

20世紀初頭マルセイユにおける 路面電車ネットワークと都市化

— 絵葉書の分析を通じて —

國府久郎

- I. はじめに
- II. 路面電車誕生の歴史
 - (1) 「アメリカ鉄道」のフランスへの導入
 - (2) マルセイユの交通事情と路面電車の登場
- III. 絵葉書における路面電車のイメージ
 - (1) 絵葉書の歴史と写真家の視線
 - (2) 路面電車が撮影された絵葉書の特徴
- IV. 郊外農村部における路面電車の終点とその影響力
 - (1) 郊外農村部における路面電車の終点
 - (2) 住民、特に子供への心理的・社会的影響
- V. おわりに

I. はじめに

路面の軌道上を走行するトラムウェイ (Tramways) は、1870年代以降、馬を牽引力としてヨーロッパ諸都市に普及し、1890年代以降、路線の電化とともに急速に発展した。フランスでは、19世紀末から1930年代初頭までに、特に地方大都市において路面電車の路線網が整備され、郊外化が進行した。1920年代には、路面電車は都市生活に不可欠な要素の1つとなっていた。フランスにおける地方大都市では、ドイツなどの他のヨーロッパ諸

都市と同様に、鉄道建設が工業化の進展に大きく貢献した。また、鉄道は都市間の移動と輸送では重要であったが、都市内の旅客輸送や郊外開発に決定的な役割を果たしたのは路面電車であった¹⁾。

各大都市の郊外の発展に相違はあったものの、都市化は全体として、路面電車を始めとするインフラストラクチャー (上下水道、ガス・電気、電信・電話など) のネットワークが構築されながら進んだ。それゆえ、1870年代から1930年代までの都市化を理解するうえで、ネットワークの概念は重要であるといえる²⁾。

路面電車のネットワーク、つまり路線網は具体的には鉄のレールと電気の架線から形成されていた。他の様々な都市インフラのネットワークと比較して、都市中心部と郊外を結ぶ路面電車の交通網は、当時の住民の目に最も直接的に、はっきりと映るものであった。とりわけ20世紀初頭の絵葉書や写真を見ると、その様子がわかる。確かに、19世紀以前に道路が郊外農村に達していた。しかしながら、路面電車の「鉄の道 (Chemin de fer)」は、電線とともに、郊外の村々と都心とのつながりを、目に見える形で強化したのである。この路面電車ネットワークの可視性を、本稿では論じていきたい。

キーワード：路面電車、ネットワーク、都市化、絵葉書、マルセイユ

都市公共交通に関する歴史研究は、フランスでも経済史の分野で大きな進展が見受けられるが³⁾、都市公共交通のネットワークの機能を捉え直す研究は依然としてほとんど行われていない。そこで本稿では、路面電車誕生の歴史を概観した後、主に20世紀初頭の絵葉書を分析しながら、郊外農村部やその住民たちにとっての、可視的な路面電車ネットワークの意義を明らかにしていきたい。絵葉書の図像分析は、当時の文献や回想録、国勢調査原簿の綿密な調査結果などに基づいて考察する⁴⁾。

II. 路面電車誕生の歴史

(1) 「アメリカ鉄道」のフランスへの導入

最初の都市公共交通手段である乗合馬車(Omnibus)は、1826年にナントで導入されたのを皮切りに、1828年にパリ、マルセイユ、1829年にロンドン、1831年にニューヨークでも開通した。乗合馬車は都市内の交通の発展を促し、次第に都市生活に定着していったが、馬を牽引力として劣悪な状態の道路を走行していたので安定性に欠けていた。また、速度は徒歩とさほど変わらず、運賃もなお高く、定期的な利用者は主に富裕層であった⁵⁾。

乗合馬車による不都合は、ヨーロッパの諸都市においてよりも、長い直線的な街路が多かったアメリカの諸都市でより目立っていた。そのため、炭鉱のトロッコを応用した、レールの上を走行する乗合馬車、つまり路面馬車(馬車鉄道)(Tramways à chevaux)はアメリカで生まれ、1832年にニューヨーク・ハーレム間で走行が始まった。しかし、本格的に路面馬車がアメリカで普及するのは、1852年以降であった。それはその年に、ニューヨーク在住のフランス人技師アルフォンス・ルバ(Alphonse Loubat)が、他の乗物の障害となっていたレールを道路に埋め込む画期的な技術を開発したからであった⁶⁾。

ルバは「アメリカ鉄道(Chemin de fer

américain)」をフランスの首都に導入しようと試み、1855年にコンコルド・セーヴル橋間の運行が開始された。ところが、乗合馬車に慣れたパリ市民に、デッキ部分で立たなければならぬルバの小さな車両は不評で、路面馬車の普及には結びつかなかった。1860年代に入っても、フランスでは、ルバのパリ市内の路線と郊外の短い2路線しか敷設されず、3路線とも赤字であった。他のヨーロッパ諸都市では、収益力のある路線網が着々と建設されるなか、フランスの路面馬車の普及は遅れをとっていたのである⁷⁾。

こうした遅れは、フランスの都市化の進捗とも関係していた。パリでは、例外的に19世紀前半から急激な人口増加を経験し、1850年代より既に郊外化が進行していた。一方、地方大都市では、1860年代までかなり人口が増加したとはいえ、それは依然として都市中心部に関わる現象であった。郊外化が進行し始めたのは、普仏戦争後の1870年代以降であった⁸⁾。そして、人口の増加や都市の拡大にともなって、乗合馬車が交通手段として十分に機能しなくなってきた結果、図1が示すように、路面馬車の営業認可申請が増加した。

路面馬車は、乗合馬車よりは安価で早く走行できるようになったが、牽引力に馬を利用していたために、維持費や病気、排泄物など数多くの問題を抱え続けていた。これに対して、交通手段の動力として電気を最初に用いたのは、ドイツのシーメンス社であった。同社は、1879年にベルリンの工業博覧会において世界で初めて電気鉄道を走らせ、1881年にはベルリン近郊で、路面馬車の在来路線に代えて公共交通としては世界初の路面電車(Tramways électriques)を開通させた⁹⁾。

フランスの路面鉄道の路線長は1880年代に不況の煽りを受けて停滞したが、1890年代後半から1900年代にかけて、路面馬車の路線網の電化が急速に進み、路面電車の黄金期を迎

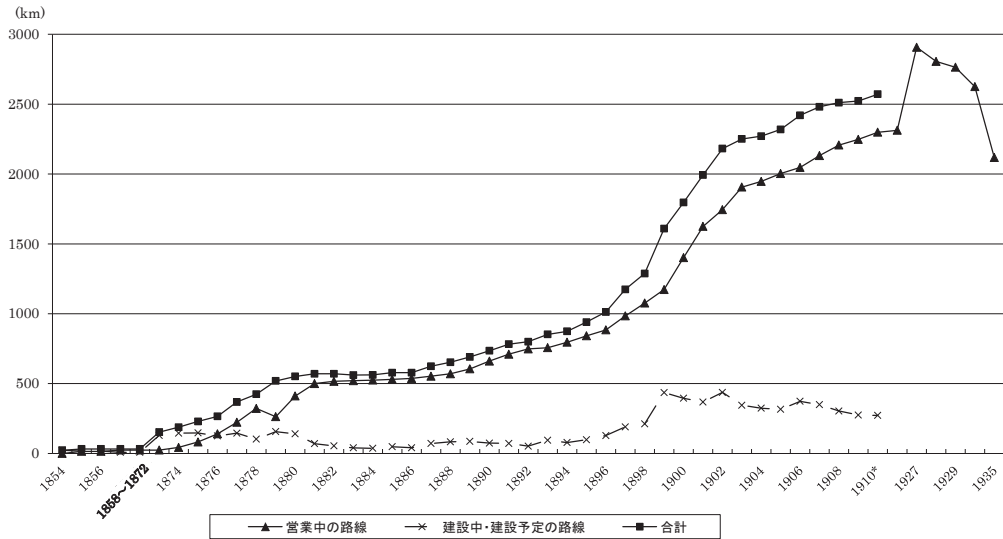


図1 フランスにおける路面鉄道（路面馬車，路面電車）路線長の推移（1854～1935年）

注) 路線長は旅客輸送専用車および旅客輸送・配送業務兼用車の合計。貨物輸送は含まれない。1910年以後の建設中・建設予定の路線は不明。

國府久郎「フランス地方大都市における都市公共交通サービス—マルセイユ市の事例を中心に（1870年代～1930年代）—」社会経済史学78-4, 2013, 30頁。Ministère des Travaux publics, *Statistiques des chemins de fer français*, 1900, p.6; 1910, p.7; 1935, p.5より作成。

えた（図1参照）。ただし、当時の他のヨーロッパ諸国と比較して、フランスの都市公共交通は特異な状況にあった。というのは、首都パリにおいてフランスで唯一の近代的な地下鉄網を1900年以降に有しつつ、地上交通ではかなりの遅れをとっていたのである。その遅れの原因は、パリ乗合馬車総合会社（Compagnie Générale des Omnibus de Paris）の幹部が、1855年に独占的な協定を市と締結して以降、出来るだけ長い期間で古い馬車を償却しようとしたため、馬車が1913年までパリ市内を走り続けていたからであった。また、パリ市議会が都市の美観に配慮して、パリ市内と郊外の一部において、路面電車の架線と電柱の設置を1910年まで禁止したからでもあった。パリ郊外から市内に至る路線網に関して、この架線禁止条例のために、交通各社は蒸気や圧縮空気の機関、蓄電方式の路面電車など様々な機関車を使用しなければならず、

経費がかさむ結果となった¹⁰⁾。

マルセイユやリヨンなどの地方大都市の路線網においても、それぞれ1社による独占が決定的になりつつあった。とはいえ、パリとは異なり、当初は反対意見もあったが、両都市の市議会議員と会社は架線を用いた路面電車の建設に積極的で、路線網の電化とともに実行された安価な統一運賃政策も大成功を収めた。フランス第二の都市であるマルセイユは、1892年にフランスで初めて本格的に架空送電方式の路面電車を導入し、1900年には全路線の電化に踏み切り、他の地方都市の先例となった。こうして、当時の絵葉書には、首都では地下鉄が、地方大都市では路面電車が、新しい世紀の近代化の象徴として写し出されたのであった¹¹⁾。

(2) マルセイユの交通事情と路面電車の登場
路面電車が敷設される前のマルセイユで

は、都市の中心部より北に離れた小高い丘に、鉄道の主要駅であるサン＝シャルル駅 (Gare Saint-Charles) が1848年に建設された (図2, 図3)。港湾については、1853年にジョリエット停泊区 (Bassin de la Joliette) が完成した後、さらに北部方面への新港の延長が決定され、新たに3つの停泊区が建設された。新港沿いには、埠頭倉庫や工場が次々と建設され工業地帯が形成された。港湾駅も完成したが、主に貨物列車用として利用され

た¹²⁾。

鉄道は1857年に首都パリに達し、1859年にはマルセイユ・トゥーロン間の路線が開通した。この時にマルセイユの東部には、ブランカルド駅 (Gare La Blancarde) が建設されたが、1911年においても年間29,000人程度しか利用客がない小さな駅であった¹³⁾。市の南部には、1867年にプラド駅 (Gare du Prado) が設けられた (図3参照)。しかし、この駅は貨物列車専用駅であり、旅客輸送を担っては

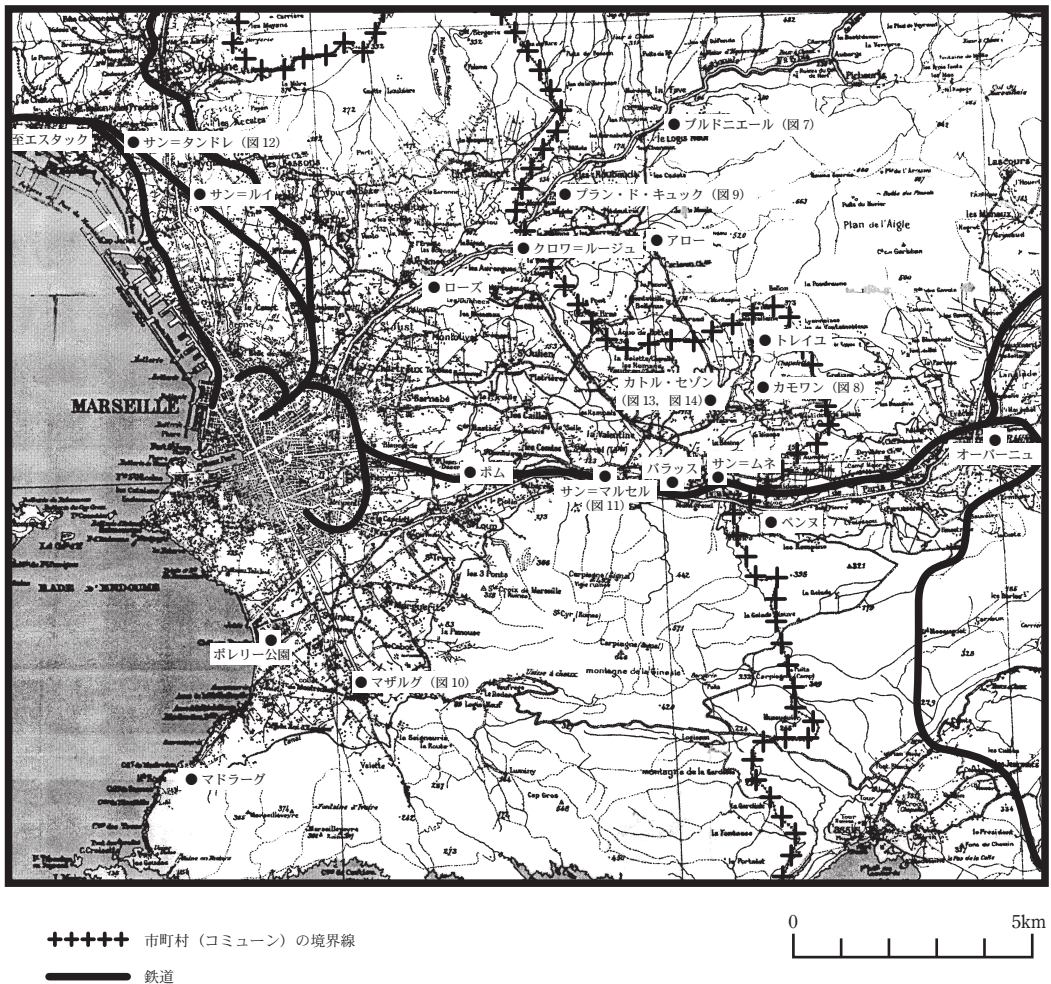


図2 研究対象地域の概観：マルセイユとその近郊 (1925年～1930年頃)

Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille-Provence, Plan de la commune de Marseille et des ses environs, 1925-1930 environ, propriété de l'Indicateur Marseillaisより作成。

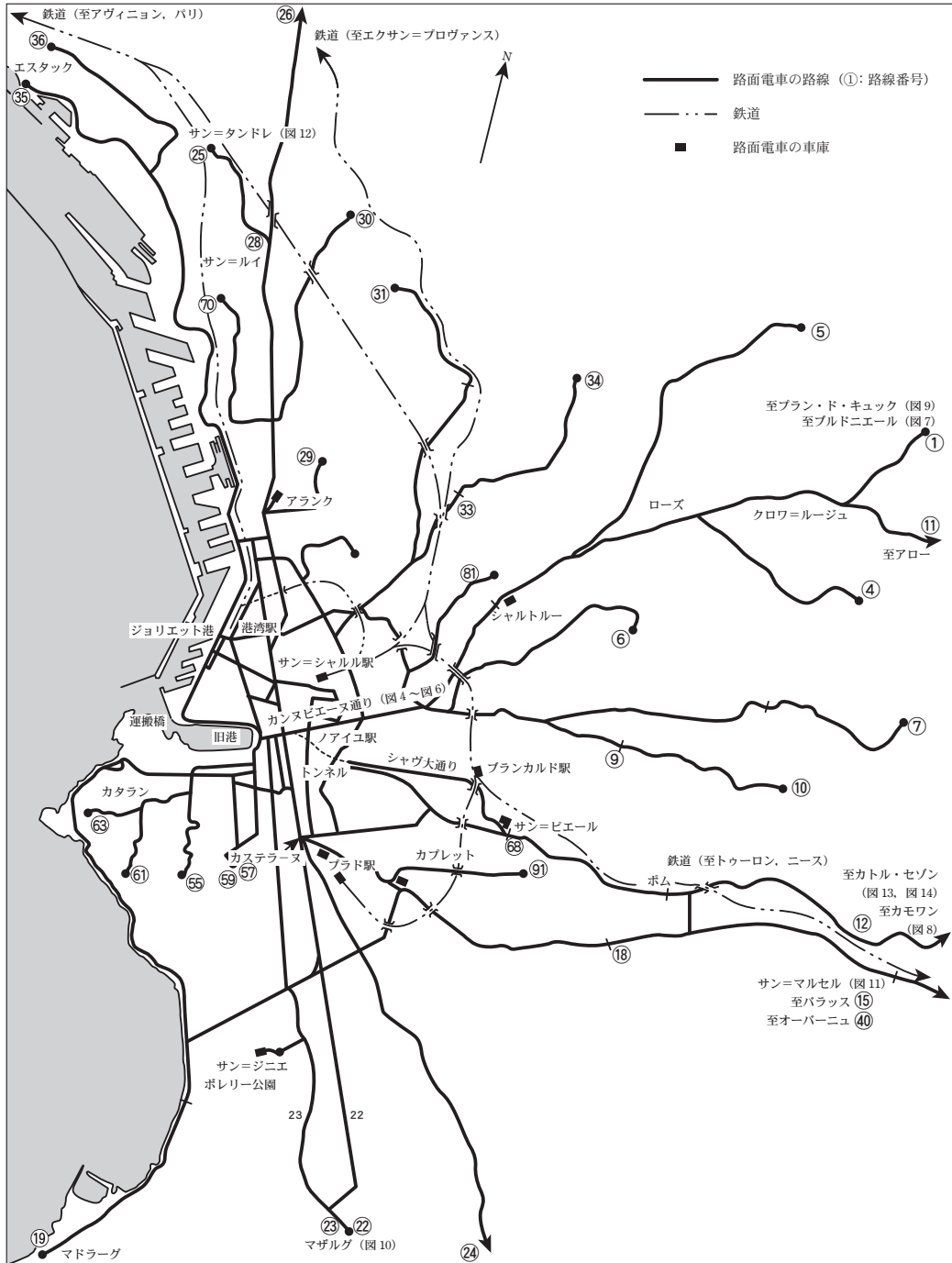


図3 フランス路面鉄道総合会社のマルセイユ路面電車路線図 (1930年)

Robert, J., *Histoire des transports dans les villes de France*, Impr. Fabre, 1974, pp.291より作成。

[1928年の路線の状況]

68番線 (ノアイユ駅・サン=ピエール間) : (路線長) 2.953km : (運行時間) 18分 : (運行間隔) 日中3分 夜間15分

12番線 (ノアイユ駅・カモモン間) : (路線長) 11.925km : (運行時間) 45分 : (運行間隔) 20分

Compagnie Générale Française de Tramways, Réseau de Marseille, *Guide de Marseille en tramway: 1928*, Impr. Méridionale, 1928, pp.29-31.

いなかった。このようにマルセイユでは、鉄道は工業化に大きく貢献したが、都市内の旅客輸送は長く不十分な状態が続いていた¹⁴⁾。

マルセイユでも乗合馬車が1828年から運行していた。それでも、1840年代から1860年代にかけて新たな大通りがいくつも建設され、人口が増加し続けるなかで、より安定した走行が可能なレールによる新たな交通手段が求められた¹⁵⁾。そのため、ベルギー人企業家フレデリック・ド・ラ・オー（Frédéric de La Hault）が創設したフランス路面鉄道総合会社（Compagnie Générale Française de Tramways）により、路面馬車の6路線が1876年に営業を開始した。この路線網は、乗合馬車の時代から収益性が最も高かったジョリエット港と都市中心部を結ぶ路線、旧港沿いの路線、南部の海岸沿いへの周遊路線などからなっていた（図3参照）。ところが、土地の起伏の激しいマルセイユにおいては、馬力による交通手段では都市交通の発展を大きく促せない状況にあった。丘の上に建つサン＝シャルル駅にも、路面馬車の路線は達していなかった¹⁶⁾。

こうした時期からの移行期が1890年代に当たり、路面馬車、蒸気路面鉄道、路面電車が混在する路線網で運営されていた。当時からすでに共和主義者の市長によって、平等主義に基づき、路線が比較的均等に郊外へ延長、あるいは新たに建設された¹⁷⁾。エスタック（L'Estaque）、サン＝ルイ（Saint-Louis）、ローズ（La Rose）、クロワ＝ルージュ（La Croix-Rouge）、サン＝マルセル（Saint-Marcel）、マドラグ（La Madrague）など選定された郊外の諸街区は、主に人口が多い工業地帯か、人々が週末に通って来る海岸沿いの保養地帯であった（図2参照）¹⁸⁾。

その後、郊外への都市化がさらに進むにつれて、パリ市の約3倍、リヨン市の約5倍も面積が広いマルセイユ市では、都市公共交通政策が市政のより重要な課題となっていた。

こうしたなか、マルセイユ初の社会主義者の市長フレシエールが1900年に、全路線の電化に加えて、等級区別のない10サンチーム市内統一料金の路面電車を、紆余曲折を経てフランス路面鉄道会社を実現させた。マルセイユの路線網は、住民の要望を満たすために、第一次世界大戦以前に遠くの郊外にまで拡大していき、当時フランスで最も整備された路線網の1つとみなされていた¹⁹⁾。

路面電車の路線網がこうして拡大した結果、マルセイユ市や周辺の市町村住民は、街の中心と直接結ばれ、運賃がより安く本数も多い路面電車を、鉄道よりも益々好むようになっていた。例えば、1859年に開通したマルセイユ・トゥーロン間の鉄道路線では、マルセイユ市内のポム（La Pomme）、サン＝マルセル、サン＝ムネ（Saint-Menet）などの駅の利用客が、路面電車の登場の時期に減少傾向となっている（図2参照）²⁰⁾。

路面電車の路線数は1914年に93にも上り、路線総延長は494キロメートルに達したが、第一次世界大戦以降は路面電車の路線網は拡張をほぼ停止した。戦後のインフレの影響で運賃は上昇し続けたものの、他のフランス地方都市と同様に、路面電車は1920年代には都市公共交通として最も重要な役割を果たしていた²¹⁾。

Ⅲ. 絵葉書における路面電車のイメージ

(1) 絵葉書の歴史と写真家の視線

主に20世紀初頭の絵葉書における路面電車のイメージを考察する前に、絵葉書の歴史とその史的価値や制約について手短かにまとめておきたい。挿絵が印刷された絵葉書はオーストリア＝ハンガリー帝国で1869年に誕生し、1870年の普仏戦争時にストラスブール経由でフランスにも伝わり、第三共和政期に普及した。革命百年を記念して1889年にパリで開催された万国博覧会の時に、フィガロ社がエッフェル塔の挿絵を印刷した絵葉書を会場

内で販売した結果、フランスで絵葉書が広く知られるようになった²²⁾。

写真が印刷された絵葉書の誕生に関しては諸説あり、1887年にパリのヌルダン社 (Maison Neurdein) が発行した絵葉書か、1891年にマルセイユのドミニック・ピアッツァ (Dominique Piazza) が1891年に考案した絵葉書かが起源であるとされている²³⁾。いずれにしても、フランスの写真絵葉書が大成功を収めるきっかけとなったのが、1900年に開催されたパリ万国博覧会であった。その後は第一次世界大戦まで、首都のみならず地方都市においても絵葉書ブームが続いた。各地の土産品として販売・投函されただけでなく、コレクションの対象ともなった。絵葉書が普及するにつれて、絵葉書の主題は極めて多様化した。そして、20世紀初頭のヨーロッパの都市風景における繁栄や進歩、近代化の象徴として、路面電車が好まれて撮影され絵葉書となった²⁴⁾。

絵葉書に印刷された写真は、版元のプロの写真家やアマチュアなどによって撮影され、多種多様な絵葉書が大量に生産された。古写真などと同様に、絵葉書の図像は特定の場面・場所・事柄に関するものであり、写真家や対象者による演出も行われたために、史料として用いるには十分な考慮が必要である。こうした制約はあるものの、都市中心部の大通りや歴史的建造物などは、様々な視点から撮影され絵葉書化されたので、時代を反映する史料としてより高い価値を有する。また、撮影された場面が少ない郊外の絵葉書などは、その写真のイメージが大きな印象を与えがちではあるが、写真撮影が一般には普及していなかった時代の貴重な画像を提供するものといえよう²⁵⁾。

絵葉書の写真を撮影した写真家たちは、専門や技術が異なっても、各々の美的感覚にしたがって対象物を他者に見せようとした。他方で、撮影技法の時代の流行というの

も存在した。世紀転換期においては、鉄の建造物と線がとりわけ好んで撮影される傾向にあった²⁶⁾。「鉄の時代」の19世紀の大都市には、駅、鉄道、路面電車、線路と架線など絵葉書の題材が溢れていたのである。

例えば、1905年に建設された鉄製の運搬橋 (Pont Transbordeur)²⁷⁾ と旧港を背景に撮影したマルセイユ中心部の絵葉書 (図4) では、目抜き通りのカンヌビエール通り (La Cannebière, 1927年まではLa Cannebièreと表記、図3参照) を路面電車が途切れることなく走り、交差する直線と曲線の線路が強調されている。遠近法を用いた写真絵葉書は無数に残されているが、路面電車と線路はその場面により立体感と躍動感を与えているかのよ



図4 1905年以降のマルセイユ：
カンヌビエール通りと鉄製の運搬橋

著者所有。

注：鉄製の運搬橋は、図の最上部に見ることができる。

うである。この絵葉書の写真は、構図のよさから考えて、パリなどのフランス各地を撮影した「LLシリーズ」や「NDシリーズ」を販売したレヴィ（Lévy）社のプロの写真家による撮影と推察される²⁸⁾。

(2) 路面電車が撮影された絵葉書の特徴

図4と同様に路面電車が撮影された絵葉書をマルセイユの史料館等で網羅的に調査した結果、いくつかの特徴が浮き彫りになった。第一に、大部分の絵葉書は20世紀初頭に関するものであり、1920年代や1930年代の路面電車が写された絵葉書は少数しか存在していない。その理由は、上述したように、絵葉書が1900年以降に大量生産され始めブームを迎えたが、第一次世界大戦後には流行にかげりが見られたからであった²⁹⁾。さらに、より重要な点としては、両大戦間期においては路面電車が近代性の象徴としての価値を既に失っていたことが挙げられる。そのため、日常にありふれた路面電車は、絵葉書の題材として写真家にもはや選ばれなくなる傾向にあったのである。

第二に、写真家や版元は大通り、特にカンヌビエール通りを走行する路面電車を好んで撮影した（図4参照）。絵葉書は主に観光客向けに製造・販売されていたので、マルセイユという都市を最も象徴するカンヌビエール通りが、絵葉書の主題として選択されたのは当然のことである。そして、この大通りはただ絵葉書化されただけでなく、様々な場所・視点から撮影されて絵葉書となった。例えば、図5の絵葉書は、図4とは反対側の旧港の方面からカンヌビエール通りが撮影された。左手には商業会議所やホテル、百貨店のヌーヴェル・ギャルリー（Nouvelles Galeries）が見え、右手には大規模なカフェや様々な流行の店があり、少し奥には劇場も面しており、この大通りはまさに都市的な要素を凝縮した存在であった³⁰⁾。

その中心を路面電車が途切れることなく走行し、都市を活気づけていた。カンヌビエール通りの付近からは、約80路線のうち50路線の路面電車が郊外に向けて出発し、運行数は1日5,000便以上に達していた（図3参照）³¹⁾。

第三に、カンヌビエール通りが主題の絵葉



図5 1900年以降のマルセイユ：カンヌビエール通り

Musée d'Histoire de Marseille (M.H.M.), 95.10.195.

書では、マルセイユの写真家や版元は路面電車の架線に価値を見出し強調した(図6)。これは、パリの市議会議員や都市計画家の美的感覚とは全く異なっている。歴史地理学者のポール・マッソン(Paul Masson)の証言によれば、マルセイユでは20世紀初頭において、電気エネルギーの利用は依然としてまれであった。1913年においてさえ、郊外の村々ではガス照明がほとんどで、農道ではシェール(頁岩^{りつがん})油のランプが使用され続けていた³²⁾。そのために、この地方大都市では、電線と電柱は科学技術の進歩の象徴として絵葉書に写し出されたのであった。

1910年頃に販売されたと推測される図6の絵葉書は、暗い月夜のなかで飛行機がカンヌビエール通りの電線を照らしている。マルセイユ南部にあるボレリー公園(Parc Borély)では、1910年7月16日から24日にかけて最初の航空ショーが開催され、1911年10月に第二回目を実施された(図2参照)。航空ショーの様子は何枚も絵葉書化された。そのため、図6の絵葉書は、電気エネルギーと飛行機という20世紀初頭を代表する2つの技術進歩の

象徴を対峙させる目的で作成されたと考えられる³³⁾。

IV. 郊外農村部における路面電車の終点とその影響力

(1) 郊外農村部における路面電車の終点

前章で考察したように、主に観光客向けに大量生産された絵葉書は、20世紀初頭のカンヌビエール通りを走行する路面電車を主題に撮影されたものであった。一方で、絵葉書は普及するにしたがいコレクションの対象となり、その主題は極めて多様化した。例えば、マルセイユ市は111の街区に分かれているが、路面電車の終点か停留所を撮影した絵葉書は、ほぼすべての街区に関して1枚か数枚かは残されている。郊外農村部の絵葉書については、湯治場などの特別な施設がない限りは、路面電車の終点(Terminus des tramways)か停留所が他の主題よりも写される傾向にあった³⁴⁾。

マルセイユでは、先述の通り1900年に10サンチームという安さで市内統一料金が設定されてからは、裕福な階層ばかりではなく、多

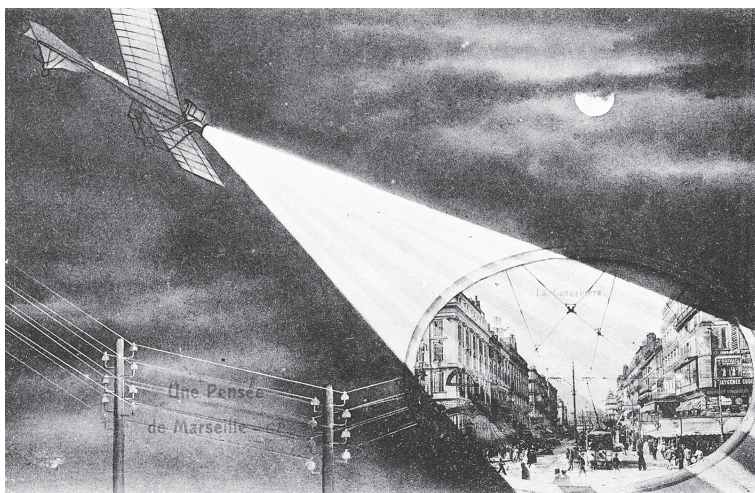


図6 絵葉書に見られるマルセイユのイメージ：飛行機によって照らされたカンヌビエール通りの電線(1910年以降) 著者所有。

くの民衆も休日に路面電車で海岸沿いや内陸部に出かけるようになった(図3参照)³⁵⁾。本章では、こうした保養目的の路面電車の影響に加えて、住民への路面電車敷設の影響がより大きかった内陸の郊外農村部に注目して、鉄のレールと電気の架線からなる可視的な路面電車ネットワークの意義を明らかにしていきたい。内陸の郊外農村部には、マルセイユ市内の街区と、同市の影響を強く受けた隣接する市外の市町村も含めて考察する(図2参照)。

既に説明したように、郊外農村部の絵葉書に関しては、路面電車の終点か停留所が他の主題よりも多く撮影された。特に路面電車の終点は、以前から村人の集まる場であることもあったが、路面電車の開通後、そこに地域の小さな中心が形成された。路面電車が村に来たことで、新たな出会いの場が誕生したのである(図7)³⁶⁾。

確かに、村人やカフェ・レストランの客たちは、雰囲気づくりのために写真家の呼びかけに応じて集まった可能性もある。そうした写真家の演出は否めないものの、大都市の中

心部からつながる路面電車の終点は、都市と農村の2つの世界が交差する場となったのは確かである。この場所で都市住民は休息日に新鮮な空気を吸いに来たが、消費文化や政治思想などの様々な都市的習慣を農村部にもたらしことになった。他方、郊外の住民は、自分たちの村と都市中心部を徐々に行き来し始めた。さらに、路面電車が敷設されたおかげで、都市部からの新たな住民が村に住み着くようになった。規模は大きく異なるとはいえ、都市内の鉄道の終着駅のように、郊外農村における路面電車の終点は、人々が益々通って来ることで、地域の小さな中心地に発達したのであった。

より具体的な事例から考察すると、都市中心部においても路面電車の開通は、レストランやカフェ、バーなどの飲食店が新たに開業する契機となった。例えば、路面電車専用のノアイユ駅(Gare Noailles)(図3参照)では、1893年に最初の路線が開通した。その周辺では1872年から1931年の間に、飲食店経営者が3人から13人に増加したことが国勢調査原簿上で確認できる³⁷⁾。

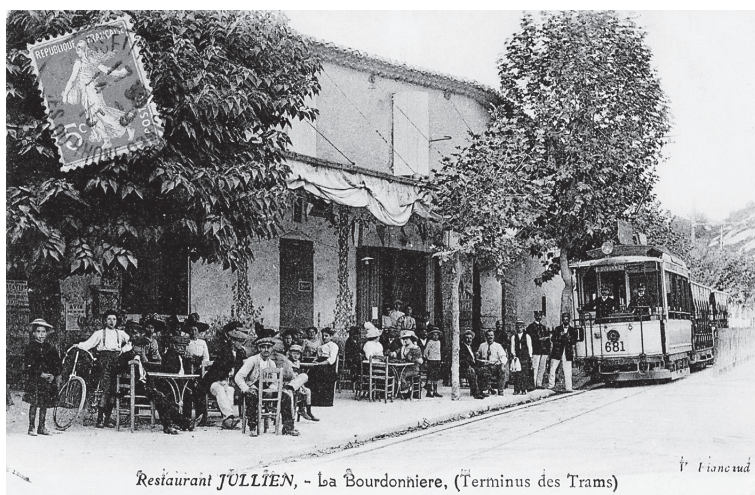


図7 1908年以降のマルセイユ近郊、ブルドニエール：レストラン・ジュリアン、路面電車の終点
Archives municipales de Marseille (A.M.). 88 Fi 600.

同様に郊外の農村部では、路面電車の開通後、保養目的で多くの人々が街から来るのを見込んで飲食店やホテルが新たに開かれた。マルセイユの東部郊外の最も端に位置するカモワン (Les Camoins) (図2参照) でも、1907年に路面電車が開通した頃、3人の男性がカフェ・レストランかバーを新たに開業していた。そのうちの1人が、図8の写真を撮影した、1865年カモワン生まれのシモン・シャベール (Simon Chabert) であった。

他の多くの若者たちと同様に、シモンは1891年以降、村を離れてしまったが、1907年の路面電車の開通後、帰郷しカフェ・レストランを開業した。路面電車の開通により、生まれ故郷の村にも多数の旅行者が訪れることを見込んで、彼はカフェを開店したのである³⁰⁾。図8の写真是、中央に濃い色の服を着た妻と、娘2人、椅子の横に立つ息子と思われる人物が撮影されており、路面電車が到着する広場に開業した自らの店を祝うシモンの家族写真のように見える。その一方で、都市住民が休日にテラスの木陰で涼みながら保養を楽しむことを望んでいたとすれば、こうし

た絵葉書は宣伝効果を持っていたであろう。このように、都市中心部とつながる路面電車とそのレールは、その終点における商売の行方を保証してくれるものであった。

(2) 住民、特に子供への心理的・社会的影響

大都市の郊外にまで路面電車ネットワークが拡大した結果、女性が以前よりも自由に移動できるようになり、その行動範囲が広まったことは既にいくつかの研究によって明らかにされている³⁹⁾。本節では、郊外の路面電車の終点や停留所にとりわけ多く集まって来た子供への、路面電車ネットワークが及ぼした心理的・社会的影響を絵葉書や回想記などを手がかりに考察する。

路面電車が写された絵葉書には、その周りに多くの子供が登場する。写真家による明らかな演出と考えられる絵葉書も少なくないが(図9)、20世紀初頭には依然として物珍しかった写真機の前には、好奇心旺盛な子供たちが集まって来た(図10)。彼らの好奇心は当然、道路を猛スピードで走る大きな鉄の機械である路面電車や、凛々しい「ワットマン



図8 マルセイユ東部郊外、カモワン：バー・レストラン、路面電車の終点(1907年以降、店主のシャベールが撮影) 著者所有。

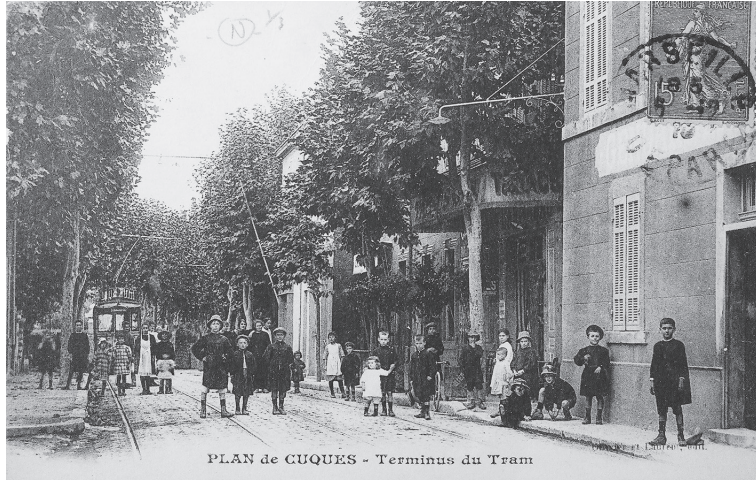


図9 1902年以降のマルセイユ近郊，プラン・ド・キュック：路面電車の終点
M.H.M. 2001.12.215.



図10 マルセイユ南部郊外，マザルグ：大通り，路面電車の終点（1899年以降の撮影）
M.H.M. 2001.12.168.

(Wattman) (路面電車の運転手)」にも向けられた (図11)。さらに、子供たちの視線は大人よりも下にあるために、彼らは鉄のレールを意識しやすかったのであろう。

こうした路面電車に対する子供の心理を、マルセル・パニョル (Marcel Pagnol)⁴⁰⁾ によ

る1905年頃の回想から分析してみたい。マルセイユの中心部に住んでいたパニョル一家は、夏のヴァカンスを東部郊外のカモワンの隣に位置する小さな村、トレイユ (La Treille) で過ごすために、路面電車をバラッス (La Barasse) (図2参照) まで利用した。街中の

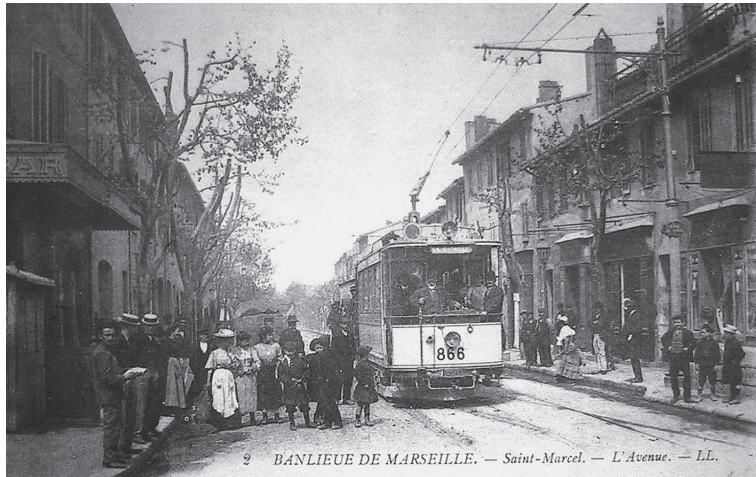


図11 マルセイユ東部郊外，サン＝マルセル：並木大通り（1899年以降の撮影）
著者所有。

停留所から路面電車に乗車したマルセル少年はこう印象を述べている。

騒々しい鉄の音を響かせ、窓ガラスをがたぴしいわせ、カーブを曲がるごとにかん高い叫び声を上げながら、この驚くべき乗り物は冒険を目ざして突進した。

車内の座席には空気がなかったので、わたしたちは前のデッキのところ立っていた。ああ、なんと素晴らしい場所だ。わたしのところからは運転手の背中が見えた。両手を2つのハンドルにかけ、まるで王者のように堂々と、この鉄の怪物を突進させたり、それにブレーキをかけたりしている。わたしの心は、この全能な人物に吸いつけられてしまった。全能なばかりではなく、深い神秘にもつつまれた人間だ。(…)

今、輝くレールは、目のくらむような勢いでわたしの方に迫ってくる。スピードからくる風は、わたしの帽子の底を持ちあげ、わたしの耳の穴のなかで、ごうごうと鳴る。—わたしたちはあつと言う

間に、疾走している馬を追い抜いてしまった。

その後、どんな近代的な機械を見た時にも、小さいながらも人間として、今自分は空間と時間を征服しているのだという、あの時の勝利感にまさる感じを味わったことはない。

鉄や鋼鉄で作られた、この邁進する乗り物は、わたしたちを丘へ向かって運んではくれるが、丘までは連れて行ってくれない。マルセイユ郊外の一帯はずれにあるバラッスというところで、電車から降りなければならなかった。電車はそのまま、オーバーニューを目ざして、矢のように見えなくなってしまった⁴¹⁾。

1926年にマルセイユで生まれた地理学者のマルセル・ロンカヨロ (Marcel Roncayolo) が述べているように、「(鉄のレールからなる) 路面電車の路線網は、地面に痕跡を残し、利用者の心にも跡を残した」⁴²⁾。都会の子供たちにとって路面電車は、郊外農村部の生活や周辺の丘の自然などの、見知らぬ世界

を知るための1つの手段であった。

他方、郊外の終点や停留所では、絵葉書で確認したように、都心からやって来る路面電車を多くの子供たちが待ち構えていた。ここでは、子供たちがこの乗り物で街まで出かけて行く機会を楽しみにしていた⁴³⁾。家族の用事や買い物のために、子供たちは郊外から都心までの「冒険」を体験することで、路面電車に徐々に慣れ親しんでいった(図12)。彼らが成長した時には、この交通手段は様々な可能性を与えてくれることになった。例えば、親の世代が就けなかった都心の仕事を、彼らは見つけるのが可能となったのである。

実際に国勢調査原簿上の職場の欄を調査してみると、郊外農村部における路面電車の敷設は、若い世代の職業選択に大きな影響を及ぼしていたことが明らかになっている⁴⁴⁾。上述した東部郊外の最も端に位置するカモワンにおいてさえ、1931年には10代や20代の若者たちが、毎日片道40分以上かけて都心に通勤し始めていた。彼らは小さい頃から、一種の「通過儀礼」のように路面電車のデッキに飛び乗り遊び、機会があれば街まで出かけ、都

会の生活様式も目にして村に帰って来た。学校教育の普及や消費社会の浸透などの、他の社会的背景も考慮する必要はあるとはいえ、こうした路面電車の経験があったからこそ、彼らは通勤をとまなう都市的な職業を選択したのであった。

1931年にカモワンから都心へ路面電車通勤した住民は、様々な会社の職員や労働者、販売員、速記者、タイピストなどとして働いた。そのなかには、1907年の路面電車の開通後に、村にカフェを開店したシモン・シャペール(図8参照)の息子であるジョルジュの名も確認できる⁴⁵⁾。また、1931年には、新たな住民やその家族がカモワンに住み着くようになり、彼らも都心への通勤のために路面電車を利用した。

物価の上昇にとまなない1930年に運賃は60から70サンチームにまで値上がりしていたが、路面電車は1931年にはまだ年間約1億6千万人の乗客数を記録していた。当時の状況を調査した地理学者イヴ・マジュレル(Yves Masurel)は、郊外に住む多くの住民が路面電車ですぐに都心に毎日働きに行き、夜にしか自宅



図12 マルセイユ北部郊外、サン＝タンドレ：村の中心部（1907年以降の撮影）

A.M. 88 Fi 459.

に戻らないと指摘している⁴⁶⁾。1931年には、カモワンも路面電車の通勤圏内に入り、職住の分離が進行していた。このような社会的変化は、目に見える形で都心への通勤を郊外住民に約束していた、鉄のレールからなる路面電車のネットワークの存在なしには起こり得なかったのである。

V. おわりに

本稿ではこれまで、20世紀初頭という同時期に黄金期を迎えた路面電車と絵葉書の歴史を考察しながら、可視的な路面電車ネットワークの意義を検討してきた。鉄のレールと電気の架線からなる路面電車のネットワークは、他の様々な都市インフラのそれと比較して、住民の目にはっきりと映り、写真家にも意識的に撮影された。マルセイユの路線網は、住民の要望を満たすために、第一次世界大戦以前に遠くの郊外にまで拡大していき、当時フランスで最も整備された路線網の1つとみなされた。こうして19世紀以前より郊外農村部にまで達していた道路の上に、都心のカンヌビエール通りから放射状に広がる路面

電車のレールが敷かれたことで、郊外の村々と都心とのつながりが、視覚的にも強化されたのであった。

路面電車ネットワークの可視性を最後にもう一度確認するために、路面電車のレールが敷設される前後の状況を、カモワンの手前に位置するカトル・セゾン (Les Quatre-Saisons) (図2参照) の2枚の絵葉書から考察してみたい (図13, 図14)。都心のノアイユ駅からカモワンまでは、1907年10月13日ようやく全線が開通した。図13のレールが敷設される前の絵葉書では、カトル・セゾンは2つのバーがある小集落にすぎず、この土地を知らない訪問者は、カモワンから続く道路がどこへ至るかはわからなかった。それに対して図14の絵葉書では、「マルセイユ近郊 (Environs de Marseille)」と題が付けられ、路面電車のレールが明瞭に都心とのつながりを表している。そうしてカトル・セゾンやカモワンは、都心から容易にアクセスが可能な場所であると、絵葉書を通じて伝達させることになった。

レールが敷設される前の状況については、



図13 路面電車の開通以前のマルセイユ東部郊外のカトル・セゾン：カモワン街道（1907年以前の撮影）

A.M. 88 Fi 408.



図14 路面電車の開通後のマルセイユ東部郊外のカトル・セゾン：村の中心部（1907年以降の撮影）
著者所有。

マルセル・パニョルの回想記からもその様子が確認できる。パニョル一家は1905年頃に、市内から路面電車でバラッまで到着した後、カトル・セゾンまでの9キロの道のりを数時間かけて歩いてきた。その時に、マルセルは深い草の茂みのなかに、真っ赤に錆びたレールを見つけた。当時は依然として、「レールは道に沿って、どこまでも置いてあったが、それをすっぽり隠すようにして茂っている草を見れば、建設業者たちが、このレールの据えつけを少しも急いでいないことがはっきりわかるのだった」。それでもレールは、別荘までの旅を楽にしてくれる「将来への楽しい約束」であったのである⁴⁷⁾。

図14の絵葉書と同様に、「マルセイユ近郊」や「マルセイユ郊外 (Banlieue de Marseille)」(図11参照)、「マルセイユサン＝タンドレ (Marseille-Saint-André)」(図12参照)と題が付けられた郊外の絵葉書は多数見受けられる。あたかも路面電車のレールが、deや連結符(トレ・デュニオン) (Trait d'union) で暗示されているかのようである。絵葉書で確認してきたように、第一次世界大戦までに遠く

の郊外にまで路線網が拡張した結果、かつては自立的な生活を営んでいた農村部も、徐々にマルセイユ中心部からの社会的・経済的影響を受けた郊外街区へと変貌するに至った。

郊外農村部やその住民たちにとっての、可視的な路面電車ネットワークの意義は、レールを媒介とした都心とのつながりの強化にとどまらなかった。村々への路面電車の到着は、同時に架線による初めての電気供給を意味した。各家庭への電気供給は両大戦間期を待たなければならなかったが、それでも、自分たちの村への路面電車の到着は、近代的な生活を感じ得る第一歩となった。つまり、路面電車は19世紀の「鉄の時代」の象徴であったと同時に、20世紀初頭以降の「電気の世界」の象徴でもあった。郊外住民が日常的に目にした路面電車のレールに加えて、電線も彼らにとっては重要な意味を持っていたのである。

そして、路面電車の終点や停留所には、飲食店が開かれるなどして、人々が集まる街区の小さな中心が生まれた。そこから郊外農村部にも、都市的な生活様式や価値観が浸透し

ていった⁴⁸⁾。都市と農村の2つの世界が交差する場となった路面電車の終点に、好奇心旺盛な子供たちが集まり、この新しい交通手段に自然と慣れ親しんでいった。彼らが成長した時には、村では見つけれられないような魅力的な仕事に、路面電車で通勤して就けることが可能となった。

フランスでは両大戦間期に、都市人口が農村人口を上回るとともに、第三次産業の従事者が、第一次産業と第二次産業の従事者とはほぼ同じ割合になった⁴⁹⁾。こうした社会的変化は、本稿で考察したような大都市圏における公共交通ネットワークの整備なしには、起こり得ない現象であったのである。

(長崎外国語大学)

[注]

- 1) ①馬場哲「都市化と交通」(斎藤修他編『岩波講座世界歴史 第22巻 産業と革新—資本主義の発展と変容—』岩波書店, 1998), 179-187頁。②國府久郎「フランス地方大都市における都市公共交通サービス—マルセイユ市の事例を中心に(1870年代~1930年代)—」社会経済史学78-4, 2013, 27-30頁。
 - 2) Caron, F. dir., *Paris et ses réseaux: naissance d'un mode de vie urbain: XIX^e-XX^e siècles*, Bibliothèque historique de la Ville de Paris, 1990, pp.11-14.
 - 3) Larroque, D., Margairaz, M., Zembri, P., Paris et ses transports, *XIX^e-XX^e siècles: deux siècles de décisions pour la ville et sa région*, Éditions Recherches, 2002, 399p.
 - 4) ①Kokubu, H., *L'impact du réseau de tramways sur la population marseillaise (fin du XIX^e-début du XX^e siècle)*, thèse de doctorat d'histoire, Université de Provence, Aix-en-Provence, 2011, 749p. ②國府久郎「マルセイユ郊外における路面電車建設の社会的影響—カルティエ・カモワンの事例から(1872~1931年)—」社会経済史学72-5, 2007, 45-66頁。路面電車が写された絵葉書や写真に関しては、ブーシュ＝デュ＝ローヌ県史料館 (Archives départementales des Bouches-du-Rhône, La série F, Cartes postales de Marseille), マルセイユ市史料館 (Archives municipales de Marseille, 88 Fi Fonds Galanti : Cartes postales de Marseille), マルセイユ歴史博物館 (Musée d'Histoire de Marseille, Cartes postales de Marseille), 古マルセイユ委員会 (Comité du Vieux Marseille, Collection de Roland Martin: Cartes postales sur les tramways) などに所蔵されている閲覧可能なすべての史料を参照した。また、本稿では便宜上、著者所有の絵葉書も史料として使用、掲載した。
- 5) 前掲1) ①185-186頁。Mckay, J.P., *Tramways and Trolleys: The Rise of Urban Mass Transport in Europe*, Princeton University Press, 1976, pp.10-13.
 - 6) Mckay, J.P., “Les transports urbains en Europe et aux États-Unis. 1850-1914” *Les Annales de la recherche urbaine*, 23-24, 1984, pp.116-117.
 - 7) Robert, J., *Histoire des transports dans les villes de France*, Impr. Fabre, 1974, pp.26-30.
 - 8) Pinol, J.-L. dir., *Atlas historique des villes de France*, Hachette, 1996, p.195. Agulhon, M., Choay, F., Crubellier, M., Lequin, Y. et Roncayolo, M., *La ville de l'âge industriel: Le cycle haussmannien*, Éditions du Seuil, 1998, pp.32-34. グザヴィエ・ド・プラノール著、手塚章・三木一彦訳『フランス文化の歴史地理学』二宮書店, 2005年, 508-513頁。國府久郎「19世紀パリにおける地方出身者の歴史—家族・親族・同郷人関係の機能と限界—」長崎外大論叢16, 2012, 48-49頁。
 - 9) Larroque, D., “Apogée, déclin et relance du tramway en France” *Culture technique*, 19, 1989, pp.54-56. 前掲1) ①187頁。
 - 10) 前掲3) 110-111頁。
 - 11) 前掲1) ②33-35頁。
 - 12) 國府久郎「19世紀フランス地方大都市における『オスマニゼーション』—マルセイユの都市改造の事例から—」長崎外大論叢17,

- 2013, 24-25頁。
- 13) ブランカルド駅の利用客数に関しては、1911年以前は不明である。サン＝シャルル駅の年間の利用客数は、1869年が約76万人で、1911年には約420万人に達していた。Masson, P. dir., *Les Bouches-du-Rhône: Encyclopédie départementale, le vol. 9, Le mouvement économique: Le commerce*, Archives départementales, 1922, pp.798-799.
- 14) Roncayolo, M., “Les grandes villes françaises: Marseille” *Notes et Études documentaires*, 3.013, 1963, pp.42-44.
- 15) 前掲12) 24頁。
- 16) Laupières, J., et Martin, R., *Les tramways de Marseille ont cent ans*, Paul Tacussel Éditeur, 1990, pp.48-49.
- 17) Echinard, P., *Marseille en mouvement: Deux siècles de transports collectifs urbains*, Éditions Européennes de Marseille-Provence, 2000, pp.26-40.
- 18) 前掲1) ②42-43頁。
- 19) Compagnie Générale Française de Tramways, *Assemblées générales, “Assemblées générales, rapport du 17 mars 1909”*, p.6, Centre d’Archives du Monde du Travail (ルーベの労働世界史料センター蔵) (Entrée 1996027, sous-fonds 0038).
- 20) ポム駅の年間の利用客数は、1869年の約4,800人から1911年の2,400人へと半減した。サン＝マルセル駅でも同期間に、18,000人から8,600人へと大幅に減少した。サン＝ムネ駅は同時期に、15,000人から2,000人へとかなりの利用客数の減少を記録した。前掲13) 798-799頁。
- 21) 前掲4) ②47-48頁。
- 22) ①Ripert, A., et Frère, C., *La carte postale: Son histoire, sa fonction sociale*, Éditions du CNRS, 1983, pp.11-12,17-26. ②菊池哲彦「都市表象の政治学と反=政治学一世紀転換期における『パリの絵葉書』をめぐる一」年報社会学論集18, 2005, 41-42頁。
- 23) Chamant, A., et Chamant, F.J.-P., *Meilleur souvenir de Marseille: Cartes postales anciennes de Marseille*, Philoffset Éditions, 1983, pp.3-8.
- 24) ①Schmucki, B., “The Machine in the City: Public Appropriation of the Tramway in Britain and Germany, 1870-1915” *Journal of Urban History*, 38-6, 2012, p.1076. ②西向宏介「アーカイブズとしての絵葉書」広島県立文書館紀要12, 2013, 57頁。前掲22) ②42-48頁。
- 25) 前掲24) ②58, 76-77頁。前掲22) ②46頁。
- 26) 前掲22) ①84頁。Musées de Marseille, *Le Pont Transbordeur et la vision moderniste*, Réunion des Musées Nationaux, 1991, pp.73-82.
- 27) 鉄製の運搬橋は、図4の最上部に見ることができる。この鉄製の運搬橋は、旧港の北側と南側をつなぐ目的で1905年12月に建設された。昇降機により歩行者は74メートルの高さで景色を楽しむことができ、「マルセイユのエッフェル塔」と呼ばれた(図3参照)。1944年8月、ドイツ占領軍により北側の鉄塔が爆破され、1945年にフランスの土木局が完全に建造物を取り壊したが、長らく絵葉書の主題として好まれて撮影された。Langlade, I., et Masson, S., *Marseille et ses quartiers*, Éditions Alan Sutton, 2002, p.16.
- 28) 前掲22) ①53-54頁, 166頁, ②46-49頁。絵葉書の写真の撮影者を特定するのは容易ではないが、版元のプロの写真家の他に、地元の旅行ガイドを刊行した出版社の写真家も多く撮影したようである。また、レストラン、カフェ、バー、タバコ屋の店主やその他の個人も、おそらく宣伝効果を狙って絵葉書用の写真を撮影したことが史料館の調査から明らかになっている。前掲4) ①688-725頁。
- 29) 前掲22) ①39-40頁。
- 30) 前掲22) ②46頁。前掲27) 28頁。
- 31) Roncayolo, M., *Marseille: Les territoires du temps*, Éditions locales de France, 1996, pp.88-89.
- 32) Masson, P. dir., *Les Bouches-du-Rhône: Encyclopédie départementale, le vol. 14, Monographies communales Marseille-Aix-Arles*, Archives départementales, 1935, p.306.
- 33) 前掲23) 106-107頁。Blès, A., *Dictionnaire*

historique des rues de Marseille, Éditions Jeanne Laffitte, 2001, p.76.

- 34) 前掲23) 86頁。
- 35) Bouffartigue, P., et Donzel, A., *Espace urbain, transports et modes de vie, Déterminants sociaux des pratiques de déplacement des travailleurs marseillais: le cas des ouvriers du port*, Centre de recherche d'économie des transports, Faculté des Sciences économiques, Université d'Aix-Marseille, 1980, p.31.
- 36) 前掲31) 83-85頁。
- 37) 前掲4) ①285-289頁。
- 38) 具体的にシモンの人生を振り返ってみると、村の状況変化に彼がうまく適応していったことがわかる。彼は土地所有の農民家族に生まれ、1891年にまずカモワンで肉屋になっている。彼の兄、エスプリは父親の職業を継いで、カモワンに残り農業を続ける。ところが、弟のシモンは1891年以降、村から姿を消してしまう。彼はマルセイユ市内中心部の高級住宅街の片隅で肉屋を開業し、妻と3人の子供とともに1906年までは都市中心部にとどまっていた。そして彼は、1899年に次女マチルドが誕生した際には、出生届の立会人の1人にリキュール酒販売業者を選んでおり、その種の業者との接触をうかがわせる。路面電車が建設された後の1911年、シモンの一家は故郷の村、カモワンに戻る。今度は肉屋ではなく、国勢調査の原簿上ではシモンはリキュール酒販売業者と記載され、職業年鑑ではカフェ兼レストラン経営者として登場している。前掲4) ②61-62頁。
- 39) Schmucki, B., "On the trams: women, men and urban public transport in Germany" *The Journal of Transport History*, 23-1, 2002, pp.60-72. Miller, R., "Household activity patterns in nineteenth-century suburbs: A time-geographic exploration" *Annals of the Association of American Geographers*, 72, 1982, pp.355-371.
- 40) 『トパーズ』(*Topaze* 1928) などの喜劇作品で知られる、フランスを代表する劇作家のマルセル・パニョル(1895年-1974年)は、1957年以降、『子供時代の思い出』(*Souvenirs d'enfance*)と副題が付けられた3部作の回想記を発表した。『父の大手柄』(*La gloire de mon père* 1957), 『母のお屋敷』(*Le château de ma mère* 1957), 『秘めごとの季節』(*Le temps des secrets* 1960)は、50年以上前の出来事の回想となるが、路面電車の敷設の状況やその他の社会的背景についての記述は、時代考証が正確に行われている。ただし、物語の脚色や、都会と農村の対比の誇張などがなされた可能性は残されている。マルセル・パニョルとその作品の特徴については、Castans, R., *Il était une fois... Marcel Pagnol*, Éditions de Fallois, 1995, pp.6-22, 135-149. Pagnol, M., *Confidences*, Éditions de Fallois, 1990, pp.249-255. 青山勝「マルセル・パニョールと『メロドラマ的想像力』」*美学*49-1, 1998, 60-61頁などを参照。
- 41) ①マルセル・パニョル著、佐藤房吉訳『マルセル・パニョール少年時代1 父のお手柄』評論社、1991年、94-96頁。②Pagnol, M., *La gloire de mon père: Souvenir d'enfance*, Éditions de Fallois, 1957, 1988, pp.76-77. なお、適宜訳語を原文に即して修正した。
- 42) 前掲31) 89頁。
- 43) Allio, R., "L'heure exquise" *Cahiers Pierre Baptiste, Actes Sud*, 3, 1984, p.14.
- 44) 前掲4) ①283-480頁。
- 45) ジョルジュは1931年に、都心の旧港近くに位置する新聞社『プティ・マルセイエ』(*Le Petit Marseillais*)の見習いになる。そして、1936年には速記タイピストとして、正式に同社で働くようになった。結局、シャベール家は、カモワンにおいて路面電車の建設を彼らの生活に有効に活かし得た家族の1つであった。前掲4) ②62-65頁。
- 46) Masurel, Y., "L'évolution contemporaine du bassin de Marseille: Étude de géographie économique et humaine" *Bulletin de la société de géographie de Marseille*, 51, 1930, pp.178-179.
- 47) 前掲41) ①97-99頁。②78-80頁。なお、括弧内の引用部分は、適宜訳語を原文に即して修正した。

48) 前掲1) ①179頁。

49) Dupâquier, J. dir., *Histoire de la population française, IV, de 1914 à nos jours*, Paris, PUF, 1988, p.393. Marchand, O., et Thélot, C., *Deux siècles de travail en France*, Paris, INSEE,

1991, p.63-65. ただし、フランスの都市人口は2,000人以上の集住地を示す。Dupâquier, J. dir., *Histoire de la population française, III, de 1789 à 1914*, PUF, 1988, pp.129-131.