

フランスにおけるイル・ドゥ・フランス地域 (Ile-de-France)の地域特性と将来計画

高 橋 伸 夫

- | | |
|------------------------|------------------------------------|
| I はじめに—イル・ドゥ・フランス地域の誕生 | V イル・ドゥ・フランス地域外縁部の地域的変容 —エソンヌ県の事例— |
| II イル・ドゥ・フランス地域の概観 | V-1 エソンヌ県の概要 |
| III パリ大都市圏の地域計画 | V-2 エソンヌ県の4地区圏 |
| III-1 計画の萌芽期 | V-3 エソンヌ県の地域基本計画 |
| III-2 1960年のP.A.D.O.G. | VI イル・ドゥ・フランス地域の将来計画 |
| III-3 1963年の予備計画 | VII イル・ドゥ・フランス地域の未来に向けて —むすびにかえて— |
| III-4 1965年のマスタープラン | |
| III-5 1976年のマスタープラン | |
| IV イル・ドゥ・フランス地域の変容過程 | |

I はじめに — イル・ドゥ・フランス地域の誕生

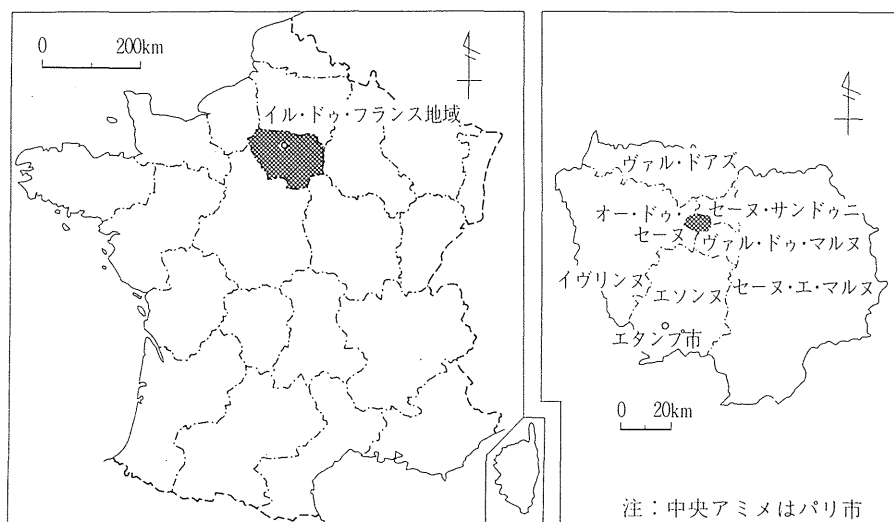
パリ地域(région parisienne)という名称が行政単位として使用されたのは、ごく最近のことである。1966年8月10日のことであった。それ以前には、パリ地方区(District de Paris)と呼称され、その名称は1961年8月2日にさかのぼる。かつてはパリ地域という名称は何ら行政的な範囲を示さず、主として統計資料・学術的研究・都市計画などの分野で、パリ大都市圏の機能的な圏域を表現するために使用されていた。

パリ地方区そして以後のパリ地域を法的に設立する以前には、パリとその周辺地域との間には強い地域的結合関係や相互依存の意識も希薄であった。すなわち、パリを中心とする大都市圏のような概念が、一般的に必要とされなかったとも言い得る。

かつて、パリを擁するセーヌ県は、セーヌ・エ・オアズ県によって取り囲まれるように奇妙な配置をしていた。1964年の行政改革によって、県の編成が変わり、パリ市を中心として7県が誕生し、フランス全土で95の県になった。しかし、これら8県の形状や県境に関しては、行政上好ましいものではなく、それぞれの県域内で県庁所在都市が適切に立地しているわけではない。

パリ地域という名称は、公的には10年間しか存続しなかった。1976年7月1日以降、行政的な名称としてパリ地域は消滅した。その結果、パリという名称は消え失せ、中世フランスのカペ朝の中心をなしていた「イル・ドゥ・フランス」なる歴史的な地方名が再登場してきた。その直訳語は「フランスの島」である。ほぼ四角形のこの地域は、セーヌ、オアズ、マルヌ、そしてエーヌなどの諸河川に囲まれて、あたかもフランス島を思わせることから、この名称がつけられた。

フランスの地方行政区画は、基本的には県(département)とコミューン(commune)である。た



第1図 フランスの22地域（région）とイル・ドゥ・フランス地域の諸県

だし、県単位では現代的な行財政の決定・処理に適さないことが少なくないため、3～4県単位で広域行政圏を形成することが、とりわけ中央官庁の全国行政的観点から要請された。1972年に、「地域（région）」の制度が設定され、全国を22に区分し、その中に前述のイル・ドゥ・フランス地域が含まれている（第1図）。

手塚は、すでに第二次世界大戦後におけるパリの成長を背景として、パリに関する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論じている。

本稿は、上記のようにフランスの中でイル・ドゥ・フランス地域がいかなる地域特性を有し、それが変容してきたかを地域計画の内容を検討するとともに、1993年夏に現地調査の機会が与えられたイル・ドゥ・フランス地域の外縁部に位置するエソンヌ県を事例として、地域の変容と将来計画を論じるものである。

Ⅱ イル・ドゥ・フランス地域の概観

イル・ドゥ・フランス地域は、前述の通りパリ市を中心として合計8県から構成される（第1図）。

上記のように、イル・ドゥ・フランス地域はフランス本土面積のわずか2.2%に全国人口の18.8%、すなわち1,065.1万（1990年）の人口を集中させている。イル・ドゥ・フランス地域を日本の地域と比べると、その面積は東京都・神奈川県・千葉県・埼玉県の1都3県の面積（13,548km²）に比較してわずかに小さい。ちなみに、上記1都3県の人口数（1990年）は3,179.6万に達し、その人口密度は、2,347人/km²であり、イル・ドゥ・フランス地域のそれぞれ3.0倍、2.6倍になり、東京を中心とする人口集積の状況はパリを中心とするイル・ドゥ・フランス地域の約3倍に達する。

いずれにしても、イル・ドゥ・フランス地域は、フランスの他の地域と比較すると最も狭い。これは古い県制度の遺構が残存し、パリの影響力を限定した行政域に留めようとする意図が読みとれる。

第1表 イル・ドゥ・フランス地域の県別人口・面積・人口密度（1990年）

	人口(千人)	面積(km ²)	人口密度(人/km ²)
パリ市	2,147	105	20,421
〔近郊内帯〕			
オー・ドゥ・セヌ県	1,391	176	7,925
セヌ・サンドゥニ	1,382	236	5,848
ヴァル・ドゥ・マルヌ	1,218	245	4,961
〔近郊内帯〕			
セヌ・エ・マルヌ県	1,075	5,915	182
イヴリンヌ	1,306	2,284	572
エソンヌ	1,084	1,804	601
ヴァル・ド・アズ	1,048	1,246	842
合 計	10,651	12,012	887
フランス全体	56,556	543,965	104
イル・ドゥ・フランス地域の占める割合	18.8%	2.2%	

(I.N.S.E.Eの資料による)

しかし、パリ地域が全域にわたっているわけではない。パリの位置がイル・ドゥ・フランス地域の北側に位置していることから、とくに東部に位置するセヌ・エ・マルヌ県や南部に存在するエソンヌ県には、まだ広大な農村空間が残存している。1990年現在、イル・ドゥ・フランス地域の土地利用状況は、第2表が示している。全体面積の19.1%のみが都市化されており、80%以上が緑地のままだに保たれている。

2,311km²の都市化地域のうち、4分の1以上が公園・スポーツ用地である。建築面積に限定してみると、全地域の14.3%に過ぎない。その内訳は、住宅用地が60.8%、道路・鉄道用地14.5%、第二・三次産業用地は11.3%になる。住宅用地の内訳を見ると、5分の4が個人住宅地であり、イル・ドゥ・フランス全地域をみると、個人住宅地の卓越が目立つ。

1982年から90年までに、緑地が1.7%減少した。そのほとんどは、郊外部での住宅用地やニュータウン用地として消費されたものである。

土地利用からみて、イル・ドゥ・フランス地域には、依然として農地が保持されており、以下に掲げる数値からフランスでの主要農業地域を形成している。1987年現在、9,674の農業経営体が存在し、そのうち50ha以上所有のものは43.8%に達することからも、大規模農家の中核である。全耕地面積のうち69.3%が穀物（1989年）であり、穀物のうち多くの割合に小麦が占めるため、古くから呼称されていたように穀倉地帯である。

しかし、イル・ドゥ・フランス地域における農業経営体数の減少は、近年、急速である。1970年には14,088存在したものが、1979年には11,692に減少し、1987年には9,674に至っている。この農業経営体数の減少は、10ha以下所有の零細層に顕著である。1970年には、その零細層は8,216、79年には4,133とわずか9年間に半減し、87年には4,014になった。

第2表 イル・ドゥ・フランス地域の土地利用（1990年）

土地利用種目	面 積 km ²	%
農地	6,555	54.3
林地・森	2,614	27.7
水面・その他	592	4.9
1. 緑地小計	9,761	80.9
公園	438	3.6
空地	43	0.4
スポーツ用地	101	0.8
2. 都市化用地（非建造物用地）小計	582	4.8
個人住宅	837	6.9
集合住宅	208	1.7
交通	250	2.1
産業用地	196	1.6
公共施設	180	1.5
その他	58	0.5
3. 都市化用地（建造物用地）小計	1,729	14.3
4. 全都市化用地（2 + 3）	2,311	19.1
合計（1 + 2 + 3）	12,072	100

(IAURIF 他の資料による)

パリがあまりにも巨大都市であるがために、パリとイル・ドゥ・フランス地域の影響力は、とりわけ北部と西部において、行政地域の範疇を越えている。

パリ大都市圏という範疇を定めようとして、人口密度の分布や通勤流動やその他の指標を用いようとするならば、北方ではイル・ドゥ・フランス地域を越えてその北に接するオアズ県の南部が大都市圏内に含まれてしまう。西方向に目を転じると、ルーアンとルアーブルを擁するノルマンディ地方では地域的結合が強力であるが、セーヌ川下流地帯はパリの経済活動と不可分の関係にある。

1950年代末までは、パリの周辺部に与える影響力は、他地方からの吸引を促していた。すなわち、パリは工業と都市機能をパリ自身に集中させることによって、周辺部の工業発展と都市成長を阻害していた。しかし、1960年代以降は、状況は逆転し、Ph.パンシュメルが述べるように、次のようにパリの影響力に変化が生じ、その及ぶ範囲は広域化した。

1) 工業の地方分散は、周辺部の「パリ化 (parisianisation)」をもたらした主要な要因である。地方分散した工業施設や雇用機会の大半は、パリから300km 圏内にほとんどがおさまってしまった。スケールを変えると、パリへの集中は解決していないことになる。企業家は、パリからの近接性を重要視してパリからの遠隔地を希望せず、パリ周辺の発達した交通網を利用できる場所に新しい工場を立地させた。パリから地方分散する工場への助成金率は、分散先がパリに近いほど低率におさえられているが、それにもかかわらず実績は前記の通りである。

2) フランス各地に存在する別荘地の分布は、パリの影響力を表出する一形態といわれている。世

界で最初に有給休暇制が導入されたのはフランスであった。時は1936年、レオン・ブルムを首相とする人民戦線内閣が成立したときであった。期間は2週間であったが、労働階級から大いに歓迎された。第二次世界大戦後、ヴァカンスは3週間から4週間になり、1981年の社会党政権成立後、ヴァカンスは5週間となった。ヴァカンスを享受できる割合は、富裕層になればなるほど増大し、ヴァカンスを楽しむ人口はイル・ドゥ・フランス地域に集中している。イル・ドゥ・フランス地域の住民の75%が1989年夏に少なくとも1回ヴァカンスへ出発し、冬季にもその値は42%に達している。それぞれをフランス全体のものと比較すると、56%と27%になる。

フランスは、世界中で別荘の最も普及している国である。一般的には、海岸部や山岳部に別荘が求められる。一方、イル・ドゥ・フランス地域では、富裕層が集まっていることもあり、地域内の農村部での別荘の増加が顕著である。1982年の統計であるが、別荘は当地域内に151,400戸存在し、全住宅の3.4%を占めていた。この数値にはパリ市にある別荘の他に農村部の別荘を含み、それらは週末に利用されるものが多く、「第三の住宅」とも云えよう。その背景には、自動車の普及、都市部での集合住宅の卓越、農村人口の流出、パリ住民の高所得水準などがある。

3) パリ住民による農地の所有は、景観的には識別し難いが、重要な事象である。アンシャン・レジーム時代の貴族、フランス革命以降のブルジョワジー、現在の医者や弁護士などは、イル・ドゥ・フランス地域、さらには隣接諸地域における常に変わらぬ大地主であった。

以上、Ph.パンシュメルが列挙した3つの要素の全てが同一方向に作用することによって、パリの影響圏はイル・ドゥ・フランス地域を越えて、ノルマンディ、ピカルディ、シャンパーニュ、サントルなどの周辺諸地域にまで広がっており、これら諸地域からなる広範な「大パリ地域」が形成されている。そして、この広範な地域を示す名称として、パリ盆地という用語がある。この用語は、かつて地質学で用いられていた際の本来の意味を変化させることによって、不適切ではあるが復活させられて、整備計画地域(1965年)の呼称として用いられている。

大パリ地域としてのパリ盆地を越えて、パリからさらに遠く離れたフランス国内の諸地域においても、ヴァカンスや週末などにパリ化の影響が顕著である。

パリは上述のように、フランス全土を自らの必要に応じて地域分化させることにより、自らを中心とする全国土の地域構造化を促進しつつある。フランスの各地域は、パリのためのレジャー地域(ノルマンディの海岸部、コート・ダジュール、アルプズの観光地など)やパリのための工業地域(北部地域、セヌ川下流域など)から構成されている。近年、北部地域に自動車産業が進出することで産業構造が転換したことは、鉄道や高速道路の建設によってパリとの地域間結合が強固になったといえよう。そしてT.G.V.(超高速鉄道)網の整備は、パリを焦点とするフランス国土の再編成をさらに一層促進するものと考えられる。

Ⅲ パリ大都市圏の地域計画

Ⅲ-1 計画の萌芽期

パリのみならず、その周辺部も考慮した地域計画の嚆矢は、1911年のセヌ県会が定めたものであ

た。M. ポエト (Marcel Poète) と L. ボニエ (Louis Bonnier) が主導した「パリ地域拡大委員会」によるものであった。

この「パリ地域拡大計画」の主要なことがらは、交通網と緑地空間の整備であった。パリ北郊と南郊に大規模な緑地空間を確保することにとくに注目された。

そののち、議会と上院によって認められて「パリ地方地域整備計画」が1934年に提出された。この計画は、中心人物の名前をとって P. ドセ (Prost Dausset) の計画と呼称され、将来指向で総合的であり、環境の保護の概念まで導入されていた。パリのノートル・ダム寺院から35km 圏が対象となった。主たる計画は、公的・私的自由用地の確保、高速道路の敷設、建築物の高さの制限などが盛り込まれたものであった。

二つの大戦にはさまれたこの時期は、まず第一にパリ地方の地域整備計画を確立することであり、低家賃住宅 (H.B.M. habitation à bon marché) 公社の設立、首都パリの郊外に対する空間の確保、工業化の持続、戦災復興などであった。

Ⅲ－2 1960年の P.A.D.O.G. (Le Plan d'Aménagement et d'Organisation générale de la région parisienne)

地域組織整備計画 (P.A.D.O.G.) と呼ばれる1960年の計画は、P. スドロー (P. Sudreau) と M. ディエボー (M. Diébolt) によるものであったが、短期間しか注視されなかった。その提案の多くが後の計画に受け継がれているが、当時は十分に評価されなかった。まず第一に、本計画はパリ市とパリ地域とを広域的にとらえていることである。

「パリの問題を解決する鍵は、パリのみにあるのではなく、むしろその多くは、近郊地域やパリ地域全体に求めねばならない」と明記されている。本計画は、パリ地域の整備をフランス全体の国土整備政策の要として位置づけているが、これは従来の計画にはみられなかった視点である。計画の中では、工業の地方分散政策の強力な促進が主張されている。

一方、この地域組織整備計画は、パリ近郊地域を一次中心地、二次中心地を核として再編成すべきであることを強調している。計画では4～5地区の一次都市中心地が設定されており、次の諸地区がその候補地として提案されている。

○デファンスおよびサンジェルマン方向軸

○ベリジィからヴィラクーブレイにかけた台地部

○ルブールジェ空港の北東方向への移転に伴う、ルブールジェ・ボヌーユ・ビェールフィット地区

○その他、地区は明確に定まっていないが、パリ東部・パリ南東部に1～2か所存在する。

二次中心地としては、当時建設途上であった住宅団地であるクレティユー、アルジャンテウユーなどが指定され、これらの地区の一部は、1957年に発表された初期の「ニュータウン」に公式に提示された。

また、本計画は快速鉄道網の敷設を提案している。この中には、特にデファンスからボワシー・サンレジェールへ至る東西方向の路線と、パリ北駅からヴェルサイユに至る北から北西方向の路線が予

定されていた。

地域組織整備計画は、市街化区域の確定をその前提としていた。市街化区域以外の地区においては、農村景観が維持されるべきであるとされた。このような立場は、当時主流を占めていた考え方であった。すなわち、非市街化地域（市街化抑制地域とも言われた）の設定という、ロンドンのグリーンベルトに由来する都市計画理念を反映していた。近郊地域の外側では、モー、ムラン、モントロー、マント、シャンティイー、ランブуйエ、フォンテンブローなどの諸都市が、「衛星都市」の住宅地帯として、また近郊の「地域中心地」として想定された。さらにその外側では、パリから2時間圏に位置するルアン、ルマン、オルレアン、アミアンなどの諸都市が、第3の都市化地帯として想定された。しかし、本計画が策定された当時は、パリ市とその郊外の人口増加が急速であり、その実質に十分応えるものとして評価されなかった。

Ⅲ－3 1963年の予備計画

1963年に、パリ地方地区事務総長のP. ドゥルーブリエ（Paul Delouvrier）は、1964～75年間で計画期間とする「パリ地域12か年計画予備案」を首相にあてて提出した。基本的な認識として、「今や一つの市であるばかりでなく、大きな都市域を形成しているパリは、今後もさらに一つの大都市圏へと成長しつつある」としている。さらに、都市計画における「将来に対する規模や次元」が従来とは異なったものであることを強調している。「将来におけるパリ地域の整備は、従来の制度や常識とは全く異なることが必須である。」人口計画も、従前と大きく異なり、1962年に840万であった人口は、1985年に1,150万、2000年には1,400万に達すると予測された。

計画では、「パリ地域をフランスひいてはヨーロッパの成長の極とし、それによって地方の諸地域の発展をはかる」ことが強調された。「パリ地域のみが、これらの地域に対して経済的な牽引力を有する」と考えられた。「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だけが目的でない。（中略）それはまた、パリ地域が経済競争の場において、その力を十分に発揮できる基盤を整えることでもある。」

急速な人口増加の予測がそのまま受け入れられた背景には、「1,000万から1,500万の人口を擁する大都市の運営は、技術的にも財政的にも不可能なことではない」との見解があった。1963年の予備計画は、大規模への志向や経済成長のもたらす恩恵に対する確信、モータリゼーションの受容など、当時の支配的な世相をそのまま反映したものであった。「明日の都市は、自動車の大衆化に対応したものでなければならない」と計画は述べている。

本計画は、次の3点を強調している。

1) 交通の基盤整備

- 将来の首都圏急行網（R.E.R. réseau express régional）の一部をなす2つの地下鉄路線。
- パリ市内の高速道路網。セーヌ両岸と2本の南北線。
- 10本の放射状高速道路。
- パリ市内での駐車場の整備。パリ市内で合計2.5万～3万の駐車場、パリ環状道路沿いに4万～6

万台の駐車場。

2) 用地供給の増大

「パリ都市域の人口が1人も増えないとしても」、建築用地の不足や地価の暴騰を和らげるために、「空間を供給することは不可避である」とされた。予備計画では、「都市域の面積的拡大、高層化さらには地下化」という方針が選択され、「かなり広い範囲にわたって市街化区域」が設定された。「このような拡大の見返りとして、公共的な空間、とりわけ緑地空間を保護するための規則の強化」が述べられた。

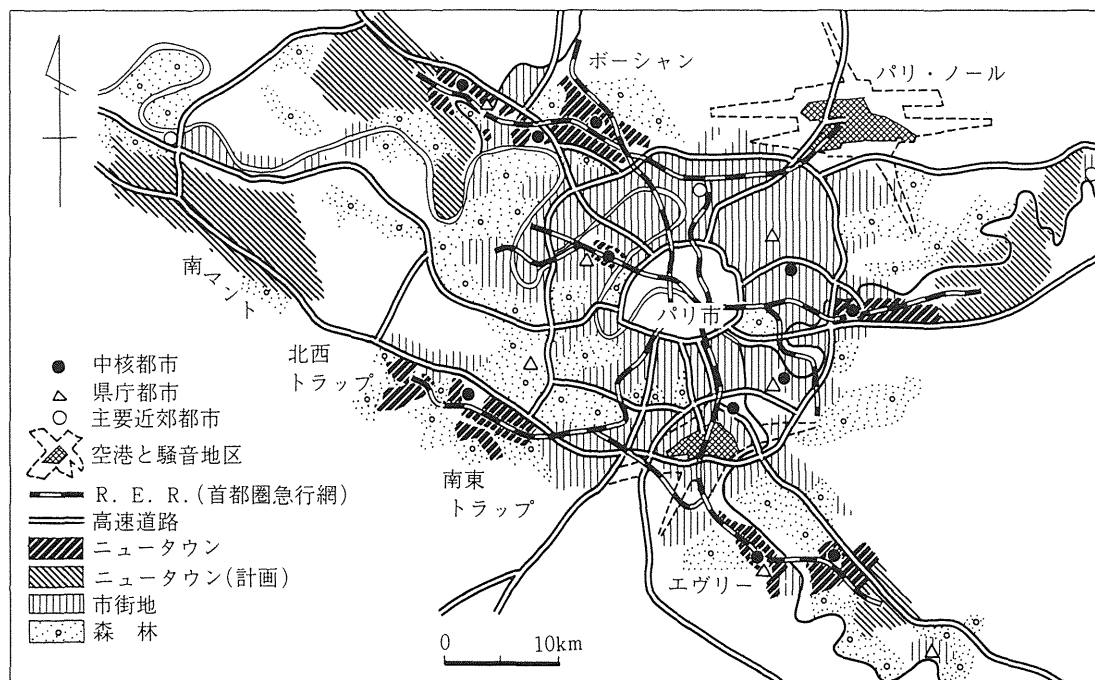
3) 財政問題

1963年の予備計画で強調されている諸理念は、その2年後に公表されたマスタープランにもそのまま受け継がれている。

Ⅲ-4 1965年のマスタープラン

本計画は、P. ドゥルーブリエ (Paul Delouvrier) とそのグループによって作成されたものであった。マスタープランは、予備計画と同様に、積極的な点を示している。たとえば、1962年に400万であった就業人口は、1985年までに第二次産業人口60万、第三次産業人口160万の雇用増加によって、合計620万に達すると予測された。

マスタープランは、パリ地域における3つの現実を批判することから出発した。



第2図 1965年の地域計画 (Projet de Schéma Directeur による。第3図も同じ)

1) 都市機能の単一中心性

パリ市は近郊地域に対してあらゆる都市的活動を集中させている。このような実状に対して、本プランは「中心地の分散」による多核心構造を提案している。

2) 放射－同心円構造

自然発生的な都市は、おしなべてこのような都市構造を有する傾向がある。幾重にも配置されている城壁の跡や、放射状幹線道路網形態は、さまざまな都市問題の原因となっている。マスタープランは、スプロール的な都市域拡大を阻止しようとしている。

3) 市街化区域の規制

1960年の地域組織整備計画と異なり、本プランは、「1959年に設定された市街化区域を思い切って放棄し」、新たに都市域拡大の候補地を選択することを目指している。したがって、グリーンベルトの考え方は放棄された。

上記のような3点の批判に立脚する一方で、1965年の計画は、地域人口の増加予測を考慮しつつ、都市空間の秩序ある拡大を実現しようと試みている。

1) セーヌ川とマルヌ川上流部を結ぶ線に平行して、北西－南東方向に延びる2本の軸を中心とする都市開発が提案された。都市化と交通機関の発展は、この地域軸に沿ってなされるべきであるとされた。南側の軸はムラン（セーヌ・エ・マルヌ県）からマント（イヴリンヌ県）の南まで90kmの長さを数え、北側の軸はモー（セーヌ・エ・マルヌ県）からポントワーズ（ヴァル・ド・アズ県）までの75kmの長さを有していた。この2本の軸は、計画の最終段階に至って導入されたものであり、マスタープランの成功の大きな要素となった。

2) この2本の発展軸に沿ってニュータウンを配置し、それらを通じてパリ都市域の拡大を吸収することが提案された。「かくして、マスタープランは、新しく建設される全ての中心都市とニュータウンを、限られた数の軸の上に配置している。これらの新しい中心地は、現在のパリ地域に欠如している中間レベルの中心地に機能するべきものとされた。」

ニュータウンには次の3つの機能が与えられた。

- a. パリの単一中心性を打破する新しい大中心地の形成。
- b. パリ都市域の再編成。
- c. 人口の自然増加に基づくパリ地域の増加人口の収容。

ニュータウンの計画人口はきわめて意欲的であり、各ニュータウンは人口50万から100万の間の規模とされ、2000年には合計450万の居住人口が予定された。この点で、パリのニュータウンは、規模の小さなイギリスのニュータウンとは大きく異なっていた。

計画されたニュータウンは、次の9か所である。

- 北の軸に沿って、セルジー地区、ボーシャン地区、ブリー・スール・マルヌ地区、ノワジー・ルグラン地区。
- 南の軸に沿って、マント南地区、トラップ地区、サクレー地区、エヴリー地区、ティジュリー・リュースン地区。

マスタープランは大々的な広報活動によって宣伝された。パリ地域の当局者たちは、その歴史において初めて、明確な理念に基づく広範で一貫した都市計画を、詳細な計画図とともに住民に提示した。それは、パリ地域の全体計画に関して、一つの立場を提案するものであった。

マスタープランの反響はきわめて大きかった。従来、都市開発に対する関心は、きわめて低いものであったが、本プランの発表を契機として、多くのフランス人がその重要性に目覚め、全てのフランス人がこの問題に関心を示した。その結果、広報活動に引き続いて広範な論議が巻き起こった。

時が経るにつれて、本計画に対して次々に批判が浴びせられた。マスタープランは、既存の市街地、とりわけ近郊地域に対してきわめて言及が少なかった。ニュータウンや点的な都市再開発に多大な努力が割かれている反面、近郊地域の再編成という重要な問題は無視され、「地域再編の中心地」と呼ばれる地域中心地や商業中心地の建設は民間に委ねられた。「地域再編の中心地」に関して、マスタープランはわずかしき言及していない。

ニュータウンは、パリ地域に新たな市街地を付け加えた。すなわち、市街化区域の面積は1,200km²から2,200km²へと急増した。パリ都市域のはずれに位置し、農村地域に隣接しているニュータウンは、当初考えられていた地域再編成の中心核としては、十分に機能し得ないことが危惧された。ニュータウン開発がスプロール状の都市域の拡大を阻止する目的で構想されていたのにもかかわらず、現在はむしろ逆方向に進み、開発軸上に位置しようがしまいが、ニュータウンはスプロールそのものではなかろうかと反論する者もいた。

マスタープランは、1966年4月にパリ地方地区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、絶えず反論を引き起こしてきた。計画に対する反感は、A. シャランドン（Albin Chalandon）の建設大臣就任（1968年）によって高まった。彼はマスタープランがあまりにも拘束的であるとし、ニュータウンによる都市化計画と道路や鉄道の交通基盤との間には矛盾が存在すると考えた。

1965年のマスタープランの改訂は不可避であった。改訂作業は、P. ドゥルーブリエ（Paul Delouvrier）の後継者であるM. ドゥブレ（Maurice Doublet）によって行われた。1969年の春に完成した改訂プランは、1970年を通じて論議の対象とされた。

ニュータウンは8か所から5か所へと減らされた。消滅したニュータウンは、マント南地区、ボーシャン地区の2つであり、さらにトラップ周辺の2つのニュータウンが一つにまとめられて、サンカンタン・イヴリーヌと名づけられた。ティジュリー地区は、場所を少し移動させて、ムラン・セナールのニュータウンとなった。ノワジー・ルグラン地区はマルヌ・ラバレと名称を改めた。この他に、ニュータウンの規模も縮小され、当初70万から100万の間に定められていた計画人口が、新たに30万から70万の範囲に変更された。

他方、改訂プランでは、交通基盤との関連を考慮して、次の3つの地区の都市化促進政策が掲げられた。

- 西部高速道路の拡幅が予定されているパリ西部。
- 北部高速道路およびフランス国有鉄道のクレユー線を活用するためのパリ北部。

○首都圏急行網（R.E.R.）のボワシー・サンレジェール線沿線のパリ南東部。

マスタープラン改訂によって、放射状の都市化案が再び勢力を持つようになった。そして、重要な改訂は、都市化予定面積の50%（15万ha）に及ぶ増大であった。シャランドン建設大臣は、面積が拡大した都市化予定地区において、低密度の個人住宅建設を促進する意向を示した。

また、改訂プランは、公共輸送機関の発展計画として、首都圏急行網の建設と地下鉄の郊外延長を掲げていた。

1965年のマスタープランに対するこのような改訂は、計画自体に矛盾と混乱をもたらした。改訂プランは、規制指導的な色彩を強く有していた当初のプランに、都市化に対する規制緩和を求める自由主義的な政策を継ぎ足したものに他ならなかった。公共輸送基盤の整備と低密度の都市化との調和が、改訂を通じて模索された。

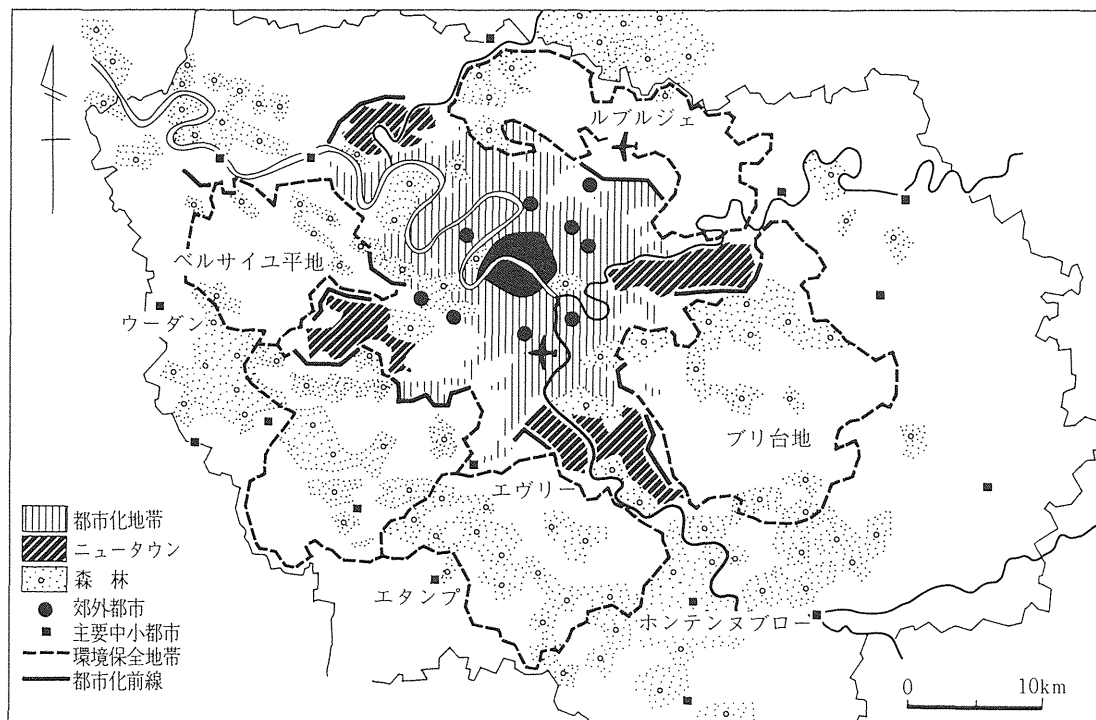
Ⅲ－5 1976年のマスタープラン

1975年に行われた改訂作業は、参事院の承認を得る手続きとして、マスタープランを実行案化する必要からなされたものである。しかし、前回の改訂からすでに長い年月が経っているため、その改訂にあたっては次の2点が要求された。

- 1) 新たに実施される事業や作成される計画を、それらがマスタープランの当初の目的に背くものであっても、改訂内容として考慮すること。
- 2) 都市計画に新しい条件や新しい考え方を導入すること、すなわち、
 - a) 第一に人口条件。1968年以降の人口の推移は、予想を上まわるものではない。2000年の人口として、1,200万という計画人口が採択された。
 - b) エネルギー条件。1974年の石油危機は、公共輸送の見直しと貫入高速道路計画の放棄をもたらした。
 - c) 環境運動の条件。1972年以降、エコロジー運動の旗の下に、生活環境や生活の質の改善を求める世論の強い要求が現れた。
 - d) 行政の条件。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」の設定はパリ地域にも適用され、パリ市と近郊地域との一体化が推進された。
 - e) 最後に、政治条件も改訂作業で大きく変化した。フランスの大統領V. ジスカールデスタン（Valéry Giscard d'Estaing）は、就任早々から改訂作業に加わり、いくつかの計画の中止や変更を決定するとともに、首相あての2通の書簡の中で、パリ地域整備の基本方針を伝えている。

この改訂作業の中でも、ニュータウンは依然として主要な事項であった。むしろ、その役割は強化されたとも言える。1985年までの期間中に、ニュータウンは対象地域内で増加する人口の半分、住宅新築戸数の25%、工業用地面積の50%、新設オフィス面積の25%を受容すべきとされた。とりわけ、大規模な公共施設や行政機関は、優先的にニュータウンに配置されるべきものとされた。他方、人口は20万という数字が示された。

それゆえ、ニュータウン構想はその当初の頃に比較して、大きく変化してきた。とりわけ初期の



第3図 1976年の地域計画

ニュータウンは、建築密度のかなり高い市街地を有する都市らしい都市として、周辺地区に対しても地域再編の中心核となることが期待された。後期のニュータウンにおいては、これとは逆に低密度に拡散する計画が作成されている。都市とはいえ、実際には小規模な住宅地区が分散的に配置されているにすぎず、その中で個人住宅の建設が進められた。

ニュータウンとは別に、近郊の「地域再編の中心核」として、7地区が特別な整備地区とされた。すなわち、デファンス、サンドゥニスタン、ヴィルタヌーズ、ルブールジェ、ボビニー、ロニー・スー・ボワ、クレテュー・ランジス、ヴェリジーの諸地区である。これらの地区には、「パリ都市域の中で最も人口稠密な地域の生活条件を改善する」という使命が与えられた。公共投資を優先的に行うことによって、これらの諸地区では、住宅開発とともに、大規模な商業施設やオフィスの建設が進められた。第二次産業についても開発努力が注がれた。これら諸地区のうちいくつかは、地域組織整備計画でかつて整備対象とされた地区でもあった。1976年の計画で指定されたこれらの近郊中心地は、あるものは既成中心地の追認であり、またあるものは既存の商業中心地に挺入れをして周辺地区の再編の役割を担わせようとするものであり、さらには、近郊とは言い難いデファンスなど、多様な特性を有する地区の集合であった。

地域再編の理念は、さまざまな呼び名の下に、パリひいてはフランス国内の都市計画できわめて重要な役割を演じている。地域を構造化する効果を発揮しないような中心地などは考えられないにしても、地域再編に関するこれらの理念はきわめて曖昧であり、また地域商業中心地や大規模な施設など

単一部門に傾斜しがちなものであった。他方、交通網や公共輸送網の再編成は考慮の対象にならなかった。さらに、近郊中心地を設定することによって、近郊地域に從來から存在していた正真正銘の都市中心核が忘れ去られてしまった。

近郊地域に関する一連の整備計画では、パリ東部の整備が最優先にされた。

道路と高速道路の整備計画は大幅に縮小された。パリ環状道路に接続する予定であった6本の放射道路など、全体で延長200kmの区間が削減された。対照的に、公共輸送には力が入れられ、ベルサイユ〜ジュヴィグー間の連絡線をはじめとし、レアル〜シャトレ駅における2本の首都圏急行網（R.E.R.）の連絡やパリ交通営団（RATP）路線とフランス国鉄（SNCF）の路線の連絡などが計画された。

1976年のマスタープランは、従前の計画に比較して既成の市街地に一層大きな関心を払っている。都市の再開発よりもむしろ修復が強調されたのもこのためであった。

改訂プランのもう一つの特徴は、「空隙地帯」すなわち農業・森林空間や農村空間に対する関心であった。かつての都市化前線である「農村前線」を境界線として、新たに自然環境均衡地区（ZNE）が設定された。これらの地区には、都市域のスプロール化を阻止し、市街地の不連続性を守り、農地や林地を保全し、緑地・レクリエーション空間としての利用を促進するという使命が与えられた。指定された地区は次の5つであった。ベルサイユ平地、ユールポワ、南部低地、ブリ台地、フランス平地。そして、ベクサン地区はこれらに準ずる地区とされた。

農村空間へのこのような関心は称賛すべきものであったが、都市化の波にこれらの地区が洗われる以前にすでに指定すべきものであった（自然環境均衡地区は1968年から75年までの間に5〜7%の年平均人口増加率を記録している）。さらに、「農業専用」地区を指定したことは、都市化の恩恵から排除されたとする自治体側の反発が当然引き起こされた。

また、改訂プランには「地域緑地空間公社」の設立が新たに求められて、森林や林地の公共取得という、1970年以降進められてきた政策の一層の発展がはかられている。1977年末には、「緑の三か月」計画がこの公社によって提案された。すなわち、モンモランシーの森からボンディの森に至るまで不連続ながらも結びつけようとする森林地帯構想である。そのうえ、計画は新たに14か所の野外レクリエーション基地の建設を予定している。そのため、生活の質の向上に対する関心も強調されている。すなわち、広がり・量・形といった都市景観の構成にも注意が向けられており、「都市構成」理念の復活がここでも認められうる。

改訂マスタープランは、1976年の春にパリ地域理事会に報告され、同年7月1日に政府の承認を得た。

1976年7月1日に、パリ地域では地域行政組織が新体制に移行した。これにより、行政体としての「地域（région）」がその組織と予算を通じて、地域整備の責任を担うという体制が確立した。すなわち、パリ地域の地域計画の作成においても、従来のマスタープランに見られたような例外的な性格が否定され、他地域と全く同じ手順に従うものとされた。それゆえ、具体的な地域計画は、整備発展計画と全国レベル・地域レベルの優先開発計画（PAP）を通じて行われることになった。第7次国家

計画の下において、パリ地域は25の全国的な優先開発計画のうちの13に関与し、また、7の地域的な優先開発計画（自然環境均衡地区、セヌ川上流の浄化、緑地整備など）を策定している。

1976年のマスタープランを再び改訂する作業が、パリ地域議会で1978年11月に始められた。改訂の内容は、人口増加の伸び率の鈍化、新たな社会的要求（生活の質、エコロジー、個人住宅等）、エネルギー問題などの現状を考慮したものである。具体的には、道路網、社会的施設、経済活動などに重点が置かれている。すでに、この時点でニュータウンの目標規模はさらに縮小され、10～20万人に変更された。

Ⅳ イル・ドゥ・フランス地域の変容過程

1982年以降、イル・ドゥ・フランス地域では、毎年7.3万の人口増加が続いている。1975～82年間には年間2.8万の増加にとどまっていたため、その時期と現在とを比較すると近年では2倍半の人口増加率に達している。

イル・ドゥ・フランス地域の内帯（パリ市、パリ近郊）と外帯（ニュータウン、大都市圏外縁部、農村部）に二分し、1962年以降の人口増加の地域的様相をみると、写真1が詳細に物語ってくれる。1975～82年間には、外帯では毎年5.5万人の増加があったが、その半分が人口減少しつつあった内帯からの移動であり、人口の郊外化が進展したことになる。

1982年以降になると、内帯は新たな現象として毎年1.1万の人口増を数えるようになる。内帯はイル・ドゥ・フランス地域の人口増加の15%相当の収容にとどまっているが、毎年6.2万の人口増加が認められる外帯の人口圧も受けている。

以下、フランスで人口センサスが実施された、1954、62、75、82、そして90年を境界として、人口動態からみてイル・ドゥ・フランス地域の変容を追ってみたい。

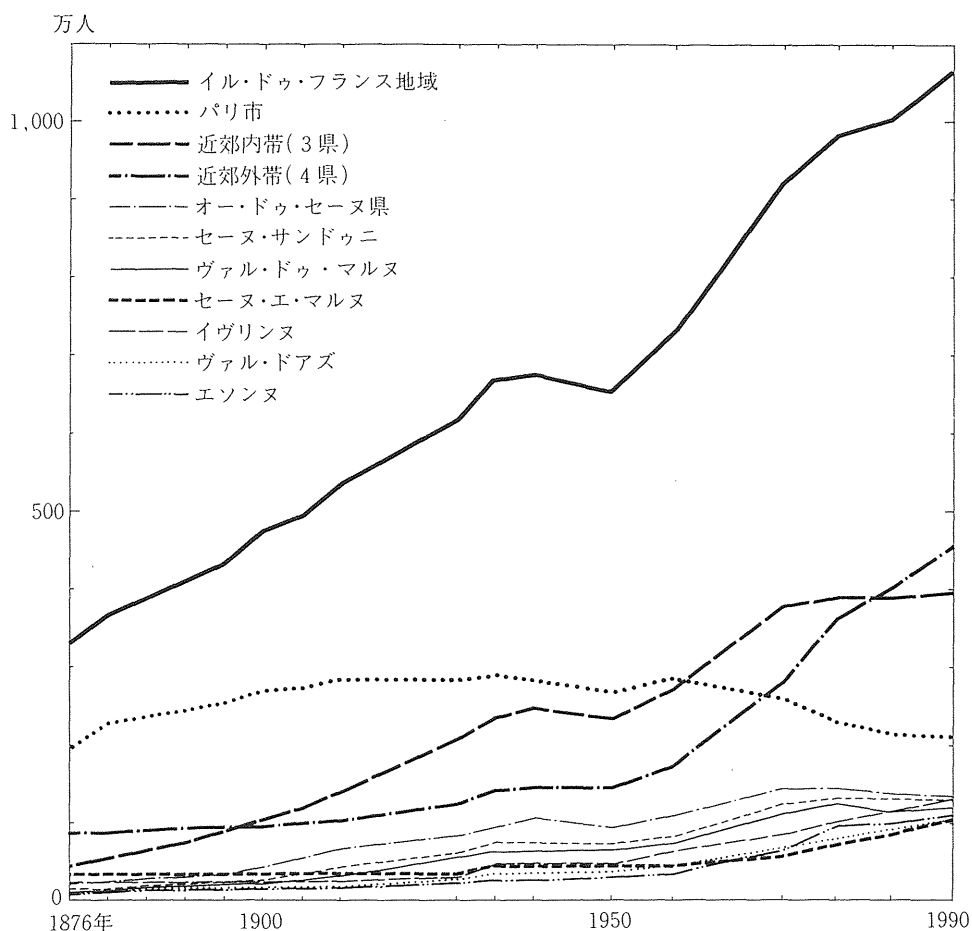
1954～62年の8年間は、第二次世界大戦後の都市化の萌芽期であった。毎年、14万の人口増加が記録され、その内訳は地域内帯が40%、外帯が40%をそれぞれ収容した。人口増加地帯はパリ都心から10～15kmの距離に限られていたことから、都市化もパリ市近郊に限定されていたことになる。

しかし、この時代からパリ市の人口空洞化が明瞭に開始したことを特筆しなければならない。フランスでは人びとは職住近接を古くから好む傾向にあったが、職住分離と新しく流入した人口の近郊化が進んだことになる。

1968～75年間には、近郊外縁部で毎年5.3万の人口を受け入れたが、ほぼ同じ人口数がパリ市とそれに近接する近郊で減少した。全地域の人口増加（9万/年）の80%に相当する住民は、パリ大都市圏の外縁部の交通路に近接した地域や河川の流域部に流入した。

当時期においても、前期に引き続いてパリ市の人口減少が顕著になり、その空洞化現象の及ぶ範囲も拡大した。一方、近郊外帯での人口増加が急速になり、同時に近郊内帯での人口減少が顕著になり、パリからの近郊化はますます遠距離に達し、全方向に波及するに至った。

1975～82年までの人口増の地域的特性は、まず第一にパリ市における人口減少が停滞ぎみになった。しかし、近郊内帯も人口停滞に転じ、その傾向は近郊外帯にまで及ぶようになった。すなわち、1954



第4図 イル・ドゥ・フランス地域の人口増加 (INSEEの資料より作成)

年以降から継続したパリ市を中心とした人口の空洞化現象は、より一層広域化した。そのため、イル・ドゥ・フランス地域全体の人口停滞期でもあった。この年代に入って、社会増がはじめてマイナスになり、自然増によって人口増が認められるようになった。また、当期に入って、はじめて近郊外帯の人口数が近郊内帯を勝るようになった。パリ市とその周辺の近郊は人口減少に直面したが、パリ大都市圏の外縁部ではそれを上まわる人口増加が生起した。パリ市を取りまいて立地する5つの「ニュータウン」は、近郊外帯の人口増加の約半数を受け入れた。

1982～90年間には、パリ市の人口は依然として減少し、その近郊も同じく人口減であった。しかし、イル・ドゥ・フランス全地域の人口は再び急増したことに注目しなくてはならない。1975～82年までにパリ大都市圏の人口増加が停滞し、大都市圏の回避のような反都市化現象のような動向をみせたが、1982年以降、再びパリ大都市圏での人口増を経験した。

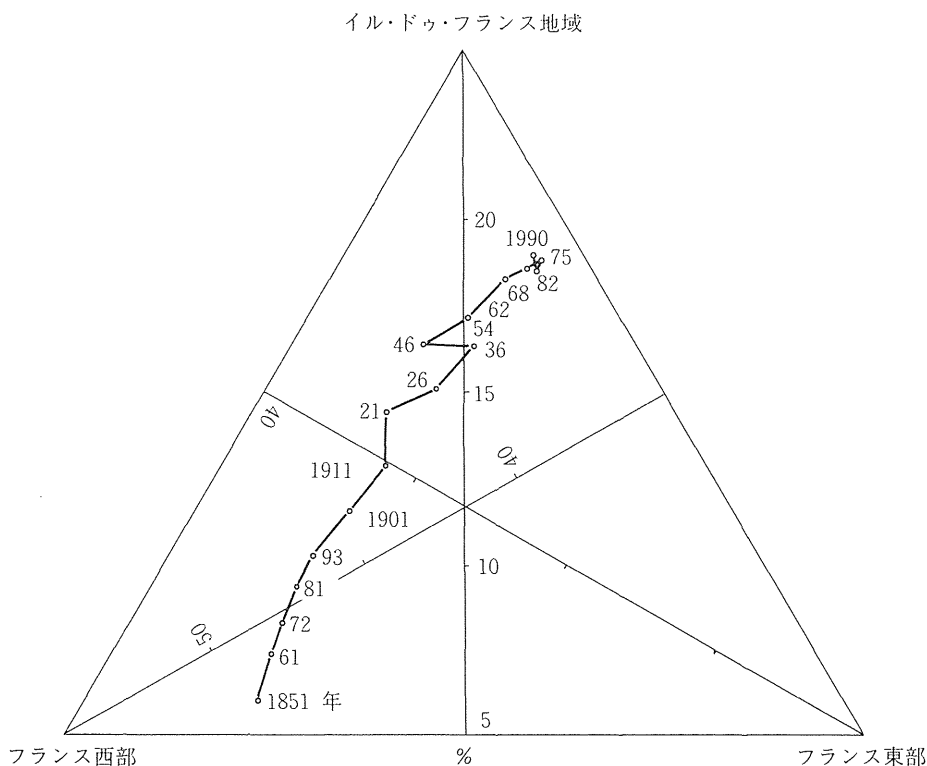
上記の期間、毎年7.2万の人口増加があり、本地域内の都市化は依然として継続した。本地域を前述のように、パリ市・近郊内帯・近郊外帯と3区分すると、近郊外帯のみの増加にとどまり、そこでの増加が当地域の人口増を生起させた。したがって、現在、イル・ドゥ・フランス地域での都市化は、

この近郊外帯が主要な舞台となっている。近郊外帯での人口増加のうち、ニュータウンでの人口増加が果たした役割は大きく、毎年2.6万の人口増加があり、1990年現在、ニュータウンの人口は合計して61.7万に達し、イル・ドゥ・フランス全地域の約6%を収容している。

イル・ドゥ・フランス地域のうち、人口急増コミューン上位30位のうち、18のコミューンはニュータウンが立地するところに位置している。1982～90年までの8年間に、全地域で約60万の人口増加を記録したが、上記の人口増加上位30のコミューンの増加がそのうち44%も寄与している。

第5図は、D. ノワンによって描かれたものであり、イル・ドゥ・フランス地域の人口が全フランスに占める割合を1851年まで遡っている。その割合は、19世紀末まで10%に達していなかったが、今世紀に入るとその値は急速に増加に転じ、1926年にはほぼ15%を記録していた。第二次世界大戦をへさんで、本地域への人口集中が1954年以降1970年代まで進行したことを示している。1975年から82年間に大都市圏化の停滞を反映して、上記の割合は減少に転じるが、1982年以降、再び上昇を続けるようになる。

第5図は、イル・ドゥ・フランス地域への人口集中を1世紀半もの期間の軌跡を示しているが、同時にフランス「東部」と「西部」の人口比重の差異を明瞭に示している。すなわち、フランス東部は図が示す1世紀半の間、フランス国内の40数%の人口を収容し、その割合を大きく変えていない。一方、イル・ドゥ・フランス地域への人口集中を背景にして、フランス西部は、上記期間に約50%から



第5図 イル・ドゥ・フランス地域の人口がフランス全体に占める割合の推移 (D. Noin による)

約30%まで大きく比重を低下させる結果となった。フランスの地理学者達が指摘するように、先進的な「東部」と後進的な「西部」のコントラストがこの図からも見い出すことができる。

V イル・ドゥ・フランス地域外縁部の地域的変容

－エソンヌ県の事例－

V-1 エソンヌ県の概要

エソンヌ県の面積は、1,820km²であってイル・ドゥ・フランス地域の約15%を占めるにすぎない。日本の茨城県と友好提携を結んでいるが、その面積は茨城県（6,093km²）の10分の3ほどである。エソンヌ県は196のコミューンからなる。

エソンヌ県の土地利用（1989年）の概況を記すと、耕地48.9%、林地22.1%、非農業用地26.2%、その他2.8%である。耕地面積が卓越するが、その作付面積をみると、小麦・大麦・とうもろこし等の穀物が74.5%と圧倒し、油糧種子（ヒマワリ・ナタネ）8.5%、野菜7.8%と続くが、この上位3者で90.8%を占めていることからわかる通り、まさしく穀倉地帯である。

エソンヌ県の人口は、近年、急速に増加しつつある。1962年には、480,322に過ぎなかったが、68年674,632、75年923,820、82年987,988、そして1990年になって1,085,002に達して、人口100万を超えるようになった。人口増加の割合は、1962年から75年にかけて急増し、75年から増加が緩やかになったものの、年人口増加率は0.97%であり、82年から90年にかけては、1.16%である。すなわち、1982年から90年まで、人口は毎年1.2万増加し、同時期に6,800の労働人口が増えた。現在の同県の人口は、イル・ドゥ・フランス地域の約10%を占めるにすぎないが、今後、都市化が進む県と予想されている。

なお、われわれが1993年夏に農村・農家調査をしたコミューンに近接するエソンヌ副県庁都市エタンプ（Etamps, 人口19,616（1982年）、21,446（1990年））は、フランスでは中規模都市であり周囲に都市の立地が少ないことから、その都市圏は人口規模に比較して広い。また、エタンプ市の人口増加は、パリの通勤圏内に組み入れられた結果、パリへ通勤する人口の流入によるものである。

エソンヌ県は、パリ市との近接性によって3つの地区に区分される。

県北地区 パリ市の市街地化が連担しており、都市化現象が顕著に進展している地区である。当地区の西部には、今後、研究機能が集積すると思われるオルセーとサクレーが位置している。

県中央地区 ニュータウンであるエヴリーを中心として、将来、都市網が形成されて農村域との結合が進展する地区である。また、本地区には自律的な小都市が成長し、さまざまな環境条件に恵まれ、そのうえ高生産性の農業の発展が期待できる。

県南地区 当地区は、大地と河川が織り成す豊かな起伏を呈している。主要産業は穀物を主体とする農業であり、エタンプとドルダン（Dourdan, 人口9,033（1990年））両都市が中核として機能し、この地区をそれぞれの都市圏が被っている。

なお、イル・ドゥ・フランス地域の基本計画の政府決定を受けて、エソンヌ県は局地的な地域整備計画を促進するために、たとえば、エタンプ市を中心とする地域結合圏（Association）を組織した。エタンプ地域結合圏はエタンプ郡の11のコミューンから成り立っている¹⁾。この地域結合圏がその局

地的な計画を提示することができる。

エソンヌ県の将来計画は、1990年から2015年の25年間に、15万の労働者と30万の人口を受け入れる予測をしている。将来にわたって居住と雇用の均衡を保持しつつ開発せねばならないとしているが、後述するように、本県にはさまざまな地域成長の拠点が幸いにも存在する。

- a) オルセー大学とサクレーの研究機能による成長の極の設定。
- b) 県北地区のマッシーは、各種の交通網の要衝である(T.G.V., R.E.R. そして高速道路)。そしてマッシーの西側に位置するパレゾーが都市成長の極となりうる。
- c) オルリー空港の存在により交通網の整備が期待できる。
- d) 地域経済の成長の極としてのエヴリー・ニュータウン。このニュータウンは、本県のプレティニ市とともに、セヌ川をはさんで他のニュータウンであるムラン・セナールとの地域的結合も予定されている。
- e) 多数の河川が存在するために、良好な環境を保護しつつ、なおその上、県北地区のイヴェト川やオルジェリ川流域において都市地区を開発する。

V-2 エソンヌ県の4地区圏

1) サクレー・マッシー・リムール圏

とくにサクレーは、ヨーロッパ全域にも影響を与えうる研究機能と高等教育機能を集積させている。これらの諸機能と居住機能を新たに加える計画が定められている。その際、中核となる中心地はマッシーであり、R.E.R. のB・C線、T.G.V. 駅、高速道路、そしてオルリー空港との近接性によって、その中心地としての役割は大きい。

この成長の極は多方面に波及する必要がある。他のニュータウンであるサン・カンタン方向、オルリーそしてエヴリー方向に沿って誘導される。

上記の計画を進めるにあたって、まず人口集中地区を再編成する必要がある。一方、オルセー、マッシー、パレゾー、ロンジュモー等の中心性を高める計画がある。小都市とその周辺の緑地空間を均衡あるようにするため、リムール、ブリ・シュール・ボルジュ、ホルジュ・レ・バン、マッシー・サクレーそしてプレティニ等の地区を重点的に計画する。そして、とくにサクレーやリムール台地の緑地空間や農地を開発する。

2) エヴリー圏(県中央地区)

エソンヌ県の北部・中央部は、将来の地域発展の「介在機能」を保持させようとしている。そのため、既存の中心地を成長させるとともに、地域発展軸に沿って新たな都市域を受け入れなくてはならない。

エヴリーはニュータウンとして成長が期待され、大学と工業技術短期大学(IUT)を発展させて、先端産業を誘致することが計画されている。長期計画として、多地域との結合を深めることが予想されている。まず、南方向にはコルペーユ、そして東方向にはムラン・セナール・ニュータウンとの結合である。

ブレティニ・スール・オルジェは国道20号とR.E.R.のC線が通過しているが、この中心地の成長を促進する。また、エソンヌ県を南北に流れるエソンヌ川流域に沿って、都市化地域が予定されている。さらに、交通網を整備することによって、アシ・モン・ジュヴィシなどの都市としての成長の極を發展させる。一方、ヴェール・ル・グランとシェヴァンヌ台地での農村と自然緑地などの良好な環境を保全し、オルジェとエソンヌ両河川の流域に沿った林地を保存する計画がある。

3) コルペーユ・ムラン・セナール圏

セヌ川に沿った本圏域は、セヌ川とその支流のイエル川に位置するヴィニュ、モンジュロンそしてドゥラヴェルの経済開発を目途している。セヌ川を動脈として、自然環境を保全しつつ都市開発を進めるとするものである。

4) エソンヌ南部圏

この圏域は、国道20号に沿って、モントレリイ、アルパジャンと農村空間が卓越する県の南部を含んでいる。一方では、都市化を新たに受け入れ、オルジュ川と国道20号間の都市群の成長を促すものである。本圏の開発拠点であるサクレ・マッシー・オルリーを県中央地区にまで国道20号線を中心軸にして地域的影響力を波及させようとしている。

農村空間が広がる県南部地区では、主要道路や河川の流域に沿って、無秩序な都市域の拡大を抑制することが主要な課題である。発展の極は、エタンブとドゥルダンなどのR.E.R.のC線沿線の都市である。中小の都市は周辺農村部に対して、「諸サービスの供給地」として機能し、そのためには公共交通網の整備が要求されている。

V-3 エソンヌ県の地域基本計画

本県の地域開発に関しては、まず第一に、交通に対する施策が検討されている。公共交通としては、R.E.R.のB・C・D線を現状よりも改善し、輸送能力も増大させる。新しい鉄道の敷設は、まず第一にニュータウンであるエヴリーを中心にして、隣接のムラン・セナール、マッシーそしてもう一つのニュータウンであるサンカン・タン・イヴリンヌを結合させるものである。第二は、第一よりも小規模であるが、ヴァル・ドゥ・マルヌ県のヴィルジュイスからエヴリーまでの国道7号に沿ったものである。いずれにしても、交通網を整備して各地域の鉄道駅への近接性を高めることが課題である。

新しい住宅建設は居住機能と雇用との均衡を保持するために不可欠であり、エソンヌ県の都市化地域を再構成することが可能である。高度な都市計画を目途するには、公共住宅と個人住宅を混在させて多様化を考慮せねばならない。

新しい都市化地区は公共交通の要衝地や諸サービスの中心地の周辺に建設されるであろうし、上記のように各種の住宅（公共賃貸・売買住宅、個人住宅、民間業者の建設による住宅等）も計画されねばならない。

エソンヌ県においては、高等教育機関として、エヴリーでの大学を發展させ、ブレティニ、アシ・モンそしてエタンブに工業技術短期大学（IUT）を新設させる計画がある。

エソンヌ県では農地・林地が前述のように卓越しているために、環境保護は重要視されている。

1975年に政府によって、「南部・イルボワ台地の自然環境保護地帯」が許可され、翌76年には首都圏計画に組み込まれた。この自然環境保護地帯がエソンヌ県の一部を覆っている。とくに、県北部地区はパリの都市化の影響を急速に受けているため、優良農地の保護が考慮されている。一方、県南部地区では農地が主体であるため歴史的遺産とも考えられるボース台地、ガティネ公園、林地、そして河川流域が散在している。そのため、都市化地区を明確に画定し、既存の集落域の拡張を抑制し、農村部でのスプロール現象を避けようとする意図が計画に盛り込まれている。

VI イル・ドゥ・フランスの将来計画

世界の大都市のロンドン、ニューヨーク、東京等のように、居住、生産、交通、自然環境の均衡を保ちつつ計画すべきことは、パリも同様である。1991年に、C. ソテール（イル・ドゥ・フランス地域知事）が中心となってイル・ドゥ・フランス地域の将来計画をまとめたが、その概要を以下に私見を交えながら記したい。

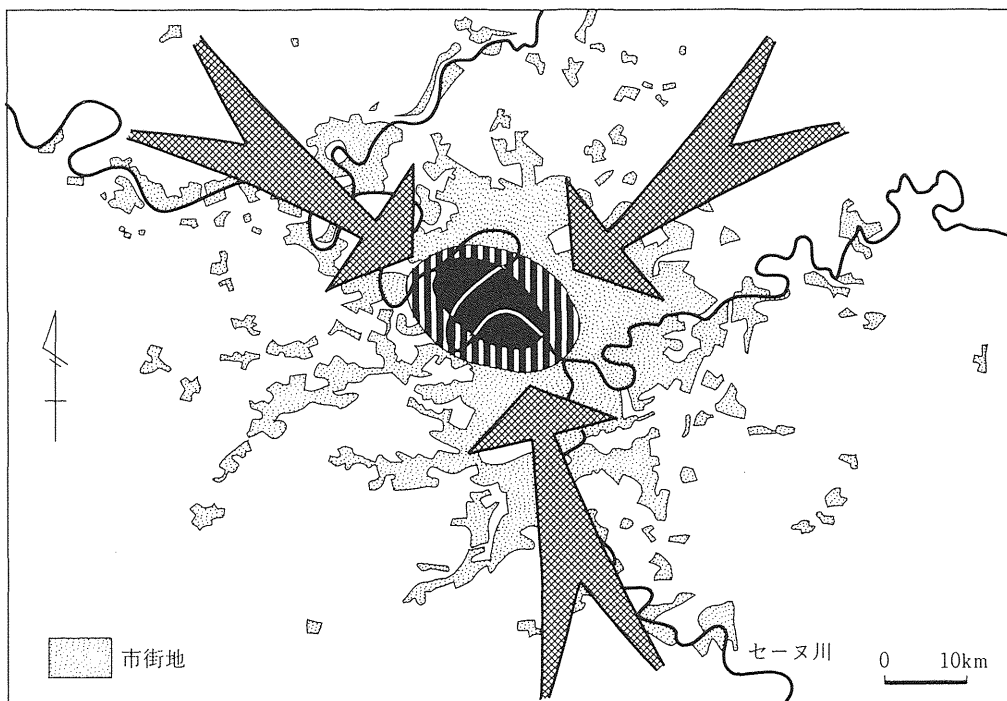
1965年のP. ドゥルーブリエの計画概念は、現在なお脈々と続いている。例をあげるならば、高速道路網、R.E.R. 網、空港、5つのニュータウン等々である。しかし、本計画後、30年近くたった現在、パリが将来にわたって受容しなければならないインパクトや、逆にパリから郊外・外縁部へ向けて分散させる諸機能があり、それは、農地・自然環境を侵食せざるをえない。現在の状況をみていると、都市化はスプロール状態であり、職住近接が崩れて、住民はますます通勤の遠距離化を強いられている。

パリがおかれている関係位置は厳しい。パリはイル・ドゥ・フランス地域の中心であるばかりでなく、首都であり、ボーダーレス化しつつあるヨーロッパの中にあり、国際的都市システムの枠組みにも組み込まれ、都市間の厳しい状況下に置かれている。第9図に示されているように、T.G.V. 網の広がりをもても、パリを中心として、西ヨーロッパそして東ヨーロッパの一部までそれは覆うことになる。したがって、近接性の高まりに応じて都市システムの大きな変容が当然予想される。

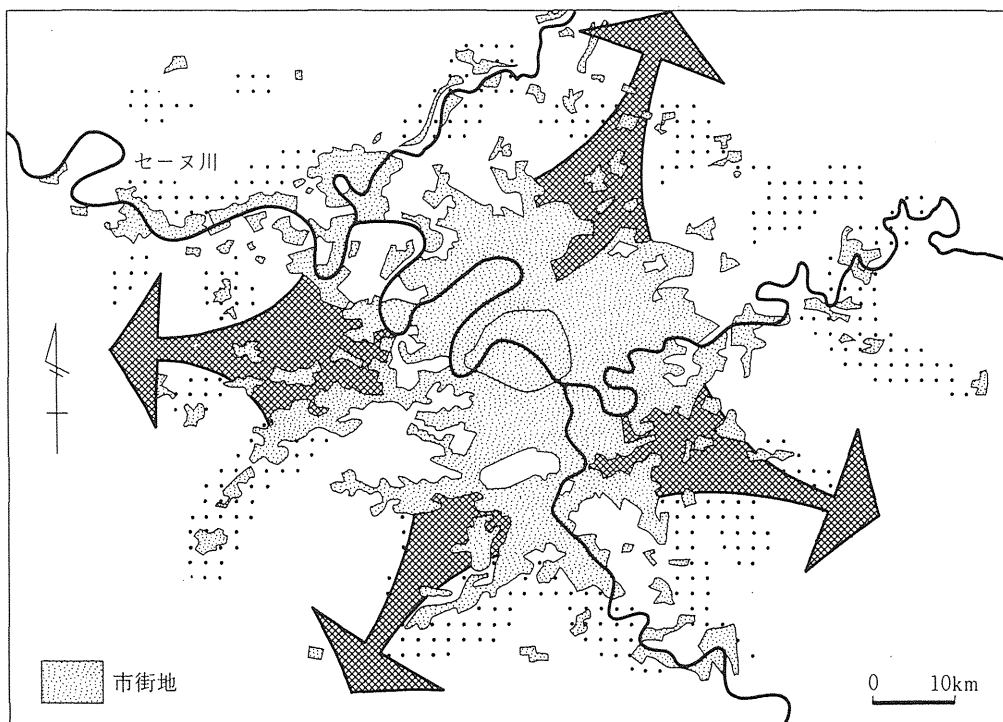
新しい将来計画は、従来のものに比べて以下のような視点が異なっている。

- 1960年代に計画されたニュータウンを今や発展の極に組み入れ、またとくにイル・ドゥ・フランス地域外縁部に立地する既存都市の発展を促す。
- 公共交通政策の強化。都市間の交通網、とくに鉄道網を整備する。5つのニュータウン間の交通網も新設する。
- 高等教育機関の新設と電気通信網の整備。
- 多種類の住宅（個人住宅、共同住宅、賃貸住宅等）の供給。
- 自然環境の保全。
- 第10図のように、オフィス機能がますます集積すると予測されるが、「生活の質」の向上を優先する必要がある。

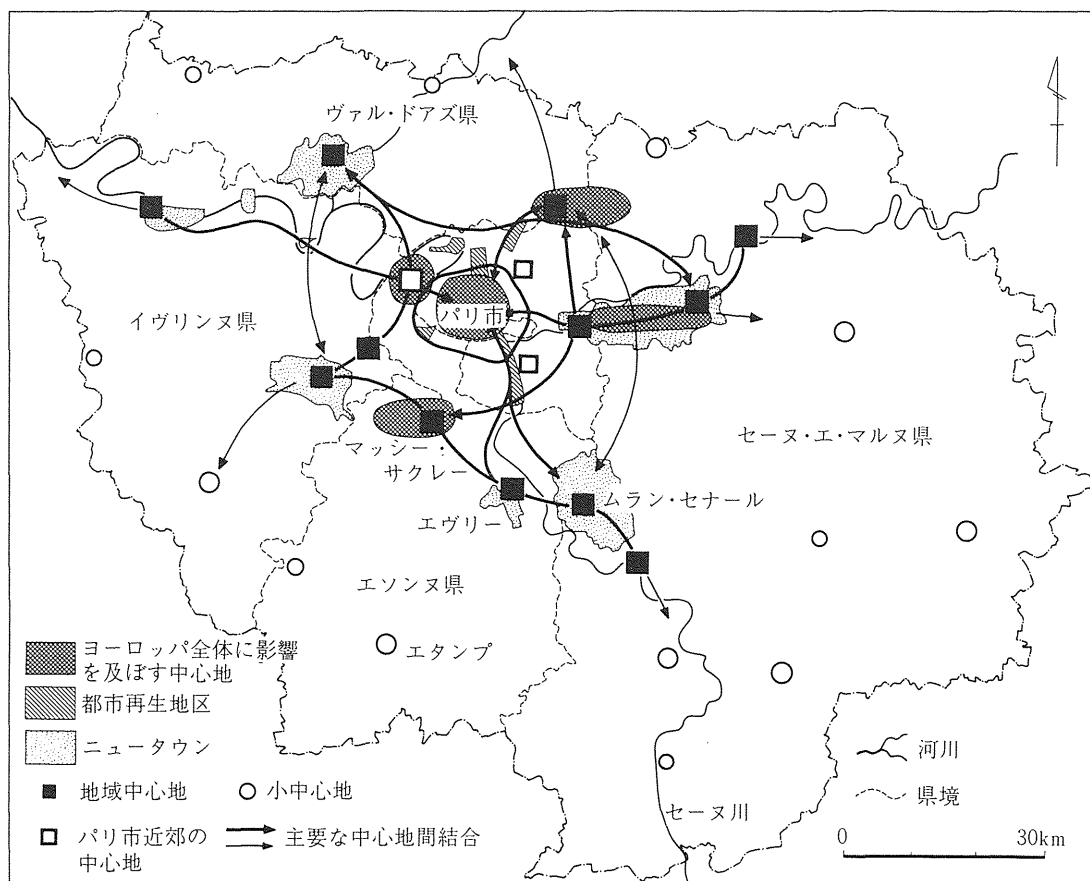
具体的には、以下のような「6つの目標」を掲げている。



第6図 パリに対する将来予想されるインパクト（L'Ile-de-France au Futur による。第7図も同じ）



第7図 パリの影響が将来外縁部に対して及ぼす影響

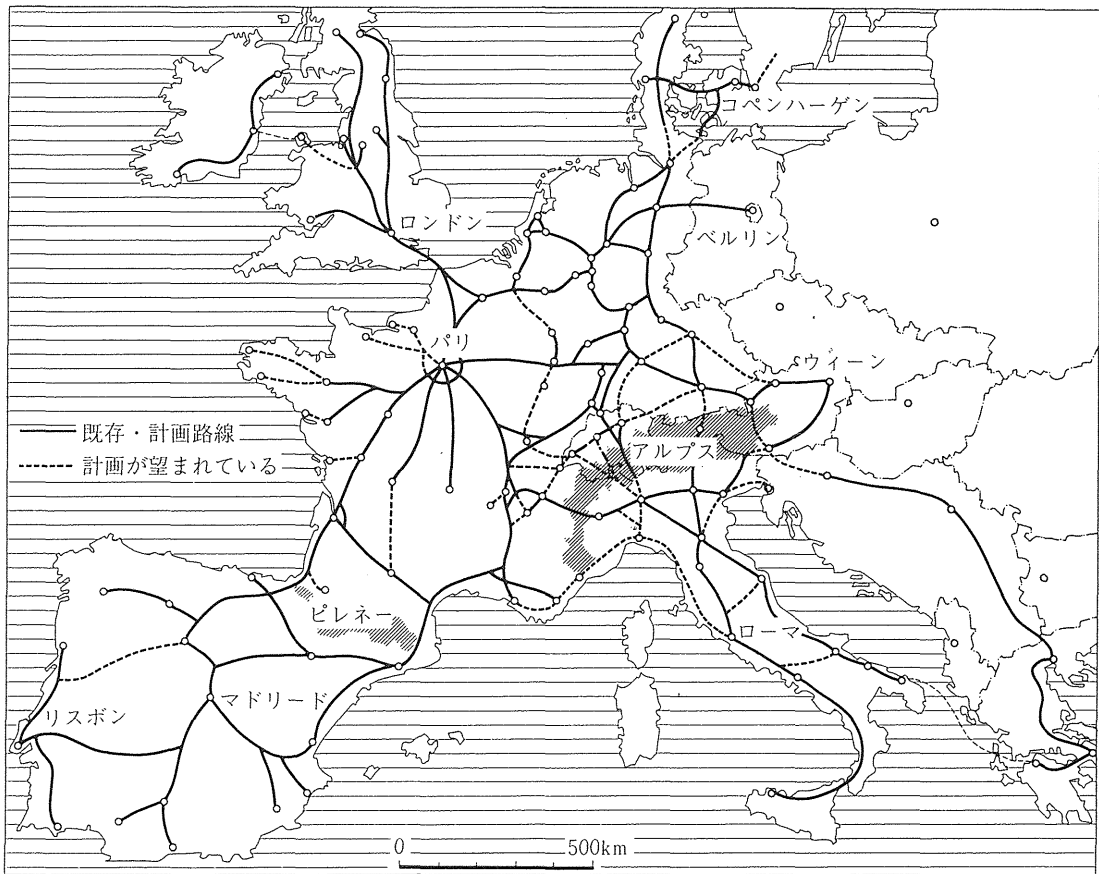


第8図 フランスのイル・ドゥ・フランス地域における中心地（1992年）（Projet de Schéma Directeur, Ile-de-France による）

1. すべてのイル・ドゥ・フランス地域の子供達に教育・雇用・居住の機会を与える（イル・ドゥ・フランスの2015年の計画人口は1,230万とする）。
2. イル・ドゥ・フランス地域内外の諸都市との結合関係を強化する。
3. 職住の均衡を確立する（新しい雇用の場を誕生させることと並行して住宅を建設し、フランス人がかつてから好んでいた職住近接を目途する）。
4. 「街区（カルティエ）」、「都市」、「地域」の住民に連帯感をもたせる（とくに、高齢者、子供、身障者が住みやすい環境をつくる）。
5. 農業を保護し、工業を再興させる（もちろん、商業・サービス業、オフィス機能を成長させる）。
6. 緑地空間と林地を保護する。

以上の「6つの目標」を解決すべきために、次の「7つの方策」を提案している。

1. 各市町村（コミューン）の枠組みにとらわれずに、相互の協調性・連帯感を高める。



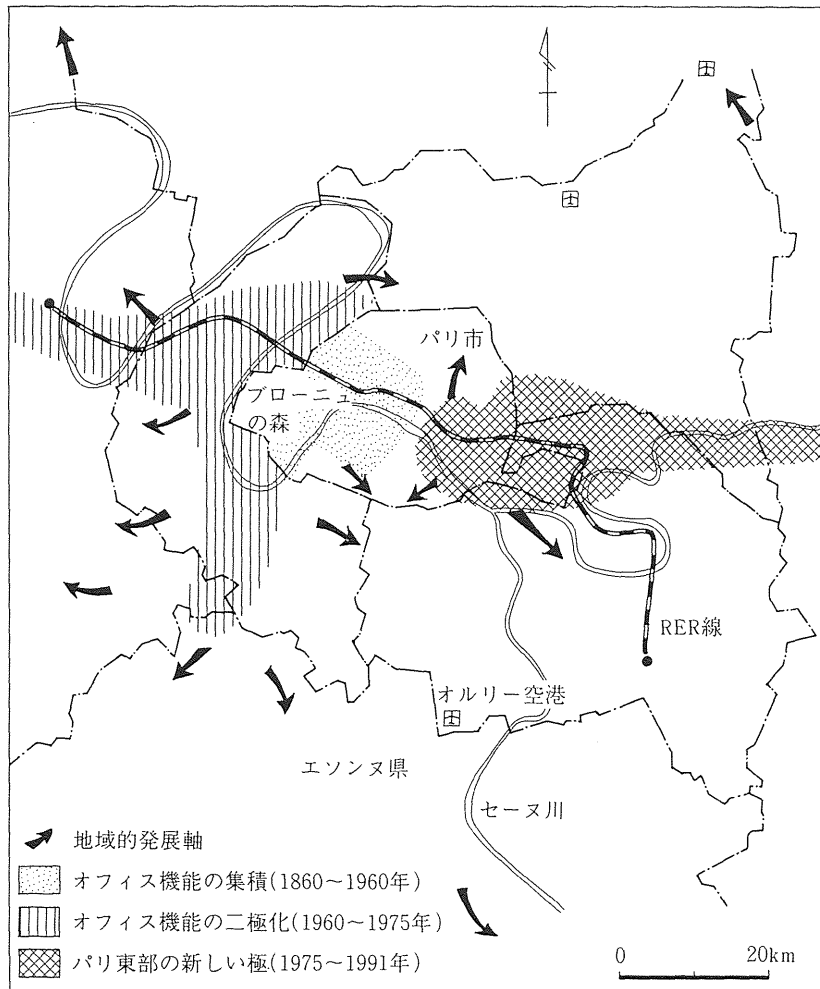
第9図 ヨーロッパ内を結合する将来のT.G.V. (超高速鉄道) 網
 注：この計画は1989年に立案された。(J. Labasse による)

2. 高等教育機関の充実.
3. 交通計画 (とくにT.V.G., 道路, 空港, 鉄道).
4. 情報化に対応する国内・国際通信網の整備・充実.
5. 高齢者・身障者に対する諸施設の建設.
6. 「自然保護地区」の画定.
7. 新しい発展の極の成長.

VII イル・ドゥ・フランスの未来に向けて —むすびにかえて—

第12図は題目通り, 西暦2000年における交通網計画を示している. パリを中心としてT.G.V., 鉄道, 高速道路, 水路等が放射状に広がるとともに, パリを取りまいてアミアン, ランス, オルレアン, トゥール, カン, ルアンなどの諸都市間が密接に結合されようとしている.

今後の巨大都市パリは, パリ市, イル・ドゥ・フランス地域, フランスのみならず, 統合ヨーロッ

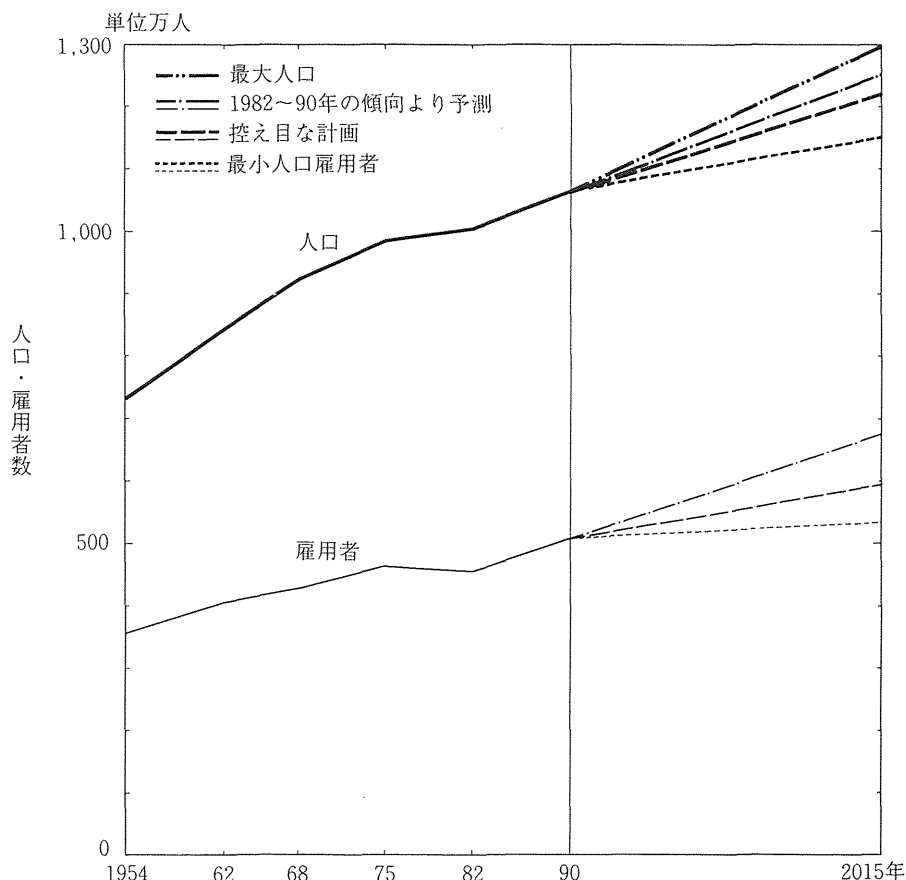


第10図 イル・ドゥ・フランス地域におけるオフィス機能の三極化構造（1990年代）
（Groupe Immobilier Auguste Thouard による）

パ、さらには国際都市システムの真っただ中に位置づけられる。

急激に成長し諸機能を集積させてきたパリに対して、地方分権化の歴史があった。ドゴール大統領は、地域（région）を単なる行政区画ではなく、地方自治体としての「州」に格上げすることを1969年に構想したが、国民の同意を得ることが出来なかった。ポンピドゥー大統領の下で、「地域」は1972年に一種の特別地方公共団体としての地位を得た。そして、1982年、分権化改革の開始とともに、「地域」はついに公選の機会をもつ完全な自治体となった。

「地域」の完全自治化により、フランスは、市町村（コミューン）、県、「地域」の三層制による地方自治制度を有することになった。しかし、第12図が如実に明示しているように、パリ化は、高速交通手段が発達する現在、イル・ドゥ・フランス地域の範囲にとどめることは不可能である。そのため、より広域的な計画が要求されており、イル・ドゥ・フランス地域のような地域で計画すべきことと、

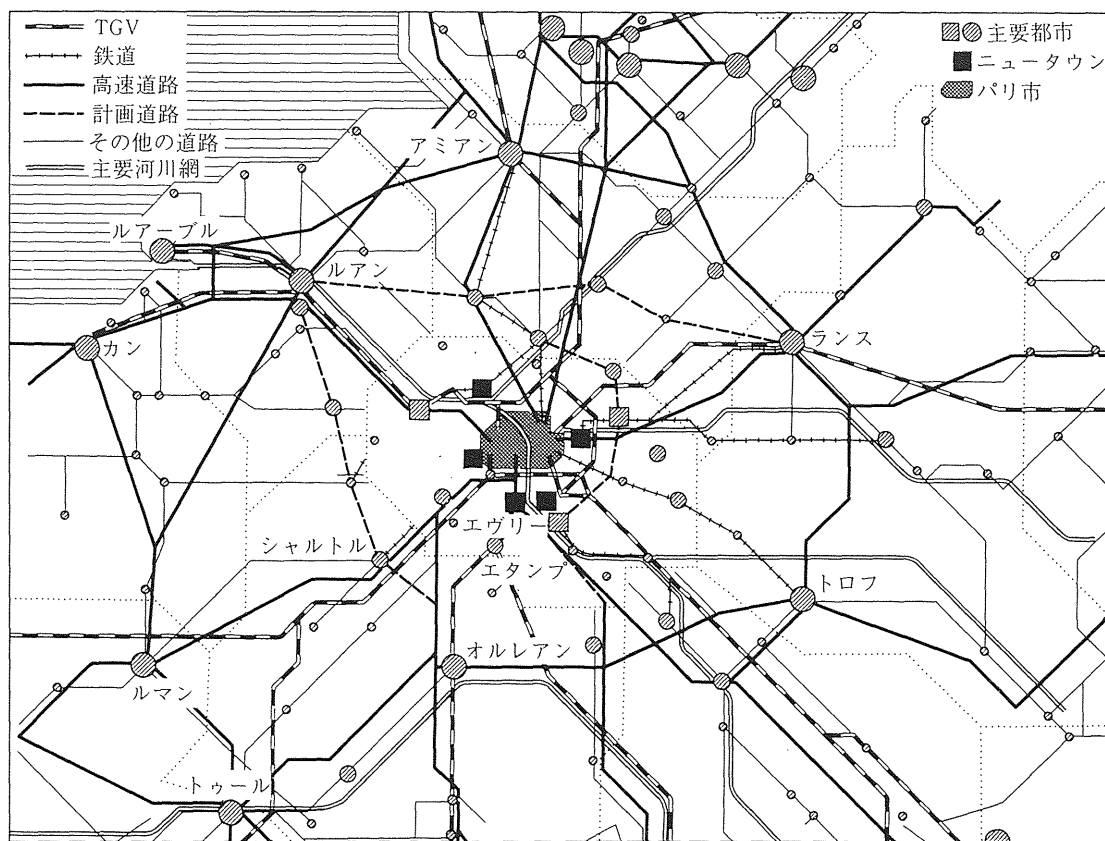


第11図 フランスのイル・ドゥ・フランス地域における人口と雇用者の増加と予測
(Conseil économique et social régional 他による)

その上位の計画との整合性が要求される。同時に将来の統一ヨーロッパでは、国単位に代わって、民族・言語・文化の多様性を代表する地域的領域が中心的な役割を担うことになる。上記のようなヨーロッパの中の地方自治を考えねばならない将来においてこそ、イル・ドゥ・フランス地域の地域的特性を明確に見い出さねばならないため、本地域はきわめて重要な地理的単位である。

謝 辞

本論は、文部省・科学研究費「国際学術研究」による研究課題「パリ大都市圏の構造変容に関する地理学的研究」の初年度（平成5年度）の成果の一部である。外務省文化交流部・在フランス日本国大使館、R. L'Helguen氏をはじめとするエソンヌ県の方々と茨城県国際交流課の方々にもいろいろお世話になった。同行した桜井明久・手塚 章・村山祐司・菊地俊夫各氏に感謝するとともに、現地の研究分担者であるJ.R. Pitte（パリ・ソルボンヌ大学地理学研究所長・教授）とJ. Robert（パリ・ソルボンヌ大学地理学研究所・助教授）両氏に謝辞を述べたい。製図は宮坂和人・小崎四郎両氏へ、また資料整理等は筑波大学大学院の呉羽正昭君に依頼した。以上、記してお礼を申し上げます。



第12図 パリを中心として西暦2000年に向けた交通網計画 (Projet de Schéma Directeur, Ile-de-France による)

注

1) 11のコミュンとは、Boissy-le-Sec, Boutervilliers, Bouville, Brières-les-Scellès, Chalo-Saint-Mars, Etampes, Morigny-Champigny, Ormoy-la-

rivière, Puiset-le-Marais, Saint-Hilaire および Valpuiseaux である。

参 考 文 献

- 手塚 章 (1981) : 第二次大戦後におけるパリの拡大と都市計画. 人文地理学研究, V, 51~69.
 高橋伸夫 (1987) : 『改訂版 フランスの都市』二宮書店, 147ページ.
 高橋伸夫 (1991) : パリー都市内システムと都市間システム. systēma, 19~23.
 高橋伸夫 (1991) : フランスにおける外国人に関する地理学的研究. 人文地理学研究, X V, 41~62.
 高橋伸夫 (1992) : フランスにおけるヴァカンスの地理学的研究. 人文地理学研究, X VI, 1~31.

- 高橋伸夫 (1993) : フランスにおける地域システムの変容. 山田安彦教授退官記念論文集記念会編『転換期にたつ地域の科学』古今書院. 301~306.
 奥島孝康・中村鉦一編 (1993) : 『フランスの政治』早稲田大学出版部, 205ページ.
 Pinchemel, Ph. (1979) : La région parisienne. P.U.F., 127p.
 Bastié, J. (1984) : Géographie du Grand Paris. Masson, 208p.
 INSEE (1990) : Tableaux de l'Economie de l'Ile-de-

- France. 163p.
- INSEE (1991) : Atlas des franciliens, Tome I. 80p.
- Labasse, J. (1991) : L'Europe des régions. Flammarion, 432p.
- Préfecture de la Région d'Ile-de-France (1991) : L'Ile de France au Futur. 68p.
- L'Etat de la France, Edition 93-94 (1992) , La découverte, 631p.
- Comité National Français de Géographie (1992) : La France dans le monde. Nathan, 400p.
- INSEE (1992) : La France et des régions. 191p.
- Noin, D. (1992) : L'espace français. A.Colin, 257p.
- Préfecture de la région d'Ile-de-France (1992) : Projet de Schéma Directeur. 197p.
- Pitte, J. R.éd. (1993) : Paris, histoire d'une ville. Hachette, 191p.
- Winchester, H.P.M. (1993) : Contemporary France. Longman, 274p.

Caractère Régional et Projet de Schéma Directeur en Ile-de-France

Nobuo TAKAHASHI

Le rapport est le résultat de notre recherche menée pendant la première année. Notre recherche coopérative entre chercheurs japonais et français porte sur la transformation de la structure spatiale dans la région parisienne. Dans chacune des trois zones, c'est-à-dire la zone rurale de la grande banlieue parisienne, la zone urbanisée de la banlieue parisienne et la ville de Paris, nous mènerons des enquêtes sur le terrain afin d'examiner leurs caractéristiques géographiques et leurs rôles fonctionnels. Notre visée première est de construire un nouveau modèle spatial sur la restructuration urbaine récente dans les régions métropolitaines par le biais d'études comparatives avec la région métropolitaine de Tokyo.

Titre: Étude géographique sur la restructuration spatiale de la région parisienne recherchée subventionnée par le Ministère de l'Éducation Nationale du Japon (Monbusho) pendant trois ans.

Organisation:

—responsable:

Nobuo TAKAHASHI, Dr., Professeur, Institut de Géoscience, Université de Tsukuba, Japon.

—participants japonais:

Akihisa SAKURAI, Dr., Professeur, Faculté d'Education, Université d'Utsunomiya, Japon.

Akira TEZUKA, Dr., Maître de conférences, Institut de Géoscience, Université de Tsukuba, Japon.

Yuji MURAYAMA, Dr., Maître de conférences, Institut de Géoscience, Université de Tsukuba, Japon.

Toshio KIKUCHI, Dr., Maître de conférences, Faculté des Sciences, Université municipale de Tokyo, Japon.

—participants français:

Jean-Robert PITTE, Dr., Président du Comité National de Géographie en France.
 Directeur et Professeur, Institut de Géographie, Université de Paris-Sorbonne.

Jean ROBERT, Dr., Maître de conférences, Institut de Géographie, Université de Paris-Sorbonne.

Plan d'études:

(1) première année:

à partir du 1^{er} juillet jusqu'à la fin d'août 1993, des enquêtes portant sur l'utilisation du sol, la population, le logement, l'emploi, la vie quotidienne et le plan d'aménagement dans l'espace rural autour d'Etampes, sous-préfecture du département de l'ESSONNE.

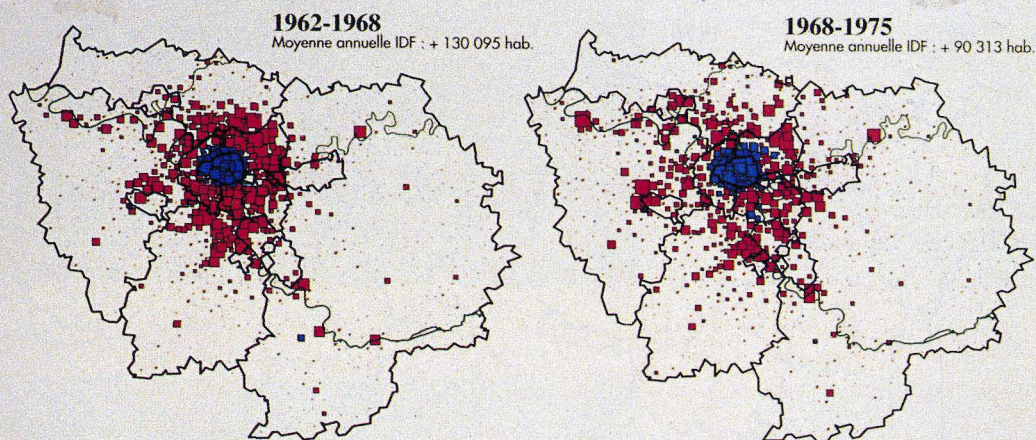
(2) deuxième année:

à partir du 1^{er} juillet jusqu'à la fin d'août 1994, des enquêtes portant sur la ville nouvelle, l'utilisation du sol, la croissance démographique, l'emploi, la vie quotidienne et le logement dans la ville nouvelle d'Evry, préfecture du département de l'ESSONNE.

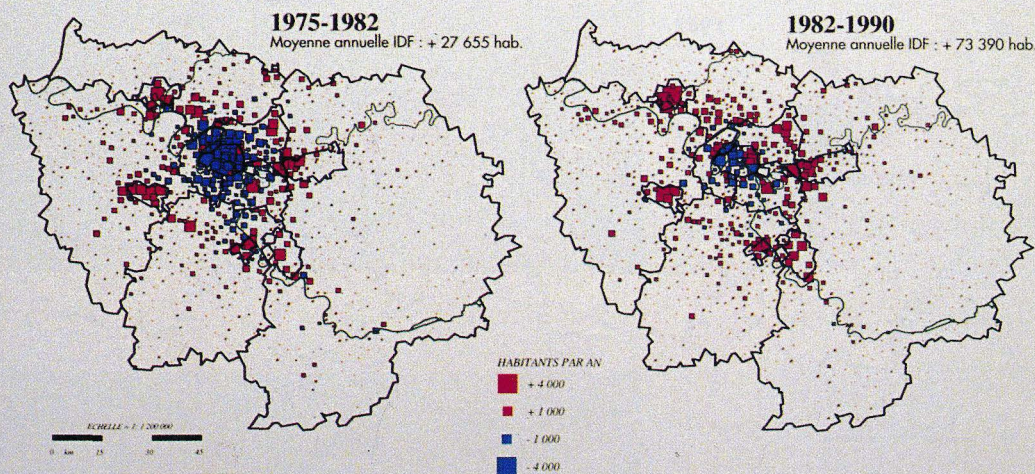
(3) troisième année:

à partir du 1^{er} juillet jusqu'à la fin d'août 1995, des enquêtes portant sur l'aménagement et l'urbanisme, les activités socio-politico-économiques de CBD, la restructuration intra-urbaine, le problème d'inner-city et la politique urbaine dans la ville de Paris.

1962-1975 : la croissance s'étend en proche couronne, aux franges de l'agglomération et le long des axes et vallées



1975-1990 : les villes nouvelles "canalisent" plus de 40% de la croissance en grande couronne



L'évolution annuelle de la population depuis 1962, en effectif

Source : INSEE, Recensements
Fond de plan : Ile-de-France par commune, IAU/IF
Cartographie informatique : SIGR, IAU/IF

33

写真1 イル・ドゥ・フランス地域における人口増減（1962年～90年）。
注：赤色が人口増，青色が人口減（INSEE(1991): Atlas des franciliens による）

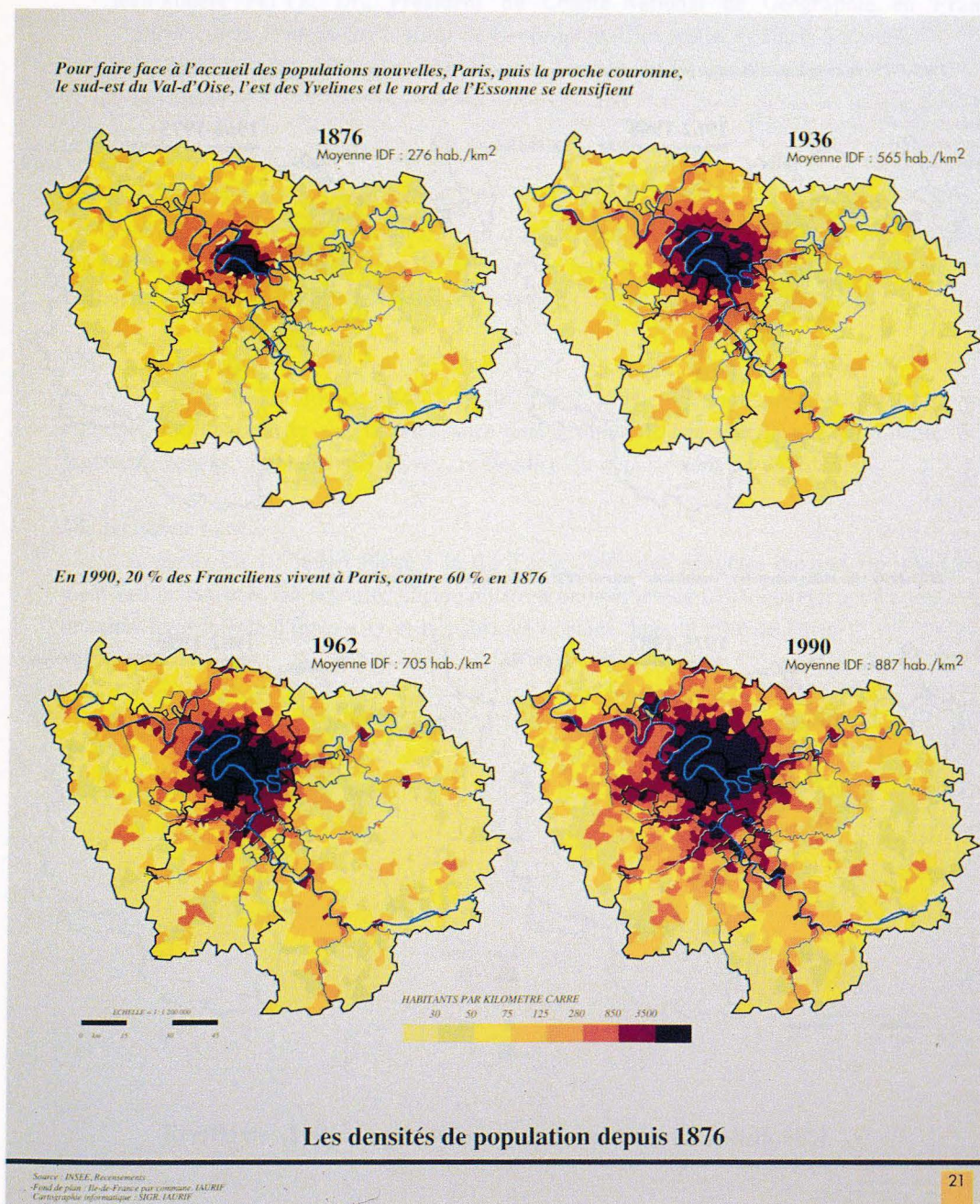


写真2 イル・ドゥ・フランス地域における人口密度の変化（1876、1936、1962、1990年）。
（資料は写真1と同じ）



写真3 パリの発祥地シテ島。(筆者撮影, 1993年, 以下写真20まで同じ)



写真4 ノートルダム寺院よりセヌ川下流を望むパノラマ。

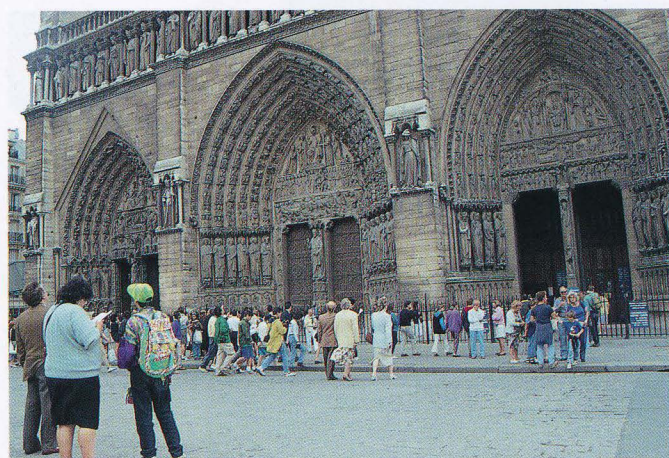


写真5 ノートルダム寺院に集まる観光客。8月のヴァカンス中であるため、国内外から人びとが集まり、流動化時代を象徴する。



写真6 凱旋門よりシャンゼリゼ大通りを望む。



写真7 道路清掃者として働く外国人労働者。パリ市とその周辺部に、外国人はとくに多く居住する。



写真8 パリ市の西に位置するデファンス地区。副都心化をめざして都市再開発計画が進められてきた。



写真9 パリ市内モンパルナス駅周辺の都市再開発地区。



写真10 中央市場跡に建築されたフォーロム・デ・アル地区。高級品店、レストラン、映画館、スポーツ施設等が集まる。

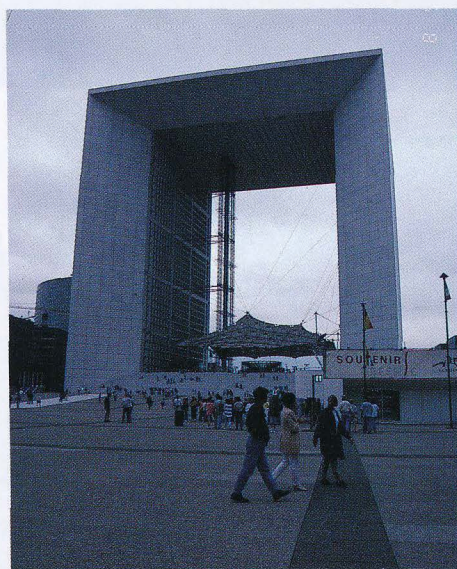


写真11 「パリ大改造計画事業(その1)」新凱旋門(グランド・アルシュ)には、建設省と民間オフィスが入っている。



写真12 「パリ大改造計画事業(その2)」
ラ・ヴィレット食肉処理場・食
肉市場跡に完成した「科学・産
業博物館」。



写真13 「パリ大改造計画事業(その3)」
セーヌ川に突き出た新しい大蔵
省(パリ大改造計画事業は写真
11~13のみならず、他にもあ
る)。



写真14 日光浴を楽しむルクサンブルク
公園の入びと。



写真15 パリ市内に誕生したチャイナタウン（パリ市13区、イタリア門近く）。



写真16 エソンヌ県の副県庁都市エタンブは、パリ南45kmに位置し、ジェイヌ川河谷に市街地を広げる。



写真17 エタンブ市の都心地区。週末には「市」が開かれて、賑わいをみせる。



写真18 エタンブ市郊外の住宅地区。聞きとりによると、パリへの通勤者の住宅がほとんどを占める。



写真19 エタンブ市郊外。都市化前線が農地を浸食しつつある。



写真20 ボース平野の小麦の収穫(エソンヌ県)。