

横浜居留地の日本大通りについて

——非文字資料から見る明治期の日本大通りの官庁街化に関する一試論——

内 田 青 蔵

UCHIDA Seizo

1 はじめに

日本の開国は、嘉永6年(1854)の日米和親条約から始まり、安政5年(1858)の安政5か国条約(5ヵ国修好通商条約)をもとに開港場とともに居留地の設置も定められた。

横浜居留地の計画においては、わが国最初の事業でありかつ江戸に近いことから外国人と日本人の紛争を回避する目的もあって、外国人を管理するための独自の考え方が導入された。すなわち、横浜居留地は、長崎に存在していた出島のように本土から隔離された閉鎖的な街として計画され、人々の行き来をコントロールすることを可能としていた。そして、この孤立した町の中には日本人商人のエリアを設け、居留地内部だけで外国人と日本人が輸出入を目的とした商品売買等の事業が可能となるように計画したのである。こうした離れ小島のように孤立した町の計画は、わが国の居留地の中でも独自のものといえ、横浜居留地の最大の特徴といえる。

一方、横浜居留地は、都市計画的観点から、神戸居留地と同様に欧米の都市計画の手法をいち早く導入した事例としても高く評価されている。こうした横浜居留地の欧米の手法の様子を伝えるものひとつに、横浜公園やそれと続く日本大通りがある。この日本大通りは、日本人町と外国人町の境界を示すものであり、その歩車道分離や街路樹のある姿はまさしく欧米型の都市計画的手法としての大通りを取り入れたものであったからである。

現在、この日本大通り沿いには神奈川県庁や裁判所といった官庁が並び、関内地区のメインストリートとして知られている。ただ、厳密に言えば、この日本大通りは、横浜居留地の最初期の計画段階から用意されたものではなく、日本人側と外国人側の町づくりの交渉の中で誕生したものであり、こうした計画には幕府そしてそれを受け継いだ明治政府の政策的意図も反映されていたと考えられる。筆者は、これまで幕末以降の横浜居留地の様子を描いた地図という非文字資料をもとに、日本大通り周辺の描かれた内容からその誕生の過程を整理し、明治3年(1870)には日本大通りが出現していたと考えられること、また、それとともに官庁集中化が見られること、を指摘した⁽¹⁾。本稿は、これまでの報告を大幅に加筆修正したもので、主に幕末から居留地が条約改正で全廃される明治32年(1899)までの日本大通りの変遷過程を概観し、併せてそこに見られる計画性の意味を探りたいと考えている。資料としての古地図は、主に横浜開港資料館および横浜市中央図書館に所蔵されているものであり、浮世絵・古写真は神奈川県立歴史博物館ならびに横浜開港資料館所蔵のものを用いた⁽²⁾。

2 既往研究から見た日本大通りについて

日本大通りの誕生過程についての様々な論考のなかで、その底本となっているものが『神奈川県建築史図説』収集の「概説」⁽³⁾である。本稿の論考もこれによるところが極めて大きい。非文字資料の地図を中心資料として考察するという研究方法が異なる。とりあえず、底本による定説を見てみたい。

日本大通りの完成に関しては、後述する慶応2年(1866)の「第3回地所規則」をもとに、この地所規則の中で「中央大通り」(現日本大通り)の必要性が説かれ、明治12年日本大通りが完成したことが以下のように述べられている。

この地所規則で日本大通りができ、……開港直後には、運上所を雑然と役宅がとりかこみ、太田屋新田内の遊郭(港崎町)に通ずる道があるだけだった。1866年(慶応2)大火によってこの遊郭が吉田新田に移転して、その跡が公園に定められたのが、1868年(明治元)頃である。1870年(明治3)に日本大通りとその付近のブロック割りが決まり、地所規則第6条による防火構造の建築が1875年(明治8)までに少なくとも10棟以上が竣工した。彼我公園(横浜公園)は1874年(明治7)着工し、1876年(明治9)完成、面積5haの規模をもち、日本大通りは1879年1月(明治12)完成、巾20間(36m)、中央車道10間(18m)、歩道・植樹帯5間(9m)ずつであった。かくて、わが国最初の洋式公園、防火建築帯、歩車道区別、街路樹などの都市計画事業は、終了したのである。 (『神奈川県建築史図説』「概説」p.155)

そして、日本大通りの変遷の様相を、A：慶応2年以前の日本大通り、B：明治元年の日本大通り、C：明治3年日本大通り、D：明治11-14年日本大通り、そしてE：明治34年の日本大通り、として5段階に別けて図化して示している(図1)。

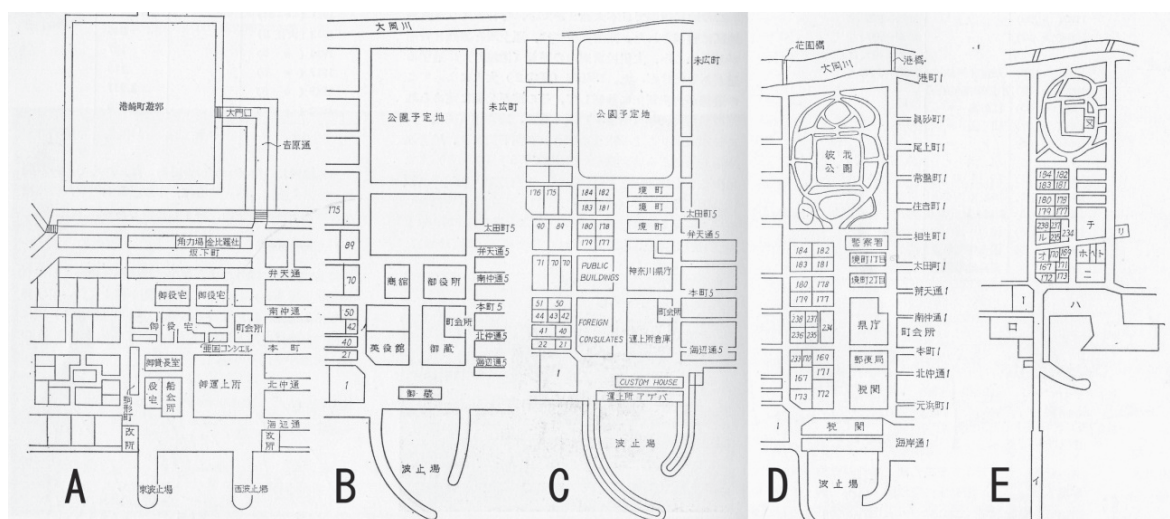


図1 日本大通りの変遷状況 A：慶応2年以前、B：明治元年、C：明治3年、D：明治11-14年、E：明治34年 (『神奈川県建築史図説』「概説」pp.156-157より)

この5段階の時代区分の具体的な解説がないため想像するしかないが、おそらく、明治12年(1879)の日本大通りの完成時期およびその前後の状況を具体的に図化したものと思われる。すなわち、Aは第3回地所規則(慶応2年・1866)以前の日本大通りの計画がまだ存在していなかった時期の様子、Bは遊郭の跡地が公園に決定し、日本大通り整備が始まった頃の様子、Cは日本大通りと公園の連結した様子、Dは日本大通りの完成した様子、Eは居留地が撤廃された直後の日本大通りの様子、をそれぞれ示したものと考えられる。いずれにせよ、この図に見るように、明治12年(1879)1月には、日本大通りは完成し、日本人町と外国人町の境界道路として公園と連結して設けられていたことが示されているのである。

一方、『神奈川県の名』によれば、日本大通りについては以下のように記されている。⁽⁴⁾

海岸通から西南へ横浜公園にいたる通り。明治八年(一八七五)、外国人居留地のなかに30カ町を新設した際できた町名(中略)明治政府により計画が縮小され、中央車道一〇間、歩道・植樹地帯各五間の全幅二〇間の大通りが明治八年一月に完成し、日本大通と命名された。(中略)東側の居留地はイギリス・アメリカ・ロシアなどの外国公館敷地にあてられ、西側の日本人地区も県庁・生糸試験場などの公館敷地となった。(『神奈川県の名』p.115)

これから日本大通りという名称は、明治8年(1875)の命名であったこと、および、日本大通りの完成が明治8年1月であること、日本大通り沿いの敷地は公館敷地として利用されたこと、が記されている。いずれにせよ、これらから、日本大通りの完成時期には明治8年説と明治12年説の2つの異説があることが分かる。⁽⁵⁾なお、それぞれの完成時期の根拠は示されていないが、明治8年説は、新に出現した道路が日本大通りと命名されたことをもって完成と解していると推定される。

3 日本大通りの誕生について

既往研究から明らかなように、日本大通りの完成時期は明治8年説と明治12年説の2つの異説がある。そこで、改めて、非文字資料である地図を中心にその誕生の時期を考えてみたい。

3-1 地図から見える日本大通りの成立とその時期

明治期以前の横浜居留地を描いた地図も多種存在し、外国人町の変化の様子が窺える。こうした地図の中で、よく知られるのが、慶応元年(1865)にフランス人クリペ(CLIPET)の描いた「横浜絵図面」(図2)である。2つの波止場を境界に、日本人町、外国人町があり、濃く見える部分がフランス租借地である。この地図には、まだ公園も、日本大通りの骨格も見いだせない。ただ、2つの波止場の前には2つの大きな敷地にそれぞれ「異人コンシュル Foreign Consulates」(外国領事館)と「日本運上所」があり、その間を走る道路が本町に続いている。この道路は、位置的および境界線的な意味合いからもその後の日本大通りの原型といえるであろう。

一方、後述するように慶応2年(1866)11月に、豚屋火事がおこり、町の大半が焼失し、新たな街づくりが展開された。この新たな町づくりの中で日本大通りの建設が進められることになる。すな

わち、大火後の様子を示す慶応4年（1868）の「横浜明細全図」（図3）では、太田屋新田内の遊郭が無くなり、また、波止場の中央を走る道路は本町通りを超えて旧遊郭の方に延び、日本人町と外国人町の境界線という意味をより一層強く持つものへと変化している様子が窺える。また、これまでは中央の道路からの海への視界が開かれていたが、この道路の海側正面には海の視界を遮るように「御蔵」が設けられ、中央の道路からの景観を大きく変えるものでもあった。すなわち、それまでの海に開かれていた視界は「御蔵」という税関の付属建物で遮られたのである。それは、見方によれば、税

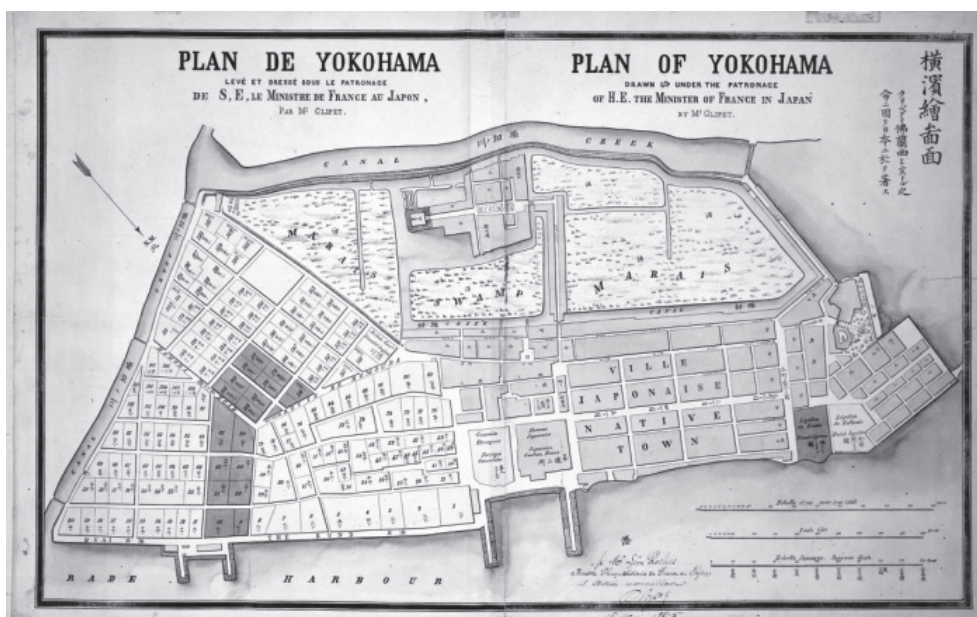


図2 慶応元年（1865）「横浜絵図面 PLAN OF YOKOHAMA」CLIPET。横浜開港資料館所蔵

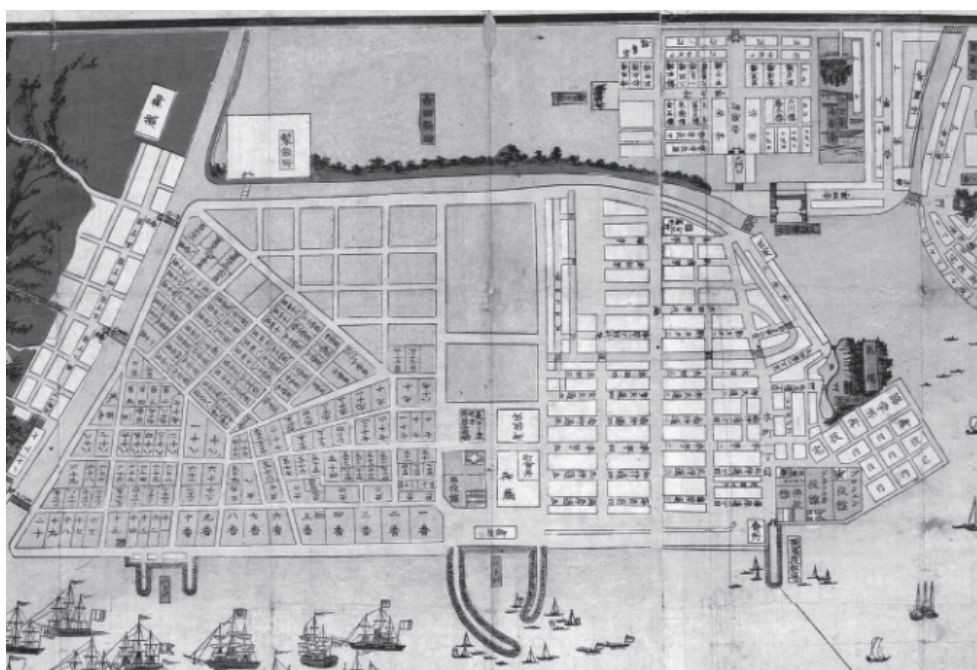


図3 慶応4年（1868）「横浜明細全図」横浜開港資料館所蔵

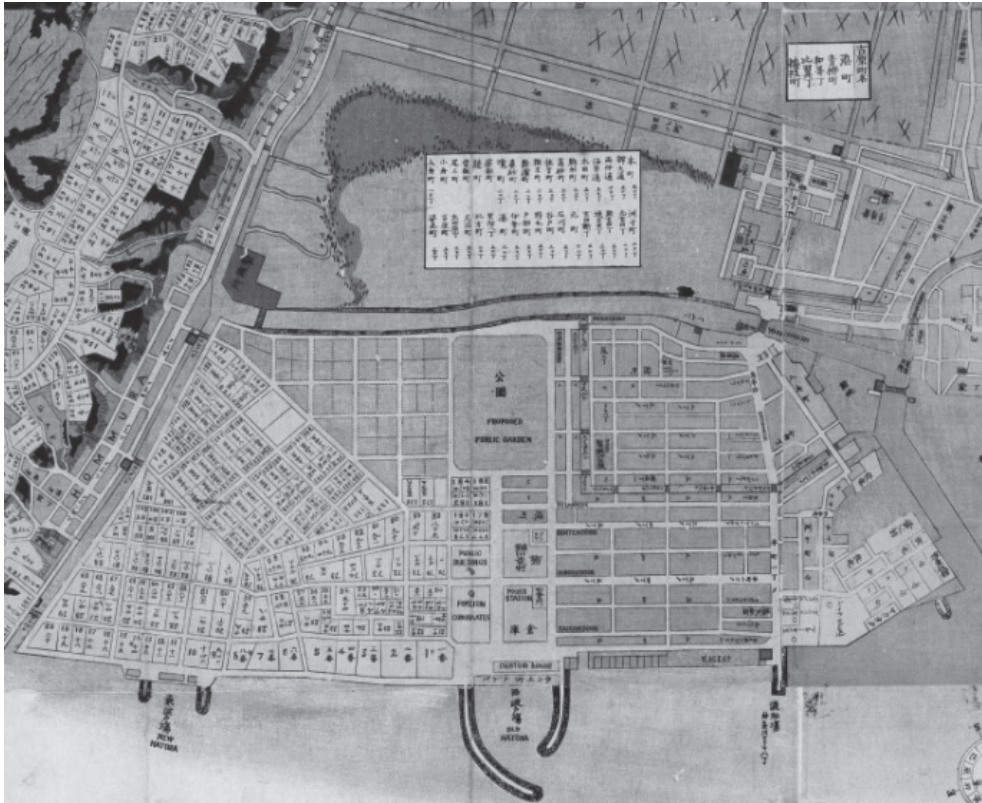


図4 明治3年(1870)「新鐫横浜全図 隨時改刻」横浜市中央図書館所蔵



図5 明治10年(1877)「改正横浜分見地図全」横浜開港資料館所蔵

関という取締りを強調する場への変化を意味するものともいえ、そうした意味合いを強調する役割をこの中央の道路が担っていたといえるかもしれない。

その後の明治3年(1870)の「新鐫横浜全図 隨時改刻」(図4)では、中央の道路と公園予定地が繋がり、居留地地区を二分する道路としての基本的な姿が確認できる。なお、中央道路の海側には税関の建物があり、海に抜ける景観は失われたままであった。そして、明治10年(1877)の「改正横浜分見地図全」(図5)では、公園内には楕円状の道路も描かれるなど公園計画が具体化している様子が窺える。ちなみに、公園の開設は、『神奈川県統計書』によれば明治9年(1876)2月であつた。⁽⁶⁾

このように地図史料から見ると東西の波止場の中央に位置する大通りが徐々に整備され、明治3年(1870)には公園敷地と連結され、居留地の重要な骨格をなす道路としてその姿を現わしていた様子が窺える。日本大通りの完成の定義が明確ではないが、骨格となる形状が確認できることは重要であり、地図史料である明治3年(図4)と明治10年(図5)では、日本大通りの表現に関しては基本的差異はない。このことから、地図史料から見ると、明治3年には日本大通りは既にその姿を現していたと判断されるのである。

3-2 日本大通りの誕生の経緯

ところで、波止場の中央に位置する道路である日本大通りが整備されていく過程にはそれなりの必然的な理由があった。その経緯はよく知られるところであるが、改めて簡単に振り返っておきたい。

横浜に居留地が整備されはじめると、外国人商人たちは土地を借用し商館建設を始めた。そのため横浜の居留地開設に反対していたイギリスとアメリカ両国も、万延元年(1860)に横浜居留地を正式に認めた。そして、具体的な土地利用などの条件を定めた第1回地所規則が制定された。第1回地所規則では、日本大通りの設置という具体的内容はなかったが、居留地内道路と波止場を整頓し、必要に応じて下水道を設けることが定められた。日本側は、規則に基づいて下水道の設置工事を進める

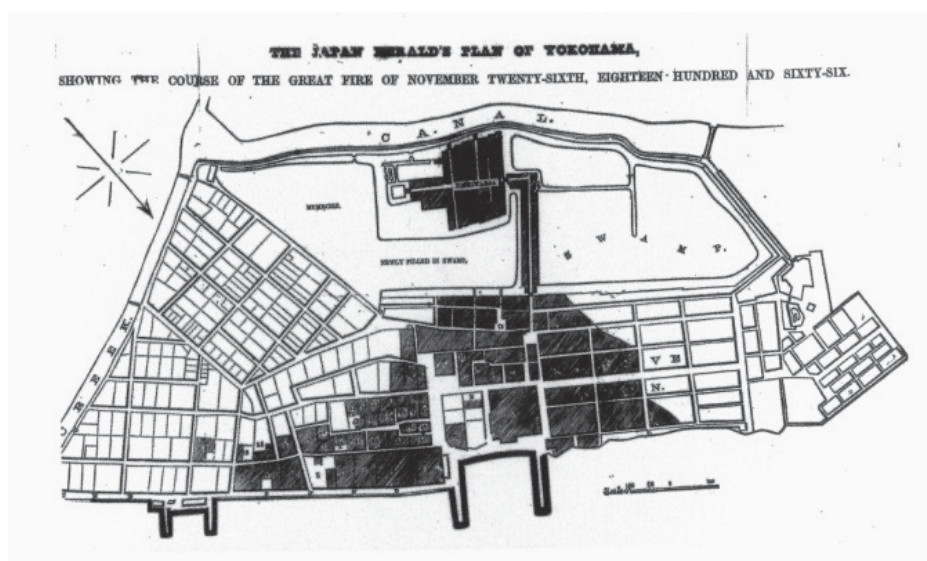


図6 豚屋火事の延焼図(横浜開港資料館編『図説横浜外国人居留地』有隣堂 平成10年より) 黒く塗られた部分が焼失エリア。原典は、「The Japan Herald Mail Summary, Market Report and Price Current, 1866. 12. 1.」。

が、外国人側は日本の用意した蓋のない木製下水道の工事を問題視し、自らの道路管理権を主張した。こうした主張をもとに、元治元年（1864）には第2回地所規則が定められた。その後の整備途中の慶応2年（1866）11月に、豚屋火事がおこり、日本人町の1/3、外国人町の1/4が焼失した（図6）。火事を契機に再び、同年、外国人側から町の防火対策が主張され、居留地を明快に日本人町と外国人町に分けることをめざした第3回地所規則「横浜居留地改造及競馬場墓地等約書」が制定されたという。

この地所規則のなかでは、防火対策を基本として町づくりの改造の方針が定められ、後の日本大通りとなる中央通りに関することも定められた。その際の後の日本大通りに関連する事柄を列記すれば以下ようになる。なお、規則では日本大通りという名称ではなく、「中央街道」あるいは「中央大通り」と記され、①遊郭を移転し跡地を公園とすること、②類焼防止のために外国人町と日本人町の間の中120ft（約36m）の中央街道（中央大通り）を海岸より公園まで設けること、③中央街道には下水を完備し、両側に20ft（約6m）の歩道を設け、街路樹を植えること、④中央街道の地域に建てる建物の屋根は瓦、壁は煉瓦、磚石または厚い石灰とすること、の4点に集約される⁽⁷⁾。そして、この第3回地所規則には、中央に走る大通りと公園についての具体的なイメージを描いた附図も作成されていたのである（図7）。

いずれにせよ、この慶応2年（1866）の第3回地所規則により、具体的に居留地の中央部に公園と海岸通りを結ぶ大きな通りを設けることが定められたのである。この大通りは、道幅の広い歩道と車道を分離した街路樹と下水道を備えたもので、それまでの日本には存在しなかった新しい西歐的な都市道路が計画されたのである。加えて、この道路の両側に建つ建物は、耐火性能を有する建築とすることも定められた。明治3年の様子を伝える図4の中央に走る通りは、まさにこうした規則に沿って整備が行われていた結果であった。

3-3 ブラントンの日本大通り計画と下水道の整備

第3回地所規則が定められたものの、具体的工事は瓦解直前の幕府では実践できず、明治政府に引き継がれた。安政五か国条約で定められた灯台設置を実現するために、慶応4年（1868）にお雇い外国人として来日したイギリス人技師 R.H. ブラントンは、神奈川県判事から居留地整備の依頼を受け、明治元年（1868）9月から測量を始め、翌年の明治2年に下水及び道路整備計画を提出している。そして、明治3年には新埋立居留地造成計画を神奈川県に提出し、翌明治4年（1871）には横浜公園の計画図および日本大通りに関する計画図も作成している⁽⁸⁾。日本大通りに関するものとして知られるのは、「横浜外国人居留地日本市街堺道路之図」（1871年5月）（図8）であり、横浜公園の計画図としては明治5年の修正案もある（図9）。図8の計画を見ると、日本大通りは歩道と街路樹を備

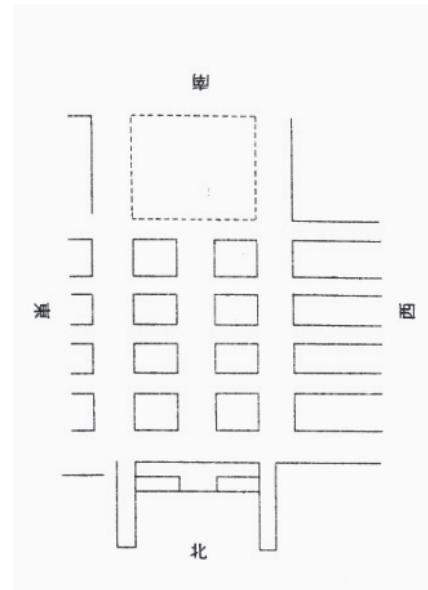


図7 慶応2年（1866）に締結された第3回地所規則の附図（横浜市役所編纂『横浜市史稿 政治編2』臨川書店昭和60年復刻版より）

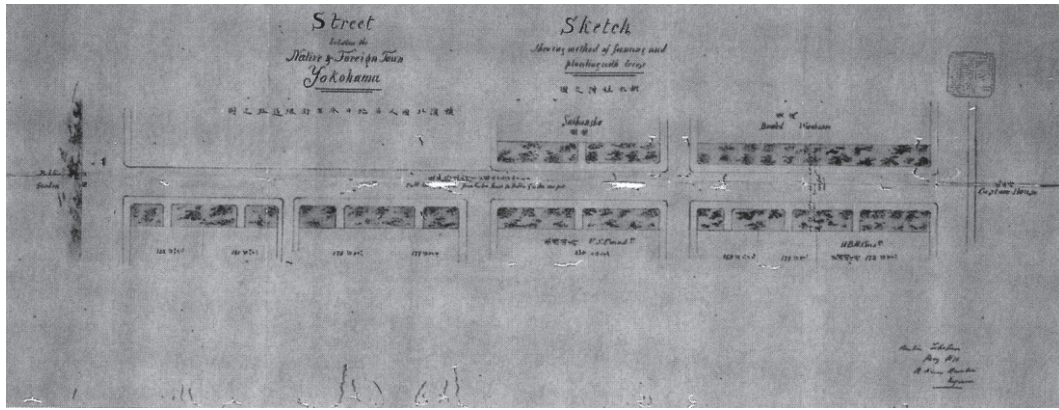


図8 1871年5月「横浜外国人居留地日本市街界道路之図」国立公文書館内閣文庫所蔵（横浜開港資料館『R. H. Brunton』1991年より）

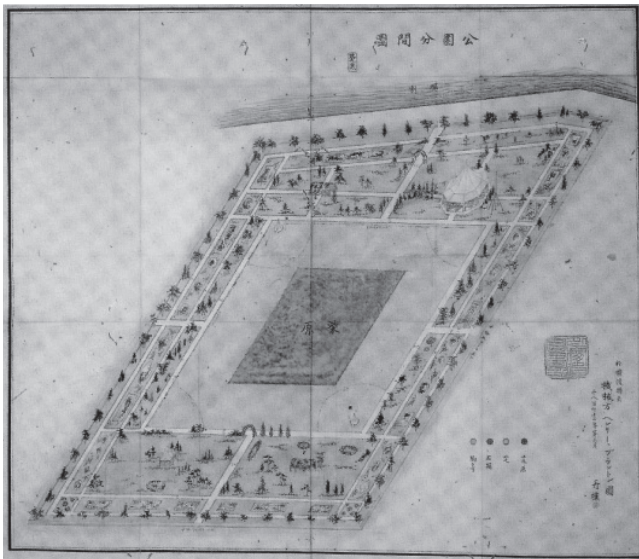


図9 1872年3月「横浜公園略図」国立公文書館内閣文庫所蔵（横浜開港資料館『R. H. Brunton』1991年より）

えた道路で、まさに外国人町と日本人町の境としての意味とともに、防火帯としての役割を担っていたことが窺える。いずれにせよ、第3回地所規則に記された後に日本大通りと呼ばれる通りに関しては、明治4年（1871）にブラントンにより、歩道と街路樹を備えたモダンな道路として具体的な姿が描かれていたのである。これらのことから日本人町と外国人町の境に大通りを設け、公園と連結するという計画は、明治3年（1870）には実現し、その後は次の段階として確保した大通りと公園の場をどう整備するかという詳細な実施計画に移っていたと推定さ

れるのである。

また、ブラントンは、後の日本大通りとなる道路や公園の計画だけではなく、外国人町の下水道計画も行って⁽⁹⁾いた。その様子を『横浜下水道史』をもとに簡単に触れてみたい。居留地の下水道の設置は、第1回地所規則のなかでも外国側から要請されていたものであった。これを受けて、文久元年（1861）に幕府は、主要道路に木製側溝を用意したが、汚水が滞留し不衛生であると批判されていた。文久3年には木製側溝を石造に改修したが、非衛生状況が続き、外国人側はイギリス工兵将校ブラインの提案をもとに適切な下水工事を要求した。ブラインの提案は、居留地の下水道は楕円管又は卵形管が適切であるとし、それを図示し下水の沖合への放流などの方法を具体的に示していた。ただ、その提案は実現されず、そのため、外国人側は再び慶応2年（1866）の第3回地所規則の中で下水道の設置を求めた。この下水道の計画もブラントンが依頼を受け、明治元年（1868）9月から測量を始め、翌年に下水及び道路整備計画を提出している。その計画は、「旧居留地道路溝渠之図」（図10）に見られるように、道路の両側に鉄格子を嵌めた側溝を設け、そこからの雨水などが小管を通っ

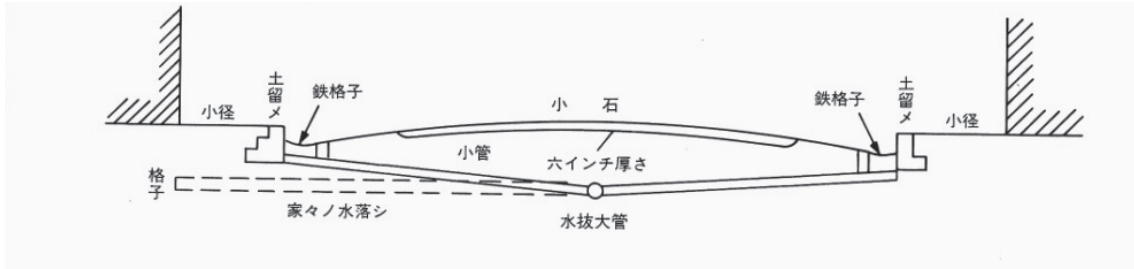


図10 プラントンの「旧居留地道路溝渠之図」(『横浜下水道史』横浜市下水道局 1993年より)



図11 横浜市山下町元外国人居留地下水道平面図(『横浜下水道史』横浜市下水道局 1993年より)

て道路の下に置かれた陶管製の水抜大管に集められ、海に捨てられるというものであった。こうした下水工事は明治2年から開始され、明治4年(1871)に完成した(図11)。

なお、居留地の外国人居住者数は、明治4年当時1071人であったが、明治10年(1877)に2404名、明治13年(1880)には3937名へと急増していた。そのため、明治10年代になるとプラントンの手掛けた下水道の処理能力を超えてしまい、下水道施設の改修が必要となっていたのである。神奈川県では、明治13年から下水道の改修計画を起し、明治13・14年度に改修工事を予定していたが、最終的には明治14年に着手し明治20年(1887)に完成した。その改修工事では、かつてのプラインの提案した煉瓦造による卵形管が採用されたという。

4 日本大通りの官庁街への動き

4-1 官庁街化の要因とその具体的動き

既に紹介した『神奈川県地名』による「日本大通」の解説には「東側の居留地はイギリス・アメリカ・ロシアなどの外国公館敷地にあてられ、西側の日本人地区も県庁・生糸試験場などの公館敷地

となった」と記されていることから明らかなように、日本大通りは官庁街的な性格を有していた。その要因のひとつは、日本大通り誕生の直接的要因となった「第3回地所規則」にも見られる。すなわち、第4条には、「中央通りの東側に新しく出来る3区画のうち、1区画は公共の建物の用地とすること」とある。これから公園寄りの日本大通り沿いの外国人町側の一区画は公共建築の建設が定められており、日本大通り沿いに公共建築が建設される理由のひとつがここに窺えるのである。加えて、図1に見られるように居留地開設当初から外国人居留地と日本人居住地の境界地区である波止場前には、運上所と外国領事館が建つなど公的建築が建てられていた。こうした開港当初の公的な場という土地柄の特性が日本大通り完成後も継承されたともいえる。いずれにせよ、現在の官庁通りの性格は、居留地開設当初からの場所性を継承したものといえ、日本大通り完成後にその場所性がより強調されたと考えられるのである。

4-2 日本大通り沿いの日本人町側の官庁街化の動きについて

現在、日本大通り沿いならびに周辺には、県庁、税関、裁判所、郵便局、警察署および、開港記念館（旧町会所）の6種の公共性の高い公的建築が集中して見られる。ここでは、これらの建築を取り上げ、その建設地の変化を通して、これらの公的な建築の日本大通り沿いへの集中化の様子を見てみたい。

(1) 神奈川県庁

県庁の前身は神奈川運上所で、安政6年（1859）から波止場の前に木造平屋建ての建物として出現し、税関事務とともに外務全般の事務を扱った。ただ、慶応2年（1866）の火事で焼失し、本町通りを挟んだ反対側の現在の日本大通り9番地（明治29年から旧生糸検査所となる）に横浜役所として運上所機能を併せ持つ木造2階建てとして再建された。この建物は、明治期になると横浜裁判所と改称し、税関・司法・内務・外務といったすべての事務を扱っていたが、明治4年になると裁判事務・税関事務が他に移り、この建物が初代神奈川県庁舎となる。明治15年（1882）には大火で焼失したため、明治16年（1883）から現在地の日本大通り1番地に横浜税関として建てられた3階建ての建物を2代目県庁舎として使用し、以後、県庁舎は現在地を建設地として⁽¹²⁾いる。

(2) 横浜税関

最初の運上所は、安政6年（1859）から波止場前に建てられていたが、慶応2年（1866）の火事後は本町通りを挟んで、公園側の現在の日本大通り9番地に建てられた。なお、この日本大通り9番地には、明治29年（1896）に公的な性格を持つ生糸検査所が建てられた⁽¹³⁾。

慶応2年（1866）に再建された神奈川運上所から明治4年（1871）税関事務が分離し、税関としての建物が明治6年に現在の神奈川県庁の建つ最初の運上所の敷地に建てられた。ただ建物が波止場と離れていたこともあって、明治15年（1882）に県庁が焼失した際、建物を県庁に譲渡し、新しい税関を波止場前の日本大通りの突き当たり正面に建てた。この税関は、明治18年（1885）5月着工、同年11月に完成している。外観は左右対称で、中央部に玄関を配置したE型平面の煉瓦造2階建てで、中央には六角形の搭屋を持つ重厚感漂う建築で、関東大震災まで使用された。そして、昭和9年

(1934) の再建にあたっては、それまでの日本大通りの正面の敷地の横に位置を移動して建てられた。⁽¹⁴⁾

(3) 横浜地方裁判所

神奈川県地方裁判所の始まりは、慶応4年(1868)竣工の神奈川奉行所で、奉行所とともに司法機関も兼務していた。その後、神奈川県裁判所、明治期には神奈川県裁判所に改称されている。建設地は、現在の横浜裁判所と同じ敷地(現日本大通り9番地)であった。しかしながら、裁判所は県庁として使用され、明治8年(1875)に裁判所は山田町に移転し、明治10年再び北仲通りの元フランス公使館跡に移転した。明治23年(1890)には、北仲通りに辰野金吾の設計で新庁舎が完成している。この建物は、関東大震災で倒壊し、昭和4年(1929)現在地の日本大通り沿いに新しい裁判所が建設された。このように創設時は、他の役所と兼用していたこともあって裁判所建築として日本大通り沿いのもとの生糸検査所のあった現在地に建てられたのは昭和4年以降のことであった。⁽¹⁵⁾

(4) 横浜郵便局

横浜郵便局は、最初、明治4年(1871)5月弁天通り3丁目の民家を借り上げて使用したのが始まりである。その後、明治6年本町通り5丁目に横浜郵便局が完成するが、場所が不便なため日本大通りと本町通りの交差点に位置する県庁の背後となる敷地に移転し、明治7年(1874)12月に建物が竣工している。その後、郵便局と電信局が合併し、明治22年(1889)に同じ場所に佐立七次郎の手により横浜郵便電信局が完成している。関東大震災に倒壊し、震災後は昭和9年(1934)に弥生町に移動し、日本大通り沿いに再び移ってきたのは昭和49年(1974)のことである。このように郵便局は、明治7年以降関東大震災まで日本大通り沿いに建てられ、震災後は日本大通りから離れ、戦後再び日本大通り沿いに戻ってきた。⁽¹⁶⁾

(5) 警察署

警察署は、明治7年(1874)邏卒本営という名称の庁舎の設置に始まり、日本大通り沿いの本町通りを挟んで公園側の公園寄りの敷地(現日本大通り58番地)に設けられていた。その後、明治17年(1884)には日本大通り沿いで本町通りにも面している県庁敷地の背後の郵便局の隣に移転し、新たな建物が建設された。建物の正面は本町通りに面していたが、敷地は日本大通り沿いであり、日本大通り近くに建設されていたといえる。大正2年(1913)に建物は新しくなるが、関東大震災の際に倒壊し、昭和3年(1928)同地に再建され、戦後の昭和41年(1966)に現在地の海岸通り沿いに移転した。このように、警察庁舎は明治初期から日本大通り沿い並びにその近くに建設されていたが、戦後海岸通り沿いに移転した。⁽¹⁷⁾

(6) 町会所(開港記念館)

町会所は、安政6年(1859)本町通りを挟んで、初代の運上所の反対側に建設されたことに始まる。豚屋火事の後、運上所の敷地に移転し、明治7年(1874)には日本大通りより一ブロック日本人町に入った旭町通りと本町通りの交差部の敷地に移転している。建物は、アメリカ人のブリジンス設計の建物で時計台を持つ建物として親しまれた。明治39年(1906)、火災に遭い、大正6年(1917)

に設計競技を経て現在の建物となった。このように町会所は、創建時は日本大通りに沿った敷地に建てられていたが、明治7年以降本町通り沿いに移り、今日に至っている⁽¹⁸⁾。

(7) 日本人町側の官庁集中化の様相について

以上の6つの公的な建築の敷地の変化の様子を時間軸に沿ってまとめたものが図12である。

居留地開設当初、外国人町と日本人町の間には波止場前には、役所建築としての運上所が設けられていた。この運上所は、後の県庁、裁判所そして税関としての役割を兼務していた。こうした状況もあって、日本大通りの出現する明治3年(1870)以前から日本大通りの日本人町側沿いには官庁などの公的な建築が設けられていたのである。そして、日本大通りが姿を現した後、県庁は、一時期日本大通り沿いの現在の日本大通り9番地に移転するも基本的には現在の敷地である日本大通り1番地に建てられていた。また、税関も、明治6年から明治17年(1884)まで現在の日本大通りに面した敷地に建てられていた。また、明治4年から郵便制度が開始され、明治7年(1874)になると横浜郵便局が現在の日本大通り1番地の一郭に、警察本部は現在の日本大通り9番地にそれぞれ移転していた。そのため、図12からも明らかなように明治7年(1874)には日本大通りの日本人町側には、公園側から、警察本部、郵便局、税関、県庁が並ぶ官庁街的街並みが出現していたことが分か

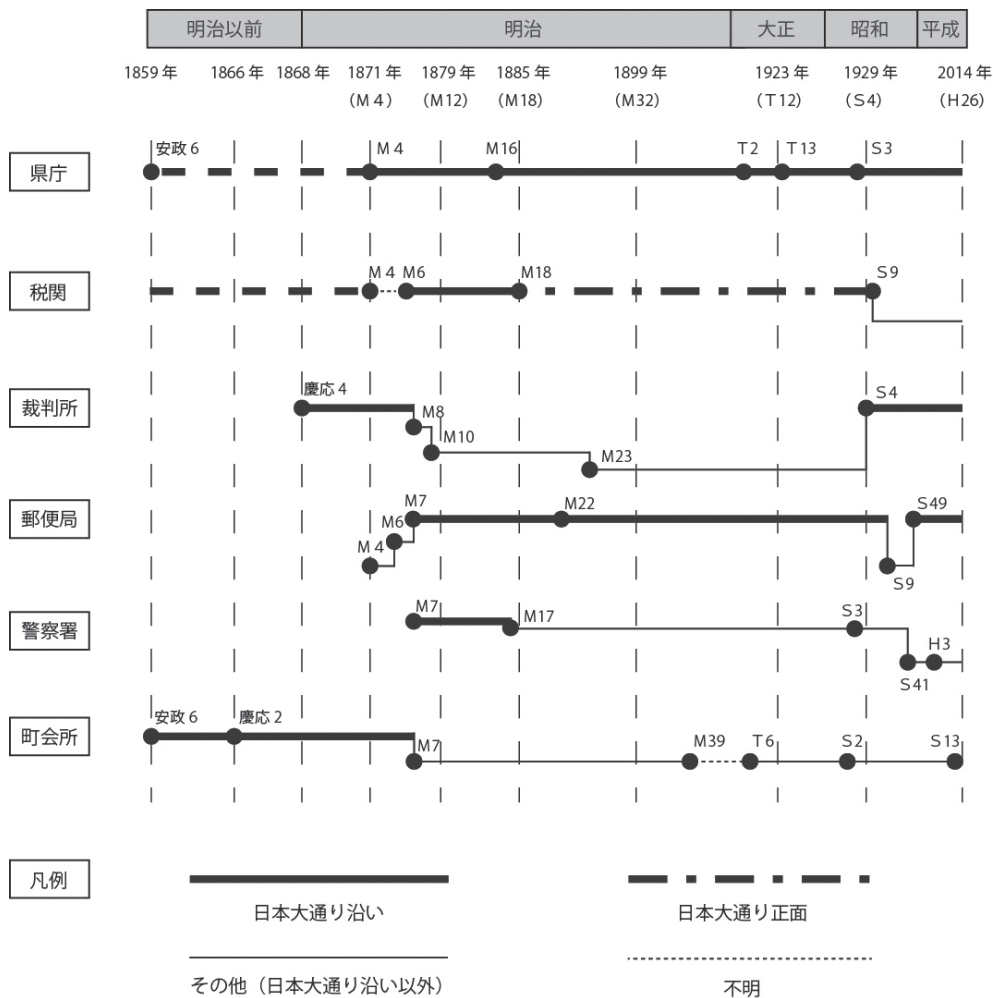


図12 各官庁建築の建設地変遷図

る。なお、裁判所は明治8年（1875）に現在の日本大通り9番地を離れ、また、町会所も明治7年に現在の日本大通り1番地を離れた。ただ、町会所の移転先は県庁の背後の本町通り沿いの敷地で、日本大通りに極めて近く、日本大通りと本町通りの交差点周辺が官庁街的雰囲気を持つエリアであったともいえよう。

こうした官庁建築を中心とする公的な建築の集中化の状況を捉えて描かれたと思われる錦絵図がある。例えば、明治7年（1874）の「横浜繁栄本町通時計台 神奈川県全図」（図13）は、本町通りと日本大通りの交差点エリア部分を、本町通りを中心にして描いたものである。日本大通り沿いの建物は神奈川県庁であり、その横の建物が時計台と称された町会所であり、まさにセンターとしての賑わいの様子が見て取れる。また、その2年後の明治9年（1876）の「横浜名所一覽」（図14）は、本町



図13 明治7年（1874）「横浜繁栄本町通時計台 神奈川県全図」神奈川県立歴史博物館所蔵（神奈川県立歴史博物館『「キングの塔」誕生』2013年より）



図14 明治9年（1876）「横浜名所一覽」神奈川県立歴史博物館所蔵（神奈川県立歴史博物館『「キングの塔」誕生』2013年より）

通りと日本大通りの交差部を中心に描いたもので、本町通りには、県庁と町会所、その反対側の現在の日本大通り沿いの敷地には郵便局と税関の建物が描かれており、日本大通り沿いに公的な建築が集中して建てられている様子が窺える。

4-3 外国人町側の領事館集中化の動きについて

1865年当時の様子を描いた地図（図2）では、波止場前には日本側の運上所の隣には「異人コンシユル」とあり、諸外国の領事館があったことが分かる。これは、外国人と結ばれた第2回地所規則である元治元年（1864）の横浜居留地覚書第六条で、運上所周辺を領事館用地に指定していたからである。そのため、慶応2年（1866）の豚屋火事では、運上所周辺に建てられていたイギリス・アメリカ・プロシヤ・ポルトガルの領事館が類焼したという⁽¹⁹⁾。

運上所周辺は、こうした公的な建築の建設地という役割を持つエリアであったことから、焼失後も運上所前、すなわち、日本大通り沿いには外国の領事館が建てられた。例えば、イギリス領事館は、当初居留地155番地に領事館出張所を建てていたが、大火後は現在の開港資料館のある日本大通り沿いの172番地に移転し、以後、昭和47年（1972）に東京の総領事館に統合されるまでこの地にあった⁽²⁰⁾。

なお、各国領事館の建設地に関しては、明治7年（1874）頃当時の借地状況を示す「明治初期居留地借地リスト」⁽²¹⁾から、その概要が分かる。すなわち、日本大通り沿いの敷地に領事館が設けられているのは、スイス領事館（169番地）、イギリス領事館（172,173番地）の2国が確認できる。また、日本大通り沿いの敷地171番地はイタリア領事の借地であり、日本人町の日本大通り9番地の向かいに位置する234番地はアメリカ領事館附設の牢屋であり、日本大通り1番地、9番地の向かい側の敷地はすべて領事館ならびに領事の借地であった。このことから、明治7年（1874）頃の外国人町の日本大通り沿いは、領事館の並ぶ、官庁街的性格を持つ領事館街とも称せられる通りであったことが分かる。

5 結びにかえて——日本大通りの官庁街化の動きについて

日本大通りの官庁街化の動きについて、日本人町側の変化を中心に見てきた。それらを簡単にまとめると、古地図史料では、明治3年（1870）には波止場と公園を結ぶ幅の広い通りが姿を現しており、それが明治8年（1875）以降日本大通りと称されたこと、また、明治7年頃にはこの日本大通りの日本人町側には県庁や税関、郵便局などが並び、また、外国人町側もイギリス領事館やスイス領事館が並ぶなど、日本の役所ならびに外国の領事館という公館が集中して建てられた官庁街の様相を見せていたことが明らかとなった。

一方、こうした公館が並ぶことにより生じる官庁街的性格をより強調し、より強い官庁街的景観を生み出した動きが、明治18年（1885）の税関の建設であったと考えられる。税関は、それまでの日本大通り沿いの敷地から日本大通りの正面に位置する敷地へと移転し、日本大通りに正面を向くように配された。公園側から見れば、日本大通りの正面に位置し、まさにアイストップとしての役割を兼ね備えた配置（図15）となり、日本人町側には、県庁・郵便局が、外国人町にはイギリス領事館・



図15 明治期の日本大通り。横浜開港資料館所蔵。日本大通りの正面に税関がある。左側は日本人町であり、県庁が見える。右側の外国人町側は、旗からイギリス領事館、スイス領事館、アメリカ領事館が並んでいることが分かる。(横浜開港資料館編『彩色アルバム 明治の日本 横浜写真の世界』有隣堂 1990年より)

スイス領事館・アメリカ領事館がそれぞれ並んでいたの⁽²²⁾である。すなわち、それまで公館の建築がそれぞれ直線状に林立するだけの単調な景観が、税関の存在により公館群で囲まれ、閉じられたことにより一つのエリアとして認識できるような“場”へと質的に変化したと考えられるのである。こうした税関の配置位置の変化は、単に波止場に近い場所への移動といった意味合いとは別に、何らかの計画的な意図が窺えるのである。すなわち、こうした“場”の強調の意図をあえて想像すれば、この関内が海外貿易港として飛躍的に発展しつつも、いまだ外国人の活動はわが国の規制内のものであることを示すかのようであり、あたかも人々をコントロールしている権威的な意味合いを持つ場へと変化させようとしたように思える。そこにはわが国の対外貿易や外交における明治政府の当時の姿勢が反映しているとも考えられるのである。

いずれにせよ、こうした官庁街の変化を見ていくと、この税関の位置とそのデザインは、この日本大通りの官庁街化と深い関係性があるように思われる。ただ、この建物に関しては、これまであまり深く論究されてはおらず、「サルダの意見を参考に税関内部で設計し、清水方（組）が施工した。両翼をはり出し、その上部にペディメントをのせ、正面中央に六角の塔を戴くこの建物は、明治前期の官庁建築のイデオロムを守っているが、一、二階の窓上部に見られる唐破風状の意匠が面白い⁽²³⁾」と紹介されているのみである（図16）。これによれば、その形状は、明治前期の官庁建築の典型的建物で、その意匠には擬洋風建築に属するような和風の要素の見られることが分かる。ちなみに、国立公



図 16 横浜税関（日本建築学会編『明治大正建築写真聚覧』1936年より）

文書館にこの税関と考えられる平面図と立面図が残されており、詳細な検討は今後の課題としたい。

なお、地図資料を見ていくと、明治18年（1885）竣工の税関を中心に、日本大通り周辺が官庁街化していく様子を描いているものがある。明治24年（1891）の「横浜真景一覽図絵」である。これには、各建物正面の略図が描かれており、日本大通りの突き当たりに、税関が描かれ、建物の正面が日本大通りに面して建てられていたことが分かる（図17）。そして、県庁と共に、後の郵便局となる「駅通局」があり、その横には「警察部」と「市役所」が並んでいることが分かる。ちなみに、市役所は、明治21年（1888）の市制・町村制の公布により、明治22年から横浜市が誕生して出来た建物である。なお、この「駅通局」「警察部」および「市役所」は、敷地は、県庁構内で日本大通り沿いではあるものの、建物正面は本町通りに面して建てられており、日本大通りとともに本町通りの交差点部分も官庁街的部分の一部を為していたことが窺える。この本町通りは、居留地開設以来、日本人町と外国人町を横断するメインストリートであり、かつての主要な道路と新しく生まれた日本大通りの交差部にこうした公館が建てられ、かつ、正面が本町通りに面していたのは、まさに、本町通りが主要道路であったが故のことであったと思われる。

また、この地図の日本大通り9番地部分には「貿易庫」とあるが、明治29年にはここに生糸検査場が建てられることになり、日本大通り沿いに官庁街的要素が加わることになる。そしてまた、この地図を俯瞰すれば、外国人町の日本大通り沿いの区画内には、「電信局」「消防方」および「水道局」といった役所名も見られ、この日本大通り沿い一帯に様々な役所としての官庁建築が集中していた様子が理解できよう。

なお、こうした日本大通り沿いに集中して建てられ、官庁街を構成していた建築群は関東大震災で被害を受け、失われてしまう。そして再び、県庁が再建され、また、裁判所が移転してくるなど、官

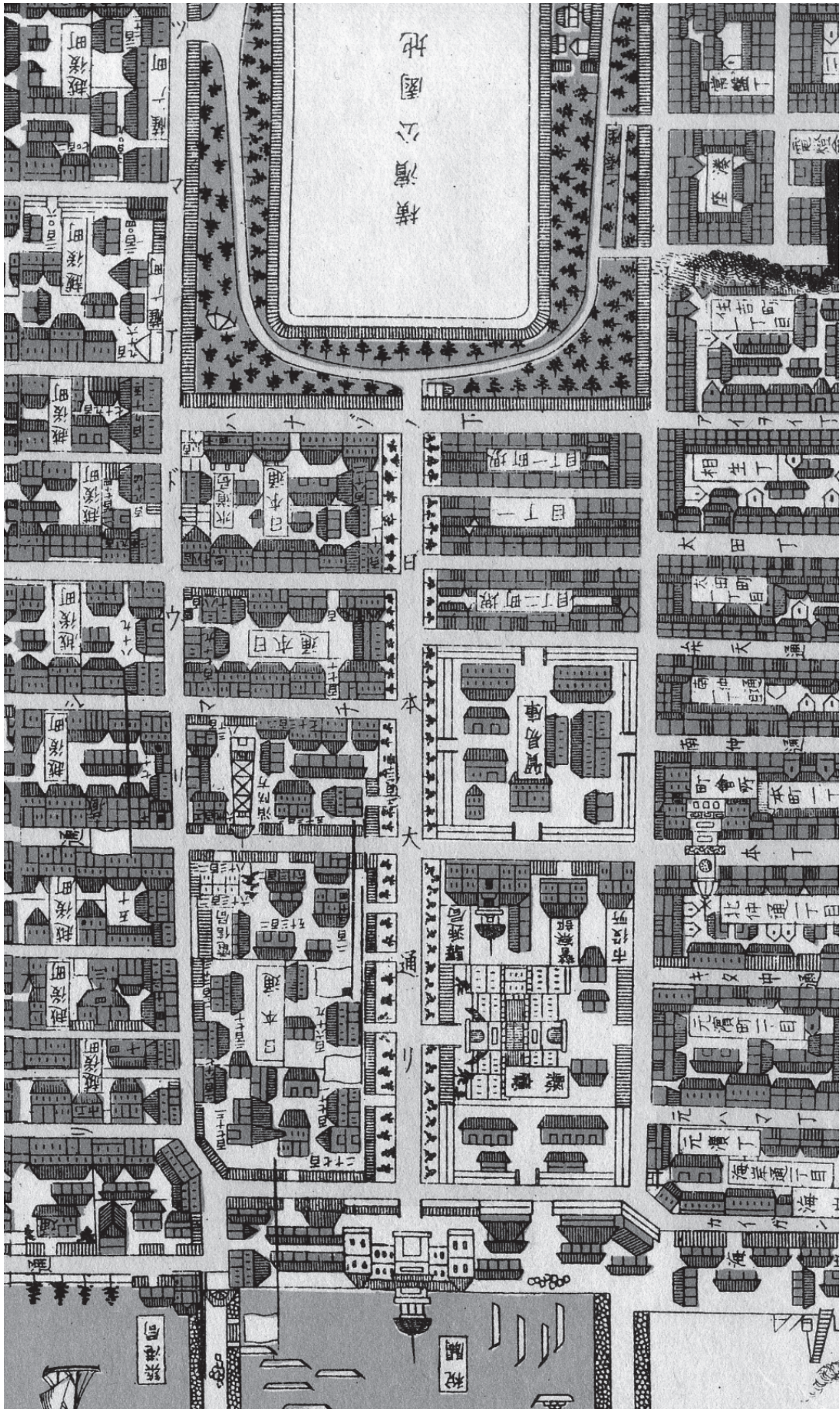


図17 明治24年(1891)「横浜真景一覽図絵」(横浜開港資料館所蔵)

庁街が復活するが、昭和7年（1932）着工で昭和9年（1934）竣工の税関の建設地は、日本大通り正面から外れ、その横に移動している。このため、かつての閉じられた官庁街の景観は、開かれたものへとその姿を変えた。その変化は、明治32年（1899）の居留地の消失の中で、居留地を管理する役割を終えたわが国の新たな官庁街の姿を示したものであったように思われる。

注

- (1) 拙稿「日本大通りの誕生過程から見た横浜居留地の様相——古地図を主史料として」国際シンポジウム『Island, Sea, and Port City-New Grouping for Spatial Recognition』Mokpo National University Mokpo Campus, pp.151-190, 2013、拙稿「R. H. ブラントンによる横浜居留地の下水道整備について」『新メディアと近代上海国際シンポジウム』論文集、上海師範大学、2012。
- (2) 古地図は、横浜開港資料館、横浜市中央図書館所蔵のものを中心に86種の地図を入手した。また浮世絵は『集大成 横浜浮世絵』（神奈川県立博物館編、有隣堂、1979年）、古写真は『彩色アルバム 明治の日本 横浜写真の世界』（横浜開港資料館編、有隣堂、1990年）を用いている。
- (3) 大岡実監修『神奈川県建築史図説』「概説」社団法人神奈川県建築士会発行 1962年。1989年の神奈川県本庁舎建設六十周年記念として出版された『神奈川県庁物語』でも、「県庁舎の移り変わり」（pp.66-67）では、この「概説」の附図をそのまま用いて解説するなど、底本として利用されている。

なお、近年の日本大通りに関する研究としては、2011年の國井洋一・金子絵里香「横浜開港時の日本大通りの景観に対する3Dモデリングによる考察」（『東京農業大学農学集報』56（2）、pp.162-170、2011年）、2010年の景山愛子・齊藤哲也「横浜市日本大通りの成立過程と歴史的建造物に関する研究」（日本建築学会大会学術講演梗概集、pp.627-628 2010年9月）、2004年の塚田景・土本俊和「防火帯と耐火建築——明治期横浜日本人街における防火政策に関する研究」（日本建築学会計画系論文集、第581号、pp.183-190、2004年7月）などが挙げられる。國井・金子の研究では、日本大通りの3Dモデルの作成に主眼が置かれた研究で、1866年の整備前の景観と整備後として1901年の景観を作成しているが、整備前から整備後へ至る変化の過程は論じられていない。景山・齊藤は1866年から2009年までの日本大通りの変遷を5期に区分できることを提案しているが、その根拠となる解説がなく、詳細を検討することができない。塚田・土本の研究は日本大通りのブラントンの関与について詳細に論じているものの、日本大通りの変容過程を論じてはいない。このように近年の研究でも日本大通りは取り上げられつつも、その成立や変遷過程を主眼として論じたものは見られない。
- (4) 「日本大通」『神奈川県地名』所収 p.115 日本歴史地名大系14 平凡社 1984年。
- (5) 例えば、『よこはま史話1 開港場 横浜ものがたり 1859-1899』（横浜開港資料館・横浜市歴史博物館編集・発行2000年）でも日本大通りの完成を1879年1月（p.46）としており、日本大通りの完成時期の定説は明治12年1月といえるであろう。
- (6) 「公園」『横浜もののはじめ考 改訂版』pp.96-97 横浜開港資料館編 2000年。
- (7) 横浜商業会議所編『横浜開港五十年史（下巻）』pp.120-129 名著出版 1973年。
- (8) 横浜開港資料館『R. H. Brunton』1991年。
- (9) 横浜市水道局『横浜下水道史』1993年。
- (10) このブラントンの下水道は、基本的には、雨水と家庭生活水を処理するものであったが、ブラントンの計画では、水洗トイレのような水洗方式の便器が完備していれば、汚水も処理できると述べていた（拙稿「R. H. ブラントンによる横浜居留地の下水道整備について」『新メディアと近代上海国際シンポジウム』論文集、上海師範大学、2012年）。
- (11) 「近代下水道」『横浜もののはじめ考 改訂版』pp.88-89 横浜開港資料館編 2000年。
- (12) 神奈川県立博物館編『「キングの塔」誕生——神奈川県庁本庁舎と神奈川の近代化遺産』2013年。
- (13) 横浜市建築局企画管理課編集発行『横浜・都市と建築の一〇〇年』p.76 1989年。

- (14) 注3参照。大岡実監修『神奈川県建築史図説』社団法人神奈川県建築士会発行 1962年。
- (15) 建設省関東地方建設局営繕課『横浜地方裁判所保存調査記録』1998年。
- (16) 郵政省『郵政百年史資料 郵政建築史料集』吉川弘文館 1971年、日本郵政株式会社編『郵政建築—通信からの軌跡』建築画報社 2008年。
- (17) 神奈川県警察史編さん委員会編『神奈川県警察史 上・下』神奈川県警察本部 1970年、1974年。および、太田久好編『横浜沿革誌』有隣堂 1970年。
- (18) 横浜市教育委員会編『重要文化財横浜市開港記念会館保存修理工事報告書』2001年。
- (19) 「夜会」『横浜もののはじめ考 改訂版』pp.32-33 横浜開港資料館編 2000年。
- (20) 注13参照 p.78。
- (21) 横浜開港資料館編『図説 横浜外国人居留地』pp.106-117 有隣堂 1998年。
- (22) 写真解説によれば、「左端赤レンガの煙突をもつ建物は横浜郵便電信局で、その奥が神奈川県庁（元横浜税関）、手前軒が見えている木造建物が生糸検査所である」（p.13）という。ちなみに、生糸検査所は明治29年竣工であり、このことからこの写真は明治29年以降のものであることが分かる。
- (23) 注13参照 p.76。なお、サルダは、Paul Pierre SARDA（1844-1905）で、1873年パリ・中央芸学校卒、同年横須賀造船所学舎機械学教師として来日し、明治9年（1876）まで雇われる。その後、横浜居留地84番地で土木事務所を開設。明治38年（1905）横浜で亡くなる（堀勇良『日本の美術8 外国人建築家の系譜』No.447、至文堂、2003年）。