

[特集]

横浜・山下公園

—海辺に刻まれた街の記憶—

先人たちの描いた未来図

[展示余話]

ハマを駆ける

モータリゼーションと横浜の道路

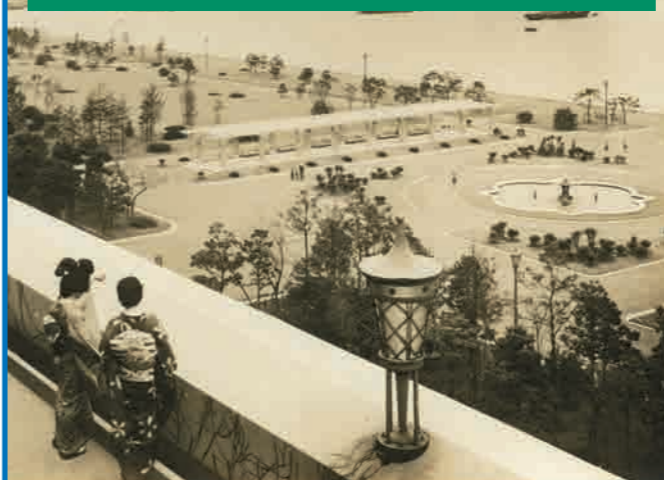


ご自由に
お持ちください

ハマ発NEWSLETTER 第26号 2016(平成28)年4月16日発行(年2回発行・不定期)
編集/横浜都市発展記念館 発行/公益財団法人横浜市政会 〒231-0021 横浜市中区日本大通12 TEL. 045(663)2424 FAX. 045(663)2453
題字/高橋健介 印刷/製本/神奈川新聞社 本誌からの無断転載を禁じます。

EXHIBITION

企画展のご案内



横浜・山下公園

—海辺に刻まれた街の記憶—

横浜の観光名所のひとつである山下公園は、関東大震災の復興事業のなかで、国内初の臨海公園として昭和5(1930)年に開園しました。本展示では、昭和の記憶が刻まれた「憩いのウォーターフロント」山下公園の歴史を振り返ります。

【会期】2016(平成28)年4月16日(土)～7月3日(日)

【関連写真展】※観覧無料
広瀬始親写真展「街にフェンスがあった頃 —昭和30年頃の横浜—」
会場:1階ギャラリー
写真展「マリニタワー開業55周年 ハマに展望塔ができるまで」
会場:1階旧第一玄関
【図録】『横浜・山下公園 —海辺に刻まれた街の記憶—』
横浜都市発展記念館/編

寄贈資料の紹介

平成27年6月から平成28年2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	寄託資料名	点数	寄託者
長谷川弘和氏撮影鉄道関係写真(ネガフィルム)追加分	1,033	鉄道友の会 客車気動車研究会	長谷川弘和氏撮影鉄道関係写真(ネガフィルム)追加分	1,033	鉄道友の会 客車気動車研究会
下平博照の満州引揚日記・回想ノート	5	下平忠孝	田邊熊吉商店等関係資料他	9	田邊順子
フェリス和英女学校卒業時の寄せ書き帳(昭和15年)	1	長谷川義之	海軍関係絵葉書(昭和戦前期)他	30	石田勝俊
村上盛一氏旧蔵写真	89	村上力	軍事郵便他	141	横川朱實
下平政照日記他	173	下平修嗣	小柴漁港写真(昭和48年)他	56	相澤詔二
中野武正氏撮影 昭和戦前期東京・横浜風景写真他	9	宮原紀子			
伝単投下器(昭和20年8月)	1	臼井義幸			
南関東地域開発状況調査スライド(昭和54年)他	1,226	座間泰雄	横浜市立大学医学部医学科同窓会俱進会 旧蔵医学関係資料	一括	横浜市立大学
松木正春氏旧蔵日産自動車関係写真アルバム	3	須藤春枝	「横浜市電四輪低床台車」設計図面帳(昭和18年)	1	大森桂子

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
企画展開催中の水曜日は午後7時まで
(券売は閉館30分前まで)

■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

上記企画展開催期間
企画展 一般300円 小・中学生150円
(企画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

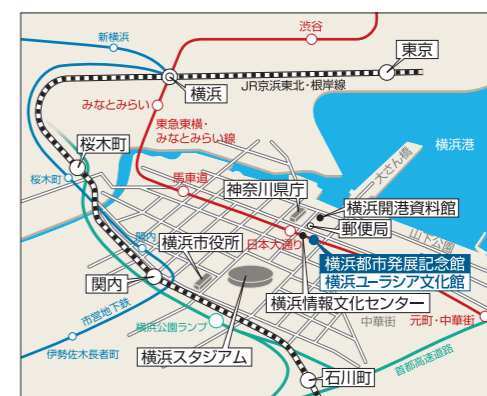
●「濱ともカード」「障害者手帳」「愛の手帳(療育手帳)」
などをお持ちの方は、無料です。

■ホームページ

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

●表紙写真

山下公園にて(昭和14年9月)
折原永子氏寄贈・当館所蔵



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「日本大通り駅南口」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

ハマ生れ、ハマ育ちならば山下公園を知らなければモグリ…。手を引かれながら歩いた頃から、お弁当持参の遠足や、お年頃のデートの場所といえ…といった具合に余りにも身近にあった公園ですが、意外にもその歴史や成り立ちは知らないものです。たかが公園、されど公園。今こそハマの顔はみなとみらいにお株を奪われている感じはありますが、ハマっこの憩いの場といえやはり山下公園なのですね。ハマ発ニュースレターでは、企画展や新しく加わった資料などの四方山話を発信しています。(長)

◎次号発行予定 平成28年10月下旬



横浜・山下公園

「海辺に刻まれた街の記憶」

先人たちの描いた未来図

瓦礫から生まれた復興公園

現在、横浜を代表する観光名所のひとつである山下公園は、関東大震災の復興公園として、昭和5(1930)年3月に開園した。この山下公園が、関東大震災で生じた大量の瓦礫を埋め立てて造られたことはよく知られているが、公園の成り立ちを都市計画の観点から解き明かした先行研究に、田中祥夫氏の論考がある(「臨海公園の誕生と横浜市 山下公園の成立事情に関する一考察」『調査季報』127号)。

横浜市は大正12(1923)年10月15日付の『横浜市日報』で、海岸通りの前面を瓦礫処分地のひとつとして指定するが、田中氏は震災直後の新聞各紙の記事から、9月の段階で横浜市の復興試案のなかに山下公園の原型となる「海岸遊歩道」の計画があったことを明

加えてここでは震災前の都市計画とのつながりも指摘しておきたい。牧彦七が名前を挙げたなかの一人、都市計画神奈川地方委員会のメンバーであった今井哲は、関東大震災直前の大正12年8月に、横浜市の公園ネットワーク案を発表している。その案とは、横浜公園から日本大通りを抜けて海岸通りへ至る公園道を整備し、「海岸通りは中十間位を埋立てて遊歩道を設け」というもの

らかにした。つまり、瓦礫の処分地だった場所をのちに公園として活用したのではなく、公園計画のほうが先にあって、その予定地に瓦礫処分地を設定したと、従来の説を逆転させたのである。

当時の新聞記事をひもとくと、まだ横浜市の復興計画が確定していない段階では、その試案の内容はさまざまである。たとえば『国民新聞』大正12年9月20日号には、「再建の横浜設計図」として渡辺勝三郎市長が立案したとされる計画図が紹介されている(1)。この計画では山下公園に相当する臨海公園は想定されていないが、3つのエリアに円形の大公園を設けて、それらを放射状街路でつなぐという壮大な計画図が描かれており、当時の案としておおいに注目される。

というのは、震災後にフランス留学から帰国した建築家中村順平(のちに横浜高等工芸学校(現・横浜国立大学)で「浜市の海岸道を二斉に公園化」時事新報 神奈川版)大正12年8月19日)、震災後の海岸遊歩道の発想を先取りしている(堀勇良「山下公園について」『山下公園再整備事業報告書』)。

当時、今井哲は欧米諸都市における都市計画の視察を終えて帰国したところであり、横浜市でも大正11年6月に、当時の都市計画局長阪田貞明が、欧米での都市計画の視察報告をおこなつてい

学部)建築学科の主任教授に就任)も、震災の翌年に東京市の復興計画案として、放射状の街路ネットワークから構成される同様のプランを発表しており、いずれもバロック的な放射状の街路網を基盤とした都市計画図となっている。中村の計画案は原図が残っているため、建築や都市計画の分野ではよく知られているが、この横浜市の復興計画案も、焼け跡に描かれた都市の未来図のひとつとして紹介しておきたい。

海辺のプロムナード

さて、山下公園の原型といえる「海岸遊歩道」が紹介されているのは、『夕刊報知新聞』の9月21日号である(2)。市が検討中の復興計画案のうち「最も有力なもの」として、市内の各所に大公園を設けてそれらを「二十間乃至三十間幅の道路をもつて連絡する」案が紹介されており、海岸通り地先については

る(「欧米都市計画事業視察談」)。こうした震災前に海外の情報としてもたらされた都市計画の考え方が、関東大震災で中断を余儀なくされながらも、復興事業のなかで再浮上してきた側面を忘れてはならないだろう。

横浜市の復興計画案は、こうした先人たちのさまざまなアイデアをもとに完成した。最終的に、牧案は予算の問題から大きく規模と内容を縮小される

「山下町海岸埋立地を中五十間位の遊歩道として新山下町埋立地と連絡する」役割となっている。遊歩道の幅50間(約90m)というのは、のちの山下公園の南北幅と一致しており、前述のとおり、横浜市は10月になってこの場所を瓦礫処分地に指定するのである。

横浜市の最終的な復興計画案は、急逝した都市計画局長阪田貞明に代わって、復興局から派遣された技師牧彦七によって作成される(3)が、牧本人も市や県の技師たちから教えを受けたと回想しており(『帝都復興秘録』、最終案のベースに上記の市の復興試案があったことは間違いない)。

が、それでも海岸遊歩道の計画は形を変えて山下公園として実現し、野毛山公園・神奈川公園をあわせて3公園が国の復興事業として新設されることとなった。

造成工事は大正14年から始まり、昭和5年3月、国内初の臨海公園である山下公園が開園した。貿易港として港湾設備の拡充が図られてきた横浜港に、人びとのための「憩いのウォーターフロント」が誕生した瞬間である。

(青木 祐介)



1 横浜市による復興計画案 『国民新聞』(大正12年9月20日)



2 海岸遊歩道の計画を伝える記事 『夕刊報知新聞』(大正12年9月21日)



3 牧彦七による復興計画案(部分) 『横浜市復興会誌』(昭和2年)所収



4 造成中の山下公園 昭和初期 当館所蔵絵葉書



5 完成した山下公園 昭和戦前期 当館所蔵絵葉書

余話展示

特別展「ハマを駆ける」

モータリゼーションと

横浜の道路

横浜市ふるさと歴史財団が運営する八つの歴史施設では、平成27(2015)年7月18日から9月23日まで、「ヨコハマ3万年の交流」をテーマにして連携展示を行った。その一つとして、横浜都市発展記念館と横浜開港資料館では特別展「ハマを駆ける―クルマが広げた人

の交流」を開催、その明治・大正編を横浜開港資料館が、昭和9月12日には、関連イベントとして、横浜郷土史団体連絡協議会の主催と両館の共催により、シンポジウム「ハマの轍―陸上交通の近代化と横浜」が実施された。シンポジウムでは、交通

の問題をはじめ、市内郊外各区の近現代史研究の必要性を再確認した。本稿は、このシンポジウムにおいて筆者が標記のタイトルで行った報告を、展示余話としてまとめたものである。

1、戦後の自動車の普及

戦災からの復興を経て、経済の高度成長とともに日本の国内の自動車の台数は大きく伸びていった。戦後の国内における自動車保有台数の変化を示したのが図①である。昭和30年代、まずトラック(貨物自動車)や軽自動車の台数が伸び、続いて昭和40年代以降、乗用車の台数が大きく伸びていったのがわかる。とりわけ自家用の乗用車が普及したのである。

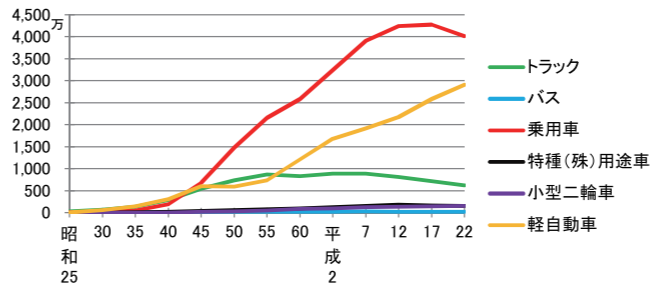
次に図②は、旅客と貨物について、交通機関別の輸送量の推移を示している。「人キロ」とは旅客数(人)と移動距離(キロメートル)の積、「トンキロ」とは輸送量(トン)と輸送距離(キロメートル)の積である。明治以来、国内の人や物の輸送を担ってきたのは鉄道である。貨物輸送の分野においては鉄道と、次に内航海運が中心だったが、昭和40年代前半に自動車

2、戦後の道路建設

しかし、高度成長が始まった後も日本の国内の道路は、自動車の交通に適さない貧弱な状態のままだった。明治時代より日本の陸上の交通インフラは、鉄道を最も重点的に整備してきたからである。昭和30(1955)年頃の日本の道路事情は、「ワトキンス調査団報告」(1956年)によくまとめられている。

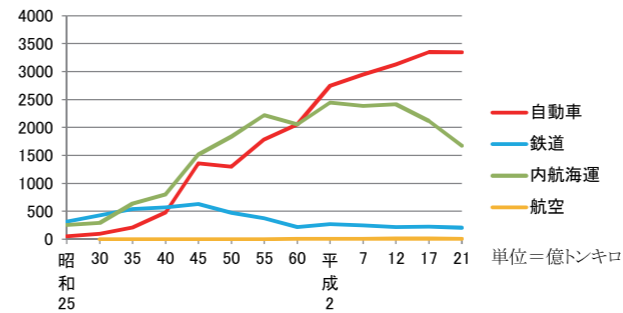
図①

保有自動車台数の推移

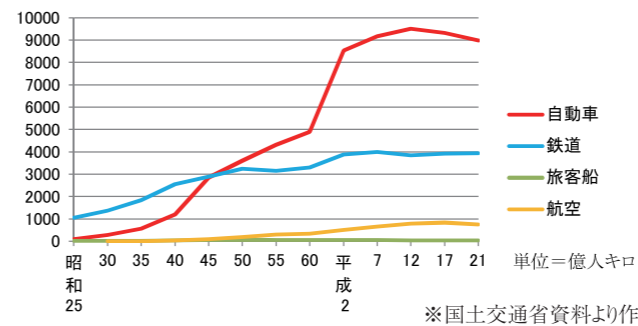


図②

貨物輸送(輸送機関別輸送トンキロ)



旅客輸送(輸送機関別輸送人キロ)



※国土交通省資料より作成

図③ 横浜市周辺の道路

— 国道 — 主要地方道 — 自動車専用道路

ワトキンス調査団は、高速道路の建設を計画していた日本の当時の道路事情を調査するため、アメリカより来日した。「日本の道路は信じがたい程に悪い。工業国にして、これ程完全にその道路網を無視してきた国は、日本の他にない」とするそのレポートは非常に有名である。当時、国道といえどもほとんどが未舗装だった。

戦後の日本において、道路建設に優先的な財政投資が行われた。原則には、そのような状況があった。自動車社会の到来とともに、新しい道路法と道路交

3、横浜をめぐる道路交通

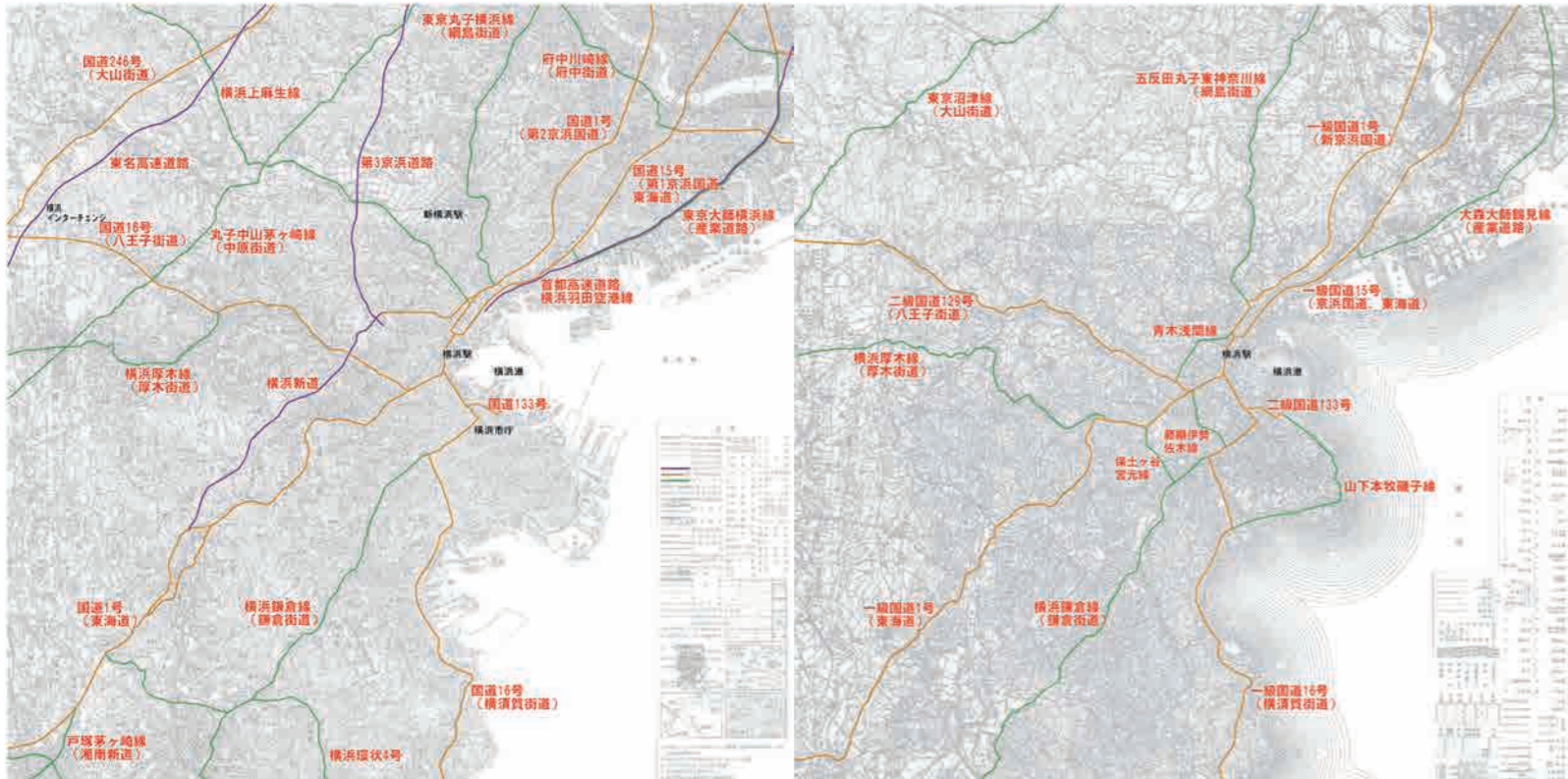
昭和40年代以降、自動車が鉄道をしのぐ背景には、昭和60年代にかけての全国の高速度道路

網の完成がある。図④は昭和30(1955)年頃と45(1970)年頃の横浜市周辺の道路の供用状況である。第三京浜道路や東名高速道路、「横浜市六大事業」にうたわれた首都高速道路の神奈川線や横浜ベイブリッジ、横浜横須賀道路などが次々と開通した。高度経済成長期に横浜周辺で整備と建設が進められていった道路は、およそ次の三つにレベルに分類できるだろう。

- ① 東京から西日本へ伸びる 国土レベルの交通 (↓東名高速道路など)
- ② 東京と横浜(港)を結ぶ 都市間レベルの交通 (↓第三京浜道路など)
- ③ 横浜市内および周辺の 地域レベルの交通 (↓首都高速道路神奈川線など)

さらに、明治・大正・昭和時代を通じて横浜周辺の陸上交通の特性は、表①のように整理できる。つまり、この三段階の輸送レベルにおいて、それぞれほぼ似たようなルートでI(一般)道路→II鉄道→III高速道路の順に、インフラ整備が繰り返し展開されたと言えるだろう。

(岡田 直)



昭和45(1970)年頃

昭和30(1955)年頃

表① *路線名は通称・略称・新旧称含む

レベル①: 東京から西日本へ伸びる国土レベルの交通			
I 東海道(国道1号)			
↓			
II 東海道本線(1889年)/東海道新幹線(1964年)			
↓			
III 東名・名神高速道路(1969年) など			
レベル②: 東京と横浜(港)を結ぶ都市間レベルの交通			
I 第一京浜国道・港国道(国道15・133号)/産業道路/綱島街道			
↓			
II 官設鉄道(1872年)/京浜電鉄(1905年)/京浜東北線(1915年)/東横電鉄(1926年)			
↓			
III 第三京浜道路(1965年)/首都高速横羽線(1968年) など			
レベル③: 横浜市内および周辺の地域レベルの交通			
(a) 中央部	(b) 南方向	(c) 北西方向	(d) 西方向
I 市内街路	横須賀街道(国道16号)	八王子街道(国道16号)	厚木街道
↓	↓	↓	↓
II 市電(1904年) 根岸線(1964年) 地下鉄(1972年)	湘南電鉄(1930年)	横浜線(1908年)	神中鉄道(1926年)
↓	↓	↓	↓
III 首都高速 横羽線II・三ツ沢線(1978年) ベイブリッジ(1989年)	横浜横須賀道路(1979年)	保土ヶ谷バイパス(1974年)	(該当なし)
			など

ぐんじゆうびん
軍事郵便

横川朱實氏寄贈

次に紹介する資料は、中区(現南区)弘明寺町に居住していた長谷川清氏が戦地から家族に送った軍事郵便である。

軍事郵便とは、日清戦争時に勅令によって定められた郵便制度で、戦地に派遣された兵士は無料で郵便を出すことが出来た。日中戦争開始以降は、一年平均約4億通もの軍事郵便が出され、戦地と内地をつなぐ重要な連絡手段となっていた。



①長谷川清氏の出征記念で撮影された家族写真

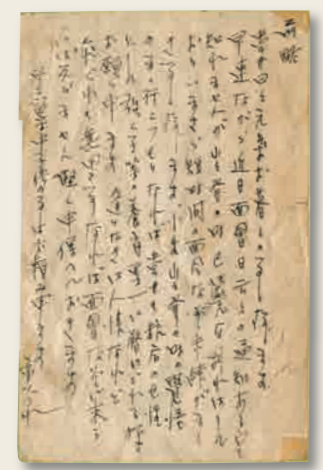
長谷川氏は、生糸輸出商のストラーラー商会(中区北仲通)に勤務していたが、1941年(昭和16)7月に召集され、妻の富美子氏と長女の早苗氏(満5歳)、次女の朱實氏(生後10ヶ月)を残して出征する(1)。出征後、甲府連隊に入隊した長谷川氏は、甲府から中国東北部のチチハル、インドネシアのスマトラ島、濠北地域を転戦することになる。出征以降、長谷川氏は頻りに軍事郵便を家族に

送っており、約120通が現存している。

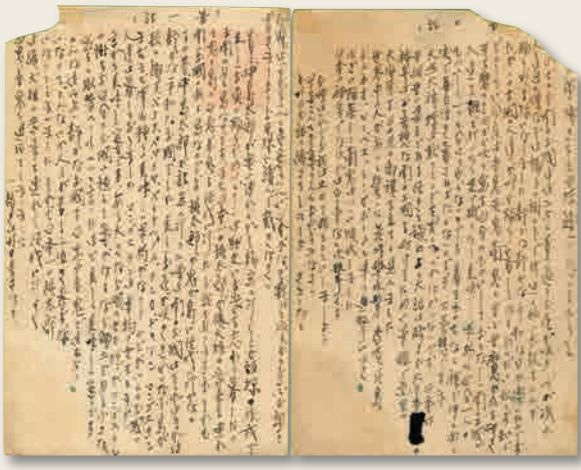
長谷川氏の手紙の中には、兵士の気持ちがよくわかる手紙がある。例えば、甲府から戦地に向かう前に、家族との面会日が設けられていたが、長谷川氏は妻への手紙で、出発時の覚悟が鈍らないよう「くれぐれも無用の事なれば面会などに来るには及びません」と記し、面会を拒否している(2)。また、生還を期待しないようにという「遺言」を記した手紙も送られており、強い覚悟と悲壮感を感じることが出来る。しかし、別の便では、面会を謝絶したことを謝り、2年もしれば帰還できるだろうという見込みが記されている。この手紙は、検閲がある軍事郵便ではなく、知人の手を介して私的に送ったもので、本音と建前が複雑に錯綜する兵士の気持ちを読み取ることが出来る。



③娘のイラストが描かれた軍事郵便



②面会を拒否する内容が記された軍事郵便



④物語仕立ての軍事郵便

争をしているのかを、「桃太郎」を例えに物語仕立てで解説しているものもあり(4)、娘とのコミュニケーションを手紙で図ろうとする父親の心情を感じることが出来る。

長谷川氏は出征以来、主に後方部隊で活動しており、命の危険にさらされることはなかったが、前線に出る際には、妻に「君は今日までつらい苦勞している事は陣中いつも深くお礼をしている。このつぐないはいつか出来る事と思っていたが、これが最後の便りになるとは思われないが幸い第三信を出す日があるとしたら、それは長い月日がある」と

思ふ」という文章を送り、改めて家族に戦死の可能性を示している。この後、長谷川氏はパラオから乗船した船が、1944(昭和19)年4月16日に潜水艦の魚雷攻撃を受けて沈没したために戦死する。家族には、同年8月に生死不明を知らせる通知が来たのち、9月に戦死が正式に通知され、部隊長からの弔辞も届けられた。

本資料は、妻の富美子氏によって整理され、大切に保管されてきたものである。妻子あるごく一般の横浜市民が、どのような心境で兵士としての生活を戦地で送っていたのかを知る貴重な資料であるといえる。

(西村 健)

でんたんとうかき
伝単投下器

白井義幸氏寄贈



①寄贈された伝単投下器 全長142cm、全幅48cm
当館では本資料の特別公開展示を昨年8月に開催した。手前の展示資料は当時投下された伝単の現物資料(横浜市史資料室所蔵)。

昨年は、戦後70年の節目に当たる年であったが、当館では地域の戦争に関係する2件の資料の寄贈を受けた。その概要を紹介する。

最初に紹介する資料は、1945(昭和20)年8月初旬(原爆投下以前)の夕方に、新横浜駅東の篠原城址港北区篠原町)の空堀に投下された米軍の伝単投下器(1)である。本資料は当時、米軍が使用していたM64五〇〇ポンド通常爆弾に似た形状をしており、内部に伝単をロール状に収納し、空中で蓋が外れて伝単が撒かれる仕組みになっている(2)。

③白井義常氏による伝単のスケッチ



②伝単投下器に伝単をセットする米軍兵士

1950年撮影
所蔵: Naval History and Heritage Command



伝単は、敵国の軍隊や市民の士気の低下を目的として撒かれた宣伝ビラで、第二次世界大戦以降、各国が数多くの伝単を作成した。第二次世界大戦中、アメリカ政府は、情報戦と心理戦を担当する戦時情報局(OWI)を設置し、この組織が中心となって各地で伝単を制作した。日本本土には、1945(昭和20)年8月までに数千万部もの伝単が投下されたといわれる。その内容は、日本の戦況が政府発表とは異なり、厳しいものであることを暴露するものや、軍部の傲慢を攻撃するものなどが多く、爆撃

や原爆の投下を予告する伝単も存在した。

本資料は、資料を寄贈した白井義幸氏の父、白井義常氏が伝単とともにリヤカーで自宅に持ち帰ったもので、元は緑色であった。本資料によって投下された伝単は、白井家には残されていないが、義常氏の記憶に基づくスケッチ(3)から、無条件降伏を促す内容の伝単であったことが推測できる。当時、伝単を拾ったり読んだりすることは厳しく禁じられていたが、密かに拾い集めて読んでいた人も多く、多くの伝単が現在に残さ

れている。義常氏は伝単を焚き付けとして使用するために拾い集めていたと証言されており、物資が不足していた当時の日本人にとって、実用品として貴重であった事例もあることがわかる。義常氏は、伝単の内容よりも、米軍が紙を撒くためだけの目的で、本資料のような金属製品を多く投下できることに、金属不足に苦しむ日本との国力差を感じ、戦局の不利を予感したという。

戦後、本資料は白井家の納屋に道具を入れる棚として置かれていたが、貴重な資料が埋没する事を危惧した義幸氏が、人目に付くオフィスの応接室に設置することを思案し、26年前に錆を落として黒色に塗り直し、小物を置くインテリア風の棚として利用していた。資料の詳細は、義幸氏が新横浜駅の開業50周年記念誌「新横浜五〇年の軌跡」(新横浜町内会発行、2014年)を編纂する際に、義常氏から聞き取りをしたため、明らかになった。

本資料は、各地に残る焼夷弾と比べて残存数が少なく、同様の資料が新潟県長岡市の長岡戦災資料館で所蔵されているが、横浜ではこの1点以外存在が確認されていない。また、資料の来歴が明らかにされていないことから、横浜の戦争資料として高い価値を持つ資料であるといえる。

(西村 健)