

城 東

● 城 東 地 区 ●
1960世帯
男1859人
女1977人
合計3836人
H27.1.1現在

おぢや震災ミュージアムに学ぶ

町内公民館長会

公民館長会では、平成26年度視察研修で、「おぢや震災ミュージアム そなえ館」を訪問しました。

「おぢや震災ミュージアム そなえ館」は、震災から7年目を迎える平成23年10月23日にオープンしたミュージアムです。

平成16年10月23日17時56分、新潟県中越地方を震源としたマグニチュード6・8の直下型地震、震度7を記録した新潟県川口町や、震度6強となった小千谷市、山古志村、小国町、震度6弱の長岡市や十日町市などを中心に甚大な被害をもたらした「新潟県中越地震」の発生当時の状況や復興の過程、そして震災を経験した方々の体験談などにふれられる施設です。

エントランス部分のすぐ隣に設置されているのが、新潟



語り部の松本さんの説明を聞く

県中越地震の様子を映像で再現した「17時56分シアター」でした。大型スクリーンに映し出されるのは、震災当日の小千谷市の様子。のどかな山里を襲った直下型地震や、その後幾度となく発生した余震、そして突如として、「被災者」となった小千谷の人々の不安：など。地震という災害の恐ろしさをあらためて感じさせる内容でした。

続いて、展示スペースへ。「おぢや震災ミュージアム そなえ館」では、震災発生後の小千谷の様子を「3時間後」「3日後」「3か月後」「3年後」と4段階に区切って展示しています。

実際に「3時間後」の部屋の様子を再現した展示も行われていました。この部屋は、集合住宅最上階の部屋（6階）で、食器やガラスが散乱した部屋の様子が、大地震の脅威を物語っていました。

山間に集落が点在する小千谷では、地震によって21地区431世帯1,772名が孤立を余儀なくされました。



震災直後の室内の様子を再現

次に「3日後」の部屋では「避難生活」に関する数多くの展示が行われていました。被災後1週間にわたって車で生活の生活を強いられた方の体験談や、ビニールハウスを使用

した避難の様子など、当時の状況をリアルに感じさせる展示が並んでいます。



ビニールハウスでの避難の様子

小千谷市内の避難者数は2万9,243名。最大の避難所となった小千谷総合体育館には、一時期3,000名もの避難者が集まり、状況は混沌としていたようで、一番困ったのはトイレのようでした。

次に被災「3年後」の状況を展示するスペース。小千谷の復興の過程を時系列に解説したパネルをはじめ、様々な展示が行われていました。美しい棚田を取り戻す「小千谷市の棚田を守る会」、伝統行事「牛の角突き」を再開させた「小千谷闘牛振興協議会」、被災した古民家を人々の交流拠点として再生させる「芒種庵（ぼうしゅあん）を創る会」の取り組みなど数々の

チャレンジを展示する「3年後」の部屋は、一步一步進められる復興への希望で満ちあふれているようでした。

「3時間後」「3日後」「3か月後」「3年後」と時間を区切りながら、時の流れとともに移り変わる小千谷の様子を見学してみると、大地震の恐ろしさや防災対策の大切さはもちろん、災害から復興する人々の力強さや、人と人の「つながり」の大切さを感じずにはいられませんでした。

また、「おぢや震災ミュージアム そなえ館」では中越地震当時、行政の長だった方、町内会長、看護部長、民生児童委員長で当時のスペシャリストとして活躍した十数名の方が「語り部」として活動しています。

今回、語り部の松本さんに案内していただき「地域こそ究極の防災である」。地域で積極的に挨拶する子は、顔、名前を覚えてもらえ、万が一の際にも「あそこの家の子だ」と認識できると教えていただきました。

また、そうした子供たちが積極的に地域づくりを担っていく存在になることが二次災害を防ぐ最も身近で大切な手段だと思いました。

富山市電に学ぶ

町会長会

昨年12月7、8日の両日、城東地区町会長研修会として、「富山市電の体験乗車、市交通政策課職員による説明受講」が行われました。

路面電車を中心とした次世代交通システムは、排気ガスなどの環境への影響を軽減する試みとして注目され、一度廃止した路線を復活させ、旧市街への自動車乗り入れを規制する都市がヨーロッパでも増えています。

富山市の市内電車は大正2年に民営企業として開業し、市への移管、企業統合などを経て、総延長10・7kmに及びました。その後空襲による全線の損害は順次復旧しましたが、昭和40年代以降自動車社会の到来により徐々に縮小し、全線の約6割が残るのみとなっていました。それでも、富山駅や沿線の高校、大学などを結ぶ市民の重要な足として活用され、現在は「市内電車環状線化事業」により、0・9kmが延伸されて楕円の環状線から三本の枝が伸びている形に整備されて、全線で7・3kmが

運営されています。

路線全体として「城址公園」を眺望する「景観」の要素としての側面を重視して、車両や停留所などの施設のデザイン・材質が選択されており、また、周辺再開発事業に連携する祭事・イベントへの対応、各商業施設と交通要所との接続が考慮されています。



研修に参加された町会長に印象を伺いますと、「加賀様の城下町だったために

道幅が広がったのと、線路が路面に埋設された形だったので、自動車や歩行者の邪魔にならなかつたおかげで軌道が生き残っていた」「元々、鉄道の駅まで乗り入れていたので学校等への交通手段としての利便性が高かった」「それでも、実際のところは市民の利用者はさほど多くなく、全国自治体からの見学者の乗車と補助金によって維持されているという印象だった」と話していました。

また「現在の松本に路面電車を復活させることは、まず不可能なことだが、松本の町

として参考になるのは自転車の乗り捨てシステムだった。

町の交差点などに駐輪設備と自転車セットで設置されており、利用・乗り捨てが自由に行えるのは非常に便利で、市民の役に立つものだった。ただ、自転車と駐輪機が外国のメーカー製のセットなのが予算的にどうかと思われる部分もあるし、全体が斜面である松本では広域に導入するのは難しいシステムではある。それでも観光地としての訪問客へのサービスというだけでなく、市民の自動車偏重を軽減する方法としても参考になるのではないかと思った」とのことでした。

松本版信州型
コミュニティ・スクールの
取り組み

公民館の活動は住民の活動の拠点となる場所を提供するという役割から、より積極的に地域に働きかけて行くものと変化しようとしています。そのひとつが「学校と地域が連携して子供たちを育てて行く」という取り組みです。その実際について、原田城東公民館長に伺いました。

「長野県では、①学校運営参画②学校支援③学校評価機能を一体的、持続的に実施する仕組みを「信州型コミュニティ・スクール」とし、学校と地域住民の協働による地域に開かれた学校づくりを推進することとしておりま

す。

旭町中学校で始めた「読み聞かせ」は、朝の「読書の時間」を利用して本の紹介・朗読など行い、「声掛け運動」は特に一斉テストの前三日間に、下校時の生徒たちに声を掛け、地域住民とのコミュニケーションを図るものです。



校門での見守りの様子

「平和教育」は、中学時代に受けた悲惨な戦時生活の体験を語っていたく活動で、同世代の生徒たちには身近な話として受け取ることができています。

旭町小学校での取り組みの「とことん講座」は一回2時間の枠で地域の住民が児童たちに教える授業で、さつま芋の植え付け・収穫・調理を一貫して体験。「見守り」は登校時の交通安全、声かけ、挨拶指導を行う支援で、以前からPTAが行っていましたが参加

者が減少して、地域の住民がボランティアとして応援を始めたものです。

昨年、旭町小・中学校共に学校運営委員会が設立され小学校委員長に麻田晃氏（城東地区）、中学校に中原信一氏（安原地区）が就任し、体制は整いました。「支援してくれる方が一人でも増え、全体の活動の幅を広げて行ければと考えています」と今後の展望を語られました。

あとがき

富山の市電の研修の報告がありました。松本にもかつて「松本電鉄浅間線」という路面電車がありました。大正3年の開業後、昭和7年に松本駅に延伸して、駅から浅間温泉まで片道15銭、約20分で結んでいました。浅間温泉発午前4時48分から駅前着午前0時10分まで一日往復96本、11分間隔で運行していた市民の足でした。当時盛んだった浅間温泉への団体旅行のためには臨時列車が増発されて大いに賑わいましたが、昭和39年には自動車通行の邪魔者となり、廃線となってしまいました。今となれば観光資源として残念なことですが、時代の流れは止めようが無いですね。