

2015年11月24日

サンフランシスコ: 特異な地形を今なお走る観光資源としてのケーブルカー

一般財団法人 森記念財団 都市戦略研究所
研究員 大和則夫



サンフランシスコ名物・ケーブルカー

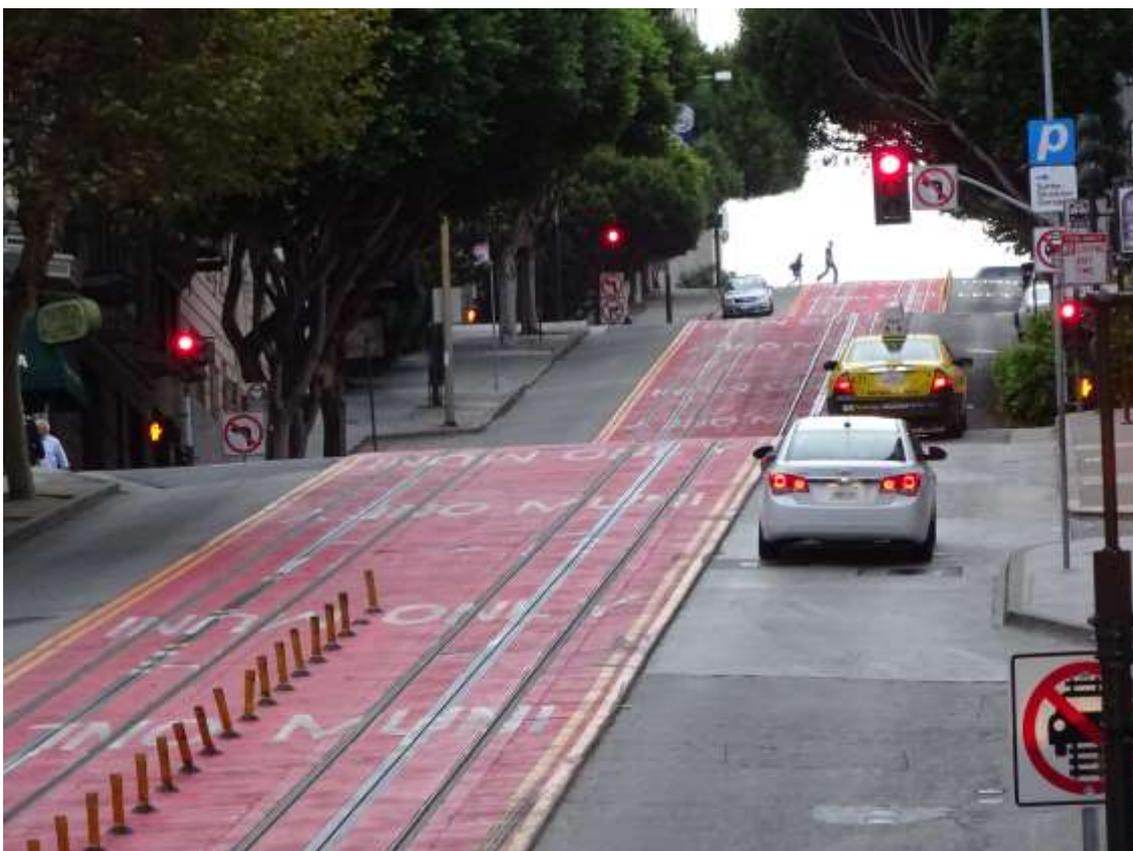
はじめに

2015年9月30日から10月2日の3日間に渡り開催された、International Downtown Association (IDA) 2015 の会合に出席するために、アメリカ・サンフランシスコを訪問した。サンフランシスコは一般的には「美しい都市」の一つとして認識されているが、その美しさの理由として挙げられるのが、眺望や豊かな起伏、水辺、ビクトリア様式の建物、ケーブルカー、ゴールデンゲートブリッジ、ゴールデンゲート・パーク、夜景などの要素であるが、それらの多様な要素の集合体が、まさに都市としてのサンフランシスコの美しさを形成しているのではないかと感じられた。都市の美しさというのは主観に基づくため評価が難しいが、ここでは、レトロな美しさを生み出しているサンフランシスコ名物・ケーブルカーに絞って考察してみたい。

1. 特異な地形が生み出したケーブルカー

1800年代半ばまでのサンフランシスコは小さな港町であった。その小さな港町を大きく変えることになったのが、1848年にカリフォルニア州で発見された金であった。いわゆる「ゴールド・ラッシュ」である。金を求めて多くの人がこの街に集まり、人口は1848年の約1000人から、翌年には約25,000人へと増加するとともに、様々な移民労働者の流入により、多様な文化が入り交じった街へと大きく変化していった。

そのサンフランシスコを、サンフランシスコたらしめているのは、間違いなくそのユニークな地形であろう。坂のある街というのは珍しくなく、東京でもイスタンブールでも街中において坂はよく見かける。しかし、通常の坂はある一地点に上りきれば、その先は平坦で、かつ振り返るとそこに見える景色は全て眼下に広がっているというのが普通の光景な気がする。しかし、サンフランシスコは121平方キロ（東京23区が621平方キロ）という狭い市内に43もの丘があるため、一つの丘に登り切っても、その先に見える景色は谷と丘の連続という、これまでに見たこともないような不思議な光景に何度も出会う。しかもそれらの坂の多くが、これもまた見たこともないような急勾配の坂である。そのような特異な地形のため、自動車社会になる前に、ケーブルカーが発達したのだろう。



急勾配の坂と平地が連続するパウエル・ストリート



先が見えないほどの急勾配の坂



急坂にも関わらず縦列駐車する車

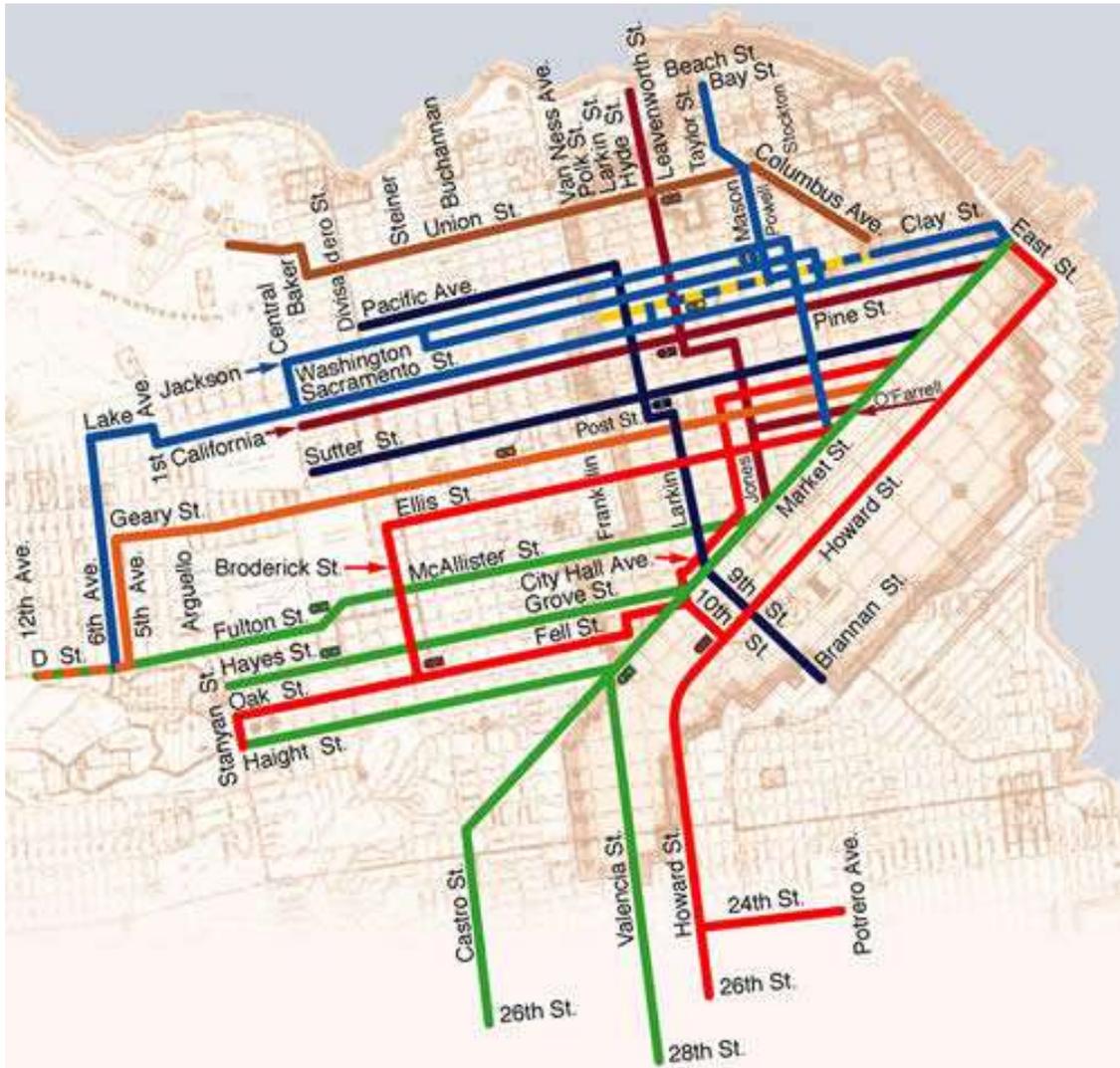
1873年、サンフランシスコの名物であるケーブルカーが世界で初めて敷設された。ケーブルカーの出現により、サンフランシスコ特有の地形である見晴しのよい丘の上に富裕層が豪華な邸宅を建てていった。それがノブ・ヒルやパシフィック・ハイツである。ノブ・ヒルは1906年のサンフランシスコ大地震の際の火災によって、邸宅が一夜にして焼失してしまったが、今では高級ホテルなどが立ち並ぶ高級エリアとなっている。一方のパシフィック・ハイツは、瀟洒なヴィクトリアン・ハウスが建ち並ぶ景観であり、この景観もサンフランシスコを代表する景観の一つである。



高級ホテルが建ち並ぶノブ・ヒル

サンフランシスコ市内を最も多くのケーブルカーが運行していた1890年代の路線図は図1の通りであり、目抜き通りのマーケット・ストリートの北側を、主に東西方向に向かって多くのケーブルカーが運行していたことが分かる。

図1 最も多く運行していた頃のケーブルカー路線図 (1890年代)



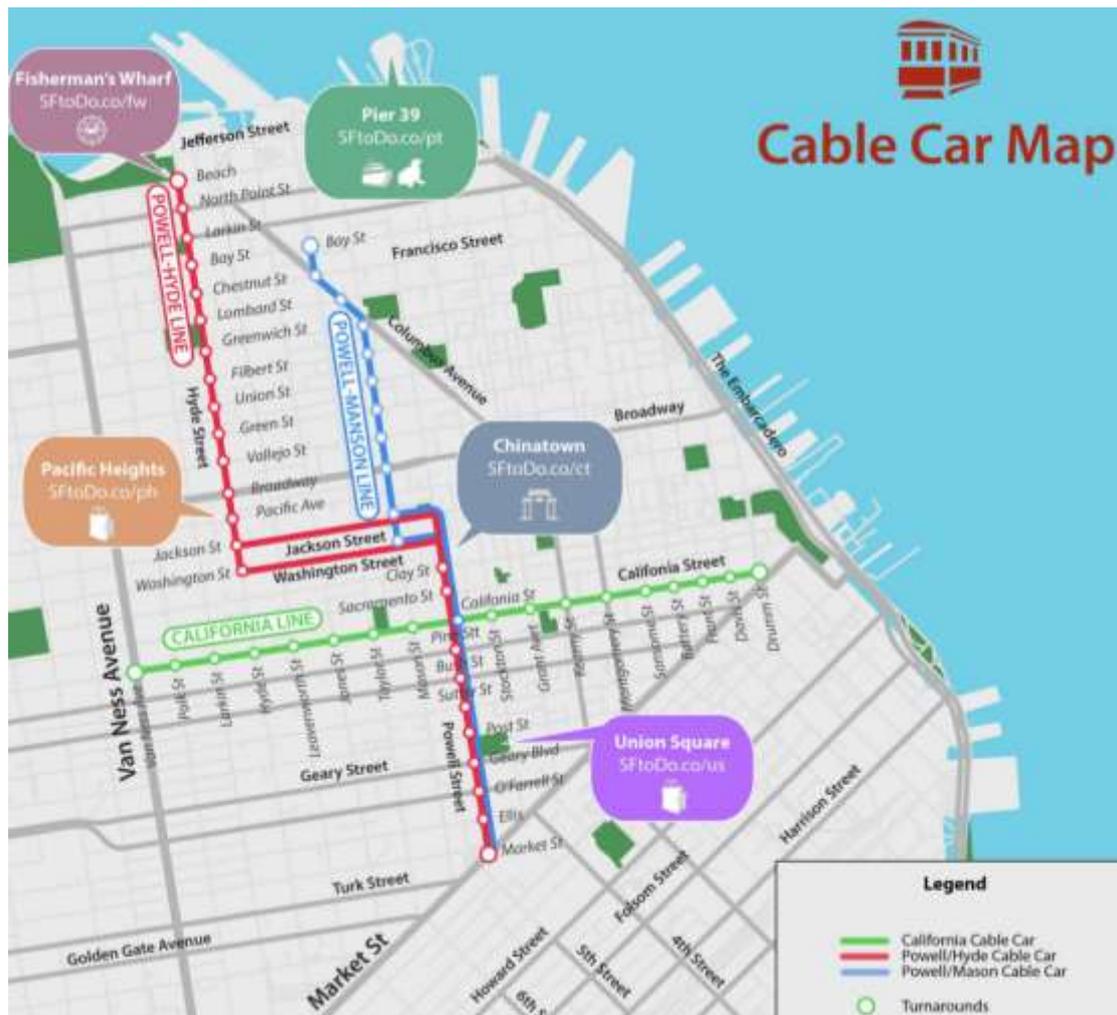
(出典) www.cablecarmuseum.org/co-map.html

2. ケーブルカーの廃止の危機と市民運動

しかし、1900年代半ばに、ケーブルカーは廃止の危機に見舞われることとなる。1947年1月、ニューヨークの実業家で市の財政合理化を公約として当選したRoger Lapham市長は、「毎年20万ドルのものを赤字を出しているケーブルカーを、市はできる限り早急に廃止すべきである。」と表明した。しかし、同年3月、ケーブルカーが持つ観光資源として

の魅力を大切に思う市民運動家がケーブルカーの存続を求める陳情を行い、それらの市民運動や住民投票などの結果、路線や台数は減少したものの、1950年に市はケーブルカーの保存と保護を決定した。その後も廃止の危機に何度も見舞われ、2015年現在はわずか3路線を残すのみとなっている（図2）。

図2 現在の路線図



(出典) www.sftodo.com/images/cable-car/cable-car-map-pdf-mh.pdf

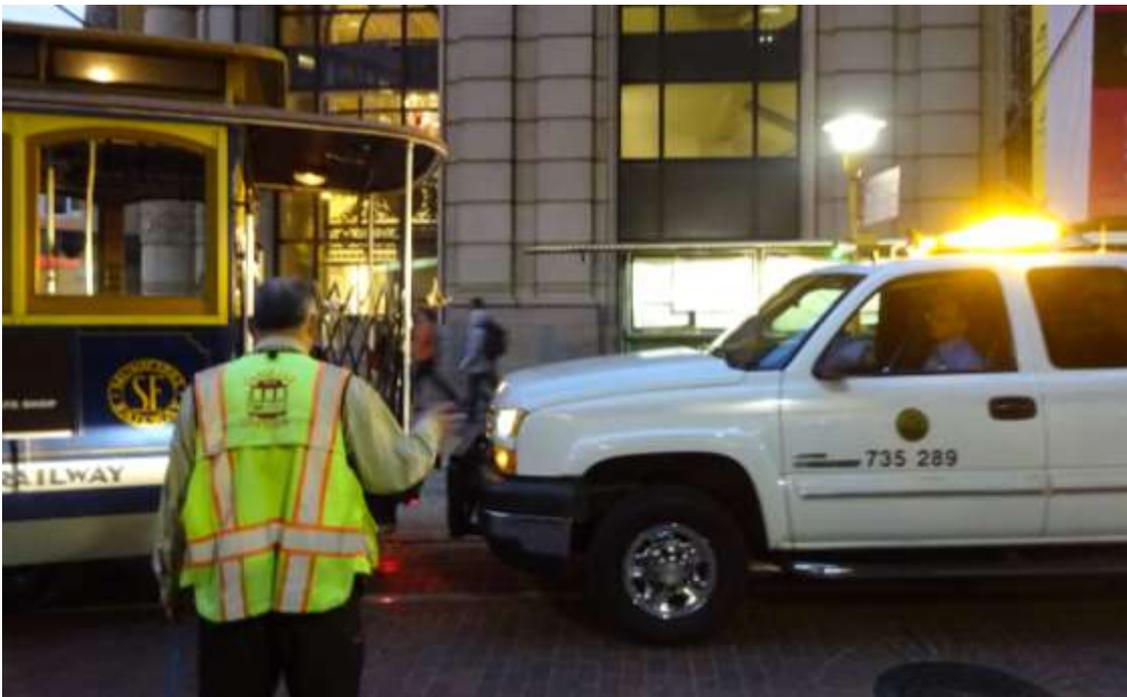
3. ケーブルカーの現在的な価値とは

ケーブルカーが有する現在的な価値としては、交通手段という点よりも観光要素としての価値が大きい。その価値は、橋梁や建物のような静的な景観要素ではなく、常に動きを伴っている動的景観要素であることが興味深い。動的といっても桜などの樹木のように、年に1～2週間という刹那的な眺めの対象物としての要素ではなく、一日に何度も街

を行き来しているため毎日頻繁に見ることができ、かつ乗車もできるというある意味でエンターテイメント的要素も兼ね備えている。



回転台は今でも人力であり、この光景も絵になる



回転台が動かなくなってしまったため、専用の車が緊急出動

おわりに

都市計画を語る際、しばしば「オフィス機能」や「住宅機能」、「文化機能」といった機能面で語られることが多い。しかし、サンフランシスコのケーブルカーについては、機能主義の都市計画では保存を決定することはできず、廃止に追い込まれていたであろう。その廃止の危機を救い、現在のサンフランシスコの重要な観光資源であるケーブルカーを残す原動力になったのが市民運動であったという事実は非常に興味深い。魅力的な都市景観を創り上げるためには、専門知識に基づく論理的な価値判断だけではなく、感情や愛着など、人の感性に基づく視点も時には必要なのではないかということを感じさせてくれたのがサンフランシスコという街である。