

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*

Urban development in Paris through the railway network formation (1837-1914)*

北河 大次郎**

By Daijiro KITAGAWA**

1. はじめに

(1) 背景と目的

もし鉄道出現以来の、都市・東京の変遷を、成長と弊害の歴史と見なすことができるなら、それは鉄道網形成過程において、都市の内包する多様な側面が、相補的というよりむしろ対立的に変容したからといえるかもしれない(近代化の推進/伝統の消失、都市経済の発展/生活環境の歪み、等)。鉄道網の発達を通していつしか世界に比類なき巨大都市となった東京。その新たな歴史が、今日に至る変容過程の単なる延長線上でなく、失われていった要素の再構築と共に展開していくためには、過去我々の計画思想に欠如していた精神を見極める必要がある。

パリを知る者は、その鉄道が都市の中に占める位置が、東京とは異なるという印象を受けるであろう。東京と同じく、都市鉄道整備における後進的状态を、その後の急速な鉄道網の発展によって脱した歴史を持ちながらも、パリにおいては、鉄道が都市の形を一変させているようには見えない。むしろ都市鉄道は、都市づくりにうまく組み込まれているとさえ捉えることができる。ここでは都市の有する多様な側面が、鉄道網整備との相補的な関わりの中で変容していったのではないだろうか?来るべき都市と鉄道の関係を模索する上で、パリの都市の歴史が我々に示唆するものはないだろうか?

以上の問題意識のもとに、本研究では、鉄道網整備過程における都市・パリの変容の様相を、都市構造・都市景観の二点に着目して分析する。

(2) 研究対象

現在パリ近郊鉄道は、二つの国有会社、R.A.T.P.(パリ交通公団・1949年設立)とS.N.C.F.(フランス

国鉄・1938年設立)によって運営されている。そしてそれは、前者の運営によるメトロ、後者による都市間鉄道、両社の運営によるR.E.R.(地域高速鉄道網)の三つの鉄道網から構成されている。

それらのうち、本研究は、メトロ網と都市間鉄道網の形成前半期を分析対象とする。対応する年代は、1837-1914年である。

(3) 研究の位置づけ

パリ交通史研究として、キャロン(Caron)^{註1}、ラロク(Larroque)^{註2}、リベイユ(Ribeill)^{註3}らのものがあげられるが、これらは主に経済学・社会学的分析を目的としており、その都市計画分野との関わりは薄い。

一方、「都市と交通」を一つの大きな主題とする、パリ交通網に関する学際的な研究が、現在R.A.T.P.研究所^{註4}とL.A.T.T.S.^{註5}で盛んに行われている。だが多くの場合、歴史記述は論文の導入にすぎず、R.E.R.開業(1969年)以前の都市と鉄道の関わりを論文全体の対象としているものはまれである^{註6}。

そこで本研究は、前者の研究と既存パリ都市計画史研究を主要基本文献とし、後者の研究の視点と成果、東京の例を念頭に考察された、パリ都市・鉄道網形成史の再解釈と位置づけられる^{註7}。

2. 鉄道整備による都市構造変容に関する政策論争

(1) ターミナル駅

1837年、フランス初の旅客鉄道開通以来、複数の私鉄会社が俄に建設を開始するパリ郊外鉄道(表1、図1)は、1850年代には国内六大私鉄会社のうちの五会社^{註8}によって掌握されるに至る。また、市内では、各会社が個別にターミナル駅を建設・運営し始め、パリには現在に至るまで中央ターミナル駅は存在しない。こういった終着駅都市内分散配置は、西欧ではよくみられるものだが、パリにおいて

*キーワード: 土木史、都市計画、景観、鉄道計画

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

年	幹線	郊外線	終着駅*	主要社会資本整備	その他関連事項
1837		S.L.—Le Pecq (1)**	S.L.***	1821-25: オルセ、サント・ラニ、 サンマルタン運河	1830-48: 7月王政 1832: コルシカ流行
1839		Asnières—Versailles Rive Droite(2)			
1840	A.—Corbeil (3)	M.—Versailles R.Gauche(4)	A., M.		
1843	Colomb—St-Severin (5)		S.L. (1841-)	1843: トゥルネール大通り(S.L.)****	1842: 国内鉄道網路線計画、公
1846	N.—Arras (6)	D.—Sceaux (7)	N., D., A.	1845: トゥルネール大通り(N.)	私混合体制に関する法律
1847		Le Vesinet—Saint-Germain		1841-45: チェールの城壁	
1849	E.—Meaux (8), L.—Melun (9)		E., L.	1847: リオン大通り(L.)	1849: コルシカ流行
1851		Asnières—Argenteuil (10)		1847-50: デイト・ロ大通り(L.)	1848-52: 第2共和制
1852		Les Batignolles—La Chapelle	A., M., L.	1852: ストラスブール大通り(E.)	1852-70: 第2帝政
1854		La Chapelle—Ivry (11)	S.L.(1851-)	1857: エトワール広場	1853: オスマン、セヌ県知事に
		Les Batignolles—Auteuil (12)		1852-1858: プロム・ニュの森	1855 総合乗合馬車会社
1855			E.	第一期工事	(C.G.O.)設立、パリ都市交通独占
1857	Noisy—Nangis (13)			1855-58: ショトル広場、セバス	1855: パリ万国博覧会
1859	St-Denis—Créil (14)	B.—Varenne (15)	B.	ポール大通り(E.)	
1861	N.—Villiers-Cotterêts (16)			1855, 59: サンジェル大通り、マゾ	1860: 市境の拡大
1862		Epinette—St-Ouen		ンタ大通り(N., E.)	1865: 鉄道網の所有主体(国の
1863	Villeneuves-St-G.—Juvisy	Ermont—Argenteuil		1859: ロム通り(S.L.), リシャル	利権・地方の利権) に関する
1865			N. (1861-)	ルノール大通り(B.)	法律
1867	Orsay—Limour (17)	Auteuil—Bercy (18), Grenelle—C. (19)	C.	1852, 59, 62: ファイエット通り(N.)	1867: パリ万国博覧会
1869		Courcelle—Av.de Clichy	S.L.	1856-65: レピュブリク広場	
1870			A. (1862-)	1864-67: ビュティオン公園	1870-71: 普仏戦争 1871: パリコモン
1875	Sucy—Brie C. Robert(20)	Bondy—Aulnay-sur-Bois (21)			1871-1940: 第3共和制
1876	Ermont—Valmondois (22)			1864, 67, 76: オペラ通り	
1877	Achère—Pontoise (23)	Noisy-le-Sec—Villeneuves-St-G(24)			
1878		St-Ouen—Pantin(25), Bd Victor—C.	C.	1867-78: モンソ公園	1878: パリ万国博覧会
1879			L. (1878-)		
1880	Epinay—Luzarches (26)				1880: 地方鉄道・路面電車に関
1882		Versailles-Matolot—Noisy-le-S.(27)			する法律
1883		Savigny—Versailles-Chantiers (28)			1885: パリ記念建造物友の会
1886		Palaiseau—Valenton (29)			設立
1889		St-Cloud—St-Nom-la-Bretèche (30)	S.L.(1885-)		1887: 遺産保護に関する法律
		Puteaux—Bd Victor (31)			1889: パリ万国博覧会
1892	Argenteuil—Mantes				1890 頃: 郊外へのパリ市民の
1893			L.		流出始まる
1895		D.—Luxembourg (32)	D.		
1900		A.—O.(33), L.—Issy, Av.Henri Martin—C.(34)	E., A., I., C., O.	1900: パリ開通	1900: パリ万国博覧会
1901		Issy—Meudon			
1902		Meudon—Versailles R.G.(35)			1902: 都市衛生に関する法律
1906		Choisy-le-Roi—Orly	L. (1895-)		
1908		St-Ouen—Ermont			1907: パリにバス開通

*ターミナル駅の建設・改築 **番号は図1に対応 ***S.L.: サンラザール駅, A.: オステルリツ駅, M.: モンパルナス駅,
N.: 北駅, D.: ダンフェール駅, E.: 東駅, L.: リオン駅, B.: バスチーユ駅, C.: シャンドゥマルス駅, I.: アンバリッド駅,
O.: オルセ駅 ****街路整備と関連ターミナル駅

表1: パリ近郊鉄道網形成と関連都市計画年表

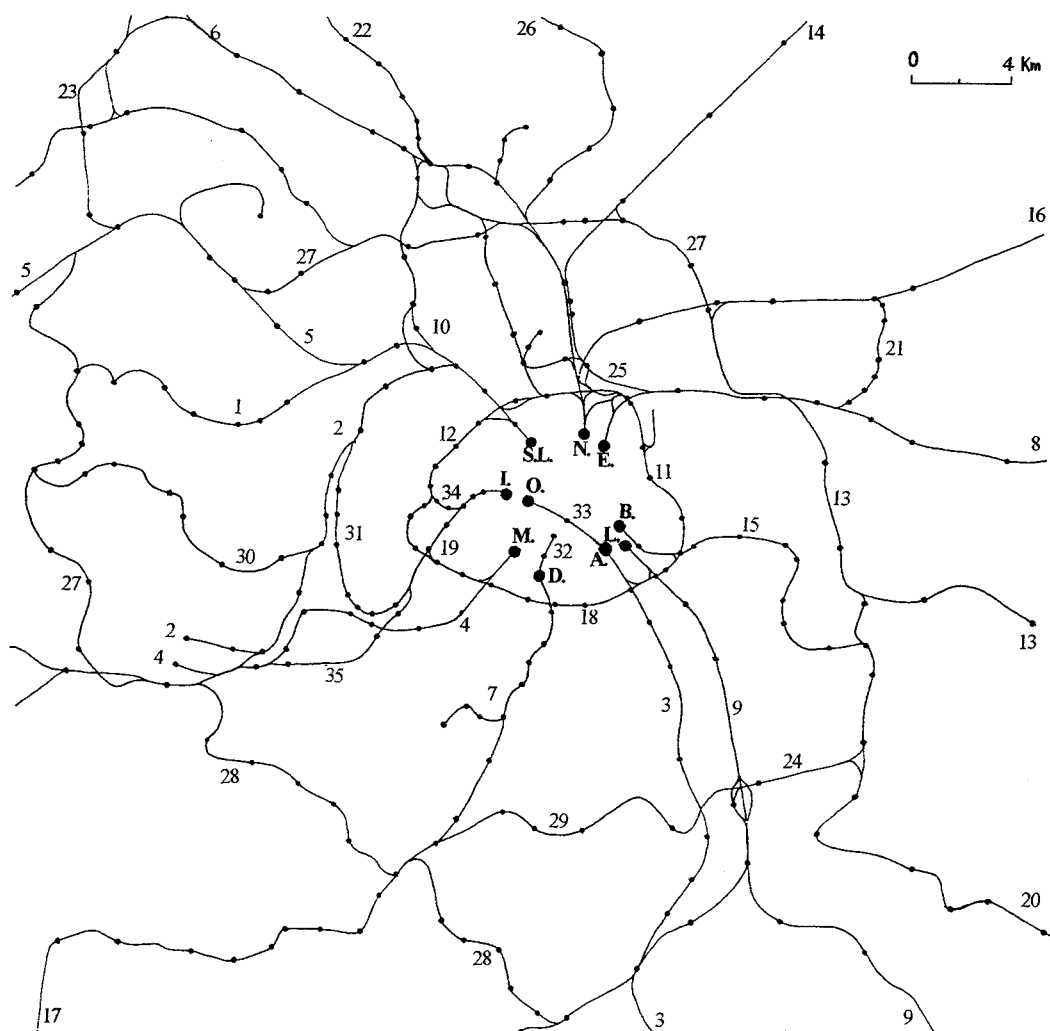


図1：パリ近郊鉄道網の発展 (1837-1914) (番号は表1に対応)

は、主に三つの関係組織の言い分から成る議論の末に、この配置形態に至っている。

まずパリの鉄道経営拡大をねらういくつかの民鉄会社は、ターミナル駅経営の独占を考えていた。例えば1836年、西会社(Compagnie de l'Ouest)の前身パリ-サンジェルマン社(Cie. de Paris-Saint-Germain)の社長ペレール(Pereire)が、国内・地域経済組織の合理化を考慮してパリに唯一の中央ターミナル駅の建設を市議会に提案する時、彼はそれが自社の駅であることを前提にしている。また、パリ近郊鉄道網独占の可能性が揺ぎだしても、駅だけは自社の管理下におき、パリに終点をもつ他民鉄会社に、駅を部分的に貸すことを考えていたといわれている²。

一方パリ市は、都市の表情を一変させるであろう

鉄道の市中心部乗り入れ案に同意しかねていた。さらに、市内の人の流れに極度の偏りを生み出すという理由においても大ターミナル駅の建設を嫌う³。それは、均衡のとれた都市空間の変容に対するためらいであった。市は結局、財と美観をもたらすパリの門として、ターミナル駅が郊外に分散して建設されるよう民鉄会社に要請する⁴。

ターミナル駅建設論争では、この2つの意見の対立の他に、国の意向が間接的に関わる。1830年代末に考案された公私混合経済体制(le régime d'économie mixte)という鉄道経営形態(鉄道網計画・下部構造建設は政府が、上部構造建設・鉄道経営は私企業がという分担体制⁵)における国と私鉄の力関係をめぐる問題があったのである。鉄道社会

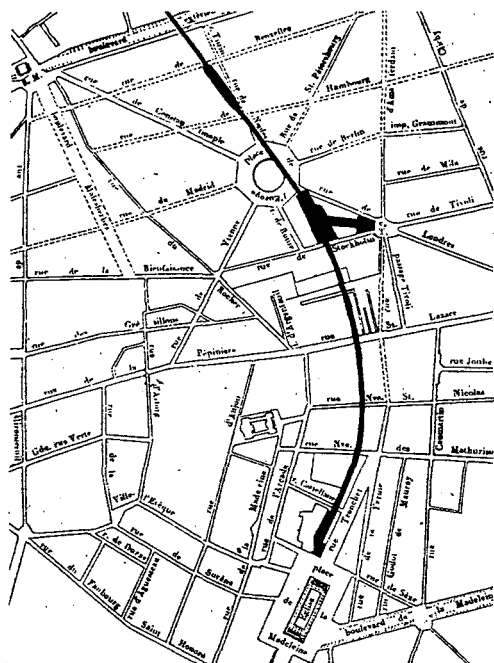
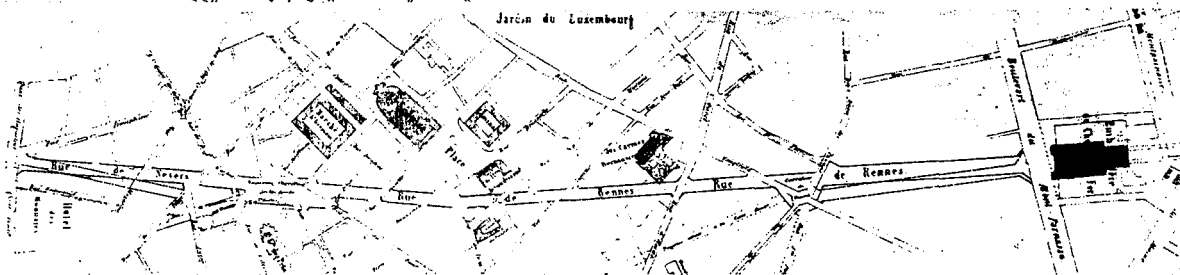


図2(左): マドレヌ広場へのサンラザール駅移転計画
 図3(上): ルアン通り整備計画 (左下黒部がサンラザール駅)
 図4(下): レンヌ通り整備計画 (右黒部がモンパルナス駅)



資本分野での主導権を失いたくない国は、この体制を公式化する 1842 年の法律で、パリ集中型の国内鉄道網路線計画⁹を公示すると同時に、企業の経営領域分散と企業間の競争をうたう。独占企業との横の関係より、複数大企業との縦の関係による統制を選んだのである。これは、国全体レベルの問題であるとともに、パリという都市の問題でもあった。

結局、市と国の主張に私鉄会社が従うことになる。ターミナル駅はすべて、1860 年までのパリ市境(le mur des Fermiers Généraux)のちょうど内側に分散配置される。ここで、せめて市の外周部に駅を配置して入市税¹⁰を徴収をしたいとする市の意図があったともいわれている¹¹。ペレールは結局、マドレヌ広場へのサンラザール駅の移転計画(図 2⁶, 図 5)さえ実現できない。

このようにして、パリのターミナル駅は、西南北東という鉄道網の形成に対応ながら、最大 9 つパリ市内外縁に個別に建設される。

(2) ターミナル駅と街路計画

ターミナル駅の分散によって市内旅客交通、国内物流ともに不便を強いられる。

まず前者に関しては、終着駅を市繁華街と結ぶ幹線街路の整備と、そこをはしる民営乗馬車会社の統合(1855 年)によって対処される。第二帝政期にセーヌ県知事を務めたオスマンの強権をもってすれば、ペレールの考えていたようなパリ中央駅を作ることも可能であっただろう。だが彼は、増え続ける交通需要を前にして、線路と機関車でなく街路と馬車を選んだ。これはランビュト(Rambuteau)¹²が行った駅前幹線道路整備の規模拡大と位置づけられる(表 1, 図 5⁷ 参照)。東駅前のストラスブル・セバストポル大通り(Bd.de Strasbourg/ Bd.de Sébastopol)、モンパルナス駅前のレンヌ通り(Rue de Rennes)(図 4)、サンラザール駅前のオベール通り(Rue Auber)(旧ルアン通り(Rue de Rouen))(図 3)はその代表例である。終着駅を結ぶ現在の発達したパリのバス網は、この



図5: 第二帝政期の街路と終着駅（太線: 第二帝政期に整備された主要街路、黒部: 駅（駅名は表1参照））

時代の社会資本整備の遺産を受け継いでいるといえる。また、駅を中心と太く結ぶ街路が、鉄道路線と相まって市内交通網を補完しあい、駅は、その周辺の面的都市開発を見ないまま（サンラザール駅周辺を除いて）、異なる交通施設の結節点であることに留まる。都市に分散する極・駅が、各々の求心性を肥大化させず、都市空間全体に緩やかな求心性を形成するのに寄与していたのである。

(3) 小環状鉄道

後者に対しては別の対処がなされる。国内交通網がパリ集中型であるにもかかわらず、肝心の結節点であるべきパリで線路が繋がっていない。終着駅を連絡する馬車だけでは、パリ通過型の物資輸送に対応しきれない。そこで一つの解決策は、市内通過を回避しつつ既存の路線をつなぐ環状鉄道の建設だった。複数の私鉄会社の放射状線路を横切ることとなるこの環状鉄道建設案は、運営主体等の問題からなかなか進展しなかったが、1851年のナポレオン

III世（当時ルイ＝ナポレオン）の即断によって建設が急遽決定する。そして、イギリスの活力にあふれた自由経済体制に魅せられていた彼は、強権行使による私鉄会社の買収より、私鉄会社の合併を介しての前述混合体制における公と私の連帯強化を図り、この小環状鉄道(le chemin de fer de Petite ceinture)(図6)においては、国の統制のもと関連私鉄会社の組織する組合にその経営を任せていたのである¹³。

本来、一部を除いて物資輸送に限られていた小環状鉄道は、1862年から本格的な旅客運行を開始する。万博のあおりを受け利用客は年々増加し、放射状路線との接続を考慮した駅の改造も計画される。だが、普仏戦争(1870-71年)の敗北、ナポレオンIII世失脚(1870年)、パリコミュン勃発(1871年)に起因する国内経済の混乱は、その実現を遠のかせる⁸。

(4) メトロ

今や二重の認識が、パリ都市鉄道の必要性を正当化していた。それは、まず都市交通の需要に対する

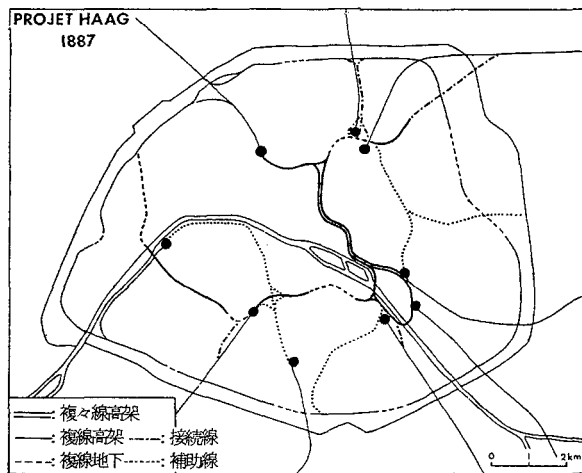
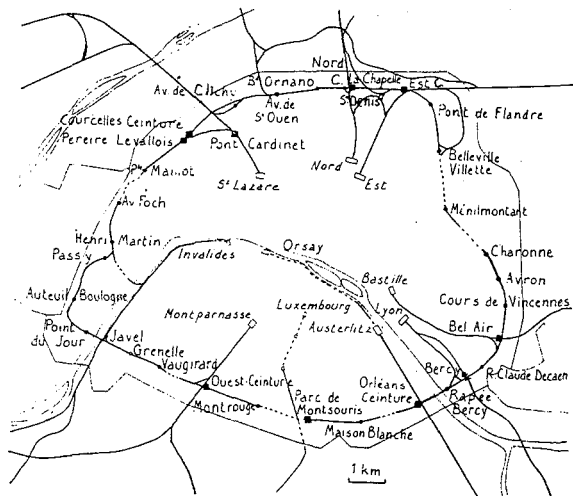


図 6 (上) : 小環状鉄道 (点線 : 地下部)
図 7 (下) : アーグ(Haag)のメトロ計画案

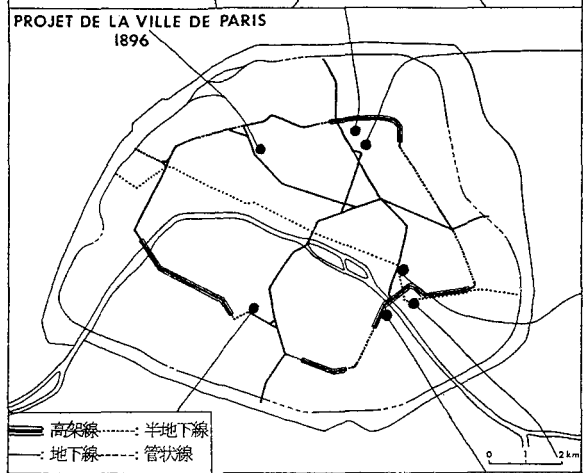
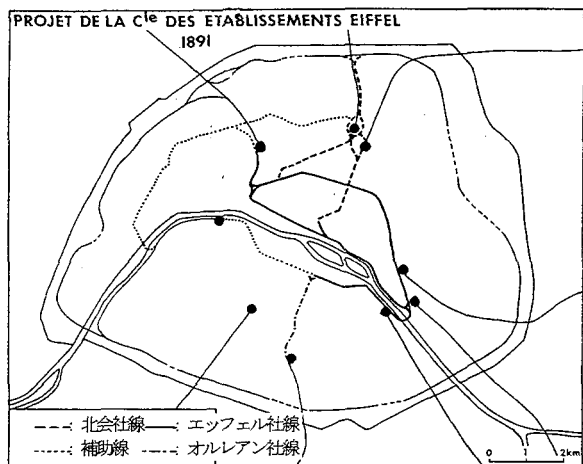


図 8 (上) : エッフェル(Eiffel)社のメトロ計画案^{注 14}
図 9 (下) : パリ市のメトロ計画案

乗合馬車の限界が明らかになってきたという認識、そしてロンドン(1863)、ニューヨーク(1870)での開通を見た市内鉄道が、近代都市の新たなシンボルになりつつあるという認識である。だがパリ都市鉄道は、ブタペスト(1896)、ウィーン(1898)にも遅れ、1900年により早く開通する。

都市内鉄道網整備を滞らせていた要因として、後述する文化的論争(3(2))の他に、国と市の政策論争があげられよう。鉄道計画権限を国と地方で二元化する法律の制定(1865年)を経て、ターミナル駅建設論争時に曖昧なままだった国と市の意向の相違点は、1880年頃始まるこの都市鉄道論争を通して明らかになる。まず国は、パリ市内鉄道を都市間交通網の一部としてとらえ、終着駅を接続し市内を

縦横断する路線を計画する(図8⁹)。環状鉄道と連絡し、市内を横切る高架複々線で終着駅を結ぶベルリンの都市鉄道は当時のフランス土木官僚を大きく刺激した(図7)。それに対して市は、都市間鉄道網の輸送機能向上より、市内生活の便を考慮した市内鉄道網を計画する(図9)。ここで市は、郊外への交通の便が、都心の空洞化を招くことをおそれていた。またこの論争には、たとえそれが地方鉄道であっても、パリの社会資本整備は政府の主導権の元に推進されるべきだと考える国と、下層階級の反乱・パリコミュンの成功と第三共和制の確立が、実際には市民に直結した政策を可能にする、市への権限移譲に結びついていない^{注 15}と認識する市の対立という、より広い意味も含まれていた。

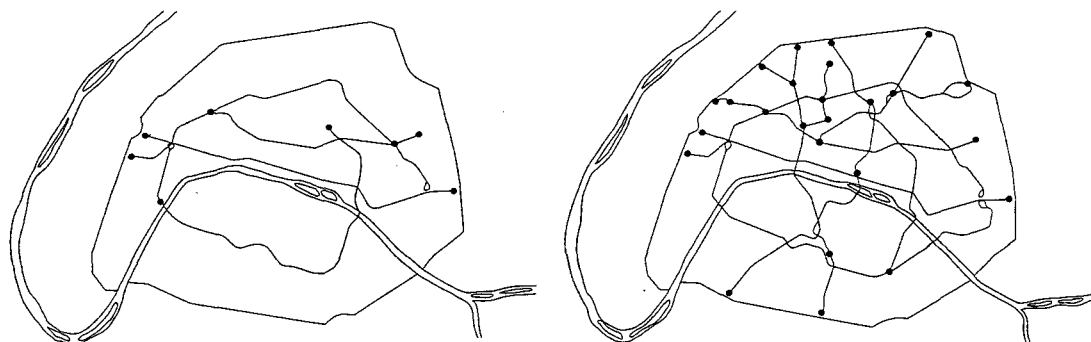


図 10：メトロ網の形成（左：1906、右：1913）

結局 1895 年の国会の決議によって、市がパリ鉄道網建設の権利を得る（図 9 の計画案を採用）。市はこの決議によって、当初の狭軌案から国内標準軌への変更を課される。だが、メトロと命名されるこの市内鉄道は、トンネル断面積の縮小、右側通行、終点における近郊鉄道網との直接接続回避などによって、郊外鉄道が自らの鉄道網に侵入してくるのを防ぐ。また、メトロが作られても、乗合馬車時代以上に終着駅間の連絡が向上したわけでもない。メトロと同年に開業するオステルリツ駅からオルセ駅（現在オルセ美術館）までの郊外鉄道市内延長線は、この政策論争で市に屈した国に属す私鉄会社への、埋め合わせともいわれている¹⁰。一方、同じく国の傘下にあった先述の小環状鉄道は、1900 年頃その隆盛を極めていたにもかかわらず、独立して急ピッチに建設されていくメトロ網の開業（図 10¹¹）に対応して乗降客数を急減させていき、ついに 1934 年旅客鉄道としての任務を終え、現在 P.C.(Petite ceinture：小環状の略)線というバス路線としてその名を留めるのみとなっている。

これらの流れを把握した上で、いくつかメトロ網の性質を考察する。まず、それはパリ市のスケールを対象に計画されている。第二に、主に開削工法を用いたため、第二帝政期に整備されたばかりの街路も掘り返されながら、地下網は地上の都市構造をなぞっている。この既存都市構造との連続性は空間的次元にとどまらず、旧市境(1860 年まで)をなぞる路線と、かつての関税徴収所の位置にほぼ一致する駅からなる現在の 2,6 番線に見られるように、時間的次元も対象にしている。そして第三に、都市のスケールと構造を基盤とした、高密度¹⁶で均質なメトロ網となっている。駅の引力に路線が引き寄せられ

るのではなく、駅は網を形成する線の一部として収まっている。そこでは、点集中型鉄道網による路線間の接続より、駅の都市内多数分散による都市と鉄道の連絡への配慮がみられる。パリは、国内経済活動の結節点に帰することなく、市民生活の舞台であり続けることを選んだのである。

3. 都市景観設計における伝統と近代

(1) ターミナル駅

イギリスが鉄道技術とその整備計画を急速に発展させていた 19 世紀初頭、フランス土木技術者¹⁷は自国社会資本の遅れを克服するために、他国視察団を組織する。この視察はイギリス、ベルギー、ドイツなどを対象に、1830 年頃から頻繁に行われる。

現在その報告書に目を通すと¹²、彼らの先端技術への感嘆とともに、他国社会基盤整備の質に対する批判的眼差しをみてとることができる。土木官僚マレジュ(Malézieux)はイギリスの機能性に長けた駅を評価しつつも、外部装飾の貧弱さに起因する荘厳性の欠如を指摘している。シュバリエ(Chevalier)が、経済的理由からイギリスの鉄道建設方式よりアメリカ式を推薦する一方で、ルゴワ(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て、鉄道景観に崇高さが欠けていると批判する。当時、社会資本の経済的合理性に強い関心を抱いていた土木官僚達であったが、「ある物が安いというとき、それに幾ら要したかでなく、それが幾らに相当するかという観点で判断されなければならない。」¹³というルアーブルの土木技師の言葉が示すように、彼らの合理性という概念は、景観的次元も内包しうる、質的な枠組の中で捉えられていたと考えられる。



図 11(上) : ルル(Leroux)の高架鉄道案 (1890?) : 街路樹は 5,6 月に緑葉をつける以外は無用の長物だとして、街路樹伐採後、歩道上に高架橋を建設することを提案。

図 12(右) : ルルの路線計画 (++: 高架部)



一方パリでは、同時に進行する複数都市整備プロジェクトを通して、近代技術と都市との新たな関係が批判的・懐疑的に模索されていた。まず、万博に注目するなら、1851 年のロンドン万博が仮設構造物による近代的・経済的技術表現の場であったとすると、1855 年から継続的に計 7 回行われるパリ万博は、祝祭的雰囲気の中に繰り広げられる、都市デザインに組み込まれた一種の実験的文化事業であったといわれている¹⁴。産業化時代、ルイ 14 世時代から続く荘厳性を求めたサロンの精神が、ロンドン万博をアンチテーゼとして、いまや都市を舞台になお生き続けていたのである。

万博開催に時を同じくする、頻繁なターミナル駅建設・改築(表 1)、メトロ建設(3(2))にも、この批判的・懐疑的精神の痕跡を見て取ることができる。ただターミナル駅に関しては、他大都市に対する意識と同時に、パリ各駅間にも競争意識が働いていた。というのも、駅が社の目印となるように、各私鉄会社がその建設において、他との差別化を試みたからである¹⁵。しかし、もし 19 世紀に建設されるパリ終着駅に何か類似性を見いだせるとするなら、それは北駅(1846-1861)を設計したレオンス=レイノ(Léonce Reynaud)^{注 18}の功績に拠るところが大きい。

北駅ができる頃、ターミナル駅はまだ「棧橋」と呼ばれる簡素な建物だった。「建築物はただ有用な

だけではない。そこには有用さの痕跡も率直に表現されるべきだ。」レイノは、人の渦巻くこの「巨大な機械」には、18 世紀以来の港・病院・刑務所にみられる合理的動線計画の他に、人々の想像力に訴える、近代に相応しいの形の表現も必要だと認識していた。この考えは、時代の一精神を反映したもののだが、彼は特に当時の二つの建築の傾向をその批判対象とすることで、己の思想の位置を確認していた。彼は、歴史上の建築言語を過剰に表現する初期折衷主義に対し、建築表現の合理化を訴える一方で、その対極をいく構造合理主義に対して、構造的所与は形の決定要因というよりむしろ形の限界条件であって、大建造物には装飾と構造表現の自由で調和的組み合わせが重要だと唱えていたのである。結局、彼は記念建造物的ファサードと、動線を合理化した簡素な大内部空間からなる駅を作る¹⁶。一見、芸術的側面と技術的側面が分離並存したこの作品は、彼のいう調和という概念に矛盾しているように見える。が、調和のあり方を規定する秩序という概念が、形態の古典幾何学的規則性よりも、動的要素の整

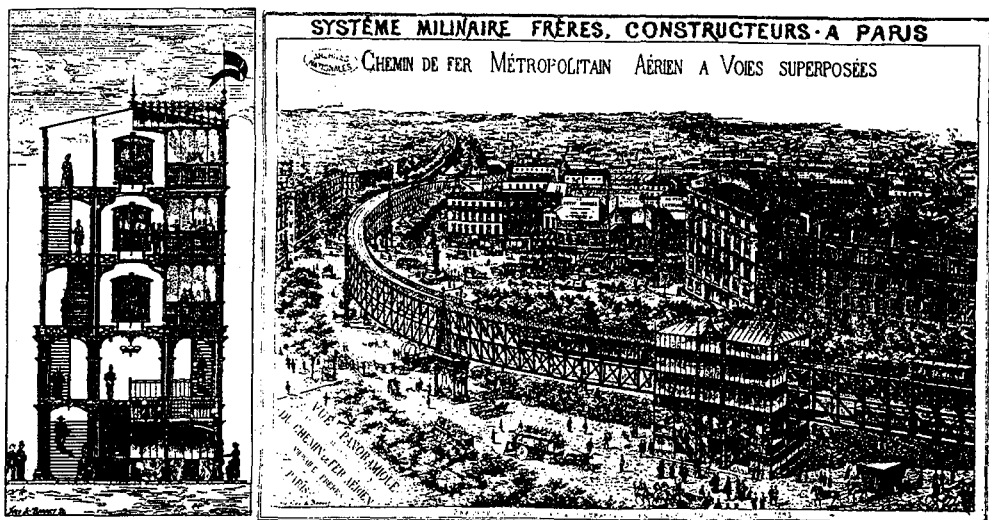


図 13：ミリネー兄弟(Frères Milinaire)の高架鉄道案 (1883-1896)：輸送効率を考慮した三段高架橋

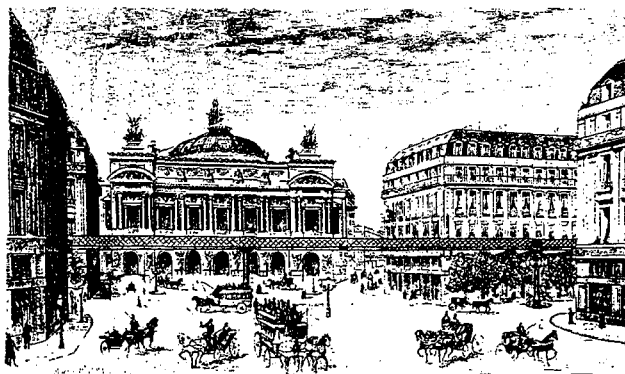


図 14：クレチアン(Chretien)の高架鉄道案 (1881)：オペラ座の前を横切る高架橋

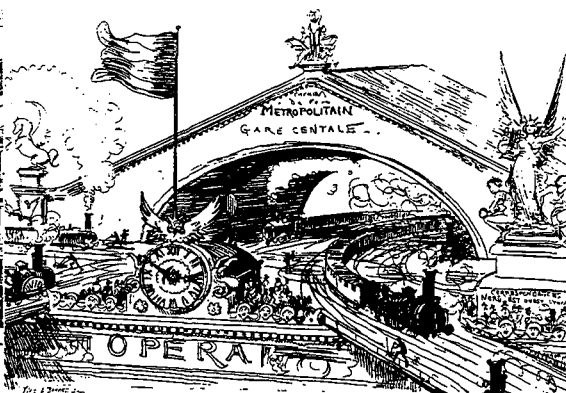


図 15：クレチアン案に対する風刺画 (1886)

序化の度合いによって測られつつあった時代において、内部空間と外部空間の動線の連続性が意図され、建築個体の整合性より都市との景観的調和を考慮したレオンの作品は、歴史的都市における近代公共建築の一つのあり方を示していたといえる。この駅は、収容力改善のため、1861-65年にイトルフ(Hittorff)によって建て替えられるが(現在の北駅)、レオンの思想は、以後約一世紀の間、パリターミナル駅の建築手法の中に生き続ける。

(2) メトロ

メトロ建設の際にも、都市景観が問題となる。そしてこの問題は、ターミナル駅建設時のような一部計画者の関心事にとどまらず、市民も巻き込む都市デザインをめぐる文化的論争にまで発展する。

論争の片側には、高架鉄道を推す土木技術者がいた。彼らにとって都市高架鉄道は、都市衛生と都市のダイナミズムを表現する近代のシンボルだった。そして、またもやロンドンを批判の対象としながら、様々な高架鉄道が提案される(図 11¹⁷, 12, 13, 14)。ここで、経済面・技術面から見た高架鉄道の地下鉄に対する有利さを信じる一部の者にとって、衛生・新しい都市景観創造といった主張は、大衆向けられた宣伝コピーであったと分析する歴史家もいる¹⁸。

一方、時として都市への過度なインパクトを表現するこれらの高架案に対し、パリの景観保全を訴える人々がでてくる。オスマンの都市改造、エッフェル塔建設などにすでに神経を尖らせていた人々が、今度は高架案に厳しい目を向けていたのである(図 15)。1885年には、アーク(Haag)案(図 7)、パイオ

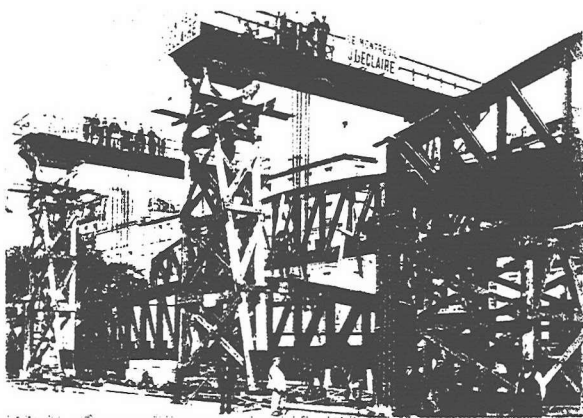


図 16：高架橋工事風景：一貫して使用される円柱と桁の型

(Baihaut) 案に対する反発からパリ記念建築友の会 (Société des amis des monuments parisiens)(発起人: シャルル=ノルマン(Charles Normand)、会長: ビクトル=ユーゴ(Victor Hugo))が組織され、景観設計における歴史との対話の重要性がマスコミ・芸術作品を通して訴えかけられるようになる¹⁹。

現在パリ市内 170km のメトロ網のうち高架部は 9.5km にすぎない。しかもそれは、当時の市周辺部の広幅員街路上に限られている。ここで、電車の出現により衛生的存在根拠を失った高架派が、都市景観をめぐる論争に屈したと見ることもできよう。だが、なお高架鉄道は建設され、パリの新たな景観形成に寄与している事実も見逃せない。

その要因を考察するため、上記の論争の末に、高架鉄道建設において、伝統と近代の対立よりも融合が図られたと図式化するなら、それがまさに第二帝政期の都市計画思想にもあてはまる図式であることがわかる。以下、高架鉄道がパリ大改造と同じ精神土台のもとに建設されたとするこの仮定の根拠を、二点に絞って説明する。

まず高架鉄道計画の主要人物が、パリ大改造の人材から選ばれているという点。高架部を含めメトロ建設の総指揮をとる「メトロの父」フルジョンス=ビアンブニュ(Fulgence Bienvenu)は、1886 年からパリ街路整備部に所属し、レピュブリク通り、ビュトショモン公園整備に携わる土木官僚であった²⁰。円柱と鉄骨高架のデザインを担当するジャンカミーユ=フォルミジェ(Jean-Camille Formigé)は、パリ市景観部建築家、歴史記念物主任建築家という経歴を持っていた。第二に、第二帝政期に単純化・体系化

された技術部と建築部の分担・協同作業がここでも繰り返されている点。ビアンブニュの片腕として働いたルイ=ビエト(Louis Biette)が、メトロの計画思想(輸送能率より生活環境重視)を尊重して、軽快な連続アーチ型下路トラスを提案すると、フォルミジェは彼の意志を共有しつつ、構造の表現するリズム感を損なわない、瀟洒で単調な装飾によって、都市景観と鉄道景観の橋渡しに徹する²¹(図 16²¹)。

技術部長と建築部長の各々の職歴、また建設過程の作業形態に関して、高架鉄道建設は、都市デザインの新たな伝統を生み出したパリ大改造の延長線上にあったのである。

4. おわりに

(1) まとめ

本論文では、今まで違う次元のものとして語られてがちだった、19 世紀から 20 世紀初頭のパリにおける都市と鉄道の整備の歴史が、都市構造・都市景観に関して、ある一貫性をもつ計画思想基盤の上に成り立っていることを示した。そして、以下三点をめぐる都市の歴史との対話を通して、鉄道整備計画が都市のアイデンティティの中にその拠り所を見出していたことがわかった。

① 都市のスケールの歴史と鉄道網。19 世紀中期、ターミナル駅はパリ全体を包み込むように当時の市境に建設される。また、19 世紀末に市が計画したメトロ網は、1860 年以来の市内に限られている。そして市・政府間の論争の結果、各交通網がその対象とする空間領域を守りつつ同心円上に重層する、独立性と階層性を持つ近郊鉄道網が形成され、都市のスプロール化抑制が図られた。同時に、都市の内と外の区別も保たれ続けた。軍事的意味を失ってもなおパリに存在する城壁は、20 世紀初頭まで都市・鉄道計画のスケールをみるための目印であり続け、その破壊後しばらくの間は、逆に鉄道網の縁取る空間が都市の内領域を示していたのである。

② 均衡のとれた都市構造の歴史と鉄道網。都市間鉄道に関しては、中央駅の建設より、終着駅の分散配置。メトロ網においては駅集中型より都市全体に行き渡る路線。そして、異なる鉄道網間の補完関係を否定して築かれる、各鉄道網と街路網間の依存関

係は、駅周辺開発という局所的なものではなく、より広いスケールにおける均質的整合性を問題にしている。

③ 芸術的・荘厳的都市景観の歴史と鉄道景観。欧米諸大都市で急速に進行中の近代都市建設の動きに対し、パリでは批判的・懐疑的精神が堅持され続けた。そして、ただ機能性向上を目指す先進技術に追従することなく、伝統と近代、芸術性と機能性をめぐる様々な葛藤の中から、都市景観と鉄道景観の調和が模索されていった。

(2) 今後の研究の視点

① 第一次世界大戦以降、パリの都市と鉄道の歴史はどう展開したか？具体的には、1890年代からすでに始まっていた郊外化に逆行する4(1)①の都市のスケールに関する政策が、郊外にどのようなゆがみを生み出し、R.E.R.（地域高速鉄道網）の建設によってそれをどう克服していったか？また4(1)②に述べた駅接続と駅周辺開発の問題が、今どのような反省意識に基づいて議論され、鉄道結節点整備はどう展開するのか？

② 今回、鉄道整備過程を軸に記述されたパリの都市と交通の歴史を、都市計画の側から読み解くことは可能か？19世紀のパリ大改造計画において、各交通施設整備はどのように位置づけられていたか？

③ 都市と鉄道の相補的発展の歴史は、パリだけのものなのか？他欧米大都市についても調べ、東京の都市鉄道整備を考えるための示唆を得たい。そのためには、今回パリを映し出すための鏡でしかなかった東京の例を、より詳細に検討する必要があるだろう。

(注記)

¹ 例えば、CARON(F.) et al.: *Paris et ses réseaux*, Hôtel d'Angoulême Lamoignon, Paris, 1990.

² 例えば、LARROQUE(D.): *Les transports en commun dans la région parisienne*, Thèse pour le doctorat de troisième cycle à l'E.H.E.S.S., Paris, 1980.

³ 例えば、RIBEILL(G.): *Quelques aspects de l'histoire des transports collectifs en région parisienne (1828-1942)*, in *Groupe réseaux cahier*, n°4, 1986, pp55-66.

⁴ アマー(Amar)を中心に研究グループ Réseau 2000 を組織。

⁵ Laboratoire Technique, Territoire et Société (Ecole nationale des Ponts et Chaussées 所属研究所)。ドゥピュイ(Dupuy), オフネ(Offner)を中心にネットワーク研究グループを組織。

⁶ メトロだけに限するものとして、DUPUY(G.): *Les stations*

nodales du métro de Paris, in *Annales de géographie*, n°86, 1988, pp175-191.

⁷ 本稿は、KITAGAWA(D.): *Nœuds 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.を発展させたものである。

⁸ 東会社 (Compagnie de l'Est)、北会社 (Cie. du Nord)、西会社 (Cie. de l'Ouest)、パリ-リオン-地中海会社 (Cie. de Paris-Lyon-Méditerranée)、パリ-オルレアン会社 (Cie. de Paris-Orléan)。

⁹ パリを中心に放射状に広がるこの鉄道網は、当時の公共事業大臣の名前をとって、「ルグランの星(l'étoile Legrand)」と呼ばれている。

¹⁰ 英国との100年戦争終結後、都市住民の呼び込み策として、パリでは特別に人頭税が免除される。その代わりパリの財政は、市に訪れる商人たちから徴収されるこの入市税でまかなわれる。城壁が拡大してもこの税制度は残り、特に18世紀末から1860年までパリの市境に存在した壁 (le mur des Fermiers Généraux) は、軍事機能を持たない、税金徴収のための境界線でしかなかったといわれている。Mur des Fermiers Généraux, in *Encyclopædia universalis: thesaurus-index*, E.U., Paris, 1990, p2381.

より

¹¹ しかし民鉄会社はそれを受けて、ターミナル駅は旅客専用とし、物資専用の停車場はパリ市のちょうど外側につくる。1860年の市域拡大で結局この停車場も市内にとりこまれる。

¹² 1833-1848年にセーヌ県知事を勤める。

¹³ 1883年に、パリから半径15-20kmの領域を通る大環状鉄道(Le chemin de fer de Grande ceinture)も開通し、組合はこの2つの環状鉄道経営を受け持つこととなる。

¹⁴ エッフェル社は、北会社(六大私鉄の一つ)と提携していた。

¹⁵ 1800年代初頭に廃止されたパリ市長という役職は、帝政時代が終焉をむかえても不在のままだった。その状態は、1977年シラク市長誕生まで続く。

¹⁶ 駅間距離400m以下という1901年の市議会の要請は、ほぼ守られている。GRAVIER(J.F.): *Aménagement et transports dans l'agglomération parisienne*, in *La grande ville*, P.U.F., Paris, 1991.より

¹⁷ フランス語 *ingénieur* を文脈から判断して土木技術者、土木技師と訳した。また、土木官僚は *ingénieur des Ponts et Chaussées* の訳である。

¹⁸ 1803年生まれ。1821年理工科学校(Ecole polytechnique)に入學。だが、秘密結社への参加により退学となり、以後約10年間建築の修行を積む。技術と政治に関心を抱き続け、1831年、ついに例外的に、土木官僚として灯台建設の職に採用される(1846年から33年間灯台建設中央局長)。また、土木技術者・建築家という二重の肩書きが買われて、土木学校(Ecole des Ponts et Chaussées)と理工科学校で建築を教える。1880年没。LEMOINE(B.) et MIMRAM(M.) et al.: *Paris d'ingénieurs*, Picard, Paris, 1995.より

¹⁹ 高架鉄道が、アレキサンドルIII世橋(1900年)に代表される、当時の一傾向(構造の形を隠すほどの過剰装飾建築)から逃れられた要因として、この協力関係の他に、高架鉄道が市外縁部に建設されたという事実が指摘されている。JARRASSE(D.) et RAGOT(G.), 1987, *op.cit.* より

(参考文献)

¹ BASTIE(J.): *La croissance de la banlieue parisienne*, P.U.F., Paris, 1964. HILLAIRET(J.): *Dictionnaire historique des rues de Paris*, Minuit, Paris, 1985. MARCHAND(B.): *Paris: histoire d'une ville. XIXe-XXe siècles*, Seuil, Paris, 1993. Ministère des travaux publics.: *Relevé chronologique n°8*. より

- ² RIBEILL(G.): Les fondations stratégiques des grandes gares parisiennes, in BOWIE(K.) et al.: *Les grandes gares parisiennes du XIX siècle*, D.A.A.V.P., Paris, 1987, pp27-38.
- ³ BASTIE(J.), 1964, *op.cit.*
- ⁴ BOWIE(K.): Les grandes gares parisiennes, historique, in BOWIE(K.) et al., 1987, *op.cit.*, pp53-142.
- ⁵ RIBEILL(G.): *La révolution ferroviaire*, Belin, Paris, 1993.
- ⁶ LAVEDAN(P.): *Nouvelle histoire de Paris*, Hachette, Paris, 1993. より。図4、5、6も同出典による。
- ⁷ Paris, in *Encyclopædia universalis: corpus 17*, E.U., Paris, 1990, pp510-527. より
- ⁸ GAY(J.): Le chemin de fer de Petite Ceinture sous le Second Empire, in Mairie de Paris, *Métropolitain*, Hôtel de Lamoignon, Paris, 1988, pp41-58. CARRIERE(B.): *La saga de la Petite ceinture*, La vie du rail, Paris, 1991.
- ⁹ LARROQUE(D.) et FONTINON(C.) et al.: *Analyse historique de l'évolution des transports en commun dans la région parisienne de 1855 à 1939*, C.D.H.T., Paris, 1977. より。図7、9も同出典による。
- ¹⁰ LARROQUE(D.): Un aspect résiduel des conflits autour du métropolitain au XIXe siècle: l'impossible connexion?, in Mairie de Paris, 1988, *op.cit.*, pp65-89.
- ¹¹ MERLIN(P.): *Transports parisiens*, Masson, Paris, 1967. より
- ¹² RIBEILL(G.), 1993, *op.cit.*
- ¹³ LECLERQ(Y.): *Le réseau impossible*, Droz, Genève, 1987.
- ¹⁴ ORY(P.): *Les expositions universelles de Paris*, Ramsay, Paris, 1982.
- ¹⁵ RIBEILL(G.), 1987, *op.cit.*
- ¹⁶ PICON(A.): Apprendre à concevoir les gares: l'enseignement de Léonce Reynaud, in *Revue d'histoire des chemins de fer*, n°5/6, 1991/1992, pp51-63.
- ¹⁷ JARRASSE(D.) et RAGOT(G.): *Paris: métro aérien*, D.A.A.V.P., Paris, 1987.より。図12、13、14、15、16も同出典による。
- ¹⁸ *ibid.*
- ¹⁹ AGULHON(M.) et al.: *Histoire de la France urbaine, tome 4*, Seuil, Paris, 1983.
- ²⁰ GUERRAND(R.H.): Fulgence Bienvuë, Georges Bechman et le métropolitain, in *Paris des polytechniciens*, D.A.A.V.P., Paris, 1994, pp185-192.
- ²¹ JARRASSE(D.) et RAGOT(G.), 1987, *op.cit.*

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

北河 大次郎

鉄道の都市形成力に多くを依存しながら、比類なき巨大都市にまで至った東京。この成長と弊害の歴史を乗り越えていくには、まず東京における都市と鉄道の歴史的特質を知ることが不可欠であろう。

本研究では、それを考察する上で示唆を含んでいると思われる、パリの都市と鉄道の歴史を、都市構造・景観に注目して分析している。そして、パリでは鉄道を原動力とした近代都市建設の是非をめぐる、確執と葛藤（国と市、伝統と近代、芸術性と機能性）を孕んだ数々の論争・試行錯誤の末、鉄道整備が都市のアンデンティティの中にその計画の拠り所を見出し、都市整備との相補的關係を構築していったことを示した。

Urban development in Paris through the railway network formation (1837-1914)

Daijiro KITAGAWA

Railway network development in Tokyo has led not only to incomparable urban growth but to some distortion of living conditions. To go beyond this discording urban history, we should at first specify the nature of city and railway evolutions.

With a view to establishing a point of comparison with Tokyo's case, our study treats city form and townscape evolutions in Paris through the railway network formation. We will show that the railway was created as a complementary link to urban development in Paris at the close of long discussions on tradition and modernization of the city.