

会報
13号



函館の歴史的風土を守る会会報
No.13 S 58. 2. 28発行
発行所 函館の歴史的風土を守る会
印刷所 双葉印刷所

83歴風会ターゲッ

会長
今田光夫

函館のいわゆる西部地域に、国の経費によって、「伝統的建造物群」の調査(略して、伝建調査)が着手された。この伝統的建造物群というのは、周囲の環境と一体をなして歴史的風致を形成している伝統的な建造物群で価値の高いものと定義されている。

都市の景観は、その風土と歴史との層重の結果であって、函館西部の都市の景観は、歴史が浅いと誇りは免れ難いとしても、幕末期の最大のイベントであった、三港(長崎、神奈川、箱館)の開港が、その後の街作りに大きな影響を与えたことは周知の通りである。その遺構の最大のものは五稜郭であるが、今に残る旧領事館、教会堂などは重要なゆかりの遺構である。欧米の習俗も急速に流入し、それは店舗、住宅の建築様式に及んでいる。

このような洋風の建築と、神社、寺院、土蔵、邸宅などの和風建築との混淆は函館の景観の特異性であって、他の都市には例がない。「伝建調査」が持ちこまれたゆえである。「伝建調査」は始まったばかりで、どのような結果となり、将来の街作りの上にどのような勧告がなされるかは不明であるが、自然環境(山、海、森林)との調和、過度な開発行為のいましめ、主要な建築物を中心とした修景、一部民家のファサードの保存などの勧告が予想される。

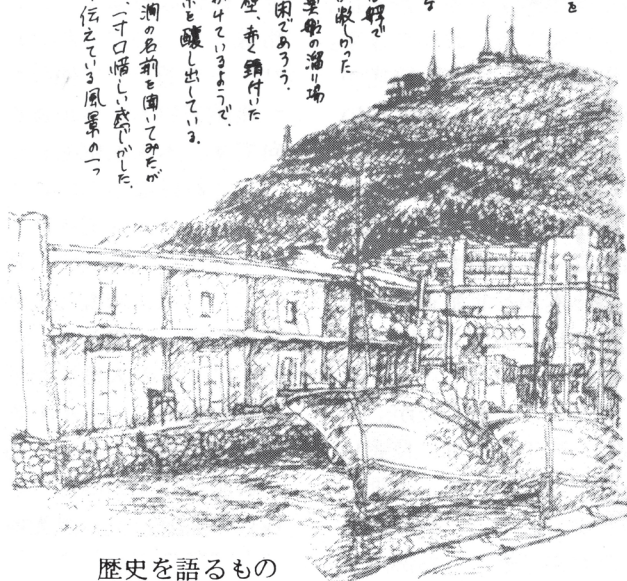
この意味において、昭和58年度に当会は、前年に引続き①ハリストス正教会会堂の国重要文化

財指定を促進する運動を展開するほか、新たに②現在道南青年の家として使用している旧ロシア領事館の用途変更、復旧修復、市又は道文化財指定を提案したい。これは、ハリストス正教会会堂、外人墓地と連動して、函館の貴重な観光資源となり得るものである。

この外に当面して二つの問題がある。その第一は、函館市は公私にまたがり多用な文化財候補物件を抱えているにもかかわらず、そのいずれもが、指定のプログラムに登場しない。さきに旧英国領事館、旧渡島支庁庁舎、同附属煉瓦書庫の三件が元町公園の造成に関連して市文化財に指定されて以来すでに4年を経過している。市の怠慢が責められる。

その第二に公会堂の利用問題がある。市教委は、この建造物の本来の目的であり、多年の実績を重ねた市民の利用を条令を改めて禁止し、単なる観光施設として保存しようとしている。それはこの建造物の本来の目的を離れ、国の重要文化財として、多額の費用をかけて修復した本旨にもとり、建物の性格上から、その活用の主旨に背くと言わざるを得ない。このことは公会堂は市民の財産であるにもかかわらず、その運営策が理事者側からのみ一方的に、上意下達のかたちで流れることにある。理事者の姿勢と慣行に問題があるといえよう。

弥生坂を下り切り電車道を通り、横切ったところの光は海というところを振り返ると真先にこの母入洞が目に飛び込んでくる。洞に沿った古い倉庫は大正か昭和の初期のそのらしく重厚な表情である。
此の洋風置かれた戸建には洞は軒下であり、倉庫は荷物の出し入れが楽な場所であらう。いまの洞は小波り乗船の滞り場となつていて、いまの倉庫も困であらう。
古い倉庫のまなを汚れた壁、赤く錆付いた鉄扉が歴史の重みと誇りかかっているように見出すことのできる風景を醸し出している。
山々の二、三の民家は、この洞の形を圍んで建てられ、別に名前はないと、二十口幅しい威嚇したと、函館の歴史と誇りを伝えている風景の一つである。



歴史を語るもの

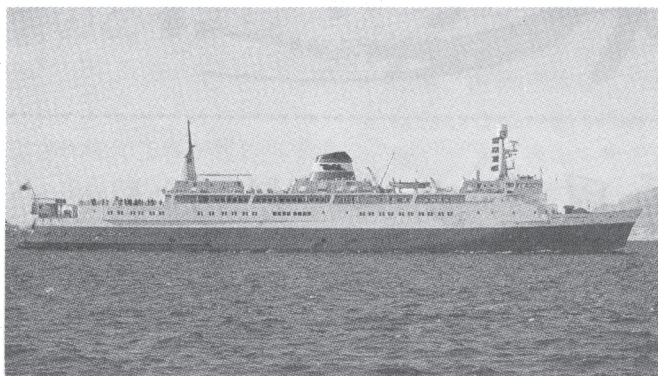
会員 岩垂 亨

連絡船とトンネル

坂本 幸四郎

明治40年頃の青函航路は、日本郵船(株)の独占航路でした。玄海丸と肥後丸の2隻で一日1往復配船を実施しています。

日本鉄道会社が明治24年9月、上野ー青森間を全通、北海道鉄道会社が明治37年10月、函館ー小樽間を全通させました。これ



でほぼ日本全国の縦断鉄道が完成します。いまの山陽本線、東海道本線、東北本線、函館本線、釧路本線ができたのです。

青森と函館には日に2本の幹線が入り、両駅には滞貨の山ができたので、小樽、函館、青森商工会議所から、日本郵船に増船増便の要請がだされています。しかし、日本郵船では、ローカル航路に増船の余裕がなく応じない。そこで、日本鉄道会社が荷主、顧客のために直営の航路運営を決断し、比羅夫丸、田村丸の新造船を英国、ダンバー市の造船所に発注します。おりしも、明治39年3月、鉄道国有法が公布され、日本鉄道会社が国鉄に買収され、そのまま、建造中の比羅夫、田村丸も国有化されました。

明治41年3月7日、比羅夫丸(1480吨)が青函航路に就航し、これが国鉄青函連絡船のはじまりです。1か月後に田村丸(1479吨)が就航、2船、一日1往復をとります。両船とも最新式タービン機関を採用、青函間を4時間で航送した。当時の帝国軍艦よりも早かった。現在、3時間50分ですからいかに優秀かがわかります。文明好きの函館には、タービン洋服店、タービン靴店ができ、注文に対する速いできあがり看板にしたといわれています。日本郵船は国鉄との競争に敗れ、明治43年3月に航路を廃止し、いろいろ国鉄連絡船の独占航路となりました。函館が名実ともに北海道の玄関になり、移民、経済人、政治家、文化人が必ず函館に一步を印するようになったのです。こうして70年余、本州と北海道を結ぶ大動脈としての役割を果たしてきましたが、ちかごろにわかにトンネル問題がおきました。

だれが津軽海峡にトンネルを掘ることを考えたか。決して地元住民ではありません。昭和15年、支那に侵寇した日本軍は、東亜弾丸列車の構想を立てました。支那ー朝鮮ー本州北海道、樺太を結ぶもので、そこに横たわる海峡はトンネルを掘るといふものです。そのうち関門トンネルは既にできていましたから次は津軽海峡となり、

時の運輸大臣が、津軽海峡にトンネルを掘りたいと議会で答弁しています。

昭和20年8月敗戦。軍部がなくなりましたが、どうしたことが津軽海峡のトンネル掘りの調査が持続されました。昭和40年に入ると高度成長時代に入り、田中首相が全国新幹線網の構想を発表しまし

た。そこで、東北新幹線と北海道新幹線を結ぶ津軽海峡のトンネル化が現実性を持ってきました。

皮肉なことに、高度成長は一朝の夢で、低成長時代に入り国は財政再建に一層の窮乏を国民に強いようとしています。東北新幹線は盛岡でストップ、北海道新幹線は夢のまた夢です。加えてここ10年ほどで交通体系が一変してしまいました。札幌ー東京は95%飛行機、函館ー東京も90%飛行機です。青函連絡船も貨物と旅客の不足に悩み、1隻けい留のほかに減便しています。貨物は黒猫ヤマトのトラックにとられてしまいました。交通体系が根本的に変化したのです。

昭和60年に津軽海峡に海底トンネルが貫通する。さてそのとき、ばく大な工事費をかけた海底トンネルはほとんどその意味を失っています。青函連絡船が果たしている役割にとって代わる理由がなくなった。おまけに、国鉄が鉄建に払うリース料が年間、700億、運営赤字が100億、排水処理に100億、かれこれ1000億円もの大赤字線になります。これは全部国民の税金です。現に連絡線があるのにこれでは無用の長物、完成したらコンクリートで蓋をして使わない方がはるかに国民のためです。

運輸省はトンネル貫通のとき、連絡船を廃止したい意向です。本末転倒も甚だしい。赤字線廃止ならトンネルでなければならない。

しかしまあ、できたものは仕方ないとして、トンネルの両端は在来線です。新幹線ではありません。在来線は年間に、台風、水害、土砂崩壊、交通事故等で止まるのは常識です。そのとき、トンネル線が止まるのです。瀬戸内海に3本の大橋をかけ、くらべものにならない長大な津軽海峡にトンネル1本とはなにごとです。複数路として青函連絡船を確保するのが当然です。

函館は観光の港町、そのシンボルである連絡船をぜひ残して全国に誇る観光地にしましょう。北の旅情を市民の手で守りましょう。

(連絡船を守る会事務局長)

明治後半期における函館の発展

中部学校教員

大森好男

現在、函館は大変な不況ですが、その原因は周知のように「造船」と「北洋」の不振です。私は10年ほど前に函館へ転任してきましたが、そのころ函館ドックは数年分の船舶発注をかかえて活気にあふれていました。30万トンドックとかいわれるアーチ型の2基の巨大な建造物が、港の一角にできたのもこのころです。ところがその直後に造船不況に襲われ、まるで奈落の底にころがり落ちるように経営が悪化していったのです。その後会社は人員整理などによる合理化によって再建を進めていますが、解雇、退職者の再就職問題や、下請けおよび関連会社の経営難はきわめて深刻といわれます。

一方、北洋漁業についてみると、そのころ4月下旬になると街のあちこちに「祝、北洋船団出漁」というポスターがはられ、北洋景気をあおっていました。それに比べてここ数年の出漁風景はいまひとつ盛り上がり欠けています。ソ連の漁獲制限が年々厳しくなったのでいたしかたありません。

この不況の街函館に、さらに大きなピンチが襲いかかろうとしています。青函連絡船の廃止です。もしこれが廃止されたら函館はどうなるのでしょうか。想像するだけで気が滅入るようです。

造船、北洋、連絡船。この三つは永い間函館の経済を支える大きな基盤であり、また市民生活と深いかわりをもってきました。そしてこの三つはいずれも明治後半期に創設されたものであり、函館の現代史ともいべきものです。

函館ドック(旧名、函館船渠)

港に基盤をおく函館では、早くから造船所の設立がさげばれ、明治14年函館器械製造所(のち函館造船所と改称)が設立された。しかし近代的な大型船舶を建造する大規模な造船所は容易に実現しなかった。明治27、28年の日清戦争の勝利によって造船の重要性がさげばれ、帝国議会で造船奨励法が成立したことにより、国内ではわかに造船所創設の気運がたかまった。

このような国内情勢を背景として、明治29年函館船渠が設立された。そして永年造船所設立に奔走してきた平田文右衛門は、地元を代表して取締役役に就任した。しかし心労がたたってまもなく病死した。彼の生涯はまさに造船所設立に心血を注いだものであった。

函館船渠ははじめ3,000トン級ドックをつくる計画であったが、海軍の強い要請で1万トンドックに変更し、明治36年に竣工した。ところがまもなく日露戦争がは

じまり、船舶の軍徴発によって造船界は苦況におちいった。加えて銀行からは借入金の返済にせまられ、函館船渠は開業早々苦難の道をたどることになる。このとき経営刷新のため取締役役に就任したのが川田龍吉(男爵)・豊吉の兄弟である。しかし兄弟の努力にもかかわらず経営は一向に好転せず、さらに明治40年の函館大火の影響もあって、苦難の連続であった。

ところが思いがけない好運に恵まれる。それは大正3年にはじまった欧州大戦(第1次世界大戦)である。当時世界一の海軍国を誇っていたイギリスの船舶が、ドイツの潜水艦の餌食となったため、日本の海軍・造船界にはわかに活況を呈し、「船成金」という言葉が生まれたほどである。とにかくこの欧州大戦を契機に函館船渠では大型船の建造がはじまり、経営もたちまち好転して、函館を代表する企業へと発展したのである。

日魯漁業(旧名、堤商会)

沿海州、樺太方面では明治初期から日本人による漁業が行われていたが、次第にロシアの規制が厳しくなり、ニコライエフスクでの買魚へと移行していた。一方カムチャツカ方面の漁業でも日本人はしめ出されてしまった。

明治37・38年の日露戦争は、ポーツマス会談により講和が成立した。このとき日本はロシアに対し賠償金を強く要求したが、それは実現せず、その代償のような形で北洋の漁業権を手にした。このことは、日本が戦争に勝ちながら経済恐慌に見舞われるはめにおちいったが、函館だけは北洋漁業の基地としての好条件を得たのである。

明治39年、ニコライエフスクへ買魚に来ていた平塚常次郎は、そこで新潟の商人堤清六と会い、二人は意気投合する。そして二人でつくった堤商会は、明治41年カムチャツカのウスカム漁場を落札し、初出漁となる。ここでの漁獲は紅サケがかなり混合するが、当時これは日本人に嫌われ利益は少なかった。そのとき郡司成忠大尉より、紅サケは外国人に好まれており、缶詰めにして輸出することを教示される。これによって缶詰めの製造にのり出し、やがて「あけぼの印」の缶詰めはヨーロッパを中心に輸出が伸び、北洋漁業の首位の座を占めることになる。やがて欧州大戦が勃発すると、缶詰めは軍隊の非常食として輸出が倍増した。

堤商会の本社は函館に移り、他の会社と合併して日魯漁業となって函館を代表する企業として発展し、国の内外にもその名が知られるようになった。

函館の犯科帳

道南の歴史研究会会員

函館古銭会会長

村井 雄二郎

函館地裁(函館地方裁判所)にある明治初期の裁判資料がそのまま函館に保存されることになった。百年以上も前の資料が今日まで当地に保管されていたのだからあたりまえだろうといわれるかも知れないが、事はそう単純ではない。最高裁判所では10年程前からこの地裁の資料に目をつけ、最高裁の資料館である「明治文庫」に収めるべく手配をし、ほぼ移管することになっていたのである。ところがよろずスローなお役所仕事の故か知らぬが最高裁の強い要請にもかかわらず、同資料はいぜんとして函館にあった。地方の時代などといわれてからすでに久しいが、中央集権意識はまだ根強いものがあり、人も物もすべて中央に集まる傾向はいぜんとして続いている。

歴史的な資料もまたごたふんにもれず地元から失われるのが常であったが今度はそうではなかった。昨年12月21日、「歴風会」「道南の歴史研」など地元の六文化団体が各会長名で「明治初期の裁判所記録資料の函館市保存について」という陳情書を函館市及び函館地裁に提出、それが認められたのである。

「函館裁判所はご承知のとおり明治元年4月蝦夷地開拓の主管庁として短期間ながら司法、行政の両権を有し、歴史にその名を留めております。後に司法省直轄となり幾多の変遷を経て函館地方裁判所として現在に至る110余年の長期にわたって名実共に住民と深いかわりを持続し……函館地方の生々しい市民生活を理解する上にも、真に貴重な記録も含まれており……」と陳情書で述べている。

さて具体的にどんな史料があるのか。まず目につくのは明治2年(1869年)箱館戦争当時の裁判記録「白洲目録」がある。

これは今の判決文であるが実にきびしい。

榎本武揚らの旧幕軍に対して、降伏後の明治新政府の寛大な措置は一般に知られているところであり、特に首謀者の榎本などは後に新政府の高官となった。しかし当時の松前藩(館藩)から貧しい藩士や領民が一部旧幕軍に走り、それらの者に対する戦後の判決が、胴切り、さらし首等のむごさで処刑している。

藩主や上級武士達はいち早く青森に逃がれたが下級武士や領民は家族をかかえて逃がれるすべもなかったのだろう。結局わずかな金目当て榎本軍の翼下

に走ったのだろうが、ほぼ130人に対して裏切者と決めつけ極刑にしたものである。松前藩が独自にとった内部処置とはいえ、いつの時代でも弱い庶民が泣かされたのであろう。今では貴重な歴史の一面を示した史料といえよう。

次に明治7年のハーバードドイツ領事殺害に関する詳細正確な記録がある。外国の領事を殺害したのであるから文久2年(1862年)の横浜生麥事件より大きな国際的な事件であった。事実、事件が発生するやドイツの軍艦、イギリスの艦隊合わせて十数隻が函館に入港し、物情騒然たるものがあったのである。

しかし、幕末のそれとはことなり、犯行の動機が犯人田崎秀親の個人的なもので他に關係するものがなく、又事件後の処置が速く適切でもあったのでそれほどむずかしい外交問題にはならなかった。

そのほか幕末、万延元年(1860年)勝海舟を艦長としてわが国初の太平洋横断に成功した威臨(かんりん)丸が明治4年(1871年)9月、本道への移民団を輸送中、渡島管内木古内町泉沢沖で沈没したことを決定づける記録などもある。嘉永7年(1854年)の開港以来、欧米各国の領事、商人などの来信録、往復文書等もある。すべてが約3・400ページ程にまとめられ89冊が保存されている。度重なる大火にもまぬがれている所を見ると、当時の關係者達の史料保存にかける熱意も知れようというものである。

一部は函館市史の史料編に取り上げられているが大部分はまだ手つかずといってよいだろう。今回の保存運動により函館に置かれることが明らかとなったが、その史料をどう保管し、利用、研究を進めて行くのかについては、われわれ市民と市行政の考えねばならぬことであろう。

元町の旧英国領事館を開港資料館にこの話もあったが現在具体化している様子もない。

そこで旧領事館を整備し、開港資料館及び文書館として地裁の資料その他を利用するような形にできないものであろうか。ちなみに横浜の開港資料館は1昨年開館したが場所は大地震で焼失した旧英国領事館跡地に建てられている。函館の場合は旧領事館が現存しているのである。観光客を呼ぶ目玉のひとつともなるはずだ。



民家は生きている

運営委員

三原 直太郎

民家は生きている。温かい心とやさしい言葉を持ち風情と詩情があり、傲岸不遜、尊大さいんぎん無礼など全く感じられない民家を私はこよなく愛している。

「滅びゆく民家」「消えゆく民家」と云われてからすでに20年は過ぎ去ったが、この間に消滅した民家の数は測り知れない程であろうし、この減少傾向はさらにより激しくなっていてゆくことだろう。伝統的重要建造物群選定地区、保存指定地区或いは民俗村にでもゆかなければ見ることのできない民家となるであろうことは決してそう遠いことではなさそうである。民家集落の形態や民家の外観などの概要をご参考までに述べてみたいと思う。

民家集落の形態に、散居村「富山県砺波平野や道南大野平野」、塊状村「富山県越中五箇山菅沼」、带状村「別名ふんどし村、旧宿場街がこれである、木曾路の奈良井や妻籠など」、棚状村「別名層状村、急峻な山地に多い」、などの四形態がある。民家の屋根かたちには、寄棟・切妻・入母屋の三基本型があるが、これに甲造りを加えて四型式とする説がある。寄棟には南部型、津軽型、関東型、薩摩型などがある。道南西部に見られる民家の殆どが南部型か津軽型である。南部型は旧南部藩領に、津軽型は旧津軽藩領にそれぞれ分布しており、関東型は関東平野の南部に多く、薩摩型は旧薩摩藩領に分布している。有名な南部の曲り家や各地に点在する曲り家或いは鍵家と呼ばれる形式のもの、或いは九州旧佐賀藩領に分布している「くど造

り」などはすべて寄棟の変形である。寄棟には「あづまや」「四つ屋」「四つ屋根」などの別名がある。切妻の集落として有名なのは山形県糠目であるが、この型式の民家は極めて少ない。土蔵はこの型式である。入母屋造りは破風口に大小があり、分布範囲が広い、一方の妻をこの型式とした片入母屋が岩手県南に見られる。甲造りには寄棟系と切妻系の二系統がある。さらには妻甲、平甲或いは二重甲造りなどいくつかの型式がある。

また外観が二層以上の多層型式のものもある。一般に合掌造りと呼ばれている白川郷の民家は切妻型の多層民家であり、山形県や東京都下檜原村には切妻「切破風」系二重甲造りと極大破風入母屋型の民家がある。また山形県田代に「はっぼう造り」と呼ばれている寄棟系の民家があり、これらは何れも外層が二～四層で内部が三～五層である。またこれらは多層養蚕農家とも呼ばれている。民家の外観に著しい影響をもたらしたのは、養蚕飼育法が発展した明治初期からであった。外観の細部の棟飾り、棟端飾り、破風飾りなどに地域性が見られるし、建物の規模の大小に、当時の身分・格式よっての制限・禁令などの歴史的背景が認められるのである。屋根葺や棟飾りの材料などから地域の林相を或る程度知ることなどもできるなど、民家に寄せる興味はつきることはないのである。今回は寄棟造りを主に述べてみたいと考えている。民家については素人である。独断と偏見に御寛容載きたい。



南部型寄棟 七飯町仁山



津軽型寄棟 大野町本郷



南部の曲り家 盛岡一繁温泉



くど造り 肥前鹿島一肥前竜王門



極大破風入母屋造り 東京都檜原村



入母屋造り(小破風) 海田駅近く

赤レンガと工芸家たち

工芸家協同組合
クラフトマンユニオン事務局長

石田 清



サンフランシスコ対岸の工芸家たちの町サウサリートはあいにくの雨だった。ヨットハーバーを見下す、ビクトリア様式の木造家屋を改装したショッピング・センターの中の小さなマリン・ショップに立寄った僕は、そこで奇妙な銀細工の歓迎を受けた。店主とおぼしき髭の青年が、「やあ、いらっしゃいと明るい声をかけてよこした後、見ず知らずの客である僕に、彼の大きな手のひらに乗せた左右対称の銀製品を見せながら、「ところでこれがなんだかわかるかい。」と得意満面ニヤニヤしながらそうたづねるのだった。唐突な質問にいささかあきれたものの、差出されたものをしげしげと眺めているうち、それが函館に住む僕には見慣れたはずのあのユーモラスな蟹の禪であることに気付いてそう答えてやると、髭の青年は予期せぬ正解で大層がっかりした仕草を見せたものの、すぐに人なつっこい笑顔に戻って、「さあ、中をゆっくり見てくれよ。」と両手を広げたのだった。僕はこの歓迎がすっかり気に入ってしまい、まるで旧知の友人の店にでもいる気分になって、船時計やら、木彫の鯨やらを見て回ったのだった。

19世紀以降のシスコの繁栄のシンボルとも言うべきギラデリー・チョコレート工場を解体の危機から救ったのは、巨額の買収費をつぎ込んだ心ある数名のサンフランシスコ市民であり、その格調ある赤レンガを一大ショッピング・センター「ギラデリー・スクエア」として再生せんとした数多くの工芸家、園芸家・建築家たちであった。今やシスコの観光の目玉となったこの「ギラデリー・スクエア」こそ歴史的建造物の活用＝保存の先駆けであり、その画期的な成功例であるにもかかわらず、そこで受けたの

は、あの雨のサウサリートがそうであったように、あくまでも大らかな、気取りのない、さわやかな印象だったのである。

僕たちが文化行政から見離され、計算高い民間デベロッパーが匙を投げた旧函館郵便局舎の「クラフト村」としての活用＝保存を思い立ったのは、何と云っても「赤レンガ」に魅せられたからだった。いかに歴史的＝文化的価値が云々されようが、僕たちにとって大事なのは、モニュメントとしての建造物ではなく、まさに現代を生きる人間の活動の舞台となり、未来へ向う生命力を内包したそれであり、「赤レンガ」こそがそれにふさわしいものとして見えたのだった。

ところで僕らの「旧郵便局舎活用計画」は各分野の専門家の目にはいかにも危っかしいものに映ったらしく、計画の中止やら、縮小やらのアドバイスをいただいた。また少なからぬ人たちから、無謀な計画を推進するのは無責任であるとお叱りを受けた。成程とは思うものの残念でならないのは、それならば成功に向けて具体的にどうすべきかを共に考え、共に行動せんとする人の何と少ないかということだった。ともあれ、僕らには孤立無縁の中の悲壮感漂う進軍など思いもよらず、ただあの「ギラデリー・スクエア」やサウサリートの様に、肩肘張らず、さわやかに行きたいものだと思っているしだいである。

「赤レンガ」は僕たちの夢を満載した「ユニオンスクエア」として再生せんと、本年5月末のオープンに向け間近に控えた本工事着工を今静かに待ち受けている。



実践的なまちづくり運動の模索と展望

— 小樽の「ロフト基金」運動について —

小樽・ロフト実行委員会 森 下 満

函館の皆さんはたぶんご存じだろうと思いますが、小樽では1978年以来毎年7月に、小樽のシンボル・運河とその周辺を舞台として、若者が中心となった手作りのまつり — ポートフェスティバルがおこなわれる。昨年第5回目を迎えたこのポートフェスティバルにおいて、私たちは「ロフト」を合言葉とする新たな運動を開始した。「ロフト」というのは、英語LOFTで屋根裏を意味するが、1960年代にアメリカの芸術家たちが古い倉庫を改造し、アトリエやコンサートホールなどに再利用し、自分たちの活動の拠点としたムーブメントを総称して「ロフト」と呼んだ。私たちがこの運動で目標とするのは、郷土の文化遺産である運河沿いの石造倉庫を市民の手で買い取り、保全再生し、小樽の新しい生活文化創造の拠点をつくることにある。「ロフト」にはこういう思いがこめられている。

ポートフェスティバルの時には、まずもって市民にこの「ロフト」運動のイメージを伝え、主旨を理解してもらおうということで、キャンペーンを展開した。運河沿いの石造倉庫一棟を借りて映画やコンサートをおこなったり、古い倉庫を再利用した世界各地の事例をパネル展示した。さらに、シンボルマーク入りの商品の販売や100余りの出店にガラスの浮玉の貯金箱をつるすなどして、将来倉庫買い取りの基金を設立するための募金活動をおこなった(募金をしてくれた人にはもれなくシンボルマーク入りのワッペンをさしあげた)。市民の反応は上々で、2日間で40万円余の募金が寄せられた。その後10月にも、倉庫一棟を借りてロックコンサートを開き、130人余の観客を集めている。

私たちはこの運動を、小樽運河保存運動のより実践的な展開の一つとして位置づけているが、直接的な動機は、運河沿いの石造倉庫が経済的にも建物の構造上からも、その存続が危うくなってきたところにある。倉庫の持主である倉庫業者は、札幌寄りに新しいふ頭が造成されたのを契機として、そこに倉庫団地をつくろうとしていた。運河沿いに残された古い倉庫は土地と共に売却され、取り壊される可能性があった。石造倉庫の保全をうたっていた市行政は、有効な方策を見出せないままであった。そこへ



一昨年の冬、雪害によって3棟が倒壊し、構造上の老朽化が懸念され、倉庫業者の不動産売却の意向が具体化してくる危険性が生まれてきた。こういう事態を未然に防ぐためには、市民の側から石造倉庫の保全再生の具体的な動きをつくりだし、倉庫業者や市行政に対して動きかけをする必要があったのである。また、逆に倉庫を手放す機会をとらえて、私たちがその保全、再利用を実現し、運河地区を再生する実質的な主体になることによって、運河保存運動の大きな力を得ることができのではないかと思ったのである。ポートフェスティバルから一ヶ月後、この「ロフト」運動が功を奏したかどうかは定かではないが、市行政が運河沿いの代表的な倉庫の一つである小樽倉庫(屋根に鯨がのっているもの)を買い上げるといふ望外の成果があった。

先にも少しふれたように、私たちはこの運動を石造倉庫買い取り基金＝「ロフト基金」運動へと発展させたいと思っている。ポートフェスティバルでのキャンペーンはその一つの模索である。最終的には行政、経済界との協力も必要であろうが、なによりも子供から老人まで市民皆が連帯できる運動になればと思う。そのためには、市民の理解と関心を高めることから始めなければならないし、しっかりとした運営体制、募金の方法、管理の仕方、課税への対策など、むずかしい問題が横たわっている。これらは今後取り組むべき課題である。

最近、全国的にナショナル・トラスト運動が関心を高めつつある。「ロフト基金」運動もナショナル・トラスト運動の範ちゅうに入るだろうと思う。高度成長期以降、1960年代の公害運動、70年代前半の自然保護運動といった、いわば「告発型」で始まった生活環境の保全再生をめざす市民運動は、70年代後半の歴史的環境保存運動でお祭り(長崎、大阪、小樽などにみられる)などの「イベント型」へと展開した。80年代に入って、ナショナル・トラスト運動へと市民運動の方法論が成長し、制度化される方向へと歩んでいるかのように思える。小樽の「ロフト基金」運動も、こういう大きな流れの中にある。

公会堂の保存と活用に 関わる陳情書のあらまし

旧公会堂が国の文化財に指定され復元工事が行われてきたが、このほど市教委はオープン後有料の見学者入館は認めるが、貸館は一切しない方針を打ち出してきました。これに対し、函館ビザンチンクラブ、や、文団協とうから異論が出されています。私共歴風会でも、この問題について運営委員会を開いて論議した結果、市教委の方針は公会堂を単なる観光施設として位置づけるだけで、今迄利用してきた市民の側にたった考え方ではないとして、この程、1月28日に市議会及び市教委に対し陳情書を提出しました。その概要は次の通りです。会員の皆さまも是非この主旨をご理解下さり市民へのアピールをしていただきたく考えています。陳情書の主旨は、①旧公会堂を市民にできるだけ貸館する、②旧公会堂の活用と管理運営のために「函館市



事務局 だより

★5月23日の57年度総会において今田会長が再任され副会長、運営委員、監事、事務局長が夫々委嘱され運営に当たっています。会員の皆様の一層のご支援をお願いします会の行事として ①総会終了後北大教授足産先生の“函館の町並み”と題する特別講演をして頂きました ②昨年に引き続き7月25日ハリストス正教会の見学と清掃奉仕を函館走ろう会の皆様と共に汗を流しました ③7月24日は旧英国領事館の保存整備としてチャリテーの益金15万円を市に寄附し併せて旧函館郵便局の保存と再生に関する陳情書・ハリストス正教会聖堂保存に関する陳情書・元町公園の四天王銅像設置に関する3つの陳情書を市長及び市議会議長に提出しました ④8月15日第3回ふるさと写生野外展は好天に恵まれ傑作数多・指導審査に当たられた諸先生に感謝しています ⑤9月26日極楽寺境内に遭難横死萬霊塚の説明板を設置しました ⑥10月17日第4回道南史跡探訪会に江差街道及び江差市街地の歴史的風土を訪ねました ⑦11月6日勉強会では“明治後半期における函館の発展”と“青函連絡船と函館”があり興味つたるものがありました ⑧1月26日恒例の函館の町並みを美しくするチャリテーパターを行ないました。多くの方々のご賛同により一応の成果を挙げたものと期待しております。当日で出席の方に改めて御礼申します。

公会堂管理運営審議会」を設置することの2点です。又その主旨を理由づけとして次の諸点をあげました。①旧公会堂が歴史的な市民の共有財産であること、②明治43年以来この建物が市民のコミュニティーセンターとして利用され又市民の精神的支柱ともなってきた、③過去に実績ある文化団体、市民団体などの利用を一方的に禁止するのは妥当ではないこと、④市民の共有財産である以上市民の声を広く聴いて其の運用を考える、今回の市教委の措置はこうした手続きを欠いていた、⑤建物の形だけ残すのは凍結保存を意味し社会的価値をもつ保存とはならない、⑥沈滞する西部のまち並みを活性化させるためにも文化行事とうの催しが旧公会堂で行われる事が必要であること、⑦市教委主催の行事にのみ利用を限定するのは官尊民卑の封建的な発想で現在の民主主義社会では通用しないこと、⑧利用禁止の理由として破損、汚損を第一の理由にあげているが、市民、文化団体の理性ある利用を信じていないこと、①から⑧迄の理由は陳情書でかなり詳しく述べられていますが一應この様な内容で書かれています。 文責 奥平忠志

▲事務局より会費納入のお願い

57年度未納の方よろしくご協力下さいますよう。個人会費1口2,000円お願いしたく、納入方法は同封の振替用紙(函館630)、又は拓銀昭和支店☎293-407 函館の歴史的風土を守る会々計佐々木正子宛です。

【編…集…後…記】 会報発行大巾に遅れ申し訳けありません。会発足来編集に当たられた田中さんが退会され大変でした。改めて数々のご甚力を深謝します。●さて道内で町並み運動の二大拠点と見なされている小樽と函館で今新しい運動が模索されています。それは一しれとこ100㎡一運動が象徴するナショナルトラストの思想によって立つ、市民自らが身ゼニに切る行為をもって保存を進める運動です。今回両市のそれを紹介し併せて特段のご理解と声援を頂ければ幸いです。●函館地裁の司法資料が地許保存となりました。村井先生他諸先生の迅速なる対応があったればこそ…と、後世の市民と共にこれを喜びたい。一方地裁の建物は…函館の大火後、当時日本中の英知を集めて作られたと言う極めて近代的な都市計画である公函計画にもとずいて建てられた建築群の1つとされています。が、残念乍ら市民より保存希望のラヴコールはあがらず取りこわしを待つみの様です。せめて資料展示室等がゆかりの建物であってほしいもの、新しく建てられる地裁が函館の歴史性や周囲の環境を充分に配慮し尊重した空間構成をお願いしたい。 S.T.

函館の歴史的風土を 守り・かへせ・守ろう