

## ボルドー市中心地の公共空間の変遷と現代的活用

田中, 那美  
九州大学大学院人間環境学府都市共生デザイン専攻修士課程

出口, 敦  
九州大学大学院人間環境学研究院都市・建築学部門

<https://doi.org/10.15017/20678>

---

出版情報：都市・建築学研究. 11, pp.13-21, 2007-01-15. 九州大学大学院人間環境学研究院都市・建築学部門  
バージョン：  
権利関係：

## ボルドー市中心地の公共空間の変遷と現代的活用

### Transformation and Current Utilization of Public Urban Spaces in the City Center of Bordeaux City, France

田中那美\*<sup>1</sup>, 出口 敦\*<sup>2</sup>

Tomomi TANAKA\*<sup>1</sup> and Atsushi DEGUCHI\*<sup>2</sup>

As in many other cities in France, the regeneration of urban spaces accompanied by the innovation of public transportation system has realized recently in Bordeaux, where the vehicle-free zone attractive not only for the visitors but also for residential people in its metropolitan area has been expanded in the city center. This study aims to reveal the particularity of public urban spaces by reviewing the process of formation of the historical urban center, and to analyze the current utilization, and to clarify the manipulation to reactivate city center with the balance between amenity for visitors and convenience for neighbors. As conclusion, we figure out the role of public spaces and suggest the urban design method for reactivation of declining downtowns.

*Keywords: Plaza, Street, Market, Pedestrian space, Traffic control*

広場, 街路, 市場, 歩行者空間, 車両規制

#### 1. はじめに

##### 1.1 背景

##### (1) 都市文化を支えるボルドー市中心地の公共空間

ボルドー市の中心地は、紀元300年頃に築かれた城壁都市を基礎に発展した歴史的市街地である。18世紀にはフランス最大の港として栄えた歴史を持つが、自動車が普及した近代以降は、周辺地区や郊外への住民の流失による中心地の衰退が常に深刻な問題となっていた<sup>1)</sup>。

1970年代以降中心地再生のための試みが行われてきたが、とりわけ近年のトラム整備事業を契機に、「都市空間を歩行者や自転車、公共空間に再配分する」<sup>2)</sup>という理念に基づき歩行者・自転車空間が拡充されたことにより、中心地は著しい変化を遂げた。

現在、歴史的街並みや河川空間などの都市資源を生かして整備された公共空間は、歩行者空間のみならず休暇空間、イベント開催空間として活用されている。中心地の公共空間は、限られた都市空間内に多様な人が共存できる環境をつくりだし、都市文化を支える基盤となっている。

##### (2) 近年の歩行者空間整備への関心の高まり

中心市街地の衰退が問題になって久しい日本<sup>3)</sup>では近年、道路などの公共空間利用が注目されている。歩行者天国などの社会実験が各地で実施されるようになり<sup>注1)</sup>、歩行者空間の必要性や利点が社会に認められつつある。歩行者に解放された公共空間ではカフェの設置などが行われているが、その利用方法についてはまだ検討の余地がある。

##### 1.2 既往研究

ボルドー市を対象とした研究には、西洋史学の分野における研究<sup>4)</sup>があるが、都市計画の観点からの研究はほとんどない。

フランスの都市の公共空間に関する都市計画分野の邦文論文としては、行政の制度面からオープンカフェの運用制度を明らかにした研究<sup>5)</sup>や国際スポーツイベント開催時の公共空間の活用事例を明らかにした研究<sup>6)</sup>があるが、都市中心地等の公共空間の変遷やその活用に関する研究はほとんど見られない。

##### 1.3 目的

本研究では以下の3点を明らかにしながら、ボルドー市中心地の公共空間の果たす役割を考察する。

\*1 都市共生デザイン専攻修士課程

\*2 都市・建築学部門

## (1) 都市空間の形成過程と公共空間整備

まず文献調査により、都市の骨格が定まる1960年代までの都市の形成過程を整理し、その特徴を明らかにする。さらに、1970年代以降の公共空間に関する政策と公共空間の変容を明らかにする。

## (2) 公共空間の活用方法

現地調査に基づき公共空間の活用事例を分析し、空間の活用類型と方法を明らかにする。

## (3) 公共空間の活用を支えるシステム

多様な公共空間の創出と活用を支えるシステムと特徴を明らかにする。

## 1.4 ボルドー市の概要

ボルドー市はアキテーヌ地方ジロンド県に属するフランス南西部の中心都市で、ピレネー山脈から大西洋に注ぐガロンヌ川をまたいで広がっている。市面積は約44.55k㎡、人口は約23万人、都市圏人口は約73万5千人である<sup>注2)</sup>。

実際の生活圏が市外にまで及ぶため、地域都市計画や地域交通計画等については、ボルドーを中心とする27のコミューン<sup>注3)</sup>で組織される、ボルドー都市圏共同体<sup>注4)</sup>を単位として行われている。

市の調査<sup>注2)</sup>によると、同都市圏に暮らす人の約7割がボルドー市の中心地を月に1度以上訪れることが明らかにされており、ボルドー市中心地は都市圏居住者の日常生活の中心としても機能していることが分かる。

## 2. 都市の成長と公共空間の形成

### 2.1 城壁都市の発展 (図1)

現在の都市の基礎は、紀元4世紀ごろに古代ローマ人により城壁都市として建設された。北に向かって流れるガロンヌ川の左岸に、東西方向が約690m、南北方向が約450mの港湾都市が築かれた。

13世紀以降イングランドとのワイン貿易により発展すると、1220年頃と1450年に都市壁が追加され、都市周辺に発生した新興村であるサン・ミシエル教会区やサント・クロワ教会区等を取り込んで市街地が拡大した。古代から中世にかけて発達した地区では、今でも路地と小広場が複雑に入り組んでいる。

1454年の百年戦争の終結によりフランス領となると、城砦や裁判所など王政の権力を示す施設が建設された。その一つであるトロンペット城は、既存市街地の北端に建設され、18世紀には城壁も拡張された。

### 2.2 都市改造による広場・通りの整備 (図2)

#### (1) 近世的な景観整備期

旧体制下では、国王により派遣され州を治めてい

た地方長官<sup>注5)</sup>が17～18世紀にかけて既存市街地の美化を実行した。この時期にサン・ピエール地区やトロンペット城周辺で、統一したファサードで囲まれた広場や通りが建設されたり、並木道が整備されたりした<sup>7)</sup>。川沿いでは、既存市街地を覆い隠すように統一したファサードを持つ建築物が建築され、河川からの景観が整えられた。

一方で、この時期に建設された新たな直線道路によって既存の街区が分断され、連続性のない半端な通りや薄暗い裏通りが生まれた。

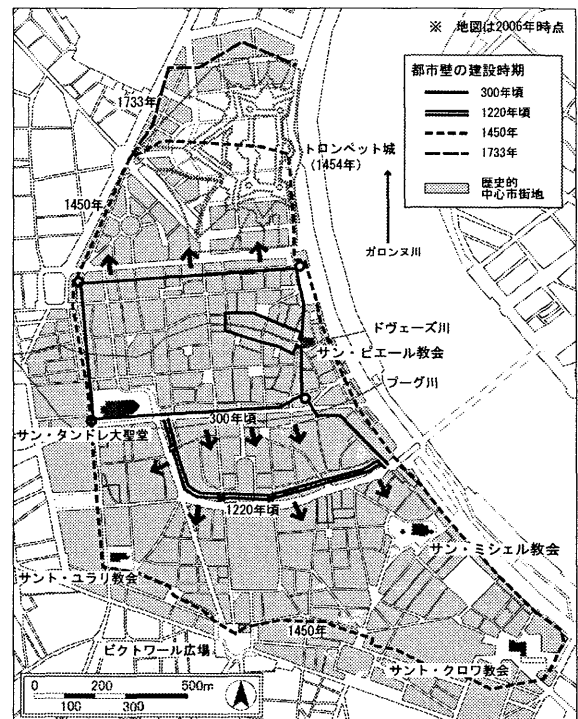


図1 城壁都市の拡大過程

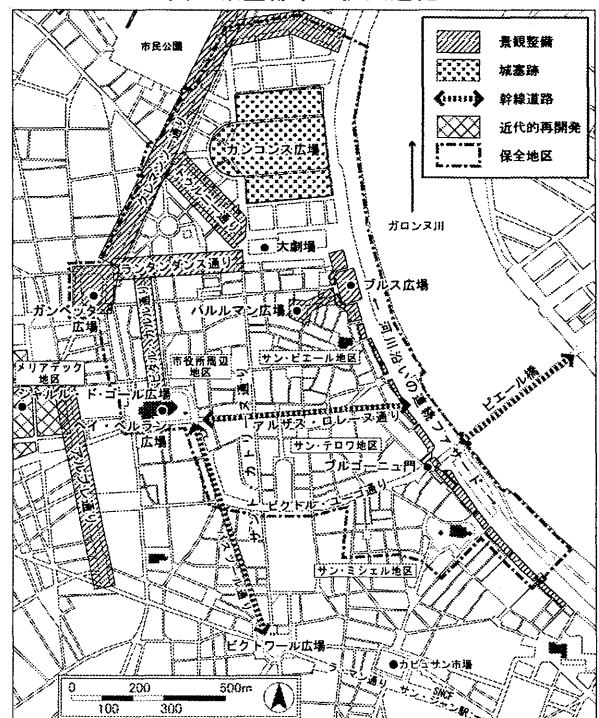


図2 都市改造による大通り・広場整備

(2) 城塞等の跡地整備期

王政の終焉に伴って解体されたトロンペット城の跡地は、1820年頃にルイ16世広場（現在のカンコンス広場）として整備され、面積12haのボルドー市最大の広場が生まれた。

(3) 幹線道路の建設期

1823年のピエール橋完成により、中心地と右岸が初めて陸路で直接的につながった。また、産業の発達に伴って人口が増加し、交通需要も増加したため中心地では、かつての城門前の広場相互を直線で結ぶ大通りが建設された。その後、大通りや大広場には乗り合いバスやトラムの路線として利用されることとなった<sup>8)</sup>。

(4) 近代的再開発期

1959年、中心地の西側に隣接するメリアデック地区でスラムクリアランスを目的とした再開発が行われた。中層・高層の近代的なビルが建築され、同時にそれらを結びつける空中デッキ上にシャルル・ド・

ゴール広場が整備された。

2.3 歴史的市街地の保全と環境改善

1962年に文化財の保全を目的としたマルロー法が成立したのを受けて、ボルドー市では1972年に、主に古代から近世にかけて成立し、17～18世紀に新たな通りや広場の建設が行われた地区を中心に、約147haが文化的、歴史的に高い価値を有する「保全地区」に登録された（図2）。

保全地区内では外観の維持だけでなく、歴史的市街地の環境改善のための建築物の強制撤去、景観を阻害する建築物の改善なども義務付けられる。また建築物に限らず、石畳や樹木などの広場の構成要素も保全の対象に含まれている<sup>注6)</sup>。

2.4 中心地の衰退と歩行者空間の導入

サント・カトリーヌ通り（図3,H-1）は中心地南端のビクトワール広場（図3,E-5）からコメディ広場（図



図3 中心地における公共空間の整備状況（2005年6月時点）

3,A-5) に至る総延長1.175kmの通りで、唯一中心地を南北に貫いている。全区間に渡って商業的利用が中心で、19世紀半ばには本通り沿いに複数階に渡る売り場を持つ大規模店舗が建設されており<sup>7)</sup>、この時期から商業の中心となっていたと考えられる。

1975～76年、本通りのコメディ広場、アルザス・ロレーヌ通り間(図3)に、初の歩行者空間が整備された。1957年にトラムが廃止され、1960年代以降は駐車場が相次いで中心地に整備されていった<sup>1)</sup> 当時、歩行者空間は自動車社会と中心地の活性化の両立を目指して実現したものだったことがうかがえる。

その後1977年にアルザス・ロレーヌ通り、ビクトル・ユーゴ通り間に、1984年にビクトル・ユーゴ通り、ビクトワール広場間に歩行者空間は延長された。また、本通りとともに中心地商業の軸を形成するポルト・ディジョー通りや、サン・ピエール地区の細街路にも歩行者空間が拡大され、面的な広がりを持つようになった(図3)。

## 2.5 トラム整備事業

### (1) トラムの概要

1996年に導入が決定したトラムは、郊外から郊外に延びる3路線が中心地区で交差する構造を持ち、郊外にスプロールした市街地を再び公共交通で結びつける意図で計画された。1997年から2004年にかけて第1期整備が実施され、中心地ではサン・ピエール地区と市役所周辺地区(図2)の大部分がトラム路線で囲まれた(図3)。

### (2) 公共空間整備

トラム整備では、中心地の活性化と河川空間の再生も重視された。トラムが通過する通りや広場が、公共交通と歩行者、自転車を中心とした空間として整備されただけでなく、周辺の通りにおいても、舗装がやり直されたり、通過交通への規制が強化されたりした。公共交通に隣接する主要広場やその他の広場が歩行者空間化された通りで有機的に結びついた公共空間が整備された(図3)。

## 3. 歩行者空間をめぐる近年の政策

### 3.1 地域都市計画(PLU:Plan Local d'Urbanisme)における中心地の位置づけ

PLUには長期的な開発の方針を示す持続可能な開発と発展の計画(PADD:Plan d'Aménagement et de Développement Durable)があり、①核地区の活性化による生活に身近な空間の充実および相互のつながりの強化、②都市の遺産の活用、③都市圏全体の移動を円滑にするための交通の再編(公共交通の充実)、④経済の活性化、⑤緑化の推進を目標としている。

中心地では公共交通以外にも、広場や公園の整備、2000戸の住宅改善、水辺の遊歩道の整備などに重点が置かれている。

## 3.2 EU基金の支援事業

1990年代以降、EUでは欧州地域開発基金(ERDF)による地域支援が行われている。①地域間不均衡の是正、②経済社会的に構造転換を必要とする地域、③雇用問題の解決が目的で、都市開発に関しては、都市パイロット事業(UPP:Urban Pilot Program)1、同2およびURBAN1、同2プログラムが既に実施され、ボルドー市はURBAN1を除く3プログラムで支援対象となった<sup>2)</sup>。以下では都市部の整備に重点が置かれたUPP2およびURBAN2プログラムの概要を整理する。

### (1) UPP2「ボルドー両岸の再生プログラム(Bordeaux les deux rives)」

本プログラムの対象地域はERDFが挙げる目的のうち、目的②の「経済社会的に構造転換を必要とする地域」に該当する<sup>9)</sup>。港湾都市であったボルドー市では、海運業や造船業の衰退によって河川周辺に大量の荒廃地が出現し、近年まで放置されていた。このような河川空間を、空間的改造、経済的再生、社会的・文化的発展等により再活性化するために、1997年～2001年にかけて22の事業が実施された。

ピエール橋や大鐘楼、カンコンス広場にあるジロンドの碑などの文化財のライトアップ、サン・ピエール地区の社会的・文化的中心としての再生、河岸の清掃などが行われた(図4)。河川空間を生かした市民イベントである「ワイン祭り」と「川祭り」も新設された。UPP2プログラムは、同時期に進められていたトラムを中心とした都市整備をソフト面から補完する役割を担った事業と位置づけられる。

### (2) URBAN2「都市を結ぶプログラム(Unicités)」

左岸と右岸の開発格差が顕著な社会問題となっており、経済活動や文化的イベントを活発にすること



図4 UPP2実施事業の柱および対象地

によって人々のアクティビティや投資を誘導し、都市を分断する河川を地域の中心として再生するために、ボルドー市と同市に隣接する2つのコミューンにまたがる区域を対象として、社会的、経済的不均衡を改善し、都市圏の中心として再生するプログラムである<sup>注7)</sup>。

「ゆっくりとした移動の奨励」がテーマで、サン・テロワ地区のサン・ジェームズ通り(図3, D-3)の歩行者空間整備やサン・ピエール地区等への可動式の車止めの設置(図3, 5.3)など、歩行者空間の拡充につながる整備が多数実施された。

#### 4. 公共空間の活用

##### 4.1 公共空間利用のタイプ

公共空間は主として市の道路課により管理されており、一時的利用については市民イベントをはじめ、屋外テラス(583件)や、週1回開催の露天市場(22件)、露店商などに許可が発行されている<sup>注2)</sup>。

2004年4月～2005年6月に実施した現地調査の結果、屋外テラス、露店市場、イベントによる3利用タイプが公共空間の主要な活用タイプであった。以下では、これら3活用タイプについて活用方法を詳しく見ることとする。

##### 4.2 屋外テラスによる公共空間の活用

###### (1) 飲食店の立地状況

商業軸を形成するサント・カトリーヌ通りやポルト・ディジョー通りでは飲食店の立地は少ない。主要広場周辺の他は、大通りからわずかに外れた通りへの立地が目立ち、特にサン・ピエール地区への集中が著しい。大半の飲食店は屋外テラスを持っており、屋外テラスの立地状況も飲食店の立地状況に類似すると考えられるため、以下ではサン・ピエール地区の事

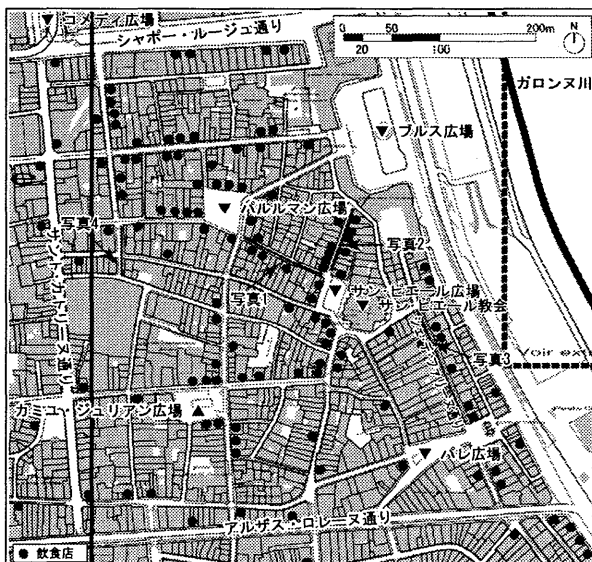


図5 サン・ピエール地区の飲食店立地<sup>注8)</sup>

例について見ることにする。

###### (2) 屋外テラスの設置タイプと典型例

屋外テラスの設置タイプとして、歩行者専用空間に立地する場合、a: 通路形成型, b: 小広場形成型の2タイプに、歩車共存空間の場合がc: 歩道利用型, d: 空間拡張型の2タイプに分類でき、それぞれの典型例は以下の通りである。

###### a: 通路形成型

車両の通行が可能な幅員が確保されており、道の両側から張り出すテラス席の間にはゆったりとした歩行者空間が確保されている(写真1)。

###### b: 小広場形成型

通りの突き当たりが薄暗い細街路に通じている通りは、近隣住民以外にとっては実質的な行き止まりで、通り抜ける人はほとんど見られない。車両の通行もなく、最低限の歩行者用通路だけが確保されている。通行機能が低下し、楔形の小広場が形成されている(写真2)。

###### c: 歩道利用型

同地区には広幅員の歩道を備えた通りはなく、歩道の隅にわずかなテラス席を設けるのが一般的であるが、中には路上駐車場の間に部分的に歩道が広げられた通りもあり、プランターによる囲いを備えたテラス席が設置されている(写真3)。

###### d: 空間拡張型

木製の土台上にテラスが設置され(写真4)、パラソルや植木鉢で飾ったフェンスによる仕切りにより、道路から切り離された独立性の高い空間を形成して

表1 屋外テラスの設置タイプ

歩行者専用	a	通路形成型	車両の通行を考慮した通路を残して、通りの片側あるいは両側からテラスが張り出す。
	b	小広場形成型	車両の通行がない通りでは、歩行者通行分だけ通路が残されている。
歩車共存	c	歩道利用型	歩道上に歩行者通路を残してテラスが設置される。
	d	空間拡張型	仮設物を利用して、車道に屋外テラスの設置スペースが拡張されている。



写真1 A: バルルマン・サン・ピエール通り



写真2 B: サン・ピエール広場から伸びる路地



写真3 C: シェ・デ・ファリーヌ通り

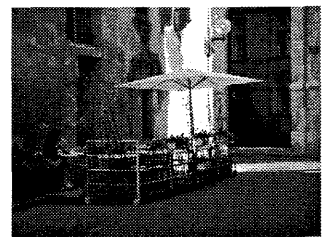


写真4 D: ピリエ・ドゥ・チュテル通り

いる。

### (3) 屋外テラスによる負の空間の活性化

小広場形成型に該当する通りの多くは、18世紀、19世紀の都市改造の副産物である。通りの建設のために街区を削った結果、三角形の街区と半端な通りが残されたり、川沿いに、帯状に建築物が建設され、暗い裏通りが生まれたりした。これらの空間へのテラスの設置は、過去の開発による負の空間の活用に使われている。

### (4) サン・ピエール地区の魅力

サン・ピエール地区に飲食店が集中する背景には、中世の町並みが持つ独特の景観の魅力の他に、通行量がほとんどない通りや壁面の小さな窪みなど、テラスを設置できる空間が豊富なことが挙げられる。余剰空間を屋外テラスにより活用することで、地区が本来持つ陰鬱な雰囲気や和らげる効果が見られる。

## 4.3 露天市場による公共空間の活用

### (1) ボルドー市中心地の定期市場の概要

市内で開催される22の定期市のうち、13の露天市場と2つの屋内市場が中心部で開催されている(表2)。規模の大きいサン・ミシェル地区とシャルトロン地区の市場としての活用は以下の通りである。

### (2) サン・ミシェル地区の露天市場群

サン・ミシェル地区はボルドー市で最も市が集中し、カピュサン市場とビクトル・ユーゴ市場の2つの屋内市場と、カントループ・エ・メイナール広場とエ

リー・ジントラック通りで開催される2つの露天市場で、食品や衣類、古物などが販売される(表2)。

土曜日の午前中には、カピュサン市場と2つの露天市場(写真5)が同時に開催される。互いに離れて立地しているが、それらを繋ぐ通りに立地する肉屋等の食品専門店や青果物を自店前面に陳列する商店(写真6)が市場間に連続性を生み出すおかげで、広範囲に及ぶ商業空間が形成されている(図6)。

### (3) シャルトロン地区河岸の露天市場

シャルトロン地区(図3)はカンコンス広場の約500m北に位置し、毎週日曜日に川沿いのオープンスペースで開催される市(写真7)には、食品と花を扱う60店舗が出店する。牡蠣を提供する店にはテラス席が設置され、食事も可能である。ピエール橋付近から連続する河川沿いの遊歩道(写真8)沿いに立地するため、散歩やサイクリング等を楽しむ人も多く立ち寄っている。

### (4) 露天市場の役割

広域の買い物空間を形成するサン・ミシェル地区の露天市場群は、都市圏の中心としての様態を高める裏で失われてしまった生活密着型の商業機能を補完している。一方、シャルトロン地区の買い物・休憩の機能を持つ露天市場は、遊歩道と一体となって余暇空間を身近につくりだすことに貢献している。

## 4.4 イベントによる公共空間の活用

### (1) イベントの種類

現地で調査・確認した公共空間利用のうち、屋外テ

表2 ボルドーの中心部で開催される定期市場<sup>注2)</sup>

地区	市場・露店	開催場所	店舗数	曜日	開催時間	取扱品目	市の形態	
サン・ミシェル	ヌフ市場	カントループ・エ・メイナール広場	80以上	月	7-16時	食品以外	露天	
	ロワイヤル市場		80以上	土	7-13時	食品、食品以外	露天	
	プロカント・デュ・ディマンシュ市場		80以上	日	6-16時	青果物、古本(専門業者のみ)	露天	
	プロカント市場		20-29	月、土以外	7-16時	青果物、古本(一般市民)	露天	
	グラン・デバラー・ジュドゥ・プロカント		80以上	3月、6月、9月、12月の第2日曜	6-18時	青果物、古本(専門業者のみ)	露天	
	ジントラック市場		エリー・ジントラック通り	20	月、土	7-13時	食品	露天
	カピュサン市場		カピュサン広場	60	火-金	6-13時	食品、花など	屋内
	デ・フォセ市場		ビクトル・ユーゴ通り	10-19	日	8-13時	食品以外	露天
	ビクトル・ユーゴ市場		ビクトル・ユーゴ通り沿い	約15	火-土	6-14時	食品	屋内
	グラン・ゾム		グラン・ゾム市場	グラン・ゾム広場	13	月-土	***	食品
古本市		グラン・ゾム広場周辺	20-29	水	7-19時	青果物、古絵葉書、版画など	露天	
シャルトロン	デ・ケ市場	シャルトロン河岸	60	日	7-14時	食品	露天	
	ピオロジック・デ・ケ市場		15	月	5-16時	有機野菜、花、工芸品	露天	

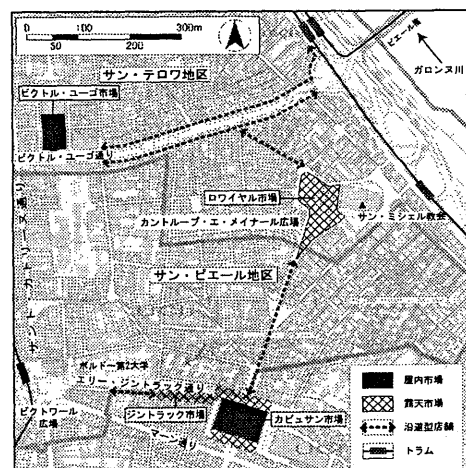


図6 サン・ミシェル地区の商業空間(土曜日)



写真5 ロワイヤル市場  
(メイナール市場)



写真6 市場間に立地する商店  
(ビクトル・ユーゴ通り)



写真7 デ・ケ市場  
(シャルトロン地区河岸)



写真8 河岸の遊歩道  
(シャルトロン地区河岸)

ラスは日常利用、露天市場は定期的利用と言える。それ以外の期間限定の公共空間利用をイベント型として以下に整理する(表3)。

イベント型利用はその対象や内容により、文化イベント、レクリエーションイベント、商業イベント、宣伝イベント、コミュニティ形成イベントに分類でき(図7)、多様な用途に中心地の空間が利用されていることが分かる。

(2) イベントの対象

ボルドー市中心地は同都市圏の中心でもあり、市民一般を対象にしたイベントが日常的に実施されている。しかし一方で、夕食会(表3⑭、写真9)のように近隣住民のために中心地の空間を活用する事例も見られ、生活の場としての配慮も見られる。

(3) イベントの種類と利用される公共空間

a: 文化イベント

市場・露店の形態を取るイベントはカンコンス広場やトゥルニー通りで、見本市はカンコンス広場やブルス広場で、パレードについては都市の中心場所であるカンコンス広場の市庁舎前の空間が利用されている。また、中心地全域を利用する事例もある。

表3 現地調査に採取されたイベントの典型例

No.	年月日	イベント	詳細	場所
①	2004.4.16	花市	シャルルド・ゴール広場と幹線道路であるアルブレ通りも利用して開催された。歩道空間は、最低限の歩行者通路だけを残して、鉢植えが陳列・販売された。	シャルルド・ゴール広場、アルブレ通り
②	2004.4.23	骨董品市	木材を組み立ててつくられた骨董品を扱う仮設店舗が広場全体に並べられた。数週間続いた。	カンコンス広場
③	2004.6.4	パレード	サン・タンデレ大聖堂前でキリスト教関連の祭りでパレードが実施された。	ベイ・ベルラン広場
④	2004.6.21	音楽祭	中心地とその周辺で交通規制が実施され、あちこちで演奏が行われた。多くの人が、音楽を聞きながら中心地を回遊していた。未明までイベントは続いていた。	中心地全域
⑤	2004.7.3	ワインフェスティバル	6月30日から4日間、カンコンス広場で実施された。広場には試飲会場となるテントが並べられ、広場西端にはコンサート用のステージが設置された。	カンコンス広場
⑥	2004.7.24	バーゲンセール	バーゲンセールが最終週を迎えると、サン・カトリヌ通りやポルト・ティジョー通り、その周辺の通りでは、街路空間にまではみ出して商品が陳列された。	中心地全域の商店前
⑦	2004.11月末	屋外スケートリンク	11月末から数週間の間、市庁舎とカテドラル、広場北側のカフェの囲まれたオープンスペースにスケートリンクが設置された。	ベイ・ベルラン広場
⑧	2004.11.21	骨董品市	4月と同様の骨董品市が開かれた。骨董品市は毎年、年に2回開催される。店舗は東西方向に3本の通りを形成するように配置されている。	カンコンス広場
⑨	2004.11.29	クリスマス市	11月末~12月25日まで、イルミネーションが施された並木道で開催された。木造の仮設店舗が2本の通路を形成するように4列に並べられた。	トゥルニー通り(並木道)
⑩	2004.11.29	露天商	サン・カトリヌ通りのサン・プロジェ広場付近で、駄菓子や陶磁器を売る露店が見られた。	サン・カトリヌ通り
⑪	2005.1.16	ボルドーの都市計画の紹介	カンコンス広場に近い河岸のオープンスペースにコンテナを連結して作られた会場が設置された。遊歩道沿いで散歩途中に立ち寄る人が見られた。	カンコンス地区河岸
⑫	2005.1月末	移動遊園地	ジェットコースターなどのアトラクションが設置され、広場が遊園地になった。	カンコンス広場
⑬	2005.4.16	本の見本市	4月15日~17日までの3日間、本の見本市がガロンヌ川に面するブルス広場で開催された。広場に設置された2つのテントと、広場に隣接する建物が会場となった。	ブルス広場
⑭	2005.6.3	夕食会	中心地区の住民を対象にした夕食会で、午後6時ごろに準備が始まり、午後7時から10時ごろまで食事を持ち寄った住民が軽談していた。	サン・ピエール広場、パレ広場、コロンプ広場、ベルラン広場
⑮	2005.6.5	庭園祭り	6月3~12日、中心部の複数の公園でアート作品の設置やコンサートの開催が行われた。市民公園では、アーティストが製作した椅子や日除け、衝立などが設置されていた。	サン・ピエール広場、パレ広場、市庁舎裏庭園など
⑯	2005.6.5	車のない日	「車のない日」は毎月第1日曜日に実施される。ピクトル・ユゴ通り以北の中心地区で車両の通行が制限された。	中心地北部
⑰	2005.6.5	自転車レンタル	自転車を積んだトラックを設置して、臨時の自転車の無料貸し出し所が設置されていた。夕方6時に終了した。	カンコンス広場の西側の一面
⑱	2005.6.5	自転車レンタル	サン・タンデレ大聖堂東側のトラム停留所正面の一面で、自転車の貸し出しが行われた。	ベイ・ベルラン広場
⑲	2005.6.19	飲食店・屋外営業(les epicuriales)	6月中旬~末、テントにより仮設店舗18店が設置され、飲食店が営業した。中央部に2メートル程の通路、その両側に飲食スペース、奥に飲食店が配置された。	トゥルニー通り(並木道)
⑳	2005.6月末	河祭り	6月23~26日、ガロンヌ川沿いのオープンスペースで開催され、川をテーマにした展示が行われていた。打ち上げ花火なども実施された。	ガロンヌ川河岸

b: レクリエーションイベント

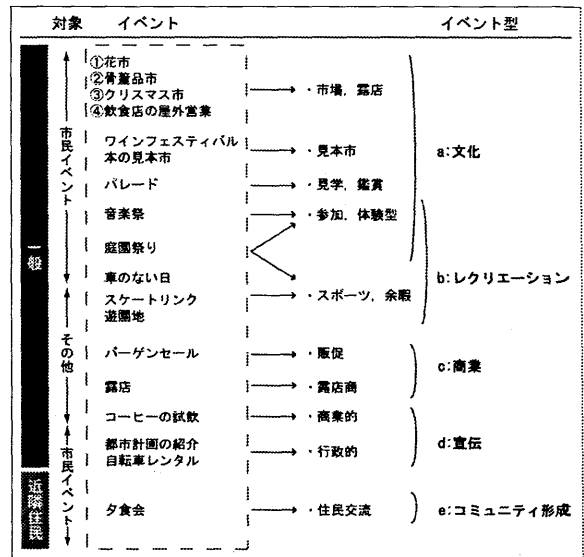
長期間大規模な空間を占有できるカンコンス広場やベイ・ベルラン広場の他、公園等が利用されている(写真10)。

c: 商業

店舗が自店前のスペースを利用する場合と、露店商が閉店後の店舗前の空間を利用する例がある。

d: 宣伝

公共交通の拠点であるベイ・ベルラン広場やピクトワール広場などの他、時間に余裕がある人が多く通る河岸の遊歩道も利用された。



※市民イベントは行政が主催者として参加しているものを指す

図7 イベントの種類



写真9 夕食会 (サン・ピエール広場)



写真10 庭園祭り (市民公園)



写真11 花市 (アルブレ通り)



写真12 骨董品市 (カンコンス広場)

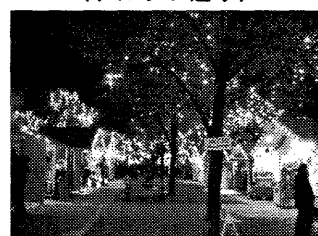


写真13 クリスマス市 (トゥルニー通り)

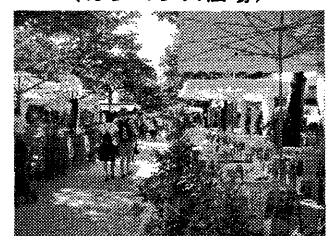


写真14 飲食店の屋外営業 (トゥルニー通り)



e: コミュニティ形成イベント

サン・ピエール地区、サン・テロワ地区、サン・ミシェル地区の奥まった所にある小広場が利用された。

#### (4) 市場・露店に見る公共空間の選択と活用方法

##### ①花市 (表3 ①, 写真11)

シャルル・ド・ゴール広場のアルブレ通りに近い部分とアルブレ通りが利用された。目に付きにくい広場に代わって、アルブレ通りの歩道にまで延長された市場空間が、通行人に市場の存在を伝えているのが特色である。

##### ②骨董品市 (表3 ②, 同⑧, 写真12)

大型の家具も扱う骨董品市は、木材により組み立てられた店舗が利用され、ボルドー市で最大の面積を有するカンコンス広場が利用されている。

##### ③クリスマス市 (表3 ⑨, 写真13)

幅が2m程の小規模な小屋が店舗となるクリスマス市ではトゥルニー通りが利用され、イルミネーションが施された並木の間に2本の通路を形成するように店舗が4列に並べられ、通りを取り囲む建築にもライトアップを施して雰囲気が高められていた。

##### ④飲食店の屋外営業 (表3 ⑩, 写真14)

約10店の飲食店が約6月に2週間、トゥルニー通りの並木道で営業していた (写真8)。中央に幅2m程の通路を確保してその両側に店舗が配され、通路脇に屋外テラス、最も奥に調理スペースやカウンターが仕込まれたテントが設置された。

以上の事例より、イベントの規模や特性に合った公共空間が選択され、さらに広場固有の環境を生かした店舗配置がなされていることが分かる。

#### (5) 観光資源の創出

フランス全土で共通して実施されるイベントが大半を占める中、独自性を高めるイベントも行われて



図8 車止めの増設および歩行者空間の拡大

いる。ワイン・フェスティバルは地域の文化を生かしたイベントであり、河祭りは中心地を流れる河川を生かしたものである。いずれもUPP2プログラムの中で河岸の空間整備に伴って新設されたイベントで、ハード、ソフトの両面からの整備によって可能となった観光資源である。

#### 5. 公共空間創出を支えるシステム

##### 5.1 通過交通防止による利用可能な空間の創出

中心地では、「歩行者ゾーン」と「進入規制ゾーン」の2種類の車両制限ゾーンが適用されている。これらのゾーンでは、通りの入り口に設置された固定式もしくは可動式の車止めが、許可された車両以外の通行を規制している。特に観光の中心であるサン・ピエール地区や商業が盛んな市庁舎周辺地区では、大半の通りが規制の対象になっている (図3)。

##### 5.2 車両制限ゾーンの通行許可基準と規制内容

歩行者ゾーン、進入規制ゾーンのいずれにおいても、許可は警察や清掃など公的なサービスに関わる車両や集配業務に関する車両、駐車場を持つ住民に限られている (表4)。

住民への許可は駐車場を確保した場合に限られる。歩行者ゾーンにおいてより基準が厳しく、個人専用駐車場を確保しなければならない。一方、進入規制ゾーンでは路上駐車場も認められている。許可を得た住民は、24時間いつでも通行可能である。

店舗営業者については、荷下ろしのための許可が発行される。歩行者ゾーンの場合は時間に制限があり、午前7時～午前11時までに限られる。住民への集配業務についても同様の規制が行われている。車両規制ゾーンについては、時間の制限はなく、居住者に対し比較的負担がかからない規制であることが分かる。

##### 5.3 URBAN2プログラムによる車両規制ゾーンの拡大

URBAN2プログラムによる事業の1つで車止めが増設された (図8)。2002年にサン・ピエール地区に、2003年にサン・テロワ地区に、2004年にサン・ピエール地区のパレ広場周辺に追加設置された。同時に進められていたトラムの整備に合わせた措置で、2つの計画が補完し合っ、自動車に頼らない環境の構築

表4 車両規制ゾーンの通行許可

ゾーンの種類	住民		集配業務		公的サービス	
	個人専用駐車場有	路上駐車スペース有	商業施設	住民へのサービス	警察・消防など	清掃・ゴミ回収
歩行者ゾーン	24時間		午前7時～午前11時	午前7時～午前11時	24時間	24時間
進入規制ゾーン	24時間	24時間	24時間	24時間 (原則午前7時～午前11時)	24時間	24時間

に取り組んだ。車両が規制されていない通りの大半は、道幅の関係で一方通行に規制されており、2004年以降、中心地の通り抜けは困難な状況になっている。

#### 5.4 進入規制ゾーンの効果

進入規制ゾーンが適用されているシェ・デ・ファリーヌ通りでは、路上駐車スペースの合間に、部分的に歩道が広く確保され、レストランが屋外テラスを設置して営業していることが確認された。居住者にとっても負担が重い歩行者ゾーンを導入しなくても、飲食業の受け入れに成功している。住民の利便性と飲食業に適した落ち着いた環境の確保の両立がなされている。

また、住民の交流促進のための夕食会(写真9)のイベント開催時には、進入規制ゾーンの対象から外れた広場も利用されており、このような広場では、夕方以降に交通規制を敷いてイベント会場が確保されていた。前もっての大掛かりな宣伝がなかったにもかかわらず、特に混乱が見られなかったのは、周辺の多数の通りで通行規制が行われている影響で、日常的に通過交通が抑えられているからだと思われる。

これらの例より進入規制ゾーンは公共空間利用を直接、あるいは間接的に支えるシステムとして機能していることが分かる。

#### 6. おわりに

本研究ではボルドー市中心地の公共空間の形成過程とその活用に関する調査・分析を通し得られた知見として、以下のことが挙げられる。

- (1) 商業の中心から、都市圏の生活の中心に近年整備の方針が移行したボルドーの中心地では、多数の広場や通りの歩行者専用化により、有機的なつながりを有する歩行者向けの公共空間群が創出されるに至った。
- (2) 中心地での公共空間は日常的に活用されており、屋外テラスによる利用は、都市整備の過程で半端に残された路地空間を活用することで、路地裏が多い地区の雰囲気改善に貢献している。また露天市場は、中心地の商業空間化と共に失われた生活密着型の商業や余暇空間を身近に提供し、多種多様なイベントの開催は、来街者だけでなく近隣住民や観光客も対象とし、多様な人の参加に成功している。
- (3) 公共空間は巧みな自動車のコントロールに支えられ、居住地としての利便性と商業地としての特色を確保しながら、中心地ならではの生活環境を形成している。

上述のように、特定の機能に偏重しないボルドー市中心地の公共空間の活用は、都市圏から多種多様な人を引き付けることに成功している。多様な公共空間の存在は、市民や来街者が気軽にアクセスできる場所として時節に応じたサービスを提供する活用方策の導入により、常に活性化されている中心地を形成する上で有効となることを示している。

#### 注

- 注1) 国土交通省道路局社会実験, HP (2006年11月): <http://www.mlit.go.jp/road/demopro/about/about01.html>
- 注2) ボルドー市HPによる(2006年11月時点): <http://www.bordeaux.fr/>
- 注3) フランスの地方自治体は région (地方), département (県), commune (市町村) で構成される。commune の数は約 36,500 で、小規模なものが大半を占める。
- 注4) Communauté Urbain de Bordeaux (通称 CUB) と呼ばれるボルドー都市圏共同体は 1967 年発足したコミューンの連合組織である。ボルドーの地域都市計画 (PLU: Plan local d'Urbanisme) や交通政策 (PDU: Plan de Déplacements Urbains) を策定する単位となっている。HP: <http://www.lacub.com/accueil/accueil.asp>
- 注5) 地方長官 (l'intendant) は、旧体制下のフランスで王により任命、派遣されて州を治めた。18 世紀ごろのボルドーではその権力を利用して広場や大通りの建設など、大規模な都市整備事業を行った。
- 注6) 保全地区に関する規制は、保全と開発プラン (PSMV: Plan de Sauvegarde et de Mise en Valeur) に図面で詳細に示される。
- 注7) Unicités HP (2006年11月時点): <http://www.urban-unicities.com/index.html>
- 注8) Pages Jaunes (フランスのイエローページ) 掲載の飲食店をプロットした: <http://www.pagesjaunes.fr/>

#### 参考文献

- 1) 神田慶也編訳: ボルドー物語ーワインの都市の歴史と現在ー, 海鳥社, 1998.9
- 2) 望月真一: 路面電車が街をつくる 21 世紀のフランスの都市づくり, 鹿島出版, 2001.3
- 3) 養原敬, 河合良樹, 今枝忠彦: 街は、要るー中心市街地活性化とは何かー, 学芸出版社, 2000.2
- 4) 野村啓介: ボルドー商工会議所の制度と人に関する基礎的分析 (1802 ~ 1908)ー近代フランスにおける地域権力の持続と変容をめぐってー, 西洋史学研究 新輯第 34 号, pp.46-76, 2005.11
- 5) 加藤浩司, 他 3 名: 欧米における街路空間の公共利用制度に関する研究ー6 都市のオープンカフェ運用を事例にー, 日本建築学会計画系論文集 第 530 号, pp.185-192, 2000.4
- 6) 中鉢令兒: 国際スポーツイベントと地域づくりについてーフランス・サッカーワールドカップの事例調査ー, 2000 年度第 35 回日本都市計画学会学術研究論文集, pp.1099-1104, 2000.11
- 7) Marie BRUNEAU, Bertrand GENIER: Bordeaux Monumental -guide de visite-, Edition Sud Ouest, 2003.5
- 8) Christophe DABITCH: Le tramway de Bordeaux, Sud ouest, 2004.3
- 9) 岡部朋子: サステイナブルシティーEU の地域・観光戦略ー, 学芸出版社, 2003.9

(受理:平成18年12月7日)