

「モダン長崎展」の紹介

—地図と絵葉書で見る長崎市の変遷—

長崎大学名誉教授 岡林隆敏
(長崎県技術士会顧問)

平成27年8月12日(水)から8月17日(月)まで、長崎市浜屋デパート催事場で、「モダン長崎展」を行いました。明治後期から昭和戦前期における長崎市の港湾、鉄道、路面電車、道路の改修など、交通と都市の近代化変遷を、絵葉書や地図・各種図面を用いて、A1パネル74枚で表したものです。この内容を紹介します。



写真1 展示会場にて

【 I 】長崎港の賑わい (28枚)

大正期の長崎市は、全国で人口が8位に位置する、神戸以西の最大の都市でした。明治後期から大正期にかけては、北米航路（バンクーバー、シアトル、サンフランシスコ）、欧州航路（ハンブルグ（独）、マルセーユ（仏））、豪州航路、香港、上海、北清・朝鮮、ウラジオストック、などの航路の寄港地であり、長崎で石炭を補給していました。良質の石炭が、高島炭坑や端島炭坑で採掘できたためです。

平成 27 年 10 月 10 日発行・責任者 山口 和登



写真2 「モダン長崎」の時代展

その結果、外国人が上陸した大浦海岸通りと浜市商店街の間にある、本籠町や船大工町が、外国人の土産物商店街として発達しました。しかし、この商店街は戦争中の強制建物疎開により撤去され、現在は見ることができません。これらの商店街を含め、明治後期の繁栄した長崎の市街地を手彩色の絵葉書で紹介したものです。**下**のパネルがその一部です。

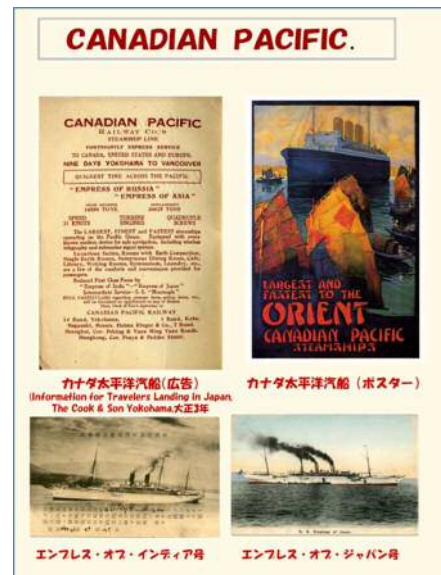


写真3 長崎の賑わいパネル

【II】電車の開通から上海航路へ (29枚)

明治38年(1905)4月、鳥栖から現在の長崎駅まで鉄道が開通しました。大正4年(1915)11月16日、浜口町から築町間に路面電車開通し、鉄道と

市内の交通体系が連携します。大正9年(1920)11月には、第3次長崎港改良工事着手（出島岸壁修築工事着手）し、大正13年(1921)9月第3次長崎港改良工事完成しますが、その途中で、大正12年(1923)2月に、長崎・上海間に日華連絡船長崎丸が就航しました。大正15年(1926)4月には、日見トンネルも完成し、鉄道、道路、航路が連携し、さらに市内は路面電車で連絡するなど、日本でも最も効率的な交通体系が完成することになります。

日華連絡船では、沢山の人々が長崎から上海に渡りました。当時の上海は東洋最大の都市で、東京など較べようもない遙かに巨大な都市でした。長崎の人達は上海に降り立ってどのように思ったのでしょうか。昭和4年(1929)には世界恐慌が始まり、12月長崎市では高木銀行が破産し、日本の経済はどん底でしたが、昭和9年頃には景気を取り戻します。昭和9年(1934)3月16日から5月23日、長崎市で国際産業観光博覧会が開催され、入場者は628,784人で、当時の長崎市の人口の約3倍もありました。絶頂期の長崎の時代を迎えます。

これらの時代を、図面と写真で表し、長崎市の街の繁栄をカラー写真の絵葉書で紹介しました。

【III】東アジア国際リゾート雲仙（8枚）



写真3 展示会場風景

欧米の駐在員の多い上海や香港では、雲仙は夏場涼しく、温泉のある避暑地として知られています。

した。明治後期から雲仙の避暑外国人は徐々に増加していましたが、日華連絡船の就航と共に、外国人避暑客は劇的に増加します。雲仙には、多い時期には、1日1500人の外国人で溢れています。しかし、現在と同じく、銀相場が変動すると、避暑客は物価の安い、青島や大連に移動します。香港・上海など欧米人は、銀相場の変動により、避暑地を日本の雲仙か、中国の青島・大連かを選んでいました。当時の雲仙は、東アジアの「国際リゾート」となっていました。

避暑外国人を載せた日華連絡船や、夏場の雲仙における外国人避暑客の生活を、パネルで紹介しました。

長崎県技術士会の皆様にも多ご数参加頂きました。この場を借りて、お礼申しあげます。

技術士としての議員活動

理事 清水 正明

(総合技術監理部門／建設部門／上下水道部門)

1.はじめに

会員の皆様、秋も深まる頃いかがお過ごしでしょうか。当会に入会して10年の歳月が経過しようとしています。この間、私にとつて人生の転機となる「議員選挙」という大きな経験をしました。平成25年7月21日、県議会議員補欠選挙長崎市選挙区で当選することができました。

そして、本年4月の統一自治体選挙で「奈落の底」に突き落とされるまでの1年9ヶ月の短い議会活動でしたが、建設技術者の誇りと自信を持って色々な取り組みをさせていただきました。議員として技術士として、取り組んできた議会活動の一端を報告させていただきます。



写真1 一般質問

2. 議員として取り組んだこと

2-1 急傾斜地における電波塔設置計画は妥当か!!

長崎市内の某所において、携帯電話の電波塔(高さ約15m)の設置計画が持ち上がっていました。計画と言いながら施工業者も決まっており、地元説明会は、「了解」をもらうための「お茶濁し」の感が否めないものでした。相談を受け、早速、「技術士の目」で現地調査をしました。施工図も見せてもらいましたが、基礎部分については、地質調査がなされておらず、「岩着」も推定であり、「まず、地質調査をするように」設置者に申し入れを行いました。結局、地元の反対が根強く、他に設置場所を探したとのことでした。

2-2 下水道がどうしても普及しない!!

これも、長崎市内の話。これだけ下水道の普及が進んでいる長崎市内において、20戸ほどの小さな団地で下水道の普及が止まっているとの相談。知らない方が多いと思いますが、下水道の認可区域に指定されると、浄化槽の設置もままならない。公共用海域の水質保全も大事だが、お年寄りに「踏ん張り、ポットン便所」はツライ。「嫁来る、孫来る下水道」のキャッチフレーズで昔、仕事をしていたのを思い出しました。

原因は、一番下流域が「市道」と思っていたら

「私道」。地主は「通るのはいいが、埋設下水管はちょっと——」とのこと。市も地主に相談をしたらしいのですが、感情的になって膠着状態。「私道」を使わざる設置できないか、技術士の技術を尽くして検討しましたが、どうしても物理的に無理。結局、遠方に転出している地主に地元で費用を捻出し「お願いに行こう」との熱意に押されて、市が連絡を取つたら「いいですよ」とあっけなく解決。結局、ここ数年、市が「ほっておいた」のが原因と思われた。

2-3 新幹線は、長崎までいつ来る?

新幹線西九州ルートについては、何度か県議会本会議で一般質問をさせていただきました。今、一番の課題は、フリーゲージトレインの試験走行が昨年10月からスタートしたのに、11月にはストップし現在も再開していないこと。60万キロ走行の試験が必要なのに、未だ3.3万キロに留まっているそうです。全線フル規格での整備は、佐賀県が費用負担の面から「厳しい」との見解を示していることは、皆さんご承知のことだと思います。佐賀県にあたらしい知事が誕生した今こそ、時間短縮効果の薄いフリーゲージトレインを断念し、フル規格での整備を進めるべきだと考えますが、皆様、どう思われますか。

2-4 厳原港における韓国定期船の排出ガス問題!!

車は、長時間のアイドリングでは、相当の二酸化炭素や窒素酸化物を排出します。それについては「船」も一緒。近年、年100隻近く寄港するようになった長崎の松枝埠頭の国際観光船の係留時の排煙が問題視されていますが、「商用電力の切替」は、規模からして無理。私が相談を受けた

のは、厳原港の韓国の定期船の停泊時のアイドリングの問題。排煙、騒音、油流出。この規模であれば、他港においては、「商用電力」に切替えることで、アイドリングストップできる。しかし、厳原港では、埠頭整備工事が完了しておらず、電力施設が未設置状態。工事完成まで3年かかるとの答弁に、ア然としました。何とか、「仮設電源」で対応してくれたものの、担当部局の環境意識のなさに驚かされました。



写真2 対馬厳原港環境問題

3. おわりに

1年9ヶ月の短命でしたが、技術士の目で、地域の方たちと一緒に「課題解決」に取り組んできました。今後は、一技術者として、社会資本整備に取り組んでいきたいと考えています。

持続可能な地域づくりに貢献しうる市民参加による地域政策評価枠組みの開発

博士（環境科学）本田 圭助
(機械部門)

本研究は7年前のある日、長崎大学環境科学部早瀬隆司教授の研究室を訪れて、表題が「Sustainability Indicators」なる論文に触れ、若干の興味をひかれた事に始まる。

当時は環境経営関連のコンサルタントを行っていたが、そろそろ加齢現象がはじまり言葉の引き出しが滞りがちになり始めていたときでもあり、勉強のやり直しを考えていた。

修士課程に入学することで早瀬教授に相談したところ、社会人対象の博士課程を勧められた。まさか自分がと思ったが、失敗したところで何も失うものはないと思い切り、地域社会の持続可能な発展のための政策評価に関する研究を始めたとした。最初は4年間ぐらいで結果が出せるかなあと合点したが、始めてから2年たって愛妻が不治の病に倒れ、爾来、老・老介護の中で時間を費りくりしながら早瀬教授のご支援のもと何とかまとめ上げた。

以下研究の概要について紹介します。

研究の狙い；地方自治体の政策は総合計画の基本構想に沿って推進されており、それを持続可能な発展（以下SDと表わす）の視点から評価する仕組みが必要で、そのための政策評価の枠組み作りについて研究する。

研究の方法と内容；

① 総合計画では一般に10年後の地域の将来像を実現するための政策が階層的にブレークダウンされて策定されている。将来像は社会、経済および環境の3側面において一定期間内に達成すべき政策目標である。一方、政策は諸課題の達成に貢献すべきものでなければならないことから、政策の評価指標として諸課題を以ってするということは妥当であると考えられる。そこで評価指標の開発に当たって総合計画から抽出した諸課題に対する住民のニーズ（懸念や期待）をアンケートにより把握し、更にこれらのニーズを因子分析して住民の潜在的希求を代表する比較的少數の共通因

子に集約した。この共通因子を基本構想のキーワードとした。

基本構想のキーワードは地域社会のストックとしての性格を有し、社会キャピタル、経済キャピタル及び環境キャピタルの構成要素として捉えることができる。

海外のSD指標と比較した結果、基本構想のキーワードを評価指標とすることは妥当であることを確認した。

② 当該キーワードを社会、経済、環境の3側面に分類し、政策の持続可能性貢献度評価指標として、これをレセプター、事務事業をアクターとする持続可能性貢献度評価マトリクスを構成する。当該マトリクスにおいて、事務事業は環境、経済、社会の3側面のキーワード（レセプター）で評価され、得られた貢献度は社会キャピタル、経済キャピタルおよび環境キャピタル毎に集約されて、各キャピタルの増減値として3軸座標で表示される。3キャピタルの増減の結果を3軸座標でビジュアルに表示することにより、政策の問題点やトレードオフの所在を明らかにして事務事業の実施内容の改善を図る。

③ 上部階層の政策の評価 y は、事務事業の持続可能性貢献度を x とすると政策体系の階層性を利用したフィードバック関数 ($y = \frac{1}{n} \sum_1^n f(x)$) で評価される。

④ ②項で開発した持続可能性貢献度評価マトリクスと③項で開発したフィードバック関数を結合することにより政策全体の評価マトリクスを開発した。

研究の結果；本研究により地方自治体の総合計画が自律的に持続可能な発展を行いうることを明確にした。

感想：研究段階で海外の研究論文を収集するのにグーグルが非常に役立ちました。もしこれがなければこの研究は完成しなかったでしょう。7年の歳月は長かったが諦めさえしなければ最後は何か「思い」が成就するものだと強く感じました。

了

編集部門からのお知らせ

記事にも有りますように、本田圭助様は81才で長崎大学に於いて博士号の学位を取得されました。
博士論文の紹介は、広報誌の編集の都合により来年度の会員名簿に掲載します。

※長崎県技術士会お知らせ・編集後記

(1) 新しく長崎県技術士会に入会された2名の方を紹介します。

1. 磯部貞義 様 入会日：平成27年8月4日 部門：農業（農業土木）
2. 一楽常治 様 入会日：平成27年9月7日 部門：農業（農業土木）

(2) 今号は、岡林隆敏顧問、清水正明理事、本田圭助様の最近のご活躍の記事になっております。

皆様、専門分野をお持ちながら更に自己研鑽に励み益々の発展に努力されています。

編集員としてこのような記事に触れる事の喜びを感じます。

会員の皆様も日頃の技術士のご活躍を投稿し、会の発展に御協力頂ければ幸いです。

園田 直志

N.ソノダ技術士事務所

〒852-8021 長崎市城山町2-4

TEL. 080-3226-7200 FAX. 095-861-8279

Email: sonoda_naoshi@icloud.com

松本 守

(有) 創拓エンジニアリング

〒852-8041 長崎市清水町2番4号 FGEX 長崎ビル3F

TEL. 095-849-1781 FAX. 095-849-1749

Email: so_matu@d2.dion.ne.jp