

コパカバナ地区で働く人々の住宅と職場の関係

The Relationship between Work Place and Housing in Copacabana (Brazil) Area.

土生 珠里*

By Juri HABU

1. 課題と調査方法

この課題の表題は短くまとめられているが実際は「世界的に有名なブラジル リオデジャネイロ市の海水浴場コパカバナ地区は背後を丘陵に囲まれ海浜を臨むホテルを始めとして高層建築が多く、極めて高密度の市街地を形成している。一方首都ブラジリアにおいては低所得の勤労者は毎日バスで遠距離通勤を強いられている。この地区の住宅と職場の関係の違いを例とし、わが国の研究学園都市つくばの特徴を論考する。」であり、ブラジルと日本という異なった社会・文化・経済の現状考察を特徴的な都市コパカバナ・ブラジリア・筑波研究学園都市の調査に基づいて行うことである。

調査方法として2回のブラジルへの旅と幾度か筑波研究学園都市へ足を運び、多量の統計データとインタビューによる現状の声を得た。ブラジルの場合、職場と居住の関係は所得・学歴・職種の相関関係で明確な地図を描くことが出来た。

2. ブラジルの地理・政治・社会の理解

2.1 地理：南米大陸 1,763 万 km² の約 2 分の 1 の 8,511,965 km² を持ち、行政上の見地から全国を地理的特徴を加味して北部、東北部、南東部、南部および中西部に区分している。

2.2 人口：人口はラテンアメリカ最大で、世界第 5 位である。1991 年の国勢調査によれば、総人口は 1 億 4,691 万人で、1980 年から 23% の伸びを示している。1991 年には人口の 75% が都市人口で、25% が農村人口であり、人口密度は、17 人/km² である。人口は大西洋岸に集中し、リオデジャネイロ州、サンパウロ州、ミナスジェライス州で総人口の約 41% を占め、バイア州、リオグランデスル

州、ペルナンブコ州、セアラ州で約 23%、その他の地域で約 36% を占める。

2.3 行政と住宅：1964 年に連邦政府は国家住宅法を制定して家賃の統制を撤廃し、家賃を民間市場の水準にあわせることのできる規定を作った。この法律によって国立住宅銀行 (BNH) が設立され、貯蓄の促進、一定期間を通じて住宅建設に融資を行う官民双方の活動の調整、そして財政的誘因の導入などを目的とした。

しかしながら、住宅の供給と生活条件は不十分であり、大規模で不規則に広がるファベラ (スラム) は大都市特有の病理現象であり、一方農村部の居住地は水道や電気が利用できないなどアメニティのない生活を送っている。

ブラジルのファベラ (スラム) は現在独自の組織を持った居住地としての立場を確立する努力をしているが、貧困と犯罪からは抜けきれないイメージである。しかしながら独自の教育、治安の整備、警察との対立や内部・外部からの犯罪から身を守ることなど住民意識を高める運動を住民及び地域自治体で推進している。

1984 年時点で全住宅の 82% が煉瓦または石、木材、コンクリート造りの一戸建てで、8% がアパート、8% が木造または泥塗りの農村家屋、2% が quartos と呼ばれる共同住宅であった。全住宅のうち約 63% が持ち家、22% が賃貸、14% が雇用主が支給するものであった。住宅の約 30% に上下水道設備、17% に浄化槽があり、全住宅の 80% に電灯が普及していた。

2.4 教育：ブラジルの教育は 19 世紀まで上流階級の男子を対象としていた。近代教育の制度が導入されたのは 1946 年頃のことであり 1961 年に教育基本法が制定され、1971 年に義務教育が 8 年となり現在に至っている。ブラジルの教育の特徴として初

*九州大学

等・中等教育適齢人口の就学率が低いこと、そして就学生のうち途中で脱落する生徒が多いことである。脱落生徒は経済的困難や成績不良・出席率等で落第・退学が多く、特に公立教育施設で割合が高い。

1964年以降、ブラジル政府は遅れていた教育部門の量的・質的改善に向けて努力をはじめ、1967年にMOBRAL(識字運動)を交付し本格的に国民の教育に着手した。その結果、今世紀65%だった非識字率は1960年に39%、1970年に33%、1980年に25%、1991年に20%となった。

2.5 雇用の構造:日本の学卒採用の慣行とは異なり、具体的な職務と給与を提示して、新聞広告や人材銀行経由により応募を募るのが一般的であり、又縁故や友人経由も多い。雇用関係は基本的に労働・社会保障手帳(Carteira de Trabalho)により証明される。労働省の発行する労働・社会保障手帳を各個人が所有し、職歴、給与、休暇取得、社会保険料の支払いが記入され、職歴の戸籍のような役割を果たしている。

現行労働契約制度では雇用者は給与のほかに公租公課を納付する義務を負うが、課せられる納税額は給与額に相対するため、その経費は過重負担とみなされている。

ブラジルは過去に多重債務及び月30%を上回るインフレを体験し、度重なる経済危機で多量の失業者を出した。このような経済不安定の時期や資金のない零細企業の場合、労働者が労働・福祉保証手帳に労働契約の登録なく雇用される事があり、雇用される側も就職難時にはこの条件を受け入れて、結果、役務を提供している会社に法的には雇用されていないこととなる。このような雇用形態をインフォーマルセクタの枠で理解し、正規雇用の統計と合わせてブラジルの雇用の全体像を掴む必要がある。

2.6 最低賃金:最低賃金とは次のように法律で定められた額である。「国の条例で設定された最低賃金とは、全国一律の金額で世帯主および家族が住居、食、教育、医療、レジャー、被服、衛生、交通および社会保険の全項目において享受できる最低額とし、定期的に金額補正を行うことにより生活水準を維持する(出所:Constituicao da Republica Federativa do Brasil, Capitulo II, dos Direitos Sociais, artigo 7, inciso IV)

この最低賃金は13項目の日常食料品(Cesta Basica)から、大人1人が必要な月間栄養摂取量の

コストを基本として算出される。2001年5月の最低賃金(R\$151.00、1\$=2.45R\$)を基に家族4人(大人2人、子供2人)構成で子供は大人と同じ消費量と仮定し実生活で必要最低限の食費をCesta Basicaに基づいて計算すると6.06倍(R\$1,090.28)が必要であるという結果が出る。

最低賃金生活者に家族の維持は困難極めるものがあり、インフォーマルセクタ労働市場が重要な鍵となる。インフォーマルセクタは主に個人で行う街頭での物売り、家事労働、内職、定年退職者の技術を生かしたアルバイト、労働契約のない就労形態など税金申告対象外の労働である。

1988年から1999年の10年の歩みで最貧層に属する人口は10年前より2.8%の増加、最裕福層(最低賃金の20倍以上)も減少傾向にあり、中流層へと移ってきている。最低賃金は金融政策に基づいて常に一定の購買力を維持する値と設定されていたが実際にはインフレに追いつかず、この10年間で最低賃金は1998年の2/3の値となった。1995年は特に悪化傾向を示し、最低賃金に42.86%の修正が加えられたが当初の目的は達成していない。

経済発展の地域的格差のために都市への経済人口の移住が増大しており、人口の無秩序の増加は、住居の不足、基礎的公共インフラの不備、半失業および失業などの問題を起こしている。十分な所得、適切な教育、社会および医療扶助を有することなく、小規模かつ低水準の住居で適切な衛生設備もなく生活することにより、低所得層はその個人的能力を改善する条件を獲得することから疎外されている。

3. 調査地域の特徴

3.1 コパカバナの概要

観光地として代表的なコパカバナは19世紀中頃にサコペナ(Sacopena)という名称で始まった。サコペナとは現地のインデオの言葉(tupi)で小鳥のさえずりという意味である。1889年に3軒しかなかったが1905年には60軒を超える集落となり、以来コパカバナは明確な計画がないままに成長を続け、30年後はすでに都市インフラの整備が進み、1978年に路面電車がセントロ地区とラルゴドマシャドを結んだ。セントロとは中心地という意味合いがあり、経済、文化、教養等すべてが集約された地域で、現在もオペラ劇場や大企業・銀行の本店が

あり、経済・流通の中心地である。

1982年にはポタフゴとコパカバナを結ぶアラルプラタ(Alaor Prata)トンネルが開通した。現在のヴェリオトンネルである。開通後、サコペナと呼ばれていた集落はコパカバナと呼ばれるようになった。コパカバナとは透き通る青さ(mirante azul)という意味合いを持つケチュア語である。

1960年代に入り、ブラジルの急激な経済成長とともに人口の流入および建設ラッシュが始まり、コパカバナには連日のように新しいアパートが建設されるようになった。海岸と山に囲まれた地理的条件のなかで、高層建築が並び、78,238棟の住宅と4,270棟の商業施設が煩雑に狭い路地にひしめいている。

コパカバナの人口は1991年の統計では155,832人であるがこの地域を訪れる観光客や、周辺からの流入で20万人前後とみなされている。観光地としての観光客の呼び寄せとして、3kmに及ぶビーチや波をモチーフにした建築家ブルレマックス(Burle Max)の歩道、劇場、映画館、バーや世界各国のレストラン、50以上のホテルで絶え間なく人口が流動している地域である。

コパカバナは海岸と山に囲まれているが、周辺への交通は多様であり、セントロ地域からはプリンセザイサベル通り、北部とラゴア地域はバラタリベイ口通り、南部とバハからはアベニエダアトランチカ通りが主要交通網である。コパカバナの交通量は特にピークという時間帯はないと言われる。通勤および通学、子供の学校の送迎、劇場や映画館などのレジャー、観光客の絶え間ない移動などで実際交通量に目立ったピークは見られない。



写真 - 1 コパカバナBurle Maxの歩道 2000年筆者撮影

計画性のない発展を遂げた結果として、多くの地域にも見られるようにコパカバナを囲む山の中腹には貧困層がファベラを形成している。1991年から1996年にかけてコパカバナ地域のファベラ人口は8,621人から13,773人(59.76%)で世帯数では60.29%の増加を示している。

3.2 ブラジリアの概要

ブラジリアは1956年に建設が始まり、1960年にリオデジャネイロから首都移転した40年余りの歴史を持つ新しい都市である。パイロットプログラム(Plano Piloto)と名づけられた首都計画は斬新な区画設定と緑の配置、機能性とビジュアルな美を同時に追求し、中心地から放射状に衛星町(cidade satellite - 都市より小規模)を開発していく予定となっていた。Le Corbusierの弟子であった建築家Lucio CostaによるPlano Pilotoの基本は緑に囲まれた住宅地、居住空間と職場空間の距離設定と工業地の排除、居住空間近くに教養・娯楽施設区画の設置、車と徒歩移動の区画整備の4点であった。

Plano Pilotoは飛行機の翼をイメージして計画され、機首にあたる部分に首都の尊厳を誇示するモダンなデザインの行政建築物、左右の翼にあたる区画は住宅が整備された。行政の建物が並び中心部は6ラインの通りがEsplanadaから真っ直ぐに南へと伸び、通りの両サイドに官庁ビル、司法局、カテドラルが並んでいる。住宅区画地域は最高2階建ての制限を設け、広い土地と緑、駐車場、便利な交通網が計画された。

レジャー施設・商業ゾーンは区画化された一部分に集中、それぞれの区画は緑の境界線で区切られる



写真 - 2 ブラジリアの行政区画

ことが当初の目的であり、パークシティーとしての理想であった。首都建築とともに建設された住宅は60万戸で1区画に6階建てのビルが4棟、それぞれの住戸の間取りはすべて規定されており、6区画1単位としてその区画内に教会、義務教育施設、映画館、クラブ、スポーツを楽しむ空間が設けられた。6区画毎の単位で商業施設が設定され、住民が最小の移動で生活全てがこなせることを目的としている。この区画設定は所得の層に関係なく住むことが出来るという理想があったが住宅区画に建てられた規定のアパートは個人の要望とは異なり、住みにくくまたリフォームもかなわないため敬遠された。

理想と現実で Plano Piloto は最初から失敗の連続であった。“都市部及び周辺地域をスラム化させない”都市計画は“すべての居住者がまともな家とインフラ整備が整った所に住む”事が理念であったが、首都圏の開発と周辺地域の開発には時間差があり、建設労働者及びその家族は周辺地域にスラムを形成し仕事場へ通勤する展開となった。

土地の区画整理が未整備な状態で、住宅を必要とする人々が正規の登録を行わずに家を次々と建ててしまう現象 (invasao) が起こり、特に低所得層は周辺部にスラム化し、行政が力づくで撤去を行う現象が起きた。行政の対応が間に合わず、首都圏の建設ラッシュで仕事を求める大幅な人口増加とともに住居の不足が深刻化し、理想の都市像は現実のニーズに早急に対応をせまられる結果となった。

衛星町の区画設定後、それぞれの区画に居住空間として集合住宅を建設、国からの補助で低所得者でも家が購入できるように策が図られた。しかしながらこの計画も理想をもとに行ったため、集合住宅ではなく土地付きの家を希望している所得層を満足させることが出来ず、集合住宅区画の周りに計画外の

一軒家が建ち、都市景観の統一性を重視した当初の計画から外れていく結果となっている。首都移転から30年、人口の内部移動によりそれぞれの衛星町も定着が見られるようになり、所得差、教育水準から明確な住み分けが見られる様になった。

Distrito Federal (連邦管区) は首都 Brasilia を含め18の衛星町で成り立っている。行政機能が集中した Lago Norte、行政関係者の居住地 Brasilia 及び Cruzeiro が最初の開発地で Plano Piloto によりそれぞれの区画は明確に整理され、現在に至っている。この Plano Piloto により、Distrito Federal の住民移動行動の目的地はその他の都市に比べて明確である。

首都建設初期は低所得者が仕事場を取り囲むようにスラムを形成していったが衛星町の計画の推進とともに自主的に居住地を求めて移り住んだ人々と所得がなく、そのままスラムに残り強制的に移住させられた人々で周辺都市の生活レベル格差は著しい。最初の衛星町は Planaltina と Brazlândia で計画通りの交通網と緑が確保された。Nucleo Bandeirante、Taguatinga、Sobradinho、Gama、Guara と Ceilândia は続いて計画された都市だが、スラムから強制撤去された住民が行政に届け出無しで土地に住みつき、計画外の家が建てられた地域などで理想の都市景観を維持することは出来なかった。

移住による人口増加現象がおちついた1980年頃から再び理想の都市像を取り戻す計画を推進する方針で近年では緑の配置、交通網の充実、そして住民が定住しやすい住居が計画され、開発当初の数々の建築規定が見直されている。地域別に住民の居住期



図 - 1 Distrito Federal の周辺衛星町



写真 - 3 Samambaia新しい住宅建設 2001年筆者撮影

間が安定している場所として Gama、Brazlandia 及び Sobradinho では 60% 以上が 10 年以上住み続けている。反面新しく開拓された Samambaia 地区では 43% が 1 年以下である。住民の前居住地域調査からこの Samambaia 地区の 36% の住民は Ceilandia、28% は Taguatinga から移り住んでいる。現在広がりを見せている新しい衛星町への交通網には地下鉄が計画されている。

4. 学歴と職種、居住地域の相関関係

コパカバナ及びブラジリアを職場とする勤労者の学歴と所得、所得と住まいの相関関係は明確である。コパカバナは観光が経済基盤でありホテル・飲食・商業・サービス業が主な職種である。居住者の教育レベルは調査人口 65,264 人に対して 40.72% が 15 年以上（4 年大学卒）の教育を受けており、世帯の月額収入レベルでは最低賃金の 5 倍以上が 65% で高所得居住地域に属する。この社会の特徴としてメイドがどの家庭にも 1 人は必ず勤務しており、平均

的にメイドの月収が 1~2 倍最低賃金、ホテルの下級従業員が 2~4 倍レベル、飲食店員が 4~5 倍レベルの統計で考察すると、コパカバナに勤務する労働者は近郊地域からバス通勤していると仮定できる。

世帯所得別に通勤範囲地域を調査した結果、20% 以上の最低貧困層（最低賃金）はファベラの多い地域に居住しており、低・中所得者は比較的交通の便が良く職場へ 1 時間以内の地域に居住している。低所得層の移動手段は路線バスが主体で 77% の市民が日常利用しており、現在 49 社が 449 路線、8,000 台に近い車両で距離に関係無く一律 R\$ 1.00 でサービスを提供している。

ブラジリアは政治・経済・商業のすべてが集約された場所であり、特徴的な都市計画の結果としてパーソントリップ調査の居住地から目的地への移動が明確である。所得と教育レベルで調査した近郊衛星町では、最低賃金の 20 倍以上世帯が Brasilia で 59.45% とその他地域に比べて高く、教育レベルも大学卒、大学院以上のレベルが 27.11% で最高値である。続いて Guara 及び Cruzeiro の世帯所得でそれぞれ 35.38%、33.16% が最低賃金の 20 倍以上であり、教育では 8.92%、12.32% が大学、大学院以上のレベルである。反面、7 歳以上の無学・無教育が一番高い Planaltina（10.99%）では最低賃金の 3~5 倍の所得世帯が 24.08% で最低賃金生活者は 18.93% である。教育レベルと所得が両極端にある Brasilia と Planaltina はパーソントリップ調査（表 - 2）でも特徴を表している。

表 - 1 世帯主所得と居住地域（出所：IBGE）
最低賃金 R\$ 151.00（1\$ = 2.45 R\$）2001 年 5 月

最低賃金 地域	1	3	5	10	10 <	不明 無職
Portuaria	23%	46%	14%	10%	3%	4%
Centro	12%	34%	19%	21%	9%	5%
Rio Comprido	21%	33%	13%	16%	11%	5%
Sao Cristovao	25%	39%	14%	13%	5%	4%
Santa Teresa	11%	37%	15%	18%	13%	6%
Botafogo	5%	15%	11%	23%	41%	5%
Copacabana	2%	16%	12%	24%	41%	5%
Tijuca	6%	20%	12%	24%	35%	3%
Vila Isabel	7%	20%	13%	25%	31%	4%
Ramos	22%	42%	14%	11%	4%	6%
Penha	20%	40%	16%	13%	5%	5%
Inhauma	21%	41%	16%	13%	4%	5%
Meier	13%	29%	17%	23%	15%	3%
Iraja	14%	35%	19%	19%	8%	5%
Madureira	19%	36%	18%	16%	5%	6%
Ilha do Governador	12%	29%	16%	21%	17%	4%
Anchieta	22%	43%	18%	13%	3%	2%
Pavuna	22%	44%	16%	11%	2%	5%
Jacarepagua	16%	34%	16%	18%	13%	3%
Barra da Tijuca	6%	17%	7%	13%	53%	4%
Bangu	21%	42%	16%	12%	4%	5%

表 - 2 目的地別パーソントリップ調査 1990年10月平日

地域	車利用(バス・自家用車・その他)					
	トリップ /日/人	職場	教育	個人 諸用	買い物 レジャー	その他 通院他
Distrito Federal	1.05	59.3%	23.7%	0.7%	4.3%	5.7%
Brasilia	1.86	48.6%	30.6%	7.8%	5.4%	7.6%
Cruzeiro	1.41	56.3%	25.0%	4.8%	5.2%	8.7%
Guara	1.24	57.8%	24.9%	0.8%	4.6%	4.7%
N. Bandeirante	1.12	52.3%	23.8%	7.7%	6.4%	9.8%
Taguatinga	1.01	64.2%	22.8%	6.6%	2.9%	3.5%
Ceilandia	0.78	70.9%	15.8%	6.7%	3.3%	3.3%
Samambaia	0.63	66.3%	19.7%	6.3%	2.2%	5.5%
Gama	0.63	65.5%	17.9%	7.8%	4.2%	4.6%
Paranoa	0.69	72.5%	14.3%	6.3%	4.8%	2.1%
Sobradinho	0.90	58.8%	23.8%	6.2%	5.7%	5.5%
Planaltina	0.60	74.7%	12.2%	5.8%	0.1%	6.3%
Brazlandia	0.51	80.1%	15.9%	2.1%	0.8%	0.1%

車社会为前提として計画されたブラジリアは首都を核として放射状に交通網が計画され、それぞれの国道の末端の衛星町から首都圏へトリップが行われている。24時間の移動時間帯調査では朝、昼、夕方方の3回の交通量がピークで首都圏への通勤・通学の目的によるものと考えられる。交通手段では公共交通より自家用車の占める割合が比較的高く、現在の地下鉄拡張工事後のパーソントリップ調査では異なった数値が得られるものと考えられる。

5. おわりに

ブラジリアと筑波研究学園都市はマスタープランをもとに計画的に建設され、美観・機能性を追及した幾何学模様の美しい街であるが、リオデジャネイロ、そしてコパカバナは計画性なく乱雑に切り開かれていった都市である。行政が良しとして計画した住宅と個人が住みたいと念願して作った住宅は根本的に違い、後者は街に個性と活気を与える。今回の調査でブラジリアも筑波も人間の個性を建築家・専門家に委ねてしまった所に生活の持続性の無理があるように思われる。ブラジルでの調査は教育と職業、職業と所得、所得と居住地域の関係が明確であり、この様にはっきりとした住み分けは日本社会では見られないと思われる。

この調査は奥深く、経済と都市は常に変化を続けるため限らない資料とのめぐり合いであったが貴重な経験であり、この機会を与えてくださったIBSフェロシップ制度のすばらしさと亡き井上孝先生

の最後の課題を頂くことが出来た事への深い感謝を表したい次第である。

参考文献

- 1) Mercado de trabalho do RJ, Conjuntura e analise N. 7-fevereiro 2000
- 2) Rocha, Sonia, A estabilidade da incidencia de pobreza no RJ no periodo 1995-1999/Tendencia evolutiva e caracteristica da pobreza no RJ, 1997, p. 219-231
- 3) DETRAN, Transito do RJ, 2001
- 4) MEC, Ensino e melhoramentos, 2001
- 5) 山田睦男, リオデジャネイロ市の発展と大都市圏の形成, ラテンアメリカの巨大都市, 1994年4月
- 6) 細野昭雄, ブラジルの経済発展と都市化, ラテンアメリカの巨大都市, 1994年4月
- 7) Moradia Segregacao, Desigualdade e Sustentabilidade Urbana, Rio Estudos n. 13, maio 2001
- 8) Os rendimentos do trabalho no Brasil, DIEESE, Sao Paulo, 2001
- 9) No Distrito Federal a cidadania começa, Politica Habitacional 1999-2002, GDF SEDUH
- 10) Pesquisa domiciliar transporte, GDF CODEPLAN, agosto de 1991
- 11) Perfil Socio Economico do DF, versao 1999
- 12) Uma politica habitacional para o DF, Plano de acao, IDHAB-DF, 1996
- 13) 筑波研究学園都市 建設の理念と経緯, 1985年
- 14) 馬越正哲他, 筑波研究学園都市の都市形成過程に関する研究2 その1, 2, 3, 4 日本建築学会大会学術講演, 1986年8月