



TPP Museum Floorplan TPPミュージアム 館内のご案内

今日、『国際的であること』とは何を意味するのか?この問いに対して近年はグローバル化が語られることが多く、現在その大きな動きの一つとして太平洋周辺諸国を巻き込むTPP環太平洋連携協定が話題となっています。TPPは、新自由主義の号令の下、WTOによりつくられた様々な法案を含んでいます。その経済協定は、私達の生活に実際に影響をもたらすにも関わらず、日々の暮らしという文脈の中では捉えにくいものとなっています。

私達は、TPPを日常生活と関係づけることのできる一つの枠組みと捉え、札幌周辺地域の人々との接触を通じたローカルな視点から、TPPを考察する為に「TPPミュージアム」を開館します。

そもそもミュージアムとは、過去をアーカイブし後世に語り継ぐための施設です。一方、TPPは現在進行形であり、その影響は未来に起こるものであります。従ってTPPミュージアムとは、未来から現在を見つめ、その影響を想像していく行為を意味するのです。つまり、私達の試みは、政府が民営化されてしまった後の未来の世界にTPPミュージアムが存在すると想定し、その想像行為を通じて、新たな公共性を探求しようとするものです。

また、ここで言う「ミュージアム」とは建物を必要としません。ワークショップやフィクションの手法をもちいた表現活動や展覧会を地域の中へ開放し、地域住民や団体と共に「公共の場」にミュージアムをつくりあげていきます。札幌で既に活動している団体やアーティストと一緒にTPPを視覚化し、勉強会やパフォーマンスを通じて共有し、ネットや紙媒体により情報を公開していきます。

このプロジェクトで天神山アートスタジオは「公民館」の役割を果たします。社会交流の側面が重視されがちな既存の「公民館」というアイデアにチャレンジングな実験性を加え、社会問題が議論され、それに対応した動きがあり、私達がどうやってTPPと関わっているのかを探っていく場となります。

ミュージアムをつくる過程を経て、個人個人やコミュニティが、面白く真剣にTPPを学ぶことができ、その先をみすえた暮らしの始まりが「ここ」から現れることを目指します。

What does international mean today? These days, its understanding orbits preeminently around certain definitions of globalization. Currently, one of the largest pushes in this direction is the Trans-Pacific Partnership (TPP), which involves countries all around the Pacific Rim. Such free trade deals (including many of those neoliberal packages developed by the notorious WTO), are difficult to place in the context of everyday life, and yet in the last two decades have dramatically remapped the globe according to the wishes of capital.

Using TPP as our frame of reference, we will interpret its consequences through the local community of Sapporo, Japan. Imagining the possible effects of the TPP from the point of view of a museum set in the near future, the TPP Museum's scenario is located in a time after governments and their related institutions have self-destructed; after museums themselves have ceased aspiring to traditional definitions of public; it is an archive of free trade

“without borders, temporal or spatial.” The TPP Museum is therefore a bodiless institution, whose “wings” are composed of a multiple, event-based structure initiated over the course of several months

This provides a challenging backdrop against which to experiment with the role of the “community center,” as places where social problems can be discussed, worked on, and understood on an individual level; the TPP Museum is therefore a museum inside a community center, based at Tenjinyama. However, the idea of “museum” we are working with is not only to display facts from the past, or even a space necessarily in a building, but a series of working theses or fictions for what happens to values of community and ideas of internationalism as globalization continues its relentless work. Working within the context of Sapporo in 2014, the TPP Museum will assemble a vision of what lies ahead for a discourse of the commons.

Otaru port was mainly developed for the distribution of coal from Hokkaido to other parts of Japan, and importing commodities such as rice and sake for the Kaitaku people (the Japanese who settled Hokkaido), many of whom found employment in Otaru's job centers. Most of the banks were centered around Otaru, and there was more traffic than in Sapporo. After Kaitakushi (Department for development of Hokkaido) moved to Sapporo, while the shipping centre remained in Otaru, information was more centralized in Sapporo. Then the banks also moved. Along with the development of Hokkaido and population growth in Sapporo, more commodities were distributed (shifting from coal to indigo products, soybeans, azuki beans etc.)

Once Tomakomai port became a national project, they invited corporations, industrialized their port and started to deal with commodities. This was the beginning of the distribution shift from Otaru to Tomakomai. After the Fukushima disaster, there has been a consciousness that the Pacific Ocean and Sea of Japan transport networks must both develop together. For example during the disaster, it was better to avoid working only with Tomakomai port. During the Showa period, the "roll-on roll-off" system was invented, in which trucks drive their trailers directly onto the ship; it was superior to the prior way. However, employment at Otaru port has declined, because of Tomakomai and better transport systems. Truck drivers themselves belong to private companies, each with their own different situation. Animal feed companies were established and a mill was set up on the docks, so wheat and corn imports started to increase; most for animal feed, with only 2% for human consumption. Changes in eating habits from Japanese foods to western foods pushed contributed to these increases.

Likewise, cows and pigs also started to be raised with feed, whereas before the war there were no cattle farmers, only a couple of animals at home, eating people's leftovers. Animal feed produced in Otaru is distributed all over Hokkaido. If TPP takes effect, foreign capital won't necessarily flow into Otaru because manufactured, finished feed will come in, so the probability here is the disappearance of feed manufacture in Japan.

In terms of products, what arrives from the USA and Canada — and in fact, they are exclusively American products — includes feed and wheat. China ships manufactured products destined for the 100 yen shops, and clothes. Australia sends wheat. There has been an increase in trade with Russia, exporting second hand cars and used tires, and importing fish and sea urchins; no manufactured products come in from Russia.

There is no export to US, Canada or China. They just ship empty containers back. The port charges fees empty or not so it does not matter whether material is inside.

Otaru's population decline is leading to the loss of consumption, which in turn influences the decline of shipping. Meanwhile, Otaru is no. 1 in Hokkaido for passenger and tourist traffic. The port authority does not make money due to this, as these ferries do not use the storehouses, but the city itself does make money. Tourism has grown because of the baby boom generation retiring and pensions and saved money; this will continue to grow. But the possibility of a casino is limited because Otaru Port does not have the capacity of bringing in all the casino-scale institutions, and physically there is no space. It also does not fit into the current old Otaru landscape... to be continued...

Otaru

小樽港



小樽港は古来より天然の良港として、鮭や鱈の漁場となっていた。明治4年に札幌に開拓使が置かれるや北海道開拓のための海の玄関口となり小樽港は発展していった。石狩炭田が開発され、明治13年に小樽、札幌間に全国で三番目の鉄道が敷設されたことにより、石炭の積出港として、また内陸部への物資提供を行っていた。そのころは鱈がとでもたくさん獲れたが、直接鱈を食べるといふより、農作物である藍の肥料としての利用が主流となっていた。

その後、北海道開拓が進むにつれ、小樽港のふ頭、防波堤の整備も進み、貨物輸送が盛んになり、卸売業や銀行機能の集積が小樽市内に進んでいった。

戦後、石炭からの石油へのエネルギーのシフト、国の政策としての太平洋側の開発などにより日本海側の小樽港は物流を担う機能は低下していった。また、以前は貨物列車での輸送からトラックでの輸送への変化も見られ、トラックをそのまま輸送するフェリーへ転換して行った。近年では、苫小牧が北海道の過半数の貨物量を取り扱う状態であり、小樽港は北海道の7%程度を扱う程度となった。ただ、東日本大震災後太平洋側と日本海側の均衡ある発展や相互補完の考えから、見直しが始まり、災害を受けた港が相互に連携を取りあう検討など行われている。

小樽港では、背後に飼料工場や製粉工場が立地している。その工場へアメリカ、カナダからとうもろこし、小麦、飼料原料などが輸入されており、中国からは衣料やプラスチック製品が輸入されている。また、ロシアへは、中古自動車や中古タイヤなどが輸出されている。飼料原料については、小麦などそのままの姿で船に乗り、小樽港につくと巨大なバキュームで陸にあるサイロや貯蔵庫に保管される。戦後、配合飼料をえさとする畜産が進んだこともあり、大量の農作物の輸入が必要となっている。

TPPが進むと農産品が安く入るメリットより、外国で配合飼料となって輸入されるケースも想定されることから、工場の機能の存続が危惧されることである。また、小樽港においてはTPPと同程度の懸念されることは、北海道の人口が減少しており、消費者が減っていることが、直接消費量が減ることになるので、小樽港全体の貨物量に影響してくると思われる。

新たな小樽港の情勢としては、客船の寄港がある。北海道で寄港数1位となっているが、平成25年度実績18回で平成26年度は倍増の38回の寄港が見込まれ、団塊の世代がクルーズ需要になっていると思われる。客船は貨物の荷役や保管がないことから、港湾関係者へのメリットは少ないものの、町としての観光客の誘致としては、大きなものとなっている。小樽港は物流のみならず、観光的な要素を勘案して発展していかなければならない状況であるが、新展開としてカジノの話も浮上中。これについては次回。

Ports are the doors both from one land to another, as well as the entrances into the TPP Museum. Because, if the workings of the economy are largely invisible, ports are still somewhat like the living exhibitions of global circulation. Even though the containers traveling across oceans are anonymous, the goods inside of them haven't yet been distributed to their final destinations on shelves, and we at least get a sense of the raw logistics that drive these operations.

In the first edition of the TPP Museum Guide, we profile two of the ports in our collection, Otaru and Tomakomai. Otaru, with the venerable distinction of the third port to open in Japan, was the first to handle passenger traffic, and was where the banking infrastructure originally developed in Hokkaido; while the much younger Tomakomai is now the largest port in northern Japan, and features full scale industrial production within its boundaries.

港は、陸地から陸地への出入り口です。コンテナ船が海を渡っているときは、コンテナの中身はわかりません。でも、港に着いたとたんに、コンテナが開き、中身がまだ目的地には配達されなくても、どの商品がどこから来てどこへいこうとしているのか、目にみえてわかる気配があります。経済活動の流れも同じで捉えにくいものではありませんが、港ではそのグローバル経済の動きも形になって可視化されます。そういう意味で港とは、経済の展示会場であるといえます。そして港は、TPPミュージアムの入り口へもつながっているのです。

TPPミュージアムガイドの第一版では、当館の港コレクションから小樽、苫小牧の二つの港をご紹介します。小樽港は、日本で3番目に開かれた港であり、由緒ある景観が残されています。開拓の頃には北海道への人の動きの要所となり、銀行などの金融インフラも整備されました。一方、比較的歴史の浅い苫小牧港は、日本の北部では最も取扱量が多く、道内の工業を一手に担っている事が特徴です。

Tomakomai

苫小牧港

Tomakomai is quite a new port. At the beginning, there was no port but seine fishing was practiced. Some wanted to make a fishing port, but the tide was too strong, and therefore unsuitable. After the war, in 1951, Tomakomai Port's construction began, and in 1963, they began digging into flat lands, which distinguishes Tomakomai from other natural ports, where large industrial tracts are impossible. West and East port areas were established, and in the 1970s there was some shipbuilding. Following this, the development of Tomakomai East was prioritized as a National project, initiated as a large-scale industrial area to encourage the heavy industries to build a production base and in order to transport large manufactured products. Formerly the areas were separated between West (coal) and East (industrial material), but now consumer goods and commodities move through both zones. Half of Hokkaido's shipping now passes through Tomakomai, and the city's population growth has been directly tied to this development. It is close to Sapporo, where the concentration of consumer capital lies, as well as nearer to the Pacific side of Japan's distribution networks (i.e. Tokyo, Yokohama). As for passenger traffic, Tomakomai is a much closer port compared

to Otaru, so costs can be saved by the ferry companies. Some higher-level figures in the city are trying to emphasize that a port can be citizen-friendly, and they try to invite cruise ships.

TPP could figure into the growth of imports, and in that way, there would be some effects on how much shipping passes through the port. But no substantial changes to the landscape would occur, as most of the shipping is domestic. However, if TPP influences agriculture in Hokkaido, then that will affect the port. TPP covers many different aspects, so if GMOs are forced into Japan, it would come in quite cheap, and then the cost will go down if the shipment carries just grain instead of products. Therefore the processing industry would grow more, though this of course also depends on the demand in Hokkaido. Because the agreement also addresses tax issues for animals and milk products, then more imports of those goods means the death of dairy farming and the animal industry, and subsequently a decline in the processing industry. The effects of social change and population decline could be more fundamental.

苫小牧港は元々浜で地引網をしていた。何箇所か漁港とかを作ろうとはしたが潮の流れが強く断念。戦後、北海道で産出した石炭を内地へ運ぶことを主な目的として、掘り込み式の港を建設。また、平地の港のため、企業を誘致し、生産基地にしようという開発が始まる。製造業、運送、水産、石油、製紙などの産業があり、日本軽金属、トヨタ、王子製紙等が生産基地をもっている。苫小牧港はその後、本州からの移送に便利な点と、消費地の札幌に近いということで、取扱量右肩上がりの伸びをみせ、日本で4番目、北海道では一番で、道内取扱量の半分程を担っている。港の取扱量とともに、人口も比例するように増加をみせる。現在では、物流の強化だけでなく、市民に来てもらい親んでもらう港をめざし、公園などを設置。クルーズ船を誘致する取り組みなどもある。

持ってくる方が安く済む。そうなると加工業が増えるかもしれないが、もしTPPで酪農業が衰退すれば、加工業も衰退するので北海道内での需要が増えるかどうかによる。TPPに向けた企業の動きは把握していないし、港はTPPにおいては使われるだけである。苫小牧港の民営化はないが、東京とか横浜では港湾の民営化の話だけは出ていた。東京、横浜にはもともと埠頭公社という運営会社があって、これを合併してから民営化すると言う話。

TPPの影響に関しては見逃せていない。ゼロと言うことは無いだろうが、苫小牧だけにどのような影響が出るかわからないが、輸入する物資の増加はあり得る。TPPは多項目に渡る協定であるので仮に原料となる遺伝子組み換え作物（飼料であれば許可されている）が、安く入ってくるのであれば、製品にして持ってくるよりはバラ積み（単体で

10年後、苫小牧の風景が変わるのかといえば、あまり変わらないと思われる。取扱量の1億トンあるが内訳は国内貿易の移出、移入8245万トンなので、ほとんどが国内を行き来しているもの。輸出入は2割。ただ農業への影響などが港に反映することは考えられる。北海道は農業が基盤になっているので、TPPは北海道全体に影響する。テレビなど情報があったとしても、それを咀嚼できないなど、難しい。なんとか守っていかないと北海道の農業はダメになってしまうだろう。TPP以外で付け加えると、社会変動、例えば人口減が苫小牧港に与える影響は大きいだろう。

こどものせかい Children's world

TPPで協議されていることのひとつに公共サービスの民営化があります。TPPミュージアムの「こどものせかい」では民間企業が教育に入り込むとどうなるのか?という問題を、もうすでに影響がでているアメリカ、デトロイト市やニューオーリンズ市などを例にとって勉強会を開いていこうと思います。また、そういう未来にむけた自主組織:多世代交流/子育ての場の構想を考えております。子育て広場を開催している団体のみなさまとお話をする形で、何がどう必要なのか具体的に考えていく勉強会を開催していきます。詳しい内容や日程などは次号のガイド、天神山アートスタジオの掲示板上にてお知らせします。

One of TPP's promises is the privatization of public services. But what happens to education when private corporations run schools? "Children's World" in the TPP Museum is holding study groups on the issue of education based on the current examples of Detroit and New Orleans in the United States. And to prepare for the future, discussions are underway to build self-organized child care groups across different generations. We will announce details in the next issue of the TPP Museum Guide and on the info board at Tenjinyama Art Studios



パッチワーク:2100年の環境変化による海洋生物の退化
Patchwork: Marine species loss due to climate change in the year 2100.



TPPミュージアムアンケート

今月のTPPミュージアムガイドには、アンケートが折り込まれています。
あなたが想像する未来は?何がうまくいって、それはどういうことなのか?
みなさま、アンケートにご協力くださいませ。
アンケート用紙は天神山アートセンター TPPミュージアム事務局にて回収しています。

TPP Museum Questionnaire:

Enclosed in this issue of the TPP Museum Guide is a questionnaire that we hope you will participate in filling out.

What is your view of the future? What has made it what it is?

Feedback is the recipe of consumer society, and consumer culture is the meal.

TPPミュージアムは2014年5月から9月末までだいたい毎日開館しています。
TPPミュージアムガイドは私達の収蔵作品を月1回ご紹介する形で発行していきます。

イベント情報:

2014年6月15日@天神山アートセンター: TPPミュージアム"友の会"勉強会
2014年6月21日@天神山アートセンター: TPP締結後の農と食(14:00-17:00)
イベント情報は www.tppmuseum.com にても随時掲載されます。

The museum is open flexibly every day from May through the end of September, 2014.
TPP Museum Guides are published every month to provide insights into our collection.

Upcoming events include:

June 15th, 2014 @ Tenjinyama: TPP Museum "friends of the museum" study group
June 21st, 2014 @ Tenjinyama: Agriculture after TPP / 14:00 to 17:00

Events will regularly be posted at www.tppmuseum.com

今月のスポンサー / This month's sponsors

川島章さん、関清子さん、前川民子さん、いっちゃん、イッシーさん、なっちゃん、羽角さん、木下サン、
Akira Kawashima, Kiyoko Seki, Tamiko Maekawa,
Ichan, Isshi, Nachan, Hazumi, Kinoshita.

ありがとうございました
Thank you very much for your support.



世界は変わっていませんか? Remember the public phone?

Future markets are opening up! 未来を売ります!

TPPミュージアムガイドでは広告を募集しています。
Advertise in the TPP Museum Guide!

ミュージアム"売ります"! The Museum is for sale!

Get in touch for deals:

詳しくは下記までお問い合わせください:

EN service: 08032937875 / tppmuseum1@softbank.ne.jp

日本語 : 09064464477 / tppmuseum2@softbank.ne.jp

It's all about service! お客様がすべてです!