

パリ鉄道網計画思想に関する歴史的考察*

A historical study on planning ideas of Paris railway network*

北河 大次郎**

By Daijiro KITAGAWA**

1. はじめに

1837年の Paris-Saint-Lazare / Le Pecq 間鉄道開通以来、パリを中心に複数の民鉄路線が建設されるが、国内鉄道網経営が6大私鉄会社によって掌握される19世紀中頃には、パリ近郊鉄道網はその内の5会社が受けもつこととなる。そして各会社が建設したパリターミナル駅はすべて1860年までのパリ市境周辺に配置される。

当初から、それらの駅を一つにまとめるという意見がないわけでもなかった。例えば、当時の国内鉄道網に大きく関与していた銀行資本家Rothschild の重要幹部Pereire は、1836年、経営組織上の理由からターミナル駅の統一を提案している。しかし、この種の案は終に実現しない。唯一、Paris-Orléans 社が、ターミナル駅（それぞれ Denfert Rochereau、Austerlitz 駅）から、現R.E.R./C線のOrsay駅までと、現R.E.R./B線のLuxembourg駅までの間に、市内地下鉄道を延ばしたのみである。

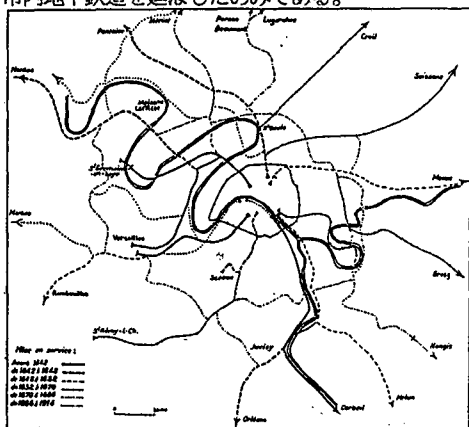


図1. 1914年以前のパリ郊外鉄道の発展

*キーワード： 鉄道計画、景観、都市計画、土木史

**正会員、Ecole nationale des Ponts et Chaussées博士課程 (Paris, France)

駅にとどまらず、鉄道は東京の都市計画・景観史の中心要素であった。だがパリでは、鉄道網の都市への直接的関わりが制限されているように見える。鉄道と都市の関係がここではどう捉えられていたのだろうか？本論文では、パリ近・現代都市計画思想の一考察として、都市構造・都市景観という2つの観点からパリ鉄道網形成史を分析する。

2. 鉄道による都市構造変容に関する基本的見解

(1) 路線計画をめぐる政策論争

ターミナル駅が5大会社によって分担運営されていることが、それらの駅を中心とする都市交通網建設を不可能にさせているわけではなかった。実質的に1830年後半から、公的には1842年にフランスは鉄道経営を公私混合体制(régime d'économie mixte)で行なうことを決めており、国内鉄道網は国の統制のもとに私企業が運営することになっていた。つまり、当時アメリカ、イギリスがとっていた自由経済経営体制でも、ベルギーにみられた官営体制でもなく、下部構造建設は国が、上部構造建設並びに経営は私企業が受け持つという分担体制ができあがっていたのである。そして第2帝政期、イギリスの自由経済の威力に魅せられつつも、国家事業としての公共事業に力を注いでいたナポレオン三世のとった道は、この混合体制における公と私の連帯の強化であり、その中で交通網の実質的統合が図られていたのである。このようにして、1851年から現パリ市境付近に建設され始める小環状鉄道 (Petite ceinture) の経営においては、政府の統制のもと前述5会社が1組合を形成していたのである。

都市内交通網整備を滞らせていたのは、国と市の確執であった。パリ市内鉄道を都市間交通網の一部

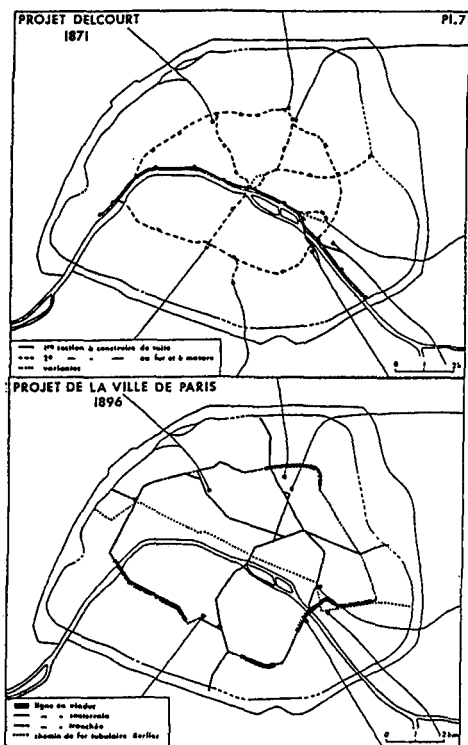


図2. パリ都市鉄道計画における1871年の政府案(上)と1896年のパリ市案(下)³⁾

として認識し、市内を縦横断する鉄道によるターミナル駅の接続を望んだフランス政府と、パリという町を単なる国内・郊外鉄道網の結節点に帰することに反対し、パリターミナル駅から独立した市内生活だけのための高密度な都市鉄道網を建設することを要望したパリ市の対立が存在したのである。1865年以来、法的に *intérêt général / intérêt local* という形で鉄道計画領域に関する概念が明確に二元化されていたこともこの対立を際立たせた。1880年前後に始まるこの政策論争は、最終的に1898年国会によって *intérêt local* の鉄道建設が妥結されることで終わる。妥結、すなわちパリ市は論争に勝利しつつも、この決定によって、当初の狭軌案から国内標準軌に変更することを要請されていたのである。しかし、象徴的にメトロ (*métropolitain* 鉄道の略称) と命名されるこの都市鉄道は、トンネル断面積縮小と右側通行の選択によって郊外鉄道の進入を妨げる。路線計画においては、メトロの終点を郊外鉄道と

接続させず、さらにターミナル駅への路線集中とターミナル駅間の直接連絡の回避を行なう。先述の小環状鉄道は、1900年前後その隆盛を極めていたが、このようにしてメトロ網から独立してしまうことで、メトロ網の急ピッチな建設・開業に対応して乗降客数を急減させていき、ついに1930年代には廃止され、現在P.C.線というバス路線としてその名をとどめるのみとなるのである。

このような流れを把握すると、R.E.R. (地域高速鉄道網) の1969年開通実現は、R.A.T.P. (パリ交通公団) とS.N.C.F. (フランス国鉄) の和解によってもたらされた、パリ近郊交通網の歴史的転回を意味していることがわかる。すなわち、A線から今建設中のE線、計画中のF線に至るまで、この都市貫通型郊外鉄道には、廃止路線活用によるパリの郊外化誘導、パリターミナル駅間接続の改善という歴史の後始末ともいえる役割が課されていたのだ。このようにして、メトロ、R.E.R.、都市間鉄道という3つの異なる空間機能的役割をもつ交通網は、自立性を保ちつつパリの既存都市構造に重層し、現在のパリ地域交通網に階層性をもたらしているのである。

(2) 駅周辺開発へのためらい

19世紀、どうしてターミナル駅周辺の都市開発が活発でなかったのかという疑問に対して、歴史家達はまだ明解な答えをだしていない。国内鉄道網がそうであったように鉄道整備の上部構造と経営だけを受け持ったパリの私鉄会社が、都市開発の為の直接的手段をもたなかったため、鉄道の都市構造へのインパクトは公的政策に依存し、その結果として駅周辺の都市構造の局部的変容が回避されたということがわかっているのみである。

だがそこで、公的計画の思想に関して幾つか仮定を想定することは可能である。まず、前述の政策論争の結果、市がターミナル駅を価値付けるような都市開発を嫌ったと考えることができる。Printemps Galerie Lafayette、といった百貨店は19世紀後半からSaint-Lazare駅周辺に建てられるが、パリ市は現在に至るまでそれらを融合する駅前開発を行っていない。第2に、当時の計画者が、駅建設計画を

都市の比較的広いスケールにおいて把握していたと仮定することも出来る。つまり、駅と都市の関係が交通網計画の空間スケールで捉えられていたという考えである。実際、オスマンの計画したバリ東駅に達する大通りは、線路とその軸を同じにしている。メトロ環状部は、当時すでにboulevardへと変えられていたかつての市境をなぞり、各駅は旧市門跡に配置される。後述のように駅が都市景観の一要素と認識されていたことを考慮すると、駅が交通網の一部分としてのみ捉えられていたと見做すのは誤りであるが、少なくとも駅が交通網の一点として都市に収まるよう意図されていたと考えるのは可能である。

現在我々は、バリ駅周辺開発史においても新たな時代を迎えている。La Defense、Les Hallesの開発を皮切りに、R. E. R. に関しては、Lyon駅周辺の業務地区開発と、E線 Saint-Lazare-Condorcet駅建設に並行する Passage du Havre の再開発、またメトロ新線 M. E. T. E. O. R. に関しては、Tolbiac 地域の駅建設が 130ha にわたる Z. A. C. と呼ばれる計画ゾーンの複合開発プログラムに従って、現在も進行中である。

3. 産業化時代の都市景観変容に関する文化的論争

イギリスが国内鉄道整備計画とそれに並行する技術革新にわいていた 19 世紀初頭、フランス土木技術者達は自国社会資本の技術的遅れを認識していた。そこで、独学で他国鉄道技術を学び国内でそれを実践する者もいたが、フランスは公的には他国への派遣団を組織することで技術移入を図る。イギリスを筆頭に、ベルギー、ドイツへの派遣団は 1830 年から 40 年の間に頻繁に行なわれた。

現在その報告書に目を通すと、他国技術への感嘆とともにフランス土木技術者達の他国社会基盤整備の質に対する批判的眼差しを見てとることが出来る。土木官僚 Malézieux は、イギリス式の商業を優先した駅の在り方に感嘆しつつも、駅の外部装飾の貧しさが記念建造物的効果をもたらしていない、と報告している。Chevalier が、経済的理由からイギリスの鉄道建設方式よりもアメリカ方式を提案する一方、Legoyt は、アメリカでは多くの鉄道橋が安価に木で作られていることに着目し、ここには崇高な鉄道景

観が存在しない、と批判する。当時、社会資本の経済性に強い関心を持っていた土木技術官僚達であったが、「我々はある物が安いと言うとき、それに幾ら要したかということで判断するのではなく、それが幾らに相当するかという観点で判断しなければならない。」という Le Havre のある土木技術者の意見が示すように、彼らの「経済性」という観念の中には美的尺度も含まれていたようである。

パリ・メトロ建設の際も派遣団は組織された。1876 年ロンドンを訪れた Deligny は、「鉄道全行程が地下に埋められるなどのもつてのほかだ。」と報告しつつ、「魅力的」都市鉄道を作るため Bastille 広場を中心に地下・高架を混合する計画を提案している。高架部を作って鉄道を呼吸させる、という一般に衛生派 (hygiéniste) と分類されるこれらの意見は、当時、ロンドンの地下鉄を知る技術官僚達によく支持された。彼らは、流動性、分離、静けさ等をキーワードに新しい都市秩序の在り方を模索してい

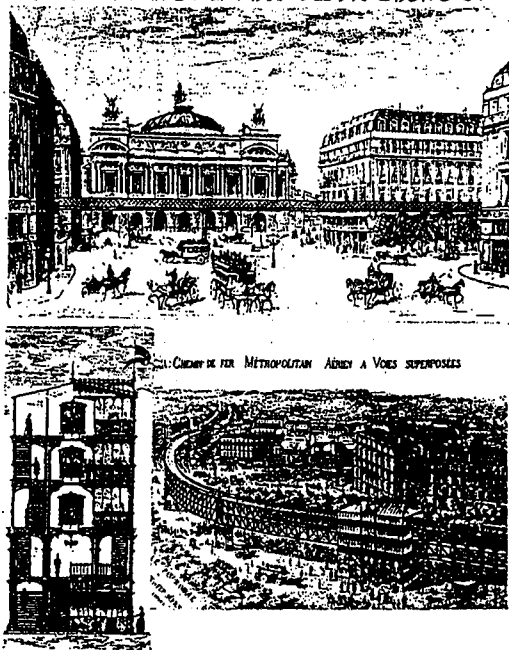


図3. J.Chretienのオペラ座広場前高架鉄道案(上)と Milinaire 兄弟の3段高架鉄道案(下)²⁾

たのである。しかし今度はそれに対し、高架鉄道はバリの伝統的景観を壊すという批判が出てくる。中

でも、ユーゴー等芸術家によって組織された「パリ記念建造物友の会」の活動は有名である。当時、多くの技術者達が他大都市に対する批判的眼差しを通して来るべきパリの姿をイメージしていた一方で、伝統的パリが産業化の波に流されてしまうことに危機感を覚えた人々は、都市景観計画における過去との対話の重要性を訴えていたのだ。

19世紀後半に広く見られる、こういったフランス人の都市デザインに関する批判的精神は、パリ万博の在り方に象徴されている。オスマンのパリ大改造とならんで、パリ万博は19世紀中旬以降のパリ都市景観変容の主要素となっていたが、それと都市との関係は、ロンドンと万博の関係とは異にしていた。すなわち、1851年のロンドン万博が仮設構造物による近代的・経済的技術の表現の場であったとすると、1855年に始まるパリ万博は都市デザインに組み込まれた、社会的・芸術的国家事業であったと見做すことが出来るのである。ルイ14世時代から続く芸術性・荘厳性を求めた博覧会(Salon)の精神が、産業化時代においてもロンドン万博に対するアンチテーゼとして生き続けていたのだ。

時まさしくパリターミナル駅建設・再建期であった。

4. おわりに

1845年のKérizouetの北駅とLyon駅を結ぶ都市内鉄道計画以来、約半世紀を経てメトロは開通する。そして1883年又は1927年ともいわれる最初のパリ貫通郊外鉄道網構想は、1969年R.E.R.開通によってようやく実現する。我々はこの都市と鉄道の関係をめぐる政策的・文化的論争決着への長い道のりを知ると同時に、鉄道という当時の都市計画において未知数だった社会資本に対する、フランス人の慎重な態度を見て取ることが出来る。

パリにおける鉄道と都市の関係の考える為に、本論文ではまず国と市の政策論争を取り上げた。市の勝利は、都市構造に従属し都市間鉄道から独立した均質な都市交通網を生み出した。しかしR.E.R.誕生以来、この独立性は地域交通網の階層性という形で受け継がれており、我々はこの鉄道と都市の肯定的関係への転回をみてとることができる。

第二に、駅を中心とした局部的都市構造変化がパリになかったのは、パリ市の交通網が既存都市構造と都市全体のスケールにおいて整合性をもつよう計画されたためだ、という見解を示した。拠点型都市開発の時代にさしかかった現在、パリはこの都市のスケールの問題をなお念頭に置き、Z.A.C.という、開発地区を都市に取り込む計画手段を用いつつ、今度は都市を包括する計画の中に拠点を埋め込むという方法論を提示している。我々はこれを、都市のスケールを土台とした、線的整合性から点的整合性への移行と見做すことが出来るかも知れない。

最後にパリ都市鉄道形成期の文化的論争について述べた。産業化時代、多くの国が機能性向上を掲げ所に近代都市基盤整備を推進していったのに対し、フランス土木技術者は新しい技術表象の芸術性も考慮しつつ、その2つの掲げ所の葛藤の中に社会資本の新時代を切り開いていったのである。実際、新技術と伝統芸術を組み合わせた建築物・土木構造物が当時フランスに多く作られたが、我々は、この折衷主義が技術者達にとって1つの様式というよりも、1つの方法であったと理解できるのである。

フランス人は都市・郊外鉄道網形成の遅れにもかかわらず、先行する他国社会資本技術に追随することを選ばなかった。そして産業化時代への批判的態度を堅持しつつ、パリという都市のアイデンティティを基軸として、都市デザインの新たな伝統に挑戦していったのである。

参考文献

- 1) Bastié, J.: *La croissance de la banlieue parisienne*, P.U.F., Paris, 1964.
- 2) Daumas, M. et alii: *Analyse historique de l'évolution des transports en commun dans la région parisienne de 1855 à 1939*, C.D.H.T., Paris, 1977.
- 3) Jarrasse, D. and Ragot, G.: *Paris, métro aérien*, D.A.A.V.F., Paris, 1987.
- 4) Kitagawa, D.: *Noeuds des transports dans la formation des infrastructures ferroviaires à Paris (1837-1983) et à Tokyo (1872-1987)*, Mémoire du D.E.A. de l'E.N.P.C., Paris, 1995.