

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

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。

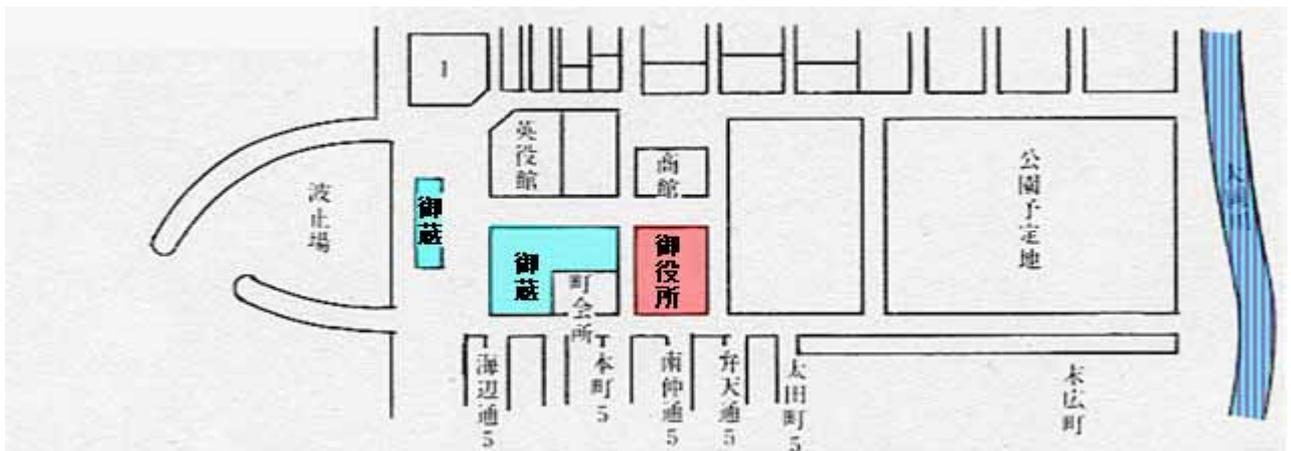
図3～7中、税関施設は■、税関関連倉庫は■、大岡川を■で表示。

図3 慶応2年(1866)の大火前の状況



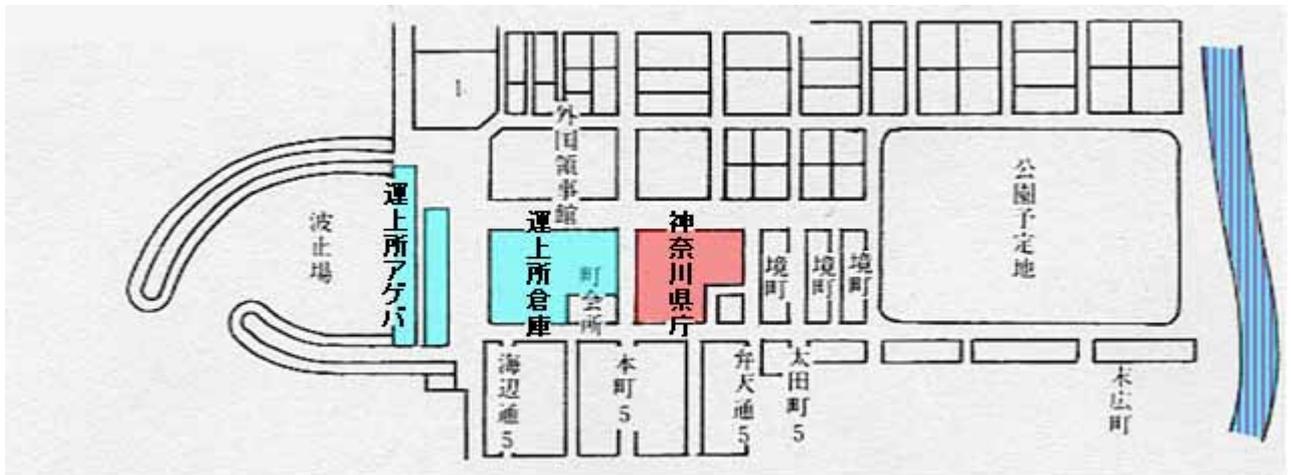
慶応2年(1866)	貿易額	主な品目(万延元年(1860))
	輸出 14 百万ドル	輸出 生糸、茶、油
	輸入 12 百万ドル	輸入 綿織物、毛織物、薬品

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

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。

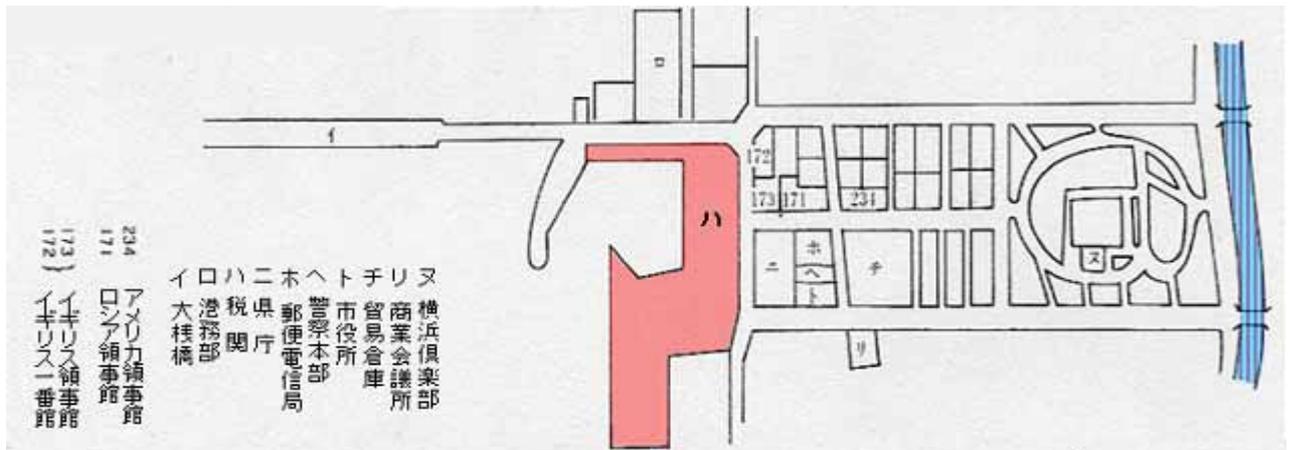
この間、鉄棧橋自体は明治27年(1894)3月に完成しており、埋立部分とともに閣議決定を経て横浜税関の所管に移された。(図7・8参照)

図6 明治11~14年(1881~84)の状況



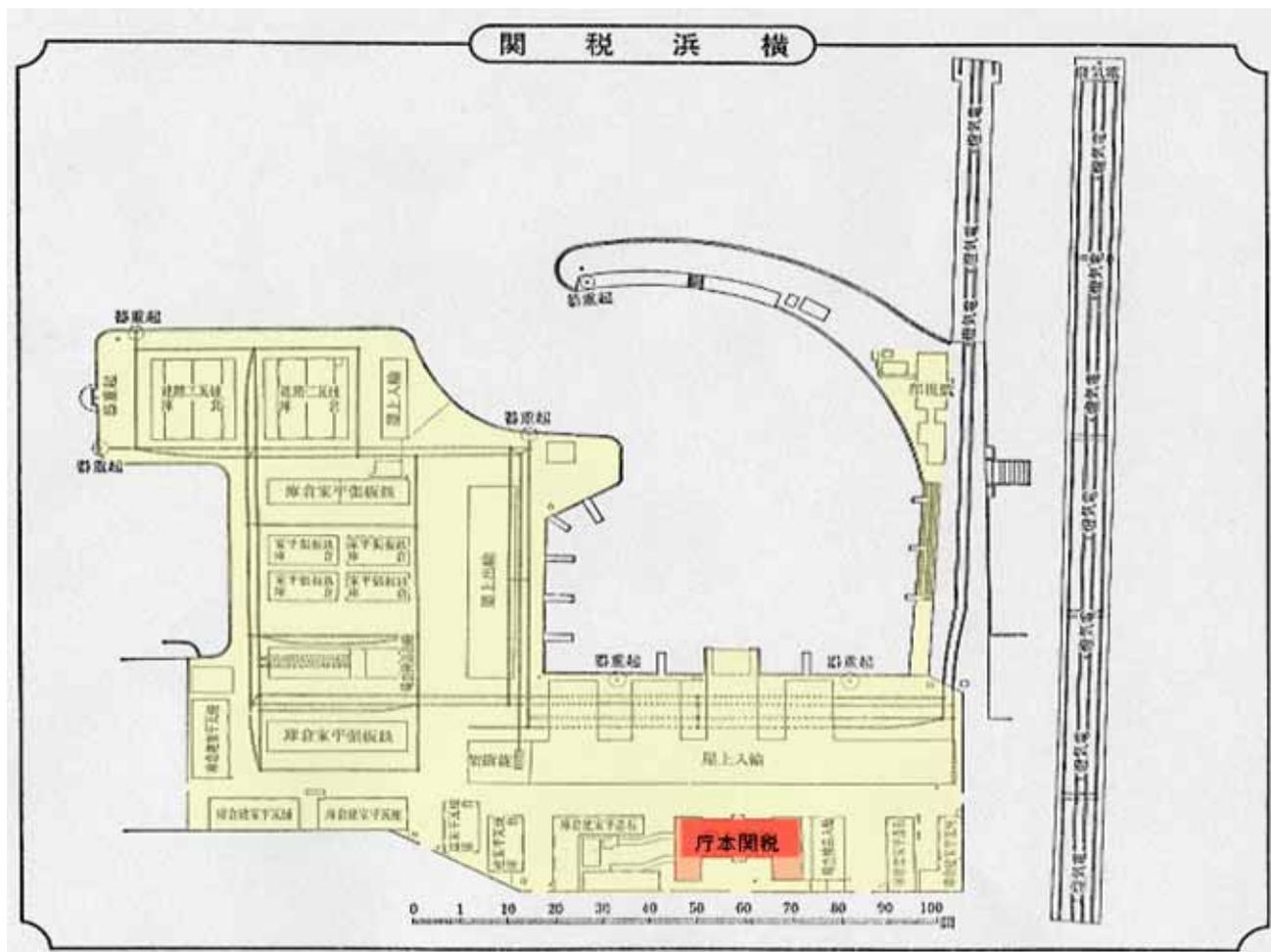
明治13年(1880年)	貿易額	主な品目
	輸出 19百万ドル	輸出 生糸、茶、蚕卵紙
	輸入 26百万ドル	輸入 綿糸、綿織物、砂糖

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

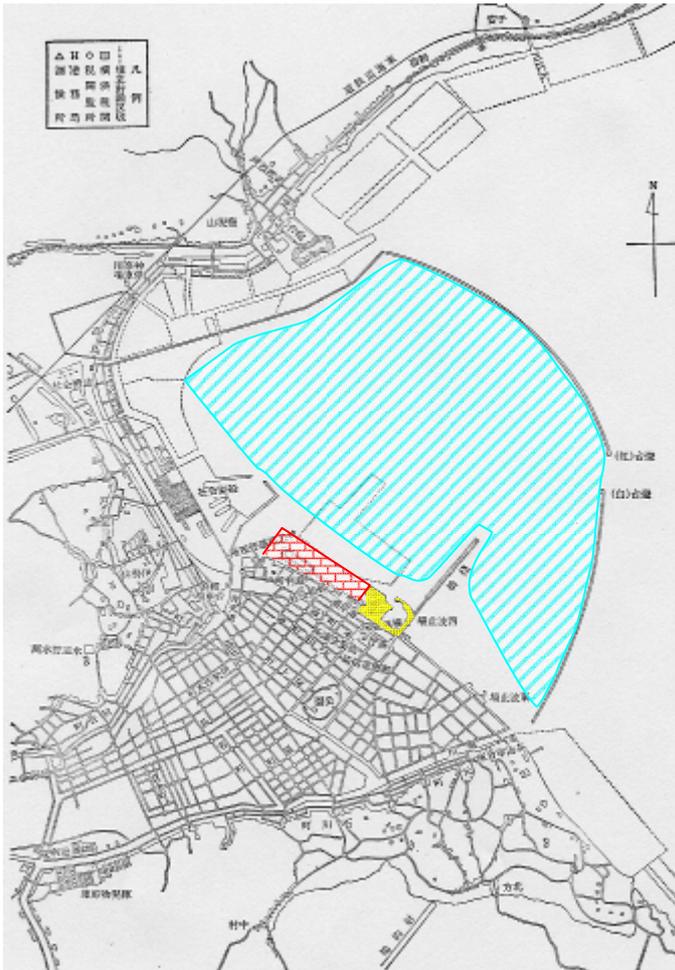
第1期築港工事で整備された港内船錨地(船を接岸させずに停泊させておく港域)は、広さだけは当時の欧米各国の港と比べて遜色のないものになったが、繫留施設は鉄栈橋しかなかった。そのため、多くの船舶は沖に停泊せざるをえず、貨物の積卸しは依然として舢に頼っていた。また、外国貿易が発展し取扱い貨物が急増しているにもかかわらず、貨物が陸揚げされる税関構内は施設が狭隘なままであり、通関の遅れや貨物の渋滞が目立つようになっていた。

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。

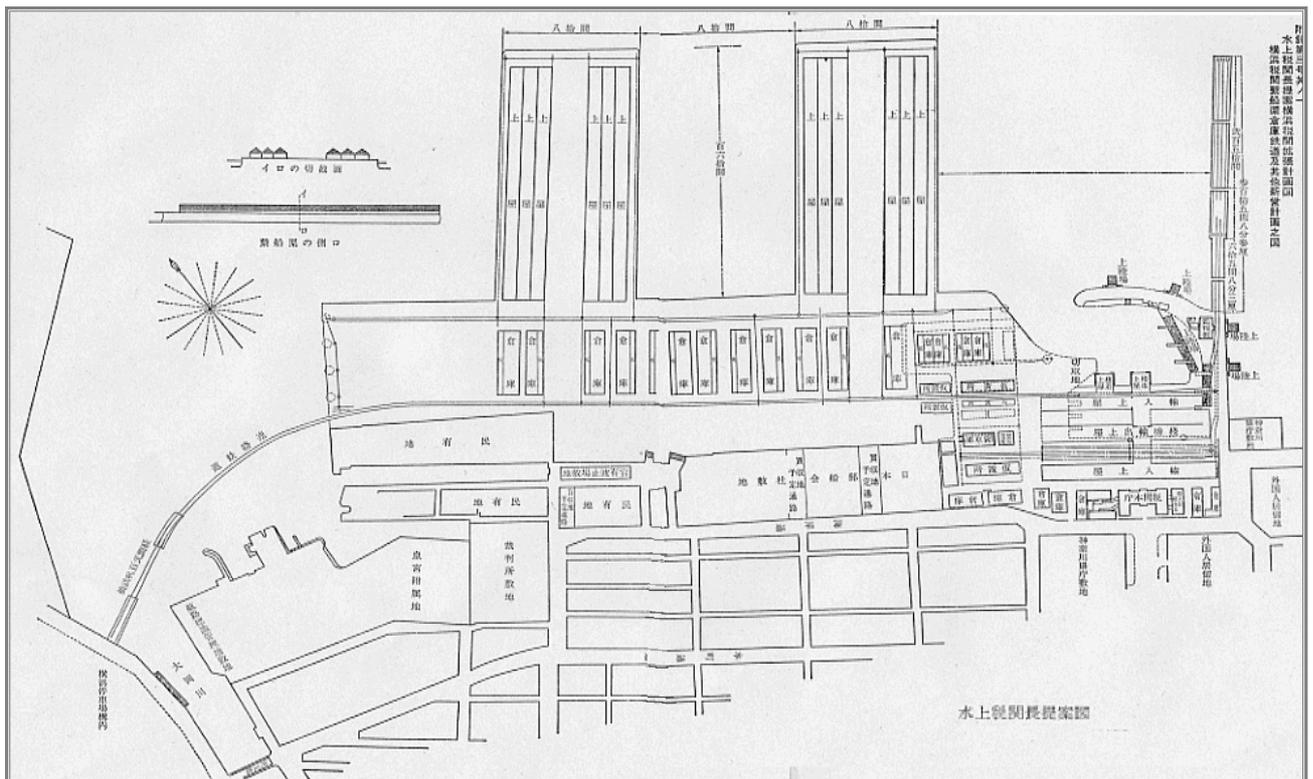
水上税関長が井上馨蔵相にこれを帝国議案に議案として提出するよう要望したところ、井上蔵相からは、このような案ではなく、むしろ将来の貿易増大にも対応できる大規模な港湾計画を作るようにとの指示があった。

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

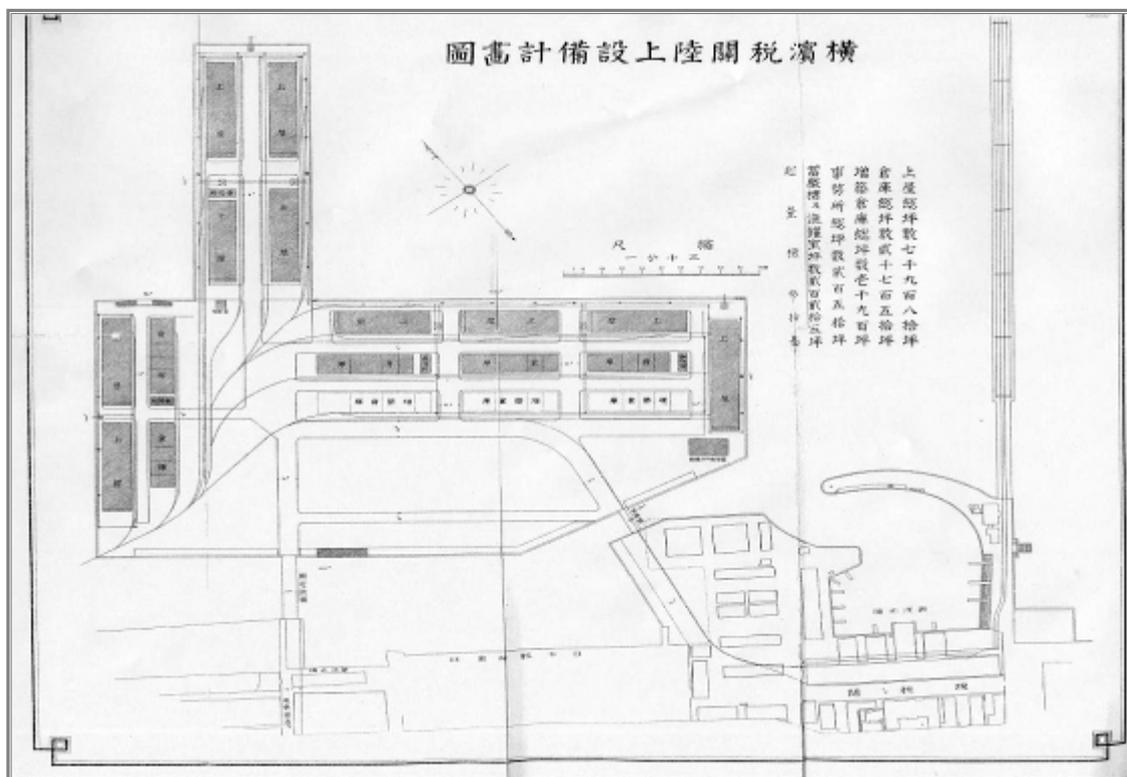
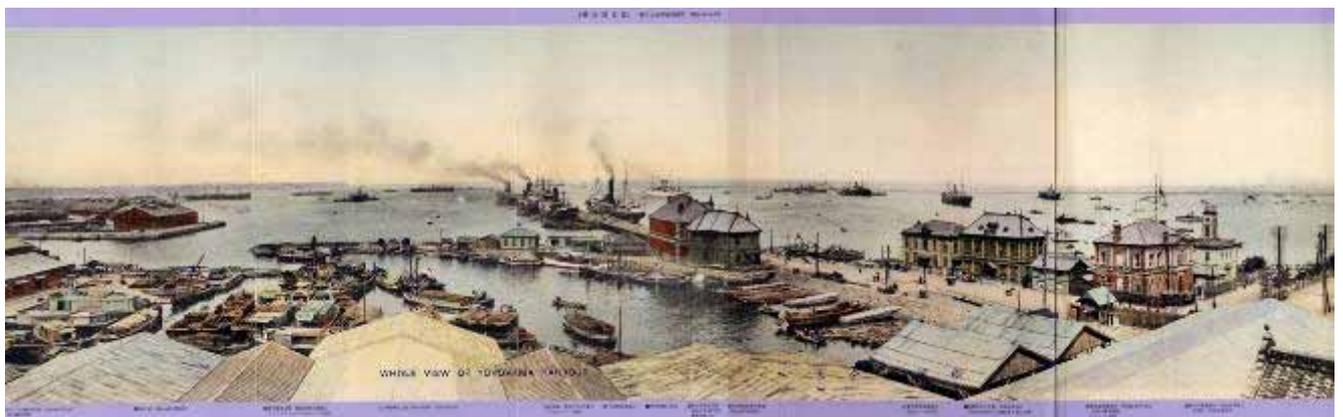


図 12 明治末期の横浜港全景



〔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