

みなと文化の創造、発見、そして伝承

横浜マリタイムミュージアムの誕生

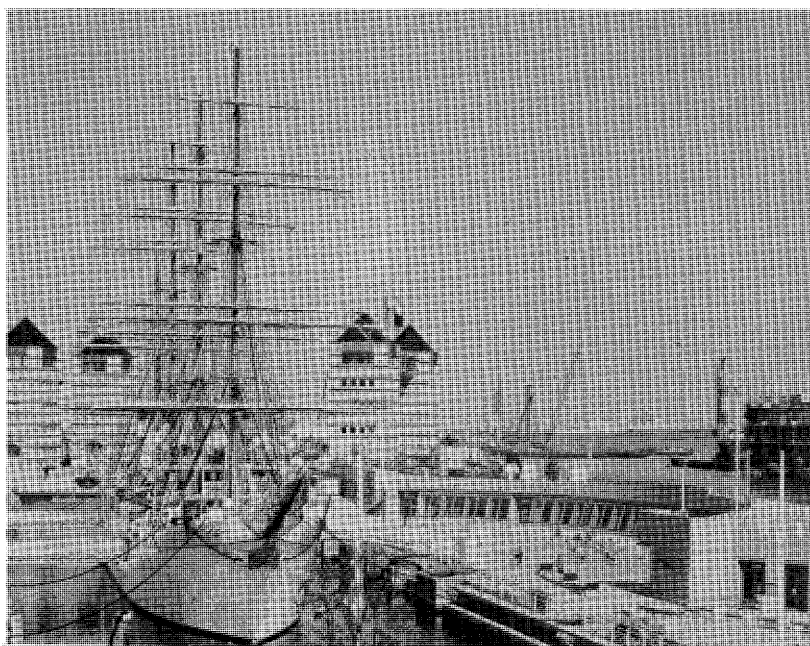
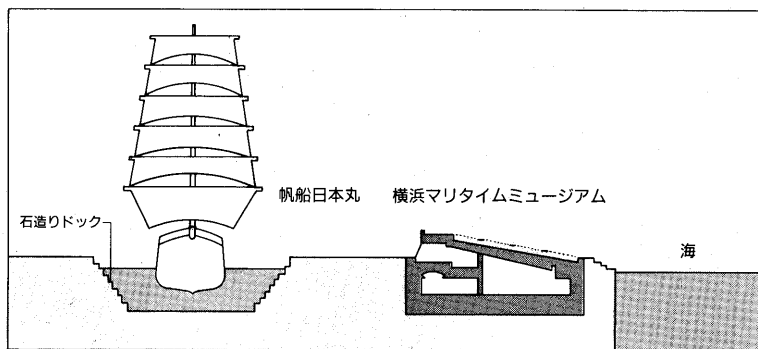
二見尚子

— はじめに —

新しい港と船の博物館「横浜マリタイムミュージアム」が、横浜市政一〇〇周年、開港一三〇周年を記念するYES'89(横浜博覧会)と同時に開館した。場所は博覧会場となった「みなとみらい21」地区の日本丸の隣である。そこは、旧三菱重工業の一号ドックを臨んでちょうど鉄筋ブロック倉庫が二棟建ち並んでいた跡地でもある。

昭和六十三年秋に竣工したこのミュージアムの建物は、太平洋の白鳥とうたわれた日本丸の勇姿を隠さないように大部分が地下構造である。そしてドックと反対側の大岡川内水域に向かって傾斜する屋上斜面は芝生に覆われ、訪れる人々に海辺の景色にひたりながら散策できる空間を提供している。延床面積は、既設の訓練センターと合わせておよそ八、〇〇〇平方メートル。公立の海事博物館としては、神戸海洋博物館(昭

写真 図-1 帆船日本丸と横浜マリタイムミュージアム



和六十二年四月開館」と並んで日本最大級の規模を誇っている（写真、図1-1）。

ここでは新生横浜マリタイムミュージアムに魂を吹き込むため、その位置するところを探っていきたい。

二——横浜マリタイムミュージアムの建設を終えて

①——横浜マリタイムミュージアムが誕生するまで

横浜マリタイムミュージアム建設の構想は、昭和五十八年に横浜市が当時運輸省航海訓練所の練習船であった日本丸を誘致するために策定した、「帆船日本丸保存活用基本計画」の中の併設展示館構想にさかのぼる。これは、「ドックに係留・保存した日本丸を一般に公開するとともに併設する展示施設・研修施設と一体的に活用し、未来を担う青少年の錬成及び海事思想の普及を図る」とするものであった。

一方、マリインタワー三階にあった横浜海洋科学博物館は、昭和三十六年に開館して以来二十年以上を経過し、施設の老朽化、狭隘化の問題に直面していた。そして時同じく「21世紀の船と港のミュージアム」と題する将来構想を提言していた。この内容が、旧一号ドック跡地を候

補地とする博物館の拡大構想であったため、この要請も受ける形で横浜市は昭和六十年年度に

「横浜マリタイムミュージアム（仮称）基本計画」を策定し、新しいミュージアム建設計画のスタートを切ったのである。

この間、昭和五十九年度には（財）帆船日本丸記念財団の設立、昭和六十年年度には帆船日本丸の一般公開開始と、関連事業が先行するなか、このミュージアムについても、翌昭和六十一年度から横浜市港湾局の埋立記念事業として総事業費約五十億円を投じ、横浜開港一三〇周年、

市政一〇〇周年にあたる昭和六十四年度の完成を目的に、建設のルールが敷かれたのである。

横浜マリタイムミュージアムの計画は、「よこはま21世紀プラン」の中にも位置付けられ、横浜の新しい都心「みなとみらい21」の中にあつて、美術館や国際会議場とともに最初に姿を現わす日本丸メモリアルパークの中の、基幹施設を形づくるものとなった。

設計から完成までの工程をたどってみよう。昭和六十一年度は建物の実施設計と地下の基礎工事着工。展示も設計を開始し、昭和六十二

横浜マリタイムミュージアム関係年表

-
- 昭和36年 6月◇横浜海洋科学博物館開館
 - 昭和55年 3月◇三菱重工業（株）横浜造船所の移転が決定
5月◇「帆船日本丸誘致保存促進会」結成
 - 昭和56年 7月◇横浜市都心臨海部総合整備計画（中間案）発表
10月◇都心臨海部総合整備計画及び事業の名称を「みなとみらい21」に決定
 - 昭和58年 1月◇横浜海洋科学博物館将来構想策定委員会から市長に報告書「21世紀の『船と港のミュージアム』を目ざして」を提出
3月◇三菱重工業（株）横浜造船所の移転が完了
8月◇市、「帆船日本丸保存活用基本計画」を策定、日本丸保存公開活用事業の中で展示館の併設を提言
◇日本丸の横浜誘致決定
11月◇「みなとみらい21」事業起工式
 - 昭和59年10月◇（財）帆船日本丸記念財団設立
 - 昭和60年 3月◇「横浜マリタイムミュージアム（仮称）基本構想調査報告書」まとまる
4月◇帆船日本丸一般公開開始
 - 昭和61年 3月◇「横浜マリタイムミュージアム（仮称）基本計画報告書」まとまる
◇建設基本設計終了
12月◇連続地中壁築造工事（基礎工事）着工
 - 昭和62年 4月◇建築工事着工
 - 昭和63年 6月◇名称を「横浜マリタイムミュージアム」に決定
9月◇（財）横浜海洋科学博物館解散、博物館閉館
10月◇建築・設備工事竣工。施設管理を（財）帆船日本丸記念財団に委託
 - 平成元年 2月◇展示工事竣工
3月◇「みなとみらい21」地区で横浜博覧会開催
◇横浜マリタイムミュージアム開館
-

六十三年度にかけて建築工事、展示製作を実施した。

一方、昭和六十三年秋には、(財)横浜海洋科学博物館を解散し、(財)帆船日本丸記念財団の組織及び寄附行為を拡充・強化して、新しく誕生するミュージアムのソフト面での受け皿も整備されたわけである(年表参照)。

②―施設のあらまし

横浜マリタイムミュージアムの建物は、どこからでも日本丸が見えるように、そのほとんどを地下に建てた。その構造は、半分地中に埋もれたピラミッドのようなもので、その建築面積(二、九七六平方メートル)は、この建物の規模を表現していない。ちなみにこの底辺をなしている地下一階の面積は四、八〇〇平方メートルで、新築部分の延床面積合計は七、一四五平方メートルである。

日本丸の浮かぶドックと、大岡川内水域にはさまれた狭い陸域に立地する地下建築物であり、また工期も限られていたため、新築工事には最先端をいく技術者の能力を結集した。躯体工事に先立って、土留め、防水のため、地中にコンクリートの壁を打設する「連続地中壁築造工事」を施しながら、地下十メートルを超える岩盤を掘削しての博物館建設は他に例を見ない。

フロアの形を上から見ると、日本丸を扇の要として、ちょうど扇に張る紙の形をしている。

この中に常設展示室(二、一六平方メートル)、特別展示室(三五三平方メートル)、ライブラリー・書庫(二〇八平方メートル)、収蔵庫(六一四平方メートル)、レストラン・ショップ、また既設訓練センターに研修室(三九八平方メートル)がある。大きな連続ガラス窓越しに日本丸を臨むエントランス空間から館内に入ると、ナラフローリングの木の床と、白を基調とした内装が、帆船の甲板上のイメージを再現している。

③―施設整備を終えて

今、横浜マリタイムミュージアムという、ひとつの市民利用施設の整備を終えて、最も強く印象づけられた点は、ハードとソフトの結びつきの重要性和、そして困難性である。

施設建設にあたっては、施設(ハード)を設計するための与条件として、事業内容や利用方法、動線、組織等(ソフト)の計画を先行させることが理想である。しかしながら現実には往々としてままならない。そしてこの結果、なんとも使い難いものができてしまうわけである。この原因をなす「作る側」と「使う側」のギャップを解消するために大抵の場合設計協議がなさ

れるが、それでもなお使う側(運営担当者)の長期的展望の欠如と、作る側(企画・建設担当者)の運営実態を想定する視点の欠如の双方による現実的隔たりは大きい。まして工程に余裕がなければ、両者のフィードバックに必要な時間は確保できない。特に使う側の設計への関与権が限定されていることを考えれば、作る側の責任はそれだけ重いと云わざるを得ない。今後とも、さまざまな与条件の想定に際し、ソフトな視点を持った技術者による、具体的運営実態に即した事例研究調査が望まれるところである。

また特に博物館の展示工事について言えば、伝える中味という意味で、ソフトの意味するところは重大である。今回は展示工事を発注、設計、工事監督する側にまわったわけであるが、その中で発注者自身が内容を把握・理解して行うことの重要性を痛感した。今回の展示計画に着手した時期(昭和六十年)は、展示が産業の一分野として新しい評価を受け始めた時期でもあった。時あたかも筑波での科学万博が終わりに、地域博物館の建設ラッシュ、そして数年後に一〇〇周年を迎える自治体が全国にめぐる押しで記念事業の企画を練っていた。そして展示業者は、こぞって展示製作受注の体制づくりに力を注いでいる時期でもあった。しかしながら博物館の展示内容を創造するノウハウと情熱は、

結局展示産業の中にはなかった。△何をどう伝えるか▽についてのコンセプトワークは、はじめに手がけたことでありながら、製作の各段階で、そしてついに最後までわれわれ自身についてまわった。展示構想、計画、基本設計、実施設計、施工図承認、工場検査、現場検査の各段階で、そして映像ソフト製作の例でいえば、シノプシス（あらすじ）製作、シナリオハンティング、シナリオ製作、ロケーションハンティング、撮影、編集、音入れのそれぞれの段階で次々に前段階で予測し得なかった新しい判断と検証が要求される場面に直面した。これに伴う調査業務は、ついにわれわれの手を離れることはなかった。そしてその量は段階を追って幾何級数的に増大し、最後に展示物が完成するまでわれわれの姿勢を問い続けたのである。

三——マリタイムとは何か

「マリタイム」とは、英語で「海の」を意味する形容詞であり、「マリタイムミュージアム」で通常「海事博物館」と邦訳される。ところで、一般に「海の」の形容詞であれば、「マリリン」の方を先に思い浮かべる人が多い。「マリタイム」や「海事」は、これらとどう異なるのであろうか。

「事」のつく形容詞を捜せば、他に、「軍事」や「馬事」がある。特に「馬事」を参考に考えれば、日本語で「海洋」が地球の部分としての海をさすのに対し、「海事」は海そのものではなく、有史以来、人間が交通路や領域としてかわってきた側面からの海を想定しているようである。言いかえれば、「海洋」が自然科学的なとらえ方をした海、「海事」が社会科学的なとらえ方をした海の形容詞として整理することもできる。

また「海事」の方は、用語の歴史的成り立ちから見ても、日本が中央集権的な近代国家への道を歩むことになった明治政府の富国強兵・殖産興業という国策の中で、政策的な意味を持たされている。この言葉の中には、多少なりとも19世紀ロマン主義的ナショナリズムの匂いが感じられないだろうか。いずれにせよ、市民を主人公とした地域づくりを進めようとする横浜市にあって、21世紀にふさわしい「マリタイム」の意味づけを考える時期が到来している。

参考までに海外の海事博物館（マリタイムミュージアム）の内容と立地を見てみよう。この種の博物館の多くは、イギリス、フランス、オランダ、ノルウェー、アメリカなど、大航海時代以来の歴史集積のある欧米諸国に集中している。地域に応じてその内容はバイキングであっ

たり捕鯨であったりしているが、コレクションの多くは帆船実物、船模型、筏（いかだ）、フィギュアヘッド（船首像）、錨（いかり）などの船具、造船工具、図面、海洋絵画、写真や戦利品を含む交流物資である。いずれこうしたものを通して、時代を超え、海の向こうへ思いをはせた先人たちの心意気を見る人とともに共有していこうとしている点で共通している。

多くは港の近くに建てられ、ミスティック・シーポート・ミュージアムのように、敷地の中に船大工屋や船具屋が建ち並び、活動している港町ごと保存している「地域保存型」のものまであって面白い。横浜の場合も、みなとみらい21地区の中に残された旧一号ドック跡地を、市民利用の方向性にそって再開発している立地と言えるが、こうしたものの性格上、海外でも老朽化した港湾施設の再開発とリンクした事例が多いようである。サンフランシスコのフィッシャー・マンズワーフ、ボルチモアのインナーハーバーなど水辺のにぎわいと復権は世界的な潮流でもあり、この点についてはさらに今後の調査に期待したい。

横浜市という足元に立って、市民の視点での「マリタイム」のさすところを考えれば、それは領海二〇〇海里問題でも海洋開発でもない。それは、△横浜という港から見た海と人々との

かわりVという点に集約できないだろうか。海事思想の普及という、やや古めかしい言葉に今日的意味を付加するとすれば、それは横浜の市民が、地域の共通の財産として持つ「港」に対する理解の増進そのものである。横浜港を舞台として、海運や港湾、輸送・貿易等の事象を世界史的な視野でとらえ、さらに日本という国のレベルではなく、横浜という地域の中での「港」の存在価値に対する共通認識を高めていくことが「ヨコハマ」における「マリタイム」の意味につながっていくのではなからうか。

四——埋立記念事業

横浜港は、一八五九（安政六）年の開港以来、震災や戦災に続く施設の接収など幾多の困難を乗り越え、日本の産業経済構造の変化にも対応し、埋め立てによって港域を拡大し、港湾施設を充実させてきた。そして物流拠点として世界的にも名だたる地位を築いてきたわけである。さらにまた、金沢地先やみなとみらい21の埋め立ては、港湾機能の強化にその目的を限定することなく、幅広く臨海部の総合開発者としての横浜市が、まちづくりそのもの手法として進めてきた事業である。

しかしながらこの結果、一面ではそこに暮ら

す人々から自然の海岸線を遠ざけ、漁業などの生活の場を奪ってきたことも見逃せない。横浜港が、近代的な「大きな港湾」になった今日、むしろ横浜市民にとってさえも、「みなと」は演歌に象徴される情緒の世界にしか存在しなくなってきたのではなからうか。横浜港は今、我々一人ひとりの生活感覚から考えても、日本経済という大きなフィルターを経ないとのぞくことのできない、冷たいコンクリートと鉄の集合体として住民から海を遠ざけている。

そこで、長年の埋立事業を記念するとともに、その成果を地域に住む人々に還元する事業として、昭和四十年代から埋立記念事業が始まった。八景島（海の公園島部）の設計や横浜マリタイムミュージアムの建設などの埋立記念事業は、陸となった海を、形を変えてもう一度市民の手に戻すための環境整備事業といえることができる。

五——展示の基本テーマは「横浜港と日本の近代化」

横浜港は開港以来、海外との経済文化交流の窓口として日本の近代化に大きな貢献を果たしてきた。この横浜港の歴史と役割を次代に伝えていくことを基本テーマとして、横浜マリタイムミュージアムの常設展示を構成した。以下、

具体的な展示内容の紹介をしたい（図12）。

展示は、大きく「帆船日本丸」、「横浜港のあゆみ」、「横浜港の姿」、「船の変遷」、「世界の港」の五つの部門から成る。一階の展示フロアには、プロローグとしての「帆船日本丸」とエピローグとしての「世界の港」だけを配置し、メインとなる中間の三部門は、扇形ワールームの地下展示フロアに配置した。地下展示フロアは扇形の外周にそって「港」、内周に「船」の展示を大まかな動線にそって時代順に配置した。

①——横浜港のあゆみ

吹抜天井の地下の大空間に階段を下りると、まず八隻の黒船の模型と、ペリー艦隊の従軍画家ハイネが描いた水彩画の大パネルが目に入る。横浜開港の海事史的背景を振り返るとき、そこには帆船から汽船へ、木船から鋼船への移り変わりとともに、世界中の海に航路が開かれていった19世紀の海事史上の変革があり、それを可能にした造船技術、航海術の躍進がある。そこで次に、このころまでの航海術の歩みをたどるため、実物の六分儀という道具を使って、「天測」を実習体験できるコーナーを置いた。これは、船上で観測した天体の高角度の測定と計算によって自船の地球上での位置、すなわち

緯度・経度を知る天文航法の基本計測である。

さて、かくして開港した横浜の町は、日本の近代化への窓口となった。横浜の中の西洋、居留地文化に初めて接した当時の人々の驚きを、マシックビジョン・ミニシアターで表現した。

これは模型造作の前に、ハーフミラーを通して虚像で人物などを登場させる展示手法である。虚像で見せる造作の大きさや電動の速さと、縮尺の違う映像の動きを合わせるために、撮影の舞台裏ではリハーサルが何度となく行われた。

生糸に始まり、自動車、石油と、海上の道を通って横浜港から出入りした貨物の量的・質的な移り変わりは、まさに近代日本の窓口としての横浜の歴史を如実に物語っている。また日本の経済社会構造の変化に伴って、横浜港はその港湾機能を変革させ、埋め立てによって港域を拡大させてきた。これらの展示はグラフィック（パネル）主体となったため、地味ではあるが、製作にあたっては、時代区分の決定や荷姿の表現などに力を注いだ。

港湾運送の移り変わりを見ても、横浜ではその歴史を背景に、解（はしけ）による沖取り荷役から接岸荷役まで、日本の港の中では最も時代毎にティピカルな変遷を見せている。荷役が省力化された現代、手かぎ、ネコ車、シャモなどの実物で、人力に依っていた時代の荷役

を証言させている。

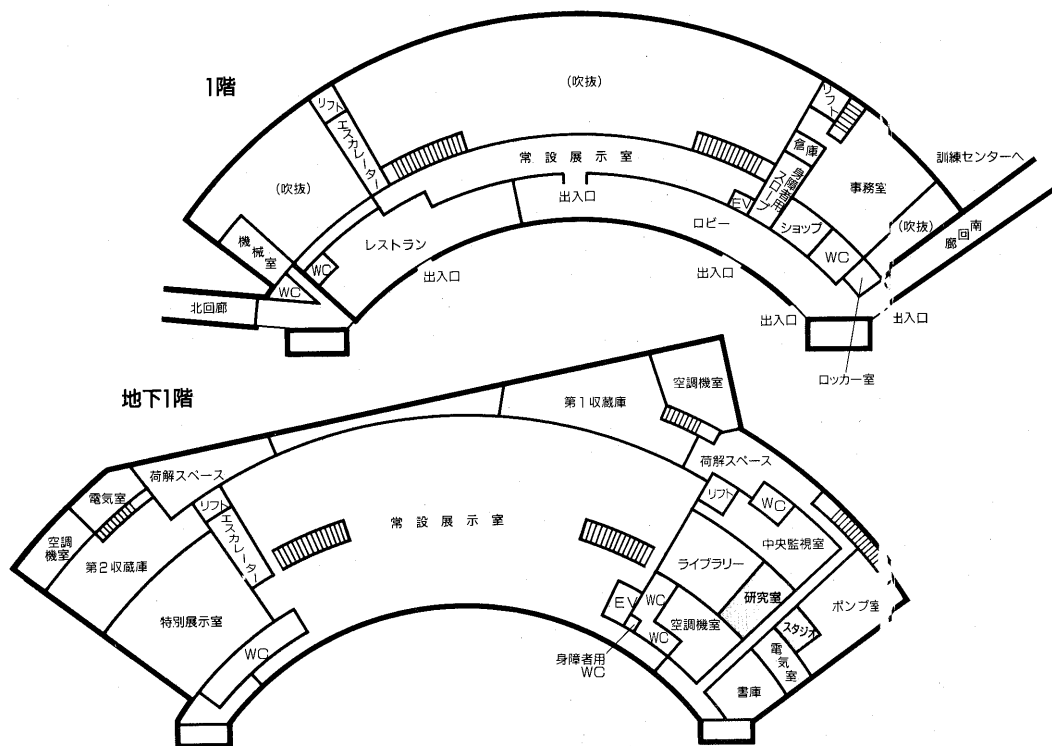
② 船の変遷

船の変遷のコーナーに目を転じよう。ここは一階の展示室の真下にあたり、アールを描くボールト状天井に照明が美しい。

ここに並ぶ二十三隻の船舶模型の多くは、旧横浜海洋科学博物館からの移設で、鎌倉丸やあるぜんちな丸など、横浜港の歴史を彩った縮尺四十八分の一の大型の模型が威容を誇っている。外航客船が定期航路を走っていた時代の客船文化は、実物の船長服や銀食器等の実物展示から御想像いただく。

現代のように航空機が発達する以前は、貨物だけでなく、人々が

図-2 施設平面図



海外へ移動する手段も船であった。横浜が開港してからおよそ一〇〇年間に、どのような人々がこの港から出入りしてきたのか、物流だけでなく文化交流の観点から横浜港を振り返っていただく検索型映像情報コーナーもある。集めたデータは四〇〇人分で、当時の新聞などのさまざまな資料から、確実に海路横浜を通過した事実の確認や、業績の評価等、膨大な作業に基づいて構成した。

③ 横浜港の姿

中央の「生きている横浜港」のコーナーのスクリーンには、実際の港の中からの同時中継映像が写し出される。本牧シンボルタワー、大黒ふ頭の倉庫、産業貿易センタービルの屋上に据え付けたカメラは、この場から自由に遠隔操作できる。

現在の横浜港の活動は、実に多種多様の業種によって支えられている。船の入出港と貨物の流れにそって、港で働く人々の姿も紹介する。

続いて、現代の合理化、専用化した船と港湾施設についての模型と検索型映像による紹介。

特に昭和四十年代に登場し、輸送革新をもたらしたコンテナ輸送の紹介は、コンテナバン（実物）の内部荷姿を見せながらのオリジナル映像と、ガントリークレーンの可動模型から成って

いる。

現代の航海術「操船と航海計器」のコーナーの操船シミュレーションは、参加型の楽しいコーナーである。ブリッジの中で、音声指示に従いながら、舵輪とスロットルレバーを操作して横浜航路を航行する疑似体験ができる。船舶航行の真のシミュレーション、すなわち、参加者の操作に完全に連動した画像表現を行うためには、コンピュータグラフィックスによるしかない。そこでまず現在航海計器メーカーが、先端技術を駆使して操縦訓練用に開発中のソフトを調査した。この結果、相当の開発期間を要すること、そして限られた予算の中でコンピュータの能力を想定すると、線や面による表現精度、あるいは演算速度を大きく犠牲にせざるを得ないことが分かった。この結果、われわれは港内を船で撮影した実写映像を素材としながら、臨場感をかもし出すための演出に全力を注ぐこととしたわけである。

④ 世界の港

「みなとみらい21」を紹介するマジックビジョン・ミニシアターを経て、再び一階の展示室に出ると、最後は美しい海外の港湾都市の環境映像でしめくくる。ここには横浜港と姉妹港提携を行っているオー克蘭ド、バンクーバー、上

海、メルボルンの他に、ロンドン、ロッテルダム、ニューヨーク、香港の歴史と文化にはぐくまれた港町の表情を紹介する。

欧米の港の多くは、数百年もの歴史の中に営々と培ってきた△何か▽がある。これは、海路訪れる人々にはきつと、なつかしい安堵の思いを起こさせる△何か▽なのであろう。そしてそれは、長い間外来の人々を受け入れつつ、交流の場、交易の場として自らの生活をそこに築いてきた港の人々の間にある、精神的伝統により支えられてきたものであろう。「欧米の港湾はあまり官の存在を感じさせない」という、横浜からのポートセールス参加者の言葉は示唆的である。

一方、開発途上国においては、多くの場合港湾開発は政府の手によって地域の社会資本（インフラストラクチャー）整備の一環として行われる。

横浜港は開港一三〇年、そしてやがて第二の開港ともいふべき「みなとみらい21」計画を実現させて、その座標はどこに位置し、そしてどの方向へ進もうとしているのだろうか。

六 港湾振興と「みなと」の博物館

港に対する評価は何を基準になされるのであ

ろうか。それにはまず、社会資本として投下された施設整備費の累計額や港勢、取扱貨物量がひとつの指標として考えられる。外国の港からの訪問者からは、よく「How much」「How many」との質問を受ける。

横浜市は横浜港の港湾管理者として、横浜港をとりまく環境を調査・分析し、利用者の意向を施設整備（ハード）や管理運営（ソフト）に反映させて、貨物や航路の誘致、横浜港の利用促進を図ろうとしている。

しかしそれだけでは足りない。世界を代表する一流港湾であるためには、プラスアルファ部分の評価基準を満たすものがなくてはならないだろう。

港には格式がある。そしてそれを支えるのは、そこに暮らしそこに生きる人々の「港への志向」である。歴史と伝統を持つ先進港湾が誇る港の人々の間に存在する精神的伝統と遺産は、港に対する評価基準のプラスアルファ部分に付加されるべき重要な要素である。

そこで横浜市はまた、地域に暮らす人々に対して、港湾行政のめざすところに対する理解と賛同を獲得する使命を負うわけである。そしてそれは、地域の人々の共通の歴史的遺産として、横浜港そのものの姿に親しんでもらうところから出発する。

ポートセールスも、みなと祭も、港湾振興の手段としてひとくくりにすることは少々乱暴ではあるが、港をとりまく関連業界も地域住民も、横浜市に相對峙する公の存在としてとらえらると、どちらもパブリック・リレーション（公衆関係、略してPR）の範疇に含めることができる。さらにその方法についてつけ加えれば、単に自治体の行政としての立場を超え、経営的な観点から業界と一体となった方策を展開できるはずである。

さて、博物館とは、「博物館資料」の収集、保存、調査研究、展示や講演会などの普及活動を行う社会教育施設である。この「博物館資料」というのは、一定の価値判断のプロセスを経て、博物館活動の対象として登録される展示物やコレクションをさす。そしてこの博物館活動を担う専門職員が学芸員である。言うなれば彼らは、地域社会という名の学校で、もの（博物館資料）を教材とする先生である。資料の内容についてのスペシャリストであるのはもちろんであるが、展示製作の際には設計、監督者であり、時には広報マンであり、その意味では一種のゼネラリストとして、決して研究職に特化された職種ではない。

さて、博物館そのものが博物館行きであると議論される昨今、一級の実物資料は量的に限ら

れているにもかかわらず、各地で博物館の建設ラッシュが続いている。レプリカ（模造品）であっても展示公開していかうとするこれらのエネルギーの源は何であろうか。「地域の問題を自由な角度からともに考え、調査研究し、その成果を再び地域に還元したい」とするこのミュージアムの担当学芸員の所期の抱負が、新しい時代にも色あせることのない博物館のあり方を示唆している。高度情報化社会の中で、CD（コンパクトディスク）や磁気テープの中に「博物館資料」がその姿を変えることがあるかも知れない。しかしながら、この学芸員が言うように、学校教育のように模範解答をあえて示さず、地域をとりまくさまざまな事象を、真実のもののか姿を通して人々の前に示し、問題を共有しているという姿勢が、今後も博物館活動を支え続けていくのであろう。

ものを通しての地域とのフィードバックが、博物館の究極的使命であるとすれば、横浜港という地域が共有する歴史的資産をキーワードとして、地域に暮らす人々に、これらの真実の姿を伝えていこうとする横浜マリタイムミュージアムはまた、生きている港湾経済のありのままの表現を通して、「民」ぐるみの港湾振興の拠点となり得るものである。横浜マリタイムミュージアムが、博物館法の登録のワクを超えて港湾

局の所管となったのは、このミュージアムが博物館であることを否定するような、消極的な理由からではない。

七——おわりに

「みなと」は人々の暮らす「まち」とともに、そして「まち」は「みなと」とともにそれぞれ時代の積み重ねてきた。「みなと」は、海と陸という異なった交通手段の接点として、「まち」とその背後の地域が発展していくための玄関としての役割を果たしてきたのである。

横浜マリタイムミュージアムは、開港から一三〇年の歴史の上に、今年からまた新しいページを綴ろうとしている横浜港のふところに、人々

がふれ合う窓である。そして、この博物館がこれからなさねばならないことは、△みなとの文化性の創造、発見、そして伝承▽であると考え

る。
横浜マリタイムミュージアムは、高度情報化社会、国際化社会をリードする横浜の新都心、「みなとみらい21」の海辺にある。しかしながら、人々に開放されるウォーターフロントには、新しいものの創造とともに古いものの保存と再生が図られて、そこははじめて人間の魂の憩いの空間となる。

港町横浜の各所に残る歴史的景観・遺構も、次代に守り伝えながら、現在をそこに暮らす人々が享受できる環境としていくことが望ましいとされてきている。

地域の中に生き残ってきた歴史的資料、特に再生産が困難な遺産の散逸を防ぎ、保全するとともに、その時代に応じた展示技法を用いて、人々に公開・共有していく博物館の使命は、こうした新しい街づくりの方向に似ている。

横浜マリタイムミュージアムにとって、今まさに完成の時ではない。それは単に出発のための第一歩を踏み出したところに過ぎない。博物館資料の収集も普及活動も、これからである。過去と未来の結節点に立って、その歴史的評価は、横浜港の運命とこれに携わる人々の情熱にかかっていると一言でも過言ではない。

△財団法人 横浜市消費者協会派遣・前港湾局マリタイム・ミュージアム担当係長▽