

近代における釧路港の形成過程と 倉庫建築の評価・保存活用に関する研究

学位論文内容の要旨

近年の港湾再開発では、明治から昭和期に建設された倉庫建築を近代化遺産として位置付け、積極的に保存活用しようという動きが一部では見られるものの、地方の中小港湾都市においては、それらの価値が正当に評価されず、取り壊される事態が依然続いている。近年の事例としては、釧路川右岸に所在した築50年を迎える木造倉庫群が、2007年10月、再開発上「支障物件」として解体されている。港湾部における再開発や歴史的建築物に関する研究については、多くの報告が見られるものの、指定文化財相当の建築を対象としており、中小港湾都市の倉庫建築については、未だ十分とは言えない状況である。

本研究では、地方の流通拠点、釧路港に建設された倉庫建築を主な対象に、近代に築造された港湾施設について、保存と再生という視点から見直し、近代化遺産としての評価を試みている。

本論文は、全9章で構成されている。序章では、本研究の目的と背景、既往の研究や報告書について述べるとともに、研究対象とした釧路港の現況のあらましを述べた。

第1章では、近代日本における港湾と築港事業を概観し、戦前迄の釧路港の位置付けを論じた。日本の近代的な築港事業は、外国人技師による指導に始まり、日清・日露の戦争を境とした工業発展とともに増加を見せる。廣井勇の『日本築港史』(1927)に、当時の修築状況を確認すると、外国貿易上重要な大築港が優先的に費用と人材、新技術が当てられていた事が記されている。鉄道省の『北海道の港湾』(1925)および北海道庁の『港湾要覧』(1926)掲載の道内主要港湾を分析すると、設備や港勢面で、釧路港が相対的に劣っていたことが明らかとなった。港湾部に所在する倉庫の総床面積は、釧路1に対して、函館4.3、小樽6.2である。棧橋や修船渠、繫船浮標等の港湾設備にも同様の差が見られた。こうした施設の不備は貿易量や出入船舶数に影響を与え、北海道東部の要衝に位置する釧路港とはいえ、道内においても決して優位ではなかった事実が明らかとなった。

第2章では、近代における釧路港の形成過程について、当時の産業の変化と修築計画の変遷を中心に論じた。釧路港の歴史を江戸期の交易所設置に求め、漁業集落が商港と漁港を兼ねた港湾へ発展してゆく過程を、鉱業、林業、農業、漁業の各視点から示した。釧路港の修築計画の変遷としては、C.S.メーク案(1887)、廣井勇案(1898)、関屋忠正案(1908)、同修正案(1916、1927)を中心に分析している。築港事業の起工(1909)より先に、官営鉄道が開業したことや、防波堤・埠頭などの不備などから、釧路川筋を利用した舢舨輸送が主体となり、港湾施設が市街地に隣接する釧路川左右岸に集中し、物流拠点として十分な機能を発揮できない状況であったことを明らかにした。

第3章では、釧路川右岸に倉庫街が形成される過程を、倉庫業者および回漕業者の成立を軸に論じた。釧路の倉庫業は、官営鉄道敷設とともに興り、駅構内から釧路川右岸にかけて倉庫街が形成された。回漕業者も鉄道開通により取扱貨物の増加に対応するため、倉庫を建設するようになる。倉庫建築の総床面積が函館や小樽の港に比べ伸びなかった要因として、港湾設備が不完全であるため狭隘な釧路川河畔へ用地を求めざるを得なかったこと、釧路の気候が貨物の野積みを許したこと

などを指摘し、さらに当時の市街地図を用いてその分布状況を明らかにした。

第4章では、昭和初期までの港湾運送業者と釧路港の関係について、三上運送株式会社(現釧路倉庫株式会社)を事例に論じ、港湾部における倉庫街の形成と、港湾運送業者や倉庫業者の関わりを明らかにした。三上運送の前身は、十勝国大津で創業した三上回漕店であったが、釧路・帯広間の鉄道開通を契機に、1906(明治38)年に釧路へ移転。釧路港修築が未着工のため、安全な船輸送が可能な釧路川右岸に店舗と倉庫を構え、主に十勝農産物や木材を扱っていたことを指摘。以後、吸収合併を繰り返し成長した三上運送は、国内有数の船舶会社である日本郵船株式会社の代理店になるなど、釧路港内での地位を固め、釧路川筋を中心に倉庫や土場を所有するようになったことを示した。

第5章では、釧路港に現存する明治末期建設の倉庫建築の特徴について、実測や史資料の調査結果をもとに論じた。調査対象としたのは、上記港湾運送業者や倉庫業者が建設した3棟の倉庫建築である。このうち2棟が現役の倉庫であり、残る1棟は2000年に文化施設(浪花町十六番倉庫)へ転用。ともに釧路港にとって希少な近代化遺産であることを明らかにした。評価すべき点として、近代の流通産業を象徴する建築であること。群として特徴ある景観を形成していること。全国的にも建築例が少ない木骨煉瓦造であること。釧路出身の作家、原田康子(1928～)に縁があることなどを示した。しかし、施設の老朽化や港湾機能移転などにより、倉庫としての機能は低下しており、現在利用されている2棟の建築が解体の可能性にあることを指摘した。

第6章では、倉庫建築の保存活用の実態について、前掲浪花町十六番倉庫の事例分析を通じて論じた。同倉庫は市民運動の萌芽から1年半足らずでイベントホールに再生され、現在NPOが運営している。保存活用に至る経緯の分析から、文化財の指定に及ばないような老朽化した倉庫建築の再生には、建築の価値と将来像の共有、地元有志による戦略的な組織作りと自治体への働きかけ、市民を巻き込んだイベント開催、補助金の有効利用などが、重要な意味を持つことを明らかにした。さらに、再生後の運営状況については、貸館受付簿の分析から、月平均20日の利用があること、21時以降の利用が全体の6割に及ぶこと、音楽・演劇活動の利用が全体の6割を占めることなどを明らかにした。また、年度別収支決算書から、正会員からの資金援助が減少傾向にあり、公共施設では得られない低廉で自由な空間が市民に歓迎されつつも、資金的には苦しい現状を示した。保存・改修工事については、その概略をまとめ、歴史性を尊重した必要最小限の改修や、既存不適格に対応するために取られた補強方法について言及した。

第7章では、近代化遺産としての倉庫建築の評価と課題について論じた。近代に築造された港湾は市街地中心部に隣接することが多く、再開発による快適な水辺空間創出の可能性を有している。本章では、倉庫建築を近代化遺産として保存活用する上で、建築の個性である歴史・意匠・材料・技術などを正しく伝える事の必要性、登録文化財制度の有効性、活動主体としてのNPOや第3セクターといった中間組織の重要性を示し、評価軸として、産業史的価値、歴史的価値、意匠的価値、景観的価値を提案した。また、国土交通省の「みなとまちづくり」(2003～2004)の事業例から、近年の動向を分析し、保存活用の対象が太平洋戦以降に建設された倉庫建築へ漸次移行していることを明らかにした。

終章は、本研究のまとめであり、各章末尾に記した小結を要約するとともに、今後の課題を述べた。本研究では、明治末期に建設された釧路市所在の浪花町十六番倉庫を通して、地方の中小港湾都市における倉庫建築であっても、保存活用が如何に重要な意味を持つかを示してきた。今後は、太平洋戦争以降に建設され高度経済成長を支えた倉庫建築へも保存活用の裾野が広がり、より明確な評価軸が求められるようになると考えられる。

学位論文審査の要旨

主 査 教 授 角 幸 博
副 査 教 授 小 林 英 嗣
副 査 准教授 小 澤 丈 夫

学 位 論 文 題 名

近代における釧路港の形成過程と 倉庫建築の評価・保存活用に関する研究

近年の港湾再開発では、明治から昭和期に建設された倉庫建築を近代化遺産として位置付け、積極的に保存活用する動きが一部で見られるものの、地方の中小港湾都市においては、それらの価値が十分評価されず、取り壊される事態が依然続いている。本論文は、このような状況を受け、地方の流通拠点である釧路港に建設された倉庫建築を事例対象として、近代に築造された港湾施設を保存活用という視点から見直し、近代化遺産としての価値評価指標について考察することを目的としている。

論文は全9章で構成されており、序章では、本研究の目的と背景、既往研究や報告について述べるとともに、研究対象とした倉庫建築が所在する釧路港のあらましを述べている。

第1章では、近代日本における港湾と築港事業を概観し、戦前までの釧路港について、大正期に発行された統計資料などをもとに、釧路港が道内主要港湾(函館、小樽、室蘭各港)に比べ、港湾施設や港勢面で劣っている状況を明らかにしつつも、地域資源の集散基地として重要な役割を担っていたことを指摘している。

第2章では、近代における釧路港について、漁業集落から商港と漁港を兼ねた港湾へ発展した過程を、鉱業、林業、農業、漁業の各視点から示し、官営鉄道の開業と諸産業の発達、釧路港修築事業の遅れなどが要因で、市街地に隣接する釧路川左右岸に物流施設が卓越したことを明らかにしている。また、戦後の釧路川両岸の再編について触れ、倉庫建築の評価・保存活用の問題と釧路港の関連付けを行っている。

第3章では、釧路川右岸の倉庫街が、官営鉄道敷設とともに、駅構内から釧路川右岸沿いに延びる官営鉄道の支線と平行して形成されていく過程を、倉庫業者及び運送業者の成立を軸に、当時の市街地図を用いて明らかにしている。

第4章では、釧路川右岸の倉庫建築を所有する三上運送株式会社(現釧路倉庫株式会社)が当時の釧路港で最大手の運送業者であり、同社の沿革と荷役現場などの状況を示すことで、釧路川筋が物流機能の中心地として発達したこと、およびその限界を明らかにしている。

第5章では、釧路港に現存する上記運送業者らが建設した明治末期建設の3棟の倉庫建築について、実測や史資料の調査結果をもとに論じている。このうち、2棟が現役の倉庫(浪花町1番・2番倉庫)であり、残る1棟が文化施設(浪花町16番倉庫)へ転用されている。ここで著者は、これら倉庫の評価すべき点として、近代の流通産業を象徴する建築であること、全国的に建築例が少ない木骨煉瓦造であること、郷土の文化人に縁があること、古い倉庫建築が持つ美的風合いがあること、群として特徴ある景観を形成していることなどを示し、釧路港にとって希少な近代化遺産であることを明らかにしている。

第6章では、倉庫建築の保存活用の実態について、浪花町16番倉庫を事例として、保存活用に至る経緯の分析から、文化財指定に至らないような倉庫建築の再生には、建築の価値と将来像の共有、地元有志による戦略的な組織作りと自治体への働きかけ、市民を巻き込んだイベント開催、補助金の有効利用などが、重要であることを指摘している。あわせて、再生後の運営状況を、貸館受付簿の分析から、多様な利用形態や夜間利用者の実態を把握し、既存の公的ホールにはない自由度の高い利便性も特徴の一つであることを指摘している。

第7章では、5章、6章の分析結果を受け、近代化遺産としての倉庫建築の評価と保存活用の可能性について論じ、倉庫建築を保存活用する上での価値評価指標として、産業史的価値、歴史的価値、美的価値、景観的価値、活用価値、市民意識価値の6項目の価値評価指標を提案し、これら価値評価指標が個々に成立しているばかりではなく、それぞれが互いに連関し価値を強める関係にあることを指摘している。終章は、本研究のまとめであり、各章の小結を要約し、今後の課題を述べている。

これを要するに、著者は、近代の地方港湾都市の形成過程と、そこに建設された倉庫建築について、実証的な研究を通じてその特徴を明らかにし、さらに具体的事例の詳細な分析を通じて、6項目の倉庫建築の価値評価指標を提案するなど、遊休化した倉庫建築を地域の資産として見直すうえで、有効な知見を得たものであり、建築都市史、建築保存学、建築都市学に貢献するところ大なるものがある。

よって著者は、北海道大学博士(工学)の学位を授与される資格あるものと認める。