

横浜の開港と京浜港構想に関する研究

一 鶴見・川崎地区先海面埋立申請の不受理の経緯 一

浅野工学専門学校 正会員 ○森住 藍
学校法人浅野工学園 浅野 一

1. はじめに

本報では前3報¹⁾を踏まえ、一港開港に始まった横浜の港湾機能問題に関して、京浜港構想に基づく埋立計画および神奈川・横浜における当該届出申請の不受理の経緯をひも解き、横浜築港およびその整備計画にかかわる過程を明らかにすると同時に、浅野聰一郎翁による京浜工業地帯埋立と開発の障壁となったものについて考察を深めることを目的とする。

2. 神奈川湾内横浜港の開港

横浜の開港はペリー来航より6年後の1859年である。当時の横浜は人口わずか500人の寒村であった。

日米修好通商条約締結当時の駐日本米弁理公使であったT. ハリスは「神奈川は繁栄する町の様相を呈しており、江戸に最も近い港である。江戸が外国貿易の際に開かれる折には重要な場所となるだろう」²⁾と、安政の五か国条約締結前(1854)年に記しており、神奈川宿における開港に期待を寄せていた。ところが、時同じくして幕府側が新設組織した外国奉行³⁾の調査から、神奈川宿が遠浅であり(図1参照)良港となり得ないこと、外国人居留地を開発する面積が足りないこと、また東海道上の交通要所であることから警護の問題や外国人との紛争が懸念される等の懸案事項が浮上し、横浜のみを開港場とすることが決定された。もとより横浜の開港に関しては、幕府が開港予定地として神奈川を提案したことに対し、ハリス側より「神奈川湾内の横浜村も同様に開くべき」とした経緯もあり、横浜開港に関しては双方共に異論のないところではあったが、神奈川湾内を主港として開港しないことに対する米側の反発は大きかった。しかしながら、井伊直弼大老により、合意に達することなく横浜の一港開港が強行された(図1参照)。

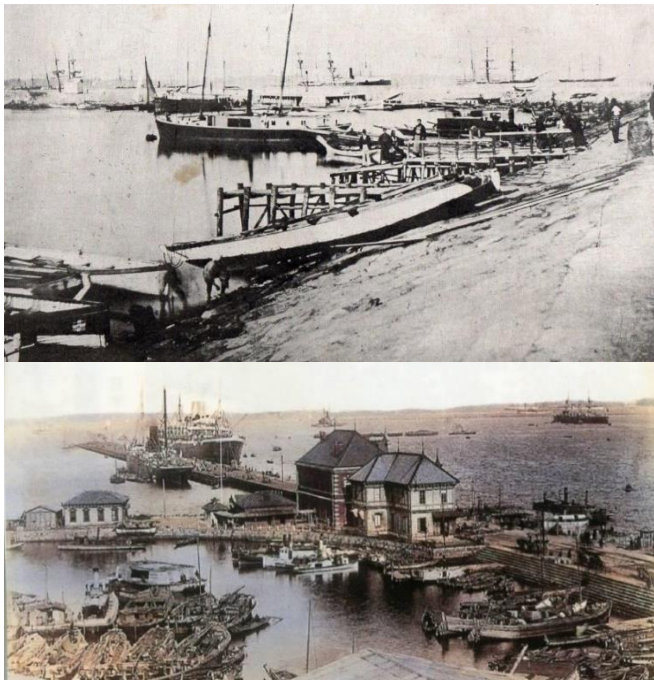


図1 横浜港の変遷 上: 1868(明治元)年 下: 1900(明治33)年

キーワード 京浜工業地帯, 港湾計画, 社会基盤整備, 浅野聰一郎, 安田善次郎, 海上埋立

連絡先 〒221-0012 横浜市神奈川区子安台1-3-1 浅野工学専門学校 TEL: 045-421-0403 FAX: 045-431-9724

3. 明治期の横浜港湾整備

1898(明治31)年税関長に就任した水上浩躬は、蔵相の井上馨の指示のもとに埠頭の設計を行い、「接岸式埠頭の建設(東洋初)」「埠頭沿岸に上屋・倉庫を建設」「横浜停車場と埠頭を鉄道で連結」とする本邦では前例をみない革新的な案を示した。大蔵省はこの計画を古市公威博士⁴⁾に委ね、同博士は鉄棧橋建築工事に伴う地質調査に基づいて埠頭建設案を作成した。起工後に発覚した地質上の理由(軟弱地盤増強)と財政難から、計画の一部を修正した埋立てがなされ、1905(明治38)年に竣工を迎えた。

古市博士が起案した横浜税関施設拡張計画は、岸壁施設整備による停泊地不足の解消に止まらず、新港埠頭に既存鉄道を連絡し、各施設間は港湾用の貨物線路でつなぐ大掛かりな係(繫)船岸壁を持つ施設計画であった。

これに続く浅野翁の工業地帯埋立後の計画は、東海道と鉄道が東京一横浜間をつなぐ臨海工業地帯において、係船の着岸から陸揚げした物資の鉄道輸送までの一連を担う港湾システムの樹立を目的とするものであった。

さらに、太平洋上に絹の橋を架けたと讃えられた絹織物商人の堀越善重郎⁵⁾は、「横浜港将来の繁栄を期せんと欲せば、先づ同港若しくは其付近に一大製造工場地を興すの要あり。(中略)運搬費を低廉ならしむる事之れなり」とし、さらに「横浜港は水便に乏しき事なるが(中略)最も重要視すべき所なるが故に真に横浜をして盛大ならしめんと欲せば、時宜により運河を開鑿(削)する如き最も当を得たるものなるべく」⁶⁾と語り、横浜における港湾基盤整備の重要性について、前者と同様の構想を同様の観点から説いている。

このように横浜の港湾における問題の解消とさらなる物流の発展性に目的を絞ったとき、それぞれに異なる立場でありながら横浜の港湾開発に大きく足跡を残した三先人が、期せずして焦点をあてていたことに感銘を覚える。

4. 京浜港埋立計画申請不受理の意図

前項で論及されていた貨物輸送の点から見た水運の不備は、1904(明治37)年に起きた日露戦争前から顕在化していた問題でもあった。さらに、横浜港の港湾が国の威信をかけた国家施設として整備がなされていく一方で、国の殖産産業に指定されない民間所有の工産業は、発展の可能性を秘めながら様々な障壁を打ち破れずにいた。

この背景には、立場の異なる幾多の思惑が重なり、互いにけん制を繰り返していた経緯を見ることができた。

当時の横浜には、江戸時代以降、吉田勘兵衛⁷⁾・平沼九兵衛・高島嘉右衛門⁸⁾などの民間の篤志家が海沼の埋立を担ってきた経緯があり、その中には世襲として埋立を生業にする一族もある一方で、浅野翁が行なった鶴見川河口の埋設申請は受理されず、その後幾度となく申請を繰り返すも明治の治世の中ではついに認可が下りることはなかった。

明治中期に至り、横浜港の貿易額が伸び悩み、神戸港の台頭が著しくなると、横浜の市会でも埋立と工場招致に係

る案件が相次いで議題となり、埋立の許可を求めて多数の申請がなされた。このとき物資輸送を一貫的に担う用地として、候補地となったのは、鶴見から川崎沖にかけての東京港と横浜港に挟まれた海岸沿いの遠浅地帯である。

しかしながら、東京港をけん制しつつ輸出入の貿易拡大を図ろうとする横浜市が、近隣他港の開発を助長する自市の開発に対して危惧を抱いたことは想像に難くない。

この立地は、かつて神奈川宿が良港となり得ず開港に至らなかった理由がそのまま埋立に利する方向に働き、淺瀬に有利な遠浅の条件を備え横浜港に隣接する沿岸部として脚光を浴びた地帯である。また、かつて開港地を江戸に接近させたくないとする開港当初の保安上の憂慮は、新設工場地帯を東京港開発の足掛かりとされたくない横浜市の意向と同じ結論を導きだしていた。

5. 横浜の商人組織と民間による開発計画

開港当初より横浜にあったのは、横浜町会所と呼ばれる町政機関が存在していた。これは 1872(明治 5)年にいったん廃止されるものの、1880(明治 13)年に横浜商法会議所が設立された。さらに 1895(明治 28)年には横浜商業会議所へと改組がなされ、いずれも初代会長には横浜における生糸貿易推進に務めた原善三郎⁹⁾が就任した。以後この会議所は、全国組織として日本商会議所(1927(昭和 2)年設立)へと組織強化が図られていく。

このように横浜商人組織が貿易に大きく関与していた横浜において、商人による港湾開発に対する金銭的貢献度も大きく、したがって市政に対する民意もこれに応じて顕著に反映され、開発の進捗に大きく影響を及ぼしていたと考えられる。

このような経緯の中で、横浜に利益を見込んだ多くの投資家は、日露戦争終結後この問題を解決すべく、横浜市および有志 60 余名により京浜運河開削の計画がなされた。工費は 900 万円を見込んだが、不況の中にあっても資金繰りが予定通り運ばず滞っていた。また東京においても 1910(明治 43)年に京浜運河株式会社の設立準備がなされ、資本金 500 万円をもって神奈川県橋本郡田村先(横浜市鶴見沖)から六郷川を横断し、大森一羽田間の運河開削と運河兩岸の海面埋立地を「将来京浜間における唯一の工場地たらしむる予定」とする計画がなされ、横浜市へも共同参画が提案されたが、横浜市は工場の「招致」は検討するものの工場創設への熱意を示さなかった。しかし一方で、同年に組織された横浜経済協会もまた、工場招致策を掲げた申請を横浜市に提案しており、1911(明治 44)年の横浜市会において子安・生見庵先(横浜・鶴見沖)の埋立申請が可決されている。浅野翁も同地域の 150 万坪の埋立申請を行っていたが、比類ない規模と資金面の不安を理由に棄却されている。横浜市はこの決定を下す際に埋立後の土地売買の利権に係わる問題への懸念を示しており、民間ではなく市による埋立が望ましいとの判断があったことを示す記録¹⁰⁾も残されている。また何よりも同時期申請の横浜経済協会の提案に認可を下ろしたいとする横浜市の意図が働き、浅野翁の埋立申請棄却に結びついたことは明かである。ここでも、横浜港開発と貿易の主導権掌握を目指す行政からの大きな意向が働いていたと考えられよう。結果的には、横浜経

済協会が市会に推挙した埋立のうち即時着工できたのは、平沼・浅間・高島等(現在の横浜駅周辺)と大岡割掘川方面であった。鶴見沖が実施に至らなかった背景には、当初計画予定地の間に民有雑種地でありながら、事実上は測量の難しさから海面として存在する土地が 33 町にわたっていることが発覚し、これにより横浜市側が申請取り下げを行った経緯があることを、今般

把握することができた。これに対し浅野翁は、1912(明治 45)年渋沢栄一を筆頭に安田善次郎からの資金援助の申し出を受け再度神奈川県に埋立の申請を行った¹⁾ものの、内務省所轄の港湾調査会が定めた「船舶航行の保安上の観点から、子安先の海上にいかなる施設の建設も許可しない」として一線を引いていた海域と、浅野翁が提出した防波堤の計画が重複する形となり、即時認可には至らなかった。高度成長を遂げる横浜にあつて、工場用地の供給を急がねば神戸港を始めとする中京地区あるいは東京の港湾開発に遅れを取ることが目に見えており、ようやく横浜市が行政での実行を諦め、海面埋立(図 2 参照)の免許を浅野翁に交付したのは 1913(大正 2)年のことである。

6. 考察

海上輸送の要所とし開港された横浜港は、地理的な利点から繁栄を迎えるが、開港当初の規模の小ささと遠浅の港湾であることの不利益を解消できずに海運全盛期を迎えた。横浜市は近接他港の進展を阻むべく、京浜港の開発を行政主導のもとで管理しつつ開発計画をしたが、いずれの折りも資金難が主な理由となり大規模な開発には至らなかった。しかしながら、港湾開発の問題点と解決の方向性について、横浜港築港の初期より商人・行政・投機家の如何を問わず顕在的に掌握していたことは大きく、行政の指導によらない開発にもかかわらず工業地帯として自由民権のあるべき本来の方向に大きく進展を遂げたことを確認できた。

【謝 辞】

本報をまとめるにあたり、各種技術の指導を受けた防衛大学校工博 加藤清志名誉教授、また本校理事 博士(工学)加藤直樹教授の支援に謝意を表します。

【参考文献・資料】 1) 森住ら：浅野總一郎の京浜工業地帯開発貢献の分析に関する研究 ―浅野總一郎の鶴見沖埋立に至る沿革― 日本建築学会大会学術講演梗概集(九州) 9211, p 421-422, 2016 年 8 月。 浅野總一郎の京浜工業地帯開発貢献の分析に関する研究 ―その 2 明治政府における土族授産としてのセメント産業― 日本建築学会大会学術講演梗概集(中国) 9164, p 327-328, 2017 年 8 月。 浅野總一郎の京浜工業地帯開発貢献の分析に関する研究 ―その 3 大規模開発と包括的物流システムの曙― 日本建築学会大会学術講演梗概集(東北) 9520, p1039-1040, 2018 年 9 月。 2) T. ハリス著、日本滞在記より。 3) 1858 年 神奈川奉行を兼任する形で日米修好通商条約締結後に設置された、対外交渉の実務を司る。 4) 元内務省土木局長・帝国大学工科大学初代学長・土木学会初代会長。 5) ニューヨークのメーソン商会入社後、足利のはぶたえ網織物を輸入、日本支店支配人となり日米貿易の拡大に貢献。後に渋沢栄一らの後援を得て堀越商会を創立。 6) 『横浜貿易新報』大正 2 年 1 月 1 日号。 7) 横浜の砂州の入江を吉田新田として田園地帯へと埋立開発を行なった。以後吉田家は埋立を世襲制の生業とした。 8) 横浜港の埋立て事業を手がけ横浜の発展に寄与した。貢献を讃えられ高島町の地名に残る。横浜瓦斯局の創設者。 9) 明治初期に急速に発展した日本の主要貿易品となった生糸の取扱いで財を成した実業家、政治家。横浜商業会議所初代会長。屋敷跡は横浜の野毛山公園・三溪園として市に寄贈。 10) 横浜市史 第 5 巻(上)(中)



図 2 鶴見沖海岸線の変遷
(上:明治中期,下:昭和初期)