

《東京港を押しつけ、横浜港が改築》

1888年（明治21）、横浜港の築港を巡って、デ・レーケ（注1）が作成した内務省案と、イギリス工兵大佐パーマー（注2）が作成した神奈川県案を外務省が後押しし、激突します。

なぜ、外務省が築港に口出ししたのでしょうか。それは、外務省が、アメリカから下関賠償金（注3）の返還を受け、日米友好修好条約の記念港である横浜港に投資することを考えたからです。

さて、デ・レーケ案は、内務省が東京市区改正を議論している段階にあって東京港築港を念頭に置き、横浜への機能集中を恐れる東京商人たちの意向も受け、横浜港を比較的小型なものに計画します。

これに対し、パーマー案は、横浜を“通商首都”に育てようとする横浜商人たちとそれを応援する三菱の影響を受け、大型の海港として計画しました。

この両案、当初は安価なデ・レーケ案で一度は閣議を通過しましたが、外務大臣大隈重信（注4）の強い反対で再議となります。

結局、技術上の優劣は誰も判定できないため、それを作成した人物が比較され、その過程でデ・レーケが大学すら出ていないことが判明し、これが決め手となってパーマー案が採用されました。

実際の施行は、神奈川県が庁内に横浜築港掛を設置し、パーマーを内務省土木局顧問土木師として迎えて着手され、その後1892年（明治25）、内務省が臨時横浜築港局（注5）を設置して事業を引き継ぎ、1896年（明治29）に完成します。

また築港に合わせ、民間活力を活かして船渠（ドック）や倉庫などの付属施設を造ることとし、1891年（明治24）有限会社横浜船渠会社（後の三菱重工業横浜造船所）が発足して3基のドックを有する造船所が建造されました。

その造船所跡地は、現在のみなとみらい地区であり、当時の第1号ドック、第

2号ドックが現存し、第1号ドックには、帆船「日本丸」（注7）が係留されています。（注6）

注1：デ・レーケ（生没年：1842－1913年）は、オランダから内務省土木局のお雇い外国人として日本に招聘された土木技術者。明治初期の河川改修（低水工事、砂防）に多大な功績を残しています。横浜港の問題により、失意のうちに帰国。その後、中国の上海の黄浦江の改修に尽力しました。

注2：パーマー（生没年：1835－1893年）は、1886年（明治19）に横浜市水道を完成させたあと、横浜港築港計画を立案。このとき、デ・レーケが策定した内務省案と対立。同時進行していた東京水道計画は、外務省寄りのパーマーではなく、内務省が推薦したバルトンが設計することとなりました。

注3：下関賠償金とは、1864年、4カ国連合艦隊が長州藩を砲撃し屈服させたことに対する日本から支出された賠償金。アメリカは、弱小国を威圧することによって得た不当な賠償金と考え、保管していました。それを知った日本の外務省は、返還を要請し、実現させます。1889年（明治22）、返還金の元利金約140万円を横浜港の築港整備費用（総額234万円）に充当することを決定します。

注4：大隈重信は、欧化政策を進めた井上馨のあとの外務大臣（官制大改革で、卿は大臣に名称変更）でした。大隈は、不平等条約改正のため、外国人判事を導入する案を考えますが、これが反対派の抵抗に遭い、1889年（明治22）には、右翼の襲撃を受けて右脚を失うとともに、外務大臣を辞職します。

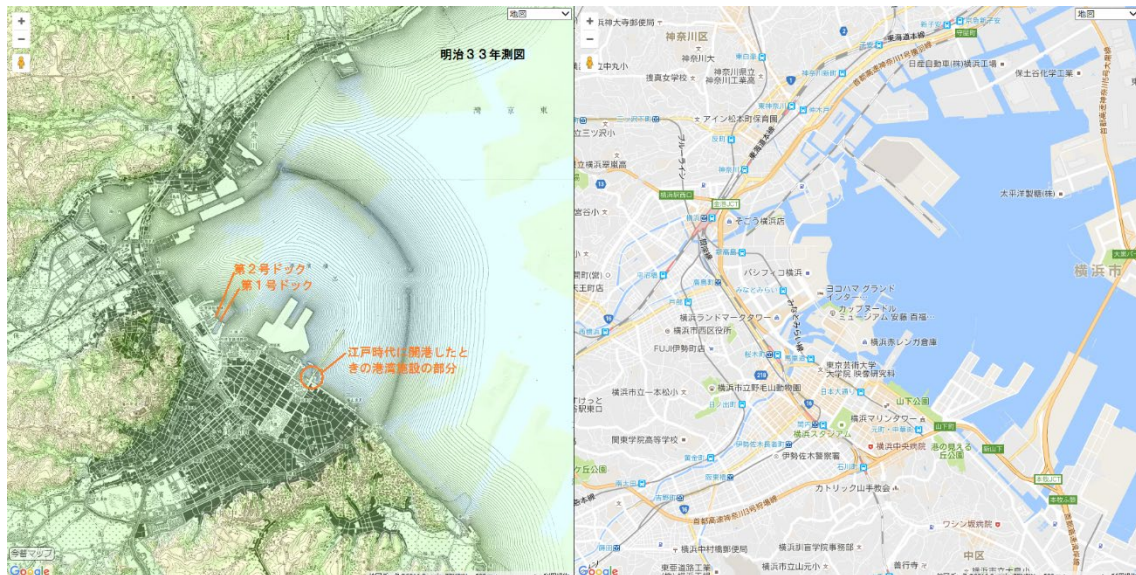
注5：この築港局が、現在の国土交通省港湾局に発展していきます。

注6：日本丸メモリアルパークは、横浜ランドマークタワーに隣接。第2号ドックは、商用船石造りドックとして日本最古であり、国の重要文化財となっています。（第1号ドックは第2号ドックに2年遅れて完成）

注7：「日本丸」は、商船学校の練習船。1930年（昭和5）完成。保船の設計はイギリスの会社でしたが、搭載したエンジンは、池貝鉄工所が開発した日本初の船用大型ディーゼルエンジンでした。

写真は、①横浜築港後と現在の横浜の地図に横浜築港と横浜船渠を示す（左図は、1/20000「横浜」明治39年測図41年製版（今昔マップHPより）に細見が加筆）、②横浜船渠跡に立つクイーンズスクウェア横浜（中央の赤いバスは水陸両用車、細見撮影）、③赤レンガ倉庫前の広場で開催されていたポケモンイベント（細見撮影）

①



②



③

