

観光フォーラム

パリ、モン・サン・ミッシェル、シャモニ＝モン・ブラン —フランス中央領域・ツーリズム・ノート—

Paris, Mont Saint Michel and Chamonix-Mont Blanc: Tourism Note on France

大橋 昭一

Shoichi Ohashi

和歌山大学客員教授、名誉教授

I. まえがき

1. はじめの言葉

フランスは、ツーリズム上、インバウンド（入国外国人）が世界のトップ級の、世界で最も人気のある国の1つである。その中心は、なんとといっても、パリ（Paris）である。ちなみにパリという地名は、古代ローマ帝国時代にこの地を占拠していたケルト系部族の人たちが、ローマ人たちによって、パリシイ（Parisii）とよばれていたことに由来するといわれる。

近年、第二次世界大戦後において、パリの魅力を改めて世界に示したものに、1951年に公開されたアメリカのミュージカル映画『パリのアメリカ人』（An American in Paris）がある。これは、現在では全く通常のものとなっている、当時の呼称でいえば“総天然色”、つまりオールカラー映画の最も初期のもので、日本における公開は1952年であった。

ちなみに、日本映画では1951（昭和26）年公開の『カルメン、故郷に帰る』がオールカラー映画としては最初のもので、同映画公開の1951年3月21日が日本ではカラー映画記念の日とされている。『パリのアメリカ人』は、日本での公開が一年遅れであったが、単にそのオールカラー映画としての素晴らしさだけでなく、次の点でも圧倒的なものであった。

すなわち、当時日本では、万事についてモダン的なものの最新の代表は、日本占領のアメリカ軍、つまりアメリカとされていたが、この映画は、アメリカ人にとっても、フランス、なかならずパリが、あこがれの地であることを伝えたものであった。

アメリカとフランスとの関係についてみると、もともと両者の結び付きには強いものがある。例えば、アメリカ、ニューヨークにある自由の女神像は、周知のように、実質的にはフランスから贈られたものである。今日でも、パリ、セヌ川の（エッフェル塔のある所から1kmほど下流の）グルヌル橋（Pont de Grenelle）の脇には（中洲の上に）、そのひな型になった像が立っている。

さらに近年では、パリの地下鉄には、まさにパリ（広くはフランス）を代表するといっているシャンゼリゼ通り（Avenue des

Champs-Élysées）に、“フランクリン・D・ルーズベルト（Franklin D. Roosevelt）”という名称の駅がある。これは、アメリカの第二次世界大戦当時の有名な大統領、すなわち第32代アメリカ大統領・フランクリン・D・ルーズベルト（Franklin D. Roosevelt：1933-1945年在位）に因んだものである。本稿筆者としては、これ以上にフランスとアメリカの強固な関係を示すものはない、と史料する。ちなみに、この駅は、もともと、“マルブフ＝ロン・ポワン・デ・シャンゼリゼ（Marbeuf=Rond Point des Champs-Élysées）”という駅名であったものが、1946年にこのように変更されたものである。この駅の地上には、後述のように現在も、ロン・ポワン・デ・シャンゼリゼ（Rond Point des Champs-Élysées）という名称の広場が現にある。

ところが、第二次世界大戦後フランスでは、ド・ゴール大統領時代（1958-1969年）に、特にアメリカとの関係が極度に悪化し、ド・ゴール大統領がフランス領内における英語使用を禁止する要望を出した時代があった。というのは、ド・ゴール大統領は、当時アメリカの主導のもとに進められつつあったNATO（北大西洋条約機構：条約そのものは1949年に成立）の拡大・強化に対し強い反対の立場をとっていたからである。当時、例えば、フランスのホテルの係員の中には、英語が使えるのに、（アメリカ人や日本人など外国人に対し）わざわざフランス語を使用する者があったほどである。しかしそれも、今や全くの昔話になっている。

本稿は、フランスのパリ、モン・サン・ミッシェル（Mont Saint Michel）およびシャモニ＝モン・ブラン（Chamonix-Mont Blanc）などについて見聞したところを中心に、感じたことを提示し、大方の参考に供するものである。これは、筆者が1992年以降数回にわたり調査研究のため西欧に滞在した際の見聞記録を基にしている。さらにその他の最新のデータ等で十分に補完し、アップ・ツー・デートなものにしているが、現在の状況等についてはインターネット等で確認されたい。

まず、フランスのホテルと鉄道的事情について、まえがきの

に一般的に管見する。

2. フランスのホテル

フランスを含むヨーロッパなどでは、日本の家族経営的な、通常“旅館”といわれるものもすべて“ホテル”であり、ホテルは大小、実に多様である。数的にも特にフランスでは多いといわれている。

フランスでは、ホテルの設備の良し悪しのいかんは、その程度を星の数で表わし、店頭に掲示することが原則になっている。こうした星表示は、他国のホテルでもなされている場合があるが、フランスの場合は、それが制度的なものとして確立している（他国（例えばドイツ）でもこうした星表示をしている所があるが、それらは一般的なものではなく、当該ホテルのいわば私的なものである場合が多い）。星の数が多いほど優等である（最高は5つ星）。

ただしこれは、根本的には、あくまでも設備の状況の程度を示すものであって、宿泊の快適さそのもの（かなりの程度宿泊者の主観に依存する）を意味するものではない。ごく一般的には、星2つのもので日本のいわゆるビジネスホテル級の程度といわれる。また、フランスでは“星なし”のものも結構ある。

この場合宿泊料金は、確かに星の数に応じて高低のあるものが多いが、しかし星の数と直結したものではありません。宿泊料金は、フランスでは、とにかく店頭で掲示することになっているから、宿泊のいかんは、それを見て決めればよい。ただし、宿泊料金がよくわかるよう、例えば店頭で大書してあるものもあれば、よく探さないと掲示個所が分からないようなものもある。

料金は、多くの場合、（日本と同様）宿泊者一人あたりの料金で（ドイツ等では原則として一室あたりの料金）、宿泊翌朝の朝食代は別料金の場合が多い（例外的に翌朝の食事代付きの場合もある。ドイツ等では原則として朝食代込み）。フランスでもツーリストの多い所では、すべてのホテルが満員という場合があるから、予め予約して行くか、現地到着後ホテルを決める場合には、早めに着いて、まずホテルを決めておくことが望ましい。

この場合、フランスでも、少数ながら、鉄道駅の構内や近くにある市内観光案内所（通常、ツーリスト・インフォメーションという）でホテルの予約をしてくれる所がある（例えばパリのいくつかの駅）。しかし本稿筆者の知るところ、フランスではイギリスやドイツのように全国的に広く充実しているとはいえない。

3. フランスの鉄道

フランスの鉄道で中心をなしているものは、（日本のJRに相当の）いわゆる国鉄で、フランスではSNCF（Société National des Chemins de Fer Français: フランス国有鉄道公社）という。ヨーロッパの鉄道では、車輛が他国の列車に連結して国際的に運行される場合があることもあって、同公社車輛にはSNCFと大書されているものがある。

SNCFが世界に誇るものは、なんといっても、日本の新幹線

列車に対抗すべく開発されたTGV（Train à Grande Vitesse: 高速列車）である。フランスに行ったら是非乗ってみたいし、乗る機会があるものである。

しかしTGVには、日本の新幹線列車と、ある意味では根本的に異なるところがある。といってもそれは、正確に言えば、もともと在来線の線路幅（ゲージ）が日本とフランス（他のヨーロッパ諸国も同様）とでは異なり、日本では狭軌（軌道幅:1067mm）であるのに対し、フランスを含むヨーロッパ諸国では、広軌（国際標準規格:1435mm）であることに基づく。

つまり日本では、新幹線と在来線とは線路幅が異なるため、新幹線と在来線とは、線路はもとより、乗降ホームも別であり、従って駅舎なども（併設の場合でも機能的には）別になっている。これに対しフランスを含むヨーロッパ諸国では、在来線も、（TGVを含む）いわゆる高速列車も同じ線路幅、すなわち広軌である。従って、原則として、乗降ホームや駅舎などは同じものになっている。

すなわちフランスなどでは、（新幹線的な）TGVは、原則として、在来線と同じ駅の同じホームから発車する。そしてTGVは、TGV専用の線路のある所でのみ、在来線と別れて、その上を走行し、次のTGV停車駅の前で在来線と合流し、在来線と同じホームに着く（在来線と同じ線路を走る区間もある）。

TGVは、もともと各地方の中心的大都市の間を結ぶもので、そうした大都市の駅にのみに停車するものであるため、TGV専用線路の区間は一般にかなり長い。従って所要時間短縮に役立っているところは大きい。日本の新幹線列車と同様な役割を充分果たしている。他方、TGVも在来線も共用の駅では、例えば列車の発着時刻表を見ると、在来線列車もTGVも区別なく併記され、注欄でTGVと記載されているだけである（ただしフランス、アヴィニョン（Avignon）のように、例外的に在来線駅とTGV駅とが別の場所で別の駅になっているものがある。こうした場合には両駅の間でバス便がある）。

ただしTGV乗車は、原則としては、すべて座席予約制で、事前の予約が必要である。つまり、自由席、立ち席はない、ということである。予約の際、ユーレイルバスのようなバス乗車券所有の場合でも、低額の予約手数料が必要な場合がある。

なお、SNCFのパリにおける主要駅には、以下のように6つのものがある。例えば東京駅や大阪駅のように、パリを（形の上にしる）代表するような1つの中央駅（例えばパリ駅）というようなものはない。6つの駅はすべて、地方行き路線の終点・始発駅となっているものであるが、行き先が駅により異なる。大要は、以下の通りである。どの方面にはどの駅が発着駅になるかは、時刻表等で確認し、間違いのないようにすることが肝要である。パリにある6つの駅の所在と主たる発着方面は、下記の通りである（駅の順不同）。

- ① サン・ラザール駅（Gare Saint Lazare）：パリの北西にある。1837年開業のパリで最も古い駅。フランスの北西地方方面行きの駅。

- ②北駅 (Gare du Nord) : パリの北部、次の東駅の近くにある。フランス北部方面、およびベルギー、オランダ、ドイツ北部方面行きの駅。ドーバー海峡を地下で渡るユーロトンネルを通りイギリス、ロンドンへ行くユーロスター (Eurostar) もここが発着駅。
- ③東駅 (Gare de l'Est) : パリの東部、北駅近くにある。フランス東部方面、ドイツ南部方面、スイス、オーストリア方面行きの駅。有名な“オリエント急行”は、ここが出発駅であった。
- ④リヨン駅 (Gare de Lyon) : パリの東側、セヌ川の北側にある。フランス南部方面、マルセイユ (Marseille) やニース (Nice) 方面行きの駅。
- ⑤オーステルリッツ駅 (Gare d'Austerlitz) : リヨン駅の南側、セヌ川の南側にある。スペインやポルトガル方面行きの駅。
- ⑥モンパルナス駅 (Gare Montparnasse) : パリ市内のやや南部にある。トゥール (Tours) やボルドー (Bordeaux) などフランス南西部方面行きの駅。1972年に(当時の) 駅構内の一部に59階建の高層ビル、“モンパルナス・タワー (Tour Montparnasse)”ができるなど、何かと話題になることの多い駅。ところで、SNCF路線では、日本の鉄道にあるような“線”の概念はない。日本ではJR、私鉄を含め、路線の一定区間、例えば東京～神戸間を“東海道線”と名づけて、時刻表等もそうした“線”ごとにまとめられている。しかし、フランスなど欧米ではこうしたことはない。すなわち、“線名”などはない。路線はすべて出発地 (もしくは駅名) と到着地 (もしくは駅名) との併記の形で示される。例えばパリからマルセイユ行きは、「パリ(リヨン駅) — マルセイユ」(復便では「マルセイユ—パリ(リヨン駅)」) という形である。駅の時刻表等を見ても、上記で一言しているように、当該駅の出発列車のすべてが(行き先のいかんを問わず) 発車時刻 (もしくは到着時刻) 順に一覧表的に示され、行き先 (出発先)、出発 (到着) ホームの番号、(TGVの場合などの) 列車種別が併記してあるだけである。

また、フランスでは、いわゆる国鉄、すなわち SNCF 路線はじめ鉄道は、地下鉄等を含め、原則、(日本と同様) 左側通行である。これに対し、例えばドイツでは右側通行である。そのため両国を通じて走行する国際列車の場合、国境駅ないし周辺でその切り換えが行われる。その際車中では、横に線路のない席が、突然、線路のある席に変わる。しかし、この切り換えの時点は、意識して注意していないと気付かないことが多い。

なお、フランスを含め、ヨーロッパの鉄道時刻表では、トーマス・クック (Thomas Cook) 社刊の“*European Rail Timetable*”(ヨーロッパ鉄道時刻表) が有用である。その日本語解説版は洋書取り扱い書店で入手できる。次に、パリ市内の交通機関について一言しておきたい。

4. パリ市内の交通機関

パリ市内の交通機関は、タクシー等は別にして、いわゆる

主たる公共的の交通機関としては、地下鉄 (通称メトロ (métro : 正式には Chemin de Fer Métropolitain)。パリでは1号線、2号線、……と表示)、RER (エール・ウー・エール: 郊外列車の市内急行線 : 正式には Réseau Express Régional d'Île de France。パリではA線、B線、……と表示)、市内公共バスの3者がある。

このうち、パリ市内を縦横に走行し、運転回数も多く、移動に便利なのは、なんといっても、地下鉄である。地下鉄では(出口から出ない限り) 乗り換えが自由にできるが、乗り換え駅では(構内の) 乗り換え通路が複雑になっている所がある。そうした場合、乗り換え通路案内掲示は、多くの場合路線の終着駅名で示されている場合が多い(例外的に路線番号付記の場合もある)。乗り換えのある場合には、予めこのことをよく承知しておくことが肝要である。

RERには、上記のフランス国鉄、すなわち SNCF の運営のもの、RATP (Régie Autonome des Transports Parisiens: パリ市交通公団) の運営のもの、もしくは両者共同運営のものがあるが、基本的にはパリ郊外路線がパリ市内に独自路線として乗り入れた形のものである。市内では停車駅が少なく、いわば市内主要場所(駅)の間の急行路線となっているもので、あくまでも地下鉄などを補完する(地下鉄とは路線上も別の) 市内交通機関である。

このうち、地下鉄とRERでは、原則として、駅構内にキップ売り場があり、改札口もあって(日本の改札機とはほぼ同様のもの)、日本とほとんど同じである。ただ、出口では、日本では集札をするが、パリなどヨーロッパでは、多くの場合、集札はなしで、(使用済みのキップを投入する箱があるのみであり、また、そこからは) 入場ができないようになっているだけである。つまり使用済みのキップは持って帰れるようになっている。ただし例外的に、日本のようにキップを集札するところがあるし、検札もありうるから、出口を出るまでキップは持っていることが必要である。

市内公共バスでは、(停留所近辺のキップ売り場などで) 事前にキップを入手しておくことが原則であるが、それがない場合には、運転士がキップを売ってくれる。運転士のいる入口、つまり先頭入口から乗車し、運転士に行く先を告げて、キップを買う。釣り銭も、貰える。

もとよりバスでは、(地下鉄等のような乗り場における) 改札の場所はない。しかし改札は厳にある。すなわちバスでは、(バス内部の) 乗降車入口のごく近くに自動改札機 (通常は黄色の小さな箱状のもの) があり、キップを入ると自動的に乗車した日付け等を刻印 (改札) して直ちに返してくれる。運転士から買ったキップでもこの改札が必要である。ヨーロッパでは、改札のことを「キップに消印を押すこと」というが、(定期券や一日通用券等以外の改札が必要なキップは) こうした改札 (消印) の刻印をしたものだけが有効で、改札 (消印) の刻印のないものは無効である。無賃乗車になる。さらに、バスでは、バス路線間の乗り換えはできない。つまりバスでは、一旦下車すると、当該キップは無効になる。

パリでも、市内の移動やツーリズムには地下鉄とRERが便利である。何よりも走行路線が地図上でもはっきりしているし、キップの扱い方も容易である。しかし市街の様子を眺めるには、バスが適している。バスを有効に利用するためには、まず、バスの路線や停留所が掲載されている地図を入手することである。そして路線のはっきりしているもの（例えばホテルの前や近所を通るもの）で一度乗ってみることである。

なお、以上のほか、パリ都市圏といわれるパリ近郊とパリ市内とを結ぶ路面電車として、通称「トラム」とよばれるものがある（正式にはTramway:T1号線、T2号線、……と表示）。これは、1992年から運営が開始されたもので、運営主体には上記のSNCFとRATPの2者があるが、実際の利用上では特に区別はない。

II. バリ概観

1. 凱旋門、シャンゼリゼ通り、コンコルド広場、オペラ座

パリの中心は、なんといっても、シャンゼリゼ通りである。これは、凱旋門（l'Arc de Triomphe）からコンコルド広場（Place de la Concorde）までの長さ約2kmの大通りである。

凱旋門は、シャルル・ド・ゴール・エトワール広場（Place Charles de Gaulle-Etoile：通称、エトワール広場：地下鉄はCharles de Gaulle-Etoile 駅で下車）といわれるロータリ的な広場に建つものである。この広場は、シャンゼリゼ通りを含む、実に12本の通りが放射線状的に集中するロータリの交差点になっているもので、車の通行が極めて多い。そのため、ロータリ外側の歩道からロータリ内の凱旋門のある所まで行ける人道用の地下トンネルが造られている。

凱旋門の両脚側面部分には多くの将軍の名が刻まれている。かつ、門の下部部分には、これまでの戦争の無名戦士および第二次世界大戦時のレジスタンス戦士に対する追悼銘板がある。門の上部には資料室があり、公開されている。門内にはエレベーターと階段があって屋上まで上がれる。屋上からの眺めは、素晴らしいの一言に尽きる。

これは、ひとつには、凱旋門のある場所が少し高い丘の上にあることに基づく。例えばシャンゼリゼ通りをみると、コンコルド広場まで極めてゆっくりと下がる坂道になっている。シャンゼリゼ通りは凱旋門側から歩く方がゆったりとした気分になる。

シャンゼリゼ通りで圧倒的に目につくのは、道路幅がとて広いことである。70mほどある。なかんづく、歩道が実に広い。まず、車道を見ると、一方の側だけで4車線ほど、左右併せて8車線ほどある。左右の歩道は、それと同じほどの幅がある。つまり、通常の歩道の何倍かの広さがある。この広い歩道に並木が2列に植えられている。この点もゆったり感を与える。

この歩道には、所によると、歩道の一部を占めて（本体は建物内部分にある）カフェのオープン席部分（屋外部分：通称テラス席）がある。これが有名な“シャンゼリゼ通りのカフェ”である。こうしたカフェに入る（利用する）いわば仕方は、もとより他の所

のカフェやレストランと基本的には変わらない。

すなわち、例えばテラス席（屋内席も同様）に入るには、まず入り口など外部から、空席があるかどうかを確かめる。空席があれば（店の人に断ることなく）入って行って、座席に座り、卓上にあるメニューで注文する品を定める。それが決まったら、付近にいるウェイターになんらかの形で合図する。そのウェイターが当該テーブルの担当でないと「ノン」の合図があるので、他のウェイターについて「ウイ」の合図をしてくれる人を探す。その人が当該テーブルの担当の人で、注文を聞いてくれる。つまり、テーブルごとに担当の人が決まっている。注文に際しフランス語が苦手な人は、メニューを指させばいい。

支払いは、（注文品と共にテーブルに置いてゆかれる）伝票に基づき、必ず、この当該テーブル担当の人、すなわち注文を聞いて、注文品を持ってきてくれた人にする。会計すなわちレジなどはない。釣り銭などもその人が出してくれる。この場合、フランスなどではなにかのチップを渡したり、テーブルに置いておく人が多い。

チップを置くかどうかは、もとより、その人の自由である。しかし少なくとも、観光学徒としては、次のことは承知しておくことが望ましい。すなわち、そうしたウェイター職にある人は、少なくとも“シャンゼリゼ通りのカフェ”では、当該カフェに雇用されている使用人、従業員ではなく、そのカフェの所有者からその一画のサービスを請け負っている独立の事業者という地位にある人たちであることである。

シャンゼリゼ通りに戻って、通りをさらに東方に行くと、コンコルド広場に入る。ここは、1789年のフランス革命の際、時のフランス皇帝夫妻、ルイ16世およびマリー・アントワネットらが断頭台で処刑された場所である。現在では、中央にかなり高いオベリスク（Luxor Obélisque）が立っているのが印象的であるが、それにはどのような意味合いがあるのか、改めて考えさせられる。広場の東隣にチュイルリー庭園（Jardin des Tuileries）があり、さらにカルーセル凱旋門（Arc de Triomphe du Caroussel）がある。そしてその隣にルーブル宮があって、その中にルーブル美術館（Musée du Louvre）がある。

コンコルド広場に戻って、その丁度中ほどの所から、北方（シャンゼリゼ通りからはほぼ直角に曲がる方向）に向かってロワイヤル通り（Rue Royale）が出ている。それを200mほど行くと、正面にマドレーヌ寺院（Église de La Madeleine）がある。ここは、聖女マドレーヌ（マグダラのマリア）を守護聖人とするカトリック教会で、著名なオルガン奏者、ガブリエル・フォーレがいた所としても知られているが、何よりも古代神殿風の作りで有名である。パリでは承知しておくべき場所である。その寺院前からやや東北方向に（ロワイヤル通りからはほぼ直角的に）出ているコプサン通り（Boulevard des Capucines）を行くと、正面にパリの有名なオペラ座（Opéra）が見える。

現在のオペラ座の建物は、1860年に建築デザイン・コンクールがなされた時に採択されたシャルル・ガルニエの案に基づく

もので(1875年竣工)、別名“ガルニエ宮殿(Palais Garnier)”とよばれたりする。パリの中でも最も絢爛豪華な建物の1つとされている。事実、例えば、正面入り口を入った所にある、2階に上がる儀礼上の階段は、訪れた人々を圧倒的してやまない。(単なる劇場というよりも)宮殿というにふさわしい。観覧者のための席は、5階まで入れると、合計2167席ある。天井には(1964年以降)シャガールの力作がある。これも圧倒的なものである。休演の際にも、入場し見学ができる。天下一といわれるオペラ座の様子を垣間見ることができる。売店が開いていれば、オペラ座ゆかりの品を入手できる。

オペラ座の正面から南方向(セヌ川方向)に出ている通りはオペラ座通り(Avenue de l'Opéra)というが、この境界一帯は、パリを代表する有名店舗が多く、ショーウィンドーの飾り付けなども目を見張らせるものがある。ウィンドー・ショッピングだけでも楽しい。

このオペラ座通りを南方に来ると、ルーブル美術館のある建物に突き当たる。その手前にパレ・ロワイヤル(Palais Royal)がある。ここは、“元(もと)王宮”といわれる所で、それにちなんだ品の売店などがある。この建物の前にルーブル美術館がある。

2. ルーブル美術館、シテ島、国立近代美術館、バステューユ

ルーブル美術館は、周知のように、世界を代表する美術館である。展示品は実に素晴らしいものばかりである。特に名高い「ミロのヴィーナス」や、レオナルド・ダ・ヴィンチの「モナリザ」などは、いつも多くの人でゆっくり鑑賞できない。ダヴィッドの「ナポレオンの戴冠」等は、そのスケールの大きさに圧倒される。

ルーブル美術館は、立地上では、セヌ川(北岸)沿いにある。セヌ川沿いに上流へ100mほど行くとヌフ(Pont Neuf)橋があり、シテ(Cité)島に渡れる。シテ島は、セヌ川の中にできた中の島のようなもので、パリの発祥の地である。何よりもノートルダム寺院(Cathédrale Notre Dame de Paris)のあることで知られている。

ヌフ橋を渡ると、その袂に広場があり、それに接してコンシェルジュリー(La Conciergerie:直訳的には“門番小屋”)という建物がある。外観は城砦風である。事実、1789年のフランス革命の際には拘束された者の牢獄として使用された所である。今もマリー・アントワネットの収容されていた独房が残されている。この建物の入り口を入った所に大広間がある。それは単なる空間ではあるが、太い柱が立ち、広間としても実に大きく、何か威厳を感じさせるものがある。まことに印象深い。ノートルダム寺院は、そこから100mほど行った所にある。

ノートルダム寺院の「ノートルダム」は、フランス語で「われらが貴婦人」すなわち聖母マリアをいうが、現在の建物が最終的に完成したのは1345年で、ゴシック建物の代表的な物

である。1804年ナポレオンの戴冠式がこの寺院で行われたことでも有名である。1991年世界遺産になっている。近年では2019年4月15日に火災があり、屋根の尖塔などが崩落するという事故があった。ちなみに、ここは、パリから各地に至る距離を示す起点、すなわち道路元標になっている所である、

ノートルダム寺院の北側にセヌ川を渡るアルコル橋(Pont d'Arcole)がある。そこを渡って北方に行くとパリ市役所(Hôtel de Ville)があり、さらに100mほど行くとポンピドゥー・センター(Centre G.Pompidou)がある。この建物の4-5階に国立近代美術館(Musée National d'Art Moderne)がある。主としてフランス現代美術の展覧の場となっている。そのテラスからノートルダム寺院が見える。

パリ市役所付近の通りを東方に600mほど行くと、バステューユ広場(Place de la Bastille:地下鉄駅名もBastille)がある。ここは、1789年のフランス革命の際発火点になったバステューユ監獄のあった所である。現在、監獄はなく、広場の中央に「七月革命記念柱」(Colonne de Juillet)が立っている。これは、1830年7月27-29日の七月革命の記念塔である。この革命は、ドラクロワの力作画「民衆を率いる自由の女神」の題材になったものとしても知られている。

3. パリの街並みの特徴

シャンゼリゼ通りを含め、パリの街並みで、まず、目につくことは、通りの左右の建物(ほとんどすべてがビル)がよく似た形、形相をなしているものばかりであることである。シャンゼリゼ通りでも、すべてのビルといていいほど、どのビルも高さや全体的デザインなどが似ており、屋根もトタン屋根式の同形のものになっている。つまり、高さや形状の実によく似たところの、ただし容積、すなわち縦と横の長さにおいて違いがあるといえばあるところの、ビルが実にすっきりとした形で並んでいる。こうした市内のビル街の風景は、パリ(およびフランスの他のいくつかの都市)を除いて、本稿筆者の知るところ、他にはない。

例えば、東京や大阪のみならず、ニューヨークやロンドン等でも、中心通りに面したビルは、1つ1つの高さやデザイン(例えば壁や窓枠の模様や色彩など)が全く別々で、良くいえば個性があるところのもの、悪くいえばビルごとにばらばらで、高さもかなり凸凹があるものになっている。

ところがパリでは、そうではない。同じようなビルが並んでいる。特に高さはほとんどすべてが同じで、凹凸がない。店頭看板等も規制が厳しく、統一的ビル街の美しさを破壊するようなものは、何もない。

こうしたビル街として統一性、統一的美しさの維持は、さらに強い形で、シャンゼリゼ通りの東端、コンコルド広場から始まるリヴォリ通り(Rue de Rivoli)でみることができる。

もともとこの通りは、(例えばシャンゼリゼ通りにくらべると)実に狭く、通常の道幅のものであるが、道路の形をみると、この通りの一般的使用の建物が立つ北側には、歩道がない。つまり、

車道に直接接して建物（ビル）が建っている。道路そのものとして、歩道はないようになっている。道路の南側は、チュイルリー庭園やルーブル美術館になっている所で、通常の狭い歩道がある。しかし北側には、歩道部分がない。

もとよりこれは、実はそう見えるだけで、歩道は、当該建物（ビル）の中の一階の道路側部分に、当該ビルの一部として、当該ビルの内部に、アーケード風（あるいはトンネル風）に作られている。歩道の上も含めて建物が建っているといえ、その通りである。この建物内の歩道部分に店舗の入り口があり、ショーウィンドーもある。そして当該建物、すなわちビルは、区画ごとに作られ、かつ、どれも外観や高さなどがほとんど同じようにできている。つまり外観的には、同じようなビルが、車道部分に直接接して、きれいに並んでいるようになっている。ここに、パリの街づくりの1つの原点があるように見える。少なくとも1990年代までのパリの街は、（当時すでに例外的に超高層ビルが少なくとも1つはできていたが）原則としてこのようなものであった。

次に、パリの街づくりの今1つの原点となっている点に注目したい。それは、市内において街路すなわち通りが、どのようになっているかという点に関わるものである。この点を、パリ以外の他の多くの都市でみると、基本的には、碁盤目のようになっていて、交差点は直角（90度）で交わる十字的なものになっている。そのため、そうした所では、当然ながら、交差点に接する建物は、（正方形や長方形など）四角形になる。しかしパリでは、そうではない。

パリでは、道路が放射線状に、つまり斜めに伸びている所が多い。そうした所では、交差点は基本的には（十字的ではなく）X字型になるが、交差点に入る道路数がさらに多く、例えば（4本ではなく）6本になると、*の字型になる。パリではこうした形の交差点が比較的多い。こうした（*字型やそれに類した形の）所では、交差する角度は（直角的な90度ではなく、計算上60度（やそれ以下）になり、交差点に接する建物は、原則として（正方形や長方形などではなく）、台形的なものになるか、角度が鋭角的なものになる。

例えば、凱旋門のあるシャルルド・ゴール・エトワール広場は、前記で一言したように、実に12本の道路が放射線状に入るものである。各道路との角度は、（計算上は）平均して30度ほどのものとなる。ただしこの広場の場合、建物部分と交差点（ロータリ）部分との間に緑地的部分があり、建物は交差点（ロータリ）部分からやや離れた所から建っているから、各建物の先端部分は（鋭角的ではあるが、横幅のやや長い）角度のものになっている。すなわち、各道路の間にある先頭の建物（ビル）は、広場に面した部分がやや細い（しかし広場から遠い部分はやや広い）台形的なものになっている。いずれにしろ、直角的（長方形的）なものではない。

パリ市内では、こうした放射線状に走る道路が比較的多いため、交差点がロータリ広場になっている所が結構多い。しかし広場にはならず、建物が道路に合わせて鋭角的なものに

なっている所もあり、パリらしさの1つの原点になっている。

では、こうして作られているパリの街は、全体的にみると、どのように見えるものか。これを展望するために、パリの中でも小高い丘になっている、パリ市内でもやや北側にあるモンマルトル（Montmartre）に行くことにする。

4. モンマルトル、クリニャンクールの蚤（のみ）の市

モンマルトルの丘は標高130mで、何よりも多くの画家がこの付近を住まいとしてきたことで知られている。ピカソたちが住んでいたといわれるアパート、“洗濯船（Le Bateau Lavoir）”があったのもこの地区である。しかし、本稿の問題意識としてはさしあたり、丘のいわば頂上に立つサクレ・クール寺院（Basilique du Sacré Coeur）が目標である。

この寺院に行くには、地下鉄ではアンヴェール（Anvers）駅で降りる。この地下鉄駅を上がって、駅の上にある大通りに出ると、その大通りから北向きの小路的通りがある。それを行くと、この寺院正面の丘の下に出る。そこは丘面が小公園のようになっているが、そこから寺院まで上がる道や階段があり、短いケーブルカーもある。

寺院まで上がると、寺院正面（南側）前に大きな階段部分があることもさることながら、その前にある道路部分も展望台のようになっていて、そこからパリ市街を展望できる。それは、しばし見惚れる絶品といっているいいものである。パリ市街にある多くの建物（ビル）が同じような高さで、屋上なども良く似た形で並んでいる状況が、静かな水面のように見える。その中でエッフェル塔（Tour Eiffel）のみが抜き出て、天にも達するごとく浮かび上がっている。もともと現在では、少なくとも、その左の方に、市街という水面を飛び出して（前記で一言した）モンパルナス・タワーや（後述の）フランス国立図書館ビル（Bibliothèque Nationale de France）などの高層ビルができています。

サクレ・クール寺院の付近を改めて眺めてみると、西隣に今1つの教会、（パリでは3番目に古い教会といわれる）サン・ピエール教会（Église Saint Pierre）があり、それに並んで広場がある。テルトル広場（Place du Tertre）というが、そこでは多くの画家が控えており、似顔絵を描いてくれる（もとより有料）。また、サクレ・クール寺院の裏側の斜面には、小規模ながら、墓地があり、かつ、葡萄畑もあって、この丘の古さを見ることができ、散策には最適である。

サクレ・クール寺院正面下の小路に戻ると、この通りには土産品店が多くある。そこを出て、地下鉄アンヴェール駅の上の大通りに出ると、その一帯は、有名な歓楽街である。ちなみに、世界的なショーで有名なムラン・ルージュ（Bal du Moulin Rouge）は、この通りの西方、ブランシュ（Blanche）駅の近くにある。

ムラン・ルージュは、れっきとしたフランス芸術の1つを代表するものであって、品位が高く、ラフな服装で行くと恥ずかしい思いをする。例えば男性の場合、せめてネクタイをつけ

てゆくぐらいのことが望まれる。ところで、ムーラン・ルージュでは、ショーの鑑賞を含めて、入場できる時間は（1992年当時）、原則として2回ある。夜の10時（22時）と12時（24時）で、12時前に客の入れ替えがある。この時には出入口などはかなり混雑する。グループのような場合には、はぐれないようにすることが肝要である。

ムーラン・ルージュの入場には、予約をとって行くことが望ましい。というよりは、予約なしの入場は、まず不可能である。予約はそれぞれの滞在ホテルのフロントでも可能である場合が多いが、ムーラン・ルージュの場合、入場と終演後ホテルまで送ってくれることがセットになった、（観光バス会社運営の）観光バスもある。このバスは多くの場合10時（22時）開演に合わせたもので、所定の集合場所からムーラン・ルージュまで運んでくれる。これも、当然、予約が必要である（観光バス会社に申し込む）。とにかく開演が夜分で、終演が深夜になるから、帰途の方法なども充分考えておく必要がある。

このモンマルトルの北方、地下鉄4号線の終点駅、クリニャンクール門（Porte de Clignancourt）駅の近くに、いわゆる“クリニャンクールの蚤の市（puces）”がある。地下鉄駅を出て、少し北方へ行くと、高速道路をくぐるガードがあり、その先の一帯がこの市である。ただしこの市では定休日があるので、そうでない日をホテルなどで確認してから行く必要がある。

ここには、確かに露店的なものが多い。しかし、しっかりした定住的店舗も結構ある。扱ひ品は、いうまでもなく、中古品や骨董品が主流である。そうした品物を買うにはしっかりした鑑定眼が必須である。しかしここは、観て歩くだけでも楽しい。少なくとも、フランスの蚤の市の雰囲気は十分に味わえる。

5. モンテーニュ通り、エッフェル塔、アンヴァリッド、オルセー美術館

シャンゼリゼ通りに戻って、地下鉄で、コンコルド広場に近い、（前記で一言した）フランクリン・D・ルーズベルト駅で降りると、地上にロン・ポワン・デ・シャンゼリゼという広場があり、そこから南西方向に放射線状に出ているモンテーニュ通り（Avenue Montaigne）がある。この通りにはフランスを代表する有名ブランドの店舗、例えばシャネル（Chanel）、ルイ・ヴィトン（Louis Vuitton）、ディオール（Dior）、ニナ・リッチ（Nina Ricci）などの本店・製品売店が店を連ねている。

この通りをさらに行くと、セーヌ川、アルマ橋（Pont de l'Alma）に出る。その橋の袂の近くにセーヌ川遊覧船の乗り場（ただしバトー・ムーシュ（Bateaux Mouches）社遊覧船の乗り場）がある。そして、この遊覧船乗り場から川畔を下流に少し行くと、パリ市立近代美術館（Musée d'Art Moderne de le Ville de Paris）があり、その先にシャイヨ宮（Palais de Chaillot）がある。

ここは、内部が現在では、海洋博物館（Musée de la Marina）、人類博物館（Musée de l'Homme）、フランス文化財博物館（Musée des Monuments Français）、映画博物館（Musée du

Cinema）に分かれているが、宮殿全体としてはセーヌ川を見下ろす高台の上にあり、庭園は実に見応えがある。

そのすぐ下にセーヌ川に架かるイェナ橋（Pont d'Iena）がある。それを渡った所に、シャン・ド・マルス（Champ de Mars）公園があり、その中にエッフェル塔がある。

エッフェル塔は、1889年（日本では明治22年）パリで第4回万国博覧会が開催されることになった時に、それを記念して建立が企画されたものである。2年2か月の工期の後、1889年3月31日に竣工式があった。この塔には、本稿筆者のみるところ、現在でも、他の追随を許さない独自性がある。

というのは、エッフェル塔は、大地の上に4本の橋脚で建っているが、その橋脚部分が美しいアーチ状にかたどられた形になっているばかりか、塔の直下部分は空間のまま、歩道や花壇になっている。この部分は、通常の塔（例えば東京タワー）では、塔のトップに上がるエレベーターの発着場になっていて、（エッフェル塔のように）空間になってはいない。エッフェル塔では、地上にあるものは、4本のアーチ状の橋脚だけであって、遠くから見ると、全体としては空中に浮かんだように見える。

塔の入場希望者入口は、4本の支柱的橋脚のうちの1本の下部にある。そこで入場券を買って入ると、橋脚部分を斜めに上がるエレベーターがあり、2階部分（地上より57m、通常ビルの4階部分に相当）まで運ばれる。そこで別の（第2の、かなり急角度の）斜めエレベーターに乗り換え、3階部分（地上より117m）に上がる。そこで第3の（最後の、地上と直角の）エレベーターに乗り換え、最高展望台（地上より276m）まで上がる（塔全体の高さは320m）。エレベーター部分外部には金網で保護された階段があつて、それが好きな人は階段で登り降りができるようになっている。ヨーロッパにはこうした所では歩くことを好む人が結構ある。

こうしたゆえんもあるのか、フランスには、エッフェル塔のようなものはパリにそぐわないと毛嫌いする文化人があるとのことであるが、本稿筆者としては、このような空中に浮かんだといつていいエッフェル塔は、まさにパリを代表するものの1つといつていいものであり、このようなスタイルの（斜めに上がるエレベーターを含め）塔を（日本でいえば明治年間の前半期にあたる）1880年代に考案し実現したエッフェル（エッフェル塔のデザイン設計者）に凝固したフランス文化・文明の偉大さ、ユニークさを称賛せずにはおられない（エレベーターの運営開始は1889年5月）。つまり、この塔はフランス文化・文明そのものであり、パリでしか生まれなかったものと思料する（これに対し、通常の塔の中心がエレベーターでトップから地上部分まで貫通しているものは実に常識的で、単に物理的合理性に従って設計されただけのものといえる）。

エッフェル塔のあるシャン・ド・マルス公園を東方に行くと、アンヴァリッド（Invalides）がある。ここは、ナポレオンの棺が置かれている所である。建物の中に入ると、棺の周囲を取り囲む通路があり、そこから参拝する。アンヴァリッドには軍事博物館（Musée de l'Armée）もあり、往時の軍事器具等が展示され

ている。アンヴァリッドの建物自体は、セーヌ川に架かる華麗な橋、アレクサンドル三世橋 (Pont Alexandre III) の南側、アンヴァリッド広場に面しており、威厳に満ちたという感じがする。

アンヴァリッドの東側には、ロダン美術館 (Musée Rodin) がある。ロダンの名作、「考える人」や「カレーの市民像」などがある。

セーヌ川に戻って、その川の南岸 (左岸) 沿いを上流に (東方に) 200m ほど行くと、セーヌ川南岸沿いにオルセー美術館 (Musée d'Orsay) がある。ルーブル美術館からは南西方向にあたり、ルーブル美術館とは指呼の間である。ここは、往時、鉄道の駅であった所である。当時の地上市内乗り入れ線が廃線となり、駅舎が美術館に転用されたものである。

内容的には、印象派美術館が移転されたもので、ルーブル美術館からも近代的作品のいくつかが引っ越しされており、ルーブル美術館に並ぶものとなっている。館内は、昔は鉄道駅であったことが、現在でも随所ではっきりわかるようになっており、この点でも興味深い。印象派を中心に近代美術に関心のある人には、見逃せない所である。

6. カルチェ・ラタン、パンテオン、フランス国立図書館

オルセー美術館からセーヌ川南岸沿いにさらに上流に向かって 200m ほど行くと、シテ島があり、そのセーヌ川の南岸地域は、パリ大学の建物がいくつかある、学生や若者の街として知られたカルチェ・ラタン (Quartier Latin) 地域である。例えば、シテ島との間に架かるサン・ミッシェル (St. Michel) 橋の通り、サン・ミッシェル通りを南方に行くと、左の方 (東方) にパンテオン (Panthéon) があり、そのかたわらにいわゆるソルボンヌ (Sorbonne) 大学がある。これは正確には“パリ第3、第4大学”をいうものである。

パンテオンは、フランスの隆盛に尽くした人たちが葬られている所で、埋葬者の一覧表的銘板が備え付けられている。ジャン・ジャック・ルソー、ヴィクトル・ユーゴー、エミール・ゾラ、キューリー夫人などの棺も置かれている。パンテオンのある所は、少し高い丘となっており、正面のやや広い大通りからは、パリの街並み越しにエッフェル塔が真正面に見える。しばし見惚れるところである。

セーヌ川沿いに戻って、さらに上流 (東方) に行くと、セーヌ川の南岸に新築されたばかりの高さ 100m の超高層ビル4棟が、口の字型に、すなわち (個々には) “L型”をした4つビルが間隔を置いて正方形的に並んで建っているのが見える。1994年に完成したばかりの、(前記で一言した) “フランス国立図書館”である (地下鉄最寄り駅名は Quai de la Gare : Bibliothèque François-Mitterrand)。デザインは公募によるものであったが、建設には当時のミッテラン大統領の格別な尽力があったもので、(地下鉄駅名に見られるように) 別名、「フランソワ・ミッテラン館」ともいわれる。

“L型”をしている4つのビルは、それぞれが要するに、本を立てた時の姿といわれる。4棟全部が基本的にはすべて書

庫といわれる画期的なものである。来館者用の内部の廊下などは広く、しかも (消音用の) 絨毯が敷き詰められている。すぐ横のセーヌ川の岸辺ではしばし休むこともできる。本稿筆者としては、これは、誠に偉大な事業であって、まさにフランスの本懐を示すものとして敬意を表するとともに、他方では、このような超高層ビルは、本来、パリにはそぐわないものであり、パリにも遂に高層化の波が押し寄せてきたのかという思いを禁ずることができない。それとともに、高層化にパリがどのように取り組むのかも、大いに関心が持たれるところである。

7. カタコンブ、下水道博物館、閘門、セーヌ川遊覧

カルチェ・ラタンの南側、地下鉄のダンフェール・ロシュロー (Denfert Rochereau) 駅近くにカタコンブ (catacombes : 通常はカタコンベともいう) がある。これは、要するに、地下墓所で、現在約 600 万の遺骨が納められている。それらが全くむき出しのまま、しかし整然と積み上げられている。頭骸骨の列もある。参拝者 (見学者) は、あまり広くない遺骨の間の通路に沿って、遺骨の列の間を、すなわち遺骨に触れんばかりの狭い通路を、縫うように進む。カタコンブの入口には、「止まれ。ここは死者の帝国である」という碑文が掲げられている。

ここは、昔、地下採石場のあった所で、パリ市街の大規模改造事業があった際に順次、市内の墓地が取り壊され、遺骨が移転されてきたものである。内部には、一応、照明があるが、“死者の帝国”にふさわしい明るさである。全てを見学した後の出口は、別の (次の) 地下鉄駅の近くになっている。

このカタコンブをみると、パリが堅固な地盤の上にあることが分かる。有名なルルーの小説『オペラ座の怪人』は、パリ、オペラ座の地下には一種の街のあることが、あらすじの要になっている。カタコンブなどを見学すると、少なくともパリでは、地表下が堅固で、人が住まいすることも可能という考えがあったことも充分理解できるように思われる。

そこで、ここでは、地下の下水道について、その処理の現場を見学できる所を訪ねたい。パリの下水道の様子は、ヴィクトル・ユーゴーの名作『レ・ミゼラブル』にも出てくる。パリの人たちには親しいものである。その見学場所は、“下水道博物館 (Musée des Égouts)”といわれる所である。ここに行くには、地下鉄では、(既述で一言した、セーヌ川遊覧船乗り場に近い、アルマ橋の近く) アルマ・マルソー (Alma Marceau) 駅で降り、すぐ近くのアルマ橋を渡る。そこに (セーヌ川南岸に) レジスタンス広場 (Place de la Résistance) があり、この広場にこの博物館の地上入口がある。そこから入る。下水特有の臭気があることは、覚悟して行くこと。少なくともパリの都市生活を知る上では、見学に値する。

他方パリには、河川や運河などの水位を調節する閘門もある。これは、日本では実例がほとんどないものであるが、世界的にはパナマ運河など多くあり、水運上本格的な物には、関心が持たれるものである。パリで見聞できるものは、(パリ) 東

駅の前を通り (Rue des Récollets) を東方に 100m ほど行った所にあるサン・マルタン運河 (Canal Saint Martin) にあるものである。水の出し入れにより水位が、従って船が上下する様子は興味深い。

なお、この閘門のすぐ横には、往年のフランスの著名な映画『北ホテル』の舞台となった、実物の北ホテル (Hôtel du Nord) が、(映画で見られた) 往時のままの姿で、今もひっそりと建っている。この点でも忘れられない所である。

また、セーヌ川の観光では、前記で一言したアルマ橋北端の袂に遊覧船乗り場のあるパトー・ムーシュ社のものが知られている。同社のセーヌ川観光遊覧船には様々なメニューがあるが、最も通常のもの (食事等なしで、遊覧のみのもの) は、セーヌ川の上流、シテ島と下流のグルヌル橋の間を往復するものである。所要約 90 分。セーヌ川畔や架かる橋の趣きを満喫できる。

パリについては以上とし、次に、パリの西方、ブルターニュ (Bretagne) 地方の名勝、モン・サン・ミッシェルを訪れる。

Ⅲ. モン・サン・ミッシェル

モン・サン・ミッシェルは、フランス大西洋岸の、サン・マロ湾上の小島にあるベネディクト会の修道院旧跡である。伝えられるところによると、その昔、708 年に、アヴェランシユ司教のオベールのもとに大天使聖ミカエルが現れ、ここに聖堂を建てよというお告げがあったことに始まる。それが、966 年にはベネディクト会の修道院として改めて開設されたものであるが、この修道院は、名称からいっても、本来、大天使聖ミカエルに捧げられた、実に由緒あるものであった。1979 年、世界遺産に指定されている。

地形的にはこの小島は、海岸が遠浅で、かつ、潮の干満の差が大きく、その差は 15m 以上あるといわれる。従って干満のスピードが速い。ちなみにこの島へ (本土から) 行くには一本の道しかないが、往時は、満潮時には通れなくなった。行路途中で満潮になると、海水が急速に高まり、人は溺れた。反対に干潮時には、強力な引き潮で、浅い海中を通行中の人たちは沖合に連れ去られた。潮の干満を予測できなかった往時には、この修道院訪問は命がけのこととされていた。1877 年になって、この島へ行く (潮の干満に関係なく通れる) 道路ができた。そして 2014 年には、コンクリート製の堰堤的な橋ができ、かなり広い駐車場までできている。ただし、遠浅の状態は、当然、今も同様で、その光景は一見に値する。

この島はもとも 1 つの小山状のもので、その頂上に修道院が建っている。修道院の尖塔には、1897 年にできた、剣と秤を持った (金製といわれる) 聖ミカエル像があって、天を衝くものとなっている。修道院全体は実に威容があり、まさに堅固な城を思わせる。本土の陸地側から展望すると、どこから見ても、その姿は天下龍一といっている。多くの人が、少なくともフランスでは、パリに次いで、訪れたい所としているのも、全く首肯

できる。

というのも、この修道院 (の建物) には、もともと二面性があることに基くように思われる。一方では、敬虔な修道院という一面があるとともに、他方では、山城的な雰囲気や設備などが随所に見られる。これは例えば、この修道院が、戦争時 (例えば 1338~1453 年のいわゆる百年戦争時) には要塞として使用されたり、時には監獄として用いられてきたことに由来する。しかし現在では、かえってこのことが、モン・サン・ミッシェルの魅力となってきたことも否定できないように思われる。

例えば、修道院入口には、(多くの城に見られるような) 小橋があって、それを (いざという時には) 巻き上げて、侵入を阻止するところの、閉門できる大きな車輪的設備がある。反対に最上階は、美しい二重の円柱に支えられたところの、回廊に囲まれたものになっており、美しい修道院たることが遺憾なく示されている。しかし地下階には、同修道院の建物全体を支える太さ 3~4m もある巨大な柱があり、圧倒される。

ともあれこの修道院は、小島の中の小山状のものの上に建つもので、麓には一種の城壁のような境界的なものがあり、その中に修道院に登る狭い参道がある。路線バスなどはこの参道入り口に停まる。参道の脇にはホテル、レストラン、土産物店が店を連れ、いわゆる門前町的なものとなっている。通常の間には、通行客でごった返している。ちなみに、ここはオムレツが名物とのことで、それがメニューのレストランがいくつかある。

ところで、このモン・サン・ミッシェルに鉄道を使って、例えばパリから行くのは、あまり便利ではない。修道院から (上記の) 一本道で結ばれている鉄道の駅はポントルソン (Pontorson) というが、この駅のある鉄道路線はかなりローカル線であるため、運行列車数が少ないからである。

パリから列車で日帰りするのは、現地の滞在時間のごく限られたものになり、実際上は難しい。しかし、とにかく列車で行くには、パリ市内のモンパルナス駅からフランスの (ブルターニュ地方など) 西方に向かう幹線路線 (TGV も走行) でレンヌ (Rennes) まで行く。そこでポントルソン方面行きの普通列車に乗り換え、ポントルソンで降りる。レンヌからポントルソンまで約 50 分である。

ポントルソンの駅からモン・サン・ミッシェルの参道入り口まで約 7km あり、路線バスが運行されている。モン・サン・ミッシェルの構内やポントルソン駅近くにホテルはある。しかし多くはないので、予約しておくことが望ましい。

パリから日帰りが必要な場合には、パリからモン・サン・ミッシェル行き (往復) の観光バスがある場合があるから、それを探すことである。ただしこうしたバスは、モン・サン・ミッシェルでの滞在時間も、パリを朝早く出て、帰着は深夜になるものが多い。

モン・サン・ミッシェルもしくはポントルソンでホテルがとれなかった場合には、モン・サン・ミッシェルのある湾、つまりサン・マロ湾に面した所にあるサン・マロ (Saint Malo) で泊まり、そこ

からバスでモン・サン・ミッシェルに行く(往復する)方法もある。

サン・マロは、サン・マロ湾というよりは、大西洋のイギリス海峡に面した港町で、何よりも城壁に囲まれた街として有名な所である。海浜に作られた城壁の上を散策するのは、結構楽しい。ここはクレープが名物で、その店が多くある。ホテルもたくさんある。

サン・マロには、パリのモンパルナス駅から直行のTGVがあるほか、レンス乗り換えで普通列車が多く出ている。ただし、サン・マロからモン・サン・ミッシェル行きのバスでは予約が必要である。少なくとも前日までに予約し、乗り場などを確認しておく必要がある。

モン・サン・ミッシェルは以上とし、次に、パリに戻り、フランスの東方、スイス・イタリア国境に近い、アルプス連峰の街、シャモニ＝モン・ブランを訪ねる。

IV. シャモニ＝モン・ブラン

シャモニ＝モン・ブランは、アルプスの高峰モン・ブラン(標高、4807m)の麓の街で、通例単にシャモニといわれるが、正式には“シャモニ＝モン・ブラン”という(例えば同地のSNCF駅舎の正面には“Chamonix-Mont Blanc”と明記されている。以下ここでは、通例に従いシャモニという)。

シャモニは、1924年第1回冬季オリンピックが開催されたことで世界的に広く知られるものになったが、ヨーロッパでは、モン・ブランがアルプスの代表のように考えられていた時代もあった(大橋、2023)。モン・ブランの初登頂は1786年で、これを機会に登山をスポーツの一種とする考えが起きたといわれる。そういう意味でも、モン・ブランは近代登山の発祥の地である。

ところでシャモニに、パリから行く場合、パリのリヨン駅が出发駅になる。この駅からシャモニまで直行列車(例えばTGV)で適当なものがあれば、それに乗ればいい。しかし、適当な直行便がない場合には、まずサン・ジュルヴェ(Saint Gervais)まで行って、そこでシャモニ行きに乗り換える。サン・ジュルヴェからシャモニまで約40分である。

他方、シャモニは、地理的には、スイスのジュネーブに近く、ジュネーブからシャモニ行きのバス便や、モン・ブラン周遊の観光バスが出ているので、この経路で行く方法もある(確認が必要)。

ちなみに、モン・ブランは、総称的には、面積のかなり広い山岳領域をいい、“モン・ブラン山塊”といわれたりする。麓のシャモニからは、多くの峰に行く種々の登山ルートがあり、多くのツーリズム・ポイントがある。例えば、シャモニ駅近くからはモンタンヴェール(Montenvers: 標高1909m)行きの登山電車が出ている。

ここではこれらの中でも、モン・ブランの最高頂点の近くまで行き、最も迫力があると評判の高いエギーユ・デュ・ミデイ(Aiguille du Midi: 標高3842m: ちなみに日本で最高峰の富士山は、標高3776m)行きの場合を紹介しておきたい。この登頂のためのロープウェイの乗り場は、シャモニ駅の西500mほどの所にある。

このエギーユ・デュ・ミデイ行きのロープウェイは、50人乗りの大型のものであるが、非常に混む。シーズン時には、乗り場に長い行列ができることで有名。とにかく乗り場に早めに行くことが望まれる。このロープウェイは、途中で1回乗り換えがあり、終点峰(Arrivé du Téléphérique: 標高3777m)に着く。その先のツーリズム・ルートには、2つのものがある。もとより両者は、悠々両立が可能である。どちらを先にしても問題はない。

ひとつは、そこから、エギーユ・デュ・ミデイの最高峰、中央峰(Piton Central: 標高3842m)に行くルートである。この場合、ロープウェイ終点駅のある峰と中央峰とは、深い谷で分かれており、中央峰に行くには、この深い谷に架けられた橋(通常と同じ手摺りがあるだけのもの)を渡るようになっていく。これは、空中で相い屹立する峰の間を渡る橋である(この状況は、通常、“モン・ブランの鎖(Catena del Monte Bianco)”といわれる)。

これには、びっくりさせられる。なにしろ3800mほどの高度の場所で、いわば空中を、(通常の手摺り以外)なんの防護物もない中を、身を曝して、橋を渡るものである。このような高所にこのような橋があること自体が、驚きである。渡るだけでも勇気がある。この橋を渡った中央峰には、エレベーター付きの塔があり、展望台までエレベーターで上がると、標高約4000mの世界を一望できる。これだけでも、アルプス・ツーリズムの迫力を思い知らされる。さらに、この展望台にはレストラン、“Le 3842 Restaurant”がある。これも驚きである(ただし食事には予約が必要とのこと)。

今ひとつは、そこ(ロープウェイ終点)から、イタリア領ヘルプロネル・ピーク(Pointe Helbronner: 標高3462m)まで行くロープウェイがあり、その乗り場があることである。このヘルプロネル・ピーク行きのロープウェイは、エギーユ・デュ・ミデイ山上部分を、ほぼ平行移動の形で、ヘルプロネル・ピーク(ロープウェイ終点)までおよそ5kmを、(景観を充分に楽しめるよう)ゆっくりとしたスピードで40分ほどかけて行くものである。これも驚嘆である。なにしろ、高度4000mほどの山上の大規模氷河の上を、平行移動的に40分ほど行くのである。このような高度で、しかもこのように長く平行移動的に行くロープウェイは、他にはあまり例がない。それだけで、この山上領域が広大であり、景観は実に壮大であることを実感する。

ヘルプロネル・ピークは、イタリア領であるため、1992年当時にはパスポート提示が必要であった。モン・ブランの4807mの最高峰は、この近くにある。当時、フランスとイタリアとの間で国境線について争いがあったものでもある。とにかくこのロープウェイの終点、ヘルプロネル・ピーク近辺は、真夏でも高山山岳スキーをしている人があるような勾配のある雪原であるが、氷雪の中にごろごろした岩や岩山が点在するところ、アルプスの荒ら荒らしさを感じさせてやまない場所である。その様相を見ているだけでも、充分アルプスを感じる。前記の空中の橋とともに、シャモニ＝モン・ブラン・ツーリズムの魅力は、ここに尽きるといえる。

V. あとがき

本稿は、冒頭でお断りしているように、あくまでも、本稿筆者の見聞に基づく、パリを中心にしたフランス見聞記である。触れている場所も事物も限定的なものである。

こうした限定的なものではあるが、これだけを見ても、フランスが、他の周辺国、例えばドイツはもとより、イギリスとくらべても、少なくとも過去、例えば中世などにおいて、かなり裕福な国であったことを思い知らされる。本稿筆者のみるところ、ヨーロッパで最も裕福な国であったように、感じさせる。

こうした点を考えると、フランスで“大元帥”といわれ、(米英とは異なる) 独自路線的な“ド・ゴール主義 (Gaullisme)” を標榜していたド・ゴール大統領が、当時、世界的リーダーシップをめぐって、アメリカと衝突したことも理解できるように感じる。ド・ゴール大統領の胸中にあったのは、例えば第一次世界大戦終了時に講和会議がパリ郊外、ベルサイユで行われ、その成果がベルサイユ体制として喧伝されるものになった、あのフランスの世界的リーダーシップの確立、栄光の再現ではなかったかと思料される。

さらに近年では、フランスは、EU のあり方、つまりリーダーシップをめぐって、イギリスが EU から離れて行くことも辞さない態度であった。つまり、少なくとも西ヨーロッパの主導権は、これを保持しようとしているように見える。

パリの街並みを見ると、都市の街並みのあり方についても、(例えばアメリカ的な行き方とは区別された) フランス的なあり方、美しさのあり方を追求しようとしてきたように感じられる。すなわち、パリの街並みでは、少なくともこれまでのところ、フランス的な行き方を追求し、例えば通りに面したビル等は、高さ等において均一のものとし、看板などはこれを厳しく規制し制限する一方、ショーウィンドーの飾り付けなどは実に美しく、しかもまことに個性的で、ウィンドー・ショッピングすらも実に楽しいものになっている。

芸術の都として、花の都といわれるパリの真髄は、ここにある(少なくとも、あった) と痛感する。往時わが国で一世を風靡した宝塚歌劇 (レビュー「わが巴里よ! モン・パリ」) の大ヒット曲「うるわしの思い出: モン・パリ」が想起される。最後にこの点を付記し、終りの言葉とする。

なお、ボルドー、マルセイユ、ニースなど中部、南部フランスについては、稿を変え取り上げる予定である。

(参考文献)

ウィキペディア・自由百科事典、「フランス」、「パリ」、「パリ・オペラ座」、「エッフェル塔」、「バスティーユ」、「ノートルダム寺院」、「凱旋門」、「モンマルトル」、「フランス国立図書館」、「パリの地下鉄」、「パリの地下鉄: フランクリン・D・ルーズベルト駅」、「パリの路面電車」、「ド・ゴール」、「パリのアメリカ人」、「モン・パリ」、「モン・サン・ミッシェル」、「シャモニ・モン・ブラン」、「エギュー・デュ・ミデイ」等。2023年8月1日閲覧。
大橋昭一 (2017) 「ヨーロッパの『カタコンベ』など—死者の扱われ方: 東は東、西は西—」『和歌山大学・観光学』16号 (観光フォーラム)、

79-82 頁

——— (2020) 「西ヨーロッパのツーリズム事情: 基礎的な事柄」『和歌山大学・観光学』22号 (観光フォーラム)、109-114 頁

——— (2023) 「ザ・グランドツアーから現代的ツーリズムの生成へ— 近代的ツーリズムの進展過程の研究—」『和歌山大学・観光学』28号、13-25 頁

受理日 2023年12月7日

