

横浜市大岡川・中村川下流域における運河の発展と衰退

Development and Decline of Canals in the Ooka and Nakamura basin in Yokohama City

田邊 徳子* 古谷 勝則*

Nolico TANABE Katsunori FURUYA

Abstract: This study focuses on the functions of rivers serving as canals. The Ooka and Nakamura basin in Yokohama City was designated as a study subject. The history of development and decline of canals, which had been affected by changes in the roles of canals, had been clarified. Bibliographical research and spatial analysis with a graphic plan and topographical maps were conducted for the investigation. The subject area was reclaimed land which was completed 350 years ago, and some changes were triggered by the opening of Port of Yokohama. Furthermore, multiple canals were built in the middle of the Meiji Period in order to improve convenience of transportation and to protect foreign settlements. At that point, canals were the foundation of everyday life. However, demand for canals started diminishing towards the middle of the Showa Period due to the new establishment of railways and motorways, and canals were started to be filled in or converted to culverts towards the end of the Showa. The remaining area is now utilized as a subway, green passage or parks. Therefore, it is concluded that the canals are important components of the current city landscape with the history of development and decline.

Keywords: *Yokohama city, canal, Landscape, development, decline, transition*

キーワード: 横浜市, 運河, 風景, 発展, 衰退, 変遷

1. はじめに

自然の恵みである水を主役とした河川空間・水空間は都市景観を構成する重要な要素となる。都市化される前の農村では、河川から引き込んだ水路が人々の生活の軸として重要な空間になっていた。また河川は、物流などの拠点として、人々の生活に深くかかわっていた。それ故、河川は人々の活動の圧力を長きにわたって強く受け、特に高度経済成長期には都市域を中心として河川空間・水空間は大きく変化することとなった。その一連の経過の中で、河川とともに育まれてきた地域の風土や文化も損なわれていき、人々は地域の中で日常感じることでできた地域における河川の魅力から離れていってしまった。河川の魅力を取り戻すためにも、河川の実験や消失過程、その痕跡が果たす現在の新たな機能に着目することが必要である。

都市部における河川や運河の実験や消失過程を扱った研究としては、白藤ら(2009)¹⁾は、東京都を対象に古地図と現在の場所を比較し、文献調査や現地調査を行った。このことから、暗渠化された河川が、現在の風景に及ぼしている影響をプラス面とマイナス面の両方から明らかにした。都市の近代化が河川に及ぼした影響に関する研究としては、高橋ら(1986)²⁾は、23区の河川を対象として地形図を用いて計測を行い、時代ごとに利用形態を分類した。その結果、河川の幅員と道路や住宅への転用に関して、区ごとに特色が認められたことを明らかにした。小川(2011)³⁾は、東京都渋谷川を対象に江戸時代以降の地図や絵写真を用いて空間の復元考察を行った。このことから、水路が風景に果たした役割の変化を利用や空間構造などの観点から明らかにし、暗渠を、都市の特徴を色濃く残す貴重な存在と結論付けた。岡ら(2008)⁴⁾は、横浜市大岡川を対象に横浜港開港から現代まで、地形図をもとに分析を行った。埋立や農村の宅地化について、地形図から、水路、農地、人の住みつき方の変遷について示した。吉田ら(2008)⁵⁾は、日本で初めて鉄道が敷かれた新橋と野毛地区を対象とし、舟運を主として発展していた両都市に鉄道開通が与えた影響につ

いて明らかにした。加えて、土地宝典を用いた地価の比較や戦後発展した街の業種分布を戦前・戦後に分けて比較した。その結果、新橋においては開通後直ちに、野毛地区においては戦後、駅前を中心として発展が始まり、発展の開始時期の相違が現在の両都市の性格の違いとなっていると結論付けた。この研究では、横浜では鉄道開通後も問屋街として栄えた運河の文化が残っていたことを指摘していた。

以上より、都心部における河川は近代の都市化に応じて埋立や暗渠化が進み、市街地や道路へと転用されていることが明らかとなっている。特に横浜においては、横浜港の開港による宅地化や日本初の鉄道敷設などを契機として都市化が進んだ結果、埋立や暗渠化が進んでいることがわかる。したがって、横浜市の現存する河川や、埋立・暗渠化された河川の痕跡そのものにも、当時の都市の特徴を色濃く残す貴重な存在として、価値を見出すことが可能であると考えられる。しかし、現在の研究では河川空間周辺を対象とした土地利用形態の変化に関する研究にとどまっておらず、河川そのものの発展と衰退、その痕跡が果たす現在の新たな機能に着目した研究は少ない。そこで本研究では、近代における都市化の先駆けとなった横浜市の大岡川・中村川下流域を対象とし、「運河の発展と衰退の経緯」と「現在の都市施設の創造」との関係性を明らかにすることを目的とした。

なお本研究では、対象河川の主な利用形態であった運河としての機能に着目し、対象河川を運河と呼ぶこととした。

2. 研究の方法

(1) 対象地の選定

本研究の対象地としては①入江が埋立てられ完成した人工の土地であること②横浜港開港以降、開削によって完成した運河が数多く存在したこと、③開削された運河の大半が現在、埋立や干拓、暗渠化により姿を消していること、④その跡地に、他の交通網や緑地・緑道などの都市施設が整備されていること等の選定理由か

*千葉大学大学院園芸学研究所

ら、横浜市南区と中区にまたがる大岡川と中村川・堀川下流域を対象地とした(図-1)⁶⁾¹⁰⁾。横浜市道路局によると、大岡川・中村川・堀川はいずれも県知事管理の二級河川であり、大岡川の全長は計14,040m、中村川の全長は3,000m、堀川の全長は900mである¹¹⁾。

南区の面積は、横浜市統計ポータルサイトによると12.63km²、中区の面積は20.81 km²である。人口・世帯数は、平成25年7月1日現在、南区は194,764人・93,685世帯、中区は147,058人・76,898世帯である。いずれの区も、1950年頃から1970年頃までの高度経済成長に呼応し人口増加が顕著となっている¹²⁾(南区は、1970年に港南区と分裂した)¹³⁾。

土地利用に関して、建築局企画部都市計画課によると、南区は平成24年度、区域の76%が住宅地域、4%が工業地域、20%が商業地域となっている。この値から、横浜市全域における土地利用と比較し、商業地域としての利用が高いといえる。これに対し、中区の土地利用は、区域の35%が住宅地域、29%が工業地域、36%が商業地域であり、横浜市全域と比較し、商業地域と工業地域の割合が高いといえる¹⁴⁾。

(2) 研究の方法

大岡川・中村川下流域の運河は、1859(安政6)年の横浜港開港以降の市街化に伴って開削が進んだ。そこで、対象地におけるそれぞれの運河が、どのような経緯により成立したのかを文献調査より明らかにする。文献調査には、横浜市史稿や横浜市史、中区史を主に用い、運河の発展と衰退、都市施設を表-1の年表にまとめた。また、当時流れていた運河の位置を古地図や航空写真から判読し、GISを用いて現在の新しい都市施設を表示した。これら情報を比較し、過去の運河の所在地と現在の都市施設の関連性に関する空間分析を行った(図-4)¹⁵⁾¹⁹⁾。これら調査結果をもとに、社会的背景により時代を大別し、運河の成立過程や不要とされた経緯、運河に求められた機能等に着目し総合考察を行った。

3. 横浜港開港以前の様子

江戸が爛熟した文化に彩られた時期には、横濱村は千鳥鳴く浜辺に松の間を縫って畑がちらほら見える程度であったという。この入江に埋め立てを行ったのは、当時江戸本村木町に居住し、石材・木材を手広く商売していた吉田勘兵衛良信であった²⁰⁾。吉田勘兵衛は、1656(明暦2)年に幕府の許可を受けた後、石川中村大丸山の土砂を切り崩し、9年の歳月をかけ、1667(寛文7)年に難工事を完成させた。その際に完成した埋立地が、吉田新田である。当時の総面積は三十四万八千余坪(約115ha)、工事費用は八千三十八余両(約5億3,000万円)であった²¹⁾²²⁾。吉田新田と入江の間は当初、「蛇行はなほだし」²³⁾であった。そこで両護岸には石垣が築かれ、水を引いた水路や橋梁、灰汁水吐出門などが設けられた。これが大岡川と中村川の始まりである。しかし、これまで海であったところを土砂で埋め立てた当初の田畑では直に良好な作徳を望むことは困難であった。そのため、新田完成後、代々の継承者が多くの小作人を率いて土地をならし、共存共栄のために更なる埋立・開墾の事業に努めた²⁴⁾。吉田新田の埋立開墾を先駆けとして、1796(寛政8)年には現在の中野街周辺において、横浜新田の埋め立て開墾が横浜村民によって行われ²⁵⁾、1853(嘉永6)年には、現在の相生・住吉周辺に太田屋新田の埋め立て開墾が、太田屋徳九郎によって行われた²⁶⁾。この時代の運河は、農業用水としての利用が中心であったと推測される。

4. 横浜港開港後と居留地保護

(1) 横浜港開港後：市街地の拡大

1853(嘉永6)年のペリー来航後、1858(安政5)年6月19

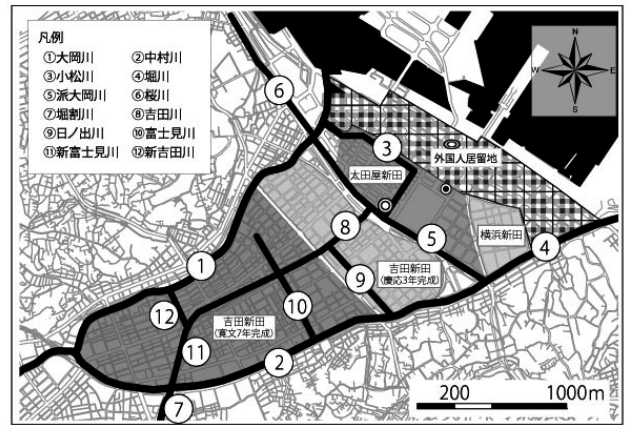


図-1 大岡川・中村川(堀川)下流域の概要

日に日米修好通商条約が締結され、1859(安政6)年6月2日に横浜港が開港した。渡来の外国人数は、開港元年の1860(万延元)年には在留外国人数は僅か35人(英人18人、米人18人、蘭人5人)であったが、開港後は、横浜港周辺に居住していた農家を掘割の南に移して横濱元町と称し、域内を移住商人及び在留外国人の商舗・商館の地に充てたため、在留外国人数は文久・元治・慶応年間を経て、1867(慶応3)年には1,070人にまで増加した。その結果、吉田新田域内総人口は、開港8年後の1867(慶応3)年には20,810人、開港10年後の1869(明治2)年には28,589人となり、さらに1872(明治5)年には64,402人まで増加した²⁸⁾。こういった経緯から、吉田新田において、明治時代初期頃まで市街地の拡大が行われた。開港以前の埋立は田畑を広げることが目的であったが、開港以降の埋立は既に田畑となっていた土地を埋め立て、街を開くことが目的となっていた²⁸⁾。このようにして、吉田新田は1866(慶応2)年から明治40年代までの四十余年間に、人口・戸数の増加に伴い市街地が拡大し、人家は新田域内に充満するに至った。つまり旧新田の地が開港以降この時期に田畑から街へと変化したといえる²⁹⁾。

(2) 横浜港開港後：浪士による在留外国人の殺傷事件の続発

横浜港開港後、日本人浪士による外国人殺傷事件が相次いだ。1859(安政6)年7月には本町におけるロシア使節護衛艦隊の見習士官と水兵の惨殺事件が、同10月には港崎わきにおけるフランス領事代理の清国人召使殺傷事件が発生した。清国人召使殺傷事件の際、犯人を捕らえることができず幕府にとっては重大な失態となった。さらに、翌1860(万延元)年2月にはオランダ人殺傷人事件が発生した。外国側から抗議を受けた幕府は、万延元年4月から6月にかけて、延長580間(1054.4m)、幅10間(18.18m)³⁰⁾の掘割を、現在の山下橋から西の橋あたりまで掘って、関内(外国人居留地)と関外を隔離する工事を行った³¹⁾。この運河が堀川である。横浜市史稿³²⁾には、開港後の運河開削の目的として「舟運の便はもちろん、居留地保護の関係から、危険人物の取締の必要上形盡されたもの」と記載されている。また、その後1867(慶応3)年に新たに埋め立てられた吉田新田と、横浜新田・太田屋新田間に埋め残された運河が「派大岡川」である。

(3) 「町」の新設にともなう下水道の整備

1871(明治4)年、横浜市街の測量が実施された。この際、1864(元治元)年発行古地図¹⁶⁾からも存在が確認される運河が、小松川(図-1の5)と命名された³³⁾。しかし小松川は、1872(明治5)年9月、高島嘉右衛門らの出願によって埋め立てられた³⁴⁾。当時の様子に関して、高島翁言行録³⁵⁾には以下のような記述がある。「明治4年の春、下水溝より発散する臭気鼻を衝き、実に堪えられない状況であった関内地域の対策として、高島が提出した蒸気ポンプを用いた排水工事が採用され、実施された。」したがって、

小松川は舟路としての機能を持たなかった上、悪臭を放つ原因となっていたため、早くに下水道としての役目を終え、埋め立てられたと考えられる。

5. 横浜の都市化による物資の動きの増大と運河開削の要請

(1) 都市化による物資の動きの増大

明治に入り、人口の増加や横浜の都市化による物資の動きの増大につれ必要となったのが舟運による方法だった³⁶⁾。1870(明治3年)4月、神奈川県知事井関盛良は、中村川の拡張や根岸堀割の開削、吉田新田南一ツ目沼地の埋立工事を自費で行う者の募集をかけた。これに名乗りを上げ、工事実施の許可を得た者が吉田八代勘兵衛だった。しかし事業は、当初の予想をはるかに上回る資金を要したため、八代勘兵衛は資金繰りにあえぐ結末となった。そのため、政府の救済を経て公業となり、1875(明治8)年、旧吉田新田すべての土地が官有地となった³⁷⁾。堀割川は上流部で中村川と結び、横浜港と周辺の地域を結ぶ重要な水上交通路としての役割を果たすことになった³⁸⁾。同時に、堀割川開削の際に生じた土砂を以て吉田新田の沼地を埋め立てることとなった。その際の工事中に町の区画に沿って開削された運河を吉田川、枝川を日ノ出川と命名した³⁸⁾。したがって、同時期に開削されたこの二つの運河に関しては、堀割川開削の際の副産であるといえる。さらに、1870(明治3)年に行われた桜木町の埋め立ての際、川敷を埋め残し浚渫工事を行い、舟便を通じた³⁹⁾。この運河が、桜川(櫻木川とも呼ばれる)であるその後、桜川は18m、大岡川は22mにそれぞれ川幅が広げられ、川からの物資の積み降しの便利のため川の護岸の肩を削って堀川、中村川などと同じように荷揚場が設けられた。その結果、舟運上にいちじるしく便利となり、さらに鉄筋造による橋梁がかけられた⁴⁰⁾。富士見川に関しては、1886(明治19)年1月、伏島近蔵が神奈川県へ開削の申し立てを出願したが費用の面から取りやめとなった後、横浜市により開削された⁴¹⁾。

当時の様子に関して、横濱復興誌⁴²⁾には、以下のような記載が残されている。「これら船隻を収容するに足る指定繫留場無かりし為、空船は所々に散在し、殊に天候不良の際には舳々相摩して河川内に蟻集し、河川の交通を妨害する事あり、特に大岡川及同支川にてはその甚だしきものあり」。上記からも、当時の輸送手段として舟運は活発であり、舟路として運河が栄えていたと考えられる。少し時代は離れるが、横浜市内運河を利用して運送船は、1920(大正9)年の横浜市の調査によると3,098隻(237,951トン)、乗用船326隻であった⁴³⁾。

(2) 東海道線の開通

1870(明治3)年4月、明治政府の上野景範らが、線路測量を手始めに京浜間鉄道工事に着手し、1872(明治5)年正月に、ほぼ品川・横浜間の鉄道工事が竣工した(官設)。明治5年5月、品川・横浜間の仮営業を開始し、10月13日より京浜間の鉄道営業が開始され、1889(明治22)年7月、東京・神戸間が全通した。この結果、東京・横浜間における貨物輸送トン数は、1872(明治5)年から1886(明治19)年にかけて飛躍的に増加した。営業収入額に占める利益金の比率は、明治5年は35.6%であったが、明治19年には64.9%にまで増加している⁴⁴⁾。当時の運輸成績に関して、旅客人員(人)は1896(明治29)年を境に減少しているが、貨物輸送トン数は著増の一途をたどり、明治40年代には明治5年のほぼ485倍になっていることがわかる。この動向は、明治40年代から大正初期に入っても変わることがなかった⁴⁵⁾。横浜駅における1911(大正元)年の輸出品の特徴に関して、茶・生糸・屑糸・木材が多いことが挙げられる。対照的に輸入品の特徴に関しては、鉄類・綿類・毛織物・麻などが圧倒的に多いことが特徴として挙げられる⁴⁶⁾。

表-1 対象地域における運河や都市施設の変遷

年号	運河	埋立港湾・都市計画	政治的出来事	鉄道・市電 高速道路等
1667(寛文7)年	大岡川	吉田新田埋立の完了		
1796(寛政8)年	中村川	大岡川・中村川の完成		
1853(嘉永6)年		横浜新田埋立の完了		第3章
1858(安政5)年		太田屋新田埋立の完了	ペリー浦賀に来航 日米修好通商条約	
1859(安政6)年			横浜開港 外国人殺傷 (本町・港崎わき)	
1860(万延元)年	堀川	開削完了(6月)	外国人殺傷(2月) 生麦事件 (現鶴見区生麦)	第4章
1867(慶応3)年	派大岡川	吉田新田沼地一部埋立完了		
1870(明治3)年	枝川	開削完了		
1871(明治4)年	小松川	横浜市街地の実測 小松川と命名される		
1872(明治5)年	小松川	埋立完了		【官】京浜間の鉄道営業が開始(新橋-横浜)
1873(明治6)年		南一ツ目埋立の完了		
1874(明治7)年	堀割川	開削完了		
1875(明治8)年	吉田川	旧吉田新田の官有地化		第5章
1875(明治8)年	日ノ出川	吉田川・日ノ出川の完成		
1886(明治19)年	富士見川	開削完了		
1889(明治22)年				【官】東海道線全通(東京-神戸)
1894(明治27)年	富士見川	埋立完了(9月)	日清戦争 (~1895年3月)	
1896(明治29)年	新吉田川	開削完了		
1897(明治30)年	新富士見川	開削完了		
1902(明治35)年				【私】横浜電気鉄道株式会社が創設 【私】路面電車運営開始(神奈川-大江橋)
1904(明治37)年			日露戦争 (~1905年7月)	
1914(大正3)年			第一次世界大戦参戦 (~1918年)	
1921(大正10)年				【市】横浜市電気局による、横浜電気鉄道株式会社の買収 【市】横浜市営電気軌道営業開始
1923(大正12)年				関東大震災
1930(昭和5)年				世界恐慌
1939(昭和14)年				第二次世界大戦 (~1945年)
1946(昭和21)年		第二次世界大戦後の清掃が開始		第6章
1954(昭和29)年	枝川	埋立完了		
1956(昭和31)年	日ノ出川	埋立完了		
1965(昭和40)年		「六大事業」の推進の発表 「吉田川等埋立事業」の実		
1970(昭和45)年	新富士見川	埋立完了		
	吉田川	埋立完了		
	新吉田川	埋立完了		
1972(昭和47)年				【市】横浜市電車の営業終了 【市】横浜市地下鉄(上大岡-伊勢佐木長者町)開通
1973(昭和48)年		富士見川公園の完成		
1977(昭和52)年	派大岡川	干拓完了 大通り公園の完成		
1978(昭和53)年				首都高速横羽線(横浜駅東口-横浜公園)開通
1984(昭和59)年				首都高速狩場線(石川町-新山下出入口)開通

黒地白抜き文字は、運河の消失を示す。表を作成した文献は本論の引用文献を参照

(3) 舟路としての運河の拡大

市街地が拡大していた吉田新田であったが、西側の開削は殆ど進行していなかった。そこで伏島近蔵は1886(明治19)年1月、この地域の舟運を通ずるために開削を出願した。しかしはじめは、市制施行などの関係から実施されなかった。伏島は、沖田信亮と両名共同し、1891(明治24)年12月に再度出願し、「並行して富士見川を埋め立て」「その代償として富士見川敷を下附」することを条件とした⁴⁷⁾。その結果、1893(明治26)年9月に開削の免許を得た。1894(明治27)年9月3日の新吉田川開削工事起工と同時に富士見川埋め立ては完成し、新吉田川の開削は1896(明治29)年に、新富士見川の開削は1897(明治30)年に完成した⁴⁸⁾。

(4) 明治30年以降 電気軌道(路面電車)の発展

明治時代初期の鉄道網敷設を契機に、陸上交通網の発達が顕著となった。日清戦争(1894~95年)前後から、横浜市内における市内路面電気鉄道の計画は現れていた。しかし県会の反対や人力車夫の電鉄敷設反対運動が起こり、実現には至らずにいた。その和解の末、1900(明治33)年9月に敷設出願の許可が下り、1902(明治35)年7月23日に横浜電気鉄道・横浜共同電気鉄道・鎌倉電気鉄道・横浜市内電気鉄道の四社が一本にまとまった結果、

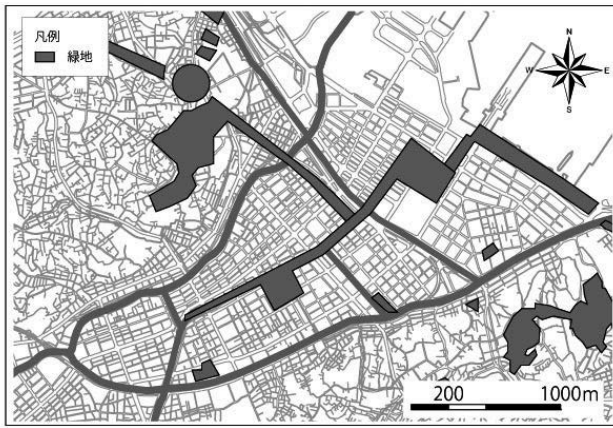


図 - 2 横浜復興計画案に示された緑地

横浜電気鉄道株式会社が創立された^{49,50}。1904（明治37）年、神奈川・大江橋（桜木町）間において、横浜で最初の路面電車（電気軌道）の営業が開始された。この区間は、本来別個の町であった横浜と神奈川を結ぶ都市間電車の色彩が当時としては強かった。しかしその後は営業範囲を市街地に拡大し、明治末期から大正初期にかけて各方面へ郊外路線を伸ばしていった⁵¹。横浜電気鉄道株式会社は、第一次世界大戦をめぐる物価高騰、それに起因した生活擁護のための従業員待遇改善の要求、他方で電鉄交友論の発生などから、1921（大正10）年4月1日、横浜市電気局開庁と同時に横浜市に買収され、横浜市営電気軌道（横浜市営電車）として営業を開始した⁵²。以上から、横浜市営電気軌道は、戦前・前後を通じて、横浜の陸上交通を支える存在として重要な役目を果たしていたと考えられる⁵³。

6. 関東大震災とその後の運河の変遷

(1) 震災復興計画

1923（大正12）年、神奈川県相模湾北西沖80kmを震源とした、関東大震災が発生した。横浜市の被害世帯の比率は、ほぼ全滅に近い95.5%という高い数値を示した。被害を大きくしたのは地震と同時に大火災が発生したためであった。その後、横浜市は内務省より都市計画局長として牧彦七を招き、その下で、横浜復興計画案が立案された（図 - 2）⁵⁴。その大筋としては、横浜市人口を30年後約30万人と想定し、横浜港湾設備の拡張や、関内地区と丘陵地（現在の戸部町、伊勢町）を中枢地として、鉄道・道路・運河・公園等の系統を揃えるというものであった。1927（昭和2）年の計画案には、「新吉田川ヲ埋築シ」街路を作る計画も含まれていた。（当時の計画案内において、緑地として指定された地域を図 - 2 に色つきで示した。）この復興計画は総計5億2000万円という莫大な予算規模となったため実施されなかったが、横浜市復興事業は主に土地区画整理事業、街路事業、公園事業で構成されることとなり、現在につながる都市の骨格が作られることとなった⁵⁵。

(2) 終戦後の瓦礫処分と運河の埋立

終戦後の市街地の清掃が行われたのは、1946（昭和21）年3月中旬のことだった。鉄道やトラック輸送などの陸上交通機関が整備される中、日ノ出川の舟路としての利用価値が薄れているとの理由で桜川や日ノ出川は1945（昭和22）年5月の横浜大空襲の残骸・瓦礫投棄処分場として指定された。そのため、現地付近で処理しきれなかった瓦礫などが集積された。これが横浜市の後埋立のはしりになった⁵⁶。桜川の埋め立ては1954（昭和29）年に、日ノ出川の埋め立ては1956（昭和31）年に完了した。

(3) 自動車の普及と横浜市営電気軌道（横浜市営電車）の衰退

戦後の高度経済成長に呼応して、横浜市内における自動車保有台数が増加したのは、昭和40年代のことであった。1965（昭和

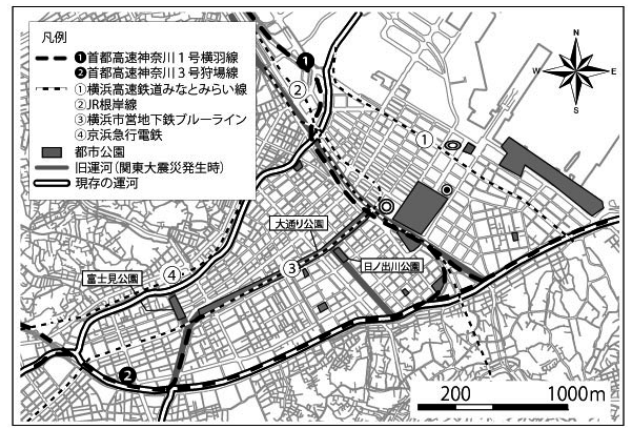
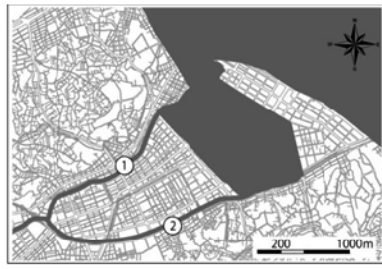


図 - 3 対象地域における現在の都市施設概要

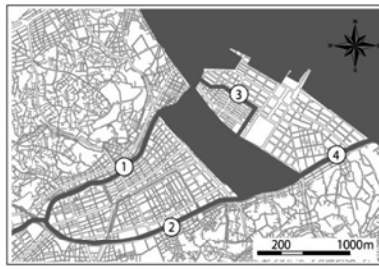
40）年の横浜市内自動車保有台数は113,076台であったが、1974（昭和49）年には433,974台と、ほぼ4倍にまで増加した。昭和後期の交通の様子について、「近年の道路交通量は、都心部では道路容量をはるかに越えている。この原因の主なもの自動車増加で、（中略）これに伴って、バスの走行速度も次第に低下し、交通機関としての役割に支障をきたしている。」と記載されている⁵⁷。また、横浜市営電気鉄道の日平均乗車人数は1929（昭和4）年の9,288人を境に減少している。その後、横浜市営電気鉄道は、1972（昭和47）年3月31日に廃業した⁵⁸。

(4) 高度経済成長と運河の消失

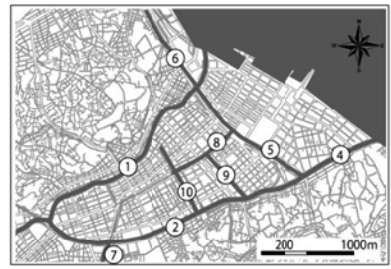
横浜市を市民活動や娯楽等の都市活動の中心にするため、基盤整備を行う必要があった。そこで、1965年（昭和40年）2月に「横浜の都市づくり将来計画の構想」が発表され、その具現化のための「六大事業」の推進が発表された⁵⁶。当時の報告書には、ほとんど利用されずに工場汚染により悪臭を放つ運河は、景観上も衛生上もマイナスの存在であるため、これら運河を埋め立て、都市構成強化上、有効利用する事が望ましいといったといった内容の記載が成されている⁵⁷。このような観点から横浜市は、運河の埋立を行い、新しい都市施設の建設を進めることとした。昭和45年から計画された「大通り公園計画」は、『横浜市大通り公園及び周辺地区開発基本構想』に基づいていた。全市的なスケールでの「緑の軸線」を形成し、横浜の新しい顔となる、内陸都心開発の手立てとして、都心に緑を回復、市民に憩いの場を提供し、そして災害時の避難地にするなど、多目的使用の公園とするものであった。さらに、公園の周辺地域の開発の手立てとすることなども目的としていた⁵⁸。1970年（昭和45年）3月27日、吉田川・新吉田川・新富士見川の埋め立てと、派大岡川の干拓の免許を市会全員協議会において得て、吉田川等埋立事業として実施された⁵⁹。このことは、運河の機能停止というマイナス面だけでなく、新しい都市の施設を生み出すことになった⁶⁰。吉田川と新吉田川が埋め立てられ、跡地には横浜市営地下鉄（上大岡・伊勢崎長者町）が1972（昭和47）年に開通し、その上には大通り公園が1978（昭和53）年に開園した。この公園の範囲は、震災復興計画とほぼ同範囲であった。緑地計画が、約50年の時を経て実現したと推察される。また、1973（昭和48）年、JR根岸線が桜木町から大船まで開通した。1978（昭和53）年に、根岸線の上に首都高速神奈川1号横羽線が横浜駅東口・横浜公園間で開通した⁶¹。さらに、新富士見川が埋め立てられ、今まで悪臭を放った運河が1973（昭和48）年10月に富士見川公園として再生した⁵⁶。日ノ出川と吉田川の合流地点にあたる場所には、日ノ出川公園がある⁶²。さらに中村川・堀川上の高架に、1984（昭和59）年に首都高速神奈川3号狩場線が新山下出入口・石川町で開通した⁶¹（図 - 3）⁶³。



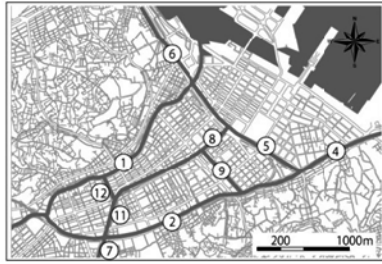
a.1851(嘉永4)年



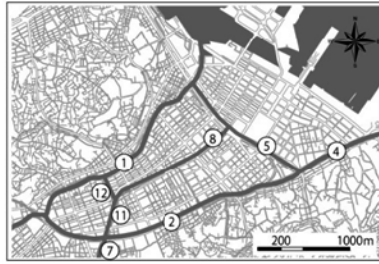
b.1864(元治元)年



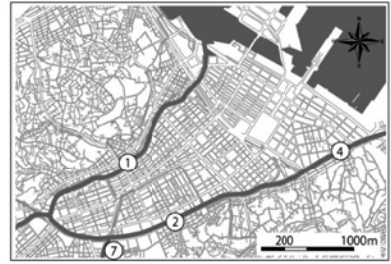
c.1890(明治23)年



d.1897(明治30)年



e.1966(昭和41)年



f.1976(昭和53)年

1:大岡川 2:中村川 3:小松川 4:堀川 5:派大岡川 6:桜川 7:堀割川 8:吉田川 9:日ノ出川 10:富士見川 11:新富士見川 12:新吉田川

横浜村並近傍之図¹⁵⁾・横浜細全図¹⁶⁾・改良横浜全図¹⁷⁾・横浜地域図¹⁸⁾、地図・空中写真(国土地理院)¹⁹⁾をもとに作成した。

海岸線と運河はそれぞれの時代の資料から位置を記載した。陸地部分は、現在の街路を記載し、当時の運河の位置を確認できるようにした。

図-4 運河の開削と埋立の変遷

7. 運河の発展と衰退から生まれた新しい都市施設

約350年前の江戸時代から現在に至る運河の発展と衰退を図-4と表-2にまとめた。松と畑が見える程度であった横濱村の海を土砂で埋め立て、115haの吉田新田が1667(寛文7)年に完成した。この際、大岡川と中村川が誕生した。両運河は、現在も残っている。図-4のa.の2つの運河のうち、1が大岡川であり、2が中村川である。その後、1867(慶応3)年までに新たに埋め立てられた吉田新田と、横浜新田・太田屋新田との間に残された運河が、派大岡川である。派大岡川は、1977(昭和52)年に干拓され、現在、跡地にはJR根岸線が、上空には首都高速神奈川1号横羽線が通っている。堀川は横浜港開港後に治安維持のために開削された。堀川も現存し、上空には首都高速神奈川3号狩場線が通っている。小松川は、正確な開削時期は不明であるが、1864(元治元)年発行の古絵図より、その姿を確認できる。図-4のb.に新たに追加された3が小松川、4が堀川、5が派大岡川である。開港をきっかけとして市街地が拡大し、横濱村に大きな変化が生じた。さらに物資輸送の増大から運河の必要性が高まった。このことより、運河は舟路としての機能を果たし、利用されていたと考えられる。桜川は、1870(明治3)年、市街地拡大のための埋立の際に埋め残された運河であり、後に護岸が整備され、大岡川と同様に、荷揚げの場としても栄えた。図-4のc.に新たに追加された6が桜川である。しかし桜川は、1954(昭和29)年に舟路としての機能低下を理由に、戦災後の瓦礫投棄場に指定され埋め立てられた。現在は自動車道となっている。堀割川は1874(明治7)年に舟路として開削された運河である。図-4のc.に新たに追加された7が堀割川である。堀割川は上流部で中村川と結び、横浜港と周辺の地域を結ぶ重要な水上交通路としての役割を果たした。堀割川は現在も存在し、河岸には舳船の姿が多数見られる。吉田川と日ノ出川は1875(明治8)年に開削された堀割川の土砂を用いた市街地埋め立ての際に埋め残された運河である。図-4のc.に新たに追加された8が吉田川であり、9が日ノ出川である。しかし、日ノ出川も桜川と同じ理由から、1956(昭和31)年に、戦災後の瓦礫投棄場として埋め立てられた。また、吉田川は高度経済成長期に、舟路としての機能低下や衛生面での

マイナス面を指摘され、六大事業の一環として、1970(昭和45)年に埋め立てられた。現在は、吉田川と日ノ出川の交差点は日ノ出川公園となっている。富士見川は、舟路として1886(明治19)年に開削された。図-4のc.に新たに追加された10が、富士見川である。しかし、富士見川は、1896(明治29)年の新吉田川開削と1897(明治30)年の新富士見川開削と並行して埋め立てられた。新吉田川と新富士見川が開削された理由もこれまでと同様、舟運を通ずるためであった。図-4のd.に新たに追加された11が新富士見川、12が新吉田川である。新吉田川と新富士見川も吉田川と同様の理由により、1970(昭和45)年に埋め立てられた。現在は、吉田川と新吉田川の跡地は横浜市営地下鉄伊勢崎線となっており、地上部は緑豊かな大通り公園となっている。新富士見川跡地は現在、富士見川公園となっている。

以上から、運河の埋め立てが盛んに行われた時期は、昭和初期から昭和後期にかけてであったことがわかる。開削が盛んに行われていた当初は、運河は主に舟路としての機能を果たし、利用されていた。しかし、明治後期の路面電車運営開始後、横浜市内の舟路としての役割に陰りが見え始める。1923(大正12)年に発生した関東大震災による被害を受けて計画された横濱復興計画案に、「新吉田川ヲ埋築シ」街路を作る計画が組まれていた。また、終戦後の市街地の清掃の際、「横浜大空襲の残骸・瓦礫の投棄処分場として指定された」ことより、横浜の運河機能はこの頃にはほぼ停止していたと推測できる。さらに、鉄道やトラック輸送などの陸上交通の発達とともに運河の「舟路としての利用価値が薄れている」という理由から、運河の埋立が続いた。さらに、高度経済成長期に工場から排出された汚水や汚物等で著しく汚染された運河は、都市景観や衛生面から完全に疎まれる存在となった。その結果、新たな都心開発のため、運河を埋め立て、その地に新たな都市施設の創造が行われることとなったのである。

8. おわりに

本研究は、「運河の発展と衰退の経緯」と「現在の都市施設の創造」との関係性を明らかにした。調査の結果、運河の発展の経緯に関して、対象地運河には舟運機能のみならず、外国人居留地の

表-2 対象地域における運河の発展と衰退の理由まとめ

	1667 1853 1859 1860 1870 1871 1872 1874 1875 1886 1894 1896 1897 1904 1923 1945 1946 1954 1956 1970 1977 2013															開削理由	衰退理由	全長(m)
	開港 都市化					震災 横浜大空襲 瓦礫処分 都市基盤整備												
大岡川	[Timeline]															吉田新田埋立の為	(現存)	14,040
中村川	[Timeline]															吉田新田埋立の為	(現存)	3,000
小松川	[Timeline]															理由不明(明治4年命名)	衛生面の向上のため	不明
堀川	[Timeline]															外国人居留地保護	(現存)	900
派大岡川	[Timeline]															吉田新田沼地埋立の為	舟路停止, 都市基盤整備	不明
桜川	[Timeline]															舟運の便	舟路停止, 瓦礫処分	不明
堀割川	[Timeline]															舟運の便	(現存)	2,700
吉田川	[Timeline]															舟運の便	舟路停止, 衛生面向上のため	423.8
日ノ出川	[Timeline]															舟運の便	舟路停止, 瓦礫処分	603.6
富士見川	[Timeline]															舟運の便	新富士見川開削の代替	不明
新吉田川	[Timeline]															舟運の便	舟路停止, 都市基盤整備	1412.4
新富士見川	[Timeline]															舟運の便	舟路停止, 都市基盤整備	235.4

■は外国人居住地保護, ★は舟運の便を, ☆は舟路としての機能停止を, ○は衛生面の向上を, ▽は他運河の代替を意味する。実線は現存する運河(河川)であり, 点線は過去に消失した運河である。表は, 本文の引用文献より作成した。運河の全長は大岡川・中村川・堀川・堀割川は, 現在の延長を横浜市道路局河川計画課資料より引用した。その他河川は, 横濱旧吉田新田の研究107項による。「図-4」の行は, 本文中の図-4に示した運河の地図年代を示している。

防犯柵としての機能が求められていた事が明らかとなった。このことより, 対象地における運河の発展には「横浜港開港」という, 他の都市部とは異なった特徴的な歴史背景が認められる。また, 運河の衰退の経緯に関して, 都市化に呼応した陸上交通網の発達により, 徐々に舟路としての機能が薄れてきた上に, 関東大震災や横浜大空襲が決定打となり, 運河の埋立や暗渠化が立て続けに実行されたということが明らかとなった。その後の都市基盤整備の結果, 運河が埋め立てられた跡地は, 都市公園や緑道, 地下鉄へと変わっている。また, 暗渠化された地域では, 運河上空に高速道路が架けられるなど, 様々な新しい都市施設の存在を確認できる。

以上より, 対象地域において運河は, 長い歴史の中で生活と共に変化を続けていることから, 文化的な価値を持ち, 地域個性と呼ぶに相応しいといえる。したがって運河は, 各時代の風景を特徴づける存在として大きな役割を果たしていたと結論付けることができる。

謝辞: 本研究はJSPS 科研費 24658023 の助成を受けました。

補注及び引用文献

- 白藤裕 奥田宗幸 中畑昌之 日向恭兵 山田沢麿 (2009) : 地下化された河川の痕跡から都市の風景を読み解く : 日本建築学会学術講演梗概集 F-2, 建築歴史・意匠 2009, 755-756
- 高橋信之 尾島俊雄 (1986) : 東京 23 区における廃止河川の利用形態に関する研究 : 日本建築学会計画系論文報告集(364), 134-142
- 小川拓馬 (2011) : 暗渠から解説する東京の原風景 : 日本建築学会大会学術講演梗概集 F-2, 建築歴史・意匠 2011, 597-598
- 岡真由美 中津秀之 (2008) : 横浜市大岡川流域における都市形成の変遷に関する研究 : 日本建築学会学術講演梗概集 F-1, 都市計画, 建築経済・住宅問題 2008, 109-110
- 吉田峰弘 陣内秀信 (2008) : 新橋と横浜の比較 : 交通の変遷が都市空間の展開に与えた影響 : 日本建築学会学術講演梗概集 F-2, 建築歴史・意匠 2008, 335-336
- 国土交通省国土政策局が公開している国土数値情報ダウンロードサービスから国土骨格のベクトルデータを 2013 年 8 月にダウンロードし ArcGIS を用いて現在の地図を作成した。この地図上に, 横浜村並近傍之図⁷⁾・横浜明細全図⁸⁾・改良横浜全図⁹⁾・横浜市区図¹⁰⁾ より得た情報を重ねて図-1 を作成した。図中の黒は現在の海である。
- 千葉大学附属図書館松戸分館所蔵小寺文庫蔵書「横濱村並近傍之図 (1851)」。「横濱村並近傍之図」は鈴木重治が描いた俯瞰図に渡辺修二郎が注釈を加えたものであるという説明が残されている。
- 千葉大学附属図書館松戸分館所蔵小寺文庫蔵書「横濱明細全図 (1864)」。筆者は一川芳員と記されている。
- 横浜市立図書館所蔵「改良横浜全図 (1890)」
- 千葉県立西武図書館所蔵「横浜市区図 (1897)」
- 横浜市道路局河川計画課: 横浜市河川の概要 : 横浜市ホームページ <<http://www.city.yokohama.lg.jp/doro/kasenkeikaku/menu/gaiyou/>>2012.04.01 更新, 2013.9.17 参照
- 横浜市政策局総務部統計情報課: 人口ニュース : 横浜市ホームページ <<http://www.city.yokohama.lg.jp/ex/stat/jinko/news-j.html>>2013.7.1 更新, 2013.7.20 参照
- 横浜市港南区: 港南区の位置, 地勢 : 横浜市ホームページ <<http://www.city.yokohama.lg.jp/konar/furusato/outlnmin.html>>2012.11.1 更新, 2013.7.20 参照
- 横浜市建築局: 横浜市土地利用のあらまし : 横浜市ホームページ <<http://www.city.yokohama.lg.jp/kenchiku/kikaku/cityplan/kisoch/>> 2013.5.1 更新, 2013.7.20 参照

- 図-4 の a, f, 7) を用いて作成した。
- b, 8) を用いて作成した。
- c, 9) を用いて作成した。
- d, 10) を用いて作成した。
- e, f, 及び f, 1) は, 地図・空中写真 (国土地理院公開データ) をもとに作成した。
- 石野瑛 (1973) : 横濱舊吉田新田の研究 : 名著出版, 46
- 前掲 20), 153
- 1 坪=0.000330579ha, 江戸時代平均金 1 両=約 6.6 万円で計算。
- 横浜市 (1932) : 横浜市史稿地理編 : 横浜市, 605
- 前掲 15), 50-51
- 前掲 20), 19
- 前掲 20), 31
- 前掲 20), 96-99
- 前掲 20), 34
- 前掲 20), 100
- 1 間=1.818m として計算。
- 横浜市中区 (1985) : 中区史 : 横浜市中区役所, 198
- 前掲 23), 635
- 前掲 31), 207
- 前掲 31), 209
- 大野太衛 (1908) : 高島翁言行録 188-189
- 堀割川の会 (2011) : 磯子の水辺から一堀割川その復権一 : アボリアリテイング, 31
- 前掲 20), 113-117
- 前掲 23), 648
- 前掲 23), 649
- 前掲 31), 507-508
- 横浜開港資料館: 伏島近蔵が築いた新吉田川と新富士見川 : 横浜開港資料館ホームページ <<http://www.kaikou.city.yokohama.jp/journal/095/02-2.html>> 2007.1.31 更新, 2013.9.20 参照
- 横濱市役所 (1932) : 横濱復興誌, 767
- 前掲 42), 766
- 横浜市 (1965) : 横浜市史四巻上 : 横浜市, 618
- 前掲 44), 620
- 前掲 44), 632
- 前掲 23), 623-624
- 前掲 41)
- 横浜市交通局 (1972) : ちんちん電車・ハマツツの足七〇年 : 横浜市交通局, 24
- 前掲 44), 672
- 岡田直 (2011) : 「地図」で探る横浜の鉄道 : 横浜都市発展記念館, 34
- 横浜市 (1927) 発行, 『横浜市復興会誌』付図より作成。牧参七による横浜の復興計画案。直線的に配置されたグリーンベルト (緑地帯) が画期的であった。山下町地先の緑地はその後, 震災の瓦礫を埋め立てられ, 山下公園となる。
- 横浜市 (1981) : 港町・横浜の都市形成史 : 横浜市企画調整局, 67
- 横浜市 (1992) : 横浜の埋め立て : 横浜市港湾局臨海開発部, 80
- 横浜市 (1975) : 横浜市の高速度道計画 : 横浜市交通局
- 横浜市 (1976) : 横浜市史五巻中 : 横浜市, 161
- 横浜市政策局: 調査季報 28 号 特集 六大事業の経過と今後の方向 : 横浜市ホームページ <<http://www.city.yokohama.lg.jp/seisaku/seisaku/chousa/kihou/28/>>2012.11.29 更新, 2013.9.20 参照
- 前掲 31), 454
- 前掲 57), 84
- 前掲 31), 451
- 高速道路資料室: 首都高速道路(4) K1・K2・K3・K5・K6・S1・S2・S5 : <<http://www.ne.jp/asahi/expressway/dataroom/>>2013.9.15 更新, 2013.9.19 参照
- 前掲 31), 464
- 国土交通省国土政策局が公開している国土数値情報ダウンロードサービスから国土骨格のベクトルデータを 2013 年 8 月にダウンロードし, ArcGIS を用いて作成した。