

# フランス南部ラングドック地方の地域特性

中山 昭 則

## 【要 旨】

本研究は、フランス南部ラングドック地方における近年の地域構造の特性を明らかにすることを目的とした。ラングドック地方は1960年代後半から大規模な観光開発が国家プロジェクトとして実施された。また、その中心都市モンペリエ市は1980年代以降大胆な都市再開発およびトラム導入が行われ市街地の構造は大きく変化した。このように、事例地域では地域構造は大きく変容していることが判明した。尚、本研究は2011年3月モンペリエにて研修の機会を得た際に行った現地視察をもとに進めた。

## 【キーワード】

ラングドック地方、モンペリエ市、観光開発、都市再開発、グラン・モット

## 1. はじめに

### (1) 研究の背景と目的

フランスは1960年代以降国家プロジェクトとして観光開発を進めた。また、1970年代以降には地域行政の再編が進み、都市独自の開発計画が進められた。フランス南部に位置するラングドック地方においても中心都市モンペリエで大胆な都市計画が実施され、その近郊に立地するグラン・モットは大規模観光開発の拠点として整備された。そこで、本研究は、大胆な都市計画および大規模な観光開発が進められた両地域を事例として、地域構造の特性について解明することを目的とする。

ラングドック地方の中心都市モンペリエ市はモンペリエ大学を中心として発展してきた。中世には織物産業も興り発展の速度を早めブルジョワ層が形成され、今日の市街地の骨格が造られたといわれている。さらに近世になると周辺でブドウ生産が盛んとなり、ワインの集積地としての機能も加わり鉄道の開通とともに急激な発展を遂げた。1980年代になると、時の市長の指揮によって大規模な都市再開発が行われた。

一方、ラングドック地方はヨーロッパにおいてはバカンスに必須ともいえる“太陽”の恩恵を受ける地中海沿岸に位置しながらも、同じフランス南部に位置するコートダジュール、プロヴァンス、そして隣国スペインに挟まれ、観光客の通過地点に過ぎなかった。また、ブドウ栽培とワイン醸造に過度に偏った産業構造のもと不安定な経済状況下にあった。

フランス政府は後進地域に甘んじていたラングドック地方の地域振興策として、大規模な観光開発に着手した。ラングドック地方の開発は、広大な湿原の保護を念頭に置きつつ斬新なデザインの施設建設を整備した。また一般大衆を対象としたリゾート開発として熱い視線が注がれた。今日では年間500万人もの観光客を引き寄せるフランスを代表するリゾート地となった。

我が国においても1980年代リゾート開発の機運が高まるとともに、ラングドック地方の観光開発に対する関心が高まった。1987年の「総合保養地域整備法（いわゆる“リゾート法”）」制定によって大規模観光開発の機運が高まると、我が国から視察団が度々訪問したことを記す文献もみられる<sup>1)</sup>。

## (2) ラングドック地方の概略

本研究の事例地域であるラングドック地方は、地中海岸に位置する「ラングドック・ルシオン地域圏」という行政区分に所属する。この地域圏は海外領地を除くフランス国内に22設定され、これら地域圏に95の県が属している。今回の事例地はこの中のエロー県に位置する。

エロー県は人口97万人（2005年）、面積は6,100km<sup>2</sup>で大分県より僅かに小さい。行政の中心地は本研究でも取り上げるモンペリエ市で人口は25万人である。

気候は典型的な地中海性気候地帯に属し、年間の晴天日数は300日を超え生活しやすい環境である。古くはオリーブ生産地として栄えていたようであるが、1950年代中頃に霜害により壊滅的な被害を受けている。現在では国内生産の40%程度を占める最大のワイン生産地となっている。ラングドック地方のワインは、かつては品質が悪く「お茶代わりのテーブル・ワイン」と揶揄されて苦戦を強いられていたが、1980年代以降急速に質が向上し、今日ではフランスを代表するワイン銘柄となっている。

県庁所在地のモンペリエ市は、ヨーロッパ最古の医学部を擁するモンペリエ大学を中心として学問と文化の拠点として11世紀頃から栄えてきた。その後も地域の中心的都市として発展しつつも、プロテスタントとカソリックの争いの舞台となり、その後は織物とワインの集積地として発展してきた。



図1 事例地域位置地図

## 2. モンペリエ市の地域構造

### (1) モンペリエ市の成り立ち

モンペリエ市は前述の通り人口およそ25万人の町である。我が国でいえば一地方都市の規模に過ぎないが、フランス全土に36,000あるコミューン（最少行政単位で日本の市町村に該当）の90%以上が人口2,000人未満で、人口10万人以上の都市は36という現状を照らし合わせると、国内有数の都市ということになる。

この町を特徴づけているのは、1220年に開学し1289年にローマ教皇によって公認されたヨーロッパ最古の医学部を擁するモンペリエ大学の存在である。大学としての成立はパリ大学、トゥールーズ大学に次いで古いといわれ800年近い歴史を刻んでいる。モンペリエ大学は第1から第3大学までである。第1大学は医学部と法学部、経済学部、第2大学は理学部、工学部、第3

大学は文学部によって構成されている。現在この由緒ある3大学合せておよそ6万人もの学生が学んでいる。これは市の人口の26%が学生ということになる。別府市に例えるならおよそ3万人となる。



写真1 モンペリエ第1大学 (医学部)  
2011年3月8日筆者撮影



写真2 同 (法学部)  
2011年3月8日筆者撮影

モンペリエ市を含むこの地域は複雑な支配版図の下に置かれてきた。モンペリエが歴史上登場するのは10世紀である。この頃スペインとイタリアの中継地として栄えたという。11世紀頃にはサンティアゴ・デ・コンポステーラの巡礼路の宿場町としても栄えた。13～14世紀頃になると、イベリア半島のアラゴン王国やマヨルカ王国の支配下に組み込まれるが、1349年にはフランス王国に併合（売却）された。この頃町は香辛料取引等でかなり繁栄していたといわれているが、疫病の流行で衰退していった。15世紀になると再び交易中継地として勢力を回復していった。16世紀にはカソリックとプロテスタントによるユグノー戦争の最中プロテスタントが町を席捲する。1598年にアンリ4世による「ナントの勅令」後一時町は隆盛するが、カソリック信者であったルイ13世の治世には町は包囲され陥落した。町が再び隆盛するのは、ルイ14世によってこの地がラングドック地方の首府と定められてからである。ここからフランス革命までの比較的平穏時代に今日のコメデイ広場、凱旋門、水道橋が造られていった。

この町が大きく発展したのは19世紀の織物業とワイン産業の勃興による処が大きい。この地でワイン生産は古くから行われていたが、産業としての形成は17世紀に隣接するセット（セート）に港が築かれ流通経路が確保されてからである。しかし、爆発的な成長は19世紀の鉄道の敷設であった。この地ではボルドーなどの高級品とは一線を画した大衆向けのワイン（テーブルワイン）が生産され、当時形成された労働者階級に受け入れられていった。こうして町にはブルジョワ階級が形成され、今日の市街地の骨格が形成された。

しかし、19世紀後半にはフィロキセラという病害虫が大発生し打撃を受ける。その対処策として病害虫に強いとされていたアメリカから原木を取り寄せ接ぎ木をしている。また、地中海沿岸の植民地アルジェリアに生産の場が移されもした。その一方で、一部のワイン醸造所は質の低下をごまかすために糖分を人工的に添加し粗悪品を生産していたという。この不正は20世紀に入り発覚、一時この地のワイン価格は暴落した。この一件からラングドックワインの品質が再評価されるまでには数十年という時間を要した。

一方、ワインとモンペリエ大学との係わりも深い。例えば、ブランデーを初めて醸造したといわれるアルノー・ド・ヴィルヌーヴはこの大学出身の医学者であった。あの糖分添加を普及させたシャブタルもこの大学の教授だった。また、前述した病害虫フィロキセラ対策としてアメリカ

産のブドウを接ぎ木する栽培法を開発したのもこの大学である<sup>2)</sup>。

その後、町は第二次大戦中ナチスドイツの支配を受け米軍の空襲を受けたりしたが、再建を果たして地域の中心都市として発展していく。1960年代には北アフリカの植民地独立によって引き揚げてきた入植者たちが流入し人口が増加した。1980年代に入ると大胆な都市再開発が始まる。この都市再開発については後述する。



写真3 17世紀末ルイ14世を称えて建造された  
凱旋門  
2011年3月21日筆者撮影



写真4 17世紀に造られた水道橋  
2011年3月21日筆者撮影

## (2) 都市構造の特徴

現在のモンペリエの町は、その骨格は前項で述べた通り17世紀頃に形成され、建造物の多くはブルジョワが台頭する18～19世紀に造られたものである。今日市内の中心地として賑わっているコメディ広場もこの時代に整備されている。市街地は二つの丘から成り立っており、中世の宗教対立時には丘の上には砲台が置かれ市街地はその標的となり荒廃したといわれている。カソリック勢力が挽回すると現在のペルー公園（凱旋門がその入口となっている）を中心として発展していった。17世紀以降形成された旧市街地は丘の斜面から麓にかけて形成されている。フランス国鉄駅はその麓に位置し、鉄道



写真5 中世来の路地も多い  
2011年3月8日筆者撮影写真

は旧市街地を迂回する形で敷設されている。現在ではTGV（フランス高速鉄道）がパリと3時間20分程度で結んでいる。旧市街地は第二次世界大戦時には米軍の空襲を受けたが、今日では17世紀当時のままに再建されている。モンペリエ第1大学はその市街地に点在しているが、第2、第3大学は市の北西部に立地し、駅からトラム（路面電車）で20分程度乗車しなければならない。

こうしてモンペリエ市はラングドック地方の中心都市として発展を遂げてきたのであるが、1980年代になると大きな転機を迎えた。1970年代後半からフランス各都市では中心地の空洞化が目立ち大きな課題となっていた。さらに、トラムは次々と撤廃され中心部もモータリゼーションの波が押し寄せた。1970年代初頭はフランス国内でトラムが走っていた都市は僅か3都市（リール、マルセイユ、サンテティエンヌ）だけとなった。その結果、自動車流入による環境悪化も顕

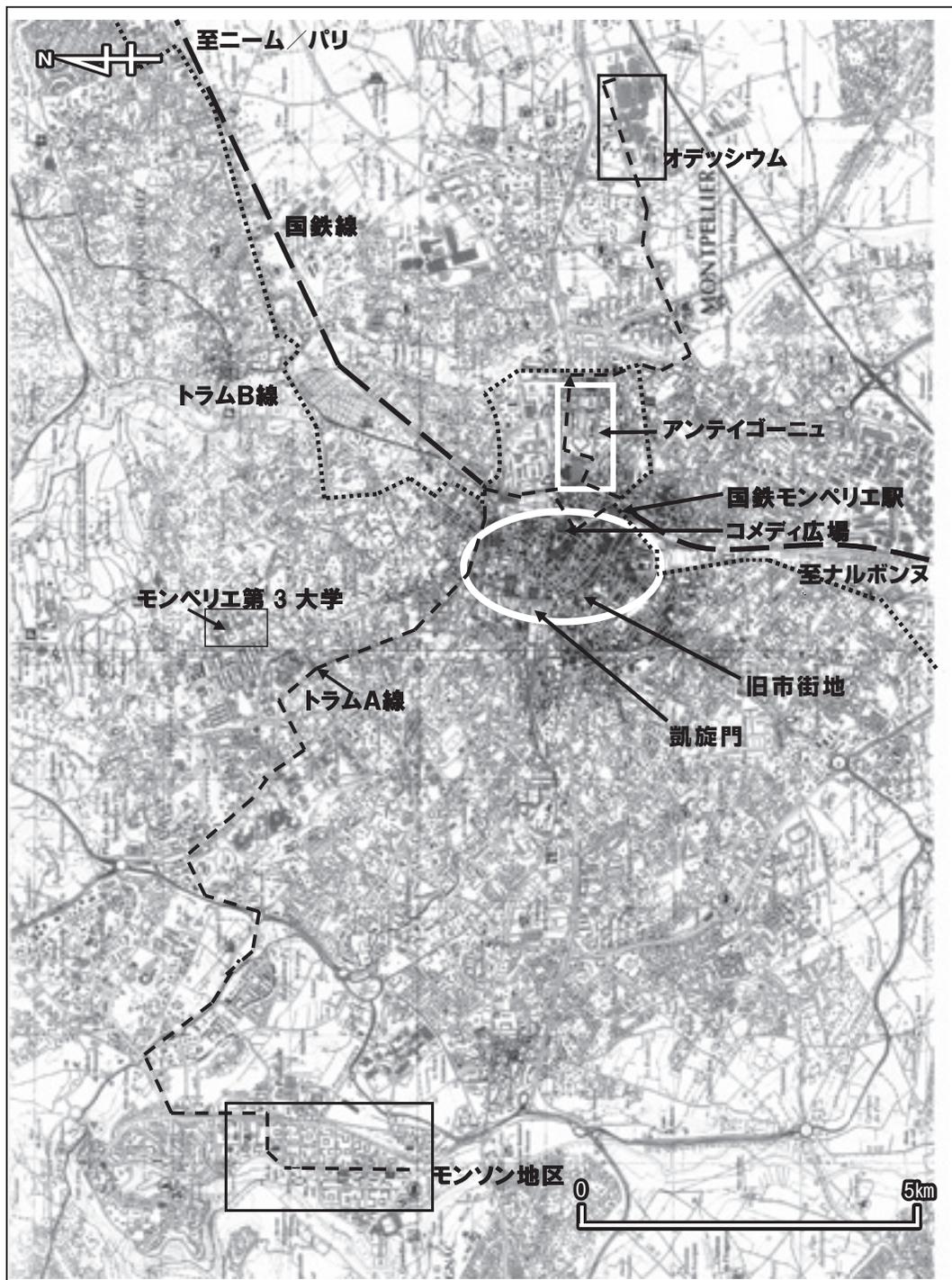


図2 モンペリエ市の概要

(注) フランス国土地理院 (INSTITUT GEOGRAPHIQUE NATIONAL) 1 / 25,000 MONTPELLIER より作成

在化してきた。そこで各都市は公共交通機関の再整備によって中心部の活性化と環境改善を目指した。排気ガスを出さないトラムが再評価され各地で再整備への取り組みが始まった。

1985年、ナント市に27年ぶりにトラムが復活した。その後グルノーブル、ストラスブールでも復活を遂げ、今世紀に入るとトラム復活の動きは一気に高まった。トラムを導入した多くの都市では、開通と同時に都市中心部から自動車を締め出す施策も進めている。ストラスブールではその結果中心部に買い物客が戻り、商店街の売り上げが30%増加したともいわれている<sup>3)</sup>。現在フランスでは人口15万人以上の都市の大半でトラムが開業しているといわれている。

モンペリエ市も国内のこうした動きに応じて2000年にトラム A 線を開業させている。次いで2006年には新路線 B 線を開業させている。現在3つ目の路線の敷設工事が行われ2012年開業の予定である。モンペリエ市におけるトラム構想は、1992年に市が「エコロジー交通宣言」をしたことが契機となり具体化した。この時自動車を市中心部から排除する計画が持ち上がり、駐車場の整備や当時利用率が低かったバス交通に代わる都市交通路線の見直しが図られた<sup>4)</sup>。ここでバスに代わる都市交通機関を整備資金面で有利なトラムと決定した。トラムの主要駅には自動車駐車場も設けられ市中心部にはそこからトラムに乗り換えて向かう、いわゆる「パークアンドライド」といわれるシステムを構築している。さらに、路線は旧市街地をわざわざ迂回して走らせている。これも中心部により多くの人を訪れるように考え出されたものという。つまり、一か所に集中させない手法を予め計画していたのである。トラム A 線はコメディ広場に乗り入れており、乗客は下車すると目の前に広場がある。このようにトラムの路線を「トランジット・モール」として設計をすることにより、市民が車からトラム利用へと転換しやすい環境整備もなされている<sup>5)</sup>。この結果、この界隈は賑わいを取り戻したという。

トラム開業に先立ち、1980年代末には都市再開発事業と共に中心部からの自動車排除という荒治療も行った。かつてはコメディ広場前も自動車が行き交う幹線道路であったが、現在は車の進入は清掃車や地元商店などの特別の許可を得た車両だけである。しかもこれら車両も進入出来る時間帯は厳しく制限されている。また、コメディ広場から続く公園はかつて駐車スペースであったという。現在かつての幹線道路に代わる車道は広場の脇にあり、広場の地下には広大な駐車場が整備されている。



写真6 車を締め出したコメディ広場と脇を通るトラム  
2011年3月30日筆者撮影



写真7 かつて幹線道路が走っていた公園  
2011年3月30日筆者撮影

### (3) 都市再開発

モンペリエ市は1980年代から大胆な都市再開発を実行した。再開発地区は「アンティゴヌ (Antigone)」と名付けられた。この計画は前市長ジョルジュ・フレッシュ氏の施政によるもの

で、スペイン・カタルーニャ地方出身の建築家リカルド・ボフィルが全ての設計を担った。特徴的なのは通りや広場の名称をローマ神話にちなんだもので統一し、古代彫刻のレプリカが置かれている。この古代ローマをモチーフとした背景には、モンペリエが隣接するニームやベジエのようにローマ時代に由来を持たないことに対するコンプレックスがあったともいわれている<sup>6)</sup>。

前述の通り1970年代以降フランスでは地方分権と地域行政圏の再編がなされた。その結果、都市の権限も強化され独自の都市計画が各地で持ち上がった。各都市とも地域独特の文化と現代文化とを融合させたポストモダン的なデザインの新開発計画が提案された<sup>7)</sup>。

モンペリエ市は1970年代先端技術産業を取り込んで発展を遂げ始めていた。その結果、市街地東側は乱開発の兆しもみられ計画的な都市再開発の必要性が迫っていた。市は1979年のリカルド・ボフィル氏に設計・デザインを依頼した。計画によると旧市街地の東側の旧国鉄操車場跡地を中心とした20haの広大な敷地に、地方政庁と他行政機関、ホテル、商業施設、学校、居住地、駐車場を整備するものであった。新しい街はおよそ1kmの直線状の中心通路を挟んでローマ時代をモチーフにした建造物が左右対称に並んでいる<sup>8)</sup>。旧市街地から歩くと一番奥にはレズ川を挟んで地方行政機関の建物が構える。レズ川沿いは円形闘技場を想定させる半円形の建物（居住用）が印象的である。アンティゴヌへのアクセスはトラム A 線がこの地区をくねるように走っており、モンペリエ駅と10～15分程度で結んでいる。

一方、モンペリエ市の近郊は1960年代から開発も行われてきている。一つはモンペリエ西郊部のモンソン地区に整備された大規模居住地区である。ここは植民地であった北アフリカ諸国（マダガスカル3国）の独立に伴って引き揚げてきた入植者、あるいは現地からの移住者対策として整備されたものであった。前述の通り、この時期にモンペリエ市はこのような転入者によって人口が増えていった。これらは現在低家賃の公営アパートとなっており、移民と低所得者が多く暮らし

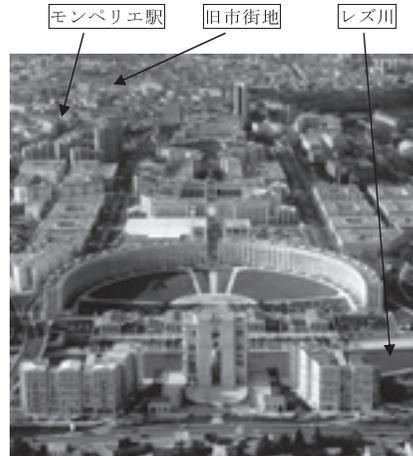


写真8 アンティゴヌ

(注) リカルド・ボフィル氏 web ページより

(<http://www.ricardobofill.com/>)



写真9 モンソン地区の高層アパート  
2011年3月14日筆者撮影



写真10 トラム・オデッセウム駅と商業地区  
2011年3月14日筆者撮影

ているという<sup>9)</sup>。トラム A 線はここを発着点としており市中心街と30分程度で結ばれている。周辺にはサッカースタジアムなども整備されている。

トラム A 線のもう一方の終着駅オデッシウムは大規模なショッピングモールおよび水族館が整備されている。この地区は高速道路のインターチェンジも近くに立地し、自動車を排除した市中心地とは対照的に広大な駐車場を持つモータリゼーションに対応した施設となっている。ショッピングモールは大型スーパーマーケット「IKEA」を核とした専門品店街が形成されている。その他、水族館と遊園地も整備され市民のレジャーエリアとなっているようである。トラム A 線はモンペリエ空港方面に延伸する計画があり、将来的には後述するラングドック地方のリゾート拠点であるグラン・モットまで延びるという話も持ち上がっているという<sup>10)</sup>。

### 3. ラングドック地方の観光開発

#### (1) 開発経緯

1960年代のラングドック地方は農業生産に偏った経済構造をなし、その農業生産の66%はブドウで占められ、果樹と野菜は10%を占めるに過ぎなかった<sup>11)</sup>。このブドウ栽培も前項で述べた通り病害虫の被害と品質との戦い、そして繁栄と危機との繰り返しという苦難の歴史を持つ。また、この地域は農民ばかりか地域全体が中央政府に対して一線を画す姿勢を鮮明にしてきたという。また、中世以降形成されたブルジョワ階級もブドウ栽培とワイン醸造を背景としたものであり、工業を育てる資本家はほとんど形成されなかった。

こうした状況に対して、政府は1950年代には第3セクターの「パロヌ・ラングドック公社」を設立して農業の多角化を推進した。しかし、公社が確保した土地は当時独立を果たした対岸のマグレブ3国から引き揚げてきた入植者対策に転用されてしまった<sup>12)</sup>。さらに、1959年 EEC (現 EU) の農業共通政策の合意によって、政府は1931年以来続いていたブドウ栽培農家保護策を撤廃したのであった<sup>13)</sup>。

加えて、当時政府のラングドック地方の地域振興に対する姿勢は、例えばこの地に人工衛星基地建設の構想が練られていたことから、地域産業の育成といった地域本位の姿勢であったかは疑問である。リゾート開発の計画段階において衛星基地推進派は、アメリカのフロリダ半島を引き合いに出して、ロケット発射時の観光客誘致の可能性を示したのである<sup>14)</sup>。

このような主力産業の危機という局面を迎え、観光開発による地域振興の必要性を認めた政府は大胆な地域開発計画の断行を決定したのであった。1963年政府は国土整備を推進するため国土庁を設置した。同年6月には「リゾート開発を推進する関係省庁合同の特務行政機関」が設置され、ラングドック地方のリゾート開発は本格的に動き出すことになったのである<sup>15)</sup>。

開発にあたっては当然広大な土地の確保が必須となる。しかし、フランス政府はこれまで公有地をほとんど所有せず土地対策は不十分であった。これまでは、開発計画が明らかとなり土地に対する需要が高まると、農村部でさえ土地の価格は高騰していた。グラン・モットの開発に際しては、政府はこれまでの失敗を教訓に土地価格の抑制に動き「沼地が多く水害を受けやすい、もしくは塩害で醜い土地」という低い評価で設定した<sup>16)</sup>。

フランス政府は、整備するに当たり明確な目的を以下のように立てている。①観光需要の対応、②太陽観光の振興、③大衆リゾートの確立、④雇用の拡大、⑤産業の多様化。さらに1972年には、「自然とのバランスを尊重した都市化を進める」ことや「地域バランスを考慮して5ヵ所の観光ゾーンの開発」を唱えたマスタープランを策定した。さらに具体的な計画として「海水浴はヘクタール当たり800人までとする」ことや「25%の土地は大衆リゾート用として確保する」

ことを約束している<sup>17)</sup>。

## (2) 中心地域グラン・モットの開発

1963年に本格的に始動したラングドック地方のリゾート開発は、隣接するスペイン国境と接するルシオン地方と一体化して事業計画がなされた。その結果、海岸線が全長180kmにおよぶ広大なエリアに5カ所の拠点リゾート地を建設する遠大なプロジェクトとなった。その中で、地域の中心都市モンペリエと観光都市ニームに近く、さらにプロヴァンス地方にも近くこちらの観光客の流入も期待できるということからグラン・モットが最初に建設されることになった。

グラン・モットを中心とする海岸部は、この頃別荘代わりに建てられた違法なバラック建築物が立ち並んでいたという。その上、夏になるとキャンプ場指定地以外のエリアにもテントが乱立する有様であったといわれている<sup>18)</sup>。このことは海岸部に地元住民および行政がほとんど関心を持たなかったことを示している。このエリアに住民が関心を示さなかった理由として大量に発生する蚊の存在があったといわれている<sup>19)</sup>。

さて、グラン・モットはいち早くラングドック地方のリゾート開発に着手し、今日ではラングドック地方のリゾート開発の顔として定着している。当地のトータルデザインを手掛けたのは建築家ジャン・バラデュール氏であった。彼は平坦な海岸地形に人工的な丘をイメージしたピラミッド型の建造物をデザインした。その理由は「この地に大量の土砂を供給しているセヴェンヌ山地に似た“小山”のような都市をつくろうとイメージしているうちにピラミッドのデザインが浮かんだ」と述べている<sup>20)</sup>。ただ、塩害による腐食を避けるためやむを得ずコンクリート建造物としたようである。



写真11 グラン・モットのリゾート用建造物  
2011年3月12日筆者撮影

コンクリート製のピラミッド型建造物は当初はプロジェクトチーム内でも賛否があったようだ。しかし、バカンス向けの建物であることを強くアピールできることと、全てのフロアに十分な日光が入るようにデザインされており、居住スペースも十分に取り、威圧感もない点などが次第に評価されていった。他方、蚊が飛び交う無人の海岸に20年かけて70haという広大な緑地の整備も行われた<sup>21)</sup>。

観光客に強烈なインパクトを与えている建造物とともに、太陽観光の目玉といえるマリナーの整備も進められ、1968年には完成している。



写真12 マリナー  
2011年3月12日筆者撮影

ヨットの停泊可能数は1,000を超える。その他、800席の国際会議場なども順次整備されていった(表1)。さらに、市役所や教会そして野外演劇場なども整備されている。

観光客は、地元フランス国内からは7・8月に集中しているが、ドイツ人を中心としたアンゲロサクソン系の人々は年間を通して“太陽”を求めてやってくる。そのためにレストランなどの商店も年間営業をしている。

表1 グラン・モットの主な施設

施設名	規模／概要	施設名	規模／概要
国際会議場	800人収容	ヨットハーバー	1,300隻
テニスコート	34面	サイクリングロード	15km
ゴルフコース	42ホール	水族館	1
ホテル	3 (2～4つ星)	野外劇場	4300人収容

注) ピエール・ラシーヌ／津幡修集一監訳(1987)『自由時間都市-リゾート新時代の地域開発-』パンリサーチ出版局、pp107, 112を基に作成。

ここに定住する人々も1万8千人に上り、リゾート地というよりも一つの都市としても成り立っている。最近の居住者はリタイア組と学生が多い<sup>22)</sup>。しかし、都市といってもリゾート用の集合住宅は永住できるような設計にはなっていないという<sup>23)</sup>。整備当初のルームは簡易キッチンとバスルームそして二段ベッドという、広さ20～25㎡程度のスタジオ形式のものが多い。その後75～80㎡の3LDKのスタジオも建設されていった。これらのスタジオ(ルーム)はほとんどが賃貸ルームで、所有者はフランス国内各に在住しており、モンペリエ在住者は10%程度を占めるに過ぎないという<sup>24)</sup>。近年では6～8月はドイツ人を中心としたバカンス客に貸し、9月～翌年5月まではモンペリエの大学に通う学生たちに貸すというパターンが増えてきているという。



写真13 緑(植栽)の多い街路  
2011年3月8日筆者撮影



写真14 春先も開業するレストラン  
2011年3月8日筆者撮影

#### 4. おわりに

今回のモンペリエ市およびラング・ドック地方の開発事例を検討した結果、以下の諸点について知見を得た。

第一には、1980年代モンペリエ市で実行された大規模な都市開発は、モータリゼーションへの対応が背景にあるものの、環境保全という視点が重要視された点である。その解決策として、ト

ラム導入という交通体系の大幅な改造を伴う方策を決断したのである。トラムに対する再評価のうねりは当時フランス国内ばかりかヨーロッパ各国で起きていた。このような都市の大改造が各地で実際に実行されたという点は大いに注目されよう。

第二には、都市再開発にあたっては斬新なデザインを積極的に受け入れたという点である。再開発地区全体が一つのテーマとして“物語性”を重視している。これは請け負った建築家の要請に市が応えたものである。このように、行政の柔軟な対応が都市の新しい顔を生み出したものといえよう。コスト優先ではない開発の方策は25年以上経た今日でもモンペリエ市を代表する“都市の顔”の地位を保ち、結果的にはその経済的効果および都市のイメージ向上に貢献している。

第三には、モンペリエ市同様の都市開発は、前述の通りヨーロッパ各地で実施されているという点である。その背景には地方自治の独立性が担保されたことに加え、「都市間の競争意識」という意識も強く働いたのではないだろうか。

第四には、ラング・ドック地方の観光開発は、「地域格差の是正」という国家戦略の下で強力に推し進められた点である。ワイン生産に偏った産業構造およびプロヴァンスやコート・ダジュール地方とスペインとに挟まれたという不利な立地条件ゆえに観光資源の構築がなされていなかった地域に、全く新しい観光資源を開発した点は国家プロジェクトゆえの強みであろう。

第五には、この国家プロジェクトは極めて独立性の高い部署を創設し、環境保全から地価抑制といった開発に関わる諸課題を集約的に解決したという点である。さらに、設計デザインにおいても決定権を持つ責任者を据えている。このことがスピード感ある開発実行へと結びついたといえる。

最後に特筆すべきは、この時期フランス国内の多くの都市において従前の都市計画の視点を大きく転換させるようなダイナミックな“ポストモダニック”な動きが起きていたことである。モンペリエ市の大胆な都市開発はフランス国内の動向に沿ったものであることが判明した。

今後の課題として、他都市の事例と比較することによって、モンペリエ市の開発の位置づけについて検討する必要がある。

## 【謝辞】

本研究は、筆者が本学の「研究者交流協定」に基づいてモンペリエ第3大学に派遣された際に実施した現地調査に基づいている。本研究を進めるにあたって、研究の機会を与えて頂いた別府大学関係者には心より感謝申し上げます。派遣にあたっては本学食物栄養科学部井上富江教授から多大なご支援を頂いた。現地では本学との交流担当者であるJ. サラレ教授からは格別のご配慮を頂いた。また、地理学科主任のD. クロザ教授からは有益なご教示を頂いた。さらに、地理学のD. バルトマン教授、美術史のJ. パンション教授からは現地の案内と有益なご教示を頂いた。前教授のJ. マス先生からは現地の案内ばかりか滞在中大変お世話になった。この場をお借りして心より感謝申し上げます。

## 【注・文献】

- 1) ピエール・ラシーヌ／津幡修集一監訳（1987）『自由時間都市－リゾート新時代の地域開発－』パンリサーチ出版局、pp295.
- 2) 大塚謙一・山本博（2006）『ワインの事典』柴田書店、pp258.
- 3) 井上隆博（2005）「フランスにおける都市政策～トラムの導入とその成果～」自治体国際化協会、クレア海外通信（パリ事務所）、2005年9月号.
- 4) 前掲3）と同じ.

- 5) 都市中心部の通りを歩行者専用の空間とし、バスや路面電車等の公共交通機関だけが通行できるようにした街路のことをいう。
- 6) モンペリエ第3大学地理学科 D. バルトマン教授の教示による。
- 7) 例えば、パリのラ・ディファンス地区やリヨン市などがその好例である
- 8) リカルド・ボフィル氏 Web ページ (<http://www.ricardobofill.com/>) より  
井上繁 (2007) 『世界まちづくり事典』丸善、pp311.
- 9) 前掲6) と同じ
- 10) モンペリエ第3大学 J. サラレ教授の教示による。
- 11) 前掲1) pp23.
- 12) 前掲1) pp23.
- 13) 安価なアルジェリア産のワインに対抗するために行った保護策。農家のブドウ収穫とワイン生産量に応じてワインの蔵出し枠を配分して、定期的に市場に出荷することを可能にした。
- 14) 前掲1) pp78-79.
- 15) 前掲1) pp26.
- 16) ラングドック地方の開発に当たり政府は平均して1平方メートル当たり2.1フラン(当時のレートでおおよそ145円程度)で買収した。望月真一(1990)『フランスのリゾートづくり』鹿島出版、pp103.
- 17) 望月真一(1990)『フランスのリゾートづくり』鹿島出版、pp101.
- 18) 前掲1) pp74-75.
- 19) 前掲6) と同じ。
- 20) 前掲1) pp105-106.
- 21) 前掲17) pp112.
- 22) 前掲6) と同じ。
- 23) モンペリエ第3大学パンシオン教授の教示による。
- 24) 前掲22) と同じ。