



資料紹介

「高木幹朗研究室スライドフィルム」について

—高木幹朗研究室スライドフィルムが捉えた 1970 年代の横浜臨海部の景観と現在の変貌—

松本 和樹（非文字資料研究センター 研究協力者）

はじめに

「船上生活者の実態とその変容に関する研究」共同研究班（第三期共同研究）は、2018 年に『横浜港における船上生活者の歴史の変容—オーラルヒストリーからのアプローチ—』を刊行した。その第 2 部に収録した「高木幹朗研究室スライドフィルム」の概要は、「高木幹朗研究室スライドフィルム」について」（『非文字資料研究センター News Letter』No. 45、2021 年）で紹介した。そこでは主に、スライドフィルムの大きなテーマである河川運河の景観の変貌に焦点を絞って紹介したが、スライドフィルムには河川運河だけでなく、1970 年代の横浜臨海部の様子も多く写されている。そこで今回は、前回触れられなかった、横浜臨海部の画像について紹介する。紹介するにあたり、今回は、高木幹朗研究室スライドフィルムが捉えた横浜臨海部の景観が現在どのように変化しているか、という点に注目する。高木幹朗研究室が撮影を行った 1970 年代から半世紀近くが

経とうとする今日、横浜臨海部の景観は大きく変化した。そのきっかけとなったのは、飛鳥田一雄市長時代に構想され、飛鳥田の後任の細郷道一市長の下で 1980 年代に進んだ横浜市の「都心臨海部総合整備計画」だった。関内地区と横浜駅周辺との間の臨海部を新しい都心として再整備しようとするこの計画は、「みなとみらい 21」事業と命名され、三菱重工業横浜造船所の横浜工場閉鎖、本牧移転完了後の 1983 年以降に本格化した。こうした経緯を踏まえると、今回紹介するスライドフィルムは、「みなとみらい 21」事業によって景観が大きく変貌する以前の、1970 年代の横浜臨海部の姿を捉えたものといえる。「みなとみらい 21」の各街区では、横浜市役所の移転（2020 年 6 月）、桜木町駅と新港地区の運河パークを結ぶ都市型循環式ロープウェイ「YOKO HAMA AIR CABIN」の開業（2021 年 4 月）、新港地区での横浜地方合同庁舎の建設（2022 年度完成予定）など、現在も開発事業が行われ、景観は変化している。



地図1：現在の桜木町駅と新港地区周辺

（出典）「国土地理院地図 / GSI マップ」（国土地理院）（<https://maps.gsi.go.jp>）をもとに筆者作成。

（注）現在、埋め立てや解体・撤去、再開発されたものについては（名称）のように括弧で括って示した。また、整備や建て替えなどで名称が変わったものについては（旧名称）のように示した。

そこで今回はまず、「みなとみらい21」事業で景観が大きく変貌した桜木町駅から新港地区に至るまでの範囲【地図1】を対象に、高木幹朗研究室スライドフィルムの画像について、撮影された施設や撮影場所を明らかにする。そのうえで、高木研究室が捉えた景観の2021年時点の姿を撮影することで、変わりゆく横浜臨海部の現状を記録する。

(以下、画像の資料番号：T-○-△は共同研究班が付した番号で、Tは提供者の高木氏のイニシャル。○はスライドフィルム原本に付された番号で、75~79となっている。△は、75~79のスライドフィルムに収録されている画像の個別番号で、収録順に研究班が付した。)

1 桜木町駅

最初に桜木町駅に注目する。T-75-48は吉田町側から大岡川を挟んで桜木町駅を写したものの。画面中央の高架は国鉄根岸線。手前の工事中の橋は桜川橋。その後桜川橋は1974年にしゅん工。T-77-148に完成した桜川橋を確認できる。画面左に写る駅舎は関東大震災後、1927年に建設された2代目の駅舎。現駅舎とは異なり、現在の南口改札（2020年開設）付近に改札口があった。建設当時の駅舎は左右対称だったが、1964年の根岸線開通で、根岸線側が改築された。画像では見えないが、桜木町駅に隣接して貨物専用の東横浜駅が置か

れ、新港埠頭や山下埠頭駅まで貨物線が走っていた。東横浜駅は1979年10月に廃止され、山下埠頭方面までの貨物線も1986年に路線廃止となった【画像1】。画面奥、駅舎の後方には三菱重工業横浜造船所のクレーン群が見える。桜木町駅は1989年の横浜博覧会に合わせて現在の駅舎に移転・新築され、2代目駅舎は解体された。新築された桜木町駅前には、廃止された東横浜駅の跡地を利用して広場が整備され、博覧会の会場に続く「動く歩道」が設けられた。動く歩道は現在も桜木町駅と横浜ランドマークタワーをつないでおり、2021年4月には広場にYOKOHAMA AIR CABINの桜木町駅が開設された【画像2】。



画像1：桜木町駅前に設置されている東横浜駅の記念碑（2021年5月筆者撮影）。



T-75-48



画像2：現在の桜木町駅前広場（2021年5月筆者撮影）。

2 万国橋周辺

(1) 貨物線の走った道

桜木町駅、東横浜駅と臨海部は貨物線を通じてつながっていた。貨物線の走った道は、路線廃止後、1989年の横浜博覧会で横浜博覧会臨港線として活用された後、桜木町駅から新港埠頭までの区間が遊歩道として整備され、1997年に「汽車道」として開通した。ここでは、貨物線の走った道を中心に、1970年代の横浜臨海部の様子について見ていきたい。T-76-65には、画面左側に貨物線の港一号橋梁、画面右側に港二号橋梁が見える。貨物線は、東横浜駅から新港埠頭にかけて、東横浜方面から港一号、港二号と橋梁が設置された。二つの橋梁は1907年にアメリカで製作され、鉄道院によって架設さ



T-77-148



れた。貨物線の後ろに見えるのは三菱重工業横浜造船所。T-75-41 は、港二号橋梁付近を撮影したもの。画面左側が東横浜方面、右側が新港埠頭方面。T-75-40 では、中央に貨物線、画面左側に海岸通 5 丁目の日新運輸倉庫株式会社万国橋倉庫（手前側）と野村貿易ラテックスタンク（奥側）、画面右側に新港埠頭一文字堤の京浜輸出入貨物取扱業協同組合新港上屋が見える。ほぼ同じ構図の T-76-64 では、画面左側に港二号橋梁、画面右側に東洋船舶作業株式会社や横浜新港倉庫の荷揚場が見える。



T-76-65



T-75-41



T-75-40



T-76-64

(2) 万国橋

新港埠頭と海岸通の間に架けられているのが万国橋である。新港埠頭の築造に伴い、1904 年に架設された万国橋は、1940 年に現在のようなコンクリート製のアーチ橋に架け替えられた。T-76-63 の画面中央に見えるのが万国橋、画面右の新港埠頭側には、奥に横浜新港倉庫、手前に横浜第一港湾合同庁舎が見える。画面左の運河上に突き出たビルは万国橋合同庁舎。万国橋の後方に見えるのは関東郵船運輸株式会社の万国橋ビル。T-76-61 は万国橋から横浜税関方面を写したもの。手前から万国橋合同庁舎、川西倉庫株式会社、三菱倉庫株



T-76-63



T-76-61

式会社、横浜税関と並んでおり、横浜税関の後方には、東西上屋倉庫や横浜第二港湾合同庁舎、1961年にしゅん工した横浜マリントワーが見える。三菱倉庫の荷揚場を接写したのがT-75-39。T-76-62では、画面左側に横浜第一港湾合同庁舎、中央に三菱倉庫の倉庫群が見える。



T-75-39



T-76-62

(3) 現在の万国橋周辺

貨物線が走り、運河を挟んで両岸に倉庫群が置かれていた万国橋周辺は、現在その姿を大きく変えている。かつて関東郵船運輸があった場所には、高層のホテルが建設された。新港埠頭にあった横浜新港倉庫や東洋船舶作業株式会社の周辺はナビオス横浜（横浜国際船員センター）や運河パークとなり、一文字堤周辺は埋め立てによる拡張で遊園地や結婚式場が建設された【画像3】。T-76-61と同じ構図で撮影した画像4と比較すると、万国橋合同庁舎は万国橋会議センターとして現存し、三菱倉庫のあった場所には神奈川県警本部が置かれた。横浜第一港湾合同庁舎は取り壊され、横浜地方合同庁舎の建設が進められている【画像5】。高木研究室が撮影したスライドフィルムには、繫留された多数の舢舨や倉庫群、そこで働く人びとの姿を見ることができた。こうした景観は今日では見られず、貨物を運んだ道は、現在、市民や観光客のための遊歩道へと姿を変え、港湾運送の

拠点だった新港埠頭や運河周辺は商業地区へと再開発されたことがわかる。



画像3：YOKOHAMA AIR CABIN から見た新港地区と万国橋（2021年5月筆者撮影）。



画像4：万国橋から見た万国橋会議センター（2021年5月筆者撮影）。



画像5：万国橋から見た横浜第一港湾合同庁舎跡地（2021年5月筆者撮影）。

3 大岡橋梁

最後に、現在みなとみらい21地区と周辺地区を結ぶ幹線道路として機能している北仲橋に注目したい。北仲橋の場所には、かつて大岡橋梁という鉄道橋が架かっていた。大岡橋梁は1928年、生糸検査所（現在の横浜第二合同庁舎）への専用線敷設の際に大岡川に架けられた。T-76-66の画像中央には、大岡川に架かる大岡橋梁が見える。大岡橋梁から弁天橋に至る大岡川岸壁には船着場があり、対岸には三菱重工業横浜造船所のクレーン群が見えた。T-75-73は大岡橋梁を北中通6丁目から撮影したもので、橋梁が三連のトラス橋であることが



わかる。大岡橋梁は1994年に撤去され、1997年に北仲橋が架設された。現在、北仲橋の上空にはロープウェイが通り、対岸にはみなとみらい21地区のビル群が見える。北仲通側には2020年に横浜市役所が移転し、弁天橋までの岸壁には大岡川夢ロードが整備された【画像6】。また、撤去された大岡橋梁のトラス橋の一つは、現在汽車道で港三号橋梁となっている【画像7】。このトラス橋は、もともと北海道炭礦鉄道夕張線の夕張川橋梁として架設されたものを大岡橋梁が転用したものだだった。



T-76-66



T-75-73



画像6：北仲通6丁目から見た北仲橋（2021年5月筆者撮影）。

おわりに

以上、1970年代に高木研究室スライドフィルムが撮影した横浜臨海部の画像について、撮影されたものや撮



画像7：YOKOHAMA AIR CABIN から見た汽車道港三号橋梁（2021年5月筆者撮影）。

影場所を検討しながら、それが現在どのようになっているのかを見てきた。スライドフィルムからは、1970年代の横浜臨海部が、新港埠頭に向けて貨物線が走り、運河に広がった倉庫前には多数の船が繫留され、そこで多くの労働者が働く労働の場だったことがうかがえる。また、三菱重工業横浜造船所の姿を至る所で確認できるのも、この時期の景観の特徴といえる。

これに対して、2021年に筆者が撮影した臨海部では、貨物線は遊歩道になり、新港埠頭や運河沿いは商業地区として再開発され、三菱重工業横浜造船所の跡地にはみなとみらい21地区のビル群が広がっている。生糸専用線の大岡橋梁は幹線道路の北仲橋に架け替えられ、北仲橋周辺の大岡川岸壁も遊歩道として整備された。1970年代から半世紀近くを経て、横浜臨海部の景観は大きく変貌した。

さて、今回は対象を桜木町駅から新港地区までに絞って検討したが、スライドフィルムには山下埠頭周辺の倉庫群や貯木場も記録されている。これらの画像の検討は今後の課題である。また、今回紹介した地点がどのような経緯で現在のような景観に変貌したのかという点も、今後の課題である。

【参考文献】

経済地図社『中区明細地図（北）昭和53年度版』、1978年。
財団法人横浜博覧会協会『横浜博覧会・会場計画と建設の記録』、1990年。
神奈川県土木部道路整備課『かながわの橋100選』、1992年。
横浜都市発展記念館『ウォーターフロント・シティ横浜 みなとみらいの誕生』横浜市ふるさと歴史財団、2017年。
横浜みなと博物館『企画展横浜船渠ドック物語』、2019年。
都市整備局企画部都市デザイン室『港一号橋梁』（<https://www.city.yokohama.lg.jp/kurashi/machizukuri-kankyo/toshiseibi/design/ikasu/rekishi/n33.html>）、最終更新日2019年2月14日、2021年5月閲覧。
都市整備局企画部都市デザイン室『港三号橋梁』（<https://www.city.yokohama.lg.jp/kurashi/machizukuri-kankyo/toshiseibi/design/ikasu/rekishi/n35.html>）、最終更新日2019年2月14日、2021年5月閲覧。