

関東大震災復興期から日中戦争期 における横浜港の港湾行政

香川正俊

要 旨

関東大震災は横浜港に壊滅的被害を与え、わが国の輸出第1位の生糸貿易にも多大の被害があった。横浜市は政府に対し横浜港の早期復旧と貿易再開に関する働きかけを強めるが、神戸市等は政府の「生糸一港主義」政策を改め、神戸港を生糸貿易港とする「生糸二港論」を展開した。また東京港の隆盛と本格的な東京築港論が高まる中で横浜市は、工業地帯の形成に欠かせない京浜運河開削の進捗を求め、震災復興に全力を傾注する。しかし、昭和恐慌によって横浜貿易は衰退の一途を辿っていくのである。

昭和12年7月、満州事変は日中戦争へと拡大した。満州事変と日中戦争が横浜港貿易に与えた影響の特徴は、京浜工業地帯との一体化を深めたことである。しかし、横浜貿易はアメリカ、イギリス等いわゆる「第三国圏貿易」に大きく依存しており、円ブロック圏(自給圏)との貿易が重視されるに伴い衰退するのである。本稿ではその過程を扱った。

目 次

第1節 関東大震災と横浜港

- (1) 横浜港の壊滅と応急工事の実施
- (2) 横浜経済への打撃と「生糸二港論」
- (3) 横浜港震災復旧工事と通船事業の市営移管

第2節 東京築港と京浜運河開削問題

- (1) 東京築港問題
- (2) 京浜運河開削問題
- (3) 震災復興計画と京浜運河開削

第3節 昭和恐慌期における横浜港と工業化の進展

- (1) 横浜市の工業化政策と市営埋立事業
- (2) 昭和恐慌期における横浜貿易の衰退

第4節 日中戦争と横浜港

- (1) 満州事変の勃発と横浜港貿易の変化
- (2) 日中戦争期における横浜港
- (3) 東京開港問題と京浜港
- (4) 横浜港(京浜港)貿易の衰退

第1節 関東大震災と横浜港

(1) 横浜港の壊滅と応急工事の実施

大正12年9月1日の関東大震災は横浜市に甚大な被害を与え、全世帯数の95%が罹災、工場の23%が消失した。道路、軌道の壊滅、車両の焼失等により陸上交通の途絶と共に横浜税関をはじめとする港湾関係官公署も多くが倒壊または全焼したが、横浜市にとって生命線ともいえる横浜港も壊滅的被害をこうむった。震災前の横浜港は明治22年9月から大正9年まで約30年間にわたり大規模な港湾修築工事が進められた結果、岸壁2,000m、物揚場2,400mを有し、陸上施設も上屋・倉庫をはじめ各種の荷役機械が整備されており、大正11年の外国貿易貨物量は約468万トン、金額にして15億5,000万円¹⁾に達し、全国貿易総額の44%を占めるわが国最大の貿易港であった。さらに第三期拡張工事²⁾として高島・瑞穂両埠頭の築造も行われていたが、大震災はこれ等を含むすべての施設を瞬時にして破壊し去ったのである。なお、主要施設の被災状況は表の通りである。

非常徴発令に基づき大正12年9月3日から20日までに徴発された114隻、約35万トンの船舶は、全国からの救援物資を満載して横浜港付近に集結したが、横浜港の機能はマヒ状態³⁾になっており東京方面への物資中継はおろか、横浜市民のための救難物資陸揚げさえ困難を極めた。政府は横浜港の仮修築を早急に実施するため、機能が大幅に低下した内務省土木局横浜出張所や横浜税関に代え、工事の主導権を陸海軍に委ねることを決定した。海軍は船舶航行の安全のため港内測量と掃海作業に併せ、棧橋の修理や浮き棧橋の仮設を行い、陸軍は岸壁や臨港鉄道、橋梁等の仮修理を徹夜で進めている。まもなく内務省土木局横浜土木出張所等による応急工事が開始され、陸海軍は11月15日の戒厳令解除と共に全面的に引き上げた。

1) 横濱税関編『横濱港概覧』横濱税関、昭和9年4月、95頁。

2) 内務省土木局横浜土木出張所による直轄工事。

3) 神奈川県企画調査部県史編集室編『神奈川県史 資料編11 近代・現代(1)』(財)神奈川県弘済会、昭和49年3月、804頁。

表 関東大震災による横浜港主要施設被害状況

施設名	被害状況
(水域施設) 防波堤	東水堤端部約 909m、北水堤端部約 418m の部分が平均 2.4m 陥落、堤頭部はいずれもほぼ水中に約 3.3m 沈下。
棧橋	大棧橋は 495m のうち、前方船舶係留に使用する 367m のコンクリート構造の拡幅部を危うく残して他は全部挫折陥落し、上屋は全焼。
岸壁	新港埠頭の岸壁総延長約 2,000m のうち、やや旧形を残した 1号、2号、6号を除きほとんど全部倒壊。
護岸および物揚場	倒傾あるいは滑出等により、延長 1,480m の全部が被害。
斛だまり等	税関付近をはじめ、倒壊した岸壁・沈き斛等により埋没。
(陸上施設) 上屋および倉庫	税関構内のものは全部焼失、新港構内の鉄筋鉄扉製岸壁上屋 11 棟のうち、すべてが火災・全半倒壊、木造上屋・倉庫は全焼(震災前において面積 3 万坪を有した税関構内の上屋・倉庫の中で残存使用に耐えるものは 8,000 坪)。
陸上荷役機械	岸壁上の可動電気起重機 18 台は全部倒壊、定置起重機でも 50 トン起重機をはじめ全部大破して使用不可能。
斛	震災前 2,859 隻あった斛のうち 984 隻が焼失・沈没。
沖人夫	震災前約 4,000 人を数えたが、震災後は 1,400 人～1,500 人。

出所：大蔵大臣官房臨時建築課横濱出張所『横濱税関陸上設備復興工事概要』、大正 14 年 3 月。
 大蔵省営繕管財局横濱出張所『横濱税関陸上設備復興工事概要』、昭和 6 年 3 月。内務省横濱土木出張所『横濱港震災復興工事報告』、昭和 4 年 3 月。運輸省第二港湾建設局京浜港工事事務所『横浜港修築史』同事務所、昭和 58 年 3 月。

(2) 横浜経済への打撃と「生糸二港論」

生糸はわが国輸出品の第 1 位にあり輸出総額の 70%～80%を占めたが、生糸の輸出は政府の「生糸一港主義」政策に基づいて横浜港に限定されていた。大正 11 年における横浜港の輸出総額約 9 億円のうち、生糸輸出分だけで 6 億 7,000 万円に達しており、貿易業界のみならず横浜経済全体が生糸貿易に依存していたが、大震災に伴う生糸焼失量は市内在荷数量の約 84%、損失金額は 6,200 万円⁴⁾に上ったため、貿易業者の廃業や金融機関の閉鎖⁵⁾が相次ぎ横浜経済は大混乱に陥った。

一方、かねてから生糸貿易に強い関心を示していた神戸市をはじめ関西・信越方面の商業団体は、横浜港の壊滅を契機に神戸港を生糸輸出港にする運動を開始した。これに強い危機感を抱いた横浜側は、原富太郎を実行委員長とする横浜蚕糸貿易復興会を結成し、金融問題を解決

4) 小池徳久著『横濱復興録』横濱復興録編纂所、大正 14 年 12 月、404 頁～405 頁。

5) 大蔵省調査によれば、在市銀行の本支店 42 行中 38 行までが焼失または閉鎖されている。

すると共に早くも9月16日には清水港経由による横浜港での生糸貿易再開にこぎ着けたのである。蚕糸業者の積極的な動きは意気消沈した横浜財界に活力を与え、神戸側の唱える「生糸二港論」に対する反対運動を一気に盛り上げ、政府も「生糸一港主義」を維持したため横浜港の生糸貿易は同港の復旧工事の進捗と相俟って再興していった。

しかし、大震災が横浜・神戸の二大貿易港に及ぼした影響は大きく、大正12年を堺に両港の貿易額は横浜優勢から神戸優勢へと逆転した。しかも横浜側が生糸貿易の独占に固執したことは結果的に、北米偏重の貿易依存体質を温存する要因ともなった。そのため昭和に入り、わが国が急速に戦争への道を進む中で貿易業者は十分な対応策を講じることができず横浜貿易は衰退の一途をたどるのである。

(3) 横浜港震災復旧工事と通船事業の市営移管

横浜港震災復旧工事の早期開始は、横浜市はもちろん帝都復興と対外貿易の再開を願う政府にとっても共通した重要課題であった。政府は大正12年9月19日に帝都復興審議会、27日には帝都復興院設置に関する官制を発表し、10月21日に全額国庫支出による横浜港復旧工事の実施を決定した。工程計画によれば、舢舨役機能を回復するため防波堤・岸壁・棧橋等の水域施設の復旧を優先し、内務省土木局横浜土木出張所は11月1日に新港埠頭6号岸壁の復旧工事に着手して以来順調に工事を進め、大正14年9月30日ほぼ完工した。陸上施設の復旧については、大正13年6月7日から大蔵省大臣官房臨時建築課横浜出張所が着手したが、政府財政の悪化もあり工事予算は再三削減され、3年の予定工期は大幅に延期となり昭和6年ようやく完了⁶⁾した。しかしその間、横浜港の貿易は震災復旧工事の進捗に伴って急速に盛り返し、大正13年の外国貿易貨物量は451万トンと大正11年実績とほぼ同程度まで回復している。

ところで横浜港における通船事業は横浜新港汽船会社、横浜西港汽船会社、横浜開港汽船合資会社並びに東波止場乗用舢舨組合が行っていた。しかし、以前から料金に関する批判が多く公営化を求める意見が高まり、横浜港の震災復旧に努力していた横浜市復興会(大正12年9月30日設立)は寄港船舶を確保するため震災の翌月、渡辺市長に通船事業の直営を進言、翌年5月に全面公営化の決議を行った。また横浜港調査委員会(大正12年1月23日設立)も大正12年12月の総会で同様の決議を採択している。

通船業者は市営反対の陳情や料金引き下げ、サービス水準の向上等を通して抵抗したが、横浜市は通船事業の早期正常化を図るには公営化が不可欠との判断にたち、各社の営業権を12

6) 大蔵省営繕管財局横浜出張所『横浜税関陸上設備震災復旧工事概要』同出張所、昭和6年、9頁。

万円で買収し、大正 14 年 6 月 15 日から市営通船事業を開始⁷⁾した。

第 2 節 東京築港と京浜運河開削問題

(1) 東京築港問題

横浜商業会議所や横浜市復興会は、水域施設の復旧がほぼ完了した横浜港第三期拡張工事の再開のみでは満足せず、さらに第四期拡張工事の必要性を強く主張したが、その背景には東京港の隆盛と本格的な東京築港論に対するかねてからの危機感があった。

すなわち、大正後期においては外国貿易の約 40%⁸⁾、内国貿易の約 50%を東京発着の貨物が占めており、横浜港と東京間の輸送は 70%までを浮回漕に頼っていたが、その不経済と非効率率は以前から指摘⁹⁾されており、大正 9 年 11 月 21 日、東京の貿易協会での講演で東京商科大学長佐野善作が、ロンドンから横浜までの運賃と横浜港から東京港までの回漕費が同額であると論断して以来、東京築港の主張は更に高まっていた。

しかも東京港の需要は第一次世界大戦の勃発に伴う海運景気を受けてますます増大したため、東京市は大正 11 年から 6,000 トン級船舶の入港を可能とする第三期隅田川口改良工事に単独で着手していた。

これに対し横浜側は政府、関係機関への猛烈な反対陳情を繰り広げると共に不況のために大幅に遅滞している第三期拡張計画の実現を迫り、大震災直前の大正 10 年 5 月、ようやく着工にこぎ着けたのである。

(2) 京浜運河開削問題

京浜運河の開削は明治 44 年、京浜運河会社が認可を受けており、埋め立てにより両岸に工場用地を造成する事業計画であったが、資金難等からほとんど進捗していなかった。しかし、第一次世界大戦に伴う重化学工業の発展と相俟って、工場用地の適地として京浜間が注目を浴びるに至り、これをいち早く見越した浅野総一郎の鶴見埋立組合は大正 2 年、事実上京浜運河の西半分を取り込む形で末広町・安善町（現在の横浜市域）、白石町・大川町・扇町（現在の川崎市域）等、各地先水面埋立認可を得て工事に着手し、埋立面積約 150 万坪の工業用地造成を昭和 3 年に完了させた。

7) 横浜市土木局『横浜港』同局、昭和 9 年 10 月、51 頁。

8) 横浜港調査委員会『東京港横浜港浮船回漕費調』同委員会、大正 11 年 1 頁。

9) 横浜港調査委員会『京浜運河並横浜港擴張計画説明書』同委員会、大正 12 年 11 月、3 頁。

いわゆる「浅野埋立」が進む大正12年1月23日、横浜市会は全員協議会を開催し、「横濱港ニ關係スル重要ナル事項ヲ調査審議シ諸般ノ施設ヲ完成シ、其發展を図ル」¹⁰⁾を目的とする横濱港調査委員会の設置を決定した。同調査委員会は単に東京築港反対を唱えるのではなく、京浜間回漕問題の重大性を認めた上で、京浜運河開削による紓問題の解決と施工中の横濱港第三期拡張工事によって両港の機能的一体性を図り、東京築港の不必要を説こうとしたのである。調査委員会の報告では「横濱港ノ大使命ヲ奪ヒテ東京市ニ移シ、為メニ新二莫大ノ經費ヲ東京築港ニ投スル」愚行¹¹⁾と結論付けている。

大正12年3月1日、調査委員会の委員を務める若尾、島田、大浜及び横濱在住の山口等5人の衆議院議員は、第46回帝国議会衆議院本会議において京浜運河開削を目的とする「京濱間ノ運輸交通政策ニ關スル建議案」¹²⁾を提出、同建議案は委員会審議を経て23日に本会議で議決された。これによって横濱港調査委員会の京浜運河開削計画は実現性を増し、施工中の横濱港第三期拡張工事と共に東京築港論は再び棚上げになるかと思われた。しかし5月後に発生した大震災で横濱港が壊滅したため横濱側の構想は瓦解するのである。

(3) 震災復興計画と京浜運河開削

帝都復興院の震災復興計画策定に関し、東京市は横濱港の壊滅を理由として計画に東京築港を含めるよう強力に陳情し、一方の横濱側は第三期拡張工事の早期再開と第四期拡張工事及び京浜運河開削の実施を主張した。これ等を受け帝都復興院は横濱港を帝都の「外港」、東京港を「内港」と位置づけ、横濱港第三期拡張工事の再開と京浜運河の開削及び東京築港のすべてを震災復興計画に取り入れ実施する案をまとめたが、最高諮問機関である帝都復興審議会は京浜運河の開削と東京築港計画を復興計画から切り離す¹³⁾決定を下した。第47回帝国議会の予算審議でも京浜運河の開削と東京築港は削除されている。

けれども東京港の本格的な築港は、都市化の進展や東京市単独による同港第三期改良工事の促進という既成事実復興計画上の必要性が加わりもはや止められない流れになっていた。同時に京浜運河の開削も京浜間海上輸送の増大と工業化の進展に伴って重要性が認識され、内務省は大正13年5月、東京港の部分的改築と京浜運河開削を国費で実施する計画案をとりまとめた。横濱側も東京築港反対に固執するより横濱港の拡張と京浜運河開削の実施を前提に両港

10) 横浜市編『横浜市史第5巻下』同市、昭和51年3月、300頁。

11) 前掲『京濱運河並横濱港擴張計画説明書』、11頁。

12) 第46回帝国議会衆議院議事速記録、第31号。

13) 前掲『横浜市史第5巻下』、317頁。

の併存を図る方が得策と考えるに至り、東京築港反対運動は沈静化するのである。

こうして横浜港の拡張促進と京浜運河開削は市政の最重要課題とみられ、大正14年7月、横浜市長に就任した有吉忠一は横浜市役所内に港湾部を新設¹⁴⁾した。しかし、昭和6年に始まった満州事変の拡大に伴い、軍需産業を中心とする重化学工業の発展が緊急国策に位置づけられたため京浜運河の意義も変化し、当初の目的であった京浜間交通の改善よりむしろ工業地帯の形成が優先され、用地造成に向けた早期開削が求められた。

内務省は昭和11年、京浜運河開削の方針を決定し、昭和3年完工の埋め立てに引き続き既に申請書を提出していた浅野の東京湾埋立会社を事業主体として認可せず、政府の助成を受けた東京・神奈川両府県が工事を実施することになった。

第3節 昭和恐慌期における横浜港と工業化の進展

(1) 横浜市の工業化政策と市営埋立事業

わが国の工業は明治初期から東京を中心に発達したが、明治末から大正にかけての第二次産業革命期に東京と横浜を結ぶ臨海部に工業地帯が形づくられた。京浜工業地帯は第一次世界大戦を通じて急速に拡大し、東京・横浜両市の工業地域が一体化して形成されたのである。

横浜市の工業は明治20年代の第一次産業革命期に発達し、明治30年代には神奈川海岸沿いに製粉・造船・ビール等の工場が進出したものの、その後の工業化は余り進んでいなかった。貿易の拡大に伴い港湾施設の拡張が必要とされ、臨海部の水際線と地先水面の確保を最優先する政府の判断があったためである。従って積極的な工場誘致は、浅野総一郎等の民間業者を中心に行われたに過ぎなかった。

ところが大震災による横浜港の壊滅と、これに伴う神戸港との生糸貿易問題、東京築港問題等の難題が相次いで横浜港貿易の将来性を危うくし、横浜市の工業化政策に強い影響を及ぼした。こうして横浜市は貿易依存体質を改善し、港湾貿易都市と工業都市の機能を併せ持った都市復興計画を策定し、「3大政策」¹⁵⁾を打ち出すのである。

第1の政策は本牧十二天から鶴見川河口に至る水域に大防波堤を築造し、工業地帯の形成とその発展に必要な横浜港内の拡張を図るもので、東京築港に対抗する性格を兼ねている。第2は子安・生麦地先水面に約62万坪の工場用地を市単独事業で造成する計画で、工業化政策の

14) 横浜市港湾部『横浜ノ港』同局、昭和4年2月、69頁。

15) 横浜市企画調整局編『港町・横浜の都市形成史』同局、昭和56年3月、71頁。

中核をなしている。第3の政策は大防波堤の築造計画に伴って拡張される港内水域に合わせ、鶴見町を中心とする工業地帯を横浜市に併合することであった。

横浜市の工業化政策は、横浜市が横浜港の経営に積極的に参加する中で進められていった。けれども工業化はほとんど市外資本で行われ、地元資本は昭和恐慌を迎えて次第に没落¹⁶⁾して行くのである。

(2) 昭和恐慌期における横浜貿易の衰退

ここにいう昭和恐慌期とは、第一次世界大戦後の慢性的な不況とその累積的な結果として勃発した昭和2年の金融恐慌、次いで昭和4年のアメリカに端を発した世界恐慌の来襲、さらに昭和5年の浜口内閣による金解禁等が重なってわが国経済が激烈な経済恐慌にさらされ、昭和6年の満州事変に至るまでの約11年間にわたる期間を指す。

わが国の貿易は大正中期まで順調に増加し、大正8年における貿易総額は過去最高の42億8,000万円に達した。しかし、大戦不況のあおりを受けた翌年には28億7,000万円に激減し、その後徐々に回復したものの昭和2年を堺として再び低下傾向を示し、満州事変が勃発した昭和6年には23億8,000万円¹⁷⁾にまで低落した。

昭和恐慌の影響は、わが国最大の貿易港であった横浜港において顕著に表れている。大正8年の17億円を最高に翌9年は大戦不況の影響をうけ輸出は前年比25%減、大正10年度には9年比21%減、輸入も27%の減となった。大正11年には輸出入とも立ち直りの兆しをみせたものの、翌年の大震災によって再び激減しその後も退潮傾向¹⁸⁾が続いた。横浜港貿易は金融恐慌や世界恐慌のあおりを直接受けて衰退し、昭和6年には総額で6億7,000万円となり、大正8年比39%にまで低落したのである。

横浜港貿易の衰退が著しい理由は、横浜港がわが国を代表する貿易港であったことに起因する。特に生糸輸出の不振は貿易衰退の大きな原因となった。生糸価格はアメリカでの急激な需要減のため昭和4年、昭和5年にかけて60%もの大暴落をみたにもかかわらず、昭和6年における横浜港輸出品の大部分は依然として生糸で占められ、アメリカ向けを中心に輸出総額の67.6%¹⁹⁾に達していた。

16) 同上。

17) 横浜税関百二十年史編纂委員会編『横浜税関百二十年史』同税関、昭和56年11月、271頁及び338頁の各表。

18) 同上、282頁の表。

19) 同上、352頁の表。

横浜港貿易に代表されるわが国貿易の衰退は昭和恐慌を一層深刻化させ、物価崩落や国民の購買力を減退させることになった。一方、工業部門ではカルテルによる生産制限や企業の整理が行われ、社会不安の増大に対処するため農山漁村経済更正事業や時局匡救土木事業が進められた。

第4節 日中戦争と横浜港

(1) 満州事変の勃発と横浜港貿易の変化

昭和6年9月の満州事変勃発に伴い政府は、軍需産業を中心とする重化学工業促進のため同年4月公布の重要産業統制法に基づき資本集中と産業統制を強化し、各企業に対して膨大な国費を投下していった。わが国の工業の重点は軽工業から重化学工業へと移り、昭和13年には全工業生産額の61%を重化学工業が占めるに至る。京浜工業地帯もまた本格的な整備期を迎え「産業の軍事化」を進める拠点となった。軍需を基盤とする景気の回復は貿易にも反映し、貿易総額は昭和7年から再び伸びを示し、昭和9年には大正8年の実績を上回る44億5,000万円に達している。

横浜港貿易も昭和7年から順調な回復傾向にあり、昭和9年に貿易総額を10億円台に戻した後、昭和12年には前年比52%増となって過去最高の大正8年実績を超え18億5,000万円²⁰⁾を上回った。

満州事変が横浜港貿易に与えた影響の特徴は、京浜工業地帯との一体化を深めたことである。この時期の輸入品は原材料及び半製品が主であるが、農産物の割合が減少し石油・石炭・鉛等の比率が増加した。さらに総輸入額の30%前後を推移していた製品輸入は京浜工業地帯の工業化が進むにつれて減少に転じ、昭和12年の輸入に占める割合は23%²¹⁾にまで低下している。また、生糸輸出が低下したことも特徴の1つで、輸出総額に占める割合は昭和9年に50%を切って41.7%に低落した。一方、貿易相手国も満州事変没発時には欧米諸国が全体の83%を占めていたが、昭和12年には58.7%²²⁾にまで下がり、逆に満州・関東州・中国を中心とするアジア地域が12.4%から31.9%²³⁾に伸張した。

20) 横浜開港から明治維新まで及び明治6年から昭和13年までの横浜港貿易額の推移については横浜港貿易協会『横浜港と其貿易』同協会、昭和13年6月、14頁～19頁の各表に詳しい。

21) 前掲『横浜税関百二十年史』、358頁。

22) 83%の内訳は北米74%、欧州9%。59%の内訳は北米44%、欧州15%である。

23) 12%のうち満・関・中は7%。32%のうち満・関・中は19%。

(2) 日中戦争期における横浜港

昭和12年7月、満州事変は日中戦争へと拡大した。第一次近衛内閣は6月決定の「財政計畫三原則」に基づいて生産力の拡充と物資の需給調整を経済政策の2大基調に位置付け、10月設置の企画院を中心に生産力拡充計画と年次別物資動員計画（以下、物動計画とよぶ）を策定し、戦時経済体制が推進されることになった。両計画は軍需を柱とする重化学工業の促進と、欧米諸国に依存するわが国貿易の満州・関東州・中国方面への転換を前提に策定するものである。

昭和14年1月17日閣議決定の「生産力擴充要綱」²⁴⁾によれば、生産力擴充計画の目標年次を昭和16年と定め、対象産業を鉄鋼・石油・船舶・電力等の15産業に限定し、「日・満・支ヲ通ズル綜合的計畫ヲ樹立スル方針」の下、「重要資材ニ付我勢力圈内ニ於ケル自給自足ノ確立」に務め計画の達成を期すとなっている。また、欧米諸国及びその勢力圏（以下、第三国圏とよぶ）との貿易に関しては「可及的第三國資源ニ依存スルコトナカラシムルコトヲ目的トス」とされた。一方「物の予算」²⁵⁾とよばれ、生産力擴充計画の成否を決するといわれた物動計画は、輸入による重要原材料の確保を中心に立案され、物資別に配給・消費統制や増産計画等の諸対策が行われた。

戦時経済体制の確立が進む中で横浜港貿易は、みかけ上は拡大傾向に転じる。特に輸入の増大はめざましく、その額は昭和9年に入超になって以来、昭和12年に10億円、昭和15年には11億円に伸張し、輸出額も過去最高の9億6,000万円を上回る成長を遂げた。本来輸出港であった横浜港において輸入が伸びた大きな理由は、日中戦争を通じて京浜工業地帯との一体化がますます強められたためである。昭和12年における綿花・石油類・鉄類・機械等の輸入先は北米が43%で第1位を占め、第三国圏貿易の抑制方針にもかかわらず昭和15年には47.3%まで伸びている。鉛やスズも60%を北米に依存し、原油に至ってはアメリカ、蘭印だけで93.3%に達する状況であった。

この時期、横浜港貿易がいかに第三国圏に頼っていたかは、総輸入額に占める比率をみても明らかである。昭和12年の対欧米輸入額割合は58.7%、その後円ブロック圏貿易の比重が高まるにつれて低下傾向を示すものの、昭和15年になっても44.7%を占めている²⁶⁾。このように横浜港貿易が外貨決済を必要とする第三国圏貿易に大きく依存していたことは同港貿易の脆弱性を意味し、昭和14年の第二次世界大戦勃発による第三国圏の輸出制限と輸入単価の暴騰

24) 通商産業省編『商工政策史第11巻』商工政策史刊行会、昭和39年3月、214頁～218頁。

25) 有沢広己監修『昭和経済史』日本経済新聞社、昭和51年12月、149頁。

26) わが国貿易における昭和13年の対英米依存度は輸入総額の57%、輸出総額の40%である。

並びに欧米諸国の対日貿易制裁に伴う輸入量の減退によって貿易額は次第に減退していった。

政府は大東亜共栄圏構想に基づいて昭和 15 年 8 月、自給圏確立を目的とする「対満支貿易計画」を発表し、11 月には海運を含む産業各部門の円ブロック圏への集中動員を図る「日満支経済建設要綱」が閣議決定された。そのため欧米に依存する横浜港貿易は大打撃を被るが、とりわけ海運の円ブロック圏への集中動員により第三国圏向け船舶の確保が困難になり、既契約物資積取船の配船にまで支障を来す状態になっている。横浜港貿易はかつてない危機を迎えたのである。

自給圏確立が国策として本格化するに伴い、神戸港や大陸に近い門司・新潟・舞鶴港等の地方港湾が注目されるようになった。内務省は昭和 10 年、「指定港湾改良助成の件」を決定し、国庫補助の対象を地方港湾に拡大したため、門司、新潟港等の港湾機能は増大し、横浜港の地位は一層低下した。しかし京浜工業地帯の重化学工業は昭和 12 年から昭和 15 年にかけて著しい発展を遂げ、阪神工業地帯を抜いてわが国最大の工業地帯²⁷⁾に成長するのである。

(3) 東京開港問題と京浜港

一方、東京市の産業と貿易の発展は目覚ましく、昭和 13 年の工業生産額は全国第 1 位、東京港の取扱貨物量も全国第 5 位に上昇した。そのため政府は、横浜港経由の輸出入は生産力拡充または物動計画の円滑化を図る観点から非効率であると判断し、自給圏との貿易経路が希薄な横浜港を経由せず、新潟港や舞鶴港からの陸上輸送と共に東京港を大陸方面との直接貿易にあたらせる方向に傾斜していく。

東京開港問題は、東京市が修築中の芝浦月島港区を外貿区とすべく政府に働きかけたことを契機に噴出した。横浜市会は昭和 13 年 4 月 22 日、直ちに「東京港ノ外国貿易絶対反対」を決議し、横浜商工会議所も 5 月 25 日に総理・内務・大蔵各大臣宛てに反対陳情書を提出している。さらに 9 月 8 日には県会において東京開港問題連合協議会が開催され、翌 14 年 1 月 19 日までに約 13 万人の反対署名が集められた。

これに対し東京市は昭和 14 年 10 月、開港促進の運動機関として東京港開港促進委員会を結成すると共に政府の開港決定を促すため、既に昭和 8 年 1 月の内務省臨時港湾調査会において条件付きで決定していた東京港修築計画の実施を急ぎ、昭和 15 年 3 月準備工事に着手している。

こうした状況の中で内務省土木会議は東京開港を不可欠と判断し、昭和 15 年 11 月、開港を

27) 神奈川県立川崎図書館編『京浜工業地帯通史編』同図書館、昭和 39 年 3 月、54 頁。

前提とする東京港修築計画を可決、同計画は大蔵省の了解を得て12月の閣議に正式上程されることに決まった。しかし横浜側は東京開港を横浜市全体の命運に関わるものと受け止め、猛然と反対運動を強めた。12月8日に開催された東京開港反対横浜市民大会では「我等百萬市民八生活權擁護ノ為決然死ヲ尽シ、斷固之ガ擊滅ヲ期ス」²⁸⁾との決議を採択し、各会代表で組織する東京開港反対市民同盟が結成された。横浜側の激しい抵抗の結果、政府は閣議上程を一時延期せざるを得ず、その間に河田蔵相と村田逋信相が横浜市の説得にあたることになった。説得は昭和16年1月から青木市長と市会代表に対して行われた²⁹⁾が、3月に開催された第76回帝国議会では横浜側、東京側の議員が反対、賛成の陳情書を提出し激論が続いたといわれる。

調停は難航したが、昭和16年2月に市長が半井清に代わってから一挙に進展した。半井市長は東京開港が既に動かないものと判断し、東京開港に制限を付けると共に政府から横浜市に対する援助を引き出す方が得策と考えたのである。4月頃成立した妥協の内容は東京開港を満支航路に限った制限開港とする、見返りとして政府は横浜市の公債処理を援助するの2点であった。こうして東京開港は5月2日の定例閣議で「横濱・東京両港ノ統合ニ關スル件」として決定され、東京港は昭和16年5月20日に開港した。

東京開港は閣議決定の件名が示すように、東京港と横浜港を統合して新たに京浜港として発足させる方式で行われたが、統合の理由は政府が横浜側との間で妥協した東京港の制限開港を保証する方策だったと思われる。閣議決定の前日、横浜市会代表と河田・村田両大臣との間で最後の会談が開かれた。その際河田蔵相は東京港貿易の制限方法について「東京が開港されれば法制上制限は不可能になる訳で、そういうことは発表出来兼ねますから具体的な方法としましては東京・横濱港を統一して一つの開港場とする。そうして税關長の繫船岸壁・錨地指定という方法をもって、其処(筆者注:東京港区)に指定するのは満・關・支から来る日本船、外国船は其処に指定しないで従來の横濱の方へやるということにして居ります」と述べ、「これは表向き言へなぬのですが、その方針に従って(筆者注:閣議)決定致します」³⁰⁾と約束している。

このような経緯を反映して、東京開港に伴う法制上の措置は開港港則中、施行規則の改正³¹⁾という形でなされたのである。

28) 横浜市港湾局所蔵。

29) 1月16日に開かれた会談の内容は、須藤正義編『東京開港問題二關スル河田蔵相村田逋相ト横浜市會代表者會見顛末』東京開港反対横浜市民同盟、昭和16年に収録。

30) 藤正義編『東京開港問題二關スル大蔵逋信兩大臣ト横浜市會代表者第二會會見並経過報告懇談會顛末』東京開港反対横浜市民同盟、昭和16年、10頁～11頁。

31) 東京市役所編『東京港史』同市役所、昭和17年、155頁～163頁。

(4) 横浜港（京浜港）貿易の衰退

昭和 16 年における横浜港貿易は、第三国圏貿易の激減によって一挙に低落し、輸出額は前年比 35%減の 6 億 3,000 万円、輸入額は 28%減の 8 億円となった。こうした状況の中で横浜市や貿易業界は横浜港の将来に対する危機感をおぼえ、貿易業界は 2 月に貿易新体制協議会を結成、4 月 30 日に横浜貿易振興大会を開いて円ブロック圏を中心とするアジア地域や、昭和 15 年の対蘭印経済交渉以来急速に注目されるに至った南方地域への市場転換を目指す打開方策を政府に求める決議を採択した。また、横浜市も 5 月 15 日、臨時横浜市振興協議会を設置して抜本的改善方策を検討³²⁾している。しかし結局、横浜港貿易は市場転換を果たせないまま太平洋戦争に突入することになり、第三国圏の完全な途絶によって衰退していった。横浜港の輸出額は昭和 17 年には前年比約半分の 3 億 6,000 万円に激減し、昭和 19 年には 2 億円弱にまで没落、輸入額についても同じく凋落するのである。

32) 横浜市土木局『横浜振興対策要綱』同局、昭和 16 年。

Summary

The Harbor Administration of the Yokohama Port
— from the reconstruction period of The Great
Kanto Earthquake to the Sino-Japanese war —

The Great Kanto Earthquake inflicted catastrophic damage on the port of Yokohama. That also brought serious damages to the trade of Japanese silk which was number one in export of Japan. Yokohama government strongly requested early restoration of the Yokohama port and restart of the trade to central government. However, at the same time, some local governments such as Kobe insisted that central government should reverse the policy of “the trade of silk for only one port, Yokohama” to “the trade of silk for two ports, Yokohama and Kobe”. In addition, the voices to demand the Tokyo harbor construction were also growing. Meanwhile, Yokohama progressed open-cut of the Keihin canal which was fundamental for the formation of industrial area and concentrated his efforts on the earthquake disaster reconstruction. Whereas, afterwards, the trade in Yokohama port counted down his twilight days due to the depression caused in 1929.

In July of 1937, the Manchurian Incident was escalated to the Sino-Japanese war. The wars' impact to the trade in Yokohama port was that economic integrity between trade and Keihin industrial area was advanced. However, the trade in Yokohama port headed for decline. Because Japan shifted his attention to the yen block although the trade in Yokohama port deeply depended on the trade block of third countries such as the United States, the United Kingdom. In this article, the aforementioned process is treated.