

大分経済同友会

欧州アート・交通まちづくり視察報告書

～創造都市に大分の未来を見る～



平成25年3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 アートまちづくり (Creative Cities)	7
第3章 現代アートの拠点施設	19
第4章 交通まちづくり (Compact Cities)	30
第5章 南蛮文化探訪	38
おわりに	44
参考資料1 視察スケジュール	45
参考資料2 視察参加者名簿	46
参考資料3 主要参考文献	47

はじめに

2012年3月、大分駅の高架化が完了して商業ゾーンを持つ駅施設や駅南駐車場も完成し、まちなかの魅力が増した。今後、駅ビルの大型商業施設と県立美術館が建設され2015年春に完成する。また、中央通りなどを含む都心南北軸整備計画も議論されている。県都大分では、これらの大分駅開業後100年目となる文字通り世紀のプロジェクトが進行している。

大分経済同友会（以下、同友会）では、過去に行った「県都大分のまちづくりビジョンフォーラム」などで明確になった、まちなかの「2核1モール化」「バリアフリーで回遊」「中長期の交通計画」「トランジットモール化」などハードウェアの整備と、ソフトウェアに相当するにぎわいづくりを実現させることを目標として活動を行ってきた。都市には「骨格」「品格」「風格」が必要だといわれる。このため、2010年8月に大分市などへハードウェア整備の「骨格」となる「提言 県都大分の交通体系について」を提出した。また2011年7月には、提言したプランの最終理想型であるトランジットモールが実現されている交通まちづくりの先進地フランス・ドイツへ視察を行い、歩行者と公共交通中心の「交通まちづくり（Compact City）」の必要性を痛感し、大分市の市民意見交換会などで発言を続けている。今後、県都大分の中心部は、郊外の大型ショッピングセンター（SC）と共存や競争をしながら活性化していかなければならない。そのキーワードは、郊外型SCでは実現が難しい文化芸術面での「品格」、歴史に根ざした「風格」であろう。大分県は、都心部に県立美術館を建設する。そこで現代アートを活用してまちのにぎわいを創出し、都市を再生する手法「創造都市（Creative City）」に注目して調査研究を行った。その結果、従来の啓蒙型美術館ではなく、県民が主役となるような創造都市の手法を取り入れた美術館を実現すべく、2011年1月に大分県へ「提言 県立美術館整備の方向性」を提出した。また前述のフランス・ドイツ視察を通じて、提言内容を実現させることの重要性を再認識し、2011年9月に大分県に再度「提言 県立美術館整備の方向性Ⅱ」を提出している。

これからは、計画中の大型整備事業を活かし、シナジー効果により県都大分を活性化させることが重要な最終段階に入った。同友会地域委員会は県都大分のまちづくり目標を実現させるため、2012年4月に再度、先進地であるスペイン・フランスへ視察を行った。

視察結果として、まず南蛮文化＝バスク文化（フランシスコ・ザビエルはバスク人）を体験することができた。ビスケー湾沿いにスペインからフランスに連なるバスク地方は独立心と誇りが高いが、新しいことを積極的に取り入れる先駆的な気概をもっていることが分かった。ビルバオはその好例だった。また、地域の文化として「バル」という食文化形態を生み、流行させている。その本質は、食事にとどまらずコミュニティをも生み出すことにあるようだ。フランスのボルドーでは地方分権により人口が集中し、車による公害問題なども派生した結果、郊外化が進み中心部の空洞化が起こった。その対策として公共交通を整備しトランジットモールなどを実現させることで街の活性化に成功し、2007年には世界遺産に登録された。今ではフランスで第3位の観光都市となっており、その成功理由を調査した。また、ナントでは創造都市実現のノウハウを調査し、現代アートを活かしたにぎわいも体験した。ラ・マシンの巨象には、子どもから大人まで楽しさに呑みこまれてしまう圧倒的に不思議なアートの力を体験した。そして県立美術館の設計に携わる坂茂氏からは、自身の作品であるポンピドゥー・センター・メスの説明を受けることができた。県立美術館は、それ自体が現代アートとして期待できそうだ。

以上の体験を踏まえて、今後の提言活動に活かすため、視察内容を報告書にまとめた。



第1章 視察に向けて

1. 欧州アート・交通まちづくりの意義

大分経済同友会（以下、同友会）ではこれまで、都心南北軸のインフラとして公共交通を重視した交通まちづくりを進めるべきこと（2010年8月）、中心市街地に新たに整備される県立美術館を核に「創造都市」（文化・芸術による都市再生）を目指すべきこと（2011年1月、9月）を行政（大分県、大分市など）に提言してきた。同友会では、こうした調査提言活動の参考とするために、2011年7月にフランス・ドイツ経済事情視察を行い、その成果を報告書にまとめるとともに、提言活動にも活かしてきた。

一方、県都大分では2012年3月にJR大分駅の高架化が完了したところであり、その後3年間で、都心南北軸を中心とするまちなかで、大規模なインフラ（駅前広場、道路など）、施設（駅ビル、県立美術館、複合文化交流施設など）の整備が進展する。こうした変革が進む中で、大分の都心部がにぎわいを取り戻し東九州の中核都市として発展していくためには、活性化策に関するスピード感のある検討と、県民・市民・行政・経済界など多様な主体間における中長期的ビジョンの共有が求められる。同友会としては、こうした取り組みに対して効果的な情報発信を行うべく、アートまちづくり（創造都市）、交通まちづくりに関するさらなる調査研究を行うべく本件視察を企画したものである。



大分駅ビル完成予想図（R九州資料より）



大分市複合文化交流施設ホルトホール大分（大分市ウェブサイトより）



大分県立美術館の模型 坂茂が設計 アトリウムは開閉し街と一体となる



美術館の最上階（大分県資料より）



大分経済同友会が提案した大分都心南北軸プラン VRソフトより（2012年6月10日大分市主催第6回市民意見交換会での発表プラン）
プランや提言書、VRソフトは同友会ウェブサイトよりダウンロードできます <http://www.oita-doyukai.jp/teigen/>

2. アートまちづくり(Creative Cities)

2011年7月の視察では、創造都市の事例調査としてナント（フランス）、ツォルフェライン（ドイツ エッセン）を訪問したが、このうち特にナントの取り組みに視察メンバー同は深い感銘を受けた。しかしながら前回視察では、スケジュールの都合から、ナントに短時間しか滞在することができなかつたため、今回の視察ではナントを再訪し、創造都市実現に向けた同市の取り組みをより詳細に調査することとした。また、同じく創造都市として名前が挙がることの多いビルバオ（スペイン）もあわせて視察することで、多面的な視座から創造都市のあり方を探ることを企図した。

以上のように創造都市の全体像を学ぶと同時に、県都大分の創造都市化に向けて今後の議論をより深め、具体化していくうえで、美術館の先進事例を視察することが重要である。その際、地域活性化には従来型の美術ではなく現代アートが適しているというこれまでの調査から得た知見を踏まえ、現代アートを中心に内外から観光客を集客している美術館を中心に視察先を選定した。具体的には、さきほど視察先として挙げたビルバオ最大の観光資源であるビルバオ・グッゲンハイム美術館、メス（フランス）のポンピドゥー・センター・メス、ナントのリュ・ユニック、ボルドーのCAPC現代美術館、パリのパレ・ド・トーキョーなどである。このうちポンピドゥー・センター・メスは日本人建築家の坂茂が設計したもので、同氏が設計に関わる大分県立美術館のあり方を考えるうえでも参考になるものと期待した。



ツォルフェライン（ドイツ エッセン）



リュ・ユニックとマシン・ド・リル（フランス ナント）



2011年視察

3. 交通まちづくり(Compact Cities)

交通まちづくりについては、フランスではじめてLRT（次世代型路面電車）を導入したナント、古都の景観保全を図るために架線を用いない新型のLRTを導入したボルドー、都市再生を図る中で新空港や地下鉄とともにLRTを導入したビルバオを視察することにした。

実は、これらの都市はアートまちづくりの視察先とも重複している。LRTをはじめとする新型の公共交通機関はデザイン性にも優れており都市を象徴するアイコンとなること、公共交通を重視して再編された都市空間は景観的にも美しいことを思えば、アートまちづくりと交通まちづくりが互いに重なり合うのはごく自然な出来事かもしれない。



フランスではじめてLRTを導入したナント



古都の景観保全を図るために架線レスのLRTを導入したボルドー



都市再生を図る中でLRTを導入したビルバオ

4. 南蛮文化探訪

今回の視察では、アートまちづくり、交通まちづくりに加えて、現代の南蛮文化を実体験することも目的に据えた。地域の歴史文化に関する調査という点では、広い意味では創造都市事例調査の一環ということもできよう。

都心南北軸や県立美術館の整備に際しては、「大分らしさ」をいかに表現するかが重要な課題となっている。そうした問いに対して、「南蛮文化」を前面に出すべきとの意見も聞かれるところである。一方、同友会地域委員会の議論では「大分らしさ」を「異文化を積極的に吸収し、自らの文化を創造する進取の精神」¹と、もう少し広義に捉えている。そうした精神に由来する「多様性」「異文化受容」の具体的な顕れの一つが、大友宗麟時代の南蛮文化であるが、その他にも、小藩分立の江戸時代に各地で栄えた多彩な文化や、新産都以来の企業誘致・産業集積の歴史もまた「大分らしさ」の一環といえよう。

ゆえに、南蛮文化を「かたち」だけ取り入れるのではなく、「多様性」「異文化受容」という原点に立ち帰って考えれば、大分に残る宗麟時代の遺跡や遺物だけではなく、現代の「生きている南蛮文化」からも学ぶ必要があるものとする。

大分にキリスト教を伝えた宣教師フランシスコ・ザビエルはバスク地方の出身である。ザビエルが所属したイエズス会の創立者にして、ザビエルの盟友でもあったイグナティウス・デ・ロヨラもまた、バスク人であった。バスク地方とは、ピレネー山脈の麓に位置し、スペイン、フランス両国にまたがる地域であり、独自の言語、文化を持つことで知られる。このバスク地方最大の都市が、他ならぬビルバオである。

このため今次視察では、ビルバオを起点にサン・セバスティアン（スペイン）、バイヨンヌ（フランス）などバスク地方の諸都市を巡り、現代における南蛮文化のありようを視察することとした。



大分の南蛮時代のイメージを定着させた、大分文化会館の緞帳
(高山辰雄) 1966年



日本に來航した航路を背にした
フランシスコ・ザビエル像
(佐藤忠良・大分市大手公園)

¹ 大分県における文化芸術のあり方の指針たる大分県文化芸術振興基本方針も、「大分らしさ」を「異文化を積極的に摂取・融合し、固有の文化を創造する進取の精神」としている。

5. 多様な主体による体験の共有

今回の視察には、BEPPU PROJECTの山出代表理事らにも参加をいただいた。BEPPU PROJECTは、別府を拠点にアートによるまちづくりを行っているNPO法人であり、そのアート界における国際的ネットワークを通じて視察先のセッティングにもご協力をいただいている。また、訪欧前の事前勉強会でも、BEPPU PROJECTの紹介で三菱UFJリサーチ&コンサルティング(株) 芸術・文化政策センター長の太下義之氏をお招きし、欧州の創造都市についてご教示をいただいた。

また、視察行程の一部(ナント、メス)には大分県の広瀬知事にも個人的に参加をいただいた。同友会として、アートをキーワードに文化・教育・産業・観光・市民活動を多面的・複層的に活性化させるナント市の活動や、坂茂の設計するポンピドゥー・センター・メスを見てもらうことは、県立美術館整備を契機とした大分の活性化を考えるうえで、必ずや参考になるものと考えたためである。

以上のような背景から、今回の視察には産学官民という多彩なメンバーが参加することになった。創造都市を実現していくうえでは、県民・市民、NPO、大学、行政、経済界などの地域を構成する多様な主体が互いに問題意識を共有し、地域の将来ビジョンについて議論を重ねていくことが不可欠といえる。今回の視察を通して得た経験・知見が、今後の大分のまちづくり、地域づくりを考えるうえでの一助となれば幸いである。



ナント市役所 カリヌス・ダニエル助役(国際担当)とジャンルイ・ボナン文化顧問らと交流

第2章 アートまちづくり(Creative Cities)

1. 創造都市とは何か

創造都市 (Creative City) というコンセプトについては、前回視察の報告書 (大分経済同友会 2011a) でも詳しく紹介している。このため当報告書では、ごく簡単な説明にとどめることとした。

佐々木 2001 によれば、創造都市とは「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」のことである。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。

前回の欧州視察では、このうちナントと、エッセンのツォルフェライン地区を訪れたところである。今次視察では、新たな視察地としてビルバオを選ぶとともに、ナントを再訪することとした。ビルバオを視察先としたのは、ビルバオ・グッゲンハイム美術館が地域活性化の核となっており、加えてこの美術館の顧客満足度やリピート率が極めて高いとの調査結果を聞いたがためである。このため、県立美術館のあり方を考察するうえでの参考にしたと考えた。

一方で、グッゲンハイム美術館の効果 (グッゲンハイム効果と呼ばれる) に注目が集まる結果、ビッグネームの美術館の誘致に依存したハコモノ主義に過ぎないのではないかとの批判的言説も聞かれるところである。同友会としては、毀誉褒貶の激しいグッゲンハイム効果について実地に見聞することを企図した。

創造都市の代表格であるナントは、その取り組みが極めて多岐にわたっており、前回の視察だけではその全貌を明らかにすることができなかった。そのため、今回の視察ではナント市役所や都市計画公社SAMOAへの訪問・ヒアリングを通じて、ナントの都市再生ビジョンをよりつぶさに把握したいとの思いがあった。また、ナントはフランスではじめてLRTを導入するなど交通まちづくりの面でも重要な都市でもあることから、今次視察ではLRTやBRTなど公共交通の状況についても視察を行うこととした。

こうした視察の中から浮かび上がってきたのは、ビルバオとナントが幾つかの点で共通性を持つ一方で、極めて対照的な側面を有しているという点である。共通面としては、前述のように、両都市とも従前の基幹産業であった重工業の衰退の中から、アートや文化の重視、第二次産業から第三次産業への転換を目的に都市再生を推進していったことが挙げられる。創造都市政策を推進するかたわら、公共交通の比重を高めるべく、LRTの導入など交通インフラの再構築を並行させた点も共通する。

その一方、対照的な面としては、ビルバオが大規模再開発を中心としたハード重視の都市再生戦略を採用したのに対して、ナントでは既存建築物のコンバージョン (用途転換) を多用し、ハードよりもソフト、企業誘致よりも人材誘致を重視したことが挙げられる。一口に創造都市といっても、その姿は多様であることが分かった。

2. ナント(フランス)

(1) ジュール・ヴェルヌの見た夢

ナントは、『月世界旅行』『十五少年漂流記』『海底二万里』『八十日間世界一周』などの著作で知られるSF作家ジュール・ヴェルヌの生まれ故郷であり、市内を流れるロワール川に面した高台にはジュール・ヴェルヌ博物館という瀟洒な博物館がある。博物館としてはごく小規模だが、テーマ別に分かれた11の陳列室に、ヴェルヌの小説やポスター、作中に登場する乗物の模型などが展示されており、子どもの頃にヴェルヌの作品に親しんだ者であれば一見の価値がある。

しかし、視察目的に照らしてそれ以上に重要であったのは、博物館の建つ高台から眺めたイル・ド・ナント(ナント島)の風景であった。なぜならば、かつて造船所が集積する工場地帯であったこのロワール川の中州地区では今や、ヴェルヌが小説の中で想像/創造した夢と科学の世界が現実のものとなっているからである。



ジュール・ヴェルヌ博物館



子ども時代の夢を思い出す展示



十五少年漂流記に見入る子ども達

(2) 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人口28万人の都市。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である。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、造船業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。このため、どうすれば失業者が仕事を得ることができるか、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年に市長に当選する。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年に、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」として甦ったという。

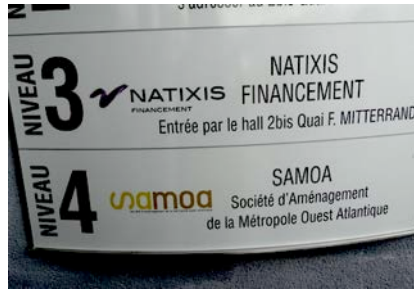
同友会は前回視察においても、ボナン文化顧問にお会いしてナントの文化政策について話を伺う機会を得たが、今回の視察ではナント市役所などを訪問し、創造都市ナントの全貌をより詳しく把握したいと考えた。ナント市役所への表敬訪問では、エロー市長にこそ会えなかったものの、国際交流を担当するカリーヌ・ダニエル助役に歓迎いただいた。その場で再会したボナン顧問に連れられて、視察団はナントのさまざまなプロジェクトを見学しながら、その詳細についてレクチャーを受けることができた。

後述するマシン・ド・リルやリュ・ユニックなど個々の施設もたいへん興味深いものであったが、創造都市の拠点として甦ったイル・ド・ナントの再開発を担当するSAMOAから、同地区の開発構想の全体像を伺うことができたのはたいへん貴重な機会であった。SAMOAの正式名称は西アトランティック都市計画公社(Société d'Aménagement de la Métropole Ouest Atlantique)で、ナント・メトロポール(都市共同体)、ナント市などが出資する公的企業である。現地にあるSAMOAの事務所では、起業部門の責任者であるヴェラ・ル・ソー氏(企業家、銀行、アーティストの連携を担当)、不動産部門を担当するオリビエ・キャメロン氏からイル・ド・ナント開発の概要について説明を受けた。また、SAMOAのゼネラル・マネージャーであるジャン・リュック・シャルル氏とも挨拶をする機会を得た。SAMOAの組織図ではシャルル氏はナンバー2の地位にあるが、その上司(president)はエロー市長が兼務しており、シャルル氏が事実上のSAMOA経営トップといえる。

余談だが、訪欧前にナント市訪問の日程調整を行った際、エロー市長は選挙で多忙で会えないとの話であったが、この選挙というのはナント市長選ではなくフランス大統領選であったことが、現地を訪ねて判明した。同友会が視察を行った当時、フランス国内では大統領選が佳境に入っていたが、エロー市長は社会党のフランソワ・オランド候補の有力な支持者であったのだ。現地では、オランド大統領が誕生した場合、エロー市長は文化大臣か首相に指名される可能性が高いという下馬評が流れていた。そのように聞いてはいたものの、帰国後に、エロー氏が実際にフランス国首相に就任したとの報道に接したおりににはさすがに驚かされた。



ナント市文化顧問 ジャンルイ・ボナン氏



SAMOA (西アトランティック都市計画公社) でヒアリング



(3) イル・ド・ナント開発

すでに述べたように、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・ナント全体の再開発を計画して2003～04年頃に工場跡を買収し、この地区を創造的産業の集積する「クリエイション地区」(Quartier de la Création、英語パンフレットではThe Creative Arts District)として再開発を進めてきた。

市は当初、この地区にバイオ・インダストリーの誘致を構想したが、その後に建築、デザイン、アート、弁護士事務所などを集積させる方向へ方針転換を図った。クリエイション地区は、新しいかたちの仕事・活動をつくりだすことを目指す。このため、アーティスト、研究者、学生、企業家たちから構成される新たな発展のためのグループづくりを促進するとともに、域内からだけではなく、国際的な広がりを持って人材を集積させている。SAMOAの説明によれば、クリエイション地区には現在、ペイ・ドゥ・ラ・ロワール地域圏の全雇用の3.6%、全事業所の4%が集中しているという。

この地区には、ナント裁判所、ナント建築大学など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といえる。さらに、公園を整備して、市民にとって居心地のよい空間をつくることも目指された。都市開発というと、どのようなハコモノをつくるかから話がはじまりがちだが、ナントでは、柔軟性を持った都市開発を重視する。計画が進展するにつれて、実態に合わせて計画自体も変わっていくフレキシブルな開発を目指しているのだ。



2011年視察した工場の再利用 一般ベンチャー企業とクリエイターを同じ区画で活動させシナジー効果を狙う レンタルオフィスは各種サイズが用意されている

(4) 進化するアルストム・ホール

クリエイション地区内には、高等教育機関としてナント建築大学やグラフィック・アートの学校が立地している。さらに2014年には、国立ナント美術学校(ESBANM)が、手狭になった市内の旧施設から、同地区内にあるアルストム・ホール(Halles Alstom)に移転してくる。アルストム・ホールはアルストム社(鉄道車両、造船メーカー)の旧造船工場をコンバージョン(用途転換)した施設であり、前回視察時には、一部を改装してアーティストのアトリエやベンチャー企業のオフィスとして活用されていた。

ナントが都市再生を図るにつれて、人口が増加して人口密度が高まり、旧市街地の家賃が上昇した結果、アーティストの居場所が市街地からなくなっていった(いわゆるジェントリフィケーション)。このためナント市では、イル・ド・ナントの工場跡地にアーティストの制作の場を確保することにした。アーティストのアトリエは、一般的にそれほど広いスペースを必要としないため、工場の古い工房はそのまま再利用できる。重要なことは、アルストム・ホールを5年間にわたってアーティストたちに安価にレンタルして、彼らの間の交流を活性化することであり、そのためには複雑な構造の建築物は不要という結論に至ったのだ。さらに、同じ施設にアーティストに加えて中小企業の企業家も入居させることで、両者の対話が進み、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う相乗効果を狙った。

当初5年間のレンタル期間が終了したアルストム・ホールは、2014~16年にかけて、美術学校を入居させるための改修工事に入る。工事期間中、入居アーティストたちの居場所がなくなるため、屋内型ゴーカート場(Karting)跡に、アーティストのアトリエや企業家のオフィスを40戸ほど用意した。古い建物の内部を可動壁によるモジュールを用いて間仕切り、XS、S、M、L、XL、XXL(12~72㎡)という6タイプの部屋を提供する。賃料は市況の1/4程度の価格で貸し出しており、現在40組のアーティストや企業が使用しているが、入居の申込は100件ほど寄せられている。フランスにはアーティスト、クリエイターが大勢いるため、入居希望者の確保には事欠かない。こうした施設は、SAMOAが工事を行って貸し出しているが、もともとの建築費が安いので、赤字にはなっていないという。

改修後のアルストム・ホールで最大の面積を占めるのが、国立ナント美術学校であり、その他に研究施設や、経済活動のための施設、アーティストのアトリエ、広告会社、クリエイティブ部門の不動産会社、大学の施設、レストランなどが入居する。美術学校の移転により、さらなる相乗効果の発揮が期待される場所である。

ちなみに、美術学校の卒業生の8割はアーティストになるわけではない。グラフィック・アートやデザインを手がける会社に就職する学生もいるし、窓枠や水道管をつくる普通の会社に就職する学生も多い。そうしたクラシックな会社で、いかにしてデザインの技能を活かせるかが、美術学校の教育では重要だという。

(5) クリエイション地区の産業集積

クリエイション地区に立地するその他の施設を概観していきたい。バナナ倉庫(Hangar a Bananes)は、バー、レストラン、展示スペースを備えたにぎわい施設である。2011年にオープンしたLa Fabriqueには、音楽スタジオなどが入っている。実は、開発がはじまった当初は、こうしたアート系の建物を建てる予定はなかったそうだが、ロワール川を舞台にした芸術祭である河口プロジェクト(Estuaire)のアートディレクターの提案で、こうした機能も導入されることになった。こうした変更の背景には、プロジェクトの進行にあわせて土地利用のあり方を柔軟に見直していける都市計画の存在がある。

2005年にオープンしたLe Rhuysは初期の開発事例で、地方紙のウェストフランスやラジオフランスが入居する。2009年オープンのMannyにはバリのデザイン会社が誘致された。こうした会社が立地することで、クリエイション地区をデザインの本拠地にしようというコンセプトである。このビルの壁は「Air」というアート作品になっている。金属製のメッシュで覆われた壁面は鳥の巣を思わせる構造となっており、金属同士が触れ合うことで鳥の鳴き声のような音を発する。

その他にも、事務棟のEureka、弁護士事務所を集積させたEhundura、建築関係の事務所を集めたIle Rougeなどがある。クリエイション地区になぜ弁護士事務所が必要かといえば、アートをはじめとする創造的産業には著作権管理が不可欠だからである。

このように、創造都市に関わるすべての機能が近隣にまとまることで、大学、アーティスト、企業などさまざまな分野が協力しやすい体制を築いている。高等教育、創造的産業、都市計画が密接につながり、経済成長の可能性と文化的な必要性を不断にフィードバックさせながら、クリエイション地区の開発は進められている。この

ためSAMOAは、地区の都市計画だけではなく、経済活動もサポートしている。事務棟のEurekaはインフォメーション・センター、資料保管の機能を持ち、起業のための情報収集がこの施設で可能となる。SAMOAはまた、企業と他セクターの仲介役も務め、プロジェクト・メイキングのメソッドを企業家に提供している。

学生と企業をマッチングすることも行っている。たとえば、若いデザイナーがつくったプラスチック製品の試作品を、SAMOA主催の展示会に陳列した。その後、商品企画が経済的に成り立つか、コストダウンが可能かを試算し、フランスで商品化したいというデザイナー側の要望を容れて、国内のプラスチック関連企業とマッチングさせている。その成果を受けて、製品は世界的な展示会にも出品された。

SAMOAはまた、域内はもちろん国内外に存在するさまざまなプロジェクトの情報を収集・発信する役割も担う。ナントは、アムステルダム、ベルリン、ミラノ、バルセロナ、タンペレ(フィンランド)とECIA(European Creative Industries Alliance)というネットワークを構築し、さまざまなプロジェクトを共同で進めていこうとしている。ナントは、全欧州的な視野を持って大都市にも引けを取らずに活動し、アーティストを巻きこみながら経済開発を進めているのだ。



2009年オープン of Mannyにはパリのデザイン会社が誘致
ビルの壁は「Air」というアート作品になっており金属製のメッシュで覆われた壁面は鳥の巣を思わせる構造で、金属同士が触れ合うことで鳥の鳴き声のような音を発する

弁護士を集積させた Maison de l'Avocat



クリエイション地区の建築をはじめ、レンタサイクルやカフェなども個性的でアートな雰囲気があり魅力的

(6) マシン・ド・リル

マシン・ド・リル（島の機械たち）もまた、クリエイション地区の旧造船所をアート拠点にコンバージョンした施設だ。ただし、アルストム・ホールなどのテナントビルと異なり、マシン・ド・リルは巨大なアトリエ、ギャラリーを備えた一大集客施設である。

巨大な絡繰り仕掛けを駆使して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るロワイヤル・ドゥ・リュクス劇団と、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・マシンは、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のだ。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。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。



マシン・ド・リルのポスター
すべての施設や作品はジュール・ヴェルヌ時代のレトロ感で統一されている



造船所跡地を利活用、中央通路の左側がギャラリー、右側がアトリエ



巨象は全高12m、重量50t
島内を巡るライドツアーが大人気



ロワイヤル・ドゥ・リュクス劇団時代、街中を使ったスペクタクルアート「スルタンの象と少女」で製作され大人気となった 巨象に乗り込むには飛行機のタラップを使用、ツアー気分を盛り上げる 巨象は建設用重機を転用したような駆動装置と鼻や足（目も）などを動かす油圧装置をコンピューターで制御している ジュール・ヴェルヌの小説からヒントを得て作られた絵本「スルタンの象 ～それから大きい小さい女の子の話～」という絵本の結末の延長で、まちなかを舞台として巨象と女の子の繰り広げる大道芸を各都市で行った



昔、子ども時代に誰もが夢で見たことのある圧倒的に巨大な存在（=象）がレトロ感あふれる実物として体験できる 鼻からは水を吹きながら・・・理屈を超越し誰もが笑顔になってしまうアートの魅力を体験した

ギャラリーには制作途中の作品群が展示されている。前回視察時は、当時制作中であったアート作品／アトラクション「海中世界のメリーゴーラウンド (Le Carrousel des Mondes Marins)」を構成する魚たちのオブジェが多数陳列され、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、鳥賊など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。

このメリーゴーラウンドは2012年6月開業予定であり、今回視察時には、マシン・ド・リルの片隅にその巨大な姿を現していた。このため、メリーゴーラウンドを構成するオブジェ群はギャラリーから消え、代わって展示の中心となっていたのは「鷺の木 (L'Arbre aux Hérons)」の大型模型である。「鷺の木」は直径50m、高さ34mに及ぶ巨大な樹木型の構造物である。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。中にはレストランも設けられ、枝には本物の植物が植えられ、やがて「鷺の木」全体を本物の緑がびっしりと覆っていく。樹木の頂上には巨大な鷺の絡繰りがとまっていたり、吊された駕籠の中に観客が乗ると、街を見渡せる高さまで羽ばたきながら上昇する。構想段階ということで前回視察時は小型の模型しかつくられていなかった「鷺の木」だが、今回訪れたときには、樹上に羽ばたく鷺の巨大模型が試作されていた。この他に、巨大な芋虫や蟻などの昆虫類の機械仕掛けが多数展示されていた。

「鷺の木」を構想したアーティストは、その設計に際して作品が荷重に耐えられるかどうかをエアバス社のデザイナーに相談したという。アーティストと企業のコラボレーションの一例といえよう。また「鷺の木」にどのような樹種の植物を植えるかについては、市の緑化課と共同研究して選定を行った。

他にもラ・マシンでは、世界各地でさまざまなアートプロジェクトを実施している。「植物の遠征」という作品は、植物を積んだ風船が空を飛んで異国の街に降り、そこで庭園をつくっていくというコンセプトのパフォーマンスアートで、音楽家とコラボして植物に音楽を聴かせるといった催しを行う。こうしたアートに接することで、地域住民が植物を育てる契機ともなり、想像力の輪が広がって環境問題にもテーマがつかっていく。「機械協奏曲」という廃棄物利用の楽器を用いたパフォーマンスもある。アーティストが廃棄物を材料にして日中に楽器を制作してリハーサルを行い、夜には市民を集めてコンサートを行うという作品である。地元のアマチュア・ミュージシャンとのコラボも行っているという。

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考えたナントは、市民の日常にアートが入りこみ、街の雰囲気をつくりあげていくことを目指している。そのことを体感すべく、私たち視察団は全員でナントの巨象に乗りこみ、その大きな背中の上からイル・ド・ナントの全景を見渡した。あたかもジュール・ヴェルヌの小説の登場人物になったような気持ちで、私たちは、創造都市ナントの来し方行く末を眺望する視座を得ることができたように思う。



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



メリーゴーラウンドを構成するオブジェ

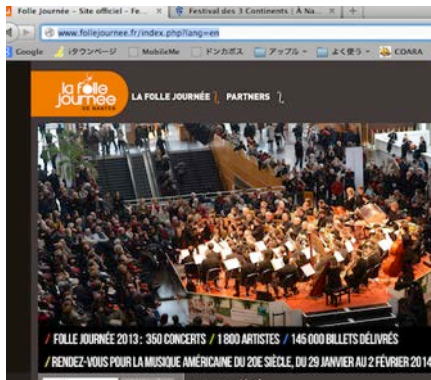


「鷺の木 (L'Arbre aux Hérons)」の大型模型 完成すると直径50m、高さ34mに及ぶ巨大な樹木型のアート作品となる

(7) 若者をアートに誘う

ナントでは、若者を伝統的な芸術に呼びよせる仕掛けづくりも重視しているようだ。たとえば、オペラの客層の多くは高齢者で、彼らは毎年同じオペラを予約して聴きに来る。このため、ナントではオペラの座席数の1割を若者用に確保するようにした。若者用の座席は極めて安価に提供しており、はじめて聴きに来る若者は通常料金の1割、第2段階は2割、第3段階は3割といった具合に設定することで、彼らにオペラの魅力を知ってもらおうと努めている。また、若者には本番だけではなく、リハーサルも観覧可能な仕組みにしている。

1995年に誕生したナント発祥のクラシック音楽祭であるラ・フォル・ジュルネ（熱狂の日）も、若い人々を伝統芸術に近づけるための仕掛けといえる。そのコンセプトは「コンサートに来たことがない人をコンサートに」。この音楽祭では毎年、テーマとなる作曲家を決めて、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た。たとえば、若者のロック・バンドを呼んで、バッハやベートーヴェンを演奏してもらうといった試みを行っている。そうした楽曲をどのようにロックにアレンジするかを、クラシックの音楽家がバンド・メンバーと一緒に考えているという。



ラ・フォル・ジュルネのコンサートはまちなかの至る所で開催。写真は元家畜市場だった建物を改修しイベント会場に整備したラ・ヴィレット大ホール



ナント三大陸映画祭 1979年からアジア・アフリカ・ラテンアメリカの三大洲の作品に特化して映画祭が毎年開催されている



ナント市内で開催されていたR_Collectiveの展覧会

(8) 創造都市の人的ネットワーク

今回の視察では、ボナン顧問に加えてR_Collectiveの面々とも再会することができた。R_Collectiveは、ベアトリス・ダッシャー、ミシェル・ギャルソン、ローラン・モリソーから構成されるアーティスト集団で、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各地で作品を制作している。こうした営みを通じて、ナントの豊かさを対外的に情報発信すると同時に、海外で制作した作品をナントに持ち帰って展示することでその土地の情報をフランス国内で発信している。

彼らによれば、ナントにアーティストが集まるのは、美術学校の卒業生に1年間住居を提供するなど、この都市が歴史的にアーティストを厚遇してきたからだという。こうした経緯から、各地からナントにアーティストが集まり、その居心地のよさゆえに、彼らの多くはそこに定住するようになったのだ。

ナント視察の最後に、視察団の面々はこのR_Collectiveの展覧会に招かれた。ウェブサイト制作会社がメセナの一環として提供した資金をもとに、彼らが制作した3作品を展示する催しである。近隣の建築事務所を借りて開かれた小規模なものであったが、当日が展覧会初日でオープニング・レセプションの最中であり、会場は仲間のクリエイターたちで非常ににぎわっていた。いつもどこかで何かの催しがあり、そこに多様な人々が出かけていって活気が生まれる。ナントのそうしたクリエイティブな環境の一端を窺い知るうえで、興味深い展覧会であった。こうした創造的階層(Creative Class)の人々からなるコミュニティの厚みが、ナントの強みの本質ではないかと思う。

R_Collectiveは、別府で制作を行った際、BEPPU PROJECTや市民の手で制作環境をたいへんよく整えてもらい、アーティストの受入体制がしっかりしていると評価したという。このため、R_Collectiveのメンバーは別府の大ファンとなって、行く先々の世界各地で別府をPRしているという。先日はロッテルダムで別府のことを話したそうだ。ナントの有する創造都市の人的ネットワークは市内で完結することなく、世界各地に拡大している。大分県もまた、その一端につながっていることを実感した瞬間であった。



BEPPU PROJECT 山出代表とボナン氏

3. ビルバオ(スペイン)

(1) ビルバオ・メトロポリ 30 とビルバオ・リア 2000

ビルバオはスペイン北部のネルビオン川河畔にある都市で人口は 35 万人、バスク州ビスカヤ県の県庁所在地である。ビルバオの街は、ビスケー湾からネルビオン川を遡上した場所に位置し、蛇行する川に抱えこまれるように新市街地が鎮座する。ビスケー湾に近いことから港湾都市として栄えたビルバオでは、19 世紀以降に鉄鋼や造船が発達した。河畔には数多くの製鉄所が集積し、スペイン有数の豊かな街であったが、1970～80 年代に重工業は衰退していった。現在ビルバオ・グッゲンハイム美術館が立地する地域も以前は、工場やそこで働く労働者の住宅が立地していたが、不況によりスラム化していたという。

こうしたスラム化した都市の再生を図るべく、ビルバオ全体のビジネスモデルを変えていこうとする取り組みがはじまった。1989 年に策定されたビルバオ大都市圏活性化戦略プランは、ビルバオの都市再生に向けて、中心市街地の再開発、文化施設の整備、公共交通インフラの整備など数多くの大型プロジェクトを構想している。

この戦略プランの推進に際して、中心的役割を担ったのが、ビルバオ・メトロポリ 30 とビルバオ・リア 2000 という二つの組織である。メトロポリ 30 は 1991 年に設立された協会組織で、バスク州、ビスカヤ県、ビルバオ市といった公共セクターに加えて、地元の銀行、企業、経済団体、大学などが参画。この組織は、ビルバオの長期的な未来像を考えるシンクタンクとして機能した。参加者自らが経済的な投資とその回収を図ることが目的ではなく、そうした経済性は一度脇に置いたうえで、また、選挙にも惑わされることなく、10～15 年という長期スパンで、市民のためになるビルバオの未来を考えていくことを目的としている。メトロポリ 30 のコンセプトは「教育（学校教育だけではなく、市民の啓蒙を含む）」「インフラ」「文化が起爆剤」「荒廃した都市の再生」「環境配慮」「ソーシャルな役割を担うこと」などである。

メトロポリ 30 がそうした調査提言・広報を主眼とする組織であるのに対して、実際のプロジェクト推進を担当するのが、リア 2000 である。リア 2000 は、政府系の共同出資会社で、中央政府の行政機関、バスク州、ビスカヤ県、ビルバオ市、公共事業関係機関（土地公社、港湾局、鉄道）などが参加している。会社組織ではあるが、利益追求を目的には掲げていない。当社は、スラム化した工場地帯をクリアランスして、そこに新しい価値を付与して民間などに売却していく。さらに、そこから得た利益をもとに、交通インフラの整備など、さまざまな事業を実施している。メトロポリ 30 とリア 2000 の関係は、前者が指針を策定し、後者がそれを実行するというものである。

(2) 中心市街地の再開発と文化施設の整備

ビルバオ大都市圏活性化戦略プランに掲げられたプロジェクトのうち、視察団が実見したものを幾つか見ていきたい。

ビルバオの中心部に位置するアバンドイバラ地区の広さは 35 万㎡であり、以前は港湾施設、コンテナ用の鉄道駅、造船所などがあった場所とのことであるが、再開発の進展により地区の風景は一変していた。地区のマスタープランを担当したのは、アルゼンチン出身の建築家シーザー・ペリ。ペトロナスツインタワー（クアラルンプール）など、世界各地で超高層ビルの設計を手がけている建築家である。ペリのプランに従って、この地区にはオフィスビル、ショッピング&レジャーセンター、ホテル、住宅地、公園緑地などが整備された。

オフィスビルとしては、2011 年末に再生可能エネルギー専門の電力会社イベルドロウラの本社ビルが、ペリの設計によりオープンした。中低層ビルが多いビルバオ市街地では群を抜く高層建築で、市街地のどこからでも見える高さを誇る。都市景観としてどうなのかという印象を受ける一方で、こうしたビルが建つことがビルバオの都市再生の勢いの証でもあったと感じた。ショッピング&レジャーセンターのスピアルテ・モールは、米国ポストモダン建築の巨匠ロバート・スターンの設計である。また、シェラトン・ビルバオ・ホテル（現在はメリア・ビルバオ・ホテル）の設計は、メキシコ人建築家リカルド・レゴレッタが手がけたという。地区内に建てられた集合住宅も、それぞれが斬新なデザインを主張しあっている。

このアバンドイバラ地区の西側に建てられたエウスカルドゥーナは、造船所跡地に 1999 年に開館した複合文化施設で、国際会議場とコンサートホールから構成される。スペイン人建築家のマリア・ドロレス・パラシオスとフェデリコ・ソリアノが設計したこのホールは、かつてこの地にあったエウスカルドゥーナ造船所が最後に建

造した船舶をモチーフとしているとのことで、赤錆に覆われた大型船を彷彿とさせる巨大な外壁が、重厚感を漂わせている。

アバンドイバラ地区の東側にはビルバオ・グッゲンハイム美術館が位置し、そこからさらに数百m東にあるウルピタルテ地区には、磯崎ゲートが聳えている。その名のとおおり、設計者は大分県出身の世界的建築家、磯崎新である。22階建てのツインタワーは、さながらビルバオ新市街地へのゲート。もっとも、磯崎ゲートとはこの二棟のビルを指すだけでなく、ツインタワーと連結して周囲に広がる複数の中低層建築も含むエリア全体が磯崎ゲートと呼ばれるらしい。これらの中には、古い建物の遺構の一部を取りこんだ建物も存在するなど、複雑な構造となっているようだ。この磯崎ゲートの前にスピスリ橋という特徴的な橋が架かっている。ネルビオン川の兩岸をつなぐ歩行者専用の橋である。スペインの建築家サンティアゴ・カラトラバが設計したこの橋梁は、円弧を描くデザインが極めて美しく、磯崎ゲートを背景にスピスリ橋を写した構図は、現在のビルバオを代表する風景の一つとなっている。

(3) 公共交通インフラの整備

ビルバオでは、都市の再開発と同時に、公共交通機関の整備も図られた。ビルバオ中心部から9kmに位置するロユ空港（新ビルバオ空港）は、2000年にターミナルが完成した。ターミナルを設計したのは、スピスリ橋と同じカラトラバである。鳥が翼を上げて飛び立つ瞬間を凍結させたかのような美しいデザインであり、なるほど同じ建築家の作品だと納得できる仕上がりである。

ビルバオでは、市街地と郊外を結ぶ地下鉄も建設されており、1995年に一部が開通している。地下鉄の駅舎や、地上にあるガラス張りの地下鉄エントランスのデザインは、英国人建築家ノーマン・フォスターの手になる。ちなみにフォスターは、前回視察で訪れたエッセンのツォルフェライン地区でも、主要施設の設計に携わっていた。2002年に開通したLRTについては、後述する。



ロユ空港（新ビルバオ空港）最近のガラス多用の空港建築とはひと味違う独創的で美しいまるで彫刻のような空港ビル 設計はスペインのサンティアゴ・カラトラバ

エウスカルドゥーナ造船所跡地の複合文化施設（国際会議場とコンサートホール）



アバンドイバラ地区の再開発、LRTやグッゲンハイム美術館、イベルドロラ社の高層建築などが建つ



スピスリ橋とツインタワーからなる磯崎ゲート 低層部は昔の建築外壁を残し都市の記憶をとどめている（大分駅ビル周辺整備もかつて磯崎氏のツインタワー構想の提案が存在した）

地下鉄エントランスはハイテク建築で有名なノーマン・フォスターの設計

(4) ビルバオの魅力

以上のようにビルバオは 1990 年代以降、ネルビオン川に囲まれたかつての工場地帯を、新市街地として大規模に再開発することで都市再生を図った。その成果については、後述するビルバオ・グッゲンハイム美術館がもたらした経済波及効果、いわゆるグッゲンハイム効果として言及されることが多い。Guggenheim Museum Bilbao 2010 によれば、美術館に係る直接支出（来館者が支払う入館料や市内での消費支出など）は 2010 年で 2.1 億ユーロにのぼり、これにともなう GDP の産出は 1.9 億ユーロ、税金 0.3 億ユーロと推計される。美術館が開館した 1997 年から 2010 年までの累計では、直接支出 25.3 億ユーロ、GDP 産出 23.8 億ユーロ、税金 3.7 億ユーロとなっている。こうした経済活動にともない創出・維持されている雇用は約 4 千人の規模。経済波及効果から生まれる税金により、バスク州政府は美術館建設に投じた投資額を数年間で回収したとされる。

ビルバオ観光最大の目玉がビルバオ・グッゲンハイム美術館であることは事実だろう。2011 年の調査では、来館者の 82% はこの美術館がビルバオ第一の観光資源だと答えており、また来館者の 83% が、ビルバオを訪れることを決めた理由はこの美術館を見るためだと答えている（Guggenheim Museum Bilbao 2011）。

一方、イベルドロラ社の元副社長で、長らくメトロポリ 30 のディレクターを務めたホセ・アントニオ・ガリド・マルティネスは、ビルバオの都市再生の真の効果とは、美術館の初期投資を短期間で回収したことではなく、ビルバオ規模の都市が大きな夢を抱き、それを実現しえたことだと語っているという。

たしかにこの間、ビルバオでは美術館以外にもさまざまな開発プロジェクトが進展し、都市の魅力が向上している。ビルバオの都市再生には世界的な建築家が大量投入され、新市街地はさながら「建築のミュージアム」とでもいうべき景観を呈した。美術館だけではなく、これらの建築がビルバオの新たな魅力となって観光客を惹きつけた面もあるだろう。ただし、これもまたハコモノ主義といえなくもない。また、リーマン・ショックもあってここ数年間は、都市再生プロジェクトが減速・停滞しているとの噂も現地で耳にした。

しかしその一方で、ビルバオの魅力は決して新しい建築・アートだけではないとの印象も受けた。観光振興面でビルバオは、滞在にとどまらず、ここに住みたいと思う人々を増やすことを目的にしているが、ビルバオには、美術館の他にも豊かな食文化があり、オペラも都市の規模のわりには充実しているなど、文化レベルはもともと高かったという。新市街地からネルビオン川を渡って旧市街地に行けば、趣のある古い街並みが残っている。その街のあちこちには、市民がこよなく愛するサッカークラブ、アスレティック・ビルバオのシンボルである赤と白のフラッグが翻る。商店街には、バスク人の象徴であるベレー帽を売る老舗の帽子屋があり、随所にあるバルでは、雨上がりで肌寒いというのに屋外にテーブルを出して市民たちが盛り上がっていた。

さらにネルビオン川には、世界最古の運搬橋として 2006 年に世界遺産に登録されたビスカヤ橋のような名所もある。エッフェル塔の設計者エッフェルの弟子であったアルベルト・デ・パラシオの設計により、1893 年に開通したものだ。ビルバオは港湾都市として栄えたことから、ネルビオン川に出入りする大型船舶の通行を妨げないよう、川に普通の橋を架けることができなかった。このためビスカヤ橋の橋桁は水面から 45m の高さに設置され、そこから鉄のワイヤで吊り下げられたゴンドラに人や車を載せて川を渡るといった特殊な構造となっている。

ビルバオには昔からこうした歴史文化資源があったが、重工業の衰退によるスラム化の結果、こうした魅力が認識されない状態に陥っていた。そこにグッゲンハイム美術館の誘致を含む再開発が進展し、観光客の目がビルバオに向けられたことで、ビルバオが本来持っていた魅力もあわせて国内外に再認識させることができたのではないだろうか。



ビルバオ・グッゲンハイム美術館のエンタランス

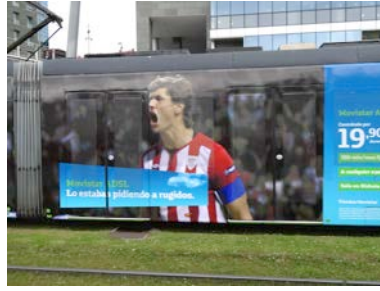


世界遺産のビスカヤ橋はユニークな方法で車や歩行者、荷物を渡す





新市街と旧市街を結ぶLRT



LRTにはアスレティック・ビルバオの広告



旧市街の入り口に建つアリアガ劇場



どこかほっとする旧市街は15世紀からの石造りの建物で趣があり人でにぎわっている
商店やマンションなどの窓にはアスレティック・ビルバオの赤白フラッグが飾られる



バスクの象徴であるチャペラ（ベレー帽）を
売る老舗帽子屋



ストリートパフォーマー



公共アート 椅子と猫足のチェステーブル



公共アート バスク出身彫刻家チリダの作品



食文化も充実 バスク料理はチャコリ（地元の微発泡白ワイン）との愛称が良い



アスレティック・ビルバオのホームスタジアム、
エスタディオ・サン・マメス



旧市街にはレストランやバルもたくさんある 写真は地元サッカーチームをテーマにしたバル ビルバオにはサッカーチーム、アスレティック・ビルバオがありリーガ・エスパニョーラ（1部リーグ）で活躍している 2011-12UEFAヨーロッパリーグ準優勝と強い 株主による株式会社ではなくソシオ（組合員）によって所有され経営されている 選手はバスク地方出身者のみで構成される特異なチームである

ビルバオはインパクトある近代建築とハートウォーミングで魅力的な旧市街と熱い心を持つバスク人が魅力

第3章 現代アートの拠点施設

1. 美術館の二つの潮流

美術館建築の基本とされるホワイトキューブは、白い壁面で囲まれ出入口以外に開口部のない矩形の展示空間を指す。1929年に開館したニューヨーク近代美術館（MoMA）が導入して以来、あらゆる形態の美術作品の展示に向く均質的な空間として世界中の美術館に普及した。しかしながら、近年ではそうした潮流に見直しの気運がある。

現代アートを中心とした美術館の近年の建築動向を見ると、美術館の外観自体に大きな特徴・個性を持たせた建築が一つの流れとなっている。フランク・O・ゲーリーの設計したビルバオ・グッゲンハイム美術館はその代表格で、彫刻的な外観を有し、立地するビルバオの街の新たなアイコンとなる建築であった。一方で、展示場の壁に曲面を多用するなど、美術界からは展示施設として使いにくいとの指摘もなされた。また、ビルバオならではの場所性を欠くとの意見もある。こうした新築型と並ぶもう一つの流れとして、ロンドンの発電所を改築したテート・モダンや、ディア芸術財団がニューヨークの工場跡を改築したディア・ビーコンのように、既存の建築物をコンバージョンするタイプの美術館がある。

今回の欧州視察では、建築自体に大きな特徴を持たせた新築型として、ビルバオ・グッゲンハイム美術館（ビルバオ）、ボンピドゥー・センター・メス（メス）を視察した。また、コンバージョン型としては、リュ・ユニック（ナント）、CAPC現代美術館（ボルドー）、パレ・ド・トーキョー（パリ）の視察を行った。

2. ビルバオ・グッゲンハイム美術館(ビルバオ)

グッゲンハイム美術館はニューヨークに本館を持つ美術館で、ソロモン・R・グッゲンハイム財団が運営している。グッゲンハイム財団は1980年代から多館化、国際化の戦略を進めるようになり、その一環として1997年10月にビルバオ・グッゲンハイム美術館を開館した。1991年1月にバスク州の高官がグッゲンハイム財団にビルバオ再開発への参加を要請したのを機に、91年末にグッゲンハイム美術館のビルバオ誘致が決定したという。

建築家の選定に際して財団は、美術館を、コンテンツ（作品）を収蔵するコンテナとして現代的に実現するというミッションを建築家に課した。フランク・ロイド・ライトが設計した、ニューヨークのグッゲンハイム美術館本館のような前衛性を指向したのだ。フランク・O・ゲーリー、磯崎新、コープ・ヒンメルブラウの三者を指名してコンペを実施。3週間をかけて各建築家にコンセプトを考えてもらい、その中からゲーリーを選出した。ゲーリーのデザインした美術館の外観は、見る角度次第で船にもUFOにもカタツムリにも見えるユニークな形状で、その壁面はチタニウム、ガラス、ライムストーン（石灰岩）のコントラストで構成されている。現地ガイドの意見では、開館当初は壁面のチタニウムがピカピカ光っていたが、15年を閲して落ち着いた色合いとなって街の風景になじんできたそうだ。また、ライムストーンについては、地元バスク産のものは色調が暗いため、南スペインのグラナダ産のものを使用したという。

美術館の入口を抜けると、メインエントランスホール「アトリウム」が広がる。最も高いところでは高さ55mもあり、ガラス窓を多用して自然光を取り入れるとともに、内部からはビルバオの都市景観を眺められる。館内は3階建てで、22個の展示室がアトリウムの周囲に配置されている。

美術館最大の展示室は1階に設けられており、全長130mの縦に細長い形状が巨大な魚類を思わせることから、ゲーリーは「魚展示室」と名づけた。ここには2004年に米国人アーティスト、リチャード・セラの巨大なアート作品（「The Matter of Time」「Snake」他）が恒久展示された。世界最大の鉄鋼メーカーのアルセロール・ミッタル社がスポンサーとなったことから、この展示室は現在「アルセロール・ミッタル展示室」と呼ばれている。

他の展示室はそこまで巨大ではなく、中小規模の部屋が数多く用意されている。四角形をした通常の展示室も思ったより多かったのだが、たしかに美術館の外観に沿って壁面が湾曲した部屋も散見された。このあたりが、美術関係者から展示しにくさを指摘される原因なのだろう。視察当時、2階は次の展覧会を準備中で入れず、1,3階のみを見学できた。開催されていた企画展「裏返しの鏡（Inverted Mirror）」は、バルセロナの銀行ラ・カイシャのコ

レクシオンとバルセロナ現代美術館（MACBA）、グッゲンハイム美術館の協力による展覧会であるとのこと。



ビルバオ・グッゲンハイム美術館の外観は、見る角度次第で船にもUFOにもカタツムリにも見えるユニークな形状で、その壁面はチタニウム、ガラス、ライムストーン（石灰岩）のコントラストで構成されている



ルイズ・ブルジョワの「ママン」



アニッシュ・カプーア作品



カプーア作品はインパクトがある



日本人アーティスト中谷英二子の「霧の彫刻 (Fog Sculpture)」



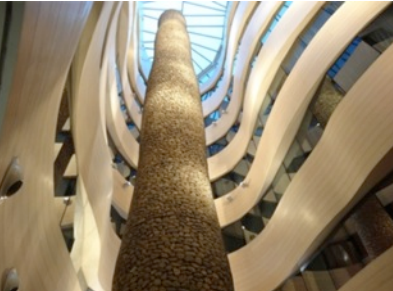
美術館隣のネルビオン川を渡る橋の橋脚にはダニエル・ビュランのアートが設けられている



花と緑に覆われた巨大な子犬の彫刻「パピー」
ジェフ・クーンズ作



存在感あるパピーは待ち合わせなどにも人気スポット



アーティスティックなシルケン・グラン・ホテル・ドミネ・ビルバオ

ビルバオ・グッゲンハイム美術館が展示する作品には4種類あるという。第1は、セラの作品や屋外に置かれた恒久展示作品。第2は、ビルバオ・グッゲンハイム美術館の独自コレクション。第3は、ニューヨークのグッゲンハイム財団の所有するコレクション。第4に、収藏品以外による企画展である。

美術館の外側に目を転じると、建物がネルビオン川に面していることが分かる。ゲーリーは、美術館の立地点が工場地帯跡地であることを念頭に置きながら、その場所性を現代建築でどのように変えていくかを考えた。その結果、周囲の工場地帯や河川に背を向けるのではなく、それらの風景をいかに取りこむかに腐心したという。たとえば、ネルビオン川との境目には人工の池が設けられている。この池と川はつながっていないのだが、両者の間に円弧状の歩道を橋のように架けることで池と川の視覚的な一体化を図り、あたかも美術館が川の中に浮かんでいるような風景を現出させた。この歩道を利用して、コンサートやレクチャー、車椅子競争が開催されるこ

ともあるという。この池には定期的にスモークが発生する。これは、日本人アーティスト中谷芙二子の「霧の彫刻 (Fog Sculpture)」という作品で、製鉄所から出る煙をモチーフにしているという。

美術館前を走る車道は、そのまま橋梁となってネルビオン川を渡る。この橋はまちの中心部と同じ高さで、川の水面からは 28m も高い。40 年ほど前に架けられたこの橋梁は、美術館をデザインするうえで不都合だと思われたが、起伏の多いビルバオでは不可欠な役割を担っていた。このためゲーリーは橋を邪魔者扱いすることなく、橋の下に建物をくぐらせ、橋の向こう側にも塔を一つ建てることで、美術館が橋を抱えこむようなかたちに設計した。この橋の橋脚には現在、ダニエル・ビュランのアートが設けられていて、美術館から眺めることができる。美術館開館 10 周年を記念したコンペで選ばれたビュランが、橋をアート作品に改装したものである。

美術館の周囲には、ジェフ・クーンズの「パピー (子犬)」やルイーザ・ブルジョワの「ママン」など大型の屋外アートが展示されていて、美術館やビルバオの街の顔となっている。特に巨大な子犬の彫刻「パピー」の身体は花と緑に覆われ、季節によって異なる色彩に彩られる。今ではそこに小鳥たちが巣をつくっており、鳥のさえずりが自然と子犬の鳴き声を連想させるという。

さらに美術館の敷地から外に出てみると、子どもが遊べる公園や、市民や観光客向けの緑地が広く確保されている。美術館前の土地は今や超一等地になったにも関わらず、こうした公共スペースを十分に確保している点は、都市計画の分野で世界的に高く評価されているとのことだ。

続いて、美術館の運営面を概観しよう。グッゲンハイム財団は、グッゲンハイム美術館の名称、運営ノウハウ、コレクションをビルバオに供与する一方、ビルバオ側も美術館の建物や独自コレクションを提供するという役割分担を行っている。1992 年から 1997 年の開館までの美術館の初期投資は 1 億 2500 万ユーロであり、建設費やコレクション購入費にあてられた。年間運営費の 7 割は、入場料、企業からの寄付金、レストラン・ショップ収入、会員券収入などであり、それ以外の費用は公的資金に依存している。

美術館には常時 100 名 (派遣社員などは除く) が勤務し、キュレーター以外に教育、広報、調査研究、事務局などの部門が設けられている。教育部門は地元向けのプログラムを実施しており、学校に対してはガイドを無償で行っている。こうしたガイドツアーの実施については、グッゲンハイム財団が学校に持ちかけることもあるし、学校からグッゲンハイム財団に依頼が寄せられることもある。対象年齢は 3 歳から 14 歳程度で、バスク州の学生の 3 人に 1 人は美術館に来たことがあるといわれる。ワークショップもファミリー向け、大人向け、ティーンエイジャー向け、シニア向けなど多数開催している。

興味深い試みとして、地元アーティストが、公立小学校との協力のもとで学校を往訪して、アートそのものではなく、算数、理科、社会などの教科をアートを通じて教えるプログラムを実施している。これは「アートを通じた学習 (learning through art)」と呼ばれ、1980 年代にニューヨークのグッゲンハイム美術館が開発したプログラムをビルバオに移転して実施しているものだ。市内の身障者、高齢者などが集まる場所へ出かけてアートを説明したり、美術館に連れてくるという取り組みも行っている。

美術館会員の会費は大人で年間 40 ユーロ、学生・シニアで 20 ユーロであり、現在 1 万 5 千人の会員がいる。会員特典としては、他の美術館 (市内の美術館やビトリアの現代美術館) の入館料が割引になるほか、地元オーケストラのコンサートも割引になるなど、文化事業との提携がなされている。また月に 1 回、美術館を夜間開放して、コンサートを開催したり、若い人たちが美術館を訪れるようダンス会場としている。美術館という空間で、ビールを飲んで踊ることが彼らにとって魅力となっている。

ビルバオ・グッゲンハイム美術館は、ビルバオの第二次産業から第三次産業への転換を示す象徴的プロジェクトであり、ヴィジュアルとしても分かりやすいアイコン的な存在といえる。美術館の年間入場者は最初の 3 年間は 100 万人以上で推移し、特に初年度は 150 万人と予想を大幅に上回った。その後もおおむね 90 万人代で推移しており、2011 年の来館者数は 96 万人である。来館者全体のうち、バスク州の住民が占める割合は 14% (ビルバオ市のあるビスカヤ県の住民で 12%) で、その他のスペイン国内が 24%、海外が 62% となっている。海外 62% の内訳は、フランス 18%、イギリス 8%、ドイツ 7%、アメリカ 6%、イタリア 5%、ポルトガル 2%、日本 1%、その他 15% と、欧州を中心に広域から集客していることが分かる (2011 年実績)。

今でこそ会議場やホール、見本市会場もできたが、以前のビルバオは観光都市としては無名で、観光客を迎え入れる準備も十分にはできていなかった。このため、美術館を中心に観光客が増加する中、ホテルやレストランのネットワークを新たに構築する必要があった。視察団が宿泊したシルケン・グラン・ホテル・ドミネ・ビルバオもそうした経緯で建てられたホテルであろう。美術館の真向かいという立地もあって、このホテルもアートをテーマにしており、内装をスペインのデザイナー、ハビエル・マリスカルが手がけている。

3. ポンピドゥー・センター・メス(メス)

メスはフランス北東部の都市で、人口は13万人。ロレーヌ地域圏の首府にして、モーゼル県の県庁所在地である。ローマからフランスに抜ける街道上に位置したことから、古くから交通の要衝であった。13～16世紀にかけて建てられたサン・テティエンヌ大聖堂は、メスの街のシンボルとなっている。一方、交通の要であるがゆえに他国の侵入を受けることも多く、1871年から1918年にかけてはドイツ領になっていた。このため20世紀初頭に建てられたメス中央駅の駅舎はドイツ・ロマン派の様式で建てられており、これもまたメスの歴史を象徴する建築となっている。

2010年5月、この地方都市にパリのポンピドゥー・センターの分館であるポンピドゥー・センター・メスが開館した。パリの本館にある国立近代美術館の所蔵品を中心に、モダンアート、現代アートの企画展を開催して多くの観客を集めている。来館者数は、開館して2年間で140万人を突破した。フランス国内ではこの数字は、パリの美術館を除けば過去最高の記録だという。来館者の内訳は、ロレーヌ地域圏50%、その他の国内35～40%、海外10～15%となっている。

この美術館が建設された背景には、フランス国内では首都パリに文化芸術が偏在しているとの反省がある。文化の脱中心化が求められており、ポンピドゥー・センター・メスはその第1号プロジェクトともいえる存在なのだ。国内では、メスといえばそれまで軍事基地のある都市としてしか知られていなかったが、当美術館の立地を契機に文化面からも知られるようになった。また、メスはドイツ国境にも近いことから、ドイツやベルギー、ルクセンブルクなど欧州全体から観光客を集客しうるポテンシャルがあると考えられた。

メス市の中心部は駅の北側にあり、ポンピドゥー・センター・メスの立地する駅南はもともと操車場跡地であった。さらに歴史を遡れば、地下にはローマ時代の円形劇場が埋まっている。遺跡調査は完了していて、遺跡を将来掘り起こすことはないとのこと。



ドイツ・ロマン派様式の大聖堂



メスの街並み



駅の南側 操車場跡地 美術館へ向かう



大分県立美術館設計者でもある坂茂氏から説明を受けた



ポンピドゥー・センター・メス全景



エントランス

ポンピドゥー・センター・メスの設計コンペのテーマは、中心部と離れたこうした立地の中で、いかにしてまちなかとの関係をつなぐことができるかというものであった。このコンペに勝ち残ったのが、日本人建築家の坂茂である。彼が代表を務める坂茂建築設計は、大分県立美術館の設計も担当している。今回の視察でメスまで足を伸ばしたのは、坂茂の設計したポンピドゥー・センター・メスを実現することで、県立美術館のあり方に対する示唆を得たいと考えたがためである。視察では幸いにも、海外出張中であった坂茂氏本人から説明を伺う機会を得た。

ポンピドゥー・センター・メスは、ビルバオ・グッゲンハイム美術館のように建築性にこだわりながらも、同時に使い勝手のよい美術館とすることを目指したという。施主が、メス・メトロポール（都市共同体）とポンピドゥー・センターの二者であったことから、こうした配慮が求められた。前者は、観光振興の面からモニュメンタルな美術館を求め、一方で後者は、美術館を運営するうえで使い勝手を重視したからだ。

後者からは、15m×15mや15m×30mというギャラリー構成を基本とするようにとの条件が付された。この要求には、15m×90mの巨大な筒のような展示室（ギャラリーチューブ）を3層設けることで応えた。普段は完全な長方形の展示室で、作品展示を重視したニュートラルな空間だが、室内の衝立は可変的で展示空間を柔軟に構成できるようにした。展示室の床面に多数開いた小さな穴は空調であり、すべての空調を床面から行っている。

筒状の展示室の両サイドにはピクチャーウィンドウという巨大な窓を設けた。白い壁面に正方形の窓を開けることで、外の風景をさながら絵画のように取りこんだのだ。加えて、3層ある筒の方向を45度ずつ振ることで、4階の窓からは街の象徴であるサン・テティエンヌ大聖堂が、3階の窓からはメス中央駅が見渡せる。2階の窓の先にある広場には現在は何もないが、再開発後に新しいモニュメントがつくられることを期待しているとのこと。

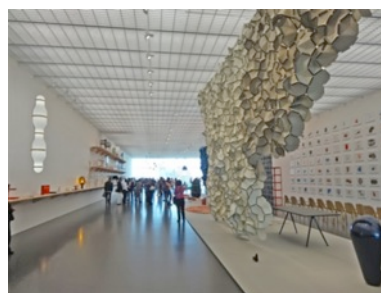
美術館はこのように、大きな筒が上下に3本重なった構造をしており、それらの筒の上に大屋根がかぶさっていて、その下には広大な半屋内空間が広がっている。この大屋根のモチーフになったのは、中国の竹を編んだ帽子であったという。屋根を形づくるのは木材の骨組みであり、格子状に編まれた骨組みを、テフロンコーティングされたファイバーグラスが覆っているため、たいへん軽やかなイメージを受ける。ちなみにフランスは、この手の木造建築が不得手のため、屋根の施工はドイツの会社に依頼したという。



美術館の大屋根のモチーフになった中国の竹を編んだ帽子



展示されている美術館の模型



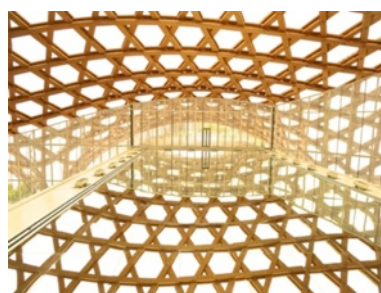
展示室



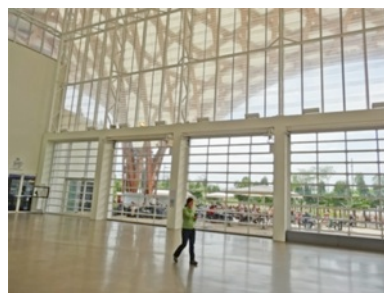
3階のピクチャーウィンドウからメス中央駅が絵画のように見える



4階の窓からは街の象徴であるサン・テティエンヌ大聖堂が見える



大屋根を内側から見るとこのように見える



1階ロビーの壁面窓を開けている状態



壁面窓を上げるとこのように開放的になる 大分県立美術館も同じように窓が開き屋内外が一体的に利用できる



大屋根の下に広がる1階ロビースペースは、駅のコンコースのイメージで設計されている。この空間内に空調はなく、美術館の中と外をつなぐエリアとして位置づけられている。ロビーの1階部分は、すべての壁面を窓として開放できる構造としており、天気の良い日は通常開放している。メスの美術館の窓が巻きこみ収納型なのに対して、大分県立美術館では二つに折れるバイフォールディングドア（折れ戸）だという構造上の違いはあるが、アイデアとしては大分にも活かされている。

坂氏によれば、美術館は単に美術愛好家のためだけの空間ではない。入場料を払わずに、そこに来てコーヒーを飲んだり、イベントを楽しんだりすることもできる空間であるべきなのだ。昨今の芸術はコンセプチュアルで難しいものが増えてきたため、芸術に興味のない人々が増えているが、美術館は芸術に興味のない人も訪れたい場所とすべきだという。フランスですら、入場料収入だけでは美術館運営を賄うことができない。このため、美術館運営を税金に頼るだけでなく、独自収入を稼ぎながら美術館を市民に開いていくことが求められている。大きく開く場として機能する美術館という点が、メスから大分に引き継いだ大きなコンセプトである。



上層階レストランは雰囲気も素晴らしく本格的な料理を楽しめる



1階のバー



屋外には椅子やテーブルが随所に配置されて入館することなく自由に利用できる



移動式屋台（飲料や料理などユニット毎に車輪が備わっており移動できる）

ポンピドゥー・センター・メスでは、ギャラリーチューブに寄り添うように建てられた円形の建物の中にステージとレストランが設けられている。コストを抑制するため、バックヤードにある管理オフィスは箱形の極めてシンプルな構造である。なお、展覧会はポンピドゥー・センターのコレクションを活用するため、メスの美術館には収蔵庫は設けていない。ポンピドゥーのコレクション全体の収蔵はパリの郊外に集約されているという。

ポンピドゥー・センター・メスでは、20世紀以降の美術を中心とした展示を行っている。視察当時は、3階でソル・ルウィット展を開催していた。壁一面に手書きで線描を施したウォール・ドローイングの作品である。作家自身は2007年に物故しているが、彼がつくりだした作品は個別具体的な絵ではなく、デッサンの法則・システムであり、彼の死後も弟子たちが彼のシステムを受け継いで作品を再生することができるのだ。4階では、フランスの著名なデザイナーであるブルレック兄弟の展覧会が開催されていた。企画展の開催期間は3~10ヶ月程度で、基本は4ヶ月とのこと。展覧会の企画は、3~4年をかけて準備しているという。

美術館周囲の庭園のランドスケープ・デザインは、ニコラ・ミシュランという都市計画画家が担当しており、波打った芝生のデザインが特徴的である。鉄道を挟んで反対側には体育館も整備されていた。ローマの円形劇場跡に建っているため「アリーナ」と名づけられている。フランスの建築家ポール・シュメトフ&ボルジャ・ウイドブロの設計とのこと。この他にも、メス中央駅前から美術館にかけての広大な操車場跡地には現在、大規模な面的都市開発が進行中であった。美術館誘致による地域ブランド力向上を機に、都市機能の全面的な更新を図ろうとするメスの開発方式は、同じフランスのナントより、ビルバオの手法に近いといえようか。

いずれにしても、現時点では駅南に美術館が開館して間もなく、メスの都市活性化は端緒についたばかりとの印象。象徴的で開放性に富み、旧市街地との視覚的つながりも意識した坂茂設計の美術館が生まれたことで、現在のメスには、国内はもちろん世界からも注目が集まっている。ただし、こうした注目も美術館単体の集客力だけでは長続きしないとも懸念される。美術館の立地する駅南地区全体の活性化や、駅北の旧市街地との有機的な連携を通じて、持続的な都市活性化につなげていけるかどうか、メスの今後の課題になるのではないかと。

4. リュ・ユニック(ナント)

リュ・ユニックは、1886年に建設されたビスケット工場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。この工場で生産されていたルフェーヴル・ユティルはフランスではポピュラーなビスケットであるが、1986年には工場が郊外に移転した

その後、閉鎖された旧工場はロワイヤル・ドゥ・リュクスなどの文化団体によって使用されていたが、市内では、工場建屋を壊してビルバオのように大きな美術館を新たに建設しようという意見も出たようだ。しかしながらこのビスケット工場は、「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つくりで、ナント市民にとって街の象徴のような建物であった。



1886年に建設されたビスケット工場はナント市民にとって街のシンボル 2000年に現代アートの実験場としてオープン
ビスケット工場を運営していたルフェーヴル・ユティル社の頭文字LUをもじって、リュ・ユニック (Le Lie Unique=唯一の場所) と名づけられた

すでに述べたように、ナントの都市計画、文化政策の基本は施設建設ありきではなく、まずプロジェクトがあって、そのプロジェクトを実現するためにいかなる施設とすべきかを十分に検討する。ナント市は、工場跡地の活用方針の検討を、ナント市国立舞台CRDCのディレクター、ジャン・ブレイズに委任、彼はスタッフとともに実際に工場に移り住み、この施設の活用方法を模索した。その結果、現在の建物を活かす方針を定め、実際にアーティストをこの場に呼んでイベントを開催し、その成否を確認することも行った。彼の提案を容れた市は、

1995年に工場を買収して改修工事を行い、2000年に現代アートの実験場としてオープンさせる。施設はルフェーヴル・ユティルの頭文字LUをもじって、リュ・ユニック (Le Lie Unique=唯一の場所) と名づけられた。

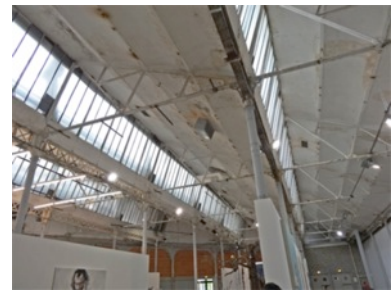
リュ・ユニックの施設構成は極めて柔軟に変更可能な仕様となっており、展示内容に合わせて壁をつくることで多様なイベントに活用できる。美術館に用途限定した固定的な利用となることを避けたのである。施設内のホールで開かれる展覧会は無料である。若い人たちがここに集まり、彼らが生きたアートに触れることで、それに影響されて今度は自分でお金を払ってアートを見るようになっていくことを期待している。館内には、レストラン、託児所、本屋、ハمام (サウナ) も設けられている。週末は午前3時までオープンしており、DJブースも設けて若者でにぎわう。



リュ・ユニックの1階



作品展「美しい絵は私たちの後ろにある (La Belle Peinture Est Derrière Nous)」



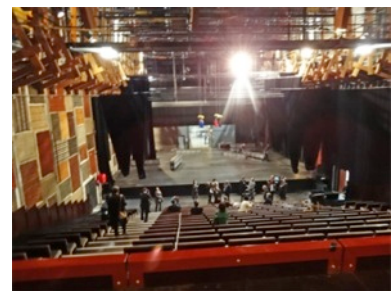
天井はほぼ手を加えていない
最小限のコストで整備されている



ディディエ・ポワローの作品



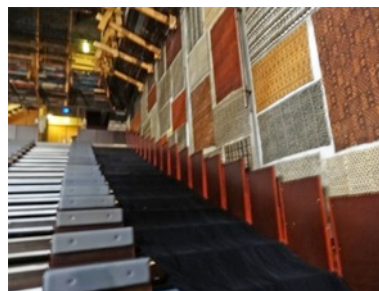
ダニエル・ジョンストンの作品



多目的ホールも最小限のコストで整備
奴隷貿易で栄えた歴史を内省する目的でアフリカを意識している



天井にはアフリカのドラム缶を再利用して配列し、
内部にスポンジを詰めることで音響効果を出す



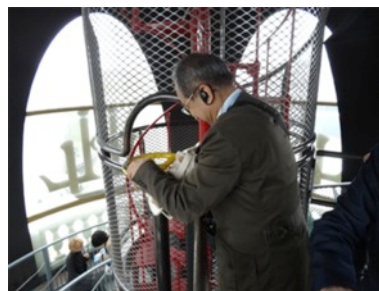
壁面にはマリのゴブラン織りを貼っている



便所は落書きを許している (アートではないとのこと)



リュ・ユニックの塔に登ることができる



ハンドルを回すと、人が乗った最上部の籠が回る



昼どき、混み合う1階レストラン



ランチの前菜 生牡蠣



料理も本格的で美味しい



深夜まで営業し若者に人気がある

視察当時、1階の展示ホールでは、フランスの若手アーティスト25人の作品展「美しい絵は私たちの後ろにある (La Belle Peinture Est Derriere Nous)」を開催中であった。いずれもパリの画廊が注文した作品であり、イスタンブールなどを巡回してきた展覧会だという。

1階多目的ホールも柔軟な運用が可能な施設である。このホールは前回視察時には平場であったが、今回は観覧席を階段状に組んでいた。座席数は概算で20席×20列=400席を確保している。ホール天井にはアフリカのドラム缶を再利用して配列し、内部にスポンジを詰めることで音響効果を得た。壁面にはマリのゴブラン織りが飾られている。こうした装飾には、ナントが奴隷貿易で栄えた歴史を内省する目的があるという。また、天井の四囲は、ブルターニュの船の端材を用いて色鮮やかに装飾している。

施設の2階にもさまざまな小ホールが設けられている。視察当時は、ダニエル・ジョンストン、ディディエ・ポワローの展覧会を開催していた。前者は統合失調症の患者であったが、デヴィッド・ボウイやカート・コバーンに認められて世に出たアーティストである。後者の作品は木彫だが、アフリカの土俗的なアートを思わせる彫刻に並べて、SFのパワードスーツを模した等身大の木彫を配するなど不思議な作風のアーティスト。その他に、平場に椅子を並べた小ホールもあって、大学の講演会や作家の朗読会、現代音楽のコンサートに利用されている。こうした施設構成からも、リュ・ユニックの柔軟性・多様性が窺い知れる。

リュ・ユニック裏側の壁面は「世紀の物置」と称される。多くのナント市民が自身の人生にまつわる大切な1万2千個の品物をドラム缶に封印し、壁一面にタイムカプセルとして保管しているのだ。1999年12月31日に収納し、開封は2100年1月1日を予定している。市民一人一人がなぜ自分はその品物を選んだかを記録したインタビュー・ビデオも残してある。ちなみにボナン顧問は1冊の本を収めているとのこと。

5. CAPC現代美術館(ボルドー)

ボルドーはフランスの南西部に位置し、ガロンヌ川の湾曲部に沿って三日月形に市街地が形成された都市である。人口は23万人で、アキテーヌ地域圏の首府にしてジロンド県の県庁所在地。言うまでもなく、ボルドーワインの産地として世界的に有名である。また、中心市街地の歴史地区は美しい都市景観で知られ、「月の港ボルドー」の名で2007年に世界遺産にも登録された。

CAPC現代美術館は、そうした歴史地区の中に立地する現代アート専門の美術館。美術館の建物は、19世紀に建てられた植民地貿易倉庫²を改装したものである。CAPCとは現代造形美術センター (Centre d'Arts Plastiques Contemporains) の意味で、ジャンルイ・フロマンが1973年にこの旧倉庫に開設した機関。CAPCはその後、国際的に知られるようになり、1984年になってこの倉庫はボルドー市の現代美術館として開館した。この当時、現代アート専門の美術館はフランス国内に、パリのポンピドゥー・センター (1977年開館) 以外にほとんどなかったとのことで、CAPC現代美術館の試みがいかに先進的であったかが窺い知れる。

かつて貿易倉庫であったことを証す重厚な外観を眺めながら建物の中に入ると、内部には大きな吹き抜けの空

² 美術館が当初「羊毛倉庫」であったと説明した日本のガイドブックがあるが、美術館のパンフレットによれば、ここで扱われた植民地の物資は砂糖、コーヒー、ココア、木綿、香辛料などであり、羊毛を扱ったというのは事実誤認とみられる。この倉庫はL'Entrepôt Lainé (Lainé 倉庫) と呼ばれていた。パンフレットに明記されているように、Lainé とは倉庫建設に功のあった人物の名前なのだが、ガイドブックはこれをLaine (羊毛) と誤訳したものと推察される。

間が広がり、そこが大型のアート作品も展示できるスペースとなっている。視察時は残念ながら、この巨大な空間を用いた次の企画展を準備中の模様であったが、恒久展示の作品やコレクション展を見学することができた。美術館に作品が恒久展示された作家の中には、キース・ヘリング、リチャード・ロング、クリスチャン・ボルタンスキーなどの名前を見つけることができる。コレクション展に展示された作家の中では、やはりダニエル・ビュランがわが国では一番知られているだろうか。



CAPC現代美術館の外観



1階エントランス



スケートボード用バンク



作品展示



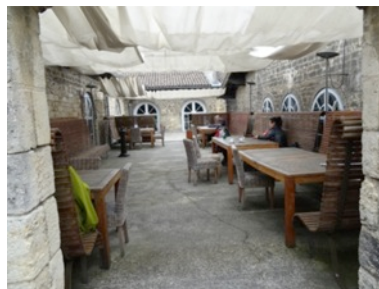
作品展示



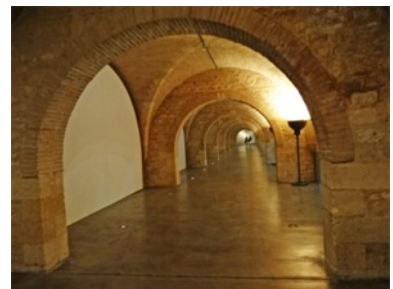
屋上の展示



子ども達のワークショップ



屋上のカフェ



雰囲気醸し出す通路

6. パレ・ド・トーキョー(パリ)

パレ・ド・トーキョーは1937年パリ万国博覧会の展示会場として開館した。セーヌ川に面するクエイ・ド・トーキョー（東京河岸）に立地したことからパレ・ド・トーキョー（東京宮殿）と名づけられた³。

建物は、東翼と西翼から構成され、パリ市の所有する東翼は現在、パリ市立近代美術館として供用されている。クリスチャン・ボルタンスキーなど現代アーティストの作品も一部展示されているものの、収蔵作品の多くはラウル・デュフィ、アンリ・マティスなど20世紀美術である。現在進行形のコンテンポラリーアート（現代アート）というよりも、モダンアート（近代美術）の展示が主体の美術館といえよう。

一方で、国の所有する西翼には1942年に国立近代美術館が開館したものの、同美術館が1977年にポンピドゥー・センターに移転した後は臨時の美術展会場として使用され、1999年からは、最新の現代アートを展示する現

³ パリ万博の「日本館」として建てられたので、パレ・ド・トーキョーと命名されたと説明している日本のガイドブックもあるが、事実誤認である。なお、クエイ・ド・トーキョーはその後、ニューヨーク・アヴェニュー（ニューヨーク通り）と改称されたため、現在の地名には残っていない。

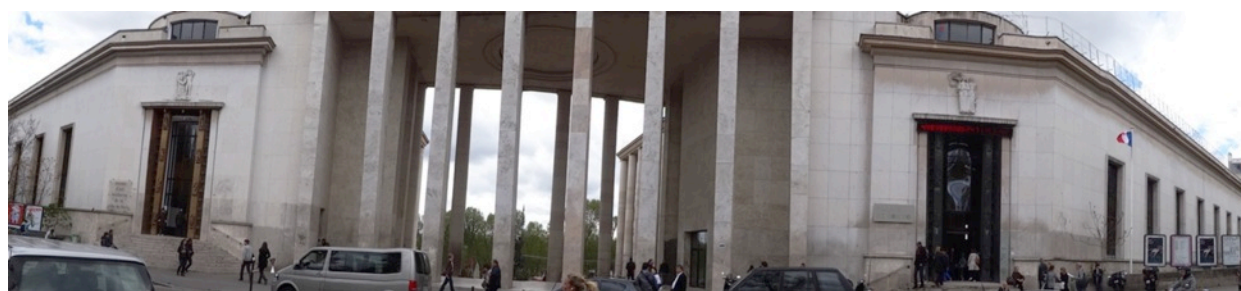
代創造センター（Pour la Création Contemporaine）となっている。美術史的な評価の定まったモダンアートを展示する東翼とは異なり、現代アートの実験場と称してよい。

パリ万博当時から美術作品の展示場として用いられたことを思えば、コンバージョン型という分類は正確さを欠くかもしれないが、興味深い点は、内装を綺麗に整備された東翼の近代美術館と異なり、西翼の現代創造センターは内装にはほぼ何も手を加えないままに使用されていて、なかば廃墟のような空間となっている。そうした空間に、絵画、立体、映像、音などさまざまな表現を駆使した現代アート作品が山のように展示されているのだ。

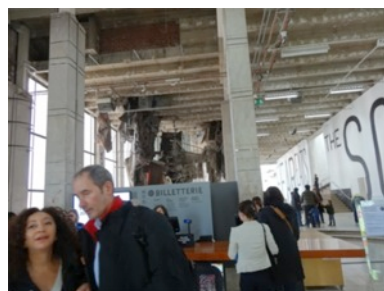
視察で訪れた当時はちょうど、トリエンナーレ（La Triennale）という展覧会の会期中であった。トリエンナーレとは通常、3年に1回開催される展覧会を指す一般名詞だが、今回の展覧会の図録によれば、このトリエンナーレはパレ・ド・トーキョーの改装が完了したことを記念した初の大規模展覧会として企画された模様。今回の展覧会が、当トリエンナーレの第1回目ということのようだ。

会場に展示された新しい現代アート作品は玉石混淆ともいえ、視察団メンバーの中からはオルセー美術館やオランジュリー美術館に展示された印象派の作品の方が肌に合うとの声も聞かれた。そうした評価はある意味、やむをえないものだろう。しかしながら、時代の針を印象派が生まれた19世紀後半まで巻き戻せば、事態は一変する。当時は、他ならぬその印象派がフランスの社会や画壇から手酷い批判を被っていたのだ。「印象派」という名称も実は、新聞記者が揶揄まじりに名づけたものだ。それでもなお、既成の芸術を破壊しかねない過激な挑戦であろうと、最終的には受け容れていく懐の深さがあったからこそ、今のパリには印象派の作品が数多く残されているのではないか。仮に印象派が駆逐されていたら、今日のアートシーンはどれほど味気ないものになっていただろう。そう考えれば、オランジュリー美術館のモネの「睡蓮」と、パレ・ド・トーキョーに展示された現代アートの違いは、それほど自明なものではない。

さきほど、古い建物をコンバージョンするのが昨今の美術館の流行だと述べたが、考えてみれば、ルーヴル美術館もオランジュリー美術館も宮殿をコンバージョンした施設であり、オルセー美術館に至ってはもともと鉄道の駅舎だった。美術館の歴史は、コンバージョンとともにあったともいえる。市民革命によって、王侯貴族の専有していた宮殿が、美術を愛好する場として広く市民に解放されたのだ。アートの歴史、都市の歴史はこうした革命の繰り返しである。古いもの、古くから全然変わっていないのを見たいのであれば、史跡や廃墟に行けばよい。それに対して、パリが古都の街並みにとどまらぬ強い訴求力を持って、世界中の人々を惹きつけるのは、この街が、古いものを大事にしながらも、その内奥から常に前衛的で新しい表現を芽吹かせているからではないだろうか。



パレ・ド・トーキョー 向かって左の東翼はパリ市立近代美術館、右の西翼が現代創造センター



パレ・ド・トーキョーのエントランス



展示作品



子ども達に人気のカラフルなスケートボード・バンク

第4章 交通まちづくり(Compact Cities)

1. LRTとは何か

(1) LRTの概要

LRT (Light Rail Transit) ⁴については、前回視察の報告書(大分経済同友会 2011a)でも紹介している。その繰り返しとなるが、以下でLRTとは何かを簡単に説明したい。

LRT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・高速性の実現などが挙げられる。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(パーク&ライド)。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。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ず、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) 国内外における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。こうした中、フランスではじめて路面電車を復興したのが、1985年にLRTを開業したナントである。

わが国の路面電車の路線延長は1931年の約1,400km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1,300km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、さらには家用車の普及も相まって、約250kmまで減少を続けた。路面電車のある都市の数も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号を經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。



別大電車 佐野植物公園で展示
大分交通が1972年まで大分駅前~亀川駅前を国道10号に沿って運行していた



ポートラム・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



LRT 開業後のナント
1998年フランス W 杯を大分県から視察したときの
写真

⁴ 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。

しかし、欧米ではまさにこの時期、公共交通をめぐる政策が転機を迎えようとしていた。フライブルク（ドイツ）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。日本に比べ欧米では、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「ポートラム」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。

こうした問題意識を踏まえて前回の同友会視察では、ドイツのフライブルク、フランスのストラスブール、ミュールーズの LRT を視察した。特にストラスブールでは、この都市に本拠を置く LRT 製造開発会社ロール社を訪れ、ゴムタイヤ・タイプの新型 LRT 「トランスロール」にも試乗したところである。

今回の視察では、前回十分に調査できなかったナントをはじめ、古都の景観保全のために路上に架線を張らないタイプの LRT を導入したボルドー、都市全体の交通体系再構築の一環として LRT を導入したビルバオの視察を行った。もっとも、前回視察時にフライブルクで学んだように、人と環境にやさしい交通まちづくりを実現するには、単に LRT を導入すれば足りるというものではない。LRT 以外の公共交通機関や、P & R（パーク & ライド）駐車場の整備、自転車道の整備など、さまざまな交通政策を多面的・複合的に展開することが鍵となる。このため今回は視察先で、LRT に限らずさまざまな交通まちづくりの仕掛けに着目するよう努めた。



フライブルクのトランジットモール
平日午後のにぎわい



ミュールーズ ダニエル・ビュラン作のアー
ト性の強い停留場



ロール社ゴムタイヤ・タイプの新型 LRT
「トランスロール」

2. ナントの交通戦略

ナントでは 1930 年代、トラム（路面電車）が約 20 路線走っていたが、1958 年にはすべての路線が廃止されたという。その後、70 年代に入って新公共交通システム導入が検討され、鉄道、地下鉄、LRT という三つの選択肢が議論の俎上にのぼった。結果的には財政面から鉄道や地下鉄は見送られ、1985 年に LRT の 1 号線が開業した。LRT は現在、1~3 号線までの 3 路線が導入され、総延長は 40km に及ぶ。3 つの路線は、旧市街地の中心にある停留場 Commerce（Commerce）から放射状に延びて、公共交通の基幹ネットワークを形成している。

ナントの主要な観光資源であるブルターニュ大公城の前から南東に延びる 4 号線には、LRT ではなく、バスウェイ（Busway）が導入された。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 BRT（Bus Rapid Transit）のシステムである。当初は 4 号線も LRT を導入する前提で計画が進められたが、交通需要がそれほど大きくないと見込まれたことから、LRT に比べて安価な BRT に変更され、2006 年 11 月に開業した。2 両連結のバスウェイは、旧市街地から南東部の終点ポルト・ドゥ・ヴェルトゥ（Porte de Vertou）まで総延長 7 km の専用レーンを走行する。

今回、ボルドーからツアーバスでナントに向かった視察団は、ナント中心部に入る前に市郊外のポルト・ドゥ・ヴェルトゥでいったんバスを降車した。ここでバスウェイに乗り換え、その乗り心地を体験するためである。停留場の周囲には巨大な青空駐車場が広がっていた。自家用車でやって来たドライバーが、バスウェイを利用して都心部を訪れるために一時的に車を停める P & R 駐車場である。この駐車場だけで 480 台程度の駐車スペースが確保されているようだ。こうした P & R 駐車場は、4 号線の他の停留場はもちろん、鉄道や LRT の沿線にも整備され、収容台数は 6,000 台近くに及んでいる。

バスウェイはメルセデス社製の 2 両連結のバスで、銀色と黒色のツートンカラーを基調に、黄色いラインをあしらった個性的なデザインの車両である。もちろん車内は、LRT 同様に低床のバリアフリー設計。一般車両の走行が禁止された専用レーンを走行し、交差点ではバスウェイが優先的に通過できる信号システムが導入されて

いるため、停留場以外はノンストップである。このためバスウェイは、LRT並のスピードでまちなかをスムーズに走行することができ、乗り心地も快適である。



交通需要に応じ多様な公共交通システムを導入 需要の高い路線順にLRT→次に専用走行路を設けたBRT→負荷の低い路線は一般のバス



市内中心部のLRTとバスの交通結節場所 (トランジット)

ナント郊外のポルト・ドゥ・ヴェルトウのP & R駐車場

BRT (Bus Rapid Transit) ベンツ製2両連結のBRTは秀逸なデザイン



BRTの乗降は低床でバリアフリー、車内は低床でフラット、LRTに比べて運行ノウハウは必要だが整備コストは圧倒的に低いBRTはかなり魅力的に思えた

ポルト・ドゥ・ヴェルトウのまちなかお道路 中心部にBRT専用帯が設けられている



郊外のバイパスではBRT専用道路

まちなかで道路幅が広い場合はBRT専用道路

まちなかの従来道路はBRT専用帯



パッサージュ・ポムレ界限 夕方歩行者天国でにぎわう

デザインに凝ったLRTとBRTトランジットの待合所

レンタサイクルはLRTやバスとも連係 レンタル自転車システムのビクロー (bicloo)

3. ボルドーの交通戦略

ボルドーというと、世界的なワインの生産地として、田園地帯に広がる葡萄畑とそこに点在するシャトーといったイメージが強いかもしれない。しかしながらボルドーの中心市街地は、新古典主義を中心とする歴史的建造物が集中し、三日月形に湾曲するガロンヌ川沿いに発達したことから「月の港」の通称で知られている。

しかしながら、その後のボルドーはモータリゼーションの波の中で交通渋滞が常態化し、歴史的建築も排気ガスで薄汚く染まり、市民は都心部を逃れて郊外に流出していったという。そのボルドーが、後述するように公共交通重視のまちづくりへと舵を切ったことで都市環境が改善し、人口の都心回帰も進み、2007年には都市景観全体が世界遺産に登録されるに至った。ボルドーは、古くからの都市景観と、LRTに代表される最新の都市インフラとがみごとに融合した魅力的な都市として甦ったのだ。

ボルドーでは、行き過ぎたモータリゼーションから公共交通への転換を図るべく、2003年12月にLRTのA線を開業した。現在ではA～C線の3路線が整備されており、総延長は44kmに及ぶ。ボルドーのLRTは古都の街並みに配慮し、都心部では路上に架線と架線柱が露出してない。この区間では、地中に埋めた架線から電力を供給するAPSと呼ばれる集電方式が採用されている。ボルドーでは、都心部を中心に全線の3割程度が架線レスになっている。導入当初は未成熟の新技術であったことから故障が頻発したが、現在では安定的な運行がなされているようだ。

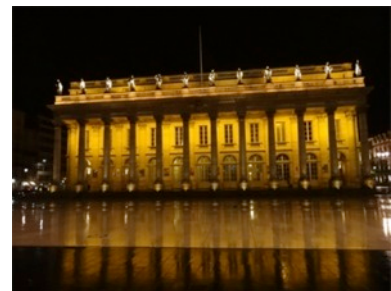
また、ボルドーの象徴である大劇場（グラン・テートル）前のコメディエー広場を中心に、まちなかはトランジットモールとなっている。大劇場の横からはじまるサント・カトリーヌ通りはボルドーの中心商店街で、ヴィクトワール広場まで徒歩20分程度の距離が全面的に歩行者専用となっており、欧州最長の歩行者天国といわれる。B線とC線が交差するカンコンス広場の停留場では、バス路線との交通結節も機能的に図られている。視察団の面々は中心市街地でA線に乗車してガロンヌ川を渡河して郊外のP&R駐車場も見学した。停留場に隣接して、大規模な自走式の立体駐車場が整備されていた。



ボルドーは三日月形に湾曲するガロンヌ川沿いに発達したことから「月の港」とよばれる



ボルドーの象徴である大劇場（グラン・テートル）Opéra National de Bordeaux



大劇場はライトアップされ夜も美しい



ブルス広場 商工会議所の夜景 アート作品「水鏡」に映し出される景観は絶景



「水鏡」実は水は浅くはられているだけ



「水鏡」ミストを時々噴出させるアトラクションがある



大劇場とLRT、ともにボルドーを代表する



世界遺産都市の旧市街では景観を重視し、LRTは中心部では架線レス、地下給電方式を採用している





ガロンヌ川のピエール橋を渡った個所で架線レス←パンタグラフ給電方式を切り替える



LRTだけでなくBRT、バスとも連係している



大劇場前の広場がトランジットモール出入り口（ゲートとボラード）



トランジットモール



平日の午後、歩行者天国でにぎわう



トランジットモール内を走る小型バス



トランジットモール内でもタクシーや用事のある車両は通行可能



トランジットモール・エリア、朝は商業車両が多く通行している



トランジットモールの出入り口

こうした歩行者・公共交通優先のまちづくりを進める一方で、自家用車のまちなかへの進入を完全にシャットアウトしているわけではない点が、ボルドーの特徴といえる。中心部のブルス広場に建つ歴史的建造物は現在、商工会議所や郵便局として使用されているが、その地下には地下6階からなる巨大な地下駐車場が整備されているのだ。その駐車場は周辺の地下駐車場ともつながっていて、収容台数は1,000台以上になるという。ちなみに、このブルス広場はガロンヌ川に面しており、川沿いに走るルイ18世通りにはLRTのC線が運行している。通りの川沿いには広く歩道が確保されており、市民や観光客が散策を楽しむことができる。

余談ながら、この歩道には「水鏡 (Miroir d'eau)」という景観アートが設置されている。四角形をした広大な水たまりなのだが、水深がごく浅いため、靴を履いたまま中に足を踏み入れることができる。エリアに張られる水の量は機械的に調整され、ときには水面からミストを噴出して人々を煙に巻くといったアトラクション性もある。そして、水面にブルス広場の景観やLRTの姿が映りこむため、特に夜間の景色は実に美しいものとなる。

ふたたび話を本筋に戻すと、トランジットモールの区間についても、自動車の出入りが例外的に認められている。車道からトランジットモール区間に入る境界には、ライジングボラードと呼ばれるポールが立てられ、道を塞いでいる。しかし、このポールの横に設置された車両進入許可機を操作すれば、ポールが路面の下まで潜りこんで、車両の出入りが可能になるのだ。このようにして、配達・荷捌き車両などがトランジットモール区間で作業を行うことができる。このようにボルドーでは、中心部への自動車の進入を完全に禁止するのではなく、どうしても車が必要な市民には使用を認めながら、LRTやP&R駐車場の整備を通じて、できるだけ車を使わないでまちなかに来よう誘導を図っている。

視察団が繰り出したウィークデイ夕刻のサント・カトリーヌ通りは、週末の原宿か表参道と見まがうほどの人出でにぎわっていた。観光都市であるとはいえ、人口23万人の都市とは思えない風景である。歩行者と公共交通を重視した都市再生こそが、こうしたボルドーの魅力の源泉であるように感じた。



LRTのチケット



平日昼間でも混み合うLRT車内



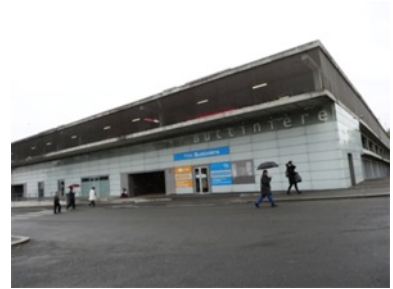
LRT運転席



LRT、郊外ではパンタグラフで給電



LRTとバスのトランジット



郊外、パーク&ライドの立体駐車場



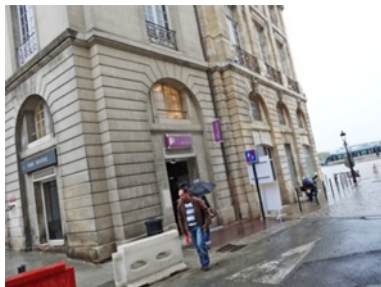
パーク&ライドにレンタサイクルを整備



パーク&ライドに隣接し大型病院がある



ガロンヌ川沿いのトランジット



ブルス広場 公共地下駐車場の人の出入り口



ブルス広場 地下駐車場



地下6階まである駐車場



世界遺産である旧市街と新交通システムが魅力的な街をつくっている



平日のサント・カトリーヌ通りのにぎわい



ボルドーはワインでも有名だが、旧市街の再生により今やフランス有数の観光都市となった

4. ビルバオの交通戦略

ビルバオでは、公共交通網整備の一環としてLRTの導入を行い、2002年12月に最初の区間が開通した。スペイン国内ではビルバオが、バルセロナに次いで二番目にLRTが整備された都市である。エウスコトラン（Eusko Tran）と名づけられたLRTは車体が緑色で、緑化された軌道敷とマッチするデザイン。路線は1系統で、サン・マメス・スタジアム（アスレティック・ビルバオのホームスタジアム）、エウスカルドゥーナ、スビアルテ・モール、ビルバオ・グッゲンハイム美術館、磯崎ゲートなどの集客施設が連なる新市街地をネルビオン川に沿って半周した後、川を渡って旧市街地まで走行している。

視察団は、磯崎ゲート前の停留場からLRTに乗車して、アルビオン川を渡河した後、旧市街地の入口にあるアリアガ劇場の前で降車した。軌道は基本的に上下各1車線の複線であったが、旧市街地に差しかかる手前から単線に変わっていた。旧市街地部分の路線距離が短いので、円滑にLRTが往復することができるのだろうか。

また、自転車交通も環境面から重視されており、新市街地では自転車道がかなり整備されていた。



ビルバオのLRT エウスコトラン



緑化された軌道敷を走行



車内は低床でフラット

5. 欧州の交通まちづくりからのその他のヒント

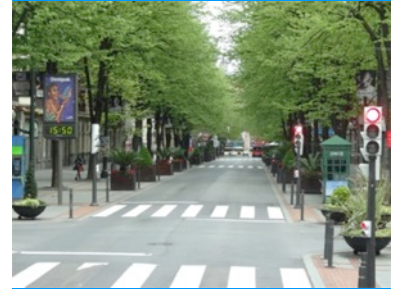
ボルドーやビルバオの街並みを見ていて、郊外から都心部に入るにしたがって、車道の車線数が徐々に減少していく風景に出会った。もちろん、都心部の区画が昔ながらのまま道幅が狭いというケースもあろう。しかしそれだけではなく、かなり道幅の広い道路であっても、改修工事の際に歩道の拡幅、自転車道の整備、公共交通のための車線確保を行うという、歩行者・自転車・公共交通重視のまちづくりが一般的になっていると感じた。

視察先の各都市で、レンタサイクルのシステムがまちなかに整備されている風景を幾度となく見ることができたのも印象的であった。パリでヴェリブ（Vélib'）、ナントでビクルー（Bicloo）と呼ばれるシステムである。両都市以外でも、フランスのバイヨンヌ、ボルドー、ラ・ロシェルなどで見かけることができた。また、パリのまちなかでは、電動アシスト自転車を使ったサイクリングツアーが小さな人気を呼んでいるようだ。ツアーガイドを先頭に、レンタルした自転車に乗った観光客らがパリの街並みを走りながら、観光スポットを巡っていくのである。電動アシストゆえ坂道でもすいすい走れ、実際、カルチュ・ラタンに向かう急勾配も快適に登っていった。バスやメトロを使った移動では味わえない角度から、パリの風景を眺めることができたのは新鮮な体験であった。

さらに、大分駅のぶんぶん号のようなミニトレインが市街地の路上を走っている風景も、しばしば見かけた。蒸気機関車を模した先頭車両の後ろに客車を2、3両連結させて、主に観光客を乗せてまちなかをゆっくり走行する交通機関である。実際にミニトレインが走っているところを見ることができたのは、スペインのサン・セバステイアン、フランスのビアリッツ、サンテミリオン、ナントの街である。実見する機会はなかったが、資料によればボルドー、パリでも導入されているようだ。前回視察でも、先頭車両こそ機関車型ではなかったものの、ストラスブルールやボヌでやはりミニトレインが走る姿に出くわした。公共交通というほど輸送量の大きい機関ではないが、まちを彩る風景としてなかなか絵になるものであった。



ビルバオの道路 同じ1本の道路だがエリアで6車線→4車線→2車線と車道幅が変わる 2車線エリアでは緑が多い



パリ 電動アシスト自転車でめぐるツアー



映画などの有名スポットを回る 写真は「ミッドナイトインパリ」でタイムスリップする場所



自転車通行の基本は車道を走ることなので右左折する時はかなり気をつかう



パリ 幅のある道路は自転車道も整備されている



ボルドー旧市街 ライジングボラード (ポールが遠隔制御で上下する)



ライジングボラードを制御する機器 (インターホンで係員と通話するタイプもある)



ボルドー旧市街 車線を減じて歩道空間を広くしているまた横断歩道も長くして歩行者優先を徹底



ナントの観光用ミニトレイン



街に彩りを与える



ラ・ロシェル ベロタクシーも街の風景にとけこむ



ナントのレンタサイクルのビクロー (Bicloo) は市内に700台の自転車が79ステーションに置かれ、30分以内なら無料、1日1ユーロ、1週間5ユーロ、年会費は20ユーロで利用できる好きな自転車置き場に乗り捨てられる 赤い自転車は存在感あり盗難防止にも役立つ



第5章 南蛮文化探訪

1. 司馬遼太郎の導きでザビエルの足跡をたどる

冒頭にも記したように、「多様性」「異文化受容」という南蛮文化の本質を捉えようとするならば、大分に残る大友宗麟時代の遺跡や遺物だけではなく、現代の「生きている南蛮文化」からも学ぶ姿勢が重要である。こうした視点から今回の視察では、大分にキリスト教を伝えた宣教師フランシスコ・ザビエルの出身地であるバスク地方を視察することにした。

バスク地方は、ピレネー山脈の麓に位置し、スペイン、フランス両国にまたがる地域で、独自の言語、文化を持つことで知られる。スペイン側にはバスク州とナバラ州が含まれ、フランス側はラブール、バス・ナヴァール、スールの3地域から構成される。ただし、後者のフランス領バスクは、ピレネー・アトランティック県の一部となっており、行政団体としては位置づけられていない。今回の視察先との対応関係を示せば、ビルバオがバスク州ビスカヤ県の県庁所在地、サン・セバスティアンがバスク州ギブスコア県の県庁所在地であり、サン・ジャン・ド・リュズ、ビアリッツ、バイヨンスがラブール、ビダレイがバス・ナヴァールに属している。ちなみに、このバスク地方で最大の都市が、創造都市視察の主目的であったビルバオ（人口35万人）である⁵。

作家の司馬遼太郎もかつて、南蛮文化の源流を探るべくバスク地方に旅したことがある。その折の紀行文は『南蛮のみちI』（司馬1984）の中に「バスクとそのひとびと」としてまとめられている。本書の中で司馬は次のように語っている。「ザヴィエルは、こんにちの国別でいえば、スペイン国籍ということになるが、当時はピレネー山脈のスペイン側のふもとにあったナバラ王国の城主の子として生まれ、民族的な所属を厳密にいうとすれば、バスク人である」と。ナバラ王国の城砦であったザビエル城の遺跡は、ナバラ州の山岳地帯にあって残念ながら足を伸ばすことはかなわなかったが、司馬が足跡を残したサン・セバスティアン、ビアリッツ、バイヨンス、ビダレイなどは実地に視察することができた。

司馬はパリ滞在中に、かつてザビエルが学んだパリ大学の聖バルブ学院も見学している。パリのカルチュ・ラタン（ラテン区）にあるこの学院は寄宿学校であり、ザビエルはここに住みながら、哲学を学んでいたという。その学院で、後にイエズス会の創立者となるイグナティウス・デ・ロヨラと出会い、彼から感化を受けてキリスト教の道に入ることとなる。今回の視察では私たちもカルチュ・ラタンを訪ね、聖バルブ学院を実際に見る機会を得た。ふたたび司馬の文章から引用しよう。

「建物のすべてがザヴィエル当時のものではなく、他の場所の扉の上に、1460、1798、1841という煤けた陽刻の数字がうかび出ていたから、ザヴィエルが入学して二百七十三年後に建てかえられ、さらにいまから百四十年前に改築されて現在にいたっているのだろう。石壁は吸湿性のつよそうな比較的軽量の石材でできている。本来、灰色であったかもしれない石は、にぶい淡茶色にかわり、セピア色のしみができ、風化という自然の名工がつくりだした描写不能の色合いを呈している」

司馬は、パリを出発点にフランス領バスクからスペイン領バスクへと旅した。これに対して私たち視察団は、スペインのビルバオを皮切りにスペイン、フランスのバスク地方を訪ね、最後にパリに立ち寄るという逆ルートをとっている。ビルバオについてはすでに報告済みのため、以下では、その他のバスク地方の諸都市を眺めていこう。



かつてザビエルが学んだパリ大学の聖バルブ学院 ここに住みながら哲学を学び、後にイエズス会の創立者となるイグナティウス・デ・ロヨラと出会い、彼から感化を受けてキリスト教の道に入ることとなる

⁵ 人口ではビルバオが最大だが、バスク州の州都は、アラバ県の県庁所在地でもあるビトリア（人口24万人）である。

2. バスク地方の諸都市を巡る

(1) サン・セバスティアン

海洋に面したサン・セバスティアンは「ビスケー湾の真珠」と謳われる美しい都市で、人口は18万人。19世紀以降、高級避暑地として発展し、現在もスペイン屈指の海洋リゾートである。この街の魅力については、司馬が実にみごとな紹介をしている。

「サン・セバスチアンは、小さな入江の海浜に沿って設計された街である。小さな入江は、コンチャ湾と言い、両腕をつきだしたような二つの岬に守られている。海浜は砂がこまかく、やや遠浅で、海水浴場としては最適のようである。その海浜の上に「コンチャ海岸通り」という遊歩道がたかだかと構築されていて、道路から下の海浜を見おろす気分は劇場の階上席から舞台を見るような感じに設計されている。遊歩道の背後は、街でもかくべつ美しいビルの列がならんでいて、都市そのものが演劇性の高い空間になっている。薄暗い遊歩道を歩くと、自分が劇中の人になったような思いがする」

海浜リゾートの都市空間を「劇場」になぞらえた描写など、心にくいばかりである。とはいえ、私たち視察団がこの都市を訪ねたのは4月下旬であり、街は観光シーズン前の飾らない日常のなりわいを見せていた。この街に限らないが、バスクの都市の公共空間を歩いていてしばしば目にとまるのは、子どものための遊具を置いた公園の多さである。しかも、そこに置かれているのは、わが国の古い公園にあるような紋切り型の遊具ではなく、デザインや色合いを工夫した楽しい遊具である。私たちがサン・セバスティアンのまち歩きをはじめた時刻は18時を回っていたが、日は落ちておらず、まちなかの公園には大勢の家族連れが集い、子どもたちがこうした遊具を使って楽しそうに遊んでいた。また、海浜では高い波が寄せ中、多くの若者がサーフィンに興じていた。さらにこの都市はバル文化でも有名なのだが、その点については後述する。



コンチャ湾 コンチャ海岸通り



バスクは欧州のサーフィン発祥の地



フェルミン・カルベトン通りは「ピンチョスの聖地」と呼ばれる

(2) サン・ジャン・ド・リュズ

フランス領バスクのサン・ジャン・ド・リュズ、ビアリッツも海洋リゾートである。サン・ジャン・ド・リュズは、昔は漁港であったが現在はリゾート地として知られるようになった。人口は1万人程度で、オフシーズンであった当時の風景は、素朴な海辺の港町といった印象。もっとも目抜き通りのガンベッタ通りやその周辺には、サンダル、ベレー帽、バスク織りなどバスクの名産品を販売する店舗が建ち並び、そこで売られる商品は、素朴な中にも優れたデザイン・センスが光っていた。この街はまた、マカロン発祥の地⁶としても知られており、創業した17世紀当時のレシピを継承するメゾン・アダムのマカロンは素朴ながらも美味しかった。こうしたブランド力のある物販飲食店の存在から、バカンス時にはリゾート客で華やぐ街の姿を想像することができる。

⁶ マカロンの発祥地がどこかについては、サンテミリオンとの間で論争があるとのこと。



サン・ジャン・ド・リュズはマカロン発祥の地



エスパドリユもバスクが発祥 「エスパルト」というイネ科の草で靴底が編まれていたことに由来する



高級リゾート地ピアリッツ

(3) ピアリッツ

サン・ジャン・ド・リュズと異なり、ピアリッツは 19 世紀以来、王侯貴族が集う高級リゾート地として栄えた歴史を持ち、人口も 3 万人と大きい。前者のイメージが、小さいけれど美しい海辺の田舎町であるのに対して、カジノやブティックが建ち並ぶ後者の街並みは、リゾート地として的高级感を強く押し出しているといえよう。この街では、新鮮な魚介類、肉、チーズ、野菜などを提供するマルシェの視察も行ったが、市場の中は客でにぎわっていた。視察した日の晩に泊まったオーベルジュ・オスタペも、この市場で食材を仕入れているという。

(4) バイヨンヌ

バイヨンヌは人口 4 万人を擁するフランス領バスクの中心都市である。もともと、司馬はこの都市について「町のどこを歩いても、バスク文化というような特異なものは見あたらない。面としてだけでなく点としてもすべてフランス文化であるようにおもわれた」と記している。たしかに市街地の中心に聳えるサント・マリー大聖堂は 13~14 世紀のゴシック様式の聖堂⁷であり、司馬の言うようにフランスのイメージが強いかもしれない。

彼はこの街でバスク料理なるものを食べようとして結局見つけられないのだが、残念ながらこの街の名産はチョコレートや生ハムのようなものだ。特にチョコレートについては、イベリア半島からやって来たユダヤ人がチョコレートの技術をこの地にもたらしたとのことで、バイヨンヌはフランスにおけるチョコレート発祥の地として知られる。このため、まちなかにはチョコレート専門店も数多く、たまたま入った店では料理教室が開かれ、地元の子どもたちが楽しげにチョコレートをつくっていた。



バイヨンヌはフランスでのチョコレート発祥の地



山バスクの民家の特徴は「鮭色の瓦でふかれた浅い勾配の屋根、白いシックイの壁、ケーキの箱のように単純な四角の外観」、そして何より「窓の外扉が濃い紅殻色に塗られている」



(5) ビダレイ

バスクには海バスクと山バスクがあり、それぞれに特徴があるといわれる。今回は、海浜部から平野部に立地する都市が主な視察先となったが、唯一山間部で訪れたのがビダレイ村であった。司馬によれば、バスクの民家の特徴は「鮭色の瓦でふかれた浅い勾配の屋根、白いシックイの壁、ケーキの箱のように単純な四角の外観」、そして何より「窓の外扉が濃い紅殻色に塗られている」点である。白い壁に紅い窓扉という組み合わせは海辺のサン・ジャン・ド・リュズでも見かけたが、バスク地方の典型的なイメージといえばやはり、緑に包まれた山間の丘にバスクの民家が点在する田園的な風景だろう。そうした意味では、当日の宿があるビダレイ村への行き帰りにバスから眺めた風景が、今回の視察で体験した典型的な山バスクのそれであったといえる。司馬もマイクロバスでこのビダレイ村を通過しているが、その

⁷ 司馬遼太郎がバイヨンヌで入った「古い聖堂」は、文中に明記はされていないものの明らかにサント・マリー大聖堂である。

折に「バスクは浮世の国ではない。常世の、本質的な国であるような感じがする」という感想を漏らしている。

もっとも、彼がこの村を訪れた 30 年前と異なり、現代のビダレイには観光という浮世の波も押し寄せてきている。もちろん、ビルバオのような大規模開発ではない。視察団が泊まったオーベルジュ・オスタペは、当地の自然資源を活かした小規模な山荘である。バスが通り抜けるのに難儀する小さな橋や、屈曲した山道を通っていくと、ビダレイの山の中にオスタペが姿を現す。山中には複数のコテージが点在するが、コテージ間の距離はかなり離れていて、隣のコテージやレストランに移動するときには、ゴルフ場にあるような電動カートを用いる。コテージの数も少なく、レストランも小さいため、宿泊できる客数には限りがある。自然の中で寛ぎながら、美味しい料理に舌鼓を打つ隠れ家的な山荘というコンセプトで、宿をマーケティングしているのだ。もっとも、視察団が訪れた日はあいにくの土砂降りで、コテージまでたどり着くのも一苦勞であったのだが。



山バスク、ビダレイのオーベルジュ・オスタペ オーナーシェフ、セドリック・ベジャドは有名な料理人アラン・デュカスが見いだした気鋭のシェフ

3. にぎわいづくりにおける食文化の重要性

ここでバスクの食文化について考えてみたい。その土地特有の食を体験することが旅の魅力の大きな割合を占めることを思えば、食文化は、地域のにぎわいづくりの観点から極めて重要であろう。ただし、こと食文化については、これまで頼りにしてきた司馬遼太郎はいささか心もとない。何しろ、本人が「私はむかしから食事がすくない。それに未経験の食べものへの冒険心にとぼしいために、同席者に快感をあたえることができない」と告白しているからだ。

渡部 2004 によれば、スペインの有名レストランのシェフはバスク人が占めているという。また、バスクでは、男性が料理するグルメ・クラブ（ソシエダ・ガストロノミカ）が各地にあるそうだ。そして、バスク地方の諸都市を視察する中で分かってきたように、それぞれの街ごとに特色のある食文化が存在する。サン・ジャン・ド・リュズのマカロン、ピアリッツのシーフード、パイヨヌヌのチョコレート、ビダレイの山荘で供される料理。

そして、ここで特に詳しく紹介したいのがサン・セバスティアンのバルである。バルとは、スペインの街角にある気軽な立ち飲み酒場のこと。わが国でも近年流行中で、この頃は大分のまちなかにも出店が多い。また、狭義のバルに限らず、まちなかの飲食店が複数連携して食べ歩き、飲み歩きを行うイベント「バル街」（または「街バル」）は、中心市街地の活性化を目的に、大分をはじめ全国各地で開催されている。



サン・ジャン・ド・リュズのマカロン



ピアリッツのシーフード



パイヨヌヌのチョコレート

実はサン・セバスティアンは、このバル発祥の地といわれているのだ。小さく切ったパンに食材を載せた軽食ピンチョスはバル料理の定番だが、1950 年代にこのピンチョスを考案したのが、老舗バルのバルガーラだといわれる。バルが集中する一帯からは離れた立地だが、人気は高い。実際、カウンターに綺麗に並べられた多彩なピンチョスは、どれも凝った出来栄。このピンチョスをつまみにバスク産の微発泡性ワインであるチャコリを飲むのが、サン・セ

バスティアの流儀である。このチャコリは、泡を立てるためにバーテンがボトルを高くかざしてグラスに注ぐという曲芸的な注ぎ方に特徴がある。気軽に入れる居酒屋であるにも関わらず、ベルゲーラはミシュランの星を戴いている。聞くとところによると、人口1人あたりのミシュランの星の数が世界最多なのが、サン・セバスティアンだという。

この街には古くから、仲間同士でバルをはしごするポテオという習慣がある。そこで私たち視察団の面々もポテオとしゃれこみ、ベルゲーラを出て、何十軒ものバルが並ぶバルの聖地、フェルミン・カルベトン通りへと繰り出した。訪れたのは日曜日の夜だったが、バル街は大勢の酔客でにぎわい、活況を呈していた。観光的にはオフシーズンであったから、観光客よりも地元客が多かったかもしれない。何軒か断られたすえに入ったバルは、ベルゲーラよりも庶民的な雰囲気が漂う。ここでもチャコリをいただいたのだが、ボトルを思いきり高く掲げて注ぐので、グラスからこぼれた酒がドボドボとバーカウンターや床を濡らす。日本では考えられない光景だが、当地の雰囲気とは不思議にマッチしていた。

また、ちょっとした売店が付設されたまちなかの広場や、外周が一面バルになっている公園なども、バスクの街ではしばしば見かける風景である。広場や公園といった公共空間は、食文化と関係が深い。サン・セバスティアンのバル文化を見ても、食は社交の一環であり、すなわちバルは「公」の空間といえるのだ。余談ながら、英国でいうパブとは、まさにパブリック（公）の意味である。バルは、ビルバオの旧市街地にも数多くあった。私たちがビルバオの旧市街地を訪ねた日はあいにくの天気で、コートを着たくなるほど冷えこんでいた。そもそもビルバオは年間の降水量が多い。しかし、そうした雨上がりのまちなかでも、バルの軒先は市民で溢れかえり、人々は屋外にテーブルを引っ張り出して、陽気に語りあっていた。

南蛮文化はまさに食文化の宝庫だ。大分において「大分らしさ」「南蛮文化」を重視したまちづくりを行うのであれば、公共空間における食文化のあり方と、それを通じたにぎわいづくりの方策を十分に考える必要がある。



サン・セバスティアンのバル街



ベルゲーラはピンチョス文化を生み出した老舗バル



微発泡白ワイン「チャコリ」を高くかざして料りに注ぐ



たくさんあるバルは店毎にテーマを持っていて個性がある



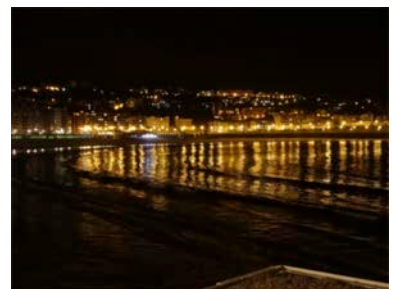
満席で入れなかったロックをテーマにしたバル



ポテオをしているのだろうか



日本でも流行っているバルだが、料理だけでなくポテオのようなコミュニティ文化も取り入れたい



サン・セバスティアンのコンチャ湾夜景

4. バスク社会における異文化受容のあり方

このように、バスク地方の諸都市では、それぞれの街の個性を活かしつつ、そこにその土地ならではの食文化もミックスすることで、域外から多くの観光客を集めている。こうした状況を見ると、外に対してオープンな土地柄と思える。しかし、その一方でバスク人は自らの歴史文化に対して強い誇りを持ち、時にはそれが国家からの独立運動にまで過熱する。バスク州では子どもに対して、スペイン語と同時にバスク語の教育も行っている。たとえば、サン・セバスティアンはスペイン語での呼び名であり、バスク語ではドノスティアというまったく異なる呼称となるのだ。このため、この都市の正式名称は両者をつなげたドノスティア・サン・セバスティアンといい、旅行中に見た道路標識にもそのように記されていた。また、ビルバオに本拠を置くアスレティック・ビルバオは、サッカーチームとしては異例にも純血主義を堅持し、バスク人以外の選手を採用しない。

こう説明すると今度は極めて閉鎖的な民族性のように感じられるが、渡部 2004 によれば、ことはそう単純ではない。バスク社会は伝統的に「多様」であり、スペインに多くの人材を供給し、小さな地域でありながらスペインを構成する有力な一員であるという。

「古いものを生かして現状の突破口にする試みは、現代に限らず歴史上にもバスク人が生かしてきた民族の知恵であり、未来を切り開く視点でもあった。伝統重視の古いものと新しさを追い求める両面が取り上げられてこそ、バスク社会の本質が理解できるのである」

「バスク社会は（中略）同時代の他の社会に比べて、外からの情報が豊かであり、古いものを捨てない一方で、新しいものを処理・分解・融合させる能力を備えていた、といえよう」

すなわち、バスク文化の特徴は、自身の文化の固有性に関するプライドの反面、異文化との交流を恐れないことにあるといえよう。だからこそ、大航海時代には多くのバスクの船乗りが海外に雄飛し、バスク人ザビエルは布教活動のためにはるばる日本へと赴いたのだ。

こうした文化性は今もバスクで息づいているのではないか。視察当初、地域文化を重視するバスク人が米国の美術館という外来文化を誘致するのは矛盾ではないかと考えていたが、どうやらそれは逆だったようだ。スペインという国家の単位にこだわりのないバスク人だからこそ、首都マドリードを顧慮することなく世界に直接向き合い、よいものはどんどん自らの文化に取り入れたのだということが分かってきた。歴史的な市街地とインターナショナルな最新建築が混在するビルバオの都市再生も、そうしたバスク文化の流れに棹さすものかもしれない。

バスク文化について司馬は、あくまで感覚的なものだと断ったうえで日本文化との共通性を指摘している。

「感覚として偶然似ているということは、興味がある。たとえば自分自身に空似のひとに地下鉄の雑踏で出遇ってしまったときの驚きとおかしさを思えばいい。遠い日本とバスクの関係がそれであり、右とはちょっと系列の違う感想ながら、日本史にとってもっとも印象的だった「南蛮人」の代表が、バスク人であるフランシスコ・ザビエルだったということも、歴史のなかでめったにおこることのない暗合といえないか」

さらに言えば「多様性」「異文化受容」といったバスク文化のあり方は、私たちが「大分らしさ」として考えた「異文化を積極的に吸収し、自らの文化を創造する進取の精神」とも似通う。司馬の語り口を借りれば、遠い大分とバスクの空似には興味深いものがあり、このめったに起こることのない暗合から私たちが学ぶべきことはたいへん多いのではないだろうか。



「多様性」「異文化受容」といったバスク文化のあり方は、私たちが「大分らしさ」として考えた「異文化を積極的に吸収し、自らの文化を創造する進取の精神」とも似通う

おわりに

県都大分では、都心南北軸整備のあり方について議論が行われている。このため同友会では、今回の視察から得た成果を踏まえて、大分におけるアートと交通のまちづくりの方向性を検討し、2012年6月の「第6回大分都心南北軸整備に関する意見交換会」でプレゼンテーションを行ったところである。さらに、そのプレゼンテーションの内容をより充実させた提言書を「提言 大分都心南北軸整備の方向性について ～アートと交通のまちづくりに向けて～」としてとりまとめ、8月に大分市長に提出した。

その後も議論が進む中で、大分市は都心南北軸を含む中心市街地整備のグランドデザインを公表し、その中で中央通りの社会実験を行うとの方針を打ち出したところである。言うまでもなく、この社会実験が道路の交通量を計測するだけのものに終わってはならない。まちなかににぎわいを取り戻すためのソフト面の実験を同時並行で進めていく必要がある。その際、私たちが視察した欧州創造都市の取り組みは、さまざまなヒントを与えてくれるものと考えている。

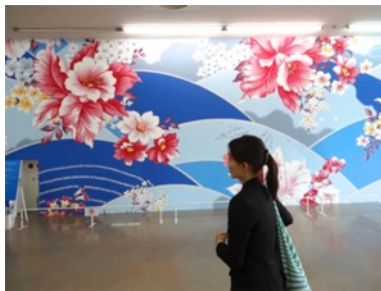
まちなかに生まれる県立美術館と、隣接する県立総合文化センターのあり方については、2013年2月に大分県芸術文化ゾーン創造委員会の答申がまとまったが、その中では創造都市の理念が強調されている。そうした考え方を踏まえて、芸術文化の融合と新しい価値の創造や、地域文化力の底上げ、人材育成、ネットワークの構築などが提言されており、同友会としてわが意を得た思いである。

県都大分におけるアートまちづくりの主体は、県立美術館だけではない。大分市美術館では前年度のテオ・ヤンセン展（来館者数14万人）に続き、今年度のダンボールアート遊園地（同9万人）など、アートの多彩な魅力を伝える企画展の開催を続けている。佐脇健一展のように、大分や別府の中心市街地と連携した試みも興味深い。さらに来年度には草間彌生展が予定されている。この展覧会も、県内外から注目を集めることが予想され、こうした動きをどのように中心市街地と連携させていくかが大きな課題となる。アートプラザも、アートマーケットや若手アーティストの展覧会など意欲的な活動を進めている。また、竹町の裏通りにある倉庫をコンバージョンしたアート系複合スペース「the bridge」が誕生するなど、民間サイドの取り組みも動き出している。

さらに、創造都市を目指す動きは県都大分にとどまらず、県内各地ではじまっている。別府市では、2012年10～12月にかけて、世界的アーティストを招いた別府現代芸術フェスティバル「混浴温泉世界2012」と、市民を主体とする文化祭「ベップ・アート・マンス2012」が開催され、いずれも過去を上回る成果を挙げた。国東半島（国東市、豊後高田市）でも「国東半島アートプロジェクト2012」が秋期（11月）と春期（2～3月）に開催され、国東半島の自然や歴史、生活文化を題材にして、ここにしかない、ここに来ないと味わえないアートプロジェクトを展開し、国東半島の魅力発掘に貢献している。

この別府や国東のプロジェクトを実際に動かしているのが、今回の視察にも参加したBEPPU PROJECTである。彼らに視察先をセットいただいたおかげで、視察団としては創造都市に関する理解をたいへん効率的・効果的に深めることができた。同時に彼らにとっても、この視察が新たな発見とネットワーク構築の場となって、一般の芸術祭の成功にも寄与したのではないかと拝察する。

冒頭にも述べたように、今回の視察には産学官民の多彩なメンバーが参加し、大分の創造都市としての活性化のあり方について問題意識を共有することができた。こうした動きがさらに加速・拡大し、また持続的なものとなっていくことで、大分において文化芸術創造クラスターが実現することを期待している。



混浴温泉世界2009 マイケル・リンの作品は美術の教科書に採用された



国東半島アートプロジェクト2012では、アートによる社会的課題解決の可能性を見ることができた



大分市竹町の裏通りにある倉庫をコンバージョンしたアート系複合スペース「the bridge」

参考資料1 視察スケジュール

1. スペイン領バスク視察(スペイン)

日 程：2012年4月21～22日

訪問先：ビルバオ・グッゲンハイム美術館、ビルバオ市内（ロコ空港、ビスカヤ橋、アバンドイバラ地区、磯崎ゲート、スビスリ橋、LRT、旧市街地）、サン・セバスティアン市街地

対応者：マリア・ペレス氏（ビルバオ・グッゲンハイム美術館学芸員）、サカモト・トモコ氏（現地ガイド）

2. フランス領バスク視察(フランス)

日 程：2012年4月23日

訪問先：サン・ジャン・ド・リュズ市街地、ビアリッツ市街地、バイヨンヌ市街地、ビダレイ村

対応者：なし（視察のみ）

3. ボルドー視察(フランス)

日 程：2012年4月24～25日

訪問先：ボルドー市街地（CAPC現代美術館、LRT、サント・カトリーヌ通り、コメディエー広場、カンコンス広場、ブルス広場、P&R駐車場など）、郊外（シャトー）

対応者：なし（視察のみ）

4. ナント視察(フランス)

日 程：2012年4月26～27日

訪問先：ナント市役所、リュ・ユニック、クリエイション地区、マシシ・ド・リル、LRT、BRT、ジュール・ヴェルヌ博物館など

対応者：ナント市 助役（国際交流担当） カリーヌ・ダニエル（Karine Daniel）氏、文化顧問 ジャンルイ・ボナン（Jean-Luise Bonnin）氏

リュ・ユニック キュレーター パトリシア氏

SAMOA ゼネラル・マネージャー ジャンリュック・シャルル（Jean-Luc Charles）氏、プロジェクト・マネージャー ヴェラ・ル・ソー（Véra Le Saux）氏、オリビエ・キャメロン氏

アートユニット R_Collective ベアトリス・ダッシャー（Beatrice Dacher）氏、ミシェル・ギヤルソン（Michel Gerson）氏、ローラン・モリソー（Laurent Moriceau）氏

5. メス視察(フランス)

日 程：2012年4月28日

訪問先：ポンピドゥー・センター・メス

対応者：坂茂氏、ポンピドゥー・センター・メス マルティネル・エマニエル氏、フィリップ・イベール氏

6. パリ視察(フランス)

日 程：2012年4月29日

訪問先：パレ・ド・トーキョー、パリ大学聖バルブ学院、オルセー美術館など

対応者：なし（視察のみ）

参考資料2 視察参加者名簿

※順不同・敬称略、役職は視察当時のもの

氏名	役職
団長 小倉 義人	(株)大分銀行 取締役会長
小倉 千津代	同夫人
福島 知克	大分瓦斯(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
尾野 文俊	鬼塚電気工事(株) 代表取締役専務
尾野 唯子	同子女
三浦 宏樹	(株)日本政策投資銀行 大分事務所 所長
有松 一郎	大分中央ホールディングス(株) 代表取締役専務
板井 良助	(有)但馬屋老舗 代表取締役社長
板井 ひとみ	同夫人
川野 みどり	大分ファミリー(株) 代表取締役社長
中山 欽吾	公立大学法人大分県立芸術文化短期大学 理事長・学長
野田 鉄郎	全日本空輸(株) 大分支店 支店長
馬場 ヒロ子	日本連合警備(株) 代表取締役社長
水江 浩一	(株)水江商店 代表取締役社長
宮内 裕和	府内産業(株) 代表取締役社長
村岡 修治	(株)JTB九州 大分支店 支店長
山出 淳也	NPO法人BEPPU PROJECT 代表理事
嘉原 妙	NPO法人BEPPU PROJECT 代表アシスタント
添乗員 姫野 妙子	(株)JTB九州 大分支店

※ BEPPU PROJECTは、ビルバオ視察後にバルセロナに移動して視察を行い、ナントで再合流

広瀬 勝貞	大分県 知事
広瀬 堯子	同夫人

※ 県知事夫妻は休暇中に、ナント、メス視察の行程のみ個人参加

徳野 満	大分県 企画振興部 県立美術館推進局 参事
磯崎 香織	大分県 企画振興部 観光・地域局 観光・地域振興課 副主幹

※ 大分県庁は、欧州視察の途上、ナント、メス視察の行程のみ参加

参考資料3 主要参考文献

1. アートまちづくり関連

- 大分経済同友会 2011a 『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～』
大分経済同友会 2011b 『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 2011c 『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～』
大分経済同友会 2012 『提言 大分都心南北軸整備の方向性について ～アートと交通のまちづくりに向けて～』
大分県 2004 「大分県文化振興条例」
大分県 2005 「大分県文化振興基本方針」
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
日本政策投資銀行 2011 『文化芸術創造クラスターの形成に向けて ～美術館からひろがる創造都市～』
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)
Guggenheim Museum Bilbao 2010 「Impact of the activities of the Guggenheim Museum Bilbao on the Basque regional economy in 2010」
Guggenheim Museum Bilbao 2011 「Study of the Economic Impact of the Activities of the Guggenheim Museum Bilbao – Estimation for 2011」

2. 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 2012 『鉄道復権 自動車社会からの「大逆流」』 新潮社
宇都宮浄人・服部重敬 2010 『LRT 一次世代型路面電車とまちづくり』 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』
自治体国際化協会パリ事務所 2009 「ナント大都市共同体の交通政策」

3. 南蛮文化関連

- 司馬遼太郎 1984 『南蛮のみちⅠ 街道をゆく 22』 朝日新聞社
渡部哲郎 2004 『バスクとバスク人』 平凡社



ボルドー、ガロンヌ川沿い 自動車道路に比べ圧倒的な幅をもつ歩行用エリア 緑や花、歩行者用道路だけでなくジョギングやスケートボードなどのアクティビティも楽しめる他、マルシェなどもある（「水鏡」も設置）広い空間を上手に使いうるおいとにぎわいを醸成している



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：info@oita-doyukai.jp