

安政の開港、平成の邂逅

みなとみらい21をめぐる歴史的背景 村田和義

1 はじめに

「関内地区と横浜駅周辺地区とに分かれた都心部を一体化し、都心機能の充実を図る」あるいは「市外に通勤・通学する人が多いため昼間人口が少ない、という本市の都市構造の歪みを是正する」……これらは、みなとみらい21事業の背景説明としては欠かせない決まり文句であり、何度も繰り返し語られる事柄だ。しかし、なぜ横浜の都心部は二分されているのだろうか。二分された状態が、なぜ近年まで放置されてきたのだろうか。また、人口三百四十万、東京に次ぐ日本第二の都市と言いつつ、ベッドタウンに甘んじているのは、そもそもなぜなのか。おそらく、人口三百万人以上で昼間人口の方が少ない都市というのには、世界的に見ても稀だろう。だとしたら、そこには、横浜だけにしか見られない、特殊な理由が存在するはずではないか。

いつだったか、海外からの視察の応対をしたとき、「横浜の歴史について、安政の開港から簡単に説明してあげよう」と思った。今の大棧橋に近い、いわゆる「象の鼻」で港を開いたことや、明治になって東京との間に汽車が走ったことから始めて、関東大震災、第二次世界大戦など、少ない知識を動員して一

通り話してから、みなとみらい21の説明に入ったのだ。

あっ、いつもより「よくわかる」ような気がする……と思った。安政六年から二十一世紀まで、舞台の上で通してしゃべってみて、予備知識ゼロの人にもわかるように話してみても、初めて気づくこともあるのだった。みなとみらい21の背景は、幕末の横浜開港前夜まで遡る、という話を以下に述べてみる。

2 安政六年、横浜開港

東京湾の海上交通について、記録に現れるのは、鎌倉時代からだと言われる。現在の市域の中では、神奈川湊（現・神奈川区）と六浦湊（現・金沢区）が名高い。これらについて「おそらくはむかしから海流、海風、船の係留条件のよさ、物資・人の集散性といった、いろいろな条件が揃っていたのであろう」と、横浜開港資料館の故・阿部征寛氏は指摘している。そのことは、あらためて言うまでもないことであるが、現在に至る本市の街づくりの基本的部分を決定づけてもいる。

さて、時は流れて江戸時代、世界史に目を転ずると、一八四二年、阿片戦争が終結し、イギリスと清朝政府は南京条約を締結した。

この頃、日本は鎖国状態にあったが、江戸幕府は阿片戦争に関する情報収集に努めていた。幕府は、イギリス軍艦が圧倒的戦力を有することや、海上輸送によって大量な消費を賄っている大都市・江戸は、江戸湾の入り口（観音崎付近）を封鎖されたら降伏するしかないことを熟知していた。一方、アメリカは、イギリスの東進を太平洋の手前でくい止めるため、イギリスよりも先に日本に進出拠点を築く必要があった。したがって、アメリカが友好的に話し合いを望む限り、日米の利害が一致することは可能であった。

安政元年（一八五四）、日米和親条約の締結場所として、一寒村に過ぎなかった横浜村が選ばれた。その前年に浦賀沖にやって来たペリーは、今回、より江戸に近い場所での交渉を要求した。浦賀と江戸のほぼ中間に位置し、米艦隊が近寄れる水深を持つのが、横浜だった。ペリーが西洋文明とともに現れた横浜村は、歴史の舞台にいきなり主役でデビューすることとなった。また、列強の艦隊に対抗する軍艦の建造のための造船所が横浜に設けられたことから、江戸幕府の幹部が、視察などで何度も横浜を訪れるようになった。

安政三年（一八五六）、初代アメリカ総領事ハリスが、下田に赴任した。その目的は、



図1

- 1ーはじめに
- 2ー安政六年、横浜開港
- 3ー開港場と居留地
- 4ー横浜駅の変遷

日本と通商条約を結ぶこと。その核心は、開港場における自由貿易であった。当初アメリカ側は江戸・大坂など十都市を開港場とすることを提案し、これに反対する幕府との交渉は難航した。江戸幕府は、外国船が直接江戸に入ることを避けたい意図があった。また、大坂は京都の朝廷に近すぎるし、大坂を開港することは、富が大坂に集中して江戸が衰退する恐れもあると考えた。

神奈川湊は、鎌倉幕府の貿易港であった六浦湊ほどではないにせよ、種々の条件に恵まれた良港として、鎌倉時代から栄えていた。江戸時代には陸路の幹線として東海道が整備され、神奈川は、慶長六年（一六〇一）、日本橋から品川、川崎に続く宿場町となり、江戸に直結する地の利を得た。神奈川宿は、江戸を出た將軍の行列が最初に泊まる宿場であり、將軍の宿泊施設として神奈川御殿が設置された。その後、江戸は参勤交代制度の確立によって武家の人口が増加し、大量の物資を消費する都市へと変貌していったため、六浦湊の衰退とは対照的に、海陸交通の要所となった神奈川湊は、十八世紀後半以降、活性化した。江戸時代後期には、神奈川宿の人口は五千人を超え、保土ヶ谷・戸塚の約二倍で、東海道でも有数の規模を誇る宿場であった。

当時アメリカ側でも、江戸に近く経済的に繁栄した都市として、神奈川を認識していた。そこで幕府は開港場として神奈川を強く推したが、この時点ではあくまでも「神奈川開港」であって「横浜開港」ではなかった。

結局、交渉は箱館、神奈川、兵庫、長崎、新潟に港を開くことで決着し、安政五年（一

八五八）、条約締結にこぎつけた。このうち、ハリスが望んだのは箱館と長崎だけで、他の三か所は幕府の提案である。神奈川開港は、安政六年六月二日（一八五九年七月一日）とされた。幕府はそれに間に合うよう開港場の建設に着手する必要に迫られた。

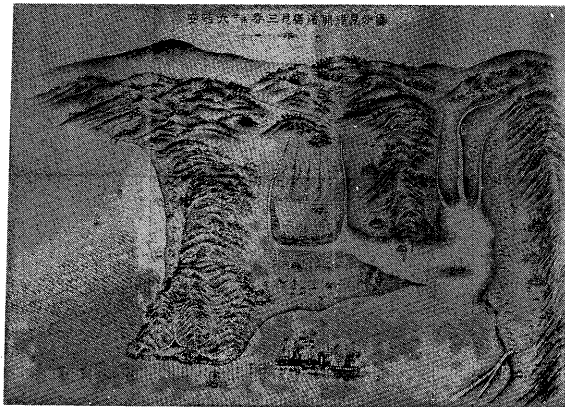
神奈川と横浜は、直線で約四キロメートルの距離。神奈川は帷子川の河口にあり、横浜は大岡川の河口に位置する。東海道は、江戸から海沿いに南下し、神奈川で江戸湾に別れを告げて、内陸の保土ヶ谷方面に向かう。神奈川宿から、別れを惜しむように江戸湾に視線を向けると、目に入ってくる人煙希薄な漁村が、横浜村であった。

かつての大岡川は、現在の南区蒔田公園付近で、洲乾湊と呼ばれる広い入り江に注いでおり、洲乾湊が江戸湾に接する部分に、石川郷の台地から横に長く突き出た砂浜が、元々の横浜であった。洲乾湊は、明暦二年（一六五六）の吉田新田着手から、弘化四年（一八四七）太田屋新田着手まで、埋立事業が進められ、わずかに残った水路が野毛浦から江戸湾に注ぐ形で幕末を迎えていた。

さて、再び故・阿部氏の指摘によれば、通商条約交渉に先立つ安政二年（一八五五）、勝海舟が作成した地図には、神奈川宿と横浜村を結ぶ線上に「船舶投錨地」との記載があるという。この記載について故・阿部氏は、「これまでの横浜開港場決定の歴史に照らすと、少し早すぎる」としながらも「公的に表面化しない段階の、開港志向の人びとの動きを伝えるものとすれば、納得できないことはない」として、「日本開港を明確に推進しよ

うとした者が、幕府による軍事を包摂した積極的な貿易体制を、横浜を中心に形成しようとした」と動きではないかと推論している。通商条約全権委員のひとりである岩瀬忠震の「横浜開港」を主張した上申書は、安政四年（一八五七）暮れに老中に出されているが、このような重大事を上申する以上は、事前にかんりの検討がされていたと考えるのが自然であろう。

「神奈川開港」の実現にあたり、東海道の神奈川宿を避けて、辺鄙で人煙希薄な横浜村を開くという幕府の方針は、修好通商条約締結直後の安政五年夏ごろには決まっていたという。錨地として優れており、舟運の便がよいことのほかに、人煙希薄であること自体が横浜村の利点として挙げられたという。開港となれば、さまざまな施設の建設のために広い土地が必要だから、と言われるが、そこに



図一 東海道分間絵図（横浜市歴史博物館所蔵）

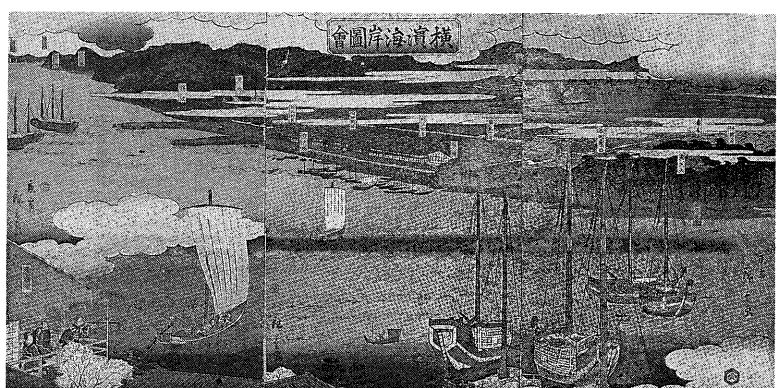
江戸時代、神奈川宿の様子。前面の海上に舟が描かれ、神奈川湊と共に栄えていたことがうかがえる。

図二 安政六日未春三月横浜開港見分図（横浜市中心図書館所蔵）

吉田新田、平沼新田等の埋立が終わった幕末の横浜。横浜と神奈川は、野毛の丘によって分断されていたことがよく分かる。

図三 横浜海岸図絵（横浜市歴史博物館所蔵）

開港場横浜の様子を神奈川から眺めるという構図は当時の人々の一般的視点。図左下には、神奈川宿から望遠鏡で横浜を見ている人物が描かれている。



図一 3

は軍事的な意味もあつたのではないか。洋学者・佐久間象山は、横浜の造船所で水戸藩が旭日丸を建造したことに関連して、「攻守の便」から「横浜等」に開港場を、と主張したと言ふ。また、市内の中学生向け副読本『横浜の歴史（平成十年度版）』（横浜市教育委員会発行）では、大老・井伊直弼も「東海道からは野毛山と海に隔てられている離れ島のような横浜の地形は、ちょうど長崎の出島のように、外国人を日本人と分離するのに都合がよいと考えたのであつた」と説明している。

横浜開港の幕府の方針に対して、アメリカ側は東海道神奈川宿を強く主張した。もともとアメリカ側は、江戸や品川の開港を求めていたのを譲歩して、神奈川開港で条約を結んだのだから、さらに江戸から遠ざかる辺鄙な横浜では妥協は難しかった。そして、安政六年二月、幕府は条約に定めた開港期日を心配し、横浜は神奈川に含まれるという強引な解釈によつて、独断で横浜の建設に踏み切つた。六月二日の開港まであと四か月であつた。

当時の横浜は、貿易が軌道に乗るよりも先に、建設に従事する労働者で賑わい、その需要に応じて食料品や娯楽を提供する店が集まつた。その一方で、神奈川宿では飯盛女・夜見世商人・稽古三味線など賑やかなことが禁止された。神奈川宿を淋しくさせて、外国人の気を横浜に引くためだと言ふ。幕府によつて、横浜開港は強引に進められた。ハリスは、神奈川宿の一角にある本覚寺に領事館を設けたが、横浜建設が進み、貿易が始まる現実を、如何ともしがたかつた。

3 一開港場と居留地

通商条約によつて、外国との貿易が始まつた。条約では、貿易を行うにあつて、外国人の「逗留」すなわち一時的滞在を認める「開市場」として江戸と大坂を、外国人の「居留」を認める「開港場」として箱館、神奈川（横浜）、兵庫（神戸）、長崎、新潟を定めた。居住と営業が認められるのは、開港場に限り、土地所有は認められず、外国人には土地は貸与された。これが、居留地である。

開港半年前の安政六年（一八五九）一月、幕府はまず、日本人の開港場への出稼ぎや移住を許可し、二月から横浜建設に着手した。「横浜」の名が由来するという横に長い砂州の中央あたりに海に面して波止場が造られ、その西側の砂地は日本人居住区、東側の畑地は外国人居留地とされた。現在の山下町のあたりである。当時の居留地の区画番号が、現在の山下町の地番にはほぼ一致しているのは、よく知られている。この区画は幕府が作り、道路などの基盤整備を行つた上で、土地は幕府から外国商人に貸し出すこととした。言わば、幕府施行による区画整理であり、幕府はこの事業に九万両の予算を投入した。

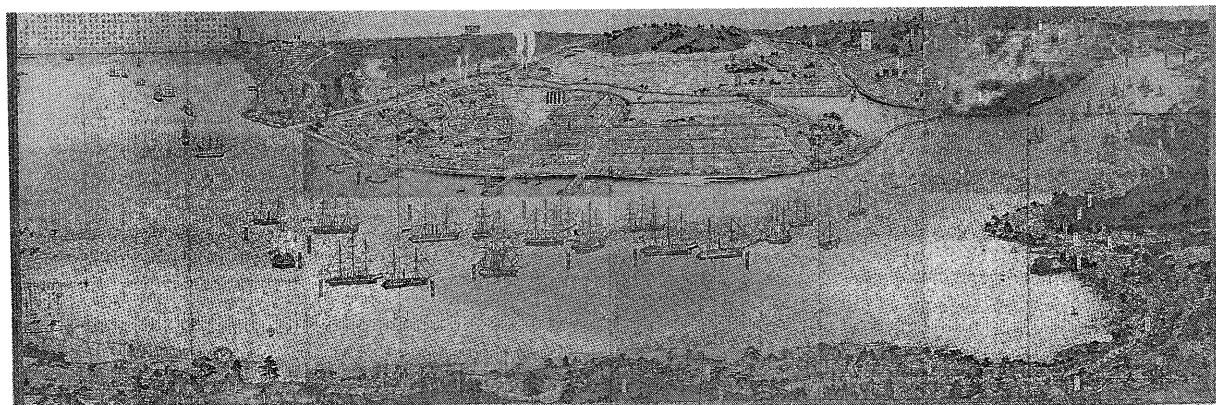
居留地とされた地区に住んでいた人々は山手の麓に移住させられ、居留地との境界には、万延元年（一八六〇）、中村川の下流に堀川が幕府の手で開削された。堀川の南側が元町である。こうして、居留地を含む横浜の街は、大岡川、堀川、そして海によつて、周囲を水に囲まれた。運河を渡つてここへ入る吉田橋や前田橋には、関門が置かれた。関門の内側

が「関内」であり、外側が「関外」である。万延元年（一八六〇）になると、横浜居留地にやってきた外国人商人は、いよいよ商館の本建築に取り掛かり、本格的な居留地建設が始まつた。文久元年（一八六一）には早くも渡来商人の増加のために居留地の拡張が行われた。発展しつつあつた関内の街は、慶応二年（一八六六）、大火によつて壊滅的な打撃を受ける。しかし、かえつてそれを機会に残された沼地の埋め立てなど、整備は進んだ。慶応三年（一八六七）には、山手が居留地に加えられた。

内外の商人が集まつて、関内は活気が溢れた。関外にも職人や労働者が集まつて、現在の野毛や伊勢佐木町あたりの町並みが形成されていつた。活気の中は、もちろん居留地で、商人のほかにも医者や建築土木技師などの専門技術者が来日した。いわば、西洋が丸ごとやつて来たのだった。

居留地は見方を変えれば、経済的・文化的侵略を合法化したものだった。もちろん開港は大きなメリットがあつて進められたのであるが、江戸幕府は、江戸の近郊にあつて良港となる地理的条件に恵まれ、なおかつ事実上占領状態にされても差し支えない場所として横浜を選んだ。こうした思惑とは別に、国内の倒幕運動によつて幕府は追い詰められていくのだが、明治維新（一八六八）以後も、首都東京にとつて、開港場横浜の持つ意味は基本的には変わらなかつた。

居留地制度は、条約が改正される明治三十二年（一八九九）まで、四十年間続いた。



■ 図14

4 一横浜駅の変遷

明治五年（一八七二）、初代横浜駅は、現在の桜木町駅の場所に開業した。開港場横浜と生まれ変わった首都東京とを結ぶ、日本初の鉄道の開通である。だが、この駅はやがて「横浜」の名を失う運命にあった。

明治二十二年（一八八九）、この年は「横浜市」が誕生した年でもあるが、東京・神戸間に東海道本線が全通した。その頃、東京から出発した列車は、初代横浜駅にまで入り込み、スイッチバックして保土ヶ谷方面に向かっていた。開港場横浜は、もともと東海道から外れた辺鄙な場所だったので、真つすぐにつなぐのは困難であった。

日清戦争後の日本経済の発展は、鉄道輸送能力の増強を要請した。明治二十九年（一八九六）、東京・横浜間と東京・神戸間の線路

を分離し、東海道線の箱根以西への列車は横浜駅へ迂回させず、旧東海道の道筋どおりに神奈川から保土ヶ谷に直通させる案が登場し、横浜の反対にもかかわらず、明治三十一年（一八九八）、神奈川・保土ヶ谷直行路線が決定された。

日露戦争後には、都市化、工業化を背景に、京浜間の鉄道輸送量が増加していった。そこで、神奈川・保土ヶ谷直行路線と初代横浜駅への線との連絡改善のため、大正四年（一九一五）、スイッチバックを必要としない現在の高島町付近に二代目横浜駅が造られ、初代横浜駅は桜木町駅に名を変えた。二代目横浜駅は煉瓦造りで、同時期に建設された東京駅と好一对をなすクラシックな駅舎であったが、完成後十年を待たずに関東大震災で倒壊した。その後、震災復興の一環として、昭和三年（一九二八）には、現在の横浜駅の場所に三

代目横浜駅が開業する。その場所は、結果的に、開港場横浜よりもかつての東海道神奈川宿に近い場所であった。

欧米列強の脅威に怯えた江戸幕府が、「神奈川開港」を強引に（あるいは巧みに）「横浜開港」にすり替えたことは、その当時の歴史の必然であったが、不平等条約から脱して欧米列強と肩を並べようと猛進する軍国日本にとっては、開港場横浜を素通りして東海道を直進する鉄道こそが必然であった。

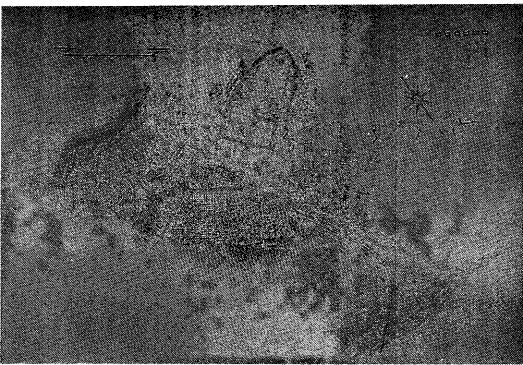
関東大震災後、京浜地区の都市化が一段と進み、郊外の住宅地が開発されるにつれて、私鉄が続々と建設された。三代目横浜駅には、昭和初期に、現在の京浜急行線、東横線、相鉄線の前身となる私鉄が次々と乗り入れ、一大ターミナル駅として発展した。（以下次号）
△都市計画局みなとみらい21推進部計画推進課担当係長▽

表-1 関内地区・横浜駅周辺地区2分のあゆみ

	関内地区	(中間エリア)	横浜駅周辺地区
開港以前 (中世～近世)	戸数100戸足らず、 半農半漁の一寒村	(野毛浦)	神奈川湊(中世以来の 交易の中心) 東海道神奈川宿
開港時	実際の開港地		通商条約上の開港地
鉄道開業		初代・横浜駅 (現・桜木町駅) 明治5年(1872)開設 二代目・横浜駅 (現・高島町付近) 大正4年(1915)開設 ↓ 関東大震災で倒壊 大正12年(1923)	三代目・横浜駅 (現・横浜駅) 昭和3年(1928)開設
発展期 (明治、大正、昭和)	港と官庁を中心とした発展	造船所や貨物埠頭を中心に港湾関連施設が集積	国鉄・私鉄のターミナル駅を中心とした発展(※)
現在		都心臨海部総合整備 (みなとみらい21)	

※：昭和3年(1928)に東京横浜電鉄(現・東急東横線)、昭和4年(1929)に京浜電気鉄道(現・京浜急行の北部)、昭和8年(1933)に神中鉄道(現・相模鉄道)及び湘南電気鉄道(現・京浜急行の南部)が三代目・横浜駅に乗り入れ、横浜郊外部とつながるターミナル駅となった。

■図-6



■写真-1

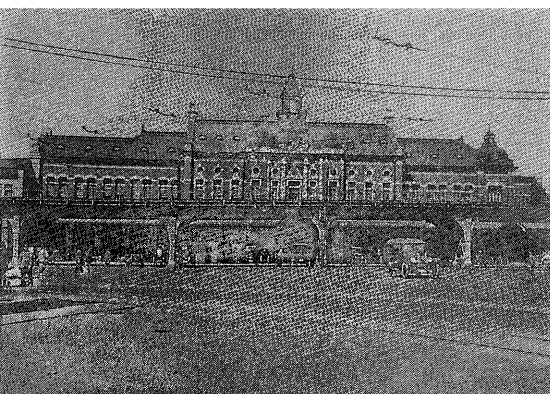


図-4 御開港横浜之全図(横浜開港資料館所蔵)

57ページの図-2から6年経った慶応元(1865)年の開港場発展の様子。

図-5 横浜商館並二弁天橋図(横浜開港資料館所蔵)

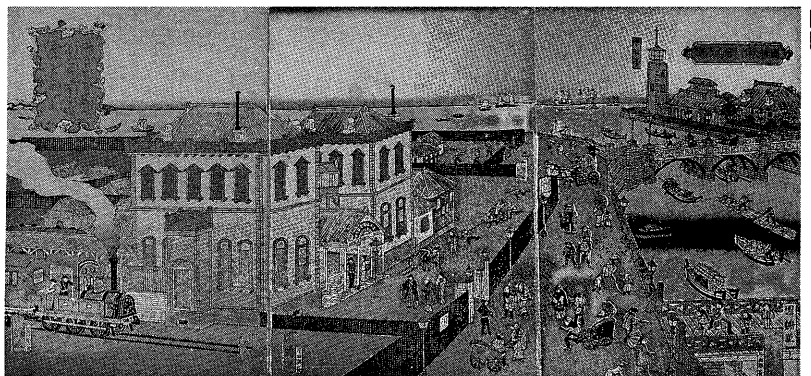
初代横浜(現桜木町)駅は、開港場の玄関口に位置していたことが分かる。

図-6 第一大区横浜全図(横浜開港資料館所蔵)

波止場を中心とした関内地区の発展の様子や、開港場横浜と首都東京とを直結させようとしていた鉄道建設の意図が一目で分かる。

写真-1 二代目横浜駅(横浜開港資料館所蔵)

大正時代、わずか8年の短命に終わったレンガ造りの駅舎。



■図-5