

|                    |                                  |
|--------------------|----------------------------------|
| <b>Title</b>       | 国際ツーリズム下におけるトルコ・アンタリヤ市の都市発展と都市政策 |
| <b>Author</b>      | 水内, 俊雄                           |
| <b>Citation</b>    | 人文研究. 48 巻 3 号, p.35-65.         |
| <b>Issue Date</b>  | 1996                             |
| <b>ISSN</b>        | 0491-3329                        |
| <b>Type</b>        | Departmental Bulletin Paper      |
| <b>Textversion</b> | Publisher                        |
| <b>Publisher</b>   | 大阪市立大学文学部                        |
| <b>Description</b> |                                  |

Placed on: Osaka City University Repository

人文研究 大阪市立大学文学部紀要  
第48巻 第3分冊 1996年35頁～65頁

## 国際ツーリズム下におけるトルコ・アンタリヤ市の 都市発展と都市政策

水内俊雄

### 1 研究の背景

観光収入による外貨獲得は、発展途上国においてはマイナスの貿易収支を補填する有力な手段となっている。地中海、エーゲ海という自然環境、歴史的遺産からみて質の高い観光資源を有するトルコは、1994年現在で43億ドルの観光収入を得ている<sup>1)</sup>。これによる観光収支は貿易収支の赤字縮小に少なからぬ役割を果たし、1986年では貿易赤字の12.7%を、1993年では25.8%を補填するに至っている<sup>2)</sup>。第1表から国外観光客の入り込み、ベッド数の推移を見てみると、1980年代後半から急速な勢いで増加し、湾岸戦争やテロリズムの影響は見られるが、マスツーリズムは完全に定着し、地中海観光の東の拠点としてのトルコの地位は揺るぎないものとなってきた。

本稿では、こうしたマスツーリズムの成立を、中央政府の地域開発政策、地方政府の都市開発政策との関連から捉え、観光分野への「国家」の介入＝地域開発、都市開発などが、地域の変容にどのような影響を与えてきたのか、その過程を明らかにすることをめざしている。ホテル、旅行エージェントや観光関連産業といったいわゆる観光資本レベルからの分析、あるいは観光を広範に支える都市経済部門、それに絡んでの国内政治、都市政治への着目は欠かせないが、紙幅の関係上別稿に譲りたい。

分析の対象地区とする地中海岸アンタリヤ県（人口113.2万人、全国シェア2.0%、1995年）は、トルコにおける地中海観光の最大の拠点であり、1994年では、トルコへの全入り込み外国人の17.9%の120万人、トルコにおけるホテル総ベッド数の30.5%の7.6万床を有している<sup>3)</sup>。マスツーリズムを代表する外国からのチャーターフライトでのアンタリヤ空港への入り込み客数は、トルコ全空港の総入り込み客数の30.6%の123万人を占めるに至っている<sup>4)</sup>。これを経年別みると、第1表のように1980年代後半から外国人観光客の増加

が極めて著しく、この10年間で30倍以上にも達するという激増状態にある。

本稿ではアンタリヤ県の県庁所在都市かつ県の首位都市であるアンタリヤ市に着目したい。1990年国勢調査で37.8万人（国勢調査設定のアンタリヤ大都市圏レベルでは44.9万人）を有する当市は、アンタリヤ県の人口の33.4%を占め、第2位都市アランヤ（5.2万人）を大きく上回るプライメイトシティとなっている。国際空港を有し、豊かな自然・観光資源も市内及び近郊に点在している。従って観光を基盤にした旺盛な都市経済の発展により、第2表のように人口は指数関数的増加を見せている。1970年には10万人に達していなかった人口が、1995年で50万人を超していると予測され、多くの観光客や一時滞在者の入り込みで、夏場は100万人に近づく大都市に急成長している。その人口推移は1985年から90年にかけての年率では7.4%と、トルコにおける10万人以上都市の中では最高値を示し、1993年には8番目の大都市政府に昇格した。

第1表 主要観光指標から見たトルコ及びアンタリヤ

| 年    | トルコへの外国人入国者数(千人) <sup>1</sup> | トルコのベッド数(千床) <sup>2</sup> | アンタリヤ県への外国人入国者数(千人) <sup>3</sup> | アンタリヤ県への入国者数 <sup>4</sup> | アンタリヤ県への入国者数 <sup>3</sup> |
|------|-------------------------------|---------------------------|----------------------------------|---------------------------|---------------------------|
| 1960 | 124                           |                           |                                  |                           |                           |
| 1965 | 362                           |                           | 4                                |                           |                           |
| 1970 | 725                           |                           | 2                                |                           |                           |
| 1975 | 1,149                         |                           | 22                               |                           |                           |
| 1980 | 1,057                         |                           | 9                                | 5,114                     |                           |
| 1981 | 1,158                         | 58                        | 11                               | 5,361                     |                           |
| 1982 | 1,148                         | 62                        | 18                               | 5,402                     |                           |
| 1983 | 1,506                         | 66                        | 30                               | 5,609                     |                           |
| 1984 | 1,855                         | 68                        | 49                               | 6,218                     |                           |
| 1985 | 2,190                         | 86                        | 57                               | 11,327                    | 7,993                     |
| 1986 | 2,397                         | 92                        | 90                               | 13,180                    | 10,538                    |
| 1987 | 2,906                         | 106                       | 204                              | 17,435                    | 17,435                    |
| 1988 | 4,265                         | 122                       | 368                              | 23,018                    | 23,038                    |
| 1989 | 4,516                         | 146                       | 600                              | 30,203                    | 27,821                    |
| 1990 | 5,397                         | 173                       | 808                              | 36,789                    | 67,890                    |
| 1991 | 5,553                         | 201                       | 637                              |                           | 77,654                    |
| 1992 | 7,104                         | 220                       | 1,121                            |                           | 90,163                    |
| 1993 | 6,525                         | 235                       | 1,183                            |                           | 99,086                    |
| 1994 | 6,696                         | 265                       | 1,133                            |                           | 106,778                   |
| 1995 |                               |                           | 1,903                            |                           | 117,930                   |

資料:

- 1 State Institute of Statistics, *Statistical Yearbook of Turkey, 1995*
- 2 Ministry of Tourism, *Bulletin of Accommodation Statistics, 1994*
- 3 *Antalya Turizm Envanteri, 1996*, 1984年まではState Institute of Statistics, *Tourism Statistics*
- 4 Antalya Belediye(1990); *Antalya Kent Merkezi İçinde Kalekapısı ve Çevresi Kentsel Tasarım Yarışması, Bilgi kitabı*

第2表 アンタリヤ市の人口推移及び将来予測

| 年    | 国勢調査人口 <sup>1</sup> | 推計人口 <sup>2</sup> | リゾートインフラ推計人口 <sup>2</sup> | 最大一時滞在人口 <sup>2</sup> | 総人口 <sup>2</sup> |
|------|---------------------|-------------------|---------------------------|-----------------------|------------------|
| 1950 | 30,099              |                   |                           |                       | 30,099           |
| 1955 | 38,915              |                   |                           |                       | 38,915           |
| 1960 | 55,260              |                   |                           |                       | 55,260           |
| 1965 | 77,957              |                   |                           |                       | 77,957           |
| 1970 | 103,319             |                   |                           |                       | 103,319          |
| 1975 | 142,634             |                   |                           |                       | 142,634          |
| 1980 | 188,921             |                   |                           |                       | 188,921          |
| 1985 | 261,114             |                   |                           |                       | 261,114          |
| 1990 | 378,208             |                   |                           |                       | 378,208          |
| 1992 | -                   | 433,000           |                           | 28,000                | 461,000          |
| 1995 | -                   | 533,000           | 5,000                     |                       |                  |
| 1998 | -                   | 631,000           | 11,000                    | 80,000                | 722,000          |
| 2000 | -                   | 709,000           | 23,000                    |                       |                  |
| 2005 | -                   | 905,000           | 55,000                    | 95,000                | 1,055,000        |
| 2010 | -                   | 1,106,000         | 70,000                    |                       |                  |
| 2015 | -                   | 1,245,000         | 85,000                    |                       |                  |
| 2020 | -                   | 1,361,000         | 100,000                   | 106,000               | 1,567,000        |

資料:

- 1 1990年市域で計算
- 2 TBS Association(1994); *Antalya Water Supply and Sanitation Project, Interim Report, Volume 1; Executive summary*

## 2 地域開発における政府による介入の諸相と地域の変容

### — 国土計画，都市計画の観点から —

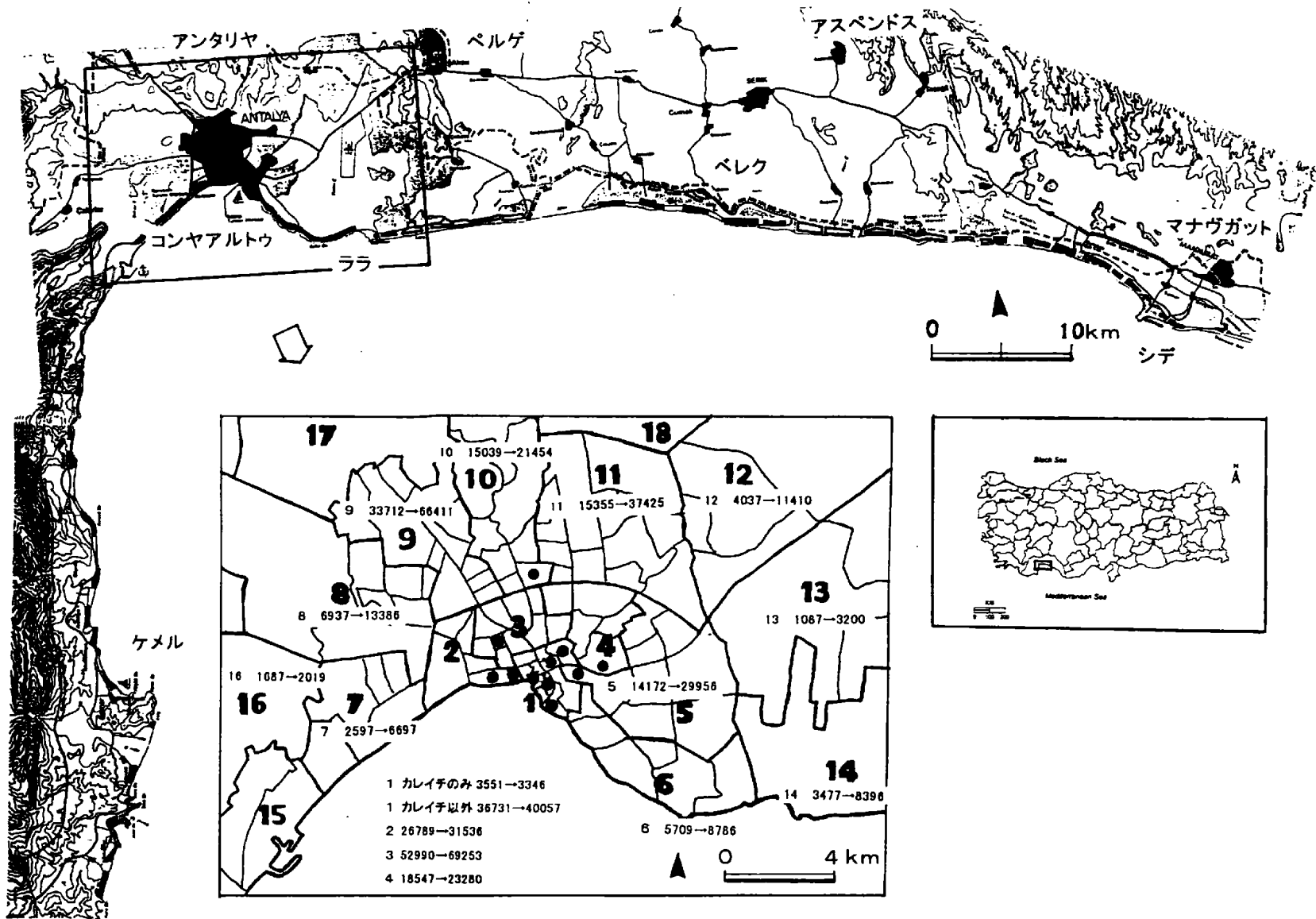
#### (1) 中央政府主導の観光開発計画

以上のようなマスツーリズムを契機にした観光開発や都市発展を伴う大規模な地域変容に関して，本章では，こうした地域変容における国家と経済というふたつの開発主体の役割，とりわけ国家（中央政府・地方政府）の払った役割に注目してみたい。アンタリヤ市およびその周辺の開発に関する中央及び地方政府のアクターとして，本稿では特に，観光省，文化省，再開発定住省，都市政府に焦点を当てることにする。

この地域開発に関して，最初にその重要なきっかけを作ったのが観光省であった。1973年から始まる第3次5ヶ年計画で，観光開発の国家計画のひとつの主題として初めて位置づけられる。当時の文化観光省は地中海地方の中で，人口が希薄でかつ地元民の利害が少なく，国有林が大部分であり，かつ魅力的な自然資源を有していることに目をつけて，地中海クラブなどが既に進出していたアンタリヤ市から50km南西のケメルに着目する（第1図参照）。観光省はこの地に対して，南アンタリヤ計画と称して，1974年から世界銀行の融資を受けて事業をスタートさせる。上下水道，汚物処理，電気，街区整備を主としたインフラストラクチャー供給の事業計画であり，76年に事業は完成する。しかしながら，観光資本の投資を誘発する環境の未整備とマスツーリズムの未発展という要因が重なり，この事業に魅されて進出する観光施設はわずかであった。

1980年の軍事クーデタ後の83年に民政移管で誕生したオザール政権は，民間活力の積極的導入を推進することになる。翌年の2634法（観光振興法），6224法（外国資本導入促進法）の制定は，まさしく観光資本導入，観光客誘致政策の法律的裏付けとなった。こうした観光資本呼び込みの開放政策は，劇的なマスツーリズムの進展を呼び起こし，クシャダスやボドルムなどのエーゲ海岸を最初として，地中海岸に至る長大な海岸線ぞいに，多くの観光資本が投下されることにより，観光により両海岸地域は激変することになる。地中海岸では，ケメルからアンタリヤ，そして東にベレク，シデからアランヤにかけてのアンタリヤ県が，観光資本投下のターゲットとなる。

このエーゲ海岸，地中海岸域では，観光資本誘致目的のインフラ供給計画は，1980年代末までに中央政府によっていくつか企画されたが，その大部分



第1図 アンタリヤ市周辺の観光開発状況と、アンタリヤ市18統計区の人口推移

アンタリヤ市周辺図で、海岸沿いに ■  で表わされている箇所が、観光開発指定地区である。統計区に記入されている番号は統計区番号である。記されている数字は左が1985年、右が1990年の人口である。統計区15, 17, 18は人口記載なし。●は人口減少マハレである。

資料：Ministry of Tourism, *Southwest Coastline Tourism Development Planning Map*, 及び注9, 注12

は、財政的見通しが立たないことにより、プランのままか、あるいは棄却されるかであったため、実効がともなわない場合が多かった。しかしケメル地区を中心とする南アンタリヤ計画だけは例外的に、インフラ供給事業が円滑に進んだことに注目しなければならない。

1980年代に入ってからインフラ供給が追いつかない急激な観光開発の進展は、インフラ未整備ゆえのエーゲ海岸、地中海沿岸域での深刻な環境汚染（特に海水）を生み出すに至った。こうした事態に観光省は危機感を抱き、1989年より再び世界銀行の融資をとって、より重点的な観光関連インフラ整備計画として、エーゲ海、地中海沿岸を対象とするATAK計画（南西海岸環境計画）を樹立する<sup>9)</sup>。100以上の都市政府を含む25の事業優先地区が設定され、その中から特に事業優先度の高いさらに10地区が選択された。ケメル地区及びその周辺もこの10のパイロット事業地区のひとつに組み込まれ、南アンタリヤ計画で既に施行されていた開発区域をさらに拡大し、インフラ施設の増強を計ることなどが計画された。

しかし財政的にやはり受益者負担しか資金を手当てできないことと、都市政府の脆弱性ゆえに融資がおりず、事業は具体的には進行していない。例外的にケメルを中心として、インフラの維持、管理、運営に当たるインフラ供給管理公社が近隣のいくつかの地方政府の連合体として創設され、その実をあげることになる。特に注目されるのがケメルで登場するインフラ供給公社として1987年より組織されたGATAB（南アンタリヤ観光インフラ供給管理公社）であり、いわゆる特別地方公共団体として、上下水道、ゴミ処理、水質検査・管理、負担金の収集などの業務を行なった。アンタリヤ市東部の観光地域、シデ・マナブガットなどでもこうしたインフラ供給管理公社が誕生している。より効率よい組織をめざして1989年からはALTAS（インフラ管理会社）という会社を組織し、民間企業（ホテル、エージェンシーなど）も正式メンバーとして、インフラの供給管理を行なうことになった。当地はもともと居住していた地元住民が少なく、海岸からすぐ国有林であったことも幸いして、他地区の先例としてその存在をアピールし、1996年では3.4万床のベッド数を有する<sup>9)</sup>、アンタリヤ県最大のリゾート地として急速に脚光を浴びている。

さてこのような中央政府主導型のめずらしい成功例を近郊に有するアンタリヤ市にとって、観光開発に対する都市政府の対応は非常に重要なものとして意識せざるを得なかったといえる。地形的に三方山に囲まれ、南方を地中

海に開き、高低2つのレベルの段丘平面にのるアンタリヤ市は、近辺の農産物の集散地、輸出地であり、農産物加工などの地方経済の中心であった。観光開発関連の国家主導プロジェクトは、アンタリヤ市域においては、1972年の国家計画省、1984年の当時の観光文化省によるララ観光開発計画があげられる。しかしアンタリヤ市発展の文脈からはむしろ1970年代から本格化する国道拡幅、空港拡張、そして港湾新設などの、国土ネットワーク系インフラ部門が充実されたことが中央政府の介入という意味では重要であろう。それはアンタリヤ市のイニシアティブではなく、中央省庁の縦系列で個別に事業が進んだというのが事実であるが、こうした基盤整備が観光開発を牽引し、多くの観光資本の投下を誘発したことも間違いない。

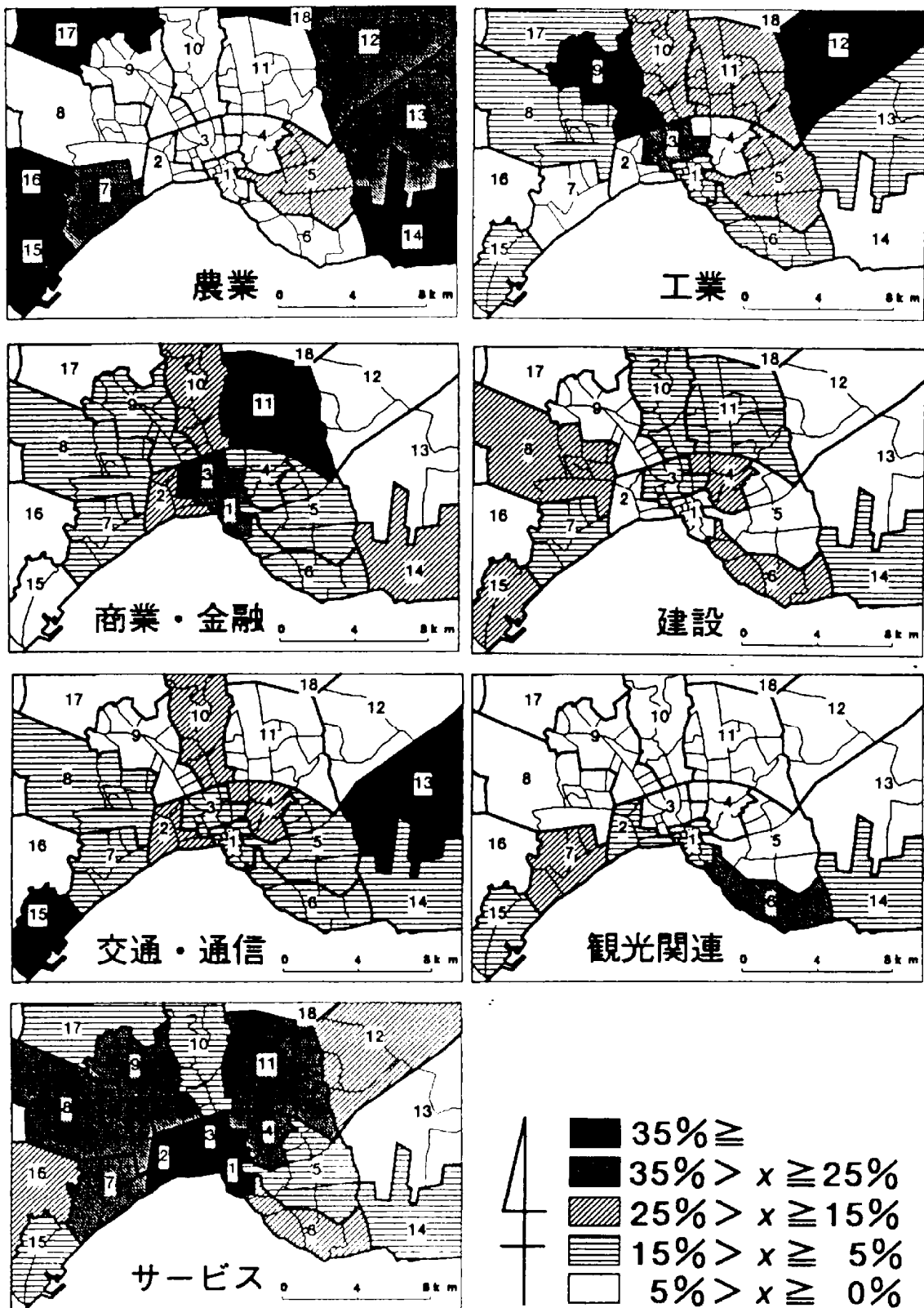
一方、1960年代から初めて形を現したアンタリヤ市政府主導の都市計画マスタープランにそった都市建設事業や上水道供給は、こうした観光資本や中央政府の動向に規定されつつ、またその活動を規定するという関係を有しながら、現在のアンタリヤ市を都市環境、経済環境を作り上げてきたといえる。以下ではアンタリヤ市が行なった都市計画事業やインフラ整備事業などの都市発展をにらんださまざまなプロジェクトの成果を通じて、都市発展と都市政策のプロセスを、作る側からの視点から捉えてみたい。

## (2) 都市空間構造の特質とアンタリヤ市の地域分化

本節ではまずアンタリヤ市の現在の都市発展状況を概観し、その都市空間構造、経済社会構造の特質を指摘してみたい。トルコでは一般に地方行政の最小ユニットとして街区、マハレmahalleを有する。本稿ではそれをいくつか統合した第1図のような18の地区区分を用いて説明を行なう<sup>7)</sup>。この区分は、マスタープラン作成のために都市計画地域で1995年に行なった住民アンケートによる、従業地別産業別人口調査時の統計区区分である<sup>8)</sup>。

このアンタリヤ都市計画地域では、サービス業が最も卓越し(29.0%)、商業・金融業(17.5%)、工業(16.1%)、農業(9.6%)、交通業(9.3%)、観光関連業(8.5%)、土木・建設業(6.5%)という順であり、いわゆる第3次産業で54.9%を占め、工業部門が弱く、消費都市である実態をよく表してくれるが、第2図で図示したように18統計地区別に見ると、いくつかの従業地の分化が指摘できる。

農林業の分布についてはきわめて明瞭に市街地周辺より外郊に集中し、70%以上の高率となって現れる。率にしては低い値となるが工業に関しては、



第2図 従業地別従業者人口の分布  
資料：注1



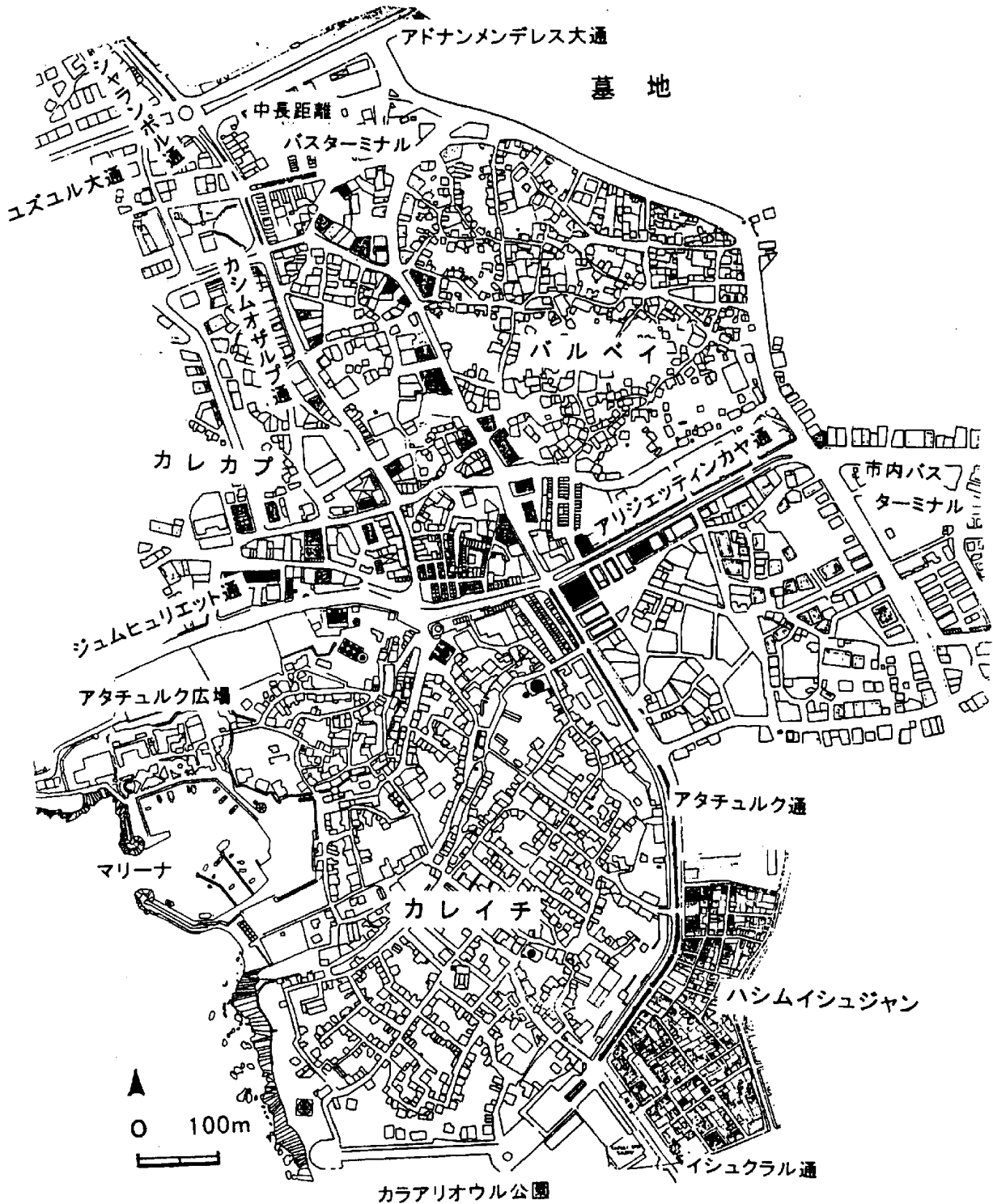
外郊の内側，中心部市街地の周辺にあたる内縁周辺地区に比較的卓越し，特にフェロクローム工場や繊維工場を有する北西部の統計区9では40%近い従業者率を示している。また従業者数からいえば，工業団地を有する統計区3に最も多く，やはり繊維工場や食品工場を有する統計区5，12などでも，比較的多くの従業者と高い就業者率を見せている。

一方，第3次産業に関しては，商業・金融業では，中心部市街地に加えて北部，及び東部のララ海岸方面に卓越し，サービス業に関しては，商業よりもっと分厚い，外延へのひろがりを見せることになる。やはり中心部では40%前後の非常に高い就業者率を見せ，商業の場合よりもさらに広がりを持ち，内縁周辺部にも高い就業者率を示す。加えて東部，西部海岸方面にも比較的高い従業者率が広がってゆく。これに対して建設業は中心部をとりまく内縁周辺地区で比較的卓越し，交通・通信業に関しては，港湾，空港を有する外郊の周辺地区と，やはり内縁周辺地区にも高く現れている。きわめて特徴的な分布を示すのが観光関連地区である，ララ方面の開発の中心地区の統計区6や，コンヤアルトゥ方面の統計区7に代表される海岸部に，明瞭に分化して高い就業者率の地区が現れている。

従業者のこうした従業地の分化は，都市景観上また社会階層上，アンタリヤ市内で異なる相を見せてくれる。統計区1，2，3は，CBDを含む中心部市街地を構成する。内縁周辺地区も含め，大部分が比高30mから50mにかけての第1段丘面上にあり高燥な地区であるが，1985～90年におけるマハレ別人口増減のデータからは，居住人口減少を見せるマハレを有し（第1図参照），人口増加の最終局面を迎えている。また後述するように都市計画以前の市街地を構成していることになる。

その中で統計区1は，アンタリヤ市の最も核となる地区であり，CBD機能を有しつつ，観光資源も多く有する，アンタリヤ市の代表的な都市的資源を多く有する人目に触れるハレの地区である。第3図に見られるように，紀元前2世紀のベルガマ王国のアタロス2世の入城を起源とする城壁都市アッタレイア，現在の通称：カレイチ（「城の中」という意味）を旧市街の核として有すること。このカレイチは，18世紀来の残存するオスマン風家屋の修築によってペンションと化す例が圧倒的で，急速な観光地化に伴い居住環境を悪化させつつあるが，マリーナも有し，城門や旧跡などの歴史的遺産も多く有する市内の代表的な観光地である（写真1）。

このカレイチの北東に接して，主に18世紀以降のオスマン風家屋と庭園を



第3図 カレイチ, カレカプ, バルベイ, ハシムイシュジャン地区  
 資料: カレイチについては, 都市プランナー, K. アルギュミュシュ氏作成。  
 バルベイ, カレカプの地図については, TH & IDIL (1992) : *Antalya Kent Merkezi ve Kalekapısı Çevresi Kentsel Tasarım Projesi* 添付の地図, ハシムイシュジャンについては, *Antalya Merkez Kaşımışcan Kentsel Sit Alanı* 添付の地図より作成。カレカププロジェクトエリアは, カレイチとハシムイシュジャンを除く地区である。



写真1 カレイチとハシムイシュジャン（向こう側がオスマン風低層一戸建ての密集するカレイチ，城壁跡ぞいに走るアタチュルク通に中層建築物が並び，手前がハシムイシュジャン，写真はアンタリヤ建築家協会蔵）

有する落ち着いた居住地区でありながら，家屋の老朽化で居住環境の悪化，低収入居住者の滞留が見られるバルベイ，ハシムイシュジャンなどの地区が隣接する（第3図参照）。歴史を有する低層低密度市街地が，自然発生的な街区形状を伴いながら，アンタリヤ市街地の近代的都市計画以前の部分を作り上げている。

そしてこのカレイチとその周りのバルベイ，カレカプ，ハシムイシュジャンを区切る半円弧状の旧城壁ぞいに，東から南にとりまくアタチュルク通と，それに続くイシュクラル通は，中央分離帯の椰子の並木が映える美しい街路であり，松や椰子が生い茂るカラアリオウル公園のオープンスペースも加わり，洗練された都市景観を醸し出している。

一方カレイチの北側のカレカプ（城門という意味）地区は，南北のシャランボル（カジムオザルプ）通を軸にして最大の交通の結節点であるバスターミナルを有し，バルベイ地区などの旧市街地を含む，CBD機能を有する核心地区である。1970年代からの都市計画事業で，第3図に見られるような不規則街区を切り開いた街路沿いには，商業，ビジネス機能を有する中層フラッ

トが立ち並び、まさに薄皮まんじゅうにたとえて、中の「アンコ」を構成するオスマン風家屋と、外側の都市計画街路ぞいの中層フラットという「薄皮」に形容できるようなフィジカルな構成となっている（写真1, 2）。ただし街路自体が都市計画以前の既存道路の拡幅であり、直線ではなく、「薄皮」の部分に当たる中層フラットも高さや建築線がそろっていないため、極めて雑然とした街路景観となっている。一方で細くて曲がりくねっている街路、小径が、雑然とした中にも活気を作り出し、ヒューマンスケールな界隈性を醸し出している。こうした地区は後述するように格好の保存修景事業の対象となってくる。



写真2 バルベイ（アンコにあたるオスマン風家屋と、その背後にアンコをつつむ薄皮部分にあたる中層建築物）

歴史的都市景観を有するという観点からすれば、歴史的な都市の核であるカレイチは1973年に早くも保存修景地区に指定され、バルベイ地区が1990年に、そしてバルベイの南部のハシムイシュジャンが1993年にそれぞれ指定される。この事実は、こうした都市核が持つ歴史性と、都市再生や都市再開発といった都市開発イデオロギー、ツーリズムとの関連を示唆し、先進資本主義諸国の都市政策と同様に、アンタリヤ市の都市政策のひとつのキーイッシューを提供する核心部なのである。この問題の重要性については、後述する。

統計区2は、ほぼ全域が都市計画事業により構成された街区からなり、海岸にそいかつ第1段丘面上の高燥な地にあること、シェラトンやファレズといった5スターの大ホテルとそれに隣接して、公園や、スポーツ、文化施設

用のまとまった計画的なオープンスペースなどが確保されているために（ホテル用地はこのオープンスペース用敷地の転用），市街地内では最も居住環境評価の高い地区となっている。カレイチからコンヤアルトゥ方面にジユムヒュリエット通，コンヤアルトゥ大通に抜ければ，左手に海岸を見下ろすアタチュルク公園，知事公館，右手に中高層マンションが立ち並ぶバーチェリエヴレル地区や，東西の最大の幹線街路ユズユル大通ぞいの中高層フラット群，そして西部のメルテム地区での高層分譲マンション地区などでは，アンタリヤ市の高収入階層やアンカラやイスタンブルからの隠遁生活者，あるいは分譲別荘に居住する一時滞在者の好んで居住する地区となっているし，オフィス機能の進出も見られる地区である（写真3）。

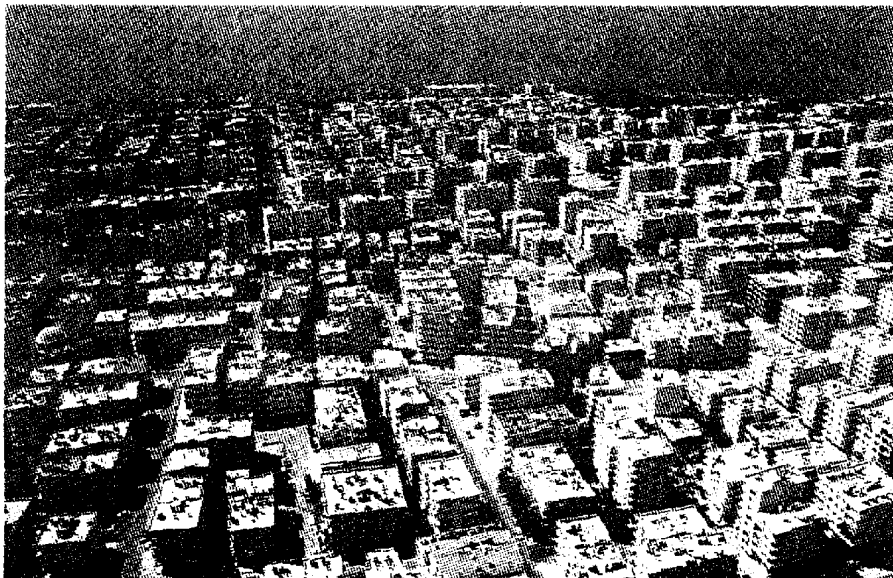


写真3 ユズユル大通の北側街区より南の地中海方面をのぞむ（横に並ぶ中高層建築物の並びがユズユル大通。内側街区とのコントラストは，高さ，容積率の都市計画コントロールの見事な反映。写真はアンタリヤ建築家協会蔵）

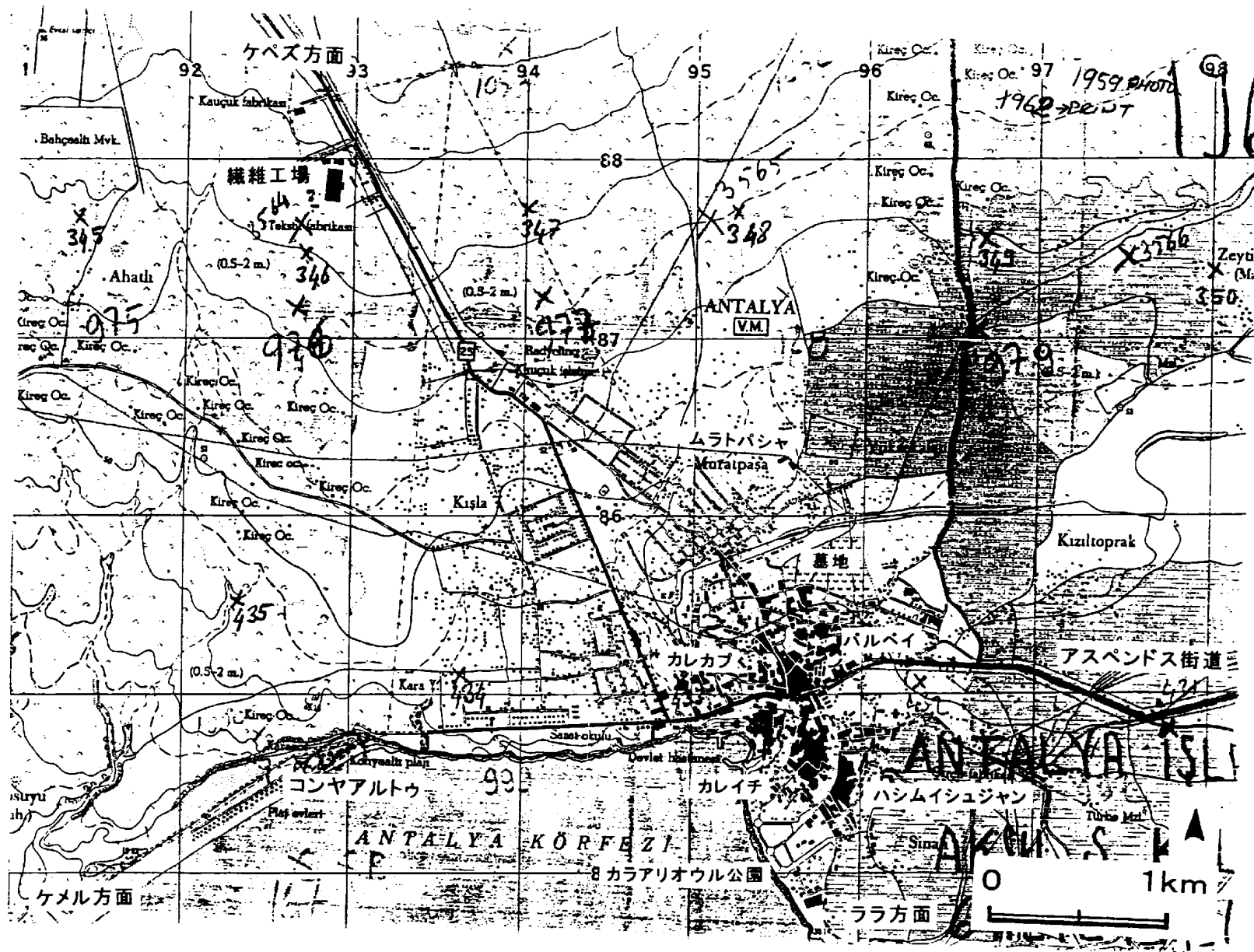
統計区3は，CBD機能の北への外延化が見られ，また森林局や中央病院，工業団地，卸し売り市場など存在し，またムラトパシャの規格の古い矩形街区では，1915年にギリシアとの住民交換によるクレタ島からのトルコ系住民の受け皿の居住街区なども存在する。若干インナーシティ的な機能更新の必要な地区も含みながら，都市計画の規制にそって中層フラットでほぼ埋め尽くされている極めて一般的なトルコの現代都市景観を有する地区である。かつ最も稠密な人口密度を有する地区でもある（第1図参照）

この中心市街地を取り巻く内縁周辺地区，統計区4～11は，それぞれ異な

る性格を有する。西部にある統計区7, 8は, 2000mを越える急峻な山岳地帯を背景にした, 第1段丘面を侵食する若干の傾斜を伴う河川谷を有する地形にあり, 海岸は砂浜となっている。北部の統計区9, 10と11の一部は, 第2段丘面を北に画す高低差100m強の段丘崖を背にしたゆるやかな傾斜地(50mから150mまで)となる。北東部から東部にかけての統計区4, 5と11の一部は, 第1段丘面上の肥沃な平坦地であり, 海岸部は20~40m比高の段丘崖となっている。

北西から北部方面の統計区8, 9, 10, 11は, もともと農地利用のされない放牧利用の石灰岩の卓越するカルスト斜面地形であり(第4図参照), 共有地, 国有地であったため, その大部分が格好の「不法」占拠の対象となり, 現在ゲジェコンドゥ地区(トルコ語でのスクォッターの意味)となっている(第6図)。部分的に都市計画の規制のかかった高密な中高層フラット地区も含むが, ポプラが特徴的な庭付き1戸建てのスクォッター地区が面積的にも大部分を占めている。特に統計区9(ケペズ方面)などでは, 標高200m強の第2段丘面から南西に傾斜する台地斜面に立地し, 市街地と海を見下ろす敷地100坪強のゆとりあるスクォッター居住地区をなしている<sup>9)</sup>(写真4)。従業者分布でも見られたように, サービス産業従事者をはじめ, 工場通勤者, 建設土木作業に従事するロワークラスの居住地であり, 中央アナトリア, 東部アナトリア出身の移住者がその多くを占めている。また市民の森, 陸軍用地, 大規模工場などの広大な敷地を有する施設に加え, 後述する新しい都市計画事業施設が移転してきている。統計区10などではスクォッターのはりつく前述の台地斜面の頂上にひろがる第2段丘面マサダア(200~250m)にはニュータウンが建設中である(319ha)。第1図に見られるとおりに人口増加の実数では最も大きく, かつ5年間で2倍前後の人口増を示しており, ロワークラスからロワーミドルクラスの集住するアンタリヤ市を下から支える重要な日常空間として, そして将来の都市機能を支える重要施設の受け皿として存在している。

統計区4, 5は, もともとは市東部の近郊農村地帯であったが(第4図参照), 中心市街地に接する地区が, 80年代に農地から住宅地に用途地域変更がなされ, 土地区画整理事業方式の市街地整備が進んでいる地区でもある。土地区画整理地区では, 農地を売却して得た資金で不動産経営を始めた地主や, 旺盛な建設不動産業者の参入により, 中高層のフラット, 低層フラットが相次いで建設され, アンタリヤ市のロワーミドルクラスの集住に加え, 市



(112)

第4図 1959年のアンタリヤ市



第5図 1992年のアンタリヤ市



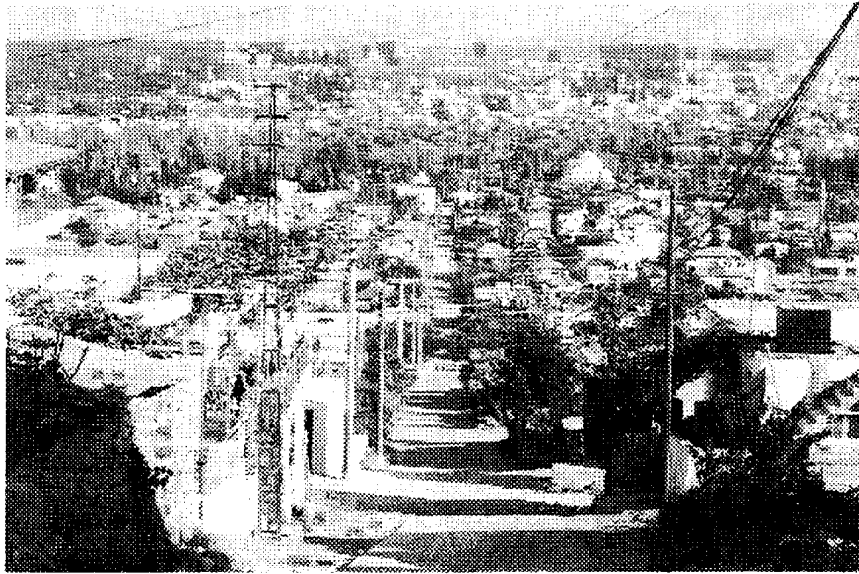


写真4 郊外のスコッター地区（地中海を望むマサダア南斜面の一戸建てゲジェコンドゥ）

街地中心部から空港方面への基軸であるアスペンドス大通ぞいには、農地を背後にしたロードサイド型の店舗の進出が見られる。第1図のように人口増も特に統計区5で2倍強であり、そのさらに東北方の外延市街地の統計区12, 13（空港）に連なるが、この空港方面にかけて見本市メッセ会場なども建設され、空港の拡張とともにアンタリヤ市の表玄関の整備が進行しつつある。

さて国際ツーリズムの爆発的發展を最も如実に反映しているのが、東部海岸ぞいの統計区6, 14（ララ方面）、西部の統計区7, 15（コンヤアルトゥ方面）である。第1図で見られるように人口規模はそれほど大きくないが、第3表のようにホテル、ペンション施設の多くが集中し、80年代の都市計画の用途地域の改訂の元凶となった地区でもある。このことは後述するが、海岸ぞいに限られていた住宅地域が、内陸部の農地を蚕食する形で用途地域変更でもって拡大され、その後の区画整理で、一挙に中高層フラットの乱立する地区に変貌している。依然温室栽培が盛んな残存農地に混在して、こうしたフラットが建築線だけを遵守して建築され、開拓前線さながらの乱開発が極めて露骨に見られる地区である（写真5）。しかし海岸ぞいの東部（統計区6, 14）のララ通、西部（統計区7, 15）のアクデニズ（地中海）大通は、海水浴やホテル、レジャー施設を利用する人々を迎える、内縁周辺地区とは対照的なハレの街路ともなっている。乱開発とはいえ、ペンション、分譲別荘、高級マンションなど立ち並び（写真6）、イスタンブルやアンカラ、ヨー

第3表 各地区ホテル・ペンション数及びベッド数 (1995年)

| 地区名     | 統計区 | ホテル・ペンション数 | 同左%   | ベッド数   | 同左%   |
|---------|-----|------------|-------|--------|-------|
| カレイチ    | 1   | 98         | 26.3  | 2,218  | 11.1  |
| 市内中央東部  | 1   | 13         | 3.5   | 913    | 4.6   |
| 市内中央北部  | 1、3 | 51         | 13.7  | 2,900  | 14.5  |
| 市内中央南部  | 1   | 15         | 4.0   | 1,220  | 6.1   |
| 市内中央西部  | 2   | 17         | 4.6   | 2,235  | 11.2  |
| コンヤアルトゥ | 7   | 61         | 16.4  | 2,345  | 11.7  |
| ララ西部    | 6   | 86         | 23.1  | 6,197  | 31.0  |
| ララ東部    | 14  | 32         | 8.6   | 1,988  | 9.9   |
| 合計      |     | 373        | 100.0 | 20,016 | 100.0 |

資料: Antalya İl Turizm Müdürlüğü(1995): *Antalya Turizm Rehberi 1995*.



写真5 コンヤアルトゥの乱開発 (都市計画決定はなされているが、建築線の遵守だけでまだ道路は建設されていない、温室と中高層建築物の混在)



写真6 段崖上のララ通 (段崖の上の第1段丘面に立ち並ぶ中高層建築物。写真はアンタリヤ建築家協会所蔵)

ロッパ在住のトルコ人による一時滞在者、あるいは移住者が多い、ミドルクラス、アッパーミドルクラスの好んで住む地区となっている。ララの東部統計区15は、80年代から中央政府関連の保養所が相次いで進出し、一般市民には立ち入りが難しい地区となっていることをあわせて指摘しておきたい。

外延周辺地区の中でも北西方面の統計区17は、高低差100m強の段丘崖を上りきった第2段丘面上（標高300m前後）にあり、豊かな農地が広がる平坦地であり、ブルドゥールからアンカラ、イズミルなどと直結する広幅員の国道が既に整備され、クゼイケント（北の都市の意、148ha）と名づけられたニュータウン計画や、無公害の産業誘致をめざしているテクノパーク計画、また大規模な汚泥処理場も建設中といった、アンタリヤ市の将来の発展軸を担う空間であるが、今のところは豊穡な見渡す限りの農地が広がっている。

### （3）都市計画の経緯

さて近代的都市計画は、街路基盤整備、用途地域指定、街区建築規制を伴う都市計画は、統計区1、2などの旧市街地をとりまく形で、1950年代なかばより企画される。アンタリヤ市の近代的な都市計画の歴史に関しては、1956年～59年にかけて、地方政府銀行の支援によって、カレイチを取り巻く、西はバーチェリエヴレル、北はシャランボル、東はイエニカプ、南はゲンチリック、現在のタリヤホテルまでの地区が最初の都市計画事業の対象となった（第4、6図参照）。カラアリオウル公園（1958年開設）や、ゲンチリック地区が実際に都市計画事業として施行され、街区が形成された。またカレイチから西に伸びる海岸通のジュムヒュリエット通からコンヤアルトゥ通に面する建物に高さ制限がなされたことなどが挙げられる<sup>10)</sup>。

1965年よりやはり地方政府銀行の支援のもと、B.ベルクサンによる土地利用規定を定めた1/5000のマスタープラン図が1968年より1974年にかけて作成される<sup>11)</sup>。1995年33万人の将来人口予測のもとに、1/1000の施行プランも民間委託で計画される。この施行プランはマスタープランに対応するものであり、建築物の高さ、密度、建築規模、ゾーン規定に関する細則が定められる土地台帳とも言える基本図である。このプランをもとに現在の主要市内幹線街路が計画され、フラット建築主体の一面規則正しい都市景観が一挙に登場することになる。

1976年にはこのプラン改訂の必要性が認識されるに至る。1978年よりZ.ジャンの企画による新しい、アンタリヤ環境整備マスタープランが策定され

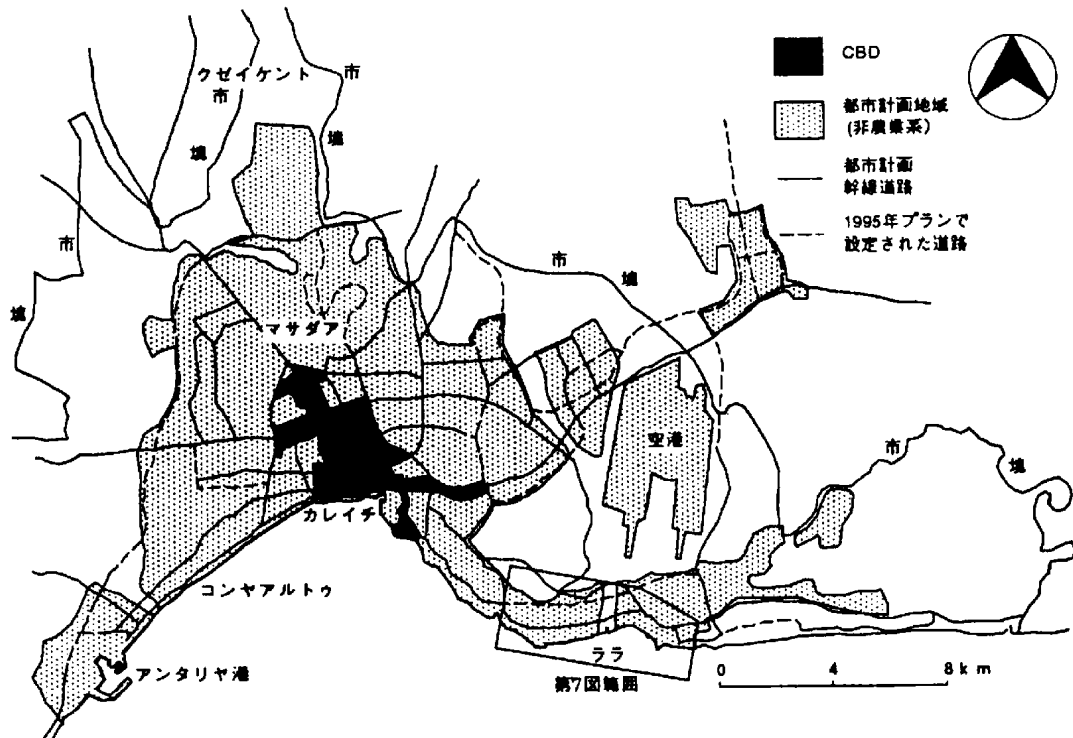
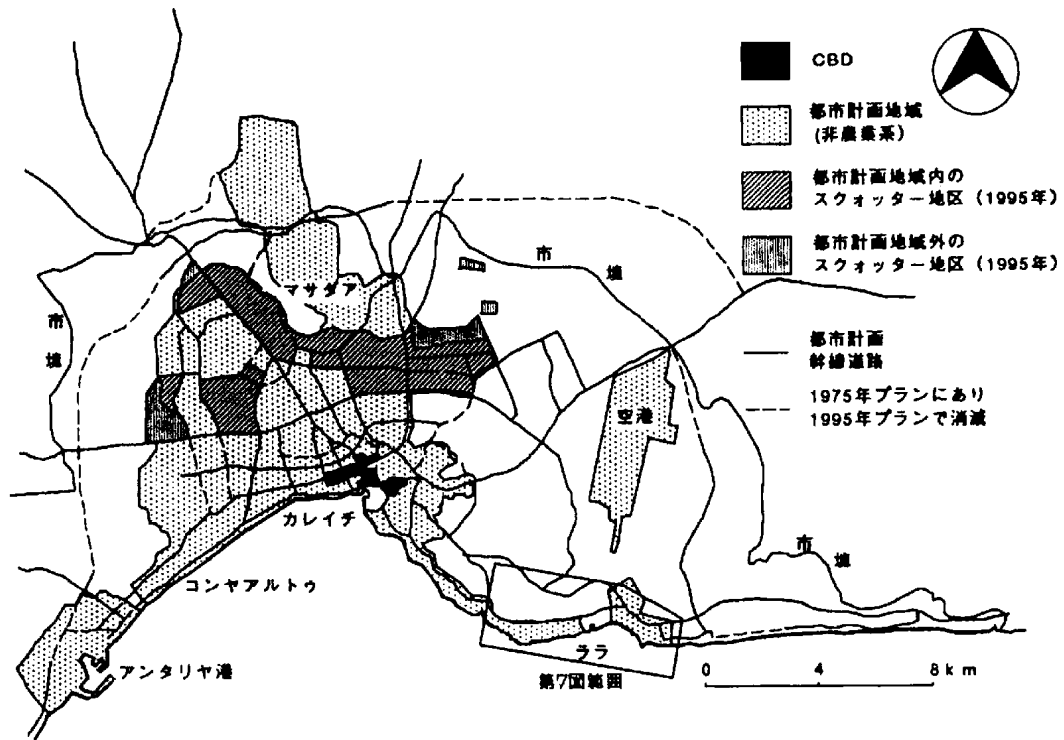
る。1972年改正の都市計画法（1605法）にのっとり、2000年に65万人人口を想定し、初めて1/25000の環境プランが登場し（1979年）、1/5000のマスタープラン、1980年から施行プランとしての1/1000地図が作成され始める。

(a) 1979年都市計画の規定性とその後の計画の改訂

この1979年プランが今日のアンタリヤの都市構造を骨格づける最も重要なものとなる。第6図は1979年当初計画における街路ネットワークと用途地域の概略などを示している。この都市計画に関連してここでは以下3つの観点からその特質を述べる。① 中心市街地における都市計画の規定性、② たびたびの計画の改訂、特に海岸部をめぐって、そして③ 内陸部既成市街地周辺部におけるスコッターの拡大である。

① に関しては、79年当初プランにおける、直交するユズユル大通、シャランボル通をはさむCBD地区の指定は、海岸に平行するジュムヒュリエット通とアタチュルク通が直交する既成のカレカプ地区のCBD機能の北部、西部への拡大を生み出し、ユズユル大通を中枢機能を担う軸に成長させたことにある。写真3のように大通に面して高容積率、13階までという魅力的な規制は、不動産資本の格好の資本投資空間を提供した。また大通から一步内側に入った街区では、低建蔽率及び低層の高さ規制がかかるが、利便性がよいことを受けて、中低層フラットが集中し、結局こうしたエリアでは、各街区の建築物はほとんど同じ様式でかつ規制一杯に建てることによって、見かけ上高さと同様のそろった整然とした都市景観を生み出すことになった。しかし個々の建築に関して、バルコニーのはみ出しや建物間隔違反が随所で見られる、その意味では不法建築となっている、いずれにせよまさしく旺盛な不動産投資を背景にした都市計画の景観的規定性が見られるのである。こうした景観は第6図（1995年）に見られるCBD地区を取り巻く、都市計画の網のかかった中高層高密度建築地区にほぼ同じ形で現れることになる。このCBD地区は、アンタリヤの急激な都市成長のもとではもはや狭小にすぎることになり、95年の新たなマスタープランにおいて第6図に見られるように全面的に拡大されることになる。

② については、1980年代に入ってアンタリヤ市の人口増加が予測をはるかに上回ったことが、計画改訂の引き金となる。80年代初頭には、水源地確保や市街地の拡大に伴い、周辺市町をいくつか合併するが、その増加率では既述のように80年代後半にはトルコ第1位となり、この79年プランは、1984年に都市計画区域の拡大と、2005年100万人規模を予測した改訂が加えられ、



第6図 1979年(上), 1995年(下)のマスタープラン概略図  
 資料: 1979年, 1995年の両年の1/25000都市計画  
 マスタープラン図より筆者作成

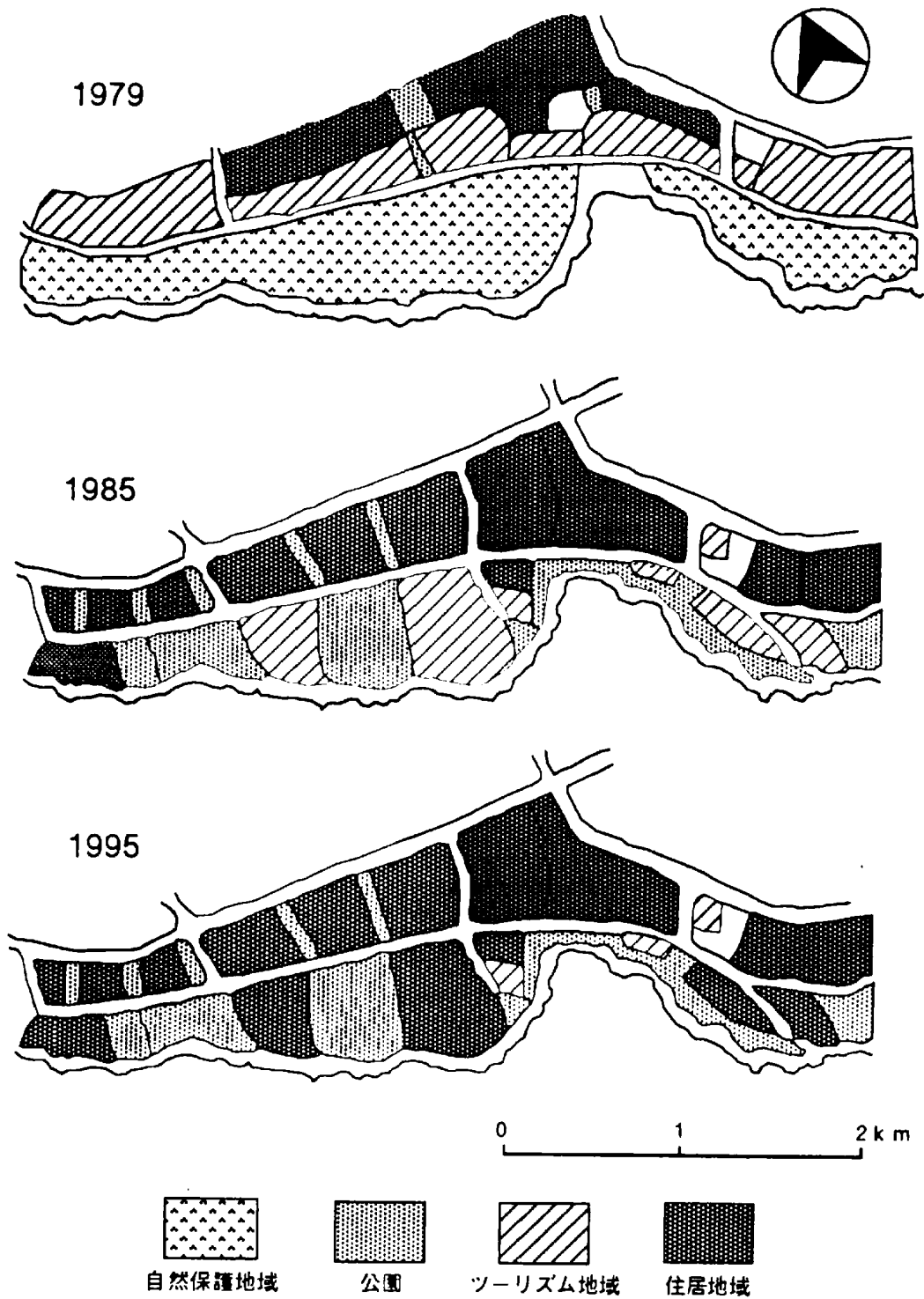
86年に1/25000の改訂マスタープランがつくられる<sup>12)</sup>。最大の改訂点は、予想を上回る人口増加に対して、居住地域の拡大と、居住地域の規制緩和、ダウンゾーニングを行なうことにあった。まず第6図に見られるような、住居地域の全域での拡大と、それに伴う近郊農地の削減であり、そして海岸部東部のララ地区、及び西部のコンヤアルトゥ地区における、観光施設、居住地域の拡大、それに伴う農地、緑地の減少、街路ネットワークの付加、及び各種建築規制の緩和であった。

特に規制緩和の激しかった東部の海岸地区ララ方面についてその実態を記してみよう<sup>13)</sup>。1979年プランでは、市街地から南東に8.5km延長の海岸段丘崖は、海岸線からほぼ150mの幅員で自然保護地区が設定され、その背後に観光施設、そしてその背後に住居地域が設定され、その幅は250~500mほどの指定であった(第7図参照)。このララ段崖地区より東部は海浜が市境まで続くが、このエリアは海浜部を300m幅で自然保護区とし、その背後は森林かキャンプ場として指定されていた。

しかし前述した1984年の観光振興法の施行を契機にした観光文化省などのララへの観光開発計画提示などで、アンタリヤ市も1987年にはそれまでのララ地区の自然景観の保護方針から、観光レクリエーション地区としてララを位置づけるマスタープランの改訂を行なった<sup>14)</sup>。改訂のポイントは、背後の農地が居住地域に変更されたこと、住居、観光地域の用途地域の変更、地上階の高さが0.5mから2.5mに上がり実質1階分増えたことになり、容積率も30%の上昇、建築密度も2倍となった。また地主の要求があれば宿泊施設の寝室階がひとつ増やせることにもなった。加えて150m幅のララ段崖自然景観保護地区が35m幅まで縮小されてしまう。

1991年には、2010年人口150万人を予測して(第2表)、マスタープランは再度改訂される。これは主に予測人口の増大に伴う、新たな住居地域の設定および拡大であり、特に北部、北東部にニュータウン形式のいくつかの市街地の建設が計画に組み込まれたことである。

しかしこうした何度もの改訂に対して、根本的に新たなマスタープランの作成への要望が1990年代に入って高まり、都市プランナー集団のUTTAグループによる新マスタープランが1992年より練られ、1995年に完成に至った。現在25000分の1マスタープランが議会を通過するという段階である。しかし、農地の分割面積の下限が2000㎡に切り下げられることになった。新しいプランもまた改訂がさらに加えられる可能性は大いにある。



第7図 ララ地区の都市計画用途地域の変更  
資料：注10

③ のスクォッター集落については、1970年代に市街地の北東端、北西端に登場し、1990年代初頭までに第5、6図のような分布を見せるまでに成長した<sup>14)</sup>。少し古いが1985年の値では、総人口の21.5%に当たる56260人を数えていた<sup>15)</sup>。都市計画の網、すなわち1/1000の施行プラン図が作成される前に発生してゆく、自然発生的集落としてのスクォッターとしてのゲジェコンドゥに対しては、1980年代に相次いだゲジェコンドゥ住宅の合法化の法律施行にもとづき、アンタリヤ市でも、公共サービスの提供、それに伴う収税や料金の徴収、1986年からは、公有地に不法に建てられたゲジェコンドゥ住宅住民に所有権を賦与し、地主の合意がある限り土地配分証を発行したり、あるいは一定の基準未滿の建設住宅には建築許可の取得を免除するといった措置によって、スクォッター集落は、ある意味で合法化されてきた<sup>16)</sup>。

この合法化の意味する所は、土地所有権や土地配分証を有する住民が新たに住宅を建設する場合には、最低限1/1000の施行プランに基づいた建築線の厳守と、建築許可が必要な住宅を建てる場合には、建蔽率、高さ制限を遵守する合法的な住宅を建設することになった。多くのスクォッター集落において、こうした都市計画の網が現在かかりつつあり、自助的な都市「再生」が進み始めている。但し、傾斜地に立地するスクォッター地区は住宅の撤去が進められつつあることも事実である（写真7）。



写真7 撤去中のスクォッター地区（マサダア南西斜面）

#### (b) ビッグプロジェクトの始動と都市再開発

1979年マスタープランで規定されていた主要施設の再配置については、



1996年段階でひとつの節目を見せている。焦点は施設移動のともなう中心市街地の跡地利用と関連する都市再開発事業にある。第5図にも一部示しているように、96年秋に完成が予定されている長距離バスの新ターミナルは、ブルドゥールからの国道ぞい、北西部に3haの規模で開業し、市内バス、ミニバスのターミナルであるドーウガラージも、アランヤ方面への国道ぞい北東部郊外に移転することになっている。また卸売市場も北東部郊外に移転が完了し、前二者の跡地利用は、CBD地区のカレカプ都市再開発事業の目玉となっている。

第3図の北半分をエリアにするカレカププロジェクトは、後述する保存修景地区バルベイ地区を含む、街区の整っていない旧市街地再開発及び都市再生計画である。79年プランではCBD地区に用途指定され、既に60年代にいくつかの中核機能が張り付いていたこの地区は、その機能更新が強く要望されることになる。加えて街並みに歴史性を有し、カレイチに隣接し、観光客もひきつけるという立地の良さによって、歴史性も重んじた再開発は、アンタリヤ市全体の発展の大きな起爆剤と位置づけられた。60haに及ぶこの地区では、1990年に交通計画も含む再開発コンペで選ばれた案が着実に実行に移されている。複雑な街区と歴史性を保存、生かしながら、自動車交通の通過・進入を、一方通行システム・歩行者専用道路の導入でもって抑制している。南北の主街路であるシャランボル通（カジムオザルブ通）は、その大部分が歩行者専用道路となり、その一角にはホテルと複合商業施設及び広場、駐車場を有する商業センターが完成し、また東西の主街路アリジェッチンカヤ通、そしてカレイチを取り巻くアタチュルク通も、一方通行の上、片側車線が歩行者専用道路化されている。こうした主街路とあわせて、入り組んだいくつかの細街路も歩行者専用とされている。再開発事業として長距離バスターミナル跡地は市役所に、市内バス・ミニバスターミナルは、ビジネスセンターに、他にレストラン街再開発ビルや、ホテル撤去後のジウムヒュリエット広場、公園の整備など、複合的な再開発事業が着々と進んでいる。都市計画で整然と構築された街区とは異なる、現代、前近代建築が入り交じりあう、限界性を有するヒューマンスケールで雰囲気豊かな街区を形成しつつある。

79年マスタープランで計画されていたもうひとつのビッグプロジェクトは、西部コンヤアルトゥ方面の80ha規模の文化・スポーツ公園及びフェア会場、及び海岸部の7km延長の海浜レクリエーション公園としてのコンヤアルトゥプロジェクトの実行である<sup>19)</sup>。文化公園には、81年プランのままで進行した

ため小規模な感は否めない文化センターが96年の秋に完成し（800席，350席），アンタリヤ市にとっては初めての文化芸術イベントを催せる施設を有することになり，外郭団体としてアンタリヤゴールドデンオレンジ財団（文化芸術振興財団）を創設し，96年で第33回を迎える映画祭や，第2回のショーフィルム祭などのメイン会場として予定されている。またメッセ会場として使える3000人規模のグラスピラミッドの建設も進んでいる。スポーツ公園ではこれも市の外郭団体であるアンタリヤスポーツ財団により4haに及ぶさまざまな施設群を，96年末の完成をめざして建設されている。

都市間競争を睨んで，トルコのコンGRESシティを目指すことがまた，その発展戦術のひとつと考えられている。通例，冬場の避寒期に会議，学会などが，ホテルの会議場を利用して何度も開かれてきたが，最大規模でオフォホテルの1000人収容の規模でしかなかった。1993年アンタリヤ市の経営者団体連合のイニシアティブでアンタリヤコンベンション機構を創設し，県やアンタリヤ市も機構に参加する形で，市内中心から7km，空港から500mという至近の距離のアスペンドス街道ぞいに，アンタリヤ国際見本市会議場センターを建設することになった。98年の完成を目指している第1期事業計画では，6haの敷地に3000人収容，2万㎡の屋内見本市会場と，1万㎡の屋外見本市会場を予定している。市の直轄事業である文化公園との役割分担を密接に計りながら，コンベンションシティとしての地位を確立しようとしている。

しかしながらアンタリヤ市の比較優位は，上下水道をいかに円滑に供給，処理できるかによって達成されるともいえる<sup>10)</sup>。2000m以上の山岳地帯に囲まれて，絶対的な水量には今後とも不足しないが，これはアンタリヤ市の上水供給の83%（1994年）が地下水であり，残りも湧き水から供給されていること，石灰岩質なため，非常に地下浸透しやすい構造となっているため，水循環的に上水が汚染されてしまうこと，また汚染水が海に流れ込むことによってこれまた致命的な海水汚染を招くことである。上水については1975年に既存の小水道ネットワークに対して，地方政府銀行の支援のもとに150km延長のネットワークが計画，事業化され，1985年以降は，アンタリヤ上水道バスサービス局（ASO）が，延長300km以上のネットワークを構築し始めたが，サイズ不足，貯水池の容量不足，そして41%（1992年）にもものぼる漏水率を呈する状況にある。

下水道については，工業団地や集合マンションエリアなどでの施設内処理を除いては，市営下水システムはなく，各戸，各施設は三層式の簡易下水処

理設備を設けて、処理水を地下浸透、海底投棄を行ない、残る汚泥を水源地の上流で処理するという状況が1992年まで、問題を拡大させながら続いてきた。92年には地方政府銀行のバックアップで、市の西部地域の1656haが下水処理ネットワークの中に組み込む計画が始動し始めた。同年同時にトルコ政府は世界銀行からアンタリヤ上下水道供給処理事業計画の準備に融資を得、結果として95年には、2020年を完成年とした全市域の上水システム、東半分の下水システム構築などの事業を実施することになった。組織的には既述したように、1993年に大都市政府となると、3030法（大都市政府法）、2560法（上下水汚物処理・水質管理法）により、自動的に前述のASOを吸収してアンタリヤ上下水道局（ASAT）の設立が義務づけられ、実際の経営、管理機関としてSIRKETがASATの管轄下で業務をおこなうことになった。

### （c）保存修景事業

上述の1979年の都市計画マスタープランでは旧市街地の核であるカレイチは無指定となっていたが、1995年の新しいマスタープランでは保存修景事業は、明確に位置づけられている。それは単に歴史的遺産の保存という名目だけでなく、こうした歴史的文化遺産を都市の伝統的資源として有効に提示することで、歴史性を有するというアンタリヤの都市ヘリテージの顕示となり、都市の魅力、価値を高めることが主唱される。もともと文化省によりこのカレイチは1973年に保存修景地区として指定される。37haのエリアに47の重要遺跡、345棟のオスマン風伝統的民家を有する。この地区の保存修景条例については、1979年に施行されるが、1983年の2876法（歴史的・自然遺跡保存法）の制定などを踏まえて、1992年に改訂され、現在に至っている。指定された建造物は、第1級の指定であれば忠実に現状維持、第2級の指定であれば外観の維持が求められる。1979年の指定では、歴史的建造物以外に禁止項目が設けられていなかったが、1992年の改訂では、カレイチ全体のすべての建築行為に対して、4階以上の建築の禁止、建蔽率33%、容積率100%などの制限が加えられた。既設あるいは建築中の中層フラットがこの規定により低層建築に改められた2つの事例を有している。また歴史的建築物の改築の審査に関しては、1988年に設立された文化省直轄の史跡顕彰委員会 Anıtlar Kuruluが存在し、改築に当たって市への建築申請、許可の他に、建築物の歴史的な価値の真正性をこの委員会が決定する権限を有する。

カレイチに次いで1990年には、カレイチの東北部外延のバルベイ地区が保存修景地区に指定される。18haのエリアで38物件（住宅、モスク、井戸、

泉、木)がその対象となり、また、1993年にはカレイチ東部外延のハシムイシュジャン地区で29物件がやはり保存修景の対象として登録された。

### 3 都市開発のイデオロギー

以上アンタリヤ市の抱える現状と事業内容の概略を述べてきた。都市の資源として、ヘレニズム時代以来の城壁都市、近郊にもペルゲやアスペンドス、シデなどの古代都市遺跡を有していたという歴史的ヘリテージ、温和な気候のもと、地中海、タウルス山脈、段崖と砂浜を兼ね備えた海浜を有する自然資源に恵まれていること、こうした条件下に80年代以降の観光振興の国家の政策方針を如実に反映し爆発的に観光資本の投下が行なわれた。上述したように政府資本も不十分ながらインフラ供給に投下され、結果として非常に多くの内外の観光客を誘因してきたのがこのアンタリヤ地方であり、その国際観光客の玄関口となる国際空港を有するアンタリヤ市であった。

本稿では観光資本の実際の活動については記していない。成長産業であり、参入障壁が低く、労働集約型であるので大きな雇用効果を有しており、その一方で浮き沈みの激しい過当競争下の脆弱なその体質を指摘せざるを得ない。こうした状況の中で、アンタリヤ市の将来性は必ずしも確実に保証されているわけではない。このアンタリヤ市の抱える問題点、市のプロジェクトの是非や、将来の都市経済の発展にどのような展望を持ち得るか、アンタリヤ市の抱える問題をどのように認識しているか、そして将来の都市経済の発展への展望はどのようなものか。いく人かの各分野エキスパートに対して行なった聞き取り調査結果をもって、如上の問題点を考えてみたい<sup>19)</sup>。

アンタリヤ市の抱える問題は、主に公共サービス、観光、急速な都市発展、教育などの問題が相互の絡み合いながら、エキスパートたちに意識されているといえる。公共サービスについては、上下水道システム、都市内交通の不備、大量交通機関の欠如が強く認識され、国際空港の容量不足や国道整備の強化も国内外ネットワークの点から指摘されている。急速な都市発展ということについては、高層建築物や美的センスのない建物があまりに多すぎることで、特に海岸部にこうした高層建築物が建つことには、一様に不満が表明され、それに伴う土地投機の問題、ゲジェコンドゥが多すぎることなど、公園がなく、近郊のみどりの農地がつぶされていくことに対する不満など、あまりに急速な都市発展に対しての物的な側面の変化に対する否定的評価が支配的である。関連して都市生活にフィードバックされた時に、高等教育機関が

不十分であり、アンタリヤ市に住む若者にとって魅力的な公共の都市空間が存在しないこと、物価が総じて高いこと、そして階層による居住地や社会の分化が著しく、異なる生活スタイルが同時に存在していること、観光産業の脆弱性、消費性、利益追求一辺倒の観光経済に対する嫌悪、そして激しすぎる変化と、それに翻弄される歴史遺産、歴史的価値といった、文化の香りを感じることをできない、かつ根無し草的な浮遊的社会に対する居心地の悪さが表明されてくる。観光は、料理もできるが家も燃やすことができる火のようなものであるという諺を引いてのコメントは、アンタリヤ経済の脆弱性を指摘するものである。従って都市経済の将来像に関しては、一様に観光とそれに関する商業・サービス業の突出だけでなく、既成の豊かな農業基盤を取り崩さず、クリーンな第2次産業の誘致でもって労働力の適正配分を行なうことで、バランスのよい経済発展コースを取るべきこと、地理的発展の軸も、観光が顕著に海岸部ぞいに発展することに対して明瞭な直交軸を北に与えて、やはりバランスを考えることが主唱される。

1996年の6月にイスタンブルで開かれたハビタット会議に際して、アンタリヤ建築家協会は、筆者の聞き取り主題に相応する認識を活字化して、次のようなアンタリヤの現状を述べている<sup>20)</sup>。トルコ社会は非常に動的であるが、アンタリヤのそれは有史以来最も大きな変化を蒙っていること。この変化に対して、科学的、民主的に練られたはずのプランニングがうまく実行されていないところに非常に問題があると指摘する。計画は改訂しても施行が不可能になっており、自己利益的で場当たりの決定を通じてのみ行われ、圧力がかかったときの反応としてのみ、手だてが取られるありさまであることを批判する。問題の解決には、コミュニティ構造や市民の人間的な観点、都市の中にある田舎、その親密な環境、歴史的文化的価値、そのアイデンティティや自然的価値などに十全に考慮する必要があるのだが、誰が一体このようなことに配慮しているのだろうか。その結果、アンバランスな都市化、社会的構造や社会的バランスの乱れ、移住より生じるゲジェコンドゥ住宅、土地投機より生じる建設ラッシュ、構造的汚染、環境汚染、非芸術的・非文化的なコミュニティの登場といった、多くの問題が直面してくると述べる。都市内部ではわずかにしか残っていないオープンスペースに多くの建設需要がおこり、誰もが建築物の高さの許容範囲を緩めるように、市役所にプレッシャーをかける。柑橘果実の菜園を飲み込んだ市街地は、今や農地も急速に浸蝕しつつある。地表面に見られる構造的な汚染が、植生やオープンスペース、都

市の中の自然の網目を破壊する一方で、見上げれば、大気や日光、自然や都市景観への眺めをまた台無しにしている。海、水源の汚染もしかりである。要するに、インフラ、社会的施設、自然やコミュニティに対する考慮、尊敬といったものが見られない、特徴がこれとってない都市の部分部分がただ合わさりあっただけの、蓄積された実践のイデオロギーのない、アイデンティティの定義の危機に瀕した状況である。すなわち、自然、文化的、歴史的、建築的な特徴の喪失は、都市の記憶の喪失でもある。それは人々やコミュニティへの損害でもあるといった危機感を露にする。

最後にもと大学の教員で途中退職後、旅行代理店を始めた経営者の意見を紹介してみよう。「歴史としてのアンタリヤは、ローマ時代、そしてキリスト教時代のヘリテージ、その後の強いイスラム社会の伝統も心に留めておかねばならない。しかしアタチュルク以後は世俗そしてヨーロッパの強調であり、ここに伝統との断絶が強制され、トルコ人にとって、イスラムの伝統や文化的アイデンティティに関しての歴史的認識には、大いにギャップが生まれたのである。何を守るべきなのか、何を破壊してきたのかといった、行為のレレバンスに関して、どのような消化を行なうべきなのか、困惑しているというのが実態である。都市という問題にひきつけて考えてみても、アンタリヤのさまざまなヘリテージがどのようなものであるのか、把握しようとする努力がなされていない。アンタリヤは、地中海に段崖で面してその上に広がる平地、そして背後のタウルスの高山地帯を有し、そこには緑豊かな肥沃な農地、傾斜地の松の樹林帯、そして一戸建てに菜園を有する、そしてローマ遺跡が点在するという空間構成をよく認識しておかねばならない。現在この空間構成が急速に破壊されつつある。農業を基盤とした落ち着いた地方経済も、観光経済の進展に道を譲りつつあり、景観的にも高層建築物の建ち並ぶ現代都市へと変化しつつある。この事自体をストップせよと声高に批判はしないが、観光セクターにうずまく軽薄とも見られかねない利益至上主義に、科学的知識や歴史認識の入り込む余地のないまま、アンタリヤの発展が突き進んでいくことが、大きな問題だと言わざるをえない。その意味でローマ、イスラム遺跡からオスマン風木造住宅を残すカレイチなどの歴史的景観は、われわれに都市の歴史的ヘリテージを考えさせてくれる格好の場所となっている。しかしこうしたヘリテージをよく認識した保存修景事業に関しても、結局その成果を利用するのが観光セクターであり、居住空間ではなしに商品として観光客に提供されてしまう所に、ここに大いなるジレンマを指摘せざ

るを得ない」。

しかしこうした問題というネガティブな視座を圧倒するようなポジティブな魅力的なビジネスチャンスが、アンタリヤ市に存在することも明白な事実である。インタビューに応じたエキスパートの全員がアンタリヤの出身ではなく、大学教官や中央官僚の役職を投げ打って新たなビジネスチャンスを求めてアンタリヤに居を構えたプロフェッショナルであり、間違いなくこうしたプロフェッショナル集団を引き付け、彼らの永住を保証しているのがアンタリヤの魅力でもある。かつアンタリヤ市の都市計画スタッフは大部分がアンカラやヨーロッパで高等教育を受け、中央政府とも至近の距離にいる、トルコの都市の中で最も高く評価されるテクノクラート集団であり、信頼のある現市長のもと、彼らの将来ヴィジョンは、「アンタリヤ市にすむすべての人々の参画によって、世界の中で最も健康的で安全で幸福に満ち溢れるひとつの世界都市として発展させてゆくことにある」<sup>20)</sup> という可能性も信じている。

アンタリヤ市の都市開発を考える上でのイデオロギーとは。個人レベルでの利益追求、土地資本、観光、及び観光関連資本のビジネスチャンスの拡大という回路はよく見えても、都市景観も大都市の体裁を整えつつあるとしても、もっと基底にあるロングタームな都市的实践から積み重ねられた都市イデオロギーを活写しえないところに、苦悶を見出さざるをえないであろう。

(付記) 本稿は平成7, 8年度文部省科学研究費国際学術研究「トルコをめぐる国際ツーリズムと都市発展との相互作用に関する社会地理学的研究」(研究代表者: 中林一樹)による成果の一部である。研究分担者の方々を始め、トルコでは多くの人々のお世話になったこと厚くお礼申し上げます。また作図については、長谷川達也氏(大阪市大・院)にお世話になった。

- 1) State Planning Organization (1995): *Seventh Five Year Development Plan (1996-2000)*.
- 2) Turkish Daily News Publication (1994): *Almanac, 1994*.
- 3) Ministry of Tourism(1995): *Bulletin of Accommodation Statistics, 1994*.
- 4) Ministry of Tourism(1995): *Bulletin of Charter Flights, 1994*.
- 5) Department for the Guidance of Investments, Ministry of Tourism (1995): *Tourism Investment Opportunities and Procedures in Turkey*.
- 6) Antalya İl Turizm Müdürlüğü (1996): *Antalya Turizm Enuvanteri*

1996より算出。

- 7) アンタリヤ大都市政府は、ムラトパシャ、コンヤアルトゥ、ケペズの3つの区政府を有するが、この区分は用いない。
- 8) Antalya Büyükşehir Belediyesi, UTTA (1995): *Antalya Anakenti Yapısal Planı 1/25000 Raporu*.
- 9) 1995年のUTTAによるアンタリヤ市内20地区のスクォッター地区調査では、平均値で住宅敷地374㎡、住宅床面積95㎡、平均階数1.2、人口密度1.1万人/㎢、UTTA (1996): *Antalya Büyükşehir Belediyesi Nazım İmar Planı - 1/5000 Araştırma-Açıklama Raporu*.
- 10) Mimarlar Odası, Antalya Şubesi (1996): *Antalya Kıyı Yerleşmeleri; Planlama, Yapılanma, Kullanma ve Sorunları*.
- 11) Mehmet Tunçer (1996): *Socio-economic structure of the city Antalya and development of tourism sector*, unpublished paper.
- 12) Türkoğlu, K., Uzel, A., Tunçer, M., (1992): *Antalya Environment Project; A Review of Existing Urban Plans and Population Projections of Metropolitan City of Antalya, Volume 1*.
- 13) Chamber of Architects Section of I.U.A. in Türkiye, Antalya Şubesi (1996): *Planning Antalya's Coastal Settlements; Their Construction, Usage, and Problems*.
- 14) 1995年のやはりUTTAの20地区のゲジェコンドゥ調査によれば、最も古い住区で1969年ころより、新しい住区で1990年から、平均で14年弱、すなわち1980年初頭から大量に出現し始めたことがわかる。
- 15) Mimarlar Odası Antalya Şubesi(1991): *Gecekondü Raporu*.
- 16) TBS Association(1994): *Antalya Water Supply and Sanitation; Interim Report, Volume 1, Chapter 2*.
- 17) Antalya Büyükşehir Belediyesi (1996): *Fuar Alanı - Kültür Park*.
- 18) Document of the World Bank, Report No. 13516-TU, Staff appraisal report, Republic of Turkey, *Antalya Water Supply and Sanitation Project*, April, 26, 1995.
- 19) 1996年8月実施。聞き取り対象者は、都市プランナー2, 旅行代理店経営者2, ペンション経営者, ホテル経営者2, 市役所官僚2, 経済団体役職者, 建築家協会会長である。
- 20) 前掲13)
- 21) Antalya Metropolitan Government (1996): *Antalya; A World City*.