

# 大分経済同友会

## フランス・ドイツ経済事情視察報告書

～交通とアートのまちづくりを考える～



平成23年9月

大分経済同友会

# 目 次

はじめに・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・	2
第1章 視察に向けて・・・・・・・・・・・・・・・・	3
第2章 交通まちづくり（Compact Cities）視察・・・・	6
第3章 アートまちづくり（Creative Cities）視察・・	17
第4章 大分のまちづくりへのヒント・・・・・・・・	34
参考資料1 視察スケジュール・・・・・・・・	38
参考資料2 視察参加者名簿・・・・・・・・	39
参考資料3 主要参考文献・・・・・・・・	40

## はじめに

県都大分では中心市街地活性化事業を中心としてまちなかを整備する各種事業が行われ、今年にはメインとなる中央通りや駅北広場、駅南のシンボルロードなどを含む都心南北軸の最終デザインが決まろうとしている。また、J R九州は大分駅の商業施設の概要を発表した。3万3千m<sup>2</sup>の鹿児島中央駅と同程度の商業施設を2014年度に完成することになった。さらに大分県は大分県立美術館を、基本構想と県民からの意見を基に県都大分の中心地である旧厚生学院跡地に建設されることを決め、設計者を選定するプロポーザルを開始した。

大分駅の商業施設が鹿児島中央駅と同程度ということならば年間1,000万人以上集客する施設になると思われる。他地域のJ R九州が運営するアミュプラザをみると若者を主要顧客とする施設だけに、郊外ショッピングセンターへ流れた顧客や、パルコが閉店し市内中心部から遠のいた若者を再び呼び戻す良い起爆剤となる可能性が高い。大分県立美術館も多くの来館者をよべるような魅力あふれる施設を計画している。金沢21世紀美術館では年間150万人以上の来館者があるという。大分県立美術館も年間100万人以上の来館者を実現できれば周辺への集客効果は大きい。

県都大分のまちづくりにとって、J R九州の商業施設概要の発表や県立美術館建設など新しいパラメーターが加わり、商業集積と芸術文化をどのようにして連携をはかり、にぎわいづくりにつなげていくべきか早急な検討が必要になっている。昨年来調査研究してきた創造都市（クリエイティブシティ）の手法を活用している先進地事例を視察、考察を行った。

今年、大分市は複合文化交流施設を着工した。老朽化した大分市文化会館に代わる施設や市立図書館など市民が多数利用する施設が駅南に建設されている。J R九州も駅南広場に隣接して商業施設と立体駐車場を建設する。周囲の区画整理事業も順調に進み、住居と文化の魅力ある地域として整備されつつある。将来は市の施設を中心に多くの市民利用が見込まれ、駅南にも交流拠点ができ、まちなかエリアが広がるのが具体的にイメージできるようになった。

これまで市内中心部は中央通り400m弱の距離に主要な都市機能が集約されていたが、都心南北軸と県立美術館の整備が完了すると、中心部は1.5～2kmに延長される。高齢化社会を迎えるにあたり市民が気軽に市内中心部を移動するために低床型の巡回バスやL R Tなど何らかの公共交通機能が必要になると思われる。都心南北軸で諸事業が進行する中で、交通体系に関する同友会の提言を着実に実現させていくことが必要であると痛感する。

同友会は、この提言の中で、最終理想型として大分都心部のトランジットモール<sup>1</sup>化を提唱している。いよいよ都心南北軸デザインの決定も間近にせまる中、今回の視察では、トランジットモールの先進地の視察を行った。



<sup>1</sup> トランジットモールとは、中心街の通りを、一般の車両通行を抑制した歩行者専用の空間とし、バス、L R T等、公共交通機関だけが通行できるようにした街路のことをいう。

# 第1章 視察に向けて

## 1. 大分のまちづくりをめぐる課題

昨今のわが国では、地方都市を中心に、都市エリアが拡散して中心市街地がシャッター街化する一方、郊外に大型店や公共施設が分散し、自家用車がない生活は考えられない状況が生じつつある。しかし、こうした自動車交通への過度の依存、都市中心部の荒廃は、以下のような観点から決して望ましいものとはいえない。

- ① 環境にやさしいまちづくり：自家用車依存による温室効果ガス増加、公共交通機関の利用者数減少による減便・廃止という悪循環の回避が重要。
- ② 高齢者にやさしいまちづくり：高齢者が大幅に増加する中、彼らが容易に利用できる移動手段として、公共交通機関の維持、利便性向上が重要。
- ③ 都市全体の個性・魅力の発揮：高感度の商業集積、さまざまなサービス機能（文化芸術、医療・福祉、行政、宿泊・コンベンション、イベント・交流等）の集積は、都市間競争に生き残るうえで都心部の機能として重要。
- ④ 県外客に対する顔：都心部は、県外からの来訪者にとって都市の「顔」というべき存在であり、交流人口拡大のために個性づくり、魅力づくりが重要。
- ⑤ 人口減少社会における効率的な都市経営：住民が歯抜けのように減少し、小規模な低未利用地が随所で生じる逆スプロールによる財政負担を軽減するうえで、集約的かつネットワーク型の都市構造を実現することが重要。

以上のような見地から、大分経済同友会（以下、同友会）ではこれまで、①県都大分をめぐる交通体系という都市構造（ハード）のあり方、②そうした舞台の上で都市のにぎわいをいかに創出していくかという都市機能（ソフト）のあり方の両面について、調査・提言を行ってきたところである。

以下では、これら2つの視点からの同友会の取り組みを紹介するとともに、これらの問題意識が今般のフランス・ドイツ経済事情視察にどのようにつながっているかを説明したい。

## 2. 「提言 県都大分の交通体系について」から交通まちづくり視察へ

同友会では、まちづくりは多様な主体が議論を交わしながら一体となって進めていくべきとの認識に立ち、2008～09年度にかけて2度にわたり「県都大分のまちづくりビジョンフォーラム」を開催した。特に、2010年2月に開催した第2回フォーラムでは、バーチャルリアリティを活用して街並みをCGでリアルに再現し、都市構造や景観・デザインを議論のたたき台として視覚的に提示しながら、検討を行った。

このフォーラムの総括として、交通体系のあり方を含めて、まちづくりの長期ビジョンを早急に明確化することが必要との結論が得られた。たしかに、県都大分のまちづくりに際しては、都心南北軸を含む中心市街地エリアの活性化を図ると同時に、大分都市圏という広い視野から、中心市街地を取り巻く広域的な交通ネットワークのあり方も含めた検討が不可欠といえよう。

このため、同友会ではその後、交通体系を中心とする大分の都市構造のあり方について議論を重ね、その検討成果を「提言 県都大分の交通体系について」として取りまとめ、2010年8月に

大分市、大分県、国土交通省に対して提言したところである。

この中では、県都大分の交通体系の目標として、公共交通による都心部への容易なアクセス、都心部を「2核1モール」(2核とは、大分駅と中心市街地の大型店)として徒歩で回遊できる個性的、魅力的なまちづくりなどを掲げるとともに、最終的には、中央通りのトランジットモール化(公共交通、歩行者専用化)、LRT(Light Rail Transit: 新型路面電車)も視野に入れた都心部交通システム構築、国道10号の駅前アンダーパス化を実現することを提言している。

同友会ではその後も11月に、わが国で初めてLRTを新規開業(富山ライトレール)した富山市の森雅志市長を講師に招き、「公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり」をテーマに講演いただくなど、LRTを軸とした交通まちづくりのあり方について調査研究を続けてきたところである。

こうした議論をさらに深めていくうえで、同友会としては、LRTの先進地である欧州諸都市を視察することが不可欠と考えた。視察前の事前勉強会には、国内外のLRT動向に詳しい関西大学経済学部の宇都宮浄人教授を招いて、欧州の交通政策やLRTの導入の意義・現況についてご教示をいただいた。

以上のような取り組みを踏まえて、今般の視察では、先進的な環境・交通対策を推進し「環境首都」として知られるフライブルク(ドイツ)、比較的近年にLRTを全面的に導入したストラスブール、ミュールーズ(フランス)を訪れている。



中央通りをトランジットモール化した経済界の整備プラン 大分経済同友会 2010『提言 県都大分の交通体系について』より  
(VRソフトでコンピューターグラフィック化された県都大分中心部を自分の思いのまま移動し街並みを体験することができる。大分経済同友会のウェブサイトよりダウンロードして自由に利用可能。)

### 3. 「提言 県立美術館整備の方向性」からアートまちづくり視察へ

以上のような交通まちづくりに加えて、同友会では、都市のにぎわいづくりのあり方についても調査研究を行ってきた。

大分都市圏では、郊外に大規模商業施設がオープンし、地域社会が少子高齢化、人口減少に直面する中、商業施設は総量的には飽和状態にあり、パルコが閉店するなど厳しい環境下に置かれている。その一方で、都心部ではJRの高架化、都心南北軸の整備等が進みつつあり、これらを背景に大分駅ビルなど新たな商業機能の導入も構想されている。こうした動きは、都市間競争の中で、大分都市圏が魅力と集客力を高め、東九州の拠点都市として活性化していくうえで大きな

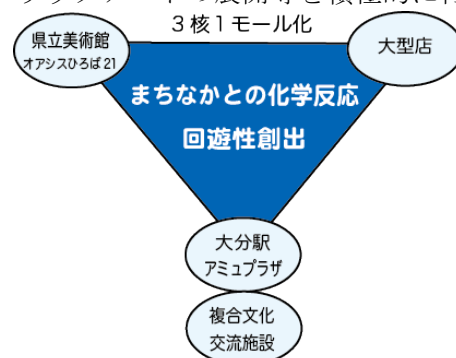
チャンスといえよう。

しかし、駅ビルへの来街者増加の効果を都心全体へ波及させるには、駅周辺と商店街の回遊性を高めることが鍵となる。そのためには、前述のような交通面の利便性向上も必要だが、中心市街地自体に、人々が駅前から足を運ぶ新たな魅力づくりが不可欠である。その際、商業施設の量的飽和を踏まれば、さらに大規模な商業機能を追加導入するのは難しいと想定される。昨今の都市再生をめぐる議論を俯瞰しても、大分に限らず近年の地方都市において、中心市街地を商業機能のみで再活性化させるのは困難であり、文化芸術や医療福祉など市民生活に関わる多彩なサービス機能の集積が伴ってこそ、郊外と差別化しうる独自の役割を果たしうるとの見方が有力である。大分都心部の回遊性やにぎわいの創出に際しては、そうした新しい魅力づくり、顔づくりの視点が求められていた。

折から、大分県では県立美術館の老朽化・狭隘化を受け、新しい県立美術館の整備について検討がなされていた。同友会では、この県立美術館の望ましいあり方について議論を行う中で「創造都市 (Creative City)」というコンセプトに着目した。一言で要約すれば、アートや文化の創造力を活かした都市再生と表現することができよう。同友会では、新美術館整備を機に大分県全域が活性化していくうえで、このコンセプトがヒントになると考えて研究を行い、その結果を「提言 県立美術館整備の方向性 ～クリエイティブな美術館&都市づくりに向けて～」に取りまとめ、2011年1月に大分県に対して提言を行ったところである。

この提言では、新美術館には「まちなかとの化学反応」が重要であるとして、公共交通の結節点である都市の中心部への立地、県民が気軽に立ち寄り交流できるオープンスペースの充実が望ましいと指摘している。さらに、まちなかに立地することで、周辺商店街や地域住民と連携した交流イベント、アート・フェスティバル開催、館外へのパブリックアートの展開等を積極的に行っていくべきであると提言した。

2011年5月に大分県は、県立美術館を大分都心部に建設することを決めたところであり、以上の同友会提言の方向性とも合致する結果となった。特に、旧厚生学院跡地(OASISひろば21の北側)への立地が決まったことで、大分都心部の動線が、大分駅～中心商店街(大型店)～県立美術館へとつながることになる。大分駅と中心市街地の大型店という「2核」に加えて、美術館が集客交流の第3の「核」となり、まちなかに回遊性を生み出していくことが強く望まれる。



なお、同友会では提言を行った後も、2011年2月に創造都市論の論客であるニッセイ基礎研究所 芸術文化プロジェクト室長の吉本光宏氏を招き、世界各地における創造都市の動向について講演をいただくなど、調査研究を続けてきた。この吉本氏の講演から大きな示唆を受け、今回の視察では、欧州の創造都市を巡ることとなった。視察前の事前勉強会には、別府で現代アートによるまちづくりに取り組むNPO法人 BEPPU PROJECT の山出淳也代表理事からも、創造都市の動向についてご教示をいただいた。

以上のような取り組みを経て、今般の視察では、デザイン産業の集積によりルール炭坑跡地の活性化を図ったエッセン(ドイツ)、エロー市長のもとでアートによる都市再生を進めるナント(フランス)を訪れた。

## 第2章 交通まちづくり(Compact Cities)視察

### 1. LRTとは何か

#### (1) LRTの概要

LRT (Light Rail Transit)<sup>2</sup>とは、欧米で路面電車を再生または復活させた高性能の軌道系輸送システムである。公共交通としては、地下鉄を通すほどの輸送需要がなく、一方でバスや従来型の路面電車では速度や輸送力の点で十分ではない地域での導入を想定した中量輸送機関として位置づけられる。

従来型の路面電車との大きな違いとしては、技術革新による走行性能の向上や、専用軌道と優先信号の設置による定時性・高速性の実現等が挙げられる。また、こうしたLRTの停留場に隣接してバス停を設ける、あるいは停留場で自動車や自転車に乗り換えられるよう駐車場、駐輪場を整備するなど、他の交通手段と連携することで、利便性を一層向上させることが可能となる。

導入される新型車両は極めて床が低くて路面から直接乗降でき、利便性、快適性に優れ、高齢者にやさしい交通手段となっている。さらに、車両や停留場のデザインにこだわることで、都市景観を向上させ、街の新たなランドマークとして機能している事例も数多くみられる。

こうした特徴を持つLRTは、自動車への過度な依存が行き詰まりをみせる中、単に公共交通機関としてだけではなく、都市活性化の重要な手段として欧米で脚光を浴びた。前章で述べたように、自動車交通への過度の依存、都市中心部の荒廃は環境問題、高齢社会、都市活力、財政面から望ましいとはいえ、それらの課題を解決する手段として、LRTの役割が認められたのである。

#### (2) フランス・ドイツにおけるLRTの動向

欧米では早くも1920～30年代から路面電車の廃止がはじまり、わが国以上の自動車社会が到来したが、その分、モータリゼーションがもたらす弊害に気づくのも早かった。1978年のエドモントン(カナダ)における世界初のLRT新規開業に端を発し、LRTは欧米の諸都市に急速に拡大していった。

フランスでは、1930年代には70都市で走行していた路面電車(総延長約3,400km)の廃止が急速に進み、1971年には3都市にしか残っていなかったという。こうした中、フランスにおける路面電車復興の第一走者となったのが、1985年にLRTを新規開業したナントである<sup>3</sup>。その後、1987年にグルノーブルで開業した際にはバリアフリー対応の低床車が導入され、1994年に開業したストラスブールのLRTは、車両や停留場に斬新なデザインを採用して従来の都市景観を一変させた。ここ数年の動きをみても、ミュールーズ、ヴァランシェンヌ、クレルモンフェラン(2006年)、マルセイユ、ル・マン、ニース(2007年)、トゥールーズ(2010年)など各地で開業が相次ぎ、すでに20都市でLRTが運行している。

ドイツはフランスと異なり、第二次大戦後も都市交通機関として路面電車が比較的残り、その中で改良が続けられた。LRT元年である1978年以降、ドイツでLRTが新規導入された都市はオーバーハウゼン(1996年)、ザールブリュッケン(1997年)、ハイルブロン(2001年)ぐらいであり、多くの都市では既存の路面電車への新規設備導入や延伸、新路線開設によってLRT化が進展していった模様である。今回LRTの視察を行ったフライブルク以外に立ち寄ったフランクフルトやエッセンでも、まちなかをLRTが走り回る風景がみられたのが印象的であった。

<sup>2</sup> LRTとは新型路面電車のシステム全体を指し、車両を指す場合はLRV (Light Rail Vehicle) と呼ぶのが正確であるが、当報告書では、システムか車両かを区別せずにLRTと総称している。

<sup>3</sup> 今回のナント視察はアートまちづくりが主要テーマであったため、LRTの調査は行わなかったが、現地での移動時にLRTに乗車する機会を得た。乗車した車体は、乗降口に若干の段差があり完全な低床車ではなかったが、それでも従来型の路面電車と比較すれば十分に低床といえ、乗降は容易であった。

ちなみに、LRTと類似した機能を有する都市交通としてBRT（Bus Rapid Transit）がある。専用走行路を設けてバスを走らせることで、通常の路線バス以上の定時性・高速性を確保するシステムである。今回の視察では、エコミュゼ（エコミュージアム）を見学するために訪れたパリ郊外の小都市フレヌヌ（人口2.6万人）で実見する機会を得た。市街地を走る4車線の道路のうち中央の2車線をバス専用として、ラッシュ時にもバスの定時運行を可能にしている様子であった。



フレヌヌでのLRTと類似した機能を有する都市交通としてBRT（Bus Rapid Transit）道路中心部はバス専用車線

### （3）わが国の路面電車事情

わが国の路面電車の路線延長は1931年の約1,400 kmがピークだが、戦後復興の中で近代化・高度化が図られたこともあって、1961年までは1,300 km台を維持していた。それが1960年代以降、道路整備とバスへの代替、さらには自家用車の普及も相まって、約250 kmまで減少を続けた。路面電車のある都市の数も、1931年の67都市から2008年には17都市へと、減少の一途をたどった。大分にもかつて、大分駅前から国道10号を経由して別府市亀川駅前まで大分交通別大線（別大電車）が走っていたが、この路面電車が廃線となったのが1972年のことである。進取の気性に富む大分らしく、自動車社会の到来に対してすばやく適応したといえよう。

しかしながら、欧米ではまさにこの時期、公共交通をめぐる政策が転換点を迎えようとしていた。フライブルクがまちなかへの自動車の進入を規制し、中心市街地のトランジットモール化を実行したのが1972年頃、エドモントンにおける世界初のLRT開業が1978年のことである。日本に比べて欧米では、路面電車の廃止時期が四半世紀ほど早かった分、過度の自動車依存を反省して公共交通の役割を見直す時期もその分早かったといえるかもしれない。

そして欧米におけるLRT開業ラッシュから約四半世紀を経た今日、富山ライトレール「ポータラム」の開業（2006年）に象徴されるように、わが国でも、交通まちづくりのあり方を改めて考えるべき時期に来ているのではないだろうか。



ポータラム・セントラムの走る街 富山市

富山市森雅志市長の講演「公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり」資料より

2010年11月 大分経済同友会11月例会



## 2. フライブルク(ドイツ)

### (1) フライブルクの交通政策

フライブルクはドイツ南西部のバーデン・ヴュルテンベルク州にある都市で、ライン川流域に位置しており、22万人の人口を擁する。シュヴァルツヴァルト（黒い森）の入口にあたるこの都市は、1970年代、酸性雨により森林が枯死の危機に瀕したことなどから、先進的な環境政策を推進し、「環境首都」の名で知られるようになった。

フライブルク市は、CO<sub>2</sub>排出量を1992年から2030年までの間に40%削減することを目標としており、現在までに18.5%の削減を達成している。公共交通機関を重視した交通体系の構築もまた、こうした環境対策の一環といえよう。

フライブルクの歴史は中世に遡り、中心市街地は古都になっているが、第二次大戦ではその8~9割が被災した。戦後、中心部の再建に際して、①戦災を機に道路を拡幅して自動車が走行しやすい街につくりかえる、②中世からの小さな路地の形状をそのまま残し、街の歴史を保存するという2つの選択肢が検討の俎上にのぼった。当市は、最終的に後者を選択し、美しい中世の街並みを残すことを決定した。

そのためには、車社会の到来によって生じる中心部の渋滞を解消する必要があり、フライブルク市では1972年頃に、市内中心部を公共交通と歩行者専用の空間(トランジットモール)として、車を進入禁止とした。その過程の中で、商工会議所は、中心市街地の売上が減少すると懸念して反対の声をあげたという。買物客が従来のように車で店先に乗りつけられなくなった場合、商店街にいかなる影響が生じるか想像できなかつたのである。このため市は、地域で議論を重ね、まずは1年だけテストを行うことで折り合いをつけた。そうして、車が2車線で通行していた中心部の細い街路から車を締め出すとともに、都市の景観対策を実行した。その結果、まちなかの新たな魅力に惹かれて歩行者が増加し、商工会議所も数ヶ月で賛成派に転じたという。

中心部に車を乗り入れさせないといっても、商業者や消費者に対してある程度の交通手段を残す必要はあり、そのためにさまざまな対策が講じられている。商業者の車による搬入・搬出は、時間帯やゾーニングを設定することで対応している。また、ホテルに行く車の進入は認めたり、ある小道では、周囲のパーキングに行く目的であれば車の走行を許すなど、きめ細かな対応を図っている。中心部におけるこうした自動車利用に対しては、抜き打ち検査で目的外使用を摘発し、違反に罰金を課すことでルールへの遵守を促している。



トランジットモールが実現されてまちなかの賑わいが増した。

## （２）環境定期から地域定期へ

フライブルクのLRTは、市100%出資のフライブルク都市公社の傘下にあるフライブルク交通株（VAG）が整備・運営を担っている。

VAGが運行する公共交通機関（LRT、バス）の乗客推移を見ると、1980年の2,730万人から2010年には7,440万人へ大きく増加している。1日あたり利用者（2010年）は20.4万人であり、22万人という市の人口規模を踏まえると良好な結果だが、現在のこうした姿に到達するまでには、さまざまな試行錯誤があったという。

例えば、LRTの料金設定については、児童料金の設定や、時間帯によって料金を変動させるなどさまざまな試みを重ねたが、料金体系が複雑化してかえって市民に分かりにくいものとなった。このため、1984年から1ヶ月定期を発売し、誰が見ても一目で安いと分かる簡素なシステムに切り換えた。この定期を購入すれば市内は乗り放題で、料金も、1回券を何回か買えば元が取れる程度の水準に設定した。しかも、この定期は無記名で使い回し自由とした。

このときVAGは、単に安さを強調するのではなく、公共交通を明るく前向きなイメージでアピールして人心を掴むことが重要と考えて「環境定期」の名で発売した。当時の環境問題の主要テーマは、CO<sub>2</sub>ではなく酸性雨。折りからフライブルクでは、酸性雨によるシュヴァルツヴァルトの森林破壊やミュンスター大聖堂壁面の変色が深刻な問題となっていた。自然（魚・森・鳥）と大聖堂をデザインした環境定期は、市民のこうした問題意識に強くアピールし、市内だけではなくドイツ中で話題になったという。

次の転機は1991年に訪れる。定期の有効範囲を、市内から近隣の2つの郡にまで拡大（東西50km×南北60km）した「地域定期（レギオカルテ）」を発売したのだ。域内ならば、走行距離に関わらず定期の値段は同一である。1ヶ月定期の値段は現在47ユーロで、3つの自治体の住民の約9割がこの地域定期を所有している。さらに、日曜祭日のレジャーを楽しめるよう、地域定期があれば追加で大人1人または子ども4人までが無料で乗車できるようにした。年間収入の安定化を図るうえで、1ヶ月定期10ヶ月分の価格で1年定期も発行している。

こうした価格設定は利用者からみればメリットが大きいが、運営する側としては苦勞も多い。定期の対象となるのは交通企業19社で、この中にはドイツ鉄道（DB）やバス会社12社も含まれている。市営のVAGは行政の方針に従えばよいが、民間事業者をどう扱うかが争点となった。結果的に、自治体が民間の欠損をカバーすることになり、年間の補助額は9百万ユーロにのぼる。

ただし、公共交通機関に対する公的助成は、フライブルクに限った話ではない。欧米ではLRTの導入・運営にあたって、料金収入以外に地域にもたらされる社会的便益も評価して、独立採算は前提とせずに補助金等による公的助成が一般的に行われている。

## （３）LRTの利便性向上

LRTの利用促進のためには値段の安さだけではなく、市民が自家用車に依存しないよう、LRTが便利で快適、快速な交通手段である必要がある。地域の公共交通機関のチャームポイントは何かを考えるには、車の魅力は何かと逆さまに問うてみればよい。自家用車の魅力としては、時刻表が不要なこと、停留場まで歩かなくてよいこと、車が自分のすぐ側にいること、頭の中に「車は速い」というイメージが確立していることが挙げられる。フライブルクでは、これらの魅力をそのまま公共交通にも適用しようと努めた。

LRT向けに専用軌道を確保するとともに、自動車より信号を優先して走れるシステムを導入して、速度と定時性を向上させる。ほぼ全ての車両を低床車としたため、身障車や乳母車にやさしい交通手段となったのはもちろん、健常者も短時間で乗降できるので停車時間が短縮し、定時性アップに寄与した。

このため「LRTと自家用車はどちらが速いか」というアンケート調査を市民に行ったところ、前者の方が速いという回答が後者を上回った。実際にはケース・バイ・ケースの様相だが、LR

Tの方が速いというイメージを定着できたことは大きな強みといえる。LRTは、昼は平均 7.5 分間隔、ラッシュ時は2~3 分間隔で運行している。

LRTの普及には、バスがその末端でフィーダー輸送機関としてうまく機能することが重要であり、LRTとバスの乗り換えを生活スタイルとして市民生活に組み込むことが鍵となる。街の中心部の交差点に全ての路線を集中させ、まちなかに行くにはLRTで入るといった生活スタイルを構築してきた。

LRTと他の交通モードとの乗り換えという点では、DBと結節するフライブルク中央駅の状況も興味深い。LRTは中央駅付近では高架を走り、中央駅の停留場は高架上に設けられている。そこから階段・エスカレータを降りると、真下がDBのプラットフォームとなっていて、極めてスムーズにLRT・鉄道間で乗り換えることが可能なのだ。



中世からの施設が酸性雨にさらされる問題が起こった。



LRTはフライブルク中央駅の高架を走る。



中央駅LRTのホームからドイツ鉄道のホームへ接続。



駅には接続バス（BRT）との交通結節機能も備える。

#### （４）都市計画と交通政策の融合

フライブルクでは、上述した①公共交通機関の促進に加えて、②自転車交通の促進、③車公害の少ない住宅地域の創出、④自動車道路の整備、⑤駐車場の管理という、5本柱からなる総合的な交通政策を推進している。

自転車交通については、自転車専用道路（総延長約 400 km）や駐輪場を市内各地に整備するなど促進に努めた結果、日常交通の 1/3 が自転車となった。また、住宅地域を走る車を減らすことが生活のクオリティを向上させるとの考え方のもと、住宅地域は 30 km/h を上限とする速度規制をかけている。さらにバイパスを建設することで、中心部の通過交通や住宅地域内の自動車交通を抑える取り組みも行っている。駐車場問題に対しては、自動車を公共交通手段とうまくドッキ

ングさせることを念頭に置き、駐車料金を郊外ほど安く、中心部ほど高く設定している。

このようにフライブルクでは、単に公共交通に依存するだけでなく、さまざまな交通政策を多面的・複合的に展開することで、環境にやさしい交通まちづくりを実現している。

さらに、狭義の交通政策にとどまらず、都市計画の領域とも融合していくことも重要である。フライブルクでは、市民の居住エリアの開発と整合するかたちで、LRTの延伸を進めている。LRTが1997年に延伸したリーゼルフェルト団地では、団地が完成前にエリア中心部にLRTの軌道を走らせた。そして、団地の規模が南北・東西でそれぞれ400mを上回らないようにして、住民が停留場まで歩けるようにした。LRTの路線延長は現在34kmに達するが、人口の8割が500m歩けば停留場に到達できるエリアに住んでいるという統計データが得られている。

兵舎跡地を開発し、2007年に完成したヴォーバン団地にもLRTが引かれている。この団地はエコタウンとしても知られ、パッシブハウス（無暖房住宅）の導入促進や、カーポートフリー（住宅地区の端に立体駐車場を設け、宅地内には車を停めさせない）などの先進的な取り組みがなされている。

福祉の観点から、高齢者らが余り遠くまで出かけることなく、中心部や住宅地で日用品を購入できる都市づくりも進められている。例えば、食品・衣料等の日用品は公共交通が接続したエリアでのみ販売することとし、その一方で、自動車利用での購入に向く家電・家具等は郊外の大型スーパーで扱うといった具合に、商業施設の立地特性に応じて品揃えを条例で規制している。



にぎわいのある中心部商店街



フライブルク郊外の道路は、BRT、LRT、車道、自転車道、歩道の5区分されている



パーク&ライド、LRTとバスの停留所もあり相互乗り換えも容易になっている。



ヴォーバン団地は先進的なエコタウン



自転車道も整備されている。



住宅地で人や子供に注意を促す標識

### 3. ストラスブール(フランス)

#### (1) ストラスブールの交通政策

ストラスブールは、フランス北東部のライン川左岸に位置する都市で、27万人の人口を擁する。アルザス地域圏の首府にして、バ・ラン県の県庁所在地となっている。「街道の街」を意味するその名のとおり、水陸交通の要衝として繁栄してきた。その反面、フランス、ドイツの間で領有権が争われ、その帰属が二転三転した歴史を持つ。現在では、EUの欧州議会や欧州評議会、欧州人権裁判所が立地するなど、欧州統合を象徴する都市となっている。

ストラスブールでは古くから市内を走っていた路面電車が1962年にいったん廃止された後、1994年になってふたたび、最新型のLRT「ユーロトラム」が導入された。LRTの導入検討に際しては、都心部の自動車規制による買物客減少を懸念する商店街と、都市環境を重視する市民の間で議論は紆余曲折を極めたという。結果的には、1989年にLRT推進派のカトリーヌ・トロットマン市長が当選し、LRT整備と都心部のトランジットモール化を決定した。LRTは当初、路線延長9.8kmのA線が開通したが、その後もA線と都心部でクロスするB線が敷設されるなど、路線の新設が相次ぎ、現在では5系統38.7kmの路線で運行されている。

視察団は、郊外にあるバガーゼー駅でユーロトラムA線に乗車し、ストラスブール都心部を目指した。バガーゼーにはバスターミナルが併設されており、この停留場を始発としてさらに郊外へ向かう路線バスが走っている。また、停留場の前には、大型駐車場を備えたショッピングセンターがある。このようにフィーダー輸送やP&R（パーク&ライド）駐車場の整備により、LRTとバス・自家用車の間の円滑な接続が確保されていることが窺えた。

ユーロトラムに乗車した視察団が降車したのが、都心部のオム・ド・フェール（鉄の男）広場である。東西方向に走るA・D線と、南北方向に走るB・C線の4路線が交差するLRTの結節点であり、停留場周辺には百貨店のプランタン、ギャラリー・ラファイエットなどの商業施設が集中する。オム・ド・フェール停留場は巨大なガラスのリングに覆われており、天使の輪を思わせるこのリングは、ストラスブールの新たなモニュメントともなっている。広場の近くにあるノートルダム大聖堂が市民の心を支える信仰の拠点だとすれば、オム・ド・フェールのリングは、市民の足を支えるモビリティ（移動）の拠点といえよう。

こうした都市景観上の効果は、停留場ばかりにはとどまらない。流線形の斬新なデザインを誇り、床面から道路までわずか34cmという超低床の新型LRT車両もまた、ストラスブールの風景と人々の生活スタイルを一新させた。LRTの開業によって、沿線の歩行者は大幅に増加し、都心部への来街者が増えたことで、まちなかにはブランド品を扱う高級専門店が立地し、地価も上昇をみたという（宇都宮・服部2010）。



ストラスブールの旧市街はユネスコの世界遺産に登録されている。



オム・ド・フェール（鉄の男）広場。



トランジットモール化されている。



オム・ド・フェール（鉄の男）広場のLRT停留所はまちなか中心部のアイコン。

## （２）新型LRT「トランスロール」

今回のストラスブール視察では、市街地を走るユーロトラムへの試乗の他に、この街に本拠を置くLRT製造開発企業ロール社の本社工場の見学も行った。ロール社のビジネスは、カー・キャリア（乗用車運搬車両）の製造販売が出発点であり、現在もこの分野では世界一だという。このロール社が開発した新型LRTが「トランスロール」である。

LRTは通常、2本のレール上を鉄の車輪で走行しており、この点はユーロトラムも例外ではない。これに対して、トランスロールの車輪は鉄輪ではなくゴムタイヤである。なおかつ、トランスロールのゴムタイヤはレール上を走るわけではなく、普通の道路の路面上を走行する。鉄輪の軌道の代わりに、車体下部に取り付けられた小型のガイド装置が1本の案内レール上を走ることで、車両が路線を外れず正しい方向へと誘導される。この場合、車体の荷重はゴムタイヤにかかりガイド装置にはかからないため、ガイド装置と案内レールの摩耗が避けられ、メンテナンスは容易だという。

トランスロールには、STE3型（3両編成）からSTE6型（6両編成）まであり、1㎡あたりの乗客数を4人とした場合、3型で127名、6型で255名を運ぶことができる。2006年にクレルモンフェラン（フランス）で運転が開始されたのを皮切りに、パドヴァ、ヴェニス（イタリア）、天津、上海（中国）で導入が相次いでいる。

今回の視察では、本社工場内に設けられたトランスロールの試験線に乗車することができ、騒音・振動の少ない快適な乗り心地を実体験することができた。





ロール社の新型LRT「トランスロール」



低床で全面フラット。窓も大きく車内は明るい。

### (3) ゴムタイヤLRTの特徴

以下、ロール社の説明に基づき、トランスロールの特徴を整理しよう。トランスロールは、従来の鉄輪LRT以上に静かで振動が少なく、ブレーキの制動能力も鉄輪より優る。また、鉄輪よりも斜面に強く 13° の勾配でも登坂が可能である。クレルモンフェランでは路線延長 14 km の 1 路線を走っているが、この街は起伏が多いためトランスロールが適していた。この街が、ゴムタイヤで知られるミシュランの本社所在地であったことも象徴的といえよう。

トランスロールの車体は高さ 2.89m×幅 2.20m と鉄輪LRT よりも小型で、都市景観に溶け込むヒューマンスケールの交通システムである。車体の横幅が狭いため、道幅が狭い街に適し、上下線の線路幅は、5~6m で足りる<sup>4</sup>。小型であるがゆえに、回転半径も鉄輪LRT より小さく、約 20m の鉄輪に対して 10.5m と小回りが効く。このため、道幅が狭く曲がり角の多い街にも導入が可能で、LRT の構造に制約されて軌道を決めるのではなく、まちなかの人の流れに合わせて、軌道を柔軟に設定することが可能である。車両の床面も道路から 25cm と世界最小のため、停留場のプラットフォームも簡素な施設（高さ 23 cm）で対応でき、車椅子でスムーズに乗降できるバリアフリーな乗り物となっている。

車両の内装については、車体側面の 7 割がガラス窓で、車内が明るく見通しがよい。椅子は車体壁面に接続され、床に接地する脚がないため、椅子の下部が広々としていて荷物を置きやすく、清掃も簡単である。運転席の座席は高い位置にあつて、車窓の視界が広く遠方まで見通せるなど、安全面にも配慮と工夫がなされている。



車両連結部にタイヤハウスがあり床は全面フラット化されている。



床高 23Cm なので（プラットフォームなしでも）容易に乗降できる。

<sup>4</sup> 架線柱を上下線の片側に架線柱を設置する場合は 5.39m の幅、真ん中に設置する場合は 5.79m の幅で足りる。

#### (4) 容易な施工とメンテナンス

トランスロールは、施工やメンテナンスも鉄輪LR Tより容易で経済的だという。鉄輪LR Tでは、2本のレールを敷設する際、施工基盤として深さ70~100cmまで道路をいったん掘り下げる必要があるが、トランスロールでは、案内レールを1本敷設するだけなので、24~30cmの深さで済む。ただし、トランスロールのタイヤは常に道路の特定箇所を走行するため、摩擦により轍(わだち)を生じやすい。アスファルト舗装の場合、7年に1度は大がかりなメンテナンスが必要となる。このためロール社では、30年程度は保つコンクリート舗装を推奨しているという。トランスロール用にあらかじめ工場生産したプレキャスト路盤も販売されており、この路盤を用いることで効率的な施工が可能となる。これらを踏まえて、トランスロールの総工事費は、従来型の鉄輪LR Tと比べて25~30%程度安価であろうと、ロール社は説明している。

開業後のメンテナンスに際しても、車輪と軌道の摩耗が大きい鉄輪LR Tに比べて、ゴムタイヤのトランスロールの方がメンテナンスは容易だという。車体が軽量なため、車軸にかかる荷重も9tと小さく、交換するタイヤも特注品ではなく通常のトラック用タイヤで済む。トランスロールでも、ガイド装置は1本の案内レールと接触しているが、ガイド装置部分には小さな荷重しかかからないため、摩耗は少ないとのことである。

#### (5) 架線レスの走行システム

バスや自動車と異なり、電力で駆動するLR Tには道路上に張られた架線とそれを支える架線柱が不可欠であり、これが都市景観上はマイナスに働くという意見もある。

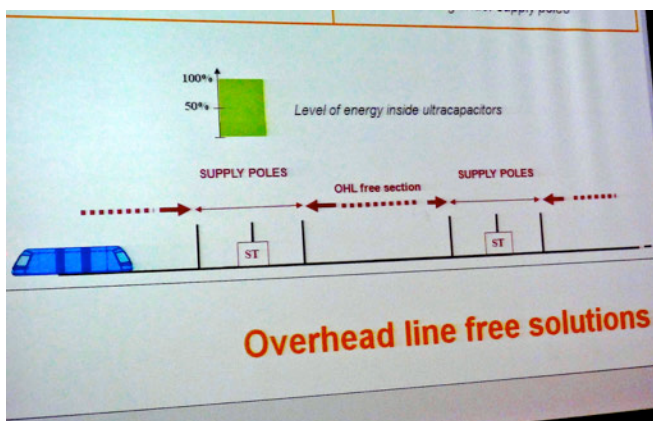
こうした論点に対してロール社は、バッテリー内蔵の車両を用いて、架線なし(架線レス)での走行を可能にした。ただし、この方式で全線を架線レスとするのは不可能で、バッテリーのみで走行できる距離は、1路線全体の5~7%にとどまる。例えば、トランスロールが導入されたパドヴァでは、架線から供給される電力をバッテリーに蓄電し、歴史的地区である中心部の広場では、架線を張らずにバッテリー走行を行っている。路線の総延長10kmに対して、架線レスで走行する区間の距離は約600mである。

また、LR Tが高架下を走行するため架線を張れない区間がある場合でも、その間をバッテリー駆動にするといった対応が可能である。

このようにバッテリー駆動では全線の架線レス化は困難だが、ロール社では、架線を完全に不要とするWIPOST(Wireless Power System)方式も開発している。この方式では、LR Tの屋根の側面にコンタクト箇所を設置し、それが路線各所に設けられた電柱と接触することで電力を蓄える。各停留場で短時間停車する間に、電力を順次チャージしていくことで、全線にわたる架線レス走行が可能になるという。



トランスロールは1本軌道。



架線を不要とするWIPOST (Wireless Power System)方式



## 4. ミュールーズ(フランス)

ミュールーズは、スイス国境に近いフランス東部の都市で、アルザス地域圏のオー・ラン県に属する。市人口は11万人と街の規模は小さいが、プジョーの自動車工場等が立地する工業都市である。直前に視察したストラスブールほど美しい街ではないが、それでも聖堂をはじめとする歴史的都市景観がまちなかに残っており、また、中心市街地のポルト・ジュンヌには新しい商業施設が立地するなど相応の活気が窺われた。県庁所在地であるストラスブールやナントに比べ、より一般的なフランスの地方中小都市との印象を受ける。

ミュールーズでは、2006年よりLRTの運行が開始された。当市のLRTは、世界的な現代アーティストのダニエル・ビュランが、架線柱を兼ねた停留所のアーチをデザインしたことで知られている。アーチは停留場毎に異なった色合いで、街の新たなシンボルとなっていた。ちなみに、ポルト・ジュンヌ界隈では、他にもパブリックアート作品が街路上に展開していた。

開業して間もないにもかかわらず、LRTは、フランス国鉄(SNCF)の中央駅を起点に、中心市街地のポルト・ジュンヌで分岐する3系統の路線が走っている。特に3番線は、2010年より路線西端にトラム・トレイン<sup>5</sup>を導入し、SNCFのローカル線との相互乗り入れを実現、同じオー・ラン県の都市タンまでの全長22kmを結んでいる。



停留所はダニエル・ビュランによる現代アート作品。



街の新しいシンボルとなっている。



ポルト・ジュンヌ界隈のパブリックアート作品



人気があるパブリックアート。

<sup>5</sup> トラム・トレインとは、LRTが鉄道規格の車両と路線を共有し、LRT軌道からそのまま鉄道線へと直通運行を行うシステムである。

## 第3章 アートまちづくり(Creative Cities)視察

### 1. 創造都市とは何か

#### (1) 創造都市の世界的潮流

創造都市 (Creative City) とは「人間の創造活動の自由な発揮に基づいて、文化と産業における創造性に富み、同時に、脱大量生産の革新的で柔軟な都市経済システムを備えた都市」(佐々木 2001) である。

英国の研究者 C・ランドリーは、製造業の衰退、財政危機が進む中でアートや文化の創造力を活かして活性化を図らんとする欧州諸都市の経験に着目し、これらの都市を「創造都市」と名づけた。実際のところ、欧州で創造都市と呼ばれる都市には、ナント (フランス)、エッセン (ドイツ)、ニューキャッスル&ゲーツヘッド (イギリス)、ビルバオ (スペイン) のように、従来の基幹産業が衰退し都市の活力が低下する中で、現代アートやデザインの創造性を活用して都市再生を図った事例が多い。

創造都市の議論に対して、ランドリーと少し異なる角度からアプローチしたのが、米国の都市経済学者 R・フロリダである (フロリダ 2002)。フロリダは、コンピュータ・数学、建築・エンジニア、生命・自然科学および社会科学、教育・訓練・図書館、芸術・デザイン・エンターテインメント・スポーツ・メディアにおける各専門職種等を「創造的階層 (Creative Class)」と定義した。そして、自らの創造性を活かして新たな価値を生み出すこうした人々が好んで集積する都市ほど高い経済成長を遂げていることを明らかにした。さらに、経済成長には技術 (technology)、才能 (talent)、寛容性 (tolerance) の 3T が必要だと説く。とりわけ、異質な文化を許容する寛容性こそがイノベーションを活性化し、地域の創造力を高めるというのだ。

ある都市が創造都市に該当するか否かを判断する明確な定義はないが、EU による「欧州文化首都 (European Capital of Culture)」、ユネスコによる「創造都市ネットワーク (Creative Cities Network)」への指定・加盟は一つの目安といえるかもしれない。

欧州文化首都は、EU が毎年、指定を行った都市で各種の文化的プログラムを集中的に実施するもので、1985 年から続いている。これまでに指定された都市として、アムステルダム、ロッテルダム (オランダ)、グラスゴー (イギリス)、ダブリン (アイルランド)、ボローニャ (イタリア)、エッセン (ドイツ) などがある。

創造都市ネットワークは、文化の多様性を保護し、世界各地の文化産業が潜在的に有する可能性を都市間の戦略的連携により発揮させるための枠組みとして、ユネスコが 2004 年に創設したもので、文学、映画、音楽、クラフト&フォークアート、デザイン、メディアアート、食文化の 7 分野で世界的に特色ある都市が加盟している。

#### (2) わが国の創造都市への取り組み

わが国の創造都市としては、「クリエイティブシティ・ヨコハマ」を標榜し、歴史的建造物等をアート拠点 BankART へコンバージョン (用途転換) した横浜市、金沢市民芸術村や金沢 21 世紀美術館を整備した金沢市が知られている。また、都市エリアに限らなければ、地域をアートで活性化するプロジェクトとして他に、中山間地域である越後妻有地域 (新潟県) の「大地の芸術祭・越後妻有アートトリエンナーレ」や、直島 (香川県) を中心に瀬戸内海の離島エリアを舞台とした「瀬戸内国際芸術祭」の取り組みが有名であろう。

また、文化庁は、文化芸術の持つ創造性を産業振興・地域振興等に領域横断的に活用して地域

課題解決に取り組む地方自治体を「文化芸術創造都市」と位置づけ、2007年度から長官表彰を行っている。これまでに17都市の表彰を行ったが、九州7県では唯一、別府市が09年度に文化芸術創造都市に選ばれている。温泉文化を核とした体験型ツーリズム「別府八湯温泉泊覧会（オンパク）」、世界的に有名なピアニスト マルタ・アルゲリッチ氏を総監督に迎えた国際音楽祭「別府アルゲリッチ音楽祭」に加えて、BEPPU PROJECTによる別府現代芸術フェスティバル「混浴温泉世界」の取り組みが高く評価された結果である。

### （3）歴史文化と現代アート

エッセン、ナントの事例報告に入る前に、アートが創造都市形成に及ぼす力について外観しておこう。後述するように、エッセンでは産業遺産である炭坑跡地の再生に現代建築家が加わることでデザイン産業拠点としての活性化を図った。ナントでも、かつて造船所が栄えた跡地を再利用してアートを生み出す拠点施設に再生している。いずれも、その土地の歴史文化を単なる遺産としてそのまま保存するのではなく、アートの創造力を借りてそれまでなかった魅力を引き出し、創造的な文化や産業を盛る新たな器として存分に活用している。

今回の視察では、エッセン、ナントの他にパリも訪れた。大分の参考とするにはいささか規模が大きすぎる都市だが、創造都市の観点から参考にすべき点について、簡潔に触れておきたい。

ルーヴル美術館の中庭につくられたガラスのピラミッドは、建設当時は物議をかもししたが、現在ではパリの都市景観の中に溶け込んでいるといえよう。しかも、パリでこうした経験をした場所は、ルーヴルだけではない。ルーヴル美術館に隣接するパレ・ロワイヤルは昔、ルイ13世の宰相リシュリューの城館であったが、今では1階の回廊部分に商店、カフェが軒を連ねるエリアとなっている。こうした歴史的建築である一方、中庭には現代アーティストのダニエル・ビュラン<sup>6</sup>の手になる白黒縞模様の円柱260本が設置されている。これまた設置当初は議論になったらしいが、今日では、パレ・ロワイヤルという歴史的建造物と現代アート、そしてまちなかのぎわいの3者が不思議と融和しているように感じたものだ。

歴史あるパリの街並みの随所に現代アートは花開いている。その代表は、言うまでもなくポンピドゥー・センターであろう。美術館、図書館、映画館等からなる総合文化施設であり、そのうちの国立近代美術館には、20世紀以降現代に至るまでの芸術作品が多数、所蔵・展示されている。1937年パリ万博に合わせて建設されたパレ・ド・トーキョーもまた、東翼はパリ市立近代美術館、西翼はギャラリー「パレ・ド・トーキョー／現代創造サイト」となっている。公共の美術館ばかりでなく、例えばシャンゼリゼ通りのルイ・ヴィトン本店の上層階には現代アートのギャラリーが設けられ、視察時はインドネシアの現代作家数名の展覧会が催されていた。

歴史あるパリの街並みもまた、新しいアートと接触しながらその魅力を日々新たなものにしていく。フロリダのいう寛容性ではないが、現代アートという新しい文化をどれだけ受け容れられるかで、その土地の伝統的歴史文化の度量を量ることができるのではないだろうか。



歴史的建造物であるパレ・ロワイヤルの庭園も各種現代アートが展示されている。

<sup>6</sup> ミュールーズのLRT停留場（既述）をデザインしたのも、ダニエル・ビュランである。

## 2. エッセン・ツォルフェライン(ドイツ)

### (1) ツォルフェライン地区の概要

エッセンは、ドイツのノルトライン・ヴェストファーレン州にある都市で、市人口は 58 万人。かつてはルール工業地帯の中心都市の一つとして、ルール炭坑から採掘される石炭によって、石炭鉱業や鉄鋼で繁栄した。

エッセンを含むルール地方の総人口は 520 万人で 53 の市町村から構成され、ロンドン、パリ、マドリッドに次ぐ欧州四番目の人口集中地域とされる。ルール地方では 19 世紀に入って各地で石炭の採掘が始まり、1850 年頃には石炭採掘所の数が 300 に達し、炭鉱労働者は 6 千人を数えたという。

このうち、エッセン市内にあるツォルフェライン炭坑は 1847 年に採掘が開始され、1986 年の閉山までの約 140 年にわたる歴史を持つ。開山当初の採掘量は 1.2 万 t / 日で通常の炭坑の 2 倍程度だったが、第二次大戦後には規模を拡大し、2 万 t / 日まで増産した。当時の炭坑としては最も機械化・合理化が進み、少人数で運営できる施設であった。

当時のツォルフェライン地区には 1.7~1.8 万人が住み、その一部が炭坑夫であった。当地区に対しては、炭坑夫の住む低所得者の街という差別・偏見があったという。このため、炭坑が閉山した当初、エッセン市民の多くは炭坑跡を取り壊すものと信じており、ツォルフェライン地区の住民たち自身もまた、この場所に観光面のポテンシャルがあるとは想像すらしなかったという。

しかしながら当時のドイツでは、ルール地方のエムシャー川流域一帯を環境的、経済的に再生する事業として、I B A エムシャーパーク (エムシャーパーク国際建築展覧会=Internationale Bauausstellung Emscher Park) 構想が進行しており、その中でツォルフェライン炭坑が有する芸術的・歴史的価値にスポットライトが当てられた。



### (2) 「世界で最も美しい炭坑」

ドイツは 20 世紀に、産業デザインの分野で先進的な取り組みを行った歴史を持つ。1907 年には建築家のヘルマン・ムテジウスらを中心にミュンヘンでドイツ工作連盟 (DWB) が組織され、殖産興業政策の一環としてモダンデザインの普及に取り組んだ。また、1919 年に開校した造形学校バウハウスは、デザイン、工芸、写真をはじめ美術・建築に関する総合教育を行った。バウハウスの運動には、初代校長を務めた建築家ヴァルター・グロピウスを筆頭に、画家のパウル・クレー、ワシリー・カンディンスキー、ヨゼフ・アルバース、デザイナーのマルセル・ブロイヤーなど多彩な才能が教育者として参加した。ナチスの手で閉校となる 1933 年までの短期間ではあつ

たが、その活動は後のモダンデザインの動向に大きな影響を与えたとされる。

そしてツォルフェラインの炭坑群のうち、第12立坑と名づけられた施設は、DWBのメンバーでもあったフリッツ・シュップ、マルティン・クレマーが設計したもので、バウハウスの影響を受けて「世界で最も美しい炭坑」と呼ばれていた。1929年に建てられ、高さ55mに達するこの立坑は、ツォルフェライン地区のランドマーク的な存在となっている。

このため、IBAエムシャーパーク構想では、ツォルフェライン地区の建築群を保存・再生する方針を決定した。その際、建物を単に昔のまま残すのではなく、ドイツ産業デザインの歴史を踏まえて、デザイン産業を中心とした創造的産業の集積を目指した。開発マスタープランの策定は、世界的に知られるオランダの建築家レム・コールハースが担当したという。

第12立坑にある旧ボイラーハウスは、英国の建築家ノーマン・フォスターの手でリニューアルされ、現在はデザイン・センターとなっている。デザイン・センターは、第二次大戦後にエッセン市で設立された産業デザインに関する教育、コンサルティングを行う非営利協会を前身とし、ツォルフェライン開発にともなってこの地に移転したものである。当センターは、レッド・ドット・デザイン賞を創設して優れたプロダクト・デザインに授賞を行うほか、デザイン関連の貿易フェア、会議、ワークショップ、コンサルティング・サービスなどを行っている。ボイラーハウス内にはレッド・ドット・デザイン博物館が併設され、受賞作品等を展示している。

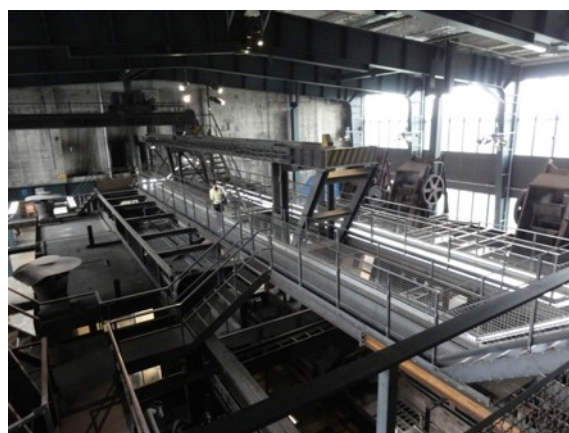
また、石炭洗浄工場であった施設は現在、ルール博物館として、ルール地方の社会文化を展示するビジター・センターになっている。

### （3）第1・第2・第8立坑エリアとコークス製造所エリア

ツォルフェラインは、第12立坑エリアと、第1・第2・第8立坑エリア、コークス製造所エリアの3つのエリアから構成されている。

第1・第2・第8立坑の建築群は茶系統のカラーで塗装され、見た目の統一感はあるが、各施設の建設時期、様式はさまざまであり、建築学的な見地からは、第12立坑と異なりごく普通の炭坑建築といえる。この立坑の坑道入口にある建物は現在、「PACT」という舞台芸術、ダンス、音楽の公演会場になっている。

コークス製造所には、炭坑で採掘した石炭を運搬してコークスに加工するコークス炉があったが、こちらは1993年に閉鎖された。現在ではこのエリアは、冬季には欧州最長のスケートリンクとなり、夏には2つの巨大コンテナが無料プールに変身する。また、エリア内にある塩の貯蔵庫跡地には、イリヤ&エミリア・カバコフの手になる大きなアート作品が設置されている。





レッド・ドット・デザイン博物館



受賞作品等が展示されている

#### (4) SANAAビル

ツォルフェラインの建築は基本的に当時の炭坑建築を再生したものだが、その中において新築の建造物として異彩を放つのが2006年に完成したSANAAビルである。このビルの設計を行ったのは、SANAA（妹島和世＋西沢立衛）。金沢21世紀美術館の設計を担当した日本人の建築家ユニットである。西沢立衛単独では、十和田市現代美術館の設計等でも知られている。

まるでサイコロのようなコンクリートの塊の随所に大小さまざまなサイズの窓が開いており、屋外から見ると何階建てなのか見当がつかない。実際には4階建てで、1階は会議室・喫茶・休憩スペース、2・3階はホール、セミナー・ルームで、4階が執務室である。特に2階フロアは天井高が9.8mと高く、ダンスやミュージカルに使用できる多目的ホールとなっている。また、4階の上層部には屋上庭園ともいえる空間が広がる。屋内や屋上から窓を通して外の風景を見ると、ツォルフェラインの景観が窓枠によって切り取られ、さながら一幅の絵画を鑑賞しているような印象さえ受ける。



SANAAビル。窓からはツォルフェラインの景観が絵画のように見える。





このように、ガラス窓を多用することで透明感を演出し、自然光を屋内に優しく採り入れる設計は、SANAA建築の典型といえる。どこからどこまでが建物の内部か分からない構造も特徴的で、4階は幾つもの部屋に仕切られているが、全室の壁がガラス製のため、どの部屋からでも屋外を眺めることができる。施設を案内してくれたラインハルト氏によれば、縁側や襖といった日本建築を彷彿とさせる空間構成であるという。

SANAAビルは、炭坑跡の立坑を用いて地下1,200mから38~39°Cの温水を汲み上げ、ヒートポンプによって天井や壁の配管に熱を循環させるエコハウスでもある。このため、同規模の通常施設の25%程度のエネルギーで全体の空調を賄うことができる。こうした仕組みを採用することで、通常ならば二重壁を用いて最低60cmに達する壁の厚みを、極端に薄くすることが可能になった。

デザイン・センターがデザイン産業のプロモーション機能を担うように、SANAAビルは、ツォルフェライン地区におけるデザイン人材の育成を役割としている。このビルには当初、ツォルフェライン経営デザイン学校が入居した。MBA教育を旨とするビジネススクールで、単なる経営学ではなくデザインとマネジメントの学際的、実践的教育を目指していたが、アイデアが先鋭的に過ぎたのか、採算が取れずに撤退したという。

2010年からは、地元エッセンに本拠を置くフォルクヴァング芸術大学の校舎となっており、主にデザイン学部が使用している模様。教育内容も、ビジネススクール教育から、プロダクト・デザイン、コミュニケーション・デザイン、フォトグラフィー・デザインにシフトしたようだ。この大学では、デザイン学部をツォルフェラインに全面移転させるべく、地区内に新たなキャンパスを建設する計画を有している。

このように、ツォルフェラインは現時点で完成した施設というわけではなく、現在もなお試行錯誤を重ねつつ、発展の途上にあるプロジェクトと評せよう。

## （５）ツォルフェライン開発の効果

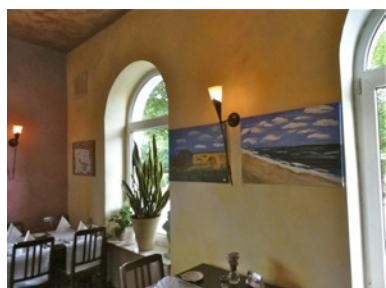
コールハースがマスタープランで想定したツォルフェライン来訪者数は年間 100～110 万人であったが、2010 年の来訪者は当初想定を超える 170 万人にのぼっている。2001 年には、ユネスコからツォルフェライン産業遺産群として世界遺産登録を受けるに至った。世界遺産への登録にあたっては、ユネスコからの要請を受け、ツォルフェライン開発公社が設立され、地区全体の再開発を担当している。

ツォルフェライン開発の最大の効果は、ルール地方全体が被っていた負のイメージを払拭した点にある。メルヘン街道が観光ルートになったように、ルール地方に「産業文化街道」ともいえるルートが設定された。こうしたルートができたことで「それなら一度覗いてみよう」という観光のきっかけとなった。それでも最初の 10 年ほどは、ドイツ人よりオランダ人の来訪者が多かったという。ドイツ人が、この地方に誇りを持つという「頭の中の構造改革」を成し遂げるのには、かなりの時日を要したようだ。

地元エッセン市にもたらされた効果としては、観光集客面における地域活性化の効果が挙げられる。エッセンには従来からも見本市で 50～60 万人の年間宿泊客があったが、現在の宿泊客は 100 万人に達する。TV やマスコミを通じて、これまで知られていなかった地域の魅力が発信された点も大きく、当地を紹介したガイドブックは、1995 年になってはじめて発行された。

ツォルフェライン地区への効果としては、「炭坑夫の住む低所得者の街」というイメージが消えて「世界遺産の街なら住んでみたい」というムーブメントが生じ、新たな住民が流入した点が挙げられる。この地域には、かつて炭坑夫が住んでいた長屋が今でも数多く残っているが、家主たちはこれらの住宅を綺麗に改修して魅力を向上させ、新住民に賃貸している。地区全体の価値が上がることで、家賃も上昇した。

われわれ視察団が当日ランチをいただいたのは、住宅街にある瀟洒なレストランであったが、そのレストランも、こうした地区イメージ向上の恩恵を受けて開店したものだという。近隣にはさらに、ホテルなども立地している。



## （６）広域連携の取り組み

欧州文化首都は毎年 EU が指定する都市で各種文化プログラムを実施するものだが、2010 年には、単一都市ではなく、エッセンを中心とする 53 都市からなるルール地方全体が欧州文化首都に指定された。そして「RUHR. 2010」というタイトルのもと、「文化による変化、変化による文化」を基本理念に掲げ、①ルール地方に対するイメージを現実に即したものにすること、②53 都市が一つの集合体として巨大都市（メトロポリス・ルール）を形成すること、③持続可能な文化事業を展開することの 3 つをミッションに、各地でさまざまな文化プログラム、イベントが実施された。

例えば、アウトバーンの自動車交通をシャットアウトして市民の祝祭空間に変えた「高速道路の静かな日」や、ルール地方にあった立坑 383 箇所では気球を上げる巨大なアートワーク「立て杭のしるし」などが実施された（吉本 2010）。ここツォルフェライン地区でも、ルール美術館を舞台として展覧会が開催されたという。



### 3. ナント(フランス)

#### (1) 文化による都市再生を目指すナント

ナントは、フランス西部のロワール川河畔にある都市で、市の人口は28万人。ペイ・ドゥ・ラ・ロワール地域圏の首府にして、ロワール・アトランティック県の県庁所在地となっている。ナントは第二次大戦後、造船業をはじめとする工業都市として発展したが、1970年代になってロワール川河口により近いサン・ナゼールに港湾機能が移転し、造船の競争力でもアジアに遅れをとったことなどから、80年代には厳しい不況に陥り、造船所は閉鎖され大量の失業者が市内に溢れた。

このようにしてまちなかが暗くなる中、どうすれば、失業者が仕事を見つけ生活をポジティブに捉えることができるか、住民がまちに愛着を持ってくれるか、若者をまちに惹きつけることができるかがナントの大きな課題となった。

そうした中、文化芸術、公共交通、都市緑化を公約の柱に据えたジャン・マルク・エロー氏が1989年に市長に当選した。エロー市長は、市予算の15%を超えるともいわれる文化予算を投じて、文化事業を核とした都市再生に取り組んだ。市長は1995年、文化政策、地方文化行政の専門家として国内で知られていたジャン・ルイ・ボナン氏を文化局長（現在は文化顧問）にヘッドハントし、市の文化事業全般にわたる采配を振るわせた。こうして、かつて「眠れる森の美女」と揶揄されたナントは「フランスで最も住みやすい街」として甦ったのだ。



ジャン・ルイ・ボナン氏



別府で創作活動をしていたアーティスト達と。

#### (2) 市民がアートに出会う場をつくりだす

今回の視察では、ボナン文化顧問に市内を案内・説明していただいた。彼が視察団と挨拶を交わして開口一番に口にしたのは、何と大分県立美術館の話題であった。

「大分県では新たに美術館を建てると聞いた。しかし、都市を活性化させるには、美術館だけでは足りない。日本にも建築的にすばらしい美術館はあるが、都市の機能や住民生活との関わりという点では建物だけでは不十分である。アーティスト、住民、企業が対話をしながら、都市全体の活気を生み出していかねばならない」

ボナン氏はまた「ナントはなぜ都市再生にアートを活用したのか」という質問に対して「SF作家ジュール・ヴェルヌ生誕の地であることも一因かもしれない」と答えただけで、さらにシュルレアリスム（超現実主義）芸術の領袖アンドレ・ブルトンの言葉を引用した。

「ナント——たぶんパリを除いて、起るに値する何かは私の身に起りそうだという印象のもてる、フランスでただひとつの町」<sup>7</sup>（ブルトン 1928）と。

こうしてエロー市長のもとでナント市は、廃工場のアートへの再利用や、イベントの持続的展開による集客交流事業に取り組みはじめた。毎月 1 回は何らかのイベントを催すようにしたという。

1989 年からナントに本拠地を置く大道芸集団ロワイヤル・ドゥ・リュクスは、奇想天外な大型の絡繰り仕掛けを操って、まちなかで驚異的な演劇を興行し、それを目当てに訪れた観客はもちろん、通りがかりの通行人さえも虜にする。

また、ラ・フォル・ジュルネ（熱狂の日）は、1995 年に誕生したナント発祥のクラシック音楽祭。この音楽祭では毎年、テーマとなる作曲家等を決めて、まちなかの複数の会場で同時並行的にコンサートを繰り広げる。旬の若手やビッグネームの演奏者を招聘しているにも関わらず、入場料は極めて低廉に設定され、クラシックの新しい聴衆を開拓することを企図している。ラ・フォル・ジュルネのソフトは海外にも輸出され、わが国でも東京、金沢、鳥栖等で開催された実績がある。

ボナン氏は、一口にアートといっても、アーティスト個人が職人芸で作品を制作するのでは、都市にもたらす効果に限界があると指摘する。そうではなく、大勢の人間を巻き込んでいくタイプのアートがおもしろい。正規の劇場に訪れるのは、ほとんどが筋金入りの演劇ファンであり、対象は広く市民にまでは広がっていかない。そうではなく、大道芸集団が広場や街路を舞台に演劇を繰り広げることで、偶然まちなかを訪れた市民が劇に触れて、そのおもしろさに「気づき」を得る機会をつくりたいというのだ。

また、アーティストがその街に定住することも重要であるという。都市の伝統や住民の生活を知ること、おもしろい作品を生み出すことが可能になる。そうしてナントで育ったアーティストが海外に飛躍することで、ナントの好イメージも世界に拡大し、その効果がナントに戻ってくると期待されている。

ボナン氏とともに視察団を案内してくれたアーティスト集団 R\_Collective の面々は、普段はナントに本拠を置いているが、2010 年には別府で滞在制作を行うなど、世界中へ飛び出して行って、各地で作品を制作している。ある土地では市民との共同制作を行い、また別の土地では企業やモード・デザイナーとのコラボレーションで作品制作を行うなど、その活動は多岐にわたる。R\_Collective による、市民や企業の参画を得たアート制作は、ナントの目指す方向性と合致しているとボナン氏は評価する。

### （3）イル・ド・ナント開発

このようにしてナントは、21 世紀に入る頃にはフランスで一番ダイナミックな都市へと変貌を遂げた。現在はその一歩先を考え、単にまちなかに人を惹きつけるだけではなく、いかにすれば、住民参加で創造的な活動が進展するか、中小企業等の活性化が可能となるかを課題として模索するようになってきた。その際のポイントは、既存のセクターの壁を外すことであり、例えば、ビデオ作家、劇団、デザイナーといった異なるジャンルのアーティストが協働する。さらには、アーティストと企業家が協働するといったことが重要であるとボナン氏は指摘する。

そうしたコラボレーションの拠点となるのが、イル・ド・ナント（ナント島）である。イル・ド・ナントはロワール川の中州であり、歴史的地区である旧市街地の南側に隣接する。この地区は 1950 年代に造船所として発達した工場地帯であったが、造船業の衰退により 2000 年頃には市民が立ち入るのを躊躇うような場所となっていた。このためナント市は、イル・ド・ナント全体

<sup>7</sup> 視察団に随行した通訳は、ボナン氏の言葉を「ナントでは不思議なことが起きる」と訳したが、帰国後にブルトンの著作にあたった結果、小説『ナジャ』にあるこの言葉が正確な出典と判断した。

の再開発を計画して 2003～04 年頃に工場跡を買収し、創造的産業等への活用を決定した。この地区には、ナント裁判所（ジャン・ヌーヴェル設計）、ナント建築大学等の建物が新設されたが、そればかりではなく同時に、既存の工場施設の再利用も図られた。島のあるがままの姿を活かし、地域の歴史を語り伝えていく取り組みを行ったのだ。さらに、公園を整備して、市民にとって居心地のよい空間づくりも目指された。

昔の構想では、イル・ド・ナントに高層のオフィスや住居が林立する将来像を描いたこともあったという。当時の発想ではこの地区を、中心市街地を「代替」する地域として捉えていたそうだが、今の構想では、イル・ド・ナントは中心市街地の「延長」であると位置づけている。ローワール川はかつて、市街地と中洲を「分離」する存在であったが、今では両者を「連結」する存在として認識されている。



イル・ド・ナント（ナント島）の工場跡



工場内はアーティストと企業家のテナント

#### （４）都市計画と文化政策の融合

こうした開発の原点には、都市計画と文化政策の関係に関する再考がある。従来型の都市計画では、最初に経済ありきで、その実態を踏まえて住宅の配置を考え、最後の仕上げとして文化を装飾に用いるという順序であった。しかし、ナントでは逆に、最初に文化が背景としてあって、その中でアートが新たな付加価値を生み出すことが重視された。アーティストの目で、ナントの街を新たな視点で再発見してもらうことで、都市の価値観が転換するのだ。

文化による都市再生の取り組みを通じて、ナントには、中小企業、高等教育（建築大学、美術学校）、出版社、デザイン関連企業等の創造的産業等が進出・協力をはじめている。その際に重要なのは、ナントが目指すのはテクノポリスでも無人境（ノーマンズ・ランド）でもなく、市民が気軽に集い、創造的産業群と市民が不断に触れ合う場所・空間であるという一点である。

関連する機能・施設毎に立地エリアを振り分けるゾーニングは都市計画ではありがちな手法だが、そのようにして産業・文化の機能を市民の日常生活から切り離すのではなく、両者を混合させて新たな日常風景を築きたいというのがナントの方針である。都市の中には、使い道の決まっていない自由な空間が必要だとボナン氏は語る。とかく都市計画の専門家は、建物の用途を限定して満室にしたがる。そうではなく、フレキシブルな空間が必要なのだ。例えば、アーティストには冷暖房を完備した近代的オフィスは不要であり、それらが不要な分だけ賃料を下げてもらった方がありがたい。入居期間も未来永劫というわけではなく、来年の 3 月まで入居したいといったニーズも中にはある。

イル・ド・ナントにあるアルストム社（鉄道車両、造船メーカー）の旧造船工場は現在、一部を改装してオフィスやアトリエに用いられており、中小企業 50 社（従業員数名規模の零細企業が中心）とアトリエ 15 件がテナントとして入居している。中小企業とアーティストが同じ施設に入居することで、両者の対話が進み相乗効果が生まれ、企業家が創造的な環境に浸り、新たなアイ

デアを触発されるといった効果が生じている。工場内にはTV局のスタジオや建築事務所も入居しており、劇団の練習用に安価にレンタルするスペースも備わっている。

旧工場内では、かつての事務所スペースを改装したり、製造装置が設置されていた吹き抜けの空間にプレハブを幾つも設置するなどして、オフィスやアトリエに活用している。テナントのニーズに柔軟に対応できるよう、部屋の間仕切りは可変的である。こうしたコンバージョンにより、入居時の改装費や賃料を安価に抑えることが可能となっている。この施設が開業して5年ほどになるが、メンテナンス費と賃料収入はほぼ見合っており、税金の投入は行われていない。

来年はこの工場跡に美術学校も入居するという。学校側は、施設内の全スペースを借りたいと希望しているが、ナント市側では、さまざまな業種の混在により相乗効果生まれることを期待しているため、引き続き中小企業等にもスペースを割り当てたいとの意向である。

### (5) マシン・ド・リル

マシン・ド・リル（島の機械たち）もまた、イル・ド・ナントの旧造船所をアート拠点にコンバージョンした施設である。ただし、アルストムが基本的にはテナント・ビルであるのに対し、マシン・ド・リルは、大きなギャラリー、アトリエを備えた一大集客施設である。

さきほども述べたように、ロワイヤル・ドゥ・リュクス劇団は、巨大な絡繰り仕掛けを自在に操り、世界各国のまちなかで大がかりなパフォーマンスを繰り広げた。このロワイヤル・ドゥ・リュクスと、そこから派生して1999年に誕生した機械制作カンパニー、ラ・マシンの存在が、ナントの国際的な知名度を上げるうえで大きな役割を果たした。

マシン・ド・リルには、このラ・マシンのアトリエと、一般公開用の作品を展示・体験できるギャラリーが設けられている。また、これらの施設前の広場は、全高12m、重量50tという大きな象のかたちをした絡繰り仕掛け「巨象（グラン・エレファン）」の実演スペースともなっている。2007年にイル・ド・ナントにお目見えした巨象は、市民や観光客を背中に乗せて、広場やギャラリー&アトリエ棟の大屋根の下を自在にのし歩く。視察当時も巨象は広場を闊歩しており、その周囲を大勢の子どもたちが笑顔浮かべて取り巻いていた。そして、ときおり巨象が長い鼻から噴き出す水蒸気に、歓声をあげて逃げまどう。視察団一同は壮大かつユーモラスなこの巨象の姿に、大きな驚きと感動を覚えた。巨象の制作には50人×23ヶ月の工数を要しており、見方を変えれば、このプロジェクトはそれだけの雇用機会を創出したといえる。



マシン・ド・リル



巨象（グラン・エレファン）で島内を散歩



高さ 12m, 重さ 50 t の巨大アート, グランエレファン



創作中の作品を展示したギャラリーへの入場は有料



創作中のアートでも体験できる。海中世界のメリーゴーラウンド (Le Carrousel des Mondes Marins)



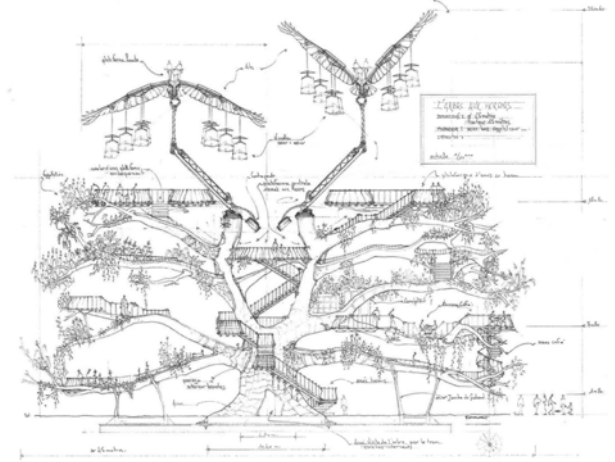
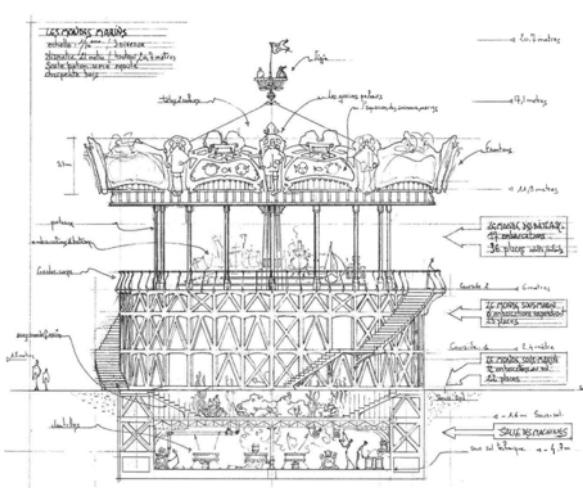
こうした機械群をラ・マシンのアトリエは次々に生み出している。ラ・マシンを指揮するのは、フランソワ・ドゥラロジュール。アトリエでは、彼の描いたデッサンに基づき、機械の設計・制作を行っている。ナントに置かれた機械群以外に、フランス各都市の劇場等に向けても作品の制作・供給を行っているようだ。横浜市の「開国博Y150」でパフォーマンスを繰り広げた蜘蛛型の「博識な機械 (Les Mecaniques Savantes)」も、このアトリエで制作されたという。

アトリエと称したが、そこで制作されるのはこうした巨大作品のため、内部にはかつての工場そのままの光景が広がっている。現在、このアトリエでは、次なるアート作品／アトラクションとして「海中世界のメリーゴーラウンド (Le Carrousel des Mondes Marins)」が制作中であった。メリーゴーラウンドといっても直径 20m、高さ 26m というこれまた巨大な機械仕掛け。観客は回転木馬の代わりに、巨大な魚、蟹、鳥賊等に搭乗していつかの海底旅行を楽しむという趣向である。まさにジュール・ヴェルヌの『海底二万里』の世界を擬似体験できる施設といえる。2012年7月には完成し、イル・ド・ナントにお目見えする予定だという。ギャラリー・スペースには現在、このメリーゴーラウンドの一部を構成する魚たちのオブジェの試作品が陳列され、観客が実際に乗ることができるようになっている。総制作費は5百万ユーロ程度で、この仕事により、アトリエの人員が2年間働く場を得ることができたという。

アトリエではさらに「鷺の木 (L'Arbre aux Hérons)」と名づけられた、直径 50m、高さ 34m に及ぶ巨大な樹木の建設も構想中であった。巨木の枝はすべてが通路となっており、観客は巨木の上を自由に歩き回ることができ、通路の総延長は実に 1km を超える。樹木の頂上には巨大な 2 羽の鷺がとまっていて、観客を乗せて羽ばたく。この構想については、今のところ具体化の目

途は立っておらず、総工費も不明とのことであった。

ボナン氏はここでも、従来型の美術館、博物館は特定のカテゴリの人々にしか訴求しないと繰り返し語った。その代わりにナントでは、市民の日常の中にアートが入り込み、街の雰囲気をつくりあげていくことを目指したという。こうしてかつての造船所は、夢を生産する工場へと甦り、巨象が歩き回る広場には、人々のにぎわいが生み出された。



次のアート作品／アトラクションとして「海中世界のメリーゴーラウンド (Le Carrousel des Mondes Marins) (直径 20m、高さ 26m) ラ・マシンの資料より

計画中の「鷺の木 (L' Arbre aux Hérons)」総延長 1 Km 以上となるジャングルジムのような巨木。(直径 50m、高さ 34m) ラ・マシンの資料より



「鷺の木 (L' Arbre aux Hérons)」の試作部分

ラ・マシンのポスター。アートイメージを統一。



鷺の木のモックアップ



鷺の木の金属模型



巨象は大人気。キャンセル待ちでやっと1人乗れた。



リュ・ユニックは19世紀末に建設されたビスケット工場跡を利活用。すばらしい魅力ある建築。

## (6) リュ・ユニック

リュ・ユニックもまた、かつての工場跡をアート拠点に転用した施設である。この施設はイル・ド・ナントではなく、旧市街地のナント駅近隣に立地する。元来は19世紀末に建設されたビスケット工場だが、「工場」という無骨な響きとは裏腹に、シンボリックな塔を持つチャーミングな建物である。

ビスケット工場は1986年に移転し、閉鎖された当施設は90年代初頭、ロワイヤル・ドゥ・リュクスなどの文化団体が使用していたという。その後、ナント市の国立舞台CRDC (Centre de Recherche pour le Développement Culturel)<sup>8</sup>がこの施設の可能性に気づき、市に対して施設利用の提言を行った。ナント市ではその提案を受けて1995年に工場を買収して現代アートの実験場

<sup>8</sup> CRDCは、フランスのアソシエーション法(1901年法)に基づく非営利協会である。

として再生し、2000年にオープンにこぎつけたという。当工場で生産されていたビスケット、ルフェーヴル・ユティルの頭文字LUにちなんで、この施設はリュ・ユニック（「唯一の場所」の意味）と名づけられた。施設の運営は市からCRDCに委託され、CRDCは施設の一部を民間事業者等に貸し出し、賃貸料収入を得ている。

リュ・ユニックでは、工場時代の内装の多くをあえてそのまま残し、それによって古い要素と新しい建築技術の入り交じった独特の雰囲気を演出している。1階ホールは、壁が可動式で、壁を取っ払えば広大な空間の一体的利用が可能。劇場として椅子席で使用すれば550人、コンサートなどで立ち見とする場合は1,500人を収容できる。視察時は「SAFARI」という現代アートの企画展が開催されていた。動物と人間の関係をテーマにした展覧会であり、表現手段は彫刻、絵画、映像などバラエティに富むものだった。

施設内には、アーティストの滞在制作のためのスペース（アーティストインレジデンス機能）があり、他にも託児所やサウナ風呂まで設けられている。レストランは、午前11時から深夜3時まで開いており、多くの若者でにぎわうという。カジュアル・レストランを思わせる内装であったが、安価な料金設定にもかかわらず料理は本格的で、昼食時にはかなりの座席が埋まっていたように思う。

リュ・ユニックの外壁一面には、ナント市民の思い出の品々がタイムカプセルとして保管され、2100年の開封を待っている。このカプセルを開封するのは、思い出を封印した市民自身ではなく、彼らの孫や曾孫の世代になるだろう。



リュ・ユニックのスタンドバー



レストランは利用者が多い



メニューも地物でそろえる。ランチメニュー生牡蠣と鱈のソテーで味も本格的。深夜まで営業し若者に人気がある。





古いビスケットの缶などが飾られている



旧工場（ルフェーベル・ユティール社）のビスケット



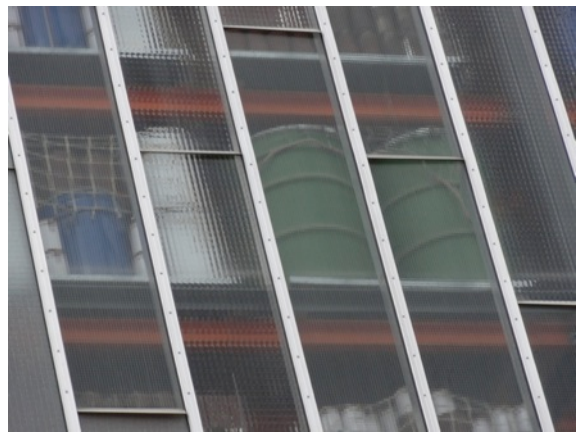
アーティストインレジデンスを行っている



企画展の会場



市民から集めたタイムカプセルを保管している



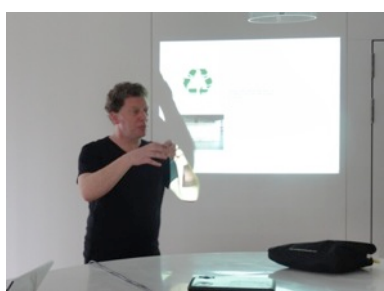
100年保管されるタイムカプセル



### (7) 広域連携の取り組み

ナントの人口は市単独では28万人だが、約50km離れたロワール川河口の都市サン・ナゼールは7万人の人口を擁しており、両市の郊外部を加えた広域都市圏の人口は80万人に達する。現在のナント市が第二次産業から第三次産業を核とする都市へ変貌したのに対し、サン・ナゼール市は造船（高級客船等）、航空産業の集積する工業都市であり、双方を合わせると非常にバランスの取れた産業構造になる。

ナントでは、こうした広域都市圏の連携の取り組みにもアートを活用している。ナントからサン・ナゼールに、そして後者から前者へと交流を生み出すために、両市をつなぐロワール川に沿って、数々のアート作品を設置する「河口プロジェクト (Estuaire)」をビエンナーレ<sup>9</sup>方式で開催し、そのアート・プロジェクトには川俣正ら日本人アーティストも参加している。このプロジェクトでは、住民がロワールの川沿いを歩く中で、芸術と自然を再発見することが目指されている。



### (8) 欧州環境首都に向けて

ナントはまた、2013年の欧州環境首都 (European Green Capital) にも選ばれている。公共交通や緑地面積、ゆっくりと散歩できるまちなか空間等が高く評価された結果だという。EUは環境首都に選ばれた都市に対してさまざまな支援を行っており、ナントではこの資金を活用して、エコロジーとアートを混合したプロジェクトに取り組みたいと考えているようだ。

既述したようにナントはフランスで初めてLRTを導入しており、また、中心市街地の随所にレンタサイクルのポートが設置されるなど、環境にやさしい交通システムに取り組んできた。今後、市内の自動車交通をさらに減らしていくうえで、市が主体となったレンタカー事業や、ロワール川や運河を活用した水上バスの導入等も検討しているとのことであった。



フランスで最初にLRTを導入



接続バスBRT (Bus Rapid Transit)

<sup>9</sup> ビエンナーレとは、2年に1度開催する芸術祭のことである。

## 第4章 大分のまちづくりへのヒント

### 1. まちづくり全体について

今回の視察を通じて得た成果は、今後の大分のまちづくりを考えていくうえで大きなヒントになるものとする。本章では、そうしたヒントについてごく簡単に触れていきたい。最初に、交通まちづくりとアートまちづくりの全般に関わるポイントを示す。

#### (1) 都市計画との融合

交通政策や文化政策を、都市計画と融合することが重要である。フライブルクでは、LRTの延伸と、都市の居住エリアの開発を総合的に進めていた。そうした開発方針を通じて、公共交通と徒歩・自転車で暮らせるまちづくりが目指され、高齢者等に対する福祉対策としても役立っている。

ナントでは、工場地帯であったイル・ド・ナントにアーティストが入り込むことで、彼らに都市の新たな魅力を再発見させることを目指した。そうしたアートの創造性を活かした取り組みを通じて、都市計画のあり方が再考されている。公共交通機関の導入にも先進的であったナントは、これらの活動を通じて欧州環境首都に選定された。

このように、交通・文化政策に加えて福祉・環境政策までもが、都市計画と統合されているといえよう。

これから都心南北軸や県立美術館の整備が進む大分では、都市計画に、交通・文化・福祉・環境政策の視点を融合させ、総合的・整合的な開発を行っていく必要があると感じた。

#### (2) 都市の顔づくり

まちなかの街路に導入されたLRTと、産業遺産を再活用して整備されたアート・デザイン拠点は、昔ながらの景観にマッチしつつ、同時に都市の新たな個性を演出するランドマークとして機能していた。ミュールーズのLRT停留場のデザインがダニエル・ビュランに任されたように、近年では、アーティストが公共交通機関のデザインを担当する事例も多い。

大分都心部には、「大分ならでは」という個性が弱いと指摘されることがあるが、大分駅前や県立美術館の整備にあわせて、まちの新たな顔づくりを行っていく視点が重要ではないだろうか。

#### (3) 明快な長期ビジョン

ストラスブールでは、LRT推進派のトロットマン市長によって最新型のLRTユーロトラムの導入が実現した。ナントでは、文化による都市再生を公約に掲げるエロー市長によって、市予算の相当部分を文化に投じて、地域活性化プロジェクトが進められている。

もちろん、フライブルクのトランジットモール化が、期間限定の社会実験を通じて地元事業者の理解を獲得したように、市民のコンセンサス形成は重要なことは言うまでもない。しかしながら、そうしたプロセスを経たうえで、最終的には自治体トップが明快な指針を示すことが、都市再生の鍵になると痛感した。

大分のまちづくりにあたっては、コンパクトシティや創造都市を目指す、わかりやすい都市ビジョンを市民や県民に対してはっきりと提示することが重要であると考えている。

## 2. 交通まちづくり について

### (1) 公共交通機関のあり方の再検討

わが国では1960年代以降、路面電車の廃止が各地で進んだが、欧米ではまさにこの時期、公共交通をめぐる政策が転換点を迎えようとしており、70年代から、中心部のトランジットモール化やLRTの開業が各都市ではじまった。路面電車の廃止時期が四半世紀ほど早かった分、過度の自動車依存への反省から公共交通の役割を見直す時期も早かったといえる。

欧米のLRT開業ラッシュから約四半世紀を経た今日、わが国でも、交通まちづくりのあり方を改めて考えるべき時期に来ているのではないかと。大分でも、都心南北軸の整備と軌を一にして、今後の公共交通のあり方を再考していくことが重要と考えられる。

### (2) 複合的・多面的できめ細かい総合交通政策

フライブルクでは、公共交通重視のまちづくりを進めるうえで、LRT導入一本槍ではなく、自転車交通の促進、バイパスの整備、バス路線との連携、P&R駐車場整備など、さまざまな交通政策を複合的・多面的に展開している。中心部への自動車乗り入れについても、商業者による搬入・搬出に関しては時間帯やゾーニングによって一部許可するなど、きめ細かい対応を行っている。

大分都心部において公共交通を重視したまちづくりを行う際にも、国道10号や中央通りの交通量を減じるバイパス機能整備や、自転車専用道路の整備など、複合的・多面的な交通政策を推進することが重要であろう。

### (3) 最新技術による課題解決

一口にLRTといっても、鉄輪型より小型で機動性に富むゴムタイヤ型のトランスロールの開発など、世界ではさまざまな技術開発が進展していることが明らかになった。さらに、専用走行路を設けてバスを走らせるBRTなど、より小さな初期投資で導入できるLRT類似のシステムも存在していることがわかった。

大分の交通まちづくりを考えていくうえでは、こうしたさまざまな選択枝の長短も十分検討したうえで、最適な交通システムのあり方を考えていくことが望まれる。



パリのレンタサイクル



フライブルクのカーシェアリング



パーク&ライドの駐車場案内 ストラスブール



歩行者専用エリアも走るボヌのまちなか観光用 VISIO TRAIN 2000 (電気式小型バスと思われる)



1本軌道ゴムタイヤ式の次世代型LRT

### 3. アートまちづくり について

#### (1) 既存資源＋アーティストの創造力

ナントでは、閉鎖された造船所やビスケット工場をアート拠点に再生し、にぎわいの創出や創造的産業の振興、人材育成につなげていた。ツォルフェライン地区でも、閉山した炭坑跡をデザイン産業の拠点に再生した。このように欧州の創造都市では、地域の歴史・資源に思いもよらぬ角度からアプローチして新たな魅力を生み出すうえで、アートやデザインの創造力が十分に発揮されている。

大分県の伝統が「異文化の積極的摂取・融合による固有文化の創造」であること（大分県文化芸術振興基本方針）を踏まえるに、大分においても、既存の文化資源に対して全く新たな視点から切り込み、地域の新しい文化を創造していくことが重要である。

#### (2) 用途混合による相乗効果

ナントでは、工場を転用したオフィスに中小企業、アーティスト双方を入居させ、両者をあえて混在させることで相乗効果を生み、創造的産業の振興や人材育成につなげる戦略を採用していた。

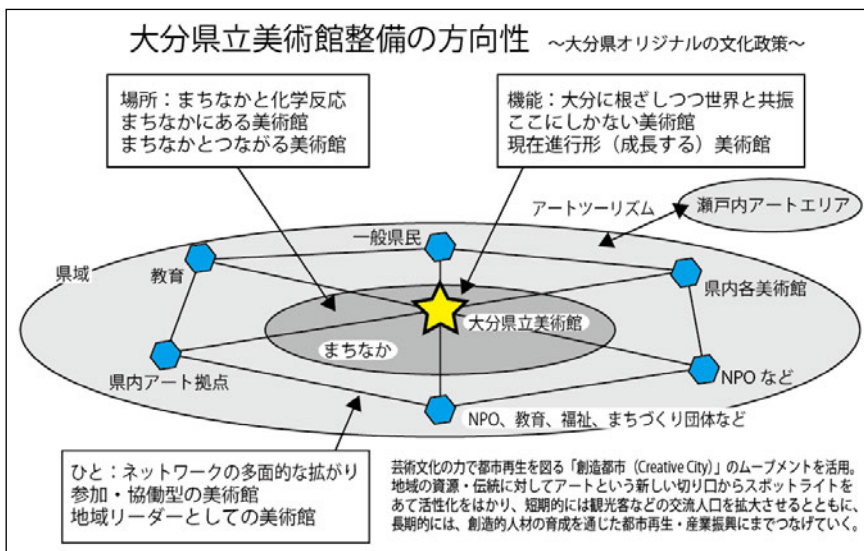
すでに別府でも、アーケード街の空き店舗に、アートや伝統工芸、コミュニティ振興の拠点であるplatformが複数整備され、中心市街地の新たな魅力形成に向けた取り組みをはじめているところである。

大分のまちなかであっても、商店街やオフィスの狭間に、アーティストのアトリエ、ショップなどが混在することで、県立美術館の存在と相まって、まちなか全体により意味での猥雑さ、混沌ゆえの魅力を生み出していける可能性があるのではないかと。

#### (3) 広域連携

ロワール河畔のナント、サン・ナゼールをつないだ芸術祭の開催、人口 500 万人を超えるルール地方全体をエリアとした欧州文化首都プログラム「RUHR.2010」など、ナント、エッセンにおける創造都市のプロジェクトは単一都市にとどまらず、広域連携による「創造地域圏 (Creative Region)」の実現に向けて拡大している。

大分においても、現代芸術フェスティバル「混浴温泉世界」を定期開催する別府市、県立美術館が整備される大分市等が連携することで、別府湾岸をめぐる広域的な創造都市の実現が期待される。さらには、県立美術館が創造都市の交流機能を担うハブとなることで、大分県全体が創造地域圏として活性化していくことも望まれる。



大分経済同友会 2011

提言 県立美術館整備の方向性

～クリエイティブな美術館&都市  
づくりに向けて～ より

# 現代アートで交流人口とまちなか回遊性を増す



2011年9月 大分経済同友会 提言 県立美術館整備の方向性 II より

## 参考資料1 視察スケジュール

### 1. ドイツ経済事情視察①

日 時：2011年7月3日 12:30～16:30  
訪問先：ツォルフライン炭坑 第12立坑、SANA Aビル（ドイツ エッセン）  
対応者：A. R. T. Kultour Rickenbrock 氏、Reinhard 氏

### 2. ドイツ経済事情視察②

日 時：2011年7月4日 13:30～17:30  
訪問先：フライブルク交通(株)、ヴォーバン団地等（ドイツ フライブルク）  
対応者：フライブルク交通株式会社（Freiburger Verkehrs AG）広報担当 Hildebrandt 氏、現地  
コーディネーター 前田成子氏

### 3. フランス経済事情視察①

日 時：2011年7月5日 9:00～12:00  
訪問先：ロール社（Lohr Industrie SA）、ストラスブール市街地等（フランス ストラスブール）  
対応者：ロール社 トランスロール部門責任者（President, Translohr INC）Phillbert d'Hotelans  
氏、欧州三井物産パリ支店（Mitsui & Co. Europe Paris Branch）Philippe Mallet 氏 等

### 4. フランス経済事情視察②

日 時：2011年7月5日 14:30～15:20  
訪問先：ミュールーズ市街地（フランス ミュールーズ）  
対応者：なし（現地視察のみ）

### 5. フランス経済事情視察③

日 時：2011年7月7日 12:30～20:00  
訪問先：リュ・ユニック、イル・ド・ナント等（フランス ナント）  
対応者：ナント市文化顧問（Conseiller culturel de la Ville de Nantes et de Nantes Métropole）  
Jean-Luise Bonnin 氏、アーティスト集団 R\_Collective（Michel Gerson 氏、Laurent  
Moriceau 氏、Beatrice Dacher 氏）等

## 参考資料2 視察参加者名簿

※順不同・敬称略

氏名	役職
団長 小倉 義人	(株)大分銀行 代表取締役会長
小倉 千津代	同夫人
梅林 秀伍	梅林建設(株) 代表取締役社長
山上 博資	大分信用金庫 理事長
山上 喜美子	同夫人
安藤 昭三	大分経済同友会 恒久幹事
遠藤 克己	全日本空輸(株) 大分支店 支店長
尾野 徹	鬼塚電気工事(株) 取締役会長
尾野 文俊	鬼塚電気工事(株) 代表取締役専務
川野 みどり	大分ファミリー(株) 代表取締役社長
小手川 強二	フンドーキン醤油(株) 代表取締役社長
小手川 映子	同夫人
長嶋 敏行	(株)長嶋不動産鑑定事務所 代表取締役
橋本 仁	大分日産自動車(株) 代表取締役社長
馬場 ヒロ子	日本連合警備(株) 代表取締役社長
三浦 宏樹	(株)日本政策投資銀行 大分事務所 所長
水江 浩一	(株)水江商店 代表取締役社長
水江 有美	同子女
宮内 裕和	府内産業(株) 代表取締役社長
添乗員 姫野 妙子	(株)JTB九州 大分支店



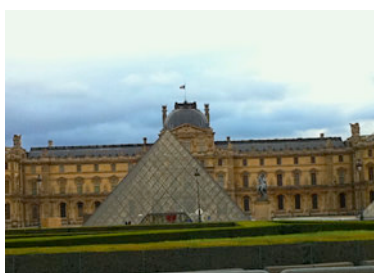
## 参考資料3 主要参考文献

### 1. 交通まちづくり関連

宇都宮浄人 2003『路面電車ルネッサンス』新潮社  
宇都宮浄人・服部重敬 2010『L R T 一次世代型路面電車とまちづくりー』成山堂書店  
大分経済同友会 2010『提言 県都大分の交通体系について』  
資源リサイクル推進協議会編 1997『環境首都フライブルク』中央法規出版  
日本政策投資銀行 2000『L R Tと路面電車の現状について』  
三浦幹男・服部重敬・宇都宮浄人 2008『世界のL R T 環境都市に復権した次世代交通』J T B  
パブリッシング

### 2. アートまちづくり関連

大分経済同友会 2011『提言 県立美術館整備の方向性 ～クリエイティブな美術館&都市づくりに向けて～』  
大分経済同友会 2011『提言 県立美術館整備の方向性 II ～創造都市実現のための処方箋～』  
柏木博 1992『デザインの20世紀』日本放送出版協会  
広域拠点あり方検討委員会 2008『広域行政時代における拠点地域のあり方に関する調査研究報告書』  
国際交流基金 2004『文化による都市の再生 ～欧州の事例から』  
佐々木雅幸 2001『創造都市への挑戦——産業と文化の息づく街へ』岩波書店  
アンドレ・ブルトン 1928 (邦訳 1976)『ナジャ』白水社  
リチャード・フロリダ 2002 (邦訳 2008)『クリエイティブ資本論—新たな経済階級の台頭』ダイヤモンド社  
吉本光宏 2006『アート戦略都市——EU・日本のクリエイティブシティ』鹿島出版会  
吉本光宏 2010「アートを起点とした都市のイノベーションに向けて～国内外のチャレンジから～」  
(名古屋都市センター『アーバン・アドバンス』No.53)



ルーヴル美術館前ガラスのピラミッド



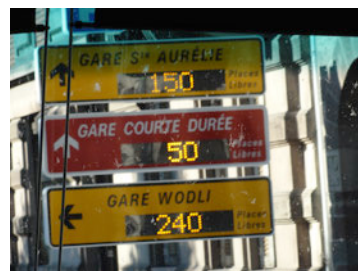
パリ街かどでLiving in the Forestというアートの屋外展示



フランクフルトの巨大アート



ストラスブール中央駅は古い駅舎を卵型のガラスで覆う。アート性の高い駅舎。



パーク&ライドで駐車場案内@ストラスブール



問い合わせ先：大分経済同友会  
〒870-0021 大分市府内町3丁目4-20 大分恒和ビル3F  
電話：097-538-1866 E.mail：doyukai@fat.coara.or.jp