

横浜市・Y邸について

神奈川大学教授
公益社団法人 横浜歴史資産調査会 社員 内田 青蔵



Y邸古写真

Y邸は、横浜市西区の小高い丘の途中に建つ木造一部2階建ての瓦葺の洋風住宅である。建築年代は、昭和3(1928)年といわれ、平屋の木造住宅を購入しその横に洋館を建てたという。この聞き取りを裏づけるように、多少の増改築はあるものの、平屋の和館部に相当する木造住宅部は独立した玄関部を持つ和室からなる和風住宅であり、2階建ての洋館部は廊下を挟んで和館部と連結され、廊下の端部は洋館の玄関となっている。洋館の1階は、天井が高い洋間で廊下伝いにかつての書庫とトイレが配され、2階には床の間のある和室と高台を生かした展望用のテラスがある。まさに間取りからは、小規模な和館と洋館の並置された小規模洋館並列型住宅といえる。ただ、外観を見ると、洋館は窓形式が1・2階共に上げ下げ窓、和館は引違窓とその形式が異なるものの、建物全体がグレーのモルタル塗という共通

した仕様で仕上げられている。小規模洋館並列型住宅の多くは、外壁の仕様も和館と洋館は異なるもので、一目で洋館が付設されていることが分かる。それゆえ、通称、「洋館付き住宅」とも称されているのだが、Y邸では外観からは和洋館の区別が見られない。一般に洋館の外壁は、関東大震災前は木造下見板張りが多いものの、震災後は火災時の延焼を防ぐために塗壁が奨励された。関東大震災の被害は、このように洋館付き住宅にまで影響を及ぼし、その姿を変えたのである。Y邸は、まさにこうした関東大震災後の建築界の動きを反映した昭和初期の住宅遺構といえる。なお、Y邸の玄関部には、鮮やかなステンドグラスが見られる。小川三知作といわれるもので、戦前期の洋風住宅のもてなしの空間としての玄関の様子が見て取れる。このステンドグラス越しの光の満ちた空間もY邸の魅力のひとつであり、横浜市に残る貴重な住宅遺構といえよう。



Y邸外観



Y邸玄関ステンドグラス

ドッグヤードガーデン プロジェクトマッピング

国重要文化財である旧横浜船渠第2号ドックでランドマークタワーの開業20周年を記念して、7月16日からプロジェクトマッピングが実施されている。

第1弾のタイトルは「YOKOHAMA ODYSSEY(ヨコハマオデッセイ)」。

ドッグヤードガーデンでは、かつて造船所のドックであった独特の形状を活かし、高さ約10メートル、横幅約29メートルのすり鉢状の舟型の石壁に映像を投影している。

11月7日からは、テーマを入れ替えた第二弾の上映が予定されており、今後も、季節ごとに映像を入れ替えながら実施していくとのことなので、ぜひ一度ご覧いただきたい。

http://www.yokohama-landmark.jp/web/pickup/special/13dockyard_pm/top.html

キング—神奈川県庁本庁舎 初の夜間公開

横浜三塔のひとつ神奈川県庁本庁舎は定期的に休日の庁舎公開をしている。

公開しているのは、知事室、旧貴賓室(第3応接室)、旧議場(大会議場)、本庁舎歴史展示室、屋上などで、訪れた歴史的建造物ファンを大いに喜ばせている。



本庁舎屋上公開の様子

公開も実施し、世界的なデジタルアーティスト、長谷川章氏が考案した「デジタル掛け軸」を本庁舎外壁に投影した最終日には、約4500人が来場した。

公益社団法人 横浜歴史資産調査会 (YOKOHAMA HERITAGE)のとりくみ

公益法人化記念シンポジウム「明日の歴史を生かしたまちづくり」

平成25年4月より横浜歴史資産調査会(ヨコハマヘリテイジ)(以下YHG)は内閣府認定の公益社団法人として新たなスタートを切った。この公益化を記念し、「明日の歴史を生かしたまちづくり」と題して、平成25年6月9日(日)にキングの塔の愛称で親しまれる歴史的建造物 神奈川県庁本庁舎の大会議室(旧議場)にてシンポジウムを横浜市都市整備局、神奈川県と共同で開催した。開催挨拶、米山淳一(公社)横浜歴史資産調査会常務理事・事務局長・青木治氏(横浜市都市整備局担当理事・企画部長)・森谷保氏(神奈川県国土整備局都市整備課長)が挨拶。

第1部の基調講演では、後藤治氏(工科大学教授)より国内の歴史的建造物を生かした事例も踏まえ、歴史的建造物を取り巻く環境の変化が紹介された。第2部では、「明日の歴史を生かしたまちづくり」と題



県庁職員による見学ツアーの様子



シンポジウムの様子

したパネルディスカッションを開催。パネリストに西和夫氏(神奈川大学名誉教授)・堀勇良氏(建築史家)・嶋田昌子氏(横浜シティガイド協会副会長)・綱河功氏(横浜市都市整備局都市デザイン室長)を迎え、コメンテーターに後藤治氏(同上)、コーディネーターに米山淳一(同上)。横浜시가「歴史を生かしたまちづくり」を展開してきた経緯やYHGが公益法人となったことにより、「歴史を生かしたまちづくり」をどのように推進していけるのかという議論が交わされた。

会場からは、市認定歴史的建造物の所有者が高齢化しており、相続の問題が目目される中で、段階的な寄贈などの道がないかとの意見があった。当日は神奈川県庁舎の見学ツアーも開催され、ツアー参加者40名、シンポジウム90名と盛況であった。

ヨコハマヘリテイジ講演会・シンポジウム「明日の山手を考える」 — 横浜山手近代建築資産悉皆調査・所有者意向調査報告会

本講演会・シンポジウムでは、YHGが文化庁の助成を受けて平成22年～平成24年にかけて実施した「横浜山手近代建築資産悉皆調査・所有者意向調査」の報告会と、その結果を生かして「明日の山手」の歴史的環境の保全を目指すことを目的で開催した(平成25年6月23日 神奈川近代文学館ホール)。第1部では、記念講演として鈴木智恵子氏(エッセイスト)から山手の魅力や25年前に「歴史を生かしたまちづくり」が始まった前後の山手の市民活動等の話があった。また、基調講演として、約25年前に山手地区の西洋館を調査された坂本勝比古氏(神戸芸術工科大学名誉教授)から当時の調査の紹介や現在でも多くの西洋館が残っていることに高い評価を賜った。

第2部では、関和明氏(関東学院大学教授)・水沼淑子氏(関東学院大学教授)・白川葉子氏(山手歴史文化研究会)・上村耕平(公社)横浜歴史資産調査会)より調査報告が行なわれた。第3部では、西和夫氏(神奈川大学名誉教授)・堀勇良氏(建築史家)・鈴木



講演会・シンポジウムの様子

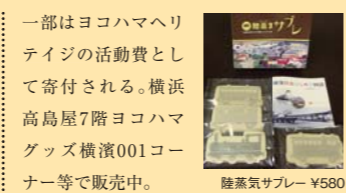
智恵子氏(エッセイスト)・菅孝能氏(山手総合計画研究所代表)をパネリストに迎え、米山淳一(公社)横浜歴史資産調査会常務理事・事務局長)がコーディネイト。これまでの山手の取組みを踏まえ、末永く山手を横浜の宝として保存していくために、横浜市の「歴史を生かしたまちづくり要綱」にある歴史的景観保全地区や国の重要伝統的建造物群保存地区に選定してはどうかという提案も上がった。



調査を基に作成した報告書とリーフレット

ヨコハマ陸蒸気サブレのご紹介

ヨコハマヘリテイジが鉄道開通140周年を記念し、横浜の新しい名物として(株)三陽物産と協働で「ヨコハマ陸蒸気サブレ」を開発した。当時の様子が見られる貴重な資料を掲載したミニブック付き。売り上げの



陸蒸気サブレ ¥580

歴史を生かしたまちづくり

横濱新聞

Y O K O H A M A

第28号

平成25(2013)年
11月10日発行
Since 1989



撮影：米山淳一

生まれかわり、語り継ぐ。

霞橋(旧江ヶ崎跨線橋)認定

山下運河に架かる3代目霞橋が平成25年3月21日にトラス橋として新たに開通した。この付近の街並や通過交通量などからも、この大型トラス橋の姿に不思議さを感じるかも知れない。これを解明しながら新しい霞橋を紹介する。

この橋梁を渡るため正面に立つと、まずトラスの橋門が視野に入り、その高さに目を奪われ、次にその上方を注視するとトラス状(格子模様)の美しい橋門構が見え、最近の橋梁には見られないレース編みで飾ったような稀なデザインになっている。そしてこの橋梁を渡ると、三角形に組まれたトラス部材が多々あり、その部材表面の肌が大そう荒れていることに気づく。この時点で、入口付近にある説明板を読まずとも、この橋梁の大きさ、時代性に違和感を抱く。その通りで、この古いトラス橋は現理立地が出来る以前に、別の場所で活躍していたのである。では、何処から移ってきたのかを明らかにしよう。

このトラスの大きさ、美しい橋門構は、横浜市民にはどこか見覚えがあるはずで、これを思い起こすには東京へ行く折、横須賀線に乗りして新川崎駅に着く手前の車窓から見た、トラス橋のある長い陸橋を思い出してほしい。その陸橋こそが新鶴見操車場にあった「江ヶ崎跨線橋」なのである。そこに2連のトラス橋があり、往時の姿を知る人には、新しい橋は目を疑う程の生まれ変わりようで、それはおばあさんが妙齢な貴婦人になったような感じである。この橋梁はもともと複線式の鉄道橋で、生まれながらに大きいものであった。そして橋長60

m級の2連あったトラス橋の良好な部材のみを選別し、33mの橋梁1橋に組直した。その結果、橋長が短縮されトラスの高さとの比が2倍になり、迫力ある大きい姿に変貌し、見る人に多少なりとも違和感を与えている。

江ヶ崎跨線橋は自動車を通す道路橋として使われていたが、元来この橋梁は鉄道橋として造られたもので、汽車を通していった時代があった訳である。

そもそも、この鉄道橋は明治29(1896)年に日本鉄道土浦線(現常磐線)隅田川鉄道橋梁として建設された。当時の政府にはその建設資金は潤沢でなく、民間資本に頼ることになった。そして東北開発のために多額な費用を投入して200ft複線式プラットトラス2連と60ftプレート桁19連を発注することとし、また我が国の当時の技術では大型トラスを建造できず、外国企業から入札を募った結果、イギリスのHandy side社製のプラットトラスに決まった。

その後、老朽化や機関車重量の増加などに伴い、昭和3(1928)年に撤去され、昭和4(1929)年には巨大な新鶴見操車場(横浜市鶴見区)を跨ぐ横断道路を建設し、そこに江ヶ崎跨線橋(前述のトラス2連)を架設した。

昭和54(1984)年には新鶴見操車場が廃止となり、このトラス橋は平成17(2005)年に横浜・川崎市に無償譲渡され、平成21(2009)年には撤去され、そして3代目霞橋として中区新山下一丁目この地に嫁入りしたのである。

我が国の橋梁建設史をたどると、明治初期はイギリス製の

ものつくり大学教授
公益社団法人 横浜歴史資産調査会 社員 増淵 文男

トラス橋が独占し、橋梁規模(橋長)が100ft、200ftなどに規格化されており、そしてトラス橋の幅も単線式から、後に複線式に拡張された。この霞橋は複線式の初期のものであり、また当時、民間鉄道はイギリス製トラス橋と、国有鉄道はアメリカ製大型鋼トラス橋とに別けられ、そして後発のアメリカ式トラス橋に追い越される時代にイギリスで建造されたものである。この時代のトラス橋建設史に残る希少価値の高いものと言える。なお、長大橋の橋梁技術は、今なお両国で競い合いが続いている。

技術的な面では、橋門構、リベット継手、そして斜材下端部にあるコッターピン(楔を使ってトラス部材長を調節する装置)の存在、欠円型のローラー支承など、当時の規格化された構造から逸脱した特徴を持ち、当時の架橋技術を現在に伝える貴重な物証である。

江ヶ崎跨線橋からの移設に当たっては、横浜市道路局が土木学会員等を集めた委員会をつくり、橋長を半分に短縮し、前述の特徴を残すように考慮したトラス主部材は、既設の再利用率6割に達している。塗装色は周辺環境との調和を図るため現代的な白色系を採用した。

我が国で二度の移設を経ても、なお現役の道路橋として活用することは稀なことで、霞橋は横浜市の歴史的建造物を保全・活用する姿勢を示す象徴的なトラス橋である。

霞橋の諸元：下路式プラットトラス道路橋、橋長32.96m、支間長31.40m、有効幅員6.0m、トラス高さ9.36m