

三 道路の建設と改修

道路の建設 ・改修坪数

車輛交通の発展のなかで、道路の建設と改修も進んだ。『神奈川県統計書』には、一八八四(明治十七)年度から一九〇九年度まで、毎年度の新道開拓と修繕の坪数・金額が、郡市別に計上されている(ただし一八八四年度は坪数欠)。表三・一六七と表三・一六八はそれを集計・整理したものであるが、それによれば、同期間に約五万坪(一八二万九五〇〇平方尺)の新道が開拓され、一九九〇万坪(六五七八万四一〇〇平方尺)の道路が修繕された。このうちまず新道開拓についてみると、明治十年代は、開拓坪数のなかで国道が大きな比率を占め、ついで一八八九(明治二十二年)ころから一九〇〇(明治三十三年)までは県道の開拓が進み、一九〇一(明治三十四)年から里道に集中するというかたちをとっている。この推移は、他府県においても大同小異であり、明治十年代には大多数の府県で、統治のかなめともいべき国道幹線の整備が進んだ。そして、これは他面では、発展しつつあった長距離道路輸送の必要にも見合ったものであった。これに対して二十年代から三十年代は、国道幹線の整備がほぼ終了し、道路輸送も鉄道貨客の集配に転換した時期であった。そのため鉄道駅を中心とした地方主要道の整備の必要がにわかに高まったものと考えることができる。

経費の負担区分

ところで上記期間の県下国道の新開は、一八八五(明治十八)年度から一八八七年度にわたった甲州街道小仏峠(坪数三四七坪)、および翌一八九五年度におこなわれた津久井郡吉野駅―小淵村間第一六号国道(甲州街道)新開工事(坪数二八三坪)の三件であった。このうち小仏峠の付替工事は、一八八二ころから、案下往還(上野原―佐野川―恩方―八王子)沿いの村

表 3-67 新道開拓と経費の負担区分

年代	新開坪数	左の内訳				新開費 円	左の負担区分			
		国道	県道	町道	里道		国庫	地方税	町村費	寄附金
1884	?	?	?	?	?	27,457.727	68	22	5	5
1885	49,427	58	4	38	28,236.932	71	21	0	8	
1886	40,327	78	0	22	31,718.167	71	0	3	26	
1887	35,329	18	0	82	45,968.059	0	0	10	90	
1888	14,116	0	0	100	14,209.635	0	0	22	36	
1889	6,139	0	20	80	4,606.971	0	42	5	59	
1890	11,626	0	60	40	7,417.059	0	5	36	48	
1891	17,993	0	47	53	19,160.176	0	46	9	40	
1892	13,603	0	53	47	23,522.410	13	51	62	25	
1893	36,763	0	42	58	35,386.212	0	0	91	9	
1894	22,764	1	85	14	36,517.702	0	0	1	0	
1895	22,460	13	71	16	37,039.807	0	99	1	4	
1896	28,596	0	79	21	31,057.182	0	89	7	1	
1897	40,958	0	55	45	31,743.519	0	98	1	13	
1898	25,738	0	51	49	25,821.572	0	84	3	11	
1899	32,009	0	39	61	39,379.184	0	73	3	26	
1900	32,584	0	81	19	332,414.983	0	12	1	1	
1901	5,263	0	0	100	26,684.737	0	9	87	4	
1902	27,702	0	8	92	55,121.412	0	22	100	78	
1903	22,972	0	0	100	19,530.427	0	0	100	100	
1904	8,265	0	0	100	177,846.953	0	0	100	100	
1905	3,737	0	0	100	12,951.929	0	0	21	21	
1906	19,457	0	0	100	31,351.837	0	79	96	96	
1907	9,560	0	0	100	23,649.016	0	4	79	96	
1908	17,295	0	0	100	17,322.360	0	21	90	90	
1909	5,699	0	0	100	75,017.841	0	10	79	90	
合計	550,382坪	69,954坪	175,215坪	305,213坪	1,183,676,082円	4	24	850,371,414円	72	
実額	100	13	32	55	100	4	24	72		

注 1 合計は1884年を含まない。 2 1892年までは多摩郡を含む。

表 3-68 道路の修繕と経費の負担区分

年代	修繕坪数	左の負担区分			修繕費 円	左の負担%			
		国道	県道	里道		国庫	地方税	町村費	寄附金
1884	?	?	?	?	15,515.573	43	26	15	15
1885	2,241,281	1	4	95	39,412.819	32	20	38	10
1886	1,608,368	3	5	92	48,814.722	19	37	38	6
1887	2,171,266	2	7	91	48,973.399	20	37	31	12
1888	820,427	7	6	87	70,863.838	32	25	33	10
1889	852,813	4	12	84	67,157.990	32	18	42	16
1890	369,423	5	16	79	40,762.286	19	18	55	8
1891	380,915	3	16	81	50,353.437	16	17	41	26
1892	371,155	6	11	83	40,813.686	21	9	61	9
1893	769,199	4	10	86	46,209.227	30	10	54	6
1894	492,921	4	11	85	34,527.198	0	11	83	9
1895	554,078	4	8	88	47,183.692	27	8	60	5
1896	428,749	9	8	83	64,135.457	23	21	47	5
1897	615,691	5	5	90	108,332.262	22	36	37	5
1898	499,813	6	9	85	117,452.342	22	31	53	2
1899	439,436	7	13	80	74,394.505	0	65	33	2
1900	427,318	11	18	71	118,213.323	0	49	48	1
1901	429,544	13	27	60	204,020.583	0	33	66	
1902	766,877	8	21	71	186,988.520	0	57	43	
1903	728,460	6	19	75	168,268.263	0	53	47	
1904	687,619	7	16	78	135,827.443	0	52	48	
1905	971,373	7	15	77	109,021.351	0	55	45	
1906	545,784	12	25	63	128,272.699	0	44	56	
1907	699,750	10	15	75	176,157.501	0	59	41	
1908	169,061	7	16	77	167,617.025	0	53	47	
1909	1,182,352	5	14	81	208,995.299	0	50	50	
合計	19,899,673坪	1,029,483坪	2,311,124坪	16,559,066坪	2,504,768,867円	175,620,361円	1,051,199,567円	1,277,948,939円	
金額					100		42	51	
%	100	5	12	83		7			

注 1 合計は1884年を含まない。 2 1892年までは多摩郡を含む。

々と甲州街道沿いの村々の間で、誘致をめぐって争われた工事であったが、一八八三年三月案内通り經由大垂水越えの路線が決定され、一八八五年度から一八八七年度にかけて施工された。工事費は、同期間に南多摩郡で新開された県道一九一八坪、里道五三八坪をふくめて、六万七〇六八円余にのぼり、うち四万一八〇二円余が国庫負担であった。工事坪数のうち国道坪数が九六割、国庫負担分は六二割で、一部を地方費と寄付金にたよったのであった。新道の開通式は一八八八年五月三日、神奈川・山梨両県知事の臨席のもとで盛大におこなわれ（明治二十一年五月九日、神奈川県公報一三八号）、近隣の小学生六〇〇余名も参列した（沼謙吉「明治二十年前後の川尻小学校」、『公報しるやま』昭和五十五年九月一日号所収）。新道の開通によって小仏峠越えの旧道は国道（甲州街道）から除かれ（同右神奈川県公報所収、告示第三八号）、駒木野・小仏両宿も運命を共にすることになったのである。

他方、高島町―神奈川町間および吉野―小洩間の国道新開工事はすべて地方費でまかなわれ、県道四八七五坪分をふくめて合計二万五三九八円余の県費が支出された。その結果一八八五年度から一九〇九年度までの国道新開工事は、全新開工事坪数の一三割にのぼったが、国庫負担分は全新開費の四割にとどまることになったのである。このような国道費の地方負担は、わが国の道路交通が「道路時代」の名に値いするような長距離道路交通の成熟期を経験せず、前近代的な地方交通時代から、ふたたび鉄道時代の地方交通時代に編入されることになったためであった。いうまでもなくそのような状況のもとでは国道もふくめて、道路の受益者や破損者は、主として当該地域住民と見なされたからであった。そして、こうした地方負担主義の修正のためには、第二次大戦後のモータリゼーションの進展と、それにとりまう長距離道路交通の復活をまたなければならなかったのである。

なお道路の修繕については、当然のことながら、国道・県道・里道の道路坪数にほぼ照応した規模の工事がおこなわれ、経

表 3-69 河川の舟路

名 称	通 船 極 所 名		通船の里程	船積高
	水 上	水 下		
多摩川	北多摩郡是政村	橋樹郡大師河原村	里町間 9.00.00	石 100
鶴見川	橋樹郡小机村	同郡 生麦村	3.30.20	30
帷子川	同郡程ヶ谷駅	同郡 平沼新田	20.00	100
大岡川	久良岐郡吉田新田	横浜区内田区	21.15	250
中村川(下流堀川)	同 郡 中村	同区居留地と元町の間	25.25	250
相模川	津久井郡吉野駅	大住郡須賀村	17.00.00	40
片瀬川	鎌倉郡弥勒寺村	鎌倉郡片瀬村	1.00.00	80

注 『明治20年神奈川県統計書』により作成

費の負担区分も国・県五〇割、町村・寄付金五〇割の線を中心に、振幅をくりかえしたといえることができるのである。

四 河川舟運の衰退

県内河川 県内河川の舟路に関する資料は、『明治二十年神奈川県統計書』に
の 舟 路 初出し、『明治四十四年神奈川県統計書』を最後に姿を消している。

いま前者によってその模様をみれば表三一六九・三一七〇のとおりであり、多摩川・鶴見川・片瀬川・相模川の四河川のほか、横浜市街と隣接地を流れる短小な帷子川(かたじろ)・大岡川・中村川が掲出されている。また市街部にはこのほかふたつの堀河(桜川)・堀割川)があり、それぞれ一五町前後の舟路が開かれていた。また、このほか『明治二十九年神奈川県統計書』には、いずれも横浜市街に入る大岡川支流・日ノ出川・吉田川の小河川が掲出され、『明治四十四年統計書』にいたっている。『県統計書』に掲出された明治期の主な河川舟路は、以上の一〇河川と二堀河であった。酒匂川については明治期を通じて、統計上ほとんど舟運を認めることができない。

河川舟運の推移

川舟の輸送実績は、『県統計書』によって十分捕捉(ほそく)されていない。『県統計書』には一八八二(明治十五)年度から毎年度、「船舶ノ所

表 3-70 通船の堀河

名称	所属郡区	長	岸より岸までの幅		船積高
			最広	最狭	
桜川 堀割川	横浜区	町間 13.00	間 16	間 10	石 100
	久良岐郡	18.57	15	—	230

注 『明治20年神奈川県統計書』により作成

表 3-71 川舟の推移

年代	郡				
	都	筑	津久井	愛甲	足柄上
1886		4	166	98	0
1893		6	317	103	3
1900		3	192	97	3
1907		3	137	72	0
1914		4	126	81	0
1920		3	151	62	4

注 『神奈川県統計書』により作成

かった（一九〇一年八月一日、八王子―上野原間開通）こともあって、終始一〇〇隻以上の川舟を保

有した。『県統計書』所収の「河川の舟路」によれば、相模川の溯行極限は吉野駅（現在 藤野町吉野）であり、そこから河口の大住郡須賀村（現在 平塚市）までの六八里が舟路として利用できた。また、愛甲郡も相模川と支流の中津川に臨み、舟運への依存度の高い地域であった。このほか相模川沿いには高座郡と大住郡、片瀬川（境川）沿いには高座郡と鎌倉郡、多摩川沿いには橋樹郡があり、当然川舟の運行があったものとおもわれるが、統計上、海舟と分離して捕捉することはできない。次に輸送量を見ることにしよう。『神奈川県統計書』には一八八七年度から一九〇二年度まで毎年度、各郡市別の水陸貨物発着箇数と重量が計上されている。しかし、ここでも河海の区別がなく、川舟の輸送量を捕捉できるのは前記四郡に限られて

有者及船数」が掲載されているが、河海の区別はつまびらかでない。よってここでは臨海部の郡市を除き、ほぼ川舟のみとおもわれる内陸部四郡（都筑・津久井・愛甲・足柄上）について、保有状況を追ってみたいとおもう。表三・七一はこれを一八八六年から一九二〇年まで、ほぼ七年間隔で抽出したものであるが、これによれば鶴見川・帷子川上流の都筑郡と酒匂川上流の足柄上郡には、全期を通じてごく少数の小舟が認められるだけで、輸送実績も全く統計上にあらわれていない。これに対して相当数の川舟が認められるのは相模川上流の津久井郡・愛甲郡で、とりわけ津久井郡は一九〇一年八月まで鉄道の開通をみな

表 3-72 河川舟運の推移

年代	津久井郡					愛甲郡				
	戸数	発荷		着荷		戸数	発荷		着荷	
		箇数	貫目	箇数	貫目		箇数	貫目	箇数	貫目
1887	7	5,100	18,500	7,300	21,000	—	—	—	—	—
1888	7	6,500	14,000	9,500	21,000	—	—	—	—	—
1889	3	2,050	21,600	1,980	19,650	—	—	—	—	—
1890	3	2,110	23,200	2,200	21,300	—	—	—	—	—
1891	3	2,000	21,000	2,100	22,200	1	182	927	577	3,280
1892	3	1,970	20,700	1,980	19,500	1	170	876	680	4,850
1893	3	1,900	20,000	1,950	19,200	1	169	882	719	5,770
1894	3	1,900	20,500	1,900	20,500	1	169	882	719	5,770
1895	3	2,005	22,500	2,005	22,500	1	27	150	870	4,600
1896	5	16,906	189,176	18,906	209,126	1	37	250	875	4,655
1897	5	13,500	155,000	15,180	178,350	1	35	245	850	4,300
1898	5	12,900	198,000	15,920	187,000	1	39	263	861	4,910
1899	8	15,670	205,260	16,925	236,950	1	40	265	65	380
1900	6	17,530	72,036	19,730	69,526	9	4,450	82,100	4,810	58,920
1901	6	3,130	53,811	18,630	62,811	9	4,500	87,500	3,130	71,700
1902	6	2,300	33,218	13,218	41,654	9	2,200	54,000	1,730	27,058

注 「神奈川県統計書」より作成

いる。しかしこのうち都筑郡と足柄上郡にはどの年度にも輸送量の記載がないので、結局統計上確認できるのは、津久井・愛甲の二郡だけということになる。表三・七二はこれを表示したものであるが、残念ながらそこには、明らかに統計調査方法の変動をおもわせる数字上のギャップが認められる。とりわけ従業戸数の急激な増減とこれにともなう発着貨物量の大幅な変動は、そのような疑問を抱かせるに十分なものといえよう。よってここではまず、調査方法の安定性が持続した各期について推移を観察し、ついで全体の傾向を考へてみることにしたいとおもう。

ところでこのような視点によれば、両郡川舟の発着貨物量は、明治二十年代はほぼ横ばい状態を続けたが、愛甲郡は一八九五（明治二十八）年から、津久井郡も一八九六年から減少に転

じ、八王子―上野原間が開通した一九〇一（明治三十四）年には津久井郡が、翌一九〇二年には愛甲郡も激減期に入ったとみる
 ことができよう。明治前期を通じて道路輸送の挑戦に耐え抜いた河川舟運は、鉄道の開通によって大きな打撃を受け、以後衰
 退の一途をたどったと考えることができるのである。このような事情は、他府県においてもほぼ同様であった。

第三節 港湾施設の拡充

一 開国後の港湾情勢

開港後の 横浜港

横浜は今日国際港都といわれ、あるいは港湾都市ともいわれ、自他ともにそれを任じている。しかし、横浜港
 がどのような歴史的過程のもとに築港が具体化されたのか、必ずしも明らかとはいえなかったもので、一八八九
 （明治二十二）年四月、神奈川県知事が築港局長を兼ね、指揮監督して始められた第一期築港工事の挙行に至るまでの経過を述
 べなければならぬ。

安政六年（一八五九）六月、横浜は本邦最初の開港場の一つとして開港されたとはいえ、崩壊前夜の幕府に外国貿易用の新
 しい港づくりに着手する財力はなかった。明治政府も海運業の育成に意を用いたがぼう大な資金を固定化する港湾の築造にま
 で手をまわす余裕はなく、横浜港は開港後三〇年間という長期にわたって貿易港としての施設をもたず、外航船は天然の地形
 を利用し港内に仮泊して舳舟で荷役をする状態のままに放置されていた。海岸には幕府時代の東波止場・西波止場・新波止場

と名付ける三か所の貧弱な物揚場があるにすぎず、港内には防波堤や外航船の接岸する岸壁などの基本的な施設を欠き、およそ近代的港湾の姿からは遠かったのである。

明治五年（一八七二）、東京横浜間に鉄道が開通し、内外貿易商人の横浜移住はさかんとなり、海岸の埋め立て造成が進み、市街地が形を整え、出入船舶数が増大し商港として横浜が発展すると、港湾施設の不備は誰の目にも明らかとなり、その整備が望まれた。一八七四年五月三十一日、大蔵卿大隈重信は、太政大臣三条実美宛に、「横浜港大波止場新築之儀ニ付伺」を建議し、税関業務の不便や大型船碇泊の不備を解消するため埠頭の新設を訴えた。大隈はすでに一八七二年五月同じ提案をしており、その際一〇万ドルで築造の許可を得たが、費用を精査すると材料費やその輸送費だけで五〇万ドル以上に達し、そのほか技師や人夫の俸給賃金を加えるとはばく大な費用になるため、同年十一月着工を見合せた経過があった。その後、横浜港の貿易が盛大になり、「全国之首港」の地位を保持している港勢を背景にして、「特別御詮議」をもって許可するよう改めて求めたのである（『資料編』18近代・現代(8) 三九）。

これを審議した左院は、波止場を新築すれば船舶の出入や貿易の状況も繁昌することはわかるが、予算の費用がどの位に達するかわからないし、今二、三年すぎて築造しても遅くはないと内申した。大隈の建議提案後四か月余をへた同年十月十日に至り、太政大臣は、「当分見合可申事」と決裁し、大蔵卿の当然ともおもわれる案を却下した。埠頭の新設の必要を理解はしても、財源に苦しむ政府は、当分見送るほかはなかったのである（『資料編』18近代・現代(8) 三〇）。

とはいえ、政府は築港の調査・計画の予備作業として、まず内務省雇工師のオランダ人ファン・ドールンに命じて一八七四年横浜港最初の港湾調査を行わせた。ドールンは、湾の東南側に係船埠頭を兼ねた防波堤をつくり、その内側に棧橋を設けるプランを復命した。翌七五年工部省燈台寮雇技師イギリス人ブラントンは、東波止場から沖へ延長一・五キロの埠頭をつくり

両側に大船を係留させる案をたてた。両人の計画は、地質調査を行わないので、港湾計画の素描にとどまった。政府は外人技師に依頼して港湾調査をやらせ、築港工事を準備しているというポーズをとって、時間をかせいでいたふしが見うけられる。

一八八〇（明治十三）年五月に横浜の貿易商人を主体として成立した横浜商法会議所（八五年商業会議所に改組）は、翌年三月二十三日、「横浜波止場建築ノ建議」を決定し、貿易商の立場から接岸埠頭の早期新設を要望した。政府の負担を軽減するため、官民一体となって出資する共同企業の設立によって工事を行うことを強く主張するとともに、神奈川県令野村靖や横浜税関長本野盛亨などに協力を求め、その実現に努力した。会議所は、一八八四年七月、調査委員七名をあげて埠頭新築計画の費用、その調達計画などの調査にあたらせ、工事の具体化をはかった（横浜商工会議所編『横浜商工会議所八十年史』）。

東京築港案と対立

東京府は、ほぼ同じころ東京築港計画を立案し、あたかも横浜と対立するようになった。東京港修築については一八八一（明治十四）年一月より五月まで築港計画が論議されたのが最初であり、佃島以南から芝高輪浦砲台までの水域に築造する海港案と隅田川下流に築造する河港案の両説がみられた。その選択を内務省土木工師のオランダ人ムルデルに諮問したところ、ムルデルは調査のうえ、同年十一月海港案を採用するよう答申した。

両案の築造方法や費用を精査し、一八八五年二月に至り、東京府知事芳川顕正は、ようやくムルデルの海港案採択を決意し、品川沖に築港する「品海築港ノ議」を内務卿山県有朋に提出した。欧米のグラスゴー、リバープール、ニューヨークなどの大都市が港湾を抱き繁栄している例をあげ、東京築港が帝都の発展につながることを力説する一方、東京港を横浜港の補助港とする考え方に強く反対した。築港費用の概算として、一二五万円余を計上した。

内務卿山県は、すぐ府知事の上申を認め、太政大臣に伝達し裁可を得たのち、三月に東京市区改正審査会の査定をうけるように指令した。審査会は、経済的立地条件にまさる首都に築港することが、国民経済上においても利益になることを明らかに

し、横浜が東京築港の結果衰退しても止むを得ないとの立場をとった。

東京市区改正審査会は、品川沖築港について再調査をつづけ、修正を加えた最終築港意見書を議決し、工費を一八九三万円余へと大幅に増額して、十月八日、内務省へ復申した。内務卿山県は、ただちに承認し、太政大臣の裁可を求めたところ、なぜか容易に得られず、東京築港案は棚上げされ、立消えとなったのである。府知事芳川は、後年回顧して、神奈川県が激しい政治的反対運動を政府の要人に行ったため、ついに政府の決定が変更されるに至り、横浜築港説に譲歩し、東京築港を断念したと語っている（東京市役所編『東京市史稿』港湾篇第四）。

首都築港が実現すれば、予想される横浜の没落を死活問題と受け止め、猛反対をした神奈川県の政治的暗躍も一つの原因になったかもしれないが、このち数年をへずに着工した横浜築港の工費約二〇〇万円の資金すら、捻出にひとかたならず苦慮した政府の立場からみれば、いかに経済的合理性をもち、机上案としてすぐれていても、一九〇〇万円にちかい巨費を必要とする東京築港案を採択し、実行する可能性はほとんどなかったというのが真相であろう。

パーマーの築港計画案 一八八六（明治十九）年五月、内務省は雇工師オランダ人デレーケに命じて横浜港における乾船渠の適地を選定させた。デレーケは神奈川方面を適地とし、二条の突堤で約三六万坪の海面をかこむようにすれば、乾船渠だけにとどまらず小型船舶の碇泊にも便利であり、その際港内の水深を維持するため帷子川かたびらおよび大岡川を港外に導出する必要があると述べ、さらに大港湾を築造する場合港湾全体を防波堤で包むべきであると付言した。これが本格的な港湾調査の皮切りである。

同年九月、神奈川県は横浜築港の調査および設計を、県付顧問土木師イギリス陸軍工兵大佐パーマー(H. S. Palmer のち少将)に命じた。パーマーは一八八三年香港政庁から来日し、県の依頼で横浜水道敷設工事の調査と設計にあたり、八五年に着

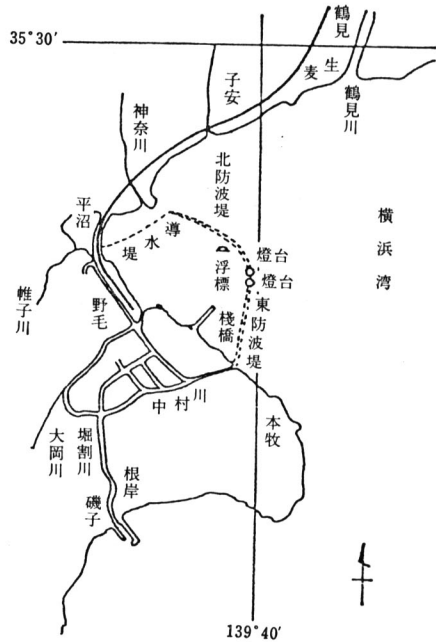


図3-9 横浜築港概念図

『横浜市史』第4巻上より

工し八七年九月に完成させた人である。パーマーは、水道工事と平行しながら、実地調査を踏まえ、詳細で本格的な設計案を考え、八六年一月、長文の「横浜港埠頭築造計画意見書」を県に答申した。

この築港案が、現在の横浜港の基礎をなしたものであり、またオランダ人技師から激しい批判を浴びるに至った問題作であった。

パーマーは築港の目的を、小型船舶の碇泊場所として便利な商港を築造することに置き、大型航洋船や軍艦は従来とおり港外に係留させることにした。防波堤を二条

つくり、北堤は神奈川砲台の東方より延長六五〇〇ㇾとし、東堤は中村川河口より延長五三八〇ㇾを北方へ突き出し、北堤と向かい合わせた。防波堤内の水上面積は一五〇万坪に達し、このうち商港として絶好の碇泊地を四四万坪得られる見込であった。帷子川の濁水は、港内埋没の主因であるため、延長七七〇ㇾの導水堤を造り港外へ排出させ、大岡川に連絡する弁天川は、デレーケの計画に従い掘割川に通じさせて根岸方面へ導き、中村川は堤外に放流し、これら河川と港内の通い舟は小型水閘を利用することにした。

防波堤の築造については、北堤は起点より五六〇〇ㇾにわたる海底は粘土岩の上に砂礫層が位し堅固であるため、海底より干潮面までは袋詰コンクリートを累積し一層ごとに一ㇾの階状を造り、干潮面以上には両側に塊を積み重ね、その中軸には粗

石を詰め堤心とした。東堤も起点から二四三〇坪間の海底は堅固であるので、同じ構造とした。その他の部分は、両堤とも海底粘土の上に柔泥が積もって軟弱であるので、築堤の重量を軽減し、堤の底を広くして荷重を分散させようとした。さらに貨物の揚降の便宜をはかるため、商港に不可欠な鉄製栈橋さんざつ(二〇四〇坪)を、西波止場から海岸通りに対して直角に架設し、栈橋上に軌道を敷き、税関構内を經由して横浜停車場に至り、東海道本線に連絡させる計画であった。

パーマーは、イギリス測量技術を駆使し、実地にボーリングを行い、地質調査や深淺測量を実施し、港内に良港の適地が得られるかどうかを確かめ計画案をまとめたのであり、工費予算を一九九万九二四八円と予定した。おわりに、築港工事が落成すれば船舶は港内で安穩を享受し時間を浪費せずすむので、欧米の諸港の例にならい該港湾を使用する船舶から港税を徴収すれば築港工事に費した資金の利子や維持費を支弁するに足りる収入を得られるであろうと、港湾収支の明るい予想を述べ、築港の利益を力説したのである(臨時横浜築港局編『横浜築港誌』)。

神奈川県がパーマーに港湾設計を依頼したことは、横浜商業会議所に結集した横浜の実業家を鼓舞し、パーマー案に便乗して港湾埠堤会社の設立へと立ち上がらせた。原六郎、小野光景、朝田又七、来栖荘兵衛、原善三郎、茂木惣兵衛、大谷嘉兵衛、馬越恭平ら一七名が創立発起人となり、一八八七(明治二十)年六月十五日、神奈川県知事沖守固あてへ設立願書を提出した。政府による着工が期待できないので、横浜埠堤会社を設立しパーマーの計画により埠堤を造り、その埠堤の内部に船渠を建設しようとする案であり、民間資金を動員してパーマー案を実現しようとする意気込みこそ、横浜貿易商人の切迫した焦燥感が反映されている。結局、横浜築港は民間に任せず国の直轄事業として実施されたので、埠堤会社は成立しなかったが、のちにほぼ同じ顔ぶれを含み、修理船渠業を目的として横浜船渠会社という別の形で日の目を見るに至った(『資料編』18近代・現代(8)三三)。

知事沖は、同月十七日、内務大臣山県有朋宛に、埠堤会社設立認可の請願上申書を提出した。知事は、パーマーの設計案を確實で将来維持できる見込みがあると考え、さらに会社の設立を妥当し、パーマーの築港意見書と埠堤会社の設立願書とともに提出し、内務省の判断を求めた。会社の設立自体、パーマー案の採択を前提としているので、その良否が重要な問題となってきた〔資料編〕18近代・現代(8)三三)。

二 パーマー築港計画案の採択

パーマー案の審査 内務省は、パーマー案の工学技術的な審査を、専門家の同省雇工師ムルデルに依頼した。ムルデルは一八八七年十二月七日、土木局長西村捨三宛にパーマー案を採用すべきではないと詳細に論じ、代案として自分の横浜築港計画案を示した。パーマーには、横浜が将来東京の海港となる場合を考えて計画をたてたのか、あるいは横浜近辺のみの商業発達を考えたにとどまるのか、その基本的観点が欠落しているので、計画案自体が中途半端なものになってしまった。もし東京および横浜両地方の商業や貿易の便をはかるためなら、パーマー案の碇泊地は狭隘である。また横浜地方の利便のためなら、他日品川湾に築港が完成すれば、横浜寄港船舶は大いに減少するので、それでも間に合うが、その際は横浜築港費用はかかりすぎて償われないであろう。結局、横浜築港は東京の海港になるのか、否かをあらかじめ決定するのが計画案のかねめになる。

東京に完全な築港が実施されれば、貿易は東京へ移り、横浜港は近辺の需要に供給する船舶の寄港地にとどまり、緊要度を失うのは自然の勢いである。さらに、横浜の地形は周囲が連山であり、運河に適する河川に恵まれず、物産を産出する沃野に

もとほしく、港としての生命は尽きるであろう。横浜に大規模な港を築造する必要はないが、東京築港の完成には多年の歳月がかかるので、それまでの一時的工事として横浜築港が必要ならば、大岡川や帷子川を誘導放流し、港内埋没を防げばそれで十分である。もし東京築港説が廃止され、横浜が東京の海港となることが決定した場合には、その時点から埠頭などを建設しても技術上支障はないし、その際には十分資力を尽くして広大な碇泊地を設けなければならない。このような観点から、ムルデルはパーマー案を検討すると、全く計画案に同意できないだけにとどまらず、波止場構造の方法の点でも不満であるとし、全面的に否定した。パーマー案の碇泊地は、市街地より遠く不便なうえに狭いし、築堤の構造についても海底の軟弱な箇所において、水中にイギリス方式のコンクリート・ブロックを打ち込み、長大堤を築くのは無暴であると非難した。ムルデルは、北堤を八〇七〇呎（パーマー案六五〇〇呎）、東堤を五七四〇呎（パーマー案五三八〇呎）に延長し、碇泊地の位置を市街地の前面に移し、碇泊面積を二倍に広げ、築堤についても海底の軟弱な部分には良質の砂礫を敷きつめ、オランダ特有の築造法により、粗朶沈床を投下して堤の重量を海底に分散する方法を主張した。

結論として、ムルデルはパーマー案はいかなる事情を考慮しても、採用を勧めることができないという手きびしいものであり、東京築港工事が未定の間は、横浜築港を実施すべきではなく、もし横浜が東京の海港に決まれば、そのときムルデル案に従って工事を施工すればよいと答申した（『資料編』18近代・現代(8) 三五）。

内務省は改めてオランダ人技師デレーケに、工費一六〇万円を限度に横浜築港の詳細な設計をするよう命じた。デレーケは、一八八六年に復命したみずからの報告書をもとにして、海底の載荷力に至るまで実地調査を行った結果を加え、設計各部の明細図をつけて一八八八年九月復命した。パーマー案と異なるところは、防波堤内の面積を一七一万坪に広げ、堤の構造をムルデルと同じように粗朶沈床方式をとったことである。

内務省デレーケ案に賛成

このように、横浜築港計画について、イギリス人のパーマー案とオランダ人のデレーケ案の二つの計画が出たので、内務省は再度ムルデルのほかに内務省二等技師古市公威、同三等技師田辺義三郎を加え、三名に両案を審査させた。ムルデルは一八八八(明治二十一年)十一月、審査結果を報告した。要旨は、パーマー案は前述のごとき防波堤の配置および構造の欠陥を指摘し、採用できないと自説を繰り返して、デレーケ案は細目に少し修正をする必要はあるが、全体的にパーマー案よりはるかにすぐれていると結論を下し、オランダ人技師側の肩を持った。さらに横浜港を東京湾内の唯一の港にすることは、日本の将来にとり不利益であり、あくまでも首都に築港するよう熱心に勧告した。

日本人技師の古市公威・田辺義三郎兩名も、ほぼムルデルと同じ根拠に立ち、デレーケ案の採用を答申した。

このように内務省土木局の関係技師は、オランダ人、邦人を問わず、デレーケ案採用に一致したので、内務大臣山県有朋は、ただちに十一月二十日、首相黒田清隆宛に、デレーケ案にもとづき横浜築港に着手するよう請議を行った。内務省技師の審査報告をくわしく紹介し、技術的にも工費の点でもデレーケ案を有利と判断したのである。邦人両技師は、いずれが良いか決しかねたけれども、防波堤が天変地異により崩れた際の修繕工事で、デレーケ案の方が再築容易であるため、採用を進言した事情がわかり、後年の防波堤崩壊事件を暗示して注目される。山県は、ムルデルの意見を引用し、パーマー案は二〇〇万円の巨額に達しなお不足のおそれもあるが、デレーケ案は修正した工費を加算しても一八四万円にとどまるので、「前者ニ比シ予算確実ニシテ且其工法モ亦較々安全ナルヲ以テ本省ニ於テハデレーケノ計画ヲ採用センコトヲ欲ス」と閣議の採択を迫ったのである(『資料編』18近代・現代(8) 三六)。

外務省の築港政策

デレーケ案を推す内務省の動きに対し、横浜築港になみなみならぬ関心を抱き、やがてパーマー案を擁護するに至る外務大臣大隈重信を中心とする外務省側の動向に目を転じよう。

一八八三（明治十六）年四月、アメリカ合衆国政府は、突然下関事件の賠償金として日本から受け取った七八万五〇〇〇ドルを全額返還してきた。元治元年（一八六四）、英・仏・米・蘭四か国連合艦隊が長州藩の下関を砲撃し陸戦隊が上陸して砲台を占領したいわゆる下関事件が起こり、幕府は四か国に総額三〇〇万ドルの賠償金を支払う約束をしたが、支払い終らぬうちに幕府が倒れたため、残額を明治政府が一八七四年七月払い終ったのである。日本にとっては欧米の武力の威嚇に屈し、攘夷運動の高いつけを払わされた、という印象をぬぐい切れず後味の悪い事件であった。当時国のうちアメリカ一国だけが、上院下院両院の決議をもって、日本に対する好誼と公正の道理を表明して返還した。この「義挙」に報いるために、日本政府は公債を買い入れ利殖をはかりながら、返還金の使途を考慮してきたが、一八八八年四月には元金と利息を合わせて一二四万円余に達した（『資料編』18近代・現代(9) 三三〇）。

外務省はアメリカからの返還金を、八七年ころには開港場に埠堤を造る資金を充当することに固まっていた。合衆国政府が使途に条件をつけなかった好意を最大限に生かすためには、日米貿易ルートの一極である横浜の築港工事や神戸港の改良工事に使用するのが、アメリカ政府と人民に満足を与えるうえからも適当である。通商局長浅田徳則は、このような趣旨により、神奈川県知事が、一八八七年六月内務大臣に稟請した横浜埠堤工事に賛成するが、それを民間人に経営させることには港のもつ公益的な性格を考えると問題であり、むしろ横浜全区の人民に資金を出させる方法がよく、地方債もしくは国債を購入させるようにするか、それが難しければ全額を政府が負担してはどうかと外相大隈に提案した。ついでムルデルなどのオランダ人技師の計画案の良否について、ムルデルの計画は現実性にとぼしく費用もぼう大で実施は容易ではないとの消極的な評価を示している⁽¹⁾。外務省内の冷たい空気を伝えるものであり、内務省内におけるムルデルの威信の高さとくらべると、対照的であり、のちに外相大隈がパーマー案の擁護者となる伏線をなしている。

外務省は横浜の港勢についても独自に調査を始め、横浜港の船舶出入数量および貨物トン数、その品物の明細・船賃・曳舟ひきぶねなどの荷役費用について、横浜税関・神奈川県さらには日本郵船会社に調査を依頼し、実情の把握はきぎに努力するとともに、築港完成後の船舶課税・埠頭税の賦課方法を欧米の諸港の例を参考にしながら検討を加えていた（『資料編』18近代・現代⑧）三三・三三三―三三三）。

外務省内部で、埠頭建設の際、わが国の権利や利益の変化を広い視野から考慮し、外交的な配慮だけでなく、埠頭新設後に生ずる船営業者はしやなどの失業問題に至るまで細心な心構えを見せ、政治経済的な得失を総括したのである（『資料編』18近代・現代⑧）三七）。

一八八八年四月二十三日、外相大隈は外務省内の慎重な研究を踏まえたうえ、首相伊藤に「横浜港改築ノ件請議」を提出した。築港が通商発展のためには最大の急務であり、その財源に下関事件の返還金をあてるのが、アメリカ政府人民の好誼に対する適切な処置であり、不足分は国庫で負担すればよく、完成後の収入予定金額は、過去三年間の出入船舶と貨物量から割り出し、低率の噸税とんぜいを課しても投下資本額に対し年五分以上の利率相当分の利益は得られるので、経済的にも採算がとれると外務省の調査を基礎として主張し、速かに起工するよう請うたのである（『資料編』18近代・現代⑧）三三）。

国際通商の見地から横浜築港の重要性を痛感していたので、同年五月八日、首相黒田（四月三十日就任）は、外相の請議を承認した。

**パーマーの
反批判** 横浜築港が確固とした財源を得て、政府自らの手で着工する大筋の方針は決定したが、残る難問は、イギリス人技師のパーマー案か、オランダ人技師のデレーケ案か、いずれの築港計画を選択するかにあった。内務省は

土木・治水工事を所管事項とし、築港工事を管轄していたので、具体的な港湾設計を試み、雇工師のオランダ人技師の意見を

重視して、デレーケ案の採用を決め一八八八（明治二十一年）十一月にその採択請議をしたところまですでに述べた。

外相大隈は、このような内務省の動きに釈然とせず、内相の請議に付属して内務省見解の背景となっているオランダ人技師たちの築港案審査結果報告書などの関連書類を、大臣秘書官加藤高明（のち外相、首相）を通じてパーマー本人に閲覧させた。閣議資料を、部外者に見せることは、今日ではありえないことであるが、パーマーは自分の立案した計画がオランダ人技師によって否定され、日本政府がデレーケ案に傾いている形勢に、はげしく憤り、イギリスの面目にかけて厳しい抗議をし、オランダ人技師の見解に反批判を加え、外相大隈の正義心に訴えたのである。

パーマーは一八八八年十二月十三日付甲号と朱書された「横浜築港意見書」を外相宛に提出し、自分に加えられた批判につき、デレーケに対しては一六項、ムルデルに対しては一四項、計三〇項にわたって容赦なく技術的反論をあげた。測量方法や防波堤の構造・費用につき、パーマーは自分の設計を詳細に弁護し、コンクリート製防波堤の堅固不朽であることを強調するとともに、オランダ人技師の得意とする粗朶堤の耐久力に疑問をなげた。さらにオランダ人側の予算が一見低廉に見えるが、内訳科目を検討すると横浜方面の物価の実状に無知なため、材料代など実際より低く見積っているからにすぎない。デレーケ案と自家を同じ項目を揃えて修正すればデレーケ案は二〇三万三〇〇〇円になり、自家は一九六万円に減少するので、パーマー案を高いとして非難するオランダ人技師の論拠は崩れてしまう。またムルデルが東京築港説をしきりに唱えているが、これは日本の内治政策および商業政策に属することであって、土木工学には関係しないので論題外のことであると賢明にも棚上げにし、意見書を結んだ（『資料編』18近代・現代(8)三七）。

パーマーは同じ十二月十三日に、秘書官加藤に乙号と朱書した「内密書」を渡し、オランダ人技師の政治的裏工作やそれに左右される日本政府の弱腰を痛撃した。外相宛の公式文書では個人的感情を抑え、技術的財政的見地から冷静に反批判したパ

パーマーが、若い秘書官宛の「内密書」では一変して自分の感情を爆発させた。内務省の不公平な取り扱い方を非難し、オランダ人技師の経歴や学歴が取るに足らず紳士ではないことを指摘して舌鋒が鋭い。オランダ人技師がむやみにパーマー案を攻撃しているのは、実際の工事経験を知らないところからくる「臆説」にすぎない。ムルデルは、「其朋友ノ太鼓ヲ叩キ、徹頭徹尾余ヲ非評シテ終リニ至リ、余ヲ陥穽ニ蹴落トシテ意気揚々」としているが、技術や財政的な反批判は、外相宛の「意見書」で述べたように、ムルデルの見解は「全く無効」である。内務省土木局の日本人技師は、多くはオランダ人技師に養成されたので、その説に賛成するのは当然であり、オランダ技術案が優勢になる真相も明らかとなってくる。パーマーは、オランダ人技師から邪魔物とみなされ、さらに「彼等ハ自身ノ目途ヲ達スルタメ、是非トモ余ヲ無キ物ニセント欲シ、大胆ナル企ヲ起シテ余ヲ斃サントナセシガ其効一モアラザリキ」と述べるように生命の危険をおぼえるほど脅かされたという。両者の深刻な確執は、予想以上にすぎまじかった（『資料編』18近代・現代(8) 三三〇）。

外相大隈の勝利

大隈は、パーマーの「甲号意見書」と「乙号内密書」を熟読し、内務省側から総攻撃され孤立化して不利な立場にあるパーマーに深く同情した。外務省内がパーマー案に傾いていることを確かめ、一か月余をへて、翌一八八九（明治二十二年）一月十七日、大隈は首相黒田清隆宛に、パーマー築港計画案採択請議を提出し、内務省が尻押しするデレーケ案を否定する意思を明らかにした。自案を確信をもって守り抜こうとし、オランダ人技師案に徹底的に反駁を加えるパーマーの執念が大隈を動かしたのである。

大隈は、パーマーの意見書と内密書を参照のため添付し、首相の閲覧に供しながら、パーマーを全面的に弁護した。イギリス人技師とオランダ人技師がけわしく対立している時、相互に感情的な非難の応酬を繰り返すような技術的論議は打ち切り、政治的な判断を展開した。大隈は、パーマーがわが国最初の横浜水道敷設工事を成功させたこと、学識や人物がオランダ人技