

提 案 書

提案名 (25字以内)	みなとみらい21地区を中心とした近代遺跡の活用・研究・PR活動
グループ名 (25字以内)	山下居留地遺跡の価値を考える会+YYJK
グループの現在の主な地域社会貢献活動の内容及び最近5年以内の実績	<ul style="list-style-type: none"> ・ 横浜市と協働しての近代遺跡の調査・研究活動（H18～現在） ・ 神奈川県と協働しての山下居留地遺跡の保存・復元活動（H19～現在） ・ 近代遺跡の保存活動並びに見学会、講座の開催等を通じた市民向けのPR活動（H20～現在）
助成金を受けて行う活動の目的 （「地域における良好な環境や地域の価値の維持・向上」にどう資するか具体的に記入してください。）	<p>みなとみらい21地区を中心として中区山下町周辺には、我が国の近代化先駆都市横浜における都市発展の象徴としての多くの近代遺跡（近代化産業遺産等）が眠っているが、これらの遺跡の価値は未だ考古学的、建築史的に明確化されておらず、保存手法も確立していない。さらに一般市民にも系統立てた説明とPRが成されていない。そこで当会は、市民力によって調査、研究、保存、PR等の活動を関係各機関と協働して行うべく発足した。</p> <p>本助成事業を契機とし、この活動を地域に定着させることを目的として平成22年度は以下の活動を行う。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 見学会の開催…みなとみらい21地区を中心とした近代遺跡の見学会を行い、鉄道の発展、船舶修理、物流の近代化、港湾施設の近代的、外国人居留地建築、都市インフラの近代化等を実物と古写真を通じ、都市発展史を実際のランドスケープの中で一般の来街者に体験してもらい、この地域の歴史的アイデンティティー（魅力）を伝える。また、興味を持つ来街者を増やす。 ・ 講座の開催と研究、提案…考古学、近代史、建築史、産業史等の専門家を交え、一般向けの講座（勉強会）を順次開催し、近代遺跡を生かしたまちづくりの観点から新しい価値付けを構築し市民に向けの啓発を行うことに加え、市民に分かりやすい保存活用を提案する。研究に当たっては横浜都市発展記念館（横浜市ふるさと歴史財団）、かながわ考古学財団と協働で行う。また、記録のリーフレットを作成し、HPと併せて情報発信を行う。 ・ 山下居留地遺跡オープニングイベント…山下居留地遺跡保存復元事業の竣工に合わせ、市民参加で造り上げる煉瓦遺構インスタレーションの作成を行う。実際の開港期の遺構に市民が触れられる機会を通じ、近代遺跡の存在をより身近に感じてもらえるような啓発を行う。 <p>上記の活動を中心として行う市民活動機関を地域に定着させて行くため、次年度以降も継続して同様の活動を発展的に行ってゆく予定である。</p>

助成金を受けて行う活動の内容	<ul style="list-style-type: none"> ・ 見学会の開催…高島町～中央地区～新港地区～象の鼻地区～山下居留地を歩くツアー（2回開催予定） ・ 講座の開催と研究、提案…「近代遺跡の考古学」「近代遺跡とまちづくり」をテーマに（1回開催予定）成果を情報発信（HPとリーフレット） ・ 山下居留地遺跡オープニングイベント…8月～9月に開催予定
今回の提案の特徴その他特にPRしたい点	2009年11月21日に行ったツアーでは、マスコミにも多く取り上げられ、参加者も60人を超える大盛況となって、この分野への関心の高まりを感じている。一方、近代遺跡の取扱に於いては文化財保護法の網もかけられず、前述のように明確な保存や価値説明の手法が確立していないので、既往の学術分野の縦割り枠を超えた新しい価値観の構築を行う必要がある。また、都市空間の中で市民から愛される残し方と見せ方が期待される。喜ばしい成果として当会が啓発活動を続けてきたことで、開発中の建築現場から遺構が出土した場合、事業者の側から調査に協力を申し出るケースが増えている。このような観点より、本活動が地域に根差して行くことは、みなとみらい21地区を中心とした、横浜開港エリアの歴史的アイデンティティー（魅力）を高め、市民や来街者により愛されるまちづくりを目指す上で非常に重要であると考えられる。

● 活動計画

4月	事前調査
5月	見学会
6月	
7月	事前準備
8月	市民参加煉瓦遺構インсталレーションの作成
9月	山下居留地遺跡オープニングイベント
10月	
11月	事前調整
12月	講座開催
1月	事前調査
2月	見学会
3月	情報発信 HP、リーフレット、報告書の作成

13 山下居留地遺跡

神奈川県が現在建設しているかながわ芸術劇場敷地において、(財)かながわ考古学財団による本格的遺跡発掘調査の結果、多くの専門家が認める、我が国の歴史文化にとって極めて貴重な近代横浜の居留地の遺構が出土した。敷地内には、旧居留地時代のコッキング商会、イリス商会、モリソン商会など外国商館建物遺構、道路・下水道・ガス管など都市基盤遺構、ガラス杯など当時の外国人の生活を示す出土品など、横浜近代の歴史を物語る極めて重要な遺構が、大規模に、かつ良好な状態で現存していることが判明した。これらの遺構は、慶応2年の大火、大正12年の関東大震災、第2次世界大戦、そしてその後のビル建設などによって、そのほとんどを失った旧山下居留地の様相を今日に伝えることのできる、横浜市及び神奈川県並びに我が国にとって、極めて貴重且つ稀有な遺構である。これらの遺跡の有する価値は、開港150周年を迎えた横浜市はもちろん、当該敷地所有者である神奈川県として、ぜひとも次世代に継承すべきものであり、より広く一般に公開した上で更なる価値の検証が不可欠である。また、今後の関連事業が予定されている隣接街区に關しても同様の遺構が存在している可能性がある。

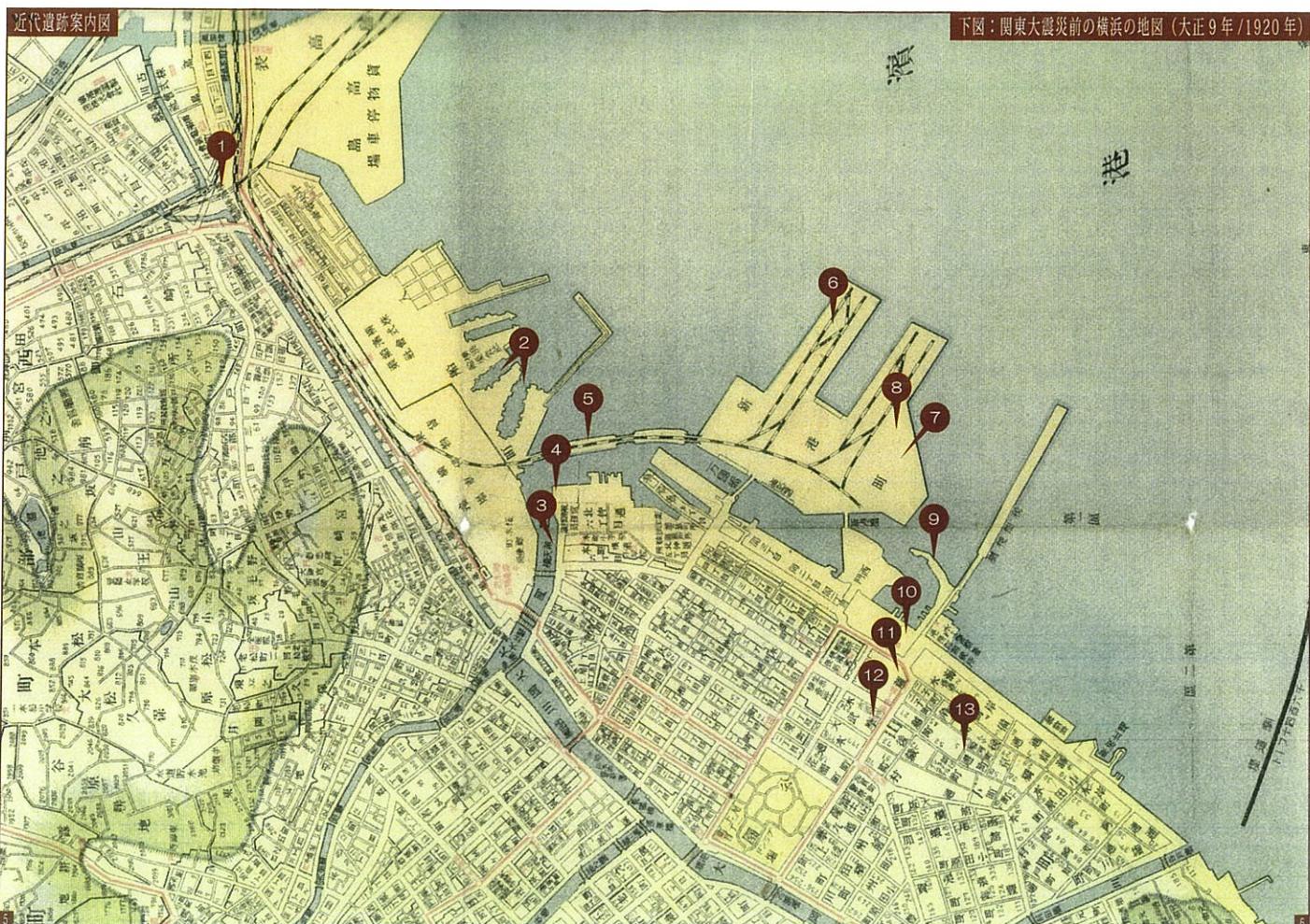
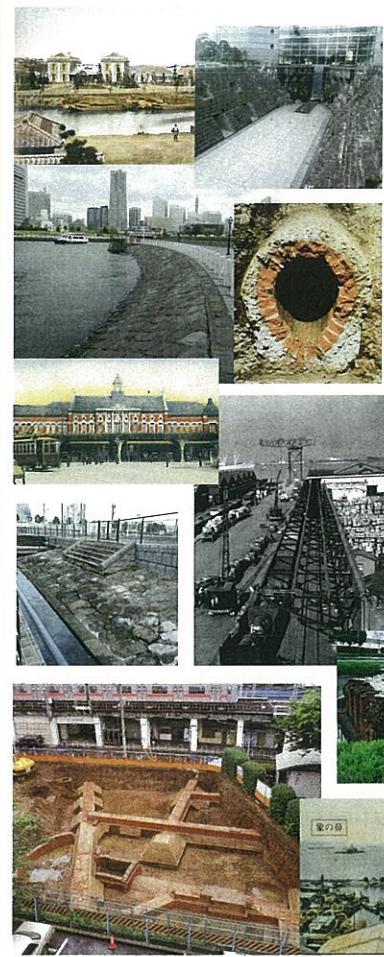
この貴重な遺跡の価値を正しく検証し、未來へ継承するために専門家、市民等によって「山下居留地遺跡の価値を考える会」が、2007年12月14日に設立され保存活動を進めている。これを受け、神奈川県及び事業関係者を加えた保存活動組織「山下居留地遺跡保存活用検討会議」がこの活動を推進する目的で設立され検討を進めている。(2009年11月現在進行中、詳しくはYYJKホームページを参照)



編集・発行：よこはま洋館付き住宅を考える会（YYJK）
〒240-0016 横浜市保土ヶ谷区初音ヶ丘9-2 (USC内) 電話：045-335-7164 FAX：045-335-7176
URL : <http://yyjk.at.infoseek.co.jp/> E-mail : kawashima@u-s-c.jp

横浜近代遺跡ガイドブック

開港・鉄道の開通
江戸～明治～大正～昭和
地中に眠る都市の記憶
を巡る小さな旅



4 旧灯台寮護岸

明治 6 年（1873 年）/ 明治 30 年（1897 年）
国指定重要文化財

旧灯台寮護岸がある場所は、明治 2 年に灯台役所が設置された「灯台事業発祥の地」である。英国人技師リチャード・ヘンリー・プラントンらが、この地で日本の灯台網整備の計画を行った。さらに、灯台役所の工作機械を使用しながら、日本初の鉄の橋である吉田橋の部材製作が行われるなど、日本の技術史上記憶されるべき土地であり、旧灯台寮護岸はこの明治期の記憶を伝える遺構。汽車道に残されている護岸とあわせ、自然石による護岸が続く景観は、みなとみらい 21 地区の現代的な景観と対比をなし開港の歴史を伝えいくこととなる。



5 港一号橋梁

明治 42
(1909 年)

新港連絡線鉄道線路護岸

明治 43
(1910 年) 境

港一号橋梁（AMERICAN BRIDGE COMPANY 1907 製造）は、新港埠頭へと延びる海陸連絡設備の一環として建設された臨港鉄道の橋梁の一つである。鋼桁橋（ばんげたきょう）+ 鋼プラット・トラス橋（ケーパー型トラス橋）の組み合わせによる。

新港連絡線鉄道線路護岸は、谷積石垣が鉄道関係の擁壁建築技術の系譜を物語る。傾斜が緩やかでのびやかな表情の景観が創り出されている。



6 新港埠頭・ハンマー・ヘッド・クレーン

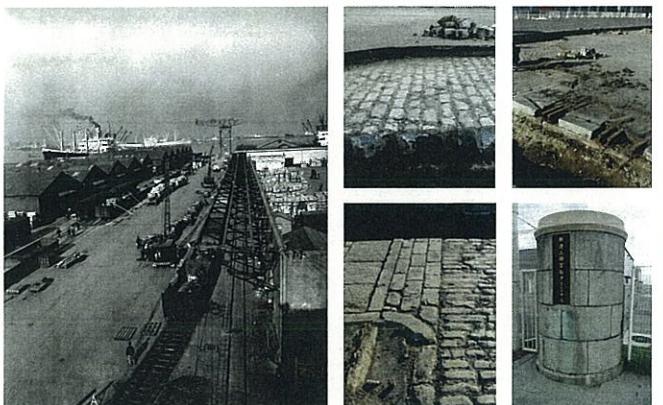
新港埠頭は明治 32 年（1899 年）から海面埋立工事が行われ、その後、1917（大正 6 年）に陸上施設整備を含む埠頭整備が完了した。この結果、埋立面積約 230,500 m²、岸壁延長約 2,060 m、鉄道上屋 11 棟、木造上屋 3 棟、レンガ造倉庫 2 棟、50 トン起重機（ハンマー・ヘッド・クレーン）1 機、その他鉄道、道路、上下水道、発電所等が完備され、わが国初の近代的埠頭として、横浜港の中心的役割を担うこととなる。

埠頭には、明治 32 年（1899 年）当時、海上輸送貨物の荷さきやこれに伴う一時保管を行うための建物である鉄骨造上屋が建設されている。大正 6 年（1917 年）には、臨港鉄道が追加整備されており、海上輸送と陸上輸送の接点としての土地利用がなされていた。その後、大正 12 年（1923 年）の関東大震災により埠頭が大規模に水没してしまい、その修復のため大量の瓦礫による埋立造築がなされており、同時に崩壊した陸上施設の整備も行われている。第二次世界大戦においては、港湾施設への被害は少なかったが、敗戦による大規模な GHQ による接收から横浜港は一時に貿易港としての港湾機能を失っている。その後、接收は解除され、近代港湾としての役目を果たして行くが、施設の老朽化や大規模近代港湾である本牧・大黒埠頭の整備から港湾機能の中心が移り行き、みなとみらい事業により大規模な再開発がなされてきた。現在では、新港旅客ターミナルと、東京芸術大学のスタジオとして土地利用がなされている。

2008 年に横浜トリエンナーレ会場の建設の際の基礎工事が行われた際、臨海鉄道の軌道敷や荷さき場等埠頭設備の遺構が見つかった。その大部分は現在も建物の下に埋まっている。

埠頭に保存されている 50 トン起重機（ハンマー・ヘッド・クレーン）は大正初期イギリスから導入し設置した日本に 3 基のみ現存するクレーンの一つであり、関東大震災にも耐えた歴史的に貴重な電動式クレーンである。他に現存するクレーンは三菱長崎造船所の 200 トン吊り（大正元年（1912 年）竣工）、佐世保電工株式会社の 250 トン吊り（大正 2 年（1913 年）竣工）で、世界でも 17 基しか現存していないと言われている。

また、埠頭の入口にコンクリート製の門柱 2 基が残る。



9 象の鼻

慶応 2 年（1866 年）頃

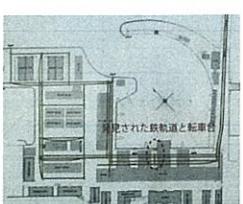
横浜港開港の前年、安政 5 年（1858 年）米、蘭、露、英、仏と修好通商条約が結ばれ、横浜村のほぼ中央に設定された運上所の北側海面に東波止場（イギリス波止場）と西波止場（税関波止場）の 2 本の突堤が幕府によって建設され、横浜港最初の波止場が完成した。大きい東側の突堤は当初長さ 60 間（約 100 m）幅 10 間（約 18 m）といわれる。慶応 2 年（1866 年）の大火後、両突堤は湾曲するように延長され、現在の形の原型が出来上がった。東側の突堤はいつの頃からその形状から「象の鼻」と呼ばれるようになった。それに対して、西側の小さい突堤は「子象」の相性で親しまれていたが、現在は大きく形を変えている。



10 鉄軌道・転車台

明治 20 年代後半頃

この鉄軌道及び転車台（ターンテーブル）は明治 20 年代後半頃に整備されたといわれる。軌道の幅員は 1.06m であり、我が国的一般的な鉄道軌道の幅と同じである。転車台の直径は約 2.5m であり敷地内の荷役作業の為の小型車両を転回させるための設備であったと考えられる。この構造は 2008 年、象の鼻パーク整備工事の際に地中から発見され、当地に保存されている。



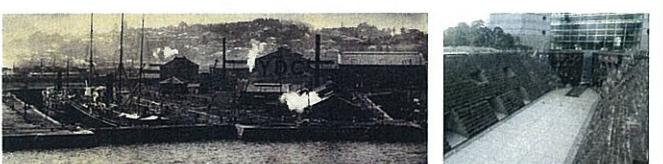
2 旧横浜船渠第 1 号・2 号ドック

明治 29 年（1896 年）
国指定重要文化財
横浜市認定歴史的建造物

英國人技師バーマーの提言に基づき、「横浜船渠株式会社」によって第 2 号ドックは明治 29 年（1896 年）、第 1 号ドックは約 2 年遅れの明治 31 年（1898 年）に竣工された。第 2 号ドック日本に現存する商船用石造りドックとしては最も古い。これを後世に伝えるべき資産として、平成 5 年（1993 年）に復元して生まれたのが、イベントスペース「ドックヤードガーデン」である。

港と共に発展を遂げた横浜。横浜築港計画は明治 19 年（1886）に横浜財界人が「横浜船渠会社盟約」をなし、その計画を英國人 H.S. バーマーに委嘱したことから始まる。バーマーは、港の経営に築港事業はもとより船渠と倉庫などの港湾開拓施設の整備の必要性を説き、これを受けて設立された「横浜船渠株式会社」は、2 つの石造りドックを中心に本格的な船舶修理設備を整え、横浜港発展の基礎を造った。第 2 号ドックは、海軍技師恒川柳作氏の設計による。以来、明治・大正・昭和を通じて港町「横浜」の発展と共に活躍してきたこのドックは、昭和 40 年代に入り、船の大型化、小型船修繕の中小造船所への移行等により使用頻度が急速に低下、昭和 48 年にその機能を停止することとなる。

平成元年（1989 年）横浜市認定歴史的建造物に認定、平成 9 年（1997 年）12 月には国重要文化財に指定された。



3 大岡川河口護岸・下水口

大岡川河口周辺は、明治 5 年（1872 年）初代横浜駅（現在の JR 桜木町駅）が開業し、陸運と水運の拠点として大いに賑わった要所である。ここに明治初期英國人技師プラントンの設計により石積護岸が整備された。荷揚場の階段と共に一部が保存・復元されている。

また、明治初期に國內の外国人居留地一帯には、プラントンの設計による陶管製の下水道が敷設されていたが、人口の増大と衛生状態の改善の目的で明治 14 年（1881 年）、日本人技師三田善太郎の設計により煉瓦造の下水道建設に着手した。ここに居留地の下水の大岡川方流口の遺構が残る。

