

## 論文の内容の要旨

論文題目 横浜開港場の都市史研究

氏名 中尾 俊介

本論は、横浜開港場の成立から、築港事業や新しい全国的な海運網が発展する明治前期までの過程を都市の動向に注目して論ずるものである。横浜開港場の形成と拡大の過程は、内陸の隣接地域もさることながら、海を介して隣接することとなった沿岸の町村へ大きな影響を与え、他方でそうした町村があって初めて実現しえた。そこで、本論文は沿海部分の動向を中心に、都市形成から明治前期までの横浜開港場を、開港以前からの文脈をもって可能な限り具体的に、かつ都市空間と住人の動きに即して明らかにすることを旨とした。とくに神奈川宿・湊から横浜までの湾を中心として、ときに巨大都市江戸およびその内湾を念頭に、開港場の成立と拡大の具体像を解明する。

### 第一章 近世後期の神奈川—宿と湊—

第一章と第二章では横浜の前提たる神奈川宿・湊を扱った。

第一章は、既往研究と神奈川宿の空間・住人の復元作業から、横浜開港場の選定の前提となった近世後期の神奈川の成熟を論じた。17世紀前期の近世宿駅化する約200年を経た19世紀の神奈川宿は、宿駅の中核部分のまわりに町場が付随する構成をとっていた。同時に、近世前期の屋敷地割は、街道沿いの両側町という構成を維持しつつも、間口分割や奥行きへの延伸によって変化していた。

本章ではとくに海岸の埋立による屋敷地の拡大に注目した。近世後期までに拡大した埋立地は、旅籠屋においては船着き、海に臨む客席の建設、廻船問屋においては土蔵用地や揚場として利用された。そして、海に近い新地は、流損のリスクの高い土地として帳簿上の面積が半減され、物理的にも段差によって旧来の屋敷地とは区分されていたとみられる。これらは、近世後期における行楽地、廻船の停泊する湊としての成熟を示す重要な変化であると位置づけた。

### 第二章 開港期の「神奈川港湾中」

第二章は横浜開港に対する神奈川湊廻船問屋の対応を、「神奈川港湾中」とよばれた神奈川から横浜までの湾のスケールから論じた。まず安永期の将軍献上用の鯛の生け簀の設

置位置をめぐる争論を題材として、神奈川湊廻船問屋が目を光らせた海上の空間を水深の情報を変えて検討した。そのうえで、開港前後における外国奉行や瀬戸内の藩専売に対する新規願と横浜での廻漕会社の設立を取り上げ、廻船問屋が開港を機に集荷を拡大させようと積極的な活動し、最終的には横浜へも進出していたことを明らかにした。神奈川の側から横浜開港場の成立を描く試みであり、広域的な湾の地形とそのなかでの「場」の生成から、廻船問屋と近世湊に不可欠な海上を「空間」として分析する試みである。

### 第三章 横浜開港場の都市形成—地所割り渡し過程と地割から—

第三章と第四章は、他の章であつかう開港後の物流や築港事業の前提となる横浜開港場の特徴を都市の形成過程と、明治初頭までの都市社会の分析から明らかにしたものである。

本章では横浜開港場の形成過程を拝借地所に注目することで出店商・神奈川奉行の双方の文脈から分析し、その史的な位置づけを試みた。幕末の新都市横浜の形成過程では、奉行による募集に応じた出店商が、それぞれの人脈を動員して地所の取得をおこなった。一方で奉行は個々の出店商を個別的に、拝借地所の規模や位置を出店商側の選択にゆだねる手法で編成した。

結果として、おおむね均等な間口からなる区画とならんで、関東地方の農村出身者が広大な地所を取得することとなった。横浜開港場はその成立の段階から近世末期の状況を如実に反映し、そこに編成された出店商は個々の力量を発散しうる舞台が与えられたと考えられる。

### 第四章 惣町と交易商—町の変容と売込商仲間から—

第四章は、都市社会における売込商の位置を探るべく、彼らの都市内部での結合を明治初頭まで追跡した。万延元年に品目に関係なく売込商全員によって整えられた商法の整備を端緒とする売込商の結合は、町会所の機能を取り込む側面をもち、構成員が地所拝借人の大半を占めていたことから、惣町の結合に近似的なものであった。これは、外国人への対応や荷主に対する信用確保のために、開港当初の売込商が、惣町の論理を利用したものであったと考えられる。

一方で、地所拝借人に課された家主役の代理人や各町の人足を統括する鳶頭が早くから登場し、地所拝借人も交易の名義貸しや貸家経営に傾斜する者が拡大していったと推測される。これは地所拝借人と出店、または地所拝借人と町中の対応が希薄化する過程と解釈できる。そして、開港から五年ほどで拝借地所には地所拝借人の予備軍ともいえる表店の借家人から、小売りや職人、「日用」層に至るまで多くの世帯が抱えられるに至ったのである。

横浜開港場の都市社会は、構成員たる地所拝借人の性格の変容によって町が虚構と化する一方で、惣町の論理に依拠した売込商の仲間を土台として一部の売込商が成長していき、明治初頭には売込商ヘゲモニーが確立していくことを仮説的に展望した。

### 第五章 横浜開港場の波止場—移行期の港湾インフラと物流—

第五章と第六章では、横浜の水辺に注目した論考である。第三章と第四章が日本人町の

中心部分を主としてあつかったのに対し、日本人・外国人の荷物が出入りした波止場と、明治初頭に造成された日本人町の埋立地について、築港事業の寸前までの変遷を追跡した。

第五章は横浜開港場の物流の中核としての波止場の性格を運送の担い手の分析から論じた。物資流通の統制のために唯一の船着き場となった波止場は、周囲の海岸の船着き機能を否定することで成立した。そこには物資の運送を独占的に仲介する集団（運送方・人足方・水主方）が成立し、明治初頭までの運送を支える。とくに日本人荷物の運送を担った「運送方」のなかには、明治期以降に蒸気船の運航を開始し、明治中期まで営業を継続するものが少なくない。

波止場の運送業者から明治以降に実業家が輩出された要因は、当時としては巨大で着岸性能の優れた設備であった点と、幕府の開港場支配に位置付けられた独占的な立場、個人が海岸を持たなかった交易商の代理人としての位置、そして運送業者自身による新しい関係の構築にあったと考えられる。波止場は、封建的インフラとしての側面と、そこに定位された集団の蓄積・成長の場となった側面を併せ持ち、近世・近代の中間に位置付けうる港湾インフラであったと結論づけた。

#### 第六章 海岸の民有地化と成熟—近代築港計画空間史序説—

第六章は横浜開港場の海岸の変化を幕末から明治前期まで論じ、海岸が内国荷物の流通の中核として成熟する過程を解明することで、第一次築港事業（鉄製栈橋、防波堤、馴導堤からなる本格的な築港事業）の評価を試みた。

明治初頭に新しく埋め立てられた税関の倉庫用地は、払い下げののち三井組のもとで改修が施され、明治10年ごろには倉庫の付随する物揚げ可能な海岸として成熟を遂げたと思われる。くわえて、倉庫用地の隣に明治5年には波止場が新設され、明治6年には蓬萊社による埋立地が完成するなど、日本人町の海岸全体が新しい民有地で満たされることとなった。そして、内国荷物の流通の中核として、巨大な「波止場」と化していく。

本章は、こうした過程を経て成熟した海岸と、明治29年の第一次築港事業の関係について、事業に付随する海岸の鉄道敷設案をめぐる争論を再読し、都市空間の文脈から築港事業を評価することを試みた。

#### 第七章 鉄道開通と神奈川—近代化事業と「伝統都市」—

第七章は、横浜開港場が神奈川までの湾へ拡大していく過程、つまり湾全体が港湾と化する過程の端緒として鉄道開通事業に注目し、神奈川の住人の対応を検討した。

明治4年に完成した東京・横浜間の鉄道は、横浜から神奈川までの区間において、湾を横断する長大な埋立地（高島町）をともなって成立した。神奈川湊の廻船問屋・仲買や飯売旅籠屋が、高島町やそれに続く埋立地へ進出したことも相まって、和船の停泊域を囲む横浜から神奈川までの海岸が、新しい水際空間として機能するようになったと考えられる。

「現代都市インフラ」の鉄道が、「伝統都市」たる神奈川を破壊しつつしたわけではなく、神奈川の住人側の主体的な対応、とくに第一章でみられたような伝統的な海岸の再生産として認められることが重要である。また、第一次築港事業に伴う馴導堤を基準に拡大

する埋立事業のなかで、明治初頭に誕生した埋立地の海岸は碇泊域とともに昭和初期まで機能を存続させるのであった。

#### 第八章 江戸内湾における横浜開港場—運送方と最寄船乗—

第八章は、江戸内湾に目を向け、江戸（東京）と横浜開港場の舟運の担い手について考察を加えた。とくに、交易の発達とともに両都市間舟運が拡大していくなかでの江戸の運送業者と、広義の横浜開港場住人とも呼びうる船乗の動向を明らかにした。

江戸は、出店商の本店の所在地として、荷主の居所として、五品江戸回送令の下での物資中継地として、輸入品の国内流通の中継地として、横浜の輸出入品の流通上重要な位置にあった。江戸と横浜の間の舟運を支えたのは、第五章で検討した横浜の運送方、「江戸河岸」の中核である小舟町・小網町の住人を中心とした江戸の廻漕業者、内湾に叢生した海付村落を出身とした船乗であった。

横浜の運送方は、明治初頭から船乗を掌握しようと努め、明治12、3年の運送船夫組合と横浜運送方の契約をもって、両者の結合は（おそらく前者が後者に半ば従属する形で）強まった。そして、こうして拡大していった両都市間舟運の秩序が、築港論争のなかで課題とされた波止場の規模を補完したことを指摘した。

#### 結章 近世近代移行期の湊と「港湾都市」によせて

本論で得られた理解を、交易の場としての日本人町の特徴、横浜開港の広域的な影響、相互関係、築港事業以前におけるインフラの史的展開の3つの側面から整理した。そして、第一次築港事業が持った特質を、港湾に都市の論理が色濃く影響している段階における、前時代的秩序の温存と漸次的な更新に求めた。