

横浜港史序説

—横浜浮世絵を通してみた初期横浜港—

千須和 富士夫

(港湾都市情報サービス)

目 次

1. 横浜浮世絵に描かれた横浜港
2. 横浜港開港準備と埠頭建設
3. 開港当時のポート・オペレーション
4. 開港期の港湾労使関係

1. 横浜浮世絵に描かれた横浜港

安政6（1859）年6月2日の神奈川開港を機に、開港場の舞台となった横浜町の活気と異国風俗の溢れる雰囲気を描く所謂「横浜浮世絵」が多種多様しかも大量に出版された。出版の背景には、黒船渡来より鎖国政策の下、牢固として築かれているかにみえた徳川幕藩体制が、開国の是非をめぐる国論分裂の渦まく中で大きく動搖はじめ、不安と動乱の時代を迎えた庶民の心に、開国の実態を伝え、導びく情報源を求める期待が高まっていたからに他ならない。異国情緒豊かな木版画は、確かに横浜観光土産の役割は果したであろうが、初期横浜浮世絵の写実性を考慮するならば、その大衆的なジャーナリズム性を看過するわけにはいかない。もとより開港前より出版されている「瓦版」を無視することはできないが、横浜港の史料的価値の高いものを絵地図、浮世絵から選べば、表1の如くである。

これらは、横浜港築造前の第1群、安政6年から文久2年までの東西波止場時期の第2群、フランス波止場築造後の文久3年から明治3年までの第3群とに区分できる。第2群の特色は、横浜村中央部海岸線に2条の埠頭が築かれ、その間の陸側には運上所が置かれており、埠頭は直線石積み、両側には各2か所石段が取付けられている（2-1）。万延元年（1860）になると、

表1 横浜港関係主要版画（横浜浮世絵）絵地図

コード	発行年月	題名	画家名	参照文献名、頁数
1	安政6年(1859)3月	横浜開港地割之図	銅版書入れ(原図)	横浜市史稿付録 第5回
2-1	安政6年(1859)	横浜町絵図	手描き星野金吾旧蔵	横浜市史 第2巻 P.218-219
2-2	" (")	横浜御開港明細之図	高島計之	神奈川県立博物館編 「横浜浮世絵」P.234~235
2-3	万延元年(1860)3月	横浜海岸団会	二代 広重	同上 P.358
2-4	" (")3月	横浜本町港崎町新廓	五雲亭 貞秀	同上 P.18
2-5	" (")4月	横浜本町井ニ港崎町細見全國	同上	同上 P.23
2-6	" (")4月	横浜神奈川二十八景之内(渡舟場)	同上	同上 P.27
2-7	" (")5月	" (西波止場)	同上	同上 P.29
2-8	" (")5月	" (東波止場)	同上	同上 P.30
2-9	" (")頃	御開港横浜之全國 (御開港横浜大絵図完)	同上	同上 P.244
2-10	" (")頃	御開港横浜之図	一川 芳員	同上 P.286
2-11	" (")頃	万延元庚申六月上旬図	不明	「神奈川県史資料編10」(403)万延元年6月横浜州税弁天祭礼の様子書上 「横浜浮世絵」P.33
2-12	" (")7月	神奈川横浜港案内図絵	五雲亭 貞秀	同上 P.33
2-13	" (")10月	横浜道中見物双六	同上	同上 P.33
2-14	文久元年(1861)2月	横浜風景一覽	二代 広重	同上 P.214~215
2-15	" (")2月	再改横浜風景	五雲亭 貞秀	同上 P.246
2-16	" (")4月	横浜交易西洋人荷物運送之図	同上	同上 P.49~50
2-17	文久3年(1862)	横浜正景図	不明	大田久好「横浜沿革誌」P.77
2-18	慶応元年(1865)9月	横浜一覽之図	二代 広重	「横浜浮世絵」P.358
2-19	慶応2年(1866)4月	武陽横浜一覽	同上	P.358
2-20	慶応3年(1867)6月	改正横浜細見図	五雲亭 貞秀	同上 P.62~63
3-1	慶応4年(1868)	横浜明細全図	一川 芳員	同上 P.307
3-2	明治2年(1869)頃	横浜海岸之風景	五雲亭 貞秀	同上 P.251
3-3	明治3年(1870)10月	横浜海岸通之図	二代 広重	同上 P.221
3-4	" (")10月	横浜明細之図	五雲亭 貞秀	同上 P.252

埠頭先端海面に擧標が打ち込まれ、埠頭根幹部に常明燈（照明施設）が置かれ、運上所御見張小屋（改所）が整備されてくる。（2-3）によれば、東波止場（海上からみて左手）は外国波止場、西波止場は御国産波止場とし、貨物扱いの区分をしたとみえ、（2-4）では、東波止場に外国船ボート（當時バッティラと称した）3隻、西波止場には和船6隻を描いている。繫船はいずれも埠頭外側である。西波止場で荷車運送がみられる（2-7）。

（2-8）には「東波戸場ハ買取たる荷物を小船に積入、本船にはこぶ之有様なり。西波戸場ハ江戸ヨリ積おくるの荷物を水揚の所なり。」と註している。居留地と民地との間には柵が設けられ、（2-9, 2-10）では中村川堀川が完成し、内陸埋立が進み、弁天社前渡船場と神奈川宿の宮下（宮ノ川岸）のコースが示されている。（2-16）は、船内荷役と貨物の本船受渡しの状況を示す貴重な資料で、貨物の本船積みは、中国人乗組員を含む船員達がタラップを貨物を背に上がっていく様子を描いている。デッキにはテントを張り、船長か高級船員、荷主らが坐っており、チェッカーもデッキに立ち、相対して荷主が貨物を確認している。貨物を運んできたボートには、米国旗

が樹てられ、一方のポートには船員らがオールを持って待機している。第3群の特徴は、新波止場の直線埠頭2条と渡船場桟橋の登場である。横浜沿革誌によれば、「文久四年（改元元治元甲子年）正月廿九日、東波止場ヲ開闢ス。仏國海軍物置場前ナルヲ以テ、人皆之ヲ仏蘭西波止場ト評ス。」と記している。このため從来の2条の埠頭を総称して西波止場と呼ぶことになり、文久3年以前の称呼と混同されるので、新波止場はフランス波止場が通用している。運上所はこれを期に東運上所と西運上所とに分かれた。從来の東波止場が舟溜りを抱え込むように腕曲し、御藏（上屋）ができるのは、慶應4年（明治元）のことである。

2. 横浜港開港準備と埠頭建設

横浜港開港の基本方針が決定したのは、安政5年（1858）8月4日の一日前のことである。この方針決定の評議の席には、井伊大老ほか老中、外国奉行では永井玄蕃、岩瀬肥後守、井上信濃守（兼下田奉行）、堀織部（兼箱館奉行）、御目付津田半三郎らが出席し、神奈川開港に当たっての居留地及び港湾施設の設置位置を神奈川宿側ではなく、対岸の横浜村とすることが、井伊直弼の厳しい指示と説諭に基づいて、同席者もこの政治的判断は止むなしと承服し、今後の外交交渉の基礎としようと了解された。政治的判断の柱となった理由は、

- (1) 街道筋に異人が居留しては交通障害となる。
- (2) 神奈川は遠浅で船着に不適で、むしろ横浜が優れている。もとより横浜も神奈川の域内にある。

の2点にあった。この評定後、8月4日には外国奉行4名、御目付、支配向役人一同が神奈川一帯の実地検分に現地へ出張し、8月14日には検分結果に基づく絵図面が老中へ届けられた。絵図面に添付された書信には、「神奈川御開港場所、私とも見分仕候次第ハ其節入御聽候処、御普請役共に申渡、測量為仕、別紙絵図書（所見ナシ）に御開港相成可然と見込候場所に、夫々懸紙仕、絵図面相添、此段申上候。」と述べており、測量は8月4日から18日以前までに一応終了し、埠頭、居留地、交易場等の開港場位置が大体見当のつ

いた時期といえる。

開港場を横浜と決定するには、米国側の了解が必要であり、米国側の検分と日米協議が前提となる。こうして12月12日に至り、外国奉行は勘定奉行に対し、米国官吏を下田から横浜村へ呼び寄せようと図り、同日、かねて外国奉行下に配されていた人びとを神奈川開港掛支配向として支配組頭に柴田真太郎、同調役に高須鉄太郎、合原猪三郎、成瀬喜四郎ら、下田奉行配下の支配組頭松村忠四郎、調役脇屋卯三郎ら、また下田在勤のまま神奈川掛に支配組頭若菜三男三郎らを任命した。12月19日、米国領事ハリスは横浜一帯を視察したが、結論を得ぬまま越年した。外国奉行としては、一方で老中に対し、交易商人へ貸渡すべき用地の割当を急ぐべき事情を縷々陳情しているが、明くる安政6年1月7日、江戸町奉行からも開港場移住を望む商人を代位し、貸渡し地決定を迫る掛け書が外国奉行に寄せられた。2月に入り、やっとハリスと外国奉行との協議が神奈川宿で再開され、当初、永井、井上が、後に水野、堀が応接したが遂に決着をみなかった。2月22日に至り、水野筑後守より現地から施設建設設計画案が老中へ提案された。この伺書は、同月27日、老中太田備後守資始より「書面都て伺之通可心得」⁽³⁾と裁断され、承知したと書き添えられている。水野の提案の要点は、

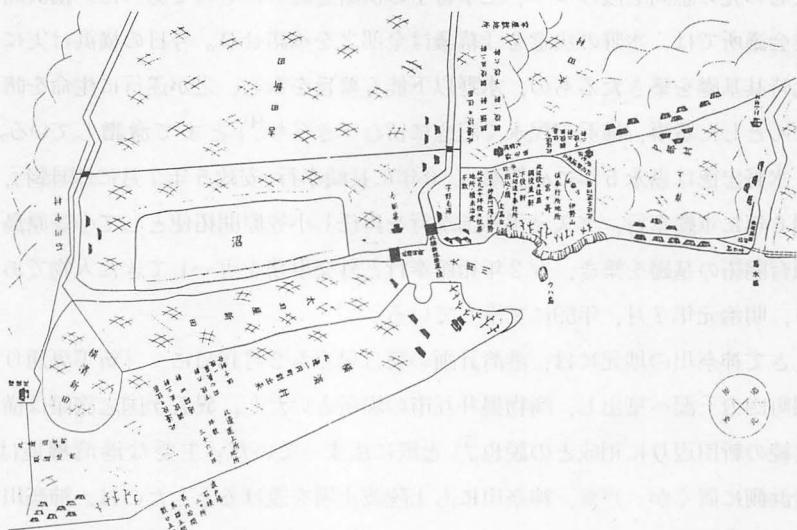
- 1) 神奈川宿は山根に添い狭隘で、土着生産を営む者が多い—土地対策の困難性
- 2) 交易品から日用品まで全て船積みが便利である—海上運送の利便性
- 3) 通商国は今後増加し、居留地の拡大も予想される—利用地の伸張性
- 4) 船付地に御国（日本）商人を引移す—海運利用の近接性
- 5) 軍艦・測量船・遊覧船・商船・漁船すべて横浜へ着けさせる
- 6) 奉行所等陸上施設のほか、上陸波止場は戸部地先、神奈川地先にも見番所と共に設ける。
- 7) 開港まで残された時間が少なく、開港時取散かした有様では、外国の侮蔑を受ける。
- 8) 公共施設を整備すれば、町人は自力で建築できる態勢にある。
- 9) 外国人の挙動により、東海道の着け替え、本奉行所の位置も検討する。

以上、港湾整備については判然とはしないが、横浜を開港地と指示し、井伊大老の先の意向を汲みつつ、工事着手の決断を迫ったものであった。横浜商業会議所では、水野の決意を「幕議は全部之を承諾せり。今日の横浜は実に此時其基礎を築きたるもの、水野以下能く幕旨を奉じ、之が遂行に生命を賭せんとしたる事、横浜市民永く記念に留むべきなり。⁽⁴⁾」とまで激讃している。

水野忠徳は嘉永5年に浦賀奉行、6年に長崎奉行、安政5年7月に外国奉行、同6年に軍艦奉行、文久元年外国奉行を再任し小笠原開拓使として小笠原島領有開拓の基礎を築き、翌2年箱館奉行と外交事務を専一してきた人物であり、明治元年7月、年59にて没している。

さて神奈川の地元には、港湾計画の噂は早くも2月18日に、「新丁裏通り四町四方干潟へ築出し、商物揚井互市の場所といたし、異五ヶ国之旅館は横浜続の新田辺りに相成との説也。⁽⁵⁾」と既に広まっていた。主要な港湾機能は横浜側に置くが、戸部、神奈川にも上陸波止場を設けるとしたのは、神奈川宿には各国の領事館開設の予定があり、戸部には神奈川奉行所を置く計画であったためである。この都市計画が承認されるや、2月28日には、外国奉行一行は神奈川へ出張し、縄張りなどして調査し、3月3日にはさらに御勘定奉行土岐下野守、御目付駒井左京、黒川在中、御勘定吟味勝田次郎らも加わり、町の区画、道路、埠頭2か所、運上所、居留地の位置を取り決めた。3月5日には勘定奉行らが帰府しているので、3月3日から4日において、町割と埠頭建設計画の最終決定が行なわれたと結論できる。町割については、開港後に横浜町総年寄となった石川徳右衛門の弟半右衛門が「土木ノ業ニ通暁スルヲ以テ、其事業ヲ担任セラル。之ニ於テ税関（運上所）ヲ中央トシテ南ヲ外国人居留地トシ、北西ヲ日本人市街トス。新ニ溝渠ヲ鑿疏シ、街衢從横ニ経画シ、橋梁ヲ架シ、舟車ノ便ヲ興ス」⁽⁶⁾ 手腕を發揮し、奉行らに協力したのである。埠頭計画は誰の手になったか。この時の協議内容は、図1の「横浜開港地割之図」より後のものとみられる。図1は「地割と云ふ程のものでなく、寧ろ役所向の配置設備を為さんとする計画図のようなものである。… …神奈川開港を横浜開港に急変した其頃の遽しさが本図から想像され⁽⁷⁾ る所以のものである。2月22日から3月3日にかけて書き留めて置き参考とした

図1 横浜開港地割之図（部分）



ものであろう。居留地の記載がなく、遊女街の位置が最終決定とは異なっているのが、本図の特色である。但し本図では、港湾計画上重要な資料を提供する。すなわち「波止場、石積二ヶ所、長六拾間、馬踏五間、敷廿五間」と記入されている点である。横浜市史第2巻の執筆者石井孝教授の引用する「国事記」には、「長さ六拾間、巾拾間の石垣にて水上一丈三尺、此上へ芝土手高さ五尺」とあり⁽⁸⁾、これが流布している。⁽⁹⁾石井教授の直接のご教示によれば、「国事記」は風聞書であり、地図書入れがあれば、信憑性は地図にあるとされた。埠頭構造に係るだけに、なお傍証を必要としている。設計者の問題と関連させて、神奈川砲台台場の建設について触れて置かなければならない。3月15日には、老中より神奈川警護に就いていた松山藩松平隱岐守（久松勝成）に対し、神奈川台場新築については勘定奉行と協議せよとの示達があり、一方、外国奉行が伺いを立てていた「港内之形勢は勿論、最寄宿村布列之様子等、夫々取調、精微之図面仕立、彼地奉行所に備置不申候ては、品々差支之節も可有之間、早々、取調申渡候処、支配向之儀、未だ人数も揃兼、殊ニ同所御開港期限も差迫り、品々御用筋差添、何分右等之辺迄、行届兼候処、

御軍艦操練所出役之内、其筋事馴候もの有之趣承及候ニ付、操練所（に）おみて右絵図面仕立候様仕度⁽¹⁰⁾との件についても、同日やはり承諾する返事が寄せられたのである。神奈川台場の設計は勝鱗太郎が担当したもので、松山藩の依頼による⁽¹¹⁾。勝はこの年1月14日、長崎から海軍伝習生の研修生活を終え、江戸に戻っており、同じ蟠竜丸で、佐藤政養（与之助）、肥田浜五郎らも帰府している。絵図面作成を要請された時期の軍艦操練所教授方出役には、佐々倉桐太郎、鈴藤勇次郎、浜口与右衛門、岩田平作、山本金次郎、小野友五郎、石井修三、松岡磐吉、肥田浜五郎、望月大象、安井畠蔵、柴弘吉、赤松大三郎、吉岡勇平などがおり⁽¹²⁾測量術に秀でた者がこの中で受持ったものであろう。従って埠頭設計も彼らの影響下にあったことは間違いないと思われる。勝の設計による台場側壁の勾配Cot α は3割3分であり、この傾斜角を使えば、埠頭断面は底辺25間、上底5間、高さ3間（1丈8尺）の台形となる。当時としては安定した形態ではあるが、本船繫岸は全く考えなかったものであろう。勝と佐藤は1月末から2月にかけて、水野ら外國奉行に横浜の港湾としての利点を説いていると思われるが⁽¹³⁾、あるいはこの説得は安政4年、長崎在住中に岩沢忠震に説いていたのかもしれない。勝が後年語るところによれば⁽¹⁴⁾、自慢話が出るほどの努力を払ったとするならば、横浜港立地と埠頭設計への示唆があったと考えなければならない。埠頭は、欧米ではフィンガー型になっているとの認識を幕府側が得たのは、ハリスとの交渉過程であり、ハリスはニューヨーク港の例を引き、突堤が櫛状に海面へ突出していく、その略図に添えて日本側では「巾七間、長五拾間、その間に船繫き致し候」と書留めている⁽¹⁵⁾。

測量並びに実施設計に基づき、工事請負入札が行なわれ、4月10日頃に請負人と請負額が決まった。「神奈川表御普請所之内、横浜村運上所前取建侯波戸場并東海道芝生村より戸部村地内字石崎迄新堤築立、古堤添築、橋掛渡之儀、兼て伺済之趣を以、入札申付候処、右之通落札相成候。波戸場落札一金壱万六千八拾両、武州榛沢郡高嶋村名主万太郎。新堤築立其外共落札一金四千四百七拾両、細川越中守元御預所武州久良岐郡太田村百姓勘七。合金弐万五百五拾両。右之通有之、精々吟味仕候処、此上引方難出来旨申立、

不相當之儀も無之候間、落札金高を以、引請申付差向候儀ニ付、仕越御普請為取掛申候。尤仕立に臨ミ増減も出来可申哉。巨細之儀は猶取調之上、仕様絵図面相添可申上候得とも、今般御普請所之内、格別之金高多之場所に有之候間、先此段申上置候。⁽¹⁶⁾と4月11日に老中へ報告している。後に老中へ送った工事費概算書によれば、実質経費見込みは落札価格の3割増と見積られており、埠頭建設費は換算すると20,904両で、総工事費92,089両(当初予算)の22.7%を占めていたことになる。請負人の名主万太郎の出身地高嶋村は、安政年間は天領で、後に埼玉県大里郡新会村、同豊里村高島となり、昭和49年には深谷市に編入されているが、この内陸の土地から開港場の土木請負人が出現するに至った背景には、同郷の先覚者荒木翠軒の存在を想起しなければならないであろう。翠軒は文化9年(1813)8月、武州榛沢郡新戒(大里郡新会村から深谷市に編入)に生まれ、諱は彦繫、字は仲衍、平左衛門と称し、天外とも号した。若松嘉隨、大槻清崇らに学び、漢学詩文に通じるほか、洋書も読み海外の事情に明るく、嘉永年間黒船浦賀来航の折には、開港論「事宜一編」を大老水野越前守に上申した。後年私塾を経営し、明治20年(1880)70才で他界するが、安政6年には46才であったことになる。⁽¹⁷⁾万太郎はこの翠軒の教化を経て志を開港場において展ようとしたものであろう。

横浜へ船を引きつけるためか、当初の戸部、神奈川側の波止場設置は全く無視された。むしろ開港時には、これまで存した私設桟橋すら撤去させたのである。⁽¹⁸⁾享保期以来、神奈川宿青木町には廻船問屋10軒、廻船仲買12軒があり、海岸には諸所に桟橋が設けられており、問屋や仲買は各自手倉を持ち、貨物を搬入していた。⁽¹⁹⁾それを全面禁止する指令が出されたから、猛反対が起り、9月18日、神奈川宿5か所について桟橋再開の許可が下り、⁽²⁰⁾外国貨物の扱いは宮ノ川岸に限定された。⁽²¹⁾船会所を設け、自治組織をもって統制させた。外国人居留地、領事館の移転が文久元年(1861)に完了するまでは、神奈川側の規制は厳重を極めた。開港後の海上警備は、神奈川海岸防備に安政2年4月から松山藩が引続いて当たり、安政6年7月より神奈川奉行と協議の上、運上所御用船で港内監視を強め、文久元年7月以降は、舟勤番を設け、2手に分け、1隊は本牧鼻から都橋に至る間、残りの1隊は谷戸橋付近から

波止場及び神奈川宮ノ川岸までを巡視させた。また湾内には朝陽丸、鵬翔丸2艦を回航停泊させ、特に開港場一帯の海岸線には、昼夜戌卒がパトロールし、警戒に当たった。⁽²²⁾

- 注 (1) 大日本古文書「幕末外国関係文書」卷21（137）安政5年8月大老老中外國奉行等評議覚書 神奈川開港場の件
- (2) 同書卷21（87）安政5年8月19日外国奉行并目付上申書 老中へ神奈川開港場所絵図面の件
- (3) 同書卷22（177）安政6年2月22日 外国奉行伺書 老中へ神奈川開港につき取計方の件
- (4) 横浜商業会議所編「横浜開港五十年史」下巻（明治42年）P. 83～4
- (5) 佐藤文栖「金川日記」安政6年2月18日の条（「郷土よこはま」26・27合併号 横浜市立図書館刊）P.47
- (6) 石野 瑛「横浜文書及石川家史稿」（昭和8年刊、同48年複刻）P. 190 登載の「石川徳右衛門紀行碑文」（明治14年）による。
- (7) 横浜市役所「横浜市史稿 付録」の「付図説明」冊子の5
- (8) 横浜市「横浜市史 第2巻」（昭和34年）P. 211
- (9) 神奈川区誌編さん刊行実行委員会「神奈川区誌」（昭和52年）P. 227 及び
神奈川県警察史編さん委員会「神奈川県警察史上巻」（昭和45年）P.40等
- (10) 大日本古文書「幕末外交関係文書」卷22（263）安政6年3月15日頃 外国奉行伺書、老中へ神奈川最寄絵図面仕立方の件
- (11) 幕末維新史研究会「勝海舟の言葉」（昭和47年 大陸書房）P.33及び保土谷区郷土史刊行委員部「保土谷区郷土史下巻」（昭和13年）P. 1274
- (12) 土屋重朗「近代日本造船事始－肥田浜五郎の生涯」（昭和50年）P. 132
- (13) 横浜郷土史研究会「佐藤政養関係遺物展覧会録付小伝」（昭和2年）P.37
真嶋佐藤治宛書状。この書信が年月不詳のため、佐藤は横浜開港論の先駆者の一人と当時の横浜市史編集主任堀田璋左右並びに横浜郷土史研究会会长医師栗原清一は推している。
- (14) 「勝海舟全集」巻1（昭和43年）P. 63「海舟座談」明治31年10月7日の条
- (15) 同巻2 P.60「開国起源Ⅱ」安政4年12月26日の条
- (16) 「幕末外国関係文書」卷23（25）安政6年4月11日 外国奉行上申書 老中へ神奈川表普請入用の件
- (17) 埼玉県「埼玉県史下巻」P. 629
- (18) 佐藤文栖「金川日記」安政6年9月6日の条及び神奈川県「神奈川県史資料編巻10」（412）「横浜開港場見聞記」の安政6年7月25日の条

- 19 「神奈川区誌」P. 207～8
- 20 「横浜開港場見聞記」安政6年9月18日の条
- 21 同上書 安政7年1月4日の条 宮ノ川岸で輸出入貨物の改（検査）ができるようになったのは、安政7年（万延元年）閏3月5日、番所が設けられてからである。
- 22 「神奈川県警察史上巻」（昭和45年）P.53～60

9. 開港当時のポート・オペレーション

本船の入出港、輸出入貨物の通関などに関する基本規定は、安政5年の5か国条約、すなわち日米、日英、日蘭、日仏、日露の各修好通商条約付属の貿易章程を根拠法としており、横浜港については「神奈川港規則書」⁽¹⁾があり、当時のポート・オペレーションは神奈川奉行管轄下の横浜運上所が一元的に扱っていた。「横浜税関沿革」並びに「税関百年史」を手掛かりに考察してみよう。⁽²⁾

外国船が横浜港に入港すると、来惠尋問掛の定役、同心が下番、御目付方、通詞同道で伝馬船により本船を臨検した。船長から来航目的、国籍、船名等を聴取し、帰陸後は尋問内容を記述した回議を起こし、神奈川奉行に提出、一方「進口目録」に記入し、各係の参考に回覧した。尋問掛は本船入港と同時に船番号（米国西〔年の〕何番）を定め、番号札を携帯し、舳部など見やすい場所に掛けて置き、本船側は入港手続きとして、船名・国籍その他の要領を記載した差出書（定式なし）並びに領事が発行する船舶国籍証明書等の船舶書類の預り証及び積荷目録を添え、引合掛に提出する。通詞が一旦受取り、翻訳の上、引合掛がこれを条約違反事項の有無に従い審査する。パスすれば帖面掛に通知し、帖面掛はこの通知を受けて、出入港手数料取立帖に登録し、併せて入港銀受取証を作成し、引合掛に回付する。引合掛は入港銀受取帖に記載し、これを御為替方三井組の派出員に送り、入港銀徵収を行なわせる。現金領収後は三井派出員が帖簿に押印して引合掛に返却する。引合掛は入港銀受取証を船長に交付する。入港手続きの遅延に対しては、1日遅れるごとに60ドル（各国通貨表示により異なる）を徵収した。積荷目録の訂正は、24時

間過ぎた場合、15ドルの過料を徵し、積荷目録の脱漏、誤記がある場合は、輸入申告の意向に拘らず、直に二重課税を賦課する手続きを採った。荷主側が故意にでも隠していれば、二重課税であるから、積荷目録の訂正の方が安く、船長を動かして訂正するのが通例であったといわれている。

安政4年8月の日蘭、同年9月の日露各追加条約では、わが国最初の入港地において本船積高トン数に応じたとん税の規定があったが、安政5年6月以降に締結された5か国条約には、このとん税の考え方は消え、代わりに船舶の大小に係わりなく一率に入出港手数料を納付すると改められた。この手数料額は表2の通りである。

表2 貿易章程による運上所手数料

区分	アメリカ	オランダ	ロシア	イギリス	フランス
1. 商船の入港手数料 (entry) 1隻当たり	15ドル	g.c. 38.25	R.K. 20.20	15ドル	F.C. 81.00
2. 商船の出港手数料 (clearance) 1隻 当たり	7	17.85	10.00	7	37.80
3. 免状(permit) 1 通につき	1.5	3.82	—	1.5	8.10
4. 健康証明書(bill of health) 1通に つき	1.5	—	—	1.5	8.10
5. その他の書類1通 につき	1.5	3.82	2.02	1.5	8.10

(注) 1 『条約類纂』の各条約原文により作成。 2 料金の単位は、オランダg.c.は、ギュルデン・セント；ロシアのR.K.は、ルーブル・コベイク；フランスのF.C.は、フラン・サンチームである。 3 なお、条約の正文では、第4項目は「健固状」と訳されている。
出典：「税関百年史下巻」

出港手続きについては、出港24時間前に口頭届出し、7ドルを納付すればよく、出港免状は発給しなかったといわれる。吏員詰所に貼り出した船番に丸を掛け、出港手数済と記し、進口目録に出港日時を書き入れる。日本船の出入港は別段の手続きはなかった模様である。明治初頭まで邦船による外航は殆んど絶無であり、逆に雇入れ外国船による国内沿海輸送が行なわれ、この扱いは外航船と同様であったとされる。

水先案内、引船については、日蘭、日露両追加条約の第2条、とん税の規定に関連して、軍艦についてはとん税は免除されるが、水先案内料や引船料は支払うとあるところをみれば、これら条約の対象港は、長崎、箱館2港ではあるが、これらの業務は公認の存在であったことは推察できる。横浜港では、浦賀から外国人が水先に立ったという例はある。⁽³⁾

船席指定は水先案内と関連して行なわれたものと推量できるが、神奈川港規則書の内容は港内規制に亘るものではなく、安全対策は考慮の外にあり、本船は全て沖懸り投錨碇泊で、開港後迎えた夏の暴風シーズンには、港内で難波船が発生する始末であった。⁽⁴⁾明治3年に至り、英人ジョージ・E・ボリビスが神奈川県雇入れの港長として迎えられたが、各国は港内の秩序維持に原則的に賛成しながら、ボリビスが利害関係ありとされ、かつ資格も疑問視されて、3年間の雇用期間は無為に過ぎざるを得ない環境に置かれた。明治30年10月1日、「開港港則」が他港に先じて横浜港で発効するまで、何らの碇泊規制も行なえなかったのである。⁽⁵⁾

検疫もまた充分な規則はなく、運上所に2名の医師を配し、上陸船員は運上所へ出頭させた。しかし、フリーパスに近い状態で、神奈川宿を中心コレラが流行したこともある。開港に先立ち、幕府側は必要書類中に「健固状」なる書類があることを知り、藩書取調所へ問い合わせている。検疫済証の如き、個々人の健康状態の保証書であったのである。

貨物の輸出入通関手続きは、輸入の場合、陸揚げに当たっては、荷受人から運上所へ陸揚願（差出書と通称）に品名、記号、番号、個数、数量、元価、税額などを記載して提出した。差出書は通詞が翻訳、引合掛に回わり検閲が終わると、帖面掛に送られる。積荷目録と照合し、異状がなければ、差出書に船番を付し、目録には陸揚月日、個数を記入し、陸揚免状を発行する。さらに帖面掛は課税額を算定し、差出書の要点を改所出役に知らせる。貨物が東波止場へ揚げられてくると、改所では、同心に貨物検査、目利（長崎で習熟した人物）に価格鑑定に当らせる。鑑定価格が申告価格に相似していれば「相当」、高ければ具申書を陸揚免状に添付し引合掛に回付し、ここで鑑定価格より多少低い見込額で、荷主が公儀の買上げに応じるか、増税納付をす

るかのいずれかを選ばせた。納税は改掛の記入認印した陸揚免状を帖面掛へ提出、同掛は税金受領証を調製し、引合掛へ回す。引合掛は輸入税銀仮預帖に記入して三井派出員に渡す。免状手数料と共に納税し、輸入税銀受取証を受取る。陸揚免状は輸入免状となる。輸入貨物の引取りは輸入税銀受取証と陸揚免状を提示する。積荷目録の数量以下の内取りの場合は、引取り貨物の個数を陸揚免状に記入し、貨物には朱色〔改〕印を押す。輸出の場合は、輸出差出書を引合掛へ提出し、貨物は改所へ送る。検査後、有税品は輸入の場合と同様の手続きで納税し、船積免状を受ける。貨物には黒色の〔改〕印が押され、改所からは本船乗監中の下番に宛てた送り状が作成され、荷主はこれを携帶、船で本船へ貨物を届け、船積終了後、本船受領署名を受け、再び改所へ還付した。輸入時、仕入書を添付させるようになったのは、明治2年の日墺条約締結以後のことである。

保税倉庫・上屋制度は、開港時全く存在せず、輸入品は関税納付して一旦荷主の手倉へ引取り、再輸出の際、納税金の返戻を求めた。当時、保税倉庫を借庫と訳し、制度整備の必要上、慶応2年5月、神奈川運上所は英人ベンジャミン・シール、米人トマース・ホッグ両人を雇入れ、借庫規則及び庫租目録の制定、借庫運営の衝に当たらせた。同年9月1日（旧暦）駒形町のオランダ商人の土蔵を買取り借庫としたが、10月の大火で罹災してしまい、翌3年政府が石造の倉庫4棟を新築し、これに当てた。借庫は輸入未納税貨物のみ預り、預り証は運上所が発行するもので、預り証には倉荷証券としての流通性はなく、手続きも煩雑であった。上屋も慶応3年の西（旧）波止場への新設がその初めて、貨物の出入れは荷主の自由とされていた。

港湾の休日は、朔日、15日、28日、5節句、外国人の日曜日で、「御運上所諸願筋、其外波止場荷物扱ニ至迄、一切取扱不申候」とされた。運上所は季節により異なるが、開庁時間は午前10時から午後4時まで、本船荷役は日出から日没までで、日没とともに本船乗船官吏が船倉を封印した。後に郵船は夜荷役を解禁され、封印も実効に乏しく廃された。

船運送及び通船は、貿易品輸送は専ら東波止場（外国波止場）を経ることとされ、運送事業は、明治6年1月に監視業務が横浜税関、運送・通船の営業

許可（鑑札交付）は神奈川県と事務区分を行ない、「輸出入品運送客船規則」を制定した。船員の船陸交通は秩序が乱れ、明治7年に至り、やっと波止場外交通禁止の実が挙がるようになった。

- 注 (1) 大日本古文書「幕末外国関係文書」卷23 (64) 安政6年4月 外国奉行同書 老中へ 神奈川港規則書の件 条款22 港湾内取締以外に国際私法に亘るもの多数を含む。
- (2) 横浜税関「横浜税関沿革」（明治35年）複刻版及び大蔵省関税局「税關百年史上巻」（昭和47年）第1編第1章
- (3) 「神奈川県史資料編卷15 近代・現代」（770）明治3年5月 外務省より神奈川県宛 県取調の港則案諸条に付意見回答
- (4) 「同上巻10近世」(412) 安政6年7月～7年6月「横浜開港場見聞記」安政6年7月25日の条
- (5) この横浜港内規則制定作業は難行した。関係資料は前掲書卷15に一括登載されている。
- (6) 「前掲書卷10近世」(346) 安政6年10月 運上所休日指定と事務取引休業につき町会所触書

4. 開港期の港湾労使関係

開港当時の港湾の基本的な労使関係に係わる史料は乏しいが、次の2点を掲げておく。

開港に先立ち神奈川奉行が「外国輸送の諸荷物並びに御国商人共の引請候嵩高の荷物、陸地運送方人馬のみにては差支候間、荷車相用侯儀、当四月中御伺相成候処、金川一港限り荷車相用侯儀は不苦候、尤右場所の内、橋々并びに塙樋等有之候ヶ所ケ所には、荷車持越、空車にて牽通し、外宿村、牽込侯儀は不相成旨申付、稼方承り旨候様可致旨、（太田）備後守殿御聞取を以被仰渡候付」と荷車使用の許可を町触れとして安政6年6月9日に出してい
⁽¹⁾る。この荷車使用を「稼方」（車力とも見える）とする運送業が登場している点に注意されたい。荷車保有（恐らく業者所有）を基礎とする「店持ち」の原初的な運送資本の出現である。「店持ち」は労働手段と営業所を含む固定資本を基礎とする。開港時の運送業者を摘記すれば、表3の通りである。
 舂運送・廻船瀬取を営む高徳屋半右衛門、舟下運送・人足請負の平間屋平五郎

表3 安政6年～慶応4年間横浜港運送業者 付船具商・倉庫業

商 人 名	生 國・前住地	苗 字	拝 借 地	坪 数	営業(拝借)年月日	営 業 品 目	支 配 人(代理人)	そ の 他
青木屋忠七	神奈川		本町1丁目	108	安政6.3.5	諸荷物運送、小揚、外国人衣料仕裁洗版		
伊勢屋喜四郎	相州鎌倉郡山内村		海辺通5丁目	45 48 45	安政6 文久1.7.10	運送、小揚、日雇、車力、乾物、人足請負、薪炭、木材、荒物、乾物		45坪は山形屋仙吉分
越前屋音次郎			海辺通3丁目	33.25		運送渡世		
金子屋常次郎			北仲通3丁目	86.4	安政6.2.27 安政6.5.19	運送渡世、車力、乾物、荒物、茶、車屋喜八 粉、小間物	(武) 金子屋常太郎	
桑名屋源五郎 (茂子衛)	江戸		北仲通4丁目 海辺通4丁目	150 65	安政6.5	諸国荷物廻船、陸運送		(武) 桑名屋源七郎
関屋音兵衛	武州都筑郡二俣川村	田川(倉本)	弁天通4丁目	105	安政6.7 安政6.9.18 安政6.9.26 万延1.1.27 文久1.12.10	御用荷物附送、商人荷物附送、食料、借馬、鳥獸、乾物、荒物、塗物、茶、薬種		
高徳屋半右衛門			海辺通4丁目	520.12 159.75	安政6.4 安政6.5.28 安政6.9.28	軒運送、漁取廻船、麻苧、干大根 煙草、椎茸、干蔵、岩藏、塗物、鉛、白土、木材、紙、自达、干瓢 黄連、生蠅、生糞、油、薬種、乾物、金物、石炭、米貢春并小売		(武) 高田屋半右衛門
平間屋平五郎	武州橘樹郡平間村	成川	海辺通4丁目	270 65	安政6.4.10 安政6.9.30 文久1.11.19	軒下運送、人足請負、石炭、船綱 麻苧、奥州産物、水、茶屋、荒物 車、木材、生糞、古物、異人飲料 青物		(武)、(系)
村田屋与次右衛門	武州橘樹郡生麦村	海老塚与次右衛門	本町3丁目	130.5	安政6.6.29 万延1.1.20	運送渡世、荒物、乾物、春米、雜穀		(武)
大井屋惣左衛門	武州荏原郡大井村		本町2丁目 海辺通2丁目	50 49	安政6.6	運送渡世、絹糸類、水、油、薬種 乾物	支・喜助 三文字屋に承継	(武) 慶応2年上地
中嶋屋喜助	江戸深川北川町		海辺通5丁目	48 126	安政6	運送、食料、薪炭、小道具		
大野屋銀之助			弁天通5丁目	116	万延1	乾物、荒物、船具一式、小間物、 鉄物、紙、茶、生糞		他に下總屋清蔵 拝借地のうち、 97坪、189坪
柏屋音次郎	保土ヶ谷		弁天通3丁目 北仲通5丁目	66.38 84	安政6.4 安政6.8.24 安政6.9.23	川岸蔵荷物預、薪炭、乾物、雜穀 石炭、生糞、水	支・久藏 常太郎	(武)、(系)

資料出典：横浜市史第2巻付表「横浜商人録」より作成。その他欄(武)、(系)は万延元年神奈川武鑑登載、慶応2年生糞種類済商人を表わす。

以外は、陸上運送を中心とする運送業者と推定できる。武州生麦村出身の村田屋こと海老沢与次右衛門の伝によれば、運送業は10軒に限られ、村田屋はこの業者仲間の組総代となっていた⁽²⁾。当時の運送業は一方では、身分規制（「組仲間」）があったわけである。さらに作業場所についての規制もあった。「今般運上所納屋・東西之御波止場、諸荷物運送致し候儀は、御伺済之上、御場所に立入候人足共に、右御願済渡世之もの共より、銘々腰札壹枚宛壱人別に取調、其日限り相渡し差出し候様被仰付候間、以来無札之者立入候上は、急度被仰付候趣、被仰渡候間、無札にて壱人たり共立入申間舗候。（後略）」と万延元年間3月に、やはり町会所触書が回覧されている⁽³⁾。「御願済渡世之もの共」とは「諸荷物運送」業者か「人足請負」（人足頭）である。鑑札のない作業員「人足」の港湾区域への立入りが厳禁されたのである。港湾における作業もしくは運送は、万延元年をもって確立したとみるべきであろう。鑑札をもたせる目的は防犯対策もその一つではあるが、荷主から作業を引受け、荷主の自家運送を港頭から排除する点でも有効であったといえる。鑑札は属人的に交付されることなく、毎日受渡しされる点でも、日雇労働中心の雇用形態であったことを裏付けている。運送は船基盤が荷車基盤かにより、作業領域は当然異なったわけであり、万延元年から荷渡会所が設立され、本船直送りは厳しく制限されるが、開港当初は輸出者が船を仕立て本船まで送達する事例もあった。いずれにせよ運上所改所・東西波止場を通過する全ての貨物は、鑑札交付の権利を得た運送業者の手に委ねられるのは必然であり、後年鑑札独占をめぐる問題が社会問題化したのは、この経済的理由によるのである。

横浜・本牧の天徳寺境内、今は無縁仏の墓域に「三界万靈塔」銘の墓碑が建っている。長方形の墓碑の裏面には「干時元治元甲子年十月 日建之。武陽横浜 人足方要藏」とあり、右側面には「我古住千保土ヶ谷、年最久〇而交易開港之始、移干横浜。而勤於国用成人夫之長。平太論遠國近在太蘭、老若強柔数百人為僕使、中可愁者病死瀕死人矣。以仏海山至者則野骨弟也。故無可使者皆以埋葬干為法界万靈、建立塔婆永父母兄弟□□両縁之群、莫令報平等之回向云爾。」と刻まれ、判読し難い文字もあって内容は必ずしも明瞭

ではないが、「人足方」要蔵（姓鈴村氏）が開港時から人足頭として活躍していたことは伺える。後年の明治初年に彼が町会所の認許の下に海岸通4丁目角に人足会所を設け、労働者を自らの管理下に置く目的で要蔵部屋を置いていたが、明治6年人足会所は弊害多しとされて廃され、人足鑑札は町会所で登録発給し、非登録者は港湾作業に就けないとした。⁽⁴⁾要蔵部屋も太田町から石川町、中村町、吉浜町、松影町、三吉町など背後の新開地方面へ分散した。

結局この要蔵は店持ちの運送業者に成長せず、労務提供あっ旋に留まらざるを得ない境遇にあったと思われる。⁽⁵⁾

- 注 (1) 「神奈川県史資料編 卷10近世」(334) 安政6年6月 神奈川一港に限り荷(馬)車使用許可につき神奈川奉行伺書
(2) 「横浜開港五十年史」(付録) P.203 海老沢徳三郎伝
(3) 「前掲書卷10近世」(372) 万延元年閏3月 波止場人足腰札なく立入禁止につき町会所触書
(4) 横浜市「横浜市史稿 風俗編」人足会所の項
(5) 鈴村要蔵の伝については、木下馨氏のご教示があった。同氏は別に発表の予定である。天徳寺墓碑は、秋山佳史氏のご指摘があったもので、ご両人に末尾ながら感謝を申しあげます。

図2 開港当時の港湾貨物の流通

(万延元年3月□5品江戸引廻し令発令以前)

