

横浜港の生い立ちと税関



横浜税関

目 次

	頁
1 . 東西波止場と運上所（税関）付近の変遷	1
2 . 税関を中心とした東洋初の近代的埠頭の建設	6
3 . 新港埠頭とその周辺地区の現在	13
（参考1）使用絵図	
図1 横浜最初の本格的実測図（慶応元年（1865））	1
図2 明治初期（3年（1870）頃）の東西波止場	2
図3 慶応2年（1866）の大火前の状況	3
図4 明治元年（1868）の状況	3
図5 明治3年（1870）の状況	3
図6 明治11～14年（1881～84）の状況	5
図7 明治34年（1901）の状況	5
図8 明治33年（1900）の横浜税関構内図	6
図9 大越税関長の波止場増築案	7
図10 水上税関長提案図	7
図11 横浜税関陸上設備計画図	8
図12 明治末期の横浜港全景	8
図13 関東大震災前の横浜税関の状況	9
図14 倒壊したレンガ造り3階建て税関事務所	11
図15 関東大震災後の横浜税関の復旧状況	11
図16 昭和12年（1937）の新港埠頭	12
図17 再整備が計画されている象の鼻地区	13
図18 みなとみらい21地区	13
（参考2）横浜港の貿易額推移	
グラフ1 （明治18年（1885）～大正11年（1922））	10
グラフ2 （大正12年（1923）～昭和20年（1945））	10
グラフ3 （昭和21年（1946）～昭和37年（1962））	12
（参考3）本関庁舎の変遷	付録

はじめに

本冊子は、開港当時の横浜港の姿と、昭和30年代まで貿易の中心であった新港埠頭の建設の経緯等についてとりまとめたものである。横浜港と横浜税関は開港以来1世紀半にわたって、共に歩み、共に歴史を築いてきた。本冊子をご覧になった方は、両者の縁の深さと絆の固さを強く認識されることになるろう。

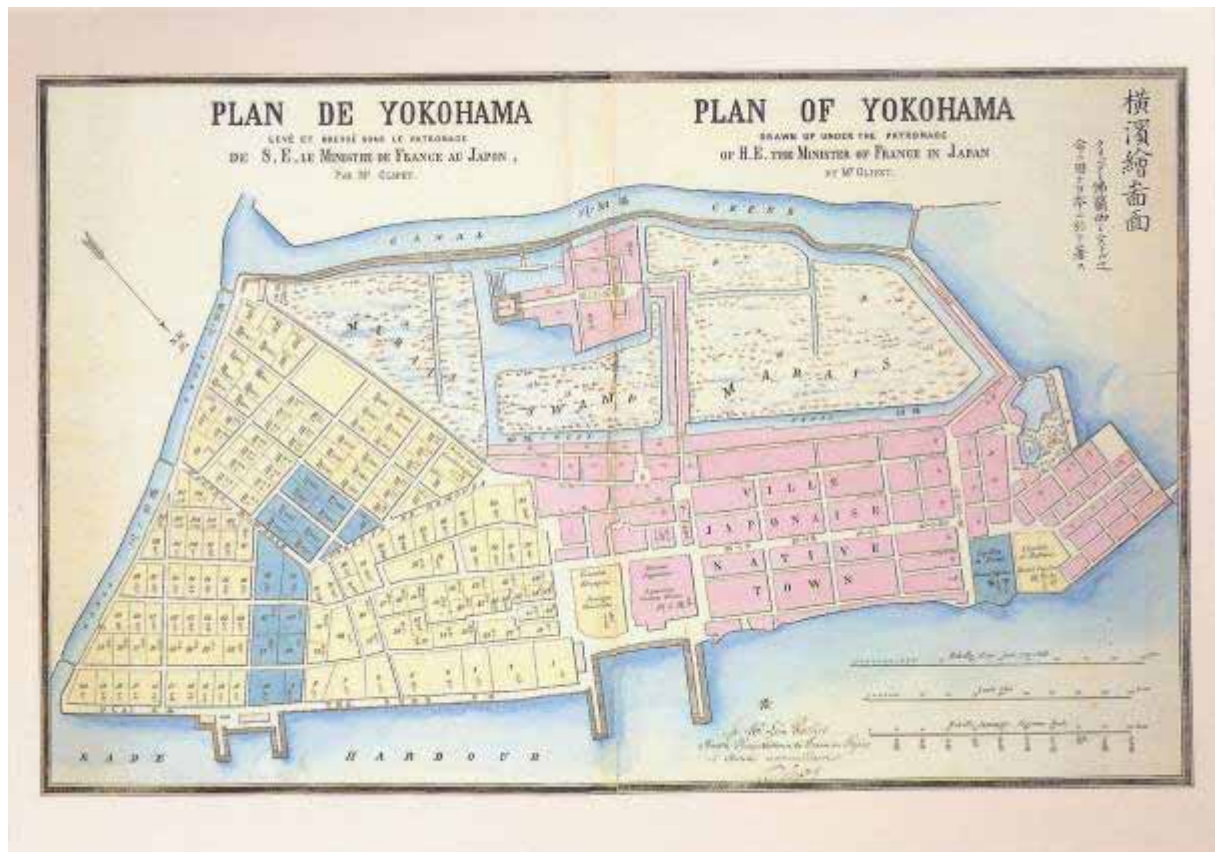
1．東西波止場と運上所（税関）付近の変遷

港が開かれる直前の横浜は約100戸、人口約500人の小さな僻村にすぎなかったが、安政6年6月2日（西暦1859年7月1日）の開港により、急速に港を中心とした都市へと変貌していった。

横浜開港場の中心付近には、神奈川奉行所の中核的機関として神奈川運上所（横浜税関の前身）が開港と同時に設置され、また、運上所から現在の大棧橋がある海上に向かって東西2本の直線状の波止場が建設された。運上所をはさんで東側（図1の左側）に外国人居留地が、西側（右側）に日本人居住区が形成されたが、東西の波止場のうち外国人居留地に近い方（東波止場）は外国貿易のために用いられ、もう一方（西波止場）は内航船の貨物の積卸しに用いられた。文久3年（1863）になると、従来の波止場の東側（図1の左下）に新波止場（フランス波止場）が建設された。

これら運上所や波止場は時代に合わせてその姿を変えていった。この節においては、開港当時から明治20年代に行われた第1期築港工事が完成するまでの約40年間において、東西波止場とその中心に位置する運上所（税関）の付近がどのように変遷していったか、当時の絵図面等を参考にしながら見ていくこととしたい。

図1 横浜最初の本格的実測図（慶応元年（1865））



赤色部分が日本人居住区、黄色が外国人居留地、青色はそのうちフランス人の借地（出所）「横浜絵図面（フランス人土木技師M.クリペ製作）」（横浜開港資料館所蔵）

図2 明治初期(3年(1870)頃)の東西波止場



中央の建物は輸出入貨物を検査するための神奈川運上所の上屋(出所)「横浜海岸通之図(第3代歌川広重画)」(横浜開港資料館所蔵)

幕末の状況(図3)

開港当時の貿易形態は、日本商人が産地から仕入れた商品を横浜の外国人居留地内にある外国商館に持ち込み、または外国商館が海外から輸入した商品を日本商人が引き取るという商館貿易(または居留地貿易)であった。日本商人は売込商または引取商として外国商人を相手に商館で取引をした。

当時の開港場には輸出入貨物の蔵置施設がなかったため、貨物を船舶に積んだまま通関手続が開始されていた。陸揚げされて検査、納税等の手続を終えた貨物は、内航船にそのまま積み替えられて江戸その他に送られるものを除き、引取商等によって引き取られるまでの間は外国商館(またはその付属倉庫)で保管されるか、地上で雨露にさらされるかのいずれかの状態に置かれていた。図3上に運上所の本庁舎、役宅及び改所以外の税関関連施設が見当たらないのはそのためである。

運上所の当初の本庁舎(木造・一部2階建て)は、慶応2年(1866)10月の大火により焼失した。この火事は末広町豚肉営業・鉄五郎方から出火したので俗に「豚屋火事」と呼ばれ、横浜の日本人居住地の大部分と外国人居留地の一部に及び、相当数の犠牲者を出したと言われる。

明治初期の状況(図4・5)

二代目の運上所本庁舎は、「豚屋火事」の翌年3月に焼け跡の向かい側に建てられ、その名称も運上所から横浜役所に改められた。(図4参照)

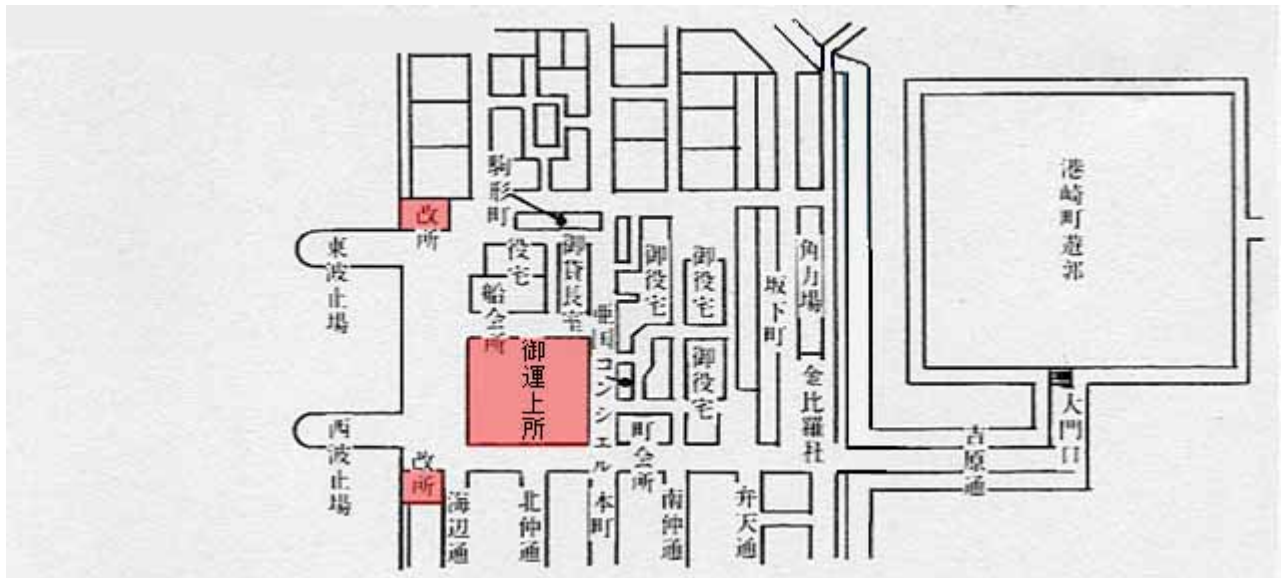
運上所の機能は、幕府の崩壊後は明治新政府に引き継がれ、一時は新設された神奈川県に委ねられていたが、明治4年(1871)8月、大蔵省に引き継がれた。この本庁舎の建物は明治6年(1873)12月に初代の税関庁舎が建築されるまで運上所またはその後身の役所の庁舎として用いられ、その後は神奈川県庁が入居していたが、明治15年(1882)12月の火災により焼失した。(図5参照)

なお、図4中には「御蔵」と表記された建物があるが、この当時、幕府直轄の倉庫を「御蔵」と呼んでおり、明治になってもこの呼称が残っていたものと思われる。この「御蔵」は、今日の保税倉庫の原初形態をなすものと考えられる。

そもそも、我が国の保税制度は慶応2年(1866)5月の借庫規則の制定に始まる。借庫制度は政府が所有しまたは借り受けた倉庫を保税倉庫として民間人に貸し出す制度であるが、同規則では、これを借り受ける権利を外国の「荷物請負人」に対して認め、寄託される貨物も外国商人が取り扱うものを対象にすることとされていた。ただし、やがて日本商人に対しても等しくその利用が認められるようになった。最初の借庫には、駒形町のオランダ商人所有の石造り倉庫を買収して「永号倉庫」と名づけられたものが用いられた。この「永号倉庫」が間もなく「豚屋火事」で消失したため、二代目の借庫としてイギリス人所有の倉庫を賃借したものが用いられた。運上所が自ら最初に建築したものは、慶応3年(1867)に東西両波止場間の埋立を行い、そこに石造りで新築した倉庫4棟であった。

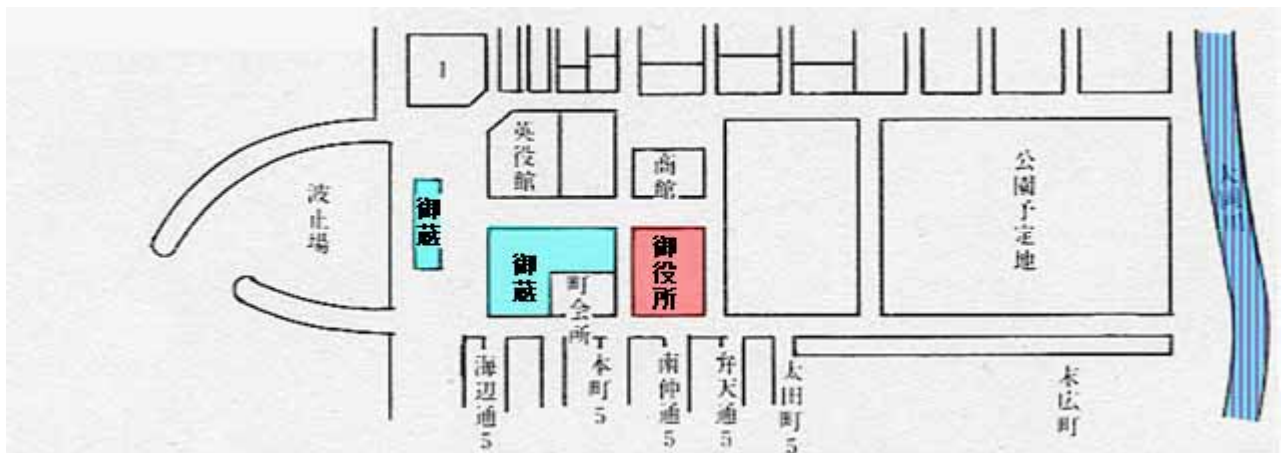
図3～7中、税関施設は■、税関関連倉庫は■、大岡川を■で表示。

図3 慶応2年(1866)の大火前の状況



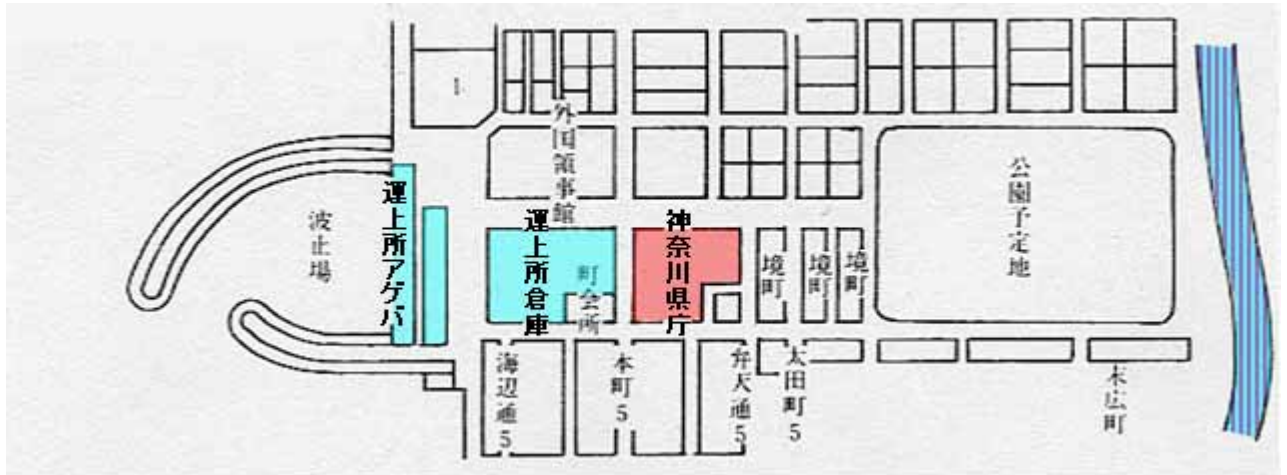
慶応2年(1866)	貿易額	主な品目(万延元年(1860))
	輸出 14 百万ドル	輸出 生糸、茶、油
	輸入 12 百万ドル	輸入 綿織物、毛織物、薬品

図4 明治元年(1868)の状況



明治元年(1868)	貿易額	主な品目
	輸出 18 百万ドル	輸出 生糸、茶
	輸入 12 百万ドル	輸入 綿織物、毛織物

図5 明治3年(1870)の状況



明治3年(1870)	貿易額	主な品目
	輸出 11 百万ドル	輸出 生糸、蚕卵紙、茶
	輸入 23 百万ドル	輸入 米、綿糸、綿織物

初代税関庁舎の時代

前述のように、明治4年(1871)に税関の業務が神奈川県から大蔵省に移管され、明治5年(1872)11月28日、横浜税関という名称が正式に採用された。明治6年(1873)には初代の税関庁舎が完成している。この建物は、明治12年(1879)に出版された「横浜名誉鑑」の建築物の部で、本町1丁目の「町会所」と並んで当時の代表的な建物として番付けされた。

しかし、初代の税関庁舎は波止場からやや離れていたため、通関手続には不便であった。そこで明治15年(1882)、当時の有島武税関長が移転を考慮していたところ、たまたま同年、神奈川県庁舎が火災により焼失したため、税関庁舎を県に8万円で譲渡し、新しい税関庁舎を日本大通の突き当たり(海岸通に面した海側の区画)に建設することとなった。この二代目の税関庁舎は明治17年(1884)5月に起工され、翌年11月に完成した。(図6参照)

第1期築港工事

明治期に入り、港湾の整備が国家的な重要課題となった。既存の波止場には船舶が着くことのできる岸壁がなく、その能力も貿易量の増大には対応できなくなっていた。横浜での本格的な波止場建設については明治5年(1872)4月に井上馨大蔵^{たいふ}大輔らがその必要性を上申ししていたが、明治7年(1874)になると、内務省がオランダ人技師ファン・ドールン(Johannes van Doorn)に、工部省がイギリス人技師ブラントン(Richard Henry Brunton)にそれぞれ計画作成を囑託するという動きがあった。また、それらの動きを受けて大隈重信大蔵卿が同年5月、改めて横浜での波止場建設の必要性を上申ししたが、これら外国人技師の作成した計画はいずれも実現には至らなかった。

明治13年(1880)には東京築港へ向けての動きが始まり、翌14年に内務省のオランダ人技師ムルドル(H.L.Rohrenhorst Mulder)が品川沖海港築港計画を同省に提出するなどの動きがあったが、横浜側からの激しい反対があり、また折からの財政難も手伝って同計画も実現しなかった。

明治19年(1886)になると、内務省がオランダ人技師デ・リーケ(Johannes de Rijke)に、それに対抗する形で神奈川県がイギリス人技師パーマー(Henry Spencer Palmer)に、それぞれ横浜築港の調査・設計を依頼した。両技師の提出した案は、その技術的評価をめぐって相互に深刻な対立をもたらしたが、それに加えて、政府部内では東京築港と横浜築港のいずれを先行させるべきかが論争の的になっていた。

そうした中、明治21年(1888)2月に外相に就任したのが大蔵卿在任時から横浜築港問題に強い関心を抱いていた大隈重信である。当時、外務省では、元治元年(1864)の四国艦隊下関砲撃事件の講和条件に基づいて支払った賠償金の一部(78万5千ドル)が明治16年(1883)になってアメリカの好誼により「還贈」され、とりあえずは政府が公債を買い入れてこれを運用することにはなったものの、その具体的な用途をどうするかをめぐり、大いに議論が紛糾していた(なお、還贈の実現にあたっては、グラント前大統領(Ulysses Simpson Grant、在任1869~76)らの尽力に負うところ

=====
：“象の鼻波止場について”
=====
安政6年(1859)の横浜港の開港にあたり、東波止場(イギリス波止場)と西波止場(日本波止場)の二つの波止場が直線状に造られた。慶応3年(1867)、風浪を避けるため、東波止場は湾曲した形に変更された。その形が象の鼻に似ていることから一般に「象の鼻波止場」または単に「象の鼻」と呼ばれるようになった。
「象の鼻」の名前は「横浜築港史」(内務省臨時横浜建築局：明治29年(1896))に初めて登場した。この本の第四編には以下のような記述がある。
「其埠頭八海岸ヨリ直ニ海面ニ突出スルコト五百余尺、
西方ニ屈曲シテ - ノ象鼻形ヲ為セリ」
=====

が大きかった。明治21年における運用残高は約124万ドルに達していた)。大隈外相はアメリカと通商面で最も関係の深い横浜と神戸の港湾改築にそれを用いるべきであると考え、明治21年(1888)4月、伊藤博文首相に「横浜港改築ノ件請議」を提出した。これはそのすぐ後に首相を引き継いだ黒田清隆の容れるところとなり、同年5月、東京港か横浜港かという問題は横浜築港を行うということで決着した。残るは横浜築港についてデ・リーケ案とパーマー案のいずれを採択するかという問題であったが、同年11月に山懸有朋内相が黒田首相あてにデ・リーケ案の採択を請議したのに対し、大隈外相はパーマーの人物と実績を信頼して翌年(1889)1月、首相あてに「パーマー築港計画案採択請議」を提出した。閣議での激しい論争の末、同年3月、大隈外相案が採択されることが決まり、この問題にもようやく決着がつけられた。

こうして、横浜に市制が施行された明治22年(1889)の11月、鉄棧橋(大棧橋の前身)の建築を含む第1期築港工事が、神奈川県庁内に設置された横浜築港掛主導の下に開始されることとなった(同25年(1892)6月になって内務省臨時横浜築港局が事業を引き継いだ)。工事費は200万円であり、前述の還贈金(運用残高 139 万ドル)が基金として積み立てられた。この工事においては、税関の二代目庁舎前から鉄棧橋基部までが埋め立てられ、陸上設備として倉庫、上屋、起重機等が設置された。また、赤燈台のある内防波堤や、帷子川かたびらからの土砂を港内から排出するための馴導堤もこの時に築造された。工事は明治29年(1896)5月に完成した。

この間、鉄棧橋自体は明治27年(1894)3月に完成しており、埋立部分とともに閣議決定を経て横浜税関の所管に移された。(図7・8参照)

図6 明治11~14年(1881~84)の状況



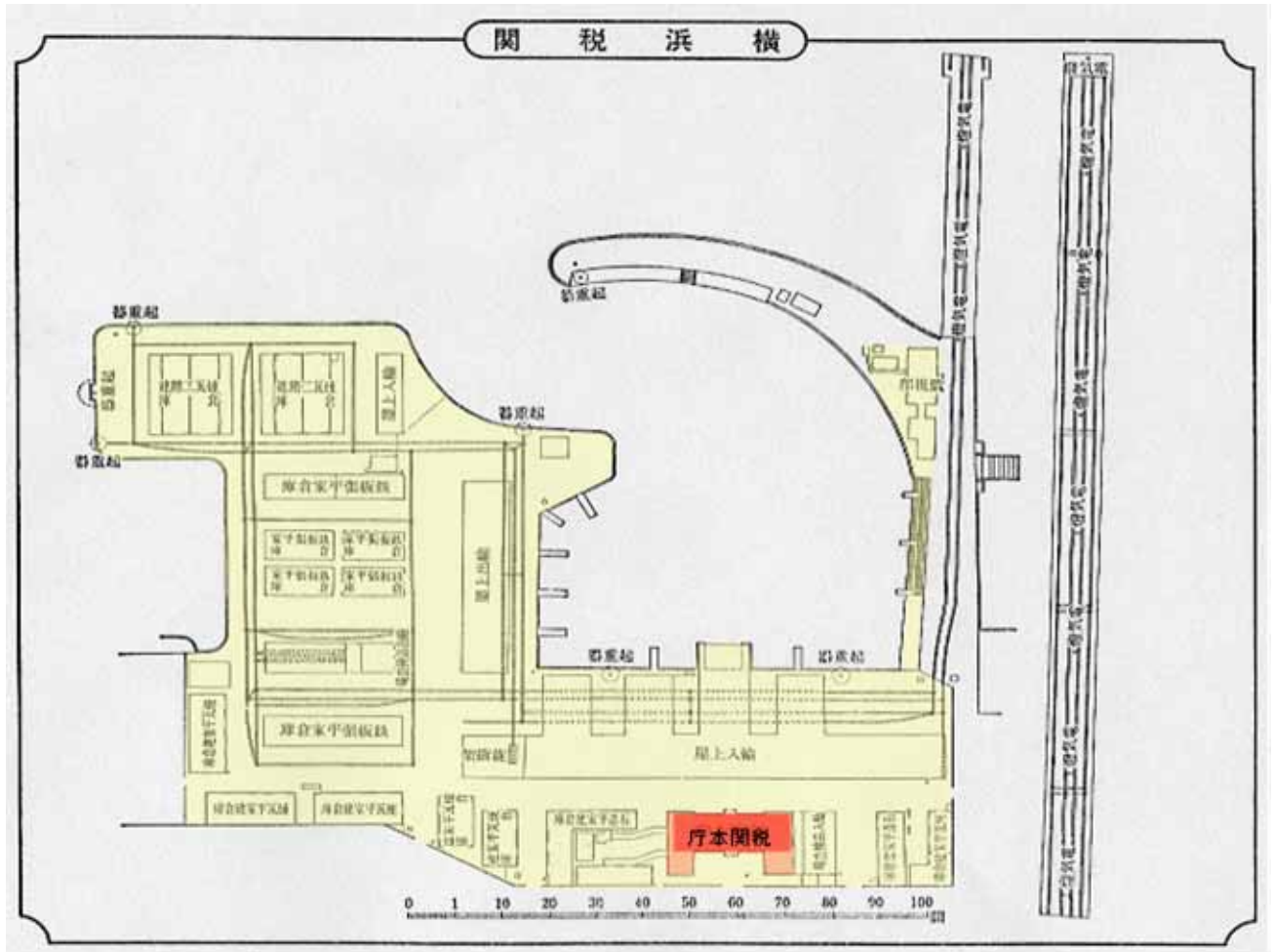
明治13年(1880年)	貿易額	主な品目
	輸出 19 百万ドル	輸出 生糸、茶、蚕卵紙
	輸入 26 百万ドル	輸入 綿糸、綿織物、砂糖

図7 明治34年(1901)の状況



(図3~7の出所)神奈川県建築士会「神奈川県建築史図説」(昭和37年(1962)2月)

図8 明治33年(1900)の横浜税関構内図



〔出所〕「横浜税関一覧」(明治33年(1900)4月)

2. 税関を中心とした東洋初の近代的埠頭の建設

第2期築港工事への動き

第1期築港工事で整備された港内船锚地(船を接岸させずに停泊させておく港域)は、広さだけは当時の欧米各国の港と比べて遜色のないものになったが、繫留施設は鉄栈橋しかなかった。そのため、多くの船舶は沖に停泊せざるをえず、貨物の積卸しは依然として舢に頼っていた。また、外国貿易が発展し取扱い貨物が急増しているにもかかわらず、貨物が陸揚げされる税関構内は施設が狭隘なままであり、通関の遅れや貨物の渋滞が目立つようになっていた。

一方、他の地域においては新規の開港や港湾整備が進んでおり、特に我が国第2位の貿易港である神戸港の進展がめざましかった。これに危機感を抱いた横浜の貿易商は、港湾及びその関連施設の整備を強く要望するに至った。

こうして、明治30年(1897)12月、横浜商業会議所(明治28年(1895)設立)の大谷嘉兵衛会頭から大越成徳横浜税関長おおこしげのりに対し「税関貨物渋滞に関する具申書」が提出された。これを受けて大越税関長は波止場の増築について案を練り、大蔵省に提出した。

大越税関長案は税関の突出地と平行して大岡川の河口付近まで埋築を行い(図9の■の部分)、上屋、事務室を建て、岸壁には荷揚場を設けるというものであった。横浜商業会議所も税関長の提言に応じてこの埋築計画を政府及び横浜市議会に建議した。

図9 大越税関長の波止場増築案



〔出所〕「横浜税関一覽」(明治33年(1900)4月)

明治31年(1898)3月、横浜税関長の交替により波止場増築工事の件は次期税関長・みなかみひろみ水上浩躬(前職は神戸税関長。後に神戸市長)に引き継がれた。

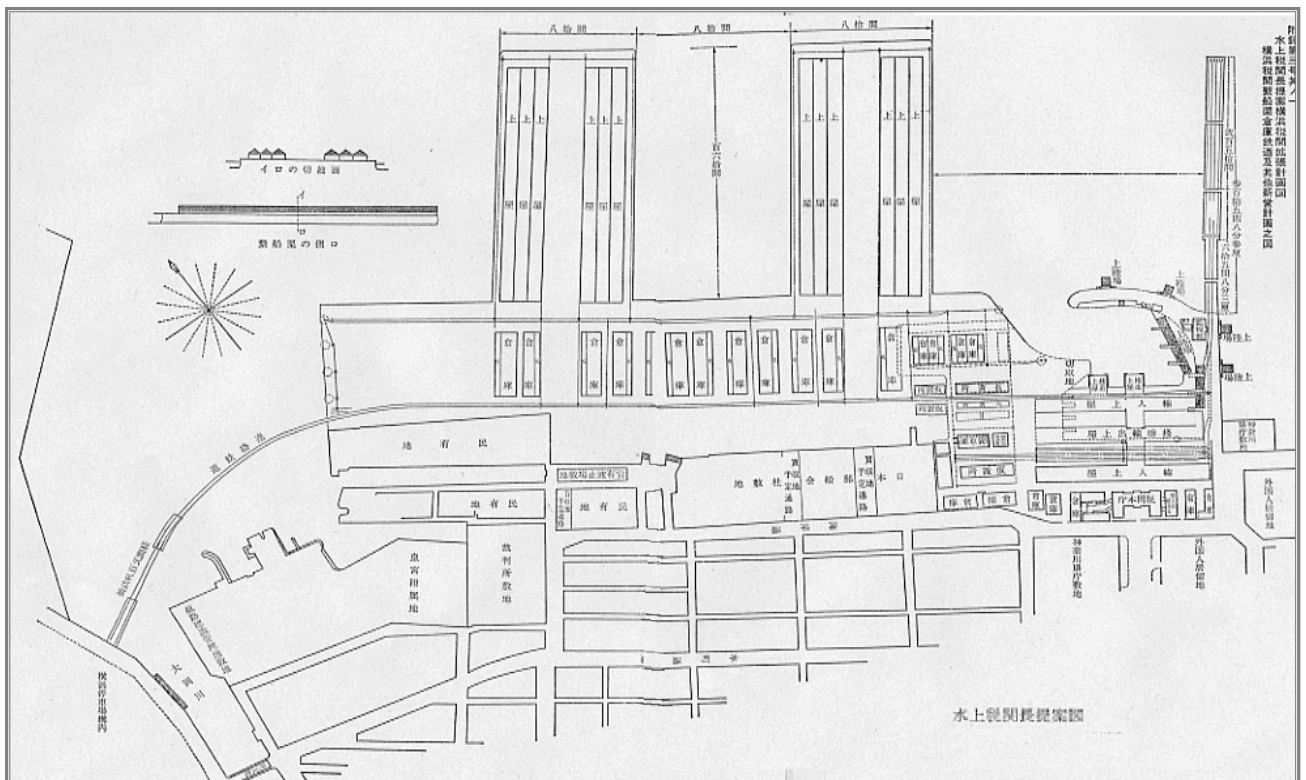
水上税関長が井上馨蔵相にこれを帝国議案に議案として提出するよう要望したところ、井上蔵相からは、このような案ではなく、むしろ将来の貿易増大にも対応できる大規模な港湾計画を作るようにとの指示があった。

これを受け、水上税関長は新たに埠頭の設計に着手し、図10のような案を作成した。この案は、

東洋で初めての接岸式埠頭を整備する、埠頭沿岸に上屋、倉庫を建設する、横浜停車場と埠頭を鉄道で連結するという当時としては大変画期的なものであった。

この案は国家財政難の折から、いったんは不採用となったが、内閣が改造されて新たに就任した松田正久蔵相により無事承認された。大蔵省はこの工事の調査設計を当時の土木界の重鎮であり、内務省を退官したばかりの古市公威工学博士(帝国大学工科大学(後の東京大学工学部)学長、内務省土木局長、土木技監、逓信省次官等を歴任)に委ねることとした。

図10 水上税関長提案図



古市博士は鉄棧橋建築工事の際の地質調査に基づき、図11の埠頭建設案を提出した。ところが、横浜市民はこのような大規模埠頭では港内が混雑して船舶の航行に支障が出るとして強く反対した。横浜貿易新聞(神奈川新聞の前身)、時事新報等も反対の論陣を張った。これに対し水上税関長は繫船岸壁の重要性を熱心に説き、さまざまな手立てを講じて何とか市民の理解を得ることができた。

こうした紆余曲折はあったものの、第2期築港工事は、新たに大蔵省に設置された臨時税関工事事部(初代部長は目賀田種太郎主税局長(元横浜税関長)が兼務)と横浜税関が主管して、明治32年(1899)4月に起工された。この時の土木部門の責任者(土木課長)は、この工事のために欧米に派遣された丹羽鋤彦技師であった。工事は途中で地質上の理由から現在の新港埠頭の形状に設計変更され、さらに財政難のため岸壁、物揚場及び万国橋の建設と現新港埠頭の東側部分(図13の■の部分)の埋立のみが実施され、明治38年(1905)12月に竣工した。工事費は当初の予算(234万円余)を大幅に超過して363万円を要した。

図 11 横浜税関陸上設備計画図

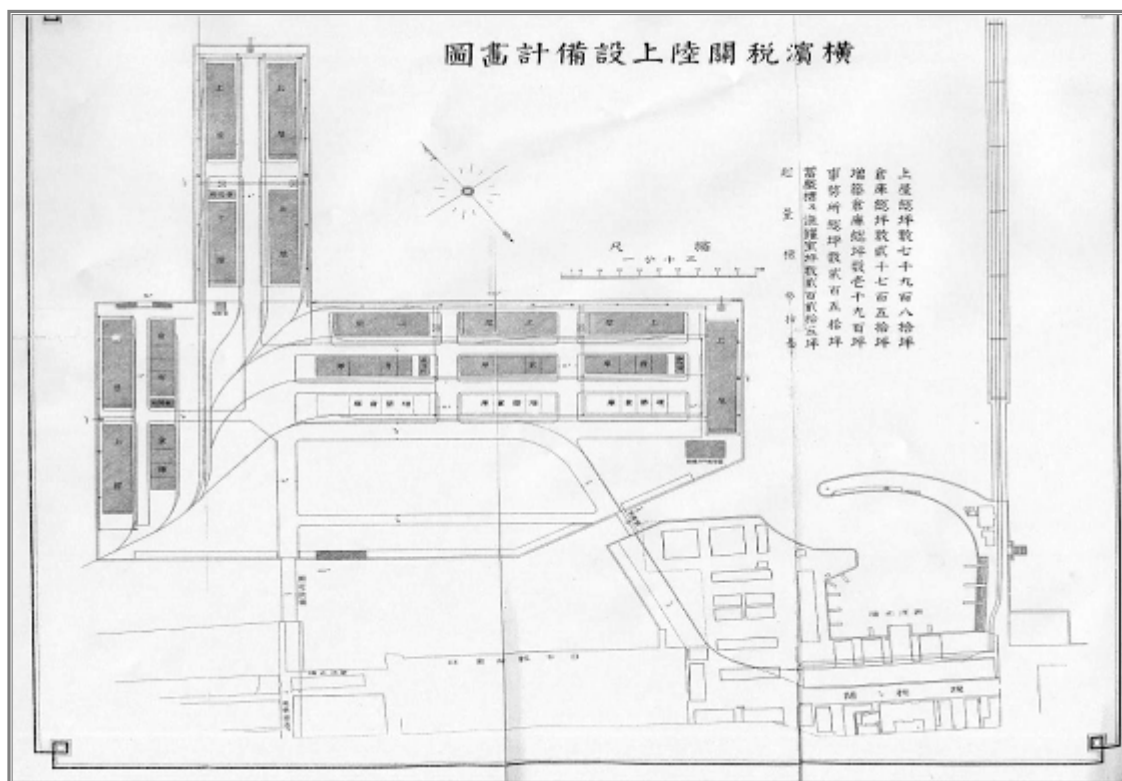


図 12 明治末期の横浜港全景



〔出所〕「横浜港全景」(明治44年(1911)~45年(1912)・上田写真館撮影(開港資料館蔵))・・・「横浜大棧橋物語」から引用