

新パリ大都市圏整備計画の背景と理念

手塚 章

- | | |
|----------------|----------------|
| I はじめに | III-2 対立と修正 |
| II 新整備計画の背景 | III-3 新整備計画の採択 |
| III 新整備計画の策定経過 | IV むすび |
| III-1 初期段階の構想 | |

I はじめに

行政市域のパリ市ではなく、周辺地域をも含むパリ大都市圏の地域整備計画は、これまで1941年、1960年、1965年、1976年の4回にわたり策定されてきた(Brechet, 1994; 手塚, 1981; 高橋, 1994)。このうち、1965年のマスタープランは、壮大なニュータウン建設や都心と郊外を直結するRER(地域高速鉄道ネットワーク)の整備を定めたもので、その後のパリ大都市圏の成長を方向づける指針となった。1976年のマスタープランは、その後の社会経済情勢の変化に対応して1965年の計画を修正したものであるが、基本的な方向は前回のマスタープランをほぼ踏襲していた。

全国レベルでも、1960年代は国土整備(aménagement du territoire)計画が活発に展開された時期にあたる。1963年には中央政府に国土整備庁(DATAR)が新設され、全国レベルや地方レベルで活発な地域政策が展開された。パリ大都市圏を対象にした拡大志向型の地域整備計画の策定は、国土整備庁(DATAR)の黄金時代(Bœuf, 1995)といわば呼応していたわけである。

しかし、石油危機をきっかけとしてフランス経済は低成長の時代をむかえ、さらにミッテラン大統領の誕生(1981年)にともなって、1980年代の前半には地域整備に関する権限を地方自治体に委譲する地方分権化の政策がすすめられた。その結果、巨額の財政支出をとまなう積極的な国土整備はしだいに控えられるようになり、パリ大都市圏についても、計画にとまなう規制が緩和されるなど、都市建設の進行がレッセフェールの様相を呈するようになった。1980年代を通じて、パリ大都市圏では1976年の地域整備計画が依然として効力をもっていたが、それがもはや時代遅れの産物であることは明らかだった。

このような状況を打開し、パリ大都市圏の地域整備に新しい方向づけを与える努力は、ようやく1980年代の末に姿をあらわし始め、紆余曲折をへた後に、1994年成立の新パリ大都市圏整備計画として結実した。本論文は、この新整備計画が策定されるまでの経過を検討することによって、パリ大都市圏が現在直面している主要な問題点を明らかにすることを課題としている。新整備計画の策定をめぐる、国と地方自治体の双方がそれぞれ構想を発表し、議論をたかかわせてきた。そこでの主要な論点や対立点を整理することで、パリ大都市圏の当面の課題が浮き彫りになるであろう。

ちなみに、1993年度から1995年度にかけて、筆者自身、文部省国際学術研究「パリ大都市圏の構造変容に関する地理学的研究」に参加し、毎年数週間にわたってパリに滞在する機会があった。この時期はちょうど、新整備計画案をめぐる議論が最終的な調整段階にあり、しばしば関連するニュースが雑誌や新聞などのマスコミで報道された。本論文の材料は、主として、そのおりに収集したリポートや提言、論文などである。新整備計画はまだ承認されてから日も浅く、内容に関する評価は今後の成り行きを見なければならぬ。したがって、本論文では考察の重点を、新しい整備計画が構想された背景と、それがたどった紆余曲折の経緯にしばることとした。紙面の制約があるため、新整備計画の詳細な内容については、また別の機会に紹介することにした。

II 新整備計画の背景

新しい整備計画が構想されるにいたった背景としては、パリ大都市圏をめぐる政治・社会・経済環境が、1980年代を通じて大きく変化した事実があげられる。これらの変化は、大きくみると、EUの市場統合などともなう国際化の進展、社会経済環境の変化ともなう住民構造や人口動態の変化、地方分権化の進展ともなう制度的枠組の変化などに分けて考えることができる。これらの変化に対応すべく、新しい整備計画の必要性が叫ばれ始めたというわけである。当然のことながら、これらの変化はたがいに密接に関連している。しかし、以下では、環境変化の主要な側面を列挙することで、1980年代のパリ大都市圏を特徴づけた新しい動向を整理することにした。

(1) まず指摘せねばならないことは、大都市圏住民の産業構成や職業構成において、「第3次産業化 tertialisation」が著しく進展したことである (Tavernier, 1990)。パリ市を含むイル・ドゥ・フランス地域では、第3次産業に従事するものの比率が、1990年の国勢調査時に全就業人口の73.7%を占めるにいたった。職業別にも、肉体労働者 (ouvrier) の比率が激減し、事務労働者 (employés) さらには管理的職業従事者 (cadres) の比率をも下回るようになった。また、これらの肉体労働者にしても、かつては製造業部門の工場労働者が大半を占めていたのに対して、今日ではサービス業部門に従事するものが最大の比率を示すように変化している。この「社会革命 révolution sociale」とも言う変化の結果、パリ大都市圏の住民はますます中上層の社会階級によって占められるようになり、フランスの他地域とも多少異なる社会的進化の道すじをたどってきた (Robert, 1994)。

(2) 第3次産業化の進展は、裏返していえば工業機能の後退を意味していた。国土整備庁 (DATAR) などによって推進された工場の地方分散政策は、すでに1960年代から1970年代にかけて大きな成果をあげたが、1980年代にも引き続き既成市街地からの工場移転が進行した。この結果、1980年代の後半には、工場の移転跡地がパリ大都市圏の各地で未利用のまま放置されるにいたり、土地利用上の大きな問題点とされた。とくに工場移転跡の遊休地 (friches industrielles) は、19世紀の後半から20世紀の前半にかけて工業化したパリ近郊の工業地帯に集中しており、地域環境の劣悪化と地域社会の崩壊が懸念されるまでになった。

(3) 近郊工業地帯の荒廃は、全国的な失業率の上昇ともあいまって、低所得層向け社会住宅からな

る地区 (quartiers d'habitat social) の社会経済状況を悪化させた。これらの地区では、失業率が周辺の諸地区を大幅に上まわるところが多く、とくに若年層の失業率が20%以上に達する地区もまれではない。パリ近郊には、このような問題地区が多数みられ、そこで多発する犯罪と治安の悪化が1980年代には大きな政治問題として意識されるようになった。

(4) 1970年代のパリは人口の停滞によって特徴づけられたが、1980年代になるとパリ大都市圏の人口はふたたび活発な成長を示すようになった。たとえば、1975年から1982年にかけて、イル・ドゥ・フランス地域の人口は19.5万しか増加せず、これはフランスの22地域のうち増加率のうえで16位にとどまった。これに対して、1982年から1990年には増加人口が58.7万に達し、増加率も全国平均を大きく上まわっている。また、1960年代までの人口増加期が他地域からの人口流入で特徴づけられていたのに対して、1980年代の人口増加は主として自然増によるという特徴がある。

(5) さらに、人口増加率のみでみたパリ大都市圏の成長地帯は、すでにイル・ドゥ・フランス地域をこえて、周辺地域へと大きく広がっている。たとえば、イル・ドゥ・フランス地域に隣接するオワーズ県、ウール県、ウール・エ・ロワール県、ロワレ県などでは、この期間にイル・ドゥ・フランス地域を大幅に上まわる人口増加率を記録している。この人口増加がパリ大都市圏の拡大であることは、これらの県からパリに通勤する人口が1980年代を通じて急増したことにより明らかである。この結果、パリ大都市圏をとらえる地域的枠組として、イル・ドゥ・フランス地域をこえた広域的枠組がますます要請されるようになりつつある (Damette et Scheibling, 1992)。

(6) 地域政策の制度に関しては、都市計画をめぐる各種の権限がコミューンや県や地域などの地方自治体に移管されたことが1980年代の大きな変化であった。1960年代には整備計画の立案・実行にあたって国が強力なリーダーシップを発揮したが、分権化が実施された1980年代の後半には国による規制が緩和され、都市建設にレッセフェールの傾向すら顕在化した。たとえば、パリ市の西に隣接するコミューンでは、それまで規制の対象であったオフィスビルの建設が容易になり、当時の不動産ブームともあいまって新しいビル街がつぎつぎに誕生した。また他方では、交通インフラストラクチャーの整備が主としてイル・ドゥ・フランス地域の仕事とされた結果、この領域に対する国からの投資が減少し、1980年代を通じてパリ大都市圏の交通事情が大幅に悪化したという事実がある。

(7) 1980年代には、とくにRER (地域高速鉄道ネットワーク) の建設が大きく進展したが、これは1960年代から1970年代にかけて立案された計画が実現したものであった。これに対して1980年代に登場した新しい変化は、主として全国レベルあるいは国際レベルの交通ネットワークに関するもので、なかでもTGV新線の建設促進とパリ国際空港の拡充がパリ大都市圏に新しいインパクトをもたらした。パリ東郊に建設されたユーロディズネーランドも、従来のマスタープランにはない大事業であり、フランス国内にかぎらず国際的な観光客誘致をめざしている。

(8) 最後に、1980年代の後半になって、ヨーロッパ主要大都市間の競争が強く意識されるようになった事実を指摘することができる。その背景には、1992年を期限としたヨーロッパ市場統合への動きが存在した。ロンドンやアムステルダム、フランクフルト、ミラノ、バルセロナなどとの競争のなかで、ヨーロッパ都市ひいては世界都市としてパリを発展させることが、フランス全体にとっても重要なこ

とが強調されるようになった。

1980年代には、ミッテラン大統領のもとで、パリ市内と周辺にさまざまな大モニュメントが建設された。大ルーブル計画、オルセー美術館、バステューユ広場の新オペラ座、アラブ世界研究所、大蔵省新館、デファンスに建設されたアルシュ（新凱旋門ビル）など、この時期に建設された新しいモニュメントは枚挙にいとまがない。しかし、このような表面的変化のおかげで、パリ大都市圏は上述のごとき基本的変化を遂げつつあった。1965年のマスタープランで構想され、1976年のマスタープランに受け継がれた地域整備の方針は、これらの動向を背景として新たな対応を迫られていたといえる。

Ⅲ 新整備計画の策定経過

Ⅲ-1 初期段階の構想

「地域 région」を対象範囲とする整備計画（マスタープラン）の策定に関しては、1980年代前半に推進された地方分権政策のもとで、その権限主体が原則として中央政府から地域政府に移行した。ただし、首都パリを含むイル・ドゥ・フランス地域だけは、このような権限委譲の例外とされた。それ以前と同様に、マスタープラン作成の主体は国（主として建設省）にあるとされたのである。しかし、交通インフラストラクチャーへの投資をはじめ、地域整備に関するさまざまな権限を新たに獲得したイル・ドゥ・フランス地域政府は、マスタープランの作成についても積極的な姿勢を示した。研究・立案機関であるIAURIF（イル・ドゥ・フランス地域都市開発整備研究所）が、1982年から地域政府の直属機関になったことは、この点で重要な意味をもった。1980年代の後半から1990年代の前半にかけて、新整備計画の構想がいくたの紆余曲折をへた背景には、このような中央政府と地域政府との複雑な関係があったといえることができる。

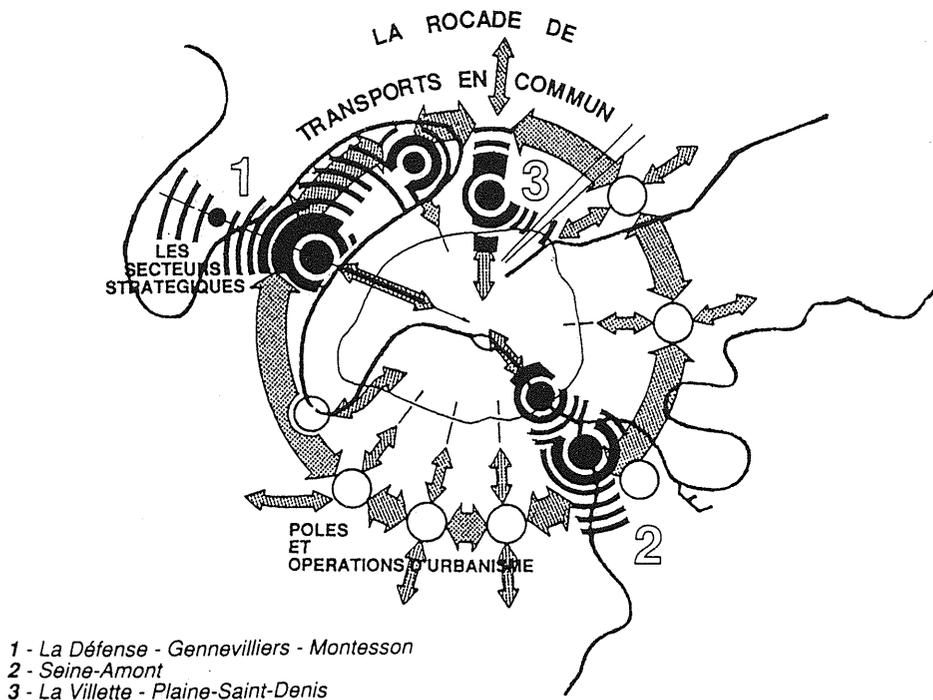
新しいマスタープラン作りへの動きは、まずイル・ドゥ・フランス地域の側から始まった。IAURIFは、将来計画作成に向けての準備を1987年に開始し、1988年の4月には「西暦2000年のイル・ドゥ・フランス：地域計画作成にむけて」と題する報告書を発表した（IAURIF, 1988）。さらに1989年にはいると、整備計画の軸になる構想をまとめた「地域整備計画にむけて」という報告書が地域議会に提出された（IAURIF, 1989）。これらの報告書をみると、パリ市に隣接するセヌ川上流地区や下流のデファンス地区などが都市計画の「戦略地区」にあげられているほか、近郊を環状にとりまく鉄道の建設が提案されるなど、その後のマスタープランで採用された構想の多くが、すでに含まれていた。

地域政府の動きに促されるように、国の側も1988年の末には新整備計画策定の準備を開始することになった。1989年の7月には、イル・ドゥ・フランス地域の新整備計画策定にむけて、その前段階として白書（Livre Blanc）を作成することが中央政府により決定された。その結果、1990年の1月には「イル・ドゥ・フランス白書」が公表されたが、実際のところ、この白書の内容は、国と地域とパリ市との共同作業の結果にほかならなかった（DREIF, APUR et IAURIF, 1990）。このことは、白書でかけられた地域整備の主要目標が、IAURIFの提言を強く反映していることに良く示されている。

白書の内容は、1965年や1976年のマスタープランと大きく異なるとともに、その後の計画案づくりを基本的に方向づけた。1990年代の前半には、新整備計画をめぐって批判や論争がたたかわされたが、白書で示された指針は基本的に変更されなかったといえる。そこで以下では、この白書で特に強調されたポイントを多少詳しく見ていくことにしたい。

まず第一にいえることは、パリ市に隣接した近郊地区（あるいは伝統的工業地帯）の整備に、大きな重点が置かれていることである。第1図は、それを象徴している。すなわち、周辺地帯でのニュータウン建設に重点が置かれていた1965年のマスタープランに対して、ここでは中心地域に隣接する地帯にまず目が向けられた。近郊地帯の課題は「既存の市街地を構造改善して、十分な活用をはかること」であり、「今日ほとんど利用されていない土地（工場跡の遊休地や公有の未利用地）を、整備計画を通じて有効に活用すること」であった（DREIF, APUR et IAURIF, 1990, p.65）。このような方向づけは、1965年のマスタープランと大きく異なるとともに、以下のような努力を必要とする野心的な目標設定であるとされた。

(1) 近郊地区の再生には、まず公共交通ネットワークの緊密な構築が必要である。パリ市内には高密度の地下鉄ネットワークが存在するのに対して、近郊地区には、それらの路線の一部が放射状に延びているにすぎず、その密度もいちじるしく低い。このような状況を打ち破るには、パリ市を取り囲むように環状の鉄道路線を建設することが有効な対策であり、この環状線を軸にして、パリ市内から



第1図 「イル・ドゥ・フランス白書」(1990年)における近郊地域の整備案
(DREIF, APUR et IAURIF (1990)による)

の地下鉄路線延長を積極的に進めることが主張された（第1図参照）。

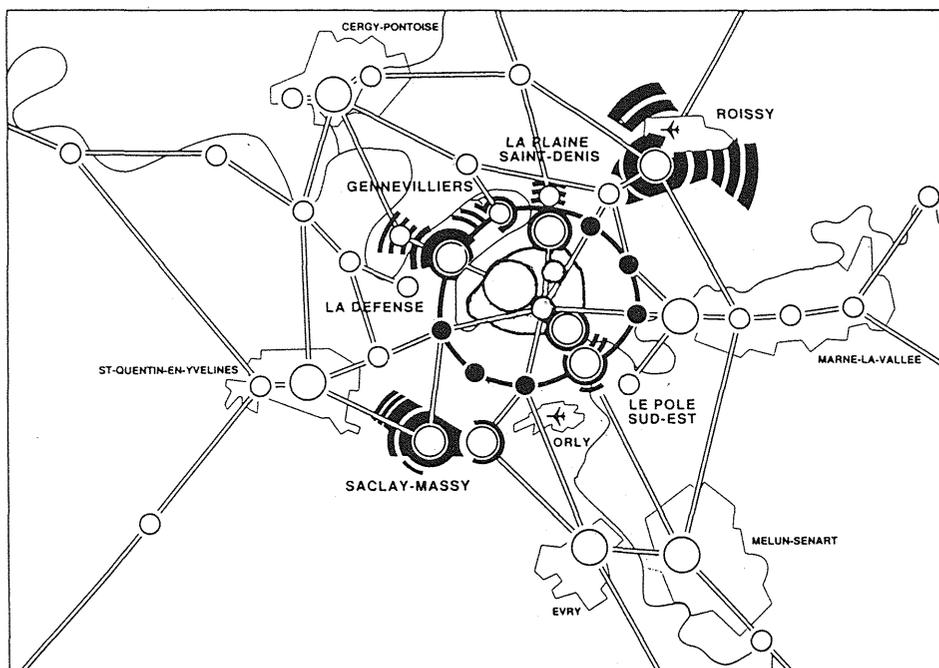
（2）公共交通の結節地点に、近郊地区の核となるような新しい中心地区を發展させる必要がある。そのため候補地として、白書では次の3地区を指摘し、整備計画の戦略地区として位置づけた。これらは、第1図の1から3に対応している。

- ー パリ市西方のデファンス・ジェヌビリエ・モンテッソン地区（地区1）。
- ー パリ市南東のセーヌ上流地区（地区2）。
- ー パリ市北方のプレーン＝サンドゥニを中心とする地区（地区3）。

これらの戦略地区は、パリ市と近郊地帯をつなぐ結節点に位置しており、高次機能の大集積地になりうる可能性を備えている。このうち地区1と地区2は、一部ですでに開発事業が展開している。これに対して、プレーン＝サンドゥニ地区は工場跡の遊休地がめだつ衰退地区であり、開発には多少長い時間を要するであろうし、近郊地区（とくにパリ市北方）の核として、どのような方向で整備を進めるかを検討する必要がある。

（3）これらの地区の開発にあたっては、都市環境の改善に努力せねばならない。とくに、水辺の整備については、セーヌ川やマルヌ川をはじめ、サンドゥニ運河、サンマルタン運河などに沿って、さらに改善する必要がある。また、戦略地区の都市建設にあたっては、都市景観の視点から質の高い都市づくりを進める必要がある。

第2図は、これら近郊地区の整備を軸に、将来のパリ大都市圏整備の基本方向を示したものである。



第2図 「イル・ドゥ・フランス白書」（1990年）におけるパリ大都市圏の整備案
（DREIF, APUR et IAURIF（1990）による）

ここでもパリ近郊の環状鉄道路線が強調されているが、それを別にすると、ロワシーのパリ国際空港周辺とパリ南方のテクノポリス（サクレー地区、マッシー地区）の開発が目だっている。両者とも、ヨーロッパ全体、ひいては世界全体を視野におさめた中心極という位置づけがなされており、「西暦2000年のイル・ドゥ・フランス」（IAURIF, 1988）で特に強調された国際競争の下でのパリの発展戦略を担っている。これに対して、1965年のマスタープランで中心的な役割を演じたニュータウンは、すでに一定の開発成果をおさめている現状を反映して、周辺地帯の中心都市という役割が期待されている。

Ⅲ-2 対立と修正

「イル・ドゥ・フランス白書」が公表されたのち、1990年の7月には、新しいマスタープランの作成作業が中央政府によって正式に開始された。当初、新マスタープランの作成準備委員会には、地域政府の代表者も参加していたが、両者の思惑の違いがすぐに表面化し、地域政府は国主導の計画づくりから手を引くことになった。その結果、新マスタープランの策定は、その後、もっぱら中央政府機関（主として建設省のイル・ドゥ・フランス地域建設局）によって進められた。

中央政府と地域政府の対立は、さまざまな論点にわたっている。しかし、その中心には地域整備政策の推進をめぐる主導権争いがあった。中央政府は、首都パリを含むイル・ドゥ・フランス地域に対して、従来ほどではないにしろ、直接的な行為者としての役割を維持しようとした。事実、1980年代以降に実施されたパリの大建設事業（たとえばアルシュの建設や国立図書館の新築事業など）は、いずれも中央政府の事業であった。同様に、国は地域レベルのマスタープラン策定についても、主導権を握ろうとしたのである。

その背景には、パリ大都市圏の地域的アンバランスに対する国側の深刻な問題意識があった（Ronai, 1991）。パリ市周辺の近郊地帯についていえば、一方で不動産ブームにわく豊かな地区があるのに対して、他方では低所得者層や外国人移民が集中する問題地区が存在した。また、発展する副都心・副々都心がある一方で、工場跡の遊休地が広く分布していた。事態をこのままに放置したのでは、イギリスやアメリカの大都市と同じような過程をたどることが懸念された。このような問題を解決するために、必要とあれば特定地区の再開発に国主導の整備公社を設立することさえ考えられた。「イル・ドゥ・フランス白書」で戦略地区とされた3地区のうち、セーヌ上流地区とプレーン＝サンドゥニ地区は、このような国側の強い問題意識を反映して、新たに付け加えられたものである。

さらに国側には、パリ大都市圏とその他の地方のアンバランスを解消するという伝統的な関心があった。パリ大都市圏における工場やオフィスの立地抑制政策は、そのための具体的方策であった。

これに対して地域政府は、地方分権政策の結果として新たに獲得した国土整備分野の権限を、国や県やコミューンからの制約を排除して、独自に発揮する方向を旨とした。国側のマスタープラン作りへの協力を拒否した地域政府は、独自の整備計画案を作成して、1991年には「イル・ドゥ・フランス憲章」（IAURIF, 1991）を公表した。これと並行するように、国は独自に「マスタープラン準備案」（PRIF et DREIF, 1991）および「マスタープラン原案」（PRIF et DREIF, 1992）を公表したが、これに対す

る地域や県の反応は非常に厳しいものであった。1993年1月28日のイル・ドゥ・フランス地域議会では、国が示したマスタープラン原案が否決されるにいたり、国側は再度の修正を余儀なくされることになった。地域議会による原案拒否は、政治的なかけ引きという側面もあるが、議論を通じて特に問題とされた点は以下のようにまとめられる。

1991年に公表された地域政府の整備計画案では、いくつかの分野(特に交通インフラストラクチャーの分野)について、かなり具体的な提案が盛り込まれていたが、将来の人口予測や、それに基づく住宅建設については曖昧なままであった。これに対して、1992年の「マスタープラン原案」では、目標年次である西暦2015年の人口が1,220万と見積られ、25年間で150万人強の人口増が予測された。これは、1982年から1990年にかけて、イル・ドゥ・フランス地域の人口が再び活発な増加を示すようになったことを反映している。しかし、このような増加予測に対しては、地域や県の側からの反発があり、抑制策を強めることによって増加人口を低めに誘導することが主張された。

第二の論争点は環境問題についてであった。もともと、新しいマスタープランが構想され始めた1980年代末の時点で、環境問題はまだ前面に登場していなかった。ところが、1990年代にはいると「環境の保護」が政治スローガンとして、他の課題をしのぐまでに重要視されるようになった。このような流れを反映して、1992年の「マスタープラン原案」でも、森林の保全や農業空間の保持が強調された。しかし、まだ不十分であるとして、地域議会は「マスタープラン原案」を否決するにいたったのである。

Ⅲ-3 新整備計画の採択

修正案の作成は、国民議会選挙の結果をうけて1993年3月に発足したバラデュール内閣のもとで行われた。そこでは、人口の成長や住宅・オフィスの新規建設がさらに抑制されることになり、将来必要とされる都市化面積が低めに見積られた。たとえば、1992年の原案に比べると、西暦2015年までの間に必要とされる新たな都市化面積は、6,000ヘクタール以上も減少した。このような選択は、いわばパリ大都市圏の成長を減速させようとする意図を含んでおり、官庁や文化施設の地方移転を推進する政策と対をなすものであった。このような修正をへた結果、イル・ドゥ・フランス地域の新しい整備計画(SDRIF [イル・ドゥ・フランス地域マスタープラン])は、1994年の4月に採択された。

同時に、1994年の4月には、国土整備庁(DATAR)の調整のもとで、イル・ドゥ・フランス地域を中核とする合計8地域が「パリ盆地整備憲章」に調印している。これは、イル・ドゥ・フランス地域の成長を周辺の諸地域に誘導・展開することによって、パリ大都市圏の広域的な整備をはかることを目的としていた。すなわち、イル・ドゥ・フランス地域に対しては、成長を強く抑制する政策をとりながらも、他方では周辺部へ展開をはかることで、パリ大都市圏の国際競争力を高めようとする意図したのである。しかし、周辺地域の整備には莫大な投資が必要であり、現在までのところ、目標を実現できるような体制が構築されたわけではない(Boyer, 1995)。

Ⅳ む す び

1987年から1994年にかけて、パリ大都市圏（イル・ドゥ・フランス地域）の地域整備に対する構想は、その時々々の政治状況や社会情勢から大きな影響を受けることで、複雑な紆余曲折をたどってきた。この期間にはほぼ一貫して保持された方向づけは、大都市圏のなかで中心ゾーン（とくにパリ市周辺から隣接近郊ゾーン）の整備を重視する姿勢ぐらいかもしれない。「イル・ドゥ・フランス白書」（1990年）で強調された3か所の拠点整備地区や、それらを連結する環状鉄道の新設は、どの計画案においても大なり小なり登場する新規事業のコアであった。

しかし、イル・ドゥ・フランスの将来をどのように構想するかという全体計画についていえば、作業開始当初と最終的なマスタープランの間に大きな変化が生じたことは明らかである。1980年代の後半は、単一欧州議定書の締結をうけて大都市間の国際競争が強く意識された時期であった。初期の構想はこのような時代の風潮を反映して、ロンドンやフランクフルトなどとの国際競争に負けないパリを目指そうという目標が、構想の前面に強く打ち出された。たとえば、計画案の口火をきった「西暦2000年のイル・ドゥ・フランス」（1988年）をみると、国際化の進行にともなう地域間競争の激化が、何よりも強く意識されていたことが分かる。これに対して、1990年代にはいると、全国レベルでの整備計画が大きな政治課題として浮上するようになった。そこでは、地方での高失業率、人口減少、農村の危機などが優先的な課題として登場し、首都圏であるイル・ドゥ・フランス地域は背景にしりぞく傾向がある。巨額の財政支出をともなう大規模事業が、パリ大都市圏について抑制ぎみになることは自然の勢いであった。

しかし、全国レベルにおける整備計画のなかでパリ大都市圏をどう位置づけるかという問題は、今後も継続的に問い直されていくであろう。フランス全体の発展を考えるうえで、パリの国際競争力は決して無視することができない条件だからである。1980年代には、ミッテラン大統領のもとで多数の大事業がパリを舞台に進められてきた。その結果、文化的な側面におけるパリの吸引力は、国際的にみて大きく強化された。これに対して、経済的な吸引力はそれほど国際的な優位を確立したわけではない。パリ大都市圏の経済開発をどう進めていくか。パリの繁栄がそのままフランス全体の繁栄と密接に結びついている以上、この問題はこれからも論議の中心点たらざるをえないわけである。

フランスの首都圏として、パリ大都市圏（イル・ドゥ・フランス地域）は、他の大都市圏にはみられないほど整備計画が頻繁に策定された歴史をもっている。1994年に採択された新整備計画（SDRIF [イル・ドゥ・フランス地域マスタープラン]）は、主要なものだけを数えても、20世紀で5回目の地域整備計画に相当する。このうち、1960年の整備計画と1965年の整備計画の間には、基本的指針に関しての明確な方向転換が存在した（手塚，1981）。このような観点からすると、1994年の新整備計画は、策定までに紆余曲折をへた結果、その基本的性格がかなり曖昧なものになったことは否定できない。パリ大都市圏の将来計画として、新整備計画がどれだけの指導力を発揮できるか、今後の推移に注目したい。

参 考 文 献

- 高橋伸夫 (1994) : フランスにおけるイル・ドゥ・フランス地域の地域特性と将来計画. 筑波大学人文地理学研究, **18**, 207~242.
- 手塚 章 (1981) : 第二次大戦後におけるパリの拡大と都市計画. 筑波大学人文地理学研究, **5**, 51~69.
- Boeuf, J.-L. (1995): *L'aménagement du territoire: bilan et renouvelé*. La Documentation Française, 79p.
- Boyer, J.-C. (1992): Ile-de-France: la grande question de l'aménagement. in: *L'état de la France 1992*. 249~254.
- Boyer, J.-C. (1993): Ile-de-France: panne d'aménagement. in: *L'état de la France 93-94*. 276~284.
- Boyer, J.-C. (1995): Ile-de-France: nouveau départ pour l'aménagement ? in: *L'état de la France 95-96*. 302~310.
- Brechet, R. (1994) : Plans et schémas directeurs régionaux en Ile-de-France. *Cahiers de l'IAURIF*, No.108, 49~61.
- Damette, F. et Scheibling, J. (1992): *Le bassin parisien: système productif et organisation urbaine*. DATAR, 103p.
- DREIF, APUR et IAURIF (1990): *Le livre blanc de l'Ile-de-France*. DREIF, APUR et IAURIF, 68p.
- IAURIF (1983): *40 ans de planification en région d'Ile-de-France*. IAURIF, 124p.
- IAURIF (1988) : *Ile-de-France 2000: vers un projet régional*. IAURIF, 120p.
- IAURIF (1989): *Vers un projet régional d'aménagement*. IAURIF, 44p.
- IAURIF (1991): *La charte de l'Ile-de-France*. IAURIF, 238p.
- PRIF et DREIF (1991): *Avant projet du nouveau Schéma Directeur de l'Ile-de-France*. PRIF et DREIF, 137p.
- PRIF et DREIF (1992): *Projet de Schéma Directeur de l'Ile-de-France*. PRIF et DREIF, 197p.
- PRIF et DREIF (1994): *Schéma Directeur de l'Ile-de-France*. PRIF et DREIF, 207p.
- Robert, J. (1993): *L'Ile-de-France*. PUF, 128p.
- Robert, J. (1994): Paris and the Ile-de-France: national capital, world city. in: Clout, H. ed.: *Europe's cities in the late twentieth century*. 13~28.
- Ronai, S. (1991): Concurrence de pouvoirs en Ile-de-France. *Hérodote*, No.62, 101~114.
- Tavernier, J. (1990): Le grand chantier de l'Ile-de-France. *Regards sur l'Actualité*, No.159, 19~26.

The New Regional Master Plan of Paris Metropolitan Area

Akira TEZUKA

Paris metropolitan area has been the subject of many master plans for development in this twentieth century. The *Schéma directeur de la région Ile-de-France* (SDRIF), which was just approved in April 1994, is the latest master plan. Its main purposes and conceptions differ considerably from those of the former master plan (SDAURIF, 1976), which was a modified version of the most innovative and influential master plan of Paris metropolitan area (SDAURP, 1965).

The SDRIF of 1994 was a kind of compromise, reached finally after a long and tortuous course from 1987. The visions for the futur of this region Ile-de-France have noticeably changed between the beginning stage and the final master plan. The intentions of concerned actors were also divergent, especially between national government and regional government. In this paper, the author examined the socio-economic and administrative circumstances, which have brought about this new regional master plan and its complicated vicissitude.