

## EU統合下におけるトゥールーズ大都市圏の構造変容

高橋 伸夫・手塚 章・村山 祐司・平 篤志  
松村 公明・松井 圭介・小田 宏信

- |                           |                            |
|---------------------------|----------------------------|
| I はじめに                    | III-6 多国籍製造業の展開            |
| II ツールーズ大都市圏における人口分布と人口流動 | IV 商業の空間構造                 |
| II-1 急速な都市化と一極集中          | IV-1 小売店舗数の変化              |
| II-2 大都市圏内の人口変動           | IV-2 中心地区における小売業・サービス業の特性  |
| II-3 ツールーズが抱える諸問題         | IV-3 郊外地区におけるショッピングセンターの展開 |
| III 製造業の展開と空間構造           | V 大都市圏化の進展と地域整備事業          |
| III-1 大都市圏製造業の構成          | V-1 都市化の進行と都市構造変化          |
| III-2 都市内工業配置の概観          | V-2 近年における主要な都市計画事業        |
| III-3 南東地区の研究開発拠点         | V-3 ツールーズ大都市圏が直面する諸課題      |
| III-4 北西地区の航空機生産拠点        | IV むすび                     |
| III-5 南西地区の電子機器生産拠点       |                            |

キーワード：ツールーズ，EU，大都市圏，都市計画，都市システム

## I はじめに

これまで同様なタイトルのもとで、われわれの研究グループはリール大都市圏とリヨン大都市圏の構造変容について、それぞれの特徴を指摘してきた（高橋・手塚，2000；高橋伸夫ほか，2001）。ツールーズ大都市圏は、リール大都市圏やリヨン大都市圏とともに、フランスの周辺部に位置するという共通性を有している。しかし、ひとたびヨーロッパ（EU）スケールに目を転じると、リール大都市圏はEU中核地域のそのまた中央部に位置している。また、リヨンは、ローヌ河谷からライン河谷に通じる南北交通の大動脈に位置している。これらの両都市は、EU統合下における地域発展の原動力をこのような位置的ポテンシャルの高さに求め、地域発展の将来像を展望していた。両都市に共通する「ユーロシティ」という標語は、ヨーロッパ・スケールへの展開に都市発展の方向性をみる理念を象徴的に示している。

これに対して、ツールーズ大都市圏には、いくつか個性的な特徴が認められるように思われる。まず、1980年代の中葉から活発化したEU統合プロセスの進展以前から、ツールーズは欧州航空機産業の中心都市であった。コンコルドやエアバスは、いわばツールーズ生まれであり、現在でも各種エアバスの最終組立てはツールーズ工場ではほとんどなされている。その意味では、ユーロシティの理念をいち早く具現化してきた都市であり、ヨーロッパ統合の恩恵をリールやリヨンに先駆けて享受してきた都市といえる。

他方、トゥールーズにおける航空・宇宙産業の成長は、フランス中央政府の政策的な誘導と密接に結びついていた。1960年代から展開された地方分散政策のもとで、トゥールーズは科学研究・大学教育における中心都市の一つとされた。宇宙開発や航空機製造に関連した国立研究所がパリ周辺から移転し、その後、コンコルドやエアバス、アリアン・ロケットの開発・製造において中心的な役割を果たすようになったのは、中央政府の強力な政策的誘導があったからである。

1960年代以降、トゥールーズ大都市圏は、フランスの他都市にくらべて急速なスピードで成長を遂げてきた。現在でも、高い学歴を有する若者にとって、最も魅力的な都市の一つがトゥールーズであるといわれている。将来性に富んだ先端産業の存在と、古くからの文化的伝統が結びついて、このように良好な場所イメージが形成されたものと思われる。

しかしながら、上で述べたようなトゥールーズの活力（ダイナミズム）は、反面において、トゥールーズ大都市圏が抱える弱点の裏返しでもある。先端産業が集積する新しい工業都市というイメージは、1960年以前においてトゥールーズが工業的伝統をほとんど欠いていた事実と対応している。トゥールーズが位置するミディピレネー地方は、人口密度の希薄さで特徴づけられる広大な農村空間であり、フランスのなかでも近代工業の展開が遅れた周辺地域であった。中央政府による近代工業の地方分散政策は、いわば拠点開発による後進地域へのテコ入れという側面をもっていたわけである。その結果として、トゥールーズは急速な人口増加を示しているが、その恩恵がミディピレネー地方全体に及んだわけではない。むしろ、周辺地域とのコントラストが増大し、地域的アンバランスの拡大が懸念されているほどである。また、産業構造に目を向けると、特定の業種（航空機産業・エレクトロニクス産業など）に対する依存度が大きく、好不況の波を増幅してこうむりやすいという弱点を抱えている。

さらに、大都市圏の行政的管理・運営という点でも、リールやリヨンとは異質な問題点を内包している。南フランスの特性でもあるが、トゥールーズ市の行政市域は伝統的に広大な農村空間を有しており、近年にいたるまで都市化の進展は行政市域内ではほぼ完結してきた。これは、すでに1960年代からコミューン連合体による大都市圏管理を経験してきたリールやリヨンと大きく異なる点である。現在では、トゥールーズ市域を大きく上回る範囲で大都市圏の管理・運営を進めるべき状況になりつつあるが、そのような体制は存在しておらず、むしろ多元的側面が目立つようである。

1960年代以降、トゥールーズの成長はフランス諸都市のなかでも目立って顕著であった。上で指摘したいくつかの問題点は、このような活力（ダイナミズム）が生み出した歪みともいえる。したがって、今後の課題は、旺盛な活力を引きつぎ維持しながら歪みをいかに是正していくかという点にある。以下では、これら2つの側面に留意しながら、近年における構造変容の実態を吟味していくことにしたい。

## II トゥールーズ大都市圏における人口分布と人口流動

トゥールーズは、現在フランスでもっとも注目を集める都市の1つである。先端産業の発展によって目覚ましい経済成長をとげており、バルセロナをはじめスペインの諸都市との連携を強めて、南

ヨーロッパを中心とする国際的都市システムの結節点としての地位を着々と固めつつある。近年のトゥールーズの人口増加は著しく、1999年にはついにボルドーを抜き、パリ、リヨン、マルセイユ、リールに次ぐフランス第5の大都市に躍進した。トゥールーズの大都市圏人口は、1975年には65万に過ぎなかったが、1999年には90万を越え、24年間に1.5倍に増えた。フランスの上位10大都市圏のなかで、トゥールーズの人口増加率は、1975年以降つねに国内第1位を記録し続けている（第1表）。

## II-1 急速な都市化と一極集中

トゥールーズは、フランスに22ある地域圏のうちもっとも広大な面積を有するミディピレネーの中心都市である。ミディピレネーは1851年には2,598,000の人口を誇ったが、その後は産業が振るわず、1921年には1,943,000まで落ち込んだ。しかし、20世紀中葉になると人口は再び増え始め、1990年には2,431,000まで回復した。この人口増加分のほとんどはトゥールーズがもたらしたものである。

トゥールーズの大都市圏人口は、1975年にはミディピレネーの29%を占めるにすぎなかった。それが1990年には33%、そして1999年には36%を占めるに至った。このようにミディピレネーにおいて、トゥールーズの首位卓越性は年々強まっている。第2位の都市の人口は、トゥールーズの10分の1にも満たない。

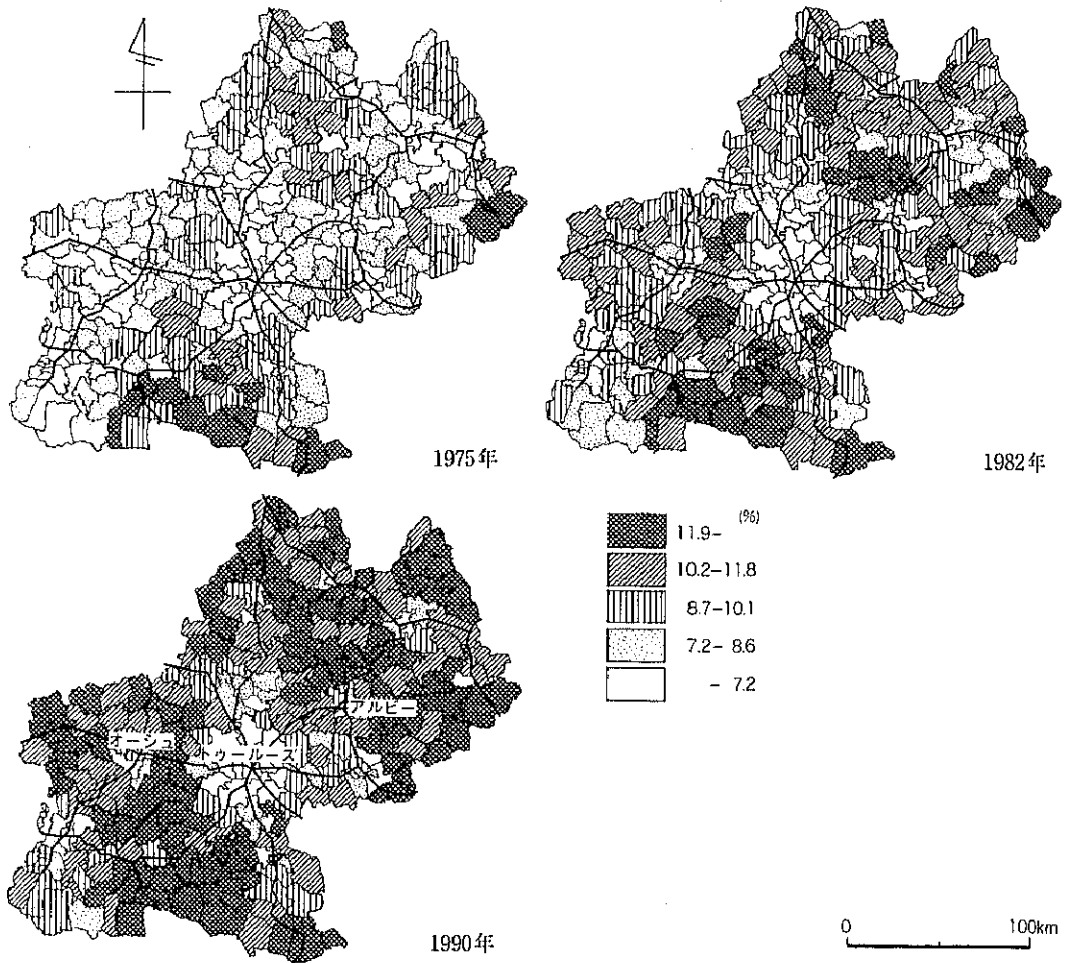
長期にわたり、ミディピレネー全域からトゥールーズへ労働力の移動が生じている。そのプル要因はトゥールーズにおける雇用の拡大であり、プッシュ要因はトゥールーズを除くミディピレネー全域の構造的ともいえる経済停滞である。農村部では雇用機会が減少し、過疎化が進行している。このため、第一次産業の衰退によって生じた余剰の労働力がトゥールーズへ向かっているのである。

第1図は、ミディピレネー地方における75歳以上の高齢者比率（1975・1982年・1990年）の分布を示している。1975年には、この比率が10%以上の地域は北部の丘陵地帯やスペイン国境近くの山岳地帯にとどまっていたが、1990年になるとミディピレネー全域に広がっている。高齢者比率が大幅に上昇していないのは、トゥールーズ大都市圏を除くと、県庁所在都市や一部の中小都市の周辺地域だけである。

第1表 フランスの上位10大都市圏の人口変化

大都市圏	人口 (千人)	年増加率 (%)		
	1999年	1990-99	1982-90	1975-82
パリ	10,562	0.29	0.70	0.28
リヨン	1,598	0.65	0.81	0.49
マルセイユ	1,398	0.43	0.11	0.57
リール	1,108	0.30	0.32	0.16
トゥールーズ	917	1.57	1.69	1.01
ボルドー	882	0.67	1.09	0.90
ナント	674	1.11	0.93	0.93
ストラスブール	557	0.79	0.65	0.57
ニース	557	0.35	0.97	0.69
グルノーブル	505	0.63	0.62	0.51

(INSEE資料による)



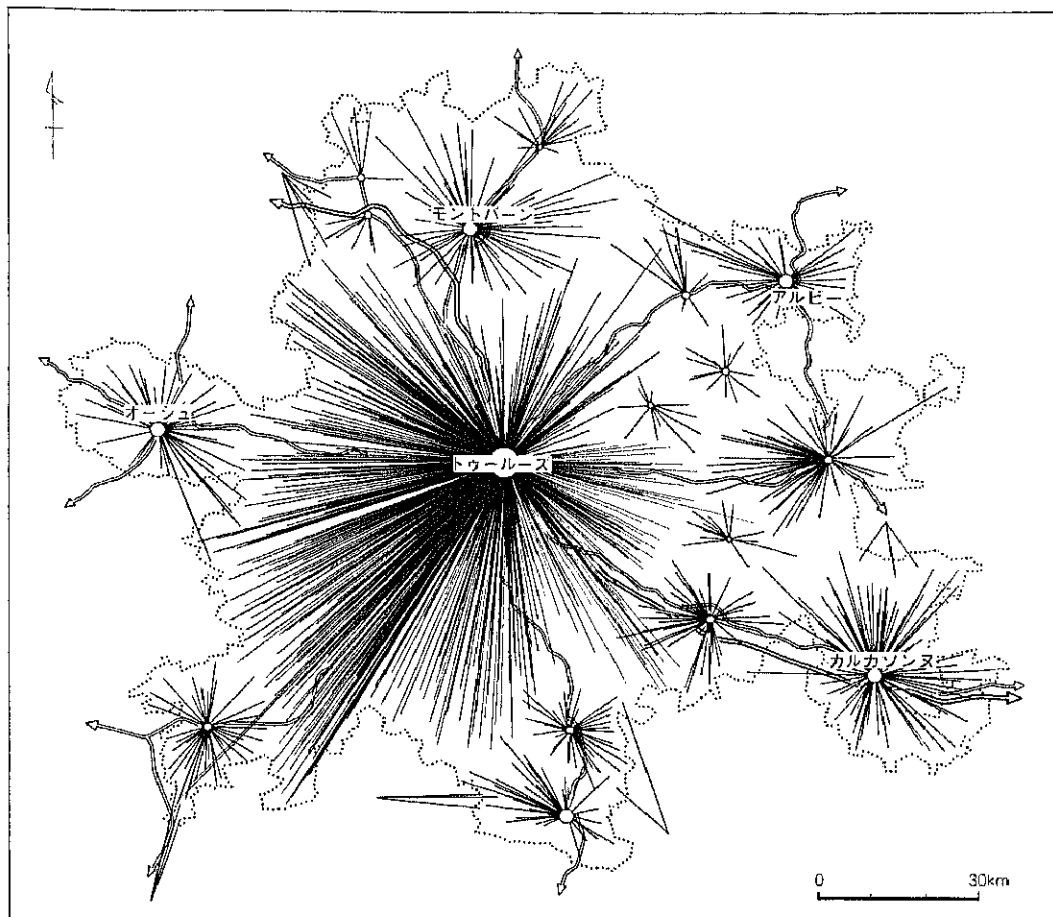
第1図 ミディピレネーにおける高齢者比率（75歳以上人口比）の分布  
(UTM-INSEE, 1995による)

トゥールーズの一極集中は、雇用でみると人口よりもさらに著しい。トゥールーズの雇用圏は年々拡大しており、トゥールーズへの通勤距離は今日最大80キロメートルにまで達している（第2図）。

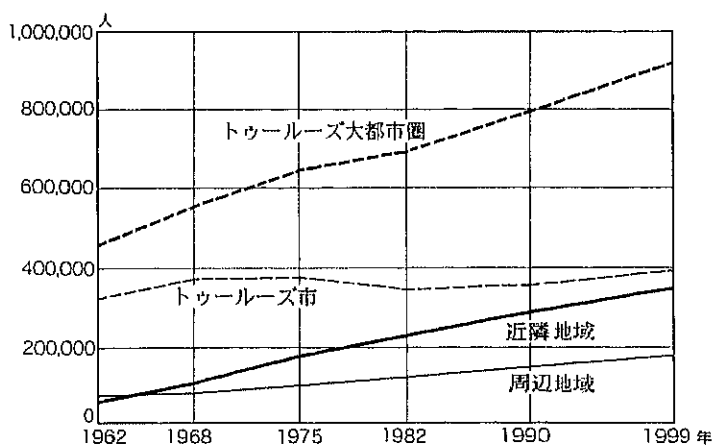
オフィス・サービス機能についてもトゥールーズの独占化がみられる。オーシュ、アルビ、モントバランなど周辺の都市群は、ストロー効果によって金融や保険などの高次経済機能をトゥールーズに吸い取られ、またたく間にトゥールーズの経済支配圏のなかに組み込まれてしまった。かつてミディピレネーの中心地として栄えたこれらの都市は、県の行政機能や低次の商業機能を有するだけのローカルな中心地になってしまった。

## II-2 大都市圏内の人口変動

トゥールーズ大都市圏内の人口変動には地域差が認められる（第3図）。トゥールーズ大都市圏の核であるトゥールーズ市は、1970年代中葉から80年代初頭にかけて、人口の郊外流出による人口減



第2図 トゥールーズの雇用勢力圏 (1990年)  
(AUAT-INSEE, 1995による)



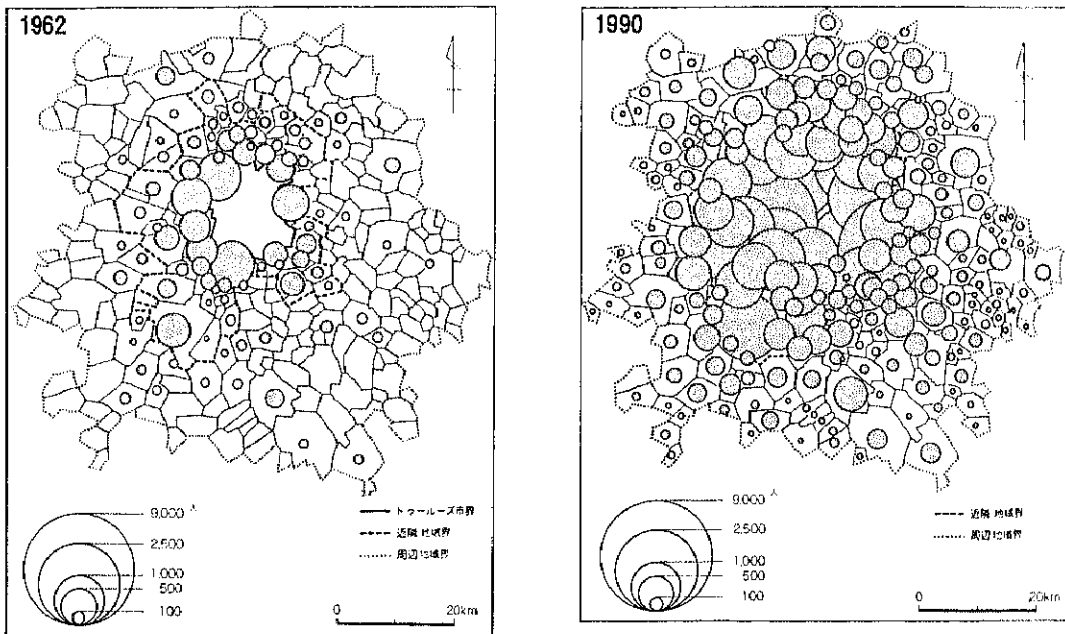
第3図 トゥールーズ大都市圏における人口動向

注) 近隣地域は57コミューン, 周辺地域は197コミューンからなる。これはINSEE (1999年国勢調査) の定義にもとづく、その範囲については第5図を参照。(INSEE資料による)

に悩まされた。流通施設や大規模工場の郊外移転、ファミリー層の一戸建て志向などがその主たる原因であった。しかしその後、中心地域の人口は増加に転じ、現在も増え続けている。1982年と比べると4.2万人も増加し、今日トゥールーズ市の人口は39万を越えた。中心地域のこのような人口増は、フランスの他の大都市圏ではみられない。最近では学生や外国人労働者に加え、新たに単身の女性有職者、高齢者などが流入している。女性の職場の受け皿となったのは、都心の再開発地区であった。

トゥールーズ市にこのような人口増加をもたらしたのは、経済的要因だけではない。社会住宅の建設、住宅団地の開発、交通の整備、娯楽・余暇機能の拡充といった施策が成功をおさめ、生活・居住環境が改善されたことも大きい。かつて「なにもない退屈な街」と揶揄されたトゥールーズは、いまや「フランスで最も住みたい都市」の上位にランクされるまでになった。ミディピレネー地方局(Conseil Régional, Midi-Pyrénées)が約千人を対象に実施したアンケート調査によれば、トゥールーズはパリ(10.5%)を抑えて住みたい都市のトップ(11.0%)に踊り出ている。

トゥールーズ市への長距離通勤者は年々増加しており、トゥールーズ大都市圏では職住の分離が進んでいる。第4図から明らかなように、1962年には、トゥールーズ市へ通勤する就業者のほとんどは「近隣地域」居住者にとどまっており、それより外側の「周辺地域」からの通勤はきわめて少なかった。ところが1990年になると、「周辺地域」からもトゥールーズ市へ多くの就業者が通勤するようになった。長距離通勤を可能にさせたのは、道路の整備とモータリゼーションであった。とくに、国道20号線、国道88号線、国道113号線、国道126号線、国道124号線、国道117号線などの主要道路沿いに外方へと通勤圏が拡大しており、通勤圏の形状は星型(ヒトデ状)を示す(第5図)。



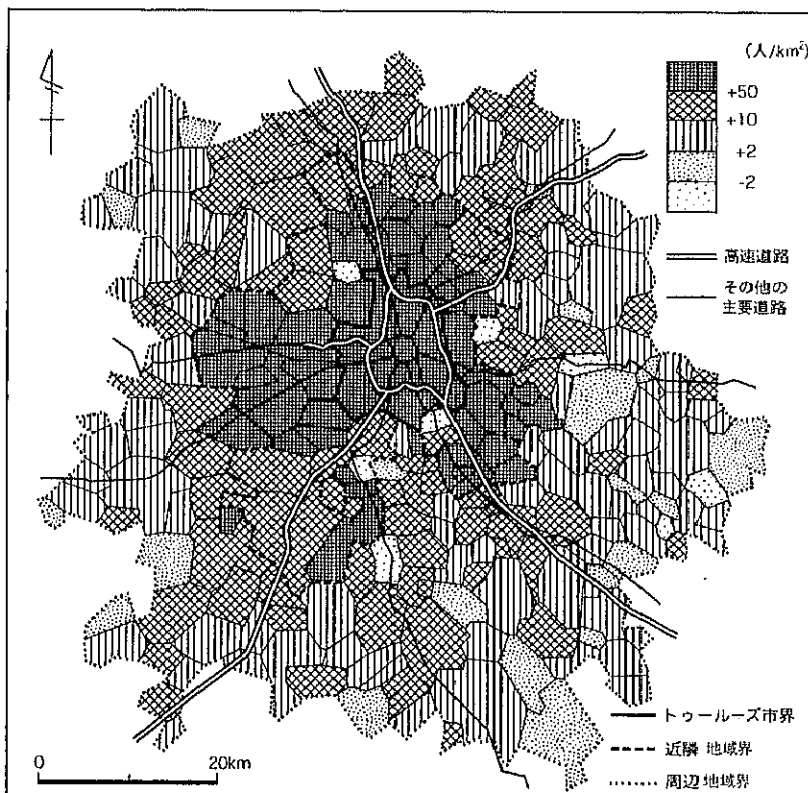
第4図 トゥールーズ市への通勤者数  
(Lamaze, 1996による)

人口増加がとくに著しいのは「近隣地域」である。1990年から1999年にかけてトゥールーズ大都市圏では約12万人の人口増を示したが、そのうち半分は近隣コミューンがもたらしたものである。この地域では、中心部から放射状に伸びる主要道路に沿って宅地化が進んでいる。人口が増えるにつれ、このゾーンには大規模なショッピングセンターが立地し、中心部からの買い物客も集めている。

### II-3 トゥールーズが抱える諸問題

トゥールーズにおける人口増の担い手は、学生、女性、単身者、外国人労働者、外国人ビジネスマンなどであり、彼らは先端技術産業の発展の一翼をになうようになっている。しかし人口増は失業の増大も招いている。経済が活況を呈しているにもかかわらず、トゥールーズの失業率は全国平均を上回っている。トゥールーズ中心部には、職を求めて、大都市圏外から多くの人が入流しているが、職にありつけない人も多数出現しているのである。これは先進国の大都市で一般にみられる現象であり、失業率の高さはトゥールーズが国際都市の仲間入りをしたことを示唆しているのかもしれない。

トゥールーズでは、社会階層の二極分化が進行している。先端技術産業の活動をになうエリート層（経営者、ビジネスマン、コンサルタント、公認会計士、法律家など）とそれを底辺で支える低賃金労働者の間で、所得格差の拡大が認められる。この二極分化は空間的セグレーションの深化を引き



第5図 トゥールーズ大都市圏における人口密度の変化（1990-99年）  
（INSEE資料による）

起こしている。市内についていえば、豊かな東部と貧しい西部のコントラストが年々明瞭になりつつある。とくに西部では、失業者や外国人労働者が集住する問題地区がいくつか出現している。たとえば、大規模な住宅団地開発が進められてきたミライユ地区は、高所得者層の転出により、低所得者層中心の治安がよくない居住地区になりつつある。都心地区で実施されたジェントリフィケーションによって、立ち退きを迫られた低所得者もこの地区に押し寄せている。

### Ⅲ 製造業の展開と空間構造

#### Ⅲ-1 大都市圏製造業の構成

トゥールーズの行政当局の担当者や研究者がトゥールーズの工業化の歩みに言及した時、彼（女）らの口から間違いなく「トゥールーズは産業革命を経験していない」というフレーズが発せられる。本地域においてようやくにして近代的工業化が始動するのが、第一次世界大戦期における航空機工業の移植によってである。こうした近代的工業化の後発性、また1960年代の均衡メトロポール政策に伴う諸機能の計画的配置は、業種構成の上でも空間的配置の上でも著しく分極化した産業構造を育んできた。

トゥールーズ大都市圏の製造業は、1995年現在、3,749事業所と43,920人の雇用従業者を擁している。これらの数値が示す製造業の集積規模は決して大規模なものではない。しかし、本大都市圏の製造業雇用は小売商業による雇用の19,200人をはるかに上回り、総民間雇用の22%を占める。しかも、製造業は、33,700人の雇用を有する対事業所サービス業にも波及的雇用効果を及ぼしていると言われ、地域経済に欠くことのできない基盤的経済部門であるといつてよい。また、広域においてもトゥールーズ大都市圏の製造業の首位卓越性が認められ、トゥールーズ大都市圏はミディピレネー地域の従業者規模の29%、オートガロンヌ県の従業者規模の70%を占める最大の核心をなすに至っている。

大都市圏の製造業の根幹をなす業種は言うまでもなく航空宇宙機器工業であり、20人以上を擁する事業所に限っても、同工業は22の事業所と1万3千人の雇用を有している。同製造業は詳細にみると、航空支援装置（6事業所、1,298人）、エンジン製造業（2事業所、850人）、航空機製造（11事業所、9,082人）、ロケット・ロケットエンジン製造（3事業所、1,782人）に細分できる。同様に20人以上の事業所に限定されるが、電機工業（6,135人）、化学工業（2,436人）などが航空宇宙機器工業に次いで従業者規模の大なる業種である（第2表）。電機工業の20事業所のうち10事業所は通信機器製造業であり、航空宇宙機器工業との連関が伺える。その他、印刷・出版や繊維製品などの都市型消費財産業、一般機械・金属製品といった下請加工型の業種で事業所数・従業者数ともに比較的高い値を示している。これらの業種は20人以下の小零細企業をも含めれば、全事業所数の過半を占めて、いっそう目立った存在になろう。

さらに指摘できるのは、21事業所、1,205人を有する精密機器製造業の存在である。うち15事業所、884人までが理化学機器製造業であり、大都市圏に集積する研究開発機能を支える存在となっている。

トゥールーズ大都市圏の製造業は、電気機器工業や金属加工業までの裾野を持つ航空宇宙機器工業、印刷・繊維製品などの都市型消費財工業、理化学機器製造業のように域内の研究開発機能を支える事



第2表 トールーズ大都市圏における製造業の業種構成 (1999年)

産 業 分 類	事業所数	従業者数 (人)	従業者構成比 (%)
食料品製造業	4	412	1.2
飲料・飼料製造業	7	419	1.2
衣服・その他の繊維製品製造業	21	1,748	5.2
木材・木製品製造業	2	49	0.1
家具・装備品製造業	2	173	0.5
パルプ・紙・紙工品製造業	4	299	0.9
出版・印刷関連産業	25	2,056	6.1
化学工業	20	2,436	7.2
プラスチック製品製造業	15	673	2.0
窯業・土石製品製造業	20	837	2.5
鉄鋼業	1	22	0.1
非鉄金属製造業	5	426	1.3
金属製品製造業	42	1,905	5.6
一般機械器具製造業	35	1,549	4.6
電気機械器具製造業	20	6,135	18.1
輸送用機械器具製造業	28	13,407	39.6
自動車・同附属品製造業	5	168	0.5
船舶製造・修理業, 船用機関製造業	1	227	0.7
航空宇宙機器・同附属品製造業	22	13,012	38.4
精密機械器具製造業	21	1,205	3.6
武器製造業	1	35	0.1
その他の製造業	2	101	0.3
合 計	275	33,887	100.0

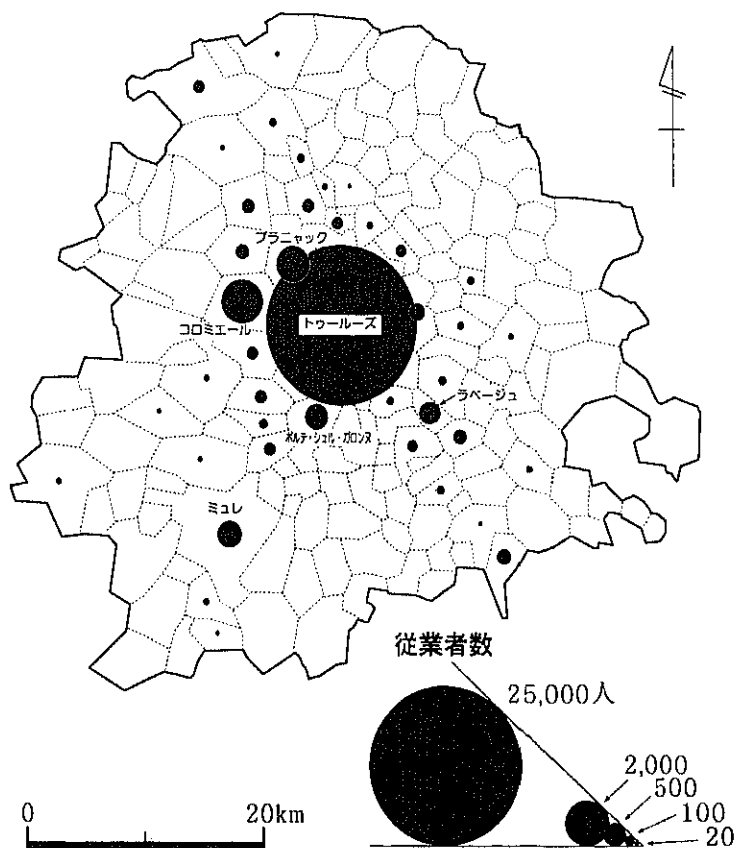
注) 従業者20人以上の事業所。日本の産業中分類に準拠して集計。トールーズ大都市圏の範囲は第6図に対応。  
(SESSI資料より作成)

業所群の3つに特徴付けられるとよいであろう。

### III-2 都市内工業配置の概観

トールーズ大都市圏における製造業雇用の分布をみると(第6図)、同都市圏の工業集積は都心を中心としてほぼ10キロメートル圏に完結しているといつてよい。とくにトールーズ市には全体の75%の雇用が集中している。市域外においては、トールーズ市に近接するコロミエ、プラニヤック、ラベージュ、ボルテ・シュル・ガロンヌなどの各コミューンで比較的多くの分布が認められるほかは、主要幹線道路に沿って若干の外延の拡大が認められるにすぎない。

トールーズ市内における工業配置に着目すると(第7図)、消費財工業や食品工業においては都心地区のカルティエに相対的に集中する傾向が認められるが、他の業種において都心よりはむしろ他コミューンとの境界に近い周辺カルティエでほぼリング状をなして多くの分布を看取できる。とくに、北西セクターのプルパン、南西セクターのレイネリ、ミライユ、ラフルゲット、南東セクターのモントドゥランの各カルティエに雇用が集中している。都心の東部に位置するセクターでは他のセクターに比べて製造業雇用がほとんど認められないが、これは本セクターが丘陵状の地形をなす高級住宅地として発展したためである。

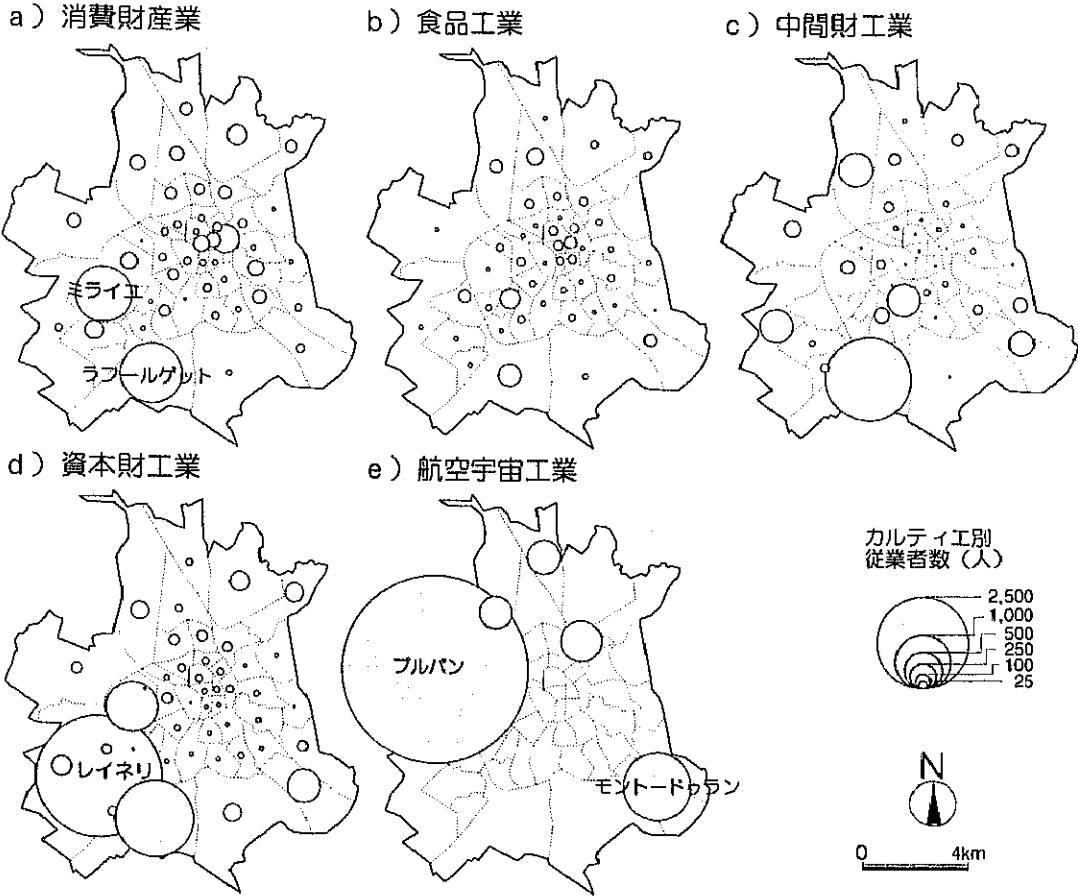


第6図 トゥールーズ大都市圏におけるコミューン別に見た製造業従業者の分布（1999年）  
 注）従業者20人以上の事業所に従事する製造業従業者数。  
 （SESSI資料により作成）

上述したようなほぼリング状をなす大規模工場の分布は、自然発生というよりも計画的に成立したものである。市内および周辺コミューンにおいて主要工業団地（ゾーン・ダクティビテ）は、環状高速道路、およびそこから分岐する放射状の高速道路に沿って配置されている（第8図）。これらの工業団地の多くは1960年代末からの均衡メトロポール事業の枠組みにしたがって、それ以降に整備されたものである。これらの工業団地がパリからの研究機関の移転や生産工場の誘致の受け皿となってきた。なお、近年においては、高速道路A61号線に沿って、ラページュなど南東部への工業地域の拡大が著しい。

### Ⅲ-3 南東地区の研究開発拠点

産業革命を経験し得なかったトゥールーズが最初に近代工業化の道を歩みはじめたのは、トゥールーズ南東部のモンドゥランの地においてであった。1917年、モンドゥラン空港に北隣する地点においてピエール＝ジョルジュ・ラテコエールが航空機製造に着手し、1918年にはラテコエール社による航空郵便業務が開始され、同空港とアフリカ大陸北西岸および南アメリカ大陸東岸の諸都市

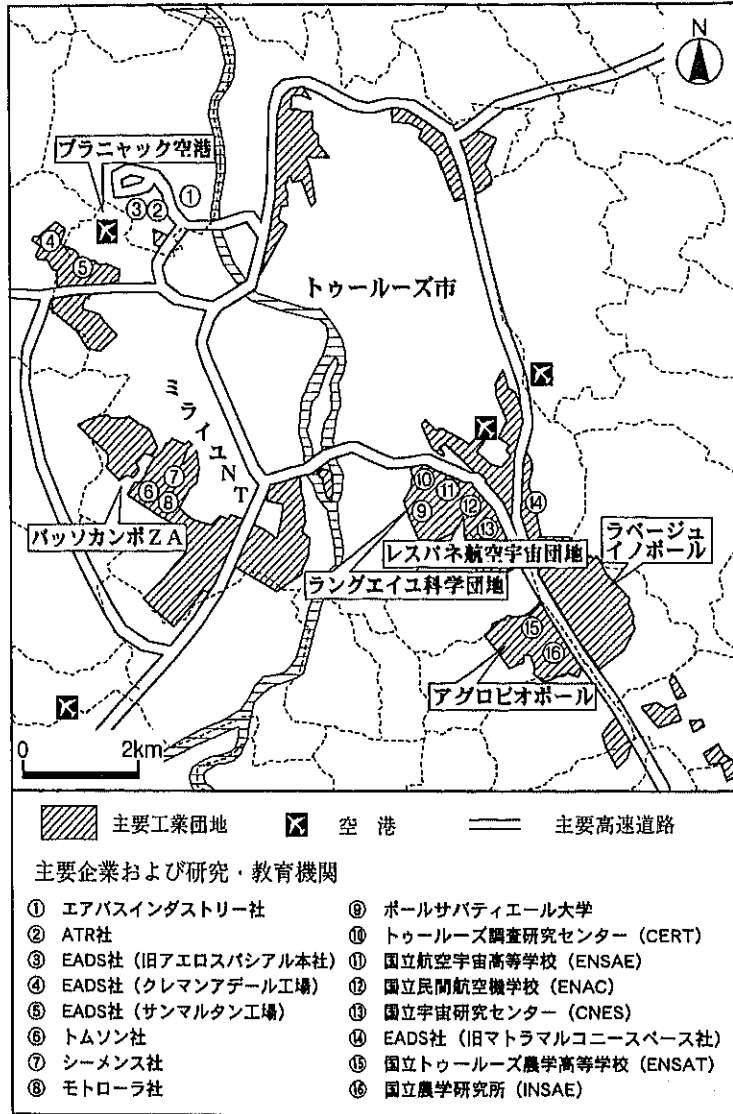


第7図 トゥールーズ市における業種別にみた製造業の分布（1995年）  
（AUAT資料による）

とが定期航空路で結ばれた。サンテグジュペリがラテコエール社の飛行士として飛び立ったのもこの空港である。

1960年代になると均衡メトロポール政策の下、同地区に新たな展開がもたされた。1962年までにポールサバティエ大学の都心地区から順次移転によって「ラングエイユ（Ranguel）科学団地」が形成され、続いて1968年には、国立宇宙研究センター（CNES）、国立民間航空機学校（ENAC）、国立航空宇宙高等学校（ENSAE）、トゥールーズ調査研究センター（CERT）などからなる「レスピネ（Lespinet）航空宇宙団地」が完成した。これらの研究開発機能の政策的導入に加えて、マトラ社（現EADS社）の進出によって、本地区は宇宙産業の核心へと発展を遂げてきた。

上記のような高等教育機関および研究開発機能の集積は、その外延部に民間の研究活動を誘引するにふさわしい条件であった。1970年代にはソフィア・アンティポリスがフランス初のテクノポールとしてはやくも脚光を浴びたが、トゥールーズ大都市圏もまた自らのおかれた好条件に目覚めてテクノポール計画を打ち出した。1970年代中期に着手されたトゥールーズ南東テクノポールは、実質的にSICOVALと呼ばれる広域コミューン連合によって計画と運営がなされてきた。その最初の計画は



第8図 トゥールーズ市およびその周辺コミューンにおける主要工業団地と主要機関の配置 (2000年)

ラバージュ・イノポールの造成 (約300ha) であった。同サイエンスパークの造成事業は1976年に着手されるが、その後の経済不況による資金難から最初の立地企業を迎えたのは1986年のことである。その後、2000年までに4テクノパークが造成され、2000年3月現在、計759社、14,400人がここに従事している。立地企業の主体をなすのは民間の研究開発機関を含む事業所サービス業もしくは製造業の研究開発部門であり、トゥールーズ市内南東部の公的研究教育機関と取引上の結び付きが少なからず認められる。分野的には航空宇宙開発関連のみならず、オーズビルに立地する国立農学研究所 (INSA) および国立トゥールーズ農学高等学校 (ENSAT) との連関を有したバイオテクノロジー関係の事業所も目立っている。

### Ⅲ-4 北西地区の航空機生産拠点

今日、トゥールーズには4か所の空港が存在するが、うち民間旅客空港は最大規模をなすブラニャック空港である。同空港付近においては1944年にアエロスパシアル社の前身、シュドアヴィアシオン社が立地して以降、航空機生産が開始された。本地区における本格的なジェット機生産は1955年のカラベルからであり、1969年にはヨーロッパの航空機メーカーの共同開発によるコンコルドが完成した。さらに、1970年にはシュドアヴィアシオン社とドイツのDASA社の共同出資によるエアバス・インダストリー社が発足し、1972年にエアバスA300の第1号機が完成した。その後、1980年までにスペインのCASA社とイギリスのBAe社もエアバス生産に参画し、西ヨーロッパにおける広域分業によってエアバスを生産する構造が出来上がった。かかる広域分業の下で、トゥールーズはエアバスの開発および生産販売の統括を行うとともに、制御部品の製造、胴体ユニットの組立、最終組立、試験飛行などを担っている。なお、EU統合に伴う企業再編の中で、旧アエロスパシアル社はマトラ・マルコーニ社と合併ののち、さらに2000年7月にCASA社およびDASA社と合併して、欧州最大の航空宇宙機器工業EADS社に発展的に解消した。

ブラニャック空港周辺には、滑走路を取り囲む形で、エアバス・インダストリー社、エアバスのコンピューター機版と言えるATR社、旧アエロスパシアル社の研究開発本部および生産工場群が立ち並んでいる。1990年には滑走路南西側のコミュン、コロミエに、ヨーロッパ最大の航空機組立工場クレマンアデル工場が完成した。同工場は大型のA330およびA340の専用工場であり、年間50機近くを製造している。

今日、この航空機生産コンプレックスをさらに拡大に導こうとしているのは、次世代の大型旅客機A380の生産計画である。同機の構想は全客室2層構造によって標準旅客定員550名を達成しようとするものであり、2010年以降に量産開始の目標を定めている。同機生産のために、滑走路北西部に近接して、約200haの超大型プラントの建設が計画途上にある。

### Ⅲ-5 南西地区の電子機器生産拠点

ガロンヌ川左岸、ミライユ・ニュータウンよりも南のトゥールーズ南西地区は、電子機器工業の大規模工場群が集まる区域である。市城南西部はガロンヌ川の洪水害にしばしば悩まされた地区であり、市街地化は遅々として進行しなかった。計画的に市街化が導かれるのは1960年代のミライユ・ニュータウンの造成であり、以後、ニュータウンの南部において工業開発に拍車がかかった。

その先鞭を打ったのは、1967年に操業を開始したモトローラ社であった。モトローラ社全体の主要生産品目は、携帯電話と集積回路であり、それぞれ生産量の約70%、20%を占める。トゥールーズ事業所では、主として集積回路を6交代制で生産している。ヨーロッパ市場の開拓を目指した同社は、当初、豊富な若年未熟練女子労働力、自治体の誘致優遇措置などに着目して、トゥールーズに進出を計った(Jalabert, 1995, p.76)。筆者らの聞き取り調査によれば、今日、同社は地元顧客の存在、技術者および技術情報獲得源としての高等教育機関の存在に立地上の優位性を見出している。実際に、現地事業所の技術系職員の50%は、トゥールーズ大学を中心とした地元高等教育機関の卒業者であ

る。従業者はさらに、フランス全土および外国からも雇用されている。モトローラ社トゥールーズ事業所の下請け関連企業は、約300社にのぼる。

モトローラ社とはほぼ同時期には、国策会社として設立された情報国際会社（CII）がその近隣に立地、操業を開始している。CIIは、米国のIBM社に対抗すべく設立されたものであるが、資金不足と市場開拓の困難に直面し、同工場は1969年にトムソン社に売却された。トムソン社は航空機用電子部品製造を手掛けている。さらに1979年にはジューメンス社が進出して自動車用電子部品の製造を開始した。ジューメンス社の場合、のちにドイツのニュルンベルグから研究開発部門の一部をトゥールーズ工場内に移管している。以上のような代表的な電子部品工業は進出当初、労働集約的な色合いを濃厚にみせていたものの、徐々にトゥールーズの高度研究開発機能の一環をなすほどに成長しているとみてよからう。

同地区の近年の展開として、トゥールーズ市は、ミライユ・ニュータウンの第2期工事の際にバスソカンボ工業団地を造成しており、同地区は大企業のみならずベンチャー型の中小企業も引き付けるにいたっている。同地区とブラニャック空港を結ぶバイパス道路の完成はこのような動きにいっそう拍車をかけている。

### Ⅲ-6 多国籍製造業の展開

以上のように、トゥールーズ大都市圏はフランス南西部における最大の高度技術中心として確固たる地位を築いてきている。とは言え、多国籍企業の立地、すなわち国際的都市システムという観点からすれば、トゥールーズ大都市圏は、フランス全土の中で副次的な位置を占めるに過ぎない。結論的にいえば、その理由は、ミディピレネー地域が、国家スケールではフランスの中で首都パリから離れ、かつ人口100万を越える大都市が存在しないこと、西ヨーロッパスケールにおいてもその中軸地域から遠く、EU統合によるメリットを享受しにくいことにある。さらに、トゥールーズ市およびミディピレネー地域の行政当局が多国籍企業の立地誘導にさほど積極的でないことが間接的な要因として存在する。また、トゥールーズ都市圏整備局（AUAT）での聞き取りによれば、トゥールーズ大都市圏の企業経営者に地域の外に開かれた国際的なメンタリティが不足しているという点も指摘できる。

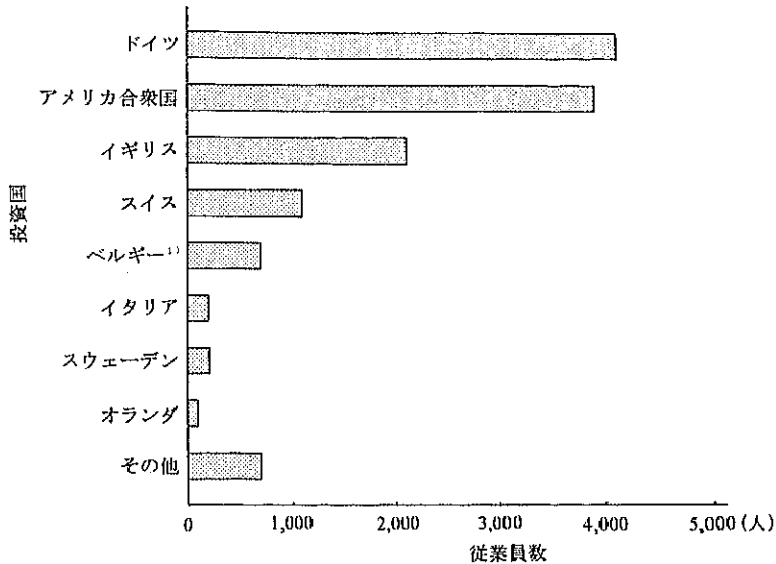
しかし、一部の業種においては、トゥールーズ大都市圏を中心として多国籍企業の立地が観察される。それらの業種とは、航空機工業、宇宙工業が代表であり、また、一部の電気・電子機器工業、自動車（部品）工業である。トゥールーズ大都市圏に立地する代表的な多国籍企業は、第3表に示した通りである。これらの企業の進出は、1970年代に開始され、現在まで徐々に進行した。現在これら7社による地域内の雇用者数は15,710人に達し、地域の雇用増に貢献している。

トゥールーズ大都市圏を抱えるミディピレネー地域では、フランス周辺のヨーロッパ諸国とアメリカ合衆国が主要な直接投資国となっている（第9図）。1999年時点における製造業とサービス業を合わせた多国籍企業（外国資本率50%以上の企業）の合計は167社で、その雇用者数を国別にみると、ドイツ系企業が最大の雇用者で、4,100人を雇用している。以下、アメリカ合衆国系（3,900人）、イギリス系（2,100人）と続き、これら上位3国で雇用者数全体の77%を占める。EU構成国の合計は、

第3表 トールーズ大都市圏における代表的多国籍製造業企業

社名	内容	トールーズ大都市圏における従業員数(人)
Aérospatiale	航空・宇宙工業	9,400
Airbus Industry	航空工業	860
Matra	航空工業	1,460
Motorola	電気・電子機器工業	1,800
Alcatel	電気・電子機器工業	1,120
Siemens	自動車部品工業	1,070

(INSEE資料による)



第9図 ミディピレネー地域における多国籍企業の国別従業員数 (1999年)

1) ルクセンブルグを含む。

(SESSI, 1999による)

7,600人(58%)である。

北米および欧州からの比較的活発な直接投資に対して、日本系製造業企業の立地は極めて限定的である。第4表に示したように、1997年現在、ミディピレネー地域において生産活動を行っている日本系製造業は3社に過ぎず、当該地域はフランス国内においても日本系企業の進出がもっとも遅れている地域の1つとなっている。進出3社は、1980年代末以降に設立され、うち2社は100%日本側出資の現地子会社、1社はフランス企業(Glaverbel社)との合弁会社である。主たる業務内容は、3社それぞれ、写真フィルムの現像、皮革製品の製造、板ガラスの焼き入れとなっている。資本金、従業員規模は、いずれも小規模から中規模程度である。当該地域への進出数が少ないことから、地域経済社会への貢献も限られる。

その他の日本系製造業企業は、トールーズ大都市圏の工業団地などに営業、開発拠点として散発的に観察される。たとえば、前述のSICOVALのサイエンスパークには、精密機器関係の日本系企業が数社事務所を開設している。

第4表 ミディピレネー地域における日本系製造業企業（1997年）

企業	設立年	出資比率 (%)	資本金 <sup>1)</sup>	従業員 (人)	主要生産品目等
A	1989	100.0	24.3 <sup>2)</sup>	800 <sup>2)</sup>	フィルム現像
B	1993	100.0	150.0	8	皮革製品
C	1994	57.4	2.5	50	板ガラスの焼き入れ

注：A：富士写真フィルム，B：堀下栄，C：旭硝子

1)：百万フラン，2) フランス全土の数値で立地場所の数値は不明。

(DATAR資料による)

今後、日本系企業の進出がトゥールーズ大都市圏において活発化する徴候は、現時点では確認できない。日本系企業も含めて、多国籍企業の立地を増加させるためには、行政と地元経済界の連携の下、航空機工業への過度な依存状況から脱却し、トゥールーズ大都市圏における経済活動の多角化と諸外国、特に先進工業国と新興工業国に対する積極的な誘致活動が必要である。

#### Ⅳ 商業の空間構造

トゥールーズはミディピレネー地域の中心核として発展してきたが、フランス国内における他の大都市と同様に、近年ではモータリゼーションの進展にともなって、郊外地域に大規模小売店舗が進出し、中心地区の小売業は変容を余儀なくされている。以下では、中心地区における小売店舗の動向と郊外地区における大規模小売店舗の立地展開の分析を通して、トゥールーズ大都市圏における商業構造の空間的特性を明らかにしたい。

##### Ⅳ-1 小売店舗数の変化

第5表はトゥールーズ大都市圏における小売店舗数の変化を地区別に示したものである。大都市圏全体での小売店舗数をみると、1975年からの20年間に7,072店から8,557店へと21.0%の増加がみられた。しかしこの店舗数の増減は地区によって大きく異なる。1975年には、大都市圏全体の86.7%にあたる6,139店舗がトゥールーズ市内に立地しており、市外にはわずかに933店舗しか立地していなかった。ところが1994年になると、市の中心地区と周辺地区ではいずれも5%以上の割合で店舗数が減少し、合計で5,776店舗となった。一方、トゥールーズ市外では、この20年間に3倍近い2,781店舗に増加している。この市外地区での小売業の伸展は、人口100当たりの小売店舗数の伸びからも窺うことができる。

第5表 トゥールーズ大都市圏における小売店舗数の変化

地域区分	1975年		1994年		伸び率 (%)
	店舗数	/100人*	店舗数	/100人	
トゥールーズ市中心部	3,085	4.55	2,885	4.62	-6.5
周辺部	3,054	1.00	2,891	0.98	-5.3
市外	933	0.63	2,781	1.04	198.0
大都市圏全体	7,072	1.33	8,557	1.37	21.0

\* 100人当たりの店舗数

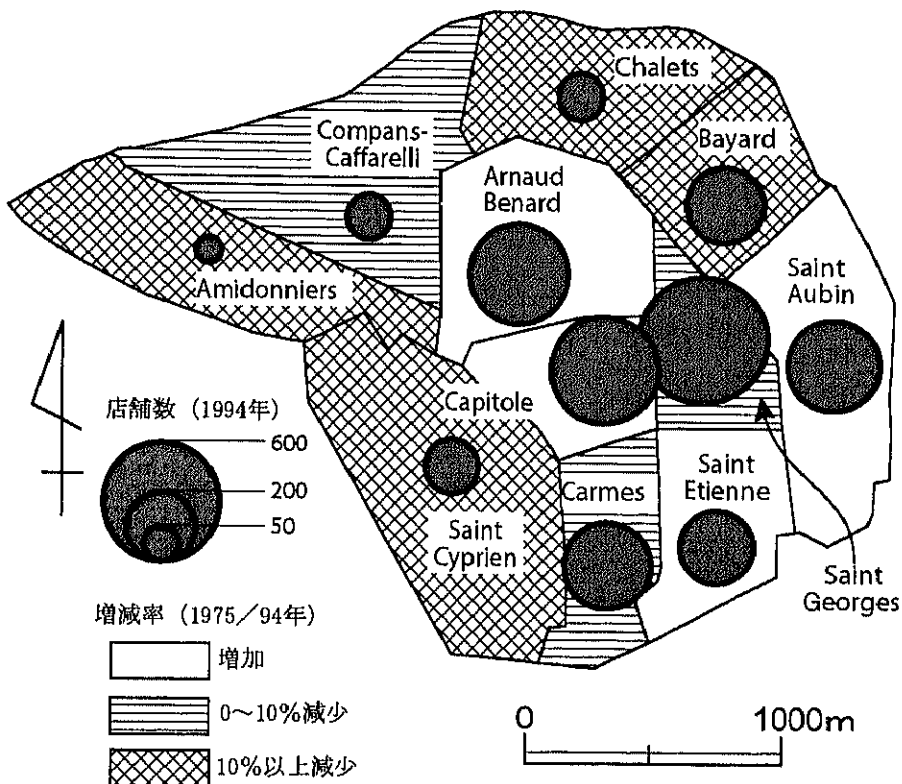
(AUAT資料による)



このようなトゥールーズ市内（中心地区・周辺地区）における小売店舗数の緩やかな減少と市外における急激な増加をもたらした要因として、人口移動と都市の交通環境の変化が考えられる。人口移動に関しては市内、特に中心部における人口減少とトゥールーズ市外にあたる大都市圏郊外地区における人口の急増がある。この地区では1975年から82年の7年間に27.9%、1982年から90年の8年間に28.7%の人口成長をみている（Weissbergほか、1999）。またモータリゼーションの進展は、郊外における消費行動の交通利便性を著しく向上させた。一方で人口流出が進む都市中心部では、商業施設はほぼ飽和状態にあり、都市再開発事業にともなう店舗の撤退に加えて、慢性的な交通渋滞や深刻な駐車場不足といった自動車交通の利便性の低さが小売店舗数の減少に拍車をかけている。

#### IV-2 中心地区における小売業・サービス業の特性

第10図は1994年のトゥールーズ市中心地区における小売店舗数と1975年と比較した店舗数の増減率を表したものである。トゥールーズ市の都心地区は「盾の中」と呼ばれる旧市街地の5地区（カピトル、サンジョルジュ、アルノーベルナル、サンテチエンヌ、カルメ）から構成される。第5表に示したように、トゥールーズ市中心地区には2,885の店舗が分布しているが、このうち69.4%にあたる2,004店舗が都心地区に集中している。就中、カピトル、サンジョルジュ、アルノーベルナルの3



第10図 トゥールーズ市の中心地区におけるカルティエ別商業店舗数とその増減率  
(Weissberg et Deffaux, 1999による)

地区で全体の半数を占めていることがわかる。中心地区全体では1975年からの20年間に、店舗数が6.5%減少していたが、都心地区ではサンジョルジュ、カルメの2地区を除いて店舗数は増加しており、全体でも店舗数は0.03%と微増している。

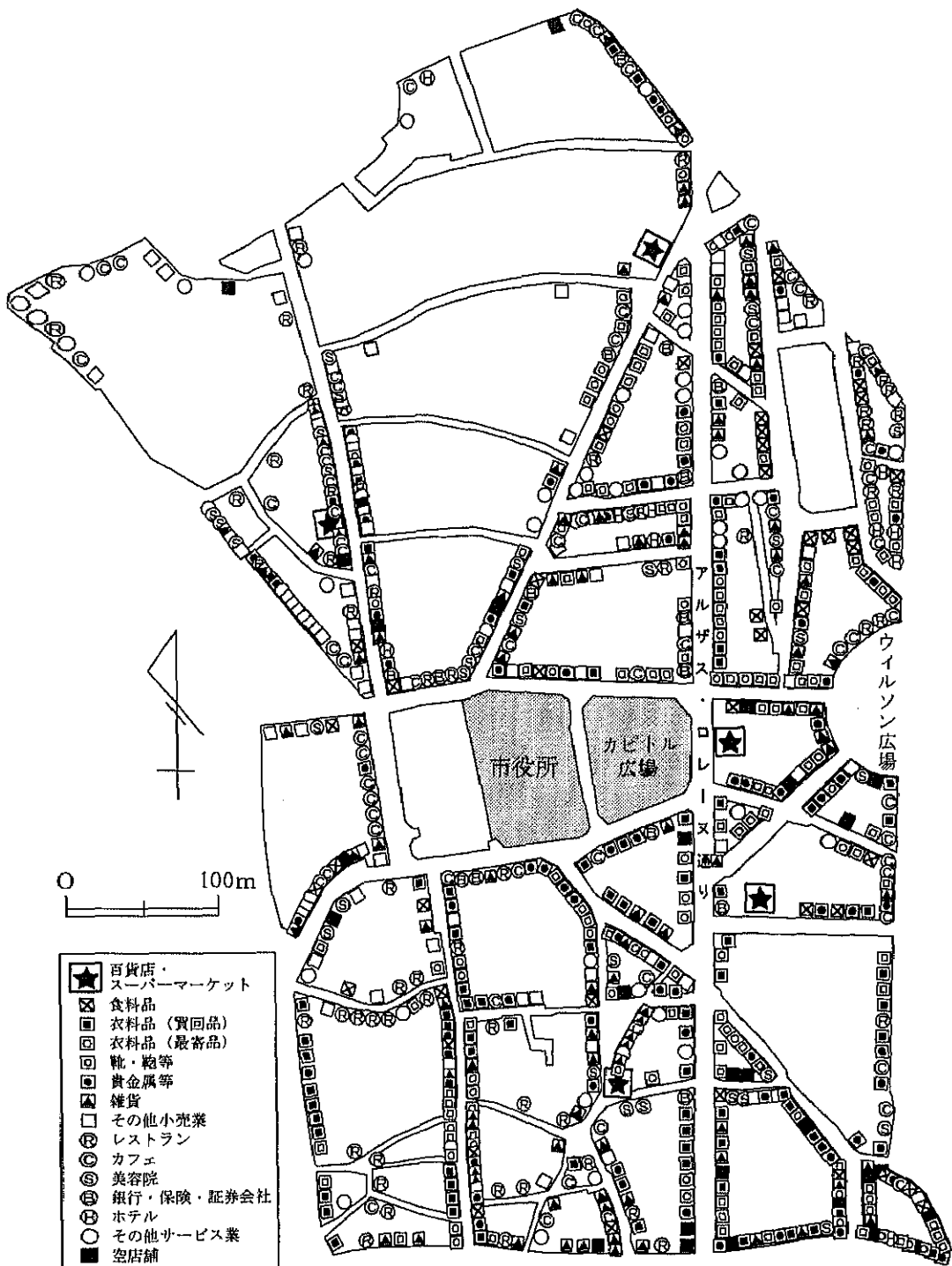
これに対して都心周辺の6地区では、サントーバンを除く5地区で店舗数は大幅に減少している。特に北東部のシャレ、バイヤール、ガロンヌ川西岸のサンシプリアン、アミドニエルの4地区では10%以上の大幅な減少となっている。都心周辺地区における小売店舗数の減少の要因としては都市の再開発事業の影響が挙げられる。北東部地区は市の国鉄玄関口であるトゥールーズ・マタピオ駅に近接する地区であり、アラブ系住民の居住地区である。特にサンセルナン寺院の周辺には、アラブ系住民による小規模な住居併用型食料品店が多数分布していた。近年、隣接するコンパン・カファレリ地区で都市再開発事業が進行し、国際会議場やスポーツセンターを含む大規模な都市型施設が建設された。これに伴ってアラブ人居住地区では、低層集合住宅は取り壊しや狭隘な道路の拡幅工事が進行している。これらの地区では人口も都心地区以上に大きく減少しており、特にフランスの都市の場合、職住近接が維持されており、居住者の減少が店舗数の減少と結びついているといえる。

第11図は2000年7月に実施した土地利用調査をもとに、都心地区のカピトルを中心にサンジョルジュ、アルノーベルナルの一部を含む範囲における小売業・サービス業別の店舗分布を示したものである。南北を通る主要幹線はアルザス・ロレーヌ通りであり、カピトル広場とウィルソン広場はトゥールーズ市屈指の繁華街である。

市役所の北側地区は、市の公共施設やトゥールーズ大学社会科学系をはじめとする大学などの文教施設、宗教施設などが大きな区画を占めている。来街者の多くは学生を主体とする若年層であり、サービス業関連の店舗が集積している。特に学生を対象とするカフェ・軽食店、レストラン、コピーサービス、携帯電話サービス、コインランドリーなどの都市域内のノンベシック機能を担う業種が卓越する。小売店舗においても、パン、書籍・CD、古本、美術品、実験器具販売、日用雑貨などを取り扱う店舗の分布が目立つ。カピトル広場とウィルソン広場の周辺にはカフェ・レストランなどの飲食店が数多く立地している。他のフランスの都市と同様に、主要な広場をもつカピトル地区はトゥールーズ市内で最大の飲食店の集積地区となっている。

両広場の南側には、一方通行路の狭隘な小路によって土地が細分化されている。この地区では非食品系専門店の分布が特徴である。ブティック、アクセサリ、貴金属、光学機器（カメラ）、皮革製品（鞆・靴）家具・調度品などの比較的高級な商品を扱う買回品店が多いが、若年層向けのカジュアル系の衣料品店や雑貨店、化粧品店（香水）、子ども用品店などもサンロメ通りやガンベッタ通り沿いに立地している。またサービス関連では美容室と貸衣装店の分布が顕著である。この一帯はトゥールーズ市の商業中心地区であり、同時にオートガロンヌ県の広域から多数の来街者が訪れる地区である。都市中心部の商業地区であるために都市観光者と市内居住者を意識した街づくりが行われている。幅員が狭いことを活かして、歩行者を優先した道路づくりがなされ、大通りを除くといずれも歩行者専用区域または優先区域に指定されており、歩行者量を増加させようとする試みがなされている。

主要街路であるアルザス・ロレーヌ通り沿いには、ギャラリー・ラファイエット、モノブリ、ヌー



第11図 トゥールーズ市都心部における小売・サービス業関連店舗の分布 (2000年)  
(現地調査による)

ベルギヤラリー、マークス&スペンサーといった百貨店、大衆百貨店が立地している。広い商圈を持つ百貨店の立地は都市中心部の特徴であり、その都市の階層性を表出するものである。ウィルソン広場の北側には大規模な立体駐車場も建設されており、モータリゼーションへの対応がなされつつある。百貨店の他にもブティックや化粧品、アクセサリー、ランジェリーなどの主として女性の顧客層を対象とする買回品店が出店している。

調査地区全体で空店舗は30店のみであり、しかもその大半は改装のための閉店であった。このことからトゥールーズ市の中心地区では空洞化現象が進行していないことがわかる。

#### IV-3 郊外地区におけるショッピングセンターの展開

続いて、近年の商業施設の進出が著しい郊外地区の動向を検討する。第6表にトゥールーズ大都市圏におけるショッピングセンター（以下SC）の立地展開を示した。トゥールーズ市郊外地区には2000年現在、12のSCが立地している。1969年にトゥールーズ大都市圏最初のハイパーマーケット（以下HM）がグラモン地区に開店した。翌1970年にも2つのHMが相次いで開店すると1970年代に7つ、80年代に3つのHMが建設された。これらのHMのなかで最大の売場面積を有するのが1972年に南西部のポルテ・シュル・ガロンヌに開業したカルフルである。この売場面積25,060m<sup>2</sup>は当時のヨーロッパでも最大級のHMであった。

カルフルは世界21か国（台湾と香港を含む）に508店舗（2000年現在）を展開させているHMチェーンである。販売商品の豊富さ、セルフサービスの徹底、低価格販売に特徴があり、単独企業としてはフランス最大の小売企業である（二神，2000；相原，2000）。第12図はカルフル・ポルテ店の売場配置を図化したものである。食料品、衣料品、DIY関連品、家電製品、文具・書籍などの売場から構成されていることがわかる。高級専門店から低価格店までがテナントとして入居しており、多様な客層の需要に応じている。テナントとして入居する専門店が都心地区から移転する場合もあるが、新規出店の事例もある。多くの買物客の便宜を図るために会計用のレジは75台設置されている。ま

第6表 トゥールーズ大都市圏におけるショッピングセンターの立地展開（1994年）

開業年	店 舗 名	所 在 地	面積 (m <sup>2</sup> )
1969	マンモス (現オーシャン)	トゥールーズ・グラモン	10,982
1970	カジノ	トゥールーズ・ミライユ	8,240
1970	ユーロマルシェ (現カルフル)	トゥールーズ・ピュルバン	8,677
1972	カルフル	ポルテ・シュル・ガロンヌ	25,060
1974	ルクレール	ロク・シュル・ガロンヌ	12,475
1977	ルクレール	サン・トラン	14,610
1978	カジノ	フヌーイェ	10,006
1979	ユーロマルシェ (現イベル・ユー)	コロミエ	3,655
1983	カルフル	ラページュ	11,300
1983	アンテルマルシェ	キュニヨー	2,970
1983	ルクレール	ルーフィアック	3,197
1993	ルクレール	プラニヤク	10,800

(AUAT資料による)

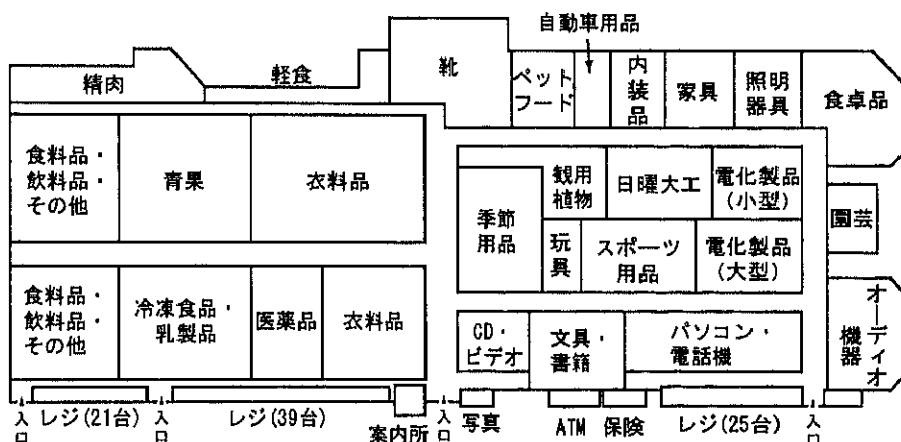
た大型の駐車場が併設されており、週末の土曜日には多いときで10万人もの顧客の利用がある。

第13図はトゥールーズ大都市圏内における商業拠点地区を売場面積を指標に図化したものである。各地区における売場総面積で比較すると、都心地区が最大であり特に百貨店は都心地区にのみ分布していることがわかる。そのため都心地区では百貨店と各種の専門店が小売業地域の核となっている。他方、郊外地区においては、HM、大型専門店を核とするSCの形成に大きな特性がある。これらのSCの多くはA62、A612と呼ばれる環状道路と郊外を結ぶ放射線状の国道との結節点（インターチェンジ）付近に立地している。第13図をみるとSCは都心から10～15km離れて同心円状に分布しており、大都市圏の郊外・外縁地域からトゥールーズ市内への玄関部にあたる位置に形成されていることがわかる。

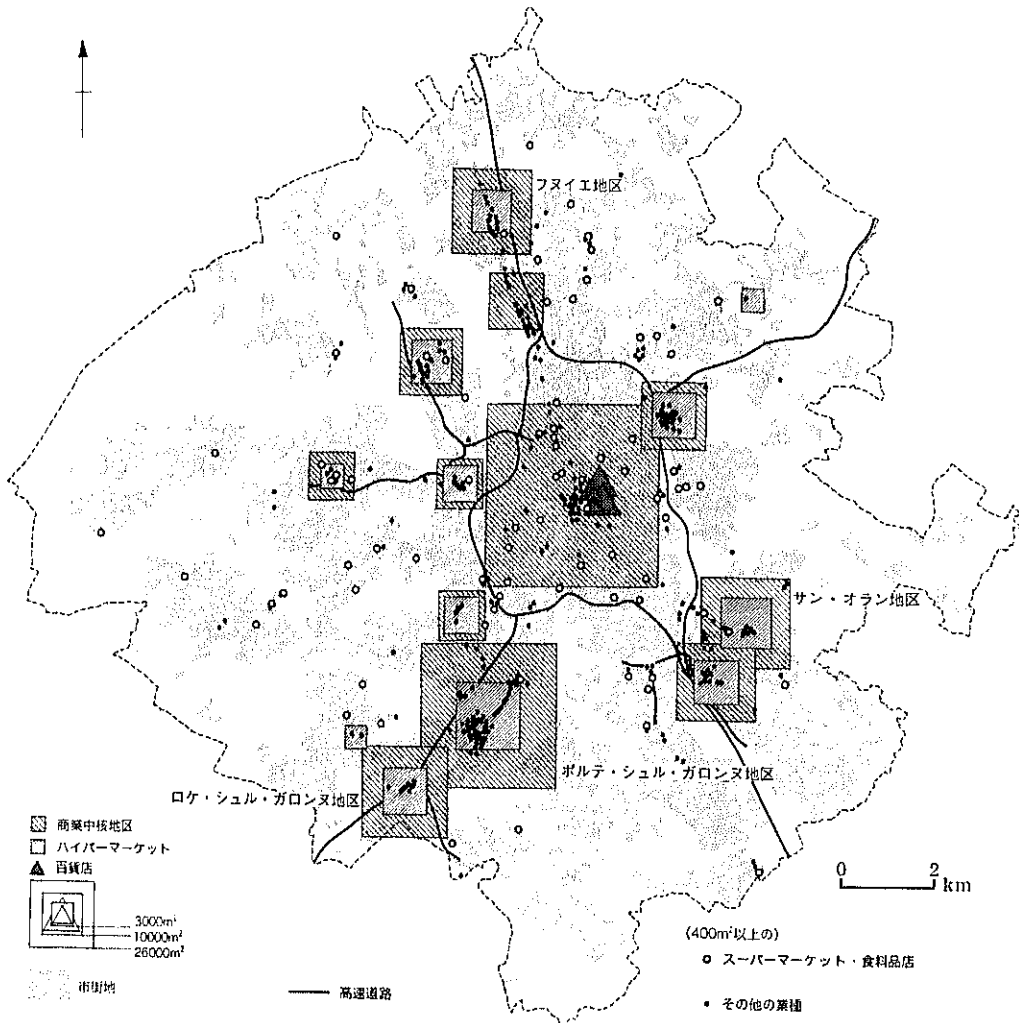
このような大型商業施設を核とするSCのなかでも、特に大きな売場面積を有する商業施設が立地しているのがトゥールーズ大都市圏南西部のポルテ・シュル・ガロンヌ（以下ポルテ）地区である。このポルテ地区から東部に位置するロク地区にかけての大都市圏南西部は、1980年代以降急速な人口増加がみられた地域である。前節で述べたように、航空産業をはじめとするトゥールーズ市近郊に勤務先を持つ技術者・労働者の戸建住宅が建設され、通勤者のベッドタウンとして開発が進んだ。これに呼応して小売店舗数も1,451店舗へと急増した（1994年現在）。これは地区内人口の増加とともに、より外縁地区からの買物客を吸収していることが要因と考えられる。

以上本節では、トゥールーズ大都市圏における商業の空間構造を検討してきた。本節での議論を整理すると以下のようなよう。

郊外地区は1970年代以降、都市の外縁的拡大が進展する下で技術者・労働者の住宅供給地として急激な人口増加をみた。これに呼応し、都市中心部と郊外を結ぶハイウェイが整備されるとともに、料金所が撤廃されるなど都市郊外地区での交通利便性を高める施策が実施された。トゥールーズ大都市圏における最初のHMの開業は1969年である。1972年には売場面積25,060m<sup>2</sup>を持つカルフルが



第12図 カルフル・ポルテ店の売場配置（2000年）  
（現地調査による）



第13図 トゥールーズ大都市圏における商業拠点地区 (1994年)  
(AUAT資料による)

南西部のポルテ地区に進出した。これは、当時としてはヨーロッパ最大規模の大型SCであった。大都市圏にある12のHMは、市街地を取り巻く環状道路から分岐して郊外へ伸びる主要道路（R.N.20, R.N.113, R.D.4など）沿いの交通利便性が高い場所に立地する傾向がみられる。都心入口部にあたるこの場所にはHMを核としてロードサイド型の専門店が集積し、都市圏内外からの買物客を吸引する一大商業拠点が形成された。

都心地区の中心商店街も小売店舗数に関してみると衰退傾向は看取されない。都心地区には郊外にはない高次の買回品を提供する百貨店や高級婦人服を扱うブティックやアトリエ、貴金属店、アクセサリーを扱う非食品系の専門店、レストラン・カフェなどの飲食店が集積しており、これらの店舗群は消費者に対して郊外とは異なる魅力ある空間を提供している。人口も維持されている都心地区では都市としての魅力がレジャーとしての買物行動を誘引しているものと考えられる。空き店舗は比較的

少数であり、商業施設の郊外化が進展するものの、都市中心部には来街者も多く、ミディールピレネー地域の中心地としての都市機能を保持しているといえよう。郊外地区の成長の打撃が一番大きかったのは都心の周辺地区であり、再開発事業が施行されている地区もあり、人口減少と転廃業による小売店舗数の減少が深刻な問題となっている。

## V 大都市圏化の進展と地域整備事業

### V-1 都市化の進行と都市構造変化

第2次世界大戦後におけるトゥールーズ大都市圏の構造変化は、リールやリヨンに較べると、かなり明確な構造転換（空間配置パターンの転換）として捉えることができる。これは、リール大都市圏やリヨン大都市圏が出発時点ですでに複雑な構造をもっていたのに対して、機能的にも規模的にも下位のランクに位置していたトゥールーズでは、出発時点の空間パターンがかなり単純な様相を示していたからである。

近世期に急成長をとげたトゥールーズは、16世紀後半以降の400年間を通じて基本的に同一の空間構造を維持してきた（Solignac-Luans, 1995, pp.146-150）。すなわち、1950年代にいたるまで、トゥールーズの都市成長は、城壁跡に建設された大通りの内側（いわゆる旧市街）と、旧市街を取りまくように形成されたフォーブール（近郊街区）に限られていた。とくにガロンヌ川の東岸では、これらの市街地がミディ運河によって明確に境界づけられていたといえる。さらに、第2次世界大戦にいたるまで近代工業の顕著な発展がみられなかったトゥールーズでは、周辺の人々を吸引する都市的機能のほとんど全てが、市街地の中心部分に集中していた。すなわち、ウィルソン広場を中心とする都心部分に高次の行政機能、商業機能、軍事・教育・文化機能のほとんどが集積していたわけである。かくして、公共交通をはじめとする交通流動はもっぱら都心に収束するパターンを示し、都市構造としては典型的な放射同心円状パターンを呈していた。

他方、トゥールーズ市は、120平方キロメートルという広大な行政市域を有している。このことは、市街地の周辺にまだ都市化していない農村空間が広く存在することを意味していた。そのため、1960年代から目立つようになった市街地の膨張も、当初はトゥールーズ市の域内でほぼ完結していたほどである。コロミエやプラニャックなど、市街地化をとまなう都市化が周辺のコミューンで顕著にみられるようになったのは、ようやく1970年代の後半になってからである。

1960年代以降における構造転換を端的に表現すると、上で述べたような単極構造が、周辺部のコミューンに副次的な中心極が成立することによって多極構造に変化したということになる。このような多極化の進展には、2つの側面があるように思われる。

1つは商業機能の多極化である。IV節で詳しく述べたように、トゥールーズ大都市圏において、郊外型ショッピングセンターは、現在きわめて大きな役割を果たしている。このような多極の商業空間構造への転換は、小売り流通革命とモータリゼーションの進展を背景としているが、トゥールーズの場合、1970年代から80年代にかけて急速かつ広域的に展開したという特色がみられる。すなわち、それらの多くはトゥールーズ市域を取りまくように全方位的に配置され、郊外住宅地のみならず中心

市街地からも多くの買い物客を吸引している。現在では、大都市圏の商業機能が、都心の中心商業地区と郊外型ショッピングセンターに2極分化しつつあるともいえる。

第2の側面は、製造業や研究開発部門を中心とする雇用分布の多極化である。Ⅲ節で述べたように、トゥールーズ大都市圏の工業集積地はちょうどトゥールーズ市の行政境界線をまたぐように市街地周辺部に存在している。北西部の航空産業、南部のエレクトロニクス産業、南東部の宇宙・バイオ関連産業など、地区ごとに特徴のある集積状況を示しているが、いずれにも共通していえることは、これらの近代産業が市内からの移転というよりも外部からの新規立地によって形成されたことである。これは、トゥールーズにおける工業的伝統の欠如を示しているとともに、1960年代以降の中央政府主導による地方分散政策の結果でもあった。ちなみに、新たに形成された産業集積地区が、いずれもトゥールーズ市域の縁辺部から隣接コミューンにかけて広がっている事実は、他の大都市圏と異なるトゥールーズの特異性を反映している。市域の広大さを背景に、トゥールーズ市は従来、主要な地域整備事業を市域のなかで展開しようとする傾向が強かったからである。大学キャンパスの移転やニュータウン（ミライユ地区）の建設がいずれも市域の内部で展開されたことは、このような傾向を象徴していた。しかし、1980年代に入ってから、これらの新興産業集積地が外延的に拡大し、周辺のコミュンにおいて工業団地やテクノポール地区の整備が進められてきた。これにともない、大都市圏の整備にあたっては、周辺コミューンとの協調・調和が重要な課題になりつつある。

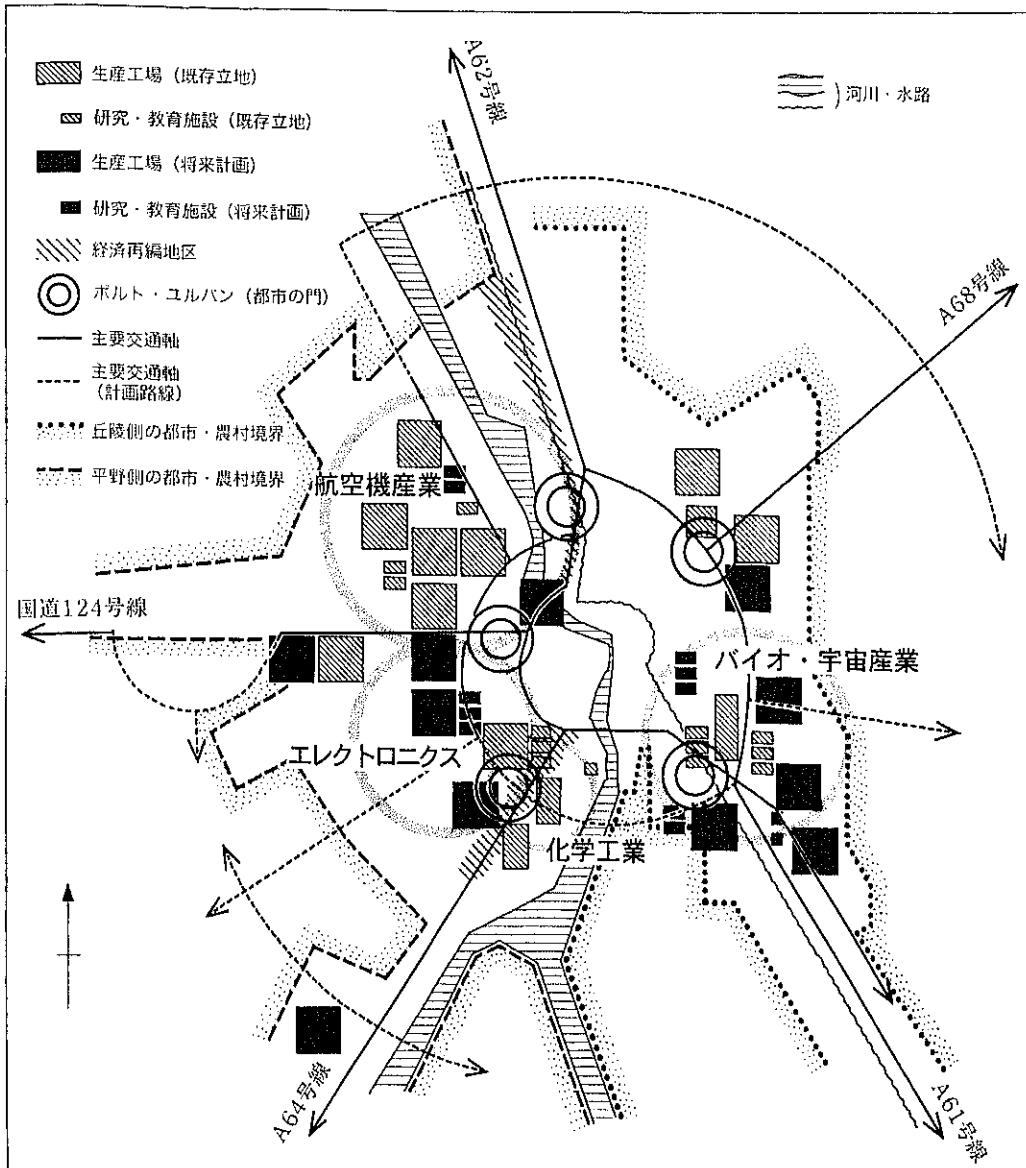
#### V-2 近年における主要な都市計画事業

1960年代以降、トゥールーズでは旧市街地内部と周辺地域の双方において、多様な都市整備事業が行われてきた。それらの動向を整理し時期ごとの特徴を指摘することも可能であろうが、以下では特に1995年に策定され、1998年に部分改訂がなされたトゥールーズ大都市圏マスタープランの内容を中心に、近年の主要な都市圏整備構想についてみていくことにしたい。

第14図は現在および将来における経済開発の主要な軸を示したものであるが、上で指摘した地域構造変化の方向性を、この図からも読みとることができる。その1つは、トゥールーズの旧市街を取りまくように配置された5つのportes urbainesの存在である。これらは、近郊地域と旧市街の接点として構想されたもので、旧市街の都心地区に対して、いわば副都心の役割をもたせようとしたものである。いずれもトゥールーズの市域内で、放射状の主要道路と同心円状のバイパス路の交点に設定されている。郊外の住民はここでショッピングや娯楽を行い、あるいは公共交通機関に乗り換えて都心部に出かけることが期待されている。すなわち、郊外から都心に向かう自動車交通の流れをこの部分でコントロールしようとするもので、「都市の門」を意味するportes urbainesという表現がこのような意図を雄弁に物語っている。

他方、これら「都市の門」から周辺部にむかって、5本の発展軸が想定されている。これらは、いずれも主要な幹線道路に沿ったものであり、将来の都市化の方向をこれらの軸によって構造づけることを目的としている。すなわち、北側では高速62号線（A62）、西側では国道124号線（N124）、南西側では高速64号線（A64）、南東側では高速61号線（A61）、北東側では高速68号線（A68）がこれに



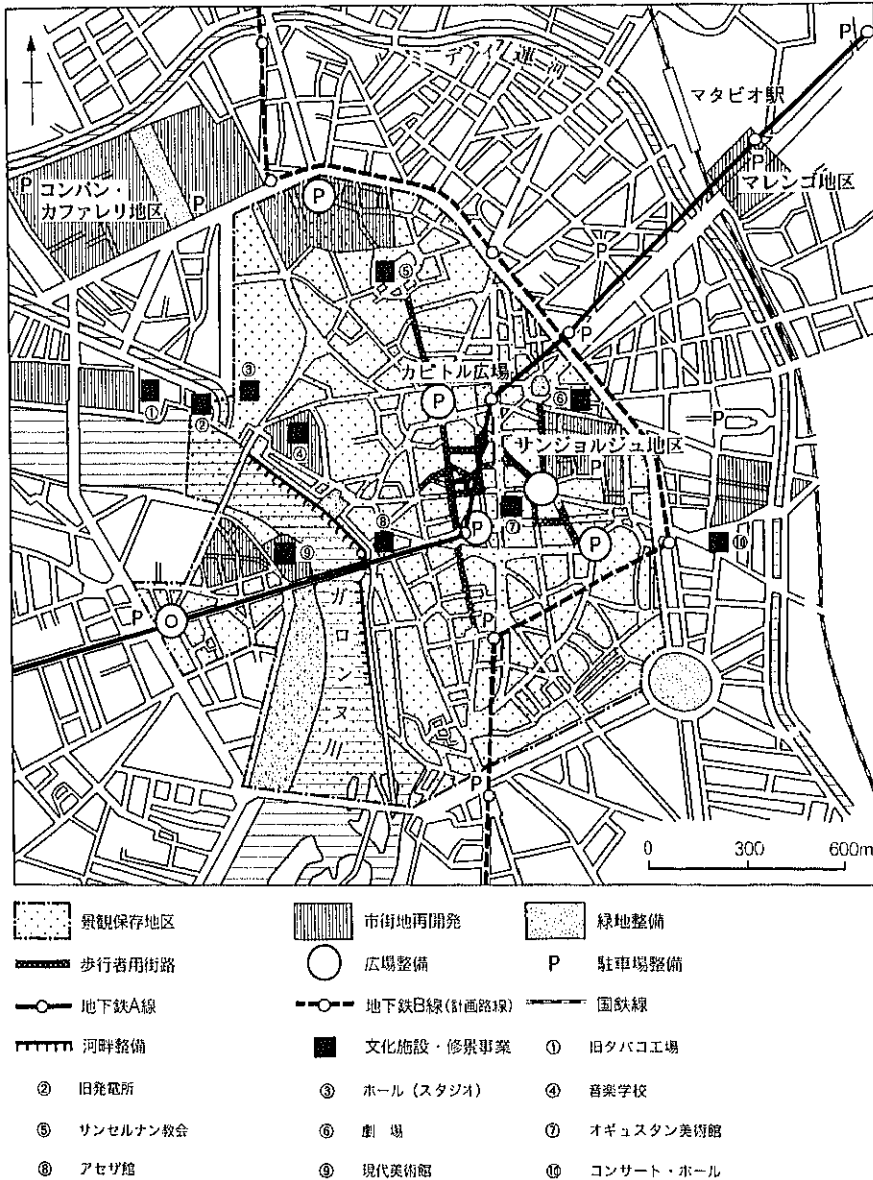


第14図 トゥールーズ大都市圏における主要な都市発展軸  
(SMEAT-AUAT, 1998 による)

あたる。これらの軸に沿っては、すでに産業機能や研究・教育機能の集積がみられるが、その外側を中心にさらなる郊外中心核の強化・育成が目指されている。

もちろん、トゥールーズ大都市圏の地域整備事業がこれらの近郊・周辺地域だけに限定されているわけではない。郊外地域に副次的な中心核が育ちつつあることは事実だが、中心性の強さからいえば、現在もなお都心部は圧倒的な地位を占めているからである。歴史的にみれば、トゥールーズの都市計画事業の多くは、むしろミディ運河とガロンヌ川に囲まれた旧市街で展開されてきたともいえよう。これらのうち、1980年代以降に実施された主要な都市整備事業を示すと、第15図のようになる。

近年における都心再開発事業の特徴は、伝統的な都市景観との調和が重視されるようになったことであろう。これは、トゥールーズに限らずフランス全土で見られる傾向でもある。1960年代から70年代にかけてのトゥールーズでは、国鉄マタビオ駅から都心に通じるジャン＝ジョレス大通りに高層ビルが次々と建設され、高速道路建設の用地としてミディ運河の移転が検討されたりもしたが、むしろ現在では、伝統的な都市景観（煉瓦からなるバラ色の都市）を維持していくことに重点が移行している。中世からの旧市街（約200ヘクタール）が「保存地区」に指定されたのは1987年のことであっ

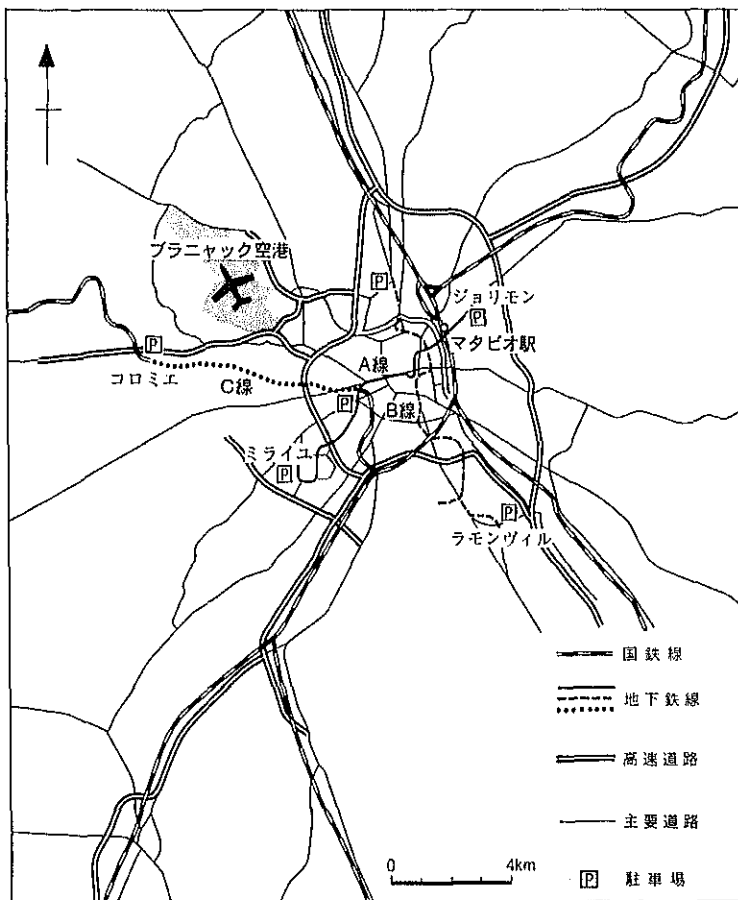


第15図 トゥールーズ市街地における主要な都市整備事業  
(Jalabert, 1995 による)

た。また、サンジョルジュ地区の再開発も当初の設計が大幅に見直され、中央のオクシタン広場では伝統的都市景観との調和が強調されるようになった。

このような動向のなかで、これからの都心部の空間構造に大きなインパクトを与えられられるのが、地下鉄の建設と、コンパン・カファレリ地区およびマレンゴ地区の再開発事業である。これらのうち、事業計画がほぼ完成したのはコンパン・カファレリ地区だけで、マレンゴ地区はまだ着工したばかりの段階であるが、将来における都心地域の拡大方向を規定する事業として注目される。

都心の北西部に位置するコンパン・カファレリ地区は1980年まで兵舎として使われていた土地の跡地利用であり、17ヘクタールにおよぶ敷地に国際会議場・商業地区・オフィス地区などが建設された。現時点では既存の都心部からのアクセスに問題があり、とくに商業地区の不振が目立つが、地下鉄新線の開通や隣接地区の整備によって状況が改善されることを期待されている。また、マレンゴ地区はかつて獣医専門学校が存在したところである。国鉄マタビオ駅に隣接するという好条件に加え、地下鉄1号線が開通（1993年）したことで、マレンゴの再開発地区には、都市間交通と都市内交通の結節点という大きな役割が与えられている（第16図）。



第16図 トゥールーズ大都市圏における地下鉄整備計画  
(SMEAT-AUAT, 1998 による)

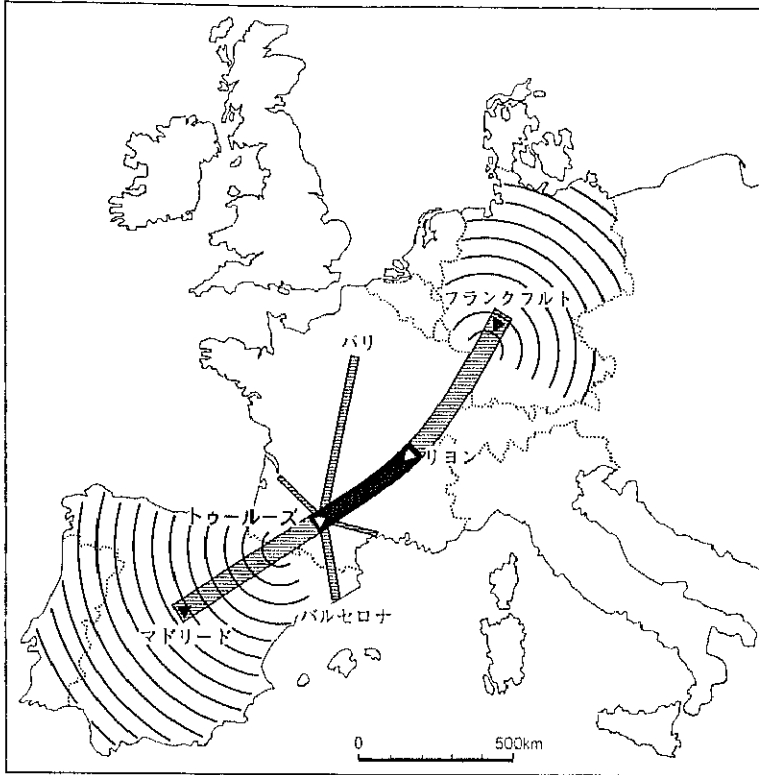
### V-3 トゥールーズ大都市圏が直面する諸課題

今後の地域発展や地域整備をめぐって、トゥールーズ大都市圏は深刻な課題をいくつか抱えている。以下では、それらをリールやリヨンの場合と対比しながら列挙することにした。

まず、大都市圏の一元的な広域行政・管理という点で、トゥールーズが大きな弱点を抱えていることを指摘せねばならない。リールやリオンをはじめとして、フランスの大都市は、周辺のコミューンとともに *communauté urbaine* (都市コムミューン連合体) を形成している場合が多い。公共交通やゴミ処理・消防など、広域的な対応が必要な行政項目は、これらの連合体が独自の財源に基づいて運営しており、財政規模の点からいっても、個々のコムミューンを大きく上まわる力を有している。中心コムミューンの市域がせまく、市街地が古くからコムミューン境界をこえて拡大したというフランスの事情が、このような解決方法を採用させた要因である。ところが、トゥールーズ市は、フランスのなかでも例外的に広い行政市域を有していたため、近年にいたるまでコムミューン連合を組織してこなかった。ようやく1992年に成立した連合組織も統合の程度が低いディストリクト (*district*) という組織形態であり、かつ大トゥールーズ・ディストリクトに加盟しているコムミューンは15にすぎず、トゥールーズ大都市圏の一部をカバーするだけである。そのため、大都市圏の周辺部には、これとは別なコムミューン連合体がいくつも存在しており、一元的な計画立案や意思決定の妨げになっている。なかでも、トゥールーズ大都市圏の南東部に位置するSICOVALは、ラベージュというコムミューンを中心とする34コムミューンの連合体であり、大トゥールーズ・ディストリクトに匹敵する面積を有している。現状では、トゥールーズ市とSICOVALがトゥールーズ大都市圏の政治空間を構造づけているということができ、このような二元構造が地域整備推進上の大きな問題点である。

他方、産業基盤に目をむけると、Ⅲ節においても指摘したように、業種の構成にリオンのような多様性がみられず、特定の産業部門への依存度が高いという問題点がある。とくに航空機産業への依存度が大きく、その好不況が地域経済の動向を左右するほどである。たとえば、湾岸戦争直後にみられたエアバス受注の落ち込みにより、1990年代前半のトゥールーズは深刻な経済危機に悩まされた。航空機テロ後の現在についても同じことがいえ、2000年代前半の動向が危惧される。特定産業に対する過度の依存は、トゥールーズが大都市としての経済的特性をまだ完全に備えていないことを示している (Jalabert, 1995)。

最後に、EU統合とトゥールーズの将来像について触れておきたい。それは、国境の開放や国際化の進展などといったEU統合の成果が、そのままトゥールーズの発展構想に直結しない現実があるからである。たしかに、コンコルドの開発やエアバスの製造など、航空機産業の急速な成長は、ヨーロッパにおける国際協調がもたらしたものであった。しかし、その他の広範な交流領域を考えたときに、トゥールーズがどれほど「ヨーロッパ都市」であるかの評価は、それほど明確でない。交通環境からみれば、トゥールーズは内陸に位置しており、ヨーロッパの主要交通軸から遠く離れている。また、パリからの鉄道時間距離についても、トゥールーズはニースと同列で、フランスの大都市のうち最悪の条件下におかれている。これは、TGVがボルドー経由で運行されているためであるが、パリ・トゥールーズ間を最短距離でむすぶ専用軌道の建設は計画すらされていない。



第17図 トゥールズ大都市圏の中・長期的発展戦略  
(SMEAT-AUAT, 1998 による)

このような問題点は、ヨーロッパの交流ネットワークにおけるトゥールズの位置づけにも反映している。第17図は、トゥールズ大都市圏のマスタープランに掲載されたもので、中長期的なトゥールズの発展軸を展望したものである。しかし、現実には、リヨンとの結合にせよマドリードとの結合にせよ、構想の初期段階にすぎず、その実現性は大いに疑問視されている。それは、これらの連結軸が通過する地域が西ヨーロッパのなかでも代表的な人口希薄地帯（過疎化にさらされた地域）だからである。したがって、ヨーロッパの主要発展軸に到達するためにモンペリエやボルドーを經由せざるをえないという状況を打ち破ることは、近い将来において非常に困難であろう。そのような意味で、リールやリヨンの場合と異なり、EU統合の直接的な影響がトゥールズの国際的な位置づけを大きく変えたとはいえない。

## V む す び

第2次世界大戦後の50年を通じて、トゥールズは大きな構造転換を経験してきた。本論文では、それを主として人口・工業・商業の3側面から考察した。さらに、このような構造転換が、近年における大都市圏整備理念の特徴や問題点とどのように係わり合っているかについて言及した。それらの検討を通じて明らかになった主要な点をまとめると、以下のようになる。

人口・工業・商業のいずれからみても、1960年以降の40年間でトゥールーズの都市構造は大きく転換した。それは、一言でいえば「大都市圏化の進行」という言葉で表現することができる。都市空間と農村空間の明確な分離によって長らく特徴づけられてきたフランス（ひいてはヨーロッパ）の人文景観は、この大都市圏化現象によって大きな変容をとげた。それは、フランスの全ての大都市で共通にみられたといえる。しかし、それが最も典型的に展開したのがトゥールーズであったように思われる。

農村地域に浮かぶ「都市の島」として、古代ローマの時代からトゥールーズは広大な勢力圏を誇ってきた。地方レベルでの圧倒的な卓越性から、トゥールーズはパリの地方版とも見なされてきた。「パリとフランス砂漠」ならぬ「トゥールーズとミディピレネー砂漠」というわけである。とりわけ、トゥールーズ市の行政市域が広がったために、人口・産業・文化・教育など、あらゆる側面でトゥールーズ中心部への一極集中と市域内部での機能的完結性が強められたと考えられる。

1960年以降の動向は、このような伝統的都市構造を転換させた。それまで市域内ではほぼ完結していた通勤流動は、いまや周辺のコミュニョンに広く拡散している。居住の郊外化に対応するように、1970年代には大型のショッピングセンターが周辺コミュニョンに次々と開設され、広い範囲から顧客を集めている。このため、旧市街では都心部の高次商業地域を別として、日用品をあつかう商店街が衰退傾向にある。すなわち、商業中心地が多極化したわけである。同じことは、教育・研究機関や工場の分布についてもいえる。その結果、それまで都心部に集中していた雇用分布が多極化し、周辺のコミュニョンにも雇用中核地区がしだいに成長しつつある。他方、都心部から撤退した大型施設の跡地では、100万都市にふさわしい都心づくりを目指して、活発な都市再開発事業が行われている。

これら都心部と郊外地域における開発事業がバランスよく進むことで、トゥールーズは大都市圏として十分に魅力的な空間構造を手に入れることになる。ただし、本文中でも指摘したように、大都市圏を運営・管理する行政的な枠組みがまだ未成熟なことがトゥールーズの弱点であり、その克服が今後の課題として残されている。

本研究は、高橋伸夫を研究代表者とする文部省科学研究費、国際学術研究「EU統合下におけるフランスの空間動態」(No. 10041062)の成果の一部である。現地調査にあたっては、トゥールーズ・ル・ミライユ大学のG. Jalabert名誉教授をはじめとして、D. Weissberg教授、M.-C. Jaillet教授、J.-M. Zuliani助教授、N. Aveline女史など、多くの方々へ便宜をはかっていただいた。また、フランス・テレコム主任研究員であるナタリー・カヴァザン女史には、訪問先のアレンジなど全般的な協力をいただいた。さらに、個々の訪問先では、SICOVALのC. Subra-Mazoyer女史、AUATのC. Monjon女史とG. Lazar氏、トゥールーズ市役所のL. Pailhas助役やR. Reclus氏をはじめとして、実に多数の方々から好意あふれる協力をいただいた。また、製図は本学の宮坂和人氏をお願いした。ここに記して、深く感謝する次第である。

#### 参考文献

- |   |   |
|---|---|
| 相原 修 (1994) : フランスの小売業. 成蹊大学経済学部論集, 25(1), 57-74. | 業態革新. 矢作敏行編【欧州の小売りイノベーション】白桃書房, 57-78.              |
| 相原 修 (1998) : フランス小売り構造と流通政策. 流通情報, 347, 4-12.    | 白石善章 (1995) : フランスにおける中小商業—マルチュー. 中小企業季報, 4, 21-28. |
| 相原 修 (2000) : フランス・ハイパーマーケットの                     | 白石善章 (1997) : フランスの小売商業政策と商業施                       |

- 設, 流通とシステム, 94, 8-14.
- 桜井明久・高橋伸夫・手塚 章・村山祐司・菊地俊夫・松村公明 (1998) : パリ市におけるカルチェの近年の変化. 高橋伸夫・手塚 章・J.-R.ピット編『パリ大都市圏: その構造変容』東洋書林, 332p.
- 平 篤志 (1999) : フランス・ノール・パドカレ地域における外国系企業の立地展開. 香川大学教育学部研究報告 (第1部), 107, 87-100.
- 平 篤志 (2001) : フランス・ローヌ・アルプ地域における外国系企業の立地と地域開発. 香川大学教育学部研究報告 (第1部), 112, 131-146.
- 高橋伸夫 (1975) : グルノーブル大都市圏における都市化. 東京教育大学地理学研究報告, 19, 31-43.
- 高橋伸夫・手塚 章 (2000) : EU統合下におけるリール大都市圏の構造変容. 人文地理学研究, 24, 131-168.
- 高橋伸夫・手塚 章・村山祐司・平 篤志・小田宏信・松村公明 (2001) : EU統合下におけるリヨン大都市圏の変容. 人文地理学研究, 25, 201-248.
- 寺坂昭信 (2000) : フランス大都市のショッピングセンター. 日本地理学会発表予稿集, 57, 310-311.
- 二神康郎 (2000) : 『欧州小売業の世界戦略』商業界, 332p.
- 渡辺達朗 (1997) : フランスにおける小売構造の上位集中化と小売組織の行動. 流通経済大学論集, 31(3), 48-68.
- AUAT-INSEE (1993): *Métropole toulousaine: Diversité sociale urbaine*. AUAT-INSEE Midi-Pyrénées, Toulouse, 103 p.
- AUAT-INSEE (1995): *Métropole toulousaine: Profils des nouveaux habitants et territoires d'accueil*. AUAT-INSEE Midi-Pyrénées, Toulouse, 65 p.
- Coppolani, J. (1971): Une politique d'isolement communal: Toulouse. *Revue Géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest*, 42, 391-409.
- Coppolani, J., Jalabert, G. et Lévy, J.-P. (1984): *Toulouse et son agglomération*. La Documentation Française, Paris, 138 p.
- Faucher, D. (1959): Reflexions sur le destin de Toulouse. *Revue Géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest*, 30, 101-115.
- Fauré, M. (1999): Les portes de ville à Toulouse: terminologie ancienne, réalité actuelle. *Sud-Ouest Européen*, 4, 49-60.
- Grossetti, M. (1995): *Science, industrie et territoire*. Presses Universitaires du Mirail, Toulouse, 309 p.
- Jalabert, G. (1995): *Toulouse, métropole incomplète*. Anthropos, Paris, 202 p.
- Lamaze, F.P.de (1996): *Midi-Pyrénées, de l'isolement à l'ouverture: Cinquante ans de cheminement 1946-1996*. INSEE Midi-Pyrénées, Toulouse, 131 p.
- Laumière, F. (1993): Processus d'internationalisation des villes: des indicateurs aux acteurs (le cas de Toulouse). *Villes et Territoires*, 5, 81-101.
- Marconis, R. (1999): Le métro et la réorganisation des transports collectifs dans l'agglomération de Toulouse. *Sud-Ouest Européen*, 4, 15-26.
- SESSI (1999): *L'industrie dans les régions, édition 1999/2000*. SESSI, Paris.
- SMEAT-AUAT (1998): *Le Schéma Directeur de l'agglomération toulousaine*. AUAT, Toulouse, 257 + XXXIII p.
- Solignac-Luans, F. (1995): *L'évolution de la centralité et l'émergence de polarisation nouvelles dans les espaces urbains: le cas de l'agglomération toulousaine*. Thèse de Doctrat, Université de Toulouse-Le Mirail, 382 p.
- Tomas, F. (1997): Produire da la ville en périphérie urbaine: le cas du SICOVAL dans l'agglomération de Toulouse. *Revue de Géographie de Lyon*, 72, 143-151.
- UTM-INSEE (1995): *Représentation de Midi-Pyrénées: Atlas régional*. Privat, Toulouse.
- Weissberg, D. et Deffaux, V. (1999): Commerce dans la ville: le cas de l'agglomération toulousaine. *Sud-Ouest Européen*, 4, 37-48.

## Geographical Transformation of the Toulouse Metropolitan Area under the EU Integration

Nobuo TAKAHASHI, Akira TEZUKA, Yuji MURAYAMA,  
Atsushi TAIRA, Komei MATSUMURA, Keisuke MATSUI and Hironobu ODA

In more than 50 years since the end of the Second World War, Toulouse has been undergoing an immense structural transformation. The present study examined this transformation from three aspects: population, industry, and commerce. The major findings from this examination were as follows:

In all three aspects, the Toulouse Metropolitan Area has been undergoing significant changes in its urban structure since 1960. As an urban island in a vast rural sea, Toulouse has boasted an expansive sphere of influence since the days of the Roman Empire. From its overwhelming dominance at regional level, Toulouse has also been noted as a kind of regional version as Paris. Because it covers an expansive administrative district, it appears that in all aspects of population, industry, culture, education, etc., an overconcentration of functions is occurring in the city center and the functional completeness within the city limits is becoming even more entrenched.

Since 1960, the trend has been a transformation of such traditional urban structure. The commuter flow structure that had been in place in the city before that time is now becoming widely dispersed into surrounding communes. To respond to the suburbanization of residential areas, large shopping centers were built in rapid succession in neighboring communes and started to attract customers from a wide hinterland. The same type of phenomenon was also seen in the distribution of factories and educational and research institutes. As a result, the distribution of employment, which had been concentrated in the city center, has become multi-polar, and employment cores are gradually growing in surrounding communes. In contrast, robust urban redevelopment projects are now being undertaken to turn the ruins of large facilities that were expelled from the city center into new facilities that are worthy of a city of one million.

**Key words:** Toulouse metropolitan area, EU integration, urban planning, urban system.





写真1 トゥールーズ市街地

ガロンヌ川が北西へと屈曲する地点，その右岸側が，トゥールーズ都心部である．都心部の中央部に，市庁舎とそれに隣接するカピトル広場が見える．同心円状の道路網形態は，トゥールーズが，かつて囲郭都市であったことをうかがわせる．

(フランス国土地理院撮影)



写真2 国鉄トゥールーズ・マタビオ駅

トゥールーズ市街地を取り巻く外周道路に面し、市街地の末端に位置する。マルセイユとボルドーを結ぶ幹線にあり、リモージュを経てパリへ向かう在来線列車もここから出発する。

(2000年 松村撮影)



写真3 トゥールーズ・マタビオ駅に進入するTGV

パリからのTGV列車は、ボルドー経由でトゥールーズに到着する。トゥールーズは、パリを中心とするTGV網の末端なのである。所要時間は5時間を超えるため、パリ〜トゥールーズ間の旅客は航空機利用が一般的である。

(2000年 松村撮影)



写真4 市庁舎とカピトル広場

カピトル広場は、トゥールーズ市街地の核心である。カピトル広場を中心として、繁華な商店街が四方に張り巡らされている。広場ではちょうど定期市が立っていた。

(2000年 松村撮影)



写真5 バラ色の街

都心部を埋め尽くす赤レンガの建物群は、このトゥールーズの枕詞を生み出した。写真はカピトル広場付近。マクドナルドもすっかりバラ色の街に溶け込んでしまった。

(2000年 松村撮影)



写真6 アルザス・ロレーヌ通り

都心部を南北に貫く主軸、アルザス・ロレーヌ通りには、デパートや銀行が軒を連ねる。

(2000年 松村撮影)

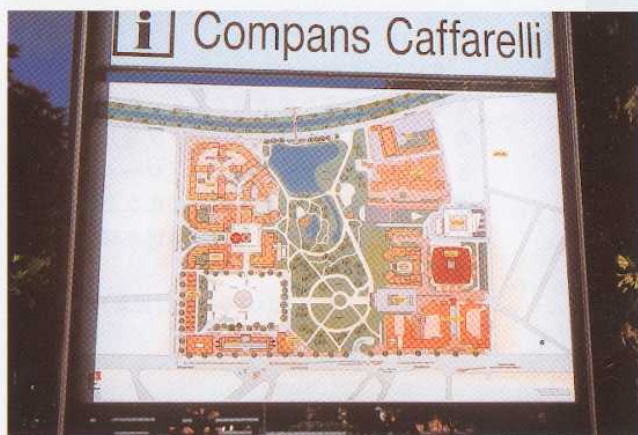


写真7 コンパン・カッファレリりの再開発事業地区

都心部周辺では、分散的ではあるが面的な再開発事業が進行している。同地区には、商業センターをはじめとして、スポーツセンター、公園、学校などが複合的に配置されている。

(2000年 松村撮影)



写真8 トール通りの景観

カピトル広場を起点とする商店街の1つ。写真奥に見えるのはサン・セルナン聖堂である。11～12世紀に渡って建設され、高さは67mに及ぶ。トゥールーズ市街地を象徴するランドマークである。

(2000年 松村撮影)



写真9 サン・ローム通りの賑わい

カピトル広場に発して、商工会議所方面へ至る繁華な商店街である。交通の主軸であるアルザス・ロレーヌ通りとメッツ通りに囲まれたサン・ローム通り界限には、宝石店、婦人服店などが立ち並び、高級買回品商業地区が形成されている。

(2000年 松村撮影)