

にとつて普通・小型自家用車の所有台数をみると、一万七、四一三世帯で五八台しかない（三三年八八台、五二年五万一、七九五台）。どうも太陽族というのは、マスコミがさわいだわりには若者のほんの一部の現象であつたらしい。

最後に教育の状況だが、市内幼稚園の就園率は、二八年の一五・四％が三二年の二三・二％と着実にのびつあつた。それでもまだ四分の一である。それが五一年には園児数が八万〇、二六九人で七九・四％に達している（ほかに保育所一万四、九一六人）。横浜市内高校生の大学進学者は三〇年、三一年とも二割である。このように、変貌しつつあつたとはいえ、まだ過去のすがたをひきずつているのが、三十年代はじめの様相であつたといえよう。

横浜のまちづくり

●都市自治は居留地から

横浜の居留地に住民の自治機関が設けられたのは、慶応元年（一八六五）五月のことで、各国の居留民によつて選ばれた二六名からなる市参事会が、以後居留地の行政を運営

することになった。これが、外人によるものではあるが、わが国における近代的な都市自治のはじまりである。

これより先、三年前の文久二年、居留民は借地人会議を招集して、市政委員会という自治機関をつくつたが、まだ臨時組織にとどまつていた。もちろん、居留地の行政については、各国領事団が権限をもつていたので、すんなりと市民による自治組織への権限移譲がみとめられたわけではない。

半年ほどかかつて、数回の話しあひのちに、やっと領事団は市参事会に権限を委任することをみとめ、両者のあいだに契約書がとりかわされた。この結果、市参事会は、道路・下水道の管理・衛生規則の作成・警察力の組織などを任務として発足した。経費は地代収入の一部の還付をうけてまかなうこととした。この市参事会は、衛生・警察法規を公布して、免許料や罰金を自由に課する権限をもつていたので、いわば小型の市庁 (Municipal Government) といつてよい存在だつた。

居留地の行政が、日本人の町に影響をあたえた例としては、清掃規則の制定がある。横浜では、文久二年七月に清掃規則がつくられているが、これは京都下京区の明治一五

年じんかい掃除規則、東京の明治二〇年じんかい取締規則より二〇年も先につくられた点に注意をひく。

全文は一〇条のみじかいものだが、第三条に、全地域を朝昼夜三度掃除すること、第六条に、川添まで自己の領分と考え掃除すること、第七条、空屋は隣家ですることなどと、なかなかきびしいおきてであった。横浜の各町（一九カ町）では、町別に掃除請負人に料金をはらって、ごみ処理をゆだねていた。横浜市役所にごみ処理の責任がうつるのは、それから三八年後の明治三三年のことである。

●幕府による町づくり

開港場横浜の町づくりは江戸幕府の手でなされた。幕府は、横浜村に住んでいた農漁民を元町へたちのかせ、砂洲をうめて平地とし、計画的な都市を一年以内のあいだにくくりあげた。すなわち、外国波止場のまえに運上所をおき、これから東を外国人居留地、西を日本人町とした。

開港があと三〇年おくれ、明治二〇年以降だったら、陸上交通の便がもつと考慮されたろうが、安政六年の時点で、物資の流通は海上交通が主であったため、道路よりも掘割や運河の造成に力がそがれた。

もともと幕府が、神奈川開港といいながら、横浜を神奈川の一部であると強引に主張して、都市づくりをすすめたのには、ふたつの理由がある。

ひとつは外国人を首都江戸に近づかせまいとしたこと。ふたつめは、東海道沿いでは、攘夷派による外国人殺傷のトラブルの多発が予想されたことである。事実、開港後四年めには、東海道に沿った神奈川のはずれで生麦事件がおきた。

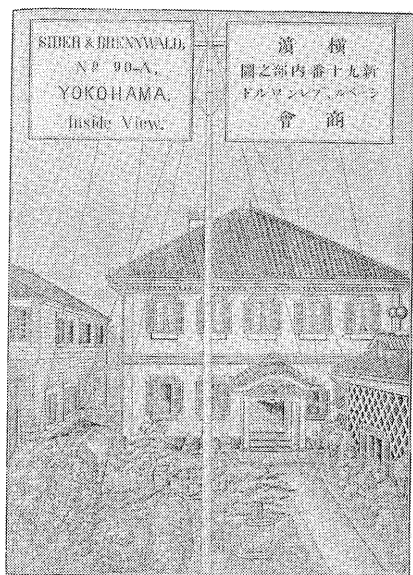
当時の横浜村の地形は、東海道から海をへだてた対岸にあり、元町の側を運河をほってとりかこめば、長崎の出島のように、外国人をこのなかにとじこめることが可能であった。吉田橋際に関門をつくって人の出入をチェックしたのもその一環である。

横浜の町並みは自然発生的にできたものでないし、城下町のようにくねくねと折れまがった迷路はないが、札幌のようなすつきりした格子状のかたちはとっていない。計画都市にはちがいないが、外国人技師の手をかりたわけでないで、やはり当時の日本の町並みの影響をうけて、わざわざ直線を折りあげた道なども一部にみられる。

ところで、このあたらしい町は、道といわず、川といわ

ず、すべての輸送手段は港の方を向いていた。東海道との間には、芝生（浅間町）から戸部まで一直線に通ずる横浜道が新たにつくられたが、陸上交通の幹線はこれだけで、あらゆる荷物は港から入ってくるといわんばかりに、港を中心に四通八達に道路や堀割がはりめぐらされていた。このすがたは開港一〇年後のいまもおおよそはそのまま、交通機関の発達につれ、しだいに交通の大動脈が都心部から外へ外へと移動していくことになる。明治時代の後期にはまず東海道線が、つづいて戦後には東海道新幹線や東名

外国商館（新90番館）



高速道路が、都心部をとおくはなれて通過することになる。横浜道ができるまでは、横浜村から神奈川へいくには、一度保土ヶ谷の方へ出て大わまりしていったものだが、道幅も一尺五寸位（五〇cm）しかなく、すれちがいにも困るほどだった。しかし、都市間道路ということで、新しい横浜道は幅三間（五・四m）にひろげられた。もつとも神奈川・横浜間に平沼橋など五つの橋がかけられたが、杉・松の橋では三年もつまいとうわさされた。また道のわるいこともお話しにならず、関東ローム層特有の赤土のため、「雨でも降ろうものなら、関東などは田圃のなかを歩くようなもので、まったく足の動きがとれない」（田沼太右衛門談）ありさまだった。

イギリスの青年外交官アーネスト・サトウによれば「街路は一般の人々の利便をかまわず、また、あまり将来のことを考慮せずに設計されていた。馬車の時代は日本ではまだ始まっていなかったので、道路の広さは手車が通れば、それで充分というわけだった。そのために、将来の日本の一番重要な商業都市たる横浜も、交通運輸の点では永久に不便を忍ばなければならなくなった」（『外交官の見た明治維新』）とだいたい手きびしい。

もう一方の交通手段としての舟運のために、切りひらかれた堀割は、英人新聞記者のブラックによれば、みすぼらしい小川で、干潮時には、日光にさらされて、マラリアとそれに付随する悪疫の温床になっていたし、日本人はそこへ平気でゴミをすてたり、犬猫の死骸をすてるので、きわめて不潔な状態だった。さらに横浜が繁栄するにつれ、家がたてこんできて、家屋が堀割の上へ張りだすありさまだった。

「小ざれいな、体裁のよい構えの商店の並んだ表通りがいくつもあったが、その一方の側の家族達の居間や寝室などの裏手の部屋は、この悪臭がひどくて毒気を放っている堀割の上に張り出していた」(『ヤング・ジャパン』)。

ブラックは、それでも開港地の横浜が伝染病の流行からまぬがれたのは、毎日熱い湯に入浴する日本人の習慣が幸いしたためだろうといっている。

● 居留地における都市施設

封建時代における「すべての日本の都市は、自分らの能力に応じて、排水設備があったが、それはほんの地面だけのもの、実に原始的だった。道路の地ならしと建設とは、

一番簡単な原則にもとづいていたし、衛生問題などは、責任者の心にほとんど思いも浮かばなかった。しかし横浜の道路、衛生両委員会が始めた仕事効力を示した」(同右)。
 当時の東海道は「きれいな砂利をしきつめた舗道」で、馬車が通らないため道もいたまず、よく手入されていたが、一方沼地を埋立てた横浜の道はというと、「人通りのはげしい街は、丸太を横にして、その上へ板を敷いて、往來をこしらえるありさま」でお話しにならないかった。日本人街も本町通りのメイン道路こそ、道幅一〇間(一八m)とひろくとられたが、いったん裏通りになると、三間(五・四m)から五間(九m)のひろさにとどまっていた。

居留地では、元治元年(一八六四)、ゴミ対策として、市

表1-2 横浜町会所歳出内訳

造給料	35,636
道役人用	15,258
普請入費	5,867
町選入費	25,795
ポンプ入費	1,529
市中水打費	1,024
病院入費	1,190
市学建築入費	6,423
断獄入費	343
市臨時費	3,627
その他	1,264
合計	97,956

明治4年11月～5年10月

街掃除団を組織して、毎日街路・下水道・海岸通りからゴミを除き、各道路のおわりにポットを備えて、これを適当な場所に運ばせることにしているが、理髪とか洗濯のような

個人営業だけでなく、このような居留地の行政が、外国人の要請があったためでもあるが、横浜の日本人街の行政にもさまざまな影響をあたえている。

市役所の前身である横浜町会所の明治四年十一月から五年十月まで一年間の歳出をみると、表1-2のとおりである（なお歳入の八〇％は歩合金（貿易商売込金高の三分の二））。道普請や警備費が三分の二を占めているが、その外にポンプ費、市中水打費、病院費など旧来の日本の町にはみられない支出がなされているのが注意をひく。

●みんな横浜へきた

われわれ日本人はきわめて好奇心の強い民族だから、横浜が開港されたとなると、新奇な外国の風物を見ようとして往來する人が引きもきらなかつた。生糸や茶の貿易のため、荷主が上京してくると、荷を売込むまで何日も滞在する。そしてその間の見聞を道中日記として書きとめている例が多い。

もともとないところに来てきた新開地だから、居住する人々は全部よそのものだった。幕府は貿易の統制をはかるため、三井など江戸商人の出店を奨励したが、横浜貿易

のリーダーシップはしだいに生産地からきた在方商人にとつてかわられる。輸出品の筆頭を占めた生糸の関係で、上州（茂木惣兵衛、左右田金作、中居屋重兵衛）、甲州（甲州屋忠右衛門、若尾幾造）、武州（原善三郎）、信州（田中平八）など東日本の出身者が圧倒的に多い。そのほか江戸店の番頭が独立して大をなしたものに増田嘉兵衛、渡辺福三郎などがある。

生糸のねだんはアメリカの景気次第だから、きわめて投機的だった。これら、のちには本牧辺から人力車に乗って関内へ出勤するようになる横浜の豪商は、原産地の価格と横浜での売込み価格のサヤをたくみに手中におさめることで、わずか一〇年たらずの間に横浜貿易の主導権をにぎる存在となつた。明治初年にはすでに原善三郎が横浜貿易商の筆頭であり、茂木惣兵衛が第二位の地位を占めている。

しかし、横浜貿易商の大半が東国出身であるために、神戸と違って自ら船をもとんとせず、また商人から産業資本家への転身もずつとおくれた。このような横浜商人の骨格は、あとあとになってマイナスとなって作用してくるのだが、そのころはまだだれも気づいていなかった。横浜はこのままではいけないと真剣になるのは明治三十年代になつ

てからである。

ふたりの市長

●横浜の黄金時代

ことしはちょうど開港一二〇周年、市制施行九〇周年にあたっている。ながい市政のうちで、戦前の貿易商業都市としての横浜の黄金時代は、明治四〇年以降のほぼ一〇年間といえるだろうが、そうした最盛期への足がかりをつくったのは、四代市長市原盛宏である。市原市長は新島襄門下の同志社出身（エール大学卒業）で、そのころ第一銀行の横浜支店長だったが、かねがね横浜港の発展と横浜の工業都市としての成長を持論とする積極論者だったのをみこまれたのである。

市原市長のかつぎだしに反対した一派は、市長は市の吏員を登用すればよい、他の大人物は無用であると主張したが、結局投票により積極派が勝を占めた。市原市長は明治三六年一月から三九年五月まで約三年半その職にあったが、その後の横浜発展の方向づけがこの間になされた。

市原市長は、就任半年後の七月七日、横浜会館で今後の市政について自己の見解をのべ、市民の協力を要望した。市原が市会だけでなく、市民にも訴えたのは、「横浜市長空前の快拳」であると、当時の新聞は報道している。

演説の要旨は、「今日までの横浜の発達は受動的な発達であったが、その時期は終わった。これからは自動的即働きかけの発達が必要であり、それには産業基盤整備、生活基盤整備が必要であり、そのために、これを検討する都市政策に関する委員会を設ける必要がある」。産業基盤整備には、港湾の設備完成、交通機関の設備完成、商取引関係の改善、市内工業の興起発達の四点が重点とされた。

一方、生活基盤整備には、衛生設備の改善、教育事業の発達、慈善事業の奨励整理、図書館の設立、美術館・公園など市民生活を豊かにする施設の設置を、グラスゴー、バーミンガムその他欧米近代都市の例をあげて強調した。

これを、ひとことではいえず、市原市長の描いた横浜の将来像は、産業港湾都市である一方、近代的な都市政策によって整備された住みよい都市であった。その上、市政研究委員会の設置構想にみられるように、にない手としては、近代的な市民社会における市民が想定されていた。