

# 日・米・英・仏・独／教科書で学ぶ「国土とインフラ」

[第2回] フランスの地理・歴史教科書から学ぶ②

## 国土の構造分析と交通インフラを重要視するフランス地理

国土学アナリスト 森田 康夫

フランスの地理学は、人間がどのように主体的に国土に働きかけてきたか、環境を利用しててきたか、ということに関心を持ってきました。このため、コレージュ(中学)・リセ(高校)の地理教科書では、自然地理と人文地理の内容を個別に学ぶということではなく、「持続可能な開発」や「国際化」といった現代社会の課題にそって、自然地理・人文地理横断的な学習テーマが設定されています。

### 持続可能な開発と交通システム

コレージュ第5級(第2学年)には「持続可能な開発と交通システム」を学習する単元があり、Hachette社の教科書では、①フランス第2の都市リヨンの大気環境管理と公共交通システム、②フランスの人気観光地モン・サン=ミッシェルへの観光交通の負荷と世界遺産の保全、③パリの大気環境管理の取り組み(自転車貸出システム「ヴェリブ」や路面電車「トラム」など)について、ケーススタディが展開されています。

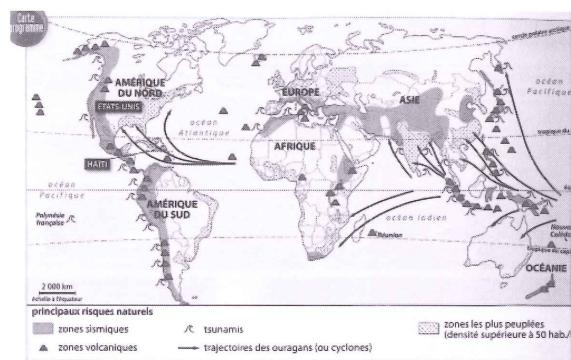
### 自然災害リスクと不平等

また「自然災害リスクと不平等」という学習単元では、自然災害リスクが人間社会に与える影響と、その影響の程度が経済先進国と後進国とで大きく異なることを学びます。

教科書では、世界人口の約3分の1が地震、津波、火山噴火、ハリケーン(サイクロン)などの自然災害リスクが存在する地域に暮らしているとした上で、ケーススタディ対象として「ハリケーン・カトーナ」と「ハイチ地震」を取り上げ、自然災害リスクに対する脆弱性を比較・評価しています。いずれも世界規模の大災害でしたが、災害リスクの軽減や災害からの復旧が財政的に可能であったアメリカに対



パリの大気環境管理 [Hachette社]



世界の人口密集地域と主要な自然災害リスク [Hachette社]

して、ハイチの場合は、大規模な国際的支援を受けたにもかかわらず、政情不安定に起因する社会基盤の脆弱さも相まって、単一の地震災害としては近年空前の大規模な被害となってしまったことが説明されています。

### 国土の保全と開発

コレージュ第3級(最終学年)には、フランスの産業と国土構造を扱う学習単元「国土の保全と開発」があり、工業・農業・観光業・その他サービス業について、それぞれの産業と国土との関係(立地条件・空間利用条件)が説明されるとともに、フランスの国土構造の現状と今後の方向性が次のように示されています。

## 【国内の地域間格差】

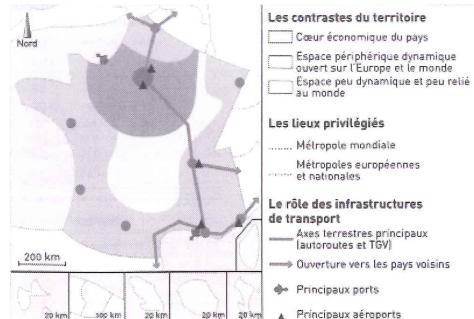
- ・フランスの首都パリは、同国の政治的・経済的・文化的中心であり、国富の集中が進んでいる(フランスのGDPの28.6%を占有している)。また、パリは人口1,200万人を抱えるトップクラスの世界都市でもあり、世界の政治、経済、金融、文化に大きな影響を与えている。
- ・東部(リヨンがあるローヌ＝アルプ地域圏、マルセイユがあるプロヴァンス＝アルプ＝コート・ダジュール地域圏)は、歴史的に産業集積が進んでおり、相対的に豊かである。
- ・西部では、近年、ハイテク産業が盛んになってきている。
- ・北東部(リールがあるノール＝パ・ド・カレー地域圏)では、主力であった鉄鋼業や造船業などが斜陽化し、産業構造の転換を求められている。
- ・中央山塊を含む内陸地域は、外部世界との結びつきは少ない。

## 【特権的な場所】

- ・グローバル化の進展によって、利便性の高い場所に、生産や富の集積が進んでいる。
- ・「大都市」には、人口と経済活動が集中しており、多くの富を作り出している。大都市は、世界都市パリとEUレベルの大都市(リール、ストラスブルグ、リヨン、マルセイユ、ニース、トゥールーズ、ボルダー、ナント)に階層化され、その勢力範囲は国内全域に及んでいる。
- ・「海岸(港)」は、世界に開かれた特別な場所(空間)であり、ますます多くの活動が展開されている。
- ・EUの枠組みを前提に、国境を超えた複数自治体が主体となって協力関係をもつ地域「ユーロレジオン(Eurorégion)」が構築されつつある。

## 【官民の役割と機能】

- ・フランス政府は当初、首都パリへの一極集中を是正しようとしてきたが、今後は、国家の原動力として機能させるため(ヨーロッパ、そして世界スケールで魅力的な都市にするため)、パリの国際競争力強化を支援することとしている。
- ・地方自治体(地域圏、県、市町村)の参加を前提に、EUは地域の課題を解決するプログラムを支援(資金提供を実施)している。また、官民のパートナー



フランスの国土の構造 [Hachette社]

シップにより、行政と民間会社が連携することもある。

## EU規模で広がる交通ネットワークと環境リスク

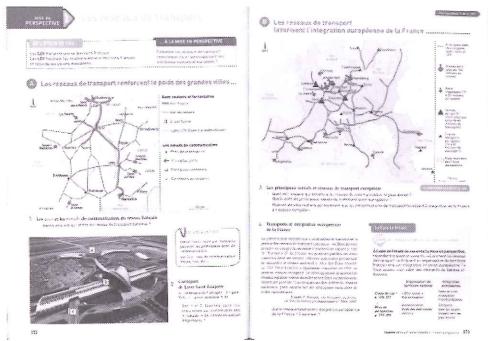
コレージュ第3級の学習単元「EUとつながるフランス」では、交通ネットワークがフランスの国土を組織化し、ヨーロッパ全体のコミュニケーション軸として機能していること、また自然災害リスクや技術リスク(原子力発電を含む)が人間社会に与える影響と、その脅威(脆弱性)を低減するための方策について学ぶことができます。

## 【交通インフラによるフランス国土の組織化】

- ・フランス国内の一般道路と高速道路のネットワークは、旅客交通の90%、貨物交通の2/3を担っている。高速道路ネットワークは10,000kmを超え、主要な高速道路はパリを中心として放射線状に延びており、最も重要な高速道路軸はリール＝パリ＝リヨン＝マルセイユを連結している。
- ・TGVが走るフランスの高速鉄道路線LGVネットワークは、パリを中心とする放射状の4本の路線とその他の路線で構成されており、国内の幹線交通軸として大きな役割を果たしている。
- ・空港(航空)ネットワークによって、フランス国土の組織化(再強化)が図られている。国内航空輸送量のうち、旅客の3/4以上、貨物の約90%がパリの空港を利用している。このうち、シャルル・ド・ゴール空港は、TGVも停車するマルチモーダルな交通結節点として機能している。

## 【フランスとヨーロッパをつなぐコミュニケーション軸】

- ・EU加盟各国の国境を越えて交通インフラがネットワーク化されており、アルプス山脈、ピレネー



フランスとEUの交通ネットワーク [Hachette社]

山脈、およびイギリス海峡の下は、トンネルで接続されている。

- ・高速道路は、フランス国内のパリ＝リール間、パリ＝リヨン＝マルセイユ間だけでなく、ドイツ、ベルギー、イタリア、スペインへとつながっている。また、TGV ネットワークは、パリ、ロンドン、ブリュッセル、アムステルダム、ケルンを結んでいる。

#### 【ヨーロッパ空間を階層化する交通ネットワーク】

- ・ヨーロッパの交通ネットワークには粗密があり、LGV ラインと同様に、主要な高速道路軸は西欧に集中している。一方、多くの新規プロジェクトが東欧で展開され、新しいネットワークを構築し始めている。
- ・ヨーロッパの空間の階層化は、航空輸送によって増幅されている。英国、フランスおよびドイツは、ヨーロッパの航空輸送の半分を占めている。
- ・主要港湾は、北海、イギリス海峡および地中海の西海岸線に沿って位置している。

#### 【フランスとEUが抱える主要なリスク】

- ・河川の水位上昇による洪水は、フランスとEUが抱える主要な自然災害リスクで、道路・駐車場整備などの地表面の改変や、河川に架かる橋梁の存在によって増幅される。また、氾濫区域内の建物の建設が、被害を大きくさせる。
- ・嵐、雪崩、山火事は、頻繁に発生する自然災害リスクで、人間の軽率な行動によって、しばしば被害が拡大する。
- ・ヨーロッパでは、火山噴火や地震のリスクは大きくない。
- ・主要な技術リスクとして、工場の爆発、火事および毒ガスによる環境汚染を挙げることができる。

居住地区に近接して多数の危険な産業が営まれて いるので、被害が拡大するおそれがあり得る。

- ・原子力発電所事故のリスクは存在する。また、危険な製品輸送の事故は、毒性産物による環境汚染を引き起こすことがある。

#### フランスの多様性は交通インフラ整備の恩恵

外国人観光客 8,300 万人／年が訪れる世界一の 観光大国フランス。パリ、コード・ダジュール、モン＝サン＝ミッシェルなどは、フランス観光の豊かさ、質の高さ、多様性を示す代表例です。またフランスは EU 最大の農業国でもあります。工業部門でも 農産食品産業、自動車産業、建設産業、化学工業、鉄道産業、航空宇宙産業、エネルギー産業、医薬品・化粧品産業などが発達しており、これらの産業はいずれも、質の高い道路・鉄道・航空ネットワークの 恩恵に浴しています。

フランスの歴史地理学者グザヴィエ・ド・プラノール氏が、著書『フランス文化の歴史地理学』において、「産業革命の進展や交通環境の改善(とりわけ、高速交通機関の発達)，さらにはパリを中心とする全国ネットワークの形成は、それまでの単調な空間構造を大きく変容させ、フランスの国土を限りなく複雑なモザイク模様に転換させた。そこでは、農業生産の地域的専門分化が進むとともに、立地条件にすぐれた地域で工業生産が大規模に集積し、階層分化をとげた都市は全国的なネットワークを形成するようになった。空間構造のこうした転換は、19世紀末のフランスで、きわめて明瞭であった。当時、鉄道ネットワークがフランス全土をおおい、商品の流通が全国レベルでなされるようになった。一方で、農村地域からの人口流出はそれほど深刻でなく、経済環境の激変に対応して、それぞれ活力にとんだ変化をとげつつあった。フランスの国土がもっとも多様な姿を示したのは、まさにこの時期(およそ 1875 年から 1914 年までの期間)であった。」と語るように、フランスの多様性は歴史的にみても国家レベルの交通インフラ整備の恩恵であったよう です。

【次回「フランスの地理教科書に描かれている  
日本のすがた」につづく】