

# 冬のカナダ取材



北日本放送報道局長 松田 辰三

厳冬期にカナダを取材したのは、はじめての体験だった。

私たちが取材したのは、モントリオール、ケベック市、オタワの三都市だけではないが、出発前の事前調査の段階で、東京大学のK教授に「寒さのなかで快適に生活できる街は、一年中心地よく都市生活のできる街だよ」と教えていただいた言葉が、カナダの都市に生きているのを感じた。それぞれの都市構造に個性がはつきりと生かされていた。そしてどの都市にも共通した安堵感を、私は抱いた。こうした安堵感のある街づくりを探るのが、私たちの取材旅行の目的でもあった。

富山県は、水よく食物も新鮮、働きものの県民性と三拍子そろっていて、「いい人、いい味、いきいき富山」と宣伝している。しかし冬だけが泣きどころ。世界でも有数の多雪地帯だからである。

皮肉なことに、雪に埋もれて堪え忍んできた時代は終わって、太平洋側と変わらない近代的な交通システムあるいは近代建築になったために、昭和三十八年と五十六年のあの有名な豪雪のとき、家は重い雪に耐えられず、交通も寸断、百万人が孤立するハメになった。

昭和五十八年は富山県誕生百年記念の

年であり、数々の行事が行われたが、私は「無雪害都市づくり」、つまり冬でも快適に生活できる街づくりのため雪と氷の先進国、とくに都市工学的に優れたカナダとスウェーデンの取材を提案し、受け入れられた。富山県も、昭和五十六年から総合的に雪対策研究会議を続けてい



ケベックのウインター・カーニバル。

たが、私はテレビの映像をもって提言することにしたのである。

\* \* \*

二月のモントリオール空港には、二十〜三十センチの積雪があり、少しは安心した。いくらなんでも、全く雪のない街の取材は、サマにならない。バスの運転手、セゲン氏は、「この雪は昨日降った

ものだ。皆さんを歓迎したんだ」と言ってくれたが、私たちの期待を裏切るほどの暖冬であった。

モントリオールは、一九六七年のエキスポで地下鉄が誕生。九年後のオリンピックには、その地下鉄をネットワーク化し、周辺部に広がった居住地区、ミニ都市化した団地と市の中心部を見事に結んだ。

さらに都市再開発によって生まれた、市中心部の立体大地下街では、広々としたプロムナードを歩くと三百店を数える色とりどりの商店が並び、二段・三段と交差するエスカレーター、明々と輝く照明の工夫、片隅に恋人たちの憩うカフェベンチ——メトロを降りてエスカレーターに乗るとこんな風景に出会う。

前に取材した札幌市の大地下街オーロラと比べて、ボナベンチャのなんとゆとりのあることか。人の動きに時差をつけただからだろうか。いやそれよりも、ヨーロッパ的な優雅さがひそかに設計されているからだろうか。

札幌市の地下街は、道路の下だけに限定されているが、モントリオールの場合にはビル街と地下街が上下一体に作られている。だから地下鉄で通勤するサラリーマンは、地上のマイナス十五度にさらされることなくオフィスに通うことができ。ただ、一街区の地下街は、大通りをはさんで次の街区につながらない。なぜだろうか。

札幌市の地下鉄は、モントリオール市のメトロを参考にしているという。タイ

ヤ式で騒音のない、乗り心地のよい（大東京の銀座線とは比べものにならない）スマートな、これまたゆったりと乗れるメトロになっていた。もつとも札幌の友人によると、慣れるまで、タイヤのにお



道路の雪を吹き飛ばす除雪車(ブローア)。

いが鼻についたという。

札幌市に比べて、モントリオールのメトロはさらにゆったりとした感じに思えた。それにもまして、ステーションの天井は高く、柱は太い。壁画や彫刻を配し、まるでひとつひとつの駅が個性を誇った美術館のようだ。

\* \* \*

早朝、市の中心街の除雪を取材した。除雪は広い歩道からはじまる。幹線の手道の雪を歩道わきに積み上げる富山とは対照的に、ここでは人間優先があたりまえのこととして除雪が行われている。