

# アメリカ・オレゴン州 ポートランド市のまちづくりの歴史 町の形成～1970年代初め

畢 滔 滔

## はじめに

今日、ポートランド市は、市民参加型まちづくりが進み、独自性と革新性に富むまちづくり政策によって、クオリティ・オブ・ライフの高い都市として、全米でも代表的な存在となっている。しかし、同市のまちづくりの手法、さらにその結果として策定された政策は、最初から一貫してこのような形であった訳ではない。1970年代はじめまで、製造業が発達することがなかった同市において、ポートランド市当局は、他の米国都市の政治家・官僚と同じように、高速道路建設やアーバンリニューアル（Urban Renewal）事業などの公共事業を実施することで、雇用創出と経済発展を図ろうとした。このような都市開発・経済発展に関する政策は、同市のまちづくりに大きな影響を及ぼした。さらに興味深いことに、ポートランド市当局と市民は、他の米国都市以上に、都市計画づくりを外部専門家に任せていた（Abbott, 1983）。その結果、1970年代はじめまでにポートランド市で実施されたまちづくり事業のほとんどは、独自性も革新性も乏しいものであった。例えば、この時期ポートランド市が実施した交通システムの整備事業は、今日世界中で賞賛されているような、公共交通や歩行者の利便性を図るものではなく、もっぱら自動車交通の利便性をはかるものであった。また、1950年代以降、ポートランド市当局は、アメリカの多くの都市と同じように、都心部の南部にあった伝統的な住区（neighborhoods：住宅街とその近隣の商店街）サウス・ポートランド（South Portland）を「荒廃地区」

とみなし、アーバンリニューアル事業の実施を通じて同住区を大規模に取り壊した。1970年代はじめ、自動車交通量が多いポートランド市都心部では大気汚染が深刻化し、都心南部の伝統的な住区の半分以上が消滅した。しかし、皮肉なことに、大規模なアーバンリニューアル事業が実施されたにもかかわらず、都心部における小売業の売上は減少の一途をたどった。1970年代はじめのポートランド市都心部の姿からは、市街地に伝統的な住宅街や商店街が分布し、発達した公共交通網や自転車道によってそれぞれの街が結ばれる今日の様子を想像することなどできないであろう。

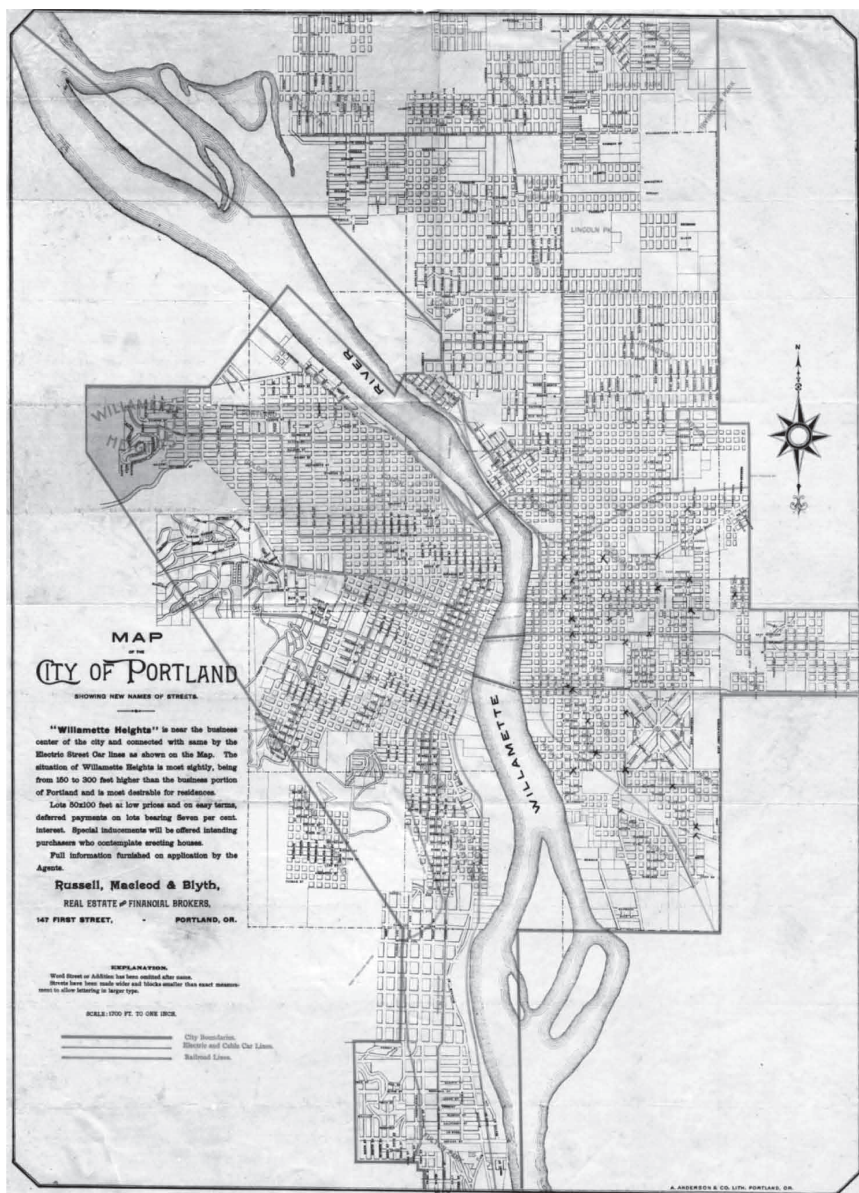
本稿では、1970年代はじめまでのポートランド市の歴史を説明し、経済成長ばかりを追求し、外部専門家に任せきりにされていた同市のまちづくりの特徴を明らかにする。本稿の構成は次の通りである。第1節では、第二次世界大戦勃発までのポートランド市のまちづくりの特徴を明らかにした上で、不動産業者による投機と自動車の普及がまちの形成と変化に大きな影響を及ぼしたことを指摘する。第2節では、1943年にポートランド市当局から巨額のコンサルティング料で雇われたロバート・モーゼス (Robert Moses) について説明する。ニューヨークの公共事業責任者であったモーゼスは、ポートランド市当局からの要請を受け、第二次世界大戦後のポートランド市の都市計画を作成する役割を担った。第3節では、1950年代から70年代はじめにかけて、ポートランド市で実施された大規模なアーバンリニューアル事業「サウスオーディトリウム・アーバンリニューアル事業」(South Auditorium Urban Renewal Project) について説明する。都心部の伝統的な住区を「荒廃地区」と見なし、都市経済の発展を図るためにはこれらの住区を取り壊さなければならない、との考え方は、戦後多くの米国都市において一般的に見られた認識であった。本節ではポートランド市のまちづくりにおいてもまた、このような考え方が支配的であったことを明らかにする。最後に、本稿をまとめる。

## 1. 自動車の普及に合わせたまちづくり：町の形成～第二次世界大戦勃発

19世紀後半から第二次世界大戦勃発までの間、オレゴン州の経済は農業と林業に依存していた（Oregon State Planning Board, 1938）。1930年、オレゴン州の被雇用者のうち、20.0%は農業、13.8%は卸売・小売業、11.9%は林業・製材工場・木材家具工場、6.7%は輸送産業（海運・鉄道・その他の輸送手段）において雇用され、これらの産業はオレゴン州最大の雇用先であった（Oregon State Planning Board, 1939）。州の最大都市であるポートランド市は、コロンビア川（Columbia River）とウィラメット川（Willamette River）の合流地点に立地し、鉄道網の中心でもあった。そのため、同市では卸売および物流、小売業が発達した。ポートランド市は、オレゴン州の木材や小麦粉、果物をカリフォルニア州および東海岸の諸都市、さらにアジア諸国に輸出し、また、カリフォルニア州や米国東海岸の都市で製造された工業製品をオレゴン州に輸入する貿易都市であり、ポートランド港はオレゴン州最大の港であった（Oregon State Planning Board, 1939）。一方、ポートランド市の製造業が、卸売や物流産業ほど発達することはなかった。オレゴン州と同じように、同市の製造業は主に木材加工に依存していた（Gifford, 2002）。

19世紀後半から20世紀初頭にかけて、ポートランド市の産業の特徴は、同市の市街地の区画に大きな影響を及ぼした。ポートランド市の発展は、19世紀中盤ウィラメット川の西岸から始まった。川沿いの地区に住宅や埠頭、倉庫、オフィスが建てられ、馬車道が敷かれた。20世紀に入ると、ウィラメット川の氾濫から逃れるため、小売企業やオフィスは川沿いから西側へ、すなわち今日同市のダウンタウンにあたる場所へと移転した。ポートランド市の主要産業は商業であり、建物の多くは商業用物件であった。そのため、角地物件の人気は根強く、その分価格も高かった。大地主や不動産開発業者は、より多くの角地物件を作り出すべく、1ブロックの大きさを、長さと幅それぞれ200フィート（61m）の小さい規格に設定した。この1ブロックの規格は、ポートランド

図 1 1891 年ポートランド市の地図



出所：Oregon Historical Society, #bb008462.

市内の多くで採用され、同市において主流となった（図1）。こうした小さいブロックは、今日もなお、ダウントウン地区を含めてポートランド市内に広く残されている。ポートランド市のダウントウンにおける1ブロックの面積は、米国都市の中でも最も小さいものである（Keyes, 2012）<sup>1</sup>。

ポートランド市の産業とまちづくりに大きな変化が生じたのは、1910年代のことである。その要因は主に2つある。一つは、1914年パナマ運河の開通により、アメリカ東海岸と西海岸の間の貿易量が大きく増加し、ポートランド市のダウントウンに立地したポートランド港の混雑が深刻化したことである。これに加えて、大型化した貨物船が、川幅の狭いウィラメット川を運行することも難しくなった。そのため、ポートランド港は、徐々にポートランド市のダウントウン地区から離れ、同市の北部に位置するウィラメット川とコロンビア川の合流点の近くに移った。1915年になると、ダウントウンの埠頭を利用する船はほとんどなくなった（Ashbaugh, 1987）。1930年代、埠頭は取り壊され、代わりに洪水を防ぐための防潮堤が建設された（Dotterer, 1987）。

1910年代ポートランド市の産業とまちづくりに変化をもたらしたもう一つの、そしてより重要な要因は、第一次世界大戦後における自動車の普及である。自動車が普及したことで、ポートランド市における卸売と物流業の発展がさらに加速した。また、駐車場と高速道路の建設が盛んになった。1920年代、アメリカ西海岸を南北に縦断する高速道路 U.S. 99 号線と、大陸を東西に横断する高速道路 U.S. 30 号線が建設された。これらの2本の主要高速道路の合流地点に位置するポートランド市の、物流の中核としての地位はより一層強化された。一方、ポートランド市内の道路は混雑し、駐車場不足が深刻化した。1930年代、ポートランド市におけるウォーターフロントの空き地のほとんどは駐車場となった。また、数年の議論を経て、1940年、市内に高速道路を建設する「フロント・アベニュー・プロジェクト」（Front Avenue Project）が、ポートランド市の有権者投票によって可決された（Ashbaugh, 1987）。



写真1 拡幅されたフロント・アベニューと新たに建設されたハーバー・ドライブ（1944 年）



注：写真左の広い道路はフロント・アベニューであり、写真右の平行する道路はハーバー・ドライブである。

出所：Oregon Historical Society, #bb014320.

フロント・アベニュー・プロジェクトは、ウィラメット川の西岸沿いの79の建物と住宅を取り壊し（Lansing 2005）、西岸沿いの主要道路であるフロント・アベニューを拡幅した上で、ウィラメット川の防潮堤のすぐ脇に6車線の高速道路「ハーバー・ドライブ」（Harbor Drive）を建設するという計画であった。ハーバー・ドライブの建設費の70%はオレゴン州高速道路委員会（Oregon State Highway Commission）が負担し、残りはポートランド市が負担した（Lansing, 2005）。1943年、フロント・アベニュー・プロジェクトは完成した（写真1）。

高速道路ハーバー・ドライブが建設されたことで、ウィラメット川西岸を自動車で南北に走行する分には大変便利になった。しかしその一方、高速道路によってウォーターフロント地区はダウンタウン地区から切り離された。高速道路を横断しない限り、人々がウォーターフロントにアクセスすることができなくなったのである。ハーバー・ドライブの建設によりポートランド市のウォーターフロントがまるで陸の孤島ようになってしまったことは、次のエピソードにもはっきりと表れている。ローズシティとも称されるポートランド市では、1907年以降、毎年6月に市最大の祭りとして「ローズ・フェスティバル」(Rose Festival)が開催される。祭りの期間中、アメリカ海軍の軍艦が同市を表敬訪問し、市民が同軍艦に乗艦できることになっている。ハーバー・ドライブが建設されてから、それが取り壊される1974年までの間、軍艦が停泊するウォーターフロントへのアクセスを可能にするべく、ポートランド市当局は、祭りが近付く度にハーバー・ドライブの上に臨時の木造橋を建設しなければならなかったのである (Ashbaugh, 1987)。

## 2. ロバート・モーゼスとポートランドの戦後都市計画

### 2.1. 世界大戦とポートランド市のまちづくり

第二次世界大戦以前、商業と物流の中心として栄えたポートランド市では、製造業が大きく発展することはなかった。しかも、同市の製造業はもっぱら木材加工に依存していた。実際、1940年ポートランド市の産業別被雇用者数構成比を見ると、卸売および小売、輸送・通信産業の被雇用者数構成比が39%であったのに対して、製造業のそれは19%であり、同年製造業の産出額は、卸売年間販売額の40%にも達していなかった (1940 U.S. Census)。また、製造業の被雇用者数の内訳を見ると、最も被雇用者数が多かったのは木材加工・木製品製造の1万5610人であり、これは2番目に多い食品加工業5,365人の約3倍であった (Portland City Planning Commission, 1958)。

第一次世界大戦中、ポートランド市においても、コロンビア・リバー造船所（Columbia River Shipbuilding Corporation, CRSC）などの造船所が、連邦海運委員会（United States Shipping Board, USSB）が設立した緊急船舶公社（Emergency Fleet Corporation, EFC）からの受注を受けて船舶を製造していた<sup>2</sup>。しかし、1918年の終戦に伴い、EFCからの注文の多くはキャンセルされ、ポートランド市を含めて、米国ノースウエスト・コーストの造船所の多くは閉鎖された。結果として、同地域は深刻な不況に見舞われた。戦時中、ノースウエスト・コーストの造船所では約5万人の従業員が雇用されていたが、1921年ポートランド市とシアトル市の造船所の合計被雇用者は約1,000人にまで減少し（JHC/Columbia River Shipbuilding Corporation, 2002）、失業者が急速に増加した。1922年、CRSCは閉鎖され、そのオーナーたちは時価46万5000ドルの施設を売却しようとした（Hopkins 1994）。しかし買い手を見つけることができず、結局、利用できる機械を持ち出した後、施設を放置して立ち去った（Hopkins, 1994; JHC/Columbia River Shipbuilding Corporation, 2002）。第一次世界大戦後ポートランド市が経験した深刻な失業問題と経済不況は、同市の政治家とエリート市民に強い印象を残した。そして、第二次世界大戦中から戦後にかけて、彼らの手による同市の産業政策とまちづくり政策の策定に大きな影響を及ぼした。

1929年に生じた大恐慌により、米国と世界の木材需要は大きく減少した。このことも、木材供給・加工に依存していたオレゴン州とポートランド市の経済に深刻な打撃を与えた。1929年から1932年までの間に、オレゴン州の木材の輸出量は半減した。また、1929年に雇用されていた人のうち、実に37%が1932年には失業していた（Wells, 2006）。しかしその後、まるで第一次世界大戦期の歴史を繰り返すかのように、第二次世界大戦の勃発とともにポートランド市の経済は急速に回復した。またしても、この好景気は造船業だけにもたらされたものであり、同市経済の回復は造船業だけに支えられたものであった（Maben, 1987）。1936年、アメリカ議会は連邦海事委員会（U.S. Maritime



Commission) を設立した。同委員会は、1940 年から 1941 年にかけて、ポートランド市のコマーシャル・アイアン社 (Commercial Iron Company) とアルビナ造船所 (Albina shipyard)、ウィラメット・アイアン・アンド・スチール社 (Willamette Iron and Steel Company) に対して、防潜網布設船や掃海艇の製造を委託した。

第二次世界大戦中、ポートランド都市圏の経済に最も大きな影響を与えたのは、ヘンリー・カイザー建設会社 (Henry J. Kaiser Company) の創業者であるヘンリー・カイザーが設立した 3 つの造船所である。1941 年、連邦海事委員会は、トッド造船会社 (Todd Shipyards Corporation) とヘンリー・カイザー建設会社が合弁企業オレゴン造船会社 (Oregon Shipbuilding Company, OSC) を設立することを許可した。OSC は戦時中リバティ船を製造した<sup>3</sup>。OSC に加え、1941 年から 1942 年にかけて、カイザーはポートランド都市圏のバンクーバー市に 2 つ目の造船所を、さらにポートランド市のスワン・アイランド (Swan Island) に 3 つ目の造船所を設立した。2 つの造船所は、それぞれ小型護衛艦と T2 タンカーを製造した。

造船をはじめとした戦時産業の急速な発展によって、ポートランド市の経済には一時的な繁栄がもたらされた。しかし同じ時期、同市の政治家とエリート市民は、同市の現状と戦後の経済について大いに憂慮していた。まず、切迫した課題として、ポートランド市内では住宅不足が深刻化していた。カイザーが設立した造船所など、戦時工場で働く労働者がポートランド市に流入し続けた結果、ポートランド市の人口は 1940 年から 1943 年までのたった 3 年間で、30 万 5000 人から 37 万 4000 人へと 23% も増加した (Dresbeck, 2011)。1944 年 1 月、カイザーが設立した 3 つの造船所で働いていた従業員は約 9 万 1000 人であり、そのうち戦時中オレゴン州以外の州からポートランド都市圏に移住してきた人は 8 割を超えた (PAPDC, 1944a)。ポートランド市の政治家とエリート市民がとくに強い不満と不安を感じていたのは、同市においてアフリカ系アメリカ人が急増したことであった。戦時中生じた労働力不足により、それまで

アフリカ系アメリカ人に閉ざされていた雇用の機会が彼らに開かれるようになった (Nash, 1985)。カイザーの造船所が、アメリカの南部諸州からアフリカ系アメリカ人を多く雇用したことで、ポートランド市におけるアフリカ系アメリカ人の数は 1940 年の 2,565 人から終戦時の約 2 万 1000 人にまで増加した (Lansing, 2005)。戦時中、ポートランド住宅局 (Housing Authority of Portland, HAP) は、アフリカ系アメリカ人の住宅を白人の住宅から隔離する政策をとり続けた (Lansing, 2005)。

造船所の従業員をはじめとした戦時工場の労働者に住宅を提供するべく、1942 年 8 月、連邦住宅局 (National Housing Authority, NHA) の連邦公共住宅庁 (Federal Public Housing Administration, FPHA) は、ポートランド市の北部境界とコロンビア川との間の 650 エーカー (263 万 550 m<sup>2</sup>) の土地に公共住宅を建設するとしたカイザー建設会社の計画に対して許可を与えた。この公共住宅はヴァンポート団地 (Vanport) と呼ばれ、FPHA が土地購入と建設のための費用を提供し、カイザー建設会社に建設業務が委託された。翌年の 1943 年 9 月、ヴァンポート団地に 9,942 棟の住宅が完成し、同年 11 月には 3 万 9000 人が入居した (Maben, 1987)。ヴァンポート団地は連邦当局が所有する公共住宅であり、1948 年コロンビア川の氾濫によって全壊するまで、アメリカにおける最大の公共住宅であった (写真 2)。

住宅不足の問題以上に、ポートランド市の政治家とエリートを憂慮させたのは、戦後の雇用問題であった。第一次世界大戦後、さらにそれに続いた大恐慌期に、高い失業率と深刻な経済不況を経験した彼らは、第二次世界大戦後にも同様の現象が起こることを恐れていた。早くも 1943 年 2 月、戦後における雇用と経済発展に関する問題を検討することを目的として、市長アール・ライリー (Earl Riley) の指示の下「ポートランド地区戦後発展委員会」(Portland Area Postwar Development Committee, PAPDC) が設立された。同委員会は、ポートランド市会議員 (City Commissioner) であり、同市の都市計画と公共事業を所

写真2 1945年ごろのヴァンポート団地



出所：Oregon Historical Society, #bb014315.

管していたウィリアム・ボウズ（William Bowes）が、全 47 人のメンバーを集めて設立したものである。PAPDC の 47 名のメンバーには、不動産業者で市商工会議所の会頭を務めていたデイビッド・シンプソン（David Simpson）委員長をはじめ、市当局の代表者、連邦機関の代表者、銀行・大手小売企業・鉄道業者・電力会社の代表者、地元大手新聞社、労働組合などの代表者が含まれていた。1943 年から 1944 年にかけて、PAPDC は、ポートランド都市圏の雇用の現状と戦後予測について、複数のレポートをまとめた。これらのレポートによってなされた指摘は、以下の 2 点に集約される。

第1に、戦前において商業が主要産業であったポートランド都市圏・ポートランド市では、戦時中、造船受注が増えたことで、製造業の被雇用者数が大きく増加した。PAPDC がまとめた「雇用報告 I」(Employment Report I)によると、太平洋戦争勃発直前の1940年、ポートランド都市圏の被雇用者数は16万1000であり、そのうち製造業で働いていた人の数は3万1000人に過ぎなかった(PAPDC, 1944a)<sup>4</sup>。しかし、1944年1月になると、カイザーの3つの造船所で働く従業員だけでも9万1000人にのぼり(PAPDC, 1944b)、この数は1940年ポートランド都市圏全体の製造業被雇用者の約3倍に匹敵した。

第2に、ポートランド都市圏およびポートランド市において、造船業の発展によって大きく増加した製造業従事者の多くが戦後失業する可能性があるとの判断から、終戦直後ポートランド都市圏の失業者数は7万人にまで達することが予想された<sup>5</sup>。これは1940年ポートランド都市圏の全被雇用者の約半分を占める数である。この点について、PAPDC はレポートにおいて次のように明記している。

歴史的に見てもポートランド市は工業都市ではない(Portland never has been an industrial city)。太平洋戦争が勃発する直前の1940年、ポートランド市の被雇用者のうち、製造業で働いていた人は約6分の1に過ぎなかった。しかし、1944年のデータを見ると、ポートランド市の被雇用者の半分以上が製造業で働いている。(1944年)現在、ポートランド市製造業における最大の雇用先となっている造船業は非常に特殊な産業であり、戦後他の用途に転換される見込みは少なく、閉鎖される可能性が極めて高い。したがって、造船所の従業員の大多数が失業者になることが予想される。(中略)

終戦後、ポートランド都市圏では7万人の労働者が直ちに失業すると予測される(PAPDC 1944b, p.2)。

こうした認識に基づき、PAPDC は、元来製造業が発達してこなかったポートランド都市圏・ポートランド市において、公共事業を実施することこそが、戦後の雇用促進と経済発展を図る最も有効な手段であると考えた（City of Portland, 1963）。

## 2.2. ロバート・モーゼスがポートランド市にやってくる

戦後の公共事業計画案を作成するにあたって、PAPDC は外部の専門家に全ての仕事を委託した。1943 年、PAPDC は、ポートランド市および同市教育委員会、マルトノマ郡、ポートランド港、造船所管理委員会（Docks Commission）を説得して、ニューヨークの公共事業責任者であったロバート・モーゼス（Robert Moses）に 10 万ドルという高額のコンサルティング料を支払い、事業を計画する際のコンサルタントとして雇い入れた（City of Portland, 1963）。モーゼスは、後の 1950 年代、ニューヨークのワシントンスクエア公園内を通る自動車道路を建設し、また公園周辺の伝統的な住宅街・商店街を取り壊す事業を計画したことで、『アメリカの大都市の生と死』の著者で都市計画学者でもあるジェイン・ジェイコブズ（Jane Jacobs）が率いる地元住民グループと激しく対立した人物である（Flint, 2011）。1943 年 9 月、モーゼスと彼が率いるプランニング・チームがポートランド市に到着した。そして、11 月までのたった 2 カ月間で計画書「ポートランド・インプループメント」（Portland Improvement）を完成させた。同計画書において、総建設費（土地取得費は含まず）6000 万ドル、終戦後 2 年間に 2 万人をも雇用する様な大規模な公共事業が提案された（Moses, 1943）。

ポートランド・インプループメントでは、主に 4 つのタイプの公共事業が計画された。そのうち最も重要なものは (1)「ポートランド幹線建設事業」（Portland Arterial Program）であった。同事業は、ポートランド市の都心を囲む環状高速道路を建設する事業であり、予想された建設費だけで 2000 万ドルにも達する大型事業であった。これに加えて、(2)「主要都市施設整備事業」（Major

Municipal Improvements)、すなわちポートランド市の下水処理システムを建設したり、学校・空港を拡大したりする事業、および(3)「小規模都市施設整備事業」(Municipal Improvements by Small Contract and Hire and Labor)、すなわちシヴィック・センターや公共施設、駅を修繕したり、公園を拡大したり、市内の道路を修繕・拡幅したりする事業、(4)「周辺地域整備事業」(Major Projects Within Commuting Distance of Portland)、すなわちポートランド都市圏におけるポートランド市以外の地区において高速道路を建設したり植林を行ったりする事業が計画された(Moses, 1943)。

モーゼスによるポートランド・インプルーブメントの完成を受けて、PAPDC は同計画案を支持する意見を表明した。と同時に、ポートランド・インプルーブメントを 5,000 部印刷し、市内で広く配布した<sup>6</sup>。モーゼスの計画は、ポートランド市の各社会階層からも大いに歓迎された。ポートランド市のエリート市民クラブ「シティ・クラブ」(City Club) は、同計画を高く評価する声明を発表した。また、カイザーの 3 つの造船所の従業員に対して実施された調査によると、従業員の 69.9% がモーゼスの計画に賛成していた。その一方、同計画に反対する従業員はわずか 5.7% であった(PAPDC, 1944c)<sup>7</sup>。

第二次大戦終結後から 1970 年代はじめにかけて、ポートランド市当局とオレゴン州高速道路委員会は、モーゼスの都市計画を積極的に実施し、1963 年までの間に、計画されていた事業の過半数が完成した(City of Portland, 1963; Abbott, 1983)。また、都心を囲む環状高速道路、すなわちインターステート 405 号線(I-405)とインターステート 5 号線(I-5)の建設は、1960 年代から開始され、1973 年に全線が完成した(写真 3)。

モーゼスによる計画は、戦後ポートランド市の都市開発にプラスとマイナス両方の影響を及ぼした。プラスの影響としては、下水処理システムの整備によりウィラメット川の汚染が軽減されたこと、また、一般道および橋、学校の修繕事業により同市のインフラ状況が改善されたことが挙げられる。しかし、そ



写真3 ポートランド市の都心部を囲む環状高速道路（1973 年）



出所：Oregon Historical Society, #bb014310.

の一方で、過剰な高速道路の建設は、1970年代以降多くのポートランド市民からの批判を招いた（MacColl, 1979; Lansing, 2005）。それらの批判は主に以下の3点について向けられたものであった。1点目は、ウィラメット川の西側と東側を囲む環状高速道路の一部として建設された橋マルクアム・ブリッジ（Marquam Bridge : I-5 号線）が同市の景観を損なったという点である。同橋は、専門家や市民から「極めて醜い」（extremely ugly）橋と評された（Ashbaugh, 1987, p. 52）。2点目は、I-405 号線がダウンタウンの南部に位置する伝統的な住区サウス・ポートランド（South Portland）住区を横切る形で建設されたために、同住区とダウンタウンとが分断されてしまった、という点である<sup>8</sup>。最

後に、自動車交通量の増加によって、ポートランド市都心部の大気汚染が深刻化した、という点である。1967年から1971年にかけて、コロンビア・ウィラメット大気環境局（Columbia-Willamette Air Pollution Authority, C-WAPA）は<sup>9</sup>、ポートランド市の都心部に位置する7つの地点において、大気汚染のデータを収集し、1971年、調査結果を報告書「ポートランド市のダウンタウンの大気状況」（Technical Report No. 71-3; Air Quality Aspects of Downtown Portland）として公表した。報告書によると、ポートランド市の都心部において、大気中の浮遊粒子状物質濃度および粒子状物質濃度がC-WAPAの基準値を超え、光化学オキシダント濃度がポートランド都市圏において最も高かったという。同報告書は、ポートランド市都心部の自動車交通量は当該都市圏の他の地域と比較して極めて多く、そのことが大気汚染の大きな原因となっていると指摘した。その上で、自動車交通量を減らしてポートランド市都心部の大気状況を改善しなければならないと勧告した（Portland City Planning Commission *et al.*, 1971）。

このような、そこに住む人々の生活や都市の景観に対して深刻な影響を及ぼす具体的な問題に関する批判に加えて、ポートランド市当局が重要な計画の策定を外部の専門家に任せたという計画手法自体に大きな問題があったとの指摘も見られる。公共事業や交通システムに関する計画策定を外部の専門家に丸投げした結果、出来上がった都市計画が独自性も革新性もないものになってしまったというのである。このことについて、ポートランド市の都市計画史に関して数多くの著作を出版しているポートランド州立大学のカール・アボット（Carl Abbott）教授は、ポートランド市の地元紙 The Portland Mercury 紙のインタビューに答えて次のようにコメントしている（Streckert, 2015）。

第二次大戦後から1970年代はじめまでの間、ポートランド市の交通政策の基本方針は、もっぱら自動車移動の利便性をはかることにその重点が置かれていた。都心の交通問題を解消するために、1960年代から70年代

にかけて都心環状高速道路が建設された。このような手法は、1950年代アメリカにおいて最も一般的な手法であり、そこに革新性は皆無であった。

### 3. サウスオーディトリウム・アーバンリニューアル事業：伝統住区を取り壊す

#### 3.1. アーバンリニューアル事業

今日のポートランド市において、公共交通や自転車道で結ばれた数々の伝統的な住区は、同市の高いクオリティ・オブ・ライフの象徴ともなっている。しかし、1970年代はじめまで、ポートランド市で実施された交通システムの整備事業は、自動車道とりわけ高速道路の建設のみに集中していた。それだけではなく、市街地の伝統的な住区は「荒廃地区」(blighted areas)とみなされ、1950年代から1960年代にかけて実施されたアーバンリニューアル事業によって大規模に取り壊された。

アーバンリニューアル事業は、「1949年住宅法」(Housing Act of 1949)に基づいて開始された事業であり、連邦政府はこの事業を通じて主要都市経済の再活性化を目指した。事業の実施者は地方自治体であり、その内容は次の通りである。土地収用権( eminent domain)を州から授権された地方自治体が、都市内の荒廃した地区の土地を収用し、建物を撤去し、敷地を民間デベロッパーに売却する。敷地を取得したデベロッパーが再開発事業を実施する。また、連邦政府はアーバンリニューアル事業に対して補助金や融資などの金融支援を行う。1954年の住宅法改正(Housing Act of 1954)では、荒廃地区の再生手段として、従来の再開発事業に加えて、既存の建物の修復(rehabilitation)が事業内容に追加された(Foard & Fefferman, 1966)。

1949年にアーバンリニューアル事業が開始されると、多くの地方自治体が、中心市街地を再活性化する絶好のチャンスとして同リニューアル事業を捉えた。1959年までにほぼすべての大都市と多くの中小都市が、約700の中心市

街地の調査計画および再建計画を公表した (Frieden & Sagalyn, 1991)。ポートランド市もまた、これらの都市の一つであった<sup>10</sup>。ポートランド市において、造船によってもたらされた戦時中の好景気は 1948 年には完全に過去のものとなり、1958 年の失業率は 7% にまで達した (Abbott, 1983)。市当局はアーバンリニューアル事業を活用することで、雇用を創出し、都市経済を再活性化しようとした (Wollner *et al.*, 2001)。

1949 年、オレゴン州議会は、連邦のアーバンリニューアル事業を実施するために自治体公共住宅機関による荒廃地区の収用、建物の撤去、地区の再開発を許可する、との法律を通過させた。1951 年以降、ポートランド市議会は、市計画委員会 (City Planning Commission) とポートランド市住宅局の提案を受け入れ、市内の 3 つの地区をアーバンリニューアル事業の候補地に選定し、連邦政府からの補助金を取得して 3 つの地区に関する調査を開始した。これらの 3 つの地区とは、同市都心部の (1) 北西部に位置するヴォーン・ストリート (Vaughn Street) を中心とする地区と (2) 南部に位置するサウス・ポートランド地区 (South Portland)、(3) ウィラメット川の東岸に位置するウエスト・オブ・ラッド・アディション地区 (West of Ladd's Addition) であった。1951 年 9 月、ポートランド市議会は、(1) ヴォーン・ストリート地区を事業実施地に決定し、この地区に公共住宅を建設する計画を発表した。ところが、1952 年 11 月、事業費の自治体負担分を調達するために市債を発行する、という趣旨の市憲章改正案を有権者投票にかけたところ、賛成 7 万 6244 票、反対 9 万 4547 票で否決されてしまった (City Club of Portland Or, 1971)。市民はアーバンリニューアル事業に賛成していないばかりか、公共住宅の建設にも反対していたのである (City Club of Portland Or., 1971)。その後、市の一般会計から事業費の 3 分の 1 を供出するとの法案を市議会が否決したため、(1) ヴォーン・ストリート地区におけるアーバンリニューアル事業は実施されないままに終焉した (City Club of Portland Or., 1971)。

### 3.2. サウスオーディトリウム・アーバンリニューアル事業

#### 事業の計画と実施

1955 年「アーバンリニューアルに関する市長の諮問委員会 (Mayor's Advisory Committee on Urban Renewal, MACOUR)」が設立された。MACOUR は (2) サウス・ポートランド地区の北部における 83.5 エーカー (33 万 7925 m<sup>2</sup>) に及ぶ広い範囲をアーバンリニューアル事業の実施地に指定し、事業名を「サウスオーディトリウム・アーバンリニューアル事業」とする旨の提案を市議会に提出した。1956 年 5 月、連邦住宅金融庁 (Federal Housing and Home Finance Agency, HHFA) は、事業計画の作成に 8 万 4193 ドルの補助金を与えた (City Club of Portland Or, 1971)。事業の実施地として指定されたサウスオーディトリウム地区は、古くからイタリア系アメリカ人やアイランド系アメリカ人、ユダヤ人移民が多く居住する地区であった。地区の建物の約半分は 1902 年以前に建てられたものであり、残りの半分は 1902 年から 1932 年まで建てられたものであった。1932 年以降に建てられた建物は全体の 0.4% に過ぎなかった (Portland City Planning Commission, 1957)。地区内には、ユダヤ人移民の文化を表現するような様々な建物があった。すなわち、ユダヤ人住宅、コーシャ商店街、ユダヤ教の礼拝堂、ユダヤ人コミュニティセンターなどである。1957 年にリニューアル事業が実施される以前、当該地区には 470 の家族が居住しており (うち 421 は白人家庭)、住民の 49.6% は 55 歳以上であった。高齢者の比率が高いことと関連して、同地区において社会福祉の恩恵を受けていた住民の数は、ポートランド市の他の地区と比較して多かった (Portland City Planning Commission, 1957)。

1957 年 5 月、ポートランド市計画委員会は、サウスオーディトリウム・アーバンリニューアル事業計画案を作成した。1958 年 6 月、市議会は修正された事業計画案を承認し、同年 12 月 HHFA も同案を承認した。事業計画案のポイントは以下の 2 点にまとめられる。第 1 に、サウスオーディトリウム地区に存在し

た 385 棟の建物のうち、20% は住宅基準を満たしており、28% は小さい修繕のみが必要とされたにもかかわらず、事業計画案では全ての建物を取り壊すことが推奨された。市計画委員会は、サウスオーディトリウム地区を「市の負債」(an economic liability) と称した上で、「当該地区にサービスを提供するためのコストは同地区から徴収される税金をはるかに上回っており、毎年 100 万ドルにも及ぶその負担は、市内の他の健全な住区の住民にのしかかっている」と事業計画案に記した (Portland City Planning Commission, 1957, p. 2)。第 2 に、既存の建物を取り壊した後、当該地区に公共住宅を建てることはせず、商業用地および軽工業用地として再開発することが提案された (Portland City Planning Commission, 1957)。

サウスオーディトリウム・アーバンリニューアル事業計画が作成されていた最中の 1957 年、オレゴン州議会は「アーバンリニューアル法」(Urban Renewal Law) を施行した。この法律により、自治体は自らアーバンリニューアル事業の計画・実施機関となるか、またはそのような機関を設立することができるようになった。この法律の下、1958 年 5 月、ポートランド市議会は、同市のアーバンリニューアル事業の計画・実施機関としてポートランド開発委員会 (Portland Development Commission, PDC) を設立する、という趣旨の市憲章改正案を有権者投票にかけた。この法案は賛成 5 万 6904 票、反対 5 万 3963 票の僅差で辛くも可決され (City Club of Portland Or, 1971)、PDC が設立された。PDC はポートランド市におけるアーバンリニューアル事業の計画・実施機関となり、それは今日まで続いている。

その後何度かの事業計画の修正を経て、1963 年、PDC により、事業実施地区内の土地の収用が開始された。PDC は、既存の建物のほぼすべてを取り壊して (写真 4) 道路を拡幅し、電線類を地中化した。1960 年代半ばから 1970 年代にかけて、広大なサウスオーディトリウム地区において、オフィスビル (公的機関と民間企業) や公会堂 (オーディトリウム)、小売施設、富裕層向けの高層マンション、公園が次々と開発された。



写真4 写真 サウスオーディトリウム・アーバンリニューアル事業の用地（1964年）



注：写真中央よりやや上部に見られる古い公会堂（オーディトリウム）から南に位置する多くのブロックの住区が完全に取り壊された。写真右の高速道路は、ハーバー・ドライブである。

出所：Oregon Historical Society, #bb014345.

サウスオーディトリウム・アーバンリニューアル事業の事業費は約 1200 万ドルであり、その 3 分の 2 は連邦補助金、3 分の 1 は地元ポートランド市の負担によって賄われた。PDC は地元負担分の資金を調達するために、TIF (tax increment financing) を活用した。TIF とは、特定地域の再開発事業について、事業実施後に生じる財産税収 (property tax revenue) の増加分を返済財源として、資金調達を行う手法である。TIF は 1952 年にカリフォルニア州においてはじめて用いられた手法であり、オレゴン州では 1960 年以降認められるよう

になった（州法第 457 章）。サウスオーディトリウム・アーバンリニューアル事業において、ポートランド市は、当該事業による財産税増収分を担保とした債券を発行して資金を調達し、実際の財産税増収分によってそれを償還した。

サウスオーディトリウム・アーバンリニューアル事業の実施を受けて、約 4,000 人が立ち退きまたは勤務地の移転を余儀なくされた（Abbott, 1983）。新たに建設されたマンションの販売価格帯は 2 万 6130 ドルから 11 万 3830 ドルであり（City Club of Portland Or 1971）、1960 年アメリカの家族収入の中央値が 5,600 ドルであったことを考えると（Bureau of the Census, 1961）、サウスオーディトリウム地区の元住民が買える物件ではなかった。PDC において住民の他地域への移転作業を担当した責任者ジョイ・オブライエン（Joy O'Brien）は、立ち退きを要求された高齢住民の生活について、次のようなコメントを残している。

立ち退きを迫られた高齢者のほとんどは、人生最後の時を迎えるまで、サウスオーディトリウム地区の自宅で生活するつもりでいた。彼らの収入額は確かに少なかったかもしれないが、実際には快適に暮らしていたし、少なくとも生活費を賄うことはできていた。（中略）他の地区へと移転させられたことで、彼らは日常的に付き合っていたすべての友人・知人から離れ離れにされた。（中略）とくに、ユダヤ人やイタリア系の高齢不動産所有者にとって、サウスオーディトリウム・アーバンリニューアル事業は、自分達の文化が守られていたはずの住区の消滅を意味したことであろう（City Club of Portland Or, 1971, p. 37）。

### アーバンリニューアル事業がポートランド市のまちに与えた影響

サウスオーディトリウム・アーバンリニューアル事業がポートランド市のまちづくりに与えた影響に関しては、現在もなおその評価が分かれている。PDC 自身を含めて、事業を評価する人々は、同事業が雇用の創出と税収の増加に寄

与した点、さらに、同事業によって公園や広い歩道といった質の高い公共スペースがつくられた点を重視している。質の高い公共スペースの一例として、PDC の初代委員長（Chairman）であり 14 年もの長きに渡りそのポストに就任し続けたイラ・ケラー（Ira Keller）の名前がつけられたケラー・ファウンテン・パーク（Keller Fountain Park）を挙げることができる<sup>11</sup>。サンフランシスコの景観・建築デザイン会社ローレンス・ハルプリン社（Lawrence Halprin and Associates）によって設計されたこの公園には、「イラのファウンテン」（Ira's Fountain）と命名された噴水広場を中心に多くの木が植えられている。夏に子供たちや大人たちが噴水広場で遊ぶイメージ画像は、PDC の宣伝資料としてもしばしば用いられている。しかし実際には、高層オフィスビルや公会堂（オーディトリウム）に囲まれたこの公園に、日中、人はまばらである（写真 5）。

写真 5 ケラー・ファウンテン・パーク（2016 年 5 月）



注：5 月の晴れた金曜日であったにもかかわらず、公園にはほとんど人がいなかった。  
出所：筆者が撮影。

住宅街を取り壊して作られたこの広くて美しい公園は<sup>12</sup>、まさにジェイン・ジェイコブズがその名著『アメリカ大都市の死と生』(The Death and Life of Great American Cities)で描いたように、「公園に子供がおらず、正気な母親は子供1人ではその公園に行かせない」ような場所となっている(Jacobs 1961/1992, p. 94)。「アメリカの都市において、なぜ公園に人がおらず、なぜ人がいる場所に公園がないのか」というジェイコブズの批判は(Jacobs 1961/1992, p. 95)、ケラー・ファウンテン・パークに当てはまらなくもない。

一方、サウスオーディトリウム・アーバンリニューアル事業に対する批判は、伝統的な住区を徹底的に取り壊し、地域がもつ歴史を完全に抹殺した点に集中している。このような地域破壊は、当該地区の住民、とりわけ高齢者の生活に多大な負担と苦痛を強いただけでなく、中小企業の経営にも大きな打撃を与えた。加えて、ポートランド市の景観にもマイナスの影響を及ぼした。今日、サウスオーディトリウム地区を歩く人が目にするのは、世界中どの都市でも見られるようなオフィスビルや公会堂(オーディトリウム)、高層マンションである。この場所が、もともとはユダヤ系移民の文化を体現する住宅・商店街・コミュニティ施設が集中する場所であったことなど、おそらく想像すらできないであろう。このように、1950年代から60年代にかけて、ポートランド市は、全米の多くの諸都市と同じように、市街地の伝統的な住区を荒廃地区あるいは都市経済の足かせと見なし、これらの個性的な場所を破壊し、「規格化された景観」(standardised landscapes)をつくりあげた(Relph, 1976)。

アーバンリニューアル事業による取り壊しを免れたサウス・ポートランド住区の南半分の地域は、現在レイアヒル(Lair Hill)住区と呼ばれ、そこには古い住宅街が残されている(写真6)。レイアヒル住区には、高速道路によって都心部から切り離されているという問題点がある。しかしその一方、同住区の歴史的住宅や街路、活気あふれる商店街は、様々な年齢層の中産階級家族を惹きつけている。レイアヒル住区は、現在ポートランド市でも高い人気を誇る住



区となっている。1950年代から60年代にかけて、ポートランド市当局によって荒廃地区あるいは都市経済の足かせとみなされていた伝統的な住区は、今日むしろ同市の高いクオリティ・オブ・ライフの象徴となっているのである。

写真6 レイアヒル住区（2016年5月）



出所：筆者が撮影。

## おわりに

今日、ポートランド市では、市民参加型まちづくりが進んでいる。その独自性と革新性に富んだまちづくり政策によって、同市はクオリティ・オブ・ライフの高い都市として全米に名をはせている。しかし、1970年代はじめて、同市のまちづくりは、多くの米国諸都市と同じように、人々の生活ではなく、むしろ経済発展と雇用創出だけを重視したものであったといえよう。同市のまちづくりに最も大きな影響を及ぼした都市計画は、巨額なコンサル

ディング料を支払って雇った外部の専門家が作成したものであり、実施された事業の中身は、当時のほとんどの米国都市と同じようなものであった。Abbott (1983) は次のように指摘している。「1970 年代はじめまで、ポートランド市計画局とオレゴン州高速道路委員会は同市の都心部を高速道路で囲み、エクスポジション・レクリエーション委員会は大競技場を建設し、PDC は都心部で大規模なアーバンリニューアル事業を実施した」。

皮肉なことに、米国のほとんどの都市と同じようなまちづくりを実施したポートランド市は、その成果に関してもまた他の米国都市と同様の結果しか得られなかった。すなわち、都心部の衰退に歯止めをかけることができなかったのである。1971 年にポートランド市計画委員会がまとめた調査報告書によると、ポートランド市都心部における賃貸オフィスの面積は、1940 年から 1960 年まで毎年 3 万平方フィート (2,787 m<sup>2</sup>) 増加し、1960 年から 1971 年までは毎年平均 19 万平方フィート (1 万 7652 m<sup>2</sup>) も増加した。また、1970 年、都心部における駐車スペースは 2 万台を超え、都心部にアクセスした自動車数は 1960 年の 7 万 6000 台から 1970 年の 10 万 5000 台へと 38.2% も増加した。しかし、その一方で、都心部に立地する主要な小売集積地区の売上は、1948 年から 1967 年まで減少し続け、1954 年以降その減少率はさらに大きくなった。さらに、1940 年に 3 万 1987 人であった都心部住民の人口は、1950 年に 2 万 8099 人、1960 年に 1 万 9807 人、1970 年に 1 万 3811 人と減少の一途をたどった (Portland City Planning commission *et al.*, 1971)。ポートランド市に市民参加型都市計画が導入され、独自性と革新性を持つ都市計画が策定されるようになったのは、1972 年以降のことである。



## 参考文献

- Abbott, Carl (1983), *Portland: Politics, Planning, and Growth in a Twentieth-Century City*. Lincoln: University of Nebraska Press.
- Ashbaugh, G. James (1987), "Portland's Changing Riverspace," in *Portland's Changing Landscape*, ed. Larry W. Price, Portland: Portland State University, pp. 38-54.
- Bureau of the Census (1961), *Current Population Reports: Consumer Income*.  
<https://www2.census.gov/prod2/popscan/p60-036.pdf>
- City Club of Portland Or. (1971), *Report on Urban Renewal in Portland*.  
[http://pdxscholar.library.pdx.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1335&context=oscdl\\_cityclub](http://pdxscholar.library.pdx.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1335&context=oscdl_cityclub)
- City of Portland (1963), *Portland Improvements 1963: A Comparison Made to the 1943 Report of Mr. Robert Moses*.
- City of Portland Or. (1958), *The South Auditorium Project: The Redevelopment Plan and the Supporting Documentation*.
- Dresbeck, Rachel (2011), *Insiders' Guide to Portland, Oregon*, 7<sup>th</sup> Edition. Insiders Guides.
- Dotterrer, Steve (1987), "Changes in Downtown Portland," in *Portland's Changing Landscape*, ed. Larry W. Price, Portland: Portland State University, pp. 55-68.
- Flint, A. (2011), *Wrestling with Moses: How Jane Jacobs Took On New York's Master Builder and Transformed the American City*, Random House Trade Paperback ed., Random House.
- Foard, Ashley A. and Fefferman, Hilbert (1966), "Federal Urban Renewal Legislation," in *Urban Renewal: The Record and the Controversy*, ed. James Q. Wilson, Cambridge: The M.I.T. Press, pp. 71-125.
- Frieden, Bernard J. and Sagalyn, Lynne B. (1991), *Downtown, Inc.: How America Rebuilds Cities*, First MIT Press paperback edition. Cambridge: The MIT Press.
- Gifford, Benjamin (2002), *Shipbuilding, World War I*.  
<http://www.oregonhistoryproject.org/articles/historical-records/shipbuilding-world-war-i/#.VyB4QfmLSUk>
- Hopkins, Fred (1994), "Emergency Fleet Corporation Ship Construction in World War I in the Pacific Northwest," *The Northern Mariner* IV, No. 4, pp. 15-22.  
[http://www.cnrs-scrn.org/northern\\_mariner/vol04/tnm\\_4\\_4\\_15-22.pdf](http://www.cnrs-scrn.org/northern_mariner/vol04/tnm_4_4_15-22.pdf)
- Jacobs, Jane (1961/1992), *The Death and Life of Great American Cities*, Vintage Books Edition. New York: Vintage Books. Originally published by Random House in 1961.
- JHC / Columbia River Shipbuilding Corporation (2002), *Shipbuilders Will Help*.  
<http://www.oregonhistoryproject.org/articles/historical-records/shipbuilders-will-help/#.VyGNUvmLSUk>

- Keyes, Peter A. (2012), *Historic Streetcar Housing in Portland, Oregon: Background*.  
<http://pages.uoregon.edu/pkeyes/StreetcarHousing/Background.pdf>
- Lansing, Jewel (2005), *Portland: People, Politics, and Power, 1851-2001*, first paper edition. Corvallis: Oregon State University Press.
- Maben, Manly (1987), *Vanport*. Portland: Oregon Historical Society.
- MacColl, Kimbark (1979), *The Growth of a City: Power and Politics in Portland, Oregon 1915-1950*. The Georgian Press.
- Moses, Robert (1943), *Portland Improvement*.
- Nash, Gerald (1985), *The American West Transformed: The Impact of the Second World War*. Bloomington: Indiana University Press.
- Oregon state Planning Board (1938), *Location and Growth of Oregon's Basic Manufacturing Industries*.
- Oregon State Planning Board (1939), *Basic Data Survey of Oregon Counties*.
- Portland Committee on Postwar Planning (1944), *Report of the Portland Committee on Postwar Planning*. ポートランド市立アーカイブ記録センターに所蔵（フォルダ名：Portland Labor and Industry – Postwar Planning）。
- PAPDC (1944a), *Employment Report I (Confidential)*. ポートランド市立アーカイブ記録センターに所蔵（フォルダ名：Portland Labor and Industry – Postwar Planning）。
- PAPDC (1944b), *Portland Metropolitan Area Employment and Estimated Postwar Unemployment*. ポートランド市立アーカイブ記録センターに所蔵（フォルダ名：Portland Labor and Industry – Postwar Planning）。
- PAPDC (1944c), *Report of the Portland Committee on Postwar Planning*. ポートランド市立アーカイブ記録センターに所蔵（フォルダ名：Portland Labor and Industry – Postwar Planning）。
- Portland City Planning Commission (1957), *South Auditorium Urban Renewal Project: Preliminary Project Report*. ポートランド市立アーカイブ記録センターに所蔵。
- Portland City Planning Commission (1958), *Portland's Economic Prospects*. ポートランド市立アーカイブ記録センター所蔵（フォルダ名：Portland Labor and Employment）。
- Portland City Planning Commission; Cornell, Howland, Hayes, and Merryfield; and DeLeuw, Cather & Company (1971), *Portland Downtown Plan: Inventory and Analysis*. ポートランド州立大学所蔵（フォルダ名：Ernie Bonner Papers Downtown Planning, 1971-2002）。
- Portland Development Commission (1965), *The Tax Story of the South Auditorium Urban Renewal Project*. ポートランド市立アーカイブ記録センターに所蔵。
- Relf, E. (1976) *Place and Placelessness*. London: Pion Limited (E・レルフ、高野岳彦・

阿部隆・石山美也子訳 (1999) 『場所の現象学：没場所性を越えて』 (ちくま学芸文庫) 筑摩書房)。

Strecker, Joe (2015), “How We Got Here: There's a Reason Portland Suffers from High Rents and Lack of Housing... We Planned It That Way,” *The Portland Mercury*, August 5, 2015.

<http://www.portlandmercury.com/portland/how-we-got-here/Content?oid=16195460>

Wells, Gail (2006), *The Oregon Coast – “Forists and Green Verdent Launs”: Unions and Hard Times, The Great Depression.*

<http://oregonhistoryproject.org/narratives/the-oregon-coastforists-and-green-verdent-launs/unions-and-hard-times/the-great-depression-2/#.VyLHffmLSUk>

Wollner, Craig, Provo, John, and Schablitsky, Julie (2001), *A Brief History of Urban Renewal in Portland, Oregon.*

[file:///D:/Downloads/A\\_Brief\\_History\\_of\\_Urban\\_Renewal\\_in\\_Portland\\_Ore%20\(2\).pdf](file:///D:/Downloads/A_Brief_History_of_Urban_Renewal_in_Portland_Ore%20(2).pdf)

- 
- <sup>1</sup> 今日、ポートランド市の小さいブロックは、歩行者にとって歩きやすく、また、高い建物が建てられないことから、都市景観を美しく保つことに寄与していると高く評価されている。しかし皮肉なことに、それらはもともと不動産投機のために区画されたものであった。
- <sup>2</sup> アメリカが第一次世界大戦に参戦した 1914 年から、EFC が設立される 1917 年までの間、CRSC はイギリスやフランスなどヨーロッパの参戦国向けに船舶を製造していた。
- <sup>3</sup> 1942 年初頭、ヘンリー・カイザーはトッド造船所が所有していた OSC の株式を買い取った (Abbott, 1983)。
- <sup>4</sup> 1940 年ポートランド都市圏の人口は 45 万人であり、そのうちポートランド市の人口は 30 万 5000 人、バンクーバー市の人口は 1 万 7000 人であった (PAPDC, 1944a)。
- <sup>5</sup> 実際、造船所に関する PAPDC の予想は的中し、終戦後、ポートランド都市圏にあるカイザーの 3 つの造船所はすべて閉鎖された。
- <sup>6</sup> PAPDC 議事録 (1944 年 1 月 3) による。
- <sup>7</sup> その他、「判断できない」(No Opinion) と答えた従業員は 21.8%、意味不明の回答をした従業員は 1.5%、無回答の従業員は 1.4% であった。
- <sup>8</sup> サウス・ポートランド住区は、1950 年代から 60 年代にかけて実施されたサウスオーディトリウム・アーバンリニューアル事業によって、その北半分が完全に取り壊された。今日、レイアヒル (Lair Hill) 住区と呼ばれる南半分のみが残されている。レイアヒル住区の北の境界は高速道路 I-405 号線である。このように、I-405 号線の建設により、レイアヒル住区はダウンタウンから切り離された。サ

ウスオーディトリウム・アーバンリニューアル事業については、本論文の第4節を参照されたい。

- <sup>9</sup> 1970年代前半、C-WAPAは新たに設立されたオレゴン州環境局（Oregon Department of Environmental Quality, DEQ）に吸収された。
- <sup>10</sup> サウスオーディトリウム・アーバンリニューアル事業に関する説明については、Portland City Planning Commission (1957), City of Portland Or. (1958), Portland Development Commission (1965), City Club of Portland Or. (1971) を参照した。
- <sup>11</sup> ケラー・ファウンテン・パークは1970年にオープンした。オープン当初の名称はオーディトリウム・フォーコート（Auditorium Forecourt）であったが、1978年に現在の名称に変更された。
- <sup>12</sup> 現在、サウスオーディトリウム・アーバンリニューアル事業によって建設された高層マンションに住んでいるのは、主にリタイヤした裕福な高齢者夫婦である（筆者のインタビュー調査による。調査日：2015年8月13日、2016年3月18日）。