

街並みの破壊と保存－小樽と江差

村上 俊介

社会科学研究所の2017年度夏季実態調査は小樽市を起点に余市町・室蘭市・江差町・函館市を巡った。事務局から示されたテーマは「北前船の足跡をたどる」。行程にはそのテーマ以外にも、余市ワイナリー、函館どつく室蘭製作所、室蘭新日鐵住金工場見学なども盛り込まれていた。

立ち寄った見学地のうち、私が興味をそそられたのは小樽市と江差町の「街並みの保存」についてだった。われわれが訪問した諸都市のうち小樽市、江差町、函館市は、1988年に北海道長期総合計画の都市環境整備「歴史を生かすまちづくり」の対象4地域に属しており、この4地域のうち今回行けなかったのは松前町だけである。「まちづくり」が実際に「歴史を生かす」ものになっているのかどうかについて考え始めたのは、江差町を見学している時であり、そのとき、小樽市との比較が想起されたので、行程とは順序が逆になるが、ここではまず江差町「いにしえ街道」について考察し、小樽運河については、そのあとに論じたい。

江差町「いにしえ街道」

江差町は北海道渡島半島先端の松前町から北へ約65kmの海岸沿いにある。海岸線の国道227・228号線を北上して江差に入ると津花町・姥神町・中歌町と続く。この国道と並行して旧国道が町内を走っており、その道路の姥神町と中歌町地区部分が、いわゆる「いにしえ街道」である。この江差町は、1988年北海道長期総合計画により北海道から「歴史を生かす街並み整備モデル地区」として指定され、翌89年にその「ガイドライン」が江差町に提示された。これを受けて町は1996年に「ふるさと江差の街並み景観形成地区条例及び同施行規則」を制定し、街並み景観形成事業を行ってきた。その骨格は、旧国道の道路拡幅、道路に面した建物の景観統一（道路に面した壁面線の統一・建築物の高さ11m以下への制限・道路面の間口8m前後で区切る・景観を損なわない建材使用など）であり、さらに電線地中化などを含め事業は2004年に終了した（江差町HP「歴史を生かすまちづくり事業について」<http://www.hokkaido-esashi.jp/modules/chousei/category0010.html>）。

それ以前にも江差町は積極的な公共事業を行ってきた。「昭和40年代に、中歌町ふ頭用地の造成や津花海岸埋立事業等の港湾整備や新たな国道整備、昭和45年度と昭和46年度には文化センターと体育館が建設され、…昭和56年度の『第2次総合開発計画』により、江差追分会館の建設や中央商店街改造事業が行われた。江差港マリーナの建設や町役場の移転改築、運

動公園整備、下水道工事、いにしえ街道の電線地中化を含めた道路拡幅工事が実施された」（柏木恵「財政再建への道のりーどん底からどのように抜け出したのかー」、月刊『地方財務』、キャノングローバル戦略研究所、2017年1月）。もっともこうした積極策のため、たった1年度だけだが、2009年度には財政健全化団体に陥っている。このような経過を辿って整備された「いにしえ街道」をわれわれは散策した。

その散策の中で訪れた、明治時代の江差を代表する旧商家建築の横山家と中村家では解説を受けながら屋内を見学することができた。いずれも「ハネダシ」と称する部分を含む独特の様式を持った建築物である。この建物はもともと道路沿いから海岸の波打ち際までの傾斜地に建てられた廻船問屋の建物であり、道路沿いは二階建ての店舗（帳場と二階の接客間）、その後ろに居住空間、さらにその背後に「文庫蔵」（衣料・家財道具保管用）と複数の商品蔵が並ぶ。横山家の場合は商品蔵が3棟ある。そして波打ち際に「ハネダシ」がある。往時、弁財船がこのハネダシの2階部分に直接接岸し、船から荷下ろしが出来るように作っており、1階部分は何本もの柱に支えられた空間になっている。1階部分は、文字通り海岸線なのだから満潮時や時化のときには波に洗われるので床板はないが、そこに横板を取り付けると物置場となり、また鯨の一時貯蔵場としても使用される。これらの店舗・住宅部分と複数の土蔵は、それぞれ独立して建てられているが、全体を屋根でつないでおり、また建物を道路側からみて右側には表の店舗からハネダシまで下り傾斜の土間が貫く。これを「通し庭」といい、店舗・住宅部分では一間（1.8m）、土蔵部分では作業場も兼ねるので二間（3.6m）となっている。この通し庭には屋根がかけられており、これをノザヤという。横山家ではこの海岸線につながる下り坂の土間（通し庭）の長さが70mもある（江差町史編集室編『江差町史』第六巻、昭和58年、977～991頁参照）。中村家の場合は、海岸線から店舗までは急勾配だったのだろう、この通し庭には途中に階段が設けられている。

われわれの見学した旧中村家と横山家は、江差町に残る2つの貴重な商家建築であり、旧中村家は1971年に国の重要文化財に指定されて、現在は江差町の所有となっている。一方、横山家の方は、1963年に北海道の文化財に指定され、現在でも8代目当主が居住し、にしん蕎麦の店を営んでおられる。当主は、自らわれわれ見学者に家屋の説明してくれた。彼によると、横山家は、昆布、アワビ、鯡などを商う商家で、能登横山の出身だとのこと。初代の名前は文四郎といい、恐らく4男だろうという。家を継ぐ長男以外は、活躍の場を求めて故郷を去る。そこで文四郎は北の地にたどり着いたということだ。明治20年以前の資料では江差の商家は4割以上が能登衆だったとのこと。

『江差町史』によると、江差の商人を8類型に分けている。すなわち、1) 松前派（両浜組）、2) 江差松前派、3) 御用商人、4) 越後派、5) 新興商人、6) 越後店・佐渡店、7) 大手漁業家、

8) 江差医師団である。第8類型は商人ではないので、これを除くと、7類型ということになる。このうち能登衆は第4類型の「越後派」に属するはずだ。

江戸時代、米の取れない松前藩にとって、蝦夷地南東部経営の経済的基盤は、本土との交易であることはいうまでもない。この交易の主役たる商人に対しては、一定地域の交易特権を請け負わせる場所請負制と、交易税（口銭＝積み荷への課税）特権、あるいはその徴収請負特権を与えることによって利益を与え、かつそこから利益を得ていた。この特権を享受していたのが近江商人である。第1類型の両浜組とは、そうした特権近江商人であり、「両浜」とは本来は琵琶湖東岸の二つの村（愛知（えち）郡柳川村と薩摩村）を指す。「宝暦期頃になると松前藩に対する貸付金や御用金の賦課をうける窓口となるに及び、柳川・薩摩・八幡の松前交易商人団をしないで両浜組と称するようになったようである」（上村雅洋「近江商人の在村形態－近江国愛知郡柳川村の場合－」、『滋賀大学経済学部附属史料館研究紀要』第20号、1987年3月、41頁）。彼らは、江差に出店（でみせ）を構えていたが、江戸期を通じて、他の類型の商人達との競争や、松前藩城下福山の出店に吸収され、次第に江差からは姿を消す。第2類型の江差松前派とは、両浜組ではない近江商人で、両浜組の支配下にあり、江差に出店を構えていたとしても、明治期には出店をたたんでしまう。第3類型の御用商人というのは、江戸幕府の特権商人である。幕府は対ロシア警備のため、1799年から20余年、函館から浦河に至る地域を取り上げて直轄地とし、その後、日米和親条約により函館を開港するに及んで、1855年からまた函館一帯を松前藩から取り上げた。この函館を拠点として活動し、江差にも赴いた御用商人を『松前町史』は第5類型「新興商人」として区分している。

第4類型「越後派」は、その出身地が越後、越前、佐渡であり、江差に土着した特権商人である。「藩は沖の口を支配するにあたり、…有力な商人にその業務を委嘱して支配したが、この藩業務の委嘱を受けて沖の口支配にあたるのが廻船問屋である。廻船問屋は株（問屋株・小宿株）の所持者であって、問屋株・小宿株の取得がなければ、廻船問屋・小宿の営業はできないという藩政で沖の口扱い業者はいわゆる株仲間を結成していたのである。しかも株の取得は松前国人別でなければならないという制限があり、株の売買は高価であったが為に、財力を持つ有力な土着（在郷）商人に帰することになる。江差経済はこの問屋株仲間商人、いわゆる越後派が牛耳ったのである。江差商人の性格を在郷商人、土着商人と称する所以はここにあり、城下町商人を形成した近江商人の出稼的性格とは実に対比的なのである」（『江差町史』第六巻、760頁）。先述の「能登衆」＝横山家の先祖はこの類型に属するということになる。

第6類型「越後店・佐渡店」は、第4類型「越後派」のツテを頼って江差で交易をするが、土着ではない越後・佐渡出身商人であり、第7類型は文字通り漁業を基礎に多角経営を展開したグループである。横山家は能登出身であり、この第4の商人類型に属するのだろう。江差は

彼らを中心に、上記の様々なタイプの商人達を交えて、特産物である檜、鯨を本州に運び出し、上方の財、文化を運び込んで栄えた。その運搬手段が弁財船（北前船）であった。

こうして栄えた江差の海側からの全景が、明治 22（1889）年ないし 23 年に撮影された写真に残されている。中村家や横山家と同じ構造の建物が海岸線にズラリと並んでいる。水際に接するハネダシを支える何本もの柱が、海岸線に林立する有様は壮観である。ハネダシの板壁にはそれぞれの商家の印が、沖合からも分かるように大きく描かれている。海に突き出すように並ぶ家々の風景は、近年有名になった京都府伊根町の舟屋建築群の景観を彷彿とさせる。もっとも伊根町の舟屋家屋群は、家屋の 1 階が船着き場、2 階が住居という形式であって、江差の場合のように、ハネダシの後ろにはいくつもの土蔵と母屋・店舗が一体化した細長い複合建築になっている構造とは異なる。『江差町史』はその風景を次のように描写している。「鷗島を中心として弧状に展開する海岸線には、千戸に余る瓦屋根と、一、二〇〇棟の土蔵を包むノザヤ（野鞆＝覆屋）の石屋根（石置屋根）が、ところ狭しと建ち並ぶ市街地、纜（ともづな）を接してもやいする千艘に余る弁財船、その帆柱が海面に林立する港、…これが江差の佇まいである」（977 頁）。

もしそれが建物群として今も残っていれば、すばらしい景観であつたに違いない。しかし現在、この独特の建物が完全に残っているのは横山家と中村家のたった 2 軒だけであり、またハネダシと接していた海岸線は、建物から遠く離れてしまっている。海岸は昭和 40 年代に埋め立て、かさ上げされ、ハネダシから外へ出ると、そこには元の地面（つまり海岸線）より約 1m 高い位置に国道 228 号線が走っている。そしてその道路を渡った埋め立て地区には、江差追分会館や新しい町役場など江差町にとって重要な建物が建っている。それゆえハネダシ構造の建物は、ぼつんと道路と街の中に埋もれており、その機能や、江戸期から明治期の江差の有様は、事前知識のない私のような訪問者にとっては、説明を受けない限り実感できない状態になっている。横山家 8 代目当主のお話をうかがいながら、その後ろの壁に掲げてある、かつての江差ハネダシ建築群の写真を見ていると、それが今や消滅してしまっていることが、正直残念でならなかった。

昭和 40 年代、かつての江差は一度壊され、もはや往時の風景はよみがえることはなくなった時点で、壊されずに残った商家や旧役場、社寺などの建築物を取り囲むように、いにしえ街道という新風景が作り出されたのである。横山家 8 代当主は言う。40 年前までは、裏（現在国道 228 号線より海側の埋め立て地）はまだ海だった。表の道路「いにしえ街道」を作るに当たっては、道路拡幅をするということで補償金をもらって（建物）全部壊した。みんな家が新しくなって、前だけ板張ってくれ、と。「歴史を生かすまちづくり」というけど、あれ（往時の建物群）を残しておけば小樽に負けなかったはずだ、と。当然そのとき、われわれは数日前に訪

れた小樽運河のことを想起した。

小樽運河

私は1983年度から86年度まで、北海道美唄市にあった専修大学北海道短期大学に勤務したことがある。赴任したその年に日本社会党（当時）の横路孝弘氏が知事に当選した。北海道にいた3年間で、よく記憶に残っているのが小樽運河保存を巡る議論だった。そして私は、横路氏が小樽運河埋立てを中止させ、それによって大きな観光資源となったと思っていた。それは、1984年1月31日、横路知事は小樽運河埋め立て工事続行の見直し検討を公式表明し、同年3月26日、水野建設相と小樽運河新年度工事の一時凍結に合意しており、このことが私の記憶に強く刻み込まれていたからだ。

彼の12年間の知事としての在任期間中、北海道では次々と道路、水路の巨大公共事業が立案・実施され、それに対して自然保護団体が反対するという事態が繰り返されていた。社会党を支持母体とする革新知事であった横路氏が、それら計画に対して優柔不断であるか、あるいは開発側に立つことが多く、ときに財界寄りとも批判されるなど、知事支持者の間でも評価はまちまちだった。私の記憶にあるのは、「千歳川放水路計画」という巨大プロジェクトへの横路知事のあいまいな対応もその一つである。放水路計画周辺地域のウトナイ湖と美々川周辺の湿地帯生態系や、放水路出口の漁業はどうなるのか、といった議論があった。在任中の横路知事は1993年に計画の事実上の容認である「迂回コース」案を提出していたのだった。結局、横路知事退任後の1997年に、この計画は中止となった。その英断を下したのは、後任の知事であり横路氏ではなかったのである。

こうした評価が分かれる横路氏に対し、私は小樽運河を保存したというその一点で彼の功績を評価できるし、彼自身を尊敬できると、ずっと思っていた。だから今回の社研実態調査では、江差の街並みを見ながら、その保存のあり方を小樽と対照していたのである。そこで調査旅行から帰って、改めて小樽運河保存に関する新聞記事を時系列的に追ってその経緯を追ってみることにした。その結果、驚いたことに実は私の認識はまるで間違っていたのだった。朝日新聞と北海道新聞の記事を参考に、少しその経緯を辿ってみよう。

小樽運河は1914年、小樽湾の埋め立て工事が開始され、もともとの海岸線と埋め立て地の間に全長1.3km、幅40mの運河が設けられたことから始まる。完成は1923年である。元の海岸線には狭い道路が走り、それをはさんで、明治期に建てられた立派な木骨石造りの倉庫がすでに並んでいた。埋め立て地側の運河沿いにも更に新たな倉庫が次々と建てられたから、運河沿い両岸は倉庫が建ち並んだ。しかしはしけが行き交う運河の役割は決して長く続かなかった。運河が完成して12年後の1935年から、埋め立てられた海岸線で埠頭工事が始まり、完成後の

1940年からは、大型船は埠頭に係留されて直接荷の積み下ろしが可能となった。はしけによる荷の積み下ろしに欠かせない運河の役割は、完成後早々に低下してしまったのである。

1960年代に入ると、もはや役割の終わった運河に生活排水が流れ込み、汚泥と悪臭が漂うようになったところ、ちょうどモータリゼーションの時代となり、運河埋立てとそれによる運河沿いの狭い道路の拡張計画が俎上に載せられた（以上、「北海道新聞」2014年5月31日～2015年4月4日特集記事「水路の記憶—小樽運河100年」より）。この計画が浮上し、また運河沿いの石造り倉庫が次々と解体され始めるや、小樽市ではこれに反対する声が上がリ、1973年「小樽運河を守る会」が発足、街並み保存を巡る議論を全国に広げていった。しかし1976年には都市計画として運河埋め立てが具体的に決定され、1979年11月14日「小樽運河について北海道・小樽市議会建設、総務両委員会は14日午後8時半すぎ、怒号、つかみ合いの混乱のうちに道路促進派から出されていた陳情書を与党議員多数により強行採決した。これにより小樽市は「運河を埋める道路」（道道小樽臨港線）建設の手続きを進めることになる」（朝日新聞1979年11月15日、朝刊）。そして1981年6月29日には小樽市議会で運河埋め立て＝道道小樽臨港線建設計画が可決された。

その計画案とは「小樽運河は幅約40メートル、延長約1140メートル。計画は、半分の幅20メートルを長さ680メートルにわたり、13,600㎡埋め立て、既存の道路と合わせ6車線道路を建設するもの」（朝日新聞1981年6月30日、朝刊）であった。こうした行政手続きの進行の間、反対派は運動を続け、それが全国的にも知られるようになっていた。当初の構想では運河は幅30m埋め立てられ、10mが残るだけというものだったが、最終的に40m幅を20m幅にすることになったのは、反対運動のおかげであろう。しかしそれにしても反対派は、そんな小幅な妥協を容認するはずもなかった。当然だろう。

1982年からは実際に工事が動き始める。9月、小樽運河埋め立ての準備工事としてヘドロ固化工事開始され、1983年11月から道路護岸壁のためのくい打ちが始まった。横路孝弘氏が北海道知事に当選したのはそのさなかのことだった（1983年4月）。私は革新知事誕生のニュースで賑わっているその時に北海道に赴任したのだ。反対派はますます運動を広げ、この時期に至ってこれまで埋立て推進の中心だった小樽商工会議所首脳から埋立て見直しの声上がるようになる。

このような空気の中で、横路知事は1984年1月に埋め立て工事続行の見直しを表明し、さらに同年3月には工事の一時凍結に踏み込んだ。「27日、道議会は朝から審議が止まった。「歴史的な町並み保存」か「都市再開発」か、で問題の小樽運河埋め立て工事をめぐり、水野建設相と横路知事のトップ会談で、道道・小樽臨港線工事の一時凍結が決まったからだ。「議会軽視だ。頭越しの決定は地方自治を踏みにじる」。工事推進派の道議会自民党は、知事に抗議文を突きつ

け、審議拒否を通告した。空転は、一日半に及んだ。工事凍結は、横路知事が一年がかりでまとめた「決断」だった。粘り強い地元の保存運動に支えられ、保存派の強硬手段、市長リコール運動が、このまま進めば地元の再生をかけた小樽博覧会（6月10-8月26日）にぶつかるところを見越し、推進派も認めるはずの大臣発言の形にした」（朝日新聞4月5日、朝刊）。私の頭に刻み込まれていたのは、この「工事一時凍結」のニュースだったのであり、それ以降の経過をきちんと追っていないだったので、横路氏こそ、小樽運河保存に貢献したと思いこんでいたのである。事実は違った。

この工事凍結期間中、知事仲介によって埋立派と反対派による会議が行われた。しかし、そこで出された知事調停案は「平凡な内容だった。「運河埋め立ては規定方針通り続行する。埋め立て、保存両派による小樽活性化委員会（仮称）を設置、残された運河地区や港湾を含め、石造倉庫群など歴史的建造物の保存を検討する」（朝日新聞9月10日、朝刊）というものだった。結局は「工事続行」だったのだ。反対派にとっては苦渋の「決着」により、「小樽運河を守る会」で発足当時から活動の中心を担ってきた会長の峰山富美氏は、辞任した。その後、運河埋め立て・道路拡幅工事は「順調に」進行し、1986年5月に完成する。私が北海道を去った直後のことだった。

1981年10月12日付けの朝日新聞朝刊には、全面保存後の運河景観予想図と、埋め立てによる6車線拡幅工事後の景観予想図が出ている。埋め立てによる車線拡幅後の予想図と現在の景観とは、寸分たがわず正確に一致している。現在私を含めた多くの観光客が散策する、運河沿いの観光案内所から中央橋までの区域は、まさにこの工事により幅を狭められた「運河の名残」であり、その側を通る6車線の道路が運河沿いから離れる地点から先に、本来の幅の運河が残されているだけである。そこを訪れる観光客はあまりいない。また現在、小樽市総合博物館運河館となっている立派な木骨石造り倉庫は、6車線の自動車道路と両側の歩道によって運河から切り離され、運河とのかつての有機的な関係を断たれている。

小樽運河は横路孝弘氏によって救われたのではなかった。計画案は原案どおり実現されたのである。横路氏が小樽運河の埋立を阻止したという私の認識は間違っていたのだ。計画構想段階で、残される運河の幅が10mから20mになったのは反対派の運動を考慮に入れたのだろうが、計画案が行政手続きのレールの上に乗ってからは、全面保存を主張する反対派の運動にもかかわらず、原案どおり一貫してそれが実現されたのである。その結果、往時の運河景観は中途半端に「保存」（一別の見方をすれば一度「破壊」）され、運河景観が改めて作られたのであり、その横には6車線の道路が横たわり、往時の風景はすでにない。つまり江差も小樽も破壊と創作という点では、違いはなかったのである。その意味で、程度の差はあれ、日本の街並みは、どこも同じ経過を辿ったのではないだろうか。私はふと自分のふるさとのことを考えた。高度

経済成長期の中で、埋立てによって海岸線が変わり、街並みが劇的に変化していくさまを知っている年代の人々は、恐らく私と同じような感慨を持たれるのではないだろうか。しかも私と同じように嘆息を伴って。