

# 神戸税関

## 1. 神戸税関の概要<sup>1)</sup>

神戸税関は、財務省の地方支分部局である税関の一つで本関を神戸市中央区新港地区に置き、兵庫県と中国地方（山口県を除く）、四国地方を管轄しています。

神戸税関の旧本館庁舎（2代目庁舎）は、1927年（昭和2年）竣工の日本最大の税関庁舎で、建物正面には3面に時計がある円形の塔屋がそびえ、長らく港のシンボルとして親しまれてきました。

阪神・淡路大震災で被災するも崩壊を免れて原形をとどめましたが、戦後に増築された西側の分館が大きな被害を受け、旧本館庁舎を耐震補強工事を施して大部分を保存再生し、分館跡地に建設した新築部分と一体化した整備を行ったのが1999年（平成11年）竣工の3代目の現庁舎です。

神戸港の新しいシンボルとして親しまれ、「開かれた税関」を目標に掲げ、本関の中庭および庁舎内の一部を公開しています。（注）「建物諸元」は次ページ下に掲載

## 2. 沿革<sup>1)、2)、3)</sup>

○1868年1月1日

- ・1月1日（慶応3年12月7日）兵庫港開港に伴い、江戸幕府が神戸税関の前身である**兵庫運上所**を旧生田川口の居留地東南に開設（図-2⑤）

- ・2月27日（慶応4年2月5日）新政府外国官により**神戸運上所**に改称

○1873年（明治6年）

- ・1月4日 **神戸税関**に改称（初代神戸税関長：瓜生寅）
- ・12月 初代本関庁舎が竣工—石造、地上2階建（図-2⑥）

○1922年（大正11年）

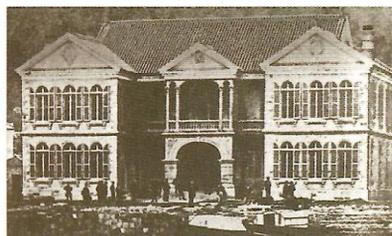
- ・1月 初代本関庁舎が火災で焼失
- ・5月 神戸港第I期修築工事が竣工し、新港第1突堤から第4突堤西半分、上屋18棟、防波堤1,149m、鉄道20,378mなどが完成

（備考）\*1907年（明治40年）9月 大蔵省の神戸税関海陸連絡設備工事計画として開始

○1927年（昭和2年）3月 2代目本関庁舎が新港突堤の要となる第3突堤根元に竣工（図-2③）

○1995年（平成7年）1月 阪神・淡路大震災により被災

○1999年（平成11年）3月 3代目本関庁舎（現庁舎）竣工



初代庁舎  
Original Headquarters

明治6年（1873年）完成。正面に菊の紋章が輝く立派な建物でした。



2代目庁舎  
Second-generation Headquarters

昭和2年（1927年）に竣工し、大部分が現庁舎の一部として残っています。



3代目現庁舎  
Present (Third-generation) Headquarters

2代目庁舎を保存・活用しながら船をイメージして建設されました。

図-1 歴代本関庁舎  
（財務省「神戸税関」パンフレットより複写）



図-2 神戸税関周辺図  
（「神戸税関近郊マップ」より複写）

### 3. 庁舎の改築における保存と再生<sup>4)、5)</sup>

2代目庁舎（旧本館庁舎）は大蔵省営繕課により設計され、1927年（昭和2年）竣工の日本最大の税関庁舎で官庁にふさわしい風格ある建物に当時流行していたゼツェション様式\*を取り入れた名建築です。

旧本館庁舎は、口の字型片廊下の4階建て、1、2階の中央部は吹抜けの通関事務室でした。

震災後の改築工事では、旧本館庁舎に耐震補強工事を施して大部分を保存再生し、中央部と口の字の西側を撤去して中庭とし、南北の庁舎部分を旧分館の撤去跡地へ延長する形で新館を増築しました。新館低層部は柱間、階高、外観も全て旧本館に合わせてデザインされ、徹底した新旧の統一が図られています。

一方、低層部から浮かび上がらせた新館高層部の外観は、低層部と対比的な調和を目指したモダンな構成とし、港の番人の象徴として「船」をイメージしています。

以上により旧本館庁舎の花崗岩張りの時計塔を含めた外観と内部ホール等はほぼ完全な形で保全され、特筆すべきは、地下に冷温水槽を設置して電気による水蓄熱式空調とガス空調の組み合わせを採用したこと、年間約2,000m<sup>3</sup>の雨水再利用、新館5階部分に高窓を設けてアトリウムを利用した自然換気を採用するなど環境調和型庁舎として再生したことです。こうした歴史的景観を残した点や環境への配慮が高く評価されて公共建築賞(2004年)やJIA環境建築賞(2001年)など数多くの賞<sup>4)</sup>を受け、近代化産業遺産の認定(2007年)も受けています。

(備考) \*1ゼツェション様式<sup>7)</sup> :

19世紀末のドイツ語圏における芸術革新運動で過去の芸術様式から分離して、生活や機能と結びついた新しい造形芸術の創造を目指した。その建物は幾何学的モチーフにした特色がある。



図-3 神戸税関本関の再生 (「神戸税関 本関」建築設計REPORT vol130 | 22 より複写 )

#### <建物諸元><sup>1)、2)、6)、9)</sup>

- ・建物名 神戸税関本関
- ・所在地 神戸市中央区新港町12-1
- ・建築主 財務省神戸税関<sup>\*1</sup>

	第2代庁舎 (再生前)	第3代庁舎 (再生後)
設計	大蔵省営繕課 <sup>*2</sup>	国土交通省近畿地方整備局 <sup>*3</sup> 株式会社日建設計
施工	森田組 (森田福市)	東急・前田・新井特定建設工事共同企業体
着工	1923年 (大正12年) 4月	1996年 (平成8年) 4月
竣工	1927年 (昭和2年) 3月	1999年 (平成11年) 3月
建築概要	地下1階、地上4階、塔屋4階 鉄筋コンクリート造、花崗岩・煉瓦張り	地下1階、地上10階、塔屋4階 鉄骨鉄筋コンクリート造 (新館部分)
延床面積	約10,000m <sup>2</sup>	約24,145m <sup>2</sup> (うち5,500m <sup>2</sup> が保存再生箇所)
総工事費	—	11,700百万円

(備考) 竣工時の組織名は、\*1が大蔵省神戸税関、\*2が大蔵省営繕管財局、\*3が建設省近畿地方建設局

#### 4. 不平等条約の改正について<sup>2)</sup>、<sup>8)</sup>

1858年(安政5年)締結の安政5か国条約は、領事裁判権の承認と関税自主権の放棄が盛り込まれた不平等条約であり、その条約改正は明治政府の悲願でありました。

神戸税関が発足した当時の外国貿易は、輸出入が全て外国商人によって行われる居留地貿易あるいは商館取引といわれるもので、日本人の取引は居留地に本拠を置いた外国商人を相手として行われ、直接外国市場とは結びついていませんでした。また、この当時には関係法令が未整備であったので、輸出入手続き等は各国との間に締結された通商条約の附属貿易章程によって行われ、細部の取扱いもその都度各国領事に図った上で行わなければならない状態でした。

粘り強い改正交渉の結果、1894年(明治27年)の日英通商航海条約締結、1897年(明治30年)までの13カ国との同様の条約締結により1899年(明治32年)に居留地が返還されましたが、関税自主権の回復はこれより遅れて1911年(明治44年)となりました。

#### 5. 神戸税関と神戸港との関係について<sup>2)</sup>、<sup>9)</sup> 一開港から第2代庁舎竣工まで

神戸税関の前身である江戸末期の「運上所」は、関税を上納させる役割上、当初からほかの役所とは離れた外国人居留地に接して設置され、明治政府は1873年(明治6年)「神戸税関」に改称しました。

この時代、明治政府の殖産興業政策と貿易振興政策が相まって、我が国経済の急速な発展により神戸港の輸出入貨物も著しく増大しましたが、貨物の積卸はすべて沖懸り船舶から舢艀によって行われ、接岸荷役施設等近代的な港湾整備が急務でした。1907年(明治40年)に大蔵省により神戸税関海陸連絡設備工事計画として開始された神戸港第1期修築工事が竣工したのは1922年(大正11年)でした。ちなみに大正時代、神戸港の貿易額は全国の約4割を占め、特に輸入額は日本一でした。

一方、1922年(大正11年)1月に初代本関庁舎が火災で焼失したため、第1期修築工事の完工を機会に、埋立てて建設された新港突堤の要である第3突堤の根元に第2代本関庁舎が竣工しました。

#### 6. 神戸税関と神戸の街<sup>9)</sup> 一第2代庁舎竣工以降、現在まで

神戸税関第2代庁舎の竣工と同時期に東側に神戸市の生糸検査所が完成し、1930年頃までには税関と新港突堤の間に三菱や住友の大きな倉庫群が出現、税関から西には神戸商工会議所や港湾関係の官公庁の建物が次々と建設されていきました。ちょうど業務地域に変貌しつつあった旧居留地と官公庁の建物群が海岸通りを挟んで向かい合い、新しい神戸のイメージを形成することになったのです。

さらに神戸税関の北には国鉄三ノ宮駅高架化(1931年(複々線化完了は1934年)<sup>\*7)</sup>、阪神三宮駅・三宮阪神ビル(1933年)に続いて阪急三宮駅・神戸阪急ビル(1936年)が竣工し、現在フラワーロードと呼ばれる南北軸を挟んで円形の塔が対峙することとなりました。神戸税関は海岸通りと呼ばれる大通りと現在の神戸市街の中心軸ともいえるフラワーロードとの交点に位置し、街の要の位置を占めることになったのです。

しかし、1960年代以降、この税関の北側に高架の阪神高速や国道バイパスなどが走るようになると、この税関が位置している臨港一帯は中心街から切り離され、景観行政からもその重要性が徐々に省みられなくなりました。旧神戸商工会議所<sup>10)</sup>(1929年)が惜しまれつつ、姿を消した(1987年)のも道路による寸断の影響が考えられます。特に、埋立てにより海との接点を失ったことは、歴史的に形成されてきたこの場所の特徴を損ねることとなりました。

しかしながら現在進展しつつあるウォーターフロント開発を見据えると、この税関の位置は重要な接点となり得ます。今回の保存・再生において、設計者が建物全体を船に見立てたのもこの立地に起因していると思われませんが、将来の新たな地域再生を願って込められた再生計画のメッセージは重要です。

建物の保存と再生には、周辺環境が大きく影響しますが、高架道路という障害を乗り越え、街との接点を取り戻しただけでなく、景観上でも一層強化し得たことはこの計画の最大の寄与といえます。

**コラム 開港当時 神戸の図<sup>11)</sup>**

右図は、明治元年頃の神戸の図（一部）で、人口2万の兵庫に比べて、神戸はわずかに3,600人で街並みも今からは想像もできない寂しい場所でした。

浜辺にある「御運上所」が、税関の前身です。居留地も区画ができただけで、工事は竣功していませんでした。

生田川西側の「イギリスコンシェルジェ」と記入されているところは、旧海軍操練所のあとで、英国領事館がその建物を借用していました。

荷揚場は「御運上所」前の波止場など合計4箇所が、外国貨物は、2箇所が利用されていました。



図-4 開港当時神戸の図  
(「神戸開港100年の歩み」P19より複写)

**【参考資料、参考文献】**

- 1) ウィキペディア「神戸税関」  
<https://ja.wikipedia.org/wiki/%E7%A5%9E%E6%88%B8%E7%A8%8E%E9%96%A2>  
 神戸税関庁舎ライブラリー  
<https://www.customs.go.jp/kobe/library/library.htm>  
 財務省「神戸税関」パンフレット
- 2) 神戸税関：神戸税関150年の歩み、p. 1、p. 4、p10、p20、p100、2017年
- 3) 「神戸開港140年の記録誌」、p48、開港140年 神戸港に感謝する会、2008年6月
- 4) 神戸税関本関 建築設計REPORT vol130 | 22  
[https://www2.panasonic.biz>vol130>adr30\\_21\\_22](https://www2.panasonic.biz>vol130>adr30_21_22)
- 5) 神戸税関本関庁舎受賞  
[https://www.customs.go.jp/kobe/00zeikan\\_top.htm/150nen/105.pdf](https://www.customs.go.jp/kobe/00zeikan_top.htm/150nen/105.pdf)
- 6) 一般社団法人 公共建築協会 第9回受賞建築物(2004年)国土交通大臣表彰  
<https://www.pbaweb.jp/img/content/file2007101709.pdf>
- 7) 交建設計・駅研グループ「駅のはなし」、p75、p135、1997年1月
- 8) 新修神戸市史産業経済編IV（総論）p. 12、p13、2014年3月
- 9) 「再生名建築」鹿島出版会 p52～p55、2009年9月
- 10) 近代建築図鑑 旧神戸商工会議所  
<http://memoriesofkobe.blog63.fc2.com/blog-entry-5.html>
- 11) 神戸市「神戸港100年の歩み」p19、1967年5月

文責:CVV会員 坂東真一, 2026年3月作成

<付録>神戸税関の外観・内観等



写真-1 旧本館北東方（東門）



写真-2 旧本館南東方



写真-3 新館西北方



写真-4 玄関ホール



写真-5 同左



写真-6 中庭及び時計塔



写真-7 新館アトリウム



写真-8 玄関ホール天井レリーフ



写真-9 旧本館貴賓室



写真-10 中庭から新館をのぞむ



写真-11 新館屋上緑化（9階）



写真-12 新館屋上北側の景観



写真-13 新館屋上東側の景観

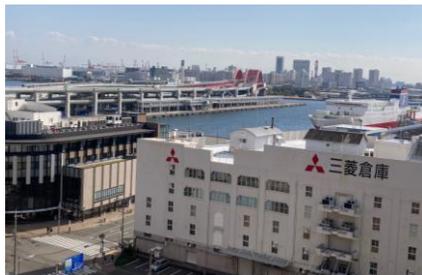


写真-14 新館屋上南東側の景観



写真-15 新館屋上南西側の景観



写真-16 神戸税関発祥の地碑