

港湾におけるレジャー機能の展開と地域開発

——フランスのラングドック・ルシオン開発とわが国の場合——

千須和富士夫
(港湾経済研究所)

目 次

1. はしがき
2. ラングドック・ルシオン沿岸地方整備の概要
3. 実施過程とその問題点
4. わが国のレジャー港湾への提言

1. はしがき

余暇需要、とりわけ四面を海に囲まれているわが国においては、海洋を利用した余暇需要が、今後年を追うにしたがい増大すると見込まれている。

余暇開発センターの1973年7月に発表した「わが国の余暇市場の現状と展望」、「余暇および余暇活動に関するイメージについての国際比較調査」によつても、昭和45年の余暇市場が8兆5,600億円であったものが、55年予測では42兆円の巨大市場となると見込まれている。この予測の裏付けとなっているのは、45～55年度の10年間の名目国民総生産が平均14.5%（実質では90%）の伸びを示すものとしており、40～45年の過去5年間の成長率17.4%より落ち込みがあるとしても、完全週休2日制の普遍化とあいまって、余暇市場自体は、同期の過去5年間の成長率17.3%，それが今後45～55年度にかけては17.2%とわずかな低落しか示さないとみられ、国民総生産に占めるウエイトは、むしろ45年の12%から55年には15%へと高まると予想されている。

こうした余暇市場を拡大する余暇利用の潮流は、二つのパターンとして登場してくると考えられている。一つは旅行やスポーツを中心とする動的な余暇利用であり、もう一つは、これらの需要にこたえる意味での、市場におけるハードウエアとしての財の創出・供給に代わり、ソフトウエアとしてのサービスの創出・供給が主となり、サービス関連、とりわけ健康関連の余暇活動が大きく成長すると予測されている。

余暇活動の中でも、旅行や保養あるいはスポーツを目的として展開されるアクチビティが一層活況を呈するであろうというのは、すでに国際的な共通認識となってきており、アメリカ、ヨーロッパの諸国では、各種の旅行クラブ、スポーツ・クラブの組織化と、これらのアクチビティに対応するハードウエアとしての各種施設、すなわちホテル、休暇村、別荘、アパートメント、キャンプ場、運動施設、観光関連基本施設（道路、港湾、電力、水道、下水道など）の整備が進められている。

海洋を利用した余暇活動は、わが国では、前記の地理的な条件を除いたとしても①今後動的な傾向は、見るタイプより参加するタイプへ、人工から自然へ、日常のささやかな空間より広大な空間において、多様でしかも高度な技術・知識を基礎とするリクリエーションへというパターンを生み、②これらの傾向を全体的に受け入れる場が海洋であり、海洋におけるリクリエーションのアクチビティが主流となるという理由は、以上のようなところにあるといわれている⁽¹⁾。

こうした国民の人間的欲求とかモビリティに係る余暇対策の問題とは別の視点からアプローチしていく方法もある。それは、有限な国土利用、なかんずく海岸線利用をいかに進めるかという問題である。

過去の論議に、海岸線利用の価値論争がなかった、むしろ結果をみつめる中で、なぜ価値論争をしなかったのか反省しているような段階にある⁽²⁾。

さらに経済成長政策のもう一つの落し子である地域間格差の増大をいかに是正していくかという視点からのアプローチがある。この起爆剤として、新産業都市、工業特別整備地域、あるいは山農村工業地域など、工業を主体とする開発

構想があらわれ、一方ではレジャー需要の皮相的な理解によるゴルフ場建設、別荘地分譲が低開発地域の所得向上の誘因となるかのようにもてはやされた。一部では確かにメリットの地元還元を実現した例もみられたであろうが、土地投機を生み、しかもなお今回新たな装いで中核都市開発構想が横行しているのをみると、明らかに「空間のつくりかえ」というようなハードウエアに係る問題だけではないよう思える。

ここに、フランスが地中海沿岸で推進しているラングドック、ルシオン開発計画の視察経験をもとにして、その計画の意義を考え、わが国のリクリエーション港湾整備への参考に供したいと思う。

注 (1) 日本港湾協会マリーナ研究委員会編「マリーナの現状と将来」(日本港湾協会昭和47年) p. 11~12

(2) 三村浩史「海岸線のリクリエーション利用—その現状と構想」(港湾 1972年2月号)

「上のポテンシャル図(引用者注一国土における人口分布交通時間距離からみたリクリエーション利用ポテンシャル図)と比較してみた場合、東京湾、大阪湾、名古屋湾などのコンビナート開発で失なわれた自然海岸のリクリエーション価値がいかに大きいものであったかを知ることができよう。」

2. ラングドック・ルシオン沿岸地方整備の概要

(1) 目的

フランスは、内陸のローヌ川、セーヌ川、ロアル川に面する地域が、歴史的にも、また近代資本主義の勃興期においても、都市地域の中心となってきた。これは水運を主要輸送手段とする軍事輸送、商品流通に便利なためであったわけである。

こうした内陸都市を核とする先進地域における生産力の増大は、地方に基幹産業を育むことができない自然的地理的条件下におかれただけの地域との間に格差を生じさせることとなった。

フランス政府は、1963年に至ってポンピドー首相の時代に、首相直轄の審議会 De Légué a l'aménagement du Territoire et à l'action régionale (DATAR

と略称), すなわち産業振興審議会を設置し, 首相直轄の下にフランス全域の地域開発の助成, 経済諸活動の均衡ある発展を助成しようとしたのである。当時, パリを中心とする諸産業活動の集積は著しく, これらの分散を狙いの一つにおき, パリに残るサービス活動(銀行, 保険, 本社機能, 研究センターなど)は国際的な商工業, 金融のセンターに引上げ, 8つの地域開発拠点, 中規模都市, 新興の町の活動を振興し, またラングドック・ルシオン沿岸(地中海の西側で, スペイン国境からマルセーユに至る180キロの区間), アクイッタン・アトランチス沿岸(大西洋側でボルドーからスペイン国境に至る区間), コルシカ島などに大規模な観光基地をつくりあげるなど, さらには地域開発に必要な公共施設, 特に交通機関(ハイウェイ, 超特急, 国内航空路など), 教育投資(総合大学, 技術専門校, 訓練センターなど) 文化センターや国立公園に至る諸施設の計画を立案し, 実行に移させる任務をこの審議会はもっている。わが国の政府原案を合法化する手続き機関としての審議会と異なる点は, この審議会が予算の執行権をもち, 経済, 国土利用に関しては最高の提案権をもっていることにある。

同じ年にラングドック・ルシオン沿岸地方整備委員会(Misson Interminisler-le l'Aménagement du Littoral Languedoc-Roussillon)が設置され, 審議会の一機能を分担補佐している。

したがって, ラングドック・ルシオン開発計画は, 余暇需要が大きくなるというだけの理由で, 採択されたわけではない。根底には農業県を連ねるラングドック州, ルシオン州の開発を図ろうとしている地域開発問題なのである。

マルセーユに近いガール県, エロー県, オルド県がラングドック州に属し, スペイン国境に隣接しているピレネーゾリアンタル県がルシオン州に属している。これらの県は, ローヌ川の上流から流れてきた赤土の堆積平野で, 小農経営が多く, しかも農用地率は県土の20%前後という, ブドウ以外にはこれといった主要産品もない地域である。

(2) 開発の手法

ラングドック・ルシオン沿岸地方整備委員会も, 同開発計画が採択された1963年に設置され, フランス政府の大蔵, 内務, 運輸, 建設, 農林の各省, 観

光庁関係4県の委員で構成された。

この委員会の下に、県規模の開発公社 (Sociétés Départementales d'Economie Mixte d'Equipement) が組織された。頭に公社名がつくるので、略記名のみ次に掲げる (管轄拠点のうち主たるもの、公社の管理事務所の置かれている地名のみを次に記しておく)。

S.A.D.H エロー県に属し、グランド・モッテとカルノンを管轄

S.E.E.B.L.I エロー県に属し、キャプダーグ及びアーグ河口を管轄

S.E.M.E.A.A オルド県に属し、ポール・ルカートとグラッサンを管轄

S.E.M.E.T.A ピレネーゾリアンタル県に属し、ポール・バルカレスを
管轄

この公社には、関係地方自治体 (全部では67市町村といわれるが、公社ごとに構成数は一様でない。SEEBLIは12市町村), 各級商工会議所, 農業組合, 私企業が参加し, 公社は特別に低利資金を「協同した金融機関」より借受け, 出資金とともに運用している。

開発上一番問題になるのは、開発計画発表とともに進行する土地投機の動きであるが、これを封殺するため、政府に先買権を認めさせる方式をとった。

基本法としては、1962年7月26日の「土地規制に関する法律」が制定され、この法律に基づき Zone d'Amenagement Différent (調整地域) の指定があり、すべてのこの地域における不動産売買には、政府の優先権が設定されたのである。次いで、価格騰貴を抑えるために Declaration d'Utility Public (公共用地としての用途規制) が出され、将来の開発計画に係る土地に適用されることになった。

政府は、計画発表前から該当地域の土地買収を私企業を通じて行なわせていたが、こうした土地規則が整備された段階で、計画を公表した。結局10年前のことである。

政府の手に入った土地は、開発公社が買取り、委員会が認可した土地利用計画、施設配置計画にしたがい、宅地造成を行ない、基本施設以外の付帯施設を建設した。

基本施設である道路、港湾、水道、下水道、電力は、政府の地方出先機関が施行した。完成した基本施設は国の直轄するものを除き、地方自治体に移管されている。

港湾についていえば、埠頭管理事務所が各港ごとにおかれ、港長が運行指揮をとっている。主要な開発地点には、それぞれ公共港湾があり、管理は自治体、利用者は、Locationを年間契約で借り受ける方式となっている。公共埠頭に直面するホテルやアパートメントとは、バース利用上の特約はないとのことであった。これに対し、水面使用権と一体となった私的な港がある。それは低層の集合住宅の水際線利用である。これは、2階建かもしくは3階建の集合住宅で、1階あるいは2階の住民がこのアパートメントを購入する際に、付帯的に水際線の利用権を得ている場合で、小さいボートが繫留できる。港湾に関する限り、公共、私的の2つのタイプがあることになる。(特注)

3. 実施過程とその問題点

(1) 土地の売却

開発公社により造成された土地は、大きく3分される。一つは基本施設の設けられる部分で、もともと政府が自ら基本施設整備を施行した土地なので、管理権が自治体に移管されるが、公共緑地は公社が管理する。

造成宅地は、保留・公共目的用地と売却用地とに区分される。

保留・公共目的用地は、一つは公社自身がアパートもしくは1戸建別荘を建設し、分譲する場合の用地となる。アパートの購入者は、管理組合を結成し、共益費や管理維持費、水面を利用している場合には、繫留施設補修費等を支弁する。もう一つの公共目的用地とは、公社が建設運営する家族向け休暇村住宅やキャンピング施設、集会所、運動施設などの敷地となる。売却地には、土地利用制限、建築制限を設けて、これはベッドの単位と同じ意味の(lit)を取りの単位(正しくは25m²)として売却される。売却はロットごと、つまり高さ制限や延床面積制限のつけられた一区画が取引対象である。ホテル用地と指定されている場合、このlitの中にはロビー等の非個室部分の面積も考慮されて

いるという。

当初、港近くの土地利用では、眺望をよくするため低層建物に抑えようと考えられたようであったが、この地方特有の冬の北風、春の南風を配慮して、逆に高層のホテルが奨励されるようになっている。

グランド・モッテの施設設計を担当したジャン・バラデュール氏にパリで会ったが、建築上でも、当該地域の主任建築家の基本設計を尊重し、突飛な造形や構造は、公社側が認めないとのことである。

ただし土地利用については、委員会の認可を得て、用途変更はできるということで、協議の余地は残されている。委員会の認可に関連して、土地売却価格、賃貸価格は、物価の動きに応じ、年々5~6%の上昇は予定されており、こうした料金・価格は委員会の完全な統制下におかれているということであった。

(2) 開発拠点と港湾

現在、結成されている開発公社は4公社でガール県では組織されていない。開発拠点の主なるものの分布状況は、第1図の通りで、その計画は、第1表の通りである。ヨット・ハーバーは20港ほどで、既設・建築中を含めて約9,000隻の繫留バースがある。港湾の管理体制については、すでに述べた通りである。

さらに港湾関連施設の整備状況は、第2表の通りである。

ボート類の保管は、浮泊タイプが圧倒的に多い。どこの港でも、バース一杯に繫留、停泊しており、船艇の手入れは所有者自ら行なうのが当然のように考えられ、埠頭で出会ったクルーたちは、オーナーだったし、せっせと船艇を磨き、かつ洗っていた。

こうした施設状況からもわかるように、付帯施設付きのバースは、公共埠頭しかない。したがって公共埠頭の借受けは、当然利権化せざるをえない。

(3) 問題点

入手した資料及び聴取した範囲での情報が極めて限られたものため、総合的にこの計画の実態を明らかにして、問題点を指摘するわけにはいかない。

そこで視点を、このリソードを利用しようとしている人たちの動向、それも

経済的な側面からふれるだけで、この小論の限られた論点としたいと思う。

SEMETA が作成した資料に基づいて、検討を進めよう。

第2図は、アパート、別荘の購入者の社会階層並びに購入資金の状況を示したものである。

第2図でみると、1970年から71年への動向として、自由業を含む上流階層が購入する比重が大きくなっている。すなわち中流階層を含めて63%から75%へと増加した。労働者は18%から13%に減り、その他がやはり19%から12%へ減った。

第2図では、即金払い及び1年以内の賦払い購入するものが、1970年が19%であったものが、71年には41%に増加している。1年から2年間の賦払いによるものは19%から16%へ、2年を越えるものは、40%から22%へと大幅に減少した。

購入者の居住地別にみると、パリ地域、Nord-et Est (パリの北部), Sud-Ouest (ラングドック州の西側内陸部) の3地域で75%が占められるに至り、1970年と1971年を比較すれば、右表のようになる。

次の第3図は、取引の進展状況を示している。縦軸に成立取引件数、横軸に年次を追っていって、件数の下は、売上高である。1969年以後、ポール・バルカレスを中心とする SEMETA の売上げが急速に高まり、件数が増えてきたことがわかる。

地 域	1970年	1971年
パリ	22%	31%
Nord et Est	6	17
Sud-Ouest	49	27
外国人	7	6
その他	17	19
計	100	100

出典：SEMETA資料より作成

これらの資料から推察しうる点は、ラングドック・ルシオン開発計画の狙いとした地域開発が、いかなる形で進展するかを暗示しているように思われる。第1は、不動産所有が上流階層の手にますます集中するであろうという予測である。購入代金の支払状況は、リゾートの不動産が投資対象となっているかどうかを判別する直接の手がかりとはいえないが、流動性のある金が、このリゾ

ートにも流れ込んできていることは明らかであり、いずれ近い将来にこの地の不動産が流通機構に乗せられることは間違いない。さらにこうして形成されたリゾートのうち、公共性を確保して、一般人に開放される休暇村やキャンピング施設、ホテル、港などが便宜と快楽を求めて訪れる人たちに有効なサービスを提供できるかという問題になると、リゾートの効用が高まつてくる段階で、その利用形態が、リゾートの不動産所有者中心型というような状態に、こう着化しないかという疑念がわいてくる。それは公共埠頭の運営のあり方をみても利権化は必至という状況にあるからである。

この問題をポール・バルカレスの全体計画を検討しながら考察してみたい。

ポール・バルカレスの全体計画は次の通りである。

全体目標 42,000ベッド

私的所有施設…アパート・別荘	{ 第1期 第2期 }	9,700ベッド 6,000	15,700ベッド (63.1%)
----------------	----------------	-------------------	----------------------

公共施設……	{ 休暇村 キャンプ施設 }	{ 第1期 第2期 }	6,000 800 800	7,600 (30.5%)
--------	-------------------	----------------	---------------------	------------------

半公共施設………ホテル・モーテル	{ 第1期 第2期 }	1,500 100	1,600ベッド (6.4%)
------------------	----------------	--------------	--------------------

第1期・第2期計			24,900ベッド (100%)
----------	--	--	---------------------

(注) 室数をツウィンとして換算ベッド数とした。

63.1%の人びとは不動産をポール・バルカレスにもっており、残りの36.9%は、通過する利用者である。まだ目標予定数まで建設がすすんでいないので、さらに不動産所有者の比重が高まるとみられる。この圧倒的に多い先住権者は公共施設を専用しうる条件は十分にある。ここでいう公共施設とは、宿泊施設を除いたその他の共用施設を指している。

そしてこれらの不動産所有者の75%が上流ないし中流に属する人たちであってみれば、実質利用者の47.6%を占める上中流の人たちが、このリゾートを思いのままに利用しうるとはいはしないだろうか。グランド・モッテについての試算では、私的所有に係るベッド数は、全体計画の70.4%に達する。もしボ

ール・バルカレスの傾向値を探るならば、利用者の52.8%を占める上中流の不動産所有者が、グランド・モッテを利用することになるとみられる。

地域の様相は、一変して1年のうち、数ヵ月しか住まない住民が登録され、地域住民の所得の向上平均化は、わずかながら充たされるとても、生活面では季節的なインフレないし慢性的な高物価を招くことになりかねない。

私は、ラングドック・ルシオン開発計画の中で進められている地域開発の手法、あるいはレジャー港湾の整備、運営が、国民的課題の解決にどれほど働くかを測定する方法を未だ考案していない。しかし、公共投資が行なわれた割に、その公共投資の支弁者であった地元地方自治体に属する住民、もしくはフランス国民の広範な層に対して、酬われるものがいかなるものであるか、ポートを保有する人たちは約9,000世帯か9,000グループかに限られ、国民の何%が、これらリゾートの30%から40%の回転のきく公共施設を交替で利用できるのか、むしろある時期を除けば、ポートは繫留しっぱなし、アパートも別荘も窓を閉っぽなしという現象が恒常的な形となるのではないかと思われる。そうなると国民経済的にも投資効果はより疑わしくならざるをえないであろう。

4. わが国のレジャー港湾への提言

日本港湾協会マリーナ研究委員会は、港湾の整備という観点から、レジャー施設の一つであるマリーナの施設計画指針を採択し、マリーナの全国配置構想を提案した⁽¹⁾。

現実にわが国で経営されているマリーナは、ポートの保管、バース提供、技術サービスなどのほか、ホテル、レストラン、舶用品販売、さらにはポートの仲介あっ旋など業務は広範にまたがり、さらには各種スポーツ施設の整備などにも手をつけはじめている。

しかし最も特徴的な点は、外部資本として地域社会とは隔絶した姿で存在し漁業権、美観保持、日照、交通問題ではじめて接触が起こってきていることはなかろうか。

ラングドック・ルシオン開発計画においてみられる公社方式の開発主体の組

織は、悪い方式とはいえない。むしろ、施設を造成した後のオペレーションに問題があるといえるであろう。

すなわち、分譲方式によるクローズ型の施設のあり方に最大の問題点がひそんでいる。私企業の活動を誘導し、適正な競争によるより優れたサービスを保証するのに有効であるような方式を採用することは、資本主義経済原理に立つ限り異論がない。しかし、これらの競争によるよりよいサービスを生む条件は分譲された土地の上に建設されるホテルやアパート、別荘から生まれるのではない。それらのハードウエアを使用して実現されるソフトウエア、つまりオペレーションの巧劣、対人関係の誠実さというようなテクニックとヒューマン・マインドの問題なのである。フランスでも、わが国の現実のマリーナを整備しようという際の基本的な考え方の中にも、ハードウエアが必要となるのだから、いかに能率のよい、自然環境にマッチした、多様な嗜好にこたえる施設とするか、またそれを採算にのせるのにはどうしたらよいのか、という点だけに腐心しそぎていると思われる。この基本的な考えにおける逆立ちからくる表われが、採算が手っとりばやくとれる分譲方式を導入して、どしどし土地なり、住宅なりを売り払えという発想となっているのである。つきつめれば広範な国民の余暇利用をいかに網羅的に保証していくかというような配慮がなくなってしまうのである。つまり、リクリエーションに必要なハードウエアは公共財なのだという認識が全くくなってしまうのではないかろうか。

マリーナの配置構想は、海洋レジャーの根拠地として一層進められなければならないが、その推進のためには、地方自治体と地元住民が参加できる開発主体の設立がやはり必要であろう。それと、分譲によって施設の多くをクローズ型とするのではなく、すべてをオープン型として、つまり公共財として一般開放にふみきるとともに、ハードウエアは開発主体の管理下におきながら、その運営、サービスの提供には、競争原理を導入すればよいのである。冒頭にも述べておいたように、サービスの本質こそがレジャーあるいはリクリエーションの本質となるものであり、サービスに係るソフトウエア、このノウハウがレジャー産業の本然たる姿、その柱となるものである。地中海クラブは、このレジ

ヤー産業の本質にいちはやく気づき、施設を借り受けてでも、世界にネットを張って活動しているのは、全くレジャーにおける資本の運動の法則をより高度に認識したものといえるであろう⁽²⁾⁽³⁾。

注 (1) 日本港湾協会刊前掲書

- (2) 地中海クラブに関しては、自社の案内も流布しているが、最近では「プレジデント」(1972年8月号)が、「海・システム・ソフトウェア」で、この企業活動を紹介している。
- (3) わが国の海洋開発産業における初期の頃の思想には、海洋レジャーの領域が極めて小さい認識であったことが、次の著書で知ることができる。岡村健二「海洋開発産業」(日本経済新聞社 昭和45年)

参考文献

- 中村仙司「欧米における海洋リクリエーション」(港湾 1971年11号)
- 土肥勝由「わが国海洋スポーツ・レジャーの遷り変り」(港湾 1971年11月号)
- 吉岡正明「米国のマリーナ実情について」(港湾 1971年6月号)
- 三村浩史「海岸線のリクリエーション利用」(港湾 1971年2月号)
- 根津智治「リクリエーションと港湾——花盛りのリクリエーション基地・海中公園構想」(港湾 1971年1月号)
- 日本工業新聞編「海洋博ハンドブック」(余暇開発と海洋博の項、日本工業新聞社 昭和48年)

ラングドック・ルシオン開発に関する邦文文献でまとめたのは、
経済企画庁余暇開発室・余暇開発センター編「世界のバカンス」(ラングドック・ルシオン計画——フランスの大規模地域開発の項 1972年余暇開発センター)

この他には、「週刊朝日1970年夏の臨時増刊」、「日本経済新聞」、「住宅新報」、「レジャー産業」などの記事で散見される。

フランス語の資料では、

H.Gault C.Millau, Raymond Oartier 共著「Guide Nouvelles Stations Languedoc Roussillon」

DATAR ; News letter from France (英文)

Mission ; Le Languedoc Roussillon—Pour les Vacances de Notre Temps
その他各開発公社発行パンフレット

特注 ラングドック・ルシオンの港湾管理制度については原口好郎「南フランスのプレジャー・ポートについて」(港湾技術要報 No.72 1973年7月)に詳しい。なお拙稿「南仏の低開発地域開発を見る」(建設通信 1973年8月のシリーズ)をも参照されたい。

第1表 ランクドック・ルシオン開発拠点別計画概要

開発拠点名・所在地・開発主体	対象計画面積	計画担当主任建築家	建設着工	全 体 計 画	政令による指定日
グランド ・モット S. A. D. H.	1,000ha (2,500エ ー) うち 500 エーカー は湖, 250 エーカー は杉の森	ジャン・ バラデュ ール	1967	43,000ベッド 第1段階は26,000ベッド うち15,000ベッドはアパート 350ベッドは別荘 1,600ベッドは休暇村 4,200ベッドはキャンプ施設 1,700ベッドはホテル 完成時 アパートと別荘15,000ベッド ホテル160室 休暇村1,600ベッド キャンプ施設3,500ベッド ボート繫留施設950バース ハーバーマスター 事務所 ボート修理施設 サービス施設 カジノ, 諸種商店, ナイトクラブ, レストラン 観光事務所 運動場 (テニスコート, バレーボール) 海洋クラブ, 乗馬クラブ 海洋スポーツ学校	1969年10月28日 海浜リゾート
カルノン S. A. D. H.	70ha (17 5エーカー) ドット・ ラリン	1969	7,000ベッド 第1段階4,600ベッド うち 4,000ベッドは アパートと別荘 600ベッドは ホテル		

開発拠点名・所在地・開発主体	対象計画面積	計画担当主任建築家	建設着工	全 体 計 画	政令による指定日
ポール・カマルク S. A. D. H.	120ha (300エーカー)	ジャン・バラデュール	1970	12,000ベッド 第1段階5,700ベッド うち1,200ベッドはアパートと別荘 1,200ベッドは 休暇村 2,500ベッドは キャンプ施設 800ベッドが ホテル ポート繫留施設 2,500バース 完成時に追加されるもの アパートと別荘5,000ベッド 繫留施設500バース	1924年4月28日 健康リゾート
キャプダーグ S. E. E. B. L. I.	600ha (1,500エーカー)	ジャン・ルークチュル	1970	全体 52,000ベッド 第1段階 26,800ベッド うち アパート 10,500ベッド 別荘 7,500ベッド 休暇村 2,600ベッド キャンプ施設 4,700ベッド ホテル 1,500ベッド 完成時 アパートと別荘 5,000ベッド 休暇村 2,600ベッド キャンプ施設 1,700ベッド ポート繫留施設 200バース 海洋スポーツ学校 商店, ナイトクラブ, レストラン, ホテル	1971年6月4日 海浜リゾート

開発拠点名・所在地・開発主体	対象計画面積	計画担当主任建築家	建設着工	全 体 計 画	政令による指定日
グラッサン S. E. M. E. A. A.	1,600ha (4,000エーカー)	グライズ 及びハルタン	1973	42,000ベッド 第1段階 15,000ベッド うち休暇村 4,000ベッド キャンプ施設 8,000ベッド ホテル及び賃貸住宅 3,000ベッド	
ポール・ルカート S. E. M. E. A. A.	300ha (750エーカー)	ジョルジュ・カンディリス	1968	40,000ベッド 第1段階 20,000ベッド うちアパート 10,500ベッド 別荘 4,500ベッド 休暇村 3,500ベッド ホテル 1,500ベッド 繫留施設 1,800バース 完成時 アパート及び別荘 4,500ベッド モーテル 40室 休暇村 1,300ベッド プール、ショッピング・センター リクリエーション地域、テニス、 乗馬 繫留施設 550バース ポート修理施設 海洋クラブ 海洋スポーツ学校	1969年10月28日 海浜リゾート

開発拠点名・所在地・開発主体	対象計画面積	計画担当主任建築家	建設着工	全體計画	政令による指定日
ポール・バルカレス S. E. M. E. T. A.	300ha (750エーカー)	ジョルジュ・カンディリス	1968	42,000ベッド 第1段階 1,800ベッド うちアパート及び別荘 9,700ベッド 休暇村 6,000ベッド キャンプ施設 800ベッド ホテル 1,500ベッド 繫留施設 500バース 完成時 アパート及び別荘 6,000ベッド キャンプ施設 800ベッド モーテル 50室 マリーナ, ナイトクラブ, ショッピング・センター リデア号(定期船を娯楽施設に改装したもの), レストラン, テニスコート, 乗馬 サンアンジ港 200バース 地中海クラブ マリーナ, クラブ 水上スキー	1971年6月4日 海浜リゾート
サン・シプリアン S. E. M. E. T. A.	240ha (600エーカー)	アンジェネ・ペドウイン及びジャキ・ジェナー	1967	24,000ベッド 第1段階 10,000ベッド うちアパート 6,000ベッド	1971年6月4日 海浜リゾート

開発拠点名・所在地・開発主体	対象計画面積	計画担当主体建築家	建設着工	全體計画	政令による指定日
		ル		別荘 3,500ベッド ホテル 1,500ベッド 繫留施設 1,500バース 完成時 アパート及び別荘 4,000ベッド ホテル、レストラン、ナイトクラブ、諸種商店 繫留施設 800バース クラブ、航海学校、テニス	
キャネティン・ルシオン・アルジェル S. E. M. E. T. A.				繫留施設 キャネー 私有港に 800バース (供用中) アルジェル 500バース	アルジェ ルは1962 年7月12 日海浜リゾート キャネティン・ルシオンは19 64年8月 27日海浜リゾートとして追加指定

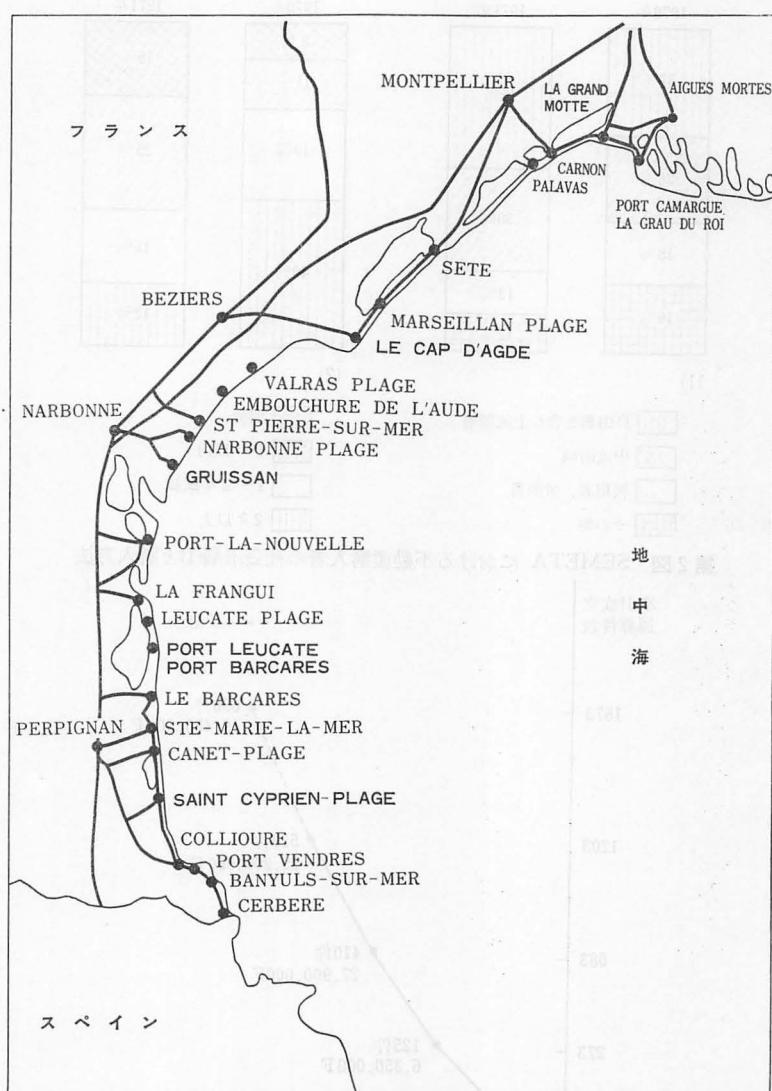
資料 FRANCE LANGUEDOC ROUSSILLON TOURIST DEVELOPMENT OF THE COAST



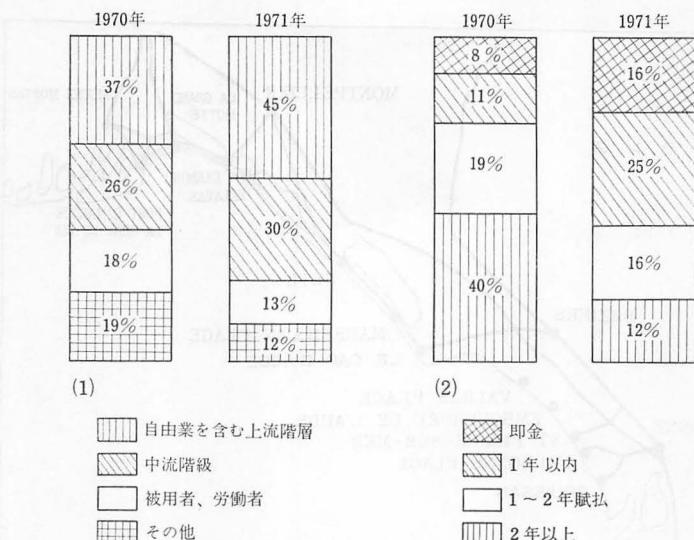
第2表 ラングドック・ルシオン沿岸地方のレジャー港湾施設概要

	荷役施設										冬期施設							リゾート内のレジャー体制						
	水深(m)	充電給水装置付バース内泊回数	受入事務所と港務管理施設内通報回数	気象情報	燃料補給ステーション	税関	衛生設備	移動リフト(重量ト)	リフト	船舶	補修施設	船用品取扱商	浮き泊	岸上カバー掛け立	脚立	海洋スポーツクラブ	航海学校	水上スキー	海上学校	海中潜航	海水釣り	ボート周遊		
Port Camargue	4	3	640 (110V)	○	2	○	エレベーターあり	○	50	3	1	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	×	○	○
Grande Motte	2.5 4	2.5 3	855 (110V)	○	4	○	○	○	27	3	2	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	×	×
Carnon	2.50	2.50	498 (110V)	○	3	○	×	○	×	3	3	○	×	○	○	×	×	○	○	○	○	○	×	×
Polavas les Flots	2	1.80	209 (110V)	○	1	○	○	○	×	15	1	○	×	○	×	○	○	○	○	○	○	○	○	○
Cap d'Agde	4	3	600 (110V)	○	2	○	×	○	12	5	1	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
Valras Plage	3	2	180 (110V)	○	2	○	○	○	×	1	○	×	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
Port Leucate	4	3	310 (110V)	○	2	○	○	○	45	3	2	○	×	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
Port Barcares	3.50	2.50	209 (110V)	○	1	○	○	○	×	6	1	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
Canet-en-Roussillon	4	2.50 ないし 3.50	750 (220V) ないし (127V)	○	2	○	○	○	9.5	4	2	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
St Cyprien	4	3	800 (110V)	○	1	○	○	○	30	6	3	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
Port Vendres	2.5 ないし 3.5	2.5 ないし 3.5	200 (110V)	○	1	○	○	○	150	13	×	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
	リゾート内のレジャー体制										交通機関							貨ポート						
	テレスキ	テニスクラブ	乗馬クラブ	ナイトクラブ	カナル	ホステス	フェスチバル開催	リフト	飛行機	鉄道	ヨット	モーターボート	ショッピング・センター	医療施設	薬局	インフォメーション	港長事務所	V	H	F	ラジオ聴取	T		
Port Camargue	×	○	○	○	○	○	×	2	○	エムペリエフレジール	ニームグラドロア	×	×	○	○	○	○	○	○	○	○	×	×	
Grande Motte	×	○	○	○	○	○	4	11	○	モンペリエフレジール	モンペリエグラドロア	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
Carnon	×	×	○	○	○	○	5	8	○	同上	モンペリエ	×	×	○	○	○	○	○	○	○	○	○	×	×
Polavas les Flots	×	○	×	○	○	○	18	25	○	同上	モンペリエ	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	×	×
Cap d'Agde	×	○	○	○	○	○	2	10	○	モンペリエフレジール	ペジールペジール	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	×	×
Valras Plage	×	○	○	○	○	○	12	16	○	ペルビニアンラバーノル	同上	○	×	○	○	○	○	○	○	○	○	○	×	×
Port Leucate	○	○	○	○	×	1	7	○	同上	ペルビニアンカート	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	×	×	
Port Barcares	○	○	○	○	×	5	14	○	同上	同上	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	×	×
Canet-en-Roussillon	×	○	○	○	○	○	22	13	○	同上	ペルビニアン	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	×	×
St Cyprien	×	○	○	○	○	×	5	11	○	同上	エルナーベルビニアン	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	×	×
Port Vendres	×	○	×	○	×	10	10	○	同上	ダーリング	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	×	×

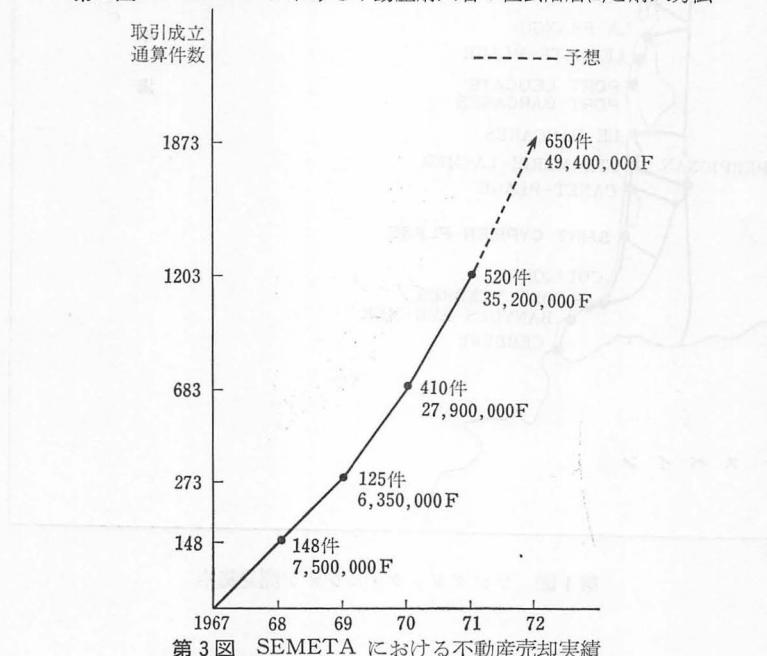
(注) ○印は「有在、可能」をあらわす。 Ports du Plaisance du Languedoc Roussillonより作成。



第1図 ラングドック・ルシオン開発拠点



第2図 SEMETAにおける不動産購入者の社会階層(1)と購入方法



第3図 SEMETAにおける不動産売却実績