

【特集】

特別展

横浜鉄道クロニクル

発祥の地の150年

【展示余話】

関東大震災と鉄道連隊

復活する横浜の交通網

【資料紹介】

1950年代の横浜港と港湾荷役の現場

五十嵐英壽氏寄贈写真から

往道陣圖

37
2022年8月

ご自由にお持ちください

ハマ発 NEWSLETTER 第37号 2022(令和4)年8月6日発行(年2回発行・不定期)
編集/横浜都市発展記念館 発行/公益財団法人横浜都市発展財団 〒223-0021 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/聖本/山崎印刷 本誌からの無断転載を禁止します。

EXHIBITION

特別展のご案内

京浜線の電車(絵葉書)
1920(大正9)年頃 横浜開港資料館所蔵

鉄道開業150周年記念

横浜鉄道クロニクル

発祥の地の150年

1872(明治5)年、東京の新橋と横浜との間に日本で最初の鉄道が開業しました。それからちょうど150年、日本の鉄道の歴史は、首都の東京を中心に積み重ねられてきました。そこにはもう一方の鉄道発祥の地である、横浜から見た1世紀半の歴史が含まれています。
この特別展では、横浜に残された地域の歴史資料をもとにして、横浜を中心とした鉄道の150年をひもときます。

【会期】2022(令和4)年8月6日(土)～11月6日(日)

【図録】『横浜鉄道クロニクル』 横浜都市発展記念館/編

寄贈資料の紹介

令和4年2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
「湘南電鉄デ1型復元記念」模型(1978年)	1	鳥飼典子
東芝裁縫こて	1	〃
童話幻灯フィルム(冊子付き)	4	〃
国鉄切符(1960年代等)	75	〃
鉄道絵葉書およびカード(1960～70年代)	3	〃
『沿線の観光』盛岡鉄道管理局(1968年)	1	〃
『若い大地道東』釧路鉄道管理局(1962年頃)	1	〃
鉄道関係市販書籍	7	〃

●表紙図版
「横浜往返鉄道蒸気車ヨリ海上之図」
1874(明治7)年頃
横浜開港資料館所蔵

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(券売は閉館30分前まで)
※新型コロナウイルス感染拡大防止のため、開館時間等を変更する場合があります。

■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

上記特別展開催期間

特別展

一般500円/小・中学生、および市内在住65歳以上の方250円
(特別展の観覧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、および市内在住65歳以上の方100円

それ以外の期間

常設展のみ

一般200円/小・中学生、および市内在住65歳以上の方100円

※毎週土曜日は小・中・高校生無料

※「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/>

MUSEUM SHOP

ミュージアム・ショップより

刊行物

『激震、鉄道を襲う！―関東大震災と横浜の交通網』①

横浜都市発展記念館/編 定価1,320円

『スポーツの祭典と横浜』②

横浜都市発展記念館/編 定価980円

『目でみる「都市横浜」のあゆみ』③

横浜都市発展記念館/編 定価1,362円

DVD

『映像でたどる昭和の横浜』シリーズ

定価各1,571円

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



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
- 横浜市営地下鉄ブルーライン関内駅(1番出口)から徒歩約10分
- J R 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・神奈中バス「日本大通り駅県庁前」下車徒歩1分

※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

観測史上、最も早い6月の梅雨明けなど、2022(令和4)年は世界レベルで歴史に残る出来事が続いています。後世の歴史家はこの年をどのように捉えるでしょうか。今年は1872(明治5)年の新橋―横浜間の鉄道開業から150年です。当館ではそれを記念した上記の特別展を開催いたします。横浜と鉄道の150年のあゆみをぜひご覧ください。(吉)

◎次号発行予定 2023年1月頃

横浜都市発展記念館

特別展 横浜鉄道クロニクル 発祥の地の150年

① 横浜での鉄道開業式
(着色写真)
1872(明治5)年
山本博士氏寄付金により購入
当館所蔵



③ 横浜港第二次拡張予定図 ("YOKOHAMA HARBOUR")
1910(明治43)年 当館所蔵



④ 三代目横浜駅の東口駅前 (絵葉書)
1930(昭和5)年頃 当館所蔵

1872(明治5)年、東京の新橋と横浜との間に日本で最初の鉄道が開業しました。それからちょうど150年、日本の鉄道の歴史は、首都の東京を中心に積み重ねられてきました。そこにはもう一方の鉄道発祥の地である、横浜から見た1世紀半の歴史が含まれています。

1 開港場横浜の鉄道創業

幕末の開港によって貿易都市として歩みはじめた横浜は、1872(明治5)年、首都の東京と日本最初の鉄道で結ばれました。それは国営の交通機関で、東京の新橋停車場から横浜停車場(現在の桜木町駅)まで

を蒸気機関車の牽引する汽車が約50分で走りました。機関車の模型などがその存在はすでに知られていましたが、鉄道は人々に大きな影響を及ぼします。「陸蒸気」と呼ばれて親しまれ、数多くの浮世絵や写真の題材になりました。

2 東海道と 港都横浜の鉄道建設

幕末に横浜が開港場に選ばれたのは、国土の主軸の東海道から外れた不便な位置にあり、外国人を遠ざけられるからでした。そのため、幹線鉄道の東海道本線が1889(明治22)年に完成しますが、やがて横浜駅はそのルートから外れてしまいました。それでも明治末期には、多摩地方から横浜港へ生糸などの貿易品を輸送する貨物鉄道、横浜市内の都市交通や京浜の都市間交通を担う電気軌道(路面電車)が、民間によって次々と整備されました。

4 震災・戦災からの 復興と発展

関東大震災で被災した横浜の鉄道は、そこからの復興を通じて今日の原型を築きます。1928(昭和3)年、横浜駅は再び移転。その位置は現在地に定まり、高速の郊外電車の集まるターミナルとなりました。そして、戦災と戦後の接収を経た後、駅周辺の商業開発が進み、横浜の新しい都心に発展します。また、京浜間に形成された工業地帯には貨物線が張りめぐられ、鶴見の操車場を介して東海道本線と横浜港を結び、工業都市としての横浜を支えます。

5 高度経済成長期の 変容

高度経済成長の時代を迎えた横浜では、1964(昭和39)年、二つの新しい鉄道が誕生しました。一つは東海道新幹線です。東海道本線から長距離の旅客輸送を引き継ぎ、港北に設置された新横浜駅が、横浜の新しい玄関として位置づけられます。もう一つは根岸線です。その建設は根岸湾の埋立てと工業地帯の形成、多摩・三浦丘陵の住宅地の造成と連動しながら進められ、それまで鉄道がなかった市内中心部から南西部を貫通しました。

6 首都圏の ベッドタウン横浜

高度成長とその後の時代を通じ、広大な横浜市の郊外で住宅地化が進みました。市電に代わり1972(昭和47)年に営業が始まった市営地下鉄を加え、横浜駅を中心に形成された高速鉄道網はこれら郊外からの通勤等の輸送を担います。さらに横浜駅は東京都心へ向かう交通の拠点になり、一方、横浜の郊外から東京へ直通する路線も生まれました。ベッドタウンとなった横浜の鉄道は、首都圏の巨大な鉄道網に組み込まれていきます。

鉄道開業50年を迎えるまでの最初の半世紀には、京浜間の鉄道開通の後、国土の幹線である東海道との関わりに翻弄されながら、貿易港横浜を支える近代的な陸の交通機関が建設されました。それからおよそ開業100年までの次の半世紀には、震災や戦災、高度成長によって再編を重ねながら、横浜駅を中心に都市・郊外の高速度電車が発達し、また工業地帯の輸送を担う貨物の鉄道網が形成されました。そして、150年を迎えるこの半世紀は、ベッドタウンとしての横浜の鉄道網が、首都圏の巨大な交通網の重要な一角に組み込まれていく時代だったのです。

(岡田 直)

② 「横浜平沼停車場附近汽笛一声」(絵葉書)
1910(明治43)年頃 横浜開港資料館所蔵



3 横浜駅の移転と 改良される東海道本線

20世紀に入ると、産業の発達により東海道本線の輸送量は大きく増加し、特にそれが著しい京浜間では、旅客と貨物の線路の分離が進みます。旅客輸送はさらに長距離用の汽車と近距離の電車に分けられ、京浜線(現・京浜東北線)電車が運転を開始しました。これら一連の改良工事の中で1915(大正4)年、横浜駅の東海道本線への移設が実現します。また、横浜港の築港事業と連動して、1917(大正6)年には臨港貨物線が完成しました。

(左)
⑥ 横浜駅の通勤ラッシュ
(短編映画「新しい市民の足地下鉄・計画編」(横浜市交通局)より)
1969(昭和44)年
当館所蔵

(右)
⑤ 開通当時の根岸線の電車
1964(昭和39)年
長谷川弘和氏撮影・当館所蔵



関東大震災と 鉄道連隊 ―復活する横浜の交通網―



一九二三(大正一二)年九月一日に発生したマグニチュード七・九の地震は、南関東一帯の交通網にも甚大な被害をおよぼした。横浜市では、市民の足であった市電が壊滅的な打撃を受けただけでなく、東京から横浜を経て関西方面へむかう東海道本線、東京と桜木町を結ぶ京浜線なども各所で断たれてしまった。鉄道省の東京鉄道局は札幌、仙台、名古屋、神戸、門司の各鉄道局に応援を要請するものの、移動手段が断たれたため、被災地に到着するまで時間を要した。その間、復旧作業の主力となったのは陸軍の鉄道連隊だった。今回は横浜における鉄道連隊の活動を追いかけていきたい。

史料は主に東京市編『東京震災録 前編』(東京市、一九二六年)や、その基礎となった東京都公文書館所蔵「陸軍震災資料」(松尾章一監修『関東大震災政府陸海軍関係資料Ⅱ巻 陸軍関係史料』日本経済評論社、一九九七年)、鉄道省編『国有鉄道震災誌』(鉄道省、一九二七年)等を活用する。

鉄道専門の陸軍部隊

大量の人員と物資を運ぶ鉄道は軍事的な側面から見ても極めて重要なインフラである。日本陸軍は戦地での鉄道の敷設や運用を担う部隊として、近衛師団長の隷下に鉄道第一連隊と同第二連隊を置き、それぞれ千葉県千葉郡都賀村(現・千葉市)と津田沼町(現・習志野市)に駐屯させていた。平時における鉄道連隊は、鉄道の敷設や架橋、列車運行等の訓練を行うだけでなく、演習を兼ねて鉄道省や民間鉄道の工事を支援していた。地震発生時、鉄道第一連隊の主力は上越南線及び黒部鉄道で工事を行っていた。また、鉄道第二連隊も一九二三年七月二日から八月八日まで、鉄道省の軽便鉄道建設のため、岩手県に出張していたほか(安西律編『鉄道第二連隊歴史』帝国軍隊歴史刊行会、一九三二年)、北総鉄道(現・東武野田線)の建設のため、一部を千葉県内の柏に派遣していた。

九月一日、鉄道第一連隊の兵営は激しい揺れに襲われたものの、大きな被害はなく、また、隣接する千葉町の被害も少なかったが、千葉駅は傾斜し、線路にも陥没が生じた。電信・電話網の切断のため、近衛師団司令部との連絡が絶たれるなか、留守隊は駅員と協議して復旧作業に着手、稲毛方面への移動を可能にしたほか、整理作業も実施した。さらに二日午前、飛行機連絡によって東京方面への

出動命令を受け、近衛師団長の指示に基づき一二〇人を派遣した。この兵員と三日に本隊から増派された五〇人によって赤羽と川口を結ぶ荒川鉄橋の復旧が完了する。続いて五日、被災地の陸軍部隊を指揮する関東戒嚴司令部は、同連隊に東海道本線の復旧工事を命令、連隊長は新たに作業隊を編成していった。

一方、津田沼町で被災した鉄道第二連隊は、九月一日午後八時に東京方面の被災情報入手、直ちに非常呼集をかけるとともに、近隣の鉄道省職員と協議して避難列車の運行に着手した。さらに二日、両国―千葉間の要衝である江東橋の復旧工事を行ったほか、亀戸駅の整理作業に従事、さらに柏で北総鉄道の工事を行っていた派遣隊を東京にむけた。この間、派遣隊は我孫子付近の脱線車両を線路上に戻し、常磐線の運行を可能にしていた。また、鉄道第二連隊にも東京方面への出動命令が届き、東京市南部の鉄道復旧に従事することになった。

二つの鉄道連隊の活動によって地震発生から三日後、九月四日までに中山道及び東北方面、千葉方面への避難ルートは確保されていた。これによって東京の被災者の一部は北や東へと逃れていく。しかし、京浜間の鉄道は寸断されたまま、横浜の被災者は孤立した状態になっていた。

鉄道連隊の展開



東海道本線の復旧にあたる鉄道連隊
1923(大正12)年 横浜開港資料館所蔵

北総鉄道の工事を行っていた鉄道第二連隊の派遣隊は、九月四日、東海道本線品川―横浜間の復旧作業に着手、鉄道省と調整の上、陸軍が軌道、東京鉄道局の新橋保線事務所及び大井工場が橋梁の復旧を担うことになった。同連隊は二四時間体制で復旧工事を実施し、東京鉄道局は四日に品川―六郷川間、五日に六郷川―鶴見間、六日に鶴見―神奈川間の運行を再開(横浜市役所編・発行『横浜復興誌』第一編、一九三二年)、さらに七日午前一〇時三〇分に品川―横浜間の単線の工事が完了すると、そのまま午後には列車の運行も再開された。これによって横浜の被災者は、東京を経由して信越方面や東北方面へ移動することが可能となった。

九月八日、派遣隊は品川―横浜間の複線の復旧作業を開始したほか、混雑を極めた品川駅に本部を置いた鉄道第二連隊は、二個中隊編制の大隊を二つ組織し、一つを東京―横浜間の複線化工事にあてる一方、もう一つを横浜線八王子―東神奈川間の復旧工事にむかわせた。このうち後者は長津田(現・緑区)を拠点に原町田(現・町田市)へむけて工事を進めていく。さらに翌九日、東京―横浜間の複線化工事が完了すると、前者も横浜線の復旧工事に投入され、

横浜市電の復旧工事

東海道本線横浜―大船間の工事を終えた鉄道第一連隊の第二大隊は横浜に移動し、九月一日日から横浜船渠会社内の引き込み線の復旧工事に着手した。また、横浜市電気局の要請を受け、翌一九日に市電の復旧作業にも着手する。その様子について二六日付の『横浜市日報』は「鉄道連隊は本市到着以来連日不眠不休の大活躍を続け復興工事に努力されつ、あるが、一昨日の如き大風雨の降り頻る裡にも屈せず築地橋架橋及び日本橋付近電車線路の復興に努めてゐた」と報じており、「この大活躍の結果は四、五日のちにおいて完成を見るに至る予定である」と、見通しを示した。

九月二四日、鉄道第一連隊は横浜で活動している第二大隊を除き、千葉の兵営に帰還、市電の軌道工事を終えた第二大隊も二六日に横浜を出発した。二つの鉄道連隊の活動によって京浜間の鉄道が復旧しただけでなく、北の八王子方面や南の横須賀方面へのルートも確保されていた。また、横浜市電の復旧においても鉄道連隊は再開にむけた基礎的な工事を展開していった。地震発生後、被災地が混乱するなか、特殊な技術を有する鉄道連隊は横浜の交通網の復旧に力を発揮していったのである。



横浜線と東海道本線の交差点 鉄道連隊による復旧作業 前川謙三撮影
1923(大正12)年 横浜開港資料館所蔵

1950年代の 横浜港と港湾荷役の現場

―五十嵐英壽氏寄贈写真から―

横浜都市発展記念館では、2014（平成26）年、カメラマンの五十嵐英壽氏から横浜関係写真の寄贈を受けた。1931（昭和6）年に函館市で生まれた五十嵐氏は、1952（昭和27）年に神奈川新聞社編集局写真部に入社後、記者として取材の日々を送りながら、横浜の街や港、人びとをフィルムに収めた（青木祐介「五十嵐英壽写真展「写真記者」が見つめた港の

半世紀」（『ハマ発ニュースレター』第22号、2014年7月）。本稿では写真記者が撮影した報道写真という性格を持つ五十嵐氏の写真を、あるテーマや横浜の歴史を考える手がかりとして、みたく、どのようなことを読み取ることができるのかという視点から、1950年代横浜港の港湾荷役の現場を撮影した写真を紹介したい。

横浜港を出港。清水港でさらに11万7千ケースのミカンを積み込み、23日にバンクーバーに到着する予定という。

港湾荷役の現場

クリスティン・バック号に接舷したはしけでは、数人が集団となってミカン箱をモッコの中に入れていく（①―1）。彼らは沖仲仕と呼ばれ、はしけや船内で荷物の積み降ろしに従事した。ミカン箱を入れたモッコは機械で巻き上げられ（②―1）、船に積み込まれた。隣のはしけはドウノマ（荷間）にミカン箱が整然と積みられ、積み込み作業を待っている。奥のはしけは作業が終わったのかドウノマが空になっている。こうした現場での積み込み作業で重要なのが、経験や熟練を要する技術だった。沖仲仕は時間内に作業を終わらせるため、能率的に荷物を



① 輸出ミカンの船積み作業（新港ふ頭） 1959（昭和34）年



② 輸出ミカンの船積み作業（新港ふ頭） 1959（昭和34）年
奥に見えるのは新港ふ頭4号岸壁に停泊中のBOISSEVAIN。そのうしろの建物は4号上屋。



①-1



①-2



②-1

積み込む能力が求められた。船舶で巻き揚げ機の使用を行うウィンチマン、船内の状況を把握してウィンチマンに操作を合図するデッキマンなど特殊作業を担う沖仲仕には、機械を操作し、作業全体を見渡せるだけの経験と技術が不可欠だった。これらの技術は、労働災害の多い現場で自身や周囲の身を守ることもつながった。はしけ船長にも技術が求められた。①ではドウノマが空になったはしけの船長が、棹ではしけを動かして位置を調整している（①―2）。筆者は以前、1950年代に横浜ではしけ船長をしていた方に現場での作業についてお話をうかがったことがあるが、はしけ船長は、「自分の船が仕事にかかれば目を離すわけにはいかない」という。積み降ろしの作業中は、はしけの位置を潮目や風の向きを読んで調整し、自分の船の作業が終わった後は、同じ曳き船で曳航されたほかのはしけの作業が終わる

まで待機した（神奈川大学非文字資料研究センター「船上生活者の実態とその変容に関する研究」共同研究班「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―」、2018年）。港湾荷役の現場は、はしけ船長や沖仲仕の経験や技術に支えられていた。

1950年代後半の横浜港

横浜港の入港状況を報じる『神奈川新聞』1959年11月10日付け「出船入船」によれば、クリスティン・バック号は新港ふ頭3号岸壁に停泊した。この時期、新港ふ頭を含む横浜港は、接収解除から復興に向かう途上にあった。1945（昭和20）年の終戦後、横浜港の港湾施設の多くはGHQに接収された。接収解除は1951（昭和26）年以降本格的に進められたが、「施設のうちの最も重要な部分」（横浜市財政局「横浜の接収と財政」、

1953年）である新港ふ頭、瑞穂ふ頭の解除は進展しなかった。港湾施設が制限された横浜港では、はしけ・沖仲仕による沖荷役を中心に貿易量の増大に対応した。ただし、沖荷役に依存せざるを得ない状況は、他港がけい留施設での接岸荷役を中心に荷役を行うなかで、港湾施設の「不健全な姿」（横浜市「第4編 港湾施設の拡充計画並びに臨港鉄道整備及び新線建設計画」（案）（横浜市史資料室所蔵・鮫島茂資料）として課題となる。横浜市会や横浜商工会議所、横浜港振興協会などは接収解除の動きかけを強め、1956（昭和31）年、新港ふ頭の一部の接収解除を実現。横浜港では港湾施設の整備が進められていく。こうしたなか、横浜港は高度経済成長の時期をむかえた。1961（昭和36）年5月頃から、横浜港では急激な貨物量の増大、港湾施設の不足などから、入港できない船が沖合でとどまる船混み現

象が発生する。問題に直面した横浜港では、応急対策としてはしけの増強が進められる。また、労働力の確保という課題から、労働環境の安定や生活状況の改善にも目が向けられるようになる。①、②は、このように戦後、接収から高度経済成長期にかけて復興が進められる横浜港の中核・新港ふ頭で撮影された。その後、昭和40年代に入るとはしけが主役の時代は終わり、コンテナ時代が幕を開けることになる（吉崎雅規「聞き書きハマのはしけ船盛衰」（『ハマ発ニュースレター』第22号、2014年7月））。

1959年11月10日、横浜港で小田原ミカンがカナダへ輸出される現場を撮影した二点の写真には、戦後、接収から高度成長へと至る転換期に横浜港の物流を現場で支えてきたはしけ船長や沖仲仕が、どのような技術を用いて作業を行ったのか、その過程が映し出されている。このように写真資料は、一点の中に様々な情報が含まれており、特定のテーマや視点から分析することで、歴史資料として活用することができる。五十嵐氏の写真には港や街、そこに生きる人びとの様々な場面が記録されており、今後も写真に収められた情報の整理を進めていきたい。

謝辞 本稿執筆にあたり、鈴木一史氏（埼玉県立歴史と民俗の博物館学芸員）、新港ふ頭の接収解除に関する資料・文献について教示いただいた横浜歴史資料室に厚くお礼申し上げます。
（松本 和樹）

*写真はすべて五十嵐英壽氏撮影寄贈・当館所蔵