

横浜の埋立

Reclamation History in Yokohama

田 中 常 義 (たなか つねよし)

横浜市港湾局港湾整備部長

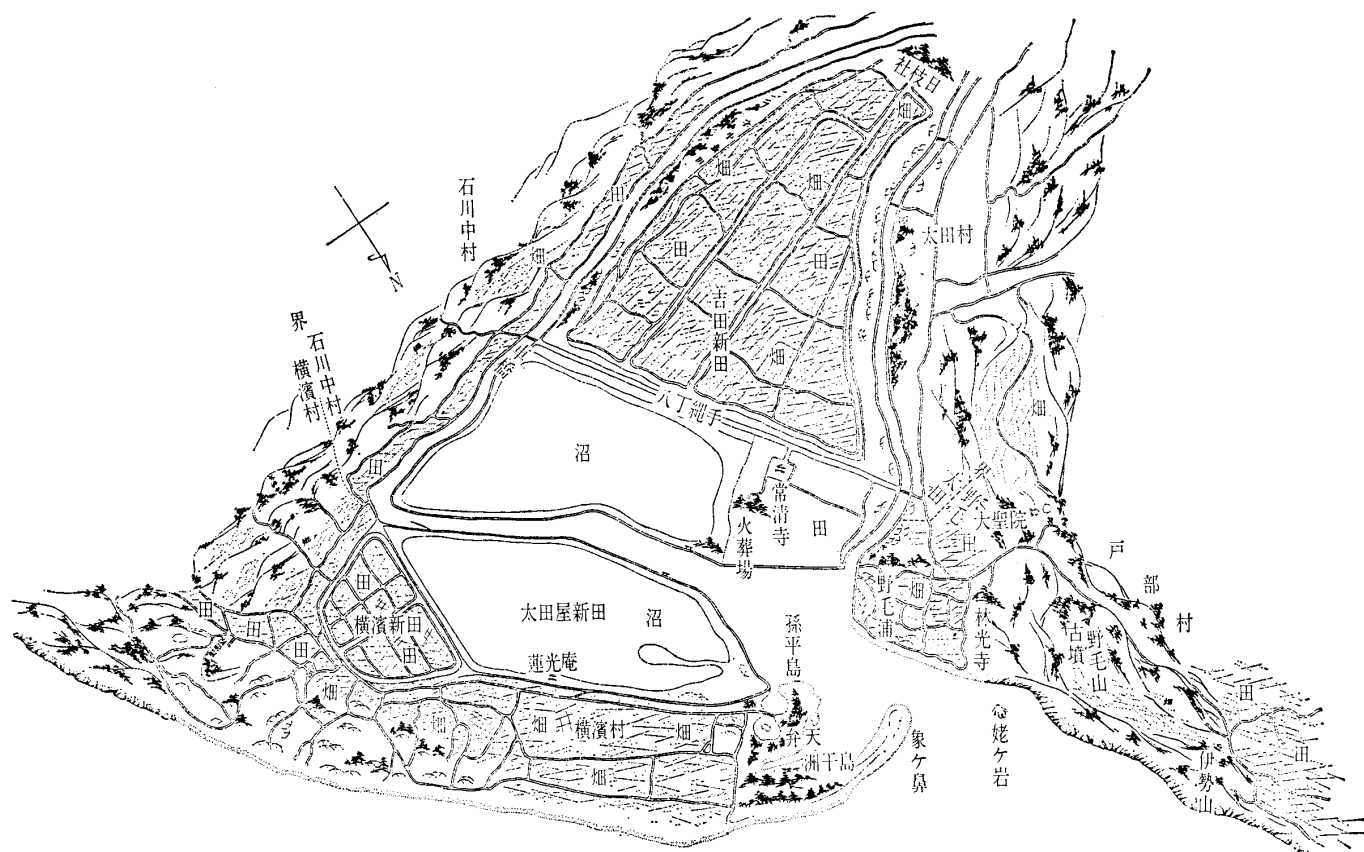
1. 横浜の港・まちづくりと埋立

横浜は、大岡川、帷子川^{かたびら}などの河口デルタに開発された新田・塩田を土台にして、人為的に都市がつくられ、開港以後の発展が海面埋立によってもたらされた典型的な例である¹⁾。

横浜の中心部、関内・伊勢佐木町周辺は、摂津能勢郡（大阪府）生れで江戸に出て木材商を営んだ、吉田勘兵衛らによる大岡川河口干潟の吉田新田（寛文7年，1667），太田屋新田（安政3年，1856検地），横浜新田（文化初年頃，1804）などの新田，あるいは埋立によりつくられた（図—1 参照）。また，帷

子川河口の横浜駅周辺は，尾張屋新田（安永8年，1779検地），藤江新田（文化14年，1817検地），岡野新田（天保10年，1839検地），平沼新田（天保10年着手，1839）などが基盤となっている。市の南端，金沢の入江には，江戸湯島聖堂の儒官，永島祐伯泥亀により泥亀新田（寛文8年，1668）が開発された。

横浜の新田・塩田開発が江戸時代のほかの地域に比較して小規模であり，停滞^{でい}ぎみであったのは次の理由によるといわれている。①開発適地が吉田新田を除く外は，海岸が小規模で開発が技術的に困難，②丘陵と狭長な谷間の地形のため内陸部の開発が未発達，③東海道が近い^きため，街道稼ぎに吸収された



図—1 横浜村並近傍之図 嘉永4年（1851）

報文—2091

り、江戸の武家・商家への奉公が盛んで労働力が新田開発の起動力にまで高まらなかったこと、④開発耕地の生産性の低さのため開発意欲の不振、⑤商業資本の未発達等²⁾。

嘉永6年(1853)、アメリカ海軍東インド艦隊司令長官 M.C. Perry (ペリー) 提督の浦賀来航に始まる開港要求に備えて、松山藩主松平隠岐守による「神奈川砲台」(万延元年, 1860)は、安政6年(1859)の開港場の波止場建設と共に、この地域での海岸構造物の嚆矢となった。

明治5年(1872)、我が国初(現在の新橋・桜木町駅間)の東京・横浜間鉄道の開通に備え、駅の敷地を造成する野毛浦の埋立(明治4年, 1871)、高島嘉右衛門による帷子川河口砂洲での線路用地など幅35間(約63m)、延長710間(約1280m)の高島町の埋立(明治4年2月)によって海面埋立の幕開きとなった(図-2参照)。

貿易量の増大は、港の機能の充実を促し、明治3年(1870)9月、イギリス人技師 R.H. Brunton (ブラントン) による築港計画がつくられた。その

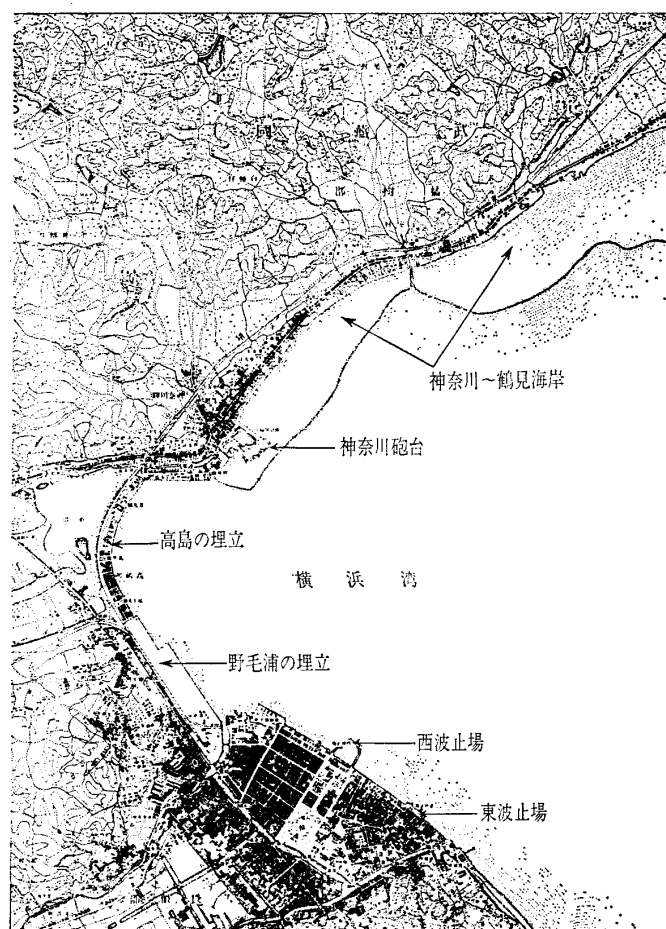


図-2 横浜の水際線と市街地 明治15年(1882)

後、東京築港計画との競合、内務省のオランダ式技術と神奈川県イギリス式技術との確執など迂余曲折を経て、明治22年(1889)～29年(1896)に、横浜水道も手がけた内務省顧問土木師イギリス陸軍工兵少将 H. S. Palmer (パーマー) の「横浜築港計画報告書」³⁾に基づき、最初の修築工事が実現した。東・北水堤、帷子川からの土砂の港内流入を防ぐための馴導堤、現在の大桟橋の前身である鉄桟橋が完成する。

しかし、明治20年代までは、大型船修理用のドックがなかったため、同24年(1891)6月、(有)横浜船渠(のちの三菱重工業横浜造船所)が設立され、敷地の埋立と、2号船渠(同30年4月)、石づくりの1号船渠(同32年3月)が竣工する。100年後の現在、この1号ドックは、横浜の21世紀へ向けた都市づくりである「みなとみらい21」計画の日本丸メモリアルパークに含まれ、初代帆船日本丸が保存、係留されている。

“安政6年開港以来、未タ半世紀ヲ経過セスト雖モ外国貿易ハ日進月歩ノ趨勢ヲ呈”しているが“港ノ経営及税関ノ設備之ニ伴ハサルヲ以テ”⁴⁾明治32年(1893)～大正6年(1917)の間に新港ふ頭の埋立(第1期48150坪、約15.9ha、第2期21577坪、約7.1ha)および上屋、倉庫、荷役機械、橋梁等の陸上設備が完成した。

一方、神奈川から鶴見の遠浅海岸は、明治30年代から大正にかけて民間により工場・倉庫用地等として埋立て、安善・小野・守屋・大野・出田・千若・鈴繁・星野・橋本・山内・高島・鶴屋・平沼・岡野・内田・太田・吉田・泥亀町など開発者の名前がつけられている⁵⁾。

特に、浅野総一郎の鶴見埋立組合(のち鶴見埋築株、東京湾埋立株に改組)による大正2年(1913)～昭和3年(1928)竣工の浅野埋立(154万坪、約530ha)⁶⁾、工業立市の市是实现のため昭和3年～同11年(1936)12月にかけて施行された市営子安・生麦地先埋立(現在の恵比須・宝・大黒町の1部、約202ha)により、京浜工業地帯の基盤がつけられる⁷⁾。

大正12年(1923)9月1日の関東大震災は、開港以来、市民が営々と築きあげた市街はもちろん大正10年(1921)4月着工した外国貿易設備の瑞穂ふ頭、

内国貿易の山内、高島ふ頭を建設する計画であった第3期拡張工事を中断させ、港の施設に壊滅的な被害を与えた。災後50日目に着手、同14年（1922）9月復旧工事が完了する。しかし、災後は“市内焼跡の土石塵埃等の処分は市街の復活と密接なる関係を有する問題”であったから、市は、10月15日付で「焼跡土石処分ニ関スル件」を告示し、海岸線の4箇所のうち“山下橋ヨリ税関棧橋（現大棧橋）南百間ノ地点ニ至ル標示ノ箇所”が瓦礫の捨て場に指定された⁹⁾。この埋立地には、復興局の帝都復興計画公園の一つとして山下公園（20 805坪、約6.9ha）が誕生し⁹⁾、昭和5年（1930）3月開園、昭和10年（1935）3月26日～5月24日の期間開かれた復興記念横浜大博覧会の会場ともなった¹⁰⁾。

震災復旧工事の竣工後、大正14年（1925）4月から内務省横浜土木出張所は、第3期拡張工事を再開、外防波堤、大棧橋の増補・改造、瑞穂ふ頭、高島ふ頭1、2号棧橋、山内ふ頭がつくられ、市の事業として新山下町貯木場（昭和10年）、横浜ヨットハーバー（同16年）が完成した¹¹⁾。

こうして開港から第2次大戦の終りまでに、新田・塩田の干拓、地揚げを含め約1 400haの埋立地が造成された。

第2次大戦の敗戦により、横浜港の港湾施設の90%が接收され、市街地の42%、22.96km²を戦災で焼失¹²⁾、市の復興のたち遅れの原因となった。

昭和26年（1951）6月1日、港湾管理権の市移管を契機に「横浜港拡張計画」¹³⁾が策定された。商港

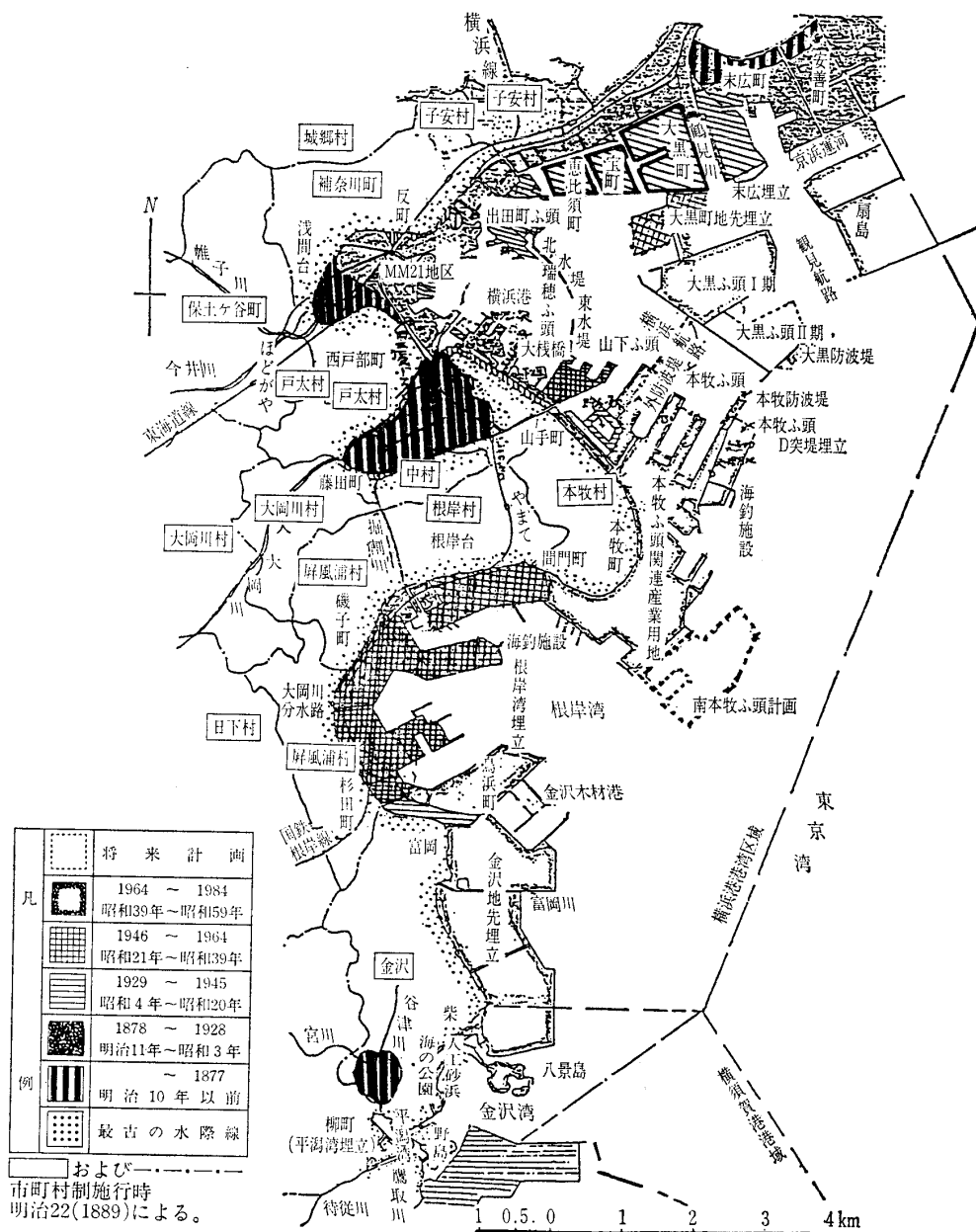


図-3 横浜市の埋立変遷図

は、接收代替施設として高島ふ頭3号棧橋（戦前の1、2号棧橋と共にみなとみらい21（MM21）計画に包含され、昭和60年（1985）3月供用廃止）、出田町ふ頭および日米安全保障条約による瑞穂ふ頭の無期限使用の代替としての山下ふ頭（約46.8ha）が昭和28年（1953）～42年（1967）にかけて建設された。更に、昭和40年代の海上コンテナ輸送の進展に対応するため、本牧ふ頭（第1期171.5ha）、同関連産業用地（341. ha）は38年（1963）～45年（1970）、また、大黒ふ頭は、横浜では初めての島式ふ頭として、第1期221haが46年（1971）～59年（1984）に完成し、第2期100haは55年（1980）から工事が進

められている。本牧ふ頭の第2期、D突堤地先埋立(71ha)は、市内から発生する廃棄物処理による埋立であり、ふ頭用地および砂利、砂などを取扱う建材ふ頭として同60年(1985)10月竣工した。

工業港は、“在来の京浜工業地帯の延長として、大黒町地先の埋立と共に、根岸湾の埋立地造成により、国鉄(現JR)根岸線・工業用水道の建設、横浜港の整備改善等と相まって工業港としての性格を備えた工業適地を確保し、……工業立市を市是とする横浜市の一大発展と市民の福祉増進を期する”¹⁴⁾ことが目標とされた。昭和30年(1955)～46年(1971)に、市営大黒町地先埋立(70.5ha)、同追加埋立(約1ha)、根岸湾埋立(第1期、約363.7ha、第2期、約244ha)が高度経済成長を背景に急ピッチで進められた。前者には、電力、石油、肥料、漁業関連企業、後者には、造船、石油、電気、ガス、電力、製油等の工場が立地した。また、京浜工業地帯に散在していた日本鋼管の工場の移転・集約と更新を図るため扇島埋立が昭和46年(1971)～51年(1976)に

造成され、港の東と南に臨海工業地帯の外延化が進むのである¹⁵⁾。

しかし、昭和40年代に入ると、高度経済成長時代のひずみともいえるべき公害・交通問題に加え、市街地のスプロール化による住・工混在による環境問題が発生し、その解決のため、工場移転の受皿となる埋立地の造成と、住宅用地を含む都市再開発型の金沢地先埋立事業(658ha)が46年(1971)～63年(1988)に施行された¹⁶⁾。この埋立地には、前述の三菱重工業横浜造船所が移転し、跡地前面海域約76haの埋立により、かつての関内・伊勢佐木町周辺と横浜駅周辺の都心部を一体化、強化すると共に港奥部の再開発による新しい都心づくりをめざす「みなとみらい21計画」が推進されることとなった。

平成2年(1990)7月、21世紀における横浜港の総合物流ターミナル、南本牧ふ頭(約217haの人工島)建設事業の埋立に着手した。これにより港のさらなる外延化が図られると共に、内港地区の新山下貯木場周辺の再開発、大桟橋の再整備などにより新

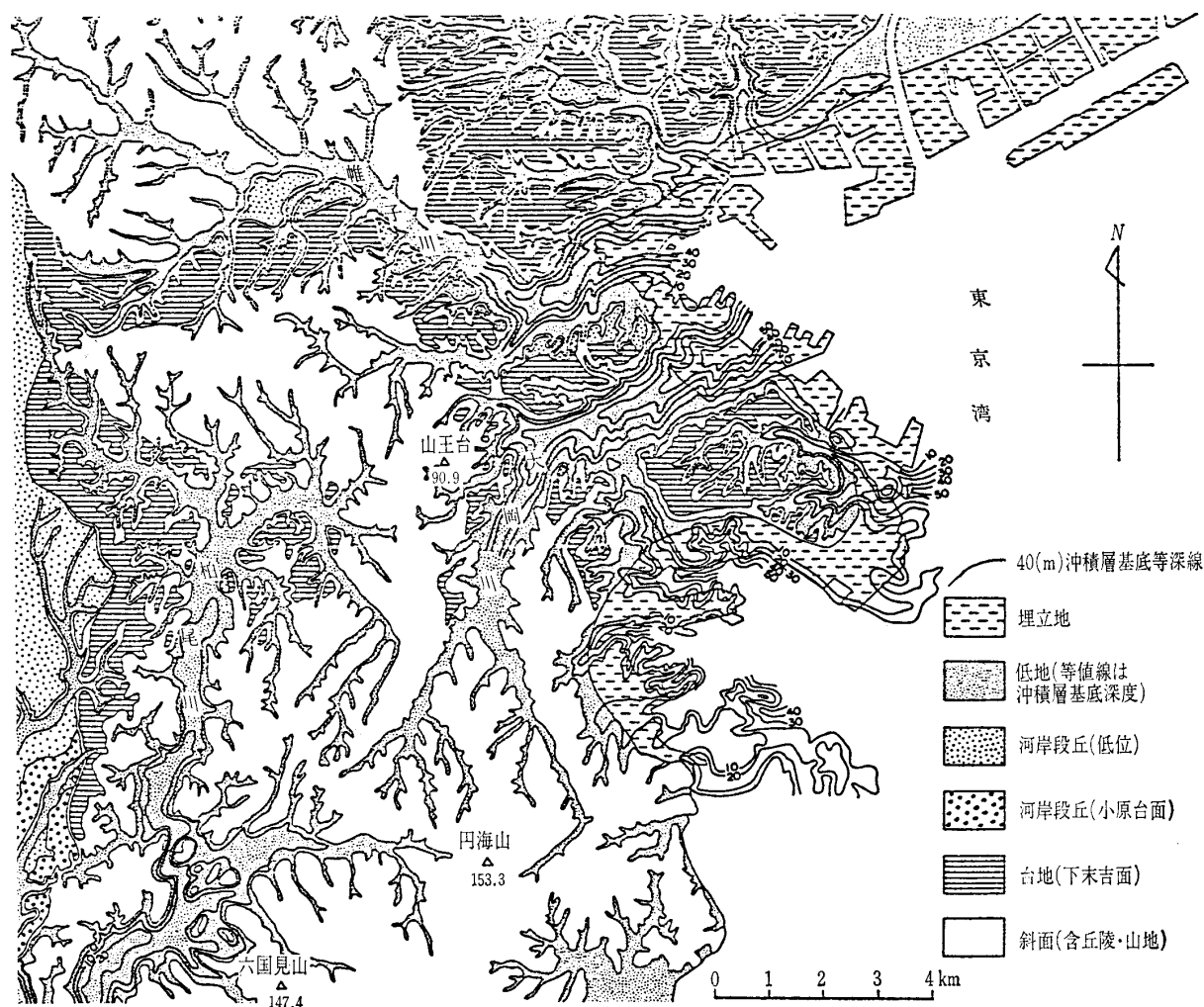


図-4 横浜市の地形分類図¹⁸⁾

しいウォーターフロントが生まれようとしている。

このようにして、第2次大戦後の約40年間に、戦前を上まわる約2200haの埋立地が誕生し、それらは港づくり、まちづくりにとって大きな役割を果たしてきた(図—3参照)。

2. 横浜の地形

横浜は、関東ローム層に覆われた市域の約53%を占める洪積台地と、これを解析したおぼれ谷状の沖積低地からなる^{17),18)}。基盤は、第三紀の三浦層群に属する固結シルト(土丹岩)層で、非常に起伏に富んでいる。

沖積低地は、鶴見川、帷子川、大岡川等の河口にあり、河川規模が小さいため三角州の形成が遅れ、海食により生じた沿岸砂州が潟湖状の内湾をつくり、この停滞水域には軟弱な粘土層が12~50mを超えて堆積している所もみられる。この河口域は、前述の江戸期の新田などの基盤となった。

第三紀層は、神奈川区二本榎から南方で露出し、“台地ハ概シテ南西ヨリ北東ニ連亘シテ打越、白楽、高島山、野毛山、本牧、根岸山手等ニ於テ絶壁”をなしている¹⁹⁾(図—4参照)。

3. 開港後の地揚げと埋立地の高さ

(以下、傍点と()内は筆者注)

“開港以前ノ横浜ハ現時ノ海岸通附近ノ一漁村ニシテ此地ハ沙(砂)嘴ハ主トシテ砂礫ヨリ成リテ厚サ15mニ達シ軟弱ナル粘土層ヲ被覆”²⁰⁾する現大棧橋のつけ根の付近は、嘉永7年(1854)3月3日、日米和親条約締結の舞台となった所である(図—1, 4参照)。

この砂嘴と背後の太田屋新田、横浜新田が開発された“入海”は開港場へ集まる移住商人や、外国人の居留地のために埋立てられ、開港場としてのまち並みがつくられていく。

“由来、横浜は、海面沼地を埋立てて成れる部分多きが為め、川床は却て宅地より高き所あり、此等の地は降雨の際、汚水往往床下に溜滞し、住民の健康に及ぼす影響少なからず、従って地揚の必要を生”ずる状態であった²¹⁾。したがって、明治初期の土木行政は、地揚事業が大きな比重を占めており、たびたびの大火が契機となって進められた市区改正

と併行して行われた。

明治18年(1885)にはコレラの流行もあり、“其主因は、一般地盤の低きに起因すとの説、識者の間に起り”²²⁾翌19年(1886)6月23日、神奈川県知事沖守固は、「横浜区(本町・元町外13ヶ町)地揚規則」を公布した²³⁾。

第一条 地盤満潮面ヨリ四尺(1.2m)以上アルニ非ザレバ新ニ人ノ居住スヘキ家屋……学校及ヒ集会所、製造所等ヲ含蓄……ヲ建築スルヲ得ス

第二条 從來家屋ノ建設アル土地ニシテ満潮面四尺未満ノ場所ニ於テハ、改築ノ際右制限以上ニ地揚ヲ為スヘシ

第三~六条略。

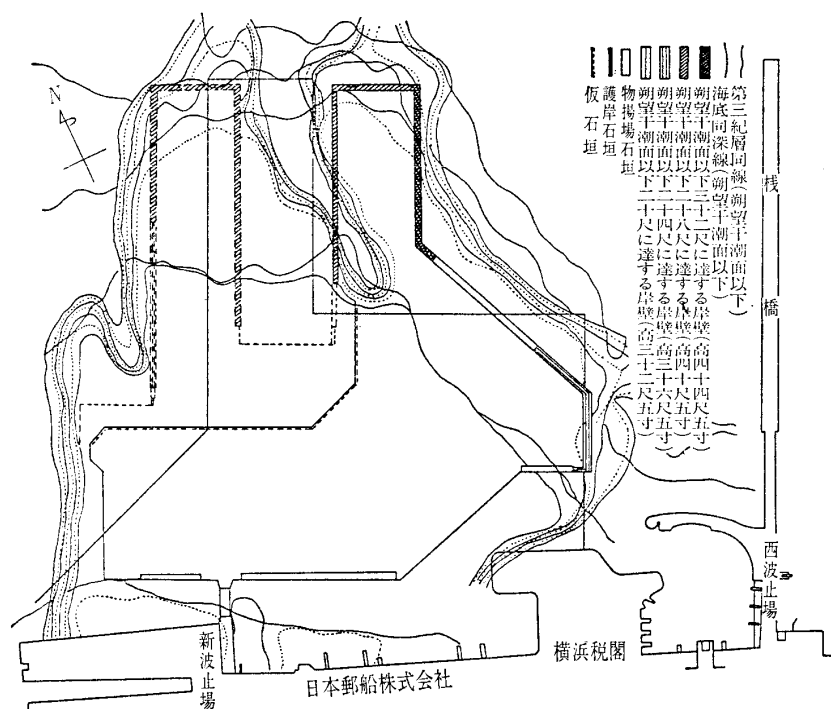
地揚問題は、これより以前、明治7年(1874)4月、“当港海面并ニ田地等願済ノ上、埋立私有候者多クハ、満潮位ニ埋立町割願出、道敷ト私有地トノ分界一定イタシ候ニ、私有地ニハ適宜ニ地上ケイタシ、道敷ハ低地ノ儘差置、傍觀イタシ居候者、往々有之、雨後ハ小川ノ体ヲ為シ……車馬ノ便”を失い、“都市ノ衰滅ヲ来ス”ということになるから“自今、埋立願済ノ年限新古ヲ不問、何レモ……埋立地ハ満潮面ヨリ三尺高(約1m)”にすべきことが知事より布達されていた²⁴⁾。しかも前述の「規則」は、“四尺以上”と表現されていたため、“五尺、六尺思ヒ思ヒノ地盤”に地揚げし“高低一ナラザルノ不体裁”を現出する状態であった²⁵⁾。

明治に入ると外国側からも、慶応2年(1866)11月23日締結した「横浜居留地改造及競馬場墓地等約書」第3条の新埋立地と居留地改造の促進方が強く要望された。このことは、明治4年の予算の約28%が地揚費となっていることから、この事業への力の入れ方がわかるのである²⁶⁾。

この後、最初の修築工事による鉄棧橋の天端高は干潮面上12.5尺(満潮面上約1.8m、基準面上+3.8m)、新港ふ頭埋立地でも“高さ既成地に倣ひ朔望平均干潮面以上12尺5寸”としており²⁷⁾、この高さが埋立地の地盤高として定着したようである。

関東大震災後の市営子安・生麦地先埋立では“朔望平均満潮位上1.62m(基準面上+3.62m)”となった²⁸⁾。

第2次大戦後の大黒町地先の埋立地は、基準面上+3.8m、根岸湾埋立+3.6m、最も新しい南本牧ふ



(新港ふ頭の埋立法線の変更と第三紀層等深線との関連)

図一5 横浜税関海面埋立計画図

頭の埋立は +4.0m である。

4. 埋立地の法線

明治31年（1898）5月、横浜商業会議所の「港湾修備ニ関スル建議」を受けて、翌年5月、大蔵省は臨時税関工事部を設置、現在の新港ふ頭の設計・調査を工学博士古市公威に委託した。計画の当初は、明治32年度予算の編成時期切迫のため、地質調査をする余裕がなく、“已ムヲ得ス往年（最初の修築工事の際の H. S. Palmer による）ノ調査ニ基キ概略計画”が作成された²⁹⁾。

その後、実施に当たり“地盤ニ関シ尙ホ精密ノ測量ヲ為ササルヘカラス”として“千尺毎（約300m）ノ錐削間隔ヲ港内ハ二十間（約36m）毎ニ遍ク施コシ”調査した。その結果，“土丹盤形状ハ当初ノ予想ト聊カ趣ヲ異ニシ……多量ノ土丹岩ヲ掘削排除セサレハ岸壁ニ船舶ヲ繫留スル能ハサルヲ以テ（当初の）凸字形埋立地ノ形状ヲ変シテ凹字形トナスノ利益ヲ認メ”埋立法案を変更、実施された³⁰⁾。なお、当初は在来陸地と地続きの計画であつたが、“陸地ト埋立地トノ間ニ水路ヲ通シ船溜ヲ設ケ”ることとしたため島式になった³¹⁾（図—5参照）。

鶴見・神奈川方面の民間埋立は、遠浅海岸の水際線沿いに1～2尋(1.8～3.6m)以浅が埋立てられ、

市営子安・生麦地先埋立でも平均 $-0.15 \sim -4.15\text{m}$ であり、“其ノ地盤ハ大部分土丹質ノ堅硬ナル粘土層ナルガ故ニ工場敷地トシテ最も適當”な海面を選定している³²⁾。

しかし、第2次大戦後の山下・本牧・大黒ふ頭は、コンテナ化などの荷役形態、貨物の種類、陸上輸送の変化、船舶の大型化、築港技術の進歩などにより、埋立法線形状も水深、地盤の良否の制約を受けずに土地利用に見合うものとなってゆく。特に、みなとみらい21計画では、港の景観、とりわけ平成元年(1989)9月開通の横浜ベイブリッジの偉容を目のあたりにできるように法線を弓状にし、市民のウォーターフロントでの憩いの場として、臨港パーク(仮称)が一部オープンした。

5. 地揚げの土取り場・埋立地の用土

吉田新田開発の土取り場は、“久良岐郡太田村字天神山長さ270間（約490m）、石川中村大丸山長さ160間（約290m）、高さ各々25間（約45m）及び横浜村宗閑（図－1の砂嘴の一部）長さ99間（約180m）、幅40間（約70m）の土砂を切り崩”³³⁾し、運搬、使用したとあることから、主に周辺の洪積台地が土取り場であった。

しかし、明治期に入ると、地揚げの用土は“埋立事業の進捗すると同時に、土礫の需用益々加わり、到底丘陵を崩して得たる土塊のみに依頼し居りては、経済上及び作業上”の問題から“埋立地近傍の場所を開削して得たる所の土礫を使用する時は、一方に舟楫の便を得”られ“一挙兩得の名案”ということから、中村川・吉田川・日の出川・土取り場（後述）・横川・富士見川・桜川の開削土砂により地揚げされた³⁴⁾。

元治元年（1864）11月24日締結された「横浜居留地覚書」第一条には各国人の軍事訓練場とするための吉田新田一ツ目沼地（現在の蓬萊・万代・不老・翁・扇・寿・松影・吉浜の各町）の埋立が要求されていたが実行されなかった。

明治に入り、この沼地周辺は、開港場背後の枢要

な地であり、まちが狹隘となってきたことから、日本側から埋立計画がとり上げられ、明治3年(1870)4月26日、神奈川県は次のように布告した³⁵⁾。

「横浜続吉田新田地内沼地凡七万坪埋立之積相成、右土取場最寄ニ無之、且船付便宜之為メ、中村川上ヨリ左宝生寺脇谷戸、根岸海岸迄堀通、右土ヲ以埋立候義ト相心得、……一手引受度望之モノ有之候ハハ……当県庁へ可申立候」。この工事は、同3年から6年にかけて埋立てられ、現在の根岸堀割川も完成したが、居留地外の土地開発に対して、秘密裡に外資が導入され、外交問題にまで発展した埋立であった³⁶⁾。なお、この土取り場は、根岸・山手台地の洪積層の土丹岩で、俗称弥八カ谷戸12丈余(約36m)の小山を開削、運搬し埋立てたものであった。

この付近は、その後も、高島山(現在の神奈川県高島台付近)の土砂と共に新港ふ頭の埋立にも使われた。

ポンプ船による埋立は、鶴見埋立組合が、大正2年(1913)8月、「英国製350馬力電気式ポンプ浚渫船」によるものを嚆矢とし³⁷⁾、市営子安・生麦地先埋立では、750、1000馬力「唧筒式浚渫船」寿老・布袋・福祿丸の3隻により、埋立地前面の海底浚渫土が埋立用土となった³⁸⁾。

6. 関東大震災と埋立地

“大正12年(1923)9月1日の大震災の横浜港に及ぼせる被害は、其の激甚なる実に港湾史上未聞”のことであり³⁹⁾、宅地の約80%が被災し、“平地は沖積地及埋立地で主要市街は、此地域にあった”ためとりわけ“家屋の倒潰数”が多かった⁴⁰⁾。特に、“横浜の中核なる関内は、震災最も激甚なりと称せられ、大岡川及中村川に圍繞せらるる三角形でほぼ吉田新田の干拓地に当る区域は……関内と同じく五割以上”が倒壊した⁴¹⁾。

液状化とみられる現象も次の記述が示すように沖積低地に多く認められる。それらの一例は“真金町・永楽町……地割・陥没等が所々に生じ、濁水が噴出して四方は水溜”“岡野町・南幸町……各所に地裂を生じ、濁水噴出して膝を没し”等々に示される⁴²⁾。しかし、前述の海岸通の砂嘴の北西端に位置する弁天通りや、“青木町・神奈川町・子安町の丘陵地などは極めて軽微”であったといわれているように、

液状化現象は、沖積低地に位置する新田・塩田等を地揚げした土地に限られている。

なお、港湾施設のうち、基礎を第三紀層の土丹岩においた新港ふ頭の「50噸^{トン}定置電気起重機」と“(赤レンガ)倉庫ハ官設三階建煉瓦倉庫2棟の内、乙号ハ幸ニシテ被害輕微ナリシモ甲号ハ震害甚大ニシテ且火災ニ罹リ其ノ約三分之一ハ焼失”⁴³⁾したが倒壊は免れた。前者は、現在も、「ハンマーヘッドクレーン」と呼ばれ供用されており、後者は、「ハマの赤レンガ倉庫」として市民に親しまれ、みなとみらい21地区の赤レンガパーク(仮称)の主要な施設として再整備が検討されている。

震災後、復興局建築部がまとめた地質調査報告書⁴⁴⁾は、結章で次のように述べている。

“平地ハ、人口最も稠密ノ地域ニシテ其地盤ノ鞏固軟弱ハ吾人ノ生活ニ直接ノ關係ヲ有ス、之ヲ今次ノ震災ニ見ルモ地盤ノ硬軟ト倒壊家屋ノ多少トハ略ホ一致セリ、吾人ハ地盤ノ適切ナル利用ニヨリテ以テ震災ノ輕減ヲ計リ今次ノ災害ノ轍ヲ踐ムコトナカラシムコトヲ希望”すると述べているが、平凡ながら傾聴に値する言葉ではなからうか。

参 考 文 献

- 1) 古島敏雄：土地に刻まれた歴史，岩波新書，p. 109, 1980.
- 2) 横浜市図書館：横浜の新田と埋立，1972.
- 3) 臨時横浜築港局：横浜築港誌，pp. 1～51, 1896.
- 4) 臨時税関工事部：横浜税関海面埋立工事報告，pp. 1～2, 1906.
- 5) 横浜市：横浜の町名，1982.
- 6) 東亜建設工業(株)：東京湾埋立物語，p. 124, 1989.
- 7) 田中常義：市営埋立事始め，調査季報，No. 98, pp. 70～82, 1988. 6.
- 8) 横浜市日報，大正12. 10. 15.
- 9) 復興事務局：帝都復興事業誌・建築篇，公園篇，pp. 123～136, 1931.
- 10) 復興記念横浜大博覧協賛会：同会報告書，1937.
- 11) 横浜市港湾局：横浜港史・各論編，pp. 210～217, 1989.
- 12) 横浜市：横浜都市計画概要，p. 5, 1953.
- 13) 横浜市：市政概要1952，pp. 179～182, 1952.
- 14) 横浜港港湾管理者：横浜港港湾計画書，p. 4, 1955.
- 15) 前掲11)，pp. 349～370.
- 16) 田中常義：金沢地先埋立事業計画の経緯とまちづくり，よこはま港，No. 13, 14, 15, 1988. 7, 1988. 10, 1989. 1.
- 17) 横浜市：横浜市地域防災計画(風水害対策編)，p. 10, 1987.
- 18) 地質調査所：横浜地域の地質，p. 2, 1982. 2.
- 19) 復興局建築部：東京及横浜地質調査報告，p. 82,

報文—2091

- 1929.
- 20) 同, p. 105.
- 21) 横浜商業会議所: 横浜開港五十年史 下, p. 354, 1909.
- 22) 同, p. 354.
- 23) 横浜市会事務局: 横浜市会史, 第1巻, pp. 614~615, 1983.
- 24) 神奈川県立図書館: 神奈川県史料, 第1巻, p. 619, 1965.
- 25) 前掲23), p. 618.
- 26) 前掲21), pp. 143~144.
- 27) 同, p. 291.
- 28) 横浜市: 横浜復興誌, 第4編, p. 412, 1932.
- 29) 前掲4), p. 9.
- 30) 同, pp. 41~42.
- 31) 同, pp. 30~31.
- 32) 横浜市土木局: 横浜市営埋立臨海工業地帯売却案内.
- 33) 前掲2), p. 27.
- 34) 横浜貿易新報, 明治39.9.30.
- 35) 横浜市: 横浜市史, 第3巻上, pp. 328~353, 1961.
- 36) 秋本益利: 幕末における横浜の外国居留地問題, 横浜大学論叢, 第9巻3号, p. 51, 1957.
- 37) 前掲6), pp. 81~83.
- 38) 前掲28), p. 422.
- 39) 同, p. 348.
- 40) 横浜市史編纂係: 横浜震災誌, 第1冊, p. 113, 1926.
- 41) 同, pp. 115~116.
- 42) 同, 第2冊.
- 43) 営繕管財局: 営繕事業年報・大正14年度, pp. 169~170.
- 44) 前掲19), p. 107.

(原稿受理 1990.10.24)