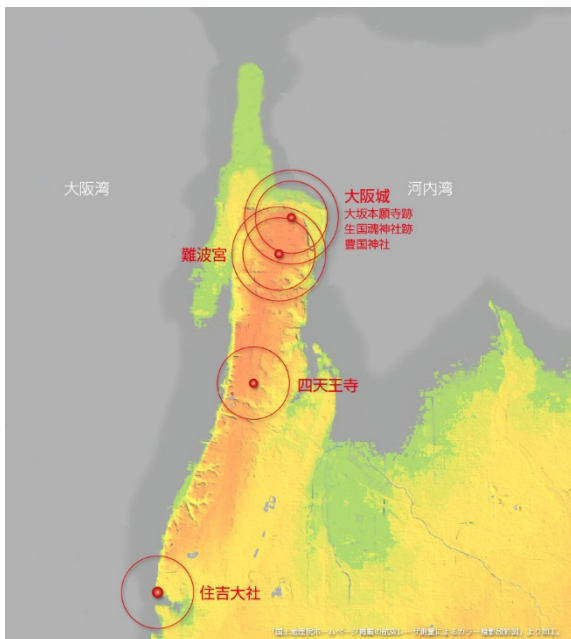


3.8 高層ビルから眺めた大阪

ちょっとした用があって、横浜―大阪間を往復しました。
日帰りでも良かったのですが、湾岸部の高層ホテルに宿泊。
北東の角部屋だったので、淀川の河口部から大阪城を経て天王寺までがよく見えました。

今の大阪市のある地域は、昔々（仁徳天皇時代）、大阪城から天王寺を経て住吉大社のあるところまで続く上町台地が陸地で、あとは海。
西は大阪湾、東は河内湾に挟まれていました。下図(出典「新之介古写真研究室」)
この図面、信じられますか？



その後、淀川、大和川などから運ばれる大量の土砂が次第に堆積していき、河内湾は湖となり、その中を多くの川が千々に別れて流れる中に、八十嶋と呼ばれる陸地が散在する湿地帯となります。



この場所が大きく発展したのは、飛鳥にあった大和朝廷の対外政策と国内の仏教政策の展開によるところが大きいと思われます。

推古元年(593年)、聖徳太子によって建立された四天王寺は、夕陽の落ちる大阪湾を通して西方浄土を臨む場所として、仏教の浄土信仰の一大拠点となります。

今でも地名が残る「夕陽丘」の高台からは大阪湾に落ちる夕陽を眺めることができます。

蛇足ですが、昔、フランク永井が歌った「大阪暮らし」では、

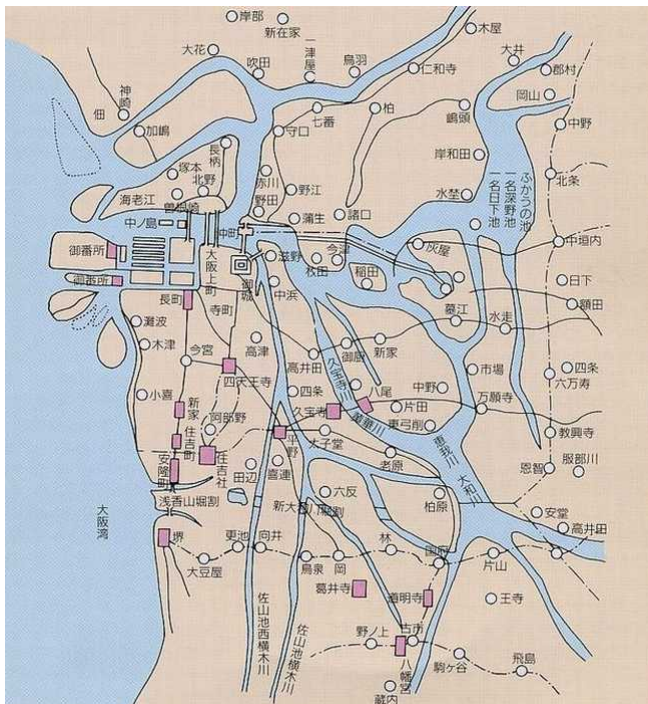
♪ 赤い夕映え 通天閣も 染めて燃えてる 夕陽丘よ。
娘なりゃこそ 意地かけます 花も茜の夾竹桃。

と上町台地の美しさが歌われています。You-tube で聞いてみてください。

また、遣隋使や遣唐使を運ぶ舟や百済や新羅の国人を乗せた舟は、瀬戸内海を通過して、大阪湾に入ってきたのですが、この上町台地の北端にあった難波津は、これを迎え、送り出す大和朝廷のゲートでしたし、難波の宮は、政庁であるとともに迎賓館でもありました。

この場所は、時代が下がっても、重要度は変わらず、戦国時代には蓮如によって石山本願寺が開山され、織田信長さんと10年にわたる攻防戦が行われたことは、歴史に詳しい方はご存知かと思います。

信長さんが本能寺で亡くなった後、秀吉さんがこの場所に大阪城を築きますが、東と西と北の三方を河川と湾に囲まれた難攻不落の堅城は、いかなる大軍にも決して落ちないと言われていました。



大阪城の唯一の弱点は、南の方向、つまり上町台地の陸続きの方向にあり、秀吉さんは築城に当たり南の方向に総構えという巨大な堀を構えます。

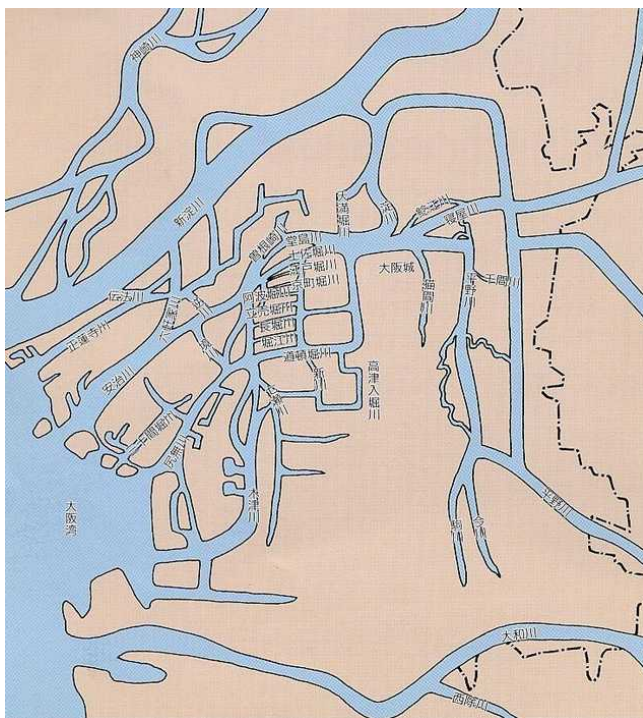
大阪冬の陣、真田幸村さんが総構えの南に突出した真田丸を構築し、このため、徳川勢は何度攻めても甚大な被害を被り、そのまま戦いを続ければ、補給に問題のあった徳川勢の敗退は避けられなかったと考えられています。

このため、徳川勢は一旦休戦を余儀なくされるのですが、その際、総構えの外濠を停戦協定に反してまでも埋めることを強行したのは、総構えがある限り、大阪城を落城させることはできないと考えていたためだと思われます。

所詮、こうした地理学的思考を持たなかった淀さんと秀頼さんが生き残ることは難しかったのです。

さて、大阪城はともかくとして、秀吉さんは、大阪の城下町を整備するため、治水工事を大々的に実施し、京との間を結ぶ淀川の連続堤防(文禄堤)を完成させます。

徳川幕府の時代になっても治水工事は続きますが、1704年(宝永元年)、それまで河内平野を横切って淀川に合流していた大和川を、付け替え工事によって、淀川と切り離し、堺に向けて流すことにします。これは、大阪の治水にとって重要でしたが、この付け替えによって、堺の港は浅くなり、それまでの機能を失っていきます。



前の図とこの図では大和川の位置が変わっていますでしょう。

その後、沿岸部の干拓により市街地は拡大し、運河の整備によって水運による交通網が完成し、安治川の開削によって港湾の整備が進んで、大阪は、わが国最大の物流拠点となり、最盛期を迎え、天下の台所としての地位を確立します。

大阪の町は、地図に見るとおり、大小の水路が縦横に張り巡らされ、八百八橋と呼ばれる水の町になります。

今も大阪の繁華街に名を残している「淀屋橋」は、豪商「淀屋」が架けた橋であり、「道頓堀」は、「安井道頓」が開削した運河であることは良く知られています。

今の大阪をこうしてビルの上から眺めていますと、水の都としての機能と風景を失った姿が目に見えます。

いかなる都市も、その時代に必要な諸活動を行っていくためには、それを支える多くのインフラ施設が不可欠です。

そのような視点を持つことのできない近視眼の施政者では、口先でどんなに良いことや勇ましいことを言ったとしても、何も変えることができないのは、これまでの歴史が示しているような気がします。

3.18 愚行

今日は、落ち目の色男の話。

名にし負わば いざこととはむ 都鳥 わが思ふ人は ありやしやと

この歌は、有名な伊勢物語の「から衣」の中にでてきますが、和歌に興味がない人でも一度は聞いたことがあると思います。

蛇足ですが、伊勢物語のその部分。

「身をえうなきものと思ひなした」男が、住み慣れた京を去って東国への旅に出、すみだ河のほとりで舟に乗り込もうとすると、目に留まった嘴と脚の赤い水鳥を、渡守から「これなむ都鳥」と聞いて詠んだ歌と書かれています。

都鳥は、今で言う「ゆりかもめ」。

「わが思ふ人」は、二条の後、高子。

作者は、御存じ、在原業平クン。

平城天皇の息子である阿保親王の子。

名にし負う美男と言えども、葉子の乱で権力を失った平城天皇の孫、没落する一族の一員である在原業平が、日が昇る勢いの清和天皇の正妃藤原高子との不倫の恋を維持できるはずもなく、都落ちをするのは、業平 38 歳の時。

昔の人の年齢を考えれば、今だと 50 歳くらいでしょうか。

この歌が詠まれた場所は、今の隅田川の言問橋付近と言われています。

東京の地理に不案内の方には申し訳ないのですが、今の言問橋は、浅草からほんの少し北のところにかけています。

言問橋を東に渡ってすぐを左折すると、私の好きな「言問団子」まで歩いて 10 分。ついでに申し上げますと、そのすぐお隣が桜餅で有名な「長命寺」ですね。 写真は言問団子



毎年、春になって、桜の花が咲き始めると、このコースは、私のような花より団子組が行き交うところです。

ここで、左折をするのを思いとどまって真っすぐ行くと、向島を突っ切って墨田区業平まで、ゆっくり歩いて 10 分。

東武線の「業平橋」駅を過ぎるとすぐ、昔の横川を埋め立てて作られた「大横川親水公園」

のスタート地点です。

この辺りは、江戸の昔、本所向島と呼ばれ、時代小説では、本所深川と並んで非常に良く登場します。（鬼平犯科帳第4巻。剣客商売の鐘淵は、業平橋から三つ目。）

そのスタート地点にあるのが、業平橋。

江戸の初期の寛文2年（1662年）、まだ草奔期の江戸にあって、人家も稀な地にかけられた橋に業平の名が付けられるほど、伊勢物語のこの歌は人口に膾炙していました。

さて、最近のこの辺りの話題は、なんと言っても、東京スカイツリー。

まあ、高だけが取り柄とっては何ですが、東京タワーと比べて、美的なセンスは余り考慮されていないように思えるのは私だけでしょうか？

とにかく、いつまで保つかは別として、世界一の高さを達成するという目的があったようですから、狭い敷地に無理矢理建設するとどうしてもあんな形にしなければならないのでしょうかねえ。

私は、昔、京都の駅前に「京都タワー」というロウソクのような形をした醜い観光建築物が建てられることになったとき、かなりの憤りを感じた時代遅れ人間ですから、今回、今更、醜悪なんてことを言うつもりはありません。

でも、これとよく似たものは、ドバイ、クウェート、アブダビ、バーレーンといった中近東の金持ち産油国でお目にかかりますが、ヨーロッパでは見かけませんね。

なにか共通のものがあるのかなあ、と思ったりしてしまいます。

あ、断っておきますが、私はこのスカイツリーに反対するような愚かではありません。

でもね、この所有者の東武さんに、一言だけ。

東京スカイツリーができたから、80年つづいていた「業平橋」駅の名前を「とうきょうスカイツリー」駅に改名するのは、どうですかねえ。

東武さんには、この由緒ある名前なんて、なんの価値もないとしか思わない経営者しかおられないのですかねえ。

経営不振を克服するためには、なりふり構わずですか？

昨日は、とうきょうスカイツリー駅のスタートの日。

また一つ、古い昔のよすがが消えていくのを、少し寂しいなあ、と思いつつ、

もう、「とうきょうスカイツリー駅」に行くことはないだろうと思っている時代遅れの私です。

気はありや なしやとすびく 隅田川

（すびくは、誘う、気をひくの意味）

色男 吾妻に貝の 名を残し

（隅田川で採れたシジミのことを業平しじみと言います）

3.22 琵琶湖疎水

ご存知の方は少ないと思いますが、今年、琵琶湖疎水が全て完成してから 100 年になります。

琵琶湖疎水のことをよく知らない方も、南禅寺のレンガ造りの水路閣、哲学の道沿いに流れる疎水、蹴上げのインクラインなどを、観光で訪れた方は多いと思います。

下左の写真は、往時の蹴上げのインクライン。右は南禅寺の水路閣。

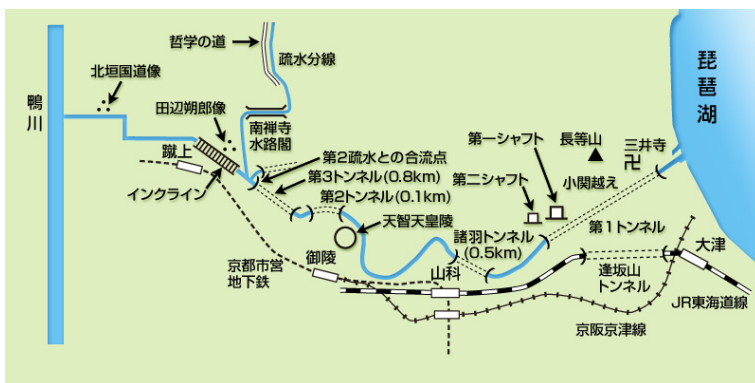


明治 14 年、京都府知事として着任した北垣国道は、幕末の禁門の変で市街の大半が焼失したうえ、天皇陛下が東京に移って、人口が激減し、見る影もなく荒れ果てた京都の再生を願い、新しい復興の道を模索します。

工部大学校長大鳥圭介から、琵琶湖～京都間の水路計画をテーマとした卒業論文を書いた学生のことを聞いた北垣知事は、この若き学生、田辺朔郎に、京都再興の夢を託すのですが、このとき田辺朔郎、弱冠 21 歳。

琵琶湖第一疎水の着工は、明治 18 年 (1885 年)。

5 年の歳月と総額 125 万円の経費を費やして第一疎水が完成したのは、明治 23 年 (1890 年) のことでした。



桜で有名な長等山の第一トンネルは難工事で難渋を極め、犠牲者が続出するのですが、田辺は危険を承知で先頭に立って救助に当たり、当初田辺を若輩ものと思っていた工夫達も心から田辺を信頼するようになったとの記録が残されています。

この第一トンネルは、わが国で最も長かった逢坂山トンネルの4倍に当たる2,436メートルに及ぶ長大なもので、当時明治政府に雇われていたお雇い外国人技師達は、日本人の手では決してできないだろうと指摘していました。

明治になって初めて日本人の手によって行われた大土木工事でした。



完成した琵琶湖疎水は、京都の復興に多くの貢献を果たしました。

- ① 上水道の水源の確保だけでなく、工業用水や農業灌漑用水としての水の確保
- ② 琵琶湖と京都を結び、さらに伏見から大阪に至る重要な人と物の運送ルートとしての運河（当時の高速道路）としての役割
- ③ 産業や生活のためのエネルギーの確保のための水力発電（わが国初、世界で二番目の水力発電所で生み出した電力で市電を動かし、最新の工業を支えたのです）

この事業により、京都は荒廃から立ち直ったばかりでなく、100年を越えた今も、琵琶湖疎水は、世界遺産の京都の景観を側面から支える役割を果たし続けています。

詳しいことはいつか別にお話しする機会があると思いますが、今日、琵琶湖疎水事業を取り上げたのは、これから、長く、苦しく、辛い道を歩むことを避けて通れない東日本大震災の被災地の復興が、まもなく始まるからです。

被災直後の張り詰めた神経は、その後、なかなか進捗しない復旧にいらだち、果ては、政府は何もしてくれないという絶望感に変わっていくのを、私は関係者の一人として阪神大震災で目にしてきました。

今回の災害で住まいばかりか収入の道を失った被災者は、膨大な数に上ります。私は、たとえどれだけ借金をしてでも、被災地に将来への希望の光をもたらし、100年後も東北を支えるプロジェクトを模索し、その実現を図る必要があると思います。琵琶湖疎水の建設にかかった費用は、第一疎水だけで152万円。これは現在のお金に直すと1兆円を超えます。

今回の被災地復興には少なくとも10兆円以上の国費の投入が必要になるろうかと思っています。

それは、被災者の生活の再建に充てられるだけでなく、東北の将来のために使われるべきでしょう。

こうした事業の実施にあたっては、まず被災者の雇用を優先して行うべきでしょう。

何よりも、生活の手段を失った被災者に、安定した収入の道を開き、働くことで故郷の復興に貢献できる、そのような復興事業を実施すべきでしょう。

ところで、琵琶湖疎水事業には、反対も多く、北垣国道知事は、「今度来た餓鬼、極道」モンと激しい罵倒を浴びたと伝えられています。

この事業は、新進気鋭の 20 代の若者の叡智といかなる批判にも屈せず信念を貫き通した勇敢な知事がいて、初めて実現したと私は思っています。

東北復興の鍵もまた、今この国をリードしていく抱負も能力もない呆けた政治屋や老いた経営者ではなく、若い方々の叡智と力にかかっていると思います。

これからの被災地をどうしたらいいのかは、口先だけの評論家の言うことに耳を貸すより、被災地の若い方々の思いに耳を傾け、それを真剣に聴き、それを暖かく支援することにあると思っています。

本当は、彼らの方が私たちよりずっと真剣で、何よりも自分たちの故郷を思う強い気持ちに溢れ、これまでのしがらみに囚われず、新しいものを生み出す才能があると私は確信しています。

政府は、復興の検討をする場を、タコ壺の中から問題点ばかり指摘する学識経験者ではなく、様々な利害関係を有する経済界代表者でもなく、被災地と被災者を代表する若い方々で構成すべきだと、私は強く主張したいのです。

6.24 江戸の市街地整備

かつて、大阪について、その都の成立の経緯をお話したことがあります。今日は、江戸の町の整備について。

徳川家康さんが江戸に入府したのは、1590年（天正18年）。

この頃の江戸は、今の本郷から神田駿河台にかけて続く本郷・神田台地とその南の方向の延長上に標高数mの低い「江戸前島」があり、日比谷入江を挟んで、今の皇居や霞ヶ関のある淀橋台地があって、江戸城は、この淀橋台地の一番東の外れに築られました。下図参照。



当時は、江戸城の直下、今の日比谷公園まで、浅い入江の形で江戸湾が入り込んでいたのですね。

江戸という言葉は、日比谷入江の入り口、つまり「入江」の「戸」から来ているのです。

現在では、大変わかりにくくなっていますが、日比谷公園と台地の上に築かれた皇居の標高差は、なんと30m程度もあり、今でも日比谷公園から眺めていただければ、皇居の森は、仰ぎ見る形になるのに驚かれると思います。

家康さんは、入府後すぐ、江戸前島を横切る形で道三堀（日本橋川）を掘り、江戸中心部の舟運を確保した上で、日比谷入江に注いでいた平川（今の神田川）の流路を道三堀に付け替えます。

その後、関ヶ原の戦いに勝った家康さんは、1603年（慶長8年）に将軍になると、本格的な江戸改造に取り組みます。

まず、江戸前島に外濠を掘り、神田台を切り崩し、日比谷入江を埋め立てます。

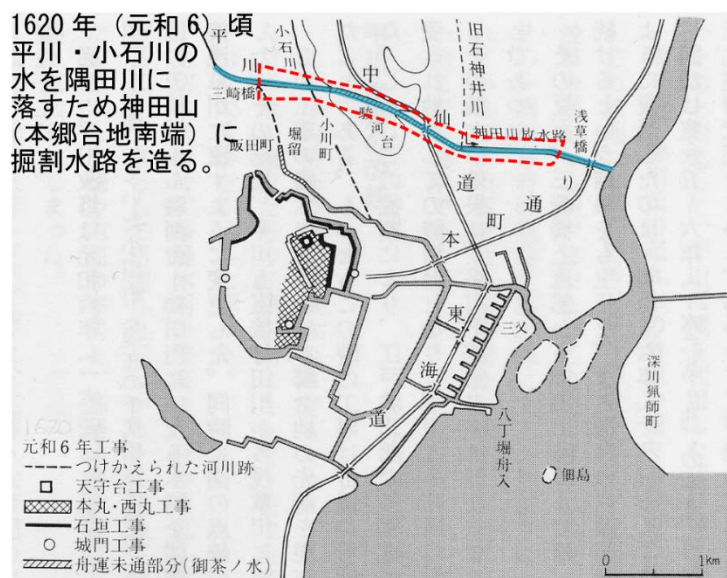


この埋め立てを提案したのはオランダ人のヤン・ヨーステンと伝えられていますが、彼の屋敷は江戸前島にあり、今日、八重洲と言われていることはご承知の通りです。

江戸が、大阪に並ぶ大城下町になるためには、十分な平地が必要であり、とりあえず、家臣団の屋敷を確保する必要があったと思われます。

江戸前島の東側は、日本橋、京橋など商人の町として整備が行われますが、幕府は、ここに10本の舟入堀と八丁堀を建設し、江戸の流通商業の中心機能とともに、港湾機能を確保します。

次に、1620年(元和6年)、大土木工事を行って、本郷台地を掘削し、それまで南下していた平川などを東向きに変え、隅田川に直接流れ込むようにするのです。これで、江戸の中心市街地は、河川の氾濫から守られるようになるとともに、神田川は江戸城の北の外濠としての役割を果たすこととなります。



今でも、お茶の水から水道橋、飯田橋にかけて、中央線の車窓から見える濠は、このときに開削された神田川です。

本郷台地を掘削したお茶の水付近は、注意深く眺めると、非常に深い溪谷になっているのを見ることができます。

江戸の市街地が、次に大きく変貌するのは、明暦の大火（1657年）の後行われた都市改造ですが、人口の急増に対処するため、市街地は大川（隅田川）をわたって、本所、深川方向に急速に拡大します。

この辺りのことは、木戸番小屋のお話のところ（四季…余寒「赤穂義士の討入りと木戸番小屋」参照。）で少し触れるところですが、また、機会があれば、述べてみたいと思います。

6.25 神田川

♪ 貴方は もう忘れたかしら
赤い手拭い マフラーにして
二人で行った 横丁の風呂屋

これは、かぐや姫の歌で有名な「神田川」の出だしの部分。

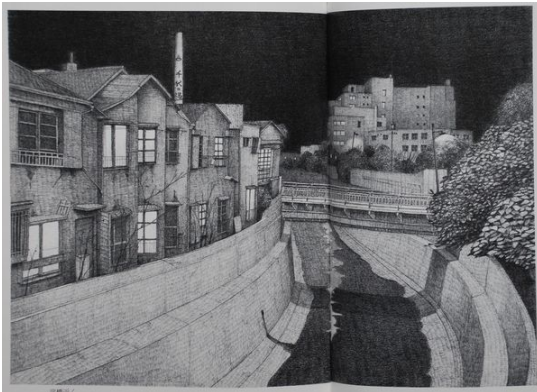
この神田川の歌が作られたのは、1973年（昭和48年）。
歌われたのは、昭和40年はじめ頃の西早稲田だそうです。

高度成長まっただ中で、夢を抱いて地方から東京に出てきた若人達を待っていたのは、今では想像するのが難しいくらいの狭い住まいと劣悪な環境でした。

この歌の二番の歌詞には次の言葉が見られます。

♪ 窓の下には 神田川
三畳一間の 小さな下宿
貴方は 私の指先見詰め
「悲しいかい」って 聞いたのよ

寝るだけで一杯になる狭い三畳間、トイレも台所も共用。
お風呂は「横丁の風呂屋」まで風呂桶と石けんと手拭いを持って行きました。



[安住孝史画]

私たちの世代は、殆どがこういう経験をして、今の時代の基礎を作ってきたという自負があります。

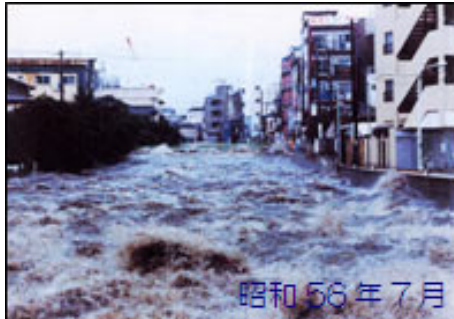
心の中になにかしら夢があったから、今思い出しても、そんなに辛い気持ちはなかったような気がしています。

ところで、この歌に歌われている神田川。

この川は、井の頭池を水源として、北新宿、高田の馬場、早稲田、飯田橋、お茶の水、秋葉原といった東京の有名な場所を流れて、隅田川に注いでいます。

私が知っている当時の神田川は、コンクリート三面張りの灰色の川で、底の方を濁って臭いのする水が流れていました。

そして、雨が降ると、突然ものすごい濁流が流れてきて、毎年のように氾濫を繰り返していました。



そうです。

あなたはもう忘れたかも知れませんが、神田川の周りの土地は、普段はどぶ川の臭いがし、しょっちゅう浸水があるところでした。

江戸の市街地整備の話で触れましたように、昔々の神田川は、飯田橋から南下し、日比谷入江に注いでいたのを、江戸の中心市街地を洪水から守るために、本郷台地を開削する大工事を行って、今の流路に変えられました。

この付け替えによって、江戸の中心部は洪水に見舞われなくなったのですが、昭和の高度成長の時代になると、この川も、都市化が進んで流れ込む雨水・汚水量が増え、どうにもならなくなっていたのです。

それからほぼ 40 年が経ち、周辺の下水道が次第に整備されて、今では神田川は鮎が遡る川になりました。

殆ど知られていないのですが、今の神田川には、沢山の洪水分水路が作られており、洪水時には膨大な水を逃がすことができるようになっています。



平成 9 年には、環状 7 号線の地下 40 メートルのところにも長くて巨大な調整池が作られ、洪水時のダムの働きをしています。写真下
氾濫、浸水も全くなくなりました。



こういう私たちの目に見えないところで、膨大な費用と時間をかけて積み重ねられてきたインフラの整備の結果、私たちの目の前に美しくなった神田川があり、雨が降っても熟睡していただける今があります。

目に見えにくいだけに、私たちは、どうしても忘れがちになりますが、いつの世も、まっとうな施政者が、粛々と必要なインフラ整備を行っていてこそ、私たちは安心して豊かな生活が続けることができるのだと思います。

決して、自然に美しくなったり、洪水が出なくなったのではないのです。

公共事業の無駄を省くことは大変重要なことだと思いますが、乏しい財源の中から社会を変えることができる基礎的な投資をし続けることは、やはり大切なことだと思います。

○主党の方々や一部の経済評論家の言うように、ダムや道路などのインフラ施設の整備を後順位におけば、そのツケを払わなければならない時が必ずくると私は思っています。

さて、最後に、神田川の歌の中でいつも問題とされる次の部分の意味について。

♪ 若かったあの頃 何も怖くなかった
ただ貴方のやさしさが 怖かった

何も失うものがない、何も怖くないと思っていた私たちの若い頃と違って、今の方々は、何を失うのが怖いと思っているのでしょうか？

また、失うものがないと思っていた私たちが、本当に失ったものについても、もう一度考えてみたいと思うこの頃です。

7.2 大井の渡し

昨日、テレビの時代劇を見ていると、大井川で、川止めをくらった旅人が手持ちの路銀の残りを心配する場面が流れていました。

この大井川、江戸時代を通じて、川に橋が架けられておらず、人足の手によって渡河することしか許されていなかったことは有名ですね。



これが、幕府の防衛政策の一環であったことも、よく知られていますが、実は、東海道には、橋が架かっていなかった川がずいぶんあるのです。

どうして、この三河の国と駿河の国との国境を流れていた大井川だけが、こんなに有名になったのか、疑問に思いませんか？

私、どうも、気になるとほっとけない性格なので、昔、ちょっとだけ調べたことがあるのです。

結果は、必ずしも、明確ではありませんでした。

今と違って、調べるといっても、大学図書館しかありませんでしたし、当時、法学部生だった私も卒業を控えてそんなに余裕もなかったものですから。

さて、江戸時代、尾張の国を出て江戸に向かう旅人は、矢作川、豊川、天竜川、大井川、安倍川、富士川、酒匂川、相模川、多摩川と大きな川を幾度も渡らなければなりません。

このうち、矢作川には「岡崎矢矧橋」、豊川には「吉田橋」が架かっていたのですが、残る川には橋はありませんでした。

橋が架けられない事情は、基本的に、長大橋を架ける技術がなかったことと、洪水多発急流河川のため、架けてもすぐ流されてしまい、割に合わなかったことにあるようです。

このうち、天竜川、富士川、相模川、多摩川には、渡し船があり、旅人は、特に苦勞しないで渡河したようです。多摩川の「六郷の渡し」、相模川の「馬入の渡し」は有名ですね。

橋もなく、渡しもない川は、大井川、安倍川、酒匂川の三つ。
これらの川を渡るには、人足の手を借りるしかなかったのです。

人足による渡河に違いはないのに、どうして大井川だけが有名になったのか。

まず、これらの3つの川に共通するのは、通常時の水深がそれほど深くないことです。
渡しがある天竜川、富士川、多摩川などは、上下流の水運の関係上、水深が深かったのですね。

残った安倍川、酒匂川と大井川を比べると、
二つの違いがあります。

第一は、流域の奥の深さの違いでしょうか、大井川の場合、渡河地点で雨が止んでも、なかなか水位が下がらなかったようです。

ちなみに、安倍川の流域面積は 567 km²、酒匂川の流域面積は 582 km²に対して、大井川の流域面積は、1280 km²と、倍以上なのです。

これでは、なかなか水位が下がるまでに時間がかかったはずですよ。

第二は、川止めになっても、安倍川と酒匂川の場合、近くに大きな宿場（安倍川の場合、駿府府中。酒匂川の場合、小田原）があり、宿場がひどく混雑することはなかったようです。
これに対して、大井川の場合、川止めになると（年間 50 日程度）、旅人達は、島田宿、金谷宿に泊まらなければならぬのですが、この二つの宿は、駿府や小田原とは比べものにならないほど規模が小さく、大名などが足止めされていると泊まりきれない旅人達は、いくつも後戻りをしなければならなかったのですね。

それに、川止めが解除されても、旅人達は大名の後になりますから、人足の数（350 名×2）から考えると、渡るのに長い時間待たされたのではないのでしょうか。

おそらく、大井川が旅人達に不評だったのは、以上のような理由によるものと、私は思っています。

でも、余り自信はないですね。何しろ、昔の知識ですからね。

どなたか、もっと説得力のある説明をご存じの方、いらっしゃいませんか？

9.28 フランスの景観

先日、A工大のY先生の「フランスの景観」というお話を聞く機会がありました。

Y先生、都市景観が専門で、パリ第8大学で学び、今はご自分のふるさとの町にあるA工大の先生。自分のふるさとの先生が出来るなんてホントに羨ましい。

実は、Y先生、お寺の住職さん（どっちが本職？）。

実に優しそうなオジさんで、とても大学の先生とは思えない。

さて、先生のお話の内容で、私が興味を引かれたのは、パリの広告規制。

パリに行かれた方は、よくご存じだと思うのですが、パリの建物には、東京と違って広告が非常に少ない。

フランスでは、我が国で広告といわれているものを

①看板、②予告看板、③広告
の三つに分けて規制しているそうです。

この三つ、どう違うのかって？

①の看板は、自分の店に掲げるもの。

②の予告看板は、この先に〇〇という店がありますよという案内看板。

③の広告は、自分の店や商品、会社名などを宣伝するもの。

このうち、①は、自分の権利として、一定の基準を守りさえすれば保護される。

これに対して、②や③、特に③は、商業（利益追求）目的の行為だから、周囲の景観の状況に応じて禁止されたり、規制されたりするのは当然と考えられている。

だから旧市街地などでは、③の広告は殆ど認められない。

パリの町を歩くと、実際、建物の1階か2階にしか看板がないのは、自分の店（大抵1、2階）だけは看板が出せるかららしい。



フランスでは、広告の規制が強化されて今まで許されていた広告が新しい規制に引っかかる

よくなると、一定期間内に、全て新しい規制に従わなければならない。

日本だと、既得権の侵害だあー、補償をよこせえー、というところですけど、何の補償もないようです。

農村部では、広告は、原則禁止されていますので、一步町から外に出ると広告はなく、美しい田園風景がどこまでも広がっていて、日本のように広告が風景を台無しにしていることもありません。

要するに、日本の場合は、商業目的（儲けること）が、町の美しさを守ることより優先されている。

これに対して、フランスでは、町の景観の方が、商業利益より優先されているということですね。

フランスの美しい街並みは、このような考え方に支えられた厳しい広告規制があって、はじめて守られているのですね。

町に溢れる広告、道ばたに林立する宣伝旗や広告看板、折角の美しい田園風景を台無しにしている原色の看板。

日本も、一度にフランス並みにするのは無理だとしても、せめて、広告と看板を区別して、広告については、もう少し厳しくすることが必要だと私は思います。



10.14 明治の公共事業

今から 138 年前の今日、すなわち明治 5 年 10 月 14 日、我が国で初めて横浜新橋間の鉄道が開通しました。明治維新から僅かに 5 年後のことです。



横浜新橋間の鉄道工事の着工は、明治 3 年 3 月ですから、この工事は、たった 2 年半で、完成にこぎ着けるのです。

この頃、ご承知のように、わが国は、明治維新を成し遂げ、辛うじて独立していたものの、欧米列強の前に、いつその独立を踏みにじられるかわからず、非常に不安定な状況にあったと言えます。

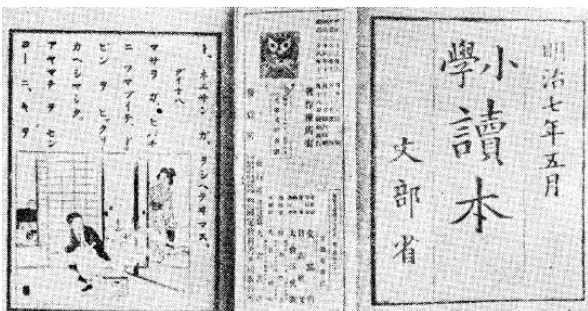
どうしたら、国として独立を維持していけるか、それが維新を成し遂げた明治政府の首脳部の最大の課題だったことは間違いありません。

明治初期の政府がこのような状況に直面していたことを、後世の私達が、ともすれば忘れがちになること（そもそもそのようなことを子供達に教えなくなったこと）を、私は極めて残念に思います。

鉄道工事に着工する 2 ヶ月前の明治 3 年 1 月には、横浜～東京間で「電信」が開通します。

また、横浜新橋間の鉄道が開通したすぐ後の明治 5 年 10 月 31 日には、横浜でわが国初の「ガス灯」が点り、それまで夜を支配していた近世の暗闇が、はじめて後ろに退くこととなります。

これと同時に、明治政府が全力で取り組んだことに、「初等教育の確立」があります。学制の公布がなされ、近代的学校制度が確立したのが明治 5 年 9 月 5 日。この日以降、日本の隅々まで学校が建てられていき、近代教育が実施されることとなります。



ほとんど無いに等しい財力を、爪に火を点すようにしながら、歯を食いしばって、投入したのがこのような基礎的インフラストラクチュアだったことを忘れてはならないと私は思います。

大久保卿を始めとする当時の政府の首脳陣が、この国の存亡をかけて、真っ先に取り組んだのが、交通と通信と教育という基礎的インフラストラクチュアの整備だったことを、今の私達はもう一度考える必要があると思います。

俗によく言われる明治政府の富国強兵策も、それを実現するために必要なインフラなくしては砂上の楼閣であることを理解していたことに、私は率直に畏敬の念を感じます。

このことに思いを致すと、今の私達の政府が、この国の将来の存亡をかけて、何をおいてもまず取り組もうとしているものは何なんだろうか。私にはよく見えないのです。

私達の政府が、国民の人気取り政策に終始せず、たった一つ、このことだけでも真剣に議論してくれないだろうか、私は思います。

わが国の最先端科学技術に対する投資を「世界で一番である必要があるのか」などと訳のわからないことを平気で仰有られる方々に、この国の存亡を託さなければならないことが、終わりの始まりにつながらないかと不安に思えてならないこの頃です。