



【書評】 臨海工業地帯の過去と現在：小堀聡『京急沿線の近現代史』（クロスカルチャー出版、2018年）に寄せて

| | |
|----------|--|
| その他のタイトル | [Book Review] The Past and Present in and around the Costal Industrial Zones : The Review of Satoru Kobori, The Modern and Contemporary History along Keikyu Railway |
| 著者 | 河? 信樹, 小堀 聡 |
| 雑誌名 | 政策創造研究 |
| 巻 | 14 |
| ページ | 135-153 |
| 発行年 | 2020-03-25 |
| URL | http://hdl.handle.net/10112/00019954 |

臨海工業地帯の過去と現在
—小堀聡『京急沿線の近現代史』
(クロスカルチャー出版、2018年)に寄せて—

河崎信樹・小堀 聡

はじめに

本書評は、評者（河崎）による小堀聡著『京急沿線の近現代史』（クロスカルチャー出版、2018年）の内容紹介及びその意義と論点の提示、それに対する著者（小堀）によるリプライから構成されている。

小堀の手になる本書は、京浜急行電鉄（以下、京急）沿線の近現代史—京急の経営史ではない—を描き出すことを目的としている。1899年に六郷橋と大師を結ぶ路線を開業した大師電気鉄道（同年に京浜電気鉄道に社名変更）を前身とする京急は、その後、順次路線を拡張し、現在では泉岳寺（東京都港区）から品川、蒲田、川崎、横浜、横須賀を経て三浦半島先端の三浦市までを結んでいる。本書では、こうした京急沿線地域の近現代史を、京急を軸としつつ、描き出している。

京急沿線は、我々に様々な相貌を覗かせる。観光ブーム、工業化と宅地開発、軍との連携、臨海工業地帯の発展、深刻な水質や大気汚染、開発による環境破壊、それに対抗する環境保護運動の台頭、そして工業地帯の衰退と人口の減少という近年の課題。本書は、こうした問題群を「沿線史」という視角から論じることで、それぞれの問題の特徴と相互の連関を示し、京急沿線地域を日本経済史全体の流れの中に位置づけようという野心的な試みである。

以下では、Ⅰにおいて本書の内容を紹介すると同時に、その意義と論点を提示する。Ⅱでは、それを受けた著者によるリプライがなされる。なお、はじめにおよびⅠについては河崎、Ⅱは小堀によって執筆されている。

Ⅰ 小堀聡『京急沿線の近現代史』をめぐって

1 内容の紹介

内容紹介に先立ち、まず本書の目次を見ていこう。

- 第1章 世界史のなかの京急沿線
 - 第2章 川崎—初詣からハンマーへ
 - 第3章 羽田・蒲田・大森—行楽、空港、高度成長
 - 第4章 品川—帝都直通の夢
 - 第5章 鶴見～新子安—生活と生産との相剋
 - 第6章 日ノ出町・黄金町—直通、戦災、占領
 - 第7章 上大岡～杉田—戦後開発の優等生
 - 第8章 富岡～金沢八景—おもしろき土地の大衆化
 - 第9章 逗子海岸と馬堀海岸—残る砂浜、消えた砂浜
 - 第10章 安針塚～横須賀中央—軍都の戦前と戦後
 - 第11章 浦賀と久里浜—工業化とその蹉跎
 - 第12章 三浦海岸～油壺—三崎直通の夢と現実
- あとがき
関連年表

第2章から第6章までは京浜電気鉄道（以下、京浜電鉄）、第7章から第12章までは湘南電気鉄道（以下、湘南電鉄）が計画・建設を開始した路線を取り上げている。両社は、1941年に合併した後（京浜電気鉄道が存続社名）、1942年に

東京急行電鉄（いわゆる大東急）の一部となった。その後、1948年に京浜急行電鉄として大東急から分離・独立し、現在に至る。

以下では、まず本書の概要について概観した後、その意義と論点について述べる。

第1章では、京急沿線の世界史的意義について論じられる。1920年代から高度成長期にかけて、京急沿線は観光地から臨海工業地帯へと大きく変化した。臨海工業地帯を通じて、海外から輸入された原材料・エネルギーが、国内の「勤勉な」労働力と効率的に結びつき、製造業を中心とした急速な経済成長が実現した。一方、公害や自然破壊といった都市問題は激化した。こうした臨海工業地帯の成長パターンは、日本から東アジア全体へと拡大していった。東アジアの経済成長は、工業生産の中心地の大西洋から太平洋への移行をもたらした。一方で高度経済成長期以降、日本の臨海工業地帯は衰退し、脱工業化が進む中、東京への知識集約型産業の集中が生じた。また都市問題については改善が見られた。つまり京急沿線は、「海外資源に支えられた東アジアの奇跡のトップランナーであり、かつその成長後の社会への萌芽もゼロではないという意味で、世界史的な意義」（9頁）を持つとされる。

第2章では、京急が始動した川崎が取り上げられる。川崎大師へと向かう観光客の需要に注目した大師電気鉄道（京浜電鉄）は、川崎に路線を開業し、集客に成功した。その後、第一次世界大戦後の工業化の進展の中で、川崎は農村から工業地帯へと変貌し、人口も大きく増加した。こうした川崎の工業化にともない京浜電鉄も電力や運河の開発・運営に進出したが、企業間競争が激化していく中、経営体力の不足によって失敗した。その後は、工業化自体には関わらず、輸送力の増強、住宅提供、レジャーの開発に専念するようになった。

第3章は、穴守線（現、空港線）に注目する。京浜電鉄は、羽田にある穴守稲荷への参詣客需要を当て込み、1901～1902年にかけて羽田路線の開業を進めた。そして川崎大師とセットで売り出すことに尽力するとともに、運動場や海水浴場の開発を進め、行楽地を形成していく戦略をとった。しかし1920年代以

降、川崎の工業化による海水浴場の水質悪化が進むとともに、東京飛行場（後の羽田空港）の開発も進められた。最終的には、日中戦争勃発後の飛行場拡大にともない、行楽地は消失してしまった。後に京急が羽田空港への乗り入れを実現したのは、1993年のことであった。一方で大森・蒲田区（1947年に合併して大田区）では、1920年代～高度経済成長期にかけて中小機械工業を中心とした産業集積が形成・発展していった。一方において映画や漁業（海苔生産）といったそれ以外の産業は衰退してしまった。

第4章では品川への延伸が取り上げられる。観光需要のみに依存する経営は不安定であると考えた京浜電鉄は、品川エリアへの延伸を計画し、1904年には八ツ山橋（現在の北品川駅付近）まで乗り入れた。しかし東京中心部への乗り入れは難航し、戦前には国鉄品川駅への接続（1933年）に成功したのみであった。都心への乗り入れが実際に実現したのは1956年以降のことであったが、京浜電鉄のケースは相互乗り入れの先駆的なケースとして評価できる。また京浜電鉄は、国鉄品川駅への接続と同時に、白木屋と連携して京浜デパートを建設した。その後、京浜デパートは、蒲田、川崎、鶴見などにも建設され、高い収益を上げた。その背景には、京浜工業地帯の発展による消費需要の拡大が存在していた。

第5章では、神奈川への延伸が考察される。京浜電鉄は1905年に川崎と神奈川間の路線を開業した。その結果、品川エリアから神奈川までの直通運転が可能となり、並行する路線を持つ国鉄との価格競争が激化した。京浜電鉄は、新子安の海水浴場等、行楽地の開発を進めることで対抗した。一方で、観光需要の不安定さという課題は残っており、それを克服するための東京中心部への延伸も不調であった（第4章）。ゆえに京浜電鉄は、京浜工業地帯の発展にともなう短距離輸送の取り込みを実現するとともに、自ら沿線の宅地開発を進め、人口の増大による輸送量の拡大に取り組んだ。その後、関東大震災後の復興事業に取り組む横浜市は、鶴見を横浜市へと編入し、港湾開発を進めた。この流れは戦後も続き、臨海工業地帯へと発展していった。一方で埋め立ての開始とと

もに新子安の海水浴場は廃止されてしまった。

第6章は、関東大震災後の横浜中心部への乗り入れについて論じられる。横浜中心部への乗り入れは、京浜電鉄と湘南電鉄との協力関係の中で実現し、両社は三浦半島への延伸を進めていった。これに反発したのが五島慶太（東急横浜電鉄重役）であった。五島は両社への介入、買収を試みたが、最終的には大東急の成立（1942年）によって五島は経営権を握った。戦後、1948年に大東急からの分離・独立によって京急が誕生した。空襲によって京急の線路や設備には被害が出ていたが、迅速に復活し、戦後は野毛一带を中心に闇市が形成された。

第7章は、湘南電鉄による横浜南部から三浦半島へ向かう路線の開発を扱う。湘南電鉄は1930年以降、三浦半島への延伸を進めていったが、宅地開発は行わなかった。地形の問題から多数のトンネルを必要としたこと及び軍の要塞が存在したことから路線の建設費用が高騰し、経営が圧迫されたためである。また地形や要塞の問題は、宅地開発を抑制する要因にもなった。戦後、要塞がなくなり、軍民転換により建設技術の革新も生じたことによって、京急は大規模な宅地開発を実行した。最も「模範」的に発展したのが上大岡であった。一方で、三浦半島自然保護の会などの環境保護運動の萌芽も見られた。また横浜南部は、横浜市による根岸湾の埋め立て事業の推進によって、臨海工業地帯としても発展した。横浜市は米軍接収による「犠牲」を補うために埋め立てを推進したが、地元の海苔養殖事業者から強い反発が生じた。最終的には開発の論理が上回り、この問題は補償金で解決され、埋め立ては実行された。著者は、公害を容認する社会だからこそ、高度成長が実現した一つの事例として本件を位置づけている。

第8章では金沢八景が取り上げられる。金沢八景への交通路として、1920年代に乗合バスが開通した結果、元々「セレブ」のリゾート地であった金沢八景の大衆化が進んでいった。1930年に湘南電鉄は乗り入れ、海水浴場の開発を進め、観光地としての金沢八景は爆発的に成長した。一方で、海軍と関わりの深

い軍需産業の展開も見られた。戦後は宅地開発と埋め立て事業が進んでいった。横浜市は保守・革新問わずに埋め立てを推進し、京急も開発に関与した。これに対して金沢の海を守ろうと環境保護運動が繰り広げられた。この運動は多数派とはならず、埋め立ては実行されたが、自然保護思想が新たな価値観として広がりを見せた。

第9章では逗子と馬堀海岸が考察される。逗子の行楽地化が進んだのは官鉄横須賀線の開発と(1889年)、公害を発生させていた味の素工場の川崎への移転(1914年)であった。湘南電鉄は1930年に逗子まで延伸したが、すでに国鉄の海の家があった逗子ではなく、馬堀海岸の開発を進めた。しかし第二次世界大戦の勃発のため逗子、馬堀の開発は中止された。復活したのは戦後であったが、京急は三浦海岸開発に傾注(第12章)し、逗子、馬堀の地位は低下した。一方、西武電鉄不動産部が馬堀へと進出し、海岸の埋立事業を進めた。このことによって馬堀の自然海岸は消失した。さらに開発された宅地における学校施設の不足問題が生じ、住民と市の間で大きな問題となった。ただしこのプロセスにおいて西武という大企業の社会的責任は問われなかった。一方、逗子では1980年代に池子米軍住宅建設に対する反対運動が活発化し、そこでは1960年代後半に宅地開発された地域の住民(特に女性)が大きな役割を果たした。

第10章では横須賀が取り上げられる。横須賀は海軍の軍港であり、戦前、京浜・湘南の両社はその観光地化を進めた。しかし日中戦争の勃発によって観光地化は中断した。また横須賀の商業も軍に依存していた。戦前は帝国陸海軍、戦後は占領軍と在日米軍とその主体は変遷したものの、軍への依存度は高かった。ゆえにニクソン・ショック以降、米兵の購買力が低下していくにともない、商業は不振に見舞われた。そして横須賀の経済再建のために官民一体となって取り組まれたのが基地の観光地化の復活であった。そこでは観光資源として、海軍カレー、ネイビー・バーガー、軍港のクルーズ等が活用されている。こうした事が可能になった背景として、①戦争や占領を知らない世代への交代、②人口減少などの閉塞感、③米軍の地域対策、といった点が指摘されている。

第11章では浦賀と久里浜が取り上げられる。浦賀は浦賀船渠（1896年設立）のドックにおける造船を中心に発展した。久里浜は浦賀への職工の供給源となり、その後、横須賀市に編入され（1937年）、海軍施設が進出した。そうした動きを受けて、湘南電鉄の経営権を握る五島慶太は久里浜への延伸を計画し、1942年に開業した。ただし五島の強引な買収方針は反発を呼び、宅地買収には失敗した。戦後、久里浜は横須賀火力発電所と工業港の整備を進めるとともに、工業団地への企業の誘致を試みた。その結果、工業部門の発展は一定見られたが、当初構想よりも不十分なものとどまった。基幹産業の誘致に失敗したためである。その結果、工業団地は公害対策の性格が強い事業へと転換し、住宅地の騒音問題の解決のために中小企業が集団で工業団地へと移転した。一方、浦賀は地形上、港湾の拡張ができなかったため、タンカーの大型化に対応できず、衰退してしまった。また近年では久里浜でも工業の衰退は生じている。そうした中でも横須賀火力発電所は石炭火力への建て替えを計画しており、これが21世紀の横須賀の産業振興に資するか否かが問われているのではないかと著者は指摘する。

第12章では三浦市内での延伸問題が扱われる。戦前の湘南電鉄は湘南逗子までの延伸を行ったが、三崎までは届いていなかった。戦後、京急は延伸を再開した。1966年には三浦海岸まで到達し、その観光開発を進めていった。続いて京急は油壺までの延伸を目指した。その背景には、三戸・小網代における宅地開発という狙いがあった。しかし石油危機や自然保護運動の活発化によって工費が高んだ結果、用地買収の資金が捻出できなくなり、その計画は失敗し、手前の三崎口駅を開業するにとどまった。同エリアの開発計画は久野三浦市長の下で再始動したが、自然保護団体を中心とした反対運動や県（長洲知事）の反対で頓挫した。一方で、京急による建設残土処分場造成で「北川湿地」は埋め立てられてしまった。こうした問題は、海や山の多機能性をどのように活用するのか、という課題の所在を示しており、著者は「二〇世紀末以降における京急沿線の脱工業化や人口減少は、多機能性を有する街づくりの潜在的な可能性

を以前よりも高めている」(163頁)と結論づけている。

以上が本書の概要である。

2 意義と論点

本書が全体として示している基本的な構図は、京急沿線地域の「鉄道と観光地」から「鉄道+沿岸部における工業地帯の形成+宅地・商業施設の開発」への移行である。一方で、観光地の衰退及び開発の進展にともなう環境問題の発生という発展の裏面についても指摘されている。そして、こうした歴史的推移を踏まえた上で、環境保護運動の誕生・展開や脱工業化が進む中で生じた新たな課題を抱える沿線各地域の現状も示されている。本書は、こうした明快な構図を描き出すと同時に、その中で京急沿線の各地域がたどった様々な歴史とその特徴も浮き彫りにする。そこではむしろ各地域の持つ特質が強調され、マクロ的な構図の中に位置づけられている。そうしたマクロとミクロのつながりが明瞭に浮き彫りにされている点が本書の価値を高めている。

また本書の特徴の一つは、「沿線史」という問題設定を採用した点にある。つまり京急「電鉄」の近現代史ではなく、あくまでも京急「沿線」の近現代史を描くという点が徹底されている。一般に「鉄道会社による沿線開発史」という形で描かれた「沿線史」は数多く存在する。本書は、そうした側面を持ちつつも、そこに留まらない京急沿線地域の発展を明らかにしている。「沿線史」を描く可能性の一つのあり方を経済史的な側面から示しているといえよう。

最後にいくつか論点を提示することで書評を終えたい。

第1に、京急沿線の「世界史的意義」についてである。京急沿線の「世界史的意義」は臨海工業地帯の形成と発展にあるとされているが、それは京急沿線だけではなく、太平洋ベルト地帯全体に当てはまるのではないだろうか(太平洋ベルト地帯の「世界史的意義」)。だとすれば京急沿線独自の「世界史的意義」はどのような点にあり、他の「沿線」と比較した場合の特質と言えるものは何であったと考えることができるのだろうか。

第2に、京急沿線が抱える課題についてである。本書でも横須賀を中心に言及されているが、京急沿線は臨海工業地帯における「人口減少の先進地帯」としての顔も持つ。例えば2015年国勢調査によれば、横浜市金沢区から横須賀市、三浦市へと至る三浦半島エリアでは、人口の大幅な減少が生じている。一方、横浜・川崎エリアでは人口は大きく増大し、神奈川県全体の人口増加に貢献している。こうした人口動態の変化に関して本書では、臨海工業地帯の衰退とサービス経済化の進展に「取り残された」エリアと東京圏に吸収されたエリアへの分裂が存在すると指摘している。では、こうした違いが沿線各地に生じたのはなぜであろうか。また現在、京急は後者（横浜→品川・羽田）へと投資を集中しているが、こうした京急の対応は受動的なものであろうか、それともこうした沿線の分裂を主導するものでもあったのだろうか。

第3に、開発をめぐる政治に関わる問題である。本書では、沿線の開発をめぐる政治についても紙幅が割かれている。そこでは「保守」と「革新」の対立が一つの軸になっているが、港湾の埋め立て推進の論理において、両者の間に違いはあるのだろうか。また違いがあるとすれば、それはどこから生じると考えればよいのだろうか。一方、そうした政治に関わる京急の「政治力」はどのように評価すればよいのだろうか。本書からは、周辺自治体の意思決定に振り回されているようにも見えるが、どうであろうか。

第4に、企業の社会的に責任をめぐる論点である。第9章では、西武による宅地開発とそれによって生じた学区の問題が取り上げられている。ここでは自治体と住民との間の対立という形で事態が推移し、「大企業の社会的責任」については問われなかった。その理由はどこにあるのだろうか。その後、一般に「大企業の社会的責任」は重要な概念として発展していくが、京急沿線においてはどのように適用されたのだろうか。注目されるのはいつ頃からか、またそれはなぜであろうか。

第5に、港湾における労働に関する問題である。臨海工業地帯の形成と発展は、本書を貫く軸の一つとなっている。ゆえに、それを支える港湾についても

数多くの言及が存在する。また、そこで働く労働者の住居問題も京急による宅地開発との関連で重要視されている。では、そこに加えて港湾で働く人々の「労働」のあり方それ自体にも注目する必要があるのではないか。それは沿線の文化や社会を形作る重要な要素であると考えられる。また港湾以外での労働に従事する人々（例：製造業労働者）の生活パターンや文化と、港湾における労働者のそれとの違いはいかなるものであり、沿線の文化形成にどのような影響を与えたと考えられるだろうか。

II 著者によるリプライ

まず、書評の労を取ってくださった河崎信樹氏に、お礼を申し上げたい。いただいた論点には一筋縄ではいかないものも多いが、今後の議論の踏み台を提供することもかねて、できる限り応答したいと思う。

第1の論点として、京急沿線の「世界史的意義」を臨海工業地帯の形成と発展に見出したことについて。臨海工業地帯の形成と発展が太平洋ベルト地帯全体に妥当するとの指摘は、まさにその通りである。拙著の意図は、これを前提としたうえで、京急沿線（とくに京浜間）での臨海工業地帯の形成が、浅野総一郎やそれを模倣する横浜市などによって、第一次世界大戦期前後からいち早く進展してきたことを強調することにあった。筆者は太平洋ベルト地帯形成の原動力として、国土計画よりも地方自治体間の開発競争を重視しており¹⁾、この競争の先駆者であった点に、京急沿線の独自性があると考えている。それゆえに、京急沿線を「海外資源に支えられた東アジアの奇跡のトップランナー」（9頁）と定義した。

もっとも、こうした時系列的な順序以外での特質も考える必要はあるだろう。この点については、太平洋ベルト地帯の他の鉄道沿線と比較する準備が出来ていないため、今後の課題としたい。また、京急沿線の「多機能性を有する街づくりの潜在的な可能性」（163頁）の実現如何によって、評価は大きく変わるだ

ろう。

そこで、ここではやや問いを変えて、日本や東アジアの経済成長や環境史を考える上で重要なながらも、京急沿線では描けなかった事項を明確化することとしたい。その最たるものは、都市の過密化と表裏一体である過疎化や、農山漁村での公害・自然破壊である。これらは、現在におけるアジア地域の環境問題への解を模索していく上でも、重要な論点である。そこで拙著でも、第1章で触れたほか、金沢地先埋立を通じた飛鳥田の公害対策が、房総半島での山砂採取を通じて、房総の公害や自然破壊とつながっていることに言及した（109頁）。だが、本格的な展開はできなかった。

では、これらの点を太平洋ベルト地帯の鉄道沿線史から描くことはできるだろうか。まず過疎については、『名鉄沿線の近現代史』や『近鉄沿線の近現代史』ならば、分析できるだろう。また、もはや沿線史ではないが、『東京湾の近現代史』といった枠組みでも、過密と過疎、都市の公害と農村の公害、都市から農村への公害移出などの問題を描けると思われる²⁾。これらはいずれも、太平洋ベルト地帯という日本の中心地域が内包する周辺性や半周辺性に注目する試みである。

第2の論点として、京急沿線における人口増加地域と人口減少地域とへの分裂について。この分裂の基本的な要因は、金融・サービス経済が集積する東京圏への距離の違いであろう。たとえば、機械工業の集積地帯として知られてきた東京都大田区では、人口は2035年まで増加が予想されている（2015年の71.7万人から35年の75.6万人）。一方で、工場数は1983年の9,177から2014年には3,481へと既に大幅に減少しており、この際、工場用地から住宅地への転換が鉄道駅周辺で特に進展してきたことが、増加人口の収容を可能にしてきた³⁾。同時に、京浜間での工場減少は、三浦半島エリアでの人口減少の促進要因となっている。

横須賀市の人口減少要因については、品川への所要時間が同程度の藤沢市と比較することで、より明確にすることができる。品川駅への所要時間は、藤沢

駅からJRで42分、横須賀中央駅から京急で45分と大差はない。だが、横須賀市の人口が1990年10月から2019年12月にかけて43.3万人から39.3万人へと減少したのに対し、藤沢市は35.0万人から43.5万人へと増加し、この間2012年に横須賀市の人口を超過した⁴⁾。両市とも大規模工場の撤退が進んだにもかかわらず、である。人口推移の違いが生じた要因としては、以下の2点がおもに指摘されてきた⁵⁾。

第1に、鉄道網の利便性の違いである。先述のように、市内中心駅から品川への所要時間という点では両市に大差はない。だが、東京・新宿両駅も視野に入れると、事情は異なる。すなわち、藤沢の場合、東京・新宿に乗り換えなしで移動でき、しかも所要時間も横須賀中央より短い。横須賀中央の場合、東京駅へは品川でのJR乗り換えで60分、新宿駅へは同じく65分に対し、藤沢の場合、東京駅へはJR直通で53分、新宿駅へはJR直通で50分、小田急線直通で56分である。横須賀中央と比べて最大15分短い。また、市内の鉄道網でみても、横須賀市では鉄道が東京湾寄りに偏在し、相模湾岸や内陸部がバスのみ依存しているのに対し、藤沢市では小田急江ノ島線や横浜市営地下鉄などの乗り入れによって、東西南北に鉄道路線が走っていることが、横須賀市との大きな違いとなっている。

第2に、大型再開発の成否である。藤沢市では、工場跡地の新興住宅地や大型商業施設への転換が進展すると同時に、再開発の拠点となる辻堂・藤沢駅前でも、中・高層マンションの建設が進んできた。これらが、市内での人口増加やひいては雇用の増加にも寄与したと考えられる。一方で、横須賀市でも工場敷地からの転換は行われているが、住友重機械工業が撤退した浦賀ドックの跡地利用が未だ決定していないことに象徴されるように、目立った成果は表れていない。この要因としては、上述した交通網の利便性の違いに加えて、そもそも丘陵が海に迫る三浦半島の地形では、駅から至便な再開発適地自体に乏しいということもあるだろう。すなわち、敗戦後に横須賀市の工業化を制約した地理的要因が、現在では人口減少の要因になっているといえる（一方で、藤沢市

の南部は平坦である）。

では、人口減少の背景たるこれら2つの要因に京急はどうかかわったのであろうか。言い換えると、三浦半島における地理的・地形的短所の克服に京急がどの程度積極的に取り組もうとしたのであろうか。この点は京急の企業行動をさらに詳細に分析した上で出されるべき結論であり、今後の課題としたい。ただし、京急が地域独占的な公共交通機関である以上、受動的では片づけられない何らかの点は、指摘されてしかるべきだろう。一方で、少なくとも資本主義体制のもとでは、三浦半島の地域住民も、鉄道に過度に期待しすぎない街づくりをしていかざるをえないのかもしれない。

第3の論点として、開発をめぐる政治に関わる問題について。まず、港湾埋立推進の論理についてみると、横浜市の場合、1963年までの保守市政期では大規模臨海工業地帯の建設を、63～78年の飛鳥田一雄革新市政期では住工分離や臨海公園の建設など市民生活の改善をそれぞれ目的としていた。そして、保守市政期と飛鳥田市政期との開発政策の違いをもたらした要因としては、59年に埋立を開始した根岸湾臨海工業地帯が64年に操業を開始する一方で、四日市ぜんそくや沼津・三島コンビナート反対運動などを機として、公害への関心が高まりをみせたことがまず指摘されよう。根岸湾臨海工業地帯の造成事業は、57年に横浜市会が日本社会党を含む全会一致で決定したものであり、この時点では未だ保守・革新の違いは顕在化していなかった⁶⁾。

なお、飛鳥田と同じく社会党の支持を受けた横須賀の長野正義市政（1957～73）の場合、市政の基本は一貫して工業化路線にあり、革新としての独自性は小さかった⁷⁾。横須賀と同様の例は、おそらく、全国の中小革新自治体に見られるであろうし、これらに注目することで、革新とは何かを問い直すことができるかもしれない。

京急の政治力については、さらなる検証が必要であるが、同じく関東私鉄の東京急行電鉄や西武鉄道に比べると、弱い印象を受ける。たとえば、一部断念に追い込まれた三浦市の三戸・小網代開発の場合、開発を許可した木村昭（1969

～77)、久野隆作(1985～2001)の両市長は何れも新自由クラブ(すなわち、田川誠一派)の推薦を1977、85年の市長選でそれぞれ受けていたが、この間の開発停滞期である野上義一市政(1977～85)は、田川と同じ選挙区(旧神奈川2区)で横須賀市出身の小泉純一郎の後援会(岬風会)に社会党、民社党、日本共産党までもが合流した「保革連合」が、77年に現職の木村を落選させることで誕生していた⁸⁾。拙著では、野上市政期における三戸・小網代開発停滞の要因を石油危機後の設備投資抑制に求めたが、三浦市内の政治対立から何からのあおりを受けた可能性もあるだろう。なお、京急以上に三浦半島の開発を積極的に進めてきた西武鉄道は小泉純一郎と距離が近いといわれており、田川・小泉両派の派閥抗争が京急・西武の開発競争にどう影響してきたのかも、興味深い⁹⁾。

第4の論点として、「大企業の社会的責任」をめぐって。京急沿線において何よりもまず注目されるのは、飛鳥田市政期の宅地開発行政である。東急多摩田園都市の開発に伴って公共投資の増加や小学校不足が深刻化した際、飛鳥田は開発費用の負担を東急に要請し、これを認めさせた。飛鳥田市政はその後、東急への宅地開発行政をさらに普遍化するために、1968年に横浜市宅地開発要綱を制定し、大規模宅地開発に伴う行政費用の負担を、横浜市との契約という形式で開発業者に要求しはじめた。70年に市街化調整区域を設定する際にも、既成事実の確定していない開発予定地を市街化調整区域内に線引きすることに成功した。京急釜利谷開発も、この枠組みに沿って、緑地の保全や学校の新設などが実現されたのである(第8章)¹⁰⁾。西武の馬堀海岸開発と比べれば、「大企業の社会的責任」が果たされたといえよう。

では、なぜ横浜市はこれらの宅地開発行政を実行できたのであろうか。以下では3つの要因を指摘したい。

第1に、優秀なブレーンと分厚い市職員層の存在が挙げられる。少数与党である飛鳥田市長は、鳴海正泰・田村明などブレーンを側近的な市職員に採用し、彼らと相談しつつ練り上げたアイデアをトップダウン的に下ろしていく政策手

法を採用した¹¹⁾。宅地開発行政を担ったのは、田村である。しかも、一連のアイデアを現場で具体化する分厚い職員層が存在していた。たとえば、1970年に設定された横浜市の市街化調整区域は全市面積の25.6%に達するものであったが、これは市職員がきめ細かな線引き作業を実行することによって、はじめて可能になったのである。市役所生え抜きではなかった田村は、既存の市職員の意欲を引き出すことに留意したといわれている¹²⁾。

第2に、住民運動の圧力である¹³⁾。たとえば、都市計画研究者として著名な石田頼房（東京都立大学助教授）とその妻裕子も、多摩田園都市の新住民として住民運動に参加した。石田夫妻は、「増加する住民の要求に対して、開発者東急と、市が街づくりの計画を十分に考えてこなかった責任をなすり合っているのは困る」と両者を批判し、市が住民要求を「積極的にとりあげていくことこそ、本当の市民参加の市政」であると述べると同時に、「ただ土地を高く売るだけでなくこのような本当の街づくりの段階にも努力を惜しまないのが開発者としての東急の責任」であると明快に論じている¹⁴⁾。石田夫妻のような社会科学的見地に根差した住民からの圧力があってこそ、横浜市は「東急に対しても、原因者負担原則の立場から、今後、負担を要請してゆく」ことを明確に宣言できたのである¹⁵⁾。

第3に、革新自治体自身による宅地開発との競合関係も見逃せない。高度成長期後半には、東京都の多摩ニュータウンや横浜市の港北ニュータウンなど行政による大規模開発も実施されており、横浜市の教育委員会企画課長は、東急多摩田園都市と多摩ニュータウンとの学校施設計画を比較している。それによると、東急多摩田園都市における学校敷地面積は当初計画で全体の2%、追加分を含めても3%なのに対し、多摩ニュータウンでは8%である。企画課長は、「開発者の基本構想がうかがえる」と東急を暗に批判した¹⁶⁾。また、田園都市計画に参加した地権者も、「田園都市線の南側には既に港北ニュータウンという理想的な都市が誕生しつつあるのでそれに対応した……都市機能を備え、しかも自然を生かした……多摩田園都市構想を再検討しては如何であろうか」と、や

はり東急を港北ニュータウンと比較しつつ批判している¹⁷⁾。むしろ、今日ではこの種のニュータウン幻想自体が再検討されているのだが、同時代的には、革新自治体が大規模開発に新規参入したことが、大企業への「社会的責任」の圧力となったのではないか。また、住民要求にある程度に応えることが長期的には企業利益につながると、大企業が判断するに至った可能性もあるだろう。

横須賀市やその住民が「大企業の社会的責任」を追及しえなかった要因を具体的に分析することは、現時点では難しい。だが、上記3点の何れでも、横須賀市が横浜市よりも不十分だったことは推測できよう。

第5の論点として、港湾労働に関する諸問題について。港湾労働については、荷役請負業者と労働者との親分—子分的関係が、製造業労働者よりも根強く存在していたことはよく知られている。すなわち、製造業では、親方請負制から直接管理への転換が1900年頃から進んだのに対し、港湾労働での親分—子分的関係は、職業安定法(1947年)、港湾労働法(1965年)の制定や1960年代における港湾輸送の機械化・コンテナ化などを通じて次第に解体していったようである。また、これに伴い、横浜港における船労働者やその家族の水上生活が消滅していったことも、既に指摘されている¹⁸⁾。

筆者は港湾労働やその文化形成を沿線史として展開していく準備をまだ行っておらず、今後の検討課題としたい。そして、この際に注意すべきは、港湾労働からの影響を即座に一般化するのではなく、**駅勢圏単位**で具体的にみていくことにあると考えている。参考になる事例として、軍港都市横須賀における米兵向け歓楽街の事例を紹介したい。昭和20年代の横須賀市中心部には、横須賀汐留(現、汐入)、横須賀中央、横須賀公郷(現、県立大学)の3駅間に4カ所の歓楽街が存在していた。だが、その性格や形成過程は場所によって異なっており、①明治期以来の商業地区が米兵向けのバー、キャバレーなどになった地区、②1945年の米兵向け慰安施設開設を機に、歓楽街が新たに形成された地区、③海軍軍人、海軍工廠の職工、遠洋捕鯨船員を顧客とする「銘酒屋街」が敗戦後も米兵相手の歓楽街として存続した地区、④陸海軍士官や豪商向けの遊郭が、

米軍将校も顧客とする赤線地区へと転換した地区、というように様々であった¹⁹⁾。港湾労働やその文化が及ぼす影響にも、このような多様性が内包されている可能性があるだろう。

なお、最後に付け加えると、本書の特徴の1つとして河崎氏から挙げられた「沿線史」という問題設定は、永江雅和『小田急沿線の近現代史』（クロスカルチャー出版、2016年）によって提唱され、クロスカルチャー出版の川角功成氏によってシリーズ化が決断されたものである。執筆機会をご提供くださった両氏にこの場を借りて改めてお礼を申し上げますとともに、沿線史のさらなる展開を祈念したい。

【謝辞】本稿はJSPS科研費JP18K01737、JP18K01724、JP18H03625、JP17K00684による成果の一部である。

注

- 1) 小堀聡『日本のエネルギー革命—資源小国の近現代』名古屋大学出版会、2010年、333-34頁。
- 2) 拙著第10章では、2000年以降における横須賀市の人口減少について論じた。だが、横須賀市も高度成長期は人口急増がむしろ問題になっており、この点では、当時すでに人口減少が生じていた南房総や外房とは大きく異なる。人口減少や過疎化については、高度成長期のそれと、流出停滞期を挟んだのち2000年以降のそれとを、別の段階として分けつつ理解する必要があるだろう。
- 3) Satoru Kobori, "From Shrine to Machine: The Industrial Change and Urbanization of Ota Special Ward, Tokyo, 1900-1960", in *Economic Research Center Discussion Paper*, 19 (4), June 2019, p.9.
- 4) 藤沢市総務部文書統計課編『統計年報』2018年版、36-37頁、藤沢市「藤沢市の人口と世帯数」(<https://www.city.fujisawa.kanagawa.jp/bunsho/shise/toke/jinko/jinko/index.html>)、横須賀市「人口・統計」(<https://www.city.yokosuka.kanagawa.jp/0830/data/index.html>)、以上、2019年12月26日閲覧、『タウンニュース』横須賀版、2012年4月13日。
- 5) 横須賀市「本市と藤沢市の人口増減要因の比較に関する資料」(第3回総合計画審議会〔第2回共生分科会〕配布資料、2010年3月8日開催、<https://www.city.yokosuka.kanagawa.jp/0830/upi/kihonkeikaku/kaisaiyoukyou.html>、2019年12月26日閲覧)、藤田勝寛

- 「横須賀と藤沢、何が明暗を分けた理由なのか—地価、人口…住宅地としての魅力の差」2016年12月11日(「東洋経済オンライン」、<https://toyokeizai.net/articles/-/148846>、2019年12月26日閲覧)、『タウンニュース』横須賀版、2018年3月23日。
- 6) 小堀聡「臨海開発、公害対策、自然保護—高度成長期横浜の環境史」庄司俊作編著「戦後日本の開発と民主主義—地域にみる相剋」昭和堂、2017年。
 - 7) 大西比呂志「長野正義と高度経済成長期の横須賀市政」『市史研究横須賀』第12号、2013年3月。
 - 8) 『朝日新聞』湘南版、1977年6月10日、21日、『神奈川新聞』1985年6月25日。
 - 9) 「落日の王国—西武グループの源流5」『東京新聞』2005年2月20日。なお、2017年の横須賀市長選挙では、田川誠一元秘書の上地克明が小泉進次郎の全面的な支援も受けて、現職の吉田雄人を破って初当選しており、地元では話題となった。「小泉派との一本化が図れているのか」との出馬会見での報道陣からの質問に対し、上地は「恩讐を超えて新しい流れをつくる」と答えている。『タウンニュース』横須賀版、2017年3月31日。様々な「恩讐」があったのであろう。
 - 10) 田村明『都市ヨコハマをつくる』中公新書、1983年、98-121頁、田口俊夫「横浜市における宅地開発要綱制定と変化の経緯分析—革新首長飛鳥田一雄と都市プランナー田村明の働きを通じて」2017年9月16日、9-21頁(NPO法人田村明記念・まちづくり研究会、<https://www.machi-initiative.com/>、2019年12月26日閲覧)。
 - 11) 小堀、前掲「臨海開発、公害対策、自然保護」80頁。
 - 12) 田口、前掲「横浜市における宅地開発要綱制定と変化の経緯分析」17-21、62-63頁。
 - 13) 以下、東急多摩田園都市の具体例は、横浜市の政策研究誌『調査季報』第33号(1972年3月)に掲載された、横浜市調整室都市科学研究室「民間企業による都市開発と自治体・その3—東急多摩田園都市の場合」所収のものである。これは、東急多摩田園都市開発を分析対象とする全3回の連載の最終回であり、この最終回では、東急、地権者、新住民、横浜市の各関係者の意見が収録されている。『調査季報』は飛鳥田市政誕生半年後の1963年11月から季刊で発行されており、2003年度以降も概ね年2回の頻度で今日まで続いている。このような雑誌を発行してきたこと自体が、横浜市における分厚い職員層の存在を物語っているし、また内容の変遷を分析することを通じて、横浜市の政策形成能力の推移を窺うこともできるかもしれない。
 - 14) 石田頼房・石田裕子「新住民の立場から」59-60頁。なお、市と東急との「的外れの考え方」の具体例として、石田夫妻は保育所の設置問題を挙げている。石田夫妻によると、市に交渉に行くと「『開発者である東急に当たってみよう』といわれ、東急は『保育園までは考えていなかった。青葉台地区は比較的ゆたかな家庭が多いから母親は勤めなくても

いいのではないかとさえいった」とのことである。

- 15) 影島鉄郎（企画調整室副主幹）「横浜市の立場から」64頁。
- 16) 寺門敏雄（教育委員会総務部企画課長）「横浜市の立場から」62頁。
- 17) 徳江義治（元荏田第一土地区画整理組合員）「地権者の立場から」58頁。
- 18) 中村八朗「港湾労働者における『顔付』の一側面」『国際基督教大学学報 II-B 社会科学ジャーナル』第1号、1960年6月、横浜港振興協会横浜港史刊行委員会編『横浜港史』各論編、横浜市港湾局企画課、1989年、908-51頁。
- 19) 加藤晴美「軍港都市横須賀における遊興地の形成と地元有力者の動向」、双木俊介「横須賀における米軍向け歓楽街の形成と変化」（以上、筑波大学『歴史地理学野外研究』第14号、2010年3月、第17号、2017年3月）。