

横浜の開港と町づくり

田村 明〈企画調整局長〉

一——はじめに

横浜は、三世紀近くにわたる長い鎖国の扉を世界に開き、日本の開国を行った記念すべき土地である。開国は日本の幕藩体制の解体をさらに促進させ、遂に新しい近代日本への道を開いた。横浜はまた新しい開港場として、日本の近代化のための文明開化の中心地であった。新しい文化はまず横浜で始まり、やがて東京始め各地へ伝わっていった。横浜は、日本の近代史の第一ページに記されるべき土地である。

近代日本の百年間をどう評価するかには多くの観点がある。しかし、少なくとも他のアジア

の国がなめたような外国の支配と、長い間の停滞の中にとどめられたことに比べれば、外国の支配を最少限にとどめた自主的路線を早く築きあげ、しかも、いち早く停滞性から抜けだして欧米先進国と多くの点で肩をならべるまでに至ったことは、近代のアジア史の中で特筆されるべき事柄であろう。横浜はそうした近代化の中の立会人でもあり、担い手であり、また、まさに日本の近代化の中で新しく人為的に造りだされた町であった。

二——横浜と日本の開国

- 一——はじめに
- 二——横浜と日本の開国
- 三——横浜の開港
- 四——横浜の町づくり
- 五——町づくりの特性とその展開

日本の開国に関しては、どういうわけか、浦賀と下田と二つの土地が著名であって横浜はむしろ、開国後新しく開かれた開港場としての方が有名である。もちろん横浜は、安政五年の日米修好通商条約に定められた他の開港場である函館、兵庫、長崎等に比べて、江戸に最も近い利点を持ち、後に江戸が東京となって明治新政府によって首都とされたことから、他の開港場に見ない最も最先端の発展をみせたことは事実である。しかし、開港に先だつ日本開国の場として三度も重要な場所としての役割を果たしたことを忘れてはならないだろう。

その第一は、日本の開国を約した日米和親条

約、通称神奈川条約の締結の場であったことである。嘉永六年、六月三日ペリーは軍艦四隻を率いて江戸湾に現れた。これまで全く海外の情勢を知ろうともせず、ただひたすらに祖法を変え、幕府にとって一大衝撃であった。そして遂に六月九日、浦賀に近い久里浜でアメリカ大統領の国書を受取ったが、会見は全体で僅か二、三十分で終り、極めて形式的なものにとどまった。しかし、翌年再びペリーが現れ、今度は、鎌倉または浦賀を応接地とすることを提議したが応じないために、止むなく神奈川沖に当る横浜村に応接所を設け、ここで四回にわたる折衝の結果、三月三日、一二ヶ条から成る日米和親条約を締結した。これによって通商は認められてはいないが、下田、函館両港を開いて、薪水、食料、石炭等を供給すること、米国難破船及び漂流民に対しては扶助すべきこと、米国官憲の下田駐在などが含まれていた。当時北太平洋において盛んに捕鯨を行っていたアメリカにとって、捕鯨船の寄航地の確保は重要な課題であったのである。そして領土的野心の少ない捕鯨船の寄航という純粹な和親条約でまず国を開いたことは我が国にとっても幸であった。いづれにせよ、鎖国の祖法という重い呪縛から我が国はこの瞬間に開放されたのである。

この調印の土地は、大棧橋の付根、シルクセクターと果庁にはさまれた旧英国領事館のある場所である。開港場は数多いが、日本の開国を記念すべき土地は、日本の中にこの場所しかない。記録によると調印の接遇に、日本側からは外人にも負けない大男、力持ちがいることを示すため相撲を見せたという。これに対してアメリカ側からは、ミニチュアの蒸気機関車を持ってきた。これは本物そっくりの極めて凝ったもので、火を吐き、蒸気で走るこの列車にびっくりしたらしい。そして羽織袴の役人が、客車の上に乘ってぐるぐると廻った。明治五年の横浜―新橋間の列車の始りの前に、安政五年すでに小さな汽車が人を乗せて走ったのである。また、一里も離れた場所で電信装置の実験が行われ人々を驚かせた。飛脚や早馬によらないで離れたところでは通信ができるのを目のあたりに見た人々にとっては、欧米の技術の力をありありと感じないわけにはゆかなかつたろう。そしていづれも日本人が、大変な好奇心をもってしつこく運用法をたしかめたり、実験したとされている。この好奇心と探求心が後の近代日本を開いていく力になる。

当時、この調印の場は、東海道の主要な宿駅であった神奈川からは海をへだてた南約八キロの突出した砂洲の上にある漁村で、形の上から

も横に出た浜といった姿をしている。元は久良岐郡本牧領の中の石川村といわれていたのが、横浜、中村、堀の内の三村に分れたものである。戸数は僅かに百一戸の小村で、天水で行う田畑のほかは、漁労に依存する寒村であったという。これに対して神奈川宿は戸数千三百戸という大きな宿であった。ペリーとの折衝で、やと応接場所を神奈川ということに落着いたが、神奈川では交通の要路に当るため、問題のおきるのを避けて、あえて対岸の横浜という別天地を選んだわけで、そのため横浜で締結したのにもかかわらず、神奈川条約といわれている。実際には「横浜条約」といった方が正しい呼び名であろう。

横浜が開国に果たした第二の役割は、本格的な日本の開国となった安政五年の日米修好通商条約の締結の地となったことである。安政三年、下田に上陸したアメリカの総領事ハリスは、安政四年外人居住権、犯罪人処分などをきめた日米約定（下田協約）を結ぶが、さらに日米修好通商条約締結のための交渉を繰り返していた。この交渉では、当初の草案になかった神奈川が開港場となった。はじめハリスの草案にあった開港場および開市場は、函館、大阪、長崎、平戸、京都、江戸、品川および本土西海岸の二港、九州炭坑附近一港ということであった。と

ころが最終的には神奈川、長崎、函館、兵庫、西海岸（後に新潟と定まる）と定められた。この条約は安政五年一月二日（一八五八年二月二五日）に下田にてほぼ妥結していたが、これの勅許を要するとしてハリスに調印の猶予を申し出た。しかし、勅許問題が尊皇攘夷派に火をつける形となり、朝廷によって条約は拒否された。幕府は窮地に立ち調印の延期を求めていた。六月になって、アロー号事件によって英仏連合軍に攻め込まれた清国が、遂に天津条約を結び、この勢いをかって、日本にも近く英仏使節が訪れるというニュースが米艦によってたらされた。ハリスはこの期を逸しては折角米國が先鞭をつけた通商交渉が無になることをおそれ、英仏艦隊が渡来すれば、さきの交渉妥結をみた日米条約の程度ではとうてい収まらないと幕府に知らせ一日も早い調印をせよ。六月一七日ハリスは下田に渡来した軍艦ポーハタン号に乗り込み神奈川沖におとずれる。そこで井伊直弼は遂に条件付きで全権として井上清直と岩瀬忠震を神奈川におもむかせた。井伊直弼はなお条約勅許問題をかなり気にしていたようだが、遂に英仏の来航をおそれ、安政五年六月一日に日米修好通商条約により、自由貿易を含む実質的な開国を行うことを約したのである。しかし、下田で結ばれたように思われるこの条約は、実は神奈川沖、つまり今の三菱重工の前面海面あたりであろうが、ここに停泊するポーハタン号で結ばれた。実際は神奈川条約あるいは横浜条約といってもあやまりではない。井伊直弼はもう少し調印の引きのばしを考えていたのに、早々に調印されたのはやや意外で残念がっていたようである。そうすると横浜の開港を強力に推進させたのは、掃部山に銅像のある直弼ではなく、交渉当事者の岩瀬忠震ということになる。

さらに第三の役割は、この条約の履行で安政六年六月二日（一八五九年七月一日）正式に神奈川（実は横浜）が開港されたことである。神奈川条約では、通商は含まれず、たんに新炭、食料の供給などにどまっていたから、実質的な開国は、神奈川の開港によって始まるといえてよい。このように横浜（神奈川）は日本の開国という歴史的事件に三度も桧舞台に立ち、これによって横浜の都市づくりはスタートしたのである。

三——横浜の開港

横浜は日本開国の歴史的な日米和親条約、日米修好通商条約の調印の場として二度もその役割を果したのは、東京湾の奥深く本牧の入江を

まわり波静かで、しかも江戸に近いという地理的特性におっている。そして、そのことが、横浜を次に我が国最大の開港場として発展させる原因になっているのである。

日米修好通商条約では、安政六年六月に開港を約していた。ハリスは品川あたりを望んだが、幕府側からは、下田よりはるかに江戸に近く便利な神奈川が提示され、品川はまた港に適さず、下田を閉じて神奈川を開くことに同意したのである。

しかし、いよいよとなると、幕府は、当初約束した神奈川ではなく、対岸の日米和親条約締結の土地である横浜に新しい町と港を作り、開港場としようとした。そして横浜もまた神奈川の一部であると主張した。これに対してアメリカのハリスや、イギリス公使のオールコックは強くこれに反対し、明文どおり神奈川に港を開くことを主張した。外国側からみれば、神奈川は江戸に近く、もともと東海道の便利な地点にあり、横浜は海をへだてた対岸の全くの寒村で、街道から外れたいわば出島的な土地であり、かつての長崎出島のようにここに閉じこめられてしまうのではないかとおそれていた。それに東海道に面していれば交通もひんばんで、商売の上でも利益が上るものと考えていた。これに対して幕府は、神奈川では丘がせまり

土地が得られないこと、横浜の方が海が深く、港として適していることなどを理由にして、あくまで横浜開港を主張した。幕府の実際の真意は、東海道の要衝では、攘夷派とのトラブルが生じ、警固もむずかしいことをおそれたのである。事実、横浜は丁度岬のようになっていて、付根にあたる部分を、堀川という川を切って、完全に島にしてしまい、トラブルをふせぐことにした。しかし、ハリスらが心配したように長崎出島のように完全に閉じこめてしまいう気はなく、単にトラブルの発生をおそれただけである。もし外国側がどうしても神奈川に固執するならば、東海道をもっと山側に付けかえて、開港場と分離することさえ幕府は考えていた。事実その三年後の文久二年に有名な生麦事件がおきているが、生麦は神奈川からいくらも離れていない。そのほか数々の外人襲撃事件が生じている。

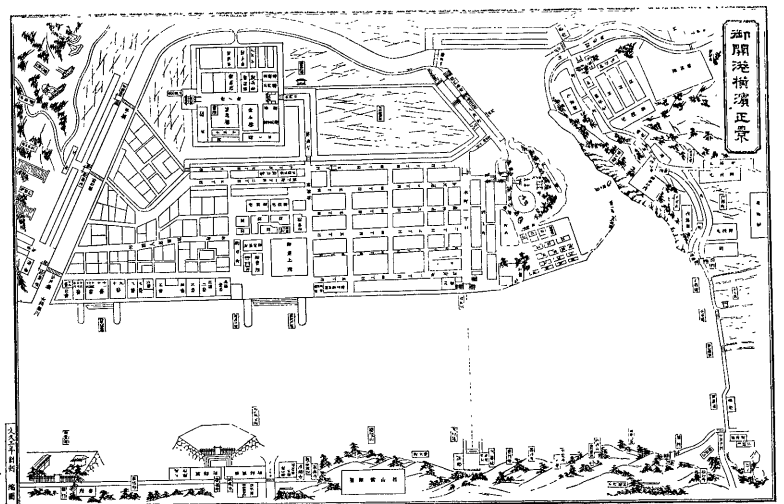
この頃になると、幕府は断固たる判断力と行動力に欠けており、とくに外国の圧力に対しては抗しようもなかったが、横浜開港だけは強くゆずらなかつたのは、結局さらに外国との問題が生じ、清国のように首都まで外国にせめこまれたりすることだけはさけようとしたのだろう。つまり外国をおそれるが故に、外国側の同意をえないうまま、既成事実を作りあげて、横浜

の町づくりを強行し、外国側をそれにのせていこうとしたのである。その際、かつて横浜で締結した条約をハリス側が神奈川条約と呼んだことを、横浜開港のひとつの口実にしたのだから皮肉なものである。

さらに皮肉なことには、すでに建設的事業を行うには積極的に取組む能力を欠いた幕府にとって、横浜の都市建設は幕府最後の大規模な建設事業となったのである。安政六年に開港したのは、ほかに長崎と函館であるが、長崎は古くからの港町であり、函館も巴の湊といわれる静かな小さい港町であった。また神奈川も、東京湾の中の主要な港であって内陸との交通の要衝であった。ところが横浜の場合は全く港でも町でもないただの寒村であり、ここに新規に町づくりが行われたのである。

当時横浜にいた百一戸は幕府の権力でことごとく立退きを命ぜられ、現在の元町、当時の元村に移された。そこを幕府直轄の土地として新しい計画的な都市建設を行った。そして東海道の芝生（現在の浅間町付近）から横浜までの新道を通して横浜と連絡させた。これらの経費の総計は九二、〇八九両といわれるが、事実はこちらに予算をオーバーしたようである。

また都市建設と併行して、ここに商人を居住させなくてはならない。幕府は積極的に商人を



横浜に移住させ、あるいは誘致した。この中には三井のように江戸幕府の有力な御用商人と、一方では一旗組の投機的冒険的商人とが同居していた。安政六年七月の割付によると、出身地別にみて、横浜商人七一人のうち、江戸三四人、神奈川一二人、保土谷六人、駿府二人、下田一人、その他一六人となっているが、江戸商

人については幕府が計画的に移住させたものが多いであろう。しかし冒險的投機商人は当初は特権商人の間にわりこまなくてはならなかったが、その中では中居屋重兵衛のような有力者も出、しだいに横浜商界の中心となる商人が生まれてきた。

亀屋原善三郎などもその一人で、原は、武蔵国児玉郡渡瀬村に生れた。渡瀬村は、倉賀野から信州佐久にぬける裏街道の宿場村落で、原家はここで醸造業、質屋を営む在方商人であったが、在方商主として生糸貿易に乗り出し、北関東の生糸と横浜貿易をむすびつける役割で横浜に進出してくるのである。現在の国鉄横浜線から八高線のルートは、まさに関東のシルクロードであり、上州、武州、甲州の蚕糸業地帯を横浜に結びつけるルートであった。第二次大戦まで、我が国の輸出の大宗は生糸であり、横浜は日本一の生糸の輸出港であったのである。

横浜開港にあくまで反対の外国側は、神奈川に固執し、当初領事館もここにおいた。すなわち、アメリカ領事館は青木町本覚寺に、イギリス領事館は青木町浄童寺に、オランダ領事館は神奈川本宿の成仏寺におかれた。そして外国側は、強硬に神奈川に居留地をおくことを主張し、遂に一時神奈川地域の海岸に居留地を設けることに正式決定をみた。しかし外国側官吏の

ハリスやオールコックとはちがって外国商人たちは新しい横浜が港湾都市として実質的にすぐれていることを認め、横浜に進出を開始したため、幕府が考えたように、開港場建設を先行させ、日本商人を強制的に誘致し、その実績の下に外国人を横浜へ引き付けようとした計画は見事に成功をみたわけである。

それと同時に外国側も官庁側である公使、領事たちが、神奈川開港という形にこだわったのに対して、外国の民間商人側が、名よりも実質をとり、横浜は主要交通路から少し離れて不便ではあるが、よい港湾と新しい町をもっている実質面を評価して住みついたという点は、横浜人の役所傾斜でなく、物にこだわらない実質主義的な側面をつくりあげたひとつの実例のようにも思える。最初の外国人側がすでに実質派だったのである。

四——横浜の町づくり

横浜の町づくりはこのようにして、全く新しい白いキャンパスに極めて計画的に作りあげられた都市である。砂洲を埋め平地とし、これに計画的な都市建設を行った。すなわち運上所を中心し、東を外人居留地、西を日本人町とし、日本人町は道幅拾間（一八メートル）という当時と

してはかなり広大な本町通を中心に、海岸通、北仲通、南仲通、弁天通の五筋があったが、道幅は五間（九メートル）ないし三間（五・四メートル）であったが、この範囲が狭い意味の横浜町だが、広くとれば、南に隣接する太田町、その背後の歓楽街港崎町がいわゆる関内で、さらに関所の外の入口に当る奉行所などのおかれた官庁街、戸部・野毛を含めて建設されたものである。

埠頭は東埠頭と西埠頭がおかれ、外人居留地に近い前者が外貿を、そして日本人町に近い後者が内貿をあつかった。

これらは幕府が計画して作りあげた都市であるから、明治以降、外国人技師の力を借りて計画した都市とは若干の相異がある。当時としては極めて計画的な町づくりであり、また自由な計画が可能であった。しかし、おおむね格子状の形態をとりながら、その後明治になってからの札幌などとはちがいが、一部にはあえて直線を折れながらせる江戸時代の道路形態を入れているし、また新しい交通輸送手段を考慮しない道幅の狭いものとなっていた。幕末から明治初年にかけてイギリスの通訳官として活躍したアーネスト・サトウによると「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設計されていた。馬車の時代は日本ではま

だ始っていなかったので、道路の広さは手車が通ればそれで十分というわけだった。そのために、将来の日本のいちばん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かった」(坂田精一訳)と酷評されている。

その後の大火などによって若干手直しされ、馬車道ができたり、居留地と日本人町との間に延焼を止めるため、明治一二年には日本大通という広い道路が造られたり、多少道路が直線化され、馬車が走りやすいように部分的な手直しが行われた。

居留地は外国人数が増加するにしたがい狭少となったため、元治元年(一八六四)の「横浜居留地覚書」や、慶応二年(一八六六)の「横浜居留地改造及競馬場墓地等約書」によって、浜居留地改造及競馬場墓地等約書」によって、だんだんに拡大整備された。これらの実行は明治新政府にも受けつがれるが「これによりいわゆる新居留地、山手居留地が生れ、外人墓地、病院、競馬場、屠牛場、公使館、領事館、外人遊歩道、山手公園、彼我公園、下水などが整備されてゆくことになる。

これによって、洋式競馬場、洋式公園、下水などが横浜で日本の各地に先がけて始めて生れることになる。

また、横浜は島状になっていたため、神奈川

から渡船によるか、または橋で入るより方法がなかった。メインゲートに当る東海道から分れて戸部、野毛を通ってまっすぐに横浜に入る横浜道の末端の吉田橋には関所がおかれた。このため狭い意味の横浜は関内と呼ばれることになる。この吉田橋は明治二年にかけかえられ、我が国最古の鉄製の橋となり、渡り賃を徴収したことから、俗に鉄の橋(かねの橋)と呼ばれた。

このようにして生れた横浜は、明治政府が生れ、欧米文化を積極的に取入れる政策によって、欧米外来文化の玄関口として、文化や風俗の流入口となり、欧米人の来訪や、外国旅行の窓口であったから、新しい文化が次々と取り入れられ、古いしきたりや考え方を変えてゆく最も先進的な都市であった。

それら新しく始められた中には、日刊新聞の発行、和英辞典の出版、写真館やボンチ絵、ピールの製造や洋式野菜の栽培、石けんやアイスクリーム製造などがある。

また女子教育についても横浜は日本の夜明けの役割をする。開港直後来日したヘボンが文久三年一月居留地の自宅で家塾を開き、最初は女子だけに英語、刺しゅう等を教えた。これは明治三年、宣教師メリー・キダーの家塾に受け

つがれ、明治八年には現在の山手の地に新校舎が開かれ、明治九年、アイザック・フェリス・セミノリーと校名を定めた。フェリス女学院の出發である。これとならんで、開港早々来朝したアメリカ人宣教師ジェームス・H・バラは、当時の日本女子の低さやおくれに女子教育機関の必要性を痛感し、本国の教会や友人に訴え、これに代えてメリー・ブラインを代表にクロスビーおよびピアソンの三女史が明治四年来浜し、同年八月に山手でアメリカン・ミッシヨン・ホーム(亜米利加人婦人教授所)を開いた。寄宿を大幅にとり入れたのも大きな特徴である。

これに対して県立の女学校が生れたのははるかにおそく、明治三十二年の文部省の方針により、横浜では明治三十四年になってからである。

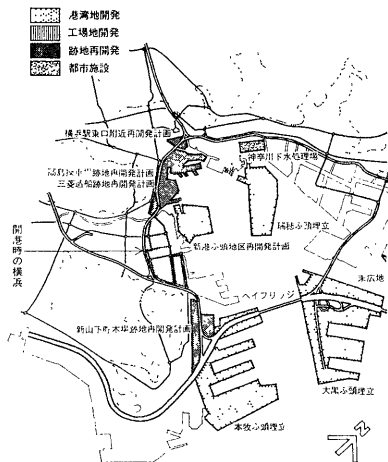
さらに都市施設についても、横浜で始めて建造され、その後全国に及んだものは数多くある。明治五年七月には日本人町に三〇〇本のガス燈が点火され、その後明治七年になって外人居留地にも設けられた。これは高島嘉右衛門の独力の事業として開始されたもので、その後明治八年になって横浜町会所の経営に移された。水道は鉄管による洋式の新式水道が、イギリス人技師パーマーの設計によって相模川から導

水し、野毛山貯水池まで明治十六年に計画され、明治二十年に給水を見ることになった。電信は明治二年、鉄道は明治五年に、横浜―東京間に最初に設置されたのは著名な事実である。

いずれにせよ横浜は、いわば無から有を生じ、新しいものを新鮮に受入れる生き生きした都市であった。当時の城下町から近代都市へ変っていった都市は鉄道を排斥したり、古いものに固っており、それらとは全く異っていたのである。

五——町づくりの特性とその展開

これまでのべてきたように、横浜が開港場として成立するにはさまざまな経緯があった。明治二十二年の市制施行の時代には、もともとの横浜である関内はじめ、その周辺の関外、山手や戸部あたりまでであったが、明治三十四年の第一次の市域の拡張では神奈川、子安、本牧などが合併され、事実上、神奈川と横浜とはひとつのものとなった。その後、順次拡張して昭和十四年に現在の市域になり、今日におよんでいる。その中で当初横浜を開港させ、横浜という都市を成立させた基本的な条件は、その後も良きにつけ悪しきにつけ今日にまでおよんでおり、それが横浜市のもつ特性となっている。人



間の個性がそう変わるものではないように都市の特性もそう変わるものではない。その特性はかなり本質的な意味を持っているのである。

そこで、横浜市の都市としての成立の事情を知ることには、その本質のかなり重要な部分を知ることであり、その特性を今日も認めないわけにはいかない。しかし、もしそれらの特性のうちで横浜にとって望ましくないものとなるときには、それらを全く不変のものとするのではないであろう。それらの望ましくないものに対しては、はっきりした戦略的な改造目標をたて、それに対して徐々にではあっても、機会あるごとに接近させていくことが必要なのである。また、仮りにその特性のうち変えられないものがあるならば、その特性を現在の条件のなかで、新しい意味をもつようにしていくことで

ある。同じ条件も、意外に新しい意味をもつことによって、将来にも通用するものになるかもしれないのである。そうした問題の主なものいくつかに触れてみよう。

①—東京との近接性

その第一は、横浜が首都である東京に極めて近く位置していることである。都心間は約三〇キロメートルだが、東京、川崎、横浜は連帯したひと続きの都市になってしまった。

横浜が東京すなわち当時の江戸に近い良港であったということが、調印の場にえらばれ、開港場として町づくりをさせたのだから、東京なくしては成立しない、切っても切れない関係にある。明治新政府が東京遷都を行ったのも横浜にとつては大きな意味がある。その上、横浜をいっそう東京に近づけるべく、鉄道も電信もこの両都市の間から始められ、いっそう緊密な関係をむすぶことになった。

しかし、東京に近すぎるといふことは、横浜市の独自性にマイナスを与えている面も多い。とくに戦後に横浜の中心部が戦災と接収でその中心性を失ったとき、この傾向はいっそう顕著になった。近すぎることは横浜になくても東京でもすむということであり、貿易機能、海外情報機能、そして領事館までも次々と東京へ移転

してしまった。とくに東京は世界一ともいえる超巨大都市で、かつ強力な吸引力をもった都市であるから、その影響はいっそう強かった。

東京の力は吸引力だけではない、東京の強力な吸引作用による人口の集中は、東京だけで収容しきれずに、横浜、湘南方面へ人口を押し出すことになり、横浜は、東京に接近しているため、自らの要因でもなく、また好みもしない開発の波を大きくかぶることになってしまったし、また東京への通過路の一部と化してしまっただ面もある。

いまだら横浜を東京から遠ざけることができず、東京の一点集中的な単一核的な構造には反省の声が早くからあがっている。首都圏としても、広域的な多核複合体をつくっていくべきことが叫ばれている。横浜市はもとと東京へ接近はしているがひとつの独自性、主体性をもち、それが東京との関係でよい意味の連合共存をしてきたのである。いまあらためて横浜市の主体性が問われ、それに応えることが、横浜にとっても、首都圏にとっても好ましい意味をもち、横浜と東京との近接性がプラスに作用するのである。

② 天然の良港

次は横浜が天然の良港であった点である。外

国側が始め江戸に最も近いため、品川あたりを開港場とすることをねらっていた。しかし砂洲もあって大型船の接岸にはあまり好しくないためこれをあきらめた。神奈川を横浜に振りかえることに最終的に合意した理由のひとつは、横浜が天然の良港としての性格を有していたからである。そして今日まで日本一の開港場として神戸とともに取扱貨物量の一、二位を争っている。これも良港であると同時に、東京に近く京浜工業地帯や大消費地の東京、そして関東の広い後背地をもっていたためである。

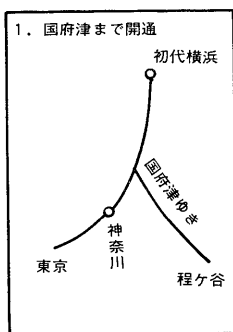
しかし、良港であることは自然の水深の深さをいみするが、現在の築港技術は、堀込港湾も可能になり、広い土地を造成するにはかえって天然の良港の条件はマイナスに作用することになり、横浜は広い港湾用地を確保するには物理的に限界を生じている。そこで限られた中味をどう有効に使うかを真剣に考えるときなのである。

③ 支線的な位置

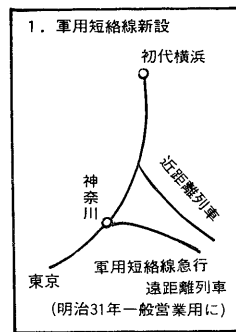
第三には横浜が、東海道から入り込んだいわば支線の位置にあったことである。もともと東海道を避けて強引に横浜を開港したのは、東海道から不便であることが大きな理由であった。

後には道路を通じ、鉄道を敷き、この不便は解

明治20年



明治27年



消される。しかし、地理的に折れ曲って入っていることの本質には変りがない。このため、しだいに鉄道網がのび、明治二十二年には東海道の全線が開通し、東海道線が軍事用の鉄道幹線としての重要性を増加してくる。ここで東海道線の復線化を行うのに際して、従来は一度横浜へ入り、バックして関西方面へ行っていたのを、時間短縮のため神奈川から保土ヶ谷に直行させ、鉄道発祥の地である横浜駅（現在の桜木町）へは立寄らない計画が明治二十九年ごろすすめられてきた。このため横浜市より西の方向へ行く者は、保土ヶ谷もしくは神奈川で乗車するか、または乗り替えをしなくてはならないという甚だ不便になることになった。これに対し

て横浜商工会議所、市会、貿易商各組合は、東海道線変更について反対運動をおこすため決議や建議を行った。

商工会議所会頭原善三郎から、横浜が鉄道から孤立してしまうことをおそれ、悲痛な建議書が、農商務大臣、通信大臣、神奈川県知事あてに提出されている。「全国ニ対シ横浜市民・横浜商民ノ受クル不便不利ハ幾何ナルヤヲ察セサルモノト信ス。……横浜市民ハ関西ト陸路ノ交通ヲナスニ殊ニ保土ヶ谷駅マテ走ラサルヘカラズ。横浜ニ輻奏セル貨物ハ如何ニシテ配散セラレテ需要者ノ望ニ応セラルヘキ乎。線路ノ変更ニ由ッテ商業ハ速ク横浜ヲ離レテ往来シ、人衆ノ交通従ツテ相減シテ横浜ハ孤立トナリ、俄カニ其繁盛ヲ亡失スヘシ。……」

しかし、これらの建議はとうとう受け入れられず、明治三十一年二月、東京、神戸間直行、および東京、名古屋間列車は、横浜において機関車付替等の時間空費をさけるため、今後神奈川県・保土ヶ谷の直通新路線を通過させ、横浜発着の乗客は保土ヶ谷にて乗り替えさすことになり、次いで、明治三十四年には保土ヶ谷・神奈川間に平沼停車場を設けた。後にさらに若干平沼駅を移動させて、これが現在の横浜駅となり、旧来の横浜駅は桜木町と改称される。これらの経過はもともと東海道から折れ曲ったとこ

ろに開港場を強引に開いた当初からの地理的宿命のもたらしたものであった。

さらに、これと同じような運命が戦後にやってくる。戦後東海道新幹線計画は横浜駅に入らず、いっそう山側を通過することになる。鉄道のスピードを維持するため、直線路をとったからである。横浜駅は次々と置き去りにされる宿命にある。新幹線はもう少し後に計画されていたら、かえって横浜駅導入がもっと真剣に考えられたかもしれないが、かつて横浜駅を山側に移転させた明治の歴史が、わりあい簡単に新幹線を山側に入れることに同意させてしまったのかも知れない。

また、横浜の宿命の東海道からの折れ曲りは、港湾埠頭の発展で、港湾道路が市街地を貫通し、とくにコンテナリゼイションの時代には市街地と港湾との矛盾を生じてきた。神戸のように山と海とが併行し、港湾的貨物を海岸側で処理するという単純なパターンをとれないのである。

こうした宿命を解決するためには、二つの手段が考えられている。ひとつは、旧来の横浜から、横浜駅、そして新幹線の横浜駅を結びつけ、この切りはなされた機能をせめて接近さすことである。地下鉄や高速道路計画がこのために行われ、また国鉄側でも横浜線の乗り入強化

を行っていくべきであろう。

第二には、折れ曲った尖端に位置する港湾の流通経路を都心部と分離するため、ベイブリッジを始め、東京湾環状道路を建設し、折れまがった構造を修正することである。こうすれば、折れ曲った位置にある旧来の横浜の部分は、通路にならなくなるし、しかも港が深く切れこんでいるので、かえって別な魅力ある場所となる可能性が生れてくる。

そして横浜といい、神奈川といい、開港時に議論された都心臨海部は、いまや陸つづぎになっており、この部分にある横浜駅東口から高島ヤード、三菱重工、東横浜駅、新港埠頭を一体化することによって、積年の問題を解決するばかりでなく、新しい横浜の核づくりとなるのである。

④ 先駆的な自由都市

第四には横浜は外国人をはじめ、全く見ず知らずの多くの人々が集り、その中で常に新しいものを作りつづけた日本の先導的な都市だという点である。横浜は自由で民主的で物にこだわらない。その歴史の中には、大議論や紛争もなかったわけではない。しかし、関東大震災、戦災、接収という苦難の中からもまた新しく立ちなおっているのは、横浜の先駆的な創造性によ

っている。旧い人も新しい人々も、一緒になって新しいものをつくりだしていける力が、古い城下町とは異なった横浜の魅力である。

横浜は城下町のように、城や、旧藩主の庭園財産などをうけついでいない。それだけに古い遺産は乏しい。しかし、新しく、先駆的であるという無形の資産をもち、それが横浜の特徴で

もあり、新しい特性や、新しい伝統を作りだしていく原動力になるのである。

文明開化時代のような派手さはないかもしれない。しかしその時代は主として外来の力にたよってきた。工業化の時代には日本の先進的重化学工業を開いた。そして都市化の時代、その波を真先にうけ、それだけに世界的課題である

都市問題に実践的に応える先駆的役割を果たした。まだこれからも横浜は都市の新しい魅力をつくるため、かもしだされる市民のエネルギーをそなえているはずである。横浜市民はよい意味の自由度と、新しい建設力を持ってきたことは歴史の示す特性だからである。