

## フランスの国土整備計画とニュータウン

立命館大学教授(文学部)

理学博士 谷岡武雄

centralisme と régionalisme は、いままでフランスの歴史を転回させてきた相対立する2大契機である。かつての絶対主義は前者を代表し、後者の線に沿ってさまざまな文学的・芸術的・政治的運動が展開された。この国において今日盛んに進められている国土整備計画を理解するためには、上のような視点が必要なのではないか。パリを中心として、そこから全国土に通じる国鉄網の整備やオート・ルート(高速道路)の建設は centralisme を促進し、隣合ういくつかの都市をまとめた整備事業や工業の地方分散化政策は régionalisme の方向をとるものである。

今日のフランスでは、パリのみが栄え、地方は砂漠化していくといわれている。また、ルアーヴルとマルセーユとを結ぶ線の東側と西側との間では、経済格差が拡大するばかりである。フランスにおける東西問題の解消、地域間の均衡のとれた発展こそ、国土整備計画の目標であり、それはまた、centralisme と régionalisme との接点に立つものにほかならない。

### 1. 総合開発計画

アメリカ合衆国の TVA とほぼ時を同じくして、世界恐慌後の経済を建て直すために、フランスにおいても水力開発を軸とする総合開発計画が実施に移された。その代表例がローヌ川に関する計画である。すなわち、1933年に CNR(ローヌ公社)が設立され、これのイニシアチブによって、発電・灌漑のためのダム建設、運河開削としゅんせつによる水運の確保、リヨン工業港の整備など、各種の事業が進められ、無類の暴れ川もしだいに取り押えられていく。

CNRの事業は、第2次大戦前には Génissiatダム(工期1937~49, 出力40.5万kW — フランス第2位)や E・Herriot 工業港の建設以外に目だつものはなかったが、戦後は急速調となり、今日では21のダムと発電所が建設されている。また、ダム付近における側線運河の開削、アルル付近における浅瀬の除去によって、ローヌの水運は面目を一新した。そうしてこれらの総合開発事業は1960年代前半にほとんど完了し、ローヌ川はマルセーユ西郊からドイツのカールスルーエ付近に至る石油パイプラインとともに、ECの発展の中軸地帯における大動脈の機能を果たすに至っている。

### 2. 地域開発計画と国土整備研究地帯

第2次大戦後、全国土の復興と地方経済の振興をはかるために、フランスを21地域に区分し、地域ごとに特色のある開発計画が策定されることとなった。これが Programme d'action régionale と呼ばれるもので、第2次 Monnet plan の進行とともに具体化の段階にはいり、1955年6月に立法化され、

翌56年7月のブルターニュ地域を皮切りに、しだいに他地域にも押し進められていった。そうして1970年には、コルス(コシカ)県が分離されて22地域となった。第5共和国最大の指導者ド・ゴール大統領は、この計画の遂行に熱意を傾けたが、表面上はrégionalismeを尊重するかのように見せかけて、実際にはcentralismeの強化をはかったために、国民投票にかけた地方制度改革案への答はノンと出て、退陣を余儀なくされたことは、よく知られている。

Programme d'action régionaleは、主導産業を軸として産業集積地域を形成させるという、ペルーやブードヴィルなど計量経済学者の『成長の極』理論から根拠を得ている。そうしてこれは、産業の地方分散政策とウラハラの関係に立つものである。この政策は全国土を、(A)工場・事務所の新・増設に奨励金を与える地域、(B)同上、免税を行なう地域、(C)パリおよびリヨン地域から分散した工場・事務所に対して免税を行なう地域、(D)工場・事務所に対して特別税を賦課する地域……に区分することに基礎を置いている。

このような計画は第2次(1954～57)、第3次(1958～61)、第4次(1962～65)、第5次(1966～70)、第6次(1971～75)というように、ほぼ5か年ごとに策定されるものである。そうして1976年からは第7次計画にはいっている。第5次計画までは、22地域を単位として事業が進められてきたけれども、都市化の進行と経済活動の広域化に伴い、地域を再編成する必要が生じた。こうして、1971～75年の第6次計画では、全国土が8地域にまとめられるに至った。これが『国土整備研究地帯』Zone d'études et d'aménagement du territoireにほかならない。

### 3. OREAM

すべての道はパリに通じ、パリのみが栄えていく。地域開発計画に向けられたさまざまな努力にもかかわらず、地方の砂漠化は進行していき、地域格差は依然として縮小しない。そこで、1966年の第5次計画では、地方中心都市を育成し、それを発展の極とする方向が打ちだされた。これが均衡のメトロポール métropole d'équilibre とよばれるもので、通常は接続するいくつかの都市をまとめ、そこに共通した整備計画が樹てられるわけである。この計画策定機関が、OREAM(大都市圏整備研究組織)にほかならない。

第5次計画のOREAMとしては、ノール(北部)、下セーヌ、メッス・ナンシー・ティオンヴィル、ナント・サンナゼール、リヨン・サンテチエンヌ、マルセーユの6地域に関するものがあげられる。いずれも人口が100万に近いかあるいはそれを越え、かなりの広域にわたって文化・経済活動の中心となりうる場所である。

この政策は第6次計画においても継続され、新たにアミアンを中心とするピカルディー地方のOREAP、オルレアンを拠点とする中部ロアールのOREAM、ボルドーのOREAM、そしてニースを中心とするODEAMが加えられて、合わせて10地域を数えるに至った。しかし、『均衡のメトロポール』づくりは、地方の特色を失わせ、パリと同様な巨大都市を育成することになる恐れが多いというので、今日では国内各層の批判が高まっており、むしろ中規模都市の育成のほうに重点を移すべきであるとの声が強くなっている。

### 4. パリ大都市圏整備計画

さまざまな地方振興政策にもかかわらず、人口の農村流出と都市集中は鈍化せず、パリおよび Agg-

lomération parisienne の過密・混雑は強まるばかりである。1975年のセンサスによると、パリ市の人口は229万、それを含むパリ大都市圏の人口は986万となっている。そして紀元2000年にはパリ大都市圏の人口が1,700万に達するというのが、DATAR当局の予測である。もはや収容力のなくなったパリに関して保全と再開発との調和がとれた事業の遂行、パリ大都市圏全体にかかわる統一的な整備計画の推進こそ、国家的な課題といわねばならない。

パリおよびパリ大都市圏の整備に関しては、第2次計画（モネー・プラン）以来、部分的ながら事業が進められ、とくに1965年にschéma directeur（英語マスター・プラン）が明確な形で策定されてからは、第6次計画期間中に事業がかなり進展した。

まずパリ市域内の再開発について見ると、1) 特色ある機能地区の分化と整備、緑地の拡大、2) 国鉄6駅などを核とする開発・整備拠点の設定、3) 中央市場の南郊ランジへの移転と跡地の利用、4) 都心外郭部における施設核の設定、5) 建築物の高度制限（都心は25m以下、その外側は35m以下、その他は無制限）と通称マンハッタン地区（セーヌ下流）・スリパチ型立面形の出現、6) 市域を南北または東西に横切る交通路網の整備、などにシェマ・ディレクトゥールの重点が置かれていることがわかる。

さらにパリ大都市圏の整備については、次のような点が特色としてあげられよう。1) 1958年以来、西郊デファンスのロータリーを核とする地区で進められてきたEPAD計画に基づく事業（デファンス地域整備のための公共建設事業）、2) HLMおよび私企業による近郊での住宅団地・住宅衛星都市（ブローニュ、イヴリー、サン・ドニ、ノアジー・ル・セック、モンルイユ、ガルジュ・レ・ゴネス、サルセル等）およびParly 2（1968年完成）のような地域中心商店街の建設、3) パリを取巻くグリーンベルトの外側におけるville nouvelle（英語ニュータウン）の建設、4) オート・ルート、RER（地域急行地下鉄網）の建設による大都市圏交通路網の整備と北東郊のロアシーにおけるシャルル・ド・ゴール空港（1962年着工、1974年一部開業）の建設。

## 5. ヴィル・ヌーヴェル（ニュータウン）

イギリスでは20世紀にはいつの間もなく、ロンドンの過密を救済するためにgarden cityが建設され、また第2次大戦中からnew townが相次いでつくられていったのに対し、フランスではそのような考え方に辿り着くまで、あまりにも時間が長くかかり過ぎた。ヴィル・ヌーヴェルのアイデアが導入されたのはようやく1965年のことであり、その事業に本格的に取りかかったのは、第6次計画の期間にはいつからにすぎない。

現在、法制上のville nouvelleとして建設事業が進められているのは、パリ大都市圏ではEvry, Cergy-Pontoise, Marne-la-Vallée, Melun Senart, Saint-Quentin en Yvelinesの5地区、地方ではリールのLille-Est, ルーアン南東郊のLe Vaudreuil, リヨン南東郊のL'Isle d'Abeau, マルセーユ北西郊のÉtang de Berreの4地区においてである。工業都市トゥールーズの南西郊に1961年以来建設中で、さん新たなスタイルをもって世に知られるToulouse-Le Mirailは、法制上のville nouvelleには属さない。

これらのうち、最も事業が進捗しているのはパリ南東郊のEvryで、北西郊のCergy-Pontoise、東郊のMarne-la-Valléeがそれに次ぐ。他より遅れて1971年に指定されたÉtang de Berreなどは、事業をようやく始めようとする段階である。

パリ大都市圏におけるville nouvelleを見て気付くのは、イギリスのニュータウンとは規模がたいそう

異なる点であろう。1) 計画人口の規模が50万となっていること、2) たいていは県庁と大学が誘致されること、3) 中心の agora と呼ばれる広場と中心商店街が計画の出発点となること、4) R E R の地下鉄またはオート・ルートによってパリと結ばれること、5) 工場をパリから疎開させ、個々の企業にとっては、市内に散在する工場を一か所に統合するというメリットのあること、などが特色として挙げられる。地価の安いこと、パリ近郊では珍しくも大地主が土地を所有していたことなどが、ville nouvelle の建設に有利に働いた。

## 6. 国土整備の問題点

国内の東西問題を解消するために行なわれるすべての計画・事業が、régionalisme に役立つのか、かえって centralisme を強めることになるのかは、議論の分かれるところであるが、国民の生活環境を整備し、かつ経済成長をはかるうえで、国土整備は一日もゆるがせにできない課題といわねばならない。以上に述べたもののほかに、目下進行中の諸事業をあげ、その問題点を探ってみよう。

1) オート・ルートの建設 絶対主義時代に整えられた駅通路の伝統を受けて、フランスの国道・県道・市町村道などは総延長が79.1万kmに達している(うち国道8.1万km)。目下建設中のオート・ルートは総延長がはまだ2,000kmに達せず、他の西ヨーロッパ諸国よりは遅れているきらいがある。パリ中心とならざるをえない点も問題であろう。

2) 国鉄の問題 1938年にS N C F F(フランス国鉄)に統合された鉄道の総延長は、35,620kmに達するが、その電化率は26%程度にすぎない。幹線の整備、スピードアップはかなり進んでいるが、パリ〜リヨンの新幹線は、いまだ計画の段階にとどまっている。

3) フランスの水島、フォス港湾工業地域の建設 ECの発展につれて、南のユーロポールと呼ばれるマルセーユを中心とした港湾・工業活動が急速調に伸び、これらを狭いマルセーユの市域内には収容し切れなくなった。このため、1970年代にはいり、マルセーユ西郊でローヌデルタの東岸を占めるFosを中心として、一大港湾工業地帯が造成されることとなった。これはマルセーユ自治港が事業の主体となるもので、3碇泊区が掘削され、新しい火力発電所のほか、E S S Oの精油所、S P L S E(南ヨーロッパ・パイプライン会社)、製鉄・化学の諸工場が誘致されつつある。こうしてマルセーユは、ECの発展中軸地帯における南の極としての性格を、名実ともにそなえるに至る。

4) 海岸リゾート地帯の整備 ローヌ川河口以西の地中海沿岸と、ピレネー西ろくの大西洋岸では、新しい観光・保養地帯の建設が進められている。日本でもよく知られた地中海沿岸の場合、灌漑水路網の整備をはかる目的で設立された『下ローヌ・ラングドック整備会社』が、事業内容を変更したもので、それだけに問題点も多い。

5) 環境保全 日本に約半年先立って設立された環境省が、水の問題、自然保護、産業災害防止、記念物・天然名勝などの問題を取り扱っている。フランスが自然保護の問題に取り組むに至ったのは他よりもやや遅れて、1963年におけるラ・ヴェノアズ国立公園の指定にはじまっており、それ以来各地に国立公園や地域公園が設けられ、1970年の『自然保護ヨーロッパの年』を契機として、この種の事業がようやく軌道に乗ってきた。

むすび ジスカール・デスタン大統領の登場によって、フランスの国土整備計画も、開発から保全へ、産業優先から生活環境整備へと、しだいに方向転換を行ないつつあるように思われる。1976年には

じまる第7次計画では、完全雇用・生活の質的改善・不平等の縮少・責任のよりよき分配が4本柱をなしている。この中で国土整備は、生活の質的改善の大きな課題をなすわけである。