

1、はじめに

それでは、「赤レンガ倉庫事業の展開」についてご報告したいと思います。

赤レンガ倉庫は、飛鳥田市長時代の6大事業の都心部強化事業のエリアに入っていますので、スタートは飛鳥田さんの時代という形にします。次の細郷市長の時代にはMM21が動き出しましたが、赤レンガ倉庫は新港地区にありましたのでほとんど変化はありません。この時期は中央地区の事業に集中して、横浜博覧会も開催しました。新港地区はその次ということでした。高秀市長の時代に、新港地区、そして赤レンガ倉庫の保存活用事業が急速に展開しています。高秀市長が中田市長に代わった2002年に、赤レンガ倉庫全体がグランドオープンしています。

赤レンガ倉庫の位置は、ちょっと見にくいけれど、左側の図面は新港地区の昔と埋め立て以降を入れています、ちょうどこの辺ですね。私の資料の4枚目のところに、地図だけ写真として載せていますが、新港地区の土地利用は、当時はほとんどが上屋と倉庫です。運河の所に結構、船が泊まっていますが舢舨です。この舢舨の移転も含めて権利関係を解決しないと、新港埠頭の右側の地図になるように埋め立てもできませんし、新しい土地利用も展開できません。新港埠頭は、港湾の関連の土地利用が展開されていた当初の姿です。



赤レンガ倉庫の中身だけここで確認しておきます。

妻木頼黄氏の設計された建築になるわけですが、1号倉庫と2号倉庫のうち古いのは、2号倉庫のほうが着手も古いですし完成も古いです。明治40年から44年間で完成しています。間口149m×奥行22.6m、レンガ造り3階建ての大きさです。

1号倉庫のほうは翌年の明治41年に着手して大正2年に竣工しています。こちらのほうが時間かかっています。建築面積が減ったのは、震災で1号倉庫が半分壊れたためです。震災後の復旧工事では倉庫機能として利用できる半分だけ復旧させています。そういう意味で1号と2号で大きさの違いというのは出てきています。これは昔の姿ですね。下のトラスの写真は3階部分ですが、内部の雰囲気がちよっと感じられるかと思います。

赤レンガ倉庫事業: 1992~2002年調整	
H4(1992) 土地建物取得	H6 ゆめはま2010プラン 赤レンガ倉庫・活用方針
H7~H12(2000) 耐震補強・補修工事	H11(1999)文化事業懇談会 2号倉庫事業主体公募・決定 1号倉庫基本設計
H12(2000)広場懇談会 新会社・活用の基本実施設計	1号倉庫・広場 活用工事着工
H13(2001)トリエンナーレ 2号倉庫工事着工	H14(2002) 4月オープン

高秀市長の時代の平成6年（1994年）の『ゆめはま2010プラン5カ年計画』で活用の理念が決まりました。平成6年というのは高秀さんの2期目ですが、理念として「歴史的資産として保存するとともに、港の賑わいと文化を創造する拠点」という位置付けが決まっています。ただこれはバブル最後の時期に作った5カ年計画だったので、高秀市長が2期目を決めた後、5カ年計画の3年目に大幅見直しを行い、5カ年計画を縮小、変更しています。赤レンガ倉庫の理念はこのまま活かされています。

全体の流れになりますけれども、平成4年（1992年）に土地、建物を大蔵省から横浜市が取得しています。先ほどの理念が決まったのが平成6年のゆめはま2010プラン。翌年から耐震補強・補修工事に着手しています。平成7年から12年まで、5年間かかっています。資料に平成11年に、文化事業懇談会って書きましたけれども、11年にやっと2号倉庫を民間にやってもらおうと決まりました。民間事業を前提として事業スタイル、工法、それからその公募、選考決定作業がこの平成11年に実施されています。

2号倉庫は大きい部分ですから、先ほどの理念にあった「賑わいの拠点」という形で、民間の事業という設定になっています。1号倉庫は文化的機能ということで、横浜市が文化振興財団の事業として進めていく前提で、この年に基本設計に入っています。これは全て、FIFA ワールドカップを意識したスケジュールになっています。どういうことかというと、2002年赤レンガ倉庫がオープンする形で、FIFA ワールドカップのときに横浜市の歴史を伝える美しい建物をレセプションの会場に使いたい、それに間に合わせるとい

う目標でスケジュールが決まってきました。ただ先ほど言った耐震補強が終わらないと本体の対応ができませんので、平成7年に耐震補強工事が始まった段階で、いつ事業フレームを決めれば、設計・工事で2002年に間に合うかという問題が上がってきています。耐震補強工事は、普通財産として取得していますから、港湾局の予算でやっていくわけですけれど、2号倉庫を中心とした賑わいの仕掛けについては、港湾局では難しいと予想されていました。この辺は理念を作ったときに出ていた課題だったのですけれども。誰が主体的にやって、その賑わいの場を作っていくかという問題が大きな議論を呼んでいました。それが平成10年ぐらいに大体、方向が出て、11年に動き出しています。事業者が決まって平成12年に新会社が設立して、設立したと同時に基本実施設計に入ると。耐震補強工事は一応終わりましたから、今度は内部の改修工事、店舗を前提とする改修工事を新しい会社がやっていくという形になります。

1号倉庫は先ほど言った、文化振興財団の文化事業拠点にするっていう前提ですので、これは市民局の予算で事業を進めています。それからもうひとつ、2棟間広場ですが、これが結構大きな問題を持っていたのです。皆さんは赤レンガ倉庫っていう建物を相当意識されているのですけれども、使うに当たってはこの広場に空調・電気設備の動線、完成後に期待されるイベント広場としての機能、それから倉庫の工事をやるに当たってのヤード機能も含めて、この広場を先行で進めないと建築本体工事に支障が出る、そういう問題もありました。

ですからこの2000年の着工っていうのは、ぎりぎりの話になります。更に2001年に「第1回横浜トリエンナーレ」を、赤レンガ倉庫1号棟を主会場の一つとして実施するという計画がありました。これも当時、国際交流基金から持ち込まれた話ですが、持ち込まれたタイミングがトリエンナーレの5年前ですから、平成7年から8年の間です。トリエンナーレというのは現代アート展ですから、横浜で現代アートの国際イベントをやるというのは理解されにくかったのですが、国と協力して、日本が公式に招待した現代アート展をやるという意味ではインパクトがすごく大きい。会場がパシフィコ横浜の増築する展示場と文化施設としての赤レンガ倉庫の1号棟を中心に、みなとみらい21地区の屋外空間を使えば充実したトリエンナーレが開催できると思われました。市長からもワールドカップの前年に、世界にPRできる文化事業という意味で評価され、協力して実施する方針が出されていました。

ただこのイベントが入ることによって1号倉庫の工事が中断しますから、中断した後、オープンまでの期間、大体5カ月ぐらいしかない中で、うまくつなげていけるような工事の工程調整も含めて、難しいタイミングで事業が進んでいます。最終的に平成14年4月にオープンしています。

土地を取得してから10年で何とかオープンまで持ち込んでいますけれども、実際は耐震補強工事に5年かかっています。その耐震補強工事が終わった後、民間事業としての調整、それから現場の工事、トリエンナーレの実施と、大変なスケジュールで動いた事業に

なります。

私は、平成5年に港湾局のみなとみらい21建設部計画担当課長で港湾局に行っています。ですから土地建物を取得した後、赤レンガ倉庫担当課長ができて、隣の席にいました。私が計画担当課長ということで、新港地区の土地利用計画、将来の街のあり方、新港埠頭前面の埋め立て、高島用品庫プールの埋め立て、舳の移転調整、道路計画の修正なども担当していました。ですから赤レンガ倉庫の補強工事を見ながら、いつになったら活用計画がまとまるのか心配でした。

その後、平成8年に企画局プロジェクト推進室に移り、若竹局長の下で先ほどいった「ゆめはまの5カ年計画」の見直しをやっています。見直しの中で、赤レンガ倉庫のオープンに向けてのスケジュールと、それに合わせた事業フレームをどうするかという議論をしています。企画局が中心にまとめたのですが、平成11年以降のこの事業の内容は、ほとんど「横浜みなとみらい21株式会社」(YMM)が横浜市から委託を受けて事業調整をしていくというスタンスになっています。私は平成10年にYMMに異動しています。若竹局長も退職され、専務(後に社長)としてYMMにいかれたので、企画局で調整していた赤レンガ倉庫関連の仕事をYMMでフォローするという感じになります。平成13年の「第1回横浜トリエンナーレ」のタイミングで港湾局の赤レンガ倉庫担当部長になり、トリエンナーレの開催と、1号・2号倉庫のオープンに向けての最終調整までやって、港湾局を異動しています。

2、赤レンガ倉庫の活用の課題

(1) 赤レンガ倉庫の取得・財産の処理

赤レンガ倉庫の課題は4つありました。

その一つは、先ほど最初に昔の図面を見ていただいたように、大蔵省の財産で倉庫だということです。建設時から倉庫機能っていうのは変わっていません。物流港湾の真ただ中にある施設で、これを行政財産として、港の機能として取得していく分には問題は少ないです。実際に使おうとする場合は耐震問題や機能問題などがあり、改修には相当なお金がかかるし、壊して建替えるのも、歴史的建造物ですので、国としては難しい問題になります。大蔵省としては、歴史的建造物としている評価している横浜市の提案を待っている、そういうスタンスだったのです。横浜市では、歴史的価値っていうのは田村明さんがいた飛鳥田市長の時代から、細郷市長も歴史的価値を評価してきていました。そのため、行政財産としてもらうのでは、市民利用が難しい。新しい街づくりが進められ、みなとみらい21地区全体が変わる中で、新港地区も大きく変わろうとしていたのです。

赤レンガ倉庫は、歴史的な資産でありながら、かつ「賑わいの場」にしていくというビジョンがすごく分かりやすいのですが、それを実現するためには、普通財産が望ましい。その場合、価値を評価する形になります。土地・建物を普通財産としての評価し、結果として土地交換をする形で国から取得しています。

(2) 文化財価値のある建物の保存修復工法（耐震工事）

二つ目の課題は、建物の老朽化と耐震問題です。3階建の建物ですが、瓦屋根がほとんど壊れて、雨漏りがひどかった建物です。屋根を直すのと、地震で壊れないように柱を中心とした構造補強をできるだけ早くやる必要があったのです。歴史的建造物として丁寧にやる必要があるため、東大の村松貞次郎先生の委員会に工法を相談して、素屋根方式での補強・改修工事を決めています。可動式の屋根を掛けて下にレールを敷いて、1階から3階まで階段室で区切ったワンブロックづつ構造と屋根の補強・補修をして、次のブロックに移りまた補強・補修をやるという形で、順番にやっていくのです。5年かかっています。取りあえず構造と屋根をやる。その後にレンガ壁をやり、それから庇とかベランダなど、全部、丁寧にやっています。

(3) 管理運営問題

三つ目は、運営の方式の問題です。横浜市の場合も、どこの自治体もそうですけれども、自分の財産を活用する場合には第3セクター方式を取りたいのです。第3セクター方式のメリットとしては二つあって、一つは市からの支援が受けられる。市の財産を活用していくという意味では、適切な名目が付けば支援ができる。特に歴史的建造物としてのメンテナンスを含めての話になった場合には、可能性は高いです。もう一つは、全体の管理監督。適切に活用されているかどうかを、行政のほうでチェックできる。お金も出すし口も出せる。市の職員の出向ポストができるということもあります。

ただし、第3セクター方式っていう形を取ると、民間が賑わいづくりのイベントを計画したり、新たな事業を起こしたりするときに、行政のほうの許可を得る必要が出る、ないしは相談をして了解をいただくっていうような、面倒な調整が出てくるのです。歴史的建物の保存は前提として、商業施設の場合には、テナントやイベントについてはできるだけ民間事業者が自主的に判断し実施できるようにする必要があるという判断を市長はしていたのです。運営方式がなかなか決まらなかったっていうのは、行政のほうがどうしても第3セクター方式でいきたかったからでした。土地の交換で財産取得してきたので、この土地と建物が適切に使われることに横浜市が責任を取らなきゃいけないという意味で、第3セクター方式へのこだわりは残っていました。

でも高秀市長のイメージは、賑わいの創出を民間の方に積極的にやっていただき、それをチェックするのは、みなとみらい21エリア全体をマネジメントする（株）横浜みなとみらい21がやればいけないかと。（株）横浜みなとみらい21は、民間の方が多くきていますが、横浜市からの出向者もあり、最初の社長は国から来られた高木文雄氏で、大蔵省の事務次官やられた方が、国鉄の民営化問題もやり、そういう経験をした方がトップにきています。自治体のOB職員とは違う広い視野で判断される方がいました。また、三菱地所などみなとみらい21の事業に係る企業の方もいて、バランスのとれた判断ができる組織でした。現実的には、みなとみらい21全体の動きをマネジメントしていると

いう意味で、赤レンガ倉庫の業務を受けるのには何ら違和感がなく、最終的に（株）横浜みなとみらい21を中心にやる方式が決まりました。時期的には、構造補強工事をしていく最後の議論の中で決まっています。

（４）活用工事の課題

①赤レンガ倉庫の活用工事の課題

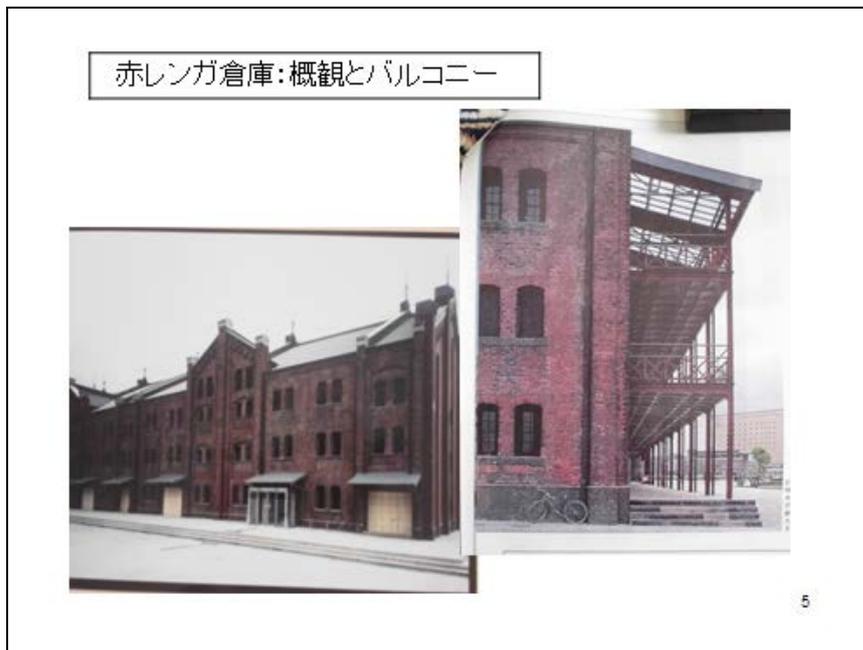
四つ目は事業化、工事についてです。平成14年（2002年）でオープンさせるというタイトなスケジュールからいくと、事業者公募の実施、選定を急がなければいけません。公募作業やりながら1号倉庫については、文化施設としての設計作業も並行して進めることとなります。

それから「賑わい」を考えたときに、その内容について誰が責任を持って議論していくのかと、市民と専門家の意見を聞く場を設けることになりました。専門家には通常は相談していますが、実施段階で地元の市民を巻き込むことはあまりしません。今回の場合には歴史的建物を活かした文化施設のあり方と、建物に挟まれた象徴的な2棟間広場の活用について、周辺地域となる関内・野毛・元町などで活動してきた市民の方を巻き込む形で動いています。「赤レンガ倉庫文化事業懇談会」は、（株）横浜みなとみらいの若竹馨社長を座長にして、ジャズ協会の鶴岡博さん、野毛大道芸の福田豊さん、岩崎学園の岩崎幸雄さん、作家の荻野アンナさん、演劇指導者の飯田克衛さんなど地元の関係者や、演出家の宮本亜門さん、アート・ディレクター南條史生さん、東急文化村の清水嘉弘さん、メディア関係の野平耕二さんなどの専門家の方、文化振興財団の斉藤龍さんや市民局、港湾局など行政の方にも入っています。「2棟間広場活用懇談会」は、建築家の大高正人さんにまとめ役をお願いして、アーバンデザイナーの上山良子さん、関東大学の宮村忠先生、キリンの永田澄雄さん、野毛の福田豊さん、アートの南條史生さん、演出家の宮本亜門さんなどと、YMMの若竹馨さんや、港湾局、市民局、都市計画局など行政の方も入っています。基本設計を担当する新居千秋さんもオブザーバーで二つの懇談会に参加していました。歴史的な価値の高い赤レンガ倉庫内部と広々とした屋外広場での様々な文化活動、賑わいの仕掛けについて意見を頂き、多くを設計に反映させていただきました。また、赤レンガ倉庫全体の平成14年の春に完成、また前年の横浜トリエンナーレに赤レンガ1号倉庫が協力できるようと、大きな課題が指摘されました。

最初の構造補強工事では、5年かかっていますが、鉄骨の補強と階段室の耐震コアなどを行い、屋根瓦は14万枚を交換しています。雨漏れが酷かったので、ほとんど全部交換しています。避雷針も新しくしています。すいません、資料に羅針盤なんて間違えて書いてあって。避雷針ですね。この写真でチラッと見えますけど、屋根の上に立っているやつですね。交換した古いものは1号倉庫・文化棟の1階の床下に保存され、上から見えるようになっていました。本物はこうだったのだと分かるようにしています。

平成8年からは2号倉庫の外壁などを修復しています。大変だったのはバルコニーです

ね。庇も扉も大変なんだけど、特色あるデザインのバルコニーは相当傷んでいたの、改修後に来館者を入れるかどうかは分からないが、昔のデザインで直しています。スロープの階段がありますが、この赤レンガ倉庫では貨車で届いた荷物をエレベーターで3階まで持ち上げ、仕分けしてこのスロープを使い、下に降ろすのです。1号倉庫では階段の下にスロープが見えるようにと、ガラス階段を設けて保存しています。階段が暗いとの指摘もあり一部改善しましたが、やっぱり元の使われ方を大切に保存しています。



先ほど話した運営方式を整理した表がこれです。横浜市港湾局が土地と建物の所有者。(株)横浜みなとみらい21が1号倉庫と2号倉庫を市から賃貸借する。2棟間広場は市から管理受託っていう形で使えるようにしています。横浜市芸術文化振興財団が1号倉庫の文化事業を運営すると。それ以外に1号倉庫の中にはテナント5社。これは横浜になじみのある横浜のイメージアップにつながるテナント5社を1階に入れています。何もお店がないと広場と連携した1階部分の「賑わい」が消えちゃいますので。2号倉庫は全部が商業施設っていう意味では、当然「賑わいの拠点」なんです。1号倉庫の1階には、元町のダニエル等の横浜ベストコレクションクラブ、体験コーナーを持つガラス工芸店オーマックス、横浜グッズを提案しているエクスポート、貸衣装を提供するカメラのスズキ、真葛焼のコーナーとスカーフ等の横浜土産の椎野正兵衛商店の5店舗となりました。これはYMMが5店舗だから文化棟と一緒に生かせるように、ということで管理運営を受けています。

2号倉庫は、公募で選ばれた赤レンガ株式会社がYMMから賃貸借で受けながらテナント運営をしていく。7月に事業方式が決まって9月に事業主体の公募をして、12月にグループを決定して、そこで文化事業の懇談会も起こして。翌平成13年に広場の懇談会を6月にやって、7月に会社が設立して、10月に1号倉庫と広場の工事に入っています。平成13年1月に2号倉庫の工事を会社が起工式やって。9月から11月が1号倉庫で「第

1回横浜トリエンナーレ」です。「横浜トリエンナーレ」が終わった後、1号倉庫の工事が再開する。平成14年の3月に広場が最終的に完成して、4月に全部オープンと。こんなことが当時、事業として動いていたのです。この4年間、というか丸3年です、本当にいろいろ解決しながら進めていった厳しい時間でした。

これができたのは、1号倉庫も2号倉庫も含めて、設計を建築家の新居千秋さんが担当していたからです。工事着手の前の11年の事業方式の発表の後、事業主体の公募するときに基本設計を新居千秋建築設計事務所に委託しています。大体どのくらいの事業費が、店舗改修含めてかかりそうかっていう見通しをここで作っています。公募に参加するにあたって、事業グループも自分たちは、ここに商業施設で入った場合には、どのくらいの改修工事費がかかるかっていうのを当然チェックし、同時にどのくらい壁を壊して、設備等の設置をするかもここで検討しています。それとの対応ができないと事業決定できませんから。

現実の話、来館者の動線、空調と設備ルートを含めて、相当壁に穴を開けています。外側は歴史的姿を維持していますが、内側は商業施設としての最低必要な穴開けは認めています。それができるのも、その前に構造補強で柱含めて補強を全部やっていますから、適切な開口部設置はできる。当然エスカレーターもエレベーターも新たに入りますから、相当中はいじっています。でも歴史的な価値を損なっていないという判断を、先生がたにもらいながら改修工事をやっています。そのときの具体的調整役が、建築家の新居千秋さんでした。工事は竹中工務店が受けていますから、厳しいスケジュールも乗り越えることができました。そういう意味では、全体としては、(株)横浜みなとみらい21が責任を持って事業調整し推進してきています。

② 2棟間広場と1号倉庫の課題

次に、2棟間広場の問題です。懇談会でもいろいろ議論していただきましたが。

一つは建物中に設備室を持つと床効率がすごく悪くなるということです。最初は当然、倉庫の中に全部入れる前提だったのです。そうすると重電設備と空調設備入れると、部屋の1ブロックが全部設備室になっちゃう。もともと床面積が少ない中で、建物の中に設備等を入れると床効率が悪く、建物の魅力も落ちるし、経営的にも厳しいという話が出てきました。設備棟を外に作った場合には、2棟間広場の中に設備動線を地下で作っていく工事とセットで考えなきゃいけないことになります。最終的には1号倉庫の脇に設備棟を別途作って、2棟間広場の地下に設備のルートを作っています。

二つ目の問題。これも民間から出たのですが、冬場の寒いときに、建物の外の2棟間広場というのは歴史的な空間を維持するという前提で考えていますから、あまりにも寂しくて、寒い時に人が来るのかと。建物の中に入ってくれば勝てるけど、中に入ってくれば難しい。屋外に建物の内側の明かりがうまく出てくるような仕掛けができないかという議論が始まりました。

三つ目の問題は、鉄道前提の倉庫でしたから、プラットフォームのステップが高いのです。大体、高さ1mくらいで、幅もせいぜい3mぐらい。倉庫として使うのなら良いのですが、一般の市民利用を考えると余りにも段差がありすぎる。それから幅が3mではすれ違いはできても、子どもたちとか家族で来た場合のこと考えると、3mの幅はいくら何でも危ないと、倉庫の基壇の部分はどうするか、どうやって安全にするかという問題が、レンガ倉庫と2棟間広場に出てきています。

1号倉庫のほうでも、一番魅力的なのは3階にあるトラスの屋根の下の空間です。先ほど写真にありましたけど。みんなそこを使いたい。けれども大して広くないのです。せいぜい100人ぐらいしか入れない。最低でもホール利用では300人入る施設にしないと運営的にも、経営的にも無理ということで、隣の部屋との間にある壁を1枚外さなきゃいけない。そういう議論をしていました。

最終結論として、設備棟は別棟となりました。これですね。これ1号倉庫ですけど、後方にガラス面の建物、壁泉っていう水が流れている形の建物が見えますが、この地下に重電設備も含め設備機械を全部入れてあります。設備棟といっても、赤レンガ倉庫に違和感ないようなデザインにしています。

二つ目は、基壇部分も拡張しようということで、幅だけは余裕を持って6mに決めました。次に段差は広場の下に設備系の系統を入れていきますから直さなきゃいけない。少し広場のレベルを上げて、併せてステップを無理なく建物に入れられるように変えました。この写真のように左側も右もそうですけれども、できるだけステップは浅くしています。右側の写真は一番端ですが、歩道と擦りあっています。当初の建物では線路にドスンになっていますが、今回は自然にうまくつながるように改善しています。

三つ目は、ガラスボックスの提案です。僕らはこの話を聞いたとき冬場の問題は分かりましたが、逆に夏の時期の雰囲気など、新しいガラスの建物と倉庫とのバランスがイメージできませんでした。このときに出た話が、ボストンのファニユエル・マーケットプレイス。ボストンの歴史的な赤レンガ倉庫と、その外側にガラスの空間を作りレストランなどに活用している事例でした。ガラスだから全部明るいわけですね。新居さんが、赤レンガ倉庫に違和感が無く収まるデザインを提案してくれました。できれば1号倉庫と2号倉庫の広場側に全部設置したいと。これもお金のかかる話ですし、本当にそこまで今やる必要があるのか、市長にあげて議論し、最低限ということで商業施設になる2号倉庫の側の海側の半分に付けました。明かりが漏れれば、人は来る。歴史的な建物としてのあの壁のままだったら、入り口が複数あったとしても閉鎖的な空間になります。それをガラスで一部でもオープンな雰囲気にしたのは良かったと思います。現在は、この冬に見にいくと、いろいろ新しい仕掛けができていました。ちょっと驚きましたが、先ほどの写真にもあったこういうとんがり屋根みたいな仮設テントが、遊びっばい賑わいの雰囲気を出していました。民間が調整しているからできているのですね。冬場のイベントとして、お客さんに喜んでもらう賑わいの仕掛けというっていう民間の意識からすれば、「スケートリンク」とと

もに結構なじんでいますね。

四つ目が1号倉庫3階の問題です。ジャズや演劇等に使える多目的ホールとして、そのためにはホワイエ、楽屋スペース、こういうのが絶対必要だとなりました。300人規模のホールの計画と同時にホワイエとか楽屋をどういうふうに設計・配置するのかという議論までして、レンガ壁を一枚撤去して1号棟の3階が設計されました。オープンの際には、唐十郎の状況劇場の公演がありました。2017年の第6回横浜トリエンナーレでは久しぶりに1号倉庫が会場となり、この3階は印象的な作品空間になっていました。



③ 2号倉庫・商業施設のコンセプトと活用計画

賑わいの中心となる2号倉庫についてお話しします。公募では3グループが手を挙げて、最終的に審査の結果、キリンが中心となった、キリンとサッポロ等4社が連携したグルー

ブ提案が選ばれました。麒麟もサッポロもビアレストランをやりたといって争っていたのですが、これは横浜の大事な歴史的資産を生かす事業なので一緒にやれないのかという話をしています。結果は、横浜を発生とする麒麟の方が中心になりました。3階のビアレストランは、麒麟がニュートーキョーと協力しながらビアレストラン事業をやる形でまとまっています。

商業施設のコンセプトはここにあるように、「トライとリブ」を合わせて「トライブ」というコンセプト名にして、ターゲットは「こだわりを持った好奇心旺盛な横浜の大人たち」という、大人にも受ける施設を目指しています。1階は物販と飲食カフェ。2階はファッション、インテリア、3階の中心にビアレストランとジャズのライブハウス「モーションブルー」を持ってきています。これもやっぱり横浜の新しい魅力にしようっていうことで、積極的な提案になっています。全体で、飲食と物販で31店舗を入れて作っています。

これが当初のパンフレットになります。ビアレストラン「ビアネクスト」というのが左側の上にありますけど。それから「モーションブルー」、ブルーノートの系統のジャズライブハウスです。夜の写真を入れて、こんなパンフレット作っています。ビアレストランの中の真ん中のガラスは、1階から2階、3階と上る階段。ビアレストランの雰囲気がいいですね。これはバルコニーとバルコニーから見た赤レンガ広場になっています。やっぱりバルコニーがきれいです。復元は大変だったけれど、デザイン的には大変意義がありました。

④ 1号倉庫・文化棟のコンセプトと活用計画

1号倉庫のほうのコンセプトですけれども。「文化の創造と発信、賑わいの創出、多目的空間、芸術創造の空間」というコンセプトがポイントになっています。1階は横浜発生とか、横浜らしい、ショップとカフェ。それから、ここに管理施設が入ります。2階はスペースA・B・Cで、ギャラリーとかメディアの使い方ができる空間です。3階がホールで、音楽、ダンスや演劇、パーティー、ファッションショーもできるようになっています。3階は、規模は大体400m²、トラスの下は一番背が高く5m取れる。ここにホワイエとか音響、照明、映像設備を入れて自由に使えるようにしています。

⑤ 2棟間広場の活用計画

2棟間広場は、スペースAとスペースBと二つに分けていますけども、いろんな使い方ができるようにしました。Aは、80m×25mと大変広いです。これは2棟間で一番広い部分ですね。それからBの65m×58mの広場は、1号倉庫で崩れた跡です。ここは、有名なイベント、オクトーバーフェストの拠点になっています。今やっているスケート場も大体このスペースBを使っています。広場には、イベントの関係の設備を全部入れていて、雨にも強い形で、かつ荷重条件も十分しっかりしています。

⑥新港地区の機能転換と整備計画

大さん橋に船が着いていると、圧倒的に景色が良いのです。この右側の写真ですが、赤レンガ倉庫から、大さん橋に船が入ったときに見ると、うっとりする風景になりますね。これは右側にスケート場が見えています。左側は、これは税関の遺構です。これはエントランス部分で、このナビオスは新港地区の土地利用転換で最初に作った建物ですが、船員用の宿泊施設であって、かつ一般の方も利用できるようにしようということでホテル機能です。当初、一般の宿泊施設は、臨港地区ではダメだったのです。ここを修景厚生港区にして、港湾関係者の福利厚生機能を持つ宿泊施設ということで、デザイン的には自動車から赤レンガ倉庫がのぞけるデザインにして、ゴーが出ました。右側のほうは、赤レンガの所からレールが見えます。

3、第1回横浜トリエンナーレのこと

これは第1回横浜トリエンナーレのときの写真です。トリエンナーレの話をちらっとさつきしましたけれど。これはちょっと歴史がありまして。(株)横浜みなとみらい21の最初の社長をやられた高木文雄さんは、大蔵の事務次官だった方ですけども、横浜税関に來られたことがあるのです。高木さんの部下だった中山恭子さんが当時国際交流基金に出向されていて、赤レンガ倉庫を横浜市が取得して活用計画に入ったっていう情報を持たれて、日本で政府が支援する現代アート展をぜひやりたい、やるに当たっては、東京じゃなくて横浜の「赤レンガ倉庫」を主会場の一つとしてやりたいという提案を持って、アプローチされました。国際的なトリエンナーレは、アーティストの方を選定して調整するのが大変で4年前くらいに方針決まらないと動けないっていうことでした。横浜市のほうも一番反対するのは市長かなと思っていたのですが、市長から「ワールドカップの前年に国際的なPRイベントとしてできるように、かつ赤レンガ倉庫のイメージをしっかりとアピールできるように、それができるのだったらやってもいい」と意見をいただき、当時拡張を計画していたパシフィコ横浜の展示場と赤レンガ倉庫を会場として実施する方針が決まり、実現しました。結果、この左の上に写真、これは貨車ですけども、オノ・ヨーコさんの作品で「ベルリンで銃弾で穴だらけになった貨車」をここに持ってきて置いています。音楽がかかっている、夜になるとここから空に向けてレーザービームが出て、平和を意識する印象的な作品になっています。右側が1号倉庫のほうで、1号倉庫のここの部分の広場は完成しています。倉庫の中では、ここは映像関係の作品が多く入りました。これは有名なバッタですね。それから左側は草間彌生さんの銀の水玉の部屋で、パシフィコ展示ホールの中の作品です。この方の作品を新港埠頭の運河に浮かべました。銀の玉を何千個っていか、浮かべたいっていうお話があって、浮かべるのはいいけど流れたら不法投棄の問題になりますから、流れちゃダメで、それでもできるかと確認しました。一応あるエリアをオイルフェンスで囲って銀の玉が流れて出ないようにして「作品」になっています。夜、月明かりの中、すごく綺麗でした。陸上では、いろんなインスタレーションがありまし

たが、水面を使ってやったのはここだけでした。

この写真は、赤レンガ倉庫の保存活用事業が「ユネスコの太平洋遺産賞」を貰った時のものです。これは2010年ですね。オープンして8年、日本で初めての優秀賞受賞ということで、林文子市長と新居千秋さん、工事の関係者や赤レンガ会社の方たちも入っています。

横浜トリエンナーレ(赤レンガ倉庫・パーク)



ユネスコ文化遺産保全のためのアジア太平洋遺産賞



以上で、今回の私の説明は終わりますが、ご質問があればお受けしたいと思います。

- ー あと1時間ぐらい、意見交換をしたいと思っています。皆さんご自由にどうぞ。
- ー 赤レンガ倉庫は歴史的遺産を文化振興等に活用するというコンセプトがはっきりあっ

たのは分かりましたが、新港地区がみなとみらい21の中でどういう位置付けなのかなってのが気になっています。赤レンガ倉庫とつながる動線としての自動車というのは分かるのですが、その後コスモワールドを建設したり、ワールドポーターズをオープンしたり、カップヌードルミュージアムとか結婚式場とかが出てきて、中央地区よりも賑わいの集客施設みたいなのが点在しているのですが、その中に海上保安庁の基地もあり、その辺りの新港地区をどう開発してこうとか、赤レンガ倉庫の話と並行してどういうふうに議論されていたのか、お伺いしたい。

遠藤 みなとみらい21の事業エリアの中で、中央地区は都市を作ろうと、建設省の主導っていうとおかしいけど。それに対して新港地区は、同じ横浜港の臨海部っていうことで、運輸省の意思が強かったのです。だから同じ業務系を入れるにしても、港湾業務を入れないと。港湾業務として海上保安庁。それからこの左側の埠頭には客船が着く、ないし定期船が着けるような、埠頭を生かした施設にしようと思っていました。でも、基本的に「賑わい」がなければ意味ないだろうと思っていました。

細郷市長のときには、中央地区を中心に埋立工事を急ぎ、三菱地所も含めていろんな地権者の関係もあって土地区画整理事業を推進していました。新港地区は、埋立事業はやるけれども土地区画整理事業じゃないのです。土地は、ほとんど国有地と横浜市の埋立地が中心になりますから。そういう意味で新港地区の場合には、まず港湾関係の倉庫業者を含めて、関係者に移転していただかないと土地が使えない。また先ほどの図面にもありましたけれども、新港埠頭の周りには舢舨やタグボートがいっぱい停泊していたのです。中央地区の工事で追われた舢舨が、新港地区に移ってくるわけです。その移ってきた舢舨をどかさない限り、新港地区の埋立工事はできない。

赤レンガ倉庫の前にも、タグボートが泊っていました。船をどかさないと、賑わい施設を計画する民間の事業者を呼ぶわけにいかない。高秀市長の時代に、港湾局の中でもみなとみらい21推進チームが創られ、市民を対象とする賑わいの街づくりを推進するようという形で投入されました。私が異動したタイミングはそうなのです。新しい港湾局長に細川局長が入り、下水道事業一筋できた局長からすれば同じ土木の領域でもテリトリーが全然違う分野で大変だったと思います。運輸省のルールのあるテリトリーに、建設省のテリトリーでやってきた方が行きました。併せて、担当部長には企画調整局の経験もある斎藤さんが下水道局から、私は都市整備局から行きました。そういう都市型のみなとみらい21事業推進グループが港湾局で動き出したのです。新港地区ではそれまで、臨港幹線という本線を地下で通す道路建設をやっていましたけれども、臨港幹線道路を地域の道路としてどう使うのかの議論がないのです。臨港幹線道路は必要だ。これは港湾物流を関内市街地から分離するという意味から、必要性はみんな理解しています。けれども、どうやってみなとみらい21地区である道路を生かすのか、いつ供用させるのかって議論が不十分なのです。

中央地区と新港地区の間だけ先行で工事することは、埋立地と新しい開発ですから理解されますが、ここから南の山下埠頭の方とか、それから北の市場の方にいざ行こうとなると、既成の市街地の中にどういふふうに物流道路をぶつけるのかっていう大変な議論になっていくわけですね。大さん橋の地下部分までは実施しています。でもそれから山下公園の前をどうするのか、地下で行くのかそれとも埋め立てで行くのか。山下埠頭にどうやって出て行くのか。横浜の観光のシンボルともいえる山下公園の前面の事業は、地元や市民の理解が不可欠です。そういう意味で僕らは、赤レンガ倉庫を生かすために道路体系をもう一回整理しています。関内の市街地とのアクセスは、橋2本しかありません。新港橋と万国橋です。桜木町駅方面は自動車道を遊歩道として使って連絡できます。それからみなとみらい2 1中央地区のほうは国際橋があって、パシフィコ横浜との間で繋がります。だから地域交通系でいけば3路線、歩行者系で1路線の、4路線と臨港幹線道路本線でネットワークを作って、交差点処理、道路断面などの実施計画を整理しました。

駐車場の問題もあります。ナビオスは宿泊施設だけけど、その宿泊施設としての駐車場しかありません。ワールドポーターズは、国際的な様々な輸入商品の展示機能を中心としたFAZ施設にしようということで、事業化ができました。でも実際は、入る方を特定の業者に限定するのか、それとも一般のお客さんまで対象とするのかという議論がありました。基本的には経済局も私たちも、一般の方が入って来れる施設にしないとまずいだろうと考えて、民間の事業者も当然そうじゃないと事業が成り立たないと。FAZ機能として、見本市もできる機能を持っている、そういう施設として臨港地区、修景厚生港区になじむ、という説明で理解を得ています。実際、上には映画館が入って、大規模な駐車場も整備されています。新港地区ではあの駐車場がすごく生きています。当時ここには歩いて来るか、車で来るかしかない時代ですから、一般利用が可能な大型駐車場がなければ土地活用は難しかったのです。そういう意味で、赤レンガ倉庫にも十分な駐車場を作りました。

関内市街地との連続から、また赤レンガ倉庫の景観から、超高層は建てないというデザイン指針も決めています。できるだけゆったりとした空間を作っていこうと。水際線沿いに、港湾緑地を広く取っています。港湾緑地というのは運輸省の補助で作る施設で、建設省の都市公園とは補助金は違うけど中身的には同じ機能になるわけです。水際線を生かした施設を作って、ゆとりのある緑の空間の中での賑わいと魅力を作ろうと計画しています。大きいけれど低い赤レンガ倉庫を活かそうという計画です。

第3管区海上保安本部の横浜海上防災基地は、先行で整備しています。横浜市にとっても、防災拠点として重要になります。この施設の対岸は新港客船ターミナルで、間のスリットの古い岸壁は活かされ、2代目の帆船日本丸もここに泊められるようになりました。

一 都市計画的にうまくいった事例っていうよりも、港湾、臨港地区の中でのまちづくりの事例ですね。

遠藤 そうです。何せ当初は臨港地区商港区で保税区域だったから、一般の方は入れなかったのです。港湾の関係者の方は新港埠頭をよく知っていたけれど、橋の脇に詰所があって、通行を監視している時代が長かったですから、一般の方は入れない。僕も、横浜生まれですが、赤レンガ倉庫を間近で見たことはありませんでした。仕事で行って、これは大変だと気付かされました。それからさっきコスモワールドの話がちらっと出ましたが、あの観覧車をこっちに移したのもクイーンズスクエアの開発プランの中で、ホテルの宿泊棟の目に前に観覧車があると、ホテルのグレードが落ちるから移転してほしいと要望が出ていたのです。もともと横浜博覧会の時も、仮設で日本丸メモリアルパークの予定地に作っていますし、魅力ある施設ですから、移転場所は今ある位置と大きく変わらない運河の対岸の新港地区にリニューアルして移しました。敷地は、横浜市の埋立地です。

ー 赤レンガ倉庫を初めて見たのは80年代に学生のころですね。もっと前からいろんなテレビドラマとか映画とかに映っているわけですよ。あれって横浜のどこにあるのかなって探し当てて、立ち入り禁止という看板を無視して入って、ようやくたどり着いて、これが赤レンガ倉庫かって、すごい感動があったのです。周りからは見えにくくて、倉庫がたくさん建っていて、ちょっと危なっかしくて、というような所にそういう空間があるのが、すごく横浜らしいなと思っていたのです。今みたいに、オープンな空間になっていてどこからでも見えているって、いいのかなのか。遠藤さんは多分昔から知っておられて、そのころの状況と比べて、初めからこういうオープンな感じにしようとしていたのか、それとも古き良き横浜みたいなものを残すというような議論は全くなかったのか、その辺ってどうですか。

遠藤 新港埠頭には、本当はこの倉庫以外にも、もうなくなっちゃったけど北米航路の客船ターミナルがあったのです。VIP ルームもあるような客船の施設がありました。

ー それって4号上屋ですね。

遠藤 そう。私は設計図で見たのですが、すてきな建物でした。老朽化していたので、撤去されています。赤レンガ倉庫は改修活用だけでも。税関の遺構も、今残してあります。やはり歴史をどう見るかっていうことになるのですが、復元するような余裕は横浜市にはありません。でも遺構を残して、伝えておきたいという気持ちがあります。古き良き横浜といいますが、昔の仕事場のままで残すのは無理です。歴史の香りを残す、新しい街づくりが、みなとみらい21のテーマです。

ー 基礎的などころでお伺いしたいのですが。最初の大蔵との関係で、土地交換で取得したという。私が話に聞いていたのは、大蔵省と交渉して、ただで取ったとか。すごいなど

思っ。あの辺りでどこの土地と交換したのかなってというのがちょっと興味深いのと。あの辺りでは大蔵とはいろんなことをやっていたと思うのですが。この赤レンガはかなり独立してやったのか、あるいは一連のいろんな施設の中の一環としてやったのか。土地交換といっても、バラバラの土地でやったのか、その辺を教えていただけたら。

遠藤 簡単に言うと、赤レンガ倉庫の財産は何カ所かの土地と交換しています。鶴見区のように1カ所あって、あと金沢区にもあったと思います。

ー それは大蔵が欲しいと言っていたわけですか。

遠藤 そうです。大蔵も住宅系で要求する所と、施設機能で要求する所がありますが、この時は住宅系だったと思います。ここの土地建物の評価は難しい話で、実際は土地面積をベースとしてやったはずですが。

ー そうすると臨港地区として、なおかつ建物としては完全に償却済みみたいな。

遠藤 建物は、活用するため取得するので財産になりますが、土地交換という形で契約したはずで。

ー 横浜にとってはそんなに重い負担じゃなかったわけですか。

遠藤 そうですね。

ー 先ほど言った普通財産としての取得ってというのは、やはり保存活用、活用っていうことを軸にすると、貸し付けでは制約が大きかったのですか。

遠藤 推測なのですが。取得する時に、活用の中身がほとんど決まっていなかったのです。ただタイミングとしてここで取得しておかなければ、新港地区に事業が入っていくときに赤レンガ倉庫の帰属をはっきりさせておかないと、この周りの道路整備も含めて調整が難しいのです。それからもう一つは、道路や港湾緑地として広大な土地を国から無償で取得する予定もあり、タイミング的にはあの時期だったと思います。建築博物館などは、あの時代の活用メニューとしてはありえましたが。

ー それぐらいしかなかった。

遠藤 国もそうだったし、地元の建築の関係者からも要望が出ていました。でも賑わいに

は絶対ならないって意味では、決めたくなかった。それから構造補強を早くやらないと、万が一壊れてしまったら最悪だっていうのがあって、動いたのだと思います。

ー 聞きたいのだけど、臨港幹線の話をしていたときに、1980年ごろかな、赤レンガ倉庫を道路で壊す話がどうもあったみたいなんです。いつから赤レンガ倉庫を残すっていう話に切り変わったのか。僕が道路に絡んだときは、避ける設計が入ってきたのです。その前は確か真っすぐ抜いていたのですよ。どこで赤レンガ倉庫を残すっていう議論が出てきたのかなと。その辺は何か遠藤さんご存じかと。

遠藤 俺が港湾に行ったときには、臨港幹線道路は、曲がって赤レンガ倉庫を避けた計画になっていました。でも、倉庫ぎりぎりに線形を入れていましたから、これじゃあ倉庫の基礎に影響するじゃないかって。どういう方針で使うかも決まってないのに、道路が原因でいじるっていう話はない、臨港幹線をスムーズにやるのだったら、逃げたほうがいいよ、と言った記憶があります。大さん橋の下をくぐる場所も決めていたのです。地下で行くから当然、換気設備をどこに置くかっていう話もしていたわけです。横浜市は、臨港幹線道路のためにみなとみらい21の事業やっているのじゃないんだから、少なくとも赤レンガ倉庫に影響しないルートで、地上的には支障ないようにして、本線が地下で入っていったときにも、赤レンガ倉庫の基礎に影響しないきれいな線形を取るようにと議論しました。臨港幹線道路でいうと、山下埠頭まで供用する前提で事業を検討している中で、当時山下公園の前をどうするかの話は全く見えていなかったですね。

ー あの後、委員会作りしました。結局、山下公園を少し前出しして、その下に入れると。当時その案で、一応は決まったんです。

ー 田村明研究会の話で、田村さんのご本によると、飛鳥田さんも説得しながら残したという、それがあっていろんな事業がこういうふうにできたのだらうと思うのです。最初の6大事業の提案、1964年の12月に出した報告書には全部開発するように書かれている。田村さんは、徐々にその価値を理解していったのか、何だろうな、と思うのです。遠藤さんからご覧になって、そんなにパッと気が付く場所ですかね。ここって当時は、市役所の人だったら入れるのだらうけれど、1960年代ぐらいで、ここにそんな価値がありそうだなあというのを、田村さんはどこで思ったのですかね。

遠藤 分からないですね。田村さんのブレーンだった東大の八十島義之助さんとか高山英華さんは船の時代を知っている方で、横浜でも船の時代を知っている人はすごく多いです。戦後、米軍に接收されましたが、港湾関係者や造船関係者、船員など、横浜にはすごく多かったもので、関係者の人からすれば良く知られている場所だと思います。

ー もうひとつ不思議な話は、田村さんが言われているのですが、飛鳥田さんはそんなの価値がない、そんな赤レンガ倉庫なんかいくらでもあるよってという言い方をして、田村さんがそうじゃないと説得をしたという話があります。臨港地区の大昔の図面とかを見ても、赤レンガの倉庫ってこれぐらいしかないのですよね。

遠藤 レンガ造りの建物は、赤レンガ倉庫と、開港記念会館、震災後に作られた帝蚕倉庫など何か所かしか残っていないですね。関内側の市街地は震災、戦災でほとんど無くなりましたから、そういう意味では貴重なのです。けれども、現場は、知っている人からすれば落書きが酷いお化け屋敷のようで、もう雨漏りもひどいし、鳩の糞が溜まっていて、これを使うイメージを持てた人は少ないと思います。ただ、都心臨海部のこのエリアで、ウォーターフロントの計画では大事な性格づけを持ってくる施設になると、田村さんは理解していたと思います。

ー 一つだけ付け加えると、1938年に僕の親父が渡米するのですが、そのとき横浜の大さん橋で、テープを放って家族で見送ったのです。その思い出は強いです。そして田村明も同じ大さん橋から、初めての外国旅行でソビエト連邦に向かったのです。彼は、大さん橋を出て、赤レンガ倉庫を見ながら行ったのだと思います。その時、彼がどういうふうに赤レンガ倉庫を見ていたのか、僕はイメージするわけ。彼が飛鳥田さんに対して、「田村明の闘い」の中に書いてある一説は、誇張があるのかはよく分からんけれども、田村明はそういう経験の中で、実際に横浜市に勤めて、行政側の立場で建物をじっくり見て、いろいろ変わっていったんじゃないかと思うのです。

文化遺産ってということについては、彼が大阪、京都方面に目を向けたのは、藤島亥次郎さんのおかげと思う。藤島さんが新入生たちを関西文化に触れさせようと見学旅行会をした。明は大きく影響を受け、異なる文化への興味と関心が膨らんだと思う。建築でハードな建物を造ることより人間関係に興味を強く持った明は、後に法学を学んでいます。まちづくりの思いはこの頃にあったのかもしれませんが。卒業して、就職を関西にしたのは藤島さんの影響で、日本文化の基軸を感じ取ったのではないかと思うのです。「まちづくり」の中で、街の遺産をどう読み取るかということが、とても大切なことだと。

遠藤 海から横浜見たときに三つの塔と、それからこの赤レンガ倉庫は、この大さん橋の水域から見えるシンボルなのです。海辺にあってドーンというスケールがあるこの赤レンガ倉庫の存在価値は、海から見た人は特に感じていると思います。他の都市でも、赤レンガの施設を見てくると、やっぱりみんな巨大です。その大きいスケールを活かして活用できれば、みなとみらい21エリアの中で横浜の特色を強く打ち出せるシンボルになる資産だと、田村さんは当然理解できていたと思います。通常、役人的に言うと、これを活かすとなると金が掛かるな、というのが第1印象ですね。

ー 田村明は役人じゃなかったからね、見たばかりの時は。まさに民間人として横浜に入ってきたのだし、その感覚はだいぶ違うよね。今の話、先ほど大蔵省のある人物から歴史的な価値はみんな理解していたって言うけど、60年代ってというのはある意味では厄介ものだったのですかね。

遠藤 保税区域で一般の人が入らないってことで残っていた。あれがもし一般の人が入るエリアだったら、危ないから早く撤去しろというか、そういう議論が出てもおかしくなかったと思う。不思議な命を永らえていたのですね。

ー 赤レンガ倉庫が第1回目の田村賞で、確か、舞鶴かな。舞鶴は最初にもらって、横浜はもらっていないのじゃないかな。

ー 赤レンガを残そうじゃないかっていう発想をバンとぶつけたのは、最初は田村明だと僕は思っていたの、ずっと。そのことがどっかに記録されないと、せっかくきょうの話もそうだけど、僕は自分が研究者で薬の開発は最初にもものを作り出したとき、見ているのは僕なんだけど。開発する過程は15年ぐらいかかるわけ。そうすると15年間の間に、最初にやった人の話は覚えてない。社長賞ぐらもらうけど、その時代の人たちは昔のことなんか全然知らない。15年と言ったけど、僕のコレステロールの薬のメバロチンは、開発に20年かかっているから、僕が定年になる寸前に薬が世の中に出てきた。だから同じような年齢でいくと忘れられちゃう。田村明は、最初にこれを保存したほうがいいよって言った、その時の感覚をどう残せるのかっていうのが、難しい問題だなと思いました。

ー 舞鶴の赤レンガについては、田村先生が顧問をやっていたいたまづくり研究の関係です。1989年に舞鶴市役所の人たちがまづくり研究会を訪れて、私が横浜市内を案内して、赤レンガ倉庫も案内して、横浜にはこんなすごいものがありますよって言ったら、舞鶴市役所の人が「こんなもんうちの町にだっていくらでもありますよ」っておっしゃって。「えっ」という話になった。横浜はこれを活用していこうと思っている。舞鶴市もどうかっていう話になったのですが、それまでは舞鶴市長もこんな厄介ものは全部壊せっていう話だったのです。そこに我々が乗り込んでいって、全国大会を舞鶴で開いて。そうしたら全国から大勢の人が集まってきて、マスコミも注目することになり、市長が方針を転換したのですね。ちょうど市長選挙のときだったのです。赤レンガの町の文化という話になって、舞鶴市が田村賞の第1号になったのです。

大さん橋の突端に行くと、物流機能が全部、本牧埠頭と大黒埠頭に行っているわけですよ。歴史をたどると波止場があって、波止場では大きな船は着かないし、やや大きくなると栈橋ができて大さん橋ができて。これ風でグラグラすると駄目だから埠頭で埋め立てて。大型の船が来ると荷物がすごく多いからストックしなきゃいけない、だから倉庫

ができた。物流は、最初は荷車だったのが、鉄道じゃないと運べない。物流の歴史から言うと、あそこに赤レンガ倉庫がないと港の物流の歴史が語れないと思うのです。

遠藤 一般市民が入れないエリアが港湾の物流エリアだから、基本的にはしょうがないのです。物流を合理的に処理するには、一般の人が入らない、かつ大型車両・大型機械が自由に動けるような、ないしは鉄道が入れるような広大な土地利用が望ましい、そういう性格になるのはやむを得ない話です。

ー ポートアイランドで神戸なんか見ると、完全に物流機能でしかそこが作ってないので、結果的に孤立しちゃうっていう。

遠藤 ウォーターフロントという、陸地と連続した水際線に新しい土地利用を展開するというみなとみらい21みたいなプランは、一番真っ当なのだと思います。その中で変わべきものは変わっていくし、その中で残すべきものは残していくという意味で。帝蚕倉庫も一部残ったし、港湾合庁も歴史の匂いを残している。都市の側がどれだけ自分の街に対して考えているのかということが、大事なことと思うけどね。新港埠頭は、僕も最初に港湾局に行ったとき驚いちゃった。こんな所、本当に変わるのかなって。実際、ここにいた倉庫業者の方たちは大黒に移転したし、舩は取りあえず高島埠頭用品庫プールに行ってもらい、高島埠頭の埋立てをやるときには、本牧埠頭と大黒埠頭に移ってもらっています。順番に動かしながら時間をかけて、舩を減らしていった。コンテナ輸送が主流になるにつれ、埠頭間の物流移動も、舩から車両に変わっていました。

ー 赤レンガ倉庫の整備するとき、来街者数とか何か目標があったのですか。

遠藤 100万人とか200万人という、そういう数字は出してないです。あれだけの建物のスケールの中で、どれだけ人を集められるかというのは、民間からすれば営業上最大の課題です。それは任せておいて十分と考えました。市が3セクとしてやる場合は、目標数値を出さなきゃいけない。お客集めるといのは、毎年増やしていくのが民間企業のノーハウです。そのために、店舗の入れ替えもやるわけですね。

ー 一つ聞きたかったことと感想めいたことなのですが。感想めいたほうは、田村明さんの本の中で、赤レンガ倉庫を保存するのは一番大変な事業だったっていうことを言っていて、どれぐらい強い思いでやったのかなと。結論から言うと、港湾のコンテナ化が不可避だったっていうことが分かって、同時に都心部強化事業が動いてきたから、良かった、これで残ったぞっていうことを感想として言ったというのがすごく印象に残っています。田村明さんが、どれぐらいそこに関わったのかなっていうのが、気になりました。もう一つ

疑問というのは赤レンガ倉庫を残すときに、村松貞次郎さんが非常に関わったっていうことを資料、あるいは新聞雑誌に出ていたのです。それで実際どれぐらい関わりがあったかが気になって。もしご存じでしたらお聞きしたい。

遠藤 昭和50年度に、都心臨海部再開発基本構想の中で村松先生の建築史的所見として、重要文化財建造物の最右翼との評価と、ふさわしい再利用計画、維持管理を指摘されています。財産取得の前年、平成3年度には赤レンガ倉庫保存改修検討委員会（村松委員長）を開催し、村松先生を中心に保存問題や構造問題の専門家の先生方により保存改修に向けての課題を整理しています。それ以降、保存工事の工法・改修設計にも、委員会の先生方に継続的に関わっていただいています。

村松先生は真剣でした。本当に大事な施設ですが、あれだけ壊れてきている建物を、どうやって保存修復工事をするか、それもできるだけ時間をかけないで、丁寧に。だから保存工事の工法には、素屋根工法がとられました。素屋根を掛けると雨が降っていても工事できるのです。最初は何でこんな金のかかる工事にしたのだ、と思いましたが、確かに雨でも工事をずっとやっていました。お金も大変掛かっていますがその結果、今がある。いいタイミングで参加していただいています。

ー もしあれがそのまま壊されていたら、どういう景色が目浮かぶかっていうのを、想像すると怖いです。

遠藤 新港埠頭には、これ以外にハンマーヘッドクレーンとか、旧税関の遺構は残っています。国が作った港湾の施設はあの時代、先端的な建物であって、かつスケールも画期的です。国が造ったのだから国が責任取れといっても無理で、大蔵省には改修する余裕はありません。そういう意味で、赤レンガ倉庫は市に買ってほしいっていうのはあったはずです。歴史的な遺産だというのは、自分たちが一番よく知っている。大正から昭和の船の時代の最大の拠点であった横浜港、その歴史は自分たちが一番よく知っていて、赤レンガ倉庫を残してくれればうれしいけれども自分たちではできない。それでずっと時間がたって、この6大事業の中の都心部強化事業の構想が挙げられて、初めて生き返る可能性が生まれたということだと思う。あのままだったら壊れているのでは。

ー 今、最後に言われた記憶っていうか言葉はものすごく僕には響いたんだ。それを資料のもうちょっと前のほうに書いてくれれば分かりやすいのだけど。

遠藤 感想ですが、赤レンガ倉庫には田村明さんの思いが籠っていたことが分かり、良かったです。

Aー 遠藤さん、どうもありがとうございました。 (完)