

大阪市立大『創造都市研究』第9巻第1号(通巻14号) 2013年6月

■ 創造経済と都市地域再生 特集論文 ■

1頁~8頁

ベル・エポックと近代都市計画

—日本への潮流—

久末弥生 (大阪市立大学大学院・創造都市研究科・都市政策専攻・准教授)

La Belle Époque et l'urbanisme moderne: son influence sur le Japon

Yayoi HISASUE (Associate Professor, Graduate School for Creative Cities, Osaka City University)

【目次】

- I. はじめに—東京シャンゼリゼプロジェクト
- II. ベル・エポック前夜
 - 1. オスマン時代の残照—シャンゼリゼ大通り
 - 2. 第2回パリ万国博覧会の遺産—ナポレオン3世とルートヴィヒ2世
- III. ベル・エポック期の都市計画
 - 1. 断絶の時代と近代交通機関
 - 2. ヨーロッパの首都、パリ—エッフェル塔、アール・ヌーヴォー博
 - 3. 近代日本への潮流—豊岡・寿ロータリー

【要旨】

ベル・エポック期のパリの都市計画が日本に与えた影響を、一世紀後の現代の観点から概観する。

【キーワード】

近代都市計画、ベル・エポック、パリ万博、オスマン

【sommaire】

Au printemps 2014, 《Le projet Tokyo-Champs-Élysées》 a démarré à Tokyo. Il vise à l'activation des grandes rues de Tokyo sur le modèle de l'Avenue des Champs-Élysées à Paris. Au fait, c'est à la Belle Époque que l'Avenue des Champs-Élysées et la place de l'Étoile sont devenues les quartiers splendides et animés que nous connaissons encore aujourd'hui. Les expositions universelles à Paris ont transmis son urbanisme moderne à tous les pays du monde. Le Japon a lui aussi été influencé par l'urbanisme moderne de Paris.

【mot-clé】

urbanisme moderne, Belle Époque, expositions universelles à Paris, Haussmann

I. はじめに一東京シャンゼリゼプロジェクト

2014年春、「東京シャンゼリゼプロジェクト」が始動した。東京都建設局によって同年3月11日に施行された東京シャンゼリゼプロジェクト実施要綱^(注1)の第1条によると、「このプロジェクトは、特例道路占用制度を活用することで、パリのシャンゼリゼ大通りのように、道路をにぎわいの場とするインフラの多機能化を推進し、まちの活性化を図っていくことを目的とする」ものである。つまり、“パリのシャンゼリゼ大通りのようににぎわいを都道に”というコンセプトの下、都道の道路管理者である東京都が特例道路占用制度^(注2)を利用しやすいようにすることで、歩道上にオープンカフェ等の飲食店や商品販売の店舗を出店するのを可能にし、ひいては地元と共にまちの活性化を図ろうという取り組みが、本プロジェクトである。プロジェクトの第一候補地とされる東京都市計画道路環状第2号線の新橋一虎ノ門間の地上部道路が、2013年春に行われた愛称名の公募によって「新虎通り(しんとらどおり)」と名付けられる等、東京シャンゼリゼプロジェクト実現に向けての準備は順調である。

ところで、パリのシャンゼリゼ大通り(Avenue des Champs-Élysées)とその起点であるエトワール広場(別名、シャルル・ド・ゴール広場)が現在見られるような華やかで賑わいのあるエリアになったのは、19世紀末から20世紀初頭にかけてのいわゆるベル・エポック期のことだった。同時期のパリ万国博覧会を背景に、近代都市の先駆けとなったパリの都市計画は、各国における後世の都市計画にも影響を与えた。日本もまた、こうした影響を受けた国の1つである。

2025年にフランス万国博覧会を開催予定のパリでは近年、ベル・エポック期のパリへの関心が高く、2014年4月から同年8月にかけては、パリ市内のプティ・パレ(パリ市内美術館)で大規模なベル・エポック回帰展「パリ1900年スペクタクル都市展(Paris 1900: La ville spectacle)」が開催された。

本稿は、ベル・エポック期のパリの都市計画が日本に与えた影響を、一世紀後の現代の観点から概観するものである。



シャンゼリゼ大通りから見る凱旋門



新虎通り



パリ1900年スペクタクル都市展

II. ベル・エポック前夜

1. オスマン時代の残照—シャンゼリゼ大通り

1805年のアウステルリッツの戦いの戦勝記念建造物として、エトワール広場に凱旋門(Arc de Triomphe)の建設を決めたのは皇帝ナポレオン1世(Napoléon Bonaparte, 1769-1821)だが、建築家シャルグラン(Jean Chalgrin, 1739-1811)による設計の下、1806年に着工した工事はなかなか進まず、皇帝失脚時には凱

旋門の高さはまだ20メートルしかない状態だった。ブルボン第二復古王政（1815－1830）下の1823年、ルイ18世（Louis XVIII, 1755－1824）が工事を再開させ、1830年からの七月王政（1830－1848）下でルイ・フィリップ（Louis-Philippe）が工事を促進した結果、1836年に凱旋門はようやく完成した。

ナポレオン1世の甥であるナポレオン3世（Napoléon III, 本名Charles Louis Napoléon Bonaparte, 1808－1873）は、第二帝政（1852－1870）下の1853年からパリ大改造に着手し、1854年にデクレ（décret. 政令）によって、エトワール広場から放射状に12本の大通りを通すことを決めた。凱旋門を東西に貫くシャンゼリゼ大通りとグランダルメ大通り（Avenue de la Grande-Armée）の現在の姿は、このデクレに由来している。シャンゼリゼ大通りの前身は、17世紀の著名な造園家ル・ノートル（André Le Nôtre, 1613－1700）が設計した、エトワール広場とコンコルド広場を結ぶ大通りである。

パリ大改造当時、エトワール広場を起点とする12本の大通りのうち、ボワ大通り（Avenue du Bois）が特に注目された。パリとブローニュの森（Bois de Boulogne）を結ぶこの大通りは、他の大通りが幅30メートルだったのに対し、幅120メートルもあった。広大な緑の空間が両脇を覆うボワ大通りは有閑階級の人々の社交場となり、互いに挨拶を交わし、装いや帽子を見せびらかし、自慢の馬を比較し合う場だった。緑豊かなボワ大通りの当時の外観は、フォッシュ大通り（Avenue Foch）と名称が変わった現代にも引き継がれている。なお、エトワール広場を挟んでフォッシュ大通りの対角に位置するフリードリヒ大通り（Avenue de Friedland）とその延長のオスマン大通り（Boulevard Haussmann）は、整備後すぐに、歴史的イベントや豪華な生活、財界絡みで名高いエリアになったが、パリ大改造の徹底ぶりを示すエピソードがある。オスマン大通りは、ナポレオン3世によって1853年6月にセーヌ県知事に任命されたオスマン男爵（Georges-Eugène Haussmann, 1809－1891）の名に由来する。第二共和政（1848－1852）当初からナポレオン3世の支持者だったオスマン知事は、ナポレオン3世が失脚して自身も知事を辞任する1870年まで、「オスマン時代（temps d'Haussmann）」と称されるほど精力的にパリ大改造を主導した。オスマン大通りは当初、ボージョン大通り（Boulevard Beaujon）と呼ばれていたが、直線を崇拜するオスマン知事がこの大通りの設計図上に位置する自身の生家を犠牲にしたため、後に「オスマン大通り」と改称されたのである。このオスマン大通りが、オスマン大幹線（grands axes haussmanniens）と呼ばれるパリの幹線道路整備事業の最後の仕上げとなった。また当時、12本の大通り沿いにはマレショー・ホテル群（hôtels des Maréchaux）があり、建物の高さに神経質だったオスマン知事と裁判になったが、“ナポレオン3世が尊敬する伯父の凱旋門に、ホテル群がより高い木陰をもたらしている”という理由でホテル群が勝訴したため、オスマン知事がホテル群の前に3列の街路樹を植えさせたというエピソードが残っている。

このように、現在のシャンゼリゼ大通りやエトワール広場の原点は、第二帝政下のパリ大改造、すなわちオスマン時代に見いだすことができる。



シャンゼリゼ大通り



フォッシュ大通り

2. 第2回パリ万国博覧会の遺産—ナポレオン3世とルートヴィヒ2世

19世紀後半から20世紀初頭にかけて、フランスでは計5回のパリ万博が開催された。第1回パリ万博(1855年)の成果に手応えを感じたナポレオン3世は、パリ大改造によって近代都市へと変貌していく首都パリを各国の君主にアピールする絶好の機会として、第2回パリ万博(1867年)と第3回パリ万博(1878年)の準備に余念がなかった。森の整備と都市公園の設立を最優先に置き、大通り、パリ・オペラ座やルーブル宮(現在のルーブル美術館)といった公共の建物、広場、上下水道をはじめとするインフラ等の整備も包括する大規模な都市改造プロジェクトだったパリ大改造は、次期パリ万博を常に意識しながら進められた。

ナポレオン3世が1870年に失脚したため、結果的には第二帝政下で最後のパリ万博となった第2回パリ万博には、各国の君主や王族が多く訪れた。若きバイエルン(現在のドイツ南東部、当時の首都はミュンヘン)王ルートヴィヒ2世(Ludwig II, 1845-1886)も、こうした訪問客の1人だった。作曲家ワーグナー(Wilhelm Richard Wagner, 1813-1883)のパトロンとして、またノイシュヴァンシュタイン城を代表とする築城で後世に有名となるルートヴィヒ2世は、1867年7月に第2回パリ万博を訪れた際に、ナポレオン3世に手厚く迎えられた。ナポレオン3世自らが万博会場を案内してくれるという格別の厚遇の中、当時大流行していたオリент風の万博パビリオンの「ムア風東屋」を気に入ったルートヴィヒ2世は、後にこれを棟ごと買い取っている。このパビリオンは、後の一連の築城にも見られる彼のオリент趣味の動機になっただけでなく、第3回パリ万博に人を派遣して買い取らせたパビリオンの「モロッコ風家屋」と共に、リンダーホーフ城(1874年に定礎式、1879年に完成)の庭園の名物となった。なお、リンダーホーフ城の庭園にはイギリス風景式庭園と呼ばれる様式が取り入れられているが、都市公園の典型様式の1つとしてイギリス風景式庭園を世界各地に伝えることになったのも、パリ万博である。つまり、都市公園の整備・設立を中心に進められたパリ大改造が、パリ万博を通じてイギリス風景式庭園という様式を各国に伝えた結果の一例として、リンダーホーフ城の庭園も挙げることができる。リンダーホーフ城の玄関ホール正面に今も展示されているセーブル焼の青い大きな花瓶は、ナポレオン3世からルートヴィヒ2世に贈られたものである。共にオペラ好きだった2人の君主が、第2回パリ万博の際にパリ・オペラ座で一緒にオペラを鑑賞したという親交のエピソードも伝えられている。

1870年7月に勃発した普仏戦争により、2人の君主は敵同士とされた。ナポレオン3世は失脚し、第二帝政は崩壊した。他方、ドイツ帝国の成立により、バイエルン王ルートヴィヒ2世は、“ドイツ皇帝”プロイセン王ヴィルヘルム1世の臣下となった。しかし、2人の君主による第2回パリ万博の遺産が、近代都市計画に与えた示唆は少なくないだろう。



ナポレオン3世



ルートヴィヒ2世



リンダーホーフ城の案内板

Ⅲ. ベル・エポック期の都市計画

1. 断絶の時代と近代交通機関

「ベル・エポック (belle époque)」は“美しき良き時代”を意味し、19世紀末から20世紀初頭における文化・芸術の繁栄期、特にパリの全盛期を指す。正確な始期および終期については諸説あるが、終期については第1次世界大戦が勃発する1914年までとすることでほぼ一致している。また、始期については、1880年とするのが一般的ようである。つまり、ベル・エポック期は、1895年を始期とし1925年を終期とする、装飾芸術の新たな潮流である「アール・ヌーヴォー (art nouveau, 新しい芸術)」と時期的に重なる部分が少なくない。

オスマン時代後からアール・ヌーヴォー前まで、すなわち1870年から1895年までの25年間は、パリの大きな建物に目立った変化が見られなかったため、近代建築史上、断絶 (rupture) の時代として切り捨てられることがある。しかし、都市計画との関連では、近代交通機関が目覚ましく発達した時期という点で重要な意義をもつ。例えば、現在のパリのメトロ (地下鉄) 1号線が開通したのは、第5回パリ万博開催年である1900年のことだが、メトロ最初の試運転が始まったのは1890年である。8つのメトロの入り口の設計がアール・ヌーヴォーを代表する建築家ギマール (Hector Guimard, 1867-1942) によるものだったことも、こうした歴史的なつながりに由来する。また、パリと地方都市を結ぶ鉄道網が急速に発達したのも、この時期である。これら地表と平行に走る交通機関の発達は、都市の広がりを促進した。他方、地表と垂直に走る交通機関、すなわちエレベーターの登場が、高さの面でも都市が発達するのを有利にした。第2回パリ万博 (1867年) 会場で初めて試運転されたエレベーターは水圧式だったが、1890年に圧縮空気式、そして1895年には電動エレベーターが登場し、これらの普及が都市の姿を大きく変えていくことになる。

都市計画関連法制では、1884年のアレテ (arrêté, 命令) が注目される。道幅に応じて建物の高さの上限を許可する同アレテは、当時の人々に精神面で大きな変化をもたらした。オスマン時代の厳格さは過去のものとなり、新しいアレテが都市の段階的拡大を支えたのである。



ギマールによるアール・ヌーヴォー建築



ギマールを紹介するメトロ入り口の案内板

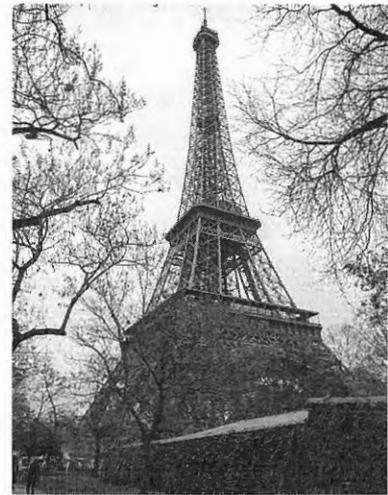
2. ヨーロッパの首都、パリーエッフェル塔、アール・ヌーヴォー博

ベル・エポック期に“ヨーロッパの首都”とも呼ばれたパリの全盛を象徴するのは、エッフェル塔とアール・ヌーヴォー博だろう。前者は第4回パリ万博 (1889年) に際して建設されたものであり、後者は第5回パリ万博 (1900年) の別名である。つまり、パリが近代都市へと変貌していく過程において、19世紀後半か

らの一連のパリ万博^(注3)は不可欠だったと言える。

革命百周年を記念して、フランスの国威をかけて建設された鉄製300メートルのエッフェル塔は、革命の象徴、フランスの象徴であるだけでなく、モダン(modern、近代)の象徴でもあった。その後、各国の大都市では、エッフェル塔を模した鉄塔の建設が相次ぐことになる。

また、アール・ヌーヴォー博会場では、電気の時代の到来を象徴する大規模なイルミネーションが初めて導入され、大変な人気を集めた。アール・ヌーヴォー博の5000万人と言われる入場者数は、1970年開催の大阪万博(日本万国博覧会)まで破られなかった。この19世紀最後にして最大の成功を収めた第5回パリ万博を頂点に、近代都市パリは繁栄を極めた。



エッフェル塔

3. 近代日本への潮流—豊岡・寿ロータリー

ベル・エポック期のパリの街並みが、明治・大正期の日本の都市計画に与えた影響は少なくない。例えば、1912年(明治45年)に建設された大阪の初代通天閣が、塔部分はエッフェル塔を、土台部分は凱旋門を、それぞれ模した設計だったことはよく知られている。また、通天閣を起点とする3本の道路や放射状の街並みがパリを模したものであったことが、新世界という地名の由来である。もっとも、通天閣、新世界共に、現在の姿は一変している。

1925年(大正14年)5月23日に発生した北但大震災(北但馬地震)によって壊滅的な被害を受けた兵庫県豊岡市(当時は豊岡町)は、都市計画「大豊岡計画(大豊岡構想)」の下、近代都市への変貌と震災復興を同時に実現した成功例である。震災当時の新聞(『大阪朝日新聞』大正14年5月28日付)には、「新しい豊岡町を新興都市の典型に」という見出しがある。大豊岡計画の中でも、6本の道路が交差する「寿ロータリー」はエトワール広場を模したものであり、パリの影響が顕著に見られる点で興味深い。北但大震災は大正時代中期から大豊岡計画が進められている最中に発生したが、寿ロータリー自体は震災前の耕地整理によって整備されたものである。もっとも、豊岡の道路網の中核を担う同ロータリーが震災復興に際して重要な役割を果たしたことは間違いない。さらに、耕地整理前後の図面(図1・2参照)を比較すると、耕地整理後はオスマン的な直線道路が目立つ。また、大豊岡計画では、道路の舗装も重点的に行われた。

こうして見てみると、寿ロータリーを起点とする6本の大通りを中心に、直線の道路網が整然と並ぶ豊岡は、ベル・エポック期のパリの都市計画が近代日本に与えた影響を確認できる好例と言える。大正時代末期の街並みを現在も維持する豊岡を歩く時、われわれは見知らぬはずのベル・エポック期のパリへの郷愁にかられるのである。

*本稿は、大阪市立大学文化交流センター9月・10月講座「温故知新」シリーズ第1回講演、久末弥生「ベル・エポックと近代都市計画—パリから日本へ—」(2014年9月10日)をまとめたものである。

豊岡町耕地整理前地合組現形圖



図1：耕地整理前の豊岡町

豊岡町耕地整理後地合組確定圖



図2：耕地整理後の豊岡町



寿ロータリー



寿ロータリーの道路標識

【参考文献】（アルファベット順、五十音順、新旧順）

- Larbodière, Jean-Marc [2012], "Haussmann à Paris : Architecture et urbanisme Seconde moitié du X^{IX}e siècle", Massin.
- Petit Palais Musée des Beaux-Arts de la Ville de Paris [2014], "Paris 1900 : La Ville spectacle", Palais Musées
- アサヒグラフ増刊 [1989]『巴里ベルエポック』、朝日新聞社。
- 海野弘 [1993]『世紀末のスタイルーアール・ヌーヴォーの時代と都市』、美術公論社。
- 大畑悟ほか [2013]『夢を奏でたワグナー 生誕200年記念特別展』、読売新聞大阪本社企画事業部。
- 鹿島茂 [2000]『パリ・世紀末パノラマ館ーエッフェル塔からチョコレートまで』、中公文庫。
- 京都産業大学ギャラリー [2014]「平成26年度特別展 大正14（1925）年5月23日 北但大震災」。

- ジャン・デ・カール著、三保元訳 [1998]『狂王ルートヴィヒ一夢の王国の黄昏』、中公文庫。
- 須永朝彦 [1995]『ルートヴィヒ二世-白鳥王の夢と真実』、新書館。
- 関楠生 [1987]『狂王伝説ルートヴィヒ二世』、河出書房新社。
- 田代権 [1995]『湖のトリスタン-ルートヴィヒ二世の生と死』、音楽之友社
- デヴィッド・ハーヴェイ著、大城直樹=遠城明雄訳 [2006]『パリ モダニティの首都』、青土社。
- 豊岡観光協会 [2013]『豊岡あっちこち歩いて見まっぷ(豊岡市中心市街地マップ)』。
- 豊岡町耕地整理組合 [1934]『豊岡町地区整理誌』、豊岡町耕地整理組合事務所。
- ドロテア・パウマー著『宮殿ガイド リンダーホーフ』、フーバー出版社(日本語版公式ガイド)。
- 橋本文隆 [2007]『図説アール・ヌーヴォー建築 華麗なる世紀末』、河出書房新社。
- 久末弥生 [2014]『ダニエル・マローの庭園-ヴェルサイユからハウステンボスへ』『地域活性化ニューズレター』第6号。
- 久末弥生 [2013]『フランス公園法の系譜』、大阪公立大学共同出版会。
- ペーター・O・クリュックマン著、竹内智子訳 [2001]『ルートヴィヒ二世の世界』、プレステル出版。
- マルタ・シャート著、西川賢一訳 [2001]『美と狂気の王ルートヴィヒ二世』、講談社。
- ユリウス・デージング著『王城ノイシュヴァンシュタイン 城の説明・建築史・伝説』、ヴィルヘルム・キーンベルガー出版社(日本語版公式ガイド)。
- ユリウス・デージング著 [1976]『王ルートヴィヒ二世 王の生涯とその最期』、ヴィルヘルム・キーンベルガー出版社(日本語版公式ガイド)。

【資料提供】

豊岡市教育委員会教育総務課文化財係

【注】

(注1) 本文は、<http://www.kensetsu.metro.tokyo.jp/douro/syanzerize/syanzerize-youkou.pdf> (最終閲覧日2014年8月24日) から参照できる。

(注2) まちの賑わい創出や道路利用者等の利便性向上のための施設について、一定の条件の下で、道路占用の基準を緩和する制度。WEB広報東京都・平成26年5月号(825号)2頁 <http://www.koho.metro.tokyo.jp/koho/2014/05/201405.pdf> (最終閲覧日2014年8月24日)

(注3) 1900年までに開催された博覧会の概要については、国立国会図書館HPの <http://www.ndl.go.jp/exposition/s1/index.html> (最終閲覧日2014年8月24日) が参考になる。