

## 横浜港における近代港湾整備計画 の端緒と挫折

—明治初期のブラントン計画について—

千須和 富士夫

(港湾都市情報サービス)

### 目 次

1. 計画の背景
2. ブラントン計画の内容
3. 横浜港をめぐる議論と結末

### 1. 計画の背景

横浜港に近代的な設計手法と鉄材、コンクリートなどの建材を用いて、大がかりな港湾整備の計画立案を行ったのは、イギリス人リチャード・ヘンリー・ブラントン（Richard Henry Brunton）である。

ブラントンは、わが国では第一に伊豆の神子元島など28灯台の建築の指導者として知られ、第二には電信技術の導入、制度化に尽力したことをもって認められている。さらに横浜に関連しては、横浜・新橋間鉄道敷設の建議、外国人居留地埋立、公園施設の設計、測量、工事の完成、吉田橋を鉄橋として設計するなどの功績を残している。実現には至らなかったが、計画家としての彼の真面目を発揮したものに、外人居留地における夜間照明（点灯）計画、横浜への水道供給計画などがある。

港湾整備計画については、これから紹介しようとする横浜港のほか大阪港、新潟港についての計画立案の実績を残している。

イギリス人R.H. ブラントンは、1841（天保12）年12月、スコットランドの Aberdenshire に生まれ、父もR.H. ブラントンといい船長であった。私立学校を卒業後、鉄道工事の見習技師の生活に入り、1864（元治元）年、23才の時、ロンドンでGulbraith & Tolme 事務所でLondon & South Western

鉄道工事、さらにH. Bolderの主席助手としてMildland鉄道工事等に従事した。ブラントンが来日する機縁となったのは、1866（慶応2）年5月13日（新暦6月23日）締結の改税約書第11条において「開港場へ出入する船舶の安全のため灯台・識標などを設置する」と定めたことである。かねてからイギリス公使パークスは幕府に対し灯台建設を勧めていたが、この改税約書において建設の根拠が据えられた。アメリカ、フランス、オランダ3国の同意の下に、主としてフランス及びイギリスから技術者、機器材を求めることになり、イギリス政府は公使パークスの依頼に基づき、灯台建築家として著名であったRobert Stevenson及びAllan Stevensonらを生んだスチーブンソン家へ推挙を委嘱、当時27才となっていたブラントンが推薦されるに至った。ブラントンの来日は1868（慶応4）年6月20日（高橋嘉之以外は単に8月としている。新暦としても不正確）、契約は1868年2月20日から5か年間とし、この契約はさらに3か年延長され、1876（明治9）年3月15日任期満了まで続いた。東京湾付近の灯台は主に横須賀製鉄所の建設に当たったフランス人Francis Leon Verny（1837～1907）らの手になったが、着任後のブラントンは、政府の変革後も灯明台築造方長の職務に就きながら、先進技術の導入に熱心だった明治新政府の要請を汲みつつ、多方面の交通通信、土木工事に参画することとなった。まず1869（明治2）年、神奈川県判事寺島宗則の依頼により、イギリスより電信技師、器材の斡旋に当たり8月には、横浜灯明台役所と横浜裁判所間にBrequet式伝信機を設置し、通信の実用化を始め、この年の12月25日には東京・横浜間の電信を開通させた。翌1870（明治3）年には「伝信機規則」を起案、電信事業の官業制度化への礎を築いた。次いで1871（明治4）年5月には、横浜灯明台役所内に、後の工部大学の萌芽となった修技教場を設け、電信技術教育を始めた。これに先立つ1869年3月、東京・横浜間鉄道敷設に係る献策を行い、これは3年後の1872（明治5年）9月の新橋・横浜間の鉄道開通となって実現をみた。横浜の都市計画に参画したのも、主に1869年である。大阪港の築港設計は1869年、新潟港については、1871（明治4）年とされている。1873（明治6）年、5か年の契約の満了に当たり、7か月の休暇を与えられ一時帰国

する。ブラントンの横浜港の築港計画は、この休暇後に提出されてくる。イギリスに戻った彼は、ヨーロッパにおける最新の築港資料を休暇の間に蒐集し、新興の東洋の主要港において、彼の構想を実現しようとしたものであろう。

ここで、当時の横浜港をめぐる情勢をみておくことにしたい。

横浜港は、明治新政府に平和裡に接収されたため、維新戦争による被災は全くなく、警備も居留地軍隊と神奈川奉行統轄下の守備隊が新政府の官僚、軍隊（主に肥前藩）に引継ぐというように、平穏な政権交替が行われた。このため開港場としての機能は停頓することなく商取引、貿易船の入出港は続いた。1869（明治元）年より1889（明治22）年までの貿易額は表-1、表-2のとおりである。横浜港は1881（明治14）年をはば境に、貿易上の地位を70%台から低下させて行くことになるが、それまでは、わが国貿易の70～80%台を取扱ってきたことがわかる。

横浜港扱いの貿易の特徴を検討すると、<sup>12)</sup> 1868（明治元）年の輸出の対前年伸びは80パーセントにも達したが、これはヨーロッパ向けの生糸と蚕種の増加が寄与している。幕末から明治元年へかけてヨーロッパでは蚕病が流行したため、翌1869年には蚕病は防疫により沈静化し、また中国からの生糸輸出増も加わり、この輸出増勢は低下した。重要輸出品である生糸にせよ、茶にせよ、粗製乱造の弊害も目立つようになってきた。輸出は約45パーセントがた後退した。1870（明治3）年は東北地方の明治元、2年と引継がれた飢饉がより深刻となり、大量のサイゴン米の輸入をしなければならなくなったのである。輸入額の約45パーセントの1,063万ドル（約443万ピクル）にまで米の輸入量は急増した。飢饉が去り、1871（明治4）年5月の新貨条令の布告に伴い、国内市場は落ち着きをみせ、貿易取引は正常へと動きはじめた。

1871年は明治政府の権力安定への転換期にも当たっている。廃藩置県の断行がそれである。

「明治4年7月14日（14日は休暇なりしにも拘はらず）を以て廃藩置県の  
大号令を布告し知藩事に対しては同日を以て「免其職」と辞令を与え、三

百年間因襲し来りし封建の制度も全く廃滅を告ぐるに至れり。此大号令の出つるや、余（大隈重信）等3、4名を除くの外は官民何れも非常に驚愕の爲め、反抗の勇氣も没却せられたる程なりしと云ふ。」

「『廃藩置県』<sup>(3)</sup>は案外にも容易に断行されたり。されば其後に於ては、更に一大改革を施さるべからず。適切に之を言へば、『廃藩置県』を断行したる後ちには、直ちに『中央集権』『大政親裁』の実を挙ぐるに足るべき改革を施さる可からず。」

として、大改革の植を地方制度、兵権、財政の三つに絞っている。これは「藩々に依りて各々其制度組織を異にせしを以て、之を統一し、之を均一にするは、取りも直さず『中央集権』『大政親裁』の実を挙ぐる所以の途にして、而して一日も早く之を決行せさるべからざることなり。」と大隈が考えたように、1871年を境として新制度の整備が進められる機運にあった。また1872（明治5）年は条約改正時期に当たるため、改正作業をどのように進めるべきかも、新政府首脳の大きな課題でもあった。大隈はいう、「今日の急務は先づ使節を彼地へ派遣し、彼地の人をして我日本を知らしめ、我が日本の国情民俗を審にせしむるを努むるに在り。是、実に条約改正の大事業を完成する方途なり。否な捷徑なり。」と建策し、これが容れられて、1871年11月<sup>(4)</sup>の岩倉遣欧米使節団の派遣となった。

こうした国内情勢に応じ、欧米本国の商人や製造業者たちは、1872年から1873（明治6）年にかけて、大量の商品を横浜などの開港場に居留する商人たちの元へ送り込んできた。商品の種類も多様であった。しかしこの期待はたやすく叶えられるわけにはいかなかった。輸入過剰は綿糸、毛織物、綿毛交織物など多くの種類にわたり、輸入価格を下落させた。

ヨーロッパでは1873年頃から経済不況の嵐が吹き荒れ、イギリスはその年の秋、アメリカも同年9月から恐慌に巻き込まれ、この経済不況は1879（明治11）年まで続いた。

わが国市場は欧米諸国の工業生産物の輸出市場として魅力があり、特に社会資本投資、インフラストラクチャの整備を急ぐわが国への技術と資本の輸出には関心が高かったであろうことは想像に難くない。

わが国の主要輸出品である生糸、茶は、ヨーロッパの経済不況と生糸生産の回復に伴い伸び悩み、価格は下落する一方、国内消費が進み、輸入毛織物との競合が生じ、輸入品を一層抑制する効果を示した。生糸・茶の輸出不振は、横浜の貿易商の質の転換を促すことにもなった。直輸出体制への移行の出現がそれである。居留外商へ売込みだけを図っていた国内商人がアメリカ、ヨーロッパへ支店を設け、現地の商人との取引を始めだしたことである。

直輸出制度の端緒は、1875（明治8）年の大久保利通による「海外直売ノ其業ヲ開クノ議」において、政府内の意見の具体化をみることができる。

この議論<sup>51</sup>は、わが国商人の海外取引ノウハウの未熟と過少資本によって、取引の主導権が外国商人に握られているので、わが国の輸出品については、海外へはわが国商人の手で回漕させ、現地の商人と専ら通信、販売させる。この輸出を取扱わす商人は、政府が勧誘し、政府から相当の資本を付託する。根拠地は横浜におく、というものである。

この背景には、返還の目途の立たない外債と1874年から著しく正貨国外流出に対抗して、政府直轄の貿易商社により国産品を海外で直接売捌き、収益を挙げて、外債返済の原資としようとした事情がある。大久保の企図した貿易商社は設立されなかったが、内務省では直輸出の助成、奨励の方策をとり、万国博覧会参加を呼びかけるなどの援助を行っている。

一方1874（明治7）年には、佐賀の乱、台湾事件が起こり、内外政情は一時不安の度を増した。

1876（明治9）年はヨーロッパの蚕生産の不振から一時的な生糸投機相場が現出し、輸出量が急増を示すが、ヨーロッパの政情不安が広まる中で、生糸相場は低落し、横浜港ではこの年の暮には、売込商の手元には3,000 梱の滞貨が生じたといわれる。

1877（明治10）年には、1873（明治6）年の10月23日の政府「大分裂」、すなわち「大久保利通による一種のクーデター」により、野に下っていた西郷隆盛に率いられた西南戦争が勃発する。国内は不換紙幣の増発によりインフレーションが蔓延し、ただならぬ輸入ブームと富農層への「舶来品」普及が拡がり、庶民には物価騰貴の重荷がのしかかってきたのである。

それでは、ブラントンの横浜港築港計画の中身に目を転じることにした。

- 注 (1) ブラントンの伝については、高橋嘉七「お雇い外国人 通信」(昭和44年 鹿島研究所出版会) PP. 174 ~ 180, 「横浜市史第3巻上」(昭和36年) PP. 247 ~ 256, 「日本燈台史」(昭和44年 燈光会) PP. 1 ~ 27, ユネスコ東アジア文化研究センター編 「資料・御雇外国人」(昭和50年 小学館) P. 384  
村松貞次「お雇い外国人 建築・土木」(昭和51年) PP. 135 ~ 140  
土木学会編・刊「明治以後本邦土木と外人」(昭和15年) P. 152 ~ 155
- (2) 「横浜市史」第3巻下 PP. 197 ~ 208
- (3) 円城寺清「大隈伯昔日譚2」明治28年 立憲改進黨党報局 PP. 551 ~ 2
- (4) 同上書 PP. 567 ~ 8
- (5) 「横浜市史 第3巻上」 PP. 617 ~
- (6) 毛利敏彦「明治六年政変」(昭和54年 中央公論社) P. 206

## 2. ブラントン計画の内容

R.H.ブラントンの計画史料は、大隈重信関係文書(早稲田大学図書館蔵)に収録されている。史料番号は早稲田大学図書館編「大隈文書目録」(昭和27年)に付されたものである。

史料は、第1グループはA 2995のグラスゴーのLaidlaw & SonS 社が1872(明治5)年8月8日付に捺印記入した「Yokohama Harbour Pier」第1案から第3案まで英文概要書と“MOLE FOR YOKOHAMA”図2葉であり、直線斜張式栈橋の設計である。宛先は不明。

第2のグループは、R.H.ブラントンが1873(明治6)年9月4日、山尾庸三工部大輔に宛てた「横浜之始計波止場図面並積高」についての書翰訳文(明治6年9月10日田村利用訳)及び9月13日付佐藤与三灯台頭よりの送り書状(第25号と記す)である。4種の計画と3種の図面を添付しているが、図面は亡失している。佐藤燈台頭よりの添状には「過日御甲越相成居候当港波止場築造目論見図面五通並積出写云々」と書いているところから、工部省(1870・明治3年間1月20日設置～1885・明治18年12月12日廃止)の意向を受けて、計画書の作成を燈台頭はブラントンに依頼し、ブラントンはこれを工部大輔に回答したものといえる。亡失した図面A及び図面Bでは、ブラントンの書翰によれば、防波堤を設け、Aは大船12隻の入泊を可能とし、Bはそれ



よりやや小さく、大船 2 隻、小船 4 隻の入泊を可能とするもので、C は木造 T 字形の栈橋を突出す案、同じ C 案に木造栈橋の主要部を銅板で覆う案の 4 通りとされている。C 案の構想は、既に Laidlaw & Sons' 社がこれを提案している。史料 A 3036 「横浜西波戸場物揚場之図」は、製作年月を詳かにしないが、明治初年の西波止場を記載したうえ、運上所名が残っているため、1872（明治 5）年 11 月 27 日に運上所を税関に呼称統一するに至り、「運上所」名は廃されるから、この頃は、横浜港整備について、複数の設計主体により築港計画が練られていたと考えられる。史料 A 3036 の特徴は西波止場の外国埠頭を前面海上へ延長し、先端を鉤型に直角に曲げ、外側に 3,000 トン 1 隻、2,500 トン 1 隻、1,000 トン 1 隻、内側に 200 トン 1 隻、乗合蒸気船 1 隻を記載し、新埠頭の緊岸能力を示していることなどである。この考え方は、ブラントンの C 案に近いもので、彼の構想の下敷となっているものと思われる。和文で註記されているが、縮尺がフィートで表わされていることから、やはり翻訳ではないかと推理される。

第 3 のグループは、1874（明治 7）年 3 月の記年があるブラントンの計画及び設計、見積では最も詳細なものである。史料は A 3001、A 3002、A 3003 からなり、それぞれの表題は順に「横浜港ニ於テ波戸場建築之手續」、「横浜波戸場建築費用見積書」、「横浜港」（図面）となっており、図面の内容はさらに「第壱図」（平面）、「第貳之図」（「横浜港裁断面図」・側面）、「第三之図」（「横浜港三和土製波止場」・側面）、「第四之図」（「横浜港三和土製波止場」・部分詳細）、「第五之図」（「横浜港木造波止場」・部分詳細）、「第六之図」（「横浜港木製波止場」・部分詳細）の 6 葉から成っている。

ブラントンの横浜港築港計画を次に要点のみ掲げることとする。

計画の目標としては、

- 1) 総べて東京へ送るべき貨物は敏速かつ定期運送ができるよう横浜並びに東京へ入津する最大の船舶並びに船数を収容できるに充分な水深、長さの牆壁を造る。
- 2) 暴風雨シーズンに発生する風波を避けられる船舶の庇蔭を設け、何

時でもこれと往復できるようにする。

3) 蒸気機関車を利用して横浜港と東京とを直結し、両港の緊要とする費用を節約し、かつ両港間の運送を確かならしめる。

現実の横浜港は「船舶ノ庇蔭タルヘキモノ無キヲ以テ荷物ヲ陸上ケシ、又之レヲ船積ミスルニ都合悪シク、又好天氣ニ非ラサレハ碇泊セル船舶ト陸トノ往復不便ニシテ、且危殆ナルコト及ヒ船舶ノ為メノ庇蔭ナキヨリ暴風雨ノ来ル毎ニ船舶之レカ為メ損害ヲ被ル等ノコトアル故ニ……此港ニ於テ通商ノ開ケタル日ヨリ今日ニ至迄、運送ニ従事スル者並船舶ヲ所持セル者ヨリ常ニ苦情ヲ称ヘタリ。当今横浜ヨリ日本人所持ノ蒸気船ヲ以テ巨多ノ荷物ヲ品川ニ運送シケルニ、品川ニ於テノ碇泊所モ亦殆ント同様ニ庇蔭ナク、加之船舶ハ江戸ヨリ五里（英里数）内ニハ近ツクコト能ハス。依リテ同所ヘ運送スヘキ荷物ハ余儀ナク皆ナ小艇ニ積ミ替ヘ運送スルノ不便アリ」という状態にあったのである。

ブラントンの構想は、図-1のように、大岡川堀割より「東ピア」を伸ばし、西波止場の「外国埠頭（東側）」に隣接して「西ピア」を設け、これら2条の埠頭をもって平穏なる泊地を囲い込み確保しようとするものである。

彼の考え方では、防波堤と埠頭を一体として建設しようとしたのである。泊地面積 112 エーカー、干潮時でも 15 フィートの水深は 40 エーカー確保され、大型船で 90 隻は仮泊できるものとし、東ピア 3,300 フィート、西ピアは 2,420 フィート、これに繋留可能な隻数は、大型船 6 隻、小型船 9 隻とした。湾口は冬季の東北風に対し、西北に開き、夏季の南風は東ピアで防禦する。ピアの建築に当たっては、少ない費用で堅牢にするため陸に近い浅瀬部分は木造、深い部分はコンクリート造とする。1874 年時でコンクリート造と木造の所要費用比は 2.5 : 1 の割合であったという。ピア巾は 50 フィート、実効道路巾は 43 フィート、この中に鉄道 2 条を敷設する。満潮水面よりピア道路面までの差は 8 フィートとした。この理由は「横浜ニ入港セル船舶ノ品類ヲ取りテ最も適当ナル高サナリ」とみたわけである。構造概念は図-2 の如くであるが、外壁、内壁も無筋コンクリート造である。

コンクリート材料は、石灰は御前崎から、火山砂は伊豆から取り、横浜で



石灰を焼き粉碎し、火山砂と混ぜる。コンクリートの表面は伊豆産の縁石で覆う。東・西両ピアの先頭に70フィートの広場を設け、灯台・宿舎を設ける。ピアの木造部分は、フォークストーン式により、柱は12インチ角の松材を用い、水中部分には銅等の金属板で覆う。橋桁は20フィートごとに設け、縦横に張木、交木を渡し、上部の路面は3インチ厚の板を張る。木材は日本産松もよいが、アメリカのオレゴン産松は輸入価格も日本産と同じ位で、材質はむしろ緻密でよく乾燥されたものが入手できるとブラントンは述べている。

東・西両ピアに鉄道2条を引込み、「此港ニ於テ陸上ケスル物品ヲ直チニ東京ヘ運送スルニ便ナラシムベキ」であり、東西ピアの間から「今存在セル運上所ノ荷物陸上ケ場ニ之ヲ達センメ」、そして横浜ステーションへ結びつける。これら築港工事の準備と資材置場、加工、事務所用地等のために、海岸通を100から150フィート埋立てる。工事の竣工後は埋立部分は遊歩道や倉庫用地に転用できる。泊地内には停船浮標を設ける。以上がその大略である。

建設費としては、表-3の如く、108万453円42銭と見積られた。工事完成期間は、3年を要すとしている。

表・3 ブラントン計画（1874年3月）の横浜港整備予算見積額

	円 銭	
東木製ピア（1,300フィート）	101,185	84 75円47銭／フィート
東コンクリートピア（2,000フィート）	304,914	31 152円45銭／フィート
西木製ピア（940フィート）	70,946	50 75円47銭／フィート
西コンクリートピア（1,480フィート）	225,636	66 152円45銭／フィート
陸地築出（埋立）	96,055	00
鉄 道	28,698	70
停船浮標	11,900	00
灯 台	10,000	00
紋 盤	600	00
欧人監督	46,260	00

器 械	41,595 00
仮 建 物	91,211 25
予 備 費	51,450 00
計	1,080,453 42

プラントンは、港湾工事費用を入港船舶のトン税で賄えるという考えをヨーロッパ諸港の発想で述べている。

彼が実証している論拠は、1870（明治3）年の外国船の横浜港入港隻数721隻、総トン数53万6,662トン、1隻平均744トン、イギリスのドック税は平均1シリング6ペンス、横浜港入港船に東京寄港分10万トンを加え、63万6,662トンとし、トンごとに30銭（1シリング3ペンスに当たる）を徴収すれば、毎年19万998ドル、見積経費の18パーセントを償うに足りると計算している。

史料3002について興味あるのは、積算書であるため、1874年時の物価、人件費の大凡の動向を察知できることである。建設機械、建物、建設材料、金物、塗料、人工賃などが詳細に記載されている。試みに人工賃を抽出し、参考に供しよう。（表-4）

表・4 1874（明治7）年時の港湾建設工事労賃

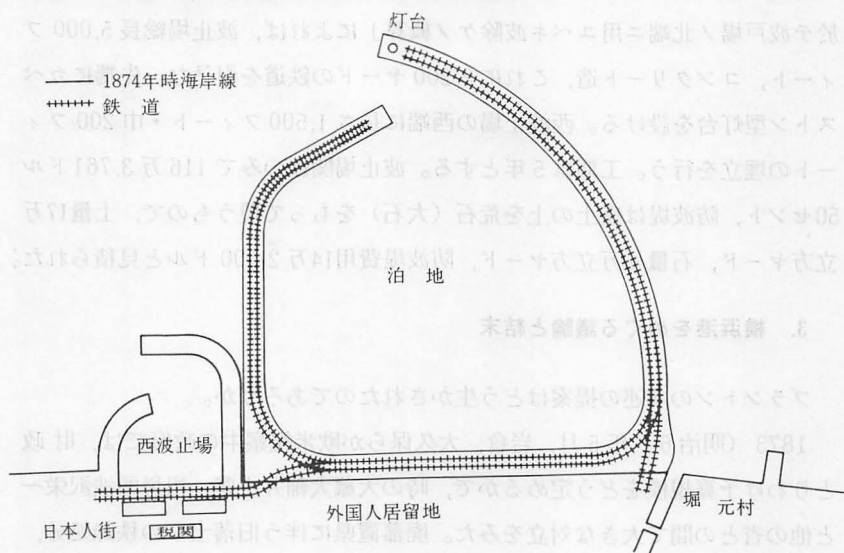
工事労賃	
木製ピア関係	
木 工 職	45銭/日
手 許	30銭/日
塗 師	50銭/日
鍛 冶 職	50銭/日
肝煎（頭世話役）	75銭/日
コンクリートピア関係	
築用運送諸事職人	30銭/日
同 肝 煎	75銭/日

## 欧人監督

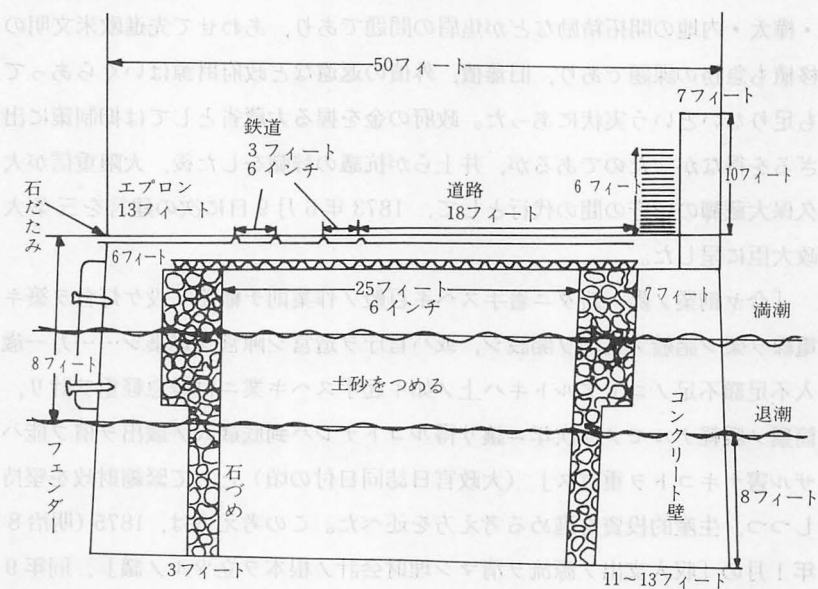
工 師 (技師)	400 円／月
水 底 職	150 円／月
木 工 監 督	120 円／月
巧 工 監 督	120 円／月
機械水底浚方監督	175 円／月

史料A 3006で残されているブラントンの筆記書翰(原文)は1874(明治7)年10月24日付で工部省灯明台役所の英文字ヘッダー便箋を使用しており、これと一体となった計画書及び見積書は、史料A 3001及びA 3002と一致している。A 3001及びA 3002は翻訳であり、「千八百七十四年三月」と明記してあることから、書翰と計画書類との関係は、別々のものとみなされる。しかもなお書翰内容でブラントンは「H.G. Okuma Sangi Minister of Finance」と宛名を明記し、「I beg to hand you copies of my proposed plans for a harbour in Yokohama Bay and my report and estimate of the cases. I shall also send you in a few days a perspective view of the proposed scheme which will give you a better general idea of it. Trusting to hear from you soon concerning it.」と書いている。大蔵卿大隈重信宛の直訴状であり、横浜港築港につき「提案した計画」の写しを直接お届けしたいとしている。しかも数日後には提案の計画に関する見取図をお届けするので、計画内容については、もっとはっきりした概念をもたれるであろうといっている。そしてこのことに関心を寄せられて直ちにご返事がいただけるであろうと確信しているとまで付け加えている。見取図は1874年11月記名のものが、史料A 5145に収められている。この図は、A 3003の平面図(概要図)とは大きく異なり、ピアを西波止場(イギリス波止場)の「内国埠頭」(西側)の根元から延伸させ、神奈川台場地先へ防波堤を設け、碇泊地を確保しようとするものである。この計画に基づく翻訳文は史料A 3007である。これらはブラントンの計画の第2次案に当たるものである。

図・1 ブラントン横浜港築港計画(第1次)概念図



図・2 プラントン設計コンクリート造ピア断面図



史料A 3007「横浜港口波戸場建築ノ概算」及び「神奈川新台場 辺 浅瀬ニ於テ波戸場ノ北端ニ用ユベキ波除ケノ概算」によれば、波止場総長 5,000 フィート、コンクリート造、これに 2,200 ヤードの鉄道を引込む。先端にカペストーン型灯台を設ける。西波止場の西端に長さ 1,500 フィート・巾 200 フィートの埋立を行う。工期は 5 年とする。波止場関係のみで 116 万 3,761 ドル 50 セント、防波堤は盛土の上を荒石（大石）をもって覆うもので、土量 17 万立方ヤード、石量 4 万立方ヤード、防波堤費用 14 万 2,500 ドルと見積られた。

### 3. 横浜港をめぐる議論と結末

ブラントンの前述の提案はどう生かされたのであろうか。

1873（明治 6）年 5 月、岩倉、大久保らが欧米視察中の政府では、財政とりわけ予算規模をどう定めるかで、時の大蔵大輔井上馨、租税頭渋沢栄一と他の省との間で大きな対立をみた。廃藩置県に伴う旧藩士らの秩禄処分、1872（明治 5）年の徴兵令、学制施行などの国内秩序不安定の情勢が加わり、生業を失なった士族に対しては、仕事を与えるために殖産興業、北海道・樺太・内地の開拓精励などが焦眉の問題であり、あわせて先進欧米文明の移植も急務の課題であり、旧藩債、外債の返還など政府財源はいくらあっても足りないという実状にあった。政府の金を握る大蔵省としては抑制策に出ざるを得なかったのであるが、井上らが抗議の辞職をした後、大隈重信が大久保大蔵卿の留守の間の代行として、1873 年 6 月 9 日に次の建言を三条大政大臣に呈した。

「今ヤ創業ノ際、新タニ着手スヘキ百般ノ作業則チ轍路ヲ設ケ灯台ヲ築キ電線ヲ架シ諸般ノ工場ヲ開設シ、或ハ官庁ヲ造営シ陣営ヲ建築シ……万一歳入不足額不足ノコトアルトキハ上ノ如キ起手スヘキ業ニ付緩急輕重ヲ計リ、箇稟ノ緩輕ナルモノヲ次年ニ譲リ得ルコトナレハ到底歳入ノ歳出ヲ償フ能ハザル害ナキコトヲ重言ス」（大政官日誌同日付の頃）として緊縮財政を堅持しつつ、生産的投資を進める考え方を述べた。この考え方は、1875（明治 8）年 1 月の「収入支出ノ源流ヲ清マシ理財會計ノ根本ヲ立ツルノ議」、同年 9 月の「天下ノ經濟ヲ徑リ国家ノ會計ヲ立ツルノ議」、同年 10 月の「国家理財

ノ根本ヲ立ッルノ議」において漸次具体化されていく。

港湾投資は大隈のいう「実費」すなわち生産的出費であり、彼も港湾の整備は認め、むしろ海関税収入の大きいことに着目しているのであるが、その投資規模がどうかという問題である。

1873（明治6）年8月3日をもって、港湾等の公共土木事業に①官費・民課の区分を設け、②3年ないし5年間の平均をもって、今後の5年間の定額とする。③明治7年春よりこの制度を施行することを趣旨として、これまでの布告を改め新たに「河港道路修築規則」を大蔵省は制定した。横浜は神戸、長崎、新潟、箱館と並び、「分国ノ得失ニ関スル」をもって第一等港となり、工費の10分の6は官費、10分の4は地方人民に課徴し、課徴金は大蔵省へ納入させることとし、新規修築（「更正」）または修繕に当たっては、設計図と予算書を提出、大蔵省が採否の審査に当たるものとした。一管轄内の利害に止まるものは、二等河港、一市街一郡村の利害に係わるものは三等河港とし、それぞれの費用分担、管轄を定めたが、審査権はすべて大蔵省が握った。土木寮が工部省より大蔵省に所管された時期（明治4年10月8日～7年1月9日<sup>(2)</sup>）のことではあるが、内務省にさらに所管替えになってからは、港湾の計画主体は錯綜したとみられるところがある。これがブラントンの計画を直接挫折させた原因とみられることである。すなわち、ブラントンの第1次案は1874年3月に具体的に示された。前年の4種の案は抽象的であり、かつ選択を政府にどれにすべきかを委ね、AないしB案がよいという程度の進言のみであった。第1次案を彼が作成するには、かなり強力な助言者がいたはずである。山尾庸三か大隈重信であろうか。伊藤博文は1871（明治4）年9月20日より工部大輔に就任し、同年10月から1873（明治6）年8月までは欧米視察で一時期を除き海外におり、1873年10月25日から工部卿に就任している。ブラントンの工部省雇いであったことは、土木寮が内務省に移ったことと相まって、計画の主導権が内務省へ移るとともに、大蔵卿である大隈重信にとっても、その意見を直接採否する立場を失っていた。

内務省では、1872（明治5）年2月に雇入れていた C. J. Van Doorn（1837～1906）、1873（明治6）年11月雇入れの Johaness Drijke（1842



〜?) などオランダ人技師を擁し、河川工事に従事させていた。デリーケはドールンの紹介で来日し、ドールンは技師長(長工師)として仕事をしていて。彼らは大阪港、野蒜港などの築港に実績を後に挙げるようになるのである。

1874(明治7)年2月3日、内務省土木頭に就任した前大蔵大丞林友幸に宛、ファン・ドールンは同年6月2日、「横浜栈橋ノ儀、既ニ拙者ヨリ呈送セシ目論見図ニ様ノ内、波除ヲ具セザル栈橋ノ方ヲ採シ給ヒ、之ノ方法ヲ取捨シテ鉄柱、鉄桁、鉄貫ノ部ヲ木材ニ更換シ御築造可相成トノ趣、過日貴下ヨリ了兼シ云々」と書いた論説を日本水政会報にも公表し、木造栈橋の得失を論じている。この議論の根拠となっているフォン・ドールンの構想は「横浜大船泊所ノ議」(正・続)(1874年4月20日)であり、図面は失い。ドールンは防波堤1,400尺をフランス波止場先の英国海軍病院付近より東北、北、西北と湾曲させ木造銅板被覆のT字型栈橋長さ350尺、水深20尺の大型船に供するため頭部は長さ67尺、巾52尺、小型汽船用には長さ200尺、巾40尺の栈橋を用意する。計画上は大栈橋4基、小栈橋3基とした。海岸道路を拡幅36尺以上とし、鉄道を引き込むが当面は着工しない。これに対し、選択された防波堤を具えない栈橋構想とは、栈橋を西波止場の現外国埠頭より築出すもので、巾51尺、先端部を三角形にし、大型汽船3隻を同時繫岸させようとするもので、栈橋周辺に10個の暴風時の避難浮標を設けることにしている。栈橋には2条の鉄路を敷き、蒸気力または手動の移動式クレーンを荷役用に設ける。この後者を鉄造とした場合の経費見積が31万余円であった。これに基づき、内務省は1874年(明治7年)6月18日発議し、「横浜船舶荷揚場栈橋構築伺」を大政大臣へ提出した。「昨歳(明治6年)、土木寮大蔵省所轄中横浜港船舶荷揚場構築ニ付仕様目論見取調、差出ス可キ旨相達被レ、即チ実測ノ上當節出来仕候間、正院上陳案併セテ相伺候也」とあるところから、ブラントンは別に大蔵省土木寮はドールンに対する計画依頼をしていたことがわかる。内務省発議に先立ち大蔵省も5月31日に正院へ伺いを出し、詮議の結果、10月10日、「当分見合セ可キ事」の指示があった。これに抗して同年10月20日に再度陳情し、「同港貿易之景色旁、到底捨置キ難キ工事ニ

付、当分御見合相成候得共、延テ好時機見計、三拾弍萬圓ヲ目的トシ築造起業ノ積リヲ以テ……着手ノミ当分御見合之御旨意ト相心得候可キヤ」とねばった。事実上ドーロン案もブラントン案も、この段階では潰れてしまったのである。

注 (1) 大蔵省百年史編集室編「大蔵省百年史上巻」（昭和44年（財）大蔵財務協会）PP. 31～32

(2) 大蔵省編「明治前期財政経済史料集成第3巻・大蔵省沿革誌（下）」（昭和37年 明治文献史料刊行会）

表・1

横浜・全国貿易の推移

単位・明治1～17年＝千ドル  
18～22年＝千円

年次	横 浜			全 国		
	輸 出	輸 入	計	輸 出	輸 入	計
明治1(1868)	17,699	12,397	30,096	20,435	15,000	35,436
2( 69)	9,083	12,617	21,700	11,476	17,357	28,832
3( 70)	11,331	23,429	34,760	15,143	31,120	46,264
4( 71)	14,431	14,445	28,877	19,185	17,746	36,930
5( 72)	14,045	20,063	34,108	24,295	26,188	50,483
6( 73)	15,095	19,536	34,631	20,661	27,443	48,104
7( 74)	12,579	16,716	29,295	20,165	24,227	44,391
8( 75)	12,467	21,954	34,421	17,918	28,174	46,092
9( 76)	21,432	18,842	40,274	27,579	23,969	51,548
10( 77)	15,628	19,490	35,119	22,867	25,901	48,767
11( 78)	16,093	26,011	42,104	26,259	33,334	59,594
12( 79)	18,880	23,326	42,206	27,373	32,604	59,977
13( 80)	18,578	26,343	44,921	27,420	36,622	64,042
14( 81)	21,155	21,472	42,627	30,327	31,033	61,359
15( 82)	26,660	20,119	46,779	37,236	29,168	66,404
16( 83)	25,691	18,618	44,310	35,709	27,849	63,558
17( 84)	21,458	19,433	40,891	33,077	29,382	62,459
18( 85)	24,225	19,005	43,229	37,147	29,357	66,504
19( 86)	31,849	20,164	52,013	48,876	32,168	81,045
20( 87)	33,775	27,175	60,950	52,408	44,304	96,712
21( 88)	40,714	36,646	77,360	65,706	65,455	131,161
22( 89)	41,862	34,321	76,183	70,061	66,104	136,164

明治1～17年は「Commercial Reports」 18～22年は「大日本外国貿易年表」による。

各単位以下4捨5入。

出典「横浜市史第3巻下」

表・2

横浜貿易額の対・全国百分比

年次	輸出	輸入	総額
明治1	86.6	82.6	84.9
2	79.2	72.7	75.6
3	74.8	75.3	75.1
4	75.2	81.4	78.2
5	57.8	76.6	67.6
6	73.1	71.2	72.0
7	62.4	69.0	66.0
8	69.6	77.9	74.7
9	77.7	78.6	78.1
10	68.3	75.2	72.0
11	61.3	78.2	70.7
12	69.0	71.5	70.4
13	67.8	71.9	70.1
14	69.8	69.2	69.5
15	71.6	69.0	70.4
16	71.9	66.9	69.7
17	64.8	66.1	65.5
18	65.2	64.7	65.0
19	65.2	62.7	64.2
20	63.2	61.3	63.0
21	62.0	56.0	58.8
22	59.8	51.9	55.9

出典「横浜市史第3巻下」