

[特集Ⅰ]一戦前一

# ハマを駆ける クルマが広げた人の交流ー昭和編ー 昭和戦前期のヨコハマ自動車事情



ご自由に  
お持ちください

[特集Ⅱ]一戦後一

## 「六大事業」計画と都市高速道路 構想から半世紀

[展示余話]

## 「満州」からの引揚日記 もうひとりの「時計屋さん」の昭和20年

横浜都市発展記念館

ハマ発NEWSLETTER 第25号 2015(平成27)年7月18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長と歴史財団 〒231・0021 横浜市中区日本大通12 TEL.045(663)2424 FAX.045(663)2453  
題字/ロコ/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止します。

## EXHIBITION

## 特別展のご案内



横浜市ふるさと歴史財団8施設連携展示 わがまち横浜再発見  
ヨコハマ3万年の交流

## ハマを駆ける クルマが広げた人の交流ー昭和編ー

関東大震災をきっかけに横浜では自動車普及、1960年代以降になると自家用車を中心にその数は急激に増加しました。この展示では自動車の普及にとともなう昭和期の都市と社会の変化を紹介します。

【会期】2015(平成27)年7月18日(土)～9月23日(水・祝)

【同時開催】神奈川新聞社125周年記念・戦後70年

「写真展 横浜の戦災復興」

2015(平成27)年7月18日(土)～9月23日(水・祝) ※観覧無料

【図録】『ハマを駆ける クルマが広げた人の交流』

横浜開港資料館・横浜都市発展記念館／編

## 寄贈資料の紹介

平成27年3月以降に受贈した資料です。(敬称略)

| 寄贈資料名                   | 点数 | 寄贈者  |
|-------------------------|----|------|
| オリンピック東京大会記念乗車券(昭和39年)  | 6  | 金子重二 |
| 横浜市営地下鉄開通記念メダル(昭和47年)   | 1  | 金子重二 |
| 横浜スタジアムオープン記念乗車券(昭和53年) | 1  | 金子重二 |
| 〔写真〕中根岸西町内会の山車(昭和31年8月) | 1  | 金子重二 |



●表紙写真  
給油中のミネルバ(ベルギー車)  
昭和戦前期  
内山登貴子氏所蔵

## 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  
毎週水曜日(祝日を除く)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、翌平日に休館します。)

## ■入館料

## 上記特別展開催期間

有料館共通券(歴史博物館・開港資料館・都市発展記念館)200円

高校生以下無料

(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

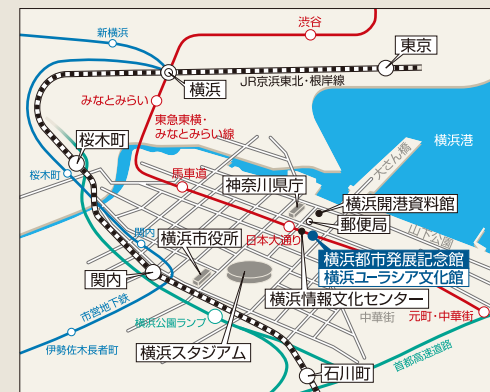
常設展のみ 一般200円 小・中学生100円

●毎週土曜日は小・中・高校生無料

●「濱ともカード」「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

## MUSEUM SHOP

ミュージアム・ショップより

## 刊行物

『時計屋さんの昭和日記 一青年のみた戦中戦後の横浜』①  
横浜都市発展記念館／編 定価900円+税

『あこがれの「団地」 高度成長とベットタウン横浜』②  
横浜都市発展記念館／編 定価800円+税

『「写真記者」五十嵐英壽が見つめた港の半世紀』③  
横浜都市発展記念館／編 定価750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 時計屋さんの昭和日記



② あこがれの「団地」



③ 「写真記者」五十嵐英壽  
が見つめた港の半世紀

※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

この夏は、ヨコハマをめぐる3万年の交流というテーマで、当財団の八つの施設が連携展示を行っています。その中、特別展「ハマを駆ける」は、明治・大正編を横浜開港資料館、昭和編を当館にて開催中です。近代的な交通手段が普及していく中、人びとのくらしや社会がどのように変わったのか、乗り物の歴史とともに振り返ってみたいと思います。(岡)

◎次号発行予定 平成28年4月頃



# ハマを駆ける クルマが広げた人の交流―昭和編― 昭和戦前期のヨコハマ自動車事情

## ■関東大震災と自動車産業

国内に自動車普及するひとつのきっかけとなったのが、大正12（1923）年に発生した関東大震災であった。鉄道や路面電車などの交通機関が大きな被害を受け、その後の復旧作業において自動車は物資の輸送に活躍したことで、震災後、自動車の台数は貨物自動車を中心に大幅に増加することとなった。

このとき東京市が、アメリカのフォード社からT型フォード8000台を購入して、震災復興事業にあたったことから、フォード社はあらたなアジア市場として日本への進出を計画し、大正14（1925）年2月、横浜に「日本フォード自動車」を設立した。フォードの生産方法は、本国からすべての部品を輸入し、国内で組み立てて製造するノックダウン方式と呼ばれるもので、昭和2（1927）年には神奈川県守屋町に年間2万台が製造可能な工場を新設し、

① 上空からみたフォード横浜工場 昭和2(1927)年頃 当館所蔵

当初の仮工場から移転した(1)。  
また同年1月には、大阪に「日本GM（ゼネラル・モーターズ）」が設立される。日本フォードと同じくノックダウン方式による製造を開始し、両社が販売するフォードとシボレーは、激しく競合しながら、普通自動車の市場の大部分を占めるようになった(2)。

## ■日産自動車の登場

こうした事情に対して、国産の自動車優位に立てたのは、無試験で免許が取得でき、かつ低廉で日本人が購入しやすい小型自動車の分野であった。なかでも快進社のダット号にルーツをもつ小型車ダットサンは、市場でも競争力をもつブランドであった。

戸畑鑄物の鮎川義介は、昭和8（1933）年9月にダットサンの製造権を取得すると、同年12月に「自動車製造」を設立、翌9（1934）年6月に社名を「日産自動車」と改称する。日



③ 日産自動車横浜本社前にならぶダットサン 昭和10(1935)年 日産自動車株式会社所蔵



② フォード車のカタログ 昭和初期 横浜開港資料館所蔵

## ■スピード時代の到来

こうした自動車市場の展開によって、人びとの移動範囲は格段に広がった。昭和3（1928）年11月には、A型フォードを車両とする市営バスが営業を開始した。当初はあくまで市民の足であった

産自動車は、当時横浜市が大横浜建設事業として進めていた市営埋立地を工場用地として取得し、テストコースなどを含む新工場の建設を進める。そして昭和10（1935）年4月、横浜工場の第1号である「ダットサン14型」がオフラインする(3)。ダットサンの製造能力は、日本フォードと同じく年間2万台を誇り、昭和戦前期の臨海工業地帯には大量生産体制を備えた大工場が並び立つこととなった。

市電の「補助代行機関」の位置づけだったが、路線の拡張が容易であることやスピードの面で市電を上回ることから、市営バスは急速に事業を拡大し、市電の路線網が及ばない郊外へ人びとを運ぶ手段となった。また、観光を目的とした郊外へのドライブ熱が高まっていき、以前にも増して乗合自動車の営業も盛んになった(4)。

一方、自動車の飛躍的な増加によって、荷馬車や自転車、路面電車などさまざまなクルマが道路上で輻輳し、交通事故の増加が問題視されるようになった。

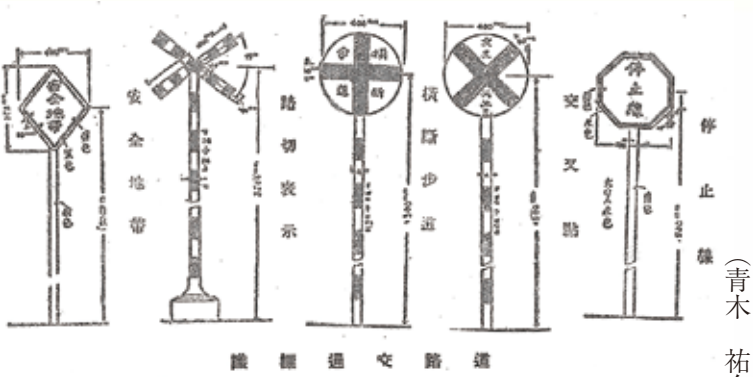
5は、昭和9（1934）年10月6日に京浜国道（現・国道15号線）の神奈川付近で発生した自動車の正面衝突の事故現場である。この事故を「スピード禍の京浜国道」と題して伝えた『横浜グラ



④ 「郊外ドライブご案内」 昭和初期 当館所蔵



⑤ 京浜国道での交通事故  
『横浜グラフ』（昭和9年）より 当館所蔵



⑥ 当時の交通標識 『日本自動車史』（昭和17年）より

識の統一を図るが、(6) 当時はまだ信号機が設置されている箇所も少なく、混雑時に交差点などで交通巡査が交通整理をしていた時代であった。やがて人による交通整理から、私たちの良く知る「ゴー、ストップ、注意」の信号機へと移り変わっていくが、その全国的な普及は戦後まで待たねばならない。

自動車の普及は、スピード時代の到来とともに人びとの行動範囲を大きく広げたが、それを受け入れる社会も、道路の整備や交通規制など、つねに新しい課題に直面してきた。それは戦後のモータリゼーションの時代を経て現在にいたるまで変わらぬ歴史である。

（青木 祐介）

# 「六大事業」計画と都市高速道路 構想から半世紀

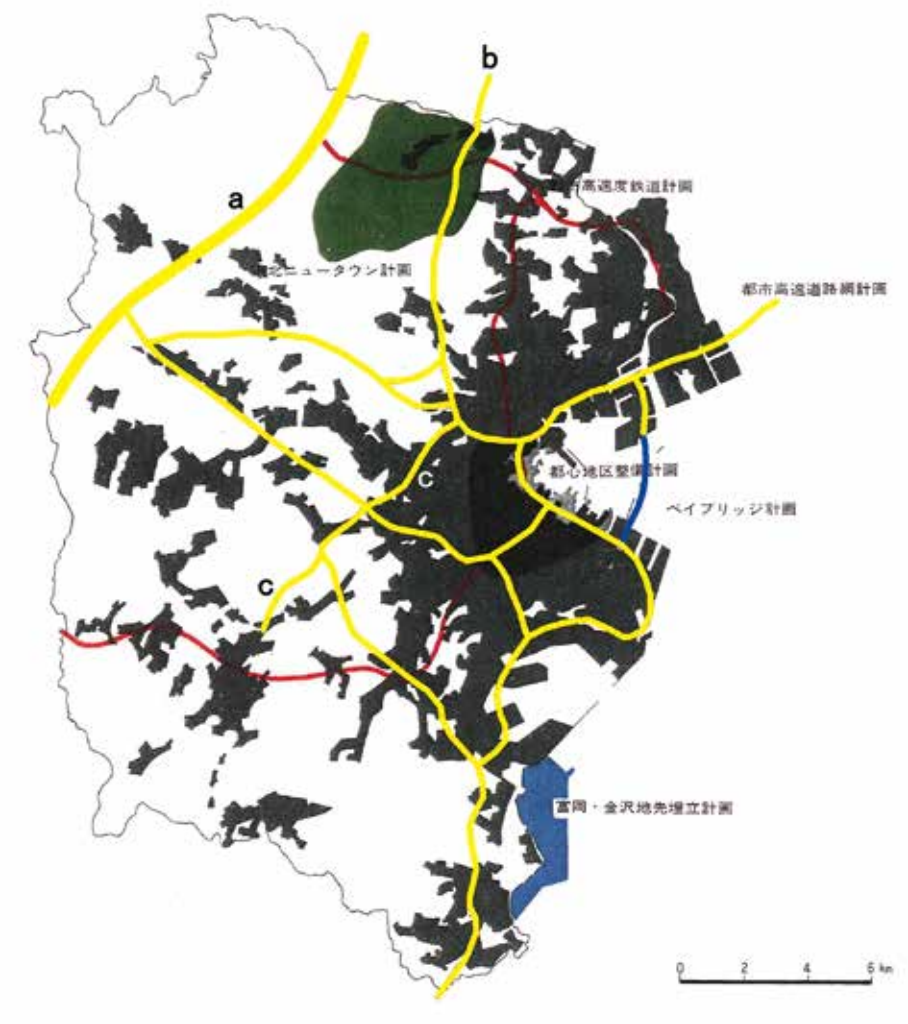
昭和40（1965）年、横浜市は将来構想「横浜の都市づくり」を発表、**「六大事業」**の計画を打ち出した。「六大事業」とは都市横浜を大きく再編するための巨大インフラ整備計画である。そして、六つの大事業の

うち二つは、道路の自動車交通に関するプロジェクトだった。それは都市高速道路網とベイブリッジ（横浜港横断橋）の建設である。そもそも横浜をめぐる陸上交通はおよそ次の三つに分けることがで

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
- (2) 東京と横浜（港）を結ぶ都市間レベルの交通
- (3) 横浜市内および周辺の地域レベルの交通

高度成長期を迎える以前から、道路もそれに対応して、(1)として東海道（国道1号）、(2)として京浜国道（国道15号）や産業道路などが横浜市内を通過していた。(3)にあたるものとして中心市街地には、関東大震災後の復興事業によって歩道と車道、軌道（路面電車）の分離した広幅員の街路が整備されていた。また市外へ伸びていた横須賀街道（国道16号）や八王子街道、厚木街道などがここに含まれる。



① 六大事業の配置図

昭和40（1965）年『横浜の都市づくり』（横浜市総務局）の挿図 上田徳昭氏寄贈・当館所蔵  
高速道路およびベイブリッジの部分に着色（黄色および青色）、アルファベット文字加筆。



② 首都高速道路の開通記念切手

昭和39（1964）年  
首都高速道路協会所蔵  
発売当日の消印入り（初日カバー）。  
東京の日本橋付近。

しかし、中心部の主要街路と、戦前・戦中より舗装と拡幅がなされていた京浜国道などを除くと、道路は概ね近代以前の、自動車の通行に適さない状態のままであった。戦前までの日本の陸上交通は、鉄道に多大な投資が行われてきたが、道路の整備は非常に遅れていた。

都高速道路は**湾岸線**が順次開通していき、現在も横浜環状線が工事中である。

このように「六大事業」計画において示された都市高速道路網の構想は、一部ルートは変更されているが、半世紀をかけてその実現が進められているのである。

（\*図版は開催中の当館企画展「ハマを駆ける―昭和編―」より）

（岡田 直）



④ 「事業概要図」

昭和54（1979）年  
首都高速道路公団神奈川建設局発行  
中区役所寄贈・当館所蔵  
横羽線の未開通区間と狩場線が工事中である。

そのため高度成長期に自動車が増加すると、道路交通は機能が著しく低下することになった。自動車社会に対応した道路を整備することは急務の課題となり、国道や県道の舗装・拡幅、バイパスの建設などが昭和30年代から進められた。ただし、これらは歩行者なども通行、横断をする生活用の道路を兼ね、自動車のさらなる増加は自動車専用の高速道路の建設を必要とした。

そして、横浜市のまちづくり構想において、初めて本格的に都市高速道路の整備が取り上げられるのが、この「六大事業」計画だったのである。特に中心市街地の街路や京浜国道、産業道路では横浜港に行き来する貨物自動車によって大きな交通渋滞が発生しており、それを解消することも目的だった。

「六大事業」の模式図(①)には、高速自動車国道の[a]東名高速道路（昭和43年開通）と、[b]第三京浜道路（昭和40年開通）、国道1号のバイパス[c]横浜新道（昭和34年開通）が示されている。これらは(1)および(2)の交通を担う高速道路で、すでに工事中もしくは供用中である。新たに構想されたのは、横浜中心部および横浜港からそれらにアクセスするとともに、(3)の役割を担う自動車専用の道路、つまり都市高速道路のネット

「六大事業」の模式図(①)には、高速自動車国道の[a]東名高速道路（昭和43年開通）と、[b]第三京浜道路（昭和40年開通）、国道1号のバイパス[c]横浜新道（昭和34年開通）が示されている。これらは(1)および(2)の交通を担う高速道路で、すでに工事中もしくは供用中である。新たに構想されたのは、横浜中心部および横浜港からそれらにアクセスするとともに、(3)の役割を担う自動車専用の道路、つまり都市高速道路のネット

その後首都高速道路の建設は着々と進められ、平成元（1989）年に本牧地区と大黒ふ頭を結ぶ**横浜ベイブリッジ**、それにつながる**大黒線**が完成、横浜港を周回するルートができあがった。この間に一般道路の交通渋滞は大きく解決されたことになる。

また、同公団の管轄ではないが、昭和56（1981）年には**横浜横須賀道路**が横浜新道より朝比奈までつながっている。平成期においても首



⑤ 横浜ベイブリッジ開通記念の優待通行券

平成元（1989）年 首都高速道路公団発行 首都高速道路協会所蔵  
テレホンカードとのセットが式典で配布された。

# 「満州」からの引揚日記

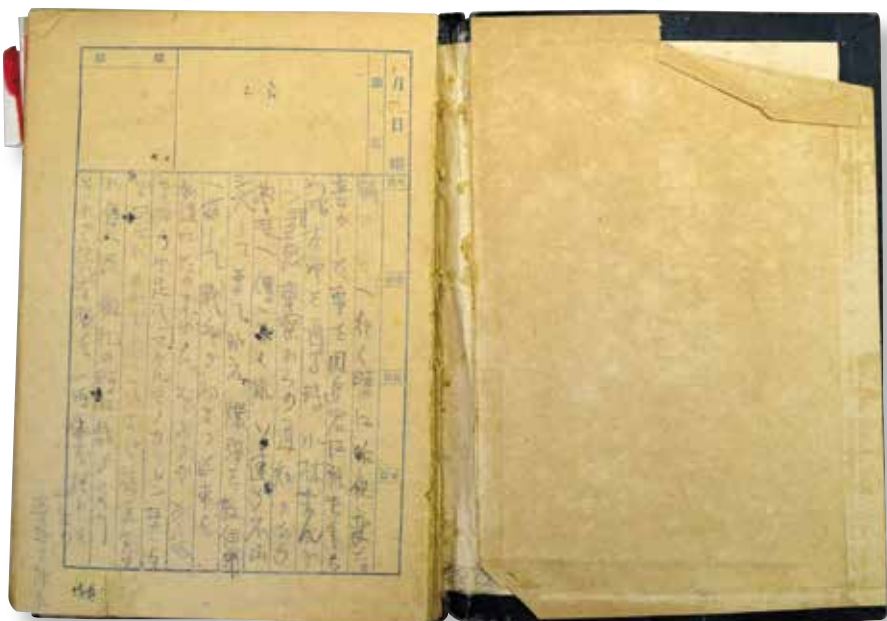
## もうひとりの「時計屋さん」の昭和20年

6月28日まで当館で開催していた特別展「時計屋さんの昭和日記」では、主人公の下平政熙さん（1917～1994）の半生を日記からたどりながら、戦中・戦後の横浜の生活と世相を一人の青年の視点から再現した。

この特別展のオープン直前に、政熙さんとともに滝頭（現横浜磯子区中浜町）の下平時計店で働いていた弟博照さん（1931～1992）が記した「満州」（中国東北部）からの引揚日記が存在するとの情報を得た。そこで5月下旬、日記を所蔵されている政熙さんのもうひとりの弟下平忠孝さん（1927～）を岩手県滝沢市の牧場に訪ねた。牧場は岩手山の南東のゆるやかな山裾に位置する。

兄弟の父下平準太郎（1890～1946）は長野県下伊那郡上鄉村（現飯田市）の小作農だったが経済的には恵まれなかった。そこで昭和15年（1940）、準太郎は妻と忠孝・博照

下平博照日記  
昭和20年8月9日



ら子ども4人を連れて「満州」へ渡ることを決意し、大古洞（現黒竜江省）下伊那郷開拓団に参加する。忠孝さんによると、大古洞で準太郎は道路の設計や測量に従事し、母と子どもたちは牛を使ったブラウ農業をおこなっていたという。大古洞は20年間肥料なしで作物が育つという肥沃な土地である。

### ソ連軍がやってきた

博照日記は戦時期特有の粗悪な酸性紙の徳用日記に鉛筆で記されている。昭和20年8月9日から22年1月26日まで記載があるが、欠落している時期もあり、他のメモや記憶をもとに帰国後つけた可能性もある。

昭和20年8月9日。博照は朝学校へ行く途中、開拓団本部の前で「至急警察からの通知か〔だ〕から学校へ伝えてくれ。ソ連が不法シン入して来て昨夜爆弾を数箇所へ落して戦争が初まった」との報を聞く。日ソ中立条約を破棄したソ連が「満州」に軍隊



下平忠孝さん

を進めたのである。翌日、兄忠孝に動員の命令が下り、忠孝は即刻出征。11日には「時々大砲とキカンジュ（機関銃）の音が聞え」てきた。15日「停戦の報を聞き皆安心したがまだアヤフヤである」。

8月23日、ソ連軍より「降伏を申すか申さんかを言て来た」。幹部会を開いて「降伏して生命をたもつように」決定しソ連側に伝えたと、翌24日「団

### 過酷な旅

昭和21年5月、日本人の送還が開始されるとの情報を得て、大古洞開拓団は400キロ離れたハルビンまで徒歩で移動することを決断、5月7日に大古洞を出発する。当初は総勢600名の道行きだったが、博照は「父の足病み、やむをえず本隊と分れ、父と俺と二人で歩く」（5月18日）ことになった。ふたりが休み休み歩を進め、ハルビンの日本人収容所（花園）に到着したのは5月31日。しかし、この過酷な旅がたたったのか、「ますゝ疾〔疲〕れが出て体が弱くなるばかり」（6月1～3日）と父の体調は悪化。6月21日、ついに準太郎は息を引き取った。「自分も体が悪くて思ふよ〔う〕に見てやれなんだ事は実に残念た〔だ〕が、もう後で何を思つてもだめだ」。

この後博照は9月4日にハルビンを出発して帰国の途につく。しかし「あんまり熱が出てくるしかつたので」奉天で下車して一旦第二患者収容所に入つた（9月8日）。10月6日、奉天を出発、葫蘆島から引揚船摂津丸に乗り、佐世保の地を踏んだのは昭和21年11月3日のことだった。

### 帰国後の博照と忠孝

帰国後、博照は兄政熙のつとめていた磯子区西根岸下町（現磯子区下町）の谷崎時計店に身を寄せる。昭和22年4月には兄とともに滝頭に引越して、博照は兄の時計店で生涯働くことになった。一方、忠孝は昭和20年9月22日に綏化でソ連軍に抑留され、10月末にシベリアのクラスノヤルスクに送られた。シベリア鉄道管理局の建設現場で強制労働に従事し、昭和23年10月6日に舞鶴に復員。同年12月、岩手県滝沢村に上郷から分村移民して土地の開墾にあたり、のち下平

牧場を開いた。現在でもご家族が酪農を営んでいる。

横浜の「時計屋さん」下平政熙さんのふたりの弟にも、時代が刻んだ困難な人生の道のりがあった。この困難を具体的に記した博照日記。忠孝さんのお話しとともに、大事に後世に伝えたいと思う。

最後に辛い話を明るくお話しされ、日記を快く提供してくださった下平忠孝さん、忠孝さんをご紹介いただいた下平修嗣さん（政熙氏長男）に心よりお礼を申し上げます。

（吉崎 雅規）



「満州」へ出発する直前に故郷で撮影した家族写真  
昭和15年8月15日 下平修嗣氏所蔵  
後列中央長男政熙、一番左が忠孝。その右前が博照。



昭和戦中期の「満州」の地図