

歴史を生かしたまちづくり

横濱新聞

第18号

平成15(2003)年12月13日発行

企画編集・発行：横浜市・横浜市歴史的資産調査会

事務局：財団法人はまぎん産業文化振興財団内

〒220-8611 横浜市西区みなとみらい3-1-1

TEL.045-225-2171 FAX.045-225-2172



旧横浜銀行本店別館 写真撮影：米山淳一

遷座した都市の「**祠**」 吉田鋼市  
(横浜国立大学大学院教授・横浜市歴史的資産調査会調査委員)

かつて本町通りと馬車道とが交差するコーナーにあって個性的な外観を誇っていた旧横浜銀行本店別館の建物が、少し西のほうへ移動して生まれ変わった。都市公園の建物横浜アイランドタワーの足元に、以前よりもむしろランドマーク性を強くして蘇ったのである。アイランドタワーを巨船の本体とするなら、その舳先といった感じで、いかにも力強いシンボリックな姿を見せている。

この建物の最も特徴的なまゝい先端部は曳家で動かされ、復元部分とくっつけられたのである。移築は昔からあるいわば日本の一種の建築文化で、遠い場所へは部材をばらして運んで組立て直し、近い場所へはそのまま少しずつ移動させる曳家がしばしば行われた。煉瓦造など組積造の建物でも、いくつかのパーツに分けて運び組立て直す例が最近でてきているし、基礎と切り離しやすい神社仏閣や民家など木造建築では、いまもしばしば曳家が行われている。しかし、鉄筋コンクリートの建物

の移築の例は希である。そもそも一体的な構造だからパーツに分けにくいし、古くなって魅力を増すわけでもないコンクリートという材料をわざわざ残さなくとも、現地で打ち直したほうがよいという考え方もあるからである。しかし、ホンモノはなににも代え難い。汚れやシミですら歴史を語り、記憶のよすがとなるからである。だから、最近では総理大臣旧官邸、日本工業倶楽部、JR奈良駅など鉄筋コンクリートの建物でも曳家が行われているようだが、旧横浜銀行本店別館はその先駆的な例なのである。この建物のまゝい先端部分の少し欠けたり汚れたりしているかもしれないところが一種のオーラを発しているものであり、この部分の存在こそが、この建物が単なるレプリカではないことを強く主張しているのである。

創建は昭和4(1929)年で、当初は第一銀行横浜支店だった。昭和46(1971)年の第一勧業銀行誕生

にともなって、本町3丁目の現店舗へ業務集中されることになり、翌47(1972)年から日本不動産銀行(日本債券信用銀行を経て現在あおぞら銀行)の横浜支店となり、日本債券銀行横浜支店が本町通りの南向かいに店舗を新築したことにもない、昭和55(1980)年から横浜銀行本店別館となっていた。平成7年から曳家工事が始まり、一帯の工事の都合で何度か動かされている。工事中は、なにが邪魔物といった感じで孤影をさらしていたが、ようやく永住の地を得たというわけである。その釣り鐘というか銅鑼という独特の平面の形のせいで、いかにもシンボリックな外観をしており、なんど見ても都市の祠のような、一種の聖性を帯びて見えてしまうのである。だから、この移築は都市の祠の遷座ともいえるだろう。ともあれ、従来のファサード保存以外にも近代建築の保存の手法があることを示した意味は大きい。内部もよく再現されているようであるし、活発な利用が望まれる。



# 横浜市歴史的建造物に旧横浜銀行本店別館ほか

平成15年は、関内地区を代表する近代建築である銀行建築3件や郊外の西洋館、土木遺構など7件を新たに横浜市認定件数は66件となった。今年は特に「銀行建築の当たり年」ともいえ、三者三様の保全手法にも注目したい。

## ①旧横浜銀行本店別館

(元第一銀行横浜支店)  
曳家及び外観復元

昭和4(1929)年に建てられ、その立地から北仲地区のランドマークとなってきた建物で、半円形のバルコニーが最大の特徴。バルコニーのアーキトレーブを4本のトスカナ式円柱が支え、コーニスには半円から左右に流れるように広がる優れた古典主義様式の銀行建築である。平成7年にバルコニー部分を曳家し、アイランドタワーの高層棟と接続する形で再開発の公益施設として復元した。もとの建物の設計者、西村好時は第一銀行建築課長で、「銀行建築」の著書をもつ銀行建築のスペシャリスト。



慎重に作業を進めた曳家



復元された旧横浜銀行本店別館

## ③旧東京三菱銀行横浜中央支店 マンションの一部に外観復元

横浜ゆかりの建築家矢部又吉の代表作のひとつで、昭和19(1934)年に建てられたイオニア式の大オーダー(列柱)の外観を持つ古典様式系の近代建築である。また、本町通りと関内大通りの交差点に立地し、他の銀行建築群とともに歴史的景観を形成する重要な建造物である。支店閉鎖後、集合住宅への建て替えが計画され、地域、学識経験者、事業者、行政による「旧東京三菱銀行横浜中央支店保全活用検討委員会」で外壁3面を復元する内容の保全活用方針が策定された。来年2月完成予定。



改修前の旧東京三菱銀行横浜中央支店



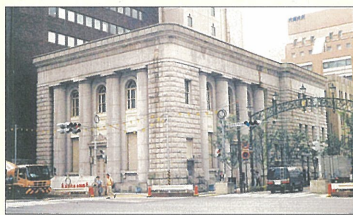
外観復元後(完成予想図)

## ②旧富士銀行横浜支店

(元安田銀行横浜支店)  
現状保全

昭和4(1929)年に安田銀行横浜支店として建てられた。旧安田銀行の支店のうち、内外装ともほぼ完全な形で残されている全国唯一の建物で、市内にも数少ない昭和初期の様式主義による銀行建築としても貴重である。また、隣接する神奈川県立歴史博物館(国指定重要文化財)や馬車道大津ビル(横浜市認定歴史的建造物)とともに横浜を代表する歴史的景観を形成する歴史的建造物としても重要である。

横浜市では歴史的景観を保全し、関内・馬車道地区の活性化に寄与する施設として活用するため、平成14年3月に土地・建物を取得し、平成14年10月から市民活動共同オフィス及びコンサート会場、ギャラリーなど実験的な利用を開始している。将来的な活用方法は、これら暫定的な利用状況を踏まえ、検討していくことになっている。



旧富士銀行横浜支店



馬車道コンサート



日曜画家展

## ④旧居留地消防隊地下貯水槽

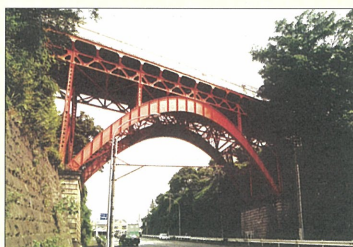
このレンガ造貯水槽は、横浜居留地消防隊の本拠地に防火用貯水槽として、明治26(1893)年頃に建造されたものである。昭和47(1972)年まで使用され、その後は現地で良好に保存されていた。役割を終えた現在でも、地下水の流入により常時貯水される構造は、そのまま維持されている。

平成15年に横浜市では、この遺構を誰もが気軽に見学することができるように、一部を地中から掘り出し、内部を見ることができる窓を設置するなど、保存整備工事を行っている。



## 打越橋(中区打越)

この橋は、関東大震災の後、市電の線路敷設により造成された切通しを跨ぐため、昭和3(1928)年に建造された美しいアーチ形式の鋼橋である。両側を石積擁壁と草木で覆われたV字形の空間に、鮮やかな朱色のアーチ橋が架かる景観は、絵画的な美しさがあるといえる。地域のランドマークともなっているこの橋は、横浜の橋を代表する品格をそなえている一方、簡素に装飾された橋台、親柱、高欄が道行く人たちに親しみやすさをも感じさせてくれる。



## 伊東医院(戸塚区矢部町)



大正14(1925)年に竣工してから現在まで医院として利用されており、外観・内部ともに創建当時の面影をそのまま残している。国道1号線(旧東海道)に面したファサードの半切妻平側を丸く持ち上げた破風が特徴的で、昭和2~3(1927~28)年に増築された華やかな意匠の洋館をもつ住居とともに、開発が進む戸塚駅周辺の中で貴重な歴史的景観を形成している。



# 7件を認定 TOPICS!

歴史的建造物として認定し、

## 横浜税関の改修工事が竣工



横浜税関本庁舎改修工事終了



完成引渡式典

平成13年3月から進められていた横浜税関の改修工事が竣工し、平成15年11月4日に完成引渡式が行われた。

横浜税関は、昭和9(1934)年に建設された横浜を代表する歴史的建造物のひとつである。その塔は「クイーン」の愛称で市民に親しまれている。施設の老朽化、IT化への対応等から増改築が必要になったが、できるだけ既存建物の外観意匠を保全するため、道路に面した外壁3面を保存し、西側及び中庭側に増築棟を設ける保全改修計画が策定された。また、内部についても税関長室などの4室の内部意匠が保全されることになった。

平成13年3月には横浜市認定歴史的建造物として認定されている。

た。横浜の玄関口としてその雄姿を見せたのは、わずかな期間しかなく、「幻の駅」ともいえる存在だった。

記録によると駅舎の構造は、一部に鉄骨と石材を用いたレンガ造2階建て、規模は正面の幅64m、中央の塔の高さ24m、1・2階の延床面積約3,300㎡であった。設計は当時の鉄道院で、施工は清水組(現在の清水建設)が行っている。

平成15年6月に現在の東急東横線高島町駅前で行った発見された遺構は、駅舎の正面に向かって左側、1階が乗車客入口、広間、手荷物受付所等に相当する基礎部分で、全体の5分の1に相当する。この規模は、これまで知られた近代建築の基礎遺構の中では最大級で、かつ状態もよく、迫力十分である。現在、遺構は保護のため埋め戻されているが、横浜市では、保存活用の可能性について検討している。

## 関内地区の歴史的建造物に案内サインを設置



歴史的建造物サイン

関内地区には歴史的建造物が数多く集積している。その関内地区の22件の主要な歴史的建造物などを分かりやすく案内するため、平成15年6月に案内サインが歩道上に設置された。海外からの来街者にも対応できるよう日英併記による解説がなされている。設置箇所は以下の通り。

- 国指定重要文化財 2件(旧横浜正金銀行本店本館(神奈川県立歴史博物館)、旧開港記念横浜会館(横浜市開港記念会館))
- 国登録有形文化財 1件(神奈川県庁本庁舎)
- 県指定重要文化財 1件(旧横浜居留地48番館)
- 市指定有形文化財 1件(旧英国総領事館(横浜開港資料館旧館))
- 市認定歴史的建造物 14件(旧川崎銀行横浜支店(日本興亜馬車道ビル)、横浜指路教会、横浜海岸教会、ホテルニューグランド本館、日本町旭ビル(綜通横浜ビル)、旧横浜商工奨励館(横浜情報文化センター)、旧横浜市外電話局(横浜都市発展記念館・横浜ユーラシア文化館)、旧横浜地方裁判所(横浜地方・簡易裁判所)、横浜税関、旧生糸検査所(横浜第2合同庁舎)、旧英国7番館(創価学会戸田平和記念館)、旧東京海上火災保険ビル(馬車道大津ビル)、旧富士銀行横浜支店、赤レンガ倉庫)。
- その他 3件(横浜郵船ビル、旧横浜銀行集会所(横浜銀行協会)、日本大通り)

## 歴史を生きかしたまちづくりセミナー 25 「港ヨコハマの移りかわりと行き交う人々～絵から読み解く港ヨコハマ～」開催報告



ナビオス横浜に於いて

平成14年12月15日(日)第25回歴史を生きかしたまちづくりセミナーが、新港地区のナビオス横浜で開催された。(主催:横浜市・横浜市歴史的資産調査会)

今回のセミナーは、時代の変化とともに一寒村から国際都市にふさわしい港に変貌した港ヨコハマをテーマに、「港を行き交う人々～港で働く人、港から旅立つ人、港へ降り立つ人」などに焦点をあて、港ヨコハマの移りかわりを絵から読み解いた。

講師として文化庁建造物課文化財主任調査官の堀勇良氏と、現在美術エッセイストとして活躍されている宮野力哉氏を迎え、会場内は愛好家で満員となり大盛況であった。

講演会終了後、北仲北地区から汽車道を経て旧横浜銀行本店別館や旧富士銀行横浜支店などの歴史的建造物の見学会が行われ、多くの人々が参加し、好評を得た。

## 氷川丸、称名寺釈迦堂などが市指定文化財に



氷川丸



称名寺釈迦堂



白雲邸

平成15年11月4日付けで、氷川丸と称名寺釈迦堂、白雲邸が市有形文化財(建造物)に指定された。氷川丸は、昭和5(1930)年、横浜船渠株式会社(現三菱重工業株式会社横浜製作所)で竣工した客船で、当時の最新鋭の造船技術を示す貴重な遺産であり、戦前の世界の大規模客船の唯一の現存例とも目されるものである。水面に係留された船舶としては、全国で初の文化財指定となる。

称名寺は、真言律宗に属し、北条実時が居館内に営んだ持仏堂に始まり文応元(1260)年には成立していたとされる古刹で、境内は国史跡、金堂は県重要文化財に指定されている。釈迦堂は、金堂のすぐ東に位置する方三間の茅葺の堂で、文久2(1862)年の建立。境内を構成する大切な建物の一として欠くことのできない重要な価値をもっている。

三溪園内に位置する白雲邸倉は、原三溪引退後の住居として生まれ、大正期の住宅建築の優れた遺構である白雲邸(平成元年12月指定)の裏手に位置し、倉の優れた遺構としてだけでなく、住宅部分の使われ方を知る上で貴重な存在であり、今回追加指定された。

平成15年12月13日(土)～平成16年1月18日(日)の間、横浜市歴史博物館で行われる「平成15年度横浜市新指定・新登録文化財展」において、これらの建物もパネル展示される。



## 二代目横浜駅の遺構発見



当時の二代目横浜駅(横浜開港資料館所蔵)



発見された遺構

横浜の都市形成史上重要な遺構が発見された。日本の近代都市形成の重要な要素となる鉄道交通の発祥は、明治5(1872)年に開通した新橋(現在の汐留)と横浜(現在の桜木町駅)間である。この後、旅客鉄道の建設は進み、横浜でも東海道線が保土ヶ谷方面へ延伸されたが、初代横浜駅は直結せずにスイッチバックによる運行を余儀なくされていた。二代目横浜駅はこの状況を改善するため、初代とは位置を変えて大正4(1915)年に建設された。

しかしながら、開業後8年目の関東大震災(大正12年)により倒壊してしまい、その後は仮復旧して営業したが、昭和3(1928)年に三代目となる横浜駅(現在の横浜駅)が完成すると取り壊されてしまっ

## 旧ウイトリッヒ邸 (戸塚区矢部町)



昭和8(1933)年頃、スイス人技術者ウイトリッヒ氏の自邸として建設された。震災後に建設された洋風住宅に共通する合理性や居住性を重視しているが、食堂を中心とした平面形式、階段室を中心として左右対称を意識して整えられた正面外観など、独特な設計がなされている。また、内部も創建当時の面影が残り、戦前に建設された郊外住宅のひとつとして貴重である。



# 歴史的建造物を活用した施設が相次ぎオープン

平成15年春から夏にかけて、歴史的建造物を活用した市民が利用できる3つの施設がオープンした。3月15日に横浜都市発展記念館・横浜ユーラシア文化館、4月1日に日産自動車横浜工場ゲストホール、6月7日に日本郵船歴史博物館が相次いでオープン。

## 横浜都市発展記念館・横浜ユーラシア文化館

昭和4(1929)年建設の旧横浜市外電話局を活用した施設。平成12年に戦前の逓信省営繕組織の設計による貴重な現存例として横浜市認定歴史的建造物に認定された。横浜都市発展記念館では昭和戦前期を中心に都市横浜の発展のあゆみをたどることができ、横浜ユーラシア文化館ではユーラシア大陸を舞台に繰り広げられた多様な民族の文化と交流の歴史を紹介している。

横浜市中央区日本大通12 Tel.045-663-2424  
 開館時間 / 9:30am~5:00pm(入館は4:30pmまで)  
 休館日 / 毎週月曜日・年末年始  
 入館料 / 一施設につき一般(高校生以上):200円、小・中学生:100円  
 両施設の入館セット料金 一般:300円、小・中学生:160円



横浜都市発展記念館・横浜ユーラシア文化館



館内

## 日産自動車横浜工場ゲストホール

昭和9(1934)年に建設された日産自動車株式会社横浜工場1号館(日本社ビル)を活用した施設。市内唯一の戦前期の工場事務所ビルとして、京浜臨海部発展の歴史を物語る貴重な建物であり、平成14年に横浜市認定歴史的建造物に認定された。館内には日産の歴史を紹介する資料を展示したエンジン博物館が併設されている。

横浜市神奈川区宝町2 Tel.045-461-7320  
 開館時間 / 10:00am~4:00pm(6~9月 5:00pmまで)  
 休館日 / 土・日・年末年始  
 入館料 / 無料



日産自動車横浜工場ゲストホール



エンジン博物館

## 日本郵船歴史博物館

昭和11(1936)年に建設され、16本のコリント式大オーダの円柱列が特徴的な海岸通り屈指の歴史的建造物である横浜郵船ビルを活用した施設。隣接地にあった日本郵船歴史資料館の展示内容を拡充し、横浜郵船ビルの1階部分に移転オープン。日本海運の歴史を知ることができる。

横浜市中区海岸通3-9 Tel.045-211-1923  
 開館時間 / 10:00am~4:30pm(入館は4:00pmまで)  
 休館日 / 毎週月曜日(祝日の場合は翌日)・年末年始  
 入館料 / 一般:500円、小・中高生:300円



日本郵船歴史博物館



館内

# 京浜工業地帯と日本自動車産業の成立 平野正裕

(横浜開港資料館調査研究員)

安政6(1859)年以来、横浜は貿易港として発展するとともに、関内周辺に造船・船舶修理・機械・金属加工やビール・製陶などの工場が盛んになった。また帷子川ぞいには電線・絹糸紡績・清涼飲料・石油精製の工場が展開した。明治44(1911)年横浜市は神奈川・平沼・大岡川掘削地区を工場地区に指定して工場を招致し、本格的な工業都市への道を歩み出した。

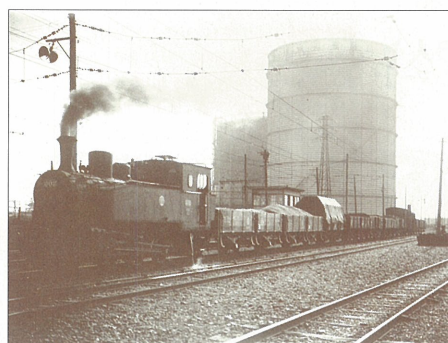
京浜工業地帯は、臨海部の埋立という大事業をともなって形成されていった。原料や製品移出の利便を考えた、岸壁をもった工場用地として、明治41(1908)年には横浜倉庫が神奈川地先に千若町を竣工した。さらには横浜鉄道(現横浜線)と連絡する「海神奈川」停車場を置き、大日本人造肥料や日本製粉、内田造船などの進出をみた。

京浜工業地帯の父ともいべき浅野総一郎は、鶴見埋

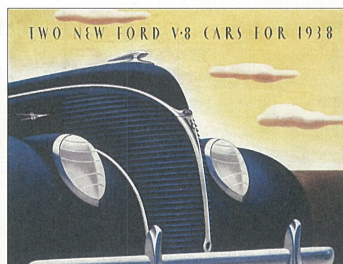
立組合(のちに鶴見埋築、東京湾埋立会社)を結成し、大正2(1913)年から川崎・潮田方面の大規模な埋立に乗り出した。埋立地には第一次大戦好況を背景に、浅野セメント・浅野造船・日本鋼管など傘下企業のほか、日本石油・スタンダード石油、旭硝子、芝浦製作所・富士電気製造、日清製粉、などの工場が次々に進出した。また浅野は埋立にもちいる大量のセメントを供給するばかりか、岸壁や引き込み線(鶴見臨港鉄道)の設置、電力や工業用水(橘樹水道)の供給もおこない、工業地帯としての利便性を高めていった。

昭和2(1927)年、横浜市営による子安・生麦地先埋立が開始され、11年に竣工した。大正期に陸軍の保護のもとに発した国産自動車の製造は、宝町に進出した日産自動車によって、昭和10(1935)年本格的な量産体制を実現した。また、東京自動車工業(いすゞ自動車の前身)は、昭和9年末末町に工場を開設。さらに横浜市域には、「京三号」をつくる京三製作所、ノックダウン生産方式の日本

フォードを拡大し、泉自動車は、ディーゼル車のピストンやシリンダーヘッドを供給していった。しかし、国内最大の日産自動車自身が、日本フォードやゼネラル・モーターズ(GM、大阪)に部品を供給するという下請の側面をもち、また高い技術力を要するシリンダーやピストン部品は、その耐久性において、外国製品に明らかに劣っていた。日本自動車産業の世界水準への道のりは、敗戦をへてなお長い年月を要したのである。



安善町駅構内の鶴見臨港鉄道 昭和12(1937)年ころ[ALL ASANO]より



日本フォードのV8乗用車と日産自動車「ダットサン」のカタログ 昭和12(1937)年ころ 添田有造氏所蔵

