



旧横溝家住宅（横浜市鶴見区）の主屋と蚕小屋。養蚕農家の生活風景を残している（写真／米山淳一）

近代横浜を支えた生糸と鉄道

公益社団法人横浜歴史資産調査会
会長 宮村 忠

新年明けましておめでとうございます。

日頃、当公益社団に格別のご支援、ご協力を賜りありがとうございます。本年も歴史的資産の調査、保護、普及などの事業を皆さまと力を合わせて推進して参ります。引き続きよろしくお願ひ申し上げます。

■
豪壮な蔵造りがずらりと並ぶ川越が、旅番組や雑誌で人気です。その中心である一番街の蔵造りの町並みは、マンション開発や道路の拡幅で存亡の危機にありましたが、商店主をはじめとした市民や行政担当者たちのふるさと川越に寄せる熱い思いから、国の重要伝統的建造物群保存地区に選定され、川越を代表するまちづくりの拠点となりました。

一番街の横丁を入ったところに、ひととき高い建物があります。時の鐘です。江戸期から川越の町の象徴のような存在でしたが、明治26年(1893)の大火で焼失。

一番街の町家もほとんどが焼失しましたが、土蔵造りだった大沢家住宅（国指定重要文化財）だけが焼け残りました。これが教訓となって、以後町家は蔵造りに建て替えられ、時の鐘も建てかえられました。この建替え資金を寄付したのが、横浜の生糸



中居屋重兵衛店跡の解説板

商だった原善三郎、茂木惣兵衛らでした。このことは川越と横浜が、生糸の商いで強く結ばれていた証です。

近代横浜を物語るとき、生糸貿易で得た資金が横浜や近代日本国家の発展に寄与したことは忘れてはなりません。上州や信州、越後など各地から一攫千金を夢見た生糸商が横浜にやってきて、本町通りを中心に軒を連ねていました。なかでも外国商人相手に質の良い上州の生糸を売りまくった中居屋重兵衛は別格の豪商でした。約1200坪にもなる館は、大いに賑わっていました。その痕跡は残っていませんが、本町通りから桜通りに入った道端に、極彩色の屋敷絵図を盛り込んだ解説板が忘れ去られたように立っています。

近代横浜の誇りと言えば鉄道も然り。しかし明治5年(1872)開業当時の痕跡は中々見つかりませんが、令和2年(2020)、桜木町の旧横ギャラリーに開業当時に活躍した英国製蒸気機関車 10 両のうちの1両の110号(実物)が展示されました。開業時をしのぶ貴重な展示です。

鉄道は人も運びましたが、おもな目的は貨物輸送で、生糸もそのひとつでした。横浜の港の隅々にレールが敷き巡らされていたことをご存知でしょうか。鉄路で運ばれてきた貨物を船に積み込むための線路です。私たちが日頃、便利に利用している湘南新宿ラインや横浜線は、かつて東北、信州、上州、越後などから横浜を目指し生糸を運んだ鉄路でした。レイルロードはシルクロード。これらの歴史的資産こそ横浜の宝物です。今年は新橋～横浜鉄道開業150周年の節目の年、「横浜と生糸と鉄道」にあらためて向き合っていきます。

YOKOHAMA SILK RAILROAD

横浜のシルク遺産

横浜歴史資産調査会副会長・横浜国立大学名誉教授
吉田鋼市

●生糸に関わる横浜の建築遺産

戦前までの日本の輸出の主力は常に生糸で、生糸が日本の近代を支えたとも言える。その生糸の輸出は横浜港を主力として行われ、最盛期には横浜港の輸出品の8割を生糸が占めたこともある。それで横浜には各地の養蚕農家がつくった生糸や、生糸でつくった絹織物が集まってきた。横浜の貿易が各地の養蚕農家を支え、製糸業を支えたのである。

横浜にも二俣川・和泉・瀬谷・阿久和などの農家に製糸工場が付設された。その希少な遺構が旧清水製糸場本館(天王森泉館、泉区。横浜市認定歴史的建造物)で、これは1911(明治44)年頃の建設であるが、本館のみが残され、製糸工場自体は失われている。また、1887(明治20)年に建てられた旧大岡家長屋門(瀬谷区。横浜市認定歴史的建造物)も2階は養蚕室として使用されており、1889(明治22)年頃に建てられた新川家住宅(旭区。横浜市認定歴史的建造物)でも小屋裏で養蚕が行われていたという。これらは養蚕業最盛期の農家の特徴を残していることになる。

横浜に集められた生糸は、まず商社の倉庫に保管されることになるのだが、その商社の倉庫の代表が1910(明治43)年に建てられたもとの三井物産の倉庫(旧・日東倉庫)であり、これは建築技術史的にも非常に重要な建物であったが、2015年に解体された。この倉庫竣工の翌1911(明治44)年に日本最初の全鉄筋コンクリート造として竣工したもとの三井物産の事務所棟(1927年に増築)は健在で、2013年からはKN日本大通ビルとなっている。

●横浜生糸検査所

横浜の生糸に関する施設のシンボルは、なんとといっても「キーン」の愛称をもつ生糸検査所で、その存在感は市場経済上のみならず都市景観としても大きかった。これは輸出用の生糸の品質・重量を調べて等級をつける仕事をする国の機関で、1896(明治29)年に横浜と神戸に設けられた。ちなみに神戸の輸出の主力は綿糸だったようで、神戸の生糸検査所は1901(明治34)年に一旦閉鎖されている。しかし大正期には盛り返し、関東大震災の影響もあって神戸市は市独自の生糸検査所を設け、それが再度国の施設に移管され、国がまた新たな検査所を建てたので、昭和初期の二つの生糸検査所が保存されている。

横浜の最初の生糸検査所は、本町1丁目の現在横浜地方検察庁のある場所に建てられた。当初は木造であったが、1902(明治35)年と1908(明治41)年に煉瓦造で増築。さらに、1918(大正7)年に鉄筋コンクリート造で大規模な増改築を行っており、その鉄筋コンクリート造の建物は、震災後に生糸検査所が北仲通に移って後も、横浜地方検察庁となって長く使われていたが、1982年にいまの建物に建て替えられた。

その北仲通の地に新しい生糸検査所が設けられたのが1926(大正15)



「北仲ブリック&ホワイト」の倉庫事務所



「昭和初期の生糸検査所」(『横浜生糸検査所概要』1934年より)。左手前に第一銀行横浜支店(後の横浜銀行本店別館)も見える。倉庫事務所の後方に写っているのは1928(昭和3)年竣工の「帝産ビル」

年。これは、事務棟の庁舎、同形同大の四棟の倉庫、倉庫事務所からなる震災復興期最大の建築群であった。事務棟は1932(昭和7)年にさらに増築され、長い間横浜のシンボルの一つであったが、1990年にここが横浜第2合同庁舎となる際に解体され、同時に倉庫の1棟も解体された。ただし事務棟の庁舎は横浜第2合同庁舎の低層部のファサードに復元された。続く2008年、さらに2棟の倉庫が解体された。最後の1棟は保存活用される予定であったのだが、これも結局2016年に解体された。しかし、この1棟は当初の材料を使いながら復元され、隣にあるべきもう1棟のファサードが当初と同じ間隔で復元されたので、2棟の倉庫の位置関係が偲べるようになっている。そして2020年に「北仲ブリック&ホワイト」という名の施設としてオープンに至ったわけである。

つまりと、残されたのは横浜市の指定文化財となった倉庫事務所だけであるが、復元された横浜第2合同庁舎の低層棟と「北仲ブリック&ホワイト」とによって1世紀になんなんとする北仲通の生糸検査所の歴史を伝えている。横浜第2合同庁舎の竣工からすでに30年、その復元されたファサードも時代の痕跡をどめつつある。なお、横浜の生糸検査所の建物には、終始、遠藤於菟が関わっている。本町1丁目時代の木造の際には工事監督として、それ以降の煉瓦造と鉄筋コンクリート造には設計者として、そして北仲通の建物群も設計者としてである。



横浜生糸検査所附属生糸絹物専用倉庫(通称「旧帝産倉庫」)のうち最後に解体された1棟



旧三井物産横浜ビル。
現・KN日本大通りビル

YOKOHAMA SILK RAILROAD



▲シルクセンター。入口に史跡・英一番館の碑が立つ



▲▶シルク通りにあった旧居留地91番館、デローロ商会の遺構



●シルクセンター

もう一つのシルクに関わるモニュメントが、シルクセンター。その名の通りの建物で、1959(昭和34)年に横浜開港100年事業の一環として建てられた。つまり、戦後も生糸は輸出され続けており、そこには横浜生糸取引所が置かれていたのだが、その取引所も1998年に横浜商品取引所に改名。5階以上に陣取っていたシルクホテルも1982年に閉鎖されて、やはり1998年にSOHOの事務所に転換。ただし当初からあるシルク博物館は健在。また、本町通りの一つ南を走るシルク通りにはかつて生糸に関わる外国商社がいくつかあり、デローロ商会(旧居留地91番館)の明治初期の塀などの遺構が残されている。

シルクと鉄道 横浜を目指した鉄路

日本鉄道保存協会顧問・高崎経済大学名誉教授
大島登志彦

繭から生糸を繰る製糸業は、明治日本の近代産業となり、生糸の輸出が外貨獲得と経済発展を促し、絹織物工業も各地で栄えるようになった。それら一連の蚕糸絹産業は「シルク」「絹」で総称され、明治期に鉄道建設が進む過程では、シルクが鉄道を誘致した地域は多かった。

●関東平野一直線に群馬県への鉄道

西南戦争などの財政難で、政府の鉄道建設が停滞していた明治14(1881)年に創立した半官半民の鉄道会社である日本鉄道は、まず上野―高崎間の建設を手がけるが、それが決まると、下村善太郎(後に初代前橋市長)を中心とする前橋の生糸貿易商人達は、鉄道株式を引き受けて前橋への延長を請願し、明治17年5月に高崎まで開通した後、同年8月に前橋まで延長された(当時の駅は利根川西岸の仮駅)。埼玉北部から群馬にかけては、蚕糸業が栄えて殖産興業上重要なことと、中山道鉄道の一環として、鉄道が指折り早く開業した区間で、その翌年には、品川―赤羽間も開通し、シルクの本場と横浜が鉄道で結ばれたのである。

現在、深谷駅の通路壁には、「東京高崎汽車往返之図」と題した錦絵(写真1)が飾られている。それを見ると、「高崎糸」と記された貨車を繋いだ列車が秩父連山をバックに走り、鉄道がシルクを華々しく運んだ光景を今に伝えている。また、当時の前橋駅跡には、舟運で3日かかっていた東京への生糸や絹の輸送が、鉄道の開通で4時間余りに短縮されたことが記された「前橋ステーション跡」の説明板と蒸気機関車(SL)の



▲写真1:深谷駅通路壁に飾られている「東京高崎汽車往返之図」

▶写真2:明治17年開業の前橋駅跡に造られた「前橋ステーション跡」(前橋市石倉町)



動輪が設置され(写真2)、当時を偲ぶ事ができる。

その後北関東では、伊勢崎・桐生・足利・小山・結城等、製糸・織物都市を結ぶ両毛鉄道と水戸鉄道(現在のJR両毛線と水戸線)が明治22年に全通し、日本のシルクロードと通称されたという。また、富岡製糸場を結んだ上野鉄道(こうづけてつどう。高崎―下仁田間、現在の上信電鉄)が、明治30年に全通し、明治末までには、浅草から両毛諸都市に向けた東武鉄道伊勢崎線も全通した。蚕都や織都が点在する北関東では、多数の鉄道網がすでに明治期に形成されていたのである。

●山河を越えた長野県内の鉄道

群馬と並んでシルク王国だった長野県では、直江津から軽井沢まで開通した(明治21年、当時直江津線と称した)のに続いて、工事が難航した碓氷峠越えの鉄道が完成(明治26年)して、東京・横浜と日本海側の直江津が繋がった。大製糸地帯だった諏訪地方は、碓氷峠越えて原料繭や燃料炭を輸送して、荷馬車で和田峠を越えて運び、製品となった生糸はその逆ルートで運ばれた。その中継駅は、当初田中駅だったが、諏訪により便利な大屋駅が新設(明治32年)された。

東京・神奈川から蚕糸業が盛んな山梨・諏訪地方へは、山梨鉄道や甲信鉄道の名で鉄道が早期に計画されたが、険しい地形に阻まれて工事は進まず、建設が具体化したのは、明治25年の鉄道敷設法で中央線が予定線となった以降だった。中央線は、明治36年に釜崎まで開通後、一旦日露戦争による財政難で延伸が停滞すると、沿線の製糸業者達は「中央線鉄道期成同盟会」を組織して、政府公債を買い取って鉄道建設を促進し、同38年には岡谷まで開通した。一方、長野から中央線に接続する鉄道(篠ノ井線)も予定線となって、篠ノ井―塩尻間が同35年に全通していた。

狭間となった岡谷と塩尻の間は、塩尻峠付近をトンネルで貫く計画だったが、飯田の出身で逓信省鉄道局長などを務めた伊藤大八は、片倉の発祥地とされる川岸から蚕糸業が盛んな伊那谷への入口にあたる辰野を経由するルートにねじ曲げた(大八回り)と言われる。我田引鉄の典型だが、塩尻峠下の長大トンネルや勾配は、当時の土木技術では短期間には克服困難で、それが妥当なルートだったとも評価されている。

シルクの中心地でありながら鉄道交通から取り残されてきた須坂・松代などの北信の千曲川右岸では、大正時代に入ると鉄道建設が進み、大正14(1925)年までに河東鉄道屋代―木島間が全通する。また、上田周辺では、蚕糸業で栄えた丸子まで2社の鉄道が開通する(大正7年に丸子鉄道が丸子町まで、同15年に上田温泉電軌が西丸子まで)など、シルクの盛況が鉄道を誘致したことを痛感するものである。現在それらの大方の区間は廃止されてしまったが、長野電鉄や上田電鉄の原点となった区間である。

2022年10月14日 新橋－横浜鉄道開業150周年

連載 第4回

公益社団法人横浜歴史資産調査会常務理事
日本鉄道保存協会事務局長 米山淳一

「みんなの鉄道150周年」

日々の通勤通学、出張、旅、そこにはいつも鉄道がいる。いや、鉄道にお世話になっている。食べ物、衣類、燃料、関連製品他、私たちの生活に欠かせない物資の原料や、製品の運搬にも鉄道の存在は大きい。長大編成のコンテナ特急が、ホーム脇を通過する姿に出会うたびに、鉄道が物流の根幹を担っていることを実感する。

新幹線もしかりで、その速達性が経済発展や文化交流に果たす効果は計り知れない。まさに畏敬の念を抱きたい。JR九州博多駅屋上には、鉄道神社が置かれ、ひたちなか鉄道では、無事故の歴史的車両を安全祈願の神社に仕立てた。

1872年(明治5年)10月14日、我が国初の鉄道が新橋－横浜(現・桜木町)間に開業してから、本年2022年で150周年を迎える。鉄道発祥の町・横浜を記念して、日本鉄道保存協会の代表幹事団体を務める当公益社団では、ロゴマークを作成した。

文字・デザインは篆刻家古田悠々子(ふるたゆうゆうし)先生。私たちの思いを力強く牽引してくれるロゴマークの掲示にぜひご協力ください。



※使用にあたっての詳細は、後日ホームページ上でご案内します。
お問合せは事務局までお願いします。

受付中!

■歴史を生かしたまちづくり相談室

老朽化、修理費、固定資産税、相続税など歴史的建造物に係るご相談を受付けています。ご相談は、下記ヨコハマヘリテージ事務局まで。
TEL・FAX 045-651-1730 E-MAIL yh-info@yokohama-heritage.or.jp

■歴史を生かしたまちづくりファンド

歴史的資産の保存活動推進のためにファンドを創設し、みなさまに寄付をお願いしています。寄付は、税法上の優遇措置が受けられます。当公益社団への寄付は、特定公益増進法人として税法上の優遇措置が適用されます。詳しくは事務局でご説明させていただきます。

■『ヨコハマヘリテージスタイル 2022年早春号』

■発行/2022年1月31日 公益社団法人横浜歴史資産調査会

■事務局/〒231-0012 横浜市中区相生町3-61 泰生ビル405

TEL・FAX/045-651-1730 E-MAIL/yh-info@yokohama-heritage.or.jp

ホームページ <http://www.yokohama-heritage.or.jp>

旧モーガン邸再建のため ご寄付のお願い

旧モーガン邸(藤沢市)は、横浜山手等で多くの作品を残した横浜ゆかりの建築家J.H.モーガンの自邸です。緑に包まれた2000坪の敷地に優美な西洋館が佇んでいましたが、2006年、2007年の2度の不審火により焼損しました。

公益社団法人横浜歴史資産調査会(以下ヨコハマヘリテージ)は、日本ナショナルトラストが所有していた焼損した建物・土地等を引き継ぎ、新たに再建に向けた活動を開始しました。再建後には、地域の文化交流拠点(ヘリテージセンター)として皆さんが集える場所として整備して参ります。

再建にむけて広く寄付金を募っております。皆様のご支援を心よりお待ちいたしております。よろしく願い申し上げます。

個人=5,000円(一口)・団体・企業等=100,000円(一口)

一口から何口でもありがたくお受けいたします。ご寄付頂いたみなさまのお名前は、再建した建物室内に掲示させていただきます。

*当公益社団への寄付は、税法上の優遇措置が適用され、所得税(個人の場合)、法人税(法人の場合)の控除が受けられます。詳しくは事務局からご案内しますので、お問合せ下さい。

振込先: ゆうちょ銀行

口座番号: 00270-4-124271

加入者名: 公益社団法人 横浜歴史資産調査会

※恐縮ですが、旧モーガン邸と明記してください

■旧モーガン邸再建計画寄付 会員リスト

氏名	寄付額
王尾富美子	5,000
伊藤伸夫	5,000
轉 恵子	3,000
黒田文子	5,000
堀 勇良	10,000
後藤 治	100,000
森山恒夫	30,000
増川礼子	3,000
(匿名希望)	20,000
中村 武	10,000
星 和彦	5,000

ご寄付をくださった
みなさま。ありがとう
ございました。

(2021年11月～2022年
1月7日)

