

都市の再開発と観光振興

ーフランス・ボルドーを例に（一）

武田 竜弥

1 はじめに

世界一のワイン産地、仏ボルドーが、いま観光地として脚光を浴びている。二〇一五年にはヨーロッパアン・ベスト・デステイネーションズの旅行先ランキングで第一位を獲得、翌一六年には『ニューヨーク・タイムズ』の「行くべき場所」で第二位、一七年には世界最大の旅行ガイド出版社ロンリー・プラネットの「訪れるべき都市」と『ロサンジェルス・タイムズ』の「一七のデステイネーション」でもともに第一位に輝くなど、国外からも大きな注目を集めている。年間の訪問者数も六〇〇万人に迫り、まさに飛ぶ鳥を落とす勢いである。一体いま、ボルドーで何が起きているのだろうか。

ボルドーは、フランス南西部、ガロンヌ川の河口近くに位置する面積四五平方^{キロメートル}、人口二五万人ほどのコミューン（日本の市町村に当たる）である¹。ただし実際の生活圏や経済圏が市域を超えて広がっているため、隣接する二人のコミューンが連合し、「ボルドー・メトロポール」(Bordeaux Métropole) という広域行政体をつくっている²。メトロポールの面積は五七八平方^{キロメートル}、人口は七六万人ほどで、名古屋市と比較すると、面積が一・八倍、人口が三分の一程度に相当する。面積の割に人口が少ないように思われるかもしれないが、フランスの都市圏（メトロポールとは異なる）としては、パリ、リヨン、マルセイユ、トゥールーズに次ぐ国内第五位の規模となる。

ほんの一五年ほど前まで、このボルドーを「観光地」として意識していた人は少なかったであろう。たしかに紀元前から続くボルドーの歴史遺産は当時もそこにあつたし、ワインの名声も世界に鳴り響いていた。しかし一九九〇年頃のボルドーは、河岸には廃倉庫やコンテナが放置され、かつてその美しさを讃えられた旧市街は自動車の排気ガスと埃にまみれるまま、ワイン・ツーリズムに至ってはその言葉の意味さえ十分に理解されていない状態だったのである。

この状況に風穴を開けたのが、一九九五年にボルドー市長に就任したアラン・マリー・ジ



図1 ボルドーとユネスコ世界遺産の登録区域（灰色は緩衝地帯）

出所：Ville de Bordeaux

ユペだった（在職期間…一九九五～二〇〇四年、二〇〇六年～現在）。中央政界でも活躍するジユペは、地方分権化の流れに乗り、EUの補助金なども活用しながら、ボルドーの再生に取り組んだ³。その結果、ボルドーの町並みは一変し、二〇〇七年には旧市街を中心とする区域がユネスコの世界文化遺産に登録されるまでになった（登録名「ボルドー、月の港」）。その登録面積は市の四〇%にもおよぶ一八・一平方キロ⁴、市街地の世界遺産としては世界最

大の広さである（図1）。

ジユペの具体的な施策については後述するが、ここで注目しておきたいのが、その手法である。実はジユペの改革は、必ずしもボルドーの「観光地」化を第一の目標とするものではなかった。彼は市長に就任するや、市の八つの地区にそれぞれ副市長を議長とする評議会を設置し、住民との対話を重ねながら市の再開発プランを実現に導いていった。そこで目指されたのは、住みよい町づくりを起点

とした市の活性化であり、それが結果として、多くの観光客をボルドーに引き寄せることになったのである。そのことは、二〇一五年にCSA研究所が実施した「フランス人が住みたい理想の町」アンケートで、ボルドーが第一位に選ばれたことからもうかがえる⁴。

昨今わが国でも、停滞する地方都市の再生の起爆剤として観光が注目されているが、そこではしばしば、集客のための大規模施設の誘致やさして個人的とも思われないご当地キャラクターの濫造など、その都市に住む人々の生活とは無縁の施策が目玉として喧伝される事例が見受けられる。ボルドーの成功の鍵はその逆だった。最初から観光客をターゲットにするのではなく、住民を主体とした生活環境改善の施策の積み重ねが、ボルドーを世界有数の観光地へと押し上げていったのである。そこにはたしかに学ぶべき点があるといえよう。

だが一方で、このようなボルドーの成功にも死角がないわけではない。「住みよい町づくり」と「訪れたい町づくり」が均衡を保っているうちはよい。しかし、ますます大規模化していく開発の波と増大し続ける観光客が両者の均衡を崩してしまったら、どうなるであろうか。そのときボルドーは、もはや取り立てて「住みよい町」とも「訪れたい町」ともいわれない、単なる大都市となってはしまわないだろうか。

歴史ある都市の再開発と観光振興の間には、住民を媒体とする複雑な力学が存在する。華

麗なる再生を遂げたボルドーも例外ではない。その力学の諸相を現場の目線から追ってみた。紙幅の都合上、本稿ではまず、ボルドー改革の象徴となった歴史地区再生のプロセスに焦点を当てる。停滞からの脱却に向け、行政と住民が一体となって改革を推し進めた「上り坂」の時代のボルドーである。

2 ボルドー歴史地区の再生

(1) 改革以前の歴史地区

ボルドーの歴史地区とは、一九六二年成立のマルロー法⁵に基づいて指定された歴史的建造物群の保全地区のことを指す。

ボルドーは、紀元前三世紀頃にケルト人によって築かれた集落を起源とする。紀元前一世紀にローマの支配下に入り、属州アクイタニアの州都ブルディガラ (Burdigala) として発展した。現在のブルス広場から西南に広がる区域が当時の中心地で、二世紀末頃にはここに東西六九〇⁶、南北四五〇⁷の城壁が築かれた。西ローマ帝国の崩壊後は、西ゴート王国、次いでフランク王国の支配下に入るが、九世紀にノルマン人の侵攻を受け、町は一時壊滅的な

打撃を受けた。

一〇世紀にカペー朝フランス王国が成立すると、ボルドーはガスコニュ公、アキテーヌ公の支配するところとなり、フランス南西部の中心都市として重きをなしていった。歴史地区西部にあるサン・タンドロレ大聖堂やサン・スーラン寺院の現存最古の部分は、一一世紀に造られたものである⁶。しかし一二世紀、アキテーヌ公領を相続したアリエノールがアンジュー伯アンリと再婚（前夫はフランス王ルイ七世）、のちにアンリがヘンリー二世としてイングランド王に即位したため、ボルドーは以後三〇〇年間、イングランド領となることになった。イングランドは大陸の領土を守るため、拠点となるボルドーを味方とすべく、そのワイン・ビジネスに免税などさまざまな特権を与えた。これにより一三世紀にはイングランド向けのワイン輸出が急増、ボルドーは「ワインの町」として名声を高めていった。百年戦争の結果、ボルドーは一五世紀半ばにフランス領に復帰するが、この「ボルドー特権」はその後も三〇〇年以上にわたって維持された。

ボルドーが貿易港として最盛期を迎えたのは、一八世紀のことである。アンティル諸島との植民地貿易が発展し、莫大な富が流れ込んだ。輸入されたのは、砂糖やコーヒー、藍、カカオなど、輸出されたのは、小麦やワイン、種々の加工製品、そして黒人奴隷だった。蓄積

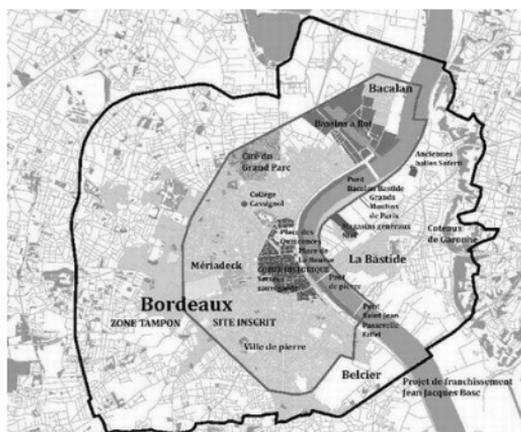


図2 歴史地区（中央の黒い部分）と
ユネスコ世界遺産の登録区域

出所：Bordeaux 2030

された富をもとに、大々的な都市改造も行われた。世界遺産に登録された大劇場、ブルス広場、ロアン宮殿、アキテーヌ門などは、皆この時代に建てられたものである⁷。これらを含むガロンヌ川沿岸の区域（おおよそ北のカンコンス広場から南のサン・ミシエル教会あたりまで）が、歴史地区（保全地区）と呼ばれるところである。図2は、その歴史地区と世界遺産の登録区域の関係を示したものである⁸。

すでに述べたように、一九九〇年頃のボルドーは、自動車の排気ガスと埃にまみれた「暗い街」だった。保全の対象となっていた歴史地区も例外ではなく、建物の壁は黒ずみ、通りの清掃も十分ではなかった。その背景には、戦後の都市計画があった。

他の諸都市と同じく、ボルドーでも戦後はモータリゼーションが進み、自動車を中心とした都市整備が行われた。一九五八年にはトラム（路面電車）が全面廃止となり、市内および市と郊外を結

図3 市中心部の交通渋滞（1990年）

出所：

ぶ交通手段が自動車に絞られた。急増する自動車の流入に対処するため、市中心部には続々と大型駐車場がつくられていった。特に目立ったのが、ボルドー港の衰退とともに廃材置き場の様相を呈していたガロンヌ川沿岸部で、歴史地区のカンコンス広場やブルス広場の前も駐車場と化していった。市中心部への自動車の流入を緩和しようと、一九六〇年代には市を取り囲む環状の自動車専用道路（A六三〇、通称「ロカード」）が整備されたが、それがまた自動車の増加に拍車をかけることになった（図3）。

自動車社会の到来は、人々の生活スタイルにも影響を与えた。市の中心部に「住む場所」としての魅力を感じなくなった。市の中心部に「住む場所」としての魅力を感ぜなくなった人々は郊外へと移り、そこから自動車で市内に通勤するようになった。かつては不可能であった移動も、自動車でなら容易だった。

一九六八年から一九九〇年にかけて、ボルドー大都市共同体（以下CUBと略記、注2参照）の人口は、五五・四万人から六二・四万人へ増加した。特に「ロカード」の通過する七

市（ブリュージュ、エシーヌ、ル・エラン、メリヤック、ペサック、グラディニヤン、ヴェルナーヴールドロン）の人口は、一三・二万人から一八・八万人へ大幅な増加を遂げた。これに対して同じ時期のボルドーの人口は、二六・七万人から二一・〇万人へ二〇%以上も減少した。人口の流出による都心の空洞化、典型的なドーナツ化現象である。

もちろん、このような状況に対して、ボルドーも手を拱いていたわけではなかった。一九八〇年代にはアキテーヌ博物館やパルク・レスキュール（現シュバン||デルマス競技場）の拡張整備、C A P C 現代美術館の創設、メリアデック地区の再開発など、市中心部への回帰を促す意欲的な施策も実施された。しかし慢性的な交通渋滞と排気ガスによる汚染は収まることなく、住民が減り続ける区域の清掃が行き届くはずもなかった。こうしてボルドーは次第に「暗い街」となっていくた。

(2) 改革の始まり

ボルドーの改革は、住民の参加を促す体制づくりから始められた。半世紀近くも続いた都市整備の方向性を大きく転換するには、直接利害を有する住民の理解と協力が不可欠であると考えられたからである。その窓口となったのが、一九九五年に設置された「住区評議会」

だった。フランスでは二〇〇二年成立の近隣民主主義法により、人口八万人以上のコミューンには住区評議会の設置が義務づけられるようになったが、ボルドーの改革はその七年も先を行っていたのである。

住区評議會はボルドーの八つの地区（住区）にそれぞれ置かれ、副市長（助役）が議長を務める。會議は年二回開かれ、住民なら誰でも自由に参加することができる。開催回数に限られているため、ここで議論が深まるということは稀だが、別途設けられた「常設委員会」がそれを補完する役目を果たしている。常設委員会は四〇名からなり、半数は有権者のリストから無作為に抽出、残りは副市長の提案に基づき市長が任命する。委員はそれぞれ専門のテーマを持ち、ワークショップやフォーラムなどを主宰する。ここで積み上げられた議論が評議會に上げられ、住民の意見として集約されることになるのである。

もちろん、いくら住民の意見とはいっても、法律や予算の決定権はあくまで議會にあるので、住区評議會の議論は単なる参考意見にすぎない。しかし一方で、議員は選挙を意識せざるをえないので、評議會で公にされた住民の意見を無視することもできない。市当局からすれば、意見集約のハードルが増えたようにも思えるが、十分な情報公開と討議の場の設置により住民の理解を得ることさえできれば、この手続きはかえって議會の審議を円滑化する力

となりえたのである。改革に着手した頃のボルドーでは、この仕組みがうまく機能した。

(3) トラムの復活

ジュペが最初に掲げた施策が、トラムの復活である。歴史地区を含む市中心部の最大の問題が自動車にあることは明らかだった。無論、自動車そのものが悪いというのではない。中心部の面積に比べ、流入する自動車の数がいまにも多すぎたのである。中心部に活気を取り戻すには、自動車に代わる公共交通機関の整備が必要だった。

実はジュペの就任以前、ボルドーでは地下鉄の建設計画が持ち上がっていた。しかし地下鉄とトラムとは、その建設費用に雲泥の差があつたし（ボルドーでは約五倍と見積もられた）、地下鉄を通したとしても、地上の自動車が減る保証はなかった。重要なのは、街の主役を自動車から人に転換することだった。ジュペはトラムの復活を梃子に、街のあり方そのものを変えようとしたのである。

おそらくこのときジュペの念頭にあつたのは、ストラスブールの成功だろう。フランスでは一九八二年に国内交通基本法が定められ、自動車依存社会からの脱却が交通政策の基本方針となっていた。都市部におけるトラムの復活もこの流れの中から出てきたもので、一九八

五年のナントを皮切りに、各地で導入計画が進められていた。中でも一九九五年当時、画期的な成功事例として大きな注目を集めていたのが、ストラスブールだった。

ストラスブールの新しさは、単にトラムを都市交通の一手段とするのではなく、トラムを軸に街のデザインをつくり変えたところにあった。ポイントは大きく三つある。まず一つ目は、機能性と象徴性を兼ね備えたデザインの採用である。トラムをどのように走らせるか、駅をどこに置くかは、街のデザインそのものに関わる重要な問題である。利用者にとつて実用的でかつ街の顔としてふさわしい路線となるよう、デザインには最大限の配慮がなされた。車両についても同様である。大きなガラス窓を持つ近未来的なデザインは、街の景観を一新し、乗客には街の中を移動している実感を与えた。また全低床式の車両は、バリアフリーと昇降時間の短縮を同時に実現した。

二つ目は、トラムを都市交通の軸軸として明確に位置づけたことである。専用軌道の確保や自動車の通行規制、歩行者ゾーンの拡大など、都心部ではトラムと歩行者、そして自転車に交通の優先権があることが形として示された。

三つ目は、交通システムの全体的な見直しである。トラムの駅や路線の数は限られているので、その利便性を最大限に高めるには、他の交通手段との連携を図らねばならない。トラ

ムとの接続を考慮したバス路線の再編、パーク・アンド・ライドを促進するための駐車場の整備、自転車専用道路や駐輪場の整備などが、この施策の柱である。

ストラスブルグがトラムの導入を決めたのが一九八九年、その最初の路線が開業したのが一九九四年である。そしてこの翌年、ジュペは地下鉄案からトラム案への変更を提議した。その結果ボルドーは、ストラスブルグの成果を学びながら、トラムの導入計画を検討することができたのである。

トラムの建設はボルドー市内だけの問題ではなかったので、審議はCUB議会を中心に進められた。当時、ジュペはCUBの議長も兼ねていたので、その点は問題がなかった。一九九五年にトラムの復活案が提議され、翌年には三つの路線からなるトラムの導入とそれに伴うバス路線の再編がCUB議会で承認された。

もちろん、話が難しくなるのはここからだった。計画が具体化していくにつれ、そこにはさまざまな問題、利害の衝突が生まれてきた。トラムが通る地区とそうでない地区とでは利便性に大きな差が生じたし、トラムの導入は市中心部における自動車の通行規制とセットであったから、その影響はなおさら大きかった。沿線部の住民にとっても、駅周辺の混雑や騒音、ゴミの問題など、多くの懸念材料があった。さらにトラムの敷設・維持に関わる経費の

多くは、交通区域内の事業者に対する目的税（交通負担金）で賄われることになっていたので、メリットを享受できない事業者にとっては、トラムの導入そのものが無駄な出費であるように思われた。もともとトラムを通すことのできる道路は限られていたので、これらの問題を解決しながら、機能性と象徴性を備えた路線案をまとめるのは至難の業だった。

ジュペとCUBは、ここで住民との対話に時間をかけた。一九九七年から九八年にかけて延べ一〇〇回にもおよぶ公聴会が開かれ、一四〇もの地域団体からなるフォーラムも組織された。そして一九九八年から九九年に、CUBに属する二七のコミューン（当時）を対象に公開事前調査（*Enquête Publique*）が実施された。これは、プロジェクトと直接利害関係を持たない調査委員会が公共の場でプロジェクトの説明と住民からの意見聴取を行う手続きで、その報告書は議会の決定に大きな影響を与える。以上のプロセスを経て、二〇〇〇年一月、ようやくジュペによる公益宣言（*Déclaration d'Utilité Publique*）が出された。トラム案の提議からおよそ四年半。ストラスブルの手続きが二年ほどで完了したことを考えれば、ボルドーがいかに住民との対話に時間をかけたかわかるであろう。それは単にトラムの導入に伴う諸問題を解決するためだけではなく、新しい町づくりに向けて、住民の意識を変えていくのに必要な時間でもあった。

表1 ボルドーのトラムの概要 (2017年1月現在)

	路線延長	駅数	PR 駅数	SV 駅数
A線	44.2 km	46	12	25
B線	19.4 km	37	6	28
C線	22.8 km	33	5	19
計	66.4 km	116	23	72

出所：Transports Bordeaux Metropole の資料より作成

トラムの敷設工事は二〇〇〇年に始まり、二〇〇三年にまずA線が開業、翌年B線とC線が開業、二〇〇五年にA線が延伸された。ここまですが計画の第一段階で、この時点での総路線延長は二四・三^{キロメートル}、駅数は五三（A線二六、B線二〇、C線七）だった。その後、二〇〇六〜〇八年に第二段階、二〇〇九年以降に第三段階の延伸が行われ、二〇一七年一月現在、総路線延長は六六^{キロメートル}におよんでいる。駅数は一一六で、そのうちパーク・アンド・ライド (Parc-Relais = PR) に対応した駐車場のある駅は二三、街中レンタサイクルのステーション (Station Vélo = SV) のある駅は七二である (表1)。

各路線の特徴を見ると、まずA線は、人口の密集する市西部とガロンヌ川右岸を東西に結ぶ形となっている (図4)。歴史地区のほぼ中央を横切り、ガロンヌ川を渡る際は、ナポレオンの命により架けられたピエール橋 (一八二二年竣工、世界遺産) を通過する。後述するように、第一段階の当時、ボルドーはガロンヌ川兩岸の再開発事業を進めており、A線はそれを象徴する路線となった。

B線は、ボルドーのベッドタウンともいえるペサック (Pessac) からボルドー大学の主要キャンパスのあるタランスを経て、歴史地区の西側から北端の中心地カンコンス (Quinconces) に至る路線として開業した。ボルドーの官庁街である市庁舎前でA線と接続する。第二段階ではカンコンスから北東へ、これもまた再開発の対象となっていたガロンヌ川左岸に沿って延伸された。二〇一六年にはこの沿線に世界最大級のワイン博物館、シテ・デュ・ヴァンが開館し、歴史地区と並ぶ新たな観光名所として大きな賑わいを見せている。

C線は、TGVが停車する鉄道駅、サン・ジャン (Saint-Jean) 駅前とカンコンスを結ぶ路線として開業した。歴史地区南東の入り口であるブルゴーニュ門でA線と接続し、ツーリスト・インフォメーションのあるカンコンスでB線と接続する。観光客にとって最も利用頻度の高い路線である。カンコンスから北の路線は、第二段階で住宅開発の進む湖南地区 (駅は Les Aubiers) まで、第三段階一期で博覧会公園 (北方向) まで、同二期でブランクフォール駅前 (北西方向) まで延伸された (Cracovie 駅で分岐)。博覧会公園には大規模なイベント会場があり、その東側には二〇一五年、ヘルツォーク&ド・ムーロン設計によるマットミュット・アトランティック・スタジアム (収容能力四万二〇〇〇人) がオープンした。フランスの名門サッカーチーム、FCジロンダン・ボルドーの本拠地でもあり、試合のある日は大変

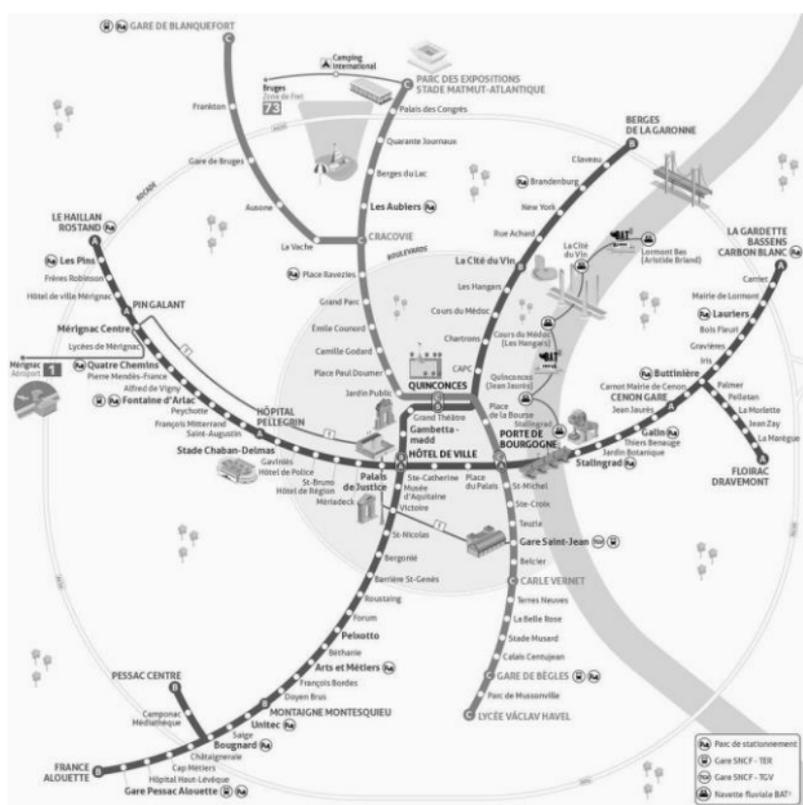


図4 ボルドーのトラム路線図 (2017年1月現在)

出所: Transports Bordeaux Métropole

図5 ガロンヌ川左岸の整備計画図

出所：

な人出となる。一方、ブランクフォールとその途中のプリュージュでは、ワイン産地として有名なメドック方面（マルゴー、ポイヤックなど）へ向かう鉄道駅と接続する。これにより市北部に宿泊する観光客は、わざわざサン・ジャン駅を経由しなくてもメドックを訪れることができるようになった。

前述のように、ボルドーはトラムの導入に当たって、ストラスブールから多くのことを学んだ。機能性と象徴性をあわせ持った路線、斬新な車両デザイン、沿線の緑化、専用軌道の確保と自動車の通行規制、バス路線の再編、パーク・アンド・ライドへの対応と自転車利用の促進など、ボルドーのトラムにはストラスブールの成果が随所に取り入れられている。

またボルドーならではの地形を生かした整備という点では、ガロンヌ川左岸の路線（B線とカンコンスとC線）が注目される。別項でも触れるが、第一段階から第二段階の工事が行われていた当時、ガロンヌ川の左岸では、廃倉庫や駐車場を撤去して緑を配した遊歩道を設け



図6 サン・ジャン駅前のトラム駅



図7 大劇場前を走るトラム



図8 ブルス広場前のトラム駅

る事業が進められていた。これら二つの工事がほぼ同時期に行われたことにより、ガロンヌ川と市街地の間は、遊歩道、緑地帯、車道、トラム軌道が整然と並んだ、機能的にも美的にも洗練された空間へと生まれ変わったのである(図5)。

歴史地区との関連では、景観への配慮が特筆される。通常のトラムには集電用の架線があるため、どうしても景観への悪影響が避けられない。しかしボルドーのトラムは、歴史地区

の外では通常の架線式で運行されるが、歴史地区に入るとレールから集電する無架線式に切り替わるのである。無架線式はコストの面でも保守の面でも負担が大きいが、ボルドーは歴史地区の景観を守るため、あえてこの方式を採用した。図6は架線式のサン・ジャン駅前、図7は無架線式の大劇場前の様子である⁹。

また景観への配慮は、トラムの駅にも見られる。図8は、歴史地区の東側に位置するブルス広場前の駅の様子である。ブルス広場はボルドーの顔ともいえる場所で、その写真は市観光局の公式パンフレットの表紙にも使われている。広場の向かい（ガロンヌ川方向）には観光名所として名高い「水の鏡」（後述）があり、ボルドーのトラム駅の中でも最も利用者の多い駅の一つである。ところがその駅には、屋根はおろか、時刻表も券売機もない。これは、ガロンヌ川沿いの遊歩道から「水の鏡」を越えてブルス広場を眺望する（またはその逆に、ブルス広場から「水の鏡」とガロンヌ川を越えて右岸を眺望する）景観を乱さないようにするためなのである。

このようにしてボルドーは、最新式のトラムの導入を梃子に街の主役を自動車から人へと転換しながら、従来からある歴史地区の景観価値をより前面に押し出すことに成功した。技術が歴史を再生し、両者が生活の場で相乗効果を高めていく町づくりの事例の一つを、ここ

に見ることができると。

(4) 歴史地区の美化と住宅の整備

前項で述べたように、ジュペがトラムの復活を提議したのは一九九五年、実際にトラムが開業したのは二〇〇三年であった。ではこの間、ボルドーは他に何をやっていたのであろうか。歴史地区に関していえば、主に二つのことが挙げられる。一つは街の美化、もう一つは住宅の整備である。

まずは街の美化について見ていこう。先に一九九〇年頃のボルドーは「暗い街」だったと述べたが、これは単に街の雰囲気が暗かったというだけの意味ではない。長年にわたる自動車の排気ガスや埃などの蓄積により、実際に市街地の建物の壁が黒く汚れていたのである。改革に着手したボルドーは、トラムの導入に向けた協議を進めるかたわら、この街の美化に乗り出した。重視されたのは、ここでも住民の意識を変えろということだった。いくら市が街の美化に取り組んでも、住民にその気がなければ、持続的な効果は期待できないからである。市は住区評議会などを通して住民と話し合い、具体的な施策をまとめていった。その結果、建物の外壁については所有者に定期的な清掃を義務づけ、また美観を損ねる落書きや張

り紙、路上に放置されたゴミなどについては、住民と当該地区に店舗等を持つ業者らが協力して清掃活動を行うこととなった。

無論、住民サイドでできることには限りがあるし、すべてのコストを住民に負わせることもできない。重要なのは、住民自身が改革の担い手となって目に見える成果を上げること、そしてその成果に手応えを感じ、次のステップへ動き出すことだった。行政の役割はそれを後押しする仕掛けを整えることにあった。ボルドーはそこにEUの補助金を活用した。

当時EUでは、欧州地域開発基金 (European Regional Development Fund = ERDF) を用いた都市再生支援事業が行われていた。ERDFによる支援は、①EU加盟国から申請されたプログラムを欧州委員会が審査する加盟国主導枠、②欧州委員会がプログラムを決め加盟国に申請を促す共同主導枠、③欧州委員会が直接支援先を決める「先進的取り組み」という三つの枠組みからなる。その中で都市開発については、③からアーバン・パイロット・プログラムⅠ (一九八九〜九三年)、同Ⅱ (一九九五〜九九年)、②からアーバンⅠ (一九九四〜九九年)、同Ⅱ (二〇〇〇〜〇六年) が実施され、ボルドーはアーバンⅠを除く三つのプログラムで補助金を得た。

トラムの導入計画が議論されていた時期に実施されたのが、アーバン・パイロット・プロ

グラムⅡである。テーマは「ボルドー両岸」(Bordeaux les deux rives)で、補助金の総額は三〇〇万ユーロ(予算全体の二三%)だった。ボルドーはこの補助金を用いて、一九九七〜二〇〇一年の間に二二の事業を行った。歴史地区では、河岸の清掃、ジロンドの記念碑や大鐘楼などのライトアップ、サン・ピエール地区の再生事業等が行われた。

続くアーバンⅡは、トラムの建設から開業にかけての時期に実施された。テーマは「統合された都市群」(Unities)で、補助金の総額は九八〇万ユーロ(予算全体の三七%)におよんだ。アーバンⅡでは、二〇〇一〜〇七年の間に一一〇の事業が行われた。歴史地区での主な事業は、ゴミの分別収集用の地下コンテナの設置、車止めの整備など自動車の通行制限のための措置、サン・ポール教会のファサードの修復等だった。

こうしてボルドーは、EUの補助事業などを梃子に、住民を巻き込みながら街の美化を推し進めていった。同じ時期にトラムの導入と街の美化が並行して行われ、双方に住民が深く関わることで、ボルドーの改革は大きな相乗効果を上げることができたのである。

ボルドーが歴史地区で進めたもう一つの事業が、住宅の整備である。先に述べたように、一九六〇年代末からボルドーの中心部では人口の流出が続いていた。週末やイベントのある時だけでなく、市中心部に「生きた街」としての活気を取り戻すには、その流れを逆転させ

る必要があった。そのためには街の美化や商業施設の拡充だけではなく、劣悪な住環境の改善が急務だった。とはいえ、市中心部の核となる歴史地区は、その名の通り歴史的建造物の保全地区であったので、むやみに建物を壊したり、景観にそぐわない住宅を建てたりすることはできない。歴史地区の整備には、専門的な知識と技術を持ったコーディネーターが不可欠だった。ボルドーはその役割をアンシテ (InCité) に委ねた。

アンシテは、ボルドーやメトロポール (当時はCUB、注2参照) などが出資する半官半民の混合経済会社 (Societe d'economie mixte) である¹⁰。一九五七年にボルドー都市建設混合会社 (Société Bordelaise mixte d'Urbanisme et de Construction) として設立されたが、二〇〇二年、ボルドーと歴史地区再開発の契約を結んだのを機に、現在の社名に改められた。

アンシテはこのプロジェクトにより、二〇一〇年までに一六六〇戸の住宅を歴史地区に供給した。うち一四一七戸は賃貸で、そのおよそ三分の一は住民の多様性を確保するために家賃を低く抑えた住宅 (一部は公営) であった。また同社はこれと並行して、三六二二平方メートルの商業施設、一九三箇所の駐車場を整備したほか、二〇一一年にはボルドーから住環境改善プログラム事業 (Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat) の仕事も受託し、歴史地区の住民が住宅をリフォームする際の資金援助や歴史的建造物を保護するための手助けなどを

行った。

こうした取り組みは着実に成果を上げ、一九九九年に二一・五万人だったボルドーの人口は、二〇一〇年には二三・九万人、二〇一四年には二四・七万人へと増加していった。人々がボルドーに戻ってきたのである。

著作権保護のため非表示

図9 1993年のブルス広場前

出所：

(5) ガロンヌ川左岸の再開発と「水の鏡」

トラムの復活と並んで、ボルドー再生のもう一つの要となったのが、ガロンヌ川の左岸、旧港湾区域の再開発である。改革以前、この区域のほとんどは鉄柵で仕切られ、域内には廃倉庫やコンテナ、駐車場などが並んでいた。しかもその外側には片側四車線の道路が走り、市街地と水辺は完全に分断されていた(図9)。もともと港湾都市として発展したボルドーであったが、当時の住民にとってガロンヌ川は、近くて遠い存在だったのである。

ボルドーを再び水辺の町とすべく、市は一九九七年、こ

図 10 M・コラジュの再開発案

出所：

の区域の全面的な再開発に動き出した。市はまずアーバン・パイロット・プログラムⅡなどを活用して、鉄柵の撤去と区域の清掃を行った。そして一九九九年にCUBが事業主体となって設計コンクールを実施し、ペイサジスト（ランドスケープ・アーキテクト）のミシエル・コラジュの案を再開発案として選定した。

コラジュの案は、総延長四・五^{キロメートル}におよぶ河岸区域を、自転車も通行できる遊歩道と緑地帯からなる「公園」に作り変えるというものだった。全体は五つのシークエンスに分けられ、第一シークエンスには運動公園、第四シークエンスには飲食店街、第五シークエンスには旧倉庫を改装した商業施設が置かれるなど、それぞれに特色のある整備が目指されていた（図10）。工事はトラムの建設と同じ二〇〇〇

著作権保護のため非表示

図11 現在のブルス広場前

出所：



図12 水の鏡（満水時）



図13 水の鏡（噴水時）

年に開始され、トラム工事が第三段階に入る二〇〇九年に完了した。先にトラムの導入と市街地の美化が並行して行われたことがボルドーの再生に大きな相乗効果をもたらしたと述べたが、その鍵の一つが、ガロンヌ川左岸の再開発事業だったのである。この事業に要した経費は一億二八〇〇万欧元、うち一億ユーロをCUBとボルドーが負担した。

コラージュによる整備の中で最も大きな注目を集めたのが、ブルス広場前（第二シークエン

ス)につくられた「水の鏡」(Miroir d'eau)である(図11)。「水の鏡」は、面積三四五〇平方
メートル、深さ二メートルの長方形の水盤で、張られた水が周囲の建物などを綺麗に映し出すことから
その名がつけられた(図12)。地下には水を循環させる装置があり、およそ三〇分を一サイ
クルとして、注水、静止、排水、霧状の噴水を繰り返す(図13)。単に眺めるだけでなく、足
を踏み入れて遊ぶこともでき、市民と観光客の憩いの場となっている。

先にも述べたように、ブルス広場は歴史地区の表玄関で、ボルドーの顔ともいえる場所
である。改革前はこのあたりも駐車場と化していたが(図9)、アーバン・パイロット・プログ
ラムⅡなどを通じて駐車場の撤去とファサードの清掃が行われ、二〇〇四年にはトラム(C
線)が開通していた(これに伴い、車道は片側二車線に縮小された)。コラージュはその向かい
の河岸に「水の鏡」を置き、市街地と水辺を繋げることで、ここを新生ボルドーを象徴する
空間へとつくり変えたのである。

この「水の鏡」が完成したのが二〇〇六年。そして翌二〇〇七年にボルドーはユネスコの
世界文化遺産に登録された。歴史地区の再生を核とするボルドーの改革は、ここに一つの節
目を迎えたのである。

3 「住みよい町づくり」「から」「訪れたい町づくり」へ

一九九五年にジュペが市長に就任して以来、ボルドーは矢継ぎ早に改革を実行し、目を見張る成果を上げてきた。市街地に溢れていた自動車は大きく減り、代わってトラムと自転車が人々の足となった。街は清潔さと水辺を取り戻し、住民が市内に回帰してきた。そこにはもはや、かつての「暗い街」の面影はなかった。

世界遺産登録の前年、ボルドーは ICOMOS（国際記念物遺跡会議）による事前調査を受けた。その報告書には、遺産価値の評価と並んで、遺産を保全するためにボルドーが行ってきた措置が評価項目として列挙されていた。それは、トラムの導入による自動車交通と公害の削減、河岸の整備、ライトアップ、ファサードの修復など、ボルドーが進めてきた改革そのものに他ならなかった。ボルドーの改革は世界遺産登録を目指して始められたものではなかったが¹¹、その成果は ICOMOS から高く評価されたのである。

そして二〇〇七年、ボルドーは晴れて「世界遺産都市」への仲間入りを果たした。これを機にボルドーへの注目度は一気に高まり、観光客がうなぎ上りに増えていった。それに対応するため、市内には大小さまざまな宿泊施設、観光施設、商店、飲食店などが続々とつくら

れた。それは世界遺産の核となる歴史地区周辺から始まり、次第に広がりを見せていった。それを支えたのが、トラムの延伸だった。

だがこうした事態は一方で、ボルドーの改革にある変質をもたらすことにもなった。これまで見てきたように、ボルドーの改革はもともと、住民を主体とする「住みよい町づくり」から出発したものだ。しかし観光客の急激な増加は、改革の重心を否応なく「住みよい町づくり」から「訪れたい町づくり」へと移行させていった。

もちろん観光客の増加それ自体は、決して悪いことではない。訪れる者が増えれば、街に活気が生まれるし、雇用も増える。新たな出会いがあり、相互理解も深まる。また地方分権が国策となつている現在のフランスからすれば、ボルドーの発展はきわめて望ましいことであろう。市長のジュペもそれを目指しているはずである。

だがそれもこれも、すべてはバランスがあつてのことなのだ。都市とそこに住む人々の許容範囲を超えた観光客の急増は、予期せぬ軋轢を生み、これまで積み重ねてきた成果を台無しにしてしまう恐れがある。いくら「訪れたい町」になつても、住民にとって「住みにくい町」となつてしまつては、元も子もないのである。

冒頭で紹介した評価にあるように、二〇一五年頃までのボルドーでは、まだこの「住みよ

い町づくり」と「訪れたい町づくり」がどうか均衡を保っていた。しかしその後、二〇一七年に現地を再訪した筆者の目には、すでにボルドーがある種の岐路に立たされつつあるように思われてならなかった。これは決して筆者の思い過ぎではないであろう。たとえば現在、ボルドー・メトロポールは ترام D 線の新設計画を進めているが、これに対しては住民から激しい反対運動が起きている。これ以上 ترام は必要ないというわけである。また現地で行ったインタビューでは、かつてボルドーは住民一人当たりのレストラン数がフランス国内で最も多い町の一つであったが、いまでは観光シーズンになると、地元の住民でさえレストランの予約が取りにくくなったとの声が聞かれた。華麗なる再生を遂げたボルドーで、何が変わり始めているのではないか。

以上のような問題意識を持ちながら、次稿では世界遺産登録後のボルドーの動きを追ってみたい。

謝辞

本研究は、JSPS 科研費 JP15K01943 により行われた。助成に感謝申し上げます。

注

1 特に断りがない限り、フランスの統計は INSEE のものを用いる。本段落の内容は、二〇一四年のデータに基づく。

2 一九六六年の法律により、ボルドー、リール、リヨン、ストラスブールの四都市圏に「大都市共同体」(Communauté urbaine) が設立された。ボルドー大都市共同体 (Communauté urbaine de Bordeaux = CUB) は、当初二七のコミューンで組織されたが、二〇一三年にマルティニャッシュル＝ジャールが加わり、二八のコミューンによる共同体となった。そしてその翌年、メトロポールに関する法律が改定され、二〇一五年一月一日をもってボルドー大都市共同体は、より広範な権限を持つボルドー・メトロポールへと生まれ変わった。

3 ジュペは、外相 (一九九三〜九五五年)、首相 (一九九五〜九七年)、環境・開発・エネルギー・運輸相 (二〇〇七年)、国防相 (二〇一〇〜一一年)、外相 (二回目、二〇一一〜一二年) を歴任した保守系の大物政治家である。

4 Institut CSA (2015) 参照。

5 歴史的・文化的価値のある地区の保全整備に関する法律。時の文化相アンドレ・マルローの名にちなみ、通称「マルロー法」と呼ばれる。わが国の伝統的建造物群保存地区の制度 (一九七五年の文化財保護法改正により規定) のモデルとなった。

6 一九九八年、両者はサン・ミシェル寺院 (一四〜一六世紀) とともに「フランスのサンティアゴ・デ・コンポステーラの巡礼路」の一部としてユネスコの世界文化遺産に登録された。

7 一八三八年にボルドーを訪れたスタンダールは、当時のボルドーを「異論の余地なく、ヨーロッパ随一の美しい町」と絶賛している。スタンダール、一一頁参照。

8 この図を見てもわかるように、歴史地区は世界遺産の登録区域に比べかなり限定的である。そのた

めボルドーでは現在、歴史地区の範囲の見直しが行われている。

9 出所の記載のない写真は、すべて筆者が二〇一七年八月に撮影したものである。

10 混合経済会社は、わが国でいう「第三セクター」に当たるが、法律上出資比率の過半を自治体などの公共セクターが占めなければならない。

11 ボルドー市議会が世界遺産登録を視野に入れた専門家委員会を設置したのは、ようやく二〇〇三年になってからのことである。

参考文献

岩淵泰「フランスの都市開発と住民参加—CUBの地区委員会、地区評議会を一例に—」、『熊本大学社会文化研究』6、熊本大学大学院社会文化科学研究科、二〇〇八年。

神田慶也編訳『ボルドー物語 ワインの都市の歴史と現在』、海鳥社、一九九八年。

スタンダール『南仏旅日記』、山辺雅彦訳、新評論、一九八九年。

田中那美・出口敦「ボルドー市中心地の公共空間の変遷と現代的活用」、『都市・建築学研究』第一一号、九州大学大学院人間環境学研究院、二〇〇七年。

中田晋自『市民社会を鍛える政治の模索—フランスの「近隣民主主義」と住区評議会制—』、御茶の水書房、二〇一五年。

望月真一『路面電車が街をつくる 21世紀のフランスの都市づくり』、鹿島出版、二〇〇一年。

一般財団法人自治体国際化協会「欧州地域開発基金を用いた地域振興施策」、『CLAIR SUMMARY』第三四号、一九九九年。

Comelli, Cécilia: *Politique de revitalisation et nuits urbaines : le cas de Bordeaux, L'Espace politique* 30, 2016.

Lassère, Madeleine: *Histoire de Bordeaux*, Broché, 2017.

Monthiers, Vincent: *Les quais, Bordeaux 1999-2009*, Broché, 2009.

- Bordeaux Métropole (<http://www.bordeaux-metropole.fr/>).
- Bordeaux Tourisme & Congrès (<https://www.bordeaux-tourisme.com/>).
- Bordeaux 2030 (<http://www.bordeaux2030.fr/>).
- European Commission: Regional Policy (http://ec.europa.eu/regional_policy/en/).
- InCité (<http://www.incite-bordeaux.fr/>).
- Institut national de la statistique et des études économiques (= INSEE) (<https://www.insee.fr/fr/accueil>).
- Open data de la Ville de Bordeaux (<http://opendata.bordeaux.fr/>).
- Plate-forme d'observation des projets et stratégies urbaines (= POPSU) (<http://www.popsu.archi.fr/accueil>).
- Sud Ouest: *Bordeaux: l'histoire de la place Gambetta en images*, Publié le 22/11/2016 (<http://www.sudouest.fr/2016/11/22/bordeaux-1-histoire-de-la-place-gambetta-en-images-2575751-2780.php>).
- Sud Ouest: *En images : la place de la Bourse à Bordeaux au fil des années*, Publié le 30/10/2014 (<http://www.sudouest.fr/2014/10/30/retour-en-images-la-place-de-la-bourse-a-bordeaux-au-fil-des-annees-1720696-2780.php>).
- Transports Bordeaux Métropole (<https://www.infotbn.com/>).
- UNESCO, World Heritage List, *Bordeaux, Port of the Moon* (<http://whc.unesco.org/en/list/1256>).
- URBAN2/Unicités (<http://www.urban-unicites.com/>).
- Ville de Bordeaux (<http://www.bordeaux.fr/>).
- ※煩雑さを避けるため、WEBから入手できる資料については、出所のサイト名と代表となるページのURLのみを記載した。最終確認はすべて二〇一七年一〇月二八日である。

Urban Renewal and Tourism Promotion: Case Study of Bordeaux, France (1)

Bordeaux, known as the world capital of wine, has greatly changed since 1995, when Alain Juppé took office as the mayor. A lot of projects he presented, such as the installation of a tramway system, the redevelopment of the Garonne riverfront and so on, have made this city from a so-called “Sleeping Beauty” to one of the most popular tourist destinations in Europe. This study aims to analyze and evaluate the urban regeneration program of Bordeaux and Bordeaux Métropole, especially from the viewpoint of tourism promotion, and to find clues for building and maintaining good relationships between inhabitants and visitors or newcomers. In this first paper, I focus on the process of the renovation of the historical city centre 1995-2009 and clarify the philosophy, methods and results of the projects.



武田竜弥 | Tatsuya TAKEDA
名古屋工業大学大学院工学研究科
ドイツ文学・感性社会学
教授