YOKOHAMA RIVER
川のはなし
KAWA NO HANASHI

VOL. 8（令和３年２月）
発行：道路局河川企画課

第八稿
大岡川（桜川と派大岡川の歴史）

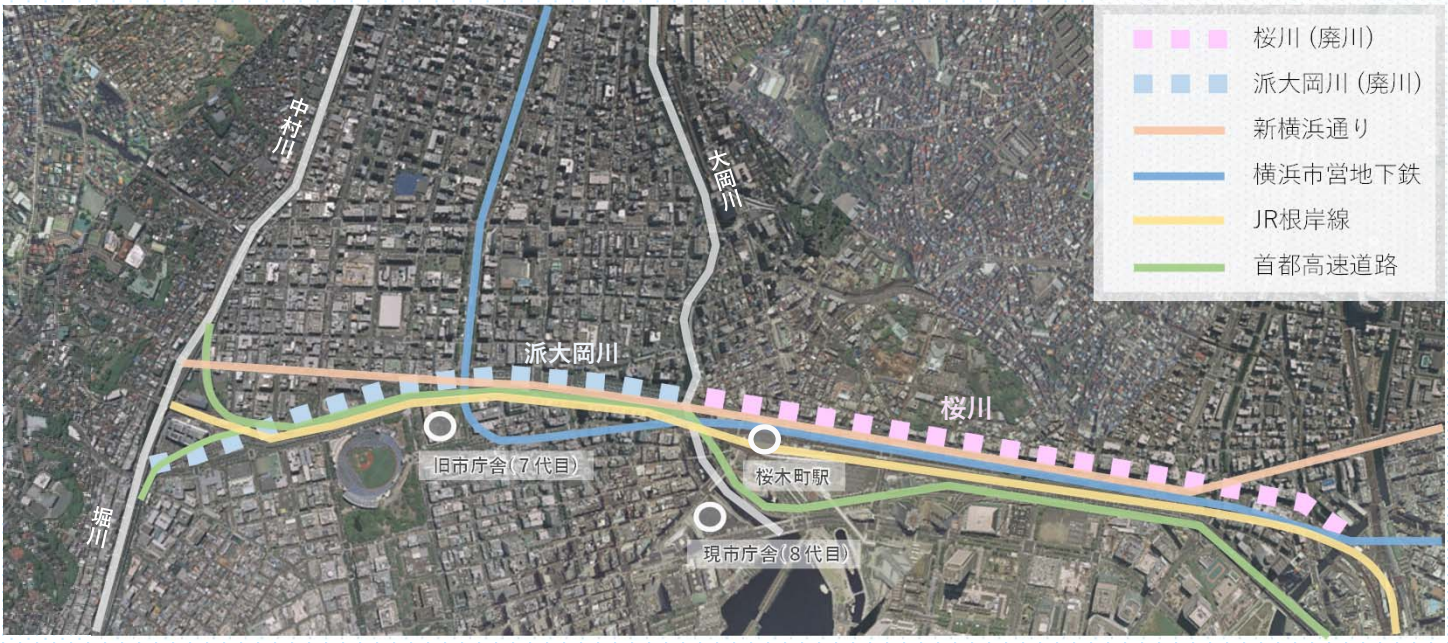
大岡川は、横浜の心臓部を流れる延長約14km，流域面積約35km²の２級河川です。横浜市庁舎の目の前を流れており、横浜を象徴する川の一つとなっています。

第八稿は、消えた８つの河川のうち「桜川」と「派大岡川」の歴史について紹介します。

1　桜川と派大岡川の現況

第七稿で紹介した消えた８つの河川のうち「桜川」と「派大岡川」の跡地は、現在では新横浜通りを始め、首都高速道路及び横浜市営地下鉄などの重要な社会基盤が整備され、横浜市の生活や経済を支える重要な役割を担っています。

A



B

新横浜通りの桜木町駅周辺は、地下層に横浜市営地下鉄、近隣にはJR桜木町駅、地下道などが整備されています（現在）

C

新横浜通りの旧庁舎周辺は、地下層に首都高速道路横羽線や横浜市営地下鉄、新横浜通りに平行してJR根岸線が整備されています（現在）

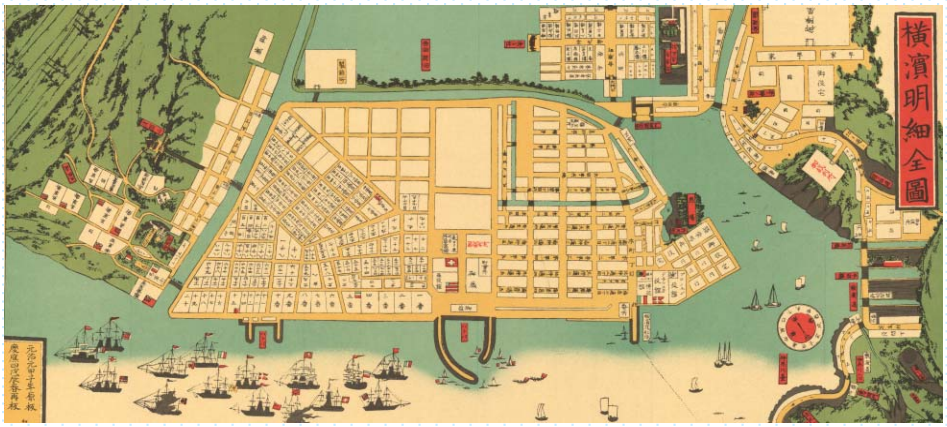
引用）A：国土地理院ウェブサイト（https://mapps.gsi.go.jp/maplibSearch.do#1）をもとに河川企画課作成
B，C：河川企画課所蔵

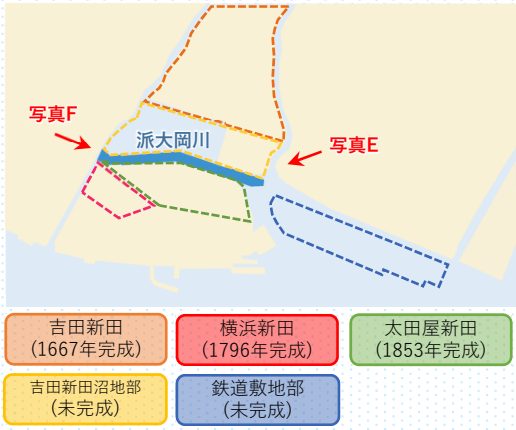
2　桜川、派大岡川の誕生

派大岡川は、吉田新田の開墾により太田屋新田との間に誕生し、吉田新田周辺の中で最も川幅が広く、当時の生活の中心となる川であったことが推察されます。

桜川は、内田清七氏らによる鉄道を敷設するための埋立事業により誕生し、1871(明治5)年に「桜木川」として命名された後、「桜川」に名を変えました。1872(明治5)年には、日本初となる鉄道が現在の汐留に位置する初代新橋駅と現在の桜木町駅に位置する初代横浜駅の間で開通しました。

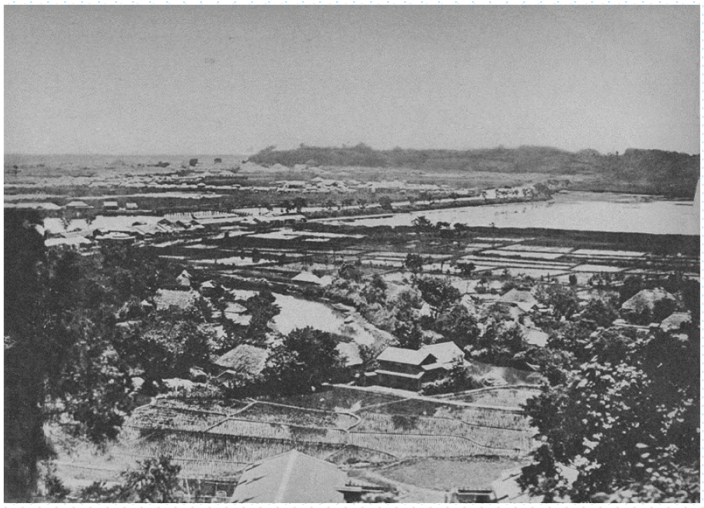
D





吉田新田の沼地部、桜木町付近の鉄道敷地部の埋立て前（「横濱明細全圖」1864(元治元)年）

E



F

↑手前は西の橋、左は派大岡川、土手より左奥は吉田新田沼地部（1864(元治元)～1865(慶応元)年）

←中央が大岡川、左奥が派大岡川、右奥が吉田新田沼地部

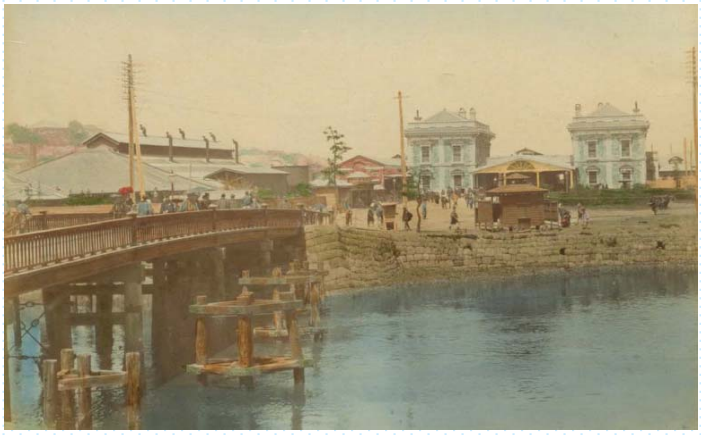
G

吉田新田沼地部、桜木町付近の鉄道敷地部の埋立て後（「改正横濱分見地圖」1877(明治10)年）
埋立地の一部は内田氏の姓を取って内田町が新設されましたが、現在も飛地で内田町の名は残っています

引用）D，G：横浜市道路局橋梁課所蔵
E：横浜市市民局相談部広報課[発行]、市民グラフ ヨコハマ 8号、1973年6月発行
F：横浜開港資料館[編集・発行]、「川の町・横浜　ミナトを支えた水運」、2007年1月31日発行

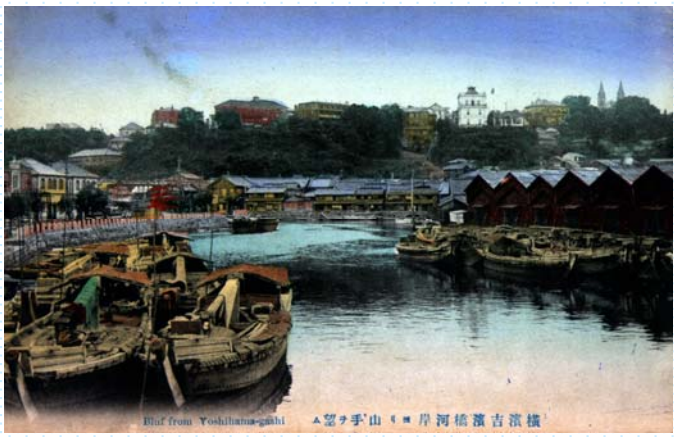
明治時代になると関内・関外地区の新田完成により河川網が確立され、河川は人々の生活を支える重要な輸送路として活躍しました。派大岡川には多くの船が見られ、現在の桜木町駅周辺である鉄道敷地部には初代横浜駅が開業し陸上交通の利用も始まりました。

H



手前は大岡川、右奥は初代横浜駅(現桜木駅付近)、左は大江橋、現市庁舎付近（明治時代）

I

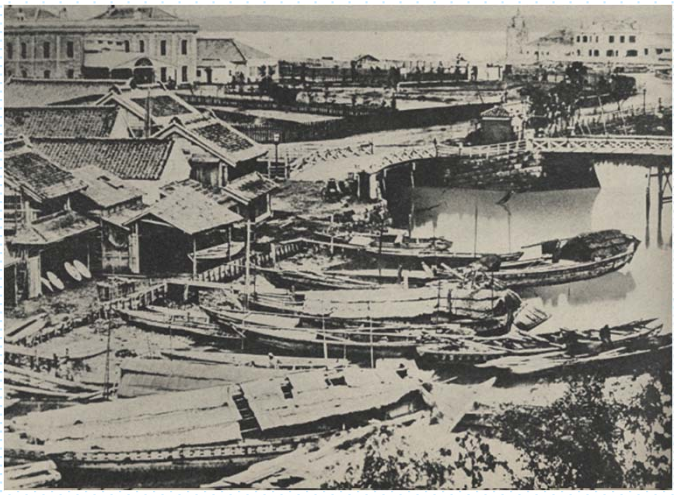


手前は派大岡川、奥は山手地区、現在の横浜公園付近（1900(明治33)年～1922(大正11)年）

J

桜川の支川、奥は成田不動（明治末期）

K



大岡川に架かる都橋から河口を望む。左は桜川に架かる錦橋(現在廃止)、左奥は初代横浜駅

3　関東大震災

1923(大正12)年9月1日に関東大震災が発生し、 派大岡川、桜川を含む周辺河川は護岸崩壊など大きな被害を受けました。この震災では火災により被害が拡大されたと伝えられていますが、市庁舎を始め公共施設にも甚大な被害をもたらしました。派大岡川に架かる橋の多くが落橋、焼失する中、吉田橋は崩壊せず関外地区から横浜公園への避難路として利用されました。

L

震災直後の派大岡川(旧市庁舎付近)

M

震災時の吉田橋

N

火災時の旧市庁舎

引用）H：横浜市中央図書館所蔵、「RAILL WAY STAITION YOKOHAMA（請求記号2027544200_016）」
I：横浜市中央図書館所蔵、「横浜吉浜橋河岸ヨリ山手ヲ望ム　Bluf from Yoshihama-gashi（請求記号PC00968）」
J：横浜市市民局相談部広報課[発行]、「市民グラフ ヨコハマ 22号」、1977年6月発行
K：横浜市市民局相談部広報課[発行]、「市民グラフ ヨコハマ 8号」、1973年6月発行
L：横浜市史資料室[編集]、「昭和の横浜」、平成21年6月2日発行
M：横浜市中央図書館所蔵、「(横濱)吉田橋より見たる馬車道通の惨状　LOOKING BASHAMICHI JROM YOSHIDA BRIDGE YOKOHAMA（請求記号PC03439）」
N：横浜市中央図書館所蔵、「大正十二年九月一日横浜市大震災惨状 市役所 Looking Yokohamashi office Yokohama of September 1.1923.（請求記号PC01099）」

4　横浜大空襲

1945(昭和20)年5月29日の横浜大空襲により、派大岡川、桜川周辺の中心市街地は壊滅的な被害を受けました。桜木町駅は被害を免れましたが、米軍により多くの土地や施設が接収されました。

桜川は、終戦後の1946(昭和21)年に横浜大空襲の瓦礫や残骸の投棄処分箇所として指定され、都市の復興とともに役目を終えることとなりました。

O

桜木町付近から山手方面を望む。左手前の黒い屋根は桜木町駅、手前から中央に川、中央から奥に派大岡川

P

山手付近から桜木町方面を望む。左右は派大岡川、左手は関外地区、右手は関内地区、左奥は桜川

5　桜川の埋立て

桜川は、舟運の利便性の低下や陸上交通の発展のため、1948(昭和23)年に埋立工事を着工し、1954(昭和29)年に埋立が完了しました。 埋立後は道路として利用され、本道路周辺を走行していた横浜市営電車と共に陸上交通を支えました。本道路は現在も「桜川新道」と呼ばれています。

横浜市営電車は1972(昭和47)年に廃止されましたが、1976(昭和51)年に本道路の地下層に横浜市営地下鉄(横浜から伊勢佐木町者町)が開通しました。

Q

桜川道路の工事中、紅葉橋から横浜駅方面を望む（1955(昭和30)年）

R

紅葉橋手前から横浜駅方面を望む（現在）

引用）O，P，Q：横浜市史資料室[編・発行]、「昭和の横浜」、2009年6月2日発行
R：河川企画課所蔵

S

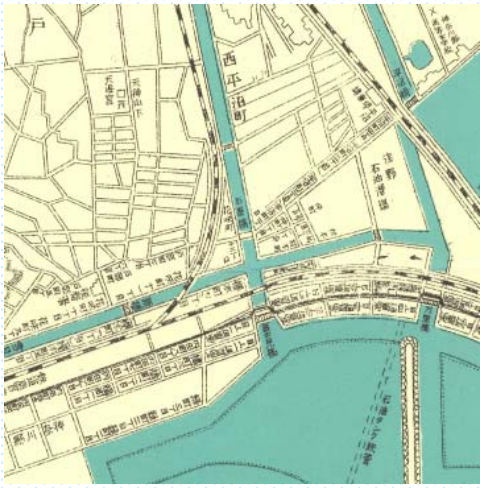
手前は大江橋、アーチ橋は国鉄根岸線、アーチ橋の奥が桜木町駅（1961(昭和36)年）

T

写真Sと同じ位置（現在）

桜川の河口付近(高島町付近)では、明治40年頃は石崎川を横断し帷子川方面に繋がる流路でしたが、大正初期の桜川・石崎川間連絡河川整備により流路が変更されています。その後桜川は埋立てられますが、当時の桜川河口付近の位置には、現在も石崎川として利用されていることが確認できます。

U



桜川は石崎川を横断し帷子川方面に流れています（明治42年頃）

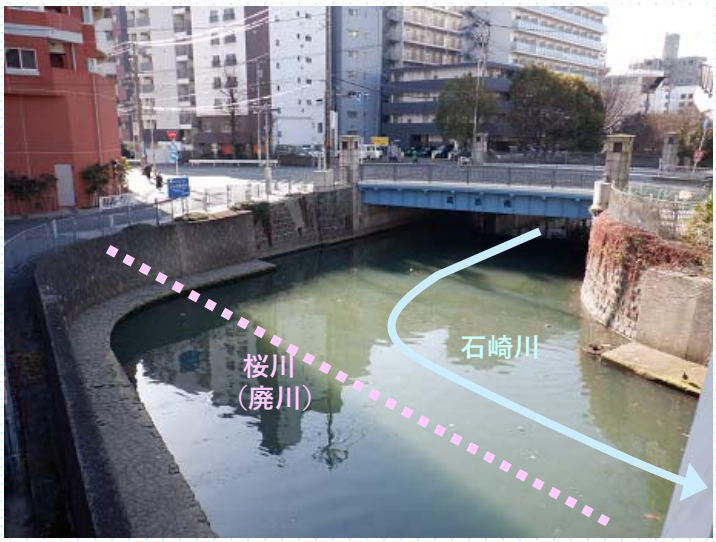
V

桜川は石崎川の手前で曲がり流路が変更され、石崎川河口は埋立られています（大正12年頃）

W

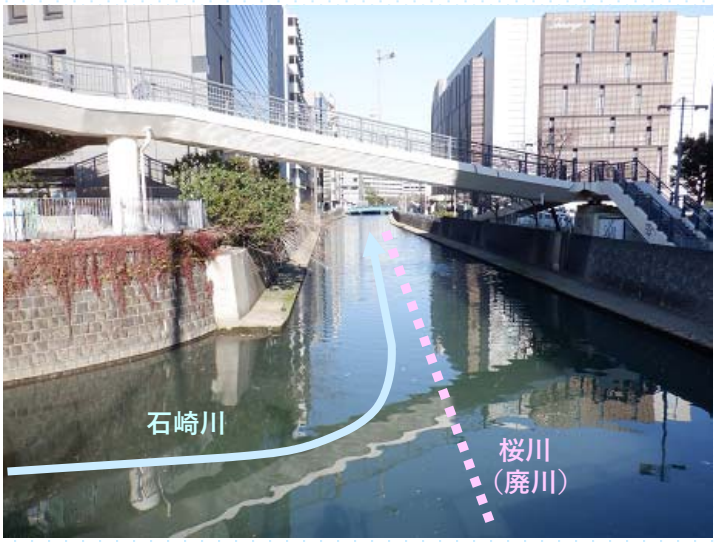
桜川は埋立てられ、桜川下流の位置は石崎川下流となっています（現在）

X



石崎川下流部の状況、高島橋下流部から石崎川上流方面を望む（現在）

Y



石崎川下流部の状況、高島橋下流部から帷子川方面を望む（現在）

引用）S：横浜都市発展記念館[編]、「図録横浜にチンチン電車が走った時代まちの主役！路面電車」、2012年1月出版
T，X，Y ：道路局河川企画課所蔵
U：道路局橋梁課所蔵
V：横浜市中央図書館所蔵、「横浜市平面図(請求記号map_106)」
W：国土地理院ウェブサイト（https://mapps.gsi.go.jp/maplibSearch.do#1）をもとに河川企画課作成

6　派大岡川の埋立

派大岡川周辺地区は1952（昭和27）年の接収解除の後、現在の関内地区の土台となる社会基盤が整備されていき、1964（昭和39）年には国鉄根岸線の桜木町駅から磯子駅までの区間が開業しました。

派大岡川は、1965（昭和40）年に策定された飛鳥田市政の六大事業のひとつである高速道路網計画（首都高速道路）として利用されることに決まり、1977（昭和52）年に埋立てられました。

a

国鉄根岸線試験走行中（1963(昭和38)年）

b

c

港橋付近の派大岡川埋立工事（1971(昭和46)年）

d

国鉄根岸線橋脚工事(大江橋付近)、手前は大岡川、右奥は派大岡川（1961(昭和36)年）

e

首都高速道路横羽線の建設中、V字型の橋は桜川A橋、桜川B橋、橋下は大岡川

桜川と派大岡川の跡地は、横浜の生活や経済を支える重要な施設が整備されましたが、都市化の進展により大岡川下流域は新たな課題に直面します。
この課題に対して、大岡川水系の治水対策が抜本的に見直されることとなります。
次稿では、大岡川分水路や河川空間利用について紹介します！

引用）a，d：横浜市史資料室[編集]、「昭和の横浜」、平成21年6月2日発行
b：国土地理院ウェブサイト（https://mapps.gsi.go.jp/maplibSearch.do#1）をもとに河川企画課作成
c：横浜開港資料館[編集・発行]、「川の町・横浜　ミナトを支えた水運」、2007年1月31日発行
e：横浜市市民局相談部広報課[発行]市民グラフ ヨコハマ 22号、1977年8月発行