

# ゲイトウェイ都市・ケープタウンの都市特性

— 小樽との類似点を中心として —

寺谷亮司\*

## 1. はじめに

「まるで小樽にそっくりだ。」と、私は思わず叫んでいた。1994年3月26日、南アフリカ共和国の港湾都市ケープタウンの象徴、テーブルマウンテン (Table Mountain) に登ったときのことである。眼下に広がるケープタウンの市街景観は、天狗山から見た故郷小樽のそれと余りに酷似していた。さらに、都市発達史や都市機能などの都市特性をみても、両都市には多くの共通性がみられる。以下本稿では、第1表に示した項目に関して、ケープタウンと小樽の都市特性を述べることにしたい。

## 2. 地勢・都市景観

まず、両都市の地勢を地形図で確認しよう (第1、

2図)。両地形図の類似点すなわち両都市の共通した地勢としては、北西に大きく開いた湾 (テーブル湾、石狩湾) の南西岸に中心市街地・港湾が位置すること、港湾は、その湾に向かって、北東方向に港口を広げていること、中心市街地は、海に面した北東方向を除く三方を山地で囲まれた閉鎖的地形であること、中心市街地南西端の背後に、ロープウェイ施設をもち、市街地を見降ろす展望台の所在 (Table Mountain, 天狗山) などが指摘できる。

それぞれの展望台からみた市街地景観は、写真1、2に示される。写真1によれば、Table Mountain から見降ろす正面のケープタウン市街地は、まず直下にロープウェイ、目を遠くに転ずるにつれ、山麓の住宅地、そして緑地帯が鮮やかな2つの公園<sup>1)</sup>、その向こうに

第1表 ケープタウンと小樽の類似点

項目	ケープタウン	小樽
① 地勢・景観 前面に広がる湾 斜面に広がる都市景観	Table Bay Table Mountain からの市街景観	石狩湾 天狗山からの市街景観
② 港湾機能によるゲイトウェイ都市としての成立	ヨーロッパとアジアを結ぶ中継地、その後南ア共和国の開拓拠点、土産品(羊毛、鉱産品)などの輸出港	北海道の開拓拠点、石炭、農産物などの移輸出港
③ 先駆的鉄道の開通	南ア共和国最初の本格的鉄道の始発駅(1863年, Wellington までの92km)	北海道最初の鉄道の始発駅(1880年, 札幌までの35.9km)
④ 経済機能全般の低下・衰退	経済的中心は、Johannesburg へ移る。	経済的中心は、札幌へ移る。
⑤ 港湾機能の低下・衰退  流通港としての地位低下  新規人工港湾の近接立地	1860年代 Port Elizabeth, そして East London, 1900年代には Durban が最卓越港湾となる。 北方110kmの Saldanha 湾に、鉄鉱石輸出専用施設が完成(1980年)	苦小牧が最卓越港湾となる。  東方約25kmに石狩湾新港建設(1982年供与開始)
⑥ 近年のウォーターフロントの開発と観光ゾーン化	最古の港湾地区(VAW地区, 83.2ha)に複合商業施設、観光施設など、多様な施設が集積。	石造倉庫群の店舗化、歩道整備による運河地区の観光ゾーン化。小樽築港周辺地区の再開発も進行中。
⑦ ②繁栄、④その後の停滞に伴う古い町並みの残存	Malay Quartter など	かつてのウォール街など
⑧ ワイン醸造業	周辺は、アフリカ全体の8割を産するワイン醸造地域	北海道最大ワイナリー「小樽ワイン」の存在

\*愛媛大学法文学部



第1図 ケープタウンの地勢

(1/5万地形図「Cape Town」(1990)を60%縮小,

V : VAW地区, st : ケープタウン駅, Table Mountain Cablewayを示す。)



第2図 小樽の地勢

(1/5万地形図「小樽東部」(1992)・「小樽西部」(1991)を60%縮小,

C : 小樽築港駅周辺地区, st : 小樽駅, 天狗山ロープウェイを示す。)

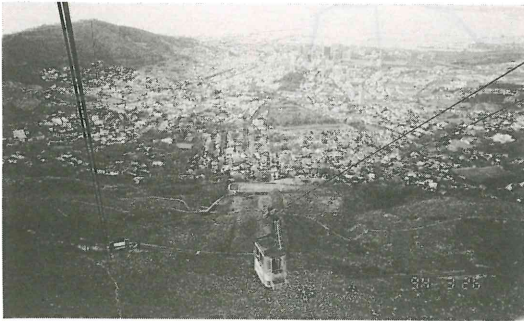


写真1 Table Mountain からみたケープタウン市街  
(1994.3.26., 寺谷撮影)

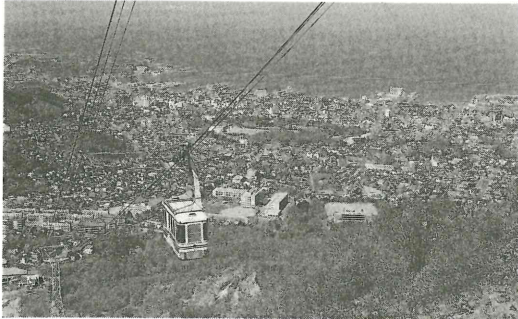


写真2 天狗山からみた小樽市街  
(出典：小樽市 (1994))

鉄道駅と高層ビルが目立つ都心、埠頭など港湾施設、さらにテーブル湾の海面、そして対岸が見渡せる。同様に、天狗山からの小樽市街景観は、順に天狗山ロープウェイ、山麓住宅地、小樽公園、鉄道駅・都心、港湾施設、石狩湾、対岸と続き、土地利用・建物用途の配列まで一致する(写真2)。さらに、正面右手(市街地東方)のやや広い港湾地区(Foreshore 地区、小樽築港地区)の存在、正面左手(市街地西方)のなだ

らかな山相(Signal Hill, 手宮富士・手宮公園の丘)など、陸側から展望する両都市の景観は、驚くほど類似している。

ただし、海側からみた両都市の景観は、背後のTable Mountain と天狗山の山相の違いを反映して、その印象は大きく異なる。すなわち、Table Mountain は、標高約 1,000m と高く、植生はほとんどない岩山であり、平らな山頂の形状と絶壁が特徴的である(写真3)。

### 3. 都市成立史

ケープタウンおよび小樽の都市成立の背景としては、港湾機能およびその地理的位置が果たした、新開地(南アフリカ、北海道)と旧開地(ヨーロッパ、本州)を結合するゲイトウェイ機能が指摘される。

すなわち、ケープタウンの港湾都市としての成立は、1602年、ヨーロッパとアジアを結ぶ東洋航路の中継基地として、「オランダ東インド会社」のリーベックが上陸したことに始まる。その後、南アフリカへのヨーロッパ人の入植者が増加し、内陸部の開発が進行するにつれ、ケープタウンは、南アフリカへのゲイトウェイとして、ダイヤモンド、金、羊毛、綿花などの鉱産・農産資源の植民地貿易移輸出港として重要となった。このように、ケープタウンは、Vance (1970)の卸売業モデル(Mercantile Mode)<sup>2)</sup>の説明のように、まず新開地沿岸に、ヨーロッパ経済との結合点として建設され、やがて新開地の開発に伴い、土産物資の集散地、卸売業中心地へと発展したのである。

一方、小樽の場合も、本州と北海道を結ぶ長距離交易機能に基づき、ゲイトウェイ都市として立地した。1869年、開拓使は手宮地区に海官所を設置し、小樽は、

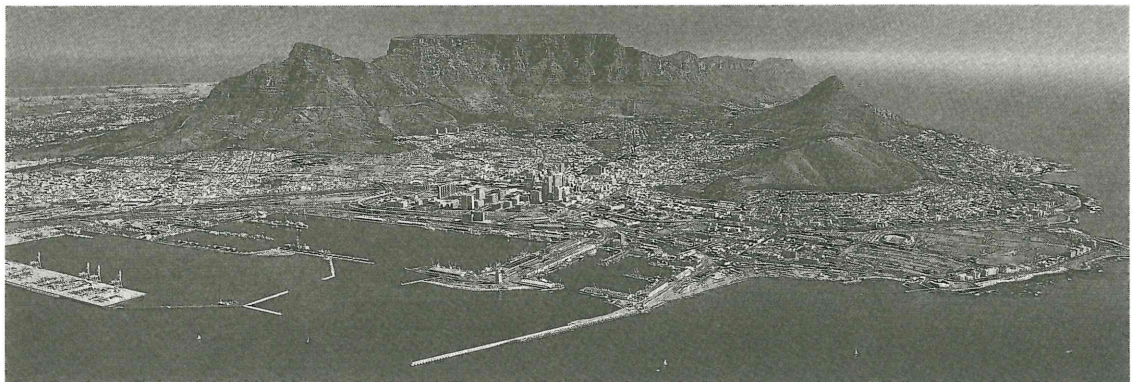
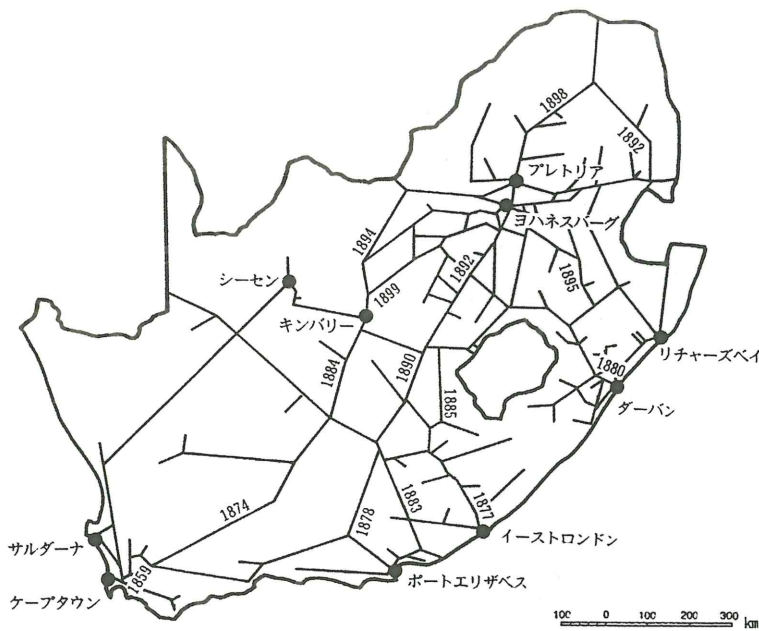


写真3 海からみたケープタウン(正面が Table Mountain)

(出典：絵葉書)



第3図 南アフリカ共和国の現在の鉄道網と幹線の建設開始年次  
(資料：R.S.A. (1988), Oliver and Anthony (1994))

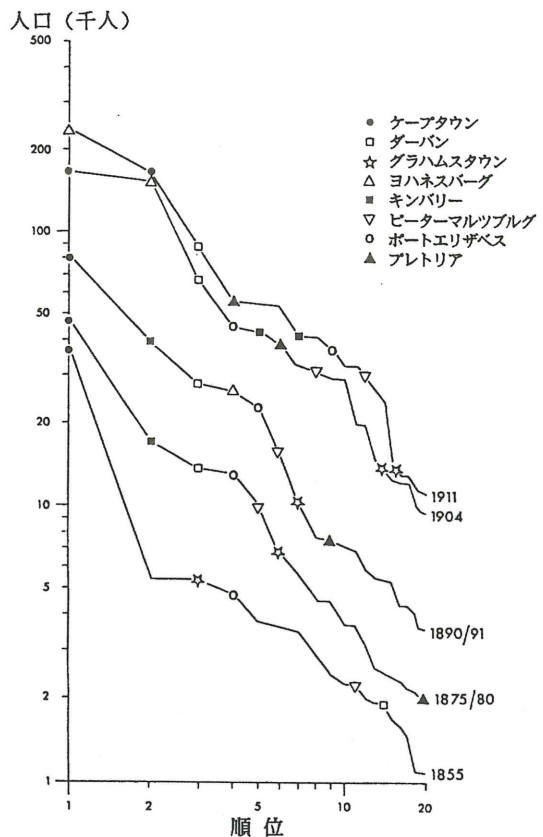
本州と結ぶ港湾としての地位が決定づけられた。明治中期になると、小樽は函館とともに北海道の卸売商圏を二分し、さらに内陸部へ鉄道が進展すると、函館の商圏を徐々に蚕食した(川口, 1935)。とりわけ、大正期以降は、豆類などの穀類輸出で賑わい、小樽の穀類相場がロンドンの市場相場を左右するまでいわれたのである。

#### 4. 先駆的鉄道の開通

南アフリカ共和国および北海道の初期の鉄道は、ゲイトウェイ都市であるケープタウンおよび小樽を基点とし、鉱業地域と結合する目的で建設が進められた。

南アフリカ共和国の本格的な鉄道建設は、1859年にケープタウンーウェリントン間(92km)で始まり、1863年に開通した<sup>3)</sup>。鉄道建設はその後、1867年のキンバリーでのダイヤモンド、1886年のヨハネスバーグ近郊での金鉱脈の発見によって、一挙に促進された。ケープタウンからの鉄道路線は、1885年キンバリーへ、1892年ヨハネスバーグへ到達した。このように、南アフリカ共和国の幹線鉄道は、主要4港湾(ケープタウン、ポートエリザベス、イーストロンドン、ダーバン)と内陸の鉱業地域を結合する路線として、ほぼ1900年までに完成した(第3図)。

一方、北海道最初の鉄道は、1880年に手宮(小樽)ー



第4図 南アフリカ共和国の都市順位規模曲線  
(出典：Christopher (1984))

札幌間 (35.9km) が、わが国 3 番目の鉄道路線として開通した。次いで、82年札幌－幌内間、88年幌内－幾春別間、91年岩見沢－歌志内間が開通をみた。これら初期の鉄道路線は、石炭搬出を目的として、炭鉱と移出港・小樽を結んだといえる。

5. 経済機能全般の低下・衰退

ゲイトウェイ都市の典型的な位置は、新開地の玄関的位置、すなわち旧開地に近い新開地の縁辺である。開拓当初は有利に作用するこの地理的位置は、後年開拓が進行するにつれ、開拓地域への近接性の低さという不利な条件に転化する。このため、初期に保有した卓

第 2 表 南アフリカ共和国における都市圏別製造業付加価値額、雇用従業者数シェア(1979年)

都市圏名	付加価値額(%)	雇用従業者数(%)
首都圏(PWV地域)	53.1	45.4
ダーバン・パイנטOWN	12.5	13.6
ケープタウン	8.8	10.8
ポートエリザベス・オイテンハーヘ	5.1	5.2
都市圏以外	20.5	25.0
合計	100.0	100.0

資料：1979 Industrial Census. (出典：R.S.A. (1988))

越的な経済機能は、後年他の新たな中心都市に移転し、ゲイトウェイ都市の経済機能は相対的に低下、衰退することになる。

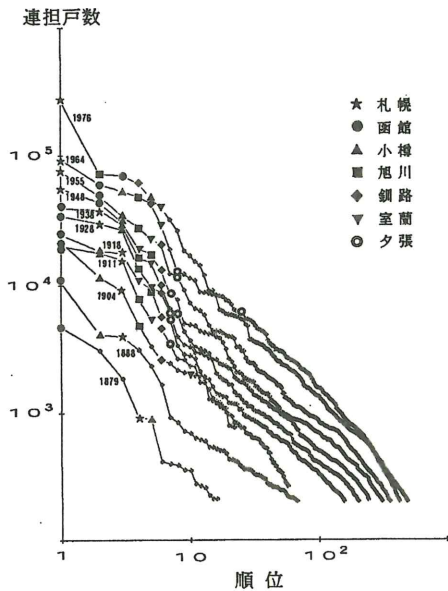
南アフリカ共和国において、人口首位都市であったケープタウンは、1911年にはその地位をヨハネスバーグに奪われる(第4図)。ヨハネスバーグは、都市としての基礎が築かれたのが1887年であり、わずか25年ほどで首位都市になった。それほど、鉱業の人口形成力、産業としての経済規模は大きかったのである。実際、1911年時点で、南アフリカ共和国の都市人口全体の約3分の1がヨハネスバーグ、プレトリアを含む首都圏(Pretoria-Witwatersrand-Vereeniging 地域、以下PWV地域と略)に集中していた(Christopher, 1984)。さらに、PWV地域は、一国の中心にとどまらず、周辺諸国を含む南部アフリカ全体の経済中心地域へと発展したため、ケープ地域との経済格差は一層増大しつつある。いま、1979年における製造業の付加価値額や雇用従業者数の全国シェアをみても、PWV地域はほぼ5割を占めるのに対して、ケープ地域は1割程度にすぎない(第2表)。

一方、第二次世界大戦以前の北海道主要都市の市街地連担戸数の推移をみると、小樽は、規模順位は第2位または3位の地位にあったが、函館および札幌とほぼ同規模であった(第5図)。さらに商業機能では、昭和初期の小樽の銀行預金高、手形交換高は、函館や札幌のそれらを上回っており、小樽は東京以北随一の商業都市だったといえる。戦後になると、衆知のように、小樽は、重要な商圈であった南樺太の喪失、経済機能の札幌への流出が顕著となり、札幌への人口・経済の極集中化が進行する一方、小樽の人口は近年でも減少傾向にある。

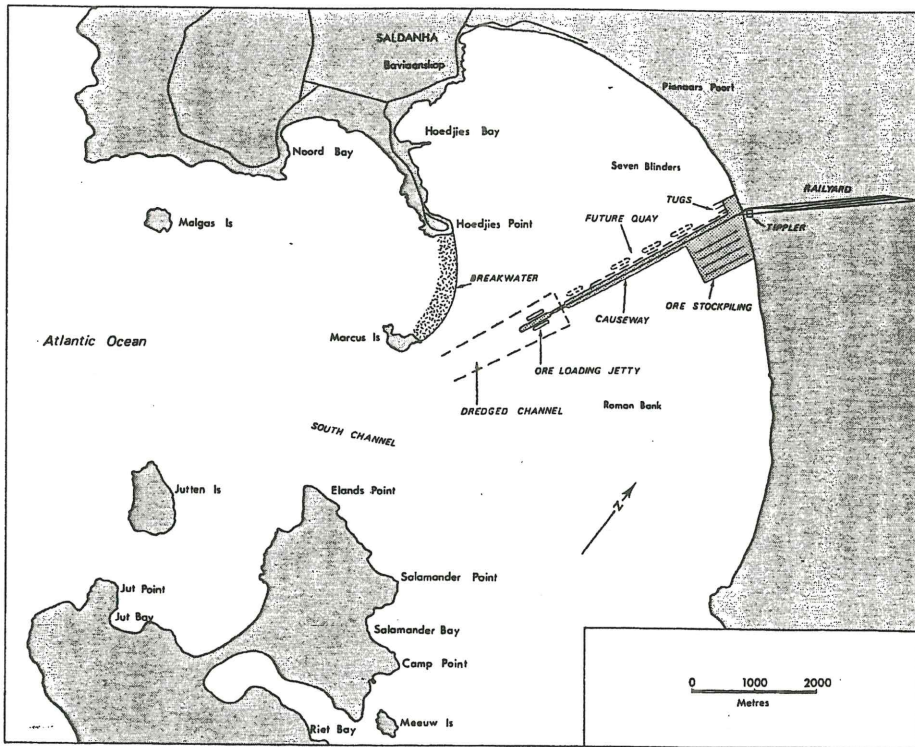
6. 港湾機能の低下・衰退

1) 流通港としての地位低下

ヨーロッパと南アフリカを結ぶゲイトウェイ機能に基づく、ケープタウンの港湾機能は、開拓フロンティアの内陸および東部への移動とともに、その初期の卓越的地位を喪失した。早くも、1860年には、当時の重要輸出品であった羊毛の移出額において、ポートエリザベスがケープタウンを抜いて首位となる(Christopher, 1982)。最重要港湾は、その後さらにイーストロンドンへ、そして最終的には、ダーバンへと移動する(第3図)。ダーバン港は、湾口砂州によ



第 5 図 北海道の都市順位規模曲線 (出典：寺谷 (1985))



第6図 サルダーナ港の鉄鉱石積み出し施設

(出典：Bureau for Economic Research of the Univ. of Stellenbosch (1973))

第3表 南アフリカ共和国主要7港湾の貨物取扱量 (1985年/86年)

港湾名	貨物取扱量(トン)	構成比(%)
リチャーズベイ	46,660,196	49.2
ダーバン	25,147,693	26.5
サルダーナ	10,597,368	11.2
ポートエリザベス	6,341,862	6.7
ケープタウン	4,524,958	4.8
イーストロンドン	1,511,276	1.6
モーゼルベイ	48,111	0.1
合計	94,831,464	100.0

(出典：R.S.A.(1988))

て船舶の入船が困難であったが、1880年代の港湾工事終了後まもなく、貨物取扱量が国内最大港となった。これら各港湾の地理的位置から知られるように、首都圏の確立とともに、首都圏により近接する港湾が、順次その経済的な重要性を増加させていったのである。

近年では、流通における商物分離、コンテナ化など港湾施設の大型化が顕著となった。南アフリカ共和国では、1970年代に、サルダーナに鉄鉱石、リチャーズベイに石炭の輸出専用港施設および専用鉄道が建設さ

れた(第3図)。このため、近年の港湾別貨物取扱量は、首位がリチャーズベイ、第2位ダーバン、第3位サルダーナ、第4位ポートエリザベス、第5位ケープタウンの順となっている(第3表)。

一方、小樽港の港湾機能の変遷をみると、第二次世界大戦以前は、上述のように、ヨーロッパ向けの穀類輸出港、南樺太と道内の過半を商圏とする商港として繁栄していた。戦後になると、わが国における経済核

第4表 北海道主要7港湾の貨物取扱量構成比 (%)

港湾名	1965年	1994年
苫小牧	2.2	41.9
室蘭	47.2	29.1
釧路	13.3	12.4
函館	5.6	8.2
小樽	13.8	2.1
留萌	5.1	1.8
稚内	2.2	0.5
他港湾	10.6	4.0
合計	100.0	100.0

資料:1965年は函館税関調べ(出典：奥平・南(1966))、1994年は「北海道運輸要覧」

心地域としての太平洋ベルト地帯の確立、重要な商圏であった南樺太の喪失によって、日本海沿岸に位置する小樽港の港湾機能は相対的衰退を余儀なくされた。戦後における北海道の最多貨物取扱量港湾は、太平洋岸の室蘭港、さらには、札幌圏により近接し、1963年供用開始の人口掘込港湾・苫小牧港へと変化した（第4表）。

## 2) 新大規模人工港湾（サルダーナ港、石狩湾新港）の近接立地

サルダーナ湾は、ケープタウンの北西約110kmに位置する。1970年、南アフリカ政府は、国営鉄鋼公社（ISCOR）の拡張計画<sup>4)</sup>を発表し、その主要事業が、シーセン鉄山の開発、シーセーサルダーナ間（861km）の鉱石輸送鉄道の建設、サルダーナ湾の鉱石積出し施設の建設であった（第3図）。こうした鉄道新線の距離の長大さや運行列車の巨大さ<sup>5)</sup>にも驚かされるが、サルダーナ湾の鉱石積出し施設も大規模なものである。港湾工事は1973年に始まり、1980年に最初の積み出し船が出航した（R.S.A., 1988）。港湾施設の概要をみると、鉄道操車場（Railyard）に隣接して30haの貯鉱場（Ore Stockpiling）があり、そこから長さ2.3kmの突堤（Causeway）が海に向かって伸び、先端部には25万tの運搬船2隻が停泊可能な鉱石積出し栈橋（Ore Loading Jetty）が建設された（第6図、写真4）。その他、1時間当りの鉱石運搬能力が8,000トンを超える無蓋貨車（Ore-wagon）の操車、運搬船への積み込みなどは、すべてコンピューター管理で行なわれる。

一方、石狩湾新港は、小樽中心部から東方約25km

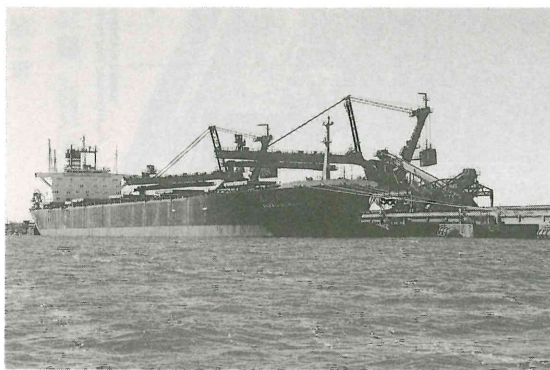


写真4 サルダーナ港で鉱石積出し中の日本船  
（1994.3.27., 同行の梅津謙氏撮影）

の位置にある。石狩湾新港は、1972年に閣議決定された「第3期北海道総合開発計画」において開発が決定され、翌73年より工事が始まった。1982年に東埠頭の一部分が供用開始となり、取扱貨物量は、82年0.9万トン、88年27.8万トン、95年226.5万トンと漸次拡大傾向にある。

これら大規模港湾の新設は、ケープタウン港および小樽港の既存港湾地区では、バックヤードの不足など、大型港湾施設の開発がもはや可能でなかったことを背景としている。また当然ながら、大規模港湾の新規立地は、ケープタウンおよび小樽港が従来取り扱っていた貨物の一部を取り扱うことによって、両港の港湾機能の低下をもたらすものとなる。

## 7. ウォーターフロント地区の再開発

近年ケープタウンで再開発事業が最も活発なのが、ケープタウン港のほぼ北西端に位置するビクトリア&アルフレッドウォーターフロント（以下V A Wと略記）地区である（第1図）。当該地区に前面するVictoria Basinは、ケープタウン最古の船溜りであり、ケープタウン港発祥の地でもある。しかし、ケープタウン港の主要施設が、Duncan Dock（1945年完成）、さらにBen Schoeman Dock（1977年完成）と南東側に拡大・移動するにつれ、V A W地区は、倉庫群、石油タンクが残存し、漁船のみが出入りする時代遅れの歴史的港湾地区となっていた（Kilian and Dodson, 1995）。地区面積83.2haの再開発事業は、1988年設立の第三セクター会社（Victoria and Alfred Waterfront Company）を中心として、1990年に開始された。その開発コンセプトは、ポストモダン主義に依拠し、単一特化機能ではなく、多様な機能を集積させることによって、港湾のもつ美的、歴史的属性を開花させようとするものであった。実際の施設配置の概要をみると、複合商業施設（Victoria Wharf, 店舗面積26,500, 1992年完成）、復元されたヴィクトリア時代の建造物（Old Clock Tower, Old Port Captain Buildingなど）、博物館（South Africa Maritime Museum）、ホテル、オフィス、遊覧船乗り場、多くのレストラン、居酒屋、喫茶店など多彩である（第7図）<sup>6)</sup>。なお、私の訪問時も、造成中の敷地や建設中の建物が散見され、再開発事業は現在も進行中である。

同様に、小樽においては、まず1973年以降、小樽運河の再開発問題が浮上し、市民、行政、経済界が激し





く議論を重ねた。最終的には、運河の南半分について、幅40mのうち20mのみを水辺として残し、埋立部分には車道と遊歩道を建設することで決着した。工事は、1984年に始まり、86年終了した。歩道整備に加え、運河沿い石造倉庫群の店舗化、ヘドロの除去による水質改善などの結果、現在の運河周辺は、かつての鄙びた空間から、観光客が年中闊歩するウォーターフロントへと変身した。さらに、小樽築港駅周辺地区では、より大規模なウォーターフロント再開発事業が、目下進行中である(第2図)。計画によれば、旧国鉄貨物ヤード使用地約22haを中心とした55haの区域に、大型商業施設、ホテル、娯楽施設、研究施設、公園、中高層住宅などの複合施設が地区ごとに整備される予定である。マイカル(旧ニチイ)グループの開発になる大型商業施設のみみても、その規模は国内第2位となる(店舗面積98,000㎡)ほど大きい<sup>7)</sup>。

## 8. おわりに

本稿では、ケープタウンの都市特性を、小樽との類似点を中心に、概括的に述べてきた。その要点は、第1表に掲げたので、繰り返すことは省略したい。ただし、第1表に掲げ、本稿で言及できなかった両都市の類似点としては、①かつての繁栄とその後の経済的停滞に伴う古い街並みの残存、②ワイン産業を始めとする醸造業が盛んなこと<sup>8)</sup>などもある。

本稿で最も強調したかったことは、当初有利に作用した地理的位置が、内陸地域の発達に伴い、それら後背地域への近接性の低さという不利な条件へと転化し、経済的機能が低下・衰退するという、ゲイトウェイ都市としての同じ運命を、ケープタウン、小樽の両都市がたどった点である。南アフリカ共和国の都市群について、本稿で示した項目のより詳細な分析、考察は、今後の課題としたい。

## 注

1) 手前が台形状のやや広いDe Waal Park, 向こうがやや細長いCompany's Garden。前者は、1895年に一般に開放され、かつての市長の名をとって命名された公園であり、園内は、樹齢100年をこす樹林におおわれ、モルテノ貯水池(1877年完成)、ホフマイヤー地下納骨堂などもある。後者は、ケープタウン最初の白人リーベックのかつての野菜農園の一部であり、園内には、リーベック夫妻の銅像、1781年からの日時計、温室、バラ園などがある。

- 2) 国松訳(1973)では、239～247頁にモデルの説明があり、240頁には中心地理論と対比して、5段階の歴史的発達過程を示したモデルが図化されている。
- 3) 正確に言えば、南アフリカ共和国の最初の鉄道は、わずか3.2kmであるが、1860年のダーバン-ポイント間の開通である(R.S.A.(1988))。
- 4) 1976～85年の10年間に、鉄鋼の年生産量を1,050万トンに増産するとした。そのためのサルダーナ製鉄所の設備機械の調達に神戸製鋼、さらに資金源としてのシーセン鉄鉱石は、年生産量の半数以上(たとえば1979年以降は年産1,900～2,000万トンのうち1,100万トン)を日本が買い取る契約を結ぶなど、日本との関係は深い(北沢, 1986)。
- 5) 鉄道線の建設は1963年に始まり、1975年から列車の運転を始めた。標準列車は、CR型鉄鉱石車210両で編成され、総重量21,840トン、全長は機関車3両を入れて2,210mに及ぶ。運行回数は、7時間ごと、すなわち毎週24本である(本島, 1980)。
- 6) 南アフリカ共和国の諸都市では、とりわけ1991年のアパルトヘイト根幹法全廃以後、黒人などの流入により、旧都心の治安悪化が顕著となった。このため、ケープタウンにおけるV.A.W.地区の再開発事業は、ほとんどの進出日本企業の事業所が旧都心から移転したヨハネスバーグのサントン(Sandton)地区などと同様、新たな白人中心のC.B.D.形成の意味合いも指摘する必要がある。
- 7) 店舗面積は、1996年9月の大規模小売店舗審議会で確定した。当該複合施設は、施設の全体計画が96年末でもまとまらず、オープン予定日が当初の98年9月1日から半年遅れの99年3月にずれ込む見込みである(北海道新聞1997年3月22日)。
- 8) ケープタウンは、南アフリカ共和国の近代ビール産業発祥の地であり、周辺は、アフリカ全体の生産量の約8割を産する大ワイン産地である。小樽は、旭川とともに、日本酒醸造元が集中する北海道の酒都であり、「小樽ワイン」で知られる北海道最大ワイナリー「北海道ワイン(株)」が所在する。なお、南アフリカ共和国の酒類事情や酒類産業については、寺谷(1997a, b)を参照されたい。

## 引用文献

- 奥平忠志・南時久(1966):「北海道の港湾都市4つの比較研究」, 東北地理, 18, 62～69.
- 小樽市教育委員会(1994):『わたしたちの小樽』(小学校3, 4年生用社会科副読本), 175ページ.
- 川口丈夫(1935):「北海道地方都市経済圏の研究(二)」, 地理学, 3, 1515～1525.
- 北沢洋子(1986):「アパルトヘイトへの日本の加担」, 平和研究, 11, 104～114.
- 寺谷亮司(1985):「北海道における市街地網の変遷—明

治から現在まで」, 東北地理, 37, 239 ~255.

寺谷亮司(1997a) : 「南アフリカ共和国のワイン産業」, 愛媛大学法文学部論集 (人文学科編), No.2, 175~210 .

寺谷亮司(1997b) : 「南アフリカ共和国の酒風土(1)・(2)」, 日本醸造協会誌, 92, 36~45・128~137.

本島三良(1980) : 「南アフリカの狭軌2万トン巨大列車」, 鉄道ジャーナル, 165, 116~120.

Bureau for Economic Research of the Univ. of Stellenbosch (1973) : *Greater Saldanha and the Development of the Western Cape*, The Syfrets-UAL Group, Cape Town, 111p.

Christopher,A.J. (1982) : *South Africa*, Longman, New York, 237p.

Christopher,A.J.(1984) : *South Africa: The Impact of Past Geographies*, Juta & Co, Cape Town, 108p.

Kilian,D. and Dodson,B.(1995) : The Capital See-saw: Understanding the Rationale for the Victoria and Alfred Redevelopment, *The South African Geographical Journal*, 77, 12~20.

Oliver,R. and Anthony,A.(1994) : *Africa since 1800*, fourth editions, Cambridge Univ. Press, Cambridge, 308p.

R.S.A.(1988) : *Offical Yearbook of the Republic of South Africa*, thirteen edition, Pretoria, 831p.

Vance,J.E.Jr. (1970) : *The Merchants' World: The Geography of Wholesaling*, Prentice-Hall, Englewood Cliffs, New Jersey. (ノブンス, J.E.著, 国松久弥訳(1973) : 『商業・卸売業の立地』, 大明堂, 273 ページ) .