

ヨーロッパ北海沿岸のみなとまちを訪ねて

一般財団法人 みなと総合研究財団 理事長
一般社団法人ウォーターフロント協会 顧問
鬼頭 平三

ウォーターフロント協会の顧問を承っております。鬼頭です。今日はたくさんの方々においでいただきありがとうございます。昨年の 12 月に海岸防災課の西田さんの奇術を拝見したんですが、そのときもたくさんの方にご参加いただいて今回はどうかなと思っていたんですが、西田さんのサロンほど楽しいサロンにできそうにありませんが 1 時間お付き合いいただければと思います。

最初に新年あけましておめでとうございます。みなと総研ともどもウォーターフロント協会もよろしくお願いしたいと思います。今日は既にご案内の通り、もう 7 か月も前になりますが、昨年の 5 月の末から 6 月の 10 日まで、中村英夫先生を団長に私が所属しているみなと総研と日本建設コンサルタンツ協会の二つの協会で実施された調査にウォーターフロント協会の枠で参加をいたしました。ですから、ここで報告をすることが義務になっておりますので、時間は経ちましたが報告をさせていただきます。さきほども言いましたように 7 か月も経ちまし

今回の調査団の構成

団 長：中村英夫 東京都市大学 名誉総長
副団長：前川 秀和 建コン協理事長、鬼頭平三 WF協会顧問
団 員：みなと総研 8名、建コン協 15名、その他 2名



て、この年になりますと最近のことの記憶の定着率がなかなか芳しくないので記憶をたどりたどりで不正確なところとか、抜けているところとかがあるかもしれません。ただ、今日は WAVE からこの調査にいっしょに参加していただいた三上さんと福田さんのお二方がいらっしゃっておりますので、間違いがあれば訂正をしていただきたいと思います。WAVE からは 8 人参加しましたので、自分の撮った写真はイマイチだなと思ったとき共有の他の方の写真を引っ張り出してずいぶん使わせていただいております。



この WAVE と建コン協との合同インフラ事業調査というのは今回で 7 回目になります。そこにありますように 21 年度から毎年、基本的にはヨーロッパのインフラの施設の視察をし、それに培われた歴史とか文化などもいっしょに視察をして見聞を広めるというのが目的で行われております。実は団長の中村先生は平成 15 年の 3 月に WAVE の会長に就任をされましてその時にウォーターフロントの開発に携わる人間はその地域地域の歴史であったり、文化であったり、その特色をしっかりと踏まえて計画を作るべきなので、ある意味幅広い教養が必要だという思いから会長就任の翌年から歴史と文化を語る集いが始まり、その翌年の 17 年度から WAVE のこういう形の調査を始め、途中から建コン協が合同でやるという形になりました。今回は調査団総勢 28 名、中村団長、建コン協の前川理事長、そして私と、みなと総研からさきほどいいましたように 8 名、建コン協から 15 名、

◇◆◇第 84 回ウォーターフロント研究サロン◇◆◇

その他ツアーコンサルタントの方と印刷会社の社長さんでプロの写真家の方がいらっしやっています。この写真には 26 名が写っています。胸に緑色のワッペンを付けているのが WAVE からの参加者で一番左がカーボーイハットをかぶった福田さん。中村団長と前川副団長の間に三上部長がいます。今回は表題にありますようにヨーロッパ大陸といったほうがいいかもしれませんが、ヨーロッパ大陸の北海沿岸の港町あるいは少し内陸に入った都市をかなりつぶさに見て歩きました。パリのシャルルドゴール空港について、その足でバスに乗り込んで、最後フランクフルトから帰ってきたんですが、ベルリンからフランクフルトの間はドイツの新幹線に乗りました。それ以外はすべて貸切のバスで移動する、全行程 1,500km のバス旅行というハードなものでした。行った場所の地名が書いてありますが、○がついたところが宿泊した場所です。◎のところが 2 泊したところで中村先生の体調を考えてできるだけ連泊するという計画を立てていたようですが、団長からあすこも見たい、ここも見たいということで行く所が増えていったということをお聞きしました。

日次	月日(曜)	訪 問 地	主 な 視 察 場 所
1 日目	5. 31(日)	移動日、ルーアン	
2 日目	6. 1(月)	ル・アーブル、ドーヴィル、オンフルール	ル・アーブル港(公式訪問)及び同市街(マルロー美術館等)、ノルマンディー橋、ドーヴィル港、オンフルール港
3 日目	6. 2(火)	ディエップ、リール	ディエップ港及び同市街、リール・ヨーロッパ駅
4 日目	6. 3(水)	ゲント、ブルージュ	ゲント市内(聖バーブ教会等)、ブルージュ旧市街(ベギン会修道院等)及び運河クルーズ
5 日目	6. 4(木)	アントワープ、ロッテルダム	アントワープ港(公式訪問)、ロッテルダム港及び同市街
6 日目	6. 5(金)	アムステルダム、エダム、アイセル湖大堤防	アムステルダム市街(国立美術館、アムステルダム中央駅等)、エダム市街、アイセル湖大堤防
7 日目	6. 6(土)	ハンブルグ、ツェレ	ハンブルグ港(ハーフェンシティー再開発地区)、ツェレ市街
8 日目	6. 7(日)	ポツダム、ベルリン	サンサーシー宮殿、ツェツィーリエンホーフ宮殿等
9 日目	6. 8(月)	ベルリン	ベルリン市街(ベルリンの壁跡、チャーリー検問所、ブランデンブルグ門、ベルリン中央駅等)
10 日目	6. 9(火)	ベルリン、フランクフルト	ドイツ新幹線(ICE)
11 日目	6. 10(水)	移動日	

1 日目から 11 日目、移動日を除けば中 9 日ということになりますが、そこに書いてあるような都市を訪問しました。赤で書いてあるところは港湾に関係の深いところで WAVE が主催者ですのでできるだけ多くの港湾を見たいということで、主要な港湾はそこそこ入っています。我々の通常の港湾部会の視察では物流

の場面とかコンテナ埠頭とかを見るんですが、そういうところばかりを見たわけではありません。それはのちほど説明の中に出てまいります。

今回訪れた場所の特徴をいくつかあげると、ハンブルグール・アーブル レンジと呼ばれる、ノースレンジともいいますが直線距離にすると 850km ぐらいあるハンブルグとルアーブルの間にヨーロッパを代表するいろいろな港がひしめいていて鎬を削っているという地域です。この中の主要な港は視察してきました。ただ、この表で見

てほしいのは、それぞれの港は北海の特に冬場の厳しい海象条件を避けるということと、ヨーロッパの河川というのは大変流量が多くて水深もあり洪水もありないということで河川港にしていること、河川港ということが大変多い。もうひとつには潮位差が非常に大きい港があってそれを克服するのがこの地域の港にとって非常に重要な課題であります。それで、平野では勾配が大変ゆるやかであることから、国土交通省河川局の資料があり

地域の特徴 ① 欧州の主要港湾が鎬を削る

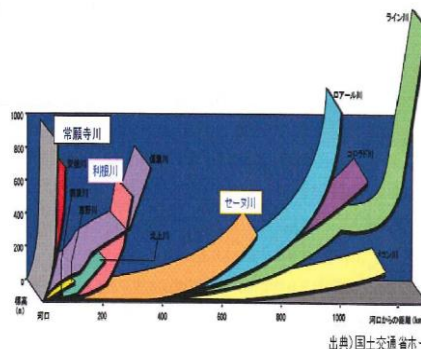
「ハンブルグール・アーブルレンジ」と呼ばれる、北海沿岸の欧州主要港(東からハンブルグ港、ブレーマーハーフェン港、ロッテルダム港、アントワープ港、ル・アーブル港まで)が、背後圏に超密に発達した道路、鉄道、内陸水運、沿岸海運ネットワークを有し、熾烈な競争を繰り広げている。

港 湾	ル・アーブル港	アントワープ港	ロッテルダム港	ブレーマーハーフェン港	ハンブルグ港
位 置	セーヌ川河口	スケルト川 約100km上流	マース川河口	ヴェーザー川河口	エルベ川 約100km上流
平均潮位差	6.7m	5.5m	1.7m	3.6m	3.4m
パース水深	-14.5m	-15.5m (開門内)	-16.5m	-12.5m (潮位差利用: -14.5m)	-12.5m (潮位差利用: -14.5m)
背後圏輸送 シェア(2009)	道 路: 86%	道 路: 57%	道 路: 56%	道 路: 52%	道 路: 51%
	鉄 道: 5%	鉄 道: 11%	鉄 道: 11%	鉄 道: 45%	鉄 道: 24%
	内陸水運: 9%	内陸水運: 32%	内陸水運: 33%	内陸水運: 3%	内陸水運: 2%
コンテナ取扱 量(2014)	255万 TEU	898万 TEU	1230万 TEU	590TEU	973万 TEU
	沿岸海運: —	沿岸海運: —	沿岸海運: —	沿岸海運: —	沿岸海運: 23%

地域の特徴 ② 北海に注ぐ大河の河口部に栄えた都市と港湾

・北海に注ぐセーヌ川、エルベ川、ライン川等の河川は、平野部では勾配が緩やかなこと、流量が豊かで安定していることから、古来水運に重要な役割を果たしてきた。
・北海沿岸部の港湾は、冬季風浪等海象条件が厳しく、また干満差が大きいので、多くは河口部(あるいは上流部)に位置し、また開門を設けて静穏な水域を確保してきた。

河川名	セーヌ川	エルベ川	ライン川
延長	780km	1091km	1233km
平均流量	500m ³ /s	711m ³ /s	2300m ³ /s
流域面積	78,650km ²	148,268km ²	185,000km ²



ますが、日本の急流河川と違って平野部で何十 km も上流に行っても相当流れが穏やかだということで海上輸送に非常に適した条件を備えています。先ほど言いましたように干満差が大きいのでどこに位置していても閘門を設けて静穏な水域を確保するというのが古来からの作り方です。今は潮位差も利用するという施設もできてきていますが歴史的にはそういうことがあります。あとは、第 2 次世界大戦のときにドイツ軍からの爆撃を受け、連合軍からも爆撃を受け、ここではルアーブルの例とロッテルダム(注)の例が書いてありますが、街が、あるいは港が体をなさないほどの爆撃を受けています。それをどうやって復興して行くのがそれぞれの都市にとって本当に重要な課題だったわけですが、都市によって復興の考え方が違うというところがあります。例えばルアーブルの場合すごく有名なオーギュスト・ペレによる都市再建計画、写真がありますが、20 世紀になってできた近代都市のうちで唯一世界遺産に登録されている近代都市になっています。ロッテルダムについては戦前と全く違う街づくりを目指そうというコンセプトでいろいろな試みがなされています。一番下にありますように世界最初の歩行者天国と言われるラインバーン、これも写真に出てきますが、そういった試みもされています。今回調査で訪れた港町はこんなところです。



最初にフランスの港町、まずルアーブルから出てきますが、ル・アーブル港、ドーヴィル港、オンフルール港、ディエップ港、御存知の方もいらっしゃると思いますが、どんな場所にあるかということ、パリから 200km ちょっとのところに

◇◆◇第 84 回ウォーターフロント研究サロン◇◆◇

ルアーブル、オンフルール、ドーヴィル、そしてこの図にはありませんが、ちょっと北にいったところにディエップという港があります。これがセーヌ河で上流にパリがあります。ルアーブルはセーヌ河の北側の河口港で、オンフルール、ドーヴィルは南側にある河口港という位置づけになっています。ここに出てきますがノルマンディ橋という橋がありまして、昔は 25 km 上流の場所にしかなかったのがノルマンディ橋ができたことで 15 分で結ばれるようになったようです。



これがルアーブルで、円形のプレゼンテーションルームがありまして、ここで説明を聞きました。港については現地を見せていただいた時に、お聞きしましたのでここでは法務局管理部長のガリションという方と IPER (Institute of Port Education and Research) というルアーブル市と商工会議所が中心になって出資をしている学校がありまして、フランスが昔植民地であったアフリカのいろいろな国の港の開発に対して技術協力とかをやっています。市の外郭団体がそういうことをやっているというのに、私としてはびっくりしました。日本では JICA がやるような仕事を市の外郭団体がやっているというので非常に珍しい感じがしました。ただ、経営は大変苦しいというお話をされていました。

◇◆◇第 84 回ウォーターフロント研究サロン◇◆◇



オーギュスト・ペレの直線的なまちづくり

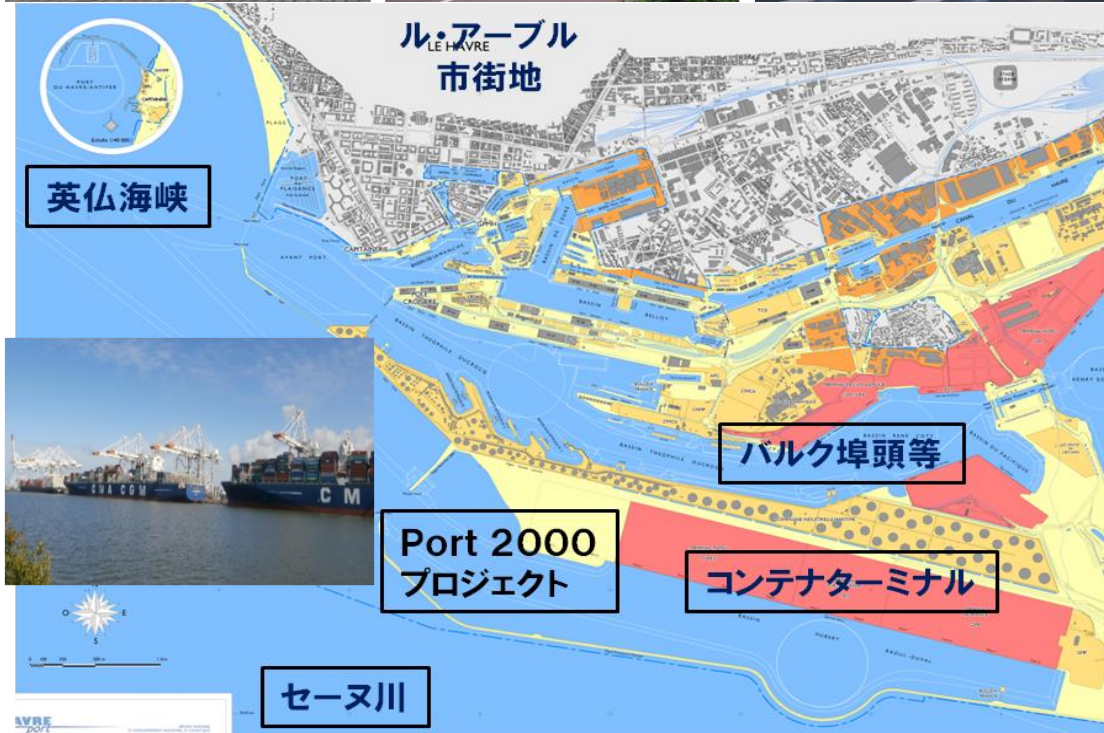


ノルマンディ

ルアーブルの港はオーギュスト・ペレの直線的なまちづくりで、本当に建物内部も全て直線的。旧港地区というところは昔ながらの倉庫をゲストルーム、商品ルームに使っています。これはノルマンディ橋です。たしか主塔間が 800m くらいあるんですが、できた当時は世界最大の斜張橋と言われました。

ここに「ポート 2000 プロジェクト」という図がありますが、ルアーブル港が最も力を入れて建設中のコンテナターミナルがあります。

「ポート 2000」というのは 2000 年から建設を始めたということでこの名前が付いたようです。全体でコンテナターミナル 12 バースを造る予定ですが、最終的なところはまだできていないようです。





クルーズ



海岸のビーチハウス

ドーヴィルはオンフルールよりちょっと南にありますが、ノルマンディの海岸の女王、モンテカルロと並ぶ人気のリゾート地。パリから 2~3 時間でこちらまで来られますので、サマーバカンスとかであれば南仏のほうへいくんでしょうが、週末の 1 泊 2 日のバカンスであればパリの人はここに来るんだろうと思います。もともと旧港にあったプレジャーボートの泊地が手狭になったので、850 隻ぐらいの水面を確保しようと言うことで始まったようです。ミニボートがあったり、乗馬場があったり、テニスコートがあったり、ここはルブランシェという板張りの広いところがあって、こちらにビーチハウスがあります。ここにジェー

ちょうどこのあたりだったと思いますが、クルーズ船が着いているのが見えます。印象派の絵画がいっぱい収蔵されている対岸のアンドレマルロー美術館の前の海岸から眺めたのがこの写真です。こんな海岸にビーチハウスが並んでいるんですが、このセーヌ河の北側の海岸というのは礫海岸というか砂利海岸なんです。のちほど出てきますが、南側のビーチはほんとに砂です。やはり北側の海岸は沿岸流が北海の北西の季節風に卓越して北から南に海岸が洗われて、こちらに堆積する。セーヌ河から流れてきた砂は南側に堆積するということではないかと思います。



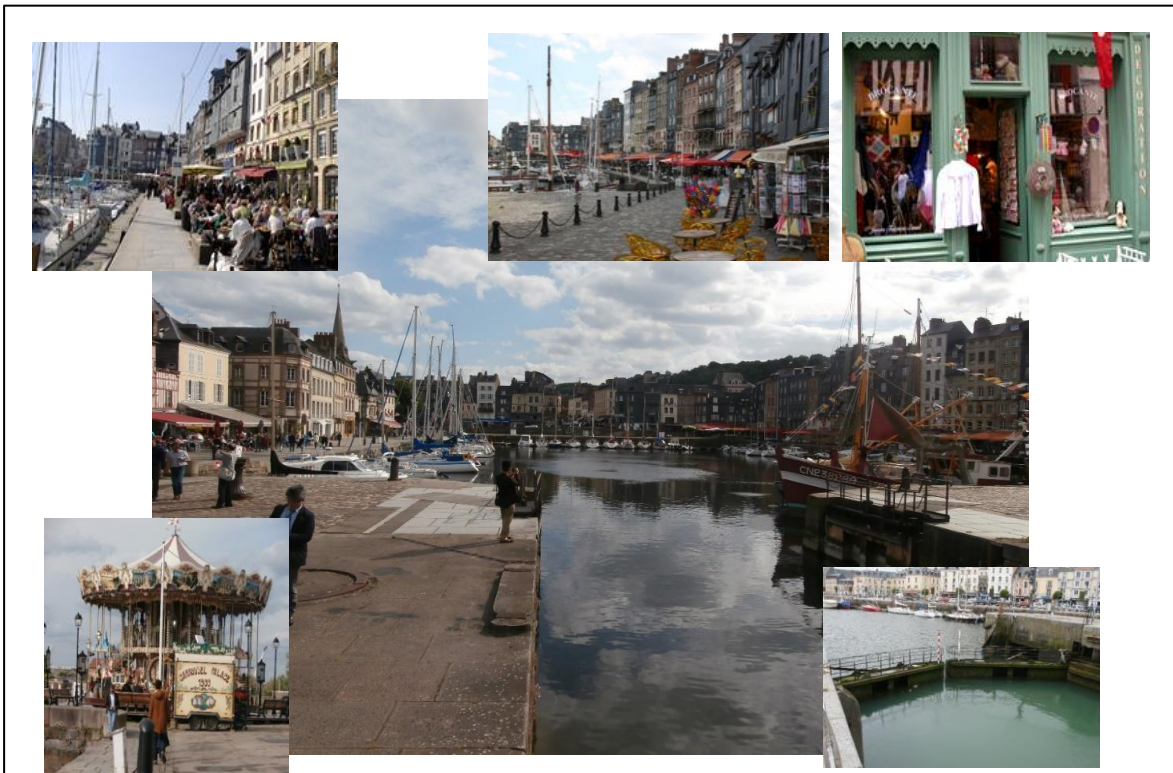
各施設が徒歩圏内にコンパクトにまとまっている



ドーヴィル

◇◆◇第 84 回ウォーターフロント研究サロン◇◆◇

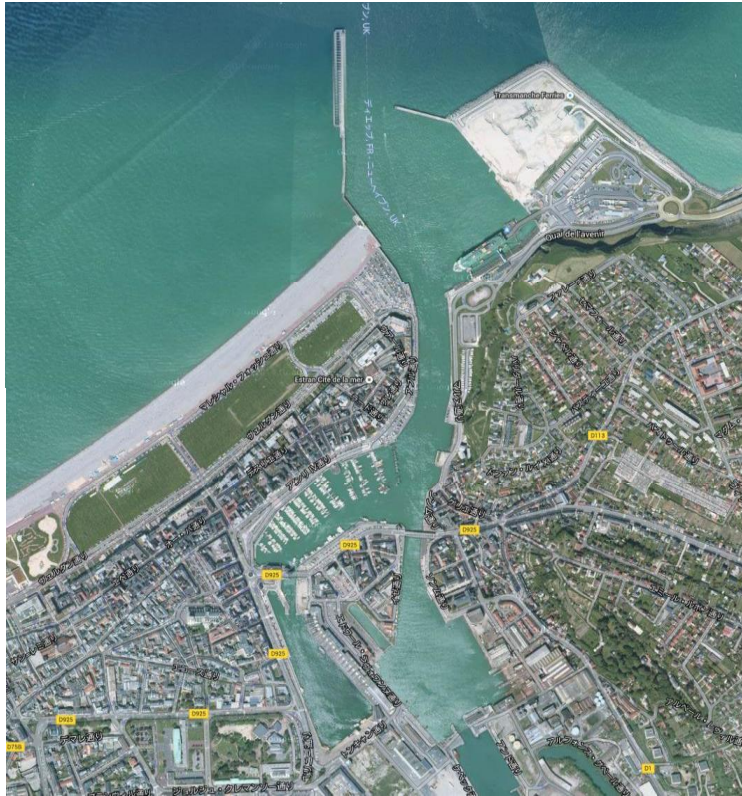
ムスディーンと書いてありますが部屋を分ける柵があるんです。ここを訪れた著名人の名前がザァッと並んでいます。かなり知った名前もありました。ここにあるのはホテルですね。カジノは、写真ではなくてこの先にあって、ここからエントランスがあって海岸がバーッとある。ここがメインのストリートになるんですが、こちらにリゾートのスポーツ施設があって、いずれも徒歩で行けるようなところにあって、宿泊施設もあり遊ぶところもある。1泊とか2泊のバカンスにはもってこいの場所であるということです。さきほどいいました配置がこのような感じです。



オンフルールというのは昔、海上物流で栄えた港ですがやはり掘り込んだ港で大きな船が入れないので、地位がルアーブルなど他の港に取って代わられたという歴史があります。その歴史がゆえに開発が行われなくて昔ながらの様式の建築が残っていてそれが素晴らしいというのがこの港です。あるものは石造りであったり、ソフティンバーという木組みにレンガと石とかを詰め込んで漆喰で固めたような、のちほど出てきますがそういうものが非常にきれいに残っています。この写真でわかるように、水際線にプレジャーボートが並んでいるんですが、その近くまでテラスが張り出している。本当に水面を見ながら食事を楽しむ。夕暮れになると歩けないくらいの人がごった返している。水際線と人間とはこんなに近いんだなとすごく感じました。こちらにあるのが水門です。メリーゴーラウンド

◇◆◇第 84 回ウォーターフロント研究サロン◇◆◇

があります。私の印象では港にある回転式の遊具というと観覧車をすぐ思い浮かべるんですが、こちらではメリーゴーラウンドが非常によく景色にあっているという感じがしました。



ディエップの空撮写真



メリーゴーラウンド



石を詰めたにベンチ

つぎに出て来るディエップにもメリーゴーラウンドがありました。ここは昔から漁港として栄えているところでしたが、いまではリゾート地になって、フランスの歴史と芸術の町になっています。これが福田さんからいただいた、空撮のディエップのまちの写真です。この海岸から石を拾ってきたのですが、この間の「港と文化」で坂上先生が「この石は取らないでください」とフランス語で書いてあったと言っていました。フランス語が読めないので今度行った時に返して来ようと思っています。もっと大きな石があって、これをうまく活用して



イギリスとの間でフェリーが就航



行商のおばさん

蛇籠のなかに詰めて、通路にベンチとして置かれていました。これもなかなかおもしろいと思いました。さきほど漁港だと申しましたが、行商のおばさんがいろいろなものを売っています。イギリスとの間でフェリーが就航してしましてこの港にはイギリス人の観光客が非常に多いという話を聞きました。



〔出典〕Wikipedia ディエップの戦い
海岸に放棄された連合軍のダイムラー偵察車



1942.8.19 ディエップの戦いで戦死した カナダ軍第二歩兵師団兵士の慰霊碑



今回写した写真（平成 27 年 6 月撮影）



MAS 博物館 1 階がポートパビリオン

ディエップというのはノルマンディーの上陸作戦当時、ここにありますが 1942 年にドイツ軍の警備が非常に手薄だという情報を得てここから連合軍が上陸しようと思った。それをドイツ軍が事前に察知をして、連合軍が壊滅的にやられた。特にカナダ軍が中心で 1,000 人近い人が亡くなられたり捕虜になられたりした。ここにカナダ人の戦死者の慰霊碑があって、カナダの首相が来たときには訪れるということです。これは今回の調査で写した写真ですが全く昔と変わっていないところを見ていただければと思っています。いってみれば、砂浜も減っていないし、開発もされていない。ただ、もう少し行ったところにお城が建っていました。

フランスはここで終わらして、次はアントワープです。ロッテルダム、ハンブルグについて第 3 位の港です。900 万 TEU ほどの貨物取扱量があります。



1 階のフロア。フロアマッピングを見ながら説明を聞く

化学コンビナートが広く展開を
 をしていて、アメリカのヒュース
 ーストンについて世界第 2 位
 ということ。ロッテルダムから
 入ってくる原油をパイプライン
 で港に運んで、それを石油コン
 ビナートで精製をしてヨーロッパ
 各地に運ぶということ。付加価
 値サービスを非常に売り物にし
 ています。もう 1 つはロッテル
 ダムの 3 倍の倉庫面積を有して
 いるとい



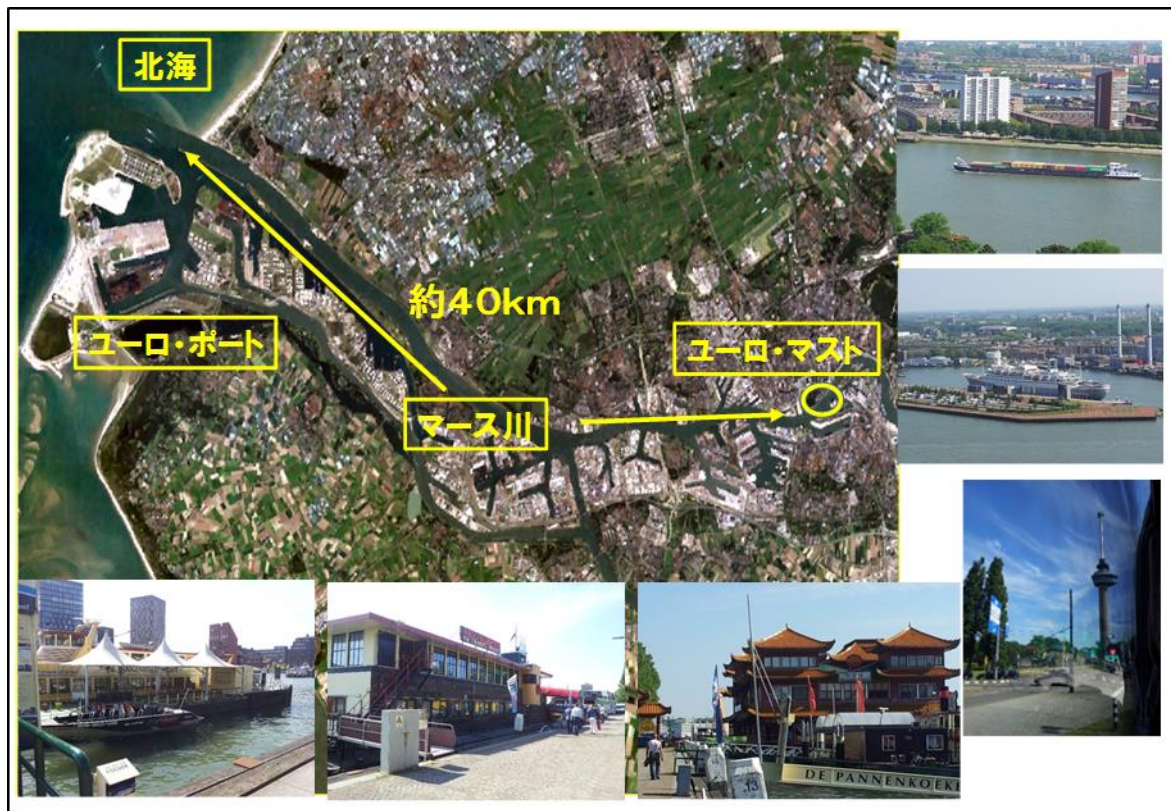
港湾局新庁舎の完成予想

うのがこの港の売りだと聞きました。
 ここが我々が訪れたボートパビリオン
 です。この 1 階にアントワープの
 歴史ですとか将来計画を見せる
 フロアがありまして、そこに居
 ながらフロアマッピングを見な
 がら説明を聞くという、これも
 面白い仕掛けだなと思いました。
 今、新しい港湾局の庁舎を建設
 中でこれが新庁舎の完成予想図
 ですが、設計者はかの有名な
 ザハ・ハディットさんで、やはり
 奇抜な設計をされる



るということ。有名な方
 のようです。訪れたのは
 ドイルガンクドックとい
 うところで、PSA の今
 整備中のところです。
 ここだけはなぜか閘門
 がないんですね。たぶ
 ん船が直接入れる

んだらうと思います。今ここに新しい閘門を作っているんですが、ここにあるのでは大きな船が入れないのでこちらに作っているということを説明で聞きました。それとあと一つは郵船が全額を出資した IC0(International Car Operators)ターミナルがこの地区にありまして、もともとはマツダの車を扱う予定だったんですが、今は現代だとかGMの車も扱っています。これも 120ha を超える土地を 45 年間のリースで市の港湾局から借りているということで広い土地があるからこそできるということです。干上がっている所にプレジャーボートが乗っかっていますが最初に説明しましたが平均で 5~6m の潮位差があり、最大で 7m も潮位差がありますので干潮時にはこのようになります。当然ですが、こういう時はボートは出せない。ここにナポレオン時代の兵器庫があった場所があります。ここをレストランに改造してそこで、ベッカーさんという説明していただいた方が I P H O の長瀬君とかなり親しいようで、長瀬君が彼に連絡をしておいてくれたおかげで昼飯を御馳走になりました。この飯がうまくてサーモンと鱈とチーズを挟んだサンドイッチで、10 日間近くいた中でおいしく食べたものの 1 つでした。



ロッテルダムは皆さんご案内の通りの港ですから特にお話することはありません。我々がいたのは港といいましても一番奥のユーロ・マストという 1950 年の国際園芸見本市のときに造ったパビリオンをここに移設してランドマークにしたということです。ここから全体を見たんですが 40km も離れているのでい



世界最初の歩行者天国 ラインバーン



ロッテルダム中央駅の巨大スクリーン

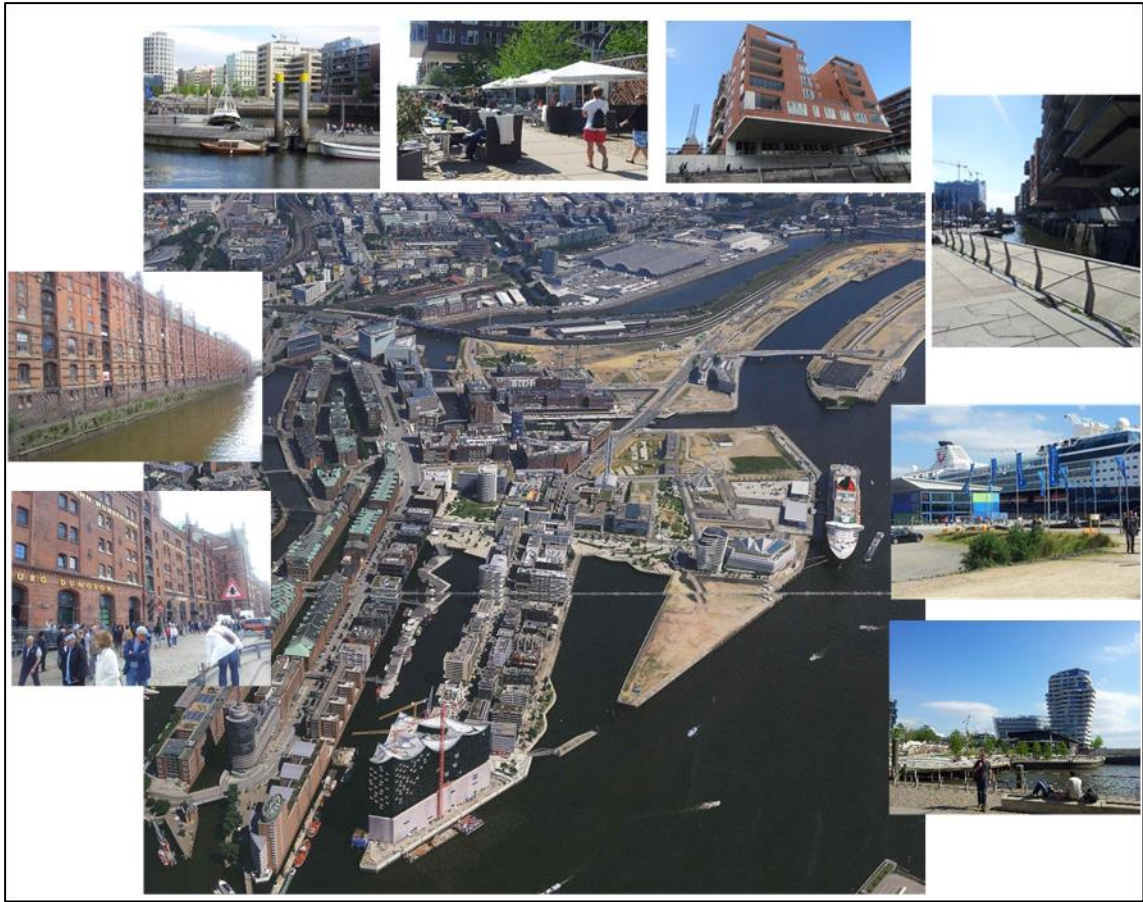
ま一番大きく開発をしているマースフラクテという地区です。ここは全く見えませんでした。もともとユーロポートと言われていた地区もほとんど見えない。その辺を通っている船が見えるくらいです。ただ、このユーロ・マストの下の方の水際線にはレストランシップとかホテルシップとかがあがるようです。水際線を活用したものがありますが、日本だと、河川管理上、邪魔だとかで広島の新島船じゃないがすぐどかされてしまいます。河川が安定しているというのもあって、こういうことに利用されるのかなと思います。

これがラインバーンという世界最初の歩行者天国です。我々が訪れたときはお昼だったんですが夜もシャッターが下りるわけじゃなくて照明をそれぞれの店が点けて夜のウィンドーショッピングができる。ただ金曜日だけはレイトショッピングデイとかいって、店が開いている日があると言っていました。従

って、夜でも人通りが多いと聞きました。日本のシャッター通りでもこういう仕掛けをしたらどうかと思いました。人が夜も楽しく歩けるような町に作り直すというのはひとつ地域振興のカギというかヒントになるんじゃないかなと思いました。

ユーロ・マストから次に中央駅に行ったんですが、改札口があってその後ろだったんですが、巨大なスクリーンがあってロッテルダム港のPR映像をいろいろな角度から映しているんですね。日本だったらある期間を借りてイベント的にやるんですが、ここは四六時中というか365日これをやっている。ですからロッテルダムを訪れた人も市民の人もこういうものを見ることによって、港の役割といったものがなんとなく分かるということです。これはたぶん港の関係者の努力も

あると思うんですが、大ロッテルダムでもここまでやっているんですから、日本



ハーフェンシティー地区再開発計画

はなぜやらないのという感じがします。

ハンブルグ港（ハーフェンシティー地区）ですが、昔の旧港です。ドイツで第2位といわれるところで有名なんですがこの再開発計画も大変有名でヨーロッパでは最大規模と言われています。対象エリアの面積は 157ha、5,800 戸の住宅と 4.5 万人の雇用が計画の柱ですが、車が入ってくるのを極力制限して人が自由に歩けるような空間づくりをしようというようなコンセプトになっています。

このエリア全体がハーフェンシティー地区の再開発計画で、今完成率が 10%か 15%だと言われています。ただ、2024 年に東京の次のオリンピックに手を挙げていて、それまでにはピッチを上げて造ろうと言っていたんですが、住民投票をしたら反対のほうが多くて結局候補を取り下げたらしいです。ですから開発のピッチは落ちる可能性があります。水路の両脇に昔からの倉庫があって、コーヒー豆とか紙とかそういうものを運んできて、ここの海側から倉庫に入れるという仕掛けになっております。この水路はここです。この建物はこの通路から見ています。このように訪れる人が多くて、日本の再開発と違ってできるだけ水面を残す。日

本は埋め立ててその土地を売って開発費用を捻出するなんていうことはけっこうあります。水面に対する価値観というのがヨーロッパの人は日本人と違うかなと思います。水面のあることの価値を大切にされていて、水面に建物がオーバーハングで張り出しているとか、日本でいう臨港道路の上に建物が張り出して、下はいろいろな空間として使えますがここに住んでいる人もかなり水面を感じられるということです。このあたりに出てきているテラスも、水面側にソファが並んでいる。こちらにもチェアが並んでいるんですが、水面側のソファの方が席料が高い。水に近いほど、高いお金を払ってこの人たちは水を見ながら座って憩うということを大切にしています。ここは浮棧橋で船があっちいたりこっちいたりするのが見えるのですが、水を埋め立てるのではなくて水を活かして浮棧橋で使っているということです。この辺りはまだ開発途上でほとんど開発されていないんですが、クルーズ船を着ける施設だけはいち早く造ってここに

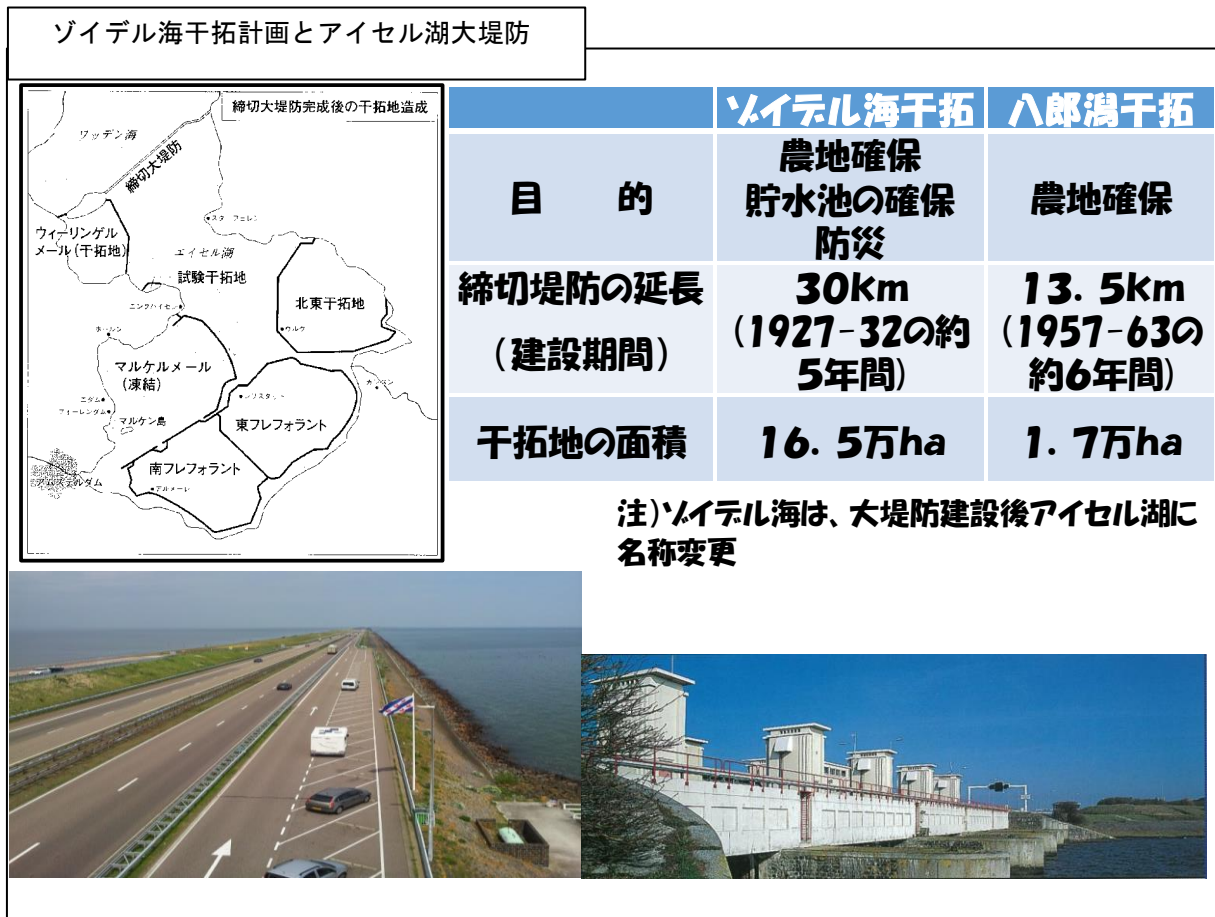
その他のインフラ① 運河と干拓



ターミナルがあるんですが、コンテナの古いヤツをいくつか並べただけのターミナルで、簡易なものなんですけどこれは暫定的かというとうどうも恒久的な施設のよな感じがします。

港編は終わりましたインフラとして、ウォーターフロントに関係があるので運河と干拓というのを先に持って来ましたが17世紀から18世紀にかけては先にお話しました舟運とか海上輸送に運河がたいへん使われた。そのために運河を作った時代がありました。ただ、19世紀半ばの産業革命交通革命で鉄道が交通の主力

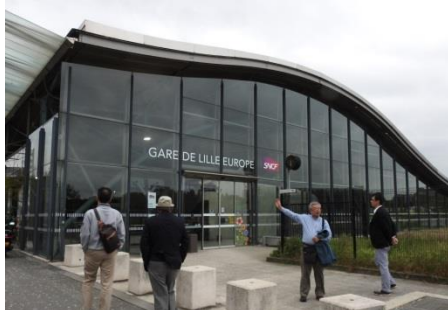
になったころから海上輸送についてはその役割が徐々に落ちて今はやはりプレジャーボートとかブルージュの運河クルーズなど、観光とかレジャーなどに使われている運河が非常に多いです。ただ運河の両脇には世界遺産に登録されている



ブルージュの歴史地区のように大変古い街並みが残っているところもあります。少し地方の都市では昔の開閉できるような橋がそのまま残っていてこれを見ながら散策できるようになっています。アムステルダムはこんな形で運河水路を作りながらその水路を掘ったものを陸地化することによって土地を作るというようにしてこの町自身の最初のところはできています。この運河を渡るのに渡し船とか観光客用の船があります。大変きれいです。

オランダの干拓計画はお聞きになったことがおありになるかと思います。1916年に高潮で大変な被害を受けたときに洪水対策と水を淡水化することによって貯水池の役割をする、あるいは干拓によって農地を確保するという事で堤防が造られています。ここも我々は高速道路になっているところを通っているんですが、この締切というのは 30km あって、比較のために八郎潟の数字を上げていますが、八郎潟も日本では最大の干拓地ですがそれでも 10 分の 1 ということで、

干拓地の規模の大きさがお分かりになるかと思います。こんなところも視察させていただきました。



フランスのリール駅



ミッテランの銅像



ベルリンの中央駅



ドイツが誇る ICE と車内の様子

運輸関係のインフラということで中村先生が鉄道がお好きなので鉄道の駅をいくつか訪れました。中は近代的に造り変えているんですが外面はそのまま使っている所とか、外面も全く新しくしているようなところもあります

す。フランスのリール駅の前にはなぜかミッテランの銅像がありまして、なんでここにミッテランの銅像あるのかなと思ひましてお父さんが鉄道に勤めていたからかなと思つたらどうもそれは違う駅だったらしい。TGV が最初に開通した時に、駅を作って、それがちょうどミッテランの首相時代だったので功績を讃えて銅像ができたのではないかと想像しています。真相は私はわかりません。ベルリンの中央駅ですが、中はたいへんキレイですが非常に分かりにくい。東京メトロ銀座線のモデルになった線がなぜかこの駅の3階を走っている。これが冒頭申し上げたベルリンからフランクフルトに電車で移動したときの車内の様子です。インターシティエクスプレス、ドイツが誇る新幹線というか、時速 300km は出る列車です。ただ、居住性は新幹線のほうがずっといいなと思ひました。ある意味、機能性を重視するドイツ人らしいなという感じで、なんとなく殺風景な感じがします。でも食堂車はかなりゆったりできているんです。乗った瞬間から食堂車にいて、降りるま

◇◆◇第 84 回ウォーターフロント研究サロン◇◆◇

で食堂車でビールを飲んでいた人間もいたくらいです。そういう楽しみ方もあるんだなと思いました。鉄道については中村団長からいろいろなところでお話をいただいたので、鉄道の歴史などについてもいろいろなお話を伺いました。



自転車専用道



運河に張り出した駐輪場



自転車乗り入れ可の地下鉄車両



地上を走る水道管

河川とか道路とか都市計画とかありますが、自転車は日本でもいろいろな問題になっているので、自転車道に行ってみました。ベルギー、オランダ、フランス、ドイツなどの主要な道路には、ほとんど自転車専用道がありました。幅の広さ、2車線の車道の1車線分を全部自転車専用道にしてしまうという大胆な都市もありましたが、基本的なコンセプトはここは自転車優先の道路になっていて、ここに歩行者がいて自転車にぶつけられても、自転車側に責任はない。だから信号を待っている時もここで待っていると危ないので、両側に避けるという感じです。スペースがあってこういうことができればこのようなルールも成り立つんだなと思います。日本ではここまでのスペースを取れる道がそうそう多くないので、いっきには難しいかもしれません。どこも、エコということで自転車を利用することが多いので、アムステルダムだったと思いますが、この駐輪場は運河に張り出して2階建になっている屋内の駐輪場ですね。屋内の駐輪場は当然ですが駐輪料金は高い。「自転車が乗り入れられるよ」というマークがあって、新幹線にも多いと聞きました。ベルリンで見たんですが、街中を水道管が走っています。地下の水道管は老朽化して修復ができないので地上に持ってきたのではないかと

います。いたるところで見かけます。これはこれでそれなりの景観にはなっているなという感じがしました。

歴史を学ぶ① 中世の街並み

エダムの街並み



ツェレの街並み



ハーフティンバー造りの家々



エダムのチーズ



ハンブルグから南へ行ったところで、ベルリンから 200km ぐらい西にあるツェレという町ですが、第 2 次世界大戦の戦火を受けていない地方都市というのは本当に美しい

中世の町並が残っています。これが木組の家で、このような家が 500 軒ぐらいこの町にあって市自身も相当保存に力を入れている。上から見るとこのように見える。地上から見るとこんな感じです。非常に統一感があるきれいな町で良いところです。これはエダムチーズで有名なエダムです。アムステルダムのちょっと北にある町です。

これは昔のチーズの量り売りの模型です。チーズは買いませんでしたが。

「歴史に学ぶ」の 2 番目ですが、サント・カトリヌ教会、木造の教会です。船大工さんが造ったので木造でしか造れなかった。どこかが船の

歴史に学ぶ② 教会・鐘楼・城 など



サント・カトリヌ教会
(オンフルール、木造)



聖母大聖堂(フルージュ)



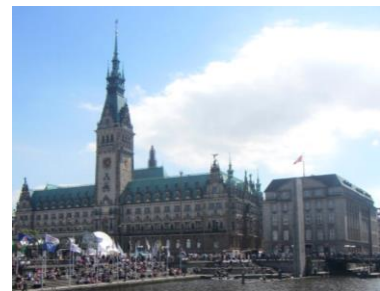
ディエフ城



聖ピーター教会(ゲント)



ベギン会修道院(フルージュ)



ハンブルグ市庁舎

形をしていると言っていました。聖母大聖堂（ブルージュ）、ここにミケランジェロの聖母子像があります。これは世界遺産になっているベギン会修道院。さきほども出てきましたがディエップのお城、ハンブルグの市庁舎。昔の施設をそのまま使っているというのはやはり使い勝手は悪いだろうと思うのですが、彼らの一つの哲学があるんでしょう。



ベルリンですが、ツェツィーリエンホーフ宮殿の、ここが 1945 年の 7 月にポツダム会議が行われた部屋です。ここはブランデンブルグ門なんです。これは確か、東ドイツ側の壁です。これは壁を壊しているところ、これは乗り越えているところです。なぜかベルリンの地下鉄の中にモニターがあって、これがテロップで流されているんです。これを観光客に見せるためなのか、東西ベルリンがいっしょになったという歴史的なものをベルリン市民にいつも見せたいという思いがあったのか分かりませんがずっと流れていました。皆さんで壁の一部を見に行きましたが、ここも観光名所的な感じになっています。これが昔、東ドイツと西ドイツの間にあった検問所で、この写真がソ連の軍服を着たおじさん、これはアメリカの軍服を着たおじさんですね。こちらに行くとソ連サイド、東ドイツにいき、こちらに行くと西ドイツに行くんでしょう。「あなたはこれからソビエト側に行きますよ」と書いてあったかな。看板にこういう表示がある歴史的なところです。

文化に触れる① 絵画

マルロー美術館(ル・アーフル)



睡蓮(クロード・モネ)

聖母教会(フルージュ)



聖母子像(ミケランジェロ)

ノートルダム大聖堂(アントワープ)



三連祭壇画(ルーベンス)

聖ハーフ教会(ゼント)



神秘の子羊(ファン・アイク兄弟)



夜警(レンブラント)



牛乳を注ぐ女(フェルメール)

文化に触れるということですが、美術館とか教会でいっぱい絵画を見ました。マルロー美術館ではモネの名画睡蓮を実際に見ました。アントワープのノートルダム大聖堂ではキリストがルーベンスの磔から降ろされるところの絵を見ました。「フランダースの犬」で少年ネロとパトラッシュがこの前で息を引き取った。ルーベンスにあこがれて画家を夢見た少年ネロがルーベンスの「キリスト降架」の絵を見たいと言って、ここにいつも来ていたという場所です。聖ハーフ教会の「神秘の子羊」、これはちょうど修復中でしたので見られなくて写真だけ飾ってありました。それからミケランジェロの聖母子像、アムステルダム

文化に触れる② 食事とお酒



シードル(リンゴ酒)



ローマ時代の版図(117年AD)

の美術館ではレンブラントの「夜警」とあまり作品が多くないフェルメールの作品をいくつか見ました。先般の「港と文化」も「絵画とみなと」ということでやらせていただきました。

文化の2は食事とお酒。今日はこのあと、シードルというリンゴのサイダーを用意しましたので、向こうの人は

ビール代わりに飲むようですから中村先生のご説明だと、ローマ人がブドウが採れない、したがってワインが作れないところを版図に広げなかったということですが、AD117 年の版図で見ると、なぜかノルマンディからベルギーまで版図に入っているんですね。だからこの辺も版図に入ったんだけど、今はアイスワインとか作れますが、いまでも一般的こういうものが飲まれるということです。結構、飲めました。向こうで飲むと一本このくらいの瓶で 500～600 円ですかね。今日買ったものも 1 月 2 日に初詣に行ったら帰りに寄ったスーパーに 600 円で売っていたので現地と同じくらいだなと思って早速買ってお持ちしました。

文化に触れる② 食事とお酒



シーフード(一人前)



豚のすね肉(シュハイネクハセ)



超デカイエクレア



食後のデザートに
アイスクリーム 3個!



バケツ一杯のアムール貝



小生は半分弱でギブアップ
因みに、団員の中で4人が
完食 スゴイ!



○ホワイトアスパラガス



○ニシンのフライ



○定番のソーセージ

食べ物ですが、いろいろ食べましたがおいしいものもありましたが、大量に出るというはどうもという印象です。これはシーフード、何から何まで入っていてこれが一人前、ムール貝もバケツ 1 杯出て来る。たぶんみんな食べた人はいないんじゃないかと思います。ハンブルグだったかな、ドイツ料理で有名な豚のすね肉、私はこれだけ食べてギブアップしました。しかし、28 人のうち 4 人は完食をしましたね。若い人もいましたが年配の人もいましたね。写真で見ると分かりませんが、このエクレアがでかい。なにしろデザートがすごくて、欧米人というの

は甘いものが好きなんだなあと思いますがアイスクリームも 3 個出てきます。ただ、白いアスパラガスとかソーセージ、じゃがいも、ニシンのフライ、こういうものはやはり口にあいましたので、○をつけてあります。

最後に団長を務められた中村先生の語録を紹介します。一休みをしている時にいろいろお話を聞くんですが、60 年近く学生を見ていて、伸びる学生というのは性格が明るくて良くしゃべる。しゃべりすぎるのはダメ。好奇心が旺盛。人並に礼儀をわきまえている。こういう人間は伸びる。ただ、これは必要条件で、あとは本人の努力次第。老いのシグナルというのは若干違います。

私のメモを見ていたら間違っていました。55 歳から人の名前が出てこない。次は 65 歳からなんですが、会議中に居眠りをする。トイレが近い。70 代ぐらいになると、話が長くなる。自慢話をする。おんなじことを繰り返す。80 代になると下げる前に出ちゃう。よくよくメモを見ると書いてありました。

調査を終えての私の印象ですが、さきほどお話したように、やはりヨーロッパは石の文明圏で、日本とかアジアは木の文明圏だと私は思っています。やはり歴史的な建造物が戦火に合わない限りはしっかり残る。さきほど市庁舎に使っている例とかいろいろな形で日常的にも利用されているし、それを見に来る観光客も多い。ただ、そういうものを地元の人がきちっと自分で認識をして観光のために活用している。日本の地方都市にもそういうものはいくらでもあるだろうと思うんですが、なかなかそういう認識をしていないんじゃないか。こういうことが地方創生にもやはり掘り起こしていかなければいけない考えかなと思います。もう 1 つはさきほどもちょっと触れましたが水面が閘門の中にあるので静穏だということもあるんでしょうが、水際近くに行ってもそれほど危なくない。日本の場合だと、そういう所に常に安全性とか管理者の瑕疵を問われるということもあるんでしょうね。やはり、水際線と人間の距離が近いなと思います。市民の水面に対する意識が高いのではないかと思います。ハンブルグの再開発でもそうなんですが、水面を極力残すという計画づくりというのも皆さんがちゃんとわきまえているというか、こういうことがコンセプトになるということにあんまり反対がでな

中村語録を一つ二つ

其の一：将来伸びる若者の共通点

- ①性格が明るいこと
- ②好奇心が旺盛なこと
- ③人並みに礼儀をわきまえていること

注：あくまでも必要条件であり、あとは本人の努力次第



其の二：老いのシグナル

50代になると、人の名前が出てこない

60代になると、会議中に居眠りをする、トイレが近くなる

70代になると、話が長くなる、何度も同じことを繰り返す

80代になると、トイレの後チャックを上げるのを忘れる

90代になると、チャックを下げるのを忘れる ???

◇◆◇第 84 回ウォーターフロント研究サロン◇◆◇

いんではないかと感じます。ということで、ちょうどお時間になりました。御静聴ありがとうございました。