

日本郵船氷川丸ニュース

2016年3月11日

「日本郵船氷川丸」が重要文化財指定へ —海上で保存されている船舶では初—

当社が所有する「日本郵船氷川丸」が、3月11日に開催された文化審議会文化財分科会の答申を受け、近日中に行われる官報告示を経て、重要文化財の指定を受ける運びとなりました。海上で保存されている船舶としては、初の重要文化財指定となります。

今回の答申に際し、「日本郵船氷川丸」が評価された主なポイントは以下二点です。

① 社会・経済史上における役割

海外との輸送手段を貨客船が担っていた20世紀前半から中頃にかけて当時主要航路であるシアトル航路に就航。また戦時中には病院船、戦後直後には復員船・引揚船として活躍。

② 造船・工芸技術上の価値

1930年の竣工当時としては最新鋭の大型ディーゼル機関を搭載。またアール・デコ様式の美しいデザインが施された船内のインテリアは、同様式が日本に直輸入された最初の建築意匠である。

当社は、重要文化財の指定を受ける意義を十分に認識し、「日本郵船氷川丸」の保存活用に今後も努め、日本の海運の歴史を後世に伝えることで、皆さまに海運業界や船舶に興味と親しみを深めていただけるよう活動していきます。



【歴史】

1930(昭和5)年	4月25日竣工、シアトル航路就航
1941(昭和16)年	シアトル航路休止、海軍特設病院船として徴用
1945(昭和20)年	終戦後 復員船、引揚船に
1947(昭和22)年	内地定期航路に就航
1949(昭和24)年	不定期の外航へ復帰
1951(昭和26)年	ニューヨーク定期航路へ配船
1952(昭和27)年	欧州定期航路へ配船
1953(昭和28)年	シアトル航路再就航
1960(昭和35)年	最終航海
1961(昭和36)年	山下公園特設棧橋に係留
1996(平成08)年	環境庁(現環境省)日本の音風景100景
2003(平成15)年	横浜市指定有形文化財
2007(平成19)年	経済産業省近代化産業遺産
2008(平成20)年	「日本郵船氷川丸」としてリニューアル
2015(平成27)年	11月リニューアル以来 来館200万人達成

【氷川丸 主要目】

船種:貨客船 造船所:横浜船渠(株)(現三菱重工業(株)横浜製作所)
竣工:1930(昭和5)年4月25日 全長:163.3メートル 幅:20.1メートル 総トン数:11,622トン
最高速力:18.38ノット(時速約34キロ) 主機:B&W 社製複動4サイクルディーゼル機関 2機2軸

以上

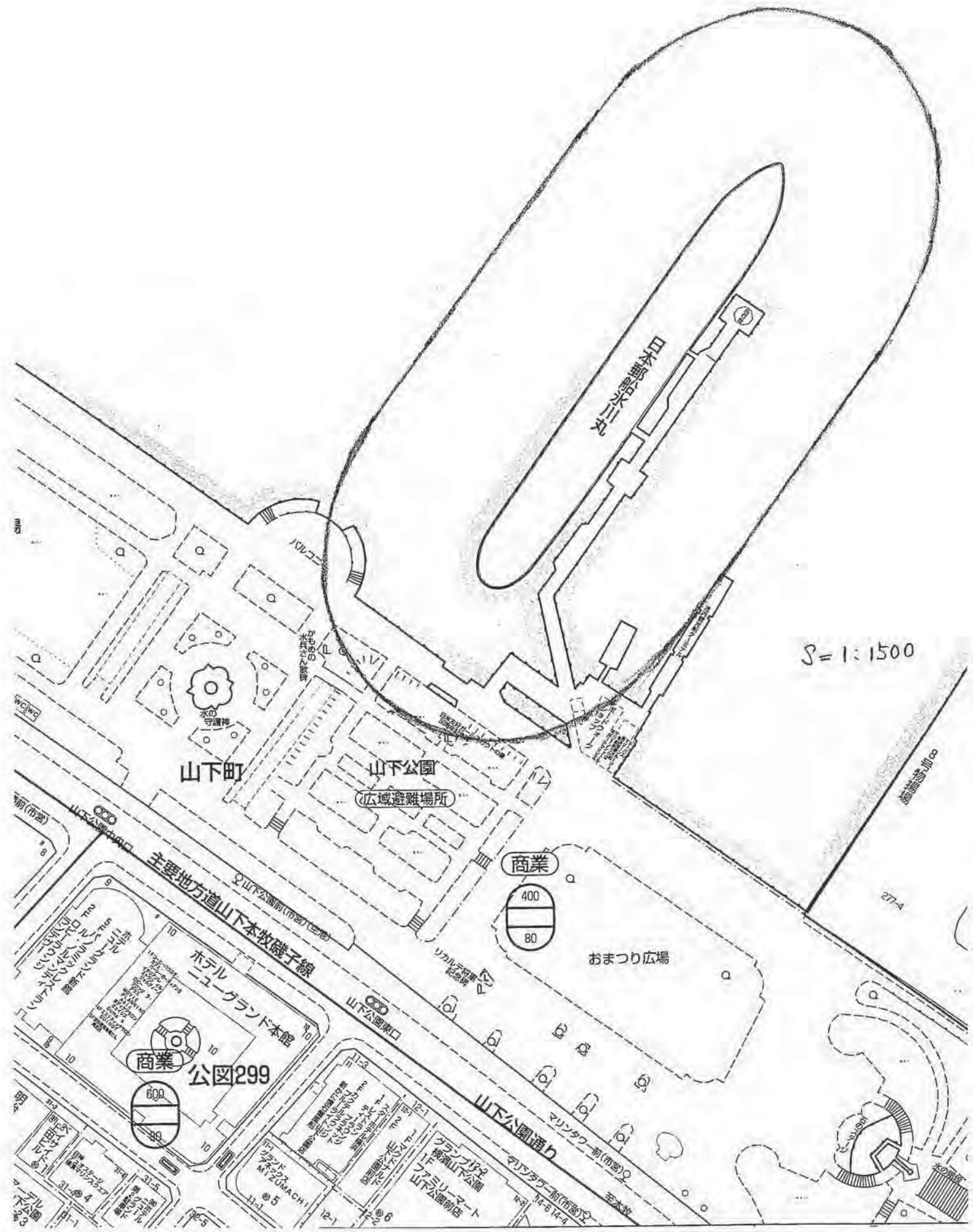
日本郵船株式会社

問い合わせ先:日本郵船歴史博物館 045-211-1923

〒231-0002 神奈川県横浜市中区海岸通3-9 HP:<http://www.nyk.com/rekishi/> E-mail:NYK.MARITIME.MUSEUM@nykgroup.com

氷川丸周辺の概況





S=1:1500

山下町

山下公園

(広域避難場所)

商業

400
80

おまつり広場

商業

600

公図299

山下公園通り

ホテル
ニューグランド本館

ファミリーマート
山下公園前店

マリノタワー前(市営)

マリノタワー前(市営)

至本牧

27-4

27-4

水守護神

横浜環状北線は、くらしと環境を守りながら 道と道、街と街、そして人と人をつなぎます。

横浜環状北線(以下「北線」といいます。)^{ニホセン}は、横浜市の交通ネットワークの骨格を形成する「横浜環状道路」の北側区間、第三京浜道路「港北インターチェンジ」から首都高速横羽線「生麦ジャンクション」をつなぐ延長約8.2kmの自動車専用道路です。
さらに、将来的に横浜環状北西線(以下「北西線」といいます。)^{ニホセン}ができると、東名高速道路とも接続します。

横浜環状道路とは
都心、副都心などのバランスある都市構造、広域的な交通体系との調和、効率的な自動車交通の処理などに対応するための横浜の都心から10~15kmに位置する自動車専用道路です。

道と道のつながり



人と人のつながり

街と街のつながり

北線は、家屋の移転を少なくし、周辺環境を保全するため全体の約7割をトンネル構造としました。



シールド工法で建設されたトンネル(山手トンネル)

[北線ができると...]

広域的な交通利便性が向上します。

北線の建設により、横羽線、湾岸線が第三京浜道路とつながります。これにより、新横浜をはじめ、羽田空港や東京湾アクアライン、金沢方面などへの行き来が便利になります。
また、北西線が整備されると、より一層、東名高速道路・市西部方面への交通利便性の向上が期待されます。



新横浜都心、京浜臨海部などの活性化に役立ちます。

北線の建設により、横浜港や京浜臨海部など東京湾沿いの各拠点と内陸部との連絡が、また、新横浜都心や港北ニュータウン、市北部の産業集積地などと都心部・臨海部との連絡が強化されます。
そして、北西線ができると、横浜港と東名高速道路が直結されるとともに、中央道や関越道、東北道などへのアクセスが強化され、背後圏との結びつきが強まります。
これらにより、各拠点の一層の活性化に役立ちます。

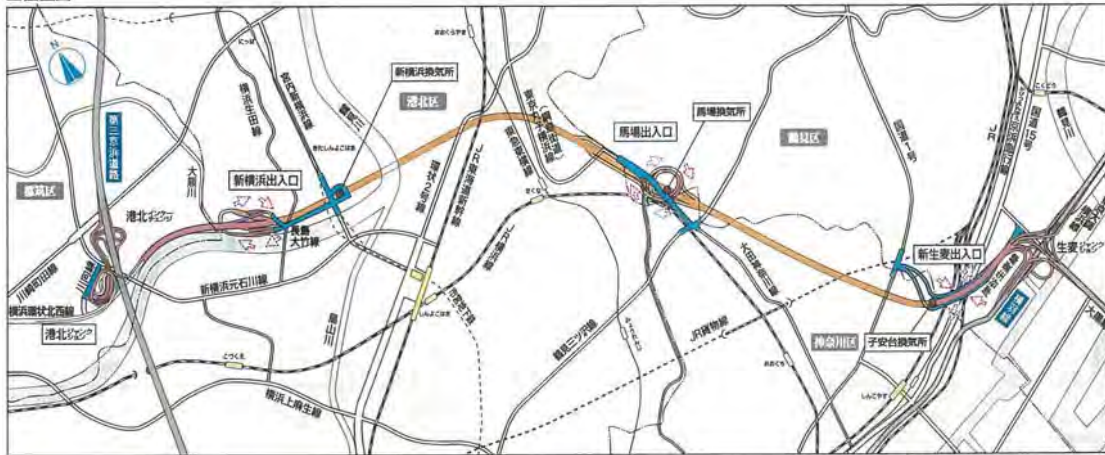


生活環境の改善につながります。

市北部・東部は幹線道路の整備が遅れており、多くの渋滞箇所があります。北線・北西線及び出入口周辺等の街路の整備により、幹線道路の渋滞が緩和され、生活道路へ入り込んでいる通過交通やう回交通が減少し、住宅地の安全性の向上が期待されます。
また、交通の流れがスムーズになり、車からの排出ガス量が減少することにより、二酸化炭素(CO2)、窒素酸化物(NOx)、浮遊粒子状物質(SPM)の排出量の削減等、大気環境の改善が期待できます。



■位置図



港北ジャンクション、各出入口及び各換気所の名称は仮称です。

- 凡例
- 北線の高架部・地表部
 - 北線のトンネル部
 - 入口・出口
 - 出入口周辺街路の高架部・地表部
 - 出入口周辺街路のトンネル部
 - 換気所

北線の諸元

計画の諸元

総 長 約1.7km (都筑区生二丁目(環状線生二丁目)～全交二丁目)

幅 員 約20m (うちトンネル幅約5.9km)

出 入 口 新橋浜出入口、馬場出入口、新生東出入口

計画交通量 40,000～54,000台/日 (環状線システムで用いた交通量)

事 業 者 関東高速道路株式会社

概 算 費 約3,387億円

完成予定年度 平成28年度

設計の諸元

構 造 高架部

- 約1.0km (都筑区川内町～港北区新羽町)
- 約1.7km (鶴見区生二丁目～全交二丁目)

地表部

- 約0.2km (港北区新羽町(半地下部を含む))

トンネル部

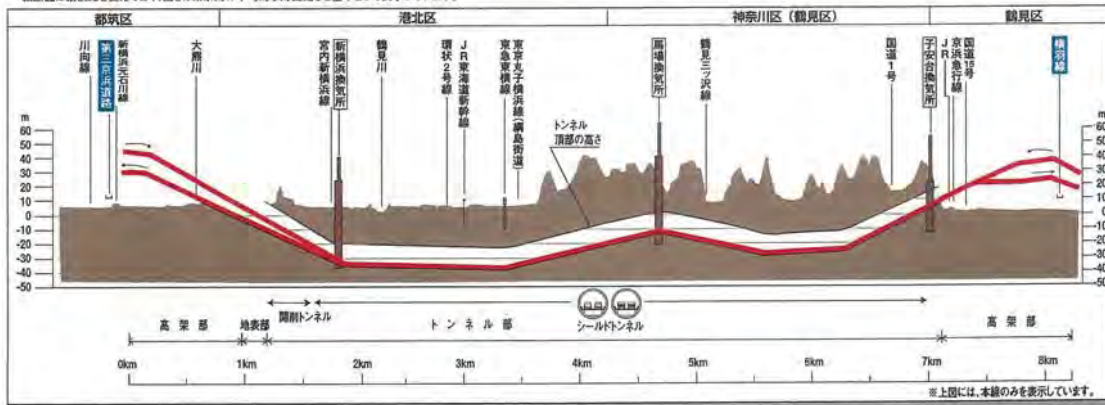
- 約5.9km (港北区新羽町～生二丁目(環状線生二丁目))

車 線 数 2車線

設計速度 60km/h

■縦断面図

縦断面は縦横比を変えてあり、高さは東京湾の平均的な海面高さを基準として表示しています。



■出入口周辺等の街路の計画

周辺地域の利便性を考慮し、北線の出入口と接続する関連街路を横浜市が主体となり整備します。

ジャンクション・出入口	接続する街路(暫定名称)	延長	幅員	車線数
港北ジャンクション	川原橋	約200m	32m	4
新橋浜出入口	新橋大竹橋	約200m	23m	4
	富の原橋	約200m	22～37m	4
馬場出入口	大田神保町橋	約500m	20～26m	4
新生東出入口	神保町橋	約1,200m	17m	2
	環状1号	約200m	27～31m	4