

横浜はじめ物語 近代都市へと変貌する横浜発祥のいろいろ



開港記念広場地下に埋まっているレンガづくりのマンホールと下水管。居留地時代のもので昭和57(1982)年の工事の際に発見された。国登録有形文化財。



馬車道の牛馬飲水槽。当時、交通の主力だった牛馬の飲水槽で碓子区八幡橋際にあったもの。他にもいくつか設置され数千頭の喉の乾きを癒した。

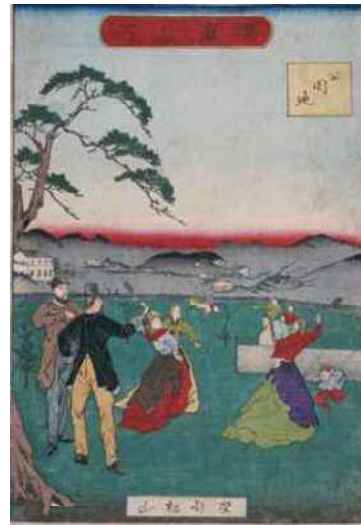


明治から大正期の馬車道を写した絵葉書。当時は「柳の通り」として知られていた。ドーム型建物は横浜正金銀行本店（神奈川県立歴史博物館蔵）

道路や公園など 急ピッチで進む 横浜の街づくり

開港とともに始まった 市街地のインフラ整備

開港に伴い近代化する横浜は、新橋との間に開通した鉄道をはじめ



山王公園にできた日本初のテニスクラブで競技を楽しむ外国人男女。夫人はボンネットをかぶりドレスに長手袋という装い。（神奈川県立歴史博物館蔵）

「日本で初めて」が多い街である。インフラ整備においては、まず近代上下水道が挙げられる。埋め立て地の横浜では水の確保は重要。江戸時代に通された水道では人口増加に

対応できず、英国人技師のヘンリー・スペンサー・パーマーによって、相模川支流の道志川を水源に、約4キロの鑄鉄製水道管が敷設された。明治20(1887)年のことで、これが日本初の近代水道となった。

下水道は明治2(1869)年に、英国人技師のリチャード・ヘンリー・ブランドンによって居留地で工事が始まった。最初は陶製の下水管で破裂しやすく、後にレンガ製に替わる。断面の形から卵形管と呼ばれ、現在も道路工事などでときどき発見されている。

ブランドンは船の運航安全を確保するため、近代的な灯台が求められて雇われた外国人だ。「日本の灯台の父」と呼ばれ、同時に横浜の街づくりにも深く関わり、「横浜の街づくりの父」とも称されている。

ブランドンは大火(豚屋火事)に見舞われた居留地復興のため、日本大通りと横浜公園を設計している。日本大通りは幅が36メートルの舗装道路で、延焼を防ぐ防火対策の道だった。幅りメートルの植樹帯を有するが、最初に近代街路樹が植えられる

れたのは馬車道通りで慶応3(1867)年のことである。街の美観向上を目的に柳と松が植えられた。横浜公園は芝のクリケット場も備えた洋式公園だ。日本人も利用できた初の共用公園だが、最初の洋式公園は明治3(1870)年に山手居留地にできた外国人専用の山手公園。明治11(1878)年には日本初のテニスコートもつくられた。

ブランドンは明治2(1869)年に開通した吉田橋も設計している。全国で2番目の鉄の橋で、トラス構造では初めて。同年には、東京の築地と横浜間で日本初の電信が開通したが、それにも関わっている。

また、石油灯による街路照明も計画している。明治3(1870)年に試験的に海岸通りで点灯させ、本格的な街灯は明治5(1872)年、大江橋から馬車道、本町通りにかけて設置されたガス灯。高島嘉右衛門がフランス人技師から技術供与を得てつくったもので、高島が立ち上げたガス会社があった跡地(横浜市立本町小学校界隈)からは当時のガス管も発掘されている。



横浜公園にあるブランドン像。慶応4(1868)年に26歳で来日。8年間の滞在で、26の灯台と5カ所の灯竿、2艘の灯船などをつくる。ちなみにブランドンも日本初のお雇い外国人。



大橋から横浜公園に向かって延びる日本大通り。日本初の西洋式街路として明治3(1870)年に完成。現在はガラス席を備えたお洒落なカフェが立ち並び、各種口ケ地としても人気。



平成13(2001)年に日本大通りで発見された明治10年代に設置されたレンガづくりの下水管。一定の流速を保つために卵形となっている。



横浜都市発展記念館入口に展示されている国内最古のガス管。高島嘉右衛門がつくった横浜瓦斯会社跡地にある小学校の校庭から出土したもの。



関東大震災の復興事業の一つとして、がれきなどで海を埋め立ててつくられた山王公園。昭和5(1930)年に完成した日本初の臨海公園。



明治中頃の根岸競馬場。日本レースクラブが主催団体となると、伊藤博文や大隈重信など明治の重鎮たちも多数加入。当時のスタンドは、関東大震災後につくられ現在まで残る一等スタンドより小さかった（横浜開港資料館蔵）

一港斎永林作「横浜名所之内大日本横浜根岸萬國人競馬興行ノ圖」。根岸競馬場を描いた唯一の錦絵。当時、流行の先端だった競馬場の熱狂を伝える（神奈川県立歴史博物館蔵）



周辺にたかさんの発祥の地がある神奈川県庁本庁舎、昭和3（1928）年に建てられた4代目、近代建築の巨匠、フランク・ロイド・ライト様式を基本にアールデコと日本式を融合させた建物。屋上からは横浜港が一望できる。



S P O T

立ち寄り所

横浜情報文化センター

日本新聞博物館や放送ライブラリーを中心とした多目的ホールも備えた複合施設。元横浜商工奨励館で旧館は横浜市の歴史的建造物に認定。1階や2階にはカフェやレストランが入り、ノスタルジックな雰囲気の中でくつろげる【住所】横浜市中区日本大通11【電話】045-664-3737 <http://www.idec.or.jp/shisetsu/jouhou/>



日本のパンづくりの祖、内海兵吉がつくった富田屋があった日本大通5の、大さん橋入口交差点付近に設置された「近代のパン発祥の地」碑。



横浜駅前大江橋の脇にあった公衆便所。公衆便所の設置とともに「放尿取締の布告」が出され違反者には100文の罰金が課された（横浜開港資料館蔵）



明治の戯作家・仮名垣魯文の滑稽本「牛店雑談安愚楽鍋」の挿絵。あぐらをかき文明開化の象徴だった牛鍋を突っつき語らう庶民の生態を描いた。文中に「牛鍋食はねば開化不進奴」のセリフも（横浜開港資料館蔵）

日本人にも
広まる欧米の
生活スタイル

次第に影響を受ける
日本の食と文化

最初は西洋人の文化を敬遠していた日本人も、居留地で外国人が手がけていた事業を真似たり引き継いだりしながら少しずつ慣れ、次第に自分たちの生活にも取り入れていく。

日本初の牛鍋屋は文久2（1862）年に開店した、現在の中区にあった伊勢熊屋という。居留地では万延元（1860）年に開業したヨコハマ・ホテルで食肉処理が行われている。慶応元（1865）年には、外国側の要求により、幕府が公設の処理場も設けている。

内海兵吉が仏軍のコックから教わりパンを焼き始めたのも開港の翌年。フランス人から仕込まれたため、ブレッドではなくパンとして広まった。ちなみに、地元の人から「ウチキパン」と呼ばれ愛されている元町の「ヨコハマベーカリー宇喜商店」は、打木彦太郎が英国人ロバート・クラークのパン店「ヨコハマ・ベーカリー」を引き継いで開業した老舗。日本で初めて食パンを販売した。文久2（1862）年には最初の



万延元（1860）年にオランダ人が開いた日本初（諸説あり）のホテル、ヨコハマ・ホテル跡地。フランス人シェフがいたレストランがあり、洋酒・洋菓子販売の発祥の地とも。

川崎、横浜沿岸を埋め立ててつくられた工業団地

京浜工業地帯

けいひんこうぎょうちたい

煙突から噴出す炎や水蒸気が夜のシルエットに浮かび、稼働する工場の躍動感が伝わる。



写真提供：浅野学園

浅野が大正9（1920）年に創立した浅野総合中学校は勤労主義を導入し実用的な語学教育も行った。行動派だった浅野らしい教育方針。現在は中高（普通男子校）として多数の人材を輩出。生徒たちの銅像が見守っている。

川崎の京浜工業地帯。昼間の姿とは変わる夜の工場は幻想的な美しさを醸す。



工業地帯を走る JR 東横線は大正 15（1926）年開業。浅野駅や安善駅（安田善次郎から）、扇町駅（浅野家の家紋にちなむ）など浅野ゆかりの駅名も。



キリンビール横浜工場では無料の工場見学ツアーを実施。ネットから申し込むのがいい（電話もOK）。ビールとおいしい食事がいただけるレストランも。http://www.kirin.co.jp/entertainment/factory/yokohama/



川崎市が平成 20 年にモニターツアーを実施してから全国的に人気が出た工場夜景見学。現在は船やバスから眺めるものなど各種ツアーが催行されている。

「よし！これならいける！」
明治も終わりの頃、近代産業のパイオニア、浅野總一郎は自ら鶴見川沖の海中に潜り、その地質を調べ、一体の沿岸が埋立地の造成や工場の立地に適すると確信した。「九転十起」の男ともいわれる浅野は嘉永元（1848）年、富山の氷見で医者の子長男として生まれた。幼少期より大商人になる大志をいだき15歳で起業するも失敗の連続。一念発起して24歳で上京、砂糖水売りや炭販売などで稼ぎ、当時の先端産業であった石炭業に乗り出す。

そこで浅野は石炭の残骸、コークスを横浜より買取り、再燃料化に成功、巨利を得る。生涯の恩人である渋沢栄一の支援を受け、深川セメント工場の経営や警成炭鉱の開発、海運業にも乗り出す。

一大実業家へと成長した明治29（1896）年、もう一人の恩人である同郷の実業家・道院によって川崎・浜川崎間の貨物線が開通されたことにあわせ浅野らが発起人となった鶴見臨港鉄道が開通する。現在のJR鶴見線であり、各工場の専用線も取り込み拡充された。たとえば海芝浦駅にいたる芝浦支線は東芝が敷設したが、これにより埋立地のロジスティクスが確保され、現在でも旅客・貨物線として鉄道を軋ませている。

人材育成にも尽力した浅野は、大正9（1920）年に実学重視の浅野総合中学現・浅野中学校・高等学校を設立。いまも人材を輩出する神奈川県子安台の学校敷地内に立つ浅野の銅像は京浜工業地帯を静かに見下ろしている。

浅野は薩長閥のようなバックボーンを持たず、持ち前の行動力と発想力で、一代で財を築いた稀有な人物である。根底には社会に貢献するという強い使命感があった。本業であるセメント業も社会の発

安田善次郎の支援を受け、東洋汽船を設立、外国航路へも進出した。

欧米視察に出かけた浅野は、大型船が発着でき、大量輸送ができる港湾設備と付随する工場用地の必要性を痛感する。150万坪の埋め立て認可を受け大正2（1913）年に鶴見埋立組合を結成、埋め立て事業に着手した。

この「浅野埋立」は京浜臨海工業地帯建設への地ならしの第一歩となり、15年の歳月を経て昭和3（1928）年に工業地帯は完工する。その間、浅野セメントや浅野製鉄、日本鋼管、旭硝子、日清製粉、日産自動車などの工場が進出し、日本の近代産業発展に大きく寄与する。浅野が「日本臨海工業地帯開発の父」と称される所以である。

一方、埋立地内での物資輸送のための鉄道網も工場の進出とともに整備した。

大正7（1918）年に鉄

展、インフラ整備のために必要なもの。工業地帯をつくるというのも、苦勞の割に利益はなく、本来なら国の仕事であるが、浅野は社会のためにと自ら旗を振り行動した。

工業地帯に必要な鉄道や電気も自前で用意してしまうというバイタリティ。公衆トイレをつくり、汲み取り事業を行い、コークスの廃物利用もするというのが浅野の並大抵のものではない。さらに学校をつくり人材育成にも力を注いだという浅野は、まさに明治日本が生んだ偉大な篤志家である。

現在、京浜工業地帯の工場夜景クルーズ（川崎や横浜などから出航）が人気。また、JR鶴見線の乗車やキリンビール横浜工場見学などでもその臨場感を味わうことができる。お酒がたしなめる人はビール工場でできたでもいいたげながら、浅野總一郎に思いを馳せてみるのも興いだ。