

歴史的港湾施設の調査方法論に関する研究*

A Study on the Research Method of the Historical Port Facilities

島崎 武雄**、山下 正貴***

By Takeo SHIMAZAKI, Masataka YAMASHITA

Abstract

According to the research study conducted by the Port and Harbors Bureau of the Ministry of Land, Infrastructure and Transport, 892 historical port facilities are confirmed at the 266 ports in Japan. However, nationwide research study on the historical port facilities is very few except the study mentioned above. In order to deepen the research on the historical port facilities, the study on this field should be continuously reviewed based on the methodology applied to the past studies.

Under such circumstances, this paper describe the definition of the historical port facilities, research methodology of the finding of the location and the current conditions, and the wrap-up method of the research results for the effective study and appropriate compilations of the research results, based on the MLIT's past research study.

Finally, this paper concludes the viewpoint of "Port Quarter (Minatomati)" should be added when classifying the characteristics of the historical port facilities, as well as proposes classification framework of the historical port facilities based on the idea of "Port Quarter".

1. 本研究の狙い

四周を海に囲まれた我が国においては、奈良時代における行基の五泊や中世における三津七湊の制にみられるように営々と港湾建設が手掛けられ、あるものは遺跡として、またあるものは現在でも港湾施設として利用されつつ、全国各地の港湾に歴史的港湾施設として存在している。

これら歴史的港湾施設に関する調査は、学会での研究を中心に、個別の施設・港湾に即してはそれぞれ行われているものの、全国的な規模での調査実績は国土交通省港湾局の調査しか見当たらない。その他の全国悉皆調査としては、(社)土木学会による「近代土木遺産調査」があるのみであり、これも「近代」に限定した調査となっている。

前述したように、国土交通省の前身である運輸省港湾局では1980～1981年度に「歴史的港湾施設」に関する全国調査を実施し、その20年後の2000年度に再度、国土交通省が全国調査を実施した経緯があるが、必ずしも歴史的港湾施設の全体像を把握したものとはなっていない。

そのため、本稿では、運輸省港湾局及び国土交通省港湾局が二度にわたって実施した歴史的港湾施設に関する

既往調査を検討材料とし、今後の歴史的港湾施設の全国調査に資することを目的に、歴史的港湾施設の調査方法論に関して考察するものである。

なお、本稿は、

- 1) 「歴史的港湾施設」の定義
- 2) 「歴史的港湾施設」の調査方法に関する検討
- 3) 調査結果のとりまとめ手法に関する検討

の三章から構成されるものである。

2. 歴史的港湾施設の定義

(1) 既往調査における歴史的港湾施設の定義

歴史的港湾施設に関する調査を行うに際しては、その前提として「歴史的港湾施設」という言葉に関する共通認識を有することが不可欠である。調査者あるいは被調査者において認識が共通化していないと、調査結果に曖昧さが残ることとなる。

「歴史的港湾施設」という言葉は、必ずしも一般に確立された言葉ではない。類似用語として、「港湾文化施設」¹⁾、「港湾開発史蹟」²⁾、「歴史的港湾環境施設」³⁾が用いられているが、いずれもその意味するところは同義であることから、本稿では以下「歴史的港湾施設」に統一して論述することとする。

1980年度に運輸省港湾局が実施した全国調査¹⁾では、歴史的港湾施設を以下のように定義している。

なお、当該調査においては、「港湾文化施設」という言葉を用いているが、本稿では「歴史的港湾施設」に置き直している。

* keyword: 歴史的港湾施設、調査方法論、分類体系

**フェロー会員 工博 (株)地域開発研究所代表取締役
(〒110-0015 東京都台東区東上野 2-7-6)

***正会員 (株)地域開発研究所取締役

「過去において、港湾としての活動・整備および周辺地域の発展に関連した施設・構造物等を指しており、現在、保存・整備されている、または放置されている等の現況にかかわらず、すべてを含むこととする。これは以下の三つに整理することができる。

1) 単体施設・構造物・設備 (以下、単体施設等と呼ぶ)

歴史的港湾施設を構成する単体の施設・構造物・設備。

具体例としては、岸壁・棧橋・護岸・防波堤・防潮堤・防砂堤・造船所・灯台・航路標識・運河・水路・閘門・倉庫・上屋・廻船問屋・船宿・番所・税関・橋梁・日和山・台場・遊郭・船舶およびそれらの遺跡、記念碑が考えられる。

2) 複合施設等

単体施設等が核となる、もしくは、集合することにより形成されている施設や空間。

具体例としては、岸壁・棧橋・水路・灯台等、港湾施設の複合施設や、倉庫・船宿・廻船問屋等が集合し、昔の港町の雰囲気を持つ空間等が考えられる。

3) 文化的空間

1)、2)の施設は存在しないが、文化的意義のある空間。具体例としては、史跡・敷地跡が存在することにより、1)、2)の施設等がないにもかかわらず、文化的雰囲気をもつ空間等が考えられる。」¹⁾

さらに、「明治時代までに建設され、今日なお残っている港湾施設は、厳しい歴史的淘汰を経て残っているものであるため、全てを歴史的港湾施設と読んでも差し支えないものと考えられる。また、大正・昭和期に建設されたものでも、歴史的港湾施設と呼んでいいものもある」ものの、歴史的意義を有しているかどうかの価値評価を踏まえることの必要性を指摘している。¹⁾

このような認識に基づき、1980 年度調査では、「明治年間あるいはそれ以前に建設された」歴史的港湾施設については全ての施設を、また、「大正・昭和年間に建設された」港湾施設でも、歴史的港湾施設と呼ぶような歴史的意義を有している施設を「歴史的港湾施設」としており、「明治年間あるいはそれ以前に建設された」施設と、「大正・昭和年間に建設された」施設については区別をして捉えている。¹⁾

1980 年度の運輸省港湾局調査では以上のような定義を行ったが、その後 20 年以上を経過し、文化財保護法の改正あるいは近代土木遺産調査の実施といった歴史的港湾施設をとりまく環境の変化がもたらされた現在において、「歴史的」なるものについての定義、さらには「港湾施設」に関する定義については見直しの必要はないかという問題意識がある。

以下、その問題意識に基づき、「歴史的」なるもの、及び「港湾施設」の定義に関して検討を加える。

(2) 歴史的港湾施設の定義に関する考察

a) 「歴史的」なるものの定義

① 周辺分野における「歴史的」なるものの認識

「歴史的」という言葉を用いている周辺分野の事例をみると、静岡県では、「地域の歴史や建築様式を今に伝える歴史的建築物は地域の貴重な文化遺産である」という認識のもと、1990 年度（平成 2 年度）に、県下の第二次世界大戦終結時である 1945 年（昭和 20 年）以前に建築された現存する建築物の調査を実施し、そのうち歴史的意義のある建築物を「歴史的建築物」として選定している。⁴⁾

また、東京都においては、「歴史的建造物」の選定制度を設けているが、「歴史的建造物」の定義を、「地域の歴史的景観を特徴づけていること、地域の標識としての役割を果たしていること、都民となじみが深く、地域のイメージの核となっていること、等々の景観づくりにおいて重要かつ歴史的な価値を有する建築物のうち、外観・敷地の状況が建設当時の状態で保存され、外観が容易に確認できる状態にあるもの、原則として建設後 50 年を経過しているもの」としている。⁵⁾

さらに、文化庁においては、1975 年（昭和 50 年）、文化財保護法を改正して「伝統的建造物群保存地区」制度を発足させたが、これは日本各地に残る「歴史的」な集落や町並みの保存を目的としており、なかでも、

- 1) 伝統的建造物が全体として意匠的に優秀なもの
- 2) 伝統的建造物群及び地割がよく旧態を保持しているもの
- 3) 伝統的建造物群及びその周辺の環境が地域的特色を顕著に示しているもの

という三つの基準に該当するものを「重要伝統的建造物群保存地区」として選定し、保存事業を行っている。⁶⁾

現在、指定されている 61 地区をみると、函館市元町末広町の「伝統的建造物群保存地区」では、明治末期、大正、昭和初期に建築された和洋折衷様式等の建築物が数多く保存されている。また、川越市川越や美濃市、神戸市北野町、有田町有田内山等の「伝統的建造物群保存地区」では、昭和初期あるいは昭和前期に建築された洋風町屋や民家、洋風建築が含まれている。さらに、合掌造り家屋で著名な富山県上平村菅沼の当該地区は、およそ明治時代から昭和 20 年代にかけての状況を現在に伝えており、周囲の景観とともに、当地方独特の歴史的景観が形成されている。⁷⁾

また、(社)土木学会では「近代化遺産調査」に基づき、慶応元年から昭和 20 年までのものを対象に、技術、意匠、系譜の 3 指標による総合評価に基づき、現存する重要な土木構造物 2000 施設を選定している。⁸⁾

以上の類例を踏まえると、「歴史的」なるものについては、

- 1) 建設された年代
- 2) その施設が有する価値

という二つの視点に立脚して定義付けを行っているのが特徴として指摘できる。

② 既往の運輸省調査における「歴史的」なるもの

の認識

1980 年度に運輸省港湾局が実施した調査では、前述したように、明治時代以前の施設については全てを「歴史的港湾施設」とし、大正・昭和期以降のものについては、歴史的意義を有するもののみを「歴史的港湾施設」としている。したがって、建設年代とその施設が有する歴史的価値の両面から定義付けを行っており、①でみた周辺分野における定義付けと同様の立脚点に立つものと考えられる。

b)「港湾施設」に関する定義

港湾は海陸交通の結節点として、また人々の産業・生活の場として、物流、人流、生産、レクリエーション、防災、環境保全といった様々な機能を担っており、その機能を維持するための施設を港湾施設という。

そういう観点からすると、「港湾施設」の定義は極めて幅の広いものとなるが、法的には、港湾法第二条により、「港湾施設」の内容が定められている。(表-1)

表-1 港湾法における「港湾施設」の分類⁹⁾

種 類	個 別 施 設
水域施設	航路、泊地及び船だまり
外郭施設	防波堤、防砂堤、防潮堤、導流堤、水門、こう門、護岸、堤防、突堤及び胸壁
係留施設	岸壁、係船浮標、係船くい、さん橋、浮さん橋、物揚場及び船揚場
臨港交通施設	道路、駐車場、橋りょう、鉄道、軌道、運河及びヘリポート
航行補助施設	航路標識並びに船舶の入出港のための信号施設、照明施設及び港務通信施設
荷さばき施設	固定式荷役機械、軌道走行式荷役機械、荷さばき地及び上屋
旅客施設	旅客乗降用固定施設、手荷物取扱所、待合所及び宿泊所
保管施設	倉庫、野積場、貯木場、貯炭場、危険物置場及び貯油施設
船舶役務用施設	船舶のための給水施設、給油施設及び給炭施設、船舶修理施設並びに船舶保管施設
港湾公害防止施設	汚濁水の浄化のための導水施設、公害防止用緩衝地帯その他の港湾における公害の防止のための施設
廃棄物処理施設	廃棄物埋立護岸、廃棄物受入施設、廃棄物焼却施設、廃棄物破碎施設、廃油処理施設その他の廃棄物の処理のための施設
港湾環境整備施設	海浜、緑地、広場、植栽、休憩所その他の港湾の環境の整備のための施設
港湾厚生施設	船舶乗組員及び港湾労務者の休泊所、診療所その他の福利厚生施設
港湾管理施設	港湾管理事務所、港湾管理用資材倉庫その他の港湾の管理のための施設
港湾施設用地	前各号の施設の敷地
移動式施設	移動式荷役機械及び移動式旅客乗降用施設
港湾役務提供用移動施設	船舶の離着岸を補助するための船舶、船舶のための給水、給油及び給炭の用に供する船舶及び車両並びに廃棄物の処理の用に供する船舶及び車両
港湾管理用移動施設	清掃船、通船その他の港湾の管理のための移動施設

しかしながら、港湾法による港湾施設の定義は現在の港湾が有する機能を前提としており、そのため、「歴史的」な存在となっている「港湾施設」については、港の役割や機能が時代とともに変化していることを踏まえ、異なった視点で捉えることが必要と考えられる。

とりわけ、近世以降の港に関しては、港と都市が一体となって発展したところが多く、港背後の都市域には廻船問屋や遊郭等が立地し、それらの集合体として「みなとまち」が形成されていた。しかも、実際の調査結果をみると、港の背後に存在する施設が数多く挙げられてきているのである。そういう観点からすると、「歴史的港湾施設」に関しては、「みなとまち」を構成する施設と

いう視点から、広義に捉えることが必要と考えられる。

しかしながら、港湾法における港湾施設の定義に則すると、「まち」を構成する歴史的港湾施設は、ほとんどが「港湾施設」には該当しないことになる。

これらのことから、「歴史的港湾施設」といった場合の「港湾施設」とは、港湾法の定義を越えたより広い内容とならざるを得ない。一方、歴史的港湾施設に関する運輸省の既往調査においては、「昔の港町の雰囲気を持つ空間」¹⁾という言葉を用い、「みなとまち」を構成する施設を含めて、幅広い視点からの定義づけを行っており、その視点は適切なものと考えられる。

(3) まとめ

「歴史的」なるものの定義に関しては、時代を画した明治年間以前のもは全て歴史的港湾施設とし、大正・昭和期以降のものについては、歴史的価値のあるものを歴史的港湾施設とする運輸省既往調査の視点は適切なものと考えられる。

ここで、明治年間以前のもはと大正・昭和期以降のもはとを区別したのは、建設年代が古く保存の必要性も高い明治時代以前のもが調査の中心的な対象であったこと、さらに、一般の市民にも分かりやすいように、一般史の時代区分を取り入れたことという調査上のテクニックによるものであり、そういう意味での適切性である。

なお、大正・昭和期以降の港湾施設における歴史的価値評価は、技術的な独自性、革新的な施行技術の導入、工事の規模などを勘案して行っている。

さらに、「港湾施設」の定義に関しては、港湾法における港湾施設の定義では歴史的港湾施設を捉えきれず、「みなとまち」を構成する施設に着目して歴史的港湾施設を捉えた運輸省既往調査の視点についても適切なものと考えられる。

なお、「歴史的港湾施設」については、都市内部の一般住宅、商業施設、公共施設までを含むものでなく、港と密接な関係を持つもののみを含むべきであり、そのた

め、「みなとまち」を構成する「歴史的港湾施設」という位置づけになる。

3. 「歴史的港湾施設」の調査方法に関する検討

(1) 既往調査における調査方法

1980 年度及び 2000 年度に、運輸省港湾局及び国土交通省港湾局で実施した全国調査では、以下のような調査方法を採用している。

a) 調査対象施設

1980 年度に実施した調査では、前述した定義に基づく施設を調査対象とした。さらに、2000 年度調査においては、原材料や製品の搬出入等、港湾と密接な関連をもつ産業施設を調査対象に加えている。

b) 調査項目

2000 年度に実施した調査では、1980 年度に設定した調査項目を基本に、近年の社会動向を考慮して新たな項目を付け加えている。

2000 年度調査の具体的な調査項目を表-2 に示すが、1980 年度調査と異なるところは、最近の市民参加活動の活発化や情報化の進展を考慮して、歴史的港湾施設の維持管理等にかかわっている団体、及び当該施設を掲載しているホームページに関する設問を加えた点である。

表-2 「歴史的港湾施設」に関する調査項目³⁾

1.歴史的港湾施設名、港湾関連産業遺産名 2.所在港湾名・地区名・施設の所在地(住所) 3.港湾管理者名、施設の管理者名・所有者名 4.種類・建設年代・規模・構造 5.建設当時の事業主体等 6.当該施設の整備の契機・動機 7.その他当該施設の特徴 8.歴史的・文化的意義・価値 9.現況(保存状況・利用状況・活用状況等) 10.法的指定の状況 11.当該施設の保存・活用に関する行政サイドの考え方・取り組み状況	12.施設の保存・活用に関する管理者(所有者)・地域の考え方、要望 13.施設の保存や維持管理等に自主的に参画している住民団体・NPO等の名称・活動状況 14.施設に詳しい知識、見解をもつ専門家・古老 15.当該施設に関する文献・史料 16.当該施設に関するホームページ 17.施設の位置図 18.施設の図面(平面図、立面図、断面図) 19.施設の写真(整備前・整備後) 20.当該施設の保存・活用に関する自由意見
---	---

c) 調査手法

1980 年度に実施した調査では、港湾管理者及び運輸省直轄工事事務所を被調査者とし、依頼状・調査実施要領・歴史的港湾施設について(定義)・記入要領・調査票の5種の文書を郵便によって配布し、調査票のみ郵便によって回収するアンケート方式を採用している。

さらに、2000 年度調査においては、港湾管理者と国土交通省直轄工事事務所との回答の重複を避けるため、港湾管理者のみを被調査者とし、1980 年度調査で把握された情報を調査票に記載した上で送付し、それに基づき加除訂正を依頼するアンケート方式を採っている。

(2) 調査方法に関する考察

運輸省及び国土交通省港湾局における既往調査により、既に 900 近い歴史的港湾施設が把握されているが、まだまだ埋もれている歴史的港湾施設は多いものと考え

られる。

ちなみに、1980 年度調査と 2000 年度調査の結果を比較すると、26 の施設が消滅したものの、近代以降に建造されたものを中心に新たに113の施設が挙げられている。³⁾ しかしながら、依然、顕在化していない歴史的港湾施設は多いものと考えられる。そのため、今後も継続的な調査の実施が不可欠であり、既往の調査方法に適宜改善を加え、効果的な調査を行うことが必要である。

a) 調査対象施設

「歴史的港湾施設」の定義に則る施設を対象としており、また産業施設を加えたことから、特に改善すべき点は見当たらない。

b) 調査項目

調査項目に関しては、市民参加や情報化など最近の社会動向も含め、必要な情報項目は対象としているが、改

修の履歴、管理者の変遷など、時間的な変化に関する情報の把握も必要と考えられる。

c) 調査手法

調査手法としては、文献史資料調査、調査員による現地調査、港湾関係者へのヒアリング調査・アンケート調査などがあるが、限られた時間の中で全国調査としての成果を上げることを考慮すれば、広汎な情報入手を可能とするアンケート調査は適切であったと考えられる。

特に、2000 年度調査以降は、既往調査成果をフィードバックすることにより、継続的、効率的なアンケート調査が可能となったことから、調査手法としては今後も踏襲すべき手法と考えられる。

ただし、被調査者については以下の改善が考えられる。

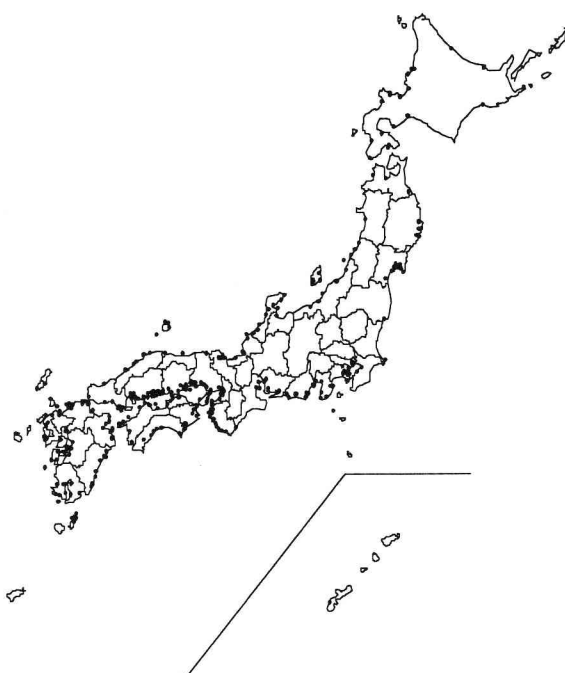
すなわち、2000 年度調査では、港湾管理者のみを対象にアンケート調査を実施したが、直轄事務所への情報提供・啓発も含めて、1980 年度調査同様、直轄事務所及び港湾管理者を被調査者とするのが適切であると考えられる。

さらに、被調査者については、以下のように対象者を拡大することが必要と考えられる。

- 1) 古老、郷土史家
- 2) 船社・港湾運送事業者・臨海部立地企業
- 3) 港湾所在市町村

また、沿岸域行政を担っている各省庁（国土交通省港湾局・河川局、農林水産省水産庁・構造改善局）が連携し、港湾管理者のみならず、漁港管理者、海岸管理者を対象とする調査を行うことも必要と考えられる。

さらに、アンケート調査では捕捉できなかった事項、不明確な事項については、次のステップとして、該当する港を対象とする現地調査、ヒアリング調査を行い、情報の把握、精度の向上が必要と考えられる。



図－1 歴史的港湾施設の存在する港湾³⁾

4. 調査結果のとりまとめ手法に関する検討

(1) 既往調査におけるとりまとめ手法および結果について

1980 年度に運輸省港湾局が実施した調査では、全国 246 の港湾（調査票は港湾管理者宛てに配布したが、漁港における歴史的施設を回答してきた管理者があるため、それらも一部含む）で 803 の「歴史的港湾施設」の存在が把握された。さらに、2000 年度に国土交通省港湾局が実施した調査では、対象施設として港湾関連産業遺産を含めたこともあり、全国 266 の港湾（漁港を一部含む）で 889 の「歴史的港湾施設」が把握された。^{1)、3)}

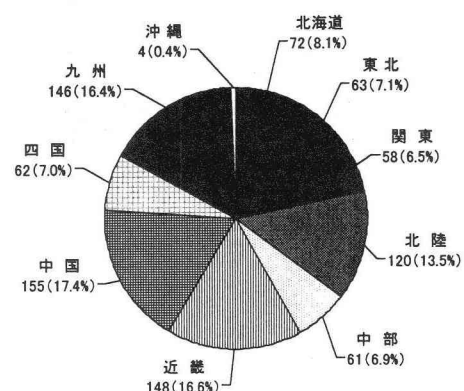
運輸省及び国土交通省港湾局が実施した既往調査においては、これら「歴史的港湾施設」について以下の視点から整理・分析を行っている。

- 1) 地域
- 2) 時代
- 3) 種類

a) 地域別整理

地域別整理としては、都道府県別状況及びそれを積み上げた地方ブロック別状況を基本に集計するとともに、港湾建設には地域特性が強く反映しているとの認識から、以下の地域区分に基づき、歴史的港湾施設の分布状況を整理している。^{1)、3)}

- 1) 瀬戸内海沿岸
- 2) 日本海沿岸（西回り航路、北前航路）
- 3) 江戸～大坂航路
- 4) 表東北地方（東回り航路）
- 5) 高知県（野中兼山による掘込港湾群）
- 6) 長崎港・平戸港（国際貿易港）



図－2 地方ブロック別構成³⁾

2000 年度調査結果に基づく、歴史的港湾施設の存在する港湾は、古くから航路の開通されていた瀬戸内海を中心に、西日本に多く分布する（図－1）。とりわけ、海運先進地域である近畿・中国・九州地方において歴史的港湾施設が数多く把握され、各地方でそれぞれ約 150 の施設が存在し、これら 3 地方で全体の過半を占めている（図－2）。³⁾

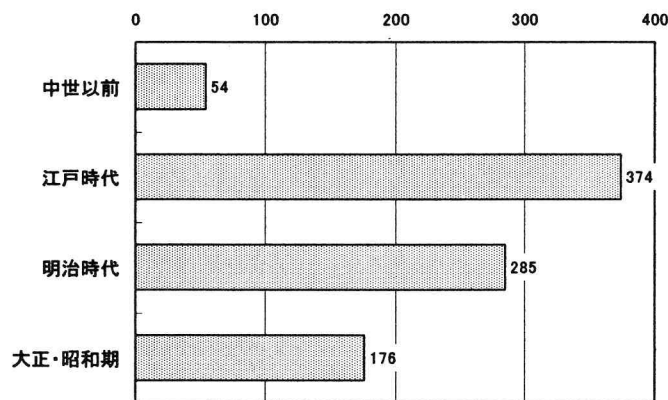
b) 時代別整理

時代区分としては、一般史の時代区分にしたがい、以下の 4 区分を基本に、竣工年に基づき集計を行っている。

- 1) 中世以前
- 2) 江戸時代
- 3) 明治時代
- 4) 大正・昭和期

なお、1603 年（慶長 8 年）の江戸幕府成立以降を「江戸時代」とし、それ以前を「中世以前」としている。

2000 年度調査における歴史的港湾施設の時代別構成を図－3 に示す。江戸時代のものが最も多く 376 施設、42.2 % を占め、次いで明治時代に建設されたもの、大正・昭和期以降に建設されたものが続く。³⁾



図－3 2000年度調査結果の時代別構成³⁾

c) 種類別構成

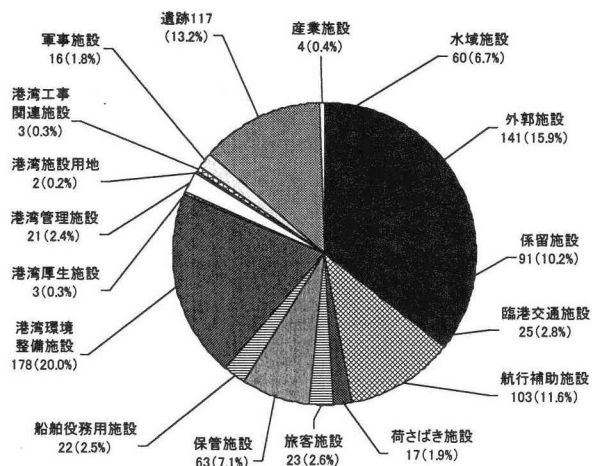
種類別については、港湾法に基づく歴史的港湾施設の分類（表－3）により、種類別集計を行っている。

なお、表－3 で示した分類表は、表－1 で示した港湾法における港湾施設の分類に沿い、調査で得られた歴史的港湾施設を便宜的に整理したものである。

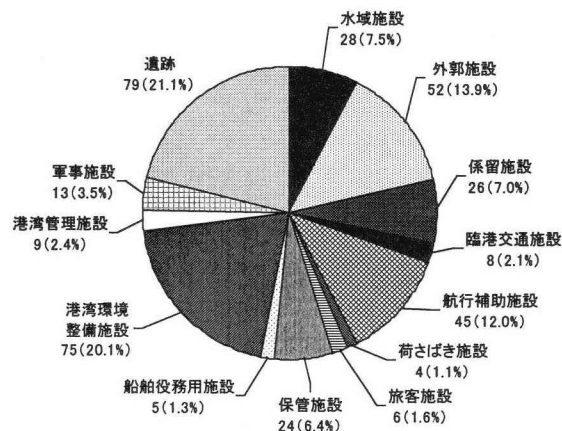
2000 年度調査結果によると、その種類別構成は、港

湾環境整備施設（182 施設；20.3 %）を最多に、以下、外郭施設、遺跡、航行補助施設、係留施設と続く（図－4）。³⁾

また、時代別集計で最も施設数の多かった江戸時代についてみると、全体集計と同様、多様な施設が挙げられているが、特に遺跡関係の割合が高くなっている（図－5）。



図－4 2000年度調査結果の種類別構成（全体）³⁾



図－5 2000年度調査結果の種類別構成（江戸時代）
（国土交通省データに基づき山下作成）

（注）「産業施設」については、1980 年度調査では対象としていなかったが、2000 年度調査では新たに対象としたことから、それも含めた集計結果となっている。

表－３ 港湾法に基づく歴史的港湾施設の分類¹⁾

大分類	中分類	小分類
水域施設	航路	運河・水路・航路
	泊地	泊地・船溜り・船入瀬
外郭施設	防波堤	防波堤・導流堤・突堤・防砂堤・防潮堤・堤防
	護岸	護岸
	水門	水門・樋門・閘門
係留施設	ふ頭	ふ頭・岸壁・棧橋・物揚場・荷揚場・水揚場・雁木・波止場・ドルフィン・船着場
	係船柱	係船柱
	船揚場	船揚場
	渡船場	渡船場
臨港交通施設	鉄道駅	駅・電車線路
	道路	道路
	橋	橋
	閘門	閘門・閘
航行補助施設	日和山	日和山・方位石・日和見台方位盤・方角石
	灯台・航路標識	灯台・常夜灯・石灯籠・航路標識
	目印山	目印山
	標識	標識
	狼煙場	狼煙場
	気象観測施設	気圧計、測候所
荷さばき施設	力石	力石
	荷役機械	荷役機械・荷役場石柱
	上屋	上屋
保管施設	倉庫	倉庫・蔵屋敷
	野積場	野積場
	貯木場	貯木場
	漁具保管施設	網干場石柱
船舶関連施設	船舶	船舶
	造船所	造船所・ドック・船倉・船小屋
港湾関連建物	番所	番所・役所・会所・番所井戸・港銭収入所
	交易所	交易所・運上所
	水先案内所	水先案内所
	税関	税関
	官庁建物	官庁・官舎・領事館
	民間建物	商社商館・問屋・屋敷・望楼
	記念館	記念館
	学校	学校
	魚市場	魚市場
埋立	埋立	埋立
港湾環境整備施設	公園	臨海庭園・公園・築山・タワー
	記念碑	記念碑・慰霊碑・銅像
	社寺	神社・寺院・墓地・石祠・山車・玉垣・教会
港湾工事関連施設	基石	基石
	ケーソンヤード	ケーソンヤード
	測量施設	ベンチマーク
軍事施設	台場	台場・砲台
	軍艦所	軍艦所
	城	城
港湾厚生施設	遊郭	遊廓
	宿泊所	小宿・宿泊接待所・船宿
	料亭	料亭
港湾	港湾	港湾
港町	港町	港町・問屋街
遺跡	遺跡	遺跡

a) 地域別整理

b) 時代別整理

特に、港湾については、時間軸上どこを技術的な画期とするかは未だ十分な研究がなされておらず、今後、取り組むべき大きな課題であるが、外国貿易が著しく伸張した第1次世界大戦（1914年（大正3年））を画期と捉えることも考えられる。

c) 種類別整理

しかしながら、学校を「港湾厚生施設」に位置づけたり、神社・寺院・教会を「港湾環境整備施設」に含めるなど、歴史的港湾施設という観点からみると、分類上違和感を感じさせる箇所がいくつか見いだされる。

そのため、港湾法における港湾施設の分類を基礎とするのではなく、2(2)でも示した「みなとまち」の視点導入の必要性を踏まえ、「みなとまち」を構成する空間領域に基づき個々の歴史的港湾施設をみていく中から、新たな分類体系を設定することが必要と考えられる。

①「みなとまち」の空間構成

「みなとまち（港町）」については、「港が中心となっ

これらの定義に基づくと、「みなとまち」は「まち（町）」の一類型であるが、その成立にあたっては「みなと（港）」の存在が前提である。

その関係を空間的にとらえると、「みなとまち」は、海陸の結節点として船舶の航行や係留、貨物・人の揚げ卸しや保管等を担う港湾施設が存在する「みなと」の空間領域と、「みなと」の物流・人流機能を活動基盤とし、「みなと」の背後に形成される「まち」の空間領域によって構成される。

たとえば、広島県の鞆港は瀬戸内海航路の潮待ち港として、また交易の拠点として中世から近世にかけて栄えた港である。その鞆の港の周囲には、「回船問屋や商人の町屋がぎっしりと建ち並び、余地のない町並みを呈していた」¹²⁾といわれており、「みなと」の空間と「まち」の空間が一体となった典型的な「みなとまち」の空間が形成されていた。

また、近代港湾の先駆けである横浜港では、「みなと」空間である東・西波止場の直背後に、「まち」空間である外国人居留地と日本人居住地が整備され、全体として開港場横浜の「みなとまち」空間が形成された。¹³⁾

②事例にみる歴史的港灣施設の分布状況

「みなとまち」の空間と歴史的港湾施設の関係を具体的にみるために、先に挙げた靫港及び横浜港を対象事例として、歴史的港湾施設の空間的な分布状況を確認する。

1) 靛港

瀬港における歴史的港湾施設を表-4に示す。また、
 これらの歴史的港湾施設の分布状況を図-6に示す。

表-4 蕪港における歴史的港灣施設^{3)、14)}

名 称	種 類
常夜灯	常夜灯
がん木	雁木
堂越地先防波堤	防波堤
船番所跡	船番所跡
船たて場跡	焚場跡
太田本宅（七卿落遺跡）	屋敷
太田別宅(旧中村家朝宗亭)	屋敷
太田家土蔵	倉庫
深津屋沢村家	回船問屋
保命酒造	商家
軈の津の商家	商家
遊郭跡	遊郭跡
住吉神社力石	力石
沼名前神社力石	力石
朝鮮通信使遺跡	遺跡
福禪寺対潮楼	寺社
小島神社（軈鍛冶の氏神）	神社



図-6 鞆港における歴史的港灣施設の分布状況
(福山市1/1万都市計画図をもとに山下作成)

靱港においては、防波堤、雁木、常夜灯といった港湾施設が存在する「みなと」空間に加えて、回船問屋、商家、遊郭など、港と関連性の強い施設が「まち」の空間領域にも多く分布しており、それらが一体となって、靱の「みなとまち」の空間を構成していることが分かる。

特に、靱の場合町並み保存に積極的で、近世の町割りや建造物が多く残っていることから、「みなとまち」としての空間的一体性が顕著に示されている。

2) 横浜港

横浜港の歴史的港湾施設は表－5に示す通りである。

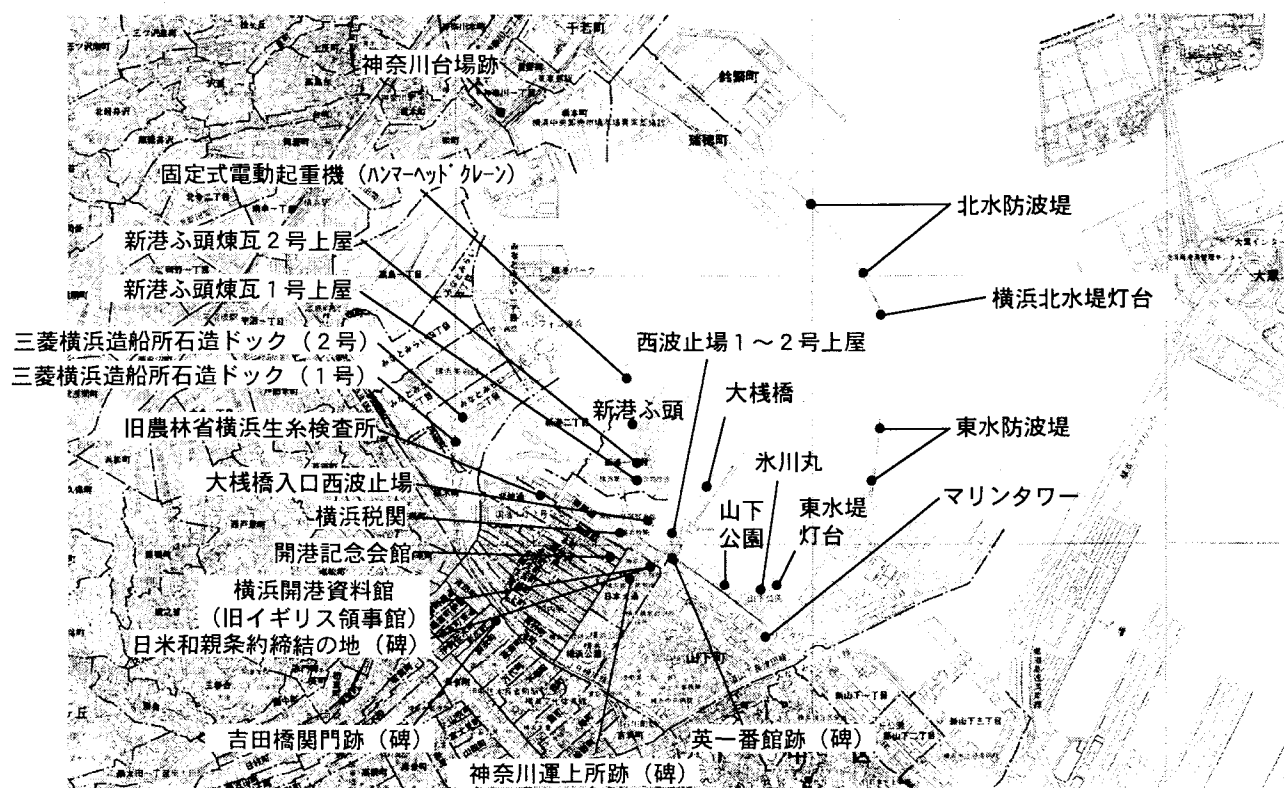
表－5 横浜港における歴史的港湾施設³⁾

名 称	種 類	名 称	種 類
北水防波堤	防波堤	神奈川台場跡	台場跡
東水防波堤	防波堤	日米和親条約締結の地（碑）	記念碑
横浜北水堤灯台	灯台	開港記念会館	記念碑
東水堤灯台	灯台	神奈川運上所跡（碑）	運上所跡
大栈橋入口西波止場	岸壁	吉田橋関門跡（碑）	関門跡
大栈橋	栈橋	英一番館跡（碑）	商館跡
新港ふ頭	岸壁	横浜開港資料館（旧イギリス領事館）	領事館跡
西波止場1～2号上屋	上屋	横浜税関	税関
新港ふ頭煉瓦1号上屋	上屋	旧農林省横浜生糸検査所	官庁建物
新港ふ頭煉瓦2号上屋	上屋	山下公園	公園
三菱横浜造船所石造ドック（1号）	ドック	氷川丸	船舶
三菱横浜造船所石造ドック（2号）	ドック	マリントワー	タワー
固定式電動起重機（ハンマーヘッド・クレーン）	荷役機械		

これら歴史的港湾施設の分布状況を図－7に示す。

横浜港の場合、市街化の進行及び埋立により「まち」の空間が「みなと」の空間に広範に拡大していったため、かつて「みなと」の空間にあった歴史的港湾施設が内陸

化し、「まち」の空間領域に位置を移しているものが多い。それに加えて、元来が「まち」の空間領域に立地していた領事館跡、商館跡などの歴史的港湾施設も見ることができる。



図－7 横浜港における歴史的港湾施設の分布状況（横浜市1/2万5千市域図をもとに山下作成）

瀬港、横浜港の事例に加え、広島県御手洗港、熊本県三角西港等その他の事例に基づき、「みなとまち」を構成する「みなと」と「まち」の空間領域における歴史的港湾施設の位置関係を概念的に示すと、図-8のようになる。これは次で述べる、③歴史的港湾施設の新分類の

検討材料として作成したものである。

このように、歴史的港湾施設は「みなとまち」の空間を構成する「みなと」の空間領域および背後の「まち」の空間領域にも広く分布していることが分かる。

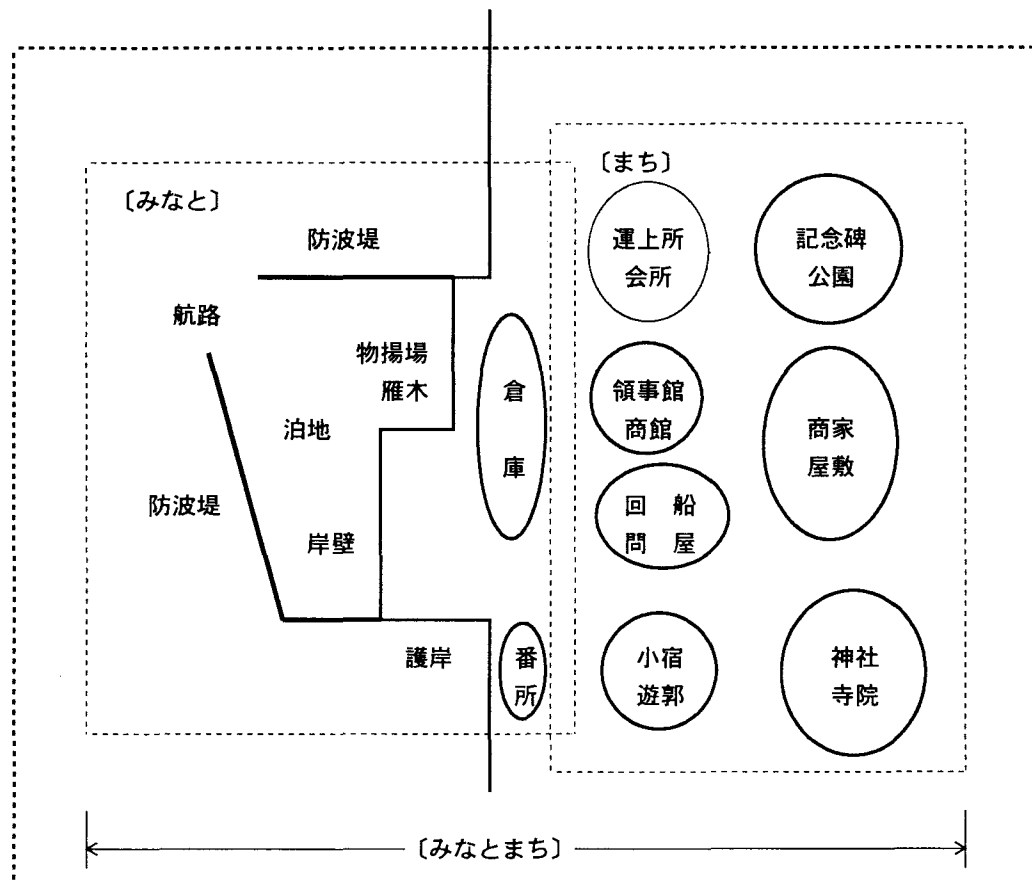


図-8 「みなとまち」の空間領域に基づく歴史的港湾施設の位置関係を示す概念図（山下作成）

③歴史的港湾施設の新分類

従来用いていた、港湾法に基づく歴史的港湾施設の分類においては、小分類段階では「みなと」および「まち」の空間領域に存在する多様な歴史的港湾施設が挙げられるものの、大分類は港湾法に位置づけられている港湾施設を基本としていることから、全体として「みなと」に偏った分類体系となっていることは否めない（表-3）。

しかし一方では、前掲したように「まち」の空間領域に属する歴史的港湾施設が多様多様に存在することから、その実態を反映した分類体系となっていることが必要である。

そのような観点から、港湾法に基づく既往の分類を見直し、図-8に示した概念図も踏まえて、「みなとまち」を構成する「みなと」と「まち」の二つの空間領域に着目した歴史的港湾施設の新たな分類を設定した（表-6）。

新分類では、「みなと」空間に含まれる歴史的港湾施設

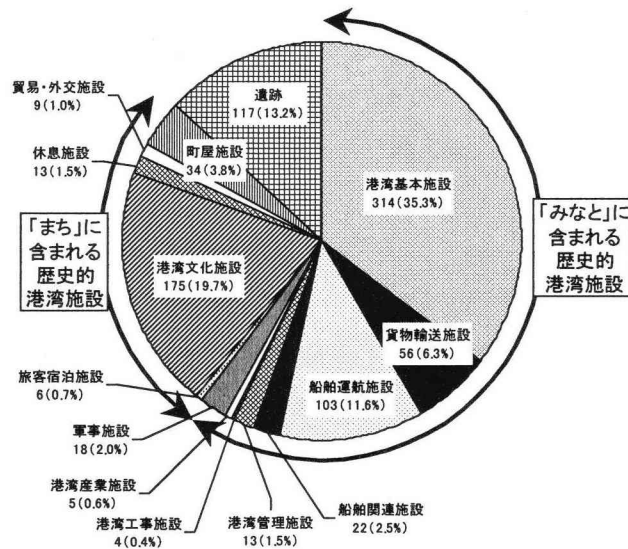
と「まち」空間に含まれる歴史的港湾施設に大別し、前者については物流・人流・産業など港湾活動を直接的に支え、水際線に立地する基本的な港湾施設を位置づけた。また、後者については、港頭地区の背後に立地する港湾関連の商流施設や文化施設を位置づけた。

さらに、新分類案に基づき、歴史的港湾施設の再集計を行った（図-9）。新たな分類に基づく集計結果は、種類別にみると、港湾基本施設、港湾文化施設の割合が高い結果となっており、既往の分類による集計結果と大きな差はない。

しかしながら、「みなとまち」に含まれる「まち」の空間領域に位置する歴史的港湾施設の割合が全体の1/3弱を占めている。このことから、歴史的港湾施設の分類に関しては「みなと」と「まち」から構成される「みなとまち」の空間構成に基づくことの意義が再認識された。

表－6 「みなとまち」に基づく歴史的港湾施設の新分類（山下作成）

空間領域の別		大分類	中分類	小分類
みなとまちを構成する歴史的港湾施設	みなとに含まれる歴史的港湾施設	港湾基本施設	外郭施設	防波堤・導流堤・突堤・防砂堤・防潮堤・堤防・護岸・水門・樋門
			水域施設	運河・水路・航路・泊地・船溜り・船入瀬
			係留施設	岸壁・栈橋・物揚場・水揚場・雁木・波止場・係船柱・船揚場・渡船場・ドルフィン
			陸上交通施設	駅・電車線路・道路・橋
		貨物輸送施設	荷さばき施設	荷役機械・荷役場石柱・上屋・魚市場
			保管施設	倉庫・蔵屋敷・野積場・貯木場・網干場石柱
		船舶運航施設	海象等確認施設	望楼・日和山・日和見台方位盤・方位石・方角石
			標示施設	目印山・狼煙場・常夜灯（灯籠）・灯台・航路標識・標識
			気象観測施設	気圧計・観測所
		船舶関連施設	船舶	船舶
			船舶建造施設	造船所・ドック、焚場
			船舶格納施設	船倉・船小屋
		港湾管理施設	港湾管理施設	番所・番所井戸・港銭収入所・関門・関・官庁・官舎・役所
		港湾工事施設	測量関連施設	基石・ベンチマーク
			製作施設	ケーソンヤード
		港湾産業施設	生産施設	プラント等生産設備、鉱山の坑口跡、油田
		軍事施設	防衛施設	砲台・台場
			艦船施設	軍艦所
	まちに含まれる歴史的港湾施設	旅客宿泊施設	宿泊施設	小宿・宿泊接待所・船宿
		港湾文化施設	海事教育施設	学校
			記念施設	記念碑・慰霊碑・銅像・記念館
			催事施設	山車・力石
			信仰施設	神社・玉垣・寺院・墓地・石祠・教会
			娯楽施設	料亭・遊廓・タワー
		休息施設	公園施設	築山・公園・臨海庭園
		貿易・外交施設	貿易・外交施設	会所・交易所・運上所・税関・領事館・商社商館
		町家施設	町家施設	回船問屋・商家・屋敷
	埋立地			埋立地（上物により判断して、他に分類）
	遺跡			遺跡（それぞれの施設の遺跡）



図－9 歴史的港湾施設の新分類に基づく集計結果（大分類）（国土交通省のデータに基づき山下作成）

5. むすび

- ①「歴史的港湾施設」における「歴史的」なるもの、及び「港湾施設」に関する定義に関しては、運輸省港湾局の既往調査における視点が、調査方法上、現在でも有効であることを確認した。ただし、調査結果の整理や分析においては、港湾建設に関する技術史からのアプローチが今後の課題であることを指摘した。
- ②「歴史的港湾施設」の調査方法に関しては、調査対象施設は妥当であるものの、調査項目に関しては、時間的な変化に関する情報の把握が必要であることを指摘した。また、調査手法として、被調査者の範囲を港湾行政組織に属する以外の機関、人に拡大することが必要であるとともに、情報の捕捉が不十分な施設に関しては、現地調査、ヒアリング調査により、情報の精度を高めることの必要性を指摘した。
- ③「歴史的港湾施設」の調査結果のとりまとめ手法については、地域別整理に関しては妥当であるものの、時代別整理に関しては、港湾施設の建設に関する技術史的視点からの検証の必要性を指摘した。さらに、種類別整理に関しては、運輸省港湾局の既往調査における港湾法に基づく港湾施設の分類では「歴史的港湾施設」を適切に整理することは困難であることから、「みなとまち」の視点を導入し、「みなと」と「まち」の空間構成に基づき、歴史的港湾施設に関する新たな分類体系を提示した。

〈謝辞〉

本研究を行うにあたっては、国土交通省港湾局環境整備計画室からデータの提供等多大なる御厚意をいただきました。ここに感謝の意を表する次第です。

〔資料出所〕

- 1) 運輸省港湾局、「港湾修景計画基礎調査報告書」、1981.3～1982.3
- 2) 運輸省港湾局「港湾開発史蹟調査研究報告書」、1983.10
- 3) 国土交通省港湾局、「歴史的港湾環境施設調査報告書」、2001.3
- 4) 静岡県都市住宅部都市政策室、「静岡県の歴史的建築物」
- 5) 東京都生活文化局、「東京都選定歴史的建造物リスト」
- 6) 文化審議会、「重要伝統的建造物群保存地区の選定について」、2002.4
- 7) 文化庁、「国指定文化財等検索システム」
- 8) (社) 土木学会、「日本の近代土木遺産：現存する重要な土木構造物 2000 選」、2001.3
- 9) 「港湾小六法」、東京法令出版株式会社、2001.9
- 10) 「新辞林」、三省堂
- 11) 「人文地理学辞典」、朝倉書店
- 12) 福山市教育委員会「福山市鞆町町並調査報告書：鞆の町並」、1976.3
- 13) 横浜市、「港町横浜の都市形成史」、1981.3
- 14) 福山市鞆の浦歴史民俗資料館活動推進協議会、「鞆の浦の自然と歴史」、1998.6

〔注釈〕

注) 資料3)については、平成期の港湾施設に関する歴史的価値を見直し、その結果、3施設を除いて再集計した。