笹山登生

開発と保存

欧米にみる二つの志向

笹山登生

開発と保存

欧米にみる二つの志向

はじめに

どこまでも続く氷の断層を、光とカゲが色づけをする。するどくとがった氷山の斜面の両側は、極端な明と暗の対比。

アンカレッヂを出てからもう二時間はたったろうか。飛行機は、あきることなく氷原の上を飛ぶ。窓からみる外界は、自然の原型。人間は、自然の原型を犯しつづけてきたことの、愚かさを、ようやくさとりはじめてきた。

おそらく、外にみえる氷の断層も、鋭くとがった氷山も、明暗の対比を、そのまま永遠に保ち続けることだろう。

これからの人類は、自然の原型に対し、負った、これまでの債務を確認しつつ、開発にとりくむことになるのだろう。

昔、人間は、広大なスペースを見た時、幻の町を夢にえがいた。空間を手にした人間は、そこを壮大な構築物とシンボルで埋めつくした。少くとも、続く世代の人間は、これらの栄光の残滓を、人々の心のよりどころとして、尊重し、利用してきた。

だが、今、これらの構築物は、都市の発展を阻害する、桎梏ともなりはじめている。

都市づくりの目的は、「後世の人々に残す」ための町づくりから、「後世の人々に選択の機会を残した」町づくりへと、方向転換をする必要にせまられている。同時に、過去の遺物で占められたスペースを、どうやって、その世代の市民の価値志向に合わせながら、保在するかが、歴史の栄光を汚さぬ、現代市民の義務となってくるだろう。

スペースのユーザーは、現世代の市民である。いつ、いかなる世代でも、基礎的インフラストラクチャーを残して、自然の原型に復すことのできる、流動性のある、還元可能な都市づくりを願うのは、いきすぎであろうか。

私は、これから日本工業立地センター派遣の「産業立地海外調査団」に加わって、七人のメンバーとともに世界の各地で、開発と保存との接点をたしかめながら、旅をする。

以下に記すのは、私の個人的な印象記である。

つい先程まで、地平線上を色づけていた、あけぼの色が、くすんだ青色と、白い北欧のモヤに、おおわれてきた。

アムステルダム上空は、もう近い。

目　次

一、自然をいかした都市づくり……9
―スエーデン・ストックホルム市のニュータウン―
のどかな広場・地下鉄駅を中心として・歩車道分離のために・機能的な新都市・住宅の協同組合・大ストックホルム圏構想・都市づくりのノウハウ

二、再生する都市……21
―イギリス・バーミンガム市の都市再開発―
産業革命の都市・三つのリング、ロード・手づくりの再開発・ルーカス工場の場合・「残された荷物」をどうする

三、コンビナートの終り……29
―フランス・マルセイユ市郊外・フォス大工業基地―
船乗りの町〝マルセイユ〟・フランス国土整備政策・三つの動脈・多国籍

企業との共存共栄・希薄化するコンビナート

四、南イタリアの開発……37
―イタリア・バリ市の工場誘致―
アドリア海の小都会・南部イタリア開発公庫で・企業集中核の形成・地域と企業の結合・経済開発反省の時期

五、二つの志向・開発と保全……47
―西ドイツ・ヘッセン州の開発手法―
ライン河畔の州都・経済の壁をこえて・草原のなかの商業センター・住を誘い水にして・ひげそりブラウンの場合・二つの地図の間で

六、多国籍企業と国益……57
―ベルギー・アントワープ市の港湾と内陸工業地帯―
世界の四つ辻・巨大な中州ができるまで・つくるストレージ基地への転換
公害はブーメランである・運河沿いの内陸工業地帯・アンチゴンの手をあ

目　次

やつるもの

七、生活優先の港……69
―オランダ・ロッテルダム市・ユーロポートの現状―
風格ある港町・戦後発展の二つのキッカケ・ユーロポート計画以後・開きはじめた門戸・ラインの汚濁「二つの問題」・生活の軸が門戸を強くする

八、進む輸送の複合体づくり……81
―アメリカ・ニューヨーク市・ポートオーソリティーの活躍―
中国国連加盟の朝・二つの州を結ぶ・幅広い経営領域・ハドソン河をこえて・シーランド永久コンテナ基地・変わる港湾の機能・陸、海、空、情報のアセンブラー

九、内陸への太い切り口……95
―アメリカ・ニューオリンズ市・セントロポート・USAの構想―
ミシシッピーのうねりに沿って・混血の歴史・穀物中心の港からの脱皮・

線から面への開発へ・LASH船を推進力にして・ミシシッピー、リバー、システム・自然の恩恵をうけるチエ

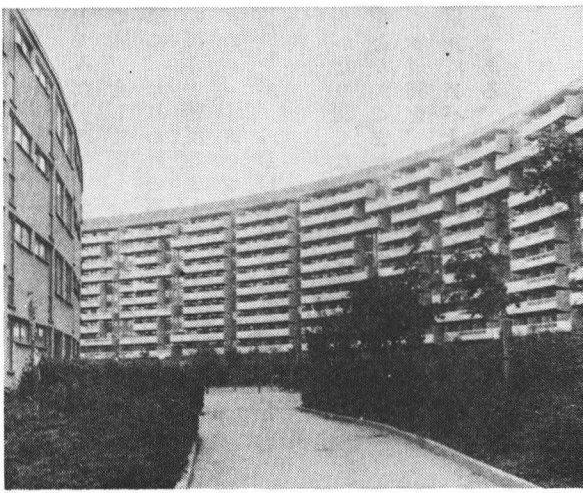
十、緑と景観の産業団地……107
―アメリカ・ロスアンジェルス郊外・「アーバイン・インダストリアル・コンプレックス」を訪れて―
かわいた町・アーバイン家の歴史・〝アーバイン、シテイ、プラニング〟の目的・細かい規制と配慮・成長性ある職環境・広大な私有地に都市をつくる

十一、おわりに……117
―これからの開発と保存―
激動のなかで・新しい産業立地・旧いスペースと新しいスペース・自然とスペース・住民自身の手で

1 自然をいかした都市づくり

スエーデン・ストックホルム市のニュータウン

ティービーの住宅団地



のどかな広場

大小の湖沼が無数につらなり、その各々のまわりに緑がはりつく。この上をハイウェイがうねり、とびこえ、続く。

アムステルダムから、ストックホルムにむかう機上でみた、スエーデンの地形の印象だ。その森と湖の表皮をはいだスエーデンは、岩盤と段丘の国、そして新しい都市づくりの国。

ストックホルム市南郊の新都市、ファシタの中心部に、われわれの車が近づくにつれ、周囲の住宅が、独立住宅から高層住宅へと、だんだんその高さと密度をましてくる。茶褐色の高層アパートが、遠くとりまいているあたりが、ファシタのニュータウンセンター。

地下鉄から、エスカレーターで昇ってきた買物客たちが、〝DOMUS〟や〝KONSUM〟という名の消費協同組合マーケットに入っていく。

広場のベンチでは、買物をすませた主婦達が、もうかなり弱くなった北欧の秋の日ざしを楽しんでいる。そのそばで、花売りは、主婦達に屋台をとりかこまれ、忙しそうだ。

乳母車を押した母親達は、なだらかな、らせん状の歩道橋を、そのまま渡って帰っていく。子供達は自転車専用道路を通って、母親達よりも一足先にアパートに向う。この下に、地下鉄が走っているのかと疑うほど、広場の雰囲気はのどかである。

地下鉄駅を中心として

ファシタに限らず、ストックホルムのニュータウン建設構想には、一つのセオリーが守られている。

「①まず、ストックホルム旧市街地を中心に、放射線状に、地下鉄路線を伸ばす。②この線上にある郊外に、一・五キロメートル間隔に五つの駅をつくる。③この五つの駅を一グループとして、ここに、人口約五～七万人から成る、ニュータウンを作る。④五つの駅の、まん中（第三番目）の駅を中心として、半径五〇〇メートル以内に、コマーシャル・センターや、サービス・センター、それにソーシャル・センターを設け、人口密度の高い、高層住宅群を配置する。⑤その外周―半径五〇〇～九〇〇メートル以内には、独立住宅を配置する。」というものだ。

つまり、五つの地下鉄駅の、まん中の駅を頂点とした、カサ状の都市を作るわけである。われわれ一行のなかの和田氏は、これを、「富士山形ニュータウン」と名付けた。

この方式により、ベーリングビー（一九五四年完成）ファシタ（一九六〇年）ヘグダーレン（一九六〇年）シェルホルメン（一九六八年）イェルバ（現在建設中）の、五つの都市がつくられている。

地下鉄は、地上のコミュニテイを分断しないし、自然や景観、オープンスペースを侵蝕しな

い。しかも、スエーデンの岩盤は厚いので地下鉄工事が容易に出来る。自然のもつメリットを充分にいかして、都市づくりがすすめられているというわけだ。

放射線状に伸びた路線のおかげで、どの都市からも、ストックホルム中心部まで、歩行時間も入れて、四十五分以内で通勤することができる。ストックホルム市が、地下鉄路線を計画したのが、一九三〇年頃。その後、戦争により計画実施は、一九四一年に持ち越されたが、この間に、市は地下鉄敷設のための用地を確保していたという。

現在、次々と出来ている新都市群が誕生するまでには、このように長い熟成期間があったのだ。

歩車道分離のために

同じセオリーに立ちながらも、これらの都市は、各々ちがった特色をもっている。例えば、駐車場についてみても、各都市は、その地形に応じてちがった設計がなされている。

ファシタでは、まだ完全には歩車道分離がされていない。それでも、センター近くの三、〇〇〇台収容可能な駐車場に通じる車道の上には、ゆるやかな傾斜をもつペデストリアン・デッキが設けられているので、外部からくる車は、歩道をさえぎることなく駐車場に入ることができる。

シェルホルメンでは、駐車場が地上から、完全に姿を消し、その代りに二、〇〇〇台収容可能な、四階建の駐車ビルが二つ、地形の起伏を利用して建てられている。スペースや地形の関係で、やむをえず地上駐車場となる場合でも、車と人間とが、なるべく接触しないように工夫がされている。

ある団地では、地上駐車場を、たちならぶ高層住宅棟の間に、住宅―遊び場―住宅―駐車場―住宅という順に配列したり、遊び場と駐車場との間に、カキネや段差をもうけたりして車と人間との距離を離している。

このように、ストックホルムの都市づくりは、緑の表皮をブルトーザーではぎとり、ヒナ壇をつくる日本のやり方とは、かなりちがったものとなっている。与えられた地形を、いかに利用して、人間生活とは異質の交通機関を、コミュニテイのなかに、すんなりともぐりこませるか……ここに、都市づくりのチエが発揮される。

そこで、我々は、このチエを実際に確かめるために、スエーデンのニュータウンのなかで、最も機能性を重視して設計されたというシェルホルメンのニュータウンを訪れることにした。

機能的な新都市

開発前は段丘であったという、シェルホルメンは、その自然の起伏そのままに沿って、住宅

やサービスセンターがたてられている、段差の大きいニュータウンである。近くを通るB―4ハイウェイから、支線をつたってニュータウン内に入ってきた車は、段丘の手前に建てられた四階建の駐車ビルに入りこむ。

地下鉄は、谷の低い位置からいったん地上に出て、ハイウェイと平行して段丘の横バラに突込む。そこが地下鉄の駅だ。駐車ビルや、地下鉄の駅から出てきた人々は、エスカレーターと、エレベーターを使って、丘の上の我が家へと急ぐ。このエスカレーターと、エレベーターは、乳母車を押した母親や、車イスに乗った身体障害者でも使うことができるように設計されている。

エスカレーターは、なだらかな、階段のないコンベア状のものが一部使用されているし、エレベーターは、内部でいちいち方向転換をしないで済むように、乗り口と降り口のトビラが、互いに反対方向につけられている。

シェルホルメンのメインセンターは、この四階建の駐車ビルから、二百八十メートルもある動く歩道を渡ったところにある。敷地面積一六〇、〇〇〇平方メートルのなかに、店舗、学校、文化施設、事務所、それに水泳プールやスポーツセンター、教会まで設けられている。

このなかにあるショッピングセンターには、二つのデパートと、八十六の店舗、四つのレストラン、カフェ、二十九のサービス店があって、年間、約三億六、五〇〇万クローネ（二五五

億五、〇〇〇万円）の売上高をあげている。このショッピングセンターへの貨物の搬入は、すべて一キロメートルの地下道を利用して行なわれている。

われわれの車が、この一方通行の地下道に、大きくうねりながら入っていくと、二車線ある車道の両側で四～五人の作業員が、トラックから商品を地上のデパートへ運びいれている。ちょっと薄暗いが、荷さばき場特有の喧噪さは全くない。このニュータウンの最大の特徴は、老人福祉年金生活者のためのアパートを、団地内に設けている点だ。

老人に限らず何らかのハンデイキャップをもつ人間を、正常な人間と隔離して住まわせた方がよいのか、それとも、正常な人々の間に住まわせた方がよいのか……これは団地を設計する上で問題となる点だ。ハンデイキャップをもつ人間が、一般の人々にまざって、社会復帰なり社会参加をしながら、一種のコミュニティ・ケアーを果たそうというのがこの老人アパート設置のねらいだ。百八十一戸あるこのアパートは、地下鉄からも、駐車ビルからも近いところに設置されている。

老人たちのために、クリーニング、食料配給・調理補助、洗濯の手助け、夜間サービス、当番、医療、看護など、あらゆるサービスがとりはからわれているので、老人たちの生活は快適そのものであるという。昼さがりのシェルホルメンは自転車で縦横に走りまわる子供達でいっぱいだ。

人間優先のためにつくられた地上むき出しのエスカレーターは、また、子供達のかっこうの遊び道具でもある。エスカレーターの手スリにねそべりながら上ったり下ったりしている子供達の姿をみたら、この団地の設計者たちは、エスカレーターの意外な使い道におどろくことだろう。

住宅の協同組合

シェルホルメンが機能的なニュータウンとすれば、テーヴィーは、造形的な美しさをもったニュータウンといえるだろう。

ストックホルム市の中心から北方十二キロメートルの地点にあるこのニュータウンは、円型や半円型状の高層アパートに、一重二重ととりまかれている美しい都市だ。

アパートで作る曲面の内側にたって見上げると、まるで、自分がコロシアムのまんなかに立っているような錯覚にとらわれる。この思いきった住宅の設計は、コンペ（競技設計）により行なわれた。

ちなみに、ストックホルムの住宅プランは、ベイシックプランをストックホルム市がたて、個々の建物については、コンペや民間への依頼により設計されている。このテーヴィー団地の管理は、ホー・エス・ベー（ＨＳＢ）・（借家人貯蓄建設協会全国連盟）という、一種の住宅協同組合によって行なわれている。

現在、ストックホルム市で建設されている住宅のうち、その四五パーセントは、ストックホルム市が出資している四つの公団が建て、四五パーセントが民間業者、残りの一〇パーセントをこのホー・エス・ベーや、スエーデン住宅協同組合などの協同組合が建てている。

現在ホー・エス・ベーの組合員数は、三十四万人、スエーデン全体に建てた住宅戸数は三十一万戸にのぼる。ホー・エス・ベーは、単に住宅建設をするだけでなく、このテーヴィーの場合のように、建設後の管理まで行なう。

ホー・エス・ベーの組織は、全国段階・地方段階・団地ごとの小組合の大中小三段階にわかれ、管理はもっぱらこの団地ごとにある管理小組合が担当することになっている。テーヴィーも、他のニュータウン同様、団地内にショッピングセンター、学校、老人ホームなどの各種施設をもっていることにはかわりない。しかし、ニュータウン内での自己完結的サービス機能だけでなく、団地周辺に、ゴルフ場やスキー、スケート場等の大型レジャー施設や商業センターをはりつけ、ひらかれた環のなかで、コミュニテイのサービス機能充実をはかっている点に特色がある。

大ストックホルム圏構想

ストックホルム市の北郊にあるこのテーヴィーニュータウンは、実は、ストックホルム市に

属していない。テーヴィーという名のコミューン（単位自治体）に属している。ストックホルム市の新都市建設はこれまで、南と西にかたより、北部の発展はおくれていた。これはストックホルム市の地形が、北部に隣接市が大きく入りくんだ形になっているため、といわれている。

現在北部の陸軍演習場跡地に建設中のイエルバニュータウンにしても、隣接コミューンの下に地下鉄を通すことで交渉が難航したらしい。そこでこのようなマイナスを避けるため、ストックホルム市近郊のコミューンを包摂し、大ストックホルム都市圏をつくろうという動きが起こった。

一九七一年設立された、大ストックホルム・カウンテイ・カウンシル（都市圏議会）はストックホルム市と、近郊二十四のコミューンを対象に、地域計画、保健衛生、住宅計画、上下水道、公共輸送、教育等、地域共通の施策についての政策選択決定権をにぎっている。その手はじめとしてなされたのが、われわれが訪れる三日前に施行された、〝五十クローネ〟改革である。これは、異なる地域間のいかなる交通機関を利用しても百キロメートル以内の範囲であれば、五十クローネを払えばよい、という大都市圏の共通キップ制である。

距離を基準とした料金制は、最短距離にある一交通機関への集中をうながし、その結果、ピーク時にあわせた粗投資額の増嵩をうながす。これは同時に料金レベルアップとのイタチゴッコのはじまりである。共通キップ制は、都市圏での住民のモビリティの方向とパターンとを多

様化させる。

この〝五十クローネ〟改革を契機として、大ストックホルム圏のリージョナルプランは、地域内の、だれもが、いつでも、どこでも、平等に生活していく上での可能性をもつことを合い言葉に、実施に移されようとしている。

都市づくりのノウハウ

スエーデンの都市づくりには、「地下鉄駅を中心にして」というセオリーを除けばこれといった基準はない。もちろん、ニュータウンを設計する場合には住民当りの学校、体育施設、駐車場の規模、居住密度、住宅標準についての基本的規定はある。

この基本的な指標をミニマムとして、各都市ごとに自然の地形、住民の欲求にあわせた個性ある設計がなされる。現在ある新都市は、各々ちがった魅力と特色をもつ。ファシタは、原子力発電による地域冷暖房が特色であるし、ヘグダーレンは、木陰のある長い遊歩道に魅力がある。一つの新都市ができるたびに、都市づくりのノウハウがつみかさねられていく。

ストックホルム旧市街（ガムラスタン）に隣接した、ロウエル・ノルマルム地区の再開発もスエーデンの都市づくりの傑作といえる。自動車の進入をシャットアウトした区域の中に、ショッピングセンター、幅二十メートルの遊歩道、広場を設け店舗の屋上に人工庭園を配す。シ

ョッピングにつかれた人々はデッキや階段、エスカレーターをつかって庭園へむかう。広場の周辺は、コンサートホールの古い建物と、十八階建て五むねの高層ビル、花や野菜の市と近代的ショッピング街とが同居する。

われわれは新都市に向う前に、メラーレン湖のほとりにあるストックホルム市政庁を公式訪問した。世界でもっとも美しい市政庁といわれるこの建物は、今世紀の初め十二年間の歳月をかけて作られたものだ。この市政庁は、それ自体スエーデンの技術と文化を示す殿堂ともなっている。例えば、国王主催によりノーベル賞授賞者晩さん会が行なわれる黄金の間は、そのとびらのレールに、SKFのボールベアリングを使い、一トンもある重いとびらを片手で開けることができるようにしてある。この黄金の間のとなりに、ブルーホールという名のコミュニティホールがある。パイプオルガンだけが据えつけられているレンガづくりのこのホールは、陸軍士官学校の卒業式からゴーゴー大会、ブリッヂ大会に至るまで、あらゆる市民の催しに使われているという。この、ガランとしたブルーホールは、スエーデンの都市に対する考え方をそのまま我々に教えているように思える。住民の都市に対する欲求は流動的である。都市は住民にスペースを与えはするが、このスペースは住民の刻々変化する欲求にこたえうるものであることが必要だ。住民の不変の性向、不変の欲求にあわせたスペースづくりをスエーデンはこれからも行なっていくことだろう。

② 再生する都市

イギリス・バーミンガム市の都市再開発

バーミンガムの旧い工場街

産業革命の都市

発車の合図もなしに、ロンドンのパディントン駅をでてから約二時間、われわれの乗ったコンパートメントの汽車は、ノコギリ状の屋根をもった赤レンガの工場群に、車窓をおおわれる。バーミンガム……十二世紀にリチャード・バーミンガムが支配していた頃は、一農村にすぎなかったこの地も、十七世紀を境に工業の町となり変り、十八世紀の後半には産業革命の尖兵としての役割を否応なく果たすことになる。人口統計は、バーミンガムの過去の栄光をはっきり物語っている。一八〇一年、七万人、一八五一年、二十三万人、一九一一年、八十四万人、一九五六年、百十一万人。

町の随所に立つ過去の栄光の残滓——例えばヴィクトリアスクェアに立つタウンホールとカウンシルハウス——それらはどれも、一八五〇年代の栄光の時期に建てられたものである。

銀行の古い店舗がたちならぶオールド・スクェア……すっかりすすけた赤レンガの建物の屋根には、無数の鳥が巣くい居住権を主張して鳴き叫ぶ。だがこんな古い町の一角から、視線をほんのちょっとそらしてみたバーミンガムは、新しい都市づくりの町でもある。

トウモロコシ形の近代的な高層ビルのわきを、リング・ロード（環状ハイウエイ）が、郊外に向って伸びていく。まるで栄光の残滓で充血した都市の腫脹を拡散させる毛細血管のように。

三つのリング・ロード

市政庁の計画担当官、S・B・ホワイト氏の案内で、このリング・ロードを一周する。地図でみるバーミンガムは、ロンドン＝マンチェスター＝ブリストルで形作る三角形の真中に位置している。だからバーミンガムは、常に一方向から二方向に向う通過交通の岐路となっているわけだ。この通過交通を、どうしたら市内に入れずにさばくことが出来るか、ついでに、古い建物でかこまれた市の中心部の充血を、道路で拡散しながら古い建物に代る市民のよりどころを、道路の周辺に作ることはできないものだろうか……こんな発想から生まれたのがこの、アウター、ミドル、インナー、の三つの規模から成るリング・ロードの建設である。

まず、いちばん外側の環状道路（アウター・リング・ロード）は、市の周辺を走るM6・M5の二線のハイウエイに、二カ所で接したあと、市の外周部の住宅地を結びまわる。中間の環状道路（ミドル・リング・ロード）は、アウター・リング・ロードと接しながら市内5カ所の再開発地区を結びまわる。そして、いちばん内側のインナー・リング・ロード——これは、単なる道路としての機能のほかに、新しいバーミンガム市民のためにコミュニテイ形成の核となるスペースを生み出している道路だ。車がインナー・リング・ロードの上にのりこむと、各ジャンクション（交差点）の周辺が一種のプラザ（広場）を形成しているのがよくわかる。ジャ

ンクションの曲線が交叉して形作る不規則な円弧による三角形のスペースを、広場と芝生、歩行者道路が占める。この歩行者道路（アンダーパス）は、そのままリング・ロードの下をくぐりぬけて、向側のショッピングセンターや、日ガサの下に品物をひろげた露天市場へと、つながっている。人々は、無意識のうちに、道路で分断されたスペースを、連続したものとして利用しているというわけだ。

むき出しのコンクリートの無味乾燥さをあざやかな色彩の壁画で救い、階段を昇り降りするたびに味わう屈辱感を、階段の斜度に沿ってかざられたショーウィンドウで打ち消す。そんな目にみえぬ設計上の配慮も手伝って、プラザの周辺は、にぎやかな買物客達で一杯だ。

手づくりの再開発

「ディス・イズ・コールド・スパゲッティジャンクション」……案内役のS・B・ホワイト氏が、ひときわ声をはりあげる。

インナー・ミドル・両リングロードが四層になって交叉するこのジャンクションを、彼等は〝スパゲッティのようにからみあったジャンクション〟といっている。これをくぐりぬけ、ミドル・リングロードを通って、我々の車は再開発地区へと急ぐ。先程バーミンガム市の人口統計を、一九五六年まで記した。続けよう。

一九五六年、百十一万人、一九六八年、百七万人、一九八一年（見込み）百万人……人口は減少の一途をたどる。いや、減少させる。そのために……。

以前飛行場の跡地だったというニュータウン地区を訪れる。

芝生の上に、薄茶色で統一された高層アパートがまばらに立つ。地上には車の姿がほとんどみられない。駐車場は、すべてこの芝生の下に入りこんでいるのだ。これらのアパート群の中心とみられるところにあるチャーチは増築中だ。チャーチの看板には、「ミーティング・プレイス」と添え書きされている。チャーチは、イギリス市民にとって、コミュニテイ形成の核として必要な存在でもある。もともと、バーミンガムは、別名「一、〇〇〇の工業の町」とよばれるほど、中小の工場の多い町だ。その大部分は、住居と工場とが、エントツのある赤レンガの家に同居しているような程度の規模のものである。現在、このニュータウンに住んでいる人々も、数年前までは、旧市内のそんな町工場で働き、かつ寝起きしていた。スラム化した工場群を、ブルトーザーでくずすことはわけもないことだが、市はためらった。彼等は、これまで職住近接どころか職住癒着の生活をしてきたのだ。だから、彼等住民から職を引き離して、古い住居をクリアランスし、新しい住居を与えるだけでは彼等の体の表皮をはぐのと同じことだ。そこで市はまず、このニュータウン地区にアパートを作った。次にその近くに、多種多様の製造業が入りこむことのできるように設計された工場ビルを作った。四十六区画から成る、ネッ

ケルズ・ハウス、四十二区画から成る、ホロウエイ・ヘッドは、その工場ビルの代表的なものである。

市の説得により、そのスラム化した工業地域の住民達のほとんどは、かなり距離がはなれているのにもかかわらず、このニュータウン地区に移り住んできた。

この間移動した工場数は、再開発五地域において延一千六百五十四に及んだ。

彼等が以前いた古い工場街は、現在残すべき建物を取捨選択した上で、二〇段階にわたるクリアランス・プログラムに従ってクリアランスされ、再開発が行なわれつつある。

現在、再開発が行なわれている地域は、ネッケルズグリーン、ハイゲート、レディウッド、リーバンクニュータウンの五地域であり、将来更に十五地域の再開発を計画中である。この再開発は、現在の五地域では、延面積九百八十一エーカー、住宅三万戸、店舗三千九百、商工業二千三百を対象とし、将来の十五地域では延面積一千七百エーカー、住宅三千戸、工場数一千百五十四を対象とする予定である。

なにがなんでも、スラムをなくすという、きちがいじみた「ブルトーザー的再開発」とはちがったきめの細かさ——「手づくりの再開発」とでも名付けようか——をこのバーミンガム市の都市再開発手法に見る気がした。

ルーカス工場の場合

市が再開発に発揮する「心にくさ」は、「ルーカス工場」の保存にもあらわれている。「ルーカス工場」はちょうど、このニュータウン再開発地域内の、住宅地区と工場地区との境目あたりに位置している。建物は赤レンガ作りで、横に長く、一見日本の大学の校舎を思わせる。バーミンガムのよき時代には、ハンサムだったこの工場も、近代的なアパート群にかこまれては、その老しゅうさを目立たせざるをえない。そこで市は、このルーカス工場のまわりに土を盛り木を植えた。四階建のこの工場も今では、緑の丘の間から赤レンガをほんのちょっと、のぞかせる景観となっている。

市はこのほかにも、保存すべき工場については、近代的な機械の重量に耐えられるように内部を補強したうえ、昔のままの姿を保ちながら使用し続けることにしている。

「残された荷物」をどうする

なるほど赤レンガのない、バーミンガムはさびしい。

赤レンガは、過去の栄光の象徴であり、石炭の排煙が燻じた〝しみ〟は、その赤レンガの重みを一層ましているようにみえる。だが、時代は変った。排煙規制が行なわれている今では、も

うこれ以上赤レンガを黒くすることすらない。

新しいバーミンガム市民は、鳥がすっかり巣くってしまった、そんなすすけた赤レンガの町からのがれ、リング・ロードが折りなして作る人工のオープンスペースにいこいの場をもとめはじめている。

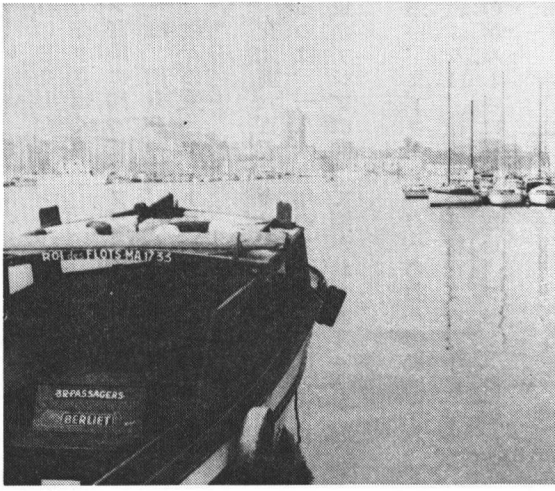
一八〇〇年代に、自分達の世代の繁栄を誇示するために建てられた建物の数々は、いま人々に歴史への自負とともに、スペースに対する飢餓感を与えはじめている。パーキンソンは、英国の退潮を、栄光と伝統と古い体制とを包みこんだ、「残された荷物」から、逃れられない国民の悲劇だと書いている。だが新しいバーミンガム市民は、その「残された荷物」を、よりわけ、また負うべき新たな荷物を、自分に荷して歩きはじめているようである。

バーミンガム市が、かつての「一、〇〇〇の工業の町」から、「一、〇〇〇のコミュニティの町」に、変る日も近い。

③ コンビナートの終り

フランス・マルセイユ市郊外・フォス大工業基地

マルセイユー港



船乗りの町〝マルセイユ〟

大小の船が、船べりをきしませながらたがいによりそい浮ぶ、地中海の港。浜辺の屋台では、ムーリーとよばれる黒貝や、口紅の色をしたルーシェという小魚、それにイガがついたままのウニを、太ったおばさんが大声で売りさばく。

わん曲した浜辺の四方から、山上に建つロンシャン宮殿に向って、プラタナスの並木道が道をおおいつくしてせりあがる。南仏の良港マルセイユは、船乗りの町。だから朝も早い。潮臭さと魚臭さとの入り交った、朝風を快くうけながら、我々の乗ったシトロエンは、マルセイユの西、約五十キロメートルのフォス工業基地へと向う。

マルセイユの歴史は古い。最初の町マッシリアは、紀元前六百年にギリシャ人によって作られたという。しかしマルセイユが、繁栄の道をたどるのは、一八六九年のスエズ運河開通以後のことである。スエズの開通によりマルセイユは、東南アジアに向って開かれたヨーロッパ随一の港として脚光をあびることになる。

明治時代の日本の文人画家達が、パリに遊学する途中、まずヨーロッパへの第一歩を踏み入れたのもこのマルセイユであった。その瑞々(みずみず)しい感激ぶりは、彼等のパリ紀行文の初段にみることができる。だが、現在のマルセイユに、かっての華々しさは見られない。フランス経済の

重心は、あまりにもパリ地方に片寄りすぎてしまった。これを憂えたフランス政府は、「フランス国土整備政策」をたて、地域格差の是正にとりくむことになる。

フランス国土整備政策

この「フランス国土整備政策」は、およそ、次の三つの柱から成る。

第一は、パリ地方の拡大を抑制し、経済力の地方分散をはかるための、〝均衡都市づくり〟。

第二は、炭坑、鉱山、織物工業等の、斜陽化した産業をもつ地方に、新しい成長産業を立地させること、そして第三は、道路・灌漑事業・運河を中心とする、ネットワークの整備、である。

このうち、第二の産業立地政策は、さらに二つの目的に分かれる。

その一つは、港湾都市を中心とした、工業地帯の育成であり、他の一つは、科学技術センターを中心とした、管理中枢機能と第三次産業の育成である。

現在、この二つの目的のために、フランス国内には九つの開発拠点が設けられている。いわば、ハード・ウエアとソフト・ウエアの両面から、開発の起動力を醸成しようというわけだ。

われわれがこれから訪れるフォス工業基地は、前者を目的とした拠点として選定された。にぎやかなマルセイユのラ・カヌビェール大通りを一歩ぬけるとハイウエイは、緑のなかに白い岩石が粉をふいたように露出する山の間を通る。農作物めいたものは、せいぜい、棚のないぶ

どう畑だけだ。港の繁栄も、後背地での零細な農民達の生活まで変えることはなかった。いまでは工業基地に変容したこのフォスも、昔は塩田としての使い道しかない不毛の地。それでもこの地でとれた塩は、〝プロバンスのホワイト・ゴールド〟とよばれるほど良質のものであったという。

塩田をうめ立ててつくられた、はてしなく広い工場用地を、シトロエンはつっ走る。ちょうど、ソフトアイスクリームをたてかけたような形のタワーが、マルセイユ・ポートオーソリティーのシンボルタワーだ。

三つの動脈

タワーの上からガラス越しに、フォス工業基地の全景を見渡しながらマルセイユ・ポートオーソリティーの、F・ボルツ氏の話を聞く。

フォス工業基地への企業進出は、これからというところだ。遠くかすかに煙突の火がみえるエッソのケミカル工場を除けば、まだ工場らしいものはほとんどない。それでも、工場用地を縦横に走る道路や、パイプライン、コンテナ埠頭など、基礎的産業施設は完全にできあがっており、あとは工場のくるのを待つだけ、といった様子である。

フォス工業基地を支える三つの動脈……完全に舗装された基地内の道路、どこからともなく

伸びてきてタワーの手前で〝く〟の字に曲がり、バースへと続く、パイプライン、それに、基地の手前で水門にはばまれて光っている、幾分細目の運河……この三つの動脈のおかげで、フォスは、フランスだけでなく、ヨーロッパ全体の工業基地になれるのだと、ボルツ氏は胸をはる。もう一度、地図を広げて、フォスの位置を再確認しよう。

一九七〇年に、ハイウエイは、マルセイユとパリをつないだ。一九七五年には、リベリアを経て、イタリアへ、そして、ラッシリアを通り、スペインにつながるという。一方、南西フランスと、ドイツ南部とを結ぶハイウエイの建設が、はじまりつつある。これが完成すれば、一九八〇年には、地中海と北海を結ぶ交通網が、できあがるはずだ。

フォスの近くを河口としているローヌ川に、マルセイユは、運河を通じようと計画している。これができれば、フォスはローヌ川から〝ライン―ローヌキャナル〟を経て、ライン河に通じることになる。フランス最大の港マルセイユと、世界最大の港ロッテルダムとが、互いに競いあいながらも、ラインローヌの水を共有することになるわけだ。

ハイウエイと運河、それに加えて石油パイプラインの開通がフォスの力を増す。

現在、マルセイユから、ドイツ・スイス等の十一の石油精製会社に、SPLSE（南ヨーロッパパイプライン会社）のもつ、口径三十四インチのパイプラインが、年間三千二百万トンの原油を供給している。さらに現在、四十インチの口径をもつ二つのパイプラインが建設中であ

り、これが完成すれば、現在の三倍の量の原油を十五の会社に供給することが可能であるという。

多国籍企業との共存共栄

フォスの面積は、一万六千エーカー、これはほぼパリ市の面積に匹敵する広さだ。このうち、工業地域が一万二千二百エーカー、商業地域が一千百五十エーカー、道路、運河が二千四百エーカーを占めることになる。工業地域は大きく、鉄鋼、石油精製、石油化学、その他の工業の各地域に分けられ、このほか、パワーステーション・コンテナターミナルの各エリアが設けられている。鉄鋼エリアは、三千エーカーを占め、その生産能力は、一九七三年に三百万ｍｔ、一九八〇年に七百万ｍｔを予想されている。立地する企業は、ＳＯＬＭＥＲ・ＵＧＩＮＩＫＵＨＬＭＡＭＮが予定されている。

石油精製能力は、一九七〇年で二千五百万ｍｔ、一九七六年には五千万ｍｔになるものといわれ、シェル・ＢＰ・エッソ・ＣＦＡの各社が立地もしくは立地を計画中である。石油、鉄鋼に限らず、石油化学にしても、立地企業はいずれも超一流の多国籍企業が多い。

一工場当りの面積を広くわりつけ、公害防止装置を企業の負担でつけさせるためには、企業の規模は、大きければ大きいほどよい。ポート・オーソリティーは、政府のプランに従って、

この広大な土地を、買収・造成し、企業に五〇～六〇年契約で賃貸する。その際相手企業は、フランス資本によるものであろうと、外資系企業であろうと区別はしない。そこには、外資に対する狭量なナショナリズムは見られない。彼等は、手段はともあれ、フォスが、アムステルダム・ロッテルダムに追いつき、追い越してヨーロッパ一の港湾になることを、ひたすら願っているようである。フランスが外資に対し寛容になったのは、最近のことであるという。

一九六三年頃は、アメリカ系の投資に対する国内の反撥が強く、フランス政府も、外資の新規投資について認可をしぶるようになってきた。これにいやけがさした外資系企業は、立地計画をフランスから他のヨーロッパ諸国へと切り換えていった。

一九六九年ドゴール大統領の辞任を境に、フランスの対外資政策は緩和にむかう。フランスには、このままでは他のEEC諸国に、外資による工業発展の機会をとられてしまい、フランスは単なる販売市場としての機能しか果さなくなるのではないか、というあせりがあったからだ。

希薄化するコンビナート

ヨーロッパの各臨海工業地帯間の、多国籍企業誘致競争は激しい。フォスでわれわれにくれたパンフレットの数は大小とりまぜて十部以上もあり、そのいずれもがフォスに工業立地する

ことの優位性を切々と訴えている。フォスへ立地する工場も、このはげしい競争のためか、なかなか予定の数に達しないのが現状らしい。

コンビナートには、二つの変化が起っている。コンビナートの内では多国籍企業の立地が、これまでの国内資本による、とざされたコンビナートの形態を変えつつある。またコンビナートの外に向っては、石油パイプラインや、運河の開通によって、国際的ネットワークが整備される。これに伴ってコンビナートの規模の経済が、隣接諸国の工業基地を含めて成り立ちつつある。ネットワークの面的な広がりが、ヨーロッパのコンビナートを希薄化させつつある。また立地する外資系企業は、開かれた環のなかでの経済性を追求しはじめている。

先程シンボルタワーからみえた運河は、実は、昔ナポレオンが、この一帯と山一つへだてた旧マルセイユ港とを結ぶために築いたものだった。現在この運河は、水門でしきられ、フォスへの工業用水源として、二度のお勤めをしているのだという。ナポレオンが作った運河を水源として、フォス工業基地は、今度はローヌ川につながる新しいキャナルと、隣接諸国につながる石油パイプラインとを手足にして、ヨーロッパ中を歩きはじめた。その躍動するフォスに、経済力の兵軍を率いたナポレオンの姿を想像したのは私だけであったろうか。

4 南イタリアの開発

イタリア・バリ市の工場誘致

サンニコラ寺院にて

アドリア海の小都会

アチ航空の古びたフレンドシップ機が、ゆれにゆれながら長靴型をしたイタリア半島のちょうどアキレスケンあたりに到達する。羊の頭をすれすれに飛びこえて、バリの飛行場につくと、出迎え人が牧場のサクのようなデッキで手を振っている。素朴な空港だ。

「南部イタリア」という言葉は、私に学生時代の経済開発理論のセミナーを思い出させる。そこでは、〃南部イタリア〃という言葉が、〃後進性〃の代名詞のようにたびたび使われていた。私は私で、戦後の南部イタリア開発手法が、地域格差是正の特効薬であるかのように思いこんでいた。

今みる南部イタリアは、フェニックスと古城、角刈りに刈りこまれたオリーブの並木の連なり、そしてアドリア海のまばゆい反射光。そこには、貧農のあえぎと、水の欠乏、やせこけた大地を感じさせるものはなにもない。

旅人の貪欲で、手前勝手な解釈をしたがる目にも、バリ市は、洗練された南国の小都会を感じさせるだけだ。

南部イタリア開発公庫で

我々は昨日、ローマ・エウルの南部イタリア開発公庫に立寄って、南イタリアの開発についての予備知識を得てきた。

通称〝メッゾジョルノ〟と呼ばれる南部イタリアは、地理的に共通のハンディキャップを負っている。雨量が少なく山岳地や不毛地が多いため、農工いずれの産業の発展も、この地では難しい。これに加えて不在地主による大規模土地所有制度と、南北イタリアの、文化・歴史の相違からくる暗目の対立とが南イタリアの発展を抑制してきた。大規模土地所有制度は、農業の機械化を妨げ農民を粗放農耕に甘んじさせてきた。南北間に暗目の対立があったため、北部の資本家達は、南部に資本投資をすることをためらった。第二次世界大戦後、南部イタリア開発を意図する契機となったのは、一九五四年のバノーニ計画である。南部イタリア開発公庫は、この計画実施に要する投資財源の裏打ちをするため、一九五六年、法律によって設立された。

一九六四年を目標としたバノーニ計画は、一九六五年以降、新長期経済計画にその趣旨を引継がれている。

南部イタリア開発公庫の事業も、当初は農業部門中心であったが、現在では、工業・観光・職業訓練・水資源確保のための投資へとその範囲を拡大しつつある。

企業集中核の形成

南部イタリア開発公庫は、南部イタリアに企業をはりつけるために企業に対し税の減免、資金援助等による、各種のインセンティブを与えている。

まず、IRI・ENI傘下の企業をはじめとする政府系企業に対しては、南部イタリアへの工業立地を強制づける。私企業で、新たに南部イタリアに立地する企業に対しては、設立後十年間の、法人税・所得税の免除を行う。

既存立地企業で、企業規模を拡大した場合、規模拡大に伴う所得の増加分については、最高五〇パーセントまでの免税措置がとられる。一方、特別立法にもとづき、南部イタリアに四十八カ所の開発拠点（インダストリーエリア）を設け、その中心に半径五キロメートルの企業集中核（ニュークリー）を形成させる。このために、各種の優遇措置がとられる。つまり中核に近く立地するほど、総投資額に対する、高率の補助率なり、低利長期貸付融資率なりが、適用されるというわけだ。しかも、立地する企業業種のうち、化学・エンジニアリング・食品・それに、他産業に便益を与える資本財生産業については、特に優遇措置がとられている。

南部イタリアの開発は、このように飛び地的に企業集中核を形成することにより、外部経済効果の発現と、ビッグプッシュによる地域経済の構造変化をはかることをねらいとしている。

地域と企業の結合

現在バリ市では、この七年間に六十四の工場が立地し、およそ九千人のバリ市民が、ここで働いているという。技術水準の低い地元の労働力を近代的な工場で使いこなすには、それなりの予備訓練が必要だ。そこで我々は、工場を訪れる前にまず、C・I・A・P・Iとよばれる職業訓練センターをみることにした。

センターを一歩なかに入ると、フライス盤や熔接機等の連続である。普通の機械工場の風景と全く変らない。人数約五百人、そのほとんどがこの地域の各会社に一年以内に所属する予定の青少年達だ。吹きぬけの作業場を通り抜けると小部屋の研修室が設けてあり、二十人ほどの研修生たちが、各々オシロスコープを使って電気回路の実習をしている。われわれが室に入ったとたんに生徒達は一せいに起立して迎えてくれる。その真剣なまなざしに、彼等の意気ごみのなみなみならぬものを感じる。

企業内研修を拡大し、地域と企業とが協力して訓練センターを設置する。このやり方は企業に工場用地を斡旋するだけの、日本の工場誘致のあり方に対し、反省の材料を与えるものと思われる。

センターを出て、フィリップスの工場へ向う。約五〇〇人いる工員たちのほとんどは、未婚の女性達で、螢光灯につかう、コンデンサーの組み立てを行なっている。ここには、先程の青

従業員（人）		総投資額
現在	（将来）	（千リラ）
8,519	(12,099)	116,008,814
—	(910)	11,636,000
—	(1,146)	5,596,000
158	(113)	3,066,000
8,677	(14,266)	136,306,814

計画中	研究・サービスセンター	合計	
		現在	（将来）
10	5	63	(57)
4	0	13	(13)
3	0	14	(20)
0	0	6	(5)
0	0	0	(1)
17	5	96	(96)

建設中	計画中	合計	
		現在	（将来）
—	—	2	(2)
1	1	6	(6)
—	1	2	(3)
1	1	4	(6)
—	—	2	(4)
—	—	2	(2)
—	—	2	(3)
2	3	20	(26)

バリ市の工業立地状況（1970年5月現在）

	企業立地数	用地面積（平方米）	
		総面積	（うち建物面積）
稼動中	64	3,210,835	（571,021）
建設中	10	514,770	（ — ）
計画中	17	275,316	（ — ）
研究・サービスセンター	5	135,315	（18,960）
計	96	4,136,236	（589,981）

規模別　工業立地状況

	稼動中		建築中
	現在	（将来）	
従業員50人未満	42	（36）	6
50～ 100人	7	（ 7）	2
100～ 500人	9	（15）	2
500～ 1,000人	6	（ 5）	0
1,000人以上	0	（ 1）	0
計	64	（64）	10

従業員 100人以上の企業の業種別立地状況

	稼動中	
	現在	（将来）
金属	2	（ 2）
機械	4	（ 4）
電機	1	（ 2）
繊維	2	（ 4）
資材	2	（ 4）
車両	2	（ 2）
その他	2	（ 3）
計	15	（21）

（注）“SITUAZIONE GENERALE DELL, AREA DI SVILUPPO INDUSTRIALE DI BARI”より

年達のもつ気迫は感じられない。「将を射んとすれば、馬を射よ」将は、目をかがやかし、訓練センターで、研修に余念がない。馬は、さんざめきながら、電気工場で簡単な組み立て作業を行なっている。案外、こんな単純な〝エコシステム〟が、若者を後進地に引きとめておく力となっているのかもしれない。

作業室を出る時、女子工員達は、仕事の手をやすめて、皆手を振って別れをつげてくれた。可愛い牝馬さん、早く、プライベートな集中核を、この地につくるんだよ……。

バリ市は、自称サンタクロース発祥の地だそうだ。もっとも、本当は、航海者たちが、一〇八九年、小アジアのミーラから、聖ニコラの遺体をこの地に移し、聖堂をたてたのだそうだが。アドリア海岸につき出した、サン・ニコラ聖堂、ロマネスク様式の建物のなかを、温顔の神父さんが、面白おかしく説明しながら、案内する。

〝昔、この町に、三人の娘をもつ、貧乏な男がいました。この地では、娘に多額の持参金をもたせねば、嫁にやることが出来ません。困った男をみた、サン・ニコラは、一番上の娘のために、金をこっそり、男の家の煙突から投げいれました。続いて、二番目、三番目の娘のためにも。それ以来、サン・ニコラは、良縁の神として人々にしたわれております。ただし、男の良縁には、効き目がありません。〟

サン・ニコラの御利益は、企業と地域との良縁にも、効き目があるのかもしれない。だが、

この良縁に水をさす、二つの要因がある。一つは、水質源の確保、もう一つは、工業開発と観光資源保存との両立が可能かどうか、ということである。

経済開発反省の時期

バリ市のある、プーリア地方は、他の南部地方と異なって高地が多く、谷が少ない。この地形が、プーリア地方での水資源の確保を、非常に難しいものとしている。地下水も、海水と石灰水の混ざったものが多く、そのままでは使用できない。

現在、この地方の水は、遠くカンパーニアのセーレ地方からひいてきたプーリア用水路の給水にたよっているが、とても、これだけでは充分でない。水資源の不足は、今後の工業開発にとって大きなマイナス要因となる。

そこで、いま、海水の真水化を真剣に考えているのだという。このため、公庫の援助もえて、海水利用のための研究機関であるクネルーブレダ研究所が、近々設立されることになっている。

工業開発が、バリの観光資源をそこないはしまいか、という点について、市の関係者はほとんど無関心であるといってよい。

しかし、同じイタリア半島のヴェネティアでは、サンマルコ広場が沈みはじめ、広場の銅像はさびをみせはじめているという。公害による、イタリア半島の靴ズレは、スネのあたりでくいとめる必要がありそうだ。

私にとって、今のバリ市の企業誘致熱には、不安がつきまとう。インダストリアル・エリアのもたらす波及効果が、早く縮小均衡してほしい。たしかに、一九五〇～六〇年代の、後進地域開発理論を実証した意味で、南部イタリアの開発方式は、模範生としての実績を示した。だが、生活優先の価値志向が強まった今日、考え直すべき点がいくつかありはしないだろうか。

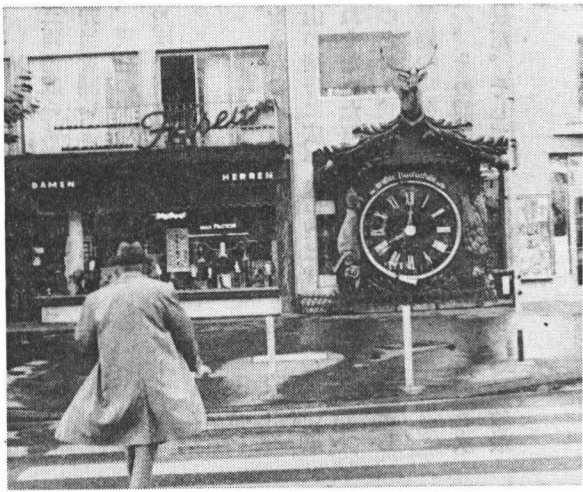
バリ市の貸借対照表を、経済勘定から、社会勘定に切り替えてみた場合、アドリア海のあおさと、トウロとよばれる農家の円錐状の白い石の屋根は、「きたない産業」のかせぎだす所得をはるかに上回る資産であるように思うのは、旅人の無責任な感傷によるものなのだろうか。

夕やみがせまった、バリの飛行場で、我々を警護してくれたバリ市のお巡りさんが、にがいデミコーヒーをおごってくれる。彼は、どうしても、日本のカメラが欲しいのだという。機会があったら、有料でいいから、送ってほしいとまでいう。〝なに、カメラなんて、美しい自然を失いそうになった日本人が、過去を回顧するために、やっきになって作って、パチパチ写しているだけなのさ。バリの人は、そんな愚かな真似をしないでくれよ〟そんなことを、心の中でつぶやきながら、アドリア海に別れをつげる。

5 二つの志向・開発と保全

西ドイツ・ヘッセン州の開発手法

ヴィスバーデンの街角



ライン河畔の州都

ゆるやかな起伏をもつ、黄色いぶどう畑の中を、三両編成の軌道車が、コロコロコロ走っていく。そのわきで、ラインを見降しながら、のんびり弁当を開いている、赤ら顔の農民達。

対岸には、名もしれない古城が、逆光線のなかで、灰色の尖塔をのぞかせている。秋も深まったラインには、もう、行きかう遊覧船もない。黒っぽいバラ積み船だけが、タグボートをしたがえて浅瀬をのりきっていく。それでも、リューデスハイムにたちならぶワインハウスは、遊覧船に乗りそびれた観光客達で一杯だ。

リューデスハイムから、マインツに向ってラインをさかのぼると、次の船着き場が、ヴィスバーデンだ。船着き場から車で約二十分、タウナス山の裾野に広がる市内は、ドイツらしい重厚さと、ちょぴりパリに似た、しょうしゃさとを兼ねそなえた町並である。

ヴィスバーデンは、〝草原の温泉〟というその名のとおり、古くから温泉の出る保養所として栄えてきた。だから今でも宮殿のような造りの保養場や、公衆浴場が残っている。

ブルンネンコロナーデと呼ばれるコンサートホール、その前には、温泉の噴水が、湯気と水しぶきを同時にふきあげている。温泉の町らしい光景だ。そして、ヴィスバーデンは、西独最

大の州・ヘッセンの州都である。隣接するフランクフルトが、経済力の中心であるとすれば、ヴィスバーデンは、行政の中心であり、知名度のちがいこそあれ、フランクフルトと、その名誉ある地位を分ちあっている。

経済の壁をこえて

ヘッセン州は、一九四五年に生まれた、新しい州である。旧プロセイン領のクーア＝ヘッセン(首都カッセル)と、ナッサウ(首都ヴィスバーデン)それにシュタルケンブルグ領などが、合体して生み出されたのが、今のヘッセン州だ。

ヘッセン州は、その経済力からみて、およそ三つの地方に分けられる。

一つは、アムステルダムに通じる、ライン川の中流とマイン川に接する地域――フランクフルト・アム・マイン、ヴィスバーデン一帯が、この地域に属しており、ライン・マイン両川の恩恵をうけて、工業が栄えてきた地帯である。

もう一つは、ヴィスバーデンの背後に広がるタウナス山脈の山向う、ギーゼン・ヘツラーの両市を中心とした一帯である。この一帯は、将来フランクフルトの過密を吸収しうる地帯として期待されている。

他の一つは、東独のズール地方に接した山岳地帯、フルダ、ツォントの両町を中心とした、東西の壁に接する一帯である。

大会議室の空気をゆるがすほどの大声で、ヘッセン州政庁のコッホ氏が、説明をしはじめる。マイン川がラインに合流する、このフランクフルト・ヴィスバーデンの一帯は、二つの川の恩恵を、二重に受けて栄えてきた。現在、フランクフルト市内には、約四千の工場が立地しており、この数は、全ヘッセン州に立地している工場の、約五〇パーセントにあたるという。しかも、このうちの半分は、一九五〇年から一九七〇年までの、二十年間に立地されたものであるという。

戦後のフランクフルト一帯の繁栄は、単に、川の恩恵をうけたことにのみよるのではない。戦後きづかれた、東西ドイツの壁は、戦前の鉱工業の中心地、ズール地方と、今のヘッセン州一帯とをも、分けへだててしまった。

経済力の重心が、東西の壁によって、ズールから、フランクフルトに移動してきたのである。その結果生まれた、ヘッセン州二つの課題――フランクフルトの過密化と、ズール地方に接していたフルダ川一帯の過疎化――政治の壁は、経済の壁をもきずいた。この壁をとりのぞくために、州は、いま、フランクフルト市内の工場再配置を促進中である。一つは、フランクフルト近郊への、工場移転、もう一つは、財政援助・社会資本整備等のインセンティブを与えつ

つ、過疎地帯への工業立地をうながすことだ。

工場を移転させるためには、単なる補助金の交付や法人税の優遇措置によるだけでは、不十分である。

移転先に、快適なコミュニティが作られているか、進出工場に直接間接の便益を与える管理中枢機能や、第三次産業の育成基盤ができているか……これらの条件の充足が、一工場主に移転の決断を下させるための、大きな力となる。

経済的便益にプラスされた、社会的便益の確保こそ、これからの工業立地のインセンティブとなりうるものであろう。

「では、その実際例を、見ていただきましょう」というわけで、翌日我々の〝お守り〟役は、州政庁からフランクフルト商工会議所の手にバトンタッチされた。

草原のなかの商業センター

最初に案内されたのが、〝マイン・タウナス・ツェントラム〟という、商業センター。その名のとおり、このセンターは、マイン川とタウナス山系との中間に立地している。センターのまわりには、ハイウエイこそあれ、見渡すかぎりの草地である。

ハイウエイのインターチェンジの大きな弧がこのセンターをとりまくようにうねり、支線を経て、車が、センターめがけてとびこんでくる。

約五、〇〇〇台収容可能な駐車場は、まだ朝のせいか車もまばらだ。

主屋である、大ショッピングセンターには、〝ホルテン〟という名の、スイス系資本のスーパーマーケットが入りこんでいる。

主屋のうしろ、駐車場につながる道の両側には、一階建の商業センターが連なっており、ここには、七十四の店が入っている。

店の業種は、バラエティをもたせるように配慮されており、レストランに花屋、子供の遊び場やボーリング場、それに、幼稚園まで設けられている。

まだ午前中だというのに、ボーリング場の前には、順番をまつ若者がたむろしている。一九六四年に建てられた、この商業センターは、二十六万平方メートルの敷地の上に四万平方メートルの建物がたてられており、年商約一五〇億マルクの実績をあげているという。この商業センターを中心として、周囲には、ライム住宅団地と、第三次産業を中心とした、エッシュボーンの工業団地ができつつある。住宅と工場団地の完成に先行して、まず、センターが建設されたというわけだ。

住を誘い水にして

シュワルツバッハ市にあるライムの住宅団地は、ちょうど、この商業センターから、B—6ハイウエイを一直線に走ってすぐのところにある。

住宅は、段丘の傾斜のままにたてられており、丘をのぼりつめた地下鉄の駅のあたりでは、なおも、新しい団地を建築中である。

フランクフルトまで、約二十分で通じるという地下鉄は、駅の周辺だけ露天掘状にむき出しにされており、電車を待つ人々がホームで日なたぼっこをしている。この駅のすぐ上が、小規模のサービスセンターになっており、ショッピングセンターに銀行、それに託児所などが設けられている。

既存の工業地帯フランクフルトに地下鉄で通じつつ、団地の周辺に工場移転をはかっていく。つまり、住を誘い水にして、職を、無理のない形で、住の近くによびもどす……という考え方だ。

その、よびもどされる職の一つ、エッシュボーンの工業団地は、ライムとフランクフルトを結ぶハイウエイの、ちょうど中間に位置している。すでに、ハネウェル等のサービス販売会社

が立地しており、これから周辺に立地を予定している企業に、便益を与えるための活躍をしている。

ひげそりブラウンの場合

もっとも、これらの工業立地に適した環境づくりがなされていても、それを目当てに移転をしてくる企業は、まだ少ない。後におとずれた、ひげそりのブラウンの場合でも、フランクフルトから移転してきた動機は、いたって単純なものである。

ルドルフ・グロス副社長のいう、ブラウンの移転の動機とは、過密化したフランクフルトに比し、良好な職環境がえられるというだけの話である。現地の人間を再教育して使うということもなく、フランクフルト時代の従業員が、そのまま、通勤距離を伸ばして、かよっているというだけだ。

この説明は、優等生的な答えを期待してきた我々を、失望させるものだったが、実際の動機とは、まだ、こんなものなのではないだろうか。

このブラウンの進出によって、地下鉄の駅が、この工場のすぐ近くにできるという。民間投資に、社会資本が追随している。だが、動機はどうあろうと、ブラウンの立地は、この地帯に

立地を予定している後続企業に、インセンティブを与えることになるだろう。むしろ、良好な職環境を求めるこれら企業の欲求を先取りした立地政策が必要なことを、ブラウンの事例は教えてくれたのかもしれない。

二つの地図の間で

ヴィスバーデンにある、ヘッセン州政庁の大会議室には、二つのヘッセン州の地図がかかっている。一つには、大小の丸が、各都市の上に印されている。丸の大きさは、九段階に分れており、大きい順から、濃紺・青・紫・濃赤・赤・橙・黄・黄緑・緑の各色に色分けされている。これは、各都市の、経済力と、ソーシャルインフラストラクチャーの整備状況に従って、その大きさを示したものである。しかも、この丸の回りには、周辺の各都市に及ぼす波及効果の程度と方向に従い、太い線や細い線が、その中心地域の色でぬられて、周囲の市に向って、タコの足状に伸びている。この地図を見れば、一目で、地域経済の構造がわかるというわけだ。

もう一つの地図——これは、川の汚染度を色で示した地図である。その川の汚染度に従い、清から濁の順に、青・薄青・緑・黄緑・黄・橙・赤の七段階に色分けしてある。上流の青い線

が、下流や、川が大きくまがるところでは、よどんで、たちまち赤い汚水の線に変っていく様子が一目でわかる。

彼等は、常に、この二つの地図をみくらべながら、開発と環境保護の接点を、さぐりあてようと努力しているのだという。

ラインの汚濁が、河口のオランダをおびやかしていることに、上流のヘッセン州は神経をすりへらしている。先程の環境地図でも、マインがラインと接するあたりは、汚濁を示す濃厚な赤で、太くぬりたくられていた。そうかといって、無秩序に、フランクフルトから過疎地へ、工場の地方分散をはかれば、こんどは、清澄なウェザー川を汚し、ブレーメンを、北海のヘルゴブラント湾を汚すことになる。

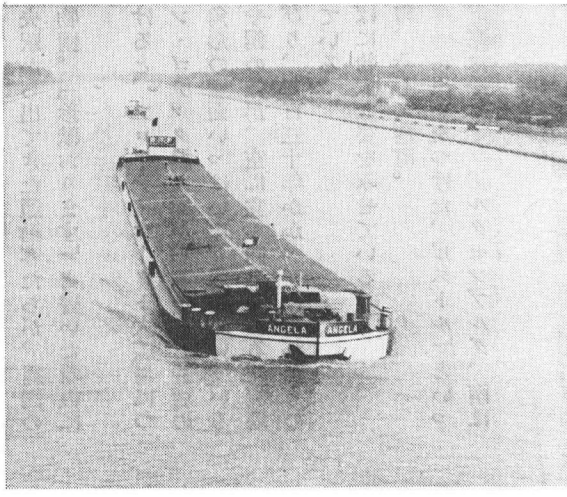
幸い、一九七一年九月には、「ドイツ環境計画」が、西独政府により承認され、我々が州政庁を訪れたその日には、塵芥処理法が成立するなど、環境保護をめぐる動きはあわただしくなりつつある。

ヘッセン州の環境地図が、再び青い清澄さを、とり戻す日も近いことだろう。

6 多国籍企業と国益

ベルギー・アントワープ市の港湾と内陸工業地帯

アルバート運河を上るプッシャーバージ



世界の四つ辻

夕べの雨にぬれた広場の石畳の上を、古めかしい中央駅から出てきた通勤客たちが、周囲の建物へと散っていく。駅のすぐ横は、アントワープ動物園。「珍獣おります」と書いた看板には、イルカの曲芸の絵がそえてある。

この広場から、ツンツンとがった建物の間をすりぬけると、フローテ・マークト大広場につきあたる。広場をとりまく建物は、いずれも、フラマン・ゴチック風。横からみると、普通のビルに屋根をつぎ足した恰好だが、正面は、細長い五角形の壁面いっぱいに、窓が開いているといった感じの造りだ。しかも、屋根の尖端には、金や銅の像が、空に立ち向っている。尖塔までの高さが、一二五メートルもある大伽藍は、のんびり、二百三十年かかって作られたものだそうで、中には、画家ルーベンスの三大作が飾られている。

我々の訪問先、アントワープ市政庁も、そのすぐそばに壮大な姿をみせている。

アントワープは、ダイヤモンドの町、ルーベンスの町、そして港町。

昔、ナポレオンは、アントワープを称して、「イギリスに狙いをつけた、ピストル」といった。なるほど、地図でみるベルギーは、北はオランダ、東は西ドイツ、ルクセンブルグ、南は

フランスに接し、なかでもアントワープ市は、その市内を流れるシェルデ川の開口部を、英仏海峡に向けつつ、北海に対している。まさに、〝世界の四つ辻〟という名がピッタリの港である。

巨大な中州ができるまで

シェルデ川の川底を、ルマルソ・トンネルで通りぬけ、右岸に出る。もともと、第二次大戦後のアントワープの発展は、このシェルデ川の右岸からはじまった。

まず立地しはじめたのが、石油精製所、船の修繕工場、製材所、自動車組立工場などである。それらの工場が占める面積の推移をみよう。

一九四〇年八十ヘクタール、一九五〇年百六十ヘクタール……この頃から、マーシャルドッグの開設と、エッソ、SIBPなどの石油化学プラントの建設とが、港の拡張に拍車をかけるようになる。

一九六〇年五〇〇ヘクタール、そして、この時からキャナルドックを右岸と平行して、内陸にくいこますための十年計画が実施に移された。この運河が伸びるにつれ、シェルデ川の右岸と、キャナルとにはさまれた部分が、巨大な中州へと変っていく。やがて、この巨大な中州

に、バイエル、デグーサ、モンサント、ソルベー、アルバトロス、BASF等の、超一流企業が立地しはじめる。この巨大な中州の出現は、アントワープを、単なる〝船のたまり場〟から、一大石油化学工業地帯へ転換させることになる。

一九七〇年、インダストリアル・エリアの面積は、ついに、三、〇〇〇ヘクタールにまでなった。わずか十年で、六倍にふくれあがったというわけだ。

野積みにされた硫黄の黄色い山を横目にみながら、我々の車は、この巨大な中州にある企業の一つ、BASFの工場につく。一九六七年に設立されたこの会社は、一億ベルギーフランの巨費を投じて作られ、さらに、今後五年以内に設備拡張のため、一億ベルギーフランを投じる計画をもっている。アントワープ第一の、石油化学会社だ。従業員約二、四〇〇人、窒燐酸肥料年間七十万トン、エチルベンゼン三十六万トン、硝酸三十二万五千トンの製造能力を有する。

四百五十五ヘクタールあるこの工場用地の約七五パーセントは、オープンスペースとなっており、この上に、特色ある工場配置がなされている。プラントを真中にして、その両側に、原料貯蔵基地と製品倉庫とを配置する。プラントの後方内陸部には、パワーステーションを設置するといったレイアウトである。原料・製品の連続的積み荷積みおろし、それに、災害防止の観点から、このレイアウトがなされたのだという。「このレイアウトはノウハウだから、内密

に」と、説明役のフェルナンド・スイケンス氏が、もったいをつける。

つくるストレージ基地への転換

巨大な外資の進出により、臨海工業地帯に変質したアントワープも、EEC加盟諸国への流通拠点としてのおもかげがうすれたわけではない。依然として、陸路水路を通じて、自動車をはじめとする各種の製品が、アントワープを経て、EEC加盟諸国におくりこまれている。〝アントワープは、EEC諸国への飛びこみ台〟であると彼等はいう。ただ、流通拠点の意味あいが、単なるストックポイントとしての役割から、生産・組立・保管・デリバリーという、多様化したサービス拠点へと、変質しつつあることは確かである。

アントワープのGMは、当初フランスのストラスブールに建設の予定であったのが、フランスのきびしい外資政策にいや気がさして、急拠アントワープに立地したという、いわくつきのものである。そのGMは、現在、年間三十四万台の自動車と、二十万台のラジェーターを組み立てている。フォードも、年間三万台のトラクターを組立て、四十カ国に輸出している。

日本のトヨタも、本格的に進出を計画しているためか、案内役のスイケンス氏は、我々の車が日本製の車に道で出会うたびに、「お客さんの車を傷つけないように」と、運転手に、オー

バーな注意を与えるほどである。

GMにせよ、フォードにせよ、いずれも、単なるスペアーパーツのストレージ基地から、生産基地に転換してきた。アントワープは、このように、臨海工業地帯への転換とともに、〝つくるストレージ基地〟への転換がなされており、これら二重の意味で変質をとげているといえよう。

公害はブーメランである

これ以上、立地の余地がなくなった、シェルデ川右岸をあきらめて、アントワープは、今度は左岸に、約六、〇〇〇ヘクタールの工場用地を造成する予定であるという。更に、シェルデ川と、ライン川とを結ぶ、キャナルの建設と、ヨーロッパ各地の工業地帯を結ぶ、パイプラインの建設を計画している。

アントワープは、お隣のロッテルダムを大いに意識して、拡張を続ける。ロッテルダムに追いつけ追いこせの意気ごみはいいが、公害が心配だ。

我々のきつい表情の質問に、フェルナンドスイケンス氏ののんびりした答えがはねかえってきた。「我々が心配しているのは、新しく立地する企業の公害ではありません。既存立地の企

業で、公害防止のための投資負担に耐えられない企業がおこす公害を、我々は心配しています。これらの企業に対しては、過渡的に、煙突を高くすることで許しております。新しく立地する企業に対しては、公害防止機器の取り付けを強制づけておりますし、その高負担に耐えうる、ビッグビジネスを、我々は選んでくるのです」スイケンス氏は更に続けて「公害は、ブーメランのようなものです。その害は、発生者のもとに必ずかえってきます」と語る。

運河沿いの内陸工業地帯

まだなにか聞きたそうな我々を乗せて、車は港をはなれ、アントワープの東北に伸びるアルバート運河に沿ってさかのぼる。約三十分でついたところが、ゲール・プントという内陸工業地帯である。

周囲は、昔、農業で栄えた、フラマン地方の面影をまだ残した赤屋根の農家。放牧の牛が草をはむ。

アルバート運河と、それに並行して走るボードウィン・ハイウェイとにはさまれた、細長い中間地帯、ここに、内陸性の工業を立地させようというのだ。

現在、アントワープは、この〝ゲール・プント〟を含めて、五つのインダストリアル・ゾー

ンを、重点開発地域として指定している。狙いは、アントワープ市内の工場再配置と郊外居住労働者の職住近接化、離農労働力の吸収、それに、運河を中心に、線状に工業地帯をつくることにより、上流の既工業地帯の有効需要を換起させようという点にある。このインダストリアル・エリアは、およそ、五四〇ヘクタールの広さをもち、そのうち、二〇ヘクタールは、公共サービスエリアとして確保されている。

現在、既に一五〇ヘクタールの上に、工場が立地しており、このほか、予約済の用地が一〇〇ヘクタールあるという。

開発は、カンピーヌ地域開発協会によって行なわれ、地価は、一平方メートル当り六〇ベルギーフラン（約四百円）と安い。なんといっても、このエリアの特色は、幅一三五メートルのアルバート運河を利用することにより、内陸部で、重化学工業の立地が可能であるということだろう。

現在立地している企業は、まだ、どちらかというと、電子機器、木材加工業等の軽工業が多いが、それでも、アモコのような、超一流石油化学工業が、運河とハイウエイの間のスペース一杯を占めている。日本からも、「カネカベルギー」が一九七三年稼動を目途として、進出を予定している。

内陸部であるだけに、工業用水の供給や、工場排水の処理には、不便な点も多い。工業用水

については、一日二万立方メートルの供給可能なパイプを、ウェステルロという地点から引く計画である。工場排水も、現在は、アントワープの汚水処理場に直結するパイプを使って流しているが、近い将来は、自家処理場が完成するという。彼等の夢ははてしなく広がる。

このアルバート運河を、南部工業地帯であるリュージュにつなげ、リュージュから更に、マース川を経て、ロッテルダムにつなぐ。また、ロッテルダムーアントワープ間の高速道路沿いに、パイプラインを敷設する。これにより、オランダーベルギー両国の、内陸部の工業化をはかるとともに、北海に面した、アムステルダムーロッテルダムーアントワープ三大港の共存共栄をはかろう、という構想である。かってのベルギーの代表的な産業である石炭は、いずれもマース川に沿った地域で産出された。

ボーリナージュ・サントル・シャルルロワ・リュージュ等の産炭地域は、戦後のエネルギー革命の影響をもろにかぶり、いまでは、石炭とともにさかえた鉄鋼のみが、内陸部の経済力をかつがつ支えている。

〝夢よもう一度〟というわけでもないだろうが、アントワープではからずも生まれたベルギー繁栄の種を、アルバート運河沿いに、徐々にさかのぼらせ、かっての石炭と鉄鋼の繁栄による栄光の町、リュージュにまでおよぼす。そこに、小国ベルギーの、経済発展に対する執念をさえ感じる。しかも、外資の力を、大いに利用してである。

アントワープ地方ならびにベルギーにおける外資の工業投資状況（1961～1970間）

	新設企業数（ケ）		計画投資金額(百万Bフラン)		計画雇傭人員（人）	
	アントワープ	ベルギー	アントワープ	ベルギー	アントワープ	ベルギー
アメリカ	57	300	17,685	58,587	6,941	29,475
イギリス	6	76	722	7,348	155	6,093
西ドイツ	9	62	11,468	14,614	1,985	10,825
フランス	3	52	533	5,161	145	2,948
イタリア	—	3	—	27	—	30
オランダ	29	120	734	6,382	1,505	6,382
スイス	2	22	50	4,209	35	1,740
スウェーデン	2	9	137	884	45	921
日本	1	3	780	892	120	260
その他	9	38	3,820	6,987	857	2,925
合計	118	685	35,979	105,091	11,788	66,499

(注) Ministry of Economic Affairs "Foreign Investments in Belgium" より
なお、上記計画数値の殆んどは、既に達成済である.

フェルナンド・スイケンス氏はいう。「我々小国の国内資本力には限界があります。国の繁栄を願うからこそ、外資の力を借りなければならないのです」と。ベルギーでは、インターナショナリズムこそ、最大のナショナリズムである。いや、このことは、これからのEEC加盟諸国全体についていえることかもしれない。

アンチゴンの手をあやつるもの

アントワープ市政庁の前の広場の中央に、「アンチゴンの手を切るブロボー」という名の、有名な銅像がある。自分の頭ほどある大きなアンチゴンの手首を、右手に高々とかかげたブロボー。切られたアンチゴンの手首から噴水がふき出している。

この像には、こんな伝説がまつわっている。

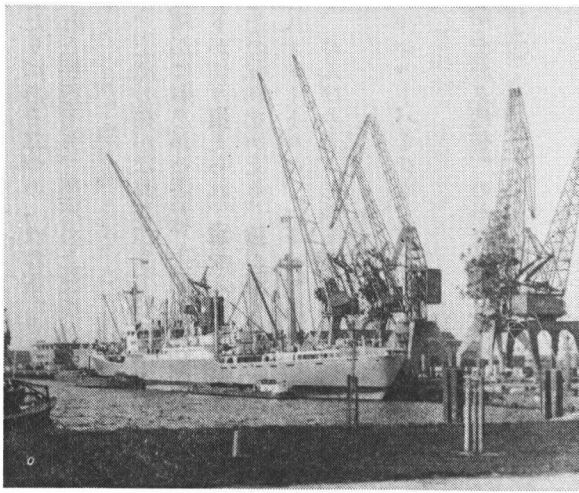
〃昔、アントワープの港に、立ち寄る外国船から、金品をまきあげるアンチゴンという名の悪い大男がいた。勇気あるブロボーという青年が、アンチゴンを倒し、これまで悪事をはたらいたその大きな手を切りおとした〃という話だ。

外資をアンチゴンにたとえるのは酷だが、いまや、小国ベルギー人は、巨大な外資と肩をだきあって、世界の四つ辻を更に内陸にさかのぼり闊歩しはじめた。はたして、アントワープ

は、外資の巨大な手首を切りおとさずとも、自分の意のままにあやつることができるであろうか。

7 生活優先の港

オランダ・ロッテルダム市・ユーロポートの現状



ロッテルダムのボトレック地帯

風格ある港町

デルフト運河が新マース川へ〝T字形〟に接するあたりにある二つの〝はね橋〟――一つは新マース川に面した運河の出口側に、もう一つは、これと平行して、運河の上流にかけられている。

船が新マース川に向って運河を下ってくると、まず、上流の橋がはねあがり、船を数隻二つの橋の間の水路にひきいれる。こんどは、川に面した橋がはねあがる番だ。上流の橋が閉じると、いままで川側の橋を走っていた市内電車のポイントが切り換えられ、車をとめる遮断機がおりはじめる。市電も、車も、今度は、上流の橋へとその流れをかえる。橋の開くのを水路でまっていた船が、港に向って一斉に動き出す。地上百八十メートルの、ユーロマストから見た、秋のロッテルダムは、あくまで船の動きに合わせ、のんびりと、しかも着実に息づいている。

新マース川を、ラインに向け、さかのぼってくるプッシャーバージも、どこか大人っぽい風格をみせている。

ライン・マース・ワールの三川が作る〝ゴールデン・デルタ地帯〟のかなめ、ロッテルダム

港は、その貨物取扱量と規模の大きさとで、世界一の名声を誇っている。

一九七〇年に入港した外航船が、三、二〇〇隻、積み荷、積み降した貨物が、二億二、五七九万トン、それに、四百四十一箇のクレーン、二十六箇のフローテングクレーン、九箇のコンテナクレーン等、近代的な諸設備を港内に有する。

戦後発展の二つのキッカケ

第二次世界大戦中、ドイツ空軍の爆撃によって、壊滅状態にあったロッテルダム港は、戦後二つのキッカケにより、急速な発展をみせることになる。キッカケの一つは、石炭から石油への、エネルギー革命であり、もう一つは、スエズ動乱を契機としたタンカーの大型化である。

マース川を経て、ライン川に通じる、ロッテルダムは、戦前、ライン・ルール地方から運び出される石炭とルールに運びこまれる鉱石が、通過することで商業港としての繁栄をみせた。

戦後のドイツ経済の奇跡的な復興、ドイツ工業の、自国資源依存型から、外国資源依存型への転換、それに、石炭から石油へのエネルギー革命、これらの要因が、ロッテルダムを徐々に変えていく。

ロッテルダムと、ラインとの間を行き来する、通過貨物の統計は、この変化を、刻々、示し

ている。

ラインから、ロッテルダムへ……石炭一九三六年、一〇、〇一五千トン、一九五九年、一、七四七千トン、ロッテルダムからラインへ……石油、一九三六年、九八六千トン、一九五九年四、九五六千トン。年々増加するラインへの石油供給量に着目したロッテルダムは、ロッテルダム港での石油精製を計画。郊外、ボトレックに、一大石油工業地帯を建設し、シェル・カルテックス・エッソ等の石油精製工場を立地させた。ボトレック工業地帯は、今、北海とユーロマストをつなぐ、東西三十キロメートルの線の、ちょうど中間に位置している。

ユーロポート計画以後

一九五六年十月の、スエズ動乱と、それに伴うスエズ運河の封鎖は、スエズ運河経由の航路をたどるタンカーを、喜望峰回りとさせ、これを契機としてタンカーの大型化がはじまった。大型タンカーを受けいれる港は、水深を一層深くすることを要請される。

そこで、ロッテルダムは、水深を深くすると同時に、石油関連産業の立地面積を一層拡大するために、北海に面する一帯に一大港湾を建設することにした。

一九五八年・六月着工されたこの新港湾建設事業は、一九七〇年完成を目途にした息のなが

ロッテルダム港と近隣諸国間の，仕向先国別・輸送手段別・貨物量推移

（1959年→1969年）　　（単位 1,000トン）

			外航海運	内陸水運	鉄道	自動車	パイプライン	計
ロッテルダムへ	西ドイツからロッテルダムへ	1959	686	4,950	247	180	—	6,063
		1969	456	10,740	341	969	—	12,506
		（増減）	(△230)	(+5,790)	(+94)	(+789)	(—)	(+6,443)
	ベルギー・ルクセンブルグからロッテルダムへ	1959	7	893	38	166	—	1,104
		1969	273	1,315	577	510	—	2,675
		（増減）	(+266)	(+422)	(+539)	(+344)	—	(+1,571)
	フランスからロッテルダムへ	1959	663	398	22	29	—	1,112
		1969	1,215	437	115	171	—	1,938
		（増減）	(+552)	(+39)	(+93)	(+142)	—	(+826)
	スイスからロッテルダムへ	1959	—	69	26	19	—	114
		1969	0	82	70	57	—	209
		（増減）	—	+13	+44	+38	—	+95
ロッテルダムから	ロッテルダムから西ドイツへ	1959	782	20,123	239	458	—	21,602
		1969	3,815	37,726	723	1,292	21,053	64,609
		（増減）	+ 3,033	+17,603	+ 484	+ 834	+21,053	+43,007
	ロッテルダムからベルギー・ルクセンブルグへ	1959	74	2,542	69	140	—	2,825
		1969	691	5,453	42	605	—	6,791
		（増減）	+ 617	+ 2,911	△27	+ 465	—	+ 3,966
	ロッテルダムからフランスへ	1959	1,192	255	39	48	—	1,534
		1969	1,120	2,695	146	400	—	4,361
		（増減）	△72	+ 2,440	+ 107	+ 352	—	+ 2,827
	ロッテルダムからスイスへ	1959	—	1,440	79	30	—	1,549
		1969	− 1	1,583	184	87	—	1,855
		（増減）	+ 1	+ 143	+ 105	+57	—	+ 306

（注）"Statistical Review" published by HAVENBEDRIJF DER GEMEENTE ROTTERDAMより

い大事業となった。

港湾開発だけでなく、周辺のコミュニティ建設計画も含む、このグランドデザインを、市は「ユーロポート計画」と名付けた。〝ユーロポート〟とは、「ヨーロッパの門戸」という意味である。この時から、ロッテルダムは、EEC諸国の門戸としての歩みをはじめた。

ユーロポート計画着工後、一九五九年から、一九六九年にかけての、ロッテルダムの成長ぶりをみてみよう。

この間、海運貨物取扱量は、一九五九年当時の、二・六倍にふくれあがる。このほか、輸出二・四倍、輸入三・一倍、通過貨物量二倍となっている。

海運貨物のなかみをみると、従来からの取扱品目である穀物・石炭・肥料等が、減少もしくは横バイとなっているのに対し、石油・鉱石が各々約三倍の伸びをみせる。

一方、鉱石・石炭は、通過貨物の量が、ますますふえてきているのに対し、石油の通過貨物量は、減少の一途をたどる。

ロッテルダムが、単なる通商貿易港から脱皮し、石油精製基地・原材料貯蔵基地としての性格を強めつつあることを、統計は示している。

では、ロッテルダムで、作られ貯蔵されたものは、どこへいくのだろう。

運河による、内陸運航貨物量の統計をみると、フランスとドイツへの移出量の伸びが、もっ

とも大きいことがわかる。

フランスは、貧弱な国内石油資源をカバーするため、また、アルザス・ロレーヌ地方の鉄鋼業の原料鉄鉱石を確保するため、海外に資源をもとめはじめた。この十年間、フランスへの移出量が十一倍の伸びをみせたのは、このためである。

フランスに限らず、運河をさかのぼる貨物量は多いが、運河を下ってくる貨物量は少ない。ドイツから来る、石炭・金属を除いては、微々たるものだ。

これは、内陸水運が、恒常的に、内陸工業地帯への原料供給ルートとしての役割を果たすようになっているからだ。ここで、内陸工業地帯とを結ぶ、パイプラインの役割も無視できない。

一九六〇年六月、ロッテルダム・ライン・パイプライン会社（ＢＲＰ）は、ロッテルダムのベルニスと、西独のウェセリングとを、パイプラインでつないだ。

更に、一九六五年には、ウェセリングから、フランクフルト・ケルステルバッハへと、延長する。

総延長約五〇〇キロメートル、口径二十四インチの、このパイプラインは、一九七〇年、二、四五〇万トンの輸送実績を示している。このほか、全長一〇五キロメートルの、ロッテルダム・アントワープ・パイプライン（ＲＡＰＬ）の建設が、一九七〇年から、始まっている。

開きはじめた門戸

ユーロポートは、このように、後背地の諸国に向って、内陸水運と、パイプラインとを伸ばし、その代価を吸収しつつ、一九七〇年完成した。

水域を含めた、ロッテルダム・ユーロポートの面積は、約一〇、〇〇〇ヘクタールを、進出各企業に、一〇〇年契約で、賃貸している。賃貸料は、一平方メートル当り、年間約〇・六～二・〇ギルダー（六〇円～二百円）で、物価の変動にスライドし、五年毎に、更改できることになっている。

ユーロポートの建設投資額は、約一〇億ギルダー（一、〇〇〇億円）という、巨大な金額であるが、これも、企業からの賃貸料収入や、税金収入等で償還することができるという。

ユーロポートは着実に、外海と内陸の両方向に向って、幅四キロメートル、長さ三〇キロメートルの、細長い門戸を開きはじめている。ユーロポート建設の目的は、単なる工場用地の造成化のみあるのではない。

ユーロポートを中心として、マース河口一帯に、快適な職環境と住環境とをあわせもつ、コミュニティを建設することが、究極の目的である。

東西を結ぶ水路を中心として、工場地帯を南北の幅四キロメートル以上に拡大させないように、線状開発をはかりつつ、その周辺にオープンスペースを確保し、ニュータウンをはりつける。線状開発でなくては出来ない、超職住近接化をはかろうというわけだ。

現在、既に、ボトレック工業地帯に働く人々のために、マース川の南岸に、スパイケニッセ市が、ユーロポートに働く人々のために、ヘレフェーツルイス市がつくられている。マース川の両岸のコミュニティが、水路により分断されないためには、両岸を結ぶトンネルが必要だ。このため、今ある、マース・ベネルックス両トンネルのほかに、更に、二本のトンネルの設置が計画されている。このトンネルが開通すると、ユーロポート周辺のニュータウンから、南北の線上にあるオランダ第三の街ハーグへの時間距離が、著しくちぢまるという。

ユーロポートは、生産面では、東西の線上にあるロッテルダムと接しつつ、生活面では、南北線上にある、ハーグと接する。東西の生産軸と、南北の生活軸とが、交叉しつつ、ユーロポートは発展していく。もちろん、この発展は、条件付きである。ラインの汚濁と、立地企業の公害とが、この交点を犯さない限りにおいてである。

ラインの汚濁―二つの問題―

ラインの汚濁問題は、大きく分けて二つに分けられる。一つは、国際的問題であり、もう一つはオランダ国内での問題である。

第二次大戦後、ラインの水質が著しく悪化してきたため、ライン流域の五カ国（スイス・西独・フランス・ルクセンブルグ・オランダ）によって、一九五〇年、「ライン河保護のための国際委員会」が結成され、一九六五年五月には、各国間で協定が締結された。

このほか、西独とオランダとの間に一九六〇年、オランダとベルギーとの間に一九六三年、各々、水質規準に関する協定が締結されるなど、国際的な協力体制は、徐々にではあるが確立されつつある。しかし、依然として、ラインの汚濁は、後背地の工業化に比例し、進行している。

国内的な問題―これは、海より低いオランダの地形と関係してくる。大型船舶を通すため、港湾の水路や運河の幅を拡大し深化するにつれ、海水から淡水への逆流や、海水の地表水への浸透を発生させる。

これは、オランダ国内の淡水供給に支障を生じさせることになる。ロッテルダムは、水供給

を間接的に、ラインに依存している。ラインの水をベレンプラートの貯水池にため、浄化しているのだから、ラインへの海水の混入は、工業汚水による汚濁同様、ロッテルダムにとって、頭のいたい問題である。

オランダではこの事態に対し、ゾイデル海がふさがれて出来たアイセル湖の水を、ライン運河を通じて流すことで解決しようとしている。

生活の軸が門戸を強くする

国際・国内両面からのオランダの葛藤は、大気汚染問題についてもあらわれている。国内の大気汚染に対しては、一九七〇年十一月成立の、「大気汚染防止法」（実施は一九七二年一月より）と、一九六九年十月完成の「大気汚染測定・制御ネットワーク」とにより、完璧を期している。

問題は、ベルギー・アントワープで汚染された大気が、オランダに流入しているという事態だ。我々が、アントワープを訪れた時、関係者の一人が、こういっていた。「（大気汚染防止につき）既存工場に対しては、煙突を高くすることで許しています。アントワープから数キロはなれた森林地帯で、汚染された大気は還元されうるからです」と。もしかすると、その大気が

還元されずに、ロッテルダム上空をさまよっているのかもしれない。オランダーベルギー両国は、この問題について、現在話しあいを進めている。

ロッテルダムは、これらの環境問題を解決しながら、ユーロポートの周辺に、グリーンゾーンや、レクリェーションエリアを設けることに全力を注いでいる。その一つとして、既に、マース川畔に、ブリエルゼ・マース自然公園が出来あがっている。

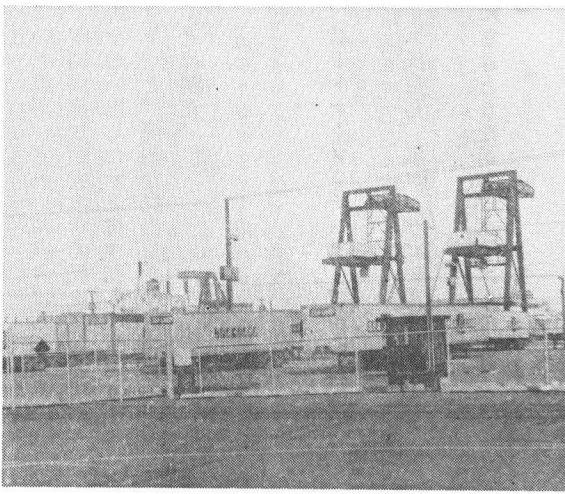
一日の日程を終え、ユーロポートから、新マース川の南岸を、ロッテルダムに向けさかのぼる途中、道路のそばに牧草が広がり、子供達が夕焼けのなかで、フットボールを楽しんでいる光景に出会う。その向うには、石油プラントの連続と、農場の広がり。

生活の軸は、充実しつつある。そして、この生活の軸が、カンヌキとなって、ヨーロッパの門戸を強くしつつある。

8 進む輸送の複合体づくり

アメリカ・ニューヨーク市・ポートオーソリティーの活躍

シーランドコンテナ基地



中国国連加盟の朝

昨日まで、エンパイヤステートビルの中層をおおっていた雲が、きれいに吹きはらわれた。今朝の新聞は、いずれも、昨日の午後、承認された、中国国連加盟を大きく伝えている。ニューヨークタイムスは、「国連は北京に席を与え、台湾を追い出した」と書きだし、ディリーニュースは、「レッドチャイナ・イン・タイワン・アウト」と、簡明な見出しをつけている。新時代の幕開けにふさわしい、晴れあがったニューヨークの朝だ。

二つの州を結ぶ

やけに加速度のつくエレベーターに乗って、我々は、ポートオーソリティー・ビルの九階へと急ぐ。

出迎えてくれたのが、ラッセル・F・スミス氏。スミス氏自ら、紙コップにお湯を注いでのアメリカらしい紅茶のサービスだ。

ティーパックの糸を木のスティックにクルクル器用にまきとりながら、スミス氏は話す。

「このポートオーソリティーのビルは、そうは見えないでしょうが、容積では世界第三のビルなのですよ。二階以上はオフィスですが、地下と一階は、百九十二台収容可能なトラックターミナルになっています」そんな話をして、スミス氏は別室から二つの旗のミニチャーをもってきて、我々の前に置く。一つは、アメリカの国旗、もう一つは、ポートオーソリティーの旗である。

ポートオーソリティーの旗は、青地のなかに二つの紋章がロープでむすばれている。ニューヨーク州のマークと、ハドソン河をはさんでの隣の州、ニュージャージー州のマークだ。この旗が示すように、ニューヨークポートオーソリティーは、一九二一年、ニューヨーク、ニュージャージーの両州が協力して、結成されたものだ。それまで、両州の、ニューヨーク湾管理をめぐる争いは絶え間がなかったという。

なぜなら、ニューヨーク港のニューヨーク側には、海運が発達し活況を呈していたのに、ニュージャージー州側では、鉄道幹線中心の発展だけで、港湾の発展はなかったからだ。ニュージャージー側では、このニューヨーク港の不均衡発展に常に不満をもっていた。これらの無用な摩擦と争いを解消し、ニューヨーク港を中心に輸送施設を整備し、港湾の管理を一元化しよう、ということから、ニューヨークポートオーソリティーは、誕生した。

こんないきさつがあったため、現在も、ニューヨークポートオーソリティーは、両州共同の

ニューヨーク・ポートオーソリティーの管理する諸施設一覧

施設名	設立日	投資額
		百万ドル
J・F・ケネディ国際空港	1948.7	440.8
ラ・ガーデア・エアポート	1939.12	137.8
ニューアーク・エアポート	1928.10	129.0
テターボロ・エアポート	1949.4	11.4
ポートオーソリティ ヘリポート	1956.9 1960	0.7
ニューヨーク・ニューアーク ユニオン・モーター・トラック・ターミナル	1949.11	18.1
ポート・オーソリティービルデング	1932.10	23.2
ポート・オーソリティー・バス・ターミナル	1950.12	56.9
ベヨン・ブリッジ	1931.11	18.3
アウターブリッジ・クロッシング	1928.6	16.5
ゴーザルス・ブリッジ	1928.6	21.3
ジョージ・ワシントンブリッジ	1931.10	195.8
ホーランド・トンネル	1927.11	65.4
リンカーン・トンネル	1937.12	190.8
ブルックリン・ポート・オーソリティー・マリン・ターミナル	1956.3	95.4
ポート・ニューアーク	1948.3	107.8
エリザベス・ポート・オーソリティー・マリン・ターミナル	1962.8	97.0
ホボケン・ポートオーソリティー・マリン・ターミナル	1952.10	18.1
エリーベーシン・ポートオーソリティー・マリン・ターミナル	1958.12	12.1
ポート・オーソリティー・グレイン・ターミナル・アンド・コロンビア・ストリートピア	1944.5	47.0
ポート・オーソリティー・トランス・ハドソン・システム（PATH）	1962.9	124.4
ワールド・トレード・センター	1973	600.0

機関となっており、港湾管理も、両州知事の任命による六名づつの委員によって構成される委員会によって、行なわれている。

巾広い経営領域

ニューヨークポートオーソリティーによって管理開発されている施設は、多様である。その領域は、港湾施設だけでなく、ケネディ空港をはじめとした、六空港、四つのバストラックターミナル、四つの橋、二つのトンネル、六つのマリンターミナル、等々、陸海空あらゆるネットワークを動かすカギを、ニューヨークポートオーソリティーはにぎっている。

スミス氏は、笑いながら言う。「ニューヨーク州の人が、ニュージャージー州に行く場合、最低二回は、ポートオーソリティーに金をはらわなくては行けないのです。なぜなら、ニューヨーク州とニュージャージー州との境にある、ハドソン河をわたるためには、トンネルにしろ、橋にしろ、すべてポートオーソリティー管理の施設を利用しなくてはいけないのですから。しかも、行った人は、必ず自宅に帰ってこざるをえないのですから」

ポートオーソリティーは、公共企業体であり、自主性ある法人として設立されている。だから、その財政は、独立採算制をとっている。独立採算をベースとしながら、港湾管理開発の基

本方針と収支については、最終的な責任についてのみ、設立母体である行政に服している。ポートオーソリティーの経営については、いくつかの財政上の優遇措置がとられている。

例えば、ポートオーソリティーの収入に対して、国税、地方税（固定資産税を含む）が免除されており、ポートオーソリティーの発行する社債についても、その社債利子所得は課税対象とされていない。

これらのいくつかの優遇措置のおかげで、ニューヨークポートオーソリティーは、管理する施設から入る利用収入と、社債発行を主な財源として、その巨大な屋台骨を支えているのだ。

ハドソン河をこえて

スミス氏の車に先導されて、我々は、ニューヨーク港のニュージャージー側、エリザベス・ニューアーク・両マリンターミナルへと向う。

途中、これも、ポートオーソリティーが管理している、「ホーランド・トンネル」を通って、ハドソン河の底をぬけることにする。このトンネルは、ポートオーソリティー設立以来の初仕事として、一九二七年、クリフォード・M・ホーランドという、技術者によって、建設されたものだ。

南北二本のトンネルが、それぞれ一方向づつ走っており、各々の車線は、トラック専用車線と、一般専用とに分れている。トンネルの両端には、巨大な換気装置が設けられており、九十秒に一回の割合で、換気されている。いまでは、どこにでもある、これらの装置も、当時としては画期的なものであったらしい。トンネルをぬけると、決してきれいとはいえない工場街が、左右に広がる。

ホボケンマリンターミナル……港の便益をもとめて寄集してきた古い工場群に、とりかこまれて窒息しつつある港の姿だ。

ニューヨークポートオーソリティーは、この老朽化した港を再開発するため、一九五二年から、港の改修に着手、老朽化した埠頭の修復や、新埠頭の新設をし、港と鉄道とを直結させることで、特色をもたせたという。しかし、それ以後到来した、コンテナ時代……これまで、アパーニューヨーク湾の水辺のみ開発に努めてきた、ニューヨークポートオーソリティーは、広大なコンテナヤードのスペース確保に限界を感じ、ジャージー市のさらに隣、ニューアーク市に、開発の手を伸ばす。ニューアーク湾は、アパーニューヨーク湾から、キリバンカル水路を通じ、更に奥に入りこんだ、静かな港だ。ポートオーソリティーは、このニューアーク湾の南に、九百十九エーカーの敷地を確保し、一九六二年から、一大コンテナ基地、〝エリザベス・マリンターミナル〟を建設している。

シーランド永久コンテナ基地

たえまなく発着をくりかえす、ニューアーク空港を横目にみて、我々は、シーランドの事務所に着く。

百十一エーカーある、このシーランドのターミナルには、六つのバース、四基の陸上クレーン、二、〇〇〇箇のコンテナが収容可能な、約六エーカーのマーシャリングヤードが、設置されている。エリザベスマリンターミナルの、約六分の一が、シーランドによって、占められているというわけだ。

事務所のうしろに広がる、マーシャリングヤードには、シーランド独特の、台車(シャシー)がとりつけられたコンテナが、無数にある。ちょうど、港湾ストの真最中のためか、コンテナヤードは、立錐の余地もないほどの混み方だ。俗に、シーランドシステムとよばれるこの、コンテナの下に台車をつける、シーランドのやり方は、同社の成長の秘密だといわれる。

かって、シーランド社のスポークスマンが、ビジネスウィークの誌上で、こんなことをいった。「船会社の人々は、コンテナ船を船と考えているが、実際は、トラクターの役目をしているにすぎない」と。

シーランドのコンテナは、海ではコンテナ船をゲタにはき、陸では、シャーシをゲタにはいて、世界中を走りまわっている……というわけだ。シーランド方式によると、重いコンテナが上下移動するのは、コンテナ船への積み荷積み降しの時だけで、あとは、水平移動することになる。陸上では、すべて水平移動という、このやり方は、労力の節減というメリットの反面、水平移動のための、広い敷地を必要とするというデメリットをもつ。

シーランド社は、このエリザベス・マリン・ターミナルを永久基地と定めているものの、やはりスペースの確保には頭をいためているようだ。ことに、一九七二年から就航の超高速コンテナ船〝SL―7〟が、三十三ノットの高速で毎回運んでくる、一、一二八個のコンテナを、どうさばいていくかが問題である。この超高速コンテナ船は、近い将来、十六隻にまでふえるが、その時には、この広いマーシャリングヤードも一杯になることだろう。そうならないために、彼等は、陸上輸送と海上輸送との複合体を早くつくりあげ、基地にコンテナが滞留することを防ぐように努めている。

変わる港湾の機能

海上輸送と内陸水運との輸送の複合体は、すでに、プッシャーバージや、〝はしけ〟を積ん

だＬＡＳＨ船、シーバージクリッパー等のやり方にあらわれている。

陸上輸送と海上輸送との複合体は、トレーラー網や鉄道網を、コンテナ基地にはりつけることにより、つくられる。現在、海上輸送者による陸上輸送は、法的に禁止されている。だから効率的なコンテナの陸上輸送をはかるには、陸上・海上両業者の連携プレーが必要になる。そこで、シーランド社は、船からおろされたコンテナが、そのまま台車をつけて陸上を走るために、トラック業者と、「トレーラー交換契約」を結んでいる。

シーランドは、トラック業者に、コンテナ付台車を〃一日いくら〃で貸す。トラック業者は賃貸料がかさまないうちに、一日も早く、コンテナを目的地まで運び、台車をシーランドに返さなければ、もうからない。シーランドは、コンテナ付台車を、マーシャリングヤードに用意して、トラック業者が借りにくるのを待っていればよいというわけだ。

シーランドは、空コンテナの回収費用を負担しないで済むし、トラック業者は、トレーラーへの設備投資をしないでもやっていける……というのが、この方式のミソである。

鉄道輸送と海上輸送との複合体づくりは、更に雄大な構想となる。「ランド・ブリッジ構想」がこれである。

アメリカ大陸を橋にして、アジアからヨーロッパへ、ヨーロッパからアジアへ、コンテナのかけ橋をつくろうというわけだ。この橋ゲタであるアメリカ大陸の端から端を鉄道でつなぐ

と、パナマ・ケープタウン経由でヨーロッパに船でいくより、早い日数でコンテナを運ぶことができる。

鉄道輸送は、最後の生き延びる道を、コンテナ輸送にもとめ、海上輸送は、大陸間の短絡によるメリットを、鉄道輸送に見出だした。航空輸送と海上輸送との複合体づくりも、超大型貨物航空機DC—八—六三Fの出現や、アメリカ陸軍の超大型機ロッキードC—五Aギャラクシイの、民間用への改良によって可能となりつつある。

ことに、このシーランド基地は、近くのニューアーク空港との連結により、将来、航空機によるコンテナ輸送が最も発達する基地として期待されている。

港は、陸に、空に、顔をむけはじめた。エリザベス・マリンターミナルには、名物が二つある。この、シーランド基地と、もう一つは、略称〝ITO〟と呼ばれる、インターナショナルターミナル・オペレーション会社だ。

この会社は、八十五エーカーの敷地内に、スターポータークレーンと、二十九の可動ヴァンキャリアー、それに、コントロールタワー、八レーンのゲイトウエイをもち、コンテナ船への積みこみ積みおろし、マーシャリングヤード内の移動等を、一手に引受けている。船内荷役（ステベドアリング）と、沿岸荷役（ドックマン）、荷物の検数、うけ渡しを、すべて一人でやってしまう組織体がこのITOである。

ストのため、名物のスターポータークレーンは、動きをみせていないが、その巨大でメカニックな姿をみていると、沖仲仕たちが、よってたかって荷物を積み降す、これまでの港らしい風景が、今となっては、その緩慢さをたのしむ、一つの儀式になってしまったことをつくづく感じる。

陸・海・空・情報のアセンブラー

シーランドがいったように、コンテナ船は、単なる海上のトラクターにすぎず、港は、コンテナ移動の動力を、船から、トラックや鉄道、航空機へつなぎかえるためのスペースにすぎなくなってきた。

その港が、どんなに波がなく、干満の差が少なく、氷がはらなくとも、後背地の内陸輸送体系との複合体づくりがなされていなければ、港の機能は半減してしまう。この複合体づくりがなされて、次に必要とされるのは、この複合体を利用し、貨物を効率的に分配するための、チャンネルの選択であり、この選択を可能とする、情報網の整備である。

ニューヨークポートオーソリティーは、現在マンハッタンに、世界最高のビル、「世界貿易センター」を建設している。〝貿易の国連ビル〟とよばれる、このセンターには、世界中のあ

らゆる貿易関連産業の出先機関が入りこみ、情報網の整備にとりくむことになる。

陸・海・空あらゆる輸送手段による、最も効率的な、経路と方法を、豊富な情報によって、即座に決定しうる日も近い。

ヨーロッパの港が、「通過する港」から、「つくる港」へと変りつつあるのに対し、ニューヨーク港は、「陸・海・空の輸送手段を、情報によりアセンブリーする港」へと、変りつつある。

ニューヨーク州と、ニュージャージー州間の過当競争から生まれた、このニューヨークポートオーソリティーは、その対立を見事に止揚して、世界貿易のシンクタンクとしての機能を果たしはじめている。

9 内陸への太い切り口

アメリカ・ニューオリンズ市・セントロポート・USAの構想

ニューオリンズの公園で

ミシシッピーのうねりに沿って

十月とは思えない、熱い日ざしをうけて広がる、オークの並木。両側からおおいかぶさる葉陰の間を、座席を前向きにした市電が走る。道の両側には、テラスを前にせりだした、白ペンキ塗りのスペイン風プランテーションハウスの連なり。

このセント・チャールズ・ストリートは、道一つへだてたミシシッピー河の、大きなうねりに沿って、それより浅い弧をえがいて曲る。

ニューオリンズ市は、別名「三日月の都」（クレセント・シティー）とよばれる、南部の町だ。

混血の歴史

ミシシッピー河がメキシコ湾に注ぐ、一〇六マイル手前の湾曲部に、一七一八年、フランス人ビアンブルが、十八マイルに及ぶ堤防をもうけてつくったのが、今のニューオリンズ市の始まりだという。

まず、この地方の開発は、棉花の栽培を中心とした、プランテーション（大農園）の地主達の手によって行なわれる。

彼等は、アフリカや仏領西印度諸島からおくりこまれる黒人や、インディアンの捕虜、それに貧困な欧州人の渡り者をつかって農作業を行なったという。

今でも、当時の〝ドレイ市場〟のあとが、フレンチマーケットの近くに残っている。

その後、ニューオリンズは、一七六三年にフランスからスペインの手に支配がゆだねられたうえ、一八〇三年フランスからアメリカにルイジアナ州の一部として売られる。めまぐるしい支配の変遷は、ニューオリンズを徐々に変えていく。

アメリカらしくないアメリカの都市、スペイン風の文化と、フランス風の文化とが、奇妙に織りまざったニューオリンズの魅力は、こうした歴史の混血によって生まれてきた。

この混血の風土のなかにも、ネイティブなものがある。ディキシーランド・ジャズの誕生である。ニューオリンズがジャズ発祥の地といわれるのは、一九一四年、ニューオリンズ市の白人楽団がシカゴに招かれてから、ジャズがアメリカ全土に流行しはじめたことによるものらしい。

フレンチクォーターのバーボンストリートを、ちょっと右に曲ったところにある、プレザベーションホール。一ドルを払って中に入ると、せまくて暗い部屋に、一杯の人だ。演奏してい

る人々は、昼間は仕事をして、夜になると、ここへかけつけてくる、ジャズがすきでたまらない人達だ。素人ッぽさが、かえって土着の香りを強くする。

穀物中心の港からの脱皮

観光客にとって魅力のつきない都市、ニューオリンズ市もその財政は苦しい。局部的な観光地であってみれば、観光客のおとす金も知れている。

しかも、南部第一の都市（人口一〇五万人）であるニューオリンズ市は、年々人口増大の傾向にあり、それに追いつくには、都市機能拡大のための投資が必要だ。市が頼りうるのは、ニューオリンズ港の有する経済力だけである。

現在、ニューオリンズ港は、その取扱量で、アメリカ第二の地位を占めている。

年間海外との貿易取引高が、二十八億ドル、一億トンの海上輸送貨物を取扱っており、これは、アメリカ全土の港湾取扱貨物の、約七・八パーセントを占める。ことに穀物の輸出高は世界一であり、穀物の取引では、日本との関連も深い。一九七〇年の、ニューオリンズ港経由の総輸出量のうち、一七パーセントが日本向けである。

ニューオリンズ港は、メキシコ湾から、約百十マイル、ミシシッピー河をさかのぼったところにある、線状の港である。ミシシッピー河に沿った、約二十五マイルの間に、各種の港湾施

設がはりついている。

港内には、軍事用を含めて約百二十の埠頭があるほか、バナナ荷揚げ専用埠頭や、サイロと船とを直結するグレインエレベーター等が設けられている。これらの施設は、いずれもかなり老朽化しており、また、コンテナリゼーションを中心とする輸送革命に、機能・スペースの両面で、追随できなくなってきている。

ことに、お隣りのヒューストン市同様、近年、石油化学工業や宇宙関連産業の立地数が増大しているため、従来の穀物中心の港からの脱皮が迫られている。

いささか光の弱まった〝三日月〟部分を再び照りかがやかせるために、市当局は、ミシシッピーの恩恵をフルに利用した開発計画をたてた。〝セントロポート・USA〟構想がこれである。

線から面への開発へ

この構想は、これまで、ミシシッピー河沿いに直線的に進めてきた港の開発を、こんどは面的に開発しようとするものだ。

ミシシッピー河と、ポンチャートレーン湖を結ぶ、インダストリアル・カナル、これと直角に交わる、ミシシッピー・リバー・ガルフ・アウトレット……この二つのカナルが交叉して作

る十字形の部分が開発の中心地帯となる。

総工費三億九千五百万ドル、完成時期を二、〇〇〇年とする、息のながい計画だ。

ニューオリンズ市政庁の、アルバート・ホウラー氏の案内で、建設予定地をみる。現在は、既設の古い波止場の撤去と、ターミナル用地造成の真最中だ。広幅のキャナルが交叉しているあたりは、湿地帯という地理的ハンディがあるものの、かなりのスペースの余裕が感じられる。市当局は、ここに、一つの鉄鋼ターミナルと、バナナターミナル、それに、バージキャリアターミナルを設け、周辺には、新たに、住居・商業・レクリェーションの各地区を設けるという。

LASH船を推進力にして

バージキャリアターミナルの設置は、この構想の一つの目でもある。

ニューオリンズ港は、ミシシッピー河からメキシコ湾へ、あるいはメキシコ湾からミシシッピー河への、輸送手段の転換を、スムーズに行うための拠点である。そのために、港は、ハシケ輸送と海上輸送との連結に、特に力を注いでいる。なかでも、ハシケを積んで走る、ラッシュ（LASH）船は、この連結をスムーズに行うのに威力を発揮するものと期待されている。〝セントロポート・USA〟構想では、将来、港の発展が、このラッシュ船や、シービー船の発達に負うところが多くなるだろう、といっている。

ラッシュ船の発祥が、ニューオリンズであるというのは、ミシシッピーの恩恵をうける、民の発想法らしく、面白い。

現在、二隻のラッシュ船が、セントラル・ガルフ・ラインによって運航されており、十一隻が、ミシシッピー上流の、アボンダール・シップヤードで建造中であるという。このラッシュ船は、全長八六〇フィート、総トン数二万七千トン、七十三個のハシケを積んで、約二十ノットの速さで走る。

シービー（SEA・BEE）船が、ラッシュ船とちがうのは、ハシケを海に降ろす場合、ラッシュ船が、門形クレーンを使うのに対し、シービー船は、大型エレベーターを使い、二個同時におろすことができるという点だ。シービー船は、全長八百七十五フィート、総トン数二万四千五〇〇トンで、約二十ノットの速さで走る。ラッシュ船とほぼ同じ性能・規模だが、コストは、ラッシュ船が約二千五百万ドルなのに対し、シービー船は三千七百万ドルと高い。現在、ニューオリンズの、ライクス社で建造を計画中である。

ラッシュ船にしても、シービー船にしても、船は埠頭を選ばない。もしかすると、この方式は、港湾ストにいや気がさした船主たちの発想であるのかもしれない。

いずれにしても、ラッシュ船の発達は、これまでの港湾機能を、より流動化する契機となることはまちがいない。

ラッシュ船・シービー船の就航建造状況

区　分	船　主	航　路	隻数	総トン数	重量トン	コンテナ積載容量	建造所	就航年月
				トン	トン	個		
ラッシュ船	Central Gulf Line	ガルフ／欧州	2	73,724	87,000	3,000	住友重機	69.11 70.8
（就航中）	Prudential-Grace	北米東岸						
	Line	―地中海	3	79,200	56,550	4,500	Avondale	70.12 ～71.6
	PFEL	極東／ＰＳＷ	3	79,200	56,550	3,600	Avondale	71.8～ 71.12
	（就航中　小計３社）		8	232,124	200,100	11,100		
（建造計画中）	Central Gulf Line	北米東岸/印パ,紅海	2		78,000		Avondale	74.7
	Delta Line	北米東岸/カリブ,南米	6		113,000	7,200	Avondale	73.4 74.
	（建造計画中　小計２社）		8		191,000			
	（ラッシュ船　合計）		16		391,100			

区　分	船　主	航　路	隻数	総トン数	重量トン	コンテナ積載容量	建造所	就航年月
シービー船	Lykes Bro Corp	ガルフ／欧州	6	123,000	163,200	10,800	General Dynamics	72.1
(建造計画中)	PFEL	極東／PSW	3	79,200	56,550	3,600	Avondale	72～73.4
	Prudential-Grace Line	北米東岸/印パ,紅海	2	52,800	37,700	3,000	〃	72.12～73.2
	Waterman	北米東岸/印パ,紅海	3		117,300		〃	73.12～74.2
	Hapag-Lloyd (西独)	ガルフ／欧州	1		43,000		Co-chrill	72.9
	HAL (オランダ)	〃	1		43,000		〃	72.3
	(シービー船　合計)		16		460,750			
ラッシュ船＋シービー船　合計			32		851,850			
(うち建造計画中)			(24)		(651,750)			

(注) OECD資料より作成

内陸への太い切り口

ミシシッピー・リバー・システム

〝セントロポート・USA〟が完成する二〇〇〇年には、ジェネラルカーゴの約三分の一（約五百万トン）が、ハシケ輸送に移行するといわれている。

「一ドルで、一トンの貨物を動かすとすれば、飛行機で五マイル、トラックで十五マイル、鉄道で六十七マイル、水運ではなんと、三百三十五マイルも動かせる。」と、彼等はいう。もちろん、時間要素が捨象されているのが、このうたい文句のミソなのだが。

ニューオリンズを中心とした、ハシケ輸送は、二つに分けられる。一つは、メキシコ湾岸沿いに、フロリダと、タンパを結ぶ、「ガルフ・イントラコースタル・ウォーターウェイ」と、もう一つは、ミシシッピー河を中心とした、「ミシシッピー・リバー・システム」だ。

ニューオリンズは、ミシシッピーの上流に流れこむ各川を通じて、アメリカ内陸の、いくつかの工業都市と結んでいる。

ミシシッピーからテネシー川を通じて、ノックスビル・テネシーへ、オハイオ川を通じて、ピッツバーグ・ペンシルバニアへ、更に、ミズーリ川を通じて、サイオークスシティへ、ミシシッピー上流を通じて、セントポール・ミネアポリスへ、イリノイ川と運河を通じ、シカゴへ……等々。

内陸水運により、シカゴへ行く場合、所要日数は、上り約十四日、下り約十一日であるという。

ミシシッピー河を主軸とし、これに流れこむ各川のネットワークを利用すると、ニューオリンズの支配可能な経済圏域は、とてつもなく、広範囲なものとなる。

「一九七〇年時点で、アメリカ全土に占める、ニューオリンズの通商領域の比率は、人口三六パーセント、就業人口三五パーセント、購買力三三パーセントに及びます」と、彼等はいう。手渡されたパンフレットのアメリカ地図には、アメリカ大陸の中央約二分の一が、領域を示す色で、黒々とぬられていた。

自然の恩恵をうけるチエ

ミシシッピー河の恩恵をうけて育ってきたニューオリンズの人々は、あくまで河にたよった生き方をしている。

そこには、ミシシッピー河の申し子としての、いじらしささえ感じる。自然が与えた、内陸への太い切り口を、いかにコントロールし、経済の流れを内陸に及ぼすかは、今後の彼等に荷せられた課題でもある。

ニューオリンズの人々は、めまぐるしく変遷する支配の歴史のなかでも、常に、河と湿気と

えき病に対し、戦いをいどんできた。湿気のひどさは、地上に棺を設置した独特の墓を、彼等に生み出させた。一八三三年にこの地をおそった黄熱病とコレラは、この地に、チューレン大学をはじめとした米国指折りの医学校を設立させた。

市内にある十一の排水ポンプ場は、今も、雨水をポンチャートレーン湖に排水している。延長四十キロに及ぶ世界最長のコンクリート橋〝ポンチャートレーン・コーズウェイ〟はポンチャートレーン湖の対岸と市を結ぶことに成功した。自然の暴力を防ぎ、恩恵をとり出すチエを、ミシシッピーの民は、本能的にもっている。セントロポート・USAの構想にもとづいて、現代の民がチエを集約して生み出すものに期待しよう。

10 緑と景観の産業団地

アメリカ・ロスアンジェルス郊外「アーバイン・インダストリアル・コンプレックス」を訪れて

アーバイン団地の景観ゾーン

かわいた町

砂っぽさが、はるか上空の飛行機にまで、まきあがってきそうな、コロラド砂漠。だれが通ったのか、一本の道が、砂丘のかげにたどたどしくつけられている。そんな不毛の光景に連続してあらわれるのが、茶色っぽい、かわいた町……ロスアンジェルスだ。

真一直線に伸びる水路と、ペンキで塗りたくったような平面的な緑、ハイウェイのえがく曲線とがだんだん近づく。地上に降りてみると、それほどうるおいのない町でもないらしい。町には、かなりの起伏があるし、緑も豊かだ。ハイウェイの両側にある緑は、「なまけ草」という、つたの一種であるという。有名なディズニーランドは、ロスアンジェルスから、サンタアナ・フリーウェイで、約二十五マイルの地点にある。そこから、更に、十マイルほど、サンディエゴに向って走ると、砂っぽいカルフォルニア高原がひらけてくる。

アーバイン家の歴史

カリフォルニア州・オレンジ・カウンティーは、太平洋岸に沿って、ロスアンジェルスに隣接した、面積約四十万エーカーの町である。

このオレンジ・カウンティーの約五分の一の面積を所有し、開発を行なっている会社がある。

〝アーバイン・カンパニー〟――アーバインの祖先であるジェームス・アーバインは、一八六四年にこの地に入植したという。その後、彼は、近隣の土地を買い取り、アーバイン農場を経営していたが、一九八四年に、アーバイン・カンパニーを設立し、農場を会社組織にしている。

第二次大戦前は、広大な農場で占められていたこの町にも、戦後のロスアンジェルスの発展と、フリーウェイの開通に伴い、住宅地開発が進んできた。

これらの都市化の進行に対応して、アーバインは、自分の所有する広大な土地の上に、二十一世紀を目標とした、一〇〇万都市の建設を計画し、〝アーバイン・シティ・プラニング〟を策定した。

アーバイン・シテイ・プラニングの目的

〝アーバイン・シティ・プラニング〟は、六つの目的をもっている。

一、住民に快適な環境を与えるための、コミュニティ計画　二、快適で、成長性のある、職環境を、住民に与えるための、アーバイン・インダストリアル・コンプレックス（アーバイン産業複合団地）建設計画　三、ショッピング・ビジネス等の、地域センター建設計画　四、生産緑地保全のための、農業地域計画　五、中枢管理機能育成のための、大学設置計画　六、レクリェーション地区建設計画、この基本的なプランにもとづき、現在、約四十七の具体的な施

設計画がたてられ、遂行されている。

われわれは、そのうちの一つ、〝アーバイン・インダストリアル・コンプレックス〟を訪れることにした。

細かい規制と配慮

たえまなく発着をくりかえす、オレンジ・カウンティー空港、そこから道一つへだてたところに、アーバイン・カンパニーの子会社、アーバイン・インダストリアル・コンプレックスのオフィスがある。総スタッフ数は、わずかに十四人、うち六人が、マーケッティングにたずさわり、六人が、景観を含むエンジニアリングを担当している。このわずかな人数が、総面積四、〇〇〇エーカー、三〇〇社に約二万五千人の人々が働く、広大な産業団地を動かしているのだ。

この、アーバイン・インダストリアル・コンプレックスは、景観に重きを置いた産業団地であることと、機能的なレイアウトに意を用いている点に特徴をもつ。

一九六五年五月二十日、アーバイン・インダストリアル・コンプレックスは、地元の地方自治体であるオレンジ・カウンティーに対して、この産業団地の運営方法と規制についての、八条三十七項から成る、自主宣言を行なっている。この宣言のなかで、特に景観について、次の

ような一項目をもうけている。「建物と、道路との間に、幅約十フィートの、景観用地のための、非舗装エリアを設けること。ならびに、景観維持のための施設を設けること。これらの施設は、主屋完成後、九十日以内に設けることを義務づける。」

この宣言のなかには、このほか、建物の道路からのセットバック、広告・駐車場・荷さばき場についての規制や、騒音・振動・改装工事中の建物の景観について、細かな規制をはかることがうたわれており、この規制に違反した企業に対する、排除規定も設けられている。アーバイン・インダストリアル・コンプレックスのリチャード・カノン氏の案内で、平屋建の、質素なアーバイン事務所前を出発する。

事務所前にある、オレンジ・カウンティー空港は、自家用機を中心とする、中型機用空港で、発着回数では、米国で第六番目に忙がしいという。産業団地近くに空港があることは、ことに、この地に立地する企業のトップの往来に、非常な便益を与えているようである。

アーバイン事務所を中心として、空港と反対側にあるのが、一、五〇〇エーカーの敷地をもつカリフォルニア大学アーバイン分校である。

シティ・プラニング策定後、産業団地の造成よりも早くこの大学ができたことは、アーバイン関係者を大きく勇気づけたという。少くとも、この大学の立地によって、シティプラニングの第五番目の柱、中枢管理機能の育成基盤が築かれたからだ。

団地内の道路は、すべて、アーバインにより敷設、舗装されており、その道路面積は、団地面積の約一五パーセントに及ぶ。道の両側の建物は、道路から三〇フィート離れたところにセットバックされており、その間には、幅一〇フィートの景観ゾーンと、企業内道路を敷設するようになっている。

建物の色は、すべて、アース・トーン（茶色系）に統一されているため、ケバケバしい感じは全くない。

建ペイ率は、五〇パーセントに制限されており、各企業の建設計画は、すべて、アーバインの許可を得て建設にうつされている。しかも、道路の両側は、つとめて、同種・同規模の企業を配置するように意図されている。

不毛の大地につくられた、人工の町でありながら、この町が、無味乾燥な印象を与えないのは、これらの、色・形・規模等に関しての、きめの細かい配慮がなされているためであろう。

成長性ある職環境

アーバイン・インダストリアル・コンプレックスの総面積四、〇〇〇エーカーのうち、既に開発された面積が、二、二〇〇エーカー、残りについても、将来開発される計画である。既開発の、二、二〇〇エーカーについては、最小単位〇・七五エーカーから、一〇〇エーカーまで

の区画に分割され、現在、約三〇〇の企業に、売り、もしくは、リースされている。

土地の価格は、各区画毎に公示されているが、区画面積により単価は異なる。平均一平方フィート当り一ドル内外というのが相場のようである。リースの場合は、期間五十五年間で、リース料として、年間、土地の現在価格の七・五パーセントを徴収することにしている。

既に立地している企業の業種は、さまざまだが、情報関連産業と、宇宙工学を含む航空関連産業がことに多い。

情報関連産業としては、ゼロックスをはじめとする、複写・印刷メーカー、研究所、コンピューター部品メーカーがある。

カリフォルニア大学分校と、オレンジ・カウンティー空港との存在が、このアーバイン・インダストリアル・コンプレックスに、未来指向型産業の立地を有利なものにさせたといえよう。しかも、ロスアンジェルスから車で約一時間という時間距離にあることが、ロスからの企業移転を可能にしている。

この団地で働く従業員のほとんどは、車で十五分以内の距離に住んでいるという。〝現地の人間に快適な職環境を与える〟という、アーバイン・シテイプラニングの当初の目的は、達成されているといってよい。

アーバイン・シテイー事業実績一覧

目　　的	施　　設　　名	概　　要
コミュニティ	イースト ブラフ コミュニティ	500エーカーの独立 住宅団地
	ハーバービュー ヒルズ	1,700エーカーの独立 住宅団地
	ユニバーシティ パーク	1,100エーカーの住宅団地
	タートル ロック	建設中のコミュニティー
	ウォルナット・ビレッジ	コミュニティー
産業複合団地	アーバイン・インダストリアル・コンプレックス	
地域センター	アーバイン・タウン・センター	138エーカーのコミュニティセンター
	インフオメーション・センター	アーバイン計画に関する情報提供
	ウエスト・クリフ・プラザ	17.5エーカー ショッピングセンター
	ニューポート・センター	622エーカーの商業・業務中心
	アーバイン ボウル	文化センター
農業地域	A. 農場　B. 種苗地 C. 果樹園	A. 20,000エーカーの穀物畑，牧草地 B. 170エーカーアメリカ第2の苗卸し場 C. 6,000エーカー
大　学	カリフオルニア大学アーバイン	
レクリエーション	ニューポートビーチ テニスクラブ	テニス
	アッパーニューポートベイ	水上スキー
	マリーナ	ヨット
	ニューポートイン	ホテル
	ビッグキャニオン	ゴルフ場
	ユニバーシティ・リージョナル・パーク	公園（336エーカー）
	ライオン・カウンティ・サファリ	アフリカ動物放し飼い（487エーカー）
	自動車レース場	自動車レース（120エーカー）
	アーバイン・レイク	湖・釣り・ボート
	サドル バック・パーク	スキー，オートバイレース（700エーカー）
	アーバイン・パーク	ピクニック，野球，動物園
	カルバーデイル	スポーツセンター

広大な私有地に都市をつくる

現在、アーバイン・カンパニーは、この産業団地のほかに、太平洋岸に、五〇〇エーカーの住宅団地、「イーストブラフ・コミュニティー」をつくっており、産業団地に隣接して、一三八エーカーのコミュニティセンター、「アーバイン・タウン・センター」を建設するなど、産業と文化的生活と余暇とを、有機的に結びつける各種事業を実施中である。

多くの、いわゆる〝インダストリアル・パーク〟が、ともすれば、ひよわな緑を工場周辺に人工的にはりつけるだけのものに終わりがちなのに対し、このアーバイン・シティプラニングは、住民の多様な生活欲求を満足させる各種施設をつくり、その一要素として、産業団地を、地域内に形成させている点が、他のインダストリアル・パークと、決定的に異なるところであろう。

工場と緑地、またはオープンスペースを、対立的に考えるのではなく、多様な住民の欲求を満たす一手段として、施設づくり・景観づくりをすることが望まれる。もちろん、アーバインとて、景観への配慮が、商業的意図からなされていることは否定できない。

快適なコミュニティをうたい文句にし、既存住民と良好な社会関係を結ばなければ、企業はこなくなるのが現実であるからだ。企業は、土地を、人を、水を、求めはするが、それは第一

義的なものではなくなりつつある。

景観について商業的価値をもたせることは、本来の人間環境づくりからはずれる行為であるかもしれない。しかし、緑地なり景観なりを、プライスメカニズムにくみいれて、住民の価値志向と資本の価値志向との接点をつくりだすことは、より現実的な施策であるといえよう。

アーバインの場合も、空港や、大学の存在にもまして、コミュニティづくりのためのシティ・プラニングがあったからこそ、現在、一週間に一つの企業が立地するほどの盛況を呈しているのだ。

アーバインの所有する土地は広大だ。だから、産業団地と住宅団地とが、地続きになることなく、間に広いオープンスペースをおいて、配置されている。第三者によって分割されることのない、この広大なスペースは、爽雑物が入ることなく、当初のプラニングに忠実に従って、開発されてきている。既に立地している、未来指向型産業が、先取利益をえながら発展するにつれ、アーバイン・インダストリアル・コンプレックスは、より、たくましくなっていくことだろう。

11 おわりに

これからの開発と保存

チューリッヒの散歩道

激動のなかで

この文は、最近、私が（財）日本工業立地センター派遣の「第4回海外産業立地調査団」の一員に加わって、欧米九カ国を訪問した際に書きつづった、個人的な印象記である。

われわれが旅を続けている間、日本を見る世界の目は刻々変りつつあった。

天皇の御訪欧と、円切り上げ問題とは、日本に対する戦前と戦後のイメージを、欧米人の頭のなかにダブらせていたし、中国国連加盟承認は、東西の極の間でゆれ動く日本のこれからの進路について、欧米人の関心をひきつけていた。

このような激動する国際情勢のなかで、われわれは、人類に与えられた共通の課題である、「開発と保存の接点」をたしかめながら旅を続けた。

新しい産業立地

旅を続けるにつれ、私は、今回の調査団の名称である「産業立地」という言葉が、もはや死語となりつつあるのではないかという疑問につきまとわれはじめた。

それは、「開発計画」一般に対する疑念でもあった。各国の開発計画は、もはや、単に経済性を集約するための発現形態ではなかった。各国は、各々の、歴史と自然、政治経済力のバラ

ンス、ナショナリズムとインターナショナリズムの均衡点を巧みに利用して、開発と保存の原動力をとり出していた。

ストックホルム市では、その一見手ごわい地形をいかした都市づくりをしていた。

バーミンガム市では、のしかかる歴史の重みを選択しつつ、再開発により、都市の充血を拡散していた。

ロッテルダムをはじめとする各国の港湾は、後背地の産業構造の変化を敏感にキヤッチしながら、それに合わせた産業基地へのすばやい転換をはかっていた。

フォスやアントワープ等の臨海工業地帯では、多国籍企業のもつ巨大な力を逆に利用して、開発の推進力としていた。

アメリカのインダストリアルパークでは、産業施設の充実以上に、景観と快適なコミュニティ形成に重きをおいたプラニングを実施に移していた。

新しい産業立地計画は、面的な広がりをもつリージョナルプランのなかに包摂され、そのなかで、隣接諸領域から提起される新たな問題に応えながら、変質していきつつある。この変質は、産業立地計画が、経済性志向型から、社会性志向型へ、方向転換していることでもある。

旧いスペースと新しいスペース

保存という言葉は、きわめてあいまいである。

〃現世代の市民が、後世代の市民のことを考えながら、自らの価値志向にあったスペースを守ること〃これが、保存の意義であると、私は解釈している。

〃スペースを守る〃ためには、単に旧いスペースをそのまま守りつづけるだけでなく、時には、旧いスペースをこわし、新しいスペースをつくることにもなるだろう。

現世代と後世代との、スペースに対する価値志向は、必ずしも一致しない。だから、現世代の人間が、後世代の人間になしうることは、ただ、後世代の人々にとって必要と思われる、復元しえないスペースを守りつづけることだけである。復元しえないスペースには、日常的なものと、非日常的なものとがある。

歴史的遺物が占めるスペースは、観光客が腰をおろすスペースではあっても、市民の生活の場とはなりえない。町の広場は、市民の語らいの場であり、花市やマーケットのたつ、商業の場でもある。

保存という名のもとに、非日常的なスペースを凍結することは、同時に、その地域住民が利用しうる日常的なスペースを、それだけ奪うことになる。ちょうど、客間を広くして、居間が

狭くなってしまった家のように。

このように、保存にからむアツレキは、現世代と後世代とのスペースに対する価値志向の齟齬と、日常的なスペースと非日常的なスペースとの相剋から生まれる。流動性のないスペースの存在は、保存を一層難しいものとさせる。

われわれは、各国の都市で、旧いスペースにかえ、新しいスペースをつくる試みの例を、いくつか見た。

公式訪問先ではなかったが、ロンドンのバービカン計画や、パリのデファンス・ニュータウン計画は、いずれも人工地盤の上に、立体的なコミュニティスペースを作ることを意図していた。

バーミンガムの再開発計画は、旧市内にはりめぐらされたリングロードの各ジャンクションに、コミュニティスペースをはりつけることを意図していた。しかし、私は、これらの数例をみて、一体、新しい都市のスペースは、旧い都市のスペースに代替しうるのかという疑問をいだいた。最も機能性を重視して作られたという、スエーデンのシェルホルメン・ニュータウンでさえ、住民の間から、なんとなく落着かないという不満が出はじめているという。

不満の原因とは、多様性のないスペースであるということ、いいかえれば、〝浅草的な雰囲気〟がないということ、それに、住民が、与えられたスペースを、加工も破壊もできないとい

う不満であるようだ。住民にとって、スペースとは、粘土細工の粘土のようなものなのだろうか。

住民の〝いこいの心理〟を先の先までよみとってつくられた、ソリッドなスペースは、きれいに完成され与えられた粘土細工のように、当座はよいが、じきに住民にあきられてしまうものらしい。

われわれは、パリのデファンスについても、ロンドンのバービカン計画についても、様々な批判をきいた。その多くは、無理なスラムクリアランスに対する反撥でもあったし、また、あまりに商業的な意図をもちすぎた再開発であるという非難でもあった。だが、結局は、スペースに対し流動性をもたせておきたいという、住民の本能的な欲求が、形をかえて非難となってあらわれてきているのではないのだろうか。

黒川紀章さんは、その幾多の著書のなかで、破壊工学の話をしきりにもち出されている。流動化するこれからの都市は、建物に永遠性をもとめる、いちづの建築家よりも、巧みな破壊を考えて設計しうる建築家によって生まれる可能性が強い。

われわれは、おしきせのスペースに満足することをやめて、ここらで、これからのニュータウンのあり方をもう一度考えなおしてみる必要があるのではないだろうか。

自然とスペース

自然とスペースとは、同一でない。

人間を中心に考えた場合、自然は、人間が接触し、憩う、スペースでもあるし、資源を採掘採捕する経済的なスペースでもある。一方自然は、人間以外の生物体が、生成還元するための、エコロジカルな場でもある。このように、自然には、人間が関与しうる自然と、人間が関与しえない自然とがある。スペースと同一視できる自然は、人間が関与しうる自然についてのみである。かりに、人間が関与しえない自然を、第一次的自然と名付けると、第二次的自然は、人間が加工・再生・利用しうる自然だ。人間が人工的につくりうる自然は、凝似的自然といえる。

これらの自然を保護・加工・再生・創造するためには、各々ちがった対応策があるはずだ。例えば……エコロジカルな営みが行なわれる第一次的自然については、あくまで原型を保つことに努力する。オープンスペースとしての第二次的自然については、生態学を逆に応用しての、自生的な自然の増殖をはかる。凝似的自然を増殖させるには、自然をプライスメカニズムに組みいれるための努力をし、更に、私有化された凝似的緑地なりオープンスペースを、公的なものに開かせる、社会システムをつくりあげる……といった具合に。

一率の自然保護運動を不毛のものとしないためには、まず、メッシュアナリシス等により自

然の特性を調べ、それにあった対応策を、技術的な面からも、社会システムの面からも、煮詰めていくことが必要になるだろう。

「緑を売る」という言葉は、心情的にいやな言葉ではある。ことに、「人間と自然との接触の場づくり」というカケ声のもとに、弱い第一次的自然に観光資本がきりこんでいくことは、チエックされなければならない。

しかし、もし、身近な緑に飢えた市民が、そのうっくつした気持を、たまの余暇に接触した原生の自然にぶつけているのだとしたら、われわれは、緊急の問題として、身近な緑を増殖させる為の現実的方途を考える必要がある。アメリカのインダストリアルパークが、商業的意図をもって、緑や観景を造成しているのは、緑や観景が、プライスメカニズムのなかに組みいれられているからである。

市民に身近な緑を与え、また、原生の自然に対する侵入のバッファーとするためにも、商業資本の緑地づくりをペイさせるための社会システムをつくりあげることは必要である。

住民自身の手で

「イタリア人がイタリアを破壊してしまう前に、イタリアを訪れよう」こんな標語が、ロンドンのある旅行会社のポスターにあるそうだ。

外国人は保存を望み、自国人は開発を望む。開発と保存とは、永遠に対立する概念であるかのように思える。しかし、開発計画は、単なる経済性志向型から、隣接諸科学の協力をもえた、社会性志向型へ、その目的を転換してきており、開発計画と保存計画とは、一つの地域計画のなかで、共存し、それぞれの目的を補完するための模索をつづけている。

この二者の目的を整合させるための主体は、対象地域の住民自身である。

これまで住民は、フィジカルプラン策定に参加することができず、開発主体が与えるプランに従って唯唯諾諾（イイダクダク）と、自らのスペースを提供するのみであった。

住民の有する公共財としてのスペースは、日々縮小し、荒廃し、奇形化していく。

今こそ、住民自身が「スペースのユーザーは住民である」との自覚をもって、自らのもつ、身近なスペースをたたき台として、保存と開発の接点をみがく時である。そして、より多くの、より良質の公共財を要求するための住民運動を、開始する時である。

おわりに、私に有意義で楽しい旅をさせてくださった方々に、お礼を申し上げ、つたない一文を終えることにする。

開発と保存　定価 ¥ 300

1973年11月1日　初版発行

著　者　笹　山　登　生

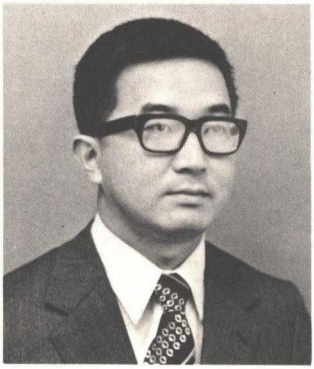
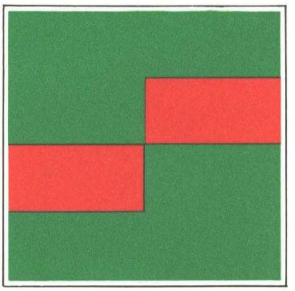
発行者　笹　山　登　生

東京都渋谷区広尾2－6－25
TEL（400）2966

制　作　ほくと事業出版

東京都文京区本郷4－1－6
〒113　TEL　03（811）4350代表

印刷所(株)北斗社



著者近影