

研究調査報告

第7班「海とみなとの運河研究—横浜とアジアの運河」 横浜の運河クルーズ調査報告

日時：2023年12月8日（金）13:30～15:30

場所：ピア象の鼻～大岡川～中村川・堀川～横浜港～ピア象の鼻の運河クルーズ

山口 太郎

（非文字資料研究センター 研究員）

■はじめに

第7班「海とみなとの運河研究」では、班員合同での現地観察を通じて横浜の運河の変容について検討する機会を設けている。第1回は2022年6月に大岡川沿いのまち歩きを実施した（金丸2023）。第2回となる今回は、船で大岡川と中村川・堀川を巡る運河クルーズを行った。

晴天に恵まれたこの日、まず大さん橋に集合し、クルーズ船のチャーターでお世話になった一般社団法人横浜港振興協会の今村裕一郎氏からご挨拶いただいた。その後、ピア象の鼻に移動して乗船した。よこはま路上観察学会世話人の河北直治氏のガイドのもと、約90分間のクルーズが始まった。

■港エリア

乗船地点の象の鼻地区は、横浜港発祥の地である。1859年6月の横浜開港の約1か月後、長さ約100mの2本の直線状の波止場が形成された。1866年には豚屋火事の被害を受けるが、再建された。埋立てにより海岸線が前進し、その先に設置された東側の波止場の先端が波除けを目的に曲げられ、その形状から「象の鼻」と呼ばれるようになった。その後、波止場の機能は別に譲り、防波堤の役割を果たしていく。関東大震災の被害を受け復旧した際には、直線的で短くなったため象の鼻とはいえない形状となった。そして、2009年の横浜開港150周年事業の一環として象の鼻の形状が復元され、周辺が象の鼻パークとして整備された（原島2009：29）。ちなみに、報告者の印象では、象の鼻は必ずしも来園者に認識されていない。現地にて「象の鼻ってどれ？」という会話を何度か耳にしたことがある。たしかに、象の鼻は気付きにくい。かつての鉄道高架橋である山下臨港線プロムナードから俯瞰したり、地図で確認したりすることをお勧めしたい。

船が発航し最初にくぐる橋が新港橋、続いて万国橋（写真1）である。この二つの橋は、赤レンガ倉庫のある新港地区に架かる橋である。船舶の輸送の増加を受けて新港埠頭が建設され、赤レンガ倉庫の第2号倉庫が1911年に、第1号倉庫が1913年に竣工した。設計



写真1 万国橋

責任者は横浜正金銀行本店（現在の神奈川県立歴史博物館）を手掛けた妻木頼黄である。運河の護岸にもレンガを用いている部分があるという。

船の右手に自動車道が見えてきた。かつての「横浜港駅」に向かう線路跡である。現在は上空をロープウェイ「横浜エアキャビン」が行き来する。別の機会に横浜市役所の方に聞いた話だが、ゴンドラの設計はかなり時間をかけて行ったようだ。クルーズ船や水上バス、そしてロープウェイといった交通手段は、横浜の観光資源の一つといえる。

■大岡川

船は北仲橋をくぐる。ここからが河川領域となる。船の左手（船は上流に向かって進んでいるので、こちらは右岸）には移転してきた横浜市役所がある。その護岸の「大岡川河口護岸荷揚場」、「北仲通大岡川下水口」が土木遺産として修復・保全されているが、これらの施設は地上の方が確認しやすい（案内板もある）。また、ここは親水性の高いエリアとなっている。

桜川橋付近は、かつての桜川と派大岡川の合流地点である。横浜市道路局河川企画課（2021）によると、桜川は、鉄道敷地部の埋立事業により整備された運河であり、1870年に開削された。その後、1946年には空襲



の瓦礫や残骸の投棄処分地に指定されることで運河の役目が終わり、1954年に埋立が完了した。現在では桜川新道となっている。派大岡川は1867年に吉田新田の沼地の開発のために開削された。その後、1965年に策定された飛鳥田市政の六大事業の一つである高速道路網計画として利用されることが決まり、1977年に埋立てられた。かつての水上交通網が陸上交通網に組込まれることは、必ずしも珍しいことではない。このことは後述する中村川・堀川の方がより顕著である。

右手（左岸側）の都橋と宮川橋の間に立地しているのが、野毛都橋商店街ビルである。文化庁HPによると、「敷地は、都橋から宮川橋までの大岡川沿いの河川上空と道路用地で、建物は、河川の形状に沿って約90mの長さで緩やかなカーブを描いて配置されている」。「河川と一体化した弧状の建物は他にはあまり例がなく」、現在では横浜を代表する風景といっても過言ではないだろう。もともと「戦後に野毛本通りなどの路上で営業していた露店を東京オリンピックまでに撤去したい市の意向を受け、露天商を収容するために1964（昭和39）年に河川沿いの道路に建設された、軽量鉄骨造2階建ての共同店舗である」。2016年には市の歴史的建造物に認定された。

横浜市内には、関東大震災後に当時の帝都復興院と横浜市によって建設された「震災復興橋梁」が178橋建設された。現存するのは37橋であり、いずれも1926～29年にかけて竣工している（横浜市HP）。今回のルートで現存している震災復興橋梁は、都橋、宮川橋、長者橋、旭橋、黄金橋、太田橋、道慶橋、一本橋、山王橋（以上大岡川）、吉野橋（中村川）、西の橋、谷戸橋（以上堀川）である。また、一本橋と谷戸橋のみが横浜市の施工で、あとは復興院による施工である。今回のルートは、復興院施工橋梁の立地密度が高いエリアといえる。

右手（左岸）に目を向けると、長者橋そばに日ノ出棧橋（写真2）、旭橋そばに大岡川桜棧橋が設置されており、水上交通や水上アクティビティの拠点となっている。神奈川県HPによると、どちらも「大岡川川の駅運営

委員会」によって運営されており、日ノ出棧橋が動力船用、桜棧橋が非動力船用というすみ分けがなされているようである。この2か所以外にも護岸に小さな階段を見つけられるが、利用されている気配はない。

大岡川はほとんどのところで川に沿って歩道、もしくは歩車道区別のない道路がある。そのため、沿岸を歩いても、運河を船で移動しても、見ることで対象物にさほど違いはない。景観論的には、視点場が下がる点、川の水位付近からシークエンス景観（視点を移動させながら次々と変わるシーンを継続的に体験する眺めのこと）が得られる点が、地上からの視線と異なる点といえよう。換言すれば、地上に関する情報があまり目に入っていないため、否が応でも運河に関する対象物に目を向けることになる。すなわち、代表的な対象物は護岸と橋となる。

都市部の河川はコンクリート三面張りとは表現されることがあるが、大岡川の護岸を注意深く観察すると、一見平面に見える護岸から階段（雁木）の痕跡を見つけられる（写真3）。これらはかつて水運が盛んだった頃、小舟をつけていた場所である。機能が失われて形状だけが残存しているものを赤瀬川原平ら「路上観察学会」が「トマソン」と名付けたのは、まち歩き趣味の人々の間ではすでに知られたことである。彼らの活動が今日まで注目されるのは、「トマソン」が「役立たず」とは限らず、場所の記憶を感じることができうるからであろう。フィールドワークの教育実践を行う報告者は、一人でも多くの学生がこのような観察眼に興味を持ち、体得できるよう、教育活動を行っている。

そういう報告者も、まだまだ観察眼を鍛えなければならない。乗船中、河北氏から以下のようなガイドがあった。大岡川（一部中村川・堀川でも）の右岸は、欄干のデザインが波打っている（写真4）。左岸はまっすぐ。汽水域での潮の満ち引きなどの影響を受けて、船員が船の進行方向を見失うことがあり、船の居場所と向かう方向を確認するための区別であるという。右岸と左岸との



写真2 日ノ出棧橋



写真3 「トマソン」と化した雁木



写真4 大岡川右岸の波打つデザインの欄干

欄干のデザインの違いにはこれまでのまち歩きでは気付いていなかった。まちの観察はたやすいことではないと痛感した瞬間であった。

■中村川・堀川

山王橋をくぐり、大岡川が中村川と分岐する地点に着く。今回のクルーズでは、向きを変えて中村川・堀川に入り、河口へ向かう。季節的なイベント等で中村川のクルーズも存在するが、それでも中村川・堀川へ進み、横浜港に出て象の鼻へ戻る今回のルートは、貴重な機会である。

中村川は、1667（寛文7）年の吉田新田の完成に伴って造られた運河である。その後、開港に伴い山下居留地が整備されるにあたって、1860（万延元）年に堀川の開削が行われた。その結果、関内が長崎の出島のような地域となった（橋は複数架けられているが）。このように、中村川・堀川は、それぞれ吉田新田と関内という場所の形成に伴って誕生した運河である。

中村川・堀川と大岡川の最大の相違点は、首都高速の高架の存在であろう。中村川・堀川の大部分で川の上に首都高速の高架が設置されている。機能面では、上述のようにかつての水上交通網が現在の陸上交通網と重なる。景観面では、昼間でも川やその周辺がやや暗い点を指摘できる。また、首都高速を支える柱が川岸すぐの陸地に設置され、柱と柱の間には植栽が植えられ、歩道は車道を挟み川の反対側に造られている。中村川沿いの道路は、親水性に欠けるといわざるを得ない。

吉野橋は震災復興橋梁の一つである（写真5）。横浜市記者発表資料によると、吉野橋は短い杭を広く打った橋台の基礎を造り、地質の軟弱な場所での耐震性を確保した。また、橋台を河川内に設けたため、通水性を確保するためにアーチ状にしている。石張りの意匠で統一されており、2019年に市の歴史的建造物に認定された。

池下橋と久良岐橋の間で掘割川と合流する。掘割川は磯子付近を河口とし、1874年に開削され、現存している運河である。また、この地点はかつての新吉田川の合



写真5 吉野橋

流地点でもあった。新吉田川は1896年に開削され、1974年に埋立てられている。首都高速の阪東橋出口への枝線が旧新吉田川の上を走る。

石川町駅付近に動力船が停まれる浮棧橋が2024年度に完成予定である。大岡川ほどは利用されていなかった中村川・堀川の水運の再構築が期待される。地上を歩くと、石川町駅から西の橋まで川沿いに歩道が整備されている。その名も「アイチャネル」と呼ばれる商店街が存在するものの、該当する道は川沿いから一本奥である。この区画だけでなく、川に面した道路側に二つ目の利用客向け入り口を設けている店舗も存在するため、川辺と商業に関する空間の再整備を検討するのも一案だろう。

西の橋は、本村（現在の元町）とかつての外国人居留地の間の堀川に架かる橋の一つである（写真6）。最初の橋は1861年に架けられたとされるが、1893年に現在の位置より少し下流方向にプラットラス橋が架け



写真6 西の橋の下の構造



られた。現在の位置には市電専用橋が架けられた。その後、震災復興橋梁の一つとして再び架け替えられた（横浜市道路局橋梁課 2019）。

西の橋やその先の谷戸橋は、橋梁のデザイン性が評価されている。橋の下は構造は、地上からも眺められるが、船であれば全貌を確認できる。鋼材による構造物は、東京タワーのような塔であれば見られる対象であるといえよう。橋に関しては、東京の隅田川のようなよく知られた川の橋が見られる対象になっている程度ではなかろうか。都市観光やまち歩きにおいて、構造物のデザイン美がもっと注目されてよいと考える。

■山下埠頭から横浜港—結びに代えて—

船は堀川の河口から山下埠頭へ出た。山下埠頭では多くの「はしけ」を見ることができた（写真7）。はしけとは、内陸水運用の貨物の移動などに使用される船のことで、通常、エンジンを積んでいないため、タグボートにより牽引されて航行する。今日では、利用されているところを見かけることは多くない。これまでの利用を探るために、文献だけでなく、古い写真の閲覧が有効である。本学旧高木研究室の写真の活用が期待される。

船はピア象の鼻に戻り、今回のクルーズは無事終了した。報告者は、学生時代に東京の郊外の場所形成史に関心を持っていた。その際、陣内秀信『東京の空間人類学』を頼りにまちの構造を読み解く手法を学んだ。また、報告者の学問分野である人文地理学では、人々の振る舞

いが土地利用や景観に反映されているとみなし、それを分析対象としてきた。今回のクルーズを通じて、大岡川と中村川・堀川では運河沿いの景観の違いが確認された。しかし、水運が活発だった当時の運河に関わる人々の生業や生活においては、もっと細かな地区単位での土地利用や景観の違いがあったように思われる。本運河班でも、地形や水路と過去から現在までの土地利用の関わりを軸に横浜都心部の景観変遷を読み解いていきたい。

■謝辞

今回のクルーズ実施に際し、今村裕一郎氏をはじめとする社団法人横浜港振興協会の皆様のお世話になった。ガイド役のよこはま路上観察学会世話人の河北直治氏には、今回のクルーズだけでなく以後の本班の研究会への参加や、情報提供等でご指導いただいている。また、小林敏昭氏をはじめとする本学社会連携部の皆様には、様々な調整をしていただいた。末筆ながら、感謝申し上げます。

【参考文献】

- 神奈川県 HP. 大岡川水系親水施設の利用方法。https://www.pref.kanagawa.jp/docs/i6k/cnt/f617/kyoninka/sinsuisisetu.html（最終閲覧日 2024 年 4 月 30 日）
- 金丸壽男 2023。横浜運河班第 1 回まち歩き「横浜の運河めぐり」。非文字資料研究センター News Letter49：7-10。
- 原島広至 2009。『横浜今昔散歩』中経出版。
- 文化庁 HP. 野毛都橋商店街ビル。https://www.bunka.go.jp/kindai/kenzoubutsu/research/kanagawa/015/index.html（最終閲覧日 2024 年 4 月 30 日）
- 横浜市道路局河川企画課 2021。大岡川（桜川と派大岡川の歴史）。川のはなし 8。https://www.city.yokohama.lg.jp/kurashi/machizukuri-kankyo/kasen-gesuido/kasen/kouhou/kawa-hanashi/kawanohanashi.files/0019_20210323.pdf（最終閲覧日 2024 年 4 月 30 日）
- 横浜市道路局橋梁課 2019。西の橋ものがたり。はしのはなし 3。https://www.city.yokohama.lg.jp/kurashi/machizukuri-kankyo/doro/kensetsu/kyoryo/koushinjouhou.files/0023_20190204.pdf（最終閲覧日 2024 年 4 月 30 日）
- 横浜市 HP. 震災復興橋梁。https://www.city.yokohama.lg.jp/kurashi/machizukuri-kankyo/doro/kensetsu/kyoryo/shinsaifukko/kyoryo.html（最終閲覧日 2024 年 4 月 30 日）
- 横浜市記者発表資料「現存する『復興型』震災復興橋梁『吉野橋』を歴史的建造物として認定しました！」2019 年 3 月 28 日発表。https://attention-test-naibukoukai-q1wertyu.city.yokohama.lg.jp/city-info/koho-kocho/press/toshi/2019/happyou-yoshinohashi.files/0002_20190327.pdf（最終閲覧日 2024 年 4 月 30 日）



写真7 停泊中のはしけ