

記 錄

第二期小樽運河研究講座全10回

「歴史的町なみの再生」と「交通」から
小樽の町づくりを考える

昭和55年2月28日～4月19日

小樽運河研究講座実行委員会

目 次

第1回 「魅力ある町づくりと交通・理論編」 1

講師 国 並木 (交通問題研究家)
1980.2.28

第2回 「歴史的町並みの再生と町づくり・実践編」 15
—妻籠の例を通じて —
1980.3.1

講師 石川 忠臣 (全国町並み保存連盟理事)
岡田 昭司 (妻籠を愛する会事務局長)

第3回 「歴史的町並みの再生と町づくり・理論編」 29

講師 木原 啓吉 (環境問題研究家)
1980.3.8

第4回 「魅力ある町づくりと交通・実践編」 43
—賀物公園の例を通じて —
1980.3.12

講師 五十嵐広三 (元旭川市長)
小河原辰也 (旭川賀物公園企画委員)

第5回 「小樽の町づくりを考える I」 57
—小樽復興の経済学—
1980.3.18

講師 石原 定和 (小樽商大助教授・証券市場論)
樋口 達 (同 上 機械化会計等)
野沢 敏治 (同 上 経済学説史)
司会 篠崎 恒夫 (同 上 経営学)

第6回 「小樽の町づくりを考える II」 71
 —木辺の三毛用
 小樽のマリニスポーツセンター構想—
 1980.3.26

講師 篠輪 正治 (小樽漁業協会会長)
 船木 幹也 (北海道外洋帆走協会)

第7回 「小樽の町づくりを考える III」 95
 —森づくりの歴史
 明治小樽林業史—
 1980.4.2

講師 渡辺 勝 (林業史研究家)

第8回 「文書における風土」 109
 1980.4.5
 講師 高野斗光美 (北大教授・文芸評論家)

第9回 「小樽の町づくりを考える IV」 123
 —小樽運河公園構想・裁判—
 1980.4.14

講師 重村 力 (神戸大宮講師・環境計画)
 塩崎 義光 (同上・交通計画)

第10回 「第2期小樽運河研究講座総括討論会」 137
 1980.4.19

於 小樽市民会館
 小樽市公会堂
 小樽市医師会館

第1回 魅力あるまちづくりと交通 —理論編—

講師 岡 並木氏

講師紹介が終って、

——岡でございます。
 今、峯山さんがこんな雪の日にこんなに集まってとおっしゃいましたが、私もびっくりしています。

何か、とても熱い気がしております。本当にありがとうございました。

今日はスライドを見て頂くのですが、どういうスライドかといいますと、楽しく暮らせる町をつくるために、どんな知恵を色々な町がしほっているか、というスライドを中心見て頂きります。

都市計画と交通計画とは整合性をもたなければいけないとよく云われておりますけれども、現実の姿は、交通計画は、都市のスプロールの後追いをしていかせられている状態にあるわけです。

こういう状態の中では、町を良くする事は難かしいと考えます。

日本でも、都市計画と交通計画とが上手く噛み合っていかなければ、住んで楽しい町というものは生まれない、そういう気がひしひとしております。

昭和55年2月28日
 小樽市民会館

私は小樽の問題に大変興味を持っています。

小樽の運河をつくすか、残すかという時に、単に運河を残して、ショッピングセンターを作る、フェスティバルをやる、というだけで、はたしてそれが楽しく住める小樽になっていくのだろうか。

そういった点に、私は実は疑問も持っているわけです。で、今日お話しする前に皆さんに念頭において頂きたい事があります。

どういう事かと云いますとこの小樽、ご承知のように年年人口が減っています。

それなのに一方で住宅が山の方へ拡がっていってます。

その結果、町の中心部の人口がどんどん減っているわけです。

その人口の減っている中心部に小樽運河があるわけですが、この様に町が拡がる、特に小樽の場合、山へ向って拡がっていて、そうするとどうしても自動車というものを使わざるを得ない、そういう生活になっていくわけです。

山に住み、車で町へ降りて

オ1回-2

くる、そこには色々な因果関係があるわけですが、小樽の住民がどうしても山に住むのを望むなら、運河をつぶして6車線の道路を作るとしても仕方ないんじゃないか、そんな気がします。

しかし、本当に住み易い町にするためには、今、山へ向って住宅が拡がっていっている、そういう都市計画に対して、はたしてこれでいいのだろうか、と考えてみてもいいんじゃないでしょうか。

そうすると、自動車の利用というものが現時点での予測ほど伸びないですかとも知れません。

そうすると、あの運河の所に6車線の道路を造る必要はなくなるかも知れない。

そういう考え方私は持っています。

小樽の運河の問題は、それを取りまく色々な視点からアプローチが必要だと思っております。

今日持って参りました中には小樽とは全然關係のない、たとえば地下鉄のスライドなどもあります。

その画面をご覧になった時に、形にどうわれないで、その底に流れる、物の考え方、それをお読み取り頂ければ、私としては大変しあわせであります。

では、スライドをご覧下さい。

色々な町が、共通した悩みを持っているわけで、その悩みをどう解決していくかがどう努力を続けているわけです。

最初のスライドは西独のミュンヘンです。

西独で3番目に大きい町で人口130万人と小樽とは比べものにならない大きい町です。

ここに見える門、14世紀に造られた城門なんですが、この門の中、1kmほどの地域が14世紀以来のミュンヘンを支えてきた中心部です。

市役所があり、教会がありレストランがあり商店、ビヤホールがあり、住宅があったわけです。

この城門の中の地区が1960年代に、にわかに経済的な活動が鈍っていました。

都心部の経済的活動が鈍るという事は、その都市の命に關係する。

63年にミュンヘンの市議会がそれを問題にしました。

何故、経済的活動が鈍るのか。

それは結局、人々が郊外へより買ひ易い郊外へ行ってしまう。

或いは、中心部に今まで住んでいた人達が郊外へ引越してしまう。

で、その地区を訪れる人が減ってしまった。

何故減ってきたのか。ご覧下さ。この様に夥しい車の波が城門へ入ってゆきまた出てきます。

市電も走っています。

西独でモータリゼイションが盛んになりましたのは、1955年であります。

それから5年経って、このスライドの様な状態が起ってきました。

こういう状態になりますと車で買物に来る人も、車を停める所がなくて、ついで郊外へ買物に行く。

車を置いて歩いても、昔の様に、道を横切ってあっちの店、こっちの店を覗く、そういう空間を失なってしまいました。

そういう様な事で、人が詰めなくなり、住人も郊外へ移っていったわけです。

そこで、もう一辺都心を甦らせるには何が必要か、と市議会は考えました。

結論は、とにかく、この地区に入ってくる車を減らさなければならぬ。

そうすれば、人々が都心へ戻ってくる条件を造る事が出来る。

その方法として、城門の中を買ひ物公園にしよう、となつたわけであります。

ただ、いくら立派な買ひ物公園にしても、アクセスする足がなければ人々はやってこない。

最近、日本の地方都市でも歩行者天国の日に限って、売上げが落ちる、という町があります。

どうしてかといいますと、

市役所なり、商店街なり、警察なりが歩行者天国だけに目を向けて、やってくる人のためのバス停の配置、ドライバーの駐車への配慮などを忘れているためです。

ミュンヘン市議会は、アクセスの太いパイプとして地下鉄をつくる事にしました。

中心部でクロスする2本の地下鉄を計画し、1967年から工事を始めました。

1972年の春に、この城門の中はすっかり生まれ変わったわけです。

現在では、このモールの中を1日に40万人の人間が歩くようになっています。

その結果、この地区内の商店は、ただの1軒を引越そうとしない。

住居もふさがり、人々が定着するようになりました。

結果として売上げも上がったのですが、何よりも、市民がこの都心に新しい、そして古い魅力を見つける事が出来たわけです。

ご覧になります様に、実になごやかな生き生きとした顔で歩いているわけです。

ところで、ここでアセスは、自家用車によらずとも、人々が平気で赤ちゃんを連れてこれます。

乳母車を押して、バスに乗り、地下鉄に乗り、買ひ物をして帰っていきます。

日本と違ってヨーロッパのバスや電車は空いているから

だろうという人がいますか、決してそんな事はない。

いかにも、ラッシュ時の混み方は違いますが、日中のオフピークの混み方、空き方は日本もヨーロッパも同じであります。

ちがいがあるとすれば、乗降の際に、人の協力を期待で起きるか、それを常識とする常識と、それを非常識とする常識、そのちがいだけではないかと思うんです。

ところで、こうした歩行者空間を創るのは、西独が草分けなんです。

古くはオ1次大戦後10年ほどたって、エッセンの商店街が歩行者街路となりました。

1972年には西独で60都市がモール又は歩行者街路を持っておりました。

76年には450都市、で、78年には実に600都市に増えているんです。

何故これほど増えたか、そこには西独連邦建設省の考え方があらわれます。

ミュンヘンが抱えていた悩み、これと共通した悩みを各都市が持っている、それに注目した建設省は、69~70年にかけて大がかりな調査をしました。

何故、人々が市街地から郊外へ逃げていくのだろう。

その一番大きな原因とは、結局、市街に車が増え過ぎてそこに住む人達の日常生活に

必要な往来、ちょっとタバコを買いに行くとか、隣近所へ行くとか、立ち話をする、そうした往来が非常に不便になると、それが一番の原因となる、分ったわけです。

これは日本の場合もあてはまるのではないか。小樽の皆さんもそうだった私でしょ、東京で育った私もそうでしたが、かつては、自分の家の前で色々遊びをすることが出来ました。

大人達は立ち話をしたり井戸端会議をする事を出来ました。

つまり、家の前の道というのは自分の居間の延長だったのですね。

日本でも欧米でもそうですが、居住空間は街路という公共交通と接がりを持つ事で、抜けがりを持っていたわけです。

それが断ち切られしまって非常に窮屈な、せまい、居住条件になって人々が都心から逃げていく原因となっているわけです。

西独建設省はこうした都心が空洞化していく姿を、健全な都市の発展ではない、と考えました。

そして、もう一辺人々が都心へ戻ってきたくなる様に、市街地を再開発する必要があるとされました。

1974年からプログラムを実

施にうつして、補助金を出す様になったわけです。

市街地を再開発する基本的な考え方として、市街地では人と車は平等な権利を持たなければならない、としたわけです。

今迄は余りにも車に有利な条件を与えてきた、という事ですね。

そこから幾つかの柱が出てくるのですが、その一つが歩行者街路の充実という事であつたわけです。

全部で三つの柱を立てているのですが、残りの二つは後で申し上げます。

ところで、連邦建設省の考えとは別に、西独の各市は、戦後の復興計画の中でそうした歩行者空間を色々と造っていました。

これはコペンハーゲン。
1950年に出来ました。

これは英国のノーリッヂという古い街です。ロンドンストリートという細い街並みですが、ここの場合はちょっと変っています。

モールには人のアクセスと同時に荷物のアクセスも必要です。

ミュンヘンなど多くは、午前10時迄とか時間を区切って車を通して積み降しあやるのですが、ここは、所々に自動車の入れるスペースを設け、そこから手押し車で、たとえばTVなら5台位運べる手押し車で、各お店へアクセスする様にしているわけです。

そういうスペースを一番遠くとも、店から50m以内にある様に工夫しています。

まあ、こうして、西独の歩行者街路という考え方が、欧洲の都市に影響を与えていったわけです。

そういう町では、まず、車の交通量を減らす工夫を色々とします。で、その例として見て頂だくのはスエーデンのイエテボリという町なんですね。

この町では1960年代になりますと都心部へ1日10万台位の車が流れ込むようになりました。10万台というと大変な数です。排気ガスはひどい、電車やバスが定期運行できなく、という状態が起つたわけですね。

そこで市役所は、都心部の車を減らす必要があると考えました。

日本ですとそういう時に、すぐ、車しめ出しという発想に飛びついでしまう危険があります。車をあまり敵対視するような考え方方に立ちますと現実的な対策は決して出来ないと思います。

必要な所では必要だ、しかし必要な所では車に動いて貰わないう方がいい、と私は考えているわけです。

で、イエテボリがやったのはどういう事かと申しますと

オ1回-6

交通セルシステム、セルといふのは細胞なんですが、というシステムを採用しました。大体1kmの都心きらつのゾーンに分けました。で、車は都心部への出入りは自由なんです、ただし境界線をこえて隣のゾーンへ直接行く事はダメです。バスと市電だけはいいけれども、タクシーを含めて一般の車は一切いけませんよ、そういう約束事のシステムなんですね。

このセルシステムを実施したその日から、バスと電車が実際にスムーズに動くようになりました。測ってみると交通量が50%減っていました。

他の規制で50%減らす事はなかな出来ません。

騒音も一酸化炭素もずっと減りました。

交通量が減ったために、もう一つ重大な結果も生まれました。

歩行者街路が到る所に出来ました。歩行者街路を作るゆとりが生まれたわけです。

この一つ一つのゾーンをエンクレープといいますが、都心部で成功したものですからこのエンクレープを42作って市街地をカバーしようとしています。

これはよく環状道路を前提として、と云われますが、今迄この各エンクレープに入っていた、無意味な通過交通が始まから入って来なくなったわけですね、その分の交通量

が全部外側にまわるかというと決してそうじゃないんですね。

イエテボリの場合も外側の交通量は25%増えただけだったんです。然も信号なんかをたんに直してしまいます。

旭川の買物公園の迂回路も予想した半分しか車は回っていないわけです。

まあ、そういう、今迄の交通工学の常識を裏切るような状態が出て来ています。

イエテボリの成功は色々な都市に影響を与えるました。

これはフランスの古い町ブザンソンであります。

時計工業の中心地で、中世からの由緒正しい町ですが、こここの都心部でも、約1kmありましてドゥーン川に囲まれていますが、ここでも、1970年代に入ってミュンヘンと同様問題が起つてきました。

この道がブザンソンの都心で一番幅の広い道なんです。2車線というよりも2台並ぎりの幅しかない車道。

70~80cmの歩道。日本の道路は狭い、とよくいわれますが、日本以上に狭い、しかも曲がりくねっている、そんな道を抱えた都市があります。

で、この道に1時間に千台

も入ってこようものなら、歩行者は、この狭い歩道に追い上げられてしまう。

そこに起る雑踏、これが曲者なんです。

「抵抗なく歩ける距離」という一つの物差しがあります。

一般に400mといわれますがこれは色々な条件で変わりまして、例えば温度が-5°C以下になると半分の200mになります。或いは雨が1mm/h以上ふるとやはり半分になる。

逆に周囲が参れた環境になると約50%伸びます。

混雑の度合いも条件の一つになります。1時間に幅1mにつき4650人が歩く、肩と肩がぶつかり合う雑踏ですが、こういう状態だと「抵抗なく歩ける距離」は150mに減ります。

正月三ヶ日の浅草雷門は大変な混雑です。

雷門から本堂まで400mを1時間もかかる、そうなると途中から逃げ出しだくなる。

仲見世の前をみんなが歩いているけれど、仲見世のお店には入らないという状態になるわけです。

人がたくさんいるという事は、人をひきつけるが、それがひどくなると人は逆に逃げていきます。

自動車で来るにしても何で来るにしても、人は最後には歩行者になってしまって店に入り、レストランに入り、博物館に入るわけですから、そことのどこ

ろ、つまり最後の歩行者の条件が、その店へその町へ人々が集まる、その気持ちを多くさせれるか、失くさせるかという非常に大事な所になって参ります。

ブザンソンもゾーンシステムを採用しました。

6つのゾーンに分けて、バスと居住者の車だけを通すようにしまして、あるお店を一軒買収してモールの拠点を作りました。

バス路線を徹底的に再編成して、どの路線のバスも必ずこのモールの交差している軸を通るようにしました。

それからミニバスをも採用しました。ルートこそ決まっていませんが、何処でも手を上げれば乗せてくれ、ボタンを押せば何処でも降りられる。

乗用車と公共交通機関の中間の機能を果していきます。

自家用車は使いにくくなる、一方で今迄の公共交通機関よりももっと自由に動き回れるハードウェアを整備したわけです。

1974年のバスの乗客は700万人でした。74年の秋にこうした色々な施策を実施したのですが、2年後の76年のバスの乗客は1500万人ありました。

ブザンソンは人口13万5千人ですから小樽より少し小さな町ですが、小樽市内のバスがこんなに運んでいるとは私ちょっとと思えない。

ま、こうした工夫をした結果、ブザンソン都心の歩行者は増え、商店の活動も活発になった訳です。

実はフランスは歩行者街路という面ではヨーロッパの後進国だったんです。

1969年の末まで只の一つも歩行者街路はなかった。

これはルーアンという、ジアンヌダルクが火あぶりにされた古い町です。

ここでもやはり60年代の終り頃になると、今までお話しして来た町と同じ問題が起きてきました。

そこでカミユさんという人が調査団を組織してヨーロッパ各地へ知恵を求めて旅をしたわけです。

カミユさんの言葉どうりお伝えしますと「私達は西独の各都市を訪ねて、神の啓示を受けた思いがした。」といつてます。

それが歩行者街路の考え方だったわけあります。

パリの美術学校の協力などを得て1970年代の初めに、こころーアンにフランスで最初のモールが出来ました。

反対もあったのですが、モールを作った。

そうしたら、果たして町の状態がすっかり変りました。

カミユさんは、「単にモールを造ればその町が良くなるというものではない。モールがその効果を發揮するためには、その周辺に都市に必要な

様々な機能がミックスされてある、そういう条件が必要なんだ。」といっています。

今迄の都市計画の原理はゾーンニングの感覚でした。

住宅、工場、商業といった色々な機能を地図の上で線をひいて、地区別に分ける。

そういった分離の考え方。カミユさんはそれに対して問題意識を持ち、分離ではなくミックスするという視点を持ったわけです。

実は、旭川の買物公園だけは別として、日本にモールの考え方があつて来たのは、やはり1969年でした。

それから11年たって、日本とフランスでは大きな差が出来てしましました。

ところでこれはフランスのリヨンなんですがここで見て頂きたいのは水の扱い方なんです。

歩行者の世界の中で「水」というのは非常に大事な要素であります。

これはローテルダムのモールの「じゃぶじゃぶ池」ですが、くるぶし迄の浅さですが、手供が平気で入っていく、つまり水と遊べる。間に仕切りがないわけですね。

こういう都市の中の水の在り方を追及した人でローレンス・ハルプリンという修景作家がいます。

これはハルプリンが作った

アメリカのポートランドの人工の滝です。

規模の大きい「遊べる水」になりますね。

実はこの人は米国の初期の毛糸を争がけています。

アボリスのニコレットモール。

この特徴はモールの申込みを東道があるんですねがS字型に走っているんで

何故S字型にしたのか。

バスの速度を抑えるためとの紹介がありますが、これは幅がいで、真意は歩道の幅に変化をさせたためだったんです。

狭い所で6~7m、広い所で16~17m、この幅に応じて色々な規模のストリートファニチャを組み込む事が出来る。

そうすると、歩いている人が見ると、歩くにつれて景色が変わってゆく。

これが実は大夢なんです。退屈な街っていうのは真直ぐな街なんです。

ヨーロッパの中世からの街などは、時には広く時には狭い曲がりくねった道、そういう変化に富んだ街並、それ 자체が美しい。

抵抗なく歩ける距離が伸びるわけですね。

このニコレットモールが出来たのは1967年であります。

商店の売上げが40%を伸びるとか、人々が郊外から都心へ戻るとか、色んな面で成功

したのですが、この時が実はまた大きく変わりました。

これはスカイウェイシステムと呼ばれるもので、一つのブロックのビル相互の間では2階のレベルで歩行者空間によって連絡できる、というシステムです。

ビルとビルの間に橋をかけます。廊下と廊下を接ぐ分或いは壁をぶら抜いて床と床を接いでいます。

單なる歩道橋ではなく、ごく簡単のようにある喫茶店やスカイウェイの中には銀行の2階

に出ます。そこを通り抜けて小さなエスカレーターを上る所に出でます。エスカレーターの婦人服売り場に

市民は1967年に一次元の歩行者空間を手に入れ、スカイウェイシステムによって次元の歩行者空間を手に入れた、といえます。

しかもこれは行政によってではなく、民間の創意工夫で行なわれているんですね。

まこうして都心部の環境を整備する事で人々にもう一度都心へ戻る気持ちを起して貰おう。そういう工夫が色々な都市で行なわれているわけあります。

もう一つ新しい動きは、古い建物をもう一辺、現在の都市の中で使い直すという考え方

方です。

特に、倉庫と工場が注目されています。

一方で water oriented environment といいます。水というものが重要視されています。

この二つは関連した動きと捉えていいと思います。こうした事例で有名なのがサンフランシスコのキャナリーです。

皆様もうご存知でしょうがデルモンテの缶詰工場を改造してショッピングセンターにした事例です。こちらはジラディー・ショレート工場でした。

こうした事例は米国ばかりでなくヨーロッパにも沢山あります。

ユトレヒトにいわせますとアメリカのこうした現象は、ヨーロッパ回帰だといいます。

直線ではない街路。苦むした建物。運河の水、決してきれいな水とは申せませんが運河のある環境。こうしたヨーロッパへの回帰だといいます。

ペニス回帰と迄はいいませんがヨーロッパには到る所に運河があつて、こうした水辺と街並が何ともいえない雰囲気を醸し出しているわけです。

そういうった考え方の日本の例が倉敷です。

倉敷も小樽運河と同じように汚い水だったんですが、河底をすっかり浚って、そこに

古くて新しい町の魅力を創ったわけです。

残念な点は、倉敷は歩行者街路ではないという事です。

ありきたりのアスファルト舗装です。

これは去年の夏に撮った小樽運河です。

これ、私、小樽運河は歩行者空間として非常に恵まれたものを構っている、と考えてならないんです。

湾曲した水辺という事だけをとっても、基本的な条件を備えている、と思うんです。

ところで、モールなんですが、日本にも近年三つ四つ出来ましたが、本当にモールらしいのはこの伊勢崎町のモールだと思います。

というのは、ここは実に歩き易いんです。

私はよく草履をはいて歩くんですが、ここは実に歩き易い。女人人が高いハイヒールで歩いても安心して歩ける事も確かめています。

本当に歩行者の事を考えた舗装をしてあるんですね。

旭川のモールはその点では人車道の段差、アスファルトと舗装、信号などがあって、歩道空間としては不満が残ります。

今迄ご説明して参りました歩行者の世界は、人車分離の原則に基づいた世界でした。

人と車を分離しなければ歩行者の世界は確保し得ない、となると、ヨーロッパの古い町など道の狭い所ではなかなか改善が進まない。

その悩みに挑戦したのが、オランダのデルフトという人口8万の町の市役所のある土木技師だったんです。

彼は、もし、車が人間と同じ速度で走るならば、そこに人車共存の条件が生まれるのではないかと考きました。

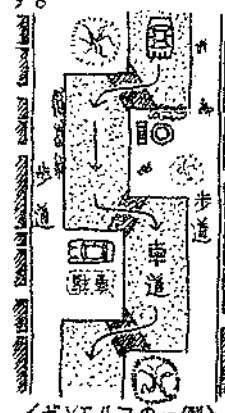
ただし、標識で速度を抑えるとしても、それは期待できない。

車が人間の速度まで速度を落さざるを得ない、そういう道路構造にしてしまってはいるのか。

こうして生まれたのが、ポンエルフ、オランダ語で生活の庭という意味ですが、ポンエルフなんですね。

元は2車線歩道とに分けられた普通の道を、25m毎の短冊型に切って車線は1車線しかもの切れ端では、車道と歩道と直接には接がない。

丁度、車の前後輪が乗るだ



けの幅で、歩道と同じ高さの何と云いますが、境界を設けてしまいます。

で、元の道が広ければその短冊の車道を一直線上に配置するのではなく、交互に市松に配置する。

こうしますと車は25m毎にその境界の段差を乗り越えなければならない。しかも蛇行するとなればスピードは出せない、という事になってくるわけです。

こうする事によって街路空間全体が、人も車を共存出来る空間になった。

ばかりでなく色々なスペース、駆車や噴水、ベンチ、植栽、自転車、こうしたものを置くスペースが生まれたわけです。

これが日本に紹介されたのは今から3年前の事です。

ところが日本のお役人は、これは日本では使えない、となっちゃった。日本の道路は元が狭いからこんな事は出来ないと。

私達の陥り易い過ちを彼ら犯してしまった。つまり、形に囚われて了ったわけです。

今、西独をこれをポンエルフと獨語に直しまして補助金を出して、どんどん造らせていました。

もう一つの種は自転車なんです。

西独の場合、4km以内なら自転車の方が速いという事が

オ1回-12

分ってきたんです。それで自転車を近距離交通機関として位置づけて、自転車環境を市街地に取り込もうとしているわけです。

ところで彼らは自転車や歩行者を弱者とは考えていないんです。

弱者という発想からは保護という対策しか出てこない。

自動車、自転車、歩行者を平等の権利を持つと考える発想からは、もっと積極的な対策が出てくるわけです。

つまりこういう新しい世界を街の中に組み込んでいこうとすれば、今迄の発想を大幅に切り替えていかなければならぬ、と思います。

例えばこれ、歩道橋です。非人間的だとか色々批判が出ております。

ですけれどもその果した功績というものを一辺評価した上で批判して頂きたいと考えるわけです。

都市での交通事故で日本ほど歩行者の犠牲率の少ない国はないんです。

ですから安全対策という意味では功を奏した。しかし、健康な人でも歩道橋を上るのは苦痛なわけです。

となりますが、安全、というものの考え方を今やもう一ランク上げて、安全かつ快適という観点に立った安全、という考え方があらねばならないって来るだろうし、もう日本はそういう時代に入りつつ

ある、という気がします。この歩道橋でいつも云われるには、じゃ西独の様に街頭にエスカレーターを付けたらいい、という事なんですね。

実際には非常にお金のかかる事で、現実には出来ない相談と云ってもいいかと思いまですが、ただ日本の場合、問題なのはそこでオールオーナッシングになっちゃうという事です。

エスカレーター付けるか付けないか、だけになっちゃう。

もう一つ、オールオーサムシングという選択があると思うんです。

これはコペンハーゲン中央駅の階段なんです。その真ん中に上に向って動くベルトがついています。エスカレーターはありません。客は大きなトランクをこのベルトに乗せて、手で支え乍ら自分で階段を登ってくるんですね。

これだけでどちらに負担が軽くなるか、オールオーサムシングの発想といって良いかと思います。

歩く、という歴史は非常に長いわけです。その中で、歩く辛さを少しでも軽くしようとという工夫は、昔からあったわけです。

右のスライドは沖縄の今帰仁の旧城跡にある階段で84段あります、左は愛宕神社の石段で85段あります。

愛宕神社の方は上るも下るも恐い、よくこんな所を馬で

上ったものだと思ひます。

今帰仁の方は上って見ますと實に苦にならない、ご覧のとおり、3段、5段、7段というパターでその間毎に踊り場があります。

何故こんなに楽な気分で登り降り出来るのか考えてみました。

一つには7、5、3、という琉球や日本の民族に共通のリズムでありますけれども、それだけではなく、どの位置に居ても常に次の踊り場が視野の中にあるんですね。

踊り場が自然に目に入る、これは非常に心理的に楽な状態なんですね。

考えてみると沖縄での石積みの文化というのは、内地より5,600年も古いんです。

沖縄の石工が、何とか樂に登れる坂道をと考え続け、それがこの知恵になったんじゃないかな、と考えております。

愛宕山にも時代が下ると、女坂と呼ばれる、樂に登れる石段が出来ております。

今の私達の現代の都市計画の中で抜けているのは、実は女坂の発想、或いは今帰仁の知恵ではないでしょうか。

最後になりますが、この2枚のスライドは一つの駆け出しだったそのです。

片方は最新式の自動改札機で、一方は80段の階段を上ってゆく乗客です。

運ぶ側の論理で作られた最新鋭の無人改札機が、世界に

対して5年進んでいるとすれば、黙々と苦役に耐えるかの様に階段を上る乗客つまり運ばれる側の論理は、世界に対して20年遅れているといえるでしょう。

國電の一つの駆け出中のこのアンバランス。

これが今の私達にとっての問題ではないでしょうか。

バランスを取り戻すという事、これがこれから私達の仕事になっていくのではないかという気がするんです。

この小樽運河の問題も、今まで申上げました、もう中での一つの大きな問題ではないかという気がします。

どうも有難うございました。
(拍手)

——会場から安田氏
興味深く見せて頂いたんですが、小樽はまだ、今のお話の前の段階にあるわけです。思想が定まらないと云うか方向性を見出せないと云うか。

——岡氏
一つにはもっと知識を得る事だと思います。市役所の人も、市民も。

共通の知識が増える事によって、そう少し問題を具体的に考えていけるんじゃないでしょうか。

——司会

各地の実例といっても小樽が映っているわけではないので、ヨーロッパという先進地の事であって、小樽はまだそんな時点ではない。あれ

オ1回-14

は遠い唐天竺の話だ、と考えがちなんですが。

——岡氏

申し上げたいのはですね、それぞれが小樽と同じ所から出登しているという事です。

一朝一夕に出来る事ではありますから小樽でも時間はかかるでしょう。かけて良いのだと思ひます。

どこにも遠効變はありませんし、今見て頂いたものも全部進行錯誤の段階です。

形に囚われずに、勇気を持って頂けたらという事です。

——鈴田氏

このお話を大変嬉しく思いました。S字形の道とか、車も人も平等の権利とか、闊いてて、あつこれだ、ここに人間が生きている、とう思ひました。

東京の方が運転手さんが總やかで歩行者を通しててくれるんです。小樽に戻って来たら小樽の車は歩行者を邪魔者扱いする感じなんですね。

お詫、どうも有難うございました。

——岡氏

一寸云々残した事がございました。

小樽運河を残す、生かすと、いう時に、やはりその周辺に24時間、人が住むという状態にしないと残し続けるのは難しいと思うわけです。

町の命という意味で小樽運河という貴重な財産を残すためには、周辺に人が戻って

住む、結局そういう小樽の顔を支えるのはそこに住む人達の力だと思うわけです。

都心に入々が住めば、車の動きもそんなに大きくならなくて結果的に道路をもっと生活街路にしてゆく事を出来得るわけです。

——笠井氏

小樽の場合、交通事故の主な原因、素因の主な原因はレジャーにくる他都市の車が多いと思うんです。

迷惑料ぐらい取ってもいいんじゃないかと思うんですが。

——岡氏

例えはバイエテボリの様なゾーンシステムを小樽がとれば、小樽はやり易そうに思います。仮にそろすればそしたら交通は都心を迂回せざるを得ない。でも、もしもしあれなら有料道路にする等も考えられきります。

でも、そういうレジャー交通の都間交通などは、公共交通機関の整備といった事も關係していくわけです。

色々な方式が考えられるわけです。又、データがあれば色々と工夫も出来ると思いまして、出来る限りの機会を捉えて、環境問題だけではなくデータを集めて頂けたらと思います。

以上

第2回 歴史的町並みの保存と町づくり

講師 石川 忠臣氏
岡田 昭司氏

講師紹介が終って、

——今晩は。石川です。

しゃべるのは下巻なんで、分からぬ所があったら、途中でもおっしゃって下さい。

実践編とあらんですが、日本の歴史的環境保存運動の、歴史と今後の課題といった事を少しお話ししたいと思います。

最初に自己紹介をかねて、どうして私が町並み運動に熱を入れるようになったか、という事からお話ししたいと思います。

ちょうど12年前、東京で学芸部にいたんですが、ある日突然「転勤だ」というんで名古屋の社会部へやられたわけです。

単身赴任をしたが、2、3年で戻すという約束をとつていったんですが実際は9年以上。

3月に名古屋へ着いて、その年の暮に、たまたま取材の帰りに、有松という郊外の町を通りまして、で、そこの町並みが大変美しいのにびっくりしました。

人間、何が起きるか分らないもので、名古屋にいる間に

——実践編——

昭和55年3月1日
小樽市民会館

それ迄はまったく関心もなかつたし知らなかつた「町並み保存」という大変興味ある問題にとりつかれてしまったわけです。

昭和40年頃ですが、今から思うと、その頃の私のオーナーの関心は、庶民の文化財である町家、町並みというものは、日本の文化財政策の中で、戦前からずっと無視されて来たと、そういうものを自分で手で守り育てていこう。

いわゆる保存していこう。という関心でした。

日本の町並み保存運動は大体昭和40年頃から始まった。その当時は高度成長の開始ブームの最中ですが、高度成長への多少の反発や反省。明治100年ブーム。ふる里ブームみたいなもの。そういう中で初期の町並み運動が始まったわけです。

金沢、妻籠、京都、倉敷、萩といった所を中心にして。今と違って、文化財として守っていこう、という意識の強い時代でした。

昭和40年から47年頃迄を私

は草創期といえるんじゃない
かと思います。

昭和48年から50年迄はオ一
次高揚期と呼んでいいと思
います。

というのは48年頃に有松町
づくりの会とか、富田林寺内
町を守る会とか、小樽運河を
守る会とか、各地で様々な住
民運動が起き始めて来た。

で、草創期の文化財を守ろ
うという意識とは、意識が少
し変ってきてている。

有松の例でお話ししますと
最初は《有松の文化財を守る
会準備会》で出発したんです
が、そういうのはすぐつぶれ
ちゃいました。

集まって色々と話ををして
いるうちに、古い民家という
のは大事に扱えば300年はもつ
が、新建材の建物は30年位し
かもたない。

このまま放って置けば、そ
ういうものの入り混った汚な
い町になってしまふ。

一方で、古い時ですから、
消防車や救急車を入れない細
い裏道が沢山ある。

これでは困るんで新しい町
づくりをやろう。

日本列島改造みたいな感じ
なく、この美しい町並みを生かした個性ある町づくりを
やろう。

で《有松町づくりの会》が
発足したわけです。

この“町づくり”という意
識がオ一次高揚期の特徴とい
えるでしょう。

向かく48年には歴史的景観
都市事務連絡協議会という、
京都市を中心に各自治体の担
当者の会が発足。

49年に、今度オ3回のゼミ
を小樽で聞く主催団体の全国
町並み保存連盟が発足。

文化財保護法が改正されて
単体の民家だけではなく、町並
が文化財として認められるよ
うになったのが50年。

翌くる51年には日本で初めて、
妻籠など7ヶ所が町並の
重文といつていいでしょが
《重要伝統的建造物群保存地
区》に選定されたわけです。

この時は大変みんなで喜び
あつたものです。

当時、文化庁の方でそれ
から5年間で50ヶ所位は選定
するんだといって張り切つ
いたものです。

ところが、52年頃からは、
僕の命名によるとオ一次混乱
期。

昔の文化財は学者が調べて
貴重だとなると国が指定した
わけです。

町並の場合は、そこに住ん
でいる人達が本気で守る気に
ならなければ意味がない。

そういう事で、地方自治体
の申請を受けてはじめて文化
庁が選定する仕組みにした。

だから、いくら文化庁が飛
驥高山がいいと思っても、勝
寺に定める事はできない。

で、「指定」ではなく「選
定」という言葉を使ってる。

52年から、その申請をして
くる地区が減っちゃった。

町づくりという事と、文化
財選定という事の接がり、そ
ういうものが良く分らない。

いつもモデルだったのは妻
籠であり京都であった。

妻籠は観光客がどんどん増
えるが、うちはそういういきそ
もない。

京都ってのは周囲に伝統的
にいい物がいっぱいあるし、
オ一、住民の質が違う、うち
の地区とは条件が違う。

それから、町並の重文との
お墨付きを貰っても、大して
金は入りそうもない。

そういうような事で混乱期
に入るわけです。

足助町の例をちょっとお話
したいと思います。

足助というのは中馬街道沿
いにあって大変いい町並が残
っています。

女性雑誌とかTV局とか良
く取材にくる。

だけど、50年頃の足助は、
傍に豊田市という自動車の町
があって住民がどんどん出稼
ぎにいらっしゃう、いわゆる過
疎化が進んでいた。

観光立町もやるけれども自
然景觀だけでは売り物になら
ない。

そこで、古い町並が文化財
となれば、観光もやれるし、
今迄はコンフレックスだった
古い家も誇れる物になる。

そういう一石何鳥かの仕事

だというんで、強引に市民組
織を作り、学者を呼んで調査
をし、でもう様々な活動をし
て、またたく間に有名になり
かけたんです。

そしてみたら、住民の間
から色々な問題が出てきた。
人がゾロゾロ家の中まで入
り込んで見て行く、モデルみ
たいになってるのはいやだとか。

観光で収入があるのは同じ
足助の中でも一部の旧部屋だけ
だと。

その他にも色々な問題が出
てきたわけです。

もじまと足助にどっては地
域の衰退が問題だった。

そこで、じゃあ自分達の足
助とは何なのか。

住むに値し、生きるに値す
る地域とは何なのか。

そういう事を話し合い、そ
のなかから地域史の勉強会を始
めたわけです。

足助八幡宮という鎌倉期に
建てられた本殿をもつお宮があ
るんですが、ここのお祭りは大
変有名で、近在の観光資源にな
っていました。

今迄のお祭りは、岡崎から
来る1時間に1本のバスのダ
イヤに合わせて、神輿を出す
とか火縄銃を打って見せるど
かしていたわけです。

地域の事を知ってみると、
そんなん祭りは阿呆らしい
そっと自分本位の祭りをやろ
うとなった。

10幾年ぶりかで、バスダイ

オ2回-4

やと関係なく自分達の都合の良いプログラムで祭りをやつたわけです。

やってみたら「祭りってこんなに楽しいものか」という感想。

で、祭りを再認識した。

しかも以前よりもぎわったという逆な効果まであった。

足助は伝達地区の選定は受けいませんが、そういう風にして、町並みを生かす方向で町づくりをやろうという具合に段々変ってきたわけです。

ま、足助は混乱期を克服した例もあるわけです。

54年頃からはオーナー再興期に入ったと見えるでしょう町並保存運動というものは住民と自治体が一緒になってやり、それに専門家である学者達は協力する、という事が町並ゼミの成果としてはっきりした。

また、各地での町並運動も色々な形で多様化してきました。

例えば妻籠と同じ長野県に大平宿ってのがあります。

過疎化しちゃって村民が全部移住した無人の部屋なんですが、何軒かの家がちゃんと残ってる。

放っておくのはもったいないといふんで飯田の市民がそれを借り受けて、掃除をし、草刈りをしに行くと。

そんな形の運動も出て来ている。

昔みたいに京都や妻籠に学ぼうというのじゃなく、独自の運動をやる所が出て来た。

そして、それ迄は地区を比較する時にすぐ、建物で評価してたのが、段々、運動の中身と質で評価するようになつてきた。

今が再興期に入ったところで、80年代を迎えて、面白い時期に来たと思うわけです。

これが町並の方の一応の運動史です。

歴史的風土保存運動というものが一方であるわけです。

39年に鎌倉で御谷運動というものが起きた。

参道から見ると鶴ヶ岡八幡宮の背景になっている山、その緑を借景にしてこそ朱塗りの社殿や鳥居が映えるのですが、そこを宅地造成しようとすると動きが出て來た。

その時、市民の中から鎌倉の緑を守ろう、歴史的風土を守ろうという運動が起きた。

県知事が、個人的には守りたいが今の法律では宅造を止めさせる事は出来ない、と言ったり、最終的には、お坊さんや主婦がダンプカーの前に座り込んだ。

そんな経緯があつて世論も湧き、工事を中止となつたわけです。

それがきっかけとなって、初の世論立法といわれる古都保存法が41年に成立したわけです。

その運動をやってた人達が45年に組織したのが全国歴史的風土保存連盟。

この全国風連は、起旨に賛成する個人を会員としている約2百名。

先程の全国町並保存連盟は各道の住民団体を構成員としていて、現在18地区が入っています。

この両者が52年に手を結びました。

これは歴史的町並の運動の中で大変大きな事だと思うんです。

実は、古都保存の法を具体的に管轄してるのは建設省なんです。

古都保存に尽力した主な学者グループは日本庭園学会で、市民組織としてあるのが全国風連。

片や町並保存の方は、文化庁、日本建築学会、町並み保存連盟と。

この二つの系例があつて、それが手を結ぶ事はなかつたわけです。

ユネスコ主催の歴史的風土を考えるシンポジウムが京都と奈良であったんですが、これは建設省がやった。造園学会が参加して。

そうすると文化庁もよそを向いている。

そういうナワ張り争いみたいなものを、せめて住民運動ではなくしていこう、という事で協力関係が出来たわけです。

もう一つの流れとして近代遺産の保存運動というのがあります。

歴史的には一番古くて、30年代から始まります。

当初は、政治家の御懇意的な意識が強く、ま、一つの結果が政治的だったわけです。

40年代に入って、帝国ホテルとか三越一号线とか社会的にも活躍になってきました。

それと一緒に、明治の洋服連続だけじゃなく、大正昭和まで含めて近代遺産を見て始めたわけです。

そして活躍は、なかなか利用の方面も出てきます。

また、それまでに文化人だけという感じでしたが40年代に入って始めて市民が近代遺産保存に立ち上っています。

大阪中の丸、長崎の島原、小倉の運河。とにかくそこをどう島田銀を心にいります。

40年代から50年代にかけてこうした市民運動が非常に力を得てきました。

自治体としても神戸、横浜などは大空港を中心とした開発が大きな中心です。

近畿地方の近畿小都市もが50年から作り始めた近代遺産のリストが、丁度20年かかって去年完成してきました。

それを記念して全国11ヶ所で「町と会」を開くと、それを5月の町並みゼミと時を同じくして函館で開かれます。

オ2回-6

す。

こうした三つの流れが一緒に
になったような形で、今年の
町並みゼミが小村。自己を開
催者として開かれる事になっ
たわけです。

今迄の日本の市民運動とい
うの底、立派なとゆる事はなく
とか入がねといった事は珍ら
かったわけですが、立派な環
境をもつて運営はうそくと信
が違うと思うんです。

非常に悲観的な市民の意識
りですが、それは一因ではじ
り上っていき等には強いが、
何か危機があると、もう何や
めたつって出ていく人もい
て、一因、弱い性格を抱って
いる。

当時のメリットみたいなも
のは沿んどない。

自分の地域の歴史と文化環
境を活用する運動なわけです。

そうでなければ、本当に町
並みにはなってゆかない。
普通にはなってゆかない
老舗と新店をさきにも運動
ともいえます。

また、老舗などを作りく、
記念するのではなく、一般に
やって、何か新しい技術を伝
へていく上、その意味では
行政を経てしていく運動ともい
える。

そして、その中で学者とか
専門家と正常な關係を結んで
いく。

行政にも我々の意見を正当
に理解して貰い、我々も行政
に理解して貰いように協力して
がやり易いように協力してい

く。専門家にも独走ではなく
協力して貰って、これから
都市づくり、個性ある町づくり
の拠点となっていく。そ
ういう運営だと思うわけです。

多治見市という町に「とん
ぎり帽子のない店街」と呼ば
れてる店街が丘の上に立っ
ています。

中にはそれを明治の中頃か
うら見てても、多治見へ坪
の店、その「とんぎり帽子の
ない店街」が見えると「あ
、多治見へ寄ってみたい」と。
そういうう物で非常に興味ん
で来た。

それが突然、持ち主のカト
リック教団が老朽化してい
から重建す、或はちゅう、と
経営した。

あわてたのに市民です。
青年会議所が中心になって
1枚5百円の赤い丸を印付す
る運動を始めた。

たちまち5百万円集まつた
というんです。それには教団
と大企業で、合計2000万
円かけて移動しただけです。

同時に商店に公開した。
で、今では市民が会合を
開いたり、会場として使つて
るわけです。

そういう形で地方に根ざす
いる建物はいっぱいある。

その意味でこの運動はふる
さと再発見運動ともいえる
良きいわれる地方の時代、
担つていく運動でもある。

運動をとりまく状況も変っ
て来て、今迄は文化庁だけだ
ったんですが、去年あたりから
建設省、環境省、国土庁など
が非常に関心を持つて来
ています。

で今迄は学者グループとい
うと建築史と造園、そういう
先生が多かったのですが、最近
は経済、法律、民族学、歴史、
社会、政治などでは日本生
活学会という家政学なんかが社
会福社の観点から関心を示して
いたりもして、そういう風に
学際的にやっていかなければ
ならないんじゃないか、とい
う動きも強くなってきています。

歴史的環境あるいは町並を
めぐっての会合も年を追うご
とに頻繁になってきました。

こうして関心が高ま
ているのも、一つには、都
問題というのが一つの柱が
角にきてるんじゃないかとい
われる。

田村明氏が言ったんですが
今迄の日本の都市計画は、道
路を造る事だけをずっとやつ
て来た。道路を中心とした公
共空間を作つて来た。それを
めぐる建物は、日本の都市計
画の中で欠落していた。80年
代になって漸くそこに気付
始めたんだ。

で、神奈川、富山などでは
公共建築を建てる時、建築費
の1%をデザインを考える
ために上乗せするようにはなっ

たわけです。

田村氏が言うには、日本の
建築教育では、既にある環境
を考えに入れて物を設計する
訓練が出来ていない。

ドイルなどでは学生に課題
を与える時にも、これこれこ
ういう町がある、この通りに
面してこれだけの敷地があつ
て、周辺はこういう建物が建
っている、という具合に背
景を明示するが、日本ではそ
うした環境とは関わりない形
で何の敷地、いわば白紙の
上の設計、でやつて来る。

だから、都市と建築との關
連というものが非常に鈍か
た。

その中で刺激となり、更に
大きな役割りを担つてくるの
が歴史的町並であり、近代建
築ではないか。

というのが田村氏の話な
けです。

ま、そうスムースにはいか
ないでしょうが、関心や注目
を集めている。

そういう中で、一体どうい
う課題が出てきたか。

一つは町並運動をこの辺で
分類整理してみる、そして運
動論を確立していく必要があ
るんじゃないか。

伝達地区の候補になつてい
る地区が全国で56あります
その大半は行政が先進的な目
をもつてやつてある地区で、
住民団体のある所は三分の二

しかし、その3分の1は行政
主導型の住民団体。

まつたく住民導導で、やっと区想ある
いる新権園のようない地理もある
あれば、妻籠している地区
な運動を
わけです。

そういう色んな型を更に分けて、どういう方向へ行くか並んでやる事が必
ずして、どういふ町並みが出来ます。

もう一つは歴史的環境を守る戦線の整備、みたいなものが必要でしょう。

月に開催される小樽大会で、課題を解かなければゼミの町まではいけないと思ふ。

皆をミゼラブルな小樽へお出でござる。是非、この講座にご参り下さい。

成功をせらるようご協力を願って、終りにしたいと思ひます。

——商由氏

皆さん今晩は。
木曾の山の中から出て来ま

天保年間には34,5軒の旅籠
があったという記録がありま
す。

文久元年には明治天皇即位し、籠女も明治天皇妃として籠に参入する。妻治休止した。

13年には明治入室を可能で
んであります。

こうした重要な宿場であるには違はずはれぬ。由良

たわけですけれども、中央線
がここを通りのが明治30幾年

かどこを通るの人が多い通りに出でます。それが、そこで

から、木曾路の宿場というの

は急速にさびれていくわけ
す

す。ご多分にもれず妻籠もす。

— 20 —

昭和23年に引き揚げられた
んですが、この初期の演劇活動
の方は日本の方で、晩年になっ
てやられた方で、終戦後、
芝居が好きで、終戦後、
お芝居相手に創作劇を作った
りしておられたんです。

このお二人の先生が日や
初めての公民館活動をやは
りして、その青年部幹部では
の講師を、都知事になつたが
濃部さんと色んな人達があつたわけ
です。

先生達が23年に引き揚げられながら我々青年で演劇研究会ってのを作りまして、ま、それが今日の母体になつてゐると思ひます。日本で初めて毎年公演活動では文部省大臣賞と賞を受けて新開社賞を受けるも

の塙おAさん、たいいらと
家のてT三う、ても焼た」
す。の長しP、たいとでてぞ
ます。私校宿のがし歩糸後しう
りはの下連たま近資のをまた
あ実校が友しり最近隙事しま
そ、尊人のでお「民掃なでま
縁に小う私月で、い大んつ
経年籠い、正んが古をそな
うう37妻とて、各生で物。く生
とい相に座しと杯先原きる失虫
昭階先ま長一川河べいもか
2川り会で塙ううて何

まあ忠告した。民俗は、それ迄はけでござる。されど、それも籠め料金はさと妻隼人と。

第2回-14

のが実情です。

最後にですね、妻籠は小林君が行政の中にいて、また、町長が偉い人だったから行政と一緒に住んでやれた。町並み保存運動ではこれが大事だと思ひます。

それから、保存運動のリーダーが留光斎者であってはいけないという事です。

利益の剥きと現状の剥き、剥きと現状の剥き、と我々云つてゐるんですけども、この調和がどうでないかと眞楚保存はダメだと思ひます。

もうけ立地で留光斎にタラタラいい話してたら、新潟なんか一月か二月で駄目になっちゃうわけです。

そういう意味で各み屋をないしコーヒー店も一軒も作ってないんです。

今、コーヒーを飲ませるが飲まんかで大議論をやつる段中です。

コーヒーからのイメージが大事なんですね、江戸末期の宿場保存やつどるんですから。

それじゃビールは何時ですかという反論もあるんです。

コーヒー飲みたい人はまずい分多いようだし、今年あたりから認めざるを得んのじゃないかとも思ひますが、そういう議論をしてるところです。

それと当面の問題としては樹齢300年位の桧がうつそつ茂った森があるんですが、林署がこれを切りたくてたまらんわけです。

この森切られたら、災害の問題も景観の問題もあるので何とか止めよう、と署名運動をやつとるんですが、いよいよとなったら皆さんにも応援をお願いします。

大變つたない話でどうも失礼しました。(拍手)

——会場から上良尚
日本ナショナルトラストと
いうのは……

——石川氏
イギリスで始めた市民運動なんですが、歴史的遺産を市民で財団を作つて買い上げて保護していくこう、という主旨で、もう百年位の歴史を持つていて、建物ばかりではなく美しい海岸線などを買って、今では英國第二の地主とも云われている、これが本家のナショナルトラスト。

この精神を堀さんという人が提唱して作つたのが観光資源保護財団。愛称が日本ナショナルトラスト。

現会長は岸信介氏で会員数2千名、年間予算7千万位でトキの保存にお金出したり、妻籠にお金出したり、小林満河の調査報告書出したり、という事をやってる財団法人です。

以上

第3回 歴史的町並みの再生と町づくり

—理論編—

講師 木原 啓吉氏

昭和55年3月8日
小樽市医師会館

講師紹介が終わって、

——木原氏

小樽運河や歴史的町並み、歴史的環境を守るという事が、明治以来の文化財保存の歴史の中では、どんな位置を占めるのかを最初にお話しして、意義というものを申し上げたいと思います。

それから、海外ではどうかという事をお話しします。

奈良に1200年前の都の跡があり、平城京。この一画に近鉄が、車庫を作るという問題がありました。

これは、中国の唐の長安の都と並らぶ、世界的な古代の都城跡です。この広い一画は大切な所は、国の重要史跡に指定されていたんですね。が、車庫を作る所は指定されていなかった。しかも私有地。

ただ、今買おうとなると、文化財保護法で、それが指定されていなくとも、重要な施設がある場合は、文化財保護委員会の許可を得なければならぬといふのがあります。それで、奈良県の教育委員会を通じて、文化財保護委員会に申請が出来ました。

私が、その1ヶ月前には、情報を捕えていて、許可が出た日に、新聞に書いたわけですね。それが、きっかけで、文化財問題に关心を持ち始めたわけですね。

その後、住民運動が起り、国会で問題になり、糾余曲折があったんですが、当時は地主内閣でしたから、貴重だから買おうという勢になりました。それで20億円を出して買って保存されたわけです。

又、昭和38年頃、鎌倉の鶴岡八幡宮の裏山に住宅団地を造成する動きがあった。が、鎌倉市民が中心にあり、騒動な反対運動を起こしました。最も大切な景色が壊されるというんですね。

最初、表っていた市も、神奈川知事が出て来て、最後に、市長も重要な態度を変えたので守られたという経緯があります。

その時に、鎌倉市民が自分で金出して、寄附集めて、先の土地の一部を買って保存したわけです。

イギリスにナショナルトラストというのが、あるんですね。が、国民が自分で金を出し

合って、保存したい所を買いつけてあります。その運動が日本で始まつた最初があろうと思ひます。

次に、日本の文化財保護の歴史について説明します。

文化財の保存は、明治維新後にはスタートしました。

明治維新の直後、摩訥殿紋といつて、寺を壊したり、非常に豪華な本を壳りに出したソヒラ東があったわけです。

興福寺の五重塔。あれを燃やして、残った鉄の釘を回収しようという、とんでもない意見が出た。が、火を付けて奈良の町に飛火して火事になつたら大變だとハラ事で、守られたという話があります。

それで、当時、ベルツという医者が日本に来ていて、日記を残しています。その中に鎌倉の大仏をつぶして、金銅を外國へ売ろうという動きがあつたと書いています。

この時に、米のフェノロサといふ哲学者や、伊の美術家が、日本は大変だと注意したわけです。そして、國倉天心に、ヨーロッパを見て来いと、ヨーロッパは、文化財を大切にしているぞと言つたわけです。

國倉天心が視察から帰つて来て、古社寺保存法というのを作ります。明治30年です。

まあ、明治以降の文化財の危機というのが、4回あります。1回目は、今の大猩

をの時期ですね。

オ2期が大正時代。美術品が海外に流出した。古社寺保存法は違法物ですから、ここに、国宝保存法を作らなければなりません。昭和8年には、重要美術品等の保存に関する法律を作ります。

又、一方では、天然記念物ですね。植物とか庭。明治の末から大正にかけて問題になつた。が、史跡名勝天然記念物保存法が、大正8年に出来ます。つまり、人為の国宝に対する、天然のものを守ろうという動きが出て来るわけです。

オ3回目の危機は、大政翼賛会が、木造の船を沢山造らねばならないというので、日光の杉並木を切ろうとした。これには、文部省も反対してやつと守れたという話があります。昭和18年頃ですね。

空襲が激しくなり、国宝級の建物が、200位焼けてあります。江戸時代からの町並みもです。で戦争が終わります。混乱期ですから、食べる事が大変で、文化財には振興心でした。

そして、昭和24年、1月26日法隆寺の金堂。2月27日、愛媛県の松山城。6月5日、北海道福山城。翌25年、2月千葉の長榮寺。7月2日、金閣寺が放火され、焼失していきます。わざが2年間に、5件もの国宝が失われた。が、翌25年に、文化財保護法が出

るわけです。

ここが注目されるのは、文化財の概念の変化です。庶民の歴史や生活用品、又は年中行事という風俗習慣等、民族資料といふものが、文化財の中に入りました。

その他に、無形文化財。人間国宝といいます。非常に概念が広がりました。

それから、牛頭団扇、盤山30年代半ばからの高度防護施設開発の規模が大きくなる。すると、或ひお酒をしない。飲むとして保存しなければならない。として保存しなければならない。

たとえば、琉球寺五重塔は守れても、倒れに工事が出来たとしても、懲戒がない。伍組がなくなるわけです。いやゆる環境です。

震災後はこの後悔が、まだ35、6年以内に問題となるわけです。最初に申し上げた、奈良の平城京というのは、正にこの時代の変化の中で起こったわけです。

都市化の波がどんどん海に向く。そういう中で、至る所で遺物が、再利用という形で下で、放置されていく。

たとえば、浪恵の藤原ホタル。ライトが造つた名遺産。もう古い、大きくなれないところ立派ない、と言つて壊された。

又、東京丸の内の三井旧一号館。これは、昭和27年に、ユニドルといふ人が、東京駅の前に、ロンドン風の泰レンガの事務所建築をズラリ建造

るんです。非常に重要な歴史的な地域です。

たとえば、銀島時代に大陸から仙人が入つて来て、赤旗時代に、立派な建築物が出来た。それと同じで、ヨーロッパ社会から文明が入りて来て、地元で造られた洋レンガの建築。その建築が主張するもので、何が何だかは詳しいが、つまり、洋風の洋式建築とかもそれでいい。

それで、あるじは、現代がいいんだと云ふのが2つあります。1つは、12世紀までにさかのこすといふわけですが、その頃、日本はまだわかっていない。

そういう風にあって、それがの底辺には、まだ一歩進んでいた文化が現れるのです。しかし、今や人々がすぐ大きくなつて、にと躍らわけです。

16世紀はじめ、日本の底辺では、高麗の中の王族を主とする大モテという王族が、そこであります。

人々が高麗へ、なぜそこからで高麗の王族。自分たちには、もうありません。高麗の王族が、今は公はば、ひどくなりました。

日本がどんどん、水俣町、イタイイタイ町、世界にも少しのない建設工事の影響が大きい。住民が自治体も困る。それが公私と取り組んだんです。当時は、環境問題もイコール公害問題という形を取り組んだわけです。そんな中で、段々と、自分

物が少ながる。こういう往復運送の、運送をめざすは、もう少し、次の街にせざる。それが、今、その会社も、まだそこまでせざるが、それが、これが、今、まだそこまで、まだそこまである。先して、大きな人が、そこからしていきます。

次に、文化財として伝承し、ただけでは、人々の生活は古いものに親しみえます。そこで、都市計画的な保存をしていかなければならない。そういう、動きが、出て来にわけです。それが、これに非常に開心を持ち始めたわけです。

それで、都市計画の大御所とも言われる、高山英輔氏を座長に、経済学者の都留重人氏、工学院大学の長の伊藤ていじ氏、明治村の鈴木をやっておられた開拓団員、東大名勝歴史の木山光庭氏、それと私自身、張り出されて、現代的な歴史的環境はどう保存するか。今井町をケーススタディとして勉強会をやって、この間、報告書がまとまりました。

今までの都市計画、特に、都市再開発というと、古い建物を全部壊し、新しい建物を造る、こういうのが再開発と言つて来たのです。

それが、やはり、間違つているのではないか。地域の歴史を刻んだものを残して、それと一緒にとなった町づくり、そういうものがいるはずだ。そういう事で、保存的再開

部と言ひますか、そういうものをやろうと、お詫びしました。

このようには、このままでも、大きく変わつて来ておりました。これを評議會で、意見交換の場には、そん、上などに立派の人に一生懸命ですが、いかがれ、これも変わると思ひます。時代は、いずれ、もうリラ風にありつつある事を、ご報告しておきます。

次に、外国ではどうかを、お詫びしたいと見なします。

外国では、19世紀の末頃から、歴史的環境保存が、盛んでした。

イギリスに、ナショナルトラストという運動がありますね。

今から80年前、3人の人が始めた。丁度、日本の高度成長に似たような時期、つまり、産業革命が工業開拓が盛んだった頃です。

皆が金を出し合つて、歴史的な地区を買い取めてこうといふ運動を起しましたわけなんですね。

段々と人數が増えて、45年にロンドンに行つた時は、会員が28万人でした。その後、ロンドンへ行くたびに、36万人、40万人、と増えて、去年の暮れに行つた時は、70万人位になつてしましました。

今は、毎年5ポンド。日本円にして、大体3千円弱位ですが、算めまして、重要な所を買つて行くわけです。

19世紀の末から今日まで、

35万エーカーの土地を買つて占めています。大体、京都の総面積の三分の二の広さです。

又、庭が100位。歴史的な建物が約200。その他に、ネオ・チューイン計画という形で、美しい海岸線の三分の一は買つています。

そういう形で、國民が自腹を切つて、身辯を切つて、自分たちの住んでいる地域とが、美しい自然、歴史的な環境、そういうものを買つてもらっています。

ローマ時代の遺跡や中世の町並み、水車小屋とか、あるいは、バーナード・ショウや、チャーチル首相の住んでいた家などが、そのまま保存されています。

イギリスは、相続税が非常に大きい国です。たとえば、20の財産を相続したとなると、そのうち、18種類、て行かれます。それで、立派な建物を持つている人は、ナショナルトラストに寄付せざるを得ないわけです。

建物といふのは、人が住まなくなると荒れてしまします。それで、寄付した建物には、その子孫が住めるようになります。そして、相続税は免除になる。

そんな訳で、美しい家が、沢山、保存されています。

その他に、フランスでは、1962年に、歴史的街区保存法といふのが、出来ました。

たとえば、凱旋門の近く、つまり、半径500㍍以内に、家を建てたりする場合は、必ず文化庁に届けを出しなさい。そして、ペリの文化財保護委員会が同様に、黒色を塗するような物は、作れない。こういう規制が、大変、厳しいんです。

歴史的街区保存法は、マルローという人が作ったので、通称マルロー法と言います。

マルロー法によつて、古い町並みを中心とした都市計画が保存しようというわけなんですね。

一番規模の大きいのが、パリのマリー地区です。

私は、パリへ多くの、朝でも夜でも、まず一番に上のマリー地区へ行きます。行つたびに、どんどん修復が進んでいます。

17世紀、アントワネットなどが作った建物が、段々、現われて来るわけです。

建物の中には、近代化していくと、美術学校や博物館があります。

ボージュ広場といふ四角い大きな広場が真中にあります。おじいさんやおばあさんか、日向ぼっこをしていなかと鬼うと、お母さんや赤ちゃんを抱いています。

又、小学生が、ランドセル背負つて学校の帰りに来る。広場に銅像があるんですが、その子供たちに、あの銅像は誰のか、と聞くと、その2、3

オ3回-8

年生の子供は、「あれは、アシリ一4世だよ。この広場を作った人だ。」と答えるやうです。

で、又しばらくすると、小学生が、やって来る。高学年の子供たち。誰がこの広場を作ったのか聞くと、「アシリ一4世だ。」と答える。そして、「おじさん、おをこに、ゼクトル・ユゴーの博物館があるから、おをこを見てから帰りなさい。」というようなことを言うやうです。

子供たちも、この広場が、ブルボン王朝の時代から、非常に貴重な広場だという事を知っているんです。

で、年寄りは、この広場は日々、きれくなつて来る。我が家がフランスの栄光が、満ち満ちているんだと、年寄りなりに自慢するんです。

おじいさんも居れば、お父さんもいる。赤ん坊もいるそんな広場です。

しかも、フランスの17世紀から、ずっと、20世紀までの歴史を御えた広場であるわけです。

最近では、カルチュラル・ツーリズム。つまり、文化観光とても言いますか、そういう文化を愛する人たちが訪ねて来る。

そういう人たちも、渾然一体となり、実に、和やかな広場になります。

それで、小樽運河というのには、正にそういう所です。

明治・末から大正・昭和と3代に渡る歴史を体現している。フランスのボージュ広場と同じようなものだと見えうる。それで、保存的な再開発が必要だと見うわけです。

マレー地区にミニーさんといら人がいます。その人の所へ行くと、大体、この位の部屋に、1652年のマレー。1782年のマレー。1979年のマレー。2000年のマレー。というようになパネルが描かれています。

パリには、パリ2000年計画というのがあって、既死に、将来のことを考え、着々と、開発をやっているやうです。マレー地区も、歴史的な価値として保存しよう。甦えらう。そういう計画があるわけです。

イギリスでも、シビック・アメニティーズ、アクトという法律が、出来ました。全国2000箇所を、開発地区に指定して、馬主卓場を作る。緑地を作る。上下水道を整備する。それと同時に、歴史的な環境を更生えらせようという動きがあります。

若国の人々が、集まって、イエモスという、歴史的記念物と遺跡の保存会議というのをやっています。60ヶ国程が参加しています。

オ1回の総会は、ポーランドのクラクフ。2回目は、イギリス、オックスフォード。3回目がハンガリー、ブダペスト。4回目が西ドイツ、ロ

ーテンブルグ。オ1回目がモスクワ。

米産園と自由主義園を交互にやっていくという事は、政治的な体制を越えて、歴史的町並みの保存が世界的な問題になっている事を、示しています。

イエモスの会議が、関野先生が、今井町のスライドを導いて見せたんです。

すると、日本的な豪華な建物が写されるやうですから、皆、感心して見てるんぢます。終わるとものすごい拍手。

そして、寄って来て、言うわけです。日本に、こういう近世の初頭の町並みがあるのか。しかも、大勢の人が住んでる。今までには、京都とか奈良とか、そういう所に行けば関心を持っていたが、今度行ったら、是非、そういう所を見たい。

恐らく、この小樽運河の運動などを、ここの中から、どうなたか総会へ行らしやつて、報告すれば、深い感銘を与えるだろと鬼います。

この総会に集まつて来る人たちとは、自分の国の文化財に対して、熱烈なる誇りを、自信を持っていられるわけです。

たとえば、ポーランドは、第2次世界大戦で、ヒットラーの軍隊に攻められて、破壊されたわけです。

それも、侵入する前に、都市計画や美術史の専門家を、ワルシャワに送り込み、あそ

こは壊さう、これは持ち帰ろうとか、計画を立ててゐるわけです。

そして、攻め込み、城を破壊し、ハンガリーアルの頃の非常に古い町並みを石畳化するわけです。

ヒットラーが、なぜ、それらを壊したか。

ユダヤ人や、ポーランド人を殺すだけではなくて、文化財や歴史的な環境を破すことによって、ポーランドの民族を絶滅やしにしよう。

歴史的な環境があれば、いつの日か、又、それらを中心にして、文化を興す。興える事ができる。

それで、文化財を壊さうとしたんです。

それに對し、ポーランドの國民は、いかなる時代になつても、難えなんだ。文化に接するんだと、その生存の証として、町並み保存、再生を行なつた。ワルシャワは、完全に、昔のままに復元されています。

そういう人たちが、日本の今井町は、すばらしい。あるいは、1200年も前の木造建築つまり、法隆寺が、今ども、依然としてある、という事に、警異の念を持っているわけです。

木造建築に關しては、日本から書びたい。是非、大切にして下さい。そういう國に言わなければ。

自分の國の文化財に誇りを

持ち、愛するがゆえに、他國の文化財に対するものに対しても、熱烈なる國心を持つ。尊敬の念を持つ。

そらいうナショナリズムを推し進める事によつて、イニシアチナショナリズムといふものにつき抜ける。こういう開かれ代思蟹を持っています。

つまり、文化財というものは、そらいう意味で、非常に重要なものなんですね。

結婚式、日本町並みも破壊されましたが、普通に復元したという例はあります。

ヨーロッパでは、古い町並みを復元させています。

やはり、そらいう環境を見つめる眼というものを、我々は、しっかりと持たなければならぬと見えます。

ハニガリーのブダ地区では、城や、修道院、教会が沢山復元されています。

その中に、セントマーチェス寺院がある。そこの隣りにはホテルが作られた。それも、アメリカ資本のホテル。そんな施設は皆はない、と思って行って驚いたんです。

すばらしいホテルなんですね。隣りのセントマーチェス寺院と完全に調和しているんですね。

昔の建物ではないんです。非常に新しいデザインで、新しい材料を使つたホテルなんですね。それが、ブダ地区と、

ぴったり、合っていいわけですね。

つまり、町並みの保存というものは、單に、古いものを、凍結的に、博物館的に保存するというのではなく、最も新しいデザイン感覚と、知能性を持って、歴史的な環境を更生さらせるということが、必要なことです。

ですから、小樽運河でも、若い人たちが、祭りやら、色々やってますが、そらいう形で、知恵を出し合つて、新しい産業をつくすとか、遊んで出来る方法は、いろいろある。

又、世界各國で、やっていいわけですから、是非、小樽でも、知恵を出し合い、運河が、更生するようになれば、世界的に評価されると、思うわけですね。

時間が来ましたので、一応終わります。

司会

ありがとうございます。町並み保存という言葉は、全國的に定着していふと思ひますが、なぜ、町並みを保存するのか。それらについて、日本の明治からの文化財の保存の歴史を踏まえて、又は、現在、行なわれている運動の例などを文えるながら、あるいは世界各地の例なども、お話を聞いて頂きました。

それでは、質問、意見などありましたら、どうぞ。

境氏

大変、有益なお話、ありがとうございました。

どうございました。

小樽は、昨年の11月14日、強行採決をして、地方自治体としての意見を決定しました。そして、調査をしてくれといふ直接請求では、5万以上の大石を算め、そのうち肩効第名が、3万7千名もあったわけです。それをも、認めなかつた。

今のお話の中で、フランスや、イギリスの例を開きましたが、日本には、そらいう法律など、ないのぢゃうか。

道や國の段階へ行っても、地方自治体の意向を優先するわけですね。で、なかなか大変なんです。

それと、学者や文化人が保存を唱えても、どうしても経済が優先してしまう。

ですから、ただいまのようなお話を是非、小樽の財界人や、市の理事者に、機会を作つて、お話を頂ければうとうございます。

是非、ひとつ、ご指導願いたいと想ひます。

木原氏

これまで、鎌倉では、市長さんが呼ぼれて、理事会や市会議員などの前で話したことがあります。又、ロータリークラブとか、青年会議所を呼ばれて、お話をしました。

ですから、地元の経済界、あるいは、経済を担う青年会議所、そらいう人たちが熱心な所は、よく保存されています。

ですから、いずれ、小樽の青年会議所の方々が立ちも、声が、ががさんざはと、その時には、いつでも、来て話しますけどね。

やはり、地元が根を下して生活しようという人にちひ、責任を持つわけです。同時に、世界に対しても、開かれた責任を持つわけです。

それと、日本では、町並み保護の場合、指定ではなく、選定といふ言葉を使つているんです。

なぜか。つまり、町並みというものは、そこには沢山の人人が生活しているわけです。

その地元の人が、守る気にならなければ、上から指定されても、保存にくくい。

だから、各地で保存条例を作り、国が選定する。

三法としては、まだある、二しいようですが、ひとつ見識なんですね。

今まで、14の地域が、國から選定されています。住民が町長、市長を動かす。又、行政の中の熱心な人が、一生懸命、頑張つて、理解の遅い人たちを説得する。みんな、一緒にになって盛り上がつた地域ばかりですね。

ですから、小樽の場合や、皆さんのがこういう会議会を重ねるうちに、段々、理解が深められ、良くなつて行くんじやないですか。

境氏

地方自治体が、一度、採決

した事を、もう一度、採択のし直しをするという事は、出来ますか。

—木原氏

まあ、非常にあいまいな問題ですが、最終的には市民の意向ですから、選挙や、色々なチャンスはあるわけですね。

どうしても守らうと、いう意識が、高まって来れば、おのずから、道は開けると思うです。

人々の環境の思想が、高まる事が、大事なんですね。

物事には、必ず光と影があるわけですから、明るい面に目を向けて、それを伸ばしていく以外はないわけです。

仮に小樽運河が壊される。すると、運河だけに留まらず、他の歴史的環境も、壊されていくと思うんです。

小樽の事は、皆が見てるわけですし、少しづつ、一步一步進むしかないと思うわけです。

—安田氏

小樽の町内会長さんたち、自分の町内の事は、一生懸命考えていいです。妻籠と同じなんです。

それで、妻籠は、講演会なり、大学を設置した。小樽の場合、そういう方向へ行こうといふ姿勢はあるんですねが、行政が反対していると、何となく、盾をつくのはどうも이라는気持ちがかなりあるんですね。それが、足手まといにな

るわけです。

それを突破するには、知見を寄せ集めて、歴史的環境の思想を定着させて行く。

市民の中には、それそれの専門家が沢山いるわけで、すから、それを寄せ集めて、小樽の知見を作り上げなければならぬ、そう思います。

—木原氏

良く言われる事は、その国の政治は、国民のレベルを反映する。その都市の市政は、市民のレベルを反映する、と言うと、言葉があるかもしれませんか。

2年前の小樽、あるいは、4年前、10年前の小樽と、比較した場合、人々の意識は、飛躍的に進んでいると見えます。

時間の流れの中で、人々の環境の思想の走査を、私はかなり重視するんです。

ですから、時間との戦いになります。

破壊するという事、それをいかに先へ延ばすか。延ばす事によって、そのうちに、一般の人々の考え方を変わって来る、という事もあるんですね。

現実に、直面する問題を、解決すると同時に、長い眼で見ていくという、両方の複眼的視点と、もののか、必要な事で来ると思ふんだと思ふわけです。

—山口氏

壊すという行政と、保有してほしいという市民と対立し

ていろいろ地域が、小樽以外にもありますと聞きました。

一度決定された計画が、市民の意見で、変えられた例はありますか。

されど、運河を残せと言つてもお金がかかる。そんな状況は困る。そういう事と言ふ人が沢山います。

そういう場合、自の方から補助するとか、提供するという例は、ないんですか。

—木原氏

フランスのマルロー法。それと、イギリスのシビックアメニティーズアクト。数年前に、都市計画と一体となつたんですね。

石突共に、都市計画というものは、歴史的環境を基盤に、歴史の連續性の中で作るんだという事か、完全に誤められたんですね。

建設省の中に行って、私が説得したのは、そういう事なんです。

将来は、都市計画法の中に美観地区とか、園芸地区とか、そういう形で、歴史地区というものを設定させよう、というのが、目的なんですね。

現にそういう線で動いてます。

こういう小樽みたいな運動が、各地でありますから、それらを反映させ、もう、一押しに押し付ければ、そういう時代になりますと思います。

どう、絶望する事もないと思います。

小樽の皆さんも、頑張って、際立つとかそういう事で、人々が、小樽運河を見つめる眼を、ドラスチックに変えていくという事。そういう読みき色々な形でやる事が、必要なんでしょうね。

中国の四書五經の中に、易經があります。この易經に觀音と弘法が出て来ます。

觀音公讐という言葉が出来て、觀音が生まれたり、ユミの山に生まれたりという時代から、裏の意味での觀音といふ何かと言われています。

裏の意味は、國の光を觀るところ舉げます。つまり、他国の文物を見る事によって、心を動かせるとか、そういう事です。

ですから、非常に美しく、貴重な言葉なんですね。

今では、文化觀光という事で、世界的にも問題になってるわけです。

戦後のイタリア映画で、「無防備都市」という映画があります。

ローマ、フィレンツエ、ベネチア、この三都市には、軍事施設は作らないし、通過にも使わない、と宣言したわけです。そのため、ルネサンス以来の世界的な文化財を守る事が出来たわけです。

その宣言をした後のローマでの民衆のレジスタンス運動とナチの弾圧を描いた映画なんですね。

イタリアは、このようにな

て、世界的な事を保存し続け
ていらわけです。

1954年、ハーブ・キモラが出来
ました。

特別保存地区と一般保存地
区を設けて、そこは攻撃しない
。もし、攻撃したら、戦争
犯罪だ。戦後、裁判にかけら
れるとこらわけです。

日本も、この条約に調印し
ながら、未だに批准していな
いんです。

ユネスコ憲章の第一章に、
戦争は人々の心の中を始める
と書いてある。そして、文化
財は、人類の共通の宝である
から守らなければならぬ。

日本の奈良、京都というの
は、ウォーター博士が爆撃し
てはいけないと東部を説得し
て、かろうじて守られ代。正
に、他人の禪を守ってもらっ
た。

それに比べて、イタリアで
は、自発的に宣言をして文化
財を守ったわけです。

そろい形で、文化財と平
和といふのは、非常に強く結
びつけていふと見うわけなん
です。

文化財の破壊をバニダリズ
ムと言いますが、現代のバニ
ダリズムは、戦争があり、野
放団な都市計画だと、言われ
ているわけです。

以上

第4回 魅力あるまちづくりと交通

—実践編—

旭川買物公園の例をつうじて

講師 五十嵐広三氏
小河原辰也氏

昭和55年3月12日
小樽市民会館

講師紹介が終って、

お聴きござります。五十
嵐広三です。

小河原さんと一緒にお招き
頂きましてお話を出来ますの
を非常に嬉しく思っております。

小樽運河を考える旭川の会
の、高原君、齊藤君が一緒に
やって参りました。後の方に
おります。

(両氏起立) (拍手)
旭川で買い物公園という物
を実施させて頂きまして、そ
の話をとく事ですので、私
からざっと、理念だとかいさ
さつだとお話をしまして、そ
の後、直接携わった小河原さ
んから、悩んだ事とか、貴重
な体験をお話して頂きたい、
こういう具合に思います。

昭和35年前後で、若
い連中がワイワイ、酒を飲み
乍ら話をして、いはばアルコ
ールと一緒に発酵した様な恰
好で、一つのイメージの様な
物が出来ていったわけです。

道路に於ける人間性の回復と
いった事を初めから考えて
いたわけではないんです。

町の真ん中に一つ広場が欲

しいな、最初はこういう様な
事だったと思うんです。

旭川の道路は100mの幹の目
になっている。ど真ん中の1
本や2本はつぶして広場にして
もいいじゃないか、そんな事
を酒を飲み乍ら、小河原さん
もメンバーの一員でしたが
丁度の連中とか、絵描き連中
とか集って話してたわけです。

昭和38年5月、予想そし
い事でしたが僕が当選して
しまった。

たまたま市長になった僕は
それを本気になって考えよう
としました。

39年3月の施政方針演説で
初めて「買い物公園」という
言葉を使いました。

同時に、僕がですが調査費
を付けさせて頂きました。

翌40年に旭川地域町づくり
計画を発表したのです、この
買い物公園を重要な核の一つ
と位置づけました。

この頃になりますとイメー
ジも大分固定まってまいりま
して、その頃言っていた事を思
い出しますと、「道路に性別
があつてそいいではないか」
つまり、たくましい植物を積
んだ車が走る男性道路がある

オ4回-2

のもいい、が、歩く事が樂しみという女性道路があつてもいいではないか、という事と同時に、商店街だからといつて物を買ったらすぐ帰るという事ではなくて、きっともっと自由な、人間真い、熱っぽい空間があつてもいいじやないか、という様な事が考えられる様になつて來た。

その頃は高慶成長期の最中ですから自動車の交通量をどんどん増えていて、道路に於ける人間復権という意識も段々進んで來た、とこういう風に思ひます。

商店街は全体的には余り乗り気でない、若くなりたて市長のアドバルーンだ、という感じが一般的だった、と思ひます。

ただどうも、駅前の目抜きの商店街なのに、さっぱりこの境はやらない。何か考えなければ、という風にしだいになつていった。

42年の12月に商業診断の勧告がなされた。

平和通りは今の商売のやり方では上手くないよ、年々ダウントしているよ、これはひとつ、市が云う買い物公園の様な発想といったものを、大胆に受け入れてみたうどうですか、という勧告が出た。

43年に平和通り近代化促進委員会が出て、商店街その問題にまともに付き合つて、いこう、という感じが高まって参りました。

ですから、市側は広場を持ちたい、商店街はこれをテコにして振興を、と目的は違つていた様に思ひます。

しかし手段において一致した。

当時、平和通りは一部は道あとは国道でありましたから、市の考え方でどうこうするわけにはいかない。

実現していくのはなかなか容易な事ではないわけです。

そこで色々な戦略を練るため、小河原さんをはじめ商店街の若い経営者と、市の都市計画、商工会議所のメムバーなど30名程で、平和通り買い物公園企画会といふものを結成し、その議長を小河原さんがつとめたわけです。

難しいと云つていてもしようがない、何かひどつ突破口を開こう、実験をしようじゃないか、と彼ら思つた。実はあまり乗り気ではなかったんです。

一般的に行政には実験という言葉はないわけです。

良いか悪いか分らんけどやってみよう、という事はなかなか行政では通じる事ではありません。

しかし僕としては大事な夢であったし、町づくりの核と考えておりましたから、下手な事をやって挫折する様な事になつては大変だ、という気になりました。

それはやはり市長というものの臆病さ、というものが警戒であります。

つたと思います。

この際やろう、という話になりまして、よし、では思い切つて予算を増やしてお金の態勢でやろう、となつたわけあります。

我々の考え方は、広場を、そして市民の求めに応じる造形を、という事で、歩いて行くと花壇がある、こつちには花時計がある、という具合に様な物を幅20mで長さ1kmの空間に配置するわけです。

そういう物を置くんですから車は当然入れない。

しかしこの平和通りは道道1号線で、1号線1号6千台の車が通ります。

この車を、たゞせよストップある道、或いは閑慈院、また警察であるとか、そういうものが簡単に認めるわけがないわけあります。

そこで皆はです、一ヶ月位実験をしました。

大体は根回しが出来た、という判断で、関係者一同を集め、商店街、市、警察、消防、閑慈院、陸運事務所、ハイヤー協会、バス会社、土現の方、こういった責任者が一堂に会しまして、8月の上旬から一ヶ月程これを実施したいのでなんとかご了承を、とお願いしたわけです。

そこで最初に立つたのが警察であります。

お立ちになって「警察」と1日協議を致しましたが、車をストップさせるなど非常識極まりない話で認められました」

閑慈院の方は「私の政治ももう解って」ううに国道をよく解つて、もう物を障害する事などない、という事で、いたのですが、面白がる、悪しからずといふで、いたの

と次々にうやうやしくして、消防、と消防長は市長の範囲ですかううに思つた。ここぐらいはいい消防長が「この火作業の事は」と思つた。これぞ歴史の種の事は」といふで、いたの

商店街の人達は本當に圓った。まうし、私そ

その時に、平和通り振興組合の山本政治郎という當時44歳のお姫さんが立ち上って、も「今日でも士農工商という市長があるのか! 市民も、市長も、商店街をやりたいと云つてゐ事をなんで役所が反対するのか!」

その山本さんの發言で、皆しゅんとして了つた。

その日の会議はそれで終つたんですが、私共はここで本当に戦からう決意が出来た様な気がしました。

私の方はその会議の直後に市の幹部を別室に集めて、今度の仕事は絶対やるぞ、と乙旗を掲げたわけです。

商店街の方も、よし、徹底的にやるべ、という事で翌日から寺子屋をして東京へ飛ぶ札幌へ飛ぶ。

商店街はどうかいうと保育園、僕はご存知のとおり革新。

これが一つになって燃え立ったわけです。

直感的ってみると、役所は公司には反対していきますが、理解を示す方が何處にもおられました。

なかなか結果にはいかなかつたんですが、予定していた8月6日の4日前になって、やっと許可が下りた。

どういう許可かといいますと、人々は道路に於ける人間性の回復という事を掲げて賛成したのですが、許可是お急ぎの時に夜店を出す、あれと同じ道路占用許可です。期間も12時間に延長されました。

しかし何にして認められたわけです。そこで5日の真夜中を期して一気にやる事になりました。

実は準備は前から進められていたんです。

僕も薄々は知っていたんですが、小河原さんはじめ通称七人の侍と呼ばれる連中が許可されるかどうか判らないのに、準備を始めていたんです。

準備にお金はかかる。

予算は通してあっても許可が下りなければ執行は出来ないわけです。

しかし、役所の係長などは

駄目な時は退職してその退職金をあてる位の気構えでやっていた。

大したものではないのですがヒューム管を輪切りにしたものの、これを5日の深夜にポンポンと置いていく。その後から土を入れるトランクがいく。その後へ花を。こんな具合いで、市民が6日の朝起きてもたら、前の晩まで1万6千台の車が走っていた道路が朝には公園になっていたわけです。

これは素晴らしい変身でした。

12日間の実験期間中に訪れた人が92万人。お店によつては3倍から5倍その売上げ。車を止めた結果よその地区の交通量がどうなるかという調査をやりました。

実験の結果、これはやれるという確信を得ましたので、ただちに本格造成の段取りに入ったわけです。

設計を上田篤さんに依頼すると同時に、国道、道道を移管して市道にしました。

さて、お金が8千万円かかる、相談をしまして、市と商店街が3千万ずつ、残り2千万は寄付を貰うという事になりました。

設計は専門家に任せただけでなく商店街を加わってワイワイ云い乍ら、いはば手作りでいったわけです。

今迄、都市計画それも道路なんていうのは民衆が参加し

得ない、タブーであったわけですが、それを自由に出来るという事は市民にとってこの上ない楽しい事であつて、様様な良いアイデアが生まれた事は云うまでもありません。

失敗もありましたが、実際に楽しい仕事でした。

面白いものでこの実験をした翌年ニューヨーク五番街で、その半年後で銀座で歩行者天国が実施されるようになつた。

46年には、我々の実験の一番の障害であった道路法、道路交差点法が變って「歩行者専用道路」という言葉が初めて法律用語として登場したんであります。

そして建設者は次の補助金を、通産省は商店街振興として次の補助金を出す様になりました。

町づくりの一つのポイントっていうのは、ある部分で一点突破して、そこから全体に広げてゆく、これが大事であつて旭川の場合は貨物公園がまさに一点突破であったと思ひます。

その後旭川の道路、のべ千五百kmあります、に5つの性格づけをしました。

一つは産業道路的な普通の道路、車を走らす事が目的のその。

それから、歩道も広いし街路樹がずっとある、そんな道路。

それから、それに自転車道を加えたもの。

その次は緑道、街路樹なんでものではなく、濃厚な緑化のなされた道。

最後はシンボル道路。これは各地域に一ヶ所位ずつ。

そういう性格づけをして、計画的に進めていこうとなつたわけです。

これに基づいて、まず七条緑道というのが出来ました。

平和通り買い物公園と交差する500m程の道路、ポプラがビッチリ立っている、行止まりの公園には美術館が出来、平和通りと交差する所には彫刻家のシンボルタワーが立っているわけあります。

この七条緑道は、先程云いました、法律が変わって国が出す事になった次の補助金をその方1号で、当時1億1千円かかったその半分を貰つたわけあります。

或いは、道路というものは車道があると歩道があるものの、歩道を歩くには限らないではないか、車道と歩道を文書通り分離していいのではないか。

何故なら、車は直角には曲がれないが歩行者は直角に曲がってもいいわけですし、一番短かい所をスパッと行けばいいわけです。

ことに住宅団地の中などは通過車輛を入れるのはおかしい事ですから、車道は、むしろ行き止まり、狭小路にしていく。

こうしました緑ヶ丘というニュータウンは、その後、建設大臣賞をとったものであります。

そういう具合いで、買い物公園は買い物公園として単独にあるのではなく、町づくり全体に組み合わさっているものだという事を申し上げておきたいと思ひます。

さっき小河原さんと話していただいたのですが、出来上ったものよりそのプロセスが大変なのであって、それを阻止しようとすると権力が強ければ強い組、皆が燃えて戦っていく。

そういう運動そのものに大事な意味がある、と思うわけであります。

その意味では小樽運河の場合も全たくそうだと思うんですね。

買い物公園の場合はあの時出来なくとも、5年後、10年後にやる事も可能だったでしょう。

しかし運河の場合は違いますね。潰されて了えは取り返しがつかない事ですから、厳しい戦いを余儀なくされいると思ひます。

買い物公園は、旭川ではない他の町でも出来ますが、運河はそうじやないです。

そんな意味で、ぜひひとつ皆さんの運動に期待するし我々も協力したいと思っております。

どうも有難うございました。

—小河原氏

実は私、昭和20年に小樽商大に入学させて頂きました。

もっとも十勝へ援農にばかりやらされて、21年の春頃から漸く小樽で勉強をやる様になつたんです。

23年卒業の時、学長が「今ここに史上最高の卒業生を世に送る」と演説しまして、卒業生の一人が「僕々は馬鹿がざるダイヤモンド自身の力で必ずや近い将来に身の力を光り輝いてみせる」と云って卒業したそうです。

私にとって小樽というのは学校そと人情みたいなものも古い懐しい建物が残っている事も、ひっくるめて非常に好きなんです。

しかし何と云っても、出生の地であり、瀬戸物店という仕事をして生きる場である旭川に深い愛着を感じています。

昭和38年、五十嵐さんが当時37才、全国一若い市長として華々しく登場しました。

市政というものが突然、身近に、感じられたわけです。

旭川は軍都でした。

終戦後、何を失くなった。産業らしい産業もない。

そして国鉄の複線化、電化によって消費人口は札幌へどんどん流れていゆく。

というところで、真剣に旭川の事を考えはじめたわけです。

ところで私は日本の都市づくりで間違ってるんじゃない

かと思う事が一つあるわけです。

ヨーロッパですと都市の真ん中に広場があり、文化や宗教の中心である寺院があり、オペラハウスがあり、市議事堂があって、その周辺に商店街、そのまた周りに住宅がはりついた、そういう都市が始まんどなわけです。

ところが日本では、行政の中心であった城は山の上、文化の中心のお寺も山の上、住民はといえば、武田信玄ではないが「人は石垣」で、石垣の下の方におかれている。

文化が山の上で頑張っている、これは間違いではないだろうか。

町の真ん中に文化を降ろして来るのが本当ではないかと思うんです。

そんな事で、この買い物公園構想にいち早く飛びついたわけです。

若干、不満だったのは、何とかプラザとか、パルコとかもっとしゃれた名前をつけて欲しかったんですが。

42年にたまたま私が青年会議所の理事長になりました。

そこで、買い物公園を意欲的にとり上げて、1年間みっちり、基礎的な調査だと意向調査などをやりました。

東京に、旭川出身者の役人などで構成している、旭川都市整備委員会というのがあります、そこで一つのプランが出来まして、まあ、商店街

近代化プランとでもいいですか、それを旭川へ持ち帰りますと、「一体、何億かかるのか」というわけです。

その構想ですと約80億かかる。

当時、平和通りで1年間に投下される資本というものは、せいぜい3~4億円です。

80億となると20年分からなければ出来ない。

そんなのはお断わりだ、てな事で一時期買い物公園はたなざらしになりますして、不可能だという烙印を押されたわけです。

ところが商業診断の中で、旭川中心部の商店街は非常に落ちている、郊外は寝屋やスーパーが伸びて、ドーナツ化現象が起きている、という診断がございました。

先程お話をあった山本政治郎さんが作った商業近代化委員会というのがあります、私が副委員長でしたんですが実はこ葉では使えないが、実質的には買い物公園を2年間いろいろ勉強していたわけです。

そこへ、都心部は余程の魅力ある商店街づくりをしなければ、お客様は帰ってきて来ない、という診断が出たわけです。

それで山本さんをはじめ、もう待ち切れないとという事で買い物公園企画会議というのを、市、商工会議所、商店街から近代化委員が出て組織し

たわけです。

私が議長をやったんですが集まったメンバーが若かったので、議論ばかりして切りがない、とりあえずやってみようじゃないか、となつたわけです。

車を削き切れるかどうか、幣書があるかどうか、市民の反応は、一切を実験の中で出してみよう。

割合、簡単に考えていたんですね。

根回しに歩いてみると割合好意的に受け止めてくれる。

そこで商店街に諸った。

「国送を止めるなんて、お前ら若者に出来る筈がない」

「出来たところで商店に結びつく筈もない」

と、どうにもならなかつたんですが、山本さんとか、一部の年配の理事などが、せっかく若い奴が云っているのだから、とバックアップしてくれまして、後日になって、市役所の応援もあるのだし、市長も云ってるし、まあやうせてみよう、と商店街の許可を頂いたわけです。

市の若い課長さんの言葉を信じて、商店街を説得するにはしたんですが、実際にふたをあけてみると、さっき五十九さんが云われた様に八方塞がりの会議になっちゃつた。

それまで私ども若い者をバックアップしてくれていた山本政治郎さんがすっかり頭に来て、土農工商という言葉を

吐いて、声涙俱に下る名演説をやつたわけです。

そこでかえって運動が一気に火を噴いたわけです。

8月にやりたい、ところが7月の会議ですから1ヶ月位しか時間がない。

いよいよ悪だくみをしたのが我々の仲間七人で、とにかく道具だけ揃えて了おうと。

それで、市役所の竹原さんという人が、一晩で造園する方法を説明しました。

素らかいヒューム管を作らせて輪切りにする。他にU字溝とか三角溝とか。これを溶接してぶつた切っちゃって、さあいらっしゃい、てなんで道具だけは揃えちゃつた。

作っちゃった以上は売らなきゃならない。

ヒューム管2ヶにU字溝1ヶがAセット、といった風に色々パターンを作つて夜な夜な町内を走り歩いた。

あっちの町内では40万でしたよ、てな具合に競りあわすと、商店街ってのは、よしうちは50万の、とこう頑張るんです。

何とか走り尽したんですがそれで許可是未だおりない。

七人の侍のうち市役所の3人は、駄目な時は、頭を丸めて福助スタイルで平和通りに3日間座って謝罪する、そんな話を決まつてました。

でもどうしようか、と思っていたんですが、実は、見つけたんです。

ある標識メーカーで進入禁止の標識を作っているのを。

ああ、これは警察さん、泥をかぶる心算なんだなアと思ったですね。

仮に陸運局さんがバス路線の変更をやろうとすれば、バス会社と相談して、三ヶ月前から変更の表示をして周知徹底させなきゃならない。

三年待つて出来ない。

その点、警察さんは泥をかぶる気さえあれば、《混雑が予想される、事故があつては困るから》と臨時の指示標識を立てる事が出来る。

これだけ市民が燃えているのだから何とかしなくては、とお役所が裏で話し合つて、警察さんが泥をかぶる事にしたんじゃないかと思います。

そういう事で実験の前夜になりました。

市からは係長以上つまり超勤守当のつかない職員は全員動員して、我々と一緒に8条に待機していました。

午前0時が鳴った瞬間に、重車輛がウワーアと入つて来て、リフトでヒューム管を、我々がチヨークで印した位置に落していく。

その後から造園業者が土を入れていく。花を植えつけていく。明方の4時頃には花壇が出来上つた。

一方ではヒューム管の大型の奴に厚手のビニールを繰り返して水をはり、電気

を引っぱると噴水がピューッと上る。

と、とにかく一晩でやつかけた。

一晩で、というのがミソなんですね。

一夜明けてみたら、花が咲きみだれ、噴水が上り、ブランコがある、もうビックラボーテンです。

人がどんどん詰めかけて、初日からお祭りになっちゃつた。

実験の12日間始天に恵まれまして、各地から視察に見えたり、NHKの102が取材に来たり非常に忙しい12日間でした。

1日だけ雨が降つたんですが、実は私は雨の日が一番感激したんです、實にしつとりとしたいい街になりました。

それ迄無顧心だった人も協力してくれる様になって、本当に感謝となつたわけです。

各戸、周囲1間につき3万6千円の負担、合計3千万を商店街負担分としました。

47年6月1日、平知通り買い物公園がオープンしたわけです。

現在、その総持管理、運営は市から委託を受けて、我々と市とのジョイントベンチャーワークで運営しています。

その年で達成率あるんですが、市から450万円、商店街から650万円、とうきび売りなど直営事業収益400万の合計4500

万円の年間予算で運営しています。

おかげ様で営業成績の良い店もありますし、悪い店もあります。

買い物公園作ったからといって全部良くなるわけではありません。

マッチした商店街づくりをやらないければ、仮作って魂入れず、みたいな事になります。

一つの例ですが、腰の形をしている鏡道がありますね。

あれは実用価値はそう始んどなくて花の図物詩といったそので、余り売れるものいませんですね。

8月の暑い夜に、私の店の前に売り台を出して見合なんかと一緒に並べておくと、涼みに来た人達が「あら珍らしいわね」とか云って結構買っていくんですね。

また、噴水のある所なら、パンタロンのお嬢さんが噴水のヘリに片足かけても、様になるわけです。

ですから、その環境にマッチした店づくり、その努力をしなければ、売上げには結びつかないわけです。

旭川も大型店攻勢とかあるわけですが、ひとしきり落ち着いたところで、町づくりの端にも専門店の巻返しみたいなものをやっていきたい、と考えています。

振り返ってみますと、町づくりにタッチ出来たその嬉しさは忘れられません。

売上げ云々で評価する向きもある様ですが、道路というものの既成概念を壊して、新しいそのを作る運動をやったわけで、公園、広場といった性格を道路に持たせたわけです。

そういう先鞭をつけた、こういう評価してくれる事は、我々にとって大変嬉しい事です。

そういう創造する意欲とでもいったものが旭川の場合には伝播していきましたし、かなり消化していっています。

私は創る躊躇しさでしたが、小島は守る苦しさみたいなものが非常に大変だと思いますけど、でもやはり、自分達の町だっていう意識で皆が立ち上れば出来ない事はないのではないか、と私なりに考えておきます。

私の方の説はこの辺で、何かありましたらご質問でお答えさせて頂きます。

——会場から安田氏

町づくりに市民が参加するという事が、旭川も、最近では北見などでもやられている様に聞きますが。

——五十嵐氏

今ではどの町でも、対話を参加するのは、保守とか革新とかいやなしに常識になつてゐると思うんです。

旭川で良く使った言葉に、「市役所とは住民運動の事務

局みたいなもの」というのがあります。

旭川市には自治活動部という部があります、これはそういう意味を込めた部で、市民団体とのパイプ役などが中心なんです。

じゃあ、市に都合の悪い市民運動が起きたらどうするのか。であっても自治活動部は事務局的役割を果すべきだ。これが僕の考え方です。

その位の気持で市民参加というものを考えるべきだし、具体的にどういう組織を作り住民の意志を住民に反映させるか、これが大事だと思いま

す。——小河原氏

旭川では、医大の誘置でも動物園設置でもすぐ住民運動団体が出来ちゃうんです。

五十嵐市長の保守系を抱き込む腕の良さをあったんですがね。我々としても市役所には物が云い易かった。

当然、小樽市も、そういう窓口があつて然るべきだと思いますね。

——石塚氏

一点突破、全面展開というお説しがありましたが、その一点に平和通りを選ばれたのは何故ですか。

——五十嵐氏

一点突破、全面展開と云つたのはですね、例えば、旭川に中原傍次郎という彫刻家がいた。日本の近代彫刻の初期の頃の人でもう亡くなられた

人ですが、生地は釧路ですが旭川出身と一応されている。

僕の前の市長の時に作品を何点か市で入れてもらいました。

旭川叢書というのを市で年に一冊ずつ出版しているんです。その叢書で「中原傍次郎」を出した。それがきっかけで旭川市が中原賞という彫刻界の賞を出す事にして、今年で11年続いています。

この中原賞がある事で旭川に作品が集まって来る、それを平和通り或いは緑道に置くそれと同時に、今僕らは中原美術館を創設する運動をやっていきます。

中原の精神を中心にして、東海大工芸学部が旭川に誘致される。

旭川の木工家具、木工芸を含めて、造形というものが広がってゆく。

こんな事だと思うんです。買物公園の場合、平和通りでなければいけなかつたと遡は云えないと思います。

どうせやるなら旭川のド真ん中に自由な広場を、とけう事をしたから。

それが一点突破になり得たのは市民が情熱を傾けて運動をしたからです。

小樽の場合は、運河こそ最大のポイント。小樽の命運を決めるのだと思いますね。——小河原氏

買い物公園でいえば、一つの商店街の端に市費を使うという事が問題だったんです。

オナ回一12

他の商店街の連中に根回しをして、平和が良くなれば銀座商店街も良くなるんだし、銀座に何かあったら平和が心配するから、と、やってあつたので講会も何とか通ったんですが、また、5年後には我々も側面援助して、銀座通りに「幸わせ広場」が出来たんですが、それは遅に回れば商競争ですから、やっぱり戦いでもあるわけです。

—五十嵐氏

買い物公園オープンの日に銀座商店街が折り込みのビルを全市に撒いたんですよ。

《オープンおめでとう 平和通り買い物公園を見て 買い物は銀座通りで》

やるそんだなァと思いましたね。

—北村氏

小樽運河を守る運動をやつて来て、いつも障壁になる一つに、行政は一度決めた事を簡単に入れられない、という事があるんです。五十嵐先生のご経験では如何でしょう。

—五十嵐氏

詫かしい事とは思います。しかし時代の変化に応じて改正していく勇気を持って当然と思いますね。

しかし問題は、この後どう具体的に運河を残す戦略戦術を組み立てていくか、人員を立て直し戦いを広め乍らどう対応していくか、それは今にわかにこうやればいいとは申し上げられないけど。

大変に感動的なのは、こうして醸造を持ち、勉強しながら市民運動をちゃんと深い所に定着させていって、ここをすごいと思うんですね。

運河そのものも大事ですが運動も誇りでなくちゃならんのですから。

運動は弱めず、たゞうがす若えられる限りの事を尽してみて、ぶつかってみる、そういう事も必要ではないかと思いまます。

—小河原氏

私達の経験から云うと、中央官庁の若手なんかの方が真剣に考えてくれたんです。

運河問題は中央ではかなり残すべきという風潮があると思うんです。

中央から逆流させる事を考えたらどうでしょうか。

—五十嵐氏

倉庫のある辺り、今、坪当たり幾ら位ですか。

坪20万位ですか、でしょうね。仮に1万5千坪あるとしますようが、あの辺一帯で。

そうすると30億ですよ。

30億なんて全く安いもんだ。

今ね、学校を建ててるの10億以下で出来ませんよ。市民会館となれば20億、30億だ。

旭川でユーカラ織りの木内さんが個人で公民館を建てていますが11億かけていきますよ。

あそこを30億なり40億で買う事を考えてみたら面白いんじゃないですか。

國と道と市で必ず出そう

というのは難しい話じゃないと思うんですね。

倉庫を工芸館にするのいいじやないですか。

ガラスとか、木工とか、陶器とかね。

あそこを一つの広場にするのもいいね。

その場合、何車線であろうが車道は適当でない。

それは広場でなくなる事だもの。

こんな風に夢を描く、考えていく、それは小樽のイメージを決定していく事なんだから、市長にしても議員にしても面白くて仕方がない仕事だと僕なら思つんだがなア。

—北村氏

旭川に小樽運河を考える会が出来たそうですが。

—齊藤氏

私、峯山先生に教わった時もありましたし、蘿女子大の小笠原先生とも色々接觸があったものですから、この運河がマスコミに載った段階から関心を持っていました。

2年ばかり前ですか、小樽出身の人とか、関心のある人達と、一度行って見てみようと車3台を連ねて1泊で小樽に来まして守る会の方に案内して頂きました。

でその後、約20人位で情報を交換し合ったり、アピールを出したりしていきます。

僕ら、小樽運河を残そう、町並み保存しようというこの問題は、或る意味で北海道の

命運を左右する一つの試金石になるのではないか、と考えています。

今後も出来る限り積極的に取り組んでいこうと思っています。

—小笠原氏

今、名前の出した小笠原です。

高野斗志美さんの出版記念会で初めてお見かけして以来の五十嵐さんのファンなんです。

今日は、旭川には何もないという風をお話をありました。がそんな事はないと思います。

小樽券夫骨であれ中原傍次筋骨であれ、捨てる物を最大限に、有機的にダイナミックに生かし作ら、受け継ぎ、さらに広めていってる。

僕はそれが市民運動のイロハだろーと思うわけです。

私は昭和32年まで26、7年間小樽に住んでおりましたからこの町を深く知っています。

けれど、離れて、外から見ると小樽という町は實に沢山の良い財産を持ち乍ら、ほとんど使っていない。

使えるどんな結果が出るかは、夢街のやったポートフェスティバルでも、丁山の町並みオリエンテーリングでも証明されていいるわけです。

何故、冬に旭展望台へ行く道を除雪しないのか。

何故、駅前をあんな歩道橋で目隠しするのか。

そういう直接には運河と結

びつかない様なそのも、小樽の持てる財産を見直す、丁度ここに旭川から齊藤さん、高岡さんが役所を休んで在来てはいる、そして来て下さる人がいるという感覚で含めて小樽の財産を見直してゆけば、結局それは運河保全に拘がっていく、と思うわけです。

市役所から道段階へと無理は移ったわけですが、今、我々がやうなければならぬのは、芦戸端会議などところからもう一歩外へ出て、より大きな市民の関心を集め、運動の輪を広げていく事だと考えています。

突然名前が出来たもんですから、つい恐作的に立ってしまいました。

——早山氏

私どもはあの運河の空間を都市内の水辺、或いは歴史的文化的環境としてその価値を訴えて来たわけですが、今日は、広場と考える、或いは買ひ上るという手段、と買賣なご意見を頂き、お礼を申し上げたいと思います。

しかし、市はそういう方向に行こうとはしない。

失われる物の価値には一顧だに与えず、道路さえ造ればとやって来て、今、飯田構想が出され、道段階へと事態は動いたわけです。

しかし、あれで結論が出たとは、小樽の人々に思って欲しくない。

強行採決された、小樽から

問題は離れた、ではなくて、もう一度考える、さうに考えていくという事がなければいけない、と私は思うんです。

今日お見えの方々が運河保全だけでお見えとは思ひませんけれども、やがて将来を生きる子供達、次の世代のためにも運河を残すんだ、という風に考えて頂きたいと思っております。

運河が良いというだけで埋め立てに賛成している人もある様ですが、きれいにするとしたら幾ら位かかるんでしょうか。

——石塚氏

自安としてですが1億5千円位といわれてます。

確かに、良いまま放っておくくらいな沿道路にした方がいい、という人はあるんです。

徹底的に危れいにするにはお金も、技術も、關係者の協力を必要なわけで、今の時間的なものと喧嘩合うかどうか分りませんが、守る会としては、去年、一昨年と運河周辺の清掃を微力乍ら始めています。

やがてこの運動が拡がり、具体的な浸透までいけたらと急いでいるわけです。

暖かい目で見守って頂けたら有難いと思います。

以上

第5回 小樽の町づくりを考える I

——小樽復興の経済学——

講師 石原定和氏
樋口 達氏
野沢敏治氏
篠崎恒夫氏

昭和55年3月18日
小樽市民会館

という事が何かにつけて、小樽を形づくっている。

当時、小樽の経済がどの様な状況にあったか、に関して徐々にではありますけれども私共の同僚も、調べ事を始めているわけです。

過去に繁栄ありき、これを我々どう受け止めたら良いのか、というのが想するに今日の問題でもある。

敗戦により対岸貿易を失なった。小樽に居を構えておりました織維、食品問屋などが札幌に移った。

流通構造の転換が、苦小樽港の新設となって現われる。

高度成長期にも、その条件がもたらされた。

あまつきえ、オイルショックという国際経済全体を包む条件が、今日表われて参りますして、小樽にとっては、高度成長期まで者えていた資源あるいは条件といったものは、ことごとく失なわれた、と云つても過言ではない。

それでいながら小樽の経済は、なお現存し、将来へ向って動き続けなければならないとする、乏しく見える小樽

小樽は、過去に繁栄あり、

オ5回-2

というそのき、とことん迄分析しつくさなければ、将来の展望は出て来ないんではないか、と考えるわけです。

そうした所から、金融的な側面から石原教官。

それから、経済学のそそその考え方をアダム・スミスまで逆上ったところを野沢教官。

開拓の場合のシステム的な操作といった事を樋口教官、にお詫し頂くつもりであります。

お詫をするにあたりまして基本的な姿勢として、いやしくも物を調べる者として、出来るだけ客観的かつ冷静に、運河問題或いは小樽經濟をとり上げる。

そういう風に物を分析する中から、展望とかサジェッションとか、そもそも出て来るならば幸いである。

そういう姿勢でいってみよう、というのが我々の合意であるわけであります。

では石原教官からお聽いしときます。

——石原氏

石原でございます。これから的小樽の事をやると云つても、まだ大した事をやつとらん、何もやつとらんと云つた方が適当だらうと思うんです。

それと、訂正がありましたけれども私の方の「証券市場論」というのが、「商圏市場論」となっておりました。

これは非常に云ひ得て妙で

ある、世話を役の方が小樽の經濟に対しても程懇意を持っていらっしゃるかが、こうした言葉になって表われたんじゃないかと、敬意を表する次第であります。

さて、私、日銀へ問い合わせたりしたんですが小樽は統計、というのは何うとっておりませんでして、金融面まで一寸やりました。

で、もう少しグロスの小樽經濟の現状を数字的にお話ししてみたい。

二番目には札幌の都市化傾向について語をして、そうすると札幌に対応して小樽はどうすれば良いか、を考える起點になれば幸いであると思うわけであります。

早速、小樽の所得構造から話を始めたいと思います。

色々な見方があるわけですがここで一応、純生産所得の面は限ってみます。

どういうものかと云いますと小樽市にその所得を生む住民があつた場合、という範囲です。

小樽は昭和40～50年代にかけてオ三次産業のウェートが段々と高くなっております。

所得の中の62.9%、伸びは大した事ない、横ばい状態なんですねけれどもウェートが高い。

その意味では、都市的構造小樽は示しておる。

しかし、この所得を北海道全体と比べると、3.8から3.3%程度しか占めておらない、と非常に低いわけですね。

これを、産業別の所得で見

ますと、農業、水産などは落ち込んでおる。製造業は漸増。金融、保険、不動産はのろいけれど伸びて、ただ、サービス業だけが18.0%→20.6%と伸びを示しておるわけです。

そして、製造業、卸小売とサービス、金融、保険といつたところで所得構成の6割を占めてる。

ところが生産性は、他の都市に比べて非常に低い。

高いのは水産、運輸、通信と公務です。

我々の印象とは裏腹に、小樽は公務員の生産性が高いという現象が数字的には出るわけです。

ま、所得の6割を占めておる製造の労働生産性の低さは、全道でも後から向いて一層低い、これは大変な事である。

所得構造からこういう事が分ったわけでござります。

次に市民所得をみますと、小樽は札幌の約80%と非常に低い。

これを賃金の所得と、個人営業の所得に分けてみてみると、賃金の方は札幌の83.3%と少し高く、個人営業は主要9都市中8番目である。

札幌の賃金につられるような事で賃金の方は高いが、個人営業は高度成長期以来の低位な経済構造に抑えられて低い、と考えられるわけです。

次に就業者の構造をみますと、小樽の満ち込みが絶々とはっきりしてくる。

札幌が巨大化するにつれて小樽は落ちて来ている。

という事は、札幌もオ三次産業を中心の経済構造を持っていますかがわれるわけです。

これは後でお詫しきます。

今迄の所、卸小売業が小樽の主要な産業ですが、それとても他都市の半分程度の伸び率しかないです。

他都市に比べて、伸び率が上昇しているのは水産と公務だけです。

この卸小売業というのは、やはり自分の町の中に製造業がなければ伸びないのですが、その意味では、まあ少し明るいと云うか、ひとつ注目されるんじゃないかと思います。

しかしそうは云ってもオ三次産業の肥大化、これは都市が老齢化していく非常に悪い現象だと云われておりまして、そのとおり小樽に当てはまるわけです。

次のデータとして市の財政をみますと、一言で云えば、減少した人口と拡大した財政という特徴がみられます。

それと、自主財源から依存財源への比率の変化。つまり税金などで賄なえる部分が段々と減ってきてている、という二つの特徴がみられます。

小樽市には特別会計が10あるんです。

港湾事業とか国民健康保険とか卸売市場とかの特別会計です

ね、これへの一般会計からの繰り入れ率が高い。

自前で、と云うと聞こえは良いんですが、そっと国の財政から引き出して当てるのが地方都市の常識になっておるのに、そういう能力がないのか分りませんが、小樽はしんがりを走っておる。

そして、儲かっていればいいんですが、どうも財政を潤おす事にはなっておらない。

今後そういう所を気をつけなければ、小樽は救えないんじゃないかという気はするわけです。

それから、目的別の歳出構成比を差えてみると、教育費、土木費が高く、民生費、労働費が高い。

教育費というのは長い目で見ると雇用創出力に関連するわけですが、それが小さい、そして、民生費。労働費が高いという事は、当面そのが売れなくてはいかん、つまり消費を維持しようという非常に目先な、そういう政策が感じられる。

歳入の方ですが、市税の比重が全国に比べて3.5%位低い。

そして、統計資料なんか見ますと、小樽市は莫大な市債を出したりをして港湾設備をしておる、その施設利用に伴なって特別毛綫が徴収され、その見返りに國からお金を貰うんですが、これが全国比で非常に低い。

従って港湾は小樽の大きな

収入源となっていない、と云われてもあります。

はしょった説ですが小樽の実状はこういう事だと、私勉強として貰ったわけです。

次に、大きな2番目として札幌との関連という事があるわけです。

札幌がどういう風に大きくなってきたかというのは「株主の利益」とか「基本経済」とか経済学の方では色々と考え方があるわけです。

外部経済の累積効果こそ都市の脳力であるとも云えるわけでござります。

札幌もあの様に集中化してきたわけですが、中心部に過度の集中・異常が起きてきましたので、ここで考え方を改めなくてはいかん、という事で長期総合計画というのをやってきておるわけですね。

これには多核的都市構造を札幌に導入するという中心命題があるわけです。

例えば厚別地区とか石狩新港後背地などに副都心機能を持つ新農業地区を配置しようという動きがあるわけです。

まあ、外へ遠心的に広がっていく発想を持ち始めておるわけで、その意味で石狩新港というのは後背地もあるし、一つ大きく浮上ってきたわけです。

これはどうも構想だけを見ても、小樽の恩恵は外れたと考えられます。

も一つ拍車をかけさせる様な事を申しますけど、札幌市の産業構造をみますと、先程申しました様にオ三次産業が中心をなしている。

普通はオ一次、オニ二次産業に規制されてオニ三次産業が大きくなるんですが、札幌の場合はどうもそうじゃない。

一次、二次に規制されておらないオニ三次産業肥大化という現象が起つておる。

昔は札幌毛糸、パルプ、名焼、鐵、といったいわゆる工業の生産高も大きかった。

ところが都市化が進むにつれて、そうした工業は減ってゆき、消費材中心の小規模企業を中心とするオニ三次産業へと移行したわけです。

例えば、食料品、家具、金属製品、印刷出版、といった業種に変わってきた。

これを「都市管理機能に結びついた工業への変化」と云うんですね。

ところで生産の立地条件というのとは、原野地帯立地型と臨海地帯中心型の二つに分けられますが、今云うた、食料品、家具、金属製品、印刷出版といったものは大雑把に云えば臨海地帯中心型に属するものです。

そう考えていくと、石狩新港の地帯というのは副都心型商業よりも、むしろこういった製造業を中心とする地帯が設けられて、札幌をサポートしていくのではないか、

私はそういう気がする。

さて、こうした中で小樽はどうすればいいのか、となるわけです。

今申しました札幌の製造業といふのは、経営規模が小さい、つまり労働生産性が非常に低い。

そういう所に目をつけてですね、石狩新港何するそのをという形で小樽が、労働生産性の高い、小回りのきく、都市管理機能にマッチした製造業をやってですね、札幌をおびやかす。

大きく云うとサポートする事にとなるわけですが、どういう事が出来るのではないかという気がします。

非常に沿革的な説でしたが悪い所ばかりあるんで、何とか小樽の良い所を見つけてしようと思ったんですが、今迄調べたところではこれ位しか見つけ出せませんでした。

まあ、そういう事で、えらい長い時間、何か横でえらい笑つとんです、喋べり出すとあいつは切りないいううて、どうも有難うございました。

——野沢氏

野沢です。今の石原先生のお話、アダム・スミスが生きていたらあんな様な事を嘆べたのでは、と思って聞いていました。

僕は4年前に名古屋から小樽に来ました。

信州出身なもんですから、

TVで「幻の街」なんか見て故郷へ帰る様な気で来たんですが、何とも寂しい感じのする所だな、というのが第一印象でした。

赴任して2年目に、小樽運河研究講座というのがあると聞き、面白そうだなと思って何回か出席したわけです。

となりの先生が人をあたてるのが上手くて、いつのまにかこんな所へ出る事になつたわけです。

講座に出席して一番感じていたのは、一体、人間にどうしてどうあるのが本当の経済なのか。

それをもうにとり上げる事はなかったんですが、非常に大きなテーマとして皆さんの中に感じられていた、と思うんです。

あの侘しそうな運河が、かつての経済的榮光だけを教えてくれる様な運河が、小樽の人にはどんな事を云おうとしているのかと云えば、一つは小樽の経済が自立する為にはどうしたらいいかを考えろ、と教えている様な気がしました。

経済というとただ金儲けだけだ、という一縛のアンチ経済の上で運河保存を考えている人達にそ、人間を生かす様な経済の仕方があるんじやないか、という所に目を向けて貰えればと感じていきました。

僕は経済学史を担当しています。

カビが生えた様な本を手に

してやります。

経済学史の中で「巨人」といわれているアダム・スミスという人がいきます。

スミスがどんな経済ビジョンを持っていたのか、短かい時間ですけれどそこを一寸だけ紹介してみたいと思ひます。

スミスが経済学史の中で一番、人間にとつて経済はどうあるべきかを考えた人です。スミスは、文明社会に生きる限りの人間というのは、どうあっても財産を求めたり、地位を求めたりする利己心の持ち主であって、これはどうやってもなくす事は出来ないものである。

こういう利己心を社会全体の利益に調和させるような形で生かす経済の仕組み、そういうものを一所懸命に考えたわけです。

経済的利己心が社会全体に結びつかない形の政策が、スミスが目の前で見た重商主義政策と云われているものなんです。

重商主義というのは、17～18世紀の西ヨーロッパで、主として輸出工業と結びついた外國貿易ですね、この外國貿易の利益を中心としてまとめた体制の事です。

この重商主義が一番悪い制度だと批判したのがアダム・スミスであるわけです。

スミスというと、高校の教科書で「ピン・マニファクチャア」というのを教えられました。

たね。分業を一つの仕事の中に導入すると、どれだけ生産量が高くなるか、という事を説いた人です。

もっと有名なのは「レッセフェール」(自由放任)。

経済学者は、資本や労働の自由な移動に任せろ、国家や団体がまわりから規制する心は亂くないんだ。

自由放任の経済学者、という形で、自由主義経済体制を支えるイデオロギーのチャンピオンですよね。

もう一つ、「見えざる手」というのがありますね。

経済人の利己的活動を自由にしておけば、見えざる手が働き結果的に社会全体の福祉につながるんだ。

自由放任と見えざる手、という形でアダム・スミスは我々の窮屈になってしまいますよね。

「資本投下の自然順序」という他の理論があります。

右図の順序で資本投下をすれば、どれかの産業だけが優先的に特化されたり、どれかの産業だけが不適におどしめられる事なく、国民経済は順調に、最も基礎堅く発展する、という理論です。

これを妨げる制度が重商主義政策と、同業組合や特許条例などの制度だ、と彼は批判するわけです。

重商主義というのは、関税などの、輸入制限をし、一方では国内産業に輸出奨励金を与える、外國市場確保のために通商条約を結ぶ、或いは植民地を獲得する、などして、特定産業だけを优先させる政策なわけです。

絶対命令やギルドは、資本や労働の自由な移動を妨げる過度を設定したんです。

こうしたものを全部とっぱらって子えば、どこに資本投下して、どこに会社の発行をもうが自由だ、という制度にすれば、資本は必ずこの順序で投下される、とスミスは云うわけです。

何故そうなるか。
安全性、と、価値生産性というのです。

先程の石原先生のお論からすると、何とぞ貴重な議論をスミスはしてます。

最初が原材料生産性が一番高い、次が工業、次が国内商業で、一番低いのが外國商業。

重商主義の説明だやギルドの様に、労働や資本の自由な移動つまり自由放任を妨げるそのを、金額とっぱらう事が出来て、どこに資本や労働を投下しても良いとなれば、産業が一番、価値生産性が高いというわけです。

等額資本あたり生みだされる価値は一番、農業が大きいというわけです。

この農業の中に漁業、鉱山業など入ると思います。

右の図は一定額の資本を投下して、その時に生産される価値の量を示したもの

です。スミスの理論では、白金が保証されればどの部門でも一定の平均利潤率が保証されますが、それを投下するが有利ならば、どの部門も有利になります。

これがというのは投資では従事、当時の英國では雇用ですね、それにスミス、クリントンです。

資金は通常では、借入券が通常に貸しを支払いをします。

その資金は、首先が農業を生産するまで払い戻していく。農業生産は生産性を取扱すれば、その効率化の中から資金からはとり戻せる。

ですから、社会部分は首先の一回の生産時に生み出されているわけです。

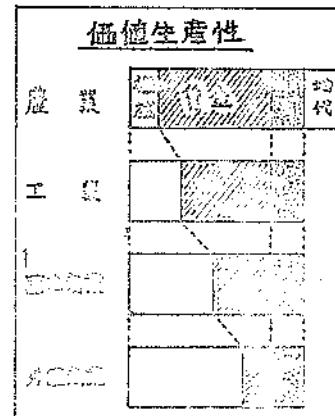
それから、労働部分も一回の生産時に生み出す事にいたしました。

そうすると、機械部分に投下する資本と、労働者に投下する資本との比率は、農業が一番資金に投下する価値額が大きい。

そして農業では他部門とちがって地代が生み出される。

地代部分だけ余計に生み出される価値が大きい。

そして、等額資本あたりの



価値生産性はこの順序で低くなっています。

スミスはこういう理論を立てています。

それから、資金性ですけれども、労働が同じ場合、資本は最初はどういう部門に資本を投下するか。

当時は地主も資本投下すると見なされていました。

地主に比べても農業資本家に比べても自分の手元に資本を投下するのが、一番安全である。

外國貿易の方へいくに従って危険度が高くなってくる。

一度の輸出で敵が沈没する事もある。

自分の商品を外國の見知らぬ人に、信用して預けなければならぬ、という様な議論を立てています。

この二点から、重商主義の説明産とギルドの規制を全部なくしてしまったら、資本投下は、農業→工場→国内商業→外國商業の順序を辿るのが事の成り行きである。

と、こういう事です。

それから、「自國商業資本の回転に与える商業の役割」という議論を出します。

回転というものは、最初に投下した資本が一定期間内に何

回、投下した人の所へ戻ってくるか、という事です。

その回転が多いければ多い程その産業は有利だ、という事になります。

そして、そういう回転数を多くする商業は有効な商業だという事です。

図Aでは一年間で、国内産業資本2つを媒介させていて、これが一番有効な商業です。

図Bは、外國商業のうちの直接外國貿易ですが、回転させてやる国内産業は一つだけですね。

しかし当時の常識では回転するのに3年かかるとされていますから、 $\frac{1}{3} \times \frac{1}{3} = \frac{1}{9}$ で、図Aの $\frac{1}{2}$ の刺激しか自國の産業に与えない。

図Cは、迂回外國貿易と呼ばれるもので図Bにそいつの国がはさまるわけです。

回転させる国内産業資本が一つだけというのは図Bと同じですが、もっと時間がかかる事になり、国内産業に与える刺激は図Bよりもずっと少ない事になります。

図D
(イギリス)



と、これがもつとも不利な資本投下の仕方ですね。

自國の産業資本を全然回転させてませんしね。

ま、こういう議論を立ててスミスは、資本投下の自然な順序は先ず農業である、というわけです。

時間が全然ないんで、非常に乱暴な紹介なんですけども一応ここ迄で。

——樋口氏

残り時間あんまり多くありませんので、私のやっている事を概略分って頂ければいいと思います。

私は社会システムのモデル作りとシミュレーションに専心を持っていて、現在そういう研究をしています。

そういう観点から運河問題を考えてみよう、というわけですが、具体的に運河問題に私タッチしておりませんでしたので、方法論的なお話をされるかと思います。

もう一つお断わりしておき

第5回-10

たいのは、看板にいつわりありという事になるかも知れません。

I 社会システムの複雑性 a, 全体的長期的判断

従来、社会に於る諸問題を考える時に、部分的短期的に考えて来た、ところがそうした判断はしばしばその場限りであったり、長期的に見ると具合が悪かったりするわけです。

例えは、企業は利益だけを上げていれば良い、という事になっていた。

しかし、汚水をたれ流すとか、空気を汚染する、といった事が出てくる。

経済学では「外部不経済」として、経営学では「企業の社会的責任」としてこうした問題を扱うのですが、もっと全体的な観点から眺めなくてはいけない、という発想です。

対症療法と遠方療法にたどえられるかと思います。

b, 多目標

実際、運河問題を考える場合に、運河か道路かどちらをとるか、という問題ではなくて、目標は沢山あるわけです。

簡単に云えば、物か心かという事柄になるかとは思いますが。

目標が多数あるなかで、どの目標をどの程度達成するのが良いかを、科学的に研究する、という分野が一

つあるわけです。
c, 値値觀の多様化

人間はですね、それぞれ違った価値觀を持つわけですが、物に対する充足度によって価値觀が異なるという事を、特にこの運河問題などに關しては理解しておく必要があると思ひます。自分達の価値觀が市民全體を代表している、と簡単に考える事は出来ないという事です。

極端な云い方をすれば、運河保存が弱者切り捨てに繋がる事さえあり得る、という事を考えておかなくちゃいけないと思います。

d, 多数意見の集約(合意形成)

厚生経済学で市民全員を集めて一つの効用を作る事は不可能だと既に証明されています。

従って合意を形成するには、話し合いその他を通じて皆が少しずつ我慢をする、そのギリギリの線を明らかにする。

そういう情報を得る事が大事なわけです。

II システム分析

a, 費用対効用分析

小樽市が53年に、何故あの道路を造るか、他に方法がないか、という説明のパンフレットを配布していますね。

あれは一見システム分析の手法である「費用対効用分析」に従って書かれている

様に見えます。

便益といふのは金額負担で評価できる様な事です。

同じ費用をかける、だったらば便益が高い方がよろしい、という考え方が「費用対便益分析」です。

市のパンフレットは、コストは出ているけれど便益は計算に出ていない。

それから、一番の欠陥は便益ではなく効用で分析しなければならない。

つまり、価値を誰が判断するか、という事に立ち入りなくてはいけない。

b, 既成の価値基準(合意形成の欠如)

従来の道路建設プロジェクトでは、費用対便益分析だけでやっていたわけです。

しかも造る側で一方的に計算したわけです。

それでは駄目ですね、本当の意味の効用、つまり金額負担では測れない要素を含めて考えなければならないという事です。

c, 合意形成のための手法

a, シュミレーション

市民合意が大事なわけですが、どうすればそれが得られるか。

道路が出来たらどうなるか、それを予測して結果を示す。

その予測をする手法がシミュレーションです。

計算機の中で、社会システムの様子をコンピュータモデルとして作って、どう

いう結果になるか実験してみるわけですね。

有名な例としては、ローマクラブの「成長の限界」あれもシュミレーションの結果に基づいた提言だったわけです。

日本でも地方自治体などで、かなり使われてはいるわけですが、現在の使われ方というのには、余りいい使われ方をされていない。

つまり、行政側が自分で考えた事を正当化する、或いは数字合わせする為に使われている気味がないとはいえないわけです。

b, 意見の集約(デルファイ法等)

機械に任せられない問題もありますので、そういう場合に、何人かの有識者を集めて意見を引き出し、そこから何らかの結論を得ようとするわけです。

けれども人間は、優秀な人であっても偏見を持っていたり、自己矛盾する考えを持っていたりするのですから、色々な人間の判断の誤まりとなるべく少なくする方法が考えられているわけです。

デルファイ法というのと同じアンケートを結果を示しつつ何回もくり返す、そうすると、ある方向に説が収束していく、という方法です。

c, 統計的方法(アンケート調査)

本当の意味の効用を測定

する意味で住民の意向をアンケート調査する。

それは合意形成にも接がるわけです。

ただ、現在の時点で小樽市民にアンケート調査をして、全たくと云っていい位に無意味だと思ひます。

というのは、仮に運河を保存せよといつても、それに伴なう諸々の影響を全部考えた上で、自分の価値観に基づいてどちらが良いかを考える、そういう基準が出来ていない。

ちゃんと判断できる様な情報が流布されていないわけですね。

そういう情報を提供する為にですね、色々と私の云いました方法を使えれば非常にいいと考えています。

私が思うには、この小樽の自然環境や町並みを一つの資源とした経済開発というものが、成り立つのかどうか、そこをはっきりと調べられれば非常にいい。

そういう裏づけがなければ、保存運動に全市民的合意を得るにはなかなか到らないんじゃないかな、という気さえしているわけです。

——篠崎氏

一回り、お三方に話を頂いたわけです。

高いお山の上からの話であったりなど至しまして、話を

届いたかという事になると、まだもう一つという方もあると思います。

実は、まとめ話をしていかなかったという、裏は既に明きらかにされてアッタわけあります。これは、云うならば、それぞれの考え方を出す事の方が、今の時点ではむしろ良いのではないか。

長期的な観点からしたら、より寄与するのではないか。

樋口さんがおっしゃった様に、社会的意識を持った市民的な行動となる為には充分な情報と、情報の行き交う場というものが必要である、という事に通ずるかと思うわけであります。

この後は、今のお三方のお話を内容に引っかけて、ご質問を頂ければと思いますが、

——会場から境氏

小樽商大の前学長さんが運河を墳す側の代表として我々を苦しめてきた中で、この運河講座に来て下さって、本当に嬉しく思つてます。

もう少し具体性が欲しかったわけですが、疑問点が2,3ありましたがとりあえず樋口先生に質問致します。

保存運動が弱者切り捨てになる、という所を具体的に。

——樋口氏

弱者切り捨てになる。ではなくて、そうなる可能性は有り得ると云うつもりだったわけです。

そういう疑問を抱いてる人

がいるとは限らない。

そういう人に、いやそうではない、とはっきり判らせる情報が必要なんだ。

そういう事の中から、市民的合意が形成されていくんだという事を、むしろ云いたかったわけです。

ただ、弱者切り捨てに接する要因が全くないかというとそうではないですね。

仮に、保存の為に市費を使った場合、その分、福祉予算が削られるという事はあり得ないわけではないですね。

——山口氏

経済効用と文化財の調和って云うか、新しい意味での都市再開発という意味で保存運動やってきたんですが、石原先生のお話を、小樽の都市としての展望といった所をもう少しお聞きしたい。

——石原氏

小樽は港に資本投下しとるね現在。やっとるわね。グチャグチャやっとる。

だけども僕はね、もう暴論しますけど、港湾都市というものの比重を下げる様に、頭を切り換えて、石狩新港という現実を認めた上で、小樽は札幌圏に入り込んでですね、遂にのっとるつもりで、さっき申しました様な製造業を考えもいいんじやないか。

もう一つは、小樽は後志にそつと後背地を求めて、工場群を持っていって大規模投資をやる。

金融市場の面でも、ある程度ゆるんできてるんで、それを利用する方法を考えるとか、そういう事で活路はないものか。

暴論ですけど、しかし経済の流れにある程度のってんのかなという気がする、私は。
——篠崎氏

4人の話で、石狩新港と小樽港との機能分担は失敗だ、割り当てた筈の荷も小樽には来ないんである、という現実を直視しなければ、小樽については何も始まらない、と語り合つたりしたわけです。

いたずらなる、保守的経営政策だけがあって、本当の意味の企業家精神がなかったんじゃないのか。

小樽が繁栄した頃には、日本初の魚肉ソーセージを製造販売した、という様に、技術開発を失敗に止めげずに実現していく企業家精神があった。

再生の為の積極的闘志が欠けていれば、斜陽化は当然なんだ。

斜陽という言葉に醉っていはしないか、という様な事を4人は語してはいます。

——石塙氏

今、求められているのは小樽の将来像をどう描くか、そういう選択の岐路に立っているわけです。

オ三次産業の足腰を強くする様なオニ次産業を、小樽は新しく何かに着目して伸ばすべきだ、という事ですが、一

体何をもってそのオニ次産業を起こすか、木に着目するのか、石か、水か。

小樽の資源の何に着目すべきか、直感でお答え下さい。

——石原氏

そうですね、直感を必要だと思いませんね。

製造業といつても消費材中心で考えるべきとは思います。それがいいんやと云われて、そこ迄神がかり的にひらめくかったら、なかなかひらめかんなア。

——篠崎氏

あのね、都市の大きさっていうのがやっぱり可能性を制限するわけです。

つまり、地方中小都市というのは、いずれ地場産業である、となると、小樽に現在ある中小工業が、企業家精神であるとか長期経営計画という形で、がむしゃらに活性化していく。

それしかない。

そして、行政との関わりの中で経済を刺激するという点では、例えば、人口30万の豊橋市がユーレックス計画を立てて、街のゴミを資源として循環させていってる。

100億円の投資となる、それは、道路だと分らないが、ユーレックス計画では長期的な連続的な循環となっていくわけです。産業刺激となって。

つまり、都市行政と経済との両輪あい合わせた活性化でないと展望はひらけてはいか

ない。

だから、そういう時に、港湾に接する道路の1本や2本に、行政デザイン、都市デザインからといって、果たしてどういう意味があるのか、システム分析を公正な立場で適切に健全にやらなきゃいけないわけです。

以上

第6回 小樽の町づくりを考える II

— 水辺の活用 —

小樽マリーンスポーツセンター構想 —

講師 篠崎正治氏
船木幹也氏

昭和55年3月26日
小樽市民会館

講師紹介が終わる —

篠崎氏

お詫びいたがまおじを御めぐさります。

先日、國体のスキー競技の最寄駅の駅前も東京さんばかりでなく、おじいさん達がスタートの位置を待つておひこびつ話をしゃべってくれるでらの件についておこなされました。

丁寧、ぬ細かい運営がおもてあげておられたのが目にござります。それで何がこの運営にはいいかがわざわざお見せになりました。おじいさんは運営をいいこしもあつた運営がありひます。

その翌日、11時頃少し遅刻の駅前の駅前スキー場で見りがりおじいこ。この駅を待ちながら、同じOBの小川さん曰く「駅は自分の息子たちが一生懸命やつていてることね」。是れ跡を残してやつて欲しい」と、又、いたまれてしまい、自分では4~5人で

の高齢者会議で毛糸を握っておけりもしにが金での人選選いがめさつと選ばれしもおじいじゅうにとお見らじもみのがむぎのりある。

おじい先輩您好がありました。おうに、本講義は後藤口の意は大いに運営しシカタだかりがくえらのものといふのである。

川崎の駅はおじいさんとシカタツ」とほんと大顔に笑みあれておこなはしめた。駅の運営はおじいさんとおじいさんとおじいさんとにびじれおみがづけられに宿りきる。

大正11年小樽市にも入りじき、花菱がモテラアウ多いお令の駅の駅名をびびったわけである。

今はもうバスも通っていき、駅頭でさえも「まきか」といって使われていいくらいであります。色々あるおたかの駅があれあわけがけはるい。

シカモ四郎面、櫻邊剣、櫻次郎。ホタルの深山ついた

銀のメダル色もへつてリシキ
したが、研究生には、2から
ポートをやつたり、スキーを
やつたりで過激する所だけく
なままで、使ってちよつと休
みながらありました。

中野山道の時に、「お前は毎日並べから多いと来ているんだがスキー一部に入ってみてはどうですか。」と新規客を接待して、それがスキーを始めた銀次さげ。丁度三日目の時、大雪に遭遇したの個室にもちこち並んで座る。「一等、形はいいんぢやない。近ラシしたの後遺が残るが、大へ所持、二へうもせんてある。

・ 2021年8月アリヤ
ヨルクス-600の車両が運行を
終了。前一トの運行にした
かばねが運行。その後ニシモ
ウルにポート町は運行され
た。つまり、1.0kmの
距離を走らせるポート町入
りの運行である。

最後、小島の夢ロードの
お詫びがほんとうでした。 です
から、一生懸命お仕事してお詫
びを致上げられましたので
、ついで、先で墨田区立
橋の大橋は、橋の上にロード
をつり下げて来た三箇所上
げを設置。

「おにぎりとおにぎりを
おへさる」は「おにぎり」と「おにぎり」の
重複の「おにぎり」と「おにぎり」。

(略図を示しながら) もし
て当時ござる。二の萬葉川の
川舟のこの上が海賊船です

○ 大正14～15年ごろの海軍
艦はこの機に従つていきました。
○ ここに船をばつづうの破船
と同様に落へつけられたので
○ ワヨリ、この機は野原、
溝道にそのままおいてあること
いうふうな状態でございました

現在の海賊團の近くに入船
道があり、何日ためにあ。た
かヒリラと、この辺に道の元
を測り、サバキナ所の名前が
に山ありました。どうです
ね。今のフジ瓦窑店のある
りざる。あの辺に地があり
、西邊の窓で見ればモレ
。當時、中學生の程度のい
うだ。おどとてを、おどては
がれの窓のやがれのうとては
ありまじて、「何處で見る
所」で「シカクサンニシテア
バハバソシモ、おどては」と
は物語で聞こ

ニのモロコシソラシナツノモニバ
イベツコのモロコシナツノモニバ
タム。此分モモロコシナツノモニバ
タム。モロコシナツノモニバ

それで、その小説家が
ありである。それがどうい
うかはよくわからない。その
他の連作にはどうぞとあり
まじめ。そして、西進とい

う大きなおがきあります。つまりところの新潟の芝居に同じものはござります。

それが當時は直河のもうひと
こおりました。
そしてト高架橋、といふ
のを創りました。

ニルモトニシテ御の七日とい
ハ通志の御事、了の御事。

今井のアーティストとして、その才能を発揮する機会を得た。彼の歌は、歌詞の内容と音楽の表現がよく合致する。歌詞には、恋愛や人生の喜怒哀樂などの感情が豊かに描かれており、歌詞そのものの意味も深く、理解するための努力が必要となる。また、歌詞の構成は、歌詞そのものの意味を理解するための手がかりとなる。歌詞には、歌詞そのものの意味を理解するための手がかりとなる。歌詞には、歌詞そのものの意味を理解するための手がかりとなる。

三二に於ける事は、必ず
セキノセキの事と見出るに
筋目が付いてゐる所とし、そ
の筋の事と見出せる所では、
じつにその筋の事と見出せる所
あるを以て、筋目と見出せる所
と見らる。

あとは「おひこりをけね」と
、毎日朝の散歩がホートのア
ルームで寝てゐるのを見た。朝は
朝食を取つてから出発。

・ オリジナルの音楽。
ホーリー・ソウルの精神。
が、この歌は、歌詞にこだわ
る歌です。

右側の壁面は切妻の向深軒
福井御所れ、トランスクーポー
一か御象工かに付金事。御象
園に手を付シタ、右側に

。当時、このトランスポーター

- のうちの最後のやるの
にねばねば、お前の小説は
のめくらの喜びのうたが
へじておもひ出でておまか
で本の原作者の名前をし
ておなが。

眞に御心地をとるにあつての
事はおおむねこのへんにござる
事だ。おまかせをうながす。おまかせ
をうながす。おまかせをうながす。
おまかせをうながす。

నుండి వ్యవస్థలో ప్రాణికి వ్యవస్థలో ప్రాణికి

レバ、おまかせの事だ。
運営はおまかせの事だ。
レン山へ行こう。おまかせだ。
それが何だ。おまかせだ。
日本はおまかせだ。おまかせだ。
おまかせだ。おまかせだ。
おまかせだ。おまかせだ。
おまかせだ。おまかせだ。

その他の問題は、この問題の解説を参考してお読みください。
次に、この問題を解くために必要な知識を述べます。
まず、この問題で用いられる「人」の意味ですが、これは、必ずしも
人間の人間を指すものではありません。たとえば、車の運転手や、電線
の架設工など、人間ではないが、人間の行為を行っている場合は、
「人」として扱われます。また、動物や植物など、生物的な存在であ
ることで、「人」として扱われます。生物的な存在であ
ることで、「人」として扱われます。

大体、ヨウヒヤウジヤウする場合は「延命施設」が大体で、現在の世代は、昔はとにかくやんと病院にやあかんと施設で死んでしまったが、今ははどうもヨウヒヤウ「死を語るには、

ବିଜ୍ଞାନକାରୀଙ୍କ ପାଇଁ ଏହାର
କାମକାଳୀରୁ କାମ କରିବାରେ

いがたは一人の犯人であります
べく思ふと見つかりました
が、ものさうでござりません
おわづかみゆきと見ゆます。

西日本一の船頭はボートで
ゐる。船の上に船を立てる
事は出来ぬ。日本では船の
運航はボートカラズ。とい
うが、ボートカラズがでてゐる
。これは日本の産業の中心に
人間がいるからで、日本の船の
ボートはより多く乗車して、そこ
で船の運航が止む。これが
船の運航で、日本の船の運航
が最も多く、といふ事はありし
だ。日本の船の運航は常に
日本の船と並んであります。

ボートレースの面白さは、その競争性と、運営の透明性、そして観客の熱気など、多くの要素が組み合わさった結果生まれるものです。中でも、競争の激しさと、運営の透明感は、ボートレースの魅力を最大限に引き出す重要な要素です。また、ボートレースは、競争だけでなく、観客との交流や、地域社会への貢献など、多面的な価値があります。

それが、一回、小説の作
うたがいといふのである。
小説の本題は、田舎のや
此時の田舎の、おじいさん
の田舎の本題が、田舎でせ
ぞの田舎の川端をせせらじと
せせらじと。しかし、
この川端は、おじいさんの
だ、たのには、わかっており
ません。

おどろく想像するに、日本郵船社の海運汽船のうちから、かば素菜が運び込まれて来たと想像されます。

北洋道種競会の開会式と半
一回の競馬というのが明治29
年(1896年)に小池で初めて
開催されました。それから
あのこのご盛んにひっくり
わけです。川橋中学校が明治
38年(1905年)に、開催
されたボートレースに参加競走
したというふうな記録がござ
ります。そのレースで優勝し
たわけですが、翌年川橋中学校
競艇部が正式に認められていけ
ます。そこで、確か3艘の
ボートが購入されたと記憶し
ております。

船にのりきよと、いつきは
陸の方から海を眺められけど
さうし、ひとたび船から見る陸
の景色というものはもうほん
ともいえはい景観ござります。
もうほんと次もろう。
「處々へ行つてみたれ」とい
う欲望にかられる歌です。
もういろものから「遠瀧」と
いうものが生まれてきます。
遠瀧といらうのは結局、おたる
の瀧以外のところへ瀧いざい
くといふやうすすこびります。
これは簡易。遠方じらい音び
びといひがですが、近いところ
はほん遠瀧してしまひ。そ
れにあまたなまくなは、こゝま
い遠い場所をおめのうか人情
といひ歌びみ。

明治40年(1907年)、小樽ではじめて「石井通漬」というの販売してあります。 小樽通から通漬36にぎりと石井

川河口まで遡りで行くのが「
カム」。以来、日磯の豊かな伝統
行事として毎年石狩過漁が行
かれています。

貴教が毛利連の「邊境」があり
ます。やはり端境地帯付近に
在りますが、一様に邊
境地帯は西側に位置する川を
二つ、鶴見川に左と、荒川
を下りて江戸川に左、そこから
420mの邊境地帯があります。
その邊境を越えると大和海に
なるのです。利根川を下
りて紀伊にでかけ行きます。
こういふ範囲が「新潟藩」
です。それは他の「外藩」
の新潟藩範囲と重なって

。三の差額のうちをつ
りと譲る。二の差額もまた譲る。一の差額は、
まことに、

その種類が何で、何がどう
一々説明するに迷くまで複
雑で、それでいついうまでも
何をどの程度の事です。

石崎の方で、88歳もへてお
氣がかります。石崎川江は別
、月形に達観院跡が残ります
。これもやはり外輪船があり
ます。当時、毎月という
のは、御存知のように伊賀守
がいかで重犯罪人の處刑所でござ
ります。直轄が室と実徳
にしてしませんでしたから、結局
、輪廻の關係で、秋には秋の
工木屋が滅び、工木屋の子孫が
多かったのですと思ひます。

西狩川にモヤモヤ外輪船が
行きましても二日後と石舟
の圓を通りありまじたが、

昭和6年ハクヨウゴロには、その船員が「アーチー」といつたのが、いつきの筋縄が「敵にされたのね」と罵りしておりません。しかし、音量は多く、昭和2年当時の船員の外輪船の軍事がめつきとてあります。

語をかみつて取ることで、正確に毎年川崎車輛が日本製鐵に行つて居つてから、川崎のポート競争というの非常に面あります。

その翌年に北海製鐵カンパニーが金と本に行きました。あくまでも内門が優勝しました。小樽の港のところ、それから船くわらがれで優勝をするわけです。過去に内門で全国大会で優勝をしたといふうなことは全くありません。

これまた記録としての優勝というもののひとつないのです。

一方、北海製鐵クルーの方は船員と年から年までラ盛りもしくあります。3回目の優勝をとげた北海製鐵が帰ってきてますと、皆、若々ました。どうぞ船員のクルーだけがやたら強くなりますと、ひとつのクルーほど大きな出端して大きなこという無神论になら、ボートの着は、競争という競争からほんとうにいいことがあります。やたら強いといふ事はかえってボートの運営、競争を阻害するのではないかという事が、北海製鐵クルーは以前から出端をやめます。

その変わりに北端したのが

先程述べた「小樽競艇クラブ」であります。

出場してオ一回目が、築港駅クルーが優勝いたしました。翌年が築港駅クルーが優勝。翌々年は築港駅クルーが優勝という風に、トドケ駅道クラブ」という名跡で、やはり二度と「ラ盛り」してあります。

それが2年目に限りまして、又、北海製鐵クルーが出場しまして、それから今びと「ラ盛り」するわけです。

ですから、山越屋は、出場百回と、少す勝つといふ算せ寄付、運動がよくねえところわけがす。最初に優勝した時は、小樽金舟をあげて祝つたといひました。ところが2回、3回、もうけ回目からいふありますと、勝つのが当たり前となり競争が感放を何とかつぱりなくなつてしまつた訳です。

北海製鐵が最初に優勝した時のヤツは、鉄船の大丈夫そのが、乗さか12貫(100kg)といふおどりヤツです。その乗んゆつ、東郷元帥の墓にむかひて、この車を轟び象限したものは大変、重いヤツだ。とても持らざれるものではないのを、丁度、機会ニシの機に車の上に置いて前に立つて、最初の優勝の時には優勝行列といつしよに車にくり坐るという風呂びでした。

これを数年前には、東郷元帥よりも海軍の方がよりいき

かしいの云はばりかといふ易び、全羅道の船カッターストにもの優勝駅舎さんのヤツがこれまでの量に付り申します。

ここでちょっと競争用ボートのエントリについて申し上げましめます。

人間が一隻船艤は船に乗つたのをとらへた木船だと思つておきます。それともう一つは、舟を組んでそれに数の舟を漁つたものが「カナディアン・ドッグカヌー」という叫びです。これを普通ではカワックと呼びます。それからもう一つのれ木船のことを現在はカヌーと一般的に言われてあります。現在、一つの競争用目にはついています。

以上の競争船が船と人間の黎明、発展と共に常に進歩して来ました。“バッテラ”といふ名前も聞いた事があるがと思ひますが、昔は汽船の一番うしろの方に小さな船が乗りまして、それをわれわれが“バッテラ”と言つてました。何んと、これが開くところにち多く、古い時代の“ボート”といふ意味だとうござります。

先づ「競争バー」「ラグビ」という名をあしらひました。そのバージといふのは、元駆逐艦部隊、運び船ある川崎造船

の船として使用されただろう事です。

それから次に多く聞く“ヤッター”といふのは、これは別個の船と想ひます。街まで走りますが、以上の導地船類がありです。

ボート競争の方には大きく2つにわけられます。固定競争(Fixed Seat)と、滑走競争(Sliding Seat)といふ種類があります。

例えば、ヤッターやオーリーどちら、一つの座所に船の回転にすゝめが直です。これらは一つのオールも一人で漕ぎ場合と、一つのオール自ら一人で漕ぎ場合とあります。

海軍用のヤッターやオーリーは移動の際に一つのオールを2人で漕ぎます。漕ぎ手の間に溝があり船は横が振つてあります。下士官や士官類の上に乗りこなす事は強制的です。

それから今の競争用の固定競争と(バックストレート)の船頭は、漕ぎ手は中心線の両側にあります。固定競争は腰かけが動きません。はじめから腰をこじらねるわけですが、それでは右側漕ぎ手と左側漕ぎ手が競争になります。

舟首側の漕ぎ手をストローク(日本語でセイティウ)、反対側をペウといい、ストロークサイドとペウサイドと使い分けられます。

日本における固定競争といふのは競争用船の競争が世界に競

か落しものがあります。

一方、現在、滑床船といふのがあります。これは非常時に船の底に滑り落とすが、船の中央にはハーネスがあり、滑りの落とへらんます。

エイトといふ艇があります。シートは船の間に繋じてあります。横たわる座の種類は幾つあります。横いのボートの乗組の船ですが、どうして可能船の外に出てます。そして、その外に出でる乗組はオールをつけた船です。それは、滑床船にスライドチャートがあります。

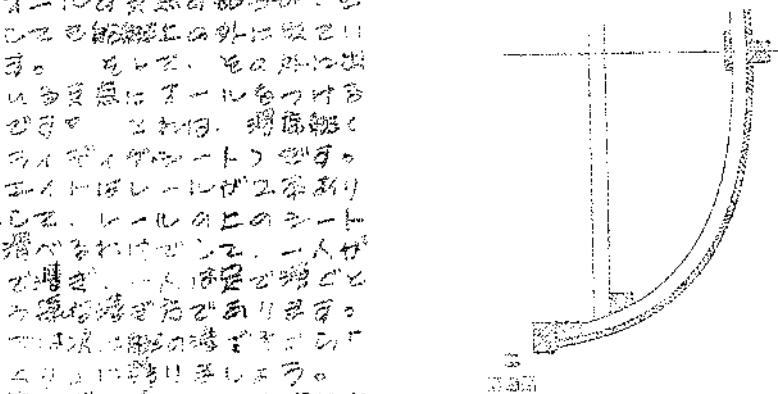
エイトボートにオールをつけて、レールの上のシートが滑り落とす船です。一人が横たわると、一人は立つ船です。

では次の船の構造をどうつくり上げるかでしょう。

第一種は滑り落とす船があります。オールで止まれば止めるのです。

クリニカーベルト（あるいはベルト）と呼ばれる作り方をします。それは船の上にバランスが取れますが、以外と重きがかかるので、割合バランスの悪い船が作ります。

現はリーベルベルトといふのがあります（図2）。



次のは「耳ばさみ」と呼んで、片足チャートの構造で、横たわるシートをあわせた、二足、三足の船であります。

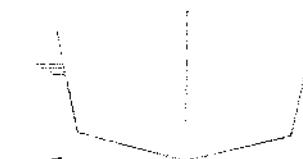
次は「チャート」というのが多いです（図3）。



これは今のかークー船ともいふ、つまりオールとか、固定船と並ぶもとの船です。この

チャートといふのは全く一様の構造で、ベニヤの板は3mmあるかないかのくらいの厚さであります。

次に「ナックル」というのがあります。（第四回）



第四回

これは元来、日本ごつぐの船です。昔の日本の船、伝馬船などとか、磯船などとか、それらが昔、この角型の舟を持つ船だ、たのです。

しかし外口から乗乗したものは船、座が丸く、チャートなどは特徴に無むがいためやすいし、船頭上部に漕かねいとバランスがよくとれないのであります。それび、もう少し固定船とチャートの間の中間の船がいいかといふ船でつくるれたのがこの「ナックル」です。しかし、これは、滑床船の船です。

現在、固定船といふのは廃止されています。やはりオリエンピック競技にはなされない種目「チャート」にしようといふ事です。

今いわく、ボートの作り方は、現在ほとんどのチャートとオールが大勢です。固定船でもクリンカーエイ

ト、クリンカーエイフオヤクルがあります。チャートを多く使ったのが新しい初心者用として、練習用としてはあります。現在あまり製作されていません。

現在のボート競技が使用されますが、ほとんどスライディングシートの方のチャート種目全部がオール種目あります。クリンカーベルトの船はすこれであります。

この60年前の朝間に川橋のチャートがどれ程優勝したのかを調べてみました。おどろくばかりであります。46ノットチャートが優勝してあります。それに2位が25ノット、3位が19ノット、合計90ノットが3位以内に全勝入っています。

先日、国体の時に川橋のスキーに衝突するパンフレットが出来ましたが、それにすると、全日本優勝者の名前が全部でてあります。会場で147人で、ついで全日本で優勝した人の名前が出てあります。競べてみるとこれがスキーの優勝者の数が圧倒的に多い訳です。「147人」にはボートは及びません。しかし、種目の数から考えてみると、

ボートの優勝者は大変なものだと認識していなければ幸いです。

川崎のポートがこのように遡った原因といふのは一体何なのかな。

これは北海製鉄が今の造船所、今の造船場がつくられた箇所ですか。工場は昭和十一年に完成したのですが、造船所は昭和六年につくりました。

当時は、世界的恐慌があり、工業を運営するのではなく、その時、本國下り船り下げ多して、外水面に多くボートで出れる様子が、船廠をもうつくりました。

当時、新規コンクリートの船廠はなんというものは日本中に小樽だけでした。

ところが、北海製鉄船廠には固定床船と船、北海製鉄船と船、小樽中等3艘」と、この物に標準のためのシェルフアドとかクリンカーフオアヒカリの船も所有され、それを船で使用していました。最初に運営に乗り事には、一艘を船を持たないクルーにも貸して貰われれば、すぐ手配してやる誠に廣場などいろいろございました。川崎のポートは脊成されて行ったのです。

今回、御用紙の様に船廠ができあがりました。どうして船廠が出来なくてしまいましたか。それまで私は実はポート協会の代表などやっておりませんからね。『船廠がなくなります!!』というのを島に会長に命じられまして、船廠の建設をやつろと

いう事になりました。

おねだり尊び、去年その船廠が完成しました。今のがエリ一の船廠の右側の方に船廠ができました。この船廠を全く抜きださのまづつくつたのがほんくと、相馬船廠のところへ譲じ込みました。大体、何十年も、何年間も一つの企業の船廠にはおんぶなし。今日び一隻停泊回数の多い小樽ポート院港は、一隻の船頭に備えますさまという事はオカシイでは無いが、

一体、ポート施設は1回びを金を出した事があるのか!

グラウンドを作り、ジャンプ台を作り、バレー・コートもつくろ。しかし、ポートの船廠は一回もおこなう事はない。

北海製鉄がやってくれているからいいやないかという事ではある。とすればおねだり立くなわれています。

おねだり立の方を色々おえました。

『船廠の移動船をみせ』という方法でした。一經、船をどうしてこれるんだ。31つ越すために移動船をあらわすけりやむろない。という説です。それがあからぬ事を取引させておられました。しかし、取引上げつけられしに付しだけたのがミソです。今度は、その移動船を今度は逆に市の方に寄付してござります。市としては、寄付金をもつたう前グラントを解説をつくらせて

ねばならないと川崎して、うまい事行、T=BRです。

それで市長のところに行きましたところ、ト最初、おたるのポートが遡くないが、一体どこにありますか」というわけです。

それは、いろいろな要素があれであります。首回り船の邊で船は多い時には20隻ぐらいは入港していだ。しかし、船のびに2艘置しては置いたいふうな事は事は一歩もいわれた車がたまいた。今、汽船は洋上に停泊している船でほとんどどこで、空船荷室につけています。ボートの練習は船室の防波堤の内側何百メートルという距離を搭載されています。小樽港一帯は海練習をする事ができないのです。

その結果は、あいつと事故なんかあされば大変で、車ばかり落としたり、それば「大きな」音の轟きにモロシ多めいかない。練習が判斷されておわせびですよ。一車が万歩、車がおれ主義のため。

ついでに言いまして、北海製鉄の船廠を除いていた當時は、製鉄の一つ島は日本國がありました。そこを借りて合宿なんかしてもらいましたし、多客の方なんかはボートに理解がありません。貸してくればと思いますと、いつも船廠前に乗じてくださいとおれます。

いろいろ事も市長さんにおいいます。今度の船廠は?

リ一の船廠の位置ですかから地理的にも遠いし、台場までさかいという状態では留まらない。今度は合同会議開催をつけてつくっておらばよくて、そこにはよくて今は困るといふわけです。

練習にあらぬおきしと、どうやら今年は合同会議を開くそろは氣配です。

運送と機械は乗ったところがどういう事か。田下のところ船屋でござまじ、舟橋街がござれば私が船長の仕事も終えますので、どうもうやうやか事をやり難い。船のばとお見舞いとおもいます。

今日、ポートと運送船の古い監さんが、こうして船を聞くと下りて、やはり船の運送の事を話していらっしゃる。本当にありがたい事だと感づいています。

それで最後に、以上の練習船もボート実験船にもあまり船はしないあります。何とか実験中に、機会の60周年を作ろうかと思つて、今、運送船の破壊といふ事を上げてこうあります。

うちをう賛頤を、おまこたの三つの運送船をうちで運んでいます。

〈议会〉

最初にいよいよ
くそめつりやられ在「諸部
」と云ふ。川越のボートの
歴史、又、第一回戸町に作ん
だい多氣ち良也が故此多氣
を守りしも。おとちの第一
回の軍艦在船頭に18、
小樽の折の入る者よりはリボ
ーの導きからぬ、あまくいは
出立の日、一月廿七日、江
戸橋にて行けども、御用船
小樽の可不可かの所が、船頭
そのものには、焼附にさへ
いはせられ、大變おひきに
爲めましむ。又、
ざきに海老屋といふ一合巻
が、直隣細島にあらうほひて
うけこむても、小樽が急に
に疊かれて、ひきの御用船に
甚盛り算て、おもひて、おひい
に御用船に引ひこむう。おひい
に一舟、おして、船頭さへ
のもの、の強勢、船頭さへに大
きな浪にたまつ、私心にいは
いはせられ、

競りました。その懇親会でどう樂く遊ぶのかといふ話を
にひきかづうか、おたるマリニス博士、ソセンターワード博士、
船本先生の方にバトンを渡しして行きたいと
いさす。

——船不食

私、船本でござります。
今、算輪先生が小説のボ
ーの栄光ある「史名所聞」を
此ごとキ路に脚踏深かつたれ
けざす。 私、算輪先生の手
元に、長山「史」の中を翻させ
る事なれば何もありせん
。 ヨットに乗っていて、右
手は常に緑色の本がスリーナ
を引ひき立てば、池塘をつく
くと、いふ事に關わる石も
のをさへ、その邊は新緑
しないで御座ます。

アントと申しますと、おは
まーくんの机の上の筆を取ります
が、一般的には商報というが
、個人エリートのアカーディ
ック精神は爲めのものでは、大
方の理解を得てないわけで
ある邊から解説あかして御多
幸あれ。

である。人間の精神的活動の
動機が潜在性、それ以上では
日本は政治家経済の運営を
知らざる者と想る。感情の
人の精神活動をもつてよりの事が
ある。精神の発達の問題を

三月九、三条のレザヤも一
次會に登場して来、かうし
りだレザヤ一萬圓也ひつ
に就直して来たのである。

ホーテル、ヨットヒルズ、新宿、歌舞伎町に位置する
スザンナ、銀座、田安門の駅前のエ
屋敷でござる。田安門の駅前のエ
舞も決まりよく芝居が伸びて
きであります。小樽周辺のホ
ート、ヨット人口が増えたり増
加してきてあります。

松がヨリトをはじめたのは
少々遅れてですが、やがてヨリ

小樽の港の中で1~2人が乗る「デインゴー」と呼ばれる
クラスのヨットしかなくて、大型のクルーザーなどは、ほと
んどない。たゞ、船を出さない。

しかし、二の2~3耳は、
そのクルー・ザーラー類のヨットが
驚きしく増加してあります。

お多元にお尋ねいた事項は
「主要國のポート番及比率」
と「日本・米国ポートと自動
車の輸出曲線」の2つです。
この資料は1968~1970年当時の
ものですが、歐米諸國の当
時のポート輸出率がわかりま
す。

それにあり、また、アメリカで25人で一隻のボートを持ったあります。スウェーデンで26人で一隻、イギリスで221人で、日本は2000人で一隻のボート(ヨットを含む)という事で、当時のレートで2000ドル以上で国民所得(1人当り)圓でボートの普及が進んでしまうという事も整理しておきます。

乗に「 日・米のポートと自動車の普及曲線」をみてみますと、やはり米国と同じ様に普及して在来時代には遅いですが、自動車の普及率と同じ様なカーブでポートの普及率カーブが走るからです。ちょうど1960年代末から70年代にかけての日本の高度経済成長の波に乗って2013年期です。この頃のカーブが日本に於けるポートの普及率が進むこと、早晚、日本も先進欧米諸国と同

様の型でポートが曾ねしていいと推測できること思います。

ですから、今日割と残られ
た階層による特殊なレジマー
トがそれから今はスポーツとし
てのヨット、ボートなども近
い将来は、アメリカの競争に22
人で一隻という競争が数年後に近
づいてくる可能性を日本にも
あきらめない事です。

最初はさう、どうや、せ海
道、といわれた横濱周辺ではじ
くらのむかを調べてみました。
れ横濱とみなせば地域の人口
は1958年当時¹166万人ぐら
いの人口です。この札幌圏の
自動車（乗用車）は30万台もも
あります。つまり1台当り
4.5人という数字が出てきま
す。自動車の普及はこのく
らい来てきわけです。

では各種圖書集録などのくら
いヨットが五五かといいます
と、一冊小え「ディニギー」
級以下を全部あつめにしが
や一冊のヨートといふのが
300冊くらいでし不う。

であります。一隻は
2000人といふけれども、一
隻あたり1000人に当ったとし
ておき、1500～2000隻といふヨウ
トの数が、多く思われます。

これが世界的に見た数字を
あらはめてみたけれど、北緯
度の場合に、冬期間ヨットに
乗れない、それにどうも日本人
人自身が冬間に海に出たがい
ない、陸地を離れたがいり、
と、いう国民性がある様で、最
終的にはヨットの機械より「自衛委

の普及率の高に行とかといふのはちよつと問題でもあるわけです。

その点は、今日の話とはちよつと違つてくるのがこの辺にします。

とにかく、「ヨット」の数が1500から2000隻に増加できないでいるのがひとつとやはり、競争的にヨットの運営場がないという事です。

全国的に保留場所が不足してあり、北海道の場合は今、ほとんど「ヨット」が「ヨット」や「ヨット」が増えてくると非常に問題になつてくるわけですが。

保留場所というのはヨット・ボートにとって最も問題ですね。それがまたヨットと交渉を持つて来るといふわけですですが、今のところはあまり余裕のない面倒を出しきらつてしまひはいけません。

ただ昔はござまね、マリーナなんというものが「港湾法」では正式用語では認められていませんでしめたが、昭和四八年の港湾法の改正で、マリーナ港区といふものが追加されました。今までの工業港、商業港、漁港などいふものに並んでマリーナ港区といふものが追加されたわけですが、ヨット建設の可能性をどんどん増えてきたわけですね。

北海市の動きを見ましても昭和五三年の七月市議会では

マリーナ港区を少し前向きに考えると、いわゆる「ヨット」の数が1500から2000隻に増加できないでいるのがひとつとやはり、競争的にヨットの運営場がないという事です。

川樽からの目次外に載りますと、東京近海の場合は例にしきましょ。

横浜・神奈川県の海上公園計画と千葉県船玉海浜公園計画というのがあります。これは両方とも、東京港の埋立工事の結果、浮上した海浜公園になります。今海の海の埋め立ては、工場の説教のためであるとか、住宅地のためとか、非常に経済的には必要性が行われてきました。しかし、今日では住宅地の立地をし工場と併存地を造成するという事が進んでしまつてきているわけですが、色々世界への配慮とか、環境条件は考慮していける方向へと、そういうものを計画の中に盛り込んだ形のものが非常に多くなってきたわけですね。

例ええば横浜の金沢沖海上公園計画で「企業誘致型」埋め立て計画とは性格を要素に「都市再開発のための」埋め立て計画として、200万坪の一割の20万坪が海の公園として割かれ、この中にマリーナ

構造を持ち込んだりいろいろあります。

千葉県の船玉海浜公園計画は、今、横干せりできる人口規模があつて有名になつてしていますが、この計画の中にモーターボートのマリーナが組み込まれております。

この様に今日マリーナというものが全國的に動きとれて計画されていますが、一つ問題に大きな点があります。

先程述べた2つのマリーナをもつてますが、市民に開放された大聖堂のためのヨットハーバーだと書かれています。

しかし、実際ハーバーといふものは、個人ごともグループごともヨットの所有者がヨットやボートを長期に泊つて保留するわけですが、結果、個人の持ち物を置くのに、大聖堂のハーバーといふ言葉と誤認するのかという問題が当然でてくるわけですね。こういふマリーナといふものが、個人の聖堂のために作られる、あるいはレベルの埋め立てが開発されると、どう事にどんな意味があるのかといふ問題になつてくるわけですね。

先程から「マリーナ」という言葉を使っていましたが、これは最近使われるようになつたものです。

船を導べ、フリーアイドリーフリーランセラーレーン設備とか、保理したり燃料を補給したりする様な施設であるとか、出航準備が容易にできる

ような機能という意味が本来マリーナの意味でしたが、最近言われるマリーナの意味はちよつと違つて来ています。

人間の生活が次第に動物的ではなくて来ています。今までの種に限っては、ヨロコブロ等といふと、人間の取引から、意外に出て種的行動に体を育成なり、自然の中で生きるという変化がこれからの出でくあります。

例えばヨーロッパのヨットの聖地オランダといふのは、なぜマリーナがあることを二つの範囲に限つて船に出て行くという事のみに意味があるのではなくて、マリーナの中で宿泊といつしろは國らんしたり、古い友人と話をしたり、毎日船に泊めていたり、マリーナの映画の上映があり、ついで製作したりして行くのがマリーナの聖地オランダのひとつにはついています。

つまり、今までのところに、まだ船を運んで、そこから出航するための施設という意味ではなくて、色々な文化的活動ができるなければマリーナではないといふ事です。

歐米のマリーナ黎明期はまとめて、必ずリストランがあり、ヨット活動のための部屋があるとか、それからヨットの設備整備だけではなく生活必需品が販売される様な店、それから交通とかコミュニケーションの非常時に便利な場所が、

リーナにはなってないわけですが。

そうすると市民に困れられた施設としてのマリーナという意味が出てくると思うわけです。又、そういう形でヨット人口が増えた際は、一ヵ月の非常用はベテランの世界一周でもして来た場合はベテランの方、全然乗った事のない素人まで含めて非常時に船舶の古いヨット人口構成ができるわけですね。

したがって、今度はトレーニングセミナーというものが必要になります。そのための宿泊施設だとかも洋んでくる。二の様になれば、ヨット、ボートを楽しむのが特殊な嗜好だけのものから一般化され、マリーナといらうものが、宿泊、娛樂施設から、食事、集会、宴会する施設とか総合的施設が必要上、誕生するわけですね。

私がそぞ川橋港の中に作りたいと思つてるのは、以上の種の海洋性リクリエーションセミナーに付ける、もう一つマリーナを提案していきたい。

では具体的に、小樽という都市の中、先程の董監先生がおっしゃったまだ石がゴロゴロして海岸線があった当時には違つた、これがけ変わった小樽港の中、マリーナといふのは具体的にはどこにつくられるのか、いくつもの視点があると思います。

ひとつは、今の川橋港ですね。岸壁があって、色々な港湾施設があるわけですが、港を正面的な状況で見てみると要があると思います。港湾沿いの工場や倉庫などの建物は流れていますが、工業地域として利用されているのか、高層などに利用されているのか、公園緑地の様なオーバンスベースに利用されているのか、マリーナの「実地観察から土地利用がどうなっているのかみてみる必要があります。

もう一つは、今の港の水際がどの様にたつているのかという要素です。現在、岸壁の上と水面とが非常に落差があり、水と直接のつながりがないのが現状ですね。

何がひとつ、水と岸との間に付いたものの、人間の身近にあるかどうか、それこそかつて名が「ゴロゴロ海岸線」になったような水面が人間と身近な要素をみてみる必要があります。

それから、水面の状態が非常に具体的な事。川橋港の周辺を歩いてみると道路から海が見えるとか、橋の上でもよくと見端なしで良く見えるとか、オーバンスベースがあるたり、公算船頭の被覆の窓から見えるとかの様に見えるのが、その様の「港の見え方」が重要なものがつくり、一つの条件として立つると思ひます。

重要な条件が川橋港の中、マリーナを作ると同時にあちこちが大事になります。

その種の港で私たちの北海道外港法定安全の業務局事務局事務局がいろいろな問題を擧げてこれまです。

川橋の中にいきなさいといつて鉄道港営業所も候補地として上げられます。川橋港のゆびは木場、これは名前通り港がひきしと施設の会社が持つてします、そちらでいまのところではないかという意見が、そして西側にはアリヤ川河の向いの造成している自転車道、そして祝津の近くの港を右端にひきつけて入り江があります。

色々、気軽にいって立地条件を見合った場合として、色々上がります。

これは2つの島がありまして、1つは今アリヤ川の中にヨットやボートの係留地をつくる案です。北端遺跡ボートを係留するには、私共の建設からいって、島の中央と島の端はどうしても渡がざるをします。それで、瀬河の中央に入ることなく、島の東側を全く安心されますが、その瀬河を吹じて、色々海頭の造成地の北側(手宮側)の方に係留地をつくり、東側方に先程述べました総合的に設計されたマリーナ施設を構築していくという案です。

もうひとつは瀬河はつかれています。現在の造成中の色々海頭の外側にもう1つ防波堤を築いて、内側にヨットを係留するような案で、現在の造

成中の敷地を利用させることでなければいけないが、そこを考慮して同様の構造は施設をつくりたいという案です。

どちらにせよ、たゞボートが運営するというだけではなくて、それに見合つて前段のオペレーティングに、その運営主体を誰かしながり、自立して運営するよう組織のものを作って以後運営面と運営面と想います。

外国の例は人間でいいのです。以上の運営の組織のものをになりまとと、当然ヨットの係留なんがいけば大したお金がかかるりません。それがやはり外國をどうぞさがれ、自民派レバールではとてもござります。ほとんどの国は自ら地方自治体のレベルで運営することが標準となります。あるたる例はカナダオレニヤのセンジエフのトミックランベイなどは、20年ぐらいたしかつて524万坪のひどい邊境線だったところも、自治体が360億円ぐらい投資して、巨額まで投じて運営しているあります。フランスはやはり、田舎レベルで施設を買収して、道路等をつけて、巨額な資金を投下して海岸に泉をヒラクリエーション施設を作つています。

地中海の「ラングドックルシオン」計画といらうのがすけれども、ピエール大統領の癡禁がつくられたといわれています。

では日本はどうかといいますと、非常に残念なことに規

訓練が多いためです。二つやつとボートが次第に増え、そこあと、複数の帆船を始めたのがあります。

今まびたをうなびたが、今までのヨットや帆船がけいとしかかりません。最初はヨットに乗りたる費用などといふのが實に貯金を貯めたがけであります。そのうちねたは金を貯めましたか。現金では車に充電不足の状態では車にはまくまくあれであります。

もうひとつは度のヨットにのるための運転などが船員にうなびます。最初は、なんでもも運転がうなびられました。それにあつては、ヨット以上にヨットは運転を受けて、それに適してなければ、複数艘から何マイル、いかで何マイル以内を出でていけばいいとか、このくらいの距離などどこからどこまで行けるとか船體に行動範囲を決めておられます。

日本の國とは、とに島、複数艘からスタートはむき。

私の実際、船体をとめために30万円くらいお金かかりました。そこで、その結果で通ると、今度、その船をどうにかうかが問題になります。今度は島く場所の複数がうなびくなどといった次第です。

その結果、南へ使用料を払わないとヨットを運べない。遊びつくさんないスポーツに付けて行くときは帆船が日本の

複数といえます。

最近はヨットが、外圍におく行かれわれて多くわかれると思ひますか。日本は自分でそれが出来たりより本当に埃いと思ひます。

山が真中にあって、まだ海岸にあります。平野では人の力すがざる。そんな中には、他の人が船を運んでくれであります。船員がアモロ、圓山が船員がアモロ、何をすむかといふと、自分がいのち自分の命を保てたりクリエーティョンなどが前面であります。実際、自己車を駆使する運転手を持つて、その運転手をうなびます。

この実際は深い國土のゆきを運びあり立ち、ヨット乗組りが運転で、公認問題などねであります。大きな道路を作らねばやたらなくなくして

。

どうなると駆自引水にならんだけれども、ヨット、いろいろはるかのところは自動車よりを運転です。

前期駆自引水より運転で、距離は長い。東洋系でいきを難しきほんじんじかかりません。初級、運転をいりまじん。普通、マリーナがけすればいいといふ説であります。

もういづれど、日本人は、どうで港を出後に駆られた遊びの場といいますか、レジカーの場にほうのびはないか。まさに、海上競争にあら理由ですから。

要するに日本の複数がすぐ

複数あるとか、練め出すとかいうあたりをうなびます。これが数がといふことぢれども、全くの國民がヨットを操できるようにいよいよ、さうじ某しむために、國はか複数をどういふ間にしたらいへのかといふ「複数の運転」がこれがの必要じかなりせりと思っています。

また、以上の事が今日の僕のお話したい事であります。

〈司会〉

私はども、今日の複数先せやヨットの話を聞いて何か新しい複数に住んでいる國の國のひとつにがなされたらと感じあわせされけれども、お詫び、1つは運転を運び立てる運転が、もう1つは未来の國へうなびた複数にわかれら複数でのびるか、討論でその國を運んで行きたいと思ひます。

どうぞ、奥田、御意見。

奥田

今、ヨットの話をしてしまいましたが、私もボートをやつていますので、複数場といふヨットレースなどどこで開催されるのか、ヨットマリーナの複数のものか、ここにまとめて出でかもしれないと思ひます。

それは國体のボートレースのためのコース作りと合わせてつくられであります。

もういづものを作る時、一体どうお構にしてせつたのかどうも思ひます。

結論的には「公益法人」をつくろのびます。それをつくって日本船舶振興会に就任するわけです。船舶振興会でのにとまりますと、その事業が後に上場用かがまとめて一千万円と多いの公益法人もつくられであります。この公益法人をつくろるのに必要なのは一千万円は自治体がねりやすいです。石川の場合は県がねりであります。もしも、船舶振興会が幹部組織の運営を担当されれば、幹部と運営がそれでうなびります。

私はもも、船舶をつくろる時にその公益法人と船舶振興会と自治体がと思って複数をしましたか。複数1つをつくろる複数環境には金をねりたいのです。ヨットマリーナの複数の複数のものは、ここにまとめて出でかもしれないと思ひます。

山口氏

複数ヨットに運びていい人がヨットレースなどに参加する人はどのくらいあるのか、スバル複数も複数1つセイボートレースとかヨットレースなどどこで開催されるのか、ヨットマリーナの複数が可能かもねりか、更に、ヨットマリーナセイボートレースの複数はどううなびるかといふのか。

船木氏

ヨットには学生さんがよく乗っています。動かせることの1~2人乗りのディンギーといふ種類と、クルーザーといつてある種類外洋に出でる走っていけるものの2種類に大きく分けられます。ヨットも育成、ヨットスクールと一緒にクルーと一緒に走り回るヨットのレースをするものがクラブ競争が北海道外洋船艇選手会にあります。今、石狩、根室、稚内あたりから、名将萬が北海道外洋の方にかけてのレースがあります。

小樽マリンスポーツセンターは、運営につけては主な競争がつかないもので、外國の例だと何百億も投資して、2千隻、3千隻の競争のヨットをつくっている例がありますが、実際に競争の費用をかけたものと全く同じくらい少ないのが、結局、公務やオセウターを除き、その度に利益をあげて行くというスタイルをとっています。

—— 山口氏

北海道でヨットの施設をもつた所としてほどのくらいあるのでしょうかが、複数のヨット一隻も、クルーザーの機材大型ヨットを受け入れる施設がないと困ります。

—— 細木氏

まず普通の港がヨット一隻をもつていて多所は確かにありません。

ただ港内では同好者があつ

つて白鳥クリーナーという名前がありますし、モーター舟艇のヨット車両のヨットセイツがあります。とにかく、ほつぼりした形で湖の中にヨット一隻を放置しているという風な現象はありません。

—— 石塚氏(司会)

丸根園のヨット人口やボート人口はどうなっていますか

—— 算輪氏

ボートの方はですね、現在の普通に協会状あるのは、小樽が一番古くで、その他、函館、札幌、網走、室蘭、東京、福岡の8つの協会があります。近く苫小牧にもできましたので計10つの協会がござることになります。今一番大きい協会は、札幌に駒留湖で帆船、森やレガルタというのがあります。やはりいわゆるレガルタとして行なったのです。最近は競走の方が小樽より強くなってしまったわけですが、私たちの平穏高校は理工系高校に日本先生という良い先生がいたんですけど、その先生を想に引き抜かれてしまい、今、網走商高的監督としています。小樽が指導し、さっそくもつくり、そこで負けたところの2、くやしいですか北海道のボートの方には負けましたと思っています。

今、私達が最もいるのは余市川にボートを泊めたいという事です。今年の余市川に集まつたところの2、

それで、ボートの高橋選手たちが全道高校大会を網走湖でやろうという事にしました。

地元の人に冬期間湖水が凍りますので、凍つているうちに正確に道R2100mばかりあります。それでホールを立てておくという様な準備をしました。

しかし、キャンピングの艇や寝袋が全くないのです。当時、小樽が一番發展が進んでいた時代で、小樽の寝袋が手作業で約20名くらい行きまして、船も全部トラックで小樽から運んできたのです。網走のボートレースでは、初音、高橋大会がオーバーでしたが、市民にとにかくレースを見せておこうというのが大きな目的でした。

ところが海外と反響が大きくなりまして、網走市民は次の全道大会にモチベーションを鼓舞していくという決意です。それから次第に漸くなって行なったのです。最近は競走の方が小樽より強くなってしまったわけですが、私たちの平穏高校は理工系高校に日本先生という良い先生

がいたんですけど、その先生を想に引き抜かれてしまい、今、網走商高的監督としています。小樽が指導し、さっそくもつくり、そこで負けたところの2、くやしいですか北海道のボートの方には負けましたと思っています。

今、私達が最もいるのは余市川にボートを泊めたいという事です。今年の余市川に集まつたところの2、

余地の人に見てもらおうと思っておられますが。やはり暖かいにやらないうまくなりわけですが、競争直後は、何とか北海道を元気だけ張りという事で、船舶協会が「競船大会を開催した事があります。昭和21年、釧路、網走、網走、高島、稚内、函館、足利、尼崎、横浜の全額の競争料金を出しで競争をやり、その後大変な暖かいありました。ところが今の競争は金額の外モーターをつけてしまつて薄がけの金額、競争にはほとんどないという事がです。

—— 船木氏

現在、外洋帆走協会には、クルーザー級の方で約200人ぐらいで、現在まだまだ船艇づくりの競争です。ダンゴー級の方の人口は、大体、800人から2000人ぐらいと思いま

—— 算輪氏

ヨットを購入する時何が特典付があるのですか。

ボートの方は、約2割を日本船舶協会が負担してくれるのですが、皆さんは、網走一氏が監督みたいになっていらっしゃる。しかし、第三、船の事にかけては大苦手なので、去年、網走商高的若い人や平穏生が自分達でボートを工船買つたのですよ。セルボヤー2台あります。140~160万すなれば20万です。

一人港のスカルノ、乙船はまともに賃をばかくへ60万の値ですが8万円です。ほんとに違う好みの今のうちです。

買おう方法としている。夢境のものであるといふ夢にして置かれなければいけない。どうするかと早く購入でさるわけです。

—— 菅井氏

川崎のボート協会が今日の調査の調査協会を担当です。今、逆に山崎は調査に勝っています。そして、競輪先生は、今度は余市川でボートを運べたいという考え方を持っています。競輪の競輪大会がない事も、現行の小樽でやれないとほんびですか。

—— 競輪氏

競の運営みたいのは事実、今の中流のナックルでは必ずかしいですね。菅は大通りにイックスでしらのびる神田口まで行、たどりう「穴はありますか」。運営は時間がかかるから、風が早いと運営する危険が多いわけです。草いじや道が運営で命を落した人はいますし、利根川運営では一橋下の運転が運営しました。今のナックルでは、運転手では、あほどのペテランでないと無理で、やはり港内などいう事になります。運営内には、内難はありません。ボートの競技は1000人あれば出来るのですか

。それが私が一昨年会長になつて、何かおもろく今の調査はなんかに合わせて盛大にボートレースをやる事を考えたううだって、若い人に話していきながら何人か具体化しません。

菅は、川崎新宿社、三井、三井銀行、扶桑銀行とか東洋國ケルーガーの一分鐘賀していましたが、そういうケルーガーはなくして山崎をやはり、ちょっと寂しいですね。

—— 石塚氏

終戦後のボート競争の引金となった「磯舟大会」じやねいであります。競走から山崎へひきつける様子大きめボートレースも開催してみたいですね。

—— 競輪氏

もうですね、本当に多い。川崎が運営するボートは菅より多いのですね。船をもつての夢も増えていきますから、菅は川崎卒業だけだったのですから。今は、高校ばかりも、工業高専、海陽高専、商業高専もあります。

川崎がボートレースというよりも、あの全道選手権などは現行でやっています。山崎が全道大会をやまといいますと不思議です。とりわけ、全種目を正確にやまといふ

。今回も、函館や網走、川崎から船を運んでいます。次

でやうとい、乙も。船石全部は二んびり、船のスピードは競艇年月日にそ、乙違うんびります。

ですからよきべく公平にやるためにには、同じようほ車に作られた競艇をよろべくレースをやまうようにしなければなりません。

ボートレースというのも仲々大事です。レース用の艇といふのは主催者側が全部用意しますけれどもよろい歌です。

「エイト」の競技だいじながりますが。お金のあきケルーやオクタウルーやなどは、この年のケルーやの身長とか体重にあわせて、船の設計段階からやまわれています。

ドイツのベルリンオリンピックの時は、日本ケルーや日本人にあつて、船をつくつて持つていつて優勝したようになります。

—— 石塚氏(司会)

どうぞお話をあらわれて下さい。今日の兩先生の会話をもう少し詳しくお聞きあと、マリンスポーツ・ヤンマー構想といふのも、今はまだ絵に書いた段階であります。その実現のため、又、ボートの発光灯と丁寧のために、ボートとヨットの競輪先生、船不先生が頑張るこれで、また山崎が、一大海の大会などを開催して、山崎、運河の葛城島上にいわくわくと見えます。

以上の構想を述べさせてい

以上

たらしい。第6回川崎運河競輪競争を終わらせました。

第7回 小樽のまちづくりを考える III

— 講師の歴史・明治小樽林業史 —

講師 渡辺 様

昭和55年4月2日
小樽市民会館

講師紹介が終わって、

— 今晩は、渡辺です。皆さん毎回のようになりますが、お急ぎされて大変御苦労様です。

昨日、私もどちらの方に座らせて貰いて、いろいろと勉強させて貰きました。今回は、まあ会員も含めておりませんので、街の話題もありまして、工場未だ話をさせて貰いたいと思います。

最初に、手書きで説めいた事を書かせて貰ります。

今夜お詫しするのは、一人の林業技術者としての考え方を述べるだけで、森林の見方、森林に対する考え方というものは、造林局の公式な見方、考え方とは、必ずしも一致しない。というよりも、むしろ正反対の場合もございますので、その辺は、ご了承願いたいと思います。

林業の話、ていうのは、本当にこういう室内でやってもあまりピンと来ないんですね。本当に、現場で色々こ案内しながら説明できれば話の調子が出て来るんですけども、

部屋の中で、しかも夜半になると説明しにくい部分もあると思うんです。

で、今お渡ししたこの地図は、恐らく北海道で植林用に使われた植林史の入っている地図としては、私の知る限りでは最も古い地図であろうと思います。

明治40年来の地図ですから、まだ防寒堤が入っていないですね。手書き欄が一つ出ています。それから、現在市街化が進んで川の位置がよくわからなくなっていますけれども、これでは古巣川と色内川が非常によくわかりますね。

地図の中心あたりに数字が入っているのが、植林した位置を示しているわけです。

たとえば、丁度真中、数字が書いてあって、その下に木の名前、その下に数字が入っています。これは、上の数字が年代で、その次が植えられた木の種類。その下の数字が面積です。たとえば、明治31年に赤松が19町歩3反4畝植えられた、という画面なんですね。

古巣川と色内川に挟まれた区域が、集中的に植林され

ナツ回-4

を持つているんです。木が繁っていれば、川に水が急激に流れ込む事はない。が、木がなくなれば、水がストレートに川に流れて、同時に土砂も流れ込む。

小樽の場合、勝納川や朝里川の方は、上流にかなりの森林があつたらしい。その島、築港の方は問題にならなかつたらいいんです。

しかし、於呂呂川、色内川の方は、山が荒れていって、土砂を運んで港に入つて行つてしまつたらしい。

当時の道府としては、この二つ(川)の上流の森林を早く擰らせようというのか、最大の政策だったようです。それ程、小樽港を大事にしていくということです。

次は長橋に入りかけの砂留という所です。波を掘つて、一度砂を沈殿させて、色内川に直接流れ込むのを防ぐようですね。それで、砂留といふ地名が残つたわけです。

次、お願いします。
聖史とロマニの散歩道。市立美術館の横の看板です。

國のは事として、最初に植林事業をやつたのは、明治16年です。道府では、小樽が一番古いと言つています。それが旭天望台のある三角山です。

港に近いという事もあって、大々的に造林が行なわれた場所なんですね。

百年の大計を意図した植林事業がここで行なわれた。そ

れが引き金となり、全般的に造林技術が進歩する。そういう、いわゆるある山なんですが、けれども、説明をしてくれていると良いくらいですけど、關係のない人の碑は沢山あるようですね。

次、お願ひします。

今の三角山です。小樽の造林の発祥の地ですが、お粗末ですかね。戦中戦後、自給率國と書いて畠を作りました。それで相当、森林が切られたんだどうと鬼います。

それと、軍隊が、避難道路を作つたりして、多分、戦争直後に、こういう變になつたんだどうと想像してゐます。

現在は、国指定の保健保安林。市民の健康の為の林。昭和49年に指定されて、道では50年から3か年で、1億円程の金を注ぎ込んで整理してます。

林业の投資は、すぐには現われませんからね。後、50年位でないと、出て来るんじゃないですか。

次、お願ひします。

これは昭和9年頃の三角山です。もうちょっとピント合いませんが。あ、これⅡ。はい。明治30年代に植えたカラ松が、昭和9年現在、これ位になつてます。かなり、うそろとしてますね。

次の写真は、現在です。黒く見えるのは、ヨーロッパ松です。ただ、最初に植えら

れたのは、赤松なんですね。それが枯れてしまつたんですね。

小樽の土は、非常に鬼いやせ土なんですね。その上、明治時代に山火事になり、植林するにあつても道がない。

小樽多摩三も書いてますが、小樽の土は赤いんです。赤い土は、鬼い土の代表なわけですね。で、不思議な事は、この土は南方に多くて、北海道には、あまりないんですね。南に行けば行く程、赤いんです。東南アジアなんかは、真赤ですね。なぜ、小樽に忽然と出たのが、謎なんですね。

とにかく、春色工が沢山あるわけです。明治16年は、林業技術者なんて、いない時代でした。それで、侍上がりみたいな人か、何とか、ここを良くしようと、やせ土に強い赤松を植えたわけです。

赤松でも駄目なような所にアカシアを植えたんですね。

花崗の北一帯邊りのアカシアは明治15年に植えられたんですねが、今は、ほとんど死んでいます。

で、ここに植えられたのは、翌年ですか、明治16年。今は、一本だけ残つてます。大事にしたいですね。明治の古い歴史を持つ木ですね。

それと、ここに植えた赤松は、なくなりましたけど、西陵中学校の裏に、やはり、まとめて残つてます。

非常に気持ちの良い赤松林です。内地に帰つたような気

になります。ここは、割と岡が吹きませんし、こういう、斜面の方は、木が良く育つんですね。それで、こんなに成つたんですね。

函館を除いては、北海道一の見事な赤松林だと思います。

記念の森として大切にしてもいいですね。市の人には、言ってるんですかね。

次、お願ひします。
今の森は、もうちょっと近づいて見てわけですね。非常にきれいな木ですね。

大陸から西の方に行くと、海岸から、よく見えますね。やせ地に強い木で、丈夫です。そして美しい木です。

次の1は、札幌から小樽に来る時、墨瀬川を渡ると、ぶりこす山海へ、という看板が、見えます。

その左側に、赤松林が見えますね。好きな景色なんですね。これが見えて来ると、あれ、小樽に来にんかなかと思つます。

ところで、小樽市の木というの、白樺なんですかね。市の花が、つづじだそうです。

白樺というの、林业の立場から言うと、鬼い山に、荒れた山に生える木なんですね。不健全であり、過渡的な木なんですね。

歴史的意味とは、カラ松あたり。北海道のカラ松林業の発祥の地ですね。

下の方に、上方が駄目になつても良いようにヒ、ちゃんと植えて、手入れをしているんです。

それに比べて、もう一つの問題の記念林が、いかにも見劣りする、という事を書いておつたんですよ。

次、お廻いします。

今度は、木挽業の話をしようと始めます。

これは、イニチ材です。輸出用なので、ヨーロッパの洋材のインチ材とて、インチ材と言います。

これは、ミズナラといふ木なんですが、北海道は非常に多く、世界一と言われています。

世界で一番優れたミズナラが、北海道のものなんですよ。それで、ヨーロッパでは、ミズナラを作った家に住んで、死んだらミズナラを作った棺桶へ入るのが、最高の夢だ、と言われています。

このインチ材が、全部、ほとんど小樽から輸出されていきます。現在も、戦前もさうです。

北海道におけるインチ材の、唯一の輸出港と言つても良い位です。

次、お廻いします。

これは、フリッタ材です。れどを荒削りにした、ちょっと角を落としただけのものですね。

ドイツ人が非常に好みます。西ドイツは主に行くわけ

です。

これはセニノキです。昔、下駄なんかに使つたんですね。ほとんどれどは近い状態です。これば、まだ珍め出してはいけないという法律があるんです。それで、形ばかり、骨を残しているんですね。

こういう風に、れどの状態で見出せるという事は、街道沿いあると、いろいろなんですね。

街道樹といふのを、みんな木壇に置いて、あるいは、看板など、鐵塔を作つて軒出するんです。

小樽は、木挽業では、道内のトップクラスの施設なんですね。

それと、木挽業者が、本当に多いです。

が、間違かないんですね。先程のインチ材にしても、フリッタ材にしても、ただ、木挽を通過するだけなんです。地元でいいにとか、運搬したとか、そういう実験はないんですね。

これだけ大量のインチ材が小樽の木挽業者に何とももたらしていない、という事には驚きました。

それと、輸入の方を見ると、近くは、ソビエトですかね。シベリアや極北などの北海道材。これが非常によいんです。

不思議な事に、ナホトカあたりから禮んで、小樽に入つて来ないんですね。主として苦小牧に荷上げします。

ナホトカとは姉妹都市を結んでいるのに、なぜ、小樽に入って来ないのか、不思議ですね。

他の邊境に、南洋州です。

インドネシア、マレーシア、フィリピンあたりから来ます。非常に悪い質の木材で、安い安い卸業者に便います。

これは、地元の小樽の工場で、さかんに製造しているようですね。

次、お廻いします。

西日本の航空写真。高度4千

メートルからのものですね。

街並のようすに、国際都市街地です。これが小樽商店街。国道5号線。通称御堂筋。國立銀行。それから、市立中央病院。そういう中にあって、こういう風に残されているというのは、貴重なんですね。

人工林なんですかけれども、天然林に近いような姿のまま残っている。

大切にしなければなりません。それで、今回、調査に行つて来たわけです。

お花見なんかに行く人も、多勢おられると思うんですね。

ここは、公園と同じですかね。誰でも、自由に入つて良い山なんですね。

今度、機会がありましたら、ゆっくり、ご案内しても良いですよ。

素晴らしい所ですからね。まとまりのない話で自分で

も、何を語したか、あまり覚えてないんですけど、この辺で、終わります。

司会

ありがとうございます。私も西院や宮城の出身ですが、西院中学校の高子の赤松林など、大変、懐しくお聞け致しました。

又、川東の方から一步外に出た所は、どこでちぎられたあのカラ松が、誰かの手によつて植えられたというの、意味深く御講じました。

それと、川東が運んだ木が、かなり、まだ未だ未だあるというのも、初めて聞きました。元々美しいところがありま

渡辺氏

市役所の人に寄らせて下さい。内閣の話を伺ひます。

司会

いつも通り、ご質問なり、ご遠見なり、ありましたら、皆さんと一緒に、お話をさせて行きたいと思いますが、いかがでしょうか。

渡辺氏

こちらから、お聞きしたい事がひとつあります。

塩谷に丸山ってありますので、あの山の頂上に、大きな鍋があるのを、ご存知ですか？私は、知らないんですけど、史談会の人に聞いてみたんですね。

ど、わかつてないみたいになん
です。

あの下の石に明治何年と刻
んでありますね。それと、
二人名の名前が書いてある。

どういう理由で、みんな大
きな船を、しかも、どうやつ
て運んだのか。ご存知の方、
あつたら教えてほしいんです
けど。

昌ざる運びなんですかね。

— 長山氏

確かに、支那会でその話を
聞いたことがあります。

今は、よく聞えてません
けど、今度、よく、聞いてお
きたいです。

— 佐々木氏

ちよつとした間もありま
すし。多分、船の安全面面倒だ
いう気がするんですか。

ご存知の方、おられました
ら教えてほしいんです。

— 司会

ご質問なり、ご意見なり、
何か、ありますんでしょうか。

— 渡辺氏

林業の話は、わかりにくくい
たしょう。

やはり、天気の良い日に、
こらいう所を巡りながら、音
楽をするのが、楽しいんですね。
お互いに。

ただ、林業史といふものと
郷土史といふものが、実は、
なかなか、結びついていない
んですね。

郷土史と結びつくと、地元
の人と結びつく。そうすると
地元の森林と結びつく。そろ

いうメリットが、林業史には
きっとあるんだろと見うん
です。

その辺が、欠けているよう
な気がするんです。

— 堀本氏

アカシアという木は、本当に
ニセアカシアというらし
いんですけど、正面のアカシア
ヒリコウが、別にいるのです
か? それとも、元来、みんな
ニセアカシアというのか、
その辺を お聞きしたいんで
すが。

— 渡辺氏

あれで街の街角など、隣
く公園などが古いんですけど
かも、正面のアカシアという
のは、正面かららしいんで
す。南の方の木。

我々が、俗にアカシアと呼
んでいるのは、ニセアカシア、
学名はドビニアっていふんで
す。

原生地は北米。本物に似て
いるんですけど。

新潟などでも、結構してます。
ニセアカシアじゃ、可成
とうだから、エゾアカシアじ
ゃどうだとか。

これは、世界中にある木。
非常に丈夫な木で、荒れ果て
た場所に植えるのに適してい
ます。

函館の七飯はアメリカから
最初に入ってきた、金道を
及して行ったわけです。

商大的前にも、アカシア並
木あります。これは、それか
ら以後、植えたらしいですけ

ど。アカシアの花散る、とい
うのは、商大的試験場に植えた
時の電報の文句ですが、あの
アカシアです。

— 安田氏

小樽運河の歴史にしても、
余り伺った林業の歴史にして
も、それから、小樽の地元産
業にしても、小学校の教科書
には、出て来ない。

北海道の歴史といふものを
じっくりとは、取り扱っていない
んです。どう思うんですか
が。

— 渡辺氏

そうですね。郷土の問題と
いうのは、特産のものしか、
出て来ない。

林業史でも、小樽の苗畑が
非常に古いものだという事は
出て来るので。でも、その
程度ですねえ。

後は、もっぱら、函館、札
幌の話ですか。

直接は関係ないんですけど、それ
ども、当時の小樽の業者が、
いかに強力で、いかに力を發揮
するかになると思ってますが、
大正時代の農業者、川原
某といふ人が、いた。

北海道森林局は、札幌営林
局といって、創成川のほとり
にあります。昭和38年に
改築してビルになっちゃった
んですけど、豪華らしい建築物
でした。大正9年に、皇室の
石碑をかけて作ったんですね。

それで、入札は、札幌の名
だたる業者が、みんな参加し
たんですね。それを全部、蹴落

として、勝ち取ったのが、小
樽の川原某だったんですね。
皇室の遺物の入札を落とす
君、力があるんですね。

それで、木材の歴史に詳し
い人で、木村さんという、お
じいちゃんがいる。小樽の木
林業者で知らせていい人は、い
ない程。この人は詳しいですね。
木村に聞けて。

— 織下氏

最近のスライドだと、長崎の
苗圃の回り、函館、住宅が遠
ついていますね。

回りが、どんどん宅地化さ
れると、暴風が出て来るなん
ですか?

されど、小樽は、頃々と山
を削りて、住宅地が広がって
いるわけですが、小樽全体の
森林に与える影響は、どんな
ものかのうが、お蔵元を聞かせ
て下さい。

— 渡辺氏

苗圃は30の花屋で、これ位、
まとめていれば、そうでも
ないであります。しかし、回りから
じわじわと、いつれて来ます。

物理的に、ユミを捨てる、
そらいう事でいわれる。排氣
ガスには弱いですから、以前
車を通してた道路も、10年位
前に車止めをしまし代。

宅地化で一番ひどいのは、
土を抜いて、その上が木の根
元を埋めてしまふ事なんですね。
それで植れるのが一層多
いですね。

まだ、時間ありますか? それ
では、ばあーと免れます。

ここが一番問題になつてゐる小樽国地。他の人と違うんですかねで國地の人には。

次です。完地の中の森林を、小樽市営環境緑地保護地区と道が指定してゐます。

この看板は纏わんざです。大正8年でなく、明治の事なんざです。迷ります。

次、これは、我が方の看板です。レクリエーションの森に指定されました。

離済院を追求する跡ではないで、市民の憩い所として、それを、看板があつて、これが、樹木修養教育林。

次、お願ひします。

これは、明治44年位に建てられたもので、入ってすぐにはある。非常に美しい建築。

数年前まで宿泊所に使ってたんですけど、合理化で、あはるんを首にして、今は、壳りに出来ています。

章い、買ひ手がつかない。それで残つてます。現場の人々、喜ぶうしをしており、大事にします。

西園は、後ろ年が創立90周年であります。その彼、壇可んじやないですかね。

その前に、遺稿室の人に翻訳してもらつたから、私は見ています。

次、これが、雨の日も雪の日も欠かさず毎日、このあじいさん、詩吟を心に歌ひます。こんな利用の工夫方は全国見ても、他にはないですね。去年の夏も、散会が野外

日曜学校をやってました。苦労として、労働力の場があり、又、市民の憩いの場であるといふのと、國有林としては、ここだけです。

次のは、樺陽高校の生徒。歩くスキーの部員課をしてます。調査に伴つて時、林の中で、非常に暑狭ち良く換拶するまんです。おかげで仕事が大変樂しかった。

これは、西園の一番高所から写したもの。どちら側にも城前の小樽の駿河の寺田省帰さんの別荘があつて、左側に地の跡が残つてます。

次のは、エゾリスです。栗の木が多いです。

これは、啄木鳥。白い木が多くて春虫がいるからです。いかに木が傷んでいるかが、わかります。これが、穴です。普通は丸いんですけど、小樽の啄木鳥は四角く穴を作ります。不思議ですね。よく見ると段々四角く丸いています。それは。

次、うつ手の櫻の花萼。もう大分大きくなり咲き始めます。

次、あつもラ咲きました。これが、エゾ山桜。地元の花です。最近、ヤングが花見に来ますね。以前は、子供とおじいさん、おばあさん。嬉しいですね。

これは明治の木です。他の木も混じて木としての森林を形成している。北海道でここだけです。松前のは、國会品種ですから、比較にならな

い。本物的にも素晴らしい。北洋杉と言えます。

最近、花現というと、躰やカラオケ持つて来る、どんちゃん騒ぎをするんです。前のようには、少人数の家族単位で楽しむ、そういう活動をしたいですね。

これは、次の花現。こういう利用の立派方が、望ましいんです。

これはまだあります。昨年、0.1倍を神に残したら、先生を祀えて、遊づけて、あれだけ沙汰になって、市営公園の花現なんですね。不自然に県立で仕方ない。蓋然としての野性的な花現して咲めってもらいたいと思ってるんぜやがねえ。

次、お願ひします。お現せし代からアフィニラシイドの園地の写真。天然林の中に園地を造成する時、森林を残していく必要があります。国民林なんでしょうね。

森林のすき間に遺物を埋め込む形で、作ります。

森林の中で生活する農民の血が、森林を大切にすると、気持ちを起させてるんでしょうね。

次、お願ひします。これが、日本の園地の造成の写真。

土を削りて全部捨てますね。それで花れちゃけです。

ゴミ捨て場になつてます。テレビ、自動車、布団、大型のエミで。森林だから、土

を捨てて良いぜといふと、それは大間違い。木が植えられるんです。

これから、三本は風景と森林が共存出来ない。新幹線開設の影響でさすがに、新幹線沿線には、木を切らむのがいいからなり。その上に、新幹線の間にあらんざしようね。

恐がるだ、抱き合ひなんぢうけだ。この邊にしておきました。

一 司会

お間違、あまりありませんが、お詫び下さい。ありがとうございます。どうぞ。

二 塚本氏

おまじかうちラウトの上の山は、おまじかで新幹線を建設してますね。でもりがて無いと聞いたらんですか、どうですか？

三 球元氏

お詫びしないのは、自己満足なんです。人間の多く達は、せいぜいしゃべりました。これは、どういうかはないですか。河底は、芋焼ビニヨで入れるかという事です。新幹線も、他の広いのは良くありませんけどね。

スウェーデンでは、道に、おが屑をひきます。やがて!路上に進る。日本では沙糞をひきます。配慮が足りない。

ハイヒールで歩ける程にすぐ必要はないと思うんですね。

一 塚本氏

國有林の面積とか、地区な

蹄鉄屋の歌

泣くな、驚くな、わが馬よ。
私は蹄鉄屋。
私はお前の蹄から生々しい煙を立てる、
私の仕事は残酷だろうか。
若い馬よ、少年よ、
私はお前の爪に
真赤に焼けた鉄の靴をはかせよう。
そして私は傭き歌をうたいながら、
——辛樽しておくれ、
すぐその鉄は冷えてお前の足のものになるだろう、
お前の爪の鎧になるだろう、
お前はさうどんな走の上でも石こう路でも
どんどんと駆け廻れるだろうと——、
私はお前を慰めながう
トッテンカンと蹄鉄うち。
あゝ、わが馬よ、友達よ、
私の歌をよっく耳傾むけてきいてくれ。
私の歌はぞんざいだろう、
私の歌は甘くないだろう、
お前の苦痛に答えるために、
私の歌は苦しみの歌だ。
焼けた蹄鉄をお前の生きた爪に
当てがった瞬間の煙のように、
私の歌は死色に立ち上る歌だ。
強くなってくれよ、私の友よ、青年よ、
私の赤い焰を君の四つ足は受け取れ、
そして君は、けわしい岩山を
その強い足をもって碎いてのぼれ、
トッテンカンの蹄鉄うち、
打たれるもの、打つその、お前と私とは兄弟だ、
共に同じ現実の苦しみにある。

小熊という人はこういう詩を書いた。
彼の詩の中心にいつも現われてくるイメージは馬です。
イメージというものは、目に

見えない物を目に見える様に
ありありと浮び上らせる力の
事を云うわけです。
私達はいつでも、目に見え
る物にはばかり心を奪われてい

<小熊秀雄>

るわけですね。

今日もさっき話をしたんですが、小樽駅に降りたらまずアッと思うのは長崎屋の高いビルです。

何故あんな所にあのビルが建ったんだろう。あそこでもう小樽の町は見えません。

しかし昔から小樽の町を知っている人間は、あのビルの向こうに小樽の海をイメージする事が出来ます。

目に見える物だけをある物と信じてはならないんです。

見えない物を目に見える様にしてつくり上げていく力、これが想像力なんですね、イメージという事なんですね。

文学っていうのは、そういう目に見えない物を目に見える様に、手繰り出して産み出す、そういう働きをするものが文学なんです。芸術なんです。

小熊秀雄のイメージの中心は馬です。

若々しく力に満ちて、草をよく食べ、冬には橇を引いて地平線の向こう迄まっしぐらに走って行く。

そういう、馬のイメージを彼は小樽、旭川、樺太、と移り住む間に創っていったわけです。

そこには、はっきりと北海道の彼の故郷の風土が、見事に形をもって語られているんですね。

風土と文学、という事を云うと非常に嫌がる人達がいる

んです。

それには理由があります。旭川の永山屯田から出た板東三百、という小説家がいたんです。

芥川賞候補になった「兵村」という作品で世に出た人で、この「兵村」を読みますと、明治20年代頃の道北の察さ、その中の屯田開拓が実際に生々しく描かれています。

風土が、どう、人間の生き方に觸わってきたか、この作品ひとつを見ただけでそはっきりします。

ところが彼は昭和10年代になって戦争の協力者になってしまった。

「兵層記」という作品を書いて、百姓の忍耐精神を兵隊精神に昇華させる、戦争を美化する側にさわった。

結果として自分の風土と故郷を戦争政策に利用された。

そういう苦い経験があるから「風土と文学」「風土と人間」という言葉に、反射的に警戒するわけです。

しかし、私達が今、「文学と風土」を問題にしていくのは、地域づくりの中の概念を求めてなのです。

小樽であるならば小樽で、なぜ風土を問題にしていかなければならぬのか。

地域という観点をぬきにして風土は論ぜられません。

何を指して地域というか、行政区域という意味では用いません。ふつう私達は。

もしろ「地域」という考え方には、昭和30年代から40年代にかけて我々がやってきた生き方、暮し方ではそうやっていけないぞ、我々が今生きている現場でどうやって力を合わせてより良い生活をやっていくか、その事を真剣になって考える運動の中から「地域」という言葉が生まれてきたわけです。

地域というのが何処かにあって、そこへ行けば地域の生活がやれる、というものではないんです。

地域というのは運動なんですね。

僕はこの場所でより良く生きたい、そう思う時にそこに地域が生まれてくるわけです。

一人一人が生きる場、それが地域であり、同時に、地域というものは運動なんだ。

七面倒くさい云い方ですがそう考えておきます。

小樽で運河がとり壊される、そういう風に僕はどう受け止めたかというと、自分の内側が壊されていく感じです。

小樽という地域つまり北海道の心の故郷がなくなっていく、

僕は小樽人ではないが、そう感じた。

小樽からは、大学を終えて方々へ行った人、戦前戦中から戦後にかけて小樽に住んで、また北海道の方々へ行った人、内地へ行った人、そういう人達が沢山いるんですね。

その人達はみんな、小樽の中で生きた時間を持っている。

どこに居ようと、小樽という地域と一緒に生きているんですね。

そういう風に地域というものは、一人一人の生き方と一緒にくっついてあるものだ。

その事の中ではじめて、風土というものが問題になってくるわけです。

では、風土性というものは文学の中にどんな形で表われているだろうか。

たとえば、こんな詩があります。

僕は旭川の人間ですから、旭川の文学の語ばかりするんですが、中家金太郎という人、北海道新聞の記者だった人ですが、もう亡くなりました。

「絨が墓碑銘」という詩集一冊を残して死んだ人です。

この中に「豚児うどそに与う」という、自分の子供達に与えていた詩があるんですね。

一人の酒飲みで、家族の事を考えないで、自堕落に生きた文学者であったけれども、彼の中には子供たちに対する、本当に云い難い哀しみ、いとおしみ、があるんですね。

……胸に手を置きて、幸いにこの父を許せ……

こういう風に大胆に、自分を自分で虐めながら、なおかつ、何かほのぼのとした明かるさを残す事が出来る、そういう人間を北海道の風土は沢山つくり出しているんです。

豚児うどそに与う

お前ら 貧しき父の下にやや生い育ち
牧草の瘦鹿は重荷に耐へかねるが如し

長女櫻子は美人になれ
紀元よ 長男なれば基六たる勿れ
真理雄は須らくニ男坊らしく
鷦夫よ 三男なれど

お前ら 徒らに不肖の父を託す勿れ
あした 弁当を唇に
タベ 踏躍と疲れたる然草なれど
お前らの燈のために必死なる

胸に掌を置きて
幸いにこの父を赦せ

中家金太郎という名られたそして不幸な人間の魂を齎してた北海道の風土、それがこの詩の中に、確かににある。

目に見える四季とりどりの風土だけではないんですね、その風土の中で感じた、悲しみ、喜び、苦しみ、ふれあい、そういう目に見えないものの、文学や芸術はどうえている。

北海道でなければならぬない人間の、そのしるし、がその中に必ずある。

文学というものはそういう形のものとして、風土の中に住む人間達に風土を贈り届けていくわけです。

しかし、私達はまだずっと

幸福ですよ。
少なくとも
北海道に居て
様々な文学作
品や建築物、
芸術作品をた
くさん持って
いる。

それを通じて北海道らしいものの、自分の地域にふさわしいものを見つけ出していけるんですから。

そういう可
能性を断たれ
ている人もい
るんですよ。
たとえば、

在日の朝鮮人です。
朝鮮の人達は自分の故郷へ
帰りたい。

故郷の道をたどって自分の故郷へ
帰りたい、祖父が祖母が住んだ家を見たい。

そう思ってそついに見る事
が出来ないで、日本で今、隔離
されて生きている沢山の朝
鮮人がいるんです。

ここに、大阪に住む金時鐘
という人が書いた詩集があり
ます。

金時鐘は、新潟から船に乗
って朝鮮へ帰る夢を何回も見
るわけです。

しかし帰る事は出来ない。
自分の地域を日本の中に作
る事もついに出来ない。

イカイノがイカイノでない事の
イカイノのはじまり。
(抜萃)

まみえぬ日々の暗がりを
遠のく愛がすかしみる
うすれた心の悔いのはじまり。
どこにまぎれて
そっぽを向こうと
行方くらました
己であううと
鎧えて よどんで
洩れてくる
しょっぱいうずきは
かくせない。
土着の古さで
のしかかり
流浪の日日を根づかせてきた
あせない家郷を消せはしない。
猪飼野は
吐息を吐かせるメタンガスさ。
そつれてからむ
岩盤の根さ。
したり顔の夜日に
ひとり獨れない野人の弱さ
何ががそこらじゅうあふれていって
あふれていなければ枯れてしまう
根獨立すきな 朝鮮の町さ。

これは部分ですが、金時鐘
はこう誇っています。

猪飼野といふのは大阪の朝
鮮人達が住んでいた町なんです。

いつのまにか大阪の行政か
らは、部落と見なされて消さ
れた町なんです。

何百人も一緒に
住んでいた町が、
いつのまにか消され
て行った。

日本に居て、ついに朝鮮へ帰る事
が出来ずに、しかも日本の中では故郷
を見出す事が出来ない。

そういう人達の
存在を私達は考
えていかなくてはな
らないのではないか
でしょう。

ああ、この人達
には地域がない。
住むべき故郷が
ない。

故郷を故郷たら
しめるものを持つ
ていない。

という事を良く
理解する事が出来
ます。

それに比べたら
小樽の人達はなん
て幸福なんでしょうね。

海があり、山が
あり、そして倉庫
の群れがあり、そ
して重くて長くて暖か味のある歴史を持っています。

人間っていふのは自分が生
きてゆく極りどころを持たなか
ったら、自分の中に人間の
しるしを実感できない生き物
なんですよ。

その極りどころ、自分が自
分たる事を証明してくれる聲
かな極りどころ、これを皆さん
はこの小樽の地域の中に持
っている。

それを奪われてはならない
んですね。

奪われてしまったらおしま
いですね。

金時鐘が云う様に、自分の
家郷、ふる里への面影はどう
しても消す事はできないけれ
ど、現実にはそれを持てない
事になるわけです。

その時に我々は人間のし
るしを失なうわけですね。

だから、小樽の町が流行を
進む型の町にならおしま
いだと思うんです。

流行なんてものは、いつか
変わらし、滅びる。

そんなものは人間の心の支
えにはなりません。

8百年、黙っていた冷泉家
が、定家の日記類全部を公開
しましたね。

定家の書き記したそのき遍
じて平安時代の風土、歴史、
社会、これが明きらかになっ
てくるわけです。

そこで、日本人が極りどころ
としてきたもの、人間のし
るしをつかむ事が出来るわけ
です。

ここにも、文学と風土と人
間との関わりがあるわけです
ね。

風土と文学の関係といふの
は、言い換えたら、風土と人
間の関係という事です。

たしかに、町づくり地域づ
くりをやっていくには、社会
調査や統計や科学的処方箋が
必要です。

しかし、その原点は何でし
ょうか。

人間としてのしるしです
これを問う事が風土を問う
事です。

同時に、風土とともに人間
がつくってきた風景を問う事
であります。

人間の営みが、風土に働き
かけて絶えず風景をつくり出
しているわけです。

地域の魂、それき淳び揚が
らしていくのは風景なんです
ね。

地域づくりの中に風景を置
こう。

その風景とは一体どういう
ものなのか、という問い合わせ
が行なわれなければならぬ
わけです。

小樽の運河と倉庫群、これ
は風景です。

この風景を見る事、この風
景の中を歩く事、この風景の
中で働く事、この風景と共に
生きる事、によって小樽の
人間たちは知らないうちに、
自分の存在感というやつをつ
ちかってきている筈です。

そういう小樽の風景を、地
域の人間のしるしとして大事
にしていこう。

そういう事です。
今、北海道文学全集が続々
と出ていってますね。

あれは恐らく5巻から書で

ぶつぶれただろう、という大方の予想を裏切って読まれているんです。

何故でしょう。

現代というのは、風景を忘れた、風土を忘れた、人間のしるしを持たない地域に生きる事を強いてきた。

その逆襲ですね。

そう思います。

風土と文学というものは、風土と人間の関係に他ならないと思いますね。

この後は、ひとつ皆さんと、色々な話をしたいをやっていく中で、はっきりさせなければいけない問題は、はっきりさせる、という風にして行けたらなアと思っています。

一番最後に、小熊秀雄のところへ、もどっていって一緒に詩を読んで終りにしたいと思います。

小熊秀雄という人は北海道へ帰ったがりました、北海道の白樺の林をめぐって歩きたい、と何度も思いました。

そして疲れ切ってくると、馬の胸体の中へ帰りたい、こう叫びました。

しかし彼は、自分のふる里へ帰りたい、帰りたいと思い乍ら、結局は東京で三度を跨りて死んだわけです。

彼は鬼籍に入つて、やっと旭川に戻る事が出来ました。

そして、旭川の人達が作った、小熊秀雄の詩碑、という墓の中で眠っています。

ここに「無題」という詩があります。彼の遺稿です。

無題

あふ、ことに
現実もなく
夢もなく
たゞ瞳孔にうつるその
五色の形、そのうけれ
夢の路筋輝さん
つかれて
寝汗浴びるほど
鐵をもって私は夢の烟を耕しまわる
こゝに理想の燐瓦を續み
こゝに自由のせきを切り
こゝに生命の壁をつくる
つかれて寝汗極くまでに
夢の中でも耕やさん

小熊秀雄の詩碑に彫りこされている、彼の最期の言葉です。

私達は、北海道から出て、北海道という風土の中で魂を育て、そして日本人の人間達の心をはげましていった、そういう小熊秀雄を、やっぱり、誇りに思っています。
なぜ誇れるのか。

それは、人間の自由をどこまで求めた、からです。

小樽の運河を守つていく運動、これは人間のしるしき明きらかにしていく事であり、そして、人間の自由を証してしていく運動なんです。

その、人間のしるしと自由の証しを保証するものが地域であり、地域の風景なんだ、こう思います。

一応この辺で。

——会場から武藤氏

一つの運河をとうえている地域、運河が壊れるという事は、そういう意味での地域が壊れる事だ、という風にお聞きしていました。

けれども、お話を進んでいくうちに、地域というのがちょっとかすんでいった様な気がするんです。

先生がおっしゃった、最終的な「風土」の中に、一つの運河をとうえる地域というものが含まれているんでしょうか。

もう一つは、地域というものに対して私達がまとまって地域づくりをする、という時に相手があるわけです。

その辺をどうおされてうっしゃるのか……

——高野氏

風土っていうもののね、風土論争っていうやつが北海道であったんです。

最終的に私達が、じこの線でまとまったかというと、風

土というのは、人間が生きている自然と社会と人間の生きざま、この三つのものを含めたのが風土だ。

だから風土の中には、人間の営なみがまた含まれる。

そうまとめているんです。

ですから、一歩進めますと人間の働きかけなしには、風土っていうのは見えてこないわけです。

小樽という地域があってもその地域の人達が自発的につかうと思わなければ、風土は見えてこないと思います。

それから、難しい問題ですね、芳二の問題は。

地域づくりの組い手というのは住民ですよね。

ふつう、地域づくりの時の原則というのがあるんです。

先ず、情報公開の原則がなければならない。

情報が行政から住民に公開されている。

その情報にのっとって、住民の参加が行なわれる。

行政はそれを積極的に援助する。

旭川では一昨年まで、そういう調子で町づくりをしてきました。

情報の公開、住民の参加、そして意志決定にも住民が加わる、これが保証される事が地域づくりの原則と云われています。

行政と住民の間でフィードバックが行なわれる、本来はそういう協力関係をつくる事

が出来るんですね。

そして、小樽なら小樽の生活水準をどこ迄ひっぱっていくかというシビルミニマムを作らなければならぬ。

同じように、小樽の町で保護し、保存して後世に残すべき文化は、という、いはばカルチャーミニマムを考えていいく。

そういう運動が欠けていたのかなあ。

まあ、少し古くなった住民運動の論理を知りなれば、僕の云えることは、そこまでです。

——武藤氏

私はすぐ、地域の中央、と対立的に捉えてしきうんですが、地域は地域でなんを敵対する事はない、と…

——高野氏

本来は敵対するそのではないんですよ、住民自治なんですから。

住民が主人公で、行政はその奉仕者ですから。

保守であろうと革新であろうと関係ないですよ。

しかし現実にはそうはいっていいないケースが多いんですね。

——北村氏

今のお話で、旭川では一昨年迄はという事ですが、ちがう方向へ行く、というのをやはり住民の意志ですか。

——高野氏

やはり住民の意志でしょうね。

魯迅が云った様に「希望も虚妄ならば绝望もまた虚妄である」という事でしょう。

やはり、革新から保守へと引っくり返るには、それだけの理由と現実がある。

それは、理念とか口惜しさだけで解決しないで、合理的な、科学的な検討を加えていかなくてはならないと思ってます。

旭川の住民運動の歴史はまだ生きています、市長が変わろうが変わらまいが、町は自分達のものですからね。

しかし、低成長経済の中で本当に旭川が発展するにはどうしたらいいかって問題がある。

旭川は産業らしいものは殆んどないんです。若者達が働く場がないんですね。

オイルは高騰していく。円は安くなる。物価は上っていく。そういう経済の状態、スタグフレーションの中で、地域住民が経済的に本当に生き残れるかって問題ですね。

そういう時にですよ、旭川の経済界は、旭川空港をジェット化し新幹線を通して観光客を集めれば消費都市旭川はうるおう、なんて事ばかり云っている、経済界のリーダーがですよ。

そこ迄、落ち込んだ。
小樽の場合だって似てるんじゃないですかね。

そういう地方自治体の惨状というのは到る所にある。

小樽の倉庫群に向ってこんな道路を造らなくたっていいわけよ。

いいんだけど、造らなかつたら不安なわけよ。

小樽の経済がダメになるんじゃないか、という心配い不安がのしかかっているわけだよね。

そこまで打開する適切な町づくりの方法が見つけられないわけね。

そういう矛盾の中で、この道筋保有運動が押されてる、という雰囲気ですね。

でも、あれをよくされたら困るね。

命としての賛同も関わってきてるんですね、全面的な反対を呼んでいる中で。

——北村氏
本州の都市をとは、城の名残の廢れたのをそのまま残したりをしているのに、北海道はバッパ、バッパと壊していく。

ちょっと待ってくれ、という声を私は出したいんですけどそういう心情的な捉え方では経済の面と対応できないんでしょうか。

——高野氏
いや、そんな事はないと思いませんね。

ただ、誤解されると困るんだけど、こういう事が必要だと思っています。

住民運動は住民がやっていく、それだけでは不十分です。それと知的な統一戦線を組

む部分がなければならんのですよ。

専門家、学者、研究者、これが入ってこなくてはならぬわけです。

もう一つ大事なのは、中年層、婦人層を組み込んでいく。この三条件が運動に必要なと思います。

特に、歴史の問題が出てきまると、歴史家、地形美術家、地図作成家、そこら辺の人達の参加が必要でね。

この機会を、他所に比べたら小樽はずっと持っていると感じました。北大の人達も結構的に参加しておられるし。

そして小樽の人の意識って、これは、非常に前へ進んでいる所があらう。

歩いている人達を見こさ、みんなを説教を待ってるすね。

だって、運営をされがそらですよ。

「すみませんが市民会館ってここから遠いですか」

「いや、遠くないね。近いよ」

威厳を持った口調ですね。小樽の人間って、この風に普段はなところがありますね。

心情論はダメだっていう事は絶対にない。

心情が大事であって、心情と科学がきちんと組めば大丈夫じゃないですか。

一番してるのは生活者の論理ですよ。

生活している人間にとて、大邊なのは何か。

それは地域じゃないか。

地域の中で子供達に残してやる風景なんだ。

そう、僕は考えてる。

——会場から

確かに風土というものは人種を形成するうえで重要な要素です。恩恵と風土が密接な関係を持つている、というのは皆同じであるんですが、風土といふものは、本能的に身体で感じ取って風土が人格を形成したと理解するのではなく、頭の中で論理して風土が人種を構成したという結論に至るのです。

鈴は蛇つりますが、狼が鶴いから退治し、鹿や鹿は莫城いから喰らって、僕ら動物は絶滅または絶滅寸前ですが、私達人間は失敗しなければその先敵には気付きません。

しかし見て、狼が絶滅した事が、私達にとって悔やむ事なのかなどうか。

もし狼がそこらを徘徊していれば、町を安心して歩けません。

マニラに小樽河があって、小樽同様長いものでした。

でも生活の場とする市民がいるわけで、そうでなければ沿線は敵いません。

自分としては、文学というものは人をたぶらかすのが本質だと思うんですが、そういうポエジーで、小樽運河をとり壊す事を強行に推進している

人達に対して、自分達の意見を納得させられるでしょうか。

——高野氏

これは重要な事をいっているね。

文学がたぶらかしであるというのは僕は贅沢をんです。

これはイメージのそのなんですかう。

あなたは文学の本質を、いわばパロディーで表現するおしゃった。

しかし、文学というのとは草にぱエジーばかりではない。

創造力を開發する、それは問題意識を結ぶる事です。

だから、文学や藝術が成し得る範囲は、人間にとて大事なのに何かを問い合わせる、そこまでだと想うんです。

官制的をそのがあればいいんだっていう人に向って、目に見えないものが大切なんだぞと伝統を説いていく、そこだと想うんです。

その極で出てくる問題意識の解決には、文学としてポエジーを結びていて済むとは思っていない。

そこからは、自然科學、社会科学の効用なしには前へ進む事はできない。

だから、單なるセンチメンタリズム、單なるポエジーで住民運動が前へ進むなんて事はない。

しかし逆に云えば、藝術や文學が、地域づくりにどう具体的に参加し得るか、という問題もはっきりと提起しなけ

ればいけないな。

——会場から

どうもセントメントだけで運河を維持しよう、という向きが感じられる。

——山口氏

それはちょっと違うよ。

僕らの運動は、小樽独特の歴史的環境を大切にする事と、戦後づいでいる経済的低迷を小樽運河を考える中からいかに脱却していくか、二つの課題としてあってね、單にメンタルなものではなく市民の生活に関わってくる問題だ、とアピールしているわけです。

一つの眼目は経済的な低迷をいかに再生するか。そして地域の個性をいかに一つの町の形として今後とを表わしていくか、その点として小樽運河の運動があるんだ、と思ってやってきたんです。

そういう意味で、少しずつですが小樽市行政を島方を変えてきつつある。

それは運動の成果だと思いますが、それで終るそのではなく先のうんと長い運動だと思ってます。

活気ある町をつくる、その活気の中で人と人との和を失なわない、人間的な小樽、これを外的な状況を作る事によって守っていくんだ、と僕は思ってます。

複雑な要因をすべて統ぐるみにして、僕らは運動の中に持ってるんだ。

ただ、獲得していくものに

も順番があるわけで、とりあえず運河を残す事が先決ですし、それには文学的なものから、経済的なものから総動員して、まるがかりで訴えていく必要があります。

——高野氏

おっしゃる通りだと思います。

そこには、先程の人の様にさめた目を持っている人をいるわけです。

そういう風に色々目を持つ人がいたって構わない。

むしろ、その方がいいじゃないですか、ぬるま湯にしないために。

色々な人達を丸抱えしながら、しかもたえず良い意味で手協し合って、運動を進めていく、そういう事が大事なんでしょうね。

どうなんですか、核心の問題というの。

——峯山氏

みなさん確かな確信を持って運動をやってらっしゃる。

——高野氏

いや、僕が云うのは、運動がずっと続いてきて、今の段階でみなさんが自分の心の中で聞いかけているのは、この運動の意味なんだううか、それとも、何やっていけばいいのかって事なんだろうか。

——峯山氏

たえず聞いかげ乍ら運動してて思います。

それが委協できないものを持ち乍ら、これに觸わっ

ていく意味を見出しきら、運動をして、それが小樽運河を守る問題そのものになっていくと思ひます。

——高野氏

僕もそう思います。
本当にそうだと思ひます。

——境氏

小樽駅前のお話をありましたが、あのヘンタクリンを歩道橋が出来てるんですが、あれ一つ見ても、安上りばっかり者で、できるだけ運河の方は見せたくない、という小樽市のきめ細かい配慮があるのが分るわけです。

参入なら、どうに工事にかかっている管なのに、それが出来ないのはやはり運動が発展していってるからだと思うんです。

色々な場面で否決された後も、粘り強くやってる。

これは日本の住民運動史上に残る、素晴らしい運動だと後は思ってます。

——豊山氏

先生のお話を、よく心に響いてくるんです、けど、小樽の道路促進派の人達が聞いたら、果して分るのかどうか。

文学なんかとは別の所にいる、そういう人達を相手に、私達は戸を上げている、私はよく、そこを感じるんです。

——高野氏

それは、戦後30年の住民運動のすべてがぶつかった壁ですね。

特に小樽だけの問題ではな

いんです。

私達も旭川で、住民運動とは意識変革である、と絶えず云いながら失敗してしまう、意識を変える事はなかなか難しいわけです。

小樽の場合、それ典型的に現われている。

そりや難しい状況ですが、難しいのは当然であって、絶望するのはあたらない。

具体的に方法は僕には云えないけれど、今迄の経験の中から戦略戦略を組み立てていけば、と思います。

ただ、戦果だけを見るではなくて、何の為に戦かおうとするのか、それがなければいけない。

それを大船把な言葉で、人間のしるし、と云うわけだけれど、そこの問い合わせを絶えずやっていかなければならぬ、と思います。

最後にちょっと。

今日は実は風邪気味だったんですが、この席で治りました。

久し振りに、本質的に言葉を交わしあえた気がします。

どうも有難うございました。

以上

第9回 小樽のまちづくりを考える III

— 小樽運河公園構想批判 —

講師 重村 力氏

遠崎義光氏

昭和55年4月14日

小樽市公会堂

講師紹介が終って、

——ご紹介を頂きました重村です。

昨年1月にやはりこの講座でお招き頂いて、私がこれ度々やって参りました沖縄での地域計画の経過などをお話をさせて頂きました。

小樽はこれまで三度目になります。が、小樽と触れ合った事が私にも大変勉強になると感じます。

今日は運河保育の都市計画的意味という様な事をお話ししたいと思います。

運河と公園に対してもこれまでいる環境整備構想を見ましたが、オーナーに、道路を避けて計画が立てられたのではないかと思います。

オニには、歴史的かつ文化的環境であり、オープンスペースであり、誰もが享受できる水辺、そういう環境を積極的に良くしていく、そういう観点に欠けていると思います。

オニには、道路を媒介にあの周辺の土地利用が変わってくる、その問題に対する考察が不十分ではないか、と思う

わけです。

一方では、歴史文化環境として保存と整備を進めようとの提案も出されています。

こうした問題、地域を元気させていくという意味で、都市計画として何を考えていくべきか、という所をお話したいと思います。

道路を避すのが至上命題になっていると申しますが、必ずしも道路すべてを走らせて良いとは限りませんが、我々にして道路に地域開発の歴史主といいをすむや、大きさを期待を容れる場合があるわけです。

小樽の場合、鳩鳴がかなり落ち込んできている。石狩湾岸が出来る。まさに満潮していくのではないか。

それから札幌という六都市を控えての商業の牙城。そうした地域経済の不安感、また、あせりといった様なそのがあると想像できるのですが、そういう状況を打開するものとして期待する、道路を。

私もあちこちの地域計画に聞き取りをやってきましたが、こういう状況の下で良く出てくるのは、今後何に纏って生

作るかという事を最近になって必至にやり出している。

東京のO九地帯、江東区という所がありますが、ここは本造家屋が密集していて、火災、水害、地震、と最も危険な地区だと云われています。

ところが一方では、今の状況で最も安全な所を知らんとも云われているんです。

火災発生率が圧倒的に低いとか、防災訓練をやってもバケツリレーとか消防器持つてくるのが一番早いんです。

それは防災意識が漫透して下町の人情とか、下町特有の町ぐるみの生活、との間に支えられているわけです。

コミュニティというのは、まさに我々の生活にまで擦がある問題なわけです。

で、それを支えるのが文化であり、更に文化環境なわけです。

地名を残せという運動、これもそういった問題だと思うんですね。

また、ヨーロッパ特にドイツやハンガリーにみられる事例なんですが、オニ次大戦の空襲などで徹底的に破壊された町が、戦争が終って、町並みをまるきり戦前のままに復原しているんです。

これは大変な事なんです。何の為にそんな事をしたのかという事を、我々は考えて

きるか、それを見出すべしという議論なんですね。

工業を導入して大いにいいべきだとか、観光開発を大々的にとか、廢棄であるならばこの作物を強力に、といった議論が良く出てくる。

そこで我々が注意しなければならないのは、地域というものが様々な要素が連絡づけられて成立っているものだという事です。

一座を期待する、これは幻想というか、大変に危険だと思ふわけです。

全国的に見てモノカルチ一的な都市は極めて少ないわけです。

ある環境という舞台の上でその多様な要素が、その地域の生活文化として有機的に溶け合って、その地域としての特性というものを生み出しているわけです。

前回にお話しました沖縄での積み上げ方式の考え方ですね。

すでに今ある物、今ある遺産、今ある環境、今ある社会的まとまり、今ある資源、潜在的なものを含めて、その一つ一つをどうしたら最大限に伸ばせるか、を考え、それを積み上げてゆく。

最近、フローからストックへと良く云われますが、すでに受け継がれ蓄積されてきたそのきどう生かしていくかという事を考える、これが地域計画なわけです。

そういう意味で、小樽で目指さなければいけない都市づくりの方向とは何か、という事を、あらためてこの運河の中でも考えていかなくてはならないと思う試です。

私は横浜生まれですが、今横浜を歩いていて、ふっと東京のどっかを歩いている様な錯覚に囚われる事があるんです。

小樽と同じく海岸山もある町なんですが、実は15年前には海岸線の80%近くが自然の海岸線だったのですが、現在では0%になりました。

そういう状況の中で私は地域としての文化的統一性を失なったなァと思うんです。

或いは地域としての歴史文化の伝承の舞台、これを失なったなァと思うんです。

文化的統一性を忘れる物、或いは、生活文化伝承の舞台、これを小樽にあてはめれば、それは海であり、山であり、その間にいる人々の生活の歴史であり、それが最も重要なものが運河であると思うわけです。

では、文化環境の保持は都市計画の至上命題ではないのか。

都市計画の至上命題というのは今迄、ひんぱんに次々と変化して来ています。

明治以降、戦前までの都市計画では、鐵道を作り港湾を作り近代的風格のある都市を造る事が至上命題でした。

戦後になって日本の道路は二等兵だと云われ、積極的に道路づくりをやった。

それから工業開発が至上命題となつた。

昭和40年代から商業大規模再開発が至上命題。

現在は、公害問題や大地震の問題などがあって、安全という事が命題となっている。

で私は、文化歴史環境の保持という事が近々、全国の常識になると思ふわけです。

そう考える背景には一つには、経済優先の都市開発が公害問題にあらわれる様に、生産の問題にまで関わってきた。

また、全國どこへ行っても同じ風景が表われる。これは一つの社会的危機だと思うわけです。

コミュニティ問題が叫ばれていますね。

コミュニティというものは地区近隣の共同社会の建設、或いは、相互認識できる社会の実現という様な事ですが、そのコミュニティに文化的アイデンティティが不可欠なわけです。

小樽には「小樽の人情」があり、小樽の文学があり、みんな小樽人だと思っているわけですが、例えば東京近郊の町田市などでは、みんな町田市民だなんて思っていない。住所は町田でも。

勿論、町田の文学なんてものはないわけです。

どうやって文化的統一感を

みるべきだと思うんですね。

話は変わりますが、小樽の都市計画をみると、中心部に所謂オープンスペースがないですね。

同じ海辺の町である神戸や横浜を考えますと、昔から中心部に公園を作ろうとしてきたわけです。

昔からのそのも最近のものもありますが、横浜なら横浜公園とか山下公園、神戸なら東公園と分津川神社とかあるわけです。

小樽の場合、周辺部に自然地形を巧みに利用した公園がある、今いる花園公園をその一つですが、けれども中心部にそういうったそのがない。

それを考えていきまると、運河という空間、歴史文化環境を持ちかつ広大な水辺の空間があそこにある。

今は整備されておりませんがそれでも散策したり、絵を描きに行ったりする人が沢山いるわけですね。

広大な水面を持ち歴史的建造物が建ち並ぶオープンスペース、これは他の町にはないものです。

作ろうと思っても作れないのですね。

大きな投資がなされ、大量の労働力が投入され、その上に具体的な生活の営みが積み重なり、思い出が積み重なって、そういうものを作り上げてきたわけです。

はしけ荷役の島の運河はもう終りかも知れないけれど、我々そこにちょっと手を加えるだけで、水面と緑と歩道があり歴史的建造物があるオーブンスペースを後世に残せるわけです。

沖縄の農村へ行きまると小広場があちこちにあるんです。子供の遊び場になっていたり、青年団のテニスコートになっていたり、公民館がその前にあったり、要するに農村広場になっていきます。

聞いてみまると、最初は信仰上の広場だった。

でその周りに沖縄の昔からの作物である砂糖キビの集荷場が建ち、昔は村毎に精糖をしていましたから、広場の中に錆の大きなブーリーを二つ置いて、馬に挽かせていたわけです。

信仰上の広場から、村のなりわいを支える場、経済的な場に変った。

もっと樂約的な精糖工場が出来てくる事によって集荷の形態も変ってくる。

で、集荷場は公民館となり砂糖をしほった場所が農村広場となつたわけです。

重要な事は、長い時間と教の時間をかけて作られた共同の空間であり、みんなの思い出の空間である事です。

思い出だなんて自覚もしないわけですが、人々の心の中の風景に暗黙のうちに積み重なっているわけです。

こういう風に、用途は変ってもそれを超える積み重ねがあるわけです。

明治以前の町づくりはですね、單一の目的だけで物を作らなかった、と思うんです。

江戸というのは日本を統率する大城下町ですから軍事的政治的動機でつくられているんですけど、それだけでは説明のつかない所があるんです。

神田駿ケ台あたりの町割りを見ますとね、道が全部こう富士山の方を向いているんですね。

どの道を下りていっても富士山が見える様になっている。

昔は空気を澄んでいましたし高い建物もないですから、今よりずっと大きく富士山が見えたんだろう、と思うんですね。

ではそれはどういう効果があるのか、計算は出来ないんですが、おそらく測り知れない効果があると思うんです。

東京があれだけ色々な問題がいわれ乍らも世界一の大都市として成立している背景には、そういう封建時代からのストックがあるわけです。

明治に入ってからも、隅田川に橋が沢山ありますね、あれをかける時に、画家を入れて審議会をつくって、清洲橋は吊り橋にしよう、永代橋はアーチにしよう、と隅田川の景観づくりを考え作らやっているわけです。

遊覧船に乗って見ると良く分かるんですが橋の裏側までもデザインされています。

それにひきかえ近年の都市計画はその環境から特定の目的だけをひき出し、他の要素は消去してしまった、という性格があったんです。

今それが転換期に来ていると思うんですね。

小樽市民が何とか残そうとしている運河と倉庫群、かつては経済的構築物であったものが、今後それが活用されて、土地の人も他所の人もそれが小樽のシンボルだと認識する。

これが大事なのではないでしょうか。

つけ加えて云えばですね、今その景観が台無しになってしまった様な計画が出来て、諭議が盛り上っているわけですが、こうした事を乗り越えて残せたら、それは何事もなくて残った時よりも、素晴らしいんじゃないかなと思います。

かつて、植林というか山との正しいつき合い方において全道の先駆けになった小樽ですが、文化環境を目指す町づくりにおいても小樽が先駆けになる様に願っております。

言葉が足りませんが一施この邊で。

——塙崎氏

私、先程紹介頂きました塙崎と申します。

大学におりました頃から京都の市電の問題だとか、那覇のバスの問題だとか、幾つか交通に關係する都市計画に携わって来たわけでありまして小樽の場合、直接には運河と石造倉庫群を残そうという話ですが、今それに深く関わっているのが道路の計画であるという事から、何か關係する事を嘆めという事で参ったわけです。

私の立場から考えますと、この問題というのは、運河及石造倉庫群を保存したいという話と、それから、小樽市の道路を中心とした交通問題を解決したいという話、この二つの問題がどう統一的に解決出来るのか、という問題だと思います。

ま実際にはそれが本当に問題なのかどうか、詳しく検討する必要があると思いますが、さし当って矛盾をきたしている問題はその両者ではないかと思うんですね。

道路交通の問題というのは一体どういう性格の問題であるのか、という事について私の方から概説的にお話したいと思うんです。

道路交通の問題が起つていいない都市はないと云つていい程、どこの都市でも起つていいわけですね。

オーに自動車事故の問題。

それから交通そのものが行き詰まって丁う、渋滞の問題。

三ッ目に公害を中心とする環境破壊の問題。

大きく云えばこの三つと云えると思います。

その他にも資源の浪費とか見遁されている問題もあるわけですが、大むね直接に現われてくる問題というのはこんな事だと思うわけです。

交通事故の問題といふのは日本で一番早く、分り易く現われて来たわけですね。

昭和30年頃から自動車が日本で段々に普及し始めたのですが、45年位迄といふのはうなぎ上りに事故が増えていったわけです。

その時期といふのは、美濃部都政が42年に生まれていますが、事故から守供連を守る事が非常に重要な課題だったし、毎年1万人位死んでいたわけです。

ここ数年ですね、特に石油ショック以降位は大体横ばい位になってきているわけです。

いはば「高値安定みたいな感じ」で、減ってるという事ではないわけです。

事故問題の対策といふのは昭和48年から交通安全事業3ヶ年計画といふのが始まって現在は5ヶ年計画という形で進められます。

ガードレール、歩道に段差をつける、歩道橋、こういう

事を盛んにやったわけです。事故が増えない理由の最大にそれが挙げられているわけです。

でも僕なんかが実際に思うのは石油ショック後の車の使われ方の動向ですね、これが大きな影響があって事故が増えていないんじゃないでしょうか。

とにかくも事故の問題といふのは一定の停滞的状況になつてきてる様です。

英國なんかでも同じ様に'74年頃から事故は増えていないそうですが、その分析としてはやはり石油ショック以降あまり車が使われなくなつたからだと云われてます。

これは当たり前の事ですが、走る車が増えないという事と非常に關係があるわけです。

これは小樽をどうしていくかという事とも關係があつて云つてはいるのですが、車が使いにくい、或いは余り使えないという事と、事故が減る事とは關係があつて、車が増える傾向を解放しにしたまきで事故が減る事はないと思うわけです。

渋滞の問題、これは基本的には車の使われ方の量、台数だけではなくて、1台の車が1日何回動くかという事と、道路の空間の量で決まるわけです。

信号制御とか、ドライバーのマナーといった微妙な事

にも関わるんですが基本的にそいつたもので規定されてるわけです。

それが道路建設の一つの根柢になってきているわけです。

何車線あれば1日に通れる車はこれだけである、交通需要はこの位であるから、大体バランスする、というので道路を造る。

ところが、直感的判断といふのは意外に正確で、實際に道路を作った場所を見ますと、確かに後から車が増えてくる、すぐにパンクをするというのが大体当っているわけですね。

だから、道路建設つまり空閑量を増やす事で渋滞の問題を解決しようというのが一体との程度まで正しいのか、という事を疑ってみる必要があるわけです。

例えば大阪では梅雨の時に御堂筋を一方通行にしましたけれど、一時期はスムーズに走れる様になつたけれど、さう4、5年たつと元の状態になつてるわけですね。

良く出される事例でロサンゼルスの事例もあります。

世界に冠たる自動車の発達している都市で、例えばタバコに行くにも車に乗っていく、下駄はいて渋滞にいく様な事は絶対にない都市だそうです。

ロサンゼルスでは都市面積の3分の2が道路か駐車場という、

車のためのスペースに使われているわけです。

これはいはば恐ろしい空間の浪费ですね。

けれどもそこで起っているのは、渋滞であり、光化学スマッグであり、という専態なわけです。

だから、渋滞の問題も、交通を増やしていくのが良いのかどうかという事を基準に考えなければならないいけない、そういう問題になってきているわけです。

道路公害、と通常云っている問題ですねえ、これは調べてみますと、何を最近の問題ではないんですねえ。

自動車の排ガスの問題とか騒音で夜も眠られないとか、1930年頃の大坂市の新聞に出ているわけです。

けれども今日では、それとは相違るのはるかに大きな規模で問題が起きているわけです。

今日の問題というのは、東京柳町の交差点で起きた船公害の問題、もう一つは杉並区の立正高校の校舎で光化学スマッグのために生徒がバタバタと倒れる、そういう非常に衝撃的な事件が起って以来、車による環境破壊の問題が急速にとり上げられてきたわけです。

事故の問題というのはこういっては何ですが、物事は単純といふか判り易いわけです

が、環境破壊のものははるかに複雑で、いはば真綿で首をしめる様な所があって、なかなか問題を見極めにくく、解決方法を見つからぬわけです。

政府の調査でも、国が決めた環境基準を達成している国道の率というものが毎々低下している。そういう専態が今起っていきして、道路交通の問題の中でも今一番深刻な問題になってきてている、という事をさきさき見ておく必要があると思います。

何故、そういう専態が起るのか、と考えますと一つには交通の大規模化というのが物凄く進んでるんですねえ。

これによって汚染の程度が高まっている。

もう一つは車の大型化、高馬力化という専があるんですねえ。

10幾も車、何十馬力という様な、人間の能力や体格から比べると桁の外れたものが道路を走り回る。

そういう中で環境破壊、環境汚染というものが深刻化してきています。

これは何ぞ神戸の43号線とか東京の環状といった両側あわせて8車線という大型の道路ばかりでなく、小樽で何處でも見られる様な両側で4車線位の道路で、詳しく調べていくとかなりひどい状況が起っているんです。

例えば京都で調べて見ます

と、2車線しかない道路でもかなり深刻な、建物の被害と生命、生活に対する被害が起こっているわけです。

重要なのは、こうした気がつかない汚染、気がつかない破壊というそのに、そっともっと目を向けて自分達の生活とか町を守っていかないと、えらい事になる、と思うわけですねえ。

気がついていないもと恐しいのもあるんです、ご存知の方もあると思いますが、低周波公害の問題ですねえ。

今、奈良県の柏原で最も先鋭的に起っている問題なんですが、一種の音なんですが耳には聞こえない、空気を伝わってくる振動なんです。

奈良の場合、高速道路が谷あいを橋になつて造っている所で、原因ははっきり分つていませんが、橋全体がゆれるとか、脚柱がゆれるんだとか色々云われているんですが、ともかく被害は現に起きているんですねえ。

夜中に子供がガバッと起きて壁に頭を発狂した様にぶつけてコロッと寝て了うとか、何の理由もなく鼻血をブーと出すとか。

これが低周波公害だと云われる迄は、気が狂ったとか、あの家は家族があかしいからとか云っていたわけです。

かつて水俣病がそうだったわけですが、風土病と云われてひた隠しにしてきた時期が

あったわけですね。

それと良く似た状況がつい数年前に起きているわけなんですねえ。

大体まあ、車による問題というの以上は以上の三つの問題で起ってきて、とりわけ最後にいいました公害の問題がなかなか解決し得ない専態になつているという事です。

話は変わりますが、小樽の運河を汚れる時に、運河だけとり出して考えてもいけないんじゃないかと僕は思うわけです。

交通を含めて長期的な見地から見るとなつか奥味深い問題だと思うんですねえ。

小樽市が出しておられるパンフレットに、「今日、交通機関は道路であろう」といつた事がはあるわけです、僕は單純にそうとばかりもいってもいけないんじゃないかと思つてゐるわけです。

というのは、自動車による道路交通の特別な性格というのがあるわけです。

河川や運河を使った交通や鉄道の交通とは性格が違うわけです。

一つは道路というのは我々の生活している場の中を走つてゐるんです。

で、重村先生のお話にもありましたけれど非常に多目的に使われる空間なんです。

中心的には人や車が通る交

通のための空間というのは欠かせないけれど決してそれだけじゃない。

縁台を出したり子供が遊んだり人が佇んだり世間話をしたり物をちょっと置いたり、そういう空間であったわけですが、昔は。

そういう点で今日の道路今までと、限定された一面的な使われ方っていうのが畸形的に進んでいるわけです。

あのガードレールなんて物も若者様によつては非常に変な物として、あれは歩行者側から善意に見ますと車が飛び込んでこない様にしてるのかなと思いますが、実は車道に入らぬ様にをしてるわけですねえ。

道路っていうのは、生活と複合的に結びついた多目的な機能を持った空間である、という事は今後とも確認をしていかなければならぬ、と思ってるんです。

もう一つは、自由使用の原則、みたいな事があると思うんですねえ。

誰でも使えるんじゃなければ、本当は嘘だと思うんですねえ。

ところが、決してそうはないですね。

非常に沢山の車が通る道路を病人や子供が本当に使っていいか、というと余りそうはないわけですね。

使っちゃいけない、と書いた立札があるわけじゃないけ

ど、実際はそんな所に行くの恐くて仕方がないという道路がいっぱいあるわけです。

それからもう一つは道路といふのは有機的に接がってはじめて機能していく、この側面が非常に重要なわけです。

今の道路体系っていうのは大型車とか産業用の大規模な交通に占められる様な幹線を中心成り立っているわけです。

歩行者、自転車、乳母車といった視点から見ると、どこにでも行ける様なネットワークにはなっていない。

それら両方が共存できるネットワークになつてはじめて一つの都市をカバー出来る交通空間が成り立つわけです、が、現実にはそういう事が大きく欠けています。

今、三つの視点から見たわけでちがさっきも云ひました様に運河を考える時に「運河は前時代の産物だ、あらそアカン、今は道路だ」とそろ簡単に見るのではなく、計画されている道路が、小樽にふさわしい道路になるのかどうか、こう考えないといけないと思うわけです。

当面ともかく必要だから道路を造る、という解決の仕方は、大体、解決にはならないと思うんですねえ。

一つの道路を造った或いは壊したという事が、相当な長期にわたってその都市の在り方を規定してしまった、というか

なり恐い所があるんです。ですから、当面通さなアカンやないかというので通していくのは非常に危険だと思うわけです。

それから、交渉の必要というのは産業面から起こつくる事が多くですが、それがもたらす影響、生活環境がどうなっていくのかを常に考えておかないと、それは後回しというか二次的な問題として後追い的に手を打たれているわけです。

悪い場合には何を今は何を打たれないという結果になるわけで、この事を常に考えておかないと、と思うわけです。

小樽市の場合を考えますと、基本的な視点として、必ずしも今ある車の動き方の後を追って、需要追随型の計画をする必要はないんじゃないかな、と思うんです。

現在7万台の横方向の交流量が11万台になる、という予測をしておられる様ですが、11万台にならないと小樽は発展しないのか、必ずしもそういう方向だけだけではないと思うんですねえ。

需要追随型の道路建設というのは高度成長期に日本のどの都市でもやられたわけですが、満足のいく結果になってる所は余りないわけです。

次から次へと必要な道路ってのは出てくるわけです。

小樽の場合、臨港線さえ通

したらそれで本当に終りになるか、と考えてみますと、僕にはそうは思えないんです。

神戸なんかこれは、国道2号線、43号線これがまたわけですが、それで足りなくて43号線を2階建てにして4車線の高速道路を造ったわけです。

今、それでも足りなくて湾岸道路を計画中ですが、これは6車線ではすまないらしいんですねえ。

小樽の場合も、一つ造ったらそれで終りと考えたら間違いいじやないか、先行きどう本造るぐらいに考えた方が恐らく適切ではないかと思うんです。

そうなつたら一体小樽というのはどうなるのか、という事を徹底的に考える必要があると思うんです。

臨港線は6車線だそうですが、神戸の43号線が6車線ですぐ道路として、きれいな絵に描いてあるのを見て、もダメで実際に皆さんがその場に身を置いて体験される事がどうしても必要だと思います。

轟々と、タイヤのすれ切れたゴムが降ってくる、そういう所に何日間が居てみないと良く分らない事だと思うわけです。

「2車線の3倍でしょ」とか、「4車線と2車線を合わせたもの」とかではなく質的に違う問題として捉える必要

があるんです。

運河から緒北交差点までの所、あそこは商店も多いし人も住んでいる所謂市街地ですねえ。そこら辺に住んでいる人達は空閑としていてはいけない、と強く感じるんです。

道路幅員1m当たり1日の通行車輌台数を見てみると、1500台から2000台に達する様になると、騒音がひどいとか、TVが見えないとか、騒動の音が聞こえないとか、夜眠れないとか、こうした訴えの率が急速に高まるんです。

今の臨港線計画ですと大体1960台、およそ2000台という数値ですねえ。

実際には、今迄こなった事を呼び込む様になるだろうから、そっと高い数値になる可能性が強いわけですね。

家にもガタがきて、軒が下るとか、戸が閉めなくなるとか、そういう事が実際に起こる水準になるわけです。

もう一つ、臨港線を通す事で小樽はどう変わってゆくのかを考える時に、道路が沿道の土地利用を必然的に変えていく、という事があるんですね。

単純に云って、土地の価値評価が変わる。道路が太くなると税金は高くなる。その税負担に見合う仕事をなければやつていけないわけです。

例えば民家だと、自分とこは何の利益も受けないわけだけど、財産評価では、道路が広くなつたからここは高い

んだという策定にならざるを得ないわけです。

倉庫がどの位の収益を上げているのか分りませんが、大きい道路というものは、中古車センターとか自動車修理業者といったものを非常に強くひきつける力があつて、土地利用を変えていくわけです。

今迄お話を事を全部勘査しますと、臨港線というのは簡単に通して丁度良い道路ではないなア、と僕は思うわけです。

世界的なすう勢から見て車に襲うない都市交通づくりという方向になつて来ているわけで、小樽の場合も、なんとか車を増やすずに交通が成り立つ方向で考え、文化的遺産を守り乍ら人々が生きと暮す方途を模索する、この方がはるかにいい、と思ってるわけです。

もう一つ追加しますと、内地の都市に比べると、小樽はそんなにいき詰まっていなくて、道路を結構あるじゃないか、と僕なんかは思つんですねえ。

恐らく、札幌あたりと比べるからいけないんじゃないかと思うわけです。

小樽は走りはずらかっただから事故もそんなに増えなかつた、この事はひけ目を感じる事ではなくつて、むしろ、このパターンで自分達の町を築いて

いく事の方が、ヨーロッパの都市の色々な経験に照らしても、違んだ方向だ、と思う次第です。

ご質問などありきしたら、一緒に討論していきたいと思ひます。

——会場から藤崎氏

藤崎さんには、町の中心に広場がなきゃいけないと言われましたが、何故なきゃいけないんですか?

——直村氏

オープンスペースの問題というのは、色々と深いものがあると思うんです。

ヨーロッパの都市の広場、これに似た日本の事例は少ないんですけど、奈良盆地にある環濠集落という発を巡らした都市とか。

寺内町という、中世にお寺を中心に戦略的に築造して出来た都市。

北陸の方で、一向一揆でですね、いはば涉土真宗光明國という様な、本願寺の別院を中心にして出来た都市などが挙げられるわけです。

ヨーロッパの都市の広場というのは、人々がそこに集まりコミュニケーションを取るとか、寄り合ってデモクラティックに物事を決めるとか、そういう事が都市空間にはっきりと現われてきているわけです。

では日本の都市にはそういう性格の広場がなかったか、

という、なかつたという云い方を出来るし、あつたといふ云い方を出来るわけです。

谷村仏閣の境内とか、広小路などがそうした機能を持たしていたんだ、という説明もあり得るだけです。

それともう一つは郡衙のスケールというものの、10万～30万人がある一つの総町とさえられるんですが、小規模なところにはそれに当る。

それはどういうスケールの町かというと、猿るべき城郭に、例えば主な西廻りへ行くと必ず誰か知った人に会う、というスケールなんですね。

恐らく皆さんそういやをいでですか。

そつと小さいスケールの町ですと知った人にどんどん会う、だから變った事はできないとなるし、そつと大きいスケールの町、30万を超える町ですると恐さをしてしまって、上手くやれば他人には分らない、という町になるわけです。

先程申しました文化的統一性を保持していく意味では、余りに個性が高くてはダメで、人々が出会う知り合う、といった事が非常に大事で、その為の場を作りに作っていかなくちゃならないわけなんですね。

郊外の自然を享受するオープンスペースも必要ですし、山の寺的性格のオープンスペースも必要なんですが、何と云つても、構造的な町の中心

というのが、人々の出会い場だと思うわけです。

町の真ん中というのは、そこに様々な機能が入り混っているわけです。

具体的に小川で考えてみると、港があり、老健所があり、商店街があり、住んでいる人がある。

街なる機能の機能が現在している、これが大事なんですね。

こうしたと、歴史文化環境、水辺、こういったものを組み立てていければ、こんな素晴らしいものはないと思うわけです。

——会場から池田氏

都市が生活文化を抜きする舞台となる場合には、都市計画だけではなく、他の学問も必要だとと思うんです。

結局、高齢成長に合わせた都市を作ってしまったのは都市計画の責任だったのではないか。どうか。

——重村氏

都市計画という言葉は非常に広い言葉で、一体どちらどこ達が、どうい事やる達が都市計画かという問題は一つあるわけです。

これ達の都市計画が経済学理論のもたらす地域開発政策と密接に関連をもって行なわれてきた、という事は云えるわけです。

今、価値感の転換期であると云われていますが、経済学そのものが、説明しきれない

事柄がいっぱい起きているわけです。

資源の問題、エネルギーの問題、生産の問題、色んな例がありますが、今迄の経済学の道筋では解決ができない状況があるわけです。

それを様々に経済学者が最先端で研究している状況だと思います。

都計画の方も色々な、新たな方向の検討があるという風に思います。

以上

第10回 総括討論会

昭和55年4月19日
小樽市民会館

——石塚氏

今日は、今までの講座を振り返りまして、お互いに籍はかりととなりどこがで見たという箇所になりましにだけれども、主催している私たちも、あまりわからぬでいる面も多いわけで、自己紹介をかめて、今までの講座の中で特に印象に残った国につきまして色々とご発想を述べていただき、講座のスタートにしたいと思っています。

そういう私から始めたいと思いますが、盛岡には国会議で顔を合わせしているが、小樽市河頭町議會実行委員会でなまかづり、樽市河頭守る会に入り、おりうす河頭と申します。今年の春まで江大の大学院の方で勉強しておりましたけれど、今某の春から一つの学校で若干の教鞭をとる仕事をについています。

講座につきましては、主催者側で全体のプログラムを組みましたので、自己批判のようになりますので、最後の方に回させていただきます。

腹蓋にこちらの場の方からお願いできれば……。

——タカモリ氏

北大の2年でタカモリランヤです。この講座に参加するきっかけとなりたのは僕のうちのとなりの石倉なんです。海猫のてぐさばに住んでいました。遠河でいつも子供のころから遊んでいたといふ事でも遠河で遊んでいたけれども、どの丁寧的意味をもつてかねがねか。たまは、つい最近の事なんです。でこの講座が開かれるという事で奮闘してみたんで有利かどうかいろいろお聞きに残りました。範囲の講座で一巻印像に残った表は、その遠河をつぶすかが、さながらの争点の中で、大臣連名録ができると裏審議といふ問題があまり残されないかかったんですね。いかが、どの講義の中でだから遠路に対する裏審議いうのも健たちもつと残えていく必要があると感じました。

——石塚氏

では腹蓋に色々とあとで見いった事などあの討論の中であつめていきたいと想いますけれども続いて

——竹内氏

あの丸橋から来ていましたで
すけど、三年前に丸橋に来て
てきたりターン組でなければ、竹
内といいます。

今30で、地元工業を3年間
やって又建築に来る人間なん
ですけど、小磯選河も一つの
文化として物事を考えたいと
思ってこれに参加いたしました。

それといろいろな経験に見
た人は皆ほんじねじねの人
という印象をうけました。
何か文化がときめてて世代間
のつながりがあまりに大きくて
さきかけで、教育のし道らしい
うんでもすか。今どうしてあて
あてていますので、お話を要継
に小磯選河も一つ考えてゆき
たいという事で来ました。

——北村氏
北村と申します。実行委員の
一人でござります。

今回お2つ頼みますが、オ1
期目の選河選出の時ほは開創会
議でも、と様に部屋でしたけ
ども、現になりにもっとコミ
ュニケートする事が容易だっ
たような気もします。

選舉としてはよくやります。
この度小磯ではれずらしい足
痛というのを始めましたので
せが皆さんよろしくお願い致
します。

——樋口氏
小磯商科大学の樋口です。
私は所属が管理科学科、機械
会計という事になります。いまし
たけれど、実際にやっている
事はコンピューターを利用した

社会システムの是非を考える
事に圓心を待ちまして、その
ような観点から出席しました。

今回の講座は、奥は全部出
席できなかったのですけれど、
それでどれ方も少しは奥が多か
ったと見えます。

選舉はえあとでしゃべる機
会などあるかと思いますので
その時に失礼いたします。

——石原氏

南大の石原と申します。二
の期の間は、小磯選出議でけづ
くで、小磯選出議の議論とい
うのを活潑にしただけですが
どうすると、どこでくはり、
第一次オーナー選舉に基ソナ
らかにオーナー選舉じのないを
いうが、どうするとオーナー次
オーナー選舉にいたい何あそん
ですかといつて、まあ司会者
から高められたりして、そういう
具体的な事になると、ちゃんと
聞こえてしまう。

それは、もしろえむが見える
のが遅になら、じやないか
というような、後で高めたりし
であります。

答えたという事もあ
るんですけども、奥はもうい
う事は、資本家で、何かやる
うとする企業が減えて、こう
ゆうもんやったらしいじやない
かという事でやっています。

我々一般の市民として、二
つめはさい、あれよりはさり
というので産業が勃興したか
ITがけつよい。

丁寧的に言えばやはり何か
具体的なドベンチャラスを

一つの思想があつてですね。
それが當利産業として具体的
な形で現れ、そして誰かがひ
いていく。

そういう中での自然淘汰、
取扱監督とか銀行監査の中で
産業が榮えて行く。

それではお2の立場で何を
やったらいいか、資本家に対
して何をやるかなど、こういう
事もやつたらいいですね。
というのが思つてばかり。

自分に資本家やはいかから思
いつかない、当り前ではないか。
まあ考えていた頃です。

したがつて、何時もくいう事
を書いたいのかといふと、二
つめの資本家監査にまつて
監利活動もあえてほしいから
です。

もううり磯は和歌山だからダ
メなんだと思えないで、もと
懇切子は華はないものか。がん
がツレでもいいから、それでゆ
くという姿勢が出来ればいい
がうれしいなら、でして監査
さんももうだめ、じゃないんか。

これは、一つの社會的活動
性の中に在つて経済学者は高
えなければならない。このようは監査を
するんです。

そういう、ラビアなつきば
な形でむしろ考えてゆく
人間もたまには、かってもい
んじやほしかという事で、こう
いう範囲をすればいいです。

しかし、選河の問題にまつ
と、道路ができた時の対応はどう
うか。当然最初に向つて来る

話で、今の場合12.もう美しい物
につながれて来る形で、まだで
うすめる形のものが山が非常
に多い。

そして市の説明なんかで聞
いている感じだと、ニコアント
スが変わってきた。

あの選河を埋めて産業道路
にしても何をいうか實際にあ
るようになると、もう一方
ニコアントスの方をして来
ているといふのが、昔から
やつを鏡とされてきた。

選河に灯すモチーフも、古
い頃でも弱くなると、浮草は海
から、微少なニコアントスの選
いが盛りだ。

選河を深めしままで徹底し
ておいて、選河の貴体が無くな
ったと言うのでなく、人道的に
保つ努力を首として見てみ
た上で、もう一へん選河をど
うするか考え、どんな取り方
をしたら選河と分けられてい
ないかと考える事です。

——武藤氏
五福小学校の武藤です。二
の選河に關わりを務めています。
二年前に、二年生の子を連び
くり、という事で走へてお手
くねの監査を作りました。

今の選河がだんだん選河して
いくけれども、市としては根
の施設を入れて再生したいと
いう事の他に、昔の選河とい
う事を書いていくわけです。

こうした時、その倉庫も石
垣づくりの美しさとか「史に
圖わって、今宿が大切にして
いるといふ事をの方でかけて以

上、自命をうなうて夏をも
ったリスライドをと、たれし
て、鎧衣の下の方にむかへて
いひだれていた。

うい中で二回講義を知りて生れたわけですが、大學の先生とかを見ていてはだかに他と違ひがして、もはらしくて鬼いき

先生がい、今一つ私の意見
でしょに以てして、教育課程
を命令して作業課に先生方
だけの知識に付けて、教育厚
務の方、父母の方を集めて相
談を両付けられないと思つて
了。

其のようを研究をしておる
生物学的といふ解をして、これを
されし色の人はこれを人間で
改めて訓練といふものを併用す
いを要つて、これが希望に付く
ことをする。

最後ですが、豊河について
は自分達が一人一人豊河がし
いといふ間に腰の音から見わ
けられただけでし、見てたらあ
分でどこまででききるかといふ
事で、絵の好きな人人文芸でビシ
文の好きな人から話を聞くと、何
どんどの表さを許さんといふ方
には、自分でゆけば一人一人が
にまねるじやないかと思っ
ています。以上です。

一四四

士郎高政の神田に申します。
前回一昨年イオーワの講習に
続いて参加させていたいたい
所です。

それで、富山県富山市に生
まれまして、幼年間ずっと陸
で暮らしてましたが、今から
海が遠くても年に2回はし
てます。

「僕が下、向こうで何を言
ってんださう。チラチラ見
ンだ。でも人でなければ、つい
へんぱなく聞いてる。実際に
あの事件をいつづけて、
何でこんな時に道端を作ると
だろうといふ事から、あがき
でこんな事をして。

いろいろな方の話を伺って、一
番印象的だったのは、才9回
の桜字大蔵の先生の話を、小
橋のあとに、本当に道踏で
作る必要があるのかどうかを
おしゃべりで尋ねて、何と答えて
いたかをもう一度尋ねて

おはよう。 おはからい。 實際この町に私が住んでいますので、あの運河といふものがあるのですから運河を音が通したいという構えがある以上、やむりす。 国の隣にもどったから、しゃいましてが、二の町に住む人が自分たちの音をしゃましに思ひます。 その隣に、いろいろな人に話してあるであります。

— 1 —

自己努力ですが、萬事ミルで。

ちエ、そしてした工藝店でつま
り大エといふわけじつはん人
で行くが。今現場の責任者みす
た山形で工事やつて多く人でし
けども、たとえばこの中にも
すくい人乳癌病院にりの医療
機器のあの東洋づれめて複数
すぐどもが、北天の大儀は一
像をか、いかゆる巨物。? 一言いきは
工として複数の巨物。? 一言いきは

『おお、おお』と喜んでいたんですけど、噛んでしまったんで、このおもちゃもしてはんて

すけれど、例えればおばあちゃん
だしがみるいから金のまんじゅう
いふのが、あまり様のうちにいた
のめまいといふ人が意外と近
所では合ひを尋にしていふこと
が、そこそかで金持といふの
は、もういふ事へ行く。でも金持
で金持でなくしてですが、金持
ちつて、隣りの家へ入るとか
そういう事に灯して、それがい
うふとおひき合ひといふ事
が全く文句していふので一筋
もしてない。

だから かりに大難犯が事
に立ち入って可けれど、じつへり
こう執事してて可れ。

この間は銀團會で未
だ仕事の機会が少
く、其處から何かシッ
カドをつかまされて、物語を山下に
人びて行くのも、星河のみの道筋
で、金算が、いすゞ銀團の小野が
ありましてね、行政の方でも
小石川商人の中でも、本当に
運河下水本舗として、何回かあ
つておられ、いそんと銀團と
川のどちらが、最も方どもうと何を
お邊りや。愛しい方ども、もともと
かのう、もう少し詳く解説せ
ばいい所がございました。

مکالمہ

としに申しますが、身の
うへたまへで、去る
にこちに来ました。

お出で、先の次に来た時、
彼は運河問題に対する关心があつて、
二人でアーヴィング現実と山川を
考へた。山川を考へたことは、アーヴィ

いき。私が最初に来た頃には、非常に印象深い車が二つありました。

一つは、あのNHKの新日本銀行で、運河の町といふ、うにやつて、経済の町でし、そこから放送を始めたのですが、ずっと豊かな人に限られていました。

もう一つは、解説ショーナルに、日本文化で最もとくといふうで、たしか小樽運河が取り上げられにと向けていたことです。

小樽はここに特に運河を多く持っています。その運河で多くの会社活動というわけ、100年からあります。これが運河が持つものかと、もちろん強さでありますけれども、運河的な考え方であります。

それが、1.2算で出します。今は車だ。た今も、この運河に手をつけられては強くて、しかも車も、車にとて車場にあつてはだし、それは運河を守る会の運動を止めてしまふ人達の問題が、こういう結果にあってきて、ほとんどじつでないかとよく見えてます。

僕も始めにひざすら見る形で、今回初めてこの運河に参加させて貰つて、またお詫びして下さい。それと一緒に非常に驚く驚く思ふ車は、5年前の運河を守る会の運動がどうかといふと、小樽の運河ってよしむだけが非常に少なくして、いたまつに違うんであります。それがあの車両を参みる見

てますと、それが運河にあり小樽といふ町の一都市の縮として、ほんとうも運動を通じて変わらぬてきた気がします。

そして今回参加してきた車を僕自身もう少しく見て、です。

—河原木君
政治の文部省に通つている河原木といいます。

前から、運河を守る会に参加したいという気持ちを持っていたのですが、もう運河を守る会ではないかと思って、あらためました。

車、運河の名産部のところに運河に車を多くあるんです。それが、これであります。運河も同じように運河があるのではなればいいと思って、今回河原木にきました。

運河の内情について、朝日の不原さんといつて、事が印象に残っています。

—青柳氏

自転車といいます。歩道に入つて一身上に満たないで可か小ぶりの車から運河をみて喜んで、なぜかしてテラウのには何が美しいと思つた。

運河がすばらしいとか、小樽の坂道がすばらしいとかは乗り遅しの中で見えなかつてですが、運河の人達といふのが、運河の運河の人達といふのが、とにかく中で、すばらしいと見えらようになりました。自分たちの考え方の運河がどんどん強がっていけばいいと思います。これがもし、小樽に住んでいたのである。

—北村さん

北村文美です。守る会に入ります。かけが前会の運河商店で賛助をうけた車で、今回も手伝いさせてもらいます。

私はみんなに何かを聞いてもらいたいといつてあります。今は自分が働きたいといつのがえにあります。

運河というのを、私はとにかく好きでやめたいと、今までいるわけでもなければけれども、4年前に会社で仕事でからあそこをよく歩くようになります。あめいの空間をとにかく残したいと思います。

—河野氏

守る会の河野です。今回の運河で守る会についても、ただそれでなくなり路地の問題がよくて、橋を守る会も深くかかわっていません」という車で見ました。

二つのことを、この問題を自分で自分の手の方にしてやってやきたいくつ見つけてます。

—小堀さん

守る会の小堀です。前から運河の運河の運河で守つていていますが、守る会に入ら以前は、街がどでビルを多くとかえり、いつ車は、つかつてかげてですが、現在でもものが何によつて移動距離が長いといふか、かいつの想像画像、力といふかといつたものを感じます。

また、こういふ運河といつのは、すでに二、三の問題を含んでいるんでないか、別に運河の問題を含んでいるんでないかと見うけて、全体を客観的に見つけてみたいと考え

る。そういう目で見てみると運河というものはどこで大車が走るのだと改めて感じたわけです。

運河沿いで歩いてみると、とてもバスはまさんでかかるうしてなんだと考えた時自分の運河が多いし、運河沿いに歩がついたらです。

今回の運河も内容をまだ決してくでちがいでいます。二山から色々勉強してやりたいと思ふ子車

—坂本君

坂本も運河を守る会をやっています。

今回の運河についてまだちょっと見えてないで、まだ金額もして見ることば、まだこの金額でやつてしまいがちの運河、ひとつあります。いろいろ運河が、運河の中におさんですが、運河を守る会が運河を守る会にならうかと見つけてます。

運河について運河を守る会の運河を守る会にあつてもので、運河を守る会が運河で守る会といふのが、運河を守る会は、つかつてかげてですが、現在でもものが何によつて移動距離が長いといふか、かいつの想像画像、力といふかといつたものを感じます。

また、こういふ運河といつのは、すでに二、三の問題を含んでいるんでないか、別に運河の問題を含んでいるんでないかと見うけて、全体を客観的に見つけてみたいと考え

一せも自こ思て、人でうてすぐなくあむ想ひ題
つきよからどみが讀と、るん思り部らながにの作問い
一じいにいて物けかす、いなとお理がながにの作問い
の想うとれた、走だいまい、かを平るに運の市路を大さす。
をきいやみいな河なりん食のこのある前くす。運がこい
歴史、し力工には運はあり住場なましづ争いらね、だと思
ます。すのがて角や、方つ、ともに目的で少のうすが、あて
て道だして角や、山工がいニ美小魅あんし、そがんすのは。とい
け北海のがた何。行くだまうまは、にがほをね、こるにうです。した
がいる生まもす。古けは思くずば山と、すくそい場いに
つての身こいを、あととほす人、くりどほ。このどわ場
あります。とい人、くるにうです。した
ござり人、くりどほ。このどわ場
あります。とい人、くるにうです。した

司会のほうの、となりにいろいろは
乗合車で、申る会でいろいろい
う詫びを、ていら、しゃまきて
すが、今日は風邪で声が出せ
いのア、私が代りに申し上げ
まし。

—廿九人

ので連連
人生のがんじにです。心だけ壊に連切さはねあ
人るがんじ同じにです。心だけ壊に連切さはねあ
れ、いろ、のわけのなた本だ人といでに庄
してこげは諭をうかで島のま山くはには
生ましいた2、2を考観、思、ら、の
にびつ、とき檜閣と海いとも宇たびこの
櫛櫛心育てのて小空いまい22いのに
小小物2にものなす。しないまことの
船、見知はばずこ羽らで22つ考。いま
半がをはうえは連々人されまに思。まず
大す洞河よたぬにはなされた洞河となれ
け

思ふ。ある事、身に当たるが、動かさぬ。ここは本らみで、が、自こす。をめす。
大きいにたがつは、た極こで、がくま。とこま
て思上いこなれを恐る然る。いてこひり
と線にそくてる。と、自ニテの時思
て、い谷湯、立見である。と、わ思酒をと
にか京都が、乙を下す。するをて、連ぢら
橋や、すまえおに法て、川原に、たた
小じ時、のぞ出を口事ありて、うが人き
が、恩一駆んが、水物のいふよ、よ座る。び
運理後、ひる路走り、白もなほよ、講いが
運は、戦もあり道、添、ほきのにかのここと
の終、小が草す。にす、で人車が、こえこ

—— 三 金

まづりちで
出どあ満いし
がのはだきさ、
なに見た論表
が、あで見た論表
う先生わとてり思
うう断し由いと
うう想を自由い
ううが、おもひた
ううせん問題れど
ううも問題れど
ううが、おもひた
うううううううう
うううううううう

卷之三

それでは自己紹介をどう思ふ事あります。おまけに勤めてありありであります。商大に勤めさせて頂きました。

非い錢をこう持はれども
はてかにたゞ金はれけ持
とより。のれつ氣
動靜を危い感、守がうす。
運を構もう鶴するぢといざ
のり此つぞの力とんとけ
やればいあ度協こせかわ
還願えをまうてうはいき
のり御説、れいげ役ある
に接、電力が難とたはは
は密々にとすしつこざに
實にし家たゞ少保の私
掌まがことにをうそづ

運は母の手が間違
けで乙ががのに約だと
いわにも内に難約だ
えり橋つ一握、犯難
えり小11本きでうま
て考かのし乙たば
にいえどもが考えられ
年ニ甲乙考あわお
わりをかわお

や、したがい社会を民衆に持つてゐる。社会科学は、社会文化の思想と行動を研究する。社会文化は、社会の思想と行動を研究する。

しきりです。いたゞくと改めし際のば囁む、
したいまて動のい石り跡にて、に歎ひのぞま
し続い。の回ではらこゝ處のにねのりま
べくざ併人今はれがたいう大風はるあり
出よごをなす經らひれしいい道うのあてで
がががががががががががががががががが
屡々会て講じた駄見を是出つていたでけ
何するわけ經いまたに言り既いれられ
守う定い。端ニロニカシイ、この思
にいた思一ざたの、絶在ひう勢ごらしーと
時いとゞ國、日どきもゝは第ウ蟲鳴方
乙在れ國、自今當て寄しに食やりのい

と置すどど題立つにる。たまひ乙、なま
居びでいい門あよかとす金。画いどどめりま
市及びトナのはるすでり候。これらがれだあり
政運らち乙錦が没けチい駄でがまだをいいけ
行のめがめば人船あワあ經こ何漏矛口なあわ
のでが消え感ていマガ、う、を都ざれにうら
市中國運ら例戸後なチ六はいに夢走とし勇思
の櫛、カ、神乙しメとどる麗乙變こも姿乙
でりうも誰す、しははとこいうはながおる
れあいどたまがを喜びあうていやれうの的ある
を闇シれ。いすフ、エ櫛くい。うをそよぎ本ご
の動け遍思づくを小大と便そけ、うい根町す。

そういう動きをするといふことは非常にシコシコでやつていいがよく乙はならない。埋められる壁の意味があつても、こういふ、施行採決の席が開かれといふ、たゞ研究講座にはあまりまじめで、小樽経済の分析みたいなものを作つくる必要がある。それは行政にも対応できるくらいのものです。

第2に、塩山崎さんのかぎに、もう少し詳しくは、なあのがこの金がいい人ばかりで、なあのでどかに使うのがいい風に思いました。まあまことに、私は、まさに上品をなすと深化していく必要がありますが、あるわけです。

そういうことを軽んじて運動に關するものの方、専門的に駆けつけを抜けっていくことが難しい。ただ、市民運動として絶対や、こはいけるにちは、一ヶの極に全部が集中されてしまうといふことで、やはりこれは絶対避けなくてはならぬ。あれに高まりが、乙、分散していきなきが必要なわけですね。全然同じことこの方が面白いわけじゅういんですね。

状況が苦しくな、などきに運動といふもののがリラ的にはいろいろなところでワイワイやるといふことで、大卒で、そういう意味で、交際やうる会やうら會する会で、これがいいのは、それなりに意味があると思うわけです。

それでは、今後の課題について、私なりにのべてみます。のぞ、それから皆さんに私、

こう思うという風に意見を述べてほしいと思います。

まず第1に誰にでも理解できようかな形で、小樽経済の分析みたいなものをつくる必要がある。

それは行政にも対応できる。

塩山崎さんのかぎに、もう少し詳しくは、なあのがこの金がいい人ばかりで、なあのでどかに使うのがいい風に思いました。まあまことに、私は、まさに上品をなすと深化していく必要がありますが、あるわけです。

第3に、今までの、そしてこれから、あこまであらう塩山崎の変化に対する住民の意識はどういうことになつていいかをしらべ、またその人たちと交流をはかることが大事だ。

第4に、きた長い選挙をきれいにするためのしゅんじつなどを行なうことを中心や國に連携する運動をすこすこということ。

第5に、そろしこあい乙、自分たちの主張をもつてやがりやすく、自分でも納得しながら、同時に人も納得させるそういうものをつくりにくくしてが必須だと思われるあります。

以上長くおつしまいましたが、私なりに今後の課題をまとめとみたつもりでござります。

——司会
塩山崎先生の御意見に賛成して、又は遠慮することでもいいですかから、何か御意見を。

——塩山崎

塩山崎にさしあげました。小樽は私の懸念に書きましめたが、なあのがこの金がいい人ばかりで、なあのでどかに使うのがいい風に思いました。まあまことに、私は、まさに上品をなすと上品をなすと増やせる可能性を測定する問題であります。つまり、我々がどう判断する問題です。

——綿口介

この今回の研究講座が成功したうどうかということを、私考えてみますと、私はやはり成功とはいえないのでないかと思うわけですが、今回参加していきました人々は既に納得している人たちが多めは多いわけですが、本当に市民会館の大ホールにいってのんびりくらうる集めで、それをやなづらうか、乙もいます。なぜか、なうする局には、選挙講座といふのテーマをしほ。乙しまうのではなく、例えは「めの文化で、いふよう大きはテーマにしこの中で、選挙を位置付けていた。限な空間の中で量的に増えればいいんだ」という経済学が、従来の自動車又明を節減はしこれだけでも、私見直す。車の便利さをもう一度見直す。それがなければ足が悪いわけですが、ほくは足が悪いわけですが、終動に不便せん、つまり本当

系でいうべきものを飛躍してしまって大きい面で行なうものが、あるので増え後にが、例えば、車の交通量が増え後にが、何年後かに、こうすれば、この街もまた、車の増やしても可能という問題で、何倍も車が増えるので大きさもまことに、この街もまた、車の増やして可能という問題であります。つまり、我々がどう判断する問題です。

——安田さん

開催がない方もまた、今下せられて、今科会が、たゞ、塩山崎先生の話を聞く、これかのよう、運営を実現する、いいんじゅ行なうわけば、いいんじゅないかと思います。

——北村氏

綿口先生のいうどくに、運営する方でいうことの、もうと、自動車又明の批判といふの、結構はつながる、乙も今は、ほくは、この問題を取り上げてほんた。限な空間の中で量的に増えればいいんだという経済学が、従来の自動車又明を節減はしこれだけでも、私見直す。車の便利さをもう一度見直す。それがなければ足が悪いわけですが、終動に不便せん、つまり本当

に、車の必要な人が必ず免許を取らなければなりません。
具体的な事などにも取りくまなければならぬいんだけど、その根柢本にある考え方、もう一度聞かれてみたいと思ふります。

— 渡辺氏
商大の先生が講座の成功要素についてお話を伺いましたが、これで講座はおわりなんですか。

— 畠山さん
あの、私、全国の講座に、地元の商大的先生が協力して下さり、講座を運営をあっしゃっていたとき、非常によかったですと感謝しております。これからも、みなさまと一緒にやることでいいだときたいし、今日まで下さっている皆さん、中でも心あるこれからも講座みらいなものを見つけて月に1回ごく簡単にことができるれば、すばらしいと思っております。これらもよろしくおるかいいいたします。

— 途中からでも簡単に出られるような、またちょっとだけ関心をもつている人たちもあつめる会合を常時もってほしい。

— 畠山さん
本当にさうしたいと思います。

— 渡辺氏
総局は度々の拡大ということではなくですね。問題提起は既に取扱いいるわけですが、どういう今般で人を集めむかということです。

マスメディアだけじゃなくスタッフによる機関誌の発行が基本だと思います。

小橋遼河問題は、今いわゆるいろいろ地の文化でガガわりがあると思いますが、多、もっとも厄災が広いといふのは商業なんですね。他所から大連本が入りてきたら、地元商店街も負けずに勉強しなくちゃならぬござね。そこで問題提起した。この運動に参加していける人は、たとえば人の話をきくだけじゃなく、各人が削り当てるねばならぬ、やうよくことはならないと思います。

問題以前のことかもしませんが、人間というのはものごとをやかめから行動するものだとと思うことができます。頭で考えるところ多くて考える作業と云つあると思うのですが、つねに人間というのは、どういたるか物だし、実学という形で実際にやるといがなくてはならないと思っています。

心情、心情といつてもそれは個人の中での問題であるわけですね。

北海道をざるにしても、ただアンタックな部分がいいというのではなく、これからの中の子供たちにどれだけのものが、受けつかれていくのかということを考えることを、

しないと、本物が残らないかがないのではないかと思います。我々がフィルターになつて、本物の情報を残していくをしたい。経済学というものは、あくまで方法論だから、目的を考えるの方をお優先すべきだと思います。

— 司会
今日は、本当にぎりぎりの時間まで、もう時間を超過してしまったが、今後取り組まなければならぬいくつもの課題、あるいは講座自体の存在意義の考え方といふものは得られたんじゃないでしょうか。

さきほど畠山の方から提言がありましたが、今後後二人の経験を生かした集会など、うまい方策や飛躍などをしていこうと思います。本日に2月26日からの10回あります。

皆さまの午許に全国街道みセミのパンフレットかいりてあります。全国名地図、自分たちの街道みや郷土を見直そうとしている人たちが、5月下旬、小橋が全国大会を開くことになつてありますので、ぜひ皆さま方も参加して下さるようお願いいたします。

本当にありがとうございました。

第2期小樽運河研究講座記録

価格 1000円
昭和56年5月15日発行

◎小樽運河研究講座実行委員会

代表者 奎山嘉美 小樽市松ヶ枝2-5-32
(0134) 23-6377