



パリ・ストラスブール まちづくり見聞記

*Travel Sketches on Town development
in Paris & Strasbourg.*



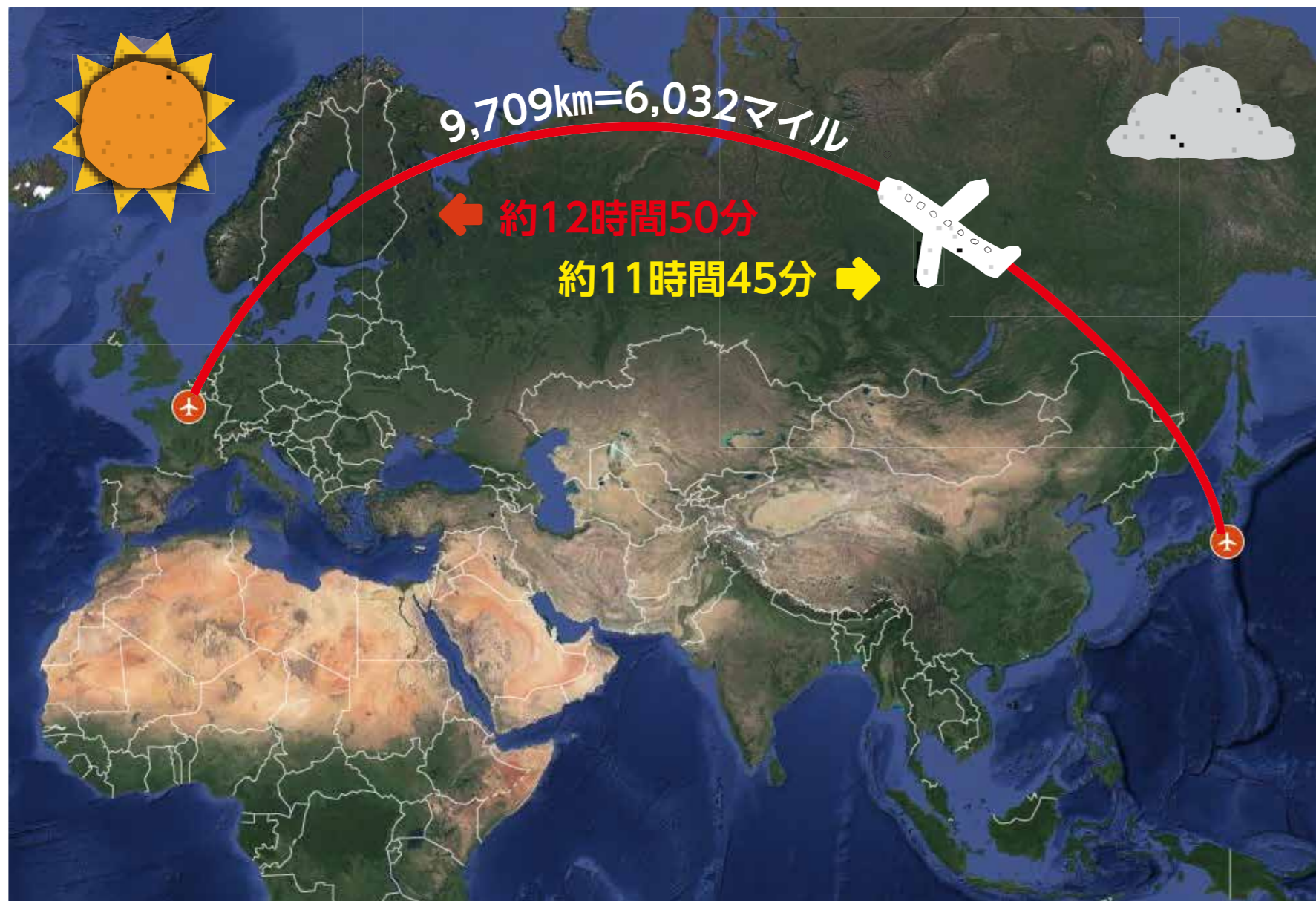
2016年12月
ビジネスラボ 近江

1. 旅行スケジュール	P02	5. パリの光と影	P13
2. ストラスブールの LRT	P03	6. Paris Beauty	P14
2-1 LRT 路線図	P04	6-1 マレ地区 /Le Marais	P15
2-2 LRT の効果	P05	6-2 パリ・オペラ座 /l'Opéra	P19
2-3 LRT の風景	P06	6-3 凱旋門からシャンゼリゼ	P24
3. ストラスブールの至宝	P08	6-4 Xmas の風景	P25
3-1 ストラスブール大聖堂 地区	P09	6-5 マルシェ	P27
3-2 プティット・フランス 地区	P10	7. パリのまちづくり	P28
4. ストラスブールまとめ	P12	8. パリのエコロジー	P29
		8-1 レンタル自転車「Velib' : ヴェリブ」	P30
		8-2 レンタル電気自動車「autolib」	P31
		8-3 LRT/ 次世代型路面電車	P32
		9. パリのまとめ	P33
		10. 見聞記のまとめ	P34

※ LRT/ ライトレールトランジット (Light rail transit, LRT) とは

低床式車両 (LRV) の活用や軌道・電停の改良による乗降の容易性、定時性、速達性、快適性などの面で優れた特徴を有する次世代の軌道系交通システムのこと。

本見聞記では、わかりやすく「次世代型路面電車」と記す。



日程	活動	備考
12月3日(土)	東京(成田)発 JLO415 で空路、パリへ	日本時間 11:50 発
	パリ(シャルル・ド・ゴール)着	フランス時間 16:35 着 パリ泊
12月4日(日)	午前	蚤の市、マルシェなどパリの日常を見聞
	夕~夜	マレ地区を散策
	夜	凱旋門、シャンゼリゼのクリスマス風景見学
12月5日(月)	昼	オルセー美術館~カルチエ・ラタンなど散策
	夜	パリオペラ座ガルニエ宮でモダンバレエ鑑賞
12月6日(火)	朝	パリ東駅からTGVでストラスブールへ
	昼	ストラスブールで路面電車見聞
	夜	クリスマスで賑わう市街地散策
12月7日(水)	昼	ストラスブールからTGVでパリ東駅へ
	夜	パリオペラ座バステューユで「白鳥の湖」を鑑賞
12月8日(木)	朝	地下鉄と路面電車で市内をぶらぶら
	昼	ピカソ美術館で名画鑑賞後、昼のマレ地区散策
	夜	パリ(シャルル・ド・ゴール)発 JLO416 で空路、東京(成田)へ
12月9日(金)	東京(成田)着	日本時間 17:00 着

■旅の目的：完全プライベートの遊学

- 4年前 /2012年に訪問したパリがどのように変化しているか?
- 地方創生のアイデアの源泉になる“まちづくり”の見聞
- 長年の憧れであるストラスブールのLRT(次世代型路面電車)の見聞
- 街を散策して、脳と心を覚醒させる
- バレエ・オペラファンであり、憧れのパリ・オペラ座でライブを鑑賞

STRASBOURG

運河と路面電車の街

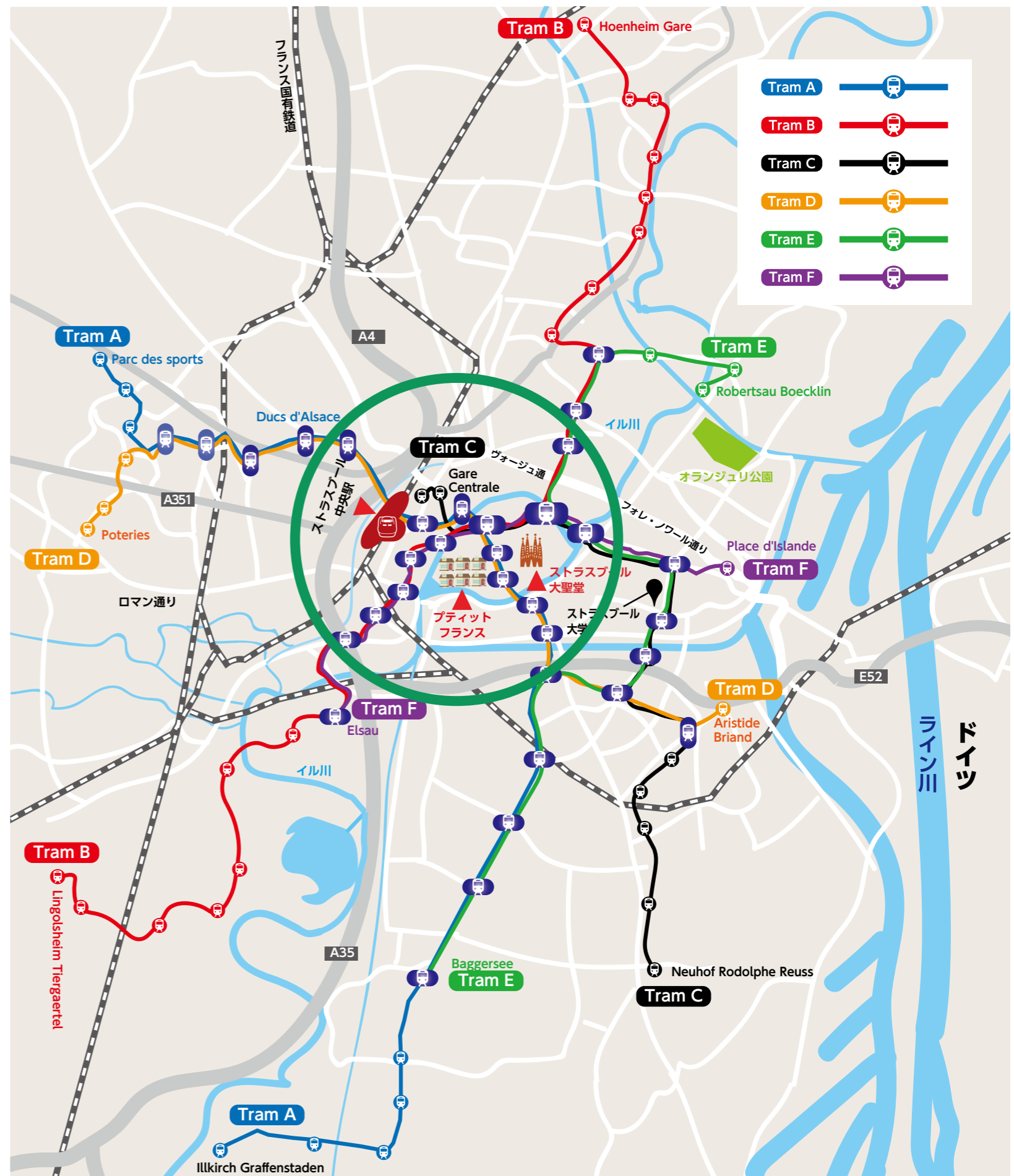
“街道の町”を意味するストラスブールは、ライン川沿岸に開ける運河都市。人口27万人、都市圏人口39万人のアルザス地方の中心都市は、ヨーロッパの首都と呼ばれるほどに、政治・経済・文化の国際会議が、頻りに開催される世界に開かれた都市。

- 中心市街地のノートルダム大聖堂のあるエリアとアルザスの木組みの家並みが美しいプチット＝フランス地区の旧市街は世界文化遺産。
- イル川の中洲である周囲2kmほどのエリアがホテル・デパート・レストラン・ショッピング施設が集中し、観光客のみならず地元の人で賑わっていた。
- 世界遺産である中心市街地を気ままに散策すると共に、路面電車に乗車し、郊外から市街地を行ったり来たりしながら、路面電車の利便性・快適性を体感した。

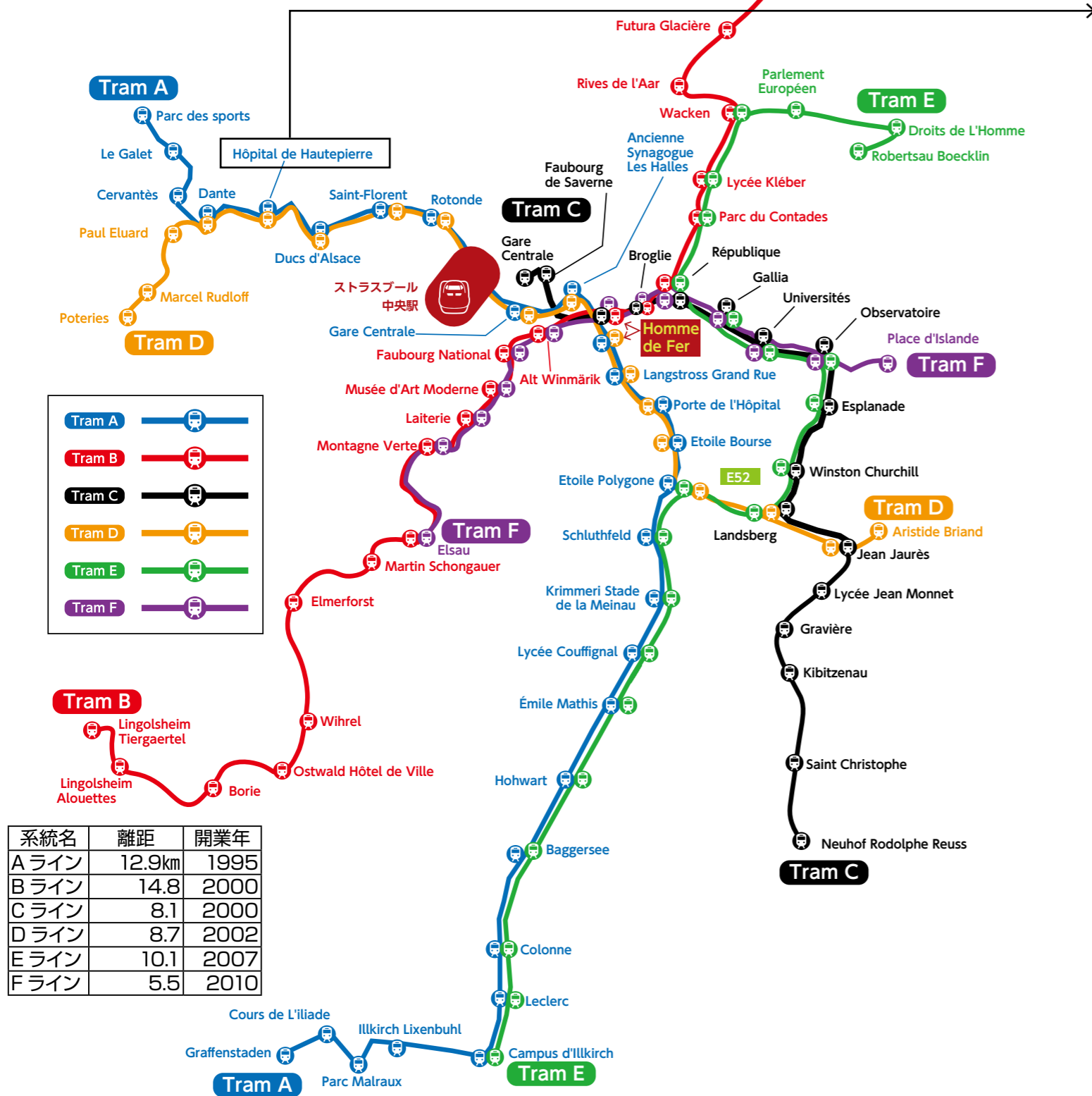


ギャラリーラファイエット/Galeries Lafayette やプランタン/Printemps などの高級デパートや商業施設が集積しているモール街を走る路面電車。路面電車は、レトロで洒落た街並みに溶け込み、誠に美しかった。

■ストラスブールの概略図と路面電車網



1994年に最初の路線「A Line」が開業。以来、B・C・D・E・Fと次々と整備され、現在は6路線。市内をくまなく網羅しており、自家用車を持っていない市民も楽々で市内へ出掛けることができる。何故なら、各路線とも5分間隔で運行されているからで、郊外では結構、高速で走るので利便性も高い。最も乗降が多いのは、トラムの各系統が集中するハブ駅「オム・ド・フェール/Homme de Fer」で、世界遺産の旧市街のへそに停まる。



Park = 郊外で駐車

路面電車網の郊外駅付近には大駐車場が整備されており、多くの市民はここで自家用車を駐車。



Ride = 乗り換え

車から路面電車へ乗り換え。電車には自転車ごと乗ることもできるので、誠に便利。



郊外の住宅街を走るときは、専用軌道进行。しかも、静音化・環境緑化のため芝生張りの路面で美しい。



軌道がグリーン!



モールで降りる!

モールのへそであるクレベール広場付近の駅で下車し、ショッピングや仕事に向かう。



気ままに街を散策!

車の進入は商用車などに制限されており、また車が入れないエリアも広範囲に設定されていて、快適!

ストラスブールのまちづくりの歩みは、全て「自動車減らし」につきる。その核となるプロジェクトが「LRT」の整備。オイルショックを契機に持ち出されたトラムの計画は、長い間、反対派の強硬姿勢で実現できなかったが、1989年にトラム推進派のC・トロートマン氏が当選すると、計画は一気に前進。遂に1992年、議会の承認を得て、総工費19億4千万フランを投じ、1994年に全長9.7キロの路線が開通した。

その後、1998年に9月にフランス全土で実施された「自動車なしの日」の先導役にストラスブールなり、21世紀に入ってもさらなる利便性と温室効果ガス排出の削減に取り組む姿勢は継続されており、さらなる進化を遂げているようだ。

■ストラスブールの LRT の特徴

- 従来の路面電車のイメージとは、異なり騒音が少ない。
- なめらかな動きをし、幅も広く乗り心地が良い。
- 低床で高齢者・ハンディキャップのある人や乳母車を使う人も乗り降りしやすい。
- 最大7車両・290人が乗車でき、日中は5分間隔で運転するので、通勤にも便利な乗り物である。
- 郊外では専用軌道が確保され、信号も少ないので、スピーディに乗客を運ぶ。
- デザインがスタイリッシュ!!旧市街の街並みにもしっくりと溶け込み洒落ている。

Point

など、例え自動車をもっていない人も、都市生活の利便性は損なわれることのないように、工夫されていることが特筆すべき点です。路面電車の整備と共に、公共バスとの連携も強化。また、トラムの駅の近くに駐車場を整備し、自動車とトラムへの乗り継ぎをスムーズにしたり、自転車専用道路や駐輪場を確保するなど、自動車の利用を減らすための都市インフラの整備を続けている。

■ LRT 導入効果 / データが古く 2000 年当時ですが、そこ効果はわかります。 / 国土交通省資料より

- 同市の自動車保有者の世帯率は、0.69%から0.65%とわずかながら下がった。
- 都市交通の自動車の割合が、67%から55%へと減った。
- 公共交通機関の依存が11%から、17%へと増加した。
- 自転車の利用が、22%から25%に増加した。
- 開通直後の利用者数の年間5,4000人が、1996年には90,000人に増加した。
- 旧市内の自動車交通量も、1980年レベルにまで下がった。

このような車を減らす交通政策と平行し、モール街が百貨店を核に、高級化と専門化を進めてきた。自転車や路面電車で軽快に商店街にやって来る。そして、街につくと排気ガスのない商店街を気ままに散策する・・・そんな生活スタイルがすっかりと定着。有名なゴシック様式の建物と古い町並みを求めて、外国から訪れる観光客にもトラムと歴史的な町並みのモールは、きわめて好評のようで、モール街連日、多くの外国人観光客で賑わっている。



人が主役!

街を散策して、本当に気持ちいい!排気ガスや車のクラクションがならない空間がいかに快適か!



床が低い

低床なので、乗り降りも楽々!車いすの方も安全



ユニクロもあった!



スタイリッシュ!

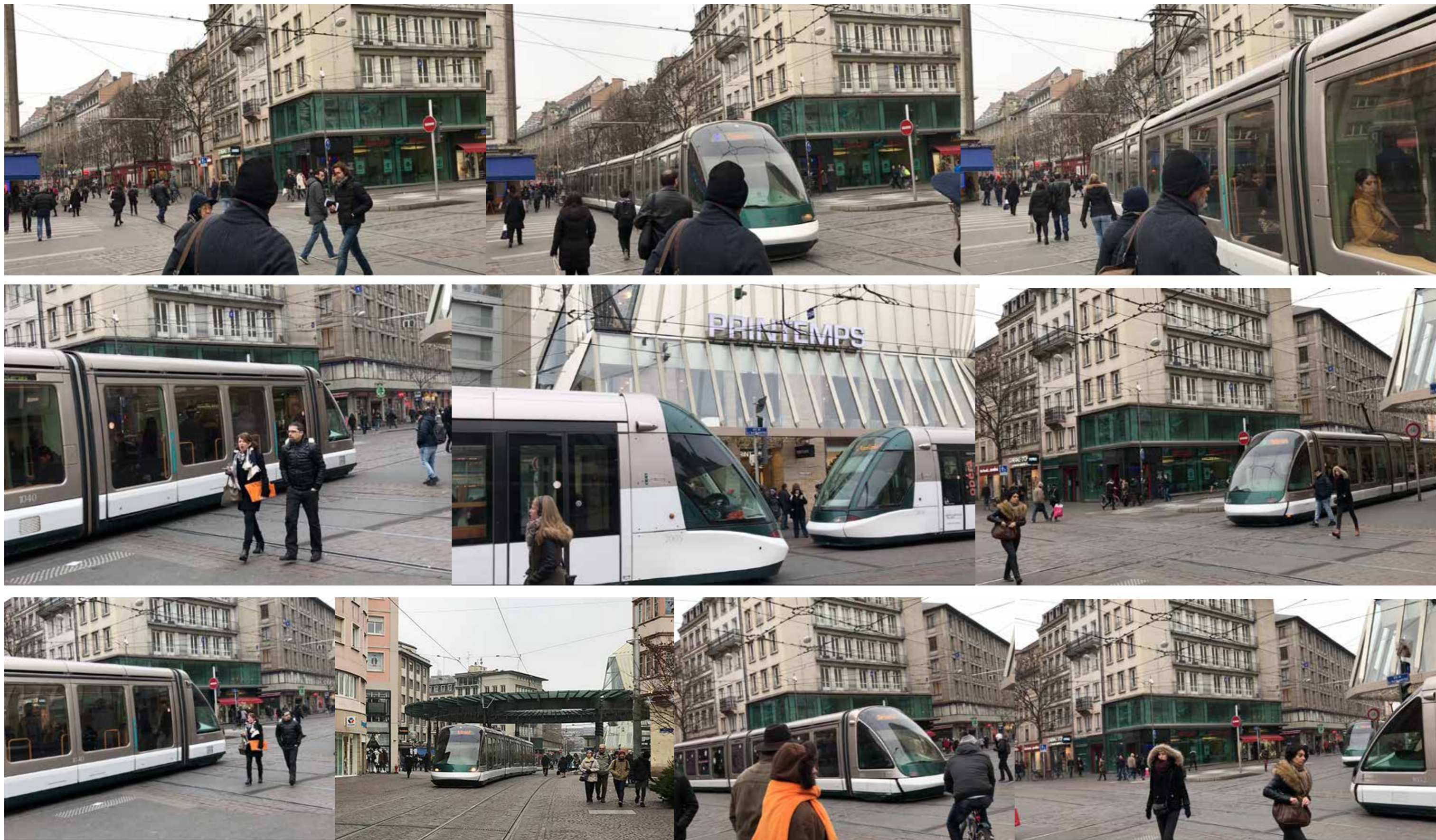


バス停

トラムの各系統が集中するハブ駅「オム・ド・フェール / Homme de Fer」。停留所もお洒落だ!

多くの駅でバスとの連携も充実。路面電車の停留所の横にバス停がある場合が多い。

世界遺産の旧市街の中心の駅には、信号もない！・・・路面電車の軌道すれすれに行き交う人々！しかもスイスイと何食わぬ顔で横切っていく！
日本では絶対に認可されない風景だ。軌道と歩行者道を遮る敷居がないのである！フランスは自己責任の国なのですね！



モールのへそであるトラムの各系統が集中するハブ駅「オム・ド・フェール/Homme de Fer」付近・・・A・B・C・D・Fの5ラインが交差する十字路にて



- 「グラン・ディール / Grande Île」：1996年世界遺産認定
- 日本名「ストラスブールの旧市街」
- 「グラン・ディールイル川」は中洲である周囲2kmほどの島で、
- 「ノートルダム大聖堂」のエリア
- アルザスの伝統家屋が密集した「プチット=フランス地区」に二分される

基本的に、商用車以外は車の進入が制限されているので、気持ちよく散策できる。また、聞いたところによると、市街地の地下にも大駐車場があり、車でのお来街も可能なようである。

クリスマスシーズンだったので、とにかく華やか!であった!

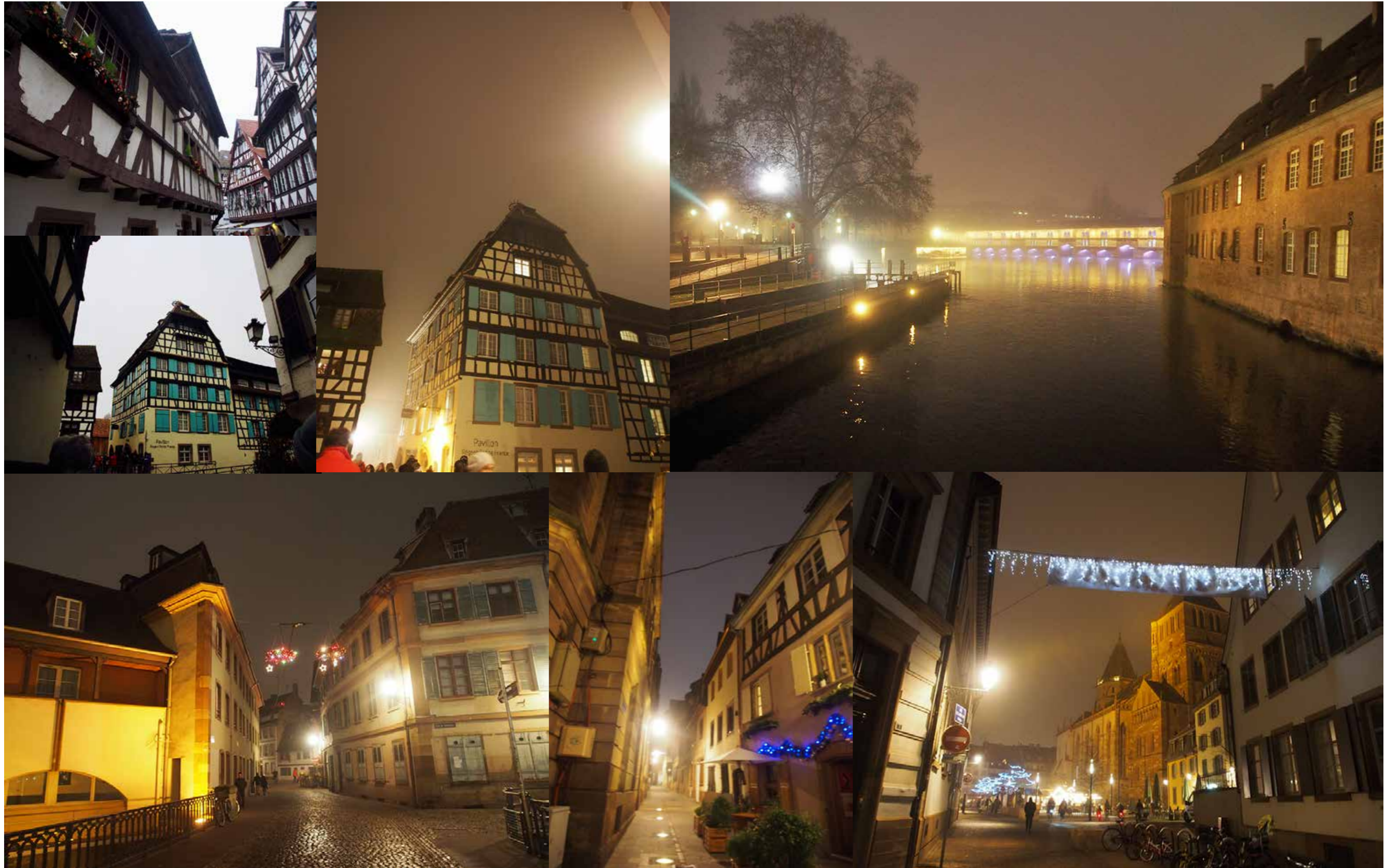
クレベール広場



大聖堂



ライトアップというのは、西洋の街にこそ似合うのか?!・・・と思わせるほど、こんな下世話な私ですら!・・・ロマンチックな気持ちに包まれたのである(^_^)!



ライトアップ前



ライトアップ後



「なめし革職人」の居住エリアだった「プチット＝フランス地区はもとは」。小水路とアルザス伝統の木組みの家並みが美しい。こうした伝統的な街並みを保存している住民たちの心意気は凄い!・・・と感服した次第であります。

欧州版 三方良し



ストラスブールのまちづくりの成功モデルは「欧州版・三方良し!」である!

- 自治体：市長の強力なリーダーシップにより、並みいる反対派を粘り強く説得し、協力を表明するまでに至る
- 市民：歴史的な建造物・街並みを保存してきた心意気や知恵の DNA があつたのか…全面的に自治体をサポート
- 企業：市街地の街並み整備・区画整理・商業地の空間デザインに全面的に協力。車の規制にも協力

その結果、単なる交通網の整備だけではなく、快適な移動環境・買い物環境を整備することで、**Point** 車の排気ガス・クラクションのならないモールに来街!・・・バリアフリーで車いすの方の購買需要も喚起! 利便性だけではなく、快適な空間を整備することで、経済的インセンティブも生み出した見事な事例だと感じた。



子ども・家族連れ・車いすの方も空気の美味しい空間の中で、安全にはしゃぎ回ることができる!これはフランスの価値による安全性・・・路面電車の軌道と歩行者道の区分けが曖昧なので、日本では危険となるでしょう。

自治体・市民・企業の三位一体の協調メカニズムの中で、お洒落な空間を醸すことに成功。洒落た空間へは人々は引き寄せられるのである。

PARIS

美と汚が交錯する 不思議空間

“芸術の都” “花の都” パリと呼ばれるほど、歴史的建造物が空間に溶け込む風景は実に美しい。しかし、いざ下を向いて歩くと、たばこの吸い殻や紙くずなどが散乱。歩きたばこをしている人も多く、日本的な基軸で見たモラルは“ゼロ”に近い。

- ルーブル・オルセー・オランジュリーなどの美術館をはじめ、街中にギャラリーが点在し、歴史的建造物を繊細に保存され、街まるごとミュージアム。その美しさには息をのむ。
- 一方で、道はゴミ箱?なのか?!と思うほど、汚いし、店のサービスも日本の“おもてなし”レベルとは全く違う
- 人の極限の美を醸し出すバレエやオペラ、彫刻に絵画を生み出しているのに、多くの人たちのモラルは反芸術的
- でも行政は頑張っている!

・街にゴミ箱が非常に多いし、大勢の清掃員が街を清掃…しかし、ゴミ箱に捨てない!人も多い!

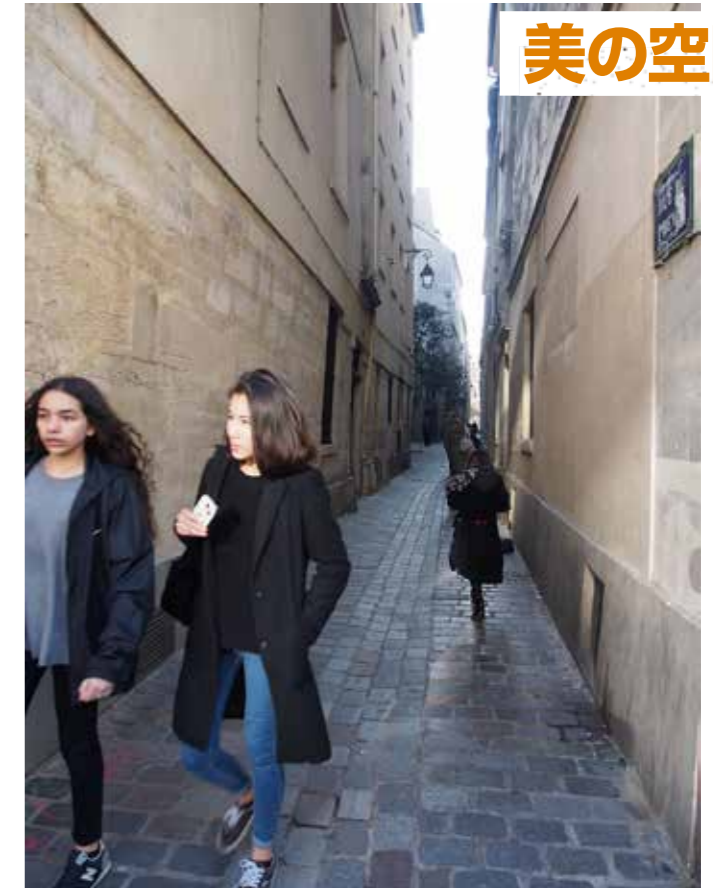
Point

- ・大規模なレンタル自転車網に、レンタル電気自動車の導入
- ・道を拡張し、自転車道の確保
- ・LRTの整備も重点的に展開
- ・私営交通を全部無料にする期間を設け、自動車通勤を回避させる努力も!

とにかく、深刻化する公害に対処するために、自動車依存をしようと頑張っている姿が、旅行者の視点でも伺えた。

そうした自治体の努力にも関わらず、全く協力しない人も多くいるように見えるのが新鮮!で面白かった!

・・・これは、一時滞在の旅行者のエゴだが、サービス過剰で人のミスに目くじらを立てる日本人も見習うべき点多いと感じた次第。公共交通機関に乗り、街を散策しただけでも日本人よりも他人に関心が薄いのが、火を見るよりも明らかだった。



美の空間



広角的にパリの空間を眺めると本当に美しい — 築美・街並みの美しさ・行き交う人々とのコントラスト…。



汚の空間



重箱の隅をつつくように見ると — 高級デパートやパリオペラ座が立ち並ぶストリートでも道はゴミ箱化!ゴミ箱も多いのに!

■パリ市内(20区) 略図



★印を付けたところが今回巡ったスポット
全部紹介しているとキリがないので、
心に刻まれた風景を紹介していきたい。

Google マップ https://drive.google.com/open?id=1y4aZ_ga40mQZNL_Xt86qRqlgmp4&usp=sharing



— フラン・ブルジョア通り / Rue des Francs Bourgeois
 — ロシエ通り / Rue des Rosiers

施設に立ち寄りなくても、歩くだけで中世の空間へとタイムスリップできる!



カルナヴァレ博物館

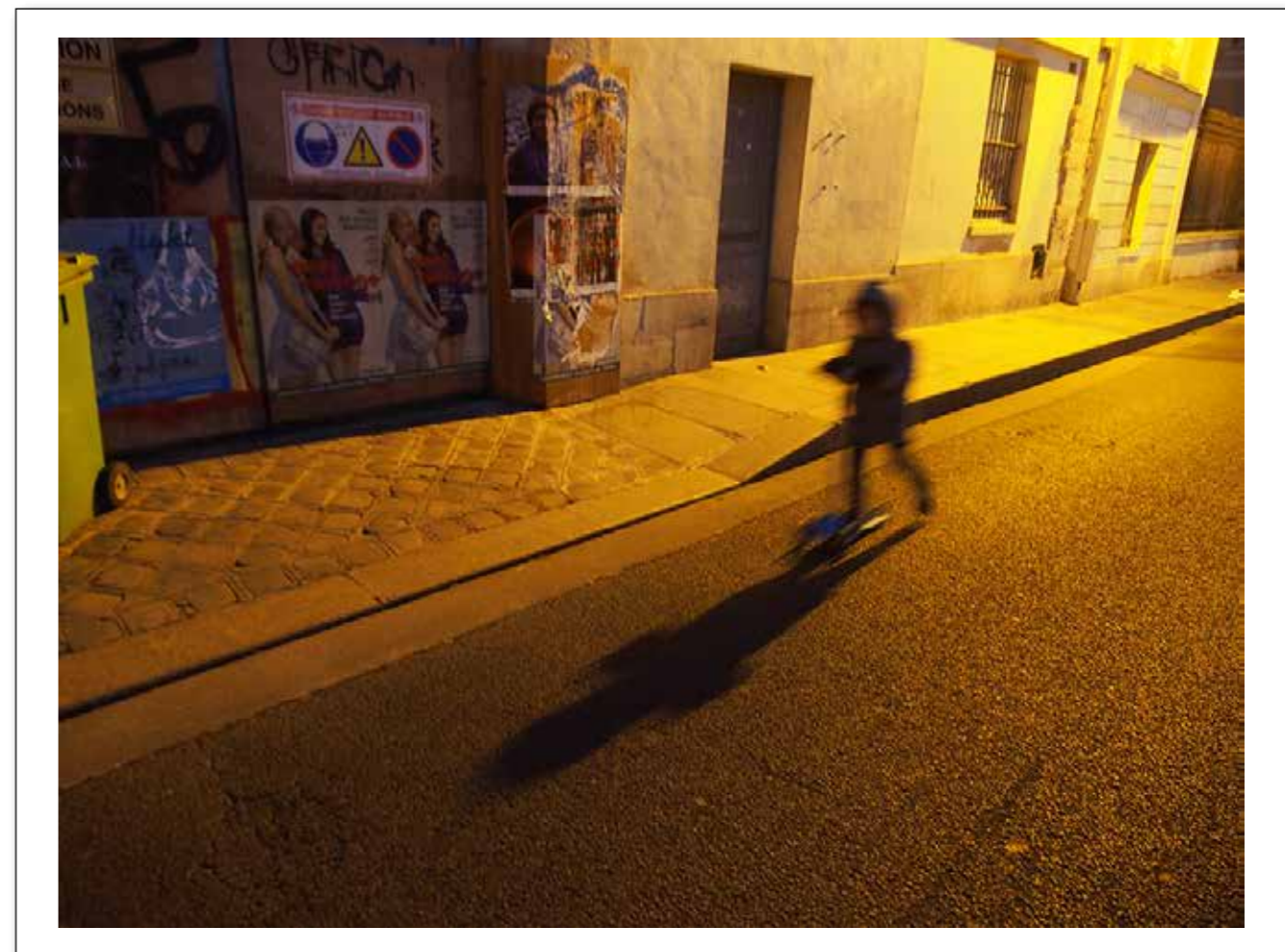
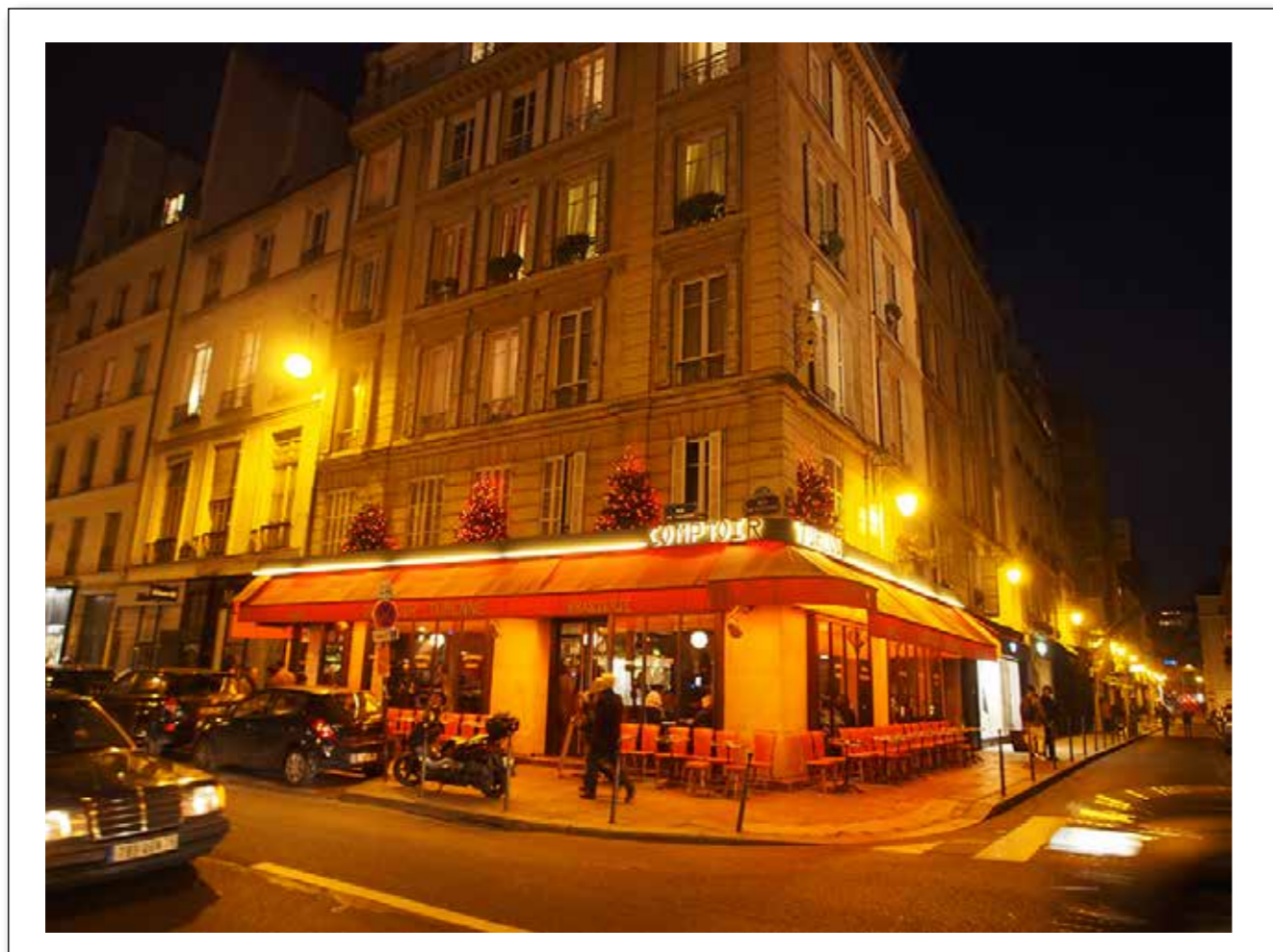
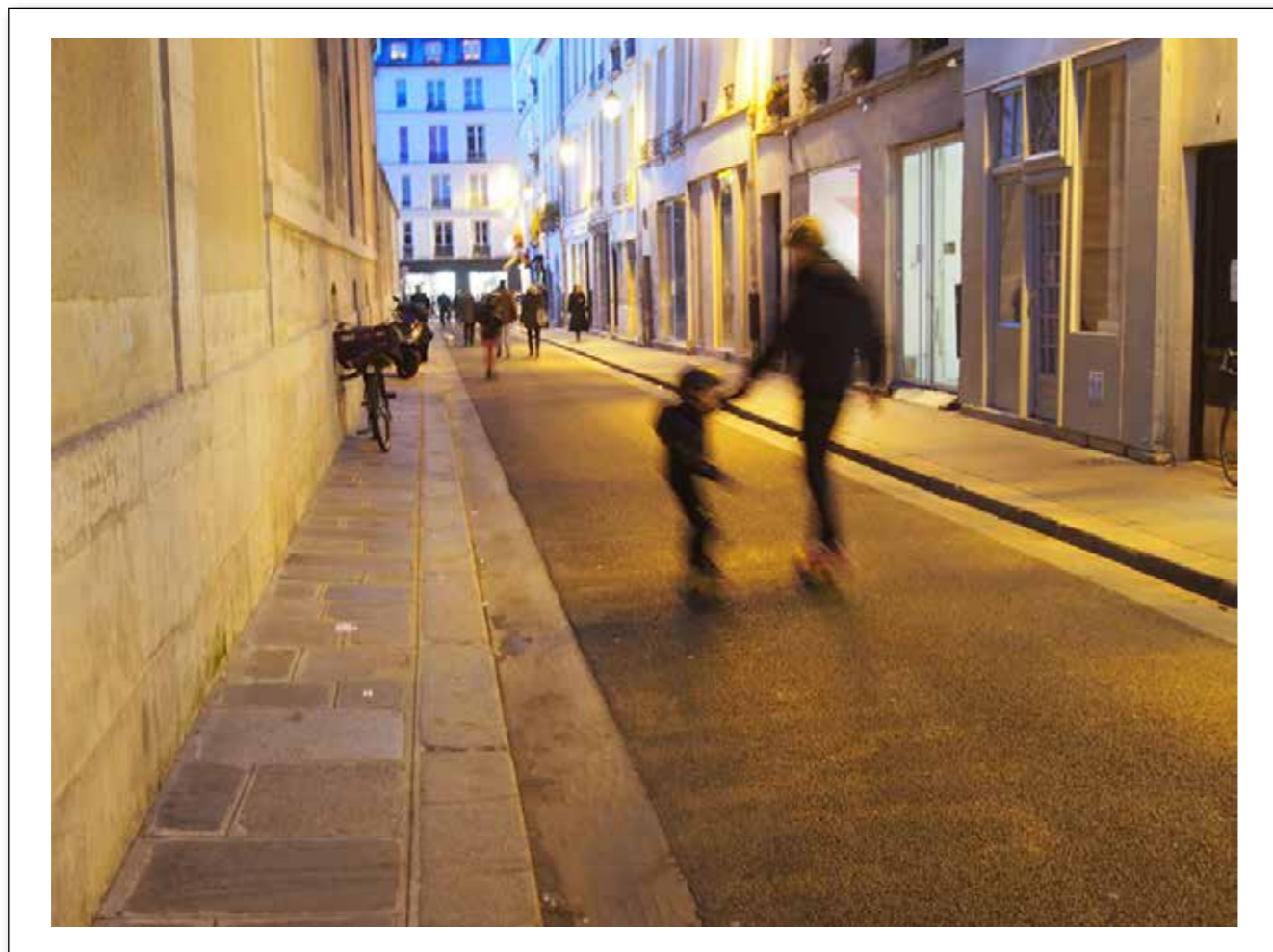
美術館・博物館

	施設名	住所	概要
1	ピカソ美術館 Musée Picasso	5 Rue de Thorigny, 75003 Paris	ピカソの遺族が70年台にフランスに寄贈した作品をベースに5,000点展示 / 月曜 休館。
2	カルナヴァレ博物館 Musée Carnavalet	16 Rue des Francs Bourgeois, 75003 Paris	王家の絵画・工芸品やの日用品などのコレクションを通して、歴史を学ぶ。休館中 / 2019年オープン予定。
3	ヴィクトル・ユゴー記念館 Maison de Victor Hugo	6 Place des Vosges, 75004 Paris	ヴィクトル・ユゴー(1802-1885)が1832年から16年間暮らしたパリのアパルトマンが改装され、記念館に / 月曜・祝祭日 休館。
4	マジック博物館 Musée de la Magie	11 Rue Saint-Paul, 75004 Paris	マジックグッズの展示とマジックショーを楽しめる。イマイチ / 開館: 水、土、日 14~19時
5	写真美術館 Maison Européenne de la Photographie	5-7, rue de Fourcy 75004 Paris	実はフランスは写真技術が生まれた国。この美術館は欧州最大で、企画展と常設展があり、誠に面白かった! / 月曜 休館
6	ポンピドゥー・センター Centre national d'art et de culture Georges-Pompidou	Place Georges-Pompidou, 75004 Paris	巨大なアート&文化施設。リアル&電子図書館も併設され、市民・学生が自習の場として活用。ここは凄い! 図書館などは無料で入場できる。
7	ユダヤ歴史美術館 Musée d'art et d'histoire du Judaïsme	Hôtel de Saint-Aignan, 71 Rue du Temple, 75003 Paris,	実はマレ地区は「ロシエ通り」界隈はユダヤ人街。フランスにおけるユダヤ人の歴史を学べる。 / 土曜 休館
8	猟銃博物館 Musée de la Chasse et de la Nature	62 Rue des Archives, 75003 Paris,	狩猟に関する美術品を集めた博物館。 / 月曜・祝日 休館

■その他

	施設名	住所	概要
	クラウンバー Le Clown Bar	114 Rue Amelot, 75011 Paris	自然派ワインが豊富なビストロ。
	バタ克蘭劇場 BataclanLe	50 Boulevard Voltaire, 75011 Paris	1864年、建築家シャルル・デュバル作の歴史的建造物。パリ同時多発テロ事件では標的の一つ(2015/1113)。現在は復活している。
	ラズ・デュ・ファラフェル L'As du Fallafel	34 Rue des Rosiers 75004 Paris	ユダヤ人街にあるファラフェルの店で超人気店。ファラフェルとは、ひよこ豆の団子と野菜と一緒にピタパンに挟むサンドイッチ。ここは満員でも数軒の同じような店がある。
	サンセット サンサイド Sunset Sunside	60, rue des Lombards 75001 Paris	パリのJAZZシーンをリードする熱気溢れるスポット。地下階はエレクトロジャズやワールドミュージック、地上階はアコースティック系のライブが主に行われている。 / 無休
	サンポール・サンルイ教会 Eglise Saint-Paul Saint-Louis	99 Rue Saint-Antoine, 75004 Paris	パリで唯一のバロック教会。1627年から1641年にかけて建造されそう。入場はしていないが、マレ地区のストリートからセーヌ川へ向かって見ると、誠に洒落だったの紹介。





芸術と音楽、豊かな食は人の心を豊かにする」を実践した上質の成功モデル

■ル・マレ (Le Marais) の歴史

- パリの3区から4区にかけて広がっている地域で、セーヌ川右岸の地域にある。
- 13世紀に街が起り、17～18世紀にかけてフランス貴族に居住地として人気を博し、豪邸が次々に建てられた。
- 19世紀には、貴族がサンジェルマンへ移りはじめ、20世紀前半にかけて、ロジエ通り付近のエリアにユダヤ人が住み始める。彼らの生業は繊維業…現在のマレがファッション関係のブティックが多いのは、こうした理由からである。
- しかし、第二次世界大戦の間、ユダヤ人社会はフランスを占領していたナチス・ドイツによって攻撃の対象とされ衰退。
- さらに戦後、労働者階級が移り住むようになって、歴史的建造物は老廃していった。

■政府による復興支援を開始・・・1964年に歴史的保存地区に指定

- 10年をかけてリノベーションを行い、
- 歴史的建造物を修復し、「カルナヴァレ博物館(パリ歴史博物館)」「ピカソ美術館」などを開館。
- 1977年には、新生パリの文化の象徴であるポンピドゥー・センターをオープン。
- 区画整理や街並みの整備も行い、エリア全体を再デザインした。

■街のデザイン性がアップすれば、著名&前衛的なアーティストが集まってきた

- パリ市も税制優遇や補助金などの支援で、クリエイターたちを積極的に誘致。
- その結果、アートギャラリーやファッションブティックが次々に入居。
- やがて、最先端な人々が集うエリアとして成長していくと、高級レストランや高級ファッションメーカーのショップも次々にオープンしていった。
- また、高感度の人たちはゲイの人が多いということから、マレはLGBTカルチャーのメッカとなり、多くのゲイカフェ、ナイトクラブ、キャバレーなども集積するようになった。

Point

■成功要因

- 空間をハイセンスにすると、高感度な人間が集い、街を活性化させる
- 街がお洒落になり、芸術やファッション、グルメスポットが集積すると、芸術的欲求が旺盛な人々もやってくるし、フランス全土・国内外からも観光客がやって来る。
- 「芸術と音楽、豊かな食は人の心を豊かにする」～その磁力で人々を呼び込み、高感度な人間同士が交流することで、さらに街が発展する・・・こうした善循環を創り出した最高の成功モデルと断言できる。



植民地化時代・富の格差・ブルジョアジー・専制政治にしか創り得ない豪華絢爛

メトロ「オペラ」駅を上がると目の前に忽然と現れる豪華絢爛な建物の。それがパリ・オペラ座 (Opéra national de Paris)。正式名称は「ガルニエ宮」(Palais Garnier)。オープンは1875年。ナポレオン3世の第二帝政を称える記念碑的建造物の設計が公募が行われたのは1860年、171の応募の中中よりシャルル・ガルニエの案が採択され、その設計者の名前にちなんで「ガルニエ宮」と呼ばれることになった。

外観も派手だが、劇場に入っても息をのむ。芸術に詳しくなくてもヴィジュアルが華美なので、とにかく圧倒された。ただ、日本の禅寺や詫を求めた銀閣寺などに比べると派手すぎて、好みでない方もいるかも。こうした奢侈な建物は、現代の民主主義では決してつくりださないうる。専制の民衆の声を無視した政治、植民地政策で途方もない富を権力者に集中する時代だからこそ、なし得た代物…今の日本のように国民のSNS風意見を聞いていたら、絶対に創れない!

パリ・オペラ座の劇団員は何と国家公務員なのだ!

この劇場を本拠とするパリ・オペラ座バレエ団は、オペラ・バレエ公演を使命とする国の「商工業的性格の公共機関」文化省の管轄下にある、その実「公務員」なのである。10年も踊れば、年金ももらえるという手厚さ。フランス政府がいかに、芸術文化を大切にしているかが伺える。

Point

しかも!国やパリ市からの補助金がなければ、年間約115億円の赤字

パリ・オペラ座の収支(2010年当時)を見ると、国や市からの補助金が約9,900万ユーロ(約119億円)。もし、この支援がなければ、約115億円の赤字ということになる。

■パリ・オペラ座収支:120円/1ユーロで換算 / 左:補助金がある場合 右:補助金がない場合

区分		単位 (千ユーロ)	単位 (千円)	比率	区分	項目	単位 (千ユーロ)	単位 (千円)	比率
支出	給与	96,890	11,626,800	55.2%	支出	給与	96,890	11,626,800	55.2%
	公演費	36,130	4,335,600	20.6%		公演費	36,130	4,335,600	20.6%
	その他支出	42,350	5,082,000	24.1%		その他支出	42,350	5,082,000	24.1%
	支出計	175,370	21,044,400	100.0%		支出計	175,370	21,044,400	100.0%
収入	補助金	99,330	11,919,600	55.4%	収入	補助金	0	0	0.0%
	公演収入	48,200	5,784,000	26.9%		公演収入	48,200	5,784,000	60.4%
	寄付金	6,550	786,000	3.7%		寄付金	6,550	786,000	8.2%
	PR活動	12,740	1,528,800	7.1%		PR活動	12,740	1,528,800	16.0%
	その他収入	12,340	1,480,800	6.9%		その他収入	12,340	1,480,800	15.5%
	収入計	179,160	21,499,200	100.0%		収入計	79,830	9,579,600	100.0%
収支		3,790	454,800		収支		-95,540	-11,464,800	

ダンサーや演出家、プロデューサー、小道具などの裏方を含めるとスタッフは1,600人。それに装飾費などを含めると年間210億円もの経費がかかるわけである。それに比べ、公演収入は約57億円。バレエやオペラなど芸術というのは、舞台公演だけでは全く儲からないということが伺える。

では、何故フランス政府は、こうした芸術活動を国営化してまで、サポートするのだろうか?



パリ・オペラ座全景 — オペラ座駅の階段を上ると忽然と現れる



2016年12月5日(月)鑑賞 — 公演名イリ・キリアン(Jiri Kylian)のオープニング

芸術は儲からないのに、何故そこまでして振興するのか？

それでは、「文化事業は儲からない」という事実にもかかわらず、フランス国家は何故そこまでして自国の伝統文化の保護を行うのだろうか？それは国家のプライド、ブランド構築ではないでしょうか？

劇場自体、オペラ・バレエというコンテンツが磁力になり世界中から鑑賞しに来るといふ単純収入、それに加えて宿泊費、食事代、ショッピング費用を加えるとかなりの相乗効果が見込まれる。

Point

それに加えて、**国家の宝である歴史的資産である劇場、バレエ、オペラを保護し、発展させることでフランスのブランドとなり、トータル的には国家のプラスになるという考えだ**と思う。

そして、文化・芸術国家というブランド育成によって、政治・経済交渉にも有利に働くという認識も高いに違いない。そうした広角的な視点で芸術・文化の振興を行うフランスは改めて懐が深いと感じた。

単純な収支だけにとらわれていては国家のブランド構築はできないという点で、今の日本に欠ける視点だ。

こんな豪華絢爛な建造物に 19 世紀のフランスはどれだけ投資したのか？

ネットで調べたが、ようやく遭遇したサイトが、パリのオペラ座における日本建築協会の「建設費用及び設言 変更に関する研究」という論文。 / https://www.jstage.jst.go.jp/article/aija/73/625/73_625_695/_pdf

■パリ・オペラ座投資金額：19 世紀の開設時 / 単位：千フラン

そこに記載されている投資金額を見ると

●総経費：354 億フラン

これは一体、今の価値にすると何円？！

これも諸説あって調べるのに苦労した。

19 世紀後半のフランの価値は、

●1,000 ~ 1,500 フラン / 円

と書かれているサイトもあり、

区分	項目	経費	区分費	総経費比
建設費	躯体・設備	24,841	75.7%	70.2%
	仕上げ	3,610	11.0%	10.2%
	装飾・芸術	4,377	13.3%	12.4%
	小計	32,829	100.0%	92.7%
その他経費	家具	780	30.3%	2.2%
	報酬・諸経費	1,791	69.7%	5.1%
	小計	2,571	100.0%	7.3%
総経費		35,400		100.0%

Yahoo! 知恵袋で出会った内容では、http://detail.chiebukuro.yahoo.co.jp/qa/question_detail/q10144047520

「建設費用を 36,000,000 Francs or としています。1 Francs or は当時は純金 0,290 g と等価です。本日の買い取り価格は 1g あたり 4900 円ぐらいですから、オペラガルニエの建築費用は、176,400,000,000 円、約 1764 億円になります。」とあった。

それらを参考に、比べて見ると、

■パリ・オペラ座投資金額：19 世紀の開設時 / 単位：千フラン

総経費 / 千フラン	RATE / 円	日本円 / 百万円
35,400	1,000	35,400
	1,500	53,100
	4,900	173,460

354 億円から 1,734 億円まで、随分差があって、どれが正しいのか、わからない。しかしながら、当時の貨幣価値の不安定さを鑑みると、純金計算の「1,734 億円」が相当近いのではないだろうか？

パリ・オペラ座の総工事費が 1,734 円だったとすると、新国立競技場の費用は安い？

2020 年東京オリンピックの目玉である新国立競技場の総工費は、約 1,500 億円 (当初 3,000 億円)。パリ・オペラ座の工費が 1,734 億円とすると相当リーズナブルということになる。何故なら、パリ・オペラ座の収容人員は 1,979 人で、一方新国立競技場は約 68,000 人。そう考えると、新国立競技場には 1 兆円くらい投資しても良かったのではないかと…国にシンボルになり、100 年は使用できるとすれば、それ相当の価値があったと感じる。

新国立競技場を開閉ドームのある全天候型、美術館や博物館、劇場も併設する・・・というコンセプトであれば、1 兆円も安い！・・・現在案のスポーツ施設だけでは、興味のある人は限定される。美術館なら年間の稼働率も高く、足を運ぶ人の延べ人数は相当なものになるだろう。PLUS ! 国のシンボルになれば、国際会議や外国人観光客の動員につながるだろう。

マスコミも政治家も現在、ポピュリズムに走り過ぎて、当初の投資金額 3,000 億円も「高い！」と騒がなければ、私を含めて誰も「高い！」と築かなかったはず。みんなが高いと言え、何という無駄遣い！となってしまったのだと思う。国づくりを百年の計と考えれば、実に残念な結果となったと思う。

時を超えて輝く建造物は、長い目で見れば国家のブランドとなり、プロフィットを生み出す！



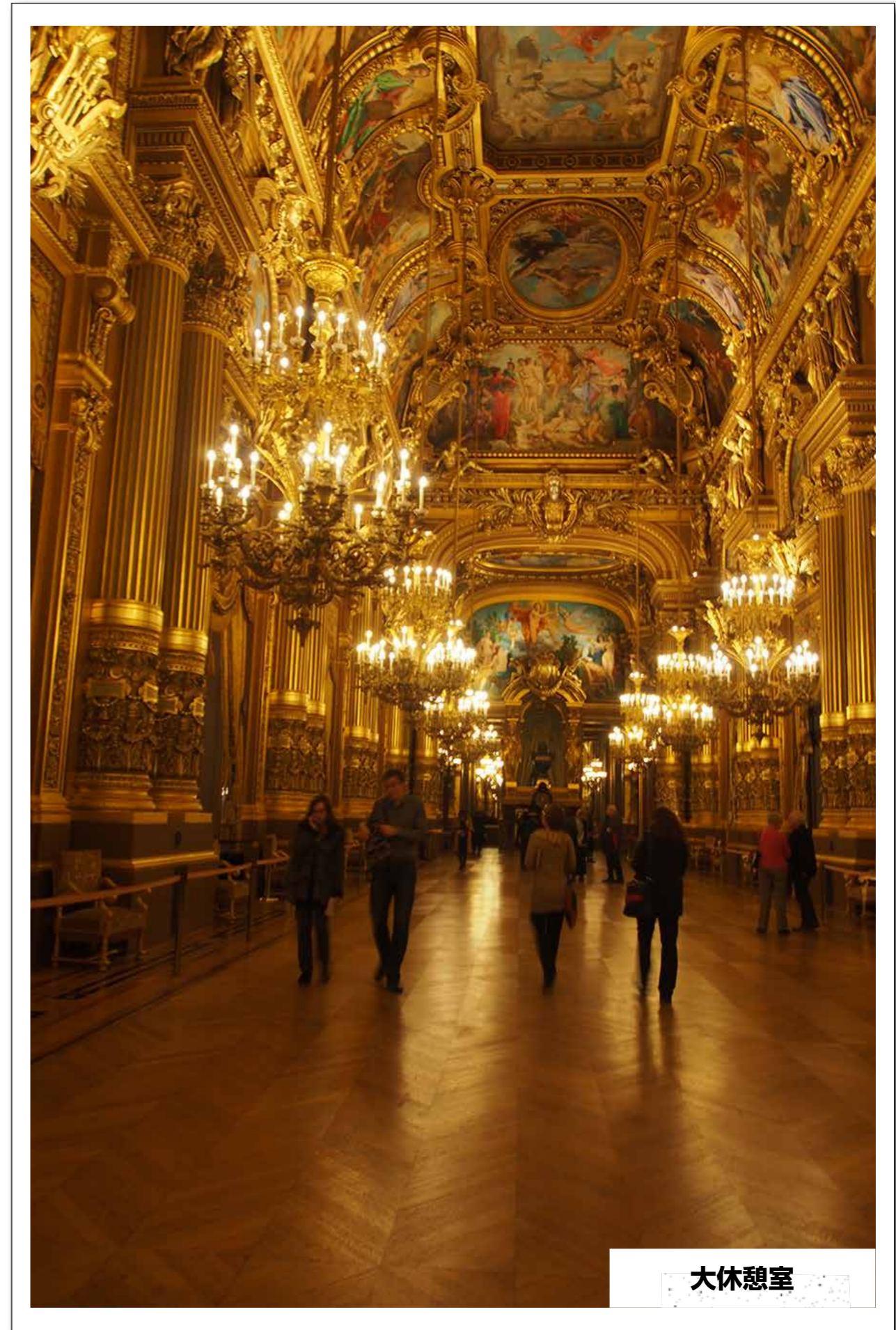
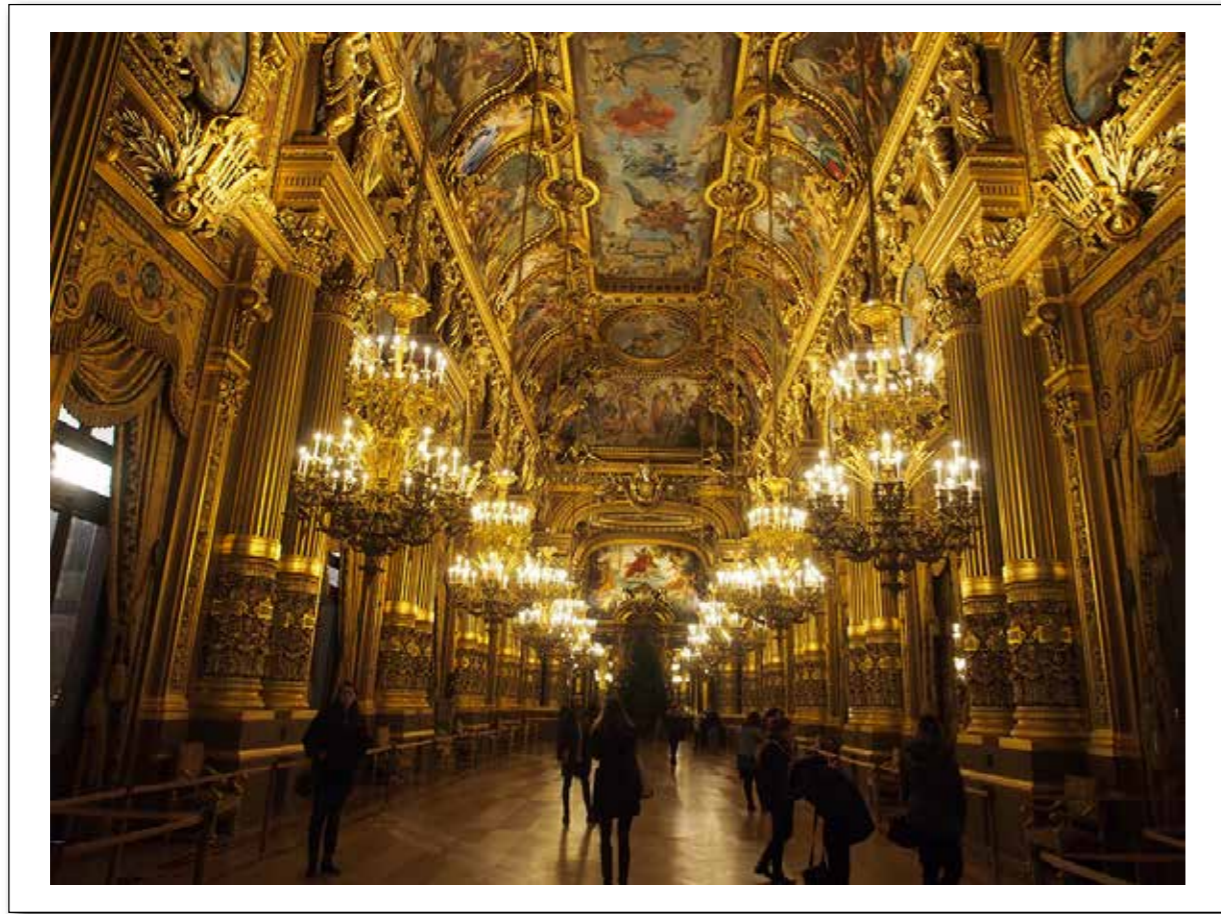
建物の天辺にあるギリシア神話をモチーフとした彫刻



40 人の画家と、モザイク職人と 73 人の彫刻家が参加したらしい



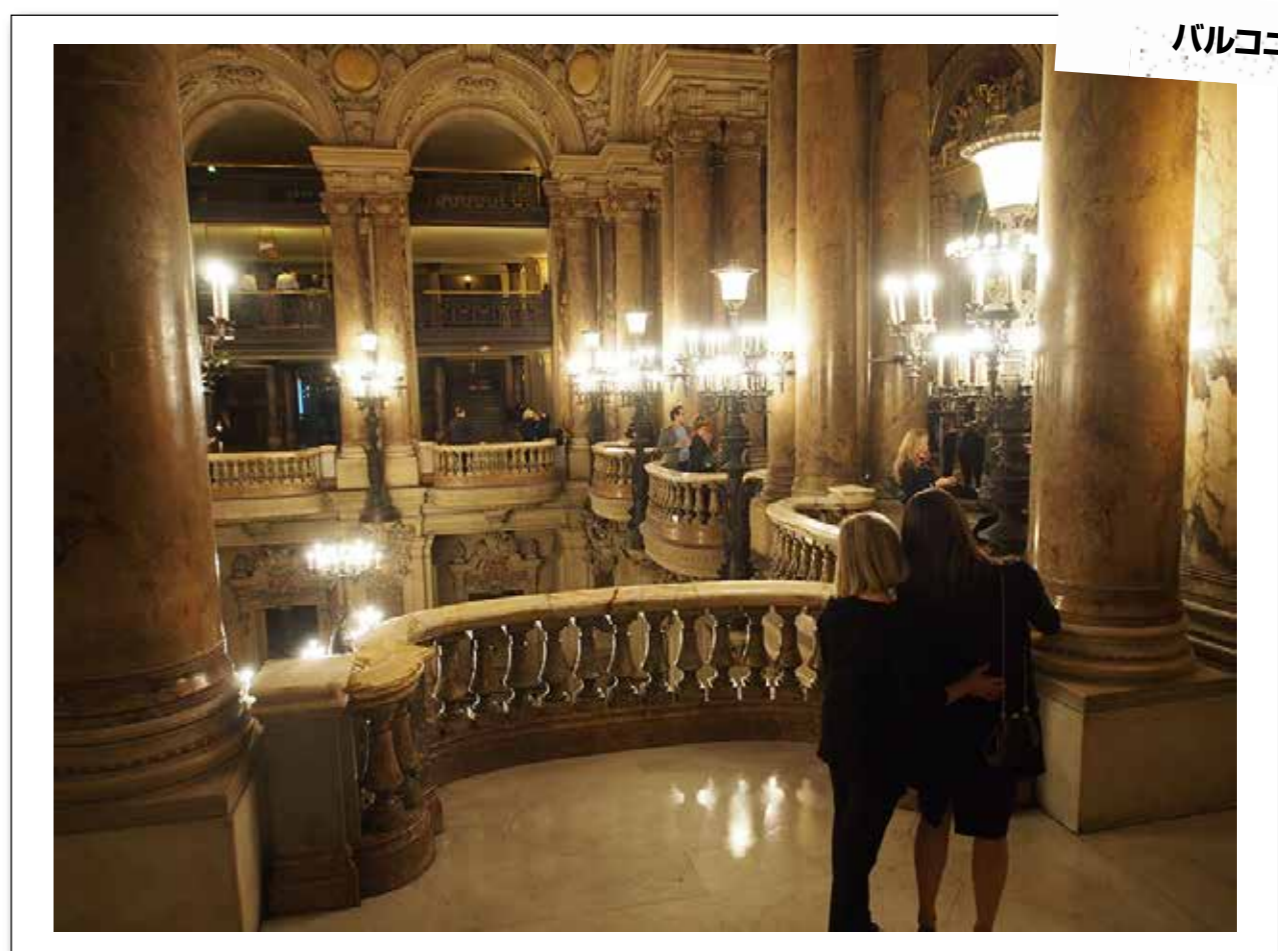
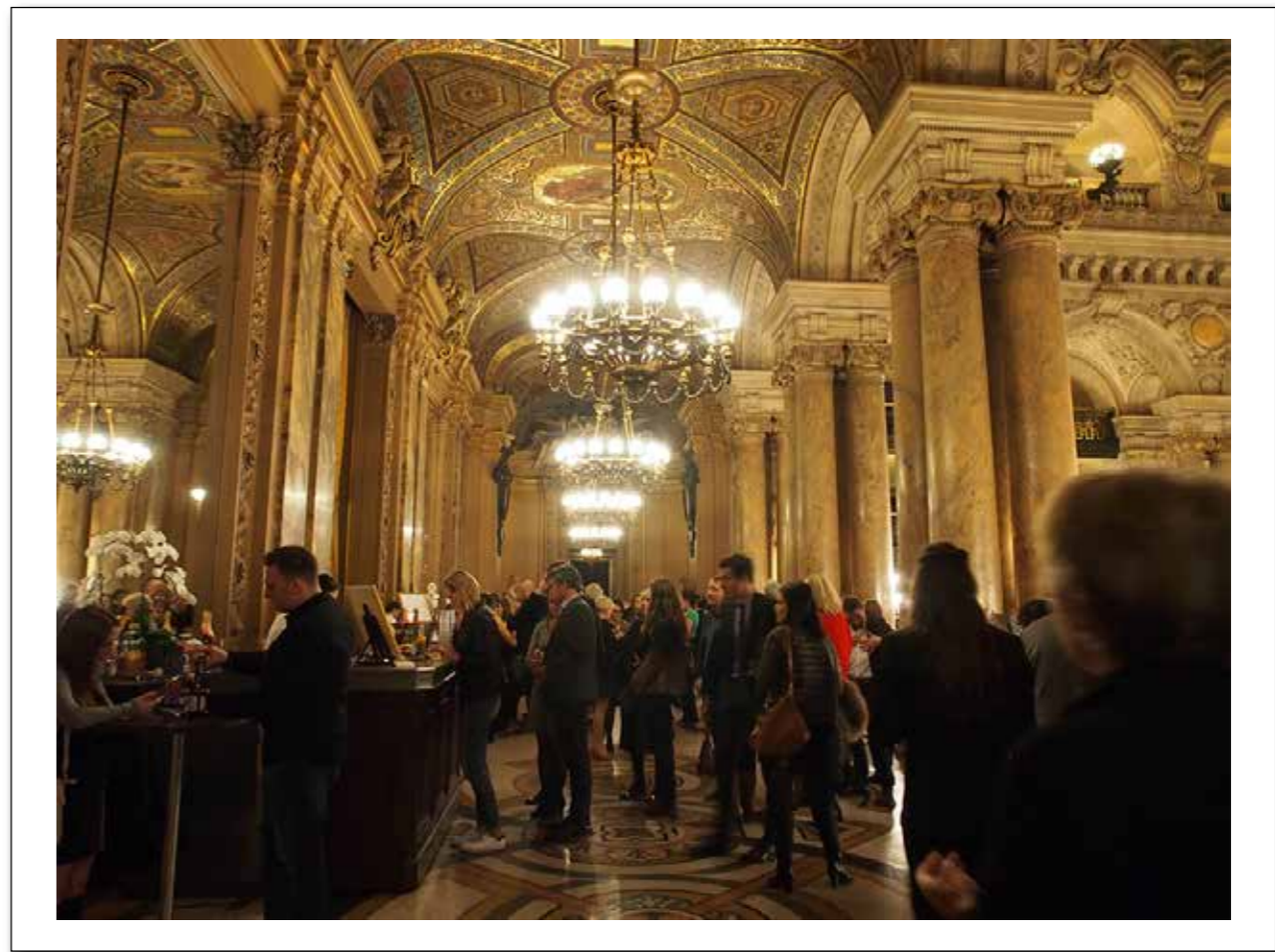
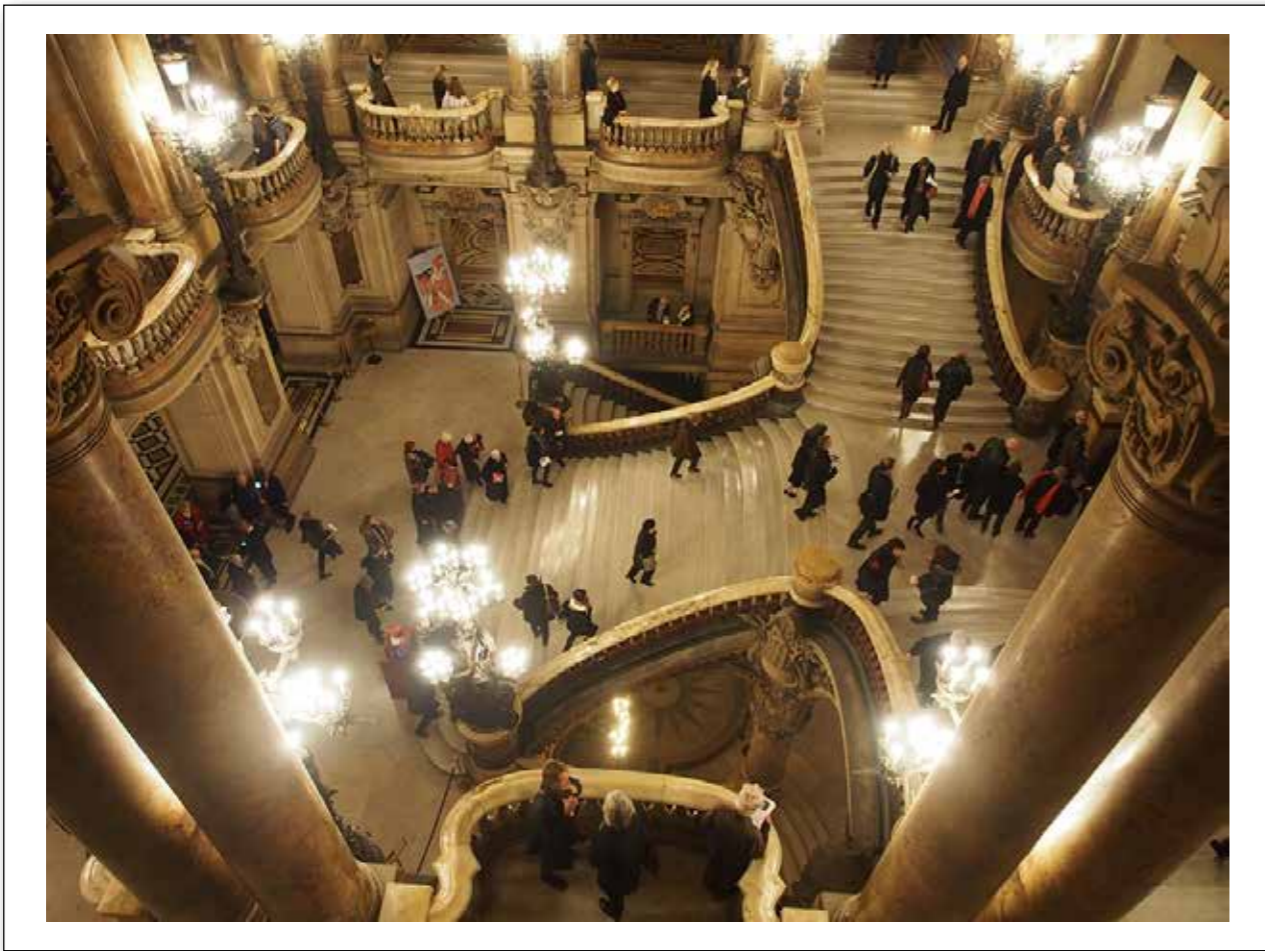
パウル・ボードリーの天井画 (部分)。長方形は「音楽」、楕円には「喜劇」が描いているようだ。



大休憩室

シャガールの天井画





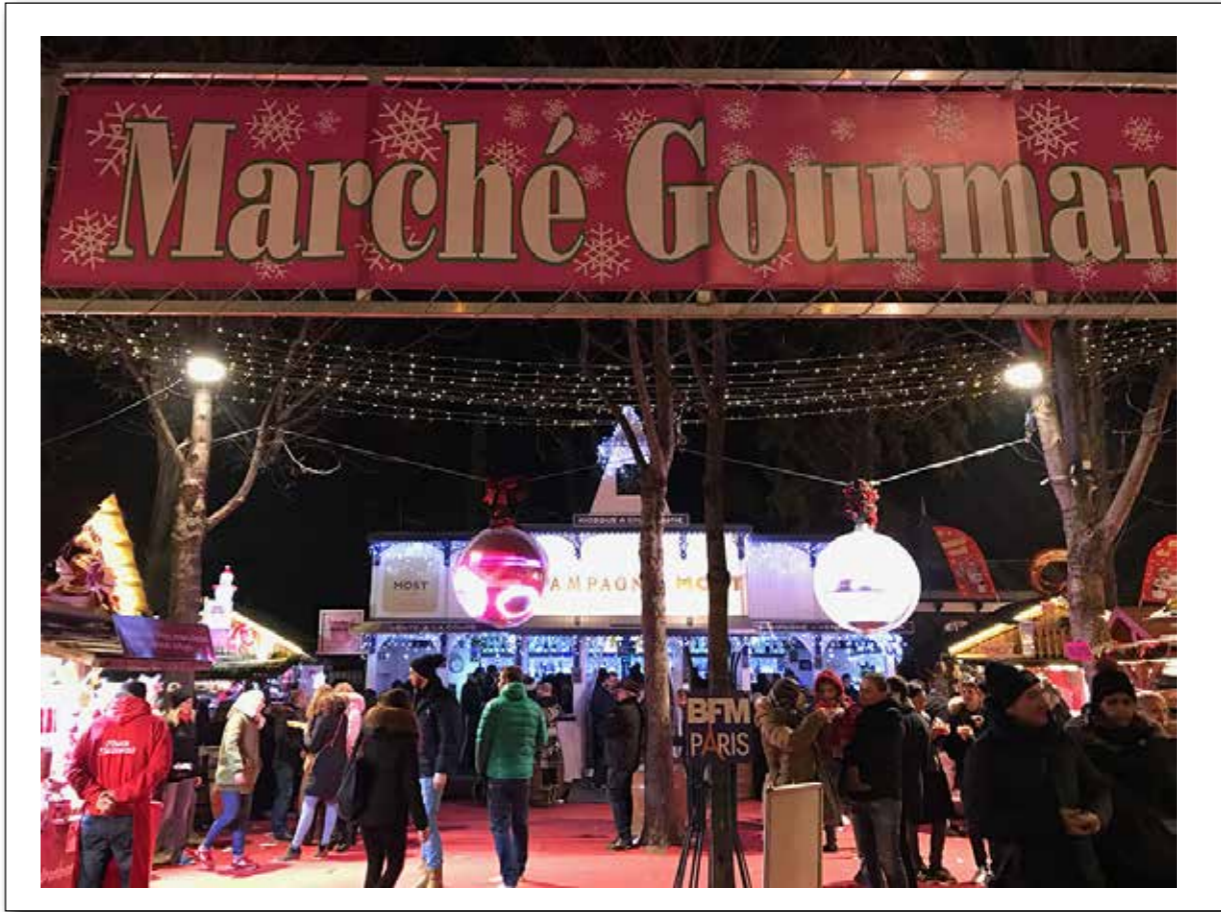
バルコニー







Xmas Market





下を向かず前を向いて歩め！ 上を向いて歩こう！ならキレイなパリ

パリは下を向いて歩くと、「ゲッ！汚いな〜」と思わずつぶやくが、視線を水平から上、または上からパリの街並みを眺めると実に美しい！その理由は、パリの都市計画の緻密さに起因するようだ。

■1859年に美と環境へのこだわりから高さ制限を制定

そうした美の空間演出の起点は19世紀。セーヌ県知事のオスマンが行ったパリの大改造。狭い道、住宅の高層化は日照、採光、通風を妨げ、衛生環境の悪化が最大の社会問題と考えたオスマンは交通、衛生、治安、人口分散等の目的に加えて美観も重視したという。

Point

街路を「移動のための手段」としてだけでなく、「歩く人が見て美しく、楽しめる存在」を目指して、1859年に高さ制限を制定・・・美観、日照、防災等の観点から街路幅員に応じて軒高11.7m、14.6m、17.55m、20mの4種類に制限した。

■第二次世界大戦後～1970年代に景観破壊と公害がすすむ

オスマン期の街並みが保全も他の先進国と同じく、高度成長の名の下に、近代的な都市開発が進む。1958年には再開発の促進令が発せられ、パリ周辺で古い建物に変わって高層ビルが建ち始めた。しかし、これにより景観が壊れ始めただけでなく、周辺部の人口が急増、市内に入る自動車渋滞による公害が顕在化した。

その事実フランス国家全体で危惧し、1962年に「旧市街などの街並みを保護する地区を制定」する法令が発せられた。その法案は当時の文化大臣である作家のアンドレ・マルローが大きく関わったことから、「マルロー法」と呼ばれている。

■マルロー法は、今のフランスの美観保護の精神の礎となった

「都市の歴史的、文化的、美的な価値は、歴史的建造物に限らず市街地を構成する建造物と空間全体にある」という考えのもと旧市街地の保護、修復、利用を目的とした。

歴史的建造物の周囲にある価値の高い建物を修復するなど、面としての建築の再生を目指した理念は今のパリをはじめとするフランスのまちづくりの礎となっている。

■現在のパリの高さ制限

- ①フュジー規制によるゾーニングによる高さ制限
 - ②街路幅員に応じた高さ制限（外枠線規制）
 - ③眺望保全のための高さ制限（景観保護紡錘線規制）
- の3種類があり、最大でも高さ37mに制限されている。

その結果、高層ビルの建設は、1980年代にミッテラン大統領により推進されたリ・デファンス地区（新凱旋門「ランド・アルシュ」のある地区）の開発のようにパリ郊外に建設されている。

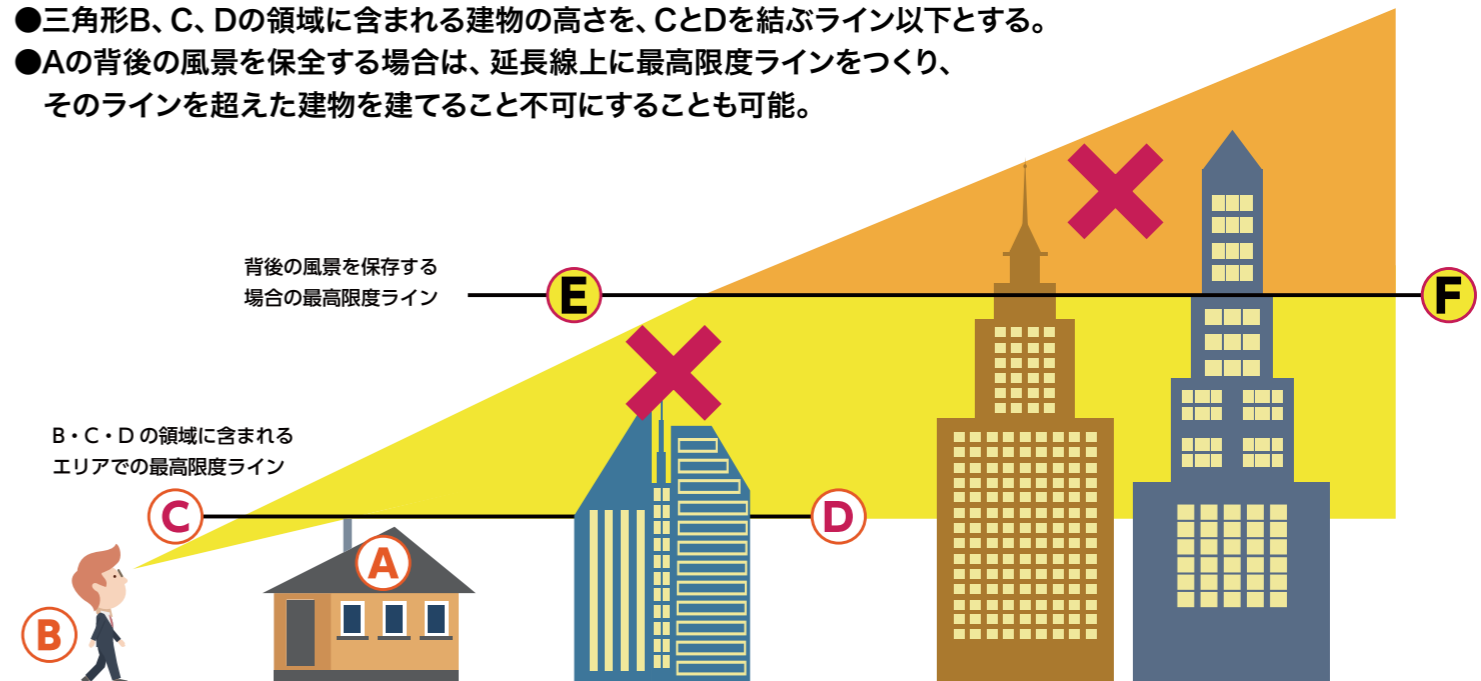


シャンゼリゼ通りの向こうに見えるラ・デファンス(La Défense)の遠景。市街地に高さ制限があるため、郊外に建設された。手前の建物群の高さが揃って実に美しい！・・・不揃いの日本の街並みとの違いを感じた。

■パリの景観を守っているもう一つの条例「フュジー規制」

フュジー規制とは、定められたポイントからの歴史的な景観を損なう建造物を建てることを禁止する条例で1993年に施行された。現在パリ市内の45の景観がこのフュジー規制の対象となっている。

- 眺望対象（下図のA）の前に立ち、最も良い景観を得られる地点を設定する。
- 眺める人の目（B）と眺望対象の屋根の高さ（下記のCとDのライン）を結んで、三次元平面をつくる。
- 三角形B、C、Dの領域に含まれる建物の高さを、CとDを結ぶライン以下とする。
- Aの背後の風景を保全する場合は、延長線上に最高限度ラインをつくり、そのラインを超えた建物を建てること不可にすることも可能。



パリのエコ対策・交通政策は絶賛されるべき!…でも温室効果ガスは減らない!

私が滞在した2日目より、何故か地下鉄・バス・路面電車など市内の公共交通は全部「無料」!しかも、帰国時の空港バスまで無料だったので、仰天!

その理由は、公害対策。レンタル自動車やLRT(次世代型路面電車)の整備、市内に入る車の交通規制(ナンバープレートの偶数・奇数によって入れる日を制限)など、ありとあらゆるエコロジー政策を打ち出しているパリだが、一向に温室効果ガスが減らない。

その理由は、ディーゼル車が多いことと、市の政策に一向に従わないドライバーが多いからだとか。滞在中もテレビのニュースで、ポリスが市内と郊外の境界線で取り締まりをしている風景が流されていたが、多くの車が検問に引っかっていた。パリの市民の多くは、自己勝手だから?!

2012年のもパリを訪れ、中でも感動したのがレンタル電動自転車「Velib':ヴェリブ」2007年に導入され、今では、約300m間隔に「貸出・返却スポット」があり、2万台以上の自転車が設置されているというから凄い!

私が滞在いる時も、多くの自転車は貸し出され、街は「Velib':ヴェリブ」で溢れていた。それでも温室効果ガスは減らないのか!と愕然としてしまった。本当、温室効果ガスは手強いのである!やっぱり、車の排気ガスはとんでもない野郎だと、思った次第。早く全車、次世代型のエコカーに一新されないといけないのですな~。



電気自動車のレンタルシステムも登場!

路面電車の整備も進んでいる!



Velib':ヴェリブ



貸し出されている自転車がが多い! →

ここまでやるか! パリ市の環境対策の本気度の代表 “Velib”

※本頁の写真のみ 2012 年6月撮影分

■レンタル自転車の仕組み

- パリ市とその周辺では、ヴェリブの貸出しおよび返却スポット（ステーション）を 1,700 個以上設置
- 自転車の数は何と! 23,000 台!
- 300メートル歩けばステーションがある!
- 年中無休、24 時間営業
- タイヤには反射板が取り付けられ、前輪・後輪ともにブレーキがあるなど、安全面にも考慮
- 3 段ギア付き、サドルの高さは調節可能、ハンドルには大きなカゴが付いている

■料金

貸し出しスポットで自動支払機で手続き

- 登録料：1日 1.7 ユーロ、7日 8 ユーロ、1年 29 ユーロ
- 登録料以外の別途料金は上記の期間すべて同じで、
 - ・使用開始から最初の 30 分は無料
 - ・31 ~ 60 分：プラス1ユーロ
 - ・61 ~ 90 分：プラス2ユーロ
 - ・91 分以降：30 分ごとにプラス 4 ユーロ
- 支払いは IC チップ付きのクレジットカードで行う
- 運営会社：SOMUPI <http://www.velib.paris/Mentions-legales-et-Cookies>

■導入の効果

- 導入後、2年間で累計貸出数 900 万回 走行距離 1,970 万km
- 2008 年7月には一日平均の利用者が7万人、天気の良い日は 11 万人に到達し、1ヶ月でパリの人口の約3倍 に当たる 2,600 万人もの利用を達成した
- パリ市民は、自宅 → 電車・バス・路面電車 → 目的地の駅 → ヴェリブという組み合わせで通勤、買い物の足として利用している
- パリ市民だけではなく、外国からの労働者、旅行者の利用も定着した
- ヴェリブの普及の相乗効果でパリ市民の自転車保有数も増加し、年間 2,400 万トンの CO2 排出削減
- 自転車の回送や保守点検などの業務車両も電気自動車や天然ガス自動車を使い、エコ度を PR している
- 多くの利用者は 30 分以内の利用で、
地下鉄・バス・路面電車 + ヴェリブ=「CO 2の多い自動車減らす!」という一大目標が達成されている。

Point



自転車の前のホルダーには、利用案内のガイダンスが着いている(写真上)。

レンタルスポットにある「自転車ホルダー」(写真下)。返却が完了すると、緑色に点滅する。

貸出スポットにあるチケット販売機。ICカード付クレジットカードで精算できる。ネットからの事前予約も可能。

精算機の上には「貸出スポット」を示した地図もあり、旅行者も使いやすいようになっている。

■自転車普及を後押しした自転車専用道路などのインフラ整備

「Velib' : ヴェリブ」の成功の背景には、1995 年頃より始まった自転車道の整備に支えられている。当時のパリ市長だったジャン・チベリ氏が、自動車の排出ガスを抑制するために、自動車道の整備を打ち上げる。

Point

1995 年、パリの自転車道は、たったの 8.2 km だったが、2001 年には 256km もの自転車道が整備されている。1995 年当時の 30 倍以上を整備したことになる。

そして、この政策の柔軟性にも注目! 自転車道が確保できない道路では「バスレーンと併用」、「高架下を自転車道」などのアイデアを具現化~この行動力が凄い!



バスレーンと併用したエリア

自転車道を確保できたエリア



歩道と併用したエリア

こんな狭い道路でも強引に自転車道を確保! (マレ地区)

電気自動車シェアリング「オートリブ/autolib」も開始!

2012年の訪問時には気づかなかったが、電気自動車のレンタルも今回、よく見かけた。

名前は autolib (オートリブ)。https://www.autolib.eu/fr/

velib の成功により、この仕組みをクルマにも応用し道路混雑の更なる低減を目指すというのが狙いで、2011年に導入が開始されたという。

従来の路上駐車帯の一部を改修して autolib 専用ステーションを設置。パリ市および周辺市町村に約 1,200 ステーションが設置され、約 3,000 台を整備したというから素早い。

■使い方

- パソコンやスマホで利用可能なクルマの場所を検索でき、しかも借りた場所と異なるステーションにも返却できる「乗り捨て方式」
- 1日、1週間、1か月、1年と多彩なコースを設定し、パスポートとフランスで有効な免許証(国際免許証など)があれば利用できる

■利用料金 (120 円 / ユーロで換算)

	登録料		利用料 / 30 分	
	ユーロ	円	ユーロ	円
1日 (24 時間)	0		9 €	1,080
7日	10 €	1,200 €	7 €	840
1か月間	25 €	3,000 €	6.50 €	780
1年間	120 €	14,400 €	5.50 €	660

結構高いような気がします。4時間乗ったら、8,640円。パリ市内は渋滞しているし、地下鉄網が発達しているのだから、旅行者には必要ないのでは。それに、レンタル自転車 velib のほうが便利そう。そういう背景からか、実際にはこの自動車に乗って移動しているシーンにはあまり出会えなかった。

■カーシェアリング料金比較 (115 円 / ドル、120 円 / ユーロで換算)

		日本	米国 / Car2Go	ドイツ / Car2Go	フランス / autolib
		タイムズカープラス			
登録料		¥1,000 / 月	\$35 初度登録時 のみ	19 € / 月	25 € / 月
利用料	30 分	¥400	\$12.30	8.70 €	6.50 €
	1 時間	¥800	\$14.99	14.90 €	13.00 €
仕組み	ステーション	固定ステーション	不定 (道路 脇駐車帯)	不定 (道路 脇駐車帯)	固定ステーション
	返却場所	借りたステーション	乗り捨て方式	乗り捨て方式	乗り捨て方式

● PC やスマホからマップでリアルタイムにレンタルできる場所が検索できる /https://www.autolib.eu/stations/



レンタル自転車システム“velib”のように、普及するか? まだ不透明。

パリ自動車ショーで 電気自動車の新車花盛り / 日本経済新聞 2016/9/30

そういえばこんな記事が丁度出ていた。独フォルクスワーゲンが 30 車種以上の EV を投入し、グループ年間販売台数に占める EV 比率を現状の 1% から最大 25% に引き上げる計画だ。かつてはクリーンディーゼルでエコカー競争を主導しようとしたが、1 年前に発覚した排ガス試験の不正問題が歴史的な方針転換の引き金を引いた。

また、燃費規制の強化は EU は最も厳しく、21 年に走行距離 1 キロメートルあたりの二酸化炭素 (CO2) 排出量を 15 年規制値より約 3 割減らす必要がある。そうした現状から、欧州各社は EV の開発が活発化している。

欧州勢は部品生産や充電インフラの投資も急ぐ。ダイムラーは独化学大手と共同出資した電池企業を 14 年に完全子会社にし、今年 3 月には 5 億ユーロ (約 570 億円) で第 2 工場を建設することを決めた。ドイツでは EV 普及のために官民が折半出資で総額 10 億ユーロを拠出し、うち 3 億ユーロで 17 ~ 20 年に計 1 万 5 千カ所の充電スタンドを整備する。

やはり、CO2 削減には、EV が燃料電池車の普及しかないのである!!!

パリ国際自動車ショーの主な出展内容

社名	出展内容
独フォルクスワーゲン	1回の充電で最長600キロメートルを走れるEVコンセプト車「I.D.」
独ダイムラー	EV専用ブランド「EQ」の第1弾となるコンセプト車「ジェネレーションEQ」
独オベル	1回の充電で約500キロメートルを走れるEV「アンペラ」
仏ルノー	航続距離を最長400キロメートルに伸ばした小型EV「ソエ」
トヨタ	今冬に日本で発売する「プリウスPHV」を現地初披露
日産	17年3月に欧州で発売する新型「マイクラ」(日本名マーチ)
ホンダ	17年初めに欧州で発売する新型「シビックハッチバック」
スズキ	17年1月に欧州で発売する小型SUV「イグニス」
三菱自動車	PHVのコンセプト車「GT-PHEV」

ストラスブールに比べて、見劣りするパリのLRT

その理由は、パリとストラスブールの人口差とコンパクト差。それとストラスブールがドイツに所属した歴史があるように、生真面目なドイツ人気質のDNAがあるのだろうか？街に出掛ける時は、「車を捨てて、公共交通機関を利用しよう！」というスローガンを守っているような感じを受けた。

■都市の規模比較

		パリ /2011年データ	ストラスブール /2012年データ	パリの ストラスブール比
人口	市	約225万人	約27万人	8.2倍
	都市圏	約1,200万人	約37万人	44.8倍
人口密度		21,347人/Km ²	3,506人/Km ²	6.1倍
面積	市	105.4Km ²	78.26Km ²	1.3倍
	都市圏	17,174Km ²		219.4倍

現にパリ市内(20区)を走行しているのは、最南端のT3のみで、オペラ座やルーブルなどの中心市街地では、計画すらない。というより、現在の車の混雑ぶりから考えると不可能だろう。

それでもさらに路線を延伸しようとする心意気は尊敬に値する。

- 「メトロ(地下鉄)」と「トラム(路面電車)」
- 「自転車」と「トラム」
- 「徒歩」と「トラム」

の組み合わせを充実することで、クルマの利用を激減させ、便利かつCO₂を減らすという二大目標を達成しようという試みは継続的に実施されていくわけだ。

実際、トラムの一日平均の乗客数は平日で10万人、休日で7万人。バスはフルにしても5万人しか運べないわけだから、トラムはいかに効率的な乗り物で、普及させようとするのも納得できる。

★パリのトラムT3(2006年12月16日開業)



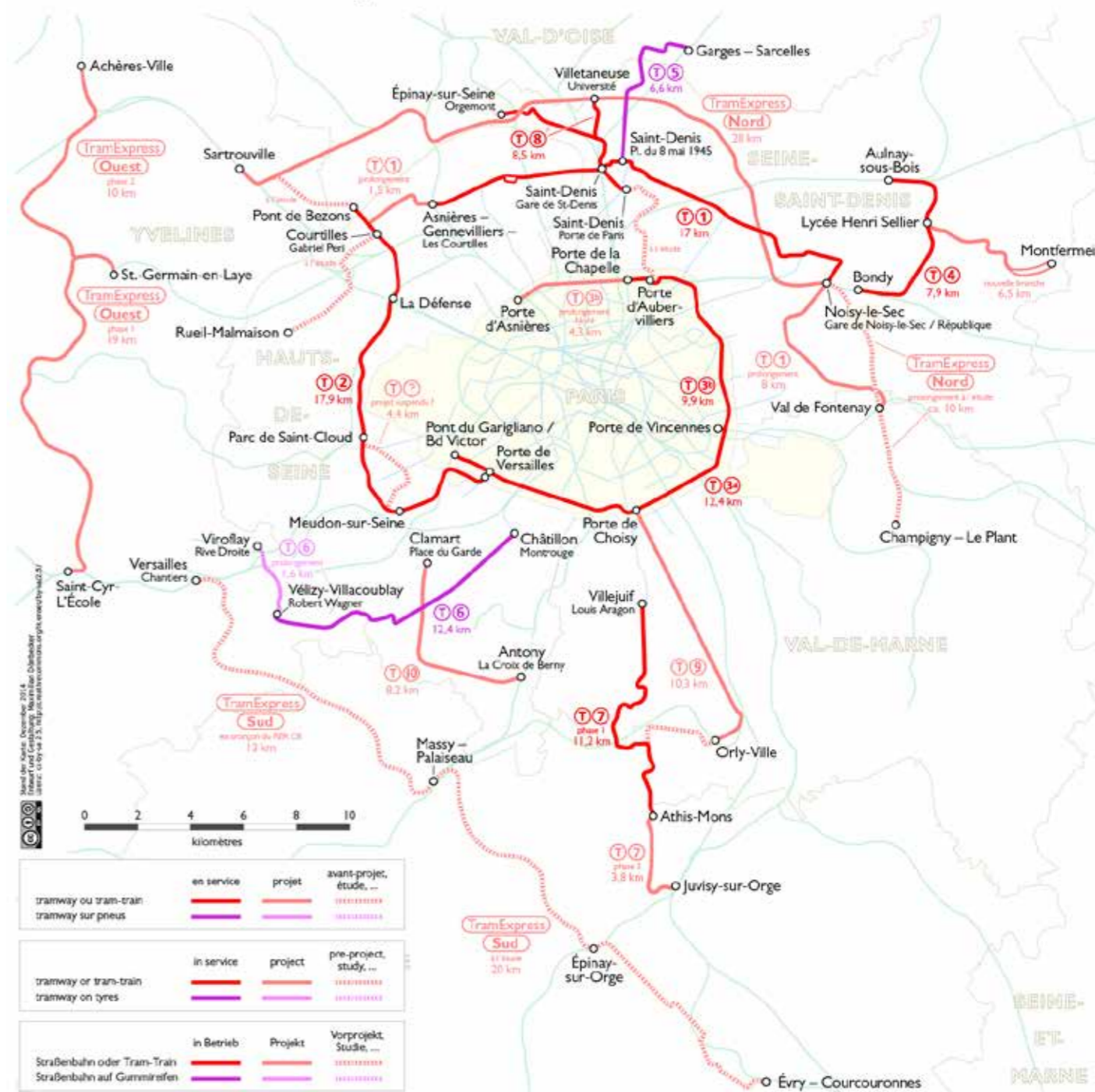
ストラスブールよりややコンパクトな車両

●部分的だが軌道に芝生がある

●ゆったりとした車内には自転車も持ち込める

●低床で車いす利用者や高齢者が乗りやすい。というコンセプトはストラスブールと同じだ。

■パリのLRT路線図：T1からT8の8路線で、T9&T10のプロジェクトが進行中



日本は「働き過ぎ」、人生の半分は“遊び!”という国は「働かない」が問題?!

交通政策や区画整理による歩行者や自転車を優先する政策など、パリ市の行っている政策はお見事という感を受けた。が、一方ではそんなことはお構いなしに自分勝手に行動する市民も多くいる雰囲気だった。

それに加えて、フランスのテレビのニュース番組を眺めながら感じたことは、テロの恐怖に難民受入問題、長期化する景気低迷による失業率の高さ、膨張する国家財政の赤字など、山積する課題にどのように対処していくのか?…来年、5月に向けての大統領選挙に向けて、討論会中継が多く、そこではいつも司会者とゲストが、殴り合いの喧嘩になりそうな感じで、激論していた。フランス人は討論好きなのですね。

でも論争の中身や街中で起きているデモなどの中身を垣間見ていると、日本とは論点が違うことがわかる。

●怠慢な労働者を解雇する権利を経営者が解雇できない

…この規制緩和を政府が可決しようとするデモ!

●政府「夏の有給休暇を40日から30日にしたい」

…「何を言っているのか!人生はヴィーヴル(vivre)!芸術を楽しんで、遊ぶ喜びを奪うな!」とデモ!

●年金受給権利を10年から15年に延長したい

…「我々、労働者の権利を奪うのか!」とデモ!

Point

など、など。日本で怒る論争とは中身が全く違います。日本の長時間労働解消のための施策「プレミアム・フライデー」などお笑い種。そもそも「人生の半分は遊び」とは、シラク元大統領の名言。そのために、小中学校は週3日は休みで、給食もグルメ。芸術を楽しむための教育を充実し、幼少の頃よりリゾートライフに慣れ親しむ。そうした環境で育つと、そもそも企業のために人生のすべてを掛けて働くとは無縁なのだ。

そうした意味で、日本人ももっと気兼ねしないで堂々と休み!人生を楽しもう!…そういう雰囲気が社会全体で定着すれば、長時間労働も過労死も減少し、イクメンなどという言葉など生まれもしなかっただろう。

一人だけ「僕は定時退社」。企業や部署だけ「残業廃止!」と高らかに宣言しても、得意先も含めてそういうムードにならないと実現できない。納期のある仕事で「当社は、残業廃止ですから、納品が間に合いませんでした(^_^)」というのは、通用しない。人生の半分はプライベートという概念を社会全体が共有し、生産体制や働き方変革を進めなければ、豊かな社会は実現しない。

ホンマ!「プレミアム・フライデー」などは、付け焼き刃!…と、フランスを旅して痛感!



幼稚園や小学校へ。朝のお見送りはお父さんが担当のようで、上のような風景がやたら目についた。そう、イクメンという言葉がないほど、夫婦の役割分担が進んでいるのだろう。やたらとメリーゴーランドが目につくパリの広場。

電気自動車・燃料電池車の普及と市のまちづくり政策が合致すれば、パリは本当の意味での“花の都”になる!

パリの見聞記の冒頭で、街はゴミ箱という表現をしたが、実はパリ市内に緑も多い!今回は行かなかったが、市内は実に公園が多い。下の写真は2012年6月の訪問時に撮影。



モンスリー公園(Parc Montsouris)。パリ南部の緑豊かなこの公園は19世紀にナポレオン三世とオスマン知事により整備された。ルーブルやオルセー美術館にほど近いデュイルリー公園も広大な敷地全体が緑。オブジェは草間弥生さんの作品。

今回の訪問での新しい発見は、セヌ川(Seine)の右岸は自動車の進入禁止となり歩行者天国にするための工事中だったということ。また、マレ地区の北西にあるポンピドゥーセンターの周辺は車の進入禁止で、モール街だったという点に、感銘。



セヌ川の右岸は歩行者天国の完遂に向けて、鋭意工事中でした。ポンピドゥーセンターの周辺は、歩行者天国!また、シャンゼリゼ通りも2016年より、月に一度は歩行者天国になったそうだ。

市民の非協力?にくじけず、市は頑張っているのである!これに電気自動車などの次世代型エコカーが普及すれば、真の“花の都”になるに違いない!・・・と強く思った次第です。

国が違えば、課題や悩みも違う！

- 日本は勤勉で真面目、人を思いやる精神で現代の繁栄を生んだが、ただいま迷走中
- フランスは人生の半分は“遊び”とばかりに人生を謳歌してきたが、それを支える財源の不足が課題
 - 働き過ぎがいけないのか？遊び過ぎがイケないのか？…惑ったフランス滞在。
 - なにごともボチボチ、ほどほどが良いのでは？…と迷いながら、そう結論づけた旅でした、はい！
- 結論：旅は訪れた国のアラを探すのではなく、Good Point に共鳴すべきである！

Good Point! - 良いことにカネを惜しまない!



人が主役!

街を散策して、本当に気持ちいい! 排気ガスや車のクラクションがならない空間がいかにか快適か!



空間演出が匠!

歴史的資産は大切にしながら、区画整理を行い、見事な空間演出を実現している!