

107

30.July
2012

特集:
JUDI北陸ブロック
20周年記念事業

●特集 JUDI 北陸ブロック・20周年記念事業	
■1 地域を繋ぐ北陸ブロックの活動	01
2 北前船交易がもたらした“もの”と“こと”	
- その現代的意義の検証と再生 -	02
●福井における北前交易の遺産と継承	06
●北前船交易が残した千本格子の町（富山）	11
●北前船で運ばれた石	15
●北前船のつくった街並み	18
●選挙管理委員会役員選挙結果報告	22
●事務局より	24

地域を繋ぐ北陸ブロックの活動

吉田慎悟 Yoshida shingo 株式会社カラープランニングセンター

6月16日(土)と17日(日)の2日間、新潟県上越市で「都市環境デザイン会議 in 上越 雁木フォーラム…高田の雁木と街づくりを考える」と題されたフォーラムが開催された。私は上越市の景観アドバイザーを務めていることもあって、フォーラムのオブザーバーとして参加を要請された。日本一長く連続している雁木が敷設されたまち並みや歴史的建造物の内部を見学し、これらの資産を活用した今後の地域のあり方が二日間に渡って議論された。北陸ブロックの活動は活発で、まち並みの見学だけで終わらず、地域との話し合いを通じて、

じて、都市デザインの専門家としての意見を述べ、さらに地域活動を広げていく。この日も今後の上越市との協働研究の可能性についても触れている。このような積極的な活動の成果は、昨年行われた「JUDI 北陸ブロック・20周年記念事業」にも見られる。北陸ブロックでは20周年記念事業として、北前船交易がもたらした“もの”と“こと”に着目し、北前船と都市デザインのつながりを様々な角度から検証するフォーラムが連続して開催された。今号はこの北前船が繋いだ北陸ブロックの20周年記念事業の成果を報告する。



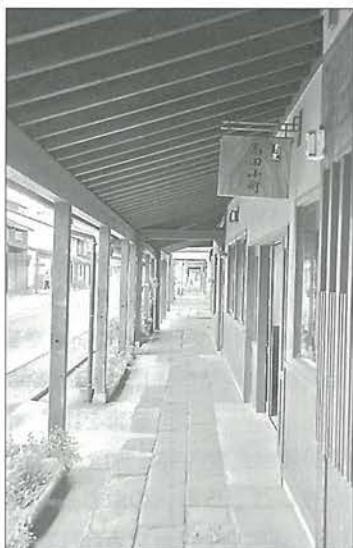
多くの参加者が集まった雁木フォーラム会場



雁木のまち並み見学



雁木町家の内部の見学



雁木フォーラムの会場となった高田小町と雁木のまち並み

北前船交易がもたらした“もの”と“こと” - その現代的意義の検証と再生 -

坪 正浩 Rachi masahiro 株式会社日本海コンサルタント

1. 北陸ブロックの 20 周年記念事業の企画

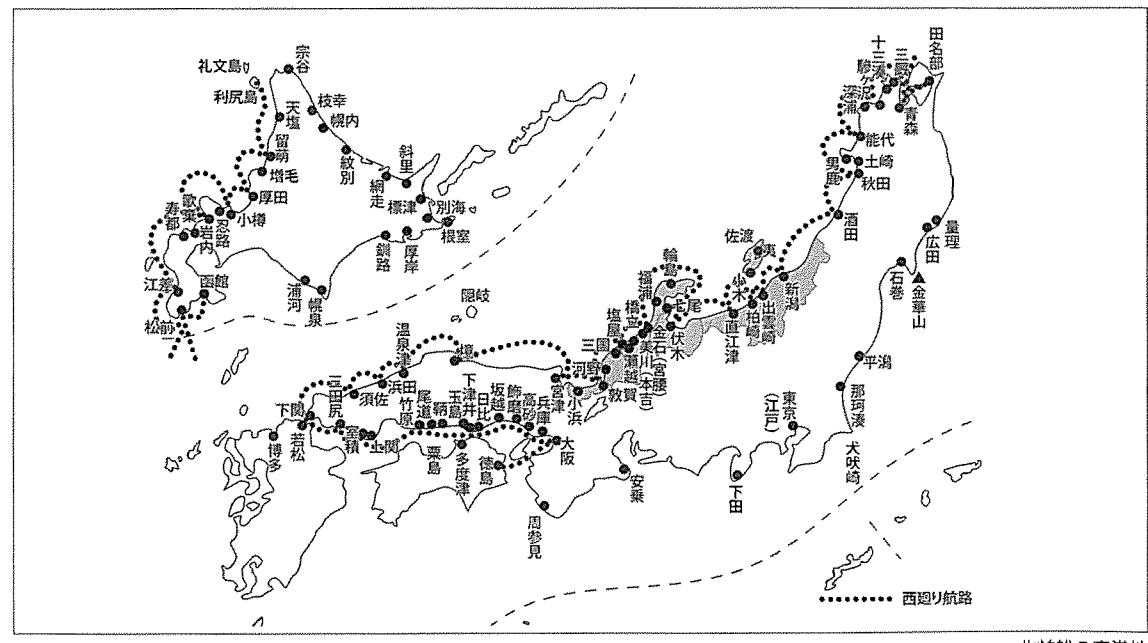
北陸ブロックは、JUDI の中で唯一日本海にのみ面する地域ブロックである。北陸は、立山、白山等、連なる山々と日本海とに挟まれて、城下町や商都といった都市が連珠のように位置する構造を成している。これら諸都市は、明治以降の近代化の影響も極端には受けることなく、固有の歴史・文化を密かに温存させつつ連接し、北陸地域の産業、生活の主軸を形成してきた。

この主軸を歴史的に補強し、補完していたサブ軸ともいえるのが、北前船による海の軸であり、その寄港地は、物資や人の交流を介して独自の発展を遂げるとともに、主軸上の諸都市をも支える役割を果たしてきた。しかし、明治中期以降、国内交易の手段が鉄道、道路へと転換する中で、北前船はその役割を閉じ、寄港地も近代化の大きな波を受けることなく現在に至っている。逆にいえば、こうした背景から、北前船交易がもたらした歴史や文化は、それぞれの寄港地に色濃く残っているともいえる。

の可能性を求めることが出来る。日本海沿岸地域に点在する北前船寄港地群を多角的な視点で比較することにより、その共通性と変容の多様性を探り、それを足掛かりに“海際連携の再生”という地域一体化戦略が期待される。

もとより、北陸 4 県には北前船ゆかりの地が多い。例えば、新潟県では新潟、出雲崎、直江津など、富山では伏木、石川では福浦、金石、橋立など、福井では三国、敦賀、小浜などがある。こうしたことから、北陸ブロックでは、20 周年記念事業として、ブロック内の新潟・富山・石川・福井の 4 県において、北前船に関するテーマを設定し、上記主旨と視点に基づいて、各メンバーやグループが調査、研究することとした。

以下には、北陸ブロックの各地で行われた北前船寄港地における観察や地元住民等を交えた意見交換会、北前船フォーラム、さらに、みちのく丸が福井県三国港に寄港した際に開催した「北前船フォーラム in 三国」の様子について述べる。



固有の歴史や文化資源の保存、再生を拠り所とするまちづくり、地域環境デザインが求められる中で、既にそうした取り組みがかつての寄港地には見られるものの、北前船交易がもたらした共通の資産を探るとともに、地域性や取り組みの違いから、それぞれの寄港地の変容を比較、評価する現代的意義は大きいと思われる。

加えて、新たな国土づくりの枠組み(広域地方計画)の中で、北陸地域としての自立、一体化が今まで以上に求められている。こうした中で、連携による一体化推進の糸口を歴史の中に探るとすれば、北陸地域(ひいては日本海沿岸地域)の場合、“北前船航路(交易)”にそ

2.20 周年記念事業における活動の概要

(1) JUDI 北陸 in 富山 北前船ゆかりの地を訪ねて

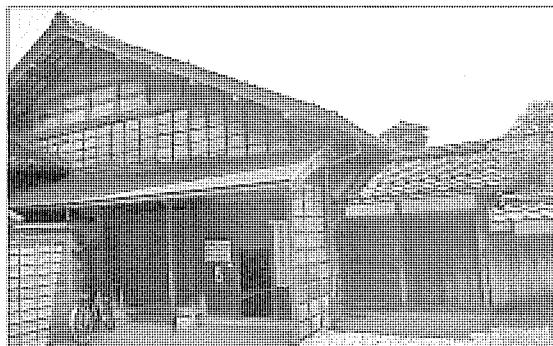
(平成 22 年 5 月 16 日)

① 伏木、吉久(富山県高岡市)

伏木は、小矢部川の河口に位置し、古代から知られた日本海側屈指の良港である。18 世紀には、八軒問屋と呼ばれる船問屋(能登屋、鶴屋、西海屋など)を中心に発展した。

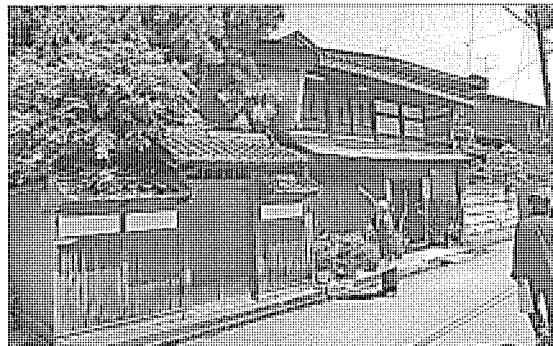
幕末に海運業で成功し、明治時代には伏木銀行を起した旧秋元家は、伏木北前船資料館として公開されている。高台に立地しているが、急な階段を上る望楼か

らは、伏木の市街地を一望することが出来る。また、明治に入って和船から汽船の時代を迎えると、能登屋の四代目藤井能三は、灯台や測候所を設置するなど、近代伏木港の礎を築いている。



望楼のある伏木北前船資料館（旧秋元家）

吉久は、小矢部川と庄川の河口に位置し、加賀藩の米蔵として栄えた。ここに集められた米は、伏木港より北前船で上方や江戸に送られていた。今も残る町並みは、米商により栄えた当時の面影を伝えている。地元では、まちづくり協議会が発足し、町並みの保存活動が始まっている。



かつての面影が残る吉久の町並み

(2) JUDI 北陸 in 石川 二つの重伝建地区を訪ねて

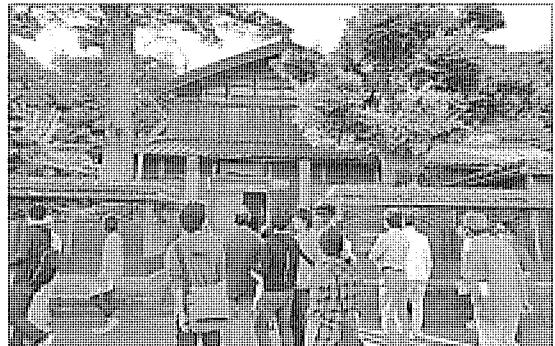
（平成 22 年 9 月 25 日、26 日）

①橋立(石川県加賀市)

橋立は、北前船の船主の里である。大正 5 年の雑誌『生活』には、「日本一の富豪村」として紹介されている。船主では、財政難であった大聖寺藩に一万両を献金した久保彦兵衛が有名である。また、北海道小樽市には、西出孫左衛門の倉庫が市立博物館（旧小樽倉庫）として活用されており、北前船で栄えた瀬越の大家七平の倉庫も残っている。

建物は、切り妻屋根で周りに下屋を設け、屋根は赤瓦で葺かれ、棟に笏谷石をのせ、外壁は船板を再利用しているのが特徴で、美しい家並みが現存している。また、

平成 17 年 4 月に重要伝統的建造物群保存地区に選定されている。



北前船の里資料館（旧酒谷家）

当日は、JUDI 北陸のメンバーによる 20 周年記念事業に関する研究発表会と地元の方を交えた『北前船とまちづくりワークショップ』を開催した。

ワークショップでは、住民からは重伝建地区に選定されたが、これからまちづくりをどうしていくか模索しているということであった。JUDI メンバーからは、他の重伝建地区に比べて華やかさがなく、お店やインフォメーションも少なくさびしい。栄華と衰退というべきか、きれいに修復されたものと廃墟になったものがあるのが面白いといった現状に対する意見があった。また、伝統的な町並みだけでなく、住みやすいコミュニティがあるということを前面に出していくべき。周遊するルートを設定し、屋敷を公開できると良い。各屋敷に建築年の表示や北前船共通の目印があると面白い。最初から観光地を目指さないほうが良く、結果として人が来るようになることがベストなどといった今後のまちづくりに対する意見もあった。



住民とのワークショップ

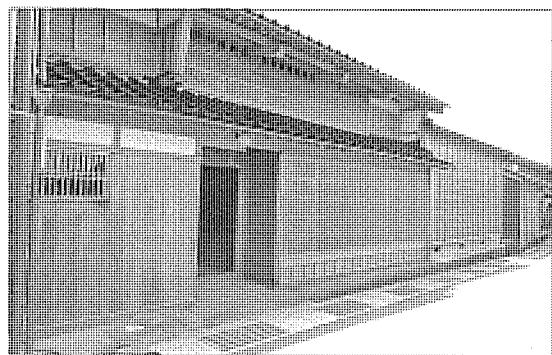
②黒島(石川県輪島市)

黒島は、北前船主や船員の居住地として発展した。能登天領の集落であり、最も栄えた明治初期の地割を良好に残し、伝統的な町並みが残っている。

建物は、黒色の日本瓦、一階の格子、下見板張りの外壁といった共通の要素を持ったものが多く、地区全体で一定の統一感を保っている。

また、平成 21 年 6 月に重要伝統的建造物群保存地区に選定されている。伝建地区に指定されるきっかけは、平成 19 年 3 月に発生した能登半島地震である。地震により、黒島地区内の 3 割以上の建物が全半壊し、一部損壊を含めるとほぼ全ての建物が被害を受け

た。まさに、黒島地区の美しい町並みが消失する危機であった。そこで、黒島地区の復興を図るために、伝建地区を目指していったのである。



黒島地区的町並み

当日は、地元住民と JUDI 北陸メンバーとの意見交換を行った。住民からは、重伝建地区になってからの変化はまだあまりない。他人を受け入れることには抵抗感がある。外部から移り住んだ人はあまりいない。売ったり貸したりする家はあまりなく、当時の人がそのまま住んでいる。小路が狭いため、車の出入りが不便といった意見があった。また、地元の大工の鍛冶家と古田家が代々家を建ててきたため、統一的な町並みが残った。地元の大工が競い合って、黒島の建て方を追求し、住民もお金をかけて凝ったものをつくってきた。地割が小さく、道路に面してギリギリまで家を建てたため、町並みが揃ったということであった。

JUDI メンバーからは、黒島地区も重伝建地区になったものの、人口減少や高齢化が進み、住民だけでまちづくりを進めるには限界がある。もっと、外部との交流や新たな住民を受け入れることが求められるなどの意見があった。



住民との意見交換

(3) 北前船フォーラムと金石・大野を訪ねて

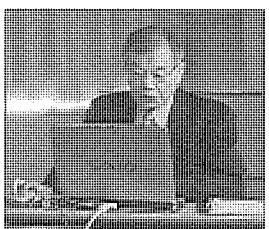
(平成 23 年 5 月 21 日、22 日)

① 北前船フォーラム

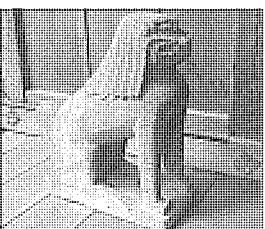
笏谷石研究家の三井紀生氏を招いて、「越前笏谷石と近世日本海航路」というテーマで、ご講演いただいた。

三井氏からは、笏谷石は福井市でとれる火山礫凝灰岩で、石造物(五輪塔、石廟、狛犬など)が三国港から日本海廻船によって各地へ移出された。また、下り航海は荷が軽いため、笏谷石は商品を兼ねたバラストとして運ばれた。移出先と移出時期を分析すると、日本海沿岸地方は 17~18 世紀中期頃が特に多く、敦賀・小浜の盛

衰と時期が重なることから、笏谷石は日本海航路の変革時期を見つめてきた「証人」といえるといった話をうかがった。



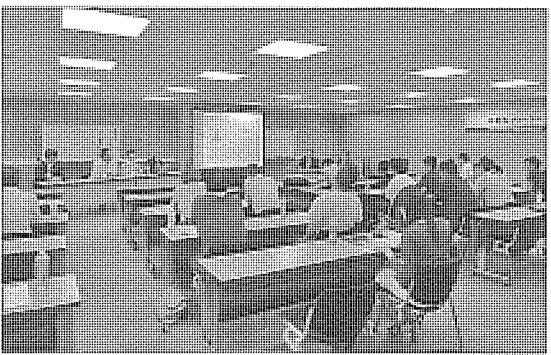
講師の三井紀生氏



大野湊神社（金沢市）にある笏谷石の狛犬

また、水野一郎氏(金沢工業大学)をコーディネーターに、三井氏と JUDI 北陸の谷明彦氏(金沢工業大学)、鶴隆弘氏(金沢美術工芸大学)、玉森慶三氏(株)ライトスタッフ)、柳原恭順氏(株)三四五建築研究所)によるパネルディスカッションを行った。

パネルディスカッションでは、北前船は日本海の物流幹線の時代を築き、物と一緒に人(人材、職人)やこと(文化や祭り)を運んだ。そして各地域で文化の交流が生まれた。北前船を通じて、新しい風が各地域に吹き込まれ、風土を作っていたが、それは各地域で少しずつ異なり、地域性として育まれて来た。また、北前船によって寄港地には大きな富が蓄積され、素晴らしい町を作ってきており、今では重伝建地区になった地区もある。港町は地域コミュニティが強く、地域文化を醸成してきた。今後は、北前船ゆかりの町同士の交流を北陸から行なうことが大切である。北前船を切口に各地域の地域性(個性)を引き出していくことが求められる。まちを再生する足がかりの一つとして北前船を捉え、住民との関わり、違う分野との連携を試みてはどうか。日本は長らく海に背を向けてきたが、もう一度見直すべきだということを北前船が教えてくれた。海際連携の再生を図るべきといった意見があった。



北前船フォーラム

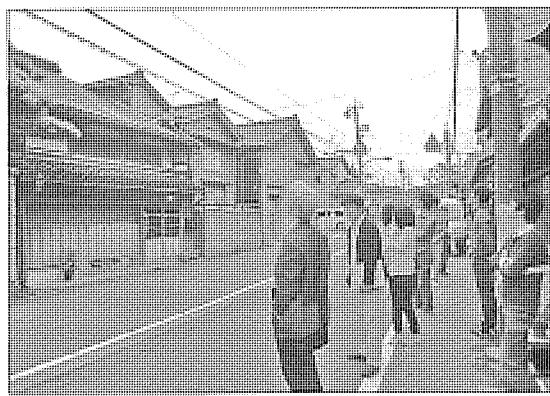
② 金石・大野(石川県金沢市)

城下町金沢の海の玄関口でもある金石・大野は、藩政期に北前船や醤油醸造で栄えた町である。

金石では、豪商の錢屋五兵衛が有名であり、全盛期の錢屋は北海道や青森まで、全国 34 箇所に支店を設け、合わせて 168 人の支配人や手代が支店に在勤していたという。この支店網を情報ネットワークにして、錢屋は巨万の富を得たのである。しかし、五兵衛は河北潟に毒を入れた疑いをかけられ、獄中で八十歳の生涯を閉じ、翌年、家族

も処罰され、突然に銭屋財閥は消滅したのである。

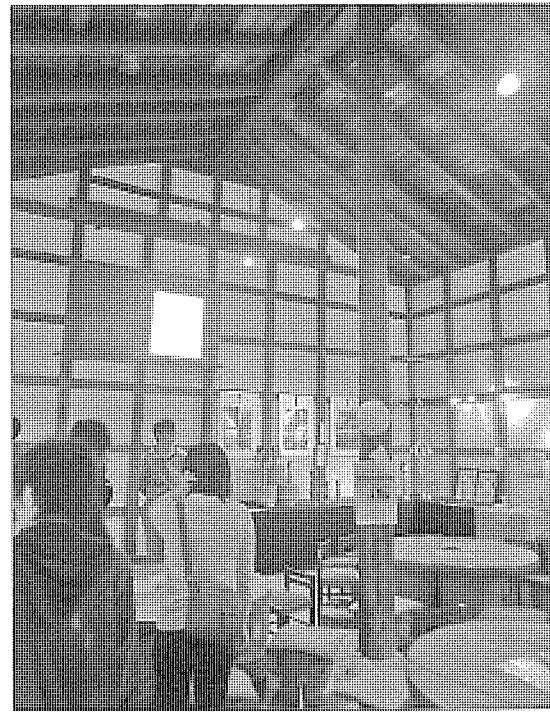
大野では、近年、醤油醸造が合理化されたため、醤油の空き蔵を活用したまちづくりが展開されており、店舗やアーチストの工房、ギャラリーなどに活用されている。



金石・大野の町並み



北前船や銭屋五兵衛の生涯を聞く（銭五の館にて）



もろみ蔵（醤油の蔵を活用した喫茶店）

(4)みちのく丸寄港記念「北前船フォーラム in 三国」

（平成 23 年 8 月 5 日）

JUDI 北陸 20 周年記念事業の締めくくりとして、北前船「みちのく丸」の三国港寄港に合わせて、「北前船フォーラム in 三国」を開催した。

フォーラムでは、報告とパネルディスカッションが

あり、水野一郎氏（金沢工業大学）をコーディネーターに、パネリストは昆政明氏（公益財団法人みちのく北方漁船博物館財団理事）、三井紀生氏（笏谷石研究家）、木村昌弘氏（三国港突堤ファンクラブ会長）、ゲスト報告者として、齊藤万芳氏（熊本県、三角西港の文化・文学を考える会会長）、西脇千瀬氏（宮城県、野蒜築港ファンクラブ会員）にもご参加いただいた。

まず、昆氏からは「北前船の歴史と交流」、三井氏からは「北前船交易にみる笏谷石の歴史と移出」、木村氏からは「三国港突堤と北前船」、齊藤氏と松川氏からは各地の取り組みについて報告があった。

パネルディスカッションでは、みちのく丸は 7 月 13 日に青森港を出港し、北前船ゆかりの 14 の港を訪れる。訪問先の港ではいずれも大歓迎をしていただいだ。この活動には、公的な資金は入っておらず、ボランティアがやっている。三国で笏谷石は加工されて、北前船で各地に運ばれた。三国には石工の文化があった。三国港の突堤は、オランダ人のエッシャーが計画し、デ・レイケによって設計施工された。この突堤をキャンンドルでライトアップしている。北前船交易は、各地の特産物を運び、その結果、地場産業が栄えた。また、明治の三大築堤である三国港、三角西港、野蒜港でまちづくり活動をしている団体が、こうして交流することは意義深いなどの発言があった。



北前船フォーラム in 三国

3.今後の展望

北前船交易は、ゆかりの地の文化を育み、各地の風景に大きな影響を与えてきた。その影響は、今なお北陸の各地で色濃く見られる。

JUDI 北陸ブロックの 20 周年記念事業は、北前船交易がもたらした「もの」と「こと」を再発見し、共有する活動であった。また、20 周年記念事業を通して、ゆかりの地の方々や専門家、まちづくり活動団体と交流することが出来たことも有意義であった。

今後は、北前船ゆかりの各地の連携・交流を通して、その風景の共通性・固有性を見出し、「しあわせな風景」の一つとして、守り、育み、創造していくことを北陸ブロックの継続的な活動の一つとしていきたい。

福井における北前交易の遺産と継承

玉森慶三 Tamamori keizo 株式会社ライトスタッフ

福井県には、三国・敦賀・小浜の北前船の遺産を継承する代表的な「湊」が3つあります。単に風待ちの泊りではなく「湊」は、船の出入により、商人が活躍し馬借や遊女がくらし、家具や工芸品などの職人によるさまざまな産業が盛んになったまさしく都市であったと思われます。三国・敦賀・小浜には、独特的の町家の歴史的景観やお祭り、北前船の遺産と考えられる食文化、産業などが今も残っています。

福井県の北前船の遺産と継承について学ぶには、北前船以前の海運や交易の歴史も少し解き明かす必要があります。福井県における北前交易はいきなりおこったわけではなく、そのルーツは大陸交易にさかのぼると言われています。

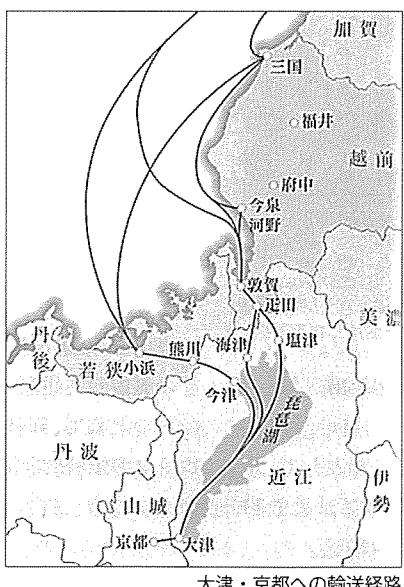
最初に「福井における海運と湊(都市)の歴史」について記述し、さらに福井県内の北前船がもたらしたモノやコト、ヒトの中から、福井市内で採掘され北前船で運ばれた「笏谷石」、歴史と美しい町並みを演出する「越前赤瓦」、そして、幕末の大野藩の「大野屋と大野丸」動きについて記述します。

1. 福井における海運と湊(都市)の歴史

(1) 古代からの交通路としての越前若狭の湊

① 日本海航路と琵琶湖水運 - 敦賀湊の活用

律令時代に、中央集権的支配の為、交通と通信を体系的に整える一環として北陸道が整備されました。さらに平安時代になると、租税や官物として米など重い荷物を都に運ぶ場合には、日本海航路と琵琶湖水運が広く利用されていたと言われています。北陸道諸国は、日本海航路で積荷をまず敦賀に回送し、駄馬に積み替えて陸路を琵琶湖北岸の塩津に運び、さらに湖上水運で大津に荷揚げし、陸路で奈良・平安の都へ搬入していました。



② 海運と交易による湊の誕生 - 敦賀・小浜・三国

鎌倉室町時代、日本海側諸国の京都への年貢物資は、北の越後・津軽地方からの物資は敦賀、南の出雲・北九州地方の物資は小浜へ陸揚げされました。こうした日本海海運の活発化に伴い、敦賀湊・小浜湊が交易の拠点都市としての様相を備えていくこととなります。また、同時に九頭竜・足羽・日野の三大河川などをを利用して、越前の年貢が集積された三国湊も物資の集散拠点としての様相を整えてきました。

室町時代には、日本で初めて象が南蛮船によって小浜に陸揚げされ京に運ばれた記述や、戦国期には、敦賀や一乗谷(戦国大名朝倉家の居城地)に唐人が居住し、三国にも唐船が入港するなど、越前若狭の湊は、大陸や南方との交流も行われた「国際都市」となって、これらの湊を中心に一層日本海交易は活発化していったようです。

(2) 越前若狭の湊の繁栄

① 湊と商業の発展

このように中世の福井県には、越前諸藩の物資の集散地として栄えた三国湊、北国と上方を結び中継商業都市として大きく発展し栄えた敦賀・小浜湊の三つの大きな湊町がありました。

福井藩は、三国湊の流通制限を行うとともに、湊に出入りする商品について口銭を徴収し、問屋の収入にあて、その一部を藩に納めさせていました。三国湊の商人は、福井藩の保護のもと年貢米の廻送をはじめとした、領内の諸物産や他国のお産の取り扱いで大きな利益を得ていたといわれています。

日本海海運の拠点となった敦賀・小浜湊には、北国諸藩からの年貢米をはじめとして、大豆などの穀物類や海産物、奥羽からの木材が陸揚げされ、上方へ送られていました。このころの下り荷は、お茶や木綿など畿内で生産された手芸品であったようです。

② 敦賀湊の隆盛の記録

井原西鶴の『日本永代蔵』に、敦賀の繁栄を記載した文があります。「越前の國敦賀の湊は毎日入舟、判金一枚ならしの上米ありといへり。淀の川舟の運上に変わらず、萬事の問丸繁昌の所なり。殊更秋は立ちづく市の借家、目前の京の町、男まじりの女尋常に、其形氣北國の都ぞかし。」と書かれています。寛文・延宝期(1661~81)に敦賀湊へは、おおむね米・大豆合わせて50万俵以上が入っており、1664年には米75万俵・大豆10万俵と最高に達し、船数は2670の入津と記録されています。荷揚げされた荷物は、問屋などにより取引され、荷物を仲買に売り渡す売問屋、仲買をつとめて小売りに売り渡す買問屋、このほか諸藩から委託されて年貢米を運送・売却にあたる蔵宿と呼ばれた商人もあり、津軽藩など蔵屋敷を構えた藩もあったようです。

③西廻海運の発達による敦賀・小浜湊の衰退

河村瑞賢によって西廻航路が整備されると、これまでの北国と敦賀・小浜を結んでいた日本海海運は西廻海運の一部となり、日本海に上方船も進出してきました。

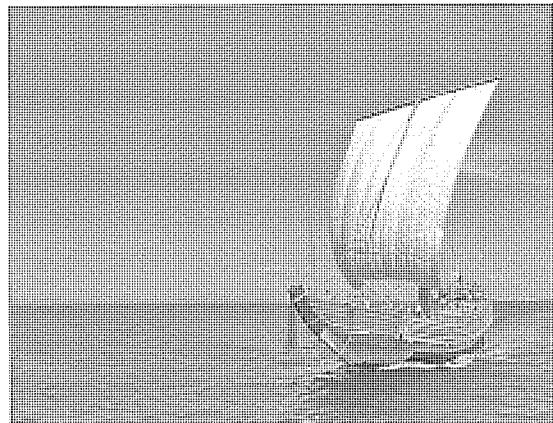
江戸時代中期になると、松前・蝦夷地方のニシン肥料が近江商人によって扱われるようになり、松前と敦賀・小浜を往復するようになりました。その後、近江商人による松前交易の独占がくずれ、ニシン肥料の需要も西国筋まで及ぶようになります。西廻海運によってニシンは瀬戸内・上方まで流通することになります。

従来の米に加えて、蝦夷地のニシン肥料、さらに諸藩の各特産物は西廻海運のルートに乗って瀬戸内や大阪の市場に向けて輸送されていきます。

北前船はいろいろな物産を運んだと言われています。大阪から「木綿・タバコ・蠅・畳・砂糖・酒・紙・砥石・荒物・針金など雑貨類」が下り荷として積まれ、山陰の「鉄・陶器」、新潟の「米、しょうゆ、塩」、酒田の「米」などがありました。一方、大阪・瀬戸内にむかう上り荷は、蝦夷地のニシン・昆布など海産物を中心でした。北前船の多くは、商品を輸送するだけの運賃積もしましたが、船頭自身がみなと湊で商品を買い入れ、需要地で売る買積経営が中心で、各地に寄港して積荷を売買して大きな利益を得ていました。幕末期には「一航海千両」といわれるほど収益を上げていたと言われ、多くの豪商の存在が伝えられております。越前・若狭の船主として三国湊の森田家や内田家、河野の右近家、敦賀湊の高嶋屋や大和田家、小浜湊の古川家などがあげられます。

このような西廻海運の発達は、敦賀・小浜湊にやがて大きな打撃を与えることになります。北国諸藩から敦賀に運ばれていた大量の米は、しだいに大阪に直送されるようになり、敦賀・小浜を中継地とする北国海運は衰退していきます。しかし、北国海運は北国と敦賀・小浜の湊を年に五六往復するのに対して、西廻海運は北国と大阪を年に一往復するのが限度であり、海難の危険性もありました。一時の隆盛は無くなりましたが、

下り荷である畿内の物産も依然として陸送で両湊に集まっており、一時期の隆盛はないものの港の役割を持ち続けました。

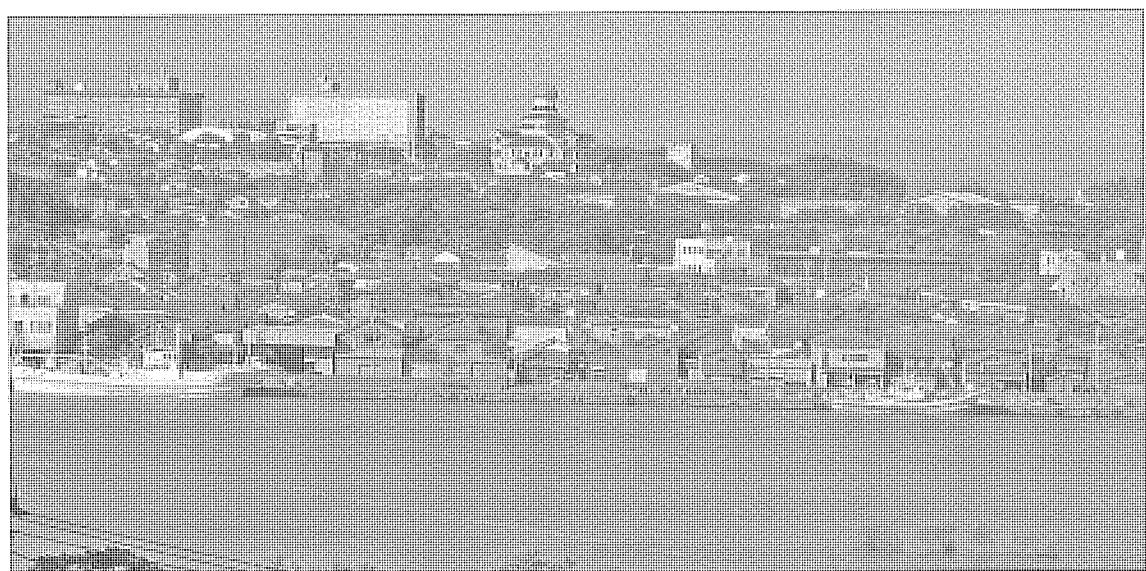


日本海側を運行した復元北前型弁才船「みちのく丸」

(3)「北前船」と三国湊の隆盛

しかし一方、福井藩の庇護のもと三国湊は、西回り航路の確立後も北前船の発展とともに大いに栄えました。特に商品の売買の権利を一手に握っていた問屋筋は絶大な権力を持っていたようです。商品は入港した船から直接買うことも、売ることもできず、必ず一旦問屋の手を経由してからでないと売買出来なくなっていました。元治元年(1864年)ごろ三国には、大問屋が50軒位、小問屋が12軒くらいあったとの記録があります。

湊には年間延べ3000隻の船の出入りがあり、1月と2月の海の荒れるときはほとんど船の出入りがなく、5,6,7月が最盛期となって、一日に20隻以上の船の出入りがあったようで、秋の福井平野の米の積み出しまで大いに賑わっていたようです。三国湊の持ち船は、渡海船64隻、道船6隻、川舟76隻と元治元年(1864年)の『三国鑑』(みくにかがみ)に記録されています。明治3年の『問丸日記』記録では、渡海船73隻(1200石~1000石積11隻、950石~600石積30隻、600石~200石積27隻、100石以下5隻)にさらに増えています。



現在の三国湊（対岸新保から）

当時の北前船の多くは、大阪や兵庫で船囲いして一冬を過ごしました。船頭以下乗組員は船囲いのあと陸路、船主の問屋や家族の待つ三国へ帰ります。正月を三国で楽しんで、彼らはふたたび陸路で船に戻り航海につくのが通例でした。2月ごろ船をおろし、瀬戸内海各地で酒、たばこ、砂糖、塩、紙などを積み込んで、下関を経て日本海へ出ます。北上して三国に入り荷をおろして、米を積み込み蝦夷地に向かいます。蝦夷地につくのは5月ごろで、ニシンや数の子、昆布を積んで8月ごろ三国に戻り、11月ごろ元の大坂で船囲いに入ることになります。

積荷は、いろいろ寄港する港によって、また、船によって変わっていたようですが、明治19年(1886年)『港口錢明細表』によると、三国湊へ移入されたものは、鰯、塩、石油、黒砂糖、身欠、生蠅、氷室、反物が主なもので、一方、三国湊から運び出されたものは、米、菜種、大

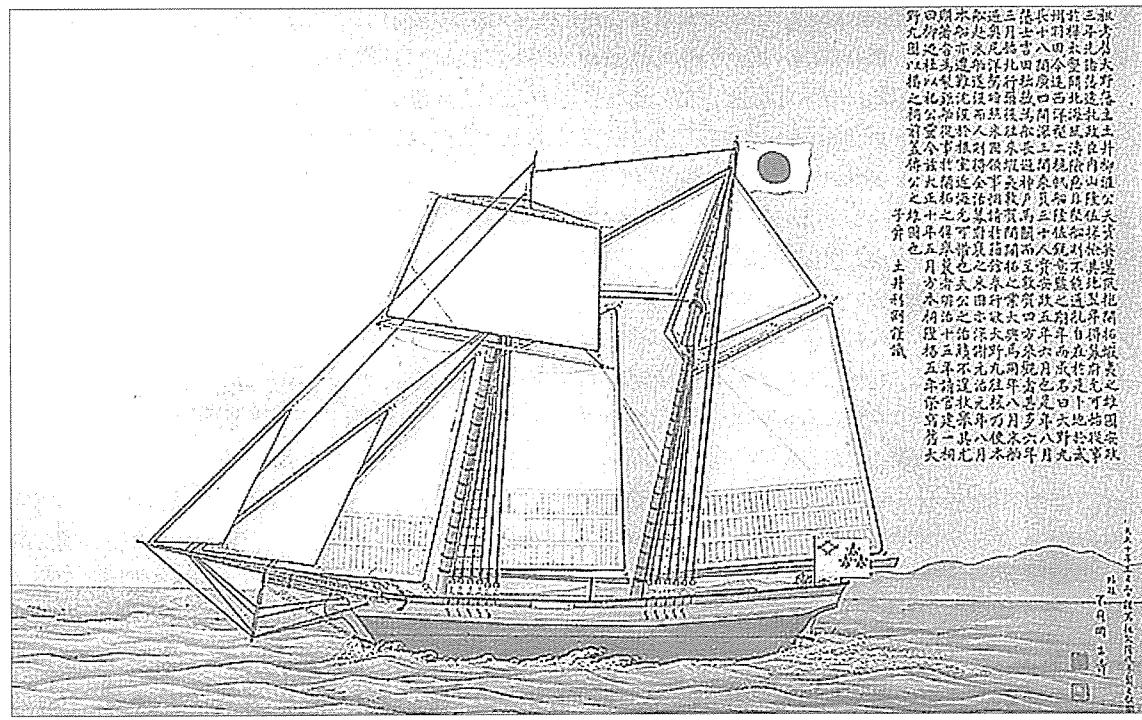
豆、種油、銅などであり、特に米は六万八千石あつたと記録されています。また、入り荷と出し荷に同じものも多く、三国を中継地として移送されたものがあることもわかります。

この北前船は、江戸時代後期から明治中期ごろまで栄え、弁才船に代わって西洋型帆船や汽船導入と鉄道による輸送の発達により姿を消していくこととなり、北前船で栄えた三国湊の繁栄も一気に衰退していきます。

2. 北前船遺産の検証

(1) 山ぐに大野藩の大野屋と大野丸の話

福井県の山間部に位置する幕末の大野藩は、幕府の許可を得てサハリンまで渡って「開拓」や「交易」を試みたと伝えられています。このような開明的な幕末の大野藩の動きは、現在も大野市民の誇りとして語り継がれています。



豆、種油、銅などであり、特に米は六万八千石あつたと記録されています。また、入り荷と出し荷に同じものが多く、三国を中継地として移送されたものがあることもわかります。

『三国鑑』によると当時の三国湊の様子は、荷作業をする仲仕は220人ぐらい、船大工が70人ぐらい、船の金具をつくる鍛冶屋が40軒あまり、船の積み荷に多くの桶が使われたことから桶屋が64軒。その他氷室屋16、薬種屋4、紺屋12、造酒屋5、醤油屋11、油屋14、古着屋40、饅頭屋29、石工15、材木仲買13、このほか医師や針灸師あんま、錢湯や飲食店や飲み屋の数はわからないが、家数は、1581軒と記載されています。三国女郎衆に代表される出村の遊郭も、当時の日本遊郭番付表によると江戸の吉原、長崎島原について前頭に番付されています。この繁栄は、明治の中ごろまでさらに発展していく、湊町あればこそ存在する数々職

全く海のない大野藩が「大野丸」という西洋式帆船を所有し、大阪・函館・横浜・名古屋・神戸など全国に藩営の「大野屋」という大野の特産品の取次店を営み、その利益で藩財政改革を実現したと言われております。北前船で富を得る三国湊の豪商のやり方を藩が率先してまるで商人となって行ったようなものです。この改革を率先した内山兄弟の話は「そろばん武士道」として小説の本もなっています。どちらかといえば中級武士の家柄の内山兄弟は後に大野藩の家老職につきますが、大野屋を設けてこれを全国に広げたのが兄七郎右衛門(良休)、大野丸に乗って各地を巡り、蝦夷地調査の先頭に立ったのは弟隆佐です。海運による情報の重要さを認識して、領内の銅山の開発や米以外のたばこや綿など特産品の栽培などを奨励し、全国各地に設けた直営の「大野屋」販売するのです。また、鎖国が終わりを告げる大きな時代の転換期を迎え、大野藩は「大野丸」を購

入、藩士や農民を船乗りとして養成し、開港間もない函館と敦賀間を往復して物資を運び海運業も営むことになります。さらに、領地の少ない大野藩では、蝦夷地開拓を幕府に願い出て、寒さになれた大野人なら蝦夷地の開拓は出来るとして、新しい領地を手に入れる夢を追い続けました。1858年、幕府は大野藩の努力を認め、北蝦夷(ロシア領サハリン)のウショロに元会所を立て、そこに武士、百姓、漁民が一緒に住んで、ロシアなどの警戒に当たるようになると告げられ、藩では幕府から新しい領地が与えられたと家臣一同領民とともに酒を振る舞って祝ったと伝えられています。しかし、自慢の大野丸が根室沖で座礁沈没(1864年)、「開墾」も容易に進まず、ついに1868年(明治元年)3月、明治新政府に許可地の返上願いを出します。しかし、大野屋だけは、着実に伸びて、明治になっても店舗を順調に増やしていました。

(2)越前赤瓦と北前船の話

2010年7月30日付け福井新聞に「越前赤瓦4万枚復元・函館奉行所を一般公開 函館市」の記事が掲載されました。国特別史跡「五稜郭跡」に140年ぶりに函館奉行所が復元されましたが、発掘によりこの屋根には「越前赤瓦」使用されていたことが判明し、忠実に復元するため福井県瓦工業協同組合に「越前赤瓦」が発注されたとのことでした。まさしく幕末のころは、北前船の全盛期であり、積み荷として「越前赤瓦」が運ばれていったのでしょう。福井県内には現在でも美しい赤瓦の寺院や住宅がまだ残っていますが、赤瓦の生産は明治期で終わり、現在は生産されていないそうです。

福井城や金沢城の発掘で「越前赤瓦」の使用が確認にされており、日本海側の加賀、越後、出羽、北海道の各地に越前瓦職人の銘がある赤瓦が数多く確認され、赤瓦の美しい景観をつくっています。しかし、瓦の研究資料によると、同じ赤瓦でも日本海側以外の東北各地の赤瓦は、瀬戸美濃焼の系譜の赤瓦が使用されていることも確認されているようです。同じ東北でも盛岡や仙台、会津は瀬戸美濃系、酒田や鶴岡、秋田は越前系赤瓦になっています。このように日本海側の越前赤瓦の分布は、北前船の航路との関連を裏付けています。



庄内藩藩校致道館聖廟・門

越前産の赤瓦の製品が北前船で運ばれるとともに瓦職人がその地に行って、その赤瓦の製法を指導したことや職人を越前に派遣してその技法を習得させたことも各種文献に記載されています。

このように日本海側各地に残る「越前赤瓦」の景観は、北前船は単に荷の運搬だけでなく、人や技術、情報や文化と一緒に運んでいた象徴的なものひとつです。

(3)笏谷石と北前船の話

JUDI 北陸では、北前船をテーマに数々の事業を行ってきたが、前掲出写真のみちのく丸の三国寄港に合わせて、平成23年8月5日坂井市三国町で『北前船フォーラム in 三國』を開催しました。パネリストとしてご参加いただいた笏谷石の研究家三井紀生氏のお話の中から、笏谷石と北前船の関係を紹介します。

「笏谷石」とは、福井市中心部足羽山周辺(加茂河原、笏谷、小山谷)で採掘される火山礫凝灰岩(約1700万年前の火山活動による碎屑物)でグリーンタフとも呼ばれ、水気を帯びると独特のぬくもりのある青みがかった美しい色になります。福井県内では「笏谷石」が現在通り名となっていますが、全国各地によってその呼び名は「福井石、越前石、越前青石、新保石(三国湊の対岸の集落の名前)、三国石、朝倉石、笏谷石」と様々な名前で呼ばれ、柔らかく加工がしやすいので多層塔、宝塔などの石塔や狛犬、お墓、側溝や敷地の境、土蔵の敷石、屋根の抑えなどの建築用材としても多く用いられています。しかし、現在は残念なことに新しい採掘は行われておらず、過去に採掘された笏谷石が加工されて販売されているだけとなっています。

三井氏によると、全国各地の石塔を調査すると、単に素材としての笏谷石だけではなく、デザインにもその特徴があり、(1)梵字種莊嚴形式;月輪外周に小蓮弁をめぐらせた莊嚴形式、(2)石塔基礎の莊嚴形式;豎連子と格狭間を組み合わせた莊嚴形式、(3)越前オルジナルデザインの墓標;唐破風屋根付墓標、(4)石廟の構造と莊嚴;寺院建築様式と内外壁の豪華な彫刻などの越前式莊嚴形式が数多く現存しているとのことです。笏谷石は、北前船の船底にバラストとして素材が運ばれたと言われていますが、三井氏によるとこのような石工の細工が全国各地にみられるのは、商品として装飾した石が運ばれた可能性があり、また越前の石工が船とともに現地へ行って細工を施したとも考えられるそうです。

笏谷石の移出経路は、福井城下の間歩持・石屋の手により採掘され、足羽川・日野川・九頭竜川を安居の石積船によって三国の石問屋に運ばれ、日本海を北前船によって各地に広がっていきました。笏谷石を沖出しできる問屋は、三国の石問屋(文化~天保年間頃)布目屋三左衛門、石屋文右衛門、小幡屋藤兵衛(綿屋市郎右衛門文政12年まで)の三軒(「布目屋文書」)に限定されていたそうです。また、先に記載した元治元年(1864年)の『三国鑑』によると笏谷石の積み出し港の三国湊には石工15軒と記載されています。



松前藩歴代の藩主と夫人の石廟（北海道松前町法幢寺）全24廟中11廟が笏谷石製(1641年~1755年)以降は花崗岩製

それともう一つ、三井氏の説明で興味深いことは、前掲載の蝦夷松前藩藩主の石廟のうち、笏谷石の物が11廟あるが明和2年(1765年)を最後に石質が笏谷石から花崗岩製に変わっていることです。これは、河村瑞賢が幕府の命で西廻航路が整備したとされる寛文12年(1672年)とほぼ同時代にあたります。西廻航路の整備によって北前船の船底は、越前の笏谷石から瀬戸内の花崗岩に変わっていたのではないかと想像出来るとのことです。

3. 北前船遺産を後世に残すために

「越前赤瓦」や「笏谷石」は多くの地方に現存する目に見える北前船が運んだ「もの」の遺産です。また、その地方の美しい歴史的景観を演出する建築資材でもあります。しかし、越前赤瓦は福井県瓦工業協同組合によって復刻はされましたか、量産されているものではありません。現在、赤瓦の景観を守るには周辺の古い赤瓦を集めての屋根の葺き替えを行う必要があり、大変な苦労があると聞きます。さらに、笏谷石は、柔らかい材質の為か風化が進み、各地の美しい越前式莊嚴形式の遺産が消滅していっています。笏谷石も採掘が途絶えて、現在あるものだけの販売で終わるそうです。

敦賀の「ととろ昆布」大野の「昆布巻き」などの食文化や三国や小浜の歴史的町並みや河野の右近家、三国のエッセル堤などの建造物など、北前船や北前交易のもたらしたモノ、コト、ヒトは、福井県内に数限りなくあると思われます。このような現状で、私たちは、北前船が残したいいろいろなモノ、コト、ヒトを検証し、かつ評価する活動を怠ってはならないと思います。

2007年、坂井市三国町新保の慶法寺の本堂屋根の葺き替えに当たり、「赤瓦手助け普請」として屋下ろし

作業の地域でボランティアを募り、一枚一枚の屋根から赤瓦をボランティアの手渡しリレーで屋下ろし作業を行いました。現在、三国湊の対岸に赤瓦の美しい見事な本堂の姿が九頭竜川に映えて素晴らしい景観をつくっています。また、平成23年夏復元された北前船「みちのく丸」が青森から日本海各地の北前船ゆかりの湊を巡航しました。8月5日 JUDI の『北前船フォーラム in 三国』の開催日、三国湊で「みちのく丸」に笏谷石の記念碑を積み込み青森の母港に建立することになりました。後世に改めて北前船と笏谷石の関係の史実を残すこの三井紀生氏の企てを紹介して最後にしたいと思います。



「みちのく丸」に積み込まれた笏谷石の記念碑

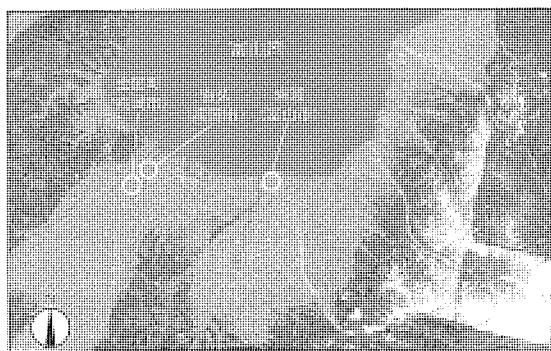
北前船交易が残した千本格子の町(富山)

柳原恭順 Yanagihara yasunobu 株式会社三四五建築研究所

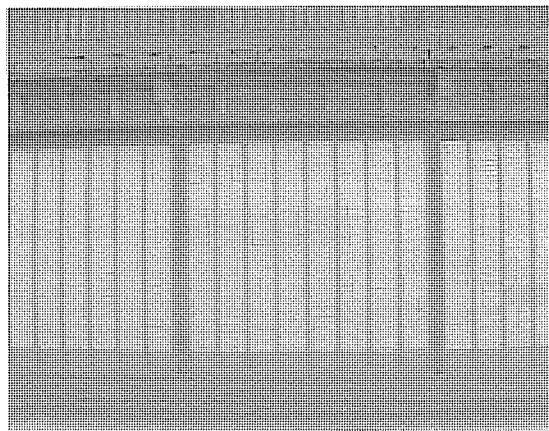
■北前船の繁栄

よく知られているように、北前船交易は、大坂を中心とする上方と蝦夷地との取引が盛んになることで大いに発展した。特に、綿花栽培に鰯粕が肥料として用いられるようになったことが大きな要因である。そして、北前船が寄港した日本海側の諸都市もその交易により栄え、その結果として個性ある豊かな町並みが残っている。

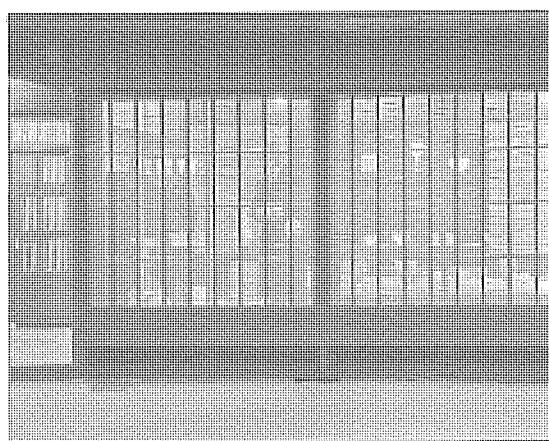
その中で、越中国(富山県)の廻船は、化政期からは、越中及び出羽・越後から蝦夷へ、また大坂に米を積み、天保期からは、蝦夷松前から越中へ魚肥・昆布の輸送が盛況化した。本稿では、それぞれ異なる立地でありながらも、北前船交易により個性ある千本格子の町並みが残された岩瀬、金屋町、吉久の町を紹介する。



紹介する町の位置図



「スムシコ」



夜の景観

■岩瀬(富山市)-廻船問屋の町並み

神通川の河口に位置する岩瀬(富山市)は港町である。明治6年の大火により町が全焼したが、北前船による廻船業が全盛期を迎えていたことから、この大火をきっかけに廻船問屋が大きな家々を建てた。馬場家、森家、米田家、宮城家、畠山家、佐藤家等は大火の復興記念とも言える。

これらの廻船問屋は地域経済の発展を担い、広大な土地を所有し、銀行や鉄道までを作っていた。



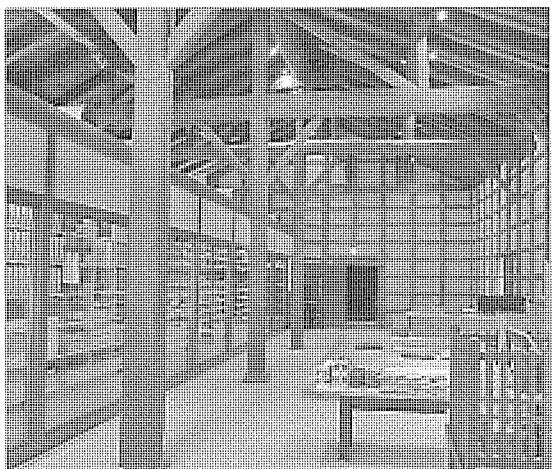
岩瀬の町並み

岩瀬における町並みの特徴は、「スムシコ」(竹で作った簾の格子)等の伝統手法による再生である。1階出格子の内側にはひしき竹が張られ、通風、目隠しなどの実用とともに優れた意匠ともなっている。非常に細やかで繊細な表情であり、夜の景観も美しいものである。



再生された土蔵

現在、岩瀬では町並みの改修が進んでいる。これは平成18年4月の富山ライトレール開業を機にまちづくりの機運が高まったことによる。その中心が「岩瀬まちづくり株式会社」であり、旧廻船問屋の米穀土蔵を酒屋、ガラス工房、陶芸工房として修復したことが町並み再生の第一歩となった。「大工一元」(大工工務店)の新迫氏を中心に、陶芸、ガラス工芸、漆芸、木彫、家具職人らが岩瀬地区に工房、アトリエ等を構え、交流を図っている。



再生後の土蔵内部（田尻酒店）



銀行支店の修景



改修された商店

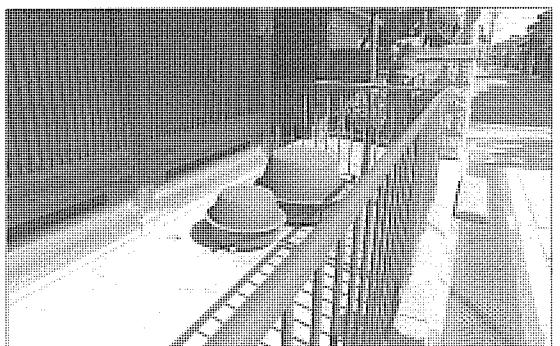
○金屋町(高岡市) - 鑄物と北前船交易

金屋町は高岡市の中心市街地に位置している。加賀藩の第二代藩主・前田利長は、この地に5カ所の吹場（鋳物作業場）をつくり、鋳物を作ることができる許可「御印」を与えた。これが金屋町のはじまりである。

当初は、鍋・釜・鉄瓶・五徳・農耕機具などを作っていた。しかし、蝦夷地の鮓粕が上方へ大量に運ばれるようになると、金屋町からニシン鍋を蝦夷へ販売することで大きな利益を上げた。こうして財力が蓄えられた結果、優れた町並みが形成されることになる。

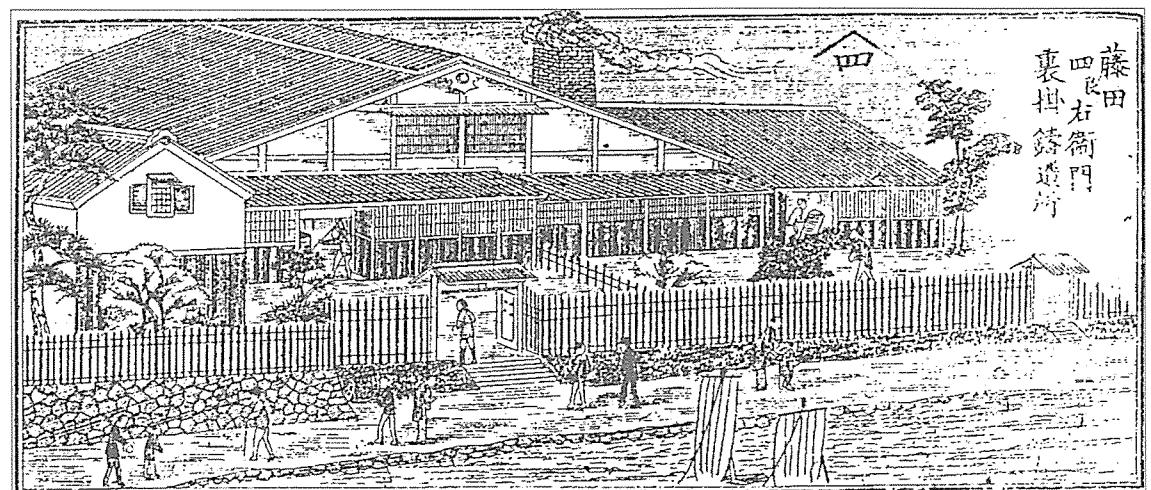
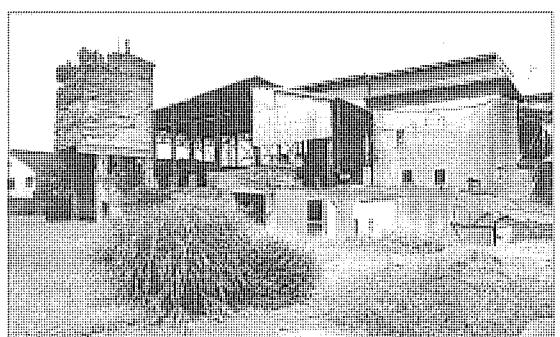
○金屋本町・南部鋳造跡

昔は屋根にお釜をのせて看板にしていたが、その後、軒先にディスプレイした。北海道の江差にも、未だにこのような形態の釜看板がある。



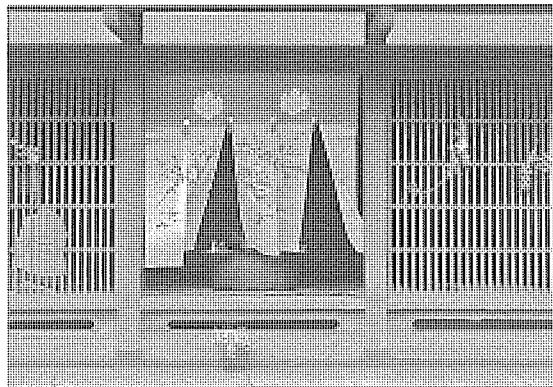
○金屋本町・富田宗治郎鋳造所キューポラ跡

ニシン釜や五右衛門風呂を作っていた工場跡。工場は千保川のすぐ横にあり、そこから荷積みした。これで財を成した富田家の母屋には、蔵2つをはじめ優雅な当時の生活を忍ばせる内装と調度がある。

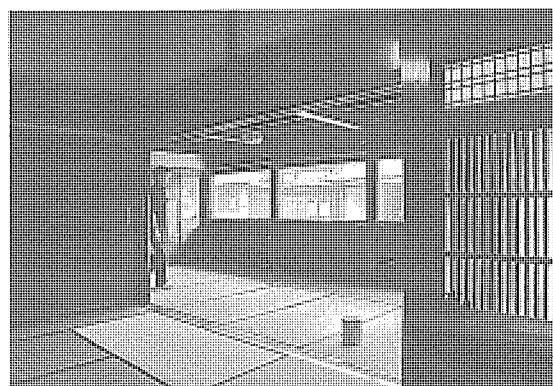


金屋町の千保川縁に建てられた鋳物工場

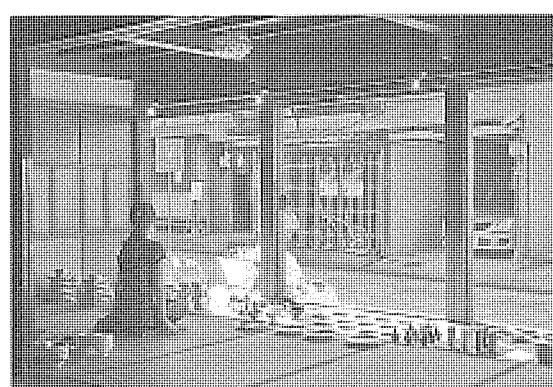
金屋町の千本格子は「さまのこ」と呼ばれる。富田家(現小泉家)では、内側から障子、さまのこ、雨戸になっており、雨戸は上下に分割できる。雨が激しい時は下だけ閉めて跳ね返りを防ぐ。全開放、一部開放とも組み合せができ、用途に応じて、使い分けられる。



富田家（現小泉家）

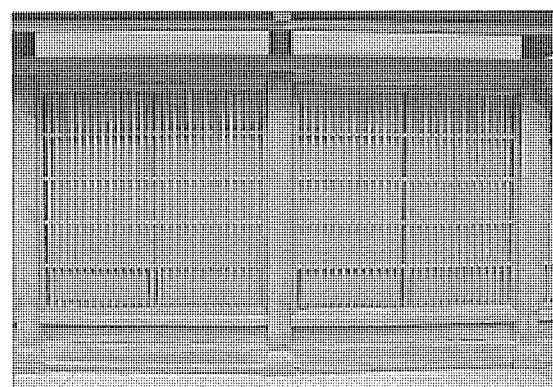


富田家（現小泉家）



富田家（現小泉家）

金屋の「さまのこ」は縦格子であり、格子の間隔も割合に広いのが特徴である。



金屋町の「さまのこ」



金屋町の町並み



金屋町の町並み

高岡市は、平成 24 年 4 月に金屋町の町並み保存と活用を目的として、伝統的建造物群保存地区に都市計画決定をした。今後は、その魅力と価値を幅広く PR するため、重要伝統的建造物群保存地区選定を目指した取り組みを進めることとなっている。

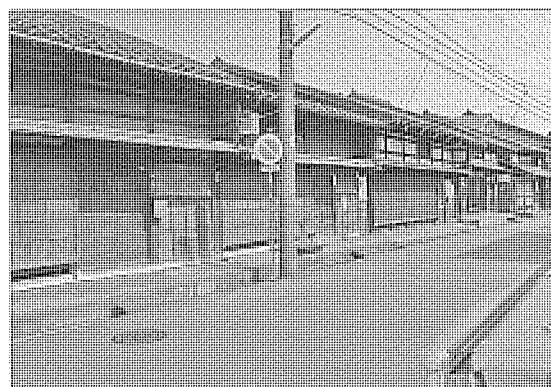
■吉久(高岡市) - 加賀藩の御蔵

吉久は、庄川と小矢部川に挟まれた場所に位置し、岩瀬や金屋町と比べると小規模な町である。

承応 4 年(1655 年)に加賀藩直営の御蔵が建てられ、吉久詰米奉行も在往し、藩士の知行米を扱う蔵宿(町蔵)もあり、重要な米の集散地として栄えた。吉久は加賀藩最大の御蔵所であった。

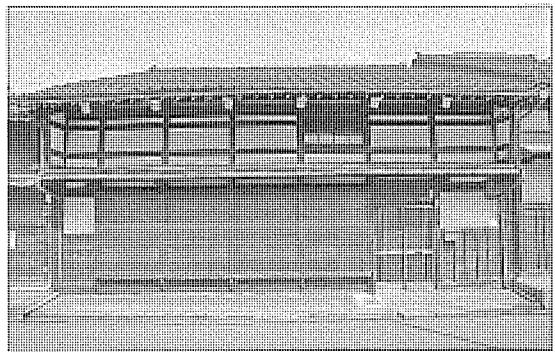
新屋(保田)喜六は高岡の 5 棟の蔵宿にも劣らぬ豪商で、藩の船櫂数理調役として渡海船や漁船等越中浦方を取締り、時には上役の錢屋五兵衛の代理まで務めた松田屋孫三郎もあった。

明治維新後は有力村民が数名合同で米穀売買倉産業に進出した。これを吉久では倉中間、米商と呼んだ。この米商の繁栄した明治の面影が残る町並みである。



吉久の町並み

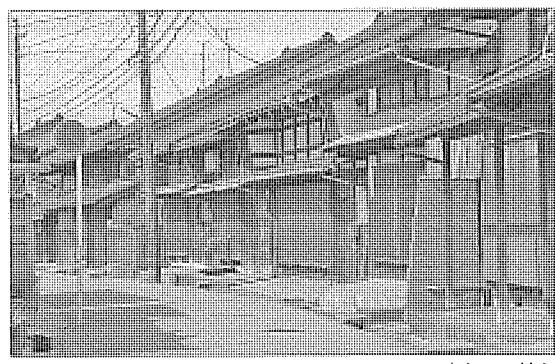
吉久の「さまのこ」は、金屋町と同じく縦格子であるが、間隔が非常に狭く、全体的に細やかな表情を醸し出しているのが特徴である。



吉久の「さまのこ」



吉久の町並み



吉久の町並み

○さまのこアート in よっさ

「吉久の伝統的町並みを考える会」が平成 11 年より獅子の出る秋祭りに行なっている(10月第3週の土日)。

「さまのこ」に書画、造形を置き、行灯を配している。富山県の「まちなみアートリレー in とやま」や「光の事業ネットワーク」の重要な一角を担っているイベントである。



「さまのこアート in よっさ」

■まとめ

これらの町並みは、北前船で栄えた豪商の「意氣」と「誇り」、それに答えた大工さんの「技」が結集されてできたものと言えます。格子と言ってもその表情は様々で、それぞれの町の個性を演出しています。

格子は日本の伝統的建築の中で生まれた境界の手法の一つで、日本古来の「結界」の考え方方が典型的に表れたものかもしれません。外の世界と内の世界との間の曖昧な結界として存在し、壁や建具のように間を仕切ってしまうのではなく、意識、気配は通り抜けるような感じがあります。

これは日本人的な空間の作り方であり、まさに伝統建築物として今後保存していかなければならないものです。

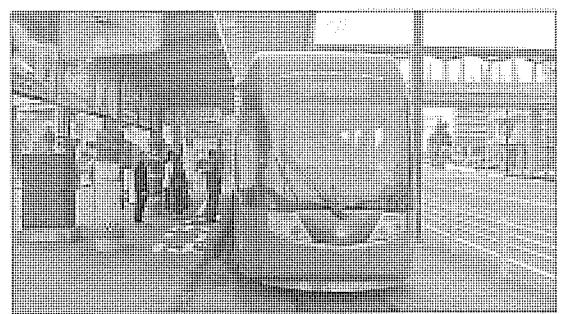
今後こうした町並みは、誰もが住んでみたいと考える住宅地として高く評価されていくのではないかでしょうか。

■ LRT で巡る富山の町

さて、富山県では、万葉線、富山ライトレール、富山地方鉄道で LRT が導入され、公共交通を軸としたコンパクトシティへの取り組みが始まっています。本稿で紹介した岩瀬、金屋町、吉久はすべて LRT を使って訪ることができます。他の魅力ある町々も、県下のほぼ全域が鉄道網でカバーされているので、旅行者が訪れるやすくなっています。ぜひ、伝統的な町並みとモダンな公共交通という両面を体験していただきたいと思います。



富山ライトレール



万葉線

○岩瀬へのアクセス

富山ライトレール「東岩瀬」下車 徒歩 8 分

○金屋町へのアクセス

万葉線「片原町」下車 徒歩 10 分

○吉久へのアクセス

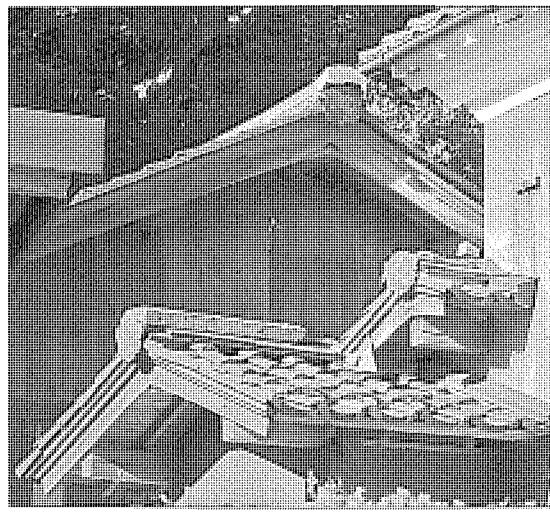
万葉線「吉久」下車 徒歩 8 分

北前船で運ばれた石

鍔 隆弘 Tsuba takahiro 金沢美術工芸大学

北前船で運ばれた石材としては福井の笏谷石が、最も有名である。福井で産出され、九頭竜川を下った三国より北前船に積まれ各地へと送られた。三国に残る記録には、用途として棟石、圍炉裏周り、流しなどの建築材や、石垣、水道、井戸側、水舟、地覆石、石灯籠のほか、宝篋印塔や多宝塔などの石塔、地蔵、鳥居、玉垣などが記されている。これら笏谷石製品の分布の多くが、三国より北となっている。これは、北へ向かう下り船が、米や塩、醤油など荷が嵩の割に軽めであることにより、重石として笏谷石製品が積まれていた。上り船は、北方の昆布や魚などを満載し、船によっては下りの 10 倍もの商いがあったことが知られている。上りの荷が嵩に対して十分重いだけでなく、笏谷石製品よりこれらの荷の方が商売として儲かるものであったのであろう。

加賀橋立は、北前船主の里として、平成 17 年に重要伝統的建造物群保存地区に選定されている。船主の豊かな集落として、建物の棟石、敷石、階段、土留め、井戸側、墓石など、笏谷石がふんだんに使われている。笏谷石の青色は赤瓦と併せカラフルな色合いの街並を形成している。

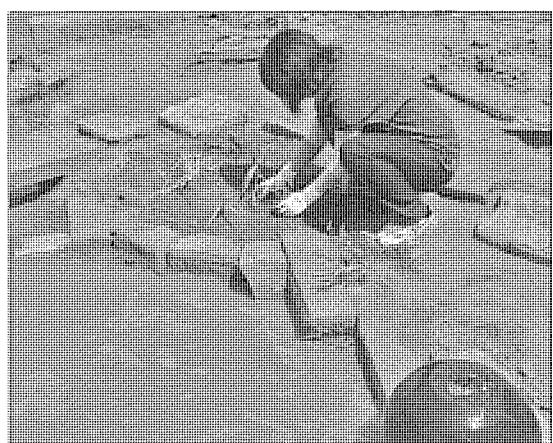


加賀橋立 福井の笏谷石の棟石の乗る赤瓦の屋根

2010 年より、金沢工業大学の谷明彦教授と研究室の学生と一緒に、この地区的二つの庭の整備を行ってきてている。そのうちの一つである木村家には、敷石と石垣に使われていたと思われる棒状の延段を中心に笏谷石の材料が多く残っており、それを活用しながら庭の整備を進めている。割れてしまったものが多いが、元の形の残っているものは、一人で運ぶにはちょっと重すぎるのではないだろうか、という重さである。敷地にある材料を中心に、庭の整備を行う方針で進めている。笏谷石製品の直線的な形態により、若干堅めの雰囲気になりそうである。この秋に完成の予定である。

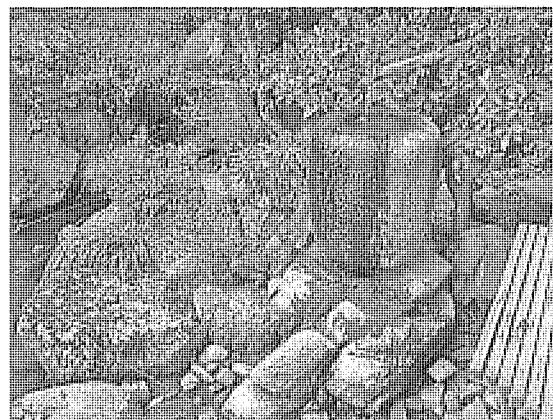


加賀橋立 木村家の庭 井戸水を活用した池

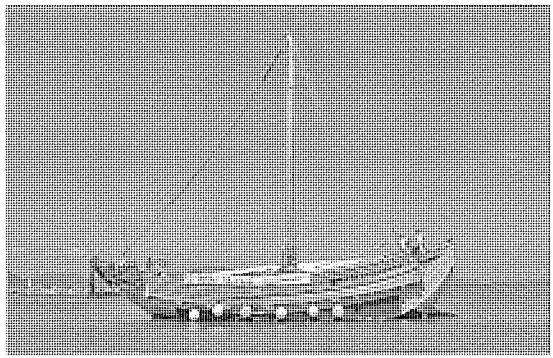


加賀橋立 木村家の庭 笏谷石の護岸

加賀橋立地区には天保年間(19世紀半ば)に作られた蔵六園という庭園がある。築山と池からなる回遊式のもので、名の由来は、縁側そばに据えられている六角形の大きな石が亀に似ていることを、訪れたこの地の藩主が気に入り命名した。亀が甲羅の中に頭、両手、両足、尾の六部分をしまう蔵六と呼ばれることに因んだものである。亀は庭園の中では神仙蓬萊思想のもと、象徴的に扱われてきているめでたいモチーフである。この庭園では他にも多くの石材が使われており、それらの多くは、北前船で運ばれてきたものと伝えられている。

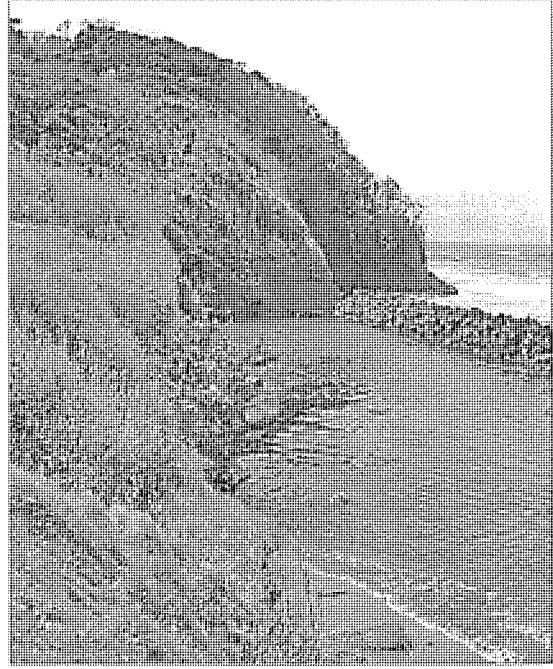


蔵六園の亀石



北前船の再現船 みちのく丸

景石を船で運ぶことについて、気になったことがあった。次の写真は、加賀橋立のシゲ浜である。この沖に北前船が泊まり、艤に荷物を乗せ換えて浜に運んだことが伝えられている。庭園の景石の大きさを眺めながら感じた疑問は、北前船の高い船縁をどうやって越えたのであろうかという点である。景石を積む際に艤から北前船本船へ、あるいは本船から艤に景石を移す際、石に繩を掛け引っ張りながら、船体に沿って上下に動かすのは、安定しない水の上では難作業だったであろうことが推測される。一説では本船に木製の人力クレーンがあって、吊りながら石を乗せ下ろしたのであろうということが伝えられている。その道具を使ったとすれば、この点は納得がいく。

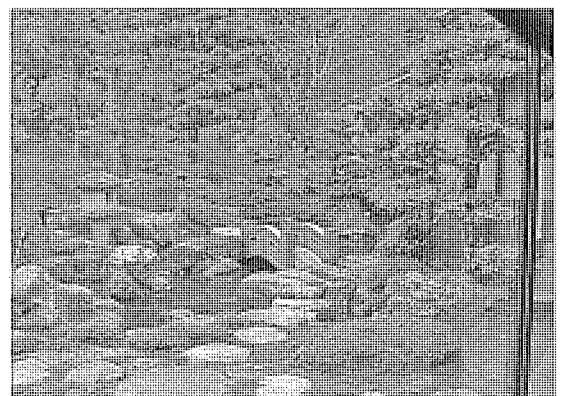


加賀橋立 シゲ浜

艤の方はどうであろうか。本船と異なり、かなり小型である。大きな景石を積むと沈むほどになったかもしそれ、また安定左右、前後に安定にくかったのではないかと思う。石を運ぶ記述が「川渡甚大夫一代記 北前船頭の幕末自叙伝」(師岡佑行 編注、師岡笑子 訳、平凡社)に見られる。これを書いた川渡氏は小浜の人で、北前船の船頭としてのいろいろな出来事を綴ったものである。石を運ぶ様子は、神社へ寄進するための灯籠作り用に、隣村の岸辺にある大きな岩を運ぶというものである。そこでは、岸辺の半分ほど水中にある大きな石を艤

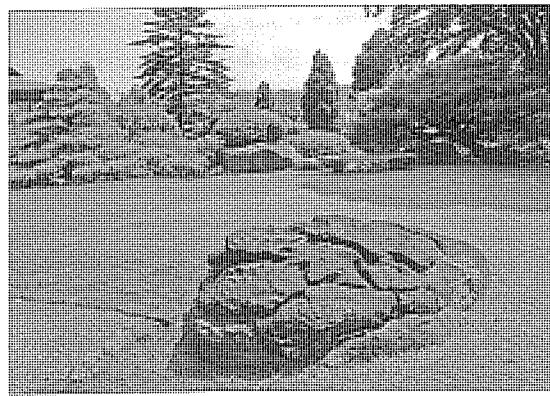
に積もうとするが、大きすぎて人手を掛けても持ち上がらない。二艘の艤を水に沈め、石を乗せるように木材を組み、艤の水をくみ出して石を浮かべたとある。石を積んだ二艘の艤は 10 人で漕いで自分の村へ戻り、60 人掛かりで綱を掛けて浜へ引き揚げたと書かれている。これを参考にすると、二艘以上の艤を木材でつなぎ合わせ、安定した浮体を作り、景石を運んだことが想像される。シゲ浜から集落のある土地までは、20m 以上の高低差があり、坂道をコロやフネに石を乗せて引くか、崖上から木製のクレーンで吊って上げたのであろう。

庭で使う景石についてみると、加賀橋立の蔵六園やこの地域の他の庭園においても、荷物満載の上り船で運ばれた佐渡の赤石など、各地のものが見られる。上り下りに閑わらず運ばれた点を見ると、景石の価値が高かったことを窺うことができる。蔵六園では、様々な石がふんだんに使われていることが見所となっており、石組の形で見せているものではない。金沢辺りの大きな庭園でも、石組を見せるより、いくつかの大きな石を単体で庭の中で見せることが多い。金沢の兼六園での石の見せ方も石組ではなく単体で見せることが主となっている。景石一つ一つの見せ方としては、特に色の異なるものを並べている。これは、雨の日の多い中、暗めの空を背景に庭が少しでも華やかになるような意図があると古くからの庭師に聞いた。また、これらの石を道を行きに沿って並べることで、特徴のあるシークエンスを室内に作ることを意図したともいわれている。福井県においては、一乘谷や三国の滝谷寺などの寺院において、見事な石組を見る事ができるが、石川県に入ると立派な石組は多くない。一説によると、庭園文化の発達した時期に、石川県は加賀一向一揆に治められており、庭園文化としては取り残された状態にあった一方、福井県は都とのつながりも強く、石組の技術も入りやすい状態であったことが、この差を作ったといわれている。



加賀橋立 蔵六園

日本庭園の歴史の中では、江戸と明治の庭園における石の扱いに差がある。江戸期までは、石は様々なコトやモノの象徴として扱われてきた。明治よりあとは、石の表層的な形の部分を重要視して扱われるようになる。石単体を並べ愛でる見方は、一種のクラシカルなスタイルといえる。



明治期の庭園の景石 金沢市内

景石の価値とはどのようなものであろうか。北前船で運ばれたことから、次に示すような点を考えてみた。

1. 石の色、紋様、形が特徴的であること

佐渡の赤石や伊予の青石など、その地域で産するものには見ることのできない珍しい色やテクスチャを持つものや、蔵六円の亀石のようにシンボリックで多くの人に分かりやすい形を持ったものがその例といえる。

2. ある程度、大きいこと

石を運んだり、据えたりすることは、古来、権力や財力のある一部の人々だけに許されたことである。そこにかかる労力は、川渡氏や加賀橋立のシゲ浜の例を見ても大きなものであり、景石を価値付ける要素の一つと言える。

3. 珍しい景色のあるところから産出したものであること

庭で使う景石は、海からのものが多いようである。海の方からは、海岸に転がる石は、陸の一部分がその身を削るようにころころと生み出しているよう見えたと思われる。特徴ある紋様や色を持つ石が採れるところは限られており、採れた石はその地の景色を凝縮したものであると捉えられたと考える。景石は、その中に産地の風景を価値として持っているといえる。遠く離れた産地から持ってくることは、産地の風景だけでなく、北前船から眺められる途中の風景も景石にまつわる話として付いてくるものであり、石の価値の一部となっているといえる。

これらの価値を持つ景石を庭に据えることは、どのように捉えられていたのだろうか。特徴のある景色を石に凝縮して、それを庭に据えることで、石の産地の風土を自身の生活の一部に取り入れる。ひとつの「見立て」である。枯山水の考え方では、据えられた石を山や滝、島、船に見立てながら、世界を表す。人間がどんなに頑張っても、世界の隅々や全体像を知ることや、そのままを再現することも不可能である。それを前提に、目の前の庭の形を眺めながら、自身の中で世界を広げてゆくことを促すものである。庭に据えられた一つの景石は、写真や映像の無い時代に、書かれたものや口伝えのものと併せ、見たことのない特徴ある景色を想像させ

る装置として機能していたと思われる。

また景石の中でも、名石と呼ばれる種類のものには、景勝地から採取されたものがある。美しく広がる景色の一部である石は、その景色を作った神様の力を備えていると考えられていたのではないか。磐座にはじまる自然への信仰のもと、特別な景色は神様によって作られたと捉えられていたことは想像に難くない。このような石を自身の敷地に持つことは、神様の力の一部を備わるような思いであったのだろう。時代は異なるが、戦国武士が石を贈ったり贈られたりした行いは、一部にこのような感覚があったと思われる。単にモノとしての石をやり取りするのではなく、石に備わった力を信じて、それを交換しながらつながりを深めていったのだろう。作庭で有名な小堀遠州は、自身の関わった庭の一部に必ず富士山型の石を据えたと伝えられている。裾が優雅に広がる美しい形態に加え、富士山の持つ神的な力を庭園に添えたものであったのだろう。また、加賀地方を中心としてあった白山登山の風習が興味深い。登山は往復 100Km の道のりを 3 泊 4 日でこなす成人儀式として、普通に行われたものである。旅に先立ち、氏神の神社の土を採取する。登山の旅にお守りとして持参、戻ってきた際に、土を神社の土地に返すことでお礼参りを行っていた。石とは異なるが神様のいる土地のモノには、神様の力が一部ながら宿っており、それを持つことが自身の力となるというものである。ある種の場所のモノへの信仰として共通点がある。

北前船の航行の様子を伝えるものの中には、航行の際に巫女を舳先に乗せ、まじないをしながら進んでいく絵がある。名石といわれる景石は、北前船船主にとっては、単に商売の荷ではなく、安全祈願のための力のものとであったと思われる。これらのような考え方の延長に、北前船主達が運んだり、集めたりした景石の価値を見いだすことができる。

北前船はモノを運びながら、各地の風景、歌、習慣、信仰などのコトを運んでいた。景石は、その石の産地の風景や周りに住む人々の生活を想像させるメディアとして機能していた。ウェブなどメディアの発達した現代においては、庭に据えられた景石を眺めながら、その時代や土地の風景を想像することはほとんどない行為と思われるが、想像を主体とする人間的な素敵なお楽しみ方である。改めて庭園鑑賞の魅力の一つであることを認識した。また、併せて北前船が運んだ名石の産地を訪ねてみたいと思った。

北前船のつくった街並み

谷 明彦 Tani akihiko 金沢工業大学教授
三木脩平 Miki shuhei ランドブレイン株式会社

1. 北前船が残したモノ・コト

北前船は、江戸時代の後期から明治期にかけて栄えた日本海を主要航路とする回船業の総称で、大消費地である大阪と新開拓地の北海道の間を往来し、交易を独占することによって莫大な富を築いた。北前船というのは関西の側から見て北方を航行する船という意味で、当事者がそう呼んでいたわけではない。それぞれの地方で千石船、バイ船、弁財船などと様々な名で呼ばれていたようである。

北前船が出現した江戸時代は、日本は鎖国の一環であり船で海外に出ることはご法度であったため、造船にも様々な規制が存在していた。そのため北前船は大きさも 30m 程度にとどまり、何よりも外海を航行するための設備も強度を有していなかった。そのため北前船は海岸線沿いに航行し、また頻繁に寄港し補給や休養をする必要があった。しかし、この制約条件こそが北前船を繁栄させたのである。つまり海岸線沿いにこまめに寄港しながら航行することによって、その土地の特産品を仕入れ、他の地方の特産品を売りさばくという商売のやり方を編み出した。こまめに寄港し補給をするため、船には水や食料をそれ程積む必要がなく、その分積荷を増やすことが可能であった。

北前船が運んだモノは、米やその他農産物をはじめ、鯨・昆布など北方の海産物、さまざまな日用品など、まさに当時の流通を担っていたといつても過言ではない。また北前船の運んだモノのひとつ特徴として、各地の石材や石製品が挙げられる。当時の建物はほとんどが木造であったが、石は基礎や石垣、庭石、灯籠などに重用された。重量のある石を大量に陸路で運ぶことは無理であり、海上輸送に頼ったのであるが、石をバラストとして用いたと考えられている。北前船はこまめに寄港を繰り返して商売をしていたため、時として運ぶ荷が不足する事態もあったが、その際は港に石材を蓄えておいて、空きのある時に載せるという方法を取つたのである。これによって空荷だとバランスの悪い北前船を安定させるとともに、バラストそのものも商品にして利益を上積みしたと思われる。

北前船が運んだのは、このようなモノだけではなく、それにまつわるさまざまな技術や文化、さらには人材などのコトも運んだと考えられる。例えば、建築や造園の技術はその資材とともに伝わり、食材とともに食文化が伝わった。いまでは全国で食される昆布巻はこの時代に北前船によって広まった。また北前船によって航行した人々が、各地で見聞きしたものを持ち帰ることによってさまざまな文化が伝わった。

このように隆盛を極めた北前船も明治後期になると、

鉄道や電信の発達などによってその独占的地位を失い、次第に衰退を余儀なくされて行った。しかしその遺産は全国のあちこちに残っており、街並みとしての価値はもちろん、建築様式、生活様式、祭り、食文化、など多様なコトにその影響の痕跡を見ることができる。

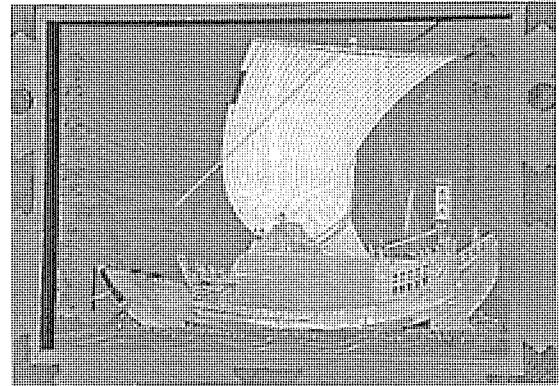


図 1. 橋立に残された船絵馬(北前船資料館)

2. 北前船によって繁栄した北陸の町

北陸地方は北前船との関わりが特に強い地域である。それは北陸が有する立地と歴史に要因がある。日本海側のほぼ中央に位置し、また琵琶湖を通して京都・大阪にも陸路でつながっているという立地は日本海航路の要であったと考えられる。特に、近江商人の流れを汲む北前船の船主や船頭など船の運行に関わる人々は、好んで北陸の地を居住地とした。石川県の能登黒島、加賀橋立、福井県の河野浦は全国にも数少ない北前船の船主集落である。船主は金沢市金石や福井県三国などその他の寄港地にも住んでおり、北陸地方全体としてかなりの数の船主・船頭が居住していたことになる。

北前船は大阪と北海道を春から秋にかけて往復し、冬の間だけ休むというのが通例であった。そのため船主や船頭たちは、冬季は居住地で家族とともに過ごし、体を休める。航路の中間地点に位置し、京都・大阪への内陸路がある北陸は、居住地として最適であったということであろう。また、それぞれの地で領主に、あるいは天領(幕府直轄領)として保護されたことも船主集落が繁栄した所以であろう。

北陸の地には、船主集落以外にも北前船ゆかりの町が多数存在する。それらは以下のように類型化できる。

- (1) 船主集落: 前出のとおり船主・船頭などの居住地である。必ずしも北前船が寄港した訳ではないため、大きな港を持たない。加賀市橋立地区、輪島市黒島地区、福井県河野浦などがこれに当たる。
- (2) 寄港地(外港): 北前船の寄港地のうち、都市の外港として海に面して設けられたものである。富山県伏木、水橋、石川県金石(宮腰)、安宅、塩屋、福井県敦賀など多くがこの類型に入る。

- (3) 寄港地(川港): 北前船の寄港地のうち、河口部に設けられたものである。河口部は波の影響を受けにくく、また船を一定期間淡水につけることで、フナムシなどを除去したといわれる。富山県岩瀬、福井県三国湊、石川県美川(本吉)などがこれに当たる。
- (4) 寄港地(内港): 北前船の寄港地として、波浪に影響されにくい入り江や湾などに面してつくられたものである。富山県新湊内川、石川県瀬越、福井県小浜などがこれに当たる。
- (5) 退避地(風待ち港): 天候が悪い場合に退避のための港として設けられたもので、外海が荒れても守られる湾状の地形を持っている。したがって、天候が良くなるまで停泊したため、船員たちの消費地として発展した。能登の輪島や福浦がこの典型である。
- (6) 修理地: 北前船の建造や修理をするために設けられた港である。造船所があるとともに、多くの船大工が居住していた。新潟県佐渡市の宿根木がこの例として有名である。
- (7) 母港: 冬の間、北前船を係留しておく港で、多くの場合は大阪がこれに当てられた。



図2. 北陸における北前船ゆかりの町の分布

3. 北前船との関わりと町の立地・構造

前節で述べた北前船ゆかりの町は、港との関わり方によってさまざまな類型が存在するが、それに伴って町の立地や構造にも違いが生まれている。以下に現在残された街並みをもとに、歴史的な変遷も踏まえてその分析を示したい。

前節で分類した7種の町のうち、北前船とのかかわりで町の構造が他の町(特に一般的な港町)と異なる独特的の構造を持つ船主集落、外港、川港、内港・風待ち港・修理地の4種の町の類型について述べていく。

(1) 船主集落

船主集落は、船主・船頭など北前船の運行にかかわる人々が居住した町で、必ずしも商売をするための町ではない。むしろ留守宅を守ることに主眼を置いてつくられた町といえよう。北前船は冬季を除く一年の大半を航海に費やすため、居住地は必然的に女性と子供の多い町となり、不安なことも多い。そこで留守宅の住民

たちは互いに助け合い、団結して町を守る必要があり、町の立地や構造もそれにふさわしいものとなった。

例えば、船主集落として重伝建地区にもなっている加賀橋立や能登黒島は、海岸近くの丘陵地斜面に形成され、北前船で運んだ石材を利用して建設した石垣によって階段状の独立性の高い宅地を形成して家を構えた。北前船で得た財力で豪壮で立派な屋敷を建てたが、武士の時代には豪華すぎるとの批判を受けないように、外観はシンプルに作られていた。

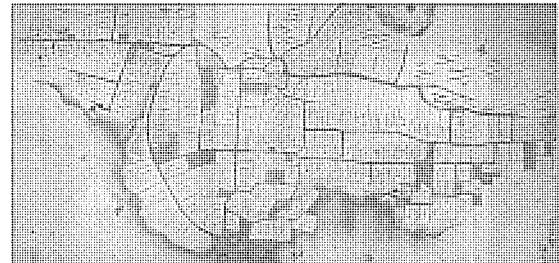


図3. 橋立古絵図(江戸末期～明治初頭)

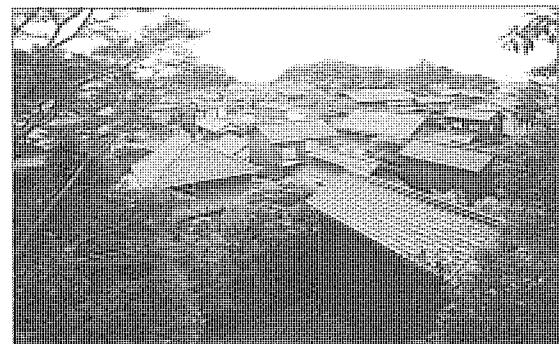


写真4. 船主集落として重伝建地区となつた加賀橋立の街並

(2) 寄港地(外港)

外港は城下町など大きな消費地が控えているため、寄港地としては商品の取扱量も大きく、また商店などの集積も高かった。大量の物資をすばやく消費地に運ぶことが優先されるために、比較的開けた海岸沿いに町が形成された。港から消費地までは輸送のための道路が整備され、また河川や堀を用いた小型舟による輸送路が確保される場合もあった。

百万石の城下町金沢の外港として発展した金石(宮腰)は、比較的ゆるやかな海岸線に設けられた典型的な外港である。母都市である金沢とは宮腰往還(現金石街道)によって最短距離で結ばれ、大消費地を支えた。金沢が防御のために城下町を通る北国街道など主要な道路を曲がりくねって屈曲した道としているのに対して、城の石を運んだ石引往還とともに宮腰往還が直線で造られているのは構造上の特徴となっている。

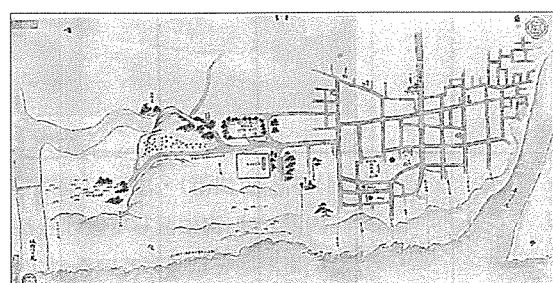


図5. 金石(宮腰)古地図(文化4年)

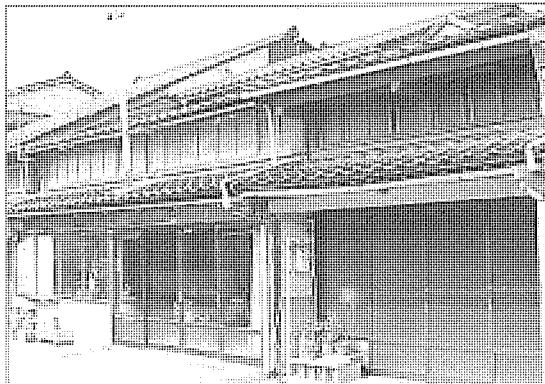


写真 6. 金石の街並み(金沢市 HP)

(3) 寄港地(川港)

川港は大きな河川の河口部に設けられた港で、海岸線が比較的ゆるやかで港を造り難い場合に、川幅が広く、水深が取れる場所を見つけて港を造った。水深がとれない場合は土木工事によって港を確保することもあった。川港は外海の波浪から船を守るだけではなく、船をしばらく真水にさらすことによってフナムシなど船を傷める生物を除去することにも利用した。また、河岸は町と平行に港が造るために北前船の交易には最も適した構造をもっていたといえよう。

川港の典型としては福井県の三国湊が挙げられる。三国湊は九頭竜川というこの地域最大の川の河口に建設された港町であり、河口付近では川幅も広く流れも緩やかなため湾曲の内側である東岸に町が形成された。東岸は平地が細長くその東側は丘陵地となっているため、町は川に沿って細長く形成された。

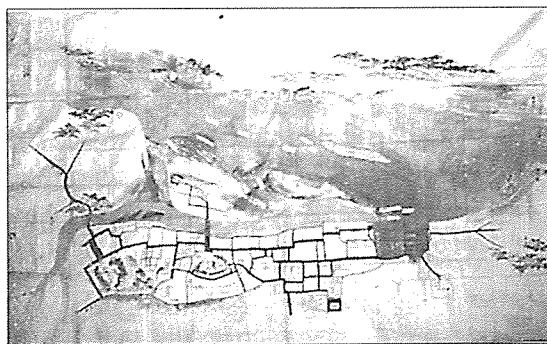


図 7. 三国湊の古地図(明治 3 年)

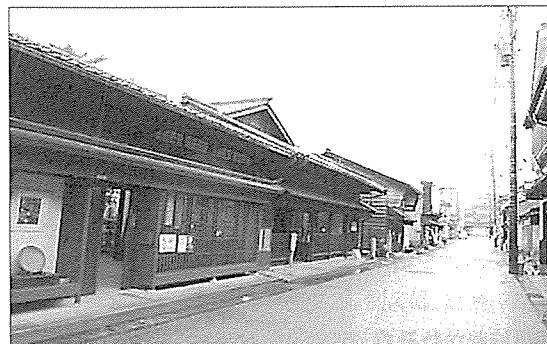


写真 8. 三国湊の街並み

(4) 寄港地(内港)・退避地(風待ち港)・修理地

内港とは、海に面して設けられてはいるが外港ではない寄港地を意味している。北前船は長距離を航行することができなかっただため、海岸線沿いに航行し、短い

ところは 10km 程度の間隔で寄港地がつくられた。その多くは大消費地を控える外港ではなく、北前船の補給や船員の休息、あるいは場合によっては悪天候時の退避を兼ねていた。したがって、このような内港は外海の影響を受けにくい入り江や湾の内部に位置することがほとんどで、いわゆる天然の良港であった。

内港では北前船相手に地域の特産品を集めて売り、あるいは輪島漆器のように町の中に特産品をつくる職人が住むような職人町になる場合もあった。またこのうち退避のための港に特化したのが風待ち港であり、北前船の建造や修理に特化したのが宿根木などの修理地である。したがって、これら三種の町は構造が非常に似通っており、ひとつの類型として分類することができる。

内港・風待ち港の典型的な例としては、石川県の福浦港を挙げる。福浦は能登半島西海岸に位置し、千里浜のなだらかな海浜が終わり海岸線が入り組んだところにある天然の良港である。周囲にはまとまった農地ではなく特産品もないことから内港としてより風待ち港として特化していったと考えられる。町は港を囲うように狭い傾斜地に高密に形成されているが、北前船の寄港は不定期で経済規模は限られていた。

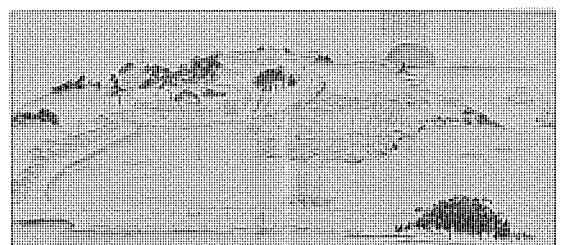


図 9. 福浦湊図(文政 6 年)

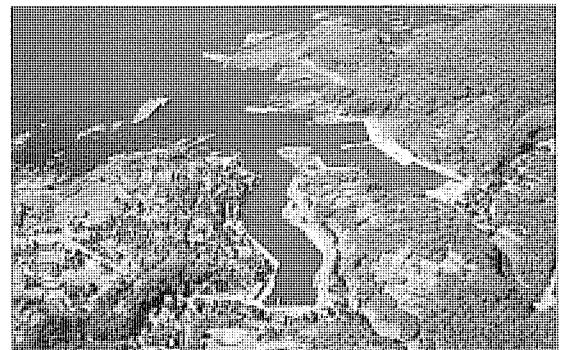


写真 10. 福浦港の街並み(石川県 HP)

図 11 は、これらの 4 つの町の構造類型を比較したものである。北前船は船主集落では沖泊まりし、小船で浜についた。外港では海岸線に停泊し、内港では湾内に、川湊では川沿いに停泊した。そのため、港の形態もそれに伴って形成され、船主集落では大きな港を持たず、外港では海岸沿いに、内港では湾の奥に、川港では川に沿って細長く形成された。

町の構造もそれぞれの機能によって特徴的に造られており、船主集落では丘陵の斜面に階段状に密度高く形成され、外港では平地部に広がって、内港では湾奥の狭い地区に集中して、川港では川に沿った細長い地区に形成された。斜面の上部には社寺が建てられ、海難事

故を恐れた船主たちが船絵馬を奉納した。

また、町と外との関係も船主集落は独立性が極めて高く、内港も比較的閉鎖的であったのに対して、川港は地域に開かれており、外港は平野部につくられることが多く母都市への交通路が重要視されていた。

このように、一口に北前船ゆかりの町といってもどの類型に属するかによって、町の立地条件や形成過程、残された町の構造が大きく異なっていることが分かり、今後の保存へ向けて理解が進むと思われる。

このような状況において、北陸では北前船ゆかりの町を活かしていくさまざまな試みが行われている。ひとつは「北前船デザインネットワーク」と呼ばれる組織で、金沢工業大学の水野一郎教授を中心に JUDI 北陸ブロックのメンバーが多数参加して、石川県内の北前船ゆかりの地をネットワークし、活性化することを目指す活動を始めている。

もうひとつは、金沢工業大学谷研究室を中心となつて進めている、石川県内の重伝建地区をネットワーク

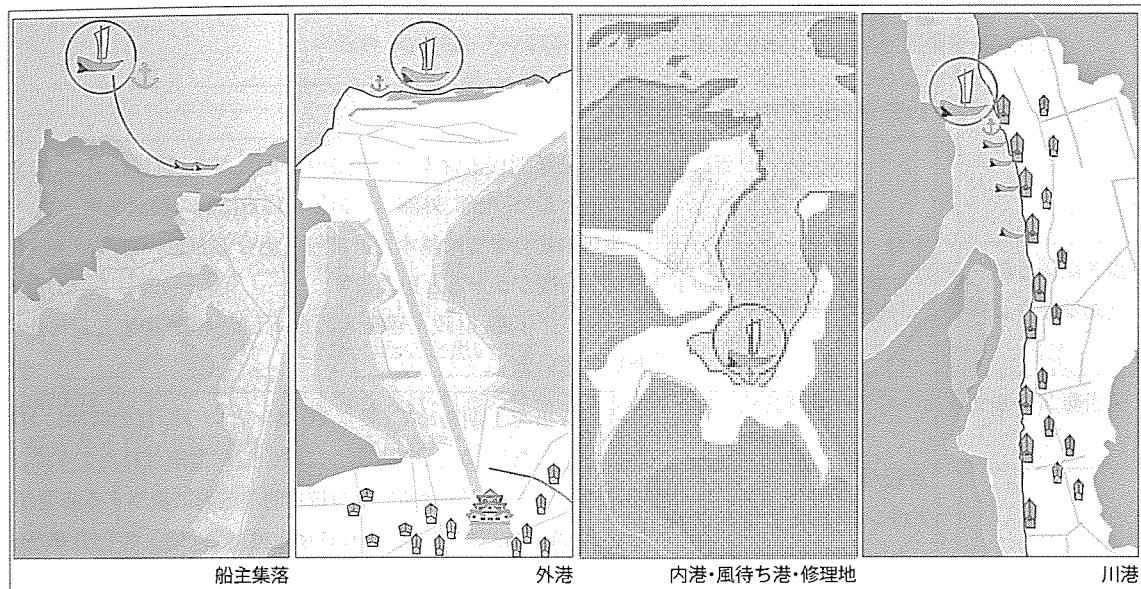


図 11. 北前船と港による町の立地と構造の比較

4. 歴史的な街並みを活かす

北前船の残したものの中最大のものが、そのゆかりの町に形成された街並みであろう。北陸地方には、北前船ゆかりの地として知られ、往時の街並みが残る町が数多く存在している。全国的に見てもその数や質は群を抜いている。

全国的には北前船の関連地はあまり街並みを残していない。それは以下の理由による。

- 多くの地区で大火があり、一挙に街並みが失われた。
- 北前船が廃れた後に港湾の近代化が進み街並みが壊れていった。
- 港の機能を生かして、現在は漁港となっている地区が多い。
- 北前船の財力で新規事業を始めたが、失敗して屋敷や財産を売り払ったものも多い。
- 残された資産で建物を建て替えたり、町を作り変えた場合もある。

これに対して北陸では、明治期以降太平洋側に鉄路や道路など主要な流通ルートが整備されていく中で、多くの町は繁栄から取り残されていった。その中で、重伝建地区として佐渡の宿根木、能登の黒島、加賀の橋立など、江戸・明治期の繁栄を今に伝える街並みが数多く残っている。その一方で、富山県の伏木、金沢の金石、福井県の敦賀など、かつては北前船で賑わったもののその後の近代化の波に洗われて街並みの大部分が失われた町もまた多くある。

する「石川伝建ネットワーク」である。これは、石川県内の重伝建 7 地区の連携を図っていくことを目指しているもので、この中に加賀橋立と能登黒島という船主集落が入っていることから、北前船が残した街並みを対象に活性化の試みが進むことが期待される。

北前船が衰退して 100 年近くが経つが、北前船が残したモノ・コトを切り口として日本海側の町々が繋がりを持ち、広域連携を行うといった可能性は十分にある。現在、衰退している地区でも行政側に危機意識があり、今後北前船ネットワークをきっかけにまちづくりを行う予定の地区もある。

今後これらの動きが地域活性化の起爆剤となってくれることを望んでいる。

**選挙管理委員会
役員選挙結果報告**

伊藤 登 Itoh noboru 選挙管理委員会委員長

2012年4月2日に告示しました標記選挙の候補者届出の受理は、2012年4月18日午後6時に締め切りました。代表幹事については立候補者5名、推薦候補者5名、監査役については推薦候補者2名でした。

上記届出の全ては役員選出規定、同細則に照らして有効であることを確認しました。その結果、役員選出規

定第9条第2項に基づき、全員が当選人として選出されました。

なお、当選人は2012年7月に予定されている第22期定期総会における承認によって、正式に選任されることとなります。

■代表幹事当選人氏名(届け出順)

氏名 / 所属及び所信

栗原 裕 / 有限会社ユー・プラネット	今期2年間代表幹事を務めさせていただき、新しいJUDIのあり方、ホームページを中心とした、内部、外部への情報発信方法等の検討を進めています。 本年の総会までに基本方針は打ち出せると思いますが、軌道に乗せるまでにはまだまだ時間がかかると思います。 今後、2年間、財政再建を含めた新しいJUDIの姿を具体化するためにがんばりたいと思います。
斎藤浩治 / パシフィックコンサルタンツ株式会社	代表幹事を1期務めて、設立20周年という節目の時期における組織運営の一端を担いました。しかし、昨年総会においても指摘されたように、組織内に様々な問題が表出しており、速やかに、かつ抜本的な改善に着手する必要があります。 私は、昨年末に「JUDI組織のあり方検討会」を立ち上げ、改善の具体策づくりに取り組んでいます。今後も引き続き、JUDI会員の知恵を結集し、新たな時代に相応しいJUDIの組織を構築することに尽力していきたいと考えています。
酒本 宏 / 株式会社 KITABA	これまで1期(2年間)代表幹事を務めてきて、都市環境デザイン会議(JUDI)のあり方検討会やホームページ検討委員会のメンバーとして活動してきました。ようやく、今後のJUDIの方向性やホームページやfacebookの活用など情報発信のあり方を検討し、実施段階に移すところに来ています。 もう1期、代表幹事をやらせてもらい、今後のJUDIや情報発信を軌道に乗せたいと考えています。 また、北海道ブロックからの代表幹事なので、各ブロックの活動が活性化するようにならないと考えています。
中野恒明 / 芝浦工業大学システム理工学部環境システム学科 株式会社アブル総合計画事務所	前期から代表幹事をつとめていますが、もう一期頑張ります。JUDIも設立から20年余り、会員の高齢化が顕著となり、退会される方々の数に比して、若手の方々の入会がこのところ芳しくなく、全体として活動が沈滞化していることを痛感しています。そろそろ全体の若返りも含め、活動を新しい時代のニーズに即した形に転換していくべき時機かも知れません。私はその橋渡しをすべき年齢層に位置付けられるような気もしていますが、これまでの経験を生かし、その活動をリードして行きたいと考えています。皆さん、一緒に頑張っていきましょう。参考までに、この度、都市環境デザインの一般市民、若者向けの啓蒙書を執筆しました。
玉森慶三 / 株式会社ライトスタッフ	ひごろ様々なイベントの企画運営を事業の柱に活動を行っています。イベントの目的の一つに人づくりがあると考えています。まちづくりも人の力が重要です。美しい景観や活力ある地域はそこに暮らす人々の意識向上と情熱が最も大切ではないかと考えています。 微力ですが、人の活動に焦点を当てた地方からの提案や情報発信を行い、JUDIの活動を通して魅力ある地域と日本の都市環境デザインの向上に貢献できればと思っています。

河崎泰了 / 株式会社竹中工務店 名古屋支店	竹中工務店名古屋支店設計部を 15 年、ヨーロッパ竹中勤務 3 年弱、現在は開発営業 8 年目になります。再開発からまちづくりの提案、環境技術、生物多様性など幅広く活動しております。会社の拠点でもエリアマネジメントの活動など、まちづくり協議会などに参画しております。まちづくりのソフトからハードまで人のつながりを大切にしていきたいと思います。
松山 茂 / 株式会社都市空間研究所	微力ながら JUDI が抱える以下のような課題の解決に向けて、活動を行っていきたいと考えています。 1. 会員の高齢化と漸減傾向に歯止めをかけるために魅力ある活動の推進。 2. 組織の知名度を上げていくために、都市環境デザインが取り組むべき新しい分野の活動、情報発信力(広報誌、ウェブ情報、定期的な研修講座開催等)の強化。 以上、よろしくお願ひいたします。
尾辻信宣 / 合同会社 G 計画デザイ ン研究所	若輩ですが、精一杯頑張りたいと思います。
稻田信之 / 有限会社アトリエ猿	あまり美しいと言えなくなってしまった日本の都市を、建築士の立場と視点で見つめ、都市環境デザイン会議活動を通して、日本の都市が少しでも美しくなるように貢献したいと思います。
長町志穂 / 株式会社 LEM 空間工房	多様な人材・見識の集まる都市環境デザイン会議ならではの活動をさらに進化発展させるため微力ながら頑張ります。

■監査役当選人氏名(届け出順)

氏名 / 所属及び所信	
高谷時彦 / 東北公益文科大学大学院、 株式会社設計・計画高 谷時彦事務所	2012 年まで代表幹事を務める中で、JUDI の財政・経理状況に対する理解を深めてきました。大変厳しい財政状況ですが、これまで積み上げてきた活動を継続し、更に 3.11 以降専門家集団としての JUDI に要請されている役割を創造的に果たしていくためにも、公正で堅実・着実な予算・決算の執行が必要です。そういった観点から不慣れではありますが、監査役に立候補いたしました。
工藤 勉 / ヨシモトポール株式会社	今後の JUDI の発展の為、頑張りたいと思います。

事務局より

1. 新会員の紹介

2011年10月～2012年5月の入会者は下記の通りです。
(入会順、敬称略)

5月31日現在の会員数は、362名です。

正会員

永澤 聖 Arquitectonica (Hong Kong) (海外)
Gary NG (Hong Kong) (海外)
富岡仁計 株式会社住軽日軽エンジニアリング(関東)

編集後記

JUDI 北陸ブロックの魅力的試みの「北前船」特集の原稿を心待ちにしていた広報担当として、約1年越しであり、そうこうしている間に、JUDI の財政難から、JUDI 機関誌としての在り方が議論され、この形での JUDINEWS は、107号が最後になりそうである。一航海千両といわれた莫大な利益を背景にした北前船交易は、福井、富山、石川の街並み景観や文化を育んできた様子が興味深い。海の無い大野藩の話や笏谷石等「交易」がもたらす創造性のある物語が楽しい。

景観はこうして創られると感じながら、編集後記の紙面を借りて、私が住んでいる横浜の景観問題を報告したい。横浜市が40年かけて培ってきた都市デザイン行政が危機にある。みなとみらい新港地区のシンボリックな内水域も場所(周辺は赤レンガ倉庫や汽車道)に様々な時代の外観のデザインが模倣し混合した日本最大級の結婚式場が出来ようとしている。横浜市都市美対策審議会(卯月盛夫会長)で過去に例がないほど反対意見が出されたにもかかわらず、協議不調として、横浜市は敷地の約3割ある市有地を事業者(AOK ホーディングス)に貸し出そうとしている。「横浜内水域の市民利用について考える会」(山本理顕会長)が発起人となって、現在市行政への要望や市民への署名活動をしている。JUDI の皆様へ是非応援をお願いしたい。ご意見のメールを下さい。

(櫻井淳・spajun@bk.iij4u.or.jp)

2. 住所変更等(敬称略)

集山一廣 株式会社竹中工務店名古屋支店
〒460-8633 名古屋市中区錦2-2-13
Tel.052-201-6170

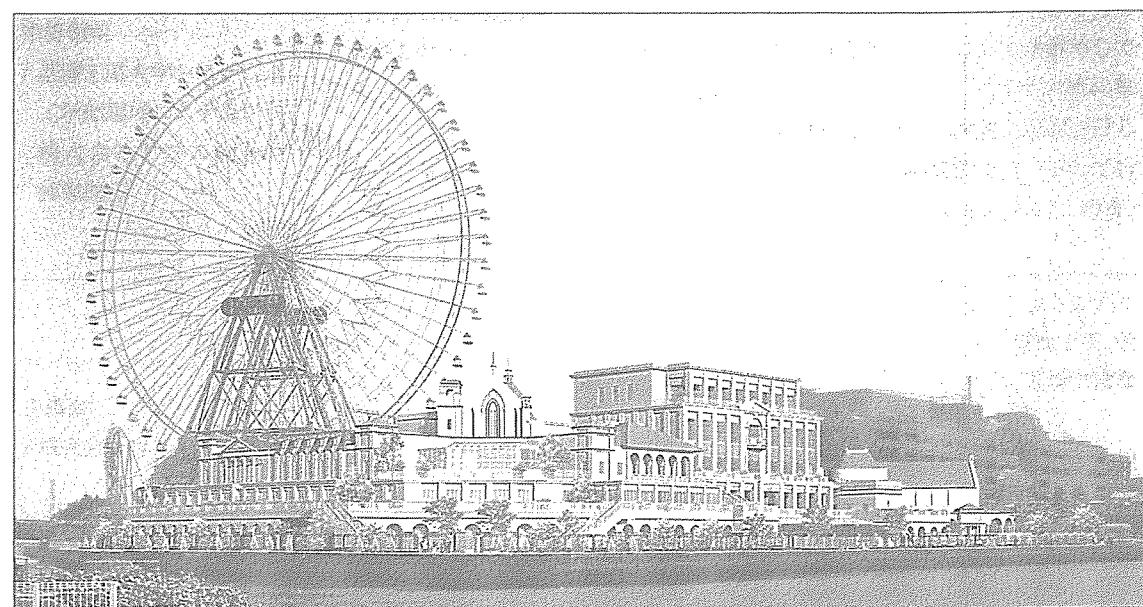
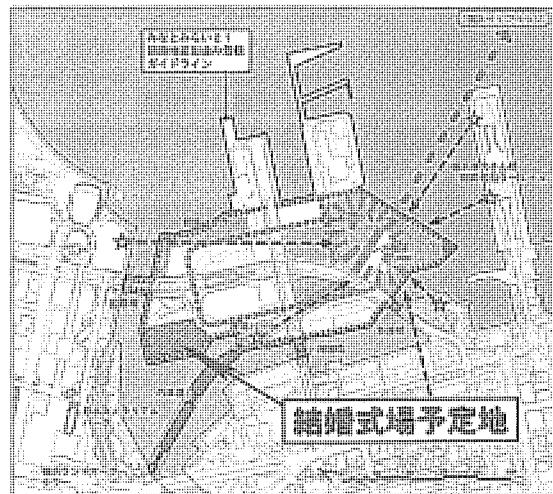
出口 敦 東京大学大学院新領域創成科学研究科
〒277-8563 千葉県柏市柏の葉5-1-5
Tel.04-7136-4804

山室浩一 株式会社コトブキ関西支店

〒530-6015 大阪市北区天満橋1-8-30
Tel.06-4801-8265

広報委員会

松村 みち子 白濱 力 加茂みどり 菅 孝能
岸田文夫 中嶋猛夫 松山 茂 櫻井 淳
横山 あおい 吉田慎悟 服部圭郎 作山 康



都市美対策審議会後変更案として示された外観デザイン