

# ブラジル、クリチバ市の都市政策とその問題点

開催日：2005年11月25日

講 師：福島 義和

(福島) では、都市基盤ユニット主催の研究会を開きます。夏期短期留学で2ヵ月少しブラジルのクリチバ市に出かけていたものですから、そのご報告をさせていただきます。

まずお配りしたプリントの「はじめに」というところを見てください。テーマは「クリチバ市の都市政策とその問題点」ということで、最近明学の服部先生を含め、クリチバについての本が2004年以降続々と出版されています。そこに書いてあるように現在私が興味を持つ都市は、クリチバ市と、このプロジェクトの対象都市でもある川崎市、それからいろいろと繋がりのある四日市市、それから長野県飯田市。このような都市を最近少し継続的に調べております。

クリチバ市はブラジルの都市ですが、それは服部先生達を中心になってやっておられるラテンアメリカ研究会で以下のような議論がありました。「クリチバ市はブラジルの都市ではない」と主張しておられるのが服部先生で、私も同じ立場で「サンパウロとカリオとかに比べるとクリチバ市はどことなくブラジルの都市ではない」と。非常に重要なのは、学生諸君にも時々ビデオを見せるのですが、イタリアとかドイツといったヨーロッパから多くの移民がクリチバ市には流入しており、そういう人たちとの混血化が非常に進んでおります。その結果、都市景観的にはヨーロッパの都市のような感じがいたします。それゆえ都市計画上クリチバ市を調べてもブラジルの都市化として一般的に議論するのは誤りであります。逆に興味もてるのは、なぜクリチバが世界の都市のモデルとして注目されているのかというと、世界中から多くの移民が集まった結果、混血化を通して特徴ある都市空間を形成してきた事実であります。このような点から現在のEUを見ると、例えばベルギーのブリュッセルなどは、グローバル化の中で今後の都市のありよう、あるいは都市発展モデルとして非常に注目してもいいのではないかと思います。逆にわれわれが住んでいる日本というのは、ほぼ単一民族に近いものですから、グローバル化の中でいろいろな情報が入り、いろいろな人々がやってくる、あるいは出ていく、そのようななかで都市空間をどのようにつくりあげていくのかは非常にやりづらいし、経験も余りないのでかなり難しいテーマであるわけです。

川崎市と四日市市をご承知のように日本社会の縮図、特に公害を完全には克服していないけれども、資料に書いたように「脱公害」、あるいはORCでもいろいろな先生方が書かれていて、

今回時間をみつけてレポートを集中的に読んでみました。そのなかで地域経済学の中村剛治朗先生（横国大）の講演記録のなかに、「川崎市は産業の再生から都市の再生へ」、「今まで産業空間、産業の再生、企業中心に都市計画が行われてきた。しかしこれからは都市の再生の方向へ持っていくべきだ」と掲載されています。

配布プリントに書いてあるように、長野県飯田市はまさにサステイナブル・ディベロップメントを実践している都市だといえます。2枚目のプリントの左側に図1があります。これは持続可能な発展というもの、分かったような、分からないような概念ですが、具体的には環境の持続可能性、経済の持続可能性、社会の持続可能性といった3つの持続可能性を総括して、地域の持続可能な発展の概念を、諸富先生が提唱しておられます。今までは経済と環境の関係が大切だったけれども、これからはグローバル化のなかで都市の内部における階層化とか、あるいは富める者と貧しい者、あるいは日本の場合であれば外国の方と日本の方といったように、1つの都市の中に2つの都市ができるといった問題が起こってくる。そういうことも解決しながら、社会の持続可能性などを検討する必要があるでしょう。今後産業中心の政策から、環境あるいは社会の再生を含めた、具体的に産業政策から環境政策、環境政策から社会政策、あるいはそういう3つの政策を総括するような政策、ある意味ではこのORCの共通のテーマでもあるクラスター概念なども、このような環境とか社会再生も含めて検討する必要があるのではないのでしょうか。

#### 【クリチバの都市政策】

もう一度最初の表を見てください。クリチバの具体的な政策というのは4つぐらいあります。1つはバスを中心とする公共交通。それから公共交通を考慮した土地利用政策、さらにはゴミ問題を含めた環境教育。特に川崎市に応用できるとするとTDRといわれている開発権の移転制度の問題。これらの諸政策を再検討し、もちろんいろいろな問題点もあるのですが、川崎市の都市再生プロジェクトに使えないかという考えを持っております。

クリチバ市には、いくつかの政策があるのですが、意外と落ちてるのがキーワードに書いたレルネルという市長さんの存在です。この市長さんが71～74年、79～83年、89～92年と、若干飛んでおりますけれども3期にわたって約20年近く市政をとったわけです。そのあとパナマ州の州知事にもなっておられます。何が言いたいかということ、ほくも少しお話しさせていただきましたが、彼の人柄というか彼の建築家としての優秀さがクリチバの都市計画とかなり深く関係しているということで。彼は建築協会のトップでもあるし、クリチバ市の出身でもあるわけです。その下で中村さんという日本の方が市長を支えてこられ現在はブラジルの国籍を持っておられます。そういう特化した2人によってクリチバの都市政策というものが成功したと言っても言い過ぎではないと思います。

ほくが留学していたときの留学先というか、お世話になったのがキーワードのイプキ（IPPUC）と呼ばれている「クリチバ都市計画研究所」です。この間九州大学の学会に参加した帰途、福岡市役所の建物の中にある福岡アジア都市研究センターを訪問した際、川崎にはこういう研究所みたいなものは存在しないでしょうという質問で気づいたのですが、確かに横浜とか大きな都市にはそれに似た研究所があって、そのような研究所が実際にプランニングを作っていたり、あるいはシンクタンク的な役割をしているのですが、意外にこのような研究所が、僕

の勉強不足かもしれないけれども、川崎市には見当たらないようです。さらに、研究所がたとえ存在しても実際に計画を実行する部隊がなかなか存在しない。このクリチバ市に1965年、レルネルさんが研究所をつくって、それを市の管轄下に置いたのです。2枚目の下の右の図を見てください。市長がいて、いちばんトップにイプキというものがあります。その下に行政研究所とかいろいろな研究所、あるいは公社があります。ほくはそのイプキと下から3つ目の、コアーベ（COHAB）という社会住宅公社、のちほどちょっと触れますが、バスを中心としたクリチバの都市公社（URBS）。それからクリチバ・インダストリアル・シティ（CIC）、こういう実働部隊みたいなものを調べたのですね。実際に計画をつくってそれを実行する、ここがものすごく機能しているわけです。日本では計画だけつくってもつくっただけで終わってしまうというのが、私がわずかに知っている行政を見ても、立派なマスタープランがあるんだけれどもなかなかそれが実行されない。クリチバがうまくいったのはイプキの存在が大きいということですね。これを市長みずから立ち上げて、それを現在も非常に開かれた研究所として、ほくらにもかなり優遇していただいたというか、世界中からそういう研究者とか行政の方が見えて勉強しているわけです。

では本題に入ります。

まず3枚目を見てください。僕はブラジルに2回しか行っていないのであまり自信を持っては言えないのですが、ブラジルの抱えている問題というのは、配布資料にありますように社会階層と人種割合。つまり、白人、ヨーロッパ系の人と黒人との混血であるパルド、それから黒人、黄色人種の構成比は、54%、39%、6%、1%である。

一方、最低賃金の貧困層の割合は、白人を100%とした場合に28%は貧困層である。それから混血のパルド（ムラト）の場合は53%が貧困である。黒人の場合は48%。黄色はデータがありません。つまり混血の人たちに貧困層が多いということですね。もちろん黒人も多いです。逆にリッチなほうは、白人が81.9%ですから、金持ちイコール白人であるともいえます。それから、高額所得者のほうは混血とか黒人はものすごく少ないわけです。

上智大の三田先生が次のような図を書いておられます。これは下層階級と中産階級と上層階級で、一言でいうならば、下層階級のほとんどがムラトである、いわゆる混血であります。だから混血の貧困化をどうするのかというのが1つの大きな課題であるわけです。意外と先住民、あるいは黒人の貧困化よりも混血化した人たちが下層階級をつくっている。しかし中産階級もつくっているわけですから、このへんが難しいところですね。一般的にはラテンアメリカの都市は、貧困と失業とスラムの3つがお決まりで、先日中国の上海に出掛けたときもそうだったのですが、いわゆる公共交通が未発達であるがゆえに、車への依存率が高い。それが結局都市における深刻な大気汚染をもたらしている。つまり、グローバル化の中で貧困の問題と環境の問題というのはたぶん都市問題の大きなテーマであるし、クリチバはその2つをうまく教育、特に環境教育で解決しようとしているわけです。だから貧困の問題と環境の問題に対して別々に対策を立てるのではなく、それらを教育という概念で結びつけたわけです。

3番目にブラジルとクリチバの違いを説明しておきましょう。

映像を見るとよくわかりますが、21世紀は人間が制御できるような小さな都市をつくらうと。つまり、都市をいかにコンパクトにつくるかということが主流になるだろう。コンパクトな町

をつくるということは、アーバンスプロールとか、あるいは都市の急激な郊外化をくい止める。それにはいろいろなノウハウがあるわけですが、それは今回、省略いたします。クリチバはある意味では都市機能を、中心に過度に集中するのではなくて、町を線状の町、つまり帯状の町にしたいわけです。

クリチバの研究をする場合にいちばん大事な認識は、クリチバ市は代表的なブラジルの都市ではない、むしろヨーロッパの都市に近いということです。2つ目は、町の中心部が一般の中心部ではないということです。つまり中心部にいろいろな機能が集まっていないのです。中心部にある機能を、こういうメインストリート、これは専用バスが通るバス路線ですけれども、これはバスの専用ルートのターミナルです。普通の都市の中心部に集まっている諸機能を各ターミナルに全部分散したわけです。つまり本来はショッピングセンターあるいは市役所とか官庁機能とか、あるいはレストランとかいろいろな市民生活に必要なものが、普通は中心部に多くの機能がかなりの程度集まりますから当然交通も中心部に集まるわけですが、クリチバはまったくその逆で、中心部に人が集中しないようにすればいいわけですから、本来中心部にある機能を公共交通であるバスが通るターミナルセンターにかなり分散したわけです。おもしろいことにそのターミナルセンターには柵がしてありまして、そこから出なければ1枚の切符で延々と乗っておられるわけです。90円です。90円出せば、私も3時間くらいバスに乗ってあちこち見てまいりました。つまり、もっと厳密に言えばターミナルとターミナルを結ぶ枝葉のバスルートがあるわけですが、これもまったく出なければ1枚の切符でバスに乗れるわけです。だから乗り継ぎで違うバスにも全部1枚で行けるわけです。そのチケットも乗る前に買うので、日本でいうとおばあちゃんがなかなかお財布からお金が出せないとか、1万円札を出す不用意な者もいますから、列が延々とつながりますよね。そういうことはなくて、のちほどお見せする、バスステーションの中でチケットを1枚買って、バスターミナルを使えばに制限なく乗って回れるわけです。

早速本題の2の②を見てください。つまり、町の中心に諸機能が集中している訳ではない。脱中心構造と言って、中心からアメーバ状に都市が発達するのではなくて、2本のライン上に都市機能を分散しているわけです。だから集中することはまったくないわけです。通勤で中心部に人が集まるということがほとんどないわけです。そこに書いてあるように、無秩序な成長から秩序ある成長へと。ちょうど72年にレルネルさんが市長になった1年目です。中央通りの車止めを強引に実践したのです。この真ん中に通りがあるのですけれども、その中央通りの、世界中で見られるように町の中心部に車に乗って買い物に行くという、そういう流れの中で、建築家のレルネルさんは中心部に車が入ることを拒絶したわけです。これは面白いことに、まったく地球の裏側の日本の旭川でも72年に買い物公園をつくった際に、車を排除しています。少し意図が違うけれども地球の表と裏でまったく同じように、みんなが車で町の真ん中に買い物に行く行動を排除したわけです。そうすることによって、そこに書いてあるように、車を排除すればそれにかわるような公共交通が必要だろうと。それが、先ほどから力説している赤いラインです。このラインは公共バスが通る、いわゆるエクスプレス専用の道路です。この急行バスが通る両サイドの土地利用は、高層化が可能なわけです。この赤バスの両サイドの土地利用は高さの制限が緩やかなのです。簡単に言うと、バスを利用してもらうために両側に高層の



住宅、あるいはターミナルのところにはショッピングセンターとかオフィスを張り付けたわけです。だから理論的には、市民の移動距離をミニマライズ、要するに最小化するような形で都市構造をつくらうとしているわけです。つまり日本のように朝1時間も2時間もかかって通勤するということはまったく無駄である。そういうことをせずに、とにかく自分の家の前からバスに乗れば、安くて大量に、そして、時間通りに目的地に行けるようにした。つまり最小の移動距離で職場に行ける、ということをやったわけです。だからこの両サイドはものすごく建物が高層化しています。道に迷った時に僕も何度も助けられました、このスカイラインが一定の高さですからどこから見ても、あそこにあの急行バスが通っているなということがすぐわかるわけです。そしてほとんどの用事がこのターミナルのセンターでできますから、まったく都心という概念がないわけです。クリチバ市の都心は公園とかオープンスペースが豊かで、都心に買い物に行くという感じではないわけです。都心という場所はデートするとか散歩するとか、古い建物は立派に残してありますから、そういうものを見に行くという感じです。日本の場合は都市に機能が集中しているため、移動の時間帯がほぼ一定である。当然渋滞とかラッシュアワーが起こるわけです。

よく分散型社会とか分散型空間とかいうけど、実際そういうことがほとんどできない。このクリチバ市は本来集中する機能を周辺のターミナルに分散したわけです。ただおもしろいのはそこに書いてあるように（2の②）、市民の75%がこのバスを使っている。これは本当かなと思うのですが、多くの住民がこのバスを利用しているのです。私は日本ではほとんどバスに乗ることがないですね。川崎市内にもいろいろなバスがあって多くの課題を抱えているようですが、クリチバ市は住民の75%がこのバスを使う。ところがもっと驚きの事実、クリチバの市民の3人に1人が車を持っている。つまりブラジルについて車の保有率が高いわけです。所有しながら車を使わずに、安くて速くて安全な公共交通のバスを利用しています。一つ指摘できる結論は、交通の流れと土地利用を同時にプランニングしているということです。日本の場合は交通量といえば、よくOD調査が思い浮かびますよね。本来は交通量と土地利用がうまく組み合わせれば無駄な交通はなくなるわけですが、日本の場合はばらばらなんですね。ところがクリチバ市のようなところは、住民の75%がバスを使う。なおかつ両サイドに高さ制限をかなり緩やかにして高層化する。ただし、そういう高層の住宅がいやな人は、普通の低層の住宅があるわけです。だから、低層の住宅、緑の多いところがいい人は少し不便なところに住むわけです。とにかくバリバリ働く人は道路の両サイドの高層住宅に住めば、歩いて1分か2分でバスに乗れるわけですから、まったく通勤時間にロスがないわけです。ただ2か月半生活してみて、いろいろな話を聞くと、それでも車に乗って町の中心部へ行きたい人もいます。だから今問題になっているのは、中心部の公園の地下に駐車場をつくれといった意見が住民から出ています。そういうものをつくると、当然駐車場があるから車は中心部に発生します。おもしろいのは、道路を広げると車が多くなって、じゃあ車がスムーズに走るために、日本人だと道路の幅を広げましょう、あるいは道路を延長しましょうというのが日本人の考えですね。ところがクリチバ市はまったく逆で、道路を広げると車が増えるから道路は逆に狭めましょうと。歩行者空間を設けましょうと。そのかわり交通量は一定であるから、そのあふれた交通量を別の道路に分散しようとするわけです。

赤がこの線です。クリチバ市は非常に優秀で、川崎市と同じようにお金がないから考えたのです。両サイドの道路が片一方は都心に向かう、片一方は郊外に出ていく。つまり、日本だと道路の幅を広げてそれを吸収しようとするのですが、クリチバ市は真ん中の道はこういう感じで専用のレーンがありますから絶対に渋滞しない。用途に分けて3つで1つの機能をしているわけです。これもおもしろいのは、こういう道路も既存の道路を繋いで使っています。土地を買収して道路をつくるのではなくて、既存の道路を使うために比較的容易に実行出来るわけです。だから交通量が多いから道路の幅を広げたらまた車が多くなる。クリチバ市は発想が逆なのです。狭める事によって当然交通量が増えるから、主要道路の両サイドに2本の道路を作る。この両サイドはもう少しスピードが出せます。公共交通としての赤色のバスを使う人は真ん中の道路を使う事になる。交通量分散ということを本当にクリチバ市は実行している。日本では権力の分散とか交通の分散とか言うけれど、ほとんどそれは実現されていない。

### 《スライド上映と質疑応答》

では映像をお見せします。クリチバ市の都市計画の反面教師は明らかにブラジリアです。ブラジリアを見てこんな町をつくってはだめだということになったわけです。そのブラジリアの映像をお見せします。

ぼくが短期留学していたクリチバ市では日本国内ではほとんど乗らないバスだけに乗っていたわけです。大使館の方が幸か不幸か町から少し離れたすばらしいホテルをとってくれたわけです。それはそれで有難いのですが、町の中心部へ出かけるのが極めて不便なわけです。もちろん、バスの便がありません。ホテルからタクシーをつかまえ、20分くらい乗るとブラジリアの中心部です。とにかく車がないとまったく移動できない。しかし車を使うと30分以内でどこへでも行ける。年寄りの人にはあまりにも道路幅が広すぎて、横断も楽ではないのです。つまり、ブラジリアは完全に車社会である。とにかくゆっくり歩けない町ですね。この映像を見てわかるように、きわめて幅の広い道路です。道路と道路の間には、もっと広い緑地空間があります。ただ、ぼくみたいに足が短くても道路を渡れるのは、車の量が少ないわけです。だから街の中を歩き回れますが、お年寄りが歩くのは怖いですね。このブラジリアの車社会を見て、クリチバ市長のレルネルさんはこれではいけない。車に依存できない人たちはある意味ではこの町では交通弱者ですから、彼らにはあまり快適でない町になります。つまり、ブラジリアは世界でいちばん車がないと不便な町ということになります。

おもしろいのは、ブラジリアで幅の広がる公園に、大阪でいいますと通天閣、東京でいうと東京タワーみたいな高層タワーがあって、入場は当然クリチバ市では有料だと思って並んでいたわけです。ところがだれも入場券を買っていないのです。ここクリチバ市では公共施設というのはほとんど無料なのです。有料だったのは、1955年にブラジリア新首都構想を発表したクビチェック大統領の記念館が有料だったぐらいですが、それ以外の公共施設は無料が多かったようです。美しい公園の入場も無料です。それはなぜでしょうか。考えられる答えの一つとして、有料化してしまうと貧しい人達が公園や施設を使えない。だから多くの貧しい人達が快適に生活できるような町が望ましいということでしょう。

ブラジリアのゾーニングがものすごく粗いです。クリチバ市の場合は土地の事情をよく考え

で非常に細かく土地利用の規定をしています。例えば住宅だけでも10種類あります。いちばん下は低所得者層に該当するファベーラのイリーガルな住宅から、都市軸を構成する集合住宅まで、住宅の土地利用だけでも10種類にも細分されているわけです。一方新首都ブラジリアのほうは非常に大まかで、ご存じのようにジェットキ機形の翼のところは全部住宅です。それもほとんどが高層化しています。

これは右翼か左翼か忘れましたが、とにかく翼に該当する部分に駐車場があります。これがずらっと並んでいるわけです。のちほど出てくると思うのですが、私はブラジリアには1週間ぐらいしかいなかったのですけれども、黒田先生が訪問されたイギリスのレッチワースに近い空間を見つけたのです。確かに道路に面したところは高層化しているけれども、少し中に入っていくと低層の連棟の住宅があります。とにかく現在もオープンスペースは存在する一方で、道路に面したところの容積率はずいぶん高いですから、高層化していくわけです。土地が広いですから緑化面積はずいぶん獲得できます。

これは3時間ぐらい炎天下に座って、車が通っているタイミングを探していたわけです。すべての道路に車が走っているはずですが、何でもない写真ですけれどもちょっと苦労して撮影しました。交通量は少ないですね。スピードはものすごくだして走っているので歩行者には渡りにくいですね。日本のような地下道がないわけですから。

こういう連棟の建物の間に細い路地があって、この後ろに共通の庭があります。これは裏庭です。バックガーデン。バックガーデンとバックガーデンの間に比較的幅の広い緑道があるわけです。表はこの向こうです。

これはブラジリアを去る前にファベーラを案内してもらおうとタクシーに乗りますと運転手は嫌な顔をしていたのですが、猛スピードで私のホテルから今お見せしたあの様な空間を通過して、結局翼の端に行くとゾーニングがかかっていないわけです。そういうところへ行くとやはりブラジルだなと思うのは、貧しい住宅、ファベーラが丘陵地に点々とあります。ここではそんなに時間がなかったのですが、もちろん全部不法占拠です。おもしろいのは、電気は通っていることですよ（盗電でしょうか）。

ゾーニングがかかっているところの景観がこれです。ものすごいスピードで車が走りますから、歩く方は命がけですね。これが平均的な道路の幅ですから、これに見合うような建物の規制をしているわけです。当然かなり高い建物が建っています。

おもしろいのは、道路と道路の間の広いオープンスペースでいろいろな催し物をしているのですね。あまりにも広くて日比谷公園ぐらいあるわけですね。そういう公園がずっと繋がっている。

やはりブラジリアでも商業施設は中心部にあります。おもしろいのはご承知のようにアフリカから多くの労働者が入っています。彼らはこのような公園の一部を占拠して、いろいろなものを売っています。そしてオフィスとオフィスの間をつなぐように道ができていまして、こういう楽しそうな店舗、日本でいう露店のようなものがずらっと並んでいます。

これはペルーのリマへ行ったときもありましたけれども、行き先を言って、ある一定の人数が集まると小型の乗り合いバスが動きだす。これは「私営」なのか「公営」なのかよくわからないし、このバスがいったいどこへ行くのか、よくわからないですね。運賃は安いと思うので

すが、さすがにちょっと私には乗れなかったです。

これはブラジリア中心部の電柱に貼ってあった広告を撮影したものです。極めて大胆なゾーニングが分かります。幅の広い道路と公園の空間です。これが右と左のウィングです。中心のところは全部高層化。ここから離れて奥に行くと先ほどの低層の、まさにイギリスの落ち着いた住宅があるわけですね。住宅、商業施設。クリチバ市はずっと細かい用途地域のゾーニングです。日本でこんな細かいゾーニングはできないですね。これは地域に住んでいる人たちの話を聞いて、土地の事情、土地の歴史を踏まえながらゾーニングをきちんとやっているわけです。だからそれぞれの土地に合った利用を決定できるのです。

これはたぶん連棟の住宅です。高層でない住宅です。ウィングの端に位置しています。これは連棟なのです。住宅が連なっていて、これが後庭。バックガーデンとバックガーデンの間に広い幅の緑地があります。こんなきれいなスペースがあるのですよ。僕はこれを見て、ブラジリアの街の中で黒田先生をふと思い出してしまいました。

(黒田) レッチワースでなくウェルウィンガーデンシティでしょう。ウェルウィンガーデンシティには前庭あります。車は路上で駐車です。

(福島) こちらがフロントですから、そこはそんなに広くないですよ。とにかくここがものすごくきれいに整備されていて、ここに後庭があります。後庭は仰々しくガードしてありますよね。やはりブラジリアもあまり治安がよくない。ブラジリアの街なかに外から通ってくる人が多いと言われています。この落ち着いた地域が、ものすごく印象的でブラジリアも捨てたものじゃないと思いました。

(福島) おもしろかったのは、ブラジリアの集合住宅というのは1階の建物部分を抜いてあるのです。だから全然威圧感がなくて、集合住宅が集まっても1階の部分が抜けていますから見通しがいい。例えば日本の場合は高層住宅があると圧倒されますが、ここブラジリアでは一階が全部抜いてありますから、パノラマ的景観が味わえるのです。日本だと一階部分を駐車場にしたりしますが、ここはきれいに花などの植栽空間になっています。だから集合住宅を数棟集めても、そんなに威圧感はなかったのですね。

これもバックガーデンとバックガーデンの間に木が植わっているのです。ブラジリアも40年たっていますから。長くいれば住みやすくなっていくのかなと思います。

これが先ほど言った、私がクリチバで泊まっていたホテルの前の公園です。こういう公園が町の真ん中にたくさんあるわけです。公園の中に別の柵があって、時間制で使用する。だから子供達にとっては安全に遊べるのだらうと思います。

これがパラナ松と言ってパラナ州のシンボルの木です。

これが、どの写真を見てもどの本を見ても必ず出ている。これが先ほど言ったようにメインストリート、バス路線に沿って高層化していますから、こういう形で遠くから見ると一直線状に、ものすごくシンボリックに高層化しているわけです。この間にメインストリート、バス路線が走っているわけです。ただいったん道路の内側に入ると完全に低層化です。だから、この線の外側へ行くと完全に緑が多いわけです。だから交通の便利さを求める人は道路沿いの高層ビルに住むと、快適である。緑の好きな人はちょっと道路の外側まで下がりなさい。ここまで下がると、バス以外の交通手段を利用していたり、バスを利用する場合も一度乗り換えること



になります。だから普通の人はこの道路状に住宅を構えるわけです。そうするとほとんどの人々が圏内ということになります。

この黄色の建物群は大学ですけれども、メインストリートの後ろ側に立地しています。

今この線に沿って新しく道路をつくっており、道路の両サイドに人を張り付けようとしています。土地利用と交通の流れを一緒に誘導するわけです。

これはクリチバの1つのファベラ（スラム）の地域ですけれども、そのような場所の都市計画で、こういうマイナス的なイメージの場所を公共的な空間にかえる。ここは現在、植物園です。後ろ側にパラナ松の森があって、種を保存しながらかつてのファベラを、人々が集まるプラスの場所に変えていくわけです。それは例えば日本でも横浜公園は、もともとは遊廓の場所ですから、遊廓は近代都市計画ではまずいのでそれを公園にして、公園の中に市民のために球場をつくるという形で、いっきに公共性を持たせるような空間に変えるわけです。

これはかつて町の中心部を走っていた電車です。余談ですが、これは学生諸君と食事に行ったとき、かなり苦勞して料理を注文している間に、ぼくはこっそり写真を撮っていました。

(黒田) これは昔の写真、今の写真？

(福島) ものすごく昔だと思います。クリチバの初期というか、1940年頃だと・・・。

(黒田) 路面電車が全部なくなっちゃって、バスを主流にしたわけですか。

先ほどの説明だと市民によるバス利用が75%。路面電車も全部はがしっちゃってバス道路に変えているの。

(福島) 今は完全に線路はないですね。歩行者専用になっていますから。

(黒田) 日本と逆ですよ。今、日本は地球環境に優しいと言った点から路面電車を見直そうという傾向が地方都市では数多く見られるのですが、わかりました。

(福島) 車道の幅が狭いですね

(黒田) 昔じゃないの。

(福島) これが電車ですね。

これが6系統のバスで、メインストーリーを通っているバス、ターミナルに人を集めるバスなど、いろいろな機能を持ったバスが車体の色によって区別できます。主要なバスターミナルでは、先ほど言ったようにバスとバスの乗り換えはまったく無料です。1枚のチケットで何度でもバスに乗れるわけです。だからまったく乗り換えのロスはないわけです。大きな公園がほしいバスターミナルになっていますから。

これがいちばん有名なバスチューブというバス停留所です。地下鉄をつくろうと計画したけど行政には資金がない。市は工夫をしてバスとバス停を同じ高さにして段差をなくしたわけです。だから身体障害者の方も段差がなくて乗り降りができる訳です。

一方、郊外へ行くときまったく乗客の乗り降りがない場合もあるわけですよ。だけど、多くのバス停には、切符を販売する人がいて、ひょっとしたら人手が余っているのかな。ここが町の真ん中ですから、途中でやります。ここでチケットを買って入ると、あとはいくらでも乗り放題です。

これでぼくの調べてきたところは……。この地域がそうなのですけど。ここまでは速いバスで行って、ここから枝分かれのバスに乗り、そしてここが終点です。ここはスラムの地域です。

これはスラムの地域を改造してできあがった公園です。このスラムのあったイグアス川をずっといくと、ここにイグアスの滝があるわけですね。一般的に河川の周りというのはスラム化しやすい。このスラムの地域に行くのが最初大変でした。かなり苦労しました。

これはクリチバの都市計画を代表する、専用レーンを持っている道路です。ほかの車は一切入れない。ここは駐車場になっており、2時間以上の駐車が禁止。もちろん常に駐車違反のチェック体制ですから、車は無断に駐車できない。日本だと、こちら側に駐車場がありますけれども、クリチバ市は中央のメインレーンのほうに駐車場がある。ちょっと不便なのは、ここへ荷物を降ろすと店の前なのに道を横断して運ばなければならないことです。この駐車場のシステムを考えたのは日系人の方で、帰国寸前に運良くお会いできたのですが、けっこうアイデアマンの人です。

(黒田) エクスプレスバスと言われたところは、郊外へ出て行くのと、都心に向かうのと両方あるわけですか？

(福島) 両方あります。

(黒田) 2車線ともこっちへ向かってくるわけですか？

(福島) 違います。

(黒田) その間の境界は別にないわけですか、センターラインみたいなのは？

(福島) わずかな高さのセンターラインは存在します。そして専用バスレーンの両側には駐車場のスペースがあります。一般的に道路の中央側に駐車場を作っている事です。日本は店舗側に駐車しますが・・・クリチバでは最大駐車時間が2時間です。常に駐車違反をチェックしていますね。これが最初お話したように、クリチバは日本と違って、非常にヨーロッパからたくさんの方の移民が入っていて、もちろん日本人も入っています。外国から来た移民たちが1つの固まり、「クラスター」になっていて、そういうクラスターを政策的に「日本人街」と言わないまでも、各民族の象徴的な建物を中心に町がつくられているわけです。

この日本建築は大阪府立大出身の人が短期間で完成したという。クリチバのすぐれているのは、よいアイデアは即実行する。あまり長期間議論しない。とにかく議論ばかりしていると、結局やらなくなってしまう。とにかくものを作ったりするのも短期間でやってしまうのが成功した理由ですが、クリチバ市はとにかく都市計画を短期間で実行する自治体なのです。

(黒田) ところで先程のセンターラインの件ですが、道を横断するときに真ん中に安全地帯があれば、そこまでは右側だけを見て渡れるわけですね。真ん中の安全地帯へ行ったら今度は左側だけ見て渡る。日本だと右、左と見ますね。

(福島) そのような事は、一切なしです。遠くからでもこの赤バスを見ると安心するわけです。これを見ると都心へ無事に帰れる。言葉がしゃべれないほくもね。遠くにいと、このバスは見えないけれども、建物がほぼ一定の高さで高層化していれば、高層化している建物の向こうにはこの赤いバスが通っているのですから、一切ポルトガル語をしゃべれない私も迷わずにすむわけです。非常に安全で安心です。ただここから枝分かれしたターミナルから別の場所へ乗り換えのがわからない。何度も失敗しました。全然行き先がわからない。さらなる問題は高層化しているから、時間によっては日当たりが悪い場所も結構存在する。これは住宅地としてどうかと思います。

ターミナルの外にはオフィスビルがあるんですね。ターミナルとターミナルの間は住宅街という感じです。ショッピングセンターとか飲み屋なんかはターミナルの外側に、あるいはターミナルの中にもあります。

三連結が多いですね。大量に運べる。配布資料に書いたように1時間に1方向1万5,000人運ぶということですから、黒田先生が言われたように、LRTとか、そのぐらいに匹敵するぐらいの交通量だそうですね。先日、日本に来られた元市長のレルネルさんが計算したら、クリチバのバスはLRT以上の運搬能力があるんだと言う事を力説しておられた。つまり20社のバス会社が競争して、走行距離に対してお金が払われるわけですから、バス運行業者はなるべくたくさんの車を走らせるわけです。だから競争しながら走らせますから、そうするとその恩恵を受ける乗客は時間を待たずにバスを利用出来るわけです。1時間に1万5,000人運ぶというのはものすごい量です。ピンとこないですけどね。とにかくクリチバのバスに乗れば便利で安全という感じですね。まさに「市民の足」として公共交通そのものですね。

ゴミの前に立っているのは中村さんと私です。余談ですが、私は海外へ行くときぐひげを生やすのですが、ある学生から先生は似合わないからやめろと言われてまして、彼が帰ってからすぐにひげを落としました。インドでもヒゲを生やしていましたが、どうも似合わないようです。

中村さんは都市計画のレルネルさんを支えた日本人です。大阪府立大を卒業されて、年齢的にはほくと同じです。ちょうど日本は大学紛争時代で落ち着かないので一気にブラジルに渡られ、そこで、農学部で学ばれた日本の庭園技術などの専門知識が、当時市長のレルネルさんに高く評価されて現地採用に至ったわけです。現地で言葉を覚えて現在は完全に帰化して、日本には講演以外では戻ってこれないです（社研の定例研究会でも一度話してもらっています）。

これは地元でゴミを集めているおばちゃんです。これはゴミの回収を説明してくれています。

これはファベラ地域の地域です。当然アフリカ系の人が多くて、家そのものは比較的しっかりしています。やはりゴミを収集して1ヶ所に集められたところは子供の楽しい遊び場になっています。最初にゴミの回収をしようという気になったのは、こういう地域の幼児の死亡率が非常に高いということで、何とか対策をと・・・。事実は子供達がゴミを食べていたということで死亡率が非常に高くなっていたわけです。じゃあゴミを集めて、そして市に回収してもらおう。

もう1つの緑（野菜や果物）との交換の方がもっと分かりやすいかもしれません。緑と交換するというシステムです。これはいろいろな再生可能なゴミを集めてくるわけです。私はこっそりと、中村さんにこの交換用のバナナをいただきました。おもしろいのは、このバナナも、市販のバナナではなくて、市場で売っているバナナの腐る寸前で市場に出すと問題がありそうだから、そういうバナナをゴミとの交換に使うわけです。大きな広場みたいな場所で市の職員が、ゴミの重量に応じて食料と交換するわけです。昔はバスのチケットに交換していましたが、あまりうまくいかなかったので、食料が一番いいようです。こういう形で、マーケットで間もなく、市場から一掃されるようなものを持ってくるわけですね。そんなバナナのほうがかえって美味しいですね。正直すごく美味しかったです。少し罪の意識があったけど、ゴミも集め

ていないのにバナナを食べまじから。

ここへゴミを入れていって、ゴミの重さに対してこういう果物と交換するわけです。だから自分たちで周りのゴミを集めますから居住地域がきれいになるでしょう。ゴミがあったところに野菜を植えますから食料にもなります。市のほうはゴミの回収費がなくなるので、二重にも三重にもメリットがある。現在は世界中にいろいろなバリエーションで広がっております。

1つ問題なのは、中村さんがいつも悩んでおられたのは、ゴミを持っていったら食料と交換できるけれども、ゴミがなかったら食料が手に入らないから、なかなか底辺から抜けられない。だから当然ゴミは回収業者に引き渡されますから、自分たちでゴミを集めて、これを高く売れるところにゴミを売ったらどうかということで、組合をつくろうとしましたが、これがなかなかうまくいかないのです。なぜかというと、彼らは1か月単位でお金をもらおうという発想がないものですから、毎日が勝負なわけです。だからその日のうちにゴミを持っていって食料と交換しますから、1か月分プールしておくことができないわけです。組合になかなかゴミが集まらなくて困っているわけです。インドもそうだったけれども、日払いをするのか週払いをするのか月払いをするのかによって違いますね。我々の給料は月払いでもらいますよね。でも日払いというのは、やはりその日その日に給与もらわないと生活できないから、彼らもなかなか組合のゴミ清掃所へゴミを運べない。だから、第三世界の人々はその日その日が勝負な場合があります。

これは低所得者層の住宅をどう供給するかというので、この恐そうなおじさんが地元で活躍する市議員です。この人はすごいやり手で、彼の活動基盤が、ファベラが中心なのです。ファベラの人たちに支持してもらわないと彼は市議員になれないわけです。結局ファベラの人たちは行政に直接にもの言えないので彼を通して行政と交渉してもらうわけです。わたしたちが行ったら早速選挙カーに乗せられて日本から先生が来たとか、中村さんは地元では有名ですからね。こっちは下手な英語で話すわけです。中村さんは当然ポルトガル語がしゃべれますから、ぼくの話す英語をポルトガル語に通訳して更に議員は自分の放送局も持っているわけです。そして彼は数多く表彰されているわけです。市議員の事務所の壁には多くの表彰状が飾られています。なかなかのものです。

これは、いわゆるファベラの地域をリニューアルして、ニュータウンにしていく地区です。まず生活インフラとして電気を通す、水道を通す。市が生活インフラ整備の許可をすれば、この様なファベラ地区も確実にクリチバ市のゾーニングの中に組み込まれていくわけです。だから逆に言えばファベラがこういうゾーニングに組み込まれると言う事は、電気や水道といった生活インフラが確実にサービスされる保障になる。

これがファベラにおいて住民運動をしている代表人の方の家で、中へ入ると随分きれいですね。ファベラというのは不法占拠ですから、非合法、イリーガルです。それを合法化するために住民運動をして、認められたら行政がインフラ整備をするわけです。つまり電気と水道を通す。そうするとこういう形でゾーニングの指定を受け得るわけです。指定されると、住民にお金を貸してくれます。先程の市議員なんか動くわけです。家屋の前の道路までは水道が通っている。市が認めたらそれを家のほうに引っ張るわけです。

貧しい層に属するブラジル人はこのように自分で家をつくれますから、土地をうまく配分



来ればセルフヘルプ、つまり自助で家を建てる事が出来ます。ただ問題はバスがこの地区には通らないので、やはり交通の僻地ですね。

次の映像の地区は電気が通っていますから、ゾーニングに指定されています。ここまで来たら町は本当に、われわれの町と変わらないようなきれいな町になります。あとは住民が努力するだけです。

この人は住民運動の党首で、彼らはその子供たちです。子供のなかの1人は日本に働きに行っていると言っていました。

これは、典型的な向こうのファベーラの景観で、中央群の低い所は川が流れており、その川に向かって雨が降るとものすごい勢いで、こういう斜面地を流れ出すのでしょうか。この様なファベーラ地区が、先ほどのような住宅地が変わっていくわけですね。ここは非合法地区だから行政側はいつでもクリアランスできるわけです。しかし、ここをクリアランスしたらまた別に大きなスラムができるので力づくではしないわけです。

ここも要するにガリと呼ばれる溝で、ちょっと雨が降るとものすごい勢いで水が流れて下の川に流れ込んで行くわけです。現在、乾燥していますが、雨が降ると滝のように流れてしまうところです。こういうところに住んでいるわけですから、水害の問題があると思います。ただ行政が正式に住宅地として道路の舗装に着手すれば、一応の仕上がりですね。つまり電気と水道を通して最後の仕上げが舗装ということになります。

生活インフラの行政サービスがいき届くと、わが家以上の住宅になります。つまり、ファベーラ住宅地がこういう落ち着いた住宅が変わっていくわけです。

これはその一歩手前の、ファベーラです。クリチバの東側は海ですから物資輸送が盛んで、20台ぐらい繋がった列車が、ものすごい音で、10分か15分おきに通り過ぎます。このような状況のなか、貧しい人々は線路のそばにずっと住んでいるわけですよ。

ここに居住している人達の仕事はゴミの回収業です。町の中でゴミを集めてきて、それを今言ったように毎日売って暮らしているわけですね。

これは線路の上から命がけで撮ったのですが、人の家を覗いているのはあまりよろしくないでしょう。でもこれらの住宅はすべて不法ですから、一般的に行政はいくらでもクリアランスできるわけですね。

## [結 論]

結論は、次のようになるかと思います。どういう町づくり、都市計画がいいのかということ、生活の質（Q・L）を含めた都市再生のための都市計画、つまりクリチバは人を排除しない。「おまえはだめだ」というようなことをやらない。社会的排除をなくす。それからあくまでも人間が中心になる。人間が住むのに快適な都市をつくるということ。サンパウロとカリオデジヤネイロと比較してみると、クリチバ市には欧米の企業、特に車関連の企業がたくさん進出しており、工業地帯を形成しています。この工業地帯に工場を誘致して、周りを緑で囲みます。工場の50%は緑地じゃないとまずいわけです。川崎市より、もっともっと厳しい条件です。産業の町の前に、人が快適に住めるような町。逆にそういう町に今後は企業がやってくる、このような考え方です。企業があるから人が集まってくるのではなくて、快適に住める町だから、

じゃあ企業もそこへ進出しようかと。だからまず快適な住環境がある。そこに欧米の企業が車の企業も含めてやってくる。そして、いろいろな機能が集まってきて、1つの町になる。だから大前提は、環境あるいは社会であって産業というものはその一部であると考えerわけですね。そうすると、公害問題や環境破壊、あるいは差別問題などが少しはクリアできるのではないか。現在も多く企業がクリチバ市に進出したいとやってくるのですが、クリチバの工業誘致政策は、もうめいっぱいなので、クリチバ市に隣接した市に誘致をしています。つまり広域行政的な視点で、クリチバ市は考えている。企業を誘致するのではなくて、住環境がよければ欧米の企業はどんどん来るだろうと。今日の話が、少しでも川崎市の都市政策に有益であれば望外の喜びであります。

\* 図表を含めた詳細な報告は近日中に行う予定である。