

岡田直・吉崎雅規・武田周一郎 著

『地図で楽しむ横浜の近代』

風媒社 2020年7月 163頁 1,600円

横浜の近代を楽しむための図書については枚挙に遑がないが、本書はそれを地図で楽しむことを目的とする。はたして、地図で横浜の近代の何を、どのように楽しめばいいのだろうか。

著者の一人である岡田氏は、地図の厳密な定義を、「ある地域（地表の一部）を測量し、その地理情報（地形や土地利用、植生、土木建造物の配置、行政区画や地名など）を一定の縮尺と方位のもとに記号で表現した平面図で、かつ不特定多数を対象に印刷された図版」と定義する。もしくは、広義的に「ある地域の地理情報を表現した図版」（136頁）と位置づける。本書には、絵図・古地図からGIS作成図に至るまで、官製地図から個人の記録ノートまで、100枚を超える良質な横浜の地図が掲載されている。したがって、本書の狙いは、こうして今日まで残された地図から、横浜の地理情報の時系列的変遷や表現方法を鑑賞するとともに、それを文字史料や統計・数量データなどからわかる横浜の近代の鑑賞と組み合わせ楽しむ点にあるといえよう。

本書は、「はじめに」と「おわりに」を除くと、次のⅢ部で構成される。

- I 地図でたどる時代の変遷
- II まちの界限と地図
- III 横浜・神奈川を描いたさまざまな地図の系譜

「I 地図でたどる時代の変遷」では、「幕末から昭和の都市横浜の歴史を、地図を用いてたどる」（2頁）。具体的には、まず近世の絵図から、もともと入海だった吉田新田が17世紀に開拓された過程、勝海舟の測量地図から開港以前の漁村だった横浜村の原地形を探る。1859（安政6）年の開港によって誕生した横浜道の道程や開港場の様相は、越前福井藩が作成した「御持場海岸分見画図」や三井文庫所蔵の地図などから判明する。明治期に入って近代化が進むと、「横浜実測図」や地形図などから、鉄道・港湾・市電・バスなどのインフラ整備と近代都市へと変貌する横浜を観察できる。

ところが、1923（大正12）年に関東大震災という悲劇が横浜を襲う。その被害記録は陸軍陸地測量部の作成図に映し出され、震災後の復興計画案は『横浜復興誌』の付図で確認される。その計画案は実現しなかったが、1930年代に「大横浜」へと市域拡張し、郊外電車も誕生したスペクタクルは、吉田初三郎の鳥瞰図を通じて鑑賞できる。

太平洋戦争で横浜にも大きく残された爪痕は、戦争直後に第一復員省がまとめた米軍攻撃による「戦災概況図」や、一人の市民がノートに記録した横浜市電の被害記録地図に生々しく描写されている。他方で、GHQが占領期に作成した土地建物の接收状況図からは、街路・野球場・映画館などの名称が英語に変更されるなど、「アメリカになった横浜」が伺える。

街の灯りがとてもきれいだった高度成長期には、横浜でも団地の造成とベッドタウン化が進んで、「横浜都民」が誕生した。そして1965（昭和40）年に発表された六大事業計画が、みなとみらい21、港北ニュータウン、金沢シーサイド、市営地下鉄、首都高速道路、横浜ベイブリッジとして、平成期までに完成することで、今日の横浜の姿が地図上にも表出していく。

「II まちの界限と地図」では、「Iで詳しく触れられなかった横浜の一部分、あるいは隣接地域にまたがる周辺部を取り上げて」（2頁）、その歴史を地図から繙く。このうち、横浜市内に関しては、近世の『神奈川砂子』という地誌に描かれた東海道神奈川の宿場と湊の機能、開港後に来日した外国人技師作成の地図から見た関内と山手の外国人居留地の移り変わり、「大日本職業別明細図」から読み解いた1930年代における昼のモダンなイセブラとネオンの灯がともる夜の伊勢佐木町の対比、市内交通の主役となった路面電車や市バスの路線図と観光案内図に基づく遊覧コースの推移、油槽所から繁華街へと変貌を遂げた横浜駅西口の商業地区などが考察されている。

さらに、対象範囲は横浜周辺の地域へと拡大する。私鉄沿線の案内図からは、京急・東急・相鉄三社三様の横浜郊外における都市化を分析している。また、横浜周辺の観光地として金沢と鎌倉が明治期から昭和戦前期にかけての経年変化で、地図にどのような情報が新たに描き加えられてきたのかを読み解く。京浜工業地帯の発祥となった鶴

見・川崎沿岸においては、浅野埋立地に代表される民間業者による埋立事業と臨港鉄道の開通が重要な役割を担っていた。昭和期以降、埋立事業の担い手は自治体へ移り、臨港鉄道も国有化されるが、企業家の功績を町名や駅名に残している点は、現在でも地図上ではっきりと理解できる。最終節では、横須賀と三浦半島という軍港区域内における地図作成とその制限、また検閲が許可されれば地図上にも軍事施設を描け、むしろ施設の宣伝媒体ともなった事例を挙げている。

「Ⅲ 横浜・神奈川を描いたさまざまな地図の系譜」は、Ⅰ・Ⅱと比較して少ない分量ながらも、「地図そのものに着目し、その作成の歩みを整理」(2頁)している。民間業者は、官製地図と異なる形で、さまざまな横浜の都市地図や鳥瞰図を作成してきた。その意義とその種類は、余すところなく紹介される。また、武蔵国・相模国から今日の神奈川県へと、明治期に幾度か県境が変更されたのに伴って作成された神奈川県管内・管下の地図を列挙し、その県域の変化を追跡している。それとともに、行政単位の変更に伴う住民へのその周知に、こうした地図や、その制作に従事した官民印刷技術者・地図出版業者の必要性を訴えている。最後に、幕末・明治初期に作られた江戸湾の海図を採りあげて、測深ポイントや等深線から横浜湾の特色を探っている。

このように、書名には「横浜の近代」とあるが、対象年代は「近代」に留まらず、「近世」から「現代」に及ぶ。また対象空間も、「横浜」市内だけでなく「神奈川」県内に及ぶ力作だといえる。

さて、近代日本における横浜の都市発展を、地図というフィルターを通すことによって、どういう新たな知見を深められるのだろうか。このような視座から本書の特長を指摘しておく、大きく3点にまとめられる。

第1に、近世には宿駅機能で充実していた神奈川地区が、安政開港によってその社会経済的特権を喪失するものの、居留地制度の撤廃後は2度に及ぶ横浜駅の移設、臨海部の埋立による工業地帯の形成によって復権していく点が興味深い。

そもそも東海道と開港場を最短距離で結ぶ「横浜道」の存在が現代人には忘れられているかもしれないし、江戸時代には「塩浜」と呼ばれる海に面した塩田が、いまや横浜の有名ラーメン店が立

ち並ぶ場所となっているのも奇遇である。また、神奈川宿の沖合は干潟が沖まで広がって浅瀬だったからこそ、鉄道開通時にはその用地を埋立しやすかったことが理解できる。高輪ゲートウェイ駅西側の再開発用地で「高輪築堤」の遺構が発見されたのは記憶に新しいが、歴史の地理情報が現代において実証されたともいえる。他方で、関内と伊勢佐木町を結ぶうえで重要な吉田橋が、「横浜にとって、東京の日本橋と同じ存在」(25頁)にも拘わらず、ともに首都高速道路に埋没してしまったのは皮肉な結果である。

大棧橋の完成が1894(明治27)年、防波堤の完成が翌々年、1897-99年に横浜船渠会社の第1・第2号ドックが完成している点は、日清戦後経営における造船奨励法と航海奨励法(1896年)による造船・海運業への補助金政策と一体的に考えるとわかりやすい。横浜駅の移設および2代目駅舎開業が、東京駅開業の翌1915(大正4)年だった点も看過できない。東京駅は、丸の内オフィス街の玄関口であり、そのシンボルである。東京-新橋間の省線延伸、横浜駅の桜木町から高島町への移設は、新橋-横浜間の官設鉄道が「開港場路線」としての役割を終え、内外商人間の交渉空間自体も横浜から東京市内へと移転し始めていたことを示唆している。

第2に、過去には実現しなかった計画・構想を空間的に描写できるのも、地図の利点である。関東大震災後、帝都復興院による計画案の付図(42頁)に描写された「中心区」は、過去に横浜がその可能性を示した象徴である。関東大震災の被害・影響に関しては、東京市の下町に注目が集まるが、神奈川県下・横浜市内でも甚大だった点は、本書を通じてもっと強調されていくべきであろう。

他方で、どんなに地図を見てもわからない情報も存在する。たとえば、鶴見と川崎という2つの地域が非常に深く結びついている特性として、戦時期の鶴見臨港鉄道国有化にあたり、南武鉄道と合併させて地域独自の鉄道会社を担うべきだという提案の事例が掲載されている(126頁)。その提案自体は、「川崎鶴見工業地帯交通調整二関スル考察」という史料から引用されたものであり、地図から得られた情報ではない。このように、本書には「地図で楽しむ」だけでなく、「文字で楽しむ」横浜の近代という要素も十分含まれ

ている。

第3に、本書の果たした重要な役割は、地図制作者のエピソードを広く紹介する点にもあった。吉田初三郎が鳥瞰図を大量に作成した中心人物だったことは既に知られているが、本書では初三郎のライバルだった鳥瞰図絵師の金子常光についても触れている。「神奈川県管内之図」を印刷した玄々堂印刷所の松本保居が近世の銅版画家であり、その息子松田緑山が太政官札の銅版印刷を請け負うという逸話も、近代日本の技術史だと埋もれがちな事実を再発見できた点で興味深い。

そしてコラムには、近世の測量や地図制作に尽力した伊能忠敬に加えて、日本地理附図研究所代表として「最新実測番地入 新大横浜市全図」の定番商品化に成功した秋山不二男、明治初期の地図印刷技術者だった岩橋教章という3人が紹介されている。伊能以外の秋山と岩橋は、読者にとって初見の名前だろう。秋山の経歴や会社の実態などはよくわからないながらも、聞き取り等から可能な範囲で披露されている。また、岩橋については狩野派で学び、幕府の軍艦操練所の測量に加わった技術力が、明治政府に採用される評価へとつながり、ウィーンで銅版技術や製図技術を学んだのち、内務省地理局で「横浜実測図」を刊行させたことが掲載されている。いずれも横浜の地図を作成した点で多大な貢献をした人物であり、著者たちの彼らへの敬意が存分に伝わってくる。コラムとしても、統一的なメッセージ性を発信できていると、評価できる。

ところで、実際に関内・山手の居留地跡やみなとみらい地区を歩いていると、読者の中には、体内の方位磁石に時々狂いが生じて、方向感覚を失うという経験を持った人はいないだろうか。

横浜の地図の特色は、南半球のそのように、東西南北が逆転する点にある。28頁では、横浜公園と日本大通りの関係を、平安京の大内裏と朱雀大路のそれに喩えているにも拘わらず、開港場焦点を当てた大抵の地図は右下を北としている。1881(明治14)年の「横浜実測図」(26-27頁)の北は、左側である。1920(大正9)年の「大正調査番地入 横浜市全図」(140-141頁)や1932(昭和7)年の「震災被害図」(35頁)は、関内地区だけでなく神奈川地区を含めた範囲で描かれているが、そうなると北は右側に位置する。1935(昭和

10)年の「横浜港平面図」に至っては、浅野埋立地や生麦・子安沖の市営埋立地を陸地側から注目させたため、北が左下を向いている。

もし京都であれば、北が上にない地図がこれほど存在するだろうか。現代の日本人は、カーナビゲーションやGoogleマップに代表されるデジタル地図の成果で、北が地図の上側という固定観念から解放放たれている。こうした呪縛は、横浜における民間地図の作成者や販売業者の間で、早々に解放されていたのかもしれない。民間で作成された横浜の都市地図には、近代を通じて、たとえ方位は正確であっても、見せたい角度から横浜を見せる、見たい角度から横浜を見るという官製地図では得られない常識が備わっていたといえる。

以上を鑑みたくうで、評者から若干のコメントを述べておきたい。

第1に、地図より歴史に興味ある者が読むのであれば、本書のようなIとIIの構成はわかりにくい。この構成は、地理学研究者独特の視座である。通時的かつ時代順で紹介したほうがわかりやすい。Iの最後でベイブリッジが完成したのに、IIの冒頭で時間軸を神奈川の宿場と湊に戻されるのは、読み手にとって横浜発展の因果関係が逆転してしまい、若干のストレスを受けざるを得ない。

とくにIで開港場を説明したのに、外国人居留地の記述をIIまで待たねばならないのは、構成のせいで、連続する時空間を分断してしまった感を拭えない。港崎町の遊郭が関外へ移転したあとの横浜公園については、75頁に記述があるが、その別称である「彼我公園」の説明は25頁まで遡る必要がある。吉田初三郎の鳥瞰図も、40-41、80-81、117-119頁と登場した挙げ句、その説明は144頁まで待たざるを得ない。それでも、構成をIとIIで分けるのであれば、文章中でもっと両者をリンクさせる工夫を持たせてほしかった。

第2に、横浜の近代を考えるうえで鉄道史は必要不可欠なものであり、本書でも官設鉄道・横浜駅の開業と移設、横須賀線の開通、市電の緊密なネットワーク、私鉄沿線の開業と延伸、臨港鉄道の役割が余すところなく紹介されている。しかし、現在のJR横浜線にあたる横浜鉄道に関しては、一切触れられていない。

横浜鉄道は1908(明治41)年開業、1917(大正6)年国有化と、わずか10年間の私設鉄道だった

が、その設立の意義は、鉄道史研究の中で近年大きく変化している。かつて横浜鉄道は、発起人の大部分を占める横浜商人の利益を守る「自生的産業鉄道」と評価されていたが、現在では、東神奈川―海神奈川間の延長線の敷設および横浜倉庫の設立を計画し、横浜における海陸連絡の充実をも図ろうとした会社としての役割が評価されている¹⁾。

1890年代の第1期横浜築港において大棧橋と横浜駅とが鉄路で結ばれることはなく、金本位制の確立(1897年)、条約改正に伴う居留地制度の撤廃(1899年)によって、横浜港の役割は生糸輸出港から貨物輸入港へと徐々にシフトする時代へと突入していた²⁾。そういう時期における横浜鉄道をはじめ、臨海部の倉庫業への評価や、それに伴う土地の確保・利用についても、論じられてよかつたかもしれない。

第3に、地図の選定については、「たびたび調整の打ち合わせをおこない、ようやく脱稿に至ることができた」(162頁)とある。地図選定の労苦は察するに余りあるが、鳥瞰図を含めたとしても、いささか平面地図の考察に固執して、横浜の「高さ」を認識できる図の掲載に、配慮を欠いていなかっただろうか。たとえば、葛飾北斎『富嶽三十六景』の代表作である「神奈川沖浪裏」や、歌川広重『東海道五十三次』に含まれる「神奈川台の景」は、ともに世界的に有名な浮世絵であるが、どちらも神奈川の光景として強調しているのは、波浪や台地の作り出す高低感である。評者は本書を読みながら、それと並行して、登場した史跡やランドマークを、Googleマップで検索し、「行ってみたい」リストに保存していた。周知のとおり、Googleマップには「ストリートビュー」機能が存在することによって、平面地図では把握しがたい「高さ」を実感できるが、本書ではその「ストリートビュー」に相当する図や写真が少なかつたように思われる。とりわけ、横浜における「高さ」は、近代化・都市化の象徴である。唯一、吉崎氏が執筆した「モダン都市と伊勢佐木町」の項目に、野沢屋百貨店前の写真やイセビルを描いた伊勢佐木町の絵葉書などが積極的に掲載されたことで、読者は「高さ」を認識することができていた。

紙幅の都合もあるだろうが、本書に選定されな

かつた横浜の近代地図は、他にどのようなものがあるだろうか。たとえば、インフラの都市地図は、鉄道・市電・バスといった交通網だけに限らない。電力系統の送配電図、ガスの配管図なども、広義的な地図に含まれるだろう。『横浜水道130年史』には、水道の施設・水源系統・導送水管図などが掲載されている³⁾。こうした地図の時系列推移からも、おそらく横浜の近代を楽しめるはずだ。

横浜公園の地図や私鉄沿線案内図などを通じて、岡田氏は、横浜と野球の関係史という話題のボールを、文章の所々に投げかけてくる。同じく野球史好きの評者は、そのボールをしっかりとキャッチしたつもりである。また、横浜周辺の観光地として金沢と鎌倉が紹介される中で、「神奈川県鳥瞰図」に図示されていないにも拘わらず、武田氏が鎌倉国宝館を紹介するあたりには、読者に本書を携帯しながら神奈川県内を観光してほしい願望が溢れている。

「おわりに」(162頁)を読むと、本書の執筆メンバーは、著者3人と、都市計画局を中心に横浜市職員として勤務され、退職後は横浜の都市形成史をテーマに執筆・講演活動を重ねられた石黒徹氏の4人だったという。石黒氏は2019(令和元)年に惜しくも逝去されたが、同氏の横浜地図に懸ける思いは、数多く掲載された同氏所蔵の地図とともに、本書の中で生き続けていくことだろう。

コロナ禍に揺れる2020年末、等身大のガンダムが山下埠頭の大地に立った。近い将来、連邦軍のモビルスーツという地理情報が表現された横浜の地図を見せてもらうのを、楽しみにしたい。

(鷲崎俊太郎)

【注】

- 1) 老川慶喜「解題」(横浜開港資料館編『資料集横浜鉄道』横浜開港資料普及協会、1994)、1-3頁。
- 2) 堀勇良「横浜港の形成と鉄道」(野田正徳・原田勝正・青木栄一・老川慶喜編『神奈川の鉄道』日本経済評論社、1996)、61-62頁。
- 3) 横浜水道130年史編集委員会編『横浜水道130年史』横浜市水道局、2020。