

第3章 トロント、ヴァンクーヴァーにおける工業・港湾地域の再編成

1 はじめに 国際比較による大都市問題調査報告書Ⅶ(1988)所収

先進諸国の大都市では、産業構造の高度化の進展はともない、都市産業の漸進的な交替が起きている。都市産業の構造的変化は、都市の地域構造にもさまざまな影響を与えるが、一般には、伝統的な工業部門が縮小する一方で、金融・保険・不動産業、企業サービス業、商業の各部門のシェアが拡大する傾向が顕著である。そして、こうした動きはともない、都市内部の工業用地が第三次産業の事業所や住宅の用地へと転用される傾向がつついてきている。工業部門は、国際経済の構造的変化の下で絶対的に縮小していく場合と、生産の拠点を都市周辺部や国内他地域に移すことにより、都市での生産を縮小する場合が考えられる。いずれにしても、大都市地域全体に占める工業用地の比率低下は、どの大都市にも共通している。大都市の活性化が盛んにいわれている今日、工業用地から他の土地利用への変更は、大都市の産業基盤を再編成して都市の活力を復活させるための重要な課題になっている。

本章で取り上げるカナダの二つの大都市トロント(Toronto)とヴァンクーヴァー(Vancouver)においても、工業用地の再編成とその再利用は、都市経済の活性化の観点から重要視されている。両都市では、いくつものプロジェクトが計画されており、一部はすでに実行されてきた。人口規模の面では二つの都市の間にならぬほどの格差(トロントの316.5万人にたいしてヴァンクーヴァーは135.6万人、いずれも1985年の大都市圏人口)がある。しかし、いずれにも共通する特徴として、トロント、ヴァンクーヴァーはともに国家的中心都市であり、また都心部が港湾沿いに形成されているという点を指摘することができる。オンタリオ州に面したトロントでは、都心部周辺に主要な工業地区が3箇所あり、そのいずれもが事務所、商業、住宅といった非工業機能の空間的侵入にさらされている。一方、太平洋に面したヴァンクーヴァーでは、都心部に近いかつての工業・物流機能地域が、技術革新の進展下で本来の機能を果たさなくなってきた。港湾地域においても、物的流動以外に、人的流動や情報流動の重要性が指摘されるようになってきた。

工業を都市経済の基盤産業のひとつとして発展させてきたこれらの大都市では、工業の質的転換と伝統的な工業に代わる新しい産業の育成が、都市の発展に欠かせない条件となっている。近接性を重要な立地要因とする既存の都市型産業は、都市に存在する意義を依然として失っていない。また、都市に住むブルーカラー層に就業の機会を与えるという意味において、従来からの工業はなお重視されるべき側面も持っている。しかしそれと同時に、脱工業化社会の大都市を支えるような産業を新たに生みだしていくことが、これからの都市発展に欠かせないことも、また自明である。これら二つの目的が実現されるような都市へと構造を変えていくため、トロントでは都市内工業地域の再編成が政策として打ち出された。一方、ヴァンクーヴァーでは、市政100周年を記念して開催した万国博覧会を契機にかつての工業・物流用地を業務・商業・住宅地へ転換する再開発事業が計

画された。

トロント、ヴァンクーヴァーにおける工業・港湾地域の再編成について検討を行う本章では、大都市産業の活性化のために、都心部近傍の既成市街地がどのような目的と方法によって改変されるようになっているか、という点を絞って考察を行う。産業構造の変化にともなう都市構造の変容という古くて新しい問題は、円高や産業の空洞化で揺れているわが国の大都市にもひとしく懸せられている共通の問題である。カナダの二都市における先行事例は、わが国の大都市において今後増加が予想される都市内工業用地の再開発問題を考えるうえでも、参考になるところが少なくないと考えられる。

2 トロント地域における工業の概要

(1) トロント地域の概要

トロントの工業について検討を行うまえに、トロント地域全体の概要について述べておくことにしよう。トロント大都市圏はカナダのオンタリオ州(State of Ontario)にあり、トロント市およびブーンズ・ヨーク(North York)市と、スカボロ(Scarborough)、ヨーク(York)、エトビコーク(Etobicoke)、イースト・ヨーク(East York)の各バラによって構成されている。トロントの直接的な後背地域はオンタリオ州であるが、同市の影響は金融・情報活動などを通してカナダ全体に及んでいる。トロントは、五大湖地域の一部を構成するオンタリオ半島の付け根にあり、工業や農業が盛んなオンタリオ州の南部を支配下におく恵まれた地点に位置している(図3-1)。また、フーパー・レイク、ペイズン(Upper Lake Basin)と、合衆国側に当たるローワー・レイク(Lower Lake)の南部に対する近接性にも恵まれている。気候は大陸性であるため冬は厳しいが、カナダの中では比較的温和な地域に属している。周水河地形の特徴を反映して地形は全般的に平坦であり、氷河の後退時にできたオンタリオ湖が都市形成の背後要因として作用したことはない。

トロントは、湖岸の港湾機能、内陸に通ずる鉄道の基地と工業活動、金融機能と高度なサービス活動、そして情報機能という順序で、これまで都市機能を発展させてきた。商業、港湾機能は現在でも重要な機能であるが、工業は国際競争力が低下してきており、その振興がのぞまれている。かつて重要な役割を果たした鉄道交通は、現在では航空機や自動車交通にとってかわられている。また、古い工業にかわって進められている先端産業の開発は、工業に付随する高度なサービス活動の発展を促している。現在のトロントは、カナダにおける主要な企業の本社、銀行、保険会社の本店、主な新聞社、出版社、テレビ局が集積する企業本社・金融・情報機能の中心地としての性格が強い。証券取引所は北アメリカの中で有力な地位を確保しており、外資系企業の進出も盛んである。

就業構造を就業者数の面からみると、事務所、工業、商業の順で多く、企業の本社、金融、保険、不動産、企業サービスなどに就業する人口の多さが特徴的である。また、企業の本社機能の

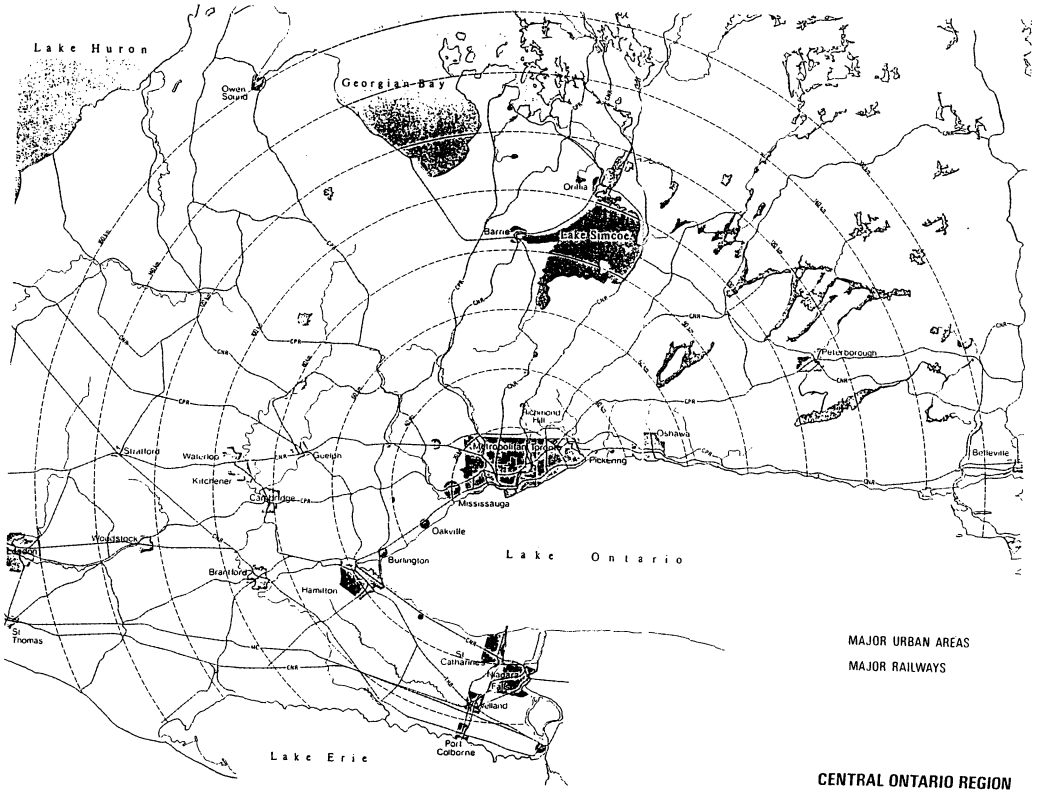


図3-1 トロント大都市圏の位置

集積以外に、たとえば労働組合の本部機能などもトロントに置かれており、文字通りカナダ経済の強靱な役割を担う都市といつてよい。また、カナダの中では都市化の歴史が長く、開拓者精神に富んでいる西部の地域に比べると、保守的傾向がよい風土であるといえる。しかしその一方で、トロントは海外からの流入者が多く住んでいる都市でもあり、コスモポリタンの色彩は濃厚である。

トロントでは、水上交通が昔からの主要な交通手段であり、現在もなお重要な地位を占めている。1959年にセントローレンス運河(St. Lawrence Canal)が完成してから、トロント・ハーバー・コミッションの手によって港湾の改良が数回にわたって実施されてきた。オンタリオ湖に浮かぶ人工島(オンタリオ・アイランド)の背後に展開する港湾地域とリクエーション地域、それに大規模な住宅地域が、現在の湖岸地域を特徴づけている。オンタリオ湖には凍結するが、水上交通と陸上交通はよく発達している。鉄道交通では、カナダ国有鉄道とカナディアン・パシフィック鉄道がトロントを中心として現在でも機能している。また、都心部への通勤者を運ぶ交通手段として、オンタリオ州が経営する「ジー・トレイン」と呼ばれる通勤鉄道がある。道路は都心と郊外を結ぶ放射ルートのほかに郊外を環状に伸びるルートがあり、とくに400、401号線が幹線交通路として機能している。さらに航空では、トロント国際空港が国内でもっとも乗降数の多い空港として知られる。このほかに、短距離航空用の空港が湖岸付近に設けられている。

(2) 工業の地域的展開

トロント地域における工業出荷額は、そのライバルであるモントリオール(Montreal)地域のほぼ2倍に達している。近年、西部の諸都市すなわちバンクーバーやカルガリ(Calgary)、エドモントン(Edmonton)が、木材、石炭、石油などの資源を背景とする経済中心地としての地位を高めている。これらの都市はトロントに対抗できる地位にはまだ達していないが、自立性をかなり強めてきている。トロントが西部の諸都市に奪われた機能は、モントリオールからの機能移転によって補われている。ケベック州(State of Quebec)の独立運動などに起因する社会・政治的不安定を理由に、モントリオールからトロントへ経済活動の拠点を移した企業はかなりの数にのぼる。

トロントの工業活動は、商業やサービス活動の陰に隠れるように思われる。しかしその規模はモントリオールのそれより30%以上も大きく、しかも構成内容において恵まれている。モントリオール地域に多い繊維、衣服など衰退産業の比率は大きくない。その反対に、電気、自動車、機械などの重工業が全体の3分の1近くを占めている。

食品加工業は大都市の大きな市場を背景として成り立っているが、基本的にはNon-Basic(非基礎産業)である。繊維、縫製加工業も、これと同じような性格をもっている。木材、家具、印刷、出版のうち、木材関係の工業は資源産地に近接した他の都市ほど発展していない。しかし印刷、出版については、トロントに多くの事業所が集積している。ただし、アメリカ合衆国やイギリスからの輸入出

販物に対しては、十分に対抗できないのが現状である。また、海外から輸入した食品原料を加工する設備の点でモントリオールに太刀打することができず、さらに労働劇的なタバコ産業の発展に欠けている。

トロント地域では、機械、輸送機械が工業の中で主要な地位を占めている。自動車ではメーカー社がトロント郊外のオークビル(Oakville)に工場をもっており、またGMはトロントの東部に位置するオンタリオ(Oshawa)で生産を行っている。メーカー社の最初の工場はトロントの西400 kmに位置するウィンザー(Windsor)にあったが、市場への近接性を求めて1954年に現在の位置に移転してきた。トロントは、最終的な組立て工場に加えて、部品供給基地としての性格ももっている。歴史的には南西部のウィンザーが供給基地であったが、1965年以降はトロントがデトロイト(Detroit)地域に対する部品の供給基地としての性格をもつようになった。バリー(Barry)にあるマクグレンジャー社の工場は、ペンシルベニア州(State of Pennsylvania)やミシガン州(State of Michigan)にある工場に対して供給活動を行っている。

輸送機器産業における第2の主要部門は、航空機産業である。トロントは、モントリオールとともに戦前から軍用機生産の中心地であった。トロントにあったデ・ハビランフ・カナダ(De Havilland Canada)とエイ・ヴィー・ロー(A. V. Roe)のうち前者は、1970年代まではブッシュ・プレイン(カナダの大平原を飛行場がわりに飛ぶ民間の航空機であり、地域間移動の楽楽な「足」となっている)と軍用機を生産の中心に行ってきた。しかし、後になって短距離航空機の開発に巻き込まれるようになり、現在は国営企業として活動を行っている。これにたいし後者のエイ・ヴィー・ローは、1940、50年代は民間機や軍用機生産のリーダー的存在であったが、経済的、技術的不振から1959年に倒産に追い込まれた。あまり目立たないが、スパーク・エアスペース(Spar Aerospace)が合衆国の宇宙船コロンビア号の胴体の生産を担当している。この企業は、トロントを中心としてナイアガラ(Niagara)の国境に近いフォート・エリー(Fort Erie)から合衆国側のバッファロー(Buffalo)、ニューヨーク(New York)にかけて展開している。軍用機の生産も行っており、将来はモントリオール地域の不振を補完することも考えられる。

その他の産業としては、金属加工、石油精製、石油化学、織物などがある。石油は西部の地域からパイプラインで輸送され、トロントで精製、製品化される。織物業では豊富な熟練労働力の存在が工業の立地要因として働いており、その市場はかなり広い範囲に及んでいる。デトロイトやウィンザーなどとは異なり、トロントは単一工業の都市ではない。工業生産面におけるこうした多様性は、工業の発展にとって有利な条件といえる。しかし、これによってトロントにおける工業の発展を説明するのは簡単ではない。オンタリオ州の近くにはトロント以外にも多くの都市が存在しているが、トロントだけが今日われわれが目にするような工業の発展を遂げることができた。おそらく考えられるのは、一般的にいわれるように、集積の利益と規模の利益が相乗的に作用したためであろう。湖岸地域で発生した工業活動が、この相乗効果を受けながら進展し、他の追随を許さない工業発展をもたらしたと思われる。現在は主要な産業である自動

車産業が芳しくないため、全体として工業は低迷しているように思われる。しかしトロントでは、他の北アメリカ都市にみられるような工業の絶対的な衰退現象は認められない。

(3) トロント大都市圏における工業

トロント地域における工業の動向を、地域を若干絞りながら、大都市圏を対象としてさらにみることにしよう。トロント市とその周辺部はオンタリオ州における経済活動の変動の中心であり、工場の移転や新規立地の多くはこの地域で行われている。トロント市の工業は、湖岸の港湾と鉄道に大きく依存しながら発展してきた。先にも述べたように、トロントの工業はかなり多様化しているが、規模の面からみた場合、中ないし小規模の工場が占める割合が大きい。

表3-1 トロント市における工業の事業所数と就業者数

| 業種番号 | 業種 | 事業所数 | | 就業者数 | |
|------|--------------|-------|--------------|--------|--------------|
| | | 1978年 | 1979年 増加率(%) | 1978年 | 1979年 増加率(%) |
| 01 | 飲食料品工業 | 169 | 190 12.4 | 16,577 | 16,400 -1.1 |
| 03 | ゴム・プラスチック工業 | 32 | 37 15.6 | 3,604 | 4,013 11.4 |
| 05 | 繊維工業 | 97 | 104 7.2 | 2,794 | 2,943 5.3 |
| 06 | 輸送機械工業 | 25 | 28 12.0 | 1,939 | 2,182 12.5 |
| 07 | 衣服縫製加工工業 | 305 | 320 4.9 | 13,214 | 13,164 -0.4 |
| 08 | 木材工業 | 20 | 104 5.0 | 238 | 290 27.2 |
| 09 | 家具・装飾品工業 | 127 | 147 15.8 | 3,019 | 3,380 8.0 |
| 10 | 製紙業および関連工業 | 32 | 33 3.1 | 2,862 | 2,787 -2.6 |
| 11 | 印刷・出版および関連工業 | 444 | 472 6.8 | 11,595 | 11,923 2.8 |
| 12 | 第1次金属工業 | - | 15 - | - | 2,471 - |
| 13 | 金属加工工業 | 129 | 148 14.7 | 5,202 | 5,455 4.9 |
| 14 | 機械加工工業 | 24 | 28 16.7 | 2,139 | 2,535 18.5 |
| 15 | 輸送設備工業 | 14 | 17 21.4 | 1,020 | 814 -20.2 |
| 16 | 電気製品工業 | 55 | 56 1.8 | 5,214 | 5,219 0.1 |
| 17 | 非金属工業 | 16 | 17 6.3 | 595 | 720 21.0 |
| 18 | 石油・石炭工業 | 5 | 5 0.0 | 334 | 302 -9.6 |
| 19 | 化学および化学製品工業 | 55 | 54 -1.8 | 3,847 | 3,677 -4.4 |
| 20 | 各種製造業 | 251 | 288 14.7 | 6,178 | 6,002 -2.9 |
| | その他の主要グループ | 76 | 83 9.2 | 5,773 | 5,835 1.1 |

資料: Statistics Canada, Catalogue No. 31-203, Manufacturing Industries of Canada.

1979年現在、トロント市では約90,000人が工業部門で就業している(表3-1)。市の中心部における主な業種は、印刷・出版(約12,000人)と繊維・衣料(約16,000人)である。さらに西にいくと、金属製品・食料品の工業が中心になる。工業活動の面からみた場合、市の東部はそれほど重要な地域ではない。繊維、衣料、印刷を除けば、工業の業種相互間あまり強い関

連性はみとめられない。市内にある工場のなかには、輸送や生産スペースの関係で市外へ移転する意向を抱いているものがある。経営が比較的安定しているのは、規模の大きな工場である。企業家は、市内にある工場に対してこれまで多くの投資を行っており、これを引換げるのをよしとはしていない。

1974年に、市内で生産を行っている工場に関する報告書が市当局から出された。このなかで市は、これ以上工場を市外へ流出させるのは好ましくないという見解を表明した。その理由として挙げられたのは、就業機会の喪失が労働者および彼らが住む地域社会に対して悪い影響を与えるというものであった。また工業のなかには、都市の中に立地することによって多くの便益、たとえば交通条件の良さや、女性や移民を中心とする安い労働力が利用できるものがあるため、工場の流出をむやみに是認すべきではないという考えが打ち出された。たとえば都市型工業の一種である衣服縫製加工工業の場合、注文や取引活動などの点からみて都心近くに事業所が集中し、下請関係を含めて互いに関係を持つことは好都合である。また印刷業の場合は、情報の収集や人的接触の点からみて、これも都心の近くに立地することに便益が見出される。

1976年の市当局の調査によれば、衣服縫製加工工業の場合は、地元で得られる安い女性労働力と占めて広い工場敷地が、生産活動にとって有利な条件となっている。これにたいし、印刷業の場合は、就業者が市外に住んでいる割合が大きい。ちなみに印刷業就業者の47%が大都市圏に住んでいるのに対し、衣服縫製加工工業の場合は87%が大都市圏内の居住者である。宝石業もまた、衣服縫製加工工業と似たような特徴をもっている。一方、港湾の近くに立地する工業のなかには、海外からの輸入資源（砂糖精製など）に依存するものが多い。

しかしこうした半面、都市の中に立地する有益性を十分見出ししていない工業もある。規模の大きい工場などの場合は、資本の投下額が大きいため移転は必ずしも有利ではない。その良い例は、食品加工業である。また、金属工業などは大都市圏のどこにあってもしっかりはいるが、現在のところ移転の気配はない。

1975年に市当局から出された報告書によれば、トロントの郊外にある工場のおよそ3分の2は、以前は市内に立地していた。郊外の工業は多様性に富んでおり、中、小規模の工場が多くを占めている。またそれらのうちのいくつかは、外国企業によって保有されている。この報告書では、(1)工場が移転したために就業者の通勤距離が長くなった(平均で16%)と、(2)とくに不利な立場にたったのは所得の低い階層であること、(3)年収9,000ドル以上の階層では、居住地から就業地までの距離が短くなったことが、それぞれ報告されている。こうしたことから、工場の郊外移転が与える影響は、社会階層によって違っていることが分る。

3 トロント市内における工業地域の再編成

(1) 工業の地域的展開

トロント市内には、主な工業地区が3箇所、それに小規模な工業地区が20近くある(表3-2、

図3-2.3。中央工業地区、ジャンクソン(Junction)工業地区、それに港湾工業地区がそれぞれであるが、

これらは異なる立地条件の下で歴史的に形成されてきた。そして現在、都市経済が構造的に大きく変化するなかで、工業地区としての存亡が問題にされている。以下、これらの3地区の特徴を略述してみよう。

はじめに中央工業地区は、市内で最大の規模であり、もっとも多様化した工業活動が営まれている地区でもある。この地区は都心部の両側に位置しており、トロントにおける最初の工業地区として発展してきた歴史をもつ。都心部に近いため交通の便に恵まれており、また港湾にも近接しているため、1800年代後半から1900年代初頭にかけて、大いに発展を遂げた。当時はこの工業地区でもそうであったが、工場と住宅が接近しており、こうした性格は現在でも消えていない。中央工業地区には、工場と住宅の混在した地域が少なくとも3箇所はある。

1900年代初頭にこの地区で興った工業活動は、1950年代に最盛期を迎えた。しかしその後は衰退の道を辿り現在に至っている。とりわけ都心部に事務所機能が進出してきたこと、大規模な工場が郊外へ移転したことが、この地区の工業就業者数が大幅に減少した理由である。就業者の高少が著しかったのは、中央工業地区の中心部と、これに隣接する地域であった。規模の大きな企業は郊外へ移転していった。残された跡地は細分化して利用され、工業の利用から卸売業の利用へと性格が変化した。

この地区は、現在でも市内で最大の工業地区である。その中にはさまざまな工業があるが、やはり中心部になっているのは1800年代後半から1900年代初頭にかけて設立された大規模工場である。衣服縫製業がスパヂーナ(Spadina)、アデライド(Adelaide)付近に集積し、印刷業が都心部の両側に集まっているほか、中小規模の製造業や卸売業が各所に集積している。

つきにジャンクソン工業地区は、1800年代の末期頃から工業地区として発展してきた歴史をもつ。この工業地区の特徴は、鉄道ヤードが多く、工場を引き付けたという点にある。とりわけ1903年にストンクヤードがこの近くに設けられ、これを契機に多くの工場が建設された。主な業種は精肉の包装とこれに関連する工業であり、こうした性格は現在でもあまり変わっていない。この地区で働く就業者の44%は、現在この種の製造業で働いている。公共交通が整備され、自動車普及し労働力の地元依存が低下する条件が生まれたにもかかわらず、ここで生活する人々と工業との関係は依然として強固である。

就業者数でみた場合、ジャンクソン地区は市内で第2位の工業地区であるといえる(表3-2)。全部で109を数える企業は多量にわたっているが、やはり製造業が卓越しており、就業者全体の83%を占める。これは主に、食肉包装業とこれに関連する製造業に従事する人々(約5,000人)

表3-2 工業地区別就業者数

| 工業地区 | 就業者数(人) |
|------------|---------|
| 中央工業地区 | 47,600 |
| ジャンクソン工業地区 | 12,000 |
| 港湾工業地区 | 5,370 |
| その他の工業地区 | 37,972 |
| 合 計 | 102,942 |

資料: City of Toronto Planning Board, Industrial Policy and the Central Industrial District, 1981.

図 3-2 トロント市内の主要工業地区

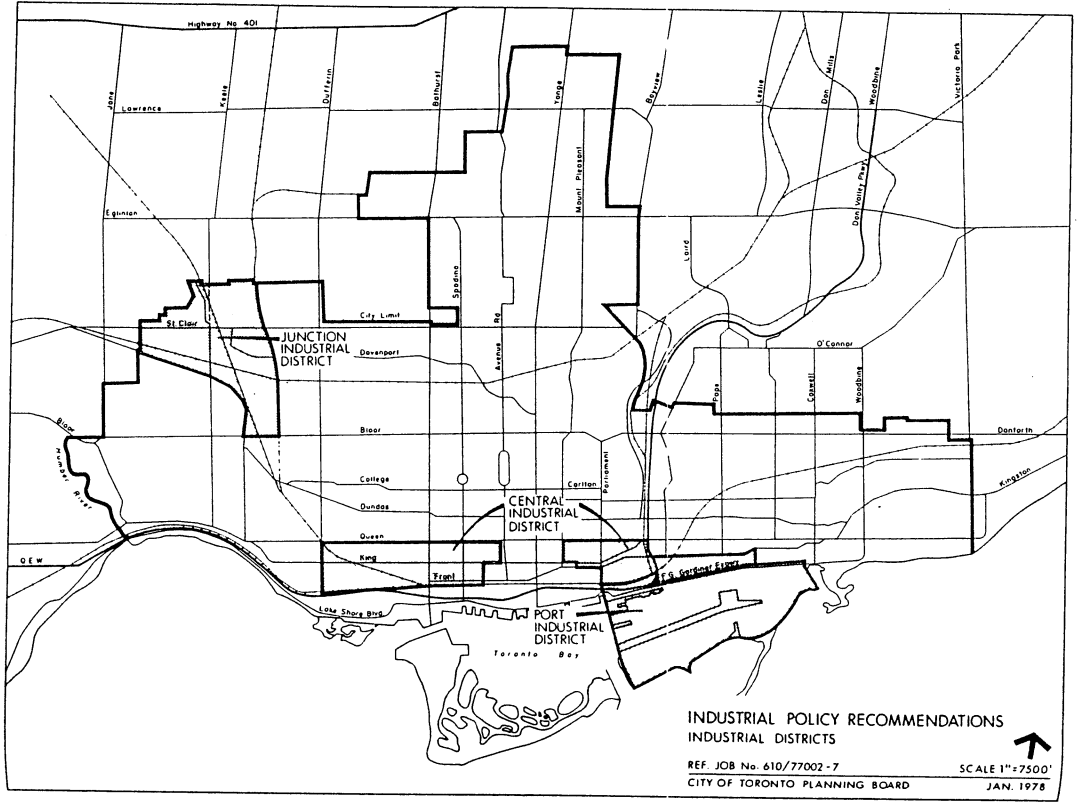
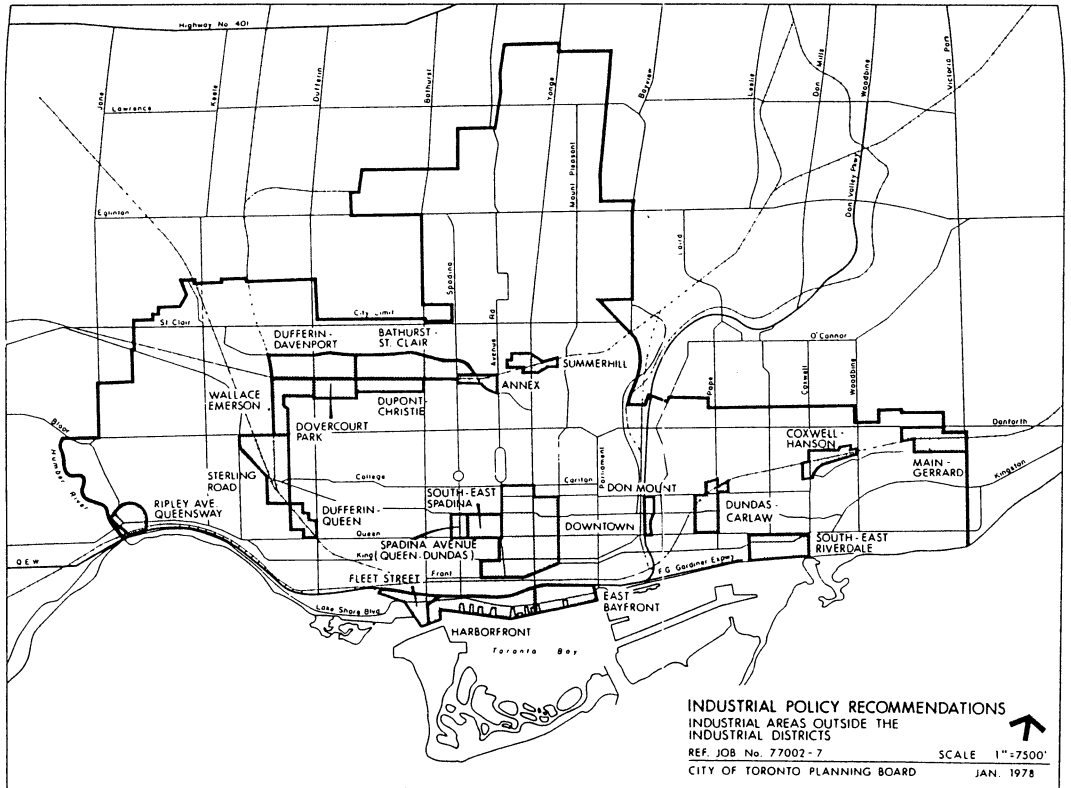


図 3-3 トロント市内の工業地区



である。また、この工場は企業家によって私有される場合が多く（所有率74%）、しかも敷地面積がかなり大きい。これは、工場が将来拡張するさいに有利な条件である。ジャンクショップ工業地区にはスクラップ業を営む企業も多く、将来ここにこの種の企業が集積する可能性がある。ジャンクショップ工業地区でも、住宅が工場の周辺に展開しており、この地区に居住する労働者と工場との繋りはやはり強いものがある。就業者の44%は、地区の中心から半径4マイルの範囲内に住んでいる。地区の中には商業と住宅が混在する地域がいくつかあるため、これらと工場の隔離が強く望まれている。

さて、第3番目の港湾工業地区が位置するトロントの湖岸部分は、1800年代中頃からすでに工業活動の立地場所であった。しかし、ここで本格的な工業活動が行われるようになったのは、1913年から1917年にかけて埋立てや運河の開削が行われるようになった以後のことである。それ以来、マリン・ターミナルを中心として工業が発展し、現在は資源の貯蔵、加工、配給を中心とした生産・物流活動が行われている。港湾工業地区には、いうまでもなく港湾施設が置かれており、そこでも貯蔵・加工機能が営まれている。現在この地区には55の企業があり、5,370人が就業している。これは市内の工業就業総人口の6%に相当する。石炭から石油へと貯蔵の内容は変化したが、現在でも5,000人近い労働者がここで働いている。市内で第3位の工業地区であることに加え、機能の専門化、原料や資材の搬出、それに水を原料とする工場が多いという特徴をもっている。この地区は中心部の工業地区に比べて歴史がまだ浅いので、工業用の空間にまだ余裕がある。このため、規模の大きい工業の立地に適している。またハイウェイに近接しているという利点もある。

港湾工業地区には、エネルギーの貯蔵、加工、配給のための大規模な施設がある。これらの施設は住宅や商業から空間的に離れていることが望ましいが、しかし都市の中にあってもよい施設である。この地区にはまだ利用されていない空間があり、これは将来の工業用地として確保すべきである。リクリエーション、港湾施設のために残すべき空間を確保することはいうまでもないが、それ以外でさらに余裕があれば工業用地としての利用が考えられてよい。このような地域は市内の工業地域では他には見られないため、とくに重要である。

(2) 工業の問題点とその対策

1950年代以降、トロントでは工業機能が市内から市外へ流出する傾向がつついてきている。このことは、(1)フルーカークラーク層の就業の機会を奪う、(2)未熟練労働力の市内での就業を妨げる、(3)既に形成されている地域社会の存立を危くする、というような問題点をもっている。しかしながら工場流出のこうした動きは、工業活動の絶対的衰退を必ずしも意味しない。1962年から1976年にかけての工業用建築物の推移を検討すると、増加を示した地域がいくつかあり、図3-4のとく中央工業地区のナイヤガラ(Niagara)、キング・スパディナ(King Spadina)、港湾工業地区、それにダフリンポート(Dufferin Davenport)、パーサースト

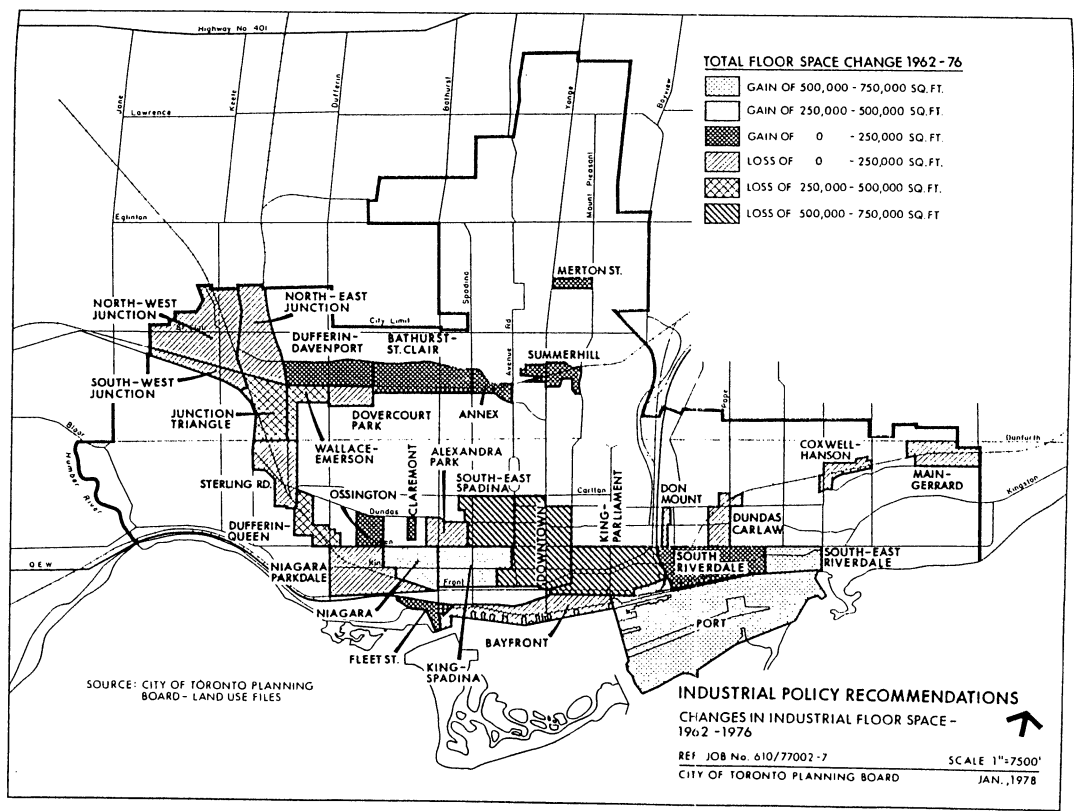


図3-4 工業建築物の総床面積の変化(1962~76年)

ントクラフ (Barthurst - St. Clair)、サマーヒル (Summerhill) で延床面積の増加が多かった。他の多くの工業地域が延床面積を減少させたのとは対照的な動きがみとめられた。こうした動きの背後にあるのは、都市空間をめぐる市場メカニズムであり、延床面積が減少した地域では、新たに侵入してきた商業、住宅機能が工業機能をたいては圧迫感を与える存在になりつつある。商業、住宅機能が工業地域に進出してくると、さまざまな地域問題が発生するようになる。工業機能がなければあまり問題にはならない騒音、振動、汚染などの環境問題の外に、貨物輸送、駐車、渋滞などの交通問題、さらに景観問題などが起こる可能性が強い。

異なる土地利用間で発生する環境問題を解決するひとつの方法は、土地利用の純化をすすめることによって、性格の異なる土地利用が互いに近接しないようにすることである。この場合、工業活動を今後も継続していく地域と、そうでない地域を物理的に隔離し、工業専用地域に工業機能を集積させていくことである。結果的にみると工業用地は減少するが、工業の高度化や合理化が図られるなら、それは都市にとって好ましいことである。産業構造の高度化にともない、都市の内部に存続できる工業の種類は減少しているが、なかには都心部周辺の優良な場所に立地することが望ましい工業活動もある。トロントでは、こうした機能の集積を図ることによって、工業活動の活性化の手掛りとする政策が打ち出されるようになった。

(3) 工業機能の集約化と地域的再編成

工業機能の集約化を図り、工業用地の再編成を実施するには、政策的な裏付けが必要である。このためにトロント市が打ち出したのは、都市内部の工業適地で工業生産を推奨し、就業の機会を確保することによって地域社会の存続を図るという政策であった。具体的には、つぎのような方針にしたがいながら具体的な政策づくりをすることが明らかにされた。その第1は、都市の内部で工業活動が行える十分な空間を確保することである。このために、第2として、従来の土地利用規制を見なおし、必要であればこれを修正することが提案された。そして第3に、確保された工業用地に都市の内部や外部から工場を移転させるか、もしくは新規に工場を誘致することが提示された。

工業機能の維持・存続をおしすすめるためには、その前提条件として、都市の内部で工業活動を今後も続ける地域とそうでない地域を、あらかじめ区別しておく必要がある。この点について市は、(1)既存の工業集積を重視する、(2)公共交通を利用した通勤を優先する、(3)ハイウェイ、鉄道、港湾などの交通機能の整備をすすめる、(4)工業の振興に役立つ地域的条件を考慮する、などの点を配慮しながら地域区分を行うべきであるとした。つまり当局としては、工業地域を都市の内部に新たに生み出すのではなく、既存の工業集積を基盤としながら、交通条件などの下部構造を整備するのが得策である、という考えが示されたのである。

上述した土地利用規制の修正については、用途規制の枠組を新たに設けることが提案された。工業生産が可能な用途地域として、工業地域 (Areas of Industry) と住工混在地域 (Mixed

Industrial - Residential Areas) という二つの地域が新しく設けられた。工業地域は、制限工業地域 (Restricted Industrial Areas)、一般工業地域 (General Industrial Areas)、重工業地域 (Heavy Industrial Areas) の、以上三つにさらに区分される。このうち、第1の制限工業地域は、隣接する商業、住宅機能との間で問題を起こさないと判断される工業機能のみ、その立地が許される地域である。この地域では、敷地面積1にたいする延床面積 (フロア) が7未満の工業建築物の建設が認められる。また、工業機能に付随する商業施設あるいは研究機関の立地も、これに準じて建設が許可される。第2の一般工業地域は、制限工業地域ほどの規制力はなく、商業、住宅機能にたいするインパクトが少ないと判断される幅広い工業機能の立地が許される地域である。ここでも、工業機能以外に、これに付随する商業、研究機能の立地も認められる。建築物の制限については、制限工業地域と同様の基準が適用される。最後に重工業地域は、商業、住宅機能にたいする影響力がはなはだ大きいと思われる工業機能に限って立地が許される地域である。主として資源の加工、貯蔵、再利用を行う工業機能が、これに該当する。こうした機能は、できるなら都市の外部、もしくは周辺部にあることが望ましいが、都心部周辺で立地する根拠があれば、できるだけ余裕をもった空間で活動を行うのが好ましいとされる。

つきに2番目の住工混在地域は、商業、住宅機能との並存が可能な工業機能の立地が許される地域である。現在の複合的な土地利用状況から判断すると、敷地面積1にたいする延床面積が3以下の建築物がここに立地することができる。また、近隣の土地利用にたいして隣接面での影響力が小さい機能しか立地することができない。つまり、工業地域に立地できる工業機能より種類が少なく、規制の内容がより厳しい。

図3-5は、1969年に作成されたトロントのオフィシャル・プランに修正を加えるかたちで示された土地利用規制の改正プランである。これは都心部近隣の中央工業地区に関する図であるが、図から明らかなように、都心西部では、一般工業地域が東西にあり、両者に挟まれるかたちで住工混在地域が指定されている。制限工業地域は、これらの間を縫うように帯状に伸びている。一方、都心部の東側では、一般工業地域が鉄道に沿うように広がっており、その北側では住工混在地域が展開している。制限工業地域は、東と西にそれぞれ指定されている。中央工業地区の面積は700エーカー (2,832,900㎡) であり、このうちの30%近くが商業、住宅地域である。1969年と比較すると工業用地の総床面積は縮小しているが、これは工業機能の高度化政策に沿うものである。以上で述べてきたように、トロント市では都市型工業の維持と振興のために、土地利用規制を変更する政策が打ち出された。しかしながら工業の発展を図る方法は、こうした土地利用規制の変更にとどまるものではない。市当局は、工業活動に関する調査を実施し、企業者に情報を提供する部局を設置 (1976年) しただけでなく、これに先立って工業活動の調整を行う専門委員会を設けた (1975年)。この委員会は、市議会メンバー、市のスタッフ、それに地元産業代表者によって構成されており、工業立地の適地選定や移転工場のリストアップなどの作業が、ここで行われた。また、用途規制の改正にともなう現在地での操業が困難になった工業については、

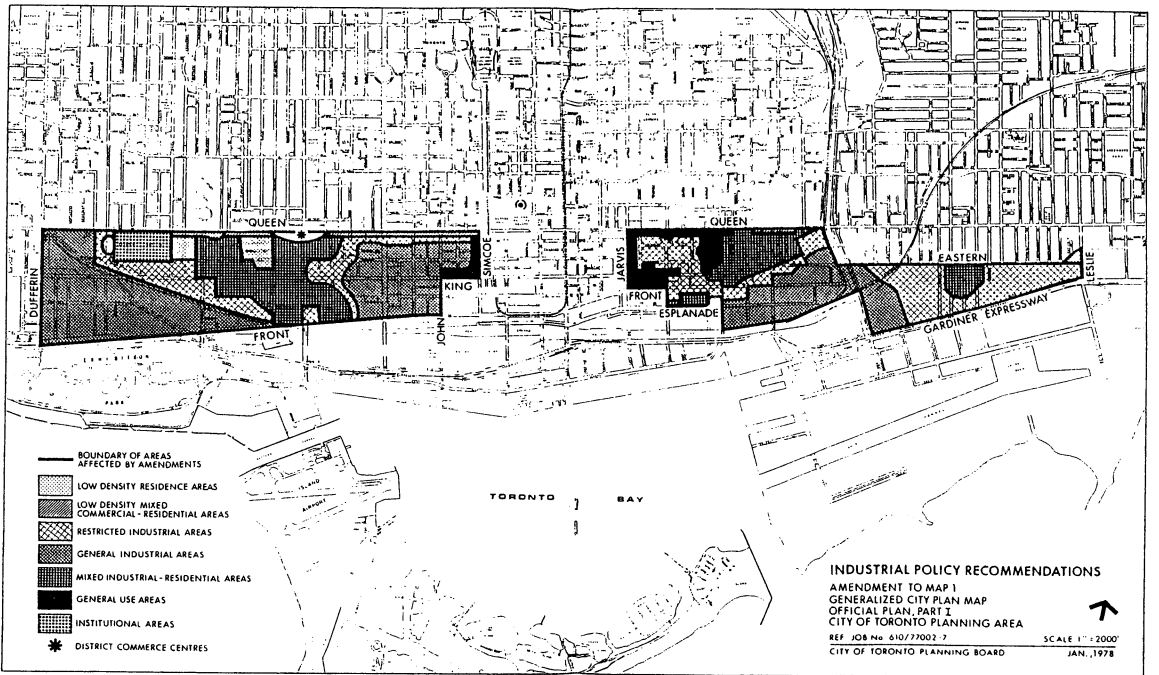


図3-5 工業地域の用途指定

委員会の場において機能の地域的な振り分けが検討された。

いまひとつの工業振興策は、税制面の改正である。企業者を対象とした聞き取り調査によれば、税制面にたいして不満をもつ人の割合が大きい。現在は、産業の種類に応じてその資産額に対して課税が行われている。しかし、これは企業の業種を直接反映したものに比べて上税や企業税などを創設することの適否が論じられてきた。工業機能が都市の財政に貢献する割合は、現在でもかなり大きい。税額を縮小する税制の導入は容認されにくい。しかし、税の軽減が都市型工業の参入や成長を促す要因であることもまた事実である。要は、都市内部で生産活動を行っている工業が、自らが負担する税額に十分見合うような都市的サービスを受けていると納得できるように制度を工夫することである。

4 ヴァンクーヴァーの産業構造と都市機能の変化

(1) ヴァンクーヴァーの都市形成と最近の変化

カナダの西の玄関にあたるヴァンクーヴァーは、港湾都市として発展してきた歴史をもつ。オーストラリアや南アメリカ諸国への木材輸出を契機としてはじめた貿易活動は、1913年に完成したパナマ運河（Panama Canal）の開通にもない一層本格的なものになった。運河の完成によってアメリカ大陸海岸やヨーロッパまでの距離が大幅に短縮されたため、東部諸港との間で競争ができるようになったからである。港湾が発展するためには後背地域の経済発展が不可欠であるが、カナダ西部で農業や資源の開発が進んだことがヴァンクーヴァーに有利に作用した。内陸部における交通の発展にもない、これまで東部方面に向かっていた輸向け物資が西海岸へも運ばれるようになった。1930年代になると小麦など一部の商品を除いて、ヴァンクーヴァーの卸売機能はウイニペグ（Winnipeg）のそれを凌駕するようになった。

第2次世界大戦後も順調な発展を示してきたヴァンクーヴァーの港湾機能は、近年は環太平洋諸国の急激な経済発展にもない、これらの地域との関係を深めてきている。木材、パルプ、鉱物、穀物をはじめとする資源・農産物が、日本をはじめとする遠東地域へ輸出されるようになった。アメリカ、ヨーロッパ両大陸に加えてアジア諸地域との関係を深めるようになったヴァンクーヴァーは、しかしながら、世界経済の変化や国内における産業構造の変化にもなっており、現在の都市構造を大きく変えようとしている。先進諸国の多くが脱工業化社会を迎えるなかで、ヴァンクーヴァーもまた従来の港湾機能に加えて、国際的な金融・情報・企業拠点としての機能や、先端産業の研究・開発機能を強化する方向に向かっている。

こうした動きを象徴的に示したのが、1986年の5月から10月にかけてヴァンクーヴァーの市内2箇所を会場として開かれた万国博覧会である。この博覧会は交通・通信をテーマとして開かれたが、その会場は都心の北端に突き出る埠頭と、同じく南部のファルス・クリーク（False Creek）と呼ばれる内湾の北岸であった。これら二つの会場は、いずれもヴァンクーヴァーの都

市発展をこれまで支えてきた港湾・臨海工業・物流機能がかって立地していた場所である。つまり古い都市機能を取り払い、そこに未来を志向する数々のパビリオンが建設されたのである。しかも万博終了後は、これら2会場では都市再開発を目的として新たな都市施設の建設が予定されており、すでに埠頭会場では建物の完成をみている。

つまりグレンクローグラーは、万国博覧会の開催を契機に新たな都市づくりを開始したのである。これからの都市づくりは、19世紀あるいは20世紀前半における工業活動を中心とした産業社会のそれではない。国際化、情報化、先端技術化の進展のもとで、文字通り脱工業的な都市機能を中心とする新しいタイプの都市発展が求められている。ここでは、産業構造の変化にともなう都市機能の変化についてグレンクローグラーの再開発事業に焦点を絞り、この都市の地域構造の再編成について考察することにした。

(2) 工業機能の相対的衰退

グレンクローグラーにおける産業構造の変化は、同市の産業別就業人口の構成変化を調べることによって、ある程度は明らかにすることができる。1961年の時点で構成比がもっとも大きかったのはサービス業(26.7%)であり、第2位が商業(20.3%)、第3位が製造業(17.8%)であった(表3-3)。この順位は10年後の1971年においても変わっていないが、構成比には若干の変化がみられた。すなわち、サービス業の構成比が3.9ポイント上昇したのに対し、商業では3.1ポイント、製造業では2.7ポイントそれぞれ比率が低下した。このほかの産業のなかで構成比が高まったのは、金融業(6.0%から6.7%へ)、その他(3.1%から8.1%へ)のみである。さらに1981年になると、サービス業の構成比は35.8%、金融業の構成比は10.2%へそれぞれ上昇し、これらの産業のみで全就業者の半分近くを占めるようになった。一方、商業は0.9ポイント比率を上げたものの、製造業は2.9ポイントさらに比率を下げた。つまりグレンクローグラーの産業構成における過去20年間の変化は、製造業の連続的な比率低下と、サービス業、ならびに保険・不動産を含む金融業の同じく連続的な比率上昇によって特徴づけられる。

上述した産業別就業者の構成比は相対値であるため、比率の低下は就業者数の絶対的減少を必ずしも意味しない。実際には製造業就業者は、1961年の28,269人から81年の36,078人へ27.6%増加している。しかしながら、絶対的な増加数がそれ以上に大きいのがサービス業と金融・保険・不動産であり、前者では4.3万人(増加率で148.7%)、また後者では2.0万人(増加率では215.8%)の増加をみたのである。製造業の“相対的衰退”は、先進国の大都市に共通する一般的特徴であり、今日では工業活動が大都市を特徴づける機能でなくなりつつあることを物語る。広い敷地を必要とする工業活動は、都市中心部では成り立っていきが困難であり、工場の郊外移転や周辺部での新規立地、さらに地方や海外への進出の結果、大都市の工業は大都市圏や地域全体に占める割合を一貫して低下させている。グレンクローグラーの場合もこの例外ではなく、CMA(Census Metropolitan Area)に占める比率は1961年の49.2%から1971年

の49.2%から1971年の39.1%へ大きく落ち込んだ。グレンクローグラーの周辺では、バーナビー、リッチモンド、デルラ、サリーの各地区で製造業の就業者数がとくに増加しており、過去20年間に製造業の“フォーナッチ化現象”が進展した。

表3-3 グレンクローグラー市における産業別就業者数の推移

| 産業 | 年次 | | 業 者 数 | | 構 成 比 率 | | 増 加 率 | |
|-----------|---------|---------|---------|-------|---------|-------|---------|---------|
| | 1961 | 1971 | 1961 | 1971 | 1961 | 1971 | 1961-71 | 1971-81 |
| 第1次産業 | 3,752 | 4,130 | 5,016 | 2.4 | 2.0 | 1.7 | 10.1 | 21.5 |
| 第2次産業 | 37,867 | 42,290 | 49,326 | 23.9 | 20.8 | 16.8 | 11.7 | 17.1 |
| 建設業 | 9,602 | 11,515 | 13,448 | 6.0 | 5.7 | 4.6 | 19.9 | 16.8 |
| 製造業 | 28,269 | 30,775 | 36,078 | 17.8 | 15.1 | 12.2 | 8.9 | 17.2 |
| 第3次産業 | 117,102 | 157,080 | 240,347 | 73.8 | 77.2 | 81.5 | 34.1 | 53.0 |
| 商 業 | 32,203 | 34,330 | 53,432 | 20.3 | 17.2 | 13.1 | 8.5 | 53.0 |
| 運 輸 業 | 19,102 | 21,220 | 31,616 | 12.0 | 10.4 | 10.7 | 11.1 | 49.0 |
| 金 融 業 | 9,547 | 13,580 | 30,146 | 6.0 | 6.7 | 10.2 | 42.2 | 122.0 |
| サ ー ビ ス 業 | 42,450 | 62,175 | 105,586 | 26.7 | 30.6 | 35.8 | 46.5 | 69.8 |
| 公 務 | 8,799 | 8,565 | 19,547 | 5.5 | 4.3 | 6.6 | -1.5 | 125.6 |
| そ の 他 | 4,814 | 16,510 | - | 3.0 | 8.1 | - | 243.0 | - |
| 合 計 | 158,721 | 203,500 | 294,889 | 100.0 | 100.0 | 100.0 | 28.2 | 44.9 |

資料：1961、71年はStatistics Canada Census、1981年はOffice of Economic Development, City of Vancouver.

(3) 金融・サービス機能の成長

製造業と対照的な傾向を示しているのが、サービス業と金融・保険・不動産である。CMAに占めるグレンクローグラーの就業者比率は全産業で低下(1961年の53.8%から1981年の43.8%へ)しているが、サービス業と金融・保険・不動産は全産業の平均を上回っている。つまりこれらの産業は、他の産業に比べてグレンクローグラーに集積する割合が高い産業であるといえる。サービス業、金融・保険・不動産は商業とともに第3次産業に分類されるが、グレンクローグラーで成長が著しい経済部門は第3次産業のみではない。従来の産業分類ではとらえにくい事務所機能の成長がむしろ目覚ましいと言ったほうが適切である。この機能のなかには、企業サービス業や金融・保険・不動産業のほかは企業の本社・支社機能が含まれる。本社・支社機能は産業の種類に関係なく、企業活動の企画、生産、流通の各段階を総合的に管理・運営する役割をもっており、それによさしい場所に立地する性格がある。カナダ西部の拠点都市であるグレンクローグラーは、広大な後背地を東側に控える一方、経済の国際化にともなう東アジア諸地域との関係を深めている。こうした位置的性格から、グレンクローグラーでは外国銀行や企業本社の立地が近年進んでおり、事務所機能の集積が強化される傾向がみとめられる。

事務所機能の集積傾向は、事務所の床面積を指標として確認することができる。1971年に1189.7千平方メートルであったヴァンクーヴァーの事務所床面積は、10年後の1981年には88.3%増加して2,239.7万平方メートルになった。市内でとくに増加率が高かったのは、ブロードウェイ(Broadway)、都心部、それにキングズウェイ(Kingsway)の各地区である。都市間比較

表3-4 大都市圏別事務所床面積(1980年)とその変化
単位: 1,000平方メートル、%

| 大都市圏 | 事務所床面積 総床面積 | 床面積増加 量(1971~80) | 増加率 (1971~80) |
|----------|----------------|---------------------|------------------|
| ヴァンクーヴァー | 28,000 | 16,000 | 133.3 |
| トロント | 65,000 | 32,000 | 97.0 |
| モントリオール | 31,000 | 8,500 | 37.8 |
| オタワ | 31,000 | 17,000 | 121.4 |
| カルガリー | 18,000 | 11,500 | 176.9 |
| エドモントン | 12,000 | 7,000 | 140.0 |
| クイーンズタウン | 10,000 | 5,000 | 100.0 |
| ケベックシティ | 10,000 | 6,000 | 150.0 |
| 合計 | 205,000 | 103,000 | 99.0 |

資料: The A. E. LePage Market Survey, 1980.

ができる資料によれば、8大主要都市圏全体における増加率(1971~80年)が99.0%であったのに対し、ヴァンクーヴァー大都市圏のそれは133.3%であった(表3-4)。この増加率を上回っているのはカルガリー(176.9%)、ケベックシティ(Quebec City)(150.0%)、エドモントン(140.0%)の各大都市圏であり、トロント、モントリオール、オタワ(Ottawa)、クイーンズの各大都市圏はこれを下回っている。ヴァンクーヴァー大都市圏の場合、事務所床面積の増加率(1971~81年)それ自体は、ヴァンクーヴァー市内より市外周辺部の方が高い。しかしながら、増加の絶対量は市内が市外の2.6倍に上っており、やはり圧倒的に多い(表3-5)。1981年から86年にかけて都心部で完成が予定されている事務所ビルの新規床面積は、1981年時点における総床面積の3分の1にも達する。

以上で述べたように、ヴァンクーヴァーにおける近年の産業構造変化は脱工業化の方向に進んでおり、これにもなって都市構造にも変化が生じてきている。次第以降で考察する臨海部における再開発事業は、こうした産業構造変化の地域への投影であり、工業・物流機能から金融・サービス活動を中心とする事務所機能へ、都市の土地利用形態が変化していく過程を象徴的に示す事例であるといつてよい。

5 カナダ・ブリティッシュにおける再開発事業

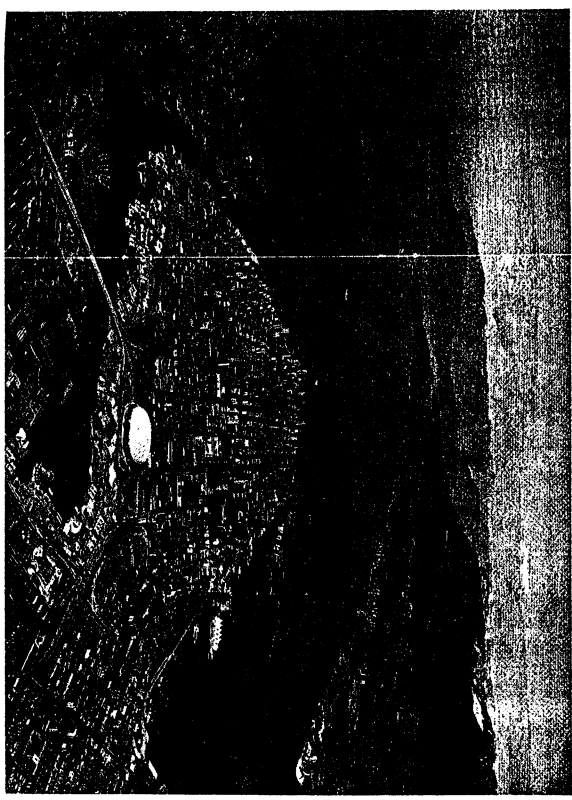
(1) ビーチBCの再開発

ヴァンクーヴァーの都心は、バークレー入江に突き出る半島の付け根部分にある(図3-6)。都心を南西方向から北東方向に伸びるバークレー・ストリート(Burrard St.)が入江に突き当たるちょうどその先にビーチBCがある。この埠頭は、そのすぐ東にあるセントニール・ピア(Centennial Pier)や、さらにその東に位置するヴァンデルム(Vanterm)それに対岸のリンデルム(Lynnem)

表3-5 ヴァンクーヴァーにおける事務所床面積の変化
単位: 1,000平方メートル、%

| 地 域 | 事務所床面積 | | 同 左 構 成 比 | | 増加率 1971~81 |
|---------------|--------|--------|-----------|-------|----------------|
| | 1971 | 1981 | 1971 | 1981 | |
| ヴァンクーヴァー市 | 11,897 | 22,397 | 87.0 | 79.4 | 88.3 |
| 都 心 半 島 部 | 8,917 | 15,997 | 65.2 | 56.7 | 79.4 |
| ブロードウェイ | 1,318 | 3,149 | 9.6 | 11.2 | 138.9 |
| キングズウェイ | 230 | 411 | 1.7 | 1.5 | 78.7 |
| メイズ | 184 | 243 | 1.3 | 0.9 | 32.1 |
| ワッセル | 254 | 308 | 1.9 | 1.1 | 21.3 |
| イースト・ハズリング | 309 | 408 | 2.3 | 1.4 | 32.0 |
| その他の地域 | 685 | 1,881 | 5.0 | 6.7 | 174.6 |
| 市 外 周 辺 部 | 1,784 | 5,824 | 13.0 | 20.6 | 226.5 |
| ニュー・ウエストミンスター | 781 | 1,203 | 5.7 | 4.3 | 54.0 |
| ノース・ヴァンクーヴァー市 | 270 | 725 | 2.0 | 2.6 | 168.5 |
| ウエスト・ヴァンクーヴァー | 120 | 218 | 0.9 | 0.8 | 81.7 |
| ウエスト・ヴァンクーヴァー | 162 | 415 | 1.2 | 1.5 | 156.2 |
| リッチモンド | 129 | 1,136 | 0.9 | 4.0 | 780.6 |
| 合計 | 13,661 | 28,221 | 100.0 | 100.0 | 106.3 |

資料: Real Estate Trends in Metropolitan Vancouver, 1981.



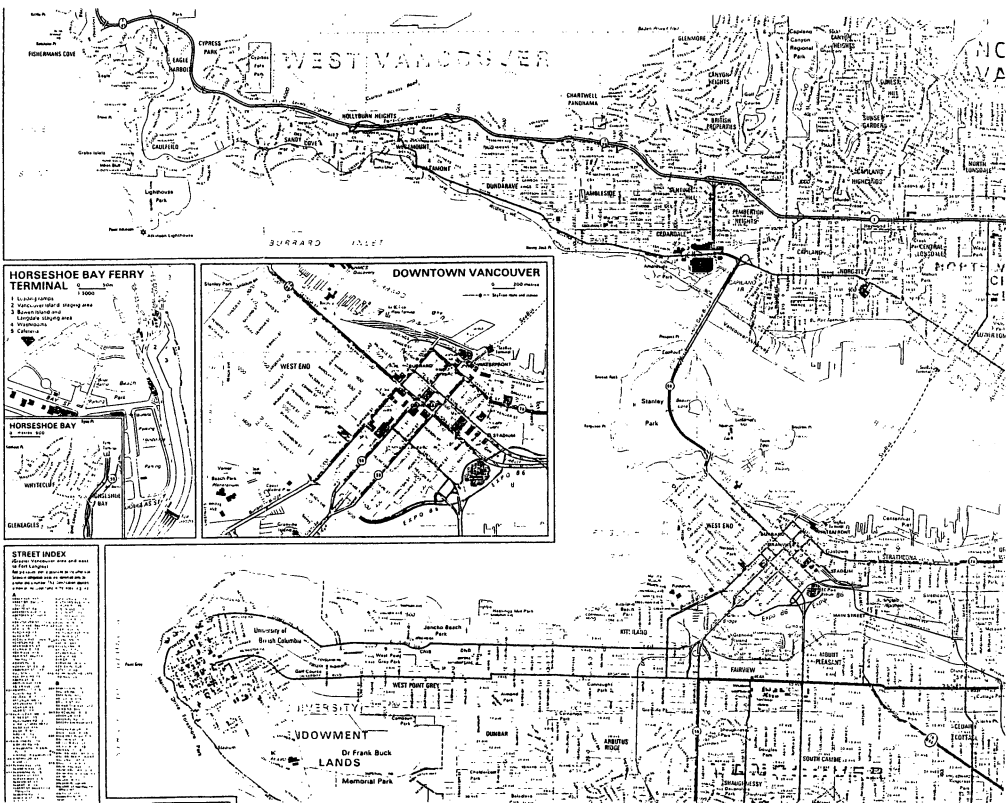


図 3-6 ヴァンクーヴァーの都市部位置

のターミナルとともに、ヴァンクーヴァーの港湾機能を果たす重要な埠頭のひとつである。とくに対岸のローワー・ロンズデール(Lower Lonsdale)にあるシー・バス・ターミナル(Sea Bus Terminal)と結んでフェリーを運行する都心側のターミナルとしての役割を果たしてきた。この埠頭が新たな機能を担うべく大きく改造されたことが決定されたのは、1982年4月のことであった。1986年に開催される万国博覧会の会場のひとつとして、ここにパベリオンを建設することを連邦政府が発表したのである。連邦政府と州政府の間で以前から行われていた交渉の結果、BC開発公社が管理していたこの埠頭を連邦政府が譲り受け、政府の手によって一大コンベンション・センターが造られることになった。カナダ・ブレイズ(Canada Place)と呼ばれるこのセンターは、パベリオンのほかに世界貿易センター(World Trade Center)、クルーズ・シップ・ターミナル(Cruise Ship Terminal)、それに民間のホテルからなり、複合的機能を果たす新しい都市施設として生まれ変わった。

カナダブレイズの建設は、1983年の3月9日にエリザベス二世世を招いて行われた開始式を皮切りに始まった。既存の埠頭を利用するため、海底に幾本ものパイプが打ち込まれ、地盤を盛り上げしながら、その基礎づくりが進められた。この部分の工事を担当したのはリッチモンド(Richmond)のフランキ・カナダ・コーポレーション(Franchi Canada Co.)であり、ノース・ヴァンクーヴァー(North Vancouver)のリーディングハム・コーポレーション(Readingham Co.)がこれを受けて地上部分の工事を行った。地上の建物は、連邦政府が建設し万博終了後はコンベンション・センターになるパベリオン部分と、民間デベロッパーの開発になる部分(世界貿易センター、ホテル)の二つからなる。民間デベロッパーには、建設を希望する15企業の中から東京を本拠とする東急カナダ・コーポレーションが選ばれた。東急は建設部分の敷地と地上権を3010万ドルで購入し、ここに1億4000万ドルの費用をかけて23階建のホテルと4階建の世界貿易センターを建設することになった。

複合的機能が一体的に設けられているカナダ・ブレイズの1.2階部分は、770台の車が留められる駐車場になっている。その上にクルーズ・シップ・ターミナルのプロモウがあり、レストランや待合室も併設されている。さらにその上の階には展示ホールとボール・ルームなどからなるコンベンション・センターと、ホテルおよび貿易センターへの入口がある。この階が地上レベルであり、バラード・ストリートとハウ・ストリート(Howe St.)という2本の地上道路のほかに、新軽量高速鉄道(Advanced Light Rapid Transportation: ALRT)のターミナルにも接続している。この階の1階上には多数の会議室と大画面の映像が楽しめる劇場・イマックス・シアター(Imax Theatre)があり、それからさらに上は世界貿易センターとホテルの建物になっている。ただし、貿易センターとホテルはカナダ・ブレイズの南端部分にあり、外観上はコンベンション・センターの上に乗っているように見える。514室からなるバン・バン・バン・ホテルが汽船のイメージを彷彿させる外観を呈しているのに対し、コンベンション・センターは風をうけた帆船のノストをそのままデザインした構造物を天井部分に使っている。巨大な船が港に係留されて

いるかのように見えるこの建物ほど、この場所にふさわしいものはない。

(2) コンベンション・センター

連邦政府が寄贈したカナダ・パペリオンは、オンタリオ州のロンドン(London)に本社があるエリス・ドン・コーポレーション(Ellis-Don Co.)の手によって建設された。万博の期間中、このパペリオンは、“Canada in Motion”、“Canada in Touch”をテーマに、カナダにおける先端技術産業の動向を紹介する展示が行われ、盛況を博した。万博終了後はコンベンション・センターとして利用されるこの建物の主要部分は、地上レベルのホール・ルーム(1,600平方メートル)とイグジジション・ホール(9,000平方メートル)である。ホール・ルームは1,300人分の食事が一度にできる広さがあり、劇場として使用できる場合は2,000人まで収容することができる。またイグジジション・ホールは5,000人の収容能力があり、両方の会場を合わせて使用すれば5,000人のパティ会場としても使える。このコンベンション・センターができるまでは、グレンクローワーで最大のパティ会場が1,200人収容可能なホテルであったことを考えると、その規模の大きさが理解できる。いうまでもなく、西部カナダでは最大の催物会場である。

1階部分には野外ステージ、見本市用の荷物積降し設備、それに保管スペースも併せて設けられている。また、海に面した建物の周囲には回廊が設けられており、歩行や眺望を楽しむスペースとして確保されている。イグジジション・ホールには柱がなく、地上から天井までの高さは83m、場所によっては12.2mのところもある。カナダ・ボート・コーポレーション(Canada Port Co.)との間で、クルーズのシーズン・オフには1階下の待合室が展示会場としても使われることが決まっており、それを含めると展示場の面積はかなりのものになる。またこれとは別に、将来、改築や増築を行う可能性も考慮されている。

エスカレーターを使って2階へ上ると、そこには23の大、小会議室が設けられている。また、この階の北端部分には480人が収容可能なイマックス・シアターがあり、これは会議場としても利用できる。1階と同様、海に面して回廊が設けられており、来訪者の気持ちを取り戻す工夫が考えられている。さらにこの階では、連邦政府が運営するカナダ・ビジネス・オポチュニティ・センター(Canada Business Opportunity Center)の開設が予定されており、各種情報の提供が行われる。

コンベンション・センターとしての正式な開場は1987年の7月であるが、1985年末の時点ですでに250以上の利用申し込みがあり、センターに対する期待がいかに大きいか分かる。グレート・グレンクローワー・コンベンション・ブロード・ビュロー(Greater Vancouver Convention and Visitors Bureau)によれば、1985年の1年間にグレンクローワーで開かれたコンベンションは390、1986年は586にも上った。このために来訪した人は1985年が17.9万人、86年が25.0万人であり、また滞在のために消費された金額は1億ドルを超えると推定されている。いまやコンベンションは、それだけで多くの収入を稼ぐ事業、あるいは産業になった

感さえする。そうした意味でカナダ・ブレイスのコンベンション・センターの意義は大きく、今後の順調な運営が期待される。

(3) 世界貿易センター

カナダ・ブレイスの世界貿易センターは、企業あるいは国家相互間における貿易の発展を促進するための施設として建設された。このセンターをここに設立したグレンクローワー商工会議所(Vancouver Board of Trade)は、1887年の設立時から今日まで国際貿易を推進する事業を行ってきており、このセンターもそうした事業の一環として運営されている。また、商工会議所は1983年にニューヨークに本部がある世界貿易協会に加盟し、国際的関係の強化に努めてきた。今回設けられたグレンクローワー世界貿易センターはこうしたつながりをより一層強めるものであり、各方面から多くの期待が寄せられている。センターの中には主な施設として、資料サービス・センター、図書館、事務所、会議場、宴会場、ラウンジが設けられており、とくに事務所の総床面積は賃貸部分を含めて24万平方フィートにも上る。純民間組織として1986年の初頭から営業が開始されており、すでに多くの成果が上げられている。

グレンクローワー商工会議所に加盟する個人や企業は、同時に世界貿易センターの会員でもあり、センターが行う各種のサービスを受けることができる。たとえば、“Retrieval”と呼ばれるオン・ラインによるデータ・ベースの提供サービスを使えば、アメリカ合衆国のセキュリティ・アンド・エクスチェンジ・コミッション(Security and Exchange Commission)による情報ファイル・システムであるDisellosure Iにアクセスすることができる。データ・バンクの数は1,000以上に上っており、会員は非会員より有利な条件で利用することができる。参考までに、たとえばカナダから輸出される石炭に関する新聞記事をデータとして入手する場合、費用は40ドルくらいですむという。いまひとつの情報サービスは、“Network”と呼ばれる電子メールである。会員はセンターの電子メール・ボックスのネットワークに参加し、コンピュータ通信によって世界の主要都市にある世界貿易センターの加盟会員と接触することができる。これに要する費用は接触時間と相手先までの距離によって異なるが、システム自体が安全でしかも割安であるため、国際的な業務取引に一種の革命をもたらすと考えられている。

また図書館サービス部門では、各国の産業別企業名鑑、国内経済に関する各種統計資料が揃えられているほかに、地元新聞の切抜きサービスも行われている。各国の経済組織から送られてくるニュース・レターや雑誌の収集にも力が入れられており、これらは世界経済の動向を知ろうとて貴重な資料となっている。国内情報では、連邦政府の刊行資料より、むしろ地元の組織や機関が発行する貿易関係の資料に重点が置かれているのも、このセンターの特徴である。

こうした内外の情報を収集し、閲覧に供するだけでなく、グレンクローワーの世界貿易センター自身が発行している情報紙もある。“Facts and Trends”がそのひとつであり、これは地元の企業や個人を紹介する記事や貿易の動向に関する記事で埋まっている。いまひとつは、“Law

in the Making”であり、地元の議会で決議された内容が紹介されているこの情報紙を読むことによって、企業は正しい行動を選択することができる。さらに別の事業として、貿易に関する各種セミナーやワークショップも定期的に開催されている。また、使節団の海外派遣や、逆に外国からの貿易ミッションの受け入れなどもセンターの主な事業として行われている。

世界貿易センターは、商品、サービス、情報、バイヤー、セラーを一体的に組織化して国際貿易の推進をめざす、いわば貿易に関する「ショップ・センター」であるといつてよい。国際的な貿易活動を通して発展してきたグランクーアセンターにとって、貿易は金融、情報活動とともに、今後も都市の発展を左右する重要な活動である。その意味で、コンベンション・センターやホテルとともにカナダ・ブレイクスに設けられた世界貿易センターが果たす役割は重要であるといえよう。

6 B Cブレイクスにおける再開発計画

(1) 再開発計画の概要

交通と通信を共通のテーマとして1986年に開かれた万国博覧会の主要会場は、グランクーアの都市の南側に位置するファルス・クリークと呼ばれる細長い内湾の北岸一帯であった(図3-7)。この地区には、以前は鉄道施設や製材業、機械卸売業などの事業所があったが、1950年代頃から技術革新の進展にともない、施設の老朽化が目立つようになった。このため、1976年にこの地区一帯を都市に近接した住宅・商業・業務地区として再開発することが決定された。1982年の時点で再開発が見込まれる面積は314エーカーに上っており、このうちの72.3% (227エーカー)は、直接、開発を行うB Cブレイクスの所有地である。残る部分はグランクーア市、B Cハイプロ、U T A、その他個人のものそれぞれ所有となっている。一部の地区では万国博覧会が始まる前から開発に手が着けられたが、大部分は万博終了を待って本格的な開発が行われることになっている。

州政府は1980年にプロヴィンシャル・クラウン・コーポレーション(Provincial Crown Co.)を設立し、これを母体としてB Cブレイクスの開発を行うと発表した。その主な内容は以下の通りである。

- ・グランクーアの都市部に近いファルス・クリークの北岸において、開発に必要と思われる土地を集約する。
- ・今後25年間にわたってこの地域の開発を進めるのに適した、柔軟性に富んだ機動的なフレックサブルなプランをつくる。
- ・多目的な利用ができる天蓋型のスタジアムを建設し、運営する。
- ・都市向けの住宅と商業空間を創出するために、1986年の博覧会の前に民間企業に一部の空間を貸与する。
- ・この地域の大部分は、1986年の交通・通信博覧会の用地とする。
- ・全体計画にしながら、博覧会の終了後は博覧会の遺産を活用するかたちで再開発に取り

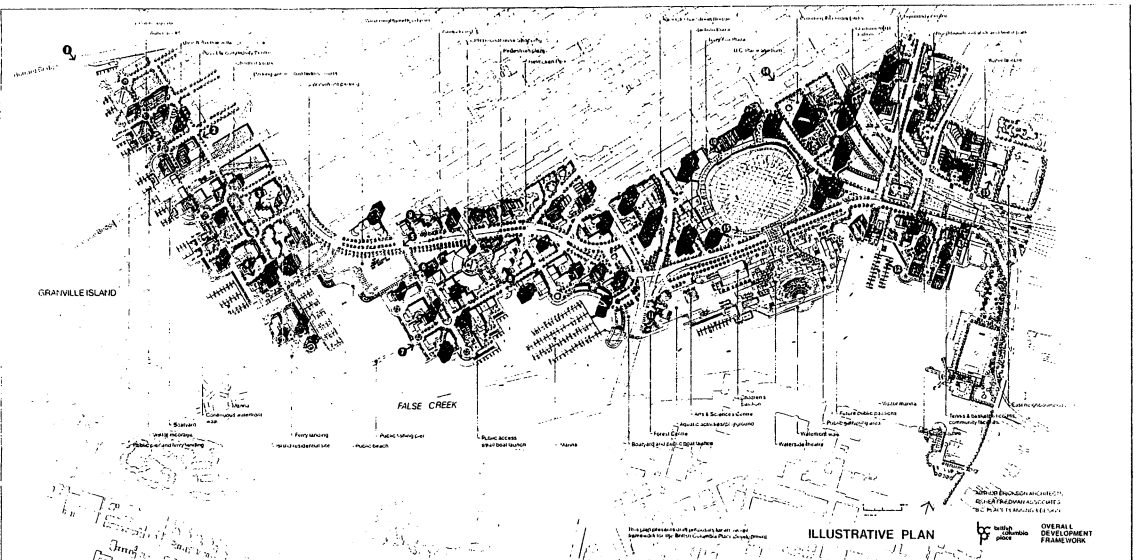


図3-7 B Cブレイクスの再開発完成予想図

掛かる。

- ・ブリテイッシュ・コロムビア (British Columbia) の州民やそこを訪れる人々が楽しめるような、恒久的な公園、オーブンスペース、パトリック・フメニテイ施設をつくる。
- ・ローメインランド (Lower Mainland) における交通問題の改善に寄与できるような手立を考える。

- ・世界経済が不振な時期に必要なとされる就業の機会が生まれるような手立を講ずる。
- ・BCフレインスの開発事業の採算がとれるように、また州内他地域の開発計画に投資できるように利潤が生まれるように努力する。

以上が開発の概要であるが、1983年にはかつてカナダ太平洋鉄道のヤードがあった敷地に天蓋型のスタジアムが完成した。スタジアムの建設をはじめとして、BCフレインスの開発はすでに始まっている。もう一つの万博会場との間を結ぶために建設された新軽量高速鉄道の駅はこのスタジアムの近くにもあり、都心へ向かう公共交通手段として利用されている。このようにBCフレインスは、都心部周辺の再開発事業計画として構想され、25年という比較的長い時間をかけて建設されていくことになった。以下では、施設・土地利用別構想と事業資金・効果の二つの側面について計画の内容を検討することにした。

(2) 施設・土地利用構想

住宅：全体で80エーカーほどが住宅専用用地なしは住宅・商業の複合用地として確保され、これに12,000戸の住宅が建設される。BCフレインスの開発当局が設計・デザインの実現を行い、比較的密度の高い、都市的な魅力に富んだ居住環境を実現することがうたわれている。ただし、余りな高密度は好ましくないため、1エーカー当りの戸数は125～150に抑えられている。都心西部のウエスト・エンド (West End) の居住密度が現在138 (将来は180近くになるという) であるため、これに並ぶ密度が当面の目標とされている。また、隣接する既成の住宅地はできるだけ残し、建て替えによって過度な交通需要が発生しないようにすることも重視されている。BCフレインスは都心に近接しているため、地面の点からみて低価格の住宅を供給することは困難視される。この点について開発当局は、居住者の社会的階層に偏りがでないように、高級住宅を10%に抑え、75%が中級住宅、そして15%がそれ以上を市場メカニズムにまかせない公的住宅として低所得者層に供給することを考えている。またこれを実現するために、賃貸システムと資金面での援助策が考慮されている。

住宅地の建設について特徴的な点の一つは、全戸数の最低限15%を子供がいる家族のための住宅とし、しかもそれらの大半を1～3階部分に設けるという点である。現在の都心部における状況の2倍くらいまで近づけるためには、住宅密度を抑える必要がある。こうした政策は、たとえばウエスト・エンドなどにおける住宅の高層化とは反対の方向にあり、BCフレインスの住宅の性格を多様なものにしようとする意図がうかがわれる。いま一つの特徴は、住宅の設計・デ

ザインについて幅広い分野からデザイナーを募り、魅力的な住環境を実現しようという態度である。特定の機関で一方的に決定するのではなく、各種のデザイン会議や公的な場での議論、それに専門家による検討を経ながら具体的な実施計画を決定することがうたわれている。

交通：BCフレインスにおける公共交通は、地域内を走るバス、新軽量高速鉄道、それに一部の特殊バスの3者によって、そのサービスが行われる予定である。通常の路線バスは、ヴァンクーワナーの市議会が公認された道路ネットワークで運行される。これとは別に、ジョージ・タムズミューア (Georgia Dunsunur) の事務所地区の近くに200台くらいのバスが駐車できる場所が確保され、パーク・アンド・ライド用のバスとスタジアムへ来る人々を輸送するバスのサービスが、それぞれ行われることになっている。スタジアムを訪れる人の25%くらいは、こうしたバスを利用するものと思われる。新軽量高速鉄道の駅はスタジアムに近いダムズミューア・ベティ・ストリート (Dunsunur Betty St.) にあり、都心へ出掛けるさいには便利である。6万人が収容できるスタジアムで催物があったときには、時間当り1～2万人の輸送ができるこの鉄道が大いに活躍するであろう。また、自動車でここを訪れる場合に必要な駐車場については、そこから3,000メートル以内の都心部分でなんとか確保できる見通しがたてられている。このほか、カナダ・フレインスにあるシー・バス・ターミナル、ウエスト・エンド、その他の都心地区とBCフレインスとの間を結ぶシャトル・バスを走らせる計画もある。

地域内の主要な道路は、北側に続いている既成市街地の道路と無理なく接続するように計画されている。一方、地域内の生活道路については、ここに居住する人々およびここへ訪れる人々が利用しやすいように、各所に駐車スペースを設けたり住宅へのアクセスがしやすいように工夫が凝らされている。ウォーターフロントへは、こうした生活道路を通ることによって行くことができる。

公園：BCフレインスでは、総合的でも想像力をかきたてるような公園の創設が目標とされている。また、住民と来訪者がリクリエーション、文化、レジャーの各要素をそこで満喫できるような公園づくりが望まれている。73エーカーがオーブンスペースと公的利用空間として確保されているが、市有地やBCハイδρο、UTEAの所有地をも含めれば、100エーカー余りが公的なりクリエーション空間として利用できる。これは、BCフレインスの開発空間の50%近くに相当する。BCフレインスの南に広がるフォックス・クリークの水上面積は300エーカーであり、これ自体が大きなオーブンスペースとして位置づけられる。水面上に浮かぶ島は州の海洋公園として整備されるが、それ以外の海浜部分については、その出入のバランスを重視しながら建設が進められていくものと思われる。

大小いくつもある公園のなかで最も規模が大きいのは、スタジアムとフォックス・クリークに挟まれた部分に設けられる州公園 (13エーカー) である。水面の水準が一定に保たれた海水の湖を取り巻くようにいくつもの島がつくられ、そこを基地にして海浜レジャーが展開される。近くに水辺の劇場、展望所、休憩所が設けられ、水上スキー、丸太乗り競技も行われる。橋や回廊で結

ばれた島をつたないが歩いて他の場所へ行くこともできる。また、海の生活の様子を展示する施設のほか、B.Cの森林基金センター、芸術・科学・技術センター、それに「子供の国」などの施設を設置する計画もある。

近隣レイルの公園は、B.Cフレインの西と東にそれぞれ設けられる。西の近隣区では、10エーカーの大きさをもった、サッカー場と野球場のある公園がつくられ、近くにコミュニティセンターも併設される。また近くでは、海浜を整備して水遊びや船遊びが楽しめる場所をつくることも考えられている。一方、東側の公園は、中国文化センターとDr.サン・ヤト・セン屋敷の近くにあり、ここにスポーツのできる空間を設ける。庭園と近隣公園、それに小規模な他の公園を結合魅力的な散歩道をあわせて整備し、人々が回遊できるように工夫することが計画されている。海浜に沿って縫うように伸びる散歩道は、B.Cフレインの公園のなかでは特異な存在である。幅257メートルの道が海に沿ってほぼ連続的に伸びている様子は、さながらフランス・クリークという昔にかけたネットワークのようである。このほか、随所に設けられた2エーカー程度の小公園は、自転車専用道路、散歩道とともに市民や歩行者の運動や憩いの場所となるであろう。

商業・業務施設：B.Cフレインの開発当局は、19エーカーの敷地に330万平方メートルの事務所および商業・サービス施設を、今後6～8年の間に建設する計画をもっている。しかし、これは当面の計画であり、経済の情勢や都市の発展、都市計画の推移によって、さらに420万平方メートルないし440万平方メートルを追加して建設することも考えられる。グレンクローグ市市による調査によれば、都心部では近い将来、毎年80万平方メートルの割合で事務所面積が増加することが予想されている。地価や賃賃料は上昇傾向にあるが、都心部に事務所を求める意向は根強いものがある。B.Cフレインで事務所空間が増えれば、空間に余裕のない既成都心部における建築増加をある程度抑制することができ、これは都心部に対する交通需要の緩和にも貢献するであろう。

B.Cフレインにおける事務所の建設は、すべて民間デベロッパーの手によって行われる。しかし、たとえ地価が上昇しても、その利益は個人的な土地所有者ではなく、納税者に還元されることになっている。都心部での事務所需要は今後も増加すると予想されるため、市は都心部のビル建設を今後どのような方向に導くのか、決断を迫られている。市の方針が決定されれば、それに応じてB.Cフレインにおける事務所ビル建設の速度も決まってくるであろう。

(3) 再開発のための資金と効果

B.Cフレインの再開発計画は、北アメリカにおける再開発計画のなかでは間違いなく大規模な部類に入る。この開発に要する費用は、B.Cビルディング・コーポレーションが投資する分だけでも2億500万ドルに上るといわれる。この費用はB.CBからの借入金で賄われるといわれるが、はたして採算はとれるのであろうか。B.Cクラウン・コーポレーションの資料によれば、計画の実施に十分な準備がなく順調に進めば、1987年には黒字が計上できるといわれる。そして、

民間デベロッパーに土地を貸与することから得られる収入によって、1993年までには借金を返済することができるといわれる。将来のことゆえ、予期がつきにくいのはやむをえないが、仮に借金が計画通り首尾よく返済できれば、余剰資金を別の開発に投資することも可能であろう。

再開発の先頭を切って、すでに完成しているシステムでは各種の催物が行われている。また、同じように営業をはじめている新軽量高速鉄道は、交通問題の改善に少なからず寄与している。というのは、この鉄道はカナダ太平洋鉄道が以前使用していた軌道を買収して建設されたため、都心に向けて鉄道を新たに建設する場合に比べて安い費用で完成できたからである。仮に新たにトンネルを掘って新線を建設したら、1,000万ドルの費用を要したであろうといわれている。ニュー・ウエストミンスター(New Westminster)とグレンクローグの都心をつ結ぶこの新交通システムは、リエアモーターを使っている点に特徴があり、通勤時の足として重要な動きをしている。

B.Cフレインにおける雇用は、事務所・商業・ホテル・リクリエーション施設で就業することから発生する。開発が終了した段階で、事務所空間が350万平方メートル、商業空間が335万平方メートル、それにホテル空間が90万平方メートル生まれる。完成時の部門別就業人口は明らかにされていないが、例えば事務所空間の場合、一人当りの床面積(220平方メートル/人)から推定して、16,000人くらいになることは間違いない。全体では30,000人くらいの就業人口になるであろう。

しかしこうした雇用とは別に、B.Cフレインそれ自体を開発することにもなう就業の機会がすでに生まれている。システムを建設する際には、年間当り2,400人の建設雇用が生じた。道路、下水道、海浜散策道路や大小の公園の建設が始まれば、年間当り6,400人くらいの就業の場が確保されるという。さらに、民間デベロッパーが住宅や事務所ビルの建設に本格的に取り掛かるようになったら、46,300人・年の雇用が生まれると予測される。これは別の言い方をすれば、毎年2,000人の規模で新たな建設雇用が増加していくことを意味する。1970年代以降、経済の低迷から高い失業率に悩まされてきたB.C州としては、再開発による都市構造の改善と都市機能の強化のほか、雇創出による失業の抑制もまた、この開発の目的のひとつであるといえるであろう。

7 むすび

カナダ第1の都市トロントでは、都心部に近接する工業地域を再編成することによって、都市型工業の活性化を図る計画が打ち出された。そのためにまず、都市内部で今後も工業活動を継続していく地域と、そうでない地域を区別する必要がある。新しく設定された用途規制にしたがって、工業機能の集積度を高めていく地域と、工業、商業、住宅機能が複合的に併存する地域が区別されることになった。

脱工業化が進んでいるトロントにおいて工業機能の集約化をすすめる目的は、大きく分けて二

つある。第1は、工業機能を集約化することによって、生産の効率性を高め、地価の高い都市内部でも工業が成り立つ条件を生みだすことにある。これは、工業就業人口が連続して減少し、地域社会が崩壊の方向に向かった過去のにかい経験にもとづいている。フルーカラーが依然として都市中心部に滞留している現状を考えると、就業の機会を提供する工業機能の都市内立地はきわめて重要な意義をもっている。

第2の目的は、都市の内部にある工業用地を削減し、その跡地を事務所機能や商業、住宅機能の立地場所として活用していくという目的である。事務所機能や商業機能は、都市中心部もしくはその周辺に立地するのが望ましい機能である。しかし現実には、こうした機能が新規に立地する空間を見出すことは容易ではない。いきおい開発の対象は地価負担力の弱い工業機能や住宅機能に向けられる。都市内部に分散している工業機能を集約することによって工場の跡地を生みだし、ここに工業以外の機能を盛り付けるという開発手法にはかならない。

一方、市制施行100周年、大陸横断鉄道開通100周年を1986年に迎えたブレンクナーゲラーは、これを機会に万国博覧会を開いた。しかしこの博覧会の目的は、だんに交通・通信の未来をさぐることにあつたのではなく、ブレンクナーゲラーの都市再開発に真の狙があつたように思われる。それは、万博会場がバラード入江に突き出た旧埠頭と、同じくフアルス・クリーク北岸の鉄道ヤード・工業跡地であり、これらがいずれも都市中心部に近接したまたとない再開発空間であることから、自ずと明らかである。

ど7B.C.に完成したカナダ・ブレイスは、コンベンション・センター、世界貿易センター、ホテルからなる典型的なコンベンション施設である。貿易で都市経済の多くが成り立っているブレンクナーゲラーは、国際貿易を促進することによって自らの発展・向上を図らなければならぬ。カナダ・ブレイスはそうした意味において、新しい都市発展の世紀を迎えたこの都市にふさわしい施設といえる。

これに対し、都市の南端で万博終了後、本格的な開発が行われるB.C.ブレイスは、事務所・商業・サービス機能以外に、居住・公共レジャー機能をふんだんに取り入れた再開発事業である。建設に着手されたばかりであるため、多くは構想や予測の域をでないが、地形や都市中心に近いという地理的条件を勘案した、独自性に富んだ計画であるといえる。都市中心に近いことから、このような地域ではややもすれば業務・商業空間が卓越した計画になりやすいが、ここでは快適な居住空間と広大なオープンスペースの創出が重要視されている。臨海部の工業地域の再編成をかねて各地でクォーターフロントの開発が語られている現在、フアルス・クリークの水際開発がどのようなかたちで実現するか大いに関心のもたれるところである。

本章では、トロントとブレンクナーゲラーというカナダの2都市を取り上げ、都市内部の工業地域と港灣地域がどのように再編成されようとしているか、という点について検討してきた。産業構造と都市構造の関係は、コインの表と裏の関係に似ている。産業構造の変化とは、結局のところ、産業の立地変化にはかならない。立地が変化するさいに発生する「きしみ」をいかに少なくして、立

地の交番を円滑におしすすめるかが都市経営にとって重要なカギになるといってよいであろう。大都市にとって基盤となる産業が今後どのように推移するかを注意深く読み取りながら、産業立地の交番をすすめていくことがなによりも重要である。脱工業化の動きでは先行しているカナダの都市再開発事例は、今後増えるであろう、わが国における再開発計画を考えるさいに参考になるところが少なくない。

参 考 文 献

- 1) British Columbia Place (1982) : The British Columbia Place Concept Plan.
- 2) British Columbia Place (1983) : Proposals for the Next 25 Years.
- 3) Canada Place Vancouver (1983) : Information.
- 4) City of Toronto Planning Board (1978) : Industrial Policy and the Central Industrial District.
- 5) City of Toronto Planning and Development Department (1981) : Toronto Statistics.
- 6) DPA Consulting Ltd. (1981) : Vancouver Economic Data Base.
- 7) Journal of Commerce Publications Limited (1986) : World Trade Centre Vancouver.
- 8) The Municipality of Metropolitan Toronto (1981) : Metropolitan Toronto.
- 9) Office of Economic Development, City of Vancouver (1986) : The City of Vancouver, Canada's Pacific Rim Gateway.
- 10) The Vancouver Board of Trade (1985) : The Vancouver Board of Trade Roster and Purchasers' Guide-1985.
- 11) The Vancouver Board of Trade (1985) : The Soundingboard Vol. 25, No. 18.
- 12) The Vancouver Board of Trade World Trade Center Vancouver (1985) : Annual Report 1985-1986.
- 13) Vancouver Planning Department (1983) : The Vancouver Core Plan: A Proposal for Discussion.