

# 平成19年度 日本海にぎわい・交流海道ネットワーク講演会

## — 講演 —

### 「アンクル船長 海・船・港を語る」



イラストレーター 柳原良平氏

皆さんこんにちは。能舞台で話をするなんて私初めてなので、ちょっと緊張いたしておりますけれども、これでいいのかしらね。

子どものときから船が好きで、それから絵を描くのが好きで、小学校3年生ぐらいのときから船の絵を描いておりました。考えてみるともう70年間ずっと船と港の絵を描いてきたような気がいたします。

もっと昔は、昔っておかしいですけど、大学にいるころは造船技士になろうかなと思ったときもあったんですけども、何しろ空襲で家焼け出されて、2か月ほど田舎で遊んでいたものですから、学校へ戻ってくると物理も数学もちんぷんかんぷんで、これはとても造船技士にはなれないなというようなことで、美術の先生が絵かきになれという、そそのかす言葉を真に受けまして、そんなことで美術学校に進みました。

本当はまた船会社の宣伝のポスターでも描きたいなと思っていたところが、戦後日本の船みんなアメリカに沈められてしましまして、客船もほとんどありませんし、船会社そんな客船もない、貨物船ばかりだから、宣伝のポスターなんか描く仕事はないよと言われて、船会社のポスター描くのはしばらく断念いたしました。

そうこうするうちに、大学を出るまでに縁がありまして、当時寿屋と言っていた現在のサントリーで

すけれども、洋酒屋の宣伝部に入りました。そんな別にお酒が好きじゃなかったのですが、寿屋の宣伝部でお酒の広告を作りました。初めのころは新聞広告がほとんど主用媒体でしたから、私がイラストレーションを描いて、文章のほうは同じ昭和 29 年に入ってきました開高健さん、この人が文章を書いて、2 人で寿屋の新聞広告を作っておりました。

当時一番宣伝していたのは、トリスウイスキー。合成ウイスキーで、種明かしをすると、干しいもから作ったアルコールにカラメルで色を付けたような、ちょっとあやしげなウイスキーであったんですが、これが 640CC で 330 円。大変安いです。一応ウイスキーですから、当時戦後みんな貧しい時代でしたから、それでも焼酎や日本酒の、これまた合成日本酒というのがはやっていたんです。二級酒ですね。そんなものを飲んでた人たちがウイスキーのハイボールが飲めるということになりまして、大変評判が出ました。

ちまたにトリスバー・サントリーバーという小さなスタンドバーが出てまいりました。そういうトリスバー時代の、私どもはお先棒を担ぐと言うか、先頭に立ってはやらせていたわけです。開高健の「ウイスキーと言わずにトリスとご指名ください」というような文章ですとか、あるいは「明るく楽しく暮らしたい、夕げにトリスを、ささやかで家族楽しく飲みたい」というような、そういう文章を考えて、それに私が、男がトリスのびんを抱えて家路につく、家ではちゃぶ台に夕ご飯を用意して奥さんが待っているというような挿絵を描いて出しました。

そうこうするうちに、テレビ広告が目されるようになりました。30 年、31 年ごろはまだテレビというのはラジオ屋さんの店頭でかけられて、そこはみんな人が集まってプロレスのテレビを見るとか、あるいは野球の中継を見るときか、そういう時代でしたが、33 年ごろになってそれぞれの家にテレビが入るようになりました。そこで寿屋としても、新聞広告だけではなくてテレビ広告をもう少し重点的に作っていかうということで、それまでの新聞広告のイメージをテレビにも持ち込むということで、テレビの広告を担当するようになりました。

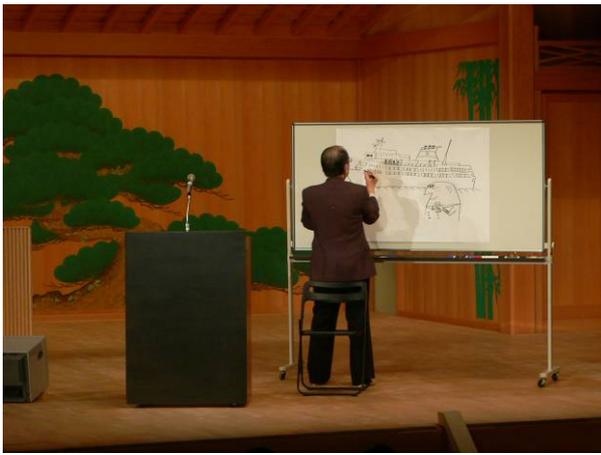
そこで生まれたのがアンクル・トリスでございます。トリスウイスキーというのは、割に若い人向けのウイスキーであったんですが、新聞広告のときにはイラストレーションとして動きがありませんから、その出ているキャラクターも髪黒々と若々しい男性の絵を描いておりました。ところがテレビになりますと、そのキャラクターがしょっちゅうウイスキーを飲むような、そういうシーンが当然出てくるわけで、あまり若いのが年がら年中ウイスキー飲んでるとひんしゅくを買うという心配をしまして、それなら長年勤めて少しぐらい息抜きをしても許してもらえないだろうかという、こういう年配のキャラクターを考えました。

しかもテレビ広告では動きが出ますから、目の動きがわかるようにということで白目と黒目が出てきたり、これは船長服を着たり、アンクル船長というスタイルですけれども。

現在佐渡汽船の名誉船長をしております。突然話が飛躍しますが、佐渡汽船の新しい船ができると、引き渡しで広島造船所からできたての新しい船に乗って新潟までまいります。そしてまた別の日その新しい船に乗って佐渡へ行きます。何回か船旅をいたしました。そんなことで佐渡汽船から名誉船長にもらったのです。別に名誉船長といっても給料があるわけじゃありませんけれども。船に乗りますと大変すばらしい部屋で過ごしております。このところちょっと忙しくてごぶさたしております、これは佐渡汽船の一番優秀な船のおけさ丸です。この船はいい船です。ここが特等船室ですね。ちゃんとツインベッドで専用のベランダがありまして、2 時間でこんなすてきな船もったいない感じがするので

すけれど。ここにまた特別な部屋がありまして、これもまたすばらしい。これは膨張式救命いかだ。別にこれは救命ボートじゃありません。いろいろ海で用事があるときに使うテンダーボートですけれども。

しばらく描いてないので、あまり正確に描けないかもしれない。さっきカタログ見て覚えて、思い出して描いているんですけれども。最近はだんだんなまけてきて、あんまり正確でなくてもいいやというふうになりました。昔は正確に正確にと描いていた時代があって、他の絵描きさんが間違っくと文句言ったこともあったのですけれども、今や自分が文句言われる立場になってきて。「絵そらごと」というのがあるのだから、それはそれでいいじゃないかという、許せるようになりました。ですから最近、柳原の絵は不正確だけどまあいいやというようなことで、大目に見て頂いておりますが、それなりにそれでも結構船を知らない人が描いたよりは正確に描いてあるつもりでございます。



小学生、高校生のころから船の模型を一生懸命作って、船の模型を作ると、船の形をよく覚えるんです。中学生のころから大阪商船の造船技士を親しくなって、船のことをいろいろ教えてもらいました。サントリーにいるころはやっぱりウイスキーの仕事のほうが多いですから、あまり船の絵も描けませんでしたけれども。トリスウイスキーが次第に、もっと上級のウイスキーにお客さんが移るようになって、下火になってまいりまして、それで40年後半ぐらいでアンクル・トリスは引退いたします。

それ以前に新聞の連載まんがなんかを描いていたことがありまして、あまりよその会社の仕事をしているのに寿屋の社員じゃしめしがつかなかろうということで、会社を5年間で辞めまして、あとは嘱託で仕事をしたりしておりました。

「トリスを飲んでハワイへ行こう」というのは昭和36年に寿屋が抽選で、トリスを買おうとハワイへ100人行けるといふ懸賞を出しました。330円のお酒を買ってハワイに行けるのですから、大もうけみたいなものです。けど実際は、そのころは海外旅行ができない時代で、海外旅行が行けるようになったら行きましようというような、何だかさぎみみたいな懸賞でした。それでも売れに売れて、しかも山口瞳さんが考えた「トリスを飲んでハワイへ行こう」というコピーは大評判になりました。あのトリスの広告が出てから、公正取引委員会が厳しくなりました、そういう過大な懸賞売り出しはいけませんというようなことになりました。「トリスを飲んでハワイへ行こう」は日本の懸賞広告史に残る大成功であり、話題を残したわけです。

しかも39年にやっと海外旅行が自由化されて行けるようになりました。ところが100人のはずが、実際にハワイに行った人は4人きりでした。あとの人はみんな預金通帳に変えて、旅行に使わずに他にってしまったようです。あまり後日談は大きく発表にならなかったのも、小さい記事でハワイは4人しか行かなかったなんていうのが出たことを覚えております。

ということで、そんなサントリーの仕事をしながら船の仕事をして、サントリーを辞めてからは、このアンクル・トリスがしばらく休むものですから、私も暇になったと言ったらおかしいんですけれども、逆にもう過去の人になったかなと思っておりました。ところがあるとき、日本経済新聞に私が子どものころから船が好きだということを書きましたところ、それを見た出版社の人が、それはおもしろいから

そういう船好きの、そもそも1冊の本にまとめたらどうだということで、『柳原良平船の本』というのを  
出しました。大変評判がよくて、結局第2、第3、第4、第5と、5冊船の本を出版いたしました。

そんなことで、アングル・トリスの柳原から、ちょうど横浜にも引っ越しまして、港の見える所で住  
んでおりまして、船と港の柳原というふうには、違った見方をしてもらおうようになりました。そういうこ  
とで今日ずっと横浜に住んで、船と港の絵を描いて、毎年横浜の画廊で個展を開いております。  
今日は日本海のみなとまちの方々が集まって、どういう町づくりをするかという大変結構な集まりのよ  
うでございますので、これまで横浜に住んでいろいろな町づくりに携わったことがあります。その辺の  
話もちょっとまじめにして、あまりトリスやお酒の話ですとこの会合のテーマから外れてしまいますの  
でこのぐらいにして。

実は1977年に、今からちょうど30年ほど前ですが、横浜のマリントワーというあの高い塔がござい  
ます。その3階に横浜海洋科学博物館という博物館がありました。これは36年にできた博物館ですが、  
10数年たってだいぶ展示物も古びて、そもそも博物館というと今は違いますけれども、昔は何となくカ  
ビ臭い建物というようなイメージが強い所で、その海洋科学博物館もご多分に漏れず、何となくカビ臭  
く古めかしくなってきたんでしょ、来館者が減ってまいりまして、採算が悪くなりました。この海洋  
科学博物館は横浜市のエコ局が管理しておりました。そのエコ局が、来館者が減って赤字なのでもう閉  
鎖してしまおうという、そういう計画を出しました。

そこで私の所へその博物館の学芸員の方がやってきました、かくかくしかじかで閉鎖されそうなので  
何とかしてくださいと言われました。私としては天下のみなとまちの、日本を代表するみなとまちの横  
浜の海洋博物館に客の入りが悪いから閉鎖なんていうのは、これは海洋国民として情けない話だし、何  
とか世論をかき立てるといっておおげさですけども、みんなに知ってもらって、廃止を撤回してもら  
おうじゃないかという気になりました。

そこで、港関係の有力者あるいは有識者の、と言っても私の知っている人たちばかりではありますけ  
れども、港湾関係の社長さん、あるいは船の好きなドクター、港湾学の大学教授、それから港の前に立  
つホテルの社長さん、書店の社長さん、そんな方を理事に依頼しまして、1つの市民グループの集まり  
を発足させようと思いました。それが「横浜市民と港を結びつける会」という名前の市民ボランティア  
グループですが、それをやることにいたしまして、これもまた日ごろからなじみでした海事記者クラブ  
のメンバーに記者会見をいたしまして、こうこうこういう事情で海洋博物館を復活させるために市民運  
動を始めましたという話をいたしまして、新しくその会員を募るといって理解してもらいました。

翌日各新聞にその会の発足の趣旨と、会員募集の記事が出まして、たちどころに1,000人ほどの会員  
が集まりました。この記事が出たので、行政としても一概に海洋博物館を廃止するわけにはいなくな  
りまして、予算処置をとって何とか存続させていこうということになりました。

そういったわけで、船と港を愛する人たちの市民の集まりができて、毎月1回港の集いとして、  
港湾関係の話の聞いたり港を見学したり、あるいは救命設備の講習をしたり、税関のブラスバンドの演  
奏を聞いたり、クリスマスにはみんなでクリスマスパーティーをして船旅でしているような遊びを経験  
してもらおうとか、そういうようなことをやってきました。そういったことで、海洋博物館も存続す  
ることになりましたし、仲間の市民もみんな楽しく船と港のことに興味をもってもらおうようになりました。

それからしばらくしまして、帆船日本丸の初代の船ですけども、その船が老朽化したために新しい

帆船に造り変えるということになりました。そこで横浜に住んでいた、その日本丸で船乗りになった人たちの船乗りのOBが私の所に参りまして、何とかして横浜に日本丸を誘致したいということで、「横浜市民と港を結びつける会」も協力して、日本丸誘致の運動を起こすようになりました。ただ船員のOBと1,000人足らずの市民ではいかにも力がありません。そこで横浜市の港湾局にも話をかけて、もちろん港湾局は港湾局として日本丸の誘致を考えておりましたし、そこへ横浜の商工会議所も加わって、公式的な帆船日本丸誘致保存促進委員会という会が生まれました。

ところがその日本丸が引退するというニュースが伝わりますと、日本中我が町に日本丸をとということで、鹿児島、神戸、東京、船橋、小樽、新湊、鹿児島そういう9つの町が名乗りを挙げまして、日本丸の誘致合戦が起きました。特に強敵は東京と神戸で、東京には当時例の笹川さんが船の科学館を作って力をもっておりますし、神戸は神戸で日本丸を建造した発祥地でもあるわけですから、非常に強い手ごわい相手であります。他の町では必ずしも、行政が思いつきで誘致を呼びかけた町もあり、市民がそれほど熱心でないというところもあつたりしているので、それはあんまり心配しなかったんですが、とにかく一番強敵は神戸市でした。神戸市のほうでは指揮者の朝比奈隆さんという方がリーダーになって、そういう誘致の会を発足させております。誘致運動、署名活動を始めたということで、そこで我々も負けてはいられない、私どもこの船橋にテーブルを持って行って、署名運動を始めました。

組織としても商工会議所をはじめ、教育委員会、あるいは学校関係、みんなその署名運動に協力してもらいまして、82万人の署名をもらうことができました。当時の市長は西郷道一さんだったんですが、その市長が、「僕が当選したときは50万票しかなかった。それよりも多い人が日本丸の誘致に署名してくれた」ということで、大変感激してまた熱を入れてくれました。

その後いろいろ、どこに保存するかとか、どういうふうを利用するかとか、そういう実務的な内容は横浜市の港湾局のほうで綿密に作りまして、それを今度は運輸省にもって行って、最終的には第三者の委員会が生まれて、そこで討議をして、1983年の8月に横浜に誘致することが決定したわけです。大変やりがいのある仕事でしたし、市民の皆さんもずいぶん情熱をつぎこんで協力してくれました。

この日本丸というのは、実は先ほど私『船の本』という本を5冊出しましたけれども、2冊目の『第2船の本』の中に読者カードを差し込みまして、読者カードというのはよくどの本にも買うとありますけれども、いろいろ読んだ後の感想とかそういったものをよこすはがきでありますけれども、それを往復はがきにいたしまして、読者の方の好きな船の絵を私が直筆で描いて送り返すということを気軽に思いついてしまいまして、その結果あつという間に3,000通のはがきが私の家にやっ来てまいりました。3,000通いっぺんに描くのは並大抵ではないし、みんなそれぞれが違うんです、希望の船が。ジュウヨウカンを描いてくれとか、あるいはイギリスの帆船を描いてくれとか。私の知らない船の名前まで書いてあつたり、それを調べだすのに大変だつたり、1日10通ぐらい来れば描いているうちにやれるだろうと思って、1日300通ぐらいくるときがあつたりして、それでも一生懸命描いて、ほとんどの方には送り返しました。そのときに3,000通の中で一番希望の多かった船が帆船日本丸だったので。約1割の300通のリクエストが日本丸でした。いかに帆船日本丸が日本人に好かれていたのかということを実感いたしました。その後誘致運動が始まったわけですが、そんなわけで現在横浜の桜木町の駅の前に日本丸が係留されております。

先ほどの「横浜市民と港を結びつける会」は、新しい博物館が日本丸の前に横浜マリンタワーミュージアムとして建設されたので、初期の目的は果たしたということで解散をいたしました。その代わり同

じような組織のメンバーが、誘致保存されている帆船日本丸の維持をするために友の会を作りまして、甲板磨きをしたり、真ちゅう磨きをしたりと今も続けております。

それ以外の、もう少し若い人たちの集まりで、かもめ会というのが日本丸の帆を全部張るボランティアグループとして続けております。横浜市では年に10回ほど、40枚ほどの帆を全部張って人に見せるという活動をしておりますが、これもやはり世界でも珍しい帆船の保存法ではないかと思えます。

その後姉妹船の海王丸も引退しましたが、この船は日本海側の新湊で同じように保存されて、同じようにボランティアの方がその維持や管理と言いますか、支援を行っています。神戸は日本丸が横浜に決まって急に意欲がなくなってしまったのか、海王丸のときには全然誘致運動はしませんでした。

考えてみますと、先の阪神大震災、神戸にはもう1隻シントク丸という、エンジンで動くようになってマストは外しましたが保存されていまして、そのシントク丸が先の地震で壊れてしまいましたから、当時日本丸がもし神戸に保存されていたとしたら、災害があったかもしれないという気がいたします。同じみなとまち神戸は、我々いつも意識して、見習うべき点あり、あるいはこうしたらどうだろうという意見を交わしたりはしておりますけれども。

そんなことでみなとまちの活性化と言うと何か役所っぽい言い方ですけども、魅力的な町にするという運動、今でも何かにつけてありますけれども、やはりみなとまちをよくするというのは、住んでいる人たちが、自分たちの町がみなとまちだという意識がないといけない。行政で優秀な港湾作りをするという、そういう計画はもちろん進められていると思えますけれども、そういうハードな港湾計画と別に、ソフトな市民意識でみなとまちを魅力的にするという、そういうことも必要なのではないかなという気がいたします。先ほどの誘致運動の際に、ある町では行政だけが一生懸命誘致運動したけれども市民は無関心というのがありました。そういうふうになっては何かみなとが冷たい個性的でない町になるかもしれない。

これはあまりいい例ではありませんけれども、トリスウイスキーの広告を我々が作っていたときに、新聞広告にしてもテレビの広告にしても、スポンサーの意向をうったえるのではなくて、あくまでも見る人が楽しい気持ちになって、「お酒でも飲もうかな」と、そういうお酒にまつわる雰囲気、好感をもって考えてくれるような広告を作ってきたわけで、それが1つの成功ではなかったかなと思っております。

トリスバーがたくさんできましたときに、バーの前へ来たお客さんに渡すPR誌というのを考えまして、これは『洋酒天国』という、小さな20ページ足らずのパンフレットに近いような冊子なんですが、これを編集したのが開高健さんで、その後開高さんが芥川賞取りました後、彼が忙しくなりましたので、代わりに入ってきたのが山口瞳さん。ともに洋酒天国という冊子の編集にあたりました。いろいろ酒にまつわる有名な作家のエッセーを掲載したり、あるいは写真家が外国の風景を写してきたものを掲載したり。まださっき言ったように海外旅行はできない時代でしたから、そういう特別な仕事で行ったカメラマンの海外の写真というものは大変珍しくて魅力的なもので、そういう写真を掲載したり、あるいはカクテルの作り方を出したりというようなことをいたしました。ですけれども冊子のどこにも寿屋の広告は入れておりませんし、寿屋の製品の紹介とかはいっさい入れなかった。あくまでもお酒になじんでもらおう、お酒の世界を楽しんでもらおうというのが我々の広告宣伝の1つの哲学でもありましたので、その辺が好感をもって大変人気のある冊子になったんだと思えます。

それと同じとは言えませんが、やはりみなとまちそれぞれの魅力というのは、そこに住む人が楽

しく港のことが考えられるような、そういう計画を進めていかななくてはいけないのではないかなというふうな気がいたします。

それと同時に、ちょっと思い当たるいくつかの港を考えますと、まず大阪港があります。大阪港は神戸港に比べると市民意識が港に薄くて、神戸は何かと言うとみなと神戸で、港へ行って船を見たり港の明かりを楽しんだり、そういう雰囲気がありますけれども、大阪というのはもっといろいろ楽しむものも多くて、しかも町がだだっぴろいですから、必ずしも大阪市民がいつも港のことを考えているということにはなかったようです。私は中学生のころ、毎日曜日のように、天保山という大阪港の外れの瀬戸内海航路の船の出入港する棧橋に行き、出入りの小さな客船をスケッチしたりしておりました。ときにはその天保山から船に乗って神戸まで行ったことがありますし、神戸からまた船にもどって天保山行ったり、一往復半したこともありますけれども、船に乗って1時間ちょっとの航海の間に、その船の中のいろいろな場所、設備をメモして、家へ帰って模型の船を作ったりということをしてきましたが、その天保山というのは本当にさびれたただのそういう船の船着場に過ぎなくて、行くのも市電で小1時間かかるような遠い所でしたから、言ってみれば市民の感心はほとんど天保山なんていうのにはなかったです。

ところが何年前ぐらいになりますか、もう20年ぐらいになるんでしょうか。天保山に水族館ができました。海遊館、海で遊ぶ館ですね、海遊館という水族館が、大きな水族館ができました。ジンベイザメという大きなサメが生かされて、大きな水槽の中で泳いで、それを見たり、それが呼び物でもあるわけですが、そういう立派な水族館ができましたし、その隣にサントリーデザインミュージアムという、デザイン関係の芸術作品を展示する美術館ができました。それから付属して、総合的ないろいろな物品を販売するショッピングビルみたいなものができて、人を呼ぶようになりました。その水族館とデザインミュージアムとショッピングセンターで大勢の人が天保山へやってくるようになりました。最近水路を隔てた向こうに海洋博物館もできましたし、皆さんご存じのユニバーサルスタジオ、アメリカ映画の会社のディズニーランド版みたいな、そういうテーマパークができております。人がほとんどいなかった天保山が現在にはぎわっております。これなんかは港のまちづくりとして成功した例だと思います。それは市民というよりも行政が主導してまちづくりを進めていったのではないかと思います。大変おもしろい姿ではないかなという気がいたします。

他にも、博多のほうでもそういう港の発着所にショッピングセンター的なものができたり、それから東京港も、どちらかと言うと東京都民は新宿・渋谷とか六本木とかそういった所に興味があって、港のほうはあまり意識がなかったですが、お台場にいろいろレジャー施設が生まれホテルもできて、最近はお台場でベイブリッジを眺めながら、海の向こうにコンテナヤードがあるというような、そういう港の船の見える環境で人々が時間を過ごすという、そういう流れが生まれてきました。サントリーもそのお台場に本社を移していますけれども、そういった今まであまり関心のなかった東京都民の港に接する機会が、お台場を中心に移り変わっていったような気がいたします。

それから清水港も、これは横浜・神戸と同じように、昔から非常にみなとまちとしての意識の強い町でありまして、最近市町村合併で静岡市に吸収されましたけれども、清水区として清水の区にいる人たちは港に対する関心が非常に高いです。ここでは客船を誘致する市民グループが生まれたりして、客船がやはり清水港に入りますと、それだけ人が見に行きますし、しかもその清水港から乗って横浜に船旅をしたり神戸行ったりという、そういう船にかかわる時間をもつようになります。

これは、客船誘致というのほどここの港でもそれなりに市民に港への意識を高めるという意味で効果があるのではないかなという気がいたします。特に外国の船会社、定期的に世界一周をしたりしております。船会社もいつも同じ横浜神戸ではお客さんが珍しがってくれないということで、寄港地をときどき変えて、新しい港に入港することによって新しいお客さんを募るということもしているようで、これは外国の客船に限らず、郵船クルーズの飛鳥Ⅱにしても、商船三井客船のにつぼん丸、あるいはクルーズ商船のばしふいっくびいなすなど、やはり寄港地には結構いろいろ気を使っているようで、寄港しておもしろい見所があるとか、あるいは周辺の状況が楽しい港になってきているとか、そういったことで寄港地を選ぶということもあるわけで、特に日本海側というのはその点は大変魅力的な港がたくさんあります。飛鳥Ⅱのように大きな船が寄れるかどうか、その辺は問題ですけれども、につぼん丸ぐらいですと沖にいきりを入れて上陸していくということもできますし、そういった意味では日本海側の、私が好きなのは小泊なんていう漁港はなかなか雰囲気、ひなびた漁港という漁港の方に悪いですけれども、また行ってみたいなという感じもいたしますし、それから青森の深浦なんかも非常に岩場の景色が美しいですし、あるいは船で近くへ上陸すれば白神山なんかにも行けるというようなツアーができるかもしれません。酒田は大きい港ですからこれは横付けできると思います。そんなことで、客船を誘致するというのも、住んでいる人に港の今までと違った姿を感じてもらえるいいチャンスになるのではないかなという気もいたします。

私先日ここへ来る前に、瀬戸内の鞆の浦という小さな港とがあります。これは北前船の風町港で、古い建物がそのまま残って、ただ道路事情が悪くて、非常に狭い道車が通るといようなことで、今沖に橋をかけようかなんていう、そういう計画が立てられておまして、そんなことをしては鞆の浦の昔からの景観が台無しになるというので猛反対をしたり、実行すると言ったり、その辺福山市がいろいろ悩んでいるようですが。確かに細い道で車をすれ違えないという問題点はありますけれども、そうかと言って沖に立派な道路の橋ができてしまえば、あの鞆の浦の風町港だったころの雰囲気が崩れるなどというのも事実で、この辺は、今日も行政に携わっている方がいらっしゃるでしょうから、ひとごとと思わずにいろいろ町づくりのあり方、今と将来ですね。今便利になるのが果たして将来いいものかどうかといようなこともあると思います。

橋と言いますと、横浜の山下公園に、昔山下埠頭まで鉄道が通っておりまして、それが山下公園の付け根の辺に高架でずっと鉄道の線路がありました。貨物列車が走っていたころは、そういう輸送ということで仕方がなかったんでしょうけれども、景観的にはその橋の下、線路の下が暗い感じですし、早く鉄道が通っていないんだから撤去したらいいといようなことを何かにつけ話したことがあります、外国はどうか知りませんが、日本の人は壊すのは嫌いなのですね。なかなか作ったものを壊そうとしない。しかしとうとう数年前にその無用の長物であった鉄道の線路を撤去して、今山下公園は海岸通りから見晴らしのいい、広さも広くなった感じで大変よくなりましたが、やはりときには構造物を思い切って壊してしまうということも必要なのかもしれない。壊していけないものは壊さないで、壊して新しく、比較的新しく作った無用になったものがさっさと壊すのもいいかもしれません。

そういった先ほど鞆の浦ではありませんけれども、それだけ昔からの雰囲気の残っているみなとまちというのは、やはりこれからが難しいんだなという気がいたします。しまなみ街道なんかでも橋の下になってしまったみなとまちなんていうのがあって、昔は船が出入りして人の出入りもありましたけれども、上に橋ができてしまうとただ通過するだけになってしまったということもありますし。私はあまり

どちらかと言うとコンクリートで何かするのが好きなほうではないですが。

ということで、新潟もう7年ぶりぐらいで参りました。最近ちょっと佐渡汽船とも行き来がないものですから久しぶりですが、来てみましたら、萬代橋の手前に大きな橋が建っていて萬代橋があまりよく見えなかった、これはしょうがないのでしょうか。港は昔から佐渡汽船に乗って出入りするときにいつも見ておりますし、東港という遠いところに何か新しいコンテナヤードができていそう、これは何とかというビルの上から港を眺めた範囲では、ああいう新しい港ができて、これは物流の意味で港湾施設としてそれは成り立つわけですから、それはそれで景観を損なうわけではありませんし、新潟港はとにかく日本海の中心的な港湾ですから、うっかり言うと新潟港に港湾機能のすべてを集中するぐらいでいいと思います。その他の所ではこれ以上コンテナ埠頭なんていうものは作らないほうがいいので。川崎にコンテナ埠頭ができたところが、荷物がちっともなくて第3セクターがつぶれてしまったという例がありますけれども。確かに川崎なんていうのは横浜と東京が両側にあるわけですから、ここがコンテナの扱いでどんどん広げているのです。川崎がコンテナしなくても、あそこはあそこでタンカーの泊地として立派な港湾機能をもっているわけで。そういう意味から総花的に港が各種の設備を備えるというのは、あまり私は好きではない。その港には独特の、漁業で人気のある港とか、あるいは島渡りの船で人気がある、あるいは材木船、材木船近頃ちょっと来なくなったようです。酒田の港がどうなったのかわかりませんが、なるべく港湾そのものも自治体の管理でありますけれども今日の会議のような総合的な集まりのもとで、おまえの所はこれを持って、俺の所はこれを持つとか、どこもかもみんな同じように新潟みたいになるというふうにはお考えにならないほうがいいような気がいたしますが、これは私の専門的な仕事じゃないんで。ただ絵になる港が残っていてくれればうれしいんですけども。あまり設備がよくなると漁港まで設備がよくなって、新幹線の駅みたいな漁港があちこちにできたりして、絵にもならないという気がしないでもありません。

漁船もすごくハイテクな漁船ができてくるから仕方がないでしょうけれども、丹後半島の伊根なんていう漁港は大変美しい昔ながらの舟屋があって、入り江の中におもしろい形の切り妻の舟屋が並んでいて、これはまた大変絵になるんですけども、漁船がどんどん多くなってしまって、船江に漁船が入らない。向かいの岸壁に漁船が係留される。それはそれで仕方がないことですが、話題になると今度は観光客がやってくる。裏山はバスがすれ違えないので、裏山を切り崩してしまう。そうすると切り崩した所にコンクリで壁を作ってしまうと、海から見たときに船の向こうに緑がなくて白いネズミ色のコンクリートの壁が並ぶなんていう、こういうこともあって、昔美しいと思ったそういう歴史的な港も、観光客が増えると悪くなってしまうと、そういうこともあります。

高知の少し東に手結という漁港があります。これも大変歴史のある掘割漁港で、石垣が美しいんですが、これは仕方がないと思いますけれども、そこにだいぶ前に行ったときに、木造の船小屋がありまして、いろいろな船のうきですとか漁具とかをしまっておきまして、この木造の船小屋が大変魅力的で絵にしたことがあります。ところがその後で行きましたら、周囲がコンクリートのきれいな建物が建っていて、もう絵にも描けない。近代化でびっくりしたことがあります。これはそこで働く漁師さんがきれいな倉庫で便利になるんでしょうから、絵描きなんてのが勝手に言うなというふうなもので仕方がありませんけれども、早いところ日本中を回って、あるいは世界中を回って美しい景色は見納めておかないと。私も76ですから、もう見納めなくてもいいようなもので、ただ若い人に早くそのきれいな港を見ておいてもらいたい。これから近代化されるとますます味気ない効率のいい港になってしまうかもしれま

せんけれど。とは言っても私はコンテナ船だとかLNG自動車船みたいに、最近の味気ない船もそれなりに魅力は感じて絵を描いたりしております。それは根っから船が好きで、船であれば新しくなっても、それはそれで魅力を感じるということなのでしょうが、クルーズ船でもクイーンエリザベスⅡぐらいの姿ですと美しいと思いますけれども、ダイヤモンドプリンセスだとか、何とかオブザシーとかいう10万トンのクルーズ船になると本当に浮かぶマンションみたいで、部屋ばかり並んでいる。どこが船らしい場所だろうなんていう、そういう気がしないでもないので、描く気を起こすクルーズ船とか、描く気を起こさない船というのもあるのは事実であります。

何か新潟港も漁船だまりを作るといような、私は漁船大好きで、漁船がぐるっと船べりを並べているなんていうのは大変絵に描きたいような景色でもあるわけで、また今度来てみたいという気がいたしております。

それから小樽運河も大変話題になって、人が、観光客がたくさん来て雰囲気のあるみなとまちでありますけれども、私からするとあそこにもう少し3、4隻、昔からあった古びたタグボートとか、舢舨とかをわざと浮かべておいてもよかったんじゃないかなという。全部ボロ船はみんな払ってしまって、倉庫だけがきれいに並んで、やはりその状況というのは一見汚く見えるものも非常に情緒を保つ大事な要素がある。この辺がアメリカなんかのミスティックシーポートなんかの博物館を見ますと、そういう古い時代の雰囲気を実にうまく残して、しかも現代に通じさせているという、こにくらしいアイデアがあります。その辺日本は、きれいになると本当にきれいにしてしまうという。枯れ葉が2、3枚落ちているのも1つのさびでもあるという、そういう昔の思想がやはり近代の景観保存の場所にも残されてもいいのではないかなという気がします。ですから小樽港行くと、みんながいく倉庫の所じゃなくて、もっと西側と言うのですか、南側と言うか、外れの所に、今どうか知りませんが、数年前に行ったきりですから、まだ小さな船が係留されて残されていて、その運河の要素は減ってはいますけれども、何となく昔、港湾に活気があったころの面影を残しているような、その辺のほうが一般の観光客が来る小樽運河らへんよりも好きですし、絵にも描いたことがあります。

この辺で大体、どうでしょうね。時間ですか。何かご質問でもあれば受けたいと思いますが。予定はあと5分ほどあるような気がいたします。

あとこの信濃川、先ほど小さな遊覧船が走っているようでしたけれども、できれば港のフェリーの発着所ぐらいまでずっと、岸壁をぬうようにして港を見るとか、そんな遊覧船ができないものかな。横浜港には食事をするような遊覧船が何隻か走っていて、外国人は割に港に行くと言遊覧船に乗ってするのが好きですけれども。港を知るのには遊覧船で海からいろいろな、特に最近港湾管理がテロ対策で厳しくなって、それでしかも港も企業の専用岸壁が多いものですから、ぶらっと船がいる所に行くわけにはいかない。その点遊覧船に乗って港を回りますと、海からそういう働く船の荷揚げしている姿を眺める機会があります。神戸港なんかでも、結構、港内遊覧船は人気があって、新しい船が生まれたり、料理の食べる船があったり、そうではなくてただ見るだけの船とか、いろいろな内容の港湾遊覧船ができておりますが、そういうものも新潟に限らず、今日お集まりの日本海側のみなとまちの方々の所で、そういう海から自分たちの港を見る、そういう機会を考えてみてはどうかという気がいたします。

私なんか旅行いたしますと、そういう外から海からその港が見られると、欠かさず乗って写真を撮って絵の材料にしたりしていますし。そういった気楽にお金を出せば乗れる遊覧船が、小さな子どもたちにも港を意識させる機会を作るかもしれない。定期航路の客船なんかはしょっちゅう出入りする港以外

ですと、なおさらそういう港に出るチャンスというのが必要かもしれないと思います。

旅行なんかに行くと、危険でない限り防波堤の先まで行って、その防波堤から漁船の泊まっている海岸、後ろの建物なんかを写真に撮って絵の材料にしたということもいたしますけれども、子どもたちはあまり危険で勧められませんし、ちゃんとした船で港を海から眺めるという、そういう習慣があればみなとまちの魅力が広がるのではないかなという気がいたします。まとまりのない話になりましたけれども、何かお役に立てば幸いです。この辺で終わります。ありがとうございました。

