

JAPAN URBAN DESIGN
INSTITUTE

都市環境デザイン会議

東京都文京区本郷 2-35-10

本郷瀬川ビルテ113

TELEPHONE 03-3812-6664

FACSIMILE 03-3812-6828

JUDI NEWS

047 MARCH 20.
1999

発行者

都市環境デザイン会議 広報・出版委員会

●特集テーマ：「港町」

- | | |
|------------------------------|----|
| 1. 港町・成り立ちと生活文化..... | 1 |
| 2. 近世における港町の空間構造..... | 5 |
| 3. 漁港・漁村の景観..... | 9 |
| 4. 国際港街風景..... | 12 |
| 5. 川湊深川の再生..... | 14 |
| 6. おちょうろ船と農船の記憶..... | 16 |
| 7. 壁画によるまちづくりWALL ART計画..... | 18 |
| 8. 門司港、レトロの街で再生..... | 21 |

●コラム

- | | |
|-----------------|----|
| 1. 映画の中の港町..... | 13 |
| 2. 港町とイベント..... | 20 |
| 3. 港のまちづくり..... | 24 |
| ●景観材料の再点検..... | 25 |
| ●委員会活動報告..... | 26 |
| ●ブロック例会レポート | |
| ■四国ブロック..... | 27 |
| ●事務局より..... | 28 |

特集：港町 ~その空間・文化と新たな再生への試み~

“港町”ということばは、われわれに独特のイメージを描かせる。日本人好みの情景や風情を有するためであろうか、歌謡曲にも数多く唄われてきている。

海に囲まれたわが国では、物資の輸送や漁業をもとに、古くより沿岸適地に港町が形成され、まちのひとつつの伝統的なパターンを創り出していたといつていいだろう。

しかし、陸上交通の発達や海運の近代化に伴って、各地の港町は、港としての機能を失ってしまった。同時に、まちの近代化が進むなかで、かつての町並みや雰囲気もいつしか消え去ろうとしている。

都市デザインや都市計画の分野では、(近代) 港湾について多くのことを目にするが、歴史や伝統を有する港町が取り上げられたことはほとんどないように思われる。そうしたなか、かつてひとつの時代を築いた“港町”に焦点をあててみたい。大規模な港や港湾ではなく、“港町”についてである。

港町の文化や空間の特性について総論的に述べた論考、漁港・漁村の景観に関する論考に加えて、5つの港(湊)町についてその現状や新たな再生への取り組みが報告されている。

特集

1

港町・成り立ちと 生活文化

谷沢 明

TANIZAWA AKIRA

愛知淑徳大学現代社会学部

1. 港町の匂い

漁港と、物資の積み下ろしなどをおこなう商港、この二つは、水辺・潮の香り・汽笛といったイメージは共通するものの、どこか雰囲気が少し違っている。

その一つは、町のもつ匂いではないか。

漁村の匂い、それを一口で言い表すと、油と潮と魚の入り交じった独特な臭いと言えよう。これに対して、物資の交易を中心には発達した港町には、魚臭さは感じられない。

町の表情も少し違っている。

浜辺や岸壁に広げられた漁網、潮風にゆらぐ小魚。一歩町に入ると、狭い路地にひしめきあう漁家と、庭先に干した洗濯物。漁村は、むきだしの人の匂いがする。しかし、もう一つの港町では、どこか人目を気にする、つつみかくしたような雰囲気が町並みの中に漂っている。

ひとくちに港町といつても、その種類は多様だ。日本の伝統的な港といえば、商港・漁港・避難港があり、近代以降には軍港

・工業港が発達した。それぞれの性格をもった港、そこには海を生活の舞台とする人々が集まり住み、都市的性格を帯びた集落が形づくられた。

「みなと」とは、船が出入り停泊し、旅客が乗り降りするとともに、物資の積み下ろしや取引きなどをする人々の出会いの場所である。そこは解放感・期待感に満ち、猥雑感も入り交じった非日常的な空間としての性格をもっている。

「みなと」は、元来、海水の出入口である水門(みと)を意味する言葉で、幅の狭い海峡の瀬戸や、川口もさしていた。船付き場として、港(湊)のほかに「津」、「泊」などの言葉も使われた。また、海や湖が湾曲して陸地に入り込んだ水ぎわの地は「浦」と呼ばれた。古代、畿内から瀬戸内海へ出る港として知られた難波津、瀬戸内海の要津で遊女町があった室津、伊勢海に臨む安濃津などは、いずれも「津」のつく古い港町だ。摂津和田岬の北側にあった大輪田泊をはじめとする「五泊」なども歴史的な港

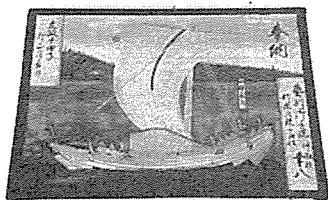


写真1 回船絵馬 文政14年に御手洗の船頭が奉納。当時の船の様子を伺える。

町として知られる。これに対して「浦」は、漁村、そして漁村から町場へ成長した集落に多く名づけられている。

2. 海での往来

港町を歩くと、海に生きる人々の信仰をうけた神社に、廻船絵馬を見かける。ずんぐりした木造の船体に大きく帆をふくらませた姿を写実的に描いた板絵である。それらは、航海安全を祈る船持たちが奉納したもので、往時の海の往来の情景がありありと目に浮かびあがる。

大量の物資を遠くに運ぶのには、陸上交通よりも水上交通の方が好都合であった。やや暇はかかるものの、輸送の人手がかかるず、積み荷もいたまない。そのため、都への貢納物の運搬などに古くから水上輸送が利用されており、古代・中世には、荘園などの物資の運搬に盛んに「海の道」が利用された。たとえば、瀬戸内海の尾道は、備後大田荘の倉敷地が設けられ、荘園物資の積み出し港として発達したところとして知られる。また近世にはいると、幕府や藩は、上方へ年貢米などの蔵物を輸送し、領内で自給できない物資を他国から移入するため、水上交通はますます重要性を帯びた。そして商品経済の発展にともない、各地に都市的性格をもった港町が数多く成立した。

とりわけ、東廻りや西廻り航路が開かれ、海運網が整備されたことが、港町繁栄の背景となった。日本海には北前船が、上方と江戸間には菱垣廻船や樽廻船が航行し、航路沿いの港町や、城下町の窓口となる外港の港町が賑わいをみせた。

東廻り航路とは、東北地方太平洋岸の諸港から銚子に至る海路で、銚子から江戸までは、川舟のルートがこれに加わる。この航路の利用は、寛永年間(1624～1644)に仙台藩が蔵米の江戸廻漕をおこなったのが古いという。そして寛文年間(1661～1673)に、

河村瑞賢が幕府米廻漕に成功して以来、東北諸藩が盛んに利用するようになった。

また、西廻り航路とは、東北・北陸の諸港から日本海・下関海峡・瀬戸内海を経て大坂にいたる海路である。その歴史は、寛永15年(1638)に加賀藩が利用したのが始まりという。そして寛文12年(1672)に同じく河村瑞賢がこの海路を整備し、船の航行が盛んになった。これら二つの海路は、近世日本のいわば「海の大動脈」として重要な役割を果たした。

日本海で活躍した廻船は、「北前船」と通称された。これは「北国船」の上方での呼び名であったが、北国廻船に用いた弁財船型の船の呼び名となり、のちに北国廻船をひろく北前船と言うようになった。

日本各地の物資が集まり「天下の台所」と称された大坂と、徳川幕府のおかれた政治都市江戸とを結ぶ航路には、菱垣廻船や樽廻船が航行した。菱垣廻船とは、垣立の下に檜垣様の格子を取り付けた百石を超える船である。この廻船は公儀の保護を受け、江戸十組問屋と大坂二十四組問屋とに属し、もっぱらこれらの問屋に関係ある商品や、幕府・諸藩の荷物を廻漕していた。樽廻船とは、灘五郷の酒荷を積み、大坂・江戸間を往来した船である。

「海の道」の利用は、今では想像ができないほど盛んであった。

3. 風待ちと潮待ち

港町の多くは、航路の要地や、主要な陸路と交わるところに形づくられた。その位置は、波静かな入江の奥や河川の河口を利用したところが多い。古い港町は、風当たりの少ない地形を生かし、天然の良港となっている。

帆船時代の港町は、風待ち、潮待ち、暴風雨を避けるために利用された。当時の廻船は、一枚帆の船で、追い風を帆にはらみ航行を続けた。そのため、順風を待つため



写真2 鞆の浦（広島県福山市） 医王寺から港を望む。
湾曲した天然の良港となっている。

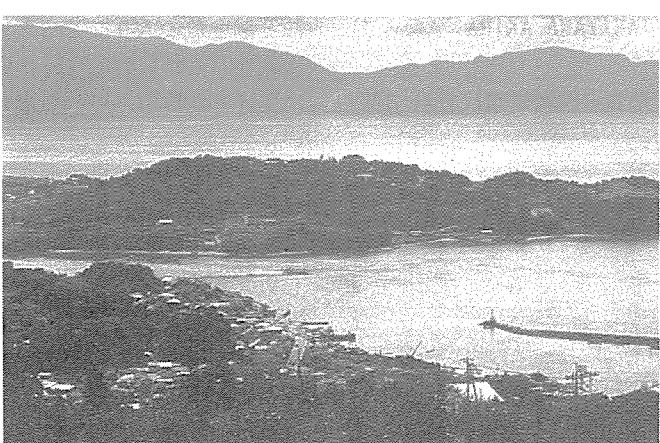


写真3 牛窓（岡山県邑久群） 港町、そして船大工の住む町として賑わったが、今はひっそり静まりかえっている。右手に港の施設として、江戸時代に築かれた波止がある。

の寄港地を必要とした。また廻船は、満ち潮や引き潮の潮流を利用すると航行に好都合なため、潮を待つための寄港地も生まれた。時には、強い季節風や暴風雨を避けなければならず、港町は避難港としての役割ももっていた。

船が港に寄港すると、飲料水・食料・船内で煮炊きのための薪などの供給がおこなわれる。港町成立の条件として、水に恵まれていることが何よりも大切であった。船が港に着くと、その土地ではささやかな商いがはじまる。それまで人家もまばらな島や入江に、寄港する船を目当てに人々が集まり、集落が形づくられていく。

時代を経ると、港を訪れた諸国廻船の積み荷を買い取り、領内の村々や他国に商品を転売する中継的商業も起ってくる。たとえば、西廻り航路沿いの港町では、北海道の練粕・昆布や、上方の古着・日曜雑貨、瀬戸内海沿岸で生産された塩をはじめ多様な物資が取り引きされた。そして、港町には問屋・仲買・小売りなどが活躍をし、港町は商人町としての色彩を強めていく。

港で資金を蓄えた者の中には、自ら廻船を建造し、多彩な商業活動を営む者もあらわれてくる。港の後背地農村で生産された木綿や菜種などの商品作物を集め、これらを船積みして各地に送り、船持・問屋商人



写真4 鞠の浦（広島県福山市）
土蔵が建ち並ぶ路地。鞠の名産
「保命酒」を造る家の蔵である。



写真5 竹原（広島県竹原市）妻入りの町並み
が続く。江戸時代からの造酒屋竹鶴酒造の家並み

として大をなす家も出現する。港町は、単に航路沿いの寄港地としてのみ存在するのではなく、港を中心とした商業・経済活動の勢力影響圏域の後背地の生産力や経済活動との関係の中で躍動を続けたのである。

古い港町には、塗り込め造りの商人の豪壮な居宅や、多くの土蔵が残されている。そんな町並み景観は、港をめぐる活発な商業活動の足跡を物語るあかしであろう。

4. 耕地に頼らぬ暮らし

水辺にぎっしり建ち並んだ人家の甍、人家の周囲に耕地が少ないと、それが港町を特色づける風景ではないか。また、集落を歩くと、随所に高密度な土地利用の姿がうかがわれることも、港町らしい光景といえよう。

港町では、人々の多くが土地に頼らぬ非農民的な暮らしを営んでいた。また、土地に定住せず、移動性をもった人々が多いのも特徴である。そこでの暮らしの立て方や、人々の気風は、「ムラ」とは一風違っている。

港町には多様な職業をもった人々が生活した。たとえば、西廻り航路に沿った寄港地・広島県御手洗の場合、江戸時代後期の職業構成は、問屋・仲買・店商いが3割、船宿・客屋・風呂屋が3割、船稼ぎ・日雇い・沖仲仕が4割であった。おもしろいことに漁民は住んでいない。ここに、商業活動や港湾労働を中心に町が成り立っていた姿が鮮やかに浮かびあがってくる。

また、港町には遊女もいた。寄港する船が多いと、港町はそれだけ発展をする。一隻でも多くの船を引き付けるためには、港の女が必要であった。どこか人の気を引く艶かしい格子造りの建物、それが港町の風物だ。今は寂れ果ててしまった港町でも、土地の古老的な話に耳を傾けてみると、夜ともなれば、三味や締太鼓の音で、それは賑やかなものであったという。

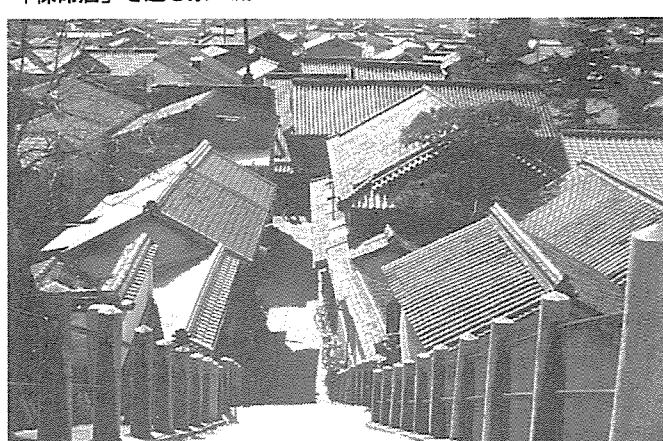


写真6 竹原（広島県竹原市）竹原は塩の積出港として
賑わった。本瓦葺きの風格のある町並みが続く。



写真7 御手洗（広島県豊田郡）大崎下島に寄港地として
形づくられた港町。耕地はほとんどみられず、人家がぎっしり建
ち並ぶ。

港町には、自由な空気がみなぎっていた。耕地を生活の基盤にしない人々が寄り集まることによって、ひとつの気風が形づくられた。人々の生活の規範は、伝統的なものにとらわれることが少なく、古いしきたりも人間の生き方を規制するものではなかった。そこでは、旧来の伝統にとらわれず、新しい試みを自由闊達におこなう人々が多くみられた。そして、港町では自らの才覚で活路を切り開くことができ、そのような人々を支援する空気に満ちていた。町に入り込む新興勢力がたえず社会を揺り動かしていく、それが港町の社会を特徴づけるものではないか。

5. 海に育まれた文化

港町の暮らしと文化は、海を生活の舞台とする民の流れを引くものであろう。

瀬戸内海の備讃瀬戸に浮かぶ塩飽の島々と、沿岸の港町下津井。塩飽の海に生きる島民は、船を操る技にたけ、古来、塩飽水軍としてその名を知られ、江戸時代には幕府米を運搬する御用船方として活躍をみせた。また、岡山県下津井からは、江戸時代半ばころから塩飽の船に乗り組み、北国などへ水主稼ぎに出かける人々が続出した。

下津井では、この水主稼ぎだけではなく、魚を船で大坂に売り捌く商売が盛んであった。そして、地先の魚だけでなく、瀬戸内一帯の魚を買い付けて、大坂に運ぶ商いもおこなわれた。また、魚の販売だけでなく、他国船に雇われて九州五島列島まで漁稼ぎに出かける人々もいた。さらに、塩売りの船に乗って塩を売り、製塩の薪を買い付けに行く船に乗り組む者や、干鰯買いの船で稼ぐ者もあった。

一つの地域でありながら、じつに多様な暮らしの立て方がみられる。彼らは、はたして漁民なのか、あるいは運搬業か、それとも商人なのであろうか。海を生活の舞台とする漁民と商人、それは分かちがたいつながりがあったのではないかと思われる。

漁村社会では、男がとった獲物を女が売り歩く風習がみられた。とりわけ、船を生活の場とする「家船」の世界でそのような慣わしが濃厚であった。漁村は農村と比べて自給自足が難しいところである。とった魚を食料や金に替えて生活していくなければならない。魚だけ食べて暮らしていくといふからである。そんな海の暮らしの中に、商業活動が芽生える素地があった。

漁民と商人の生き方には、いくつかの共通性がみられる。耕地に頼らぬ暮らし、移動性をもった生活の立て方などがそれである。また信仰についても、ともにエビス神を祀るといった共通性がみられる。漁民に

とってのエビスは大量満足をもたらすものの、また商人にとってのエビスは商売繁昌の神として信じられ、ともに、異境から幸をもたらしてくれる存在として信仰されている。

6. 港町の変貌

近代になると、港町の姿は大きく変わつていった。汽船の出現や鉄道の登場、さらに自動車輸送の発達の影響を受け、帆船時代の港町の多くは衰えていった。汽船が発達すると、水深の浅い港には船が入りにくくなり、従来のように風待ちや潮待ちの必要もなくなり、船が港を素通りしてしまうようになつたからである。一方では、産物の地域間の価格差が縮まり、のんびり月日をかけた交易そのものが成り立たちにくく時代を迎えたからとも言える。

そして、寄港する船を相手の商売が成り立たなくなってしまった。港の商家の多くは店をたたんで、しもた屋に変わつた。一時は、しもた屋としてその土地で暮らしをするものの、やがては港町を離れ、家屋敷を手放していく人々も少なくなつた。

とりわけ、後背地をもたない単なる寄港地であった港町にそのような空屋敷が目立つた。と言っても、集落そのものは廃絶することなく続いていく。付近の農家の次男などが分家して港町の空屋敷に入ることもあれば、漁民が港の近くの商人の屋敷を買取ることもみられた。

このように住民が交代することで「まち」は「むら」に性格を変えていく。

時代の流れを受け、人々が港町を後にしても、必ずしも海の民の活動は停滞したとは言いきれない。人々はよその土地に移ることにより、新たな営みをはじめる。たとえば、近代にはいると塩飽諸島の佐柳島の人々は、神戸港のハシケや、「水船」乗りの稼ぎに盛んに出かけていく。はじめは船上の暮らしであったが、やがては陸にあがり、世代が交代すると勤め人になったりして、いつしか町の暮らしになじんでいった。近代に急成長を遂げた港町の中には、そんな移動性をもつた海の民の活力に支えられ、発展していくところが少なからずあつた。



写真8 エビス様（岡山県倉敷市下津井にて）漁民とともに港の商人も篤い信仰を寄せた。

近世における港町の空間構造

竹内 滋

TAKEUCHI SHIGERU

地域振興整備公団

はじめに

海洋国家である日本は、四周を海に囲まれた列島であるため、古来多くの港及び港町が作られてきた。今日の我が国の都市の中にも、近代以前の港町を、その都市の起源とする都市は少なくない。そこで、西欧から港湾技術が導入される以前、主として近世(17世紀～19世紀中葉)に町として発展し成熟した港町を対象に、近世における港町の「まち」としての空間はどのように構成されていたのかその特徴の抽出、およびそこに他の「まち」要素が混入した際の空間構造の変容の仕方を明らかにすることとする。

1. 港町全体の空間構造の特徴

近世における港町のうち、主要港を持つひとつの町としての町格(1)を得ていた港町、および主要港を持つ城下町等は、全国におよそ30箇所あるが、これらを対象に、市史・図会などにより、当時の町全体の図面やそれを推測できる文献資料が入手可能であったものを分析の対象として抽出した。その結果、図1に示す20箇所の港町を対象地として選定し、以下20箇所を基準に、いくつかの側面から「まち」としての空間構造を分析することとする。

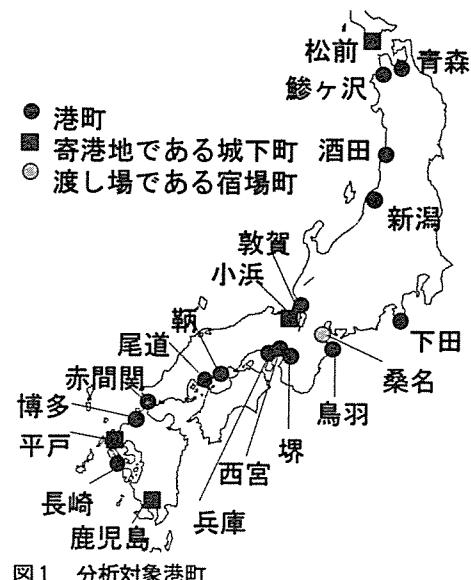


図1 分析対象港町

まず、港町の港町たるゆえんの港が、町の中のどこに、どんな形態で位置しているのかを見てみる。なおここでは、船着場、荷揚げ場、蔵屋敷(群)など、今日で言えば「埠頭」に相当するものを、港と呼ぶこととする。港町へ入る大型船は、湾入した海岸地形に沿って、もしくは海に注ぐ大河川を溯るかたちで進入する。そして沖合いに停泊し、そこから荷物や人をはしけ舟に積み替え、その舟で上陸することとなるが、各港の図会に描かれた舟の接岸の様子から判断すると、次の3タイプとなっている。

a : 砂浜に直接乗り上げて揚げるものの(6/20ヶ所)

b : 海に接した前面の水際線の垂直あるいは雁木の石積護岸に板を渡し揚げるものの(11/20ヶ所)

c : 内陸まで人工堀川を溯り護岸で揚げるものの(5/20ヶ所)

なお、cタイプの5港のうち3港は、aタイプとの併用(青森、敦賀、小浜)、1港はbタイプと併用されている(長崎)。

ここから、近世には、浜や護岸の港(埠頭)と海とが正対するかたちで「まち」を形成している港町が大部分であり(19/20ヶ所)、新潟1港のみが純粋にcタイプのみの希少な港町といえる。

一方、多くの港町は、海と正対して町を形成しているが、町はその背後と左右にはどのように広がり、町が尽きるところはどういうように空間的に境界付けられていたのだろうか。

まず背後への広がり方と境界付けをみると、背後に山が迫るため、山が自ずと境界を成す例が大部分である(17/20ヶ所)、背後に山を持つ場合も、持たずに平野が広がる場合も、寺社群が海岸線とほぼ平行に配置され、いわばこの「寺社ライン」を海に向かっての町の背後の境界とするものが主流といえる(14/20ヶ所)。

また左右の境界付けは、河川や丘陵のような自然の地形・水系を利用したものがほとんどである。堀のように人工的に堀を巡らして境界づけている町でも、微地形をうまく沿うかたちで堀を造っており、基本的には自然の地形・水系活用といってよい。この左右の境界についても、さらに社寺群をライン状に追加配置するものが少なくない。より境界性を高めるために、まず寺のラインを敷き、更にその背後に神社のラインを敷くという二重のより強力な境界付けをする例も見られる(鞆、松前)。

このように境界付けられた中に置かれるまちの形状としては、海岸線に平行な長方形の街村に小山状の塊りが附加した「文鎮型」の形状を成すもの(9/20ヶ所)と、文鎮型というよりは肉厚の正方形・円・楕円形といった方がよい「塊型」の形状を成すもの(11/20ヶ所)とがほぼ半々である。

文鎮型の港町は、その発達の空間的経緯をみると海岸線に並行に拡大してきており(例えば赤間関)、一方塊型の港町では、その多くは前面の海岸線に砂がつき海岸線が次第に前進していくのに合わせて、「まち」も前進してきたという歴史をもっており(例えば博多)、こうした海岸線の変容の仕方の違いで形状が異なってきたといえよ

う。

次に、港町の中の街路パターンをみると、多くの場合(16/20ヶ所)海岸線に垂直な基軸的街路が数本通り、これに直交するやや細い街路が「アミダくじ型」に組み合わさったグリッドパターンのものとなっている。

すなわち、港町の典型的な形態は、自然の地形・水系および社寺を町の境界とし、海に正対して街村型変形の文鎮型または正方形・円・橢円型で、その中は海岸線に垂直な数本の基軸街路でグリッドパターンと呼びうる街路網を持った形態であるといえる(図2)。

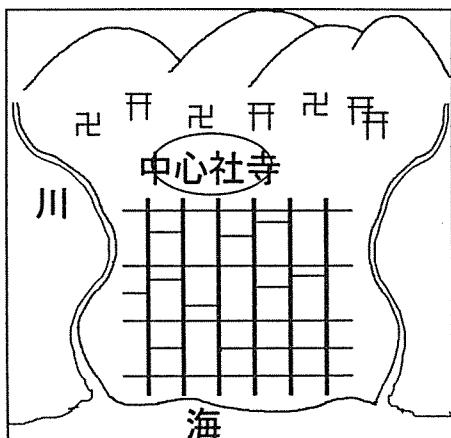


図2 港町の標準的街路パターン

では、港町は、デザイン上、どのような特徴があるのであろうか。名所風俗図会等に描かれた港町の風景を通覧していくと、「海からの進行方向、港町の直背後に小高い山がある」「港の入口の岬や島に弁天などを祭る」「湊番所は町の端または中央にある」などが共通する特徴である(14/20)。これらはいずれも、港への出入りの航路に対し、目印・ゲートとして機能するよう位置づけられていたといえる。

陸路で港町に入る場合は、「川(堀)を越えて」「番所を通過して」「町の入口の立つ高札を見て」「岬を廻り込んで」というかたちでアプローチする例が多い(14/20)。川や堀、番所、高札などは、町の内と外を分かつ境界性を高め、高札は外からやってきた人に町の規則等を予め予告しておくものでもあったといえる。

港町には航海する人々の旅の安全を祈願する龍神、金毘羅、弁財天などが守護神として中心的社寺に祭られることが多いが、港からそうした社寺へのアプローチの仕方についてみてみると、「参道は海岸線に平行」「海に向かって拝む形の社殿配置」が多い(8/20)。海・港からアプローチするとき、海から真っ直ぐには行けず、一度折れ曲がることで、意識の高揚を誘うという意図もある。また伽藍を海に向けることで、

海=航海の安全に関わる神仏に向かうという特殊な参拝形式を生み出している。例えば敦賀では、海(港)から一旦町の奥まで導かれ、そこを曲がり海岸線に平行な参道に入って門前にアプローチし、拝殿で海に向かって拝む形となっている。

2. 港町内部の機能構成

つぎに、古地図上に示された港町内部の施設や町の名称、さらに市史等で記述されている内容などをもとに、港町の内部がどのような機能配置になっていたのか、それが判明する港町10ヶ所(表1)をベースに探ってみる。なお、紙面の都合もあり、ここでは、商業機能と生産機能、統治・管理及び宗教機能、遊機能の3点についてみるとする。

表1 港町内部の分析対象港町

青森, 鰺ヶ沢, 酒田, 新潟, 小浜,
桑名, 兵庫, 博多, 長崎, 鹿児島

①商業機能と生産機能：商業機能と生産機能については、町全体の機能配置がかなり明白に絵図として残されている敦賀と新潟(図3)を中心見ていくこととする。両者に共通する特徴として、「商業機能は港湾機能に隣接して「まち」を形成している」「生産機能のうち、職人町は寺町に隣接して町全体の背後側に形成されている」「漁師町は町の端にあり、物流・人流の港湾機能とは隔離されている」「材木町も町の端にある」などが挙げられる。すなわち、船が入港して来る水際線から順に、港湾機能、商業機能と配置され、その背後に職人町などの生産機能が寺社群に隣接する形で配置されている。このような位置関係は、敦賀と新潟以外の港町の中の「まち」の名前から見ても、ほぼ同様のことが言える。

職人町が寺町に隣接している例が多いのは、港町博多における櫛田宮と瓦町のように、その職人町の発祥が本来、寺社群との機能的結びつきに因ることが多く、その寺社群による寺町は港町の境界を形成することから、その寺町に付随して職人町も港町の奥あるいは端にいくことが多くなると考えられる。

②統治・管理及び宗教機能：城や奉行所などの港町の中心的政治機能と、町の中心社寺である中心的宗教機能とは、接近せず、町の両端に互いに対極の位置に置かれることが多い(9/10ヶ所)。中心社寺の力がかなり強い場合は、政治施設が中心社寺と対極になる形、あるいは川や堀などを間に挟む形になり、新潟のように、中心社寺に力が

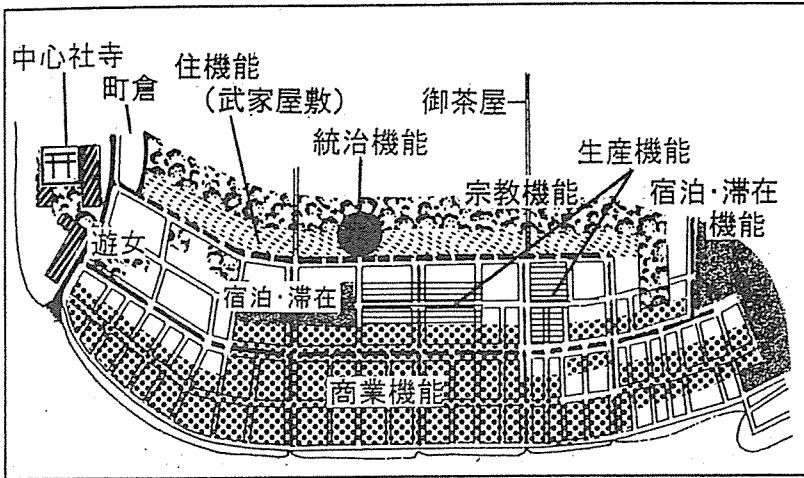


図3 港町新潟の機能配置図

なかつたと思われる場合は、中心政治機能の代官所が町の中心を占めている。長崎は、もともとキリスト教会があつた跡に政治機能を据え、その対極の位置に中心社寺を新設している。

③遊機能：港町にはほとんどの場合遊女町があるが、その位置は町の端(10/10ヶ所)、海から見て左端(7/10ヶ所)、川の向こう(5/10ヶ所)、漁師町とセット(5/10ヶ所)という特徴をもつてゐる。町の端、川の向こうなど、町と分離した形となるのは城下町にも同様にみられる特徴であるが、漁師町とセットであるものが半数あるのは、遊女と漁師(あるいは漁船)との間に何らかの結びつきがあった可能性を窺わせる。また遊女町が海から見て、左端にあるものが大部分なのは、船人にその位置を暗示する一種のサインであったのかもしれない。以上から、港町の標準的な機能配置は図4のようになる。

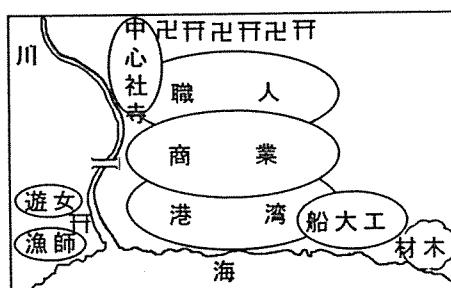


図4 港町の典型的機能配置

3. 他の要素の混入による港町の変容

さて、以上みてきたような港町の一般像は、他の要素が混入したときにどのように変容するのであろうか。ここでは港町への混入要素として、以下の「城下町混入」、「門前町混入」、「宿場町混入」の3つのタイプ(表2)を考え、これらが混入してない「純粹港町」と対比することで、混入による変容の程度の分析を試みる。

(1)城下町混入タイプの場合

まず、城と港との位置関係をみると、多

城下町 混入タイプ	松前、酒田、桑名、鳥羽、(兵庫)、(敦賀)、小浜、(鞆)、博多、平戸、鹿児島 (カッコ付きはかつて城があり、なおかつ城跡が図面上でも確認できるもの、また、下線付きは、城が隣の町にあるもの)
門前町 混入タイプ	敦賀、西宮、赤間関、博多
宿場町 混入タイプ	青森、酒田、新潟、桑名、堺、西宮、兵庫、尾道、赤間関、博多、鹿児島

表2 港町への他の要素の混入の3つのタイプ

くは城と港町とが分離されており(酒田、桑名、鳥羽、(敦賀)、小浜、(鞆)、博多、平戸: 8/11)、城と港町とが一体化しているのは少ない(松前、(兵庫)、鹿児島: 3/11)といえる。

①港町全体の空間構造に関して

城下町の要素が混入する場合、城郭の普請に併せてなされるのか、港の埠頭は石積み護岸のものが多い。また城から見た防衛性を高める意味もあって、城と正対する方向に集中的に寺社群が配置され、港町の周囲も堀で囲まれ、防衛性および町の境界性も高められている。

街路パターンは、一般には鳥羽のように港町でも城下町型の街路食い違い型に変形するのであるが、城が港町部分とある程度距離を置く場合には、必ずしもすべての街路が城下町型にはならず、港町の部分は港町特有の典型的なグリッドパターンを維持している例もある。例えば桑名(図5)では、港機能を持つ港町部分と城を持つ城下部分とは堀を挟んで分離しているが、港町部分では典型的な港町の街路パターンを残し、その他の城下部分では城下型の街路パターンを形成し、東海道筋も城下町型に所々折れ曲がっている。こうした形態は、小浜や博多にも見られることから、城と港町部分とがある程度以上分離している場合には、港町は本来持っている街路パターンを残しやすいといえる。別の見方をすると、多くの場合既に港町として成立していたところに、後から城が入ってきていて、港町として既に目一杯発展していて、その町の中に城が入っていくことができない場合には、川や堀といったものを間に挟み、港町部分と対峙する形で、城と城下町を新規に形成したためであり、城主にとっては、港町部分に手を加えて港機能とその繁栄を損なうよりも、共存を図ろうとしてこうした形をとったものと考えられる。福岡藩の場合、港町博多の部分には手を加えず、川を挟んだ福岡の側に新たに城下を建設し、共存共栄しており、顕著な事例といえる。

②港町の機能配置に関して

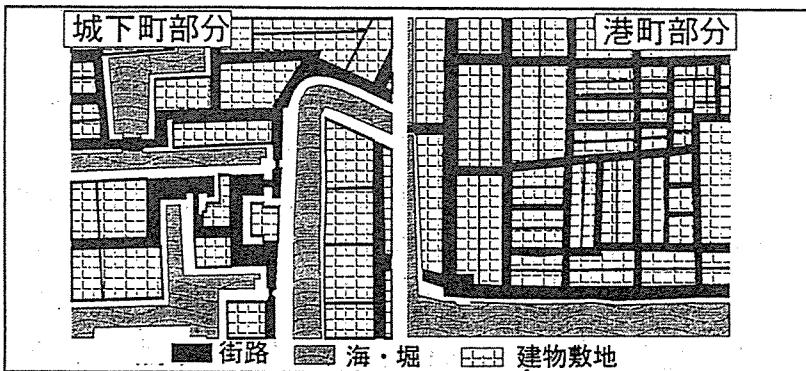


図5 桑名城下と港町

ここでは、史料の制約上すべての機能の影響を見ることができないため、特に特徴的なことについてのみ見る。港町に城下町が混入した場合、町内の機能配置上、政治機能の方が宗教機能より強いとき（松前・兵庫・鹿児島）は城中心に編成され、宗教機能の方が政治機能より強いときは政治機能と宗教機能の2元的対峙型の配置となる。また、漁師町や遊女町は同じ「町の端」でも、特に城に対してより遠い端の方向へ置かれており、城が定置した位置によって遊女町の配置が決まり、海から見て左隅にあるという船人にとっての共通的サインは、城の影響を強く受け崩れることになる。しかしながら、当時の人々はこののようなケースでは城の位置から遊機能の位置を把握していたのかもしれない。

(2)門前町混入タイプ（有力社寺付加タイプ）の場合

①港町全体の空間構造に関して

中心社寺の社殿が直交して海に注ぐ川を背に、海岸線に平行な参道をもって配置されている場合（敦賀、西宮、博多：3/4）、この町は、海岸線に平行な門前町部分と、海方向へ伸びる港町部分で形成される。つまり中心社寺が町の奥隅に位置する港町では、中心社寺の参道方向に街路の基軸をもつ門前部分と、海に直交する方向に街路の基軸を持つ港町部分とが接合する形になる。敦賀でも西宮でも、門前部分の街路パターンと港町部分の街路パターンは90度回転した形で接合している。また、門前町はもともと中心社寺の影響力が強く及ぶ部分であるため、港町の中に主要機能として政治的機能がある場合は、両者の間に川を挟んだり（敦賀、博多）、互いに両端に対峙する（赤間関）ような形で、より明確な空間関係になることが多い。

②港町内部の機能配置に関して

先に図4に示したような形で中心社寺が内陸部の奥まったところにある場合は、その社寺に門前町が出来ても、港町の機能配置としてはほとんど変化はない。しかし、赤間関のように中心社寺の位置が海岸部に

出てきて門前を形成すると、海岸線沿いに中心社寺から「生産機能（職人町）」「商業機能」「港湾機能」の順に遠ざかっていくような機能配置になる。港町としては格の低い巣島でも、中心社寺が海辺にあるため、赤間関と同様に海岸線沿いに町が伸び、中心社寺より最も遠い場所に遊機能（遊女）があり、港湾機能、商業機能、生産機能の順に近づいていく配置となっており、「俗」→「聖」のハイアラキーに沿った機能配置とみることができる。

(3)宿場町混入タイプ（街道付加タイプ）の場合

①港町全体の空間構造に関して

幹線街道の宿場町が港町に混入する場合、町の中を街道が通ることで、その部分だけ町の境界性は薄まり街道が入ってくる部分に境界の穴ができる、あるいは宿場町の部分だけ街村的に外に延びた形状をとることになる。

街道そのものは町の内部の街路パターンには影響を与えず、むしろ街道の方が町中では明確性を失い、あいまいなものになってしまう例が多い。つまり宿場町混入タイプは、港町の空間構造をそれほど変容させるものではなく、むしろ港町の中に埋没しやすい混入といえる。

②港町の機能配置に関して

街道の宿駅・宿場として宿泊機能が強化され、かつ街道が海岸線に平行に入る（青森）ときには、港に引っ張られて、街道から港寄りの位置に宿屋の町並みができる。街道が海に向かって垂直に入る（敦賀）ときや「端頭型」で入る（新潟）ときには、街道沿いではなく町の中央または入口近くに宿屋町が出来ている。遊機能（遊女屋）の位置は、宿場町の要素が混入しても港町の標準型を変形させていない。要するに、機能配置上も宿場町の混入の影響力は小さいといえる。

おわりに

日本の近世の港町は、町の広がり方、境界付け、街路パターン、空間デザイン、および機能配置に典型的な特徴を有していた。一方、港町に、城下町・門前町・宿場町の各要素が加わると、城下町は港町と対峙型、門前町は融和・接合型、宿場町は港町埋没型に変形する傾向にあった。

なお、本文は、1996年度第31回日本都市計画学会学術研究論文より、抜粋したものである。

補注(1)町格とは、近世において村や浦ではなく「～町」のように町として「角川日本地名大辞典」に登録されているものと定義している。

漁港・漁村の景観

中村茂樹

NAKAMURA SHIGEKI

株式会社漁村計画研究所

1. 豊富な漁港・漁村景観を誇る関西

漁港・漁村と景観は今まであまり結び付かなかった。漁港・漁村のイメージはなんとなく雑然として、汚いイメージであり、視覚以外の嗅覚では生臭い、聴覚ではうるさいなど、あまり、好まれない対象であった。しかし、下町の密集した町並みや東南アジアの市場（いちば）やスラムのような雑踏をコミュニティの原点としてとらえ、面白く、果ては美しいなどとのたまう人が増えてきたことから、純粹に美学的に景観をとらえようとするのではなく、その景観の意味するところを目と頭を連結させて探ろうとする方法が普及してきた。もちろん、そこにはグローバルな社会経済的な問題点の認識とつながっているのだが。

いずれにせよ、ついに漁港・漁村の分野も景観論の対象になってきたのだ。運輸省では、伝統的景観として、いろいろ現在の港に残っている古いものを活かそうと、目録づくりに忙しいのである。

その意味では、関西や西日本は漁業の先進地なので、漁港・漁村景観の多様性では他の地域の追随を許さないと思う。なにせ、関東の千葉県や神奈川県の漁村には、紀伊半島や大坂から出稼ぎできた漁業者が住み着いた漁港・漁村が結構あるから。もっとも判りやすいのが紀伊半島と房総半島の両方に白浜と勝浦という著名な港町があることである。それに瀬戸内海には今日は漁師、明日は海賊としての水軍の悪漢、あるいは領主お抱えの水軍の兵士として、その時の都合により、千変万化していた人びとが基地としていた漁港・漁村が津々浦々にあつたのだから。

瀬戸内海だけでなく、琵琶湖を介して日本海との結びつきが強かったのはいうまでもない。従って、その道筋に、由緒ある漁港・漁村があったとしても不思議ではない。関西は魚でいえばブリ文化圏なのだ。一方、関東圏はサケ文化圏なのだ。ブリは日本海で多くとれたから、それを大消費地の関西に運んだ。このように漁港・漁村はなにも海辺にあるとは限らない。琵琶湖にも多く漁港・漁村があつたし、今もある。なにせ、琵琶湖湖畔の人びとは琵琶湖を“うみ”といっている。それに、漁業と関係の深い、“アマ”的ついた地名も多い。今はみられなくなつたが、長良川以外に、琵琶湖に注ぐ河川では鵜飼が行われていた。

しかし、これらの地名や言い伝えは目に見えないので景観には反映されていないのだが、道具立てとしていろいろな景観要素をみることができる。例えば、石積みの防波堤は“波止（はと）”と呼ばれ、結構

残っている。瀬戸内海は干満の差が比較的大きいので、それに合わせて階段上の岸壁にしたもののが“ガンギ”という。東北では雪でも人が歩けるように、アーケード状のものを道路に面した部分に作っているが、それも“ガンギ”というのでややこしい。灯台や照明の代わりの常夜灯もある。御手洗港にはかつての遊廓の跡もある。どうも港と女は、切っても切れないらしい。

2. 歴史を醸しだす漁港・漁村景観

漁港・漁村の歴史は古いのであるが、その痕跡として有形的に残っているものは少ない。前述したように琵琶湖周辺の漁港・漁村は“アマ”的地名が多くあるくらいであるから、有史以来の古さである。琵琶湖の漁港・漁村として有名なのは、湖南の西岸の行政的には、大津市に属する堅田と湖東の近江八幡市に属する沖合の島である沖之島である。

堅田は古来より漁業を中心とした生活を営んでおり、そのため、津々浦々で漁をしてよいというお墨付きを領主より得ていた漁村である。堅田の小番城の漁民は、ほとんど一年中、舟の上で生活をしていたという。この堅田へは、県都大津市の中心部から湖に沿って西側を北上すれば行ける。途中に、これまた説明するのは憚れるが、有名な雄琴温泉があり、それを過ぎると堅田があるのだが、幹線道路より湖側に入っているので、目的意識をもって行かないと到達しない。かくも有名な堅田であるが、景観的には多少、湖側に面した部分の宅地の護岸が石積みなことと、海に突き出して建てられてお堂があること、町並みが密集していて、多少、昔の面影を残している程度である。土地利用的には、琵琶湖周辺は大小様々な池が沢山あったが、ほとんど埋め立てられた中で、ほそぼそと残っている池では淡水真珠の養殖が行われている。産業景観としては珍しいものであろう。単品的には琵琶湖の漁船は他の地域には見られない特徴がある。細長くて舳先の舷に市松模様で銅板が打ちつけてある。その理由は知らないが、幾何学的な模様が施されている。



写真1 堅田の漁船

沖之島も漁業を中心とした漁村で、その出自は源氏の落人だという。平家の落人の集落は自称を含めて沢山あるが、源氏の落人は珍しい部類に入る。ここに行くには舟を使わなければならないが、定期船システムがあまり明確でなく、どうも水上タクシーが幅をきかしているようだ。隔絶した島で、かつて橋を架ける計画もあったようだが、沖之島の住民が反対をしたという。珍しい島であるが、景観的には、歴史を彷彿とさせるものはあまりみかけない。

堅田や沖之島ほど有名でないが、琵琶湖北部の西浅井町にある菅浦は、歴史と景観を兼ね備えたところである。ここも半島の付け根に位置し、ちょっと前までは交通の便が悪い僻遠の地であった。紙面の関係上、詳細は省くが、なにせ、ここは惣村としての記録をとどめた中世の古文書が残り、それが重要文化財となっている。歴史的には菅浦の住民は賛人であり、供御人にもなっている。このような由緒ある菅浦は景観的にも、その名残を偲ばせる。まず、集落 자체が古い伝統的な形態を残す、まとまりが明解な集落である。その一つには、土地の制約もあったことから戸数を制限して、集落の拡張がみられなかつたことによる。また隣の集落との係争が長く続いた結果、西洋の古い街のように城壁ではないが、人びとの出入りを厳しくチェックする関所の役割をしていた四足門が集落の境界を明確に区切っている。四足門は足が四本あるヨシ葺きの門であり、集落の東西南北の4ヶ所にあったが、今は2ヶ所に残っている。お寺が多いことも特徴である。かつては菅浦二十四坊といって、24もお寺があったようだが、今は少なくなったといつても、まだ四院ある。集落内にはところどころに、石垣がみられる。その石垣をよくみると、構成する石の大きさが家によって違うのである。石の大きさが家の社会的地位の大きさを反映しているという。かつては、集落内に掘り込み式で船溜まりが数ヶ所あったが、今は埋め立てられて、湖に面してあまり趣のないコンクリート造りの港ができるが、これも琵琶湖総合開発のなせる結果であった。



写真3 菅浦の石垣

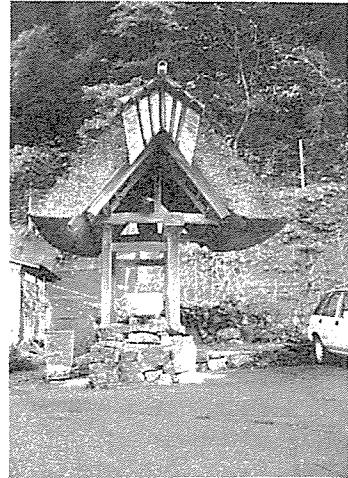


写真2 菅浦の四足門

蛇足であるが、菅浦の集落内には料理屋を兼業した旅館が2軒あり、そのうちの1軒で鴨料理を食べさせてお試しあれ。ただし、鴨漁が解禁になった時だけであるので注意が必要である。さらに、菅浦に行く途中に、古い大きな船が道路脇に展示しているのを見ることができる。これこそ日本海と関西を結ぶ舟運で活躍した丸子船である。丸子船とは、丸太を二つ割にして両舷に利用した船で小は六石から大は五百石の船があり、江戸時代の最盛期には、千四百隻も湖上を往来していたという。その船も現存するものが僅か3隻となり、うち2隻が西浅井町にある。そのうちの1隻が前述したもので、もう1隻は平成8年に完成した博物館「北淡海・丸子船の館」に展示されている。最後の1隻は湖北町にあります現役であった。

3. ヴァニキュラーな漁港・漁村景観

関西がブリ文化圏とは先に述べた。日本海には、ブリが大量に回遊してくる水域がある。そこに大敷網という大きな定置網をセットして、回遊するブリを漁獲する漁港・漁村がある。日本沿岸の3大ブリ漁場は九州長崎県の五島と日本海の越中、それに丹後地方なのである。丹後地方の中でもさらにブリ漁場として有名なのは、京都府舞鶴市内の田井と成生、それに伊根町の伊根と新井崎である。この4つの漁港・漁村は今も昔ながらの漁村らしさを残している。いずれの漁港・漁村には海に面した前面に舟小屋があることが特徴である。舟小屋こそヴァニキュラーな建造物である。一言に舟小屋といっても、様々であり、地区によつて特徴がある。

伊根の舟小屋はあまりにも有名で、多くの識者が調査研究をしているので、省略するが、ここが一番、海に接して舟小屋が建てられている。湾内の静穏な海なので可能なのであろう。それに平地がほとんどないということも、このような形態となったの

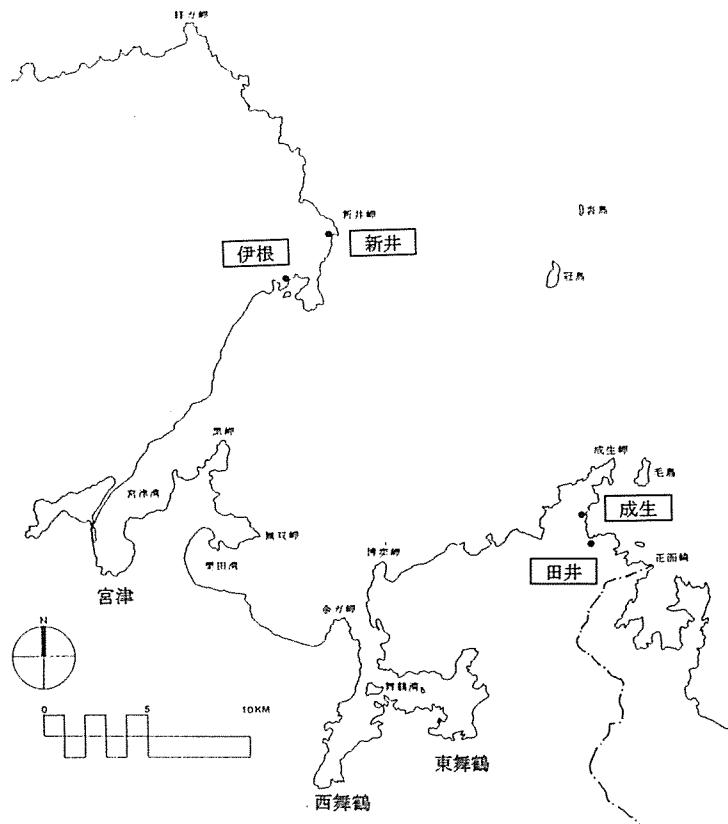


図1 丹後地方のブリ漁業で有名な漁村

である。多少歯抜けはあるがびっしりと統一的に舟小屋が並んでいるのは、壯觀である。それでも、その変遷をたどると現代の感覚からいうと不思議なことが多い。舟小屋の背後に道路を隔てて母屋があるのだが、もちろん昔は道路で隔てられたわけではなく、その間は作業スペースであった。道は母屋の更に背後の山麓の山道であった。というのも、舟が主要な交通手段であったので、立派な道はいらなかったのである。それが、ついに道路交通が発達して道路を通すこととなり、舟小屋を少し海側に前出しをして、各戸の作業スペースが驚くなかれ、公共の道路となってしまったので



写真4 伊根の舟小屋

ある。もちろん、田舎などにみられる、隣近所の人が庭を通路として通っていくのが当たり前という感覚なのであろう。しかし、今は外部の人がたくさん通るので、舟小屋がなにか都会の貸しガレージみたいな感覚になってしまった。ところで、現在の舟小屋の屋根は瓦葺きが多いので屋根勾配は緩く、三寸勾配もいかないが、かつては藁葺きだったので、矩勾配か、それより急な勾配もあった。かつての藁葺きの舟小屋を想像すると、南太平洋の島々の漁村にみられる舟小屋の姿とオーバーラップするのである。

成生も僻遠の地にあり、傾斜地のため使える土地が少ないので、食べさせられる人数が限られていたことから20戸の戸数制限があった。このような戸数制限があったところは、離島などに多い。例えば、静岡県の温泉地で有名な熱海市の沖合にある初島もながらく41戸の戸数制限があった。成生

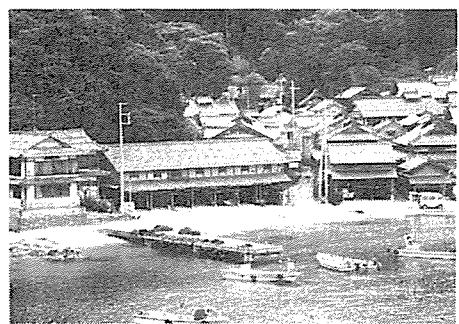


写真5 成生の舟小屋

はこのように比較的隔絶した集落だったので、古い面影を残している。成生には、明治の後期に、定置網でより性能のよい大敷網が導入されて、ブリが大量にとれ、裕福になった時代があった。その時に建てられた家屋がいまだ残っており、舟小屋自体も長屋式の舟小屋もあり、それぞれ立派で、古い形式を残している。家々は傾斜地にあるため、石垣で敷地を平に造成して、その上に家屋を建てている。また家々が密集しているため、採光がとりづらいため天窓を設けるなどの工夫をしている。小さな湾の奥にこじんまりとした成生集落が情緒あるたたずまいをみせている。

僕にとって、漁港・漁村の景観の鑑賞は、視覚だけでなく、その成り立ちを頭で考えて、集落周辺の音を聞き、漁具などを触つて、疲れたなら味覚と嗅覚と胃袋を満足させることも究極の目的になっているようだ。

函館港街風景

柳田良造

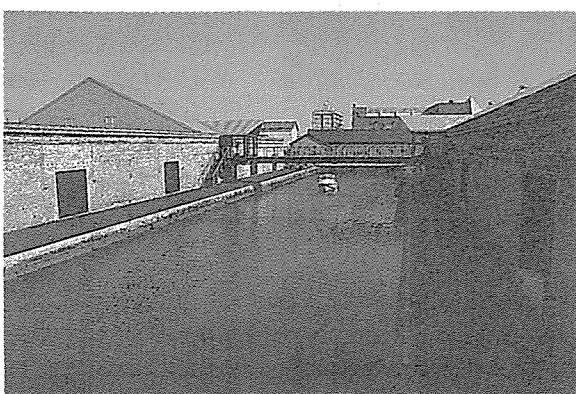
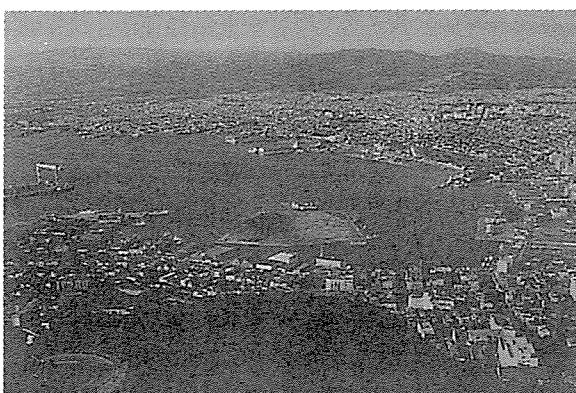
YANAGIDA RYOUZOU

(株)柳田石塚建築計画事務所

小林旭の「ギターを抱いた渡り鳥」には、1960年代の函館の港の風景が描かれている。金森倉庫前の波止場と七財橋、防波堤、旧函館区公会堂は街の実力者のお嬢様、浅丘ルリ子の住む家として映画に登場する。倉庫、運河、波止場、マドロスがいて、流れ者がいる。

函館の街は、バーが似合う街である。それも薄野のような飲屋街のビルに入ったバーではなく、街のにぎわいからはずれた暗い通りに昭和初期に建ったビルの1階に小さな青いネオンのつく店がある。中に入ると、がらんとしたなかにマスターと常連の客ひとりが、たばこをくゆらしながら、玉をついているプールバーである。実際そんなバーが80年代くらいまでは市電通りに面してあたし、函館まちづくりの面々の集まる場所も、青猫という明治館の中にあるバーであった。バーのカウンターやテーブル席で、その後「こすりだし」として有名になる町家ペンキ色彩の話や、元町に建とうとする高層マンション反対の話を、夜な夜な集まってきた元町界隈の住民がビルやジンを片手にマジに議論しているのを、カウンターの中にいるマダムはニヤニヤしながら眺めていた。

金森倉庫前の元フェリー乗り場に面した一画に、もう20年以上、函館の若者のたまり場になっている店がある。インテリアは開店からかわってなく、客船時代の大きなポスターが天井の高い正面の壁へはって



ある。そのポスターをながめながら米軍放出品の椅子に腰掛け、ずっと変わらない店の名物料理シスコライスを注文する。二十間坂の途中にある洋食の店、五島軒のカレーライス、元町の蓬莱、ひとつのスタイルをもち、そのスタイルを頑固に変えない。なにがあっても毎朝テニスにいってから、仕事にでかけるTさん、Mさんもテニス仲間だが、フライフィッシャーマン、ヨット、スケッチ、なにをやってもかっこいい。やせて小柄なOさん、どうやって運転するのだろうと思うがいつも店の前に止まっているシボレーカマロ。街と人、自分のスタイルを頑固にまもり、生きている。

「居酒屋兆治」、「キッチン」、「いつかギラギラする日」、「オートバイ少女」、函館の街は映画を通して、その佇まいを再発見する。キッチンの主人公川原亜矢子が市電に乗って、ボーイフレンドの家に行くシーン。望遠レンズでとらえた坂の向こうから市電が少しづつ見えてくる。バックには函館山、やがて坂を登り切った停車場に電車が止まり、降りてくる彼女、長回しで撮る。港のレンガ倉庫と兆治の居酒屋。

元町に今も残る洋風の町家建築は下見板の外壁や窓、軒の装飾に、緑、ピンク、ベージュ、白、水色、茶、黄色など様々な色のペンキが塗られた街並みを港周辺や坂道に沿ってつくりだしている。住民の色の選択理由も、「港をイメージする明るい色として」、「公会堂や学校などの有名な建物にあこがれて」などから、「娘がいるのでピンクのかわいらしさを選んだ」など、街並みと応答する楽しい自己主張の表現となっている。一般の住宅地でよくいわれる、汚れが目立たない色や飽きのこない色等の消去法的な発想や突出型の自己顯示とは遠いものである。

函館を独自のスタイルをもった町として形づくってきたものには、海峡に突き出された函館山と巴型の港と扇が広がるように延びる特徴をもった地形、江戸末、日本近代の開港場として選ばれた歴史などの、外延的な環境条件も大きい。そういう環境のなかで、大きな経済的繁栄はないが、スタイルをもつ街と人の暮らしぶりが今も日常の生活の中に息づいている都市である。都市景観といわず、農村景観までもが断片化され、トータリティのようなものを失いつつある現在、数少ない街と人の暮らし=日常生活が「絵になる」風景をもつ都市である。こういう都市の中では、風景をどう面白く読み解きながら、都市デザインのアクションをおこなっていくか、無粋じやない想像力が要求される。

■コラム1.
映画のなかの港町

寅さんの映画で取
り上げられた港町

横山 あおい
YOKOYAMA AOI

有限会社エイライン

- “見知らぬ土地を旅する間にや、
それは人にはいえねえ
苦労があるのよ・・・
例えば、夜汽車の中、
いくらものっちやいねえその客も
みんな寝ちまって、
何故か俺一人
いつまでたっても眠れねえー
真っ暗な窓ガラスに
ホッペタくっつけて
じっと外を眺めているとよ、
遠くに明かりがボツン・・・
あー、あんな所にも
人が暮らしているんだなあ・・・
汽笛がポーン、ポーン・・・ピーン、
そんな時よ、そんな時、
なんだかわけもなく悲しくなって、
涙がぽろぽろでたりするのよ、
そういう事ってあるだろう、
おいちゃん。“
(『男はつらいよ寅次郎わすれな草』より)
- 山田洋次監督の『男はつらいよ』の映画のシーンに使われた町には、とても興味深いものがあります。
- このシリーズは、見るたびに、自分自身が、忘れてしまっているものを思い出させてくれる。そんなことが間々あります。
- この映画は、涙有り、笑い有りで、懐かしかったり、おかしかったり、いろんな人の生活があつて、自分と同じ感覚がそこにあって、とても安心で、居心地が良い。
- もちろん、登場人物や物語が、居心地の良さをつくっているのだろうけれど、そのシーンの背景、舞台となっている町は、いろんなものをものがっているように思えます。
- そういうわけで、この『男はつらいよ』の映画に選ばれた、人の住家としての町の中から、港町を探してみました。
- 大きなコンビナートの港もあれば、小さな漁港もあります。そこには、働く人がいて、毎日の人の暮らしがある。
- そんな港町を通して、これから港町のあり方にわたしたちが忘れていた何かがあるのではないかと、拾い上げてみました。
- 機会があれば、是非訪れてみたいものです。
- (北海道)
- ・網走
 - ・知床
 - ・釧路
 - ・小樽
 - ・江差
 - ・奥尻島
- ・函館
(東北地方)
 - ・鰯ヶ沢
 - ・松島
 - ・佐渡島
 - ・直江津
(関東地方)
 - ・浦安
 - ・式根島
 - ・伊豆諸島
 - ・野伏
 - ・大浦
 - ・沼津
 - ・下田
(中部・北陸地方)
 - ・浜名湖
 - ・名古屋
 - ・金沢
 - ・福井港
(近畿地方)
 - ・長浜
 - ・丹後伊根
 - ・宮津港
 - ・和歌山
 - ・神戸
(中国地方)
 - ・鳥取
 - ・益田
 - ・温泉津
 - ・因島
 - ・萩(玉江浦)
 - ・下関
(四国地方)
 - ・高松
 - ・志々島
 - ・高見島
(九州地方)
 - ・柳川
 - ・佐賀
 - ・別府
 - ・臼杵
 - ・平戸
 - ・長崎
 - ・五島列島
 - ・福江
 - ・島原
 - ・天草諸島
 - ・唐津
 - ・呼子
 - ・油津
 - ・鹿児島
 - ・奄美大島(名護)
 - ・かけらしま島
 - ・古仁屋
 - ・瀬戸内海

川湊深川の再生

須永淑子

SUNAGA YOSHIKO

株式会社 T A L O 都市企画



写真1 富岡八幡宮 江戸期には、周辺に料理茶屋が立ち並んでいた

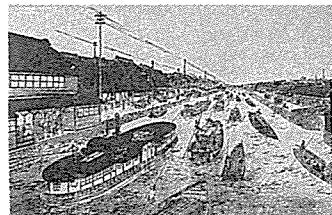


写真2 高橋の寄航場 左手の蒸気宿から出ようとする通運丸。右手前に見える橋は千鶴場への入口



写真3 清澄庭園 邸内にはコンドルの洋館も立っていた



写真4 净心寺 小堀遠州ゆかりの寺

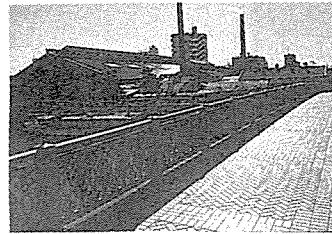


写真5 紀長伸銅所 2001年には築後100年を迎えるレンガの工場がある

東京・江東区は水の街である。江戸時代に開削された運河の大半は戦後になって埋め立てられたが、それでも「水彩都市」と呼ぶにふさわしい水面が残っている。このほど区内を東西に横断し隅田川と旧中川・荒川を結ぶ小名木川の水門が改修され、約30年ぶりに舟の往来が復活することになった。江戸から明治の産業と文化を支えた川湊・深川の再生が期待される。

*

1. 水の都、深川の発祥と発展

深川の歴史は小名木川の開削に始まる。天正18(1590)年に江戸に入府した徳川家康が、行徳の塩を江戸に運ぶという戦略的な見地から小名木川の開削を指示した。隅田川に接する万年橋下から中川船番所まで距離1里10町(約5km)、川幅20間(約36m)の小名木川は、隅田川・荒川水系と利根川水系を結び、関東から奥州に広がる物資輸送の重要なルートとなった。

慶長年間に深川八郎衛門が小名木川から北の茅野で行った新田開発が、深川の地名の由来。その後も小名木川以南の海辺の埋め立ては続き、水路も縦横にめぐらされていった。

寛永や明暦の大火により、木場や蔵屋敷、大名屋敷や旗本屋敷が移設され、寺社や町家も増加、この地域は江戸の新市街地として急速な発展を遂げた。水路はますます重要な役割を果たすようになる。

元禄期には銚子の千鶴が利根川、江戸川を経て深川に運ばれ、肥料として各地に販売された。竹木炭薪問屋や、銚子や野田の醤油用の明樽問屋もみられるようになる。

海辺や河川が風光明媚な景観を構成する深川は、寺社への参詣や物見遊山の人々が集まる行楽地としても繁栄し、船宿や料理屋、幕府非公認の遊所である岡場所が多くできた。「粹」を尊ぶ独特の気質を育んだ深川は江戸文化の中心地として栄え、その雰囲気は多くの文学作品を通して今日に伝えられている。

2. 工業地域への変貌

明治維新により船番所が廃止され、小名木川を経由する舟運はさらに発展。明治初期には、川蒸気・利根川丸や通運丸が就航、関東各地の利根川沿いの都市と東京を結ぶ幹線交通網として広く利用された。

小名木川が二つ目通り(現在の清澄通り)と交差する高橋などの寄航場周辺には、蒸気宿の他、各種の商店、銀行、郵便局、料理屋、演芸場などで大変な賑わいを見せた。

こうした舟運の発展と、殖産興業の国策により、明治中期以降、深川は一大工業地帯に変貌する。大区画の大名屋敷跡地や農

地に工場が相次いで建設された。わが国最初のセメント工場や化学肥料工場が操業を開始したほか、製粉、製糖、紡績、製釘、瓦斯、コークス、鉄工、醤油等々多種多様な工場が設立されている。

まだ江戸の面影を色濃く残していた明治10年代には、岩崎弥太郎や渋沢栄一が屋敷を設けるなど良好な居住環境を誇った深川も、急速に環境が悪化し細民の街に変貌。明治44年には粉塵公害に抗議する住民による「降灰問題演説会」も開催されている。

3. 辛い時代を乗り越えて

大正12(1923)年の関東大震災により、深川は本所と共に壊滅的な被害を受けた。震災復興事業による道路整備や、小学校と公園を中心とする街区の整備など、このときに作られた街の骨格が、今の街の構造となる。各地から集められた義捐金を基に設立された同潤会による、耐火建築の集合住宅建設が進められたのもこの時期である。

昭和20(1945)年、震災から復興したばかりの深川は、東京大空襲で再び焼野が原となり多くの人命が失われた。その痛手から回復する隙もなく今度は台風による水害が襲う。江戸文化の華やかな世界から一転、地獄図が繰りひろげられたのである。

それでも経済復興と共に工場は操業を再開し、従業員や生産額の規模は戦前を上回るようになったが、隅田川や運河の汚染、地盤沈下によるゼロメートル地帯の拡大などが深刻化し住環境はさらに悪化。都内でも最も環境の悪い地区というイメージを持たれるようになった。

昭和34(1959)年の工業等制限法制定、昭和42(1967)年の公害対策基本法制定で工場が相次いで転出し、その跡に都営住宅や住宅公団の団地等のコンクリート造の集合住宅が建てられるようになった。これとともに緑化も進み、街のイメージは徐々に変化したが、この時期にゴミ戦争、ハエ騒動等も発生している。

しかし、区民・行政・関係事業者等の努力による河川浄化や緑化が進み、中高層の集合住宅に加えて、先進的なオフィスビルも多数建設されるようになった。深川をはじめとする江東区は、職住が近接した都心居住地としてのイメージが形成されている。河川にも魚や水鳥が戻り、かつてのゴミ捨て場「夢の島」も緑に覆われた。100年の歳月をへて、深川は海辺や河川を生きした新しい観光やレジャーの拠点に甦った。

4. よみがえる河川と舟運

かつての深川の繁栄と、水運は分かちがたく結びついていた。関東各地との舟運がもたらしたもので、最近脚光を浴びる川越



写真6 元同潤会清砂通アパート 建て替えが都市計画決定されたばかりの、昭和2年建築のコンクリート建築

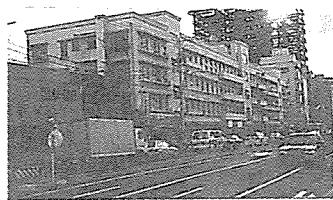


写真7 清洲寮 昭和8年建築の民間アパート

や佐原など各地の蔵のある街も、深川の繁栄につながるウォーターフロントの街だったと言える。これらの街はそうしたこと意識し、舟運をからめた街おこしが考えられはじめている。

大正7年2月11日、万年橋を通過して小名木川を航行する船は1日に735隻もあったという。昭和31(1956)年には年間で1503隻、1日平均わずか4隻に減少した。その後、河川の浄化が進むなかで昭和60(1985)年に江東区が水上バスを就航させた。この水上バスは、今年から民間に引き継がれ、



写真8 小名木川閘門予定地 荒川との水運が可能となる



写真9 東大島駅 リバーステーションを建設中 航路も区内だけでなく隅田川や荒川に広がることが期待されている。

臨海部に續々と誕生するアミューズメントパークを行き来することも企画され、かつての水運ネットワークを利用した新旧ウォーターフロントを結ぶ街めぐりを構想することも夢物語ではない。

深川地域には歴史の痕跡が点在し、現在も息づく街である。江戸期以来の掘割や寺町、明治期の記憶を留める紀長伸銅所のレンガの工場（明治34(1901)年建築）、昭和初期の個性ある鉄筋コンクリート集合住宅である同潤会の清砂アパートや清州寮（民間賃貸）、東京市営店舗向住宅等々。江戸の家並みを屋内に再現させ、江戸の暮らしを彷彿とさせる深川江戸資料館もあり、過去から現在の街並みを疑似体験することもできる。

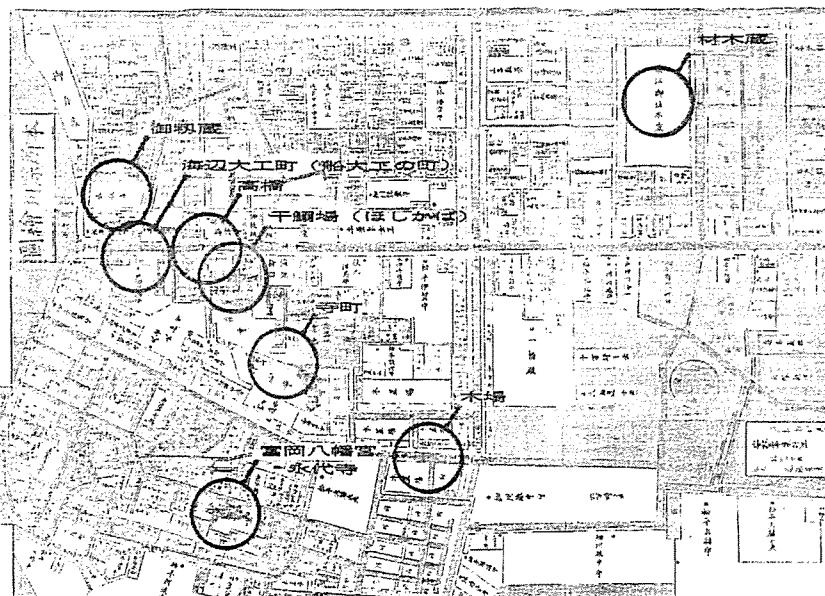
こうした深川に残るストックと、舟運ネットワークを結びつけることで、地域の活性化も期待できる。

5. 川湊・深川の今後の可能性

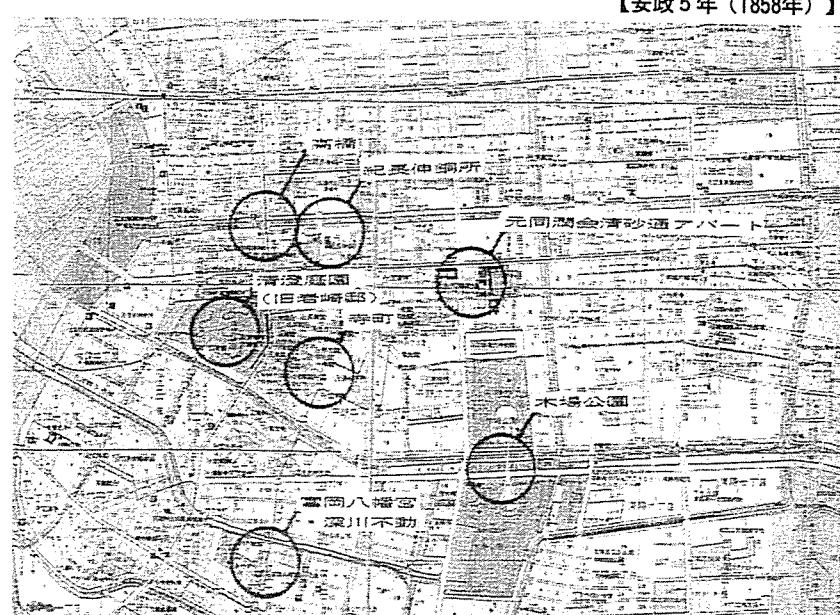
建設省では、地球環境への負荷が少なく災害時にも役立つ交通手段として、水運を見直しつつある。また、川を活かした個性ある地域づくりの推進の一環として、冒頭に紹介したように小名木川の閘門の修復に着手した。旧中川を跨ぐ都営地下鉄東大島駅では、鉄道の駅と水上の駅を結ぶリバーステーション構想も現実する見通しである。

小名木川には、JR東日本の貨物専用の小名木川駅がある。現在ここ経由の荷物はトラック便に頼っているが、かつては隣接する小名木川の舟運を利用していた。地元では、区内を南北に結ぶ交通機関として、この線の利用を望む声も多い。これが実現すれば、ここでも舟運と鉄道の連携が可能になり、周辺の活性化にも寄与する。

現在、深川では同潤会アパートを中心とする再開発事業、地下鉄12号線新設、同4号線の延伸工事をはじめとする都市基盤整備事業が進められている。これらの事業を、400年の歴史をもつ川湊・深川を川から再生する視点の新しい都市づくりとして位置づけることで、美しい市街地景観と快適で安全な居住環境を備えた、世界に誇る日本の顔をつくることができるだろう。



【安政5年(1858年)】



【現在】

図 引き継がれる街の構造

おちょうろ船と農船の記憶 —歴史の島・大崎下島—

塚本 俊明

TSUKAMOTO TOSHIAKI

(株)都市環境研究所

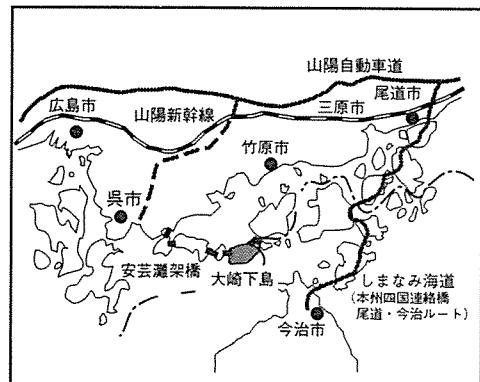
瀬戸内海の中ほど、芸予諸島と呼ばれる島々の中に、大崎下島がある。周囲約25キロ、広島県に属するが、目の前は今治市。島内で最も高い一峰寺山（標高488m）の山頂からは、瀬戸内の島々や来島海峡を行き交う船、しまなみ海道の一つ、来島大橋の姿が眼下に展開する。歴史的街並で知られる竹原から高速艇で約30分で、島の玄関口、広島県豊田郡豊町の大長港に到着する。人口約3,300人の小さなまちは、かつて2度の大きな繁栄を経験した。そして、全く異なる「港町」が、今もひっそりとその姿を留めている。

この島が、歴史の舞台に登場するのは江戸時代に入ってから。日本海側各藩が大阪市場へ年貢米を回漕する「北前船」の西回り航路が開発され、風待ち・潮待ち港として開かれた新興港湾都市が「御手洗」である。海の中に張り出すように形成された家並みは、独特の印象を与えている。

御手洗は、回りを島々に囲まれた天然の良好であった。17世紀後半にはまちが形成され、北前船の寄港地のみならず中継貿易港として発展し、19世紀には瀬戸内きっての活況を呈するようになった。港には、「船宿」と呼ばれる問屋の蔵が軒を連ね、参勤交代の九州・四国の大名も常宿として宿泊した。船宿は、水・薪や食料の補給、船の点検修理などを一手に引き受けるとともに、後には直接商品の仲買を手がけ、財をなした。

御手洗を有名にしたのが「遊女のまち御手洗」である。1724（享保9）年に免許された若胡子屋をはじめ4軒の茶屋が置かれ、江戸末期には人口の2割以上に当たる130人ほどの遊女がいた。中でも、遊女たちを乗せた「おちょうろ船」と呼ばれる小舟が沖に停泊する船に漕ぎ出して客をとるのが御手洗の風物詩となっていた。

明治に入り、機帆船が主流になるとともに、風待ち・潮待ち港としての役割が失わ

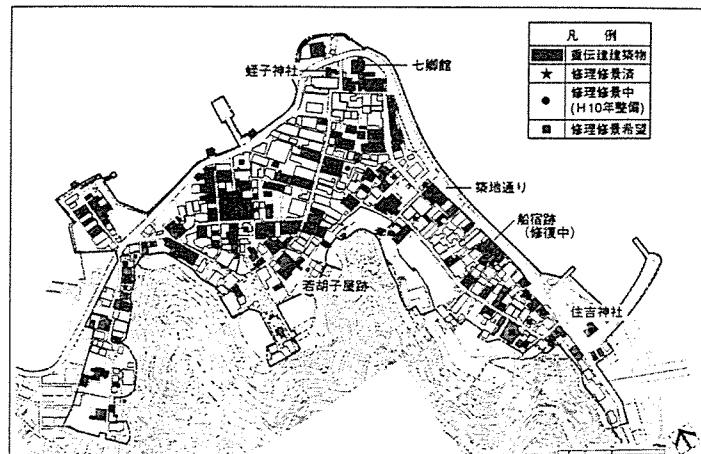


大崎下島の位置

れ、中継貿易港としての御手洗は急速に衰退する。しかし、その後も、九州から阪神の工業地帯に石炭を運ぶ「ダルマ船」などが寄港し、おちょうろ船が漕ぎ出す遊興の町としての賑わいは戦後まで続いた。

今、御手洗のまちは、かつての賑わいが想像できないほど、ひっそりと佇んでいる。若者の多くは島を離れ、高齢化が急速に進む。まちなみの中には空き家が目立つ。かつて、中継港としてにぎわった蛭子神社周辺の雁木や、おちょうろ船が漕ぎ出した築地通りの松並木は、島内を一周する道路の工事によって姿を消した。さらに、1991年9月の台風19号により、御手洗は大きな被害を受け、港のシンボルであった高灯籠や築地通りの護岸が倒壊し、多くの民家が海水に浸かった。

しかし、このような御手洗で、新しい胎動が起こりつつある。きっかけとなったのが、1990年に始められた伝統的建造物の調査と、翌年の台風19号である。台風による被害の復旧を進めるため、1994年には伝統的建造物群保存地区に指定され、伝統的建造物の修復が進められた。伝統的建造物に指定されているのは187件。町職員の熱心な取り組みにも支えられ、1998年現在、修復・修景された建造物は37件に達しており、さらに40件の修復が予定されている。



伝統的建造物等の分布

このような歴史的環境の保全・整備を進める中で、住民の中に新たな活動が芽生えた。地域住民を中心となって結成された「重伝建を考える会」では、自主的にガイドボランティアを養成し、来訪者の案内を続けている。かつて、台風前にこの地を訪れた時に感じた重苦しい雰囲気比べ、まちを歩いているとおばあさん達が気楽に声をかけて、まちなみの案内をしてくれる現在の御手洗の変化は、単に伝統的建造物の修復が進んで、まちなみがきれいになったからだけではないだろう。御手洗の人々に、かつて寄港する人々をもてなした港町としての記憶を呼び起こしたのではないだろうか？

現在、安芸灘諸島の島々をつなぎ、大崎下島と本土を結ぶ安芸灘架橋の整備が進められており、おおむね10年後にはこのまちは本土と陸続きになる。このような新しい時代に向けて御手洗のまちの魅力を高めていくこと、町では御手洗地区を対象に「街なみ環境整備事業」を導入して歴史的環境と住民の生活環境の総合的な整備を進めようとしている。その中で、最も重要であると考えているのが、御手洗の「もてなしの街」としての記憶を留め、現代に蘇らせていくこと。重伝建事業による建造物の修復・修景と連携をとりながら、歴史的なまちなみを現代の生活の場、来訪者のもてなしの舞台として活かしていくこと（これは空き家が増えている同地区の再生の方向もある）を考えている。この中で、昭和12年に建築された劇場・映画館である「乙女座」を、地域住民や見学者の交流拠点として蘇らせようと、検討をはじめている。

現在の御手洗は、「港町」としての空気を感じることは難しい。いわば歴史が陸封された港町と言える。しかし、港町としての空気・気風は、重伝建を考える会の人々の若々しい行動力で蘇りつつある。

豊町のもう一つの繁栄は、ミカンの島としてのにぎわいである。当地で生産されるミカンは「大長（おおちょう）ミカン」のブランドで高い評価を得て、一大産地となつた。最盛期には「黄色いダイヤ」と言われ、ミカン農家は大きな財を成した。豊町役場の背後の谷筋に広がる大長集落は、狭い道路に沿って農家の豪邸が建ち並び、かつての繁栄を思い起させる。また、湾口を埋め立てて造られた北堀、南堀と言われる2つの入り江には、周辺の島々まで出かけて生産した（「出作（でさく）」と呼ばれる）ミカンを収穫してきた「農船」が舳先を並べ、大長の風物詩となっていた。

しかし、ミカンの消費の不振から生産が衰退する中で、大長の賑わいも急激に失われている。急傾斜のミカン畑での重労働のため、高齢者が主体のミカン生産の先行きは明るくない。さらに、出作の縮小や架橋の建設による軽トラックへの輸送手段の変化により、堀に停泊する農船の姿も少なくなった。夕闇が迫る頃、大長のまちは背後にそびえる急斜面のミカン畑の底に沈み込んでいるように見える。

大崎下島（豊町）には、御手洗と大長、遊興街と農産物集積地という不思議な組み合わせの「港町」が隣り合う。さらに、ほぼ同じ距離を隔てて新しいフェリー港である小長（おちょう）港が隣島を結ぶ架橋を望む。時代の流れの中で、かつて海というグローバルな舞台で栄えたまちは、今、苦境にあえぎながら10年後の本土との直結を待つ。その時、島伝いに訪れる人々に、自信を持って語りかける財産を手にしていることができるだろうか？ 御手洗に芽生えた人々の活動に注目しつつ、縁あって当地に関わる機会を得た都市計画プランナーとして、これからまちづくりに参画していきたいと考えている。

※参考文献：瀬戸内の民俗誌 沖浦和光著
岩波新書



海に突き出た御手洗のまちなみ



北堀に舳先を並べる農船（大長）

壁画によるまちづくり WALL ART計画 (港の倉庫群に壁画を)

林 茂樹
HAYASHI SHIGEKI

林建築事務所

四国の東に位置する小さな町の小松島で市民団体の手によって10年前から行われている、港の倉庫群を中心とした壁画によるまちづくり活動を紹介いたします。

1. 小松島の位置と現況

小松島市は、徳島県東部海岸部にあり、紀伊水道に面した港町で、かつては京阪神への四国の海の東玄関として、定期航路を持つほか外国貿易港として栄えてきた。

港としては平安時代から使われていたが、漁港にすぎず、当時は京都の小松郷にあつた仁和寺の荘園であったことから小松島という名が生まれたと伝えられている。藩政時代には大藍商の本家が軒を連ねる在郷町として賑わった。明治も中期になり、汽船が一般化し、大型化により天然の良港である小松島に将来の可能性を見た藍商たちにより開発の手が入れられる。その後、県営から国営へと築港への公共投資も行われ、産業の発達と共に港も発展し、大正2年には阿波国共同汽船により徳島一小松島間の鉄道（後の国鉄小松島線）が開通し、ますます船舶、貨物、人の流通が多くなり近代港湾として重要な位置を占めていった。

港の発展と呼応して紡績、製糸、製紙の各工場や火力発電所が相次いで立地し、これら工場の原料や製品の輸移出入により港湾施設も賑わい、小松島の近代産業の基盤が形成されていった。昭和9年には新港が竣工、戦後は昭和35年に新港、43年金磯にそれぞれ1万屯岸壁が完成し、外材輸入などの外国貿易も盛んとなった。

このように港と共に発展した小松島も、高度成長に歯止めを掛けたオイルショック以降の経済低迷や、重工業からハイテク、ソフト産業へといった産業構造の変化、トラックや航空輸送といった交通体系の変革、それにともなう国鉄の不振による小松島線の廃止が追い打ちをかける形で阪神との定期航路の利用客の減少、徳島港への流出を招き、次第に往年の活気を失ってゆき、町の商店街も共にその活力を失って行った。

そして本四架橋淡路ルートの明石海峡大橋の開通による営業不振で最後に残された和歌山への定期航路も本年4月から徳島港

へ移転をし、港に一縷の望みをかけていた町にとってはほどめを刺された形である。

現在町はかつての活気はなく、ここ30年ほど街の風景はほとんど変わらず時代の進歩から取り残されている。連絡船の乗船客や近郊からの買物客で賑わった商店街も今は店を閉めたシャッター街と化し、商業エリアは国道バイパス沿いの大型ショッピングセンター周辺に移行している。

2. 計画の目的

暗いイメージをもたれがちなこの沈滞した港町に、芸術の香りするそよ風を吹かそうと、平成元年（1989）に青年会議所が取り組んだのがウォールアート計画である。

それまでの10年間は町を国際貿易港らしくアメリカの代表的な木である花水木で装うと、おこなってきた花水木植樹を中心としたまちづくり運動の、新たなる展開として「みなど」を考え直そうとしたもので、小松島のまちなみの景観の中で大きなファクターを占めていながらも、これまで見過ごされていた従来の物流拠点の倉庫群、この数多く存在する倉庫の壁面を利用し、倉庫街を「ペインティング アート」で美しく飾ってゆくことを試みようとした。

その界隈を魅力にあふれさせ人を引き寄せ、散策コースとして目を楽しませてくれ、まちの暗いイメージを一新させ、ぬぐい去ってくれるような景観を出現させたいと計画されたものである。

3. 計画の概要－公募の時代

第1回（1989年）は第一弾として倉庫会社の所有倉庫の壁面を提供いただき、ここに描く絵を広く全国から募集し、最優秀作品を現実に壁画として描いた、小松島に少しでも芸術の香りと市民の、街を美しくするという意識の喚起を狙った計画であった。

応募作品は全国から70点ほど寄せられ、市役所ロビーで公開審査されて4点を最優秀として壁画の原画採用者とした。

壁画製作は地元小松島に工場のあるメーカーから無償提供していただいた看板等に使用するカッティングフィルムを貼つける方法で、青年会議所が建築士会会員の協力を得て約2ヶ月の作業で完成した。予算は乏しく足場や現場事務所も借り物で仮設作業もすべて会員の手作業と、その後の製作方式が形作られていった。

この成果を市民を見てもらいたいと、7月20日海の記念日に開催される小松島の港祭り初日に、壁画前の道路を会場に夜店やアマチュアジャズバンドのコンサートといった手作りの完成披露パーティーを開催した。この完成イベントも今後続けられてゆく事となった。



ウォールアートを始めた1989年の小松島港（フェリー2航路）

第2回は、事業を市民に広げるため、運輸省、県、市など行政、郵便局、N T T、電力、船会社、港湾関係業者、地場民間会社、商工会議所や民間団体など、ボランティアを含めた幅広い分野のエキスパートによる「ウォールアート実行委員会」を組織し、その後の活動を担っていった。

場所はフェリーターミナル沿いの県営倉庫とし、壁画製作とセットで作品募集したところ約250点の応募があり、審査の結果4点を採用し、応募者と実行委員会スタッフが共同で製作を行った。

完成イベントは阿波踊り開始日の8月12日に小松島港に台船を浮かべたステージを作り、昼はアマチュアバンドによる演奏会、夜は無料でジャズトランペッターの日野皓正による洋上コンサートを開催。港には翌日の阿波踊りヨットレース参加の多数のヨットが係留され、豪華客船も寄港して港周辺は1万人の観客と船で賑わった。

第3回もデザインと製作をセットで公募、前年に続いて完成イベントは演奏がアマチュアバンドながら台船上の洋上コンサートを行う事が出来た。

第4回は応募数263点の中から選ばれた1点の絵を、入港してくる船に見える場所の倉庫の壁面に設置、また、廃線となった国鉄小松島線の線路跡に造られた遊歩道沿いの紡績工場の埠に地元の狸民話にちなんで501匹の狸を鳥獣戯画の様に市民300グループによって描いもらった。

第5回には公募作品の他に5回記念としてイラストレーターの黒田征太郎氏の協力で廃船の木造機帆船の船首部分を切り出した「海のモニュメント」を製作、完成イベントでは黒田征太郎氏のライブペインティングで「天」と「地」の絵が完成した。

また、港のまちづくりに市民サイドからの意見を求めるシンポジウム「ベイサイドトーク」も開催された。

第6回は狸の原画を全国公募し採用案を小松島市営バスのボディーに描き、その後も数を増やし現在では4台（台）の狸バスが市内を掛け巡っている。前年に続いて開催された「ベイサイドトーク2」にはJUDI四国ブロックも共催、講師を関西ブロックから招聘し、港や壁面の今後を話し合った。

4. 計画の概要－作家の時代

これまで黒田征太郎氏以外は一般から公募した絵を審査して選び、拡大して壁画に制作していたが、いわば素人の作品でありアートとしての完成度の低さは否めず、第7回のこの年からは現代美術の作家を呼んで制作することとした。

作家は京都の池垣タダヒコさん。真夏の灼熱地獄の最中に壁は港から少し離れてしまったが、紡績工場の巾40m高さ6mの壁面にボランティアスタッフと一緒にになって昼夜8日間挑んで仕上げる。

普段版画や立体作品を創っている方なので、得意の線画で幻想的で繊細、しかし力強くて楽しい作品を描いている。

第8回は大阪から画家の小西祐司さんを招き、高校生や主婦などボランティアと共に1週間をかけて前年の池垣作品の隣の高さ4m幅64mの工場壁面に12匹の兎の飛び出すような躍動感ある絵を描いた。

第9回の作家も大阪から木彫刻家の菊池孝さんを招き、岸壁横の県営上屋に悪天候も重なり50日かけて木片や板を取り合わせたカラフルな作品を完成させた。

第10回の昨年は徳島の作家渡辺記世さんの作品が市役所内の排水ポンプ場の高さ8m×幅20mの壁面に描かれた。また10周年記念のディスカッションセミナー「みなとまちの景観を考える」が開催され、JUDI会員の徳島大学山中英生教授がコーディネーターを務めた。討議されたのはウォールアート10年の検証と今後の小松島の景観についてで、事前に市民対象に景観やウォールアートについてのアンケート調査も行った。

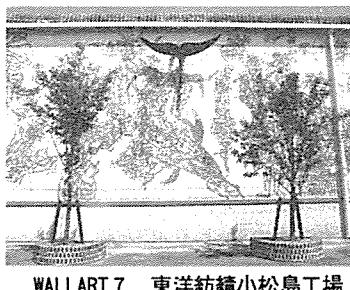
5. これからの展開

町の中央を横切るように残された旧国鉄の広大な跡地はだんだんと公園や国の合同庁舎などで埋められており、現在、丹下建三設計の市の福祉文化施設もほぼ完成了。しかし、定期航路が徳島港へ移転し旅客ターミナルも無人となる現実を前に、港の機能を見直して新しい展望を迫られており、市民の中からも「絵を描いている場合ではないだろう」との声も聞こえてくる。

港は海の彼方から運ばれてくる異文化の集まる情報の交差点として人を引きつける魅力にあふれていた。人の流れの途絶えた港では、ますます人が海から遠ざかる。

橋の架設で県庁前の泊地を追われるヨットの係留場所に衣替えするなど、なんとか人を寄せる魅力のある場所に再生したい。でなければウォールアートもその色を失う。

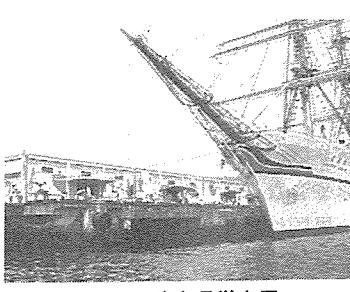
かつて、藍商たちがその先見性と財力により小松島の港を開発したが、今小松島に住む我々に与えられた課題は大きい。



WALLART 7 東洋紡績小松島工場



WALLART 8 東洋紡績小松島工場



WALLART 9 徳島県営上屋



■コラム2. 港町とイベント

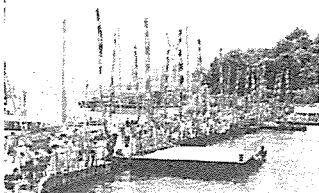
相生のペーロン祭

森川 稔
MORIKAWA MINORU

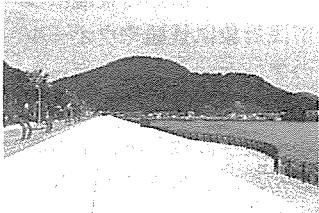
(株)アーバンスタディ研究所



普段の皆勤橋



ペーロン祭りの時の皆勤橋



ポート公園

トン・デン・ジャンという銅鑼（どら）と太鼓の音が響きわたる。色鮮やかな揃いのTシャツに鉢巻き姿の漕ぎ手たちが勇壮に櫂をさばき、4艘のペーロン船が波静かな相生湾を滑っていく。毎年5月の最終日曜日に開催される「相生ペーロン祭」は、港を会場にした特異なイベントである。

相生市は兵庫県の西部、瀬戸内海に面する。造船のまちとして知られているが、天然の良港に恵まれていたことから、古くより船の出入りがみられ、江戸時代末期には廻船が出入りする港町・那波（なば）と、漁業の盛んなまち・相生（おう）が形成されていた。どちらのまちも、多くの港町がそうであるように、陸上交通の発達や漁業の衰退で、港としての機能は低下してしまっている。両地区には今日でも、当時の面影を残す町並みや入り江が一部に残っており、港として栄えた当時の様子をかすかに窺い知ることができる。

相生湾は4kmも湾入した溺れ谷地形で、平均水深は7m近くに達する。そうしたことから、明治の終わりに造船所が立地した。第1次大戦の軍需景気により造船所は一気に成長し、戦後は朝鮮動乱や大型タンカーブームで大きな発展をとげた。相生湾の西岸に一大造船所を形成するにいたった播磨造船所は、石川重工業株式会社と合併し、



観客席となるポート公園



ペーロン競漕

石川島播磨重工業株式会社となっている。市街地側から目に入るクレーン群の林立も、相生らしい光景のひとつといつていいだろう。

ペーロン競漕は中国に起源をもつ祭事である。わが国には1655年に、長崎を訪れた中国船によって伝えられたという。そして、相生には、大正11年に長崎から伝えられた。播磨造船所では、社内の海上運動会が毎年開かれていた。従業員には長崎県出身者が多く、その運動会の一種目として、社員の希望によりボートレースとともに開催されたことが始まりである。終戦までは毎年5月27日の海軍記念日に、同社構内の天白神社の例祭として行われてきた。

その後、市民にも受け入れられるようになり、昭和38年には市民総参加の祭りとなつた。職場、地域、学校などで結成されたチームが、クラスに分かれて速さを競うようになり、昭和57年には中学生男子、平成2年には一般女子のチームが参加した。

ペーロン競漕の会場は、相生湾の一番奥まった海面である。会場の北側には最近、ポート公園と名づけられたウォーターフロントの公園が整備され、絶好の観客席となる。対岸の造船所内は普段立ち入り禁止であるが、ペーロン競漕開催時には選手の控え所や観客席として立ち入りが自由となる。

市街地と対岸の造船所を、「皆勤橋」と名付けられた浮き桟橋が繋いでいる。市内各地に数多く建設された造船所職員の社宅と、対岸の造船所とを結ぶ橋であり、昭和18年にそれまでの渡船に替わってつくられたものである。幅7.5m、長さ15mの箱船をつなないだ、全長208mあまりの大きな浮き桟橋で、朝に夕に列を成して自転車でわたらる通勤者は、「銀輪部隊」とあだ名されていたという。今日では浮き桟橋の利用者も少なくなったが、造船のまち相生を象徴する産業景観ともいべきものである。

ペーロン競漕の当日には、この浮き桟橋も一般に開放され、天白神社と書かれた幟が並ぶ橋は観客席と対岸への通路となる。ペーロン会場を囲む水辺や橋が観客席となり、市民が海を楽しみ、造船所の存在を身近に感じる一日となる。

相生市では昨年度、景観基本計画が策定され、海をテーマのひとつにした、景観形成への取り組みが進められようとしている。ペーロン祭りは、海を活かしたイベントであり、色彩や音などわが国のまつりには感じられない異国情緒あふれる祭りである。静かな海が色鮮やかに活気づき、日頃の海とは違った光景をみせる一日である。

門司港、レトロの街で再生

大久保 裕文

OKUBO HIROFUMI

有限会社大久保計画アトリエ

港まちの魅力は、何よりも多様な歴史を持つ物語性にある。桟橋や石積みの護岸、汽笛や積み荷をする起重機の音、これら全てが歴史の集積として港まちを造る。海原の自然を舞台に人為的に作られた歴史を眼前に体感できることに格別の風情がある。そんな港まちの一つに門司港の街がある。門司港は、北九州市の北端、私の住まいする小倉から北へ11キロ程の隣り街で、海あり山あり物語ありの奥深さは随一である。この街とは今から12年前の昭和62年、まちづくりのお手伝いをしてからのお付き合いである。昭和62年からの2年間、週に一度、まちの活性化のために数人の企画事務局担当者と共に未来の街の構想づくりから小さなイベント企画まで、まさに夜なべの論議に熱を上げた。その2年間、私は門司港の街をカメラやスケッチブックを持って一人探訪し、この街の奥深さに感銘を受けたものだった。やがて平成6年には景観条例策定の調査も行われ、コンサルタントもさせて戴いた。私のまちづくり活動を振り返りながらレトロの街で元気付き始めた門司港を紹介しよう。

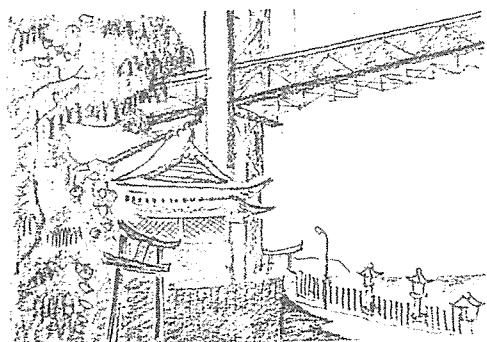
1. 門司港の歴史

(1) 終着駅門司港

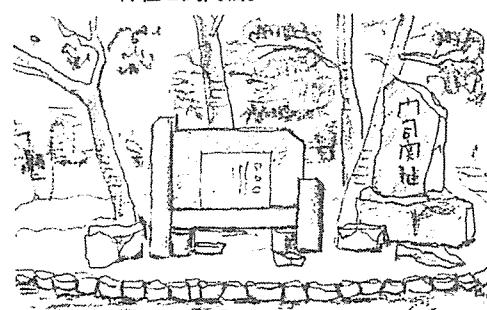
門司港地区は、西に関門海峡を持つ南北2.5km、東西1km程の街である。その拠点にあるのがJR門司港駅である。九州を南北に通る全長400kmの鹿児島本線の北の起終点で、昭和63年12月、駅舎としては初めて国の重要文化財に指定された。もともと、明治24年の鉄道駅開業時は門司駅として現在地より少し街寄りにあったが、陸と海との結接点として海際に移転し、大正2年に建造され、同3年2月から営業が開始された。年齢でいうと今年、85歳になる。昭和17年4月の関門海底トンネル開通時にそれまでの門司駅を門司港駅に、隣りの大里駅を門司駅に改称された。建設当時からの門司港駅は、九州の玄関として機能し、その姿はまさに「門」を象徴しているかのようだ（写真1）。



写真1：駅舎としては初めて国の重要文化財に指定されたJR門司港駅。



スケッチ1：平成6年のスケッチ。和布刈神社と関門橋。



スケッチ2：平成6年のスケッチ。小さな公園の一角にある門司関址の石碑。

（2）港湾都市の時代

門司港は、歴史的に特段に古い街である。九州最北端にある和布刈（めかり）神社（スケッチ1）は、仲哀天皇9年（西暦200年）に造られたとの伝えがあり、旧暦元旦の未明に行われる関門海峡のわかめ刈の神事は、1800年もの歴史を持つ。九州の鎮守府として太宰府が置かれた頃には、関門海峡を往来する船や旅人に対して取調べの関所が設けられ、現在、この地に「門司関址」（大化2年、西暦646年）の石碑が建てられている（スケッチ2）。海峡を挟んであまたの歴史が繰り広げられた。源氏と平家の壇ノ浦の合戦（1185年）、宮本武蔵と佐々木小次郎の巖流島の決闘（1612年）は、ここ関門海峡が舞台であった。この海峡は瀬戸内海経済文化圏にとって極めて枢要な場所で、江戸中期からの北前船が通り、江戸末期には全国の沿岸域との交易上極めて重要な役割を担った。門司港の急速な発展は、明治



写真2：明治23年に築造された第一船だまりの御影石の階段。

22年の小樽、四日市、下関、博多、唐津等と並んで特別輸出港の公布がなされてからである。当時は、5品目に限り日本船又は日本人雇い入れの外国船に限って輸出することが認められ、九州を代表する石炭の積み出し港として翌23年には、第一船だまり（写真2）が整備され、現在の門司港レトロの中核が形成された。

日清戦争後の明治28年、門司港の輸出額は神戸、横浜に次いで全国3番目となった。当時の輸出品目のほとんどが石炭であり、日本の産業化を支えた港湾都市として栄えた。やがて門司港は日清、日露戦争に至って軍港となった。明治32年には一般開港場ともなり、明治24年の鉄道開業以来、貿易港として駅につながる桟橋通りには商船会社の支店や銀行が建ち並び、今に残るレトロ建築（今日では回想的なデザインや建物）が造られていった。

（3）鉄道都市の時代

沿岸水路を航行する帆船や蒸気船は、江戸末期から明治の初めにかけて我国の物資運搬の重要な交通機関であった。しかし、明治30年代から大正期は、近代日本経済の本格的発展期で、国鉄投資（鉄道整備）はインフラ投資の40%を越えた。船による輸送から鉄道への転換は、沿岸都市から内陸都市を生み、現在の鉄道駅を中心の都市の形成が行われることとなった。門司港においても、明治22年の特別輸出港の公布を機に門司駅（旧）が建てられ、港湾都市を支える鉄道により街の骨格が造られた。しかし、昭和17年の関門鉄道トンネル（海底トンネル）の完成は、鉄道による本州との連絡が、港湾都市門司港の衰退を招く。本州へは、門司駅（門司港駅の6km程南にあり、地元では大里地区と呼んでいる）を過ぎるとやがて約3.6kmの海底トンネルが本州、下関をつなぎ、本線から分岐した門司港の街は、時代の流れに取り残されることとなった。

（4）モータリゼーションの時代

日本では蒸気鉄道が、明治20年代末から昭和初期にかけて発展し、今日にみる鉄道ネットワークが形成された。この時期、門司港は港湾と鉄道発展期において急速に街の形成が行われたが、昭和30年代の半ばから始まる自動車交通機関の進展は、道路の高速ネットワーク社会を生み、鉄道都市の時代から今日のモータリゼーションの時代へ突入した。本州と九州をつなぐ高速道路は、昭和48年、全長1,068mの関門橋（スケッチ1）により門司港の街を眼下に広域都市間をつないだ。モータリゼーションの時代においても門司港は、歴史をまとった過去の街として忘れられようとしていた。

2. 地元住民によるまちづくりへの取り組み

まちづくりのお手伝いをした「門司まちづくり21世紀の会」は、“北九州の21世紀を展望し、活力ある門司実現のためのまちづくりを目的”とし、昭和60年7月に設立された地元住民と企業による提案、実行の活動団体である。現在会員数、約200（法人会員及び個人会員）で構成されている。昭和38年旧5市の対等合併によって人口100万の北九州市が誕生し、門司市は人口15万3千で門司区となつたが、港湾都市としての機能は停滞し様々に活力注入が求められていた。“まちづくり”が始動した昭和60年は、2年後の4全総策定を前に多くの地方都市で自らのまちおこしに取りかかり始めた頃で、北九州市内のまちづくり団体としては最も早い活動であった。設立以来、行政へのまちづくり構想の提案、住民を対象としたまち美化運動の展開、港町門司を語る明治、大正、昭和期の建築物の保存活用提案、関門海峡での花火大会の開催、海峡都市の文化をテーマとしたシンポジウムへの参加（「都市環境デザイン会議」主催）等、毎年話題性のある活動を行ってきた。とりわけ昭和63年の門司港駅の国的重要文化財指定は、その活動結果の現れでもあった。このようなまちづくり活動は、やがて行政施策と一体となった門司港レトロ構想を支援することとなる。

3. レトロ事業の概要

門司港は、明治中期から大正、昭和の初期にかけて殷賑を極めた街であった。しかし、戦後から今日に至っては、歴史の片隅におかれた都市イメージが色濃く映る。これを印象付けるのが門司港地区内にある20程の明治、大正、昭和初期に建築された港湾都市時代の建物である。これらの磨けば輝く原石の発見は、いくつかの偶然によつて行われた。重厚長大型の工業から軽薄短小型への産業構造の転換は、臨港部においてはウォーターフロント開発として工業先進諸国が一様に遭遇した歴史的なうねりでもあった。北九州市では208kmの海岸線と17,000haもの港湾区域を持つ港湾機能の再編は重要な都市整備の課題であった。このような中、港湾の都市側への寄与を目的としたウォーターフロント開発は、明治、大正、昭和を生き抜いてきた門司港にとって絶好のチャンスを与えることとなった。昭和63年、自治省による「ふるさとづくり特別対策事業」の採択は、「門司港レトロめぐり海峡めぐり推進事業」により構想の具体化をみる。門司港レトロ構想は、街に点在する港町を物語るレトロな建築物の再生

・整備と海、山の自然の豊富な海峡プロムナードの形成をベースに都市型の観光拠点化を進めるものであった。この構想の受け皿となつたのが、「門司まちづくり21世紀の会」などの地元住民によるいくつかの活動団体である。門司の会でも昭和62年には、「門司港・西海岸地区整備構想」（第1次案）をつくり（写真3）、第2次案を市へ提案した。平成に入るとリゾート法の後押しもあり、港湾地区のより具体的な開発構想も提示された。門司港レトロ事業は、関連事業費総額、約295億円を要するものである。最大の事業は、港湾機能の整備として西海岸地区の再開発事業で130億円、門司港レトロめぐり海峡めぐり推進事業で93億円、その他都市計画道路の整備や関連建築物の整備等の事業からなっている。現在は、第一船だまりを中心として概成し、民間活動に期待が寄せられるようになった。門司港地区にある歴史を物語る20余りのレトロな建物と共に近年では「門司港ホテル」（平成10年3月）や観光物産館「港ハウス」（平成10年7月）、「海峡プラザ」（平成11年3月）、「門司港レトロ展望台」（高層マンションの31階・平成11年4月）が続々と建てられ（写真4、5）、街の再生が進んでいる。

第一船だまりから近代化が始まった門司港は、レトロの街として広く観光客を集めし、元気な街になり始めている。国家の施策により貿易港となり、軍港となった時

代を経て、今では時代に取り残された街が、住民と自治体によって新たな街に創り変えられようとしている。私は、歴史の大きなうねりを感じながら時折の探訪を楽しんでいる。

参考資料

- 「もじまちづくりニュースNO. 1～NO. 5」門司まちづくり21世紀の会（昭和62年）
- 「北九州市の建築」北九州市、（財）北九州都市協会（平成元年）
- 「門司港レトロ物語」北九州市、（財）北九州都市協会（平成8年）
- 「北九州市産業史」北九州市（平成10年）
- ※写真及びスケッチは筆者／「門司港レトロマップ」は北九州市観光協会作成

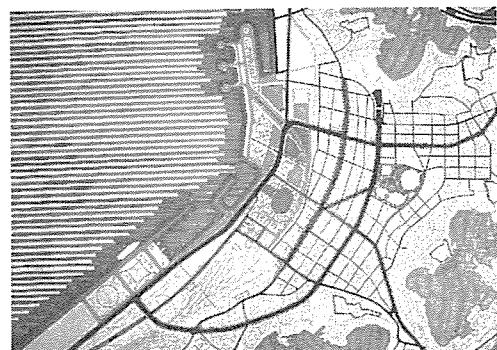
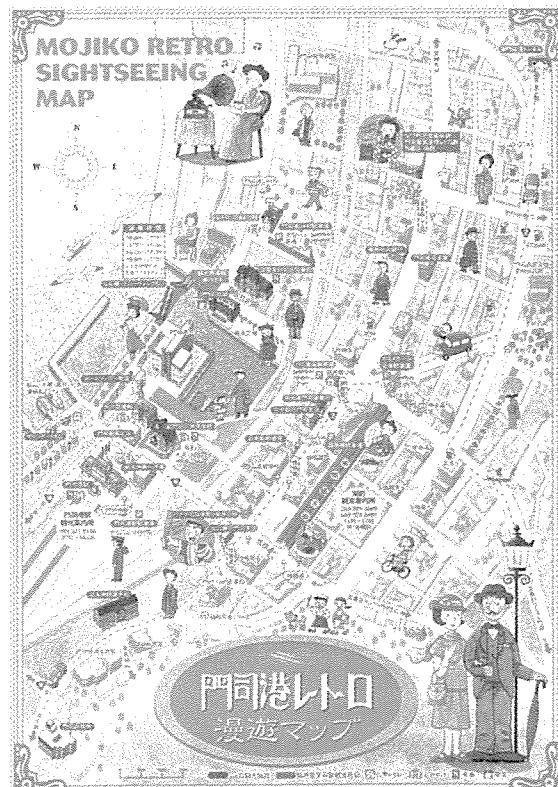


写真3：「門司港・西海岸地区整備構想」の第1次案。街の中心部を迂回する道路体系と第一船だまりを中心とした開発構想が描かれている。



門司港レトロマップ 門司港地区 にある主要な施設案内図



写真4：昭和63年撮影。中央には明治45年に建てられたレンガづくりの旧門司税関が見える。



写真5：平成11年撮影。第一船だまりの周りに建つ建物。右は修復された旧門司税関、中央は「門司港ホテル」（平成10年3月開業）、左下は「海峡プラザ」（平成11年3月開業）。

■コラム 3.

港のまちづくり

小浪博英

KONAMI HIROHIDE

東洋大学国際地域学部

港のまちづくりは神経が疲れるというのが私の印象です。その主な理由は、海と陸の接点としての調和、建設省の都市計画と運輸省の港湾計画との調和、海の人と陸の人との調和、自然の保全と防災対策との調和など、何から何までギクシャクしてしまいがちだからです。でも、人はどうしても水辺が好きですから、うまく水面を活用すれば港のまちづくりほど面白いものはないのかもしれません。

昔は自動車が多くはなかったので、大きな港の景色といえば鉄道の引き込み線があって、薄汚い倉庫がたくさん建っていたものです。その先の何の変哲もないコンクリートのうちはなした岸壁に、貨物船が停泊しているのが普通でした。その点、漁港にいくとそのような大きな構造物はなく、漁船のたまり場の脇に網が干してあって、冷蔵庫とレストランがあるというのが普通でした。

今では、大きな港に行くと自動車のための舗装ばかりが目立って、景色というべきものはほとんどありません。その点、観光に徹した港町は海に面してレストランや遊歩道があって、景色にはなっていますが、今度は港がありません。近くの漁港から魚を運んでくる方式になります。従って、本当の港の景観というものはヨットハーバー以外、目には少なくなってしまいました。

私の記憶を頼りに振り返ってみると、「みなとみらい21」は造船所が移転して、その跡に人工的ではあっても人が憩える水辺が出来ました。緑が全くない水辺になってしまいました。また、当然ですが港もなくなってしまいました。港がなくても良いのであれば、幕張は塩害に強い植物の育成と、土壤管理の技術進歩に支えられて、緑豊かな臨海部を形成しています。その技術は葛飾臨海部や浦安に生かされ、港は水上バスの桟橋しかありませんが緑の海岸が育ちつつあります。「ハーバーランド」は水辺に港湾機能を残しましたので緑はありませんが、心地よいデッキができました。デッキから見た海の向こうのガスタンクには面白い画が描いてあり、向こう岸の水辺にはいかにも働いているように見える人形がいくつも置かれています。

その点、横浜の山下公園一帯は少し違っています。ここには、以上のどれにもあたらない港の景色が残っています。昔からの煉瓦でできたビル群と、背の高い街路樹と、氷川丸が停泊している港の部分とがごく自然に溶け合っています。豪華客船が停泊しているときなどは、海の向こうにロマンが

いくらでもあるような錯覚にさえ陥ります。一方、名古屋港は広い広場をつくって南極観測船を停泊させてみましたが、タローとジローの記念碑がなにやら寂しそうに、近代構造物を眺めています。やはり、みなとの景色としては、その背景としての歴史が必要なのではないでしょうか。

結局、みなとは日本海や三陸にあるような漁村が良いのであって、いわゆる港湾都市は山下公園を除いて、みなとの味を残すことが難しいのではないかでしょうか。小樽運河にしても、運河と倉庫と遊歩道と照明が良いのであって、決して港があるわけではありません。東京の芝浦は浜松町の駅から数分海の方へ歩いた所ですが、最近出来たペデストリアン橋と再開発ビルがあります。東京湾の水面の輝きとレインボーブリッジの光とがうまくマッチして、近くのビルまでが輝いて見えます。ここはかろうじて港湾機能が残っていますが、これをもって港の景観と言うべきかどうか、大変疑わしいと思います。

以上、港の景観について思いつくままに書いてきましたが、港町という概念は多分に人間が頭の中ででっち上げているものであって、その概念がうまく具現化されたまちづくりというの少ないようです。むしろ、「海辺を生かしたまちづくり」であれば、いろんなことが考えられ、神戸の復興地区もその見本になることを期待しております。

景観材料としての住宅

森田俊作

MORITA SHUNSAKU

大和工商リース株式会社

プレハブ建築と一概に言っても、木質系・鉄骨系・P C系ある中でそれぞれが素材の特徴を活かした形で進化しており、工場生産比率を高めつつ、設計の自由度も向上させる方向にあるのは周知のことと思います。

特に工業化住宅においては建物単体としての性能・デザイン・コストを時代のトレンドに適合させながら、また、時には住宅市場をリードする形で競争を重ねてきた結果だと考えます。多くの住宅メーカーは戦後の住宅難および高度成長時代により多くの方に、より安く、そしてより均質な家を安定的に供給することを目指し工業化を推進発展してきており、必然的に住む側の発想も「家は建てるもの」から「家を買う」という商品として認知され市場を形成するようになったわけです。こうした中で生産・施工をシステム化するだけでなく、開発・設計・販売においてもシステム化を進め、ハード・ソフト両面において標準化・規格化が進みました。プランやスタイルを限定し、工業化製品のメリットを活かし、かつ、様々な生活コンセプトを盛り込むことで商品としての訴求力を高めたのです。

現在は技術的側面よりも市場掌握力、企画力といった情報戦略を中心としたソフト商品としての性格が強くなっていると思います。

しかし、家を持つ（買う）という人生における重要なイベントにおいてオプション部品や仕上を選択し、平面プランを検討するだけで20年30年住む家を決める、果たしてそれで充分なのでしょうか。

事実、個性を大切にして自分の思いが実現できる自由設計型のプレハブ住宅に需要が移っていて、今後さらに、住宅メーカーは住宅という物を提供する時代から住まいを建てることに関する情報提供と建主が自ら設計することを支援するシステムの提供、そしてその建主の思いを実現する生産システムの確立といったソフト開発力が中心の時代となるでしょう。

プレハブ住宅を都市要素ととらえた場合「住環境」「住生活」という家（住人）単体のコンセプトに加え「地域社会」「コミュニティ参加」という地域との関係性を重視したコンセプトを家づくりに含めるべきであると考えます。昭和40年以降地縁・血縁によるつながりを極力排除しながら成長して、また日本の都市空間において個人のパーソナリティーを守るバリアとして存在していた「家」も、コミュニティ（地域社会）の重要性を見直し、かつ個性を表現するメディアとして「家」を認識する人が

増えている様にも感じます。それが「豊かさ」の証明であり、現在の様な経済環境においても、いや今の様に厳しい時代だからこそ「家を買う」から「家を建てる」ことに真剣に取り組み、主体的に「家」を考える人が増えているのではないでしょうか。

自分の建てた家に愛着を持ち、その地域に愛着を持つ、こうした社会環境が成立する社会を目指すため、住宅建設に関わる人々（住宅メーカー、工務店、建材メーカー、設計事務所、建築家）が協力し、家づくり＝町づくりというコンセプトを強く打ち出し、行政も制度的な支援策を仕かけて行く必要があると考えます。

特に情報発信力が強く強い影響力の発揮できる住宅メーカーが外部住環境や配置計画を家づくりの重要なファクターとして位置づけ、その計画力を武器に市場に訴えれば都市景観の改善スピードは絶大なものとなるでしょう。

■事業委員会報告

中野 恒明
NAKANO TSUNEAKI
事業委員会委員長
㈱アブル総合計画事務所

1) 都市環境デザインガイドブックの出版
にむけて

これまで延び延びになっていた都市環境デザインガイドブックの編集作業が、本格的に再始動することになりました。これまで編集委員会の議論と出版社との交渉に時間をさいてきましたが、この度、雑誌の連続掲載が決まり、編集方針および体制を新たに確立しました。概要は次の通りです。

- (1) 雑誌<造景>の年3回程度（年6回のうち隔号）に連続執筆とする。
 - ・各号16～20頁程度とするが、内容によっては増頁も可。

2) 各ブロック毎に責任編集とする（各ブロックで編集体制を確立する）

- ・原稿作成、写真等資料収集はブロックの責任のもとに行う

3) 全体を統括する責任者を置く。これは出版社からの連絡窓口、調整役に徹する。その他、事務局体制を下記の通りとする

- ・編集長 中野恒明（事業委員長兼務）
- ・総編集長 南條道昌（後見役）
- ・事務局 佐々木政雄、藤井経三郎、松井雅彦
- ・各号毎に責任編集者（ブロック内数名の連名）

4) 1999年夏より3～4ヵ年事業となる

- ・第1号は関西ブロックが担当し、今年8月発行号に掲載する（できれば36～50頁は欲しいと考えているが、これも内容次第・出版社との協議）関西ブロックの編集企画委員会が既に発足し、6月の〆切に向けて活動中。
- ・第2号は北海道ブロック
- ・第3号は四国ブロック
- ・その後の順番は各ブロックの編集状況

国際委員会は今年度で設立6年目（1994年設立）に入ったが、組織の若返りと活性化を

図るために、以下のとおり委員長の交代および委員の一部入れ替えを行うこととなった。新体制は、2月よりスタートしており、今年度の残りの期間はこれまでの活動や事業を引き継いで実施していく予定である。

委員長 倉田直道 新委員長（アーバンハウス都市建築研究所）
(長島孝一 委員長は国際委員にとどまる)

退任する委員

窪田 陽一 委員（埼玉大学）
佐々木葉二 委員（鳳コンサルタント）
中井 植裕 委員（東京工業大学）

により編集委員会（各ブロックより選出）により決定する。

5) 連載の完了後、単行本として出版を計画。その際、連載版に加え大幅に増補改定作業を行う予定。

以上の通り、進行して行きます。各ブロックの編集委員、幹事の方々には宜しく準備をお願いします。これによって各ブロック単位での都市環境デザインの啓発につながることを期待する次第です。会員各位には掲載事例収集、写真撮影、原稿執筆の依頼が行くと思います。ご協力のほどお願い申し上げます。

2. 都市環境デザイン・モニターメッセの開催準備

総会開催時のイベントとして定着した感のあるモニターメッセ、昨年は各企業さんの業績等から、簡素型のモニターメッセレビューで各社10分の発表と意見交換で、16社の参加を得ましたが、今年は従来型と簡素型の併用として開催する予定です。近々開催募集要項を作成します。

・企画としては、新規技術および製品発表は20分、モニターメッセレビュー10分、全体で2時間程度を予定。パネル持ち込み、製品、ビデオ等の持ち込みは自由（各社の負担）。（担当：井上正良、中野恒明）

3. シンポジウムの開催準備

昨年から始めたモニターメッセ前のイベントの今年度企画について、昨年と同様に開催します。昨年は「次世代都市環境への課題」でした。今年のテーマ、出演者は現在検討中。（担当：南條道昌、西沢健）以上

西村 幸夫 委員（東京大学）

留任の委員

井口 勝文 委員（竹中工務店）

加藤 源 委員（日本都市総合研究所）

川井 由寛 委員（SLAスタジオランドジャパン）

谷 明彦 委員（金沢工業大学）

南條 洋雄 委員（南條設計室）

三谷 康彦 委員（日建設計）

望月 真一 委員（アトリエUDI都市設計研究所）

新任の委員

有賀 隆 氏（名古屋大学）

土肥 真人 氏（東京工業大学）

今泉 赤一 氏（鹿島建設）

もう1～2名増える予定

■国際委員会報告

谷 明彦
TANI AKIHIKO
国際委員会担当代表幹事
㈱谷計画研究室

■四国ブロック

白石 高啓
SHIRAI SHI TAKAHIRO
四国ブロック幹事
ゆにて設計事務所

1999年5月1日 開通の瀬戸内しまなみ海道（本四連絡橋今治～尾道ルート）を記念して「瀬戸内しまなみ大学」の開学式が主催／瀬戸内しまなみ海道周辺地域振興協議会・愛媛新聞社・中国新聞社によって3月21日（日）瀬戸田町のベルカントホールであり四国・中国地域から参加者約600人と盛況だった。特別記念講演をされた平山郁夫瀬戸内しまなみ大学学長は「この大学では、大都市にない自然や動植物を通じて、しまなみ周辺の各地の良いところを学ぶことが出来、その上、地域が互いに伸びていける。美しい瀬戸内海で遊びながら、さまざまな自然観察やフィールドワークで感性を磨き、素晴らしい発見や発想を生み出してほしい」と熱き心で語られた。

当大学のコンセプトは下記の如くで、日本から世界へと入学を呼びかけている。より詳しい内容はホームページhttp://univ.

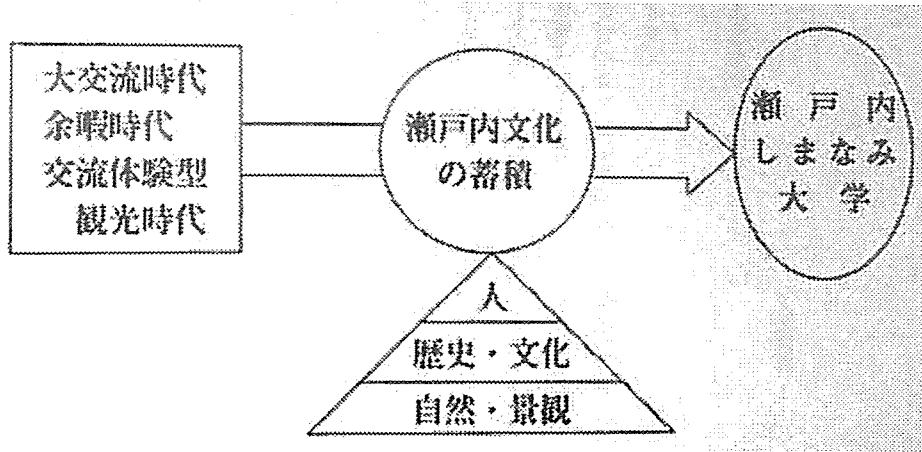
shimanami.or.jp/ に開かれている。

JUDI四国ブロックも開通を契機に、中国ブロックとジョイント交流・フォーラムをしまなみ海道の伯方町（愛媛県）にて開催予定で、この大学開学式は大変有意義で、多くのヒントが得られた。

現在、四国ブロックは今期のキーワード「癒し」「情報」「行動」「コラボレーション」「対話」によって四国風土再発見・環境デザイン紀行展開中で第一回愛媛県宇和町・大洲市、第2回徳島県上勝町、第3回香川県仲南町、第4回高知県高知工科大学（予定）と、曼荼羅的に四国巡回する事によって、四国の多様な姿と本音を垣間見ることができそうだ。現在会員数23名から入会希望者5名とJUDIの人気もゆっくりと上昇中。上記の「瀬戸内しまなみ大学」との交流も盛んに成れば新しい角度のコラボレーションも生まれてくるだろう。



瀬戸田町ベルカントホールから平山郁夫美術館



瀬戸内しまなみ大学コンセプト

事務局より

1. 新会員の紹介

1999年1月1日～2月28日の入会者は下記の通りです。（入会順、敬称略）
2月28日現在の会員数は、532名です。

氏名	勤務先
柴田 知彦	㈱SKM設計計画事務所
川上 洋司	福井大学工学部環境設計工学科

3. 住所変更等（敬称略）

氏名	変更内容（新）
相庭 晴一	㈱IBA環境計画研究所 〒104-0031 東京都中央区京橋1-8-2
安部 桂子	㈲ケイ建築設計
今泉 恒一	鹿島建設技術研究所先端技術研究部 〒182-0025 東京都調布市多摩川1-36-1
加藤 鎌一	Tel. 0424-89-7109 Fax 0424-89-7184 ㈱都市建設総合計画研究会 〒192-0363 八王子市別所2-21-6-301
世木田茂樹	Tel. 0426-70-3274 Fax 0426-70-3275 ㈲セキタデザインスタジオ 〒236-0022 横浜市金沢区町屋町3-15
出来 信久	金沢建設会館3F Tel & Fax 変更なし
那須 武秀	積水樹脂㈱テクノロジーセンター テ'ザ'イン室
野口 和裕	那須建設㈱ Fax. 022-267-2947
山本 誠	積水樹脂㈱テクノロジーセンター テ'ザ'イン室 ㈱ワイディー 〒176-0005 東京都練馬区旭丘1-66-5-1402
（㈱GK設計 (田中一雄 中井川正道 西沢健、 府川充、 宮沢功)	Tel. 03-5983-8275 Fax 03-5983-8276 〒161-0034 東京都新宿区上落合1-16-7 Tel. 03-3360-8321 Fax 03-3360-8328

編集後記

昨年5月に行われた広報出版委員会で、JUDINews45号以降の特集テーマはなぜか、小京都、銀座、港町、下町・界隈・・・と決まった。懐メロシリーズではないが、都市計画や環境デザインの近代化が進むなかで置いてきてしまった（忘れてきてしまった）大切なものを今一度振り返ってみよう、というような趣旨と理解した。まあおもしろい試みかなと思ったのだが、いざ“港町”を担当するとなると、これは困ったぞ、である。

港町というと、酒と涙と○○○・・・といった俗っぽいことがすぐに頭に浮かぶのだが、そもそも港町と言えるものが今だに存在しているのか？港湾の計画や景観・デザインについては多くの書を目にすると、

「港町」そのものをとりあげたものは極めて少ない。そこで、各ブロックに、港町の風情が残るなかでの環境デザインや活性化に関わる取り組みをご紹介くださるようお願いした。結果的に西日本中心の内容となつたが、港町は西日本を中心に形成されてきた歴史的な経過が反映されたということであろう。

さて、港町はどこへ行くのか。舟運が近代化するなかで、かつてのような港町は、もはや歌謡曲の中にしか存在しないのかもしれない。報告にみられたような新たな活動のなかに、港町の新しい展開があることを期待したいと思う。

最後に、お忙しいなか原稿をお寄せ下さった皆様にお礼申し上げます。（森川稔）

港町をテーマにした様々な原稿にふれさせていただいて、いろいろな感覚を覚えました。ある時は、潮風が頬をなでる感じ、ある時は、喧噪、又あるときは、海の香り、体がむずむず、懐かしさと、新しさと、何か混在としたものの中に身を投じたい。そんな感覚におそわれて、港町にふらっと出かけたくなりました。時は、5月、初夏の海は、きっと優しいに違いない。ゆっくり散歩をして、おいしいお魚に出会い、木陰で昼寝をするのも良いかもしれない。猫がそこそこで、昼寝をする姿も見かけられるかもしれない。そこでは、やっぱり人のやさしさに出会いたい、港町は、そんな町であってほしいと思ってしまうのでした。

（横山 あおい）

広報・出版委員会

土田 旭	松村みち子
澤木 俊問	伊藤 光造
近田 玲子	清水 泰博
菅 孝能	河本 一行
中嶋 猛夫	森川 稔
櫻井 淳	横山あおい
作山 康	吉田 慎悟