

18 世紀後半・19 世紀のフランス都市計画思想とパリ大改造*

French thought in urban planning from the last half of the 18th century to the 19th
and the great transformation of Paris*

北河 大次郎**
By Daijiro KITAGAWA**

1. はじめに

19 世紀後半、パリは「オスマン化 (haussmannisation)」^{注1}される。世界的に見ても珍しい、この歴史都市の壮大な大改造計画は、その後即座に近代都市計画モデルの一つのとして認識され、各地の都市整備に多大な影響を与える。

それから百年余の年が経った。もはやこの「オスマンのパリ」を、都市のモデルとしてそのまま計画に取り入れるには時が経ちすぎているが、多くの研究者が認めるように、その研究対象としての魅力は今なお失われていない。以下、今日の土木計画分野で第二帝政期のパリを研究対象とするに繋がる、その都市整備の性格をいくつかあげてみる。

・(歴史的意義に関して) 産業革命期に急成長する数々の西欧大都市の中で、パリ大改造は、世界に先駆けて行われた徹底的な近代都市整備であった¹。

・(整備実現の手法に関して) 初期基本計画案の単なる翻訳ではなく、整備完遂に主眼をおき、時々の整備状況を考慮した計画案のもとに実現した都市空間の組織化だった²。

・(都市計画思想に関して) 土木技術官僚が、都市問題に対する技術的アプローチのみでなく、都市機能と都市デザインを総合的に考慮しながら主導していった近代都市整備だった。

本稿ではこの第三点に注目している。そして、今後の都市計画思想と都市整備を包括的に議論する上での参考となるように、ただパリ大改造の整備経過を追うのではなく、まず 18 世紀後半からのフランス都市計画思想の伝統と変遷を、土木分野と関連させて考察してから、それと関わりのあるパリ大改造の一例を紹介することとする。

2. パリ大改造計画の歴史的背景

(1) 空間芸術としての近代土木

土木工学校 (École des Ponts et Chaussées) の建校 (1747 年) 当時、土木技術者に必要とされた理工学的知識は基礎的整数学・幾何学・製図学くらいのものであった。しかし、理工工学校 (École Polytechnique) が 1794 年に創立^{注2}し、土木工学校が、この理工工学校で高度な数学・物理学を学んだ学生たち^{注3}の土木専門化のための高等教育機関と位置づけられはじめる 18 世紀末には、土木という分野の性質自体、より技術的・理論的なものへと変化していた。

すなわち、土木分野において現象分析を抽象的に扱う数学的アプローチが主流となりはじめるわけだが、このフランス近代土木工学の揺籃期、社会資本整備が一種の空間芸術であるという認識が根強く残り続けたというのも事実である。フランス土木官僚養成機関のひとつであった先述土木工学校での試験で、19 世紀初期まで、数学・力学・測量学といった理工科目の他に、フランス語表現・デッサン (景観・地図・建築・装飾) 等も課されていたということからわかるように、当初はエリート土木技術者自身に芸術的能力が要求されていた³。この一種の芸術家としての技術者、という前近代土木時代からの伝統的認識は、土木工学校で理工科教育偏重の傾向が見られる 1820・30 年代から薄れ始めていく。だが、国民の未来を創造していく者として、一流土木技術者に、技術的知識の他に文学的・芸術的センスが要求されていたのには変わりはない^{注4}。時代が下るにつれて、空間造形一般は主に芸術学校出身 (École des Beaux Arts) の建築家が受け持ち、建築家と土木技術者の職能の相違も明らかになっていくが、空間造形に対する関心は相変わらず両者の間で共有され続けていたのである。

*キーワード: 土木史、都市計画、景観

**学生会員 École nationale des Ponts et Chaussées (Paris, France)

(2) 交通網発達・都市再生計画への社会思想的影響

フランス革命（1789 年）による旧体制社会の象徴的打破が、新たな時代の到来を予感させたにもかかわらず、フランス近代社会はなかなか訪れなかった。七つの政権⁵がめまぐるしく入れ替わる革命後の一世紀は、フランスにとってみれば「近代」探求に捧げられた動乱の時代であり、様々な分野で新時代開拓のための模索が行われる。

それは、土木分野でも同じことであった。その方法論に関しては世紀の変わり目にすでに近代化を見たフランス土木工学であった（2(1)）が、それは必ずしも時代の要求に十分応えていたわけではなかった。特に、土木構造物自体の近代化へ強い関心を寄せていたイギリスと異なり、国土計画を主軸とした領土と構造物との統合的整備を伝統的特色とするフランスでは、土木の近代化という言葉に、土木技術理論の発展という技術的意味のみならず、近代社会の建設という社会的意味も含まれていたからである。

そのような時代、フランス土木官僚を強く刺激したのは、サン＝シモン（Claude Henri de Rouvroy Saint Simon: 1760-1825）とその学派・サン＝シモン派（les saint-simoniens）の思想であった。彼らは、前時代において分断・硬直化した人々の関係の再組織化を念頭において、産業発展を背景とした人々と物資の自由な交流によって実現される新しい社会秩序の構築を夢見る。そして、「地球（Globe）」という機関誌を発行し、不平等のない新たな近代文明社会は、国内さらには世界の都市を結びつける通信・交通網の発達なしではあり得ないと主張する⁴。社会的背景（フランス革命）と技術的背景（産業革命）を共に考慮しつつ積極的に未来を語るこのサン＝シモン派の思想活動に、当時の土木分野をリードする多くの理工科学校出身者⁶が参加していたことが現在よく知られている。また、銀行・鉄道建設の資本家たちも、このサン＝シモン派の考えに大きく影響を受けていた⁵。このようにして、18 世紀中旬からの運河・道路整備に始まり、ナポレオンの領土拡大の考えによってますます拍車のかかっていたフランス交通社会資本整備の動きに、今、軍事的・経済的根拠に加えて社会思想的根拠が与えられたのである。

フーリエ派（les fouriéristes）と共にサン＝シモン派

は、一般に空想社会主義者と分類される。しかし前者が最終的に田園生活を想定していたのに対し、サン＝シモン派は産業を基盤にした都市生活を想定していたという点で両者は異なる⁶。国土のみならず都市も、新たな社会資本の充実によって経済的・衛生的・社会的に再生されねばならない。都市間・都市内の人・物の交流、都市に生氣を与える水・空気の循環⁷。その後、パリ大改造によって解決を図られる様々な命題を、すでに彼らの主張の中にみとることができる。

(3) 新たな都市形態創造のための計画思想

18 世紀後半の新古典主義における古典モデル、19 世紀ゴシックリバイバルでの中世モデルという大まかな図式化は、西欧建築史を整理する上で参考になる。一方フランス都市史においては都市形態様式の問題としてこれらのモデルを語るのは困難であるが、その計画思想に関してはこの図式化が意味をもつ。

第一帝政期までのフランス都市計画では、基礎幾何学を理論的拠り所として、古典モデルが受け入れられていた。そこでは、厳格に統一された都市形態に、視覚的効果と共に機能的合理性も見出されていた。だが 1830 年代頃から、この硬直的都市形態を乗り越える手がかりとなる、社会思想と形態理論の転換がおこる。つまり、近代社会における人・物の流れの活性化のみならず、理性と感性、科学と芸術の調和による人間性の回復も説いたサン＝シモン派等の思想を背景に中世都市社会が注目され、さらには土木計画学における、幾何学的アプローチから微分・積分を用いた解析的アプローチへの移行、という理論的背景のもとに、直線の道・直角の交差点だけでなく曲がった道・不規則な角度で交わる交差点にも機能的合理性が確認されていたのである⁷。

交通・衛生問題への対処、都市経済の発展、偉容のある空間の創造など、今や都市計画の問題は多元的に考慮され始めていた。計画目的は多様化し、それに対応する方法論はまだ見つかっていなかった。だがこの時期フランスでは、社会思想の変容と都市形態理論拡張が同時に起こり、それをきっかけとして、都市デザインを考える上でのより自由で柔軟な視点が生まれつつあったのである。

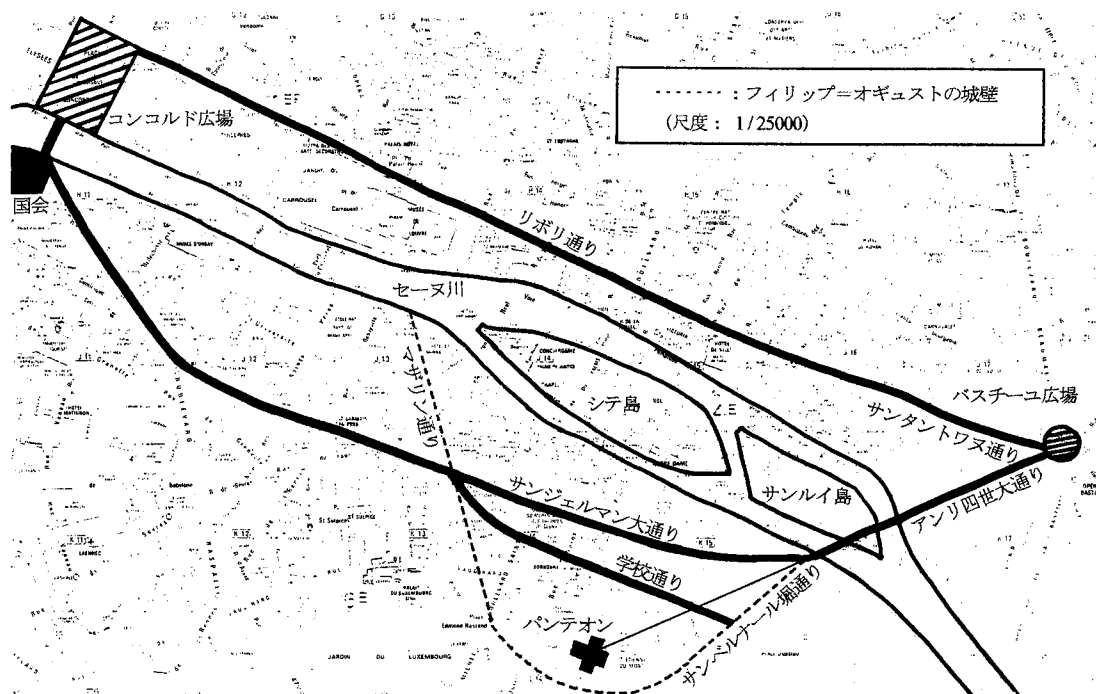


図1：学校通りとサンジェルマン・アンリ四世大通り

3. パリ大改造の近代性

ここまでの記述をふまえ、具体的にパリの近代的都市づくりの一例を紹介する。(図1参照)

パリ五区の学校通り (Rue des Écoles : 幅員 22m) 整備計画は 1830 年代から存在し、オスマンが知事に就任する 1853 年には、すでにその第一期工事が始められていた。整備の目的は、学生街 (Quartier Latin) に点在する高等教育機関⁸間の連絡改善と、セーヌ川左岸の幹線交通路建設だった。しかし、オスマンはこの通りに後者の目的を課すのは不適切である⁹とし、セーヌ川のより近くに東西幹線道路を別に建設することを提案する。それが現在のサンジェルマン大通り (Boulevard Saint-Germain : 幅員 30m) である。こうして、右岸でリボリ通り (Rue de Rivoli) とサンタントワヌ通り (Rue Saint-Antoine) によって結ばれている、コンコルド広場 (Place de la Concorde) とバスチーユ広場 (Place de la Bastille) が、左岸からも結ばれるようになる⁸。

この二つの通りは、異なる計画思想に基づいて設

計されている。まず、学校通りが (それに続くマザリン通り (Rue Mazarine)、サンベルナルヌール堀通り (Rue des Fossés Saint Bernard) も含めて) 12 世紀末から 14 世紀末までのパリ市境・フィリップ＝オギュストの城壁 (L'enceinte de Philippe Auguste) 跡内に収まっているのに対し、サンジェルマン大通りは、本来城壁跡につくられ、歴史上の都市のスケールを印すべき boulevard の名を与えられながらも、過去のいかなる城壁跡とも重ならず、それらを横断する形でつくられている⁹。そこでは過去の都市要素に近代的都市要素が重層し、歴史的都市空間の断片の間に新たな地理関係が築かれている。つまり、前者の通りが、局所的にアンデントィカルな空間スケールを抛り所として建設されたとするなら、後者は新時代に相応しい空間規模で古き界限を貫通し、パリ全体の都市組織の再構成に寄与しているのである。

サンジェルマン大通りの新しさは、その物理的規模に見るのみではない。もともと学校通りの幹線化は、セーヌ川に対して垂直な橋を通すことを暗に含んでいた。これは、川に垂直な橋と岸辺の記念建造

物の建設によって川の兩岸を視覚的につなげる、というフランス都市景観整備の古典的手法といえる。だが、サンジェルマン大通り建設では、橋はバスチーユ広場に向かって斜めに架けられる（この区間はアンリ四世大通り（Boulevard Henri IV）と呼ばれる）。さらにその逆方向には、山アテに近い発想で、道のパースペクティブの向こうにパンテオンが浮かんでみえるように意図されていた¹⁰。このようにして、都市交通問題の解決を担われたこの幹線道路建設をきっかけとして、川をまたぐ都市景観に新たなスケール（約1850m）がもたらされたのである。

4. おわりに

主に理工科学校・土木工学校出身の土木官僚¹⁰に指揮され、綿密な地形分析、伝統的造形言語・都市工学理論の研究をもとに実現した、水道網・交通網・景観整備。本稿では、この第二帝政期のパリ大改造の背景となった社会思想・計画思想を、土木分野と関連づけて考察した。

伝統的社会への憧れと、その産業社会における限界の意識という二つの異なる感情を保持し続けた19世紀のエリート土木官僚たち¹¹は、サン＝シモン派その他の思想を頼りに、懐古的な態度に陥ることなく、あくまで建設的に近代都市づくりを模索していた。それは最終的に、強権者のもとに展開する確信的都市整備、と特徴づけられたパリ大改造に結びつく。

確かに、時として彼らには原理主義的なところがあり、それに対して当時から多くの批判があった。しかしそのもう一方では、計画目的に適合する方法論の包括的探求があり、多様な問題意識を無理に単純化せずそのまま都市形態に結びつける試みがなされていた。都市空間の多義性は消し去られず、空間の歴史的ひだは再組織化される。パリはここに、都市アイデンティティ再生の新たな一例を世界に提示していたのである。

(注釈)

- 1853年から1870年までセーヌ県知事（フランス）を勤めパリ都市大改造の総指揮を執ったオスマン男爵（Baron G. E. Haussmann: 1809-1891）の名に因んだ造語。cf. Agulhon(M.) et al. *-Histoire de la France urbaine, tome 4-* Paris: le Seuil, 1983.
- 1795年まで公共事業中央学校（École central des Travaux Publics）と呼ばれる。
- ラグランジュ（Joseph Louis Lagrange）、モンジュ（Gaspard Monge）、さらに下ってはフーリエ（Jean Baptiste Joseph Fourier）、ポワソン（Siméon Denis Poisson）といった当時の数学界を代表する学者たちが理工科学校で教鞭を執っていた。
- 一般に、当時エリート土木技術者は、芸術・文芸を愛し、文化活動に秀でる者と考えられていた。（Larroque(D.), -Paul Émile Haag, un ingénieur-professeur entre tradition et modernité, in *Les cahiers du C.N.A.M.* - n° 2, 1993, pp87-118.）また土木工学校に限って言えば、デッサンの授業は減っても、19世紀中旬から、（当時発明されたばかりの）写真に関する講義（1858-1911）とそのためのアトリエが設けられる。そして、写真は単なる記録資料に留まらず、デッサンに代わる土木造形の正確な視覚表現のための道具として扱われる。（Picon(A.) et Yvon (M.), *-L'ingénieur artiste-* Paris: Presses de l'ENPC, 1989.）
- 第一共和制（I^{re} République: 1792-1804）、第一帝政（I^{er} Empire: 1804-1814）、復古王政（Restauration: 1815-1830）、七月王政（Monarchie de juillet: 1830-1848）、第二共和制（II^{re} République: 1848-1852）、第二帝政（II^e Empire: 1852-1870）、第三共和制（III^e République: 1870-1940）。
- 代表的人物として、シュバリエ（Michel Chevalier）、フルネル（Henri Fournel）、レイノ（Jean Reynaud）。
- 1832年のパリでのコレラ蔓延をきっかけに、彼らの衛生的都市づくりの声は強まる。
- ソルボンヌ大学、医学大学、コレージュ・ドゥ・フランス等。
- 「サン＝ジュズビエブ（Saint-Genevieve）山の最大傾斜部の高地に開かれ（たこの通りは）、主要幹線道路に適していない。」（Haussmann(G.E.), *Mémoires, vol III* - Paris, 1893.）
- 特に、ベルグラン（Eugène Belgrand: 1810-1878）とアルフォン（Adolphe Alphand: 1817-1891）。

(参考文献)

- Giedion(S.), *-Space, time and architecture: the growth of a new tradition-* Cambridge, Mass.: Harvard University Press, 1967 (5th ed.).
- Des Cars(J.) et Pinon(P.), *-Paris, Haussmann-* Paris: Picard, 1991.
- Picon(A.) et Yvon(M.), *-L'ingénieur artiste-* Paris: Presses de l'ENPC, 1989.
- Offner(J.M.), *-Réseaux, territoires et organisation sociale-* Paris: la Documentation française, 1994.
- Ribail(G.), *-La révolution ferroviaire-* Paris: Belin, 1993.
- Picon(A.), *-Le Paris des ingénieurs saint-simoniens, in Paris d'ingénieurs-* Paris: Picard, 1995, pp37-43.
- Reynaud(J.), *-Villes, in Encyclopédie nouvelle, tome VIII-* Paris: C.Gosselin, 1836-1841, pp676-687. Picon(A.), *op.cit.*
- Laisney(f) et Malverti(X.), *-Haussmann et le quartier de l'université, in Paris, Haussmann-* *op.cit.*, pp267-273.
- Darin(M.), *-Un plan global pour les grands travaux?, in Paris, Haussmann-* *op.cit.*, pp274-283.
- Pinon(P.), *-Le projet d'embellissement de Paris, in Paris, Haussmann-* *op.cit.*, pp51-61.
- Fortier(B.), *-L'amour des villes-* Liège: Mardaga, 1989.