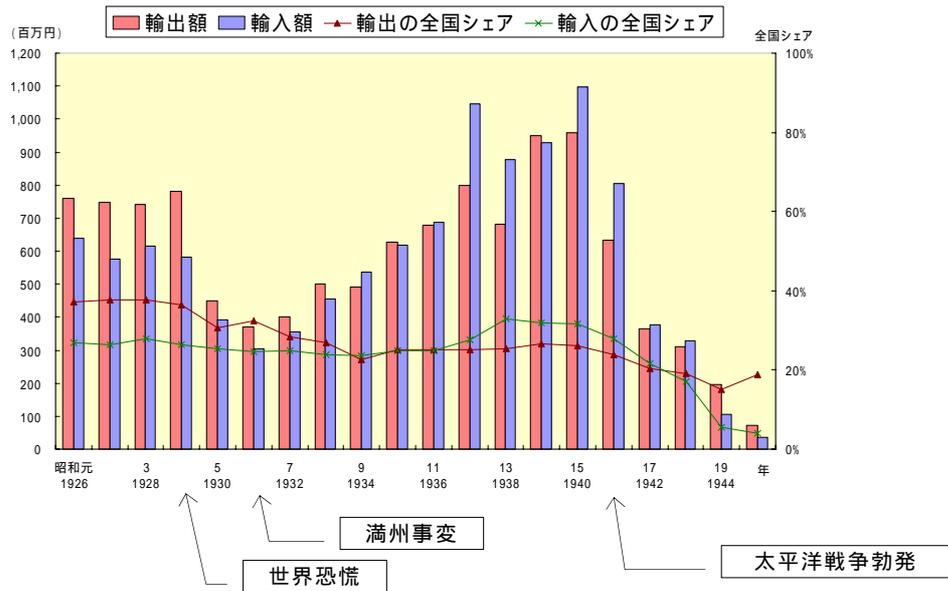
世界恐慌と日中戦争・太平洋戦争への突入

昭和4年（1929）、アメリカのニューヨーク・ウォール街に端を発した経済恐慌は、その後、世界恐慌へと発展し、我が国経済も、折り悪しく政府が実施した金解禁政策（昭和5年（1930）～6年（1931））の失敗が重なって、未曾有の恐慌状態に陥った。横浜港でも昭和5年（1930）の貿易額が対前年比4割減し、翌年もさらに2割減少するなど大変厳しい状況に陥った。

この世界恐慌の頃から、各国は競い合うように関税障壁を拡大し始め、貿易統制を強化する一方で、自国の勢力圏を独占して自給自足的な経済領域（ブロック経済）の樹立を目指すようになった。このため、日本の安価な工業製品は世界各地で締め出されるようになり、我が国はこの閉塞状況を打破するため、満州の経営を目指して満州事変（昭和6年（1931））へと突き進んだ。しかしながら、そのようなことでは我が国独自のブロック経済圏を建設することはできず、むしろ国際的に孤立し、昭和8年（1933）には国際連盟を脱退するまでに至った。その後、我が国は大陸進出を一層積極化して昭和12年（1937）には日中戦争に突入、さらに16年（1941）には、中国における利権をめぐり以前から対立関係にあったアメリカとの間で太平洋戦争に突入した。

(資料 11)

昭和元年(1926)～20年(1945)の横浜港の貿易額



(出所) 財務省貿易統計

生系の地盤沈下と近代工業の発展

明治後期から大正期にかけて京浜臨海部に誕生した諸工場を中心に京浜工業地帯は着実に発展し、それにつれて横浜港の貿易額も増大していった。世界恐慌により一時的な減少はあったものの、満州事変を契機とする軍需景気によって再び貿易額は増加に転じた。その後、太平洋戦争に突入し主要相手国であるアメリカとの貿易が途絶えたため、貿易額は再度減少していった。

そうした中、前述のように関東大震災によって横浜商人は大打撃を受け、その後の金融恐慌によってさらに追い討ちをかけられた。特に開港以来横浜の貿易に大きく貢献してきた生系商人は一部を除いて倒産してしまうという惨憺たる有り様であった。また、関東大震災によって横浜の生系商人が大打撃を受けたために神戸港からも生系が輸出されるようになり、横浜港による一港独占状態は崩れてしまった。

ただ、そうした状況にはあったものの、昭和前期の主要輸出品目は大正期と同様に生系であり、我が国の生系輸出における横浜港のシェアは依然として高く、開港以来昭和16年(1941)まで83年間連続して横浜港の輸出品目第1位であった。その後、昭和17年(1942)から20年(1945)にかけては、円ブロックといわれた満州、関東州及び中国向けの機械類が輸出品目第1位となり、横浜港の輸出額の20%前後を占めた。機械類以外では、満州、関東州及び中国向けの鉄、自動車とその部品類、紙製品などが上位にランクされた。輸入は、昭和10年(1935)頃までは、大正期と同様に原綿(繰綿)、小麦、羊毛、木材等の農産品が大半を占めていたが、11年(1936)頃から、京浜工業地帯の発展とともに原油、重油、生ゴム、機械部品等の比率が高くなっていった。

なお、昭和期には外資系の日本フォード(株)(大正14年(1925)設立)、日本ジェネラルモーターズ(株)(昭和2年(1927)設立)が、それぞれ横浜(子安)、大阪に自動車の組立工場を建設し、中でも日本フォード(株)は年間1万台を生産し日本国内で圧倒的な組立台数を誇っていた。日本企業では昭和8年(1933)に横浜で誕生した自動車製造(株)が翌年には横浜工場を生産を開始し(同年の生産台数は年間940台)、社名も現在の日産自動車(株)に

変更した。さらには昭和 11 年（1936）に制定された自動車製造事業法（注 6）の許可を（株）豊田自動織機製作所（注 7）と共に受けて生産を拡大していった。その後、日産自動車（株）は、昭和 13 年（1938）頃には年間生産台数で日本フォード（株）を追い抜き、16 年（1941）には年間 2 万台を生産するなど京浜工業地帯の主力産業として発展していった。

東京港の開港と京浜港の誕生

東京港の開港問題

明治期以来長い間、東京港の開港問題が論議されてきた。特に東京港の側では大正から昭和にかけて芝浦に築港するなど大がかりな工事を行い、開港に向けて着々と整備を進めていた。また当時、横浜港における輸入貨物の仕向先及び輸出貨物の仕出地として東京市のシェアが急速に高まっていたことから、東京港の開港は東京の経済・産業の発展を期する者にとっては切実な願いであった。

昭和 7 年（1932）に国際港として開港する方針を正式に表明した東京市は、その後も歴代市長の下で開港実現へ向けて運動を展開し、特に昭和 15 年（1940）には大久保留次郎市長が東亜新秩序建設と南進政策という国策を遂行するためには東京港の開港が是非とも必要であると唱えた。

これに対し、横浜港の地位低下を危惧する横浜市は「百万市民の死活問題」であるとして東京港の開港に猛反対し、東京市との間で膠着状態に陥っていた。横浜市が掲げた反対理由は、隣接した二つの開港場を設けるのは巨額にのぼる国費の重複投資となって国民経済上失うものが大きい、東京湾を自由にすると防疫上問題である、というものであった。

開港問題の決着と京浜港の誕生

このように東京港の開港問題が膠着する中、昭和 16 年（1941）に横浜市市長が半井清（元・神奈川県知事。後に横浜商工会議所会頭）に交替したのを契機に事態収拾へ向けての動きが始まった。

後述するように当時は大蔵省（税関）が港湾に関する広範な権限を有しており、時の蔵相・河田烈が横浜市議会の田辺徳五郎議長ほか数名を呼び、説得にあたった。その結果、震災復興外債の償還に苦しんでいた横浜市を国が救済し、その見返りに横浜市が東京開港を承諾するという妥協が行われた。ただし、東京港が受け入れるのは、原則として満州国、^{なからい} 中華民國及び関東州との間の就航船（外国船舶を除く）に限るものとされた。

こうして昭和 16 年（1941）東京港が明治初期以来の悲願である開港に指定され、それに伴い横浜税関東京出張所が設置された（明治 35 年（1902）に設置された横浜税関東京税関支署を組織変更）。またこの時から、東京港、横浜港及び川崎港（昭和元年（1926）開港）の 3 港を合わせて京浜港とし、3 港はそれぞれ京浜港の中の東京区、横浜区、川崎区であると位置付けられた（京浜港設立へ向けての動きについては第 1 節(1)参照）。

同じく昭和 16 年（1941）東京（羽田）飛行場が産声をあげたのに伴い、我が国最初の空港税関である横浜税関東京飛行場出張所が設置されたが、本格的な航空機時代の幕開けは戦後になってからであった。

第3節 港湾行政の一元化とその後の税関史

港湾行政の一元化

第一次世界大戦を契機に貿易量が飛躍的に増大する中で、船舶管掌の業務は逓信省に、関税の業務は大蔵省に、衛生・警察業務は地方庁に、修築拡張の土木業務は内務省に、植物検疫業務は農商務省に属するというように行政がバラバラで、港湾行政を統括する機関が存在しなかったため、貿易業者、海運業者等の関係業者に不便を与えるばかりでなく、このことが港湾行政の円滑と統一的な運営を妨げているとの批判が絶えなかった。大正期には、こうした貿易の発展を阻害しかねない状態を改め統括的な行政官庁を設置しようとする動きが高まり、帝国議会における建議や港湾関係の民間団体による陳情が幾度も行われた。その結果、関東大震災後の加藤高明内閣による行政整理の実施方針を直接の契機として、大正13年(1924)税関官制の改正が行われ、従来の府県港務部や検査所の所管業務(港湾管理関係業務、検疫業務)等がすべて税関に統括された。こうして税関は、港湾における総合行政官庁となった。

戦時統制下の貿易と税関

日中戦争に突入して以来、我が国経済は次第に戦時統制色を強め、そのあおりを受けて貿易が徐々に停滞していったが、そうした中、軍需資材の輸送促進という観点から昭和18年(1943)戦時行政特例法及び許可認可等臨時措置法に基づき関税法戦時特例が制定され、船舶及び保税地域に対する税関の取締りの緩和等の措置が講じられた(同年5月施行)。

しかし、こうした税関手続面での対応だけでは軍部内に台頭していた通関手続無用論者を満足させることはできず、政府は遂に、軍部の掲げる海運能率化の命題の下に同年11月、逓信省と鉄道省を統合して運輸通信省を設立し、さらには税関の業務と施設・人員についても、戦時海運行政の実施機関として各地方に設置された同省海運局にそのすべてを吸収統合してしまった。当時の海運は、人員・物資輸送のため民間船が軍に徴用されるなど、軍民一体の運用がなされていたが、軍はさらにこれを一歩進め、税関を廃止してこれを海運局に統合せしめ、もって税関が管理している港湾施設の軍への供用や軍需物資輸送の効率化を図ろうとしたのである。ここに、その名称統一以来70年間にわたって貿易と港湾に深い関わりを有してきた税関は、いったんはその歴史の幕を閉じることになる。

税関の再開

昭和18年(1943)に運輸通信省海運局に統合された税関は、外国貿易船の入出港が激減したため細々と業務を続けるのみであったが、第二次世界大戦が終結すると、税関がなくなっていることを奇異に感じ、かつ、旧外地との密貿易の横行に手を焼いていた联合国総司令部(GHQ: General Headquarters)からの積極的な指示に基づき、21年(1946)6月、運輸省(20年(1945)運輸通信省から通信院(後の郵政省)が分離されたことに伴い発足)から分離独立して再開された。しかしながら、統合に際して海運局に移管された税関所管の国有財産は返還されず、職員についても統合された当時、全国の税関から数千人を移管したにもかかわらず、千人足らずしか復帰できなかった。また、大正13年(1924)の税関官制改正以来所管していた港湾管理業務や検疫業務も他省の所管となった。

戦後の我が国貿易は全面的にGHQの管理下に置かれたが、GHQは具体的な措置として昭和20年に覚書を発し、金銀、通貨、有価証券、手形・小切手等の輸出入を禁止する

とともに、海外から引揚者が持ち帰る所持金の額等を制限し、限度額を超える部分については保管証を発行して国が保管することとした。これを受けて政府は勅令及び大蔵省令を発し、海外との金融取引を全面的に禁止した。また、当該勅令によって、台湾、樺太及び朝鮮は外国とみなされ、取締りの対象とされた。GHQの覚書が発せられた翌年に税関は再開されたが、再開直後の税関の主な仕事は、こうした引揚げの処理や極端な物資不足等から激増していた密輸の取締りであった。これらの業務のほか、税関はGHQから発せられた覚書によって国際郵便の通関検査も開始している。

なお、税関が再開された昭和21年(1946)大蔵省主税局に関税課が設置された。昭和24年(1949)にはこれが主税局税関部となり、36年(1961)11月には同部が昇格して再び関税局が設置されている(資料5参照)。

東京税関の独立

昭和28年(1953)8月には、横浜税関東京税関支署が独立して東京税関として出発した。同支署は、税関が再開された昭和21年(1946)に横浜税関の東京出張所として設置されたが、翌年には支署となり、25年(1950)に同じく支署となった羽田支署と並んで、首都東京の空と海の玄関口として重要な地位を占めていた。独立当初の東京税関は東京都のみを管轄区域としていたが、昭和30年(1955)になると、新たに埼玉、群馬、山梨、新潟及び山形の5県が横浜税関から管轄換えされるとともに、新潟税関支署及び酒田税関支署が同税関から移管された。昭和46年(1971)には、千葉県のうち成田市、香取郡大栄町(平成18年(2006)3月、香取郡下総町とともに成田市と合併)及び多古町、並びに山武郡芝山町が横浜税関から管轄換えされた。さらに、翌年、航空貨物シティターミナルにおける事務処理のため、東京航空貨物出張所が設置され、市川市原木地区が横浜税関から移された。

第4節 戦災と大規模接收

空襲により焦土と化した横浜

大正期から昭和初期にかけての恐慌や関東大震災により横浜及び京浜工業地帯は経済的に深刻な打撃を蒙ったが、昭和6年(1931)の満州事変以降の軍需の増大はそれらにとって息を吹き返す大きな要因となった。しかし昭和19年(1944)末から空襲を受けるようになり、特に翌20年(1945)になると、繰り返し激しい空襲に見舞われた。4月15日の夜半には米軍のB29が横浜・川崎両市に焼夷弾の雨を降らせた。5月29日にはB29爆撃機517機とノースアメリカンP51戦闘機101機の大編隊が横浜上空から大量の爆弾・焼夷弾を投下し、市街を瓦礫の山に変えた。5月29日の大空襲で投下された爆弾の量は東京大空襲(3月10日)の1.5倍であったといわれる。死者はその日だけで少なくとも4千人を数えた(8千人、1万人といった説もある)。前後25回の空襲で市街地の41%(23km²)が焼失し、被災者数は40万人、被災した戸数は全市の約半分にのぼった。

当時の模様を行天豊雄氏(元・大蔵省財務官)が次のように語っている。

「45年5月、数百機のB29が横浜に襲いかかった。横浜大空襲だ。焼夷弾の嵐で、横浜は一日にして焦土と化した。たまたま、大空襲の前日から祖母の家に行った。皆で祖母をおぶひ、掃部山公園の防空壕に避難した。空襲が終わり外に出たときは、街は火の海だった。一晩過ごした後、兄と焼け跡を歩いた。なお煙がくすぶり、棒きれのような死体がたくさんあった。今でも覚えているのはドラム缶の防火用水のなかに飛び込んで、蒸し焼きにな

った若い母親と赤ん坊だ。ほかの人たちが真っ黒に焼けていたのに、この二人だけは腫れ上がり、肌も白くツヤツヤしていた。」(日本経済新聞「私の履歴書」より)

米軍による大規模接收

港湾施設・市街地の接收

昭和 25 年(1950)に民間貿易が全面再開され、さらに同年朝鮮戦争が勃発したことから貿易額は増大したが、逆に全国に占める横浜港のシェアは徐々に低下していった。これは、第二次世界大戦の終結とともに米軍が物資の補給基地として横浜港を全面的に活用することとしたことから、横浜港の港湾施設の 9 割、市街地の 3 割近くが接收され、その結果、横浜の経済機能が著しく低下し、資本が東京等へと次々に流出していったことが大きな要因であった。接收された施設には、横浜税関本庁舎、横浜生糸検査所、横浜市開港記念会館、日本郵船(株)横浜支店ビル、毎日新聞社横浜支局ビル、ホテル・ニューグランド、野沢屋、松屋なども含まれていた。

横浜の米軍による接收面積は沖縄を除く全国の接收面積の約 6 割に達し、また接收期間も長期にわたることとなった。これは横浜経済にとってはおよそ耐え難い過重な負担であった。

横浜税関本庁舎の接收

ここでGHQによる横浜税関本庁舎(ただし、当時の横浜税関は一時的に海運局に吸収されていた)の接收の様態を具体的に見てみよう。

(資料 12)

終戦直後の横浜税関(昭和 20 年(1945))



写真中央の建物が横浜税関本関
(出所)「写真で見る横浜大空襲」

(資料 13)

終戦直後の汐汲坂から見た横浜税関方面 (昭和 20 年(1945))



写真中央上部の塔が横浜税関本関の「クイーンズの塔」

(出所)「写真で見る横浜大空襲」

連合国最高司令官のダグラス・マッカーサー陸軍元帥 (Douglas MacArthur, 1880 ~ 1964) が厚木海軍飛行場に降り立ったのは昭和 20 年 (1945) 8 月 30 日のことであるが、それに先立って 8 月 27 日にアメリカの艦隊が相模湾に入り、8 月 28 日には先遣航空隊 60 機が同飛行場に着陸し、さらにマッカーサー厚木到着の 8 月 30 日にはアメリカ第八軍も横浜に上陸していた。

我が国の側では連合国との取決めに基づき、既に 8 月 21 日午前 1 時には首相官邸から藤原孝夫神奈川県知事に対し連合軍の受入れ命令が発出されていた。県庁では早速、横浜市内の主要な建物を連合軍に供出すべく準備にとりかかった。

以下においては、横浜税関本庁舎が GHQ 首脳用のオフィスとして提供される際の様子を河原匡喜氏の筆を借りて再現してみる。

「ここ(当方法 横浜税関本庁舎)に連合軍総司令部を迎える政府の決定は早かった。内部の人々は 8 月 22 日午前零時には強制立退きの指令を受けていた。

神奈川県庁会計課員が責任をもって整備に当たる。26 日以後泊まり込みの清掃であった。最高司令官マッカーサーの執務室には、3 階東南角の貴賓室が用意された。ここは従来の税関長室である。昭和 18 年 12 月以来税関長は空席となり、税関長室は貴賓室になっていた。

部屋には新しく日本陶器の大花瓶と『^{しばらく}暫』の歌舞伎人形が飾られた。

29 日夜遅く準備は完了した。正面玄関には『進駐軍司令部』の大表札が掲げられた。」

(河原匡喜著「マッカーサーが来た日 8 月 15 日からの 20 日間」より)

これを建物を提供する側から見ればどうであろうか。ここに当時の横浜税関職員の心情を綴ったものがあるので、いささか長くなるが、引用してみたい。

「昭和 20 年 8 月下旬の或る日突然神奈川県庁から庁舎明渡しの指令が届いた。

『庁舎内の設備や什器備品類は現状のまま、必要書類のみ携行して 48 時間以内に庁舎が

ら退去せよ』との厳しい要求であった。

重要書類等は、一度疎開し処分したが未だ各階書庫には相当量が残っており、代替庁舎として提供された商工奨励館への移転には街角で拾った牛乳屋の箱車が唯一の運搬具であり、殆んど職員が肩で担いだ。

当時 3 階の書庫には税関時代没収した定率法 21 条関係の書画、彫刻、陶製品等が残っていたが、協議の結果すべて焼却破棄する事になって、正面玄関屋上に持出し、作業を始めた。

夕刻後片付をする頃になって、曇り出し、雨に風まで加わって残灰と共に焼け焦げた裸体写真が海岸通一体に飛び散り、大騒ぎとなった。

血眼になって回収に狂奔した職員の悲痛な顔が未だに忘れられない。」(高須薫「終戦前後の税関秘話」(関友横浜会編集「関守のともしび」所収)より)

「税関ビルも連合軍司令部に充てるため、什器、備品類すべて現状のままとしての立退き指令は職員にとって大きな打撃であった。待ちに待った税関ビルの返還は、昭和 28 年 11 月のこと。その 8 年間という長い間、ビルの玄関には四六時中、拳銃を携帯した米兵が警戒にあたり、また、屋上には国連旗と星条旗がいつもひるがえっていた。」(川村良弘著「密輸と闘う税関 Gメン」より)

GHQ 首脳の宿舎にはホテル・ニューグランドがあてられたほか、マッカーサー司令官のためにはスタンダード石油支配人 C・マイヤー氏(帰国中で不在)の邸宅も用意された。GHQ は 9 月 17 日に東京・日比谷の第一生命ビルに移転したが、その後も横浜税関本庁舎はアメリカ第八軍司令部の本拠として用いられた。

なお、マッカーサー司令官のオフィスにあてられた当時の税関長室は、現在は本庁舎内に「旧税関長室」として保存されており、そこには同司令官が使ったとされる事務机も残されている。

長びく接收

先に横浜の米軍による接收が大規模でかつ長期にわたり、それが横浜経済にとって過重な負担となったことを述べたが、そのことを埠頭と倉庫を例にとってもう少し具体的に見てみることにしよう。

まず埠頭についてであるが、横浜港では新港埠頭、瑞穂埠頭、大棧橋をはじめとする各埠頭の土地・建物・工作物(合計 27 バース及び上屋、浮標等)が米軍により接收された。これらのうち新港埠頭は、昭和 30 年代半ばまでに大部分の土地・建物が返還されたが、接收が完全に解除されたのはようやく平成 6 年(1994)4 月になってからであった。大棧橋は昭和 27 年(1952)2 月に日本に全面返還された。一方、瑞穂埠頭は米軍が無期限にこれを使用することとされており、少なくとも現時点では接收解除の可能性は全くない状況である。

次に倉庫についてであるが、横浜の倉庫業は戦災で倉庫の 55%を失ったが、残った倉庫も 79%が米軍に接收されてしまった。これは川崎の 100%を除くと、神戸の 63%、東京の 28%などよりも高い接收率であった。例えば横浜新港倉庫(株)は空襲により倉庫の大半を焼失していたが、米軍により土地(借地)と残りの倉庫をすべて接收され、営業を中止した。昭和 27 年(1952)に倉庫 1 棟が返還され、昭和 30 年代前半にも一部の土地と倉庫が返還されたが、最後まで返還に至らなかったものもある。横浜貿易倉庫(株)は空襲で中区海岸通の 4 階建鉄筋倉庫を除き、すべての倉庫が焼失した。唯一残った当該倉庫についても 1 階及び 2 階の半分を GHQ に接收され、それが解除されたのは昭和 27 年(1952)になってからであった。横浜倉庫(株)は空襲により倉庫、建物及び専用鉄道が焼失していたが、米軍により社有地等のすべてを接收され、営業を中止した。その後、千若町地先公有水面を埋め

立てたが、その土地（埋立事業の功労者・鈴木繁一氏の功績を讃え、「鈴繁町」と命名された）も米軍に提供させられた。同社が横浜で営業を再開したのは土地の接收が解除された昭和 43 年（1968）になってからのことである。

横浜経済は、かつて恐慌、関東大震災、大空襲といった相次ぐ大事件や災害により幾度も壊滅的な打撃を受けてきたが、これまでに述べてきたように、港湾施設や市街地の米軍による大規模な接收によって、またしても深刻な事態に陥ってしまったのである。その後徐々に接收は解除されていったが、平成 18 年（2006）の時点でも横浜市内には 7ヶ所、約 476ha の米軍施設が存在しており、接收解除問題は同市にとっては依然、大きな政策課題である。

第 5 節 戦後復興と港湾管理者問題

戦後の復興期

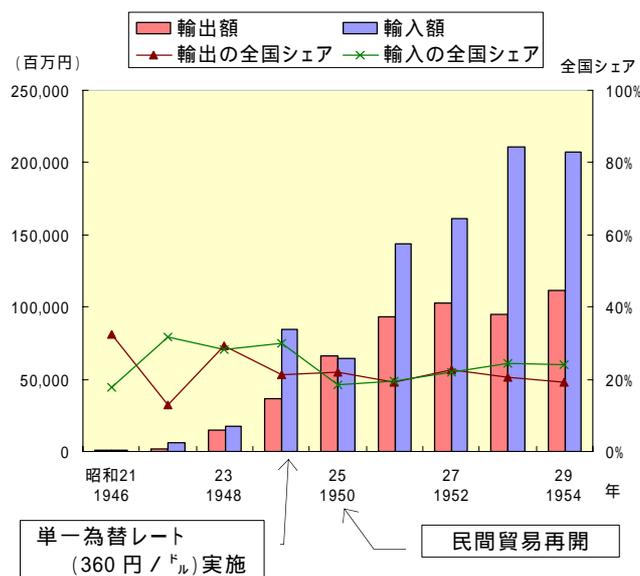
昭和 20 年（1945）8 月、第二次世界大戦が終結した。我が国は連合国の占領下に置かれ、貿易も GHQ の許可なしには行うことができなくなった。GHQ は、国民の最低生活を維持するため輸入とその代金支払いのための輸出に限って国営の貿易を認めた。

昭和 22 年（1947）、制限付きながら民間貿易が再開され、23 年（1948）には日英通商協定をはじめ各国との間で通商協定が締結され、貿易の正常化が図られた。その結果、貿易額は翌年以降、大幅に増大した。しかしながら、貿易収支は我が国の大幅な入超であったので、不足する資金はガリオア基金（アメリカ陸軍所轄の占領地救済基金）によって賄われた。

昭和 25 年（1950）には全面的に民間貿易が認められ、同年 6 月に勃発した朝鮮戦争の特需により我が国経済は急速に回復し、鉄鋼、非鉄金属（銅）、金属製品（釘類、有刺鉄線等）等の輸出が急増した。このいわゆる朝鮮特需もあって、我が国の産業の中心も軽工業から重化学工業へと大幅にシフトしていった。

（資料 14）

戦後復興期の横浜港の貿易額



（出所）財務省貿易統計

港湾法の制定と港湾管理者問題

港湾の管理運営に関するGHQの姿勢

戦後の混乱期を経て、次第にGHQによる制約が解除されていく中で、昭和22年(1947)民間貿易の一部再開に伴い、京浜港及び神戸港の接收の一部解除を行う方針がGHQにおいて決定され、日本政府は港湾運営体制のあり方に関する準備を促進するよう指令された。次いで翌年8月にGHQから「日本港湾の運営と港湾施設の利用及び港湾作業に対する料金に関する件」という覚書が発せられた。その大要は次のとおりであった。

日本政府は、昭和23年(1948)10月1日を期して、全責任をもって京浜港及び神戸港における港湾運営、臨港作業及び税関行政を遂行すること。

そのため、占領軍の必要としない港湾施設の接收を漸次解除すること。

日本政府は、9月1日までに、その最終的な機構及び運営の計画書を提出すること。

これを受けて政府は関係省庁間で協議のうえ、「京浜港運営計画書」をGHQに提出したが、管理運営のあり方が官治行政的色彩の強いものであったためGHQの同意を得ることができず、覚書所定の10月1日になっても接收解除は行われなかった。この計画書においては、港湾の自治的運営や港湾管理に果たすべき地方公共団体の役割等について全く考慮が払われていなかったばかりか、そもそも横浜市及び神戸市に対して全く相談が行われていなかった。そこで、これらの地方公共団体も港湾管理者問題に強い関心を示し始め、港湾の管理運営を地方公共団体に移し港湾行政の一元化を図ることを目指して活発な運動を展開するようになった。このような動きを受けて、昭和24年(1949)7月、GHQは「港湾施設及び臨港作業の運営に関する件」という次のような内容の覚書を発した。

先の日本政府案においては、港湾内の商業活動に対する官庁の監督権が過大であるので、これを修正すること。

港湾作業の全般的調整・監督と港湾施設の管理運営を行うため、各港に自治的な港湾管理主体を設置すること。

日本政府は、昭和24年(1949)9月1日までに計画書を提出すること。

こうして、再び港湾管理者問題について検討が行われたが、大蔵省、運輸省(注8)、行政管理庁及び行政制度審議会によって、それぞれ独自の草案が作成され、激しい論争が展開された。すなわち、大蔵省が港湾管理主体に港湾諸施設の運営と港湾作業の調整を含め種々の監督行政を行わせようとしたが、運輸省がこれに反対した。また、大蔵省が原則として地方自治法による実施を主張したのに対して、運輸省は港湾に関する一般法(港湾法)の制定をまず行った後に横浜・神戸両港の受入れを行うべきであると主張した。最終的には両者の案を折衷した(実質的には運輸省案に近い)行政管理庁案が採用され、GHQに計画書が提出された。その主な内容は次のとおりである。

港湾の管理主体を地方公共団体自身とするか、あるいは独立の公法人としてのポート・オーソリティとするかは関係団体の協議によること。

一般法の制定を認め、管理主体の認可及び監督権限を運輸省に与えるとともに、横浜・神戸両港の管理主体については、両市のほかに神奈川県、川崎市及び兵庫県の介入を認めること。

計画書の提出を受けてGHQは、港湾管理主体については関係地方公共団体の協議によるものとし、同年9月30日までに再度報告するよう指令した。こうして問題は中央から地方へと移されることとなった。

港湾法の制定

地方での港湾管理主体をめぐる協議は難航し、神奈川県、兵庫県及び川崎市が独立の公

法人（ポート・オーソリティ）案を提示したのに対し、横浜・神戸両市はそれまで自ら港の建設に莫大な経費負担を行ってきたことから、市が単独で管理主体となる案に固執した。また、横浜市は市民運動の高揚にも努め、10月16日、野毛山野外劇場において「港湾管理者としての主導権絶対確保を期す」市民大会を開催するとともに、各区に港湾対策特別委員会を発足させた。報告期限までに調整がつかなかったため、関係地方公共団体の意見をもってGHQに報告し、GHQの判断に委ねることとなった。

GHQは、昭和24年（1949）12月16日、次の内容の覚書を発した。

日本政府の計画書のうち、以下の2点については承認する。

- ・ 主要港には原則として港湾管理主体を置くこと。
- ・ 管理主体は法律をもって設けること。

港湾の管理運営については最大限の地方自治が与えられるべきこと。

港湾管理主体の設立形態の決定権を地方公共団体に与えるよう法律化すること。

国の監督及び規制は必要最小限に抑制すべく法律化すること。

接收下にあるすべての港湾施設は、港湾管理主体の設立を条件に接收解除されること。

港湾管理に関する法律案を昭和24年（1949）12月30日までに提出すること。

この覚書によって、運輸省は直ちに立法作業に着手した。関係各省庁との調整及びGHQの指示による修正を経て、昭和25年（1950）港湾法は成立した。この法律の骨子は次のとおりであった。

地方公共団体は、次のいずれかの方法によって港湾管理者を設立することができる。

- ・ 単独でまたは共同して定款を定め、港務局を設立し港湾管理者とすること。
- ・ 単独で港湾管理者となること。
- ・ 共同して地方自治法上の一部事務組合を作り、港湾管理者とすること。

港湾管理者は、港湾施設の管理を中心に、港湾の建設、改良その他の業務を行うが、私企業の公正な活動を妨げ、その活動に干渉し、またはこれらの者と競争して事業を営んではならない。

これまで国が建設し管理してきた国有港湾施設は、国から港湾管理者に管理委託する。

港湾工事については、重要港湾では約5割、地方港湾では約4割の国庫補助を行うものとするが、重要港湾については国が直轄工事を行うことができる。

港湾管理者問題の決着

港湾法の成立を受けて、港湾管理者の設置問題について関係地方公共団体による協議が行われ、難航の末ようやく決着した。まず神戸港については、昭和26年（1951）4月1日に神戸市による単独管理を開始し、次いで京浜港については、6月1日に横浜市が横浜区の、また川崎市が川崎区の港湾管理者となり、12月1日に東京都が東京区の港湾管理者となった。横浜市においては、同年8月1日に港湾局が発足し、9月1日には国有港湾施設の管理委託を受けた。なお、京浜港の港湾管理者問題は、岩本信行衆議院副議長（神奈川県選出）の調停により決着したものである。同調停は、暫定的に横浜市が横浜市地先港域の、川崎市が川崎市地先港域の管理者となり、将来は神奈川県、横浜市及び川崎市によるポート・オーソリティの設立を目指すという内容になっていた。

神戸港及び京浜港の港湾管理者問題の決着を契機に、全国の港湾においても順次港湾管理者が設置されていった。港湾管理の実態を見ると、港務局によるものが1港（新居浜港）、一部事務組合によるものが5港（名古屋港、四日市港、苫小牧港、境港、那覇港）であり、

昭和 29 年(1954)頃の横浜税関



(出所)「横浜港史 総論編」

他の港湾はすべて地方公共団体が単独で港湾管理者となっており、GHQが示唆したポート・オーソリティは結局実現しなかった(注9)。

[第2章の注]

- (注1) 横浜船渠会社のドックで少年時代、労務に従事したのが横浜が生んだ国民的作家である長谷川伸(明治17年(1884)~昭和38年(1963)、本名・長谷川伸二郎)と吉川英治(明治25年(1892)~昭和37年(1962)、本名・吉川英次)であった。ドックでの体験が後年の彼らの作品に生かされており、例えば、吉川英治の小説「かんかん虫は唄う」は、ドックで船具工として働いた自らの体験が下敷きになっていると言われる。
- (注2) 第二次帝国蚕糸(株)による生糸買上げに際しては、大量の生糸を品質を損なうことなく保管するのに大変な苦心を要したことから、今後のためにその利益金をもって本格的な生糸保管用倉庫を建設しようということになった。そこで、当該利益金に国庫補助を加えて政府の手により大規模な最新鋭倉庫が建設された。大正15年(1926)、その倉庫を使って倉庫業を営むべく、全国の生糸に関連する人々によって設立されたのが帝国蚕糸倉庫(株)(昭和22年(1947)に社名変更し、帝産倉庫(株))である。
- (注3) 台湾銀行より絶縁を突きつけられた鈴木商店は内外に対し新規取引を中止する旨を発表した。これは我が国の経済界全体に大きなショックを与えただけでなく、従来から密接な取引のあった地元神戸の第六十五銀行を直ちに破綻にまで追い込

んだ。なお、鈴木商店の営業の一部は、社員らが設立した日商(株)に引き継がれた。これは後に日商岩井(株)となり、さらに平成 15 年(2003)にニチメン(株)との合併により双日(株)となる。

(注 4) 片岡蔵相が失言したとはいっても、実はそれは決して出まかせでも思い違いでもなかった。実際、当日(3月14日)の午後1時頃、東京渡辺銀行は資金繰りがつかなくなって手形の支払いを停止するまでになっていた。そこで1時20分頃、同行の渡辺六郎専務が田昌大蔵次官を訪れ、支払停止のやむなきに至った旨を報告し、同次官は直ちにそれを国会にいた蔵相に取り次いだ。ところが同行は日銀の計らいで手形の決済期限を1時間延長してもらい、何とかやりくりをつけて3時には決済をすませ、事なきを得ていた。しかし、その事実を大蔵省に報告するのが遅れてしまったために、確かに誰しも思いもかけぬことではあったが、同日3時頃に蔵相の口から世紀の大失言が飛び出す結果となってしまったのである。

(注 5) 当時の世間の動揺ぶりを昭和大蔵省外史刊行会(編)「昭和大蔵省外史」では次のように紹介している。

「この金融動乱には数々の秘話笑話^{でんあきら}が伝えられる。笑話といっても、むしろ笑うに笑われない悲喜劇の一端を物語るものである。そのいくつかを挙げておこう。

一、高輪警察署へかけこんで来た老婆があった。手にした七十五円の金をどうか警察で預かってください、というのであった。

二、川崎銀行の上野支店から七千九百円を引出して帰る途中、強奪された旅館の女主人があった。

三、安田銀行から引出した現金二千円と予金通帳を盗まれ半狂乱となった老婆(横浜)

四、本所の一会社員は予金全部千五十円を引出し電車の中ですられた。

五、浅草の油屋の雇人は主人に命ぜられ、銀行へ取付にゆき引出した二千六百三十円を拐帯して逃げた。

六、安田銀行神田支店へ来て八万円の予金を引出したある未亡人は札束のあまりにも大きいのに泣き出した。

七、渋谷のある家では古封筒の中に入れた四百七十円を女中がかまどで焼つけにしまった。

八、堺市では銀行休業で予金が全然取れなくなったものと早合点して悲観のあまり縊死を遂げたものがあった。」

(注 6) 同法は、日本フォード(株)及び日本ジェネラルモーターズ(株)の生産を抑制し国内の自動車産業の育成を図るため制定された。

(注 7) 昭和 12 年(1937)にトヨタ自動車工業(株)が、また 25 年(1950)にはトヨタ自動車販売(株)が独立したが、57 年(1982)に両社が合併しトヨタ自動車(株)となる。

(注 8) 昭和 20 年(1945) 運輸通信省は運輸省と逓信院(後の郵政省)に分割された。

(注 9) ところが平成 18 年(2006)11 月、日本経済団体連合会(経団連)がポート・オーソリティの設立を政府に要望してきた。この問題は日本の港湾をどうしていくかという観点から新たな光が当てられていく可能性がある。