

自己紹介／研究の履歴と展望

1. これまでの研究

(1) 修士・博士研究 建築学専攻、歴史系研究室。指導教官は伊藤毅先生（都市史）。

博論「横浜開港場の都市史研究」（2018年）→『横浜開港場と内湾社会』（山川出版社、2019年）。

前近代の湊から近代的な港湾への移行論。

※対象：神奈川湊（修士～）と横浜開港場、若干江戸・東京（博士～）。

※問い：「近代築港事業は伝統的な湊にどのように導入され、何を変えたのか？」

- 研究動向として、近世流通史および社会史研究¹（物資流通をめぐるもの、たとえば河岸や市場を対象とした）と、近代築港史研究²の個別的発展³。
- 近世史研究者が近代港湾の成立を語ることも、近代史研究者が前近代の都市空間、物流・社会構造を語ることも稀。一方、陸上の近代都市計画に関する研究では、既存市街地、住人と計画の双方向的な影響関係に関心が向けられる⁴。
- くわえて、プランナーではなく住人の視点から考えたい。
- そもそも伝統的な湊について都市史研究が多いわけではない（⇔城下町）⁵。陸上の形態⁶のみならず、水辺⁷、水域⁸を見る必要（修士）。

¹ 吉田伸之による市場社会論（「都市の「空間」日本近世の巨大都市と市場社会」『歴史学研究』612、1990年11月、「肴納屋と板舟—日本橋魚市場の構造的特質—」吉田伸之・高村直助編『商人と流通 近世から近代へ』山川出版社、1992年）、原直史『日本近世の地域と流通』山川出版社、1996年、斎藤善之『内海船と幕藩制市場の解体』柏書房、1994年など。

² 先駆的研究として、東京都公文書館『市区改正と品海築港計画』（1976年）、および内海孝「横浜築港史論序説—産業資本確立期を中心に—」（『郷土よこはま』88・89、1980年11月）。また、稲吉晃『海港の政治史 明治から戦後へ』（名古屋大学出版会、2014年）は東京・横浜に限定されない包括的な事例研究としても重要。ほか、明治の都市計画の一環として論じた藤森照信『明治の東京計画』（岩波書店、1982年）、および土木技術史として描いた松浦茂樹『明治の国土開発史』（鹿島出版会、1992年、第6章）、明治期東京における築港構想を類型化した渡辺大志「隅田川口改良工事にみる築港理念の頓挫と再生—明治期東京港湾の都市史的考察—」（『年報都市史研究』20、山川出版社、2013年3月）など。横浜港については最近も研究が盛ん。吉崎雅規「港をめぐる二都関係—江戸・東京と横浜」『水都学』5、2016年3月。石渡雄士「関東大震災前後の横浜港における港湾施設の空間構成に関する研究—鉄橋と新港埠頭の上屋と倉庫を対象として—」『日本建築学会計画系論文集』81-729、2016年11月。また、青木祐介「築港計画にみる港都横浜の拠点形成」地方史研究協議会編『拠点にみる相武の地域史—鎌倉・小田原・横浜—』雄山閣、2019年。

³ なお、近代交通史研究は大学院時代に見落としていたが、主要な論点は鉄道の整備と舟運の関係であり、築港計画との関係はさほど重視されていない。

⁴ 小林信也『江戸の民衆世界と近代化』（山川出版社、2001年）、松山恵「近代移行期の東京」『伝統都市1アイデア』（東京大学出版会、2010年）など。また、中川理『京都と近代—せめぎ合う都市空間の歴史』（鹿島出版会、2015年、序章）。

⁵ 町並調査の成果から空間構造を検討した研究はあるが、90年代以降に進展した流通史・社会史研究とは断絶がある。野口徹『日本近世の都市と建築』法政大学出版局、1992年、第3章。陣内秀信・岡本哲志『水辺から都市を読む：舟運で栄えた港町』法政大学出版局、2002年。「港町の両義性—宿根木の耕地と集落」伊藤毅・吉田伸之編『別冊都市史研究 水辺と都市』山川出版社、2005年。

⁶ 宮本雅明による一連の研究（「都市空間の均質化と近世都市の建設」中世都市研究会編『都市をつくる』（新人物往来社、1998年）が初出。のち、『都市空間の近世史研究』（中央公論美術出版、2005年））。

⁷ 全般的な検討として、伊藤毅「水辺の空間—都市と建築—」伊藤毅・吉田伸之編『別冊都市史研究 水辺と都市』山川出版社、2005年。

⁸ 陣内秀信「「水都学」をめざして」陣内秀信・高村雅彦編『水都学1 特集水都ヴェネツィアの再考察』法政大学出版

※方法：空間の復元／人探しと社会構造分析

神奈川県青木町（廻船問屋が集まる一帯⇔神奈川県は本陣・名主文書が現存）と横浜開港場は、震災・戦災の影響もあって資料が少ない。絵地図、写真、古文書・古記録、現状地形など、手あたり次第。

- 明治以降の地籍資料を使いつつ、江戸時代の土地資料から地割を復元。
 - 住人の情報、世帯構成等と地割復元図の重ね合わせ。
- 微視的に水辺の形態を資料から推定しつつ、広域の行動圏、ネットワークもみる（湾への注目）。
 - 流通をめぐる社会関係を、想定される空間の形態を念頭に整理する。
- 資料に登場する人びとを他の資料で探す（断片的な資料群を人間の連続から読む）。
- 可能な限り文書を深読みする（近世社会史研究者との交流、勉強会）。

※具体的な内容

- ①神奈川県における海岸開発過程の解明。廻船問屋・仲買が集まった神奈川県の中核は、18世紀以降に開発が進む＝近世湊の確立期。（←土地所持者の生業の特定作業が前提）。
- ②横浜日本人街の地割復元。土地の割渡し過程、外国奉行による都市計画の推定。
- ③幕末～明治初頭の横浜日本人街の社会構造。住民構成（②地割復元をベースに人別帳を分析）、階層分化・分業、格差と救恤。
- ④横浜の運送業者と労働者の関係を分析（幕末～明治初頭）。唯一の揚場＝波止場の運送業者の社会的位置を検討（明治初頭に私財で波止場を造成）。膨大な労働者の編成にも言及したが、やや構造的な検討にとどまる。港湾の文化的側面は検討できず⁹。
- ⑤横浜開港前後の神奈川県・廻船問屋（①で扱った）の営業分析。横浜を「一湾中」の新都市として既存の流通網に編入しようとする動き、明治初頭には横浜へ出店をする。対岸の神奈川県と併存して初めて貿易品流通が可能。
- ⑥江戸（東京）・横浜間の舟運の検討。東京湾のなかで横浜の物資流通を考える。どのような業者が、どのような船で、どこの船乗を使って舟運を担ったか。東京湾全体から両都市間舟運に流入する船乗。横浜港内と東京湾内の共通性、連続性。
また、横浜においては、④の運送業者が波止場に船乗を編成し（松方デフレによる船乗の困窮→運送業者は貿易商に運賃値上げ交渉→その代わりに、船乗を従属的な立場へ）、巨大化する貿易品流通に対応していく。形態は築港計画まで変わらないが、機能的には向上をしたということ。
- ⑦明治前期の横浜の波止場・海岸と、築港事業の関係。明治10年代、④⑥の波止場運送業者、三井（→三菱→郵船会社）が揚場と倉庫用地からなる拠点をも日本人街の海岸に形成。明治20年代の第一次築港において海岸沿いの鉄道が計画されるが、波止場運送業者・郵船会社・地主は営業の継続困難として計画変更の訴願へ。
他方、横浜市民は固有の築港計画を構想。既存の波止場を拡張するような計画（≒パーマーの初期案）。＝都市から遊離した築港計画の拒否か。

局、2013年3月。また、吉田ゆり子「近世湊町の地域特性」吉田伸之・伊藤毅編『伝統都市4分節構造』東京大学出版会、2010年。

⁹ 吉田伸之は民衆世界の頂点たる鳶の文化（伊達と勇氣）は他の民衆に強い影響を与え、他方で「我儘」で「かさ高」と評されたことを指摘（吉田伸之「巨大都市における身分と職分」『日本の社会史』7、岩波書店、1987年）。

※資料的には、神奈川県立公文書館、開港資料館所蔵資料を中心に、三井文庫、旧幕府引継書（国会図書館）、東京都公文書館、移住商人の故郷（生家）の文書調査（静岡県立図書館、相模原市立博物館、群馬県立文書館...）。

（2）PD 研究 横浜国立大学、教育学部。受け入れは、日本近世史・多和田雅保先生

・横浜売込商（輸出商人）の営業形態に関する研究

生糸売込商が都市内部でヘゲモニーを掌握する過程を、生糸荷主、横浜内部の商人（同業者）との関係から検討。生糸売込商仲間の議定と、荷主の家に残された仕切状（売込商が荷主に対し、外国商社への売込結果と送金額を報告した書類）から読解（※売込商文書は少ない）。

具体的には、売込商が荷主に送金する売上から、何の名目でどれだけの経費を収受したかを時系列で整理。控除額を切り下げた競争→仲間での統制→仲間運営費の請求へ。売込商が、同業者同士の競争を乗り越え、横浜における唯一の正当な輸出商人群として自らを規定し、荷主に不可欠な存在であると認定させる運動。現段階では、慶応2（1866）年における幕府の貿易方針（対外政策）の変化をきっかけとして¹⁰、横浜売込商が従属的な立場を脱し、荷主を金融的に支配する端緒¹¹（本格的には明治以降）となると推定（原稿化が終わらず...）。近代経済史、外交史との接続を目指す。

※一方、外国商社との関係は未検討¹²。仕切状には興味深い記述が多数。

外国商社雇の日本人、中国人労働者の存在形態（商館社会）が分かると良いが...

居留地は大学院時代以来、完全な空隙。

- ・博士、PD で集めた史料を翻刻し、資料集（古文書翻刻集）を出せないか、横浜開港資料館と検討中。
- ・明治後期、東京港・横浜港の築港事業と、東京・横浜舟運との関係を検討。→後述

（3）共同研究

伊藤毅研究室でのフィールドワーク（沼地研究会、文化的景観調査、清内路（山里）研究会...今も続く）。

特色は、実測と史料の併用による復元的考察。三つのスケール。

①住宅調査（→調査報告書等）

フリースラント／ヴェネト（アゾロ）／ラングドック／京都柏原家／葛飾柴又／清内路

記録として建物の現状を図面化／復元／利用記録や生業との対応の検討。→街区、都市へ敷衍。

¹⁰ 西川武臣「慶応期の幕府貿易政策と横浜—幕府と薩摩藩の動向を中心に—」『横浜開港資料館紀要』12、1994年3月。鶴飼政志『幕末維新期の外交と貿易』校倉書房、2002年。

¹¹ 石井寛治が『日本蚕糸業史分析』（東京大学出版会、1972年）にて「売込商支配体制」論を提起。石井はその後、「幕末における外国商社—ジャーディン＝マセソン商会の場合—」（『横浜市史』補巻、1982年）にて、横浜売込商の都市商人としての性格に先駆的に注目し、仲間議定を本格的に論じた（のち『近代日本とイギリス資本—ジャーディン＝マセソン商会を中心に—』東京大学出版会、1984年）。その後、西川武臣（「生糸売込商体制」の確立過程—吉村屋幸兵衛を中心として—」地方史研究協議会編『内陸の生活と文化』雄山閣、1986年）、井川克彦（「初期生糸改良と居留外国商人—生糸改会社前史—」高村直助編『明治前期の日本経済—資本主義への道—』日本経済評論社、2004年）などで、「売込商支配体制」論の再検討が試みられるものの、売込商の商業活動と、幕府・明治政府による編成替の関係は論じられず、石井の提示した歴史的展開を部分的に再考するにとどまっている印象。

¹² 外国商社と日本人商人の関係は、石井寛治前掲書が達成点である。最近では、鷲崎俊太郎（「明治初期の横浜居留地市場と内外商取引」『三田学会雑誌』99-4、2007年1月）。伊藤泉美『横浜華僑社会の形成と発展—幕末開港期から関東大震災復興期まで—』山川出版社、2018年。

②都市調査

住宅群の実測調査、レベル測量による起伏の調査、地割の復元

柴又帝釈天参道／フリースラント... (人工的な微高地→フリースラント本)

建物 (概して断片的) と土地 (網羅的) の相互補完／都市組織の解読 (=復元図の資料化)。

③領域調査 (建築密集地ではない広域)

領域 (テリトリオ) 論。ひとまず現地調査と地籍資料の併用。

・ヴィラと農地 (イタリア。外来都市貴族が田園に建設した別邸) (→アゾロ本)

建築調査に加え、その立地を土地所有とからめて解読する試み (←広大な土地が付随)。

→地籍資料を用いた土地利用・土地所有の図化。GIS の活用。

地籍図のジオリファレンス→トレース (ポリゴンデータ) →台帳との関連付け

・長野県下伊那郡阿智村・下清内路の地籍復元。(→飯田市歴史研究所年報へ掲載予定)

集落の民家、出作り小屋の調査→山林・農地をふくむ環境への関心。

明治 24 年の地籍図、名寄帳が残存。明治 9 年 (地租改正時) の帳簿も交えて復元図を作成。

集落・農地の詳細な測量と、山林の概念的把握の併存。山里における近代的土地制度の導入過程。

温存される伝統的土地 (空間) 把握。一方、制度導入の影響は今後の課題。地租改正論、近代的土地所有論へ...不勉強。

※神奈川湊→横浜港 横浜における領域論の試み。

近世の和船停泊域を推定 (明治の海図上に)。18 世紀に争論の種となった水域は埋立による地形変化のなかで持続。巨大土木事業による転換を読み取るヒントに。

(4) その他

- ・市中取締書留を読む会 (有志)。古文書の勉強会...
- ・都市史学会 WG、内湾研。やや停止中...
- ・横浜幕末維新史研究会 (横浜開港資料館)。資料集の出版...。あるいは論集も？
- ・『図説日本都市史』(『図集日本都市史』2) 研究会。近世・近代パートの拡充をもくろむ。
近世パート、流通、小都市、幕末を担当。近代パート、居留地も。

2. 港湾史研究の現状と展望

(1) 「明治期築港の目指したもの」

京都工織・中川理先生の退官論集『空想から計画へ—近代都市に埋もれた夢の発掘』(思文閣出版、2021 年)。プランナーの (美しき) 夢を拾い出す試み。有難いお誘いにやや当惑。

←①単著出版直後ですっからかん。②夢想的な構想より日常的な営為に関心。しかし非常に良い経験。

・明治中期における東京・横浜間舟運の実態把握：近代交通史との連絡を目指す。

東京の運送業者を幕末～明治中期まで追跡し、変遷をみる。舟運関係の同業者組合の探索と規約の読解、明治 18 年の船籍台帳のデータ入力 (ともに東京都公文書館蔵)。大局的には、蒸気船の導入、鉄道との

連接による舟運量の増大など、すでに明らか¹³。子細にみると、近世以来の舟運秩序を残しつつ技術的、組織的、社会的変化がある。

和船の巨大化・改良、巨大船の入港に備えた運送会社の整備（株式会社、社有船の確保）、巨大海運会社の誕生（この影響ははかりきれず...東京・横浜の都市にも大きな影響をもつ）。

船の変化は、品川沖・市街地間から、東京・横浜間の舟運が主流になったこと（中距離化）の影響。

「舢」の語義が、東京湾内運送を含むようになったのでは？（江戸時代では未見）

・築港事業との関係 古市公威の計画案：プランナーに注目。

東京築港の準備として舟運の詳細な調査がおこなわれている。東京か横浜のどちらに港を造るのかという議論があるなかで、横浜港の実態把握が必要であった（東京築港の効用をはかるため）。両都市間舟運については、物流の統計的なデータにとどまらず、舟運業者、船種、輸送の慣習におよぶ調査。

これをうけた古市公威による東京築港計画は、大船の碇泊、クレーンによる荷役が可能な岸壁が計画される。＝横浜港の機能を東京に移す考え。一方で、約200万トンとも推計された（東京港に出入する貨物の全体の過半）在来の船による輸送は、従来通り湊筋を通過して隅田川河口へ、あるいは、係船岸壁の逆側を活用する計画。その意図は不明だが、舟運の実態調査で明らかになった輸送能力を踏まえ、舢輸送に頼りつつ東京に新たな岸壁を創造する計画を練ったのではないか？

明治期における東京築港計画は、横浜の機能を東京に移すアイデアとしてとらえられ（実際にそうした側面をもつのだが）、古市が同時期に計画した東京・横浜両港の計画についても、東京築港を見込んで横浜港の拡大は留保されたことが強調されてきた。しかし、両都市間舟運の調査とそれを踏まえた計画案をみると、両港の共存こそ古市の目指したものではなかったかと思えてくる。

近視眼的な都市間競争を相対化する領域的視座（言い過ぎだが）。国土構想との関係。

（2）築港をめぐる論点と積み残し

都市計画との関係／都市デザインとしての包括性／技術の系譜／計画理念（国際的参照）／事業の政治学（主体と正当性、都市間競争）／伝統社会との関係（拙著）

・広域的ネットワーク、船の種類と港湾の関係（重要さを再確認）。水深情報、水中の地形が重要。

・未検討の課題（プランナーに注目したことにより意識）

- 事業へのリソース配分。既存の秩序を抜本的に改革するほどの経済的・政治的力がない？

このアイデアは新しくはなく常識的な見解。→既存の秩序が結果的に温存されるのは当たり前？

とはいえ、技術的・資金的な限界があるなかでも壮大な計画が構想され続ける。やはり、トータルに国内の港湾（ひいては国土）をどう計画したかが重要か。

→田口卯吉、渋沢栄一、松田道行など、築港構想の思想的な系譜は『市区改正と品海築港計画』

以来の古典的な問題だが、技師が事業以前の港湾秩序をどう評価していたかを含め、国土構想をみることで、近代史（思想史...？）の論点にできないか。

- 伝統社会との関係のみをみただけでも、国内のみでは事例研究の限界があるのも確か（陣内秀信先生のコメント）。管見の限り以下。

¹³ 岡島建「近代東京における都市内水運について」『人文地理』41-6、1989年6月。

植民地時代台湾の築港（明治30年代）¹⁴。打狗、基隆、淡水のどこに港を造るか。海権論／殖産開発（台湾・内地を縦貫する国土思想）／商業振興。打狗案ではコロボ港が参照される。

ロンドン。18世紀の築港と商人¹⁵。新しい港湾の建設をめぐる諸主体。ロンドン・ドックとウェスト・インド・ドックの二案。自由主義者と西インド貿易（船舶が巨大）専用ドック構想との対立。郊外のドック建設と、郊外住人との関係。旧来の波止場の権利者との軋轢。

（3）社会基盤学との関係＝展望

- ・水辺・水上・水中をどう考えるか。海岸、潮位、海底地形（水路の断面でも）。

建築史、近世史、近代史ともに、最近では船舶への注目が高まる¹⁶。しかし、それと不可分なはずの水深、水中地形については（自身を含め）専門の見解がない。海図や前近代の測量を（史料の記載事項程度は理解しているが）なんとなく利用するという状態。

ネットワークを支える具体的環境（あるいは技術）の問題。シミュレーションできると興味深い。

- ・関東大震災と横浜

(1)地籍資料の活用

横浜研究では、扱う時代もあって地籍資料を本格的に使ってこなかった（共同研究で扱ってきた）。横浜には震災前後の「土地宝典」（大正5年版：国立国会図書館／昭和5年版：神奈川県立公文書館。横浜開港資料館も所蔵...未確認）が残される。

問題は建物情報（全体的に被害があまりにも酷いが、密集市街地はとくに死者数が多い）。居留地は明治28年の火災保険地図が残る。日本人街は...？ 社会調査なども未読...。うまくいけば図説日本都市史の近代パートに持ち込めるかも（災害史コラム等）。

(2)被災記録の整理

今井清一『横浜の関東大震災』（有隣堂、2007年）。関東大震災の被災者による手記を整理・校訂・現代語訳をした労作。しかし、被災時の行動は複雑。多様かつ膨大な情報。

貴重だが煩雑で難読。だからこそ顧みられにくい。どこで何が？ 時間・空間での整理、アーカイブ化は有効か？ 現代だからこそできること。

- 一方、記録数の地域差も（←社会階層の差）＝一定の限界。とはいえ可視化されていない。
- 情報の種類を分類する必要も（実体験／伝聞／見解）。手記ゆえの難しさ。

しかし、震災直後の情報統制（とくに朝鮮人関係）を考えると、被災者みずからの記録そのものが力をもつのでは。

¹⁴ 簡祐丞「日本統治初期台湾における築港構想について―枋内曾次郎による打狗築港論を中心に―」『都市史研究』3、2016年11月。

¹⁵ 川分圭子「ロンドン港の変貌と商人たち―二つのドック建設計画をめぐる―」深沢克己編『港町のトポグラフィ』青木書店、2006年。

¹⁶ 西川武臣「幕末・明治初年の東京（江戸）・横浜間の水運について―和船から蒸気船へ―」横浜開港資料館・横浜近世史研究会編『19世紀の世界と横浜』山川出版社、1993年。原直史「近世房総をめぐる物流と海船」『千葉県史研究』3、1996年3月。吉田伸之「流域都市・江戸」伊藤毅・吉田伸之編『別冊都市史研究 水辺と都市』山川出版社、2005年。高橋元貴「江戸市中における堀川の空間動態とその存続―「古町の川岸」の川浚を通して―」『都市史研究』4、2017年11月。杉本史子「海洋空間と情報の幕末史―海図と船艦の一九世紀―」『都市史研究』6、2019年10月。

- ただし、公的記録や報告、新聞記事の情報は不可欠。難しい課題。

(3) 震災における横浜港

仲仕の活躍／青年団・自警団の暴行、武勇伝／救恤の強請。神奈川警備隊司令官が指摘した治安維持の障害の一つが、海外貿易地にみられる「船乗り根性」。「物質的で軽薄粗暴」な人びと。港湾の文化史の一コマとも評しうる。

※平時の社会構造が重要な前提。ロシア社会主義革命、朝鮮での三・一独立運動を受けた自警団編成。労働組合と日用層による外国人労働者排斥運動。(港湾)労働史と深い関係。

...これまでの研究との接続もみえる。次世代都市国際連携研究機構の「インクルーシブネス」にも関係しないか？

- ・港からの救援と港からの避難(艦船、汽船による疎開)。11月15日時点で市外の避難民は11万4301人、うち神奈川県2万1406人、東京市7634人、八王子市・東京郡部1万6638人、兵庫県1万1711人、静岡県7614人、愛知県5208人、大阪府5456人。→海でつながる都市に多い。
- ・築港事業への影響。新港埠頭上屋の崩壊。とはいえ、第二次築港は完了。
陸上交通の発展。東京港との関係。

(4) その他

在外資料への関心。未着手の居留地論。

研究史的には、居留地全体の俯瞰的考察／個別的商館経営論および商館建築論の発展。中間的な都市建築史的観点に欠ける。

※さほど検討されていない地図資料も存在。一方、建築史分野でも商館のプライベートな文書を読解する研究水準。

3. まとめ

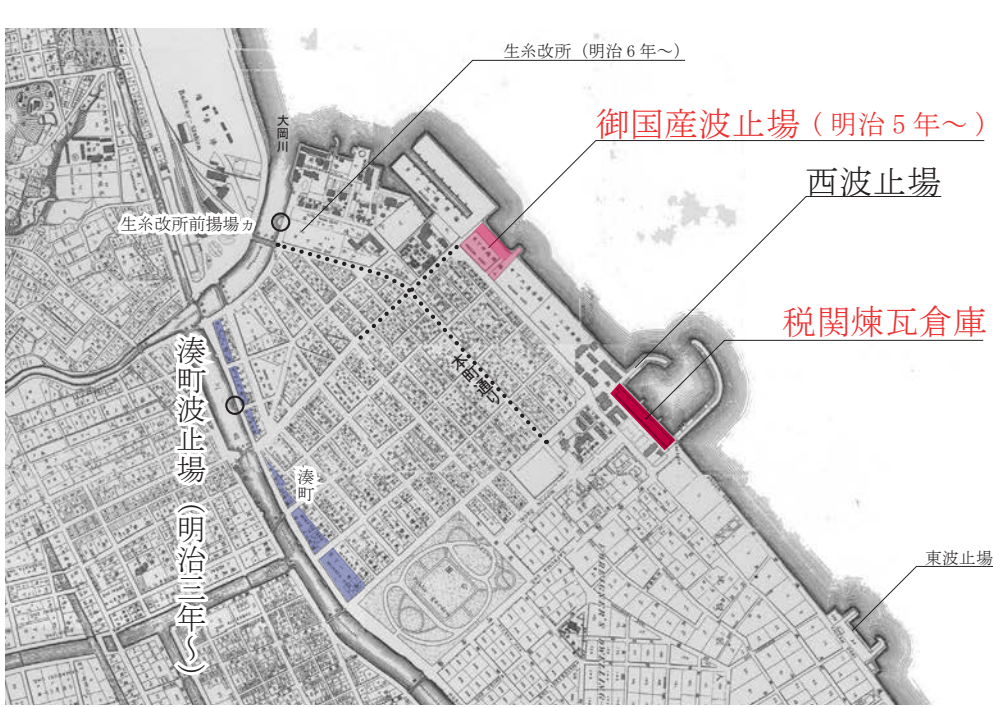
これまでの研究...前近代の都市史。近世社会史と交流をもちつつ、古典的な空間の復元手法を得意とする。

社会構造・空間構造の研究。

最近、隣接分野の拡張を模索中。

- (1)近代社会史。
- (2)交通史。
- (3)外交史、在外資料。
- (4)広義の近代史としての土木(技術)史。

...



横浜の概要「横浜実測図」に加筆。



広域地図 陸軍迅速測図より作成

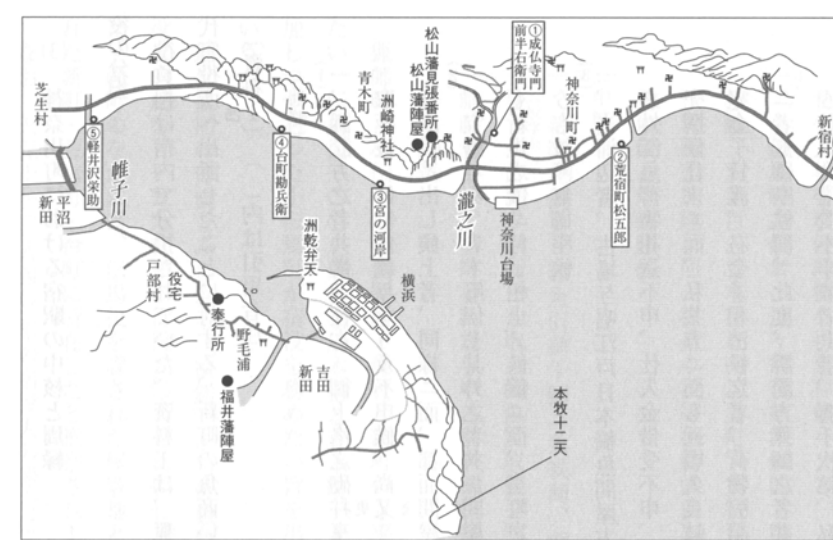
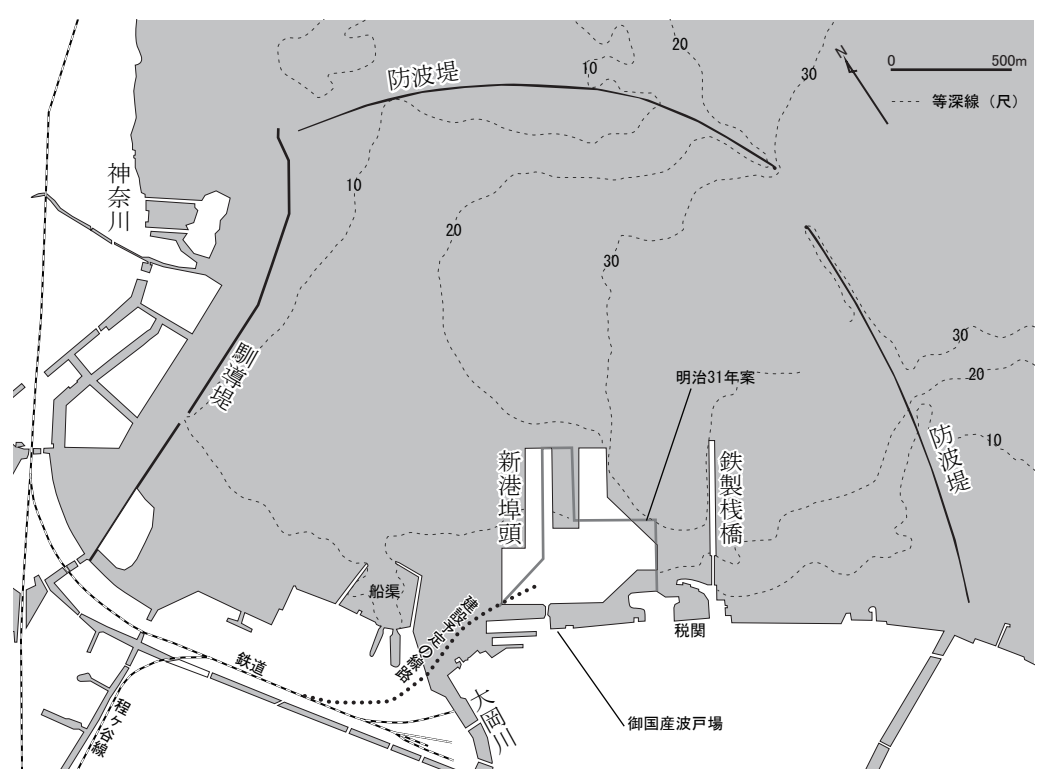
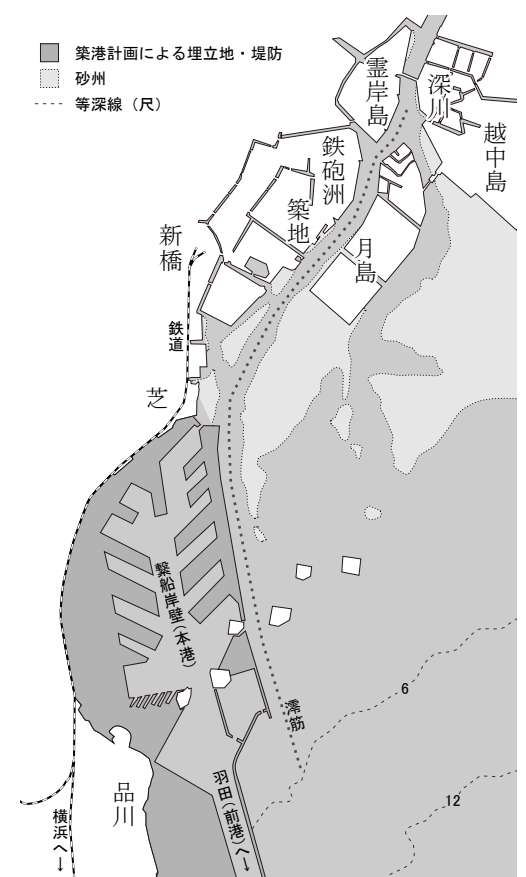


図1 安政6年の神奈川・横浜と5か所の物揚場 安政6年「神奈川御開港横浜絵図」(横浜開港資料館蔵、部分)に加筆。



明治期、横浜の築港計画 (第1次：パーマー、第2次：古市公威)



明治期、東京の築港計画 (古市案)