

第二帝政期のパリ市改造事業——オースマンの栄光と孤独

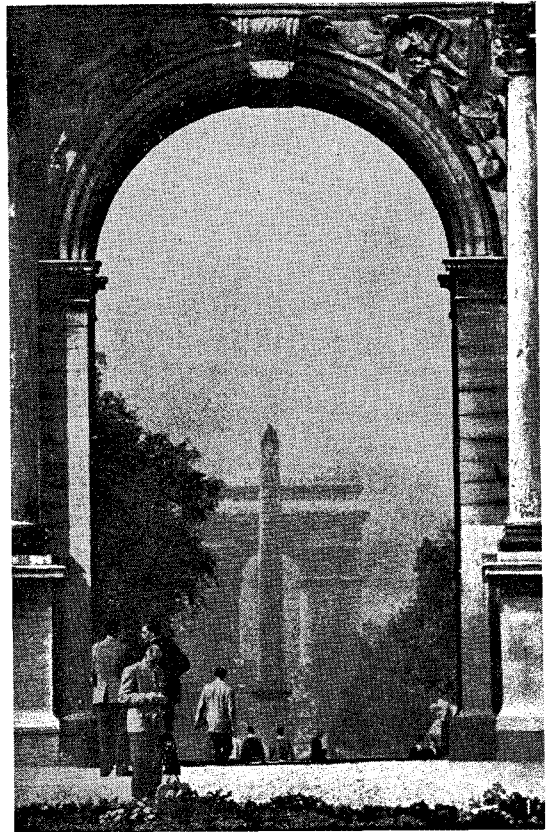
土木技術者の海外案内 / その3

中村良夫 (正会員 東京大学講師 工学部土木工学科)

今日パリを訪れる土木技術者にとっての興味の中心は西暦 2000 年を目前にして行なわれている数々の都市計画事業であろう。デファンスの副都心再開発、ランジスの新流通センター、新地下鉄網、ロアシー・アン・フランスの新空港、外周高速道路など、いずれもオースマン (Baron Georges Eugène Haussman, 1809-1891 年) 以来のパリ大改造であるといわれている。これらの大土木事業は増大する交通需要や業務中心施設の不足という世界中の大都市が例外なく直面している大問題への挑戦であるがゆえに、われわれの興味をひくのである。しかし異国から訪ねるわれわれの心を奪うのは、むしろオースマンによる旧市街地の華麗なブルーバールやアヴェニューであり、その間に点々と散らばる珠玉のような歴史的モニュメントと緑豊かな公園の数々である。しかも、一歩裏街へ足を踏み入れると今度はいつのまにか中世紀的な幻想の中にひきずり込まれてしまう。パリを訪れる土木技術者は、おそらくオースマン以前のパリを彼がどのようにして改造していったかその跡を一度はたずねてみたいという気持ちかられるであろう。実は、オースマンの時代も高度経済成長による都市人口の急増に悩み、交通施設、流通施設近代化の要求が急となり、レジャー問題や住宅問題、大都市の環境悪化など、今日のわれわれの直面している状況と驚くほどよく似た時代であった。現代のフランス人が都市計画において意図しているものを知るには、オースマンの足跡をたどってみた方が案外早いかも知れないのである。オースマン自身がそうであったように、現代のパリ改造もまた明らかに伝統を受けついでいる面があるように思えるからである。新しい都市施設の見学が終った後で、ゆっくりと第二帝政期の市街地改造の成果を巡ってみるのも一興ではなかろうか？

オースマン以前のパリ

パリの歴史はガロ・ロマンの時代 (ローマ時代) にまでさかのぼることができる。3 世紀には現在ノートルダム寺院のあるシテ島を中心に 6000 人程度の人口をかかえる集落に発達していた (当時の地図をみると、すでに現在のサン・ジャック通り (Rue Saint Jacques) を認めることができる)。中世紀に至りフィリップ・オーギュスト



により左右両岸に発達していたパリに初めて本格的な城壁が建設され、のちにルーヴル宮の中核となる部分が城壁のすぐ外側に建設された。この当時のルーヴルは軍事的な要砦としてつくられたので、歴代のフランス王がここに住まうようになったのはアンリ四世以降 (17 世紀初頭) である。しかし、このルーヴルはこの後だけに西へ向って増改築され、さらにチュイルリー庭園、コンコルド広場を経てシャンゼリゼ通りへと発展し、凱旋門へと至る“勝利の通り”の原点になったのである (写真-1)。この間、城壁は市街地の拡大とともに数次にわたって改築・拡大され、19 世紀中葉オースマンが登場したときには、7 月王政時代に (1840 年) チェール (Thiers) によって建設された最後の城壁がパリをとりまいていた

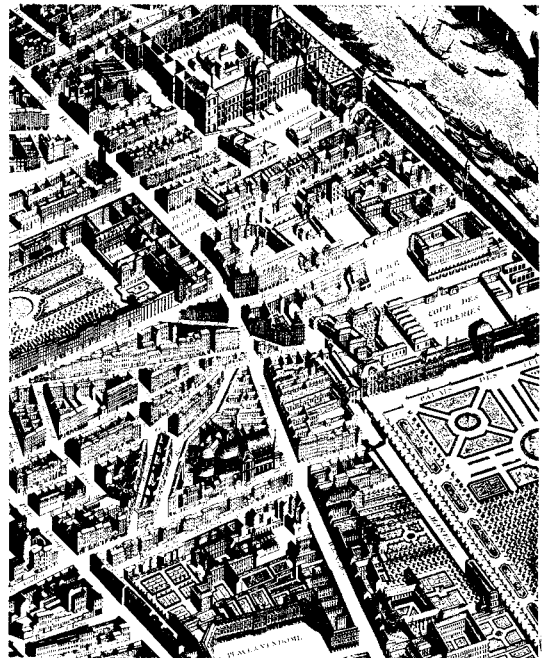


写真-1 (73 ページ)・ルーヴル宮中庭のカルーセル凱旋門を通してコンコルド広場のオペリスクとドゴール広場(旧エトワール)の凱旋門を望む。Le livre de Paris, による。

写真-2 (左上)・1900 年当時の東駅。Paris Projet, による。

(この城壁は 1919 年に取り壊され、その跡が現在みられる旧市街地の外周部を一周するブルーパールになった)。この当時フランスはイギリスに半世紀遅れて産業革命期にあり、フランス社会と経済は大変化をとげつつあった。その結果、18 世紀末の大革命で人口が 10 万人ほど減少したものの、1801 年から 1848 年(王政復古の終了時)までに人口は 50 万から 100 万を超えてほぼ倍となり、市の機能はほとんどまひ状態に陥っていた。この間、1814~1830 年のブルボン王朝復活期には、都市改造らしきものはほとんど行なわれなかった。7 月王政(1830~1848 年)時代には、ルイ・フィリップの治下で知事をつとめたランビュトー (Rambuteau) が、シャルル五世および、ルイ十三世の城壁跡の一部に(ルイ十四世治下に取り払われていた)、ブルーパール・サンドニ (Boulevard St. Denis) とブルーパール・デ・ボンヌ・ヌーヴェル (Boulevard des Bonnes Nouvelles) を舗装し街路樹を植えた。これはのちにオスマンによって完成されたグラン・ブルーパール (Les grands boulevard) の前身を成すことになった。しかし、これは当時のパリの外周部道路であり、市の中心部ではわずかに今日のランビュトー通り (Rue de Rambuteau) を開設して中央市場 (Les Halles) と市東部を結びつけたにすぎず、歴史的な建造物の数々も錯綜した中世さながらの町中に孤立した状態にあった。しかし、この間に新しい時代の到来の予告をする重要な出来事が、いくつか起っていた。先に述べた 2 つのブルーパール上に初めてガス灯がとまり (1826 年)、マドレーヌからバスチーユに至る最初のバス(馬車)サービスが開始されたのである。しかし最も重要なのは鉄道の開通である。7 月王政末期には四方へ

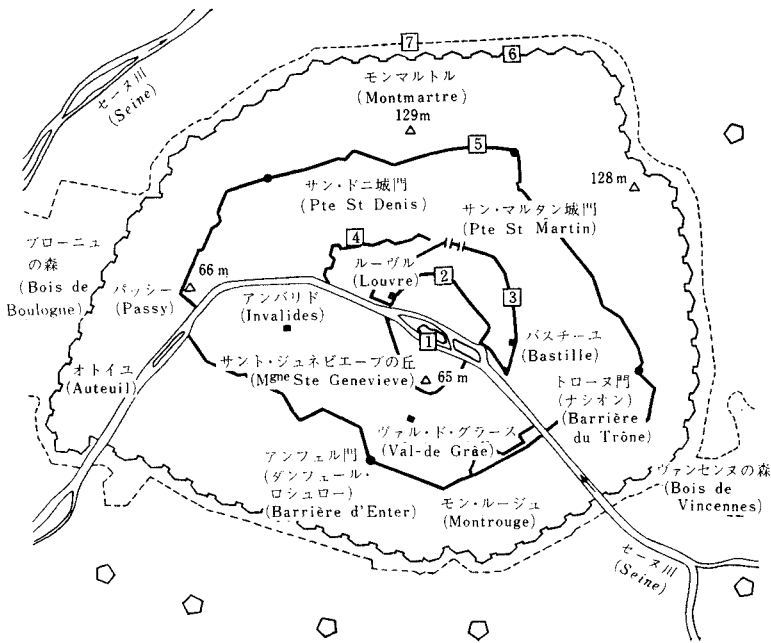
延びる都市間鉄道の終着駅(サン・ラザール駅、北駅、東駅、モンパルナス駅)が建設されはじめた。しかし、これらの鉄道は、いずれも市の外周部をターミナルとしていた。家屋の密集する市の中心部への乗入れは当時としては、とうてい考えられないことであったのである。このような都市機能のまひは、産業革命の進行とともに力を増してきたブルジョワ上層部の経済的要求や生活上の要求を満足させるにはほど遠く、王政への不満はやがて 7 月王政の崩壊とナポレオン三世の第二帝政を出現させることになる。



オースマンの幹線街路計画

ブルジョワ上層部の支持で成立していたナポレオン三世の政権は、彼らの要求に答えるための都市計画としてまず市の外周部に位置していた鉄道駅から中心部の中枢的施設（市庁舎、中央市場、病院、業務およびアミューズメントセンター）への高速アクセス街路を建設し、さらにそれらの施設間を結ぶ街路の必要性を感じていた。これらの都市改造を行なうために、当時ボルドーの県知事をつとめていたオースマンがセーヌ県の知事としてパリへ迎えられたのであった（1853年）。このとき、すでにナポレオン三世により幹線街路網の構想はできていたといわれている。オースマンはまずナポレオン一世によって手をつけられていたリヴォリ通り（Rue de Rivoli）を改修することから手をつけ、ルーヴルから市庁舎の前をとおってサン・アントワース通り（Rue St. Antoine）へこれを延長することによって、コンコルドからバスチーユへ至る東西方向の幹線街路とした。また、彼の就任当時すでに建設がはじまっていたガール・ド・レスト（東駅）からまっすぐに南下するブルバール・ストラスブール（Boulevard Strasbourg）とブルバール・セバストポル（Boulevard Sébastopol）を開通させて東および北駅と中心部を結び、さらにこれをセーヌ左岸へブル

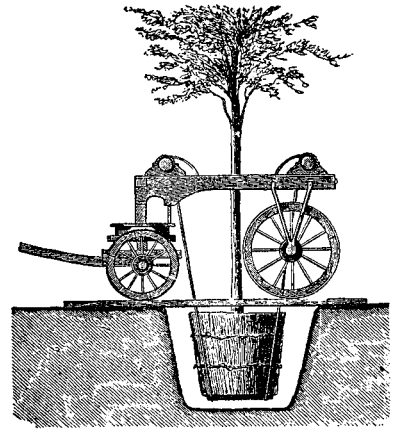
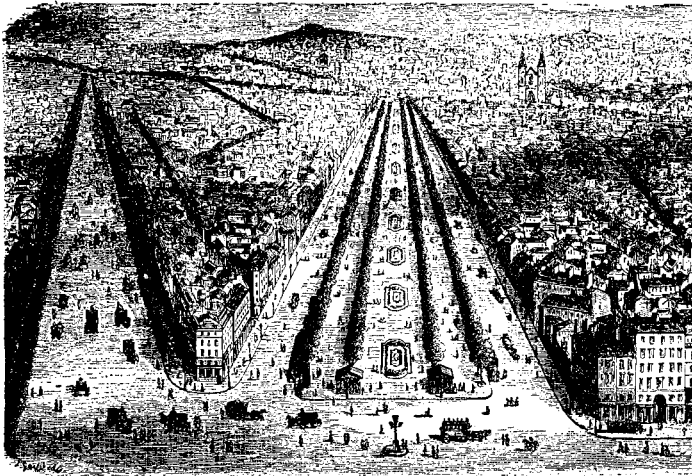
バール・サンミシェル（Boulevard St. Michel）として延伸させた。リヴォリ通りとセバストポル通りの2本の直交する街路が、市の中心部を通過する大幹線街路を形成することになったのである。さらに、モンパルナス駅から中心部へはレンヌ通り（Rue de Rennes）を建設した。また、右岸の市外周部ではコンコルドからバスチーユまで、先に述べたようにルイ十四世によって廃止された城壁跡があり、オースマン以前から遊歩道として利用されていたが、オースマンがオペラ広場（Place de l'opéra）と、レピュブリック広場を整備し、遊歩道の改築をして今日みられるような姿にした。この環状道路は、マドレーヌ寺院から東へブルバール・キャプシーヌ（Boulevard Capucines）、ブルバール・デ・イタリアン（Boulevard des Italiens）、ブルバール・ポアソニエール（Boulevard Poissonnière）などと続いて8つのブルバールで形成されているので、一括してグラン・ブルバール（Les grands boulevards）と呼ばれている。このうち、バスチーユからサン・ドニ（Porte St. Denis）まではシャルル五世の城壁跡、サン・ドニからマドレーヌまではルイ十三世時代の城壁跡を利用しており、現在でもサン・ドニの城門とサン・マルタンの城門（Porte St. Martin）は残っている。一方、左岸では、これに対応してコンコルドからバスチーユまでブルバ



74 ページ下図・18世紀中葉のルーヴル付近。Haussmann: Paris Transformed, による。

◀パリの城壁の変遷。Paris et sa banlieue (Michelin), による。

- ① 3世紀, ガロ・ロマン時代, 人口約6000人, ② 12世紀末, フィリップ・オーギュストの城壁, ③ 14世紀末, シャルル五世の城壁, 人口約15万人, ④ 16世紀, ルイ十三世の城壁, ⑤ 18世紀末, 大革命当時の城壁, 人口約50万人, ⑥ 1840年, テエールの城壁, 人口約105万人, ⑦ パリ行政区画。



ール・サンジェルマン (Boulevard St. Germain) が建設された。この2つの街路によって、市中心部の環状道路が完成されたのである。また、斜め方向の幹線連絡路としてチュルビゴ (Rue de Turbigo) やオペラ通り (Avenue de l'opéra) が開通し、前者は中央市場へのアクセスを容易にし、後者はコメディ・フランセーズ (Comédie Française) とオペラ劇場を結びつけることを意図したいわば上流階級のアミューズメントセンターへのサービス道路であったが、オスマンの在任中には完成しなかった。



市の外周付近ではナシオン広場やエトワール広場 (現在のジェネラル・ド・ゴール広場) を中心とする放射道路が通じ、バスチユ広場から王政復古当時建設されたサン・マルタン運河の上をおってリシャル・ルノワール通り (Boulevard Richard Renoir) が開設された。外周部における斜め方向の幹線街路としては、東および北駅からオペラ劇場へまっしぐらにラ・ファイエット通り (Rue Lafayette) が、また、マドレーヌから北西の郊外へ向けて、ブルバール・マルゼルヴ (Malsherbes) が開通していった。

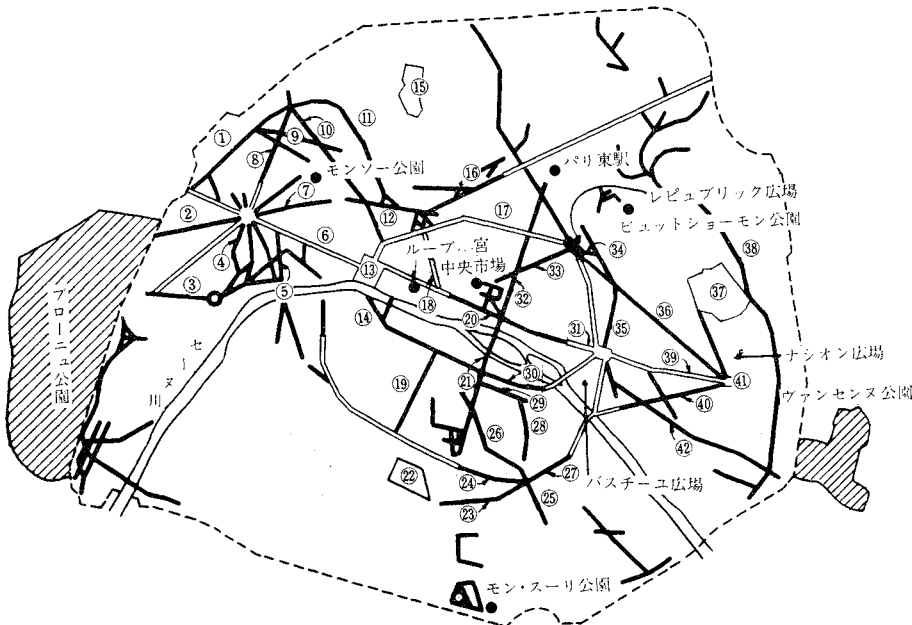
左上・1861～1863年当時のリシャル・ルノワール通り。
Haussmann: Paris Transformed, による。
左中・開通当時のグラン・ブルバール。同上, による。
左下 (写真-3)・現在のグラン・ブルバール。le livre de Paris, による。
右上・成育した樹木を移植するために用いられた樹木持上機。ギーディオ
ン: 空間・時間・建築, による。

オースマンと緑地計画

ナポレオン三世がオースマンに命じて膨大な街路計画を実施させたのは、初めに述べたように、彼の政権を支えていたブルジョワ階級の経済的要求を満たすような交通網を提供し、同時に治安維持の目的をも兼ねていたわけである。しかし、その解決方法として、ときに4kmもの長さの広幅員街路を縦横にはりめぐらすというような考えは、フランスの都市の伝統の中にはなかったものである。歴史家の教えるところによれば、ナポレオン三世がこのような構想をもつに至ったのは、17世紀中葉ロンドンの大火災のあとに提案されたクリストファー・レンの復興計画に影響されているという。レンの計画はのちにリジント・ストリートにおいて一部その考えが実現されたにすぎなかったが、都市計画に熱心なナポレオン三世がパリにおいてその構想を実現した。乱雑で非衛生的な中世的都市の真只中をまっしぐらにきりさいていくブールバールは、現代の人々が都市内高速道路をみるのと同じような気持を当時の人々に与えたであろう。このようにして、イギリスの都市計画史の中にその発想を求めた街路網の実現が、今度はイギリスの都市計画家

をして驚嘆せしめることとなった。その理由は、街路そのものだけでなく、そこに植えられた並木のすばらしさとたくみに配置された緑地にあった。ここには、フランスが17世紀以来発展させてきたバロック時代のアヴェニュー（Avenue、並木を配した遊歩道）の伝統がみごとに生かされていたのである。

アヴェニューの初期のものは、グラン・ブールバールである。これは、先にも述べたように、ルイ十四世時代のフランスの軍事的勝利とともに不用になり、荒れていた城壁を1660年に取り払い、跡地を遊歩道として整備したものである。中央に馬車4台が並んで走れる車道があり、2列に植樹した歩道がその両側に配置されていた。以後、パリジャンの散歩道として愛用されたようになったが、当時は全く郊外に位置した田園地帯の遊歩道であり、歩道部分が舗装されたのはようやく1828年になってからであった。並木を配した遊歩道のもう一つの重要な進歩は、ルーブルからシャンゼリゼーを経てエトワールに至る“勝利の道”（Voie Triomphale）に沿って展開された。1563年にカトリヌ・ドゥ・メディチがルーブルの隣りにチュイルリー宮殿を造営し、その前面にイタリー式のチュイルリー庭園を整備した。この庭園



▲1850年から1870年にかけて建設された主要道路（黒線の部分）。Haussmann: Paris Transformed, による。

① Blvd. Preire, ② Ave. de L'Impératrice, ③ Ave. de L'Empereur, ④ Ave. Kléber, ⑤ Ave. de L'Alma, ⑥ Ave. des

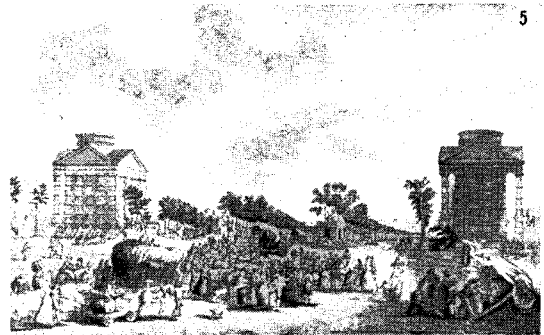
- Champs élysées,
 ⑦ Blvd. Beaujon,
 ⑧ Ave. de Wagram,
 ⑨ Ave. de Villiers,
 ⑩ Blvd. Malsherbes,
 ⑪ Rue de Rome,
 ⑫ Blvd. Haussmann,
 ⑬ Pl. de la Concorde,
 ⑭ Blvd. st. Germain,
 ⑮ Montmartre
 Cimetière,
 ⑯ Rue Lafayette,
 ⑰ Grands Blvd,
 ⑱ Ave. Napoléon,
 ⑲ Rue de Rennes,
 ⑳ Rue de Rivoli,
 ㉑ Blvd. st. Michel,
 ㉒ Montparnasse
 Cimetière,
 ㉓ Blvd. Arago,
 ㉔ Blvd. de Port Royal,
 ㉕ Ave. des Gobelins,
 ㉖ Rue Gay Lussac
 Rue Claude
 Bernard
 ㉗ Blvd. st. Marcel,
 ㉘ Rue Monge,
 ㉙ Rue des écoles, ㉚ Blvd. st. Germain, ㉛ Rue st. Antoine, ㉜ Blvd. de Sébastopol, ㉝ Rue de Turbigo, ㉞ Pl. du Chateau D'eau.
 ㉟ Blvd. Richard Lenoir, ㊱ Blvd. du Prince Eugène, ㊲ Père Lachaise cemetery, ㊳ Rue des Pyrenées, ㊴ Rue du Fbs. st.-Antoine,
 ㊵ Blvd. Mazas, ㊶ Pl. du Trône, ㊷ Ave. Daumesnil.



写真-4 (左)・現在のアベニュー・フォッシュ。André Maurois : Paris, による。

写真-5 (下)・18 世紀末のエトワール付近とシャンゼリゼー通り。当時ここに入市税関がおかれていた。同上書, による。

▶ (79 ページ上)・1860 年代のブルバール・サン・ミシュル。ギーディオン : 空間・時間・建築 2, による。

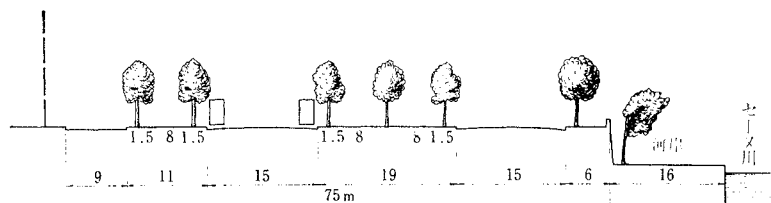


は、それまで家の中にとじこもりがちであった貴族たちのモダンな社交の場となり、田園好みのバロック趣味の先触れとなったのである。当時は、チュイルリ庭園の後方（現在のシャンゼリゼー付近）はセヌス川の後背湿地が広がっているにすぎなかったが、1616 年になると庭園の末端から現在のプラス・ド・アルマ (Place de l'Alma) までセヌス河畔の遊歩通りクール・ラ・レーヌ (Cours la Reine) がつくられ、貴族たちの社交場はさらに都市から田園地帯へと進むことになった。ルイ十四世の時代には、チュイルリー庭園がときの宰相コルベールの命を受けた巨匠ル・ノートル (Le Nôtre) の手で現在みるようなフランス式の庭園に変ったが、ノートルはさらに現在のコンコルド広場からシャンゼリゼー・ロン・ポアン (Champs Elysées Rond point) にかけて並木道を整備した (ルイ十四世は、このようなチュイルリー庭園の整備とコルベールの必死の説得にもかかわらず、

ついにごみごみしたパリからヴェルサイユに逃げ出し、そこで再びノートルに庭園を設けさせた)。18 世紀初頭には、この遊歩道は現在のエトワール付近にまで延伸された。当時のシャンゼリゼー地区はわずか 2 軒しか家があったそうであるから、この有名な 2 つの遊歩道は、いずれも田園地帯の遊び場であった。

オスマンは、このようなバロック時代の緑豊かな遊歩道の伝統を市街地の幹線街路に生かすべく両側の歩道上に植樹をさせた。並木に対する執念は相当なものであったらしく、30 年も経たぬ木を運搬する道具を考案させ、一夜にして立派な並木を出現させたといわれる。オスマン以前の古い街路の絵をみると、市街地ではほとんど樹木らしいものは見あたらないので、大規模な幹線街路とともに、この並木は当時としては革命的なものであったろう。彼の行なったもう一つのグリーンプランの代表的なものは、郊外地の緑地整備である。それは“勝

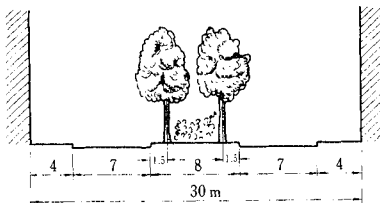
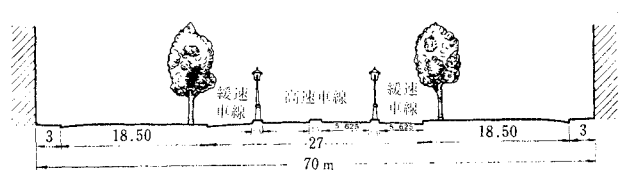
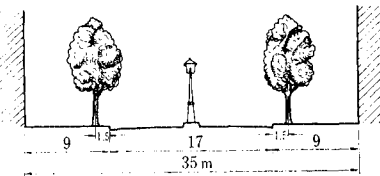
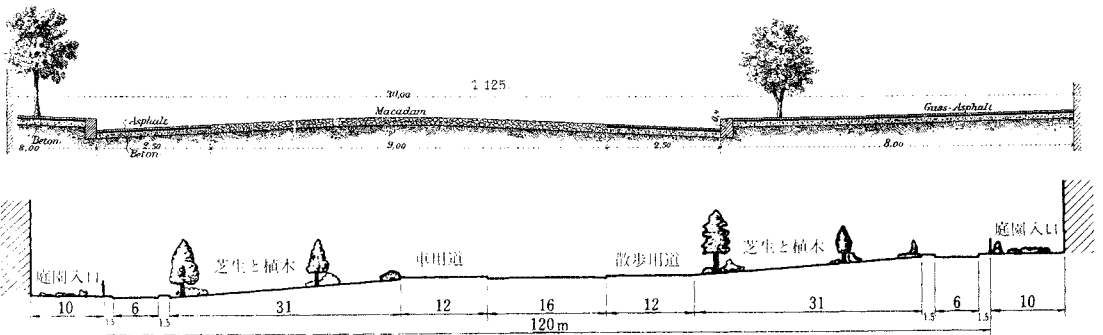
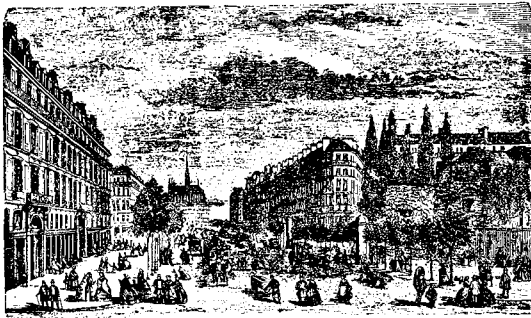
オスマンによって建設されていた道路の標準断面図の例。1920 年代の図面、による。▶



利の道”の延伸と、ブローニュの森の公園化によって達成された。ブローニュは古くから王室の狩場であったが1814年の外国軍隊の侵入と野営によってすっかり荒れはてていた。彼は、ここを造園担当の部下アルファンに命じて新たに植樹しなおし上流階級の公園として整備させるとともに、エトワール広場からブローニュに至る幅員120mの壮大な田園並木道、アベニュー・ド・ランペラトリス (Avenue de l'Impératrice, 現在のアベニ

ー・フォッシュ Avenue Foch) を建設した。いまようにいえば、レジャー専用高速道路であろう。さらに、シャンゼリゼー地区が手直しされ、すでに完成していた凱旋門からコンコルドを経てルーヴルに至る華麗な“勝利の道”が完成したのである。シャンゼリゼー通りはその縦断面をみてもわかるように、わずかにコンケーヴしており、そのため一層劇的な効果が生まれている。オースマンはまた市の東部外郭に下層階級のためのヴァンセンヌ公園を建設し、市街地にはビュット・ショーモン公園 (Butte Chaumont), モン・スーリ公園 (Mont Souris) およびモンソー公園 (Monceau) を建設、さらにスクエアール (Square) と呼ばれる小規模な緑地を幹線街路の要所要所に配した。リヴォリ街とセバストポール通りの建設の際、その交差点部に設けられたスクエアール・サン・ジャック (Square St. Jacques) はその一例である。この小緑地は、ロンドンのスクウェアーにその源を発している。

オースマンは、新しい技術にきわめて積極的であり



【78 ページ】	【79 ページ】
	ブルバール・セバストポル
	アベニュー・フォッシュ
	グラン・ブルバール
	シャンゼリゼー通り
クール・ラ・レーヌ	ブルバール・ラスバ イユ

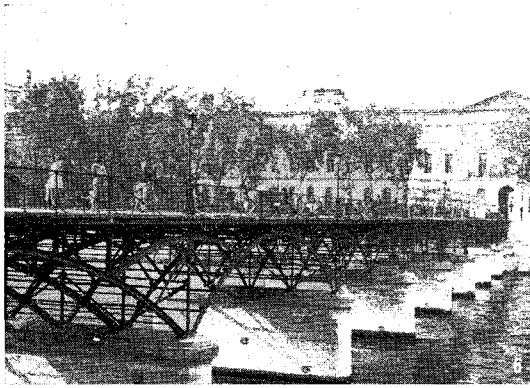


写真-6 (左上)・パリで最初に建設された鉄橋ポン・デ・ザール。今日みても美しい詩情をかもしだしている。

写真-7 (右上)・ナポレオン三世(左)とオースマン(右)。Haussman: Paris Transformed, による。

▼(下)・ジャンゼリゼーの縦断面図。Traité D'Urbanisme, による。

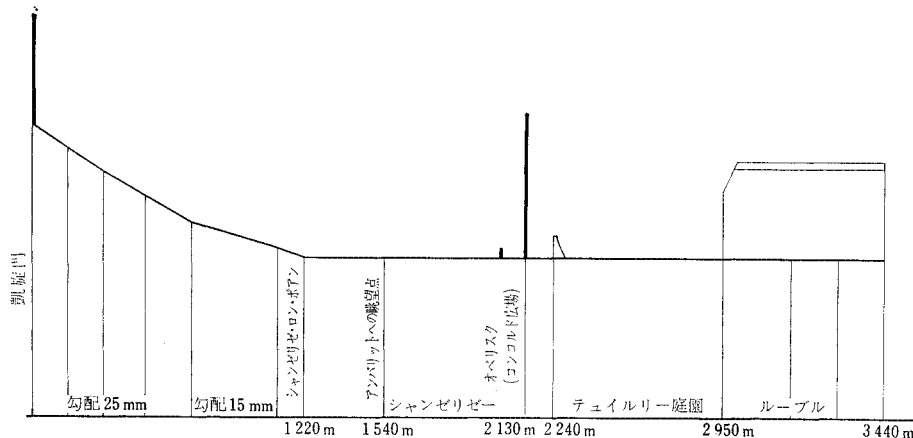
中央市場の新築に際しても、彼の就任以前に提案されていた石造案を退け、東駅で成功を収めつつあった鑄鉄のプランにつくりかえたのである(ちなみに、フランスにおいては鑄鉄の利用はイギリスより若干遅れ、1800年に建造されたセヌ川にかかる橋ポン・デ・ザール(Ponts des Arts)が最初であった。やがて、この流れは1855年にパリ万博の機械館、アンリ・ラブルーストの国立図書館を経て、1889年のエッフェル塔に結実する)。また人家の密集した地帯での街路計画や上下水道の計画、そして、導水を必要とした公園(オースマンの公園はイギリス風の landscape garden であったので、導水がどうしても必要であった)の計画には、いずれも高度な測量が必要であった。オースマンの就任前にすでにナポレオン三世の命によって工事ははじめられていたブローニュ公園では測量に失敗し、池に水が到達しなかったといわれている。

オースマンは行政家であり技術者ではなかったため、計画の実行には有能な参謀格の技術者が必要であった。そのため、上下水道関係はベルグラン(Belgrand)、造園関係はアルファン(Alphand)、測量はデシャン(Descharp)らの18世紀末に開校されたエコール・ポリテクニクの養成した技術者を登用していた。彼らのうち

の一人、デシャンはとくに全体の実施計画をつくりあげたといわれている。

いわばオースマンのパリ改造計画においては建築家に代ってテクノクラートが初めて主導的な役割りを果たしたわけであり、その意味でも、画期的なできごとであったといえる。

そして、彼自身は財政面で卓越した手腕をみせ、現在のいわゆる“投資効果”という概念に近い考えをもって議会を説得していった。しかし、やがて強引なやり方に反対の声が強まり、ナポレオン三世自身の立場が危うくなると、計画なかばにして解任されてしまうことになるのである(1870年)。彼の業績に対して、史家の与える評価は必ずしも良い面ばかりではない。住宅計画がほとんど等閑視され、ブルジョワ階級の利害に呼応した反動的な政権下の計画であったことなどが、そのおもな理由である。しかし、一方、彼のパリ近代化計画が実行されなかったならば、おそらくフランスはヨーロッパの中心としての地位を保つことはむづかしかったのではあるまいか。彼のおかれていた時代の要請と、その解決方法を現在のわれわれのおかれていた立場と対比して考えると興味深いものがある。



【追記】

紙面の制約もあり、文中の固有名詞と地図上の対応が不徹底であったと思う。

パリに関しては、ミシュラン社の有名なガイドブック“Paris et sa banlieue”(英語版もある)などを参照されたい。

●次回は、ナイジェリアを載載いたします。