

図 6-8 1992 年デンマーク空間開発展望。ブルーバナナが四方八方に触手を伸ばしたようなイメージが描かれている。出典：MIM.dk, 1992



図 6-9 エレスンド・リージョンのロゴマーク

エレスンドの競争力、原点としての市街地と緑のバランス

地域発展戦略を成功させるためには、競争力がなくてはならない。他地域からのアクセスや地域内アクセスのよさなど利便性が求められることはいうまでもない。グローバルに競争力のある経済基盤も欠かせない。これらの恵まれた競争条件に加えて、生活の質を競争力として生かそうとしている点が、エレスンド・リージョンで注目値する。競争力となる生活の質は、環境対策と空間バランス管理により担保されている。

コペンハーゲン「都市クラスター化 (urban clustering)」の考え方に立って中小都市の結束を強化し、エレスンドというひとつのまとまった地域の形成を通して、大都市と肩を並べる道を探った。地域をぶどうの房にたとえれば、都市が種で農村が果肉に相当する。1都市と農村が一体化してぶどう 1 粒になり、複数の果実の粒が房状をなして多心型シティ・リージョンを形成する。ぶどう 1 粒はそれぞれ単心構造だが、これが大小いくつも集まってぶどうの房になる。ネットワークの力で地域の魅力を増幅させる戦略である。

エレスンド・リージョンを訪ねてみると、市街地と緑のバランスのよさが見て取れる。国際都市コペンハーゲンを含む 250 万人都市圏にいるのに身近に豊富な緑がある。エレスンド・リージョンは南北に 50 km の長さを持つスンド海峡を囲む地域で、鉄道で一周するのに 2 時間あまりかかる。南端でエレスンド・リンク大橋を渡り、北端の狭まった部分をフェリーで越える。隣接する都市間の距離は 10~20 km 足らずなのに、市街地と市街地は緑で絶縁されている。マルメから大学都市ルンドに移動するのに、風車の回る田園風景と林を抜けていく。同規模人口集積でも、フィジカルにひとつの市街地を形成している場合と複

数の市街地が独立して連なっているのでは明らかに違う。域内最大の都市コペンハーゲンも、規模に比して緑に恵まれている。いわゆるフィンガープラン（掌を広げた形）を遵守し、放射状に延びる交通インフラ沿いに限定して市街地の拡大を認め、指と指の間には緑のくさびを打ち込んできた。

交通や情報インフラが整備され、同程度の人口集積の大都市に劣らない利便性が確保できれば、一極集中の250万都市に住むより、エレスンド・リージョンのような中小都市連携のシティ・リージョンに住みたいと思うだろう。

コペンハーゲンはEUの環境機関の所在地で、環境首都としても知られている。車の所持率が総人口の20%以下で、むしろ自転車の普及した都市である。デンマーク、スウェーデンとも、空気・水・ゴミ処理・エネルギー消費などの環境指標では欧州の優等生である。数値化された指標には現れにくいのが、市街地と緑の空間的なバランスも良い。フィジカルに連続した市街地がコンパクトなため、身近に緑のオープンスペースを享受できる。「異なる都市が連続せず、フィジカルに切り離されていることが重要だ」とエレスンド・リージョンの空間戦略に関わってきたP.メールビーは言う。

このような都市連携のかたちは理想的だが、矛盾も抱えている。クラスターを形成する都市は相互に依存し合いながら、一方で自立を目指している。だが、自立と相互依存のベクトルはしばしば衝突する。

スンド・リンク橋開通の影響で、コペンハーゲンとマルメの関係は大きく変わった。橋が両都市間の流動化を促し、人々はより広域に雇用機会を求めることができるようになった。しかし現実には、住宅を得やすいマルメに住み、コペンハーゲンに通勤する人が増えている。スンド・リンク橋に連なる幹線インフラの整備にともなって、コペンハーゲンは200ha規模の新都市エレシュタットを開発中である²¹。しかしそこでは60%が商業用途で、住宅は20%にとどまっている。メディコンバレーの中核をなす製薬会社の受け皿開発の色合いが濃い。

一方マルメ側の橋のたもとには、700haにのぼる住宅地開発が計画されている。マルメがコペンハーゲンのベッドタウン化する恐れがある。そうなると、自立した複数都市が連携することによって生まれる環境的の魅力はかすむ。いずれ単機能都市のネットワークに陥る危険性が生じ、職住近接のコンパクトな都市の形成を危うくしかねない。国境を越えて空間計画を協議する共有プラットフォームに、規制を伴う制度的な裏づけがない。そこに問題がある。エレスンドでひとつの地域計画を立てるには、デンマークとスウェーデンで異なる地域計画制度を整合させることから着手しなければならない。エレスンド・リージョンは、地域全体として都市的機能を効率化し、充実させることによって競争力を強化しようという動き、一方で自然環境と人間活動のバランスを制御することによって環境的魅力を向上させようという動き——その間を振り子のように揺れながら、今後も試行錯誤を重ね、サステイナブルな発展軌道を絞り込んでいくことになる。

エレスンド・リージョンの国境を越えた地域実験は、ESDPの可能性と課題を具体的な事例としてあぶりだしている。

²¹ エレシュタットについてのヒアリング；Faaborg, R. ファーボルグ, R. (10/2000) press coordinator, Ørestadsselskabet, エレシュタット開発工事現場にて:Copenhagen.

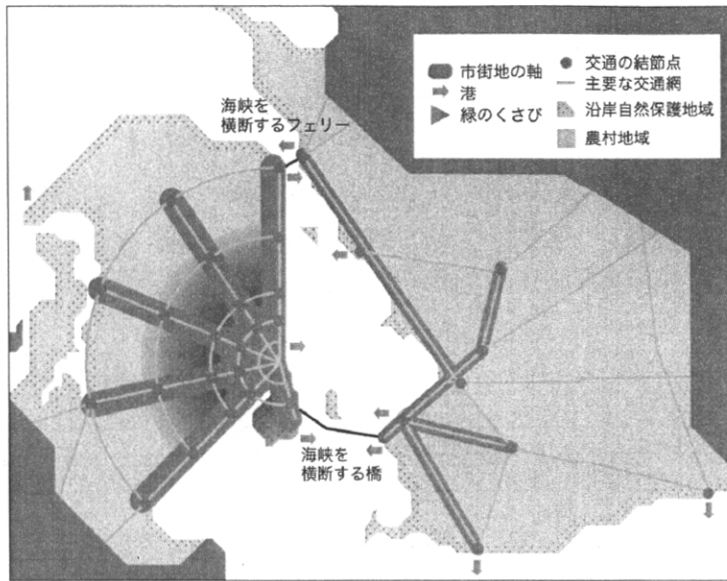


図 6-10 エレスンド・リージョン 出典：MIM.dk, 1993

II.6-5. 小括

EU は、欧州空間を一元的に管理する足がかりを築こうとして ESDP をまとめたのではない。国や地方はそれぞれ違った将来像を描いている。各々の目標に向かって進む権限を持っている。EU が欧州を一元的に掌握することはできない。

反面、EU と加盟各国は、アメリカの一人勝ちを許さない強い欧州を望む点では一致している。域内の競争で消耗し、欧州が弱体化することは回避したい。この要求に応えるために EU レベルの空間政策は、欧州の空間バランスを恒常的に観察し、域内で共有できる現状分析を提示しようとしている。それをスタートラインに EU、国、地方が相互協力に向かう対話の糸口をつくり出そうとしている。国によって空間計画権限の所在や空間計画に対する意識がまちまちであるから、単一のマスタープランを共有するのは難しい。多様性を活かしつつひとつの欧州に結束して発展してゆくべき方向を示し、マスタープランに準じる効き目のある共通の枠組みはつくれないものか——ESDP の困難な挑戦であった。

ESDP への挑戦は、1990 年代を通じて継続的に展開された。本節では、ESDP が最終版へと至るまでの過程を追い、そのプロセスでプレイヤーとして際立ったオランダとデンマークの自国の空間計画との関係を考察した。その結果；

- ①空間計画がサステイナブルな発展のビジョンを描くツールとして再定義されてきたこと。
 - ②シティ・リージョンを基本単位とする空間計画が確立されてきたこと。
 - ③競争力と結束を両立させるために多心型システムを支持していること。
 - ④一地域規模の小国が EU レベル政策のキープレイヤーとなりうること。
- の 4 点が明らかになった。

- ①空間計画がサステイナブルな発展のビジョンを描くツールとして再定義されてきたこ

と。

空間計画とは、オランダやデンマークの1980年代までの展開が示すように、そもそも、国民国家において国レベルに強い計画権限が与えられていることを前提とする計画思想からスタートしている。国レベルで、国土のすみずみまで把握し、計画を立ててこれに従って計画的に土地を利用し開発していく考え方である。どのような機能や活動をどこにどの程度の規模いつまでに配置するかにとどまらず、どのようなかたちになるか、つまり物的計画まで定めるものである。こうした空間計画は、土地を有限のものと認識した上で、保全緑地や既成市街地、開発可能な土地などに配分することに基礎を置いている。

1990年代、地球規模の合意となったサステナブルな発展を実現するためには、限られた環境容量を前提としてビジョンを構築しなければならない。空間計画思想は、サステナビリティという概念が定着する以前から、パイが一定のなかで発展のビジョンを描くという視点を先取りしていた。

国を超えた欧州レベルでのビジョンを描くために、ユーロイングリッシュ概念として空間計画が採用されたゆえんである。R.ニースラーは、欧州委地域総局の空間政策担当チーフとしてESDPの作成に貢献した。彼によれば、「EUレベルの空間政策とは、まず欧州空間の現状を分析し『ケーキ全部は手に入らない』という認識を国、地方に共有してもらうことである。そうすれば『全部かゼロか』ではなく、『一切を手に入れよう』という妥協に向かう」²²。こうした認識を持つことが、サステナブルな発展の青写真を描くスタートラインである。

サステナブルな発展を目指すようになった1990年代に入って、空間計画は変質した。厳格な土地利用制御に直結せず、経済・環境・社会文化を統合して空間ととらえて、空間計画を構想する試みへと発展していった。その背景には、サステナブルな発展という考え方に加えて、地域開発に市場の力を利用する潮流と地方自治の浸透があった。2000年デンマーク国土ビジョンでは、「空間バランス」がキーワードとなり、計画権限は基礎自治体に帰属するため、国レベルではバランスを考える役割に徹している。オランダでは、2004年4月に5年以上に渡った空間計画論争に一応の終止符が打たれた。地方自治を謳いながら国レベルで土地利用の砦を死守しようとしたが、結局、地方の根強い抵抗に屈して、大幅に譲歩せざるをえなかった。また、従前の空間計画方針とできず、妥協の産物として同方針に準じる性格の方針提示となった。

デンマークもオランダも、空間計画の方針を緻密な地図で一目瞭然に描き出すところが空間計画の大きな特徴だったが、土地利用や環境だけでなく経済や社会文化も統合してフィジカルに表現することは難しく、試行錯誤が続いている。地方で決める範囲が拡大したために、国のフィジカルな将来像を地図として把握しづらくなっている一面もある。ESDPでは、複数の国を束ねた欧州空間のビジョンを地図に落とし込もうとしたが、国による現状認識の違いが壁となり、地図は素案段階で姿を消した。

また、オランダやデンマークの戦後の空間計画と比べて、欧州レベルの空間ビジョンであるESDPは、計画ではなく発想の枠組みであること、対となるべき実効性のある土地利用計画が存在しないこと、ボトムアップのプロセスであること、の3点で大きく異なる。

²² 1999年9月、ブリュッセルの地域政策総局にてヒアリング。(岡部、2001b)

計画であるか否かは、先述のように ESDP 作成のプロセスで終始争点となってきた。デンマークやオランダの従前の空間計画は、厳格な土地利用計画と対をなし、実質的にトップダウンで計画どおりに実現されることが保証されている。しかし、ESDP は下位の各国の国土計画や各地域の地域計画との整合性が法的拘束力を伴ったかたちで担保されていない。上から管理する発想ではなく、折り合いをつける方向に誘導する以外に道はない。協力にむけた対話のお膳立てとして、認識を共有することが極めて重要になる。ESDP が、欧州レベルでしっかりした現状分析をすることに重点を置いているのはそのためである。

しかし、欧州レベルで空間計画の枠組みをつくらうとすること自体、国レベルのテクノクラートの強いフランス、オランダ、デンマークの論理だとして、スペインやイタリアが反発している現状をみても、自発的に折り合いをつける方向にすんなりと向かう気配はない。ボトムアップで欧州空間のビジョンを共有していくというシナリオには異を唱える者はいないが、シナリオの具体的に内容に立ち入る以前に現状認識を共有する時点ですでに立往生している。膨大な労力と時間を費やしたことを合わせて考えると ESDP の意義を疑わざるをえない。

このように、空間計画が持続可能な発展を探る手段として定着するには、乗り越えねばならない課題が複数ある。それでも、環境・経済・社会文化を統合的に「空間」ととらえることにより、有限なパイを前提とした空間計画が統合的なサステナビリティと符合して再定義されたことは、特筆に値する。計画の領分を縮小し、市場を活用し、民間の力を活用して地域開発を進めようとする潮流が強まるなか、空間計画は持続可能な発展と不可分な計画概念に脱皮したといえる。

②シティ・リージョンを基本単位とする空間計画が確立されてきたこと。

空間計画の原点は、オランダとデンマークの例に見たように、国土を総体として掌握した上で、計画を立案し計画に則って開発行為を推進していく仕組みだった。オランダは自国で伝統的な空間計画の EU 版を思い描いて、ESDP に熱心に取り組み、最後まで空間計画に限りなく近づける努力を続けた。しかし、排他的に土地利用計画権限が国かそれより下位の地域・地方に帰属する現実が立ちはだかり、思惑通りにはいかなかった。

そこで、オランダは、都市を要とし、都市ネットワークを骨格として、この骨格に肉付けするかたちで地域をとらえ、都市と地域を同列にとらえるシティ・リージョンを基本単位として欧州空間をすっぽりカバーする方向を探った。都市と欧州空間の間に、「都市と農村の補完関係」をポイントとしてあげることで、両者をつなごうとした。

従来の空間計画手法は、国土を市街地と緑地に 2 分し、これを大枠としているが、ESDP は都市ネットワークと都市と農村の関係をベースにしている。つまり、前者における地域は、国土を細分化した国の下に位置づけられる単位であるのに対して、後者における地域は、都市を核とし都市を窓口にして広がっている地域、つまり、上述のシティ・リージョンの概念と合致する。シティ・リージョンの窓口となる都市はひとつであっても複数であってもよい。オランダはこの地域概念を都市地域(urban region)でとらえ、デンマークは都市的広がり(urban spread)として定義している。ESDP には、シティ・リージョンという言葉自体は用いられていないが、シティ・リージョンを基本単位として欧州空間発展の方向性を描き出そうとしたと理解できる。

③競争力と結束を両立させるために多心型システムを支持していること。

ESDP は、2 層の多心型システムを提唱している。

第1は、欧州空間全体を覆う多心型システムである。ESDP は欧州の多様性を尊重しかつ欧州全体としての競争力を強化するために、欧州空間の骨格をなす都市ネットワークを多心型システムに育てていくことの重要性を強調している²³。EU は、複数の主権国家により成り立っているため一極集中型によるピラミッド型階層構造の欧州空間はそもそもなじまない。また、一極集中型より多極分散型の欧州空間のほうが、対外的にタフな競争力を持続できるという考え方が根底にある。ところが、現実の欧州はロンドン・パリを軸とした欧州心臓部に偏心しすぎている。これを多極分散型に再編する方向で、複数の欧州中核都市を育てる必要がある。東のベルリンが発展してきたが、欧州都市ネットワークとのリンクに課題が残っている。

第2は、第1層の多心型システムを構成するひとつひとつの結節点として多心型システムを持つシティ・リージョンを育てるという考え方である。骨格となる都市ネットワークの結節点には、個々の都市があり、これら都市を拡張したところの欧州空間を構成する基本単位として上述のシティ・リージョンがある。既存のシティ・リージョンには、ロンドンやパリのように単心型システムをベースとする大都市地域もあれば、ランドスタットやルール地域のように多心型システムを以前から持っているところもある。ESDP では、欧州多心型システムを強固なものにするために、強いシティ・リージョンの数を増やそうとしている。個々のシティ・リージョンを強化する方法として、中小都市が相互に近接している欧州都市分布の特徴²⁴を生かして、近接する都市同士が結び付きを強めることを奨励している。ESDP は、既存の中小都市が連携して多心型シティ・リージョンとしてまとめ、大都市圏と肩を並べる欧州拠点地域を育てる道を選んでいる。

これによって、シティ・リージョン内の社会的分極化を抑制しつつ、シティ・リージョン間の競争力の隔たりが拡大せず、欧州として競争力を高めながらも、勝ち負けによる格差が欧州としての社会的結束をゆるめない道を探っている。

④1 地域規模の小国が EU レベル政策のキープレイヤーとなりうること。

ESDP 作成プロセスでは、小国オランダとデンマークの指導的役割が目立った。EU・国・地域・地方の4階層構造を固定して見れば、ESDP の作成は、最上位の EU レベルの政策をプラットフォームに直下位の国レベルで複数主体(国)がトレードオフを繰り返したプロセスとして片付けることができよう。しかし、EU を構成する各国は大小さまざまで現実には同列になっていない。

国レベルに空間計画を持たないイタリアやスペインでは、ESDP には終始消極的だった。他方、ドイツやベルギーは連邦制をとっているため、国レベルで国内諸地域の意見を集約

²³ Gデマティスは、都市システムの空間形態分析から分極化を抑制する戦略として「中世とは違ったかたちをとるとしても、無数の都市核が空間的に分節して連なり大陸(欧州)の隅々まで都市が散りばめられているような中世型のネットワークへの回帰」の方向性を提唱している(Dematteis, 2000)。

²⁴ ロシアを除く欧州では人口1万人以上の都市中心間の距離が16kmであるのに対して、アメリカでは48km、アジアでは28kmである。欧州では、中小都市居住者が都市部総人口の80%に及んでいるのに対して、アメリカでは45%にとどまっている。欧州は、アメリカ・アジアに比べれば、都市人口が全域にまんべんなく分布している。今日の欧州都市システムは、交通が発達する以前にすでに固まった骨組みを継承しているため、中小都市が互いに近接する特徴を持ち、互いに遠く離れた巨大都市圏からなるアメリカの都市システムとは対照的である(Bagnasco and Le Galès, 2000)。

し国が代表となって ESDP に関わることの意義はあまりなかった。唯一国土計画について中央集権の伝統の根強いフランスだけが、諸地域を取りまとめ国として ESDP に関わることに無理がなかったといえる。

しかし、フランス以上に ESDP 作成に熱心だったのが、デンマークとオランダだった。小国は大国の狭間にあり、EU レベルで自国の要求を反映させることに苦慮している。ESDP では、小国の少数精鋭のテクノクラートらが寄せ集めで政策立案力に欠けるユーロクラートに入り込んで、小国の要求を EU レベル政策に反映していった。

これら小国は、国民国家であることはもちろんだが、実態としては一地域規模である。先に見たとおり、スカンジナビア諸国とオランダの国より下位の地域は、ブリュッセルでほとんどロビー活動の実態がない。国より下位に欧州レベルで国とは一線を画した発展を模索する地域は存在せず、地域＝国と考えられる。

1 地域規模の小国であるオランダやデンマーク²⁵は欧州委員会とのパイプを強化して国を超えた EU レベルの共同体主導の政策に実行力を持たせ、これと自国の政策を連動させることで EU レベルの影響力を強め、大国を牽制する道を選んでいる。ESDP は、自国のテクノクラートの得意分野である空間計画で切り込んでいった事例といえる。

加盟各国が欧州委員会に政策立案のリーダーシップを認めず、EU レベル政策をフィールドとして多様な主体が複層的に入り乱れるなか、オランダとデンマークは、ESDP を積極的に推し進め、それぞれ異なったアプローチでありながら、ともに地域＝国であることを生かして、EU レベル政策の主導的プレイヤーとなった。ESDP は、多国間のトレードオフの場であったことはもちろんだが、半面、国以下（国と同等あるいは下位）の地域が EU という国を超えたフレームを得て EU レベルの政策に関与したプロセスでもある。つまり、国民国家の欧州と地域の欧州が表裏一体として認められる政策プロセスであり、本論のように地域の集合体としての欧州に力点を置く研究からは、見逃されがちだが、大きな示唆を含んでいると考える。

²⁵ 面積や総人口から見ると、ベルギーも同規模であるが、文化的に異なる地域を国内に複数抱え、連邦制をとっているため、オランダやデンマークとは同じ道を選んでいない。

第Ⅲ部 ビルバオとバルセロナの都市戦略
－「都市・地域からなる欧州」の視点から

III ビルバオとバルセロナの都市戦略－「都市・地域からなる欧州」の視点から

欧州化は、欧州の諸都市・諸地域に可能性と制約の両方をもたらした。例えば、ドイツの諸地域である諸州（レンダー）は、欧州化が制約というマイナスに働くことを懸念して、EU 統合の深化を牽制してきた¹。第4章でみたとおり、ドイツの諸州は、地域・地方の自治権が制約されることと環境基準の錯乱を恐れて、1990年都市環境緑書に抵抗した。また、第6章で述べたとおり、地域の既得権限を制約しかねないという懸念から、欧州空間開発見直し ESDP の作成についても、慎重な姿勢を貫いた。また、極端に貧しい地域も、国家の庇護を頼りにできなくなり、より困難な状況に追い詰められる恐れがある（梶田、1993、16）。

しかし、「西欧の大半の地域や少数民族にとって、EC 統合は国家主権の縮小を意味し、むしろ新しい展望をもたらすものとして受けとめられている。EC の周辺地域に対する開発基金もあり、また各国の地方分権化や連邦化の結果として、地域は、自らの力で自己の運命を選びとることが可能になる。従来から国家のくびきにつながってきた地域や少数民族は、国家を介さないで隣国の地域と文化・経済的に結んだり、EC 委員会のあるブリュッセルに代表部を設置して、EC レベルで行動することが可能になる。EC 統合が地域にもたらす制約と可能性を較べた場合、比重としては可能性の方がかなり大きい」。（梶田、1993、15-16）

本研究の対象とする 1990 年代において、欧州化のもたらした可能性の恩恵を受けたのが、いわゆる「南の北」つまり南欧の北部地域だった。1989 年、第6章で考察したように、ブルーバナナで知られるブリュネら DATAR の分析は、従来の中心部「ブルーバナナ」から新しい中心部「地中海の弧」へと「欧州の重心が南へ移行していく」というメッセージが込められていた。

国際社会学的アプローチをとる梶田は、「国境をまたいだ広域圏」に注目し、次のように述べている。経済、金融、科学技術、交通・通信手段がすでに集中している「ブルーバナナ（中心部Ⅰ）」に対して、「EC 統合の過程で、新たに第二の中心部が形成されつつある。それは、スペイン北東部から南フランスを経て、イタリア北・中部に至るもうひとつの帯状地帯である。これらの地域は、南欧諸国に属するが、「南」のなかに新たな「北」が形成されつつあるといえる。バルセロナはオリンピック開催を契機に経済が活性化した。また、南フランスのトゥールーズには、エアバスの組立工場をはじめとして EC 規模の先端産業が立地し、グルノーブルやニースにはテクノポリスが建設され、研究や科学技術が集積されている。ロンバルディアなどのイタリア北部の諸州では、多様な中小規模の産業を中心に内発的な発展が実現し、EC 市場統合に照準を合わせる形で新しい経済的拠点の形成がみられる（中心部Ⅱ）」（梶田、1993、25-27）。

第8章で考察するバルセロナは、追って詳述するように幸運が重なり欧州化により拡大した「可能性」が最も顕著に見て取れる都市といえる。

¹ EC 統合が好ましい結果ばかりをもたらすわけではないケースとして、たとえばドイツの諸州（レンダー）のように、すでに十分な自治権をもった豊かな地域では、EC 統合によってその権限の一部が奪われたり、州独自の文化政策や教育政策が制約を受けたり、環境基準が『下に向かって』ならされたりすることも考えられる」（梶田、1993、15）。

「地中海の弧（中心部Ⅱ）」が発展の期待される一帯だったのとは明暗を分け、DATAR分析によりEU統合のメリットの薄い周縁部と烙印されたところがある。それは、梶田によれば、「周辺部Ⅰ：中心から遠隔にある南の南とアイルランド」と「周辺部Ⅱ：大西洋岸地域」である。第7章で取り上げるビルバオは、周辺部Ⅱの大西洋岸地域に位置する。ビルバオは、衰退した重工業を基幹産業とし、バルセロナのようにサービス産業への傾斜の予兆がみられず、新たな発展のきっかけの見出しにくい都市だった。ビルバオは、欧州化の文脈で地政学的に不利な条件下にあった。

両都市の事例は、欧州化による可能性の拡大が確実か不確かかの違いはあるが、いずれも国境もまたぐ小規模な地域で、欧州化による可能性にかけて発展戦略を編み出していった点で、注目された1990年代の欧州都市戦略であった。バルセロナを含むカタルーニャ地域²とビルバオを含むバスク地域は、欧州化の波を巧みにとらえて閉じたナショナリズムから開かれたナショナリズムへ転換をはかってきた。

バルセロナとビルバオは、1990年代、都市がいかに欧州化に呼応しいかに欧州化に働きかけたかをポジティブに考察するには適切な対象と考えられる。

² ここでは「地域」と記したが、正確には「スペインという国の中の国（nación）」である。

第7章 ビルバオ¹

III.7-1. ビルバオ：文化で都市再生

ネルビオン川浄化を発端とした都市圏協調

ビルバオは、スペイン北部、フランスとの国境に近いバスク州の中心都市である。ビルバオ都市圏は、大西洋に注ぐネルビオン川河口の入江に沿って形成されている。行政区分上のビルバオ市は都市圏人口の半分近くに相当する45万人を擁し、入江の奥に位置する。入江の両岸に沿って人口5万人以上の6都市を含む30ほどの自治体で、200km²ほどのビルバオ都市圏を形成している [図 7-1]。

ビルバオは良質の鉄鉱石の産地として19世紀後半からヨーロッパの産業革命を支えてきた。19世紀末に創設された複数の製鉄所が合併して、1902年にビスカヤ高炉となり、国の産業保護政策の下で発展した。鉄工業の成長は20世紀後半に鈍化するが、これを穴埋めするかたちで造船や石油化学工業が加わり、ビルバオの重工業は1950～60年代にかけて絶頂期を迎える。スペインを代表する工業地帯となり、当時の所得水準は、国内平均所得を40%上回り、欧州平均より上だった。失業率実質ゼロで、1950～70年までの20年間に人口は倍増した (Gobierno Vasco, 2000)。

鉄鉱山が近く、水が豊富で、かつ海運に恵まれた土地を求めれば、海沿いの山がちな地形は避けられない。入江の水際からわずか3,4kmのところ標高500～1000mの山並みが連なっている。製鉄所をはじめ工場は入江沿いのわずかな平地を選んで建てられた。ネルビオン入江に面したバラカルド地区である。入江沿いに林立する煙突の吐く七色の煙は、鉄のまちの繁栄のシンボルであった。

長年ビルバオ経済を支えてきた重工業だったが、1970年代に入るとアジアとの競争に敗れ急激に衰退する。多くの自治体が沿岸に工場跡地を抱えるようになった。かつて栄えた工業のツケは、環境破壊と失業問題となって現代都市ビルバオに重くのしかかった。

入江沿いに広がるビルバオ都市圏は、左岸と右岸で歴史的に住み分けられてきた。ビスカヤ高炉のまちバラカルドをはじめ左岸に製鉄所、造船、石油化学などの工場が集中し、労働者階級が多く居住する一方で、右岸には上流階級が緑豊かな環境に邸宅を構えていた。ネルビオン川の左右で、自治体の支持政党が異なり、社会的対立は決定的であった。都市

¹ 本章は、2000年春・秋・2002年冬の3回に行ったビルバオの現地調査に基づいている。ビルバオ30都市圏協議会ディレクターA.セアラ、ビルバオ都市計画局長M.オシオ、ビルバオ市助役I.アレソ、ビスカヤ県経済財務担当相、バスク州住宅政策担当ディレクター、バスク・シティ・リージョン戦略のプレーンA.ベガラら、ビルバオ都市圏再生のキーパーソンにヒアリングを行った。また、ビルバオ入江2000公社ガリンド事業担当者J.A.フルダイン、ビルバオ芸術センター職員のソーシャルワーカーら、再生事業の現場に関わる人たちからも意見を聞いた。また、再生事業に関わっている建築家で地元大学教授J.セニカセラや地元デザイン雑誌編集長J.モサスなど、進行中の事業に対して批判的な立場の人たちとも会い、多角的にビルバオ都市再生プロセスの検証を試みた。現地調査に先立ち文献資料やインターネット情報によりEU政策との関連を調べ電話によるヒアリングを行った。その成果をまとめたのが「EUサステイナブルシティ戦略ービルバオの事例」である (岡部、1999a、88-93)。現地調査の成果をまとめたのが、「ビルバオ都市再生への挑戦ーグッゲンハイム効果はどこまで本物か」 (岡部、2003e)、『サステイナブルシティーEUの地域・環境戦略』第1、5章の一部である (岡部、2003e、8-54、208-217)。

圏として包括的なビジョンを持つことは、夢のまた夢だった。

互いにいがみ合っていた入江沿いの市町村が連携し始めることになった発端は、環境問題であった。1970年代のネルピオン入江水質改善計画である。大気汚染と並んで、廃液の流れ込む入江の汚染は深刻だった。当時、自分のまちをあきらめかけていた若者たちの間で、「もしカモメだったとしたならば、ビルバオの河原に住みたいと思う？」が流行語になったという（Geo, 1998）。水の流れに境界線はない。川と関係のある自治体が協調的に取組まなければ問題の解決はありえない。行政単位の壁を越えて市町村が協力し、1981年にビルバオービスカヤ河川管理組合が「ネルピオン入江水質改善のための包括的計画」を策定するに至った。

ビルバオで政治・社会的な溝を乗り越えて環境改善で都市圏協力が実現した背景には、サステナビリティの魔力に加え、もうひとつ欧州レベルでの大きなうねりがあった。EU統合の深化である。スペインが1986年にEUに加盟して以後、欧州の先進地域並みの環境目標を達成しなければならなくなった。同時に、環境改善のための補助金などEUレベル政策の恩恵を受けられるようになった。EUの地域および環境政策である²。規制強化と補助金の相乗効果で、ネルピオン川の水質改善は加速し、目に見える成果をあげるようになった。

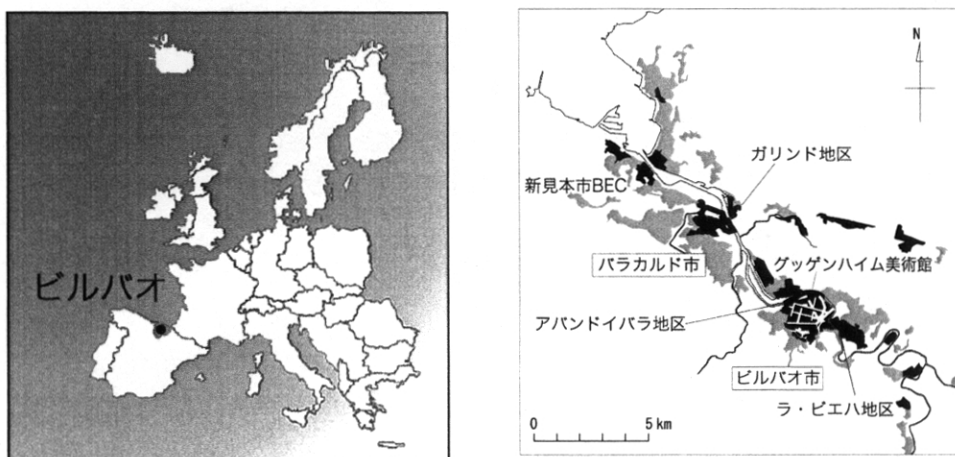


図 7-1 欧州におけるビルバオの地理的位置とビルバオ都市圏

ビルバオ都市圏再生戦略構想

EUの存在感が高まるにつれ、EUレベルの都市環境政策の恩恵を受けるチャンスが広がる。しかし反面では、都市は国境を超えた熾烈な競争にさらされる。

EUのはらむダイナミズムをビルバオの都市再生のエネルギーに利用するためには、欧州レベルで都市間競争の土俵に上がらなければならない。そのためのクリティカルマスが百万人の人口集積といわれている。ビルバオを百万人都市圏として構想する必要があった。人口45万人の都市ビルバオは、スペイン国内で、マドリッド、バルセロナ、バレンシア、

² 第1章および第4章参照。

セビリアに次ぐ第5位、ヨーロッパ全域では36位の地位を占め、ダブリン、リバプール、フィレンツェと並ぶ規模である。

逆に欧州レベルで都市の仲間入りができなければ生き残れないという危機感が、産業革命以来入江を挟んで対立してきた構図を解体し、都市圏として協調する方向に向かわせた。河川浄化に始まった入江沿いの市町村協力は、ヨーロッパ全域を視野に入れ、戦略的に都市を再生させる構想へと発展していった。

バスク州とビスカヤ県は共同で、1989年に「ビルバオ都市圏再生戦略構想」(BM30, 1989) [表 7-1: 1989年] を作成した。次の3つの方針が、再生戦略の柱として示された。

- ① 工業の衰退で荒廃した市街地と悪化した環境を再生させ、市民生活の質の向上を図る
- ② 地元企業がグローバル化した市場で競争力を発揮できるように、最新のマーケティングや流通サービスを取り入れる
- ③ 交通・情報ネットワークを充実させる

①の柱で、ビルバオ再生の牽引役と位置づけられたのが、グッゲンハイム美術館を含むアバンドイバラ地区再開発であった。再開発事業のためにスペイン中央政府とバスク州政府など地方自治体が半々ずつ出資して、「ビルバオ入江2000」公社を組織した。同公社が、アバンドイバラ地区をはじめ、公共投資を伴う主だった都市圏内の再開発事業にあたっている (Bilbao Ría 2000, 1998)。

グッゲンハイム美術館を誘致

グッゲンハイム美術館は、ネルピオン河岸のアバンドイバラ再開発地区に建てられた [図 7-2] [表 7-1: 1997年]。アバンドイバラ地区は、かつて産業用に整備された鉄道の操車場跡地である。ビルバオ市の核をなす市街地に隣接した好立地にある。鉱工業の衰退により、貴重な水辺に35haもの広大な平地が遊休化していた。同地区のもう一方の端には、第2の目玉として2000年に国際会議場がオープンした。2200人収容の大会議場では、国際的スケールのオペラやコンサートなどの文化イベントも積極的に開催している。美術館と会議場に挟まれたところに、芸術とビジネスを両輪とする国際センター建設を構想している [図 7-3]。文化を前面にビルバオのイメージアップをはかり、文化とビジネスをリンクさせて経済発展につなげるねらいである。

遑って1992年、美術館の建設とコレクションの受入れを決定した時点では、ビルバオの選んだ賭けに対して、悲観的な見方が勝っていた³。当時、失業率が25%を上回るなか、果たして200億ペセタ(約130億円)にもものぼる投資を美術館のためにすべきなのか、疑問視する声が強かった⁴。

しかし、開館1年にして予想を上回る入場者数を記録した。建設事業による一時的な経済効果にとどまらず、雇用機会創出の導火線となった。それまで工業都市のマイナスイメ

³ ビルバオは、1980年代後半から文化政策を重視して都市再生の道を探り始めていた (González, 1993)。重工業から文化へ都市のイメージチェンジを意図してまとめられたのが、ビルバオ市総合整備計画であった (Ayuntamiento de Bilbao, 1992)。

⁴ グッゲンハイム美術館誘致を決断した経緯とその後の効果についてのヒアリング; Areso, I. アレス, I. (12/2002) architect, ビルバオ市第1助役 primer teniente alcalde de Bilbao, Ajuntament de Bilbao, グローバル都市会議にて: Bilbao.

ージが強く、観光の対象にならなかったビルバオだが、グッゲンハイム目当てに観光客が訪れるようになり、観光業が急成長した。間接的な経済効果を含めれば、初期投資の 200 億ペセタは 1 年で回収できたとの見方もある (*El País* 20/10/1998)。ビルバオは、グッゲンハイム美術館を誘致して、疲弊した工業都市から文化都市へのイメージチェンジを鮮やかに成し遂げた。「グッゲンハイム効果」を聞きつけ、次なる「シンデレラ・シティ」(*Red Herring* 12/02/2001) の座を狙う都市が現れている⁵。700 年の歴史を持つビルバオだが、「その歴史はグッゲンハイム以前と以後の 2 期に分かれる」(*Financial Times* 27/04/2001) と言われるほどの変貌ぶりである。

もっとも、ビルバオ再生の成功は「ひょうたんからこま」の一面が否定できない。当初ビルバオは、世界有数の現代美術コレクションであるグッゲンハイムのコンテンツ(中身)に期待してこれに賭けたのだが、実際に観光客を惹き付けているのはコンテナ(容器)の建物としての美術館のようである。「鉄のタコ」の異名を持つインパクトのある造形である。世界の 8,500 のメディアに取り上げられ、建築・美術界の話題をさらった。アメリカ人建築家 F・ゲーリーの傑作と賞賛された (*Arquitectura Viva* 07-08/1997)。

ラテン諸国の都市は、ヨーロッパの中で歴史的に文化を売り物にしてきた。しかし、ビルバオは、多くがローマ時代に起源を持つラテン都市に比べれば、若い都市である。重工業で栄えた都市ビルバオは、文化資源に乏しい。そこで、アメリカ現代美術のグッゲンハイムコレクションとアメリカを代表する現代建築家 F・ゲーリーを大胆に輸入し、ビルバオ現代文化の顔に巧妙に仕立て上げることに成功した。

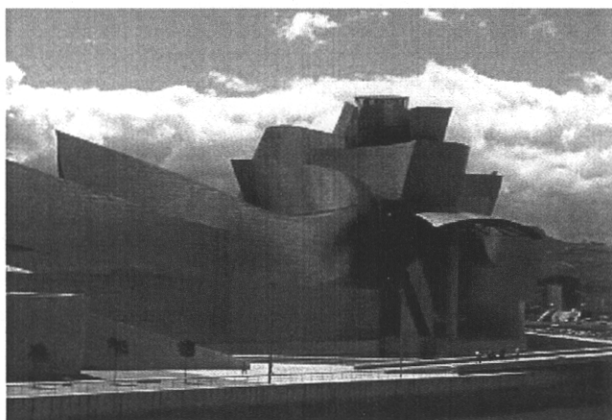


図 7-2 グッゲンハイム美術館 F.ゲーリー設計

グッゲンハイム効果がどこまで本物か疑問視する声がある。M.V.ゴメスは、ビルバオとビルバオが文化による都市再生の手本としたグラスゴーを比較検討し、ビルバオ都市再生の盲点を指摘している (Gómez, 1998)。グラスゴーは 1980 年代前半から文化による都市再生に着手し、国立美術館を新設して工業都市からスコットランド文化の発信拠点へと転身した。1990 年には欧州文化首都⁶に選ばれ、歴代の文化首都の中でも雇用拡大など大きな

⁵ グッゲンハイムのお膝元のニューヨークでも、同じ建築家ゲーリーに設計を依頼して新美術館を建設する計画が浮上したが、実現の見通しは立っていない。現在、ブラジルのリオデジャネイロがグッゲンハイム美術館誘致を交渉している。

⁶ II.5-1.参照。

成果を上げて有名になった (Evans, 2001)。しかし、ゴメスの指摘によると、グラスゴーの場合、製造業による雇用減をサービス産業で穴埋めしきれず、中長期的にみて雇用増加どころか、総雇用量を維持することすらかかっていないという。そして、「都市のイメージアップを図ってサービス産業を成長させようとする手法は、来訪者を増やし内外におけるイメージが好転し、一時的には目を見張るような効果を上げる。しかし、あくまで限定的で長続きしない」と結論づけている。ビルバオにおいても、グッゲンハイム効果は、オープン以来、雇用創出、GDP 増、税収入増のどの面でも徐々に弱まる傾向にある。

しかしながら、重苦しい鉄のまちビルバオのイメージが一変し、まちゆく市民の表情が明るくなったことは、少なくとも評価に値するのではないだろうか。ビルバオ・グッゲンハイム美術館の J.I.ピダルテ館長は、グッゲンハイムの効用として「市民が自信を取り戻し、産業衰退の途を逆行できると信じられるようになった」点を重視している (Financial Times 03/09/2001)。着飾った子らの姿が目立つのは、自都市の将来に希望的観測を抱いていることの証と考えることもできる。OECD 地域開発担当 J.コンピッツ代表は「都市が文化に投資しようとするなら、文化投資を単なる観光の目玉として考えるのではなく、市民の創造的な可能性を引き出し、生活の質を豊かにするものとしてとらえるべきであろう」 (Financial Times 03/09/2001) と述べている。



図 7-3 アバンドイバラ再開発地区 対岸右からグッゲンハイム美術館、芸術ビジネス国際センター、国際会議場

社会文化戦略としての地下鉄

ビルバオ再生戦略の3つめの柱である交通インフラ整備で特筆すべきなのは地下鉄である。効率的な都市圏公共交通を実現すると同時に、社会文化戦略の一翼を担っている。

ネルピオン入江の両岸を走る2本の地下鉄路線が計画され、1995年に右岸の一部が開通して以来、徐々に軌道を延ばしてきた。すでに右岸では全線31kmが完成し、左岸20kmのうち2002年に一部が運行を開始した。右岸と左岸が地下鉄で結ばれ、両岸のアクセスの公平性が担保されたことで、両者を隔ててきた社会的な溝が埋まり、協調的な都市圏の発展に拍車がかかることが期待されている。2001年、左岸のバラカルド市は、ビルバオ都市圏の新見本市会場を旧ビスカヤ高炉所有の土地に誘致した。現在120,000 m²の見本市会場BECを建設中である。

地下鉄をデザインしたのは、イギリス人建築家N.フォスターである。駅のデザインだけ

でなく地下鉄のトータルシステムを手がけている。街角のあちこちで首をもたげるハイテクデザインの駅入口は、いつのまにか「フォステリトス（フォスターちゃん）」の愛称をもらい、市民にかわいがられている [図 7-4]。

ビルバオは、地下鉄をはじめ交通インフラに一流の建築家を起用している。ビルバオの新空港に降り立つとスペインの著名な建築家、S.カラトラバの象徴的な空間が出迎えてくれる。鉄道駅の計画には、英国人建築家、J.スターリングが関わっている。単なる交通の利便性向上だけではなく、都市圏の移動空間の質を高め、心地よい空間体験を来訪者や生活者に提供することに力を入れている。ビルバオは、交通インフラ整備でも文化の力を利用することに成功している。



図 7-4 ビルバオ地下鉄の入口

ビルバオ疲弊地区の UPP

ビルバオ都市圏は、UPP I、URBAN I、UPP II の 3 種のプログラムが揃って実施された数少ない都市圏のひとつである。UPP I の対象となったのはラ・ビエハ地区で、疲弊が最も顕著な歴史中心地区である。

ラ・ビエハ地区はビルバオで 2 番目に古い市街地で、ネルビオン入江を挟んで最も古い歴史市街地の対岸に位置する。最も古い市街地ほどには都市観光資源としての価値はなく、むしろ古い市街地としてのデメリットが勝っている。その意味では、中途半端な歴史中心地区である。1.5 万の居住人口で、失業率は 30% にのぼる。売春、麻薬犯罪、移民など、複合的な社会問題を抱えたビルバオのブラックホールである。欧州都市のほとんどが、ラ・ビエハ地区のように中心部に問題を抱える地区を持っている。ラ・ビエハ再生プログラムは、『自己再生』と『門戸開放』をキーコンセプトに展開された。

失業問題と市街地老朽化の問題を同時に解決する手法として、『自己再生』という考え方が試みられた。自己再生とは、住民の手で自ら住む老朽化した市街地を修復することを意味している。すなわち、地区内に住む失業者は、職業訓練として自ら住む建物を修復することで建物修復技術を習得する。手入れされず疲弊するにまかされていた市街地は、職業訓練の教材となり訓練生が修復する。そのため修復の費用が不要になる。『自己再生』の好循環を起こす発端として、まず地区内の老朽化した保健所を『自己再生』のモデルにした。旧保健所を職業訓練の一環で改築し、『自己再生』を推進する拠点施設とした。旧保健所はラ・カンテーラ職業訓練センターとして生まれ変わり、同時に地区の失業者に老朽化した建物の修復・保全、庭の整備に関する技術を教えた。自分の住んでいる建物を自分で直したいがどうすればよいか、その相談にも応えた。老朽化した建造環境対策と失業対策のそれぞれに予算をつけるのではなく、統合的に疲弊地区の問題としてとらえることで公共支

出を抑える。しかも住民に潜在する力を引き出しながら生活まるごと地区再生を促してきた。事業期間中、1,250人が職業訓練を受け、その半数弱が定職についた。また、2,100戸の住宅が改修され、地区人口の1/3以上にあたる5000人以上の住民がその恩恵を受けた。

危険地区の烙印を一度押されてしまうと、他の地区に住む市民が避けるようになる。都市の他の部分との社会的交流が減ると、都市の中心に位置しながら疎外され、孤立化を深めていく。ビルバオでは、この悪循環を断ち切るべく、『門戸開放』と銘打った作戦で見えない社会的障壁に挑んだ。

ビルバオ市当局は、地区内外の住人の交流を促す仕掛けとして、芸術活動の拠点を2つ整備している。ひとつはビルボロック文化センターで、かつて礼拝堂だった建物を改築して、若者たちが音楽で自由に表現して楽しむ場に生まれ変わった。

もうひとつはビルバオ芸術センターで、遊休化していた旧教育施設の建物を活用している⁷。展示スペース、ワークショップ、図書室などが整備されている。訪れたときには、マンガコンテストの表彰に乗じて、マンガのキャラクターに扮した10代の若者たちがばか騒ぎしていた。アートの専門家であるセンター長とソーシャルワーカー1名が常勤スタッフで、アーティストの卵たちの相手をしている。アーティスト・イン・レジデンスも試みられ、海外の若いアーティストに無償で工房を貸している。センターは、彼らにラ・ビエハ地区に住まいを世話している。館内を案内してくれたソーシャルワーカーの女性は、「海外からやってくる若いアーティストがここを仕事場に、この地区に住んでくれることで、硬直化した歴史中心地区に風穴を開けるのがねらい。若いアーティストは既成の価値観から最も解放された人たちである。ラ・ビエハ地区に偏見を抱かず、きっとポジティブな可能性を発掘してくれるはず」と言う。芸術センターの前には、こぎれいなカフェ、文房具店、パン屋がぼつぼつ目に付き、淀んでいたラ・ビエハ地区の空気が少しずつ動き出している。

1990年前半にUPPによる助成期間は終了したが、ラ・ビエハ地区対策は市が中心となって引き続き行われている。ビルバオのラ・ビエハ地区では、地区住民を排除しないように細心の注意を払って、ゆっくりとした生活再生のペースに合わせて建造環境が再生されてきた。ビルバオUPPでは、既存の地元町内会や商店組合を巻き込み、市当局のみならず、バスク州、ビスカヤ県、地元大学をパートナーに迎えた。住民が自分の生活と自分の住まを自発的に再生していく道を選択できるようにパートナーシップを重視し、行政単独による一方的な施策が長続きしない問題を乗り越えようと試みられた。

公募でプロジェクトが選定されたUPPⅡを、ビルバオ都市圏で勝ち取ったのは、疲弊した郊外のオチャルコアガ地区であった。ここでは、ラ・ビエハ地区で試みられた『自己再生』手法をさらに発展させる試みがあった。

ビルバオ都市圏バラカルドのURBAN

ビルバオ都市圏で、URBANの支援を受けているまちが旧高炉のまちバラカルドである。バラカルドは、ビルバオ都市圏のなかで重工業疲弊によるダメージが最も大きかった自治

⁷ビルバオ芸術センターでのヒアリング；*Riaño, J.* リアニョ, J. (04/2000) artist, director, Bilbao-arte, ビルバオアートセンターにて: Bilbao.

体である。都市圏全体の再生を手がけるビルバオ入江 2000 再開発公社が主体となり URBAN 補助事業を進めてきた (Bilbao Ría 2000 and Ayuntamiento de Barakaldo, 2000)。だが、同公社は、バラカルドで URBAN 助成事業だけを遂行しているのではなく、より規模の大きいガリンド地区再開発にも取り組んでいる。実質的には URBAN とガリンドは一体の再開発事業なのだが、「URBAN は制約の厳しい補助事業⁸なので、便宜上 URBAN バラカルドとガリンドの二本立てにしている」と再開発公社で両事業を担当する J.A.フルダインは言う。

高炉跡地がガリンドの対象となり、旧高炉跡地と既成市街地をつなぐエリアが URBAN の対象に指定された。

URBAN 対象エリアには 1.5 万人が住み、バラカルド市人口の 15%に相当する。高炉稼働時には、住宅地区と工場地区が背中合わせだったが、両者をつなぐオープンスペースを整備して都市環境を改善することが URBAN 対象事業の大きな柱となった。市街地の核である市役所前広場に野外ステージと塔が新設され、10,000 m²のオープンスペースが生まれ変わった。他方、高炉跡地再開発エリアのコアとなるデシエルト広場ができた。デシエルト広場はガリンド再開発エリア内だが、URBAN の助成事業である。両広場をつなぐ 300 メートルほどの坂道の商店街は、自動車の普及とともに路上駐車場と化し機能不全に陥っていたが、街路スペースを歩行者中心に再生したことで人通りが戻りつつある。

しかしこれだけでは、公共空間整備の比重が高すぎて、URBAN の条件を満たさない。経済基盤の強化と社会対策を組み合わせるターゲットエリアの問題を統合的に解決するプログラムでなければならない。経済基盤の強化策としては、ガリンド再開発エリアのうち跡地を新たな産業用地とするために、土壌浄化と旧発電所の建物を活用した次世代産業のための拠点施設整備が盛り込まれた。社会文化政策としては、市民のニーズに合わなくなっていた既存公共施設を雇用促進や職業訓練センターに転活用し、社会対策をコーディネートすることに力を入れた。

URBAN バラカルドの当初予算は 32 億ペセタであった。うち 50%が欧州基金、50%が州と市から拠出された。宅地中心のガリンド再開発を含めた総予算は 160 億ペセタ (1 億 ECU、約 110 億円) であった。民間投資を活用した宅地開発は、110~120 億ペセタ規模で、土地を民間デベロッパーに売却した収入で公社の先行インフラ整備投資をカバーしている。

先のフルダインは、「手続き上 URBAN バラカルドとガリンドに分けねばならず、URBAN の厳しい制約はマネジメントコストをいたずらに増やしているだけだ」と URBAN のしくみに批判的である。口は出さずにお金だけだしてほしいというのが、補助金をもらう側の言い分である。だが、もし URBAN の条件付けがなければ、旧高炉跡地のガリンドが重点再開発エリアとなり、行政は民間デベロッパーに引きずられてインフラの整備をさせられる事態に陥りかねない。それでも再開発エリアだけを切り取って見れば、優れた都市環境を実現できるかもしれない。地下鉄が新設され 15 分ほどでビルバオの都心にアクセス可能な立地にあり、ビルバオのニューリッチ層が住む、入江沿いの質の高い住宅地に育てることも夢ではない。

⁸ 工場跡地の再開発では、住宅供給を最大の柱とする場合が多い。しかし、住宅政策は国レベルの主要施策であり、EU レベルでは住宅政策には一切関与しないことが加盟国との間の了解事項となっている。ガリンド地区 50ha の場合も、住宅が 2/3 を占める用途混合の再開発であり、URBAN にはなじまない。

ガリンドの事例は、民間にまかせれば既存の市街地に背を向けた再開発地区になりかねない。それを URBAN という EU レベルの補助事業と一体で計画したために、社会的な分極化をけん制し、高炉跡地の再開発という貴重なチャンスが失業者層の社会的包摂に生かすことに成功しつつある。EU は実質的には総事業費の 10% しか補助していない。それでも EU の顔が見える支援を実現し、失業者を減らして社会的なサステナビリティを高めることに一定程度成果を上げている。

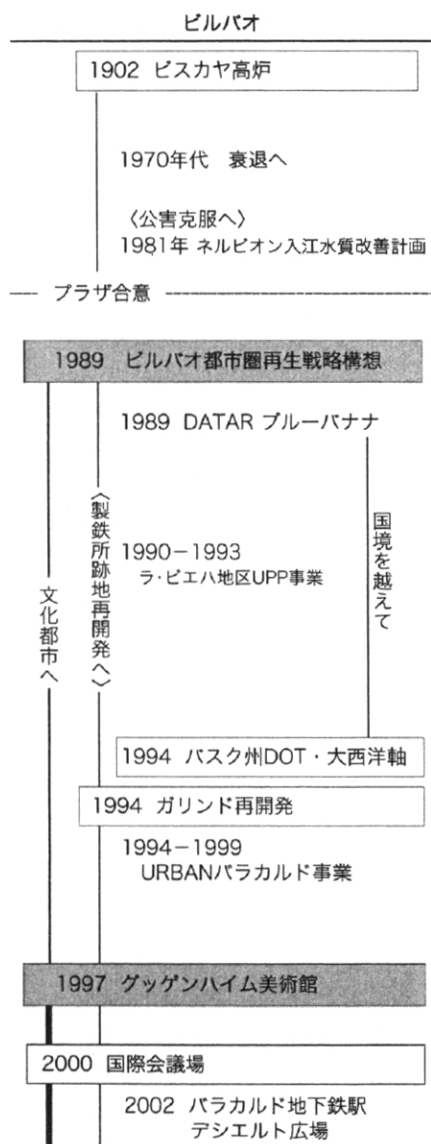


表 7-1 ビルバオ都市再生とバスク DOT に関する年表 筆者作成

III. 7-2. トランスナショナルな都市戦略

ビルバオ：大西洋軸の主要都市を目指して

「ビルバオ再生戦略のヒントとなったのは、フランスの地域開発調査機関 DATAR がまとめた報告書 (Brunet, 1989)。この報告書は、欧州を3つのゾーンで地理的に規定していた。第1のゾーンがいわゆるブルーバナナで、欧州の中で最も活力のある地帯。欧州の屋台骨である。第2ゾーンが『地中海の弧』で、ブルーバナナより人口集中度は低い。当時、EUが南方へと拡大していた時期で、EU重心の南進が期待され、発展可能性の高まっているゾーンだった。そして、第3のゾーンが大西洋周縁部。ここにビルバオが位置している。このDATARの解析図には、大西洋周縁部に〈finisterre〉と書き込まれていた。〈finisterre〉の語源を辿れば『地の果て』を意味する。DATAR解析図は、ビルバオにとってショッキングである。さらに、21世紀に向けて欧州の関心が東に移り、第3ゾーンの大西洋周縁部では、経済的重要度が薄らいでいる」とビルバオ市都市計画局長のM.オシオは、ビルバオ再生を起草したときを振り返る。

ビルバオは、スペインのバスク州最大の都市で、バスク地域経済を担ってきた都市であった。バスクは、スペインという国のフレームで見ればフランスとの国境地域であり地理的には辺境に位置する。また、バスクの自由と独立を主張して止まない過激派テロ組織ETAの拠点でもある。バスクには、テロが絶えない国境地域というマイナスイメージがつきまわっていた。このようにただでさえハンディを負っていたバスクを、さらに打ちのめしたのが「大西洋周縁部＝地の果て」というレッテルであった。

再びスペインという国のフレームに戻って見ても、地中海岸に対する大西洋岸の劣勢は明白であった。困難な再生の道は、「地の果て」を逆手に取ってビルバオに明るい発展の方向を見出す努力として始まった。グッゲンハイム美術館を救世主とした都市再生と二人三脚で、バスク州の地域整備ガイドライン DOT (Gobierno Vasco, 1994) がまとめられた [表 7-1: 1994年]。

DOTは、「地の果て」の逆境を克服してバスクに「大西洋軸の中核地域」という新鮮なイメージを打ち出すことに成功している。DOTには、DATARのR.ブリュネらが1989年にまとめた欧州の解析図が引用されている。DATARの示した第3のゾーン大西洋軸は、北はスコットランドに始まり、アイルランド、フランス大西洋岸のボルドーを経て、スペイン北部からポルトガル沿岸オポルト、リスボン、そして南端はジブラルタル海峡まで延びる。直線で2000kmに及ぶ。欧州大西洋軸にフォーカスして欧州地図を改めて見ると、バスクは中ほどのいい位置を占めている。先のオシオも「大西洋軸というまとまりで見れば、ビルバオの地理的条件は悪くない。製造業からサービス業にシフトして、大西洋軸の首都を目指す戦略が見えてきた」と言う [図 7-5]。