

T.G.V.網の再編とリール市都市域の変容*

高橋伸夫**・松村公明***

本論は、国際的な高速交通体系T.G.V.の再編が、リールという一つの都市とその都市域にいかになら新たな変容を与えられたかに関して考察するものである。EU統合の進展は、西ヨーロッパにおける高速鉄道網に整備と再編を促した。とりわけ、T.G.V.網は、従来、パリを単一の結節点として、主としてフランス国内に拡大してきたが、1994年の英仏海峡トンネル（ユーロトンネル）開通を契機として、ロンドンとブリュッセル、アムステルダム、ケルンに順次到達した。この過程で、リールはT.G.V.網の副次的な結節点となり、その地理的位置は、とくに交通網とボーダレス化からみて、大幅に変化した。すなわち、主要都市間の近接性が著しく異なるようになった。同時に、リール市街地では、T.G.V.新駅を核心とするユーラリール開発計画により、既存の中心部は著しく変容しつつある。しかし、一方、リールとパリがT.G.V.によって、60分間に短縮されたために、将来に向けて、リールはパリの郊外になりさがるという悲観論者もいる。そのため、リール大都市圏の自立化が今こそ求められている。

[キーワード] 1 T.G.V. 2 リール 3 ユーラリール計画 4 ユーロシティ

I はじめに

EU内の都市間競争は、ボーダレス化によって、激化しつつある。国境の意味が薄れるに応じて、国境が物理的にも、法的にも、さらに人びとの意識の中でも希薄になりつつある。ヨーロッパの各地域は中央政府を越えてグローバル経済に直結する傾向をおびてきている。すなわち、国民国家の相対的な地盤沈下とも言えよう。一方、EUの都市政策が地域主導の高揚にも強く結びついているのである。EUの都市政策は、たとえば疲弊した産業都市の再生、固有な歴史的・文化的環境の保護・保全などに重点が置かれている。そして、通貨統合はこの傾向に拍車をかけているのである。そのため、都市の生き残りをかけて多様な都市連携の新展開が見られる（矢作・岡部、1999）。都市間統合が最も注視されているのは、ロンドンからユーロトンネルを通して北フランス、オランダ、ベルギー、独仏国境地帯を通してスイスに至る弓張月型地域であり、EU経済の背骨に相当している。この地帯の都市間結

合の一例は、経済的に弱体な地域の経済的基盤の底上げである。それをインターネットや国際会議などの情報ネットワークを通じて追求しようとする意図している。

R.ブルンネ（1989）がこの地帯の重要性を指摘して以来、俗称「バナナ地帯」と名付けられてきた。

就中、1980年代以降のヨーロッパの国際化等の進展下で、注目すべき変化の一つは大規模な交通インフラストラクチャーの建設構想が実現化しつつあることである。特に、前述のバナナ状先進地帯の一部において、高速交通網が着実に形成されつつある。このことによって距離的摩擦が軽減し、都市間競争がより一層激しくなっている。とりわけ、フランス国鉄のT.G.V.（Train à Grande Vitesseの略）網は、従来パリを単一の結節点として、まず主としてフランス国内で拡大し、地域間結合を強化してきた。しかし、1994年の英仏海峡トンネル（以下、通称のユーロトンネルと呼称する）の開通を契機として、ロンドンとブリュッセル、アムステルダム、ケルンに順次到達した。今後も、拡張計画が検討されている。そのため、T.G.V.網はヨー

*本稿は、1999年度日本地理学会春季学術大会において発表した内容を加筆・改題したものである。

**筑波大学地球科学系

***秋田大学教育文化学部

ロッパ・メガロポリスの動脈の一つになるともいえるほど重要視されている。

この過程でフランス北部に位置するリール (Lille) はT.G.V.網の副次的な結節点となり、その近接性は特に鉄道網からみて大幅に変容した。リール大都市圏は、炭鉱の閉山、鉄鋼業・繊維工業等の衰退に見まわられて、地域的な空洞化が顕著であった。T.G.V.が開通することによって、市街地の大規模な改造計画が進められてT.G.V.の新駅 (Lille-Europe 駅) を中核とするユーラリール計画 (Euralille) が実施されることにより、既存の都市域は著しく変容しつつある。

本稿では、国際的な高速交通体系の再編が、リールという一つの都市の旧市街地と都市再開発による新都市域に与えつつある影響について検討したい。この事例を通して、EUの都市政策や都市間結合をも考察したい。

ところで、わが国でも、交通変革によって地域がいかに変容したかの交通インパクト研究は1960年代から、交通経済学や交通工学により、多数なされてきた。地理学においてこのテーマが多くの人びとの関心を引き、本格的に議論されたのは、1977年に開催された日本地理学会秋季学術大会の「交通変革と地方都市」のシンポジウムであった (横山・有末, 1978)。その内容は、交通所要時間の短縮に伴う都市圏の変容、都市相互間の競合、新交通体系と都市の立地ならびに機能の変容と将来計画、地方都市の整備の基本的方向および対応のあり方など諸側面にわたるものであった。

個人の研究も、あらゆる交通施設、たとえば全国土の総合計画の中核となる国道網政策、そして架橋・港湾・新幹線・高速道路・空港などの変革によるインパクト研究が続いている。そのうち地理学に限ってみると主なものとして、森川 (1979) の東海道・山陽新幹線の特性と成長性に関連する論文や、横山 (1979) の地方都市における交通のインパクト研究、奥野 (1991) の瀬戸内広域圏における高速自動車道のインパクト、そして盛岡地域における東北縦貫自動車道と

地域経済等に関する詳細な研究がある。さらに、藤目 (1997, 99) は、中四国地域の交通変革に伴う交通条件変化を評価し、高速道路、鉄道、航空機に関して各種スケールで考察している。近年、塩谷 (2000) や村山 (2000) も瀬戸内の架橋開通に伴って、地域や都市間結合がいかに変容したかを論じている。

研究対象地域のリール大都市圏に関する日本語文献としては、井上 (1997)、P.ブリュイエール (1998)、平 (1999)、Y.Murayama (2000) そして高橋・手塚 (2000) などに詳しい。

リール市は、フランスの北部に位置し、近接して、ルーベ市とツールコワン市が立地し、3市は、古くからコナベーションを形成してきた。リール市はフランスを22の地域圏 (région) に分割した場合、ノール・パ・ド・カレ地域圏の中心都市でもある。リール市の人口は、182,228 (1999年) であり、ルーベ市 (95,629)、ツールコワン市 (93,386) とともにさほど大きな人口集積を有していない。しかし、これらの人口は、あくまで市域人口のみである。リール市を中心として125のコミューンを含むリール大都市圏 (Lille Métropole) は、面積644km²に人口106.7万を擁する (1990年)。勿論、この大都市圏内にルーベとツールコワン両市は含まれる。

リール大都市圏の主な性格は、連担する市街地がフランス内にとどまらず、隣接国のベルギー側にまで展開する。それゆえ、リール大都市圏は、しばしば国境の南側にのみ展開する「180度の大都市圏」と呼称されてきた。

リール大都市圏の立地位置として、パリとの近接性を特筆せねばならず、パリの影響を常に受けてきた。パリ化を受け入れつつ、一方、ロンドン、ブリュッセル、ルール、オランダのラントシュタットなどのヨーロッパ有数の大都市に対して近接性が高い。リール市から150キロ圏内に人口800万の集積があるといわれ、ヨーロッパ内でも人口集積地の一つである。このようにリール大都市圏ではフランスの周縁地域であること

もに、ヨーロッパスケールでみると、中核地域に位置するという両義性を持ち備えているともいえよう。

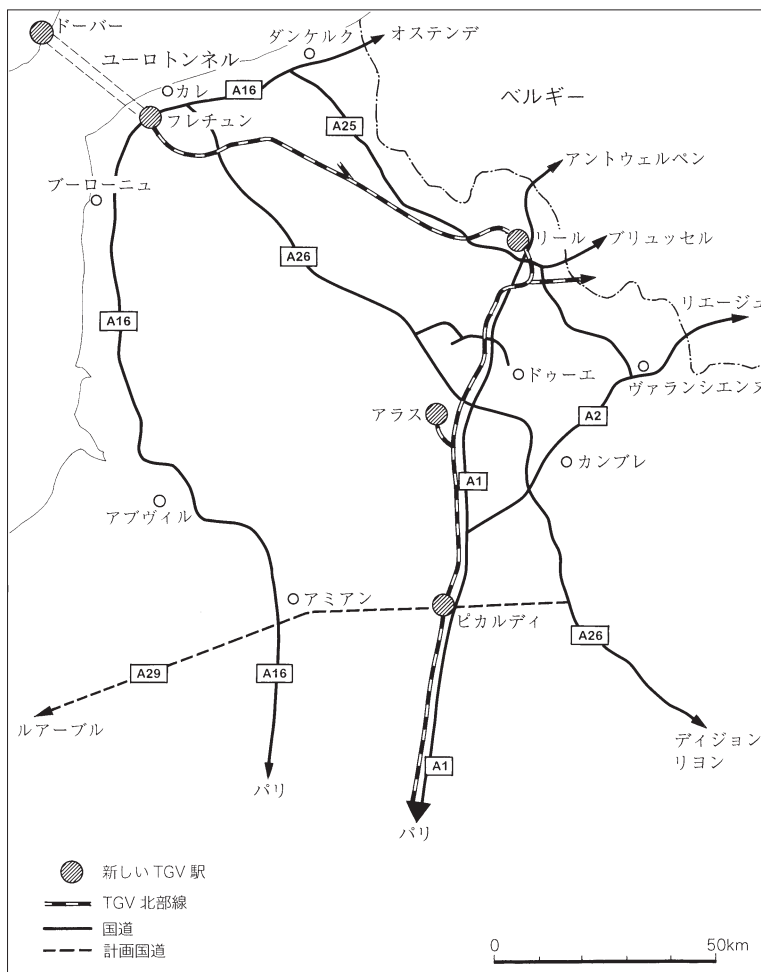
II T.G.V.網の再編

1 ユーロトンネルの開通

1994年5月6日、ユーロトンネルが開通した。この歴史的出来事はT.G.V.網の再編は勿論のこと、もともとイギリスはヨーロッパ大陸の大陸棚上に位置して

おり、氷河期には地続きでもあったことを元に戻す偉業でもあった。すでに横山（1996）、手塚（1999）、P.Bruyelle（1988, 94, 95）らがユーロトンネル開通に関する地理的意義を論じているため、本稿ではその主要点のみを記したい。

ユーロトンネルの開通前には、リール駅（フランドル駅）からカレを經由して、ロンドンのウォータールー駅に達するには約390分を必要とした。しかし、その開通後には、所要時間はわずか120分ほどになり、お



第1図 リールを中心とする交通網

Fig.1 The transportation network centering around Lille (P. Bruyelleほかによる)

よそ3分の1に短縮した。

イギリスとフランスを交通面で結びつける案は古い歴史を有する。18世紀中葉にフランス人のM.デマレがアミアン市にある科学アカデミー主催のコンクールに応募し、ドーバー海峡に架橋を建設するか、あるいは土手を築くか、さらにトンネルを掘削するかを提案した。この案は、後の構想の礎となった。

海峡トンネルの具体的な建設構想は、1802年、フランス人技術者A.マチューがナポレオン一世に提出したものであった。しかし、英仏戦争ほかによって、英仏両国間の関係が悪化し、この案は座礁に乗り上げた。

19世紀中葉を過ぎて、フランス人M.A.トメドゥガモンは、英仏両国をトンネル・鉄橋・石堤などによって可能な限り結びつける計画を提案し、海峡トンネルの先駆者として認められるようになった。しかし、彼の案が1次から6次にまで及んで、両国間の条約(1876年)締結にまで至って、トンネル掘削の着手に達したが、イギリス側の軍事的懸念という政治的理由に基づいて中止となった。

第二次世界大戦後も、両国間のトンネルへの努力が続けられたが、1970年代の中頃には石油危機による経済不況によって中断された。1981年、サッチャー英首相とミッテラン仏大統領によって、再び人工連結路による海峡横断構想が合意され、両国による共同作業グループが発足した。

ついに1986年1月20日にリール市でユーロトンネルの最終決定が発表され、同年のうちに、工事が着手された。

なお、トンネルは海底部分38km、総延長49km、最深部60mである。トンネルの建設にあたっては、日本の35の銀行が出資し、その合計金額は総工費の4分の1に達し、出資国別では最大になっている。加えて、日本製の大型掘削機も使用するシールド工法が採用された。

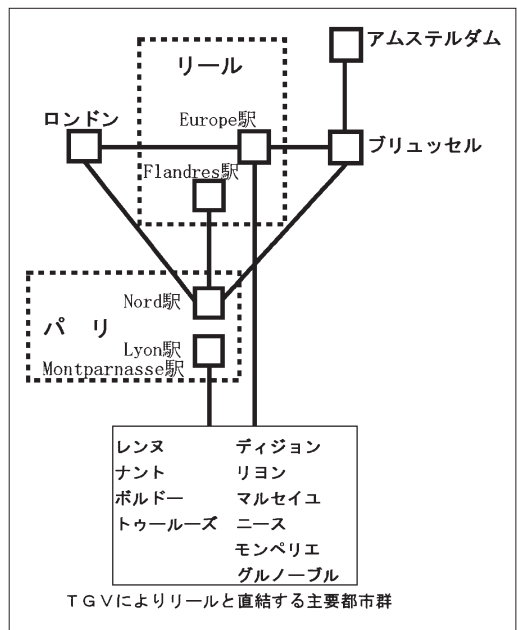
ユーロトンネルの開通による影響は、あらゆる面に及ぶと思われる。たとえば、イギリスは島国であるために、従来、ヨーロッパ大陸と少なくとも精神では一線を画し、大陸に帰属しているという感覚が少なかつ

たといわれてきた。このトンネルによって、大陸と直接結びつくこととともに、EU統合化によって、イギリスの関係位置やイギリス人の意識は、果たしてどう変わるのだろうか。

2 リールを中心とするT.G.V.網

ユーロトンネルの開通に伴って、リールがT.G.V.網の一つの結節点となった。リールからパリまで60分になった。このことは、逆に言えば、従前以上にパリからの影響を受けることにもなる。次には、リヨンやナントをはじめとする、パリ以南のフランスの主要都市と直結したことである(第2図)。

フランス国鉄のT.G.V.は、1981年のT.G.V.南東線(パリからリヨン、マルセイユ方面)の開業以来、1989年のT.G.V.大西洋線(パリからナント、ボルドー



第2図 T.G.V.網とリールの地理的位置(1998年)
Fig.2 The geographical location of T.G.V. network and Lille (1998)

図中の実線はT.G.V.による都市間の連結を模式的に示したものであり、実際の経路とは異なる。

資料：SNCF 1998. Indicateur Horaires Ville à Ville.

第1表 ユーロトンネル開通による時間距離の変化
 Tab. 1 The changes in the time distance with the opening of the Channel Tunnel

都市間	所要時間（時間，分）		短縮率
	TGV開通前	TGV開通後	
リール～パリ	2：00	1：00	50（%）
リール～カレ	1：12	0：25	65
リール～ブリュッセル	1：35	0：25	74
パリ～アラス	1：30	0：40	56
リール～ダンケルク	1：02	0：34	45
パリ～ダンケルク	2：48	1：40	40
リール～リヨン	4：36	2：53	37
リール～ロンドン	6：55	2：00	71

資料：P.Bruyelleほか

方面)、1993年にはT.G.V.北ヨーロッパ線(リール方面)とそのネットワークを次第に拡大してきた。しかしながらT.G.V.網はパリを唯一の結節点としており、各線はそれぞれ孤立していた。換言すれば、「パリへの諸機能の一極集中のごとくに、T.G.V.網もパリ一極集中の構造」を再現したのである。その結果、リールの地理的位置は、パリを一大結節点とするT.G.V.網の末端に過ぎなくなった。

前述の通り、ユーロトンネルの開通に伴って、リールにはLille-Europe駅が、パリからロンドンに向かうT.G.V.新線上に新設された。同駅には、ロンドン-ブリュッセルを結ぶ「ユーロスター」も停車するようになった。さらにT.G.V.のパリ迂回線の開通に伴って、同年、T.G.V.北ヨーロッパ線とT.G.V.南東線が、

1996年にはT.G.V.大西洋線がそれぞれ結合された。これによって、Lille-Europe駅を起点に、リヨン、マルセイユ、ニースやボルドー、ナント等、パリ以南の主要都市を直結するT.G.V.が設定された。このことによって、リールはT.G.V.網の副次的な結節点となり、外国に対しては、ロンドン、ブリュッセルそしてアムステルダムと、パリ以南の主要都市と結合させる役割を担うに至った。

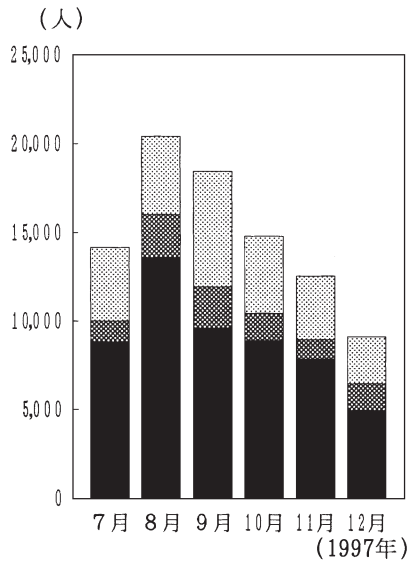
石炭・鉄鋼・繊維産業の衰退・不況で経済的苦境にあえいでいるリールにとって、ユーロトンネルの開通とT.G.V.網の再編は都市発展の大きな契機であった。リール市役所で1986年に開かれた開通式典は、こうした期待をよく表現していた。

また、後述するように、第3図はリール大都市圏に流入した外国人宿泊客発地を示している。リールにはイギリス人観光客が多く、それにベネルクス3国が続く。一年間で集中するのは、7・8・9月の夏季のヴェカンス期である。海岸部での保養、ゴルフをはじめとするスポーツ、フランス料理の賞味などが彼らの目的である。大規模都市再開発事業によるユーラリール開発計画は、T.G.V.開通とこのユーロトンネルの開通と連動しているものである。

第2表 T.G.V.網の拡大と再編に関する年表
 Tab. 2 A chronological table on the enlargement and realignment of the T.G.V. network

年	事項	備考
1981	TGV南東線開業	パリ～リヨン方面
1989	TGV大西洋線開業	パリ～ナント・レンヌ方面
1991	TGVトゥール分岐線開業	パリ～ボルドー方面
1993	TGV北ヨーロッパ線開業	パリ～Lille-Frandres
1994	英仏海峡トンネル開業	
	パリ・ロンドン・ブリュッセル間相互直通運転開始	「ユーロスター」運転開始
	北ヨーロッパ線～南東線直通運転開始	Lille-Europe駅開業
		Lille-Europe～リヨン方面
1996	北ヨーロッパ線～大西洋線直通運転開始	Lille-Europe～ナント・ボルドー方面
1997	リール～ブリュッセル間TGV高速線開業	

資料：P.Bruyelleほか



■イギリス ▨ベネクス3国
 ▩その他

第3図 リール大都市圏における外国人宿泊客発地の地域別構成 (1997年後半)

Fig. 3 The regional structure of the departure places of foreign lodgers in the Lille Metropolitan (the latter of 1997)

イギリスの数値にはアイルランドを含む。

資料：INSEE 1998. Enquête de fréquentation hôtelière.

III リール市都市域の変容

1 ユーラリール開発計画 (第4図)

正式には、1990年5月にリール大都市圏がユーラリール開発を決めた。その中心的役割を果たしているのがリール都市圏国際開発局 (APIM) である。この設立には、ノール県とパ・ド・カレ県、リール商工会議所、北フランス経営者連盟などから出資があった。開発の理念は、リールがフランスの広域中心都市からヨーロッパにも影響を及ぼす「ユーロシティ」へと階層を上昇させようとする壮大なものであった。

計画区域はT.G.V.新駅 (幅46m、長さ530m) を中心として約100haに及ぶものである。1988年2月に開発計画図が完成し、1990年5月に工事が着工された。

1994年6月3日に国際会議場が完成し、引き続き、同年9月20日には、ユーラリールセンターが開所した。翌年の95年にはリヨン銀行とユーラリールセンターがオープンした。

この開発前に、リール市中心部の交通渋滞のために運転士を同乗させない新交通システムの地下鉄も完成し、ユーラリールへのアクセスも容易にさせている。

ユーラリール計画は、国際会議場、オフィス、ホテル、大規模商業施設等を集積させて中心地機能を高次にさせるとともに、新しい雇用を地元で創出させることであった。加えて、前述のように、リール大都市圏はリール市のみならず、ツールクワン・ルーベ両市など古い時代からすでに多核化されており、中核都市の吸引力は強かったとはいえない。しかし、このユーラリール計画は、中心都市に高次の中心性を付加させるものである。

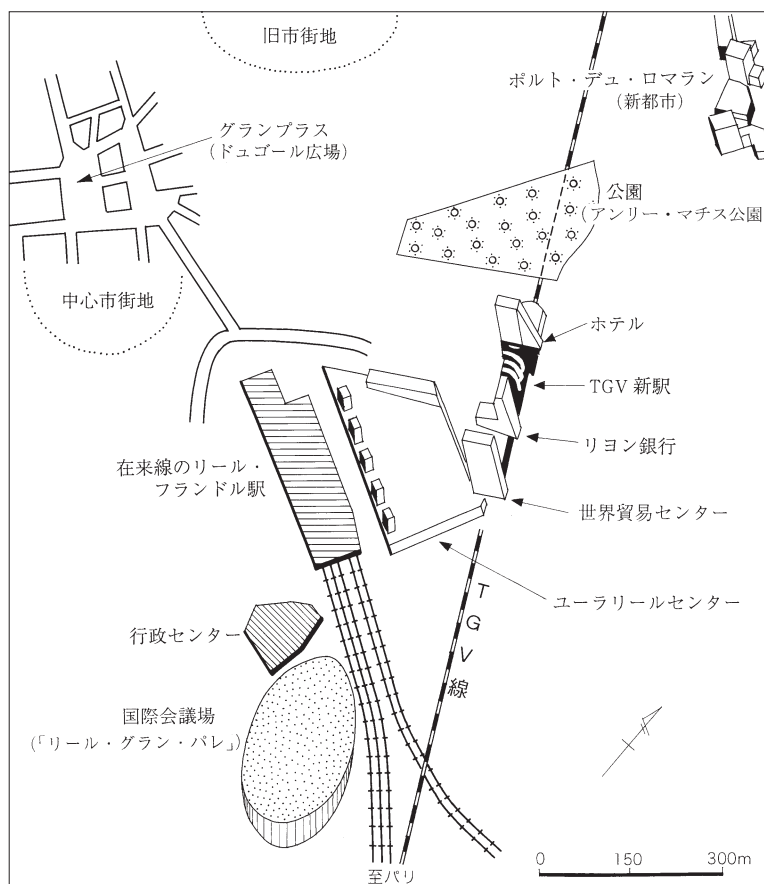
しかし、ミクロな次元で見ると、リール市の旧市街地に近い位置に大規模な都市再開発事業が進められると、旧市街地は、当然、変容を余儀なくされるようになった。換言すれば、歩行者量の変化とともに、リール市中心部の都市の内部構造も変わりつつある。

1) ユーラリールセンター、国際オフィスセンターそして国際会議場

本ユーラリール開発の3つの核はユーラリールセンター、国際オフィスセンターそして国際センターである。

ユーラリールセンターは、既存のリール・フランドル駅、リールT.G.V.新駅そして旧市街地を結合させる結節点でもあり、オフィス機能を中核とする役割が課せられている。

総面積は約15万5000㎡であり、そのうち、最大の面積を占めるのは、イベルマルシェというスーパーマーケットより大規模な範ちゅうに入るものであり、チェーン店「カルフル」である。この「カルフル」は日用品を主体として販売するが、約130店の高級品店も入居している。カフェ・レストランの面積も5,000㎡に達する。同じ面積には、ボーリング、スカッシュな



第4図 リール市中心部におけるユーラリール開発と伝統的市街地
 Fig. 4 The Euraille Development and traditional streets in the center of Lille
 (P. Bruyelle ほかによる)

どのスポーツをはじめ余暇施設も広い面積を有する。さらに、郵便局、託児所、保育園などの公共施設も用意されている。

センターの西側、すなわち、在来線のフランドル駅に面しては5つの高層ビルが建つ。それらは、主として居住機能を提供し、アパートマン、学生用スタジオ、そして商業高等学校が1995年に他から移ってきて、1万 km^2 の面積を専有している。また賃貸オフィスのスペースも備わっている。さらに、700席の劇場もあり、きわめて多機能な空間から成り立っている。

本センターの北側には、134の住宅とフランス国鉄

乗務員用の宿舎、そして旧市街地に来訪する人びとのために、3,500台収容の駐車場が建設されている。

国際オフィスセンターは、T.G.V.新駅をまたいで5つの高層ビルを当初に計画したが、実現できたのはそのうち2つである。

25階建ての世界貿易センタービルは、1996年1月に完成し、設計者はパリの「フォーラム・デ・アル（旧中央市場の再開発）」を担当したヴァスコニィであった。建築総費用の5億フランスフランは、パリ国立銀行、リヨン銀行をはじめとする銀行や保険会社のためであった。世界貿易センターは総面積24,000 km^2 であり、

この予算額からも、オフィス機能が特化していることがわかる。

他の一つの高層ビルは、リヨン銀行である（写真参照）。20階からなるが高さは100mに達し、床面積は15,000㎡ある。そのうち6,000㎡を出資会社のリヨン銀行が使用し、その他の空間は賃貸用のオフィス空間となっている。このリヨン銀行の支店の役割は、営業圏をフランス北部に拡充させ、さらに外国への市場開拓を目的としている。

この国際オフィスセンターとユーラリールセンターを結びつけるのは、「アナトリウム」と呼称される地区であり、企業向けサービス業が主体として集まっている。すなわち、会議室、展示場、ショールームなどである。総面積は15,000㎡であり、フランス電力公社とガス公社のオフィスも入居している。

当該センターの北側には、ホテル地区が予定されていた。国際的な高級ホテルであり、当初は250室を有し、総面積15,000㎡であった。リール大都市圏には四ツ星以上の高級ホテルが欠如しており、人びとの期待も大きかった。しかし、経済不況のもと、ホテルに対する投資家も少なく、計画は縮小の一途をたどらざるを得なかった。

国際会議場の建設の目的は国際会議を誘致し、リールを会議・展示などを通して、国際的に高度な情報交換の場にするにあった。1994年6月3日に開所した敷地は、国鉄の操作場を活用したものである。総予算1.2億フランスフランは、リール市、ノール県などが負担した。20,000㎡の会議場面積、18,000㎡の展示場、そして16の会議場に、3つのホールが備わっている。レストラン、カフェテラスそして1,200台の駐車場もあり、総面積は60,000㎡に達し、大規模である。

ユーラリール開発計画には、以上の3つの拠点地区に加えて、ポルト・デュ・ロマラン新都市が建設中である。10haの土地に、住宅・ホテル・商業施設・オフィス、そしてスポーツ施設を複合的に組み合わせている。

ポルト・デュ・ロマラン新都市の南側には、アン

リー・マチス都市公園がリール市の出資によって完成を目ざしている。

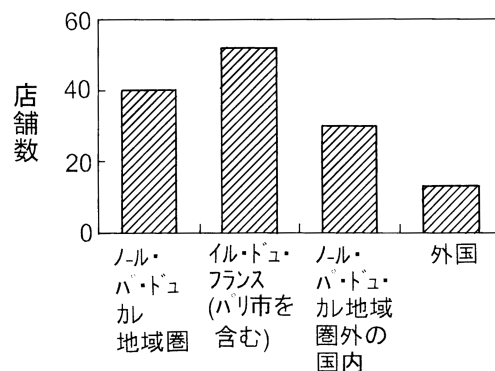
上記のようにユーラリール開発計画は大規模のみならず、多機能、多目的であり、21世紀の都市再開発事業として注目されている。

2) ユーラリール開発計画の評価

前述の通り、ユーラリールの各種機能は1994年から実現化した。翌95年3月上旬に、リール大都市開発・都市計画局¹⁾がユーラリール開発計画の効果と評価等を調査し、その結果を公刊した。それらを簡潔にまとめると以下のごとくなる。

ユーラリールに開業した133の高級品店の10%が外国からの進出であった。外国の中でも特にベルギーとスペインからであり、いずれも特定の客層を限定しての出店であることに特色がある。しかし、高級品店の枠をはずすと、ユーラリールの商業機能に特化しているのは、家具・インテリア、レジャー用品、美容関係用品等である。いずれにしても、高級品店すべてのうちで最初の支店をユーラリールに出店したものは、33%を越えるため、ユーラリールに対する期待感が高いといえよう。

第5図は、ユーラリールセンターに出店した店舗の



第5図 ユーラリール商業センターに出店した店舗の地域別本社（1995年）

Fig. 5 The regional distribution of head offices with branches in the Euralille Commercial Center (1995)

資料：Euralille, Espace Expansion.

本社位置を示している。パリ市とその周辺のイル・ドゥ・フランス地域からの出店が最大であり、38.2%を占めている。このことからユーラリールセンターの商業資本の主要部分はパリからによるものであった。しかし、リール市が位置するノール・パ・ド・カレ地域圏内の本社の割合は、29.4%に達して地元資本の進出も注目すべきである。また、前述のように、外国からの出店はわずか10%にとどまり、ユーラリールセンターの商業化には、ボーダレス化の様相は顕著でなかった。

ユーラリールに雇用された従業者も特徴的である。30歳以下の若年層が89%を占めていることから、本開発が若い年代層に対して雇用の場を提供したことは、評価されるべきである。雇用者はリール市とその郊外に居住し、特に女性層の69%はリール市に居住している。

来客者に関する調査によると、週日には3万人、週末の土曜日には5万人に達するとみられ、年間1千万人を越える集客力が推測されている。そのため、商業機能の郊外化によって減少していた顧客の都心部回帰現象が認められた。1992年に比較して1995年には、都市中心部の来客数は33.6%も増加した。その結果、リール市中心部では、ユーラリールはグランプラスを中心とする歩行者優先地区、そしてナショナル・リウール街区に続いて、第三の購買客が集中する極と成長した。一方、ユーラリール地区への来客層として注目すべきこととして、国境を越えるベルギー側に約73万人の来

客層を吸引するものとみられる。この数値は、リール大都市圏人口の半数以上にも達する。いずれにしても、リール市中心部への集客圏は、ユーラリール開発によって面的に大きく拡大したことになる。

ユーラリール地区への顧客の内訳は第3表が示している。約4割が学生であることは、若年層の需要に当てていることがわかる。さらに、公務員、教員、会社員、会社幹部や店員、労働者などが続く。本表はまた、若年層のみならず広い客層を集めていることを提示している。

3) リール市の伝統的都市域

既存のリール都心部は、市域東端部のフランドル駅を頂点としながらセクター状に広がっている。この地区は、中世期に建設された城壁の内側に概ね相当する。このことは、長い間、都心部の位置が大きく変化してこなかったことを意味する。そして、沼沢地に防衛するために築かれた城塞がかつて建築されて現在まで残り、現在では練兵場として使用されている(第6図)。このような城壁都市であったために、たとえば、旧市街地にガン門、ルーベ門、パリ門等の名称が残り、旧城壁の出入口の名残を今日まで残している。

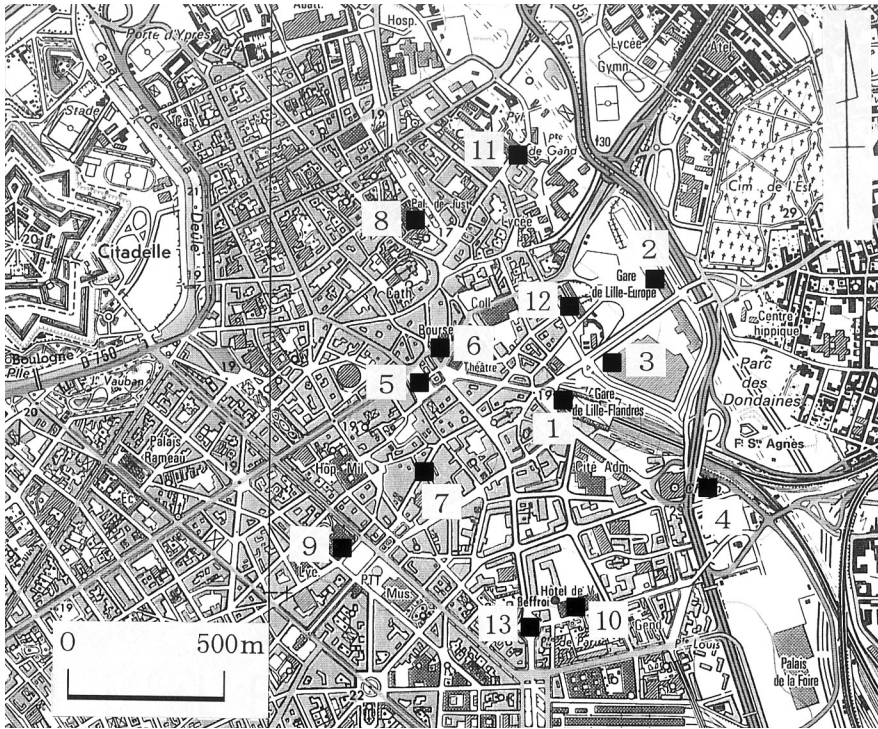
旧市街地の中核地区はグランプラス(写真3、4)であり、リール市の象徴的な広場であるとともに、中心市街地の実質的な結節点である。国鉄リールの既存駅からわずか300mの距離である。広場を取り囲む建造物群は、フランドル式建築の華麗で伝統的なファサードに彩られている。この広場を囲んで、オペラ座、劇場、旧証券取引所、商工会議所などの文化・経済の中核機能が集中して立地している。さらに大規模な書店、レストラン、カフェテラスも集まり、ブティックも多い。そのため、一日中歩行者は絶えず、就中、週末は盛り場の様相を呈している。

上述したように、旧市街地の商業地区の中心はグランプラスである。そして、この広場から各方向に向かう通りが商業地区となり、グランプラスを一次中心的商業地区とすると二次・三次中心的商業地区は、周辺

第3表 ユーラリールへの来客数の類型(1995年11月)
Tab. 3 The types of visitors coming to the Euralille
(November, 1995)

類 型	割 合
学 生	37.9 (%)
公務員・会社員・教員・会社幹部など	28.7
店員・労働者	17.9
退職者	3.6
農業従事者	1.6
無 職	10.3
	100.0

資料：C.C.I.L.-R.-T.



- | | | | |
|-------------------|-----------------|--------------|-------------------|
| 1 Lille-Flandres駅 | 2 Lille-Europe駅 | 3 ユーラリールセンター | 4 リールグランパレ（国際会議場） |
| 5 グランプラス | 6 商工会議所 | 7 ベチュヌ通り | 8 裁判所 |
| 9 県庁 | 10 市役所 | 11 ガン門 | 12 ルーベ門 |
| 13 バリ門 | | | |

第6図 リール都心部（1995年）

Fig. 6 The center of Lille (1995)

原図：IGN 1995. 25,000分の1の地形図。

部に広がる。とくにグランプラスからリール駅方向に商業地区が展開する。しかし、リール市の場合、その大都市圏人口は100万以上に達しながら、中心核の規模と数、あるいは都市成長を促進してきた産業構造の弱体化から、商業・サービス業地区は、同じ大都市圏規模のものと比較して狭小な範囲にとどまってきた。たとえば、グランプラスを中心にして約300m圏にそれがほとんど包含されているほどである。

しかし、明記しておかねばならないこととして、駅前通り（フェデュエルブ通り）、ベチュヌ通り、ナショナル通りには、道路に沿って、買回品を主体とした道路沿いの商業地区が形成されている。

ユーラリール開発計画は、伝統的な市街地の近隣に進められたために、既存の商店・サービス業に壊滅的な影響を与えるのではないかと危惧されていた。しかし、新開発地区に郊外型大規模店舗と類似したものが立地することにより、来客者が都市中心部に回帰する結果となった。そのため、新開発地区に近接する旧市街地も、老朽化した建物の外観を一新させ、修景事業によって統一感のある修景・美観地区の形成が図られている。

そのため、現在のところ伝統的都市域と新開発地区は共存している。現地では、定量的な調査はなされていないが、関係当局者は次のように述べている。ユー

ラール地区に新しい商業地区が開業することにより、来客数が大幅に増加した。しかも、オフィスの集積は多数の従業者を現地に吸引した。新しい開発地区と旧市街地間の競合はあるが、現在のところ、前者には食料品をはじめとした日用品の需要があり、後者には買回品を求めての来客層が卓越する傾向がある。両者は分担しつつ、郊外立地の商業施設と対抗し、散策者や観光客をも集めつつある。

IV むすび

本論文は、国際的な高速交通体系T.G.V.の再編が、国境に近いラールという一つの都市の旧市街地と新駅を中核とする都市再開発事業区域にいかに変容を与えたかに関して考察するものである。

念願のユーロトンネルが1994年5月6日に開通した。この開通に伴って、ラールはパリ中心としたT.G.V.網の一つの末端であったものが、パリとの時間距離が60分となり、さらにパリ～ロンドンの中継地となり、フランス南部の主要都市と直結するようになった。外国に対しては、ロンドンのみならず、ブリュッセルそしてアムステルダムとも結合し、T.G.V.網の重要な結節点の一つとなった。

ラールに新しいT.G.V.駅が設けられることによって、その新駅を中心としてユーラール開発計画が大規模に進められている。この計画には、ラール大都市圏に欠如していた商業・サービス業そしてオフィス業等、さらには会議機能が強化されて、ラール市の影響圏はベルギーも含めて拡大しつつある。

一方、グランプラスを中心とする伝統的地区では、

修復事業による修景・美観地区の形成が図られて、集客力を高めている。新しい開発地区と伝統的地区の再開発によって、郊外部に立地する大型店舗に顧客を奪われていたものが、都市中心部へ回帰する傾向がみられるようになった。また、ユーラールは日用品主体、伝統的地区は高級品中心という機能的な地域分担も進んでいる。

しかし一方、ラールとパリがT.G.V.によって60分間に短縮されたために、将来に向けて、「ラールはパリの郊外になる」という悲観論者もいる。そのため、ラール大都市圏の自立化が、今こそボーダレス時代に強く求められることであろう。

今後、広域的にはケルン（ブリュッセル～ケルン）への高速新線建設、ラール～ブリュッセル間のT.G.V.沿線に建設される新空港計画がある。地域的にみてもメトロのベルギーとの越境計画など、国境をさらに解消させ、ラール都心部の拠点性を向上させる努力が払われている。

謝辞：本研究は、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、代表者高橋伸夫）の成果の一部である。現地調査にあたっては、ユーラール事務所のM.Piau氏、ラール商工会議所のF.Berteloot氏ほかの方々など、関係諸機関の方々の協力を得た。また、フランス側の研究分担者であるパリ・ソルボンヌ大学副学長J.-R.Pitte教授とラール科学技術大学のP.-J.Thumerelle教授にはさまざまな便宜をはかって頂いた。共同研究者の手塚章・村山祐司・小田宏信・平篤志各氏には助力・助言をたまわった。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。

（受付 2000年9月26日）

（受理 2001年1月13日）

注

1) Agence de développement et d'Urbanisme de la Métropole lilloise (1996) : *Lille après Euralille, la Métropole en mutation*, 66p 調査項目によって、調査年代が多少異なる。

文献

奥野隆史 (1991) : 『交通と地域』大明堂, 349p.

井上 繁 (1997) : TGVの開通機に都市開発：ラール都市圏、*地方財政*, 3, 263 - 269.

塩谷祐司 (2000) : わが国島嶼空間の現状と課題。地理科学,

- 55, 146-158.
- 平 篤志 (1999) : フランス, ノール・パ・ド・カレ地域における外国系企業の立地展開. 香川大学教育学部研究報告 (第1部), 107, 87-100.
- 高橋伸夫・手塚 章 (2000) : EU統合化におけるリール大都市圏の構造変容. 人文地理学研究, XXIV, 131-168.
- 手塚 章 (1999) : ドーバー海峡とユーロトンネル. 地図情報, 19-2, 4-7.
- 藤目節夫 (1997) : 『交通変革と地域システム』古今書院, 346p.
- 藤目節夫 (1999) : 時間・費用距離から見た中四国地域の自動車交通空間の変化. 地理学評論, 72A, 227-241.
- ピエール・ブリュイエール著, 桜井明久訳 (1998) : パリ大都市圏と地方圏の関係. 高橋伸夫・手塚 章・ジャン＝ロベール・ピット編『パリ大都市圏 その構造変容』東洋書林, 55-66.
- 村山和馬 (2000) : しまなみ海道筋の光と影—西瀬戸自動車道の開通とその影響. 地理科学, 55, 176-180.
- 森川 洋 (1979) : 新幹線沿線都市の特性と成長性. 愛媛の地理, 8, 89-94.
- 矢作 弘・岡部明子 (1999) : 二十一世紀EUの戦略. 世界, 658, 153-160.
- 横山昭市 (1996) : ユーロトンネルへの期待. 地理, 41-11, 94-101.
- 横山昭市・有末武夫 (1978) : 交通変革と地方都市—1977年秋期学術大会シンポジウム. 地理学評論, 51A, 464-475.
- 横山昭市 (1979) : 交通変革と地方都市の対応—交通インパクト研究への地理学的アプローチ. 愛媛の地理, 8, 7-19.
- Brunet R. et al. (1989) : *Les villes européennes*. La Documentation française, 123p.
- Bruyelle, P (1988) : Tunnel sous la Manche et mutations urbaines dans la région Nord-Pas-de-Calais. *Hommes et Terres du Nord*, 1~2, 2-28.
- Bruyelle, P. & Peter. R. Thomas (1994) : The impact of the Channel Tunnel on Nord-Pas-de-Calais. *Applied Geography*, 14, 87-104.
- Bruyelle, P. (1995) : La France du Nord dans l'Europe de lumières et ombres. *Homme et Terres du Nord*, 3, 105-112.
- Murayama, Y. (2000) : Changing Spatial Structure of the Lille Metropolitan Area under EU Integration. 地学雑誌, 109, 427-444

The Realignment of T.G.V. Network and Transformation of Lille Urban Area

Nobuo TAKAHASHI* • Koumei MATSUMURA**

The purpose of this paper is to investigate how the realignment of high-speed transportation system T.G.V. affects the Lille City and its urban area.

Being the wish of the European, the Channel Tunnel was opened to traffic on May 6, 1994. The Lille City was one of the ends of the T.G.V. network centered by Paris, but as a result of the opening of the Channel Tunnel, the time distance between Lille and Paris was reduced to 60 minutes, and furthermore, Lille became the transit center between Paris and London, being connected directly to the main cities in southern France. To the foreign main cities, Lille is connected not only to London, but also to Brussels and Amsterdam, and became one of the important nodal cities.

With the establishment of the new Lille Station of T.G.V., the Euralille Development Plan centering around the new station has been promoted on a large scale. In this plan, the functions such as commerce, service, office, and conference, which were lack in Lille before, are intensified. And the urban region of Lille is enlarged to include Belgium.

On the one hand, in the traditional districts center by the Grand Place, the renovation work is enforced in order to build beautiful and fine sight area and attract more guests. With the development of new districts and the redevelopment of traditional districts, the guests taken away by the suburban large-scale retail stores tend to come back to the center of city. Furthermore, the regional function share such as the daily necessities in the Grand Place and the high-quality articles in the traditional districts is developed.

But on the other hand, because it has been shortened to 60 minutes from Lille to Paris with the T.G.V., some pessimists also think that Lille will become a suburban area of Paris in the future. Therefore, in the period of borderless, the independence of Lille Metropolitan should be demanded further from now on.

It is planned to build a new high-speed line to Cologne (Brussels - Cologne) and new airport along the T.G.V. from Lille to Brussels in the future. From a regional opinion, the country border will disappear with the realization of cross-border subway to Belgium; therefore the base power of the city center of Lille will be improved.

[keywords] 1 Train à Grande Vitesse 2 Lille 3 Plan of Eurallille 4 Eurocity

*Institute of Geoscience, Tsukuba University

**Faculty of Education and Human Studies, Akita University