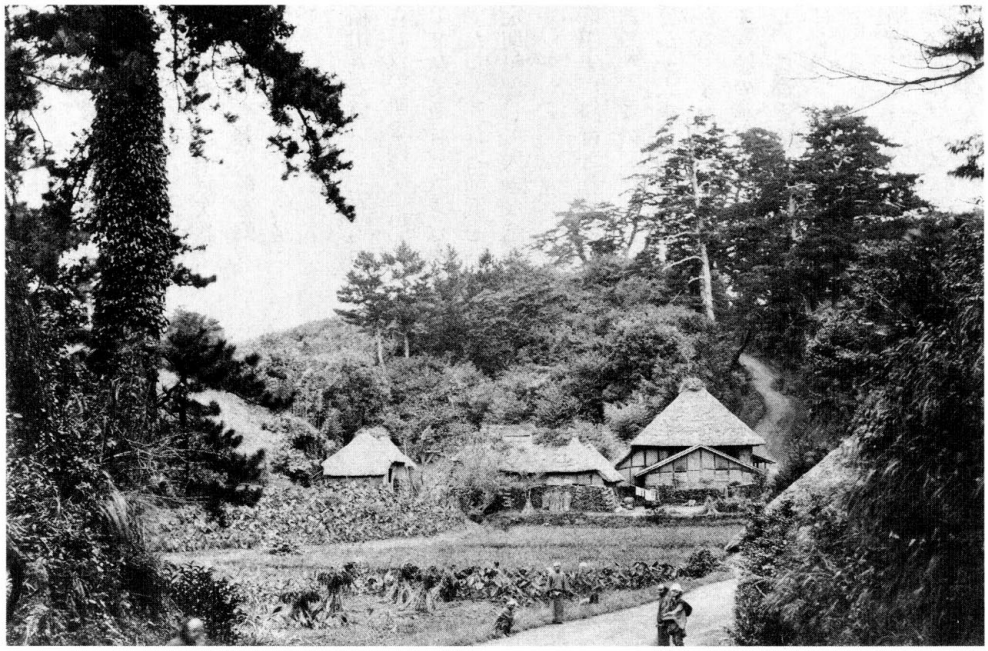
横浜開港資料館館報　YOKOHAMA ARCHIVES OF HISTORY NEWS　第74号

開港のひろば

Number 74

編集・発行／横浜開港資料館
〒231-0021 横浜市中区日本大通3番地 電話(045)201-2100
ホームページ http://www.kaikou.city.yokohama.jp/

発行日／平成13年10月31日（水）
印　刷／中川印刷株式会社



幕末の東海道の情景（保土ヶ谷・戸塚間）、当館蔵『ベアト写真帳』より

企画展　東海道宿駅制度400年記念

開港場横浜と東海道

横浜を訪れた武士が描いた外国人、当館蔵『横浜日記』より

平成一三年は、徳川家康が慶長六（一六〇一）年に、宿駅制度を制定してから四〇〇年目にあたる。これを記念して各地で記念事業が開催されているが、神奈川県博物館協会においても加盟各館が展示を開催している。本展示は、その一環として開催するもので、幕末から明治初年の東海道と開港場横浜の様相を紹介するものである。

ところで、東海道が、首都である江戸（東京）と外港である横浜を結ぶ道として大きな注目を浴びるようになったのは、安政六（一八五九）年の横浜開港の時であった。これ以後、横浜は国際港都として著しい発展を遂げ、これにともない東海道でも交通手段や制度の近代化が進められた。

最初に整備されたのは、東海道と横浜を結ぶ「横浜道」で、現在の西区浅間町から横浜に向かう道（「横浜道」）が造成された。これによって、東海道と横浜が陸路で直結した。また、神奈川宿から横浜へ渡船が開設され、船を利用しても横浜へ行くことができるようになった。

さらに、次頁で紹介したような新しい交通手段が続々と登場し、首都と横浜は強く結びつくようになった。こうして、多くの日本人が、さまざまなルートを利用して横浜を訪れることになった。

また、横浜に居住する外国人は、東海道を利用して旅行に出向くことが多く、東海道は外国人をめぐる事件の発生現場にもなった。一方、東海道が政治的な事件の舞台になることもあり、この道を通って一四代将軍が京都に赴いたこともあれば、「長州征伐」に際しては、西に向かう幕府軍が進軍した。さらに、戊辰戦争時には、新政府軍が通行した。

この結果、人々は、東海道を舞台に繰り広げられる歴史的な事件を目のあたりにすることによって、時代が大きく変わろうとしていることを実感することになった。

本展示で公開する史料は、わずか一二〇点ではあるが、東海道が人々の交流に大きな役割を果たすと同時に、横浜の発展が東海道によって支えられてきた面もあることを示したいと考えている。

（西川武臣）

企展画

交通手段の近代化をめぐって

展示資料の中から

蒸気船の登場

開港後、横浜と各地を結ぶ交通手段は、飛躍的に便利になった。特に、首都である江戸（東京）と横浜を結ぶ交通手段は、短期間に大きな変貌を遂げた。

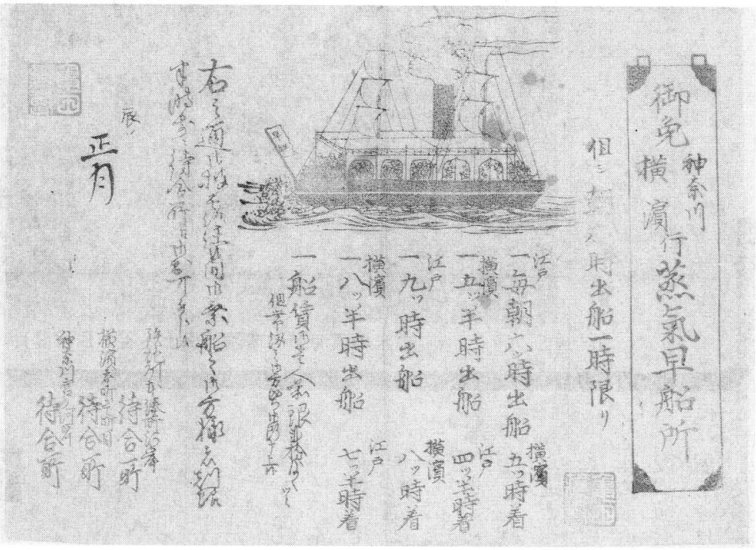
京浜間において、最初に登場した近代的な交通手段は蒸気船で、慶応四年二月九日（一八六八年三月二日）に、江戸の商人であった伊藤次兵衛が、アメリカ人から小蒸気船を購入し、江戸永代橋と横浜を結ぶ航路に就航させた。

この船は稲川丸といい、三五馬力の蒸気機関と五枚の帆を持っていた。当時の船としてはそれほど大きなものではなかったが、江戸と横浜を結んだ最初の定期船として大きな話題を呼んだ。

①は、慶応四年に発行された稲川丸の広告であるが、この船が一日二往復し、運賃が一人銀二〇匁であったことが分かる。また、その後、稲川丸に続いて数艘の蒸気船が京浜間航路に就航し、首都と横浜の旅客輸送は蒸気船によって担われることになった。

さらに、明治二（一八六九）年に就航したシティ・オブ・エド号とカナガワ号が貨物の輸送を始めるようになると、蒸気船は京浜間の物資輸送にも大きな役割を果たすようになった。

もっとも、京浜間では、この直後に鉄道が開通したため、蒸気船による貨客の輸送は長く続かなかったが、最盛期には旅客だけでも、一日一〇〇〇人以上が蒸気船を利用したといわれている。



①

馬車の登場

蒸気船が京浜間航路に就航した頃、陸路でも馬車が利用されるようになった。江戸時代の日本において馬車を含む車の利用はきわめて少なかった。しかし、横浜開港後、外国人が馬車を開港場に持ち込むようになると、しだいに馬車は人々の暮らしの中に入っていった。

京浜間で営業用の馬車（乗合馬車）が走り始めたのは、横浜と東海道を結ぶ「馬車道」が明治元年一一月（一八六九年一月）に新設されてからのことであった。それ以前の横浜と東海道は開港直前に造成された「横浜道」で結ばれていた。しかし、この道には坂道が多く、途中に「太鼓橋」がいくつもあった。

そのため、この道は馬車の通行に不向きであり、これが京浜間に乗合馬車を運行させる上で大きな障害になっていた。

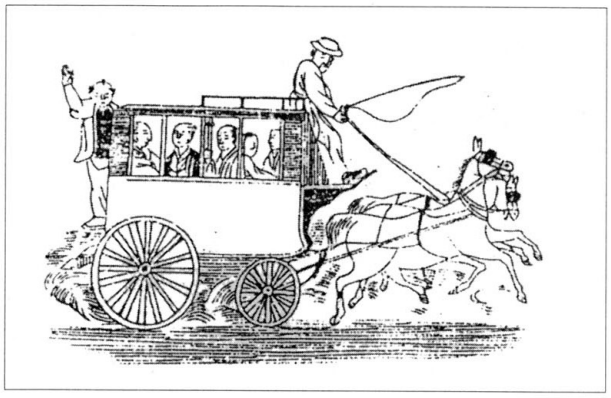
これに対し、政府は海岸に沿って平坦な道を造成することを決定し、この道が「馬車道」と呼ばれることになった（ここで紹介している「馬車道」は、現在の関内地区にある馬車道とは別の道である）。

「馬車道」の開通後、京浜間に始めて乗合馬車を運行させたのは居留地一二三番に店を持つランガン商会で、この店は全部で四輛の馬車を使って路線を開設した。

②は、この時、ランガン商会が作成した広告に掲載された馬車の絵で、ランガン商会は二頭立ての馬車を使ったようである。また、この頃から日本人の中にも乗合馬車の営業に乗り出す者があらわれ、成駒屋という馬車屋が京浜間に路線を開設した。

これらの馬車は、横浜から築地居留地までの往還で利用され、東京市中での営業は許可されていなかった。したがって、乗合馬車は基本的に東海道で利用されたにすぎなかったが、陸路を駕籠以外の乗り物で旅行する手段が出現したことは、当時の人々にとって大きな驚きであった。

また、鉄道開通後、馬車も蒸気船同様、利用客が減少し、京浜間においては馬車の利用がなくなっていった。しかし、その後、横浜から西へ向かう路線が相次いで開かれ、人々は横浜で汽車から馬車に乗り換え、西へ向かうことになった。



②

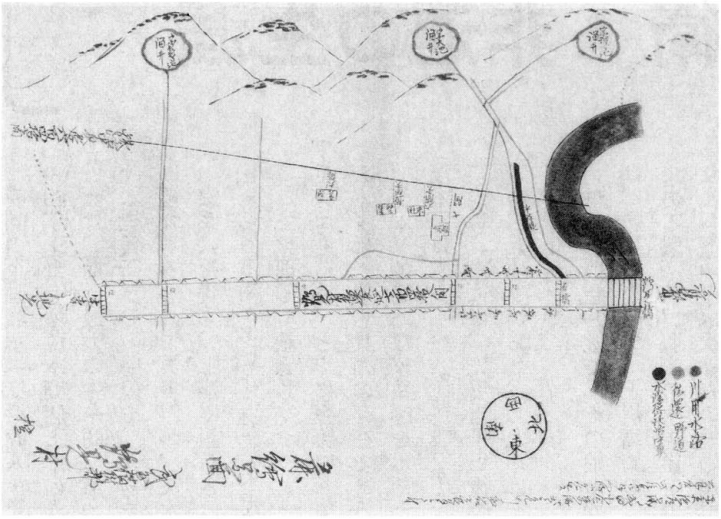
人力車の発明

明治初年以降、馬車とならんでもっとも日本人に普及した交通手段は人

力車であった。しかし、人力車がいつ頃発明されたのかについては諸説があり、必ずしもはっきりしない。今のところ、明治三年三月二四日（一八七〇年四月二四日）に東京府から人力車の営業許可と製造許可を受けた東京在住の三人の人物が発明者とする説がもっとも多い。

また、現在、確認される京浜間での人力車営業許可のもっとも古い事例は、明治三年五月二三日（一八七〇年六月二一日）のものである。この時、路線を開設したのは、東京府岩本町の源七で、彼は従来から「車力渡世」（車を使った荷物運搬業）を生業とする人物であった。

彼が記した「営業許可申請書」によれば、彼は荷物運搬労働者を多く雇っており、これらの労働者を使って発明されたばかりの人力車を運行することを計画した。



③

また、使用した人力車は四人乗りで、東京京橋と生麦村（鶴見区）に五輌づつ配備され、一輌につき二人の車夫が車を引くことになっていた。

運賃は一人銀三〇匁であり、この内、二匁を東京府へ納付した。人力車が横浜市街地まで入らなかった理由は分からないが、当時、生麦村から横浜まで和船による渡船が開設されていたから、人力車は渡船に接続していたのかもしれない。

もっとも、生麦村での乗り換えは不便であり、翌年には東京から横浜まで人力車に乗ったままで行ける路線が開設された。また、この頃から業者の数も急増した。

この頃、東海道を人力車で通行した群馬県の蚕種商人田島弥平は、『道中日記』に「東海道中、人力車群集」と記しているから、東海道には夥しい数の人力車が走っていたことになる。

鉄道開通をめぐって

このように、明治維新後、京浜間では新しい交通手段が相次いで実用化されたが、最後に登場した交通手段は鉄道であった。鉄道が京浜間で営業を始めたのは、明治五年五月七日（一八七二年六月一二日）で、馬車や人力車による路線の開設から数年後のことであった。鉄道敷設は国家の一大事業であったため、さまざまな資料が各地に残されたが、展示には地元の旧家に残された資料をいくつか出品した。

たとえば、③は鶴見区の佐久間家に伝存したもので、鉄道敷設予定線を書き込んだ絵図である。右端の太い線が鶴見川、中央の太い道が旧東海道である。鉄道は東海道の上の部分に左から右に向かって細い線で描かれている。

こうした絵図は、踏切や橋脚を設ける準備のために作成され、絵図には鉄道が道路や水路と交わる地点が詳細に記されることになった。

次に④は、磯子区の旧家堤家に伝存した鉄道関係資料である。この資料が作成された頃、同家は、日本で最初に石鹸製造に成功し、現在の南区万世町に石鹸工場を開設した。

資料は、この工場で記されていた帳簿で、石鹸の原料を鉄道で東京から運搬したことを記したものである。具体的には「ソーダ」を東京の業者から購入し、鉄道で運んだと記されている。この帳簿は、横浜で産声をあげた石鹸工業が鉄道によって支えられていたことを伝えている。

一方、鶴見区の旧家関口家には、鉄道開通直後から、人々が鉄道を利用して各地に出掛けたことを伝える資料が残されている。たとえば、同家に残された明治六（一八七三）年の日記には、関口家の女性たちが子供を同伴して鶴見駅から新橋駅まで汽車を利用したことが記されている。

また、同年六月二九日の記述には、当主が汽車を利用して東京で開催されていた博覧会を見学に行ったことが記されている。このほかにも、こうした記述が多数散見しているから、鉄道の開通は横浜の人々の生活空間を大きく拡大したといえそうである。

（西川武臣）

④

二代茂木惣兵衛・非運の生涯

前回の企画展示「横浜商人・繁栄の60年―野沢屋茂木商店とその人びと」は、横浜最大の生糸商であった茂木惣兵衛とその周辺を、人物を軸に紹介するものであったが、茂木家の家系は複雑で、とかく誤解されて伝えられる事が多いように思われる。ここで整理して記録しておくことも意味があろう。とくに複雑にしているカギは二代惣兵衛の存在である。

茂木家の簡略な家系図を示そう。茂木家は大きくに二系統に分かれる。初代惣兵衛には、先妻哲子と後妻蝶子の二人の妻がおり、二人にはそれぞれ一女がいた。

哲子は旧金井姓で、その娘の操子は、惣兵衛の弟で、上州高崎の生家である質商兼呉服商の大黒屋を継いだ長兵衛の子保次郎との結婚が早くから決められていた。保次郎、のちの二代惣兵衛である。

保次郎は、慶応二年一二月二八日（一八六七）に生まれ、明治七年（一八七四）に初代惣兵衛の養子になった。操子は元治元年（一八六四）三月生まれであるから、二歳年上である。

哲子は明治九年（一八七七）一二月に没したが、その前年の八月には、後妻となる蝶子に栄子が生まれている。蝶子は嘉永六年（一八五三）中村銀次郎の子として東京に生まれた。花柳界にあったこともあり、蝶子を茂木家の正妻に迎えるにあたっては、野沢屋店員で旧高崎藩士族の原田廣三郎を養子にし、中村家を平民籍から士族籍に改めている。

二代茂木惣兵衛

保次郎は明治一〇年代半ばには、明治七年（一八七四）開業の野沢屋呉服店をとりしきる地位になり、野沢屋の後継者として成長していった。明治一六年（一八八三）、野沢屋は茂木商店と改称された。

初代惣兵衛が、惣兵衛家を保次郎にゆずり、自ら保平家を興した時期は厳密にはわかっていない。しかし茂木商店への改称とあわせて語られて、明治一六年という説もあれば、単に「晩年」とするものもある。明治二二年の横浜市議選では「茂木保平」の名が出てくるので、それ以前であることはまちがいない。初代惣兵衛が保平を名乗り、分家した背景には、二人の妻とその関係者による財産や跡目等の問題にけじめをつける意味もあったと考える。

保次郎改め二代惣兵衛は、神経を病み、店務をみることが叶わなかったとされる（藤本実也『開港と生糸貿易』中巻）が、その時期はいつ頃かはこれまで不明であった。当館に残る二代惣兵衛の写真は、凛とした面差しであり、十代に筆を執った書や、手紙（茂木保次郎あるいは茂木晴郎と名のある）などからは病の影はうかがえない。

初代惣兵衛の生涯の友であった中山浜次郎が、信州佐久に住む次男にあてた明治二七年（一八九四）七月三日の手紙には、茂木御主人（二代）は追々快気に向かい、茂木大御主人（初代）は前月十四五日に発した病いが重くて回復は見込めず、数日前は危篤状態、とのことが記されている。実際初代は翌八月二一日に逝去する。二代の病状は不詳であるが、やはり初代逝去のころから悪くなったのであろう。遅くとも明治二九年には、群馬県前橋の大生糸商竹内勝造の実弟三品常七が後見役となっている。茂木の実権は、蝶子の子である栄子に迎えた、名古屋の呉服商瀧定助の次男泰次郎、すなわち二代茂木保平に移っていった。

店務の実質的運営は二代保平に移っていたにもかかわらず、二代惣兵衛は三品や妻の操子に後見されながら、いくつかの要職にあった。とくに茂木銀行では頭取、合名会社茂木商店では主人である。対して保平は茂木銀行代表社員であった。このように当時の茂木の経営は名目上二家体制にあり、惣兵衛家が保平家に優先した。これが家系を複雑なものにしているもとになっている。

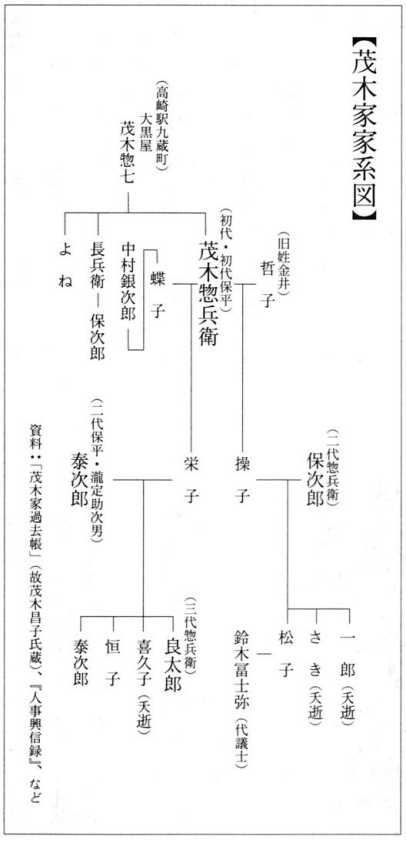
大正元年（一九一二）七月、二代惣兵衛が長い闘病の末逝去した。事実上の経営主であった二代保平が名実共に事業の一元化をおこなえる時機が到来したが、保平も一〇月脳溢血であとを追うかのように急死した。

惣兵衛家には後継とすべき男子がいなかった。保平の長男で、名古屋の第八高等学校の学生であった良太郎は、横浜に呼び返され、惣兵衛家を継嗣して三代惣兵衛となり、保平家は廃された。三代惣兵衛は大戦ブームにのって拡大経営をすすめ、大正九年恐慌で破綻した。

二代惣兵衛は、初代存命中はその大きな影に隠れ、初代逝去に前後した発病の後は、茂木商店主としての虚名に生きた。それはまさに非運の生涯であった。

（平野正裕）

【茂木家家系図】



資料
よもやま話1

旧居留地91番地の遺物

今年の五月末、山下町（旧横浜居留地）九一番地のマンション建設予定地に、関東大震災以前のものと思われる塀の一部が残されていることがわかった。そこで急遽、その塀の調査と九一番地の建設現場の調査を行った。その結果、地下部分より関東大震災以前の遺物が発掘された。

山下町九一番地には、一八七〇年から七二年まで、また一八七九年より少なくとも一九六五年までイタリア系の蚕種・生糸輸出商社のデローロ商会が存在していた。デローロ商会の創業者イシドーロ・デローロはミラノ出身で、一八六八年に来日し、横浜で事業を開始した。生糸専門商社であるが、屑糸の輸出も多く、バヴィエル商会、エマール商会とともに、屑物三館とも呼ばれた。一九二三年の関東大震災で、この一帯は壊滅的打撃を受けるが、震災以後もデローロ商会はこの場所に復活し、当館では一九二五年四月にデローロ商会が取りまとめた「米国震災見舞金領収書」の綴りを所蔵している。

塀の建築史的特徴

山下町九一番地は、北側は通称シルク通りに面し、南側は中華街の通称開港道、西側はロイヤルホール・ヨコハマに接する。この道路に接する北と南の境界線の一部と、西側境界線に、全面モルタルの塀がめぐらされている。最初に注目された塀は、北側境界線の東北隅と中央付近の塀である。東北隅の塀（図1）は、南北方向に約一・九メートル、そこから90度西に折れて約五・八メートル、合計七・七メートルの長さである。高さは合計約一七〇センチで、高さ約九〇センチ、厚さ約三〇センチの石造りの腰壁部分の上に、高さ約八〇センチ、厚さ約一八・五センチの煉瓦塀が載っている。外部は全てモルタルで塗装されている。この腰壁部分が石造りで上部が煉瓦壁という構造は、居留地時代の構築物の特徴である。したがって、調査にあたった横浜国立大学の吉田鋼市教授によれば、塀の正確な建造年は特定できないが、震災以前のものである可能性は高く、また震災後の再建であっても、修復的に再建された可能性が大きい。また、東北隅の壁の腰壁部分の石には、火災にあったと思われる痕跡が残り、震災での被災の可能性を示唆する。

さらに横浜市ふるさと歴史財団埋蔵文化財センターの調査によれば、東北隅の壁の腰壁部分は石が七段積み重ねられ、その下部には直径約一五センチの土管が発見された。石積みと土管周辺は茶褐色土層で、土管の下部には茶褐色砂礫層、さらに下部には黄褐色砂礫層が認められた。

煉瓦と瓦

敷地の西側、つまりロイヤルホール・ヨコハマ側の境界線に面しては、約三三メートルの塀があった。この塀は図2の通り、地下部分まで煉瓦の塀である。使用された煉瓦は桜印の小菅集治監製の煉瓦であった。この桜印には意匠の異なる四種類が認められた。その一つは明治二二年頃に建設された旧最高裁判所根積部の煉瓦と同一の印であり、もう一つは明治三四年から四〇年にかけて建設された千葉刑務所に使用された煉瓦と同じ印であった。

今回の調査では分銅印の小菅集治監製の煉瓦も発見された。これは明治一〇年代に横浜居留地の下水道用煉瓦として使われた煉瓦と同じである。特に分銅印の横に「ハ」の字の印刻のあるものが多かった。また横浜煉化製造会社製と思われる煉瓦や初期型ジェラール瓦の破片が発見された。

また和瓦の破片も発見されたが、その一枚には「遠江都田弐軒家請合人新」の刻印がはっきりと読み取れた。この瓦については、浜松市の郷土史家尾藤淳一氏によって、現在も同市都田（みやこだ）に在住する影山家の先祖、影山新次郎の作であることが判明した。新次郎は天保一四（一八四三）年の生まれで、明治の初年に三河より都田に移ったと言われ、明治四〇年に没するまで瓦の製造を行っていた。

様々な遺物

煉瓦や瓦のほか、埋蔵文化財センターの調査によって、多数の陶器片、骨製品、「美顔水」のビンなどが発見された。「美顔水」はその商標の文字から、大正二年に商標登録された大阪の桃谷順天館製の化粧水とわかる。陶器片の中には、一八世紀後半から一九世紀に、イギリスあるいはオランダで製造されたと推定される、銅版転写で絵付けされた軟質磁器の茶碗片も含まれる。

九一番地の外塀の一部は、横浜の近代建築の遺構として保存される見通しである。旧居留地であった山下町の地下には、歴史を紐解く多くの遺物が眠っている。（伊藤泉美）

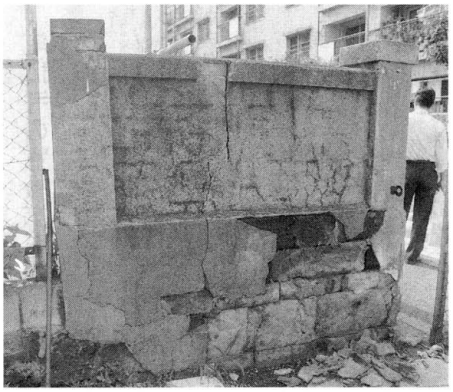


図1　北側の塀（東北隅）

図2　西側の塀　（図1・2とも吉田鋼市氏提供）

資料
よもやま話2

神奈川宿の外国人たち

1859（安政6）-1863（文久3）年

よく知られているように、開港当初の数年間、東海道の神奈川宿に外国人が住んでいた時期があった。開港場の場所をめぐって幕府と外国側に意見の対立があり、横浜に新しく開港場を建設した幕府に対して、諸外国の外交官が条約の文言どおりに神奈川を開港場とすることを主張したからである。

各国領事たちは神奈川に領事館を置き、その後来航した宣教師たちもまず神奈川に居を定めた。しかし外国人商人たちは横浜を離れず、結局、一八六三（文久三）年半ばまでには神奈川の外国人たちは横浜に移ってしまった。

神奈川宿に外国人が暮らしていたころの様子の一端を、かれらの日記から見てみることにしよう。

外国人の記録といえばヘボンやブラウンら宣教師の書簡がよく知られているが、ここではおもにオランダ領事の『ポルスブルック日本報告』（生熊文訳、雄松堂、一九九五年刊）、ウォルシュ・ホール商会のF・ホールの神奈川・横浜日記 *Japan through American Eyes : the Journal of Francis Hall, Kanagawa and Yokohama, 1859-1866*（F・G・ノートヘルファー編、一九九二年刊）から紹介する。

領事館の開設

一八五九年七月一日の開港にあわせて横浜には各国の公使や領事たちが来航した。六月三〇日にはアメリカのハリス公使とドール領事が軍艦ミシシッピ号で到着したが、そのときすでにイギリスのオールコック総領事とヴァイス領事もサンプソン号で来航していた（『アメリカ彦蔵自伝』）。

幕府は横浜に領事館の建物を用意していたが、ハリスやオールコックにすればこれは受け入れがたく、外国奉行と会談のうえ、神奈川の寺のなかから選択することになった。翌七月二日、ドール米領事は早速上陸し、高台にある本覚寺を選んだ。五カ国条約のうちアメリカだけが七月四日の独立記念日を開港日としており、アメリカ領事館の開設も四日に行なわれた。正午に星条旗が掲揚され、ミシシッピ号が二一発の礼砲を撃った。

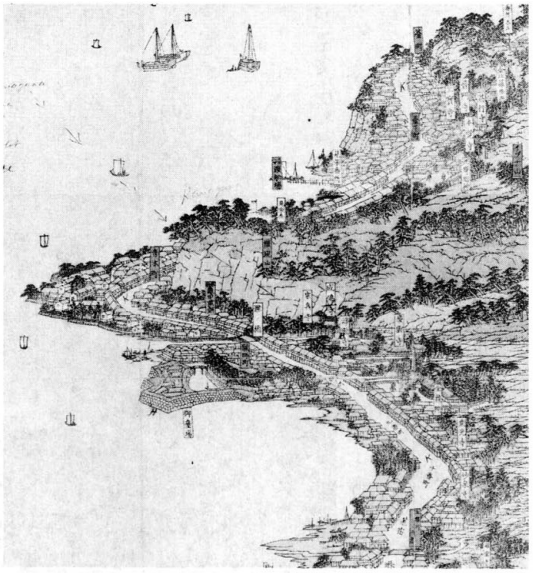
この様子は、その前日にプリンセス・シャルロッテ号で来航していたオランダ副領事ポルスブルックも目撃していた。英米と違ってポルスブルックは横浜の開港に必ずしも反対ではなかった。神奈川より横浜の方が開港場に適しているので、オランダ人が横浜に落ち着くのには反対しない、と彼は奉行に表明している。しかし領事館となると話は別である。横浜領事ではなく神奈川領事に任命されたのだからと、領事館は神奈川に設置することを主張した。

こうしてポルスブルックも七日に神奈川の寺の検分をおこない、一〇日にオランダ国旗を掲げた。このとき「この寺は申し分ない」とポルスブルックが記している寺は、オランダ領事館として知られる長延寺ではなく、のちにヘボン夫妻らの住居となった成仏寺と思われる（『維新史料綱要』、『神奈川県史資料編一〇』所収の「外国貿易場所開港見聞記」）。

ポルスブルック自身は移転について何も触れていないが、日本側の記録には一〇月（陰暦九月）に成仏寺から長延寺に引き移ったとの記事がみえる（「外国貿易場所開港見聞記」）。ポルスブルックが別のところで領事館は「神奈川の端にあって、畑や丘に囲まれて」いると記している寺が長延寺であろう。

また開港日以前に到着していたイギリスのヴァイス領事は、ポルスブルックによれば、一時江戸へ行っており、七月二一日に英領事館となった浄滝寺に入居している。

フランス領事館となった慶運寺の最初の検分は一一月に行われているが、領事が入居したのは翌一八六〇（万延元）年一月らしい（「外国貿易場所開港見聞記」）。イギリス人のプラント・ハンター、R・フォーチュンが一八六〇年一〇月末に来航したとき、旧友であるポルトガル兼フランス領事J・ルーレイロが駐在していた神奈川の寺の部屋を提供してくれたと記している（フォーチュン『幕末日本探訪記―江戸と北京』）。これが慶運寺であろう。



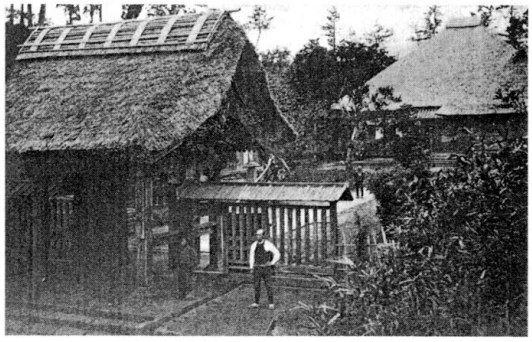
万延元年の神奈川宿。中央の切り立った崖が権現山
貞秀画「御開港横浜之全図」から

成仏寺の宣教師とホール

領事たちのつぎに神奈川宿の住人となったのはアメリカ人宣教師たちとその家族である。ポルスブルックが成仏寺から移転して二週間足らずの一〇月一七日、ヘボン夫妻が来航し、数日後成仏寺本堂に居を定めた。

つづいて一一月一日、宣教師S・R・ブラウンとシモンズ医師が来航し、一緒にフランシス・ホールが来日した。

ホールは当時三七歳になったばかり。ニューヨーク州エルマイラで書店を経営していたが、女子大学の設立や奴隷廃止運動などにも取り組み、その関係でS・R・ブラウンと知り



ホールが撮影した成仏寺
グリフィス著*A Maker of the New Orient*から

合っていた。彼はまたペリーの遠征に随行して旅行記を書いたB・テイラーと交遊があり、旅行文学にも興味を抱いていた。こうしてホールはニューヨーク・トリビューン紙通信員の肩書きを得て、ブラウンに同行して来日したのであった（「ホールの神奈川・横浜日記」所収の編者による小伝）。

一行は成仏寺にヘボン夫妻を訪ね、同じ境内に居を定めることになった。

その年も押し詰まった一二月二九日、上海で日本生活の準備が整うのを待っていたブラウン夫人と三人の子供やシモンズ夫人らが来着し、成仏寺もにぎやかになった。この頃シモンズ夫妻は近くの宗興寺に移ったらしい。そのかわりに翌年四月に来航したゴーブル一家が成仏寺の一角に住むことになる。

幕府の役人に警戒心をもたれて窮屈な思いをした宣教師たちとは違って、ホールは好奇心のおもむくまま方々を見て廻り、あちこちの村で有名人となった。外国人に石を投げつけたりする風潮もみられたなかで、ホールは日本人にも暖かくむかえられたらしい。

乗馬で東海道を行くこともあり、時にはブラウンの娘ジュリアと乗馬を楽しんだ。一八六〇年二月、来日一か月半ほどのジュリアをエスコートして東海道を馬で通ったときには、女性の乗馬姿にびっくりした人びとが家から飛び出してきて、沿道に人垣ができたという。罵る男たちもいたが、大方は愉快そうに見物していたとホールは記している。ちなみにジュリアはまもなく二〇歳になるという妙齢で、のちにイギリス領事館勤務のJ・F・ラウダーと結婚した（本誌四五号参照）。

大名行列

ホールが最初に大名行列をみたのは一八六〇年二月だったが、三月に別の大名行列が神奈川宿を通ることがわかった。とがめられることなく行列をじっくり観察できるのはどこかと思案したあげくホールが選んだのは近くの権現山で、その頂上からは東海道を見渡すことができた。

頂上に陣取ったのはホールだけでなくヘボンやシモンズ夫妻、そのほか日本人も数名いた。しかしかれらはすぐに発見されて、平伏するようにと身振りまじりで叫び声があがった。日本人ははじかれたように座り、シモンズ夫妻も腰をおろしたが、ホールとヘボンは立ったままだった。

行列が一時間もつづいたのち、大名の駕籠が山の前にさしかかった。ホールが望遠鏡でのぞいていると、駕籠がとまって戸が開けられ、殿様がオペラグラスでホールたちをしげしげと眺めたのである。しかもその間、視線はほとんどシモンズ夫人に向けられていた。オペラグラスがホールに向けられたとき、ホールは帽子をとり、うやうやしくお辞儀をしたという。

その日の夕方、ヘボンの日本語教師であり、ホールの友人でもある本多貞次郎がホールに注意を促しにやってきた。日本では貴人をあからさまに凝視するのは礼儀にそむくし、他のあまり友好的ではない大名の場合には、立腹して撃てと命ずるかもしれない、と彼はホールに忠告したのである。二年半後の生麦事件を考えれば、本多の心配もあながち杞憂とはいえなかった。

横浜への移転

実際のところ、開港から二か月足らずの一八五九年八月のロシア海軍士官・水兵の殺傷事件を皮切りに、攘夷事件は後を絶たなかった。幕府は領事たちに度々横浜移転を要請する。

最初にこれに応じるのがポルスブルックである。彼はすでに横浜に二部屋の倉庫を借り、そこを領事館として使っていた。毎日、日本人の漕ぐ小舟で神奈川から横浜へ渡り、一日の仕事を終えて夕方神奈川の寺に帰ってくるという生活をしていたという。横浜にいた領事は彼一人であったから、外国人たちはなにかと彼の助けを借りにきたらしい。

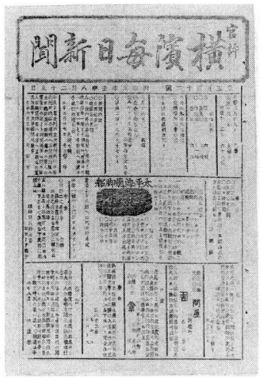
一八六一（文久元）年一月、江戸で、ポルスブルックの一番の友人であったアメリカ公使館通訳ヒュースケンが暗殺された。英仏の公使がこれに抗議して横浜に退去したのち、ポルスブルックは幕府から、東海道が不穏なので横浜に移転してほしいとの要請を受けた。横浜に自分の設計どおりの領事館を建設するとの条件でポルスブルックはこれを承諾し、その年の夏ごろ、弁天社続きの埋立地に立派なオランダ領事館が完成した。この間にポルスブルックは副領事から領事に昇任していた。

日本側が期待したとおり他の領事たちもポルスブルックにつづいて横浜に移っていき、一八六二（文久二）年九月、アーネスト・サトウが横浜に着いたとき、神奈川に残っていたのはアメリカ領事フィッシャーだけだった（『一外交官の見た明治維新』）。

サトウが横浜に着いて数日後にラウダーとジュリア・ブラウンが結婚したが、その翌日には生麦事件が発生している。島津久光の行列に行きあわせて切り付けられたイギリス人の二人がアメリカ領事館の本覚寺に助けをもとめて駆け込んだのは、他の領事館がすでに横浜へ移ってしまっていたからである。

ホールは領事たちよりずっと早く、一八六〇年一〇月にシモンズ夫妻とともに横浜に転居していた。通信員として来日したホールであったが、横浜のビジネス・チャンスに実業家の血がかきたてられたらしい。一八六二（文久二）年四月にはウォルシュ・ホール商会を設立している。

一八六三年五月三一日、幕府は浪士襲撃の恐れがあるとして、江戸と神奈川の外国人に急遽退去を求めた。最後まで神奈川にとどまっていたアメリカ領事と家族、ブラウン一家、バラ夫妻が横浜に去り、神奈川に外国人住民はいなくなった。（伊藤久子）



『横浜毎日新聞』明治五年八月二九日

閲覧室から

新聞万華鏡⑦

明治初年の横浜の新聞縦覧所

明治初年の新聞は高価だったので、誰もが購読するわけにはいきませんでした。例えば『横浜毎日新聞』の創刊当初の価格は、一日銀一匁、一ヶ月銀二四匁でした。大工の手間賃が明治元（一八六八）年に一日銀約一七匁（『近世後期における主要物価の動態』三井文庫編）なので、新聞を一ヶ月購読するのに一日半位働らかなければなりませんでした。そこで、新聞を複数集めて、無料あるいは有料で公開する新聞縦覧所が各地に設置されます。今回は、明治五年と六年に『横浜毎日新聞』に掲載された新聞縦覧所の記事を見てみましょう。

まず、よく知られているところでは、明治五年八月二九日付の記事に、活版社の上原大市・陽其二と岡本鉄之助・梅田半之助・島田源次郎・小野兵助・苅部清兵衛の五人の戸長が連名で、町会所持地に煉瓦造りの新聞博覧所を設置することを、図面を添えて神奈川県庁に願い出ています。当時発行された内外の新聞二〇紙余りを活版社が無料で提供し、中央の丸テーブルの上にのせて無料で公開するというものでした。これが、新聞縦覧所では全国で最も早い例といわれています。

『横浜毎日新聞』には、新聞縦覧所の設置を希望する市民からの投書も寄せられています。一一月一〇日付の記事には、「元町一市民」からの投書が載っています。元町の住民は従来農業や漁業に従事していましたが、開港以来繁華となり、商業を営むようになりました。しかし、なかなか開化は遠く、新聞紙すら見る人が少なく、官の布令もよく理解する人はまれでした。そこで、会議社を設けて週に一回、市民を集めて諸新聞を縦覧させれば新聞紙の効用がわかり、ひいては開化の域に達するのではないかというものです。

明治六年一月二五日には「いろは文庫の発意」と題する投書がのっています。この投書には、開化の志がある者でも新聞を購読する余力がない、そこで一社を設けて三府七二県へ分社を建て、和洋の新聞紙等を集めて公開すれば開化進歩の助けになるだろうと記されています。ついては、財産のある人に賛同してもらい、政府の許可を申請し、この社を建てるために共に協力してほしいと述べ、地主に土地一坪に付月一文ずつの寄付を募り、文庫の費用にしたらどうだろうかと書かれています。

この投書に答え一月三一日の紙面に、縦覧会社をつくりたいというのは結構なことで賛同するが、土地一坪に付一文ずつ取立なくても他に方法があるので相談したい、という弁天通の馬田敬助の投書を載せています。

また、五月一四日の記事には、高島町一〇丁目宗村代之助・副戸長村尾謙三郎・戸長梅田半之助が、新聞紙展観所を高島街に設置することを四月八日付で願い出た時の文面が載せられ、普請も済み、近日開店するそうであると書かれています。

これらの新聞縦覧所が、実際に設置されたのかどうかはわかりませんが、開化を求める市民にとって、新聞縦覧所は大切な役割を果たしていました。

（上田由美）

資料館だより

▼展示

(1)「東海道宿駅制度400年記念－開港場横浜と東海道」 10/31(水)～平成14年1/27(日)

(2)「橘樹郡の近代－都市化する近郊農村－」（仮称） 平成14年1/30(日)～4/21(日)

東京・横浜の二大都市間にあって、特異な地域社会を形成していた「橘樹郡」の近代の歩みを、地域に残された豊富な資料で辿ります。

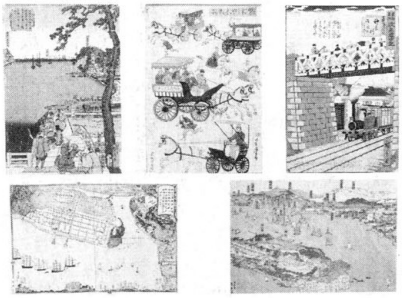
▼寄贈資料

(1) **震災復興期河川改修工事関係写真** 32点 （西区東久保町 伊丹伸夫氏）

(2) **大正期から昭和期の写真（関東大震災後の市内の風景と昭和期伊勢佐木町の風景）** 20点 （金沢区東朝比奈 吉澤正豪氏）

(3) **徳川慶喜書** 1点 （金沢区六浦町小泉元久氏）

(4) **地方史関係雑誌・図書** 797点 （港南区野庭町 倉田純一氏）



▲「東海道宿駅制度400年記念－開港場横浜と東海道」展関連額絵

同展で展示されたもののうち5点を額絵に複製しました。1枚200円（本体価格）、オリジナル封筒付き。当館・受付でお買いもとめ下さい。

休館日等のお知らせ

月曜日（12月24日、1月14日、2月11日は開館）、11月27日(火)、12月25日(火)、12月28日(金)～1月4日(金)、1月15日(火)、1月29日(火)、2月12日(火)は休館させていただきます。

なお、閲覧室は、上記のほか10月31日(金)、11月30日(金)、1月31日(木)、2月26日(火)～3月1日(金)も資料整理のため休室させていただきます。

▼「東海道宿駅制度400年」を記念する展示会が各施設で開催されていますので、紹介します。なお、展示会は20施設で開催されますが、11月1日現在開催中のもの及び今後開催予定のものを下の表にしました。また、名称は変更になる場合があります。

展示会スケジュール

会場	タイトル	会期
江戸民具街道	旅に見る江戸の道具	7月1日～12月29日
横浜市歴史博物館	東海道と保土ヶ谷宿	10月27日～11月25日
厚木市郷土資料館	特別展「東海道と矢倉沢往還」	9月29日～11月25日
南足柄市郷土資料館	もうひとつの東海道～古東海道と矢倉沢往還～	10月16日～12月15日
松永記念館（小田原市郷土文化館分館）	箱根八里	10月27日～11月11日
箱根町立郷土資料館	箱根八里	10月27日～11月25日
三島市郷土資料館	箱根八里	10月27日～12月16日
相模原市立博物館	"道"再発見～道の役割とその移りかわり～	10月27日～12月2日
横浜開港資料館	開港場横浜と東海道	10月31日～1月27日
大和市つる舞の里歴史資料館	矢倉沢往還と下鶴間宿	11月13日～12月9日
平塚市博物館	二宮・大磯・平塚を結ぶ道～東海道～	11月3日～12月23日
シルク博物館	横浜への絹の道	11月13日～12月9日
藤沢市民ギャラリー	東海道と藤沢宿	11月13日～12月2日
茅ヶ崎市民ギャラリー	茅ヶ崎の東海道	12月6日～2月16日