

戦後（1945～1950） その7

《横浜港の接收解除が、「港湾法」制定を後押しした》

戦後、横浜港は、大栈橋や高島埠頭はもちろん港内水面や山下公園までGHQに接收されます。これが横浜市復興の足かせとなり、接收解除の要望が日増しに高まります。ところが接收解除後の港湾の所管争いが噴出し、それを昇華する形で「港湾法」が制定されます。

港湾行政は、内務省から運輸通信省へ移管され、港湾局が主務となったものの、終戦直前、運輸省と通信院へ分離され、港湾局は海運総局に吸収されていました。戦後、港湾局は運輸省内に復活したものの、運輸省は、復員や不法入国の対応に忙殺されていました。

そうしたなか、1946年（昭和21）6月に、GHQの指示により、運輸省海運総局から、関税に関する機構が大蔵省（現財務省）に移管され、また検疫所、動植物検査所、海上保安事務も分離されていきます。

そして建設省設置の翌1949年（昭和24）6月15日に、運輸省設置法が制定され、港湾局は、運輸省の内局として法的にしっかり位置づけられました。（注1）

一方、税関の大蔵省移管を契機に、国が建設した港湾施設に関して、その管理経営権の帰属を巡って、運輸、大蔵両省の激しい論争が再燃し、それは戦後GHQに接收されていた横浜、神戸港の港湾施設の返還を巡って頂点に達します。

結局、返還の実現が最優先だったため、地方自治の強化を図りたいGHQの意向に沿い、「地方公共団体によって設立される港湾管理主体に移管する」ことによって問題を昇華する方向に発展し、「港湾法」制定に弾みがつきました。

このとき、「運輸省を港湾管理主体の設立認可、監督官庁とし」、「大蔵省は税関業務担当機関とする」という仕切りが閣議決定され、1950年（昭和25）5月2日、「港湾法」が成立、同年5月31日に、公布、施行されました。

重要な港湾は、国が管理者という、それまでの考え方が一変し、戸惑う関係機関が多い中、翌1951年（昭和26）、横浜市、神戸市が、港湾法に基づく港

湾管理者となりました。

そして、翌1952年（昭和27）、横浜港の港内水面と大栈橋の接收が解除され、1952年（昭和28）には、高島埠頭も解除されるとともに、「港湾整備促進法」が制定され、横浜市の復興が本格化していきました。

なお、「港湾法」制定の54日後、緒戦戦争が勃発。（注2）その当時の多摩川の沿川におけるエピソードは、次号で紹介。

参考

1945年（昭和20）5月18日、運輸通信省が、運輸省と通信院に分離。海運総局は、運輸省に引き継がれ、船舶・造船・船員・航路標識その他の水運に関する事項、港湾の運営に関する事項、航路標識附属の設備による気象観測に関する事項、臨湾倉庫に係る倉庫営業に関する事項を管掌しました。総局には、長官官房、総務局、海運局、船舶局、船員局が置かれました。

1946年（昭和21）1月、運輸省官制が改正され、海運総局は長官官房、海運局、船舶局、船員局、港湾局の体制となります。

1948年（昭和23）5月 1日、運輸省の外局として、海上保安庁が設置。

1948年（昭和23）7月 5日、「港則法」制定

1949年（昭和24）5月 2日、「運輸省設置法」制定 このとき海運総局廃止

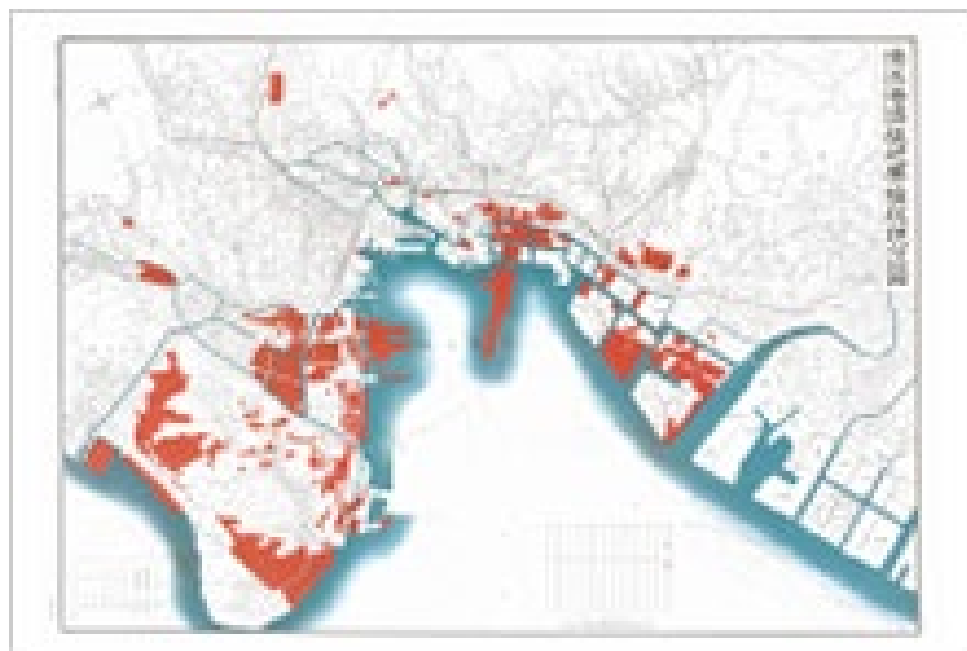
1950年（昭和25）5月 2日、「港湾法」制定

1951年（昭和26）8月 5日、「港湾整備促進法」制定

注1：地方組織として「港湾建設部」が置かれていましたが、1952年（昭和27）8月1日、「港湾建設局」に改正され、横浜に「第二港湾建設局」（現関東地方整備局港湾部局）建設局」が設置されました。

注2：朝鮮戦争には、海上保安庁が、アメリカ海軍の命令で、北朝鮮が敷設した機雷除去に出動しました。このときの長官は、柳澤米吉であり、内務省から運輸省に行った港湾系土木技術者であり、海上保安庁の創設に尽力し、後には第57代土木学会長に就任しています。

写真：①昭和26年8月 横浜港隣接地帯接收現況図（HP 横浜市掲載資料）、②占領下の横浜（Blog「はげまるのぶら〜り日記」掲載写真）



本校ビルヂングのロング劇場

富田橋の人通り

富田橋の人通り

オクタゴン劇場

港町の焼け跡を歩く米軍兵

写真パネル展 占領軍のいた街 —戦後横浜の出発—

横浜の戦後は、占領から出発したと言えるでしょう。平和条約の発効によって占領が終了してから、今年で60年目を迎えます。今、改めて占領下の横浜を振り返ってみたいと思います。

今回の写真パネル展では、占領軍（米軍）と日本人それぞれが撮影した写真を通して、接収によって様々な制約を受けた街並と、その一方で人びとが生き生きと暮らす姿を紹介したいと思います。そのことによって、もう一度「戦後」という時代を考えてみましょう。