

【特集】

企画展「伸びる鉄道、広がる道路」より
横浜市内を走り始めた
乗合自動車(バス)

【展示余話】

みなとみらいの基本構想図ができるまで
～文化庁国立近現代建築資料館所蔵・大高正人資料より～

【資料紹介】

吉川歳雄氏従軍関係資料

30
2018年4月

ご自由にお持ちください

ハマ発 NEWSLETTER 第30号 2018(平成30)年4月14日発行(年2回発行・不定期)
編集/横浜都市発展記念館 発行/公益財団法人横浜ふるさと歴史財団 〒231-0021 横浜市中区日本大通12 TEL 045(663)2424 FAX 045(663)2453
電子メール/高橋健介 印刷/製本/株式会社佐藤印刷所 本誌からの無断転載を禁止します。

EXHIBITION

企画展のご案内

伸びる鉄道、広がる道路
横浜をめぐる交通網

横浜は幕末の開港以来、日本を代表する港町として発展しました。しかし、その都市形成には海の交通はもちろん、陸の交通が深く関わってきました。陸上の交通インフラは鉄道と道路に分けられます。近代化とともにまず、鉄道が主役で道路がそれを補完する時代となり、そして現代の社会では鉄道と道路がそれぞれ役割を分担するようになっています。

この企画展では、横浜の交通インフラとそのネットワークのあゆみを紹介します。

【会期】2018(平成30)年4月14日(土)～7月1日(日)

【図録】『伸びる鉄道、広がる道路 ～横浜をめぐる交通網～』
横浜都市発展記念館/編

寄贈・寄託資料の紹介

平成29年9月から平成30年3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
日本貿易博覧会記念写真(1949年)	12	岡部隆一郎
絵葉書〔皇室・軍事関係〕	27	岡部隆一郎
横浜博覧会開催記念掛時計(1989年)	1	菅野理
小林祥展氏旧蔵相模鉄道関係コレクション	292	小林浩子
毛利晃雄氏関係資料	38	毛利靖子
旧日本兵の帰還を報じる全国版新聞(1974年)他	10	野村義夫
吉川歳雄氏従軍関係資料(一括)	60	吉川一俊
絵葉書セット「YOKOHAMA」	1	竹内義人
横浜精養軒紙袋他	2	植木孝子
横浜港浚渫区域計画図(1904年)	1	細谷鉄男
横浜博覧会記念郵便関係資料他	9	小松富一
廣瀬佐太郎所有懐中時計他	2	井出研
横浜博覧会(YES'89)記念資料他	154	富濱利郎

MUSEUM SHOP

ミュージアム・ショップより

刊行物

『ウォーターフロント・シティ横浜 みなとみらいの誕生』①

横浜都市発展記念館/編 定価1,000円+税

『ようこそ!横浜地図ワールドへーまちの移りかわりが見えてくるー』②

横浜都市発展記念館/編 定価1,600円+税

『焼け跡に手を差し伸べてー戦後復興と救済の軌跡ー』③

横浜都市発展記念館/編 定価1,000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

定価各1,429円+税

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

① ウォーターフロント・シティ横浜
みなとみらいの誕生

② ようこそ!横浜地図ワールドへ

③ 焼け跡に手を差し伸べて

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

2018.5/3, 5/26, 6/2, 8/11, 9/21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。)

■観覧料

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/>

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「日本大通り駅東口」下車徒歩1分

●あかいくつバス「日本大通り」下車徒歩1分

●表紙図版

横浜駅東口と国道1号

1964(昭和39)年 当館所蔵絵葉書

※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

春の企画展では、当館の大きなテーマである横浜の都市形成のあゆみを、「鉄道と道路」という陸上交通網の視点から総合的にふり返ります。あわせて今年2月に創立120周年を迎えた京急電鉄に関するミニ展示も開催中です。皆さまのご来場をお待ちしております。(青)

◎次号発行予定 平成30年10月上旬

横浜都市発展記念館

企画展「伸びる鉄道、広がる道路、横浜の交通網」より 横浜市内を走り始めた

乗合自動車（バス）

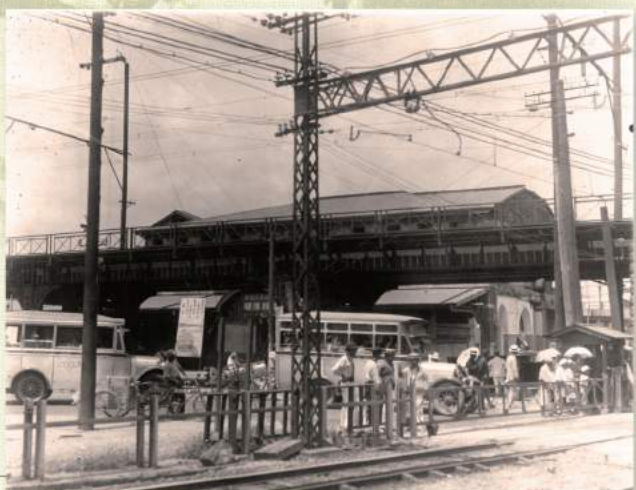
川鶴見方面への路線網を重点的に拡充させていく。市電を運営する横浜市電気局（現交通局）がバス事業に参入したのは、民営のバスが中心部に進出して市電と競合するのを予め防ぎ、市内交通公営の原則を維持するためだった。

1921（大正10）年から翌年、市電の終点だった弘明寺より鎌倉および杉田までの路線を開業し、1923（同12）年には浅間町に車庫を持つ中央相武自動車（現横浜市外だが、鎌倉郡戸塚町の鶴屋商会は1924（同13）年、戸塚駅前と厚木および藤沢を結ぶバス路線を開通させた。これは現在と比較しても運行距離が長く、地域（ローカル）輸送を目的としていたと言える。主に農村・山林地帯の国道や県道を走行した（国・県道といえども未舗装で道幅も5、6メートル程度である）。

横浜市内には現在、横浜市営バスの他、京浜急行バス、東急バス、神奈中（かなちゅう）バス、相鉄バス、臨港バス、江ノ電バスなど民営各社のバスがエリアを分け合って運行されている。不特定多数の旅客が乗り合わせ、一定の路線で運行される乗合・路線バスは、われわれの日常生活において、通勤通学や買い物など、近距離の移動に欠かせない公共交通機関と言えるだろう。

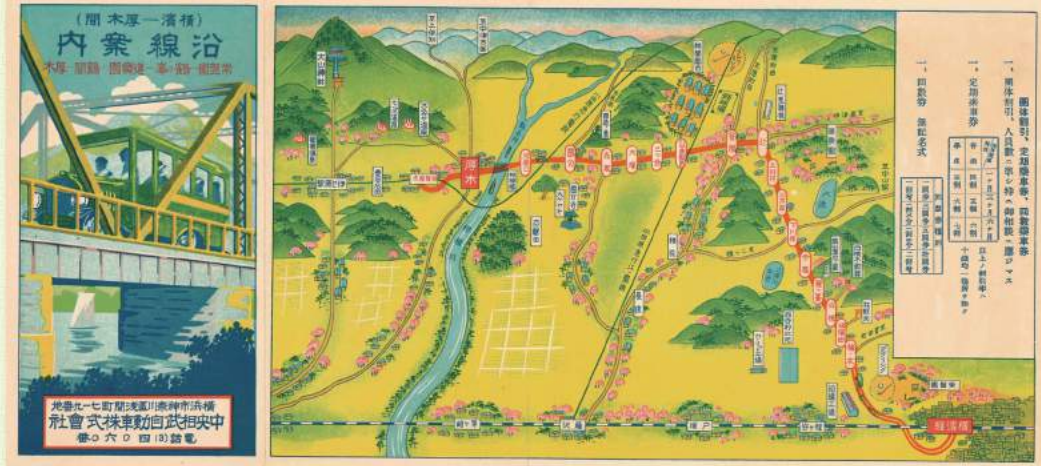
そもそも日本に自動車普及し始めるのは大正時代で、乗合自動車と呼ばれたバスもこの頃、全国各地で開業する。このページでは、大正から昭和初期、現在の横浜地域（当時の郡部を含む）を走り始めた乗合式の路線バス（以下、バス）について、そのあゆみを整理しておきたい。

市内中心部の街路を走る都市交通としてのバスは市営で誕生した。関東大震災後の1928（昭和3）年、桜木町駅と移動したばかりの横浜駅を基点に三ツ沢・井土ヶ谷・小港・根岸・保土ヶ谷・間門・日野の七路線で開業した。中心部では市電のルートと重複しながら、丘陵地などの市電の走行が難しいエリアを含め、前年に市域に編入されたばかりの郊外へ伸びる路線網が設定された。路面電車と違って新規路線の開通が容易であるため、やがて神奈



② 市営バス（前）と横浜乗合バス（後）
（高島町の国道路切）
1929（昭和4）年頃 横浜開港資料館所蔵写真

① 「沿線案内（横浜-厚木間）」中央相武自動車
1930（昭和5）年頃 当館所蔵



もつとも、社だけ中心部の街路を走り市電・市バスと競合したバス会社もあった。横浜乗合自動車である。市バスと同じ年に、横浜駅前から桜木町・吉田橋を経由して杉田までの路線を開業した。また、伊勢佐木町にあった百貨店の野澤屋と松屋は、それぞれ横浜駅から送迎用の無料バスを頻繁に走らせた。本来は買い物客専用だが、そうでない人の利用もしばしばあり、市電・市バスにとって悩みの種だったという。

さて、昭和初期に開通ラッシュを迎えたのが私鉄の郊外電車である。電鉄会社にとって郊外沿線でのバス会社の乱立は不利益となる。そのため次第に沿線のバス会社を系列化したり、あるいは自社で直営のバス事業を展開して他社を排除していく。また、国の政策もあり、バス会社同士の統合も進んでいた。

東横線を開通させた東京横浜電鉄（現東急電鉄）は、直営を離れる時期もあるが、東神奈川駅前から川和や綱島までの路線を中心にバスを走らせた。同様に京浜電気鉄道（現京浜東北線）は品川から生麦まで、京浜国道を軸に路線網を展開した。1932（昭和7）年には生麦から横浜駅前まで、市営バスからの委託という形式で運行が認められ、京浜国道を走る都市間バスとなった。また、鶴見・川崎の工業地帯には、鶴見臨港鉄道が現在の鶴見線を開通させていて、同社のバス事業に端を発する

川崎鶴見臨港バスが走った。

一方、湘南電気鉄道（現京急電鉄）は三浦半島のバス会社の統合をはかり、系列化や買収を進めた。先述の横浜乗合自動車も他社との合併を経て1936（昭和11）年、同電鉄のバスとなる。また、相武自動車は1930（昭和5）年に吉野町と戸塚駅前を結んだ後、鶴屋商会と合併して相武鶴屋自動車となり、本拠地を戸塚に移した。戦時中の1939（昭和14）年には中央相武自動車を合併し東海道乗合自

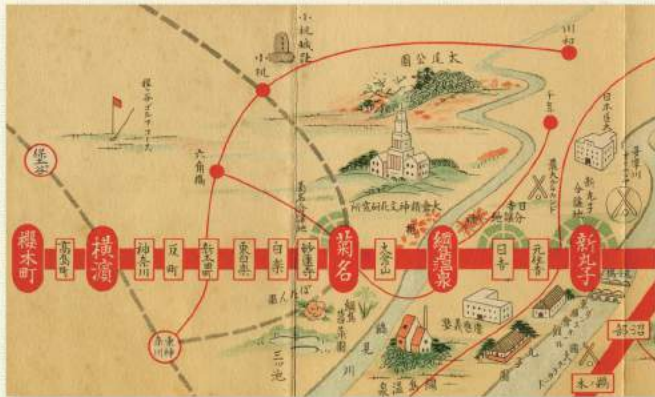
動車となり、さらに合併を進めて神奈川中央乗合自動車となっていく。大正から昭和初期に、以上のような黎明期を経たバスという公共交通機関だが、第二次大戦中の戦局の悪化とともにガソリンの使用が制限されると、そのあゆみは停滞してしまう。本格的な発達は、広幅員の舗装道路の整備も含めて、やはり戦後を待たなければならない。

（岡田 直）

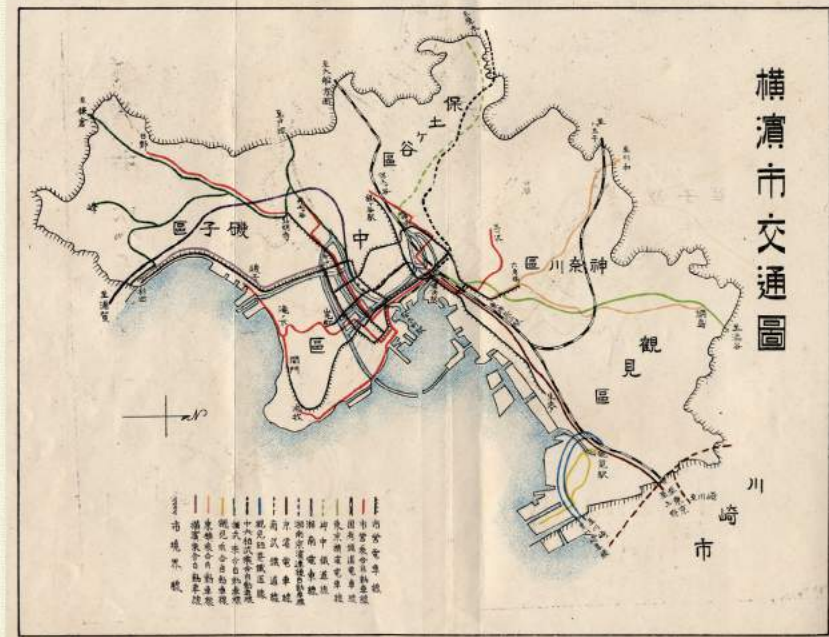
③ 市営バス（右）と横浜乗合バス（左）の回数乗車券
1930年代前半
芳賀洋子氏寄贈・当館所蔵



④ 横浜駅前のデパート送迎バス
1930（昭和5）年頃 当館所蔵絵葉書（部分）



⑤ 「東横・目蒲電車沿線案内」(部分) 1935（昭和10）年頃 当館所蔵
細線がバス路線を示す。



⑥ 「横浜市交通圖」 1931（昭和6）年 横浜開港資料館所蔵 「業務の概要」（横浜市電気局）付図
鉄軌道（国・市・私）とバス（市・私）について、当時の横浜市内にあった全ての交通路線が記されている。

みなとみらいの基本構想図ができるまで

文化庁国立近現代建築資料館所蔵・大高正人資料より

昨春秋に開催した企画展「みなとみらいの誕生」では、文化庁国立近現代建築資料館が所蔵する大高正人資料から、昭和56（1981）年に発表された「都心臨海部総合整備基本構想図」（①）の元となった原図を紹介した。

この基本構想図は、細郷道一市長の時代に組織された「都心臨海部総合整備計画調査委員会」、通称八十島委員会での検討をふまえて発表されたものであるが、八十島委員会のメンバーであり、図面作成を担当していた建築家大高正人の旧蔵資料には、基本構想図の完成にいたるまでのさまざまな検討図が残されている。これらの図面には作成年月日の記載がないため、どのような経緯で基本構想図がまとまっていたのか、その流れを正確に復元することは難しい。しかし、最終案を特徴づける①埋立法線の形状（直線から曲線へ）、②まちを貫く軸線の設定（クイーン軸、グランモール軸）の2点に着目することで、個々の案の特徴が浮かび上がってくる。

企画展ではこれらの検討図から2点をパネルで展示したが、ここでは未公開の1点を加えた3点を比較しながら、それぞれの案の特徴について見ていきたい。

検討図1（2）

埋立法線の形状が、山下公園をイメージさせる「直線＋半円バルコニー」となっており、全体としては八十島委員会で提案された計画図とほぼ同内容である。半円バルコニーに向かう縦の軸線を中央に設け、左右対称に街区を



① 都心臨海部総合整備基本構想図 『都心臨海部総合整備計画 21世紀への都市づくり』（昭和56年）より
横浜市中央図書館所蔵

検討図2（3）

大高正人がこだわったゆるやかな曲線をもつ水際線が登場している。曲線の先にはシンボリックな施設が置かれ、桜木町駅から海へと向かう軸線（クイーン軸）の到達点にもなっている。縦の軸線（クイーン軸）と横の軸線（グランモール軸）が明確になり、全体構成が明快になった一方で、横浜駅からのアクセス道路とグランモール軸との納まりなど未消化な部分も残されている。

そして②の段階では、いずれも緑地内に保存・活用されるイメージで描かれていた旧横浜船渠1号ドック・2号ドックであるが、ここでは両者の間に道路が走っており、現在のような緑地内に水を張った形での活用（1号）、市街地と一体化した形での活用（2号）という性格付けがなされていることがわかる。

検討図3（4）

埋立法線に曲線が用いられており、その中間地点にシンボリックな建物を配した広場が設けられている点は、③と共通している。中央に横の軸線（グランモール軸）が設定されている点も同様である。桜木町駅・横浜駅からのアクセスも明快になった一方で、桜木町駅から海へと向かう縦の軸線（クイーン軸）については、現在のものと違って西側に1本ずれており、グランモール軸も同様に北側にずれている。また新規埋立地が新港埠頭側に大きく張り出している点、横浜生糸検査所の敷地も一体的に描かれている点なども、最終案と似ているようで大きく異なる特徴である。

都市の骨格となる軸線（クイーン軸、グランモール軸）の位置関係から判断すれば、時期的には②と③のあいだに位置づけられるであろうか。



③ 検討図2 昭和54～55（1979～80）年頃 文化庁国立近現代建築資料館所蔵・大高正人資料

② 検討図1 昭和54～55（1979～80）年頃 文化庁国立近現代建築資料館所蔵・大高正人資料



こうしたさまざまなスタディを経て完成したのが、①の基本構想図である。調査報告書の記述だけでは、その都度の議論の詳細をつかむことは難しい。関係者へのヒアリングをはじめ、より現場に即した資料を発掘していくことで、これらの図面の位置づけもより明確になっていくことであろう。

本資料の検討に際しては、文化庁国立近現代建築資料館の藤本貴子氏、および都市設計研究所代表の中尾明氏に多くのご教示を賜りました。

（青木 祐介）

④ 検討図3 昭和54～55（1979～80）年頃 文化庁国立近現代建築資料館所蔵・大高正人資料



吉川歳雄氏 従軍関係資料

吉川一俊氏寄贈



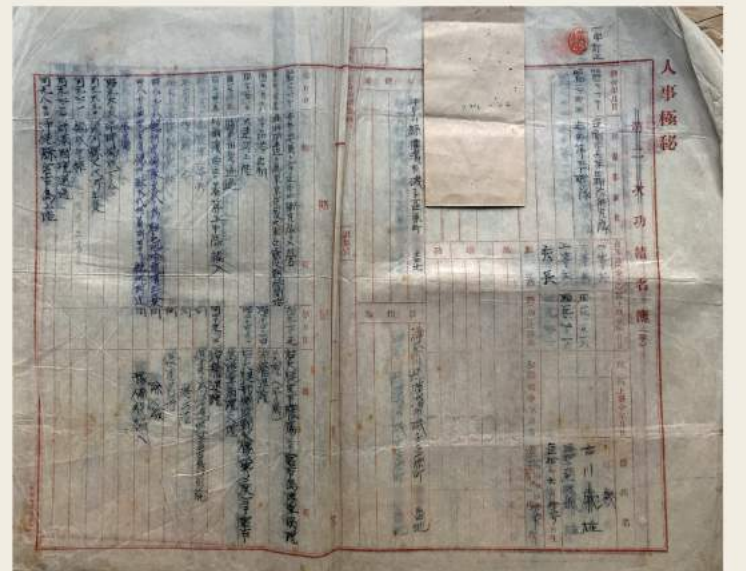
① 吉川歳雄氏近影(1941年[昭和16]) 吉川一俊氏蔵

横浜都市発展記念館では、横浜市民の体験した戦争に関する資料の寄贈を積極的に受け入れており、本館報でも紹介をしてきた。今回、紹介する新たな資料は、中国大陸から沖縄県宮古島へ転戦し、敗戦後米軍の捕虜となった吉川歳雄氏(1921〜2011)の従軍関係資料である。

1921(大正10)年に磯子区で製靴業を営む家に生まれた吉川氏は、根岸尋常小学校、同高等小学校(現横浜市立根岸小学校)を卒業したのち家業を継いだ。1941(昭和16)年に徴兵検査を受けて第一乙種合格となり、翌年4月に中国大陸に出征し、歩兵第30連隊所属の兵士として中国東

北部の任務に就くことになった。寄贈資料には、吉川氏の戦地での活動を記録した「功績名簿」②があり、その詳細が把握できる。本資料によると吉川氏の中国大陸での任務は、哈爾濱(現中華人民共和国黒竜江省ハルビン市)や饒河県(現黒竜江省双鴨山市)附近の警備が主で、1942(昭和17)年〜1944(昭和19)年7月までは戦場の記録がないため、比較的穏やかな状態が続いていたことがわかる。しかし、戦局が悪化し沖縄本島への連合国軍の上陸が確実な状況になると、第30連隊が所属する第28師団は沖縄本島や奄美群島、先島諸島

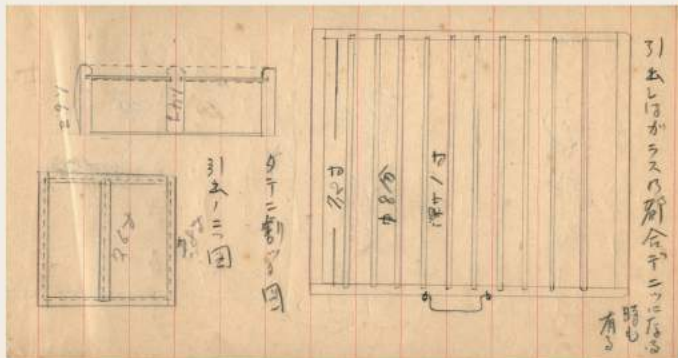
を守備範囲とする第32軍に編入されることになり、第30連隊は先島諸島の宮古島の守備に就くことになる。「功績名簿」には1944(昭和19)年8月22日に吉川氏が同島に上陸したことが記されており、上陸後しばらくは連合国軍の上陸作戦に備えた陣地構築に従事していたことが把握できる。当時、宮古島は陸海軍の飛行場のひとつであった。当初、軍部は宮古島に連合国軍が上陸することを想定していたため、水際でこれを持ち受け、上陸後は島の高地に立てこもって全滅するまで戦闘を継続する作戦をとっていた。このため、連日、陣地構築が行われていたのである。この目論見とは異なり、連合国軍は宮古島に上陸することはなかったが、1944(昭和19)年10月10日の空襲を皮切りに島の飛行場および日本軍陣地に対して激しい空襲を行った。特に沖縄本島防衛のため、陸海軍の航空兵力の総力を挙げた「天号作戦」が展開された1945(昭和20)年3月以降の空襲は激しいもので、食料不足やマラリアなどの病気が蔓延するなかで陣地構築を行っていた兵士達は、さらに疲弊していくことになった。こうした状況下で吉川氏も1945(昭和20)年4月21日の空襲によって戦傷を負うことになる。寄贈資料の「現認証明書」③には、その時の様子について次のように記している。



② 功績名簿



③ 現認証明書

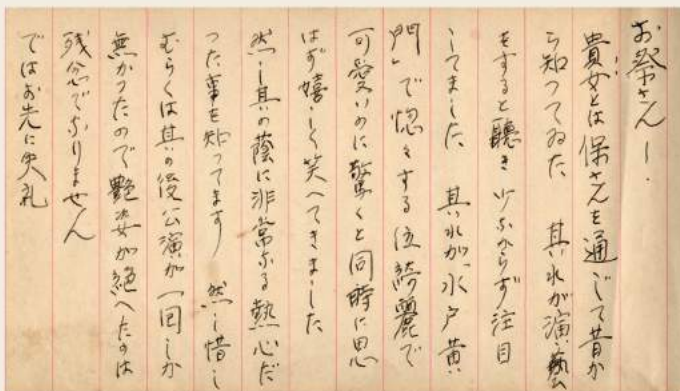


④ 吉川氏作成の引出設計図

火傷が完治した後、吉川氏は「カーペンター(大工)」として米軍諸施設建設の労役に従事した。寄贈資料には、捕虜生活のなかで使用したメモ帳があり、このメモ帳には米軍のために吉川氏が設計したと思われる引出しの図面④が書かれている。吉川氏は米軍の通訳として収容所内で活躍しており、メモ帳には英単語が列記された単語帳が確認できるほか、米兵から贈られた英日会話帳も寄贈資料に含まれており、積極的に米軍兵士とコミュニケーションを図っていたことがわかる。また、吉川氏は捕虜仲間とも積極的に交流をしていた。当時、沖縄の各地に存在していた日本軍捕虜収容所では、捕虜達によって劇場が作られ、寸劇などが行われていた。吉川氏が収容された嘉手納収容所でも、「演芸隊」が組織され、吉川氏は「お祭りお吉(よし)」という名で女形を演じ、人気を博していた。吉川氏のメモ帳には、女形姿の吉川氏を描いた絵⑤が貼り付けられているほか、先に復員する捕虜仲間からのメッセージ⑥が複数書かれているが、このなかには「お祭



⑤ 女形に扮した吉川氏を描いた絵画



⑥ 捕虜仲間からのメッセージ

「昭和二十年四月二十一日二十一時頃、沖縄縣宮古郡平良町東仲宗根添四七高地東側ニ於テ横田中尉指揮ノ許ニ陣地構築作業ニ従事中、敵ノ空襲ヲ受ケ全員直チニ肉攻壕ニ待避セリ、偶々敵ノ曳光弾海軍ニテ集積中ノ『ドラム罐』ニ命中、忽チ附近一帯火災ヲ生シタル際、右大腿部側腹火傷ヲ(第二度)ヲ受ケリ」

この資料からは、陣地構築作業中に空襲を受けた際、燃料を入れたドラム缶に弾丸が命中して火災が生じ、吉川氏が退避していた壕に火が流れ込んで重度の火傷を負うに至ったことが把握できる。吉川氏は一命を取り留めるが、作業に復帰することは出来ず、敗戦まで島の陸軍病院に入院することとなる。

1945(昭和20)年8月の敗戦後、宮古島に配属された兵士達は武器の投棄や空襲被害の復旧作業に従事した後、翌年1月頃から順次復員することになったが、一部の兵士達は米軍の捕虜として労役に従事するため、沖縄本島に送られることになった。

火傷のために体が不自由であった吉川氏は、なぜかこの人員に選拔され、嘉手納収容所に収容されることになる。生前、吉川氏はこの経緯について、「上官から怪我を隠して身体検査を受ければ早く復員できると聞いてそのようにした所、かえって本島行きの人員に選抜された」という趣旨の証言をされている。島に着いて再度検査を受けた際、アメリカの係官に「日本の兵隊は酷いことをする」と同情された事も証言されており、捕虜となる人員の選抜には複雑な経緯があったことが想像できる。この後、収容所では手厚い看護がなされ、火傷が完治するまで吉川氏が労役に従事することはなかったという。

りお吉を偲ぶ内容のものが多く見られ⑥、娯楽の少ない捕虜生活のなかで吉川氏の果たした役割の大きさを感ずることが出来る。

最終的に吉川氏は1946(昭和21)年12月29日に名古屋港に上陸して復員を果たし、家族が疎開していた港北区(現緑区)中山町で製靴業に復帰し、生涯を過ごした。吉川氏の遺した資料は、戦時期の公的な従軍記録が充実していることに加え、米軍の捕虜時代の記録があることが他の当館所蔵資料にない特徴である。様々な角度から横浜市民の体験した戦争を考えることができる極めて重要な資料群であるといえるだろう。

(西村 健)