

赤煉瓦倉庫と新港埠頭のもう一つの歴史：4号上屋

2019年3月27日

田口俊夫

NPO 法人田村明記念・まちづくり研究会 副理事長

長らく赤煉瓦倉庫が海外船客の送迎デッキを兼ねていた、と間違っ固く信じていた筆者にとって、それは単なる保税倉庫で、送迎デッキをもつ客船ターミナルは別にあったことを知った時の衝撃はおおきかった。それにもまして、赤煉瓦倉庫の保存を田村明がいつ構想し始めたのか、を知ることが、その後の保存活用の歴史を紐解くうえで不可欠であった。

1900（明治33）年から工事が始まり、1914（大正3）年に竣工した当時最先端の埠頭であった新港埠頭に、赤煉瓦倉庫は1917（大正6）年に完成している。大蔵省臨時建築部長を務めた建築家妻木頼黄が設計した赤煉瓦倉庫2棟以外は、鉄製と木造の14棟の上屋のみであった。上屋とは船舶と倉庫をつなぐ中間施設で、荷物の荷捌きを行う。新港埠頭は保税地域なので、外国貨物の積卸し、運搬、蔵置を行うとされている。上屋も倉庫も大蔵省税関の管理下にあった。1923（大正12）年の関東大震災以前にも以降にも、新港埠頭に赤煉瓦倉庫はこの2棟しかありませんでした。正確に言えば、震災後は赤煉瓦倉庫の一部が壊れたので、1棟半ですが。かつて、飛鳥田市長が「こんな赤煉瓦の建物はいくらでもある・・・」と言ったといわれていたが、横浜港にはこれしかなかった。

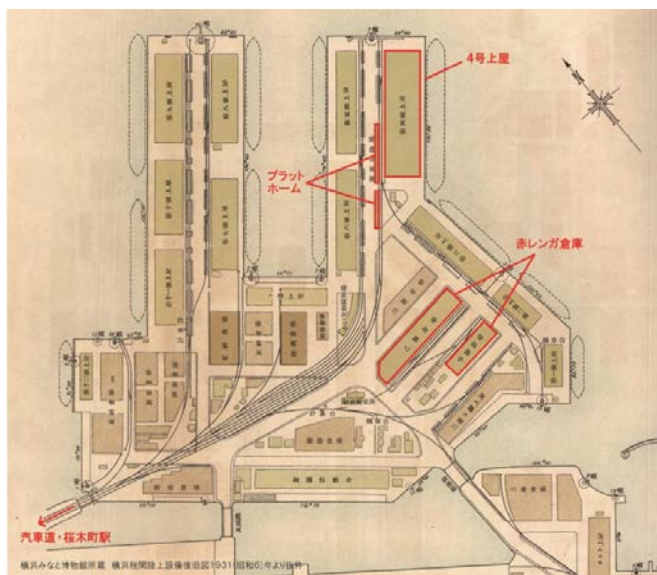


図 4号上屋と赤煉瓦倉庫 出典：Wikipedia 注：横浜みなと博物館、ずっと港のまんやかに 新港埠頭展、p.13、2018.2にも同様の図版があったが注釈がなかったので、当該図版を転載した



図 4 号上屋に横付けされた臨港旅客列車 出典：Wikipedia 注：横浜みなと博物館、ずっと港のまんやかに 新港埠頭展、p.16、2018.2 にも同アングルの写真があるが不鮮明なため当該写真とした。恐らく元の所蔵は横浜市史資料室と考えられる。



図 4 号上屋からの見送り風景 1935 年当時 出典：横浜みなと博物館、ずっと港のまんやかに 新港埠頭展、p.15、2018.2

関東大震災後に、横浜港には新たな客船ターミナルとして 4 号上屋が完成する。当時の日本にとって重要航路であった北米航路向けの客船ターミナルだった。二階建てで貴賓室やニューグランドホテルが運営するレストランも備え、送迎デッキは華やかな見送りの場となった。詳細は横浜みなと博物館『新港埠頭展パンフ』によるが、上屋機能も持った巨大な 4 号上屋は残念ながら煉瓦造りでなく、鉄骨コンクリート造だった。出航時には東京からの臨時旅客列車、当然機関車だが、も横付けされた。戦後も占領軍に接收され、米国との連絡に盛んに使われた。



図 米軍接收時の出迎え風景 出典：横浜みなと博物館、ずっと港のまんなかにも 新港埠頭展、p.18、2018.2

この4号上屋も赤煉瓦倉庫と同じぐらいに貴重な歴史的建物なのだが、保存活用の対象とならず、1979年に取り壊された。取り壊し前に市港湾局から村松貞次郎（東京大学生産技術研究所教授、建築史）に記録保存に依頼があり、1979年3月付で報告書が提出されている。建築史家の堀勇良¹によると「(当時の記憶は) 茫漠としておりますが、昭和52・53年の赤煉瓦倉庫実測調査の際に、4号上屋も目視調査をし、簡単な所見を私が書きました。当時は、昭和期の建造物が重文指定される見込みはなかったもので、保存を求めるような評価はできなかつたと記憶しています。取り壊しの際に、何か残す物はないかと、いうことで、中央部吹き抜けの手摺や、壁画?などを指摘した気がします。手摺は、一部が、山下町本町通の横浜エスカルの前庭に存置されています」と筆者へのメールにある。

さて、本題の赤煉瓦倉庫と田村の接点については、これまではっきりしなかったが、田村の弟子たちが立上げた赤煉瓦ネットワーク、因みに田村は当該団体の顧問役、の雑誌に記述が見つかった。田村が横浜²に住むようになった1963年に近所を散歩していて、あまり人の行かない新港埠頭に入り、異様な迫力がある赤煉瓦倉庫に出くわした³、とある。同じく「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どうだけど本気?』と聞く。『もちろん本気ですよ』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、古臭くてちっともいいと思わないね』と言うのだ。港湾地区は独自の地区設定を

¹ 堀勇良は、東大の村松研究室から横浜市の開港資料館の学芸員に就職し、当時の都市デザイン室と共同して歴史的建築物や土木遺産の保存活用におおいに活躍した。その後、文化庁に移動した。

² 中区山下町に出来た住宅公団の賃貸アパートに住んでいた。

³ 赤煉瓦ネットワーク、「舞鶴・横浜」物語、公職研、2000年5月、4p.

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、すでに赤煉瓦倉庫を取り壊してコンテナヤードにする青写真もあるという。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う。そうなれば後の祭りだ。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、これを守ることが当面の課題だと企画課長に言い含めた」と市内部の無理解を危惧していた。

そして、赤煉瓦倉庫が明快に都心臨海部整備計画の中で位置づけられるのは、企画調整局から大高建築設計事務所（担当：中尾明）に市としての最初の基本構想づくりを委託した1975年段階である。大高事務所から東大の村松研究室に委託され、歴史調査が行われた。そして、赤煉瓦倉庫と三菱重工横浜造船所内にある石造りドック2基が、開発の中で保存することが位置づけられた。ただし、あくまでも行政内部の話であって、まだ三菱重工との移転交渉は進展していなかった。なお、中尾によれば、4号上屋に関しては概略調査が1979年に行われ、プロ写真家による撮影もなされた、という⁴。港湾局に問い合わせたところ、当時の資料や写真類は一切保管していないという。かろうじて、横浜みなと博物館図書館に、中尾がいう「4号上屋の概略調査」の報告書⁵が保存されていた。担当者は堀勇良だった。

田村が赤煉瓦倉庫にこだわり、4号上屋に注目しなかった理由として、田村明実弟の田村千尋によると、飛鳥田市長に田村は「なんでも残すわけではありません」と語ったという⁶。その後の時代ではあれば、昭和初期の建物であっても十分に保存対象となったであろう。田村は関係者の了解を得るために、あえて保存活用すべき歴史的遺産を限定し選別したといえる。恐らく、赤煉瓦倉庫に比べても巨大な4号上屋までの保存を主張した場合、みなとみらいの開発計画にとって大きな制約となった、と想像できる。実務上決断しなければならぬ都市プランナーは苦渋の選択を迫られるものである。

⁴ 大高建築設計事務所の中尾明によると、お尋ねの新港ふ頭4号上屋について、当方で分かっていることについて記します。・当初、新港ふ頭の赤レンガ倉庫の保存活用を検討するための前提として、「新港ふ頭上屋調査」を、昭和53年度、54年度にわたって行いました。目的は、赤レンガ倉庫2棟の歴史的価値を把握し、その保存活用計画を策定することでしたが、作業の中では、当時図面が存在しなかったために、実測調査による図面作成も併せて行いました。（この作業は、港湾局から大高建築事務所が受注し、その一端を生研の村松研究室に委託したもの）・この作業に関連して、4号上屋についても、「予備的調査」として概略の調査を行っています。この時点で、概略図面作成、部分の写真撮影等行っています。・その後、生研の村松研究室から（担当は堀さん）4号上屋についての詳細な調査指針が提案されましたが、具体的にその調査が行われることはありませんでした。・その後、歴史的視点からの枠組みはなされないまま、4号上屋は取り壊されることになり、せめてもの対応ということで、プロの写真家による詳細な写真撮影が行われました。記録保存という位置づけです。・平成4年になって、「新港地区 土木産業遺構調査」 港湾局みなとみらい担当 が行われました。その中では現況調査として、*建物班：吉田鋼市*産業遺構班：宮村忠*土木遺構班：窪田陽一*景観評価班：西村幸夫*文献調査：堀勇良の体制で、新港地区の悉皆調査を行っています。その時点で、4号上屋についてはすでに撤去されていますが、関連する視点としては、新港地区の歴史的評価の視点として、「海陸一帯の輸送体系を実現していたこと」が評価され、特に4号上屋とそれに至るポートレインの存在が大きく評価されています。その結果、赤レンガパークの中で、当時のプラットフォームが遺構として保存整備されることになりました。以上、私たちが関連した新港ふ頭の歴史的遺構に関する状況です。

⁵ 東京大学生産技術研究所、新港埠頭4号上屋の記録、1979年3月、横浜みなと博物館図書館所蔵

⁶ 田口インタビュー-2019年2月10日

参考文献

横浜みなと博物館、ずっと港のまんなかに 新港埠頭展、2018年2月