

## EU統合下におけるリヨン大都市圏の構造変容

高橋 伸夫・手塚 章・村山 祐司  
平 篤志・小田 宏信・松村 公明

- |                           |                         |
|---------------------------|-------------------------|
| I はじめに                    | III-3 リヨン大都市圏が直面する諸課題   |
| II リヨン大都市圏の内部構造           | III-4 近年における都市整備理念の諸特徴  |
| II-1 人口分布と人口流動            | IV リヨン大都市圏における主要な都市整備事業 |
| II-2 外国人の居住分布             | IV-1 都心地区               |
| II-3 産業転換                 | IV-2 副都心（パールデュー）地区      |
| III EU統合下におけるリヨン大都市圏の発展戦略 | IV-3 テクノポール地区整備事業       |
| III-1 市街地の膨張と大都市圏化の進展     | IV-4 サトラス（サンテグジュペリ空港）地区 |
| III-2 都市圏整備計画の展開          | V むすび                   |

キーワード：リヨン，EU，大都市圏，都市計画，都市システム

## I はじめに

フランスの都市システムは、先進国にはめずらしいプライメイトシティ型に属し、パリの圧倒的な巨大さによって特徴づけられてきた（高橋伸夫ほか編，1998）。しかし、経済のグローバル化が進展し、加えてEUの統合が深まるにつれて、国家という狭い枠組みで都市を位置づけることが疑問視されるようになった。フランスの地方都市は、国境に制約されることなく活動領域を広げつつあり、ヨーロッパという空間にますます自らを位置づけようとしている。筆者らは、すでにリールについて、このような観点から構造変容の実態を報告した（高橋・手塚，2000）。しかし、フランスの地方中心都市のなかで、ヨーロッパ・スケールでの役割を過去に演じたことがあり、かつ将来にわたってその可能性を有する都市をあげるならば、衆目の一致するところ、それはリヨンであろう。

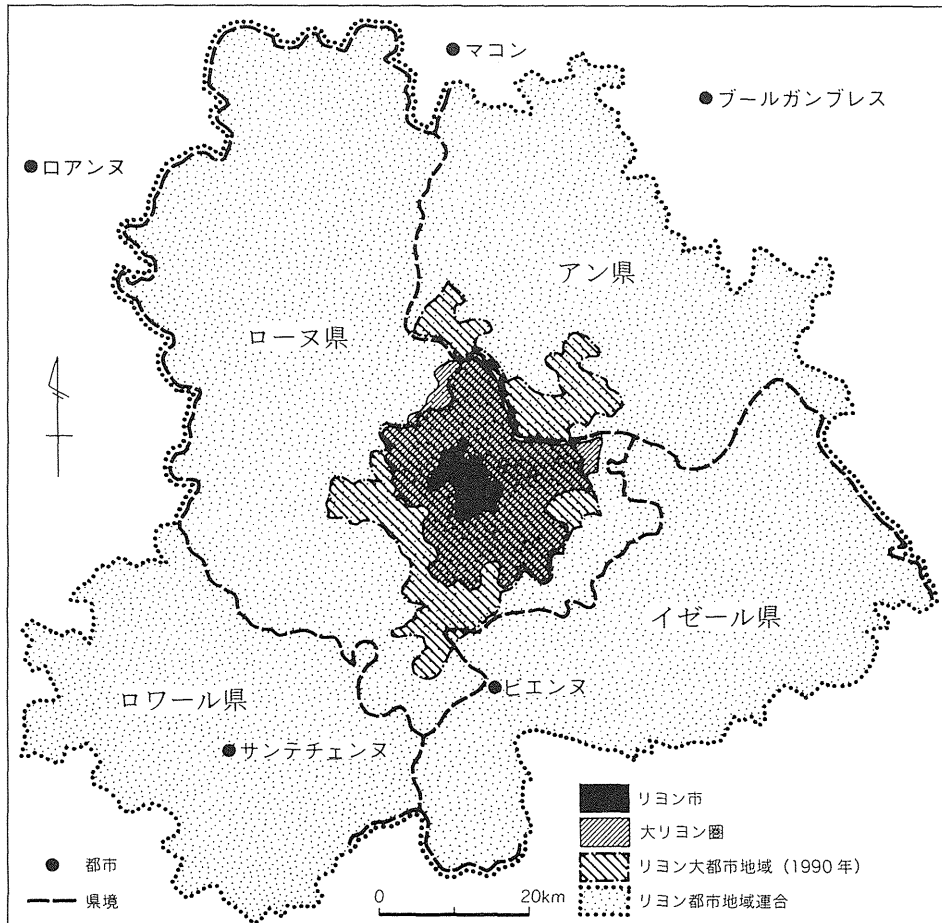
リヨンは、ヨーロッパを南北に二分するとき、その境目に位置している。ローヌ川からソーヌ川へと抜ける低地帯は、古代から南北ヨーロッパを結ぶ主要な交流路であった。古代ローマ帝国の時代には、ローヌ川をさかのぼってきた船舶が、ここで荷物の積み替えを余儀なくされた。南北ヨーロッパを結ぶ河川交通において、リヨンは遡航限界点であったわけである。また、スイスに源を発するローヌ川がリヨンでソーヌ川と合流するということは、ここがアルプスの山岳地域への入り口であることを意味した。すなわちリヨンは、山岳ヨーロッパと平地ヨーロッパの境目でもあった。関係位置のこうした特長は、ヨーロッパ・スケールでの関係システムが発展するときに最もよく発揮される。古代ローマ帝国期において、リヨンは全ガリアの首都であり、アルプス以北に向かう道路網はリヨンから放射状に広がっていた。また、近世の初期に、イタリアの商業資本がアルプス以北に展開しようとしたとき、リヨンはその主要な根拠地であった。

ヨーロッパが分裂し、細分化した範囲ごとに都市システムが形成されたとき、リヨンは繁栄から遠ざかることになる。もちろん、パリ・リヨン・マルセイユを結ぶPLM軸は、地形的な条件から必然的にフランスの南北軸であり続けた。TGVの専用軌道がまず建設されたのはパリ・リヨン間（1981年）であり、しばらくの間ここだけであった。また、リヨンはフランス第2の都市として、1960年代には副首都（capitale bis）という呼び名が与えられた。しかし、それはパリが圧倒的な優位性を示すなかでの2番手であった。フランスという国スケールの都市システムのなかで、パリ以外の地方中心都市はいわばドングリの背比べでしかなかったといえる。

したがって、EU統合下における国スケールからヨーロッパ・スケールへの転換は、リヨンに新たな飛躍をうながす絶好の機会とみなされた。このような背景のもとで、地元の政治家や経済人たちは、「ヨーロッパ都市リヨン」をその都市発展戦略の中心にすえようとしている。サンテグジュペリ空港の整備計画や、外国主要都市（ミラノ、バルセロナ、フランクフルトなど）へのTGV路線の延長計画などは、いずれもリヨンの国際的役割を強化することが重要なねらいの1つになっている。本稿では、近年におけるリヨン大都市圏の構造変容を、このような動向との関連で捉えることを目指した。もちろん、「ヨーロッパ都市リヨン」は目標としての理念であって、現実はまだ遠く目標に達していない。また、リヨン大都市圏が経験しつつある変化を、ヨーロッパ化という側面だけから捉えることは不可能であろう。そこで、Ⅱ節ではリヨン大都市圏の特徴を主として人口・産業面から記述した上で、Ⅲ節でリヨンの都市発展戦略を概観し、Ⅳ節では主要な都市整備事業を個々に検討することにした。Ⅳ節で取りあげた諸事業は、リヨン大都市圏で現在進行中の主要事業をすべて網羅したものではない。ヨーロッパ化という動向に強く関連するものだけを選択的に取りあげたことを、最初にお断りしておきたい。

ちなみに、リヨン大都市圏をとらえる場合、その空間的枠組みをどのように設定するかは、つねに大きな問題点である。大都市圏を管理する行政的な枠組みは、フランスの通例でもあるが、リヨンにおいて設置が遅れがちであった。都市域の拡大や影響圏の拡大につれて、行政組織はつねに現実を後追いつたのであり、しかも不十分な対応しかできていないのが現状であろう（Scherrer, 1995; Mabrouk et Jouve, 1999）。そこで以下では、本論に入る前に、リヨン大都市圏を把握する空間的な枠組みについて、制度や概念の整理をしておきたい。

第1図は、リヨン大都市圏にかかわる多様な空間単元を示したものである。フランスの場合、最小の単位地域はつねにコミューンであり、すべての空間単元はコミューンの集合体として表される。リヨン大都市圏はリヨン・コミューン（リヨン市）を中心核とする空間構造をもち、リヨン市の人口は1999年に実施された国勢調査によれば445,263である。リヨン大都市圏の多様な範囲は、いずれも複数のコミューンが合わさったもので、自治体的性格をもつものから統計区域まで、その性格はさまざまである。第1図ではリヨン市の範囲のほか、大都市圏にかかわる3種類の範囲を示した。また、この数年来、都市圏の新たな設定法（aire urbaine）をINSEEが考案している。これらには、それぞれ特有なフランス語の呼称が与えられているので、その内容に応じて以下では次のような日本語表現を対応させた。本文中で特定の範囲を意味するときには、これらの訳語を用いた。リヨン大都市圏と



第1図 リヨン大都市圏の範囲：多様な領域設定

いう表現が用いられるのは、なんら特定の範囲が意識されていない場合である。

- (1) リヨン市 (La Commune de Lyon)
- (2) 大リヨン圏 (Le Grand Lyon)
- (3) リヨン大都市地域 (Agglomération de Lyon)
- (4) リヨン影響圏 (L'Aire Urbaine de Lyon)
- (5) リヨン都市地域連合 (La Région Urbaine de Lyon)

ちなみに「リヨン影響圏」の範囲は、後掲の第12図のなかで、ローヌ・アルプ地域の他都市の影響圏とともに表示した。

リヨン市を除く上記4種類の範囲のうち、(3)と(4)は国勢調査のたびごとに設定される統計区域である。すなわち、リヨン大都市地域は連担市街地が関与するコミューンの集合体であり、市街地が隣接コミューンに拡大すれば、そのコミューンが新たに大都市地域に編入される。これに対して、リヨン影響圏は連担市街地をこえて広がる通勤圏であり、全就業者のうち中心都市に通勤するものの比率が一定割合をこえるコミューンによって構成される。現行の基準による「影響圏」の確定は

1995年の国勢調査から始まったもので、ごく最近になって登場した概念である。

大リヨン圏は、かつてのリヨン都市コミューン連合（COURLY）が名称を改めたものであり、複数のコミューンからなる大都市を一元的に管理・運営するために設けられたコミューン連合組織である。「大リヨン圏」の成立は1969年にさかのぼり、55のコミューンから構成されている。公共交通機関（バス、地下鉄など）の整備・運営をはじめとして、広域的な行政サービスに大きな役割をはたしており、制度的な内実からいえば「大リヨン圏」がリヨン大都市圏を代表しているともいえる。以下の本論においても、大リヨン圏の数値を用いてリヨン大都市圏の記述をしている場合が多い。

他方、リヨン都市地域連合（RUL）は、影響圏をふくめた広域的なりヨン大都市圏にあたる。1970年代以降に進行した分散的都市化は、リヨン大都市圏の範囲を大きく膨張させた。大リヨン圏は、リヨン大都市圏の現実からみると、もはや時代遅れの狭隘な空間的枠組みでしかない。このような変化に対応するために設定されたのがRULであるが、現状では制度的な強い裏付けをもたず、調査研究・協議調整の組織にとどまっている。

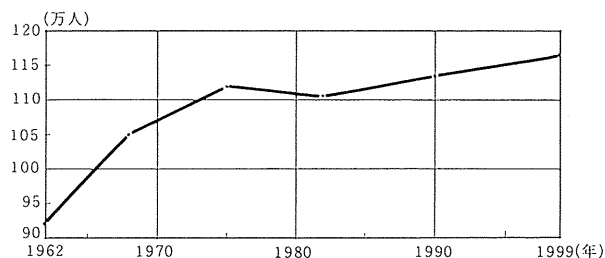
## Ⅱ リヨン大都市圏の内部構造

### Ⅱ-1 人口分布と人口流動

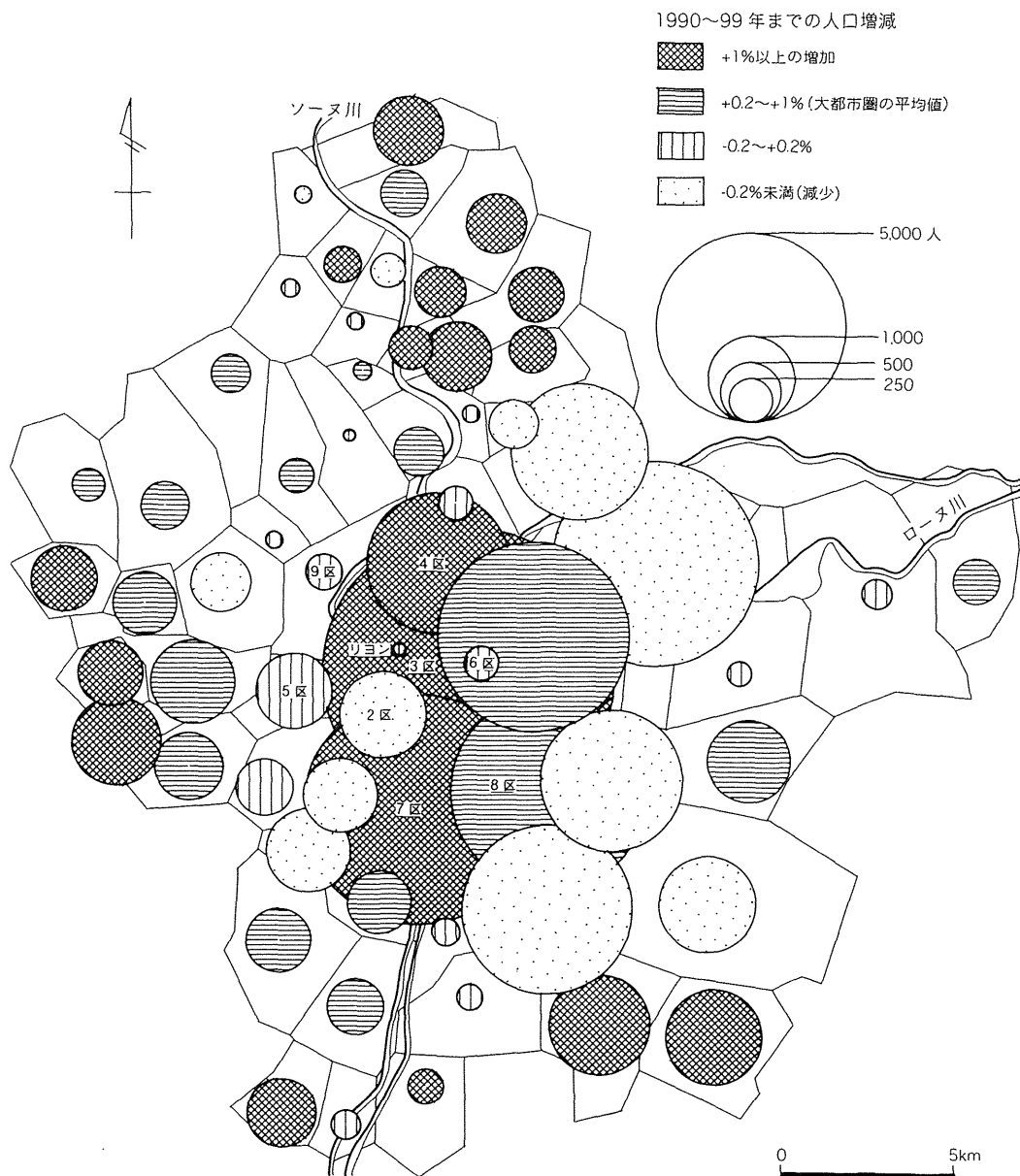
1999年に行われた最新の国勢調査によると、大リヨン圏の人口は、1,164,733であった。人口の増加は、1982～90年において年0.3%の割合であったが、1990年から99年にかけても同率であり、人口増加の速度は安定期に入ってきたといえよう。

大リヨン圏の人口は、1960年代に入ってから急増し、そのペースは1970年代中葉まで続いた（第2図）。1962年から68年までは、年2.2%の増加を示したほどである。その増加傾向と多少のずれを伴うが、中心都市のリヨン市の人口減少が目立ち、人口の空洞化現象がとくに68年から82年まで進行した。しかし、リヨン市の人口減少は1982年までであり、それ以降増加に転じ、1990年から99年までには年率0.8%、9年間に約3万人増になった。1999年のリヨン市の人口445,263は、大リヨン圏の38%を占める。したがって、大リヨン圏内での中心都市リヨンの人口集中は、顕著である。

第3図が示すように、リヨン市のうち、大リヨン圏の平均人口増加率を越えたのは、区別でみると、3、4、7、8区である。リヨン市全体の人口増は、1990～99年間で、社会増0.1%、自然増0.6%によるものであり、社会減は増加に転じ、一方、自然増の寄与に注目したい。



第2図 大リヨン圏における人口の推移（1962～99年）  
（INSEE資料による）。



第3図 大リヨン圏における区別・コミューン別人口分布 (1999年)  
(INSEE資料による).

中心都市リヨンで人口増が示されたが、それを囲む内帯では、人口減となったコミューンが連なる。人口減少が進行する内帯を取り巻いて、中心都市から遠隔地に位置する外帯では人口増のコミューンが多数みられる。それらのコミューンのほとんどは人口規模が小さいが、外帯のあらゆるセクターで人口増をみていることは注視に値する。

すなわち、中心都市では人口増が進み、それを取り巻く内帯で人口減がみられ、もっとも遠隔の外帯で人口増が進み、郊外化が進んでいる。しかし、中心都市の人口増がみられるものの、内・外帯に

おける人口減は、ほぼ相殺されるため、リヨン大都市圏という地域的単位では、人口分布が大きく変化したとは表現できない。

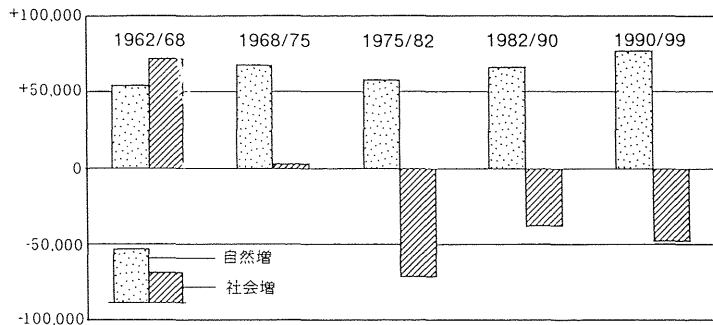
人口増減を経年的にみると、社会増が大都市圏人口の増加にかつては寄与し、人口増加の5分の1を占めていた。しかし、1975年から1982年にかけて、社会増ははじめて減少に転じて、自然増も伸び悩み、全体として、同年間は人口減少を示すに至った。1982年以降、社会増が低下したが、自然増がわずかに上昇したために、大都市圏人口は少数増えて、人口微増期に突入した（第4図）。

人口移動をみると、1982年から90年までの間に、リヨンの人口は転入・転出者数によると、22,750人減じた。すなわち、リヨンの人口空洞化が顕著であった。加えて、大都市圏の内帯の減少も目立ち、それに対して外縁部地帯の人口増加がみられた。この傾向は、1990年～99年間の人口増の地域的パターンと類似していた。すなわち、1982年から90年までの人口増減パターンの基本的形態は、1990年以降の地域的パターンに継承されている（第5図）。

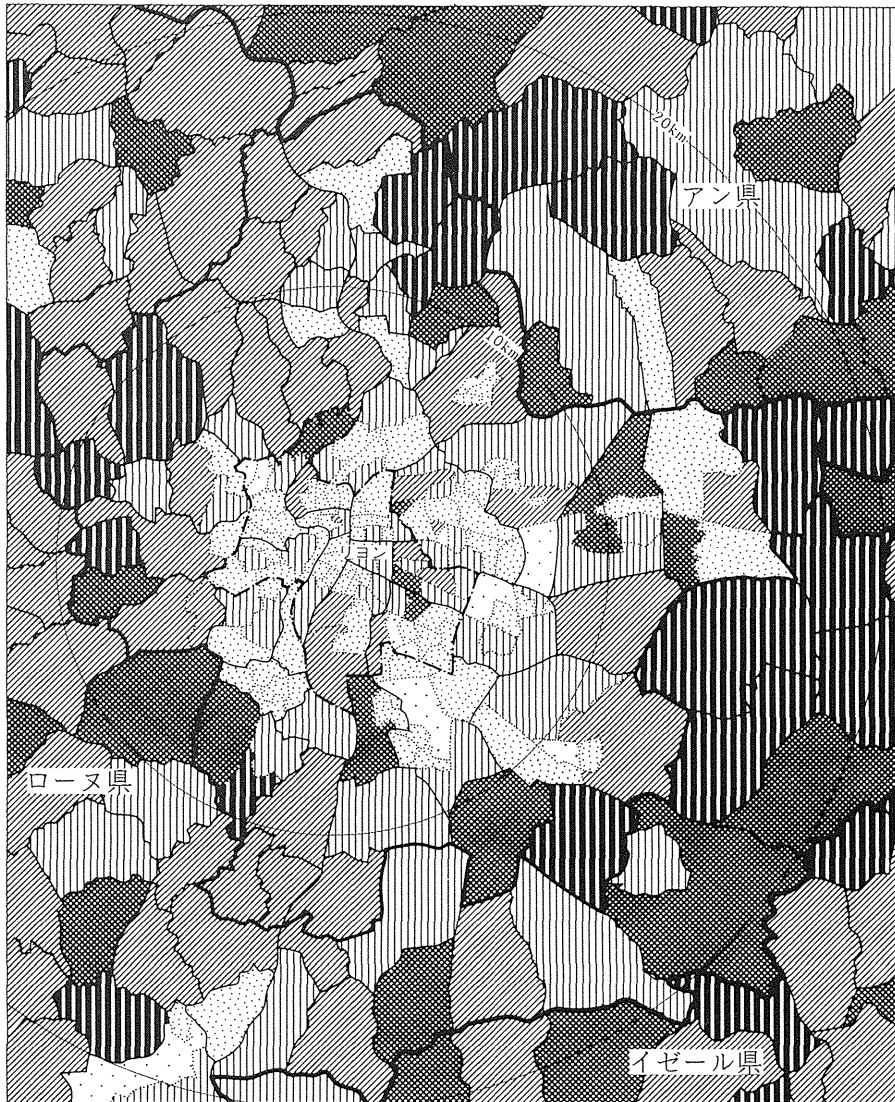
大リヨン圏内の人口移動は、圏域内でとどまることがほとんどである。しかし、圏域外との人口移動が活発なのは、リヨンをはじめ、大都市圏の外縁部に位置するコミューンであって、圏域外との移動が多い。外縁部の東部に位置するコミューンの多くは、流出が勝り、それに対して、西部のコミューンでは流入人口が卓越している。

大リヨン圏と他のフランスの地方との社会増は、32,000の減少に達している。とくにローヌ県、イゼール県、アン県、そして自県の周辺県への流出が多く、1982年から90年までの間に、3県に対して合計41,000の流出超過に達した。ただし、ロアール県については、転入が11,000、転出が7,000であり、4,000の社会増が認められた。大リヨン圏を中心として、人口移動圏は、当然、広域にわたる。

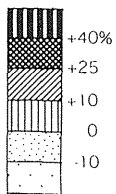
ローヌ・アルプ地域圏内では、大リヨン圏は流入超過である。その他の地方とではわずかながら、大リヨン圏が転入増である。ローヌ・アルプ地域圏に次ぐ数値を示すのは、パリを中心としたイル・ド・フランス地域圏であるが、転入者は19,200であり、転出者数はほぼ同数である。さらに近隣の地域圏であるブルゴーニュ、フランシュ・コンテそしてオーベルニュとの人口移動は重要である。これらの地域圏については、わずかな（5,350）人口増にとどまっている。1982年以降90年までに、プロヴァンス・アルプス・コートダジュール、ラングドック・ルシオンそしてメディ・ピレネー地方に対



第4図 大リヨン圏における自然増と社会増  
(INSEE資料による)。



人口増減率(1982~90年)



- 県界
- リヨン大都市圏
- リヨン市界
- コミューン界
- ..... 街区界

平均値

ローヌ県	+4.4%
リヨン大都市圏	+2.6%
リヨン市	+0.6%

第5図 リヨン大都市圏における人口増加率の分布(1982~90年)  
(INSEE資料による).

しては、大リヨン圏に人口を送り出している。このことは、大リヨン圏からの人口移動の南下現象が全国的にみて緩やかに進行をはじめていることが分かる。

人口移動は、移動者の年齢層と社会階層につねに関連している。大リヨン圏への流入者特性は、大学生と若い労働力人口が多いことである。1982年から90年までに、15～24才層の若年層29,000人が流入し、その数値は当該全労働者の14%に相当する。しかし、年齢層ごとにみると、特異な現象として、25才から34才という層が大リヨン圏から離れており、その数は22,700に達する。そのため、年齢層に応じて、人口移動は複雑な様相を呈する。

社会階層の点から人口移動をみると、退職者が全就業者の10%にも達し、転入者の約4%に相当する。退職者の転出は転入を上回り、その値は12,600人に達し、この値は退職者の8%に相当する。したがって、大リヨン圏には若年層が流入し、「働く場」を得て、退職後は「リヨンを去ってゆく」という図式が描ける。

一方、あらゆる社会階層は転出人口からみると、マイナスを呈している。職人・商業従事者の流出が著しく、当該人口の11%に相当する者が転出している。また、上級管理職の流動は際立っており、21,800人の流入があったが、24,100人が流出し、流出超過になっている。

## II-2 外国人の居住分布

リヨン大都市圏の社会的な要因に基づく地域的事象を解明するために、本項では外国人の居住分布を考察したい。周知の通り、フランスの特に大都市圏では、外国人居住が目立ち、その集住傾向により都市の社会的内部構造を規定する主要な要因の1つになっている。

1990年現在、リヨン大都市圏では外国人数は、12.3万人であり、全人口の10.8%に相当する。1982年から90年までに、外国人は2,119増加したが、総人口の増加が外国人のそれを上まわったために、その間外国人率はわずか0.1%のみ減少している。

国籍別にみる（第1表）と、マグレブ3か国（アルジェリア、チュニジア、モロッコ）が49%を占めて、外国人の半分に達している。一方、マグレブ諸国人よりも時代的に先に入国していたヨーロッパ人のポルトガル、イタリアそしてスペイン人が続き、これら3か国合わせて、約30%である。加えて、トルコ人の割合は全体ではわずかであるが、1982年から90年までに1,924人から3,048人に達し、合計1,124人も急増したため、トルコ人移民に注目せねばならない。彼らの大半はドイツからの移民と思われる。

外国人居住は、概観するとリヨン大都市圏の東部に集住する。フランスの大都市には外国人が一般的に多く住み、また住み分け（セグリゲーション）が見られるが、リヨンも例外ではない。リヨンでも外国人はH.L.M.（低家賃住宅）に多くが住み、彼らは一般的に低賃金労働に甘んじている。第6図は19才以上外国人の居住分布を示しているが、ダルディリヤタサンコミューンのような大都市圏西部には、その値が5%以下の外国人居住の相対的に低率な地帯が広がる。一方、ソーヌ川に沿って、北方方向には、ヌヴィル・スール・ソーヌコミューンのように外国人率が15%近くにまで達する。さらにリヨン大都市圏に接するアン県の平野部にも外国人率が高いコミューンが広がる。



第1表 大リヨン圏に居住する外国人人口（19歳以上）

国籍	1990年		1982年	
	実数 (人)	外国人人口に 占める比率(%)	実数 (人)	外国人人口に 占める比率(%)
アルジェリア	28,692	31.5	29,100	33.1
チュニジア	10,309	11.4	9,152	10.4
モロッコ	5,280	5.8	4,232	4.8
ポルトガル	12,596	13.9	11,432	13.0
イタリア	8,224	9.1	10,772	12.2
スペイン	6,112	6.7	8,648	9.8
トルコ	3,048	3.4	1,924	2.2
その他	16,482	18.2	12,764	14.5
計	90,743	100.0	88,024	100.0

(国勢調査結果による)。

前述のように、リヨン市東部に外国人が多いが、とくにブロン、ヴォアンヴェランなどのコミューン内の街区では成人の3人に1人の割合が外国人である。一方、ヴィルイルバンヌ、ブロンなどのコミューン内の街区には、外国人率6%を越えないところもある。すなわち、ブロンコミューンのように、一つのコミューン内に外国人の集住地区と居住が少ない地区が混在し、コミューンという狭い範囲でのセグリゲーションが見出しうる。

リヨン市内でも外国人居住率が均等ではない。外国人率が10%を超える区(1990年)は、1, 7, 8, 9区の全9区のうち、4区である。最高率13.2%が第1区であり、たとえば、サンポリカルブ街区では、外国人率が20%に達する。一方、最低率5.8%は第4区である。リヨン市内の外国人居住率は中心部の第1区と周辺部の区部に高い。そのような地帯は、住宅の老朽化が進み居住環境が悪化しつつある。また、外国人居住の地図と失業率のそれを比較すると、その多寡がほぼ一致する。すなわち、外国人に失業者が多く、この点も社会問題となっている。

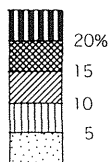
外国人居住者の年齢層は、平均するとフランス人のそれより若く、当然、就労のため来仏するためにこのような特性を示す。たとえば、外国人のうち60才以上は、全人口のわずか10%にすぎないが、フランス人は18.6%にも達する。外国人労働者の大半は、単純労働者であることにも特色がある。外国人のうち管理職に就く者は、わずか3%であり、フランス人のその7.6%と大きな差異がある。

リヨン大都市圏内でも国籍の同じ者が集住する傾向にある。マグレブ諸国人は大都市圏の東部に集まる。例えば、リヨン市内でアルジェリア人は、第1, 3, 4区に多く、第8区ではチュニジア人の集積が目立ち、当区のチュニジア人は全外国人の56%に到達する。人口数の少ない区部でも、同国籍人の集積が多数みられ、第4区ではイタリア人、5, 6区ではポルトガル人が卓越する。これらのヨーロッパ系の民族は、とくに商業に従事したり商店経営を行ったり、守衛・管理人として働くことがしばしばである。

リヨン大都市圏での外国人労働者の増加は、現在、停滞期に入り、1982年以降、マグレブ人の移民数が減少傾向になった。そのうち、アルジェリア人の数はほとんど変わらず、チュニジア人とモロッコ人もわずかに増加したのみである。したがって、減少はヨーロッパ系移民にみられる。



外国人（19歳以上）増加率



- 県界
- リヨン大都市圏
- リヨンの市界
- コミューン界
- ..... 街区界

平均値

ローヌ県	9.2%
リヨン大都市圏	10.4%
リヨンの市	9.3%

第6図 リヨン大都市圏における外国人居住者率の分布（1990年）  
（INSEE資料による）。

ヨーロッパ系移民に関しては、1982年から90年までポルトガル系住民は増加したものの、イタリア系とスペイン系は両者合わせると、5,000人も減少した。

外国人数の停滞によって、リヨン大都市圏内で外国人減少のコミューンが広い範囲にわたってみられるようになった。他方、外国人集住地区ではより外国人率を高めている。リヨン市内をみると、その東部に位置する第8区と北部にある第9区がその好例である。

リヨン市内の中央部に位置する、就中、第3、6、7区では住宅の再開発事業が進み、その結果、外国人の居住がその地区から排除されている。そのため、外国人居住率が著しく低下する街区もある。このように、都心部のジェントリフィケーションによって、住宅地区の地価高騰をもたらし、従来居住していた外国人を他の地区に追い払うために、より一層セグレーションが進行する。このような事例は、リヨンのみならず、他のフランス都市でも見い出せる現象である。

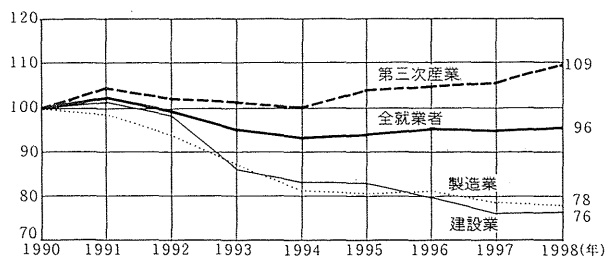
### II-3 産業転換

リヨンは、16世紀から絹工業を発達させ、そののち絹工業の関連産業の発展とともに、ガラス・石鹼工業なども成長し、近代になって化学・薬品・金属など各種工業が集積し、「工業都市」の役割とイメージを強めてきた。

しかし、第7図が示すように、1990年代に入って製造業・建設業の地位の低下は顕著であり、一方、第3次産業人口の増加によって、他の先進国大都市圏と同様に第3次産業化が、とくに1994年から、急速に進みつつある。

一方、大リヨン圏の全就業者数も減少している。このような減少傾向は、脱工業化と無関係ではない。この就業人口、とくに工業人口の減少は、リヨンを囲む近郊内帯、すなわち伝統的に工業に依存していた地帯に顕著である。しかし、例外的に工業人口が増加しているのが、大都市圏外縁部に位置するマルシーをはじめとするわずかなコミューンと、隣接のアン県のリヨン寄りのいくつかのコミューンに見い出せる。

工業人口の減少を補完しているのが、当然第3次産業人口である。1997年時点で大リヨン圏において、民間サービス業就業人口は22,900人であり、8年間に9%の増加を示した。一方、事業所サービス業就業人口は12,000人であった。サービス業化の進展は、リヨンを中心にして、東西軸方向に



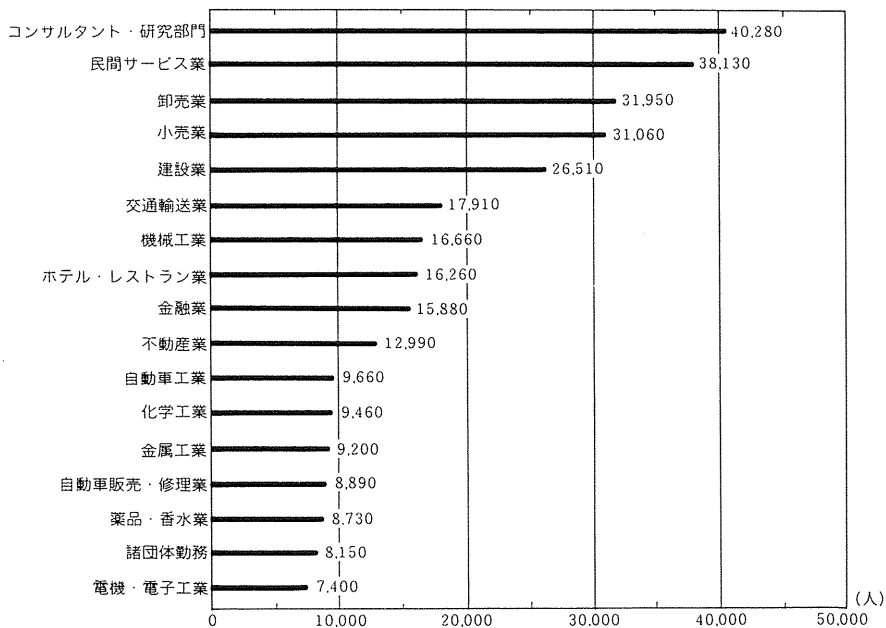
第7図 大リヨン圏における業種別就業者数の変化 (1990～97年)  
(ASSEDIC資料による)。

沿って伝播するという地域的パターンを呈示している。

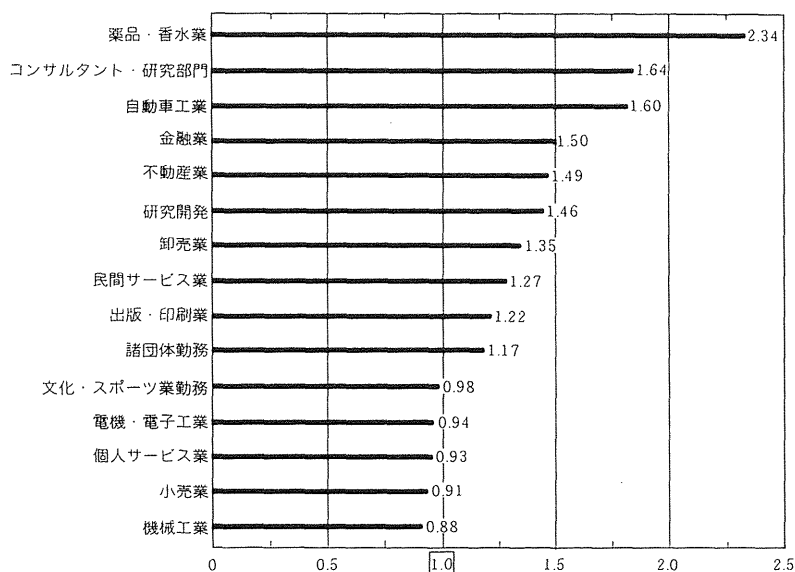
1997年現在、大リヨン圏の民間第3次産業部門は281,400人であり、それに対して製造業人口95,100、そして建設業人口は26,500であり、第3次産業化は著しく進んでいる。第3次産業人口のうち、商業人口と専門化した各種コンサルタント・研究部門は約30%を占めている。大リヨン圏内では、リヨン市外に各種コンサルタント・研究部門が特化し、隣接のヴィルイルバンヌ市と西部のエクキュリィとシャンパーニュ・オ・モン・ドルなどに集積し、リヨン西部は「緑のテクノポリス地帯」と呼称されている。いずれにしても、第8図にあるように、この部門の就業人口は40,280に達し、自動車産業をはじめとする輸送関係産業も、近年、にわかに注目され、リヨン東部に集中する。とくに1993年以降、国道バイパスに沿って上記の工業が立地しているため、この地帯は「東部バイパス地帯」と名づけられている。就中、自動車工業は、ルノーの工場がヴィルイルバンヌ市とヴェニッシュ・エ・サンプリエに6,000人の雇用者を擁していることを特記したい。

その他、製造業の中には、同業種が地域的に集中する現象も見い出せる。化学工業は南部、金属工業は東部、薬品・香水業はリヨン市内と西部にそれぞれ集中するごとくである。

脱工業化段階に入って、製造業人口が減少しつつあるが、同時に工業業種も多様化し、薬品・香水業のように都心部立地もみられる。第9図が示すように、リヨン大都市圏は、薬品工業・香水業が著しく特化し、それに「各種コンサルタント・研究部門」、自動車工業が続く。さらに、金融業、不動産業、研究開発、卸売業、個人サービス業、出版・印刷業など、第3次産業化から第4・5次産業化への道を歩みつつあるといえよう。



第8図 大リヨン圏における主要産業の就業人口 (1997年)  
(ASSEDIC資料による)。



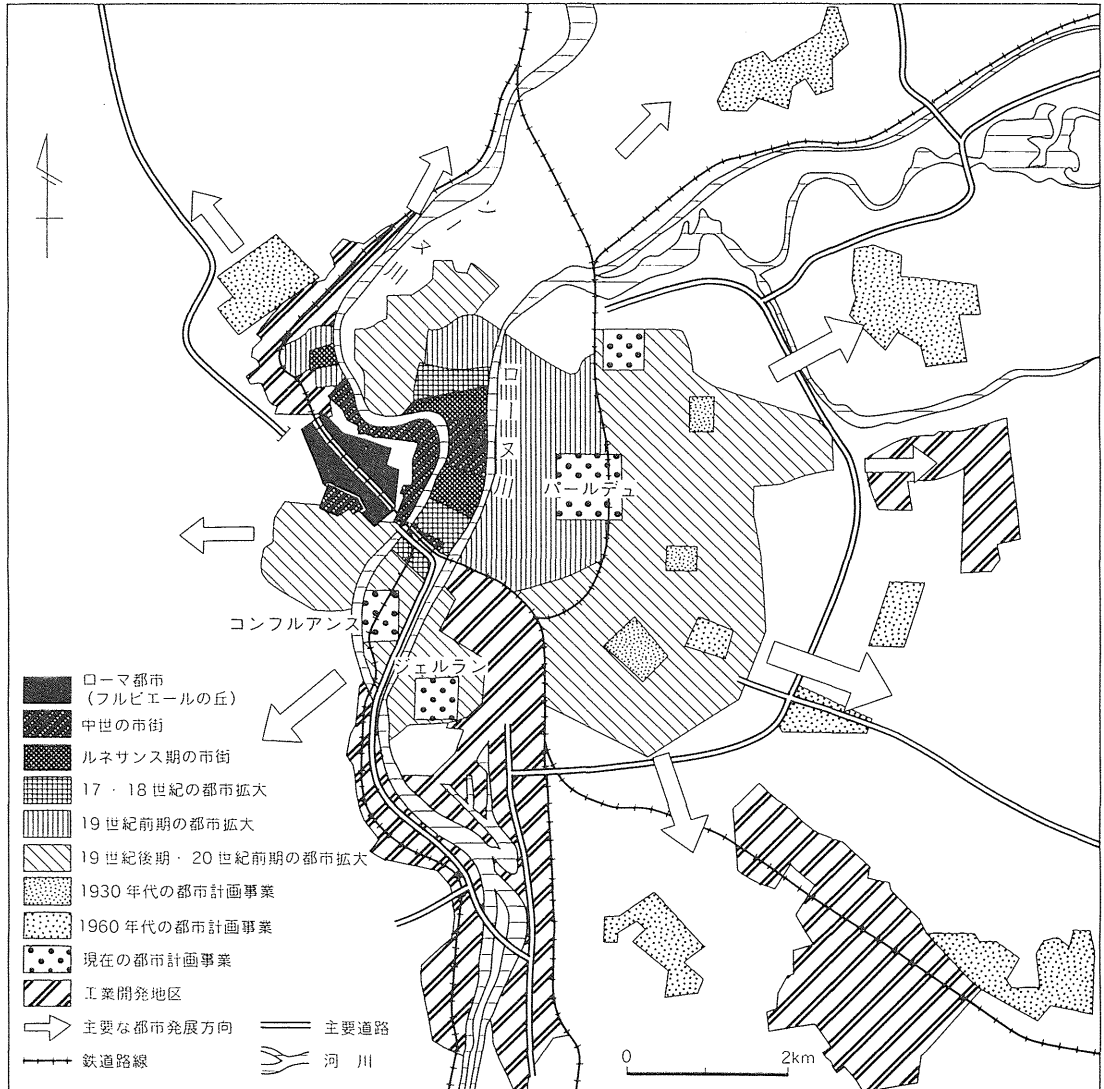
第9図 大リヨン圏の産業特性 (1997年)  
(ASSEDIC資料による)。

### III EU統合下におけるリヨン大都市圏の発展戦略

リヨン大都市圏の整備計画が本格的に作成されるようになったのは、第2次世界大戦以降のことである。とくに1960年代からは、副都心パールデューの建設やイルダボー・ニュータウンの整備など、都心地区と郊外地区の両方でさまざまな都市整備事業が展開されてきた。これらのうち、1990年代に事業が展開（あるいは継続）された重点整備地区については、次のIV節で具体的にみることにする。以下では、リヨン市街地の発展過程を概観したのちに、その整備計画の展開を一般的あるいは理念的な側面を中心に述べることにしたい。

#### III-1 市街地の膨張と大都市圏化の進展

リヨンの都市成長は、地形的な条件に規定されて19世紀初頭にいたるまで、基本的に同一の場所で展開された。本論文の冒頭でも述べたように、ガロ＝ロマン期（ローマ帝国支配期）のリヨンはガリア（フランス）全体の首都でもあり、3つの集落からなる広い都市域を形成していたと考えられている。その第1が「フルビエールの丘」を占めるローマ都市ルグドヌムであるが、このほかにソーヌ川とローヌ川にはさまれた半島部には河岸を中心とした集落が存在し、その北側の「クロワルースの丘」はガリア諸部族の首都機能をになっていた。面積にして約500ヘクタールにおよぶ範囲で、その後の1500年以上にわたるリヨンの歴史が展開したといえる。むしろ、中世に著しく縮小した都市域は、18世紀にいたるまで古代の領域を再び占拠することがなかった。1998年の12月に、この古代リヨンの領域がユネスコによって世界遺産に指定されたが、それは2000年以上にわたる都市の中核的な営みが同一の場所で繰り返されたという類いまれな事情に基づいている（第10図参照）。



第10図 リヨン大都市圏の拡大過程  
(Bonneville, 1997による)。

19世紀から20世紀前半にかけての時期は、リヨンの市街地がそれまでの地形的障壁を克服して急速に拡大した期間である。市街地の拡大をもたらした1つの原動力は工業化であり、既成市街地の南方のローヌ川沿いに重化学工業をはじめ多様な業種の工場群が立地した。しかし、この時期における新市街拡大の主要な舞台は、土木技術の発達によって水害から解放されるようになったローヌ川の左岸平野であった。これに対して、既成市街地の北側と西側は丘陵地帯に近接していたため、新市街の空間的な拡大は狭い範囲に限られた。

1960年代にはいと、リヨン都市域の膨張は新しい段階を迎える。すなわち、それまで連続的だった市街地が郊外にむけて分散的に拡大するようになったのである。連続的な市街地の範囲は、国勢調査のたびごとにINSEEが設定する大都市地域 (agglomération urbaine) に近似することができる。リ

リヨン大都市地域の人口は、1950年代および1960年代に急速に増加し、1954年の国勢調査時に約83万だった人口が1968年の調査時には約113万へと40%近い伸び率をみせた。同じ時期にリヨン大都市地域の範囲も、周辺に大きく拡大していった。しかし、それ以降は人口増加のスピードが鈍化し、社会増減だけでみるとマイナスの値を示すにいたる。すなわち、1970年代以降、リヨン大都市圏の主要な成長地域は、大都市地域の外側に広がる（景観的あるいは統計的な意味での）農村地帯に移行したわけである。

都市化地域のこうした外延的拡大と分散的都市化の進行は、第2次世界大戦後におけるリヨン大都市圏の整備計画理念に大きな変更をもたらさずにはいなかった。以下では、20世紀後半を通じての大都市圏整備計画を、その中心的な諸理念とそれらの変化を軸にとどることにしたい。

### Ⅲ-2 都市圏整備計画の展開

#### 1) 1960年代の整備計画

リヨン大都市圏を直接の対象とする整備計画の策定は、すでに述べたように第2次世界大戦以降のことであり、とりわけ1960年代に、その後の整備計画を方向づけるような計画案の作成が相次いでなされた。その背景としては、フランス政府部内に国土整備地方振興庁（DATAR）が設置され、地方レベルにおける国土整備計画が活発に試みられたという事情を指摘することができる。リヨンに限らず、フランスの多くの大都市では、この時期に大都市圏レベルあるいは地方レベルの整備計画が、主として国の指導のもとで進められた。

リヨン大都市圏に関係する整備計画案としては、1960年代だけに限っても以下の4つがある（Bonneville, 1982）。

- (1) リヨン圏都市基本計画（1962年）
- (2) リヨン圏総合整備計画（1965年）
- (3) リヨン圏都市開発整備マスタープラン（1969年）
- (4) ローヌ・アルプ地域大都市圏整備マスタープラン（1970年）

これらのうち、(3)と(4)は同時並行的に策定されたもので、その後の都市圏整備事業に大きな影響を与えた。

リヨン圏都市開発整備マスタープランでは、都市圏整備の基本理念として次のような方向性を打ち出した。

- 市街地内部の地域的不均衡を是正するために、19世紀以降に拡大した市街地域に7つの中心核を育成する。
- 市街地の新たな拡大方向としてリヨン東方に広がる平野部が想定され、交通基盤整備（空港建設・ニュータウン建設などの主要な事業がこのセクターに配置された）。
- 都市構造を近代化させて高速交通時代に適応させるために、TGV・高速道路・副都心（パルデュエー地区）・地下鉄などの建設。

これらのうち、第2の東方重視政策は現在にいたるまで踏襲されており、高速道路やバイパスの建設

など、交通と流通にかかわる主要な整備事業はもっぱりリヨンの東方で展開されてきた。

## 2) その後の動向

1960年代に策定された整備計画の内容は、その後1970年代を通じて部分的に実行に移されたが、社会情勢や国際環境の変化にもなつて整備計画の修正が求められるようになった。たとえば、阻止すべき現象とされた分散的都市化（スプロール化）がなほ崩し的に進行し、郊外型のショッピングセンターが強い集客力を持つにいたつた一方で、マスタープランが打ち出した副次的中心核の育成は、パールデュー地区を除くとほとんど見るべき成果をあげなかった。また、EU統合の進展につれて、1980年代の後半にはヨーロッパ大都市間での競争・競合という側面が強調されるようになり、都市圏整備の主要な目標が「域内不均衡の是正」から「大都市間競争での生き残り」へと大きな変化をみせた。

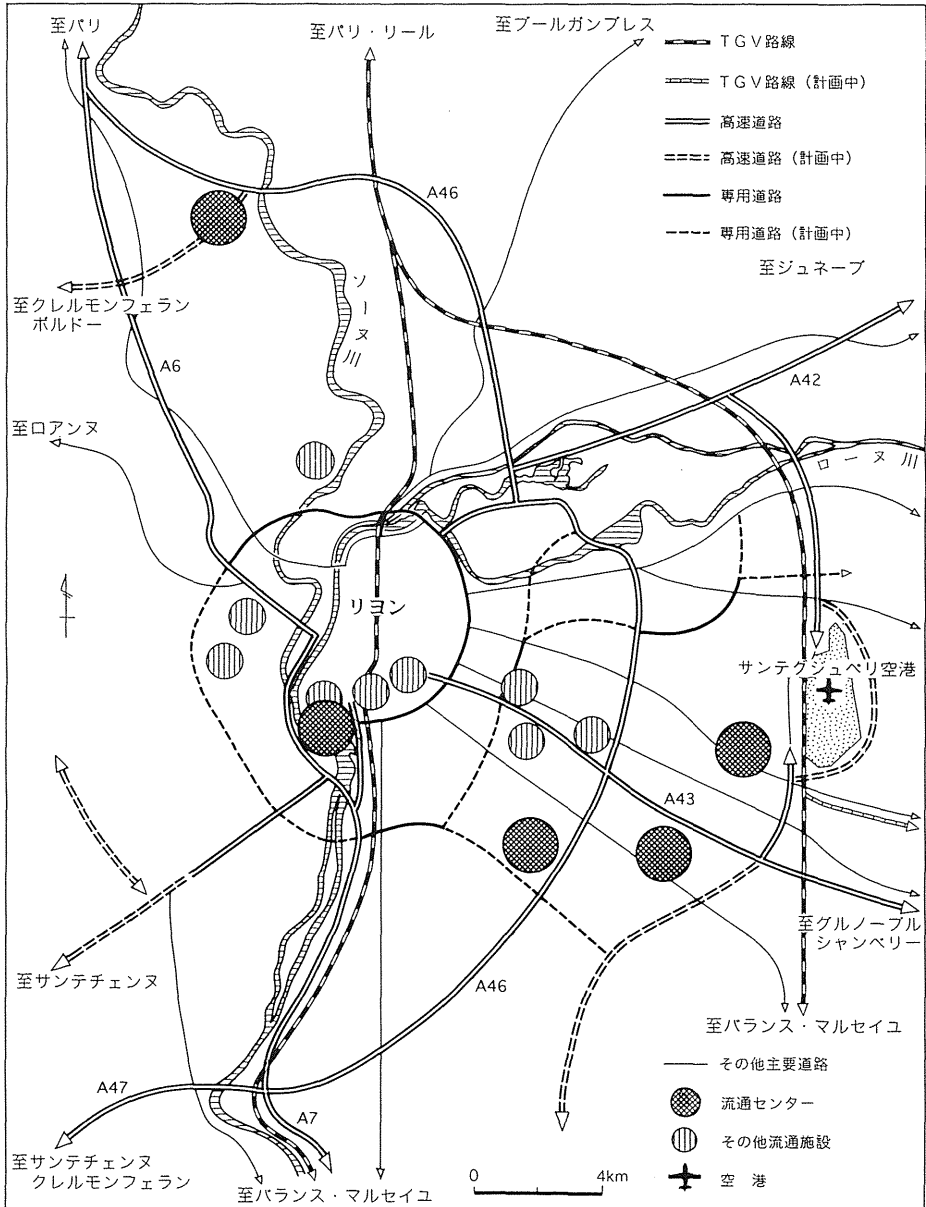
このような状況変化を背景として、1980年代の末にはリヨン圏の新マスタープランづくりが進められ（SEPAL, 1989）、最終的には1992年に採択された。新たなマスタープランでは、ヨーロッパ都市リヨンの吸引力を充実・強化することを目的に、3つの重点的な整備事業が提案されている。

その第1は都心の整備であり、国際的なビジネスセンターにふさわしい施設と環境の創出である。リヨンの都心地区は、これまでソーヌ川とローヌ川にはさまれた半島部の一部分、面積にして約120ヘクタールの空間に限定されていた。競争相手として考えられているミラノやバルセロナに比較すると2分の1から3分の1ほどでしかない。都心地区の狭隘性を解消するために、すでに開発が進んでいる副都心のパールデュー地区をはじめ、国際シテ地区やジェルラン地区など、旧来の都心に近接している諸地区の再開発を進めて地下鉄で結びつけることが計画されている。また、1990年代の後半になって脚光を浴びるようになったペラーシュ駅南側の合流点（コンフルアンス）地区も、この延長線上でとらえることができる。

第2は、ヨーロッパ規模におけるリヨンの交通結節性を活用するために、国際的な機能をもつ交通インフラストラクチャーを充実・整備することである。その中核がサンテグジュペリ空港地区であり、TGV駅の開設と高速道路網との連結によって、フランス南部ひいてはヨーロッパ南部における一大交通結節点に成長させることを目指している。また、地形的条件から南北交通の隘路であったリヨンを慢性的な交通渋滞から解放するために、高速道路とバイパスの整備が積極的に進められることになった（第11図）。パリからマルセイユに向かう通過交通量の大半は、かつてリヨンの中心市街を貫通する高速道路を通過していたが、すでに建設済みのバイパスに加え、計画路線が全通すればリヨン大都市圏の自動車交通体系はその面目を一新することになる。

第3は、先端産業や成長産業の立地拠点として、いくつかの重点地区を設定し企業の進出・誘致を進めることである。このような戦略拠点としては、上述のサンテグジュペリ空港地区やジェルラン地区のほかに、次の第IV節で触れるポルトデザルプ地区がある。とくにジェルラン地区とポルトデザルプ地区においては、大学の研究施設と民間の研究所、先端産業の生産施設などを結びあわせたテクノロジー建設が目指されている。このうち、ポルトデザルプ地区は建設途上であり、進出企業や施設はまだ少数であるが、ジェルラン地区においては薬品や化学などを中心に研究所の進出が多くみられ、





第11図 リオン大都市圏における交通ネットワーク整備計画  
(リオン都市計画局資料による)。

パリから移転してきたグランゼコール「高等師範学校理系部門」とともに産官学の連携によるテクノロジーの骨格がすでに出きあがりつつある。

### Ⅲ-3 リオン大都市圏が直面する諸課題

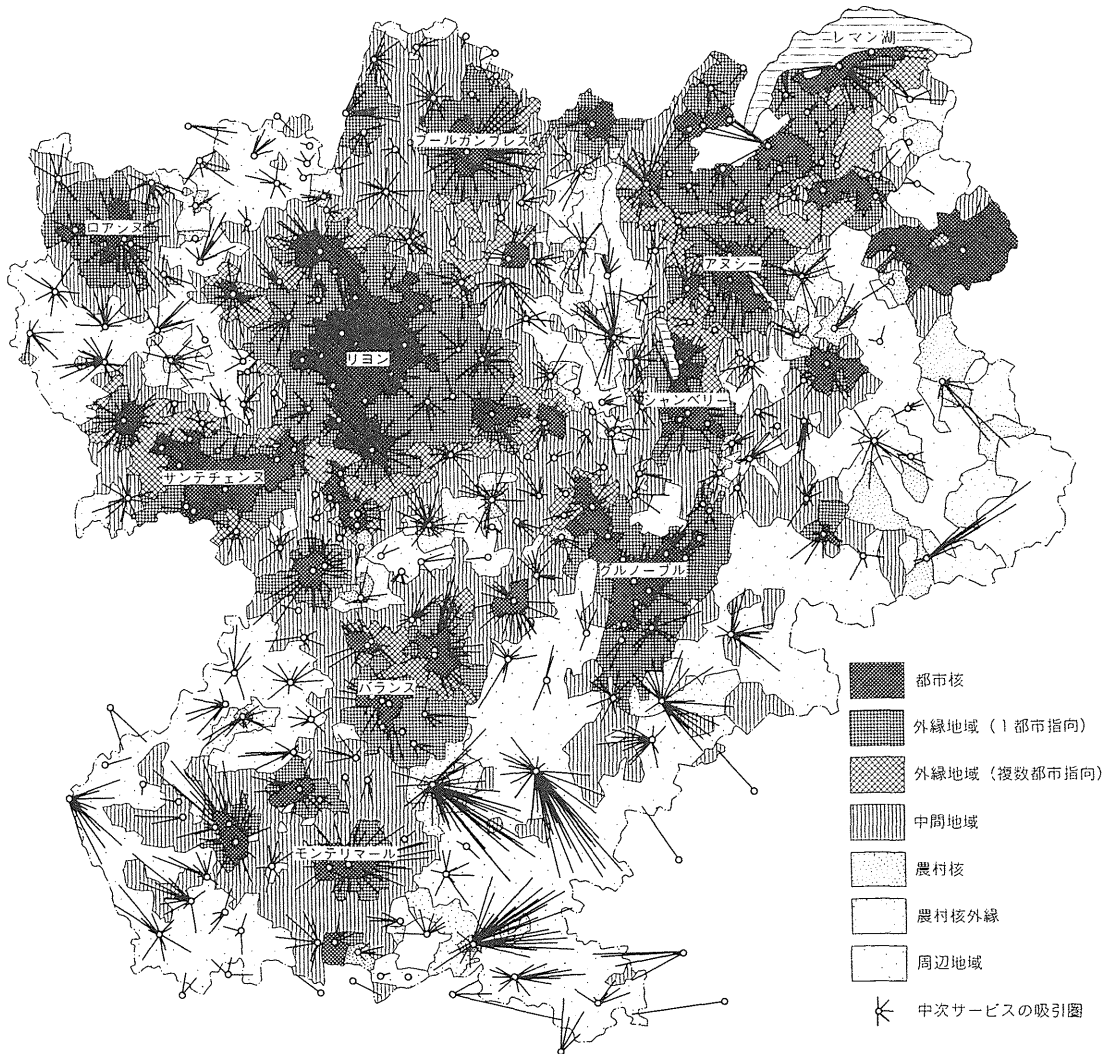
ヨーロッパ都市 (Euro-city) を目指すリオンにとって、発展の障害となる問題点は数多く存在する。すぐ目につく問題点としては、国際的にみたりオンの知名度の低さがある。もちろん、リオンの競争

相手がロンドンやパリであるわけではない。しかし、バルセロナやミラノ、ジュネーブ、ミュンヘンなどと比較しても、リヨンの国際的な認知度はかなり低いように思われる。外国企業の誘致や、国際会議・外国人観光客の吸引力などの面で、こうした知名度の低さはマイナスの方向に作用するであろう。さらに、大都市圏整備事業の展開に直接かかわる問題点もいくつか存在する。以下では、そのような側面にかぎって基本的な問題点を3つほど指摘しておきたい。

その第1は、本論文の冒頭でも触れた行政組織の多元性・狭隘性である。1969年に設置されたリヨン都市コミュン連合(COURLY;現在のLe Grand Lyon)は、それまで対立しがちであった郊外コミュンとリヨン市の関係を、より一体的な協調関係に作りかえたという意味において画期的であった(Scherrer, 1995)。しかし、その後における分散的都市化の進行は、Le Grand Lyonをリヨン大都市圏の現実を把握する空間的枠組みとしては非常に狭隘なものとした。それに代わる枠組みとして、1989年からはリヨン都市地域連合(La Région Urbaine de Lyon)が設立され、サンテチエンヌまで含んだ広い範囲を包括している。しかし、リヨン都市地域連合は関係する行政組織の連絡・調整機関にすぎないという弱点を抱えている。すなわち、事業実施のための固有財源をもたず、また固有の政策執行機関をもたないという意味で、この地域的な枠組みは強い制度的内実をともなっていない(Boureille et Commerçon, 1998)。リヨンを中心とする広域的な調整機関をどう強化していくかは、今後に残された課題であろう。

基本的な問題点の第2は、大都市圏整備事業の地域的なアンバランスである。先にも述べたように、1970年代以降、リヨン大都市圏の主要な整備事業はローヌ川左岸の平野地帯で展開されてきた。ニュータウンや新空港、工業団地、高速道路・TGVのバイパス路線など、大規模な建設事業のほとんどがリヨン東方の平野部で行われてきた。大都市圏整備のこうした方向づけは、一方において、リヨンの都市発展をグルノーブルやジュネーブと結びつけて構想するビジョンと対応していた。すなわち、リヨンとグルノーブルを結ぶラインが、リヨンの発展軸と考えられたわけである。しかし、ローヌ・アルプ地域の都市配置をみると、リヨン・グルノーブルは距離が離れすぎているため、けっして一体的な大都市圏を形成していない(第12図)。むしろ、リヨン・サンテチエンヌの両都市が1つの大都市圏を形成していると考えたほうが現実的である。サンテチエンヌがリヨン都市地域連合へ加わったことは、そのような方向性を示すものである。大都市圏整備における東方重視政策の是正も、その意味で今後の課題である(Bonneville, 1989)。

第3に、ヨーロッパ都市を目指す国際化路線の成否が、将来におけるリヨンの発展と深くかかわっている。EU統合の進展につれて、企業活動や交通流動がますますヨーロッパ全体の空間的枠組みで再編成されようとしている。都市の繁栄がその国際的機能と直結していたリヨンの歴史を考えるならば、こうした環境はリヨンにとって好適な条件を提供している。しかし、一方では、国境の壁が低くなったことで、バルセロナやミラノ、ジュネーブなど、他国の競争相手の影響力がフランスの南部に直接およぶようになったことも確かである。そのような観点でみると、リヨン大都市圏に存在するテクノポールや流通基地は、現在までのところ国際的な吸引力を十分に発揮できていない(Bonneville, 1997)。フランスの地方都市のなかで、最大の国際的競争力を有するのがリヨンであることは間違い



第12図 ローヌ・アルプ地域における都市の影響圏  
(INSEE資料による).

ないが、かといって南ヨーロッパの大都市間競争で打ち勝てる保証はどこにもないのが現状であろう。

#### Ⅲ-4 近年における都市整備理念の諸特徴

Ⅲ-2節で述べたように、リヨン大都市圏の本格的な都市計画は、大きく1960年代に構想された第1世代と1980年代に構想された第2世代に分けることができる。両者を比較すると、第1世代では、交通環境や都市システムの構造変化に対応して、機能的で近代的な都市圏整備が強調されるという特徴がみられた。これに対して、第2世代の都市計画では、経済環境の変化に対応して国際競争力の向上がうたわれる一方で、環境問題や「生活の質」への関心が増大し、効率第一の機能主義的都市

計画を疑問視する傾向が強まったように思われる。このうち、国際競争力の向上については前節などでも触れたため、以下では近年の都市計画にみられる後者の側面について、特徴的な点に限って指摘することにした。

その象徴的な事業は、ペラーシュ駅とパールデュエー駅を中心とする都市整備事業であろう。19世紀の後半に都市建設の中核であった鉄道駅は、自動車交通への対応が中心課題であった1960年代の都市計画でマージナルな役割しか与えられなかったが、近年になって再び脚光を浴びている。ペラーシュ駅は、1960年代以降、フルビエール・トンネルの開通によって高速道路がその前面を通過するようになり、巨大な道路駅によってその優美な駅舎が人びとの視界から覆い隠されてしまった。また、パリとマルセイユを結ぶ交通の大動脈がリヨンの玄関口を通過するという構造は、慢性的な交通渋滞と排気ガスによる大気汚染を引き起こした。IV-1節で述べる合流点（コンフルアンス）地区の整備計画は、同時に半島地区から高速道路を撤廃し、ペラーシュ駅を新旧市街地の結び目としてよみがえらせることを目指している。他方、IV-2節で述べるパールデュエー地区は、当初（1970年代）、自動車による来街者を中心として計画されたものであった。これに対して、いま進められつつある整備事業は、TGV駅の東側街区において新たな市街地建設を行うとともに、旧来の西側街区でも駅が玄関口になるように再整備することで、人々の流れを駅舎に収束させようとしている。

都心地区の重視あるいは公共交通機関の重視傾向は、これらの他にも、地下鉄路線の延長や路面電車（トラム）の建設、旧市街の整備（広場・商店街・水辺の整備など）、都市公園の整備など、さまざまな整備事業において見てとることができる（Bonnet, 2000）。次のIV節で取りあげる整備事業地区においても、合流点（コンフルアンス）地区とジェルラン地区では地下鉄路線の延長が予定されており、パールデュエー地区とポルトデザルプ地区には新設される路面電車の駅が設けられる予定である。

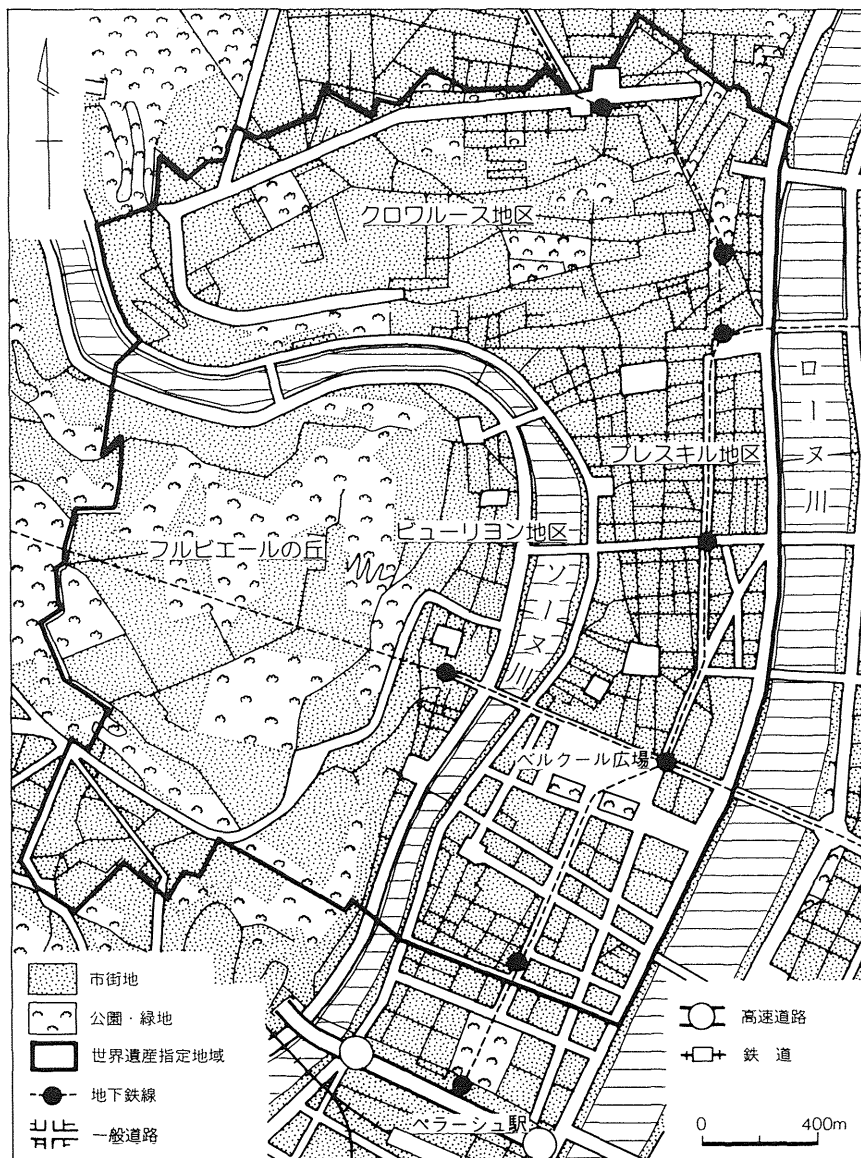
## IV リヨン大都市圏における主要な都市整備事業

### IV-1 都心地区

#### 1) ビューリヨン地区

リヨン市街地のなかで最も初期の基礎が築かれた地区が、「古いリヨン」を意味するビューリヨン地区である（第13図）。都市としてのリヨンの歴史は、古代ローマ期の紀元前43年にさかのぼる。リヨンが位置するローヌ川とソーヌ川が形成した河谷平野は、古代より北海方面と地中海側を結ぶ交易ルートとして利用され、早い時期より都市の形成をみた。ローマ軍は、地中海側からこの河谷平野を北上し、要所要所に植民都市を築いていった。リヨンはその1つであり、当時はルグドヌムと呼ばれた。

ルグドヌムは、河谷平野の中でも重要な戦略拠点となるローヌ川とソーヌ川の合流点に築かれた。より細かくみると、ソーヌ川西岸にそびえ周囲の平野部を見渡せるフルビエールの丘に最初の都市が建設された。現在、帝政ローマ期の大劇場、音楽堂、手工業地区の遺跡が歴史公園として保存されている。その後、市街地はソーヌ川を越えてクロアルースの丘の南斜面に向かって拡大し、当時ガリア



第13図 リヨンの旧市街

と呼ばれていた現フランスの諸地域に割拠した部族連合の聖地が築かれた。リヨンの住民は2世紀にはキリスト教を受け入れて、リヨンはガリアの中でもっとも栄えた都市となった。

4世紀以後、都市住民はフルビエールの丘を離れ、ソーヌ川西岸に沿った低地部へ移動した。5世紀になると、そこに洗礼堂や教会、修道院が相次いで建設され、12世紀にはサン・ジャン大聖堂の建築が開始された。都市の権力は、「ガリア大主教」の称号を受けた宗教的指導者が掌握した。15世紀後半に、リヨンはヨーロッパにおける国際交易の要所として栄えた。また、フランスのなかでは最も重要な金融取引の中心へと成長した。イタリアやドイツの金融業者は、地区内に贅沢な邸宅を建設し、16世紀の末までビューリヨンの繁栄に貢献した。加えて、絹織物工業が勃興したことにより、

リオンは真の意味で黄金時代を迎えた。ビューリヨンのなかでもサン・ジョルジュ、サン・ジョン、サン・ポールの3街区は、ルネサンス様式建築物の集積という点でフランスでも有数の空間となっている。

18世紀を迎えると、ビューリオン地区は衰退を始める。そこは権力者に見放されて貧困地区に転落し、人口密度は過度に上昇した。その後、ビューリオンは、マルロー法によって保護と復興が開始されるまでその輝きを失ったままであった。1964年には、ビューリオン内の一部（25ヘクタール）がフランス国内で最初の景観保存地区に指定された。リオン市協議会や国、さらには多様な民間投資家の協力によって最新の技術が投入され、ビューリオンは過去の栄光を短期間の内に回復した。保護復興事業の結果、ゴシックおよびルネサンス様式の建物正面（ファサード）、縦仕切のついた窓、尖塔、螺旋階段、回廊や丸天井をもった歩道、そしてトラブール（traboule）と呼ばれる独特の屋内連絡通路が、当時そのままの形に復元された。1998年12月には、ビューリオン地区が、周辺地区を含めてユネスコの世界遺産に登録された。その名は国際的に知られるようになり、フランスの内外から多くの観光客を惹きつけるようになった。

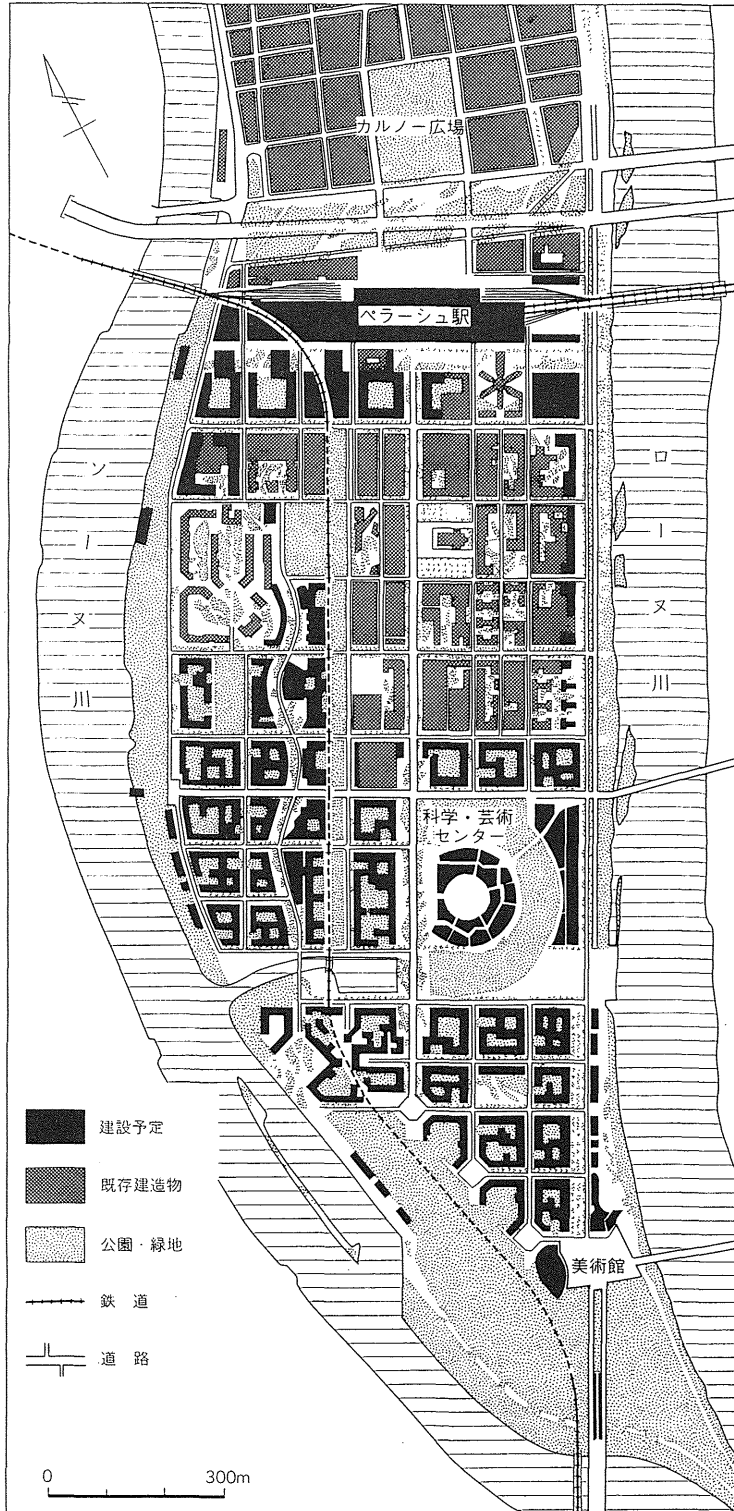
## 2) プレスキル（半島）地区

プレスキル地区は、ソーヌ川とローヌ川に挟まれた南北に細長い形状をもつ。ソーヌ川を挟んでビューリオン地区と接し、現在のリオン市街地の都心部（CBD）を包含している（第13図参照）。現在、都心中枢機能の一部は、後述のパールデュー地区に移動したが、市役所、商工会議所、中央郵便局、美術館・博物館などの諸機関、そしてリオンの中心広場であるベルクール広場はプレスキル地区に存在しており、商業・業務機能が高密度に展開している。とくに、ペラーシュ駅前のカルノ広場とベルクール広場を結ぶピクトル・ユゴー通りと、ベルクール広場から北へのびて市役所前のルイ・プラデル広場に通じるレピュブリック通りは歩行者専用通りに指定され、さまざまな専門小売店を中心とした商業施設が軒を連ねており、中心市街地のなかで最も人通りが多い地区になっている。

ローマ帝国による植民都市の建設以後、リオンではしばらく停滞期間が続き、地方に展開する諸部族の反乱もあって市街地の拡大は進行しなかった。しかし、中世に入り、遠隔地間の交易が盛んになるにつれて、河川交通の要衝にあるリオンは、交易商業都市としての性格を強めて新たな発展を開始する。商工業の発展は、人口の増加をもたらし、それらが合わさって、市街地は平坦部の広がる東方向へ拡大していった。1420年には、最初の公式な定期市が開設され、その後の定期市の発展は、金融業の興隆につながった。1863年に設立され、今日フランスを代表する金融機関となったクレディリヨネ銀行も、そこに起源をもっている。

## 3) コンフルアンス（合流点）地区

コンフルアンス地区は、ペラーシュ駅からソーヌ川とローヌ川の合流点にかけての地区（約150ヘクタール）を指す（第14図）。現在、この地区では大規模な再開発計画が実行に移されつつある。コンフルアンス地区は、北側を国鉄線と高速道路によってプレスキル地区と遮断され、さらに東西の両側をローヌ、ソーヌの河川によって挟まれ、リオン市中心部にありながらこれまで他地区のリオン市民があまり足を運ばない孤立した地区であった。居住人口は減り続けており、1940年代当時の半分



第14図 コンフルアンス地区の再開発計画  
(SEM Lyon Confluence資料による)。

(約8,000人)にまで減少している。1999年現在、地区内の雇用人口は約3,000であり、そのうち約2,000はリヨンの中央卸売り市場で雇用されている。この卸売り市場は1960年に設立されたものであるが、大型トラックによる商品の搬入に対応ができず、ローヌ川の川向こう東岸地区への移設が検討されている。

コンフルアンス地区の開発構想は歴史が古く、18世紀半ばにまでさかのぼることができる。最初の開発構想は、リヨン学士院の会員であったペラーシュの発案である。ペラーシュは、埋め立てによって半島部を拡大しようと計画した。そのために事業組合を設立し、その事業費を政財界からの寄付と、新架橋の通行料および製粉用水車の使用料でまかなうことを考えた。しかし、彼の計画はリヨンの有力者や一般市民からユートピア的であると批判された。それでも1777年には事業が開始された。しかし、水車は砂に埋まって機能せず、橋は洪水に流されて工事は難航した。ペラーシュの事業は、のちにローランサン伯爵によって引き継がれたが、結局、完成には至らなかった。1805年にはナポレオンがフランス国内に4新宮殿の建設を計画し、その1つをこのコンフルアンス地区に作ろうとしたが、ナポレオンの没落によりこれも実現をみることはなかった。

その後、1830年前後に、当時のリヨン市長が本地区の工業開発をめざし、その結果として、現在の土地区画の大枠が形づくられた。続いて鉄道が開通し、1857年にはペラーシュ駅が開設され、交通の核としての機能が付加された。しかし、それ以後コンフルアンス地区の住民は、「トンネルの向こうの住民」という呼称が示すように、プレスキル地区と分断されて、孤立化が進行することとなった。20世紀後半、インフラストラクチャーの整備が都市開発の中心であった1960年代には、ペラーシュ駅周辺の再開発が行われ、鉄道線路の北側に並行して高速道路が建設されてコンフルアンス地区とプレスキル地区との分断はさらに深刻となった。

現在、リヨン市・大リヨン圏・民間企業によって出資・設立された第3セクターの「リヨン・コンフルアンス」が進めている再開発計画は、これまでの計画とはコンセプトを異にしており、居住、労働、余暇空間の調和とプレスキル地区との接合を目指したものとなっている。現在の土地利用としては、卸売り市場、鉄道貨物ヤード、刑務所および老朽化の進んだ集合住宅地区などが主なものであるが、計画ではこれを以下のように再開発することになっている。すなわち、卸売り市場と貨物ヤードを他地区に移転させたのちに、ペラーシュ駅の隣接部分は業務地区、中央部分はサービス・商業施設を併設した居住地区とし、ローヌ・ソヌ両河川の合流地点に近い部分には美術館を配し、川辺にはマリーナや散歩道を整備して、リヨンの中心市街地の新たな核にしようとするものである(第14図参照)。機能別の計画面積は、居住用地54.5万 $\text{m}^2$ 、業務用地22.5万 $\text{m}^2$ 、商業・余暇用地12万 $\text{m}^2$ 、公共用地31万 $\text{m}^2$ などとなっている。計画ではさらに、駅前の高速道路を撤去し、駅前空間を従前のように十分に確保すること、地下鉄線の延長とトラムの建設によって交通利便性を高め、プレスキル地区との結びつきを強めることが予定されている。

#### IV-2 副都心(パルドュー)地区

高層ビル、TGV駅、オフィス・商業機能の集積など、副都心あるいは新都心としての役割を現在



になっているのが、ローヌ川左岸のパールデュー地区である。この地区は、都市再開発事業として誕生した。パールデュー地区が再開発される契機になったのは、1958年10月28日にさかのぼる。その日に、フランス陸軍省と建設省がリヨン市と契約をかわし、土地を地元へ譲渡することになった。28ヘクタールの土地は、それまで兵舎と倉庫群が占有していた。

当時、フランス政府は、パリにのみ過度に集中する諸機能を地方に分散させるために、いくつかの発展均衡都市（Métropole d'équilibre）を指定して、高次中心地機能を地方に分散させる計画を進めつつあった。リヨンは、そのような発展均衡都市の1つであった。こうした動向を背景に、リヨンは第3次産業を中軸とする広域的サービス機能の充実を目指して、都市再開発事業を実施することになったわけである。当時の風潮としては、第3次産業こそが大都市の高次機能の代表であった。リヨンは、それまでの広域中心都市という位置づけから脱却して、パリがもつ首都機能の一部を分担する「副首都」（capitale bis）を目指すという目標が設定された。

1960年代に入ってから、リヨン地域整備委員会（SERL）が新たに設立され、その後における都市再開発事業を主導するようになった。このリヨン地域整備委員会に出資したのは、大リヨン圏（当時の名称はCOURLY）、リヨン市、ローヌ県、ローヌ・アルプ地域圏、建設省地方局などであった。

しかし、パールデュー地区の開発が1968年に着手されるまでには、紆余曲折があった。政府レベルから地域レベルまで、計画に対する要望が錯綜した。また、計画作成中に新しい課題が生じてきた。たとえば、リヨン都市内部での自動車交通流の増大、駐車場の重要増、そして公共交通の不足などである。

パールデュー地区の再開発事業ほど大規模になると、都市の内部構造を大きく変容させる。従来、リヨンの都心機能はソーヌ川とローヌ川にはさまれた狭い半島（プレスキル）地区に集積し、その状況は過飽和であった。19世紀に道路の拡張はあったものの、現代の自動車交通には十分に対応できていなかった。多数のオフィスは老朽化した住宅用のアパートマンに入り込み、事務諸機能の合理化や第3次産業の高度化を追求できない状況下にあった。また、旧市街地は住宅、買回り品・日用品商店、サービス業、伝統品工業など多種類の機能が混在する空間でもあった。そのため、他機能が新たに入ることでないほどの飽和状態であり、店舗の規模拡大を要望することがほとんど不可能であった。しかも、ソーヌ・ローヌ両河川にはさまれ、市の西側は台地の崖に区切られているため、中心商業地区の拡大が妨げられてきた。したがって、百貨店・大型店舗の拡張と店舗網の拡大は従来から要望されてきた。

楔形のプレスキル地区は自然的な城壁をなし、防衛上は良好な位置を占め、古い時代から居住地となってきたが、現代においては近接性の低い地区となっている。そのため、パールデュー地区が再開発される前には、プレスキル地区の商業機能は衰退傾向にあった。リヨンの1区や2区は、ほぼ都心部と一致しているが、1960年代以降における商店の新設と廃業を比較すると、廃業店舗が新設店舗をつねにうまわり都心の空洞化が進行していたことが分かる。都心部のレプブリック通りに新設された百貨店が客足の伸び悩みに苦しめられた一方で、リヨン市郊外には大型店舗がつつぎつつぎに進出し、相互に激しい競争を繰り広げた。

リヨン大都市圏における都市化は、各セクターごとにその進展の段階は不均衡な様相を呈しているが、19世紀後半以降、人口の重心はローヌ川左岸に移り、バ・ドフィネ地方へと移行しつつある。したがって、旧市街地からパールデュエール地区への都心機能の移転は、リヨン大都市圏全体の重心の移行と同一方向を示している。

再開発前のパールデュエール地区は、南側に位置するギロチエール街区と北側のプロトー街区にはさまれていた。ギロチエール街区は中世起源の労働者居住地区であり、土地割りは小さく、道路は曲がりくねり、人口密度が高く各種の業種が混在していた。一方、プロトー地区は、ブルジョア階級の住宅地であった。両者の中間に位置するパールデュエール地区は、第二帝政時代に道路網形態が基盤目状に整備され、小規模な商店やあらゆる業種の小工場・倉庫が集中していた。1890年以降、県庁舎が建設されてから、小工場・自動車修理工場・燃料卸売業者などが郊外に移転し、街区の経済活動が変容しつつあった。

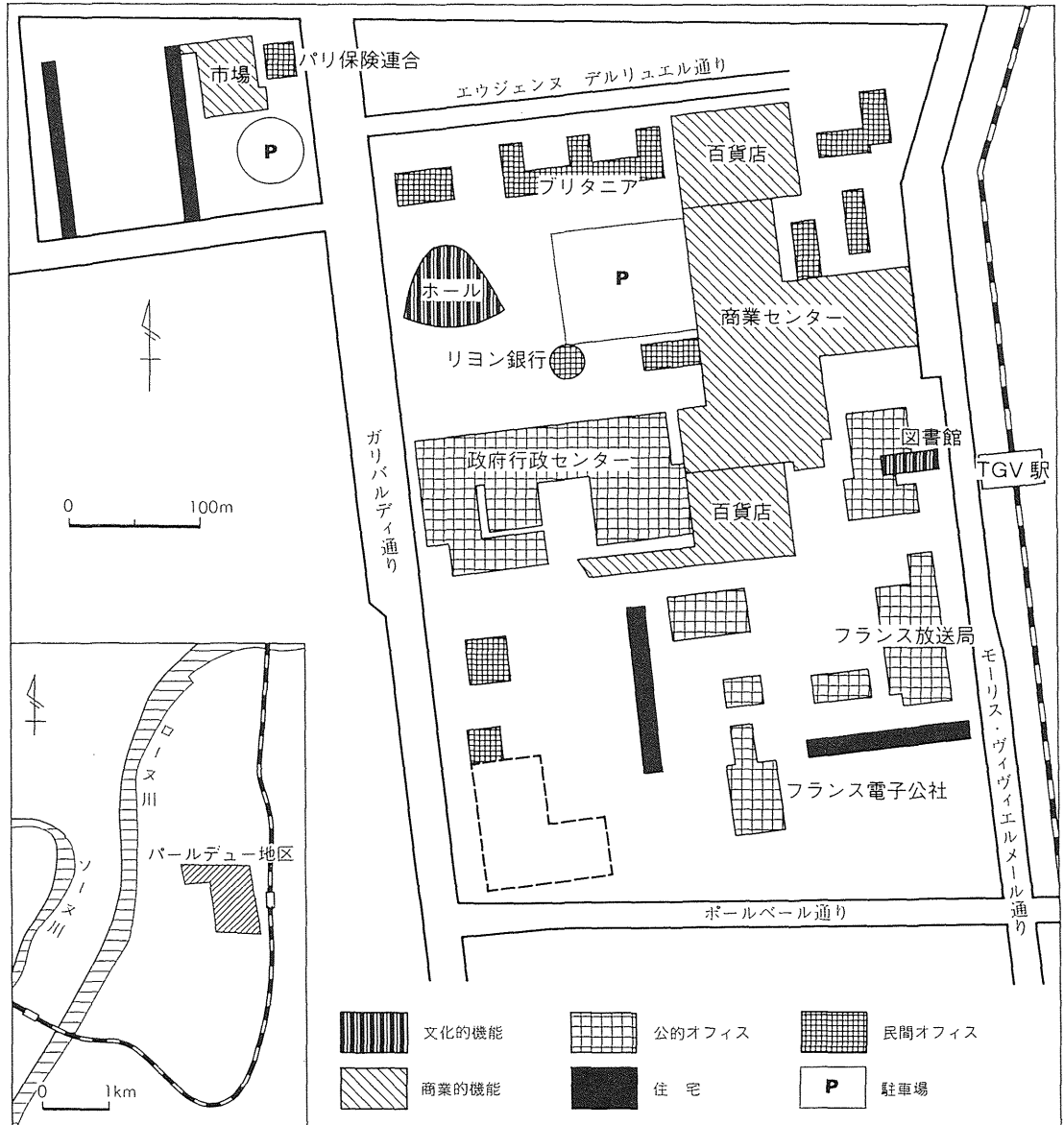
前述のように、1862年から軍用地として使われていた土地が22ヘクタール存在したため、再開発の用地取得は比較的容易であった。さらに、リヨン市民病院が14ヘクタールの土地を占有しており、その敷地も再開発事業にあてられた。したがって、本事業の主要な敷地は公共用地であったがために、都市再開発事業を容易に進めることができた。

1974年に至って、TGVのパールデュエール駅が再開発地区に設置されることが決まり、1985年に開業した。一方、ヨーロッパ内での国際化が進展する中で、パールデュエール地区の役割を検討することが模索された。当初、本地区はリヨンの副首都化計画の一環として構想されたが、後になると、リヨンをヨーロッパレベルでの中心都市として位置づけるための事業とされるようになった。すなわち、リヨンの発展戦略が副首都からユーロシティに変化するにつれて、パールデュエール地区の建設理念も変化したわけである。

パールデュエール地区の計画面積は46ヘクタールであるが、そのうち最大の床面積を占めるのがオフィス機能である(32万 $m^2$ )。地区のシンボルである円柱状の42階建てビルは、クレディリヨネ銀行と他2社により建設された。その内訳は、40500 $m^2$ がオフィス用であり、13500 $m^2$ は250室のホテルにあてられている(第15図)。

事業所の種類は、主として銀行と保険業である。大規模な事業所としては、パリ保険組合、ソシエテジェネラル銀行、パリ銀行、さらには外資系のオランダ銀行、ベルギー・ソシエテジェネラル、ブリタニア(イギリスの不動産業者による共同出資企業)などがある。銀行・保険業のほかには、企業の調査部門や計算事務部門、あるいは調査・計算を専門とする独立事業所が目立つ。また、TGV駅の開通にともなって、駅東地区にオフィスの面積が増えている。

商業機能を分担する空間としては、3階建ての12万 $m^2$ の施設が用意され、360メートルにわたる専門店街を有している。これらの商業施設は、クレディリヨネ銀行をはじめとする銀行出資の商業センター会社によって管理されている。売場面積の合計は8.5万 $m^2$ であるが、2つの百貨店と150の店舗、さらには13のキオスクが入居している。2つの百貨店のうちの1つは、スイス企業とドイツ企業の共同出資によるものである。その他にも外国資本の店舗の進出がみられ、本地区の再開発事業の



第15図 パールデュエ地区の都市再開発事業（1999年）

国際的な性格を示している。もちろん、リヨン市内にすでに立地していた企業が、本地区に支店を開設した例も数多くみられる。

1975年に商業センターが開所して以降、多くの顧客を吸引している。地下鉄駅の開設もそれに拍車をかけている。また、時代の変遷とともにリヨンの旧市街地での商業機能の地域的分担も明瞭になりつつある。概略的に述べれば、新しく誕生したパールデュエ地区は廉価な商品あるいは日用品と高級品を扱う、いわゆる中次商業地区を形成しており、一方、古くから商業の中核であったプレスキル地区は買回品を扱う高級品店が重要な役割をはたすに至っている。したがって、パールデュエ地区の完成がプレスキル商業地域の高次化を促している。

しかし、本地区の再開発事業がなされてから四半世紀が経過するにいたり、近年、再び再開発せねばならないという課題に直面している。パールデュール地区は現代の都心というべきものに成長したが、わずか1.5キロメートルの近い距離に旧来の都心であるプレスキル地区が位置している。人口100万をこえる大都市圏が十分に機能するには、これら2地区間の近接性を高める必要性が生じている。両者間の近接性を高めつつ経済活動の成長の極としての強化を促すとともに、文化・スポーツ施設の整備、活発な商業活動、快適な居住機能の追求などが進展すれば、その波及効果が周辺部に浸透していくと期待されている。

パールデュール地区に対して、各地域からの近接性を高める検討がなされている。道路網の改良、道路標識体系の改善、人工歩道の撤去、駐車場の拡張などが具体的な課題である。たとえば、パールデュール地区には、現在約1万台の駐車能力がある。その内訳は、本地区が有する有料・無料駐車場が約5500台、駅や周辺の通りに約4500台と見積もられている。しかし、将来的には約4000台分の駐車スペースが不足すると予測されており、この不足分に対してはTGV駅の東側に地下駐車場を新たに建設する予定がある。加えて、TGV駅の拡張も検討されている。その他にも、地区内に不足している緑地の増大、地区周辺部の道路の拡張、歩行者道路の確保などによって、地区内外の環境整備が望まれている。

#### IV-3 テクノポール地区整備事業

##### 1) リヨン大都市圏におけるテクノポール事業の概要

リヨン大都市圏は、フランスの中ではパリ大都市圏に次いで、各種の高等教育機関や研究機関が充実した大都市圏である。1995/96学年度現在、リヨン大都市圏には4つの総合大学を含む29校の高等教育機関に約96,000人の学生が在籍している。また、大学を含めて約450の公共研究機関と約2,000のハイテク企業に、合計約9,000人の研究者が従事している。こうした研究開発機能の集積を活用、もしくは強化して地域経済の国際競争力を高めるべく1980年代中期以来、テクノポール事業が推進されてきた。

リヨン大都市圏には7つのテクノポール整備地区が存在するが、フランス・テクノポール協会には「グランリヨン・テクノポール」という名称の1つのテクノポールとして登録されている。リヨン商工会議所とリヨン地域経済開発協会(ADERLY)の主導によって1985年に開始されたグランリヨン・テクノポール計画の目標は、(1)研究、教育、経済システム間のリエゾン(結合)の拡充・強化によって、技術革新指向の企業活動を増大させ、地域経済の再生をはかる、(2)都市空間の再編成という役割を同時に担う3か所のテクノポール整備地区に上記のようなリエゾンを集中させる、(3)全体としてのテクノポールをヨーロッパ・スケールもしくは世界スケールのネットワークのなかで機能させる、という3点にあった(Perratt, 1989)。

上述の目標(3)に明記された3か所のテクノポール整備地区とは、リヨン・シュド(現ジェルラン)、ラドゥーア、リヨン・ウェストの3地区であり、いずれも既成市街地内に位置する。1999年現在、フランス・テクノポール協会に加盟する36のテクノポールのうち多くが郊外にサイエンスパー

クを建設するという整備手法をとっているのに対し、グランリヨン・テクノポールは計画の当初から既成市街地内を整備地区としている点で性格を異にしている。後に詳述するジェルラン地区は臨港工業地域の遊休地利用、ラドゥーア地区はローヌ川の左岸にかつて存在した国際展示場の跡地利用、リヨン・ウェスト地区はローヌ・ブラン社の移転跡地利用という課題をそれぞれ有していたように、リヨンにおけるテクノポール建設計画は都市再開発という役割と多分に結び付いて始まったものであった。同時にそれは、リヨンのテクノポール計画が既存の都市的集積を最大限に活用した事業でもあることを意味した。

その後、1990年代になると、ポルトデザルプ地区が新たに加わって4地区に、さらに1998年には新たな事業計画の策定によって3地区が加わり、グランリヨン・テクノポールは計7地区から構成されるようになった。これらのうち、ポルトデザルプ地区に関しては既成市街地の外延部に位置するものの、新たに加わった3地区はいずれも既成市街地内に位置している。

先発の4つのテクノポール地区について概要を示すと第2表の通りであるが、それぞれ既存の機能に基づいて特化した整備方針を掲げている。たとえば、ラドゥーア地区は、ヴィルルバン市北部の一大文教地区であるが、本地区には理工系のリヨン第I大学や応用科学大学が位置しており、研究機関数・研究者数ともに群を抜いている。本地区は総合的な科学技術研究の拠点であり、大学の主導によって、テクノポール事業が推進されてきた。一方、リヨン・ウェスト地区は、リヨン西部の丘陵地上に点在している高等教育機関を一つの整備区域の中に内包させているため、区域面積としては最大のテクノポール地区である。付近はリヨンの地場産業たる繊維工業の核心地域である。同地区の高等教育機関は理工系の研究基盤としては脆弱なものではあるが、経営系の学問分野の集積と本地区に根付いた企業家的風土を活用して、中小企業の創業支援体制をいち早く築き上げてきた。また、4地区のうち、ジェルラン地区とポルトデザルプ地区については項を改めて詳述することにする。

グランリヨン・テクノポール計画が重要視しているのは、創業支援機能の強化である。これに関しては、各大学のリエゾン機能強化の方針に基づいて、応用技術科学大学による「起業化・技術革新センター」、リヨン商業高等学校による「起業化センター」の設置のような取り組みも認められるが、一方で、「ノヴァシテ」のような経済界主導の組織が形成されたのも特筆に値する。ノヴァシテは、リヨンをヨーロッパにおける起業化および技術核心の一大拠点に成長させるべく、リヨン商工会議所および各コミューンが民間企業の資金協力によって1988年に発足させた組織である。同組織は、製造業や事業所サービス業の新規創業支援を主要な業務としており、そのコンサルタント内容には、創業のための用地斡旋や取引活動への助言も含まれている。ラドゥーア地区内に「アルファ」、リヨン・ウェスト地区内に「デルタ」、ジェルラン地区に「オメガ」の計3施設が建設された。政策当局が創業支援に関して重視しているのは、創業に至るまでの狭義の創業支援に留まらず、創業してから安定経営を達成するまでを視野に入れた支援を行うということである。このため、創業支援を指して用いられる用語のなかでも、孵卵器を意味する「アンキュバチュール」よりは、苗床を意味する「ペピニエール」が好んで用いられている。

第2表 グランリヨン・テクノポール計画における主要4整備地区の概要(1999年)

	ラ・ドゥーア地区	ジュエラン地区	リヨン・ヴェスト地区	ポルトデザルブ地区
所在コミュニティ	Villeurbanne	Lyon	Ecully, Dardilly, Champagne-au-mont-d'or, Limonest	Bron, Chassieu, St-Priest
計画・事業主体	大学区長本部、郊外キャンパス整備委員会、郊外キャンパスにおける科学技術開発委員会、国立応用科学大学価値付加機構 (INSAVALOR)	ジュエラン公社	リヨン大都市圏都市共同体、ロース・リヨン大都市圏都市共同体、ロース・リヨン施設整備協会、民間資本	リヨン大都市圏都市共同体、ロース・リヨン施設整備協会
重点分野	科学技術・工業技術	バイオ技術	経営技術	環境技術・プロセス技術
高等教育機関	<ul style="list-style-type: none"> <li>・リヨン第I大学</li> <li>・国立応用科学大学 (INSA)</li> <li>・IUT (工学・土木・商業)</li> <li>・リヨンCPE (エンジニア学校)</li> <li>・国立図書館情報高等学校 (ENSSIB)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・リヨン第I大学 (建設中)</li> <li>・高等師範学校 (理系)</li> <li>・高等師範学校 (文系) (建設中)</li> <li>・リヨンCPA</li> <li>・料理・ホテル学校</li> <li>・フランス経営大学</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・リヨン商業高等学校</li> <li>・リヨン中央学校</li> <li>・高等産業研究センター</li> <li>・リヨンCPA</li> <li>・料理・ホテル学校</li> <li>・フランス経営大学</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・リヨン第II大学</li> <li>・IUT (ロジスティック)</li> </ul>
主要研究機関 (高等教育機関を除く)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・CNRS</li> <li>・INSERM (国立衛生医学研究所)</li> <li>・IN2P3 (計算機センター)</li> <li>・CETIAT</li> <li>・CERIM</li> <li>・GRRP</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・CNRS</li> <li>・皮革技術センター</li> <li>・リヨンプラスツール研究所</li> <li>・ウィルス・免疫学研究所</li> <li>・医薬研究所</li> <li>・血液循環センター</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・CRMT</li> <li>・技術移転機構</li> <li>・フランス繊維研究所</li> <li>・Schering-Plough</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ロース・メリアル社バイオ生産研究所</li> </ul>
創業支援施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ノヴァンテ「アルファ」</li> <li>・企業技術革新センター</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ノヴァンテ「オメガ」</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ノヴァンテ「デルタ」</li> <li>・リヨン技術革新センター</li> <li>・リヨン商業高等学校起業化センター</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・環境・プロセス技術センター (構想)</li> </ul>
事業区域面積 (ha)	220	165	3,300	1,150
学生数 (人)	24,000	3,000	3,000	15,000
研究者数 (人)	6,000	650	500	-
研究機関数	180	26	-	-

(ADERLY, 1996, およびリヨン大都市圏都市共同体資料により作成).

## 2) ジェルラン地区

ジェルラン地区のテクノポール整備事業は、インナーシティの遊休地に大学を新たに誘致して産官学の研究交流拠点を新たに作り出そうという点で特異なものである。

本地区は、リヨン市市街の南部（リヨン市7区）に位置し、地区の西側および南側はローヌ川によって、北側および東側は鉄道ヤードによって画されており、都心に近い地点に位置しながらも他の中心市街からは孤立した印象がある。同時に、本地区はローヌ川とソーヌ川の合流点付近に位置することから、対岸のコンフルアンス地区と同様にしばしば洪水害を受けるため近代になるまで開発から取り残されてきた地区である。ローヌ川の河港としてエリオ港が整備されたことから、20世紀に入って、屠殺場や石炭ヤード、ガス供給業、そして工場群が立地し、1930年代には、社会住宅などの住宅立地がみられるようになり、運輸労働者・工場労働者の地区となった。

ジェルラン地区は、少なくとも1950年代までエネルギー・各種中間財・食糧の供給基地としての役割を果たしたが、郊外への工場分散が政策的に推進されて行くなかで、「屠殺場とスラムの町」という印象を強めていくこととなった。ここに同地区の再開発の必要性が生じ、1985年より開始されたグランリヨン・テクノポール計画の一拠点、リヨン・シュド地区の中に位置づけられた。当初のリヨン・シュド地区は、リヨンのジェルラン地区のみならず、サンフォンやヴェニシウなど隣接するコミューンまでが事業区域に含まれていた。すなわち、ヴェニシウにムーランパルク・クラブが、サンフォンにはMIFI（創業支援施設の一種）が整備されており、これらコミューンにおける基盤強化と連携させて、ジェルラン地区の整備を行うという目的を当初の計画は有していた。その後、リヨン市が強いイニシアティブを握っていく中で、事業区域は狭められジェルラン地区の再開発に事業目的が集約された。

リヨンの他のテクノポールは全て既存立地の高等教育機関の研究基盤を活用して産学官の連携を充実させるという手法をとってきたが、ジェルラン地区に関しては高等教育機関を新たに誘致した点で他とは異なる特色を有する。本地区には、かつて屠殺場が位置していたことから、家畜のアフタ熱の研究所の立地を始めとして、バイオ技術の土壤がある程度備わっていた。ここにそれまで欠如していた高等教育機関を誘致することによって、関連研究所をさらに結集し、バイオ技術研究の拠点「ピオポール」を構築するというのが本地区のテクノポール整備事業が描いたシナリオであった。高等教育機関として、国立高等師範学校（理系）のパリからの誘致は1987年に実現し、同（文系）は2000年9月に、リヨン第1大学の一部の専攻も2001年9月には移転する見込みである。国立高等師範学校（理系）は数学および情報科学、物質工学、生態学の各専攻から、リヨン第1大学は数学、コンピューター、物理、生化学の各専攻から成り立っており、相互に近似した専攻構成であることから相乗的な成果が期待されている。また、国立高等師範学校（理系）にはCNRS（国立学術研究センター）の施設が付置されており、同施設は官学の研究交流の要となっている。

1999年現在、ジェルラン地区における教育機関を含む研究所数は26であり、これらの機関で約7千人が雇用され、約3千人の生徒・学生が就学している。また、同年現在、同地区には1,820の事業所とそこに働く2万人の従業者が存在し、そのうちの209事業所、約5千人がハイテク部門の製造業

および従業者である。製造業の業種別の内訳をみると、製造業従業者の約33%を製薬業における雇用が占めている。2000年9月には、地下鉄B線の延長開業は予定されており、これが実現すれば、ジェルランとパールデュールの両地区は8分の時間距離で結合されることになる。

ジェルラン地区のテクノポール事業は延長約2,500メートルにおよぶトニー・ガルニエ科学大通りを基軸にして実施されている（第16図）。1999年現在の事業区域面積は165ヘクタールにおよぶが、狭義のテクノポール区域、すなわち「トニー・ガルニエ・サイエンスパーク」は、ベルクール、ジャンジュール、アルティーリ、セクチュール・パルクの4街区よりなる当初からの約60ヘクタールと、後に追加されたポルト・アンペール街区の約40ヘクタールの計100ヘクタールである。165ヘクタールのうち約60ヘクタールは市営スタジアムなどの競技施設を含むジェルラン公園の整備に配分されている。

トニー・ガルニエ・サイエンスパークの中核をなすのは、ベルクール街区である。ベルクール街区には、屠殺場跡地（約12.5ヘクタール）および貯炭場跡地（約4.5ヘクタール）という大規模な遊休地が存在し、街区のほぼ全体にわたる整備がなされた。旧屠殺場用地には国立高等師範学校（理系）およびCNRS、ウィルス・免疫学研究所（P4実験施設）が、貯炭場跡地には血液循環センターなどが立地した。ベルクール街区に残る屠殺場建物「トニー・ガルニエ・ホール」は、地区のランドマークとして保存されており、今後、地区の交流拠点となす多目的施設へと整備がなされる予定である。

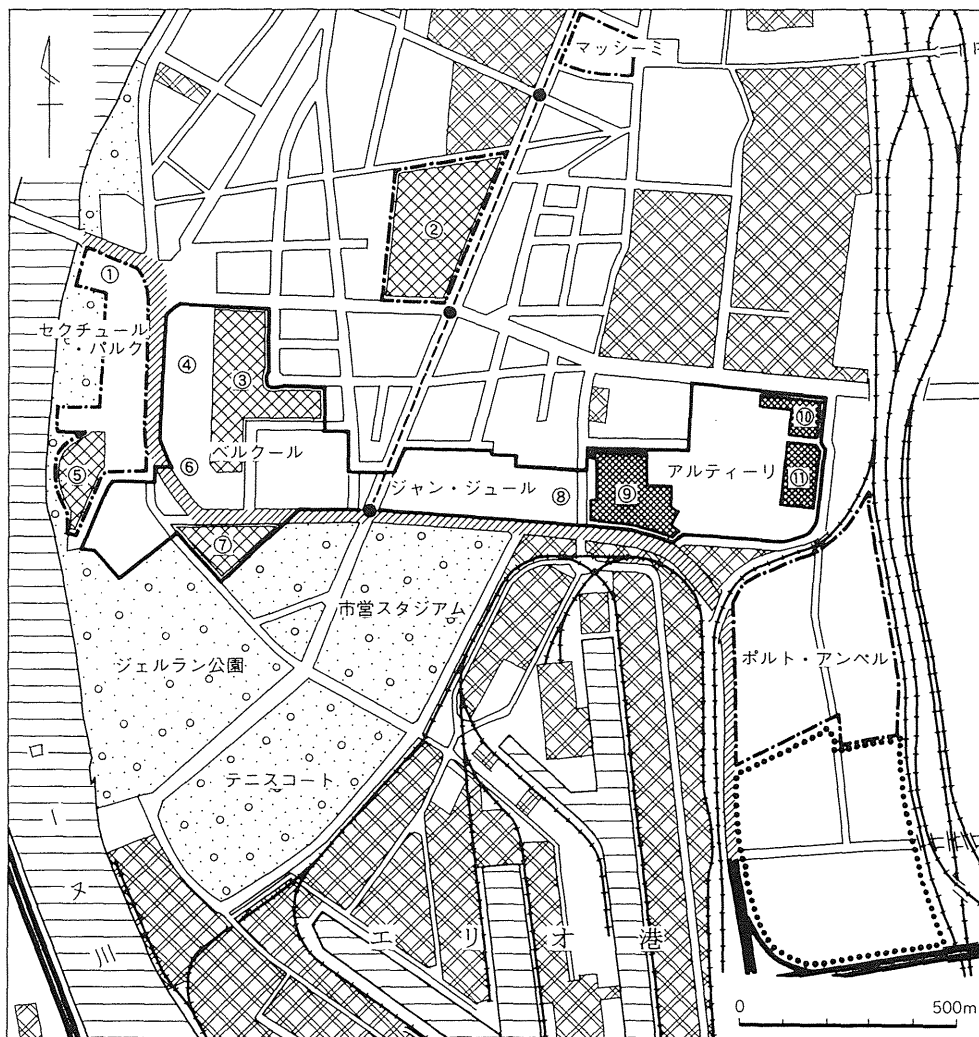
その他の街区においては、既存立地の工場や研究所が多く操業を続けており、点在する遊休地の区画の再開発がなされた。再開発による区画分譲は、雇用創出型の企業、研究開発型の企業、およびベンチャービジネスに供するオフィス・パークの建設のために供給された。ジャン・ジュール街区には前述したノヴァシテ「オメガ」が開設され、同機関によって創業支援を受けた企業のうち14企業が同建物内に入居している。

上記のように、ベルクール、ジャンジュール、アルティーリの3街区においては1999年現在、整備事業がほぼ完了している。1999年以降も引き続き事業が継続されているのは、セクチュール・パルク街区、ポルト・アンペール街区、および地下鉄B線に沿う北部地区である。セクチュール・パルク街区は、当初、オープンスペースと一体となった研究開発空間の創造を目標にしていたが、後にマリーナやホテルの建設計画が浮上するなどして紆余曲折を経ている。本街区にはパスツール研究所、国際学校、ローヌ・地中海・コルシカ水道事業団などの数施設は立地しているが、さらに残存している遊休地にはローヌ川に面した眺望を生かして、有力企業の本社の誘致を実現することが期待されている。また、追加整備の進められているポルト・アンペール街区は合計40ヘクタールの面積の工場跡遊休地を整備当局が購入の上、分譲するものであり、40ヘクタールのうち北部の20ヘクタールの区域で先行して事業が行われている。同区域は、主に相対的に大きな面積を必要とする企業に向けた用地である。一方、北部地区においては、国立高等師範学校（文系）と複合業務ビルの建設プロジェクトが進行している。

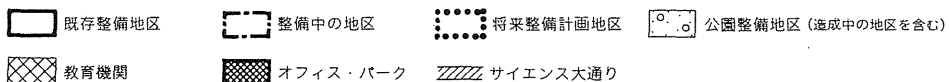
### 3) ポルトデザルプ地区のテクノポール整備事業

ポルトデザルプ地区は、リヨン市東郊のブロン、シャシュー、サンプリエストの3コミューンにま

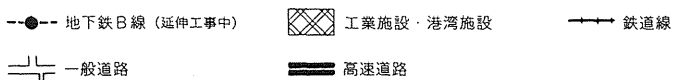




### テクノポール整備地区



### その他



- |                 |                         |                |                |
|-----------------|-------------------------|----------------|----------------|
| ① バスツール研究所      | ② 国立高等師範学校「文系」<br>(建設中) | ③ 国立高等師範学校「理系」 | ④ トニー・ガルニエ・ホール |
| ⑤ 国際学校          | ⑥ P4実験施設                | ⑦ リヨン第1大学      | ⑧ ノヴァシテ「オメガ」   |
| ⑨ ジャルダン・ダントルブリズ | ⑩ ミニ・バルク                | ⑪ バルク・アンリ・バレ   |                |

第16図 ジェルラン地区におけるテクノポール整備事業 (1999年)  
(リヨン大都市圏都市共同体資料および現地調査より作成)。

たがって広がっている。本地区は、高速A43号を利用して、パールデュー地区、サンテグジュベリ国際空港・TGV駅の双方へ約10分の時間距離にある。しかもチャーター機専用のブロン空港が事業区域に隣接して位置していることから、本地区は、リヨン市街地の広汎な外部経済条件および他地域の経済機能双方へのアクセシビリティの高さという点で有利な立地条件を有している。上述したジェルラン地区が、インナーシティの再開発という特徴を有するものならば、ポルトデザルプ地区の整備事業は、既成市街地外縁部の計画的・多角的大規模開発という特徴を有している。

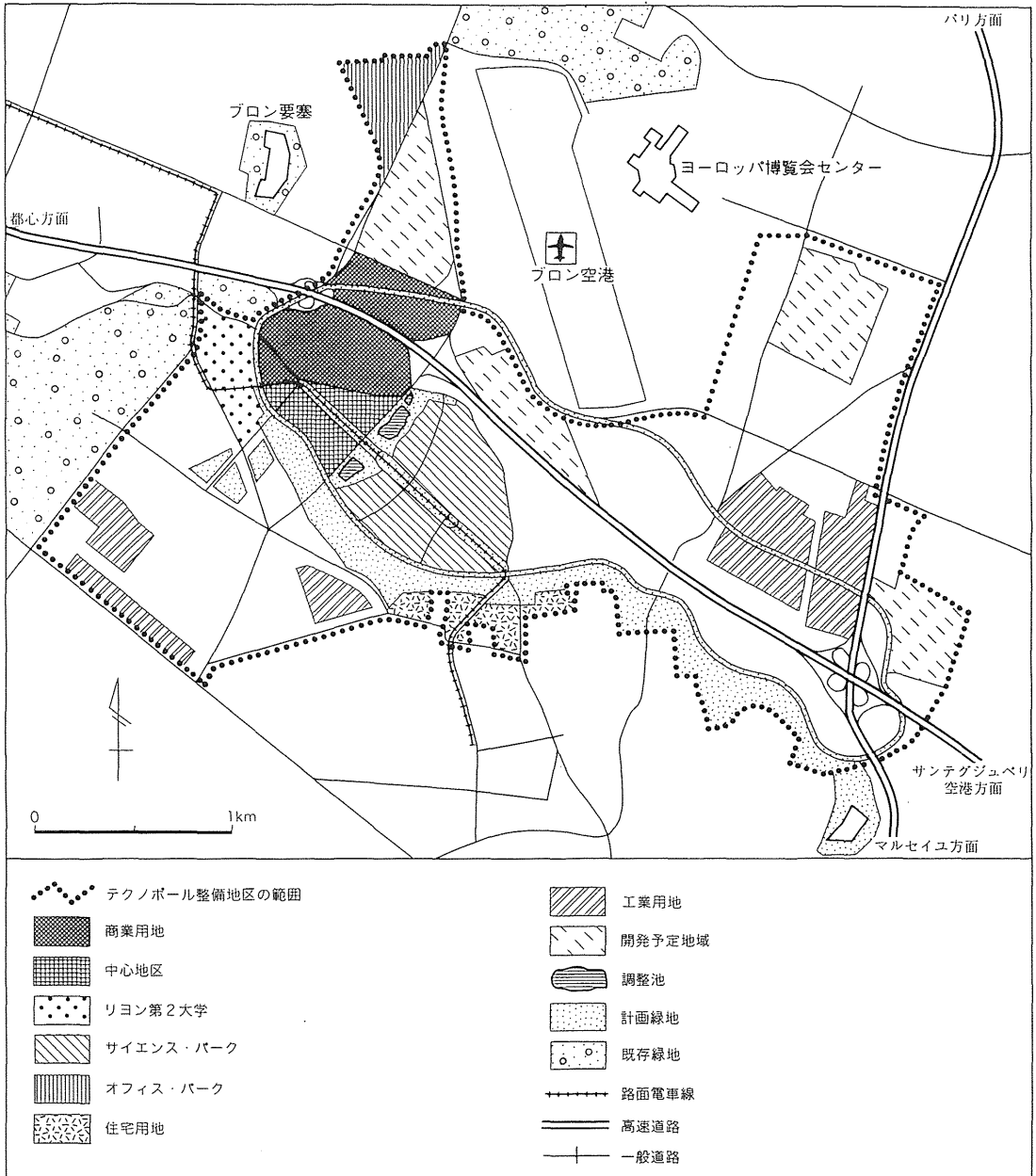
ポルトデザルプの事業区域においては、本区域がテクノポール事業の対象となる以前から、流通団地、企業団地、工業団地などの形態で、産業団地整備が別個になされてきた経緯がある。1996年からのサイエンスパーク建設に伴って、既に事業化されていた産業団地整備もポルトデザルプ開発の名称の下に扱われることとなった。したがって、ポルトデザルプ地区テクノポール整備事業といった場合、狭義のテクノポール整備事業たるサイエンスパーク建設としての側面と、オープンスペース整備までも含んだ多角的都市開発としての側面の両義性を有している。広義の事業区域は、1,100ヘクタールを越えるが、狭義には、約120ヘクタールのサイエンスパーク、約20ヘクタールの中心地区、約20ヘクタールのリール第Ⅱ大学キャンパス、および緩衝緑地からなる計約200ヘクタールがポルトデザルプ開発である。なお、先行して事業化されていた産業団地地区をみると商業地区は約50ヘクタール、企業団地は約40ヘクタール、工業団地は4団地で約90ヘクタールである。これらに加えて、4か所の計110ヘクタールが中期的な事業予定地域として位置づけられている（第17図）。

本地区の中核的教育研究施設であるリヨン第Ⅱ大学は、元来、人文・社会科学を基軸とした大学であったが、ポルトデザルプ・キャンパスには、ロジスティクスやエンジニアリングなど工学的な要素が取り入れられている。同キャンパスにはロジスティクスに関する技術学校も併設予定であり、最終的に同キャンパス所属の学生数は2万人程度になる見込みである。

ポルトデザルプ地区のテクノポール事業は、既存施設を活用している他の地区とは異なり、郊外における造成途上のテクノポールである。そのため、他の地区に較べて研究開発機能の集積は著しく脆弱であるが、整備当局としては環境技術やプロセス技術に特化した研究拠点到育成したい考えである。そのための具体的施策として構想段階にあるのが、環境・プロセス技術センターの建設である。同センターにおいては、実験室の貸与、文献のレファレンス、技術移転のためのコンサルトなどの業務に加えて、新企業発足のための創業支援活動も行われる予定である。

サイエンスパークのうち、第1期工事分の40ヘクタールについては、1996年から分譲が開始され、22ヘクタールの敷地面積を擁するローヌ・メリアル社バイオ生産研究所の進出が決定したほか、ユーロパルク社の施設が立地した。さらに第2期工事分の80ヘクタールについても1998年より造成が開始されている。

なお、サイエンスパーク内の中央街路にはトラム線の敷設が進められており、これが2001年に開業すれば中心市街地からの公共交通機関による利便性がさらに向上するであろう。リヨン大都市圏では、新規に2路線のトラム（軌道）線が2001年の開業に向けて建設されている。1号線は、コンフルアンス地区を起点にリヨン・サントル地区、ペラーシュ駅、パールデュー駅を經由してラドゥーア



第17図 ポルトデザルプ地区におけるテクノポール整備事業計画（2000年現在）  
 (リヨン大都市圏都市共同体資料より作成)。

地区に至る路線であり、2号線はローヌ川に架かるガリエニ橋の東詰で1号線より分岐し、ロックフェラー地区、ポルトデザルプ地区を経由してサンテグジュペリ空港へと至る路線である。車両基地はポルトデザルプ地区内に配置される。トラム線が開業すれば、7つのテクノポールのうち、リヨン・ウェストおよびヴーランヴェラン地区を除く5地区が地下鉄線およびトラム線によって結合されることになる。

#### IV-4 サトラス（サンテグジュペリ空港）地区

リヨンでは、中心部への都市機能の過度な集積を緩和し均衡ある都市発展をめざす「郊外分散政策」が、1970年代からとられてきた。その一環として開発されたのが、リヨン都心から東へ25キロメートルの距離に位置するサトラス地区である。国際空港、高速道路、高速鉄道の有機的な連携を図り、効率的な複合輸送システムを構築することをめざして整備が進められてきた。現在、リヨン大都市圏だけでなく、ローヌ・アルプ地方における交通・流通の拠点として成長しつつある。

サトラス地区の開発は1970年代初頭に始まった。1975年にサンテグジュペリ（旧リヨン・サトラス）国際空港が開港し、1992年にはTGVのサンテグジュペリ（旧リヨン・サトラス）駅が営業を開始した。これと並行して高速道路の建設も進んだ。1993年には、リヨン中心部の東側を通過するバイパス道路（A46）が完成した。この迂回路は、リヨン中心部における慢性的な交通混雑を緩和するとともに、リヨン東部地域の交通利便性を飛躍的に向上させた。A42とA43を南北につなぐA432も開通して、このA432上に位置するサトラス地区は周辺諸都市への近接性を大幅に高めた。サトラス地区からリヨンの市内へは、高速道路を利用して35分で移動可能となった。A42はジュネーブに至り、A43はトリノ、ミラノに通じているため、サトラス地区から南ヨーロッパの主要大都市への移動時間も短縮された。

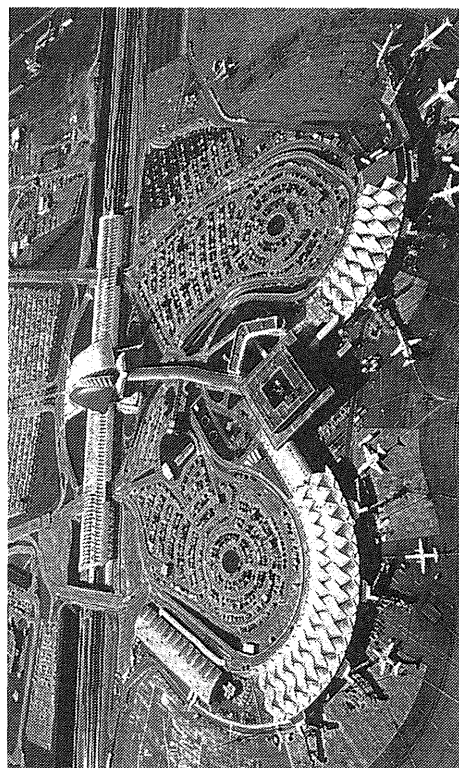
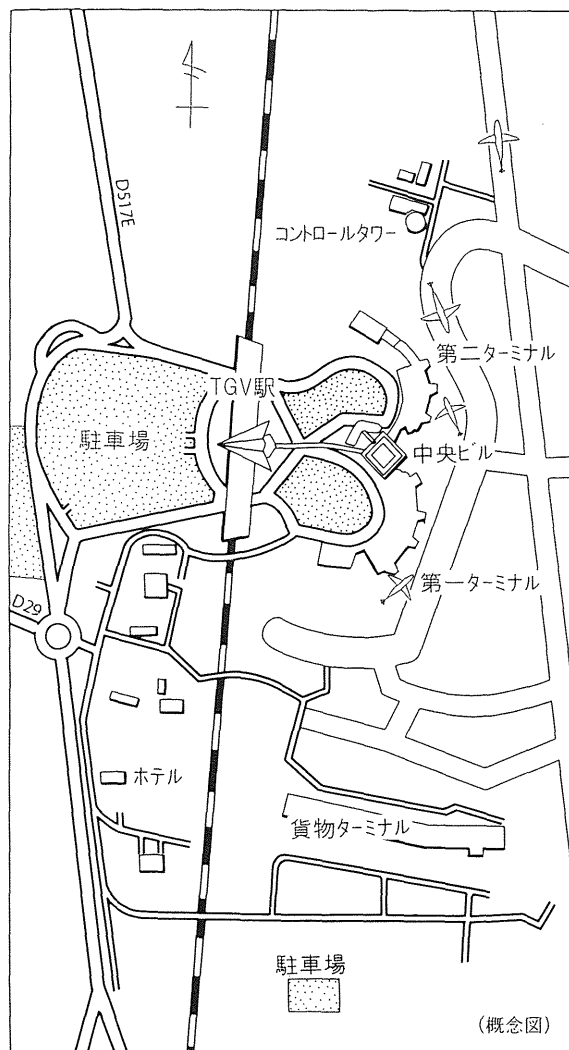
サンテグジュペリ国際空港は、TGV駅から徒歩数分の距離にある。周辺には7,700台の乗用車を収容できる巨大な駐車場が併設されている（第18図）。滑走路は4,000メートルと2,670メートルの2本が供用されている。旅客・貨物量の増加が見込まれ、さらに2本の増設が予定されている。現在、乗り入れ航空会社は31社に達しており、国内外あわせて108都市が直行便で結ばれている。空港は職員も含め4,100人の直接雇用を生み出しているが、この数は、パリ・シャルルドゴール空港、パリ・オルリー空港に次いで、国内第3位の規模である。空港内には185の企業がオフィスを構えている。

サンテグジュペリ国際空港の輸送量は年々増加している。とくに国際線の伸びが著しく、その発着便数はここ10年間で倍増している（第3表）。1998年における乗降客数は520万を越えるが、このうち国際線の利用者は52.8%に達している。なかでもヨーロッパ線の伸びはめざましく、わずか1年間（1997～1998年）に利用者は12.9%増えている（第4表）。

サンテグジュペリ国際空港は、近年、南ヨーロッパにおけるハブとして成長を遂げている。乗り換えをスムーズにするため、AIR FRANCEをはじめ各航空会社は、ヨーロッパ諸都市を結ぶ航空便の発着を朝と夕に集中させるようになった。

空港に隣接するTGVの駅には1日に11本が停車するが、通過するTGVもかなりの本数に達し、現在までのところ、その機能が十分に発揮されているとは言い難い。しかし、物資の輸送に関しては、貨物専用車の増強が検討されており、航空貨物との連携によって輸送効率が向上することが期待されている。

サトラス地区には800ヘクタールにおよぶ開発可能地が残されている。空港を管理運営し、サトラス地区の開発にあたっているのは、リヨン市商工会議所である。同商工会議所は、将来的には、ここに流通施設やオフィスビルだけでなく、先端産業を集積させることを目論んでいる。



第18図 サンテグジュベリ国際空港とTGV  
(リヨン商工会議所資料による)。

なお、サトラス地区の整備については、水質汚濁や大気汚染をチェックし、環境を保全するさまざまな施策がとられている。土地利用も厳格に規制され、住宅団地の開発は、滑走路の両端から12キロメートル以内の地域では抑制されている。航空機の深夜の発着は原則として禁止されている。また、事業税の一部は騒音対策用にあてられ、地域住民にも還元されている。

リヨンは、ジュネーブ、ミラノ、バルセロナといった国際的な大都市に近く、南ヨーロッパにおける国際的都市システムの主要拠点に成長することが期待されている。その交通・流通部門を担う結節点として、サトラス地区の果たす役割が今後増大することは間違いない(第19図)。これからは、リヨン市内からサトラス地区にオフィスを移転する企業が増えていくであろう。将来的には、金融・保険業などの高次経済機能、あるいは多国籍企業の地域統括本社などがサトラス地区の空港周辺に集積することも十分考えられる。サトラス地区の発展は、19世紀から続いてきたリヨン都心部を核とす

第3表 サンテグジュペリ国際空港における航空機の発着便数  
(1週間当たりの便数)

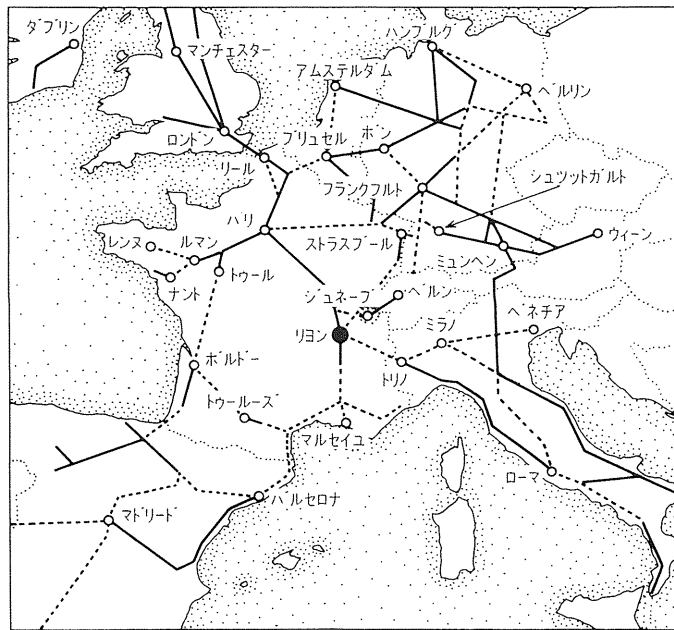
	1988年	1998年
発着便総数	648	1,033
うち 国内線	407	562
国際線	241	471

(リヨン商工会議所資料による)。

第4表 サンテグジュペリ国際空港における乗降客数

	1997年	1998年	伸び率
	(人)	(人)	(%)
乗降客総数	4,944,464	5,211,420	5.4
うち 国内線	2,283,547	2,338,643	2.4
国際線	2,535,272	2,756,280	8.7
(うちヨーロッパ線のみ)	(1,816,645)	(2,051,746)	(12.9)
トランジット	125,645	116,497	-7.3

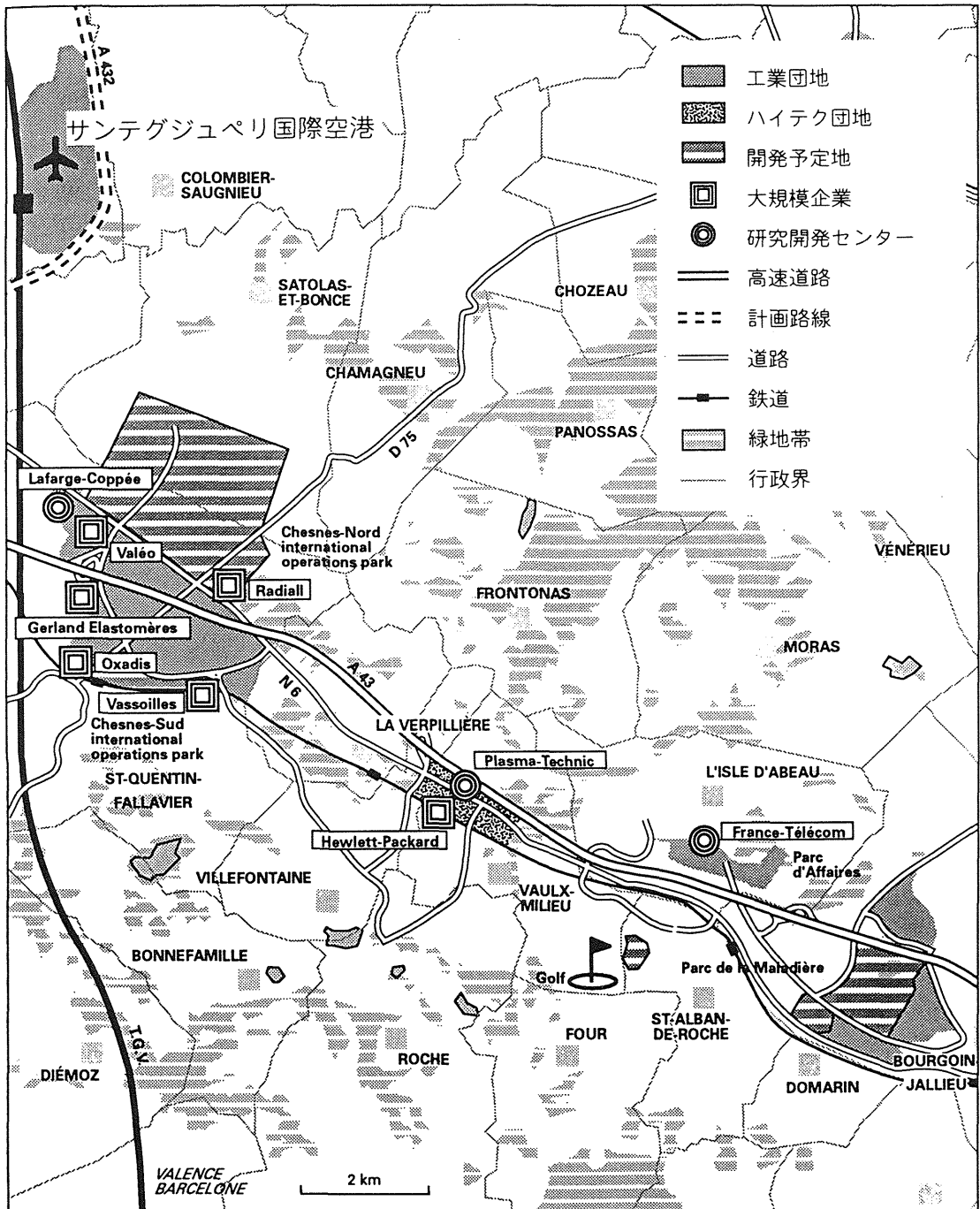
(リヨン商工会議所資料による)。



第19図 リヨンを中心とする高速鉄道のネットワーク

る求心的な単極構造を突き崩し、2極の構造へと移行させる可能性を秘めている。

これに加えて、サトラス地区の近郊には、工業団地のクラスターが形成されつつある。南東5キロメートルにはイルダボー工業団地が立地する。ここからA43高速道路に沿って東に15キロメートルにわたり、運輸・流通・ハイテク・情報通信などの企業が点在する(第20図)。バイオケミカル、薬品、自動車関連アクセサリ、情報機器などを生産する企業もかなりの数に達する。フランス・テレ



第20図 イルダボー工業地域  
(ADERLY, 1999による).

コムを筆頭に、研究開発機能を有する企業も多い。

運輸関連では、FEDERAL EXPRESSやJET SERVICES, CHRONOPOSTといった世界的な企業が立地する。いずれも倉庫や物流施設を配置している。HEWLETT PACKARD, WHIRLPOOL, ALLIBERTなどの多国籍企業は、ヨーロッパ向けのロジスティックスの拠点としてこの地を機能させており、世界各国から製品を集め、梱包してヨーロッパ各地に送り出している。

大規模商業チェーンも、サトラス地区近郊を戦略的に流通基地として位置づけるようになった。C&A, カルフール, イケアなどは大規模な配送センターを設置して、ヨーロッパ各地から搬入した製品を仕分けて、フランス国内, イタリア, スイス, オーストリア, スペインなどへ配送している。

空港の北東, 車で20分の距離には, プレーン・ドゥ・ラン工業団地がある。ここは, リヨンの都心から東方35キロメートルに位置しており, 流通・情報・通信・化学薬品などを中心に45の企業が立地している。500ヘクタールのスペースが工業用地として割り当てられており, 今後ハイテク産業を中心に企業の新規立地が見込まれている。

## V む す び

1980年代以降におけるリヨン大都市圏の動向は, リールやツールーズなど, フランスの他の地方中心都市と同様の傾向を示している。すなわち, 経済のグローバル化やEU統合にともなうヨーロッパ・スケールでの経済再編に直面して, リヨンの政治家や経済人は何よりもまずヨーロッパへの指向性を都市発展戦略の基軸に考えるようになった。「ヨーロッパ都市」という標語は, リールでもツールーズでも聞かれたが, 政策担当者のこのような意識をよく表している。

旧市街の整備やウォーターフロント地区の開発, テクノポール建設, 交通インフラストラクチャーの整備など, 子細にみるとリヨン大都市圏に特有の問題点や独自の性格をもっているが, 基本的には他の地方中心都市でも類似の政策が展開されている。そのような状況のなかで, リヨンは他の諸都市よりも比較的順調な実績を残してきたといえるであろう。国際機関や外国企業のリヨンへの進出状況は, その多様性と量からいって首都パリに次ぐものである。ヨーロッパ・スケールでみたりヨンの関係位置の長所は, 歴史的に繰り返し証明されてきたが, 現在ふたたびそのポテンシャルを発揮しようとしている。リヨンは地中海ヨーロッパでもなければ, アルプス以北のヨーロッパに属しているわけでもない。両者のちょうど中間点に位置している。また, アルプス山岳地域の入り口に位置しているが, グルノーブルのようにアルプス地域そのものに属しているわけではない。こうした特性は, 広域的な交流が活発であればあるほど長所として強みを発揮するであろう。

フランスの地方中心都市のなかで, リヨンの優位性は目立ったものであるように思われる。位置的な特性に由来する交通条件の良さに加えて, 歴史的背景に由来する文化遺産の充実, さらには美術館・劇場・スポーツ施設などといった文化のインフラストラクチャーが幅広く存在するなど, パリを別にすれば, 質の高い生活を営む条件がリヨンほど整っている都市はあるまい。しかし, このような優位性はあくまでもフランス国内でのことである。ヨーロッパ・スケールで空間の再編成が進んでいる現在, リヨンが意識している比較の対象はマルセイユでもリールでもない。それはミラノでありパ



ルセロナでありジュネーブでありミュンヘンであろう。これらの競争相手はいずれも強力であり、現状ではリオンを大きく上まわる経済力すら有している。したがって、ヨーロッパ都市を目指すリオンの挑戦が成功する保証はどこにも存在しない。1990年代を通じて、リオンは積極的に都市建設・都市整備に取り組んできた。われわれがリオンを訪問した1999年には、大都市圏の各所で整備が進行中であり、まるで工事現場を歴訪した感じさえ受けた。それだけ発展のダイナミズムが旺盛であることを確認したわけであるが、それらの事業がどれほどの果実をもたらすかは今後の課題であろう。成り行きを注意深く見守りたいと思う。

本研究は、高橋伸夫を研究代表者とする文部省科学研究費、国際学術研究「EU統合下におけるフランスの空間動態」(No. 10041062)の成果の一部である。現地調査にあたっては、とくにリオン第三大学のJ. Bonnet教授に、訪問先のアレンジなど全般的な協力をいただいた。また、個々の訪問先では、リオン商工会議所のP.Y. Tesse氏、リオン市顧問のR. Neyret氏、リオン市観光局長のB. Redor氏、大リオン圏でジュラン地区を担当しているJ.M. Megevand氏をはじめとして、実に多数の方々から好意あふれる協力をいただいた。また、製図は本学の宮坂和人氏にお願いした。ここに記して、深く感謝する次第である。

#### 参考文献

- 高橋伸夫・手塚 章 (2000) : EU統合下におけるリール大都市圏の構造変容. 人文地理学研究, **24**, 131-168.
- 高橋伸夫・手塚 章・J.-R.ピット編 (1998) : 『バリ大都市圏 : その構造変容』東洋書林, 東京, 294 p.
- ADERLY (1995): *Lyon, ville internationale*. ADERLY, Lyon, 140 p.
- ADERLY (1996): *Lyon Technopole*. ADERLY, Lyon, 71p.
- Bonnet, J. (1976): L'essor du tertiaire supérieur à Lyon: le centre régional de la Part-Dieu. *Revue de Géographie de Lyon*, **51**, 5-33.
- Bonnet, J. (1982): *Lyon, place tertiaire*. Edisud, Lille, 922p.
- Bonnet, J. (1987): *Lyon et son agglomération*. La Documentation Française, Paris.
- Bonnet, J. (2000): L'évolution contradictoires des politiques urbaines. *Historiens & géographes*, No.370, 395-401.
- Bonneville, M. (1982): Planification et développement urbain dans l'agglomération lyonnaise: essai d'évaluation pour la période 1968-1982. *Revue de Géographie de Lyon*, **57**, 93-115.
- Bonneville, M. (1989): Le centre et ses périphéries dans la prospective de Lyon 2010. *Revue de Géographie de Lyon*, **64**, 13-21.
- Bonneville, M. (1997): *Lyon: Métropole régionale ou euro-cité?*. Anthropos, Paris, 202 p.
- Boureille, B. et Commerçon, N. (1998): La Région Urbaine de Lyon: Une nouvelle instance de "gouvernance" territoriale?. *Revue de Géographie de Lyon*, **73**, 143-149.
- Gras, P., Jaubert, A. et Guy, F. (1995): *Révélateurs de ville: Lyon, travaux récents de l'agence d'urbanisme*. Mardaga, Liège, 173 p.
- INSEE (1999): *Atlas du Grand Lyon 1998*. Lyon, 29p.
- Laferrière, M. (1980): Lyon et son rôle régional. in Beaujeu-Garnier, J. (ed.), *La France des villes (Centre-Est)*. La Documentation Française, Paris, 29-69.
- Mabrouk, T.B. et Jouve, B. (1999): La difficile émergence de la Région Urbaine de Lyon. in Jouve, B. et Lefèvre, C. (ed.), *Villes, Métropole: Les nouveaux territoires du politique*. Anthropos, Paris, 103-131.
- Perrat, J. (1989): *Pôles d'excellence et technopoles en Rhône-Alpes: l'innovation pour quoi faire?*. Association pour le Développement des Etudes Economiques et Sociales en Rhône-Alpes, 173p.
- Scherrer, F. (1995): Genèse et métamorphoses d'un territoire d'agglomération urbaine: de Lyon au Grand Lyon. *Revue de Géographie de Lyon*, **70**, 105-114.
- SEM Lyon Confluence (1999): *Lyon confluence: projet urbain*. Lyon, 50 p.
- SEPAL (1989): *Lyon 2010, un projet d'agglomération lyonnaise*. Lyon, 193 p.

## Geographical Transformation of the Lyon Metropolitan Area under the EU Integration

Nobuo TAKAHASHI, Akira TEZUKA, Yuji MURAYAMA, Atsushi TAIRA,  
Hironobu ODA and Komei MATSUMURA

Unlike in most industrialized countries, the urban system of France is a primate-city type which is characterized by the overwhelming dominance of Paris. However, with the advent of globalization and the increasing integration of the European Union, it is becoming increasingly impractical to consider cities only within the narrow framework of a nation. The regional cities of France are not restricted by national boundaries but are expanding their spheres of activity into the space called Europe. One of these regional cities has already played an important role in European affairs and undoubtedly has the most potential to play a major role in the future. That city is Lyon.

Lyon is located on the boundary between northern and southern Europe. The belt of lowlands stretching from the Rhône to the Saône River has long served as a major crossroads between North and South. The city has also served as a boundary between Upland Europe and Lowland Europe. Such geographical attributes are best manifested when relevant systems are developed on a European scale. During the Roman Empire, Lyon was the capital of all of Gaul, and served as the hub of the Roman road system north of the Alps. In the early Middle Ages, Lyon was a major recipient of Italian capital that was used in an attempt to develop the northern Alps area.

Therefore, the transformation from a national scale to a European scale under the EU integration appears to be providing Lyon with the perfect opportunity to stimulate new growth. Given this situation, the strategy of local politicians and economists is to focus on the development of "Lyon, the European City". Concrete plans of this policy to strengthen Lyon's international role include the development of the St. Exupéry Airport and the extension of the TGV high-speed rail lines to major cities in neighboring countries, such as Milan, Italy; Barcelona, Spain; and Frankfurt, Germany.

The purpose of this paper is to examine recent changes in the Lyon Metropolitan Area in respect to these trends. Naturally, the realization of "Lyon, the European City" is still a distant goal. Furthermore, the changes that Lyon has been undergoing cannot be viewed strictly from a perspective of Europeanization. Thus, Chapter II will focus on the demographics of the Lyon Metropolitan Area such as population and industrial production. That will be followed by an overview of Lyon's urban development strategy in Chapter III, and an examination in Chapter IV of development projects in major cities.

Key words: Lyon metropolitan area, EU integration, urban planning, urban system.



写真1 リヨン都心部の景観

リヨン市街地の西に位置するフルビエールの丘からリヨン都心部を一望する。写真手前がリヨン市街地の起源であるビューリヨン地区、ソーヌ川をこえた写真中央が現在のCBDを含むプレスキル地区、ローヌ川をこえた写真奥が副都心パールデュー地区の新市街である。

(1999年 松村撮影)



写真2 ビューリヨン地区の景観

景観保存地区のたたずまいは、混沌と整然が同居する箱庭の様相である。丸天井に螺旋階段を備えた尖塔が復元されている。

(1999年 松村撮影)

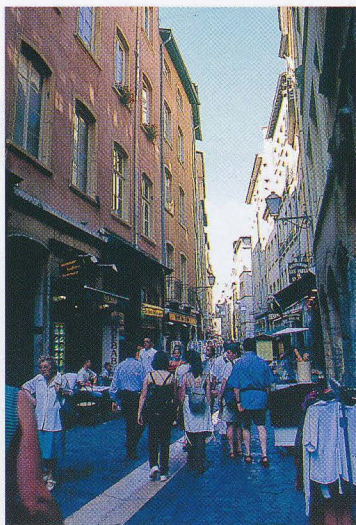
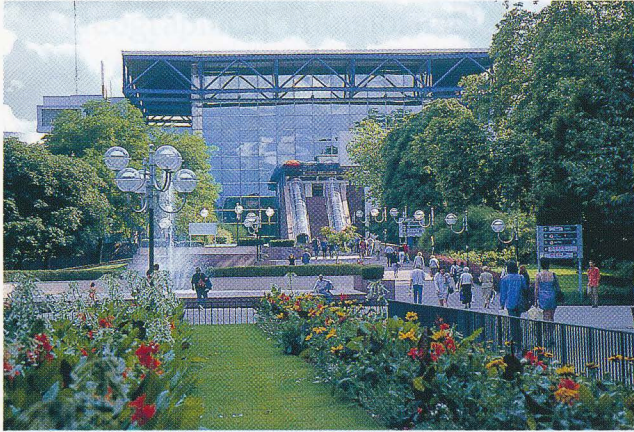


写真3 ビューリヨン地区の復興と観光化

昼下がりのビューリヨン地区は、狭小な街路にレストランとブティック、土産物店が軒をつらね、観光客をはじめリヨン市民の憩いの場となる。

(1999年 松村撮影)



**写真4** ベラーシュ駅北口のカルノー広場  
 写真中央は、高速道路のバスターミナルであり、ベラーシュ駅の伝統的な駅舎はそれに覆い隠されている。将来、高速道路は撤去される予定であり、カルノー広場を中心とする都市景観は大きな変貌を遂げるであろう。  
 (1999年 松村撮影)



**写真5** ビクトル・ユゴー通り  
 カルノー広場とベルクール広場を結ぶ中心商店街の一角であり、買い物客の多くは写真奥にあるベルクール広場を横切って、レピュブリック通りへと足をのびす。  
 (1999年 松村撮影)



**写真6** ベルクール広場  
 ベルクール広場は、プレスキル地区の中心的な結節点である。広場を斜めに横切ってビクトル・ユゴー通りとレピュブリック通りとを行き交う人々の列がみえる。  
 (1999年 松村撮影)



写真7 レピュブリック通り

ベルクール広場と市役所前のルイ・ブラデル広場を結ぶ中心商店街であり、幅員があるため開放的で、主要なデパートや専門店、カフェなどが軒をつらねる。

(1995年 松村撮影)



写真8 レピュブリック通りのトランジットモール

レピュブリック通りの北部、リヨンのCBDをつらぬく区間では、昼間はバス専用のトランジットモールが設定されており、指定を受けた自動車以外の通行は禁止されている。トロリーバスが運行され、地下鉄とともに都心部の大気汚染に歯止めをかけようとしている。

(1998年 松村撮影)



写真9 ペラーシュ駅南口

ペラーシュ駅南口は、コンフルアンス地区の玄関口にあたる。しかし、駅北口とは対照的に閑散としており、まさに駅裏の様相を呈する。

(1999年 松村撮影)



写真10 リヨン中央卸売り市場

コンフルアンス地区で最大の雇用人口（約2,000）を有する施設であったが、再開発にともなって撤去・移設される。

（1999年 松村撮影）



写真11 パールデュー地区の景観

近代的な高層ビルが集積し、周囲とは異なる都市景観を形成している。写真左の超高層ビルがクレディリヨネ銀行ビルであり、パールデュー地区のランドマークになっている。

（1999年 松村撮影）

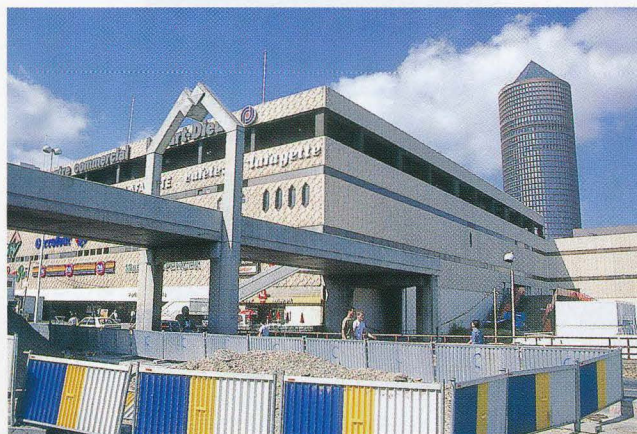


写真12 パールデュー地区の商業センター

商業センターはパールデュー駅前に位置し、同地区の核心である。しかし、老朽化にともなって改修事業が進められつつある。商業センターを中心にはりめぐらされていたペデストリアンデッキの一部が撤去され、街区の建物配置とその機能が大幅に見直される。

（1999年 松村撮影）



写真13 ジェルラン地区の再開発

すでに立地している教育機関や  
研究所群の隣接地では、土地の造  
成が着々と進行している。

(1999年 松村撮影)



写真14 建設中の路面電車（トラム）

リヨンの都市交通事業において  
は、地下鉄とトロリーバスに加え  
て、トラム2路線の建設が進めら  
れている。写真はペラーシュ駅  
からロヌヌ川をこえた地点であり、  
パルドュー地区を通過してポル  
トデザルブ地区に達する路線が建  
設されている。

(1999年 松村撮影)



写真15 TGVリヨン・サンテグジュベリ駅

サンテグジュベリ空港は、この  
駅舎から連絡通路で結ばれてい  
る。ヨーロッパ都市を目指しリ  
オンにとって主要な交通結節点と  
して整備されたが、1999年時点  
ではパリと地中海方面を結ぶTGV  
列車のほとんどが停車しないた  
め、そのような機能がまだ発揮  
されていない。

(1999年 松村撮影)



写真16 リヨン都心部とその南部

(1996年 フランス国土地理院撮影)