

地[®]情報

通巻第109号(季刊)
平成21(2009)年5月29日発行
Vol.29 No.1

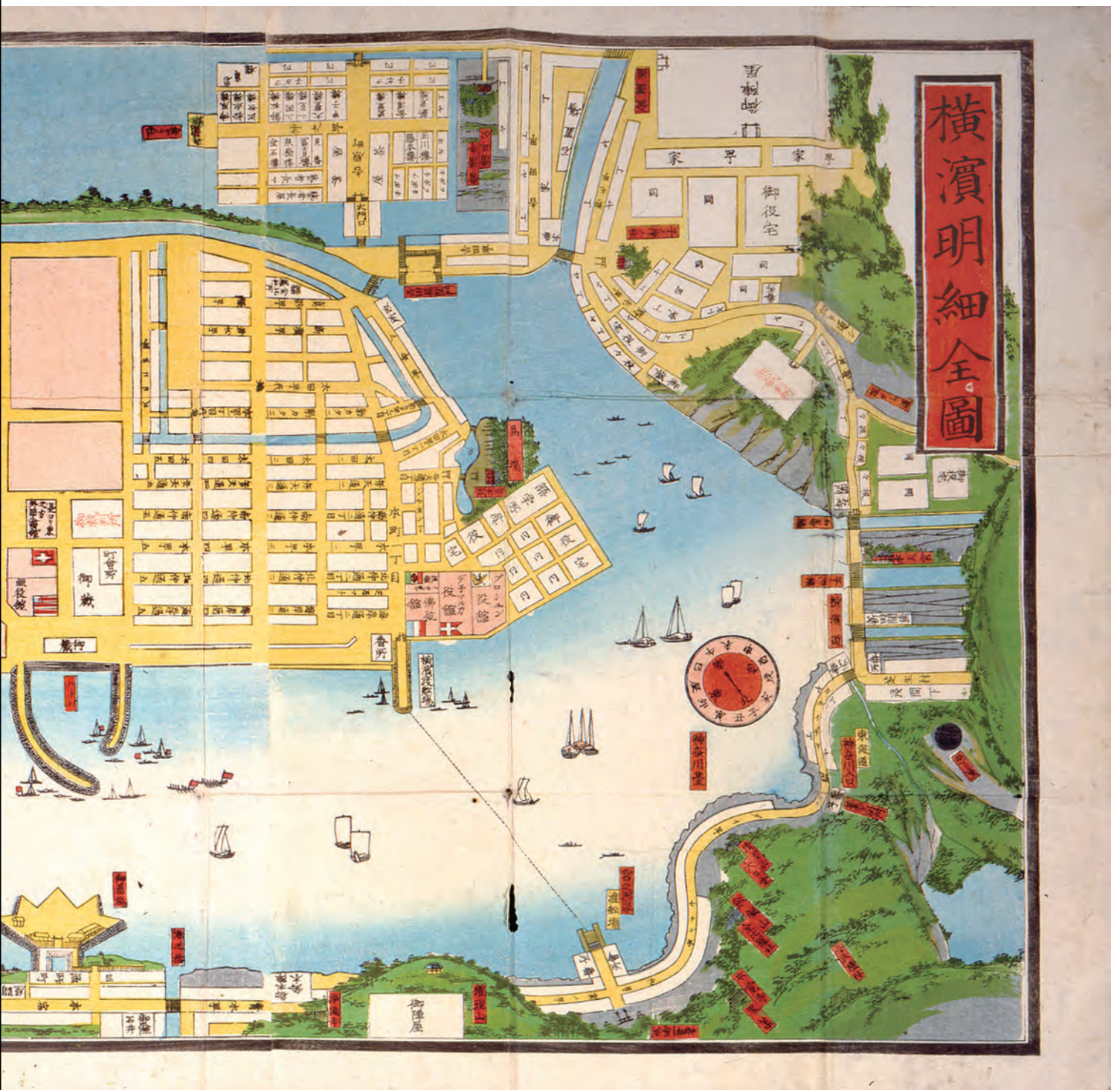
109

CHIZU JOHO

International Cartographic Information Center

特集 横浜の地図

編集発行 財団法人 地図情報センター



横濱明細全圖 一川芳員画 慶応4(1868)年(横浜開港資料館蔵)本文7ページを参照

横浜開港



阿部正道

元神奈川県立歴史博物館専門研究員

横浜市西区の野毛山公園に横浜開港の先覚者佐久間象山の顕彰碑が建てられている。象山は嘉永4（1851）年江戸木挽町に住み兵学・蘭学を教授し、幕府に欧米諸国との通商交易の必要なことを説き、開港場として横浜を最適地であると主張した。門弟は500人を越え勝海舟、吉田松陰も師事し、老中首座阿部正弘も開国の方針を持ったと思われる。後述の初期横浜の貿易商中居屋重兵衛もその1人である。

安政5（1858）年7月9日阿部正弘は、水野忠徳、永井尚志、井上清直、堀利熙、岩瀬忠震の5人を初代外国奉行に任命した。我が国に生まれた専門の外交官である。この前月6月19日には日米通商条約が、アメリカ軍艦ポーハタン号の上で、下田奉行の井上、目付岩瀬とアメリカ総領事タウンゼント・ハリスとの間で結ばれた。ついで7月10日日蘭、11日日露、18日日英、9月に日仏条約に幕府の外交官5人が調印した。

横浜は、翌安政6（1859：当年より150年前になる）年開港場となった。開港場としての横浜の町は、波止場の前の運上所（現県庁の位置）を中心に東側（山下町方面）を外国人居留地、西側（本町方面）を日本人居留地に町割を行った。海側から海辺通り（海岸通り）、北仲通り、本町通り、南仲通り、弁天通りの五筋であり、その南が太田屋新田であった。この町づくりに当たって幕府は元の漁村横浜村の住民達を山手の元村（元町）へ移動させた。

東海道神奈川宿から横浜村に芝生（西区浅間町）と戸部を結ぶ横浜道^{しぼう}を、野毛浦と吉田新田の間に野毛橋^{せんげん}を設けた。また吉田新田から太田屋新田の西端に太田橋を架け、これが横浜の町の入口の吉田橋となった。ここに関所・番所を設け、吉田橋を境に港側を関内、太田屋新田側を関外と呼んだ。吉田橋は後に明治2（1869）年イギリスの技師ブラントンが日本最初の鉄橋とし、人々は「かねの橋」と呼んで横浜の文明開化の象徴となった。

太田屋新田の海岸には東西に波止場を設け、西側を日本商人、東側を外国人が使用した。東の波止場の近くから海岸沿いに地番をつけ、外国人に土地が貸し与えられた。安政6（1859）年からイギリス人ジャーディン・マジソンが商館を建て生糸貿易を中心に経営し、「英一番館」と呼ばれ有名になった。この跡地は現在シルクセンターになっている。日本人の貿易商としては、

上州から横浜に来た中居屋重兵衛が注目された。

外国人の遊興地として太田屋新田の地（港崎町）に安政6年に遊女屋場所が造成され遊郭が栄えたが、慶応2（1866）年の大火で被害を受け移転した。その跡地は西洋公園（現横浜公園）として内外人に使用された。ここは日本の西洋式庭園の初めと言われている。

開港による貿易の発展に伴い多数の異国人が住むようになると、その異国風俗は日本人の関心と呼び、浮世絵師達はこれを画材に横浜浮世絵を売り出した。橋本玉蘭斎貞秀（歌川派初代国貞の門人）は、天保から開港初期にかけて武者絵と一覽図を得意とし、ことに一覽図は実地調査を基礎として細密な描写をしている。「御開港横濱大絵図」は開港当時の横浜を子安台付近から描いた図である。この図は講談社刊『日本古地図大成』（昭和47年）に掲載、筆者が解説した。昭和49年の神奈川県立歴史博物館特別展「地図のさまざま」で「御開港横濱正景」（弁天通五丁目錦港堂）を展示、解説した。

神奈川県立歴史博物館の建物は明治37年横浜正金銀行本店として妻木頼黄によりドイツ・ルネサンス作風に建設されたもので、関東大震災や今次戦争にも耐え文化財として保存されている。内部を改装して昭和42年総合博物館として開館した。近世近代の部に「横浜絵」を集めた丹波氏コレクションがある。平成9年の開館30周年には「横浜浮世絵師五雲亭貞秀」の特別展が開かれた。彼の鳥瞰図「横濱式覽之真景」は雄大なパノラマ作品で「空とぶ絵師」と呼ぶのにふさわしい。平成元（1989）年横田洋一氏が『横浜浮世絵』を、岩壁義光氏が『横浜絵地図』（ともに有隣堂）を刊行している。平成13年『地図情報』77号特集「開港場の地図」で「絵地図からみた開港場横浜」を伊倉退蔵氏が解説されているので参照されたい。

文久元（1861）年通信員として横浜に来住したイギリス人チャールズ・ワグマンは日本の風景・風俗を幕末から明治にかけて描き、高橋由一や五姓田義松などを指導し日本洋画の黎明期を飾っている。アメリカのペンシルベニア州出身のヘボン博士は居留地の谷戸橋近くに住み「日英語辞典」や新約聖書の和訳などに活躍している。明治5年新橋～横浜間の鉄道開業に尽力したエドモンド・モレルの名も記しておきたい。

■ 巻頭随筆

横浜開港	阿部正道	2
------	------	---

■ 特集 横浜の地図

開港時の横浜	石川勇喜	4
関東大震災直後の横浜	馬淵宣充	9
戦後占領時の横浜	本間利夫	15
中華街の今昔	小林一彦	20
みなとみらい21	高橋和男	25
4回移動した横浜の鉄道玄関口	井口悦男	30
海図から見た横浜港	上林孝史	35

■ 文献紹介

『探Q！日本のひみつ-まちでみつけた日本のきせつ』	豆田啓二	40
『風土紀行-地域の特性と地形環境の変化を探る』	細井將右	41
『鉄道の地理学』	正井泰夫	42
『Discovering JAPAN A New Regional Geography』	正井泰夫	43
『東京懐かし散歩』『地図から消えた東京物語』	清水靖夫	44
(財)地図情報センターからのお知らせ		44

■ 資料室

2008年11～2009年1月		46
-----------------	--	----

Prologue Essay

The opening of Yokohama Port	ABE Masamichi
------------------------------	---------------

Special Issue : Maps of Yokohama

Yokohama at opening a port	ISHIKAWA Yuki
The change of Yokohama-city after the Kanto Earthquake 1923	MABUCHI Noriatsu
Yokohama under the occupation by USA after the World War II	HOMMA Toshio
Yokohama Chinatown, its birth and development till now	KOBAYASHI Kazuhiko
MINATO MIRAI 21	TAKAHASHI Kazuo
The railway station of Central Yokohama moved 4 times from 1872 to 1964	IGUCHI Etsuo
Development of Yokohama Port by nautical charts	KANBAYASHI Takashi

開港時の横浜

フェリス女学院大学非常勤講師

石川 勇喜

1. はじめに

2009（平成21）年、横浜は開港150年を迎える。

横浜港の中心、大さんばし国際客船ターミナル入口近くに横浜開港資料館（旧イギリス領事館）があり、その隣にある開港広場には日米和親条約調印の地の記念碑がある。小さな寒村にすぎなかった横浜村が、幕府の対外政策によって国際的な開港場として突如脚光を浴び、その名を国の内外に知られるようになる、歴史的な舞台になったところである。今は開港前の横浜村を偲ぶ姿を見ることはできないが、当時応接場の近くにあった玉楠の木（タブノキ）は、幕末の大火や関東大震災で焼失しかけたこともあったが、焼け残った根から育った若木が、横浜開港資料館の中庭に歴史の生証人として青々と茂り続けている。開港前の横浜村の様子は、当時の開港場一帯を描いた絵図（図1）によ



図2 ペリーの横浜上陸（ハイネ版画 1855年、横浜開港資料館蔵）

て見ることができる。ここでは、主に絵図を中心に、ペリー来航から開港時頃までの横浜について述べる。

2. ペリーの来航

横浜の歩みはペリー来航から始まると言ってもよい。

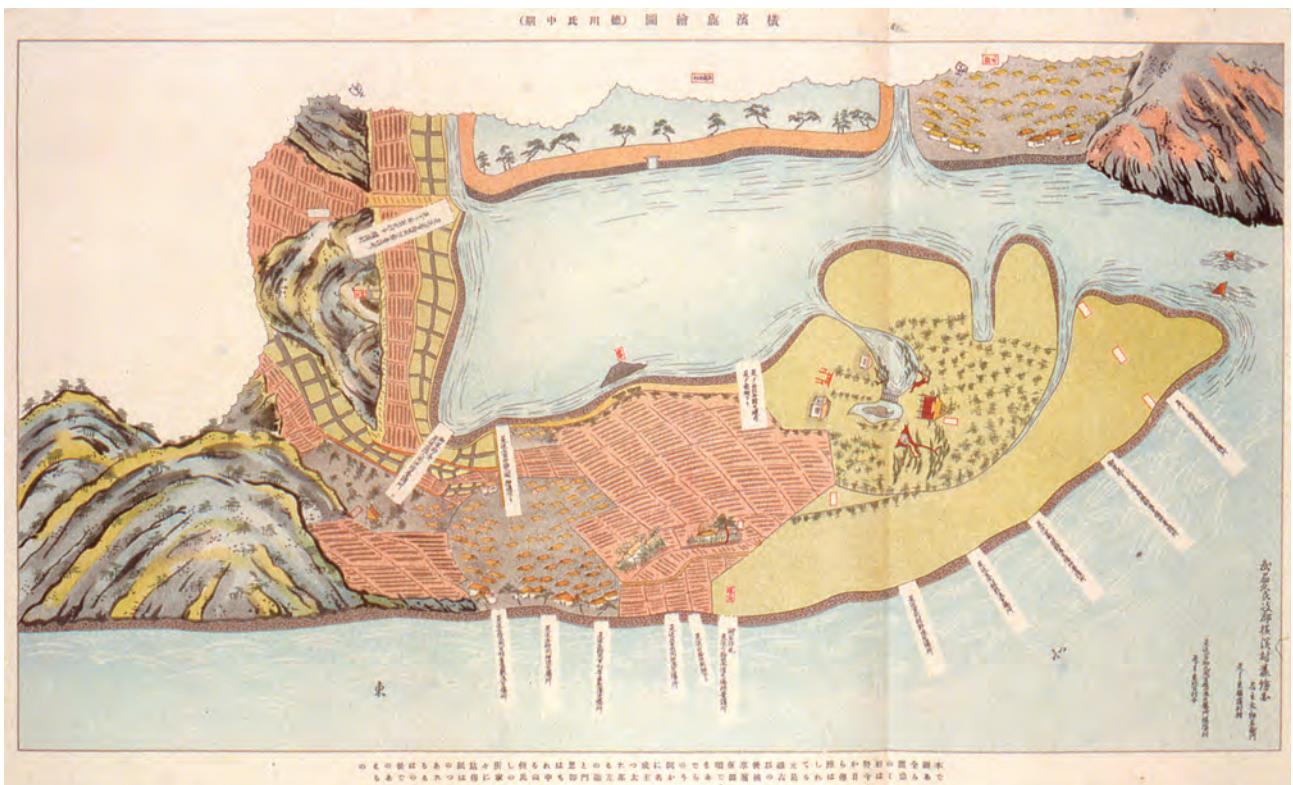


図1 武州久良岐郡横浜村麓絵図（元禄・享保年間頃、横浜開港資料館蔵）

1853（嘉永6）年6月3日、江戸湾の入口にあたる浦賀沖にアメリカ東インド艦隊司令長官のペリーが率いる4隻の艦隊が現れた。大統領の国書を久里浜で受理させ、その回答は来春までに約束させて日本を離れた。1854（嘉永7）年1月16日、7隻（一時9隻になる）の大艦隊を率いて再来航し、金沢の小柴沖に停泊する。交渉場所について幕府とペリーの話し合いがまとまらなかったが、幕府が神奈川宿沖の対岸、横浜村の地を提案し妥協を図り、ペリーも江戸から近く、艦隊が整列でき、陸地も広く安全な場所であることを認めてこの地を承認した。交渉場所が決定すると、幕府は応接所をわずか10日たらずで横浜村の浜辺（図2）につくり、交渉は2月10日（陽暦3月8日）から3月3日（陽暦3月31日）までの間に、4回の会談と書面による交渉が行われ、日米和親条約の締結調印に至ったのである。

3. 開港前の横浜

当時の横浜一帯は、大岡川河口に広がった浅い内海と「象の鼻」とよばれた砂洲、それに抱かれた小さな入り江からなっていた。この入り江に面して戸部・太田・^{まいた}蒔田・堀の内・中村・横浜の六か村があり、江戸後期このあたりは安定した用水の確保ができず、製塩業や漁業中心の半農半漁の村であった。この地域の本格的な開発が進められたのは、江戸の材木商吉田勘兵衛らによって行われた吉田新田の埋立からである。

1659（明暦4）年から工事が始められ、幾多の困難を乗り越えて8年の歳月をかけて1667（寛文7）年に完成し、野毛新田と名づけられた。この新田村は現在の吉田橋から伊勢佐木町を中心にして南は中村川、北は大岡川、西は南吉田町にいたる間にある。1669（寛文9）年4月、4代将軍家綱によって、この野毛新田は吉田新田と命名され、吉田氏は名字帯刀を許されている。その後引き続いて開発された横浜新田や太田屋新田も大切な農地であったが、横浜開港後はともに市街地として発展する。このように横浜は、こうした新田地域を中心にして建設されていったのである。（図3）

4. 横浜港の誕生

1856（安政3）年、総領事として来日したハリスは、幕府に対して強く通商条約の締結をもとめ、交渉を重ねた結果、1858（安政5）年に日米修好通商条約が締結調印された。この条約で定めら

れた、1859（安政6）年の「神奈川港」をひかえて幕府は、外国が要求している神奈川は外国人との紛争や取り締まりに問題があるため、街道から一山離れた寒村の横浜の方が治安対策の上からも安心でき、また水深も深く大型船舶の出入りも可能であるとして、より適地であると判断した。幕府はあくまで横浜を開港場とする方針で準備を進め、横浜村の住民を現在の元町の位置に立ち退かせ、大岡川および新たに開削された掘割川（現、中村川）に囲まれた一角に市街地を建設する。そして、もとの村の中心にあたる位置に神奈川運上所を建設し、その北の海岸通りに2本の突堤を築いて西波止場とした。居住地は運上所を境に、西側に日本人居住地、東に外国人居留地と定め、居留地には東波止場が設けられた。市街地と大岡川の間は低湿地であったが、周囲を堀切で囲んだ中に遊郭が設けられた。交通の整備も進められ、東海道と横浜を結ぶ「横浜道」がつくられ、また野毛浦と吉田新田の間に野毛橋を、吉田新田から太田屋新田の西端に吉田橋をかけて陸上交通の便を図った。こうして、開港場の建設が進められていったのである。（図4）

5. 居留地

1858（安政5）年幕府は、通商条約の締結により各開港場に外国人居留地を置くことを決定する。居留地とは、条約により開港場の一区に限って外国人の居留を認めた地域であり、横浜では現在の中区山下町付近である（後には山手町にまで広がる）。1865（慶応元）年、フランス人技師クリベットが描いた横浜絵地図（図5）を見ると、西波止場に接する位置にある運上所の東に外国公使館が建ち、その東側に海岸寄りの区画から順に宅地番号がつけられた居留地が広がる。運上所の西側にはT字型

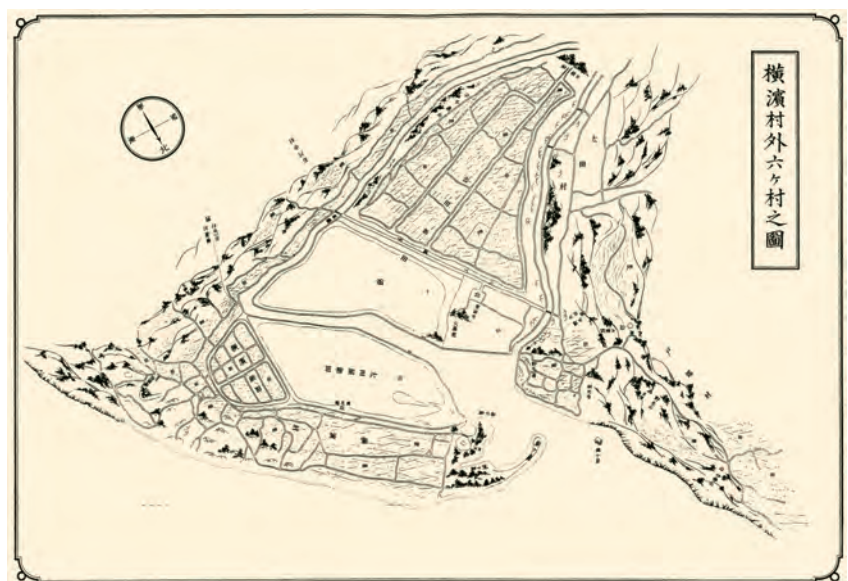


図3 横浜村外六ヶ村之図（横浜市中央図書館蔵）



図4 神奈川港御貿易場御開地(一玉斎貞秀画 安政6(1859)年、横浜開港資料館蔵)

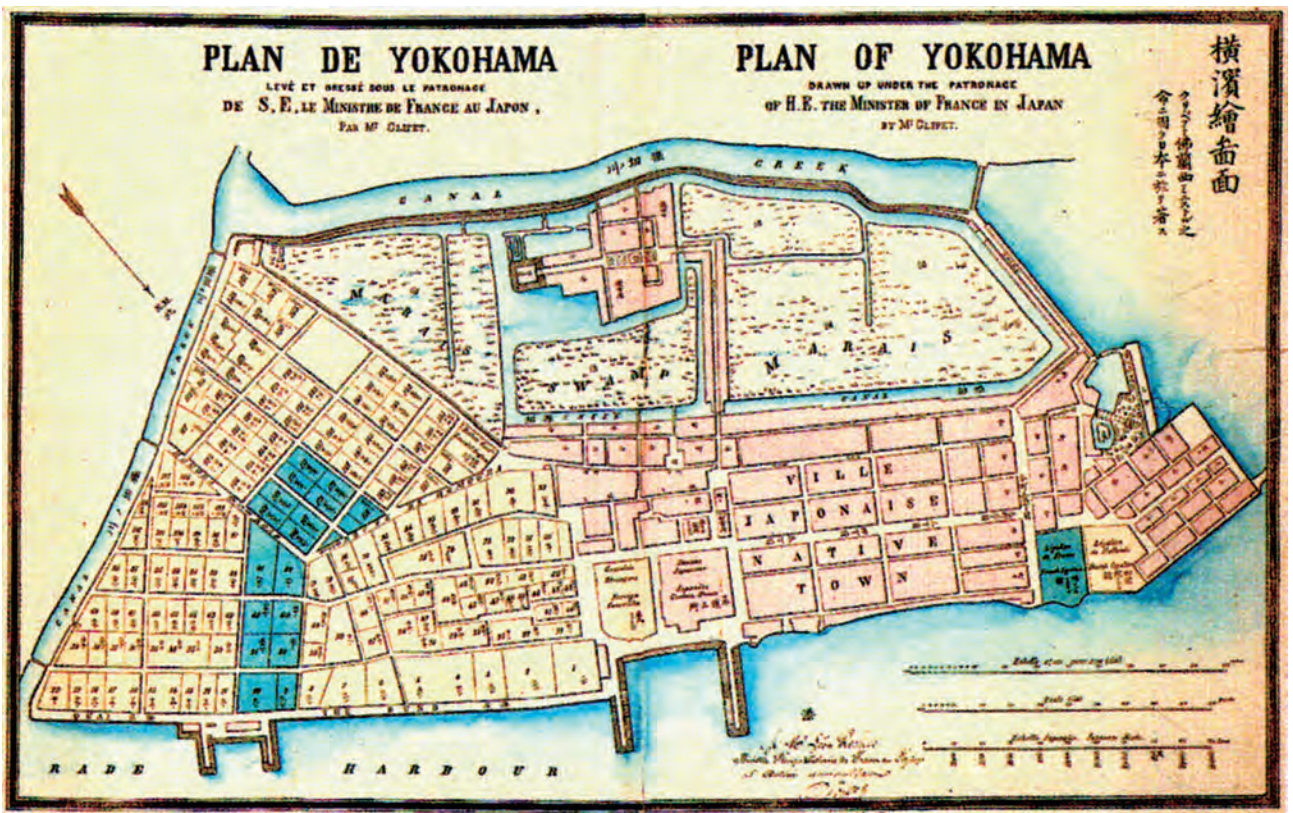


図5 1865(慶応元)年の横浜地図(横浜開港資料館蔵)

の道路に沿って区画された日本人居住地が展開していることがわかる。居留地の区画や街路は、北側の一面の街路や宅地構成がやや不自然な形になっているの

し、東波止場南側の区画や街路の軸線方位はずれるが現在中華街一帯は整然とした区画になっている。一方、日本人居住地の区画は、幅10間の本町通りを基点に両側

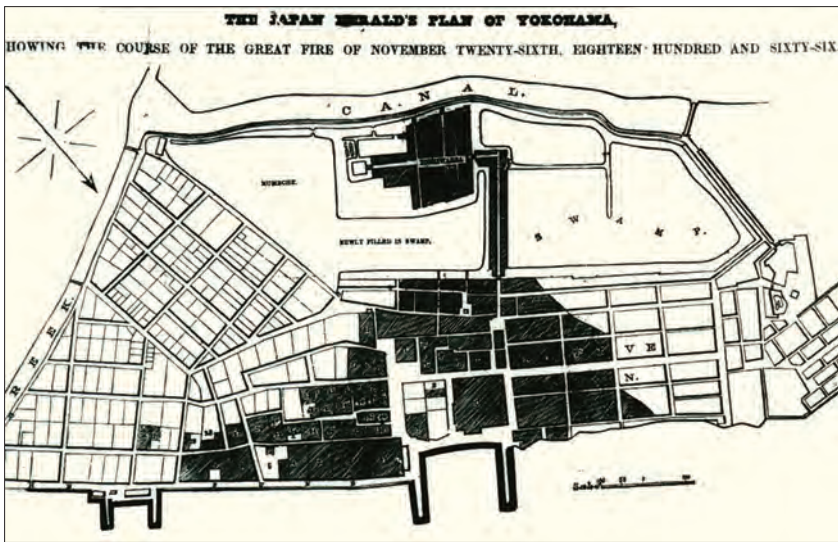


図6 大火焼失区域図(横浜開港資料館蔵)

に60間四方の街区が4区画ずつの市街地構成を原型とし、各街区は小路を通して二分するなどして区画割を行ったようで、居住地の拡大につれて背後の湿地帯等を造成して市街が拡大していったものと推定される。

1866(慶応2)年10月に日本人町を中心に当時の市街地の3分の2が焼失するという大火(豚屋火事)が発生した。「大火焼失区域地図」(図6)をみると、中央の港崎遊郭の近くの豚肉料理屋から出火、火の手は東に移動して遊郭を全焼し、土手通りを北上し、波止場をはさんで左側の居留地、右側の日本人居住地に燃え広がったと言われる焼失区域をみる事ができる。この大火を機に、先年の地所規則を改めた「横浜居留地改造及び競馬場墓地等約書」(慶応約書)が締結される。この規則は、日本の近代都市計画の始まりとも言える。その内容は、港崎遊郭を移転させ外国人と日本人の共用の公園(今の横浜公園)を建設、外国人居留地と日本人居住地を分け、延焼を防ぐため全長約500m、幅約36mの大路を公園から海岸の間に建設(今の日本大通)、耐火建築の奨励、歩道の設置や街路樹の植栽、下水道の整備等がうたわれ、防火対策を重点にした市街地の改造や拡大がはかれることとなった。こうした市街地整備に関する項目の多くは、1868(慶応4)年に来日した外国人の土木技師R・H・ブラントンにより計画され実施された。

1868(慶応4)年の横浜明細全図(表紙参照)を見ると、慶応約書に基づいた横浜の市街地の改造や拡大を見ることができる。図の中央、西波止場の左側の突堤には、湾曲部(「象の鼻」といわれる)が付加されている。「亜役館」の文字がある区画がアメリカ公使館で、向かい側の「御蔵」とあるのが運上所である。その間に中央大通り(現在の日本大通)が造成されつつある。その上方の長方形の大きな区画は公園予定地(現在の横浜公

園)。公園予定地の左側は造成途中の太田屋新田東部地区で、1879(明治12)年に外国人に分譲され、新埋立居留地と呼ばれる。右側の太田屋新田西部地区は、大火で焼け出された関内中央部の人々に貸与された代地として宅地化される。太田屋新田西部地区右手の吉田橋から本町一丁目大通りを経てフランス公使館前に向かう大きな道路は、慶応約書に基づいて造成された道路で、現在の馬車道である。このように、開港当時半農半漁の一寒村にすぎなかった横浜を、当時の国際情勢に応じて、幕府が外国人居留地をもつ国際性

ある都市に創造していったのである。

*「象の鼻」は、砂州と曲がった突堤の両方に使われている。

6. 吉田橋と関内・関外

幕府は横浜開港後、外国人と日本人との接触を最小限におさえ、外国人を厳しく監視し、攘夷派による殺傷事件から外国人を守るため、1859(安政6)年11月横浜の出入口に関門を設けた(子安、台町、芝生、石崎、暗間坂、吉田橋の6か所、宮ノ河岸渡船場に設けられる)。さらに掘割りによって居留地が分離されると、西の橋、前田橋、谷戸橋の3か所にも設けられた。この結果、開港場は周囲を海と川とに挟まれた出島となり、この地区を関内かんないといい、その外側が関外かんがいと呼ばれるようになった。関門は一種の関所で、橋のたもとに番所が設けられ、役人が通行人や荷物の改めを行った。吉田橋関門は初めは関内側にあったが、1864(元治元)年2月に関外(吉田町)の方に番所が移される。吉田橋は横浜開港に際して、横浜道の横浜への入口として交通の要地となり、もっとも厳しく改めが行われた。その後、1869(明治2)年にイギリス人技師ブラントンによって日本最初の「鉄の橋(図7)」となり、横浜の文明開化の象徴として全国に知られる。現在では、川のない橋として「鉄の橋」の欄干が復元されている。

7. 横浜商人

横浜が開港されると、世界各地から外国商人が居留地に店(商館)をかまえ、日本人も全国から横浜に集まって商売を行うようになった。このように開港を契機に横浜で商売をはじめた人々を「横浜商人」と呼んでいる。当時の商人は、幕府や藩から特権を得ている豪商と一攫千金をねらう投機商と2つに分けられる。豪商は特権的な三都(大阪・京都・江戸)の商人で、代表として江



図7 横浜鉄橋之図(貞秀画 明治3年、横浜開港資料館蔵)

戸第一の商人で御用商人、越後屋の家号をもつ三井があげられる(図8)。投機商は有望な商品を安い値段で買い占めておき、高い値がでた時に売るという危険な取引を行い、一朝にして財を成すことができるが、没落していく場合もある。横浜商人の中でも外国人と取引をしていたのが貿易商人で、横浜での貿易取引のうち、輸出品の外国商館への販売は「売込み商」と呼ばれ、輸入品の外国商館からの購入は「引取り商」と呼ばれていた。不平等条約のもとでは、開港当初の貿易取引の指導権は外国人に握られ、日本人は不公平なさまざまな商習慣に苦しんだのである。

横浜で生糸貿易を最初に始めた商人は誰であるかははっきりしていないが、信濃・上野・甲斐(現在の長野県・群馬県・山梨県)などの農家で作られた生糸が横浜に運び込まれ、貿易商人によって外国へ輸出された。当時の輸出品の第1位は生糸貿易である。貿易商人として横浜を代表する大商人として成長したのが、「亀屋」の原善三郎と「野沢屋」の茂木惣兵衛である。その他、途中で閉店に追い込まれた商人としては中居屋重兵衛、甲州屋忠右衛門、吉村幸兵衛をあげることができる。

8. おわりに

ペリー来航によって、横浜が一躍脚光をあび、通商条約の締結に基づき開港場として幕府の主導で都市建設が行われた。日本の政治情勢や外国情勢等で多くの課題を抱えながら、一寒村であった横浜村が半年もしないうちに港町に変わっていった。そして、外国人居留地があったことから国際的な色彩をもつようになり、日本でもっとも早く西洋化した都市として発展したのである。

参考文献

- ・『横浜沿革史 全』太田久好 有隣堂
- ・『横浜市史 第2巻』有隣堂
- ・『横浜港史 各論編』市政100周年・開港130周年 横浜港振興協会・横浜港史刊行委員会
- ・『図説 横浜の歴史』横浜市市民局市民情報室広報センター
- ・『横浜の歴史』横浜市教育委員会
- ・『開港場 横浜ものがたり』横浜開港資料館・横浜市歴史博物館 1999年
- ・『ペリー来航と横浜』横浜開港資料館 2004年
- ・『横浜のあゆみ』横浜開港資料館
- ・『横浜思い出のアルバム』横浜市制90周年・開港120周年行事実行委員会
- ・『横浜の町名』横浜市市民局 平成3年



図8 神奈川横濱新開港図(本町通り 貞秀画(1860年)、横浜開港資料館蔵)

関東大震災直後の横浜

元神奈川大学非常勤講師

馬淵 宣充

はじめに

1923（大正12）年9月1日11時58分40秒、マグニチュード7.9の激震が南関東一帯を襲った。関東大地震である。震度7の横浜の市街地は一瞬のうちに全世帯の20%が倒半壊し、直後に火災が発生して全世帯の60%が焼失した。倒壊した建物の下敷きになったり火災で焼かれたりして、死傷・行方不明者は33,000人を超えた。1859（安政6）年6月の開港以来急速に発展を遂げた港横浜は完全に崩壊し、新聞各紙は「横浜全滅」「横浜壊滅」と報道した。

1. 閉鎖的な町、横浜

当時の横浜市域は現在の市域の10分の1弱の36.7km²で（図1）、人口は441,600人ほど。開港場の関内・関外地域と旧神奈川宿から保土ヶ谷宿までの東海道筋を中心に、それを取り巻く台地からなっていた。図2で市街地を細かく見てみよう。関内・関外地区は大岡川と中村川に縁取られた釣鐘状の埋立地で、横浜開港地とそれ



図1 震災当時の横浜市域図（横浜市史資料室ほか）

に伴う市の中心地である。もう一つはかたびらがわ

帷子川が沖積した神奈川、平沼・保土

ヶ谷地域である。この2つの低地は突き出した台地に挟まれ、東京湾に向かって開かれてはいるが、北西と南東方向には閉鎖的である。港横浜の発展は急速で、低平地の面積に対して街路幅を犠牲にした市街に住宅が密集していた。狭隘な街路は、河川や掘割運河によって遮られて屈曲し、交通面で問題を抱えていた。一方、神奈川周辺（現横浜駅）は生糸貿易と関連した捺染工場やスカーフ工場や石油タンクなどがあって、さらに海が入り込んで複雑な景観をしていた。

関東大地震が、「横浜全滅」へと至らしめた理由は、干潟を埋め立てた脆弱な地盤と閉鎖的な地形、そして限られた平地と人口や住宅の過密にあったと考えられる。

2. 耐震性の低い建物

横浜は開港以来何回かの大火を経験した。1866（慶応2）年の「豚屋火事」は、関内地区の3分の2を焼失したという点で特筆される災害である。そこでそれ以後の港横浜の町づくりは、防火対策を主眼とするようになった。関内の日本人町の商家は、板屋根を瓦屋根に代え、壁は石灰を厚く塗った。また異国風のたたずまいで人気を呼んだ木造の西洋館は、煉瓦造りの建物にとって代わり、海岸通りの外国商社やホテルは石積みの建物に変わった。これにより耐火性は飛躍的に高くなったが、地震の経験が少ない外国人の設計者や施工者が耐震性にどの程度対応したかは、定かではない。



図2 大正調査地番入横浜市全図(有隣堂)

外国人が居留する山下町一帯は初震でほとんどの家屋が倒壊し、瓦礫の山になった。壮麗を誇ったグランド・ホテルも崩れ、多くの宿泊者が圧死している。現中華街一帯は旧造の木骨煉瓦積みの家屋が密集していて、瞬時に崩落、2,000人を超える人が圧死したといわれている。

3. 火災被害の状況

初震直後の11時59分を最初とする出火で倒壊した木造の家屋が燃え、閉じ込められた人たちはこの火災から逃れることができず多くの人が焼死していった。

図3では、火災が全体的に南西から北ないし北東方向に移動していることがわかる。関外・関内地域では、台地に沿った崖際と中村川と掘割の大岡川周辺で、いくつもの火災旋風(31か所)が発生、周囲の炎を巻き込みながら烈風となって、これも北東方向へと移動したことがわかる。

9月1日の横浜の気象は、地震発生と同時に神奈川測候所が機能しなくなったため詳細はわからないが、後日、都新聞に詳しい記事がある。要約すると、8月27日石垣島付近で発生した台風が鹿児島から瀬戸内海を通過し、9月1日には日本海へぬけた。その際名古屋方面に副低気

圧が発生し、これが東進したとある。当時横浜港に停泊していたロンドン丸の観測では、12時から16時までの間、南の風が5.5mから8.0mと記録している(『関東大震災被害資料』横浜市)。この強い南風が延焼の方向と火災旋風の移動方向に大きく作用したのであろう。

関外・関内地区の人々は、火災を避け横浜公園から海岸へ、また北西の野毛山や保土ヶ谷方面の高台へ、それとは逆に南の山手へと、倒壊した建物の瓦礫の上を逃げまわった。逃げて行く先には川や運河があり、橋を渡ろうにも、既にその多くが倒壊、崩落、焼失していた。当時横浜市内には総数200以上の橋梁があったが、地震と火災で91の橋が通行不能か困難となっていたという(『横浜市震災復興誌』)。避難する人々は無残な姿の橋の前で動けず、焼死したり熱さに耐えかねて川に逃げ溺死したのである(表1)。

現横浜駅から平沼、保土ヶ谷方面でも状況は同じようだったが、こちらは前述の通り工場が多く、貯蔵していた発火物などが爆発を伴って燃え上がった。とくにスタンダード石油とライジングサン石油会社の原油貯蔵施設では油送パイプが破損、流れ出した油に火が移り大火災となって数日間も燃え続けたのである。

市街地を囲む急崖は各地で崩れ、避難する道を塞ぎ、



図3 横浜火災延焼状況図(『大正震災志』付図 内務省社会局 1926年)

行き場を失った大勢の人が焼死した。また丘の上まで飛び火して延焼し、やっと避難して来た人たちは、そこでも火に追われる有様であった。(『横浜震災誌 2編』)

4. 情報の途絶と不安

市外との通信は、港内停泊中の諸船舶の電信によってなされた。県警察部長は北米航路のこれあ丸に泳ぎつき、「本日正午大地震に引き続き大火災起り全市ほとんど火の海と化し死傷何万あるやも知れず交通通信

機関全部不通飲料水食糧なし至急救援を乞う」と打電した。これを1日午後9時大阪朝日新聞が受信、この時点になって初めて横浜罹災の実態が具体的に全国各地に伝わっていくのである。

しかし、もともと閉鎖的な横浜の地域事情もあって、市民は外界とは言わず市内の情報もつかめず、孤立状態に陥った。しかも事実上無警察状態となっていたので、情報途絶と流言飛語で不安感は極限状態に達し、略奪や朝鮮人や中国人への暴行虐殺事件が起こった。2日午前と午後、市当局と県警が使者を相次いで東京に徒歩で送り、政府に窮状を訴え、糧食支援と治安維持のための軍の派遣を求めた。政府と軍はその夜のうちに軍艦で軍隊を派遣、3日に戒厳令を布き治安確保に乗り出したが、状況の改善にはなかなか結びつかなかった。

表1 死傷者集中多出地点(人)

場所	死者	行方不明	傷者	計
伊勢佐木町、吉田橋付近	815	146	13	974
三春町(南区西仲町)	370			370
末吉町、末吉橋付近	308	15		323
南太田、天神坂(西区東ヶ丘)	273			273
梅ヶ枝町東本願寺別院(中区羽衣町)	173	23		196
宮川町、宮川橋付近	162			162
弁天通、横浜正金銀行	140			140
柳町、柳橋付近(中区吉田町)	104	26	3	133
梅ヶ枝町東本願寺付近(中区羽衣町)	118		6	124
大江橋付近	117			117
北仲通、横浜地方裁判所	108			108
山下町菅川工場	100			100
合計	2,788	210	22	3,020

『危険エネルギー』横浜市総務局より作成

5. 港横浜の復興

壊滅状態の横浜を見て、横浜の復興は諦め港湾機能を東京に移すという意見もあった。また関西方面の商工団体と神戸港は、横浜港の代替えとして臨時的に生糸を輸出できるよう着々と準備を進めてもいた。準備が進むにつれ、幾つかの内外の貿易業者が神戸に拠点を移しはじめた。これに危機感を抱いた横浜関係の蚕糸同業者達は9月7日に横浜貿易振興会を組織

し、市内在住の政財界の重鎮は9月19日横浜市復興会を発足し、港の復興と市の復興は切り離すことはできないと、政府に必死に訴え出た。また生糸生産地に対しても横浜港復旧の支援を強く求める運動を行なったりもした（大阪朝日新聞）。

(1) 横浜港の復旧

震災前、横浜港は第1次世界大戦後の貨物量の増大や船舶の大型化に対応しきれなくなっていた。そこで、横浜港の施設の充実・拡大は、港の存続に必至と、第3期港湾拡張工事を計画していたが、そこに震災が襲ったのである。

港の被害も激しかった。防波堤は沈降し、メリケン波止場として親しまれていた大栈橋は、船舶の繋留部を残したが陸地と結ぶ鉄橋が崩落した。また新港埠頭は岸壁の大部分が崩壊、陸上施設の倉庫や上屋、荷役関係機械などが倒壊や焼失、海中に没した（図4）。起重機や発電所、道路、鉄道橋梁が大きく損壊、小蒸気船や舁も焼失したまま放置されたので、荷役

や貨物輸送の障害となった。市と県は、神戸港の生糸貿易参入問題や東京港築港問題もあって、港の復旧には素早い対応が求められていた。そこで市と県は一致して、生糸貿易を一手に握る横浜港は日本経済の生命線であって、東京と横浜は一体として復興する必要があると主張した。政府もこれを受け入れ、「横浜港はいわば国の港であり帝都の関門」（『神奈川県史資料編』）で

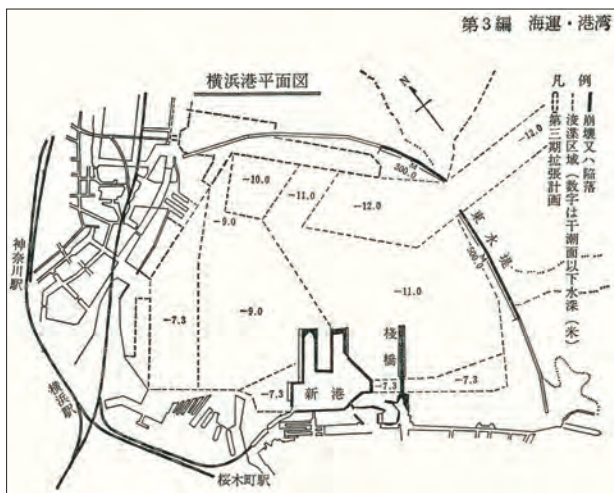


図4 横浜港湾被害図（『神奈川県史 資料編』昭和50年）



図5 横浜都市計画案 牧彦七技師案（『横浜市復興會誌』付図 昭和2年）

あるとし、応急の仮設工事と修復を国の事業と内務省と大蔵省に命じた。修復のための調査の結果、港内の損害が噂より軽微であることが判明（大阪毎日新聞）、10月21日には工事に取り掛かった。作業は防波堤・岸壁・栈橋などの復旧を優先、翌大正13年5月22日に9号岸壁、9月30日に大栈橋が竣工した。横浜港の復旧は急ピッチで進んだことがわかる。

(2) 市域の復興

市域の復興は全くのゼロからの出発となった。

市では、1919（大正9）年4月関外の千歳町・扇町で大火があり、都市計画局を設置してすでに過密化した市街地の改革に乗り出していた所であった。しかしこの震災で都市計画に関する書類一切を焼失、その後、計画の責任者であった坂田貞明氏が病死し復興計画策定のための根本を失ってしまったのである。

横浜の復興事業は、港の復旧事業を含めて帝都復興事業の一環として計画・実施されるよう、市長をはじめ市議会が強く政府に陳情し、その結果、9月15日後藤新平内務大臣の了解の言を貰ったことで、正式に出発することになる。横浜復興会は都市計画部会を持つ

て、資料不足の中、活動を開始した。部会では復興の基本的な構想として、市の中心を関内とするか、それとも神奈川（現横浜駅あたり）とするかで意見が分かれたが、最終的には関内中心でまとまった。その他、5万坪以上の公園を10数か所設置し、幹線道路の拡幅と区画整理を中心に計画案をつくった。坂田氏の後任として内務省の勅任技師牧彦七が招請され、9月25日に着任した。牧氏は先の復興会案を一步進めた計画を立案した（図5）。計画では、行く末の市の人口を80万人と想定（『横浜市復興誌』）、貿易と商業の関内・関外地域と平沼・現横浜駅周辺とを、効率的に結ぶため、両地域間の高台一帯を市政と文化の中心地とし、道路を四方に巡らせる事を計画した。そこで横浜駅（当時現高島町にあった）を現在の横浜駅地に移動し桜木町駅を廃止すること、さらに市内各地に緑地を伴った公園を設置し、それらを緑豊かな遊歩道で結ぶ大胆な案を提出した。この案は現在の大通り公園や「みなとみらい21」の構想に通ずるものを感じさせる。しかしながらこの計画の実行には5億円とも言われる莫大な費用が計上され（横浜市日報）、戦後不況に苦しむ政府にとって財政的許容を遙かに超えるもので、また横浜の復興は、あくまでも帝都復興の一部分であったので、その点

でも実行は不可能、幻の計画案となった。最終的には図6のようになった。

復興事業の中で特筆すべきものとして、山下公園の開園が上げられる。震災時、横浜公園に避難した多くの人が、樹木が多い公園が迫り来る火災旋風を食い止め、助かった。これが災害時の公園の重要性を認識させ、そこで当初11か所の公園造営が計画、緑の遊歩道がこれらの公園を結ぶ予定となっていた。山下公園は海岸公園としてこの遊歩道の一部に組み込まれていた所である。しかし予算削減により計画全体が縮小されたため、遊歩道から独立した臨海公園へと姿を変えたのである。

震災直後、この地域は災害跡地の瓦礫を誰彼なく投棄したので土砂が港内に流れ込み、港湾の機能に支障が出る恐れがあった。そこで都市計画局は、護岸と土砂流出を止めるために、焼土石処分に関する公告で処分地を限定した。その処分地の一つが「山下橋から税関棧橋南百間の地点に至る場所」（横浜市日報）で、投棄できるのは瓦や石だけと限定、護岸の為の土台に利用した。ここが山下公園にあたる地域で、公園は1930（昭和5）年2月に完成した。

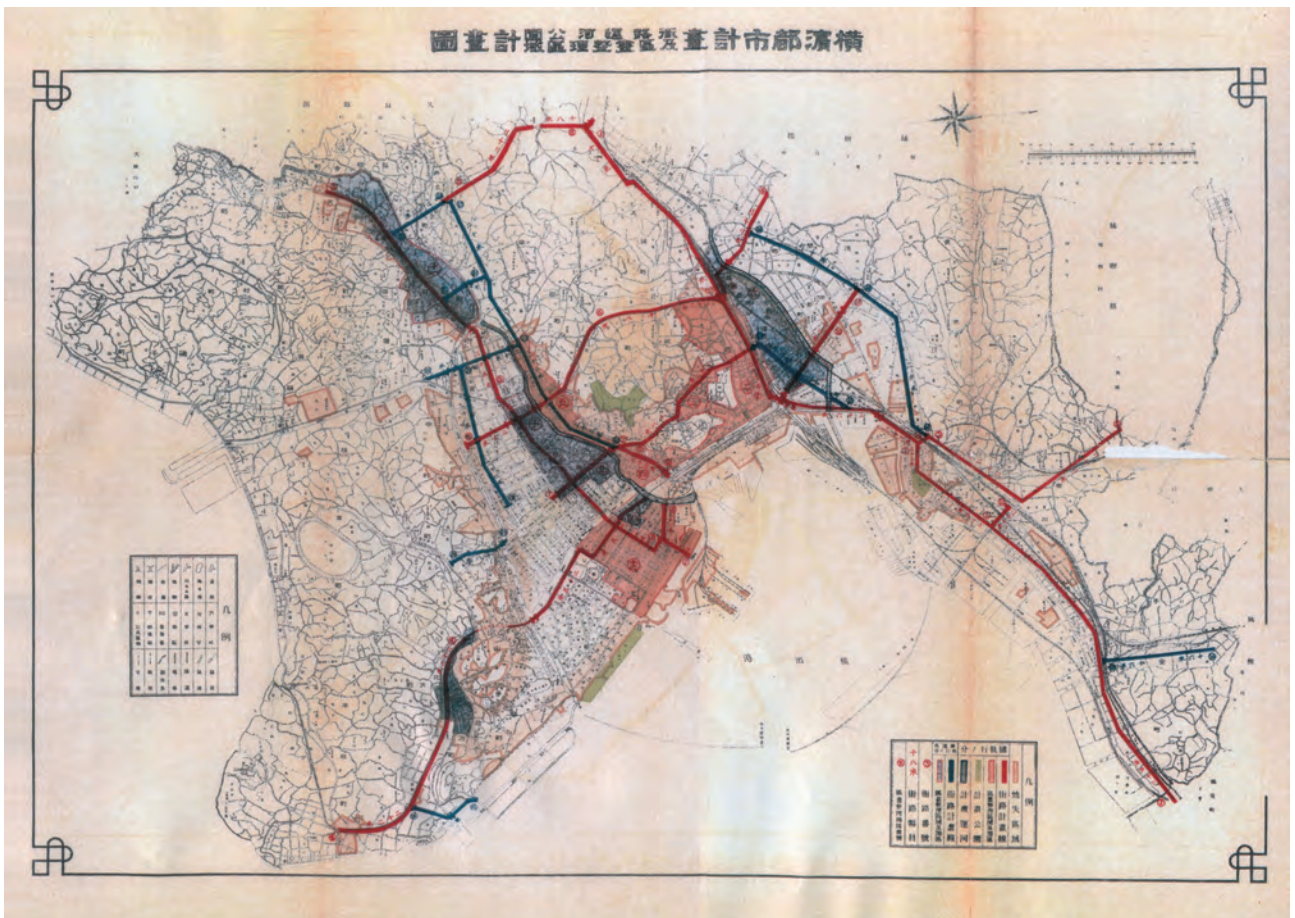


図6 横浜都市計画街路運河および区画整理区域計画図（『横浜市復興會誌』付図 昭和2年）



図7 横浜公園周辺(左)、新港埠頭周辺(右)の横浜震災航空写真(所沢陸軍航空学校 横浜市中央図書館蔵)

おわりに

横浜開港以前、開港場を神奈川にするか横浜にするか、幕府内部で意見が分かれた。衆議の結果、東海道筋から外れた衆目からは隔絶した横浜村が候補に挙がり決定した。開港場は関内と呼ばれ、周囲を河川や堀割川で区画、交通は遮断された。関外地区は、埋立地の堰堤を利用した道路が屈曲し、狭い街路が入り組む雑然とした町並みとなっていたのである。

関東大震災で、横浜市の被害が、罹災した他の諸都市に比べて際だって大きかったのは、横浜市が急速な発展と初発から持っていた閉鎖性が原因したのである。

参考資料・文献

- ・『横浜復興誌』横浜市 昭和7年
- ・『横浜市復興会誌』横浜市復興会 昭和2年
- ・『横浜市震災誌』横浜市 1926～1930年
- ・『大正震災志』内務省社会局編 1926年
- ・『横浜復興録』横浜復興録編纂会 大正14年

- ・『関東大震災復興録 神奈川県編』内務省社会局 1955年
- ・『帝都復興秘録』東京市政調査会 1930宝文館
- ・『大正12年関東大震災被害調査報告』土木学会 1927年
- ・『関東大震災調査報告書』中央气象台 1924年
- ・『横浜港震害復旧工事報告』内務省横浜土木出張所編 1925年
- ・『危険エネルギー』横浜市総務局 1972年
- ・『横浜市史 第5巻下』横浜市 1973～78年
- ・『横浜港史各論編』横浜市 平成5年
- ・『横浜教育史 上、下』横浜市 昭和51、2年
- ・『神奈川県史 通史編7近現代(4)』神奈川県 昭和50年
- ・『神奈川県史資料編 18近現代(8)』神奈川県 昭和50年
- ・『横浜市会史資料編 第3巻』横浜市 昭和59年
- ・『港町・横浜の都市形成史』横浜市企画局
- ・『港町・横浜の都市形成史資料編』横浜市企画局
- ・『ヨコハマの関東大震災』今井清一 平成19年 有隣堂
- ・『都市横浜の半世紀－震災復興から高度成長まで』高村直助 平成18年 有隣堂
- ・『ヨコハマ公園物語』田中祥夫 中公新書
- ・『図説 関東大震災』太平洋戦争研究会 ふくろうの木 2003年
- ・その他新聞各紙(大阪朝日新聞、大阪毎日新聞、都新聞、報知新聞、東京日日新聞、横浜市日報)

戦後占領時の横浜

神奈川大学非常勤講師

本間 利夫

戦後占領時の横浜を語る時、連合国軍による広範囲にわたる接収を抜きにしては語れない。戦災、接収と二重苦をかかえ横浜の再建復興は著しく遅れることとなった。ここではまず前提となる横浜の戦災についてふれ、戦後占領時の横浜について述べていきたい。

1.5.29 横浜大空襲

第2次世界大戦に際し、当時人口約97万人、日本で5番目の大都市であった横浜は、1942（昭和17）年から1945（昭和20）年まで30回以上の空襲に見舞われた。その最大のものは1945（昭和20）年5月29日の横浜大空襲であった。1時間余の間に2,570トンの焼夷弾が投下されたこの空襲だけで30万人以上の人々が罹災し、死傷者は約1万4千人にのぼった（写真1）。

図1を見ると被爆地域は市中心部の商業地、住宅地と内陸の中小工業地域である。市の中心部で無傷だったのは横浜港の港湾施設と外国人が多く住んでいた山手地区のみである。図1東側の臨海工業地帯の被爆は比較的わずかであった。戦争末期のこの空襲の目

的が、軍需工場の破壊よりは人口密集地を破壊することで市民の戦意をそぐことにあったことをうかがわせる。

図1と写真1を重ねてみると米軍の攻撃目標とした地域が噴煙の位置からいかに正確に爆撃されているかがわかる。丘陵の多い複雑な横浜の地形も考えに入れた5つの地域への昼間の攻撃は高い爆撃効果をあげ、米軍の報告書をして「優秀な効果」と言わしめた。見渡す限りの焼け野原が一瞬のうちに出現した（写真2）。



写真1 横浜大空襲（1945年5月29日、米空軍図書館蔵 横浜市史資料室提供）



図1 横浜市街図（昭和21年12月発行）黄緑色部分が罹災区域（●印：米軍が選定した爆撃目標地域中心点）（『横浜タイムトリップ・ガイド』講談社 2008年により作成）



写真2 横浜市中心部(1945年6月、米国立公文書館蔵)

2. 横浜占領

1945(昭和20)年8月30日連合軍最高司令官ダグラス・マッカーサー元帥が完全武装の米主力部隊1,200名を従え厚木飛行場から横浜のホテル・ニューグランドに入った(写真3)。横浜の占領の始まりである。横浜は占領軍の本拠地となった。その兵力は1945(昭和20)年末には占領軍全体の4分の1、約10万人にも達した。

占領軍は焼け跡に建てたバラックに住む市民を追い出し多くの地域と建物を接収した。図2を見ると市の中心部



写真3 ホテル・ニューグランドを出るマッカーサー
(1945年8月31日、米国防総省蔵)

の大部分、中央下の米軍住宅として使用される山手・本牧・根岸地区などが接収されている。その多くは図1の戦災を受けた地域と重なることがわかる。また、空襲を免れた港湾施設も輸送基地としての重要性から当然のように約90%が接収されている(注:図2は1952(昭和27)年のものであり図1を重ねると接収開始当時はまだ建設されていない埠頭があることがわかる)。米軍による横浜

大空襲が、すでに占領時の港の活用を意識したものであったとも推測される。

中心部の接収は戦前の横浜経済を支えていた商社、金融機関や企業の本店の、東京その他の地域への移転を余儀なくし、港湾施設の接収とあわせて、横浜は復興の原動力ともなるべき経済的基盤を失うことになった。中心部以外でも旧軍の施設等が接収されている。

写真4は接収された横浜の中心部(関内・伊勢佐木町地区)の様子である。一面に一般兵士用の簡易兵舎「カマボコハウス」が立ち並んでいる。中央上、港に面した山下公園には将校宿舎がつくられている。マッカーサーが宿舎としたホテル・ニューグランドも山下公園を前にした位置に見える。港に近い横浜税関ビルに全国の占領部隊を指揮する第8軍司令部が置かれたのははじめ写真中のめばしい建物はほとんど接収された。繁華街である伊勢佐木町に見えるビルでは、松屋百貨店は病院、野沢屋はPX(米軍



図2 市内中心部接収地図(昭和27年)褐色の部分接収地(横浜市民局 1983年)

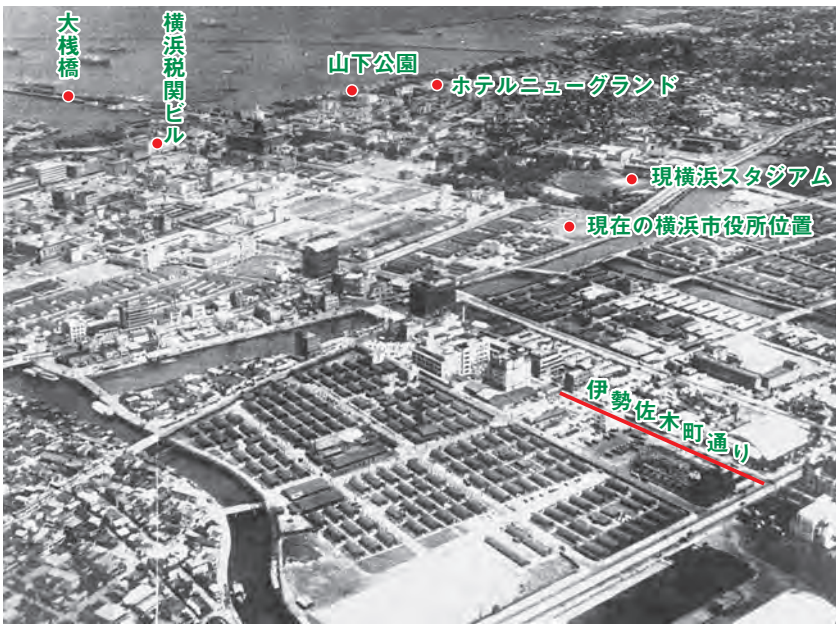


写真4 接收された市中心部(昭和25年)(横浜市中央図書館蔵)

購買部)、不二家は第8軍ヨコハマクラブに当てられた。右上に見える横浜公園野球場は兵士専用のゲーリック球場となった。この写真からは少しはずれているが右下伊勢佐木町裏には飛行場も造られた。接收一色の中で左下に接收を免れた野毛地区が広がっている。

統計によると1946(昭和21)年9月現在横浜の接收地面積は921^{ヘクタール}、接收建物は363件95^棟であり、1951(昭和26)年調査では沖縄を除く全国の米軍接收地の実に62%を横浜が占めた。図2は1952(昭和27)年、写真4は1950(昭和25)年のものであることをみても、横浜の長きにわたる占領の苦しみがわかる。事実、ひかえめな計算でも横浜市民は、毎年100億円の被害を約20年の間受けていたことになる。横浜が、同じように戦災を受けた他都市に比べ戦後の復興・発展が著しく遅れた最大の原因がここにある。

3. 占領下の生活

占領により横浜の中心部はアメリカ化した。接收された瑞穂埠頭、新港埠頭、大棧橋はそれぞれノースピア、センターピア、サウスピアと改称され日本船の発着は不可能になった。中心部の道路にはアメリカ風の名称がつけられた。図3からは伊勢佐木町通りはフィフスストリート、日本大通りはサードストリート、その他アラバマ・アヴェニュー、ケンタッキー・アヴェニューなどが読みとれる。図4の本牧地区では広大な土地が住宅地として接收されシーサイドパーク、ナスクブビーチ(フィリピンのリゾート地名)が造成された。日本人オフリミットの金網越しにみる米軍住宅は緑の芝生の中に点在し、車やプールもある風景は食糧難、住宅難にあえぐ横

浜市民にとってまさに夢の国であった(写真5)。

その一方で横浜市民の暮らしは悲惨を極めた。食料は底をつき、町には失業者があふれ戦災と接收で住む家もなく野宿する路上生活者が3,000人を超し、戦争孤児も1,100人を数えた。

しかし極限の苦しい生活の中でも市民はしたたかに立ち上がっていった。混乱の中、配給制度が麻痺する中で市内各地に闇市が自然発生的に誕生した。中でも桜木町駅前の野毛地区は(図2参照・写真4左下)、中心部にありながら接收を免れており、市が露店地域に指定したこともあり多くの露店が並んだ(写真6)。占領色の濃

い都心でここだけが「日本人の町」であった。また、同じく中心部の中華街は、戦勝国民に特別配給があったり、

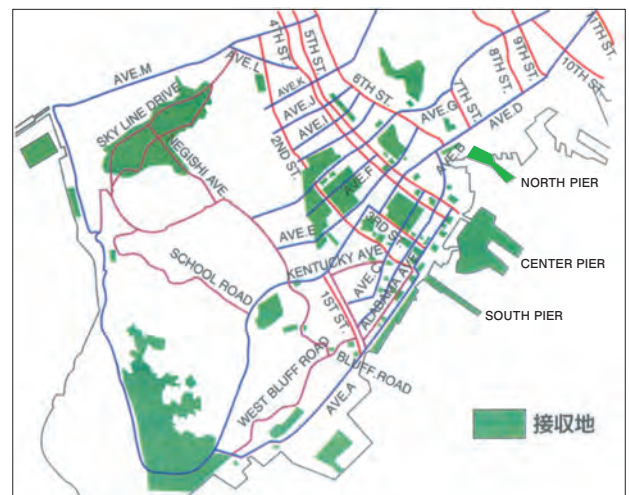


図3 関内地区(『接收解除の歩み』横浜市総務局 平成9年)

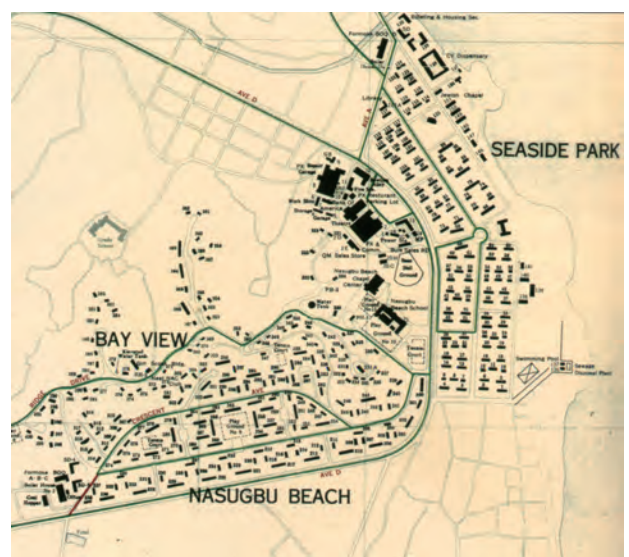


図4 本牧地区(『横浜タイムトリップ・ガイド』講談社 2008年)



写真5 小港米軍キャンプ(昭和24年)



写真6 野毛カストリ横町(昭和24年)
(5、6とも『戦後50年横浜再現』平凡社 1996年)

警察が介入しにくいことなどから豊富な物資が出回り賑わった。戦前から外国人向けの店が多かった元町ではスカーフなどを並べたスーベニアショップ(土産物店)が繁盛し、1947(昭和22)年には米軍人や家族向けのセールを開始した。

占領が続く中、米兵との接触で市民の間にもアメリカ文化が徐々に浸透していった。アメリカ映画が人気を呼びジャズが街角に流れるようになった。横浜は日本全国に向けたアメリカ文化の発信地となった。

4. 接收解除と復興

1950(昭和25)年、朝鮮戦争が勃発し横浜は国連軍の兵站基地^{へいたん}となった。ノースピアは米軍弾薬庫から運び出される弾薬類の集積地となった。8月には戦争のための物資・サービス調達に当たる在日兵站司令部が横浜税関ビルに設けられた。兵站基地化により、神奈川県内の基地従業員数は1951(昭和26)年には7万人台にまで増えた。朝鮮戦争は日本経済に巨額の特需をもたらした。その結果、先の空襲で、まるで朝鮮戦争を見越したように被災が少なかった臨海部の工業地帯が活気を取り戻した。京浜の大企業は特需収入を基礎として、次の高度成長の資金蓄積を行っていった。それでも、東京・川崎の景気回復が先で横浜の工業生産額が戦前の水準を上回るのは1952(昭和27)年に入ってからである。

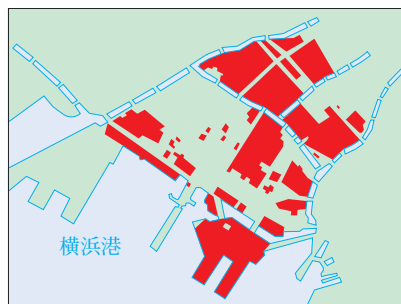
特需に沸く日本経済と裏腹に、横浜が兵站基地として重要視されたことは接收解除を遅らせることになっ

た。また、上瀬谷基地(図6参照)のように一旦解除された施設の再接収という事態も生じた。

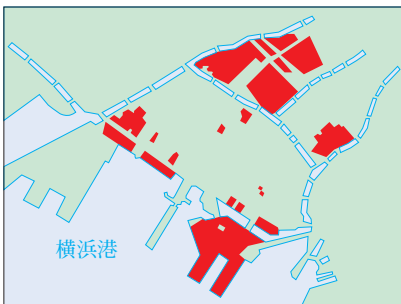
港や市の中心部が接收されている限り横浜の発展は望めないという全市民の解除への願いは、1951(昭和26)年、横浜市復興建設会議が設立されてから本格的な運動になった。それが実を結び始めるのは対日講和条約が発効した1952(昭和27)年以降である。市中心部の施設を周辺部の施設に集約・移転するリロケーション計画が日米間で合意され、大栈橋、ホテル・ニューグランド、横浜税関ビル、山下公園などが次々と解除された。1955(昭和30)年12月までに土地面積の3分の1、建物面積の2分の1が解除となり、その後も解除は進んだ(図5)。



昭和25年頃



昭和27年頃



昭和30年頃



昭和35年頃

図5 市中心部接收面積の推移(赤い部分が接收地)(『接收解除の歩み』横浜市総務局平成9年)

中華街の今昔

フェリス女学院大学非常勤講師

小林 一彦

はじめに

チャイナタウンは、非中国人地域に多くの華僑が商住混在のコミュニティーを形成した街である。日本では、横浜中華街、神戸南京町、長崎新地中華街などがある。「横浜中華街」は横浜市中区山下町にある。山下町は開港場横浜の外国人居留地であった。横浜開港の歴史とともに歩んできた街である。

かつて南京町なんきんまちと呼んでいたが、戦後、中華街大通りに建てられた「牌楼門」ばいろうに「中華街」と掲げられてから、一般的な呼称となった。

1. 開港場にやってきた中国人

1859（安政6）年横浜が開港すると、欧米商人とともに中国人も横浜にやってきた。明治初年には横浜在住の中国人は、およそ1,000人になったという。

条約未締結国の中国（清）人が、どのようにして横浜で働くようになったのだろうか。理由の1つは、欧米商人と日本人商人との貿易業務に、中国人スタッフが欠かせない存在だったことである。当時、欧米列強は中国沿岸に開港場を築き、香港、上海等を拠点に中国に進出。欧米商社は現地に詳しい中国人を盛んに雇い入れた。外国語も商習慣も解さない日本人商人との取引に、貿易・為替業務に通じ筆談（漢字）でやり取りできる中国人は必要不可欠な存在だった。

彼らは「買弁」ばいべんと呼ばれ、商館や銀行で働く傍ら、自ら中国人の使用人と自己資金を使って商売するものも現れた。さらに、広東や香港、上海などから来日してきた商人や技術職人もいたであろう。

当時を描く「横浜異人館之図」（図1）を見ると、左手「南京へや」が中国人買弁の執務室。日本人との商談の様子が描かれている。傘をさした二人連れや門の入口にも中国人の姿が見える。居留地での中国人の活躍が垣間見られる。未締結国の中国人が居留地に働くことは本来許されるものではなかったが、1867年「横浜外国人居留地取締規則」を定め、神奈川奉行に届け出て「籍牌（住民登録）」を義務付けた。

この年、籍牌を受けた中国人は660人という。その後1871（明治4）年「日清修好条規」が締結され、1878（明治11）年、今の中華街に清国領事館が開設され名簿が移管された（この年は、1,851人）。

2. 中華街は、どのように形成されたか？

開港後、居留地に次々とやってくる中国人が従事した職種も次第に多様化し、外国商館や外国銀行で働くだけでなく、両替商、中華食材の中国輸出や台湾産砂糖の輸入などを手がける貿易商、雑貨商、中華料理・理髪・西洋家具・洋裁・クリーニング・ペンキ塗装・大工レンガ工・活版印刷・馬車製作・ピアノ製作など西洋の技術を身に付けた中国人が居留地で生活するようになっていった。

開港直後、横浜の外国人居留地に住む中国人は100人程度であったが、明治時代の人口推移を概観すると1870年代には1,000人台、1880年代には2,000人台、1890年代にはおよそ3,000人に達しており、横浜居留地に住む外国人の6割以上を中国人が占めるようになった。このように、開港以来、横浜居留地の中国人は着実に

増加していったのである。同郷の人々が集まり住み、店を開き、華僑社会を築いていった。中国人は居留地のどこに集住したのであろうか。「横浜居留地地図」（図2）は、1880（明治13）年頃の外国人居留地の図面である。

開港以降、幕府政府は不足がちな居留地を、港の後背地の沼や田んぼを埋め立て、造成して広げてきた。

1875年頃には居留地の造成もほぼ完了しており、この図面には地



図1 横浜異人館之図 アメリカ人フランシス・ホールの商館(のちの米国ウォルシュ・ホール商会) (歌川広重2代)画 文久元(1861)年、横浜開港資料館蔵)

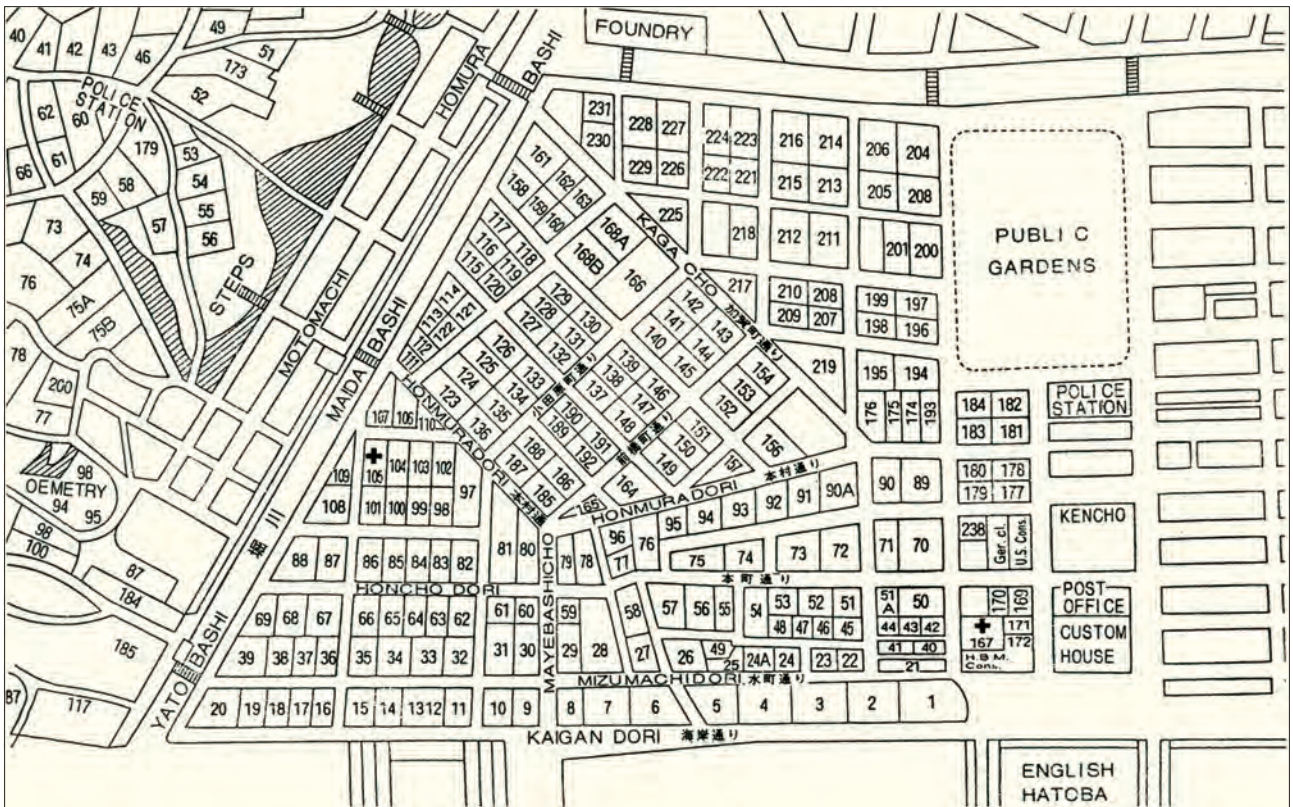


図2 横浜居留地地図「The Japan Herald Hong List and Directory 1880年版」(内閣文庫)

表1 華僑の施設開設例(1870年代～)

140番地	中華会館、関帝廟(信仰・寺)、大同学校(師弟教育)
135番地	同濟医院(病院)、会芳楼(劇場・料理)、清国領事館
149番地	両替商
165番地	両替商
148番地	中華料理店
186番地	砂糖貿易商
123番地	籐家具製作
106番地	ペンキ塗装店

番とともに主要街路の町名も表記されている。図中「ENGLISH HATOBA」(現・大棧橋)と「PUBRIC GARDENS」(現・横浜公園・球場)、それをつなぐ日本大通りを挟んで税関・郵便局・県庁や英国・米国領事館が並ぶ。海岸通りや本町通りには欧米の商館やホテルが建ち並び、堀川を越えた山手居留地には欧米人の邸宅や教会・学校・公園・外国人墓地などが建てられた。

一方の中国人が居を構え店を開いた例を表1にあげた。1870年頃からの例である。図2の地番と照らし合わせながら見ると、華僑の多くは、本町通りの後方、前橋町通り(現・中華街大通り)や本村通り(現・開港道・南門シルクロード)や小田原町通り(現・^{かんでいびょう}関帝廟通り)に次々と集まり、店を開き、街並みを広げていったことが見てくる。こうして、図2に浮かび上がって見える「台形の一帯」に中華街と華僑社会が次第に形成されていったのである。

なお、次ページの図3・図4の絵地図によっても、後に中華街が形成されていく台形状の原形や位置を読み取ることができる。

3. 中華街の街並みは、なぜ斜めなのか？

地図でも写真3(p.24)でも明らかのように、本町通りも海岸通りも海岸線に沿って並行して走っているのに、台形状の横浜中華街の街並みは、本町通りや周辺の通りに対して斜めに走っている。

「中華街の街並みが、なぜ斜めなのか？」は、中華街の形成にかかわる「なぞ」とされてきたことである。中華街の通りが「東西南北」の方位に合わせて走ることから「中華街は中国人が風水に基づいて造ったから斜めになった」との説が一部に流布している。これに対して、横浜開港資料館の伊藤泉美調査研究員から「幕末に居留地に造成する際、旧横浜新田の水路やあぜ道の形が残ったまま街路が造られたのだろう」とする有力な説が出されている。

2008年に資料館は「ハマの謎とき 地図でさぐる横浜150年」企画展を開いた。大変興味深いものだ。そこで、古地図を眺めて、気が付いたという伊藤研究員の推論のおもなポイントを箇条書きにしてみた。(主に横浜開港資料館館報「開港のひろば」第99号第100号から引用・参考にした。)

- ① 2つの絵図(図3、4)(1851年頃と1864年頃の横浜)を対照して「なぜ斜めなのか」推論した。
- ② 江戸時代に横浜村の村民たちが村請けで開いた旧横浜新田が現在の中華街の地域に想定される。
- ③ 現在の中華街を囲む開港道・南門シルクロード(旧本



図3 横濱村并近傍之圖(嘉永4(1851)年、横浜市中央図書館蔵)

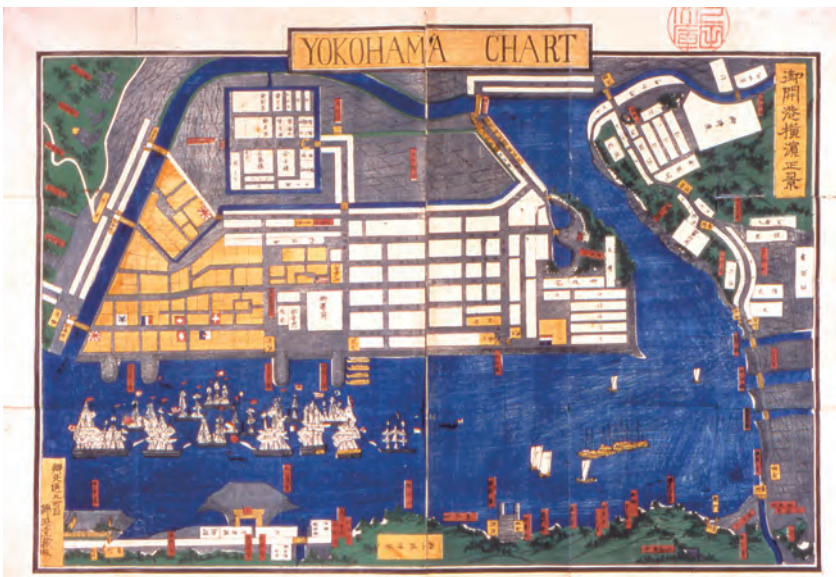


図4 御開港横浜正景(芳員画 錦港堂蔵版 元治元(1864)年、横浜開港資料館蔵)

「なるほど、そうだったのか。」古地図を「読む」楽しさをあらためて感じた。早速、かつての砂州との境と推測される「開港道」(図2の本村通り)を歩いてみると、90・89番地辺りで「高低差」が実感できた。

4. 試練を乗り越えた華僑社会

日本が懸命に近代国家建設を目指して歩んだ時代に、横浜において中華街・華僑社会も同じ時代を生き抜いてきた。日清戦争、日中戦争など、日中間は常に緊張関係が続いた時代でもあった。

1894(明治27)年日清戦争が勃発すると、多くの華僑が帰国を余儀なくされた。1899(明治32)年には条約改正によって領事裁判権が回収されて「居留地」が撤廃され、外国人の「内地雑居」時代を迎えた。しかし最も数の多い中国人については、風俗習慣の違いや低廉な労働力の流入、外交問題などの危惧から賛否両論が起こり、内地雑居令によって、中国人の未熟練労働者流入に厳しい制限を課すことになった。横浜では華僑子弟の学校を開校したり、横浜華僑の商業会議所を創設したりして、華僑の団結を強め、日本人との協力提携を図った。こうして20世紀に入ると横浜の中国人の

人口は4,000人から5,000人を超えるまでになった。

図5は20世紀初頭の横浜中華街大通りである。右手に両替商(149番)の看板が見える(前掲の図2で、店の位置が確認できる)。

1911年には、横浜などで活動していた中国の革命家孫文が本国で辛亥革命を起こし、中華民国を樹立した。

日本は第1次世界大戦中、「対華二十一か条」を要求し、中国では反日運動が展開されるなどした。

そうした中、1923(大正12)年未曾有の大震災が起り、横浜市全域が壊滅的な打撃を被った。古いレンガ造りの家屋が密集した中華街も倒壊・焼失した。

震災前に5,700人ほど居た横浜の中国人のうち、総領事や中華学院の生徒・職員も含む1,700人あまりが震災によって命を落としている。震災後の混乱の中で、日本人による朝鮮人・中国人虐殺事件も起こった。生き残っ

村通)は旧横浜新田とかつての砂州との境であろう。

- ④ 幕末に、幕府が旧横浜新田を居留地に造成する際、周囲の土地との高低差が影響して、周囲より土地が低い旧横浜新田の水路やあぜ道の形が残ったままで街路が造られたのだろう。
- ⑤ 横浜新田は横浜村の複数の村民が共同で埋め立てた村請新田であることに注目。
幕府が農民に支払う立退き料や保証金の額は個々の農民の田畑の持分によって算定されるので、田畑の形を崩してしまうと持分の算定に支障をきたしてしまう。そのため元の田畑の形を残したのではないか。
- ⑥ 中華街一帯の土地は、風水思想に基づいて中国人が造成したというのは間違い。しかし、この土地が風水の観点から優れていたため、中国人が好んで集まり住んだと考えることはできる。



図5 20世紀初頭の中中華街大通り(横浜開港資料館蔵)

た多くも故郷に帰り、横浜の中国人は200人以下に激減した。それでも震災後は、料理、洋裁、理髪業など衣食住関連の店が復活し、震災復興が本格化した1925年頃には3,000人あまりに回復した。

しかし昭和期の日本は大陸進出を強め、中国との関係は悪化、戦争への道を突き進むことになる。

1937(昭和12)年日中戦争が勃発。祖国と居住国との間に立たされ大変厳しい立場でありながらも、多くの中国人が横浜に残った。

そして1945(昭和20)年5月横浜大空襲。大震災に続いて焦土と化した横浜中華街は、終戦とともに再び復興に立ち上がるのである。

5. 今、中華街は・・・戦後の復興と発展

食糧不足の当初は、進駐軍からの配給物資などを巧みに調理して市民に提供した。街の人々の工夫で、中華街は戦後いち早く賑わいを取り戻した。華僑社会の支えでもある関帝廟や中華学校もすぐさま再建した。



写真1 現在の善鄰門

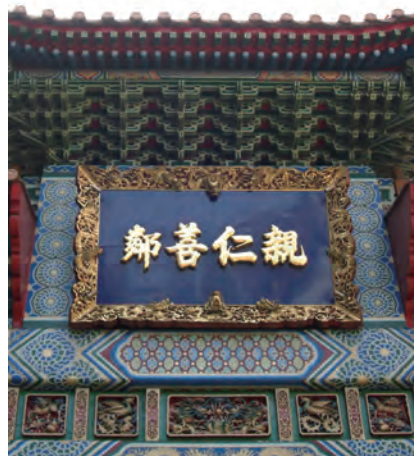


写真2 親仁善鄰の額(写真1の裏側)

表2 関連事項略年表

明治	1894	条約改正、日清戦争
	1899	居留地撤廃
	1904	日露戦争
	1911	辛亥革命、中華民国成立
大正	1914	第1次世界大戦
	1919	五・四運動
	1923	関東大震災
昭和	1937	日中戦争
	1941	太平洋戦争
	1945	横浜大空襲
	1949	中華人民共和国成立
	1964	東京オリンピック
	1972	日中国交正常化
平成	1989	横浜市制100周年
	2004	みなとみらい線開業
	2009	開港150周年

表3 中華街の店舗数(2006年7月調べ)

対消費者向け店舗総数(店)		626
内訳	中華料理店	239
	衣料雑貨工芸品	133
	食料品店	93
	サービス業	89
	飲食店	72

(横浜中華街発展会協同組合公式サイトより)

1955(昭和30)年には復興の願いを込めて、街の入口に「牌楼門」を建て「親仁善鄰」の額を掲げた。「人としての真心・思いやる心を忘れず、隣人・隣国との関係を大事にする」といった意味だろうか。中華街に生きる華僑・華人の万感の思い、願いが込められた。

東京オリンピックの1960年代からの高度経済成長、日中国交正常化による1980年代の中国ブームなどが追い風になった。「みなとみらい21」地区を含む横浜港周辺的一大消費地・観光地区の開発整備、首都高速ベイブリッジ、地下鉄みなとみらい線の開通などが、中華街や元町の活気をさらに押し上げた。

華僑・華人としてのアイデンティティをしっかりと根に据えた「街創り」に努めた。東西南北に建てられた10基の「牌楼門」は中華街の象徴。1989(平成元)年に焼失した際、思想・信条を越えて協力し再建した「関帝廟」、2006(平成18)年開廟した「媽祖廟」は華僑社会の心の支え、コミュニケーションの証しでもあろう。春節、関帝誕など中国の伝統行事・文化の保存・継承に努めた。2つの中華学院・中華学校は伝統文化とアイデンティティ継承の支えになっている。

こうして、多彩な中国の食文化・伝統文化を発信する「横浜中華街」を磨き上げてきた。中国系の人々や日本人



写真3 現在の横浜中華街周辺(2009年1月23日付神奈川新聞)

が経営する600店余り(表3)の店がひしめき、多くの観光客を引きつける。ニューヨーク、バンクーバーにも桁違いの大きなチャイナタウンがあるが、その利用者の95%が中国人なのに対して、横浜中華街は、年間訪れる客2,100万人の95%は中国人以外の人であるといわれている。

いまや「横浜中華街」は世界にも知られた全国有数の観光地である。しかしテーマパーク観光地ではない。横浜開港以来、幾多の苦難を乗り越えてきた華僑・華人が創りあげた街であり、生活の場であり、共同社会なのである。華僑・華人としてのアイデンティティに誇りをもち、中国と日本の文化が出会った独自性のある横浜中華街と社会に確たる誇りをもっている。

写真3は、上空から見た現在の横浜中華街である。前掲の図2(p.21)の図面と照らしながら見てみたい。

写真右上の高速道路に面して約500m四方の台形の街並み一帯が「横浜中華街」。写真右横から45度に斜めに通る長安道(旧・加賀町通り)は、ほぼ南北に走っている。この道路に面して「善鄰門」①が建ち、そこから東にくっきり延びる道が中華街大通り(旧・前橋町通り)である。赤い屋上は「横浜中華学院」②の校舎。

「関帝廟」③が隣接する。中華街大通りと並行する関帝廟通り(旧・小田原町通り)を東に向かった端に「媽祖廟」④が開廟した。この付近は清国領事館があった場所だ。なお写真中➡の道は「開港道」(旧・本村通り)である。(角の大きな建物⑤が90番地。)

開港の歴史とともに歩む「横浜中華街」は日々進化を止めない。21世紀を担う新世代の華人・華僑も、伝統とアイデンティティと誇りをしっかり継承しながら、さらに、世界に開かれ世界に繋がる「親仁善鄰」の街創り、人づくりを進めるに違いない。

参考文献

- ・『開港から震災まで 横浜中華街』横浜開港資料館・横浜開港資料普及会
- ・『横浜 2006年夏号Vol.13』神奈川新聞社
- ・『図説 横浜外国人居留地』横浜開港資料館・横浜開港資料普及会 有隣堂
- ・『開港日本と横浜中華街』西川武臣・伊藤泉美 大修館書店
- ・『横浜開港資料館紀要 第24、26号』横浜開港資料館
- ・『横浜開港資料館報 開港のひろば 第99、100号』横浜開港資料館
- ・『横浜の華僑社会と伝統文化』陳 水發 中日文化研究所
- ・神奈川新聞 特集号「横浜開港新聞」2009年1月23日、2008年6月10日、2008年6月2日、2007年11月15日 他

1. 横浜のシンボル

「みなとみらい21」地区のランドマークタワーからクイーンズスクエアにかけての高層ビル群は、写真1のような美しいスカイラインを形成しているためメディアで紹介されることも多く、現在の横浜を象徴する景観となっている。しかも、ワールドポーターズやコスモワールドなどの商業娯楽施設や国立横浜国際会議場や展示ホールなどのコンベンション施設のほか、大正期に造られた赤レンガ倉庫や「象の鼻」など、開港当時の面影を残す施設を生かした公園づくり等、総合的な都市づくりが行われており、新しいまちづくりとしての評価も高い。

この地域には、かつて国際貿易港横浜の貨物輸送の中心であった新港埠頭や、三菱重工横浜造船所、高島埠頭など、港湾機能の心臓部があった。1872(明治5)年に我が国最初の鉄道が新橋・横浜間に敷かれた時の横



写真1 みなとみらい21地区のビル群



図1 1970年代頃の横浜港付近。みなとみらい21地区はかつて港湾機能の心臓部だった。

浜駅は現在の桜木町駅付近にあり、その後1970年代までは駅および埠頭周辺に多くの引込み線があり、貨物ターミナルとしての機能を持っていた(図1)。

逆に、こうした土地利用が、横浜都心部の近代化にとって大きな障害となり、市の中心が横浜駅周辺と関内地域に二分される要因をなしていた。

2. 横浜市を変貌させた6大事業

横浜市は、1965(昭和40)年2月「横浜の都市づくり—市民がつくる横浜の未来—」を発表し、国際文化管理都市をめざした「新しい横浜をつくるプログラム」をまとめ、次の6大事業を発表した(図2)。

- ①横浜駅周辺と関内地区に挟まれた地域について、工場移転と再開発をはかる都心部を再開発する(後の「みなとみらい21」)。
- ②都心部などの工場の移転先、また中小企業の職住一体開発地として「金沢地先埋立」を行う。
- ③都市と農業の調和を保つ人口30万人の「港北ニュータウン」を建設する。
- ④都心と周辺区を結ぶ67.8kmの「都市高速鉄道(地下鉄1~4号線)」を建設する。
- ⑤都心部の渋滞緩和と都心と周辺地域の連絡とを担う「都市高速道路網」を建設する。
- ⑥臨海工業地帯から鶴見・川崎をつなげる橋梁、新しい横浜のシンボルとしての「横浜ベイブリッジ」を建設する。

現在横浜は人口365万人を超え、東京に次ぐ日本第2の大都市に発展している。人口のみならず都市としてのめざましい成長はこの6大事業によるものと言っても過言ではない。東京に近い港湾都市としてこれまで無秩序に拡大、発展してきた横浜が、未来を見つめた壮大な都市計画によって再開発されることとなったのである。この6大事業こそが「現在の横浜」の都市計画の原型をなすもので、中でも都心部の再開発「みなとみらい21」は象徴的な事業であった。

3. 三菱重工の移転と旧施設の活用

横浜は、中央駅(横浜駅)エリアとシビック・センター(官公庁街)が遊離していて、横浜の都市形成の弱点と

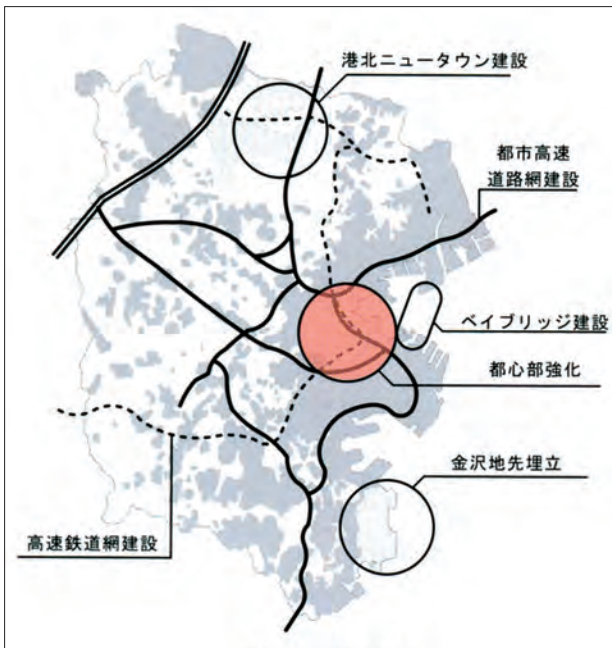


図2 6大事業位置図(『横浜みなとみらい21—創造実験都市』2002年)

なっていた。かつてJR京浜東北線で横浜駅から桜木町駅に向かう海側車窓からは三菱重工横浜造船所(図3)の活気と横浜港の船の出入りが眺望できた。それが日常ごく当たり前の「横浜らしさ」であった。しかし、当時の横浜は第2次産業の割合が他の政令都市に比べて多く、「政令都市らしく、いかに第3次産業を拡充していくか」が重要な課題となっていた。そのため中央駅エリアとシビック・センターの間を再開発し、この地域を中心に第3次産業を発展させて二分化していた都心を結びつけ、大都市の中核にふさわしい都心部を形成することが急務とされていた。

この「みなとみらい21」計画の実現のためには三菱重工横浜造船所の移転が不可欠な条件であった。1980(昭和55)年、その三菱重工の本牧および金沢地先埋立地への移転が決まったことにより、「みなとみらい21」計画は大きく前進することになった。そして、同じ系列会社の三菱地所が「みなとみらい21」地区の開発に大きな役割を果たし、新しいまちづくりに日本一の高層ビル

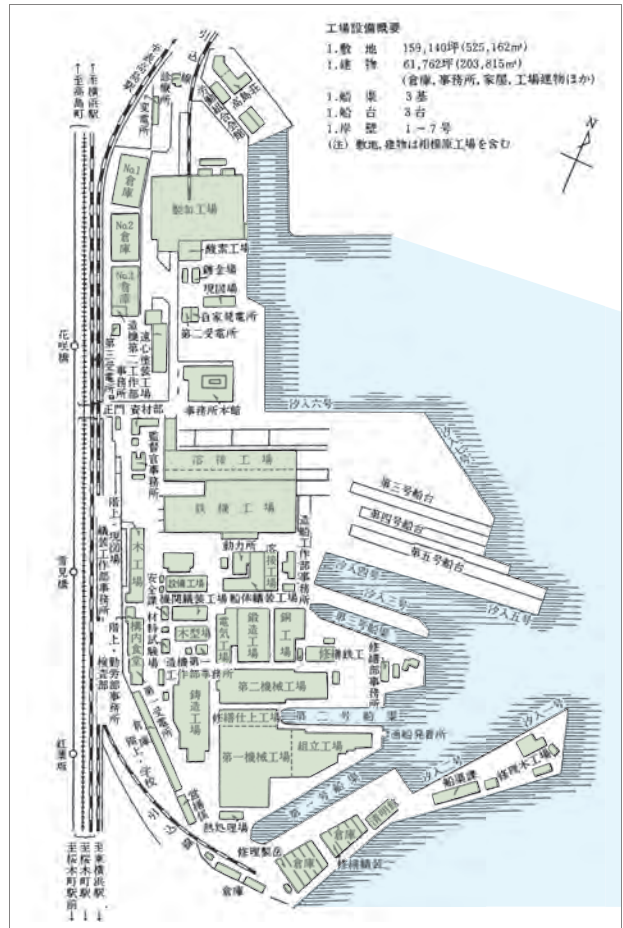


図3 1964年の三菱重工業横浜造船所工場配置図(『三菱重工横浜製作所百年史』1992年)

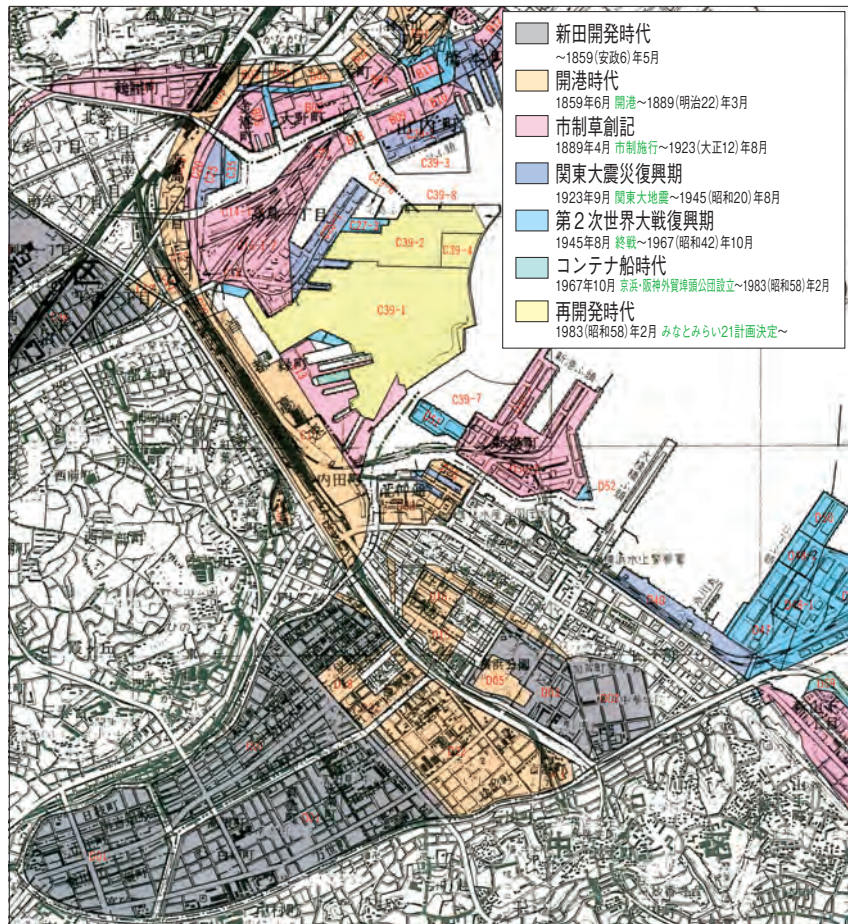


図4 横浜の埋立変遷図(『横浜の埋立』横浜市港湾局 1992年)

(296m)となるランドマークタワーの建設や帆船日本丸の繫留など、港の景観を生かした斬新な都市再開発計画が進められることになった。

図3(1964年の旧横浜造船所工場配置図)と、図4(1983年の横浜の埋立変遷図)、図5(「みなとみらい21」計画図)との比較でもわかるように、旧ドックの第一号船渠の位置に帆船日本丸が置かれ、第二号船渠跡地付近にはドックヤードがつくられて、旧造船所の遺構が活用されている。また、新港埠頭への貨物線の線路が、現在でも自動車道として桜木町駅と新港地区を結ぶプロムナードとなっており、新港埠頭にあった赤レンガ倉庫も古き横浜の象徴として残されるなど、新旧の諸施設の融合を図った再開発が行われている。

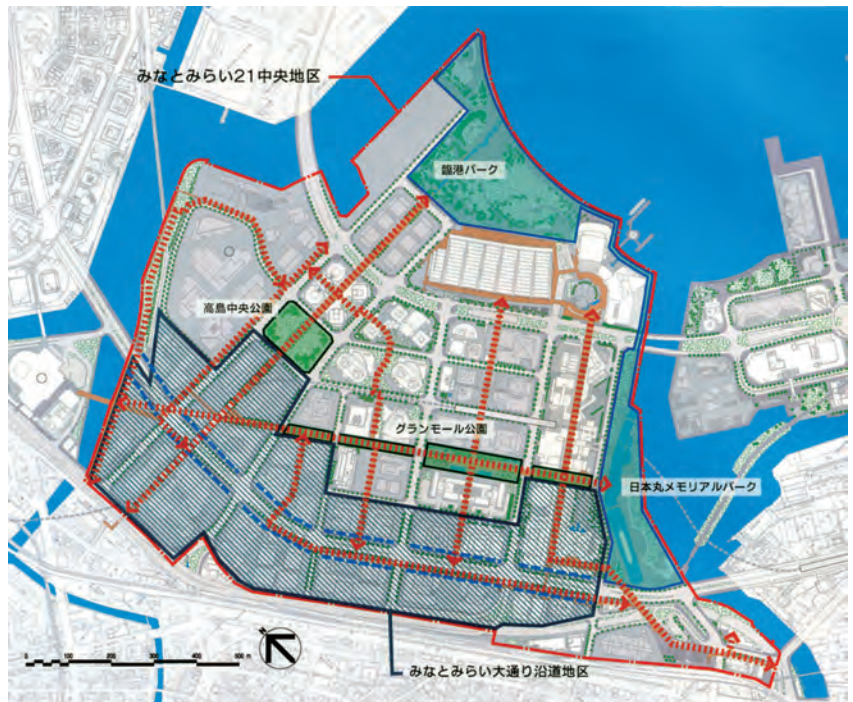


図5 みなとみらい21計画図(『みなとみらい21中央地区景観形成ガイドライン』
横浜市都市整備局 2008年)

4. 「みなとみらい21」の建設

図4でもわかるように、JR横浜駅と桜木町駅の間には野毛の台地がせり出しており、平地が狭かった。したがって2つの中心地を結節するためには三菱重工と高島埠頭先の海面(70~80m)を埋め立てる必要があり、その埋立によって当時各地で進められていた「ウォーターフロント計画」として横浜の再開発が進められることになった。「みなとみらい21」のネーミングは市民から募った

多くの候補の中から選ばれたもので、横浜の輝かしい未来を予見させるすばらしいネーミングとなった。地元横浜では「MM21」という略称でよぶこともある。

「みなとみらい21」計画は、横浜市が横浜らしさを生かし、独自の価値と魅力を打ち出そうとする象徴的事業であり、次の3つの目標の具現化をめざしている。

- ① 業務・商業・文化活動の場を集積させ、市民の就業の場や賑わいを創出し、活力ある横浜経済を確立することで、横浜の自立性を強化する。
- ② 従来の物流中心の港湾機能を転換し、国際交流機能や港湾中枢管理機能の集積を図る一方、海辺を公園・緑地として整備し、親しめるウォーターフロントを創出する。
- ③ 首都圏の業務機能を分担する「業務核都市・横浜」の実現をめざす。



図6 みなとみらい21地区の交通アクセス(『MINATO MIRAI 21 INFORMATION』
Vol.79 2008年)

この事業は1983(昭和58)年から着手し、埋立地を含めて地区面積は約186ha、就業人口19万人、居住人口1万人の都心形成を計画している。

1989(平成元年)年、横浜市は市政100周年、開港130周年を記念して、「みなとみらい21」地区の新埋立地を中心に横浜博覧会を開催した。この博覧会は港湾地区と周辺地区の市民の一体感を創出し、「みなとみらい21」事業を内外にアピールする意味で大きな役割を果たすこととなった。結果的に、市内外から約1,334万人が訪れ、地元横浜市民に対して「みなとみらい21」地区を印象づけることができ、博覧会は成功裏に終わることができた。また、この記念事業として横浜美術館、横浜ベイブリッジが建設され、横浜の新たな魅力として全国から注目されるようになった。

2004(平成16)年、この地域のほぼ中央部を横切る

みなとみらい線の開通によってアクセス面の改善がなされ、より集客しやすい条件が整ってきた(図6)。

開港150周年を迎えた今年(2009年)は、「みなとみらい21」地区を中心に記念式典や各種祝祭イベントが開催され、開港時のシンボルでもある栈橋「象の鼻」地区の公園化(図7)や、開港100周年で建設されたマリンタワーを再整備するなどの事業が進められている。

5. 3つの軸

「みなとみらい21」事業は次の3つの都市像をめざして計画、推進されている。

- ①国際交流拠点として、パシフィコ横浜を中心に、オフィス、文化施設、商業施設、都市型住宅など、様々な機能を有機的に結合し、活気に満ちた国際色あふれる魅力的な街をつくる。
- ②先端技術・知識集約・国際業務分野で活動する企業の中核管理部門や研究開発をはじめ、国の行政機関などの業務機能を集積し、経済・文化など、様々な情報を創造・発信する情報都市として機能していく。
- ③ウォーターフロントの特性を活かし、人間と自然とが溶け合う、潤いのある街づくりを進め、水際に広がる大規模な緑地などを整備し、緑のネットワークを形成する。また、横浜の歴史を象徴する赤レンガ倉庫や石造りドックなどを保存・活用し、水と緑の中で歴史の香りが漂う、開放的な都市環境を実現する。

また、これら3つの都市像を具現化するために、図8のような3つの軸をつくり、それぞれの軸に沿った特色ある街区を形成している。この3つの軸はクイーン、キング、グランモール(ジャック)と呼ばれ、横浜にある古い塔をもつ代表的建造物の名称に因んでつけられている。

①クイーン軸

シビックセンター(関内)に近い軸で横浜ランドマーク、クイーンズスクエア横浜、パシフィコ横浜が連なる全長約1kmに及ぶ軸で、最も早く開発が進められた。

②グランモール軸

クイーン軸とキング軸をつなぐ横の軸で、日本丸メモリアルパークからヨーヨー広場、美術の広場を経て横浜ジャックモールに至るオープンモールを形成している。

③キング軸

最も新しく開発が進められている軸で、中央駅(横浜駅)エリアに近く、



図7 象の鼻地区計画(横浜市港湾局ホームページ)

文化芸術を中心に、今後の街づくりの要となる軸である。

これらの中央地区のほか、旧新港埠頭のあった「新港地区」では赤レンガパークや自動車道など、港の景観や歴史的背景を生かした開発が進められている。

6. 未来を創る都市空間

「みなとみらい21」の街づくりは、その名のとおり、地域全体の調和を考え、現時点で考える都市計画の枠を集めたものといえる。その計画に当たっては地権者と推進母体との間で都市計画の基本的な考え方やルールを自主的に決め、「水と緑」・「スカイライン・町並み・ビスタ」・「コモンスペース(パブリックアートの積極的な設置)」・「アクティビティフロア」・「色調・広告物」・「駐車場・駐輪場」等の調和のとれた街づくりが進められている。

とくに建築物については図9のように、土地利用、敷地規模、高さ、ペDESTリアンネットワーク、外壁後退などの基準が示され、高度情報化社会への対応、都市防

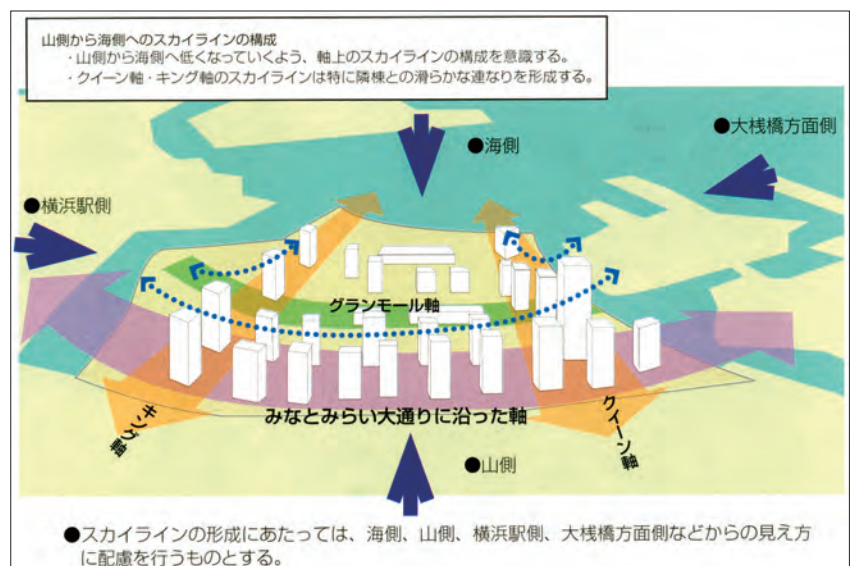


図8 3つの軸とスカイラインの構成(『みなとみらい21中央地区景観形成ガイドライン』横浜市都市整備局 2008年)

災、環境や周辺市街地への配慮など、都市管理に関する姿勢にも規定が示されている。

ランドマークタワーからクィーンズスクエアにかけてのスカイラインの美しさは図8のようにビルの高さの基準によって創出されたものである。

「みなとみらい21」地区の基盤整備については、共同溝や耐震バース、災害用地下給水タンクなどを建設し、災害に強い骨格整備に心がけ、地域冷暖房システムを採用してエネルギーを効率的に供給するなど、公害や都市災害のない安全な都市の実現をめざしている。

このように、「みなとみらい21」地区の開発は、2つに分かれていた都心部の結節のみならず、ウォーターフロントの開発として、港湾、海面、公園等を意図的に配置するとともに、環境や安全を考慮した、21世紀の都市空間のあるべき姿、理想像をめざした計画が進められている。

幕末・明治維新期に日米通商修好条約によって開港した横浜が、それを機に西洋文化を積極的に取り入れ、近代化の先進的都市として機能したように、横浜は21

世紀の新たな都市づくりにおいても、国際港都としての特色を生かしつつ、未来の都市のあり方、都市空間のあり方を追求して、着々と計画・整備を進めている。

参考資料・文献

- ・『港町・横浜の都市形成史』横浜市企画調整局 1981年
- ・『国際港都横浜の都市づくり』横浜市企画局企画調整部企画課 2002年
- ・『三菱重工横浜製作所百年史』三菱重工(株)横浜製作所 1992年
- ・『横浜の埋立』横浜市港湾局臨海開発部 1992年
- ・『都市横浜の半世紀－戦災復興から高度成長まで－』高村直助 有隣新書
- ・『目でみる都市横浜のあゆみ』横浜都市発展記念館
- ・『みなとみらい21の計画概要と個別事業』(Vol.79) (株)横浜みなとみらい21 2008年
- ・『みなとみらい21中央地区景観形成ガイドライン』横浜市都市整備局 2008年
- ・『横浜みなとみらい21－創造実験都市－』(株)横浜みなとみらい21 2002年
- ・『PORT OF YOKOHAMA 横浜港案内』(株)横浜港振興協会 2007年



中央地区都市景観形成ガイドライン

<http://www.city.yokohama.jp/me/toshi/dcond/toshin/mm21/keikan/>

「景観法の景観計画」及び「横浜市魅力ある都市景観の創造に関する条例の都市景観協議地区」に基づくルールで、より良い都市景観の創造を目指しています。基本的項目は以下のものです。

- アクティビティフロア
- 歩道状空地
- コモンスペース (広場状空地)
- 駐車場
- 駐輪場
- 付属設備等
- 色彩
- 夜間照明
- 建築デザイン
- スカイライン
- 沿道通景
- 屋外広告物

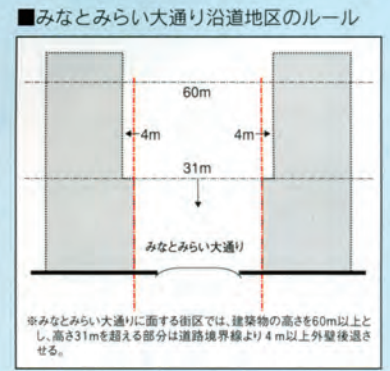


図9 みなとみらい21の街づくりの概要(『MINATO MIRAI 21 INFORMATION』Vol.79 2008年)

4回移動した横浜の鉄道玄関口

帝京大学理事

井口 悦男

明治新政府は成立早々から新交通体系の採用を計画し、その開明性を謳いあげる一方その権力を誇示しようと、旧態依然たる道路交通への革命となる鉄道建設を採用した。そのテストコースとして東京～横浜間の建設が早くも明治2（1869）年開始され、同5（1872）年開業したことはよく知られている。現JR新橋駅の東方、銀座通り入口に架かる新橋よりさらに東寄りに所在した旧新橋駅（永く汐留貨物駅に転用）から地形の許す限り直線コースを選び、神奈川宿に達し、その先帷子川の河口にあったやや深い湾入地形にしたがい対岸の横浜村

に向かわずに、神奈川宿から湾口をまたぐ形のやや幅広湾奥（西へ）側に、弓なりの細長い埋立地を造成し鉄道と道路を通し、外人居留地と外国船波止場との入口近くに新橋駅と同スタイルの木骨石張り「横浜駅」が設けられた（現JR桜木町駅の位置 図1、3）。

この日本最初の営業路線は、現在JR東海道本線の一部となり日本の代表的路線であるが、当時の日本には鉄道網の全体計画はまだ存在せず、したがって横浜から西への延長には、その後東都と西都とを結ぶ路線経由地の議論が決着するまで15年間ほどの時間を要し



図1 初代横浜駅（現桜木町）の位置

図の横浜湾北側にある東海道の宿場神奈川駅から奥の入江部分を渡る近道として造成された幅広弓なりの埋立地（高島町を新成）の先、当時海側未利用地の広がるその先端、大岡川河口近くに「停車場」と小さく注記の所が新橋駅と同スタイルの横浜駅（大江橋際）。一つ手前の鉄道の神奈川駅も分かりにくい。「平沼」と記入された入江を渡る埋立地のはじまる北側に「停車場」とある。（2万分の1迅速測図「横濱區」 明治15年測量 参謀本部陸軍部測量局、約2万7千分の1に縮小）

ている。東京～横浜間のほか主要地域に対する部分的建設が進むなかで、東西両中心地の間を山廻りで結ぶか海沿いとするか、当時で言う「中山道案」と「東海道案」とが対立した。とくに陸軍が海からの敵艦船の攻撃に弱い鉄道案に反対した。正確な地図のない時期での議論の結末は、外人技師の現地踏査による報告で、いかに「中山道案」が鉄道建設に厳しいかが判明し「東海道案」に到達した。

そして明治19(1886)年横浜から西への延長が決定され、最初に国府津まで伸びたのは同20年のことであった。その後は箱根越えの勾配線を含め東海道筋を一気呵成に作り上げ、明治22(1889)年には神戸まで全通する早さであった。

少々長く当時の全般状況に触れたが、横浜からの路線延長にあたり、新橋寄り1つ手前の神奈川駅から横浜駅に至る線形が、湾口の埋立地上を通る南に伸びる西寄りに湾曲した形で終わっており、そのまま通過する

形で延長すると北上させる大きなカーブが必要なので、横浜駅で路線の方向転換(スイッチバック)させる線形となった。しかし、ここを行止り駅すなわち折返し点としたことが、その後の横浜駅の移動をもたらす一因となり、その結果横浜付近に見られた複雑な路線形成とその移動を招いた(図2)。

当時は、平坦地ばかりの新橋～横浜間では小型SL



図3 初代横浜駅の姿と駅前の賑わい(明治5年10月14日開業)



図2 スイッチバック構造となった頃の初代横浜駅付近

明治20年に路線が横浜から西へ延伸された時、横浜駅で折り返す形となった。その後さらに日清戦争の兵員輸送で、横浜駅に寄らない直行線ができ、平和が戻った後、明治34年には急行遠距離列車用に平沼駅が設けられた。これによりこれらの列車は横浜駅に入らなくなった。(2万分の1「横濱」明治39年測量 陸地測量部、スイッチバック路線入りの明治24年更改 2万分の1迅速測図もある。約3万4千分の1に縮小)



図4 2代目横浜駅の位置(高島町に所在)

図2のスイッチバック路線の分岐点の場所に神奈川駅からの路線のカーブを付け替え、程ヶ谷駅へ向かう路線に入りやすいようにして、新駅を設けたと分かる。(1万分の1「横濱」大正11年測図 陸地測量部、約2万分の1に縮小)



図5 2代目横浜駅の姿(大正4年8月開業)

2代目の駅前には市内電車の姿を見るようになった。この駅開業で初代は「桜木町駅」に改称、また直直線の走行と平沼駅は廃止された。

(タンク式)で、横浜から先は箱根越えをひかえ大型SL(炭水車付き)という使い分けをし、横浜駅には機関庫もあり機関車付替駅としてスイッチバックでも問題な

かった。この構造に変化が生じたのは、日清戦争時大本営の置かれた広島の上野品港に向け全国から急遽大量の軍事輸送が求められ、スイッチバックする横浜駅前後の神奈川駅と程ヶ谷駅とを直線で結び、横浜駅に寄らない軍用直直線が建設された。この線が現在線の始まりにあたる。関連して東京でも現山手線、当時の日本鉄道品川線(通称、まだ正式線名成立以前)に品川でスイッチバックすることなく横浜方面へ向かえるよう、現大崎～大井町間連絡線を造っている。品鶴線建設(昭和4年)以前のことで、当時この日鉄品川線が東京で唯一東北方面と西国方面とを結べる路線であった。品川先と横浜付近直直線とは、ごく僅かな距離の新路線にすぎなかったが軍隊輸送に威力を発揮し、さらに後の線形に影響を及ぼした。横浜では、長距離の急直行列車をこの直直線経由とし、横浜駅に寄らない代わりに直直線上に平沼駅が設けられた(明治34年)。その一方、横浜駅から双方の一駅先までの列車として「神奈川行」と「程ヶ谷行」とが設定された。いま見ると奇妙な時刻表が残る。

そして明治38(1905)年末、東海道線と平行する京浜電車(現京浜急行)が品川の八ッ山から神奈川駅前に達し京浜間連絡をかなえると、官設線側はさっそく新橋～横浜間を27分間で運転する最急行を朝夕2往復設定し対抗している。京浜電車の頻発8分毎にはSL列車は対抗できなかったが、京浜電車は東京電車鉄道と品川八ッ山で、また神奈川で横浜電鉄にそれぞれ乗り継ぎが必要であったのに比べ、官鉄は直通する利点があり電車に対抗できるSLのスピード威示の効果をねらったに他ならない。

さらに大正3(1914)年末、東京駅の開業に合わせ、東海道本線の電化計画開始を京浜間電車化で実施した。これ以前の甲武線や山手線の電車より進んだ強力モーター、高電圧による高速運転方式



図6 2代目駅舎と京浜線電車

2代目駅右脇から高架線で桜木町へ2代目駅開業より少々遅れて延長された。京浜線電車は当初から2～3両連結運転(甲武、山手は単車が原則)で高速用パンタグラフ使用。

のもので、現在の新幹線電車運転方式に結びつく祖系にあたる。京浜間電車運転は東京～高島町(仮駅)で開始した。横浜では当時、2代目横浜駅が工事中(高島町に)で、初代横浜駅に少し向かった所に臨時駅として設けられた。2代目横浜駅の位置は、横浜でのスイッチバック構造を解消しスピードアップを可能にするため、

丁度スイッチバック線の双方に分かれる所に設けられた。大正4(1915)年夏のことであった。分岐点に新駅を設けるのに、従来の神奈川駅～横浜駅間のカーブの形を改め、程ヶ谷駅へ横浜駅から向かう従来線にスムーズに入れるよう工夫された。現在線から見て、なお初代横浜駅(現桜木町)に少々寄った、南にふくらんだ通過路線設定であった。そしてこの時軍用直行線上の平沼駅は、すべての列車が2代目横浜駅に停車することで廃止され、初代横浜駅は桜木町駅と改称され、やがて京浜線電車も高島町から桜木町まで延長された。これに伴いこの時まで残っていた程ヶ谷～桜木町間、また2代目横浜～桜木町間、SL列車の小運転も停止された(図4～6)。2代目横浜駅の位置は、言い方を変えれば初代横浜駅(現桜木町)から軍用直行線寄りの北へ移動したことであり、また明治20(1887)年路線の西進時以来約30年も続いたスイッチバック期も、東海道線、横須賀線から消えたことである。

旅客用幹線中心に述べてきたが、このほか横浜付近の貨物線の分離や臨港線の整備も平行して進められた。話

が複雑多岐にわたるのでここでは省略するが、港ヨコハマにふさわしい路線改造を重ね、一息ついた折の大正12(1923)年9月1日関東大震災が発生し、幕末以来整備されてきた港湾は崩れ、焼失し、新旧横浜駅ともに大被害を受けた。この復興にあたり、横浜駅はさらに新しい場所に移転して建設されることになった。3代目横浜駅は2代目の成立で廃止されていた軍用直行線跡の引込線を拡張利用して設定された。その位置は神奈川駅と廃止された平沼駅との中間点に、今度は神奈川駅を廃止し昭和3(1928)年秋、現在地に開業された。重厚なコンクリート建築モルタル仕上げの駅舎が東側に、東京の新宿駅東口とよく似た姿で誕生した(昭和51(1976)年まで使用)。昭和初年、ようやく東海道本線の直線上に横浜駅が置かれることとなった。しかし、また一歩代表駅は北に移り港から少々遠のいた(図7、8)。

この3代目駅には、西側へ東横線に続き通過する東海道貨物線が順次設けられ、東側には神奈川駅前止まりであった京浜電車がこれより遅れてホームを並べる



図7 3代目横浜駅の位置(現行駅に同じ)

旧直行線の神奈川駅寄り分岐点近くに(神奈川駅の近く)路線位置整理の上設定された。(1万分の1「横濱」昭和6年測図 陸地測量部、約1万9千分の1に縮小)



図8 3代目横浜駅の姿(昭和3年10月開業～昭和51年まで使用)旧線路敷撤去地ならしのままの未整備駅前状況。さらに右手に都市計画による広い電車通りが設けられた。『日本地理風俗大系3 関東南部』新光社 昭和5所収 p.176)

ようになり、さらに東横線はこれら各線と当初からの東海道線・京浜東北線を高架でまたぎ高島町へ、さらに桜木町へ高架で伸ばされる。一番遅れて西側東横線の高架下に張り付くような小ホームを設け、保土ヶ谷の方から単線を北上させたのが神中鉄道(現相模鉄道)で、昭和8(1933)年末のことであった。第2次大戦末期に電化されるまで小型自動車(ガソリンカー)中心のSL列車も貨物中心にみられる地方の小私鉄と変わらない路線であった。東京にも東上線など同様なSL鉄道が大正期にみられた。

このような可愛らしい終着点が見つかわしい場所が3代目横浜駅西側であった。第2次大戦後もなおしばらくの間、かつての内湾雰囲気を残した埋立地であり、現在の西口の盛況は全く予想もできない港湾資材置場で、木材や石炭、砂利、砂の山が入り組む運河沿いにあちこち見られる人っ気のない所であった。このような町はずれであったから広大な3代目横浜駅を移転できたとはいえよう。大きな駅舎が設けられた東側も旧線路敷を含む港湾埋立地区で、未整備の駅前広場の先に市内電車を移設した大通り(旧線路跡)が目立つ都市整備中の場所で、電車通りを隔てて海側に旧横浜機関庫を移動した高島機関区の大きな扇形庫が望まれた。

昭和の15年戦争末期、横浜中心部は昭和20(1945)年5月29日に一面焦土と化す。ここから復興努力し昭和39(1964)年秋には東京オリンピック開催に漕ぎつけた。その直前、鉄道として画期的な新幹線が東京～新大阪間開業した。当然横浜に駅が用意されたが、その位置



図9 4代目 新幹線の新横浜駅入口
東京オリンピック開催直前 昭和39(1964)年10月開業。地下鉄桜木町駅から約9kmの内陸部。(昭和40年5月 筆者撮影)



図10 開業当初の新横浜駅周辺
駅前1本の舗装道路をはずれると、見渡すかぎり一毛作田の畦道。新幹線ホームが高架線上に空を背景に見通せた。(昭和40年5月 筆者撮影)

は3代目駅に併設とはならず、これまでの移動距離をはるかに超えた北の丘陵地域内、横浜線の小机～菊名間に新横浜駅が置かれた。東京～小田原間ほぼ直線状路線が選定されたためである。

開業当初の駅周辺は、鶴見川の谷間の広々とした水田のなか、南や西に台地の林が広がる里山地区で、駅への出入新設道路のみ舗装されるだけで駅前から泥田の畦道が広がる場所であった。都市化は着々と進み内陸丘陵部奥深く開発され、明治5年から昭和39年まで100年ほどで横浜の玄関口の駅がだんだん北上を遂げて不自然ではない拡大を果たしたことの証である(図9、10)。

参考文献

・図3、5、6は『懐かしのアルバム 神奈川鉄道写真集』(岩田武編 郷土出版社) 166p. 1993 所収の絵はがき写真 p.21、3、33による。

海図から見た横浜港

海上保安庁海洋情報部

上林 孝史

1. はじめに

日本経済を支える上で物流の大切さは言うまでもない。四方を海に囲まれた我が国においては、海上からの物資輸送が大きな役割を果たしている。また、最近ではウォーターフロントとして、親しめる港としての役目もクローズアップされてきている。

本稿では、港・横浜がこうした背景の下にどう変貌を遂げてきたか、その歴史のあらましを海図に視点をあてて紹介する。

2. 明治期以前の横浜港のすがた

①むかしの「横浜村」－開港前夜

東海道五十三次の宿場は、神奈川、保土ヶ谷そして戸塚と続く。当時の横浜村は、その神奈川～保土ヶ谷間の直線に進む街道から少しはずれた戸数数十戸の一漁村にすぎず、村人たちは狭い農地を耕し、小舟で魚を獲り、自給自足の生活を送っていた。およそ150年前この辺りの地形は、本牧台地から大岡川の入江に向かって北西方に突き出した細長い砂州があり、その内側に潟が存在していた。嘉永6(1853)年、米国の使節ペリー提督が軍艦4隻を率いて浦賀に来航し通商修好を求めた。さらに翌年1月軍艦7隻が江戸湾に進航、本牧沖に投錨した後、横浜村に設置した応接所で幕府の全権委員と会見している。これが米国人の横浜に足跡を印した最初であろう。安政元(1854)年ペリーとの「日米和親条約」が横浜村において締結されている。当時幕府は、ペリー率いる米海軍の軍艦に対抗する海防策の一環として大型軍船の建造を許可し、この艤装の過程での重要人物として勝海舟がいた。勝は安政2(1855)年、神奈川台場建設のために実測した地図の中に、神奈川宿と横



図1 海軍所測量隊作製図 安政6年測量 縮尺不明

浜村を結ぶ線に「船舶投錨地」(オランダ語)と記載している。この一漁村にすぎなかった横浜が日本の開港地に選ばれた事に、勝の動向が多いに関係している。

②開港

安政6年6月2日(1859年7月1日)、通商条約に基づ

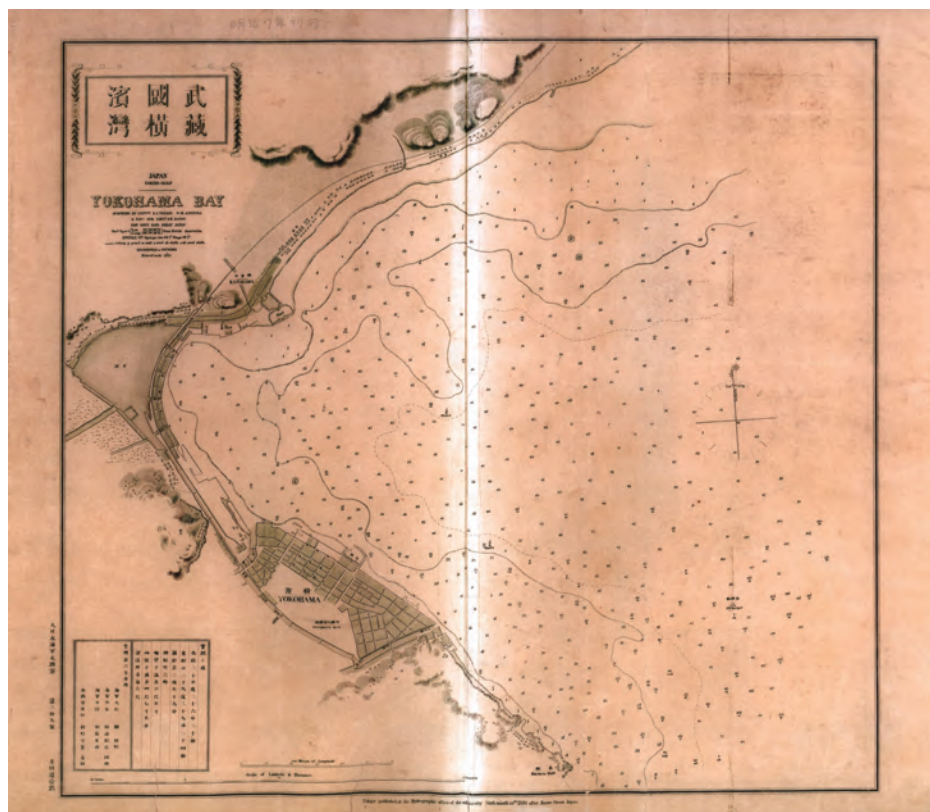


図2 大日本海岸実測図 第39号「武蔵國横濱湾」(明治7年刊行) 縮尺1:12,131を縮小

濱の使節ペリー提督が軍艦4隻を率いて浦賀に来航し通商修好を求めた。さらに翌年1月軍艦7隻が江戸湾に進航、本牧沖に投錨した後、横浜村に設置した応接所で幕府の全権委員と会見している。これが米国人の横浜に足跡を印した最初であろう。安政元(1854)年ペリーとの「日米和親条約」が横浜村において締結されている。当時幕府は、ペリー率いる米海軍の軍艦に対抗する海防策の一環として大型軍船の建造を許可し、この艤装の過程での重要人物として勝海舟がいた。勝は安政2(1855)年、神奈川台場建設のために実測した地図の中に、神奈川宿と横

■ 海図から見た横浜港 ■

き長崎・箱館とともに横浜は開港し貿易が開始された。開港場以外での内外人の取引は禁止されていたので、実質的に、開港場は欧米諸国の商人と国内から集まった商人が交易する唯一の場であった。その中でも特に江戸に至近であり、中部・北陸・関東・東北の養蚕・製糸地帯を背後とした横浜は、最も重要かつ大きな開港場となった。また当然のことではあるが、内外貿易港としての横浜は、商船や軍艦の寄港地でもあり、そのための機能を必要とし、その主たるものは船舶修理と食料品を供給する役割であった。

図1は安政6年に幕府に属する海軍所の測量隊が作製したもので、海図らしい内容を示している。本牧から鶴見川口にかけての干出堆の外側に漢数字が記入されており、これが水深(間尺の単位)である。

3. 明治期以降の横浜港のうつりかわり

① 港の産声

(M7-9刊行 海図第39号「武蔵國横濱湾」)(図2)

海洋情報部に保存されている最も古い横浜周辺の実地測量海図であり、番号は39号。刊行から遡ること3年、明治4年9月12日従来の兵部省を海軍部と陸軍部に分け、ここに官制として初めて海軍部の中に「水路局」が誕生した。今日の海洋情報業務(水路業務)がここに開始された。東

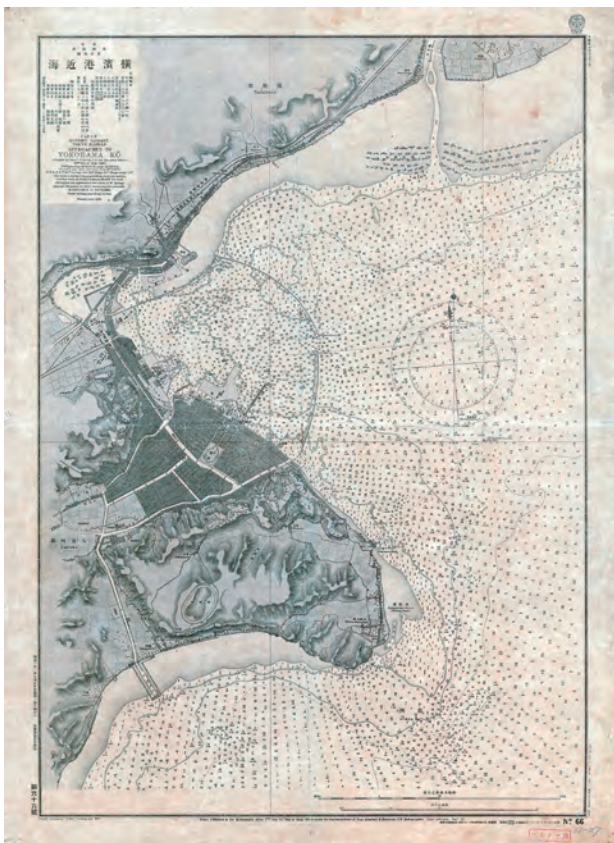


図3 旧版海図 第66号「横濱港近海」(明治31年刊行)
縮尺1:18,201を縮小

京湾内の水深測量は早くから、英・米などの測量船により実施されていたが、水路局創設者柳橋悦の直接指導により本格的に開始され、明治6年11月に横浜近海が測量された成果をもとに、この図が初めて調製された。海図の番号は当時その図の完成順に付与されていたため、この図は39番目に刊行された図である。縮尺は1海里を6インチにしてあり、1/12,131という端数となっている。開港から15年が経過しているが、港湾施設らしきものは2本の突堤があるだけにすぎず、それ以外は護岸は形成されているものの干上がる砂浜に囲まれている。図名もまだ「港」ではなく「湾」である。「横濱」の地名の下に「外国人居留地」の記載があり、すでに町並みが整い多くの外国人が暮らしていた。ここから弁天橋を渡ったところに「ステーション」の記載がある。2年前の明治5年10月に開業した新橋～横浜間の鉄道停車場である。

② 港町から近代都市へ

(M31-7刊行 海図第66号「横濱港近海」)(図3)

次に現存する図は明治31年刊行の「横濱港近海」で、図2の刊行後24年が経過している。この間、明治22(1889)年市制施行により人口約12万人の横浜市が誕生し、また港としての機能がようやく整えられ、先端に灯台を有した、内側を囲むように湾曲した大規模な沖防波堤が東・北に2本完成している。これにより港は安全な錨地が確保されることとなった。沿岸部では船舶が直接接岸できる岸壁をもつ埠頭が完成しつつある。これが当時税関埠頭と呼ばれたもので、現在の新港埠頭である。陸上部では、横浜船渠会社の施設や航路標識管理所(当時の通信省管船局)などの記載もある。一方、鶴見川の河口は自然岸線そのもので、すぐ沖合に海苔の養殖施設と見られる記号が描画されている。

③ 明治から大正へ

(T13-8刊行 海図第66号「横濱港附近」)(図4)

関東大震災の翌年の刊行。図積が2分の1(A1判に相当)から現在の全紙サイズに変更され(正確には前年の大正12年3月刊行時)、また縮尺も1/18,201から現在の1/11,000に大縮尺化された。よって包含する区域はほぼ同じである。そして水深の単位が、それまでの尋(ファゾム、1尋は約1.8m)式からメートル式に、この図も含めてこの頃一斉に変更されている。大岡川以南の市の中心部市街は何も描かれてなく、唯一電車軌道があるのみで空白に近い。大震災の被災跡が生々しく見てとれる。ただ、焼け残ったとみられる建物が2か所(「正金銀行(塔)」など)記載されている。北方に目を向けると、鶴見川口付近はまだ干出する砂浜が沖合まで広がっていて、大黒町近辺の埋立がようやく始まった。表題横の注記に「本図ハ



図4 旧版海図 第66号「横浜港附近」(大正13年刊行)
縮尺1:11,000を縮小

大正12年9月1日激震後ニ於ケル海岸及水深ノ現状ヲ特ニ測量シタルモノナリ」とあり、震災後、応急的に測量、刊行されたことがうかがえる。

④震災後の復興、そして大戦と終戦

(S34-3刊行 海図第66号「京浜港横浜」)(図5)

終戦から14年が経過。市街地の中心がはっきりと読みとれる。現在の山下公園付近から高島町にかけての街並み、幾筋にも伸びる電車軌道など戦災復興の著しいことがよくわかる。港の機能についても鶴見川口以西の埋立が進み、大黒ふ頭の原型が形づくられている。円弧状の北・南水堤の根元部には瑞穂ふ頭、山下ふ頭が竣工、その両水堤の外側に新たに外防波堤が完成。航路が設定されて船舶航行の交通整理が整えられた。一方、本牧鼻周辺(図の南端付近)は遠浅ののどかな自然の風景が現在の三溪園とともに残っている。ただ、その同鼻のすぐ西方の磯子沖(根岸湾)では埋立により、石油精製の企業がすでに進出し始めている。

⑤高度経済成長をへて

(S58-6刊行 海図第66号「京浜港横浜」)(図6)

上述の昭和34年刊行からこの24年の間に、包含される区域が変更されている。それは昭和44年の刊行の際に、図の南側に新しく海図第1085号「京浜港根岸」が刊行されたからである。そのため縦長の図を横長にし、西



図5 旧版海図 第66号「京浜港横浜」(昭和34年刊行)
縮尺1:11,000を縮小

端をほぼ同じにして東側の海域を広くしている。この結果、「港則法」(港内における船舶交通の安全および港内の整とんを図ることを目的とする法律)でいう港の境界(港界)まで航路が表示されている。また陸上施設の整備が一層進み、大黒町の沖合に水深-12mのコンテナバースをもつ大黒ふ頭が完成した。目を南に向けて、新山下町の沖合、外防波堤の根元部が埋立られて、本牧A突堤が、その東にB~D突堤が続々と姿を現した。

⑥現在のすがた

(H20-12刊行 海図66号「京浜港横浜」)(図7)

開港150年を間近に控えた現在の横浜港の姿。海域



図6 旧版海図 第66号「京浜港横浜」(昭和58年刊行)
縮尺1:11,000を縮小

■ 海図から見た横浜港 ■

の様子は、港域が広がって新たに「指定錨泊地」（利用船舶の種類により、錨泊する際に予め指定されている海域）が設定された。本牧A突堤と大黒ふ頭を結ぶ横浜ベイブリッジが、また同ふ頭と扇島の上に鶴見つばさ橋が相次いで完成。バース間を結ぶ陸上アクセスが飛躍的に向上した。一方、高島町および緑町沖合の埋立が急速に進み、「みなとみらい21」地区が完成して、ランドマクタワーを始めとする高層建築物が次々とできあがった。建築物の矩形内にハッチを描画してあるのは、海側から見一際顕著であることを示す図式の一つである。また図の西端（横浜駅に通じる）から山下公園のマリントワー付近まで、太い破線が描かれているのは、地下を通る「みなとみらい線」。海図の表現法の変化として、平成14年に測地系が「TOKYO DATUM 日本測地系」から「WGS-84 世界測地系」に変更された。一見して違いがわかるように、陸部の色を黄褐色から灰色にしてある。また最近では初期の海図と比較して、主題図という性格を保ちつつ、航海する上での種々の情報を注記記事などとしてマゼンタ版（赤版）により記載されるようになった。



図7 海図W66号「京浜港横浜」（平成20年刊行）
縮尺1:11,000を縮小

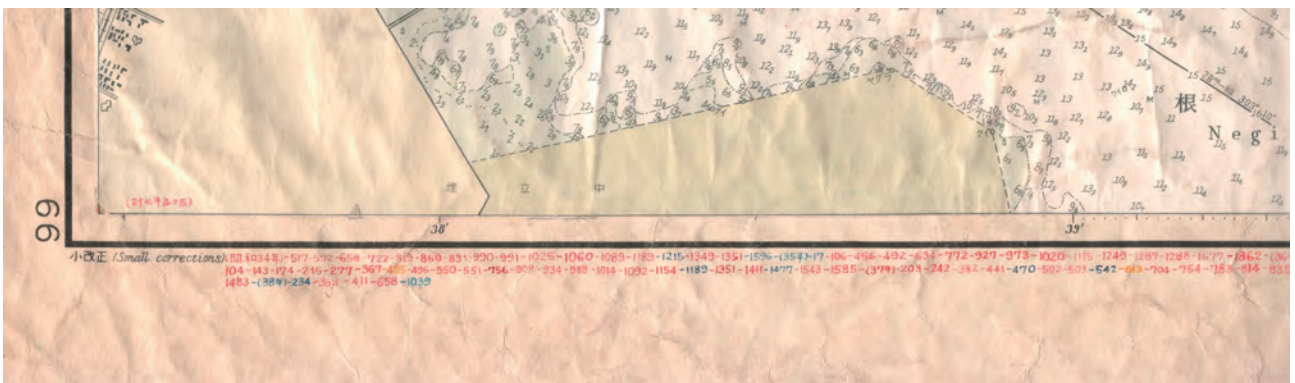


図8 旧版海図 第66号「京浜港横浜」（昭和34年刊行）縮尺1:11,000の左下部を縮小

4. おわりに

港の変遷をやや駆け足で見えてきた。とくに大震災の被災後から、いっきに経済復興後の昭和30年代に移るのは少し無理があろうが、そのあたりの様子は別の機会に譲りたい。

一般に陸の地図では、われわれの視覚によっても地上の現実との整合が可能であるのに対して、「海図」の場合は目に見えない海底の様相を水深や底質を並べることにより展開させている。それ故に海図の使命は、航海者に絶対的な信頼を受けるために、海面下はもちろんの事、港湾の形状など、常に現状と寸分の狂いもなく一致させなければならない。海図には常に「最新に維持」という大命題がある。最後に、その例を紹介する。

全ての海図には、その図の左下に、年および番号が羅列して記入してある。これは、記載内容に少しでも変化があって修正の必要が生じた場合に、「水路通報」（水路図誌を最新維持するために必要な情報および船舶交通の安全のために必要な情報をインターネット・ホームページで利用者に提供しているもの）により訂正を施したことを記録するためのものである。（図8）

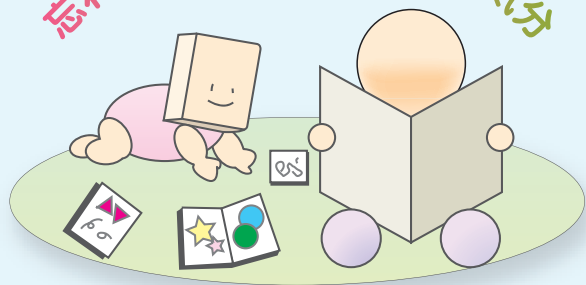
ここに紹介した各々の海図は、港の過去から現在へと続くすがたの変わり様を、その一瞬時に切り取った断面図である。横浜港は、これからも50年後、100年後と大きく発展していこう。今後も、航海者のために海図はその時のすがたを克明に偽りなく表現してくれているに違いない。

参考文献

- ・『図説 横浜の歴史』横浜市市民局市民情報室 平成元年
- ・『今と昔の横浜港』中西良夫「地図」Vol.2-2 昭和39年

どの本読もうかな…

忘れていませんか? 幸せな気分



幼児教育から生涯学習まで未来を^{あした}考える

株式会社 日教販

<http://www.nikkyohan.co.jp/>

○戸田センター

〒335-8522 埼玉県戸田市上戸田4-2-33

TEL048-441-9311

大アトラスからカット図まで

企画・編集・制作まで
地図製作の専門メーカー

株式会社 平凡社地図出版

最新地図情報, 地図データベース
による正確で迅速な製作, 伝統に
培われた編集力, 美しい表現技術
で皆様のニーズにお応え致します

〒171-0043 東京都豊島区要町1-1-1
要町矢澤ビル4F

TEL (03)5986-3861

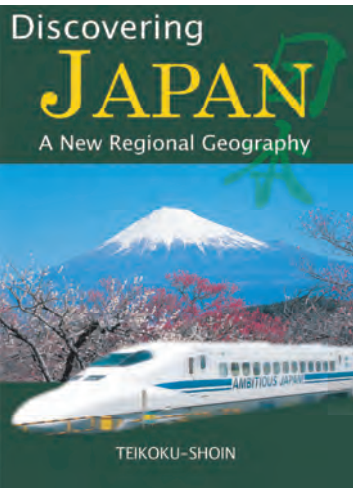
FAX (03)5986-3862

<http://www.hcpc.jp/>

新刊

Discovering JAPAN

A New Regional Geography



定価 1,995円(税込)

B5判 152ページ

ISBN : 978-4-8071-5844-7

自然、産業、文化etc…最新情報で
「今」の日本の姿がわかる!!

- 日本を7つの地方に分けた章立て。
- 地方ごとに概観、自然、交通、産業(工業・農業など)、生活、観光などを詳しく解説。
- ネイティブレベルで中学生以上対象。広くどなたにも読める文体。
- 外国の方へのおみやげにもぴったり。

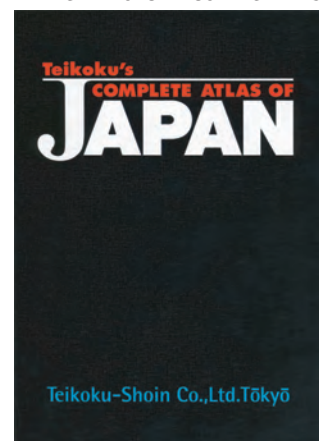
英文 日本地理の決定版!!

COMPLETE ATLAS OF JAPAN

定価 1,785円(税込)

A4判 62ページ

ISBN : 978-4-8071-5727-3



『Discovering JAPAN』と
一緒に使うと便利な
英語版 日本地図帳!!

帝国書院

〒101-0051 東京都千代田区神田神保町3-29

TEL. 03-3261-9038 FAX. 03-3234-7002 URL <http://www.teikokushoin.co.jp/>



探Q! 日本のひみつ

～まちでみつけた日本のきせつ～

青山邦彦 絵 帝国書院 編集

A4判 24頁

発行 帝国書院 2009年3月

1,400円+税

まちで見つけて楽しく学ぶ

1. 子どもたちの社会認識

情報化社会といわれる今日、テレビはもとより新聞や雑誌、そしてインターネットを利用してあらゆる情報が瞬時に得ることができるようになりました。社会科の学習では、得た知識や情報が生きて働く教材となって子どもたちに活用されることが大切で、「なんだ、こういうことだったのか。私は、こういう社会にしたいな」といった子どもなりに社会にかかわっていこうとする意識や態度を育てていくことを大切にしています。これからの社会に生きる子どもたちにとって、社会を知り、社会にかかわっていこうとする力の育成は「生きる力」の基となる大切な要素です。今、知識が豊富になったとはいえ、「こんなことも知らないのか」といった子どもたちへの苦言が多くあります。それは、一つ一つの事象の持つ意味や事象と事象を関連付けて考えられず、事象を総合的に理解していないことが多いからだといえます。

2. 社会科の学習では

小学校の社会科の学習は、自分たちが生活している社会のことを学び、そのことを通して将来のよき社会人を目指すことにあります。しかし、そこで扱う産業や歴史、政治、経済などの社会事象は、大人の世界の事柄や子どもたちにとっては馴染みのない言葉や用語が多く登場し、社会に対する知識が十分に習得されない状況にあります。そのため、授業に対する興味・関心が高まらないばかりか社会に対する理解も深まらない結果となり、社会科嫌いの子どもの数が増えているのも事実です。

新しい学習指導要領では、国土の理解や世界の中の日本人として生きていく基盤となる基礎知識の習得を指摘しています。ポイントは、学んだ知識・技能を活用できるようにすることであり、社会についての基礎知識をしっかりと習得させることにあります。社会についての基礎知識とは、社会生活を営む上で最低限知っておきたい知識であり、調べたり考えたりする際に基本となる知識です。



3. 子どもたちの地図認識

ここ数年、社会科の基礎知識として話題となっているのが、「都道府県の名称と位置」です。この地理的な知識は、日常生活を送る上でも学習を深めていくためにも必要不可欠なものです。とくに地図は、位置を示すものとして日常の生活に深く入り込んでいます。また、衛星を使った車のナビゲーションシステムや携帯ナビは、方向や位置を示す道具として活用度も高まる傾向にあります。しかし、地図の持つ意味や用語を知らなければ意味がありません。例えば、テレビや新聞で「桜の開花と桜前線」という報道があっても桜が開花した場所がどの位置にあるのか、「前線」とは何なのかその意味が分からなくては、ニュースの内容を十分に理解できるとは言えないのです。

4. 地図学習のもつ意味

3年生から実際に地図や地図帳を使った学習が始まりますが、入学以前から地図学習の基盤となる経験をしています。家庭以外の遊びの場所、親と一緒に出かけた場所、幼稚園や保育園への道、買い物に行った店などを通してその子なりに位置関係を学んでいます。何かを基準としての前後・左右の関係や順序関係を認識しており地図学習の基盤となっています。1年生になると一人で学校に通うようになります。景色や道、建物、公園、お店など特徴的なものが登下校の道しるべとなり、意識しなくても頭の中では方角や位置の地図ができています。学年が進むにつれ、絵地図に表したり、記号や方位、縮尺、高低などを知り地図を描いたり地図を読んだりすることが

できるようになってきます。その地図学習を通して、日ごろ目にしているから道路や建物、景色などにも意味があることに気づき社会を意識するようになるのです。

5. 「探Q！日本のひみつ」の絵本の活用

この絵本は、本格的な地図学習に入る前の子どもに、日本の有名な地域を季節ごとに絵にして、登場するキャラクターを探させていく楽しさを含んだ絵本となっています。例えば、「弘前」の絵の中にはこの地を表す様々な社会的な要素あります。「5月のこいのぼりと桜という季節」、「お城という建物と歴史」「桜祭りに人が集う公園」「春なのに雪をかぶる岩木山」「たくさんあるりんご

の屋台と弘前の特産物」・・・など。弘前について知るだけでなく、自分の住むまちと比べて同じところや違いについて気づいたり、どこにあるまちなのか知りたくなったり、更には、日本という国についてもっと調べたくなったりする要素をたくさん含んでいるのです。是非、この絵本をお子さんと一緒になって読んでいただきながら、何気なく見ている景色にもいろいろな意味があることに気づかせていただきたいと思います。きっと子どもたちは、地図を楽しんで見るようになり社会について今まで以上に考える子どもに育つことと思います。

(全国小学校社会科研究協議会会長・
新宿区立余丁町小学校長 豆田啓二)

風土紀行

地域の特性と地形環境の変化を探る

式 正英 著

B6判 334頁

発行 之潮 2009年3月

2,380円+税

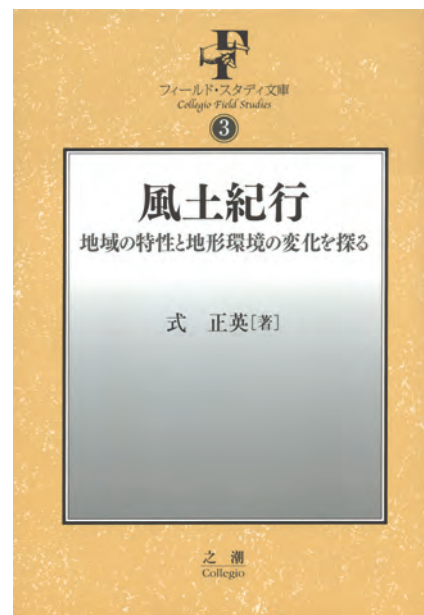
本書の著者はお茶の水女子大学名誉教授で、本書に先立ち1992年発行の著書『風土の地誌』がある。

「まえがき」によると、本書は前著の後の16年間に著者が訪れ、その都度書かれた文章の中から風土に関する論考や旅の記録を、深田久弥の『山岳紀行』に準じて『風土紀行』としてまとめられたものである。

構成は、まえがき・第I章 地形的自然と風土・第II章 樹林地に風土を探る・第III章 都市近郊の丘陵・山地に風土を探る・第IV章 集落や市街地に風土を探る・あとがき で本文は33編の文章からなり、大まかに見て論考が8、旅の記録が25である。

「まえがき」の中で、「風土」は、「地表の場所ごとに、その自然に立脚しながら人の営みが続けられ、長年にわたり培われてきたものの醸し出す地域の特性」と定義されている。

第I章は地形的自然と風土で、地形学者としての高い専門性が最も現れている部分で、「地形と風土」で、地形は風土に基本的に関わっているとし、「日本の風土と自然災害の性格」で、日本は環太平洋造山帯の一角、大陸東縁の季節風帯に位置し熱帯低気圧の襲来頻度も大きいと述べ、兵庫県南部地震による風化物質の抜け落ち、秩父の大霧山地の地滑り地、新潟県の名立崩れ、桜島火山の降灰被害（著者ほかによる、自然要素による動態環境図「桜島」を提示）、長崎市の集中



豪雨災害が採り上げられている。「富士山の特質を考える」では、ランドマークとしての富士、1948年旧制一高山岳部時代の厳冬の富士登山、富士火山の地質と地形、地下水の利用、富士山斜面への営力について述べられ、「人為が影響した峡谷の形成」の事例として、第1にアフリカ中央部コンゴのピアノ台地での1923年頃からのベルギー人入植に伴う火入れ放牧地化によるガリ侵食で生じた雨裂谷と周辺の地形、第2に房総半島の新第三紀層地域で、江戸時代以来、人工的に曲流路を短絡した川回し地形が採り上げられている。「風土と地域・環境との関わり」では、まず地理歴史科の日本史・世界史・地理科目における風土・地域・環境の取り扱いや、風土記、明治以後の風土および風土論の手短な概説の後、風土から見た環境の変化の事例として、1923年の関東大地震の際の相模川河口部の地盤隆起による柳島湊の消滅、多摩川デルタ先端の臨海の風土と環境の

■ 文献紹介 ■

変化について述べられ、「〈地理学巡検〉を顧みる」では、1959年から1997年にかけてお茶の水女子大学や地図情報センターほかで、著者が主に計画実施した関東(20)・甲信越(8)・東海(5)地方を中心とする青森から鹿児島までの全体で41の地理学巡検が一覧表にまとめられ、補足説明が付いている。

第II章は樹林地の風土で、最初に「木を見て森を見る」で、気候風土を表すものとして樹林をとらえ、サクラ、モミ、カシ、スギ、ソテツ、ヒイラギ、イチイ、エノキなどを採り上げて現地での観察を交えた論考がある。次にジャクシン探訪の4編の文章が続き、樹高20^{メートル}、幹回り6.3^{メートル}で国の天然記念物になっている湯河原城願寺のジャクシンをはじめ、伊豆半島大瀬崎、館山の沼、鎌倉建長寺など関東周辺や四国の10数か所のジャクシンの古木や枯れた巨木を自ら探訪観賞し、その自然環境と歴史に思いをいたす旅の随筆記録となっている。次いで関東山地飯能近くの新緑の林道の山歩き、沼津の千本松原、諏訪湖畔の樹林散策からの風土体感の紀行文が続いている。

第III章は都市近郊の山地・丘陵に風土について、関東周辺、大磯の高麗山、上野原の生藤山、黒山三滝、伊香保と川原湯、福島県甲子温泉、箱根各地、金谷掛川

などを訪ね、自然と人々の生活の風土を体感した紀行文集である。

第IV章は集落や都市の風土で、先ず名古屋・小田原・松井田など各地の「ういろう」の起源と現状、次いで隣国との関係でカラスとカササギ、百濟についての論考があり、百濟の日本での呼称クダラについてクン・ナラからという考えを提案されている。続いて、東京品川の七福神、横浜鶴見の生麦事件碑と総持寺、三浦半島の西浦、千葉県の関宿、埼玉の本庄、筑豊と日田盆地、九州の桜島を訪ねた旅の記録があり、風土と歴史をしのぶ随筆紀行文となっている。

『山岳紀行』に準じ、風土の特徴や性格をうまく表現するように心掛けられており、文章はなめらかで読みやすい。著者の地理学を越えた広い関心・学識が随所に現れており、感じ方、取り組み方など、旅する者や風土調査を行う者に大いに参考になるだろう。

読者の理解を助けるために、地形図や著者撮影の写真が援用されており、また目次で各文章ごとに主な関係市町村が示されているので、より広域の地図を参照すると全体的な理解が得られ、休日などガイドマップを手に現地を訪ね、追体験するのもよいだろう。

(細井将右 地図情報センター理事)

鉄道の地理学

青木栄一 著

B5変形判 408頁

発行 WAVE出版 2008年10月

2,000円+税

「鉄道の成り立ちがわかる事典」というサブタイトルがついている。つまり鉄道を地理の目で見るとどんなことが分かるかということについて、きわめて広い立場からまとめた本である。著者は交通地理学を専門とするが、おびただしい研究のほとんどは、鉄道の成り立ちについての歴史地理的手法によるものである。しかし、この本では、鉄道の発達史だけでなく、専門家やアマチュアが鉄道について関心を持っていることを、実に網羅的にとらえている。

鉄道を理解するための基礎知識、鉄道の動力、日本の鉄道の発達過程を振り返る、国有鉄道の成立の改革、地形に挑む鉄道、大河や海を渡る鉄道、気候条件が鉄道に与える影響と対策、大都市の鉄道、地方交通における鉄道の役割、駅の地理学、産業と鉄道貨物、新幹線を考えるの12章からなっており、最後に補章として、鉄道路線の地図を読むがある。



鉄道ゲージの世界分布図を見ていると、なぜ、世界の国々で違っているのか不思議に思える。日本は狭軌卓越だが、新幹線や一部の私鉄・地下鉄は標準軌である。しかし、今でも狭軌鉄道を新設している場合も少なくなく、将来どうなるのだろうかと考えさせられる。日本最初の鉄道が、開港したばかりの函館港で1869年に事業を開始した茅沼炭鉱の運炭鉄道だった。屈斜路湖畔の

アトサヌプリから標茶まで硫黄運搬のための鉄道ができたのが明治25年だったが、数年で廃止になった。東海道線が岡崎の町をバイパスして敷かれたのは、住民の忌避にあったためというのは伝説に過ぎず、主として地形障害のためである。その他、数々の興味あるトピックが連続する。

ラックシステムについてもかなり詳しく説明している。とくに碓氷峠で採用されたアプト式ラックシステムは、長い間、日本中の人を知る特殊な鉄道だった。現在は産業考古学的観光資源になっているが、井川線では新たにわざとアプト式区間をつくった。これも観光用である。このほか、本書には相当数の技術的な説明があり、鉄道愛好家にとっても面白いだろう。

万里の長城、戦艦大和、新幹線を世界の三大愚行と

呼んだ時代もあったが、新幹線は昭和13年に考案された鉄道計画で、戦前すでに「東京・下関間新幹線」という言い方もあったが、一般には「弾丸列車」となった。戦後の資金難の時代に、多大の借金をして完成。完成してからは大きな非難は影を潜めた。この間の事情も説明されている。

最後に鉄道地図について興味深く説明している。本書には地図が多く利用されているだけでなく、写真も多い。世界最初のロンドンの地下鉄の写真など、普通はあまり見られないものも少なくない。鉄道に関心のある人の必読書である。なお、同著者の『交通地理学の方法と展開』（古今書院 2008）がアカデミックな著書として役立つ。

（正井泰夫 地図情報センター理事長）

Discovering JAPAN

A New Regional Geography

伊藤喜栄・中村和郎・金坂清則 監修

帝国書院編集部 編

ジョン・サージェント 英語版監修

B5判 152頁

発行 帝国書院 2009年4月

1,900円+税

本誌28巻1号(2008年5月)で文献紹介した中学生向けの『もっと知りたい日本と世界のすがた』の日本の部分を核として、日本歴史の通史などを加えて、英文で書かれた日本地誌である。きれいな表紙(カバー)は、雪をかぶった富士山と桜をバックにスマートな新幹線が走っている合成写真である。外務省の日本紹介では、かつてフジヤマ、サクラ、ゲイシャガールズがあったが、本書では最後のが、近代工業の成果である新幹線になっている。新幹線が走り始めたのは1964年であり、約半世紀の間、世界的に知られる存在となっている。この表紙の写真を見るだけでも、現在の日本の姿が浮き出してくる。新幹線にはAMBITIOUS JAPANと書いてあり、クラーク博士の“Boys, be ambitious!”を連想させる。裏表紙(カバー)の写真は、巖島神社、自動車工場、魚市場、稲作農業および人型ロボットである。

英文の本なので、日本人の誰もが直ぐ分かる訳ではないが、辞書を片手に読めば、かなり多くの人に理解されるはずだ。これから外国人と英語(今日の世界共通語といってもよい)で日本について話す場合、基礎知識と



しての日本地誌の知識があるとないとでは、コミュニケーションが大きく違ってくることもあるだろう。日本在住の外国人に対しても、本書はきっと役立つと思う。それと同時に、日本の大学の地理の授業で使ってもよいだろう。日本人の大学生であれば、内容の難しさはまずないはずだし、教える先生にとっても同様だ。そして英語力も向上する。地名などの日本語は、当然ながらローマ字で書かれている。日本語の特徴の一つが長母音と短母音の違いである。本書では長母音には長音記号をつけているので、その点では問題ない。日本語がよくできない外国人にとっても、日本語の特徴を知るよい機会となること受け合いである。

（正井泰夫 地図情報センター理事長）

昭和・大正・明治の地図でいく

東京懐かし散歩

赤岩州五 著

AB判 112頁

発行 交通新聞社 2009年1月

1,600円+税

地図から消えた東京物語

アイランズ 編著

A5判 128頁

発行 東京地図出版 2009年1月

1,400円+税

健康指向から、最近のテレビでは散歩番組がたくさん放映されている。それらの番組で、何処を通ったかのおさらいで略図が示されることはあるが、地図を全面に出しているのは1、2を数えるにすぎない。

散歩をはじめ史跡巡りなどを紙上で案内するとなると、地図抜きではまず不可能である。そんな中で今年に入って興味深い2冊が刊行された。

『東京懐かし散歩』は雑誌「ラパン」の編集などで地図に造詣の深い赤岩州五氏によるもので、雑誌『散歩の達人』に連載された文章に手を加えたものである。まず表紙からして地図記号とフランス式と呼ばれた明治初期の2万分の1迅速測図の原図をあしらっている。興味深い地図が適宜用いられているが、主体は地域の特徴が出るような今昔2時期の1万分の1地形図を配している。1万分の1図は地図上の1cmが100mに相当するので（範囲の都合で多少拡大縮小はあるようだが）現地との照合に便利である。明治あるいは大正と昭和30年代の地図を比較し、新しい図には主要な散歩の視点となる史跡や建造物が指示されている。必要に応じて本文中にも2万分の1迅速測図や参謀本部の5千分の1東



京図、消防署の管内図まで地域の理解のために（多分に趣味的？）用いられている。都心、湾岸、郊外と25か所が取り上げられている。「はじめに—地図探偵のすすめ」も勿論だが、解説は読んでのお楽しみとしたい。待たれた散歩本の1冊である。（なお、麹町の明治30年は42年測図43年発行図と思われる。）

かつて東京地図出版が刊行した東京の1万分の1地図帳は、その頃東京の地図帳は区分地図全盛で縮尺も各区の広さで様々であったのを、都内全域を1万分の1でまとめたものであった。昭和61（1986）年のこと、区と区の境界付近に住む者にとって便利この上ない地図であった。ほぼ同じ体裁でロングセラーとして現在に続いている。『地図から消えた東京物語』はこの地図帳の初版と現行の最新版との比較で、約20年の変化を追っている。自社の地図での今昔比較は愉快である。生活の中での「ふた昔」、この時期の変化の大きさに驚かされる。都心を中心に、一部郊外（多摩版は1995年初版）を含み41か所を取り上げている。「80年代にあった都市銀行と長信銀、それらの名前は一つも残っていない」など5つのコラムが入っている。ちょっと小回りの利いた、話題も提供してくれる、散歩から寄り道へと楽しめる本である。（清水靖夫 地図情報センター理事）



（財）地図情報センターからのお知らせ（平成21年2月～平成21年4月）

《理事・評議員会》

平成21年3月17日（於：帝国書院大会議室）

《巡 検》

平成21年4月11日「羽田巡検」（26名）

《委員会》

編集委員会

（平成20年度）平成21年3月27日⑧

（平成21年度）平成21年4月17日①

事業委員会

（平成20年度）平成21年3月6日①

組織委員会

（平成20年度）平成21年3月3日①

（平成21年度）平成21年4月14日①

経営委員会

（平成20年度）平成21年3月6日①

（平成21年度）平成21年4月30日①

《地図情報》

第28巻第4号通巻第108号「門前町の地図」

きれい、くわしい、わかりやすい

プレミアムアトラス PREMIUM ATLAS

編=平凡社 各1,575円(税込)

●特別収録IIビジュアル解説「世界の自然」壮大な山・川・湖・島・プレートと地震・火山、変わりゆく環境、人口爆発／世界の主要37都市図／世界194カ国+13地域の旗とデータ／衛星画像で見る世界の夜と昼／10カ国の州・省区分図

世界地図帳



グローバルな時代を読む

日本地図帳



日本の今が見えてくる

●特別収録IIビジュアル解説「日本の自然」名山の姿と高さ、川と湖ランキンク、プレートと地震・火山、多様性に富む気候／大迫力！美しい富士山パノラマ図／ランドマークがわかる！8大市街地の立体図／すぐ探せる！平成大合併で失われた地名

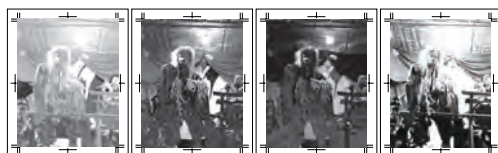
〒112-0001 東京都文京区白山2-29-4 平凡社
TEL 03-3818-0874 <http://www.heibonsha.co.jp/>

FSC森林認証紙
私たちは適切に管理された森林から得られた認証材を用いたFSC森林認証紙を通して、森林保全や地球温暖化防止に取り組んでいます。



大きく育つてね。

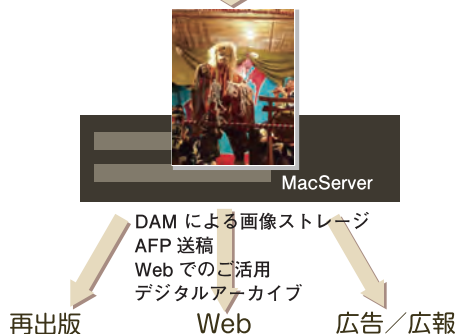
三菱製紙販売株式会社
<http://www.mitsubishi-kamihan.co.jp>
〒104-8372 東京都中央区京橋2-6-4 TEL 03-3566-2300
SCS-COC-00424 ©1996 Forest Stewardship Council A.C.



白黒の分版フィルムを、モノクロ2値高解像度デジタル画像として読み取る。モノクロ2値の画像にCMYKそれぞれのプロセスカラーで着色。



CMYKの画像をMac内で重ね合わせる。合体した画像と実際の印刷物の色調が異なるため色の調整を行う。印刷された紙によっても色調が変化するため、デジタルブルーや、同じ紙で校正刷りを作成し、校正を見ながら色の調整を行うことも可能。



印刷用分版フィルムからデジタル画像

- ◆大切な写真が、印刷用分版フィルムしか残っていない
- ◆分版フィルムはいつまで印刷用原版として使用できるの不安
- ◆分版フィルムの経年劣化は・・・いつまで大丈夫？
- ◆分版フィルムの保管場所や管理が大変

分版フィルムを高解像度モノクロ2値でデジタルデータ化
データをCMYKそれぞれ着色して統合
画像化は簡単にできますが・・・

「分版フィルムの網点濃度と印刷物の色調が一致していない」
「用紙の発色により写真の色調が変化している」
などの問題により、単純にデジタルデータ化しても、満足できる画像を得るためにはさまざまな障害があります。

東京印書館は満足できる画像に仕上げます。

東京印書館は高度な画像処理スキルを有しています。
デジタルデータ操作に関わる管理が整っています。

お気軽に、ご相談ください。

株式会社 東京印書館

〒112-0013 東京都文京区音羽 1-22-12
TEL.03-5940-5316 FAX.03-5940-5387

資料室

2008年11～2009年1月

本号の資料室は、「地域情報ニュース」2008年11～2009年1月号(10～12月データ)に収録されている753件の中から250件を選んで掲載しました。

○「資料室」の情報は、平凡社と平凡社地図出版が調査した資料により作成した。

©平凡社+平凡社地図出版 2009

数字は出典日：年-月-日-番号(「地域情報ニュース」の管理番号)



1101 行政区画

08-12-25-001 青森県・秋田県

十和田湖の境界が2008年12月25日確定と告示。十和田湖を囲む十和田市と秋田県小坂町の境界を起点に青森6、秋田4に分割。

08-10-23-001 宮城県

「気仙沼市」と「本吉町」は2009年9月1日合併予定。合併形式は編入。新市の名称は「気仙沼市」とし、主たる事務所の位置は現気仙沼市役所。

08-10-17-001 群馬県

「高崎市」と「吉井町」は2009年6月1日合併予定。合併形式は編入。新市の名称は「高崎市」とし、主たる事務所の位置は現高崎市役所。

08-11-21-001 埼玉県

春日部市、熊谷市は2009年4月1日から特例市に移行。

08-12-02-001 長野県

長野市、信州新町、中条村は2010年1月1日合併予定。合併形式は編入。新市名は「長野市」。

08-11-01-001 静岡県

静岡県の3市町、2008年11月1日合併。合併するのは「静岡市(清水区)」と「由比町」、「富士市」と「富士川町」、「焼津市」と「大井川町」で、合併形式はいずれも編入。

08-12-25-002 静岡県

下田市、河津町、南伊豆町、松崎町は2010年3月の合併新法期限内に合併予定。新市の名称は「下田市」。事務所の位置は現「下田市役所」。

08-11-26-001 愛知県

「清須市」と「春日町」は2009年10月合併予定。合併形式は編入。「清須市」となる。

08-12-17-001 和歌山県

新宮市と那智勝浦町は2010年3月までに合併の方向。合併協議会は2009年1月13日設置。

08-11-05-001 福岡県

「黒木町」、「立花町」、「矢部村」、「星野村」を廃し、その区域を「八女市」に編入。2010年2月1日発効。

08-12-20-001 福岡県

前原市、二丈町、志摩町は2010年1月1日合併予定。合併形式は新設。新市の名称

は「糸島市」。事務所の位置は現「前原市役所」。

08-10-07-001 熊本県

「熊本市」と「富合町」は2008年10月6日合併。「熊本市」となる。合併形式は編入。同日から富合町は熊本市富合町となり、旧町役場は「熊本市富合総合支所」となる。

08-10-31-001 鹿児島県

「伊佐市」(大口市、菱刈町)2008年11月1日、合併により誕生。合併形式は「新設」。新市の事務所は旧大口市役所。

1102 町名

08-11-11-001 北海道

知床五湖(斜里町)の地名「岩尾別」、「岩宇別」、「イワウベツ」の3表記が混在と2008年11月11日、北海道新聞が伝えた。アイヌ語で「硫黄の川」を意味するこの地名を最初に記録したのは幕末の北方探検家松浦武四郎で、「イワラベツ」と表記。近年は国土地理院や民間出版社の地図、郵便番号一覧などが「岩尾別」を採用。

08-10-16-001 栃木県

新町名「宮みらい」(宇都宮市、JR宇都宮駅東口)2009年3月に決定。同市479番目の町で、再開発事業地内の川向町、元今泉1丁目、東宿郷1・2丁目、宿郷1丁目対象。

08-10-30-001 大阪府

新町名「匠町(たくみちょう)」(堺市堺区築港八幡町の一部、堺浜新産業創出エリア)2008年11月1日施行。

08-12-30-001 兵庫県

神戸市東灘区で2008年11月11日、町名変更。御影町石屋・郡家・西平野・御影の各区域が、御影1～3丁目と御影郡家1～2丁目になる。

08-11-21-002 福岡県

田川市は2008年11月21日までに市内の「小字」約2000を撤廃する方針。

1103 行政庁

08-12-09-001 青森県

「むつ市」新庁舎(むつ市中央1-8-1、旧「むつショッピングセンター中央店アークスプラザ」)2009年9月24日移転・業務開始予定。

08-12-28-001 宮城県

栗原市「築館総合支所」(栗原市築館、

公立築館病院跡)2009年1月5日開所。2階建て。

08-11-07-001 群馬県

「伊勢崎市役所東館」(伊勢崎市今泉町、現庁舎敷地内)2008年11月25日オープン。地下1階、地上5階建て。1階に250人収容のコミュニティホールがある。

08-10-27-001 山梨県

「山梨市役所」新庁舎(山梨市小原西843、現庁舎から約100m)2008年11月4日業務開始。東館は2階建て。西館は5階建て。

08-12-03-001 山梨県

大月市(大月市大月2丁目)は2009年4月から一部組織を旧北都留合同庁舎跡(同市大月町花咲)に移転。移転するのは産業観光、建設、地域整備の3課。市消防本部・消防署も2009年度中に移転予定。旧合同庁舎は地下1階、地上3階建て。

08-12-15-001 東京都

「豊島区新庁舎」(豊島区南池袋2丁目45、46、旧日出小学校跡地、現区役所500m南)2010年度移転・新築予定。地下3階、地上4階建て。地下1～地上2階に商業・生活支援施設、地上1階と3～9階に区役所が入居。11～48階が住居で、総戸数400戸。

08-12-02-002 広島県

複合施設「尾道市民センターむかいしま(愛称・ココロ)」(尾道市向島町)2009年5月7日開館。3階建て。向島支所、向島公民館、子ども図書館、文化ホールの4つの機能を備える。ホールは400席。

1104 官公署

08-10-31-002 北海道

「旭川地方合同庁舎西館(II期)」(旭川市宮前通東4155-3)2008年9月完成。地下1階、地上6階建て。入居官署は北海道管区行政評価局旭川行政評価分室(5階)、北海道財務局旭川財務事務所(5階)、札幌国税局旭川中税務署(1階、2階)、旭川地方方法務局(3階、4階)、旭川労働基準監督署(6階)、北海道農政事務所地域第四課、旭川統計・情報センター(5階、6階)。I期(東館)入居官署は北海道開発局旭川開発建設部(1階～6階)、札幌管区気象台旭川地方気象台(6階)、独立行政法人土木研究所寒地土木研究所道北支所(5階)。

08-12-28-002 宮城県

「仙台法務局」(仙台市青葉区春日町)2009年1月5日、建て替えのため仮庁舎に移転・業務開始。移転先は同市宮城野区名掛丁128広瀬通SEビル2～4階。建て替えが終わる2011年2月頃まで使用予定。なお、「仙台法務局大和出張所」は2009

年1月19日、仙台法務局本局へ統合。

08-12-21-001 宮城県

「石巻警察署分庁舎」(石巻市山下町1丁目、現庁舎隣) 2008年12月16日完成。3階建て。生活安全、地域、交通、警備の4課が移転。

08-12-06-001 富山県

「新湊消防署」新庁舎(射水市本町2丁目、旧新湊市農協会館跡地、現庁舎(市新湊庁舎)向かい) 2008年12月5日完成。3階建て。県内初の防災センターも併設。

08-10-22-001 静岡県

「浜松地方合同庁舎」(浜松市中区中央1丁目、シビックコア地区) 2008年12月15日までに業務開始。地下2階、地上12階建て。名古屋入国管理局浜松出張所、浜松西税務署、静岡地方法務局浜松支局、自衛隊地方連絡部浜松出張所、浜松防衛施設事務所、浜松労働基準監督署、静岡保護観察所浜松駐在官事務所、浜松統計・情報センター、静岡地方検察庁浜松支部・浜松区検察庁が入居。浜松西税務署跡(同区元目町)には市土木部、静岡地検浜松支部跡(同区鴨江)には市環境部が移転予定。

08-11-26-002 京都府

「下京消防署」新庁舎(京都市下京区五条通高倉西入堺町27、旧下京保健所跡) 2008年11月25日移転・業務開始。6階建て。

08-12-05-001 京都府

「七条警察署」(京都市下京区烏丸通七条下ル東塩小路707-2) 2010年度以降廃止予定。跡地は府民サービス窓口とする。同署は五条署(同市下京区烏丸通高辻上る大政所町682)が名称変更する「下京署」に統合される。

08-12-06-002 島根県

「大田警察署」(大田市大田町大田)は2008年12月7日移転・業務開始。移転先は同市長久町長久、県大田集合庁舎、国道9号沿い。本館は地下1階、地上4階建て。温泉津警察署を統合。

08-11-14-001 岡山県

岡山県警は2009年4月の岡山市政令指定都市化に伴い、現在の岡山東署を区名にあわせ「岡山中央署」(岡山市中央区)に、西大寺署を「岡山東署」(同市東区)に名称変更。

08-11-27-001 山口県

山口県警は県内の20警察署を2009年4月に16署に統廃合。岩国西署を「岩国署」、大島署と平生署を「柳井署」、厚狭署を「小野田署」に、それぞれ統合する。小野田署は「山陽小野田署」に改称。

08-12-10-001 福岡県

福岡県警察本部は県内警察署の再編を

2010年をめどに実施予定。統合される小規模警察署は「瀬高」、「うきは」、「城島」、「大川」、「筑後」、「黒木」、「上嘉穂」、「宮若」、「添田」の9署。また「筑紫野署」、「相良署」は分割され、新警察署が設置される予定。

08-11-12-001 大分県

「佐伯市消防本部・消防署」新庁舎(佐伯市脇津留、コスモタウンフリーモール佐伯そば) 2010年春移転・新築予定。3階建て。

08-11-02-001 長野県

「地域交流センターみのわ・地域交流広場・箕輪町消防署」(箕輪町、文化センター横) 2008年11月1日竣工。1階に地域交流センター、2階に箕輪消防署がある。

1105 その他行政

08-12-26-001 北海道・東京都・静岡県・京都府

厚生労働省は2009年度中にハローワークを再編予定。「美唄出張所」(美唄市東七条北1丁目)、「深川労働出張所」(東京都江東区森下3-5-26)、「熱海分室」(熱海市田原本町9-1熱海第1ビル4階)、「千本労働分室」(京都市下京区朱雀正会町1)、「二条労働分室」(同市中京区西ノ京内畑町18-28)の5か所を廃止。「岐阜八幡」(郡上市)を本所から出張所に降格。2008年度には26か所が廃止されている。

08-11-07-002 静岡県

静岡県警「中部運転免許センター」新庁舎(静岡市葵区与一) 2008年12月1日業務開始。3階建て。旧庁舎は解体し駐車場として整備。「自動車安全運転センター」、「県警運転者教育課」入居。

08-11-12-002 大阪府

大阪府は2008年11月、市内11か所の「人権文化センター」と廃止が決定している「青少年会館」、「地域老人福祉センター」の機能を統合し、「市民交流センター(仮称)」とする方針を決定。

1201 JR線

08-12-17-002 北海道

政府は2008年12月16日の整備新幹線WG会合で、「北海道新幹線」の「長万部」～「札幌」間、2019年度完成予定と発表。

08-10-11-001 青森県

東北新幹線「新青森駅」(青森市石江) 2010年2月完成予定。3階建て。ホームは2本、263m、4線。

08-11-11-002 青森県・北海道

東北新幹線、八戸(八戸市)～新青森(青森市)間81.8km、2010年12月開業予

定。北海道新幹線、新青森～振函館(函館市)間149kmは2015年度開通予定。

08-12-20-002 埼玉県

JR川越線「西大宮駅」(さいたま市西区指扇、日進～指扇駅間) 2009年3月14日開業。日進駅から西へ2.6km、指扇駅から東へ1.4kmの位置。3階建ての橋上駅舎、ホームは10両編成に対応した長さ221m。

08-12-20-003 東京都・熊本県・大分県

JRは2009年3月14日のダイヤ改正で、寝台特急「はやぶさ」(東京～熊本)、「富士」(東京～大分)を廃止。これで東京発着のブルートレインは姿を消す。また、東京～大垣間の夜行快速「ムーンライトながら」を臨時列車に降格。JR東海は、東海道新幹線「のぞみ」を1時間最大9本に増発。関西線では名古屋～四日市間で快速電車を1日9往復増発。特急「しなの」は全列車を千種と多治見に停車させる。

08-12-20-004 東京都

JR南武線新駅「西府駅(にしふえき)」(府中市本宿町1丁目、分倍河原駅～谷保駅間) 2009年3月14日開業。

08-10-23-003 神奈川県

JR横須賀線「武蔵小杉駅」(川崎市中原区小杉町) 2010年3月暫定開業。正式開業は1年程度遅れる見込み。

08-12-16-001 愛知県

JR東海道線「南大高(みなみおおたか)」駅(名古屋市区大高町池ノ内、大高～共和駅間) 2009年3月14日開業。ホームは2面3線。共和駅から2.3km、大高駅から1.8km。

08-10-23-004 愛知県

JR東海道本線、「幸田駅」(幸田町)～「岡崎駅」(岡崎市)間、2011年度末に新駅(幸田町)完成予定。2面3線の橋上駅。位置は幸田駅から名古屋方面に3.1km、岡崎駅から豊橋方面に4.3kmの場所。

08-12-13-001 京都府

JR山陰線複(嵯峨野線)線化事業のうち、馬堀～亀岡間(いずれも亀岡市) 2008年12月14日開通。併せて、亀岡駅2番線ホームの使用も開始。複線化事業は京都～園部間約33kmのうち、単線部分の22.8kmの複線化を目指しており、今回複線化された馬堀～亀岡間は、同事業で初の開通区間。2009年3月には八木(南丹市)～園部間(同)、同年秋には亀岡～八木間も工事が完了する見込みで、2010年春までに事業区間が全線複線化される予定。

08-11-20-001 広島県

「広島市東部地区連続立体交差事業」(海田町～広島市安芸区～府中町間約6.3km、JR山陽線、呉線) 2022年度完成予定。

08-12-20-005 鹿児島県

JR鹿児島線「広木駅」(鹿児島市田上町、星ヶ峯団地付近、鹿児島中央駅～上伊集院駅間) 2009年3月14日開業。普通列車82本(上り下り41本ずつ)が停車。

08-12-28-003 鹿児島県

JR鹿児島線串木野～市来駅間新駅(いちき串木野市、串木野駅から2.4km南、神村学園正門から南へ約300m離れた同学園所有地) 2010年3月開業予定。

08-10-27-002 京都府

JR山陰線「嵯峨嵐山駅」(京都市右京区)で南北を結ぶ歩行者用通路(長さ85m)、2008年11月21日供用開始。

1202 私鉄線・モノレール

08-10-27-003 千葉県

千葉都市モノレール1号線延伸計画(千葉市中央区) 2011年度中着工予定。新ルートは現在終点の「県庁前駅」から、「郷土館前」、「大学病院前」、「市立青葉病院前」(いずれも仮称、延長約2km)の3駅を整備。

08-12-13-002 愛知県

「犬山モノレール」(「犬山遊園駅」(犬山市犬山)～「動物園駅」(同)間約1.2km) 2008年12月27日営業終了。日本初の跨座式モノレール。

08-11-27-002 千葉県

成田新高速鉄道の「成田空港駅」(成田市)～「印旛日本医大駅」(千葉県印旛村)間19.1km、2010年4月開業予定。

08-10-25-001 東京都

「京浜急行蒲田駅周辺連続立体交差事業」(大田区) 2008年5月18日、上り線高架が供用開始。4か所の踏切が下り線だけとなった。同事業は2012年度までに完成予定で、環状8号最後の踏切(同区蒲田本町)を含め22か所が撤去予定。

08-11-19-001 東京都

京浜急行空港線「国際ターミナル駅」(大田区羽田空港2丁目、同線羽田空港駅～天空橋駅間) 2010年10月開業予定。地下2階、地上3階建て。ホームは相対式、長さ160m。

08-11-19-002 神奈川県

「相鉄・東急直通線」(横浜市神奈川区、JR東海道貨物線横浜羽沢駅付近～同市港北区、東急東横線日吉駅間約10km) 2019年4月相互乗り入れ開始予定。ルートは日吉駅から「新綱島駅(仮称)」(綱島駅東側地下)を新設した上で、「新横浜(同)」、「羽沢(同)」(相鉄・JR直通線)に至る予定。

08-10-23-005 石川県

北陸鉄道は2009年11月1日で石川線(「野町」(金沢市)～「加賀一の宮」

(白山市)間15.9km)の「鶴来(つるぎ)」(白山市)～「加賀一の宮」間2.1kmを廃止予定。

08-11-12-003 福井県

福井鉄道福武線の「地域公共交通総合連携計画」と「鉄道事業再構築実施計画」2008年11月11日まとまる。計画では「西武生」～「家久」間(いずれも越前市)、「ハーモニーホール」～「江端」間(同福井市)、「浅水」～「三十八社」(同)、「家久」～「上鯖江」(鯖江市)の各駅間に4新駅を設置。

08-11-28-002 岐阜県

明知鉄道(恵那市、恵那駅～明智駅間25.1km、旧国鉄明知線)の岩村～飯羽間^{いひばま}駅間に「極楽駅」(同市) 2008年12月25日開業。

08-11-07-003 愛知県

名鉄常滑線・河和線「太田川駅」付近連続立体交差事業(東海市大田町) 2010年度完成予定。延長約2.7km。工事のため2008年11月23日から仮線(本線西側)で運行開始。

08-12-17-003 滋賀県

近江鉄道「ひこね芹川駅」(彦根市芹川町矢立、彦根駅～彦根口駅間) 2009年4月完成予定。1日の運行本数は平日が上下75本、土日祝日が上下64本。

08-10-20-001 京都府

京阪電気鉄道は2008年10月19日の「中之島線」(「中之島駅」～「天満橋駅」間) 開業に合わせ、「京阪本線」の京都市内の3駅を名称変更。丸太町は「神宮丸太町」、四条は「祇園四条」、五条は「清水五条」となる。

08-11-20-002 京都府

北近畿タンゴ鉄道(KTR) 宮福線の高架化(延長約1.2km)に伴う「福知山駅」(福知山市篠尾新町)高架駅、2009年2月28日開業。

08-10-17-002 大阪府

「阪神なんば線」(西九条(大阪市此花区)～近鉄難波(同市中央区難波4丁目)間3.4km、2009年3月20日延伸・開業。延伸部分に新設する3駅は、「九条」(大阪市西区)、「ドーム前」(同)、「桜川」(浪速区)。同線は現行の西大阪線(尼崎駅～西九条間)と延伸部の総称。同開業に合わせ阪神三宮駅～近鉄奈良駅間65kmの相互直通運転を行う。

08-10-19-001 大阪府

京阪電鉄「中之島線」(「中之島駅」～「天満橋駅」間約2.9km) 2008年10月19日開業。駅名は本線と分岐する天満橋側から「なにわ橋」、「大江橋」、「渡辺橋」、「中之島(大阪国際会議場)」の4駅(いずれも北区)。

08-10-29-001 大阪府

阪急京都線「摂津市駅」(摂津市千里丘東、正雀駅～南茨木駅間) 2010年春開業予定。

08-12-28-004 長崎県

「長崎港松が枝国際観光船埠頭」(長崎市)に路面電車を延伸させると2008年12月27日発表。国道499号上の路面電車を分岐し、同埠頭国際旅客線ターミナル(2009年度完成予定)の脇まで約400m延伸。

08-12-28-005 宮崎県

高千穂あまてらす鉄道「高千穂線」(「榎峰」～「高千穂」間(20.9km)) 2008年12月28日廃止。同線は、「延岡」(延岡市幸町3丁目)～「榎峰」(日之影町大字七折)間(29.1km)が2007年9月で廃線となっており、これで運休したまま全線廃止。

08-12-01-001 神奈川県

「相鉄・JR直通線」(相鉄本線「西谷駅」(横浜市保土ヶ谷区)～JR東海道貨物線「横浜羽沢駅」付近(同市神奈川区)間約2.7km) 2015年相互乗り入れ開始予定。「相鉄・東急直通線」(「横浜羽沢駅」付近～東急東横線「日吉駅」(同市港北区)間約10km) 2019年相互乗り入れ開始予定。ルートは日吉駅から「新綱島駅(仮称)」(綱島駅東側地下)を新設した上で、「新横浜(同)」、「羽沢(同)」(相鉄・JR直通線)に至る予定。

08-11-05-002 宮城県

仙台市営地下鉄「東西線」(動物公園駅(仙台市太白区)～荒井駅(同市若林区)間13.9km、) 2015年度開業予定。動物公園～青葉山～川内～国際センター～西公園～一番町～仙台～新寺～連坊～薬師堂～卸町～六丁の目～荒井の13駅で、駅名は仮称。

1203 高速国道

08-12-11-002 茨城県

圏央道(首都圏中央連絡自動車道)「阿見東IC」(牛久市)～「江戸崎IC(仮称)」(稲敷市)間6km、2008年度中に開通。

08-12-14-001 栃木県・茨城県

北関東自動車道「真岡IC」(真岡市)～「桜川筑西IC」(桜川市)間14.9km、2008年12月20日開通。「壬生PA」(栃木県壬生町)と「笠間PA」(笠間市)も同時オープン。

08-12-20-006 埼玉県

スマートインターチェンジ(三郷市小谷堀、常磐自動車道三郷料金所そば) 2008年12月19日開通。東京方面では出口、水戸方面では入口として利用できる。

08-11-06-001 富山県・愛知県

2008年7月5日に全通した東海北陸自動車道「一宮JCT」～「小矢部砺波JCT」間約185kmの愛称を「東海北陸夢街道」とすることを同年11月5日発表。

08-11-21-003 三重県

近畿自動車道紀勢線（紀勢自動車道）のうち「大宮大台IC」（大台町）～「紀勢大内山IC」（大紀町）間10.4km、2009年2月7日開通。

08-11-11-003 山口県

「山口JCT」（山口市黒川、中国自動車道、山陽自動車道）2008年11月11日双方向利用が可能に。今までは山陽道下り～中国道上り、中国道下り～山陽道上りが利用不可能だった。

08-12-05-002 福岡県

東九州自動車道、「豊津IC」（みやこ町）～「椎田南IC」（築上町）間8.3km、2014年度開通予定。同区間は現在の国道10号バイパス椎田道路を改築し、新設する道路と接続。築上町内にある椎田道路の「椎田IC」と「築上IC」は改築し、新設の「椎田南IC」とともに料金所を新設。これに伴い「築城IC」近くにある現料金所は撤去予定。

1204 都市高速道路

08-11-12-004 東京都

首都高速道路は2009年2月、「東雲JCT」（江東区）と豊洲地区を結ぶ「高速10号晴海線」（同、延長約1.5km、片側1車線）を開通。豊洲地区にICを新設。同ICは晴海通りに直結。

08-12-19-002 東京都

首都高速道路は2009年2月11日、「高速10号晴海線」の「東雲JCT」（江東区有明）～「豊洲出入り口」（同区豊洲）間約1.5kmを開通。

08-10-23-006 東京都

首都高速道路・中央環状線の「西新宿JCT」（新宿区）～「大橋JCT」（渋谷区）間、2009年度開通予定。「大橋JCT」～「大井JCT」（品川区）2013年度開通予定。これで同線葛西～大井間全線開通。

08-12-09-002 神奈川県

川崎縦貫道路（神奈川6号川崎線）「大師出入り口」（川崎市川崎区大師河原）2009年3月29日開通。なお、大師出入口は、川崎縦貫線と神奈川1号横羽線を接続する「大師JCT」の部分開通にあたるもので、2010年度末には「殿町IC」（同区）～「大師JCT」間約2kmが開通する予定。

08-11-26-003 兵庫県

阪神高速道路31号「神戸山手線」南仲部（神戸市長田区蓮池町～南駒栄町間

約2.2km）2010年度末開通予定。「湊川JCT」（3号神戸線と接続）がある。

1205 有料道路

08-10-15-002 宮城県

三陸自動車道「利府中IC」～「松島北IC」間11.5km、4車線化。利府中～松島海岸IC間が2011年度末、松島海岸～松島北は2013年度末完成予定。

08-10-27-004 埼玉県・千葉県

「松戸三郷有料道路通称・松戸有料橋」（松戸市古ヶ崎～三郷市鷹野、江戸川）2008年10月26日から無料化。

08-12-21-002 京都府・兵庫県

鳥取豊岡宮津自動車道の（中国横断自動車道姫路鳥取線、山陰自動車道「鳥取IC」～京都縦貫自動車道「宮津天橋立IC」間約120km）東側、「宮津野田川道路」（「宮津天橋立IC」～「野田川岩滝IC」、いずれも宮津市）2011年度開通予定。「野田川大宮道路」（「野田川岩滝IC」～「大宮森本IC」（京丹後市））2013年前後開通予定。「鳥取豊岡宮津自動車道」は「宮津天橋立IC」で京都縦貫自動車道（2014年度全線開通予定）とつながる。

1206 一般国道

08-11-19-003 北海道

国道231号「新赤岩トンネル」（石狩市厚田区濃昼（ごきびる））2008年11月18日開通。全長約1km、幅7.5m。旧赤岩トンネルから山側へ約200m移った。

08-12-13-003 北海道

国道5号高規格道路「黒松内道路」（黒松内町大成、「黒松内JCT」、道央自動車道～白井川、「黒松内IC」、国道5号間4.7km）2009年度開通予定。IC、JCT名は仮称。

08-12-06-003 北海道

国道393号「赤井川道路」（小樽市～赤井川村～倶知安町間約58.5km）の愛称が2008年12月「メープル街道393」となる。同道は2008年9月6日に全線開通した。

08-11-15-001 岩手県

岩手・宮城内陸地震（2008年6月14日）で崩落した国道342号「祭時（まつるべ）大橋」の仮橋（一関市巖美町）2008年11月末完成。同橋の完成で祭時地区の避難勧告が解除。

08-12-13-004 岩手県

高規格道路三陸縦貫自動車道・釜石山田道路「恋の峠トンネル」（釜石市鶴住居町）2008年12月12日貫通。これにより同市両石町水海～片岸町片岸間4.6km、2010年度末に開通予定。

08-10-09-001 秋田県

国道398号「大湯道路」（湯沢市皆瀬大

湯～同市皆瀬大湯小安奥山間約6km）のうち未開通区間約2.4km、2008年10月10日開通。これで全線開通。

08-10-23-007 山形県

国道347号「新長島橋」（村山市長島～富並）2008年10月22日開通。長さ171m、幅13m。

08-12-09-003 山形県

国道347号「尾花沢バイパス」（尾花沢市尾花沢（尾花沢交差点）～同市二藤袋間2.92km）のうち残り1.3km、2008年12月6日開通。これで全線開通。

08-11-28-003 福島県

国道459号「宮古トンネル」（喜多方市山都）2008年11月27日開通。延長546m、車道幅6m。

08-11-08-001 新潟県

国道353号松之山バイパス「高館トンネル・布川大橋」（十日町市松之山地区、上布川～上川手地区間延長1.6km）2008年11月5日開通。

08-11-25-002 新潟県

国道350号「国仲バイパス」（佐渡市大和～中原間8.65km）のうち、同市中興～長木間1.96km、2008年11月25日開通。今後は、市役所や佐渡総合病院のある県道金井畑野線までと、中原までを順次開通させる。

08-12-08-001 長野県

国道299号（愛称・メルヘン街道）「芹ヶ沢バイパス」（茅野市湖東新井交差点～芹ヶ沢、糸萱境間2.14km）のうちエコーライン交点以东の350m区間、2008年12月26日開通。これで全線開通。

08-12-09-004 静岡県

国道150号「静岡バイパス」（静岡市駿河区下島～同区中島間2.3km）のうち、事業中区間（西側）1.4kmの平面部、2009年度末供用開始予定。高架部は2015年度完成予定。

08-12-20-008 静岡県

地滑りで崩落し、仮橋で通行していた国道136号の伊豆市土肥区間、2008年12月20日復旧。

08-12-26-002 静岡県

地域高規格道路国道473号「金谷御前崎連絡道路」（島田市～牧之原市間約30km）のうち「沢水加（さばか）IC」（菊川市沢水加）～「倉沢IC」（同市倉沢）間4.4km（金谷・相良道路）区間、2008年12月25日開通。これで約17kmが供用。

08-11-11-004 京都府

国道478号京都第二外環状道路、大山崎JCT（大山崎町、名神高速道路）～大枝IC（京都市西京区、京都縦貫自動車道）間9.8km、2012年度完成予定。同道は総延長15.7kmの自動車専用道で、2003年度

に大山崎JCT～久御山IC間5.9kmが開通。

08-12-25-003 兵庫県

国道176号「旧鐘ヶ坂トンネル」(丹波市～篠山市追入、鐘ヶ坂峠) 2008年12月24日閉鎖。同トンネルは2005年11月に開通した「鐘ヶ坂バイパス」(丹波市柏原町上小倉～篠山市追入間)の新トンネル開通によって交通量が激減していた。

08-11-25-001 鳥取県

国道9号「駒馳山バイパス」(鳥取市福部町湯山～岩美町本庄間約6.6km) 2013年開通予定。

08-12-06-004 香川県

国道32号「綾南・綾歌・満濃バイパス」(高松市西山崎町～香川県まんのう町貝田間21.7km)の「綾歌工区」1.7km(丸亀市綾歌町岡田上) 2008年12月5日開通。これで全線開通。この日の開通区間を含む丸亀市綾歌町岡田東～まんのう町羽間の2車線区間(4.6km)のうち、丸亀市内0.8kmは2009年春、4車線での供用が始まる予定。

08-10-30-002 福岡県

国道3号「黒崎バイパス」(北九州市八幡東区西本町～八幡西区陣原間約5.8km)のうち「黒崎北ランプ」(八幡西区黒崎城石)～「陣原ランプ」(同区陣原)間約2.9km、2008年10月25日開通。暫定2車線。

08-12-25-004 福岡県

国道201号「飯塚庄内田川バイパス」(飯塚市弁分～田川市弓削間約10km)の「筑豊鳥尾トンネル」(飯塚市多田～糸田町草ヶ池間1544m) 2008年度中完成。同トンネル完成で全線開通。バイパスは福岡方面に伸びる八木山バイパス(飯塚市～篠栗町)と接続される。

08-11-09-001 福岡県

国道208号・国道444号バイパス、地域高規格道路有明海沿岸道路の「矢部川大橋」(みやま市矢部川～柳川市境) 2008年11月8日連結式。斜張橋、長さ517m。

08-12-17-004 佐賀県

西九州自動車道「唐津伊万里道路」(唐津市中原～伊万里市南波多町府沼間18.1km)の「唐津IC」(唐津市中原)「北波多IC(仮称)」(唐津市北波多)間延長8km、2011年度開通予定。

08-12-17-005 佐賀県・福岡県

西九州自動車道「唐津道路」(福岡県二丈町大字鹿家～唐津市中原間10.4km)の未開通区間、「二丈鹿家IC(仮称)」(二丈町大字鹿家)「浜玉IC」(唐津市浜玉町)間延長3.8km、2009年12月開通予定。これで全線開通。

08-12-20-007 長野県

国道406号「村山橋」(須坂市村山、長野電鉄との鉄道併用橋、千曲川) 2008年

12月22日、2期工事が完成し、4車線化。新橋は、2004年に完成した上流の2車線と現橋との間に位置し、長さ837.8m。現橋は同日通行止めとなる。鉄道橋は2009年度中に切り替わる予定。

1207 県道・主要地方道

08-10-16-002 青森県

県道「百石・下田線」(おいらせ町、県道八戸・百石線～国道338号、国道45号間2530m) 2008年10月17日全線開通。

08-10-21-001 宮城県

県道「築館栗駒公園線」(栗原市) 2008年11月15日頃暫定復旧。栗原市栗駒の温泉宿泊施設「いこいの村栗駒」～栗駒山登山口間2.8kmが1車線で復旧する。

08-12-17-006 福島県

県道赤留塔寺線「八木沢バイパス」(会津美里町八木沢地区) 2008年12月16日開通。延長2.1km。赤留塔寺線は会津美里町赤留地区～会津坂下町塔寺地区間約14.6km。

08-12-09-005 福島県

県道白河羽鳥線(白河市、白河駅前～天栄村、羽鳥湖、国道118号間約27km)の「真名子バイパス」第1工区(西郷村羽太、延長約1705m) 2008年12月8日開通。途中「真名子大橋」(延長152m)がある。

08-11-26-004 栃木県

県道草久足尾線(鹿沼市草久～日光市足尾町間約20km)の古峰ヶ原～横根高原間(鹿沼市、日光市) 3.5km、2008年11月25日開通。

08-11-29-001 千葉県

県道286号愛宕山公園線(旧銚子有料道路、銚子市天王台～同市三崎町2丁目間約6.4km) 2008年11月28日、愛称を「銚子ドーバーライン」と決定。

08-12-16-002 新潟県

県道佐渡一周線「内海府トンネル」(佐渡市、両津地区黒姫～虫崎) 2008年12月16日開通。全長1759m。

08-12-27-001 山梨県

県道29号「新山梨環状道路南部区間」(南アルプス市十日市場～甲府市西下条間約9km) 2009年3月14日開通。新山梨環状道路は甲府市を中心に甲斐市～南アルプス市～中央市～笛吹市を環状に結ぶ全長約40kmの計画。西部区間(国道52号)約10kmは中部横断道として既に開通。

08-12-01-002 岐阜県

県道90号古川清見線「高野・平岩バイパス」(飛騨市古川町～同市平岩間1.5km) 2008年11月30日開通。幅員6m、片側1車線。

08-11-18-001 三重県

県道松阪青山線の付け替え(伊賀市青

山羽根～同市種生間約5km)のうち、残りの同市老川～種生間1.5km、2008年11月17日開通。これで全線開通。「川上ダム」の建設事業に伴い実施。

08-10-13-001 兵庫県

県道「富島幹線」(淡路市富島、富島震災復興土地区画整理事業地内) 2008年10月12日開通。全長1335m、幅員15m。

08-11-28-004 広島県

県道三好庄原線「沖江バイパス」(三好市三良坂町内、三良坂、国道184号～沖江交差点) 2009年2月～3月全線開通。

08-11-30-001 福岡県

県道新飯塚花瀬線「芳雄橋」(飯塚市新飯塚～吉原町、遠賀川、穂波川) 2008年11月29日開通。全長217.5m、幅18m。

08-12-29-001 大分県

地域高規格道路「中津日田道路」(中津市、中津港、東九州自動車道～日田市、大分自動車道間約60km)の最初の開通区間3.6km、2009年3月完成。開通区間は重要港湾の中津港に近い県道中津高田線からJR日豊線を越えて国道213号までの中津港線(1.5km)と、213号から国道10号までの中津道路(2.1km)。

08-12-10-002 埼玉県

県道春日部久喜線バイパス「みやしろ地下道」(宮代町道仏～中島、東武伊勢崎) 2008年12月開通。全長620m、踏切の南約550mに地下道を通した。

08-12-03-003 広島県

広島県は一部廃線になったJR可部線の安芸太田町内の県道3路線を2008年度内に廃止告示方針。廃止するのは、旧加計駅に連絡する239号加計停車場線(0.1km)、旧田之尻駅と国道191号を結ぶ241号筒賀停車場線(0.3km)、同駅から西に伸びる303号上筒賀村筒賀停車場線(10.9km)の3路線。このうち239号は、既に安芸太田町が町道として受け入れる方針を決定。残る2路線は統合し、新たな県道303号上筒賀津浪線(11.1km)に認定して県の管理を継続する。

08-12-13-005 福島県

あぶくま高原道路「福島空港IC」(玉川村)～「飯野三春石川IC(仮称)」(石川町)間3.5km、2009年8月開通予定。

08-10-09-002 静岡県

主要地方道「島田吉田線」の一部(吉田町神戸) 2008年10月7日開通。延長約700m、片側2車線。

08-12-09-006 和歌山県

主要地方道「和歌山橋本線バイパス」(かつらぎ町兄井～山崎間3.4km、紀の川左岸(南側)地区)のうち山崎地区内の700m、2008年12月6日開通。これで全線開通。幅員10.75m。

08-12-12-001 東京都

都道「新滝山街道」(八王子市、延長約7km)の国道16号側、かすみ学園通り(同市丹木町1)～谷野街道(丹木町3)間約1.1km、2008年12月13日開通。「新滝山街道」は国道16号、ひよどり山有料道路、高尾街道、圏央道などと交差。このうち、2004年4月には圏央道側の高尾街道から滝山街道までの区間、約1.6kmが開通。また、2006年7月には都内初となる道の駅「八王子滝山」(八王子市滝山町1)もオープン。

08-11-05-003 北海道

道道札幌夕張線の新ルート(夕張市富野地区、延長約3.8km)2008年12月1日開通。

08-10-03-001 京都府

府道舞鶴綾部福知山線「増水橋」(綾部市上杉町)2008年10月2日完成。長さ15.5m、幅6.2m。

1208 市町村道・農道・臨港道路

08-10-08-001 福島県

郡山内環状線こ線橋「富田東大橋」(郡山市富田町、JR磐越西線)2008年10月7日開通。富田東大橋は今回開通した同市富田町上田向～富田町満水田の430m区間に架かる片側2車線。

08-12-29-002 静岡県

「大谷橋」(袋井市大谷、敷地川)2008年12月28日架け替え、開通。全長45m、幅員9.75m。

08-10-18-001 滋賀県

農道・市道、近江八幡市安養寺～野洲市大篠原間約2100m、2008年10月20日開通。JR東海道新幹線沿い。今後約650m野洲側に延長し、県道野洲中主線に接続する予定。

08-12-19-003 京都府

「祥久橋」(京都市南区、国道177号～葛野大路間1440m、久世橋下流900m、桂川)2008年12月18日開通。長さ322m。橋の西側600mの未着工部分は2012年度内完成予定。

08-11-21-004 京都府

京都市道「宇治榎島線」(宇治市宇治～同市榎島町間1770m、府道宇治淀線と市道十一外線をつなぐ)のうち同市宇治(宇治郵便局前、府道宇治小倉停車場線～市道宇治44号間)の350m、2008年11月11日供用開始。これまでに915mが開通済。

08-10-15-003 広島県

広島市道「西風新都ICアクセス道」(広島市安佐南区、広島広域公園北西側～広島西風新都IC間の一部、延長約1.7km)2008年10月31日開通。

08-10-18-002 鹿児島県

霧島市道「小田小浜線」(霧島市隼人町小田、国道10号～同町小浜、県道北永野田小浜線)2008年10月20日開通。延長1920m、小田側に170mの「小野浜トンネル」がある。

08-12-18-001 北海道

「北郷通こ線橋」(札幌市白石区北郷2-3～平和通1北、JR函館線・千歳線)2008年12月17日開通。全長529m、幅14.5m。これで「北郷通踏切」は廃止。

08-11-11-005 山口県

下関港沖合人工島「長州出島」の橋梁部分(下関市新垢田北町沖合)の名称が「長州出島大橋」と決定。2009年春供用開始予定。同町～長州出島間延長約430m、幅員12～15m。

08-10-21-002 宮城県

都市計画道路「東仙台泉線」(仙台市宮城野区ケ谷、本山～北畑間約800m)2008年10月20日開通。片側2車線。仙台オープン病院と国道4号仙台バイパスを結ぶ。

08-10-17-003 福島県

都市計画道路「亀賀鶴ヶ城線」(会津若松市扇町地区、約1.2km)2008年10月16日開通。国道49号～白虎通りをほぼ直線で結ぶ。

08-10-03-002 福岡県

都市計画道路「東合川野伏間(のぶすま)線」(久留米市、久留米市南部、国道209号、野伏間交差点～久留米IC間約6km)の同市御井町の一部区間約600m、2008年10月18日開通。開通するのは、久留米大御井キャンパス前から高良大社方面につながる県道御井諏訪野線と、同キャンパス前から矢取交差点につながる県道湯ノ原合川線に挟まれた区間。開通区間の両端から先はいずれも未開通。

08-11-24-001 宮崎県

都市計画道路吉村通線「赤江大橋」(宮崎市城ヶ崎～高洲町、大淀川)2008年11月23日開通。長さ約604m、幅約16m。同日、同橋に接続する吉村通線潮見工区(全長537m、幅19m)も完成し、供用開始。

08-10-08-002 茨城県

「広域営農団地農道整備事業県北北部3期区」(大子町大子、国道461号線～同町栃原、県道大子美和線間8.3km)2008年10月7日開通。これで「同事業県北北部地区(愛称・アップルライン)」は常陸太田市(旧里美村)徳田地内、国道349号線～県道大子美和線～常陸大宮市(旧美和村)高部地内間40kmが全通。

08-11-05-004 福井県

県営基幹農道(小浜市太興寺～同市東

市場間1140m)2008年10月30日開通。広域農道「若狭梅街道」(美浜町坂尻～若狭町黒田間18.4km)と「若狭西街道」(小浜市上野～高浜町馬居寺間22.8km)を接続する。

08-10-31-003 福井県

「テラルふれあいロード」(大野市富嶋～勝山市北郷町坂東島間28.6km)のうち大野市不動堂～同市南六呂師間2.5km、2008年10月30日開通。これで全線開通。

08-10-01-001 京都府

「大江南域農道」北工区(福知山市大江町千原～尾藤間840m)2008年9月29日開通。2車線。北側に市道約650mが接続し、同時に開通。同農道は尾藤からさらに南へ約2km延伸する予定。

08-10-26-001 島根県

「那賀西部広域農道」(浜田市旭町今市～同市金城町上来原間9.9km、同市弥栄町木都賀～同市三隅町河内間9.8km、2区間計19.7km)のうち金城町内の最終工事区間1.9kmが2008年10月25日開通。これで全線開通。

08-11-29-002 神奈川県

臨港幹線道路(横浜市神奈川区橋本町、瑞穂ふ頭～中央卸売市場、同市西区、MM21臨港パーク付近間約1.2km)2008年12月1日開通。

1212 航空

08-10-01-003 新潟県

新潟空港(新潟市東区)～佐渡空港(佐渡市秋津)間航空路、2008年9月30日廃止。

08-12-26-004 静岡県・石川県・熊本県・鹿児島県

フジドリームエアラインズは2009年7月1日から、「静岡空港」(島田市、牧之原市)と小松(1日2便)、熊本、鹿児島(各1日1便)の各空港を結び運航開始予定。76人乗りの小型旅客機を使用。

08-12-17-009 徳島県

「徳島空港」新滑走路と「徳島空港新ターミナルビル」(松茂松、延長2500m)2010年春供用開始予定。ターミナルビルの愛称を「徳島阿波おどり空港」に決定。

08-12-18-003 沖縄県・鹿児島県

那覇(那覇市)～沖永良部～徳之島(天城町)不定期航空路、2009年6月2日運航開始予定。運航は第一航空。

1302 ダム・発電所

08-11-18-003 青森県

「津軽ダム」(西目屋村大字居森平～藤川、岩木川上流)2016年完成予定。重力式コンクリートダム。総貯水量1億4090立方メートル。

■ 資料室 ■

08-11-04-001 山形県

生活貯水池「留山川ダム」(天童市大字山口地内、留山川) 2011年3月18日完成予定。重力式コンクリートダム。総貯水量114万立方メートル。

08-11-01-002 兵庫県

多目的ダム「みくまりダム」(篠山市三熊、三熊川) 2008年11月1日試験湛水開始。重力式コンクリートダム。総貯水量38万立方メートル。

08-10-10-001 広島県

県営「梶毛ダム」(広島市佐伯区五日市町) 2008年10月9日完成。総貯水量106万立方メートルの治水ダムで、人造湖は「神原湖」と命名。

08-11-25-003 香川県

「香川用水調整池(愛称・宝山湖)」(三豊市山本町、財田町) 2009年度運用開始予定。傾斜遮水ゾーン型フィルダム、総貯水量307万立方メートル。

08-12-13-006 静岡県

中部電力「浜岡原子力発電所」(御前崎市) 1・2号機を2035年までに廃炉予定。また同市佐倉に6号機を2018年度以降に建設・稼働予定。

08-10-02-003 鹿児島県

九州電力「長島風力発電所」(長島町、長島本島南側) 2008年10月1日稼働。風車計21基。

1303 港湾

08-12-26-005 神奈川県

「横浜港南本牧地区国際海上コンテナターミナル(MC-3)」(横浜市中区) 2012年度供用開始予定。

08-11-05-005 石川県

「金沢港多目的国際ターミナル」(金沢市、金沢港大浜ふ頭) 2008年11月2日竣工式。

08-12-25-005 長崎県

10万トン級新岸壁「松が枝国際観光船埠頭」(長崎市) 2008年12月19日供用開

始。旧岸壁を延長し、全長360mとなる。県は2009年中にも「国際旅客船ターミナルビル」を建設予定。

1304 主要建造物

08-10-23-008 北海道

「ジュンク堂書店」(札幌市中央区南1西1、「丸井今井札幌本店南館」) 2008年12月20日オープン。同館地下2階～地上4階の6フロアに出店。

08-10-23-009 山形県

「宮脇書店」(山形市七日町1丁目、「アズ七日町」2～3階) 2008年11月28日開店。

08-12-08-002 東京都

「京橋二丁目西地区市街地再開発事業」(中央区京橋2丁目2、3他) 2015年完成予定。地下3階、地上37階建て。「明治座京橋ビル」は耐震補強と修復を行い、保存・活用する。

08-12-17-011 東京都

ソニーの自社オフィスビル(品川区大崎850-1他、JR大崎駅西口、大崎西テクノロジーセンター跡地、約2ha) 2011年3月完成予定。

08-11-26-006 東京都

駅ナカ施設「Echika 池袋(エチカ池袋)」(豊島区、東京メトロ池袋駅) 2009年3月開業。

08-11-03-001 新潟県

「新潟日報長岡支社(愛称・メディアぶらっと)」新社屋(長岡市千歳1丁目3-43、長岡防災シビックコア地区) 2008年11月4日移転・業務開始。新潟放送長岡支社も入居。

08-12-08-003 静岡県

新商業ビル(浜松市中区、JR浜松駅前、「浜松フォルテ」跡) 2011年度完成予定。地下2階、地上13階建て。商業施設の他に多目的ホール、遠州鉄道本社が入る予定。

08-11-17-001 愛知県

「国際協力機構(JICA)中部国際センタ

ー」(名古屋市名東区) 2009年春移転・新築。移転先は同市中村区、ささしまライブ24内。宿泊施設80室がある。

08-11-06-003 三重県

「庄内簡易郵便局」(鈴鹿市東庄内町) 2008年11月5日オープン。2007年10月に庄内地区に1つだけあった簡易局が閉鎖して以来、約1年ぶりの復活。

08-10-12-002 山口県

「昭和レトロ展示館」(下関市、長府商店街) 2008年10月11日オープン。また昭和の町並みを再現した「昭和れとろ処・長府人恋横町」(同)も同時にオープン。

08-11-02-004 山口県

「山口県大島防災センター」(周防大島町久賀) 2008年11月1日オープン。多目的ホールや備蓄庫などを備える。

08-12-08-004 宮崎県

「宮崎県教育会館」(宮崎市橋通東1丁目) 2008年12月7日移転。移転先は同市太田1丁目。

08-12-14-002 沖縄県

「沖縄県医師会館」(南風原町字新川218-9) 2008年12月14日完成。「沖縄県立浦添看護学校」(浦添市)から移転。

08-10-30-006 北海道

「むろらん広域センタービル」(室蘭市海岸町1丁目) 2009年3月1日完成。4階建て。胆振支庁が入居予定。

08-12-06-007 北海道

複合公共施設「岩見沢市有明交流プラザ」(岩見沢市有明町、JR岩見沢駅駅舎西側併設) 2009年3月30日オープン。

08-11-26-009 神奈川県・東京都

「NEC玉川ソリューションセンター(仮称)」(川崎市中原区、NEC玉川事業場内) 2010年4月完成予定。府中事業場に隣接するJR南武線の「西府駅」も2009年3月に開業。

08-12-05-007 愛知県

「新豊橋駅ビル」(豊橋市花田町、豊橋鉄道渥美線) 2008年12月4日オープン。

ウルトラ・マリンプルー

システム&テクノロジー

スカーレット・レッド

熱い心と連帯感

ストーン・グレー

品性のある言動

PROST

五十年の色

プロストは文京区において昭和32年創業以来、50年以上の歴史を持ち、経営理念である「お客様の情報発信の支援」をモットーに製版を中心に企画デザイン・画像処理・印刷まで技術と信頼で社会のニーズに応えます。

株式会社プロスト 〒112-0002 東京都文京区小石川1-24-3 TEL 03-3813-5711 URL <http://www.prost.co.jp>

08-10-30-007 埼玉県

武蔵浦和駅市街地再開発「NALIA (ナリア)」(さいたま市南区影沼1丁目) 2008年10月30日完成。

08-11-12-008 新潟県

再開発ビル「LEXN (レクスン)」(新潟市中央区天神1) 2010年2月完成予定。3棟構成で、それぞれ「レクスン1」(31階建て)、「レクスン2」(11階建て)、「レクスンバンショウドウ」(7階建て)となる。

08-12-11-012 大阪府

「茶屋町東地区市街地再開発」(大阪府北区茶屋町) 2011年4月オープン予定。「タワー棟」「学校棟」「業務棟」で構成。

08-12-10-009 東京都

「丸の内トラストタワー本館」(千代田区丸の内1丁目8-3) 2008年12月10日竣工。27~37階に「シャングリ・ラ ホテル東京」が2009年3月2日開業。2003年には北隣に「丸の内トラストタワーN館」が竣工済。

08-11-06-004 京都府

複合施設(京都市東山区祇園町北側275、「京都クラフトセンター」) 2008年12月上旬オープン。飲食、物販店と宿泊施設が入る。

08-12-15-002 大阪府

「阿部野橋ターミナルビル タワー館(仮称)」(大阪市阿倍野区、近鉄大阪阿部野橋ターミナルビル旧館跡) 2014年春完成予定。地下5階、地上60階建て「近鉄百貨店本店阿倍野店」やホテル(客室数約360室)を予定。

08-11-27-004 大阪府

演芸場「京橋花月」(大阪市都島区東野田町1丁目6-5、京阪京橋片町口ビル(KiKi京橋)5階) 2008年11月28日開業、客席数約500席。

08-12-28-008 福岡県

「大任町物産館(仮称)」(大任町) 2010年開業予定。農産物直売所や加工施設などが入る物産館のほか、薬石を利用し

た岩盤浴も楽しめる温浴施設、電動遊具を備えた「親子ふれ合い広場」などを設ける方針。

1306 工場

08-12-10-011 宮城県

「セントラル自動車」本社・工場(大衡村奥田地区、第二仙台北部中核工業団地) 2010年秋完成予定。

08-10-07-008 大阪府

「朝日新聞海老江工場(仮称)」(大阪市福島区海老江3丁目) 2012年秋までに完成予定。大阪本社、朝日大阪プリンテック中之島工場(同市北区中之島)および日刊オフセット豊中工場(豊中市)を集約。

08-10-05-001 京都府

北部産業活性化拠点「丹後・知恵のものづくりパーク」(京丹後市峰山町、旧日本電産峰山工場跡地) 2008年10月23日オープン。人材育成や地元企業の支援を行う。サポートゾーンには「府織物・機械金属振興センター」や「京都産業21北部支援センター」などが入る。

1307 区画整理・都市開発

08-10-25-004 沖縄県

「牧志・安里地区市街地再開発地区」北敷地商業施設(那覇市、モノレール牧志駅)に2011年度供用開始予定。ホテルや商業施設、住居棟などを建設。商業施設内に「那覇市立中央公民館・図書館」が入居予定。

08-12-16-006 神奈川県

「みなとみらい21地区34街区開発」(横浜市西区みなとみらい3-5) 2011年12月末全体完成予定。

1308 流通施設

08-10-23-013 宮城県

「プロロジスパーク岩沼」(岩沼市空港南3-2-35、岩沼臨空工業団地内) 2008年10月21日完成。2階建て。延べ床面積4万

3836平方メートル。隣接地では「プロロジスパーク岩沼II」も計画中。

08-11-12-010 千葉県

複合賃貸物流施設「プロロジスパーク市川I」(市川市塩浜1丁目7-1) 2008年11月11日完成。5階建て。延べ床面積約15万1000平方メートル。

08-12-26-009 兵庫県

「神戸市中央卸売市場本場 関連棟」(神戸市兵庫区中之島2丁目) 2009年4月オープン。中央棟、北棟、南棟の3棟構成で、いずれも4階建て。合計延べ床面積約1万平方メートル。同市場では東側の埋め立て地に加工物流棟、南物流センターが2008年5月から稼働中。再整備の結果、旧ビル群の跡地約3万8000平方メートルが空き地になり、市は民間に売却する方針。

08-10-22-008 島根県

木材市場「松江木材市場」(松江市) 2008年10月29日で閉鎖。跡地は産業廃棄物業者に売却予定。

1402 ホール・博物館・美術館・文化施設

08-12-11-014 北海道

「札幌市民ホール」(札幌市中央区北1西1、市民会館跡地) 2008年12月13日オープン。4階建て。大ホール(約1500席)、会議室6室など。

08-11-22-009 奈良県

木材振興センター「あるぼーる」(桜井市粟殿、旧桜井木材市場跡) 2008年11月20日完成。イベントホール(約300平方メートル)などがある。同市阿倍からの移転。

08-11-16-001 岩手県

「大船渡市民文化会館・市立図書館 リアスホール」(大船渡市盛町字下館下18-1) 2008年11月15日落成。地下1階、地上4階建て。大ホールは約1100席。

08-11-29-004 新潟県

「新津文化会館(仮称)」(新潟市秋葉

包むをカタチに

NITTA 株式会社 新田
〒162-0801 東京都新宿区山吹町343新田ビル
TEL 03-3269-3221 FAX 03-3235-3776
<http://www.nitta-net.co.jp>

商品を包むウェアを開発提供

- 封筒
- 透メール
- 手提げ袋
- ファイル
- 各種伝票
- ポリバッグ
- 圧着はがき
- 梱包資材
- POP
- 各種シール

■ 資料室 ■

区新栄町、新津野球場)、「新津総合体育館(仮称)」(同区程島、新津プール。新津武道館前駐車場)2013年度開館予定。

08-12-18-005 北海道

「余市宇宙記念館(スペース童夢)」(余市町黒川町6-4-1)2008年12月18日閉館。

08-12-03-007 北海道

「サミット記念館(仮称)」(洞爺湖町、旧町立火山科学館)2009年4月オープン。

08-10-27-010 福島県

「高羽哲夫記念館」(会津若松市日新町12-38、末廣酒造嘉永蔵)2008年10月26日開館。同氏は映画「男はつらいよ」シリーズの撮影監督を務めた。

08-10-07-009 山梨県

「根津記念館」(山梨市正徳寺)2008年10月11日オープン。国の有形文化財に指定されている旧根津家住宅主屋などを修復。庭園や茶室なども復元した。

08-10-08-007 山口県

「近代先人顕彰館(仮称)」(下関市田中町、旧逓信省下関郵便局電話課庁舎(市役所第1別館))2010年1月オープン。2階に「田中絹代記念館」を設ける予定。

08-10-26-002 佐賀県

児童書の挿絵や表紙を描いた「古賀亜十夫(あそお)記念館」(有田町、有田ポーセリンパーク内)2008年10月25日開館。

08-12-20-013 熊本県

プロ野球ソフトバンクホークスの「松中信彦スポーツミュージアム」(八代市、新八代駅前)2009年1月下旬オープン。2階建て。

08-12-27-004 熊本県

「屋久杉記念館」(錦町西字大谷742-1)2009年2月1日オープン。

08-10-29-008 神奈川県

「雨岳文庫資料館」(伊勢原市上粕屋、「山口家住宅」)2008年11月1日オープン。湘南地域の自由民権運動の史料などを展示。

08-11-23-002 新潟県

「燕市産業資料館新館」(燕市大曲)2008年11月23日オープン。

08-10-08-008 滋賀県

「くすり学習館(仮称)」(甲賀市甲賀町)2009年9月完成予定。平屋建て。子どもたちが実験をする体験学習室や配置売薬など薬業関連の資料を集めた常設、企画展示室、会議室などを備える。

08-12-25-008 京都府

印刷技術の資料館(京都市中京区壬生花井町、「日本写真印刷」旧本社)2008年12月25日オープン。

08-11-29-005 島根県

「歴史資料館(仮称)」(松江市殿町、松江藩家老屋敷跡)2010年秋開館予定。

08-11-26-010 山口県

「やまぎん史料館」(下関市観音崎町、県指定有形文化財、山口銀行旧本店とその隣接地)2008年11月25日オープン。同館は旧本店のほか、隣接地に新築した4階建ての展示棟と3階建ての収蔵庫の計3棟で構成。

08-11-22-010 福岡県

「伊都民俗資料館」(前原市井原)2009年3月末で閉鎖。民俗資料は同敷地内の「伊都歴史資料館」に移して展示。民俗資料館は取り壊さず利用する方針。

08-11-16-002 静岡県

「本田宗一郎ものづくり伝承館(本田記念館)」(浜松市天竜区二俣町二俣、旧二俣町庁舎)2009年度オープン予定。

08-10-15-005 福岡県

「王貞治記念館(仮称)」(福岡市中央区、ヤフードーム敷地内)2009年完成予定。

08-12-08-007 佐賀県

「黒澤明記念館」(伊万里市黒川町)2010年完成予定。シネマコンプレックス(複合映画館)や映画制作学校などを擁する複合型施設となる予定。

08-12-20-015 神奈川県

「藤子・F・不二雄ミュージアム(仮称)」(川崎市多摩区長尾2丁目、向ヶ丘遊園地内、ボウリング場跡)2011年秋開館予定。

08-11-09-002 秋田県

「秋田県美術館」(秋田市中通1丁目、JR秋田駅西口、旧日赤病院・県婦人会館跡地)2012年3月移転・新築・オープン予定。

08-11-01-007 福岡県

文化・交流拠点施設(北九州市八幡西区岸の浦2丁目、黒崎地区、九州厚生年金病院跡地等)2012年度オープン予定。図書館、大ホール(800席)と中ホール(300席)などで構成。

1501 学校

08-12-05-011 東京都

「芝浦工業大学」芝浦キャンパス(港区芝浦、芝浦ルネサイト)2009年4月開学。

08-12-05-012 東京都・神奈川県

「東京都市大学」(世田谷区玉堤1-28-1)2009年4月開学。「武蔵工業大学」(同)と「東横学園女子短期大学」(世田谷区等々力8-9-18)が統合・名称変更するもので、東横学園は「等々力キャンパス」となる。

08-11-12-012 神奈川県

インド系インターナショナルスクール「インディアン・インターナショナル・スクール・イン・ジャパン横浜校」(横浜市緑区霧が丘3丁目、旧「霧が丘第3小学校」3階)2009年春開校。

08-10-28-002 新潟県

「新潟県立大学」(新潟市東区海老ヶ瀬471)2009年4月開学。新潟県立女子短期大学を男女共学の4年制にするもの。

08-12-20-017 京都府

「同志社インターナショナル小学校(仮称)」(木津川市木津川台7丁目)2011年春開校予定。



INTELLIGENT COMMUNICATION NIIMURA

その先に、あるもの
ONE STOP SERVICE

新村印刷株式会社

本社 東京都千代田区九段北3丁目3番5号 〒102-0073 TEL 03-3264-6511(代) FAX 03-3264-7106
工場 埼玉県狭山市新狭山1丁目3番6号 〒350-1331 TEL 04-2952-7255(代) FAX 04-2954-1396

ISO 9001:2000 認証取得
商業印刷物、包材印刷物、出版印刷物、証券印刷物の受注、設計・開発、印刷加工及び納入

1502 図書館

08-11-09-003 石川県

子ども専用図書館「玉川子ども図書館」
(金沢市玉川町2-2、市立玉川図書館に隣接する旧日本たばこ産業金沢支店跡)
2008年11月8日開館。

08-10-01-008 愛知県

「日進市立図書館」(日進市蟹甲町中島3)
2008年10月1日開館。

08-10-22-012 愛知県

生涯学習複合施設「岡崎市図書館交流プラザ(りぶら)」(岡崎市康生通西)
2008年11月1日オープン。同市明大寺町から移転した中央図書館をはじめ、歴史資料展示室「岡崎むかし館」や内田修ジャズコレクション展示室など

1804 娯楽施設

08-12-16-008 東京都

劇場「よしもとプリンスシアター(仮称)」
(港区、品川プリンスホテル内) 2009年4月開設。客席数418席。

08-12-17-019 三重県

伊賀の忍者体験施設「忍びの館」(伊賀市上野紺屋町、銭湯「電気湯」跡) 2009年3月20日オープン。

08-12-08-008 東京都

劇場・オフィス複合ビル(中央区銀座4丁目、「歌舞伎座」跡) 2013年頃完成予定。
地下4階、地上29階建て。低層部に「歌

舞伎座」、ギャラリー、国際文化交流センター、体験学習施設「歌舞伎座アカデミー」が入り、高層部はオフィスとなる。

1807 道の駅

08-12-18-008 北海道

みなと観光交流センター・道の駅「流水街道網走」(網走市南3条東4丁目、道道網走港線) 2009年1月19日オープン。

08-10-15-007 大分県

道の駅「ふれあい広場(仮称)」(玖珠町、大分自動車道玖珠IC出口) 2009年4月オープン。

08-12-18-009 沖縄県

日本最南端の道の駅「豊崎」(豊見城市豊崎3-39、国道331号) 2008年12月20日オープン。

1901 河川

08-10-21-011 和歌山県

「ぶつぶつ川」(那智勝浦町粉白、粉白川支流) 2008年10月21日、二級河川に指定。長さ13.5mは北海道島牧村の「ホンベツ川」(延長30m)を抜き日本一短い河川に。

2004 外国・交通

08-10-27-012 中華人民共和国

上海～西安高速道路の西安市藍田県～陝豫界区間、2008年10月26日開通。同区間は秦嶺山脈を貫き、全長は215km。

08-10-28-004 スイス

スイス初の地下鉄「m2(エムドゥー)」(ローザンヌ) 2008年10月27日開業。レマン湖畔の隣町ウシーからローザンヌ北部の丘の上まで約5.9kmを約20分で結ぶ。同市人口14万人は地下鉄のある都市の人口としてはフランスのレンヌを下回り世界最小。地下鉄路線としては世界最高の急勾配がある。

08-12-28-011 ロシア

新幹線「サブサン」(モスクワ～サンクトペテルブルク間約890km) 2009年末までに営業開始予定。最高速度250キロ、両市を3時間45分で結ぶ。

2005 外国・産業

08-10-10-010 イラン

世界第4位の高さの通信塔「ミラッド・タワー」(テヘラン市西北部) 2008年10月完成。高さ435m。

08-10-26-005 中華人民共和国

「イオン北京国際商城ショッピングセンター」(北京市郊外) 2008年11月7日オープン。

08-10-30-011 中華人民共和国

超高層ビル「嘉陵帆影・国際経貿センター」(重慶市) 2015年完成予定。高さ約450m、100階建て以上となる見通し。

08-11-29-011 中華人民共和国

超高層ビル「上海タワー」(上海市) 2014年完成予定。121階建て、高さ632m。

編集後記

横浜は今年、開港150周年を迎える。この記念の年に因み、今号の特集に「横浜」を採り上げた。

一寒村にすぎなかった横濱村が、開港以来150年、国際的な港町として急激な発展を遂げ、現在、その歴史とロマン、異国情緒あふれる町として年間4,000万人もの観光客が訪れる町となっている。

執筆者も地元横浜在住、在勤、関係の方々が多く(因みに巻頭随筆の筆者阿部正道氏は開港時の幕府老中首座阿部正弘の縁の方)、開港時から近未来までの重要なポイントを押さえ、充実した内容になった。

次号は「ラムサール条約登録湿地の地図」を特集します。

編集委員長 清水靖夫

編集委員 式 正英 細井將右 久田龍二

水谷一彦 大平原寛 西田 守

本田大作 村野京一 荒木淳子

地 情報 第29巻第1号 通巻第109号

平成21(2009)年5月29日発行

編集・発行 財団法人 地図情報センター

発行人 正井泰夫

〒101-0051 東京都千代田区神田神保町2-5
神保町センタービル5F

電話(03)3262-1486 FAX(03)3234-0872

E-mail chizujoho@nifty.com

URL http://www.soc.nii.ac.jp/itic/

振替口座 (東京)00190-0-41032

©2009 International Cartographic Information Center

Printed in Japan ISSN 0286-3111

