

長崎港常盤・出島地区計画における屋外博物館の計画

Open Air Museum Project in Tokiwa-Dejima Area, Nagasaki Harbor

横松宗治*, 後藤恵之輔**, 林一馬***

By Muneharu YOKOMATSU, Keinosuke GOTOH, Kazuma HAYASHI

In the 20th century the idea of preservation was developed. And in recent 20 years, people have started to recognize the importance of the civil work museums in many places.

The issue of preservation was triggered by the ruin of Parthenon as the restoration of old architectural style. And now the issue has been changed to the environment as a whole.

From 1991 to 2000, "Open Air Museum including Dejima wharf" has been planned in Tokiwa-Dejima district. This museum is not for a specific article nor a facility. Main purpose of this museum is to reconstruct and exhibit the ancient civil works which played important roll in forming the city of Nagasaki. Secondary, as this new district has many products and facilities of civil engineering and civic design, we should exhibit these heritage to the general public.

1. はじめに

近年土木遺産についてその保存、保全について様ざまな試みがなされている¹⁾。本研究では、まず保存、保全の思想的な変遷、発展について辿る。

一方、博物館もその領域を拡大し、土木施設、土木計画の分野を主要な対象とするものも多く設置されるようになった。土木学会誌においても、土木博物館についての別冊を刊行した²⁾。同誌で挙げられた89博物館中、屋外博物館として直接的に土木施設を保全するもの、土木施設の仕組みを屋外で説明、解説する博物館は15館である。

筆者らは、平成3年度より9年間、長崎港常盤・出島地区計画に参画した。この計画のなかで、都市長崎と長崎港の歴史的な形成に関与した施設を保全し、あるいは復元することを試みた。また土木施設として興味深い、水路(運河)、水辺生態なども屋外博物館の展示事項の対象とした。

2. 保全・保存の思想

保全、保存 (conservation, preservation) の

概念は、建築物の保存を図るなかで歴史的に形成された。ここではまず、建築界におけるその概念の変遷を辿ってみる。歴史的な遺産の保存に関する各時代の認識を象徴する「憲章」、「宣言」を次に列挙する³⁾。

- ・マドリッド憲章(1904年、第6回国際建築家会議)…遺産を「死んだモニュメント」と「生きたモニュメント」に分ける。「生きたモニュメント」は使われつつけるため修復(restore)する。「建築にとって、有益性は美しさの根拠の一つ」という理念である。
- ・アテネ憲章(1931年)…国際博物館事務局の呼びかけにより開催された。19世紀末～20世紀前半のNicolao Balanosによるバルテノンの修復工事の批判、反省のなかからその思想が形成された。
- ・「ベニス憲章」(1964年)…20世紀の保存理念の代表的な思想である。モニュメントの保護だけではなく、歴史的な価値そのものに注目した。序文において、「真正な価値(authenticity)」が初めて具体的に使われた。最小限の干渉(minimum intervention)

Keywords: 屋外博物館、長崎、保全、保存

* 正会員 株式会社日本設計、名古屋市立大学大学院芸術工学研究科講師(非常勤)

(〒163-1329 東京都新宿区西新宿6-5-1)

** 正会員 長崎大学社会開発工学科教授、博士(工)

*** 長崎総合科学大学建築学科教授、博士(工)

を基本とする。この時イコモスが設立された。

- ・バラ憲章（1981年）…オーストラリア・イコモスによって作成される。守るべきものをmonumentからより広い概念としてのplaceへと拡大し、歴史的に織りなされた多様な環境を表現する言葉としてfabric（織物、構造）という概念が設定された。ここにはヨーロッパ的ではない新大陸の保全概念が認められる。
- ・奈良ドキュメント（1994年）…世界文化遺産奈良コンファレンスにおいて、真正な価値、真実性、本物であること（authenticity）が議論の机上に上った。つまり「日本的」保存の概念、木造建築（伊勢神宮など）の保存について、新たな思想が登場した。非ヨーロッパ文化圏での「保存」、「保全」の思想の形成である。

要するに、保存の概念は、徐々に歴史的な厳格さを獲得してきた。またその概念が、西洋を離れることによって広がりを得た。新大陸豪州において、環境の文脈の中での保存、保全という思想の深化を獲得した。さらに日本、アジアにおいて「保存」自体の意味を問うことになった。

石の文化、キリスト教（一神教）の文化を背景

にした「保存」思想は、先験的に「永久的」、「凍結的」そして「孤立的」保存を当然のこととする。ところが、新大陸において「環境」を、日本、アジアにおいて「非永久、非凍結」を、保全概念のなかに含めることになったわけである。

3. 長崎港常盤・出島地区計画の概要

計画地は、長崎湾の東岸側約14haであり、既存の出島岸壁の区域を含む。

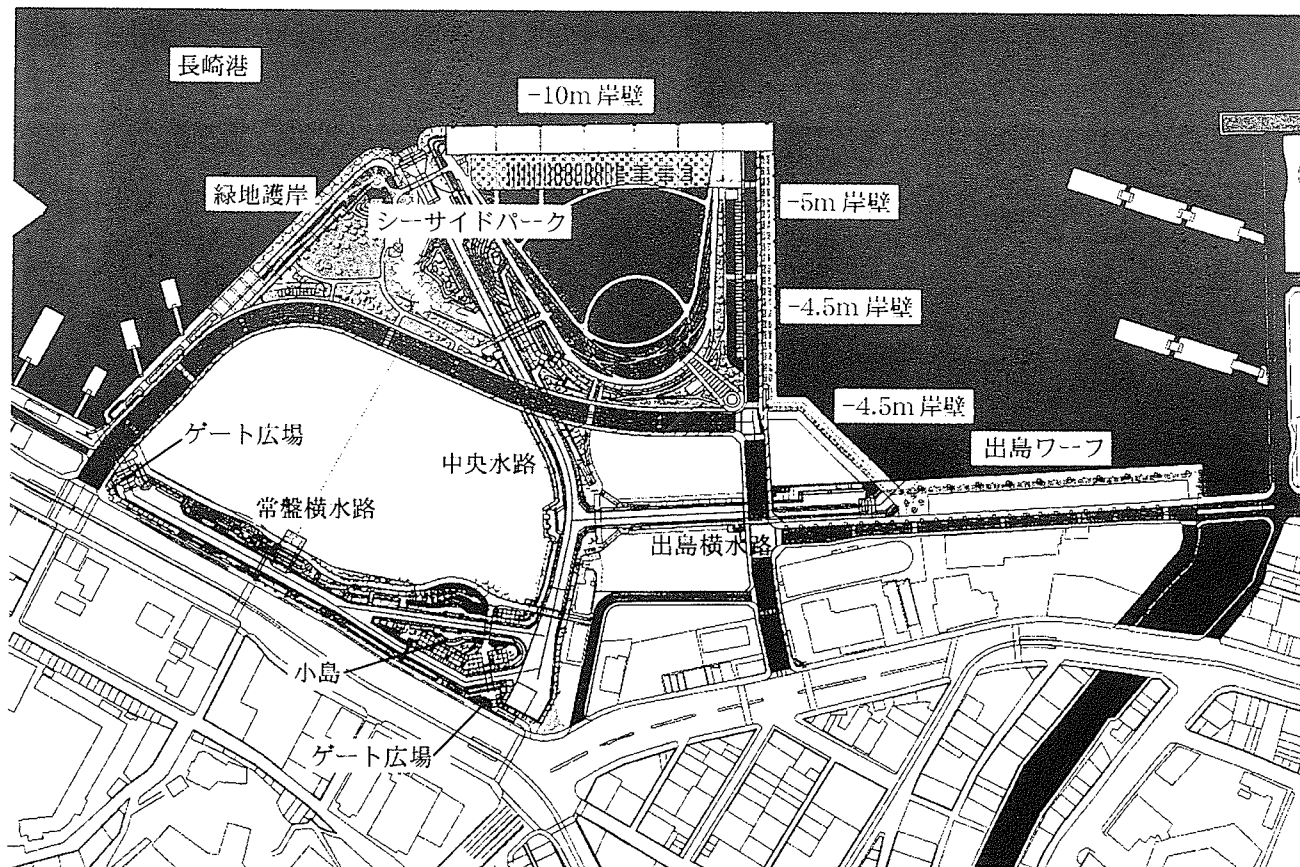
現在埋め立て工事が完了し、一部は供用をはじめている。背後には、出島、グラバー園など観光スポットが多く集積している。明治の開港期に西洋人によって形成された山手地区外国人住宅群、中国、欧米各国領事館、外国銀行などが立地した大浦海岸通りに接している（図-1）。

港湾計画⁴⁾によれば、同地区の土地利用は、

- (1) 公共施設、商業施設などの建築用地、
- (2) 大規模な屋外イベントと市民の日常の公園としての臨港緑地、
- (3) 水路沿いの、飲食、物販施設なども計画され、観光客の賑わいも予想される「水辺のプロムナード」によって構成される。

計画地中央の水路は、降雨時には背後の館内地区の雨水放流水路となる。水路の大型観光船岸壁側

図-1 長崎港常盤・出島地区計画全体図



述べたように建築界では、アテネ憲章（1931年）の頃よりこの本物性、真正さが議論の対象となってきた。土木界においては、近年復元がなされ始め、ようやくこのAuthenticityの課題に直面することになってきた。

展示種別-3. 土木的に興味ある構造物、仕組みを建設した。これらを解説し、教材とする。

屋外土木博物館は、歴史的な土木構造物の、意義を説明、解説することが第一の役割である。つまり、長崎港が、わが国の近代化に果たした役割を位置づけることである。

本計画では、運河の計画をはじめ、都市計画上、あるいは土木技術上興味ある様々な施設を計画・設計・施工した。これらの施設を説明・解説することが、第二の役割である。

5. 展示を実施した事項

現地において実施された4事項についてその展示内容⁵⁾、保全・展示の意味を述べる。

-1. 出島岸壁について…「長崎みなとのはなし」第1話として

出島岸壁は、長崎港第三期港湾改良工事によって築造された。1923年に長崎-上海航路が開設され、1943年に廃止されるまで、近代長崎の黄金時代の象徴である。

本展示では、出島岸壁の歴史と、ケーソン工法を含め、その断面構造を標識で表示した。岸壁先端の自然石は、一度取り外し、修復したうえで再設置した（写真-1）。

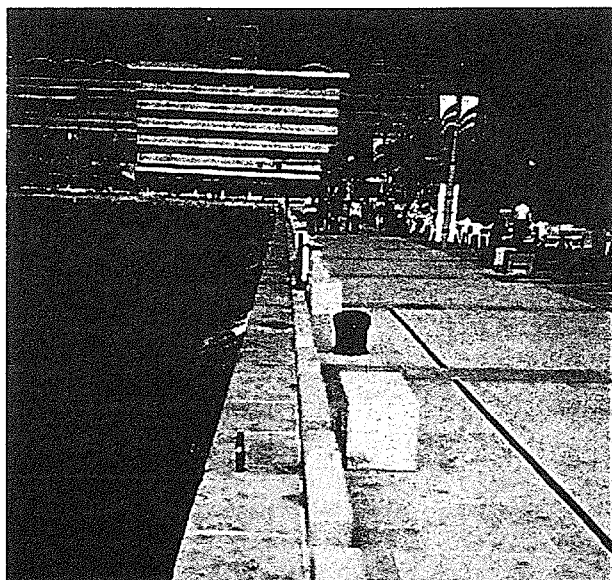


写真-1 旧・出島岸壁の先端石

岸壁から広場に改修された範囲においては、舗装の一部としてその先端自然石を敷き込んだ。旧来の岸壁の位置を示している（写真-2）。

上記4.における展示種別-1.に相当する。

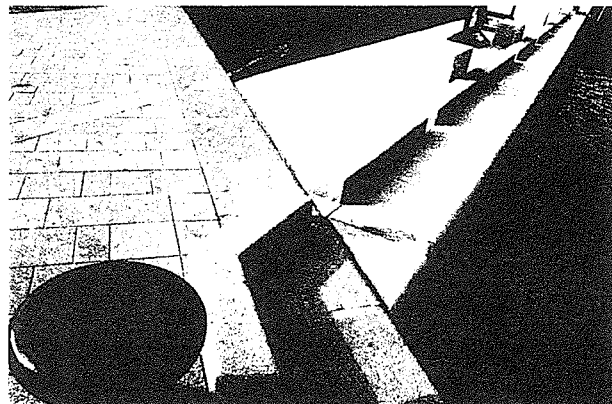


写真-2 舗装内に設置した岸壁石

-2. 臨港鉄道長崎港駅について…「長崎みなとのはなし」第2話として

1865年、我が国初の鉄道（展示用）がこの附近に敷設された。そして長崎上海航路の開設に合わせて、長崎駅より出島岸壁まで臨港鉄道が設置された。岸壁中央には出入国も業務とする港駅が立地した（写真-3）。

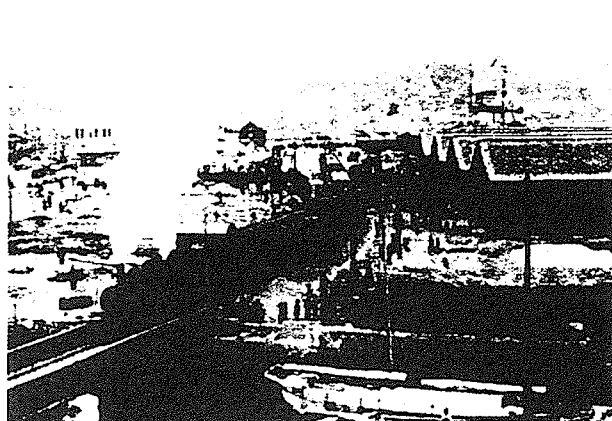


写真-3 出島岸壁の臨港鉄道

大都市上海と東京は、長崎を介して54時間25分で結ばれる。20世紀前半の港湾都市長崎は、この上海航路のターミナル、出島岸壁と長崎港駅に中心があった。

鉄道と駅が存在を現在まで残すものは、鉄道敷が現在の長崎駅から出島までの緑地（遊歩道）として土地利用されていることと、中島川護岸の一部となった橋脚である。ここでは、鉄道の一部を当時の位置に復元した。サインとしての動輪も設置した（写真-4）。

上記4.における展示種別-2.に相当する。

-3. 堰のしくみ…「長崎みなとのはなし」第3話として

図-3 潮汐と水路の仕組み

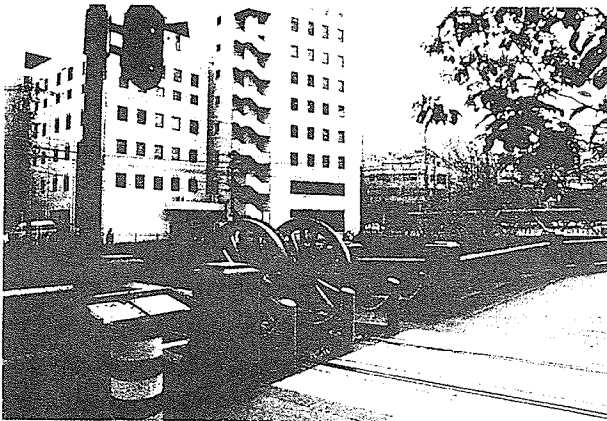
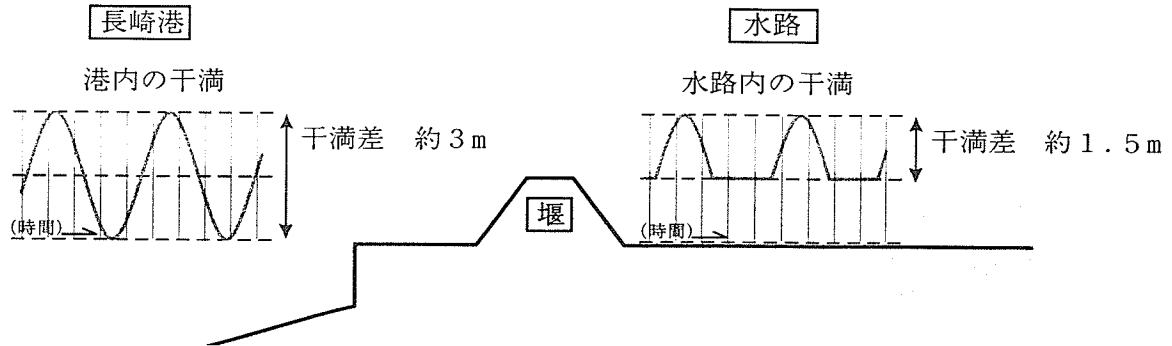


写真-4 旧鉄路の復元

本地区の水路は外海と繋がっている。外海の潮汐の水面の上下が水路水面に連動する。干満差が約3mであるため、河口部に「潜り堰」を設けた(写真-5)。干潮時にも水面への親近感を損なわないためである。

まず海面の干満の現象を説明する。つぎに干満に影響された水路内の水面の上下動を説明する。



写真-5 水路河口部の潜り堰

さらに潮汐運動が、水路の縦断方向の海水の出入りを伴うことを説明する。基本的には、水質の維持は、この水路内の海水が、外海と出入りすることによっていることを解説する。

最後に、自然石を空積みされた水路護岸の、空

隙に生きる小さな生物の存在を記している。

ここでの展示は、上記4.における展示種別-3.に相当し、興味ある自然現象と水路の仕組みを解説し、学童、生徒向けの教材とするものである(図-3)。

-4. 大浦居留地（大浦バンド）の船着き場

長崎の近代開港期（幕末～明治末）に船着き場がバンド（海岸通り）に築造された。我われは、当時の地図と古写真によって知るのみであった（写真-6）。今回の水路工事によって、地中より発掘された。水路護岸部にその一部を保全した（写真-7）。

これは、上記4.における展示種別-1.に相当する。解説のための標識は、未だ設置されていない。

以下の各事項は、現在、計画段階であり、現地では未だ実施されていない。



写真-6 居留地の配置

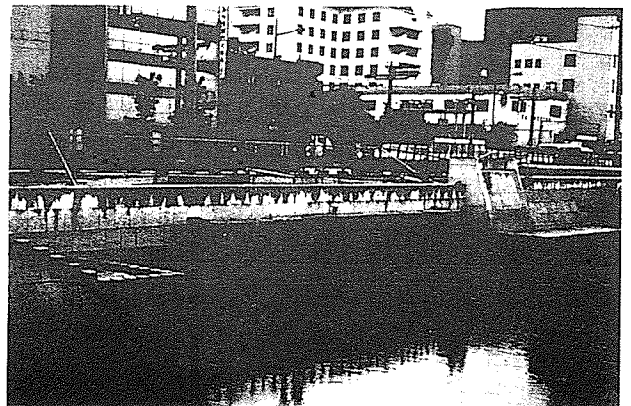


写真-7 保全された船着き場の一部

-5. 水路に架かる橋梁群

17世紀、長崎中島川には多くの石造アーチ橋が架設された。また明治期にも初期の近代橋梁、特に鉄製橋梁には現在も保全され使用されているものもある。中島川水系には、橋梁の歴史においては、特にその資料が豊富に存在する。

本計画においては、水路に11個所の橋が架かる予定である。橋梁博物館として展示の対象とすることができる。

-6. 水路内の「生物の島」

臨海部の埋め立て地は、生態的な環境は極めて貧困である。このような環境において豊かな生物相を保全するためには、人為的な抑圧を免れる領域が必要である。水路内に、人間の立ち入れない島を造る。水中、水辺生物や鳥類は、この島を逃避領域とする。都市環境における生態系の観察にも好都合である。

-7. 水路の水際

港湾区域の水際は、ほぼコンクリート護岸となっている。本来水際は、生態としては最も多様性を持ち得る空間である。本計画地の水路内では、上に述べた「自然石空積み」以外にも生物の島に接して、「干潟」を計画している。水際の生態系について説明、解説する計画である。

-8. 出島川の吐き口

館内地域の雨水排水路出島川が、本水路に繋がる。

長崎大水害（1982年）の経験を語り継ぎ、雨水排水計画を市民に啓蒙することは都市づくりの基本的な要件である。出島川の吐き口、本水路との接合地点に説明図、解説板を設置する計画である。

-9. 長崎港の歴史

本計画は、長崎港の歴史においても、大きな要素を加えることになる。16世紀後半の開港以来、我が国の海外交流史において大きな足跡となってきた。本計画地において、その歴史を辿る説明展示を行うことは大きな意味がある。

6. おわりに

筆者らは、長崎港常盤・出島地区計画において、平成3年から平成12年3月まで検討委員とコンサルタントとして参画した。既存市街地をも含む

14haの地区計画は、多くの都市計画、土木技術上の課題を投げかけた。なかでも長崎近代開港期に形成された港湾海岸施設は、土木史にとどまらず、わが国の近代都市の歴史における貴重な歴史的な教材となり得る。

新地区の造成を進めながら、その地区内全域を対象に屋外土木博物館を計画、実施した。その手法、資料の保全、解説は未完成、不完全ではあるが、今後の課題を提供するものであると思う。個々の要素の展示は一応の端緒についたものとする。だが、それらの展示要素を体系的に解説する施設は未だ検討されていない。「都市形成史」を基礎にしたセンター施設の構想を待つものである。

本文中にも述べたが、真正（Authenticity）の問題は、土木施設の復元に関してはとりわけ重要であるが、今後の課題である。

またここで、基本的な問題に立ち返る必要がある。

“なぜ保存・保全か？”

- ・過去からのメッセージを、伝統の生きた証拠、歴史的な証拠として保護する。
- ・環境のコンテクストを世代を超えて形成、保全していく。

この問題は、土木あるいは建造物の保存、保全の範疇を超えて検討する課題である。地域史そして人間環境形成の本質に係わる問題であり、今後の研究課題である。

本論文の、「保存、保全」の思想的な部分は、日本イコモス国内委員会理事田原幸夫氏に多くの教示を得たことを記し深く感謝する。また9年間にわたって、このような機会を与えていただいた長崎県臨海開発局、水辺のプロムナード検討委員会委員および関係各位に感謝する。

参考文献

- 1) 東京大学土木工学研究会『平成11年度第4回土木遺産の保全と計画・設計』（財）総合研究奨励会
- 2) 土木学会『DOBOKU 土木博物館めぐり』土木学会誌別冊増刊 1996-6Vol.81-7
- 3) 田原幸夫「ユネスコ・イコモス、そしてドコモ」建築文化 2000年6月号
- 4) 長崎県臨海開発局「長崎港港湾計画」平成3年
- 5) 長崎県臨海開発局、株式会社 日本設計「長崎港地域総合整備工事報告書」平成12年3月