慶應義塾大学学術情報リポジトリ
Keio Associated Repository of Academic resouces

Title	旧軍用地から工業地域への変容過程 : 横須賀市追浜地区を事例と して
Sub Title	From the military reservation of Imperial Japanese Navy to formation of industrial area : a case of Oppama area, Yokosuka city
Author	塚田, 修一(Tsukada, Shūichi)
Publisher	三田社会学会
Publication year	2020
Jtitle	三田社会学 (Mita journal of sociology). No.25 (2020. 11) ,p.78- 91
JaLC DOI	
Abstract	
Notes	論文
Genre	Journal Article
URL	https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AA11358103-20201120-0078

慶應義塾大学学術情報リポジトリ(KOARA)に掲載されているコンテンツの著作権は、それぞれの著作者、学会または出版社/発行者に帰属し、その権利は著作権法によって保護されています。引用にあたっては、著作権法を遵守してご利用ください。

The copyrights of content available on the KeiO Associated Repository of Academic resources (KOARA) belong to the respective authors, academic societies, or publishers/issuers, and these rights are protected by the Japanese Copyright Act. When quoting the content, please follow the Japanese copyright act.

三田社会学第 25 号（2020）

旧軍用地から工業地域への変容過程

――横須賀市追浜地区を事例として――

From the military reservation of Imperial Japanese Navy to Formation of industrial area:
A Case of Oppama area, Yokosuka City

塚田 修一

１．問題の所在と先行研究の検討

（１）問題の所在

本稿の目的は、神奈川県横須賀市追浜地区をフィールドに、その工業地域としての形成過程を把握することである。現在の追浜地区は、日産自動車株式会社の主力工場をはじめとして、数多くの重工業の工場が所在している工業地域であり、東京湾に面し、横浜、川崎に連なる京浜工業地帯の一角を形成している。2017 年度の横須賀市の工業統計によれば、市全体の製造品出荷額（約 4703 億円）のうち約 73 パーセント（3431 億円）を追浜地区が占めており、また生産額も市全体（約 4588 億円）の約 72 パーセント（約 3431 億円）を占めている。

この追浜地区の工業地域化を論じる際に考察しなければならないのが、旧軍用地[1)]の存在である。1945 年の敗戦まで、追浜地区は広範囲にわたって追浜飛行場や横須賀海軍航空隊、海軍航空技術廠が所在した軍用地であった。十時嚴周らが指摘しているように、追浜地域のこの軍用地の払下げを要因として、戦後の横須賀は工業都市としての貌を有するようになる（十時編 1989：84）。本稿はその旧軍用地が工業地域へと変貌する過程を記述する。

（２）先行研究の検討

本稿に関連する先行研究を検討しておこう。まず、「軍事的要素と都市形成」という視点に関しては、歴史学の領域の研究が存在する。荒川章二は、明治・大正期の軍用地拡大の過程を、都市の発展との関連や民衆生活への影響を視野に入れて考察している（荒川 2007）。また松下孝昭は、日清・日露戦争後に全国で起こった軍隊誘致運動を調査し、当該の街では軍の存在によって、鉄道や水道といったインフラネットワークが整備され、都市形成に重要な役割を果たしたことを論じている（松下 2013）。これらの研究には、いわば「軍の存在がどのように都市を形成したのか」という問いが存在している。これに対置させるならば、本稿における問いは、「軍が不在になったことがいかにして都市を形成したのか」というものである。

荒川、松下の研究が、歴史学的関心に基づき、主に明治・大正期を対象としたものであるの

塚田修一「旧軍用地から工業地域への変容過程――横須賀市追浜地区を事例として」『三田社会学』第 25 号（2020 年 11 月）78-91 頁

に対し、本稿と同様に、社会学的な関心に基づき、アジア・太平洋戦争後をも射程に収めて「軍と都市形成」について考察しているのが武田尚子である（武田 2019）。武田は、青山練兵場や代々木練兵場といった軍事施設の存在によって青山や渋谷の発展が導かれたことを論じ、また戦後にそれらの旧軍用地が東京オリンピックの会場となるまでを記述している。

このように都心の軍用地と都市形成について扱っている武田の研究と比して、首都圏郊外の旧軍用地と都市形成について扱う本稿にとってより示唆的なのが、今井信雄による群馬県をフィールドとした研究（今井 2013）、および前田至剛による、三重県鈴鹿市をフィールドとした研究（前田 2013）である。今井は、陸軍歩兵第十五連隊（高崎）や中島飛行機（太田・大泉）が所在していたがゆえに、戦前・戦時に群馬県内に多数存在した軍用地や軍施設が、戦後に工業用地となったり、教育機関や病院として利用され、都市が性格づけられていく過程を記述している。また前田は、三重県鈴鹿市が、敗戦後に軍という中心を失った後、旧軍の用地に積極的に工場を誘致し、また旧軍の施設を住宅に転用することで、市の経済を立て直していったことを指摘し、そのことによって、市の中心となる地区が神戸、白子、牧田の 3 ヶ所に分散し、各々が 5〜6 キロ間隔で鼎立するという鈴鹿市特有の三極構造が生まれたことを論じている。すなわち、これらの研究に共通しているのは、地方都市の性格形成における、旧軍用地をめぐる戦前・戦中と戦後の連続性の指摘である。こうした指摘に本稿も多くの示唆を得ている。

これらの研究と本稿との差異を明らかにしておこう。今井は、群馬県において、たとえば中島飛行機の軍需工場が戦後にその後継企業である富士重工業の工場へと転用される、というわかりやすい連続性を描いており、また前田は、行政（鈴鹿市）の積極的な誘致活動の結果としての円滑な転用を描いている。そのような旧軍用地をめぐる戦前・戦中と戦後の連続性を、ここでは順接的連続と呼んでおこう。それに対して、本稿が分析の対象とする追浜では、必ずしも横須賀市の意図通りに旧軍用地や旧軍事施設の転用が進められたわけではない。後述するように、国有地である旧軍用地が米軍による接収・再接収によって横須賀市の意図が挫かれながらも、結果として民間企業の工場への転用が実現していく。本稿では、そうした旧軍用地をめぐる戦前・戦中と戦後のいわば逆接（説）的な連続性をも描出していく。

旧軍用地の転用の実情に関しては、人文地理学からの研究がある（宮木 1964；松山 1997）。しかしながらこれらの研究は、「どの旧軍用地が、何に転用されたのか」という結果の調査・記述であり、その転用の過程を描くという視点が欠落している。また、本稿の対象である横須賀の旧軍用地の転用については、今村洋一による研究（今村 2011；2016）や上山和雄による研究（上山 2017）、および杉野圀明による労作がある（杉野 2017）。これらの研究は、国（大蔵省）や横須賀市が作成・公表した資料に基づく記述が中心となっており、本稿もこれらの研究に多くを負っている。だが、旧軍用地の転用は、国や市の意図や計画だけではなく、旧軍用地に進出した企業の思惑や、転用を可能にした諸条件の絡まり合いの結果として実現している。したがって、その転用の過程を記述する場合、国や市による資料のみに拠った作業では不十分であ

ろう。

以上の先行研究の状況を踏まえ、本稿では、横須賀市追浜地区をフィールドとして、戦前・戦中の軍用地であった空間が、戦後に工業地帯へ変貌していく過程を記述する。また記述に際しては、市史や行政文書といった資料のみならず、追浜地区の旧軍用地に進出した民間企業の社史や、経済雑誌の記事なども資料として参照する。

本稿の構成を説明しておこう。２章では追浜地区の履歴と、戦後の横須賀の旧軍用地および旧軍用施設の転用の意向と方針を記述する。続く３章では、米陸軍による（再）接収下における追浜地区の工業地域化について記述する。次いで４章では、米陸軍の接収が解除された後の追浜地区の工業地域化について検討する。追浜地区の工業地域化は、この３章および４章で記述する（二段階の）過程として把握することができる。

２．追浜の履歴と米軍による接収

（１）追浜の履歴

ここでは、追浜地区の履歴と、戦後の横須賀における旧軍用地および旧軍用施設の転用の意向と方針について確認する。

まずは追浜地区の履歴を確認しよう。1884 年に横須賀鎮守府が設立されることにより、横須賀は日本海軍の「軍港都市」として発展を遂げていく。その横須賀の北部に位置する追浜地区は、横須賀の中でも、海軍の航空分野の誕生・拡大とともに開発されてきた土地である。1912 年に、横須賀追浜海岸に東西 200 メートル、南北 600 メートルの海軍最初の飛行場である追浜飛行場が設置され、次いで 1916 年には飛行場に隣接して横須賀海軍航空隊が設置される（田中 2017）。1926 年に海軍は工費 1367 万円強をかけて 15 万坪（約 496000 ㎡）もの海面の埋め立て工事を完了させ、飛行場を含む横須賀航空隊の総面積は約 23 万坪（約 760300 ㎡）となる（栗田 2017：237）。

1929 年には横須賀海軍工廠造兵部に航空実験部が設置され、翌 1930 年には発動機実験部が設置され、続いて 1932 年に航空機実験部と発動機実験部、霞ヶ浦技術研究所出張所を合併し、先述の追浜飛行場および横須賀海軍航空隊に隣接する地に、航空技術の実験研究や審査を目的とする海軍航空廠が設置される。この海軍航空廠は、1939 年には海軍航空技術廠に、1945 年には第一海軍技術廠に名称を変える（田中 2017）。高村總史によれば、この海軍航空技術廠周辺に航空機関連の民間工場も集まった結果、一帯だけで４万人を越える関係者が勤務生活を送ることになり、横須賀の北部に一つの〈町〉が急速に形成されていったという（高村 2015 : 119）。

戦時中、米軍による空襲の被害をほとんど受けなかった横須賀では、敗戦後、旧日本海軍を中心とする旧軍用地および旧軍用施設が数多く残されることになり、それらは米軍によって接収されることになる。追浜地区の旧海軍追浜航空隊、旧第一海軍技術廠には米海軍が進駐し、米海軍 MAG31 地区と呼ばれるようになる。1948 年に米海軍 MAG31 地区の大部分は米陸軍（第 8 軍）に移管される（神奈川県 1960）。すでに 1947 年に、追浜地区の旧第一海軍技術廠地区の

一部が米軍の接収から解除され、1951 年には 22 社に及ぶ民間企業が進出していた。しかし 1950 年に勃発した朝鮮戦争に伴う米軍の軍需拡大によって、1951 年 9 月に米陸軍より追浜地区の調達要求が出され、1952 年には米陸軍追浜兵器廠がこの地区に設置されることになる（横須賀市 1988：580−582）。すなわち、戦後の追浜地区は、米軍によって二度接収されているのである。そして、３章で検討するように、この二度目の接収下で、旧軍用地ならびに旧軍事施設が米陸軍の軍需工場として転用されることによって、追浜地区は工業地域へと変容していくのである。

（２）軍転法の制定とその機能不全

次に横須賀市の旧軍用地および旧軍用施設の転用の意向と方針について確認しておこう。横須賀は敗戦によって立市の基盤を失い、その対策が急務であった。そこで着目されたのが、市内に残された旧軍用地および旧軍用施設である。早くも 1945 年 12 月に横須賀市更生対策委員会 [2] が発表した横須賀市構成対策要項には、旧軍用財産を最高度に活用して再生復興していきたい旨が謳われていた（横須賀市 1988：570）。しかし、こうした旧軍用地および旧軍用施設は米軍に接収されていたので、それらを転用するためには、接収の解除を受けた上で、日本政府がこれを処理するという手順を踏まなければならなかった。さらに、諸手続きの取扱機関も複雑多岐であったので、旧軍用地への企業誘致には多大な困難が伴った（横須賀市 1988：579）。そうした状況を打開するために、1950 年に公布施行されたのが旧軍港都市転換法（軍転法）であった。この軍転法は、横須賀、舞鶴、呉、佐世保の旧軍港都市 4 市において残された旧軍用財産を復興のために利用することを促進するものであり、旧軍用財産の処分に際しては、国が特別な経済的助成を行うことや、市長が市民の協力や関係諸機関の援助を受けて、平和産業港湾都市を完成させることへの不断の活動が義務付けられていた（福原・中野 1950）。横須賀については、旧軍港都市転換法施行 30 周年を記念する冊子（横須賀市 1980）において、この軍転法の公布施行のいきさつが次のように説明されている。

> 本市は、終戦によってよるべき立市の基盤を一挙に失い、前途は全く暗たんたる状態でありました。一方、膨大な旧軍用地の大部分は利用されることなく放置されるという状況にありました。当時の市長及び有識者は、本市の復興と発展のためにはこれ等旧軍施設を活用することこそ唯一の方策であるとの結論に至ったのであります。他の旧軍港市の 3 市（呉市、佐世保市、舞鶴市）においても同様に、将来の発展と繁栄への道を「平和産業港湾都市」の建設に求めることに一致をみ、（中略）議員立法という形で法案が国会に提案されました（横須賀市 1980：2）。

ここには、旧軍用地や旧軍用施設を転用することによって市の戦後の復興につなげたいという横須賀市の意向が確認できる。横須賀市は「この法律をよりどころとして、市内に残された

膨大な旧軍用財産の転用を積極的かつ計画的に進めてきた結果、名実ともに平和産業港湾都市の形態を整え、人口 43 万、製造品出荷額 1 兆 7730 億円の三浦半島の中核都市に発展し」（横須賀市基地対策課 2000：172）ていくのである。

1950 年に横須賀市企画審議室が作成した「転換施設一覧表」を調査した今村洋一の指摘によれば、横須賀市ではすでにこの軍転法成立の 1950 年には、市街地周辺を中心として、工場や倉庫をはじめ、官公庁や学校、公園など一定の旧軍用地や旧軍用施設が転用され、都市施設需要に備えていた（今村 2011）。しかしながら、1950 年代前半の横須賀市内の追浜地区においては、この軍転法の運用は不完全なものであった。先に見たように、1950 年に始まる朝鮮戦争に伴う米軍の軍需拡大によって、追浜地区は再度米軍に接収され、軍転法に謳われている「平和産業港湾都市への転換」は頓挫するのである（横須賀市 2014）。そうした状況は、都市計画協会が発行する雑誌『新都市』において、次のように記述されている。

> 市の復興は港湾と工場を重要基幹とするので、旧軍施設の転換を図り工業都市に再建すべく各種工業を誘致し、田浦長浦地区には現在有力事業会社が活動しているが、二十数社工業地帯をなした追浜航空廠跡が再接収となり、工業立市の計画に蹉跌を来したのであった（『新都市』1953 年 10 月号：36）。

しかし、この「工業立市の計画に蹉跌を来」しめた米陸軍の追浜兵器廠において、追浜の工業地域化が進行することになる。

３．米軍接収下の工業地域化

（１）米軍の軍需工場としての工業地域化

前章で確認したように、追浜地区は米陸軍によって再接収され、1952 年に米陸軍追浜兵器廠が設置される。これは、追浜地区における軍転法の運用の障害となるものであった。しかし、この米陸軍による再接収こそが追浜の工業地域化をもたらすことになる。米軍からの打診を受けた、富士自動車株式会社や日本飛行機株式会社といった日本の民間企業が、この追浜兵器廠においていわば米軍の軍需工場として稼働していくことになり、それが追浜の工業地域化の第一段階となるのである。その具体的な状況を、富士自動車株式会社を主な事例として確認してみよう。

富士自動車株式会社は、日産自動車株式会社社長であった山本惣治が、パージにより同社社長を退任後に、米軍当局から破損自動車の大量解体修理の請負を打診され [3)]、それを引き受けるために設立された企業である。山本は戦時期に満州自動車製造株式会社の理事長を務めており、富士自動車の幹部社員や従業員には、満州自動車製造や、日産系であった満州重工業開発株式会社の引揚者が多かった。

> この米軍車輌再生事業は、戦後われ等が窮乏を極めていた時代に、喜ぶべき多くのものをわれ等に与えてくれた。（中略）まず第一に外地から引き揚げて来た多くの同胞に意義ある職業を与え得たことである。富士自動車の従業員が最も多数に達した時は実に九千人を越えた。しかも幹部社員をはじめ従業員の多数は満洲自動車、満洲重工業の幹部およびその他の従業員であった引揚者によって占められた。またこれ等の人々は、もとはといえば、主として日産自動車の社員であったのだ（山本 1961：252−253）。

すなわち富士自動車は、旧日本軍の軍需企業の人的資源を転用した米軍の軍需工場であった。そして同社が追浜の地に工場を設けた理由については、雑誌記事で次のように説明されている。

> 破損車を集車する広大な空地　海上輸送に便利な良港に近いこと、労働力の給源をもつこと、技術者を得ること、附近に加工工場が得られること等の立地條件に適った工場選定のために、数ヶ月の強行行脚が行われた後、元追浜海軍航空隊跡にその決定を見て、昭和 23 年 8 月、富士自動車が創設されたのである（『マネジメント』第 10 巻第 12 号：41）。

ここでは、旧横須賀海軍航空隊跡地の地理的特長が活かされたのである。また、同記事内の「以前の航空技術廠らしい名残の建物が小山沿いに点在する」や、「旧航空隊の格納庫をそのまゝ使用している」という記述から、旧日本軍の施設をそのまま転用して使用していたことがうかがえる。同社は 1948 年のうちに追浜で作業を始め、朝鮮戦争を迎えた 1950 年には 15000 台を再生し、1954 年に修理台数は 41000 台のピークに達した（横須賀市 2014：916）。同社の作業の様子を、雑誌記事は次のように伝えている。

> 同地は立地條件に恵まれ港湾に面しているので、米軍の LST が自由に接岸できる。某方面より輸送されてきた米軍用車（中古車程度）が陸揚げされ、工場に搬送されると、高度に機械化された流れ作業により、瞬く間に再生作業が開始する。（『産業と産業人』1951 年 2 月臨時増刊：113）

戦前以来横浜に本社を置いていた日本飛行機株式会社は、敗戦後、米軍の自動車修理再生作業を行なっていたが、1953 年に在日米軍と航空機修理契約を締結し、この米陸軍追浜兵器廠に進出している（日本飛行機株式会社六十年史編纂委員会編 1995：171-172）。

米軍による追浜地区の再接収は、確かに旧軍用地を平和産業のために転換するという横須賀市の意志を挫くものであった。しかし、その米軍の（再）接収下で、これら民間企業の工場が、米軍の軍需工場として、旧日本軍の軍需工場の人的資源、並びに旧軍用地や旧軍事施設といった空間的・物的資源を利用する形で稼働することで、追浜地区の工業地域化が進んだのである。

（２）米陸軍追浜兵器廠の閉鎖

米陸軍の軍需工場として追浜地区に進出した企業は、当然米軍側の需要によってその経営が左右されることになる。朝鮮戦争の特需もあり、1955 年初頭には、富士自動車、日本飛行機の両社合わせて 10255 人の「特需会社労務者」がおり、またそれ以外に「駐留軍労務者」も 17000 人を数えていた（横須賀市 2014：758）。だが、朝鮮戦争の休戦協定締結後、それらの人員は次第に削減され、1955 年に米軍は富士自動車追浜工場の作業と人員を半減する通告を行う。そして 1958 年には米陸軍追浜兵器廠の閉鎖に伴う富士自動車、日本飛行機の工場閉鎖により、両社を含めて約 1 万人に及ぶ労働者の雇用が失われることになる（横須賀市 2014：917）。こうして多くの駐留軍関係離職者が巷間に溢れることになり、大きな社会問題となった。

しかし、この米陸軍追浜兵器廠の閉鎖により、「旧海軍航空隊跡地および旧海軍航空技術廠、あわせて 51 万 5 千余坪が日本政府に返還され」ることになったのである（横須賀百年史編さん委員会 1965：238）。それによって、追浜地区のさらなる工業地域化が進むことになる。

４．旧軍用地の返還とさらなる工業地帯化

（１）追浜地区の返還

杉野圜明が指摘しているように、旧軍用地および旧軍用施設は、米軍への提供財産として利用されており、この提供財産がどのように使用されるかは日本政府の関知できない問題であった（杉野 2017：179）。事実、2 章で見たように追浜地区は突如米軍によって再接収されている。しかし、米陸軍追浜兵器廠の閉鎖により追浜地区の旧軍用地および旧軍用施設が返還されることになる。ここで、1950 年に公布施行されていた軍転法が十全に機能するのである。たとえば、後に追浜工業会の事務局長を務めたある人物は、1957 年末に富士自動車、日本飛行機の閑散とした様子を目にし、軍転法に基づいた追浜兵器廠跡への企業誘致に尽力する。

> 兵器廠は必ず閉鎖されるだろう、跡地はどうなるのだ。村民に返還されることはない筈だ、国との買賣契約がある以上。しからばどうする、徒づらに手をこまねいてよいのか。立ちあがるのだ、と思ってはみたが一人で何ができよう。思考もつかず今日も明日も空しく過ぎてゆく、そんなある日の朝であった（33 年 1 月 16 日）、妻の言葉が私を勇気づけたのである。「転換法とやらで知ってる会社を誘致してみてわ」である。そうだ！それだ！街が生きがえるためにやってみようと決心したのである。（追浜工業会 1989：5）

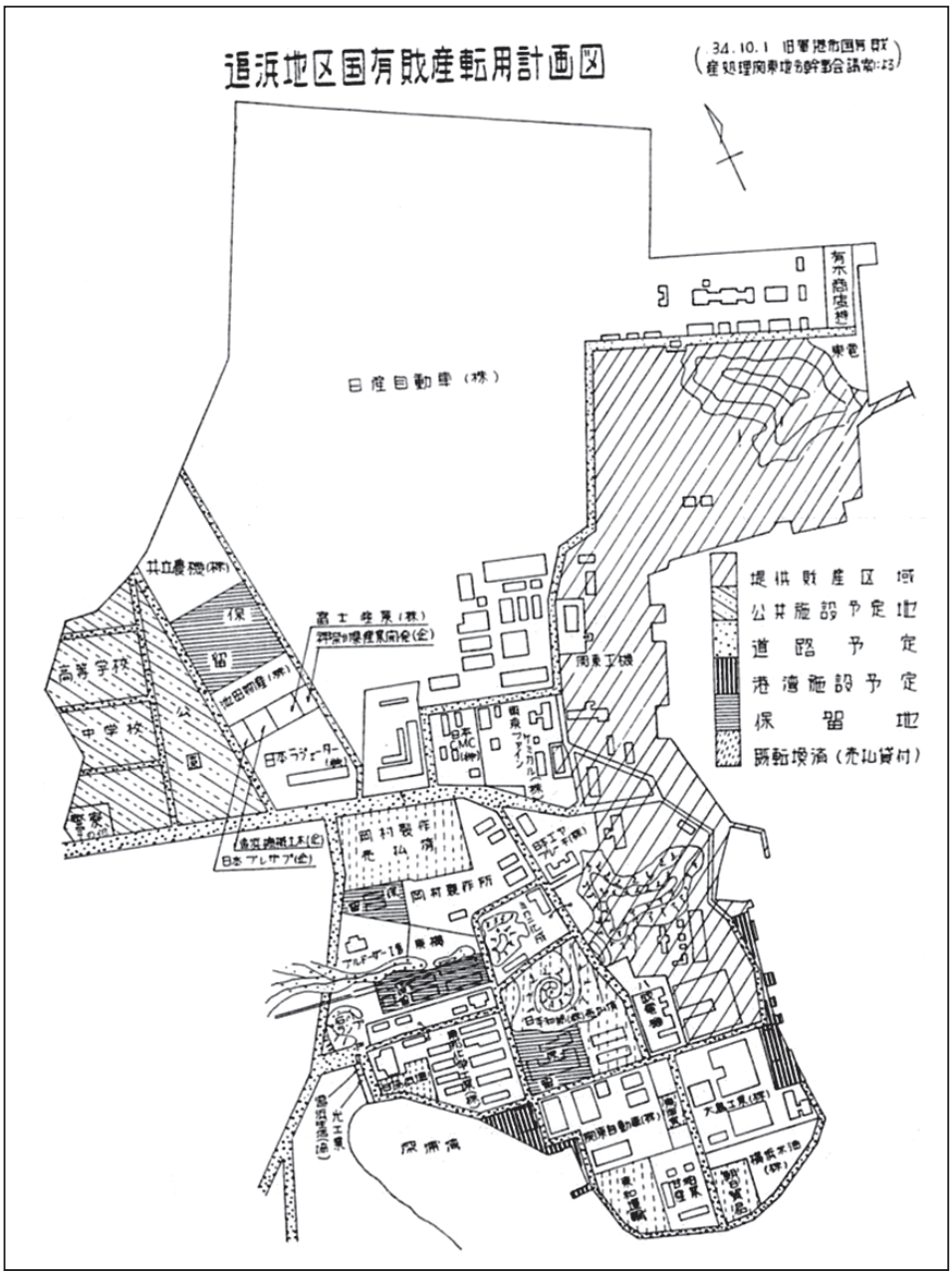

図１：追浜地区国有財産転用計画図（1959 年 10 月）[*1]

[*1] 出典　神奈川県（1960）：360

1958 年、軍転法に基づき、米軍から返還された追浜地区の旧軍用地および旧軍用施設は、民間企業 27 社に払い下げられることになる（図１）。すなわち、米陸軍追浜兵器廠の閉鎖に伴う追浜地区の旧軍用地および旧軍用施設の返還に伴う軍転法の十全な運用という条件が揃った 1958 年に、追浜のさらなる工業地域化が始まるのである。

さて、横須賀市がこれら払い下げ先の企業を選定した理由としては、「旧軍港都市転換法及び駐留軍関係離職者等臨時措置法の趣旨を尊重して、当該地区における公共用施設等の確保並びに民間企業の誘致による産業の育成及びこれに伴う駐留関係者の再就労の促進を図ることを選定の方針とし」て、ほかに「重要産業、輸入産業又は公益事業に該当するものを優先させるとともに、可能な限り関係当局の意見を尊重して行った」という（神奈川県 1960：354）。

その中でも、群を抜いて広い面積を占めているのが、日産自動車株式会社および関東自動車工業株式会社（現トヨタ自動車東日本株式会社）である。日産自動車は追浜飛行場跡地を含む旧横須賀海軍航空隊跡地のうち、1002675 ㎡を取得し、また関東自動車工業は旧第一海軍技術廠跡地のうち、1960 年に 32722 ㎡、1962 年に 14531 ㎡を取得している（杉野 2017：188−189）。この 2 社を中心に、追浜の第二段階目の工業地域化の状況を具体的に確認しよう。

（２）日産自動車

日産自動車が追浜地区の旧軍用地を自社の新工場用地として選定した理由は、社史において次のように説明されている。

（１）横浜工場に近く、直線距離にして約 18 キロ、最短コースの道路距離は 28 キロ、自動車なら約 50 分で行ける。
（２）大半が平坦な空、残存物の撤去や整地の必要がない。面積は現有工場敷地全体（約 27 万坪）より広く、今後さらに長期計画を発展させることができる。
（３）敷地の北側は海に面し、この方向に埋立てをおこなえば、さらに 20〜30 万坪の敷地造成も可能である。
（４）海運の便が期待でき、将来、乗用車輸出の拠点とするのに好適である。
（日産自動車株式会社総務部調査課編 1965：428−429、下線引用者）

ここでは、明らかに旧軍用地、特に広大で平坦であり、海に面した旧横須賀海軍航空隊跡地の地理的特長を活かすことが意図されている。一方の横須賀市も、この旧横須賀海軍航空隊跡地を日産自動車に払い下げる意向を強く持っていたようである。実際、当時の日産自動車の社長であった川又克二は、雑誌のインタビューで、追浜に工場を作ることを決めた理由として、上述の 4 点に加え、「地元が日産の進出を希望していたこと」を挙げている[4)]。また日産自動車の社史には次のような記述がある。

（工場を建設する）いま1つの候補地として、群馬県大泉町のキャンプドルー跡（約30万坪）があり、これは昭和34年3月までに駐留軍から日本政府に返還される予定であった。（中略）両者を仔細に比較検討した結果、追浜地区の方が立地条件が優れていることと、この国有地を地元が当社への払下げを希望する意向が強いことなどから、当社は新工場建設予定地をここにきめ、昭和34年5月、その払下げを正式に申請することにした（日産自動車株式会社総務部調査課編1965：429、下線引用者）。

杉野圀明は、追浜地区の返還地の利用に際して、当時の横須賀市経済局が調査した工業立地条件を分析し、それは「極言すれば、日産自動車が進出してくるための条件整備構想であった」とし、また返還される追浜地区の跡地利用に関して横須賀市が提起した三つの案について、「それらはまさに日産自動車の立地、下請企業の立地、追加埋立と港湾整備に関する案であり、相互に補完する性格をもった三つの案であった」（杉野2017：187）と指摘している。

こうして追浜地区の旧横須賀海軍航空隊跡地の払下げを受けた日産自動車は、その広大で平坦、かつ海に面しているという地理的特長を活かす形で、1961年に日本最大の本格的なテストコースを建造し、また1962年に、「自動研磨機と流れ作業方式を採用したメッキ部門やフルオートマチックのプレス部門など、本場の米国の自動車工場をもしのぐ超近代的設備をそなえ」た大規模な追浜工場を完成させる（日産自動車株式会社総務部調査課1965：430−431）。操業開始間もない時期の追浜工場のルポルタージュ記事は、その様子を次のように報告している。

本工場を一巡して外に出ると広大な敷地の向うの方に、出荷を待つセドリック・ブルーバードが、まるでおもちゃのように何百台となく並んでいる。そこが出荷整備場だ。そこから日産陸送の手に渡り、全国の販売店に陸送される。この工場は海に面しているので、将来は海上輸送もすべく港湾設備をつくる計画もあるという。（中略）こうしてみるとつくづく大きな工場だなと思う。三万三千坪の本工場も、三十万坪の敷地からみればほんの一部分だ。まだ全敷地の三分の二以上が空き地もしくは未整地のままである。ということは、この工場はまだまだどんどん伸びられるということだ。それだけ将来への余裕を持っているということである（『経済時代』1962年5月号：86）。

この日産自動車の進出は、追浜地区のさらなる工業地域化を意味していた。当時の雑誌記事は、追浜兵器廠の閉鎖と人員の大量解雇によって「追浜の町は火の消えたようになっていた」が、「こうして新工場の竣工を迎えた今日、日産自動車が、乗用車の量産体勢を整えたという喜びと追浜の町が新しい発展を約束されたという二重の喜びで、湧き立ったのも無理はない」（『財界』1962年5月15日号：16）と伝えている。

（３）関東自動車工業

日産自動車が、旧横須賀海軍航空隊跡地跡の、広大で平坦、海に面した地理的特長を活かそうとしていたのに対し、旧第一海軍技術廠（旧海軍航空技術廠）の物的資源を活かそうと考えていたのが、関東自動車工業株式会社（現トヨタ自動車東日本株式会社）である。関東自動車工業は、中島飛行機株式会社の技術者であり、敗戦当時は同社の取締役・武蔵製作所所長の要職にあった佐久間一郎が、自身の出身地である横須賀に 1946 年に創業した関東電気自動車製造株式会社を前身としている。佐久間は、地元の協力者を得て、また中島飛行機からの参加者も加えて同社を創設し、電気バスの再生に取り組む。そして、自社の工場立地として佐久間の念頭にあったのが、追浜地区に所在する旧第一海軍技術廠であった。旧第一海軍技術廠は、その工場建物の構造から、直ちに転用できると考えられたからである（関東自動車工業株式会社 1978 : 85）。また佐久間は、旧第一海軍技術廠に所属していた多くの技術者の人的資源の活用も意図していたという（関東自動車工業社史編纂委員会 1997 : 8）。そこで佐久間は、1946 年、当時のアメリカ海軍司令官の B・W・デッカーに旧第一海軍技術廠の使用を申請するものの、許可が降りず、代わりに田浦にある旧海軍水雷学校の用地を充てがわれた。2 章でも確認したように、その時点では旧第一海軍技術廠が転用されるための諸条件が未だ揃っていなかったのである。この水雷学校跡地の様子を、同社社員は次のように述懐している。

> 「ほうき草」と「積み上げ式防空壕」これが硝子の破れた薄暗い工場と共に、私達の入場を迎えた全てであった。事務も現場もなく、三十名程の人達が残暑のなお厳しい毎日を、門から玄関までの整地にロータリーの工事に、また工場の整備に従事した。（関東自動車工業 20 年史編纂委員会 1968：13）

この地に工場を建造し、操業を開始した関東自動車工業は、1948 年にトヨタ自動車工業株式会社の販売部渉外顧問であった奥田秀次郎を社長に迎え、トヨタの乗用車の車体製作に着手し、以降、トヨタ車の車体製造専門メーカーとして事業を広げて行く。そして米陸軍追浜兵器廠の閉鎖に伴う追浜地区の旧軍用地の返還、及び軍転法の十全な運用という条件が揃った 1959 年に、関東自動車工業は悲願の追浜地区の旧第一海軍技術廠の土地と建物の払い下げを受けることになる。「奇しくも申請通りの土地、建物を 13 年後に入手した当社は、契約前に仮入居の認可を得て直ちに改装に着手して、昭和 35 年 6 月 6 日には早くも一部操業を開始し、追浜地区で第 1 陣の名乗りを挙げ、報道陣をおどろかせた」（関東自動車工業株式会社 1978：107）。そこは同社の深浦工場として稼働していく。そして、注目すべきは当工場の整備が、旧第一海軍技術廠の建物を改装して行われていることである。

施設は建てられてからすでに四半世紀の余を経ていたが、戦前の建物は総じて堅牢で、大

幅な手入れを要する個所はなかった。改装は、敗戦時まで航空機部品を生産していた五つの建屋を連結し、ワンフロアの総合組立工場に衣替えした（関東自動車工業社史編纂委員会 1997：34）。

このように関東自動車工業は旧軍事施設の物的資源を活かしたのである。日産自動車や関東自動車工業と同時期に追浜地区に進出した岡村製作所も同様である。戦後、横浜に本社を構え、米軍用のスチール家具などを製造していた岡村製作所は、1959 年 3 月に旧海軍技術廠の土地と建物の払い下げを受け、1960 年 10 月には隣接する土地建物の払い下げも受ける。その追浜工場は、稼働当初は広大な敷地に点在する既存の建物をそのまま利用して生産を続けていた（株式会社岡村製作所 60 周年記念社史編纂委員会 2006：12-13）。

本章で記述してきた、追浜地区の工業地域化をまとめておこう。米陸軍の再接収が解除され、旧海軍航空隊跡地および旧海軍航空技術廠（旧第一海軍技術廠）あわせて 51 万 5 千余坪（約 1702500 ㎡）が返還されることで、軍転法に基づいた、それら旧軍用地および旧軍事施設の転用が可能となった。そのような状況下で、旧軍用財産を転用することで産業振興へ結びつけたい行政および地元の意志と、旧軍用地の地理的特長や旧軍用施設の物的資源を活用したい企業側の意志とが一致した帰結として、追浜地区のさらなる工業地域化が進行するのである。

５．おわりに

本稿では、横須賀市追浜地区をフィールドとして、戦前・戦中の軍用地であったこの空間が、戦後に工業地域となる過程を記述してきた。

追浜地区において、戦後残された旧軍用地や旧軍事施設は、国や行政の意向通りの円滑な転用が行われたわけではない。朝鮮戦争時、追浜地区は米軍に（再）接収され、旧軍用地や旧軍事施設を転用し産業振興へとつなげる目的で制定・施行された軍転法も機能不全を起こさざるを得なかった。しかしその米軍の再接収下で、米軍の軍需工場として、旧日本軍の軍需工場の人的資源、および旧軍用地や旧軍事施設を利用する形で、追浜地区の工業地域化が進んだのである。その後、米陸軍の再接収が解除され、追浜地区の広大な旧軍用地や旧軍事施設が返還され、軍転法に基づいた転用が可能となった。そうした状況下で、旧軍用地を転用することで産業振興へ結びつけたい行政および地元の意志と、旧軍用地の地理的特長や旧軍用施設の物的資源を活用したい企業側の意志とが一致し、追浜地区のさらなる工業地域化が進行していったのである。

すなわち、戦後の追浜における旧軍用地の工場地域化の過程には、旧日本軍の人的資源や土地・物的資源を活用することで工業地域化が進んだという点で、いわば戦前・戦中との順接的な連続性が指摘できる。だが同時に、横須賀市の意図に着目するならば、米軍の接収によって横須賀市の意図通りにいかなかったことを通じて結果的に意図が実現するという点で逆接（説）

的な連続性が見出せる。これらの意味で、追浜の工業地域化の過程は、戦前・戦中と戦後の、逆接と順接が複合した連続性として把握することができるのである。こうした本稿の記述は、軍事的要素の都市空間への影響の考察に関して、新たな視角と知見を提供するものである。

【付記】

本稿は大林財団 2019 年度研究助成（研究課題名：首都圏郊外における軍事基地周辺の都市空間形成）による研究成果である。

【註】

1) 本稿における軍用地とは、「戦前・戦時の日本の陸海軍が独占的な管轄権を持って使用していた国有地」（荒川 2007：1）を指す。具体的には、飛行場、官営の軍需工場、軍需物資保管倉庫などの軍事施設が設置されていた土地である。
2) この委員会は、横須賀市の新しい方向を決めるために設置されたもので、梅津芳三市長（当時）を会長として、民間人も含めた 30 人の委員によって構成された（横須賀市 1988：570）。
3) 山本は、米軍当局から打診された時のことを次のように記している。「米軍当局はいう。『われわれ進駐軍は、ジープやトラックの消耗に困っている。日本は道路が悪くて、軍用車輌がおびただしく破損する。本国からの補給が間に合わない。日本でこれを修繕して再用することが出来るかどうか。くだくだしい理由を述べないで、イエスか、ノーか、ただ一言で答えられよ。』その質問を聞いているうちから、私は『これはできる』と思った。身体の中に非常な勇気と希望が湧き上がって来るように感じた。（中略）響きの物に応ずるごとく、言下に次ぎのごとく答えた。『できる。破損自動車の修繕は可能です。』」（山本 1961：232）
4) 『エコノミスト』第 54 巻 47 号（1976 年 10 月 26 日）：81。

【文献】

荒川章二，2007,『軍用地と都市・民衆』山川出版社.
福原忠男・中野哲夫，1950,『旧軍港都市転換法』旧軍港都市転換促進委員会事務局.
今井信雄，2013,「敗戦国の都市空間を把握する――群馬県における軍用地の跡地利用」荻野昌弘編『戦後日本の変動と記憶』新曜社.
今村洋一，2011,「横須賀における旧軍港都市転換計画と旧軍用地利用について」『公益社団法人日本都市計画学会 都市計画論文集』Vol.46 No.3.
――――，2016,『旧軍用地と戦後復興』中央公論美術出版.
神奈川県，1960,『横須賀市夏島地先所属未定地編入処分に関する資料』.

株式会社岡村製作所 60 周年記念社史編纂委員会，2006,『岡村製作所 60 年史』株式会社岡村製作所.
関東自動車工業株式会社，1978,『関東自動車工業 30 年史』関東自動車工業株式会社.
関東自動車工業 20 年史編纂委員会，1968,『われらのあゆみ』関東自動車工業株式会社.
関東自動車工業社史編纂委員会，1997,『関東自動車工業五十年史』関東自動車工業株式会社.
関東自動車工業四十年史編纂委員会，1986,『関東自動車工業四十年史』関東自動車工業株式会社.
栗田尚弥，2017,「海軍航空の〈メッカ〉としての横須賀」上山和雄編『軍港都市史研究IV 横須賀編』清文堂.
前田至剛，2013,「軍が生みだした地方都市――三重県鈴鹿市の誕生と空間形成」荻野昌弘編『戦後日本の変動と記憶』新曜社.
松下孝昭，2013,『軍隊を誘致せよ　陸海軍と都市形成』吉川弘文館.
松山薫, 1997,「関東地方における旧軍用飛行場跡地の土地利用変化」『地学雑誌』106 巻 3 号, pp.332-355, 東京地学協会.
宮木貞夫, 1964,「関東地方における旧軍用地の工業地への転用について」『地理学評論』, 37 巻 9 号, pp.31-44, 日本地理学会.
日本飛行機株式会社六十年史編纂委員会，1995,『日本飛行機六十年史』日本飛行機株式会社.
日産自動車株式会社総務部調査課編，1965,『日産自動車三十年史』日産自動車株式会社.
追浜工業会編，1989,『追浜工業会 30 年の歩み』.
杉野圀明，2017,『旧軍用地転用史論　下巻』文理閣.
高村總史，2015,「横須賀の軍港化と地域住民」荒川章二編『地域の中の軍隊２　軍都としての帝都』吉川弘文館.
武田尚子，2019,『近代東京の地政学』吉川弘文館.
田中宏巳，2017,『横須賀鎮守府』有隣新書.
十時嚴周編，1989,『大都市圏の拡大と地域変動－神奈川県横須賀市の事例－』慶應通信.
上山和雄，2017,「大海軍の策源地から平和産業港湾都市へ」上山和雄編『軍港都市史研究IV 横須賀編』清文堂.
山本惣治，1961,『日本自動車工業の成長と変貌』三栄書房.
横須賀市編，1988,『横須賀市史　市政施行八〇周年記念　〈上巻〉』.
横須賀市編，2014,『新横須賀市史　通史編　近現代』.
横須賀百年史編さん委員会編，1965,『横須賀百年史』.
横須賀市基地対策課，2000,『横須賀市と基地』横須賀市.

（つかだ　しゅういち　相模女子大学学芸学部）