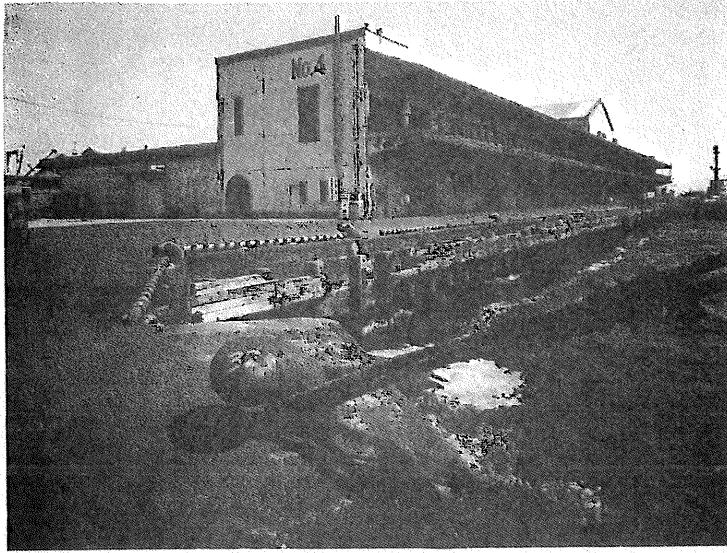


新港埠頭4号上屋の記録



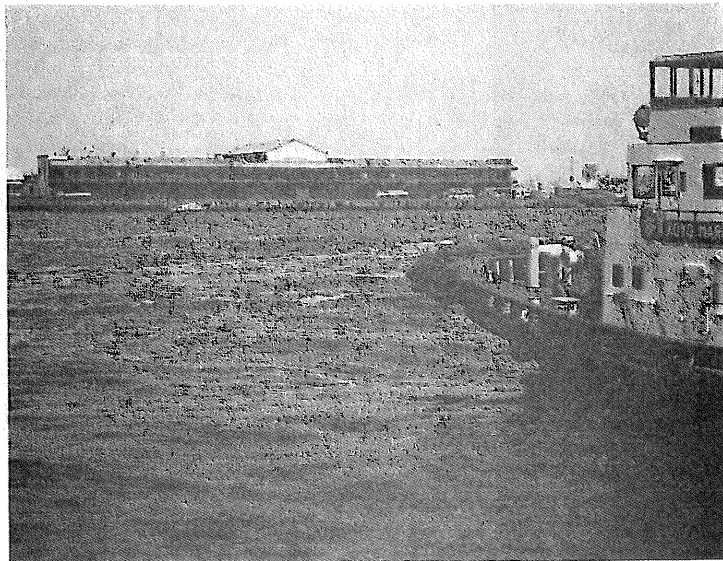


3号岸壁より望む

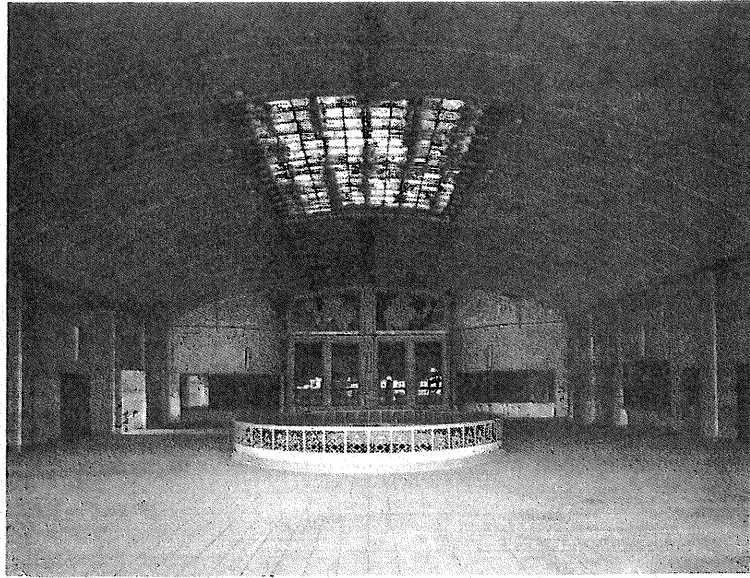


5号より望む

大栈橋側より望む



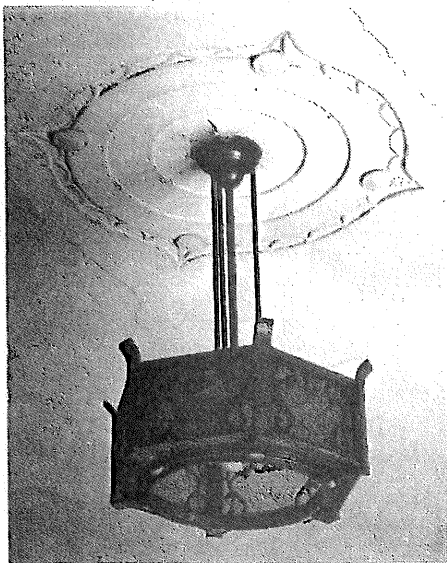
2階ホール及び貴賓室



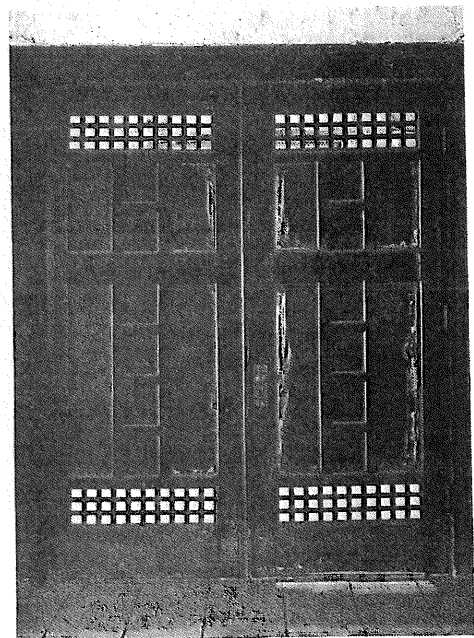
ホール全景



貴賓室



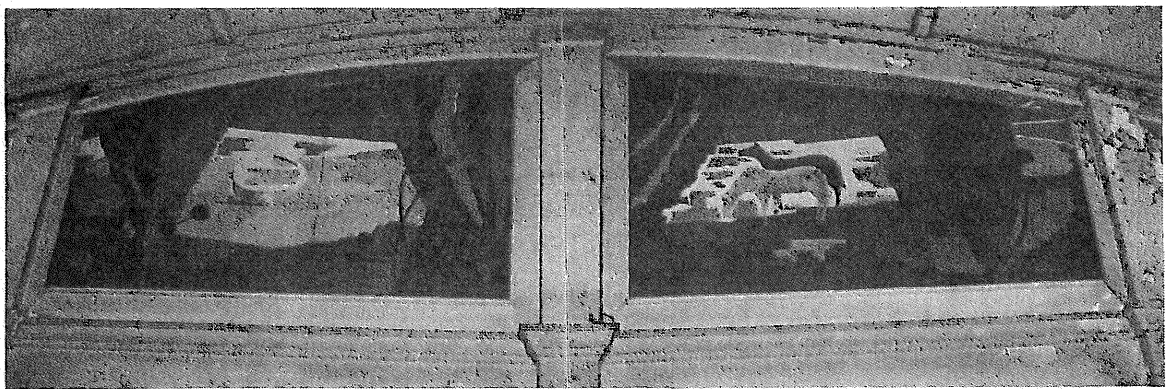
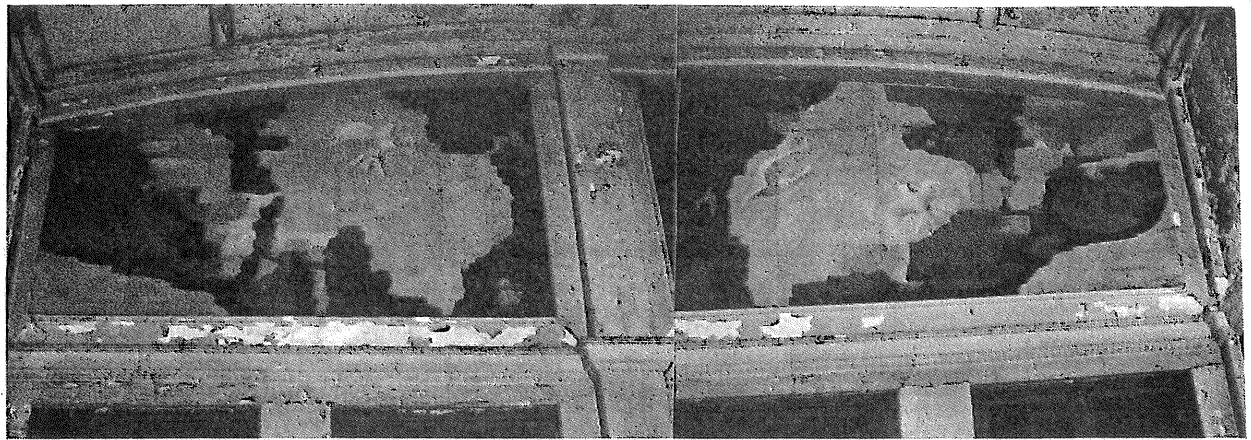
シャンデリア



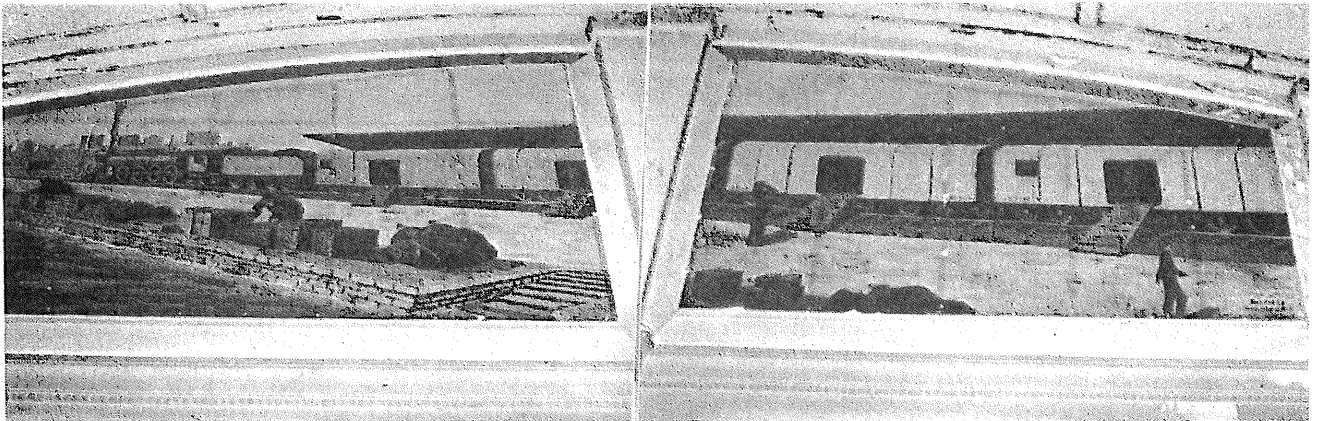
貴賓室ドア

2階ホール壁画

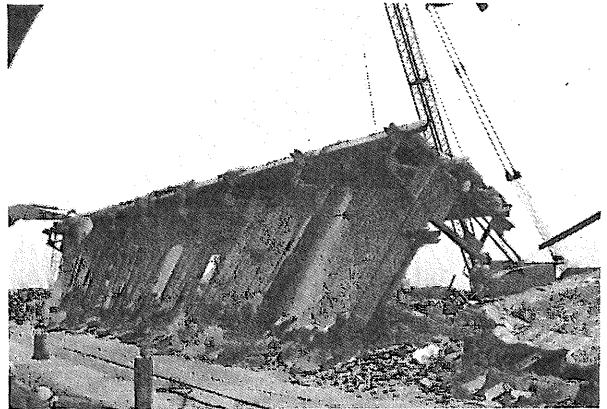
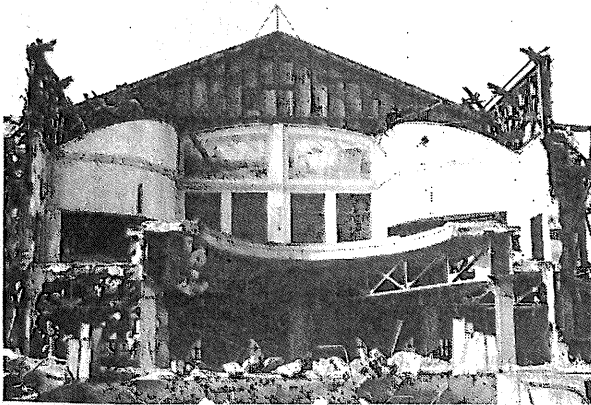
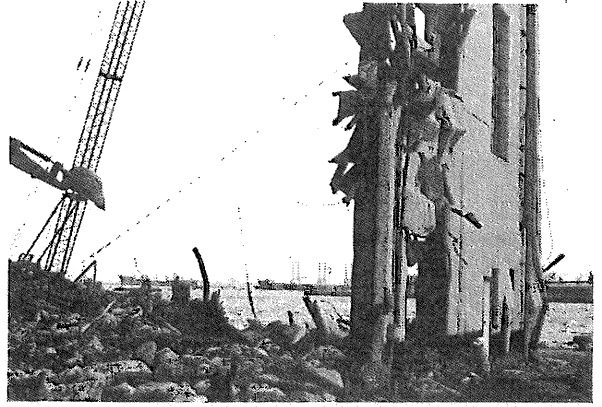
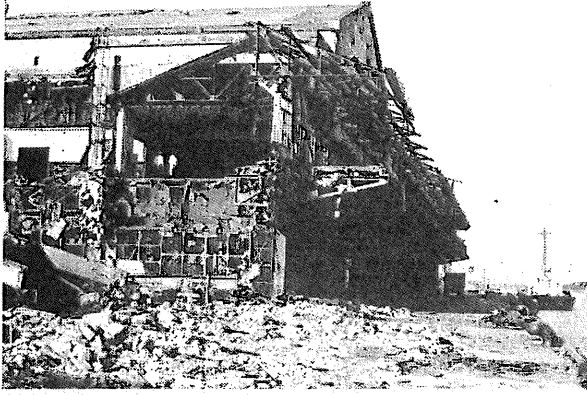
表面



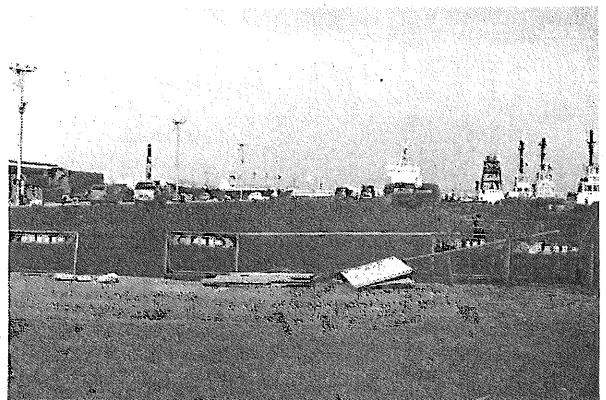
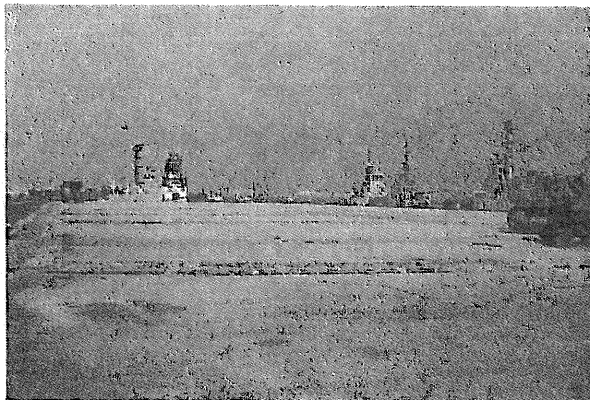
裏面



取り壊し作業状況



荷捌地として活用



横浜新港埠頭4号上屋の建築について

東京大学生産技術研究所

教授 村松貞次郎

上記、横浜新港埠頭4号上屋の建築（昭和2年竣工）について歴史的・文化史的な評価は、次に続く、堀勇良君担当の「新港埠頭4号上屋の記録」に詳しいが、商船航海時代の港湾施設としての代表的・典型的な建築物であり、建築技術史上の特異な価値とともに、文化史あるいは社会史上の価値がきわめて高い。また開港記念会館を持ち、さらに現在、開港資料館設置の構想（旧イギリス領事館建築の保存・再利用を骨子とする）が進展している港湾都市・横浜にとっては、まことに記念すべき建築と行うことができよう。

しかし、この建築は関東大震災の復興建築として倏忽の間に建てられたものであるため、50余年を経た今日、構造その他に著しい老朽化が認められる。また航空機時代に入って国際旅客ターミナルとしての機能も放棄せざるを得ない状況にたちいたっている。そのため、まことに残念ながら撤去せざるを得ない、と私も思う。

私たち日本近代建築史研究者は、現在、日本全国にわたって現存する主要近代建築の調査を行っており、併せてその近代建築の保存・再利用を強く訴えている。そのような見地からすれば、これはまことに残念なことであるが、諸般の事情からして止むを得ないものがある。しかし、保存・再利用と言うものは、すべて、オールオア ナッシングであってはならない。撤去と言っても可能な限りの記録が保存されるべきであって、それが先人に対する礼であり、後世に対する今日のわれわれの義務でもあること申すまでもない。

幸いにして、この4号上屋の建築については、関係の方々がすでに早くから記録保存に並々ならぬ理解と熱意を示しておられる。私たちもできる限りのお手伝いをしたいと考えている。そして近代建築の記録保存の面における模範例を示すことができれば、この建築もきっと浮かばれるであろう。

昭和54年3月

新港埠頭4号上屋の記録

東京大学生産技術研究所
村松研究室(担当 堀 勇良)

はじめに

安政6(1859)年開港した横浜は、「民戸八十七、東西十丁又は十七八丁の処もあり、南北も大抵十八丁程なり」と『新編武蔵風土記稿』が伝えるような一寒村にすぎなかった。港としての設備も、開港と同時に日本波止場と西波止場、元治元(1864)年に東波止場がつくられたにすぎず、本格的な港湾としての規模をもつに至ったのは、約500万 m^2 の水面を抱く東及北二条の防波堤と、長737m62の鉄棧橋の築造架設を骨子とする築港工事によってである。明治22(1889)年着工、英人パーマー(Henry Spencer Palmer)の立案になるこの築港工事が竣工したのは明治29(1896)年5月のことである。しかし、この築港工事とても横浜港修築の第一歩にすぎず、多くの荷役は舢舨に依らねばならず、上屋倉庫等の陸上施設も未だ充分といえなかった。ここにおいて、横浜税関の拡張工事として新港埠頭の建設が着手されるのである。

新港埠頭の建設

新港埠頭は、我国最初の繫船岸壁をもつ埠頭として建設されたもので、埋立面積230,505 m^2 86、岸壁延長2,056m73の規模を有し、木造上屋3棟、鉄造上屋11棟、煉瓦造倉庫2棟、事務所、発電所等の陸上設備、鉄道、道路、橋梁、上下水道の関連施設を含んだ、いわば都市的スケールに及ぶ土木建築工事であった。工事は海面埋立の第一期、残部の海面埋立と海陸連絡の陸上設備工事の第二期に分かれた。第一期は大蔵省臨時税関工事部によって明治38(1905)年12月竣工し、日露戦争の勃発で工事の実施が危ぶまれた第二期は、工費の3分の1を横浜市が負担することで明治39(1906)年4月起工され、臨時税関工事部を引継いだ大蔵省臨時建築部において施行された。陸上設備は大正3(1914)年3月竣工、鉄棧橋の改築が竣工して第二期工事が完了したのは大正6(1917)年11月のことである。

4号岸壁の前身は当時において32尺の水深をもち、天洋丸(13,401ton)クラスの大型船を繋留しうる新港埠頭最大の岸壁であり、その岸壁に沿った上屋、すなわち4号上屋の前身建物は、当初の第6号上屋で、建築面積1,260坪鉄骨造平家建亜鉛鍍波形鉄板張の建築で、新港埠頭最大の上屋になっていた。しかし、あくまで上屋であり、旅客ターミナルとしての性格は弱く、旅具検査の必要上から照明が増設されていたにすぎなかった。震災迄の旅客ターミナルは改築された鉄棧橋、すなわち大棧橋にあったのである。

関東大震災とその復旧

大正12(1923)年の関東大震災は新港埠頭を壊滅の状態においやった。「大正十二年九月一日ノ関東大震災ガ横浜港ニ及ボセル被害ノ程度ハ実ニ国内外ヲ通シ未聞ノコトナリ。明治二十二年以来約千四百万円ノ工事費ヲ投ジ之ガ完成ニ三十余年ヲ費シタル港内諸設備ハ一朝ニシテ殆ント全部破壊セラレ、港湾ノ能力一時ニ絶滅シ其惨憺タル状況ハ今尙眼前ニ彷彿タル」と『横浜港震害復旧工事報告』(内務省横浜土木出張所 昭和4年)は伝えている。「新港岸壁総延長約千百間ノ内稍旧形ヲ存スルモノ一岸壁五十三間、二岸壁六十間、六岸壁百十六間、合計二百二十九間ニ過ギズ他ハ全部倒壊セリ」(同上)という有様であった。陸上設備の被害も同様で、「震災前面積三万千余坪ヲ有セシ税関構内ノ上屋及倉庫ハ其ノ残存使用ニ堪ヘ得ルモノ僅ニ八千余坪ニ過ギザルニ至レリ」(『営繕管財局営繕事業年報第一編』大蔵省営繕管財局昭和9年)という被害状況にあった。この復旧工事は、岸壁及大棧橋に関しては内務省横浜土木出張所が、陸上設備に関しては大蔵省営繕管財局横浜出張所がその任に当たった。

4号岸壁の復旧工事概要は次の通り。

「四号岸壁復旧工事ノ延長ハ百十四間二分ニシテ九号十号十一号ト同ク新岸壁線ハ在来ノモノヨリ八間前進セシメタルモ其構造ハ既往ノ経験ニヨリ又南東強風ニ面セルヲ以テ横棧橋式ヲ止メ、之ヲ普通岸壁式ニ改メタリ。即倒壊物ハ全部其儘ニ放置シ倒壊岸壁ヲ新岸壁ノ基礎タラシメントセシモ其前端ノ凸凹甚シキヲ以テ、新岸壁線ニ沿ヒ方塊ヲ一列ニ並置シ新方塊ト倒壊岸壁トノ間ハ入念ニ水中コンクリートヲ施シ之ヲ基礎トシテ潜函又ハ無底函ヲ据付ケ砂利及コンクリートヲ其内に填充シ其上ニ上部工事ヲ施工セリ。岸壁本体ノ進捗ト同時ニ割石及土丹ヲ以テ裏込ヲナシ其後方ニ約四千三百八十立坪ノ土砂ヲ埋立テリ」(『横浜港震害復旧工事報告』)

4号岸壁の復旧工事は大正13(1924)年2月1日着手され同年9月13日には竣功した。当日、東洋汽船株式会社は所属船大洋丸(14,457ton)

を新装成った4号岸壁に配船繫留させ、その竣功を祝った。大洋丸はもともとはガブ・フィニスター号というドイツ船（明治44年建造）であるが、東洋汽船が大正15（1926）年日本郵船に合併された後も天洋丸（13,402 ton）春洋丸（13,039 ton）これや丸（11,810 ton）さりべり丸（11,790 ton）とともにサンフランシスコ航路で活躍し、昭和4, 5年日本郵船の新造船である浅間丸（16,947 ton）秩父丸（17,498 ton）竜田丸（16,955 ton）が相次いで就航するまでは最大の客船であった。この復旧工事によって、4号岸壁は従来32尺の水深を34尺にすることができ、大棧橋と並んで大型客船の繫留場としての資格を得ることになる。

一方、4号岸壁に沿った上屋、すなわち4号上屋の復旧工事計画は次の通り。

「第四号上屋ハ其ノ前面岸壁ガ優秀旅客船ノ繫留場ナルヲ以テ発着ノ際ニ於ケル其ノ混雑ト利便トヲ慮リ特ニ岸壁半分ヲ二階建トシ之ニ廊下及渡橋ヲ設ケ船客ヲシテ船ノ甲板ヨリ上屋ニ入り夫レヨリ段階ヲ経テ直チニ道路側ニ出ヅルニ便ナラシムル設計トシ、階上ニハ待合所、食堂、貴賓室、売店、事務室、電信電話室、手洗所、手荷物検査場等ヲ設ケ階下ハ大部分普通上屋トシテ貨物ノ蔵置場ト為スノ外旅客ノ出入玄関、旅具検査場、昇降機、便所等ヲ設クルコトト為セリ」(『営繕管財局営繕事業年報第一編』)

4号上屋の建築

『横浜税関陸上設備震災復旧工事概要』(営繕管財局横浜出張所 昭和6年)より4号上屋の建築概要を示す。

建坪 2,196坪2

延坪 3,249坪4 外ニ鉄道線路側軒出15尺の総庇
225坪0及両棲霧除庇6坪277

階数 二階建 一階2,196坪2 二階1,053坪2

軒高 階下20尺 階上50尺

建物主体ノ長及幅 長90間 幅24間5分

主要室 階下 貨物蔵置場、旅具検査場、旅客溜、貴重品置場、収容貨物置場、玄関、広間、表階段室、昇降機室、事務室、関税収納室、鉄道貨物取扱所、裏階段、便所等

階上 旅客待合室、食堂、同調理場、携帯品検査場、特別待合室、郵便電話室、事務室、予備室、昇降機室、便所、洗面所、長廊下等

構造概要

基礎 「コンプレツソル」式杭打及鉄筋

「コンクリート」基礎

骨組 鉄骨構造

壁体 「ラス」張「モルタル」塗

屋根 平家部 陸屋根鉄筋「コンクリートスラブ」防水層貼

二階 鉄骨切妻造「スレート」葺一部陸屋根造

床 階下 割栗地形「コンクリート」打床高平地式

階上 鉄骨鉄筋「コンクリートスラブ」

階段 鉄骨及鉄筋「コンクリート」

出入口及窓 階下 貨物蔵置場出入口ハ鉄扉（引戸）間仕切鉄
開戸及格子戸

玄関及階上外廻り入口ハ「スチールドア」其他

窓ハ「スチールサッシュ」間仕切出入口窓木製建
具天窓金網入硝子張

各部仕上 色「モルタル」相面塗，防水ノ為メ色「ベンキ」吹付

内部仕上 天井 階下玄関，広間「メタルシーリング」張「ペイント」塗，
其他ハ水性「ペイント」塗

階上「メタルシーリング」張「ペイント」塗及漆喰塗

壁 階下「モルタル」及漆喰塗

階上漆喰塗

床 階下 貨物蔵置場ノ内歩道「アスファルト」，貨物置場
「ソリデチット」舗床，玄関広間及階階室人造石塗，旅
具検査場木煉瓦敷，其他ハ「モルタル」塗

階上 旅客待合所携帯品検査場，長廊下大浦式「ブロッ
ク」敷，便所洗面所「タイル」貼，特別待合室食堂「フ
ローリングブロック」，其他ハ檜板張

装飾 特別待合室ニハ敷物，窓掛等ノ装飾ヲ施シタリ

設備 照明 電灯階上160灯，階下屋内94灯，側廻戸前出入口上18
灯，計272灯

暖房 階上特別待合室各事務室食堂，階下事務室ニ電熱装置ヲ施シ，
階上旅客待合所携帯品検査所事務室，階下旅具検査場事務室
ニ暖炉ヲ置ク

換気 階下貨物蔵置場各腰屋根葺，階上外壁上部所々ニ鎧窓ヲ設
ケ，各便所ニハ排気筒ヲ置ク

給水 調理場便所洗面所階下事務室ニ給水栓ヲ設ケ，玄関入口脇ニ
撒水栓ヲ設ク

汚水処理 各階便所排水ハ屋外汚水浄化槽（南北棟ニ一ヶ所ツツ）
 ニ導キ，調理場手洗場各階洗面所排水ハ屋外溜枳ニ導ク
 防火 階上旅客待合室及携帯品検査場ニ消火栓ヲ設ク
 電話及電鈴 階上階下ノ事務室ニハ税関ノ構内電話及電鈴ヲ，特別
 待合室ニハ電鈴ヲ設ケ，階上事務室予備室売店食堂及自働電
 話室ニハ加入電話引込ノ予備ヲナス
 昇降機 旅客用昇降機（最大容量2000封度）ニ基ヲ設備ス
 其他設備 特別待合室ニ椅子，長椅子，卓子，花台，姿見等ヲ設ケ，
 旅客待合所ニハ移動棚ヲ置ク，又階下旅具検査場，階上携帯
 品検査場ニハ旅具検査台ヲ同旅客待合所ニハ「ベンチ」及手
 荷物台ヲ配置ス

付属家

庇 鉄道側ニ軒出15尺ノ総庇ヲ付ス，鉄骨及鉄筋「コンクリー
 ト」陸屋根造トス
 玄関出入口屋根 表玄関前面ニハ大庇及「プラットホーム」屋形ニ
 接続シテ鉄骨硝子板葺ノ大屋根ヲ設ク

付属工作物

船客乗降橋 鋼製ニ基，階上廊下ヨリ本船ノ舷門ニ架渡スルモノニ
 シテ一端ハ上屋廊下先端ノ軌条ニ他端ハ岸壁上ノ軌条上トニ
 跨立スル橋ト渡橋ヨリ成ル

着工年月	基礎工事着手	大正14年1月
	建築着手	大正15年1月
竣功年月	基礎工事	大正14年6月
	建築工事	昭和2年7月
	付属設備	昭和6年3月

工費	建築工事費	698,915円132	内6,731円022
	付属設備費	105,029円180	
	付帯工事費	7,540円000	
	合計	811,484円312	

坪当平均単価 約249円734（建物坪数ハ庇坪ヲ除キ延坪数ニ依ル）
 備考 工費ノ内建築工事費中ニハ在来上屋解体費7,540円00ヲ含ム
 工費ノ中内書ハ推定価格材料費トス

建築の設計は大蔵省営繕管財局横浜出張所で，当時営繕管財局技師であつた下
 元連氏が担当した。建築学会編纂になる『東京横浜復興建築図集1923—
 1930』（昭和6年）に収録された137棟のなかに採り上げられた建築で

ある。

設計を担当した下元連氏は、明治21(1888)年12月16日生まれ、大正3(1914)年7月東京帝国大学工科大学建築学科を卒業して直ちに大蔵大臣官房臨時建築課雇として入省、大蔵技師、臨時議院建築局技師、臨時管轄局技師、管轄管財局技師と大蔵省管轄一筋に歩み、管轄管財局工務部第一技術課長を経て昭和18年(1943)年大蔵省管轄技監、戦後は戦災復興院管轄技監を歴任、退官後下元建築事務所を開設、工学院大学名誉教授でもあり愛練として健在である。総理大臣官邸(昭和4年)の設計者として知られる。

下元連氏自身、昭和4(1929)年欧米出張の折、この4号上屋より箱根丸(日本郵船欧州航路)に乗船したという。「旅客ターミナルといっても税関の上屋ですので大した金をかけることができませんでした。モルタル被覆だけの、いわばむきだしの鉄骨構造は、当時として仕方なかったのですが、海っぺりの建物としてはどんなものでしょうか」とは下元連氏の述懐である。とはいっても、岸壁側中央に4連のアーチを従えた大きな切妻をみせて、大棧橋の上屋とは比較にならぬほどの偉容を誇っている。また、鉄骨構造リブメタルラス張モルタル塗という特異の構法、およびコンプレソル式の基礎抗構法などは、建築技術史的に注目すべき構法であり、記録されてしかるべきであろう。次に、『管轄管財局管轄事業年報』より4号上屋新築工事の工程を表にして示す。4号上屋の竣工時期はどの時点をとるかによって異なり明確に定めることは難しく、従ってどの船が最初に4号上屋を旅客ターミナルとして使用したかを定めることも困難である。『東京横浜復興建築図集1923-1930』では「起工昭和2年3月竣工昭和2年12月」とし、『横浜税関陸上設備震災復旧工事概要』では「建築工事竣工昭和2年7月付属設備竣工昭和6年3月」とし、『管轄管財局管轄事業年報』では安藤組請負の「新築其他工事」、すなわち設備工事を除いた建築本体の新築工事をもって「起工大正15年1月24日竣工昭和2年5月13日」としている。また、昭和2(1927)年5月29日付の「横浜貿易新報」には、「出来上った上屋」と題して4号上屋の写真が掲載されている。以上よりすると、一般的には昭和2(1927)年5月竣工とみてよいであろう。

4号上屋の一応の竣工を上記の時点とするならば、竣工を飾るに相応しい出航として、昭和2(1927)年5月23日午前11時出航になる日本郵船欧州航路箱根丸がある。李王塚殿下妃殿下がヨーロッパへ就かれた時のことである。

「これより先き、両殿下には横浜まで御見送りの梨本大将官、同妃、東久邇宮、朝香宮殿下、李煥公德恵姫の御近親と御一緒に十時十分岸壁着の特

別列車で御来着，一木宮相 倉富 府，仙石宗秩寮総裁以下を従へられて
沿道に精列して御見送り申し上げる知事市長等に御挨拶のお言葉あり在郷
軍人団青年団市内各学校生徒の一斎に唱へる「李王同妃両殿下万歳」の声に
御会釈を賜はり神鞭税関の御先導で静々と御歩を運ばれ新装の四号上屋の
階上より本船に移られ平田船長の御案内で一先づ貴賓室に御休憩御見送り
の各宮さまとお別れのお言葉を交され三鞭を抜かせられて互に御名残を惜
ませられる」

と5月24日付の「横浜貿易新報」は報じている。梨本大將官らが4号上屋
のデッキから箱根丸上の李王両殿下を見送ったことはいうまでもない。

臨港列車

『横浜港』（横浜市土木局 昭和9年）に「四号上屋の特徴」として「其の背
面には鉄道のプラットホームを設け日本郵船会社の優秀船（秩父丸，竜田丸，
浅間丸，大洋丸）が桑港に向けて出帆する当日及び其の他特別の場合には東京
駅との間に臨港列車が運転されて居るのである」とあるように，4号上屋の道
路側には上屋に隣接して鉄道列車の乗降用プラットフォームがある。昭和2
（1927）年から翌年にかけて建設されたもので，「横浜港駅」と称する。
「横浜港駅」は，大正2（1913）年6月1日横浜税関構内横浜荷扱所と
して開設をみ，大正9（1920）年7月23日横浜港駅に昇格したもので，
貨物輸送はもちろんのこと，同日以降日本郵船，東洋汽船の出航日には東京横
浜港駅間に汽船絡連列車が走った。岸壁列車とも，ポートトレインとも呼ば
れ親しまれた。

臨港列車は，大正9（1920）年7月23日午後3時出航の日本郵船香取丸
に向けて，二等115人三等116人の乗船客と見送人を乗せて東京横浜港駅
間——税関構内第10号上屋前に停車したという——を走ったのが最初のもの
として記録されている。震災によって中断していたが，昭和3（1928）
年4月28日再開された。「きのふこれあ丸の出帆に際して始めて東京駅横浜
港駅間の臨時直通列車が運転された。六車輻が殆ど満員，その中には往年の肉
弾大尉桜井忠温大佐や高橋貴族院議員も見えた」と「横浜貿易新報」は写真入
で報じている。当時の『汽車時刻表』（昭和3年5月）をみると，東京駅横浜
港駅間20哩4，午後1時5分東京駅発で途中新橋，品川に停車して午後1時
56分横浜港駅着，復路は3時25分横浜港駅発4時15分東京駅着というダ
イヤであった。運賃は東京駅横浜港駅間 二等1円6銭三等53銭であった。
追記として「左記列車ハ日本郵船会社桑港航路汽船横浜港出帆日ニ限り運転シ
マス，汽船出帆日ハ船線ノ都合デ変更スルコトモアリマスカラ御乗車ノ際ハ予

メ御問合せ下サイ」とある。ちなみに、京都神戸港間にも臨時列車が走っており、こちらは日本郵船欧州航路の神戸港出航日に運転されていた。ともあれ4号上屋が列車プラットフォームと一体となって、すなわち当初の計画どおりの完成された姿で機能しだしたのは、昭和3(1928)年4月28日の日本郵船サンフランシスコ航路これあ丸(11,810 ton)の出航に際してであるといえることができる。

この臨港列車も昭和18(1943)年にもなると時刻表のダイヤから消えていく。戦後は、昭和32(1957)年8月28日氷川丸(11,625 ton)出港の時に再開され、昭和34(1959)年7月26日カナダ・アメリカ公演の宝塚歌劇団が氷川丸で渡航した時、また昭和35(1960)年8月27日氷川丸最終航海の時にも東京横浜港駅間臨港列車の往復運転がなされた。当時はSLが客車を牽引し、昭和45(1970)年10月10日首都圏最後のSLがサヨナラ運転をなしたのもこの臨港線であった。

船の時代

戦前に国際ターミナルといえば、横浜か神戸をさした。神戸がその歴史性から主として商業主義的な貿易港として対世界的に成長してきたとすれば、横浜は帝都東京を背景として、政府と日本郵船によって推進された対米生糸貿易—北米航路は「生糸航路」と通称される——を中心に発展してきたといわれる。(『横浜経済文化事典』) その日本郵船北米航路の根拠地が新港埠頭4号岸壁にあったのであり、外国客船の発着する大棧橋よりも立派な上屋が建てられたのは当然ともいえよう。

昭和初期の4号上屋を彩どるビッグ・イベントのひとつとして、イギリス・グロスター公の来日を挙げるができる。昭和4(1929)年5月2日のことである。4号上屋は岸壁側正面中央アーチに日章旗とユニオンジャックを掲げてサフォーク号の着壁を迎えた。また、翌昭和5(1930)年4月21日ヨーロッパにむかう高松宮殿下御夫妻乗船になる鹿島丸の解纜も4号上屋および4号岸壁を舞台とする。「最後の銅羅が鳴る。秩父宮様を先頭に各宮様はみんな船を下りられて四号上屋階上に立たせられる。高松宮様と喜久子妃殿下はニコニコと手を打ちふられつつAデッキの中央にお出になる。それは各宮様方の真正面で、直線に結んで三四間しかない。その下の岸壁のペーパメントは『日の丸』を手にした中等学校専門学校の生徒だ」(「横浜貿易新報」昭和5年4月22日)。恐らくこれとさほどかわりのない出航光景が4号岸壁で繰りひろげられたに相違ない。

いまひとつのイベントに秩父丸(鎌倉丸)の処女航海出航がある。浅間丸

(1 6, 9 4 7 総 ton) , 竜田丸 (1 6, 9 5 5 総 ton) とともに昭和 3 (1 9 2 8) 年から 5 年にかけて日本郵船サンフランシスコ航路の最新鋭大型客船として建造された秩父丸は、総トン数 1 7, 4 9 8 , 全長 1 7 7 m 7 7 , 幅 2 2 m 5 6 , 最高速度 2 0. 5 6 ノット、戦前戦後を通して我国最大の客船であった。郵船パシフィックトリオのうち、浅間丸と竜田丸は三菱重工長崎造船所の建造になるが、秩父丸は地元横浜生まれ。新港埠頭のお隣り横浜船渠の建造になり、昭和 5 (1 9 3 0) 年 5 月 4 日 4 号岸壁より文字通り処女航海の途に就いた。暗い時代に突入する直前の、栄光につつまれた 4 号上屋の一駒である。

終戦、接收から接收解除へ

昭和 8 (1 9 3 3) 年と昭和 1 5 (1 9 4 0) 年の観艦式における主会場、そして戦時中海軍の南方向補給基地であった新港埠頭は終戦とともに米軍に全面接收され、センターピアとなる。4 号上屋には米陸軍港湾司令部がおかれ、建物前面中央上部に「WELCOME TO JAPAN」の文字が大きく描かれた。4 号上屋が戻ってきたのは 1 0 年ものちのことである。

昭和 3 1 (1 9 5 6) 年 5 月 1 0 日 4 号上屋において、米軍幕僚第 4 部長ジョンソン大佐と大鐘横浜調達局長との間で返還書に調印がなされ、土地面積 1 9, 1 5 0 坪、2 号から 6 号上屋を含む建物 1 3 棟、クレーン 1 基などが接收解除された。

4 号岸壁の記念すべき第一船は、イギリス・バタフィールド汽船の貨物船フエンツェン号 (3. 2 7 9 ton) であった。

5 月 1 2 日開港 9 8 年みなと祭りのトップをかざって、新港埠頭引継式が埠頭事務所となった 4 号上屋で祝賀式をかねて行われ、横浜米陸軍港湾司令官ライオン大佐から平沼亮三横浜市長に新港埠頭のキーが渡されるとともに、4 号上屋横広場にホーソンの木をライオン司令官が記念植樹して式典を終えたのである。ここに 4 号上屋は横浜市の管理下におかれることとなった。というのは、昭和 2 5 (1 9 5 0) 年 5 月 3 1 日港湾法公布施行によって、従来の国に代って横浜市が港湾管理者となったからである。

昭和 2 6 (1 9 5 1) 年 7 月 1 6 日ニューヨーク航路復活第一船の若島丸が高島埠頭より出航し、9 月 1 9 日世界一周の永祿丸、1 0 月 3 0 日シアトル航路の平洋丸、翌 2 7 (1 9 5 2) 年 6 月 2 4 日には欧州航路の平安丸、外国定期航路も相次いで再開され、氷川丸もシアトル航路に帰ってきた。4 号上屋にも昔日の賑わいが戻ってくるかにみえた。

おわりに

昭和32(1957)年懐しの臨港列車が復活し、昭和34(1959)年7月26日の宝塚歌劇団の渡米の時などには3千人とも5千人ともいわれる見送り客で4号上屋は戦後最高の活況を呈した。「その時には上屋の送迎デッキが落ちるのではないかと心配したものです」と高部久蔵氏(元埠頭事務所主査)は語る。栄光の4号上屋も、翌35(1960)年氷川丸の最終航海をもって旅客ターミナルとしての役割を終える。氷川丸が最終航海を終えて4号岸壁に帰ってきたのは10月2日である。

航空機時代になり、国際旅客ターミナルの名を羽田が奪ったとしても、物流のターミナルはやはり港にある。4号上屋についても、上屋倉庫としての寿命は残されている。しかし、4号上屋のエプロン(荷揚場)は11mと余りにも狭い。昭和30年代に、4号上屋を飾っていた前面中央の4つのアーチが取払われたが、荷役作業の不便さには変わらない。コンテナ輸送の時代になって荷役形態が転換したこともあるだろう。4号上屋の命運はほぼ尽きたことになる。

数々の出会いと別れ、喜びと哀しみ、出船入船を見守ってきた4号上屋はここに半世紀の歴史を閉じることになる。

Toshio Taguchi

差出人: "Toshio Taguchi" <taggame@jcom.home.ne.jp>
日時: 2019年2月7日 10:54
宛先: "奥津(横浜みなと博物館)" <n-okutsu@nippon-maru.or.jp>
CC: <ctamura@chive.ocn.ne.jp>; "奥津君" <n.rims17@gmail.com>; "青木淳弘・NPO正会員"
<a.aoki1021@gmail.com>
件名: Re: 四号上屋の件

奥津さんへ、田口より

有難うございます。早急に拝見に参上します。

From: 奥津 (横浜みなと博物館)
Sent: Thursday, February 07, 2019 10:30 AM
To: taggame@jcom.home.ne.jp
Cc: ctamura@chive.ocn.ne.jp ; '奥津君'
Subject: 四号上屋の件

田口様

お世話になっております。横浜みなと博物館の奥津です。
職場のメールアドレスよりお送りします。

横浜みなと博物館では

- 1 「新港埠頭レンガ上屋調査報告書」昭和54年3月 大高建築設計事務所
- 2 「新港埠頭4号上屋の記録」昭和54年3月 東京大学生産技術研究所 村松研究室 (担当: 堀勇良)
- 3 「新港ふ頭岸壁および上屋現況調査報告書」昭和54年 港湾局

を図書として所蔵しています。
これらの図書については博物館内のライブラリーでご覧いただくことが可能です。
(貸出は行っておりませんが、有料でコピーが可能です)

<https://www.nippon-maru.or.jp/port-museum/library/>

1は赤レンガ倉庫、2は4号上屋、3はその他の上屋についての調査報告書です。
お問合せの「プロの写真」は2「新港埠頭4号上屋の記録」の巻頭4ページに17枚ほどモノクロで掲載されています。

写真のネガをどこで保存しているかは不明ですが、
図版そのものはこちらの報告書で確認できますので、
一度こちらのライブラリーにお越しいただくのがよいかと思えます。
それでは引き続きどうぞよろしくお願いいたします。

横浜みなと博物館 学芸員
奥津 憲聖
公益財団法人 帆船日本丸記念財団
〒220-0012 横浜市西区みなとみらい2-1-1
Tel.045-221-0280 FAX045-221-0277
MAIL: n-okutsu@nippon-maru.or.jp

あれはいつのことだったろう。初めて赤レンガの建物を見たのはずいぶん昔のことになる。戦前の東京には、関東大震災で大きな被害を受けたといえ、あらに赤レンガの塀や建物が残っていたから、はつきりどれだという記憶はない。ただ、子ども心にも、赤煉瓦にはなにか独特の雰囲気と歴史の重みを感じたものである。

赤煉瓦で印象に残ったのは、戦争も終わり、幸いにも生き延びられたという思いで、初めて奈良・京都に古建築見学旅行を見た南禅寺境内の琵琶湖疎水水道橋だ。建築学校の学生だった私は、法隆寺、東大寺、薬師寺、桂離宮、修学院離宮、などたくさん日本の名建築や庭園を見て感動した。その後、東山の裾に広がる南禅寺を訪れた。石川五右衛門の「絶景かな、絶景かな」で有名な山門を名る。その奥深い境内のまた奥に、突如として現れたのが、アーチの赤煉瓦水道橋だった。いままで見てきたものは材質も構造も全く異質だ。「これは何だ」という一種異様な存在感があり、それがあたりの景観と緊張感をもって対峙する不思議な空間を創りだしている。疎水事業は、大学を出たばかりの若い土木技師の田辺朝郎が、お雇い外国人に頼らず、自前で西洋技術を駆使して工事に当たったのだが、景観の知識や感覚があったとは思えない。情熱をもって本物づくりを志した結果に生み出された空間だ。それが、今では京都になくはない景観の穴場になっている。

時を経て、私が横浜市に住むようになった一九六三年に近所を散歩しているとき、あまり人の行かない新港埠頭の保税地区にある長さ一五〇メートルの赤煉瓦倉庫に出くわした。異様な迫力がある。裏寂れたこの倉庫のあたりは、乱闘するヤクザの麻薬取引などの映画のロケの舞台としてよく使われていたのを思い出した。白黒映画では、暗鬱で陰惨な感じさえある。だが、直に見ると時代を超えた本物の凄さと、横浜の地霊を感じた。

その後、一九六八年に私自身が民間から横浜市に入った。この倉庫の話も時々だが、また古い建築物の価値は認められていなかった。私が直接に横浜の「まちづくり」の仕事に携わってみると、関東大震災や空襲、接収などによって、文明開化の町・横浜を伝えるものがほとんど残っていないことに気がついた。こうした赤煉瓦の建物は、一度壊したら二度とは出来ない。「これは未来の横浜のために、どうしても残しておかなくてはならない」そう決心した。

たまたま何かの会合が、赤煉瓦倉庫が上から遠望できる少し高い所であったとき、飛鳥田市長が「田村さん、あなたはあの赤煉瓦を残したいと言っているけど本気？」と聞く。「もちろん本気でです」と即答した。市長は続けて「ぼくなんか子供の頃から見慣れているけど、古臭くてつまらないと思わないね」と言うので、港湾地区は独自の地区設定をしており、港湾局はほかの部局と一線を画している。港湾局をコントロールする運輸省では、ようやく赤煉瓦倉庫を取り壊してコンテナヤードにする青空真もあるという。これは危ない。市長もこんな調子では簡単に壊されてしまふ。そうしなければ後の祭りだ。

私はその日から、この倉庫が簡単に壊されないように綿密に仕組みをつくり、これを守る事が当面の課題だと企画課長に言い含めた。おそらく面会したことだろう。数年間持ちこたえれば、時代は必ず評価する方向に動くはずだ。幸いにオイルショックがあり、日本列島改造論も後退し、古い建造物にも光が当たってくるまでそう年数はかからなかった。危ないところをやり抜けたわけだ。個性の乏しくなった横浜にとって、赤煉瓦倉庫は誇りになった。横浜市の「まちづくり研究会」の若い諸君が、たまたまやってきた舞鶴の人々に自慢して案内したら、「こんなものがそれほどの価値があるのか。それなら旧軍港だった舞鶴には幾らでもある」と言われる。舞鶴は赤煉瓦の街として個性を自覚して、「まちづくり」を進めることになる。

次第に次々と他の都市も加わって、「赤煉瓦ネットワーク」が誕生した。個性を喪失した日本の街では、市民は誇りも愛情も失っていた。しかし、時代の奥に生き残ってきた赤煉瓦が、人々に不思議な郷愁を誘い、その地霊を呼び覚ます「まちづくり」が始まってきた。赤煉瓦は建設された当時は、日本の空間には全く異質なものであったろう。それがいまでは、消えかかると日本の都市の個性を吹き返す役割をしている。「赤煉瓦ネットワーク」がおもしろいのは、多くの自治体職員が運営に当たっているが、職員としてはなく自立した市民の立場でネットワークを組んでいることだ。自治体職員も持っているノウハウや情報は活用するが、自由な時間に活動して組織には拘束されない。これまでの日本の社会では、いったん会社・官庁などの組織に入ってしまうと、個人としての立場を奪われ、全人格を拘束されることが多かった。これでは健全な市民社会は育たない。やっと日本の組織人でも、組織の活動とは別に自立した個人として活動し始めた運動であることの特筆してもよいだろう。自治体職員ももちろん一市民である。ほかの市民とも対等に人間として付き合えるのが「赤煉瓦ネットワーク」の市民社会だ。

赤煉瓦の霊が日本の組織に縛られた人々を解放し、自由な連帯を可能にし始めた。古い建物のように見えた赤煉瓦が、これからの時代に求められる新しい市民社会を生み出す大事な役割を果たしつつある。その活動の今後を期待したい。

赤煉瓦ネットワーク「舞鶴復興物語」(公平研究)

1968/12月 大企業
赤煉瓦 考慮していい。

赤煉瓦
時代文化
舞鶴
赤煉瓦ネットワーク
舞鶴復興物語
公平研究
1968/12月 大企業
赤煉瓦 考慮していい。

日本丸
MMR2のドックが赤煉瓦方面で
田村朝→飛鳥田言った
なにかも変数おけとほまひ
在スルツア
西門
R1
3/22(金) 6PM
5/10(金)
セシ
2
AXA 0590-029-701
XF 71-27-2 + whiteboard