

# 第二次大戦後におけるパリの拡大と都市計画

## 手 塚 章

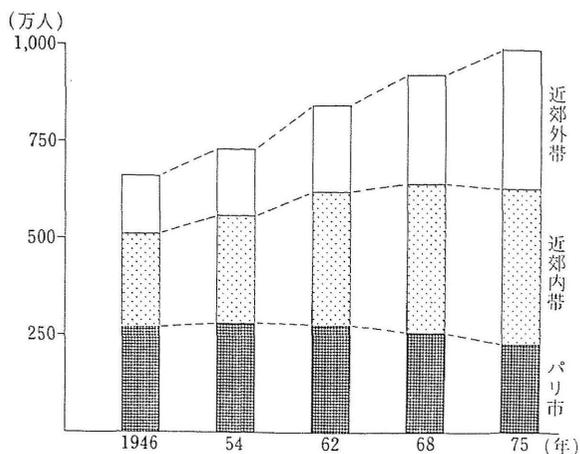
- |                       |                             |
|-----------------------|-----------------------------|
| I. はじめに               | Ⅲ-1. 初期の総合整備計画              |
| Ⅱ. 戦後初期におけるパリの膨張と都市問題 | Ⅲ-2. 1965年のマスタープラン          |
| Ⅱ-1. 都市開発の停滞と住宅問題     | Ⅲ-3. マスタープランの改訂とニュータウン計画の縮小 |
| Ⅱ-2. 人口の急増と郊外住宅団地の建設  | Ⅲ-4. パリ大都市圏整備計画の成果と限界       |
| Ⅱ-3. 地域的不均衡の拡大        |                             |
| Ⅲ. 都市圏整備計画の展開         | Ⅳ. むすび                      |

### I. はじめに

パリは、ロンドンと並んで、西ヨーロッパを代表する世界的な大都市である。その人口は1975年に855万人に達し<sup>1)</sup>、ニューヨーク・東京などとともに世界の巨大都市グループを構成している。行政的には、都市域の中央を人口230万のパリ市が占め、その周囲を群小の近郊コミューンが取り巻いている。1964年の行政改革以降、パリ大都市圏の県区分は大幅に変更され、現在ではパリ市とそれに隣接する近郊内帯 [Petite couronne] の3県（オー・ドゥ・セーヌ県、セーヌ・サンドゥニ県、ヴァル・ドゥ・マルヌ県）、および、それらを取り巻く近郊外帯 [Grande couronne] の4県（ヴァル・ドワーズ県、イヴリン県、エソンヌ県、セーヌ・エ・マルヌ県）の合計8県で、イル・ドゥ・フランス地域が形成されている<sup>2)</sup>。イル・ドゥ・フランス地域の人口は、1975年に988万人に達している。

パリは、世界の巨大都市の中でも、いくつかの点で、きわめて特徴的な性格を有している。たとえば、パリの規模はフランスの都市群の中で飛び抜けて大きなものであるが、これは他の先進諸国にほとんどみられない現象といえる<sup>3)</sup>。フランス第二位の都市であるリヨンの人口は117万人（1975年）にすぎず、パリの人口の約7分の1でしかない。このことは、中枢管理機能や文化教育機能を初め、多くの都市機能がパリへ過度に集中している現実と結びついている。パリへの集中は上位機能ほど著しく、たとえば、フランス企業上位500社のうち、イル・ドゥ・フランス地域に本社を構えるものは、全体の実に78%に達する。また、出版社と銀行の約9割がパリをその本拠地としている。他方、フランスの主要機能がパリに集中しているように、パリの主要機能は都心部にほとんど集中している。パリは、東京やニューヨークと同じく、雇用機会が都心部に集中した求心性の強い都市ということができ、通勤ラッシュ・交通渋滞・駐車難など、他の大都市と同じ問題に悩まされている。しかし、ニューヨークやロンドンと比較すると、パリの都心部の機能分化はまだ相対的に未発達であり、この結果、都心部の居住人口密度は依然として高い水準を保っている<sup>4)</sup>。

このようなパリの特性はすぐれて歴史的なものである。19世紀前半から第二次世界大戦まで、フラ



第1図 第二次世界大戦後の人口推移

期間に 332 万人から 660 万人へ、328 万人の増加を示している。すなわち、この 70 年間で、パリ以外のフランスは人口を減少させたわけである。この結果、全国に占めるイル・ドゥ・フランス地域の比率は、1876 年の 8.6% から 1946 年には 16.3% へと、著しい増加を示した。

これに対して、第二次大戦後におけるパリの成長は、内容的に戦前とは異なった様相を呈している。すなわち、1946 年から 1975 年までの 29 年間に、イル・ドゥ・フランス地域の人口は 328 万人の増加をみたが、同じ期間にフランスの総人口も 1,216 万人の増加を記録している。これは、戦後のパリの人口成長が、地方からの転入者による社会増ばかりでなく、出生率の上昇に伴う自然増に、その多くの部分をよっていることを意味している<sup>6)</sup>。第1図によっても明らかのように、戦後のパリは、自然増と社会増が重なり合うことによって、かつてない人口成長期を迎えたのである。パリの人口成長にブレーキがかかり始めたのは、ようやく 1960 年代の後半から 1970 年代のことであった。他方、戦後におけるパリのこのような膨張は、都市域の急速な拡大をもたらした。パリ市の人口は減少傾向に転じ、かわって近郊地域が人口成長の舞台となった。イル・ドゥ・フランス地域に占めるパリ市の人口比率は、1946 年にすでに半ばを下まわっていたが、1975 年にはさらに低下して、わずか 23% を占めるだけになった。

戦後期のパリを性格づけるもうひとつの特徴は、1960 年代を中心に展開されたその壮大な都市計画であろう。人口の急成長と都市域の拡大を背景として、第二次大戦後のパリでは、大胆な都市計画が立案され、改訂され、そして実施された。ニュータウンの建設を中心とするこれらのパリ大都市圏整備計画は、その大がかりな内容と効率的な推進体制によって、広く世界の注目を集めた。1950 年代後半から 1960 年代初頭にかけての人口急成長を前提とし、2000 年におけるパリ大都市圏の人口を 1,400 万人と想定した 1965 年のマスタープランは、ロンドンの都市圏整備計画とは対照的に、発展への積極的な姿勢に貫かれたまさに画期的な整備計画であった。しかし、その後の人口成長の鈍化や政治・経済状況の変化は、このマスタープランに対して、数次にわたる改訂を余儀なくさせた。ニュータウン建設計画はこれに伴って大幅に縮小され、現在では当初の大胆な性格を完全に失うに至って

フランスの総人口はほとんど停滞したままであった。とりわけ、20 世紀の前半にはわずかな減少さえみられた。その中で、パリの人口はひとり急成長を続け、フランス全体に占める比重を次第に高めてきた。フランスの総人口とイル・ドゥ・フランス地域の人口を、1876 年と 1946 年の両年次について比較すると、きわめて興味深い結果を得ることができる。フランス総人口が、1876 年の 3,844 万人<sup>5)</sup> から 1946 年の 4,050 万人へ、70 年間で 206 万人増加したのに対し、イル・ドゥ・フランス地域の人口は、同じ

いる。1960年代に描かれた壮大な都市計画の夢は、1970年代に入って総括と評価の時期を迎えたと見える。Carmona (1975, 1977), Lojkine (1972), Pinchemel (1979) などの著作は、このような現在の状況をはっきりと反映している。本稿のねらいも、第二次大戦後におけるパリの膨張を背景として、これらの都市計画がどのような理念に基づいて構想され、また、実際にどのような機能を果たしたかを、文献に基づいて整理しておくことにある。実際、パリ大都市圏整備計画の役割と限界を見定めておくことは、戦後のパリを理解する上で、なくてはならない作業でもある。以下では、まず戦後の人口膨張とそれによってもたらされた都市問題を中心に、計画作成前の状況を略述し、次いで、このような状況に対応すべく策定された数次にわたるパリ大都市圏整備計画の理念と内容を、時期の経過に沿って順次みていくことにしたい。

## II. 戦後初期におけるパリの膨張と都市問題

### II-1. 都市開発の停滞と住宅問題

第二次大戦後の10年間、パリの都市開発はほぼ停滞を続けた。とりわけ、住宅建設のペースはきわめて緩慢で、パリの住宅事情は急速に悪化していった。フランス全体についてみても、この時期には戦災の復興を目的としたインフラストラクチャー（鉄道・工場・港湾施設など）の整備に全力が注がれ、戦災復興以外の住宅建設は後回しにされた。この結果、単位人口当りの新規住宅建築戸数は、1950年代半ばにいたるまで、イギリス・西ドイツ・ベルギー・オランダを大幅に下まわる低い水準で推移している<sup>7)</sup>。このような中で、1953年までのパリは、この低水準のフランス全国値をさらに下まわるという、きわめて不利な状況の下におかれた。

戦後10年間におけるパリ地区の住宅建設の遅れは、復興期フランスにおける住宅建設の遅れという一般的な原因の他に、パリの都市開発を意図的に抑制しようとするフランス政府の積極的な意志を反映したものであった。1947年に著された J.-F. Gravier の *Paris et le désert français* (『パリとフランス砂漠』) は、第二次大戦前までのパリの成長が地方の犠牲の上に成り立ったものであり、パリがパリ以外のフランスの砂漠化をもたらしたとして、パリの成長を痛烈に批判した。Gravier に代表されるこのような見解は、1940年代・1950年代を通じてフランス全体に浸透し、政府の地域開発政策にも大きな影響を与えた。復興期におけるパリの住宅建設の抑制は、それによってパリへの人口流入をおさえ、パリの成長を阻止しようとする、このような時代精神の表われであった。

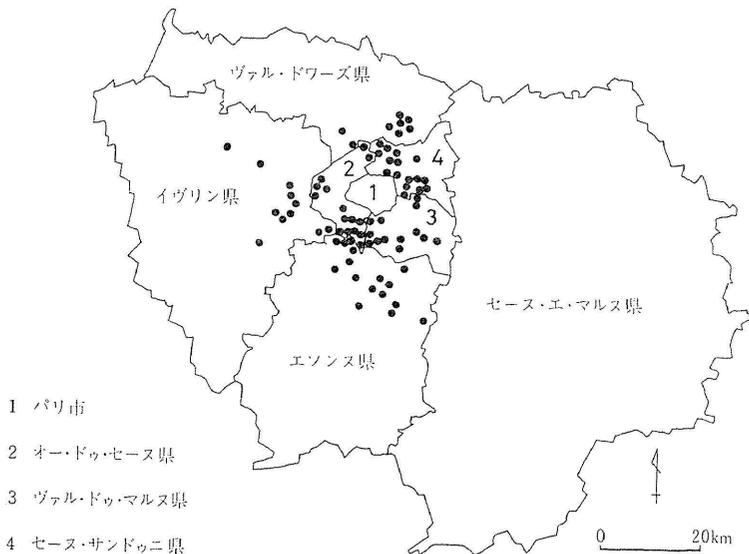
しかし、パリの人口は反パリの風潮を後目に著実に増加を続け、住宅難は1950年代に入りますますます悪化の度を加えた。1954年のセンサスによれば、一部屋のみから成る住宅は、パリ市で全体の32%、パリ近郊で18%を占め、これに二部屋をみの住宅を加えると、パリ市では全体の約3分の2にあたる66%、近郊でも半分以上の52%に達した。これは、規模別世帯構成からみて、明らかに大量の過密居住世帯の存在を意味した。また、住宅建設の停滞は住宅ストックの老朽化をもたらした。同じく1954年のセンサスによると、1871年以前に建設された住居は全体の23%を占め、範囲を1914年以前にまで広げるとその比率は全戸数の実に60%に達した。このような老朽住宅の多くは、上下水道や浴室の設備を欠いたものであった。1954年以降、パリにおける住宅建設は著しくそのテンポを

速めた。全国の建築戸数に占めるパリ地域（セース・エ・マルヌ県を除く）の比率も、1950年代前半には10%台であったものが、後半に入ってから常態に20%を越え、1959年には28%にまで達している。戦後10年間の停滞期に続くこの住宅建設ラッシュの主役は、1950年代後半から1960年代前半にかけてパリ郊外に次々に建設された住宅団地（grands ensembles）であった。

## II-2. 人口の急増と郊外住宅団地の建設

1946年から1962年にかけての16年間で、イル・ドゥ・フランス地域の人口は660万人から847万人へ、およそ28%の増加をみた。これは、同じ期間における全国平均値(+14%)のちょうど2倍にあたる高率であった。なかでも、1954-62年には、8年間で16%におよぶ人口増加を記録し、絶対数においても115万人の増加を示している。パリ市の人口はこの8年間で6万人ほど減少しているため、人口ラッシュの舞台はパリ市外の近郊地域に他ならなかった。1954-62年に、近郊内帯の人口増加は71万人に達し、近郊外帯でも50万人の増加が記録されている。

急速な人口増加をもたらした大量の住宅需要は、その多くの部分が大小さまざまな規模の郊外住宅団地に吸収されていった。住宅団地建設は1954年以降活発化したもので、1964年の調査によれば、1,000戸以上の住宅団地がパリ周辺に95団地存在し、約20万戸の住宅を供給していた。第2図は、主な郊外住宅団地の分布を示したものである。当初、住宅団地の立地はパリの南郊に集中した。パリ南方の台地上には、都心へ比較的近い距離に、鉄道線から多少離れてかなりまとまった空地が多く存在していた。たとえば、パリ南郊のクラマールは、都心まで10km以内という絶好の位置にあったにもかかわらず、交通の便が悪いため第二次大戦後まで台地上が小麦畑におおわれていた。1947年以降、HLM〔低家賃住宅〕供給公社が設立され、小麦畑は次々に中高層の集合住宅がたち並ぶ住宅団



第2図 パリ周辺の主な住宅団地  
Clerc (1967) による

地へ変貌していった。1962年には、コミューンの人口が48,290人に達し、台地上の景観は一変した。クラマルに限らず、数多くの近郊コミューンにおいて、パリから放射状に発達した幹線交通路の間隙部分が、団地開発を中心とする住宅地化の進展によって、この時期にパリ都市域の中に組み入れられていった。住宅団地の建設は、その後徐々にパリ周辺の全域に波及した。住宅団地の代名詞として有名なサルセルの団地は、パリ北方約10kmに位置している。

建設当時から、住宅団地は居住環境として不相当であるとする批判が、多くの都市計画家たちによってなされてきた。実際、団地地区における犯罪率やその他の社会病理現象は、他の住宅地区を上まわる高さを示した。似たような中高層建築物の単調な連続、商業施設・社会施設の不足、働き場所の欠如などは、すべての住宅団地にほとんど共通する特徴であった。住民は、パリ市内や近郊の職場に、長い時間を費して通勤することを余儀なくされた。用地難に起因する団地立地の交通利便性の低さは、通勤条件をさらに悪化する役割を果たした。他方、住宅団地はきわめて一様性の高い住民から構成されていた。団地住民の大多数は、若年層の夫婦を頭とする家族世帯であり、世帯主の年齢も20歳台後半から30歳台に集中していた。このように、住宅団地開発は都市計画に多くの問題点を生み出した。

### II-3. 地域的不均衡の拡大

戦後初期における総合的な都市計画の不在と、住宅危機の緩和を至上命令とした無秩序な住宅開発は、都心と郊外の間には存在する不均衡を一層拡大する方向に作用した。パリ市内と隣接コミューンに雇用機会が集中している状態の中で、郊外住宅地の開発が急ピッチで進められたことは、職場と住居の分離を決定的にし、大量の通勤流動を発生させる結果をもたらした。1962年のセンサスに基づいて、就業人口の分布と雇用機会の分布を比較すると、主要な二つの傾向がはっきりみてとれる。そのひとつは、就業人口に対する雇用機会の比率が、パリから遠ざかるにつれて急激に低下することである。パリ市内の中心部で120%を越える雇用供給率は、たとえばクラマルのような近郊コミューンでは50%にも達していない。パリから5~20km離れた近郊地域は主に住宅地から構成されており、雇用機会は低次の商業やサービス業に限られていた。他方、人口と雇用の対応関係は、パリの東部と西部ではっきりしたコントラストを示している。パリ東部の雇用供給率が一般に低い値をとるのに対して、パリの西部ではかなり遠くまで、雇用と人口のバランスが比較的良好にとれているコミューンが多い。

雇用と人口の不均衡は、雇用の性格を考慮すると、さらに著しいコントラストを示した。第1表は、1960年代後半における雇用機会の分布を、重要な部門についてのみまとめたものである。就業人口の分布と比較して、工業部門の雇用が近郊内帯に集まり、高次の第三次産業部門がパリ市内に集中していることが、この表にはっきり示されている。事業所全体の従業員数の分布をみると、約半数がパリ市内に集中しており、近郊外帯は、これと対照的に、就業人口比率のちょうど半分比率しか占めていない。なかでも、金融・保険関係の雇用機会はパリ市にはほぼ独占されている。その他のオフィス業務についても似たような傾向を指摘することができる。国家公務員は、教育・官庁・郵便などに従

第1表 就業人口と雇用機会の分布

	事業所計 (1966年)	機械製造 (1966年)	金融・保険 (1966年)	国家公務員 (1967年)	就業人口 (1968年)
	(%)	(%)	(%)	(%)	(%)
パリ市	48.2	24.8	92.2	67.3	30.6
近郊内帯	37.8	57.8	4.0	13.2	41.5
近郊外帯	14.0	17.3	3.8	19.5	27.9
総数	(万人) 271.7	(千人) 476.2	(千人) 152.0	(千人) 359.5	(万人) 427.2

資料：INSEE

事するものが多数を占めるが、市内への中央官庁や大学の集中を反映して、3分の2以上の雇用機会がパリ市内に存在している。これに対して、機械製造部門は近郊内帯の比率が6割近くに達している。しかし、近郊内帯に属する3県のうち、工場が集中して立地しているのは西郊のオー・ドゥ・セーヌ県であり、東西両地区の不均衡がここにもはっきり反映している。

人口の増加とそれに伴う住宅地の拡大は、朝夕の通勤流動を膨張させることによって交通問題の深刻化をもたらした。とりわけ、マイカーの普及は、近郊から都心へ向かう主要道路で、通勤時間帯を中心に交通渋滞を引き起した。1962年のセンサスによれば、通勤にマイカーを利用するものは、パリ市とその近郊で30万人以上に達し、そのうちの46%がパリ市内を目的地としていた。マイカー通勤が著しく増加したにもかかわらず、近郊電車線の利用者は1950年代後半から60年代の前半にかけて、着実に増え続けている。これは、通勤人口そのものが増加していたことと、交通渋滞や駐車難をきらって電車通勤を続けるマイカー人口が、相当数存在したことによっている。他方、近郊バス路線の利用者数は、1960年代に入ってから全体として減少傾向をみせているが、近郊外縁地帯での利用者数は逆に急増している。また、交通渋滞のために通勤時間帯におけるバスの運行条件は著しく悪化した。

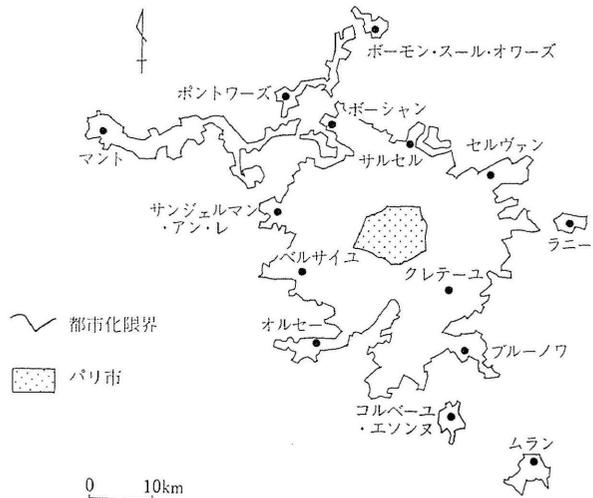
パリ市と近郊地域との不均衡は、施設整備の面においても顕著に現れた。都市拡大に応じた近郊地域での生活・社会施設の整備は、近郊地域に対する問題意識の低さも相まって、ほとんど進展しなかった。たとえば、1962年にいたるまで、パリ近郊では大規模な病院施設がひとつも新設されていない。また、高次の商業・サービス業機能に関しても、そのほとんどすべてが都心に集中しており、近郊地域で副都心・副々都心的な中心地の成長をみる事がなかった。パリ近郊におけるこのような地域整備の遅れは、その後の都市計画の中で重点的な課題として取り組まれることとなった。

### III. 都市圏整備計画の展開

#### III-1. 初期の総合整備計画

パリ大都市圏を対象とする地域整備の試みは、占領下のフランスにおいて大きな進展をみた。1941年には、現在のイル・ドゥ・フランス地域（当時のセーヌ県、セーヌ・エ・トワーズ県、セーヌ・エ・マルヌ県の3県）に、オワーズ県のうちパリに近接する五つの郡を加えた範囲を対象地域とする、パ

り地域建設委員会が設置され、広域的かつ一元的な地域整備への道が開かれた。1943年には、このパリ地域を対象として新たな整備計画を作成する為に、SARP〔パリ地域整備局〕が創設された。しかし、戦争終結後、政情不安定の下で当面の戦災復興におわれ、また、パリの成長に反対する風潮が一般的な中で、パリ地域の整備に関する計画作りは停滞した。パリ地域整備計画の作成が政府によって決定され、SARPがその作業を本格的に開始したのは、1950年代も後半に入ってからのものであった。SARPによる計画作業の成果はPADOG〔パリ地域組織整備計画〕としてまとめられ、1960年に政府の承認を得た。



第3図 PADOGにおける都市化限界

PADOGは、ロンドンの都市計画と同じく、市街化区域の限定をその前提としていた。市街化区域の外側は市街化抑制区域とされ、そこでは農村景観の維持が義務づけられた(第3図)。このような立場は、当時流行していたグリーンベルトの考え方を反映したものであった。市街化区域内におけるPADOGの整備理念は、大きく次の三点に集約することができる。(1)交通基盤整備を強力に推進することによって、都心の混雑を軽減すること。(2)都心への過度の集中を抑制し、パリを単核型の都市から複核型の都市へ脱皮させること。このために、PADOGでは、近郊地域に大規模な都市センターを育成することが提案されている。(3)既成市街地の老朽化を防ぐために、再開発事業と修復作業を推進すること。

交通基盤の整備については、パリ市から放射状に伸びる高速道路網の建設と、近郊地域をパリ都心に直接結びつける快速鉄道網の建設の二つが、計画の主要な柱とされた。後者は、従来のパリの公共交通システムが、近郊の国電路線網とパリ市内の地下鉄路線網に完全に分断されていた弊を、多少なりとも改善することを目的にし、デファンスからボワシー・サンレジュールへいたる路線と、パリ北駅からヴェルサイユにいたる路線の新設が提案された。

しかし、PADOGのもたらした最も重要な貢献は、近郊地域の再編成という考え方である。PADOGでは、近郊地域に一次都市センター、二次都市センターを育成し、それを核にして都市構造の再編成をはかることが強調されている。計画では4ないし5地区の一次都市センターが考えられ、次の諸地区が候補地として挙げられた。(1)デファンス地区とその北西外延部。(2)ベリジー〜ヴィラクーブレの台地部。(3)ルブールジェ空港の移転に伴う、ルブールジェ〜ボヌーユ〜ピエールフィット地区。また、場所は明確でないが、パリ東部とパリ南東部にも1〜2ヶ所の一次都市センターが想定されている。他方、二次都市センターとしては、マッシー・アントニー、クレテュー、アルフォーールヴィルなど、当時建設途上にあった住宅団地地区がこれにあてられた。

これに対して、パリ市内の再開発においては、マレ地区など、伝統的な都市景観をとどめている中央の地区では保存と修復が重視される一方、市内東部や南西部の周辺地区では、近代的な都市再開発を推進することによって、老朽地区の更新を積極的にはかっていく方針が打ち出された。

PADOG は、パリの成長を抑制しようとする政府の意向を背景として、市街化区域を現実の都市域にきわめて近い範囲に限定した。PADOG が承認された1960年においてさえ、パリ地域の人口および都市域は、計画で設定された水準を大きく上まわっていた。その後の4年間で、市街化区域の外側に建設された住宅は、2万戸以上にのぼるとされている。当時のパリは、莫大な住宅需要と急速な人口増加のさなかにあった。PADOG は、一方でパリの活力を奪うものとして非難を浴びつつ、結局は、現実の都市化の勢いの前に、その有効性を失っていった。

政府は、PADOG の実施を推進する機関として、1961年にパリ地域本部 (District de la Région de Paris) の設置を決定し、本部長にポール・ドゥルーブリエを任命した<sup>8)</sup>。ドゥルーブリエと彼のスタッフは、ただちに、パリ地域の現実と乖離を示していた PADOG の見直し作業に着手した。その結果、PADOG の単なる改訂では不十分との見解に達し、これに代わる新しい基盤に立脚したパリ地域都市開発整備マスタープラン<sup>9)</sup>の作成に努力が集中された。

### III-2. 1965年のマスタープラン

#### a) 作成の背景と計画の基本理念

マスタープランの作成にあたって、最初の重要な問題は、パリの将来人口をどの程度の規模に設定するかということであった。戦後における出生率の上昇と、都市への著しい人口集中は、1950年代後半から1960年代前半にかけて、かつてない大規模なパリの拡大をもたらした。当時、INSEE〔国立統計経済研究所〕の予測によれば、2000年におけるフランス全体の都市人口は、1965年の2倍にあたる約6,000万人に達するとされた。この伸び率をそのままパリにあてはめると、2000年におけるパリの人口は1,800万人となる<sup>10)</sup>。また、パリ地域への転入を強力に抑制し、社会増をゼロとして計算しても、自然増のみで300万人の増大が予測された。ドゥルーブリエのスタッフたちは、パリの成長率が当時の年約2%から2000年には約1%まで低下するとの想定の下に、パリの人口を1985年1,160万人、2000年に1,400万人と予測した。1963年には、このような前提に立脚して、マスタープランの骨格を示す予備計画案が首相あてに提出された。「将来におけるパリ地域の整備は、従来 の制度や常識とはっきり訣別する」ところから出発せねばならないとするこの計画案は、1965年のマスタープランの壮大な規模をすずにはっきり示していた。計画全体の成否を左右する鍵として、交通の基盤整備、用地供給の拡大、財政問題の三つが特に重視された。この予備案作成に引き続いて、1963-64年にはマスタープランの仕上げに全力が投入されたが、予備計画で強調された諸理念は、その2年後に公表されたマスタープランにそのまま受け継がれている。

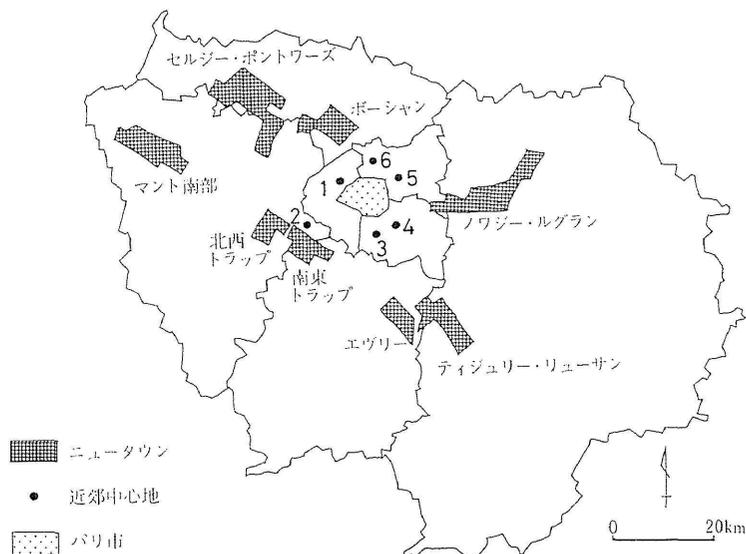
1965年のマスタープランは、その内容において、PADOG の延長線上にある考え方と、それとは異なるまったく新しい提案の両面を含んでいた。マスタープランにおける主要な整備理念のひとつは、交通網の整備を通じて、パリ大都市圏の経済的一体性を確保し、あわせて住民の域内流動性を高

めることであった。将来の都市は、自動車の大衆化に適応したものでなければならないとする考え方に基ついて、自動車交通の発展に対応するため、パリ市内に高速道路網を建設するとともに、近郊地域では、パリ市から放射状に伸びる10本の高速道路を整備することが必要とされた。さらに、公共輸送機関としては、都心と近郊を直接結ぶRER〔地域高速鉄道〕網の拡充が提案され、ニュータウンと都心を結ぶ路線を中心として、延長260kmにおよぶRERが予定された。

他方、都市構造の再編についても、PADOGと同じように、パリの単一中心性が問題とされ、中心地の分散による多核心構造が提案された。しかし、マスタープランにおいては、新たに育成されるべき地域中心地として、パリ周辺に配置された8カ所のニュータウンが想定された。PADOGで打ち出された近郊都市センターの考え方は、マスタープランにおいても受け継がれ、デフェンス、サンドゥニ、ポビニー、クレテーユ、ランジス、ベルサイユが、近郊地域の再編のための都市センターとして指定されているが、ニュータウン構想を前にして、これらの計画が背景に退いている事実は否定できない。

PADOGと較べて、1965年のマスタープランを性格づける最も大きな特徴は、パリを世界的な大都市として発展させていこうとする、その拡大志向的な理念であった。計画の基盤には、パリをフランスひいてはヨーロッパの成長極へと発展させ、それによって地方の諸地域の発展をはかるとする考え方が存在した。パリ地域の整備は、単にその住民に近代的な生活環境を与えることのみを目標とするわけではなく、パリがヨーロッパの大都市間における経済競争の場で、十分その力を発揮できる基盤を整えることにもあるとされた。PADOGにおける限定的な市街化区域は、マスタープランではニュータウン地区の設定によって大きく拡張された(1,200km<sup>2</sup>から2,200km<sup>2</sup>)。

マスタープランで新しく提案された、パリ大都市圏計画の独創的な要素は、既成都市域の南北両端



第4図 1965年マスタープランにおけるニュータウンと近郊中心地  
1, デフェンス； 2, ベルサイユ； 3, ランジス；  
4, クレテーユ； 5, ポビニー； 6, サンドゥニ

に沿って接線方向に伸びる、二本の都市化軸の設定であった。セヌ川と平行して東西方向に伸びるこれら二本の軸に、将来におけるパリ都市域の拡大の大部分を誘導することが提案された。これは、従来のパリを特徴づけていた強度の放射同心円的都市構造に対するアンチテーゼでもあった。北側の軸は、モーからポントワーズまで 75 km にわたり、ボビニーやサンドゥニなどパリの北郊を貫通していた。これに対して、南側の軸は、ムランからマントまで、パリ南郊をかすめつつ、全長 90 km におよぶものであった。新たに計画された 8 カ所のニュータウンは、すべてこれら二本の軸上に位置していた。しかし、二本の都市化軸は、計画の最終段階にまさに「発明」されたもので、実際には対応する現実のまったく存在しないものであった。

#### b) ニュータウン計画

ニュータウン計画は、1965 年のマスタープランを象徴する壮大な都市計画の夢であった。世界に類例をみない大規模な当初計画は、その後の準備段階で大幅に縮小され、さらに、ニュータウンの建設が実際に始められた 1970 年代に入ってから、パリ地域の成長鈍化や政治経済状況の変化によって、一層の規模縮小を余儀なくされてきた。しかし、その後の推移は節を改めて後述することにして、ここでは、1965 年のマスタープランにおけるニュータウン計画の理念と特質をまとめておくことにしよう。

マスタープランの立案者たちにとって、パリの都市構造上、解決を要する最も大きな問題点は、その強度の単一中心性であった。高次の都市機能がすべて都心に集中し、周辺にはせいぜい数万人のサービス圏しか持たない小規模中心地のみ存在するという、きわめて均衡を失した都市構造は、都市域の拡大したパリにおいて、あらゆる都市問題の根源になっているとみなされた。このような状況に対処し、パリの都市機能を円滑に作用させる解決策として、マスタープランでは次の三つの方向が提案された。(1) 交通網を整備することによって都心の近接性を高め、近郊住民が容易に都心のサービスを享受できる状況を作り出すこと。(2) 近郊地域の既成市街地を整備して、サービス水準を上昇させること。(3) 新しい都市中心地を近郊地域やさらにその外側に作り出すことによって、パリを多核型の都市構造に転換させること。これらのうち、(1)と(2)は補完的な方策とされ、パリの都市問題を将来にわたって解消する道は(3)にあるとされた。マスタープランの作成者たちは、これらの新しい都市中心地を、理想的な都市計画実現の舞台とすることを望んだ。それゆえ、既存の条件に強く制約される近郊中心地の再開発に較べ、計画の重点は、既成市街地の外側にまったく新しく設計されるニュータウンの開発におかれることになった。

ニュータウン計画推進の決定は、1960 年代の初頭になされたドゥルーブリエとそのスタッフによる現状分析の論理的帰結でもあった。パリのかつてない大規模な人口成長を時代の現実として認め、それを受け入れる態度は、必然的に増加人口の秩序ある吸収と、それに伴う都市域拡大の計画化へ、プランナーの関心を向けさせた。パリ大都市圏の整備計画を作成するにあたっては、1950 年代に著しく進行した無秩序な「油滴状」(tache d'huile) の都市拡大を阻止し、将来の都市拡大をあらかじめ定められた地区に誘導することが、なによりも必要であると考えられた。

ニュータウン計画の背景にあるこれらの考え方は、パリ大都市圏のニュータウンに、いくつかの独

第2表 初期のニュータウン計画

1965 年		1969 年	
名 称	計画人口 (万人)	名 称	計画人口 (万人)
ボーシャン	30- 50	—	—
セルジー・ポントワーズ	70-100	セルジー・ポントワーズ	33
エヴリー	30- 50	エヴリー	50
マント南部	30- 40	—	—
ノワジー・ルグラン	70-100	マルス・ラバレ	30
ティジュリー・リュースン	40- 60	ムラン・セナル	30
北西トラップ	30- 40	サンカンタン・アン・イヴリン	30
南東トラップ	40- 60		
計	450	計	173

資料： Rubenstein (1978)

自の性格をもたらした。パリの都市構造を再編する核としての役割を期待されたところから、ニュータウンの位置は既成市街地に比較的近接した場所が選ばれた。また、交通網を整備することによって、ニュータウンとパリ都心の間は緊密に結びつけられるものとされた。他方、ニュータウンは、2000年までに増加が見込まれる500万の人口のうち、ほとんどの部分を吸収することが予定された。この結果、1965年のマスタープランで描かれたニュータウンの将来像は、他に例をみない壮大なものとなった。ニュータウンの中心部には、大学、大規模な文化センター、百貨店など、高次の商業・サービス施設の立地が予定される一方、ニュータウンの人口規模にみあった膨大でかつ多様な職種からなる雇用機会の創出がうたわれた。8カ所のニュータウンは、最小のもので30万人、最大のもの100万人の人口規模が予定され、合計すると、実に450万人の人口がニュータウンに吸収されるものと想定された(第2表)。これは、フランスにおいてそれまでに建設された住宅団地に較べても、また、1950年代にイギリスで多数建設されたニュータウンの規模に較べても、5倍から10倍に達する大規模な都市開発計画であった。

壮大な規模と斬新な理念をかかげた1965年のニュータウン計画には、公表の当初からさまざまな批判が浴びせられた。世界に前例のない人口数10万規模のニュータウンを、同時に8カ所も建設しようとするのは、きわめて危険な賭であった。交通基盤や生活施設のほとんど整備されていない地区に、まったく新しく大都市を作り上げることは、行政側の膨大な財政負担を必要とした<sup>11)</sup>。また、このように大規模な都市開発を、パリ都市域にすぐ近接した地区で行うことは、開発の遅れた地方諸地域に対する挑戦でもあった。1960年代の後半を通じて、国家レベル、地域レベル、さらに、ニュータウンの立地場所に指定された地元コミューンや県のレベルで、ニュータウンの是非・性格・規模について、活発な議論が続けられた。

### III-3. マスタープランの改訂とニュータウン計画の縮小

1965年に公表されたマスタープランは、翌66年にパリ地域本部理事会で承認された。しかし、その後もこの計画は、政府を含むさまざまなレベルで、絶えず敵意にぶつかり続けた。1968年にアルバ

ン・シャランドンが建設大臣に就任したことは、このような激意を顕在化させる結果となった。他方、1968年に実施された人口センサスの結果は、パリ地域の人口成長が鈍化の傾向を示し、住宅問題も改善されつつあることを明らかにした<sup>12)</sup>。これら新しい条件の出現を背景として、ドゥルーブリエの後継者であるモーリス・ドゥブレは、マスタープランの改訂作業を進め、1969年にその成果を公表した。しかし、この改訂案は承認を得られないまま店ざらしにされ、その間に、パリ周辺部では不統一で投機的な都市開発が進行した。マスタープランの作成が三たび試みられたのは1975年のことである。社会経済条件の変化に対応して、その内容は1969年のマスタープランを大幅に改訂したものとなった。1976年に政府の承認を得たこのマスタープランは、1965年のそれに較べて、計画の目的と重点において大きな転換がみられ、ニュータウン計画も当初の大胆な性格をまったく失うにいたっている。

#### a) 1969年のマスタープラン

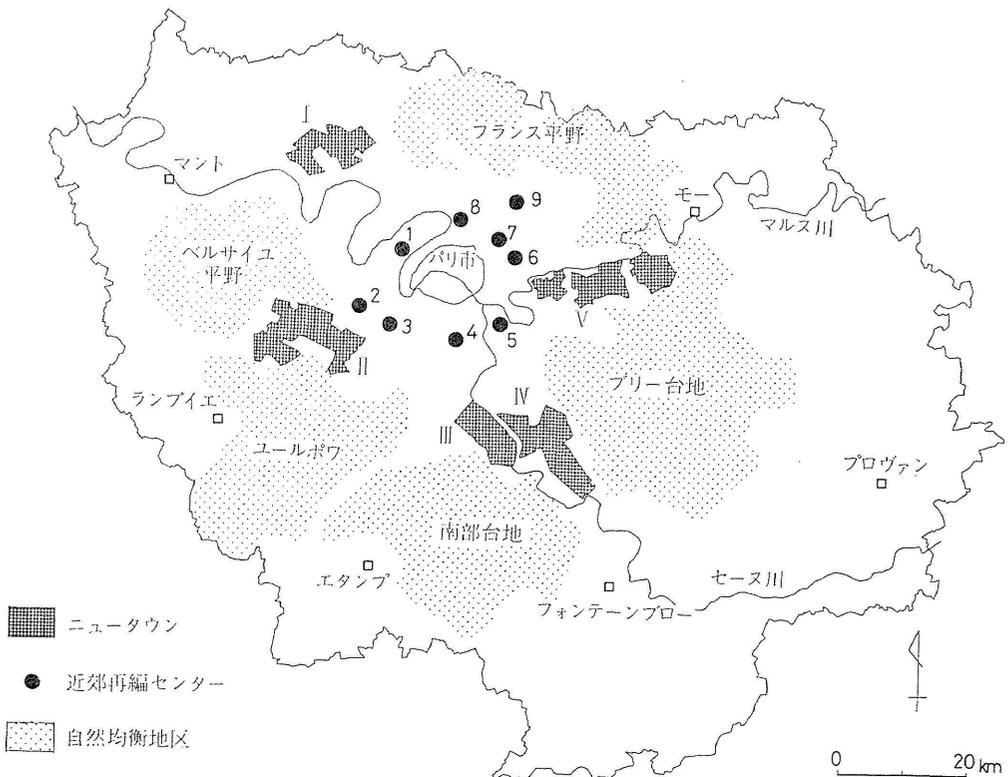
当時まだ準備段階にあったニュータウン計画は、この改訂案において、大幅に規模を縮小された。第2表で示されているように、マント南部とボージュンの二つのニュータウン計画は放棄され<sup>13)</sup>、北西トラップと南東トラップは、サンカンタン・アン・イブリンという名称の下で、一つのニュータウンにまとめられた。この結果、ニュータウンの数は五つへと減少した。また、ノワジー・ルグランはマルヌ・ラバレと名称を改め、さらに、ティジュリー・リュースンは、ニュータウン建設予定地を多少南方に移動させるとともに、ムラン・セナルと改称された。全体の個数が減少すると同時に、個々のニュータウンにおいては、エヴリーを除いて計画人口の著しい縮小が行われた。ニュータウンの規模は、エヴリーで約50万人、その他の四つのニュータウンでは、それぞれ約30万人と想定された。

ところで、1969年の改訂案においても、2000年時点の人口を1,400万人とする予測はそのまま保持された。このことは、増加人口のほとんどすべてをニュータウンに吸収するという、1965年のマスタープランの構想の放棄を意味した。ニュータウン地区以外での都市域拡大に対する規制は緩和され、都市化予定面積は、それまでの1,000 km<sup>2</sup>から一挙に1,500 km<sup>2</sup>へと拡大された。

他方、1965年のマスタープランを特徴づけていた、南北二本の都市化軸という理念は、都市化許容区域が大幅に拡大されることによって、その重要性をまったく失ってしまった。改訂案においても、原則としては放射状の都市域拡大が否定されたものの、実際には、都市化規制の緩和を通じて、放射状の都市化を再び活発化させる方向が黙認された。とりわけ、建設省の意向を反映して、新たに次の三つの地域における都市化促進政策が掲げられた。(1) パリ西部のモールドル河谷。ここでは西部高速道路の拡幅事業が予定されていた。(2) ドゴール空港の北側の地域。(3) パリ南東のブリー・コント・ロベール台地の北部。

#### b) 1976年のマスタープラン

1969年から、マスタープランの再改訂作業が行われた1975年にかけて、パリ地域を取り巻く環境条件は大きな変化をみせた。Pinchemel(1979)は、主な変化として次の五つをあげている。(1)人口条件。1968年以降の人口の推移は、予測人口の低減をもたらした。2000年の人口として、新たに1,200万人という数字が採択された。(2)エネルギー条件。1974年の石油危機は、公共輸送の見直しと、一



第5図 1976年マスタープランの概要

近郊再編センター — 1, デファンス; 2, ベルサイユ; 3, ペリジエ; 4, ランジス;  
 5, クレテュー; 6, ロニー; 7, ボビニー; 8, サンドゥニ; 9, ルブールジェ  
 ニュータウン — I, セルジエ・ポントワーズ; II, サンカンタン・ファン・イヴリン;  
 III, エヴリー; IV, ムラン・セナル; V, マルス・ラバレ

部の高速道路計画の放棄をもたらした。(3)環境条件. 1972年以降, エコロジーの旗の下に, 生活環境や生活の質の改善を求める世論の強い動向が現れた。(4)行政条件. 1972年にフランス全土で地域行政改革が実施された。行政単位としての地域の成立はパリ地域にも適用され, パリ市と近郊地域の一体化が促進された。(5)政治条件. ジスカールデスタンが大統領に就任した。新大統領は, 就任早々からマスタープランの改訂作業に介入し, いくつかの計画の中止や変更を指示するとともに, 首相宛の2通の書簡の中でパリ地域整備の基本方針を伝達した。これらの変化を反映して, 1976年のマスタープランでは, 既存の目標の修正とともに, いくつかの新しい方針が打ち出された。

人口成長の鈍化, 公共輸送の優先, 環境保護の重視などの条件は, 都市域の分散的拡大に対する否定的な傾向を強める方向に作用し, 都市化許容区域の限定をもたらした。市街化抑制区域として, パリ都市域の周辺には五つの自然均衡地区 (Zone naturelle d'équilibre) が新たに設定され, グリーンベルトとしての役割を果すことが期待された (第5図)。これらの自然均衡地区は, 五つのニュータウンの外側に配置され, その合計面積の  $3,500 \text{ km}^2$  は, イル・ドゥ・フランス地域の約30%に相当した。1960年代末から1970年代前半にかけての都市化規制緩和期に, これらの地区では個人住宅を中心とする低密度の都市化がすでに著しく進行していた。第3表で示されているように, 1968-75年の

第3表 自然均衡地区の概要

名 称	面 積 (km <sup>2</sup> )	人 口 (1975年) (千人)	関係コ ミ ュ ニ ュ	人 口 増 加 率 (年平均)		
				1954-62 (%)	1962-68 (%)	1968-75 (%)
ユールボワ	794	85	65	1.5	2.3	6
ベルサイユ平野	421	92	66	—	—	5
フランス平野	544	76	100	0.9	2.0	5.7
南部台地	734	82	73	1.4	2.9	4.6
ブリー台地	1,031	96	93	0.8	2.1	5.2

資料：IAURIF

年平均人口増加率は5~6%にもおよんでいる。自然均衡地区を設定した目的は、このような分散的低密度の都市化を抑制することによって、農村空間の生産機能と自然環境を保全することにあった。

都市域整備の面においては、近郊地域の再編成が、PADOG以来再び重点課題として取り上げられた。1965年のマスタープランにおいても、近郊再編センター育成の方針は掲げられていたが、計画の主要な関心が都市域の拡大に集中していたために、既成市街地再編成の問題は、ニュータウン計画の背後に隠されていた。1976年のマスタープランでは、人口と雇用の不均衡、施設整備の遅れなど、依然として解消されていない近郊地域の問題が、大きく計画の前面に現れた。これらの諸問題は、パリ都市域東部において特にはなほだしく、計画の主要な努力もこの地域に向けられた。近郊再編センターとしては、第5図に示した九つの地区が指定され<sup>14)</sup>、主要な施設整備や交通網整備の計画は、これらの再編成センターを核として行われるものとされた。たとえば、ボビニー、ロニー、ランジス、ペリジー・ヴィラクーブレなどの諸地区については、パリ市内の地下鉄を延長することによって、都心との直接の結びつきを確保することが計画されている。

ニュータウンは、1970年代に入ってから実際の建設事業が進行し出した。しかし、開発のペースは当初の予定に較べて大幅に遅れ、1975年までの実績をみても、新たに流入した人口の合計が15万人、創出された雇用機会が45,000、取得された土地は139km<sup>2</sup>にとどまっている<sup>15)</sup>。1968-75年におけるイル・ドゥ・フランス地域の増加人口が、約63万人であることだけからみても、これらの成果は不十分なものと言わざるを得ない。それゆえ、1976年のマスタープランにおいては、ニュータウンの建設テンポを一層速めることが提案された。たとえば、1980年までには住宅建設のテンポを年間22,000戸の規模へ加速化することが予定されている<sup>16)</sup>。しかし、セルジー・ポントワーズやマルヌ・ラバレ

第4表 ニュータウンの建設状況

名 称	EPA 成立年	ZAD 指定区域 (1974年) (km <sup>2</sup> )	土地取得面積 (1974年) (km <sup>2</sup> )	住宅建設戸数 (1971-75年) (千戸)	雇用機会の創出 (1971-75年) (千人)
セルジー・ポントワーズ	1969	75.8	21.1	10.1	11.1
エヴリー	1969	34.9	15.6	10.5	11.6
サンカンタン・アン・イブリン	1970	110.2	29.4	16.9	13.4
マルヌ・ラバレ	1972	100.6	36.1	8.6	2.8
ムラン・セナル	1973	89.8	30.0	4.7	6.3

資料：Merlin (1976), Rubenstein (1978)

の場合を初め、当初予定されていた交通基盤の整備が遅れているため、目標の達成は困難である。2000年時点の計画人口については、このような建設事業の遅れや、イル・ドゥ・フランス地域における人口成長の鈍化を反映して、1969年に設定された規模がさらに縮小された。

#### III-4. パリ大都市圏整備計画の成果と限界

五つのニュータウン、RER〔地域高速鉄道〕、デフェンス、放射状の高速道路網など、第二次世界大戦後のパリが実現してきた都市開発の成果は、急速な人口成長と経済の高度発展を背景として、多彩でかつ大規模なものであった。なかでも、ニュータウンの計画と建設は、パリ大都市圏整備計画の中核をなす、きわめて注目すべき事業といえる。

1965年のマスタープランで打ち出されたニュータウン計画は、その後当初の規模を大幅に縮小されたはしたものの、二度にわたる改訂作業を通じて建設促進の方針が一貫して維持されてきた。すでにみたように、その成果は、事業開始の遅れや開発ペースの緩慢さによって予定の半ばにも達していないが、それでも1970年代に入ってからのパリの都市開発の中で、ニュータウンは主要な部分を占めるまでに成長している。

また、その建設の推進体制は、ニュータウン計画の先進国であるイギリスの場合と多くの点で異なっており、Rubenstein (1978) や Tuppen (1979) など、多くの外国人研究者の関心を引きつけてきた。現在建設中のパリの五つのニュータウンの場合、その開発整備は、EPA〔ニュータウン整備公社〕とSCA〔ニュータウン整備コミュン組合〕の協力の下で進められている。EPAは、ニュータウン建設の基本計画案を作成するとともに、用地の購入・整備・売却、開発業者との協定締結など、開発過程における実務部門を担当している。他方、SCAは、関係するコミュンの代表者から構成され、ニュータウン建設に関する諸問題の協議・決定機関の役割を果たしている。既存行政体系との調和を目的としたこのような体制は、開発推進組織の複雑化をまねき、ニュータウン建設のテンポを遅らせる一因となっている。これに対して、土地の取得を目的とするZAD〔整備予約地区〕と開発の促進を目的とするZAC〔協定整備地区〕の制度は、単にニュータウンのみを対象とした制度ではないが、その広範な適用によって、ニュータウンの効率的な建設に大きく貢献している<sup>17)</sup>。

ニュータウンはまた、従来の住宅団地とは異なる均衡型の都市開発を実現した。人口と雇用の比率はほぼ釣り合うように計画され、1971-75年の実績をみても、新たに流入した約5万の世帯に対して、

第5表 ニュータウン住民の階層構成

階 層	セルジー・ポントワーズ (%)	サンカンタン・アン・イブリン (%)	イル・ドゥ・フランス (%)
工 場 労 働 者	38.6	31.7	35.5
事 務 員	22.1	24.3	21.6
中 級 管 理 職 員	22.2	26.5	14.9
自由業・幹部職員	6.4	9.4	8.4
経 営 者	0.7	0.7	7.7
そ の 他	10.2	7.4	11.9

資料：Rubenstein (1978)

45,000の雇用が創出されている。住民の社会的なバランスにも配慮が加えられた。階層別にみた住民の構成比率は、イル・ドゥ・フランス地域全体の比率構成とほぼ似通った性格を示している（第5表）。しかし、若年夫婦を頭とする家族世帯が住民の主要な部分を占めることは否定できず、平均世帯規模もこれを反映して、イル・ドゥ・フランス平均の2.6人に対して、ニュータウンでは3.2人に達している。

パリ大都市圏整備計画の成果については、同時に、いくつかの限界を指摘しておかねばならない。1965年のマスタープランは、パリの拡大をニュータウンに誘導することによって、スプロール状の（いわゆる *tache d'huile* 状の）都市拡大を阻止しようとする、画期的な内容を持った都市圏整備計画であったが、実際にニュータウン建設が推進され始めたのは1970年代に入ってからのことすぎない。ところで、パリの人口成長がその絶頂に達したのは、1950年代から1960年代にかけてであり、1970年代にはすでに人口の伸びが著しい鈍化を示し始めていた。この点で、1965年のマスタープランの壮大な整備計画は、その出発時点が遅きに失したわけであり、計画の意図は現実の変化によって時代遅れなものとなってしまった。

さらに、第二次大戦後の都市圏計画における整備理念の一貫性の欠如は、計画の有効性を大きく減殺した。1960年のPADOGは、都市域の限定と都市拡大の抑制を主要な特徴としたが、5年後に作成されたマスタープランは、これとは逆に、パリの拡大と発展をその第一の関心事としていた。ニュータウン計画にしても、当初はほとんどすべての増加人口をニュータウンに誘導する方針であったものが、1969年の改訂に際してその比率が半分以下にまで切り下げられ、それに伴ってニュータウン地区以外での都市化規制が大幅に緩和されるにいたった。1976年のマスタープランは、再び都市拡大抑制の方針を打ち出しており、パリ都市域を自然均衡地区で取り囲むことによって、分散的な都市拡大を阻止しようとしている。しかし、すでにみたように、自然均衡地区内の都市化は、規制緩和期にかなりの程度まで進行している。整備理念におけるこのような一貫性の欠如は、結果として、都市化の進行を現実の手に委ねることを意味した。パリの単核放射状都市構造は、戦後を通じて、改められるどころか一層強化される傾向すらみられる。パリの都市開発を、各種開発主体による整備事業の寄せ集めからなる、相互の一貫性を欠いた「ジグソーパズル」と評するみかた（Pinchemel, 1979）は、パリ大都市圏整備計画の有効性に対する、きわめて厳しい批判を提起している。

#### IV. む す び

本稿ですでに触れたように、パリの問題は単に地域的な枠組にとどまらず、すぐれてフランス全体の問題であった。パリ大都市圏をどのように整備するかという設問は、フランスの中でパリをどう位置づけるかという問いに直接結びついていた。一方には、パリの成長を抑制すべしとする考え方が存在した。パリの過大な膨張がフランス全体の発展を阻害しているとするパリ巨頭症論は、すでに18世紀においてみることができ、その後、Gravierのフランス砂漠論を経て現在にいたるまで、連綿として強力な思想の流れを形成している。パリ地域に対する意図的な開発抑制政策の実施や、工業を初めとする各種機能の地方分散（*décentralisation*）政策の推進は、まさしくこのような理念を基盤とし

て生み出されたものであった。これに対して、パリ擁護論も他方に存在していた。特にヨーロッパ統合への動きが現実化した1950年代後半から、国際競争におけるフランスの最大の切り札として、パリ大都市圏の発展を主張する声が強まった。PADOGからマスタープラン、改訂マスタープランにいたるパリ大都市圏整備計画の展開は、一面から言えば、パリの全国的位置づけに対するこれら二つの理念の対立と妥協の歴史を示している<sup>18)</sup>。

第二次大戦直後の10年間は、地方の復興と開発に重点がおかれ、パリの整備がなおざりにされた時期であった。その後、フランス経済の立ち直りと高度成長を背景にして、一方では地方分散政策が推進されつつ、同時に他方においては、パリの発展と近代化を目差した大がかりな開発事業が進められてきた。しかし、パリの人口成長に歯止めがかかり、また、フランス経済が低成長に移行した状況の下で、パリ大都市圏の整備理念は、近年再び新しい方向を志向している。

## 注

- 1) この人口は、パリ都市域 (agglomération) のそれである。市街地の連続性に基づく agglomération の概念は、1954年のセンサスにおいて初めて導入された。
- 2) ひとつのコミューンであるパリ市は、同時にまたひとつの県を構成している。市議会が同時に県議会の役割を兼ねるなど、これに伴う特殊な状況がみられる。
- 3) このような現象は低開発諸国によくみられ、プライメート・シティという名称で知られている。先進諸国の中では、他にオーストリアがこのタイプに属する。
- 4) しかし、第二次世界大戦後のパリ市の人口は、1954年の285万人をピークとして、以後着実に減少している (1975年には230万人)。
- 5) 1946年の境域と合わせるために、1876年当時ドイツ領であったアルザス地方およびロレーヌ地方の一部を含む数字である。
- 6) 1946-75年における増加人口の内訳をみても、自然増によるものが178万人と、社会増の144万人を大きく上まわっている。
- 7) Bastié (1964) によれば、フランスにおける人口1,000人当りの住宅建設戸数は、1953年にいたるまで3戸以下にとどまっていた。これに対して、西ヨーロッパで最も住宅建設の活発だった西ドイツでは、1949年に4.5戸であったものが、以後急速に増加して1953年には10.5戸に達した。イギリス・オランダ・ベルギーなどでも、同期間中には4~7戸の間で推移している。
- 8) ドゥルーブリエは、フランスにおけるニュータウン建設の父と考えることができ、その後の都市圏整備計画の展開に大きな影響力をおよぼした。
- 9) 以下、マスタープランと略称する。
- 10) もっとも、当時のパリの人口増加率は、フランス全体の都市人口増加率を多少下まわっていた。1954-62年の期間で較べると、イル・ドゥ・フランス地域の人口増加率が16%であったのに対して、フランス全体の都市人口増加率は21%に達した。
- 11) この点について、ニュータウンの擁護者は、既成市街地の再開発にも莫大な費用がかかること、広大な用地を農地価格で入手できること、住宅地と同時に工業用地やオフィス地区などを開発することで財政の均衡がはかれること、等の主張を展開した。
- 12) 1962-68年におけるパリ都市域 (agglomération) の人口増加率は8.1%で、パリを除く人口10万人以上の48都市域の人口増加率13.2%を大きく下まわった。
- 13) マント南部地区の放棄は、ルアン南東部のニュータウン、ボードルユとの競合が考慮された結果であり、また、ボーシャン地区については、セルジー・ポントワーズ地区に近すぎることや、林地の保全を重視したことなどによる。
- 14) ボーシャン・エルプレー地区が削除された他は、1969年のマスタープランで指定された地区と同一である。
- 15) 計画達成率は、雇用機会については約35%、住宅建設戸数についても約45%にすぎない。特に、マルヌ・ラバレ、ムラン・セナルの開発が遅れている。
- 16) これは、1971-75年の年平均建設実績約1万戸の2倍以上にあたる。
- 17) ZADに指定された地域では、土地の売却が14年の間公共の管理下におかれる。すべての売却は許可を必要とし、また、国はその土地に対して先買権を有することになる。地価はZAD指定年の1年前の価

格を基準にして算定される。開発用地の投機的な地価上昇を抑制するために設けられた ZAD の制度は、第 4 表でみられるように、ニュータウンの建設にあたって有効に利用された。他方、ZAC の制度は、公共機関が取得した用地を、開発内容を協定した上で民間業者もしくは公共の開発機関に売却するものである。この制度の目的は、民間の資金を都市開発

に積極的に導入するとともに、公共機関がその開発内容をある程度チェックすることにある。ニュータウンにおける都市開発は、ほとんどこの方式によってなされている。

- 18) この点については、Lojkine (1972), 136-146, Pinchemel (1979), 53-61, にそのあらましが述べられている。

#### 参 考 文 献

- 高橋伸夫 (1975): パリ大都市圏の都市化, 地図, **13**, 1~8.
- Bastie, J. (1964): *La croissance de la banlieue parisienne*, PUF, 624 p.
- Beaujeu-Garnier, J. (1974): *Place, vocation et avenir de Paris et de sa région*, La documentation française, 64p.
- Beaujeu-Garnier, J. (1977): *Paris et la région d'Ile-de-France*, Flammarion, 2 vol., 239 p. et 244p.
- Bentham, G. and Moseley, M. (1980): Socio-economic Change and Disparities within the Paris Agglomeration: Does Paris Have an "Inner-City Problem"? *Regional Studies* **14**, 55~70.
- Carmona, M. (1975): Les plans d'aménagement de la région parisienne, *Acta Geographica*, **23**, 15~46.
- Carmona, M. (1977): Les villes nouvelles de la région parisienne, *Acta Geographica* **29**, 25~52.
- Clerc, P. (1967): *Grands ensembles, banlieues nouvelles*, PUF, 471 p.
- Hall, P. (1966): *The World Cities*, Weidenfeld and Nicolson, 256 p.
- Hall, P. (1977): *The World Cities*, 2nd edition, Weidenfeld and Nicolson, 271 p.
- Lojkine, J. (1972): *La politique urbaine dans la région parisienne 1945-1972*, Mouton, 281 p.
- Merlin, P. (1968): *Paris, le problème des transports*, La documentation française, 102 p.
- Merlin, P. (1976): *Les villes nouvelles françaises*, La documentation française, 110 p.
- Pinchemel, Ph. (1979): *La région parisienne*, PUF, 128p.
- Tuppen, J. (1979): New Towns in the Paris Region: An Appraisal, *Town Planning Review*, **50**, 55~70.
- Vaujour, J. (1970): *Le plus grand Paris*, PUF, 202p.

## The Urban Growth and Plannings of Post-war Paris

Akira TEZUKA

This paper traces the evolution of plannings of the Paris region (la région d'Ile de France) and its urban growth during the post-war period. The Paris region of this period is characterized by the rapid population growth, due to both natural increase and migration. Successive urban plannings for the Paris region reflect the changing orientation of French planners to face this problem.

Up to 1960, the Paris region had suffered from the lack of effective urban planning. At that time, a strong anti-Paris tendency, inspired by a famous book, Gravier's *Paris et le désert français*, dominated the regional policy of the French government. The priority of

public investments was given to provincial developments. Even in the 1960 plan (P.A.D.O. G.), planners adopted the restriction strategy of physical growth of Paris agglomeration.

But, the rapid rate of population increase in the Paris region and the economic growth of post-war France finally led the Paris regional government to conceive a grandiose master plan in the early 1960s. The Paris region added 1.15 million to its population from 1954 to 1962 and planners predicted as its total population 14 million in 2000, that signified the increase of more than 5 million people. In order to accommodate these additional population, the 1965 master plan (*shéma directeur*) contained, among others, the ambitious scheme of new town construction. These new towns were regarded as an key element of the planning strategy for the Paris region. In contrast with English new towns, the Paris new towns (*villes nouvelles*) represented a continuous growth of the Paris agglomeration. But, the principal construction phase of these new towns began only in the early 1970s.

Recently, the marked decline of the rate of population expansion of the Paris region and the profound transformation of the French society lead planners to re-think the principles of the 1965 master plan and envisage the new structure of the Paris region in the future.