

エッセイ

横浜「根岸・掘割川」の物語

森 彩子

横浜市の磯子区と南区にまたがる掘割川は、横浜開港後に造られた人口の河川である。

横浜中心部の中村川から南に分かれて根岸湾に注ぐ、幅20×50m、延長約2.7キロメートルの河川で、途中に中村橋・天神橋・根岸橋・坂下橋・磯子橋・八幡橋と六つの橋が架かっている（写真1）。

ゆったりとした風情を今に残すこの掘割川は我が家の近くを流れており、永年、掘割川に慣れ親しんで暮らしてきた。しかし、根岸に住み始めた頃は、この掘割川が横浜開港と深いかかわりがあることなど全く知らなかったのである。



(写真1)

根岸湾の河口から見た掘割川

吉田新田と開港
現在、横浜の中心に位置する中区・西区は、JRR京浜東北線（根

岸線）と大岡川・中村川によって囲まれた釣り鐘状の範囲で、かつては、

横浜村の砂洲によって東京湾と仕切られていた入海であった。江戸時代に吉田勤兵衛によって行われた新田開発の結果、広大な田園地帯へと変わり、「吉田新田」と呼ばれていた（添付図1）。



1859年（安政6）の横浜開港を機に、横浜村の砂洲には外国人居留地や日本人町、港などが整備された。長崎の出島に似た区域は、入口に関所が設けられた「関内」と呼ばれた。その関内に隣接して伊勢佐木町に代表される繁華街が造られ、「関外」と呼ばれるようになった。

運河建設と町の誕生

横浜開港後、横浜港と根岸湾を結ぶ運河が必要になったこと、港の背後の町づくりの用地が必要になったことから、1870年（明治3）に開発の請負人を募った。それに応じたのが吉田新田の開発者の子孫たちであったという。掘割川建設の目的は次の三

つであつた。

① 開港以来の人口増加により、新田に残っていた湿地を埋めて土地を広げること

② 中心部と根岸の海を安全かつ効果的な内陸水運で結ぶこと

③ 未開地だった滝頭・根岸・磯子・岡村方面の開発に寄与すること、そして、中村川から南に根岸湾まで運河を掘り、その土で湿地帯を埋め立てた。工事の完成によって、それまで湿地だった沼には新たな八つの町が誕生した。蓬萊町・万代町・不老町・翁町・扇町・吉浜町・寿町・松影町（埋め地八ヶ町）である。

これらはすべて「おめでたい」名前である。その他にも、長者町・曙町・大黒町・恵比寿町・相生町・英町・福富町・黄金町・弁天町・高砂町・日ノ出町・永福町・羽衣町など枚挙にいとまがない程ご利益満載の縁起の良い地名が多い。それは新開地ならではの命名と言えようか。これによって、現在の横浜の姿の原型が出来上がったのである。

掘割川の完成とその後

運河を掘るに際して最大の難所だったのは、弥八ヶ谷（やは

ちがやつ）と呼ばれた丘を切り下げて切通しを作る工事であつたらしい。弥八ヶ谷は、根岸台地の稲荷山と掘の内の山とのつなぎの尾根にある岡であつた、その高さは約40メートル近くあつた。

また、掘割川の根岸湾に注ぐ部分には滝頭の波止場があつたが、砂が打ち寄せるため沖の方まで伸ばした。明治3年から運河の掘削が始まり、1874年（明治7）に完成した。幕末・明治期に活躍したイギリス人写真家、フエリーチェ・ベアトが撮つた掘割川の古写真が今に残っている。それは、富士山をバックにした横浜近郊の農村風景で、「眼下に根岸村の耕地、その向こうには八幡川（掘割川）」とある。

この運河の完成によって、中村川・大岡川と連絡し、中心部と横浜南部との交通が便利になり、掘割川は横浜港にとつても重要な船運を担い続けることになった。掘割川沿岸には多くの工場や公共施設などが建設され、房総方面との水運も活発で、河口付近には料亭なども出来て賑わつた。川の両岸には新道が

つくられ、磯子・根岸・滝頭村の人々は関内や港方面へ行くために、根岸台の山坂道を通らずに楽に行けるようになった。その道は「横浜みなどみち、中村通り」と呼ばれた。それは、現在の国道16号線にあたる。根岸村の元名主・成田兵右衛門はこの川筋に桜を植えて、最盛期には見事に開花して花見時には大勢の客で賑わつたという。川の両側には、この水上の輸送力を利用する中小の工場が発達した。例えば、ヘルムドックという造船所やビール瓶の製造工場や耐火煉瓦工場、問屋などである。

奥には住宅が建ち始め、磯子区北部は次第に都市としてのすがたを整え始めた。こうして掘割川は磯子区を中心とする河川となった。

豊かな水辺の掘割川

明治の初め、運河の掘削という大土木工事は公的機関によるか、お雇い外国人の指導によつたものが多い中で、掘割川は、それらに先駆けて実施されていく。それだけではなく、運河掘削とそれから発生する残土による埋め立て地の造成、河口の波

止場建設を含めた多角的な発想による大事業であつたという点は驚くに値する。

掘割川が造成されてから150年近く経つ。現在の掘割川は1932年（大正12）の関東大震災後の復旧事業によるもので、いまでも石積護岸や物揚げ場、かつてあつた造船所（ヘルムドック）の水門跡、橋の親柱などに水運が盛んであつた当時の面影を残している。そして、平成22年には「土木学会選奨土木遺産」に認定された。その受賞理由は、「明治初期に開削され、大岡川から分流された掘割川は、横浜市の水運、治水対策等に大きな役割を果たし、長大なる石積護岸は当時の面影を残している」というものであつた。横浜の川は、上に高速道路が走っていると多く、交通の便利さと引き換えに自然の景観を大いに損ねている。ところが、水辺の景観を守らなくてはという人びとの危機感が都市計画に反映され、この掘割川は守られた。日々の暮らしの中で、この川の水位を見て潮の干満を知ったり、休みの日には、川辺に釣り糸を

垂らす人の姿を見ることができ
る。今の街中にはめずらしく貴
重な、開放感のある水辺を保っ
ている掘割川である（写真2）。

(写真2)豊かな水辺を持つ掘割川



参考

・『磯子の史話』『磯子の史話』
出版部会編 1978

・『横浜市史』

横浜市編 1968

・「地図で見る横浜の変遷」

日本地図センター (完)

「筆者紹介」

横浜市磯子区在住。古代史、仏教美術に興味があります。現在は『続日本紀』を少しずつ読み進めています。また、仏像好きが高じて仏像彫刻も始めました。

