

「改造約書」は、慶応二年十月、居留地の相当部分と日本人市街地の大半を焼いた大火がきっかけで改めて結ばれたものであって、後の横浜市街の顔の原型となっているものである。その主な内容のみを述べればつぎのとおりである。

(一)元治元年の「覚書」第一条の廃止。すなわち、大岡川南側、競馬場・練兵場用地の埋立案を廃棄する。

(二)新たに根岸湾を見下す高台に完成した競馬場の利用、および港崎町（遊廓）の大岡川南側への移転とその跡地に内外人のための公園の建設。これは(一)に代って新規に取りきめられたものである。

(三)「覚書」第七条の廃止。すなわち波止場・運上所から西方弁天までの一帯の地域の使用権を外国側は放棄する。これによって日本人住民の移転問題は解消し、従来どおりとなった。

(四)道路の建設。現在の岸壁（居留地岸壁）西端からフランス公使館前を経て吉田橋・西之橋に至る幅六十フィート（約十八メートル）道路、および市街地中央、海岸から公園に通ずる幅百二十フィート道路の建設と下水設備を約している。六十フィート道路は(三)の土地使用権放棄の代償案であり、百二十フィート道路は特に防火を目的として新たに計画された。

(五)山手居留地の入札開始と山手公園の開設。山手居留地希望者の入札は、約定調印後三か月とされていた。

(六)その他。日本人市街地のうしろ（南側）、の沼地の埋め立てを七か月以内に完成して、下水設備を施すこと、および大岡川の浚渫、新埋立居留地配分のことなど。日本人市街後背地の埋め立ては海岸六十フィート道路の建設とともに外国人居留地外の計画である。

この「改造約書」は前の「覚書」よりは具体的な都市計画に関する条項で構成されていて、これが実現すると、横浜市街地の土台がでか上がることになるが、幕府の時代には埋立工事がある程度進んだだけで、多くは明治の新政府、すなわち神奈川県時代の時代になって推進されたのである。

明治二年（一八六九）から五、六年にかけて関内埋立地の土盛り、横浜・山手両公園の建設、道路・下水工事、大岡川の浚渫などの土木工事がおこなわれたのはおもに「改造約書」にもとづくものであり、このほかに吉田新田一ツ目沼地・野毛浦・鉄道用地・弁天海面の埋め立てがおこなわれているから、明治の初めの横浜は幕末につづいて土木工事がさかんにおこなわれていたことになる（『横浜市史』第二巻、参照）。

新居留地・公園 造成の長期化

元治元年の「覚書」第五条にもとづく太田屋新田の埋立は、戊辰の年に竣成し、新政府は同年七月と翌二年十一月に外国人希望者に分配しようとした。しかし、各国領事はこれに応じようとしなかった。その理由は、新埋立地は水はげが悪く湿潤で、居住地に不適當であるという判断を下したからである。ここに新埋立地の工事の手なおしが新たに開始されることとなり、明治四年（一八七二）、燈台寮雇ブランドンの設計によって、改めて地上げの改修工事と下水道埋設工事にとりかかったのであるが、工事の竣成をみたのは一八七六（明治九年）のことであった。だが、その時点においても工事の成績は、同じく燈台寮雇マクレッチの検査では、なお地上げ不足が指摘されたのである。しかしその後一八七九年、県衛生会依嘱委員（外国人を含む）のおこなった検査では、盛土も安定し、家屋の建築、衛生保健上で何ら問題のないことが確認されたので、これ以上工事に手を加えることをせず、「糶貸」（セリがし）（入札）の方式で外国人希望者に配分された。これがいわゆる新居留地であるが、すでに時は明治も十三年に入っていた。

新居留地に隣接する公園工事もまた埋立工事竣成の一八七六年の完工とされている。それは新埋立地造成の関連工事として扱われたためであると思われるが、この方は一八七三年には盛土は終り、一八七四年九月にはその基礎はでき上っていたようである。ただし、公園工事の本体ともいべき外構、植樹などについては、政府の財政事情から工事が遅延し、最終的に県が一萬二千五百円の経費を大蔵省へ上申して認められたのは、一八七四年三月のことであった。

当初、ブランドンが埋立工事設計と同時に引いた公園の設計図は、まことに美麗なものを構想していたが、その経費は県の見積りで約五万円であった。当時、大蔵省はこの支出に冷淡であったことは、明治五年（一八七二）九月、井上大蔵大輔が正院に対して、「経費多端之折柄」外務省をして取消し、または延期の外交談判をなさしめるよう上申していることで明らかである。一八七三年六月、大蔵省は県に対して経費節減の方針で改めて見積りを命じ、同年十一月、県は新たに三万五百一円と報じた。しかし、それでもなお過大とされたため、一八七四年三月の一万二千五百円の大削減を試みたものである。したがって出来上った公園は、ブランドンが構想したものにくらべて数等簡素化されたものになったのであった。なお、公園の維持については、「覚書」によれば日本側と外国側との共同負担となっていたが、在留外国人は維持費の拠出を渋ったので、一八七四年四月、日本側は「覚書」中の地代と維持方法の条項の廃棄を外国側に申し入れ、公園地を日本政府単独の管理下においた。（居留地および横浜・山手両公園に関する外交交渉については、『横浜市史稿』地理編、『横浜市史』第二・三巻、資料編15近代・現代(5)参照）

**明治十五年、外国人の
県行政非難と県の反論**

新居留地の造成と分配がはじまったとはいっても、それでただちに横浜が近代都市にふさわしい都市環境の整備がおわったわけではなかったことはいうまでもない。一八八二（明治十五）年、在留外国人が折から条約改正予議会の開会を機に自治権回復を狙ってイギリス公使パークスに呈した意見書中、居留地内の風紀のびらん乱、取締巡查の無能、道路・下水設備の不備・不衛生などの諸点を指摘、全体として県当局の行政の無能ぶりを非難した。例えば、道路は「雨天にありてはほとんど通行すべからず、晴天および夏季にありては塵埃空をおおい、堪ゆる能わず」と言い、溝渠は「わずかに地面の水を流しざるにあり、人民はこれをもって穢物を捨つるの用に充つれども、これを禁制するの監吏なし」、このため溝渠は多くつまっていて用をなしていないと言っている。

横浜の居留地行政は、一八六七年一〇月（慶応三年十月）の会議書七カ条（のち、横浜外国人取締規則となる）にもとづい

て、日本側の専任、当初はドーマン、つづいてベンソンなる外国人を取締役として雇傭しておこなわれたが、一八七七（明治十）年六月、ベンソンを解雇し、以後その事務を県の直轄とした。一八八二年在留外国人が自治権の回復を要求したのは、すなわちこの制を廃止しようとしたものである。同年十二月、県は県令冲守固より井上外務卿に提出した意見書の中で、右の外国人側の非難に対し、つぶさに反論しているが、当時、旧居留地の三分の二にわたる地区で道路の改築と煉瓦石による大下水（暗渠）の建設中であつたことが述べられている。また、溝渠にゴミを捨てる悪習も、決して放置しているわけではなく、外国人またはその雇人が治外法権をたてに県吏の注意に服さないことが原因とし、日本人市街地と同じ行政諸規則を施行することが必須条件であると指摘している。（資料編15近代・現代(5)七六五―六）

日本人名儀の 土地家屋所有

明治二十年代に入るところから、外国人の不動産所有問題が世間の注目を集め、やがて政治問題化するに至つた。いうまでもなく外国人の居留地外での不動産所有は、条約上、国法上認められてはいなかったが、日本人名儀による土地家屋所有と見られる現象が全国的に見られるに至つた。一八九三（明治二十六）年十二月、第五議會に提出された「現行条約勵行建議案理由」や条約改正論中で指摘されている本県におけるその具体例は、横浜の根岸・本牧、逗子・鎌倉・箱根など景勝保養地であるが、この現象は、一面事実上の居留地外「居住」的、内地雑居的傾向を示すものといつてよいであろう。（『神奈川県史研究』第一号参照）

居留地の廃止と 残された問題

外国人居留地の制度は、日清戦争後の一八九九（明治三十二）年七月十七日廃止となつた。すなわち、この日は、イギリス・アメリカその他十二か国との新しい改正条約が実施となつた日である。

改正新条約は、幕末開国時に結んだ諸条約に代るもので、一八九四（明治二十七）年七月十六日に成立した日英通商航海条約を皮切りに、改正新条約は、長年の懸案であつた領事裁判の撤廃と一部協定税率とした特定物品を除いて、他は関税自主権

を回復したものであるが、領事裁判の撤廃によって、在留条約国人は日本人同様わが国の法律の下に置かれ、わが国は近代法治国としてはじめて面目を保つこととなったものであった。そして、これにもなつて外国人居留地の制度も廃止されたのである。日英改正条約によると、第十八条に、

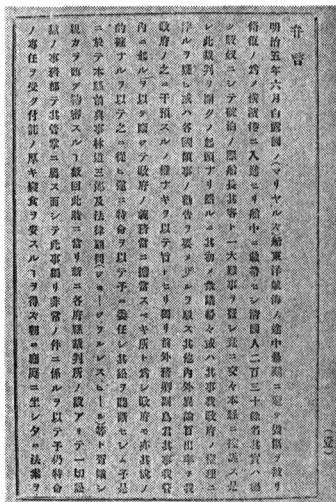
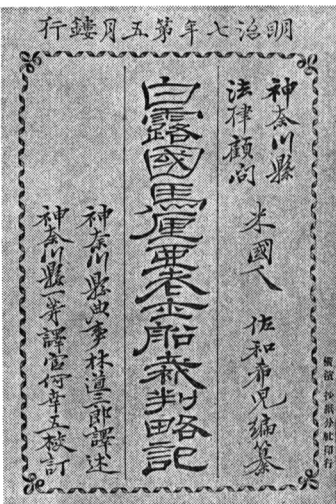
(一) 外国人居留地はその「所在ノ日本国市区ニ編入シ、爾後日本国地方組織ノ一部」となること。
(二) 居留地に属する共有資金もしくは財産があるときは日本官吏へ引き渡すものと規定している。

しかし、これにつづいて、これまで居留地内で外国人の所持する「永代借地券」は有効であり、同借地券に記載された条件以外は何らの条件をもつけないこととされている。その結果、その第一は、条約実施にあたり、政府は永代借地権に関する登記の必要があるため、不動産登記法の規定を準用することとした。このことから規定にもとづいて「登録税」を課すことになったが、たちまち、イギリス・アメリカ・ドイツなどから「条約違反」として抗議をうけることとなった。この問題は結局、明治三十四年法律第三十九号によって「外国人ノ為ニ設定シタル永代借地権」についての登記は免除されることとされた。また、政府は永代借地券所有者に対し、借地については借地券に記載された条件以外、何らの負担を命ずることはないが、土地の上に建築された家屋に対しては課税できるという解釈をとった。しかし、列国はこれに同意せず、ついに一九〇二（明治三十五年）年、問題は国際仲裁裁判に持ちこまれ、日露戦争中の一九〇五年五月、条約文の趣旨は一切課税を免除したものとす判決が下り、日本政府の敗訴となった。その後、借地料滞納問題も生じ、永代借地権は行政上の難件として残った。しかし、それも次第に減少していったが、完全に解消したのは、実に一九四二（昭和十七）年のことである。

二 入港外国船にかかわる著名事件

幕末開港いらい各開港場では当然ながら外国人に関係する諸問題・諸事件が少なからず発生している。その多くは在留外国人の日常に関するもので、横浜の場合も例外ではなく、県行政中の涉外問題は主要な柱の一つとなっている。特に居留地制度が存在した時代には、日常的な事柄でも外交問題になりやすく、したがって県は内務省ばかりでなく外務省の指示をうけることが多かった。在留外国人関係のほかに入港する艦船にまつわる事件もまた少なくない。この項では、従来とかく注目されることのない艦船に関連する事件のうち、著名なもの拾ってみることにする。これらは、いずれも政府が重大問題となったものばかりである。

マリアール この事件は比較的よく知られている事件である。明治五年（一八七二）六月、ペルー船マリアールス号（*Maria* **ス号事件** *Inc*）は、途中しげに遭遇して船体の一部を損傷し、修理のため横浜に入港した。その限りでは何ごともなかったのであったが、同船には二百三十人の清国人労働者が詰めこまれており、そのうち苛酷な待遇に堪えかねて海中に身を投じ、港内に碇泊中のイギリス軍艦アイロンデューク号（*Iron Duke*）に救助を求めた者が二人もいたのであった。同艦の艦長は、脱船者の話とマリアールス号からのただならぬ気配から同船に将兵を送って船内の清国人の模様を視察させ、彼らは表面上はマカオからペルーのカレオへ渡航する契約労働者とされていたが、事実上は奴隸として売られた者たちで、非人道的な虐待もここからでていると判断して、この事実を代理公使ワトソンに訴えたのである。ここから英米両代理公使による日本政府に対する善処方申し入れとなり、事件は日本政府にとって思いがけない外交問題となったのである。



白露國馬厘巫老士船裁判略記
 神奈川縣立文化資料館藏

時の外相副島種臣は
 人道的見地と奴隷が清
 国人であるところから
 特に熱意をもって問題
 に当たり、神奈川県権
 令大江卓も副島の指揮
 にしたがって県庁内に

特別法廷をひらき、ついに清国人二百二十九人を清国から受け取りに来た特使陳福勳に引き渡して本国に送還することに成功したのであった。マリアールス号事件は清国人奴隷解放という前後に例を見ないきわめて特異な事件であった。横浜在留清国人は副島と大江に感謝の大施を贈ったが、そのうちの一族は副島家から寄贈されて、現在県立文化資料館に収蔵されている。

マリアールス号の船籍国ベルーは、当時わが国とはいまだ国交をもっていなかった。このため同船の管轄権はわが国にあつたわけであるが、翌年ベルーは特使を派遣して損害賠償を要求し、わが国と意見が対立して解決困難となり、ついにロシア皇帝の裁断を仰ぐこととなったが、一八七五（明治八）年、同帝は日本政府の措置を支持する決定を下した。こうして、国際裁判にまで発展したこの事件は、明治初年には珍しい国権の維持、国威宣揚の事例としてその後史上に記録されることとなったのである。しかしながら、そもその熱心な告発者はイギリス・アメリカの代理公使と英艦アイロン・デューク号であったこと、裁判手続で県雇外国人ヒールおよび外務省雇外国人ペシャイン・スミス活躍があつたことを忘れてはならない。

ヘスペリア号事件

ドイツ船(ヘスペリア号)が長浦(現在横須賀市)の検疫所に一時停留させられたのは、一八七九(明治十二)年七月十一日のことであった。それはその年の初夏のころから西南地方にコレラが流行し、七月の初めには神戸・大阪にひろがったため、政府はとりあえずこれらの地方から来航する船舶を検査または停留させる仮規則を制定したからである。同号停船の十一日、ドイツ公使アイゼンデッヘル(Von Eisenbecher)は、日本側の検疫とは別に軍医を派遣して独自に船内を検査させて異状のないことを確かめると、翌十二日、寺島外務卿に公文を送って、この上長浦に停留することは無用であるから、同船を速かに横浜へ入港せしめたい、もしこの上相当の理由なく同船を停留せしめておく場合には、責任は日本政府にあると申し入れた。これに対し寺島は規則に定めた停船日数を動かすことはできないと拒否したのである。ドイツ公使の態度は強硬で、即日寺島に反論し、ドイツ汽船をことごとく停船させる権利は日本政府にはない、もし日本政府がその権利を主張するならば本国政府へ訴えると主張した。翌十三日にはヘスペリア号船長の不服申立書と検査報告書の写しを添えて、同船の解放を要求、さらに十四日、同公使はヘスペリア号はドイツ官吏の承諾なくしてすでに三日半を検疫のため停留せしめられたとし、これより同船に対しただちに横浜へ向け出航するよう訓令すると伝えてきた。こうしてヘスペリア号は十五日長浦を出港して横浜に到着してしまつたのである。すなわち、事件はわが国の検疫規則を無視したことにあり、官民の世論はわき上がり、外国側の行政規則無視の代表的事例となつたものである。一八九三(明治二十六年)年十二月の第四議会において提出された「現行条約勸行建議案」の中でもこの事件が採りあげられているように、条約改正史上の著名事件となつた(『横浜市史』第四巻下 参照)。

当時、コレラの流行は全国的にほとんど連年患者の発生をみており、本県も例外ではなかったが、特に猛威をふるつたのは一八七七(明治十)年・一八七九(同十二)年・一八八二(同十五)年・一八八六(同十九)年・一八九〇(同二十三)年であつ

て、死亡者は数百人、千人、二千人という数にのぼったのである。

トルコ軍艦エルト グロール号の悲劇

一八九〇（明治二十三年）七月、横浜停泊中のトルコ軍艦内にコレラ患者が発生して死亡者までだすに
至り、当局者をあわてさせた。

同艦はエルトグロール号といって、香港・長崎・神戸を経由して六月七日横浜に入港したものであるが、当局者をあわてさせたのは、同艦がトルコ特派使節海軍少将オスマン・パシャの搭乗艦であったからである。同特派使は、一八八八（明治二十一年）天皇よりトルコ皇帝に対して大勲位菊花大綬章を贈られた答礼として、同国最高勲章と皇帝の親書を携えて来日したものであった。特派一行は皇室の賓客として丁重なもてなしで多忙な日々を送っていた。七月十八日、公使搭乗のエルトグロール号艦内に一名のコレラ患者が発生したのである。患者は同日横浜市街に上陸し、夕刻帰艦した後突如発病したもので、同夜十一時死亡した。翌十九日午前七時、同艦士官は横浜外国人居留地警察署を訪れ、死亡水兵の遺体の水葬を要請した。同警察はただちに検疫官を同艦に派遣して発病状況を問い、当時船舶検疫実施中であつた長浦検疫所に回航して消毒をおこなうこと、遺体は日本の法律にしたがつて火葬に付すことを勧告した。しかし、同艦側では長浦回航は本国政府の訓令がなければならぬといつてこれを拒否し、火葬もまた宗教上の理由からこれを拒否した。神奈川県は衛生課長の外、検疫官らを派遣してオスマン・パシャに対してわが法律を説明して長浦回航と遺体の火葬とに應ずるよう説得を試みたが、オスマン・パシャは同意せず、やむなく在港のまま艦内の消毒を申し入れると、同艦はすでに十分の消毒を実施済みであると答えたので、今後やむを得ない用事の場合に限って士官数名の上陸は認めるが、その他はすべて上陸を禁止することとした。ところが同艦には、いま一体の遺体があり、艦側にたずねると赤痢患者の死体であると答え、二個の遺体を東京湾内に水葬したいと要請したのである。

火葬に同意しない以上、水葬もやむなしと判断したが、東京湾内の水葬はいかなる死体といえども法律の禁ずるところで、

ましてコレラ患者の場合にもっとも危険であると説いて、湾外水葬ということに話がまとまり、二個の遺体をボートに乗せ、これに士官二、水兵十五名が護衛のため同乗、これを神奈川県庁の小蒸汽船でひいて、湾外陸地をへだたること八マイルの洋上で水葬した。その帰途、長浦消毒所に回航して乗員とボートの消毒を実施した。

しかし、これで同艦のコレラ騒ぎが収まったわけではなかったのである。それどころかこの後同艦内では新患者が続出するという事態になったのである。翌二十日午後三時、同艦中にコレラ病と疑わしい患者二名発生という報知をうけた県は、三橋書記官以下医師・検疫官らを派遣して臨検させたところ、コレラ患者五名を発見した。そこで同書記官はオスマンⅡパシヤに対して長浦に回航して徹底的に消毒をなし、病毒を撲滅するよう勧告したので、オスマンⅡパシヤもようやくこれに同意した。ここで県は政府に報告し、一切の費用に国庫の支弁を要請し、医師四・薬剤師二・看護人・人夫ら十数名を長浦消毒所へ増派することとした。エルトグロール艦内の事態は重大であった。長浦回航中にも患者一名が死亡し、到着後にも新患者十二名の発生をみた。狭い艦内に居住する将兵は五百六十名を超え、同艦の消毒作業は自然大がかりなものとなった。

二十一、二十二日におこなわれた第一回の消毒では、乗組員二百人を上陸させて入浴させ、消毒済みの寝具・衣類等は上甲板に置いて消毒していかないものと隔離し、あるいは病室の物品をすべて消毒所へ移し、室内その他必要と認められる箇所へ石炭酸水を散布の上、海水を注いで洗滌せんじょうをおこなった。七月二十五日、横浜からフランス人所有の井戸水を給水、煮沸の上使用など、同艦の消毒は徹底的におこなわれた。

エルトグロール号がコレラ禍からようやく脱して帰帆の途についてのは九月十五日午前十一時のことであった。出帆に先だって、オスマンⅡパシヤは県庁を訪れてその厚遇を謝し、出帆の前日には、知事は長浦停泊の同艦を訪れ見送りの挨拶あいさつをおこなった。

しかし、同号の行手には第二の悲劇が待っていたのである。神戸港をめざして西へ向かった同号は、遠州灘（たか）を通過するころから暴風に見舞われたのである。そして九月二十夜、和歌山県南端の大島樫野崎灯台沖およそ八ノの付近で、ピストンロッドを折損し航行不能に陥り、強風によって灯台下に吹き寄せられたので急ぎ投錨（とうびょう）したがまにあわず、艦尾を岩礁に三度衝突、このため船体はたちまち分解して沈没してしまつたのである。

陸地にたどりついた生存者は、十六日夜、灯台に救助を求めてきた者のみであつたが、その数わずか六十三名、その翌朝付近の海岸には多数の遺体が発見され大島の村民たちは総出で遺体の収容にあつた。オスマン（オスマン）パシャもまた遭難したものとみられた。同地にはいま記念碑が建っている。

石油タンク イギリス公使フレージャーが、在神戸・横浜サミュエル（サミュエル）商会の依頼と称して、横浜に石油タンク設置問題 置計画を政府にもたらしたのは、一八九二（明治二十五）年四月のことであつた。この計画の背景には、石油

輸送の方法がこれまでの罐（かん）入れ積載に代つてタンカーによる輸送へと転換しつつある新情勢があつた。新たに石油をタンカーで輸送するときは、当然ながらその貯蔵にもまたこれまでの石油貯蔵庫に代つて石油タンクの設置が必要となる。すでに、サミュエル商会は神戸和田岬の兵庫石油貯蔵会社敷地内にタンク用地を確保していたが、横浜では適当な用地が見当たらないため、公使を通じて用地のあつせんを申し入れたのである。しかし、外国商社に土地を貸与することには政府部内に異論が強かつたようである。特に強硬論を唱えたのは大蔵省であつた。理由は海の汚染による漁業への影響、石油値段の低下と包装税免除による歳入の減少などである。だが、この問題にはイギリス政府の介入があるため、政府は浅野総一郎に対し平沼の地にタンクを建設させることで問題の解決をはかることとした。

その年の十二月、県は内務大臣より横浜市会に対しタンク建設に関する諮問をなし、その答申を求めるよう命令をうけた。