

# 内港地区の歴史的環境保存に関する研究

-門司港地区第一船溜まりを事例として-

準会員○鹿毛瑛文\*<sup>1</sup> 正会員 黒瀬武史\*<sup>2</sup>

7. 都市計画 - 3. 市街地変容と都市・地域の再生  
歴史的環境, 内港地区, 門司港, 保存, 再開発,

## 1 研究の枠組み

### 1-1 研究の背景

開港により急速に発展した近代港湾は、戦後の産業構造の転換等により衰退を経験した。その際、内港地区の歴史的環境を構成する建造物や土木構造物は一時的に放置された。その後、1980年代に内港地区再開発が加熱し、ホテルや商業施設等の大規模施設型の再開発が計画され、多くの歴史的建造物の解体や内港の埋め立てが進められるなど、地域の歴史性はなおざりにされていた。一方、一部の都市ではその土地の歴史に立脚した歴史観光型の再開発が行われてきた。

### 1-2 研究の目的

本研究の目的は、内港地区の再開発にあたって歴史的環境が保存された経緯とその要因を明らかにすることである。「歴史的環境」とは開港時に近代港湾の核となった船溜まりや運河などのことであり、当時は周囲に建造物が立ち並んでいた。そのため、歴史的環境と歴史的建造物は単体ではなく一体として保存されていることが重要である。例えば、門司や小樽など地域の文脈を丁寧に読んだ開発は多くの人を魅了している。一方、歴史的環境は建造物よりも規模が大きく個人の所有物でもない、またそもそも価値が判断されにくいと思われる。どのようにして歴史的環境の価値が見出されていき、歴史的環境保存がその地区の再開発と合致するのかを明らかにすることは重要である。

### 1-3 既往研究の整理と本研究の位置付け

堀川ら<sup>1)</sup>の研究では小樽運河の保存について住民や行政による主張の論理の変遷を明らかにしている。また、大久保<sup>2)</sup>や赤川ら<sup>3)</sup>は門司港地区を対象に、まちづくり団体による歴史的建造物の保存やレトロ地区形成後のまちづくり活動をまとめている。一方で門司港地区の歴史的環境である船溜まりの保存に関して経緯やその要因を明らかにした研究はなく新規性がある。

## 2 内港地区再開発の潮流と調査事例の選定

### 2-1 ポートルネッサンス21<sup>4)5)</sup>

ポートルネッサンス21とは(以下、PR21)1980年代に旧運輸省により開始された一連の内港地区再開発制度の愛称である。これまでの物流と生産に特化した港湾から新たな複合的機能を有する港湾、かつての「みなとまち」を復興させることを意味している。PR21調査に沿って全国的に再開発が行われたが、一方、短期間の調査で長期的な見通しが乏しい中大規模な開発を行ったことなどから、画一的な施設も多く、地域経済を圧迫するものも多かったと指摘されている。

### 2-2 調査事例の選定(表-1,2)

歴史的環境を有する近代港湾として、開港が特に早い明治元年と32年開港の28港を取り上げた。その中でPR21等に基づき再開発が行われたのは18港である<sup>4)</sup>。さらに図面の比較により、現在まで歴史的環境が保存された港湾を選定し、泊地の種類と埋め立て度合いで類型化した。今回は早期に再開発計画を転換させ、船溜まりを全面保存した門司港を対象地とする。

### 1-4 門司港の概歴

表-1 歴史的環境を有し再開発が行われた港湾

	近代港湾		PR21等 再開発実施	歴史的環境		
	明治元年開港	明治32年開港		全面埋め立て	一部埋め立て	全面保存
横浜	○		○			○
門司		○	○			○
大阪	○		○			○
伏木		○	○			○
境		○	○			○
三角		○	○			○
小樽		○	○		○	
釧路		○	○		○	
函館	○		○		○	
四日市		○	○		○	
神戸	○		○		○	
清水		○	○		○	
敦賀		○	○		○	
新潟		○	○	○		
七尾		○	○	○		
下関		○	○	○		
博多		○	○	○		
長崎	○		○	○		
室蘭		○				
宮津		○				
武豊		○				
浜田		○				
佐須奈		○				
鹿見		○				
飯原		○				
唐津		○				
口之津		○				

Study on conservation of historical environment at inner harbour  
Case of Port Moji

表-2 対象地の選定

	全面埋め立て	一部埋め立て	全面保存	凡例
船溜まり	七尾/下関/ 博多	小樽/四日市/ 清水/神戸/ 函館	横浜/門司	水域 陸域 埋め立て地
岸壁	新潟/長崎	釧路/敦賀	大阪/伏木/ 境/三角	

門司港は1889年に国の特別輸出港に指定され、1891年には鉄道駅が開設するなど、海と陸の結節点として開発が進んだ。大正、昭和初期の時代には「横浜・神戸・門司」と並び称されるほどの国際貿易港となり、また市街地は大企業のビルが立ち並び、九州一の発展と言われるほどに繁栄していた。しかし、1960年以降の自動車社会の進展、関門大橋の開通、コンテナ輸送主流による港湾機能の外延化などが影響し、街は衰退していった。(図-1)



図-1 1974年頃の門司港第一船溜まり<sup>6)</sup>

### 3 門司港地区再開発計画の変遷と考察

#### 3-1 考察の視点

門司港では約10年間に5つの再開発計画が検討されていた。計画の主旨は、混雑解消を目的とした国道199号の国道3号への接続と遊休化した内港地区周辺の再生であった(表-3 位置関係記載)。

本研究は、船溜まりの埋立の有無を中心に、当地区の代表的な歴史的建造物である旧門司税関(以下、旧税関)と国道199号の取扱に着目する。旧税関の扱いは歴史的建造物一般の扱いを端的に表しているため、取り上げた。

#### 3-2 内港地区再開発計画の変遷<sup>12)</sup>

1979年の北九州港湾局による「西海岸整備計画」では、延伸道路用地として旧税関は取り壊し、他の歴史的建造物も放置されていた。第一船溜まりも道路と修景緑地として全面埋め立てを予定していた。この計画では港湾施設の更新が目的であった。

この対案として1987年に、門司まちづくり21世紀の会(以下、21世紀の会)と称するまちづくり団体によって提案された「保存案(第一次案)」では、延伸道路は旧税関を回避し、さらに北東で接続する計画であった。この案が旧税関や他の歴史的建造物の保存が意識され出す端緒となった。また、船溜まりに関しては一部保存としており、船溜まりを中心にした門司港の歴史性を生かしたまちづくりを掲げていた。

1988年の港湾局による「西海岸ポートルネッサンス21計画」では、高層住宅や大規模商業施設が初めて計画された。そのため、旧税関を回避した延伸道路はコミュニティ道路とするなど、生活空間への配慮が見られる。船溜まりの保存面は親水空間として捉えておりイベントスペース等が計画され、一方、埋め立て地に大規模複合施設を建て、再開発の起爆剤とすることも構想されていた。

同年、北九州市企画局による「ふるさとづくり基本計画」では、前述した西海岸PR21計画がより練り上げられたものである。1989年現行の「門司港レトロ巡り海峡巡り計画」では、延伸道路は船溜まり自体を回避し、船溜まりは全面保存に変更した。歴史的建造物と船溜まりを核とした都市型観光地が形成され、現在も賑わいをみせている。

#### 3-3 考察

門司港地区再開発では、港湾局だけでなく、企画局やまちづくり団体の三者が計画策定に関わったことが、より多くの視点から計画を見直すことに繋がったと言える。

1987年の21世紀の会による「保存案」で初めて歴史的建造物、船溜まり保存の意識が見られ、その後、建造物の活用方策が具体的に練られる。船溜まりに関しても、その後一部保存から全面保存へ転換するなど、計画毎で段階的に進展した。

門司港地区では、当初は港湾機能の向上が目的とされていた。しかし、その後は周辺の歴史的建造物や船溜まりを活かす機運が徐々に高まり、土地利用もレクリエーションから生活や集客を中心とするものに変化しはじめた。その後、具体的な歴史的建造物の活用策、生活空間像が描かれ、生活と観光を軸にした再開発が行われた。



表-3 計画の変遷<sup>7) 8) 9) 10) 11)</sup>

年代	1979年	1987年	1988年	1988年	1989年
名称	西海岸整備計画	保存案(第1次案)	西海岸ポータルネッサンス21計画	ふるさとづくり基本計画	門司港レトロ巡り・海峡巡り計画
製作者	北九州市港湾局	もじまちづくり21世紀の会	北九州市港湾局	北九州市企画局	北九州市港湾局・企画局
船溜まりの状態と道路延伸の位置					
構想図					
船溜まり	全面埋め立て	一部保存	一部保存	一部保存	全面保存
旧門司税関	取り壊し 道路用地等	回避 歴史的建造物を意識	回避 生活空間への配慮 / コミュニティ道路	回避	回避
道路延伸	取り壊し 道路用地等	積極的に利活用	積極的に利活用 レストラン / マーケット / ギャラリー等	積極的に利活用 アトリエ / ギャラリー等	積極的に利活用 レストラン / ギャラリー等
船溜まり	埋め立て架橋	埋め立て架橋	埋め立て架橋 モニュメント	高架橋 生きた水面	回避 歩行者専用はね橋
用途	港湾機能 修景緑地 / 道路用地	親水空間 水面 / 修景緑地	港湾機能 + 都市機能 水面 (帆船パーク・水辺のシアター) / 修景緑地 / 道路用地 / ショッピング・スポーツセンター	港湾機能 + 都市機能 水面 / 修景緑地 / 道路用地 / ショッピングセンター	都市機能 水面 / 親水広場 / フェリー発着場
周辺の用途	港湾関連 修景緑地 / 港湾関係施設	レクリエーション イベント会場 (音楽堂・会議) / ホテル	レクリエーション + 居住 文化娯楽施設 (博物館等) / ホテル / 住宅	生活+集客 文化施設 (歴史資料館・音楽館) / 商業施設 / 住宅 / ホテル	生活+集客 文化施設 (歴史資料館・音楽館) / 商業施設 / 住宅 / ホテル

4 門司港地区における歴史的環境保存の要因(図-4)

4-1 要因1: 日本港湾協会「地域の魅力と環境を向上させるための港湾地帯の活用方策に関する調査」<sup>13)14)</sup>

港湾局では1979年より船溜まりを全面埋め立てる「門司港西海岸整備計画」を進めていたが、1985年頃から船溜まりを一部保存とする「西海岸PR21計画」の検討を始める。この方針転換に作用したものは日本港湾協会による「地域の魅力と環境を向上させるための港湾地帯の活用方策に関する調査」である。この調査は、内港地区再開発を目的とし全国で行われるPR21調査のケーススタディとして先立って行われたものであり、門司港は全国の港湾の中から小名浜港と共に代表2港として選ばれた。ここでは、欧米の先進的ウォータフロント開発を参照しながら、門司港の船

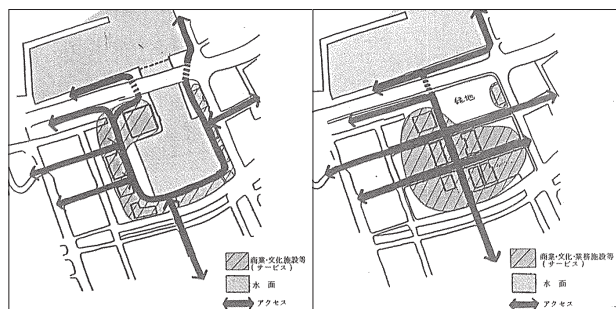


図-2 船溜り保存利用案<sup>13)</sup> 図-3 船溜り埋め立て利用案<sup>13)</sup>

溜まりについて「地域の魅力を生かすことで地域の活性化を図る」という観点から大幅な保存を推奨していた(図-2)。一方で、埋め立てによる広大な土地で商業・業務集積等の拠点開発による活性化にも、可能性として言及していた(図-3)。これらの葛藤の末、北九州港湾局がまとめた「西海岸PR21計画」ではより小規模な水面一部保存に至った。しかし、小規模ながらも一部保存へ転換させたことは非常に重要である。

4-2 要因2: 門司まちづくり21世紀の会

21世紀の会は、1987年に「門司港・西海岸整備構想案」を提出する。元々21世紀の会は地域経済の振興と都市整備への提案を目的に1985年より発足した会である。他の地域でマスタープラン作りの経験があった建築家を招き、内部で2年間に80回もの勉強会、詳細なスケールでワークショップを行うなどまちづくりの理解を深めあった<sup>1)</sup>。もともとは「埋め立てによって風景が変わることに怖さがあった<sup>2)</sup>」という地元住民たちの意識も、勉強会等を通して、船溜まりを残して積極的に活用するという数十年先の絵を描けるようになるなど、船溜まりに関する住民意識はこれを機に大きく変わった。

完成した「保存案」は当時進められていた「門司港

西海岸整備計画」の対案として、船溜まりの保存と活用を基本としたものであった。その後港湾局へ提出するが、埋め立ては大前提であると返答され、「船溜まり埋め立て案」を二次案として提出した経緯がある。一方、船溜まり保存への住民の意思や提案された道路体系は、その後の行政の計画で考慮された。

#### 4-3 船溜まり一部保存から全面保存への転換

1985年、末吉新北九州市長が当選し門司港レトロ計画が開始するが、当初はまだ船溜まりは一部埋め立てで進行していた。21世紀の会は船溜まり保存案を持参し、市長に直接訴えた。市長は船溜まりの扱いについて再考する余地があると判断し、アドバイザー会議を開催した。この会議には門司港発祥の在京企業<sup>(3)</sup>と大手デベロッパー<sup>(4)</sup>と北九州市<sup>(5)</sup>が参加し、船溜まりの扱いを主要な議題とした。アドバイザーとして召集された外部の専門家は、海外のウォーターフロント開発事例などを参照しながら、「歴史的な水面は観光地になる」「海外では水辺を生かした再開発が行われている」との意見を述べ<sup>(15)</sup>完全保存の方向へ計画を転換させるに至った。

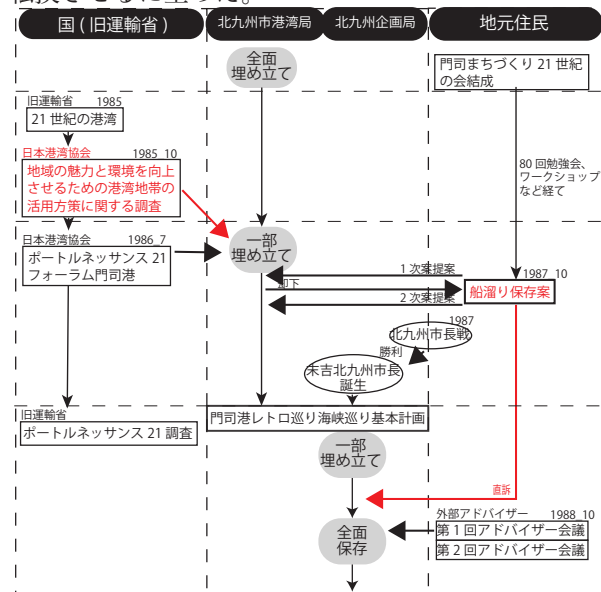


図-4 船溜り保存の経緯

#### 5 終わりに

本研究では門司港地区の第一船溜まりを対象に、船溜まりの保存を巡って大きく変化した計画を比較し、門司港の歴史的環境が保存された経緯と要因を明らか

にした。そして現在の門司港は当初から想定されていたわけではなく、港湾局の再開発計画に対し港湾協会は海外の事例を参考にし、生活環境の向上のために地域個性として、21世紀の会は土地の愛着から発展した地元ならではの価値観から船溜まり保存に働きかけたことが徐々に影響し、大転換に至ったことを明らかにした。

PR21計画では他都市が長期的な見通しなく短期間の計画で大規模な再開発を行い、多くの内港地区で地域特性が失われ、また再生が進んでいない。一方、門司港では全国的にも早い段階で、門司港のアイデンティティとして船溜まりの重要性を行政、住民が理解をした。そして、歴史ある港湾としての地域個性を中心にした再開発が行われた。

本研究では、歴史的環境として港湾の船溜まりが全面保存されている事例を研究したが、例えば小樽など港湾の運河の事例もある。また、港湾に限らず、掘割や水路などといった歴史的環境も存在している。これらの場所についても同様に分析していくことが今後の研究の課題である。

#### 【脚注】

- (1) 大久保裕文氏による文書回答
- (2) 門司まちづくり21世紀の会理事長、江島和男氏へのヒアリングによる
- (3) 出商、出光興産門司支店、JR九州、九州西部、間組九州支社
- (4) 朝日海洋、西洋環境開発
- (5) 市長、都市計画局長、港湾局長、企画局企画課局長、経済局観光課長

#### 【参考文献】

- 1) 堀川三郎 (2010)「場所と空間の社会学 - 都市空間の保存運動は何を意味するのか -」, 社会学評論 60(4), pp517-534
- 2) 大久保裕文 (1999)「景観整備地区でのまちづくり活動に関する研究 - 北九州門司港レトロ地区の場合 -」, 都市計画論文集 No.34, pp541-546
- 3) 春田佳菜、赤川貴雄 (2007)「観光資源として歴史的環境を活用したまちづくり活動に関する研究 - 北九州市門司港地区を事例として -」, 日本建築学会九州支部研究報告第46号, pp573-576
- 4) 金子彰 (1990)「豊かなウォーターフロントをめざして「解説」」, 雑誌『港湾』, 日本港湾協会, pp19-21
- 5) 横内 憲久 (1993)「国際的視野からみた我が国のウォーターフロント開発の差異と問題」『建築雑誌』108, pp18-19
- 6) 「北九州市 時と風の博物館」, <http://www.kitakyushu-museum.jp/resources/764>, 閲覧 2017-11-20
- 7) 北九州港湾計画図 (S54 改訂)
- 8) 門司まちづくり21世紀の会 (2010)『門司まちづくり21世紀の会 25年～活力あるまちづくりを目指して～』, 門司まちづくり21世紀の会, pp12,31
- 9) 北九州市港湾局 (財) 港湾空間高度化センター (1988)「北九州港西海岸ポートルネッサンス211計画報告書」
- 10) 北九州市企画局門司港レトロ事業推進室「門司港レトロ巡回・海峡巡りパンフレット」
- 11) 「北九州のあれこれ」, <http://kitaqare.d.doool.jp/mido07.htm>, 閲覧 2017-11-20
- 12) 北九州市港湾局 (1995)「北九州港西海岸地区の緑地整備事業について」, 第41回管内技術報告会資料
- 13) 発行・主催第一回「海の祭典」実行委員会・日本港湾協会後援運輸省港湾局 (1987), PORT RENAISSANCE21 FORUM IN KITAKYUSHU 講演集 (1986年7月開催)
- 14) 運輸省港湾局 (1986)「地域の魅力と環境を向上させるための港湾地帯の活用方策に関する調査報告書」
- 15) 北九州市・(財)北九州都市協会 (1996)『海峡の街門司港レトロ物語』, (財)北九州都市協会

\*1 九州大学工学部建築学科

\*2 九州大学大学院人間環境学研究院准教授・工博