

横浜港産業遺構における 歴史性継承と都市デザインの役割

5224D047-4 劉蘊儀*

1980年代、横浜港が産業機能から生活・観光機能へと再編される中で、空間に蓄積された歴史性の継承のあり方が課題となっている。特に、かつての産業施設が撤去・転用された跡地では、地域に根ざした文脈を支える物的手がかりが失われ、歴史性の継承が困難になる傾向がある。本研究では、横浜港周辺の土地利用変遷に着目し、産業遺構と案内板を対象に、表象的・実体的分析の二つの視点から、都市再開発における港町の歴史の取捨選択と可視化の実態を明らかにした。分析の結果、横浜港周辺の産業遺構と案内板は、歴史的価値の伝達と都市空間活用の両面で密接に関連している。表象的分析では、象の鼻地区グループが核心、鉄道発祥地グループが潜在的な核心、その他が周辺の役割を果たす一方、実体的分析では7つのデザイン手法は12件すべての遺構に共通して確認され、遺構は日常的空間の一部として体験されつつ、歴史性が空間全体に分散的に継承される構造が確認された。

Key Words : 横浜港, 土地利用変遷, 産業遺構, 歴史性の継承, 都市デザイン

1. はじめに

(1) 研究の背景

港は空間的・文化的側面の双方において、都市にとって重要な意味を有する存在である。すなわち、これらの施設は、かつて産業の核として機能し、都市構造の形成に大きな影響を与えてきた。加えて、人・モノ・情報の「交流」を媒介として、他地域との結節点としての役割を果たしながら、その場に固有の文化を育んできた。こうした文化的蓄積は、単なる物流拠点としての役割を超えて、港湾都市における独自のアイデンティティ形成にも寄与している。

しかし、1970年代のコンテナ革命に伴う船舶の大型化により、内港地区は機能低下等の課題に直面し、転換点を迎えることとなった。そこで、1985年に旧運輸省が策定した「21世紀の港湾」政策を契機として、ウォーターフロント再開発が本格化した¹⁾。港湾空間に生活機能を融合することを前提に、かつての産業施設が移転・解体され、その跡地は商業・文化・住宅などが混在する複合的な都市空間へと再編された。

さらに、2000年代以降の都市再開発においては、港湾を代表とする産業遺構を歴史的資産として再評価し、それらを地域活性化や観光資源として活用する動きが活発化している。たとえば、2007年に経済産業省によって選定された「近代化産業遺産群」は、

近代日本の産業を支えた施設群を歴史的資源として明確に位置づけ、地域活性化や観光資源としての活用を目的としている。また、景観法に基づく景観計画制度や、歴史まちづくり法による歴史的風致維持向上計画においては、地域に根ざした産業遺構などを対象とした取り組みが各地で進められている。これらの制度的枠組みによって、産業施設は歴史的・文化的価値に加え、経済的価値も付与される対象へと変化しつつある。

しかしながら、産業遺構が地域資源として活用される過程においては、地域固有のアイデンティティの形成や観光資源化と共に、歴史が選別され、単純化されるリスクが考えられる²⁾。したがって、産業空間の再開発と資源化においては、その空間に蓄積された歴史性をいかに表象・継承しうるのかを検討することが重要な課題となる。

(2) 研究の目的

以上の背景より、本研究では、横浜港周辺地域における土地利用変遷によって変容した地域空間に着目し、そこに残存する産業遺構と、それらの情報発信手段である案内板を対象として、表象的側面から案内板テキストを分析し、実体的側面から産業遺構におけるデザイン手法を検討するという二つの視点から分析を行うことで、横浜港に蓄積されてきた港町としての歴史が都市再開発の過程においていかに

*早稲田大学大学院創造理工学部研究科建設工学専攻 景観・デザイン 佐々木葉研究室 修士2年

取捨選択され、可視化されてきたのかを明らかにすることを目的とする。

(3) 既存研究の整理

本研究に関連する既存研究として、a) 港湾の変遷と再編に関する研究、b) 産業遺構の保存と活用に関する研究、c) 地域資源に内在する歴史性の継承に関する研究が挙げられる。

a) 港湾の変遷と再編に関する研究

港湾空間における土地利用変遷と再編に関する研究は、制度的背景から再編手法まで多角的に論じられている。大森³⁾らは、臨港地区制度の枠組みを通じて、港湾の土地利用が制度的に整備されてきた経緯を示した。野原⁴⁾は、産業構造の変化に伴う工業機能の衰退によって、工場跡地が物流施設や研究開発施設などへと転用されている現状が明らかにされた。

また、こうした機能の低下を背景に、ウォーターフロントの再開発が進められており、眺望の確保や憩いの場の提供などを通じて、港湾と都市の共存空間の新たなあり方が模索されている研究が見られる⁵⁾。

b) 産業遺構の保存と活用に関する研究

産業遺構の保存と活用に関する研究では、歴史的港湾施設、近代化産業遺産、歴史的建造物を対象に、位置分布や保存状況、活用制度の分析が進められ、遺構のデータベース整備や価値の明確化が進められている点が注目される⁶⁾。また、貨物鉄道や工場などの産業遺構を対象とした再活用の試みも多く、観光資源化と地域活性化に向けた都市計画・まちづくりとの連動を重視する研究が展開されている⁸⁾。

c) 地域資源に内在する歴史性の継承に関する研究

地域資源に内在する歴史性の継承に関しては、地域の歴史を明示する石碑や遺跡などの実態を把握した研究⁹⁾、旅行雑誌における言語表現を分析対象として、観光地化された地域資源のイメージの形成・変容を明らかにした研究¹⁰⁾、横浜旧居留地における文化的景観の実態を、当時の写真資料と地図を用いて分析し、その歴史的・景観的価値を明らかにした研究¹¹⁾などがあり、地域資源の継承や再構築の実態を示すものとして注目される。

(4) 研究の位置づけ

既存研究では、港湾空間の土地利用変遷や再編、産業遺構の保存・活用に関する知見が蓄積されてきた。しかし、その多くは制度的・機能的視点に焦点が当てられており、地域の歴史性の継承・伝達に察する研究の蓄積は十分とは言えない。さらに、産業

遺構を地域資源として捉えた場合に、それらの歴史性が言語的・空間的にいかに可視化され、地域文脈を構築しているのかについても十分に検討されていない。本研究では、港湾空間における土地利用の変遷過程と、それに伴う地域資源としての産業遺構の歴史性の継承・再構築の実態に着目する。

(5) 研究の流れ

本研究では、まず、2章で歴史資料に基づき、横浜港に関する記述から、その概況をまとめ、産業施設が連続的に立地していた歴史的背景を有する地域に着目する。次に3章では、産業施設が集積していた地域の土地利用変遷に注目し、地形図と住宅地図をもとに土地利用復元図を作成することで、土地利用の転換の過程を明らかにし、産業用地から生活用地に転用されたエリアを抽出する。4、5章では、抽出エリアにおいて歴史的対象である産業遺構とその隣接案内板を対象として、表象的・実体的な側面から地域歴史性の継承の傾向を明らかにする。6章では、4、5章の成果を踏まえて、結論をまとめる。

2. 研究対象地の概要と範囲

(1) 横浜港の概要

横浜港は1859年の開港以来、日本の近代化を支える国際貿易港として発展してきた。明治期以降、欧米諸国との貿易拠点として絹や茶の輸出、綿花や機械類の輸入が行われ、倉庫群や鉄道貨物線、工場が集積するなど、港湾インフラが整備された。これらの空間は単なる物流拠点にとどまらず、外国人居留地や西洋文化の流入を媒介し、横浜の都市文化と異文化交流の基盤を形成した。すなわち、横浜港は経済的な拠点であると同時に、社会的・文化的アイデンティティの形成にも寄与してきた。

しかし、戦後には一部の港湾施設や埠頭が米軍に接収され、港湾機能の制限を受けた時期もあった。その後、20世紀後半以降、コンテナ化や船舶の大型化により港湾機能は大きな転換期を迎えた。従来の埠頭や貨物駅、倉庫などは機能的に時代遅れとなり、港の中心は本牧ふ頭や大黒ふ頭といった外港部へ移行した。その結果、山下ふ頭・新港ふ頭・臨港貨物線沿線などの旧港湾地域は物流機能を喪失し、低未利用地や遊休地として残されることとなった。

こうした空間に対して、横浜市は1980年代以降、都市再生の一環として再開発に着手した。とくに1990年代に始動した「みなとみらい21」事業では、物流や製造業の拠点としての役割を終えた埠頭や工場跡地を対象に、複合商業施設やオフィスビル、文

化施設、美術館や展示場、ホテルなどの商業・業務・文化・観光の用途へと大規模な転換が進められ、地域経済の活性化と都市の魅力向上が図られた。

(2) 分析範囲

本研究では、近代以降日本を代表する港湾として発展し、長年にわたり商業・工業・物流の拠点となってきた横浜港を対象とする。横浜臨港地区^[1](鶴見川西側～本牧埠頭地区)から、内陸の東海道本線(生麦地区～横浜駅周辺)、および根岸線(桜木町駅～石川町駅)にかけてのエリアを分析範囲として設定する(図-1)。このエリアには、かつて横浜港の物流を支えた横浜臨港貨物線の経路が含まれており、臨海部から内陸部まで、産業施設が連続的に立地していた歴史的背景を有している。そのため、産業空間の転用と地域の歴史性の継承が顕著に表れる事例であり、分析対象として適切であると考えられる。

3. 横浜港の土地利用変遷

(1) 土地利用復元図の作成

a) 歴史的景観キャラクタライゼーション(HLC: Historic Landscape Characterisation)

歴史的景観キャラクタライゼーション(HLC)は、イギリスで発展した、景観の歴史的特徴を把握・評価する手法であり、主にGISを活用して、地域の土地利用や地形、境界、構造物などの要素を分析し、その変遷を地図化するすることで、土地利用の歴史的成り立ちを可視化するものである。本研究ではこの手法を使用し、土地利用の変遷を復元図として描き出し、分析の基礎資料とする。

b) 使用資料と土地利用分類

1973年、1995年、2013年の国土地理院2万5000分の1地形図を基に、住宅地図、航空写真を参照して、土地利用復元図を作成した(図-2)。使用資料の詳細は表-1に示す。

そして、対象地の実情に合わせて以下の8種類の土地利用区分に分類した。それは、①低未利用地(空地、工事中区域)、②保管用地(倉庫、置場、貯木場、物流センター)、③生産用地(工場、造船場)、④鉄道用地(貨物線、旅客線)、⑤港湾用地(埠頭、堤防、ターミナル、税関)、⑥生活用地(住宅、業務、商業)、⑦公園緑地、⑧水域である。

(2) 横浜港の土地利用変遷プロセス

1973年から2013年にかけての横浜港周辺地域の土地利用変遷を分析した結果、土地利用の再編プロセスには明確な傾向が確認された。まず、外港部で

は埋立による港湾施設の拡張や機能強化が進み、国際物流を担う基盤として整備が進行した。一方、内港部では工場や倉庫などの産業施設が撤退し、市街地化が顕著となった。これに伴い、かつて製造業が中心であった産業構造は、物流業やサービス業中心へと再編され、さらに1980年代以降は都市再生政策のもとで親水空間や公園緑地の整備が進められた。

土地利用別に見ると、保管用地は外港部へ移転・集約され、生産・鉄道用地は他用途へ転用された。生活用地や公園緑地は臨港地区全体に拡大し、オフィスや商業施設が立地する都市的環境へと変化した。これらの変遷は、外港部における機能集約と、内港部における都市空間化の二重構造として整理できる。すなわち、横浜港周辺地域は、産業港湾から複合的な都市空間へと転換し、産業機能の衰退とともに新たな都市的価値の形成が進められた地域である。

表-1 土地利用復元図の使用資料

資料名	発行機関	年代
地形図 (2.5万分の1)	国土地理院	1973年
		1995年
		2013年
住宅地図	ゼンリン	1973年
		1995年
		2013年
航空写真	国土地理院	1974-1978年
		1987-1990年

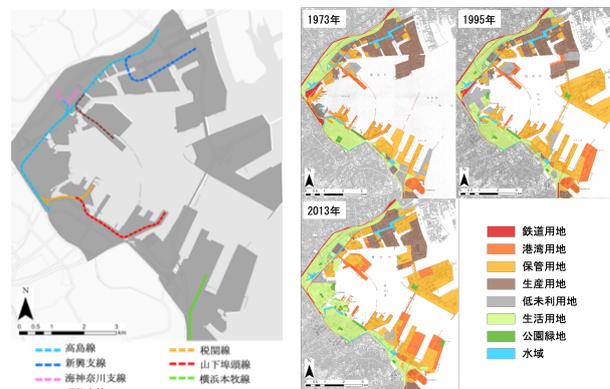


図-1 本研究の分析範囲 図-2 横浜港土地利用復元図

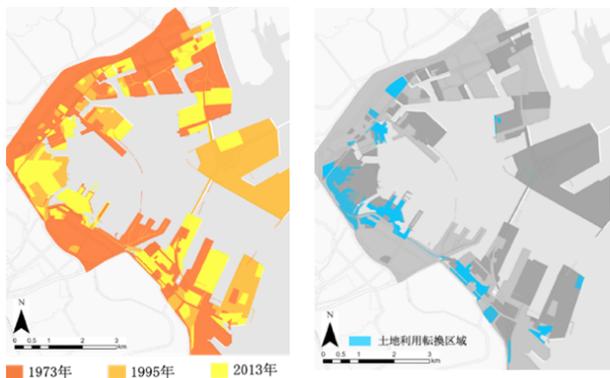


図-3 土地利用の時間的 図-4 産業遺構調査対象地
奥行(time-depth)

(3) 産業遺構調査対象地の設定

土地利用復元図を用いて時間的奥行¹²⁾を可視化した。図-3 から、内陸側に時間的奥行が深い土地が存在することが確認できる。1973 年以降、土地利用が変化していない区域を除外し、保管用地、生産用地、鉄道用地、港湾用地から生活用地や公園緑地へと転換された区域を抽出した(図-4)。これを踏まえ、抽出した区域に着目し、そこに残存する産業遺構およびその隣接案内板を対象として、言語的・空間的側面から産業遺構に内在する地域の歴史性継承のあり方を分析する。

4. 案内板にみる記述内容の参照関係

(1) 案内板の特徴

案内板は、地域の歴史的事実や出来事を語ることで、地域資源としての価値を形成する言説的装置である。同時に、現地に恒常的に設置されることによって周囲の空間と関係性を築く情動的景観要素としても機能している。すなわち、案内板は言語と空間の両側面を併せ持つ複合的な存在である。

(2) 産業遺構の概観

図-4 に示す産業用地から生活用地へと転用されたエリアを対象として、現地調査および Google Map を用いた確認を行い、計 88 件の対象物を抽出した。これらの産業遺産は、「認定遺産要素」^{12)[3]}の有無を基準に分類し、種別ごとに類型化した。図-5 の集計結果により、認定外遺産要素は、認定遺産要素を補完する存在として位置づけられ、「公園・自然要素」や「事件・記念碑」に加え、認定遺産要素にはみられない「軍事施設」など独自の属性も含まれることから、制度上では十分に捉えきれない地域の歴史が、案内板を通じて提示されていることが明らかとなった。

次に、産業遺構と案内板との対応関係に着目した結果(図-6)、歴史資産への注目度には差異が存在することが示された。また、実物が現存しない出来事や要素についても、案内板によって可視化されている事例が確認された。

さらに、75 件の案内板に掲載された画像を分析したところ、写真・地図・絵といった視覚資料が主に用いられていることが分かった(図-7)。写真や絵は当時の景観や雰囲気を直感的に伝える役割を果たし、地図は横浜港周辺地域の歴史の変遷や空間構造を視覚的に示すことで、地域の成り立ちを理解する手がかりを提供している。

(3) 参照関係

横浜市の歴史的建造物等を対象とした制度的特徴は、個々の建造物を単体で保全しながらも、その集積としての景観的連続性を維持・継承している点にある¹³⁾。このような視点は、現地で確認される案内板にも引き継がれており、案内板は特定の建造物を個別に説明するのではなく、周囲との関係性を含めて歴史を語る傾向がみられる。そのため、本研究では、参考文献¹³⁾に示された研究方法を援用して分析を行う。

本研究では、75 件の案内板の文書を対象に、産業遺構に内在する参照関係を抽出した(表-2)。対象物が参照された回数を確認し、5 回以上参照されているものは 8 箇所であった。参照関係の中心に位置づけられるこれら 8 件の対象物のうち、5 件は認定遺産要素、3 件は認定外遺産要素であることが確認された。認定遺産要素は横浜港周辺地域を代表する存在として参照関係の中心に位置づけられている一方で、認定外の 3 要素は現存しないにもかかわらず、地域の発展に寄与した歴史的要素として扱われ、ストーリーライン上でも重要な役割を果たしていた。

さらに、これらの参照関係を地図上に示し(図-8)、空間分布傾向に基づいて整理した結果、象の鼻地区グループ(21 件)、鉄道発祥地グループ(8 件)、山下公園グループ(15 件)、旧横浜船渠グループ(11 件)、灯台発祥地グループ(10 件)、新港埠頭グループ(7 件)の 6 つグループに分類することができた。

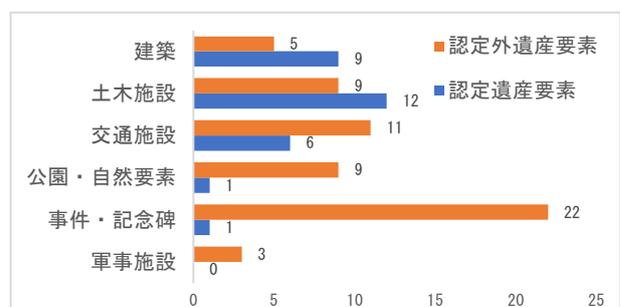


図-5 認定遺産要素と認定外遺産要素の種別

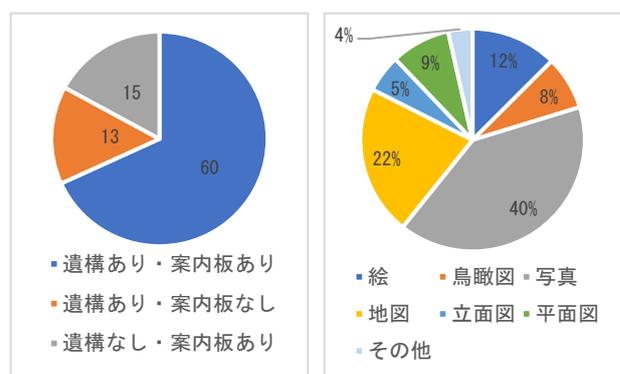


図-6 産業遺構と案内板の対応関係

図-7 案内板掲載画像の構成比

表-2 参照関係の抽出結果 (案内板文書)

番号	対象物の名称	参照回数	被参照回数
1	横浜税関遺構 煉瓦造2階建倉庫	3	0
2	象の鼻地区の変遷	10	0
3	岩倉大使欧米派遣	1	2
4	象の鼻パーク	3	2
5	象の鼻防波堤	3	3
6	象の鼻地区の波止場	2	9
7	象の鼻と神奈川台場	5	0
8	横浜税関 (神奈川運上所)	2	2
9	港を支えた船荷役	2	3
10	横浜港港湾労働者供養塔	0	1
11	東西上屋倉庫	1	0
12	「海の日」の由来	2	0
13	神奈川台場跡地	3	3
14	地下に眠る神奈川台場	1	0
	西取渡りの発掘調査		
15	地図と絵に見える神奈川台場の歴史	1	0
16	神奈川台場跡石垣	1	0
17	横浜税関遺構 鉄軌道と転車台	1	1
18	横浜開港150周年記念	0	3
19	横浜開港資料館旧館	0	2
20	横浜税関本関庁舎	0	3
21	神奈川県庁本庁舎	0	2
22	鉄道創業の地 記念碑		
	温故知新のみち 鉄道発祥の地	2	10
23	二代目横浜駅	2	3
	温故知新のみち 二代目横浜駅		
24	東横浜駅跡	1	0
25	汽車ぼっぼの桜	1	0
26	旧横浜港駅プラットホーム	2	0
27	港三号橋梁 (旧大岡川橋梁)	1	0
28	港二号橋梁	0	1
29	港一号橋梁	1	0
30	公園開設以前のようす	1	7
31	未来のパラ園	6	0
32	沈木花壇	1	1
33	氷川丸	2	2
34	山下臨港線プロムナード	0	1
35	開港広場公園	5	3
36	かもめ水兵さん	0	1
37	西洋理髪発祥之地	0	1
38	赤い靴	0	1
39	インド水塔	0	1
40	日米和親条約締結の地	1	2
41	シドモア桜	2	0
42	上海港-横浜港友好港5周年記念の石碑		
	上海・横浜友好港10周年記念	0	1
43	トーマスホール	0	1
44	エル・カミノ・レアールのミッションベル	0	1
45	旧横浜船渠第1号ドック	0	5
46	旧横浜船渠第2号ドック	0	6
47	帆船日本丸	1	3
	日本丸について		
48	帆船日本丸のスクリュープロペラ	1	0
49	帆船日本丸のメインマスト用トップ・ゲルンマスト	1	0
50	第一、第二ドック排水ポンプカバー	2	0
51	造船所と横浜を記憶する「イカリ」	1	1
	イカリ		
52	温故知新のみち 横浜船渠会社正門	8	8
	横浜船渠会社と横浜市		
53	エア・コンプレッサー	1	0
54	温故知新のみち 西区の埋立の変遷	3	0
55	氷川丸建造の地	6	0
56	灯台発祥の地	0	5
57	旧灯台祭護岸	1	0
58	大岡川 石積み護岸	1	1
59	航路標識管理所 倉庫基礎	1	0
60	航路標識管理所 煉瓦造導水管	2	0
61	横浜市役所に見る「都市の記憶」	5	0
62	大岡川河口護岸 荷揚場	2	0
63	北仲通大岡川下水口	1	0
64	横浜第2合同庁舎 旧糸糸検査所	0	2
65	明治時代に築造されたレンガ造りマンホールと下水管	1	2
66	赤レンガ倉庫	1	2
67	旧日税関事務所遺構	1	0
68	赤レンガパーク	2	2
69	第2次世界大戦後の多くの日本人を救った「ララ」物資	1	0
70	ハンマーヘッドクレーン	1	0
71	新港埠頭	0	6
72	新港橋梁	1	0

 認定遺産要素
 被参照回数5回以上の対象物

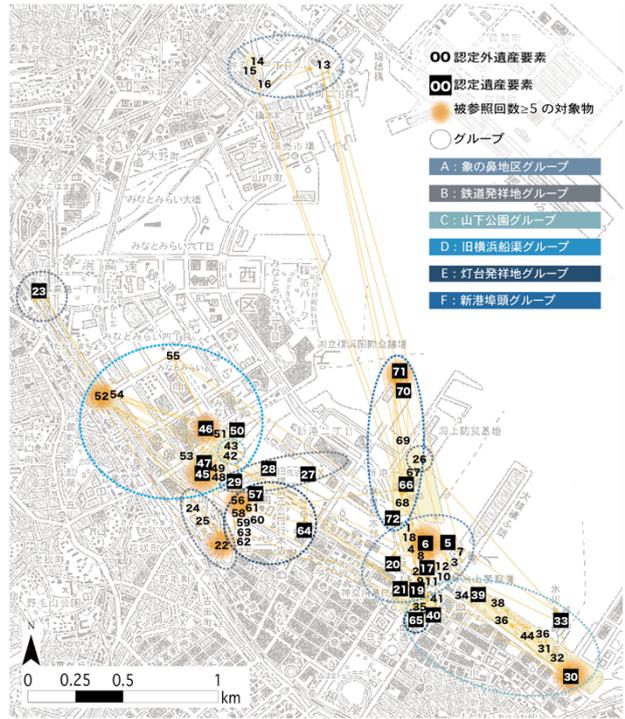


図-8 参照関係ネットワークの空間分布

(4) KJ法による歴史像の類型化

本研究では、KJ法を用いて、参照関係を有する53件の案内板を文単位で整理・分析した。その結果、案内板テキストによって構築される歴史像は「都市変遷」、「景観表現」、「産業技術」、「市民生活」、「国際交流」、「軍事戦争」、「労働方式」、「災害復興」の8つのカテゴリーに類型化された。

類型化の結果、各エリアにおいて包含されるカテゴリー数に差異が見られること、ならびに各エリアに応じて強調される歴史テーマが異なることが明らかとなった(表-3)。各グループの案内板テキストを比較すると、カテゴリーの包含状況や重点的に記述される歴史テーマには差異が認められた。象の鼻地区グループは8カテゴリーすべてを含み、「都市変遷」に関する記述が最も多く、「災害復興」がそれに次いで多い。鉄道発祥地グループは6カテゴリーを包含し、灯台発祥地グループは5カテゴリーで、6グループ中最も少ない。これらに加え、鉄道発祥地グループ、灯台発祥地グループ、新港埠頭グループの3グループでは、「産業技術」に関する記述が多く見られた。旧横浜船渠グループでは、「産業技術」に加えて「都市変遷」に関する記述も多く確認された。また、山下公園グループでは、「市民生活」と「国際交流」に関する記述が特に多い傾向が確認された。

一方、全体としては、「軍事戦争」や「労働方式」といった負の側面を含む歴史への言及は相対的に少

表-3 歴史像の類型化

	象の鼻地区グループ (n=68)	鉄道発祥地グループ (n=17)	山下公園グループ (n=29)	旧横浜船渠グループ (n=41)	灯台発祥地グループ (n=14)	新港埠頭グループ (n=19)	
都市変遷	横浜市は昭和2年(1927)に独自の政策として「大横浜計画」を掲げ、三大政策として「横浜港の拡充」「臨海工業地帯の建設」「横浜地域の拡大」を遂行した。(n=25)		1955年ごろ、ポートベイシは埋め立てられ、現在のような花壇になった。(n=4)	地区の埋立は昭和53年に始まり、それにもない、横浜造船所は昭和57年に移転し、昭和62年には埋立地はほぼ現在の形となり、みなとみらい21地区となった。(n=11)	江戸時代には州干弁天社の社地であった本地区は、安政6年の開港とともに市街地化が進む。(n=2)	コンテナ化とともに次第に取扱量が減少し、平成元年に倉庫としての用途が廃止された。(n=3)	
景観表現	保税倉庫として横浜港の発展に貢献するとともに、日本大通りから眺める緑色の大屋根は、横浜港の原風景として親しまれてきた。(n=6)	「赤れんがパーク」の休憩所として保存再利用にあたり、傷んでいた上屋は新材料で復元している。(n=2)	噴水周辺の舗装は波をデザインしたもので、海と横浜の関係を表現している。(n=4)	波をイメージした芝生広場にイカリを設置し、海に船が停泊するように街と人とを繋ぎとめるという想いをこめていた。(n=2)	港都の要所として風格ある景観を呈していた。(n=1)	レンガ造りスレートぶき、3階建のゴシック様式の建物。(n=2)	
産業技術	この頃から、京浜工業地帯の建設が進められ、港は大きく拡大していった。(n=6)	1872年5月7日、この地に初代横浜駅が建設され、横浜、品川間に最初の鉄道が開業した。(n=6)	1965年に、山下埠頭臨港鉄道線(国鉄貨物線)が開業した。(n=2)	それまで修繕を中心としていた横浜船渠会社で造船事業が開始された。(n=16)	日本の灯台事業を全国展開し、この地を起点として、我が国海上交通安全の礎が築かれていきました。(n=7)	ハンマーヘッドクレーンは、この整備に合わせて設置された日本初の荷役専用クレーンである。(n=6)	
市民生活	「海の日」は、「海の恩恵に感謝するとともに、海洋国日本の繁栄を願う」ことを目的に制定された。(n=5)	そしてこの駅はいつの時代も市民の生活とともにあった。(n=2)	年間を通じて、さまざまなイベントが催され、多くの観光客にぎわっている。(n=5)	「ハマのドック」の愛称でその後長きにわたって横浜市民に親しまれる存在となっていった。(n=4)		列車はその後、「岸壁列車」などと呼ばれて親しまれた。(n=2)	
国際交流	幕府はここに横浜接所を設け、ペリー一行を迎えた。(n=7)	鉄道事業にはエドモンド・モレルをはじめとする外国人技師が携わった。(n=2)	サンディエゴ横浜姉妹都市25周年を記念し、サンディエゴ横浜姉妹都市協会は、横浜市へのこのミッションベルを贈った。(n=8)	港は英国人技師H.S.パーマーによって計画がなされた。(n=4)	英国人技師プラントンの設計により石積護岸が整備された。(n=2)	全米の各宗教団体を中心とする海外事業運営篤志団アメリカ協議会は、食料をはじめ、医薬品、などの消費物資を送り、多くの日本人を救った。(n=1)	
軍事戦争	第二次世界大戦による壊滅的な被害、その後の占領軍による接収によって、戦後の横浜港はいわば無からの出発を余儀なくされた。(n=4)		太平洋戦争中は病院船、戦後は引き上げ船等として従事。(n=1)	大正期には第一次世界大戦などを背景に船舶需要が拡大した。(n=2)		戦時中は陸海軍の輸送司令部が管理し、戦後は米軍の港湾司令部として使用された。(n=2)	
労働方式	今日の隆盛は、港の各分野において刻苦精励その尊い生涯を横浜港の発展のために捧げられた労働者各位に負うものである。(n=5)	多くの人が動き汗を流した。(n=1)					
災害復興	工事中に、大正12年(1923)の関東大地震で沈下したと思われる象の鼻防波堤の石積みと舗装の石材が発見された。(n=10)	大正十二年九月一日関東大震災のため焼失した。(n=4)	1935年3月には震災復興を祝う復興博覧会が開催された。(n=4)	震災復興期に埋め立てられた運河である桜川(現在桜川新道)。(n=2)	震災復興事業を経て、北仲通には横浜生糸検査所をはじめ生糸貿易を支える諸施設が集中して建てられ、本町通りには古典主義様式の銀行建築が建ち並んだ。(n=2)	大正12年9月1日、関東大震災により床や屋根が焼失したため、復旧されないまま埋めもどされて荷さばき用地となっていた。(n=3)	

焦点を当てるテーマ

なく、地域の発展を象徴する要素が中心的に扱われる傾向がみられた。

KJ法による案内板テキストの分析から、横浜港周辺の各グループにおけるカテゴリーの包含状況やテーマの焦点の違いには二つの特徴が認められた。第一に、カテゴリーをすべて含むグループは、港町の歴史を語る上で中心的な役割を担うコアであり、包含されるカテゴリーが少ないグループほど、周辺的な位置付けにあるという構造関係が示された。つまり、カテゴリーを最も多く含む象の鼻地区グループはコアとして位置付けられ、その他のグループは相対的に補助的な役割を果たしていることが明らかとなった。しかし、鉄道発祥地グループではカテゴリー数は少なく核心には含まれないものの、鉄道関連のテーマがすべてのグループで言及されており、歴史叙事の中で潜在的なコアとして機能することが示された。

第二に、各グループが重点的に取り上げる歴史テーマは異なり、それぞれが特定の側面に焦点を当てることで、相互に補完し合う歴史叙事構造を形成している。この差異化されたテーマの分布は、歴史の取捨選択と空間への割り振りを反映しており、特定の空間がある歴史的側面を強調し、他を相対的に弱体化させることで、港町として蓄積されてきた歴史の可視化に空間的な機能分化が生じていることを示し

ている。

以上の表象的分析から、港町として蓄積されてきた歴史が都市再開発の過程で意図的に取捨選択され、空間ごとに階層的に可視化・強調されてきたことが明らかとなった。

5. 現地にみる歴史性継承の実体的表現

(1) 表象的分析の限界

前章では、案内板の記述内容を分析し、表象的側面から横浜港周辺地域における歴史性継承の実態を明らかにした。しかし、歴史性継承は案内板による言語的説明のみによって成立するものではなく、産業遺構の保存・活用や空間再編といった実体的側面のデザインと一体的に構築されている。遺構の形態や配置、素材の扱い、周辺空間との関係性といった空間操作そのものが、歴史の意味づけを担う重要な要素となっている。

さらに、産業遺構は公園や歩行空間として日常的に利用される中で、来訪者の身体的体験を通じて歴史性が継承されている。このことから、歴史性継承の実態を把握するためには、案内板テキストの分析に加え、産業遺構を活用するためのデザイン手法を含めた考察が不可欠である。

(2) 産業遺構の類型

横浜港周辺には多様な産業遺構が分布しているが、その保存および提示の方法は一律ではない。遺構物やモニュメントとして視覚的に示されるにとどまる鑑賞型遺構が存在する一方で、公園や広場、プロムナードなどへ再編され、利用者の移動や滞在を通じて歴史を体感できる形で保存・活用されている体験型遺構もみられる。本章では、横浜港周辺に立地する体験型遺構全12地点(表-4)を対象とし、これらの日常空間において歴史性がどのように継承されているのかを明らかにする。

(3) 実体的分析の手順

実体的分析の手順として、まず航空写真および関連する事業整備計画、歴史資料を収集・整理し、各地点における整備の背景および保存・活用の方針を把握した。次に、現地調査を実施し、空間構成、動線、遺構の保存方法などについて観察・記録を行った。その後、各地点で確認された具体的なデザイン上の工夫を抽出し、地点間の横断的比較を通じて共通性を分析することで、実体的側面からみた歴史性継承の手法を把握した。

(4) 体験型遺構におけるデザイン手法の比較分析

本研究では、資料調査および現地調査を通じて、各体験型遺構における歴史性継承に関わる具体的な空間操作を抽出し、それらを横断的に比較・整理することで、①構造の保全、②痕跡の保存、③素材の引用、④軸線・視覚の強調、⑤動線の整理、⑥滞留の促進、⑦体験の充実、の7つのデザイン手法を整理した(表-5)。

12件の体験型遺構を比較すると、適用されている

表-4 実体的分析対象とした体験型遺構の概況

名称	創建年	再整備完成年	以前の用途	現在の用途	整備事業名	整備事業契機
象の鼻パーク	1859年	2009年	港湾施設	公園	象の鼻地区再開発事業	横浜港開港150年
山下公園	1930年	1957年	港湾関連用地	公園	山下公園再整備事業	ウォーターフロント再編
氷川丸	1930年	2008年	貨客船・病院船	博物館施設		解体予定により市民運動
山下臨港線プロムナード	1965年	2002年	港湾貨物輸送用鉄道	遊歩道	臨港線廃止	山下臨港線跡地整備事業
開港広場公園	1982年		道路	公園		横浜開港資料館が開館
日本丸メモリアルパーク(旧横浜船渠第1号ドック)	1898年	1985年	造船用ドック	公園	みなとみらい21事業	日本丸の引退
日本丸	1930年	1985年	練習帆船	博物館施設		日本丸の引退
旧横浜船渠第2号ドック	1896年	1993年	造船用ドック	商業施設	みなとみらい21事業	造船所の移転
横浜第2合同庁舎旧生糸検査所	1926年	1993年	生糸検査所	行政機関庁舎		耐震耐久性の問題
汽車道(港一号橋梁、港二号橋梁、港三号橋梁)	1914年	1997年	臨港鉄道用橋梁	遊歩道	臨港鉄道整備事業	臨港線の廃止
赤レンガパーク(赤レンガ倉庫)	1913年	2002年	税関倉庫	商業施設	みなとみらい21事業	倉庫役割の廃止
新港橋梁	1912年	2001年	臨港鉄道用橋梁	遊歩道	臨港鉄道整備事業	臨港線の廃止

デザイン手法の種類数には遺構ごとの差異がみられる。象の鼻パーク、山下公園、汽車道、赤レンガパークでは、7つのデザイン手法がすべて確認された。一方、横浜第2合同庁舎において確認された手法は3種にとどまっている。この差異は、各遺構の空間的性格および利用形態の違いに起因すると考えられる。象の鼻パーク、山下公園、汽車道、赤レンガパークはいずれも公園やプロムナードとして一定の広がりを持つ公共空間であり、歩行や滞留といった多様な利用行為を受け止める空間構成がなされているため、複数のデザイン手法を組み合わせることで適用しやすい。一方、横浜第2合同庁舎は行政機関の庁舎として主に内部空間が利用される点型の遺構であり、一般に開放された公共空間ではないことから、空間操作の余地が限られ、適用可能なデザイン手法が相対的に限定されたと考えられる。

さらに、デザイン手法の使用頻度に注目すると、①構造の保全、④軸線・視覚の強調、⑤動線の整理が、他の手法と比較して使用回数が多く、多くの体験型遺構に共通して適用されていることが明らかとなった。①構造の保全は、港湾・産業施設としての原形や構造的特質を保持することで、遺構の歴史的信頼性を支える役割を果たしている。④軸線・視覚の強調は、港と都市、遺構相互の関係性を視覚的に明確化し、空間全体の歴史的な文脈を読み取りやすくする機能を有する。⑤動線の整理は、日常的な歩行行為の中に歴史的要素への接触機会を組み込み、利用と継承を両立させるための手法である。このことは、横浜港周辺の歴史的空間整備において、遺構の物理的保存にとどまらず、利用者の視覚的認知や歩行体験を通じて歴史的価値を理解させる設計方針が重視されていることを示している。

(5) 体験型遺構と周辺都市空間との関係

12件の体験型遺構を地図上で確認すると、これらは互いに連続して配置され、主に2つの区域を形成していることがわかった(図-9)。この空間的な連結は、横浜市における歴史的建造物等を対象とした制度的特徴、すなわち個々の建造物を単体で保全しつつも、その集積としての景観的連続性を維持・継承する方針が、空間的にも具体化されていることを裏付けるものである。また、これらの歴史遺構と周囲の再開発区域との関係を見ると、互補性と対比性の双方が認められる。遺構は文化的・景観的価値を提供し、周辺都市区間は都市機能や経済的活力を補完しており、歩行ネットワークや開放空間、視覚的軸線を通じて両者が接続され、歴史的資源と都市空間の統合利用が実現されている。

表-5 各体験型遺構のデザイン手法

No.	写真・名称	広がり	整備方針に関する事項	デザイン手法						
				①構造の保全	②痕跡の保存	③素材の引用	④軸線視覚の強調	⑤動線の整理	⑥滞留の促進	⑦体験の充実
1	 象の鼻パーク	面型	現地保存:旧横浜税関倉庫の基礎、鉄軌道および転車台、石積の防波堤./西側緑地整備./周辺ランドマークへの眺望に配慮./古い石がベンチ・壁などとして再利用./通景空間の確保./広場の創出./舗装デザインで跡地標記./初期の石積み護岸と復旧された防波堤が近接して存在./360度見渡せるビューポイント./貨船停泊光景の継承./商業施設の導入.	○	○	○	○	○	○	○
2	 山下公園	面型	海水取り入れ口の現地保存./ポートベイスンは沈床花壇へと改修./景観を想起要素氷川丸./物流空間は歩行者空間へと転換./高架跡地を活用した二層立体駐車場./「せかいの広場」./港を俯瞰視点場の提供./「水の階段」装飾によって水際景観の演出./イベント広場./豊富な植栽.	○	○	○	○	○	○	○
3	 氷川丸	点型	景観的ランドマークとしての役割./船内機能や航海の様子を体験する整備./水辺との関係性を空間的に継承./公園景観を構成する象徴的要素としての位置づけ./都市のにぎわいや憩いを支える象徴的存在.	○			○		○	○
4	 山下臨港線プロムナード	線型	高架の現地保存./遊歩道として再整備./隣接地と共通素材の使用./眺望場所の提供./回遊性の促進.	○		○	○	○		
5	 開港広場公園	面型	下水道の現地保存./開港広場の創出./歩行者動線改善./大さん橋から海岸教会へと至る軸線を基軸として展開./舗装材御影石./照明灯ガス灯./緑水要素を基調素材./サークルミラーや石材による波模様の演出.		○	○	○	○	○	○
6	 日本丸メモリアルパーク	面型	場所の歴史を刻む品々の保存./博物館や展示施設は、帆船日本丸の視覚的景観を妨げないよう半地下構造として配置./水辺への眺望を活かした屋上芝生広場./ビジターセンター等機能付加./回遊性や混雑緩和に配慮した水際線プロムナードおよび園路の配置./360度の視点から楽しむ./公開事業総帆展帆.	○	○		○	○	○	○
7	 日本丸	点型	景観的ランドマークとしての役割./船内機能や航海の様子を体験する整備./水辺との関係性を空間的に継承,湿ドック方式によって係留状態に近い姿の再現./船舶と港湾産業インフラが一体となった空間構成の形成.	○			○		○	○
8	 旧横浜船渠第2号ドック	面型	ドックの現地保存./ドック空間と背後空間との対比./ドック周辺広場整備./植栽整備./隣接する歩行動線と連続した回遊性の高い歩行空間./内部空間を半地下滞留空間として再編./レストラン導入.	○			○	○	○	○

No.	写真・名称	広がり	整備方針に関する事項	デザイン手法							
				①構造の保全	②痕跡の保存	③素材の引用	④軸線視覚の強調	⑤動線の整理	⑥滞留の促進	⑦体験の充実	
9	 横浜第2合同庁舎	点型	旧生糸検査所の外壁保存./低層棟と高層建築の対比./周囲の街並みとの調和./周辺のオープンスペースや歩行者動線と連続する配置.	○			○	○			
10	 汽車道	線型	港一号橋梁, 港二号橋梁, 港三号橋梁, レール, 旧臨港護岸線石積みの現地保存./遊歩道として再整備./隣接地と共通素材の使用./水面に近い場所に滞留できる芝生広場./「歴史軸」の区間と位置づけ./周辺施設整備との連携により通景空間創出./回遊性の促進.	○	○	○	○	○	○	○	○
11	 赤レンガパーク	面型	赤レンガ倉庫, 横浜税関事務所遺構, 横浜港駅プラットホーム・レールなどの現地保存./周囲の緑地や芝生広場と一体的に配置./地上空間の景観や利用を阻害しない設備棟「水のオブジェ」./高いプラットフォーム段差の解消./ガラスボックス状の建築要素導入./多目的空間の整備./商業施設や文化施設の導入	○	○	○	○	○	○	○	○
12	 新港橋梁	線型	新港橋梁の現地保存./遊歩道として再整備./隣接地と共通素材の使用./ビューポイントの提供./回遊性の促進.	○	○	○	○	○			

デザイン手法が最も活用された遺構



図-9 体験型遺構と周辺都市空間との関係

6. 結論と考察

(1) 本研究の成果

本研究の分析結果から、横浜港周辺地域における産業遺構と案内板は、歴史的価値の伝達と都市空間

活用の両面において、構造関係を有していることが明らかとなった。

表象的分析の視点では、象の鼻地区グループは最も多くのカテゴリーを包含する核心として位置づけられた一方で、鉄道発祥地グループは潜在的な核心としての機能を有しており、その他のグループは相対的に周辺の役割を果たしていることが示された。また、各グループが重点的に取り上げる歴史テーマは異なり、互いに補完し合うことで、港町として蓄積されてきた歴史の空間的分布と機能分化が形成されていることが明らかとなった。

実体的分析の視点からみると、象の鼻パーク（象の鼻地区グループ）、山下公園（山下公園グループ）、汽車道（鉄道発祥地グループ）、赤レンガパーク（新港埠頭グループ）においては、本研究で整理した7つのデザイン手法が最も幅広く確認された。また、7つのデザイン手法のうち、①構造の保全、④軸線・視覚の強調、⑤動線の整理は、12件の体験型遺構で特に頻繁に用いられている。これらの場所が空間的に相対的な中心性を有しているにもかかわらず、デザイン手法は12件すべての体験型遺構に共通して

確認されており、各遺構は視覚的軸線や歩行動線を介して相互に関連している。すなわち、いずれの地点においても、デザイン手法を通じて、遺構を日常的な都市空間の一部として機能させようとする共通の設計姿勢が認められる。その結果、遺構は特別な鑑賞対象として切り離されるのではなく、利用者の移動や滞在といった日常行為の延長線上で体験される存在となり、共通するデザイン手法を媒介として、歴史性を空間全体へと分散的に継承する構造が形成されていると考えられる。

(2) 今後の展望

本研究では、横浜港周辺の体験型遺構と案内板を対象に、成果物の分析を通じて歴史性の継承の実態を明らかにした。今後の研究では、成果物に至る上流段階に着目し、都市計画や再開発における合意形成過程や行政の意図、設計者の意図など、意思決定のプロセスを多角的に分析することが期待される。これにより、遺構や案内板の背後にある歴史性継承の仕組みや取捨選択の判断基準をより具体的に解明でき、都市再開発における歴史的資源の保存・活用のプロセスの理解を深めることが可能となる。

<補註>

- [1] 臨港地区とは、都市計画法に定める地域地区のひとつで、港湾の管理運営を円滑に行うため、港湾区域(水域)に隣接する陸域を指定している。(都市計画法第8条第1項第9号、第9条23号)。
- [2] 土地利用の時間的奥行とは、ある場所で同様の土地利用が長期間にわたって継続されてきた度合いを示す概念である。変化していない場合、その場所は時間的奥行が深いとされる。
- [3] 本研究では、認定遺産要素とは、歴史的建造物・近代化産業遺産・重要文化財など、制度によって認定されたものを指す。認定されていないものは認定外遺産要素とする。

<参考文献>

- 1) 横内 憲久: ウォーターフロント開発の魅力とこれから, *Re : Building maintenance & management*, 13458418, 東京 : 建築保全センター, 2023-01, 44(3), pp. 14-17.
- 2) 森久 聡: 木村至聖著『産業遺産の記憶と表象: 「軍艦島」をめぐるポリティクス』京都大学学術出版会, 地域社会学会年報, 2016, 28 巻, pp. 127-128.
- 3) 大森 文彦, 中島 直人: 旧都市計画法下の臨港地区制度の成立と普及の過程, *都市計画論文集*, 2024, 59 巻, 1 号, pp. 110-117.
- 4) 野原 卓: 大規模臨海工業地帯における土地利用現況とその変容過程に関する研究, *都市計画論文集*, 2006, 41.3 巻, pp. 469-474.
- 5) 宮森 隆, 横内 憲久, 岡田 智秀: 都市臨海部における港湾緑地整備の新たな方向性に関する研究, *日本建築学会計画系論文集*, 2012, 77 巻, 681 号, pp. 2673-2680.
- 6) 森嶋 俊行: 近代化遺産総合調査における調査対象の分布と類型, *日本地理学会発表要旨集*, 2014, 2014s 巻, 2014 年度日本地理学会春季学術大会, セッション ID 523, pp. 100-138.
- 7) 長池 真花, 幕田 早紀, 豊川 斎赫: 港湾都市の開発行為に伴う歴史的建造物の保全と活用に関する研究, *日本建築学会計画系論文集*, 2025, 90 巻, 830 号, pp. 765-776.
- 8) 王 新衡, 黒瀬 武史: 製糖鉄道を軸とする製糖産業遺産群の保全と公共空間の創出, *都市計画論文集*, 2013, 48 巻, 3 号, pp. 393-398.
- 9) 西阪 玲子, 田原 直樹, 上甫木 昭春: 都市公園における地域資源の存在状況と活用実態に関する研究, *ランドスケープ研究*, 2007-2008, 71 巻, 5 号, pp. 615-618.
- 10) 倉澤 知久, 十代田 朗, 津々見 崇: 旅行雑誌にみる町並み観光地のイメージの変遷と地域特性との関連に関する研究, *都市計画論文集*, 2013, 48 巻, 3 号, pp. 1095-1100.
- 11) 飯田 晶子, 石川 幹子, 幕末・明治期の横浜旧居留地・外国人遊歩道における文化的景観に関する研究, *都市計画論文集*, 2008, 43.3 巻, pp. 541-546.
- 12) 林 廷玟, 後藤 春彦, 山村 崇: 近代化産業遺産の集積的保存における「認定外遺産要素」の位置付けと価値, *都市計画論文集*, 2017, 52 巻, 3 号, pp. 762-768.
- 13) 清野 隆, 安田 成織, 土肥 真人, 横浜市認定歴史的建造物制度の「保全活用計画」の景観的価値にみる参照関係, *日本建築学会計画系論文集*, 2010, 75 巻, 657 号, pp. 2755-2761.