「我々の」都市という共通感覚――フランス視察を振り返って

山田圭二郎　京都大学大学院工学研究科特定准教授

2010年3月、筆者らが訪問したニースでは、ニース・コート・ダジュール大都市共同体（Communauté urbaine Nice Côte d'Azur）を中心に広域都市圏の効率的な行政運営を図りつつ、LRTの導入による交通政策を含めた総合的な都市政策を実施している。ヨーロッパを中心に昨今盛んな都市政策により、彼らが守り、また新たに創造しようとする「都市」とはなにか。世界共通の現代的都市問題を抱えつつ、日本とは異なる都市の伝統を持つ西欧都市から学ぶべきものはなにか。こうした観点から、今回の視察を振り返ってみたい

安寧の都市ユニットは、日本型「安寧の都市」を模索している。災害の多い日本において、災害に関するクライシスマネジメントと、私たちの生活の大部分を占める日常のアメニティとを、環境との関係においてどのように形づくるべきであろうか。なかでも、地域コミュニティ、NPOなどの第三の公、行政等を含む私たちの社会の全体的な枠組みのもとで、トレードオフの関係を超えた両者の真の融合は、いかなる「安寧の都市」の絵姿となって実現されるべきであろうか。この融合があってはじめて、私たちは災害をもたらす一方で豊かな恵みをもたらす自然の営為に感謝しつつ、豊かなコミュニティのなかで安全・安心・快適に、そして究極的には個々人が幸せと感じながら生きることができるのである。そして、この融合は最終的には場所性（sense of place, sprit of place〈genius loci〉）に即した風景として昇華されなければならない。

▶写真1　縦列駐車

西欧における都市と社会

では、なぜフランスの都市を視察したのか。もちろん、今回の主な訪問都市であるニースは、フランスをはじめとするヨーロッパにおける都市政策の全体的動向を反映しており、LRTを中心とする交通政策を含む総合的な都市政策の先進地のひとつである。しかし、それ以上の理由が私にはあった。それは、「都市」とはいかなる場所かに関連して、西欧には都市づくりの伝統とそれに関する長い議論と知の蓄積があることと関連する。

親しくしている海外研究者によると、特に地中海ヨーロッパ圏では、自治都市（self-governing cities）を築くための多大な努力は、「我々」“We the People”という意識への社会的自覚と強く結びつき、不正・不公平を克服し、よりよい世界（都市）をつくるために都市民が一つの有機体（body）として共同する意識が強い。ここでの"We"は、家族とか同胞（fellow citizens）といった小さな単位であり、そこでの個は、社会の一員としての特別な役割を担う個として認識されている。この価値観は、コミュニティの歴史的偉業を祝福し、将来にそれをさらに発展させるという、過去への敬意と未来志向を含みつつ、「今、ここ」（here-and-now）での社会的経験を重視する価値観と強く結びついているという。つまり、都市環境（built environment）と社会とは上記の文脈において一体であり、個の基盤はまさに「今、ここ」の場所＝都市においてあり、社会のルールや制度は、都市に生きる社会的個が達成した最大の実体（実質）である、という認識である[*1]。他方、この文脈における都市の経験が日本にはない、との指摘がある[*2]。

フランスにはコミュヌ（commune）[*3]と呼ばれる基礎自治体が3万以上あり、その約９割は人口2,000未満の小さな村である。その行政的役割がいかに小さかろうと、それは彼らがアーキタイプとしておそらく共有している「都市」なのであり、またコミュヌでなければならないのだろう。「安寧の都市ユニット」として都市を対象とする限り、最終的には日本型安寧の都市を目指すとしても、「都市」の本質を見極め、日本と比較し、現代社会が直面している日本の都市問題に対応する新たな日本型の将来像を描かねばならない。

日本では、機能や快適性などの観点から、あるいは制度的観点から都市や空間を論じることは多くあれど、都市環境と健康（身体的・社会的健康）との関係や、子どもの発達プロセスへの影響、また都市環境とコミュニティとの関係、社会制度（行政制度、地域自治・ガバナンス、祭祀等の慣習的制度等）を総合的に議論する原論的都市論はほとんど見当たらない[*4]。一度のヨーロッパ訪問で解決する問題ではもちろんないし、長期的視野で理論的基盤を構築していく必要があるのだが、その第一歩として、これまでこうした観点で見ることのなかったヨーロッパの都市というものを、「今、ここ」でこの目で見、体感することは、意義のあることだろう。

▶写真2　Avenue Jean Médecin

調査の概要

筆者は、上記の問題意識を内に抱えつつ、主として西欧の都市政策（健康・医療、交通、景観政策等）の動向を調査するため、3月25日～3月31日にかけて谷口栄一工学研究科教授、野本愼一医学研究科教授とともに南仏を訪問した（25、26日：Marseille、27、28日：Nice、29、30日：Nice周辺の「鷲の巣村」と呼ばれる小さな村々；Èze, St.Paul de Vence, Vence, Tourrettes-sur-Loup等）。与えられた紙面の都合上、各地の詳細な報告は今後の機会にゆずり、今回はニースを中心とした視察結果を簡単に報告したい。

28日、ニース・コート・ダジュール大都市共同体（NCA）トラム・交通整備局長André von de MARCK氏を訪問し、関係者に話を伺うとともにLRT、運営管理施設などを巡見した。MARCK氏は、LRTを導入して総合的な都市政策を推進し、ストラスブールの中心市街地を再生させたトラム整備プロジェクトの元責任者である。電気系統技術者であるNCAのAlain GILIBERT氏、法・契約業務を担うNCAのSylvain CARANTA氏、NCAからの委託契約でトラムを運営する企業・VEOLIAグループ傘下のST2NのJacques RAPHEL氏他にも同席していただいた。

TRAMWAY（LRT）プロジェクト

NCA都市圏人口は53万余りで、そのうち3分の2の約35万がニース市に住む。フランスは、日本と同様、あるいはそれ以上に車社会である。どの道路を歩いても、道路の両側の大部分は駐車スペースとなっており、縦列駐車が隙間なく続く[写真1]。

歩者分離は確実に実現されているものの、狭い裏通りの歩道の大部分は日本と同様に狭く、人は端に追いやられている事情はあまり変わらない。

このような車社会のニースでは、多くの人が自宅と職場とを車で通勤し（24万トリップ／日）、80%以上が車に頼っている。すでに都市内にこれ以上車を受け入れるキャパシティはなく、高い騒音や空気汚染に悩まされてきた。ニースではかつて路面電車が走っていた時期もあったのだが、やはり車社会への流れから、1953年に一度廃止されていた。これをもう一度復活させたとも言えるのが、2007年に完成したトラム1号線18.6kmであり、これによってニースは同国16番目のトラム新設都市となった。国の大きな政策的背景としては、「交通権」を認め、公共交通政策における地方自治体の権限と責務を定めた「国内交通基本法」（LOTI, 1982）が制定され、その後の改正（1996）で、都市においては環境負荷の高い自動車の利用を減らし、徒歩・自転車・公共交通を強化する条文が盛り込まれたことがある[*5]。

トラムは、朝4時から深夜2時まで運行され、7時半～20時半のあいだは4分間隔（土曜日は4分半間隔、日曜日は6分間隔）で、それ以外は20分間隔で運行されている。

このプロジェクトの見るべきところは多々ある。まず、3つの通り（Avenue Borriglione, Avenue Jean Médecin, Avenue de la République）の1.9kmの区間では、公共交通を除いて車を排除し、歩行者エリアとして設定している。物流関係の車両も、朝の一定の時間帯のみ通行が許可される以外は、完全にシャットアウトされている[写真2]。

そして、トラム整備と併せて沿線の公共空間（道路空間を含む）を一体的にデザインし刷新している。繁華街であるJean Médecin通りの起点となり、市の中心に位置するマセナ広場（Place Masséna）等では、当該エリアの歴史的景観に配慮してバッテリー駆動式のトラムとし、架線が地上に出ないよう工夫しつつ、広場全体を歩行者優先の空間としてデザインしている。その効果は一目瞭然だろう[写真3、4][*6]。

“Nice, the GREEN CITY by the Mediterranean Sea”のコンセプトどおり、沿道には可能な限り植栽し、LRT軌道敷を一部芝生とする等して環境に配慮している。また、沿道を含めて、各駅のプラットフォームデザイン、照明柱等付属物のデザイン、沿線道路を含む舗装の素材及びデザインは、路線全体で統一されている。路線全体の計画設計は、国際的企業であるVINCI社と仏国内企業のFAYAT社の2社が関わって約10km区間ごとにそれぞれが担当しているが、デザインは両社で調整し、NCAがそれをチェックする体制である。

デザイン計画とも関連し、このLRT整備が単なる交通政策ではないことは、アート作品に関するプロジェクトがLRT整備と並行して進められたことにも現れている。トラムウェイ開通を機に、アート作品により都市体験をより豊かなものにするため、NCAは国際コンペを開催して、4つのテーマで14組の芸術家を選出した。沿線に展示されたパブリックアートは現在、ニースの昼・夜の都市景観を彩っている。

さて、第1号路線が完成したトラムだが、このプロジェクトは引き続き進行中で、2020年までに2路線が追加される予定である。ニース・コート・ダジュール空港及びTGVの鉄道駅とLRTとを相互に結節させ、アクセス機能を強化させるとと

▶写真3　整備前のマセナ広場

▶写真4　整備後のマセナ広場

もに、サッカースタジアムのあった地区の再開発、空港に近いSaint-Augustin地区の住宅開発とLRT整備を相互にリンクさせ、都市機能を強化する総合的都市政策の一環として、これらの整備は位置づけられている。

また、歴史的な都市構造・景観を保全するため、一部区間3.6kmではトンネル構造にすることも計画されている。コストは、地上よりも約3倍かかると試算されている。19世紀の都市を保全し、20世紀のニースの特徴を引き出し、21世紀の新しい都市を創造するという過去・現在・未来の3つの柱が、重要な都市政策のコンセプトになっていることが見てとれる。

4Sプロジェクト
——都市と健康、社会保障

ニース市の健康局（Direction de la Sant Publique）のディレクターであるClaude DREKSLER氏によると、現在ニース市では健康に関わる「4S プロジェクト」が進められている。4Sとは、Santé（健康）、Sports（スポーツ）、Senior（シニア：高齢者）、St. Roch（モデルプロジェクト地区名）を指す。ニースの高齢者（65歳以上）の割合はおよそ3分の2に及ぶといい、高齢者と健康の問題は、ニースの都市政策の大きな関心事のひとつとなっている[*7, 8]。

具体的には、ハード整備では公園等都市内にベンチを置く、お年寄りのためのジムの整備など。ソフト的には、外で買い物やスポーツをすることを促進する情報提供・プロモーション、個々人に合わせた適切なスポーツやトレーニングを指導するコーチを付けることなどに市が取り組んでいる。

実際に、道路、公園、遊歩道等でのベンチの数は驚くほど多いが、特に都市内では一日中よく使われている。日本では、設置されても使われず、寒々とした光景となる姿が私には目にまず浮かぶのだが、彼らからすれば逆に、たとえ座っていなくても、そこで語らう生き生きとした人々の姿が自然と目に浮かぶのだろうか。

さて、歳をとると家の中にこもって孤独になりがちで、食生活の問題、肥満、糖尿病の影響等、さまざまな身体・精神・社会的健康の問題に陥りやすいことは、ニースでも認識されており、特にお年寄りが医療に依存することは大きな問題であると認識されている。市長が都市生活と健康の問題に大きな関心をもって取り組んでおり、お年寄りをいかにして社会ネットワークにつなげるかを中心テーマに、市のさまざまな部局がこのプロジェクトに関わっている。外出して人に会えるようにし、体を動かすことのできる環境を整えるこのプロジェクトへの国の補助は3年間で約57,000ユーロと僅かで、大部分は市の予算である。

医療については、「よい医療ネットワーク」（good hospital network）があり、医療をはじめとする社会保障についても国の一元的システムとして制度化されており、市が医療に関して税金等の独自の予算で関わることはないという。年金は、退職時給与の75%程度が支払われる[*9]。これだけあれば、お年寄りも安心して悠々自適に暮らせるのであろう。

国や自治体を含む全体的な財政システムとして、このような制度設計がいかにして可能なのか。海外制度の比較研究は当然日本でも行われているだろうが、徹底的な産業連関分析などを含め、一市民の生活から行財政システムまでを含む包括的な都市経営が、日本型「安寧の都市」においていかに成り立ちうるか、真剣に考えるべきだと思われる。もちろん、そこでは、都市生活そのものを包括的に捉え、バカンスやサマータイムなどのライフスタイルや都市成立・発展の経緯、その文化的背景も含めて考える必要があろう[*10]。

人間中心の「我々の」都市ということ

都市の中心地区から車を排除する思想は、LRTから始まったわけではない。旧市街では車は当然、都市構造的にも排除され、道路は基本的に歩行者専用で、許可された車だけが上下可

動式のボラードにより通行できるようになっている［写真5］。

こうした場所を中心にして、都市内の大部分は、歩行者専用道路または一方通行を多用することで車の流入を抑えている。日本では、旧街道を都市計画道路として拡幅する例は幾多もあり、私自身も仕事で関わったことがある。しかし、例えば、旧市街の都市構造を改変して車のために道路を拡幅するといった思想は、いかにこれまで車社会を経験してきたとはいえ、ここでは考えられないことだろう。もっとも、オースマンのパリ大改造のように異なる思想での大改造例はある。いずれにせよ、都市内を通過するような道路は、古くから地下構造とされてきたし、公共駐車場は当然地下に収納されている。

決して盲目的な歴史尊重だとか保守というわけではなく、過去から受け継いだよいものは断固守り続け、よりよい都市を築くために変えるべきものは環境であれ、制度であれ、どんどん変えるという姿勢は徹底しているように思える。「フランスは憲法でさえコロコロ変える国だから」と聞いたことがあるが、なるほどと改めて納得させられた。

また、都市に生きる、ということは、ここでは公共空間と密接に結びついている。多くの人々は夜8時頃から食事に外に繰り出すのだが、店のなかで食べるより外で食べることが好まれているように見え、道路（公共空間）を占用したオープンカフェ形式のレストランがところ狭しと並び、夜遅くまで賑わっている。もっとも、道路占用許可が必要なことは日本と同様である。

家は寝に帰るところ、というのは言い過ぎだが、彼らの生活のなかで公共空間における都市の社交は、極めて重要な位置づけにあり、子どももこうした親やコミュニティの人たちの姿を見て育っていくのだと感じた。公共空間こそがここでの都市市民にとっての都市（社会生活）の本質なのである。

こうした目で都市を見ると、例えば5階建て程度の高さの建築物が都市構造の大部分を形づくっていることも、こうした思想との関係で改めて考えてみたくなる。5階建ての建築物の高さはおよそ15mから20mだが、この距離は顔の識別距離（12m）から人の識別距離（24m）に近く、最上階の部屋からでも窓を開ければ外での人々の活動の様子がよく認識できる。少し大きな声を出せば会話も可能な距離だ。海外の研究者とも議論したのだが、5階建ての高さというのは、上述のような社会的意味も含めて、都市をつくるうえで、これからも一つの規範となるだろう、との意見であった。

日本においても、高さが人間に与える心理的影響に関する研究や、高層マンションが子どもの成長に与える影響に関する研究成果[*11]があるが、上述のような文脈においても参考になるのではないだろうか。

合理主義

フランスでは、さまざまな場面で合理性を感じる。これは、もちろん効率性の概念を含むのだが、ここでの合理性は、彼らの都市の本質を守り、またよりよい都市を創造するという観点に照らして、“理に適っている”という意味あいが強い。

公共交通政策においてNCA（広域の大都市共同体）の果たす役割は極めて大きいのだが、大きなものはTGVの鉄道から、LRT、バス路線、自転車（自転車道整備及び貸し自転車）までを総合的・一元的にマネジメントできるシステムは、経営的にも、利用者にとっても、極めて合理的である。バス路線は重視されており、都市圏のあらゆる方向にネットワークが張られており、1つのバス停から10以上の方向にバスが出ているところもあるなど、実用的で頼れる交通機関として評価されている。LRTと乗り継いで、何と1ユーロで都市圏内全域（モナコでも、スキーリゾート地でも）とつながっているのだ！

▶写真5　可動式車止め

バスも、日本のように複数の公民主体が運営するのとは異なり、ニースでは運営主体が1つなので、日本のようにバス停で路線ごとに異なる運営会社の時刻表を見ないといけなかったり、バス接近の案内が他企業のバスについては表示されなかったりすることもない。その分、デザイン的にも余分な施設がなく、スッキリと収まる。

バス停やLRT駅のプラットフォームデザイン（上屋など）も、シンプルで構造的にも合理的で無駄のないデザインだし、歴史的建物のファサードは厳しい保存規制で屋外広告物はもちろんないのだが、それ以外でもたいていはJC DECAUX社のような広告事業会社が都市全体の広告をトータルにマネジメントしている。京都等でもMC DECAUX社がバスシェルター広告事業を展開している。

まちなかのゴミ入れも、中のゴミが丸見えの簡素なつくりだ。もっとも、シンプルだが洒落たデザインのゴミ箱も時々見かける。治安上の理由とも言われるが、自動販売機などは

空港や駅などの主要施設内で見かける程度で、ガードレールもほとんどないし、ガードレールに替わる防護壁の高さも極めて低い。日本ならコンクリートの法面型枠工などで固められる斜面でも、申し訳程度に道路標識がたっている程度だが、彼らにとってはそれが合理的なのだろう。

だからといって、お金をかけないわけではなく、前述のプロジェクトのように、かけるべきところ、彼らの住まう都市にとって重要なことには、徹底して作り込む労力もお金も惜しまない。我々の訪問前日は地方選挙の二次投票日であったが、聞くところによると選挙では56%が不投票だと言うから、日本と事情は大して変わらない。プロジェクトにおける合意形成には力を入れているが、参加人数をみても驚くべき数字ではない。しかし、「都市」というものがいかなるもので、何が大切なものなのか、おそらく「都市」のアーキタイプが社会的に共有されている一方、それに反するものに対する目は非常に厳しいともいえる。「日本人は美には敏感だが、醜には鈍感」とかつて揶揄されたこともあるが、このあたりは都市に対する認識の違いが影響しているのかもしれない。

おわりに

身体的・社会的・精神的健康、地域コミュニティの形成、都市・自然環境など、都市が抱える問題は多様で、その解決策もハード・ソフト両面での多様な施策が考えられるが、少なくとも世界に共通する問題を抱えている。改めて視察を振り返ると、都市と社会の一体性というヨーロッパ的な都市の文脈では都市の物理的環境こそがその本質であり、都市景観とは市民（社会）生活を含む「都市」の結晶なのだと感じる。日本においても、都市が抱える多様な問題への最も効果的なアプローチのひとつとして、公共空間の再編・再整備、あるいは公的空間と私的空間のよりよい関係の再構築・マネジメントは、総合的な都市政策として見直すべきであろうと思う。

ところで、今回の東日本大震災後、海外研究者から、人と景観（自然的・人工的環境）のよりよい関係"marriage" between humans and their landscapeについて議論するなかで、以下の問いかけがあった。

“With the earthquake, tsunami and subsequent nuclear disaster, it will be hard for the Japanese people to regain this love and trust. Will it be possible to redefine this terrible disaster as anything other than a hostile Nature? Will it be possible to acknowledge, and mourn the destruction that Nature herself has suffered?”

私たちの生活のあらゆる面において自然（災害）に対する文化的態度が染みついており、「災害の美学」とも呼ぶべきものがあるという[*12]。いにしえから日本人に染みついたこうした人生観、風景観、自然観・国土観といったものを「国土史学」として確立すべきとの主張もある。無論、これは例えば土木工学という一学問領域で収まるものではない。しかし、上述のような問いかけに対し、学術的基盤のうえでやはり、“Yes, it will be possible.”だと自信をもって日本人として答えられるようになれたらと思う。

現代の土木技術が、人々の生活を支える輝かしい文明の証だとするなら、その文明知を結集し、目に見える洗練された地域の生活文化の姿、すなわち「風景」として結晶化させなければならない。それが、研究者や技術者に与えられた使命であり、またこの日本に暮らす私たち一人一人が考えるべき大きな課題であろう。個と社会と環境の総体として、絶えず揺れ動くこの風景の実体を捉えようともがき、考えること、それが個と社会と環境の安寧にきっと還ってゆくに違いない。

＊1　例えば、竹田青嗣・西研：はじめてのヘーゲル『精神現象学』（講談社学術新書、2010）は、ヘーゲルの『精神現象学』に基づいて、ギリシャ・ローマの時代から、宗教改革、ルネッサンス、フランス革命等の社会的運動に至るヨーロッパの近代社会の成立と思想の展開の経緯について解説している。これに関連して、景観と社会の一体性という観点から、日本の農村景観を対象に、筆者が取り組んだ論文は、以下を参照。藤倉英世・山田圭二郎・羽貝正美：地域景観と地域社会の相関構造及び景観の内的システムの生成・発現に関する実証的研究、土木学会論文集D, Vol. 66, No. 3, pp.394-413, 2010.
＊2　増田四郎：都市、ちくま学芸文庫、1994.（初版は、如水書房、1952.）
＊3　フランスの行政組織は、コミュヌを基礎自治体としてその上にデパルトマン（département：県）、レジオン（région：地域圏）、そして国（nation）がある。このほか、小さな村々を含むコミュヌは都市共同体を形成する等して運営されており、制度変更も多く、複雑である。例えば、ニース市は、プロヴァンス＝アルプ＝コート･ダジュール地域圏（Provence-Alpes-Côte d'Azur）のアルプ・マリティーム県（Alpes-Maritimes）にあり、独自の財源（課税自主権）を持つニース・コート・ダジュール大都市共同体を形成している。訪問時のヒアリング時には、ニースなど主要都市と都市圏の規模・力が大きくなってきたため、デパルトマンはなくなった（disappeared）と聞いたが、インターネット等の情報を調べた管見の限りでは、この情報は確認できていないことをお断りしておく。2010年12月に成立した地方公共団体改革法による、州議会議員と県議会議員を兼ねる「地域議員」制度や新しい広域行政組織である「メトロポール」の創設等と関係するかもしれない。国立国会図書館調査及び立法考査局の月刊版「外国の立法：立法情報・翻訳・解説」2011年2月号（http://www.ndl.go.jp/jp/data/publication/legis/2011/index.html）などを参照のこと。
＊4　海外では、例えば1985年設立のInternational Making Cities Livable Conferenceの一連の著作がある。http://www.livablecities.org/ 参照。
＊5　例えば、クレア（〈財〉自治体国際化協会）パリ事務所：「フランス大都市圏における公共交通について」（2010.7）など（http://www.clairparis.org/img/pdf/new/2010/72.pdf、2011年4月20日最終閲覧）。
＊6　NCA訪問時の担当者PPTプレゼンテーションの資料提供を受けたもの。
＊7　日本でも昨今「Smart Wellness City首長研究会」が設立され、自治体を中心とした総合的な都市政策として都市生活と健康の問題に取り組む動きが見られる。また、国も省庁横断的に、健康なまちづくりに向けた取り組みを進めていると聞く。
＊8　ニース市の産業は観光産業が主要であり、若い人には仕事がない。ニースは保養地であることから、逆に仕事をリタイア後に移り住む人が多く、外国からの移民も多い。マルセイユで聞いた話では、20%程度が移民であり、お金持ちも当然多いが、逆に盗難・暴力などの犯罪により、都市の治安への悪影響も懸念されている。
＊9　実際のフランスの年金制度は、その歴史的経緯から、公務員等を対象とする特別制度（退職時給与の75%程度）、商工業被用者等を対象とする一般制度（平均給与の50%程度）、農業制度、自治制度等が相当複雑に入り組んで構成されている。原則的には公的年金と企業年金、自助努力の3本柱で、全体として退職時給与の75%支給が目標となっている（例えば、厚生労働省ホームページ資料「諸外国の年金制度」を参照。http://www.mhlw.go.jp/topics/bukyoku/nenkin/nenkin/shogaikoku-france.html、2011年4月19日最終閲覧）。
＊10　マルセイユで、仕事観について話を聞いた。「何を目的に働くのか」という私たちの問いに対する答えは、「何もしないためだ（for doing nothing）」であった。つまりはvacanceのためである。医者である彼も、年間1か月はバカンスを取るという。税制は国全体の税の規模や種類により複雑な要因があり一概に比較し論ずることはできないが、仏国消費税の標準税率は19.6%だが、日常生活に必要不可欠な食料品・書籍・旅客輸送等は5.5%、医薬品等は軽減税率で2.1%等、傾斜がある。フランスで暮らす日本人に聞いても、こうした税率の違いを実感するという。
＊11　白石拓：高層マンション症候群、祥伝社新書224、2010.12
＊12　上田篤・田中充子：蹴裂伝説と国づくり、鹿島出版会、2011.3