

[特集]

五十嵐英壽写真展 「写真記者」が見つめた 港の半世紀



ご自由に
お持ちください

ハマ発NEWSLETTER 第22号 2014(平成26)年7月19日発行(年2回発行・不定期)
編集/横浜都市発展記念館 発行/公益財団法人横浜都市ふさび歴史財団 〒2231・0021 横浜市中区日本大通12 TEL.045(663)2424 FAX.045(663)2453
題字/ロゴ/高橋龍介 印刷/製本/神奈川新聞社 本誌からの無断転載を禁止します。



[展示余話]

聞き書き ハマのはしけ船盛衰

[資料紹介]

震災復興写真にみる横浜市電

[舞台裏]

「中庭リ・ボーン」

横浜都市発展記念館

EXHIBITION

企画展のご案内



五十嵐英壽 写真展

「写真記者」が見つめた

港の半世紀

カメラマン五十嵐英壽氏は、昭和20年代後半から「写真記者」として、横浜の街・みなと・人びとの変わりゆく姿をフィルムに収めてきました。五十嵐英壽氏が見つめた戦後の港都横浜のあゆみを、写真を中心に当時の関連資料もまじえて振り返ります。

【会期】2014(平成26)年7月19日(土)～9月23日(火・祝)

【関連展示】1階ギャラリー展「出会いの棧橋、別れの棧橋」
2014年7月19日(土)～9月23日(火・祝) ※観覧無料

【図録】『「写真記者」五十嵐英壽が見つめた港の半世紀』
横浜都市発展記念館/編

寄贈資料の紹介

平成26年1月から7月までに受贈した資料です。(敬称略)

寄贈資料名	点数	寄贈者
陶器製ピアマグ	1	森 利子
山下町 145 番地出土煉瓦	29	(株)オークラ インターナショナル
五十嵐英壽撮影写真	7,391	五十嵐英壽
長谷川弘和旧蔵市電関係コレクション	(一括)	岡田直子
「首都圏ニュース」紙焼き	172	磯部伸樹
五十嵐英壽撮影写真(追加)	684	五十嵐英壽
長谷川弘和撮影鉄道関係写真(フィルム)	1,007	鉄道友の会 客車気動車研究会



●表紙写真
客船アイベリア号からみた大棧橋
1961(昭和36)年1月10日
五十嵐英壽氏撮影寄贈・当館所蔵

MUSEUM SHOP

ミュージアム・ショップより

刊行物

『港をめぐる二都物語 江戸東京と横浜』①
横浜都市発展記念館・横浜開港資料館/編 定価1,000円+税

『関東大震災90周年 関東大震災と横浜』②
横浜都市発展記念館・横浜開港資料館/編
横浜市史資料室/協力 定価1,143円+税

『ベースボール・シティ横浜』③
横浜都市発展記念館/編 定価1,334円+税

『横浜にチンチン電車が走った時代』
横浜都市発展記念館/編 定価1,429円+税

『目で見る「都市横浜」のあゆみ』
横浜都市発展記念館/編 定価1,239円+税

DVD
『映像でたどる昭和の横浜』シリーズ
第1巻・港とまちづくり 第2巻・都市の交通 第3巻・子どもたち
定価各1,429円+税

1 港をめぐる二都物語 2 関東大震災と横浜 3 ベースボール・シティ横浜

横浜都市発展記念館 利用案内

■開館時間

午前9時30分～午後5時(入館は午後4時30分まで)

■休館日

毎週月曜日・年末年始ほか

(月曜日が祝日の場合は開館、翌火曜日に休館します。)

■入館料

上記特別展開催期間

特別展 一般300円 小・中学生150円

(特別展の入館券で常設展もご覧いただけます。)

常設展のみ 一般200円 小・中学生100円

それ以外の期間

常設展のみ 一般200円 小・中学生100円

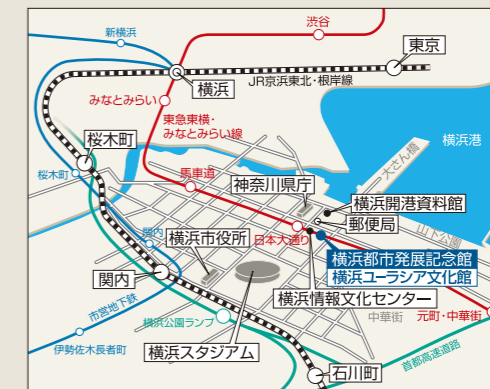
●毎週土曜日は小・中・高校生無料

●「濱ともカード」「敬老特別乗車証」「障害者手帳」

「愛の手帳(療育手帳)」などをお持ちの方は、無料です。

■ホームページ

http://www.tohatsu.city.yokohama.jp/



交通アクセス

- 東急東横・みなとみらい線日本大通り駅(3番出口)0分
- 横浜市営地下鉄関内駅(1番出口)から徒歩約10分
- JR京浜東北・根岸線関内駅(南口)から徒歩約10分
- 横浜市営バス「日本大通り駅東口」下車徒歩1分
- あかいくつバス「日本大通り」下車徒歩1分

※本誌は当館ホームページでも
ご覧いただけます。



編集後記

今号の特集は、今月より開催される写真展を取り上げました。また、展示余話は昨年度に開催した特別展にちなんだ内容です。いずれも昭和戦後期の横浜港がテーマになっています。これから当館では、戦後の横浜のあゆみに大きくスポットをあてていく予定です。なお、売り切れておりませんので、ぜひお買い求めください。(岡)

◎次号発行予定 平成26年10月頃

「写真記者」が見つめた

港の半世紀

横浜市発展記念館では、写真集『横濱みなどの唄』で知られるカメラマン五十嵐英壽氏から、氏がライフワークとして長年撮り続けてきた横浜関係写真の寄贈を受けた。ここでは、寄贈を記念して開催する写真展から、横浜の戦後復興が本格的に幕を開けた昭和20年代後半の写真を紹介したい。

「私が桜木町駅のプラットホームに立った昭和27年12月、すぐ目の下の運河から港の方にかけて、見渡すかぎり「かまぼこ兵舎」がいっぱいであった。」（『横濱みなどの唄』より）

「接收解除になったからと言って、その場所はすぐに機能しない。建て替えや取りこわし、また修理に時間がかかる。だから、私の横浜は、米軍の接收解除とともに始まったとも言える。」（『横濱みなどの唄』より）

■戦後復興とまちづくり

五十嵐英壽氏が「写真記者」として活動をはじめた1952（昭和27）年は、横浜の戦後復興にとつて大きな年であった。同年4月、サンフランシスコ講和条約の発効によって日本の独立が回復すると、それまで空襲で焼け残った多くの施設が接收されていた横浜では、ゲリーック球場（4月）、ホテル・ニューグランド（6月）、若葉町（旧飛行

場用地、7月）などの接收が次々と解除されていった。

写真①は、接收解除後の道路舗装工事の状況である。左奥に見えるのが入船通と馬車道の交差点に建つ横浜宝塚劇場であるから、場所は住吉町5丁目付近と判断される。この年11月、関内地区の北西部に位置する相生町・常磐町・太田町・住吉町・弁天町・尾上町の5・6丁目の接收が解除され、翌月から米軍兵舎の解体が始まった。

地に対して、まず全額国庫補助により原形復旧工事をおこない、道路や公用地の境をはっきりさせたうえで、土地区画整理を実施していった。しかし、五十嵐氏の回想にもあるとおり、接收解除地区の復興は簡単に進む問題ではなかった。旧区画で仕切られたまま、空き地が広がり雑草が生い茂っている状況は「関内牧場」と呼ばれ、接收解除とその後整備計画は、長きにわたって横浜市政の大きな課題となっていた。

*写真はすべて五十嵐英壽氏撮影寄贈・当館所蔵

① 接收解除がすすむ関内 1953(昭和28)年



③ 蓬萊橋にたたずむ女性兵士 1954(昭和29)年頃
関外地区には、WAC(Women's Army Corps: アメリカ陸軍婦人部隊)の女性兵士たちの兵舎が設けられていた。

④ 桜川地区のバラック 1955(昭和30)年10月
1948(昭和23)年から埋め立てが始まった桜川では、不法占拠のバラックが後を絶たず、横浜市によって強制撤去された。



⑤ シアトル航路に復帰した氷川丸 1953(昭和28)年7月

「憧れのハワイ航路が流行った23年頃に、日本の外航客船はまだ無かった。アメリカ航路はAPLの独壇場である。アメリカン・プレジデント・ラインで船名はすべて大統領の名であった。」（『横浜港談私誌』より）
「氷川丸の」シアトル航路の再開は28年7月で暑い日だった。大棧橋いっぱいの人に送られて、それはまさに日本の希望を前身に背負った船出のように見えた。」（『横濱みなどの唄』より）

■賑わいを取り戻した大棧橋

終戦後、港湾設備のほとんどは米軍によって接收されていたが、サウスピアと称されていた大棧橋の接收が解除されたのは、1952（昭和27）年の2月のこと。あわせて海上管理は横浜市港湾局に移管されることになった。接收解除されたことで一般市民も自由に棧橋に出入りできるようになり、1954（同29）年4月には、戦後最大級のイギリスの観光船カロニア号が、世界一周クルーズのアメリカ人船客を乗せて初入港を果たした。

横浜市は入港する外国船舶への歓迎セレモニーを実施するなど、徐々に観光政策に力を入れるようになり、海外から寄港する豪華客船とその見物に訪れる観光客でごった返す大棧橋の風景は、やがて港の風物詩となっていた。

写真⑤は、シアトルへ向けて出航する日本郵船の氷川丸である。1930（同5）年に建造された氷川丸は、客船全盛期の1930年代に横浜とシアトルとを結んでいた貨客船で、終戦直後は引揚船として徴用されていたが、日本郵船に管理が戻ると、1953（同28）年7月、13年ぶりとなるシアトル航路への復帰を果たした。大棧橋を埋め尽くした人びとと飛び交う紙テープからは、現在では見られなくなった港の熱気が伝わってくる。かつての大棧橋は人びとの出会いと別れの場であった。やがて昭和40年代に入り、誰もが気軽に飛行機に乗ることができた時代が到来すると、客船は徐々にその旅客を飛行機に奪われていく。氷川丸も1960（同35）年に最後の航海を終え、現在は山下公園に係留され、横浜市の指定文化財として多くの観光客を集めている。

（青木 祐介）



■五十嵐英壽氏プロフィール
1931（昭和6）年札幌市生まれ。1952（同27）年に神奈川新聞社に入社。写真部の記者として横浜港を中心に取材の日々を送る。1981（同56）年から同社編集局写真部長、1985（同60）年から同社川崎総局長を務める。1988（同63）年に代表作となる写真集『横濱みなどの唄』を刊行。

聞き書き

ハマのはしけ船盛衰

4月13日まで当館で開催された特別展「港をめぐる二都物語 江戸東京と横浜」をご覧になった市民の方より、「父親がはしけ船に乗っていたのでその備品が家にある」との情報をいただきお宅を訪問した。その際にうかがったお父様とはしけ船にかかわる話は戦後の横浜港の変遷と軌を一にしており、横浜に生きた一人の生活史であるとともに横浜港の側面史としても魅力のある内容であった。今号の特集とつながりのある話でもあり、ここに紹介したい。

■伊豆から横浜へ

お話をしてくださった山本哲氏(67)の父山本萬壽雄氏は明治44(1911)年西伊豆の田子(現静岡県賀茂郡西伊豆町)に生まれた。戦前の田子はカツオ漁で栄えた町で、萬壽雄氏もカツオを獲

る漁師となった。戦争で中国・ジャワに出征、復員後戦友から「横浜にいい口がある。横浜なら食えるぞ」と誘われ、家族を残し横浜に単身出てくる。

戦友が紹介してくれたのは、元町の前田橋のそばにあった石川組であった。明治45年創業の廻漕業者である。萬壽雄氏は石川組ではしけ船を動かす仕事を得る。生活が安定して萬壽雄氏が家族を横浜に呼び寄せたのは昭和26(1951)年のことだった。田子の漁師で横浜に出て廻漕業に転じた家は哲氏を知るだけでも4軒あり、伊豆出身者が興した廻漕会社(天城海運など)も横浜にあったという。伊豆と横浜の意外なつながりである。

昭和24年に民間貿易が再開され、昭和20年代なかばの横浜港の取扱貨物量は増加

しつつあった。しかし、ふ頭の多くが接収を受けていたため、貨物の9割ははしけによって運ぶことを余儀なくされ、はしけの需要が増えていた。「横浜なら食える」という戦友の言葉には、このような横浜港の活況が背景にあった。

■昭和30年代——はしけの全盛

昭和33年、萬壽雄氏はエンジン付きの自走するはしけ船を購入し独立した。船の掃除や修繕のときなどは哲氏をはじめ一家5人が総出で手伝う家族経営である。

このころ、千葉や愛知から出てきたひとが漁船やダンベイ船など出身地の船を横浜に持ちこみ、改造を加えてはしけ船として使っていたのを哲氏は目にしている。船底の浅い川船まであったというから、当時の横浜には沿

■コンテナの登場と廃業

萬壽雄氏の事業は好況で、昭和40年ころ木造40トンのはしけ船「大誠丸」に買い換えた。二気筒の焼玉エンジンを載せた船である。

昭和43年、フルコンテナ船が横浜にはじめて寄港。翌年本牧ふ頭に初のコンテナふ頭が稼働を開始した。コンテナ時代が幕を開けようとしていたのである。

このころ、大誠丸は在来の貨物船がデッキ積みしてきた20フィートコンテナを乗せて、陸まで運んだことがあった。コンテナははしけ船による荷揚げ作業を省力化

海地域だけではなくさまざまな地方の船がはしけ船として稼働していたことになった。

萬壽雄氏がはしけで運んだ品物には、輸出品として段ボールや木箱に入った雑貨、電球、ガラス製品、おもちゃ、みかん、輸入品は木材、ゴム、缶詰、バナナ、粉ミルクなどがあった。当時、このような輸入品をねらったチャカ船

による海賊が横行しており、萬壽雄氏も遭遇したという。昭和30年以降、高度経済成長がはじまり貿易量は増大する。横浜港では荷揚げを待つ船が沖合にとどまる船混み現象が発生、昭和36年にピークを迎えた。この解決策としてはしけ船の増強がはかられる。昭和30年代ははしけ船の全盛期であった。

引退することを決め、昭和48年ころ国の買い上げに応じて大誠丸を売却した。

処分前、萬壽雄氏は大誠丸の備品——舵輪・舷灯・船尾灯・羅針盤・浮輪・汽笛——を記念に取り外した。現在山本家の玄関に飾られるこれらの品と萬壽雄氏の人生を合わせ見ると、高度成長期の活気ある港の様子がありありと目の前に浮かぶようであった。

(吉崎 雅規)



②横浜港で薪を運ぶエンジン付きのはしけ船 昭和37(1962)年 五十嵐英壽氏撮影寄贈・当館所蔵
山本氏の大誠丸はこのはしけ船より一回り小型だった。



③大誠丸の浮輪



④大誠丸の羅針盤



①山本萬壽雄氏

震災復興写真にみる 横浜市電

当館では昨年7月、長野県在住の佐藤寛氏より、関東大震災の被害と復興の状況を記録した写真394点の寄贈を受けました。それらはいずれも横浜市の公式記録写真と考えられます(詳細は『横浜都市発展記念館紀要』第10号の79頁を参照)。

関東大震災により、当時市内を走っていた横浜市電も甚大な被害を受けました。しかし、震災復興都市計画にもとづいて行われた区画整理や街路の整備工事と連動して、レールの移築や新路線の建設を進めていきました。そして、昭和5(1930)年までには復興事業を完了させます。路線総延長は震災前の約2倍となり、戦後まで利用されることになる路線網をほぼこの時に完成させました。このコーナーでは、それらの写真の中から、震災復興後の横浜市電を撮影したものをいくつか紹介したいと思います。

(岡田 直)



①「中央市場前」停留場の折り返しポイント

昭和10(1935)年頃

この停留場は戦後に「神奈川会館前」となる。7系統(浦舟町-中央市場前)の電車がここで折り返しをしていた。現在の神奈川公園付近。



②花園橋付近を走る市電と横浜公園野球場

昭和15(1930)年頃

花園橋線(花園橋-陸橋)の開通によって、花園橋際で市電の線路が交差するようになった。左側はやはり震災復興事業によって完成した横浜公園野球場(そのスタンド)である。



③麦田方面から見た市電のトンネル

昭和5(1930)年頃

トンネルを抜けると元町に至る。写真中央にあるのは市電専用のトンネルである(専用軌道)。写真の左側枠外に道路用のトンネルがあり、こちらは震災復興事業でつくられた。



④本牧線の「箕輪下」停留場

昭和15(1930)年頃

本牧と生麦を結んだ2系統の電車が行き違う。現在の本牧郵便局付近。



⑤久保山の霞橋をくぐる市電

昭和15(1930)年頃

霞橋の下は市電のレールだけで、歩行者や車は通行できなかったが(専用軌道)、震災復興事業によって霞橋のアーチの幅が拡げられ、道路と路面電車が通るようになった(併用軌道)。

2013(平成25)年12月、当館中庭の屋外展示に新しい資料が加わりました。「横浜市瓦斯局のガスタンク基礎」と「神奈川台場の石」です。これは株式会社三陽物産からの寄付金による中庭整備で設置されたもので、ほかにも花壇を全面的に植え替えてベンチを新設し、中庭を拠点にした歴史散策ができるよう、近隣の歴史的建造物のガイドマップを設置しました。工事が完成した12月13日には記念セレモニーをおこない、当館の上山和雄館長より、同社代表取締役社長の山本博士様に感謝状を贈呈しました。

この「中庭リ・ボーン」、そもそものきっかけは2013年夏に市立本町小学校でおこなわれた発掘調査でした。校舎増築工事ともなう発掘調査で、敷地内から明治時代のガス工場(横浜市瓦斯局)の煉瓦基礎が発見されたのですが、校舎の建設を進めるため遺構は撤去されることになっていました。そのとき「遺構の一部を移設して展示できないか」というご提案を山本社長からいただいたのです。

本町小学校OBでもある山本社長は、少しでも多くの人に、こうした地下遺構の保存と活用について知ってもらいたいとの思いから、移設展示のための整備費用を寄付してくださいました。さらには山本社長の働きかけで、2009(平成21)年の発掘調査で確認された神奈川台場の石垣の一部もあわせて展示できるようになりました。

それまで当館中庭には、本町小学校で出土した明治初期のガス管、また日本大通りで出土した煉瓦造の卵形下水道管などが展示されていましたが、ここに明治期の都市基盤整備の歴史を物語る遺構が、またひとつ加わることになりました。日本大通りのあらたな憩いの場所として、そして横浜の歴史をめぐる散策の起点として、この中庭が多くの人に親しまれる場所になってほしいと願っています。

最後に、多大なご寄付をいただいた株式会社三陽物産の山本博士様にあらためて感謝申し上げます。

(青木 祐介)

舞台裏

「中庭リ・ボーン」



山本博士様
(株式会社三陽物産代表取締役社長)
「弊社創業50周年の記念の寄付でした。歴史や文化の継承のため、地元企業がより積極的に寄付などを行うきっかけのひとつになれば幸いです。」



出土した横浜市瓦斯局の遺構
写真提供:(公財)横浜市ふるさと歴史財団
埋蔵文化財センター



遺構の設置風景

中庭 2014年6月現在