

第 2 2 回ヨーロッパ公共施設調査団に参加して

南会津建設事務所 事業部都市施設グループ 熊坂 雄延
 県中建設事務所 事業部河川砂防グループ 半澤 雅則
 南相馬市 鹿島区役所 鈴木 幸治

1. はじめに

平成 19 年 1 月 27 日（土）から 2 月 3 日（土）までの 1 週間にわたり、第 22 回ヨーロッパ公共施設調査団の一員として、イタリア、フランスの都市計画、市街地再開発等をテーマとして調査を行って参りました。

日本と異なった気候、生活習慣、文化、歴史等を有するヨーロッパのスケールの大きさや見る物すべてが新鮮で驚くことばかりであり、終始、圧倒されどおでした。ここに感想を交えて研修結果を報告します。

○行程表



○行程表

| 日次 | 月日(曜) | 地名 | 現地時刻 | 交通機関 | 日 程 | 朝食 | 昼食 | 夕食 |
|----|---------|--------------|--------------------|-------------------|--------------------------------------------------------|----|----|----|
| 1 | 1/27(土) | ミラノ | 乗合13:30 乗車18:05 | JL 航空機 | 空路：ミラノへ 【ミラノ前】 | - | ○ | ○ |
| 2 | 1/28(日) | ジェノヴァ | 午前 午後 | 専用車 | 車ミラノ市内視察 鉄路：ジェノヴァへ 【ジェノヴァ前】 | ○ | ○ | ○ |
| 3 | 1/29(月) | ジェノヴァ ニース | 午前 午後 | 専用車 | TV『ジェノヴァ市』 ジェノヴァ市内視察 鉄路：ニースへ 【ニース前】 | ○ | ○ | ○ |
| 4 | 1/30(火) | ニース モンペリエ | 午前 午後 | 専用車 | TV『ニース市』 ニース市内視察 鉄路：モンペリエへ 【モンペリエ前】 | ○ | ○ | ○ |
| 5 | 1/31(水) | パリ | 午前 午後 夜 | 専用車 TGV 専用車 | 車ニース視察 ガール水道視察 アグイニオン市内視察 TGV 鉄路：パリへ 【パリ前】 | ○ | ○ | ○ |
| 6 | 2/1(木) | パリ | 午前 午後 | 専用車 | パリ市内視察 ラ・ダファンヌ地区視察 【パリ前】 | ○ | ○ | × |
| 7 | 2/2(金) | パリ | 乗 18:05 | JL 航空機 | 【テーマを持った独自調査】 車出発まで各自のテーマに沿って 空路：帰国へ 【機中前】 | ○ | × | ○ |
| 8 | 2/3(土) | 成田 | 乗合14:00 | | 着後：送迎後、解散 | - | - | - |

※TV：Technical Visit 公式訪問
 ※JL：日本航空、TGV：フランス新幹線
 ※○印は食事付き、機は機内食
 ※到着時刻は、現地時間です。但し、○印は日本時間です。

2. 行程図及び団員構成

調査団は、団長（仙台市都市整備局公共建築部長）の吉川氏をはじめ宮城県から沖縄県までの参加者 20 名と協会事務局の寺沢企画課長、添乗員の西原氏の計 22 名で構成されました。本県からは、3 名が参加しました。

3. ジェノヴァ市（イタリア）視察

(1) ジェノヴァ市の概要

最初の公式訪問地はイタリアのジェノヴァ市で、平成 19 年 1 月 28 日（日）にイタリア第 2 の都市ミラノから移動し、ジェノヴァ市に入りました。当該訪問地においては、市内の都市施設等の整備状況や中心市街地の活性化の取り組みなどを調査しました。

ジェノヴァ（Genova はイタリア語）は、イタリア共和国リグーリア州ジェノヴァ県に属する人口約 60 万人のイタリア第 6 番目の都市で、ジェノヴァ県の県庁所在地、リグーリア州の州都でもあり、周辺市町村を含んだ都市圏としての人口は約 90 万人に達しています。



歴史的建造物の中のフェラーリ広場

(2) ジェノヴァ港再開発計画

再開発計画においては、ジェノヴァを再活性化し、市民生活を港の水際まで引き出すことを目的に、ジェノヴァ出身の建築家レンゾ・ピアノが再開発を手がけることとなりました。



再開発計画の説明状況

整備以前の港は幹線道路に阻まれ、市民が港に行くには交通量の多い道路を横断しなければならず、多くの人を訪れる場所といえるものではありませんでした。

そこで、まず港と旧市街地部（チェントロ・ストリコ）を分断していた幹線道路を高架構造とし、港と旧市街地部とに移動の連続性を持たせ、密接なつながりを生み出しました。

この再開発計画は、コロンブス大陸発見 500 年記念国際博覧会を目指して整備され、ここには水族館、展示場、300mに及ぶ旧倉庫などを改修して作られた、国際会議場、アトリエ、劇場などがあります。

【イル・グランデ・ビーゴ】「大きなクレーン」

船を吊り上げるクレーンがモチーフとなっていて、レンゾ・ピアノ氏が設計したものです。

イル・グランデ・ビーゴは 1992 年に開かれた国際博覧会のシンボル施設で、船を運ぶクレーンをデザインモチーフとした大規模な吊構造となっていて、当該建造物はこの港湾地区内の中心施設として計画されたものです。（下の写真参照）



(3) 中心市街地の土地利用状況

ジェノヴァでは日本が直面している問題に数十年前に直面し、その際に都市づくりの方向をうまく転換させることができたと言われていいます。

戦後、日本より少し早く 50～60 年代に経済成長をしたジェノヴァの都市の多くは、郊外へ住宅地を拡大していきました。しかし 70 年代に入ると、経済の動き、社会のニーズを勘案し、中北部の諸都市は、拡大・成長を抑える方向に都市政策を大きく転換させたのです。



現在のジェノヴァ港近郊の建築物

ジェノヴァでは 1960 年代以降、都心部の空洞化と少子高齢化により、都市が衰退期を迎えました。このとき「規制緩和」による都市再生を図らず、まず都心部にチェントロ・ストリコ（歴史的都市部）のエリアを指定し、そこでの開発等を厳しく規制したのです。その結果、都心部全体の歴史的・美的・文化的価値が上昇したのでした。

また、郊外部に対しても開発抑制を行いました。これにより、不動産投資は、都心の老朽建造物を修復・再生することに向かいました。こうして、1970 年代を境に都心への再投資が起り、歴史的都心部の再生が進んだ結果、高品質で景観性に優れたコンパクトなまちづくりに成功したのであります。

郊外の開発より中心部の再生を選択し、郊外へ流出した人々の Uターン、そして地元産業や職人企業の都心回帰は経済効果を生み、都心は多様な年代・階層・職種の人々で再び活気を取り戻し賑わいのある場となったのです。

一方、交通施設については、市街地部のほとんどが集合住宅であり、駐車場がほとんどない状況であることから、慢性的な路上駐車があちこちで見受けられた。そのため、中心市街地内では交通渋滞があちこちで発生しており、バイクなどの自動二輪車により移動する市民が多かった。



バイク等の駐車状況

また、建築物の間には多くの小路があるが、昼間でも日が当たらない箇所があり、市街地部のあちこちで防犯上の問題が内在していることを実感した。



建築物に挟まれた小路

4．ニース市（フランス）視察

（1）ニース市の概要

平成 19 年 1 月 30 日(火)には、2 箇所目の公式訪問地であるフランスのニース市を訪れました。

ニース市は南フランス地方にあり、アルプスの山々により南フランス特有の強風がさえぎられ、四季を通して温暖な気候であるため、コート・ダジュール地方の著名な保養地として、多くの観光客が訪れる国際的観光都市です。



開放感のあるニース市の海岸

人口は約 35 万人で、パリ、リヨン、マルセイユ、リールに次ぐフランス第 5 位の国境の町で、観光都市、学園研究都市であり、若者が多く住んでいる町です。観光ではパリに次いでフランス第 2 位を誇っています。また、ニースは港沿いに二つの河川が流れており、農業も盛んに行われており、関係企業が多数あります。

（2）トラムウェイ（＝路面電車・通称「トラム」）

フランスは、かつてはイギリスやアメリカ同様、モータリゼーションの進展に伴い、ほとんどの都市でトラムの撤去が進み、わずかにリール、マルセイユ、サンティエヌの 3 都市に残るだけとなっていた。

しかし、70 年代からの公共交通復権の流れの中で、1985 年のナントを皮切りに都市内でのトラム路線の開業が相次ぎ、2006 年現在 17 都市でトラムが運行されている。



トラムの工事実施状況

ニース市のトラムは、中心市街地の渋滞解消、静かな都市空間の確保を目的に現在工事が進行中であり、まもなく 1 号線が工事完了予定です。

ニース市におけるトラムの採用理由は以下のとおり。

- ・日常移動人口は 100 万人。
- ・20 万人は通勤移動が限定される。
- ・16:30～19:00 が大渋滞となっている。
- ・240 人が通勤すると仮定した場合、通勤時の交通手段を比較してみるとトラムが有利となる。
（ニース市の調査によると車 10 台に 8 台は 1 人乗りである）
- ・低床車両のため、高齢者、障害者、ベビーカーなどに対して配慮した設計が可能。

- ・プラットホームの設計に関しても車両の乗り入れ口と同じフラットな設計が可能。
- ・定時制が確保できる。
- ・排気ガスを出さない清潔な公共交通機関である。
- ・警報装置、監視カメラも設置するため、安全で安心な乗り物となる。

なお、ニース市のトラムの車体は、シャンパンのイメージをモチーフにゴールド系と決定されている。

次にトラムを整備するに当たり、問題となった事項を以下に示す。

- ・トラム交通網整備には、沿線の商店主の抵抗もかなりあったようである。この抵抗に対応するため新たな委員会が設置され、約 1500 店の商店主には総額 600 万ユーロの賠償金が用意され、現金による助成金が支給される。(* この助成金支給には、売り上げが何%減ったのか等の細かいレポートの提出が義務付けられており、ほぼ全ての商店が提出済みであるとのこと) 一方、トラム交通網整備をチャンスに捉え、大手企業などは先を見通して駅周辺の土地買収、店舗のリニューアル等既に積極的な行動をとっている企業もあるとのことである。

5 . ミヨール高架橋 (フランス) 視察

ミヨール高架橋は、フランス南部ミヨール市に位置し、パリからフランス南部の地中海方面に伸びる高速道路 (オートルート) A 1 0 の延伸となる A 7 5 , クレルモンフェラン ~ ベジエ間にあるタルン川の渓谷に架橋されています。



ミヨール高架橋全景 (S A より)

タルン川渓谷一帯はフランス中央山塊南東部にある「グランコース」と呼ばれる石灰岩の高原地帯であり、ミヨール高架橋の完成前は、国道 N 9 号線を通る自動車は高原の上からタルン川渓谷に向かって高低差 300m 以上の非常に長い坂道を下り、ミヨールの街の近くを通過して再び 300m の高さへ坂道を上っていたため、交通の難所となっており、特に夏のバカンスシーズンには激しい交通渋滞が発生していました。ミヨール高架橋が完成したことにより、通常的时间短縮で 30 分、バカンスシーズンの週末には約 4 時間の時間短縮が図られ、燃料費削減も含め、自動車交通に関わる諸コストを削減することに大きな役割を果たしています。

(1) ミヨール高架橋の概要

ミヨール高架橋の概要は以下のとおり。

| | |
|-------|---------------------------|
| 構造形式 | 8 径間連続鋼斜張橋 |
| 橋 長 | 2,460m |
| 幅 員 | 32m |
| 総 工 費 | 3 億 94 百万ユーロ (約 550 億円) |
| 工 期 | 3 年 2 ヶ月 |

P 2 橋脚は地上から主塔先端までの高さが 343m で東京タワー (333m) やパリのエッフェル塔 (321m) より高く、この高さは世界一であり、このことがミヨール高架橋を世界的に有名にさせている一因です。



ミヨール高架橋全景 (橋梁下面より)

デザイン設計は、イギリスの建築家ノーマン・フォスター氏が行い、渓谷の景観に雑然とした異物感を与えない、自然と共存したすっきりとしたデザインに仕上げられ、その後、落橋や振動を防止する防止する目的や、渓谷を流れる風の影響を小さくするため、各種の模型実験等を行い、現在の構造に決定しています。

施工は、この事業のために設立されたミヨー高架橋株式会社によって行われ、その中心となったのがフランスの大手建設会社、エファージュ社です。

ミヨー高架橋株式会社は、ミヨー高架橋および関連施設の建設資金の調達、計画、設計、施工、維持管理（費用も負担する）を行い、フランス政府との契約により開通から75年間料金を徴収し、橋を運営することが認められています。

このことについて、税金を使わずにこの巨大プロジェクトを完成させたのは特筆すべき点であります。

(2) 関連施設の概要

本線料金所

ミヨー高架橋の北側約6kmのところの本線料金所が建設されています。

料金所の屋根はコンクリート製で、縦28m、幅98m、厚さ0.2~0.85mと非常に巨大ものとなっていますが、その形状は緩やかなカーブで構成され、軽やかなものとなっています。この料金所の建設費は2,000万ユーロ(約28億円)です。



料金所全景

休憩施設及び展望台

最近、ミヨー高架橋の北側に休憩施設と展望台が整備されました。

写真でも分かるように、展望台からはミヨー高架橋の眺望が素晴らしいばかりでなく、タルン渓谷、ミヨーの街並みが一望できます。

この整備により、今後ますます観光客が増加することが予想されます。



サービスエリア全景

インフォメーションセンター

ミヨー高架橋の高架下にインフォメーションセンターが整備されています。内部は、ミヨー高架橋の模型をはじめ工事中ビデオの放映、説明パネルが所狭しと並べられています。

また、工事中の写真やキーホルダーなどの記念品も多数販売されています。

さらに、ミヨー高架橋のすばらしい技術を全世界に情報発信するため、インフォメーションセンターの更なる充実を図る予定だそうです。

6. ラ・デファンス地区(フランス)視察

(1) ラ・デファンス再開発地区について



地区内の高層ビル群

ラ・デファンス地区は、セーヌ川を隔ててパリ市の西端に位置し、パリの中心コンコルド広場から約4km西方、ルーヴ宮殿、シャンゼリゼ通り、そしてエトワール広場を直線で結んだ延長上にあり、この地区はプトゥー、クールブヴワ、ナンテールの3コニューン(基礎的地方公共団体)にまたがっている。また、ここは、フランス西部への

交通の要所であり、もともとセーヌ川下流に向けて発展を続けているパリ地方の産業の中心である。

1958年に政令によりラ・デファンス地区整備公社（EPAD）が設立され、再開発事業が本格化し、計画としてはパリ郊外の750haにビジネス区域、公園区域、大学など複数の区域に分けられた。

1960年ビジネス区域の再開発プランが完成し、1964年に着工した。この地域は、1階部分を車道、駐車場、様々なネットワークにあて、その上に広大な歩行者空間を設けた。居住用の建築物は高層ビルの陰に入らないような設計がなされた。



地区内の広大な歩行者空間

1969年、150万m³のオフィス部分の建設が認可され、高さ200mを超える第2世代の高層ビルが着工された。1980年代に入り、再開発事業は一時中断したが、新たな基本方針が定められ、事業が再開された。この第3世代のビルは、エネルギー節約を重視し、高さも低く抑えられた。個人オフィス部分も組み込まれ、窓も開閉式となった。また、1982年、ミッテラン大統領は、フランス革命200周年のモニュメントとして「グランドアルシュ」の建設を決定した。



地区内の新凱旋門

7. 街中あれこれ

(1) 道路トンネルの真上に民家がある？

ジェノヴァ市内をバス移動中、トンネルの坑口の真上に民家らしきものがありました。日本ではなかなか例が少ないのではと感じました。



(2) 地下歩道の壁に日本画がある？

ジェノヴァの地下歩道を移動中、日本画らしきものがあったので、思わずシャッターを切ってしまいました。



(3) 車が隙間なく駐車。

昼食を終え、道路に出てみると路上駐車がビッシリ。一体、どうやって駐車したのだろうか？



(4) モナコのカジノ

ニースに移動中、途中でモナコに寄ることができました。カジノの前を通りましたが、中に入ることはできませんでした。



(5) フランスの新幹線

ニースからパリに移動するため、フランスの新幹線（TGV）に乗りました。駅には改札はありませんでした。



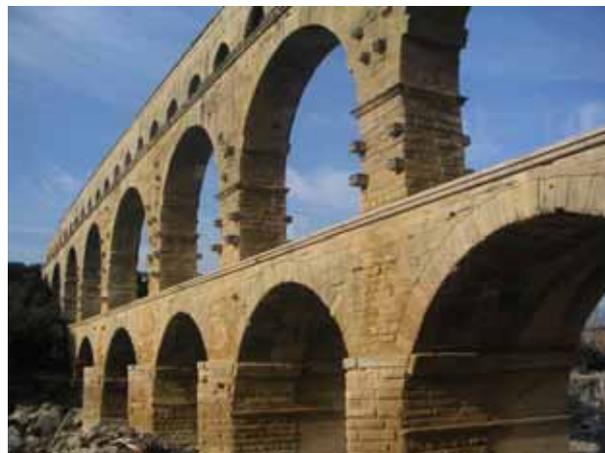
(6) パリの中心市街地

建築物の高さの上限値が決められており、昔からの建物がほとんどで、建て替えられた感じはありませんでした。



8. おわりに

古くから世界の富を集めたヨーロッパの都市と、開国して百年余の日本をそのまま比較することには無理がありますが、今回の調査において多くの認識を改めることができたように感じています。



ガール水道橋

再開発計画を立案する場合には、この規模の大小にかかわらず、広く周辺への経済効果や利便性向上などのプラス要素だけでなく、環境への影響などのマイナス要素も十分に検証する中で、マイナス要素についてはこれを補う施策についても展開することの重要性について、認識を新たにしたところであります。

また、現在日本で叫ばれている中心市街地活性化において、計画の中心に置くもののひとつとして、住民の生活向上があると思われませんが、具体には、周辺環境の改善や利便性の向上であり、住民全体に寄与するわかりやすい目標を立てることが重要であり、一方、身近な利害を優先することのないよう配慮する必要があると感じました。



ミラノのアーケード街

人口減少に大きく舵を切ってしまった日本社会においては、残された時間はそう多くありませんが、全国の地方都市において、持続可能な都市再生や中心市街地の魅力を高め、求心力を取り戻すためには、郊外部の開発抑制について周辺住民の理解を得られるのかという点が重要な視点となります。そこで、ヨーロッパ都市のように中心部の魅力が明らかに存在している場合と異なる日本の多くの地方都市において、何に求心力を求めたらいいのかについては今後個々について検討が必要であり、よりよい提案ができるよう更に研究を続けていきたいと考えています。

【あしがき】

当該公共施設の調査に対し、貴重な時間を用いて説明をして下さいました関係者の皆様及び当該調査を企画計画していただいた全建の関係者の皆様には、このような機会を与您いただき心より感謝申し上げます次第であります。



ニース市での公式訪問中の3人



第22回ヨーロッパ公共施設調査団 参加者全員