

< 研修報告 >

第 2 1 回ヨーロッパ公共施設調査団に参加して

五十嵐 健次郎(代表執筆者)

根 本 長 一

松 田 宗一郎

1 はじめに

平成 18 年 1 月 21 日(土)から 1 月 28 日(土)までの 1 週間にわたり、第 21 回ヨーロッパ公共施設調査団の一員として、ドイツ、フランスを訪問する機会を与えていただいた。ヨーロッパの自然、文化、歴史、人間性などを、五感で感じ取ってこようと望んだ研修であったが、聞くと見るとでは大違い。終始、スケールの大きさと歴史の重み、奥深さに圧倒されどおしであった。

ここに感想を交えて研修結果を報告する。

2 団員構成

調査団は、団長(仙台市都市整備局計画部長)の鹿野氏はじめ北海道から鹿児島県までの参加者 23 名と協会事務局の下野事業課長、添乗員の西原氏の計 25 名で構成された。本県からは、3 名が参加した。

3 調査行程(計画)

1 月 21 日(土)10:15 成田空港集合、12:25 発全日空 209 便にて空路ドイツフランクフルトへ、バスでハイデルベルクへ ホテル「マリオット」泊

1 月 22 日(日)ハイデルベルク市内視察、ストラスブール視察、ハイデルベルクへホテル「ドリント ノホテル コンツェルト」泊

1 月 23 日(月)フライブルグ市公式訪問 午後フライブルグ市内視察、ストラスブールから 19:00 空路マルセイユへ ホテル「ホリディ イン マルセイユ」泊

1 月 24 日(火)マルセイユ市内視察、午後マルセイユ市公式訪問、モンペリエへホテル「ホリディ イン モンペリエ」泊

1 月 25 日(水)ミヨー市内、ガール市内、アビニヨン市内視察、アビニヨン駅 発 18:00 高速鉄道(TGV)にてパリへ ホテル「ソフィテル・フォーラム・リブ・ゴージュ」泊

1 月 26 日(木)パリ市内視察(アンドロ・シトロエン公園ほか)パリ泊

1 月 27 日(金)

パリ市内視察、15:00 ホテル集合 18:30 発全日空 206 便にて成田空港へ 日本時間 1 月 28 日(土) 14:10 成田着

4 調査結果

1 月 20 日(金)午後、荷物を必要最小限にまとめ、前泊のため成田空港近くのホテル「ホリディイン東武成田」へ向かった。(他の 2 人は当日、直接空港へ)

テロに対する警戒が厳しく第 2 ターミナル駅ではパスポートのチェックを受ける。

夜半から低気圧と寒気団の影響で関東地方は大雪がふり、21 日の朝は一面の銀世界であった。案の定、飛行機もなかなか飛び立せず、午後 4 時頃、約 3 時間半遅れのフライトとなった。

前途多難を予想させるような研修のスタートとなったが、以下に 7 日間にわたる研修内容を報告したい。

1) 大学都市「ハイデルベルク」

ハイデルベルクは、ドイツ南西部フランクフルトから約100km、ライン川の支流ネッカー川のほとりに位置する。

ゲーテやショパンなど多くの詩人や芸術家に愛され、大勢の優れた学者を生んだドイツを代表する大学都市である。人口14万人の内、学生が3万人を占め、海外からの留学生も多い。

13世紀、この地方の支配者プファルツ侯が居住地としてから発展した。30年戦争では、1621年に皇帝軍の攻撃を受けて大きく荒廃し、更に1693年には、継承戦争でフランス軍の侵略を受けて市街の大部分と城の外郭などが破壊された。市街は復興したが、城の再建は行われていない。

ハイデルベルク城から望む市街地の眺望は素晴らしい。ネッカー川、カール・テオドール橋、旧市街と呼ばれる赤茶色の屋根の町並みの絶妙の組み合わせは見る人を飽きさせない。あちらこちらで鳴り出す教会の鐘の音が心地よいハーモニーとなり、この景色と相まって独特の雰囲気を作り出す。ヨーロッパに来たのだと実感した瞬間であった。



<写真：ハイデルベルク城から望む市街地>

ハイデルベルク城

現存する建物は中庭を囲む16世紀の城館と14～15世紀の円形、多角形の塔で外郭はほとんどが17世紀後半のフランス軍の侵略で破壊されている。幾度か復元が提案されたが、美術史・建築史家のゲオルク・ゴットフリート・デヒオ(1850～1936)は構造的に安定していることや、オリジナルの建物について十分な資料が残っていないことから「復元ではなく保存」を訴えた。この主張は文化財保護の原則の確立と普及に大きな役割を果たした。

城内には22万リットル入りのワインの大樽なども展示されている。

カール・テオドール橋

古い橋(Alte Brücke)とも呼ばれ大学創立400年を記念してカール・テオドール氏によって1788年に建てられた。

赤色砂岩のアーチ橋で街を守るための城壁の一部であるが、税金滞納者などの牢獄にもなったという。

対岸には「哲学者の道」と呼ばれる散歩道があり、ゲーテやヘーゲルなどの詩人、哲学者が瞑想にふけたという。

旧市街地

市街地へのバスの乗り入れは規制されており、平板ブロックが敷き詰められた道の両側に店舗が並ぶハウプト通りを歩いた。

この通りは延長が1.6kmのドイツでは一番長い商店街なのだそう。当日は日曜日ということもあり人通りはほとんど無く、歩いているのは日本人を含む観光客である。「休日は完全に休み」という精神は徹底しており、休日に家族で買い物を楽しむ風景は見られない。



<写真：休日のハウプト通り>

ヨーロッパでは石畳が多く、歴史を大切にする精神を感じるが、正直言って歩きづらい。ハウプト通りは平板ブロックであったが、玉石状の石畳も多く、ヨーロッパに行かれる方には運動靴などゴム製の靴をお薦めする。

通りに面して、高さ82mのゴシック様式の聖霊教会や現存する最古の民家で現在はホテル、レストランとして使われている「ツム・リッター（騎士の家）」などがあり、重厚な歴史を感じた。

ハイデルベルク大学

マイヤーフェルスターの戯曲「アルトハイデルベルク」の舞台として知られるハイデルベルク大学は、1386年に創設されたドイツ最古の大学である。特に精神科学の中心大学として有名である。8人のノーベル賞受賞者が出ている。授業料は今まで無料であったが、来年からは500ユーロ（約7万5千円）になるとのことである。

2) 国際観光都市「ストラスブール」

ストラスブール(Strasbourg)は、フランス東部アルザス地方の中心都市で、人口25万人。ストラスブールとはドイツ語で「街道の街」を意味し、ドイツ・スイスと接する国境地帯に位置する交通の要衝である。

国境の重要な地域として常にフランス、ドイツの争いの地となりたびたび帰属が変わってきたという歴史を持つ。

ヨーロッパの交通の要衝がゆえに国際機関が数多く設置されており、代表的なものは、欧州議会（EUの国会にあたる）、欧州協議会、欧州人権裁判所などである。

また、ノートルダム大聖堂、プチット・フランス地区など、いくつも世界遺産を抱えており、観光都市としても有名である。

ノートルダム大聖堂

1176年に着工し1439年完成と、建設に300年近くも要しており、砂岩でできた赤茶色の荘厳な建物はゴシック建築の傑作といわれる。尖塔の高さは142m。12世紀のステンドグラスや彫刻、天文時計（針が1年間で1回転）などは見ていて飽きない。

プチット・フランス



<写真：世界遺産プチット・フランス>

街の南西にあり、かつて皮革細工職人や製粉業者が暮らしていた地域で、ここにはドイツの影響を受けたアルザス独自の木組みの家が数多く残っており、地区全体が世界遺産に指定されている。

ヴォーバン堰

17世紀にイル川を横断するように造ら

れた13箇所の開口部を持つ堰で、ヴォーバンの指導で建設された。街への出入りチェックと洪水の防御を兼ねている。

3) 環境都市「フライブルク」

研修2日目となった平成18年1月23日(月)に、公式訪問としてフライブルク市を訪れた。

フライブルクはドイツ南西部ライン川より約23km東に位置し、スイス、フランスの国境に近いバーデンニュルンベルグ州にある。温暖な気候と美しい自然でドイツ国内でも観光都市、保養地として非常に人気の高い街である。また1457年創立のフライブルク大学があり、人口約20万のうち学生や教職員が約3万人という大学の街でもある。

また、フライブルク市は1992年の環境首都コンテストで、ドイツ連邦全域にわたる152都市と市町村の中で最高点を獲得し、「環境首都」の称号を与えられたことで知られている。

< 公式訪問 >

調査団は現市議会議員で元都市計画副局長のパウル・ベルト氏から講義を受け、市の都市環境政策について学ぶことができた。講義は市の迎賓館で行われたが、ここはマリーアントワネットの結婚式の前夜祭が行われた所でもある。

講義と現地視察の内容について、以下に報告したい。

講義要旨

「フライブルグ市の交通、都市環境政策について」< 講師：パウル・ベルト氏 > (経歴)・37年間都市開発を担当してきた。新しいものを取り入れるも、古い良さも大切にしてきた。当然、環境も視野に入れ、



自然に触れることのできる空間というもの街づくりの目標としてきた。

- ・1997年9月25日エコロジーデザイン「広島」に市長代行で参加している。(次世代への贈り物としての街づくり)
- ・昔から現代へ引き継がれてきたものを次世代への贈り物としてどう引き継ぐか、人と車社会との関わりの中で人に良い街とは何かを考えてきた。
- ・街の中心に子供の遊べる場所があり、子供が直に触れる石畳、土、水が大事。
- ・街の象徴としての大聖堂(フライブルグ・ミュンスター1354年に着工し1513年に完成した。資金源は近くで採れる銀であつたらしい)は高さが117mで街の中心にある。精神文化としての大聖堂とその下に控える家並みの美しさは、第二次世界大戦の戦禍を免れた。広場では市が立ち、



< 写真：街のシンボル大聖堂 >

子供達が遊んでいる。

・都市計画と環境は相反するものと言われてきたが、環境は1つのポイントであることを踏まえて、自然（山、樹木）や建設用地も含めて環境という視点から話し合いを続けてきた。

（フライブルクの立地条件と環境運動）

・85%がサービス産業で役所、大学、病院などが多い。周辺は森と畑で、平野では農業、山では林業が営まれている。

・フランス、ドイツはライン川で分かれており50年前までは敵対していた。国境に近いことで多くの戦争の歴史がある。フライブルクは、ドイツでは端だがヨーロッパの中心に位置する。

スイス、フランスが周辺に原発の設置案を1973年に発表した。大学の教授、学生、農業従事者、市民により、環境運動が始まり、ドイツ全体の運動に発展した。

化石燃料による温暖化を理由に原発エネルギーにフランスは固執しているが、現在でも、リアクションの多い地域である。

（都市計画の理念）

・人が歩いて生活できる街づくり

中央駅と接続した市電による鉄道網を利用した、パークアンドライドシステムは自動車による公害を無くし環境を保護する。

福祉面から、交通弱者も含め、人が歩いて生活できる街づくりを進めている。

・大型店舗の進出規制

大型スーパーの進出は住宅地の小売店舗を脅かすことから、一定エリアについてはマーケットコンセプトにより都市計画局が規制する。

例えば中心部と郊外で売ることのできる品物を規制する。切り花、本、おもちゃ等

は中心部の店舗で、また根付きの植物は郊外の店舗でしか販売できないといった対策である。

（土地利用プラン）

・一人当たり40m²の面積が要求されており、中心市街地では、商業地、住宅地を無駄なく配置する必要がある。従って住宅はほとんどが、集合住宅である。

中心市街地の求心力を商業だけに求めてはいけない。住宅地も一緒になって初めて効果がある。

・道路の区割りは変えない、上からの景観を乱さない、中世の歴史的建造物は復元するとして再建をしてきた。市内は大きく行政エリア、大学エリア、文化エリア、娯楽エリアに十字の道路で分けられている。

・大学は州、オペラハウスは市で受け持つ。学校の修復に11億5千万ユーロかかることからPPP（パブリック・プライベート・パートナーシップ）方式で民間企業の参加を検討中である。

（中心市街地への人口の定住化）

・戦前2万4000人いたが現在は8000人に減った。空洞化を防ぐために苦労してきた。商店街の上層部に、屋根並みを統一した120世帯の集合住宅を設けた。

<次ページの写真は講義後に視察した駐車場と集合住宅の入った建物で、5階建てである。駐車場は下2階部分に設置されている。>

・住民のための広場は、人が集い、出会う空間として街の中心につくった。1960年代は町中に車があふれ自動車優先であった。今は規制をしており朝市の農家の車だけが入っている。これが大成功を収めた。



<写真：コンヴィクト通りの駐車場と集合住宅；上の写真は車通り側から下は市街地側から見たもの>
(交通プラン)

・パークアンドライド方式の採用にあたっては外郭部に5000台の駐車場を設けた。住人は、町中に駐車場を持っているが、それ以外の人は外郭部の駐車場を利用している。



<写真：市内を走るトラム>

・道路が広いのは、基準が車だからであり、

ここに市電を通した。環境保護のため線路敷は緑化している。

環境定期券の発行は市民の総意であり、環境に対する考え方の証明でもある。

・車がないことで商店街の売上げが上がった。景観を良くし、きれいにしたことが要因である。

(エネルギー政策)

・再生可能エネルギーを採用している。太陽光発電を採用している。風力は景観が悪くなるので個人的にはお奨めできない。

(最後に)

・街は美しくなければならない。自動車と共存しながらも、障害者も子供も、自然に触れて遊べる空間が大事である。

講義の後の質問コーナーでの氏の回答要旨は以下のとおりである。

「公共交通機関は黒字か」

・環境定期券の発行以来利用者が増えた。

「ソーラーシステムの景観は」

・古い建物にソーラーの設置はあり得ないので景観は守られる。新しい思考の建物は規制をかけて制限すべき

「災害対策は」

・1356年以降、地震はない。ライン川の氾濫対策は貯水柵の設置などを州が行っている。

・5000人の核シェルターがあるが、ばかばかしいものである。

「都市計画の Spann は」

・都市計画は数千年引き継がれるもの。

短期的には区切りは10年程度か。

参考

別資料から調査した市の政策について追記する。

・交通政策

1984年に市内への自動車乗り入れ制限に踏み切り、交通量を制限、総合的な交通システム（市電、バス）の拡充により、市民の生活基盤を確保した。1991年にはレギオカルテと呼ばれる地域環境定期券を導入した。1枚で地域内延長約2900kmの公共交通機関（市電、市バス、近郊のドイツ鉄道、私営バス）が、ほぼ乗り放題となる定期券である。また、パークアンドライドも導入されており、市電の駅前には広い駐車場が用意され、通勤、買い物などで市内へ向かう人のために車から公共交通機関への乗り換えを容易にしている。一方で市内の駐車料金は高く設定されている。

・エネルギー政策

ドイツは風力発電量が世界一（世界の風力発電設備容量約4000万kwの37%）で、2位のアメリカの2倍以上である。ヨーロッパでは強い偏西風を利用した製粉業が盛んに行われていたが、環境先進国ドイツは特に風力発電への取組に熱心である。

シュレーダー前政権は2000年に産業界との間で原発の全廃で合意し、2002年に国内にある19基の全原発の廃止を定めた脱原発法を成立させ、2050年までに全エネルギー需要の5割を再生可能エネルギーで賄う目標を設定した。

再生可能エネルギーの発電量は、1998年において、ドイツ総発電量に占める割合が4%であったが、2005年には11%までに拡大した。ちなみに日本の風力発電量はドイツの1/22程度である。

現地視察

・エコタウン Vau Ban 団地

軍用地の跡地38haの土地をエコロジー配慮型のニュータウンとして市が開発し

ている（2000戸、約5000人の計画）

各戸のエネルギー消費量を市が決めており、立地上、十分な日照を得られない敷地に建つ建物は、年間エネルギー消費量が65kw/m²以下に、南向きの日当たりの良い建物は年間15kw/m²以下に制限される。

また、自家用車を持たない生活を推奨している。駐車場は団地内に2箇所整備されているが、共同駐車場の使用权を買わなければならない。車を排除するのではなく持つ人と持たない人がうまく同居するという形をとっている。



<写真：団地の風景（屋根には太陽光パネル）>
厳しいエネルギー制限はあるもののデザインなどは旧市街に比べると断然規制が緩く、色とりどりの個性的な建物が並んでいる。

・リーゼルフェルト団地

造成中の団地で、日産自動車（事務所）など世界の企業が進出しており、一角にはソーラー発電の最初の世界的研究所がある。

・トラムに乗車

線路敷きは緑化されており、枕木が見あたらなかった。通学の子供達を中心に乗り降りも激しく、かなり利用されている。

以上がフライブルク市での研修内容であるが、現在、市が進めている施策の柱は、

自然保護、廃棄物対策、交通政策、エネルギー政策、都市政策の5つであるとのこと。



<写真：広場で遊ぶ子供達と市場>

自分たちの街は環境、歴史などの資源に恵まれ、それがすばらしいことを市民は良く理解しており、政治家や行政は市民からたびたび突き上げられるそうである。女性運動の発祥の地であるというのも理解できる。高さ117mの大聖堂は、街のシンボルでどこからでも見え、集合場所には最適であった。ミュンスター広場では市が立ち、子供達が集い、パウル・ベルト氏が熱く語る理想型にかなり近づいていると感じた。

4) 港湾都市「マルセイユ」

平成18年1月24日(火)に、公共施設調査団としては、はじめてとなるマルセイユ市を訪れた。

マルセイユ市はパリの南南東約680km、フランス南部に位置する地中海最大の港湾都市である。面積241km²でパリの3倍、人口は約80万人で都市圏人口ではパリ、リヨンに次いでフランス第3位である。マルセイユ市の歴史は古く、紀元前600年、ギリシアのフォカイア人が築いた植民都市「マッシリア」にはじまるフランス最古の都市でもある。プロバンス地方の中心地として、北仏とは異なる独自の文

化や精神性を持っている。

また、マルセイユ港は、フランス及び地中海では最大、ヨーロッパでは第4位の貿易港である。ヨーロッパの南の玄関として、北アフリカ、中東、アジア地域との接点を務め、110航路、120ヶ国の360以上の港と連絡している。

16～17世紀にかけて現在の旧港地区が形成され、外港への拡張は1844年のジュリエット新泊地の着工にはじまり戦前にはミラボー泊地まで整備が進んだが、第2次大戦後は港湾整備の中心がフォス湾に



<写真：ヨットハーバー(旧港)>

移ったため、泊地に改造が加えられた程度である。現在、旧港はヨットハーバーとして利用されている。午前中、丘の上に立つノートルダム・ド・ラ・ガルド教会やマルセイユ港など市内を視察した。

ノートルダム・ド・ラ・ガルド教会から



<写真：マルセイユの町並みと地中海>

は市内が一望できる。街に煙突がなく空気が澄んでいて、きれいに見えるのだという。地中海独特の白っぽい壁と赤茶色の瓦、群青色の海といった風景がそこにある。石灰岩の壁とポーキサイトの素焼きの瓦、水深80～150mの深い海が創り出している風景である。沖合にはイフ島があり、アンドレ・デュマの小説「モンテ・クリスト伯」（巖窟王）の舞台となっている牢獄（元々は城の砦）がある。

< 公式訪問 >

昼食の後、港近くに事務所を構えるユーロメディテラネ都市開発公社を訪れた。

事務所にて団長挨拶の後、ユーロメディテラネ計画の説明と質疑応答、その後現地を案内していただいた。

説明は住宅・建築担当部長のフランク・ゲリング氏、現地案内は開発部住宅課長のニコラ・マティ氏にいただいた。以下に説明内容と併せパンフレットからの情報も加えて報告する。



< 写真：フランク・ゲリング氏（右）>
説明内容

・ユーロメディテラネ計画とは

1995年に国益事業として始まったマルセイユ市内の310haにおよぶ都市再開発・経済発展計画である。

中心市街地、港、ウォーターフロントの活性化に加え、マルセイユをヨーロッパの中でのランクアップを図り、世界への影響力を拡大しようとするものである。

将来にわたってヨーロッパ、地中海エリアの金融、経済の中核として繁栄を図ることが計画の最終目的である。

・開発の特徴

この開発の特徴は、港湾施設と一体となった開発を行っていることである。

歴史は港から街へ展開していったが、この開発は中心市街地から港に入り込む形で行われる街づくりである。既存の引き込み線路や高速道路、港湾に隣接する倉庫、土地の部分に新しいマンション、住宅団地、公的施設、オフィスを整備することにより、イメージの改善を図り、人口の増加と経済の活性化を目指すものである。このことにより、文化面での向上も期待できる。

マルセイユは、今まで中心市街地の空洞化が進行し、人々は郊外に居住し通勤してくるのが主流であったが、事務所のみならず働く人が中心市街地で暮らせるよう1万人分の住宅を確保する計画である。

また、中心市街地での路上駐車も問題となっており、中心部への車の乗り入れを少なくするよう、道路は路面電車と樹木を配置し、公共駐車場も確保することとしている。地下鉄のチケットと駐車場のセットなど公共交通機関の利用推進も検討されている。5地区において、それぞれ特徴ある開発が行われており、路面電車と駐車場、駅舎など20ha余りの公共空間、経済開発の柱としてのオフィス空間、新しいライフスタイルを演出する居住空間、博物館、店舗、学校、公園など文化的な生活空間などの整備

を実施している。

建物の高さは、日照権の問題があり、道路の幅、方角にもよるが一部を除いては8階で統一されている。

・事業手法

事業主体は、国、県、民間など様々であるが、この開発のマネジメントは国、地方が出資する第3セクター「ユーロメディテラネ都市開発公社」が行っており、社長はマルセイユ市長が務めている。国、県、市、民間からなる組織委員会により計画について検討を重ねてきた。組織委員会の長である代表責任者は、閣僚会議から派遣された国の職員が務めており、実質的な権限を持っている。

開発公社には50人の職員がおり、都市開発チーム、経済チーム、コミュニケーションチームの3セクションで働いている。

レパブリック通りにおいて2つの不動産会社が開発を行っているが、改修工事が同時進行するよう、また整合のとれるよう2社の調整も行っている。助成金を出して修復も行っているエリアであるが、政府がある程度の投資を民間に行っていることもこの開発のポイントである。



<写真：レパブリック通りの修復工事
(道路部は市電の設置工事)>

住宅団地は第3セクターが土地を買収し、整備は民間が行っている。民間のプロジェクトを審査し入札を行うシステムである。

港湾エリアについては港湾局の土地を第3セクターが買収し、上物を一般の市民が利用できるようにして、生活と港の一体化を図る計画である。40,000m²のショッピングセンターが計画されている。公園の整備も第3セクターが実施した。

労働者に仕事の割り当てなどを行っていたドッグの跡は事務所として変貌している。開発対象となる120万m²のうち60万m²が住宅、40万m²がオフィス街である。

市は土地を不動産会社に売却しマンション等の建設が行われることになるが、立ち退き等の調整はZACという都市開発の推進機構が行っている。

中心部の移転、買収は完了している。北部地区 Cite de la Medite- rranee では9月からはじまる予定である。

新しいプロジェクトの立ち上げに際しては、国が勝手にできるものではなく、住民に意見を求めることが義務づけられている。住民が自分の意見を言うことができる期間もセットされており、直接参加できる仕組みになっている。

・開発の地区別内容

La Joliette

国際的ビジネス地区で開発面積は270,000m²である。事務所、住宅、500～600室のホテル、コンベンションセンターからなる地区で、ビジネス地区としてはフランスでは最大規模の開発である。

CMA CGMタワー(床面積30,000m²)
Euromed Center(床面積70,000m²ホテル、ショッピングモール、会議室など)などが

シンボリックな施設である。

CMA CGM タワーは、全世界で業務を展開している船会社が、新しい指令本部の建設場所としてマルセイユを選択したもので、2007年に完成の予定である。完成後はグル

ープ企業のヘッドオフィスとして2000人の従業員が働く事務所となる。

イラク人建築家により設計された高さ110mのシンボリックな建物で、マルセイユのランドマークとして期待される。



The Belle-de-Mai Area

La Joliette Area

Saint-Charles/Porte d'Aix Area

Rue de la République Area

Cité de la Méditerranée Area

Saint - Charles/Porte d Aix

市の玄関口として位置づけられる地区で、開発面積は 116,000m²である。

マルセイユに列車や自動車で訪れる人の玄関口が Saint - Charles 駅や Porte d Aix である。

高速鉄道 (TGV) も開通しており、オフィス、ホテル、店舗、住宅などが建設され、特徴ある開発が行われる地区である。

The Rue de Republique District

5,000 戸の住宅と約 60,000m²の店舗の改装と併せて路面電車、800 台の駐車場など、公共空間についても再構築する。

Cite de la Mediterranee

マルセイユのシーフロント再開発のシンボル地区として国際基準の公共施設やプライベート空間を提供するエリアで開発面積は 382,000m²である。

クルージング、フェリーのターミナル、ヨーロッパ・地中海文明博物館、商店街、娯楽施設、1400 戸の住宅などが港湾の区域に建設され、開発の呼び物として新しい生活空間を提供する。

床面積 40,000m²「Terrasses du Port」などがショッピングセンターとして建設される予定である。ヨーロッパ・地中海文明博物館「Mucem」は 2009 年にオープンの



<写真：マルセイユ港（地中海フェリー）>

予定である。

The Belle-de-Mai Area

開発面積は 120,000m² で、市街中心部や高速鉄道 (TGV) 駅に近く、映画、テレビ、マスメディアなどの産業が集積している。ヨーロッパの中心的な映像産業基地の 1 つとなっている。

専売公社があったところは、市が土地を買収し、文化センターを建設中である。

以上が説明要旨であるが、マルセイユにおいて、これだけの計画が国ぐるみで展開され、進捗度合いも順調である。

なぜ今、世界中からマルセイユが注目を集めているか、その優位性を列挙すると以下のとおりである。

- ・十分な提供可能業務空間
 - ・起業家に対する助成制度の充実
 - ・他言語能力を持つ豊富な労働力
 - ・競争力の高い労働コスト
 - ・パリに次ぐ優れた通信インフラ
(南ヨーロッパ、アジア方面への長距離通信の中継地)
 - ・卓越した交通アクセス
 - ；高速道路 (マルセイユプロバンス空港へ 20 分、ニース・コートダジュール空港へ 1 時間 30 分)
 - ；高速鉄道 TGV (1 日 30 便、パリへ 3 時間、ブリュッセルへ 5 時間)
 - ；マルセイユプロバンス空港 (30 カ国 90 路線、パリ、ロンドン、フランクフルトなどへ)
 - ；フェリー
 - ・教育機関の充実；3 大学、15 の高等学校、10 万人の学生 (12% は外国人)
- おそらく、他にもまだまだあると思われるが、かなりの優位性を持っていることは

容易に理解できる。説明者であるフランク・ゲリング氏が、「2012年までには、かなりのプロジェクトが進展する」と自信を持って話す理由は、このようなところに裏打ちされたものなのであろう。

苦勞話として紹介のあった「地下トンネルや引き込み線など地下部分の工事は住民の目に触れないことから事業効果についての住民の不満の声を納得させるのが大変であった」という話は、説明責任の重要性という点で私どもにも共通するものであった。

また、計画の遂行途中で政府の党派が変わってしまうと反対される可能性があり、大きな柱を持ちつつもアダプタビリティのある計画進行が重要であるというお話も聞くことができた。

このプロジェクトは必ずや成功するであろうし、計画の進展と相まって、ますますマルセイユへの期待とオファーは高まって行くであろう。

5) ミヨー陸橋(ミヨー市)

2004年12月16日に開通した世界で最も高い橋である。総工費3億9400万ユーロ(約600億円)、わずか39ヶ月で完成させた。

L = 2,460m、W = 32m、曲線半径20km、路面までの高さは270m、



<写真：ミヨー陸橋全景>

塔までは343mであり、エッフェル塔より高いことから話題になっている。

通行料はオフシーズンで、4.9ユーロ(730円)、オンシーズンで、6.5ユーロ(980円)である。

2005年12月末での累計交通量は、440万台、日平均で26,000台である。

天空の橋という印象であったが、周りの風景にとけ込んでおり違和感はない。



<写真：最も高いピア>

(管理事務所から望む)>

6) ガール水道橋

ニームの街に水を引くために、古代ローマ時代(1世紀初頭)に創られた水道橋である。3層のアーチで構成され、高さ49m、全長273mの石造で、最上段が水路



<写真：ガール水道橋>

下2段は人や車が通行できる。

水路は全長50 kmにおよぶが、高低差は33 m (0.07%)であり、当時の測量技術の高さをうかがうことができる。

7) 芸術と文化の街「アヴィニョン」

城壁で囲まれた街で、中世は巡礼路の要所に当たり、教皇も暮らした宗教上の中心地であった。

法王庁は厚さ4 mの城壁で囲まれた堅牢で巨大な砦である。

有名なアヴィニョンの橋「サン・ベネゼ橋」は、12世紀後半にローヌ川に最初に架かった石橋で、500年後に洪水で流されてしまった。以来、橋は川の途中で途切れたままになっている。



<写真：サンベネゼ橋>

8) 超高速列車TGV

TGVは超高速列車 (Train a Grande Vitesse) の略で、フランス版新幹線と言える。最初のTGVは、1981年に開通したが、メディテラネ (地中海線) は2001年6月10日に開通した。時速300 kmで疾駆する。

アヴィニョン駅 18:00 発のTGVに乗り込み、パリまで2時間40分の鉄道旅行を楽しんだ。揺れもあまり感じられなく、快適であった。車両は2階建て、1等車の座



<写真：TGV (パリ・リヨン駅)>

席は2人がけで、テーブル付きである。車内で特別に頼んだという日本食の弁当を楽しんだ。

9) 花の都「パリ」

フランスの首都で政治・経済・文化の中心であり、また歴史的な建造物や美術館を数多く抱えるために「芸術の都」、「花の都」などと呼ばれる世界的な観光地である。

セーヌ川が市内を横断する形で流れ、観光船や運搬船も行き来する。多くの橋が架かっており、歴史やいわれのある橋も多い。シャンゼリゼ通り



<写真：シャンゼリゼ通りと凱旋門>

凱旋門のあるエトワール広場とパリ中心部のコンコルド広場を結ぶ目抜き通りである。ヨーロッパには広場が多いが、このコンコルド広場は、マリーアントワネットの

処刑場にもなった場所である。現在は、フランス一周自転車ロードレース「ツール・ド・フランス」のゴール地点となっている。ちなみに、スタート地点は2日目に視察したストラスブルである。

凱旋門のロータリーに見られるようにヨーロッパには信号機があまり無いように感じた。地方都市では道路の交差点は必ずと言っていいほどロータリー式になっている。直進する車線が無く、交差点部はロータリーになっているため必ずハンドルを切って半周するが、特に交通量の少ないところでは、合理的な交差方法なのかもしれない。

凱旋門の周りも同様で、数列になって走る車の列に途中から入り込むのは至難の業のようである。さすがに朝のラッシュ時には警察官が交通整理を行っていた。



<写真：凱旋門とロータリー>

ルーブル美術館

12世紀の後半に砦としてつくられ、16世紀のフランソワ1世の時代にルネサンス様式の宮殿に改築された。その後3世紀を費やして完成された。1789年のフランス革命後、ルーブルを美術館とすることに決まり1793年に開館した。

古代エジプト美術、古代ローマ彫刻、中世、ルネサンスなど各時代のヨーロッパ諸国の絵画などが展示されている。

ガイドによると、歩く距離は約13kmで、全てを見るのに1週間はかかるとのことであった。「ミロのヴィーナス」、「モナ・リザ」などを鑑賞した。シーズンオフで意外とゆっくり鑑賞でき、「手の届くところに本物がある」ことの感動をかみしめた。



<写真：ミロのヴィーナスの後ろ姿>

ナポレオン1世の戴冠式の絵はダヴィットが描いたもので、ベルサイユ宮殿にある絵と大きさも構図も同じだが左端にかかれた5人の女性の内の1人の衣装がルーブルでは白、ベルサイユにあるものはピンクになっている。

ベルサイユにある絵は、ナポレオンの失

脚後、絵が焼却されるのを恐れて亡命先のベルギーで描いたものである。

アンドロ・シトロエン公園

自動車会社シトロエンの工場跡地を整備して公園にしたものである。

パリ市が1972年に土地買収を行い、公園計画について1985年に国際コンペを行っている。最終的に2案が選出されたが、どちらも素晴らしいことから、公園を北と南に分割して採用された経緯がある。

南側のテーマは直線や石を基調とした「幾何学模様」、北側は植物を用いた「自然のまま」である。

・幾何学的庭園

ブラックガーデンと呼ばれ灌木の多い庭園である。アジアスタイルの影響を受けた松やアヤメを基調としたゾーンもある。

・中央広場

中央広場には、二棟の温室がある。芝生部分を囲むように配置された噴水や、人口の川に沿って、西側に進むとセーヌ川河畔に出る。公園計画の前まではセーヌ川沿いに電車が走り自動車道路があったが、鉄道は高架化、自動車道は地下に埋設され、公園とセーヌ川が一体化している（写真）



気球が係留されており、休日やイベント時には来訪者を乗せて150m上空まで上



昇するらしく、パリ市街が一望でき、なかなかの人気だそうである（写真）

・自然のままの庭園

北側の庭園は植物の変化を自然のままに移りゆく季節を楽しませることをテーマにしている。色によるテーマと五感のサブテーマによって植物の色、種類を変化させている。

ブルー（嗅覚）；ラベンダー他

グリーン（聴覚）；葉の長い植物

オレンジ（触角）

レッド（味覚）；赤い実（サクランボ、リンゴ）

シルバー（視覚）砂漠の植物

ゴールデン（想像力）



<写真：レッドをテーマにしたエリア>

午後の時間帯は、子供でいっぱいになるそうである。また、家族との時間を大事にすることから家族での利用も多いという。

5 欧州雑感

以上、研修内容の報告をさせて頂いたが、

1週間の研修期間中、慣れない海外生活(と言うよりは旅行)をする中で感じたことを、この機会に併せて述べてみたい。

・厳しい検問

テロ対策の強化で、外国人が出入りする場所、特に空港では、搭乗前の検査に限らず妥協を許さないチェックが行われていることを感じた。成田でも前泊のために降りた空港駅の改札口、さらにホテルから空港へ行く途中の検問所(ここではバスの中に検査官が入ってきて車中)でパスポートのチェックを受けた。

また、団員の一人が、パリから出国する時の所持品検査でおみやげに買ったドイツ製の工具(ドライバーなど)を没収されるという出来事も発生した。

私は、赤外線映像に映ったライターを入念にチェックされたが、危うく難を逃れることができた。笑顔と挨拶が良かったのかも知れない。

・国境越えの不思議

飛行機以外で国境を越えるのは今回が初めての経験であった。研修2日目にドイツのハイデルベルクからフランスのストラスブールに入り視察後、同日にまたドイツ(フライブルク)に入った。

地理上の位置関係からこのような行程に



<写真：フランス・ドイツ国境のライン川>

なったと言えればそれまでだが、島国育ちの日本人だからなのか、私にとっては何とも不思議な感覚であった。この辺の人にとって、隣国は「ちょっと出かけてくるよ」位のことなのであろう。

通訳からは、チェックが厳しいので準備するようにと言われ、皆、緊張してパスポートを用意したのだが、国境の検問所は2回ともノーチェックであった。検問が無かったことも不思議な気持ちを助長させたのかもしれない。

・チップ

ヨーロッパの、どの街、どのホテルに行っても、添乗員や通訳が口をそろえて言うのが「チップを忘れずに」「スリに気をつける」「チェックを受ける時は笑顔と挨拶」「水は買って飲むこと」の4つであった。



<写真：高速道路パーキングのトイレ>

なるほど、トイレに入る時、枕銭、レストランでお酒を頼む時、タクシー、等々、常にチップを考えて支払う必要があった。パリで夜のエッフェル塔を見ようとタクシーを使ったのだが運転手に「チップが足りない」とすざまされた時はちょっと怖い思いをした。

・決してユニバーサルとは言えないトイレ

チップを出して入ったトイレが使えなかったら皆さんはどうお思いになるだろうか。



<写真：フランスのホテルのトイレ>

皆さんの場合は問題が発生しないかもしれないが、私にとっては大きな問題であった。小便器にとどかないのである。身体的欠陥と言われてしまえばそれまでだが、決してユニバーサルではないのである。

これはヨーロッパ、特にフランスで感じたことである。それにしても、子供達はどやうやって用を足しているのだろうか。

・スリ

最近では警備が厳しくなり、パリで仕事場を失ってベルサイユ宮殿などに進出しているらしい。確かに変な動きをする人がいた。冬で皆コートを着ていたので手を出しづらいこともあったのかも知れないが、幸運にもグループの中に被害にあった人はいなかった。

・挨拶と笑顔

出入国検査等では挨拶と笑顔が大事だと言うことを知らされた。重量オーバーの荷物も挨拶と笑顔で切り抜けてしまった事例があったらしい。挨拶と笑顔は万国共通である。

・水とワイン

「水道水は腹をこわすのでミネラルウォーターを買って飲みなさい」と言われるが、結構いい値段がする。普通の店では日本と同じ位の値段だと記憶しているが、パリの



<写真：ストラスブールでの昼食風景>

空港売店では500ミリリットル入りのボトルが5ドルであった。

ワインもその土地その土地で、お奨め品があり食事時に飲むことが多かったが、普通4人で1本のワインを食前酒として飲むと、だいたい一人4ユーロ程度(約600円)であった。

よくよく考えて見るとワインにかかったお金より水にかかったお金の方が多かったかも知れない。

・なかなか明るくならない朝



<写真：朝8時半頃のハイデルベルク>

朝の散歩をしようと初日の6時頃、ホテルの外に出たが、真っ暗で散歩どころではない。写真は8時半頃のハイデルベルクである。散歩を諦め、仕方なく近くのガソリンスタンドで初めての買い物となる水を買ったのだが、その店の写真である。

この時期、9時にならないと朝日は昇ら

ないそうである。

・ロータリー式交差点

ロータリーについては、凱旋門のところでも述べたとおり、交差点はほとんどがこのタイプである。行く方向は直進方向なのだが、一度ロータリーに入ってハンドルを切らなければならない。信号機が無いが、渋滞も事故も起きていないようである。



<写真：ロータリー式交差点
(フランスのアヴィニオン市)>

・少ないガードレール、照明



写真は、フライブルク(ドイツ)からストラスブール(フランス)の空港へ行く途中のアウトバーンである。日本の高速道路のように民地との境界にフェンスがあるわけでもなく、平坦部はガードレールすらない。環境、景観に配慮した防護柵の考え方なのであろう。

また、フランクフルト空港から乗り込ん

だバスの車内といい、ホテルに向かう途中の高速道路といい、照明がほとんど無い。これも環境政策の一つなのであろう。

・サービス精神

ホテルの電気がつかない、風呂の水が流れないという事があった。フランスはマルセイユでのこと。鍵を預かり部屋に入ったが電気がつかない。

添乗員は「こちらでは良くあることです。平常心で居てください」と私たちに気を遣い、係に連絡してくれた。ホテルの担当がすぐに駆けつけたが、「ああ、またか」という素振りで上階の別な部屋へ案内された。

ところが今度は風呂の湯がたまらない。栓が壊れているのだ。シャワーだけですませた。後で聞いた話だが、別の部屋では栓が抜けなくて、風呂の湯が流れなくなったそうである。担当は修理屋を呼ぶのでもなく自らドライバーで栓を壊して流し「どうぞお使いください」と言ったようである。

日本ではあり得ないことである(ドイツでも無かった)。ここフランスでは、「サービスの向上による売り上げ増進」などという言葉は無いのであろうか。それだけ、おおざっぱな人種なのであろうか。

・歩きづらい石畳

ヨーロッパの旧市街地はほとんどが石畳である。自然で趣があり落ち着きもある。

ところが、玉石のように形の丸い石を敷き詰めたところは、正直言って歩きづらい。と言うよりも痛くて歩けないほどである。写真はアヴィニオンの法王庁にある石畳であるが、足の裏が痛くなってしまった。壊れにくい道ではあったろうが、往来する馬も歩きづらかったであろうなどと余計な心配をしてしまう。ヨーロッパに行かれる



<写真：アヴィニヨンの石畳>

方には運動靴をお奨めする。

・日本語を話すフランス人

フランス人はフランス語に誇りを持っていて外国語を話したがないという話を聞く。大部分の人はそうなのであろうが、日本語を話す人に会うことができた時はとてもうれしく感じた。

パリにあるタイヤ「ミシュラン」のお店の人は30年前東京におられたそうで、流暢な日本語で話をしてくれた。

また、地下鉄で「何かお助けできますか」と声をかけてきた上品なおばあさんなど、外国で、特にフランスで聞いた日本語は、とても安心感を持たせてくれた。

・ムーランルージュで感じたこと

ムーランルージュは、フランス語で「赤い風車」を意味するパリのナイトスポットである。食事を楽しみながら、ディナーショーを楽しむ場所で、フレンチカンカンが有名である。

シャンソン、ポップスなどが歌われ出すと、ショーを楽しんでいるお年寄りの何組かが突然ステージ前に出てきて踊り出した。実に陽気でこの場を楽しもうという気持ちが伝わってくる。果たして、日本のお年寄り達がこういった場所で踊りなど踊るだろうか。「日本人も、もっと自分中心に楽しも

うという気持ちを持って良いのでは」と感じた。

また、道化師が映画監督になって、映画を撮るという設定のショーがあった。会場から選ばれたお客さんがジェスチャーで監督の指示を受けながら、役を演じるのである。20代の台湾人女性や地元の男女の他、日本人男性も選ばれ、道化師が出演者の出身国のイメージを伝えるジェスチャーとともに名前を会場に紹介した。会場は盛り上がり大拍手であったが、私が気になったのは、日本人男性を会場のお客さんに紹介するのに、監督役の道化師が頭を早く何度もペコペコ下げた動作である。「これがヨーロッパ人の日本人に対するイメージ、日本人感なのであろうか。」と感じたからである。日本人は周りに気を遣い、頭を下げるのが得意と言われる。問題が生じて我慢してもらった時に最初に日本人にお願いするという話を聞いたことがある。

「日本人は、頭を下げる前にもっと主張するという意識を持ったらどうか」などとも感じた。

6 おわりに

厳しい行程であり、もっと聞きたい事、もっと見たい所はあったものの、世界に先駆けた環境政策や世界規模の都市再開発などの研修により、多くのことを学ぶことができた。まさに、本県においても参考となる事例が数多くあり、今後の業務にもおおいに活かしていきたいと考えている。

講師のパウル・ベルト氏(フライブルク)、説明者のフランク・ゲリング氏、ニコラ・マティ氏(マルセイユ)をはじめ、関係の方々に対し、改めて深く感謝申し上げる次第である。