

交通拠点のライフサイクル

月尾嘉男*

都市構造・都市形態に変化をもたらす要因は産業構造の変化に起因する産業立地の変化であり、その産業立地に影響をもつのは交通施設・交通拠点の変化である。本論では、交通拠点の変遷を'50年代のシーポート（港湾）、'60年代のランドポート（インターチェンジ等）、'70年代のエアポート（空港）、'80年代のテレポート（通信拠点）としてとらえ、それらが産業構造の変化とともに当初の役割を終了し、都市における新規の役割に再生していく現状を説明する。

Lifecycle of Transport Facilities

Yoshio TSUKIO*

The Urban Structure changes by the change of the Industrial Structure and its location, which is again affected by the location of transport facilities. The important transport facility for the industry in each decade is the seaport in '50's, the landport such as the interchange of the freeway in '60's, the airport in '70's, and the teleport in '80's. These facilities change their major roles as the transport nodes for industry according to the change of industrial structure, and are redeveloped to serve their urban areas.

1. はじめに

それまで田園であった地域へ住宅が建設されて郊外が急速に発展したり、活発な商業活動がおこなわれていた地域が不振となって都心が次第に衰退したりというように、都市の形態は時間とともに変化していくが、そのような変化を発生させる要因は多様である。住民の商品への感覚が変化しているのに対応しなかったために、新興の地域に客層が移動して伝統ある商業地域が没落したり、地域の中心となっていた産業が衰退したために、工業地帯全体が活発ではなくなったりするというのはよくある事例であるが、前者では需要の変化が後者では産業の変化がそれぞれ要因となっている。だが、このような様々な要因のなかで都市の形態を変化させる最大の要因は交通施設である。

港湾が整備されればその周辺に工業地帯が形成されるし、道路が延伸してゆけばその沿線の方向に都

市は発展していく。鉄道の新線が建設されて列車が停車するようになればその駅前に住宅や企業が立地するし、高速道路のインターチェンジの周辺も同様に発展していく。ボストンの郊外に路面電車が建設されていた19世紀後半に沿線の住宅地域がどのように発展していったかを分析した報告があるが、交通施設の整備と都市形態の変化の関係を明瞭に証明している (Fig. 1)¹⁾。

都市が住民に提供する基本機能は「住む」「働く」「憩う」であるといわれ、それらの機能を円滑に実現できるようにする施設を整備することが都市の重要な役割である。「住む」ためには住宅が、「働く」ためには工場が、「憩う」ためには公園がというように、それぞれに施設が用意されるが、そのような施設が十分に機能を発揮するためにはそれらを支援する施設がさらに必要である。それらは大別すれば「エネルギー施設」「交通施設」「通信設備」になるが、都市は前段の施設と後段の施設が複雑に錯綜した体系のなかで活動がおこなわれている場所ということが出来る²⁾。

この論文は上述のような体系のなかから「働く」

*名古屋大学工学部助教授（本学会員）
Associate Professor, Nagoya University
原稿受理 昭和62年3月4日

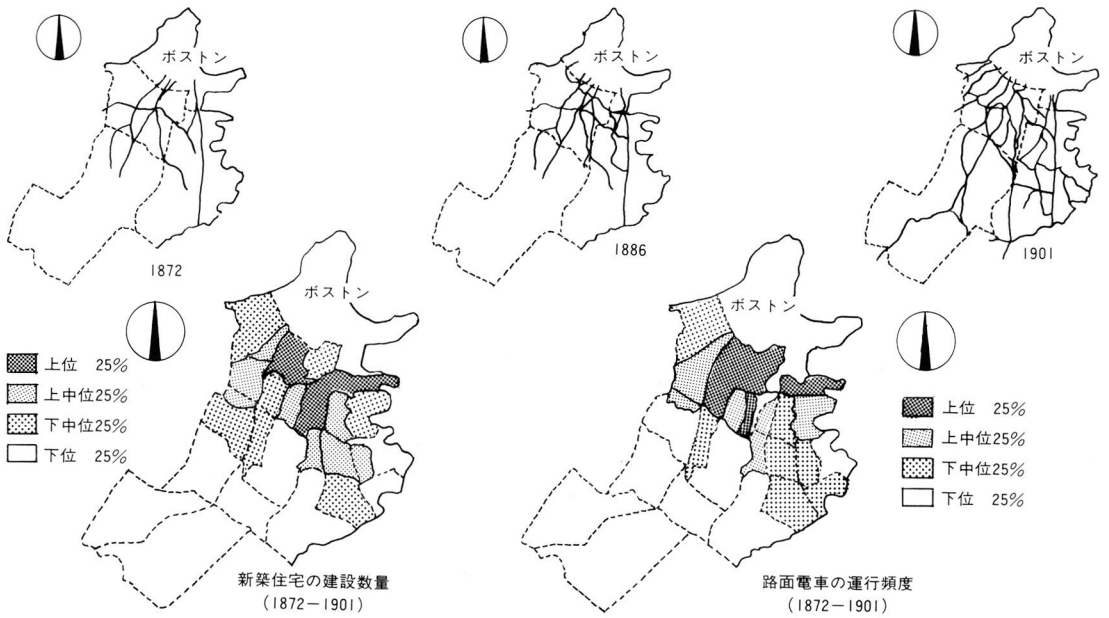


Fig. 1 路面電車の発展と住宅地域の発展
Development of streetcars and residential areas

という機能と「交通施設」という施設の対応する部分のみを拡大し、産業立地と交通拠点とがどのような関係にあるかを調査し、交通拠点のライフサイクルを検討しようとするものである。

2. 産業構造の変遷

2-1 2次産業から3次産業への変遷

産業の変化と社会の変化の関係を分析した著作の古典はイギリスの経済学者コーリン・G・クラークの『経済進歩の条件』（1940）であるが、産業全体を農業や林業を中心とする1次産業、建設や製造を主体とする2次産業、商業や輸送や通信などにより構成される3次産業に分類し、国家の経済が成長するほど3次産業の就業者数の比率が向上することを説明した。世界各国について数値を作成してみると、この法則が妥当であることがわかる（Fig. 2）。従来の主要勢力であった1次産業の比率が急速に減少し、その減少した部分が3次産業に移行しているという傾向である。さらに相互比較の指標として3次産業が全体の半分以上になった時期をみると、アメリカが1955年、イギリスが1960年、フランスが1970年、日本が1975年、西ドイツが1980年、イタリアが1980年となっている。参考として韓国とブラジルをみると1980年で3次産業の比率はそれぞれ34%と42%であり、一般に想像されている国家の発展程度と

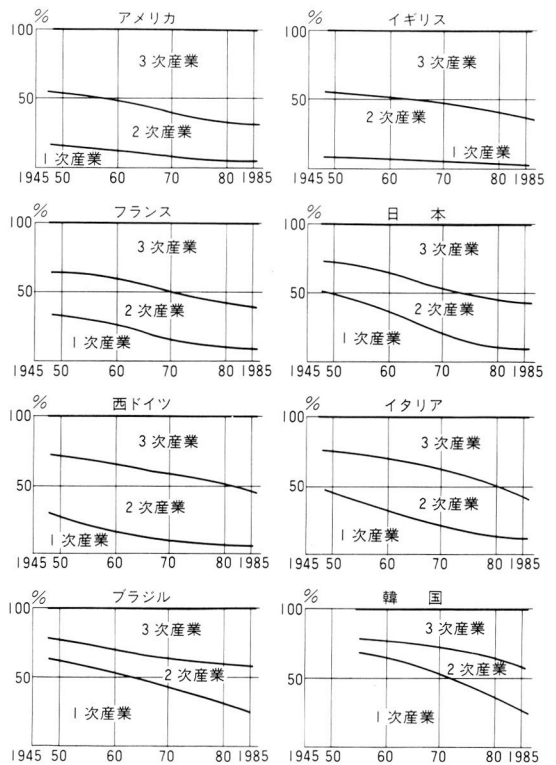


Fig. 2 世界各国の就業構造の変遷
Changes in the employment structure in various countries

よく呼応している。

就業人口だけではなく、各々の部門で生産される価値についても同様の傾向がみられる。資料は日本についてのみであるが、国内生産を3部門に分割してみると、1950年には42%程度であった3次産業の割合が、1960年には49%に増加し、1970年には54%と過半になり、1980年には61%まで発展し、就業人口の変化に対応している (Fig. 3)。

類似の分類で職業の内容を中心にして、製品の生産に直接従事しているブルーカラーとその生産を支援する職業に従事しているホワイトカラーによって就業構造を分類する方法がある。統計の基本がやや相違しているが、アメリカと日本の数値を表示すると、アメリカではすでに1950年にホワイトカラーが過半勢力になり、日本でもほぼ現在そうなりつつあることがわかる。(Fig. 4) ³⁾。

2種類の資料から判明することは、先進諸国においては、農業産品や機械製品というようなハードウェアの生産でなく、商業や輸送や通信などのソフトウェアの生産が主要な産業になっているということである。

2-2 重厚長大から軽薄短小への変遷

以上の傾向は100年を単位とするような変化であるが、今後は10年を単位とする産業の変化を検討してみる。そのような期間の産業の変遷の最近の潮流を表現するとき、「重厚長大から軽薄短小へ」という言葉がよく使用される。1964年に出現した最初の電卓と現在の電卓とを比較してみると、25キログラム

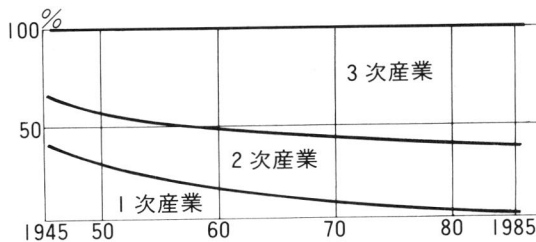


Fig. 3 国内生産の構成の変遷 (日本)
Changes in the structure of domestic production

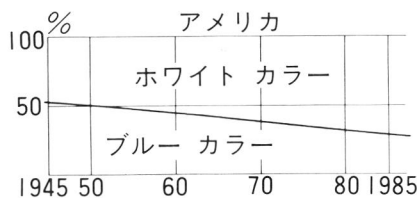
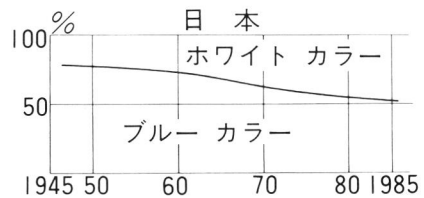


Fig. 4 職業構造の変遷
Changes in the business structure

のものが35グラムになり重量が700分の1に減少し、3万5600立方センチメートルのものが8立方センチメートルになり容積が4400分の1に圧縮し、計算回路の部品点数が1万5000からわずか3になり5000分の1に減少し、90ワットの消費電力が0.2ミリワットになり45万分の1に減少しというように、同一種類の製品をみても急速に軽薄短小への傾向が進行している。

しかし、より重要な現象は各々の時代の主要産業や先端産業の特徴を、それらが生産する製品の特徴で比較してみると、「重く・厚く・長く・大きい」という性質から「軽く・薄く・短く・小さい」という性質へと移行し、産業全体がこのような潮流にあることである。この傾向を立証するために、主要な産業の平均成長割合を計算して、1950年から10年単位のそれぞれの時期に急速な成長を達成した産業を選択し、それらの産業が生産する製品の単位重量あたりの価格を比較してみる。

敗戦の混乱から復興を開始した1950年代の日本の主要産業は、すべての産業の基礎となる材料を生産する鉄鋼産業や化学工業である。銑鉄の生産の年間の平均増加割合を計算してみると、1950年から1970年までは毎年18%から19%の成長を達成しているが、1970年以後は急速に成長が鈍化して、1980年以後は減少になっている (Fig. 5)。石油製品についても同様の計算をすると、1950年代を最高の成長時期として、以後は成長が緩慢になり、1975年以後はやはり減少になっている (Fig. 6)。いずれも1950年代に設備投資が集中しておこなわれてきた結果としてこのような成長をとげ、最近では新興工業諸国の追従により主役を交替しつつある産業である。それらの産業の製品のキログラムあたりの現時点における価格を計算してみると、建物の骨組などに使用される形鋼が80円、車両などの外板に使用される冷延鋼板が100円、ステンレス鋼板が500円、様々な成形加工製品の原料となるエチレンが200円、ポリプロピレンが300円、ナイロンが800円という程度であり、数10



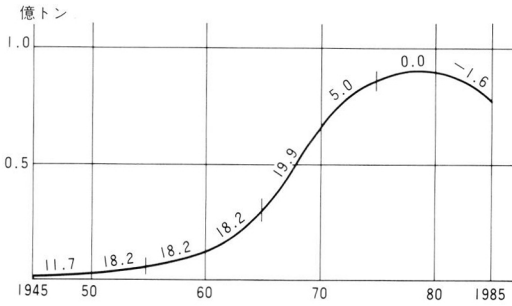


Fig. 5 銑鉄生産の変遷 (日本)
Changes in the production of pig iron(Japan)

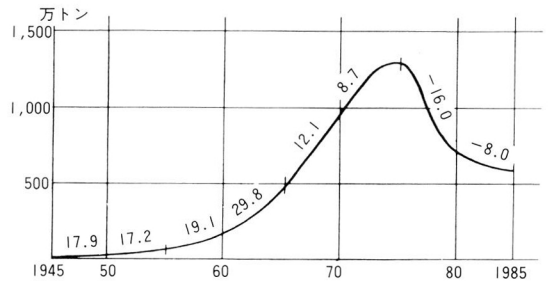


Fig. 7 造船工業の変遷 (日本)
Changes in the shipbuilding industry(Japan)

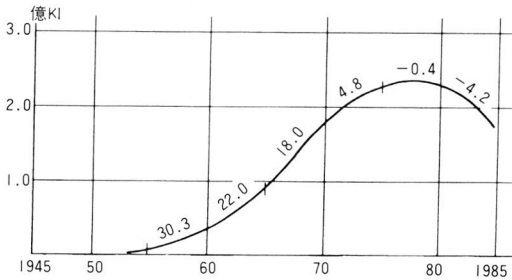


Fig. 6 石油製品生産の変遷 (日本)
Changes in the production of oil products(Japan)

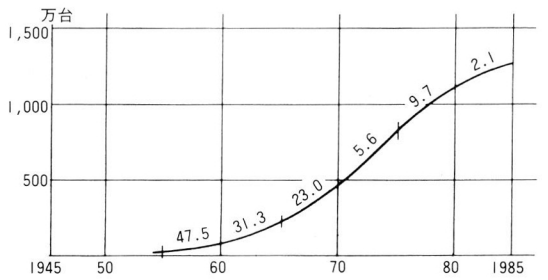


Fig. 8 自動車産業の変遷 (日本)
Changes in the automobile industry(Japan)

円から数100円の水準である。

1960年代になると、これらの材料を素材とする機械産業や家庭電気製品産業が主要産業として台頭してくる。造船工業は1950年代には毎年10%台の成長であったが、1960年代にはほとんど30%にまで発展し、1975年を頂点にして、以後は急速に衰退している (Fig. 7)。自動車産業も1950年代の後半から1960年代の前半が最高の成長時期であり、1970年代にはすでに成長は鈍化している (Fig. 8)。家庭電気製品の代表としてTV 受像装置、電気洗濯機、電気掃除機を調査してみると、いずれも1960年代後半が最高の成長時期である (Fig. 9, 10)。それらの産業が生産する製品のキログラムあたり単価は、船舶が1000円、自動車が1500円、鉄道車両が2500円、電気冷蔵庫が3000円、ステレオ装置が5000円、TV 受像装置が7500円という程度であり、数千円から数万円の範囲に単位価格が分布している。

1970年代になると、メカトロニクス工業やエレクトロニクス工業が先端産業の旗手として登場する。エレクトロニクス製品の代表であるコンピュータはまだ独立した産業といえるほどの規模ではなかった1960年代前半の成長時期を除外すると、1970年以後

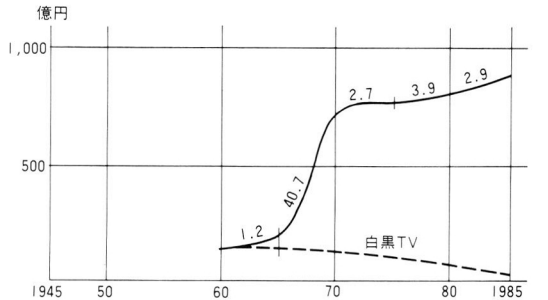


Fig. 9 TV 端末装置生産の変遷 (日本)
Changes in the production of TV sets(Japan)

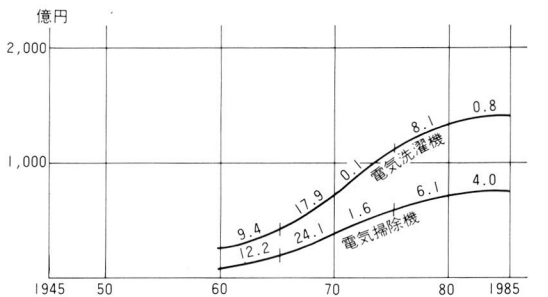


Fig. 10 家庭電気製品生産の変遷 (日本)
Changes in the production of household electrical appliances(Japan)

注) 図中の数字は平均成長比率 %・年

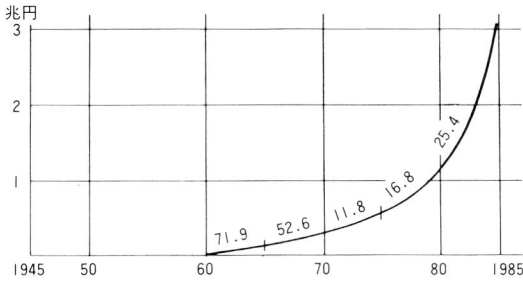


Fig. 11 コンピュータ産業の変遷 (日本)
Changes in the computer industry(Japan)

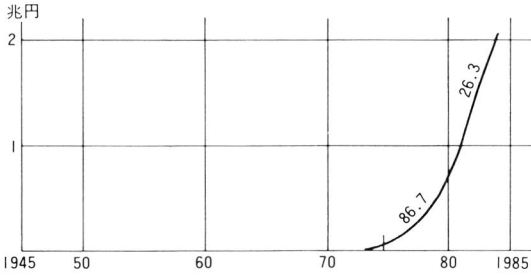


Fig. 12 VTR生産の変遷 (日本)
Changes in the production of VTRs(Japan)

から急速に成長し、現在でもその割合が増加している (Fig. 11)。メカトロニクス製品の代表であるビデオ・テープ・レコーダはそもそも製品が市場に出現したのが1970年代であるが、80%以上の成長をし、現在ではすでに頂点を経過しつつある (Fig. 12)。これらの製品のキログラムあたりの単価はビデオ・テープ・レコーダが6万5000円、産業ロボットが7万5000円、写真カメラが10万円、大型コンピュータが20万円、64KBの集積回路素子が50万円、256KBの集積回路が200万円という具合であり、範囲は数10万円から数100万円に上昇する。

このように、おおよそ10年ごとに100倍の増加を達成してきたわけであるが、この傾向がそのまま延長するとすれば、1980年代以後の主要産業はキログラムあたり数1000万円から数億円の製品を生産するものにならなければならないことになる。金のキログラムあたりの価格が200万円、ダイヤモンドが2億円であるから、それよりも高価な製品ということになり、一体そのような工業製品があるのか心配になるが、それは存在する。

コンピュータの支援により設計をおこなうCADシステムのソフトウェアは数10万円から高級なものでは数100万円するし、人工知能の応用のためのプログ

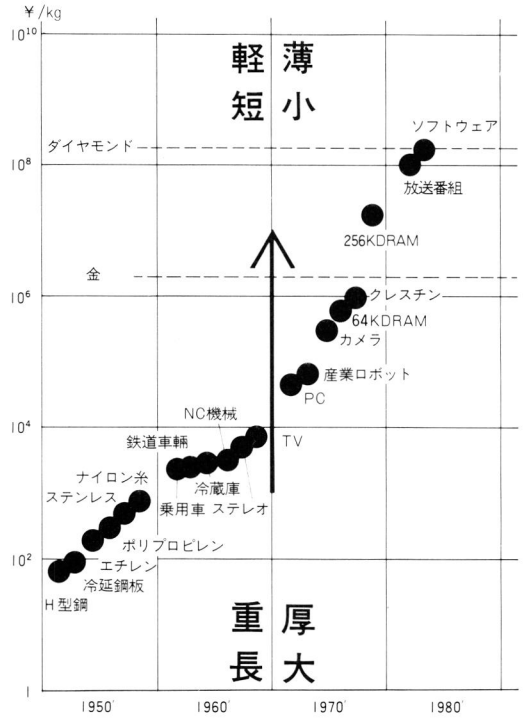


Fig. 13 重厚長大から軽薄短小へ
From dignity and greatness to frivolity and inadequacy

ラム言語のソフトウェアもほぼ同様の価格である。それは一般にフロッピー・ディスクの形態で販売されているが、フロッピー・ディスクの重量は25グラム程度であるから、250万円するソフトウェアはキログラムあたりに換算すれば1億円という勘定になる。また、テレビジョンの放送番組の制作には1日あたり2億円から5億円の費用がかけられているとのことであるが、これを250グラムのビデオ・テープ8本に収録するとすれば、やはり1億円から2億円の単価になり、ダイヤモンドに相当する価格になる。すなわち、現代の先端産業といわれるソフトウェア産業や情報産業は上述の経験法則を満足させる産業ということになり、それらがこれからの社会における花形産業として注目されているのも無理からぬことである (Fig. 13)。

3. 産業立地の変遷

3-1 郊外から都心への変遷

産業構造が変化してきた過程を、2次産業から3次産業への移行という観点と、重厚長大産業から軽

薄短小産業への移行という観点から説明したが、このような変化に対応して、これらの産業がそれぞれのような地域に立地してきたかを以下に検討してみる。

第1の変化に対応した立地の変化は郊外から都市への産業の移動である。1次産業は田畑や森林が生産現場であるから当然のこととして郊外が主要な立地場所であるが、2次産業の工場も産業が発展するにつれて規模が拡大するために郊外しか立地できないようになる。各地において、かつては郊外に立地していた工場が都市の発展とともに周辺が住宅地域などになってしまったため、再度、郊外に移動する工場疎開がおこなわれている。その跡地が住宅や公園に利用されているが、この現象は2次産業の立地の特徴によるものである。ところが3次産業は輸送にしろ通信にしろ商業にしろ対象は人間であるために、人間が集中している場所に立地することが重要である。交通手段の発達によって最近では郊外の道路沿線などに商店が集中する事例もあるが、広大な売場面積を必要とする家具や中古車兩の売場を土地価格の高価な都心に立地させることが困難であるせいであり、原則は人間が集中している都心に立地したほうが有利なはずである。

また、軽薄短小産業の代表である、ソフトウェア産業やデザイン産業などは面積をそれほど必要とせず、住居施設でも十分に生産ができるため、やはり都心に立地する傾向にある。したがって、産業が3次産業中心になることは、都市が生産の中心にあるという変化をもたらすことになる。

3-2 シーポートからレポートへの変遷

重厚長大産業から軽薄短小産業へ中心が移行することにより、産業立地にも興味ある変化が発生している。鉄鋼産業や化学工業は使用する原料にしろ生産する製品にしろ重量と容積のあるものであるから海運の利用が適当であるし、日本の場合は鉱石も原油もすべてが海外からの輸入であるため、海運に依存せざるをえない。したがって、内陸航路がほとんど存在しない日本ではこれらの産業は港湾に隣接した海岸に立地してきた。京浜工業地帯、東海工業地帯、阪神工業地帯など日本を代表する重厚長大産業の拠点がすべて良好な港湾のある場所であるのは偶然ではなく必然の結果であり、第1次全国総合開発計画を実行するために1962年に制定された工業整備特別地域も鹿島、東駿河湾、三河、播磨などほとんどが臨海地帯である。

1960年代になって台頭してきた機械産業や家庭電気製品は全国各地で生産された部品をある工場に集中させて組立てる生産方式が主体であるため、陸運の便利さが重要な要素となり、高速道路の沿線とか鉄道施設の付近が有利な立地場所になる。日本の高速道路の路線のかなりの部分が内陸にあることやこれらの産業が使用する精密な機械や部品に塩気が適切ではないことなどにより、1960年代後半から供用が開始された高速道路のインターチェンジ周辺を中心として多数の内陸工業団地が造成され、上述のような産業が立地していった。1970年代初期から整備が開始された中核工業団地をみても、米沢、江刺、新庄、水戸、富山八尾、豊岡、勝央などほとんどが内陸工業団地であり、時代の傾向を反映している。

1970年代になってメカトロニクス工業やエレクトロニクス工業が新進気鋭の産業として登場してくると、工業立地にさらに大幅な変化が発生してきた。これらの産業が使用する部品にしろ生産する製品にしろ小型軽量で単価が高価であるために、輸送のかなりの部分を空輸でおこなっても製品の価格にはあまり影響しない。その結果、工場は労力や用水が豊富でしかも地価の安価な地方を選択し、重要な条件として便数がある程度以上ある空港の存在を重視するようになった。空港の周辺には工業団地が建設され、そのような場所に研究開発の機能も兼備した企業や先端の生産設備を設置した工場が急速に立地していったのが1980年代である。九州がシリコン・アイランドといわれるようになるほどエレクトロニクス工業の企業が立地したのも、すべての地域が早期から空港を整備して東京や大阪などとの連絡を便利にした結果である。

このような潮流を検証するために、日本の貨物輸送の交通手段分担割合を調査してみると、ほぼそのようになっている。戦後の40年間に海上輸送と鉄道

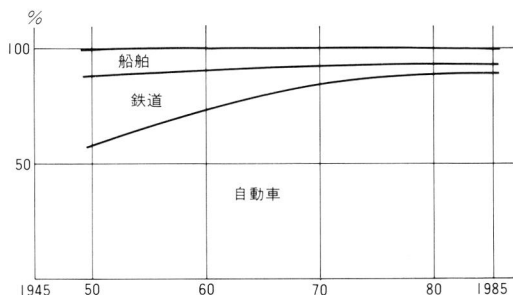


Fig. 14 貨物輸送手段の変遷(日本)
Changes in the freight transport(Japan)

輸送が次第に減少し、それらを代替して道路輸送が急激に増加している (Fig. 14)。航空貨物輸送についてはまだ総量が少量であるために全体のなかでの割合はそれほどでもないが、1960年から1980年まで毎年平均して22%の割合で増加しており、これからは一層重要な手段になると予想される。

ところで、港湾はシーポート、空港はエアポートであり、鉄道の施設や高速道路のインターチェンジを新語でランドポートと命名してみると、産業立地の交通拠点の中心は1950年代のシーポート、1960年代のランドポート、1970年代のエアポートと移動してきたことになる。この傾向をそのまま外挿してみると、1980年代の交通拠点テレポートが自然に浮上してくる。テレポートは周知のように衛星通信やマイクロウェーブ通信のための各種のアンテナをまとめて設置し、その周辺ではそれらの通信手段が自由に利用できるようにした施設であり、輸送施設ではない。しかし、テレポートは二重の意味で1980年代の産業の交通拠点である。

前述のように1980年代の先端産業の製品はコンピュータのプログラムや放送番組のプログラムであり、普通にはこのような製品は磁気テープやフロッピーディスクの形態の製品としてトラックなどで輸送される。しかし、これらの製品の本质は情報であり、通信手段のみを経由して相手に製品を輸送することも可能である。コンピュータのプログラムを開発する企業はテレポートの付近に立地すれば、自社の製品を国内だけではなく海外にも自由に輸送でき、極端にいえば、一般の交通手段がなくても製品の輸送に不便することはない。これがテレポートが交通拠点と理解される第1の理由である。

第2の理由は現代の輸送手段が通信手段と密接な関係にあることである。海上輸送、陸上輸送、航空輸送のいずれもが現在では通信手段の支援がなくては機能を発揮しえないが、とりわけ注目されているのは、個々の荷物が情報と一体となって輸送されるようになりつつあることである。荷物には宛先などの情報が付加されているが、従来はその情報を遠隔の場所から参照することはできなかった。したがって、荷物が紛失したりするとその経路を調査することはきわめて困難であったが、最近では荷物を輸送する車両といつでも通信できるようになっており、ある荷物がどの車両に積込まれているかを情報システムで確認すれば、車両と連絡してその荷物の現在位置なども簡単に追跡することができるようになった。

ている。このような技術を早期に導入したフェデラル・エクスプレスや佐川急便が急速に業績を拡大したのは十分に根拠のあることである。そのような意味で情報拠点であるテレポートは輸送と密接に関係しており、今後の交通拠点と解釈してもいいのである。

これまで検討してきたように、産業の中心が変化することにより交通の拠点も変化しているわけであるが、それとともに交通の拠点の社会における位置も変化していく。かつては原料や製品を大量に輸送するために用意された港湾も、それを利用する産業が衰退することにより過剰な施設になってしまうし、鉄道輸送の割合が低下していけばそのための広大な土地は無用の長物になってしまう。そのような過剰な施設をそのまま放置するわけにはいかないから、都市はその施設や場所を有効に利用する方法を考慮するようになる。現在、世界の各地でおこなわれている都市の内部の交通拠点の開発にはこのような背景がある。以下にその代表事例を紹介する。

4. 交通拠点の変遷

4-1 シーポートの変貌

(1) ボルティモアのインナーハーバー

大西洋岸からチェサピーク湾内を300キロメートルほど北上した終点にあるボルティモアは18世紀前半に植民が開始された都市であり、18世紀から19世紀にかけて港湾を中心として発展し、現在では人口200万人の規模をもつアメリカでも有数の都市である。しかし、造船などの産業の不振や海運を主体とする交通体系の不振により次第に都心が荒廃し、ボルティモア発祥の場所であるインナーハーバー周辺から昔日の面影は消失してしまっていた。

1959年からこの地区一体の再生計画が開始され、最初にチャールズ・センターといわれる港湾に隣接する業務地区が復活し、さらに港湾の周辺に商業や教育や文化を対象とする施設としてメリーランド・サイエンス・センター、ワールド・トレード・センター、ボルティモア・コンベンション・センター、ハーバープレース、ナショナル・アクアリウムなどが次々と建設されていき様相を一変した。

この地区が変貌した結果、かつてはストリップティーズとマッサージパーラーしか名物がなかった都市へ年間200万人以上の人間が観光や業務で訪問するようになり、海運を主体とした交通拠点は完全に役割を変更し、今後の都市の発展の焦点となっている。

(Fig. 15) 4)。

(2) ニューヨークのワールド・フィナンシャル・センター

マンハッタンの西岸のハドソン河岸は遠洋航海の豪華客船が接岸する棧橋が連続し、19世紀後半から20世紀前半にかけてはニューヨークの栄光の地域であった。しかし、海運が主要な交通手段ではなくなるのと並行して、栄光の地区は一変してスラム地区へと没落していった。

現在、この西側地区を再生させる事業が続々とおこなわれている。それらのなかでも1986年に完成した世界有数の規模のコンベンション施設であるジャコブ・K. ジャビッツ・コンベンション・センターと1987年に実現するワールド・フィナンシャル・センターがその双壁である。マンハッタン南端にワールド・トレード・センターが建設されたときに地下工事から排出された土砂を埋め立ててできた40ヘクタールほどの人工の土地バッテリー・パーク・シティの一部をなすのがワールド・フィナンシャル・センターであり、6ヘクタールほどの用地に34階建から51階建の4本の高層建築が建設され、アメリカン・エクスプレス、ダウ・ジョンズ、メリル・リンチという世界規模の金融関係企業が入居する。

このような事業の結果、アメリカとヨーロッパを連結する交通拠点であった港湾地区は隣接するウォール・ストリート地区やワールド・トレード・センターと一体になって、世界の先端をいく金融地区に変貌しようとしている (Fig. 16) 5)。

(3) 横浜のMM 2 1

横浜駅から桜木町にかけての港湾地区は高島貨物ヤード、高島埠頭、三菱重工工場が集中した重厚長大産業の典型地区であったが、都心に隣接する地区としてはそのような役割を終了したこの一帯は「みなとみらい21」と命名された事業計画により再生しようとしている。既存の110ヘクタールの用地と埋立てによる76ヘクタールの用地を合計した186ヘクタールの地区には国際会議施設、各種の文化施設、レポートなどの情報施設、最新の商業施設、海面を活用したレクリエーション施設などが用意された業務地区や住居地区が整備され、20万人の人間が就業する場所に変貌する。(Fig. 17)。

港湾地帯が従来の海上交通や陸上交通の結節地点としての機能を駆使した産業拠点の役割を次第に終了し、3次産業や軽薄短小産業の拠点として再生する計画は各地にあり、神戸のポートアイランドや六

甲アイランドの計画、東京のベイエリア計画はその代表である。

4-2 ランドポートの変貌

(1) ニューヨークのテレビジョン・シティ



Fig. 15 ポルティモアのインナーハーバー
Baltimore inner harbor



Fig. 16 ニューヨークのワールド・フィナンシャル・センター
World Financial Center, New York

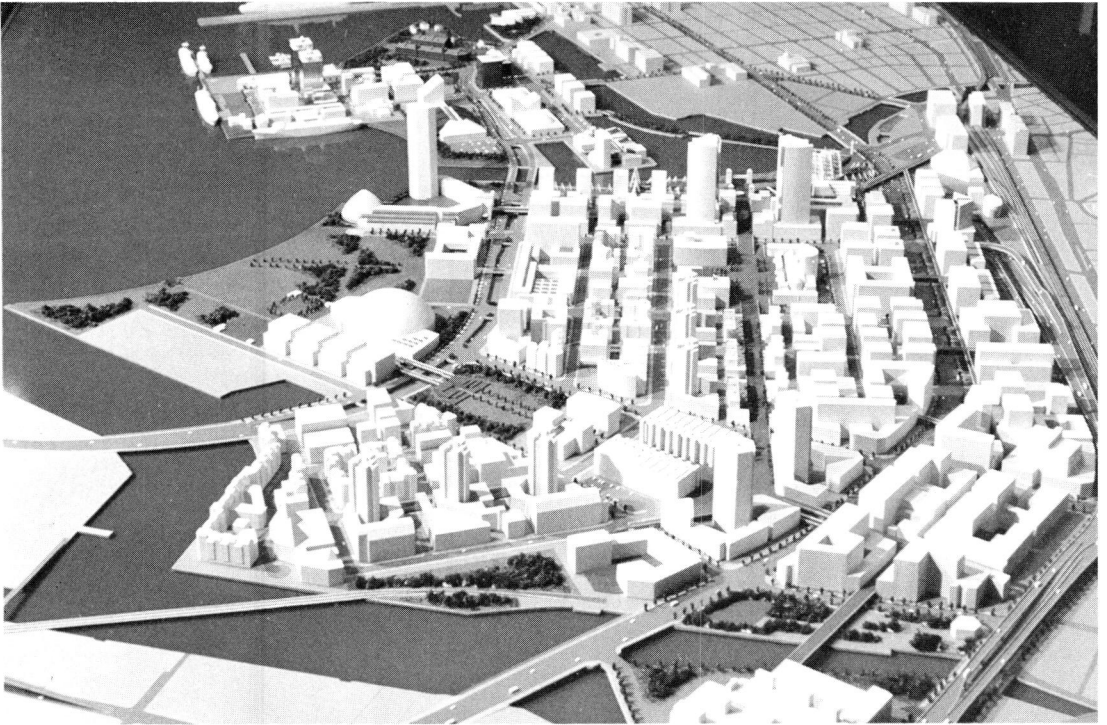


Fig. 17 みなとみらい21（横浜市）完成予想模型
Model of future "Minato mirai 21"(Yokohama)

ランドポートの代表である鉄道の貨物ヤードも世界各地で再生の段階にある。マンハッタン の西側の60丁目から72丁目にまたがる12ヘクタールほどの土地はペン・セントラル鉄道の貨物ヤードであった。かつてはニューヨークの日常活動や産業活動に必要な物資の輸送拠点として重要な場所であったが、現在では完全に荒廃した土地である。ところが最近になり、この敷地を先端の情報都市に変貌させようという巨大な計画が提案された。「テレビジョン・シティ」と命名されたこの計画は、150階建で580メートルの世界最高の高層建築を中央に建設し、その周囲に76階建の集合住宅を7棟、テレビジョン放送局用のあらゆる設備を用意した17階建の建物を1棟建設し、それ以外にも1000万平方メートルの小売商業施設や4万6000平方メートルのテレビジョン・スタジオなどを用意して、無人であった交通拠点を人間の定住する情報拠点に転換しようという計画である。この計画は前述のマンハッタンのウエストサイド全体の再生の一環でもある。

(2)名古屋の笹島

前述のように貨物輸送における鉄道の役割が急速に縮小している事実と国鉄が株式会社に転換する機会

とが一体となって、日本各地にある貨物ヤードが再生計画の対象になっている。関東地方の鶴見、東海地方の稲沢、関西地方の吹田という3大貨物ヤードは当然のこととして、都心にある場所にも関心が集中している。

国鉄の名古屋駅の南側に隣接している笹島は面積12ヘクタールほどの貨物ヤードであり、これまでは東海地方の産業活動のための物資輸送の交通拠点として活動してきたが、ほぼ役割を終了した現在、都心の業務地区として再生計画が検討されている。最終の構想は確定していないが、名古屋市が国際視野の情報発信をおこなうためのコンベンション・センターやスポーツ・コンプレックスを主体として、それらに関連する施設を集中させる計画が構想されている。重要な意義は、これまで地域を分断していたこのような用地が都市施設の用地として利用されることにより、地域が統合され周辺の発展の契機となることである。

このような計画は東京の汐留や新宿、横浜の高島、大阪の梅田などでも進行しており、ランドポートが交通拠点から業務拠点へと転換していく代表事例となっている。

4-3 エアポートの変貌

(1) バンダル・セリ・ベガワンの官庁地区

現在の都市にとってエアポートという交通拠点は役割を終了するどころか、一層重要な都市施設になりつつあり、シーポートやランドポートのように別途の機能に転用するという時代にはなっていない。しかし、従来の空港が要求される機能に対応できなくなった時点で、拡張されないで新築される場合には、以下にみられるように交通拠点が別途の用途に再生することも実現している。

天然ガスの産出で世界有数の富裕国家となっているブルネイの首都バンダル・セリ・ベガワンの都心から北方へ幹線道路を走行していくと、平地のなかに立派な建物が群立している光景が出現してくる。ここが人口25万人の国家ブルネイの首都の官庁地区である。平地があまりなく地価がかなり高価な場所でゆったりとした土地利用をおこなっており、さすがは一国の首都の官庁地区であると感心するが、この土地は以前の空港の跡地なのである。独立国家となりそれに相応する国際空港をさらに北側に建設した結果できた空地进行を有効に利用しているという次第である。

(2) 鹿児島島の業務地区

鹿児島駅から国道226号線を南下し与次郎浜の埋立地区を左手にみながら通過するとやがてさらに広大な業務地区になる。並木が植樹された幅員のある道路により整然と区画された敷地にホテルやオフィス・ビルディングが林立し、都心からわずか3キロメートルほどの地点にこのような場所があることは地方都市といえども興味のあることである。ここは以前の空港の跡地なのである。大型機に対応して滑走路を延長することがこの地区では困難と判断されて、空港が20キロメートルほど北側の国分付近に移動した段階で、突然、都心に80ヘクタールほどの空地が出現し、それを活用して実現したのがこの業務地区である。

バンダル・セリ・ベガワンや鹿児島にみられるように、空港が拡張新築され移動した結果として出現した空地进行を業務地区や住宅地区に転用するという計画は次第に増加しており、岡山や大阪の現在の空港についてもそのような構想が検討されている。

5. おわりに

この論文では交通拠点という場所の変容の過程を産業活動と輸送機能との関係から検討してきた。前掲の産業構造の構成変化のグラフからも判断できるように、20世紀後半は物財を生産する2次産業から情報を生産する3次産業へと主要勢力が移行するという人類の歴史のなかでも急速な産業構造変化が発生した例外の時期である。したがって、わずかな期間にシーポート、ランドポート、エアポートという主要な交通拠点が役割を変更するという事件が発生したのも例外といえるかもしれない。しかし、都市を前述のように様々な支援技術の集積であると仮定すれば、技術革新が急速に進展していく今後の社会においては、交通拠点のライフサイクルはさらに短縮されて、都市がその機能を十分に発揮するためにはより綿密な施設の再生や保全が要求されることも予想される。

参考文献

- 1) Sam B. Warner Jr.: Streetcar Suburbs, Harvard University Press, 1962
- 2) 月尾嘉男 『装置としての都市』 鹿島出版会 1981年
- 3) Oxford Analytica: America in Perspective, Houghton Mifflin Co., 1986
- 4) 「北米ウォーターフロント先進プロジェクト最新事情」『日経アーキテクチャ』 1987年2月9日号
- 5) Big City Builders - Olympia & York: Progressive Architecture, 1985. 7