

# 国づくりと研修

121  
SUMMER  
2008

●特集●

## 舟運都市の再興



### 水都大阪中之島をゆく水上バス

大阪の中心を東西に流れる大川(旧淀川)は、中之島をはさんで堂島川と土佐堀川に分かれる。江戸時代、堂島の米市場や詰荷の蔵屋敷が建ち並び、米俵を積んだ三十石船がにぎわった。いま、中央会堂の橋を水上バス、アウアライナーがゆく。



フォト  
シリーズ 近代水道施設②

## 本河内水源地水道施設

(長崎県長崎市)



明治の開港とコレラ対策で長崎でも近代水道が整備された。バルトン指導のもと吉村長策の設計で明治24年(1891)には日本初の水道用ダム、土堰堤による高部堰堤が完成した。人口増加に伴い12年後にはその下流に粗石重力式ダム、低部堰堤も造られた。街の歴史的洋館とともに明治の長崎を物語る建造物である。

(写真と文・小野吉彦)

特集

## 舟運都市の再興

- 4 都市楽師、川に現る! 鳥越けい子
- 6 対談 都市の水辺空間と舟運 三浦裕二×浅見和彦
- 12 日本のアイデンティティーを育んだ舟運 竹村公太郎
- 15 運河ルネッサンス  
—地域から始まる水辺のにぎわいづくり— 松尾 認
- 18 都心の水辺で自然体験! 中林裕貴
- 20 水都大阪の再生に向けて 伴 一郎
- 24 韓国の河川整備・舟運の今後の展望 江上和也・金光鑑



東京・隅田川

- 36 まちの色 風土の彩り  
ヨーロッパの事例からみた誘導ブロックの色彩 葛西紀巳子
- 38 日本の原風景 活きつづける農業土木遺産  
ド・ロ神父の残した農業土木遺産 長崎市旧外海町  
後藤 治・二村 悟/小野吉彦
- 32 散歩考古学 大江戸インフラ川柳  
なべ炭を四五丁流す細流れ 松本こーせい
- 42 新河相学堂からのメッセージ  
日台合作、伝統的治水工法の実践  
～台湾での本格的な自然護岸の始まり～ 丸井英一
- 46 縮小時代・地域づくりの知恵  
広域的な都市機能の立地は中心市街地か郊外か 佐々木 正
- 48 KEYWORD  
国土交通白書2008より
- 52 OPEN SPACE  
企業研修システムの主役交代か?  
社内研修でeラーニングを利用したことがある=31.3%
- 28 教育現場を訪ねて  
身近な川から、地域の歴史を学ぶ  
千葉県立関宿城博物館を拠点にした学習プログラム
- 50 センター通信  
コンパクトシティとまち育て ～目からウロコの北原ワールド～
- 53 ほん  
『縄文の思考』/『2015年の日本』/『地図を楽しもう』/『東京の中の宮崎』
- 62 INFORMATION  
市民公開特別上映会/国づくりの歴史アニメ映画会
- 54 業務案内  
「技術検定試験」/「建設研修」/「監理技術者講習」/「刊行図書」/「札幌理工学院」

edit & design

緒方英樹/高梨弘久  
岩下真子



鳥文齋栄之作「新大橋下納涼舟」(部分)  
(隅田川新大橋下・寛政年間/太田記念美術館所蔵)



都市楽師プロジェクト2008のイベント風景 (撮影:山口敦)

## 都市楽師、川に現る！

### 鳥越けい子

「音楽という切り口で街を見る。そんな話からプロジェクトは始まったんです。なかでも一番大変だったのは、舟上でのコンサートでした。」と語るのは、今回のイベントでコーディネータをつとめた井上絢子さん。打楽器奏者の岩附智之さんと共に、私の授業(サウンドスケープ論)に、ゲストスピーカーとしてお招きしたときのことである。プロジェクト名は「都市楽師」。井上さんが、昨年末より建築史家の斉藤理さんと共に、「open architecture: 建築のまち・東京を開放する」(二〇一一年、東京で開催されるUIA世界建築家会議東京大会のプレイベントの一環)として構想を練り、今年の五月、約三〇名の音楽家たちと企画・実施した。会場は、東京日本橋の周辺。三井本館と三越本店の間の通り、三井タワーのアトリウム、常磐橋(日本最初の洋式の石橋)等と共に、常磐橋の防災船着き場から出航する舟上、つまり隅田川入り口までの日本橋川の空間も、会場として使われたのである。

この「舟上」水上の音楽イベント、予定していた「エコボート/電動なので静かな屋根つきの舟」が本番数日前、急に使えなくなつた。そこで、何とか「台舟」を確保。けれども、聴衆と一緒にその舟に乗る都市楽師、奏でる楽



とりごえ・けいこ

音風景（サウンドスケープ）研究家・環境デザイナー  
 青山学院大学総合文化政策学部教授

東京都生まれ。東京芸術大学音楽学部（楽理科）卒、同大学院修了。1980年カナダ政府招聘留学。帰国後、日本各地の音文化の調査研究をおこなう一方、「サウンドスケープ」をテーマに、まちづくり、環境デザインから環境教育に至る各種のプロジェクト、都市をフィールドにしたワークショップ等を展開している。専門は芸術文化学、サウンドスケープ研究、環境美学、音・音楽とまちづくり。

主な参加プロジェクトに、《横浜市西鶴屋橋》、《耳のオアシス》、《瀧廉太郎記念館庭園整備》、《立山博物館野外施設五響の森音環境計画》など。共訳書に、マリー・シェーファー著『世界の調律—サウンドスケープとはなにか』（1986年 平凡社）、同『サウンド・エデュケーション』（1992年 春秋社）。主な著書に『サウンドスケープ その思想と実践』（1997年 鹿島出版会 SD選書）、『サウンドスケープの詩学：フィールド篇』（2008年 春秋社）などがある。

器はアイリッシュ・ハープ。小型の手持ちハープの繊細な調べが、舟のエンジン音と、上を走る高速道路をはじめ周囲から流れ込む都市騒音のなか、船上の聴衆の耳に果たして届くか否か、という深刻な問題に直面した。

井上さんが「大変だった」というのは、こうした一連の問題への対応。「約五〇分のルートの何か所かでエンジン止め、演奏の中心をそこにもつてくる等、いろいろな工夫をしました。が、PA（音をマイクで拾ってスピーカーで流す）システムを急遽導入せざるをえませんでした」と、残念そうだった。

「川の音風景」を織りなすのは本来、さまざまな水音、川辺の植物やそこに集まる生き物たちの音、川面を流れる風が遠くから運ぶ音……。そういう気持ちのいい場所だからこそ、川辺には人々も集まり、川は昔から「音曲の場」でもあった。例えば、新大橋下の納涼風景を描いた浮世絵には、三味線をつまびく人が描かれている。

ところが今、都市を流れる川には多くの場合、それに沿って高速道路が走っている。川にはさまざまな都市の騒音が流れ込み、その暗騒音レベルは極めて高い。そこにエンジンを動力にした舟が走るのだから、弦をつま弾く音

などは、少し離れるとあまり良く聞こえなくなる。「川の景観」は、その（視野ならぬ）「聴野」が、極端に狭められている。にもかかわらず、そうしたことはあまり意識されない。たとえば日本橋では、頭上に覆いかぶさる高速道路の地下化を求め、声が年々高まっているが、その聴覚的景観を問題にする人はほとんどいない。

今回の都市楽師のプロジェクト、なかでもその水上の音楽イベントで特筆すべきは、それが全体として、現代都市における川辺の空間の問題に音風景の立場からも気づくプロセスとなったという点である。その日、舟上の人々は、アイリッシュ・ハープの音色に耳を傾けた。だからこそ、周囲の暗騒音レベルの高さや舟のエンジン音のうるささをはつきりと意識して、その音環境の問題に気づいた。「音楽という切り口で街を見る」とは、そういうことでもある。

ヨーロッパでは、都市がやかましくなり、音楽が野外では聴きづらくなったり、コンサートホール音楽が成立した。その結果、人々は環境音を聴かなくなり、都市の音環境に無関心になった……。というのは「サウンドスケープ」という考え方を提唱したカナダの作曲

家、マリー・シェーファーの説である。ちなみに井上さん、「音楽を音に街をのみたい」とも言っていた。「のむ」には「飲む」と「呑む」があるが、特に後者の場合、「清濁合わせ呑む」等、「イヤなものも我慢して受け入れる」という意味もある。となると、音楽家を含めた都市で活動する人々、川を訪れる人々が、それまで無意識に耳を閉ざしてしまっていた音環境の実態を、音楽という看があったからこそ、初めて意識した。それが、今回の水上の音楽イベントの意義のひとつだ、ということもできる。

このように、音楽を通して都市を聴くとき、気がつくのは、そこに潜む「問題」だけではない。川をはじめ、都市に隠れたさまざまな空間の「魅力」を発見するきっかけにもなる。たとえば、常磐橋の上で演奏をした岩附さんは、「高速道路の一部が楽器のように響いておもしろかった」という。

音楽家も含め、都市に関わるさまざまな立場の人々が一緒になって、川を遊び、まちを遊び、その体験を共に語り合う……。これからの都市づくりのために、お勧めしたい活動のひとつだ。

(open! architecture については、<http://open-a.org/>を参照)

# 都市の水辺空間と舟運

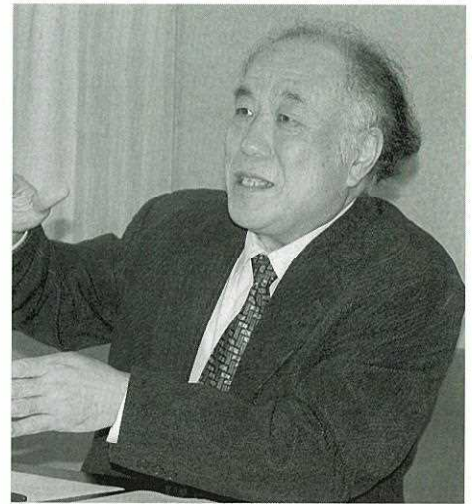


みうら・ゆうじ

NPO法人 都市環境研究会会長  
1936年東京生まれ。1981年工学博士、2002年日本大学名誉教授。  
都市環境と交通工学を専門に研究、透水性舗装の研究開発と普及で1987年度環境賞受賞。「房総・水の回廊」構想を提唱し、活動を主導。土木学会広報委員会委員長、土木学会技術功労賞選考委員会委員長、建設省「河川舟運に関する検討委員会」委員長などを歴任。  
主な著書に『運河再興の計画—房総・水の回廊構想』（彰国社・共著）、『アーカイブス利根川』（信山社・共著）、『舟運都市—水辺からの都市再生』（鹿島出版会・共著）など。

対  
談

三浦裕二  
浅見和彦



あさみ・かずひこ

成蹊大学文学部教授  
1947年東京生まれ。私立武蔵中学校、高等学校教諭を経て、現職。NHK文化センター講師、朝日カルチャーセンター講師。  
専門は古代・中世日本文学。日本の伝統的な美意識や風景を現代に生かす「環境日本学」を提唱。  
主な著書に『説話と伝承の中世圏』（若草書房）、『壊れゆく景観—消えてゆく日本の名所』（慶應義塾大学出版会・共著）『宇治拾遺物語・古本説話集』（岩波書店・共著）、『十訓抄』（小学館）、『古事談を読み解く』（笠間書院）など。

## 水辺の親水性と市民活動

三浦 異色の取り合わせです。

浅見 そうですね。

三浦 古典文学と土木ですからね。(笑)

さて私は、本日のテーマである水辺と舟運の問題を二〇年近くやっておりますが、皆さんのおかげでしょうか、各地で水辺空間の有効利用が進んできたような気がするんです。そこで、浅見先生も旅がお好きなようですので、まずは旅先での水辺をめぐるご感想を聞かせていただければと思います。

浅見 日本は川の多い国で、どこのまちでも必ず川があります。川を見ないで育ったという人は本当に少なく、川というのは日本人にとって非常に親しみのある景観です。例えば東京ですと、隅田川も大変きれいになって船も浮かんでいますし、いまでも京都の鴨川は市民や観光客の集まる場所ですね。

私は京都に行く機会が多いのですが、鴨川を見ていると、すごく幸せだと思うんです。水辺に並んで腰掛けて、川を見ながら、東山を見ながら、恋を語り合ったり、人生を語り合ったりできる。そして川の中には飛び石があって、老若男女が喜んでピョンピョン渡っていく。「親水性」という言葉がありますが、これからの川は、ああいう水との親しみ方を工夫できたらいいなと思っています。



鴨川に置かれた飛び石を渡る人々

三浦 西を流れている桂川はいかがですか。  
 浅見 桂川の流れる嵐山や嵯峨野は『源氏物語』をはじめとする名作の舞台ですし、保津川下りという舟遊びもできますね。昨今、その人氣が高くて観光客が殺到していると聞いています。  
 三浦 一昨年かな、私も女房を連れて乗ってきました。大変な人出でしたけれども、スリリングな場面がなくてちょっと残念な思いをしたんです。治水が進んで川がおとなしくなったこともあると思いますが、『虞美人草』の中に出てくるはずなんです、スリリングなお話が。  
 浅見 はい、出てきます。

三浦 それから私は乗りませんでした。川の上にはトロッコ電車が走ってますね。舟からトロッコ電車を見上げると、これから乗るであろうと思われる人々が、舟に向かって手を振りながら上っていくんです。

浅見 見上げる風景と見下ろす風景、あそこはその両方を堪能できるぜいたくな楽しみ方をしていますね。

三浦 その楽しみ方という意味では、東京の隅田川もテラスができたりして水に近くなりましたが、なかなか鴨川や桂川のような状況にはなりません。簡単に言ってしまうえば、ブルーテントがあるじゃないか、あまりにも人工的じゃないか、テラスに下りてもずっと手すりで囲われているじゃないかと、いろんな理由があるとは思いますが、親水性のあり方は大きく違ってきます。

歩行者を転落から守るために延々と防護柵を設ける。これは行政側の瑕疵責任へとつながっていく話ですが、私は民度の問題でもあると思っています。例えば、景観の第一人者である中村良夫先生がデザインした広島市の太田川にはフェンスがほとんどなく、あっても、胸の高さまでのものは一切ありません。最近になって、雁木（がんぎ）組というNPOが立ち上がって、かなりの広範囲を運航する水上タクシーも始まりました。その船頭さんに聞くと、転落事故などはまったく起きていないそうです。歩行者側



NPO法人雁木組が運航する水上タクシー

を信頼して、市民と行政の相互信頼ができていれば、隅田川のフェンスもなくて済むのかもしれないですね。

川と船ということでは、徳島市の中心部を流れている新町川でも、中村英雄さんという方がNPOをつくってユニークな取り組みをしています。年間三〇〇〇円の会費を納めると、船に乗って川を掃除する権利が与えられるのです。この活動に皆さん喜んで参加して、結果、非常にきれいな川になりました。市も側面から応援していて、最初は中村さんが自己資金でしたら、ええ船だけでしたが、いまでは船の数も増え、

船着場には身障者用のエレベーターまで設置しています。そして、さらに賛同者を増やそうと、新町川をめぐる観光舟運も無料で提供しています。

**浅見** 近江八幡市の八幡堀も、まち並み景観に舟運を取り込んで成功していますね。八幡堀は十六世紀末に琵琶湖の舟運を発展させるために、豊臣秀次が掘削したのですが、生活排水などで汚染が進み、埋め立てて上に駐車場をつくる計画がありました。これに対して、水郷の美しい景観を次代に残そうという住民運動によって、計画は中止となり、その後住民の力で堀をきれいにしました。いまは水郷をめぐる舟運とともに、古い日本の風景を見ることができるといので、観光客も増え、映画の撮影にもよく使われているようです。

## 遠くて近きもの、舟の道

**三浦** 私は、川と陸（まち）を仲立ちしたのが船であり、船がなくなったから、川とまちが断絶してしまったと思っています。また船と陸との関係を見れば、一番重要なのが船着場です。江戸時代、神田川や日本橋川、それから江東方面の運河周辺はすべてが河岸で、どこでも船を着けることができました。ところがいまは河岸が消え、船の姿も消えました。船影のない水辺は花を生けてない単なる水盤にすぎないと思うのですが、いかがでしょうか。

**浅見** 私も同感でして、かつては水辺で遊んだ

り、川の水でご飯を炊いたり、あるいは貝を採ってみそ汁の具にしたりと、人と川の生活は密接な関係にありました。ところが、カミソリ堤防が象徴するように、そこに仕切りをつくってしまった、あるいは仕切りをつくらざるを得ないような状況があつて、人々が川から離れていきました。船が消えたこともその象徴の一つだと思っています。いまでも利根川には渡し舟がありますが、学生が自転車ごと積んで渡ったり、おじいちゃん、おばあちゃんが買い物で利用したり、やはり船があると、必ず人は川に寄ってくるものです。



昔ながらの風情が残る八幡堀

**三浦** 渡し舟というと、歌謡曲にもなっている江戸川の「矢切の渡し」がありますね。千葉側は伊藤左千夫の小説『野菊の墓』の文学碑、東京側は寅さんの世界で、矢切の渡しはそういう文学や映画をも結び合わせ、休日になると行列ができるほどの人気らしいです。

**浅見** 『野菊の墓』では、主人公である男と女の今生の別れの舞台となったのが矢切の渡しです。女は岸で見送り、男は舟に乗って千葉のほうに行く。人生で一番悲しい別れを渡し舟の速さで味わっていくわけですね。また、水郷の町・潮来には「嫁入り舟」がありますけど、これも同じような意味合いを持っているだろうと思います。もちろん現在はイベントとして行われていますが、お嫁さんが舟に乗って、自分のこれまでの人生を振り返り、これからの人生を思い描きながら、お婿さんのほうに少しずつ、少しずつ揺られていくわけです。つまり、お嫁入りとか、別れという人生の重要な節目ではたっぷり時間をかけるべきなのです。舟があることによって、昔はそういう豊かな時間がつくられていたのではないのでしょうか。

**三浦** 確かに昔の人は時間を大切にしていたね。われわれが時間を節約するのは違って、時の流れを非常に大切に考えていました。先生の分野に私から立ち入るのは口幅つたい話ですが、『枕草子』には「遠くて近きもの、極楽、舟の道、男女の仲」という一節があります。男



女の仲を見事に言い抜いたなと思うのと同時に、ゆっくり走る舟なのに、非常に近いもの、つまり時の経過を忘れさせる速いものという感覚を持っていたと思うんですね。

**浅見** 船は「遠くて遅い」、これが現代あるいは近代の感覚ですね。それで船がどんどん消えていってしまったわけですが、清少納言に言わせれば、遠いように思っけれども実は近いんだ、そう見抜いているのが彼女の洞察力のすごいところだと思います。

**三浦** これからの舟運を考える上で、「時間をどう捉えるか」というのは重要なキーワードだと思います。「タイム・イズ・マネー（時は金なり）」という有名な格言を残したのはベンジヤミン・フランクリンですが、その真の意味も考えずに「速いことはいいことだ」と単純に置き換えてしまったのが、特に日本人ではないのでしょうか。昭和三〇年代に自動車の時代に入っても、風待ちしたり、天気が悪ければ出ない船乗りも、悪天候でも走れ、しかもドア・ツー・ドアだということで、一気に自動車へと行ってしまった。いまでも世界には船を使ってゆっくりしているところがあるのですから。

ヨーロッパの運河を歩いていた時のことです。砂利やセメントを積んだ船が運河をゆつたりと行きます。その船頭さんに、どこへ持っていくんだと聞くと、ドイツから中部フランスまでと言う。一週間かかるんです。日本の建設



花嫁を乗せゆっくりと漕がれゆく嫁入り舟（潮来市観光商工課提供）

〇分が単位ではありませんでした。一刻は二時間で、日本人に合った時間感覚はやはり二時間だったんです。いまはそれがどんどん縮まり、職場の昼休みも四五分とか言われています。時間の単位が小さく押し詰められてきている中で、簡単にイライラしたり、キレたりと、現代人の心に歪みが生じているのも否定できない事実です。そういうところを少し是正するためにも、今後、船というのは非常に大きな力を発揮する可能性を持っていると思います。

### 防災面から見た舟運

**三浦** 舟運復興に向けて川を開放しようというところで大きな力を発揮してくださいだったのは、歴代の河川局長である松田芳夫さん、尾田榮章さん、竹村公太郎さんです。尾田さんの局長時代には、河川舟運に関する検討委員会ができて、私が指名されて委員長をやらせていただきました。初会合での尾田局長の言葉が大変印象に残っています。「これまでの河川行政においては、船というのはちり、あくたであった。洪水になれば流されてくる迷惑ものだった。しかしこれからの時代、船というものをもう一度考えるべきだ」。ある程度全国的に治水が進んで川もおさまり、もう一度舟運を世に出していいという判断だったろうと思います。それから十年が経ち、ここまで舟運の気運が高まったのは、やはり当時の委員会がやってきたことは大きか

ったと思っています。

この委員会の具体的な成果としては、防災船着場の整備があげられます。これは余談ですけれども、委員会の場で「船着場がないんですよ」と竹村公太郎さんに話したら、「それはやるせないですね」と言われまして、「やるせない」というのはそこから出てきたのか、さすが竹村さんだと。(笑)

浅見 瀬がないということですね。

三浦 ええ。そんなやりとりもありまして、「船着場の目的は当面防災施設とする。しかし、災害はいつ来るかわからないので、それが有効に機能するためには日常的に利用されていることが大切である」との提言を示しました。その結果、現在、東京都だけで七二か所の防災船着場が整備されています。

浅見 そんなにあるんですか。

三浦 ただ、それらが果たして災害時に役立つのかというと、厳しい言い方になります。船に乗ったこともない行政担当者やコンサルタントが考え、設計していますので、検証しなくてはいけない部分もいっぱいあると私は思っています。それから、バックヤードとの関係ですね。例えば、隅田川の畔にサリン事件でも活躍した聖路加病院がありますが、本来ならその真ん前につくるべきところを、実際に船着場があるのは三〇〇メートルくらい下流です。これでは防災とは言えないだろうと思います。



鍵がかけられた防災船着場

浅見 大阪の淀川水系・神崎川に、江戸時代からの雁木状の船着場がまだ残っています。ふだんは川を眺める腰掛けになっていますが、いざとなると荷揚げができ、親水と防災の両方を兼ね備えているということです。

三浦 防災というのは日ごろの備えですから、親水空間として利用するなど、人々の防災船着場に対する認識を日常的に高めておくことが大事です。ところが、実際は管理面からフェンスを設け、鍵をかけて入れないようにしているとところが多いんです。そうした状況で非常時に十分機能するかどうか、はなはだ疑問です。ですから、平常時でもできるだけ開放しておくこ

とが大切です。行政にも常々申し上げているんですが、まだまだの感は否めないのが現状だと思います。

## 水辺や舟運に夢を膨らませて

三浦 終わりにウォーターフロントの話題に触れますと、特に東京を見ると、ウォーターフロント開発の名のもと、水辺には高層ビルや公共施設がいっぱい建ち並んでいます。ところが、指摘したとおり、そういうところに船着場がありません。瑕疵責任という一言でバリアを張っていないで、都民、国民を信じて岸辺を開放して、船によるアクセスをもっと整備すれば、東京のウォーターフロントはさらに輝きを増すだろうと思います。

例えば江東区豊洲のマンションから中央区側へ船で通勤できるようにするとか、あるいは逆に神田川のどこからでもいいですが、豊洲のらぼーとに買い物に行けるようにするとかですね。自動車で行くよりよほどローコストですし、エネルギーもかからないと思います。同じように、今度、羽田空港が大きくなります。国際空港になるのは時間の問題でしょうが、東南アジアから観光客がいっぱい来てどこへ行くかという、デイズニerlandです。これを陸路でぐるっと回るのはなく、船を使えば目と鼻の先です。空港とデイズニerlandに受け皿となる船着場さえ整備すれば、一気に船で結ぶことが



ウォーターフロントに林立する中央区佃の高層マンション

できるわけです。

浅見 東京湾を船で行き来するというのは、いまはまだ多くの方々が「そんなばかな」とあまり気乗りされないかもわかりませんが、環境や防災といった視点、それから船のほうがつつと楽しいし、ゆっくりでいいよと、都民の何割かが思い始めると、ちよつと時代が切り替わっていく気がしますね。

三浦 夢が膨らんでくるだろうと思うんです。私は佐久間ダムや東名・名神などビッグプロジェクトに沸いた時代を過ごしてきましたので、

何より夢を持っていました。いまは国民に夢を

与えていませんね。何か投資をしようとする、無駄な投資。確かに無駄な投資もあるんですが、身近なところの夢をもつともつと与えてくれれば、舟運再興への期待感も膨らんでいきます。

そういう意味で、浅見先生にぜひお願いしたいのは、古典にしろ、小説にしろ、文学の面から水辺や舟運に目を向けた読み方あるいは考え方を教育していただき、若者に夢を与えてほしいと思います。

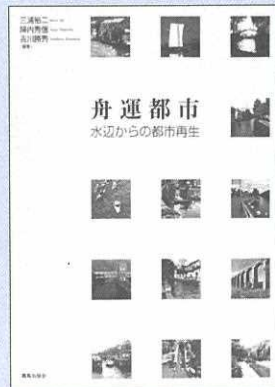
浅見 今年『源氏物語』が千年紀で大変評判になっていますが、「浮舟の巻」に、浮舟という女性を匂宮が宇治川の島に連れ出す場面があります。二人は小舟に乗って島に渡っていくのですが、宇治川というのは流れが急で、浮舟が「怖い」と言っただけで、恋が絶頂に達するがまた匂宮にはかわいくて、恋が絶頂に達するんです。それが舟なんです。それから、「いのち短し、恋せよ乙女」と歌われる『ゴンドラの唄』も舟を舞台にした恋の歌ですし、いしだあゆみの『ブルーライトヨコハマ』にも「小舟のように私はゆれて」と、恋心を舟に喩えています。こうした例も挙げながら、「船というのは人間の心、恋愛を育てる場所なんだよ」と学生たちに話しますと、すごく心動かされるものがあるようです。

三浦 土木ではなかなか心の中を教えることはできませんから、そうしたお話もどんどんして

### 『舟運都市』

#### 水辺からの都市再生

河川・運河を活用した都市再生という視点から、世界の事例を眺めつつ、都市の水辺と舟運のあり方を提言する一冊。学生への教材、都市計画関係者、舟運関係者のバイブルとして、これまでの知見を集大成した決定版。



編著者：三浦裕二／陣内秀信／吉川勝秀  
発行所：鹿島出版会  
定価：3,150円

### 『壊れゆく景観』

#### 消えてゆく日本の名所

山野河海の、在りし日の名勝の美しさを、古典に謳われた多数の歌や写真、図版とともに紹介しつつ、現在の惨憺たる乱開発の状況を重ね合わせ、理念なき環境行政のあり方に警鐘を鳴らす。



著者：川村兎生／浅見和彦  
発行所：慶應義塾大学出版会  
定価：2,625円

ただいま、ぜひ舟運ファンを増やしてください。今日はありがとうございました。

浅見 こちらこそ、たいへん勉強させていただきました。 (平成二〇年六月十二収録 構成・高梨弘久)

特集

舟運都市の再興

# 日本のアイデンティティー を育んだ舟運



竹村公太郎

リバーフロント整備センター  
理事長

特集

舟運都市の再興

英国は薩長の倒幕を支援し、仏国は幕府の武力抗戦を支援した。日本国内が二分される内戦が勃発すると思われるたその時、欧米列国にとって予想もできない事態が出現した。

一八六七年、徳川幕府は、突如として統治権を朝廷に差し出す「大政奉還」を行ったのだ。二世紀半、絶対権力を誇っていた徳川幕府が、一瞬にして姿を消し、天皇を中心とする新しい政治体制が、あつという間に出現した。その後、鳥羽伏見の戦や戊辰戦争があつたが、全体から見れば局地な戦いでしかなかった。

日本は国内分裂と植民地化の危機を脱し、幕藩封建体制から国民国家へと変身し、富国強兵の旗のもと工業国家を実現し、世界最後の帝国に滑り込んで行った。

何故、日本人は分裂しなかったのか。それは、日本人は日本に対する強固なアイデンティティーを持っていたのだ。その日本人の強いアイデンティティーは、江戸時代に醸成されていた。

## 日本列島の分断された土地

日本は、南北に細長い島国である。北海道から九州までだけでも二〇〇〇

kmもある。細長いだけではない。列島中央には、脊梁山脈が走っている。この山脈から太平洋と日本海に向かって、無数の川が流れ下っている。

日本の各地は、この海峡と山々と川で分断されていた。

人々は分断された土地で、稲作を続けていた。この日本列島での米作りは、困難を極めた。何しろ米作りの期間は、四月から九月である。その半年間には、日照りの旱魃があり、大雨の洪水も襲ってきた。

人々は力を合わせて用水路を掘り、水を引いた。堤防を固めて、洪水から住居や農地を守った。冬には冬で、春の農作業の準備が山のようにあつた。農具を作り、それを改良し、草鞋や蓑を編み、苗の下ごしらえをした。

稲作を始めた日本人たちは、土地から離れるわけにはいかなかった。山々と海峡と川に分断された土地で、米にこだわって生きてた人々、それが近代化以前の日本人であつた。

世界のどこでも、分断された土地で生きる人々は異なる言葉を話し、異なる物語と文化を持った。なぜなら、他のコミュニティとの差を付けることが、自分自身たちのコミュニティの

## 分裂しなかった日本人

一八五三年、米国ペリー提督率いる黒船が、浦賀沖に姿を現した。激動の時代の幕が開かれた。

欧米列国は次々とアジアを植民地化し、日本への包囲網を狭めていた。

欧米列国がアフリカやアジアを植民

地にしてきた手法は「分割して、統治する」であつた。すなわち、地域間の人々の不信を深め、国の一体感を裂き、国内の分裂を広げることであつた。それが、植民地支配する側にとって最もリスクが少なく、最も効率が良かった。欧米列国は、幕末の日本でも同じ手法をとつた。

アイデンティティーであった。

ところが、細長い日本列島で、地形に分断されていた江戸の日本人たちは、同じ言葉話し、同じ物語を共有し、同じ文化を身にまとうていた。同じ言葉、同じ物語、同じ文化を持つ一体感がアイデンティティーである。江戸の日本人たちは、強い一体感をもっていたのだ。

### 物語と言語を共有した日本人

江戸時代、人々が同じ物語を共有し同じ言葉で話したのは、江戸から各地へ情報を発信するシステムと、共通の言葉を話すシステムがあったからだ。それは強権的ではなく、目には見えないソフトなシステムであった。

江戸からの情報発信と共通の言葉で話すシステムとは「参勤交代」であった。参勤交代は、前田家が家康に反意がない証に母親を江戸に住ませたことから始まった。

この参勤交代によって江戸の物語が、江戸から全国津々浦々へ発信されていた。谷風が勝った、歌舞伎の団十郎が人気だ、赤穂浪士が討ち入りしたという江戸の物語は、圧倒的な魅力を持っていた。江戸の物語は、人々の口か

ら口へ語られていった。

参勤交代で運ばれた江戸の物語は、江戸の言葉で伝わった。江戸の言葉が日本列島の共通言語となっていた。なぜなら、自分たちの領主が、江戸の言葉の話したからだ。

参勤交代が定着すると、諸大名の単身赴任の習慣が形成されていった。領主が江戸へ単身赴任をするのではない。領主が自領地へ単身赴任をするのだ。つまり、妻子は江戸で生活をしていて、領主本人だけが二年に一度単身で領地へ行くのだ。

諸大名たちは二、三代目になると、ほとんどが江戸生まれになっていた。江戸生まれの江戸育ちの大名たちが話した江戸の言葉が、共通の言葉になるのは当然であった。

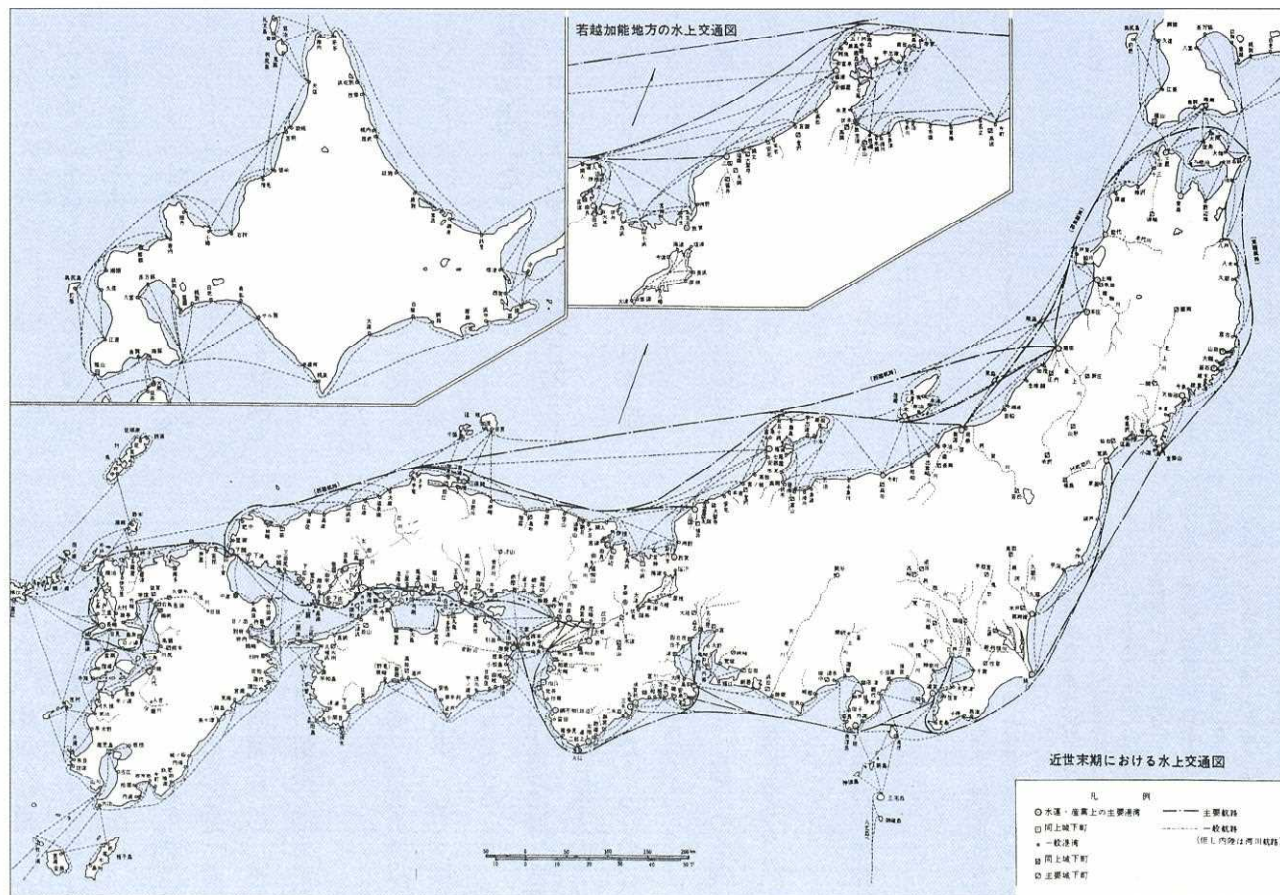
日本人が共有していたのは、言語だけではなく。細長い列島に住む日本人は、ものを共有していた。

### ものは情報と文化、

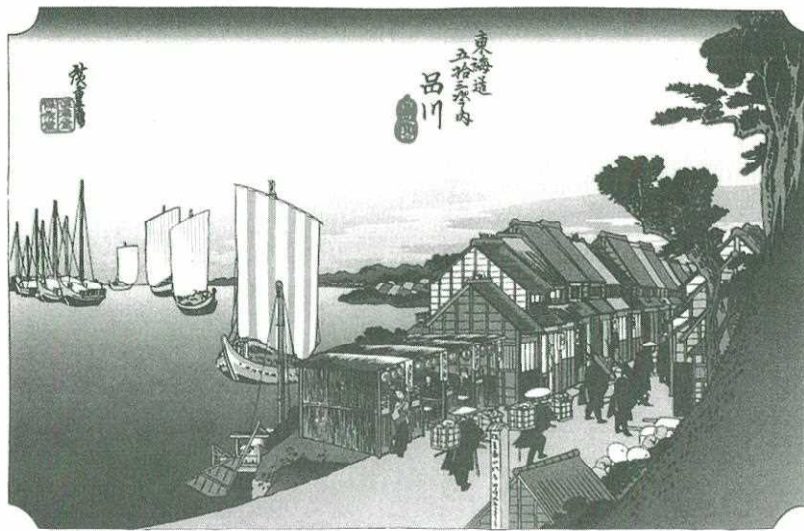
### ものを共有した日本人

江戸時代、江戸を中心にして日本列島中ものが激しく行き交っていた。

幕府が置かれ、全国の諸大名が住む江戸は途方もない物量を必要とした。



〈図1〉 近世末期における水上交通図 出典：福井県立図書館他編「日本海海運史の研究」昭和42年



〈図2〉 広重 東海道五十三次 (品川)

江戸に住む武士階層は、消費だけを行  
う集団であった。国許から特産品を取  
り寄せ、それを金品と交換した。全国  
各地の米、海産物、木材、特産品そし  
て工芸品が、毎日、休むことなく江戸  
に注入されていた。

江戸に注入されるだけではない。江  
戸からは浮世絵、瓦版、雑誌、着物、  
装飾品、流行の布生地が送り出され  
ていた。

全国からものが江戸に集まり、江戸  
で混ざり合い、そして、全国へものが  
送り出された。江戸は日本列島のもの  
ミキサーであった。

そのものの移動を支えたのが、舟で  
あった。

山々と海峡と川で分断された日本で  
は、陸上交通は発達しなかった。もの  
の行き交いは舟によって行われた。

江戸時代、北海道から九州まで日本  
列島は、舟のネットワーク  
で繋がれていた。〈図1〉  
が江戸時代の主要な港と航  
路地図である。

江戸時代の二六〇年間、  
日本列島各地の人々は江戸  
から運ばれてくるものを手  
にした。

ものは単なる物体ではな  
い。それは情報と文化の塊  
であった。列島各地の日本  
人は、未だ見ぬ土地の人々  
が作ったものに見入った。

その美しさ、その面白さ、  
その便利さに感嘆の声を上  
げた。日本人たちは、もの  
を手に見知らぬ土地を  
語り、ものを送り出した江

戸の話に弾んだ。

人々はものを通して、日本人の知恵  
と芸術と歴史を共有していった。

ラジオやテレビがない江戸時代、各  
地の日本人はものを共有することで、  
日本へのアイデンティティーを醸成し  
ていった。

それを支えたのが、舟運であった。  
そのことを、広重は浮世絵で記録し  
ていてくれた。

## 広重が描いた

### 日本人のアイデンティティー

広重は東海道五十三次で、日本各地  
の光景を記録していた。

〈図2〉は江戸から第一番目の品川  
宿である。日の出を迎えた朝、旅人た  
ちはそそくさと急ぎ足で出立していく。  
帆を揚げた舟は、次々と江戸に向かい、  
帆を揚げていない舟の中では、懸命に  
出航の準備が行われている。忙しい一  
日が始まる朝の品川宿の活気が伝わっ  
てくる。

それにしても、舟が多い。舟が品川  
沖を埋め尽くしている。

これほど多くの舟が、江戸に入って行  
くのか！広重も心から驚いたのだろう。  
これら舟が日本各地の情報と文化を

江戸に運び込み、江戸の情報と文化を  
全国各地に発送していくことを、広重  
は見事に記録してくれていた。

一九世紀後半、欧米列国に囲まれた  
日本は、かつてない危機を迎えた。

徳川幕府は大政奉還を行い、勝と西  
郷は武士たちの血の衝動を抑え、江戸  
の焦土化を守った。

この大政奉還と勝・西郷会談は、国  
内分裂を避けた出来事として、燦然と  
輝き歴史に記録されている。

しかし、この大政奉還と勝・西郷会  
談が成功した基には、日本人のアイデ  
ンティティーがあったからなのだ。日  
本人の一体感、つまりアイデンティテ  
ィがあったからこそ、幕末の危機に日  
本は分裂せず、植民地にならなかった。

その日本人のアイデンティティーを  
育んだものは、ものを運び、情報運  
んだ「舟運」であった。

「だけむら こうたるこ」

〔財〕リバーフロント整備センター理事長、非常利特  
定法人・日本水フォーラム事務局長、成城大学非常  
勤講師、博士(工学)

一九四五年生まれ。東北大学工学部土木工学科一九  
六八年卒、一九七〇年修士修了後、建設省に入省。  
宮ヶ瀬ダム工事事務局長、近畿地方建設局長を経て  
国土交通省河川局長。二〇〇二年に退官後、二〇〇  
四年より現職。著書に「日本文明の謎を解く」(清流  
出版二〇〇三年)、「土地の文明」(PHP研究所二〇  
〇五年)、「幸運な文明」(PHP研究所二〇〇七年)、「  
小水力エネルギー読本」(オーム社)共著など。

# 運河ルネッサンス

## 地域から始まる水辺のにぎわいづくり



松尾 認

東京都港湾局港湾整備部  
計画課副参事

特集

舟運都市の再興

### 運河のポテンシャル

東京港の運河は、港から内陸への物資輸送に欠かすことのできない水路として東京の発展に重要な役割を果たしてきた。しかし近年、ふ頭の沖合展開や、船荷のコンテナ化などの物流改革により、陸域への物資輸送はトラックなどによる陸送が主流になり、舟運輸送量は低下し、運河の利用は大幅に減

少した。また、そのような物流構造の変化は、運河周辺の土地利用を、工場や倉庫などの産業基盤としての利用から、オフィスやマンションなどの都市的利用へと変化させた。

東京都港湾局では、このように利用は低下しているものの、運河が持つ都市に残された貴重な水辺空間としてのポテンシャルに着目し、運河を地域の人々や住民が「楽しみ・憩い・集える」

にぎわい空間として再生させる「運河ルネッサンス」を平成十六年度にスタートさせた。運河の役割に「観光資源」という視点を取り入れ、運河の活用や周辺環境の整備を推進し、水辺の魅力向上を目指すこととしたのである。

### 「運河ルネッサンスガイドライン」の策定まで

これまで港湾関連事業に限定して使われてきた「運河」の活用方法を新たに提案し、人々が楽しみ・憩い・集える運河を実現するためには、当該地域での合意形成が重要である。また、運河の新たな利活用の発掘には、民間企業の斬新なアイデアや、採算性を考慮した事業計画の提案など、民間活力の導入を図ることが効率的であると考えた。このことから、地域や民間による運河利用のニーズを把握するために、天王洲地区と芝浦地区の二地区をモデル地区に設定し、地域の住民・事業者などと意見交換を行う協議会を立ち上げ、運河の活用について検討した。

モデル地区での検討を通じて、一口に「運河の活用」といっても、地域によって要望は異なるということが明らかになった。天王洲地区での提案は、



護岸整備した「高浜運河」(港区)

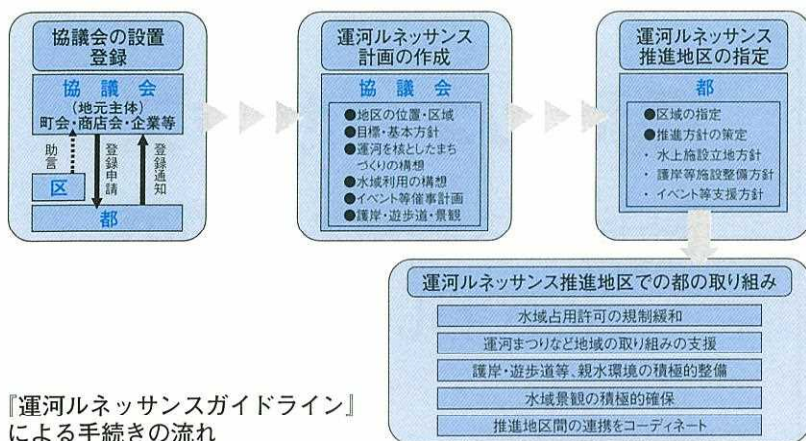
水上レストランや観光さん橋の設置など商業目的のものが多かったのに対し、芝浦地区ではイベントの開催や運河に親しむ空間の創出といった、地域に根付いた提案が多かった。このことから、運河ルネッサンスを推進するには、地域性を尊重する必要がある、地域ごとに「運河の利用方法について話し合う場」を設け、それを継続的に運営していく必要があると考えた。また、それらの取り組みは行政からの働きかけではなく、各地域が主体となることが必要であり、その取り組みを誘導するには、水域占用許可の規制緩和などインセンティブを用意する必要があると考えた。

これらを踏まえて、運河ルネッサン

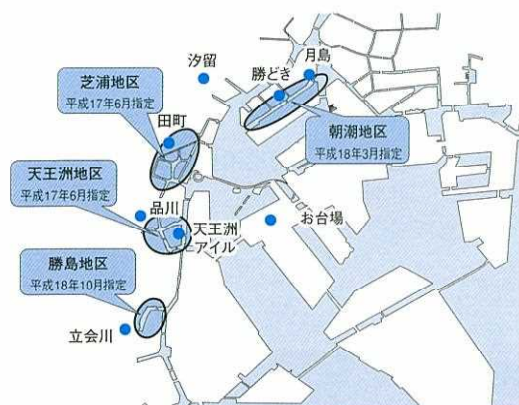
スの仕組みをつくり、「運河ルネッサンスガイドライン」を策定した。

## 運河ルネッサンスの仕組み

まず、地域のニーズを把握し地域における合意形成を図るため、地元の町会、商店会、企業などの団体が主体となり、その地域における運河利用などを話し合う「運河ルネッサンス地域協議会」を組織し、都港湾局に申請する。



『運河ルネッサンスガイドライン』による手続きの流れ



『運河ルネッサンス推進地区』指定状況

都港湾局はその協議会がその地区において運河ルネッサンスに取組む団体として適当であると認めた場合に、その団体を『運河ルネッサンス地域協議会』として登録する。

次に、地域協議会として登録を受けた団体は、その地区でどのように運河を活用していくかを話し合い、「運河ルネッサンス計画」を作成し、都港湾局に届け出る。計画書の中には、対象区域、目標、推進のための基本方針、区域におけるまちづくり構想、水域利用の構想を示し、さらにイベント等の計画、護岸や遊歩道の整備、景観形成についての提案なども盛り込むことができる。都港湾局は、その内容が東京港

全体の『運河ルネッサンスの推進方針』に適合している場合に、『運河ルネッサンス推進地区』として指定し、その地区における個別の推進方針を定める。

地域の主体的な取り組みを促すため、

『運河ルネッサンス推進地区』は特区的扱いとし、水域占用許可の規制緩和を行うこととした。一般的には、陸上に設置しても機能する施設の水域占用は許可されないが、その地区の推進方針に掲げられていれば、レストランやマーケット等の用途であっても水域占用許可できるようにした。また、以前は旅客船不定期航路の免許を有する事業者に限定して、観光目的のさん橋の水域占用を許可してきたが、『運河ルネッサンス』の仕組みを利用すれば、誰でもさん橋を設置出来るようにした。これら規制緩和により設置された施設により、運河が賑わい、水辺の魅力が向上し、観光振興に資することを期待している。

『運河ルネッサンス』における都のバックアップとしては、規制緩和のほか、推進地区における「運河まつり」など地域のイベントを技術的に支援したり、護岸・遊歩道など運河周辺の環境整備を推進し、地域と一体となって

### 規制緩和による水上施設設置例



水上レストランとビジターさん橋



水上バスさん橋と水上テラス

水辺の活性化や魅力作りを行っていくこととした。

### 運河ルネッサンスの実施状況

現在四地区が『運河ルネッサンス推進地区』として指定を受け、活動して



いる。

平成十七年八月に、規制緩和第一号として天王洲地区の水の上レストラン（ピジターバース併設）に水域占用を許可し、平成十八年二月都内初の水の上レストランがオープンした。

### 運河を利用したイベント



運河クルーズ



運河まつりでの護岸上模擬店

その後も、カヌーなど手漕ぎボートを楽しむ携行型のボート用さん橋や、パーティ船などのための観光さん橋が続きと設置されている。芝浦地区においては、さん橋を用いて自転車やペットと乗船できる「生活の足」としての水の上バス航路も新設されている。

ソフト面では、運河クルーズ、運河沿いの模擬店、フィッシングイベント、ゴムボート体験など、運河の魅力を生かした各種イベントが開催されている。

都港湾局も東京都知事賞・港湾局長賞の贈呈や、展示ブースの出展などにより、イベントを後援し、地域と一体となってイベントを盛り立てている。

### 環境に配慮した運河護岸の整備

都の支援のもう一つの柱は、前述したとおり、護岸や遊歩道の整備による運河周辺環境の整備である。都では、海岸保全基本方針において「美しく、安全で、いきいきした海岸」を次世代に継承していくことを基本的な理念としているが、運河ルネッサンス推進地区に指定している芝浦地区、朝潮地区において、この理念をさらに一歩進め、背後のまちづくりと一体となったグレ

ードの高い護岸整備を行い、快適な水辺環境の創出に努めている。

芝浦地区の芝浦アイランドでは背後地の再開発に合わせ、都港湾局、開発事業者などが協力して、島の全周一・3kmに及ぶ護岸の整備を行った。新しい護岸の一部にカニを始めとする水生生物が生息しやすい構造を採用した。工事に当たって、地元の小学生とともに護岸周辺にいるカニ約八〇〇匹を捕獲し、各家庭で飼育していただいた後運河まつりにあわせて多くの方たちの手で新しい棲みかとなる護岸へ放流した。さらに、運河沿い遊歩道の緑化や水際に近付きやすい工夫をした護岸の整備など、人々が集い、にぎわいあふれる交流の空間の創出を推進している。

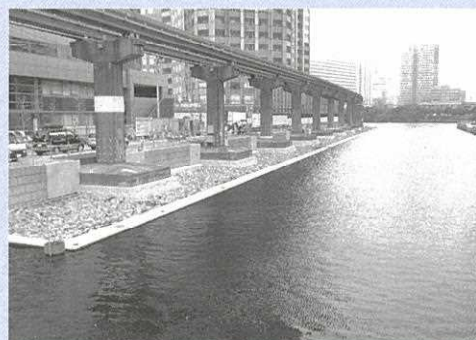
### おわりに

「運河ルネッサンス」の仕組みができて三年が経過し、先行地区では施設整備も進展し、イベント等も定着してきた。現在、新たな「運河ルネッサンス協議会」の立ち上げに取り組んでいる地区もある。今後は、各協議会の連携した取り組みを促進し、運河の再生を広域に広げていく中で、さらに新しいニーズが生まれることも予想される。

### 護岸の整備状況（芝浦地区）



緑化された護岸上の遊歩道



護岸脇に潮の満干により干潟になる部分を整備

都心に残された貴重な水辺「運河」を「魅力ある水辺」として再生させるために、地域・企業・行政が役割分担し、「運河ににぎわいを取り戻す」という共通の目標に向かって取り組みを進めていきたい。

# 都心の水辺で 自然体験！



中林 裕貴

特定非営利活動法人  
あそんで学ぶ環境と科学倶楽部  
理事長

特集

舟運都市の再興

## 誤解の多い、環境問題

今年、洞爺湖サミット開催の年でもあり、環境問題に関することがかなり注目されている。中でも、都心の水辺で自然体験や環境啓発のできる活動として、私たちのNPOにも取材の問い合わせが毎日のようにやってくる。「子供たちは、どんな感想を持ちますか?」「どういった子供が参加しますか?」と、誰もが同じ質問となる。「いたい、どんな答えを求めているのだろうか?」「彼らと話を終えて考える。「子供たちは、環境についてとても意

識が高くなっていますよ。」とでも言うべきか。いつもモヤモヤとした気持ちが残る。

身近な人からも、「どんな活動をしているのですか?」と聞かれ、一通り、説明が終わると、「子供にとって、ためになる良い活動ですね。」と感想を述べていく大人たちが大半だ。では、マスクも含めて、私に直接問いかけてきた大人達は、環境に対してどの程度の知識を持ち合わせているのだろうか? こうした質問や感想を述べる大人たちは、たいてい知識不足の人が多いい

のだ。病気ともなれば自分に直接被害が及ぶので、それなりに勉強もするのだろうが、環境問題は難しく、分野も広い。普段の生活の中では、気づかないふりをしていないことは否めない。結局、他人に責任転嫁をする行為の矛先が、子供たちへの環境教育活動を推進する構造となっているのでは私は思っている。このNPOを立ち上げたきっかけも、この事に関係してくる。環境問題に対するいい加減な情報の氾濫、それを曖昧に理解する大人達。一人でも多くの大人に、真実を知ってもらい、危機感と、環境保全の意識を高めること。これが、私たちNPOの活動理念にもなっている。

## メニュー化された自然体験

私たちが仕事や生活の場として暮らしている東京。休みの日に、自然体験をしたいと思うと、渋滞を乗り越え、二、三時間かけて出掛けるのが定番である。現地に着いてやることは、海なら日焼け、山なら川原でBBQや魚釣り。そして、さまざまなゴミを持ち込み、更に、普段の便利な生活をそのまま取り入れるため、あつという間に環境破壊につながってしまう。

あまりにも発想が貧困で、あきれ

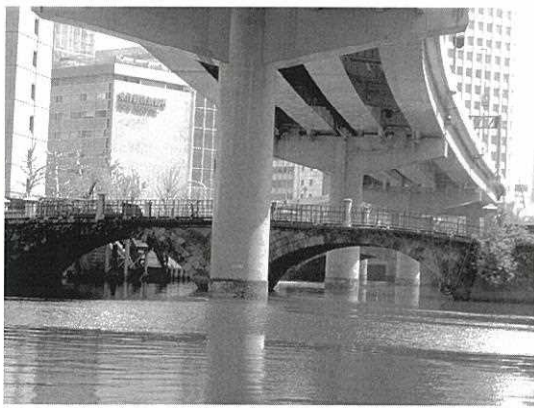


都心の水辺も自然体験のフィールド

行動である。自然の中で遊ぶことは、誰もが好んでする行為。しかし、自然体験の仕方を知らない大人たちは、設備の整った郊外に出向き、誰もが決められたメニューの自然体験を通して、自然を満喫するのである。人工的に作られた自然、定義に反するかもしれないが、これが現代の自然体験のスタイルとなっている。

## 都心の水辺で自然体験

では、本当に都心には自然体験ができる場所は残されていないのだろうか? 実際に川へ行ってみると、人工的に作られた水路に、さまざまな生物が息し、草木が茂っている場所がある。荒川に行くと、護岸のあちこちに干潮



日本橋の上を走る首都高速道路

時に顔を出す干潟が存在し、泥の中に手を入れてみると直径二cm大のシジミがすぐに見つかる。隅田川には、川鶴が魚を取るためにダイブする姿が見え、接続する小さな川では、亀があちこちで甲羅干しをしている。こうした光景を眺めながら、のんびりと過ごす時間も、現代型の自然体験として十分なフィールドであると考ええる。

### 忘れられた都市河川

このフィールドを遡ってみると、江戸時代に始まった水路が、便利な生活の裏方へと追いやられてしまっている事がわかる。生活排水の排出路、大量のゴミを処理するための運搬路、そして、新たなインフラ作りとして利用

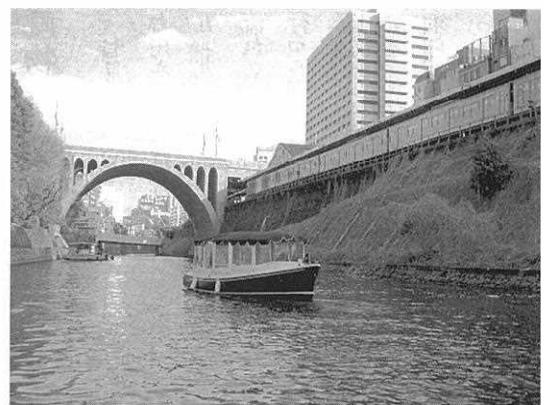
された河川上部の空間利用へと変貌していく。こうなると、人々の癒し空間として魅力のある水辺は、都市部では忘れられた存在へと移り変わってしまった。そして、高度成長期に拍車がかかり、環境破壊へとつながってしまったのではないだろうか。

現在の河川は、環境破壊から自然の力により回復しつつある。しかし、私たち国民一人ひとりの意識が変わらない限り、改善には限界がある。そこで必要なのが、正しい知識と理解である。当たり前のように過ごしている現代生活の裏側で、河川がどのように使われ、どんな問題が起こっているのか？それを目の当たりにできる資源が豊富に存在する場所が都市河川であると言える。

### 都心の水辺でエコツアー

エコツアーは、自然が豊富に残っているエリアで、参加者が環境保全に対する大切さを学ぶツアーとして、人気がある。しかし、都市部とはあまりにもかけ離れた環境であるため、参加者がアクションを起こそうと考えても、何をしたらよいか見えないことが多い。

例えば、リサイクルなどの取り組みは各所で実行されている。しかし、正



神田川をゆくエレクトリックボート

直言うと、手間が掛かり誰もが行動に移すまでに至っていない。

そんな中、休日に一日楽しく遊ぶことができ、手軽に参加できる自然体験があれば、こんなに好都合なことは無い。それが、「都心の水辺でエコツアー」だ。十二人乗りのエレクトリックボート、エンジン音が無く、とてもゆったりと、贅沢に遊覧できるボートである。このボートで隅田川を上がり、JR御茶ノ水駅の下に流れる神田川や、東京の橋として誰もが知る日本橋の下を流れる日本橋川を巡る。初めて見る角度からの、普段見慣れたビル群。川の歴史的背景や、人々と川との関わりをガイドが解説すると、参加者は、今まで味わ

ったことの無い新鮮な感覚を覚える。

次に、透視度計で、実際に水を汲んでみる。まったく濁りが無く、はつきりと底にあるマークを確認することができる。今まで思っていた都市河川の臭い、汚いと言った既成概念を覆す。途中で川面に浮かぶゴミを回収する清掃船や一般家庭から回収された不燃ゴミの運搬船とすれ違う。私たちの家庭から出るゴミの行方や大量のゴミが排出されていることをあらためて知ることになる。そして、集中豪雨などが起こると、台所で流した油などが川に流れ出る仕組みの説明を受け、合流式下水道による問題点を学ぶ。

最後には誰もが、この素晴らしい景観を何とか守りたいとの意欲が湧き上がる。特に、冒頭に示した大人達の変化は大きい。環境について、いかに知らない事が多かったか、表面だけの理解であったかを身に沁みて感じるときである。これこそが、「あそんで学ぶ環境と科学倶楽部」の真の狙いである。一人でも多くの大人達に参加してもらい、地球に生まれ、そこに生きている意味を、体で感じてもらいたい。

「あそんで学ぶ環境と科学倶楽部」公式サイト  
<http://enjoy-eco.or.jp>

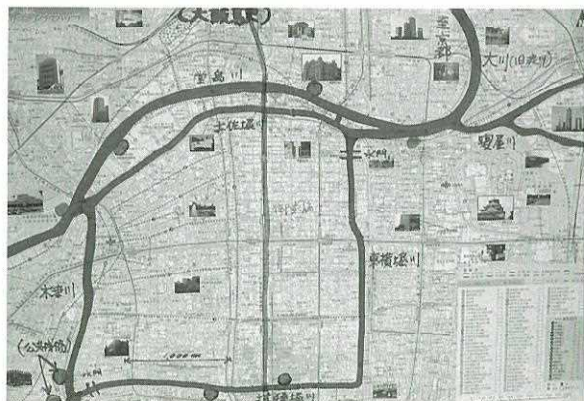


今年3月に完成した八軒家浜の船着場とクルーズ船

m、幅約六〜十一mの浮き桟橋を三つ連結した構造で、波による揺れを最小限に抑える最新技術が導入されている。この整備にあわせて、京阪天満橋駅と八軒家浜を結ぶエントランスも設けられ、駅改札口と水辺の遊歩道が直結した。またこれを機に、市内の観光船会社八社が大阪シティークルーズ推進協議会を設立し、イベントや情報発信も協同で実施している。

この八軒家浜だけでなく、福島区のニユースポット、ほたるまちにある福島港、大阪国際会議場前港、道頓堀のど真ん中にある太左右衛門橋港、湊町リバープレイス前の湊町港など、ここ数年で、大阪市内には新たな船着場が次々とオープンした。市内中心部を口の字型に回遊できる堀川を再利用し、水都・大阪再生に向けての環境が整いつつある。

これに伴い、観光舟運も活発化しており、堂島川と土佐堀川に挟まれた中之島をぐるり一周、さらに大阪城や桜宮を巡る中之島周遊コース、また東横堀川を下り、ミナミのど真ん中、道頓堀川から木津川、そして再び大川まで戻ってくる道頓堀周遊コースなど、好みに応じてクルーズ船が大阪の街中を

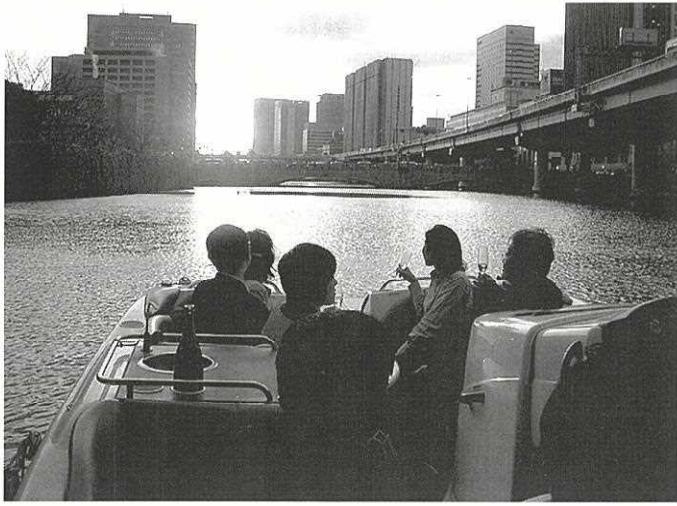


大阪市内の中心部を口の字型に流れる川

縦横無尽に案内してくれる。阪神高速環状線の高架下を流れる東横堀川では、高架の裏面部分(約二km)をスクリーンに見立て、船を走らせながら、大阪港にある「海遊館」のジンベイザメやイルカの映像を映すなどといった仕掛けづくりも面白がられている。

### 水都大阪の魅力を再発見

川での遊びが再び盛んになれば、いままでも道路側に向いていた川沿いのお店も、川に向かって開かれていくはず。現実として川側に看板がポツリポツリと出だしたことにより、大阪の魅力がより一層高まりつつある。観光都市と



夕日を楽しみながらリパークルーズ（中之島に於いて）

太陽が傾き、西の空が茜色に染まる頃、川面を渡る涼風を頬に感じながら、ゆらゆらと船に揺られて談笑する。船遊びは夕方に楽しむのがベストだと思ふ。この夕方という時間を、現代人

## “夕方文化”の復活を

多くの川が流れている。春の桜見物、夏の夕涼み、秋の舟運まつり、冬のクリスマスリパークルーズなど、四月から十二月まで四季折々の楽しみ方のできる船遊びがあり、水都大阪をさらに魅力的なものにしている。

しての将来を考えると、やはり他の都市にはない楽しみ方を提供していく必要があり、大阪にとって、街中を流れる川やそこに架かる橋というのは貴重な財産なのである。

例えば道頓堀川に流れている水は、遡れば京都を経て琵琶湖に繋がっている。実際にミナミから東横堀川を上げて大川、さらに毛間の閘門から淀川に出てみれば、そのことがよく理解できる。また、大阪にも背の高いビルが増え、街を眺めようとすると、高い位置から見下ろす形になることが多い。逆

に、川面から見上げる形で街を眺めてみると、いつもとは違うもうひとつの大阪をみる事ができる。

阪神高速道路の高架下を流れる東横堀川を下つてみると、それぞれ物語のある高麗橋、平野橋、大手橋、本町橋など、様々な橋が架かっている。実際に川の下からそれらを眺めると、橋脚や欄干の姿形が実に個性的なことがわかる。これは橋の上からでは気づくことができない。

堂島川、土佐堀川、寝屋川、東横堀川、道頓堀川、木津川…、この街には



遊歩道のある道頓堀川

は意識しなくなった。

昼間は仕事をする時間、そして夜は心と体を休める時間。その間の夕方は友人や恋人と語り合ったり、はたまた趣味や娯楽に興じたり、大人が人生の楽しみを追求する時間であり、かつては夕方から文化が生まれていた。最近では、朝、昼ときて、いきなり晩となっている。こういう暮らしからは、文化は生まれにくいであろう。

単に、船で川に出るだけでは船遊びにならない。昼間の仕事のことは忘れて友との語らいに興じ、さらに、美しい夕日につつまれて明日の英気を養う



船から見る橋の風景（大阪城の外堀・東横堀川）

ことが、舟遊びを堪能するための必須条件である。

大阪の川というのは、淀川にしても、大川にしても、道頓堀川にしても、皆東から西に向かって流れている。川の流れに任せて船に揺られていると、美しい夕日と金色にかがやく川を見る事ができる。大阪人が船遊びに特別な思いを寄せるのは、この美しい夕日と決して無関係ではない。

大阪の川はハード整備が整いつつあるが、少し昔に帰って、“夕方文化”を取り戻すことが水都再生につながることを思う。

# 韓国の河川整備・舟運の 今後の展望



江上 和也

株式会社エコー 河川・環境部副部長



金光鎰

大韓民国  
第32代大韓土木学会会長

特集

## 舟運都市の再興

### はじめに

韓国と日本は、古くから文化、技術、人材等の面で濃密な交流が綿々と続けられている。古代日本には、韓国からの渡来人がもたらした文化や技術が伝播し、それらを吸収しながら日本の礎が形づくられていった。現在では互いに切磋琢磨しながら、東アジアの隣国

として協調関係にある。韓国の河川や水辺に目を向けると、日本等からの技術を取り入れながら、ダイナミックな動きを見せている。その一端を紹介するとともに、今後の韓国の河川舟運の展望を概説する。

### 河川ルネッサンス

韓国では、漢江や洛東江等の河川が

都市を貫流している。大河から小河川まで多様である。これまでの韓国の河川整備は、治水並びに利水が主軸で、水資源の適切な管理を主要課題として多くの施策がとられてきた。厳しい環境下の半島では、ダムによる水資源の確保と治水対策が重要な事業であった。一方で近年に至り、環境破壊が懸念され、市民団体による反対もあつて、様々な技術を取り入れながら環境面に着目した整備と保全が進められ、その様態も少しずつ変化してきている。その一端を以下に紹介する。

### 清溪川復元

チョンゲチョン

近年、世界の都市関係者に注目されたのは、ソウルの清溪川の復元事業であった。都市河川を再生し、都市を生き返らせソウル市民の自信と誇りを復活させた事業である。清溪川復元のプロセスと事業推進については、多くの調査研究や著書により公表されているのでここでは割愛し、清溪川の持つ意義を考える。

大都市の多くは、かつて都市内を流れていた川を都市交通や治水対策のため、暗渠化や三面張りの排水路とし、都市環境保全のための水の効用を捨て

去ってきた。清溪川が暗渠化されたのも同様である。しかし、都市内に清流を呼び戻し、水辺に近づけることこそ二一世紀の都市の姿だと当時の李ソウル市長は考えた。都市交通重視からのパラダイムの転換である。中心市街地で自動車交通が集中するメインストリートが、ソウルの母なる川、清溪川へと再生された。川の存在は親水もあれば浸水もある。川を通して自然の営為を学ぶ場が都市内に出現したことで、都市環境や市民の感受性も再生された。

当然、市民の社会活動も転換を余儀なくされ、自動車交通になれた都市住民は不便さを感じたが、水辺の出現は風の道をつくり、都市問題の一つであるヒートアイランド現象の低減に役立つことがモニタリングで明らかとなった。

水辺の復元は人々の生活にも変化を与えた。広幅員の道路に高架道路があった頃、雑踏の中で忙しい時間が過ぎるだけの空間であった。水辺が再生されると、近隣住民や会社員が水辺の散策を楽しみ、生態系の自然の姿を目で見て肌で感じ取るゆとりと潤いの空間が生まれた。さらに沿川では、清溪川と一体となった都市再生も図られていく。

一方、清溪川の流れを維持するために、漢江や下水処理水の他、地下鉄からの湧水による流量の確保が行われている。全てポンプによる水量確保であり、かつ降雨時の治水対策と、防犯上夜間の監視も怠ることができないことから、二四時間体制で維持・管理されており、コストと環境上の問題も派生している。

清溪川の復元を契機に、韓国国内では都市内の河川の再生が進められている。これは都市のあり方を水辺から見直し、新しい都市環境と空間を創出さ



現在の清溪川

せることで、地域のアイデンティティを明確にしたいとの意図からであろう。

## 漢江ルネッサンス

漢江は、韓国一の大河である。流域の水資源対策と治水対策を進めながら、環境との調和を図った様々な整備と保全が進められている。河口は南北の軍事境界線である。これまでも、沿川ではワンドやウエットランド等の生態系に配慮した環境整備が進められており、水際には遊歩道やユニバーサルデザインの坂路等、日本と同様の河川整備が



建設中の掘浦川放水路（京仁運河）

進められてきた。

この漢江をさらに価値あるものとして世界に発信していく事業が、漢江ルネッサンスである。ソウル市は清溪川に続いて、漢江を観光資源として活用する計画である。この計画は、水辺へのアクセシビリティを高め、水辺への集客性を向上させること、緑地や水辺の生態園、フットパス等の整備の他、国際旅客ターミナルの整備、ミュージアムやコンサート船、河口部では人工島の整備等が行われようとしている。このように、漢江に文化の継承と経済価値を求め、魅力ある空間の創出が考えられている。しかも、治水と利水という流域の市民生活に必須なインフラを確保した上のことである。

この点が日本と韓国との河川に対するとらえ方の相違である。日本でも水辺を生かした都市の再生が進められつつある。しかしながら、その多くは治水上支障がなく用地が確保できる場所のみである。韓国では治水を念頭に都市再生の手段として河川を大胆に活用しようとしている。

## 舟運都市

韓国での運河の歴史は古く、十五世

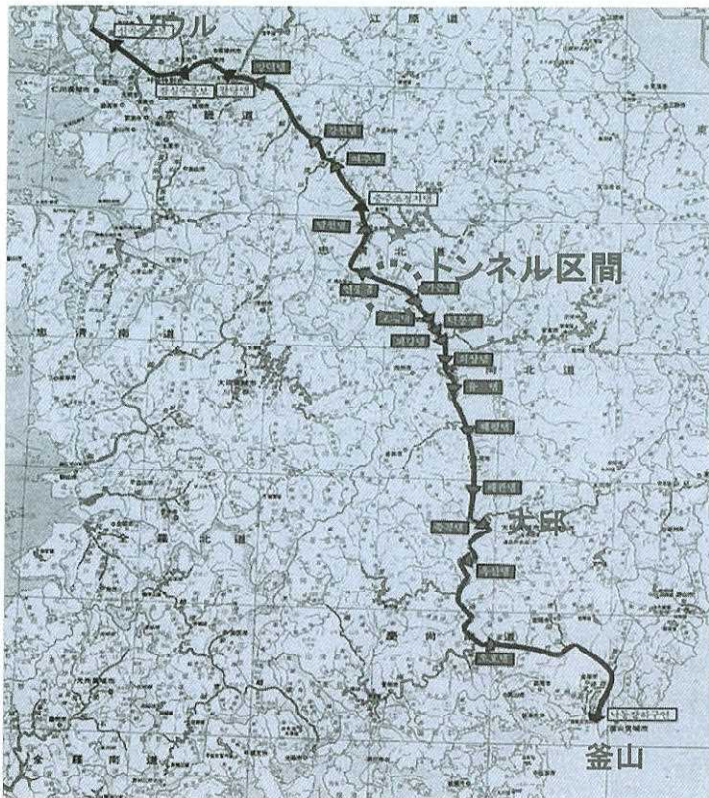
紀の李氏朝鮮時代から運河建設が試みられている。日帝時代にも運河の改修と建設の歴史を残すが、衰退し消滅する歴史はわが国と同様である。現在、韓国の河川舟運は漢江ほか、限られた箇所で行われている。その多くは、観光遊覧である。先に述べた漢江ルネッサンスでは、既に水上タクシムも出現し、秀吉の水軍を撃破した亀甲船によるイベントも行われ、僅かながら舟運と水面利用が実践されつつある。近年では、ソウル近郊の掘浦川放水路と一体となった、京仁運河建設が先駆けとなり、李明博大統領による三大運河建設構想が賛否両論を含め議論的となっている。そのような状況下で、今後の韓国の運河・舟運の展望を以下に概説する。

## 運河と災害

欧米の運河はいまだ健在で、主として大量の重量物を輸送することに利用されている。今日でも、都市間の運輸施設として、運河は極めて重要で、確実に機能している。李大統領の公約となった全長五四〇km、高低差二一〇mの京釜運河は、現在韓国国民の八五％が反対しているとされる。当初の計画

は、新たに建設する十六のダムと閘門二二箇所(運河とトンネル(全長五・三km)で漢江と洛東江を結び、一万トン級の船舶の通航を可能とするものであった。国内世論の多くは、経済性と水質汚濁、周辺の環境破壊などを疑問視した反対意見である。内陸部の中山間地と主要都市は既に高速道路で結ばれており、今なぜ運河が必要かという議論もある。

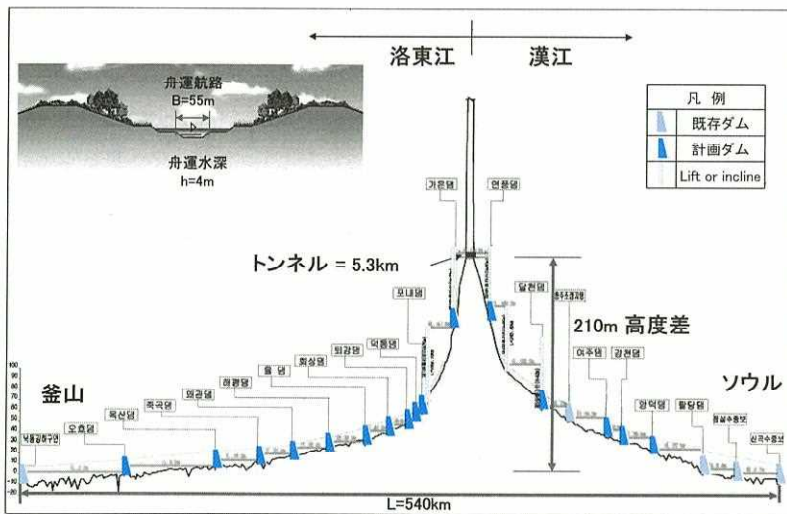
一方で、荒れる東シナ海の迂回より気象に左右されない内陸ルートは重要



京釜運河ルート

で、内陸部の都市の活性化を可能とする意見もある。地震が少ないとされる韓国であっても、巨大地震が発生しないという保障はない。耐震設計の立ち遅れも近年指摘されており、災害に対する予防措置として水路を確保しておくことが中山間地の都市の存続に繋がるといえる意見もある。また、ヨーロッパの事例を見るまでもなく、運河を利用した物流の多くは、危険物や廃棄物である。危険物による事故が都市内で発生したことを想定

すると、やはり水路による安定した輸送の方が安全といえる。中山間地の都市では、都市周辺で廃棄物の最終処分が行われているが、管理処分地であっても何時かは漏水等で地下水を汚染させることも懸念される。したがって、運河を活用し河口沿岸まで輸送した上、管理型の廃棄物処理を兼ねた人工島建設の方が、中山間地の生態系の維持と環境保全、ひいては人の健康被害を軽減



京釜運河縦断面図

することができよう。経済性と安全性の観点から提案されているトンネル運河は、その形態を含め今後とも慎重な検討が求められる。

### 水資源管理と舟運、運河

韓国の運河整備は、民間投資による建設を基本としている。運河は、先に述べた廃棄物輸送等の公共輸送も担うものでもあり、運河は公共財としてのインフラとなる。先に四大河川改修と併せての整備が発表されたが、運河建設の偽装との声もある。しかし、国土保全上、河川改修による治水並びに利水の確保は非常に重要である。また、河川の正常な機能を維持するための流量は、舟運を継続するための流量も低水管理として、日本では規定されている。

漢江や洛東江流域は、水需要が大きく、かつ治水対策も必要不可欠である。これらの河川を改修し、流域への治水並びに利水の安全度を高め、生態系に配慮した河川整備が必要である。その結果、運河機能が必要とされる区間を可航河川として整備することが望ましい。運河建設による弊害が多々取り上げられているが、中・上流部にダム機能を有した運河を確保すれば、台風や集





新羅地区計画図

中豪雨時に貯留機能として活用でき、ピーク流量の低減効果で下流への被害を抑制することもできる。洪水後にゆっくり流すことで河川維持流量も確保される。また、渇水時には既存ダムと水融通による用水確保の手段ともなる。

魚類等への支障であれば、魚道の設置や閘門の開閉による遡上を促す工夫を行えばよい。閘門設置箇所では水位

の落差を生かした小水力発電を行い、閘門や運河管理に必要な電力を賄い、地域への非常電源として供給も可能である。先の河川改修による河道浚渫や運河の浚渫土砂も、建設材料として利用ができる。水質の汚染も問題点として指摘されているが、運河が汚染の原因となることはなく、流域都市の水環境改善を図り、中山間地の防災を含め流域管理と一体となった運河整備を行うことで懸念は払拭される。

### 個性ある都市と持続可能な社会に向けた舟運

韓国国内では新都市建設が各地で進められている。その多くは、水辺と舟運を活用している。その一つである仁川広域都市の北側、新羅地区では、舟運を活用した都市建設が始められている。既存の二つの河川の活用と人工的な運河を建設し、都市内に水路網を張り巡らせ、観光遊覧や水上タクシーで各地を結ぶ。ヨーロッパの運河都市の再現である。また、漢江沿川の都市開発でも水辺の活用方策として舟運が導入されている。

一方、先に触れた京仁運河は、ソウルと仁川間の街作りも視野に、ソウル

と仁川間の交通問題を解消し、物流機能を高めていくことにあった。しかしながら、僅か十九kmの区間に物流機能を持たせることは投資効果が小さく、都市廃棄物の安全な輸送を行うことに議論が移行しつつある。トラック輸送より、はるかに省エネ効果も高く、造船業への投資効果もあると考えられている。環境面からは、渋滞や交通事故もなく、大気環境の改善も期待されている。水路と都市を一体化し市民生活をより豊かにすることは、これからの都市経営の手段になる、と考える李政権の行方から目を放すわけには行かない。

### おわりに

韓国での運河建設には反対が多数を占める。李大統領の支持率も牛肉輸入問題で低迷しているが、運河の必要性や利点を論理的かつ丁寧に説明し、多面的な議論ができるよう条件を整えることが肝要である。漢江や洛東江、中小河川や水路、必要に応じて水路と水路を結ぶ箇所であれば運河で、各地の都市を結ぶことができれば、環境世紀の水の世紀である二一世紀に水辺を生かした個性ある都市再生が期待できる。かつ都市間の水上ネットワークが形成

できることで、陸と水との連続性が強固となり、より豊かで質の高い都市環境が得られ、国土全体が舟運都市として活性化されるであろう。これらを実現していくためには、行政と住民、土木技術、NGOが協働・連携していくことが必要である。

翻って、日本における河川や舟運を活用した都市再生論議は、韓国のダイナミックな動向に対して、まことに静的である。とはいえ、これまでの議論は全国各地の民間団体で具現化しつつある。徳島、松江、広島、大阪などでは、都市の魅力を引き出す装置として舟運を取り込み、観光や沿川再開発に大いに寄与している。水路で結ばれたリバーフロントの再編は、都市観光の拡大、第三の都市交通施設、静脈物流施設として機能し、さらには災害時の緊急輸送システムとして機能することから、これからの都市の発展、向上には欠かせない。

### 【参考文献】

- (1) 江上和也・金光鎔 「歴史回復と環境都市への志向」山海堂 土木施工 vol.46 no.7
- (2) 三浦裕二・陣内秀信・吉川勝秀「舟運都市—水辺からの都市再生」鹿島出版・2008
- (3) NPO都市環境研究会「国際舟運シンポジウム—河川・運河を活用した都市再生」2006.11





白いしっくい壁、和瓦を用いた正面ゲート



広々とした田んぼの先にそびえる関宿城博物館の天守閣。城のかたちは、往時の資料を元に再現された

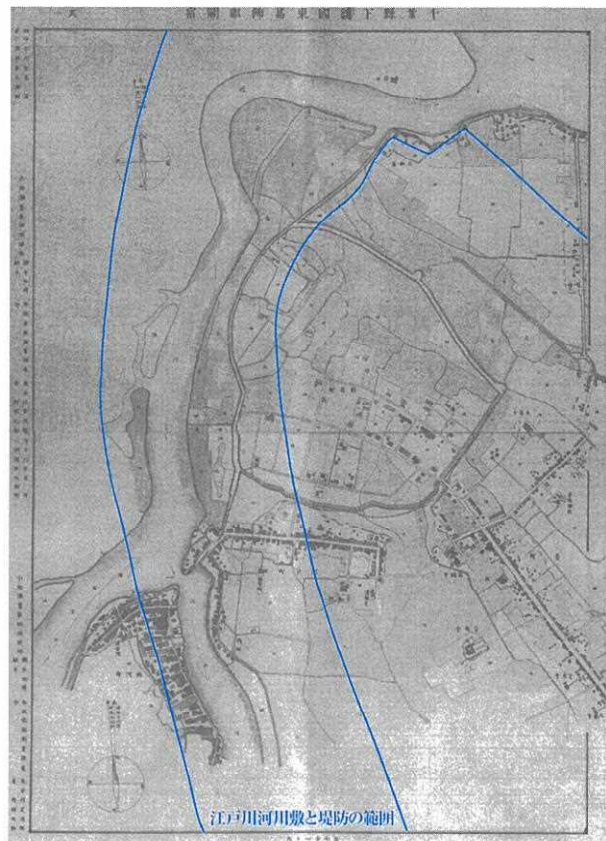
館がある。外観はかつての関宿城を模

### 博物館と地域学習

また、しばしば洪水を引き起こしていた利根川には、江戸の洪水を防ぐため、江戸川の分岐点に棒出しという堤を設け、水量調整をしていた。昭和初期にはここに近代的な土木技術によって水門と閘門を併設した水閘門が建設され、今に至っている。

だつた。積み荷は米だけではなく、十九里の干鰯や野田や銚子の醤油、佐原の酒、流山の味醂なども江戸へ送られた。また舟は物資の輸送だけではなく、鹿島神宮や香取神宮、息栖神社を巡る遊山客の足にもなった。十七世紀末ころには、松尾芭蕉が川舟に乗って鹿島を訪れたことが記されている。明治になると、利根川と江戸川のバイパス経路となる「利根運河」を開削。大型の外輪蒸気船が就航し、さらに大量の物資輸送を可能にした。関宿回りの航路より距離で約四〇km、時間で約二日の短縮となった。しかし、この利根運河も太平洋戦争前には使われなくなる。

した天守閣で、整備された小高いスパー堤防の上にそびえている。開館したのは一九九五年。当初は、洗面器を抱えてやってくる人がいたという笑話が残るほど、博物館としては個人的で目立つデザインとなっている。館内には通常の文献資料や解説とともに、実際の大きさの三分の一の高瀬船を中心に、河岸のまち並や河川改修の工事風景など細部までいねいに作られた模型や、実物大の蔵や商家、民家が往時の情景や雰囲気を与えている。天守閣部分最上階にあたる四階展望室



東葛飾郡関宿迅速図（明治16年）

明治初期の関宿城付近の地図。青いラインが現在の川の位置で、中央の囲われた堀内が城内。左下の建物が集ったところに関所があった

は三六〇度に視界が開け、ゆったりと流れる利根川と分岐した江戸川が一望できる。博物館では、常設展示、企画展示に並行して、歴史講座や野外講座、郷土食講座、体験教室を主催している。中でもカヌー教室が一番人気だが、関宿城址や外堀跡、水閘門など周辺史跡を巡る「城下を歩こう」という体験教室は、いつも定員いっぱい参加者が集まる。野田市の人口は約十五万五〇〇〇人（二〇〇七年）。このうち関宿地域の人口は三万人ほどだが、年間の来訪

者はここ数年十三万人くらいで推移しており、盛況だ。決して交通の便のよい立地ではないが、対岸の埼玉や茨城の来訪者も多いという。

野田市内の小学校の多くは三年生になると博物館を訪れ、地域の歴史や文化に触れる時間を設けている。学校によって滞留時間がまちまちなので、館内の展示を見るだけの場合もあるが、半日以上時間をかける場合は、周辺の史跡や社寺などを歩いた後に、博物館の展示を見るところもコースも組んでいる。

### 埋もれた歴史に触れる時間

取材した日は市内の福田第二小学校の三年生十六名がやってきていた。博物館に来る前に、町内の史跡や記念館を巡ってきていた。館内正面玄関を入ったところに周辺の地形の大きな模型があり、学芸課長の太田文雄さんが江戸時代のこの地域の様子を説明する。模型の川を指して「実は今の川は、昔のものよりずいぶん幅を広げたものなんだ」と言うと、子どもたちは「ええー!」と驚き、話に引き込まれていく。そして、地元の特産物である野田の醤油がいかにして生まれたのかを、わか

りやすく話し始めた。

醤油の原材料である大豆、小麦、塩が舟によって運ばれてきたこと。つくった醤油が一大消費地である江戸にすぐ運べたことが、醤油産業の発展につながったのだ。さらに舟で北浦から江戸まで運ぶのに十日から十四日もかかったこと、風が吹かなかつたら櫓で漕いだり、川の水が少なかつたら人力で舟を曳いたことなど、現代では想像もつかない川と人の関係を語った。

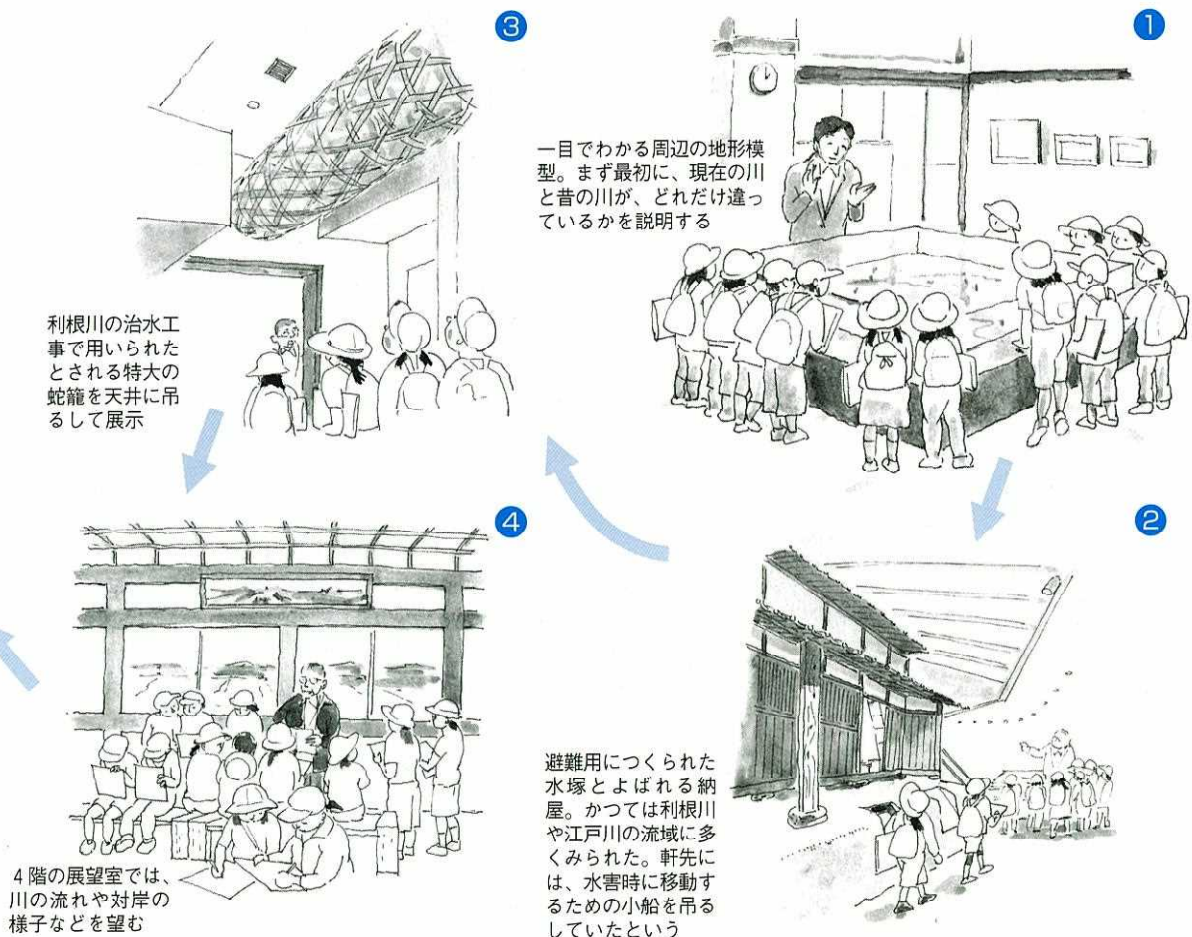
次の展示室に移動する前に、「関宿のことだつたら何でも知っている人」と博物館サポーターの上原武雄さんを子どもたちに紹介。この後、関宿地域の生活や文化の紹介は上原さんの案内で進む。洪水に備えた水塚という建物の前では、「おじさんが子どもたちのころは、まだ大雨による洪水があつて…」と災害の実体験を話したり、当時のまちの様子や細々と残っていた舟運について語った。そして、展望室で川を俯瞰した後には、屋外へ出て中之島公園まで行き、実際の川の大きさや水閘門という構造物を目の当たりにした。

### 地域の人たちが集まる博物館

ほんの一〇〇年ほど前はたくさんの

## 館内の見学ルート

〜福田第二小学校の場合〜



物資が集積し、多くの人びとが行き交う賑やかなまちだったという関宿。産業、流通の変革によって、静かな農村集落へと変わっていった。人口も減少傾向にあることから、地元の商工会は何とかまちを活性化させたいと考えている。こうした動きに対し、博物館では街のイベントの実行委員会の一員として参加するなど、地域との連携には前向きだ。太田さんは「ここは人のつながりがとても温かい。博物館の運営も、地域の人たちにとっても助けられている」と話す。

地域の人たちも、このユニークな博物館をまちの核と考えているようだ。今年に入り商工会の婦人部では、手弁当で博物館と周辺の宣伝を代行。県内の駅をめぐる、アピールのチラシを置いてまわった。その甲斐があつてか、例年に比べ来館者の数も多いという。地域の人の協力は、サポーター制度という形にもなっている。小学生を案内した上原さんもサポーターのひとりで、地域の有志が得意分野を生かし、展示ガイドや古文書の解説などに取り組んでいる。

発端は、来館者が勝手に見るだけではよく分からず、つまらないという意

見があったからだ。そこで解説する人がいれば、理解の助けになると考え、サポーター募集となった。来館者は、多いときには一日千人を超える。今年七七歳になる上原さんは、サポーターになって三年が経つが、名指しされるほどの人気で、お礼の電話や手紙をもらうこともあり、励みになっているという。「身近な歴史や文化を説明することは、自分自身にもよい勉強になる」と意欲的に取り組んでいる。しかし、最近の子どもたちに対しては「歴史を知ることに関心がないように感じる」と寂しい思いを抱く。太田さんも「見学に来る小学生は三年生が多く、あまり複雑な話はできない。歴史の勉強をする中学生くらいで来てもらうと、もつとおもしろいはず」という。

「地域に根差した文化、歴史が分かり、多様な体験もできる」博物館の特性を生かし、「地域の人が集える拠点にしたい」と今後の展望を語る太田さん。過去を懐かしむだけではなく、未来へどうつなげていくか。そんなヒントのたくさん詰まった地域密着型博物館の新しい活用が期待される。

取材Ⅱ西山麻夕美(フリーライター)  
イラストⅡ河合睦子



# なべ炭を四五丁流す細流れ

(墨田区亀沢)

幕府と町方が建設し維持管理した  
天下の総城下町江戸の下水道網整備

江戸の町づくりのなかで、下水道の整備は生活排水の処理だけでなく、湿地帯においては除水除湿のためにも必要なものであった。江戸の町には幕府が造った「公儀下水」と、町方が造った「手前下水」があった。はじめは地域的規模で対応していた江戸の下水道は、町の拡大に伴い系統だった下水道網へと整備され、町方に管理が委託されていく。

## 湿地帯本所開拓の割下水

都営地下鉄大江戸線の両国駅から、エレベーターで地上に出ると、後方の高台に江戸東京博物館が威容を誇っている。目の前を清澄通りが横に走り、

清澄通りを起点にした北斎通りが、錦糸町方面に一直線に延びている。

この北斎通りは、江戸時代に造られた「南割下水」の跡で、浮世絵の葛飾北斎がこの割下水沿いで生まれたことから、「北斎通り」と名づけられた。

通りには行灯を模した街灯が並び、それぞれに北斎の絵が飾られ、「北斎ギャラリー」と称している。

江戸時代の下水というのは雨水や生活排水を流すもので、現在ののように尿尿を流すわけではない。トイレは汲み取り式で、尿尿は農家が肥料の原料として買い取っていたのである。

割下水は、通りを二分する形で排水溝が道路の中央に設けられたものである。この掘割は比較的大きく、南割下水は本所(両国)深川(江東)の開拓にもない、計画的な町割の一環として造られたもので、堅川や横川(後に大横川)とともに、本所深川の排水整備施設として設けられた。北斎通りの「南割下水」に対し、現在の春



日通りのところには「北割下水」があったが、通常、割下水といえは、南割下水の方を指した。

両国は明暦三（一六五七）年の明暦の大火（振袖火事）後の都市改造計画で、主に武家屋敷の移転先として、新たに開拓造成され地区である。明暦以前の本所は、水が一面に果てしなく広がる低湿地の田園であった。本所開拓はまず両国橋を架け、堅川や横川など、東西および南北に通じる河川を掘り立てることから始まった。このような河川の開削は、揚げ土を埋め立て用に利用するだけでなく、湿地帯の泥土の排除・土地の乾燥のためにも必要なこと



隅田川からの水流を引いていた清澄通り  
(右手前は江戸東京博物館)

であった。

南割下水跡の北斎通りに面した緑町公園・緑図書館一带は、弘前藩（通称津軽藩）上屋敷があった場所である。上屋敷建築開始の元禄二（一六八九）年当時においても、湿地帯で地盤が悪いため、弘前藩は地固めに多大な費用を要したとされており、排水路である割下水の必要性が理解できる。

「**殿様をどぶへ立たせる拝領地**」は、幕府から拝領された屋敷地の境界にあたるどぶ（境界下水）に、藩主の名を記した杭を立てることを詠んだものだ。弘前藩主津軽信政の名も、本所の下水に立たせられたのであろうか。



清澄通りの水流が錦糸町方面に分岐した南割下水跡の北斎通り

本所の南割下水と北割下水は、万治二（一六五九）年に開削されたとされ、ともに幅二間（約三・六m）であった。現在の横網町公園・江戸東京博物館・

JR両国駅を含む隅田川沿いの一帯にあった、幕府の御米蔵のところから清澄通り沿いに水を引き、南割下水は北斎通り沿いに分岐して、約八七〇m先の横川に落ちた。落ち口には樋があり、横川の水量の増減によって桶門を開閉する仕組みになっていた。そして南割下水はさらにその先の十間川（横十間川）まで延びていた。

「**黙礼のなかをながる、割下水**」は、割下水を挟んで兩岸の武士が黙礼をして通り過ぎるさまを詠んだもので、武家地を流れる本所の割下水は、こんな感じであったことだろう。

南割下水の南側には、赤穂浪士が討ち入りをした吉良上野介の屋敷跡のごく一部が、本所松坂町公園として保存されている。その討ち入りの際、吉良邸から逃げ出して割下水を通った家臣がいたかもしれないと、「**割下水通り夜中に逃げる音**」（柳多留）と詠んだ句もある。

南割下水と北割下水は、大正十二（一九二三）年の関東大震災後に地下排水



大横川親水公園は南割下水が流れ落ちた横川の跡である

路となり、現在はごく普通の道路になっていて、南割下水が落ちた横川も親水公園に姿を変えている。

### 江戸初期の排水路

町づくりにおいては、人間の生活に欠かせない飲料水・生活用水の確保と、使用した生活廃水（汚水）を処分するための排水路の整備が、最重要課題となる。

天正十八（一五九〇）年に江戸に入った徳川家康は、入江に位置する江戸城とその周辺に配備した家臣団の飲料水確保に苦勞する。江戸城下の井戸は水に潮が入って、良質の飲料水は得られず、川の水も河口から近郊あたりま

では「汐入り川」であった。そこで上水が引かれるまでは、江戸城の周りの小河川を堰き止め、淵と池を造成し、飲料水として利用したのである。

江戸城の西半分は武蔵野台地上に築造され、城につづく武家屋敷も台地上にあり、江戸城東側の臨海部との海拔高低差は二〇〜三〇mほどだという。居住地の土地の高低は、居住者の身分差と比例し、高台には大名・旗本などの武家屋敷があり、低地には下層町人の居住地が設けられた。

このような江戸の半分を占める武蔵野台地上においては、武家屋敷の市街地からの排水は、高さところから町人居住地の低きところに、自然に流れ落ち、河川に合流して海に流れ込むことで処理されていた。

そんな汚水処理の場所となったのが、「会所」と呼ばれる明地である。会所は江戸の町の建設に際して、計画的に残された空き地で、町中や川の淵、道の落ち合うところなど至るところにあった。会所は四方の背後を町に囲まれ、その多くが屋敷地よりも低いところにあったため、各屋敷は水を逃がす溝さへ造れば、汚水は簡単に会所へ流れ落ちた。こうして、会所は汚水の処分地

やごみ捨て場と化していく。

しかし、会所には火除地など本来の役割があるため、町奉行は明地としておくために掃除をし、ごみ捨てを禁止して下水の整備を進めたのである。

臨海低地や埋立地は一日二回潮の干満の影響を受けるため、海拔高度平均3m以下の土地に町を造成する場合には、下水道（下水溝）の経路の策定が最優先された。計画的な城下町建設にあたっては、まず道路を定め、屋敷割を行うことから始め、道路に下水路を掘り、排水の処分を確保することが行われたのである。

### 公儀下水と手前下水

江戸の地形は山の手とその下に位置する下町に大別される。山の手に位置し、江戸の町の八割を占める武家地と寺社地は区画そのものが大きく、下水堀のような大溝や相応の大きさの側溝が排水路として設けられた。また屋敷内や屋敷地の境界、あるいは町境にも排水溝が設置された。

一方、低地の平坦な地形に位置する町人地では、幕府（公儀）が造った「公儀下水道」（公儀下水・御公儀下水）が建設された。幕府の所有地（公儀地）

である町中の下水道施設は、公共物であるため幕府が造ったのだ。町奉行の支配下にあったが、施設の日常的な維持管理は、通常、町方が行った。

公儀下水は下水溝の大きさによつて、「大下水」と「小下水」の区別があった。これらは雨落水や屋敷地から出る下水を集めて、掘割や河川に排水する公共的な下水である。「雨落水」というのは通りに面した表店の庇の軒端の下に、庇から落ちる雨水を受けるための排水溝で、個々の店単位ではなく、一つの屋敷地を単位として設けられた。下水は敷地内や道路の排水溝から小下水に入り、そこから大下水を経由して掘割や河川に排水されて、海に注ぎ込むのが一般的で、町人地の排水方式は側溝方式だった。

町内の井戸端で、鍋や釜の煤落しが始まると、真っ黒な煤が下水溝（細流れ）を流れて出し、「なべ炭を四五丁流す細流れ」と詠まれる光景が出現する。同様に米のとき汁の白い水など生活廃水は、水路を経由して隅田川に合流。「白川の水の流れは隅田川」と詠まれている。

江戸の下水道は、当初は地域的規模で対応していたが、町の拡大に伴い系

統だった下水道網へと整備されていく。元和九（一六二二）年から慶安四（一六五一）年まで在位した、三代將軍家光の頃には、江戸市中の下水網は掘割とともにかなりの完成をみたという。

江戸の下水道建設に関する詳細な記録は残されていないことだが、慶安元（一六四八）年町奉行所は町々に「道路の補修に関する取締令」ともに、「下水ならびに表のみぞのゴミを町々で浚って滞らせないようにすること。下水へゴミやあくたを少しでも入れないようにすること」を命じており、この頃には下水道と溝が整備されていたことがうかがえる。

江戸の下水道には幕府が造った公儀の下水のほかに、町方が自前で造った「手前の下水道」（手前下水・自分下水）があった。

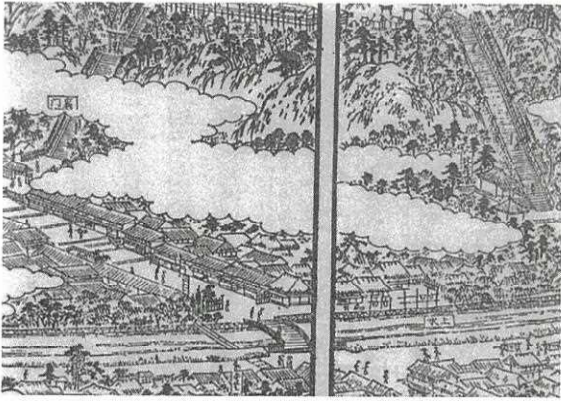
手前下水は地主（家持）によつて造られた下水道のことで、町内に屋敷を所有し、これを貸地・貸家として経営する場合、地主は屋敷内に下水を設けたのである。これは現在の下水道施設でいうと「排水設備」にあたる。「溝」というのは、手前下水の屋敷内の路地に設けられた下水溝のことで、その修理は地主（家持）・地主から管理を委託



された家主（大家）が負担した。

どぶには「どぶ板」がかぶせてあり、長屋の住人がどぶ板の不具合でどぶに落ちて修理はしてくれないが、大家自身が落ちたら修理するだろうというので、「**小気味よく大屋が落ちて溝普請**」とある。

江戸の下水網は道路を利用した上水網と競合するため、下水が上水堀や堀、河川などを越えて横切れる場合は立体交差とし、「**渡下水**」または「**跨下水**」と呼ばれた。下水が上水堀を跨いで渡る場合は、下水溝の汚水が上水堀に落ちるのを防ぐために、箱状の樋を使ったため、「**箱下水**」ともいった。



『江戸名所図会』に描かれた神田上水の箱下水（中央の橋の左隣）

神田上水には十カ所に箱下水が架かり、幕府の費用で新設・修復がなされたが、後になると神田上水の上手にある武家・寺院と町方がそれぞれに下水組合を作って、普請・修復の費用を負担するようになった。

### 下水道の維持管理の変化

幕府は下水の維持管理に関する法令を、度々町方に出している。明暦三（一六五七）年の明暦の大火以前の法令は、「下水が滞らないように塵芥を下水に捨てぬこと」「下水浚いを行うこと」「下水にごみ止めを設けて、ごみを浚い上げること」などを命じ、下水保全のために「下水に建造物を建てたり、下水幅を狭めることを禁止」している。これら下水保全に要する費用は、町方の負担とするとされている。

町方の負担は、町の運営費である「町入用（まちいりようとも読む）」から支払われた。町入用の出資者は、町政運営に権利と義務を有する正式の町人である地主（家持）である。町入用は総合計額を地主に割り振り、その割掛は表屋敷の間口割（間掛り）と屋敷面積に応じて割り掛ける方法があったが、寛政三（一七九二）年に表屋敷の間口

割（小間割）に統一された。

町に下水組合が設けられると、下水に関する仕事が町から組合に移され、その経費を町に割り当て、町ではその経費を町入用に計上したのである。

明暦の大火後は、「町々の復興に際し、雨落下水を設けること」とし、「雨落下水も他の下水同様に浚うように」と命じている。また下水に蓋をするようにという法令も出されている。下水の維持管理に関する法令は、寛文三（一六六三）年頃までにほぼ出尽くし、以後はこれらの法令が繰り返し発令されていく。

江戸の下水の管理は「下水奉行」が置かれて担当していたが、寛文六（一六六六）年以降は常置の下水奉行は設けられず、下水が埋まると訴えがあり次第、当座の奉行を任命して、浚渫にあたらせる方法をとった。

江戸の下水建設は幕府の都市計画の下に行われ、その管理は幕府が負担することが多かったが、次第に町方や町人に委託する形に移行していく。町中の下水浚いは町々に課された義務で、町の負担で実施した。やがてこの下水浚いを営業で行う者が現れ、町はこの芥取請負人に請負させた。

芥取請負人は自分が住む町の「ごみ取

り」を請負うほか、往來の掃除、下水浚いを行い、道路工事など人足が必要なのはそれに従事した。また鳶の者たちも自分の住んでいる町を持ち場として、同じような雑用をこなしていたから、下水浚いも自分たちがやって、よそ者が入る余地はなかったという。

「**二股の土大根めぐどぶさらい**」という川柳は、下水浚いをする者の足元が泥に汚れ、脚の上の方は汚れていないさまを、泥つき大根に見立てたものである。

下水が滞ることのないよう、町々に課せられた下水浚いだが、町から外れたところは怠りがちになる。また大下水は浚渫が行き届かなくなり、それに伴って各所の下水が埋まっていく状態になった。神田橋御門外から数寄屋橋御門外（千代田区）までの汐入御堀通りにいくつかあった小下水は、自然と埋まっていき、明和七（一七七〇）年頃には下水の形を留めているのが稀だったという。

「まつもと・こーせい」イラストライター。

「歩いて愉しむ大江戸発見散歩」「なぜのスポット東京不思議発見」「散歩考古学 東京中の宮崎」などの著書や新聞・雑誌などの連載で散歩考古学を提唱。

<http://www.ea.einet.ne.jp/~edotokyov/>



左・大平開墾地の北側にある茶畑



左下・ド・ロ壁で築かれた大平開墾地の作業場跡

下・出津の浦の防波堤。右側が当初の部分

ズサ、石灰を混ぜたもので繋ぐ工法である。けれども、このアマカワの目地は、経年変化で流れ出てしまう。そこでド・ロ神父が、強度が得られる石灰と砂を混ぜた目地を用いたのだと伝えている。

外海町には、ド・ロ塀や練り塀の遺構が数多く残る。ド・ロ塀の代表的なものに出津救助院授産場、練り塀の代表的なものに登録有形文化財の橋口家倉庫（明治三六年竣工）・住宅（明治四一年竣工）がある。各所に残る結晶片岩の石積み

多くは、目地のアマカワが流れ出てしまっている。

### インフラストラクチャーの整備

外海町には平地がない。このため、ド・ロ神父が来た当時、インフラストラクチャーが最も乏しい地域のひとつだったと想像される。

最初にド・ロ神父が手がけたのは、道路の整備だといわれている。外海町内を通る現在の国道二〇二号線は、明治十八、十九年に神父が工事を指揮したものと伝えている。

次に農業である。明治十七〜三四年にかけて、大平地区の二町歩の土地

を開墾したと伝え、地区内にはド・ロ壁を用いた作業場跡と、開墾された土地が残る。この地区の、畑の土留めと井戸には、伝統的な石垣が使われている。

次は漁業で、明治十八年には出津の浦の防波堤を改修している。港には出津川の河口があり、そこには大岩がそびえて



いた。ド・ロ神父は、私費で職人を雇い、岩を除去したという。この工事は、もともと港の拡張を目的としていたが、一部住民の反対で、改修にとどまったという。現在も、結晶片岩を用いた港が一部残る。その石垣と、付近にある住宅の石垣は、明治十三年に撮影された写真のままの景



野道の共同墓地の石段



野道の共同墓地の最上部に残る子供の墓地元産の結晶片岩を重ねた墓石

観が残されている。この他にも、ド・

口神父記念館のある場所から少し離れた北の山間地の牧野地区には、見事な石垣を持つ畑や住居が残されている。この地区もド・口神父が担当した教区である。

外海町内には、海岸沿いから山間部の牧野に至るまで、石垣があらゆる箇所に見られる。この石垣によって、外海町の山肌や地形は整えられ、居住に適した環境へと整備されている。

## 土木遺産の工法

外海町にド・口神父が残した土木遺産の石垣をみると、結晶片岩を用いているため、ひととき巧みにみえる。けれども、

工法上は周辺地域の石垣と基本的に変わるところはない。

農漁業関連の土木遺産の他に、ド・口神父が手がけた基盤整備のひとつに共同墓地の築造がある。共同墓地は、明治二二〜三一年までの九年九月をかけて山肌に築造されたと伝えられている。ここでも、石段、石垣から、墓地の墓石に至るまで、結晶片岩が巧みに用いられているが、周辺地域のそれと工法はかわらない。

石垣や墓地をみる限り、ド・口神父が他の地域と異なる工法を用いていたとは思えない。神父はむしろ地域の伝統的な技術を巧みに使って基盤整備を行っていたものと思われる。

## おわりに

現在も外海町では、「ド・口神父さま」という神父を尊敬する言葉が日常的にきかれる。

明治期、日本に貢献したとされる「お雇い外国人」と呼ばれる外国人達は、多くの場合、新しい技術を日本にもたらしたことで評価されている。外海町でド・口神父が、洋風の文化、風習を、私費を投じてフランスから取り寄せ、広く普及させている点は、先学が多く指摘するところである。このため、ド・口神父への

評価も、お雇い外国人に近いもののように感じられる。

けれども、土木遺産をみる限り、神父が伝統的な技術を活かしている点も注目すべきである。そうした点から神父の業績を見直すと、全く別の評価も可能である。

例えば、先にみた塀や壁の目地の工法である。この工法の意義は、使う砂によって目地を気硬性から水硬性に変えた点にある。それでは、ド・口神父が工業的に新たな砂を造る技術をもたらしたのだろうか。

恐らくそうではないだろう。彼は、近隣で得られる火山灰を多く含んだ砂を用いただけのことだろう。それでは、その砂を地元の人々が全く使用していなかったのだろうか。それもまた考えにくい。神父の功績は、砂の適切な判別法や使用方法を知らせるなど、既往の技術を巧みに利用する適切な指導にあったのではないかと想像される。

技術者に対する評価は、お雇い外国人に限らず、新しい技術の発明者に比重がおかれがちである。けれども、建設分野では、既往技術を見直し、それを巧みに使いこなした者への評価も忘れてはならないのではないだろうか。



# 日台合作、伝統的治水工法の実践 台湾での本格的な多自然護岸の始まり

丸井 英一 NPO法人新河相学堂 理事

## ふるさとの川への愛着

「ふるさとの川」とは、どんなものだろうか。身近に水辺を持たない都会育ちの私には、本当のところはわからない。しかし、それゆえに強い憧憬が心の奥底にある。

「ふるさとの川」は、そこに遊んで五感で感じた原体験と心に刻まれた原風景を持つ人にとっての身近な川なのだろうと思う。言い換えると原体験や原風景とともに川を認識している人にとって、その川が「ふるさとの川」であり、思い出とともに強い愛着や郷愁を感じるのであろう。

ここで紹介し、お伝えするのは、台湾の二人の博士がコンクリート護岸だらけになっている台湾の現状を嘆き、自分たちが子供の頃に遊んだふるさと

の川の風景、台湾が「麗しき島」と呼ばれた頃の川の風景を取り戻したいと取り組んだ「生態工法」、当時の日本の多自然型川づくり（現在は、多自然川づくり）への熱い思いである。

## 突然の電話

台湾は、日本の九州程度の面積だが、標高三〇〇〇mを超える山が、一〇〇以上ある。したがって、どの川も急流河川である。川の七割が礫河床で巨礫も多く、コンクリート護岸やコンクリートブロックの護床工で固められていることが多い。

台湾でも、コンクリート護岸一辺倒ではなく、生態系や河川景観を考えた河川工法で河川改修をする動きがあり、今から七、八年前「生態工法」と称して、当時の日本の多自然型川づくりと

同じようにコンクリートを用いない護岸整備の推進に力を入れ始めた。平成十五年の四月、一本の国際電話があった。電話の主は、陳獻博士（財

農業工程研究中心 チーフエンジニア）で、「台湾の護岸を多自然型工法でやりたい。協力してくれますか？」と

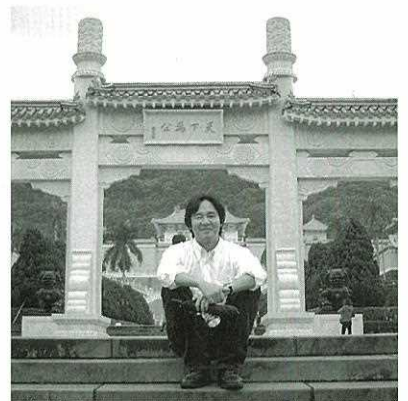
たどたどしい日本語で問い合わせた。私にとっては、突然の電話での依頼だったこと、多自然を意識した護岸の仕事の経験は無い訳ではないが、その数はやっていない、ましてや台湾の川でそれができるかの自信もない。そして、何よりも面識のない依頼者からの依頼を軽々には受けられない。そこで、一応お断りした上で、「どうして私のことを知りましたか？」と尋ねた。「精華大学（台湾の新竹にある）の曾先生と二人で、台湾で「生態工法」を普

及させたいと努力している。曾先生があなたのことを教えてくれた」と言う。

## 熱い曾晴賢教授

それで、突然の依頼電話の意味がわかった。精華大学の曾晴賢教授（当時、准教授）は、「魚」の研究者で、国家公園七家湾溪にしか今は生息していない貴重種、陸封型の台湾サクラマスの保護研究でも有名な博士である。曾先生は、台湾の魚類保護のために「魚道」の設計技術を向上させなければと、「魚道」の大家である豊橋技術科学大学の中村俊六名誉教授（当時、教授）に大学の院生を師事させるほど熱心な先生である。

八年前に中村先生から「台湾の学生や土木設計の実務者を対象に魚道設計セミナーを開いてくれと依頼がある。



故宮博物館前で記念撮影する筆者

君のところの山本君（私の部下で中村先生から魚道設計の手ほどきを受けたことがある）「行けないだろうか？」と電話があった。

この魚道セミナーの仕掛人が曾先生で、後日、山本を台湾に行かせ、セミナーでは中村先生を補佐させた。そんなこともあって、曾先生がご家族と来日の折りには、新宿で会食したりしたこともあり、曾先生の「魚類保護」とそれを実現するための「魚道の普及」や「多自然型護岸の普及」に対する思いは、十分に理解していた。

## 陳博士、曾博士の突然の来日

その後、台湾からの「生態工法」による護岸設計の依頼のことなどすっか



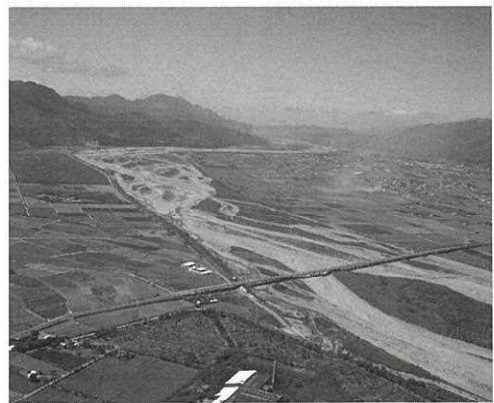
前列右2人目から陳博士、山本、中村名誉教授、丸井、後列右2人目が曾博士  
〔「生態工法」テクニカルミーティングにて〕

り忘れていた。

六月初め、今度は、中村先生から突然の電話で、「台湾から曾先生が来る。とりあえず台湾の生態工法護岸設計について話を聞いてやって欲しい」との依頼である。当時沈黙化していたといえ、台湾で社会問題となっていた「SARS」の事を内心思いながらも断り切れず、またもや「突然」のことながら六月半ばに新宿の日本料亭で会うことになった。

当日、曾先生の他にもう一人いた。それが先の「突然の電話」の主の陳獻博士である。陳博士は、北海道大学に留学の経験があり、日本語が話せる。曾先生も熱い人だが、陳博士も熱い。二人は、台湾政府が「生態工法推進」を言いながら、現場の河川局では、コンクリート護岸信仰が根強く進まないと嘆きながら、熱を込めて「台湾で最初の本格的な生態工法護岸を実現したい。コンクリートでない川らしい護岸をつくりたい。協力して欲しい。台湾に来てくれ」と強いプロポーズを繰り返す。

二人の熱心さにほだされて、「SARSで台湾への渡航自粛が解けたら台湾に行く」と約束して「熱い会食」を終



台東県・卑南溪（池上郷）

えた（と言わなければ終わらない気がした）。程なく台湾への渡航自粛が解け、平成十五年六月二十九日に台湾に渡った。

## いきなりの契約

新宿での「熱い会食」から二週間も経たないうちに、私と中村先生、山本の三人は、台湾の中正国際空港（現、桃園国際空港）にいた。その日は、夕方に着いたので台北の、蒸し暑いレストランで再び「熱い会食」をした。翌日からは、「生態工法」の対象河川である「筏子溪（台中県）」と「卑南溪（台東県）」の川を視察し、それぞれの川を管理する河川局のお役人を表敬訪問した。曾先生は、河川局のお役人に私

ちを紹介し、最初は私たちも含めて笑顔で会話が弾んだ。しかし、一〇分もすると曾先生がお役人に熱弁をふるい、見る見る顔が真剣さを帯び、紅潮する。もう、ミニ講演会のように話しまくり、お役人は、ただただ頷くだけである。曾先生が、「生態工法」の意義について熱弁をふるっていることは、その様子で解った。台湾から日本に帰る一日前、陳博士がチーフエンジニア（農業水利）をしている（財）農業工程研究中心の会議室で「生態工法」のテクニカルミーティングをした。「筏子溪」「卑南溪」の河川改修を前者は、台湾の大手コンサルタントが、後者は、陳博士が所属する財団で既に政府から受注していること、共に日本の伝統的治水工法の「粗梁沈床」と「柳枝工」を基本工法とした「生態工法」にしたい、もうすでに工期を相当消費していて七月中旬に初期報告しなければならぬと言ふ。さらに十月に中間、十二月に最終報告しなければならぬから、今すぐにでも始めなければ間に合わない」と切実に語り、技術的な話はそこそこに、すぐに契約してくれと、仮契約の書類を出して、我々にせまる。曾先生には信頼を持っていたし、陳先生も誠実そうである。

その場で、二箇所の「生態工法」業務の見積もりをして、予算を決め、仮契約にサインした。とにかく、流量観測データ、測量図面、生物調査データなど、すぐに必要な情報を送って欲しいと伝えて、翌日、日本に帰った。

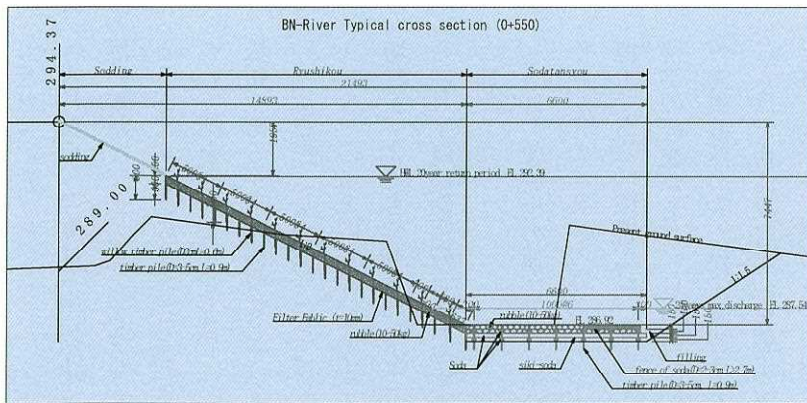
## 連日の徹夜

日本に帰ってすぐ、台湾からの諸基礎資料が届くまでに、「粗朶沈床」「柳枝工」の文献や事例を集め、これら工法の技術の詳細について調べることにした。「筏子溪」は、台湾新幹線の台中駅のすぐ前を流れる川で、高速道路も計画され、橋脚が出来上がっていることもあって諸資料は既に整っており、すぐに送られてきた。「卑南溪」は、これから測量するというから、取りあえず今ある地形図を送るように伝えて、「筏子溪」から手をつけた。

中村先生の豊橋の自宅に私と山本が泊まり込み、連日の徹夜で筏子溪の基本構想をまとめた。東京に帰っても、「粗朶沈床」の規模と配置、「柳枝工」「フトンカゴ」「蛇カゴ」の護岸工法の規模と配置、河床安定のための「床固工」や流向調節のための「水制群」などの設計、設計の妥当性を検証するた

めの二次元、三次元の水理解析など連日の泊まり込みをしながら、とにかく設計を前に進めた。

東京でも泊まり込みの仕事を続け。その間も、曾先生からEメール、陳先生からはFAXで設計の進捗とその内容についての問い合わせがある。設計に対する細かな意見調整のため、七月十一月までは、ほぼ毎月のように台湾に行くことにもなる。土日も工程に



「柳枝工」と「粗朶沈床」設計図面



「柳枝工」施工1年後の植生の生育状況



「柳枝工」施工2年後には、根が石を掴み一体化

入れて行かなければ時間が足りないの  
で、現場は土日に、ミーティングは月  
曜日に行うという具合である。

## 台風に耐えて

「粗朶沈床」や「柳枝工」「フトンカゴ」「蛇カゴ」などの伝統工法に関する標準的な設計の考え方を書いた書籍や文献で設計手順と設計法を参考にしながら、水理学的にも力学的にも安定性を確保でき

るであろう断面を幾通りも比較検討した。  
治水上問題がないように河積断面を十分確保でき、滲筋が堤防に近接するような場所は、水制群で流路を変え、堤防の脚部が侵食されないように

工夫した。その上で、護岸を「柳枝工」、護岸の根固めに「粗朶沈床」を配置する。「柳枝工」や「粗朶沈床」の中詰め石の適正な大きさは、掃流力を計算してそれに耐える石の重量(大きさ)を求めて決め、厳しい工期ではあったが、二週間程の遅れで全ての設計を終えた。  
しかし、不安なのである。なぜならば、私たちは設計をしたものの「筏子溪」や「卑南溪」の「河相」を知らないからである。雨期や台風などの洪水時に川を監視しているのは、台湾の河川局の人たちで、私たちは、訪台ごとに二つの川を見たものの、実際のところは、デジタル化された過去の水文・水理データと河川局の人の話と写真でしかその川を知らない。したがって、「ほんとはこれで十分か？」と不安になるのである。

もう一つの不安は「施工」である。「粗朶沈床」も「柳枝工」も「粗朶」と「石」などの自然材を要するから、これらの適正な材料を台湾で調達し、鍛え上げられた技術で施工することは、台湾の技術者ではできない。日本から伝統工法の施工業者が材料調達から施工を指導する必要がある。この不安は、中村先生と愛知県豊田市にある粗朶工

法に熟練・精通した施工業者が指導に当たることになったので消えた。施工業者は、「矢作川」を成功させているし、中村先生は、妥協を許さない熱心な指導者だからである。

伝統工法は、経験の積み重ねによって培われ、伝承されて今日にある。本来伝統工法は、「設計」と「施工」が不可分な領域の技術だから、「設計」を終えてなお不安が残るのは当然なのかもしれない。しかし、そう思えるようになったのは、施工が終わって、その年の初めての大型台風に耐えて大丈夫だったと陳博士から国際電話があった時である。私も不安であったが、陳博士も結果が出るまで不安だったのだろうと電話の向こうの晴れやかに弾むような声でわかった。

### 陳博士表彰される

曾先生は、卑南溪が流れる台東の生まれである。つまり、台湾で始めてと言える本格的な生態工法での築堤護岸を自らの「ふるさとの川」で実現したことになる。台湾に行った人なら解るが、台湾の大都市は、西側に集中しており、台北を流れる「淡水河」も台中を流れる「大甲溪」も水はきれいとは

言えない。むしろ、都市化、工業化で汚さを増しており、「水質改善」は、台湾の河川の大きな課題である。

しかし、卑南溪は東側にあり、「池上米」という台湾随一の米どころである。田園風景が広がり、少数民族（台湾では「原住民」と呼ぶ）が住み、伝統的な風習や文化も残っており、そこを流れる卑南溪の水は「清冽」で、「ふるさとの川」と呼ぶにふさわしい。

曾先生の「ふるさとの川」である卑南溪の護岸がコンクリート護岸になることを免れたのは、曾先生と陳先生の「ふるさとの川」そして「イラ・フォルモサ（ポルトガル語で麗しき島）」への熱い思いがあったことは、平成十五年の「生態工法」の仕事での交流でよく解った。

陳先生は、台南の生まれである。「八田興一」への尊敬の念は深い。私は、翌年から「筏子溪」と「卑南溪」のその後を自らの目で確かめ、「八田興一」



「金質獎」受賞の陳博士

の墓前に手を合わせるため、毎年五月八日の前に訪台し、その度に陳、曾両先生との交流を深めてきた。

昨年十二月、「突然の電話」があった。主は陳先生である。「丸井さん！卑南溪の生態工法が台湾の公共事業で最高名誉の公共工程（日本で言う公共工事）金質獎を設計部門でとった！ありがとう！」と声を弾ませていた。

陳先生の歡喜に満ちた声で、疲れながらも「連日の徹夜」で設計し、陳先生や曾先生の「生態工法」への期待をEメールやFAXで受け止めながら追われるように行った仕事の日々を思い出し、それが報われたような気がしてうれしかった。

「公共工程金質獎」は、日本の国土交通大臣賞に当たるそうである。陳先生の喜びは、政府から仕事を受け、コンクリート神話のある中で、日本の伝統的治水工法を適用させることの責任を常に負いながら、「粗朶沈床」と「柳枝工」の護岸にこだわって実行し、評価されたことへの誇らしさに違いない。その後、陳先生から送られてきた「金質獎」の受賞の新聞記事は、すぐに中村先生にお送りした。最も熱心にそして実践的に指導された中村先生あって

の「金質獎」だろうと思ったからである。

### 「麗しき島」のために

（あとがきにかえて）

何事も、それまで主流であることを変えるには苦勞が伴う。曾先生も陳先生も台湾の河川局のお役人にいつも熱弁をふるっていた。

この春、陳先生は長年勤めた財団を定年前に退職して、コンサルタントとして「生態工法」の普及に努めると連絡があった。コンクリート護岸ではない、「川らしい風景」と「生態系」を取り戻すために。

陳先生は、財団に勤めている時、台湾の河川のもう一つの課題である「水質改善」に悩んでいた。台湾在住の水処理専門家の高橋健一さんが、「四万十方式」の普及に努めていたので紹介すると、「四万十方式」の実験槽を台湾で最初に導入し、財団施設内の下水処理でその効果実験を行った。

いつの日か、「丸井さん、水質浄化と生態工法が必要な川がある。手伝ってくれないか！」と、突然の電話が鳴ることを心待ちにしている。その時は、お断りしないで、すぐに訪台するつもりである。

# 広域的な都市機能 の立地は 中心市街地か郊外か



佐々木 正

(財) 国土技術研究センター  
情報・企画部 主任研究員

## 定住自立圏構想

本連載は、社会経済の様々な動向が質的・量的に著しく変化している「縮小時代」にあって、地域がより良く変わるにはどうしたらよいか、その発想や手法を考えていこうとしている。

第一回目の前回は、「縮小時代」に備えて市町村の姿を大きく変えた出来事として市町村合併を取り上げ、合併によって大きな市域の一部となった旧村

が、地域住民の生活拠点づくりを目指したまちづくりを推進している姿と、そうした経験が新市の職員の意識を変えていることを紹介した。

右の拙稿が掲載された本誌前号が発表された頃、総務省の「定住自立圏構想研究会」が取りまとめた報告書が公表された。(平成二〇年五月十五日)

同報告書によると、すべての市町村にフルセットの生活機能を整備することはもはや困難であるという認識のも

と、地方の五万人以上の市に圏域全体の暮らしに必要な都市機能を重点的に集積させる一方で、周辺市町村の住民がこれらの都市機能を利用できるようにネットワークを強化する。こうした定住圏域は、中心市と周辺市町村が自主的に協定を結ぶことにより形成することが適当であると提言している。

私は市町村合併についても、新市域のなかで、旧中心市と周辺の旧町村部との間で右と同じような関係があるのだと思う。ゆえに拙稿の第一回目では、旧町村部における身近な日常生活に着眼したまちづくりを取り上げた。そこで今回は、中心市の方に目を向けてみようと思う。

## 中心市の都市機能の配置

さて、中心市と目される人口五万人以上の都市であるが、同報告書では暮らしに必要な都市機能を重点的に集積させると位置づけているものの、一般に中心市街地がひどく疲弊している。

大規模商業施設の郊外立地が進んだだけでなく、官公庁や教育文化施設、医療施設等までも郊外に移転したことが中心市街地衰退の一因と考えられるが、「縮小時代」にあっては、拡散型都

市構造ではなく、集約型都市構造の方が様々な意味で効率的であり、そうした施設を訪れる人々の交流が賑わいの創出に寄与するという一方で、中心市街地への都市機能立地に対する支援制度が用意されている。

なるほど、その論は十分に理解できる。しかし、広域的な利用を期待する都市機能は、周辺市町村からのアクセスを考えるならば、あるいは、他地域との競争を考えるならば、バイパスや高速道路のインター付近に立地した方が合理的だという論も否定できない。

したがって、各圏域で、どのような都市機能を中心市街地に集積させ、どのような都市機能を郊外に集積させると機能強化のメリットを圏域全体で享受できるようになるのかという観点が必要になるだろう。ただし、圏域によって施設の集積状況や地理的条件等が異なるので、圏域において、それぞれ独自の発想が必要である。

## 中心市街地か郊外か

それでは具体的に広域医療施設を例に、二つの地方都市における取り組みを紹介する。新潟県新発田市の県立病院と宮城県石巻市の赤十字病院だ。



両都市とも人口一〇万人クラスで、歴史的にも定住圏域の中心市である。また、平成の市町村合併で周辺町村と一体となり市域が広がっている。

ともに、中心市街地の衰退が著しいなかで、基幹病院の郊外移転構想が持ち上がった。前者は、中心市街地の人々が行政と一緒に運動した結果、駅前跡地に移転させ、中心市街地にとどまらせることに成功した。後者は、郊外の高速度道路の真横に移転した。しかも、高速度道路に救急車専用出口が設けてあり、病院と直結している。これにより、病院の救急医療圏が拡大し、住民の安心に寄与している。

### 中心市街地に留まった病院

新潟県立新発田病院は、昭和五十一年現在の中心市街地に完成したが、老朽化や施設の手狭などにより、平成十年頃から移転構想が持ち上がった。新潟県の県北地域の第三次救急医療機関として広域的な観点から、移転先は郊外という声が当然であった。

これに危機感をもったのが中心市街地の人々だ。中心市街地の大型店が相次いで閉店する一方で郊外では商業集積が進んでいる。その上、県立病院ま

でも移転となつては大打撃である。

そこで目をつけたのが新発田駅前の工場跡地だ。商店街の人々がワークショップを開催し、商業問題ではなく、高齢社会を見据えた生活の観点から中心市街地のまちづくりを市長に提案した。駅前商店街では市民を巻き込み、病院の駅前誘致運動を展開した。

市と住民、商店街が連携して、中心市街地活性化の観点から駅前移転を働きかけた結果、平成十三年九月に駅前移転が正式決定、十八年十一月に開院した。並行して市は病院と街が一体となるよう駅前土地区画整理事業を推進しているところである。

### 郊外で広域医療機能を発揮する病院

一方の石巻赤十字病院は、大正十五年創設の歴史ある病院で、石巻医療圏二・三万人の地域医療の中核である。古くからの市の中心地区に立地していたが、施設の老朽化、手狭により、平成十八年五月に郊外の三陸自動車道の真横に新築移転した。

三陸道の救急車専用出口は、国土交通省が開院に合わせて整備したもので、地元市町も費用の一部を負担した。

国土交通省によると、十八年五月の

開院より運用を開始して一年間の実績は、専用出口を利用しての救急搬送が六一九回。沿線の消防本部等十二機関からの搬送が一・三倍に増加した。救急隊員からはメリットとして、搬送時間の短縮、救急医療圏の拡大、高速度道路を走行することによる患者の肉体的・精神的負担の軽減、救急車の事故危険性の軽減などが指摘されている。

この専用出口にはゲートがあり、救急隊員がリモコンで開閉を操作するのだが、石巻圏以外の機関からもリモコンの提供を求める動きがあったようだ。現在、三陸道は宮城県・県北地域へ向かって延伸工事が進められているが、延伸するとますます同病院の医療圏が広がることだろう。

### 中心市のマネジメント能力が問われる

両事例は全く対称的な立地地を選択したが、どちらが正解という答えはない。それぞれの圏域が、限られた医療資源を効率的に活用し、機能強化のメリットをどのような形で波及させようかと考えたかの違いだろう。

前者は、新発田藩の城下町という歴史ある中心市街地の活性化こそ、住んでいる誇り、生活の利便、雇用確保等

に波及して、圏域全体の利益につながると考えたことだろうし、後者の場合は、三陸道が延伸することにより、県北地域に医療圏が広がることで多くの住民の安心に寄与し、三陸道も命をつなぐ道として重要な使命を果たす。病院の機能強化と道路ネットワークの相乗効果が大きい期待できる。

両者とも単に新築移転して機能強化された病院に生まれ変わっただけではないのだ。区画整理なり、救急車専用出口なり、その目的が達成されるように周辺整備も付随して行われていることも見過ごしてはいけないポイントだ。地方分権や市町村合併の流れのなかで、中心市には権限委譲や財源強化等の支援を図ろうとしているが、何も考えていないと圏域内で地域格差を生んでしまう。中心市が権限や財源等を活用して、圏域をどうしていこうとするのか、マネジメント能力が問われている。

「ささき・ただし」

中心市街地活性化、都市農村交流、まちづくり交付金の事業評価制度、社会資本マネジメントにおけるNPOと行政との連携など携わった調査研究分野は幅広い。地方都市に生まれ育った経験と、実際に地方を見て歩いた実体験に基づいて調査研究に挑む研究者。



## コンパクトシティとまち育て ～目からウロコの北原ワールド～

### 幅広い知識の習得

都市計画研修のテーマは、都市計画業務に必要な基本から応用までの知識を幅広く修得することにある。研修カリキュラムでは、景観や防災、法改正から経済など様々な観点からまちづくりの基本的知識を学びながら、事例や現地見学、グループ討議を通じて、現場での問題解決能力を養うことを眼目とする。

本研修は人気研修の一つで、今年度の受講者は定員を上まわる五三名。そのうち事務職、技術職の割合はほぼ半々、平均経験年数は一年六ヶ月。市職員が多い。中心市街地活性化の問題意識を持って、沖縄から北海道まで全国各地からの参加者が十一日間を共に学んだ。

### まちを「育て」ようという

今回は、本研修でも人気講師の一人、北原啓司氏を紹介したい。

北原氏は、弘前大学教育学部の住居学研究室で「まちづくり・地域づくり」での連携を学生の学習機会と捉え、弘前市や黒石市など地元の活性化に積極的取り組みをされてきた方である。一



かぐりワークショップの風景（黒石市・津軽こみせ）

級建築士の資格も持つ北原氏のスタンスは、家から始まる。自分の住んでいる地域の環境をよくしていくことの延長が、きちんとしたまちづくりの王道となる。そうした北原氏の「東北で闘う固有時」は、「まち育て」という概念を生みだし、都市計画やまちづくり分野で全国的に注目されるようになった。

東北大学建築学科助手時代には、定善寺通り地区計画や一番町ショッピングモールなどの現場で華々しい活躍を見せていた北原氏だが、三〇代半ば過ぎで弘前大学に来てから攻め方が変わったようだ。



「まち育てないと」の収録風景。左が北原教授

教育学部で「育む」という言葉はいいな」と言いかけていたら、世の中がフーからストックの時代が変わった。「ストックを使おう」とみんなが言っていたとき、「ストックを育てる」というイメージが膨らんだ。「まち育て」に最も適した英語は「タウンマネジメント」だという。管理したりコントロールするのではなく、親が子どもに接するように育てることらしい。子育てはエンドレス、苦勞も楽しみも続く。子ども（まち）のいいところ（資源）を発見して伸ばし、悪いところを直す。そうやって大人になるにしたいが都市

平成20年度 都市計画研修時間割

月日	曜日	時間	教科目	講師
5/20	火	8:30～ 9:00	受付	
		9:00～10:00	開講の挨拶・オリエンテーション	
		10:00～12:00	最近の都市計画	国土交通省 都市・地域整備局 都市計画課 土地利用調整官 林 田 康 孝
		13:00～17:30	景観とまちづくり、地域活性化	東京大学 アジア生物資源環境センター 教授 堀 繁
		17:30～	グループ討議	
21	水	9:00～10:20	土地利用計画	国土交通省 都市・地域整備局 都市計画課 企画専門官 脇 山 芳 和
		10:30～12:00	景観行政	国土交通省 都市・地域整備局 都市計画課 課長補佐 脇 坂 隆 一
		13:00～15:30	都市計画法	国土交通省 都市・地域整備局 都市計画課 山 影 一 茂
		15:40～17:00	住民参加とまちづくり(グループ討議)	有限会社大久手計画工房 チーフファシリテーター 今 井 邦 人
		17:00～	グループ討議	
22	木	9:00～12:00	地域経済の展望と都市づくり	日本政策投資銀行 参事役 藻 谷 浩 介
		13:00～17:00	住民参加とまちづくり(グループ討議)	有限会社大久手計画工房 チーフファシリテーター 今 井 邦 人
		17:00～	グループ討議	
23	金	9:00～12:00	現地見学 一立川市一	立川市 都市整備部 都市計画課 課長 辻 二三男
		13:00～17:00	現地見学 一川越市一	川越市 都市計画部 都市景観課 副課長 前 沢 夏 満 美
		17:00～	グループ討議	
24	土			
25	日			
26	月	9:00～12:00	コンパクトシティとまち育て	弘前大学 教育学部 副学部長 大学院地域社会研究科教授 北 原 啓 司
		13:00～15:00	防災と都市づくり	元国土庁事務次官兼総務府阪神淡路復興対策本部事務局長 住宅金融支援機構 副理事長 三 井 康 壽
		15:10～16:40	公園緑地計画	国土交通省 都市・地域整備局 都市計画課 環境計画調整官 伊 藤 亘
		16:40～	グループ討議	
27	火	9:00～10:30	市街地整備(区画整理・再開発等)	国土交通省 都市・地域整備局 市街地整備課 課長補佐 安 川 総一郎
		10:40～12:30	都市交通計画と施設整備	国土交通省 都市・地域整備局 都市計画課 都市交通調査室 課長補佐 青 柳 太
		13:30～15:00	欧米の都市計画と日本の都市計画の相違	千葉大学大学院 工学研究科 准教授 村 木 美 貴
		15:10～17:00	住民参加とまちづくり(グループ討議)	有限会社大久手計画工房 チーフファシリテーター 今 井 邦 人
		17:00～	グループ討議	
28	水	9:00～10:20	住民参加とまちづくり(グループ討議)	
		10:30～12:00	建築基準法	国土交通省 住宅局 市街地建築課 課長補佐 松 本 忠
		13:00～17:00	住民参加とまちづくり(グループ討議)	有限会社大久手計画工房 チーフファシリテーター 今 井 邦 人
		17:00～	グループ討議	
29	木	9:00～10:30	経済学から見た都市計画	日本大学 経済学部 教授 中 川 雅 之
		10:40～12:00	都市計画と環境対策	国土交通省 都市・地域整備局 都市計画課 企画専門官 中 村 純
		13:00～15:00	開発許可	国土交通省 都市・地域整備局 都市計画課 課長補佐 田 中 和 氏
		15:10～17:30	都市計画の歴史	北海道大学大学院 工学研究科 教授 越 澤 明
		17:30～	グループ討議	
30	金	9:00～12:00	セミナー (住民参加とまちづくり発表)	国土交通省 都市・地域整備局 都市計画課 企画専門官 脇 山 芳 和 有限会社大久手計画工房 チーフファシリテーター 今 井 邦 人
		12:00～12:15	閉講式	

が成熟していくのだ。  
教育学部の学生たちにも、まちづく  
りや建築が大好きになってほしいとい  
う。彼ら、彼女たちが将来、中学校  
の先生になって、「この市役所の壁、  
塗り忘れたんじゃないかと、打ちっ放し  
コンクリートというんだよ」とか説明

できる。みんなでまちを歩き、みずか  
ら学ぶ発見的学習を提案できる。そん  
な先生に教えられた子どもたちが責任  
とセンスある大人になって、地域づく  
りに参加できる環境につなげられたら  
面白いという発想は素敵だ。  
「インパクトがあった」「事例が興味

深かった」。多くの受講生からの感想  
である。「まち育ては編集だ」という  
北原氏のインパクトある発想は、つな  
げる、つかいまわす、うらがえすとい  
った手法によって動きだし、ご自身が  
関わって成果を上げている事例だけに  
説得力がある。「奈良美智展弘前」に

見る市民活動の拡がり方はドラマチツ  
クだし、隠れた庭(かぐじ)をオモテ  
の「公」にする転換手法も目からウロ  
コだ。

住居学研究室では弘前のコミュニテ  
イFMラジオ番組を制作協力。その名  
も「まち育てないと」。学生(まち育  
て隊員)が繰り広げるまち育て番組。  
DJはもちろん北原教授。講義の語り  
口が道理で絶妙なはずだ。

中心市街地活性化実務研修に向けて

本年度八月二五日から二九日の五日  
間、昨年まで実施してきた「街なか再  
生実務」と「新しいまちづくり三法と  
市街地活性化」の両研修の特性を活か  
した「中心市街地活性化実務」研修が  
実施される。実務に関する専門的な知  
識を学ぶとともに、テーマを設定した  
現地調査や先進事例の紹介など密度の  
濃い時間が用意されている。

都市計画研修で「もっと話を聞きた  
かった」という要望にも応え、北原講  
師が最後の二日間を担当、自主討議を  
もとに、総括的なワークショップ演習  
を行うこととなる。

☆本研修のお問い合わせは、当センター研修局  
(☎0411-3341511)まで。

**e**ラーニング市場の裾野が広がっている。学力向上、語学学習、入試対策、資格取得、技術修得、趣味、教養など、コンテンツの領域は多岐に及び、受講者層も幼児からお年寄りまで幅広い。

「eラーニング」という言葉がはじめて登場してきているのは一九九〇年代、eラーニングの「e」はelectronic（電子的な）の頭文字である。スタート当初はCD-ROMの配布による学習方法（二方向行型）をeラーニングと称していたが、その後ブラウザインターネットのホームページ等を閲覧するためのソフトの総称）を使用して学習を行う二方向型が登場、最近では二方向学習は無論のこと、学習の進捗状況や受講履歴の管理もできるなど大きく進んできている。つまり現在言われているeラーニングとは、インターネットやイントラネットを用いた教育形態のことである。

このところ企業教育の分野でもeラーニングの著しい伸びがみられる。二〇〇七年十二月、gooリサーチが実施した全国二〇歳以上のビジネスパーソン

## 企業研修システムの主役交代か？

# 社内研修でeラーニングを利用したことがある=31.3%

山田哲也（やまだ・てつや）

（株）マーケティングスペース花傳舎 代表取締役

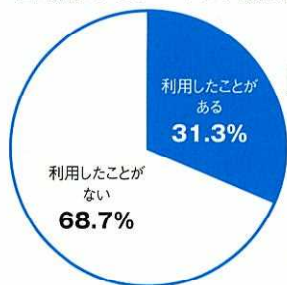
eラーニングの受講者である。契約社員・派遣社員が企業教育を義務付けられているケースもかなりみられ、会社経営・役員とほぼ並び二〇%台になっている。受講経験者のeラーニングの学習内容では、コンプライアンス（法令遵守）二六・二二%、情報セキュリティ二五・〇%などが上位にあげられている。企業教育におけるeラーニングは企業内の一方向教育が多かったが、最近では法令遵守、情報保護、ビジネスマナーなど社会通念教育のジャンルが伸びていると言われているが、gooリサーチの調査結果はこうした傾向をよく現している。

これまで企業研修といえば集合教育が主流だったが、今後は使い分けやeラーニング中心の展開も出てくる。こうしたeラーニング利用の理由としては、会場費など間接コストを抑える、個人のスケジュールに合わせた受講が可能、職場を離れて学習、学習の進捗度が把握できる、学習指導のフィードバックが迅速であるなどがあげられる。

今後は企業が独自開発したコンテン

ツもあるだろうが、専門業者へのアウトソーシングのeラーニングが増えてくる。そうした中で教育プログラムをどのように作っていくかが企業の課題となる。またITのインフラ整備、検索技術の進化、端末の多様化も大きく関わってくる。すでに携帯電話による学習システムはスタートしているが、iPodや家庭用ゲーム機（Wiiなど）などでの受講も考えられ、社内研修eラーニングはさらに形を変えて進化していく可能性が高い。

社内研修でのeラーニングの利用有無



ポジション別 eラーニング利用割合

ポジション別	eラーニング利用割合
会社経営・役員	23.7%
管理職	48.2%
一般社員	31.6%
契約社員・派遣社員	23.6%
アルバイト・パート	7.4%

資料出所：gooリサーチ「進化するeラーニングの利用範囲の拡大と利用意向についての調査」  
調査対象：全国の20歳以上のビジネスパーソン1,051人  
(20代 24.2%、30代 24.8%、40代 25.4%、50歳以上 25.6%)  
調査方法：Web調査  
調査期間：2007年12月21日～23日

『縄文の思考』

縄文時代の人々が、実は非常に豊かな精神世界や哲学をもっていたということを書き教えてくれる。例えば縄文式土器の不安定極まりない形態や人げさな突起は容器としての使い勝手の良さを度外視したものであるが、それは彼らの世界観を表現することを第一義とするものである。竪穴住居の炬は灯りや料理用であった痕跡はなく、火に象徴的聖性を見出していた可能性があり、奥壁には祭壇と思われる施設もある。またムラ（集落）に造営された石や巨木でできた記念物「モニユメント」は冬至や夏至の日の出日の入りの方角を考慮しており、さらには山に靈性を見出し登山までしていたという。

(た)

『二〇一五年の日本』

新たな「開国」の時代へ

人口減少、少子高齢化、国内経済の活力低下、地方の衰退等、日本の社会は大きな転機を迎えているように感じる。人や企業は変化する環境に合わせ、自らを進化させていく。これは官庁であつても例外ではないだろう。

本書は、野村総研が大きな転換点になると予測する二〇一五年頃の日本の社会と、それまでに乗り越えなければならぬ課題を明らかにすることを目的としている。様々な推計やアンケートで未来の姿を示しつつ、閉塞状況を克服し復活するためには、イギリスやスコットランドの例に倣い、「開国」する必要があるとしている。

(し)

『地図を楽しもう』

子どものころ、誰もが地図を眺めながら空想の旅をします。未知へのあこがれや好奇心は子どもたちの特権ですね。でも、いつしか実用の名のもとに、地図を介した豊かな想像力は失われていくようです。

その原因を教育に求めれば、学校は地図の知識を教えても、地図の楽しみ方を教えることができなかったからではないでしょうか。

そんな恨み言の一つも言いたくなつたのは、本書には皆さんを地図好きにしてみよう多様な魅力に溢れているからです。例えば小学校でいやいや覚えさせられた地図記号。煙突など風を受けたるなびく地図記号はすべて西風を受けているなんて面白いですね。それから、地図づくりに欠かせない測量の方法やその歴史、オリジナルマップづくりなども興味深く指南してくれそうです。

読後、私は決心しました。もうカーナビに従属するだけの行動はやめよう、もつと地図を楽しもうと。(て)

散歩考古学

『東京の中の宮崎』

当誌「散歩考古学 大江戸インフラ川柳」連載中の著者による本書は、宮崎日日新聞連載の単行本化だ。

歴史の大舞台江戸東京に記された日向宮崎県人の足跡を、丹念な調査とイラストで辿った四〇話。宮崎県で生まれ育った著者は、東京に居を置きながら、自由な視点で歴史を俯瞰しつつ、郷土の先人が江戸東京で何を考え、事跡を残したかなど再発見の旅をガイドする。

一話が見開き四ページ、エリアごとに構成された緻密なパノラマで、当時、世界有数の成熟都市・江戸の界限、そして激動の明治期を垣間見せながら、東京の今へ逆照射してみせる。土地の記憶から歴史に立ち至る「散歩考古学」の道筋である。今年六月から毎週土曜、その全国版ともいえる「東京ふるさと散歩」(東京新聞)で四七都道府県人を辿り始めた著者の掘り起こしは続く。当財団がJICAに委託されている開発途上国建設技術者研修の講師も務めている。(お)



小林 達雄 著  
ちくま新書  
735円



野村総合研究所  
2015年プロジェクトチーム 著  
東洋経済新報社  
1,680円



山岡 光治 著  
岩波ジュニア新書  
819円



松本こーせい 著  
宮崎日日新聞社  
1,365円

▷研修時期・日数等は変更することがあります。

部門	研修名	募集人数(人)	日数	研修初日	研修会費(円/人)
河川・砂防	河川構造物設計演習	50	11	6/10	147,000
	河川環境	40	4	9/16	82,000
	砂防一般	40	5	11/10	99,000
	砂防等計画設計	40	9	6/5	134,000
ダム	ダム総合技術	50	5	5/12	80,000
	ダム管理主任技術者(学科)	90	5	4/14	102,000
	ダム管理主任技術者(実技)	90	3	5/12	78,000
	ダム工事技術者	30	12	1/26	322,700
道路	道路計画一般	60	10	11/11	121,000
	道路総合政策	40	5	6/23	99,000
	舗装技術	40	3	4/22	67,000
	市町村道	60	5	10/27	90,000
	環境舗装	40	4	9/9	75,000
	交通安全事業(市町村道)	50	4	7/15	79,000
	橋梁設計	50	11	8/26	141,000
橋梁	鋼橋設計・施工	50	3	1/28	68,000
	プレストレスト・コンクリート技術	50	5	7/14	80,000
	橋梁維持補修	50	5	12/1	86,000
	くい基礎設計	40	4	11/25	75,000
	都市計画	50	11	5/20	141,000
都市	景観実務	40	10	2/16	135,000
	都市再開発	40	5	11/10	94,000
	中心市街地活性化実務	40	5	8/25	90,000
	開発許可	50	5	7/7	71,000
	街路	40	5	10/20	87,000
	交通・まちづくり	40	5	10/27	88,000
	官民協働のまちづくり	40	3	7/23	67,000
	宅地造成設計・施工	50	5	6/2	89,000
	宅地造成技術講習	100	5	7/28	72,000

部門	研修名	募集人数(人)	日数	研修初日	研修会費(円/人)
都市	下水道	50	5	5/26	80,000
	下水道(管路)管理	40	4	10/14	84,000
	推進工法	50	4	1/20	76,000
	公園・都市緑化	40	4	9/16	83,000
	区画整理	40	5	11/17	89,000
	マンション・団地再生	40	3	1/14	68,000
建築	建築設計	40	9	11/27	127,000
	建築S構造	40	9	9/4	116,000
	建築耐震技術	40	4	5/13	75,000
	建築環境	40	5	10/6	88,000
	建築設備(電気)	40	10	2/16	141,000
	建築設備(衛生)	50	5	7/14	101,000
	建築工事監理	60	5	10/20	95,000
	建築保全	40	5	1/26	99,000
	アスベスト対策	40	3	5/21	62,000
	第一級陸上特殊無線技士	50	12	11/25	83,000

## 研修のお問い合わせ先

### 財団法人 全国建設研修センター

研修局 〒187-8540 東京都小平市喜平町2-1-2

☎ 042(324)5315(代)

ホームページアドレス: <http://www.jctc.jp/>

各研修のくわしい内容はホームページをご覧ください。

# 平成20年度研修計画一覧

## I. 行政職員のみを対象とした研修コース(行政研修)

部門	研修名	募集人数(人)	日数	研修初日	研修会費(円/人)
事業監理	公共工事契約実務	40	5	9/29	86,000
	地方自治体における総合評価の仕組みづくり	50	3	5/28	62,000
	総合評価方式の活用	40	3	6/18	62,000
	建設マネジメント	40	3	11/5	69,000
施工管理	土木工事積算	50	5	6/2	75,000
	土木工事監督者	60	5	6/30	79,000
	品質確保と検査	40	5	10/6	84,000
防災	災害復旧実務	50	5	5/19	93,000
土地・用地	用地一般	60	11	5/20	118,000
	用地事務(土地)	50	5	12/1	76,000
	用地事務(補償)	50	5	12/8	72,000
	用地補償専門(ゼミナール)	40	5	9/29	77,000
ダム	ダム管理(管理職)	30	3	4/9	65,000
	ダム管理	40	5	10/27	99,000
	ダム管理(操作実技訓練)	48	3	4/14	65,000
道路	道路管理一般	60	10	9/30	121,000
	道路舗装	40	5	7/7	95,000
建築	建築基準法(建築物の監視)	60	10	6/25	117,000
	公共建築工事積算	40	5	9/29	90,000
	公共建築設備工事積算(機械)	40	4	11/4	71,000

## II. 行政・民間の両者を対象とした研修コース(一般研修)

部門	研修名	募集人数(人)	日数	研修初日	研修会費(円/人)
事業監理	アセットマネジメント	40	3	2/16	69,000
	PFI実務	40	5	1/26	89,000
	物流システム(道路交通・まちづくりと物流)	40	3	8/27	68,000
	住民参加合意形成(PI(市民参画))	40	4	6/17	90,000
	GIS(地理情報システム)一般	40	3	4/23	72,000
	地理空間情報利用	40	4	10/14	85,000
	建設VE手法実践	40	4	7/29	64,000

部門	研修名	募集人数(人)	日数	研修初日	研修会費(円/人)
事業監理	建設プレゼンテーション・スキル	40	3	9/24	64,000
施工管理	土木施工管理	40	3	10/15	66,000
	コンクリート施工管理	40	4	4/21	79,000
	コンクリート建造物の維持管理・補修	50	3	11/26	64,000
	仮設工	50	5	9/8	79,000
環境	市街地土木工事	40	4	7/22	75,000
	建設事業における環境保全対策	40	5	2/2	94,000
	自然環境再生	50	5	6/30	83,000
	土壌・地下水汚染対策と浄化事例	40	3	8/27	69,000
土質	ユニバーサルデザイン	40	5	9/1	90,000
	地質調査(土質コース)	50	4	4/21	78,000
	土質設計計算	50	4	9/2	75,000
	地盤改良工法	40	5	6/16	88,000
	補強土工法	40	4	10/7	86,000
	土木構造物耐震技術	40	4	9/16	77,000
防災	大規模災害と緊急対応	40	3	10/15	69,000
	斜面安定対策工法	50	4	9/16	70,000
	地すべり防止技術	50	8	5/15	133,000
トンネル	ナトム工法	40	5	11/17	89,000
	ナトム積算	50	4	11/4	71,000
土地・用地	用地関係法規	50	5	9/8	79,000
	土地・建物法規実務	40	4	7/8	75,000
	用地専門	50	5	1/19	72,000
	土地家屋調査実務	40	5	6/23	74,000
河川・砂防	不動産鑑定・地価調査等	60	5	6/2	84,000
	河川行政・技術基礎	50	5	10/20	91,000
	河川管理	40	5	11/17	85,000
	河川計画	40	5	11/10	94,000
	河川調査・計画演習	50	5	6/30	77,000

## 信用と実績のある 当センターの「監理技術者講習」の特徴

- ◇現場経験豊富な講師が最新の情報を直接講義する対面講習です。
- ◇講習後にも現場で役立つ講習テキストです。
- ◇最新の情報を補足資料により提供します。  
※企業向け出張講習も行っています。

みんなに  
教えてあげよう！



- ◆9月1日以降に開催する講習から講習受講料を値下げします。

- ・郵便で申込まれた場合：11,000円
- ・インターネットから申込まれた場合：10,500円  
(8月末までは、郵送・インターネット両申込みとも11,300円)

- ◆経営事項審査の改正により平成20年4月1日から「監理技術者資格証」を保有し、「監理技術者講習」を受講した1級の技術者は、1点加点評価されることになりました。

- ◆平成20年11月28日より、公共工事だけでなく重要な民間工事に配置する監理技術者にも「監理技術者講習」の受講が義務付けられます。

### 監理技術者講習のテキスト

平成20年9月版

本テキストでは、

- ① 建設業界を取りまく情勢
- ② 建設業法、諸制度の解説
- ③ 技術者の役割から工事管理のポイント
- ④ 建設副産物対策実務
- ⑤ 建設技術者として必要な最新情報、最新技術等を簡単明瞭に解説しています。

#### 「企業向け出張講習」

受講者が30名以上集まれば、貴社でご用意いただいた場所で「監理技術者講習」を行います。  
日程、講習内容等の詳細についてはご相談ください。

#### 申込みから受講まで(申込書無料)

申込書を  
電話・FAXで請求

申込書を  
ホームページからプリントアウト

インターネット申込み

- 基本情報入力
- 受講料の決済
- 写真の添付

※平成20年8月までは写真のみ別送となります。

申込書の記入・写真・受講料の決済

受付完了……受講票の発送

\*申込みは随時受付しています。 \*受講地・受講日は申込後も変更できます。

◎監理技術者講習の詳細は、当センターホームページでご案内しております。

### 財団法人 全国建設研修センター 講習局

〒100-0014 東京都千代田区永田町1-11-30 サウスヒル永田町ビル

TEL.03-3581-7611 FAX.03-3581-0316

ホームページアドレス：<http://www.jctc.jp/>

ウェブ検索で「全国建設研修センター」をキーワードとしてもアクセスできます。



# 監理技術者講習実施予定表

(平成20年7月1日現在)

講習地	予定会場	8月	9月	10月	11月	12月	平成21年1月	2月	3月
札幌	札幌コンベンションセンター	26(火)	18(木)	2(木)	28(金)	12(金)	22(木)	3(火)・26(木)	12(木)・24(火)
	北海道開発協会						15(木)	10(火)	
江別	札幌理工学院		9(火)		7(金)		14(水)	19(木)	17(火)
函館	ベルクラシック函館		25(木)			19(金)			10(火)
旭川	ベルクラシック旭川		4(木)		26(水)		20(火)	6(金)	26(木)
帯広	道新ホール			21(火)		10(水)		※	
青森	アップルバレス青森		30(火)		18(火)		21(水)		17(火)
八戸	コートリー	28(木)				17(水)		18(水)	
盛岡	盛岡建設研修センター		26(金)	31(金)		12(金)	21(水)	13(金)	19(木)
仙台	宮城県建設産業会館	29(金)	19(金)	17(金)	13(木)	19(金)	23(金)	6(金)・20(金)	19(木)
秋田	秋田県JAビル	27(水)		15(水)		10(水)		5(木)	17(火)
山形	山形県建設会館		10(水)		7(金)		30(金)		11(水)
福島	福島県建設センター	8(金)			28(金)		16(金)		13(金)
いわき	いわき建設会館		26(金)			19(金)			6(金)
郡山	ビックパレットふくしま		5(金)			5(金)		20(金)	
会津若松	会津若松商工会館			17(金)				6(金)	
水戸	茨城県建設技術研修センター		5(金)	10(金)	28(金)		16(金)	13(金)	19(木)
宇都宮	コンセーレ		12(金)	17(金)		5(金)		10(火)	13(金)
前橋	群馬建設会館		19(金)		21(金)		23(金)	20(金)	19(木)
さいたま	埼玉県県民健康センター	27(水)	10(水)	15(水)	11(火)	19(金)	16(金)	13(金)	6(金)
	埼玉連産研修センター		30(火)		28(金)			26(木)	19(木)
千葉	千葉県労働者福祉センター	29(金)	26(金)	30(木)	28(金)	4(木)	16(金)	6(金)・27(金)	19(木)
柏	柏商工会館	22(金)	30(火)		7(金)		30(金)		6(金)
東京	全国町村会館	8(金)・26(火)	3(水)・12(金)	1(水)・10(金)	12(水)・18(火)	5(金)・11(木)	9(金)・14(水)	6(金)・10(火)	3(火)・11(水)
		29(金)	17(水)・25(木)	19(日)・20(月)	21(金)・26(水)	15(月)・18(木)	18(日)・23(金)	20(金)・23(月)	15(日)・19(木)
小平	全国建設研修センター研修会館	5(火)・21(木)	25(木)	23(木)	11(火)	16(火)	22(木)	3(火)・19(木)	5(木)・26(木)
横浜	関内新井ホール	8(金)・29(金)	12(金)・26(金)	10(金)・30(木)	11(火)・28(金)	4(木)・19(金)	16(金)・30(金)	10(火)・27(金)	13(金)・24(火)
相模原	けやき会館		19(金)		21(金)		23(金)		6(金)
新潟	朱鷺メッセ	8(金)	18(木)	16(木)	28(金)	19(金)	23(金)	20(金)	19(木)
長岡	ハイブ長岡		4(木)		5(水)		15(木)		3(火)
富山	ゴルフアートとやま	7(木)		28(火)		17(水)		10(火)	17(火)
金沢	石川県建設総合センター		19(金)		18(火)		22(木)		5(木)
福井	福井商工会議所		17(水)		5(水)		14(水)	4(水)	19(木)
甲府	かいてらす		17(水)			19(金)			17(火)
長野	長野バスターミナル会館		26(金)		21(金)		30(金)		6(金)
松本	松本商工会館	29(金)		17(金)		12(金)			17(火)
岐阜	長良川国際会議場	1(金)		16(木)		12(金)		6(金)	11(水)
静岡	静岡労働政会館		19(金)		7(金)		16(金)	6(金)	19(木)
三島	三島商工会議所		26(金)			19(金)		13(金)	
浜松	アクティシティ浜松	27(水)		15(水)		12(金)			
	サーラシティ浜松							17(火)	
名古屋	ローズコートホテル	8(金)・29(金)	12(金)・26(金)	10(金)・28(火)	7(金)・21(金)	4(木)・18(木)	15(木)・29(木)	10(火)・27(金)	6(金)・19(木)
津	メッセウイングみえ		19(金)		18(火)		20(火)		13(金)
京都	京都工業会館			17(金)		12(金)		27(金)	
大阪	天満研修センター	29(金)	9(火)・26(金)	28(火)	21(金)	4(木)・19(金)	23(金)	18(水)	13(金)・24(火)
	建設交流館	8(金)						4(水)	
神戸	三宮研修センター		17(水)		13(木)		16(金)		4(水)
岡山	岡山コンベンションセンター	29(金)		7(火)		10(水)		25(水)	
広島	JAビル		9(火)	28(火)	18(火)	18(木)	14(水)	4(水)	11(水)
高松	サン・イレブ高松		9(火)		18(火)		27(火)		24(火)
福岡	福岡県自治会館	27(水)	19(金)	15(水)	18(火)	16(火)	22(木)	25(水)	19(木)
北九州	毎日西部会館	6(水)		28(火)		9(火)		13(金)	
長崎	長崎県漁協会館	1(金)			28(金)				12(木)
熊本	熊本県青年会館		17(水)		6(木)		20(火)		17(火)
鹿児島	鹿児島市町村自治会館			28(火)					25(水)
浦添	結の街	1(金)			21(金)		23(金)		※

注1) 講習会場・受講日は変更する場合がありますので、当センターホームページでご確認ください。注2) 受講希望日が申込日から3週間以内の場合は事前にお問い合わせください。注3) ※は、実施を予定していますが、予定日はまだ未定のところです。注4) 9月以降の網掛け部分は講習手数料が値下げになります。



# 刊 行 図 書 の ご 案 内



財団法人 全国建設研修センター

## 【建築設備分野】

### ■ 建築設備計画基準 (平成17年版)

国土交通大臣官房官庁営繕部  
設備・環境課 監修  
(社) 公共建築協会 編  
A4判・360ページ  
(様式のCD付)  
定 価：6,090円



本書は、4年ごとに見直しが行われている「建築設備計画基準」の最新基準を分かりやすく編集し、さらに基準運用のための資料等を追加してまとめ、官庁だけでなく、一般建物の設備計画にも十分適用できる内容となっています。

### ■ 建築設備設計基準 (平成18年版)

国土交通大臣官房官庁営繕部  
設備・環境課 監修  
(社) 公共建築協会 編  
A4判・816ページ  
定 価：13,000円



本書は、平成18年4月に制定された「建築設備設計基準」に設計資料を加え分かりやすく編集し、公共建築設備だけでなく、一般の事務所建築設備の実施設計にも広く活用されています。

### ■ 建築設備設計計算書作成の手引 (平成18年版)

国土交通大臣官房官庁営繕部  
設備・環境課 監修  
(社) 公共建築協会 編  
A4判・216ページ  
(書式集のCD付)  
定 価：5,800円



本書は、「建築設備設計基準 (平成18年版)」に基づいて設計を行う際の計算様式及び計算例に、計算の根拠となる資料の参照先、留意事項等を追記し、分かりやすく編集したものです。使用している計算様式は官庁施設を対象としていますが、一般的な事務を行う施設の実施設計にも有効なものと考えられます。また、本書では、「建築設備設計基準 (平成18年版)」の中で、特に説明されていない事項や誤りやすい箇所についても、重点的に補足説明を加えています。なお、付録として「建築設備設計計算書書式集 (平成18年版)」(PDF)のCDが付いています。

## 【監理技術者講習テキスト】

### ■ 建設工事のための監理技術者必携平成20年4月版

(財) 全国建設研修センター  
建設研修調査会 編  
B5判・543ページ  
頒 価：2,000円



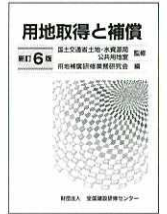
本書は、(財) 全国建設研修センターが実施する監理技術者講習で使用しているテキストです。監理技術者が習得すべき知識、技術を網羅したもので、講習終了後も業務の参考となるように編集してあります。また、発注者の立場の方にも十分活用できる内容となっています。今回、前年版の内容を大幅に改定しており、過去に当研修センターの講習を受講された方には特にお勧めの書です。

いつも手の届くところに…。  
当センターの実務用図書!!

## 【その他の分野】

### ■ 用地取得と補償 (新訂6版)

国土交通省土地・水資源局  
公共用地室 監修  
用地補償研修業務研究会 編  
B5判・580ページ  
定 価：5,460円  
刊 行：平成20年4月



本書は、土地収用制度と各種の補償制度 (一般、公共、事業損失) について分かりやすく解説したものです。これらを補完する生活再建措置並びに調査、交渉、契約、支払い及び登記事務等広範囲にわたる専門技術的な知識についても体系的に網羅し、用地関係の仕事に携わる方々の実務や研修に最適です。

## 【下水道分野】

### ■ 下水道計画の手引 (平成14年版)

下水道計画研究会 編  
A5判・464ページ  
定 価：5,880円  
刊 行：平成14年10月



本書は、下水道事業に新たに着手する市町村の職員の方々、下水道に関心のある人を対象として、小さい投資で下水道をいかに効率的に整備するか、下水道整備をまちの発展にいかにつなげるか、を念頭におきながら下水道計画を策定するための手引書です。

### ■ 下水道事業の評価制度

下水道事業評価研究会 編  
A5判・184ページ  
定 価：2,100円  
刊 行：平成14年12月



本書は、平成10年度にスタートした公共事業の評価のうち、下水道事業評価手法を分かりやすく具体的にQ&Aも交えて解説しています。関係通知も網羅した下水道事業を行う実務者必携の解説書となっています。

### ■ 下水道維持管理の手引

下水道維持管理研究会 編  
A5判・416ページ  
定 価：5,403円  
刊 行：平成7年11月



本書は、下水道の適切な維持管理を行うための第一歩として、多くの事例を交えて維持管理の内容を分かりやすく解説しています。現在、中小規模の下水処理場の維持管理に携わっている方々、これから行おうとしている方々の手引書です。

〈お問い合わせ・お申し込み先〉

財団法人 全国建設研修センター 建設研修調査会

〒187-8540 東京都小平市喜平町2-1-2

TEL. 042-327-8400 FAX. 042-327-8404

●送料等については当センターホームページをご覧ください。

ホームページアドレス：<http://www.jctc.jp/>

●各図書の定価は税込となっています。

資格・就職に強い建設の伝統校



財団法人全国建設研修センター付属

# 札幌理工学院

北海道知事認定校・国土交通大臣登録校・国土交通大臣認定校



## ●札幌理工学院の特色

- ◆35年余の伝統と建設技術教育実績
- ◆8,300名を超えるOBネットワーク  
(平成19年度卒業生就職率100%)  
建設業界の就職に強い
- ◆測量士(補)国家試験免除校
- ◆実務型建設技術者教育の実践
- ◆最先端機器による技術教育

### 【資格取得に抜群の実績】

- 建築士
- 測量士
- 測量士補
- 土木施工管理技士
- 建築施工管理技士
- 車両系建設機械運転技能者
- 玉掛技能者
- CAD利用技術者
- 福祉住環境コーディネーター
- インテリアプランナー
- カラーコーディネーター など

### 札幌理工学院の各種支援制度

- ◆特待生、奨学生制度
- ◆生涯能力開発給付金制度
- ◆キャリア形成促進助成金制度
- ◆学生支援機構奨学金対象校
- ◆各種学費減免制度有り  
(詳細は、直接学院へ)

## ●設置学科

### 測量学科

(1年制/30名・男女)



わずか1年で「測量士」・「測量士補」を取得。測量技術者への最速最短コース。

### 土木工学科

(2年制/60名・男女)



「建設CALS/EC」「ISO」「環境」をマスターした現場監督、設計技師を養成。

### 建築工学科

【建築コース】

(2年制/40名・男女)



一般住宅やビルなどの「建築設計」から「施工技術」までトータルに対応できる建築士を養成。

### 建築工学科

【デザインコース】

(2年制/40名・男女)



建築設計に必要な「デザイン」を徹底マスター。豊かな住環境をプロデュースする建築士を養成。

## ●札幌理工学院の厚生施設

- ◆学生会館完備(男子寮、女子寮)  
全室一人部屋、朝夕2食付!



- ◆学生食堂完備  
味はもちろん、ボリュームも満点!  
価格も安い!



- ◆学生駐車場完備(自動車通学可)  
自動車での通学OK!  
自転車やバイクでの通学も可能!



資料請求・お問い合わせ先

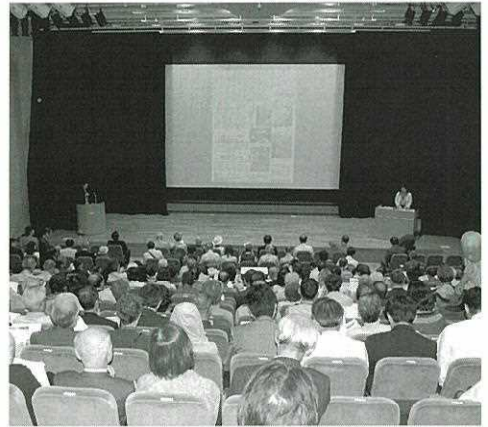
〒069-0831 北海道江別市野幌若葉町85-1  
☎ 0120-065-407 TEL 011-386-4151 FAX 011-387-0313  
URL <http://www.srg.ac.jp/> Email [info@srg.ac.jp](mailto:info@srg.ac.jp)

すばらしい土木技術をもう一度！

## 市民公開特別上映会(第42回イブニングシアター)を開催

5月27日、東京・文京シビックホールで「市民公開特別上映会」が開催され、参加者は一般市民や土木関係者など300名を超え、ほぼ満席の盛況ぶりでした。この上映会は、土木学会土木技術映像委員会が2001年から開催しているイブニングシアターの一環として企画されたもので、今回は第42回目を数えます。

上映作品は『荒川放水路物語』(国土交通省荒川下流工事事務所・2002年)、『青函トンネル』(日本鉄道建設公団・1985年)、『ニッポン近代化遺産への旅』(大成建設株式会社・1999年)の3本。ドキュメンタリーならではの迫力ある映像、すぐれた技術力や景観美に感銘を受け、また当時の暮らしぶりを懐かしむ観客の姿が印象に残るなど、映像を通して市民と土木を確かな糸でつなぐ上映会となりました。



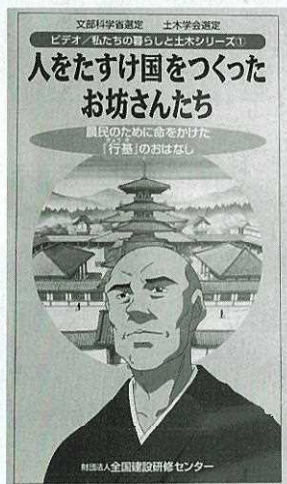
## 国づくりの歴史アニメ映画会

夏休みに、アニメ映画で、国づくりの歴史を学ぼう！  
ぜひ、お問い合わせでご参加ください。

日時：2008年8月22日(金) 午前10:00開演(開場9:30 終了11:30)  
場所：文京シビックホール 小ホール 定員325名  
参加費：無料  
お問合せ：土木学会・社会コミュニケーション委員会 事務局  
TEL 03-3355-3442 shakaicomm@jsce.or.jp  
主催：(社)土木学会 社会コミュニケーション委員会/土木技術映像委員会(共催)  
後援：虫プロダクション 国土交通省(予定) 東京都建設局 文京区 (財)全国建設研修センター

### 〈上映作品・三本立て〉

『人をたすけ国をつくった  
お坊さんたち』



カラー・20分  
文部科学省選定  
土木学会選定  
企画 (財)全国建設研修センター  
制作 虫プロダクション

『水とたたかった戦国の武将たち』



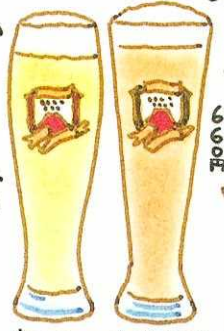
カラー・20分  
文部科学省選定  
土木学会選定  
企画 (財)全国建設研修センター  
制作 虫プロダクション

『九頭竜川と少年』



カラー・30分  
土木学会選定  
企画 九頭竜川水系治水百周年  
記念事業実行委員会  
制作 虫プロダクション

溶岩層を3週させた水は多量のミネラル分を含み「バナジウム」の含有量が高く、地元の人たちもやってくるほどの人気。当日は朝の中、次々と容器をかかえて「富士山のぬ水」を持ち帰っていた。牛の産産の「ぬ水」はペットボトルの容器を100円で販売している。

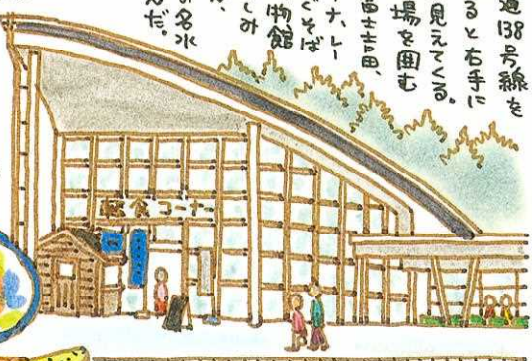


人気の地ビール  
ヒールズ(地)とヒールズ  
660円

河口湖から国道138号線を山中湖方面へ進むと右手に道の駅が現れる。大きな市営駐車場を囲って、レストラン、バー、カフェ、ゲームセンター、美術館、博物館など、さまざまな施設がある。さらに、富士山の絶景が楽しめる。地ビール、地産地消の食材を使った料理、新鮮な野菜を使ったサラダなど、地元産品が豊富にある。週末はイベントも行われる。

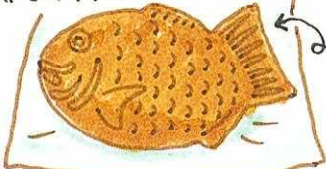


煮込みハンバーグ 950円  
がーリックトースト 350円



向いには「レストランふじやま」と35年間富士山頂の気象観測も行なっている「富士山レーダードーム館」がある。ここでは気温-5℃、風速13メートルの富士山頂のきびしい環境が体験できる。入館料 一般600円、火曜日休み AM 9:30 ~ PM 17:30

レストラン「ふじやま」は地ビール、ワインが豊富。注文した煮込みハンバーグやがーリックトーストもおすすめ。



軽食コーナーの「うどんたいやき」は味噌ベースの白あんとうどんが入っている。ほどよい甘さとうどんの食感がなかなかいい。「からみをみどりしていただく」とさらにおいしいですよ。と店員さんが教えてくれた。200円

★案内所には「レストランふじやま」の割引券があるので、これを手に入れれば食事に行こう



山梨県富士吉田市新屋1936-6  
0555(21)1225(案内所) 無休

編集後記 「外国から見れば瀬戸内海は大きな川ですよ」。対談では割愛させていただいたが、阪神淡路大震災の際、瀬戸内海の漁船やプレジャーボートが緊急物資等の輸送に大活躍した、という話題が出たときの浅見氏の一言。先日、高松港にそびえるシンボルタワーの展望ロビーから瀬戸内海を眺める機会を得たが、フェリーや漁船が行き交い、プレジャーボートがのんびり遊ぶ水面は、まさに大きな川であった。舟運は再びリアリティを取り戻せるのか。この問いからスタートした今回の特集。物流の視点からすれば、スピード化、効率化の追求は避けられない。江戸期の舟運の隆盛もそれを求めた結果であり、今日、それが車へとシフトしたただけだということもできる。しかし、それこそが文明の進歩なのだろうか。豊饒なる大きな川は私にそう問いかけているようでもあった。(t)

次号の特集

歴史資産を活かす



国づくりの研修

KUNIZUKURI TO KENSHU

平成20年7月30日発行©  
編集 『国づくりと研修』編集小委員会  
東京都千代田区永田町1-11-32  
全国町村会館西館7階  
〒100-0014 TEL 03(3581)2464  
発行 財団法人全国建設研修センター  
東京都小平市喜平町2-1-2  
〒187-8540 TEL 042(321)1634  
印刷 株式会社 日誠

私たちの身近にありながら、その価値に気づかれず、放置されたり、壊されたりしていた歴史的資産が見直されている。土木遺産、産業遺産とも言われるそれらは、スポットのあて方、切り口によって、さまざまな場面で新しい役割を発揮する。それら歴史資産は、人々が営々と活動してきた労苦や技術を内包するがゆえに、地域づくり、文化復興、観光、学校教育などで「生き直し」している。人もまちも、歴史資産の蓄積や記憶を魅力的に活かすことで豊かに生きることを問い直し始めている。  
写真:「小坂鉱山事務所」(小坂町提供)

今号の表紙スケッチ

【水都大阪】 大阪府

江戸時代、徳川幕府の天領(直轄地)だった大坂は、天下の台所と呼ばれ、全国から米、塩、砂糖、海産物などの物産が集まった。各藩は大川(旧淀川)沿いに蔵屋敷を建て、物資は船で運ばれ、堂島の米市場などで取引された。北海道や東北・北陸からは輸送コストが低い北前船で日本海・瀬戸内海を経由して大坂へ運ばれた。北前船航路を開いた河村瑞賢は、淀川を改修して安治川を開き、のちに幕府に取り潰された豪商淀屋は中之島を開発した。豪族安井(成安)道頓は堀川(道頓堀)をつくり船を通わせようとした。このようにして大坂の町を縦横に川や堀がながれ、舟運によって大坂の町は繁栄する。「天下の貨七分は浪華にあり、浪華の貨七分は船中にあり」といわれたという。物資だけでなく、人も船によって運ばれた。京伏見と大阪天満の八軒家の間を頻繁に上下した三十石船は、浪花節の森の石松も利用した淀川名物であった。最近八軒家浜の船着場が再整備され、水上バスが近松の「心中天網島」の舞台となった大川から、歴史的建造物が残る現代大阪の中心中之島や、造幣局のある桜ノ宮、大阪城公園のあたりまで、観光客を乗せて往き来する。

(絵と文/安田泰幸 © YASUDA YASUYUKI)



天満橋と八軒家浜

天満橋のたもとに八軒家浜の船着場が再開発された。かつて京・天満を結ぶ三十石船の船着場は、新熊野路の起点といわれた。

ymuyachi



大阪城と水上バス

大川から分かれ、船着場へ入った水上バスは大阪城を南に見て天満まで25分(10分)の航路。

yasuyuki