

工業港湾に対する住民イメージの変遷に関する研究 — 京浜工業地帯によるケーススタディー —

A Study on the Transition of Civil Image Toward Industrial Waterfront
in Keihin Industrial District

岡田 昌彰^{*} 仲間 浩一^{**} 中村 良夫^{***}
Masaaki OKADA^{*}, Koichi NAKAMA^{**}, Yoshio NAKAMURA^{***}

ABSTRACT; These days, public access to industrial waterfront is being improved. When taking landscape planning there, we ought to consider its industrial features. This study aims to clarify the transition of civil image toward industrial waterfront along with environmental history, taking Keihin Industrial District as a case study. We analyzed texts, local manuscripts, literatures and art works to recognize conceptual figure of the transition of image. The transition shows three stages, positive image between when this district was founded in 1920's and when pollution problem occurred in 1960's, negative image after that, and positive in the last decade. In the first positive image, people took the industrial landscape as the formative symbol of civilization, and modernism. On the other hand, current positive image is formed with morphological interest, which is found mainly in descriptions of district. This result could offer some suggestions on its redevelopment in future.

KEYWORDS; History of Environment, Civil Image, Landscape

1. 研究の背景と目的

近年、ウォーターフロントへのパブリックアクセス⁽¹⁾が整備され、現在活動中の工業港もその対象地として注目されている。そこでは、工業港湾景観の形態の特徴や、ウォーターフロントならではの空間構成を活かした景観計画が、パブリックアクセスの在り方と共に議論されるべきである。

本論文では、大正初期の浅野埋込に始まり、日本の近代化ならびに高度経済成長を支え、現在も産業の拠点として機能している京浜工業地帯を研究対象とし、工業港湾施設が展開する空間構造史、ならびにそれに起因する住民イメージの変遷を把握し、今後の工業港湾区域を抱えた都市・地域の景観計画に対する示唆的な知見を得ることを目的とする。

土木構造物に対するイメージ変遷の研究は、首都高速道路の視覚像を対象とした篠原の研究⁽²⁾があるが、空間構造に着目したイメージ形成の把握には至っていない。一方北原⁽³⁾は、四日市市で謳われている校歌の歌詞をもとに工業地帯のイメージ変遷を把握しているが、工業都市としての歴史が浅く時系列的な分析には至っていない。

2. データの扱い方と分析・解釈の方法

住民のイメージ表出は「群衆心理現象」の発現例として位置付けられるが、宮城⁽⁴⁾は「群衆」を「一時的に、ある場所で直接、接触する、組織的でない、共通の関心、欲求(価値)をもった人々の集合」と定義している。従って本論文では、表現形式の一貫性にとらわれず、各時期においてイメージを最も顕著に表す各々の民俗資料、テキストをデータとして取り扱い、これらの中から特徴的なものを取り出して住民意識への洞察を提示することとする。^{(2) (3)} 通史的分析の結果、京浜工業地帯の成立・発展過程は3章以下の4期に区分することができたため、以下では各期毎の工業港湾景観に対する価値付けの下でイメージの変遷を考察する。

^{*} 学生員 工修 東京工業大学大学院理工学研究科 (Tokyo Institute of Technology)

^{**} 正会員 工博 九州工業大学助教授 工学部設計生産工学科 (Kyushu Institute of Technology)

^{***} 正会員 工博 東京工業大学教授 工学部社会工学科 (Tokyo Institute of Technology)

3. 「昭和モダニズム」期のイメージ形成

3.1 戦前開発期の空間整備と社会背景

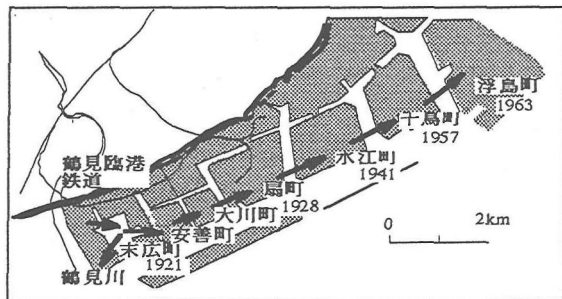


図-1 京浜工業地帯の埋立の変遷

当地において、大正2年(1913年)に着工した浅野總一郎の埋立によって京浜工業地帯の開発が行われ、図-1のように、横浜市末広町から川崎市扇町へと西から順に埋め立てられた。1918年には国鉄浜川崎線、1925年には鶴見臨港鉄道が開業し、地域内の機能上のアクセスを司った。その路線延長と並行して、早山石油、日立造船といった大企業の工場が続々と立地していった。

昭和5年に鶴見臨港鉄道は、大正期より始まった京浜運河の浚渫土砂によって出来た京浜運河沖合の扇島に、兼業として海水浴場を經營し、鶴見臨港鉄道の海水浴場臨時停留場より渡し船で一体的なパブリックアクセスを確立した。また、浅野總一郎が経営に参加していた京浜電気鉄道は、大正11年より「川崎運河及び工業住宅地」を建設し、運河のボート輸送による工場労働者の通勤の便宜を図った⁴⁾。(図-2)また、浅野總一郎は当地を「第二の浅草」と

することを目指していたと言われるが⁵⁾、昭和初期においては

かような生活空間、レクリエーション空間が工業地帯を中核として複合的に開発されていた。(図-3)一方、芸術・文学界には「昭和のモダニズム」の風潮が存在し、抒情化された都会的・近代的なものが大衆文化の基底部にまで浸透していた。

3.2 鶴見臨港鉄道の扇島海水浴場

(1) 位置

扇島は、図-2に示すように、昭和初期に京浜工業地帯扇町沖約800mに存在していた。ここでは、昭和5年から鶴見臨港鉄道による海水浴場が經營されていた。(写真-1)

(2) 成立の経緯と経営状況

鶴見臨港鉄道の旅客輸送の目的は本来あくまで「各工場従業員や取引関係者の交通事情を改善するため」であったが、昭和5年に「海水浴場設置に伴う公有水面使用の件許可」が神奈川県知事から下り、以後、田辺運河のほとりの「海水浴場前臨時停車場」より渡し船で扇島まで訪問客を輸送していた⁶⁾。

扇島海水浴場は人気を博し、同年昭和11年には入場者が21万2600人に達する⁷⁾。昭和11年の營業報告書には次のようにあり、「夏の保健娛樂場」として、扇島海水浴場の真価が定着していたことがわかる。

「本年度ハ7月10日ニ開場シ8月31日閉場シタリ。本年夏季好天候ニ恵マレ総有料入場者数21万2千6百人ニ達シ京浜間ニ欠クベカラザル夏ノ保健娛樂場トシテノ真価ヲ益々發揮スルヲ得タリ。」



図-2 戦前開発期の京浜工業地帯

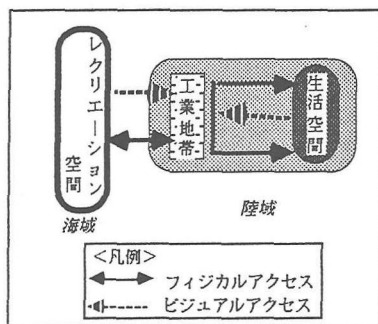


図-3 戦前開発期の空間構造概念図

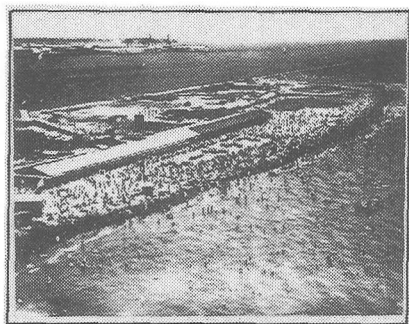


写真-1 扇島海水浴場
(写真提供：(株)東亜建設工業:1937年撮影)

(3) 経営戦略にみる工業港湾施設へのイメージ

鶴見臨港鉄道は、当地の客寄せのために蒲田松竹撮影所とタイアップし、人気女優によるアトラクションを行っていた。図-4は旅客誘致設備費の変遷を表したものであるが⁷⁾、年度毎の算出となる昭和12年以前はいずれも海水浴シーズンを含む下期に大きなピークを生じている。更に鉄道文書には昭和8年及び9年の下期における旅客誘致設備費の内訳が示されているが、それぞれ99.3%、97.0%が海水浴場に投入されている。

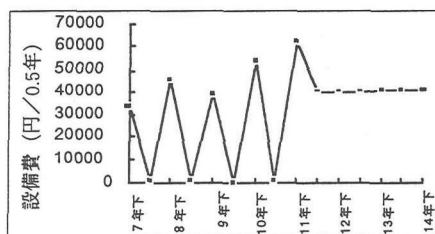


図-4 鶴見臨港鉄道旅客誘致設備費の変遷

一方、図-5は昭和初期に鶴見臨港鉄道が発行していた扇島海水浴場宣伝用の絵葉書である。工業景観を背景とし、和服・洋服を纏いポーズを取る蒲田松竹の女優の写真と思われ、ハイカラな「昭和モダニズム」の思潮を捉えることが出来る。日本の近代建築は、幕末に「洋式工場」「コロニアル建築」という二つの根から始まっており、これは明治政府にも受け継がれたが⁸⁾、明治から高々十数年しか経っていない昭和初期にも、工場は「西洋風でモダンなもの」として捉えられていたと考えられる。つまり、この海水浴場のモダニズムは工場のモダニズムとイメージ的に合致しており、工業地帯を背景とした生活・レクリエーション空間の先端性は、当時のウォーターフロントのアピールポイントであったと考えられる。



図-5 扇島海水浴場絵葉書 (発行: 鶴見臨港鉄道、昭和初期)

3.3 昭和モダニズム文学・絵画にみるイメージ

関東大震災と帝都復興事業の後、東京周辺域は大正晩期から昭和初期にかけて急速な膨張を遂げるが、文学・芸術の世界においても、都市の「モダンさ」を扱った新たな価値観・世界観が社会的評価を獲得する。当時の作品の中には、「モダンさ」の象徴として工業景観を扱ったものも多数存在している。

(1) 詩歌にみるイメージ

北原白秋の「鋼鉄風景」(1929年)では、鉄塔の碁子、起重機の斜線、鉄柱の頂点、タンクなどの工業施設に「神の存在」を謳いあげ、モダンな風景としての工業景観を賛美している。同様の傾向は、千家元麿、富田碎花、川治柳虹といった、大正末～昭和初期を代表する詩人の作品にも見られる。

北原白秋「鉄鋼風景」
 神は在る、鉄塔の碁子に在る。 神は在る、晴天とともに在る。
 神は在る、起重機の斜線に在る。 神は在る、鋼鉄の光に在る。
 神は在る、鉄柱の頂点に在る。 神は在る、近代の風景と在る。
 神は在る、鉄橋の弧線に在る。 神は在る、鉄板の雪と在る。

(2) 絵画にみるイメージ

当時の代表的な前衛芸術家の一人である、古賀春江の1929年の作品「海」(図-6)では、回るモーター、起重機といった工業景観が、飛行船、帆船、海水浴姿の女性といったモダン文明の典型と共に描かれており、昭和初頭のモダニズム絵画の代表作として知られている⁹⁾。前出の扇島海水浴場絵葉書にも通ずる工業景観憧憬の念が伺える。

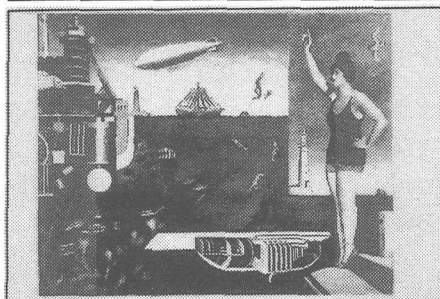


図-6 古賀春江「海」(1929)
東京国立近代美術館蔵

3.4 川崎郷土読本にみるイメージ

同様の傾向は、川崎市における教育資料にも見られる。川崎郷土教育研究会が1932年に発刊した「川崎郷土読本」(1932年発刊)⁹⁾中の「川崎便り」に次のような記述がある。

(中略) 六郷川があるが、流れは油であり、浮かんでいるものは浚渫船や発動機船である。そして町全体が機械のうねりを立てている。同じ活動の町でも、ここは機械の町だ。間断なく回転しているここは機械の町だ。(中略) 僕もこの機械の町を回転させている1人かと思うと気が奮い立つ。

「工場町の風景」が川崎市のイメージを形成し、工場は住民にとって身近に存在しており、工業地帯のアクティビティも肯定的に捉えられている。

3.5 昭和モダニズム期の住民イメージの総括

先端的な生活の理想像、進歩目標のイメージが工業港湾の景観に投影されていた。また、文学、芸術においても、工業景観をモチーフに多様な作品が生み出され、イメージの定着に寄与した。

4 「文明的風景の尊重」期のイメージ形成

4.1 戦後復興・成長期の空間整備

戦争の激化する昭和18年、鶴見臨港鉄道は扇島海水浴場の経営を停止する⁷⁾。理由には「昨年より海水浴場開催が不可能となったため」とあるが、実際は、同年に、工業残滓の処理を目的とした「扇島残滓埋立事業」⁸⁾が県議会で議決されたことにも関連する。

レクリエーション空間の消滅により、生活空間からのフィジカルアクセスは困難となったものと考えられる。また、ビジュアルアクセスも次第に阻害・断片化され、工業港湾地内に居合わせた「場所」の体験手段は失われていった。(図-7)

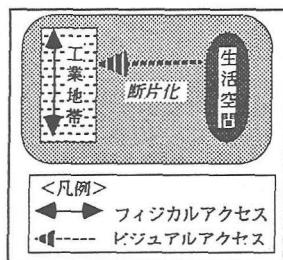


図-7 戦後復興・成長期の空間構造概念図

4.2 校歌に見るイメージ

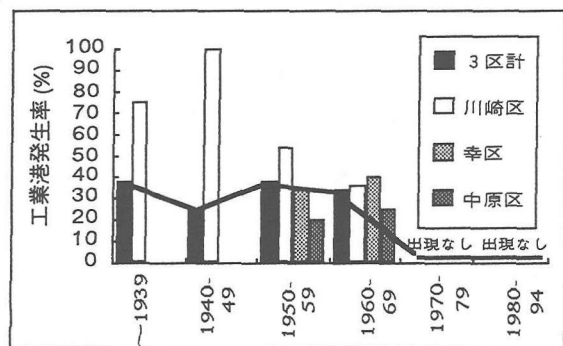


図-8 工業港出現率の変遷

校歌とは本来、作詞者・制定者個人が定めるものであるが、教育資料という点で公共の意識に深く関係するものとして扱うこともできる。川崎市教育委員会発行の「続・川崎教育史～学校沿革編」(1977年発行)及びヒアリング調査による情報を用い、川崎市市内の全小中学校の校歌をもとに分析を行う。

(1) 分析対象地

各別校歌総数と工業港の出現を表-1に示す。内陸部の多摩区及び高津区における工業港出現率は0～5%と著しく低く、工業港に対する住民意識も低いものと考えられるため、分析対象はこれらを除いた、川崎・幸・中原の「港湾近接3区」とした。(表-2)

(2) 工業港湾出現率の変遷 (図-8)

全体として港湾部の川崎区の工業港出現率が高くなっている。また、幸区・中原区においても1950年代から工業港を謳ったものが出現する。工業港湾は昭和初期より1960年代終わりまでほぼ一定の割合で校歌に謳われている。

(3) 出現する工業港描写の種類の変遷 (図-9)

いずれも工業港湾施設が「富」「力強さ」の象徴としてポジティブに捉えられている。戦前は、「ドック」「クレーン」といった即物的、単一的なものが謳われるが、次第に「工場の響き」「工都」「文化と工業栄えゆくところ」といった聴覚的、群像的、抽象概念的なものへと変化した、それが川崎市の地域シンボリックな事象へと変遷していく。

4.3 文明的風景の尊重期の住民イメージの総括

戦後復興・成長期においては、生産機能優先の政策により、京浜工業地帯におけるレクリエーション空間、及びパブリックアクセスが消滅した。その結果、工業港湾は生活の実状にとって疎遠でリアリティの希薄なものとなり、その視覚像には物質文明を象徴する抽象的な意味だけが見出されるようになる。

表-1 各別校歌総数と工業港の出現

	川崎区	幸区	中原区	高津区	多摩区
校歌総数	33	24	23	31	23
工業港の出現する校歌総数	16	6	4	1	0
工業港出現率	48.5%	25.0%	17.4%	3.3%	0%

表-2 港湾近接3区のデータ数

	～1939	1940-49	1950-59	1960-65	1970-79	1980-94	計
川崎区	4	1	13	14	1	0	33
幸区	3	1	6	10	3	1	24
中原区	1	2	10	8	2	0	23
計	8	4	29	32	6	1	79

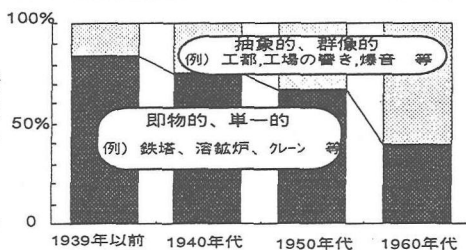


図-9 出現する工業港描写の種類の変遷

5. 「風景体験の排除」期のイメージ形成

5.1 公害問題顕在化期の空間整備

公害問題に関する住民の関心は1957年頃から発し、1960年代後半に公害問題が顕在化する¹¹⁾。工業港湾空間が生活空間から隔離・隠蔽されるのと同時に、両者間には昭和43年に高架の首都高速道路横羽線が開通し、両者の機能・イメージの分離が決定的なものとなる。当時の空間構造概念図を図-10に示す。

5.2 日本鋼管リブレース計画と緑地開発

この時期には、公害対策事業、及び公害代償措置としての緑地開発が行われている。日本鋼管は、京浜工業地帯における製鉄所の点在性といった非合理性を回避する目的で、昭和44年、扇島を拡大造成し製鉄所の更新の拠点とする「日本鋼管リブレース計画」（図-11）を策定した¹²⁾。しかし、日本鋼管の放出するSO₂（亜硫酸ガス）が当時問題視されており、公害に対する住民の関心の高揚の中での「既存工場の市街地への近接性」といった全く新しい問題も含んでいた。大気・海洋汚染が深刻化し、環境の整備・保全が急務となった昭和30～50年代には、「港湾環境整備負担金」制度や「港湾環境整備事業」、「川崎港緑化基本計画」などの施行、浮島・千島公園などの緑地の開発も行われているが、工業港湾景観はあくまで隠蔽・遮蔽されるべきものとして扱われてきたと考えられる。（写真-2）

5.3 工業起因の公害記事数の変遷

新聞記事は意図的な世論操作、流行の表層の描写や、住民意識を形成する要因としても指摘されるが、それぞれの時代の住民意識を反映していると捉えることもできる。ここでは、1955年から1988年の各年4月及び10月における、川崎及び周辺地域の工業起因の公害記事数の変遷を追った。（図-12）

1960年代以前はこの種の記事は殆ど見られないが、1960年代前半から次第に現れ始め、1970年代始めに爆発的にその頻度を増し、その半ばにピークに達する。公害基本法・大気汚染防止法の制定や、中央公害対策本部の設置、環境庁の発足などもこの時期である。1977年の環境アセスメント条例の公布などの後、1980年代に入り工業起因の公害の記事は次第に減少し、現在は波はあるもののその出現頻度は横這いとなっている。

5.4 校歌にみるイメージ

工業港湾は昭和初期より1960年代終わりまでほぼコンスタントな割合で校歌に謳われていたが（図-8）、1965年の川崎区東小田小学校で「煙の空」が謳われたのを最後に完全に姿を消し、それ以降に制定された校歌には一切謳われていない。工業地帯をポジティブに認識してきた住民のイメージが、公害問題の発生により突如ネガティブに転換したものと解釈できる。

5.5 川崎市歌の改正にみるイメージ

川崎市の市歌は昭和44年に改訂され、「黒く沸き立つ煙」「工業都市」といった、工業港を謳った歌詞がカットされた。この措置には、公害問題の激化という社会情勢の下での住民の京浜工業地帯に対するネガティブな意識が反映されているものと考えられる。

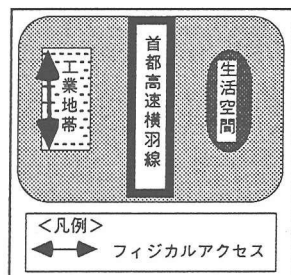


図-10 公害問題顕在化期の空間構造概念図

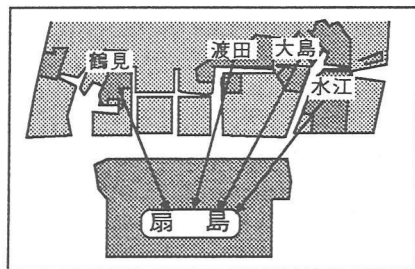


図-11 日本鋼管リブレース計画による製鉄所の沖合移転

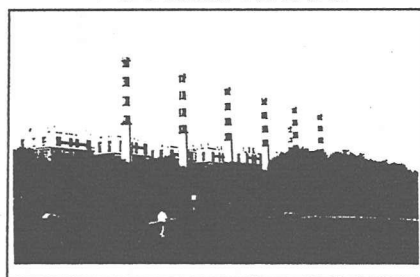


写真-2 遮蔽される工業港湾施設（千島公園）

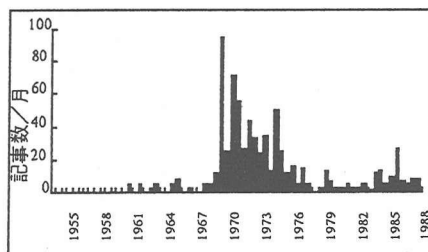


図-12 川崎市周辺の工業起因の公害記事出現数の変遷

5.6 風景体験排除期の住民イメージの総括

工業港湾の公害発生源としてのネガティブな意味付けが明確にされた。これに伴い、教育の場においては、工業港湾景観の魅力やポジティブなイメージが謳われなくなった。

6. 「無機視覚像の発見」期のイメージ形成

6.1 近年の空間整備 (図-13)

公害問題が安定期に入った近年では、公害問題が未だ議論されるのと並行して、京浜工業地帯のパブリックアクセス再生を目的としたプロジェクトが存在している。

京浜工業地帯における「市民と港の会話」をテーマとし、展望台も有する「川崎マリエン」(1992年開業)は、工業地帯内にパブリックアクセス拠点を投入した例である。また、1993年の「川崎港内奥運河利用構想」は、産業複合空間として地帯内へのフィジカルアクセスを復活させようというユニークな構想である¹³⁾。また、鉄道ファンや一般市民が、景観鑑賞の目的で鶴見線海芝浦駅に数多く訪れており、海芝浦駅は広義のパブリックアクセス拠点と捉えることも出来る。

更に、東扇島においては定期的に食肉祭も開催され、水上交通による工業港湾見学ツアーも催されている。

6.2 小説に見るイメージ

宮脇俊三の「殺意の風景」(抄)

「……石油コンビナートはどこでもそうだが、人影がない。蒸留装置、接触分解装置、ガス回収装置が林立し、それらを結ぶパイプが複雑に張り巡らされているだけである。わずかに再生塔の炎だけが生き物だが、これほど人間臭のない世界は他にはないと思われる。とくに夜がそうだ。半弦の月に鈍く照らし出された銀色の塔の群れ。宇宙基地のようで、無情さを感じさせる。」

笠野頼子「タイムスリップ・コンビナート」(抄)

「……京浜工業地帯……その景色がまた近未来みたいで面白いんですよ。まさにブレードランナーの世界……風景が徹底しているのだ……いつのまにか私は浅野で下りていた。ホームの前も後ろも右も左も、線路と鉄パイプと変圧器と高圧線で固められている。……その周囲もフードリと工場と石油タンクだ。この世界の中心に来てしまったらしい。海の方のクレーンと煙突、世界中が鉄の色と鉄に反射する光でびかびかして……」

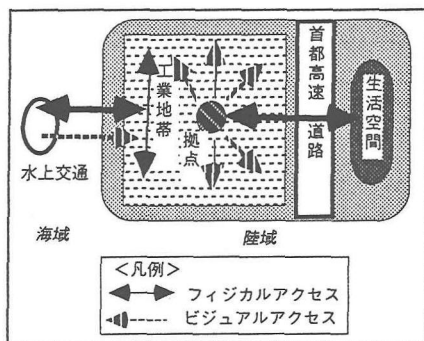


図-13 近年の空間構造概念図

1985年に、泉鏡花文学賞、及び交通文学賞を受賞した、宮脇俊三の「殺意の風景」¹⁴⁾の中では、工業地帯が「宇宙基地のような空間」と表現されている。更に、第101回芥川賞を受賞した笠野頼子の「タイムスリップ・コンビナート」¹⁵⁾においても京浜工業地帯は「風景の徹底した異空間」「近未来空間」としてポジティブに捉えられており、奇妙で夢のような空間観察力の鋭さが、田久保英夫氏、大江健三郎氏等によって特に高く評価されている。これらは、排気塔やガスタンクなどの機能的設備群が整然と配列する究極の人工景観の、無機的ででありながらも艶をもつ魅力を端的に表したものである。

6.3 旅行ガイドブックに見るイメージ

現在も重要な通勤路線として機能している鶴見線(旧鶴見臨港鉄道線)には、歴史的な旧型電車が走行しており鉄道ファンにも人気の高い路線である。加えて、域内の海芝浦駅は「日本一海に近い駅」として知られている。

1980年代から現在までの、鶴見線描写の見られる旅行ガイド、レール小説、計13冊よりその描写を分析した結果、工業景観の特異性、地名の特殊性、歴史性、及びウォーターフロントへの近接性がその魅力として多く挙げられている。特に工業景観については、「林立性・整然性」「複雑性」「スーパーヒューマンスケール」といった描写が見られる。

6.4 放送広告に見るイメージ

工業景観を積極的に捉え、それを販賣戦略的に用いる傾向も見られる。図-14は1993～1994年にかけて放映された、工業景観を背景とした菓子のコマーシャルの1コマである。工業景観の特徴的形態は視聴者へのインパクトの起爆剤としても利用されるに至っている。

6.5 無機視覚像の発見期の住民イメージの総括

公害問題が議論されるのに並行して、「生活とのつながりの抜け落ちた無機視覚像を有する空間」「艶やかな形態が集積し



図-14 明治製菓のCMに登場する工業景観 (読売新聞 1994年1月14号より)

た空間」としての工業地帯の価値が住民意識の中に徐々に発見されつつある。

7. 京浜工業地帯の空間構造及びイメージ変遷のまとめ

これまでの分析に基づき、京浜工業地帯における工業港湾施設のイメージの変遷をまとめる。(図-15)

7.1 「昭和モダニズム」期

殖産興業思想の成熟をみたこの時期においては、扇島海水浴場、川崎運河工業住宅といった生活・レクリエーション空間を伴う工業地帯内の総合開発が行われていた。その中で工業港湾施設は、豊かでモダンな生活様式を具体的に目で捉えられる場所として日常的に体験され、憧憬の念をもって受け入れられていた。

7.2 「文明的風景の尊重」期

この豊かな生活を見据えた「場所」のイメージは、戦時体制下での贅沢の否定や物資生産・身体鍛錬の思想の下で切り捨てられ、戦後の復興・成長期においては生活・レクリエーション空間の消滅、ならびに後背地との隔離に伴い、離れた場所から見る工業施設・煙などの断片的な風景が、物質文明の象徴的な視覚像として、教育的立場からも価値あるものとして受け取られている。

7.3 「風景体験の排除」期

豊かな生活を想定しない産業発展が公害問題を引き起こした時期、工業施設の見える「風景」は忌み嫌われる対象となり、生活環境保全の思潮と対立する象徴的存在となった。これに呼応して、基幹産業施設の再配置や工業港湾内での緑地整備が行われたことにより、工業港湾空間は生活空間の後背市街地から隔離・隠蔽され、両者の機能・イメージの分離は決定的となった。

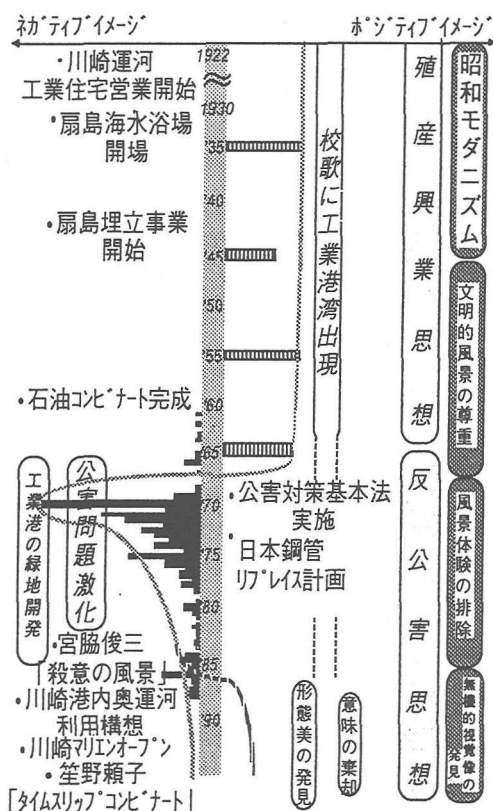
7.4 「無機物的視覚像の発見」期

近年、環境問題が論じ続けられるのと並行して、当地ではウォーターフロントでの水上交通、高速道路高架橋などの視点場が整備された。それに伴い一旦は生活空間から忘れ去られた工業港湾施設の視覚像は、「無機物的で艶やかな景観」として新たな感受性を以て受け取られるようになってきている。ここでは、生活の質との結び付きや産業機能を持つ生産現場としての意味解釈はなされず、ただ生活とつながらない透明な視覚像が見られる空間としてイメージされていると言える。工業施設における基礎的な環境対策の充実が、かような無機物的視覚像の発見に重要な役割を果たしていると考えられる。

8. 結論と景観計画への展望

本論文では、京浜工業地帯の工業港湾施設に関し、景観的な価値付けと受け取った住民イメージの質の変化を明らかにした。各期の港湾開発における空間構成やパブリックアクセスの整備状況とイメージ形成との関連の史的把握により、各工業港都市における工業港と背後の都市生活の関連と、そのアメニティ開発の方向性が得られる。例えば、日立、福山などの地方の中核工業都市では、昭和初期の京浜工業地帯のような生活空間と密着した「工業のモダニズム」が未だ存在しており、レクリエーション・居住空間と共に複合的開発が行われ得る。

かような工業港湾におけるイメージ形成・変遷は、常にそれぞれの時期の生活を支える価値観と結びつけて理解することが必要である。これを踏まえて現在の工業港湾景観の受け取られ方を観察する時、産業



の装置という意味を物体の視覚像から完全に切り離すことを許す様な生活様式や思潮が生まれていることが解る。例えば農村の調和美という風景像が工業化時代のブルジョワジー等の「脱農者」によって形成された審美的基準であるように、現代の工業港湾風景に対する美意識は、いわば現代の情報化社会における「脱工者」の静観による審美眼の形成に基づくものであろう¹⁰⁾。この新たな価値を肯定できる景観計画は、「安全で居心地が良く眺望風景の収まりよい視点場を」「迅速で快適なパブリックアクセスを」という従来の景観・交通計画の常識を覆す可能性がある。ワーキングウォーターフロントに対する闊雲なパブリックアクセスの確保ではなく、まずは工業港湾施設がもつ特異な形態や、それが集積した空間について、存在のリアリティーを解き明かすことから取り組みを始めるべきであろう。

【補注】

- (1)「レクリエーション・景観体験などのために、一般大衆が水際線に近づくための公園、ビューポイントなど(Marc J Hershman "Urban Ports and Harbor Management" (Taylor & Francis New York, 1988 p.339))」などの施設を指す場合と、「海岸線およびその近隣を楽しむために、公有地又は私有地を通過する行為または権利 (Seattle Shoreline Master Program Draft #4 (City of Seattle 1974))」などのような行為・権利を表す場合があるが、本文では両方の意味で用いる。パブリックアクセスは、物理的アクセス（フィジカルアクセス）、視覚的アクセス（ビジュアルアクセス）、及び解釈的アクセス（インタープレティヴアクセス）の3種からなる。(Ann Breen & Dick Rigby "Caution: Working Waterfront" (The Waterfront Press, 1985 p.49))
- (2)データソースとしては、講談社刊「日本近代絵画全集」、平凡社刊「都市の詩集」、中央公論社刊「日本の詩集：近代詩集、現代詩集」、朝日新聞バックナンバーなどを用いた。
- (3)それぞれの時代に形成されるイメージは多様であり、工業が自然環境とトレードオフの形で存在してきたことを考慮すれば、それに対するネガティブなイメージも通史的に存在するものと考えられる。例えば、葉山嘉樹や佐多稲子らの作品に代表されるプロレタリア文学には、資本主義の象徴である工業に対する呪詛の念も伺える。しかし今後の景観計画を念頭においた本論文の関心はむしろ工業港湾景観を積極評価する非・少数派の風潮にあり、更にそれが当時の社会背景や空間計画に色濃く反映されていたことから、むしろそちらを代表イメージとして扱うこととした。
- (4)宮川寅雄、古川智次、酒井忠康ら著名な美術評論家がこのように解釈している。古賀春江自身も、モダニズムを賛美した自作の詩をこの作品に添えている。
- (5)事業は昭和29年まで中断しており、また昭和28年には扇島海水浴場はまだ存在していた¹⁰⁾。

【参考文献】

- 1) 宮城音弥：心理学入門，岩波新書 p.188, 1965年
- 2) 篠原修ほか：首都高速道路の景観評価，第4回土木史研究発表会論文集，pp81～89, 1984年6月
- 3) 北原鯉雄：校歌に謳われた都市の景観構造に関する研究，日本都市計画学会学術研究論文，pp.673～678，1990年
- 4) 中山貞治：幻の川崎運河の経歴（其の4），川崎郷土研究会「川崎研究21号」，pp.6～7, 1983年
- 5) 東秀紀：「浅野總一郎と京浜工業地帯」，「東京人」1992年57号，pp.122～129，1992年
- 6) 「ユニークな鶴見線」，鶴見旅客営業センター，pp.4～9, 1978年
- 7) 「大日本帝国鉄道省文書」，1925年～1933年
- 8) 藤森照信ほか：「原色図典；日本美術史年表」，集英社，p.466, 1986年
- 9) 川崎郷土教育研究会：「川崎郷土読本巻1」，文教者，pp26～28, 1932年
- 10) 「観光施設便覧」，全日本観光連盟，p.181, 1953年12月
- 11) 「都市川崎を読む」，和光大学市民大学講座資料，pp24～30，1993年
- 12) 「川崎港のあゆみ」，川崎市港湾局，pp146～165，1987年
- 13) 「川崎港内奥運河利用構想調査第2回委員会資料」，川崎市港湾局，1993年
- 14) 宮脇俊三：「殺意のスリッパ・コンビナート」，文芸春秋社，1994年
- 15) 中村良夫：ランドスケープ：その軌跡と展望，土と基礎43-1，土質工学会誌，pp.1～5, 1995年