

# THE CITY OF YOKOHAMA

歴史を生かしたまちづくり

第2号

平成元年(1989)8月26日発行

横濱新聞

企画編集・発行 / 横浜市・横浜歴史資産調査会

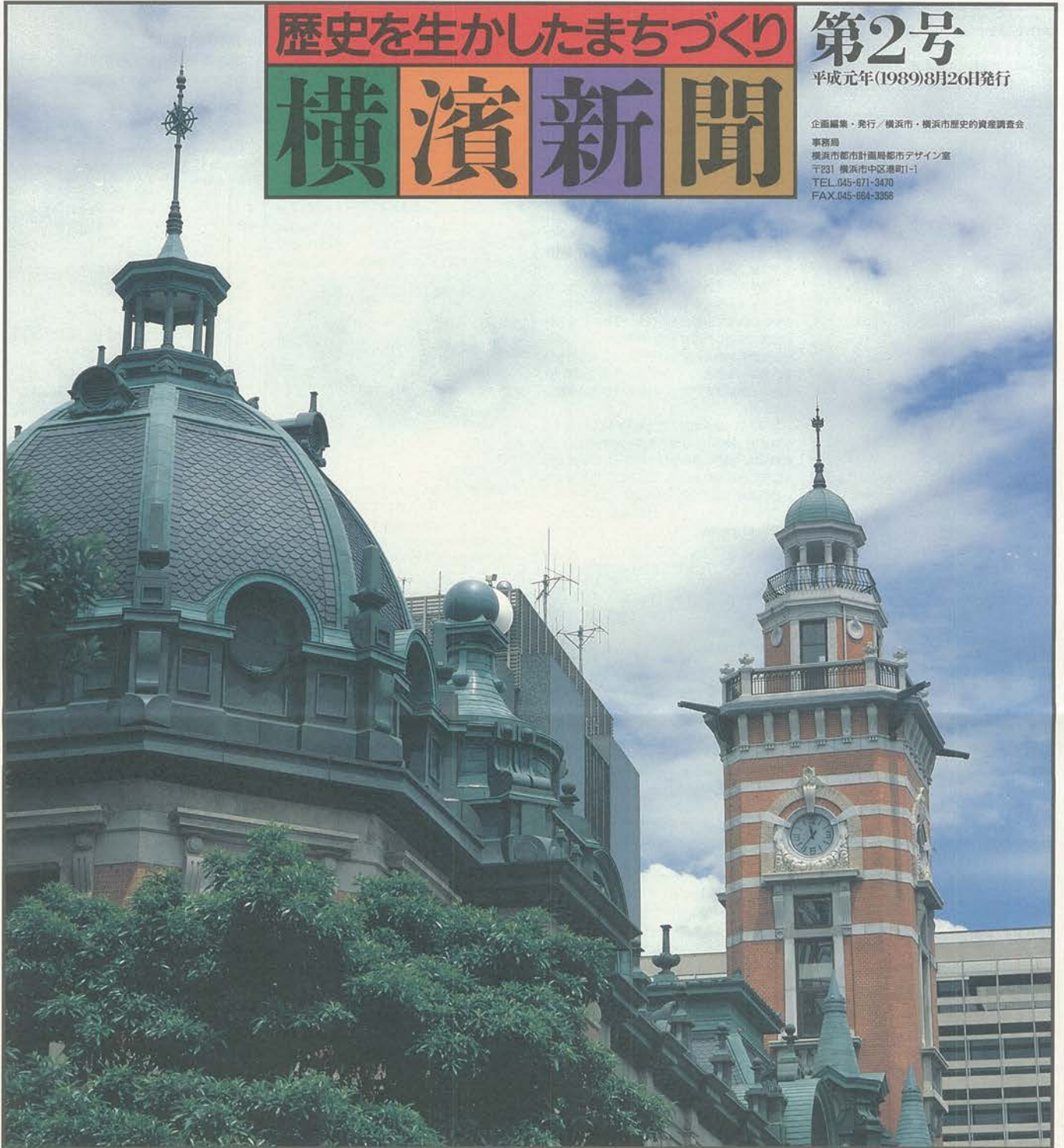
事務局

横浜市都市計画局都市デザイン室

〒231 横浜市中区港町1-1

TEL.045-671-3470

FAX.045-694-3366



撮影：米山淳一

## 積みあげられた美学——横浜市開港記念会館

堀 勇良

(横浜開港資料館・横浜歴史資産調査会会長)

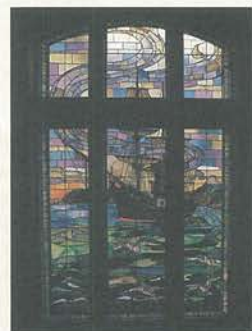
横浜市開港記念会館のドーム群復元工事が完成した。大正12(1923)年の関東大震災で焼失し、震災復旧工事では修復されなかった部分だ。

大小角ドームを両脇に従えた高さ35mの時計塔を扇の要にして、両翼隅部に曲面角ドームと八角ドームを配した形姿は、さしずめ千秋楽の三役揃いぶみといったところか。各ドームに取付くさまざまな飾りと尖塔がいっそうの華を添える。これほどまでに多彩なスカイラインをもった建物は他になからう。大正期の赤レンガ建築が初めてなした(技)だ。(もっとも、震災後赤レンガは全く建てられなくなってしまったので、結果的に最後の赤レンガ建築となってしまったのではあるが。)

ドーム細部の意匠は、原設計図面あるいは竣工写真への

数度のたち戻りを経て確定された。もとより資料不足で途方にくれた箇所もなかったわけではない。最初はやみくもに形状のみの復元に終始したが、そのうちにある種の原理原則があることに気がついた。思えば当然のことである。この建築は、小さなものを下から順々に積みあげていく、まさしく「組積造」の建築なのだ。割形(りかた)とよばれるディテールも一見恣意的にみえるが、つまるところ上の部材を支持する範囲において恣意的であるに過ぎない。そう思うとやや気が楽になり、臆げな写真でも形状がそれなりに見えてくるから不思議だ。

この復元されたドーム群は、赤レンガと白い花崗石との外周壁と同様に、「積みあげられたもの美学」を主張しているようにみえる。ディテールの復元設計に関与してその感ば深い。



### 横浜市開港記念会館 (ドーム群復元工事完成)

横浜開港50周年の記念建造物。懸賞設計当選福田重義案を基に、山田七五郎・佐藤四郎・木村龍雄らが実施設計にあたり、大正6(1917)年6月竣工。内部は関東大震災後復旧時のデザインでまとめられており、外観の明治調(辰野式フリークラシック)と対比をなす。ステンドグラスも見どころのひとつ。今年秋、国指定重要文化財となる予定。



# 歴史を生かしたまちづくり要綱が本格的に始動

横浜市では、昭和63年4月にスタートした「歴史を生かしたまちづくり要綱」に基づいて、所有者の方々と力を合わせて歴史的な景観を保全し活用していく活動を始めました。

昭和63年度に3件、平成元年度に1件の歴史的建造物の認定を行い、そのうち3件の保全改修等に対して助成が行われました。また昭和63年度に横浜市の歴史的建造物登録台帳に10件を登録しました。

## ●歴史的建造物の認定および助成



〈日本火災横浜ビル〉矢部又吉設計、大正11年竣工。この春完成した改修工事では、馬車道側と隣接する県立博物館側の2面のファサードを保全しつつ現代に合った機能を持つオフィスビルに生まれ変わりました。改修に対して市からは3,300万円(外観保全、外構保全)を助成しました。

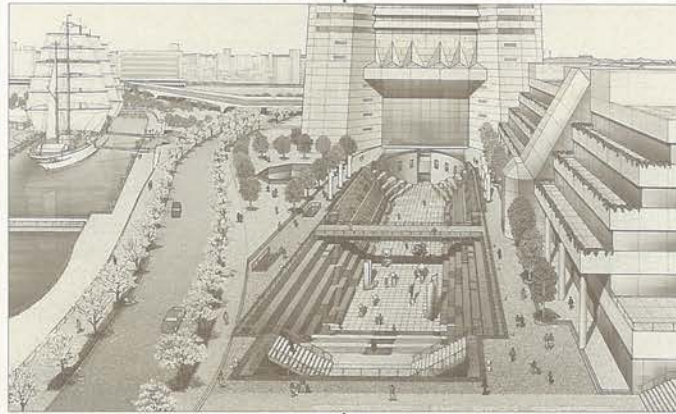


〈横浜指路教会〉大正15年竣工。関内のビジネス街にあって貴重なランドマークになっている。道路に面した3面の外壁と屋根等を保全するとともに、外壁の装飾を創建時の姿に復元する計画です。改修のため、63年度は市から調査設計費200万円を助成しました。



〈カトリック山手教会聖堂〉チェコ人建築家スワガー設計、昭和8年竣工。山手本通りに面した代表的なランドマークであり、外観全体の保全が図られます。外壁は全面的な補修を行っていく予定であり、63年度は調査設計費として200万円の助成をいたしました。  
\*日本火災ビル、横浜指路教会、カトリック山手教会の3件については、維持管理助成(年額15万円)を合わせて実施。

〈旧横浜船渠第2号ドック〉現存する高船用ドックとしてわが国で最古のもの、明治29年竣工。「みなとみらい21」の新しいまちづくりのなかで移設復元し、市民が歴史的空間を体験できるような保全活用を図っていく予定です。



## 巨大な石造空間を保全活用へ 旧横浜船渠第2号ドック

旧横浜船渠会社の修船施設。創業にむけて長さ100m級の船舶を収容する2号ドック(明治30年開渠)と、150m級の1号ドック(明治32年開渠)との2基が築造された。H. S. パーマーの基本計画を、海軍技師恒川柳作が改訂設計し、牛島辰五郎らの監督によった。

昭和63年、所有者、学識経験者、市等による調査委員会を設立。学術的価値等検討の結果をふまえ、将来にわたる保全活用計画が策定され、平成元年4月、横浜市認定歴史的建造物となる。

## ドックの保存は世界初

藤森照信 東京大学生産技術研究所 助教授

これは世界最初の快挙である——と僕は思っている。

どうかということ、およそドックというのは造船の実用的施設であるのに、それが実用を離れて保存され、かつ市民の目に日常的に触れられるようになるなんて、世界に何千とあるドックの中でヨコハマ以外に聞いたこともない見たこともない。

ドックは造形物として眺めると極めて珍しいもので、ふつうの構築物はたいいて地上に突起しているのに、これは地上にへこんでいて、外観というものが見えないのである。インテリアだけがある。それもちょっとないくらい大きな石積みインテリアで、床と壁は石造だが、天井は青空になっている。

ふつうの構築物とはすべてが逆さまになっているわけで、こうした“逆さま空間”を世界ではじめて味わうのはとても面白い体験だと思う。

空間の体験が面白だけでなく、歴史的遺産としてもなかなか大切なもので、日本に現存するドックの中でも5本の指に入る歴史の長さとお積りの深さを誇っている。日本のドックは幕末にフランス人が作った横浜製鉄所のドックを起源とするが、そこで働いていた日本人の技術者がこれを手掛けているわけで、いってしまえば日本のドック界の正統派なのである。

空間としての面白さと歴史的な大切さ、この2つが一緒になった味わいを一日も早く味わってみたい。工事の完成が楽しみである。

## 日本のドライドック10選

- U. S. Navy Yokosuka Base Dry Dock No. 1 神奈川県横浜須賀野市(横浜製鉄所第一号船渠)
- U. S. Navy Yokosuka Base Dry Dock No. 3 神奈川県横浜須賀野市(横浜製鉄所第三号船渠)
- U. S. Navy Yokosuka Base Dry Dock No. 2 神奈川県横浜須賀野市(横浜製鉄所第二号船渠)
- 三菱重工横浜造船所第二号ドック 神奈川県横浜須賀野市(石川島造船所須賀野分工場船渠)
- 三菱重工横浜造船所第一号ドック 神奈川県横浜須賀野市(横浜船渠第一号船渠)
- 住友重工浦賀造船所川間ドック 神奈川県横浜須賀野市(石川島造船所浦賀分工場船渠)
- 日立造船舞鶴造船所第二号ドック 京都府舞鶴市(舞鶴海軍工廠第一号船渠)
- 川崎重工業神戸工場第一号ドック 兵庫県神戸市(川崎造船所船渠)
- 三菱長崎造船所第三号ドック 長崎県長崎市
- 佐世保重工業第六号ドック 長崎県佐世保市(佐世保重海軍工廠第三号船渠)
- 築造年代順

## 「悩みに悩んで」 宝田直之助

横浜国立大学教授 [船舶工学]

2号ドックの設計者恒川柳作は、最初の基本設計者パーマーについて具体的な設計を実施した。彼は造船協会年報第3号で工事の詳細を述べているが、報告の行間に設計当時の苦悩が察知される。何が彼を悩ませたのだろうか。

当時日本が所有した船は3,000トン級までのもので140隻程度、そのうち約97%が輸入船。しかもほとんどが、英国建造であった。1960年代に船に鋼鉄が使用されたと、強度の確保が容易になり、船型が細長くなった。近代造船学の父といわれるウィリアム・フルードが相似則に関する実験報告を行い、試験水槽建設の具体案を建議したのが1869年末である。以後理論の発達によって、いたずらに細長い船型は摩擦抵抗上不利であることがわかると、次第に船の長さを極める努力がなされる。1890年代に入るとその傾向が顕著になる。日本の輸入船は大半が中古船で古い船型、外国新造船は新しい船型。新旧混在した当時としてはこれを収容する効率のよい船渠寸法の決定は大問題であり、彼の悩みはここにあったと思われる。

悩みに悩んで決定された2号ドックはすばらしい効率を発揮した。営業船渠は経済性を重視しなければならぬが、5大開港都市の横浜に位置する本ドックはそれなりの体裁を備えなければと石造りにした彼の思い。技術と社会、経済、アートまでを両立させた規範的な工学的設計の一例を見る思いがする。

## 「横浜の新しい名所」 三菱地所株式会社 横浜事業所

近代港都「横浜」の歴史の中で「ハマのドック」の愛称で市民に親しまれてきた旧横浜船渠…。

三菱地所は、近未来都市「みなとみらい21」の玄関口となる25街区の開発を進めるにあたり、その敷地内に残る旧横浜船渠2号ドックを都市の歴史を伝える街づくりの資産として積極的に評価し、賑わいのプラザとして復元利用します。ドック内部はドライ状態で保全し、石で囲まれたダイナミックな空間を多くの人々に体験してもらおうとともに、都市の記憶が未来へ伝えられていくことを願うものです。

復元された大空間は、ホテルやショッピングモール、さらには文化施設といった25街区内のさまざまな機能、そして日本丸メモリアルパークや多目的広場といった周囲に展開される諸施設との連携を図りながら、演劇、音楽フェスティバル、ファッションショーなど、多彩な都市活動の舞台として、多面的な利用を図ります。また、周囲には飲食施設なども配置し、このみなとみらい21地区に賑わいを演出する核施設の一つとして育てていく計画です。

最先端の技術を駆使した日本一の超高層建築と歴史的価値を持つ構築物との共存を目指したこの計画は、当時の理念である快適な街づくり、人間環境づくりの一環であると同時に、横浜の歴史を踏まえた「みなとみらい21」の一つの方向性を表現するものであると理解しています。完成は平成5年春を予定。現在日本丸が保留されている隣接の1号ドックとともに、市民に親しまれる横浜の新しい名所として発展させていきたいと考えています。



# 横浜港と土木遺産

宮村 忠

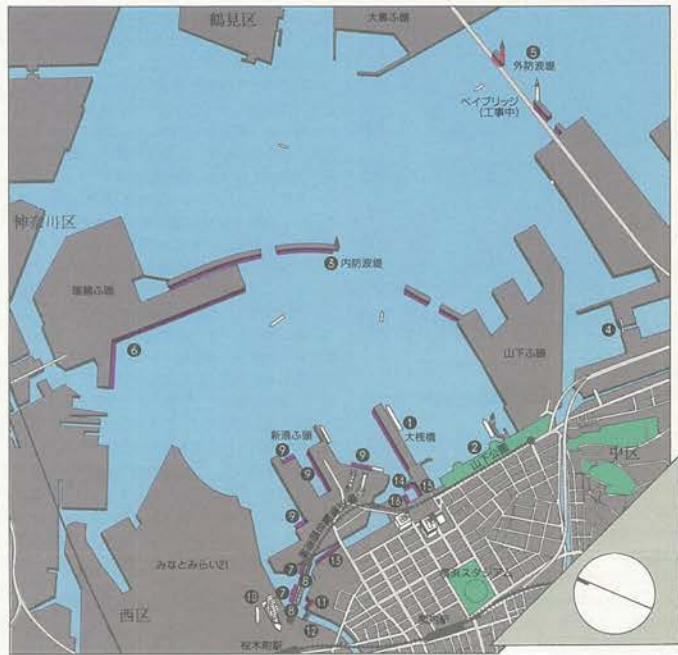
(関東学院大学教授、横浜市歴史遺産調査会副会長)

「横浜」の港は、安政6(1859)年の開港以来、新しい文化や産業や風俗にかかわる日本の窓口となってきた。同時に、新しいまちづくりや港づくりとも近代土木技術導入の窓口ともなってきた。

H.S.パーマーを筆頭とした外国人技術者の設計・指導による構造物と、近代技術をいち早く学び取って自助努力を展開した構造物とは、そのいくつか現在でもエキゾチックな横浜の名物とさえなっている。そうした土木構造物の数々は、横浜のたどってきた歴史を記憶しているだけに、日本の近代土木技術導入の貴重な記憶をもあらわしている。

例えば横浜博覧会臨港線で日本丸駅を出発してから渡る2つの鉄橋は、明治につくられたアメリカ系トラス橋であり、新港埠頭と山下公園方面をつないでいる鉄橋は、大正元年につくられた国産トラス橋である。

連続したトラス橋の風景にも、また港に点在する灯台や埠頭護岸にも、時のひかりと、日本の夜明けの息吹とが読みとれるのである。



①横浜港大橋 (明治27~29年・鉄造)  
第1次横浜築港工事で製造され、繋船岸壁出現以前の中心的繋留施設である。現在の国際旅客ターミナル(昭和30年)は橋樑上屋の3代目にあたり、今なお横浜港の象徴的存在となっている。



②山下公園 (昭和5年)  
関東大震災後、建築物の瓦礫によって埋め立てられ、臨港公園が誕生した。震災復興にあたった先人たちの最良の遺土産のひとつといえ、港都横浜の顔というべき存在になっている。



③横浜港内防波堤と赤灯台 (明治23~29年・鉄造)



④新山下貯木場開門 (昭和8年・鉄骨)



⑤横浜港外防波堤灯台 (昭和14年・鉄筋コンクリート)

第3次横浜築港工事の遺構。防波堤の大部分は、本牧ふ頭と大黒ふ頭に組み込まれていたが、トンガリ帽子の愛らしいメルヘン調の赤白灯台が当時と変わらぬ姿で船の出入りを見守っている。



⑥瑞穂埠頭 (昭和4~10年・鉄筋コンクリート躯体)  
瑞穂埠頭の岸壁には昭和初期の港湾土木技術が集中的に投入されている。明治期に築造された新港埠頭石積岸壁との比較が楽しめる。



⑦新港連絡線鉄道線路護岸 (明治43年?・割石練積)  
谷積石垣が鉄道関係築造技術の系譜を物語っている。護岸の傾斜のびやかでヒューマンな表情がいい。



⑧港一・二号橋梁 (明治40年・鋼トラス橋)  
大岡川河口付近の新港連絡線(現・横浜博覧会臨港線)に架かる100フィート2連のトラス橋は、1907年アメリカン・ブリッジ社製であり、クーバー型といわれる米系トラスの遺構。



⑨新港埠頭石積岸壁 (明治38~44年)  
第2次横浜築港の中核施設として築造されたわが国最初の繋船岸壁埠頭。この突堤形式の繋留岸壁埠頭は、コンテナ埠頭や堀込港湾が出現するまで港湾施設の主流となったものであり、新港埠頭はそのモデル的存在であった。



⑩旧横浜船渠石造ドック (明治29~32年・相州堅石積)  
1号ドック・2号ドックは、第1次横浜築港の一環として計画された修船施設。わが国固有の本格的石積ドックである。(詳細はP3)



⑪旧灯台繋留岸 (明治2年)と波止場突堤 (明治6年・石積)  
大岡川右岸に残る旧灯台繋留石積護岸は、横浜では最も古い河川護岸である。また現第三管区海上保安本部構内(旧灯台繋留)には、横浜のまちづくりに大きな足跡を残したプラントンゆかりの突堤跡が現存している。



⑫大岡橋梁 (昭和3年移設・鋼ワーレントラス橋)  
北海道炭鉱鉄道夕張線の夕張川橋梁と総武鉄道江戸川橋梁を補強のうえ移設したもので、現存最古の鉄道橋である。六郷川橋梁と同タイプの100フィート英国系トラスである。



⑬日新運輪倉庫護岸 (明治6年・龍知石練積)  
万国橋南詰から西に延びる間知石積護岸は、旧日本波止場の位置を示す遺構である。



⑭家の鼻 (慶応年間創建)  
横浜での最初の波止場。対向する旧7号護岸とともに幕末期の波止場の姿を伝える貴重な遺構である。大橋から西へ延びる独特の形から、いつの頃からか「家の鼻」と呼ばれるようになった。



⑮旧6号物揚場 (大正14年・鉄柱、鉄筋コンクリートスラブ)  
関東大震災後の震災復興施設。横橋方式の物揚場であり、創設時の大橋橋で使われていたスクリーバイルが今も使用されている。



⑯旧7号護岸 (大正13年~慶応年間創建)  
象の鼻とともに、幕末期イギリス波止場の港域を示す遺構として貴重なものである。

Port of Yokohama