

オスマンのパリ大改造

一般社団法人大都市政策研究機構
大都市政策研究班

現在のパリの骨格を造り上げたのは、第二帝政期のナポレオン 3 世（在位 1852-1870）統治下にセーヌ県知事ジョルジュ・オスマンによって実施されたパリ大改造事業と言われる。

それ以前にも、ルイ 14 世のシャンゼリゼ通りやチュイルリー庭園、ルイ 15 世のコンコルド広場、ナポレオン 1 世のリヴォリ通りやウルク運河など、さまざまな都市改造が行われてきたが、このパリ大改造は、パリ全域を対象とした規模の面でも、街路や公園、上下水道、都市美観といった都市インフラ全体にわたる事業の面でも次元が異なり、パリの都市景観を抜本的に変えるものであった。ヴィクトル・ユゴーやオノレ・ド・バルザックが小説に描いた古めかしいパリの風景はほぼ姿を消し、近代的都市としての首都パリに生まれ変わったのである。

1 パリ大改造の時代背景

フランスの産業革命は、イギリスから数十年ほど遅れて 1830 年代の七月王政期（1830-1848）に始まった。パリの人口は、旧市街で 1800 年代初頭に約 55 万人だったが、1840 年代半ばには 100 万人を超えた。パリ中心部の人口密度は 1 ヘクタール当たり 800～1000 人あるいはそれを超える人口高密度エリアが拡大していたという。

このような人口集中と過密に対し、中世以来の城塞都市としてのパリの街は、狭く曲がりくねった道路と、その両側に密集する高いアパートによって、日も当たらず風通しの悪い非衛生な状況にあった。道路の中央に穿たれた細い溝には雨水だけでなく、動物の糞・廃棄物・汚物などが滞留し、下水道の不備はセーヌ河をも汚染した。

一方、馬車の大衆化や乗合馬車の登場により、パリの道は人や馬車がごった返し交通渋滞が絶えず発生した。1830 年代頃からパリを中心とした鉄道網の整備が始められていたが、パリの旧態依然たる道路網は産業化と経済発展の妨げとなった。

ところが七月王政政府は、財政緊縮・健全化を掲げ、公共事業投資には消極的で、建築線指定等を通じた自主的な道路やオープンスペースの整備に期待するレッセフェール（自由放任主義）政策を取り、抜本的な対策を怠った。大資本家やオールド・バンク（金融貴族）は、人口増加による収益拡大を目指し、パリ外周部の積極的な開発投資を行い、計画性がない無秩序な新市街地が形成される新たな問題も発生した。



写真上：1860 年頃のパリ外周部の状況（オートユイユ地区）

写真下：パリ大改造時の建物取り壊し（バスティーユ方面への街路事業）

出所：Xavier Lefebvre et al., "Paris, la Ville à remonter Le Temps", StudioCanal (DVD), 2012

ルイ・ナポレオン（ナポレオン 1 世の甥、後のナポレオン 3 世）は、ナポレオン 1 世失脚（1815 年）後の国外亡命生活の中で、ロンドンの計画的に整備された街並み、広大な公園、完備された上下水道に感銘を受けた。なかでも、ジョン・ナッシュによるリージェント・ストリートや公園に面した宮殿風の長い住宅壁面建築を高く評価したという。

第二共和政（1848-1852）下で大統領に就任したルイ・ナポレオンは、1951 年 12 月にクーデターを決行、翌 1952 年 12 月に帝政移行の是非を問う国民投票を実施し、圧倒的多数の賛成を得て、ナポレオン 3 世として第二帝政を開始した。

パリ大改造の取り組みは、大統領就任時から当時のセーヌ県知事ベルジュに計画実行を指示していたが、財政健全主義者のベルジュは市議会と組み、事業実施を遅らせようと画策した。そこで、第二帝政成立後の 1853 年 6 月にベルジュを解任し、ジロンド県知事であったオスマンを新たなセーヌ県知事に任命した。オスマンの「回想録」によると、知事叙任式の夜、ナポレオン 3 世に呼ばれた際の出来事は、以下の通りであった。

「皇帝は、私に 1 枚のパリの地図を示した。そこには皇帝が実現するつもりである新しい道路が、緊急性の度合いに応じて、青、赤、黄、緑で塗分けられていた。そして、皇帝は直ちに着工するよう私に命令した。」

一方、オスマンは、先の「回想録」で「私は生まれの面でも信念の面でも、帝政主義者である」と述べているように、ルイ・ナポレオンのクーデターの際には全面的な支援を行い、帝政移行にも大きな貢献を果たした。内務大臣ペルシニーの推薦によって知事の座を得たオスマンは、ナポレオン 3 世の意志をくみ取りながら、優秀な専門家を抜擢して計画を推進する優れた行政官（プロデューサー）として、この大事業の遂行に手腕を発揮したのである。



写真：ナポレオン 3 世

図：「芸術家、破壊者」としてのオスマンの風刺画（ドーミエの挿絵）

出所：レオナルド・ベネーヴォロ著 佐野敬彦・林寛治訳『図説 都市の世界史 4』

3-1 街路事業

オスマンは、街路整備に際し、①古い街路を拡幅し直線化を図る、②幹線道路は複線化によって交通循環の円滑化を図る、③重要な拠点は斜交路で接合する、という三原則を掲げた。

まず手掛けたのは、パリの中心部を東西及び南北方向に貫通させる「パリの大交差路」と称された事業である。リヴォリ通りを延長し、エトワール広場からバスティーユ広場まで東西に横切る軸を結ぶ。次に東駅からシテ島を通り、リュクサンブール庭園の端まで南北に結ぶ大通りを開通させた。さらに東西・南北に碁盤目状に整備される街路、広場等を中心に放射状に広がる街路とこれらを連絡する環状道路、主要拠点間をショートカットする斜交街路が調和的に組み合わせられた。

街路整備に関連して実施された主な面的整備では、シテ島の改造とエトワール広場（現シャルル・ドゴール広場）があげられる。

細街路に民家が密集し、最も非衛生で治安が悪いエリアであったシテ島は、ノートルダム大聖堂やサント・シャペル等の一部の建造物を除いてすべての民家を除去し、広幅員の道路を整備して公共建築物（パリ警視庁、商業裁判所、中

央病院等）を集中立地させた。

パリの西の外れにひっそりと建つに過ぎなかったエトワール凱旋門には、パリ市域の拡大による市街化の進行も念頭に置きつつ、直径 240m の巨大な広場を設けて、放射状の 12 本の大通りとこれらを連結する同心円状の道路を新設し、広場を中心とする道路ネットワークを整備した。

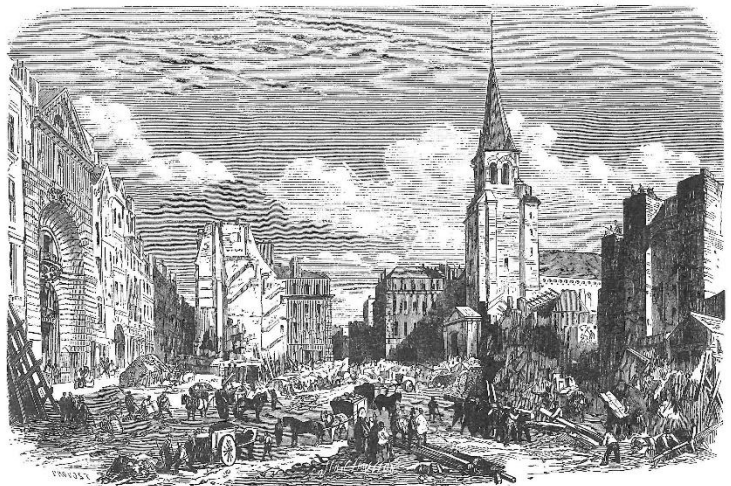
なお、こうした街路整備の目的は、交通の円滑化や日照・通風の確保だけでなく、反政府組織の潜伏や暴動の抑止、有事の際に軍隊の円滑な移動をも目論んだものであった。

3-2 公園事業

ナポレオン 3 世は、パリの過密状態を改善するため、広幅員の街路や広場の整備に加え、新鮮な空気の補給源として公園の整備にも熱心に取り組んだ。その計画は、ブローニュの森を左肺、ヴァンセンヌの森を右肺とみなす人体モデルを念頭に構想したものであった。

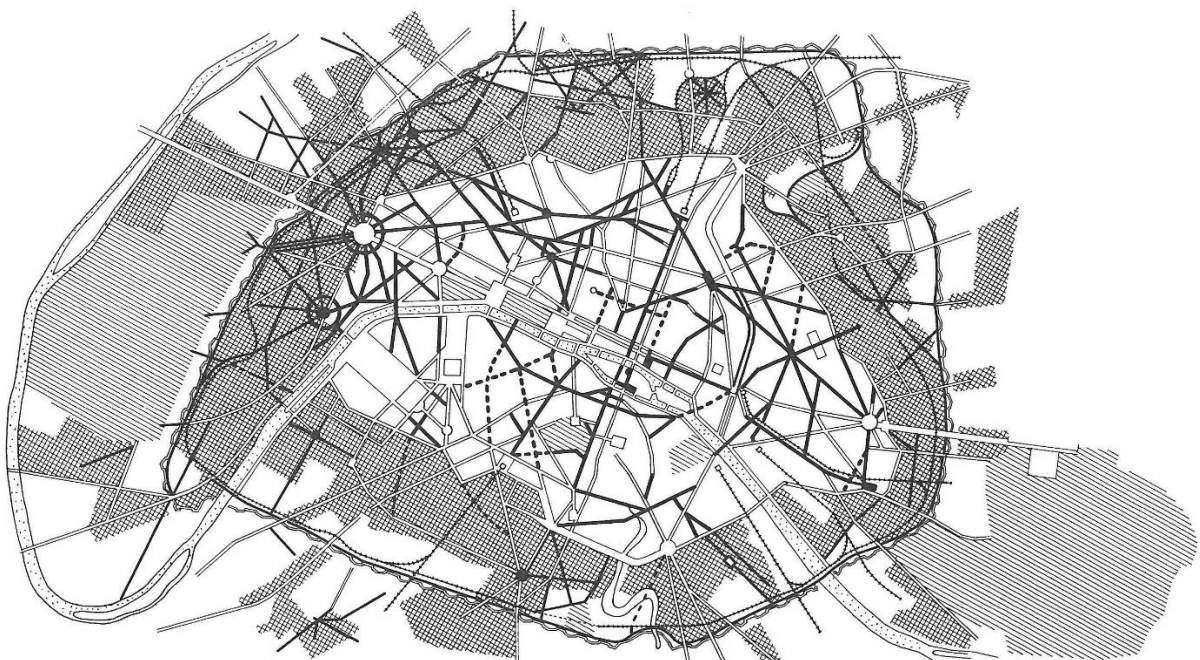
オスマンは、ジロンド県時代に知己を得ていた土木技師アドルフ・アルファンを公園局長に抜擢する。アンファンは、ブローニュの森、ヴァンセンヌの森、ビュット・ショーモン、モンスリー、モンソーの 3 つの都市公園、シャンゼリゼをはじめとする 24 の広場の設計を担当するとともに、オスマンによって引かれた街路の設計を担当した。

ブローニュの森は、森林公園として整備され、ロンシャン競馬場を建設し上流階級の社交の場を提供した。ヴァンセンヌの森は、旧ブルボン王家の狩猟場で、フランス革命後には軍の演習場となっていたが、市民の公園として整備し開放した。



図：レンヌ通り開通のための取り壊し作業

出所：レオナルド・ベネーヴォロ著 佐野敬彦・林寛治訳『図説 都市の世界史 4』



図：オスマンによるパリ大改造の主要プロジェクト

黒線は新しい道路、方眼の部分は新開発地区、斜線の部分は大規模郊外公園（左手はブローニュの森、右手はヴァンセンヌの森）

出所：レオナルド・ベネーヴォロ著 佐野敬彦・林寛治訳『図説 都市の世界史 4』

3-3 上下水道事業

人口増加による水不足への対応、公衆衛生の向上の観点から見逃してはならないのが、上下水道の整備である。1932年のコレラ流行を機に上下水道の改善と污水处理の整備が急務とされていた。

オスマンは、ヨヌ県知事時代に知己を得ていた土木技師ウジェーヌ・ベルグランを上下水道局長に抜擢する。ベルグランは、将来の水需要にも対応できるように、約 150 kmほど離れたデュイス川、ヴァンヌ川を新たな飲用水の水源としてパリに至る導水路を敷設した。既存水源であるセーヌ川とウルク運河は非飲用水として使用し、飲用・非飲用を分離供給させた。

下水道は、末端小管渠から幹線管渠に至るネットワークを計画し、巨大な地下溝を整備した。市内全域からの汚水は北西方向に運ばれ、セーヌ川下流で放流された。

3-4 都市美観

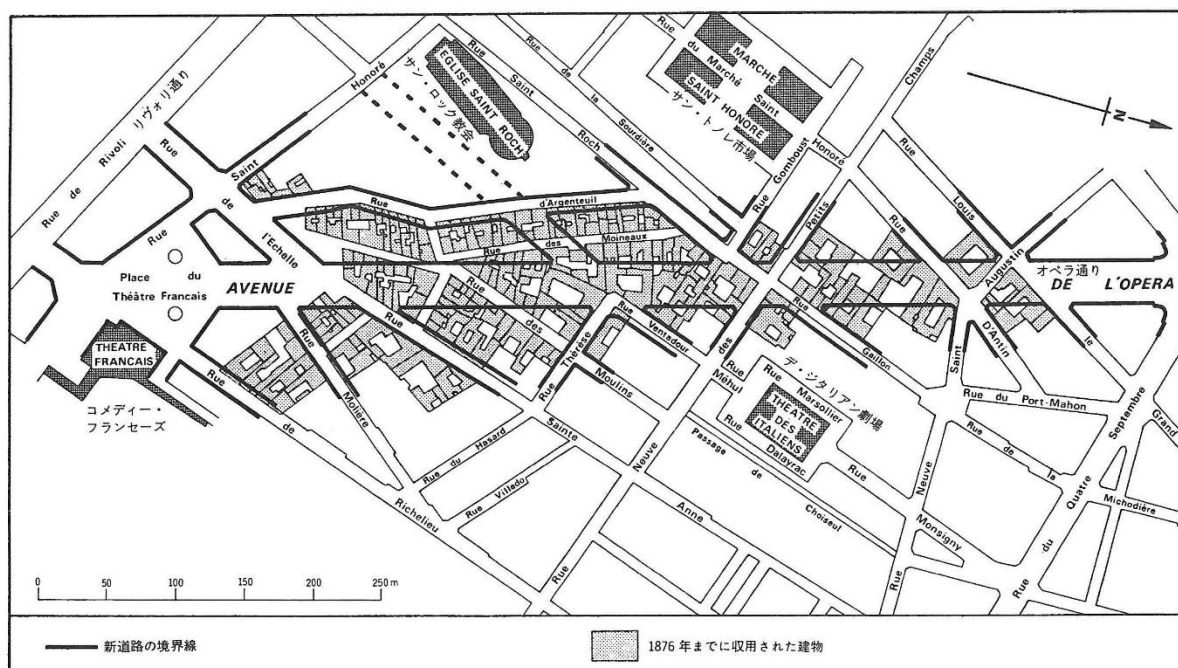
大規模な都市改造を進める上で、オスマンは、土地収用法に「超過収用」（1852年デクレ（政令））という新たな近代的手法を導入した。これは、新街路の用地だけでなく、両側の開発用地も強制的に収用するものである。収用（強制買収）した土地は、連続したファサードの統一性を保証するための規制（街路幅員に応じた高さ制限のほか、各階や屋根の高さ、天窓の張り出し方のルール化、一定のデザインのバルコニーや軒線、屋根をもたせる売買契約条件等）をかけたのち、開発業者に売却された。

新ルーブル宮、シャルル・ガルニエ設計による新オペラ座、市庁舎、鉄道駅などの主要な公共建築物も建設あるいは再建され、これらを街路の中心軸に据えることで記念碑のような視覚的効果を演出した。



写真：パリ大改造時の街路事業と新たな建築物の建設

出所：Xavier Lefebvre et al., "Paris, la Ville à remonter Le Temps", StudioCanal (DVD), 2012



図：オペラ通りの平面図（「超過収用」による新たな街路と収容された土地・建物が示されている）

出所：レオナルド・ベネーヴォロ著 佐野敬彦・林寛治訳『図説 都市の世界史 4』

一連のパリの改造は、「オスマニザシオン（オスマン化）」（Haussmannisation）とも称され、都市の近代化は交通・衛生問題の解決、都市の美化をもたらしたが、パリ市民の生活は一変した。それまでパリ中心部には多様な階層が混在住居する伝統があったが、富裕層が中心部に住み、貧困層は周辺部に追いやられる「住み分け」の現象を進行させた。

その一方で、壮麗なる首都パリの出現は、都市改造の手本とされ、ウィーン、バルセロナ、ブリュッセル、ベルリンなどの西欧諸都市の都市改造に多大な影響を与えた。

明治期の近代化を急ぐ日本においても、例えば、岩倉具視使節団（1871～1873 年）の外遊記録で、パリの都市としての壮麗さ、道路・下水道の完備について感嘆をこめて述べられ、また、明治中期に臨時建設局総裁の井上馨のもとでベックマンが構想した「日比谷官庁集中計画」（1886 年）は、明らかにパリ大改造を意識したものであった。

日本最初の都市計画法制と言うべき「東京市区改正条例」（1888 年）を策定する審査会の議論でもパリ大改造はたびたび引き合いに出され、その付帯規則「東京市区改正土地建物処分規則」の超過収用規定は、パリのデクレを参考にしたものである。

現代社会において、オスマンのパリ大改造のような強権的な都市改造をそのまま手本とすることは考えづらい。しかし都市基盤が未だ十分とは言えない日本の大都市にとって、このパリ大改造の事例は、街路、公園、地下共同溝といった都市インフラ整備が産業・経済の効率化のみならず、公衆衛生、治安、災害対策、アメニティ創出などあらゆる面で重要だということを改めて気づかせる。

（一般社団法人大都市政策研究機構 主任研究員 三宅 博史）

<参考文献>

- 堀正弘「パリ改造事業と日本への影響」『国土交通政策研究所報』第 50 号・2013 年秋季
ハワード・サールマン著 小沢明訳『パリ大改造－オースマンの業績－』井上書院、1983 年
レオナルド・ベネーヴォロ著 佐野敬彦・林寛治訳『図説 都市の世界史 4』相模書房、1983 年
宇田英男『誰がパリをつくったか』朝日選書、1994 年
石田頼房『日本近現代都市計画の展開 1868-2003』自治体研究社、2004 年
新谷洋二・越澤明監修『都市をつくった巨匠たち－シティプランナーの横顔－』ぎょうせい、2005 年
日端康雄『都市計画の世界史』講談社現代新書、2008 年
大澤昭彦『高層建築物の世界史』講談社現代新書、2015 年