

20 世紀パリ都市鉄道網の計画と整備*

北河大次郎**

1. はじめに

(1) 背景と目的

かつて筆者は、鉄道網建設揺籃期、パリが他先進大都市に追随せず¹、伝統と近代の葛藤の中で近代都市のあり方を模索したことを、19 世紀初頭から 20 世紀初頭に限定して論考した²。そして、日本では対立的に変容した都市の内包する多様な側面(近代化の推進/伝統の喪失、都市経済の発展/生活環境の歪み、等)が、パリでは相補的に変容したのではないかという見解を示した。

本稿は、その続編である。19 世紀後半から都市化が進む中、いかに鉄道が都市建設に関与し、それによってパリの都市性が変容しているかを考察することを目的に、20 世紀のパリ都市鉄道の計画論争とその整備過程を思想的背景とともに分析する。

(2) 研究対象

本稿では、1900 年に開通するメトロの計画期から地域高速鉄道(R.E.R.: Réseau express régional)の建設期、つまり 19 世紀中頃から 1980 年代までをその対象年代とする。

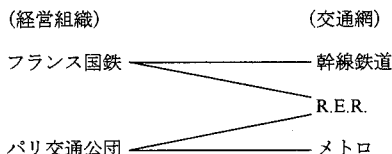


図1: 現在のパリ圏内公共交通の経営組織と交通網

本稿で対象とする鉄道網と、現在のそれらの経営組織を図1に示す。現在国営企業である2社が、パリ圏の鉄道網をほぼ独占的に運営している³。

*キーワード: 土木史、パリ、都市、鉄道網

**正員、工博、文化庁文化財保護部建造物課

(〒100-0013 東京都千代田区霞が関 3-2-2、電話: 03-3581-4211 内線 2793、E-mail: daijiro@bunka.go.jp)

現会社	旧会社
SNCF (1938)	P.L.M. (1823-1857)*、Midi (1828-1852)、Ouest (1835-1854)、Est (1837-1854)、Nord (1838-1845)、P.O. (1838-1853)
RATP (1949)	C.M.P. (1899)、Nord-sud (1902)、その他 20 以上のバス・路面電車の会社

表1: SNCF と RATP 形成の系譜とその成立年 (*: 幹線を経営するかつての会社は皆 20~30 年にわたる合併・吸収期を経て成立している)

フランス国鉄(SNCF: Société nationale des chemins de fer français)とパリ交通公団(RATP: Régie autonome des transports parisiens)は、表1に見るように複数の民鉄会社の合併から成り立っている。従って、関係する年代においてこれらも研究対象とする。

なお、研究対象の詳細を図2に示す。

(3) 研究の位置付け

パリ交通史研究の代表的なものに、キャロン(Caron)⁴、ラロック(Larroque)⁵、リバイユ(Ribeill)⁶らのものがある。これらの多くは交通網整備の背景と経緯を経済史的・社会的に分析しているが、都市計画的分析は十分に行われていない。一方、ランペール(Lambert)⁷、テラドゥ(Terade)⁸らは、幹線鉄道終着駅建設時の都市計画的論争について研究し、またボウイ(Bowie)⁹は建築史的視点から駅・都市について研究している。

また、パリ交通公団の研究グループは、これからのメトロの都市への関わりを探るために、前述の都市計画的視点による研究に依拠しつつ、「都市と交通」に関する研究を行っている。

本稿は、先行歴史研究の成果を踏まえ、またパリ交通公団研究グループの学術的視点を参考に、鉄道計画思想とその整備の実体を大きな流れとして捉えた、パリ近代都市形成史の再解釈といえる¹⁰。

(4) 論文の構成

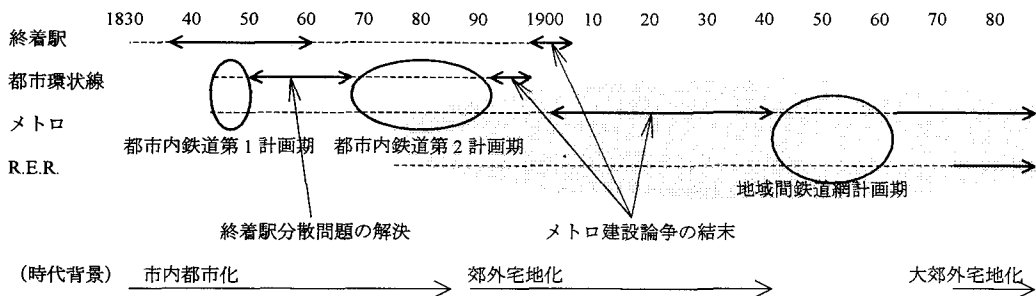


図2：パリ関連の鉄道略年表（太実線：建設期、点線：計画期）

パリに関連する鉄道整備略年表を図2に示す。本稿では、前稿まで扱わなかったメトロ整備過程とR.E.R.計画・建設過程（灰色部）を取り上げて論考する。

メトロに関しては、建設に係る政策論争の背景（2-1）と展開（2-2）を整理し直し、その論争の帰着点と、初期計画案と整備内容の相違を明らかにし（2-3-a,b）、その理由を考察する（2-3-c）。

R.E.R.に関しては、計画の背景（3-1,2）を探り、その実現に向けて、伝統的パリ鉄道整備とは異なる内容のものを取り上げる（3-3）。

2. メトロ

（1）政策論争の背景

a) 法的背景

担当者	担当事象	関連所有物
国（1842年）	路線計画	下部構造（土地、路線網、等）
国・県（1865年）		
国・県・市（1880年）		
民鉄会社	経営	上部構造（駅、列車、等）

表2：1842年で謳われた仏幹線鉄道網の建設担当

フランス国内幹線鉄道建設の法的拠り所となった1842年の法律制定以来、フランス鉄道網計画は国の権限で行われてきた。すなわち、表2のように、国と民鉄会社の間で、鉄道資本における混合経済体制（le régime d'économie mixte）を実践し、鉄道経営が民鉄会社に任される一方で、路線計画は国つまり公共事業省（le ministère des Travaux publics）によってなされていたのである¹¹。

幹線鉄道網が整備され¹²、地方鉄道建設の時代を迎える1860年代以降も、この混合経済体制は適用される。ただし、より地方の実状に即した路線が計

画されるために、1865年の法律によって一県内に収まる路線は原則的に県が計画ようになる。そして、国は専ら幹線鉄道に関わる。こうして、国の利害（intérêt général）に関するものか、地方の利害（intérêt local）に関するもので、鉄道計画の権限が二元化される。

1879年に、幹線網、地域鉄道網に次ぐ「第3の鉄道網（le troisième réseau）」¹³が策定され、フランスはより密な鉄道網建設の時期を迎える。そして、1880年には1865年に続いて計画権限に関する新たな法律が生まれ、混合経済体制に則りながらも一市内に収まる鉄道・路面電車ならば市¹⁴が路線計画をすることも可能とする。こうして、地方の利害（intérêt local）による鉄道計画は県と市で二元化される。

公共行政組織と民鉄の共同資本で成り立つ鉄道事業の原則を守りつつ、前者は対象とする鉄道網の規模に応じて国・県・市とその対象を広げていった。メトロ建設は3者間での権限共存状態の時期に計画される。

b) 政治的背景

第二帝政期（1852-1870）パリでは大々的な都市整備が行われる。それを推進したのは皇帝ナポレオン3世さらにはセーヌ県知事オスマンであり、パリ市長ではなかった。

根本的には、当時パリ市には市長が存在していなかったという事実を挙げねばならない¹⁵。しかし、パリの都市計画が国家的事業となる背景には、オスマンの組織的・財政的努力が大きかった¹⁶。彼の行政的働きかけは県内に収まらず国にまで及び、パリに係る事柄を国政的扱いにするために、「パリ省」

の創設とセーヌ県知事をその大臣とするという提案を行っている¹⁷。

年代	政体	王、皇帝、大統領、等
1792	第一共和制	
1804	第一帝政	ナポレオン1世
1815	復古王政	ルイ18世、シャルル10世
1830	七月王政	ルイ・フィリップ
1848	第二共和制	ルイ・ナポレオン
1852	第二帝政	ナポレオン3世
1871	第三共和制	ティエール、カルノ、ボワンカレ...
1940	ヴィシ政権	ベタン
1944	臨時政府	ド・ゴール
1947	第四共和制	オリオル、コティ
1959	第五共和制	ド・ゴール、ミテラン、シラク...

表3：フランス政体関連略年表

旧体制を破壊した民衆の反乱・フランス革命（1789年）以来、引き続き動乱の中で、フランスでは結局民意を反映する自治の成立が否定され、王政・帝政による国家支配が行われていく。パリはその動乱の舞台となりつつ、19世紀中旬には皮肉にも国家権力が最も強く表れる場となっていた。

しかし、1871年のパリコニュンに続いて第三共和制が成立し、ようやくフランスの共和制国家時代が始まる（表3）。そして、国の主権が国民に与えられ民意を反映した社会構築が始まる。こうしてパリ市は自治確立への足がかりをつかむ。そして、パリ市は第二帝政期に強化された都市計画分野での国の権限に対抗しうる、新たな主導権を求めている。

(2) 論争の展開

1845年¹⁸以来、メトロは既存鉄道路線の補助的路線として計画されていた。しかし、1855年に初めて自立的な都市内鉄道路網がル・イール（Le Hir）等によって計画され、以降、都市内鉄道に関して、複数の路線でなく一つのネットワークを建設するという考えが定着する。

第三共和制の成立する1871年、セーヌ県は前述の1865年の法律を踏まえたメトロ建設に関する委員会を創設する。中心的委員はオスマン失脚後、パリ大改造責任者となっていたアルファン（Alphand）、彼とともにこの事業を推進したベルグラン（Belgrand）等であった。彼らは、パリ市内での終着駅分散に配慮し、中央駅の建設と、そこから終着

駅を経由しパリ市境上の小環状線に放射状に伸びる路線網を提案する¹⁹。つまり、それ自身は一県内さらには一市内に収まりつつも、幹線鉄道の根幹部分に相当する路線が計画される。ここでは、地域に即した鉄道路網を計画するはずの県が、国の鉄道の利害を重視している。1865年に二元化された *intérêt général* と *intérêt local* という概念のどちらにも当てはまる曖昧な路線網が提案されたのである。

いわば、この曖昧さは第二帝政期の遺産である。国の役人であるアルファン等の土木技師が、県に配属され、市のために働く、という体制が、パリ大改造に関しては第三共和制時代まで引き継がれる。そして、メトロ建設計画までもに乗り出した彼らは、パリの意見の代弁者でもあり同時に国の意見の代弁者ともなる。

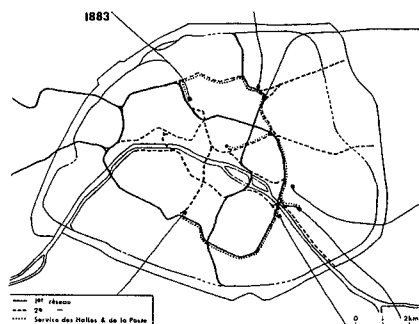


図3²⁰：1883年のDelignyとCernassonの計画：当初は市の案も終着駅への接続を考慮していた（実線：第1主要路線；粗点線：第2主要路線；細点線：中央市場・郵便局接続路線；黒点：終着駅）

この案に対抗して、市は *intérêt local* をより明確に表現をする。1880年の法律制定を根拠に、市の地元議員が新たな民主政治を具現するために、市民の意見の代弁者として、メトロ網を1883年に計画する（図3）。それは、既存路線への接続より、市内活動の便向上に立脚した、市内路線網であった。

ここから、国と市のメトロ網建設に関する政策論争が始まる。まずアルファンが1883年の計画に反対する。その批判は、計画路線の上を走る街路が国の予算で建設・維持管理されるため、この下を走るメトロが市の管轄になるのはおかしいとする、建設主体に関する批判と、1862年から旅客運送を始めた小環状線に接続せず、既存の路線との一体的路線

当時、およそ 11 年ごとに開催されていた万国博覧会のたびに、パリ市内の都市交通が混乱していたため、次回の万国博覧会の開催される 1900 年までにメトロ網を建設するというのが、大きな整備目標となっていた。この差し迫った状況の中、結局、市の強い主張が実り、1896 年、市の権限でメトロ網が計画されることが国会で決定する²³。市は翌年には、右通行（幹線鉄道は左通行）で、トンネル断面積を小さく（幹線鉄道が鉄道が進入できないほど）、狭軌（幹線鉄道は標準軌）のメトロ網を計画する。

ところで、パリに郊外が存在しなかったわけではない。第二帝政期から始まるパリ大改造により、パリ市³¹の土地・家賃は急騰し、パリで働く低賃金労働者たちはサン・ドウニ（Saint-Denis）等のパリ近郊へ追いやられる³²。彼らの多くは、徒歩または路面電車で市境まで行き、そこからメトロを利用して勤務地へと赴いていた。そのようなわけで、メトロ終点の乗降客数はメトロ駅中の上位を占めていた（図7上）。

NTS EN BANLIEUE ES EN 1928

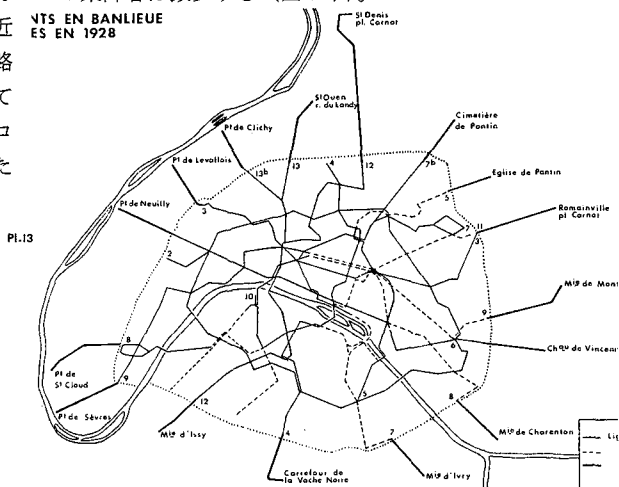
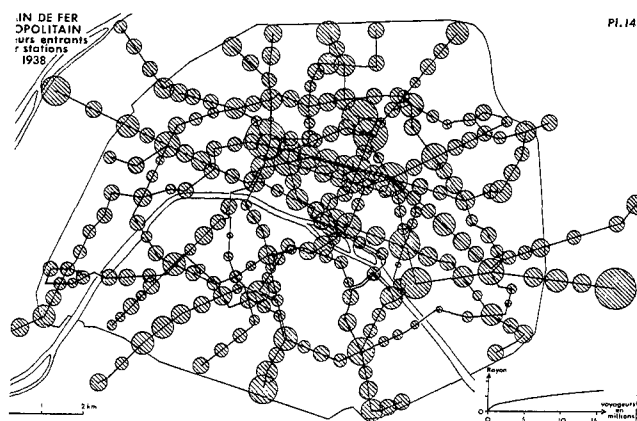
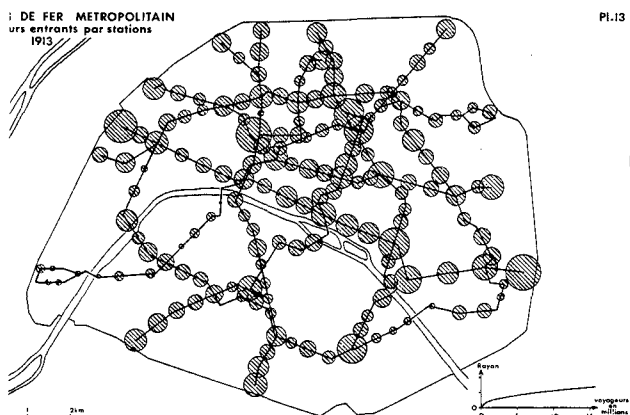


図 6³⁵: 1928 年のメトロ網郊外延長計画: 第 1 建設優先路線 (1 番線東部、3 番線西部、9 番線西部) と第 2 建設優先路線 (1 番線西部、7 番線南部、8 番線東部、9 番線東部、13 番線北部) に分けて計画されている³⁶。

メトロ網延伸は、国の傘下にある郊外電車の営業に大きく影響した。19 世紀中旬から郊外の市町村に一つずつ建設された郊外電車の駅は、市街地から離れたところに建設されていた。一方、メトロ網はパリから放射状に伸びる幹線道路の下を通して、各街の中心部にその駅を建設した。市役所、教会がその駅名となっていることから、この事実は容易に察せられることができる。このようにして、他の鉄道と接続せず、市民の便により忠実な駅建設を可能としたメトロが郊外電車利用者を奪う結果となったのである（図 8、表 5）。

駅名	1931	1938	Courbevoie	5.3	4
Asnières	10	6	Issy	1.4	0.9
Bécon	13.9	14.4	Puteaux	4	3
Bellevue	1.3	1	Sèvres	0.5	0.4
Clamart	5	2.6	Surensnes	2.2	1.8
Clichy	3.9	2.4	Vanves	1.7	0.8

- 19 -

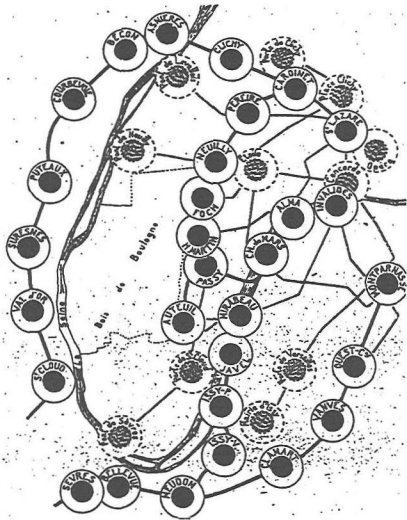


表5、図8³⁷：国傘下の郊外駅の年間乗降客数の変遷と、駅の位置（表：単位は百万。図：実線が表中の郊外駅、点線がメトロ駅）

c) 市の計画思想の変遷と戦略

今述べてきたメトロの幹線鉄道終着駅への接続、郊外延伸という2点は、メトロ建設前の論争直後の市の計画案とは異なっている。しかし、この変遷はある点に関して一貫性を持っている。それは、鉄道・都市計画分野における国依存体質からの脱却を図っていた市が、当分野での主導権に固執しているという点である³⁸。都市巨大化の中で、パリの人口を居住人口から労働人口によって捉えるようになったパリ市が、国傘下の郊外電車と対立する形で戦略的にメトロ網の郊外延伸を行ったのである。つまり、変更していたのは根本的な計画目的ではなく、整備手法だったのである。

このパリ市の戦略は、もう一つの帰着をもたらす。19世紀後半から強まっていた技師先導型の計画策定が、行政主導型へと移行していたのである。オスマン時代とその後の技師アルファン、メトロ建設初期の技師ビアンヴニュは、利害の対立する計画策定にあたり、その仲介役を努めつつ、計画実現に大きく寄与していた。第三共和制時代、1889年の万国博覧会をもって、技師主導型事業の頂点を見る。しかし、アルファン死後、行政組織において連帯を強められていた技術者集団は次第に解体される³⁹。技術的視点で論議されていた計画分野⁴⁰が政治的なものとなり、利害の対立は時として収束しないままとなる。メトロに関しては、ビアンヴニュ現役時代

にもたらされた、終着駅への接続計画中の国と市の接点で、彼が職を辞した後に計画されたメトロ郊外駅建設時には失われている。この事実は、「偉大な技師」の不在を語っている。

3. R.E.R.

(1) R.E.R.前史：第2次世界大戦まで

年代	計画者	内容
1872	Brunfaut	郊外での移動のため（路線計画のみ）
1883	Deligny-Blanche-Cernasson	
1911	Poète-Bonnier	郊外から都市への移動（都市計画的）
1919	Jaussely-Expert	
1927	Bourgeois	郊外から都市への移動（路線計画のみ）
1927	Jayot	
1936	Langevin	
1945	Langevin	

表6：第2次世界大戦前のパリ近郊を含む鉄道網

本来、メトロは東京の地下鉄がそうであったように高速交通（rapid transit）として計画されたわけではない。それは乗合馬車にかわる、都市内移動のために計画されていた。一方、高速鉄道の機能を考慮した鉄道網は20世紀初頭から計画される（表6）。イギリスでの Garden city 建設の動きを踏まえ、フランスでもようやくパリ近郊を一体的に考える鉄道網を都市計画の一環で考えるようになっていたのである。

しかし、1935年には鉄道交通から道路交通への移行を予見したプロ（Prost）⁴¹が、高速道路を中心としたパリ圏整備計画（P.A.R.P. : Projet d'aménagement de la région parisienne）を発表する。その後パリ圏鉄道網は、都市計画と独立した単なる路線整備計画として、主に鉄道関係者によって計画される。それらの計画は、複数の交通機関間の連携を最優先したパリ近郊の総合的路線網建設を目指した。そして、そこに現在の RER の原型があった（図9）。

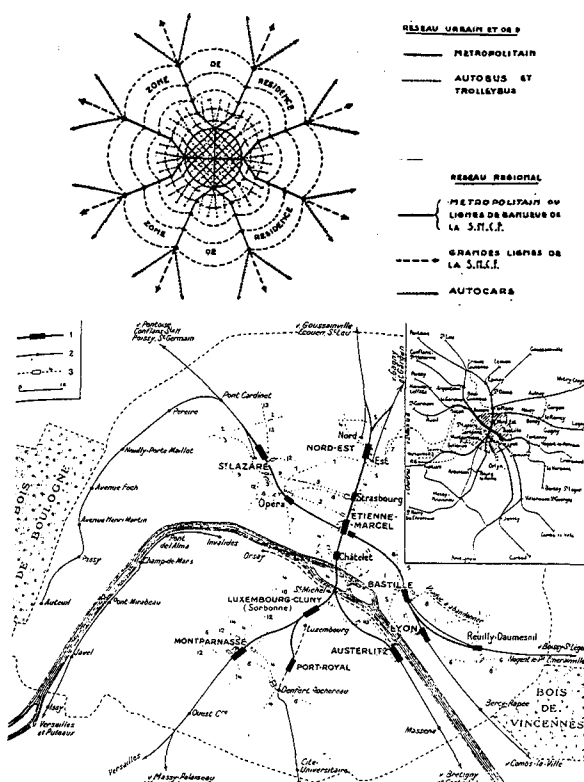


図9：ランジュヴァン (Langevin) の交通網の理論図 (1939年) (上) ⁴²と郊外鉄道網計画 (1945年) (下) ⁴³：彼の関心は都市計画的路線網でなく他交通機関と連携した総合的交通網の計画であった。

(2) 国土・地域・都市整備における論争とR.E.R.の誕生

1947年、「パリとフランスの砂漠 (Paris et le désert français)」という本が出版される。この本の中でグラヴィエ (Gravier) は、過度のパリ産業集中の外的不経済を説き、パリと地方の経済的均衡を基盤としたフランス全体の発展を主張する。この本によって、フランスに初めて国土整備 (aménagement du territoire) という言葉と概念が生まれ、彼の考えは、第二次世界大戦後のフランス国土計画の思想的拠り所となる⁴⁴。

国内の趨勢に対し、パリ市は1950年から独自にパリ市整備委員会を組織し、都市整備に関する市の立場を議論していた。1951年にはすでに報告書 (le rapport Thirion) が出されており、大終着駅周辺の拠点化を計画している。今まで市の都市計画的視点を

表明する政治的道具であったメトロが、1949年から一国资企業体パリ交通公団 (R.A.T.P.) の所管になり、パリ市は都市計画的主導権を維持するために、従来の方針とは逆に⁴⁵、開発を基本とした都市運営を採求しだしたのである。そして、1959年にはパリ市内の拠点開発を盛り込んだパリ市都市計画マスタープランが発表される⁴⁶。

一方、20世紀初頭から行われていた地域計画を、国土計画との関連の中で議論していた国は、1956年のP.A.R.P.改正に引き続き、1960年にパリ圏総合整備計画 (P.A.D.O.G. : Plan d'aménagement et d'organisation générale de la région parisienne) を策定する。これは、パリ郊外での複数の階層的拠点の建設とパリ市内の重要な拠点となっていた終着駅の郊外への移転によって、パリ市の活力を郊外に計画的に分配するというものだった⁴⁷。

「パリとフランスの砂漠」のマルサス主義的解釈のもとに策定されたこの計画に、パリ市は反対する。戦後から石油ショックまでの時期を「栄光の30年 (les Trente glorieuses)」と名付け、好景気に湧いていた1950・60年代、この計画がその流れに逆行してパリの経済的活力を削ぐものと、パリ市は解釈する。より正確に言うと、当時、国の法律によってパリ圏自体の成長が抑制されており⁴⁸、そのパリ圏内で特にパリ市の成長が抑制されようとしていたのである。

1961年、一行政単位であるパリ圏の長にドゥルヴリエ (Delouvrier) を迎え、この対立は収束へ向かう。「20世紀のオスマン」とも呼ばれるドゥルヴリエは、これまでのマルサス主義的視点を排除し、地方との均衡よりもパリ圏全体の成長を基本目的とし、パリ市内・郊外の双方における新たな拠点建設を計画に盛り込む。そうしてできたのが、1965年パリ圏整備・都市計画マスタープラン (S.D.A.U. : Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne) である。ここで初めてR.E.R. (Réseau express régional) という言葉が使われ、この地域高速鉄道網は拠点開発の軸と位置づけられる (図10)。

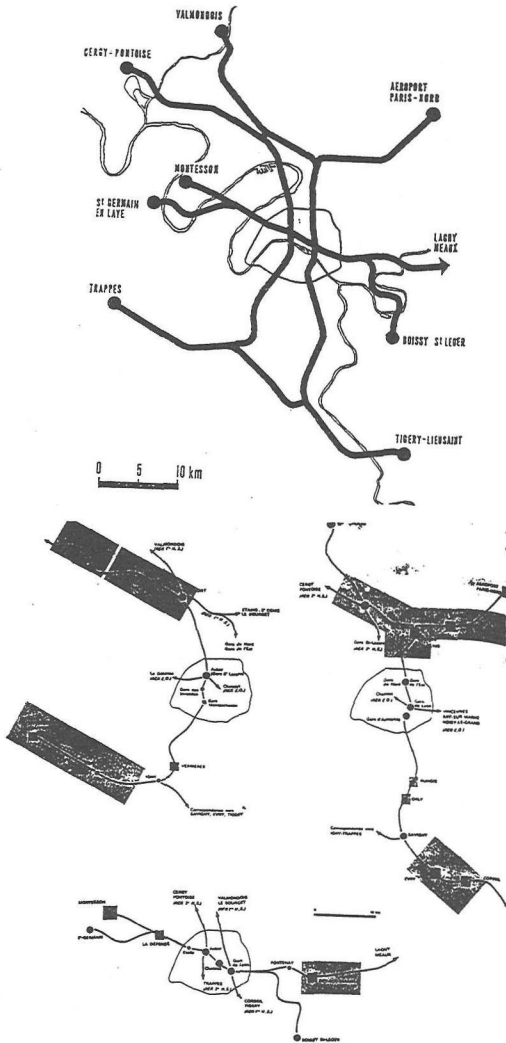


図 10⁴⁹: 1965 年の R.E.R. 計画: 拠点整備が決められた終着駅でちょうど交通結節点となる R.E.R.

(3) 路線整備の実現化

a) 中央駅建設

1965 年の計画は、充実した住宅と交通網の建設によって、利用者に生活の選択肢を与えるという理念に基づいて作成された。そして計画の中には、R.E.R.の他に、5つの新都市建設、高速道路建設が盛り込まれていた。しかしこれは現実的には困難なものだった。そして R.E.R.以外にも多くの建設が計画されていた鉄道路線に関しては、その規模縮小が図られる。まず 1965 年の計画のうち、郊外同士を

結ぶ R.E.R.の路線と大郊外へのメトロ延伸が、1969 年に削除される。さらに、既設路線を最大限に利用することを眼目に、1971 年にパリ市内を南北方向に 2 本通っていた R.E.R.を、旧ソー線 (ligne de Sceaux) を生かす形で 1 本に減らす。こうして、19 世紀中旬以来その建設が議論されていた中央駅がパリに誕生する (図 11)。

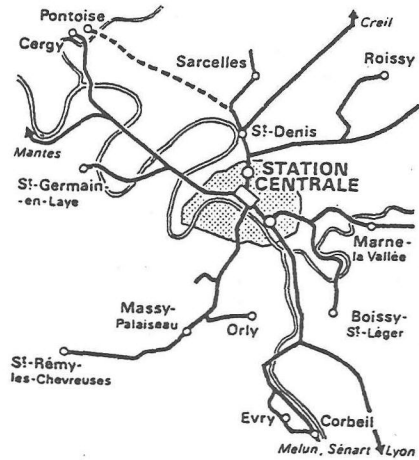


図 11⁵⁰: 1971 年の R.E.R. 計画

一方、当時、パリ市はレ・アール (Les Halles) にある中央市場をパリ郊外のランジス (Rungis) へ移転する決定 (1960 年) を受けて、その跡地利用について思案していた。パリ市は新大蔵省建設案を進めるために 1968 年にその具体案を募集したが、市は満足な案を見出せないままだった。しかし、中央駅建設が決定されると、かつての市場の賑わいを継承するような電車利用客のための商業施設が即座に計画される。そして、S.D.A.U.で計画された鉄道建設との連携を図るためもあり、市・パリ圏・国の技術者等からなるパリ都市計画アトリエ (A.P.U.R.: Atelier parisien d'urbanisme) にその計画をまかせ、その建設には民間資本も投入する。こうしてできたのが、現在のシャトレ・レ・アール (Châtelet-les-Halles) である。

b) 相互乗入 (interconnexion)

1971 年の R.E.R.変更案には、建設実現に向けたもう一つの大きな柱があった。これまで、対立関係に合ったフランス国鉄 (S.N.C.F.) とパリ交通公団

(R.A.T.P.) による、相互乗入である。なお、フランス語の *interconnexion* という言葉は、鉄道分野では、異なる路線間の接続という意味を持ち、具体的には相互直通運転・同一ホームでの相互乗入などがそれに相当する。

前述のように、鉄道計画における行政機関の権限は20世紀初頭から強化されていたが、1960年代当時、その権限は15ほどに及ぶ行政機関等に分散されていた⁵¹。計画責任の不明瞭化が、メトロ建設以来対立関係にあるS.N.C.F.とR.A.T.P.の連携という歴史的課題をより困難なものにしていた。

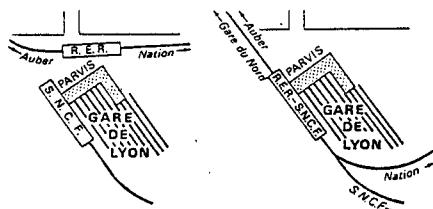


図12⁵²: リオン駅の初期案(左)と1980年の最終案(右): R.A.T.P.とS.N.C.F.の接続改善を考慮した上下ホーム乗換えの駅が建設される。

そこで、政府は問題の解決に向けて、大きく分けて2つ手だてをとる。まず第一に人事的手だて。1964年にその前身C.M.P.(1900年創立)時代も含めてR.A.T.P.の長に初めて外部の人間が就いた。新社長ヴェイユ(Weil)は、1935年からS.N.C.F.で働く技師で、移動前にはS.N.C.F.の重役に就任していた。彼は、R.E.R.建設に向けた財政再建と、メトロ出入口の整備と共に、R.A.T.P.とS.N.C.F.の関係改善に努めた。1971年からの彼の後任ジロデ(Giraudet)もヴェイユと同様に複数の国営大企業の経営を担当したR.A.T.P.外部の人間で、相互乗入案の出た後、特にS.N.C.F.との連携を探っていく(図12)。

もう一つの手は、相互(直通・非直通)乗入の技術的可能性を確認することだった。直通乗入は、もちろん初めての試みであるし、ホーム相互乗入に関しても、伝統的に混乱回避のためホーム上での人の数を重い扉⁵³で制限してきたパリでは、多量の人々の同一ホーム上での同時移動を計画するのに躊躇いがあった。そこで、運輸省、パリ圏、パリ市の技師を中心に構成されるパリ交通局の名で、1971年日系フランス人ルイ・サトウが、1960年以来相互

直通運転を実践している東京視察を行う⁵⁴。彼は、複数の会社からなる東京の鉄道網の仕組みを調べ、また、異なる路線がホーム乗換えで接続する時の東京での実践を視察した。彼は中目黒駅で大量の人々がほぼ7m幅しかないホームで地下鉄日比谷線・東急東横線間の乗り換えを、混乱なく行っているのを見、それを報告する。ルイ・サトウの相互直通運転・相互乗換システムの技術的可能性に関するこの肯定的報告書を参考にしつつ、1982年、北駅でS.N.C.F.とR.A.T.P.の相互直通運転によるR.E.R.のB線が、1977年にはホーム乗換えを可能とするシャトレ・レ・アール駅(ホーム幅17m)が完成する(図13)。

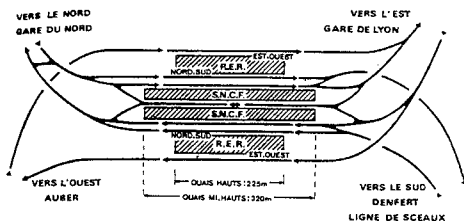


図13⁵⁵: シャトレ・レ・アール駅

5. おわりに

今世紀のパリ都市鉄道建設の計画背景と整備計画の変遷を概観した。そして、パリ市が19世紀中旬まで国が固持していた都市建設の主導権の奪回に固執し、時代に応じた都市のあり方を戦略的に具体化していった様を、政策論争を中心に論考した。以下、いくつかその論争の特質を挙げる。

1. (計画に関して) 鉄道建設をめぐる利害争いの論争が、空回りせず、着実に結果に結びついている。論争において、明快に主張・反論がなされ、それが収束に向うのに十分な時間が取られている(メトロは最初の計画から約半世紀、論争から約20年後に実現、R.E.R.は最初の計画から約一世紀、論争から約20年後に実現)。

2. (整備に関して) 多くの利害が対立する鉄道網建設において、マスタープランに基本的に従いつつも、メトロ・R.E.R.建設でそうだったように利害調整の末に少々場当たりの建設が推進される。そして、政治的利害を主張しつつも結局は利用者の便を最低限考慮したものが建設される。

東京の都市内縦断鉄道・中央駅の早期実現は都市近代化への動きの一つの成果である。パリでは1970年代になってようやくそれが建設される。しかし、今論考したパリの例から考えると、これは日本の先進性を示すものではなく、むしろ都市に関する議論が十分なされないうちに鉄道建設が実行された賜物ではないか、と筆者は考える。この事実は、その後の東京都市整備の一つの方向性を示し、冒頭で述べた、東京の都市が鉄道導入において対立的に変容した一つの要因である。今後、かつて論考したパリ鉄道景観競争を、時代を広げて再考し、競争時での対立が都市と鉄道の相補的發展に繋がっていく様子を探ってみたい。

最後に当講演の機会を与えてくださった土木計画学研究委員会に心より感謝する。

注釈

¹ 北河大次郎、「パリ鉄道計画思想に関する歴史的考察」、土木計画学研究・講演集、No.18, 1995, pp. 645-648.

² 北河大次郎、「鉄道網整備過程（1837-1914）における都市・パリの変容に関する考察」、土木計画学研究・論文集、No.13, 1996, pp. 161-172.

³ この2社がパリ圏の94%（1997年現在）の公共交通を受け持っている。その他、A.P.T.R.、A.D.A.T.R.I.F.がある。なお、現在、国鉄の路線等の鉄道不動産はR.R.F.のもので、S.N.C.F.はその経営のみ行っている。

⁴ CARON, F., *Paris et ses réseaux*, Paris, Hôtel d'Angoulême, 1990, 250p. CARON, F., *Histoire des chemins de fer en France : 1740-1883*, Paris, Fayard, 1997, 700p.

⁵ LARROQUE, D., *Les transports en commun dans la région parisienne*, Thèse pour le doctorat de troisième cycle à l'E.H.E.S.S., 1980, 436p.

⁶ RIBEILL, G., "Quelques aspects de l'histoire des transports collectifs en région parisienne (1828-1942)", *Groupe Réseaux, cahier*, 1986, pp. 55-66.

⁷ LAMBERT, M., *Les voies ferrées et les gares dans les villes : l'implantation des gares au XIX^e siècle*, Mémoire pour le C.E.A.A. à l'E.A. Paris-Belleville, 1989, 93p.

⁸ TERADE, A., "Le nouveau quartier de l'Europe et la gare Saint-Lazare", *R.H.C.F.*, n°5-6, 1991-1992, pp. 237-260.

⁹ BOWIE, K., *L'eclectisme pittoresque et l'architecture des gares parisiennes au XIX^e siècle*, Thèse pour le doctorat de troisième cycle à l'Université de Paris I, 1985, 646p+un album des illustrations.

¹⁰ なお、本稿は以下の論文を参考に本主題について再考したものである。北河大次郎, *Formation de l'espace nodal ferroviaire : Paris et Tokyo*, Ecole Nationale des Ponts et Chaussées 学位請求論文, 1999, 418p+補遺.

¹¹ 実際、1842年の法律によって、「ルグランの星（Etoile de Legrand）」と呼ばれる幹線鉄道網マスタープランが制定される。これは、パリを中心にし地方大都市に放射状に路線

が広がる鉄道網で、現在でもフランス鉄道網の骨格を成している。

¹² 幹線鉄道網は1870年までにほぼ完成する。cf. AUPHAN, E., "Evolution du réseau et hiérarchie des voies ferrées", in *Revue d'histoire des chemins de fer*, n°2, 1990, pp. 21-45.

¹³ 時の公共事業大臣の名を取って「フレシネの計画（le plan de Freycinet）」ともいわれる。経済低迷の時代、フレシネと当時の大蔵大臣レオン・サイ（Léon Say）らは失業対策のために、財政的・公共経済的政策が不明確なままにこの公共事業大計画を策定する。この共和主義的政策によって、約10,000kmの鉄道網が国内に新たに建設されるが、計画不十分のままに建設されたこれらの路線は、ほとんどが赤字路線となり1930年代から廃線となっていく。cf. LARROQUE, D., "Les transports en commun : un enjeu politique et financier", *Analyse historique de l'évolution des transports en commun dans la région parisienne de 1855 à 1939*, Paris, CNAM-CDHT, 1977, p. 37.

¹⁴ communeの訳。コミューン commune とはフランスの最小行政単位で、日本の市町村より規模が小さいものが多い。

¹⁵ この状態は1977年シラク市長（現フランス大統領）誕生まで続く。

¹⁶ オスマン就任当時のセーヌ県の行政組織を彼の解任当時のそれとを比較すると、オスマンが彼の任期中に、県とパリ市の行政総司令部の拡充、パリ市とそれ以外の地域との行政的区別、金融に関わる多くの外部局の創設、等を遂行したことがわかる。cf. 松井道明、*フランス第二帝政下のパリ都市改造*、東京、日本経済評論社、1997, pp. 157-165.

¹⁷ この提案は、実現しなかった。cf. 同上

¹⁸ ケリゾエ（Kérizouët）の1845年の案はレ・アール中央市場に北駅・東駅とリオン駅から接続する、物資輸送を主目的とする地下鉄道だった。cf. KERIZOUET, de, F., *Projet d'établissement d'un chemin de fer dans l'intérieur de la ville de Paris*, Paris, 1845, 12+26p.

¹⁹ THERY, J.A., *Le métropolitain à lignes continues*, Paris, 1885, p. 11.

²⁰ JIGAUDON, G., "Cartographie", *Analyse historique de l'évolution des transports en commun dans la région parisienne de 1855 à 1939*, Paris, CNAM-CDHT, 1977, pl. 8.

²¹ Conseil municipal de Paris, *Chemin de fer métropolitain : rapport et discussion*, 1883.

²² 例えば、市の議員ギルの以下のような発言が1894年の市議会報告書に記されている。「メトロは自治的かつ独立的でなければならない（・・・）。この自治性を保証するために、軌道幅を変えることで、国の鉄道網が接続してくる可能性を排除しなければならない。」

²³ この決定の代償として、intérêt général で建設されたいくつかの路線の都心部への延長が認められる。オルセー駅、アンヴァリド駅はこうして建設される。

²⁴ ROBERT, J., *Notre métro*, Nogent-sur-Marne, 1982, planche.

²⁵ 第三帝政期の国会議員の多くが、地方出身でパリと出身地の移動をよく行っていたことも、国会が幹線鉄道の終着駅とメトロの接続改善を主張する一つの理由となっていた。またこの他、国会は市に幹線鉄道と同じ標準軌を採用することなどを要請している。

²⁶ R.A.T.P., *Le patrimoine de la R.A.T.P.*, Paris, Flohic, 1998.

²⁷ 当初計画されていた、バスチーユ経由でオステルリツ駅とリオン駅を接続する計画は、そのための工事がバスチーユ広場周辺で行われる定期市を妨害するとして、11区（バスチーユ地域）の議員の執拗な働きかけによって実現しない。cf. BERTON, C. et OSSADZOW, A., *Fulgence Bienvenüe et la construction du métropolitain*, Paris, Presses de l'ENPC, 1998,

pp. 123-137.

²⁸ メトロ建設にはパリメトロ会社 (C.M.P.) と南北メトロ会社 (compagnie du Nord-sud) の2社が携わる。メトロのサンラザール駅は初めにC.M.P.が建設した後(3番線)、南北メトロ会社が新たに建設する(現12・13番線)。その後、C.M.P.が9番線を計画するとき、当初はサンラザール駅経由が考えられていたが、南北メトロ会社との確執のため、それは実現しなかった。

²⁹ 現在、メトロ網の内、一つの乗り換えでもっとも多く駅の駅から到達できる駅は国鉄終着駅の東駅である。cf. DUPUY, G., "Les stations nodales du métro de Paris : le réseau métropolitain et la revanche de l'histoire", *Annales de géographie*, no569, 1993, pp. 17-31.

³⁰ パリ市のこの考え方は、すでに当時から指摘されていた。cf. DUMAS, A., *Le chemin de fer métropolitain de Paris.*, Paris, 1901.

³¹ 1860年に広がった市域も含まれる。特に広大な空き地だった駅の敷地・その近辺に住む多くの人々は、第二帝政期の駅周りの街路整備に伴う土地高騰のために、郊外に行く。

³² この時期から近郊への工場進出も顕著になる。パリ北部・北東部の工業地帯はこの時期に形成されていく。cf. *Evolution de la géographie industrielle de Paris et sa proche banlieue au XIXe siècle.*, Paris, CNAM-CDHT, 1976, 617p.

³³ JIGAUDON, G., *op. cit.*, 153.

³⁴ 郊外の市町村の人口、パリ市境で販売された乗車券の数を基に建設優先順位が決められた。cf. BUNLE, H., "Les migrations alternantes de travail dans l'agglomération parisienne", *Bulletin de la statistique générale de la France*, 1932, pp. 585-640.

³⁵ JIGAUDON, G., "Les prolongements du métro en banlieue dans l'entre-deux-guerres", *Métropolitain : l'autre dimension de la ville*, Paris, Hôtel de Lamignon, 1988, p. 150.

³⁶ LAURENT, R., "Paris : sa vie municipale", *Métropolitain*, 1937.

³⁷ LEGOUX, "Cent ans de banlieue ouest : exploitation", *R.G.C.F.*, no5, 1939, pp. 358-360.

³⁸ 当時のパリ市の政策史はコトゥロの論文によくまとめられている。cf. COTTEREAU, A., "Les débats de planification urbaine dans l'agglomération parisienne", *Sociologie du travail*, n°4, 1970, pp. 362-392.

³⁹ "Renseignements divers : les transports en commun dans Paris", *R.G.C.F.*, 11/1999, pp. 358-361.

⁴⁰ 北河大次郎、「19世紀フランス都市土木計画思想とパリ大改造」, *土木計画学研究・論文集*, No.14, 1997, pp. 487-496.

⁴¹ この計画は、1939年に法的に承認され、1941年、1956年に部分的に改正される。そして、後述の1972年のパリ圏整備マスタープランの決定まで、唯一の法的に認められた整備計画として存在し続ける。

⁴² MORPAIN, C., *La coordination des transports en commun en région parisienne.*, Paris, 1941, p. 104.

⁴³ LARTILLEUX, H., *Géographie des chemins de fer français : premier volume : la S.N.C.F.*, Paris, Chaix, 1946, p. 110.

⁴⁴ この本の一つの帰着点は第5次計画(1966-1970)で、パリへの経済的集中を緩和するために、国内に策定された8つの「均衡の大都市」である。

⁴⁵ 北河大次郎, 1996, *op. cit.*

⁴⁶ LEFEVRE, C. et OFFENER, J.M., *Les transports urbains en question : usage, décision, territoire.*, Paris, Celse, 1990, p. 46.

⁴⁷ これらの中に、ラ・デファンス、クレティユ等がある。

⁴⁸ 1958年にはパリ圏での業務地区建設を制限する法律、

1965年にはパリの経済的成長を制限する法律。cf. FONTANON, C., "L'industrialisation de la banlieue parisienne (1860-1960)", *Un siècle de banlieue parisienne (1859-1964)*, Paris, L'Harmattan, 1988, pp. 49-73.

⁴⁹ *Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région de Paris.*, Paris, 1965, fig. 28, 29 et 30.

⁵⁰ GERONDEAU, C., *Les transports urbains.*, Paris, 1977, p. 29.

⁵¹ 地域鉄道に関しては、S.N.C.F., R.A.T.P.のみでなく、運輸省、大蔵省、パリ圏・パリ市の議院、周辺7県の議院、イル・ドゥ・フランス地方の議院等、が発言権をもち、そのいずれにも強い主導権がなかった。*ibid.*, pp. 26-27.

⁵² *ibid.*, p. 31.

⁵³ これはportionと呼ばれるもので、現在でもメトロのホームにあるが、使われていない。

⁵⁴ 以下、彼に関する記述は、1998年11月12日に彼から直接聞いたことに基づいている。

⁵⁵ GIRAUDET, P. et STEIN, M., "Une proposition novatrice S.N.C.F.-R.A.T.P. : interconnexion", *R.G.C.F.*, 4/1973, p. 215.