都市の再開発と観光振興
―フランス・ボルドーを例に（三）

武田　竜弥

1　はじめに

近年観光地として世界的な注目を集めるようになったフランス・ボルドーを例に都市の再開発と観光振興の関わりを考えてきた本論考も、今回で結びとなる。ボルドーといえば世界最高峰のワイン産地として夙に有名であるが、この町が「観光地」として人々に意識されるようになったのはほんの十数年前からのことにすぎない。その変貌をもたらしたのが、一九九五年から開始されたボルドー改革である。

第一論文（武田　二〇一七）では、一九九五年から二〇〇七年までのボルドー改革の歩みを、改革の象徴ともいえる歴史地区の再生に焦点を当てて論じた。そこで注目したのは、当

初ボルドーの改革は必ずしも町の「観光地」化を第一の目標とするものではなかったという点だった。

改革以前のボルドーは、港湾業や造船業といった地場産業の衰退とモータリゼーションの進展により、市内の人口が減り続ける状況にあった。ガロンヌ川の河岸には使われなくなった倉庫やコンテナ、景観を無視した大型駐車場などが連なり、中心部の建物の壁は自動車の排気ガスや埃で黒ずんでいた。当時のボルドーは、住民にとってさえあまり魅力の感じられない「暗い街」だったのである。

一九九五年、市長に就任したアラン・マリー・ジュペは、ボルドーを魅力ある町に生まれ変わらせるべく、町の再開発に着手した。彼がまず目指したのは、住民にとっての「住みよい町づくり」だった。町の生活環境を抜本的に改善しなければ、市内に人を呼び戻すことは不可能だったからである。そのために彼が掲げた施策が、トラムの復活だった。環境負荷の低い公共交通機関を整備することによって自動車の流入を減らし、街の主役を自動車から人に転換させようとしたのである。

だが自動車の流入規制は、住民の生活に直結する問題である。それを実現するには、住民の理解と協力が欠かせなかった。そこでジュペは、住民自身を改革の担い手とする仕組みづ

くりに動いた。彼は市の八つの地区に副市長（助役）を議長とする住区評議会を置き、住民が自由に意見表明のできる場を整えた。また開催回数の限られる評議会とは別に四〇名からなる常設委員会を設け、委員の半数を一般の住民（有権者リスト）から無作為に選ぶこととした。こうして四年半にもわたる議論を積み重ねたうえで、トラムの導入と自動車の流入規制が実施された。またこれと並行して、住民による町の清掃活動やＥＵの補助金なども活用したガロンヌ川左岸の再開発なども進められた。

その歴史がローマ時代にまで遡るボルドーは、もともと歴史遺産や文化遺産の豊富な町である。長年町を覆っていた負のヴェールが取り除かれたことで、ボルドーは再びその真価を見出されることになった。二〇〇七年、ボルドーはユネスコの世界文化遺産に登録された。その登録面積は市の四〇％にも及ぶ一八・一平方キロメートル、市街地の世界遺産としては最大の広さとなる。

世界遺産都市となったことでボルドーへの注目度は一挙に高まり、町を訪れる観光客はうなぎ上りに増えていった。住民にとっての「住みよい町づくり」から始められた改革が、結果としてボルドーを「観光地」へと変貌させていったのである。だがそれは一方で、改革の重心を住民にとっての「住みよい町づくり」から観光客にとっての「訪れたい町づくり」へ

シフトさせる引き金ともなった。

第二論文（武田　二〇一八）では、二〇〇七年以降「訪れたい町」として認知されるようになったボルドーがいかにして世界有数の観光地へと飛躍していったか、その経緯をワインツーリズムの発展を軸に論じた。

歴史と自然に恵まれたボルドーの観光資源はきわめて多岐にわたる。市中心部にはユネスコの世界遺産群が集まり、フランスでもトップクラスのレストランや多彩な商店、劇場、博物館、コンサートホールなどが軒を連ねる。またガロンヌ川ではクルージングを楽しむことができ、市の北部には収容能力四万人以上を誇るサッカースタジアム（マットミュット・アトランティック・スタジアム）が開設されている。さらに鉄道で一時間圏内の近郊には、ボルドーに先立って世界遺産都市となったサン・テミリオン（一九九九年登録）やヨーロッパ最大の砂丘（ピラ砂丘）で有名な海浜リゾート地、アルカションがある。まさにないものがないというくらいに観光資源に恵まれたボルドーであるが、そうした中でもボルドーの代名詞といえば、やはりワインを措いて他にはないだろう。

すでに一三世紀には優れたワインの産地として知られるようになっていたボルドーであるが、組織立ったワインツーリズムが定着したのはごく最近のことである。もともとワイン

ツーリズムは、アメリカやオーストラリアなど「ニューワールド」と呼ばれる新興のワイン産地で発展したものだった。知名度の低い後発の産地は、ワイナリーに人を迎え入れることによってその知名度の向上とブランド力の強化を図ったのである。しかし強固なブランド力を持つボルドーでは、長らくその必要性が感じられていなかった。ワインは生産し出荷するもので、観光がワイン業と結びつくとは考えられていなかったのである。

風向きが変わり始めたのは、ボルドー改革の始まった一九九〇年代後半からである。ニューワールドのワインが世界市場で存在感を増してくる中、ボルドーのワイン業者たちも新たなブランド力の強化に乗り出さざるを得なくなったのである。一九九八年にはジュペの音頭で「ボルドー・ワイン祭り」というイベントが開始され（以後隔年開催）、二〇〇二年にはボルドー商工会議所により「ベスト・オブ・ワインツーリズム賞」が創設された。世界遺産登録後は、ワインツーリズムの強化を目指す政府の方針とも相まって[1]、シャトー見学やワインを前面に押し出した観光プロモーションなどが飛躍的に充実していった。そうした動きの集大成となったのが、世界最大級のワイン博物館、シテ・デュ・ヴァンの建設である。二〇一六年にオープンしたこの博物館はたちまちボルドーの新名所となり、二〇一八年には早くも累計来館者数が一〇〇万人を突破した。

ワインツーリズムの発展は、ボルドー観光に大きな厚みをもたらした。なぜなら、当初の観光目的が何であろうと、そこに飲食がある限り、ワインはどこにでも入り込むことができたからである。すでに述べたように、ボルドーとその周辺にはきわめて多くの観光資源がある。その豊かな観光資源に世界最高峰ともいわれるワインが組み合されることによって、ボルドーは他に類を見ない観光地へと飛躍していったのである。

二〇一七年、ボルドー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「一七のデスティネーション」でともに第一位に輝いた。世界遺産登録から一〇年。今やボルドーは、世界屈指の観光地の一つとして認められるようになったのである。ボルドー・メトロポール観光会議局の発表によると[2]、二〇一八年のメトロポールの宿泊者数は延べ六一〇万人、うち五八％（およそ三五四万人）がボルドー市に宿泊したという。市の人口が二五万人程度であることを考えれば、いかに多くの人が訪れているかがわかるであろう。

交通関係の数字も挙げておこう。二〇一七年七月、パリ〜ボルドー間にＬＧＶ（高速鉄道の専用路線）が開通し、首都との間がわずか二時間程度で移動できるようになった。開通後の乗車率は七一％の増加。二〇一九年五月には累計乗客数一〇〇〇万人の記念セレモニーが

サン・ジャン駅で行われた。鉄道よりも驚かされるのが、ボルドー・メリニャック空港の利用者の増加である。二〇一八年の利用者数は前年比九・三％増の約六八〇万人。これは二〇〇九年のほぼ倍に当たるという。すべての利用者がボルドーに向かうわけではないが、それにしても大変な成長ぶりである。

さて、こうしてボルドー改革の重心は「住みよい町づくり」から「訪れたい町づくり」へ移行し、ボルドーはほとんど理想的とも思われる形で世界的な観光地へと変貌を遂げた。そこにはかつての「暗い街」の面影はなく、輝く未来ばかりがあるように見える。だが、成功した観光地にはその成功ゆえの落とし穴もまた存在するのだ。第三論文となる本稿では、そのあたりの事情を考えてみたい。

2　成功した観光地の逆説

ここ数年、わが国でもオーバーツーリズムの問題が議論されるようになってきた。観光公害ともいわれる。二〇一三年に一〇三六万人だった訪日外国人旅行者数は、二〇一八年には三一一九万人に達した。わずか五年で約三倍の増である。しかも観光客は全国一律に分散す

るわけではなく、特定の観光地に集中する。結果として一部の観光地では、かつての一〇倍以上の観光客が押し寄せるといった事態が生じてしまうことになる。

無論、観光客の増加それ自体は決して悪いことではない。訪れる人が増えれば、地域に活気が生まれるし、経済効果もある。新たな出会いがあり、相互理解も深まる。とりわけ人口減少に悩む地方都市にとっては、観光振興は起死回生の手段と期待されることも多いであろう。だが一方で、受け入れ側の許容量を超えた観光客の増加は、地元住民の生活や自然環境に深刻なダメージをもたらす場合がある。

地域の事情によって細かな差異はあるが、観光公害のパターンはどこも似通っている。まず起こるのは、観光客の増加に直接起因する混雑、渋滞、ゴミ、騒音などの被害である。市街地にある著名な観光スポットであれば、ある程度の対応は可能であろうが、富士山や尾瀬のような自然観光地となると、そもそも打てる手が限られている。また最近ではＳＮＳの発達により、従来あまり知られていなかった場所にも大勢の観光客が集まるようになった。観光業とは無関係の住民にとって、静穏な生活環境が壊されていくのはやりきれないだろう。

交通機関や道路の混雑も大きな問題である。たとえばわが国を代表する観光地の一つ、京都では、市バスを利用する観光客が大幅に増えたため、市民の足となるバスの遅延や通過が

日常茶飯事となった。鎌倉を走る江ノ島電鉄（江ノ電）の混雑も同様である。全線単線の江ノ電は車両も駅も小さく、観光客が押し寄せるとどうにもならなくなる。苦慮した鎌倉市は二〇一八年五月、江ノ電鎌倉駅で混雑時に沿線住民を優先して駅に入れる社会実験を実施した。結果は好評とのことである。

地域社会への影響という点で混雑やゴミよりも深刻と思われるのは、宿泊施設の無秩序な増加である。観光客が増えれば、それを受け入れるための宿泊施設の建設が進む。それを誘致しようとする地元の動きもある。しかし中には、それ自体が観光資源ともなっている伝統的な町並みの只中に近代的なホテルが建てられ、せっかくの景観が台無しになってしまったという事例も見受けられる。

また宿泊施設への大規模な投資は、不動産価格の高騰を招く。その結果住民の中には、家賃や固定資産税などの負担に耐えかね、住み慣れた町を離れざるを得ない者も出てくる。観光地としての繁栄と引き換えに、地域の生活が失われていくのである。発展と呼ぶには、あまりにも虚しい現実である。

大観光時代ともいわれる今日、オーバーツーリズムは、成功した観光地にとって避けては通れない問題となっている。では、ボルドーの場合はどうであろうか。

まず観光スポットや大通りなどの混雑についてであるが、これはワイン祭りのような特別なイベントがある場合を除き、現状では大きな問題とはなっていない。ボルドーは三月と九月に観光客が多くなるが、二〇一五年と一八年の九月にボルドーで定点観測を行った筆者の経験からしても、行動に支障をきたすような混雑は確認できなかった。現地のインタビューではレストランの予約が取りにくくなったとの声も聞かれたが、逆にいえば、その程度で済んでいるということである。観光客の増加に比べ混雑が過剰になっていないのは、ボルドーの観光スポットや観光区域が拡大し続けているからだと考えられる。これについては次節で改めて論じる。

次に交通であるが、これは歴史地区を核とする中心部とその外側に広がる周辺部を分けて考えなくてはならない。すでに述べたように、中心部ではトラムの導入を機に自動車の流入規制が行われた。二〇一八年にはガロンヌ川に架かるピエール橋（トラムA線が通る）も車両通行禁止となり、二〇一九年末には四系統目のトラムD線（カンコンスから北西方面に延びる）の開通が予定されている（図1・図2）。トラムは専用の軌道（すべて複線）を持つため、バスのような遅延が生じにくい。さらにレンタサイクルや自転車道、駐輪場などの整備も進んでおり（図3）、コペンハーゲナイズ・デザイン社がまとめた「最も自転車に優しい都

市・二〇一九年版」ではボルドーは世界六位に選ばれている。このように、ボルドーの中心部では脱自動車の町づくりが継続中であり、今のところ京都や鎌倉のような状況は見られない。

ところが周辺部に目を転じると、事情が全く異なってくる。中心部で規制が行われているため、車両が周辺部に集中してしまうのである。周辺部の再開発は中心部ほど進んではいな

図１ ピエール橋

図２ トラムＤ線の工事現場

図３ 市内各所にあるレンタサイクル

表１　ボルドー市内のホテル数の推移

	A	AX	B	BY
2015年	67	4407	1100	2799
2016年	69	4417	1190	2580
2017年	74	4474	1194	2580
2018年	75	4495	1527	3767
2019年	80	5035	1760	4178

Ａ：ホテル数、ＡＸ：ホテルの部屋数
Ｂ：アパートメントホテル数、ＢＹ：アパートメントホテルのユニット数
出所：Insee, Capacité des communes en hébergement touristique en 2015-2019

い。しかも走行する車両の数そのものが年々増加している。これは観光客のせいばかりではなく、ボルドーの人口そのものが増えているからに他ならない。一九九九年から二〇一六年にかけてボルドー市の人口は二一・五万人から二五・二万人に、ボルドー・メトロポールの人口は六六・六万人から七八・三万人に、それぞれ一七％以上も増えた。これに観光客の増加が上乗せされ、さらに中心部への乗り入れが規制されているのであるから、周辺部で渋滞が生じるのも無理はないのである。ボルドー・メトロポールではこの渋滞対策として近郊鉄道や地下鉄の建設計画が検討され始めたが、現状ではあくまで構想の域を出ない。

次は宿泊施設の状況である。表１は、二〇一五年から一九年までのボルドー市内のホテル数の推移を示したものである。ここにあるように、この五年でボルドー市内のホテルは六七から八〇に、アパートメントホテルは一一から一七に増加した。先

に述べたように、ボルドー市域の四〇％は世界遺産の登録区域で、保全義務がある。その中でこれだけのホテルが新規に開業しているのだから、驚くべき勢いである。

さらに注意しなければならないのは、この統計には含まれない民泊（住宅宿泊）施設の増加である。そもそも民泊とは一般の民家が旅行者に提供する宿泊サービスのことを指すが、近年では「エアビーアンドビー（Airbnb）」のような仲介サイトの出現とも相まって、所有者が自身の居住していない住宅をまるごと「宿泊施設」として貸し出す形態が主流となってきた。いわば、ホテルならざるホテルである。フランスでは「エアビーアンドビー」のパリ事務所が開設された二〇一二年あたりからこの種の施設が急増し始めたが、ちょうど同じ頃観光地として評価を高めつつあったボルドーではその動きがさらに加速した。市の調べによると、関係する施設の数は二〇一三年から一四年にかけて＋二〇〇％、その後二〇一六年まで毎年＋一〇〇％のペースで増加したという[3]。

民泊施設の増加が問題なのは、第一に、正規の宿泊施設として営業している（とりわけ中小の）ホテルの経営を圧迫することにある。民泊施設は法的には個人（所有者）の住居という扱いなので、ホテルのような義務や責任がなく、たとえ営利目的の宿泊施設として貸し出していても、当初は宿泊税の徴収さえ免除されていた。その分宿泊料が割安となるので、提

供するサービスが限られる中小ホテルの多くは太刀打ちが難しいのである。

もう一つの、より大きな問題は、それが地元住民の暮らす住宅の減少や家賃の高騰を招いてしまうことにある。観光客に人気のあるボルドー中心部のほとんどは世界遺産の保全区域に当たるので、新規に大規模なマンションやアパートを建てることができず、住宅の数は限られている。一方、家主の側からすれば、通常の賃貸よりも民泊施設として貸し出した方が利益が大きい。結果として賃貸住宅が民泊施設に切り替えられたり、専門の業者が民泊用に住宅を囲い込んだりして、住民の住める場所が減っていってしまうのである。ボルドーはフランス有数の大学都市の一つであるが、二〇一七年一〇月には学生が住宅を見つけられなくなったという報道まで出てきた[4]。

このような状況に危機感を抱いたボルドー市議のマチュー・ルーヴェールは、二〇一六年三月、独自に「エアビーアンドビー」の活動を監視する組織（Observatoire Airbnb）を立ち上げた。その報告によると、二〇一六年一〇月に三九八四件だった「エアビーアンドビー」経由の貸切タイプ（logement entier）の宿泊オファーは、二〇一八年三月には九八一五件に達した。一八か月で一四六％の増加である。同じ時期のパリの増加率が七八％であったというから、いかにボルドーで民泊施設が増えているかがわかるだろう[5]。

もちろんこれに対して市当局も手をこまねいていたわけではない。二〇一六年にはパリに倣って「エアビーアンドビー」に宿泊税の徴収を義務付け、二〇一七年には民泊に利用されやすいセカンドハウスにかかる住民税を二〇％増しにすることにした（二〇一九年からは五〇％増し、パリは最初から六〇％増し）。さらに二〇一八年三月からは、①住宅での宿泊サービスの提供は年間一二〇日まで、②それを超える場合は市に住宅から旅行者用家具付きアパートへの「用途変更」を届け出て、かつ③それにより失われる住宅の代わりに別の住宅を同じ地区に用意しなければならない、とした。違反者には民事で最大五万ユーロ、刑事で最大八万ユーロの罰金が科せられる。

しかしこうした一連の措置にもかかわらず、民泊ブームは一向に収まりそうにない。ルーヴェールの調査によると、二〇一八年一二月の「エアビーアンドビー」経由の宿泊オファーは一万四三六二件、うち一万一二六九件（七八％）が貸切タイプだった。同年三月に比べ、貸切タイプのオファーは一四五四件（一五％）の増加である。しかもその中で市の登録番号が記載されていたのは、わずか九六五件（八・六％）にすぎない。年間一二〇日までは届け出の義務がないので最終的な数字は不明だが、相当数の「無届営業」があることは間違いないだろう。

不動産価格の高騰についても触れておこう。一九九五年に改革が開始されて以来、ボルドーの不動産価格はバブル的ともいえる上昇を遂げている。フランス公証人協会（Notaires de France）の調べによると[6]、改革開始後の一九九七年から二〇一六年までにボルドー・メトロポールの中古アパルトマンの価格は二四八％、中古の戸建て住宅（メゾン）の価格は二一五％も上昇した。パリを除く地方メトロポール内での順位を見ても、ボルドーは前者で一四位から二位（一位はニース）へ、後者で一二位から三位（一位はニース、二位はモンペリエ）へ躍進している。そして二〇一七年にはついに中古アパルトマンの価格でニースを抜き、ボルドーはフランスでパリに次いでアパルトマンの高価な町となった。

民泊施設が急増したここ五年間の市内の動きはどうであろうか。ボルドー控訴院公証人地域評議会（Conseil régional des notaires de la Cour d'Appel de Bordeaux）のウェブサイトを見ると[7]、二〇一九年三月から五月のボルドー市内のアパルトマンの価格中央値は一平方メートル当たり四三九〇ユーロ、五年間で四四・〇％上昇したとある。戸建て住宅の価格中央値は四六万六九〇〇ユーロで、こちらは五年間で五四・一％の上昇である。

さらに最近では市内の不動産価格があまりに高騰したため、隣接する市にその波が広がりつつある。二〇一八年八月二九日付の『ラ・トリビューン』によると、同年七月に過去一年

図４　ボルドーとその隣接市のアパルトマンの価格中央値とその年間上昇率（2019 年 3–5 月のデータに基づく）

出所：CNG の図に CRNB の統計を加えて作成

間の中古アパルトマンの価格上昇率をフランス国内八一市で比較したところ、上位五位にボルドーとその隣接の二市が入ったという。メリニャックが第一位（＋一六・六％）、ボルドーが第三位（＋一三・六％）、ペサックが第五位（＋一二・二％）である[8]。フランス全土から見ても、ボルドー周辺の不動産価格の上昇率は群を抜いているのである。二〇一九年五月現在の状況は、図4の通りである。高騰しすぎたボルドーの上昇率が頭打ちとなり、隣接市の勢いが増していることがわかる。

こうした不動産価格の上昇は、無論、民泊ブームのためばかりではない。そもそも「住みよい町づくり」を目指して改革が進められたボルドーは、移住先としてもフランスで最も人気の高い町の一つなのである。ヨーロピアン・ベスト・デスティネーションズの旅行先ランキングで第一位を獲得した二〇一五年以降だけでも、ボルドーは「フランス人が住みたい理想の町」（Institut CSA, 2015）、「生活の質が高い町」（Harris Interactive, 2017）、「パリの管理職が移り住みたい町」（Cadremploi, 2017, 2018）などさまざまなアンケートで第一位に選ばれている。またその人気にあやかるように、多くの不動産業者やシンクタンクが「最も有望な不動産投資先」としてボルドーを推奨してきた。フランスでは投資目的の不動産購入が盛んなので、それが一層ボルドーの不動産価格の高騰に拍車をかけることになったのである。

すでに住宅を所有している人たちにとって、不動産価格の上昇は自らの資産の増加を意味する。二〇年前に買ったアパルトマンを売りに出したら購入時の三倍の値が付いたというのは、決して悪い話ではあるまい。だが反面、そこに住み続ける人たちには、固定資産税の大幅な増加という痛みがのしかかることになる。年毎の収入が税額の上昇分に追いつかなければ、たとえ帳簿上の資産は増えても、日々の生活は苦しくなるばかりなのである。

市内の住宅（セカンドハウスや空き家を除く）の六〇％以上を占める賃貸住宅の居住者にとっては、事態はさらに深刻である。民泊施設への切り替えや投資家による住宅の買い漁りなどによって、賃貸住宅の不足は慢性化し、家賃は上昇する一方となっている。不満を募らせた住民の中からは、「よそ者」に対する反発の声さえ上がり始めた。ＬＧＶ開通直後の二〇一七年一〇月には「パリ人よ、自分のところへ帰れ」と書かれたステッカーが市内各所に張り出され、大きな物議を醸した（図５）。また二〇一八年一二月にはマクロン政権に反対する「黄色いベス

著作権保護のため非表示

図５　「パリ人よ、自分のところへ帰れ」

出所：

ト運動」のデモがボルドーにも波及し、一部が暴徒化する騒ぎとなった。華麗なる発展の陰で、そのしわ寄せを強いられてきた人々の不満が滓のように溜まっているのである。この状況にボルドーはどう対処しようとしているのであろうか。

3　ボルドーの選択

今日、オーバーツーリズムの問題に悩む都市の多くは、観光客を抑制するためにさまざまな対策を講じるようになっている。旧市街の人口が激減し、あたかも「テーマパーク」のようになってしまったヴェネツィアでは、クルーズ船の入港規制や「訪問税」（宿泊税とは別途徴収）の導入などが行われた。またアムステルダムやバルセロナでも、ホテルの新規建設の禁止などの措置が取られている。観光地にとって観光収入の減少は痛手のはずだが、その利益よりも負担の方が大きくなってしまっているのである。

ボルドーの場合、観光客に加えて移住者の増加も顕著である。にもかかわらず、ボルドーでは現在もそれらに歯止めをかけようとする動きは見られない。それどころか、市もメトロポールもますます多くの人を呼び込もうと躍起になっている。なぜなのか。それはボルドー

が「大きな町づくり」を目指しているからに他ならない。観光客や移住者の増加が町のキャパシティを超えるのであれば、町そのものを大きくしてしまえばよい。いやむしろ、町を大きくするために、より多くの人に来てもらいたい。こうした考え方がボルドーの現在を形づくっているのである。

すでに二〇一一年発表の都市計画「ボルドーに住む（Habiter Bordeaux）」の中で、市は二〇三〇年までにボルドーの人口を一〇万人増加させるという方針を示していた。当時の市の人口は二四万人ほどであったから、およそ一・四倍増が目標とされていたのである。これに見合う住宅を確保するため、市は中心部の古くなった住宅を改修して再提供したり（第一論文参照）、ボルドー湖の東側地区（Ginko / Berges du Lac）に大規模な住宅街を整備したりするなどの措置を講じてきた（図6）。それらは相応の成果を上げ、五年後の二〇一六年までに市の人口は一万人以上増加した。だが、ボルドーをより「大きな町」にするには、市の枠内に留まっていては限界がある。なにしろ市域の四〇％が

図6 Berges du Lac の住宅開発

世界遺産の登録区域なので、開発できる場所が限られているのである[9]。そこで浮上したのが、国益事業（OIN: Opération d'intérêt national）にも認定された「ボルドー・ユーラトランティック計画（Bordeaux-Euratlantique）」である。

この計画は、歴史地区の外側（市の南端）に位置するサン・ジャン駅を中心に、南に隣接するベグル市からガロンヌ川対岸のフロワラック市にまたがる地域を総合的に再開発するという一大プロジェクトである（図7）。開発面積は計七三八㌶（ボルドー三八六㌶、ベグル二一七㌶、フロワラック一三五㌶）に及び、このプロジェクトのために設立された整備公施設法人（EPA: Etablissement public d'aménagement）が事業を統括する。当初予算は一〇億ユーロと見積もられ、うち一億ユーロを国（三五％）、ボルドー・メトロポール（三五％）、ボルドー市（二〇％）、ベグル市（七％）、フロワラック市（三％）が負担、残りは整備された土地の売却や開発事業に関連する課税からの収入で賄われる予定である。

プロジェクトの出発点は、二〇一七年に開通したＬＧＶの建設である（敷設決定は二〇〇九年、工事は二〇一二～一五年）。ボルドーはこれに合わせて、サン・ジャン駅の拡張と駅周辺のサン・ジャン・ベルシエ地区の再開発を計画した。ＬＧＶ開通を梃子に人の流入を増やし、それを町の活性化（＝大きな町づくり）に繋げようという目論見である。その計画に、

図７　ボルドー・ユーラトランティック計画

出所：Rue89 Bordeaux (2014.4.17)

表２　ボルドーが進めるZACの整備計画

	サン・ジャン・ベルシエ	ガロンヌ・エッフェル	計
住宅	320,000	600,000	920,000
オフィス	285,000	150,000	435,000
事業所	15,000	50,000	65,000
商店	15,000	20,000	35,000
ホテル	47,000	20,000	67,000
その他	98,000	30,000	128,000
計	780,000	870,000	1,650,000

単位：㎡
出所：Ville de Bordeaux (2013)

サン・ジャン駅対岸のガロンヌ・エッフェル計画（フロワラックと共同）と[10]、トラムＣ線でサン・ジャン駅と結ばれるベグルの二地区の開発計画（ベグル・フェソー、ベグル・ガロンヌ）が組み合わされ、市の枠を超えた巨大プロジェクトが出来上がった。これにより開発地区には、総床面積二五〇万平方メートルの住宅やオフィス、四万人の住民、三万人の雇用が新たに見込まれるという。表２は、そのうちボルドーが主体となっている二つの協議整備区域（ZAC: Zone d'aménagement concerté）の計画をまとめたものである。

観光面から注目されるのは、サン・ジャン駅の東、ガロンヌ川沿いのパリュダート地区に建てられた複合文化施設、ラ・メカ（La MÉCA: Maison de l'Économie Creative et de la Culturelle en Région Nouvelle-Aquitaine）である（図８）。デンマークの建築事務所ビャルケ・インゲルス・グループ（ＢＩＧ）がパリのフリークス・アーキテクツとともに設計を担当

し、二〇一九年六月にオープンした。この施設には、ヌーヴェル＝アキテーヌ地域圏の現代芸術基金ＦＲＡＣ（Fonds Régional d'Art Contemporain）、図書・映画・オーディオヴィジュアル担当のＡＬＣＡ（Agence Livre, Cinéma et Audiovisuel）、主に舞台芸術を担当するＯＡＲＡ（Office Artistique de la Région Nouvelle-Aquitaine）の三組織が入居し、地域圏の芸術活動の支援や広報に当たる。館内には一二〇〇平方㍍の展示スペース、レストラン、テラスなどがあ

図８　完成間近の La MÉCA

図９　アルケア・アリーナと建設中のシモーヌ・ヴェイユ橋

り、中央の屋外スペースもイベント会場として活用される。ボルドーの新たな観光スポットである。

一方、ベグル・ガロンヌでは、対岸のフロワラックとの間に新しい橋が建設中である（図9）。名をシモーヌ・ヴェイユ橋（旧名ジャン・ジャック・ボスク橋）という。設計はオランダの建築家レム・コールハースの率いるＯＭＡで、二〇二〇年完成の予定である。そしてこの橋のフロワラック側に、二〇一八年にオープンしたアルケア・アリーナ（旧名ボルドー・メトロポール・アリーナ）がある。座席数は最大一万一三〇〇席。コンサート、演劇、屋内スポーツなどに使われている。設計を担当したのは、マルセイユのヨーロッパ地中海文明博物館の設計などでも知られるリュディ・リチオッティ事務所である。

さてこうして見てくると、ボルドーでは観光客の増加とともに、絶えず観光区域の拡大が図られてきたことがわかる。二〇〇七年の世界遺産登録当時、ボルドーの観光区域は中心部の歴史地区周辺にほぼ限られていた。ところがその後一〇年を経ずして市の北端（サン・ジャン駅から北に向かうトラムＣ線の終点）にマットミュット・アトランティック・スタジアム（ヘルツォーク＆ド・ムーロン設計、二〇一五年）がつくられ、次にはその北部と中心部の中間（バッサン・ア・フロ地区）にシテ・デュ・ヴァン（ＸＴＵ建築事務所設計、二〇一

六年）と海洋博物館（オリヴィエ・ブロシェ設計、二〇一八年）が設けられた。そして中心部の南には、ガロンヌ川対岸のフロワラックにアルケア・アリーナ、サン・ジャン駅の東にラ・メカが建てられ、今やその両岸が新しい橋で結ばれようとしているのである[11]。観光客の大幅な増加にもかかわらず、ボルドーの混雑がさほど深刻化していないのは、このような集客拠点の分散、観光区域の拡大が休むことなく続けられているからに他ならない。

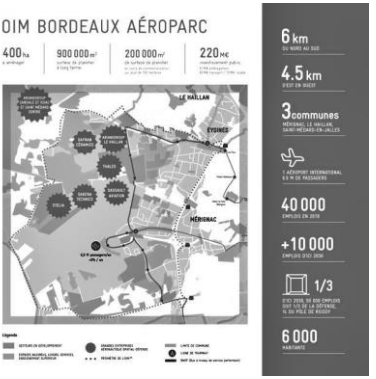

図 10 ボルドー・航空公園計画

出所：Bordeaux Métropole

だが見方を変えると、まさにそのことによってボルドーはますます「人集め」に走らざるを得なくなっている。もはや「鶏が先か、卵が先か」といった類の話だが、人が集まるから町を大きくする、町が大きくなるからより多くの人を集める、この連鎖に終わりはないのである。

現在「ユーラトランティック計画」と並んでそうした拡大戦略の的になっているのが、ボルドー・メリニャック空港である。先に述べたよ

うに、この空港の利用者は加速度的な勢いで増加している。しかしもともとそれだけの利用者を想定してつくられた空港ではないので、空港内の混雑は限界に近付きつつある。そこでボルドー・メトロポールは、空港施設を拡張整備するとともに、トラムA線を空港に乗り入れる計画を立てた[12]。「ボルドー・航空公園計画（Bordeaux Aéroparc）」である（図10）。ボルドーはフランスの航空宇宙産業の拠点都市の一つでもあるので、計画には関連企業の誘致も見込まれている。これにより一万人の雇用が創出されるというが、それはさておいても、空港利用者の利便性が高まることは確かである[13]。だがその結果はどうなるであろうか。たとえ空港内の混雑が緩和されたとしても町に流入する人は減らないし、利便性の向上によってさらに利用者が増えれば、混雑は一層激しくなる。中でも懸念されるのはトラムである。トラムの輸送力には限界があるので、もし空港からの利用者が過剰になれば、たちまち市内での乗車が困難になってしまう。京都のバス停などでしばしば見かける光景である。

だが仮にそうなっても、おそらくボルドーは観光客の抑制に舵を切ることはなく、「大きな町づくり」を推進し続けるだろう。トラムの輸送力に問題があるならば、新しい交通手段を開発すればよい。それがボルドーの考え方なのである。すでに二〇一八年には、三〇年先を見据えた都市計画「ボルドー２０５０」についての議論が開始された。先に触れた地下鉄の

導入案などもその中で出されたものである。またそこでは、メトロポールの枠さえも超えた地域連携の可能性も語られ始めた。今やボルドーは、人口六〇〇万人を擁するヌーヴェル＝アキテーヌ地域圏の首都である。市からメトロポールへ、メトロポールからさらに広域の都市圏へ、「ボルドー」は拡大し続けていくのである。その果てに見出されるのは、いかなる都市像なのであろうか。中心部にテーマパークのような旧市街が残され、その周りを近代的な高層建築物群が取り囲む、ヨーロッパでお馴染みの「大都市」のような姿になってはしまわないだろうか。改革を始めた頃、ボルドーがまず克服しようとしたのは、中心部からの人口流出だった。「大きな町づくり」が時計の針を逆戻りさせてしまっては元も子もあるまい。未来のボルドーが住民にとって「住みよい町」となるのか、観光客にとって「訪れたい町」となるのか、注意深く見定める必要がある。

4　おわりに

二〇一九年二月、二〇年以上の長きにわたってボルドー改革の牽引役を務めてきたジュペが、市長及びボルドー・メトロポール議長からの退任を発表した。理由は、憲法院の裁判官

に就くためとのことだった[14]。国の首相を務めた時でさえ市長の椅子を手放さなかったジュペであるが、このあたりが潮時と見極めたのだろうか。後任の市長には、ジュペの下で市の財務担当助役を務めていたニコラ・フローリアンが選出された。二〇二〇年三月には統一地方選挙が予定されているので、当面の任期は一年ほどであるが、改革への不満が徐々に顕在化しつつある中、難しい舵取りが迫られよう。いずれにせよ、一つの時代の区切りを感じさせる出来事であった。

最後に本論考を終えるに当たって、ボルドー改革からわが国が学ぶべきこと、また逆に学び得ないことを考えてみよう。まず学ぶべき点として挙げられるのは、たとえ観光振興が目的であったとしても、都市の再開発は住民が主役の「住みよい町づくり」から始めなければならないということである。ここ数年来、わが国ではインバウンド消費の盛り上がりとも相まって、目先の観光客数の増加ばかりを追い求める傾向が強まってきた。中には環境への配慮を欠いた大型施設の建設やさして個性的とも思われないご当地キャラクターの濫造、地元の人でも知らない地域ブランドの喧伝など、首をかしげたくなるような施策も少なくない。またその一方で、十分な準備もないまま著名観光地となってしまったところでは、混雑、ゴミ、騒音、景観破壊、地価の高騰など、オーバーツーリズムの問題が深刻化している。

両者に共通するのは、「住みよい町づくり」への視線の欠如である。徒に観光客数の増加ばかりを求めても、地元住民の生活の質が低下してしまっては、何のための観光振興であったのかわからない。都市の再開発は、まず住民にとっての「住みよい町づくり」から始め、その延長上に観光客にとっての「訪れたい町づくり」を考えるべきである。昨今よく指摘される「モノ消費からコト消費へ」という言葉にもよく表れているように、地元住民の生活の質こそが何よりの観光資源であり、それを磨き上げることが観光地としての持続的発展の基礎となるのである。ボルドーの事例はそのよき手本となろう。

では逆に、ボルドーから学び得ない点とは何であろうか。それは「大きな町づくり」である。その最大の理由は人口である。ここ数年低下傾向にあるとはいえ、フランスの合計特殊出生率（以下出生率）は一・八を超えている。加えて移民も受け入れているので、フランスは現在もなお人口が増加している国なのである。これに対してわが国は、出生率が一・四程度、移民の受け入れも限定的なので、人口は減少する一方である。国立社会保障・人口問題研究所の推計（二〇一七年）によると、二〇四〇年のわが国の人口は一億一二八万人。二〇一九年の人口が一億二六三二万人（総務省・一月一日現在確定値）であるから、わずか二〇年ほどで一四〇〇万人以上の人口が消えるのである。そのような中で「大きな町づくり」

を目指しても、所詮は「絵に描いた餅」にすぎない。仮にいくつかの都市が一時的に大きくなれたとしても、それは人を送り出す地域の過疎化を加速させるだけであるし、その送り出す人さえもいなくなってしまえば、大きな町もいずれは縮まざるを得ないのである。

わが国の取るべき選択肢は、町を大きくすることではなく、その質を高めることである。その基本が「住みよい町づくり」であり、長い目で見れば、それが最も有効な観光振興策ともなるのである。

謝辞

本研究の一部は、JSPS 科研費 JP15K01943 により行われた。助成に感謝申し上げる。

注

1　二〇〇九年、政府主導のもとでワインツーリズム高等評議会（Conseil supérieur de l'œnotourisme）が設立され、ワインツーリズムの発展を促す「ワイン産地と発見」認定制度が開始された。これを機にフランス全土でワインツーリズムへの取り組みが活発化し、二〇一五年にはブルゴーニュとシャンパーニュがともにユネスコの世界文化遺産に登録されることになった（登録名「ブルゴーニュのぶどう畑のクリマ」、「シャンパーニュの丘陵、メゾンとカーヴ」）。

2　二〇一五年にボルドー・メトロポールが発足した際、ボルドー観光局（Office de Tourisme de Bordeaux）

もボルドー・メトロポール観光会議局（Office de Tourisme et des Congrès de Bordeaux Métropole）に改組された。

3 Europe 1: «Après Paris, Bordeaux régule les locations type Airbnb», 2017.7.10 (https://www.europe1.fr/economie/apres-paris-bordeaux-regule-les-locations-type-airbnb-3385799).

4 20 Minutes: «Bordeaux: Les étudiants face à une grave pénurie de logements en cette rentrée», 2017.10.3 (https://www.20minutes.fr/bordeaux/2143703-20171003-bordeaux-etudiants-face-grave-penurie-logements-rentree).

5 France 3 Nouvelle-Aquitaine: «Bordeaux : + 146 % de logements Airbnb», 2018.4.13 (https://france3-regions.francetvinfo.fr/nouvelle-aquitaine/gironde/bordeaux/bordeaux-146-logements-airbnb-1458411.html).

6 フランスでは不動産取引の際、公証人（notaire）が各種の手続きを行う。この資料では、二〇一七年までに発足した、以下の一七の地方メトロポールの動向が比較されている。ボルドー、ブレスト、ディジョン、グルノーブル、リール、モンペリエ、ナンシー、ナント、ニース、オルレアン、レンヌ、ルーアン、ストラスブール、トゥールーズ、トゥール、リヨン、エクス＝マルセイユ＝プロヴァンス。

7 ボルドー控訴院は、ボルドーのあるジロンド県の他、シャラント県、ドルドーニュ県を管轄する。

8 当評議会は、これら三県の公証人協会（Chambre des notaires）の連合会である。

La Tribun: «Immobilier : Bordeaux, Mérignac et Pessac dans le top 5 des plus fortes hausses de France», 2018.8.29 (https://objectifaquitaine.latribune.fr/business/immobilier/2018-08-29/immobilier-bordeaux-merignac-et-pessac-dans-le-top-5-des-plus-fortes-hausses-de-france-788641.html).

9 但し、かつて工場地帯であった（したがって世界遺産区域に含まれない）ガロンヌ川右岸のラ・バスティード地区（La Bastide）は開発の余地が大きい。二〇一三年には左岸のバッサン・ア・フロ地区（シテ・デュ・ヴァンや海洋博物館がある）との間にジャック・シャバン＝デルマス橋が開通し、

中心部とのアクセスも改善された。二〇三〇年までの目標が達成できるか否かは、この地区に人を集められるかどうかにかかっているといえる。

サン・ジャン駅対岸の計画に「エッフェル」の名が冠されているのは、一八六〇年に開通した鉄道橋の建設にギュスターヴ・エッフェルが関わっていたからである。この鉄道橋は二〇〇八年まで現役で使われていた。新しい鉄道橋はエッフェルの遺産を残すため、これを迂回するように架けられている。

あえて名前を列挙したように、新しい施設の設計を手掛けている建築家も錚々たる顔ぶれである。ボルドーは、世界遺産級の歴史的建造物と二一世紀初頭を代表する建築家の作品が混在する「建築の博覧会」のような町になりつつある。こうした新旧の組み合わせ方はいかにもフランスらしい。空港はメリニャック市にあるので、ボルドー市が直接計画を所管することはできない。ボルドーが市域の外にまで発展するとは、ボルドー市だけでは決められない案件が増えるということを意味してもいるのである。本文で述べたように、「ユーラトランティック計画」の事業主体もボルドー市ではない。

空港とサン・ジャン駅の間にはすでに直通バスが運行しているが（所要時間約三〇分）、中心部に向かう人は、中心部を経由してサン・ジャン駅に向かう路線バスに乗るか、その途中でトラムに乗り換えるか、あるいはサン・ジャン駅まで直通バスで移動し、そこからトラムを利用するか、いずれかしか方法がない。しかし直通のトラムが開通（二〇二二年供用開始予定）すれば、利用者はサン・ジャン駅に向かう人とは別に、面倒な乗り換えをすることもなく、中心部に向かうことができるようになる。中心部から空港に向かう人にとっても時間と手間の大幅な短縮となる。

憲法院の裁判官には、選挙によって任命される職務との兼任が禁止されている。

参考文献

Aéroport de Bordeaux-Mérignac: Bilan 2018 de l'Aéroport de Bordeaux, 2019.
Etablissement public d'aménagement Bordeaux Euratlantique: Communiqué de presse, 2017.3.16.
Fondation pour la culture et les civilisations du vin: La Cité du Vin 2018 Report, 2019.
Notaires de France: L'Immobilier dans les Métropoles 20 Ans d'Évolution des Prix – Études Statistiques Immobilières, 2018.
Notaires de France: Note de Conjoncture Immobilière, No.39, 2018.
Ville de Bordeaux: 2030: Vers le Grand Bordeaux – Du croissant de lune à la pleine lune, 2013.
Bordeaux Euratlantique (https://www.bordeaux-euratlantique.fr/).
Bordeaux Métropole (http://www.bordeaux-metropole.fr/).
Bordeaux Tourisme & Congrès (https://www.bordeaux-tourisme.com/).
Bordeaux 2030 (http://www.bordeaux2030.fr/).
Chambre des Notaires de la Gironde (= CNG) (https://chambre-gironde.notaires.fr/).
Conseil régional des notaires de la Cour d'Appel de Bordeaux (= CRNB) (https://www.cr-bordeaux.notaires.fr/).
Copenhagenize Design Co.: The most bicycle-friendly cities of 2019 (https://copenhagenizeindex.eu/).
Europe 1 (https://www.europe1.fr/).
France Bleu (https://www.francebleu.fr/).
France 3 Nouvelle-Aquitaine (https://france3-regions.francetvinfo.fr/nouvelle-aquitaine/).
Institut national de la statistique et des études économiques (= Insee) (https://www.insee.fr/fr/accueil).
La Tribune (https://objectifaquitaine.latribune.fr/).
Notaires de France (https://www.notaires.fr/fr).
Observatoire Airbnb (http://observatoire-airbnb.fr/).
Rue89 Bordeaux (https://rue89bordeaux.com/).
Sud Ouest (https://www.sudouest.fr/).

Ville de Bordeaux (http://www.bordeaux.fr/).
Ville de Bègles (https://www.mairie-begles.fr/).
Ville de Floirac (http://www.ville-floirac33.fr/).
20 Minutes (https://www.20minutes.fr/).
#BM2050 (https://www.bm2050.fr/).
アレックス・カー、清野由美『観光亡国論』、中央公論新社、二〇一九年。
国土交通省『観光白書　令和元年版』、二〇一九年。
国立社会保障・人口問題研究所『日本の将来推計人口（平成二九年推計）報告書』、二〇一七年。
佐滝剛弘『観光公害―インバウンド４０００万人時代の副作用』、祥伝社、二〇一九年。
武田竜弥「都市の再開発と観光振興―フランス・ボルドーを例に（一）」、『Trans/Actions』第二号、名古屋工業大学産業文化研究会、二〇一七年。
武田竜弥「都市の再開発と観光振興―フランス・ボルドーを例に（二）」、『Trans/Actions』第三号、名古屋工業大学産業文化研究会、二〇一八年。
村上芽『少子化する世界』、日本経済新聞出版社、二〇一九年。
国土交通省（http://www.mlit.go.jp/）。
国立社会保障・人口問題研究所（http://www.ipss.go.jp/）。
総務省（http://www.soumu.go.jp/）。
※煩雑さを避けるため、ＷＥＢで閲覧できる資料については、注に記載したものを除き、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。最終確認はすべて二〇一九年九月三〇日である。また出所の記載のない写真はすべて筆者が二〇一八年九月に撮影したものである。

Urban Renewal and Tourism Promotion: Case Study of Bordeaux, France (3)

Bordeaux has greatly changed since 1995. Many projects and activities 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, 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 third paper, I discuss the problems of overtourism, which a lot of successful tourist destinations are facing today, and analyze the current situation of Bordeaux by following its two big projects, "Bordeaux-Euratlantique" and "Bordeaux-Aéroparc". Finally, based on the results of this study, I propose the most desirable way for the Japanese cities which aim to promote sustainable tourism. The key is the improvement of quality of life for inhabitants.

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