



小論文

時間 120分

注意事項

1. 試験開始の合図があるまで、この問題冊子を開いてはならない。
2. この問題冊子は13ページである。印刷不鮮明の箇所などがある場合には、監督者に申し出ること。
3. 解答用紙の指定欄に必ず受験番号を記入すること。
4. 解答はすべて別紙の解答用紙に横書きで記入すること。
5. 解答用紙の評点欄には何も記入しないこと。
6. 解答用紙は持ち帰らないこと。

<資料>は、堀川三郎「観光のパラドクスと地域コミュニティ 小樽の観光まちづくりの教訓」(『世界』2021年1月号)の一部である。資料を読んで、下記の設問に答えなさい。

(1) 下線部①「なぜ、『戦争』とも言われるような論争が引き起こされ、10年以上にわたる長い対立をもたらしたのだろうか」について、その理由を説明しなさい。

(1行20字詰め、10行以内)

(2) 下線部②「『保存』という名称とは裏腹に、運河の保存運動は『変化』を社会的にコントロールしようとする実践であった」とはどういうことか、運河論争によってもたらされた経験と思想に即して説明しなさい。

(1行20字詰め、20行以内)

(3) 下線部③「景観を売りとする観光都市の景観がなくなった」とはどういうことか、筆者が1997年から実施している景観定点観測調査の分析をもとに説明し、それに対するあなたの考えを述べなさい。

(1行20字詰め、30行以内)

(注意)

解答にあたっては、解答用紙の1マスに1字を使い、句読点、引用符、括弧などはいずれも1字として扱うこと。ただし、算用数字およびアルファベットは1マス2字とする。書き出しおよび行を改めたときは、1マス空けること。

<資料>

堀川三郎「観光のパラドクスと地域コミュニティ 小樽の観光まちづくりの教訓」
〔『世界』2021年1月号〕

人口わずか11万人の北海道小樽市に、毎年700万人以上の観光客が訪れる。かつてはその名の前に枕詞として「斜陽の町」と言われた一地方都市が、いまではその名を知らぬ人はいないほどの観光都市となった。小樽運河の保存をめぐる論争——「小樽運河論争」——で有名になったこの町は、斜陽都市から観光都市へと華麗なる再生をとげたというのが一般的な受け止め方であろう。

しかし、筆者の定点観測調査によれば、歴史的景観を「売り」とする観光都市・小樽で、肝心の歴史的景観が失われてきている。歴史的景観を売りにしていながら、その売りが急速に減少してきているのだ。これをパラドクス①と呼ぶことにする。さらに、小樽に固有な歴史的景観を見に来た観光客が見るのは、壁面が看板だらけのお土産物屋ばかりで、どの観光地にもあるお土産ショップであったりする。ここにしかないモノを見に来たのに、どこにでもあるモノをみることになる。これをパラドクス②としよう。

このふたつのパラドクスはなぜ起きているのか、そしてそれは地域コミュニティにいかなるインパクトを与えているのか。本稿では、「観光開発の優等生」とも言われる小樽市の事例をもとに、この問いについて考えてみたい。それはとりもなおさず、明日の観光について考えるためのヒントを小樽の経験から引きだそうという目論みである。

小樽における観光と地域コミュニティを論じるためには、小樽運河保存問題を理解することが不可欠である。なぜなら、この問題を契機にして小樽は観光都市化への途^{みち}を歩みだしたのであり、今日の問題の根もまた、そこにあるからだ。

小樽市は、明治期に急速に発展した港湾商業都市であった。札幌が北海道の行政の中枢を担い、北西約30キロの地にあった小樽は流通と経済の中心地であった。問屋機能が集積し、石炭の積み出し港としても重要な位置を占めていた小樽には、日本銀行を含む19行が支店を構え、「北のウォール街」と呼ばれるほどに隆盛を極めた。増

加の一途を辿る物流^{さば}を捌くために小樽運河が着工されたのは1914(大正3)年、竣工したのは小樽が絶頂期を迎えていた1923(大正12)年。小樽はこのとき、間違いなく北海道経済の中心であり、文化・風俗の先端都市のひとつであった。

しかし、第二次世界大戦中の戦時統制による経済の札幌一極集中化、石炭から石油への燃料転換、苫小牧港などの太平洋側の港の台頭などにより、戦後の小樽は衰退の一途を辿っていく。後に小樽観光の目玉になる多くの建物は、取り壊しの資金がないがゆえに残ったに過ぎず、小樽運河も寂れ、1960年代以降はヘドロが溜まり、^{はしけ}舩が疎らに舳うだけだった。問屋機能を奪われ、物流が舟運から鉄道、そしてトラック物流へと変化するなかで、小樽港には旧式の運河—舩という荷役方式しかなく、遅まきながら建設した埠頭^{ふとう}も、起死回生の一打とはならなかった。

そこで小樽市は、トラック物流化の流れに乗ろうと、運河を埋め立てて六車線の道路を建設する「^{どうどうりんこうせん}道道臨港線」計画を提起した。この計画をめぐる、運河を残すべきか、埋めるべきか、市を二分する大論争が起こる。これが世に有名な「運河論争」あるいは「運河戦争」とも呼ばれた「小樽運河保存問題」である。つまり、小樽のシンボルであった小樽運河とその周囲の町並みを、幹線道路の建設のために埋め立てるか否かを争点にした、1973年から1984年にかけて展開された小樽市行政と運河保存運動との攻防であった。

市当局の側からこの「論争」を眺めれば、運河を埋め立てて幹線道路を建設することが経済を再活性化するにあたっての最善の手段であり、保存運動の台頭によって、計画を思うように進めることができなかった、ということになるだろう。まして、計画は通常の手続きで立案され、市議会で可決されたもので、すでに札幌側から着工され、予算が執行されていたものだ。行政マンの矜持^{きやうじ}からいっても、行政手続き論からいっても、住民の反対運動には首肯^{うなづ}けないものがあつたに違いない。

他方の保存運動から見たならば、幹線道路計画を推進するよりも、小樽固有の運河の保存・再生によって地域を再活性化すべきだということであり、市に計画の変更を求めて対立していた。注意すべきは、運動側も道路建設の必要性は認識しており、その点では市当局との対立はなかったという点である。道路の必要性は分かっているが、小樽の顔とも言うべき運河を埋めて造るのはまかりならんという主張であった。だから、小樽運河保存問題とはまずもって「道路建設の問題」であったといつてよい。

1970年代を通じて、運河保存運動は文化財保護運動をひな形としており、議会に対しての陳情活動が主であった。だが、その陳情は一顧だにされず、運動は衰退していく。情緒的に小樽の原点、小樽人の心の故郷であるから保存せよと訴えても、幅広い市民的賛同を得ることもなければ、開発推進派が多数の市議会の厚い壁を打ち破ることも叶わなかったからである。

しかし、1970年代終盤、新たに若いメンバーが加入するようになり、運動は息を吹き返す。ノスタルジーではなく、自らが生きていく町、仕事を心得て家族を養っていく町の大事な資源として運河を捉え直した若者たちは、様々な仕掛けを考え出し、市民の共感を得ていく。そして、観光開発の核として運河を保存し、再生させていくべきだという明快なビジョンを打ち出すにいたり、市の経済界の賛同をも勝ち得ていった。運河埋め立て・道路建設に固執する市長の支持基盤までが保存運動に賛意を示すまでにいたり、運河論争は北海道議会、国会にも飛び火して、期せずして小樽と運河の名は、全国に知られるようになっていった。もはや彼らのひな形は文化財保護運動ではなく、保存を核にしたまちづくり運動へと展開していた。

1979年、保存運動側は埋め立て幅を縮小する変更案を市側から引き出したものの、運動方針をめぐる激しい内部対立の末、あっけなく崩壊し(1984年)、「運河戦争」は終結した。保存運動は運河の全面保存という目的を達することはできなかったのだ。現在の運河沿いの景観は、この変更計画案に沿って整備されたものである。

このように、「論争」の意図せざる結果として小樽運河は全国的に有名になり、小樽市は観光入り込み数が年間970万人(1999年)を超える一大観光都市になったのだった。つまり小樽は、都市部における町並み保存運動の先駆例であったというだけでなく、「観光開発の優等生」でもあるとすることができるだろう。

では、なぜ、「戦争」とも言われるような論争が引き起こされ、10年以上にわたる長い対立^①をもたらしたのだろうか。この問いを解く鍵は、問題の把握の仕方、理解の仕方である。

運河問題は「道路建設の問題」であったが、それだけだったのだろうか。言い換えるなら、「道路問題」という把握の仕方だけでは、この「論争」を十全に語ったことにはならないのではないか。なぜなら、道路建設計画の可否を争うことの深層に、都市再開

発戦略をめぐる発想の相違が横たわっており、それが長期にわたる深刻な地域コミュニティ内の対立をもたらしたように思われるからだ。

市側が主張する再開発戦略とは、時代遅れになった機能(舩-運河-倉庫という荷役形式)を、新しい時代の要請(埠頭-道路-トラック輸送という荷役形式)で置き換えていこうとする「スクラップ・アンド・ビルド」であった。機能的に古くなったものを取り壊して、新しい機能や技術を導入して再開発するという戦略は、日本の高度成長期の地域再開発政策としては常識的な発想といつてよい。

対する保存運動が常々主張していた「運河を潰したら、小樽が小樽でなくなってしまう」というキー・フレーズは、ノスタルジーの素朴な表明であった。しかし、運動は、市との論争過程で、自らの主張を深化させていった。道路建設の可否が争われていたのだから、「運河問題は道路問題だ」という言い方は、正確ではないが間違っていない。だが、98,000筆の保存署名を集めた運動は市議会に対して、運動と議会とどちらが民意を代表しているのか、固執する道路計画によってどんな都市を構想しているのかと、道路計画の背後にある思想までも問い質すに至る。運河問題を道路問題という単層で捉えていた市行政に対して、運動は道路問題の可否/決定の代表性・正統性/再開発戦略問題/あるべき都市像という多層レイヤー(注1)として把握していたように思われる。あくまでも着工済みの公共事業である、つまり道路問題であるというレイヤーだけで話そうとする市当局と、小樽再生のビジョンという観点までも含み込んだ複数レイヤーで話そうとした保存運動とは、すれ違っていかざるをえなかった。だから十年を超える論争をもってしても、合意に至らなかったのだ。

保存運動の求めた運河の全面保存は叶わず、運動も内部対立で分裂していった運河論争だったが、それによって小樽は何を手にしたのだろうか。小樽は観光都市として再生したという前に、運河論争によってもたらされた経験と思想について、ここで確認しておこう。

まずは、運動の中核を担った一人、木彫工房の主・山口保^{たもつ}の言葉を聞こう。なぜ運河を保存するのか、その理由を問われて、彼は言う。

もともと港でこの街は出来たんやな。港っていうのはそういう意味で言うと、この街の礎みたいなものなんです。鎮守の森が村の中心で、森を壊した場合、コミュニティは完璧に崩壊するよな。そういう意味で、港は非常に大事だと思ったわけ。

港と六車線の道路〔運河保存問題の原因となった(道道臨港線)を指す〕で街が切れちゃうって状態になるんだな。それはバチがあたるっていう風に直感的に僕はそう思ったの。…〔略〕…。上手に住み分けになつとるわけ。…〔略〕…。そういうのが全部海につながってるのを、〔道路が〕全部切っちゃうんだよな。そういうのは街として面白くないっていうか、デザイン的に非常に恥ずかしいことだと思ったわけ、な。(1998年9月4日、小樽市内での山口保へのヒアリング。引用中の〔 〕内の補足は引用者による。以下も同様)

山口は、運河が「鎮守の森」のようにコミュニティの中心であり、その周りに展開する市街地には多様な人々が住むと言う。いくつものコミュニティは「上手に住み分けになつて」おり、「全部海につながって」いたという。ここには、海の手「港湾システム」と、山の手「都市生活システム」を上手につなげるインターフェイス(注2)としての運河があった、そしてそれは小樽の住民が長い時間をかけて創り上げてきた都市デザインだと言っていると解釈できる。さらに、そのような都市デザインを「全部切っちゃう」ような都市計画は「非常に恥ずかしい」と手厳しい。

注意すべきは、鎮守の森の比喩を使いながら、コミュニティが崩壊する危険性を指摘している件だろう。「上手に住み分けになつとる」都市デザインを壊せば「コミュニティは完璧に崩壊する」、だから壊してはならないのだという保存の論理が明快に語られているからである。山口からすれば、形の破壊はコミュニティの破壊なのだ。つまり、都市デザインは最先端の建築^{うんめん}云々といった次元ではなく、住民の生活実践の中に蓄積されてきた住まい方のノウハウや住みこなし方を、いかに都市全体へと組み上げていくのかという次元でこそ語られるべきだということであろう。

小樽の運河論争が示唆するものは、中央集権的に制御される都市計画行政とは異なる「変化の社会的コントロール」が重要な課題であるということであったように思われる。変化を行政や財界に任せてしまうのではなく、自らのコミュニティの形を守るた

めに、市民によってコントロールされるべきであるとの視点だ。つまり、小樽運河問題とは道路建設計画をめぐる紛争という形をとってはいたが、実は小樽という都市の変化を、どの方向へと水路づけ、どのようにコントロールしていくのかを問うていたように思われる。都市の変化を行政主導の開発政策に委ねるのか、それとも住民をも含み込んだ社会的合意によってコントロールしていくのか——小樽で展開された運河保存運動が、町並み保存運動やまちづくり、観光開発という領域だけでなく、都市再開発、都市ガバナンス(注3)という文脈で注目されてきた理由だ。

「保存」という名称とは裏腹に、運河の保存運動は「変化」を社会的にコントロールし
② ようとする実践であった——このように理解できるとすると、それは世間一般での「保存運動」のイメージとはずいぶんと異なっている。小樽における保存の論理とは、どのようなものだったのだろうか。

興味深いことに、小樽運河保存運動の言う「保存」は、変化を否定しないどころか、むしろ肯定していた。保存運動が変化を認めるとは、一体、どういうことだろうか。保存運動の中核を担った蕎麦屋の主・小川原^{ただし}格の語りを聞いてみよう。

いや、町は変わるんだよ。うん。町っていうのは生き物で、留まってはられないと思うんだよ。良い意味でも悪い意味でも。どんどん変わっていくし、人も世代としては変わっていくわけだよな。だから、変わったこと自身が問題なんじゃなくて、どう主体が関わって、変わらせたのかのほうの方が大事なんだよ。関わらないことで、墮落的に変わっていくのか。変えられなくても抵抗して、現状維持したのか、…[略]…。でも、こういうふうになりたくて、変えるようにがんばってる途中なのかも含めてさあ。俺は、変わらない町なんてないと思うんだよ。京都ですら。…[略]…。どんどん都市は変わっていく。変わらざるをえない。だけど、ほんとに思想をもって変えていくのか。つまり、さっき言った、一人一人が町の将来像をもって変えていくのか。そういう激烈な論争があっても良いと思うんだよ。…[略]…。運河保存運動っていうのは、潰させない、負けても潰させない運動をしたと俺は思っているわけ。だから今でも生きてるって言うんだよな、まちづくりが。(2011年9月12日、小樽市内での小川原格へのヒアリング)

「どんどん都市は変わっていく」、「だけど、ほんとに思想をもって変えていくのか」、「変わったこと自身が問題なんじゃなくて、どう主体が関わって、変わらせたのかのほうが大事なんだ」と小川原は言い切る。変化を許さないのではなく、変化してもよい、いや、変化は不可避なのだと言っている。さらに変化そのものではなく、変化の仕方が問題だという物言いは、変化を無条件に許容しているわけではなく、不可避の変化を前に、思想と主体の関与を問おうとする態度を表していよう。小川原はこうも語っている。

例えば鉄道ファンを「鉄ちゃん」^{てつ}って言うけどさ、〔その言い方に倣えば、俺は「歴^{れき}建^{けん}ちゃん」になりたくなかったんだよ。…〔略〕…。俺は「歴建おたく」でもないし、「廃墟マニア」でもねえし、要はその時代時代でその地域に育った人が、生き生きとエネルギーにその町で生きていけるような町を目指した。その切り口が運河であり観光であったってというだけの話で、…〔略〕…。つまり「本当に『市民社会』って日本にあったのか？」なくらいの思いで始まった〔運動だった〕、根っこはだよ。
(2011年9月12日、小樽市内での小川原格へのヒアリング)

ここで「鉄ちゃん」「歴建おたく」「廃墟マニア」と変奏されているのは、変化を認めずに凍結保存を求める頑^{かたく}な態度だ。小川原は、自分はそれとは異なるのだ、「その町で生きていけるような町」にする戦略が「運河であり観光であった」のだという。保存や観光が目的ではなく、自分たちが「生き生きとエネルギーにその町で生きていけるような」小樽こそが目的であった。その実現のために「一人一人が町の将来像をもって変えていく」ことが説かれている。つまり小樽の保存運動は、一定の変化を許容しつつ、自らの故郷の姿を保存していく保存的観光開発の途を選ぶことによって、保存と開発の対立を調停したということである。そのような意味で「保存は変化を否定しない。むしろ、ある特定の変化の仕方——変えないように変えていく——を、と主張していたという意味で、『保存は変化』であった」ように思われる。そして、変化が不可避である以上、自分たちの望む形で変化させることを希求する心性に、彼らは「保存」という言葉を冠していたと解釈が可能だ。

だが、志半ばにして運動は内部分裂し、「運河論争」は終息した。ならば論争の過程で深められた思想と経験はどうなっていったのだろうか。そして小樽の運河とその景観はどうなったのか。

すでにみたように、小樽観光とは「運河論争」の意図せざる宣伝効果によってもたらされた観光爆発であった。いわば奇跡の観光都市としての再生であったことになる。そうした過程を踏まえて、地元では「出来ちゃった観光」とも呼ばれている。意図せざる観光化を言い得て妙である。

しかし、そうであるがゆえに、運動が求めた「社会的コントロール」のないまま、観光都市化が進行していくこととなった。内部分裂で傷ついた運動参加者たちは家業へと還っていき、市役所にも観光政策はないに等しかった。「運河論争」という舞台から運動と行政が退場した後の空隙に、観光業者が入場してきたと言い換えてもよいだろう。観光客入り込み数はうなぎ登りに増え、市内の堺町通り界隈に観光客が殺到していく。観光バスから降りてわずか1～2時間の間に寿司を食べ、お土産のガラス小物などを買って帰っていく喧騒を、市民は遠巻きに見るだけで、いつしか「お土産観光」「出島観光」と呼ばれるようになっていく。長崎の出島に異国人が集住していたごとく、観光客が堺町という「出島」にだけ群がっている様を表す表現であろう。市内の他の地区とも、地域住民とも交流がないままに、大量の観光客が闖入していたのである。

だが「お土産観光」に沸く小樽は、徐々に入り込み数を減らしていく。それは市周辺から訪れる近郊客が落ち込んだからであったが、中国や韓国からの海外観光客がそれを補っていたことで、統計上は見えにくくなっていた。近郊客に飽きられつつあった小樽は、いわゆる「インバウンド」観光でかろうじて息を吹き返したことになる。そこで小樽市は、文化庁の「日本遺産」への申請を行うに至る。市内にある遺産を「日本遺産」という権威によって認定してもらうことで、観光にてこ入れしようとする施策であった。申請の結果、2018年に「荒波を越えた男たちの夢が紡いだ異空間——北前船寄港地・船主集落」が認定され、さらに「本邦国策を北海道に観よ！——北の産業革命『炭鉄港』」が2019年に認定された。「北海道の『心臓』と呼ばれたまち・小樽——『民の力』で創られ蘇った北の商都」というストーリーで三つ目の申請をしたものの、2020

年6月、文化庁より不認定の結果を受けている。「出来ちゃった観光」から「お土産観光」へという先の言い方に倣えば、現在の小樽観光は、「日本遺産」による「お墨付き観光」といえるかもしれない。

奇跡とも言える小樽の観光都市化の軌跡をみてきたが、肝心の運河周辺の景観はどうなっているだろうか。

ここでは、筆者が1997年から実施している景観定点観測調査をみてることにしよう。小樽が「お土産観光」で900万人を超える観光入り込み数を誇っていた1980年代終盤から2000年代にかけて、景観は大きな変化を遂げてきた。紙幅も限られているので、ごく一例だけを紹介しよう。

小樽らしい景観を形作る主要な要素である石造倉庫の変化を追跡してみると、1986年に88棟あった石造倉庫は、1992年には51棟へと減少している。失われた37棟は、14棟が駐車場、11棟が小売店舗、5棟が飲食店、ホテル等その他の用途に7棟、それぞれ転用されている。注目すべきは、駐車場と小売店舗だろう。駐車場化したということは、倉庫が取り壊されたということの意味しているし、小売り店舗化と飲食店化とは、すなわち観光客向けに用途転用をしたということだろう。つまり、観光客向けの店舗に転用されたもの以外の大抵の倉庫は、取り壊されて駐車場になったということであり、その駐車場を利用するのは、まさにそこを訪れる観光客たちであるということだ。残った倉庫51棟も、2016年にはわずか17棟にまで減少してきている。

ごく一例とはいえ、このデータの語るところは、小樽は運河とその周辺の石造倉庫群といった歴史的景観を売りにしていながら、それが急速に減少してきているということだ。「運河論争」で厳しい対立と分裂という、地域コミュニティにとって高いコストを払ってもたらされた「観光都市・小樽」は、皮肉なことに、自らが守ろうと闘ってきた景観自体を失っているのだ。これが、冒頭で触れたパラドクス①である。

では、残された歴史的景観のもとで、今、どのような事態が進行しているだろうか。パラドクス①を解消する動きはあるだろうか。結論を先取りして言うなら、そのような動きは存在しないどころか、むしろもうひとつの観光パラドクスが進行中である。

話はこうだ。観光客に訴求するため、個々の店舗は「観光客のニーズ」という一般的想定を内面化し、観光地らしさのステレオタイプに寄り添っていく。「北海道といえば、蟹やメロン」というステレオタイプに寄り添って——いずれも小樽特産というわけではないのだが——品物を取りそろえ、その過程で自店の個性の大半を喪失してしまう。観光客のニーズという予期に基づき、それに自ら追従し、そのことで本来あったはずの自らのアイデンティティを消滅させてしまう、という逆説的な過程が進行する、ということだ。そこで第二のパラドクスが発生する。他では見られないユニークな景観を見ようとして訪ね来る観光客が、実際には最も画一化された景観を眺めることになる——これがパラドクスの内実である。ここには、最も純粋に観光ニーズを体現する人々と、それにのみ純粋に応えようとする店舗群、という循環過程が成立することになる。観光客の「まなざし」に気に入られようとすればするほど、自らの資源が掘り崩されてゆくという、昨今の観光開発が抱える問題点を雄弁に物語っていよう。筆者の定点観測調査で撮影された看板だらけの建物の写真こそは、このパラドクス②の帰結である(図1)。

筆者の定点観測調査からは、実はもうひとつの興味深い傾向が読み取れる。それは2010年以降に見られるもので、小樽の観光開発の「終わりの始まり」とでもいうべき傾向だ。端的に表現するなら、「デザイン文

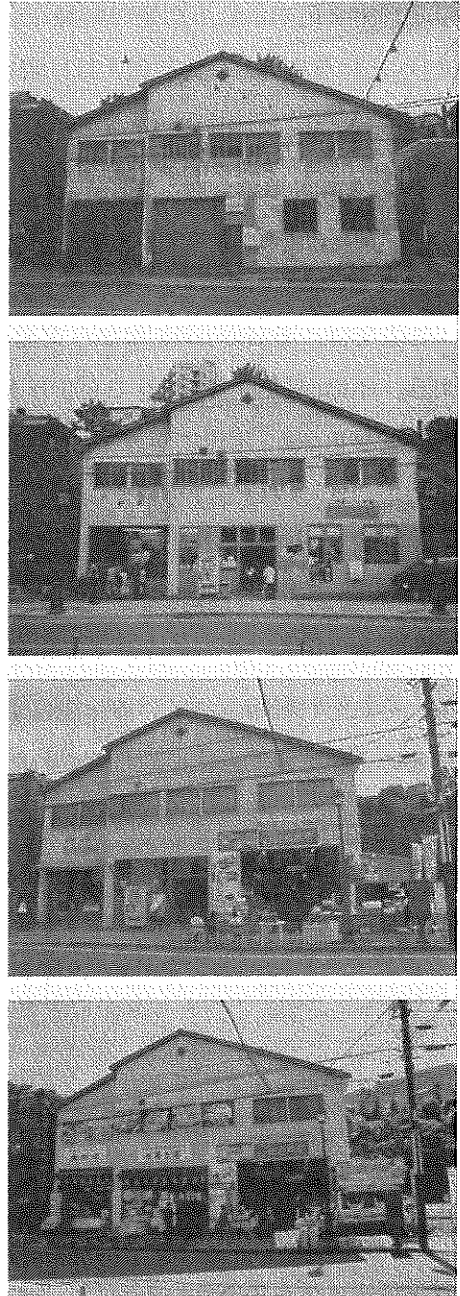


図1 小樽市堺町における景観変容
(上から1998, 1999, 2008, 2016年) 撮影: すべて筆者

法からの脱離]であり、「議論なき路線変更」であろう。

定点観測からは、2010年以降、小樽の地理的・歴史的な文脈はおろか、観光客を惹きつけてきたはずの「ノスタルジックな雰囲気」をも考慮しない建物が徐々に増えてきていることが明らかになってきている。洋服の量販店の進出やパチンコ店などの出店問題で、以前からデザインポリシーの問題は何度も議論になってきたが、2010年以降の傾向は、質的に異なっている。なぜならこの変化が、従来のデザインポリシーあるいは景観の「文法」を顧慮せず、むしろ東京やニューヨークといった大都市にあるような「最先端」で「スタイリッシュ」な店構えを指向しているからだ。「小樽らしい歴史とノスタルジーを感じるお店」から「東京にありそうなモダンでスタイリッシュなお店」へと、町のデザイン原理が変化してきていると言い直してもよい。市の建築条例により、新築される建物の外観デザインを審査する際、従来問題となっていたのは、「小樽らしさ」の程度であった。つまり、「小樽らしさ」という物差しの上で、当該建物がどの目盛りにあたり、それが適切か否かが争われていた。市の都市景観行政サイドから見ればいかにその目盛りを上げるかが目標であり、施主からすればいかにコストを上げずに、何とか求められる目盛りに到達するかに苦勞するということである。この物差し上で綱引きをするという構図が共有されていたということが極めて重要である。

しかし、「東京にありそうなモダンでスタイリッシュなお店」への変化は、この物差し自体がもはや共有されていないことを示している。図2と図3の建物は、小樽の倉庫建築に用いられる軟石を使用せず、小樽建築に特徴的な勾配率の屋根に代わって平らな陸屋根である。側面も磨りガラス、ステンレス、コンクリートなどを用いていてモダンな佇まいで、いずれも小樽の景観「文法」から脱離した建築様式と言わざるを得ない。



図2 景観文法の変化(1)
撮影：筆者、2015年



図3 景観文法の変化(2)
撮影：筆者、2015年

このことを、「寿司屋は潰れない」という「寿司屋神話」が崩壊して実際に潰れ始めていること、「寿司の町」から「スイーツの町」へという変化といった事項とあわせて解釈してみると、小樽観光の「終わりの始まり」が見えてきているように思われる。特に観光の中核が、地場産業であったガラス製造・販売業から、必ずしも小樽という地域に根ざしていないスイーツという菓子業へと移行しつつあることは、地域の固有性と歴史性を旨としてきた小樽の歴史的まちづくりとは正反対のベクトルをもったものである。

1970年代から1980年代にかけて、小樽は「運河論争」で揺れた。市を二分する大論争を通じて、港湾物流で生きていくのではなく、小樽に固有の歴史と景観を元手に観光都市として生きていく途を選び取ったのだった。初発は論争の意図せざる結果としての観光化ではあったが、その後の市行政も市民も、観光都市として生き延びてゆくのだと理解してきたはずである。あの論争があったから、今の小樽がある。

しかし、定点観測データが静かに語るのは、小樽観光の肝であるはずの「景観文法」がなし崩し的に失われつつある現状である。曲がりなりにも定着していた「文法」から脱離しつつあることこそが「議論なき路線変更」の意味である。

「運河論争」以後の路線を踏襲するか^{けつべつ}訣別するかは、小樽市民の選択の問題である。いずれの途を選ぶにせよ、あの「運河論争」と同じような質と量の議論が不可欠であるように思われる。その際には、住民自身による観光の成長管理や、景観の「公共性」が議論されねばならないだろう。その議論を抜きにした観光開発論はあり得ない。景観を売りとする観光都市の景観がなくなった^③とき、待っているのは、おそらくあの「斜陽の」という枕詞だ。

(注1) 層，階層。

(注2) 接点，橋渡しの領域。

(注3) 統治，管理運営システム。

(問題作成の都合上、本文の一部と原注を省略し、漢数字の一部を算用数字に改め、ルビを加えた。また、注は出題者が付けたものである。)

令和4年度入学試験 小論文「出題意図」

(入試情報公開用)

行政政策学類 一般選抜 後期日程

本問は、堀川三郎「観光のパラドクスと地域コミュニティ 小樽の観光まちづくりの教訓」(『世界』2021年1月号)の一部を資料として用い、読解力や要約力、論理的思考力や論述力を問うものである。

資料において、筆者は1973～84年の北海道小樽市での「小樽運河論争」を素材に、その構造や論理を読み解いている。そして、その後は意図せざる観光化によって斜陽都市から観光都市へと華麗なる再生を遂げた小樽市での定点観測調査を通じて、固有の歴史的景観に観光開発が引き起こした二つのパラドクスと地域コミュニティへの影響について論じている。

設問(1)は、「小樽運河論争」が市側と保存運動との間で10年以上にわたる長い対立、論争をもたらした理由を、筆者がどのように捉えているかを説明させるもので、読解力と要約力をみるものである。

設問(2)は、「小樽運河保存運動」の「保存」の論理についての筆者の捉え方を説明させるもので、読解力と要約力をみるものである。

設問(3)は、筆者が1997年から実施している景観定点観測調査に基づく分析から論じている、小樽市の観光都市化・観光開発が抱える二つのパラドクスとさらなる変化について、その内容を説明した上で、自分の意見を論理的・説得的に文章で記述させることにより、読解力と要約力、論理的思考力と論述力を総合的にみるものである。