

積み重ねてきたもの これから積み重ねるものII

What We Had Accumulated, What We Will Accumulate.II

必ずしも過去に答えはない。
しかし、過去に思考したこと、行ったこと、それらを
知ることは、今何を積み重ねるべきかの一つの道しるべとなる。

—Contents

- P2 研究室の歴史をひもとく②
- P3~5 渡邊定夫氏に聞く、丹下研時代
- P6 50年を経たボローニャは
- P7 生活・行動への視線—ポルティコから
- P8 集落紀行—ELNE

研究室の歴史をひもとく②

Read the History of Our Laboratory Vol.2

text_HARA / M2

都市デザイン研究室の歴史を、丹下健三研究室（当時は都市設計研究室）が建築学科から都市工学科に移った時から振り返る。前回の「研究室の歴史をひもとく」（都市デザイン研究室マガジン Vol.280）では研究室の教員変遷や丹下健三の教育、そして1965年から1970年の間、研究室が取り組んだ都市スケールの計画として、スコピエ・シティセンター再建計画、磐梯猪苗代地域観光開発基本計画、上武広域都市開発基本計画、京都都市軸計画、静岡清水地域都市開発基本計画、ポローニャ計画を振り返った。

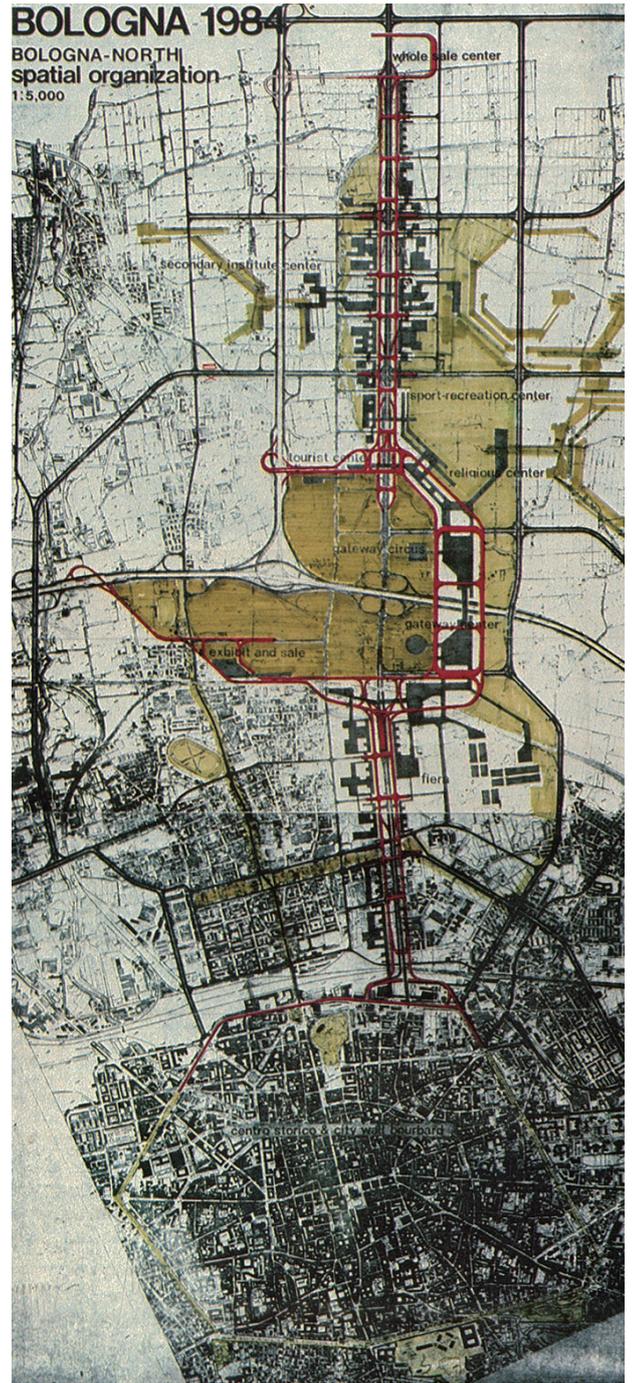
こののちに研究室の活動としては、今井町をはじめとする「都市保全」が大きくなっていく。そしてその活動は日本各地で、さらには海外にまで範囲を広げて行っている。しかし、そこにとどまるわけにはいかない。都市保全の考え方、そしてその実践における蓄積からまた今一度具体的な都市空間の提案を行っていかなければならない。

そこでは都市に生きる人の生活・行動に着目する必要があるのではないか。研究室の中でも一部の人間の、プロジェクトや研究における関心はそのような方向に移り始めている。そんな転換点にあるからこそ、過去の転換点に目を向けるという意味でも過去を振り返る意味はある。脈々と受け継がれるその議論、教え、そして特に転換のあった時期のこと、それらを自分達が追体験しない限りはその次へは進めないだろう。

一方で、研究室の追求の方向は変わっていないのかもしれない。都市の、空間の形に対して置かれる人の生活・行動・感情、それらを掘り下げ、それと空間を結び付け、実現していく。その深度が深まれば深まるほど、空間と人間は良好な関係を持ち、空間は人間の感動の場の素地となり、人間は空間をより愛するかもしれない。このためにその深度を追求し続けているとも言える。

「研究室の歴史をひもとく」2回目の今回は、研究室の3代目の教授である渡邊定夫氏に行った、丹下研時代のプロジェクトに関するインタビューで当時の考えを追った。氏は当時研究室の助手として学生たちと共に議論を行い、プロジェクトを進めている。都市が拡大し、そして都市と都市がその間の市街地によって連担していく時代。東京計画1960から繋がる構造改革提案（中心が核の形で存在する都市から、都市軸によって中心が線の形で存在する都市へ）とそれを支える物理空間の視覚構造の議論が主要テーマである。今回はプロジェクトの紹介に留まっていた。今回は実際に計画策定に関わっていた本人の言葉から当時の議論を、もちろんこれだけの紙幅では氷山の一角にも満たないかもしれないが、辿っていただければ幸いである。

表紙写真：ポローニャの空中写真（『SD 1971年7月号』より）



▲ポローニャ計画 『SD 1971年7月号』より

■ マガジンへのご意見・ご感想をお寄せください

ご意見やご感想を投稿していただけるフォームを試験的に開設しております。QRコードまたはURLよりアクセスし、お気軽にご投稿ください。



URL : <https://forms.gle/M33De1hfNReuMDxJ7>

本号の主要な参考資料

丹下健三氏に関するもの

・丹下健三 (1985), 「一本の鉛筆から」, 日本経済新聞社

丹下研究室報告書

・群馬県商工会議所 (発行年不明), 「上武広域都市開発基本計画書 一都市編一」

・静岡市・清水市 (1970), 「静岡地域都市開発基本計画」

・21世紀の日本研究会 (1971), 「21世紀の日本—その国土と国民生活の未来像—」, 新建築社

丹下研究室PJ紹介

・「新建築」36(8), p79-120, 1961-08, 新建築社

・「新建築」46(8), p155-234, 1971-08, 新建築社

丹下研究室研究

・豊川斎藤 (2012), 「群像としての丹下研究室 戦後日本建築・都市史のメインストリーム」オーム社

・豊川斎藤 (2013), 「丹下健三とKENZO TANGE」, オーム社

大谷幸夫氏に関するもの

・大谷幸夫 (2002), 「建築の文脈 都市の文脈 再論 大谷幸夫講演会記録 第9回歴史・文化のまちづくりセミナー記録」, 歴史・文化のまちづくり研究会

渡邊定夫氏に関するもの

・渡邊定夫ほか (1983), 「新建築学大系 17 都市設計」, 彰国社

・渡邊定夫編 (1993), 「アーバンデザインの現代的展望」, 鹿島出版会

論文など

・丹下健三、渡邊定夫 (1965), 「都市設計：その概念と方法」, 建築雑誌 (959), pp703-706, 日本建築学会

・渡邊定夫 (2013), 「スコピエ都市復興計画」, 建築雑誌 (1651), 0, 日本建築学会

その他

・都市工学科名簿

・『UR』1, 都市工学科

・『UR』2, 都市工学科

・磯崎新 (2017), 「空間へ」, 河出書房

・八東はじめ「こんな時代だからこそ、カプセルばかりではなくメガストラクチャーを」『Art and Architecture Review』二〇一一年七月号 https://aar.art-it.asia/u/admin_edit3/a3xG9YKnIwAcceJjlm62

なお、インタビュー以外の記事での参考・引用文献に関してはそれぞれの記事の末尾に掲載している。多くの資料に関し、中島准教授よりお貸し頂きました。この場を借りて感謝申し上げます。

渡邊定夫氏に聞く、丹下研時代

The Period of Tange's Laboratory Told by Sadao Watanabe

丹下研が1964年の都市工に移った時点には助手を、1984年から1993年には都市設計研究室の3代目の教授を務められた渡邊定夫氏に、丹下研時代のプロジェクトについて当時の考えや議論の内容を伺った。連坦市街地が形成されていく時代に都市軸を、その理論的支えとして物理空間の視覚構造の考えを深めていた。それぞれの概要については都市デザイン研究室マガジン 280号 (<http://ud.t.u-tokyo.ac.jp/ja/blog/2019/07/280.php>) を、さらに詳しい内容については新建築 1970年8月号や『21世紀の日本』を参照されたい。

2019年6月25日 東京大学工学部14号館にて (聞き手: 助教永野 M2原、前山 編集: 原 書き起こし: 原、M1宗野)

スコピエ・シティセンター 再建計画

一都市工に移られて、まずはスコピエ計画を行われています。どのような考えで行われていましたか？

僕は全体のまとめ役でもないんだけど、磯崎さん(磯崎新氏)がデザインとしては中心になってやっていますよ。僕は、一番最初に議論した時にシティゲートとシティウォールってのを考えて。これは後で、スコピエに行って地元の人たちから、こんなことは言っちゃ困るんだった言われた。北側の国がそんなんだけど、シティウォールを壊してきた歴史があるじゃない。今更シティウォールとはなんだ？と。シティウォールは我々の発想では住宅、今の言葉で言うと都心型住宅だけれど、そうは言わずにシティウォール、要するに都心にアクセスしやすい住宅であるということをやった。それを我々はイメージした。

それと、シティゲートが中央駅とオフィス街。元々は中央駅は違うところにあって、東北側のヴァルダル川の向こう側からスコピエに来て、それからこちらに戻って来るというスイッチバックの駅だった。それを終着駅じゃなくて通過駅にすることになった。日本だと必ず駅前広場がある。駅前広場にいるんなものが集中して、人も集まるということは、つまりゲートだよ。土地所有制度や政治、宗教とかそういう問題を我々は全く知らずに、シティウォール、シティゲート、それが都市の骨格として都心型住居、それから駅前の集積、これが都市の大きなエレメントであるっていうような単純な理解でした。

これは東京計画のスコピエバージョンとでも言えましょうか。

一スコピエ中央駅に関しては実際にできていますが、これはどのような経緯で？

その頃、日本の駅は立体交差するために、駅を上置きにしたり道路を上を上げたりで立体化をして、それで橋上駅を提案した。現地では実現案を作る時に国鉄の人にも来てもらって、そしたら作っちゃってんだよ、これを本当に。でも行って見たら、もう真っ暗な緑の下みたいな空間でしたよ。全部上にあげて下が何も無い。だいたいあとになってからまた行ってみたけど、全く同じように閑散として。なんかこう、理屈だけでもって物事を作ると駄目だよ。通勤や通学、買い物客等、乗降客中心のシセというより、在来の物流拠点の機能が強い駅舎だったのです。

チトーに言われた "Who Pays?"

一方でこの計画は全体としては実現するわけではありませんが、何が阻むものだったのでしょうか？

実際我々が建築の設計をするわけではないですよ。そうすると我々が作っていたのはスコピエ市当局

の都市計画。ユーゴスラビアの都市計画は許可制なのだから、建築の許可の権限を持っているわけです。けれども、投資する人がいなきゃ、権限だけあってもできるわけない。

これに関して面白い話があって、我々は絵を作った、ザグレブの連中と我々と両方でスコピエでプレゼンテーションしたんです。そこにチトーさんが来てたんだよ。僕はしょうがないから全員の前に立ってさ、谷口吉生さんと2人だったかな。チトーが僕の方をばっと見てね、絵をみながらね、"Who pays?" って言ったんだよ。建設費だれが払うんだ？って。そのチトーさんの一言で、我々のその提案したこういう絵っていうのは一体何なんだろうと後で随分考えたね。僕も当事者であつたらこうすると言えるんだけど、僕らは当事者じゃない。言ってみればコンサルタントに絵を発注されて、こういうのはいかがですかと出された話なんだよね。

UNDP という国際機関がスポンサーで金を出しているコンペで、市の当局と共同作業でこういう結果を出したんだから、投資をちゃんと実現しなさいという立場で建設費は負担しない。我々はそういう構造は頭では知ってても当事者ではないもんだから、これからどうなんだろうって思いながら、帰ることになっちゃうんですけれども。

一スコピエの計画策定はどのような体制で？

誰がどう分担したかは思い出せないけれど、コンペ案作るまでは大学院生も入ってやっていた。

コンペで入選して、向こうで実施案を作るから来いと言われて、僕は英語できないから逃げたら、谷口吉生さんがたまたまハーバードから帰って来たんだよ。2人で行って言われて。磯崎さんがチーフだったから3人で、半年くらい現地で仕事をしました。

磐梯・猪苗代観光開発計画

一次に都市スケールのものは磐梯猪苗代観光開発計画があります。

高山先生、丹下先生が知事と仲良かった。当時の福島県知事は木村守江さんです。

この作用は、山田学が一生懸命頑張ったんだ。今は簡単だけど、地図上にグリッドをひいてグリッドごとに標高を全部出す。そうして、どの山がどういかにどこから見えるかっていうのって見える見ええないモデルっていうのをコンピューターで山田学が頑張ってるんですよ。それで何と何が一緒に見ると、いわゆる八景図らしくなるかとか、画像としてどうなるかという、つまり地図上にイメージベースを作ることに関心があった。それは突き詰めていくと道路設計のルート設定に関係しそうだ。一方で、道路の方は上りも下りも含めて勾配の成分がある。その二つの制限条件の中で名物になるような景色というものを探ることができるのではというのがこのテーマなんだよな。



渡邊定夫

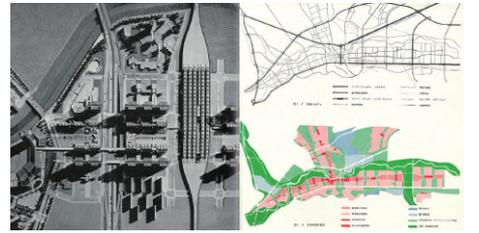
1932年、東京都に生まれ、東京大学名誉教授。工学博士。東大建築学科出身。都市建築設計研究所、東大工学部助手、講師、建設工学研究会、東大工学部助教授のち、1984年より1993年まで都市設計研究室教授を務める。



▲空間構成と緑地(第三段階・最終案)

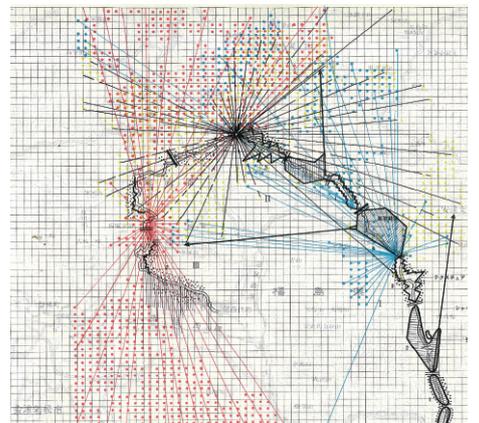
ヴァルダル川南岸の都心部(地図には示されていない)をぐるりと取り囲むように建っているのがシティウォール。地図の右中がスコピエ中央駅。駅を含め、駅からシティウォールの部分がシティゲートとなっている。

中央駅はインタビュー記事の通り、丹下案であるようだが、それ以外は、現在の地図を見ると、シティウォールにあたる部分に都市型住宅があるが、果たしてこれすらも実現しようとしてものかは明確ではない。都市模型を用いたの風洞実験の結果である。複数配置とすることは実現しているようだが、八東はじめはこう述べる「丹下の案はそのまま実施されたとはいえず、駅とシティゲートの高層ビルの一部が原案をどことなくぞったような形で実現されている」。

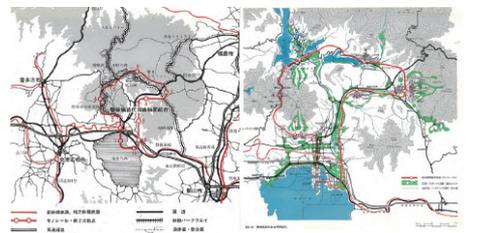


▲シティゲートセンター、鉄道駅コンプレックス

▲広域の交通システムと土地利用計画図



▲磐梯猪苗代 動景観設計図



▲磐梯猪苗代広域図面

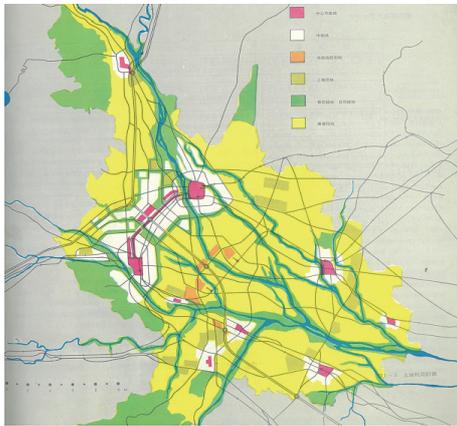
▲磐梯猪苗代 詳細図



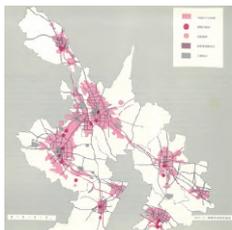
"The Image of the City"

Kevin Lynch / 丹下健三・富田玲子訳

邦題『都市のイメージ』。発行は1968年であるが、丹下研1963年修了の富田玲子（修論題目『都市の物理的現象 NOTATION』）が修士時代に翻訳作業を行い、研究室の会議で紹介している。

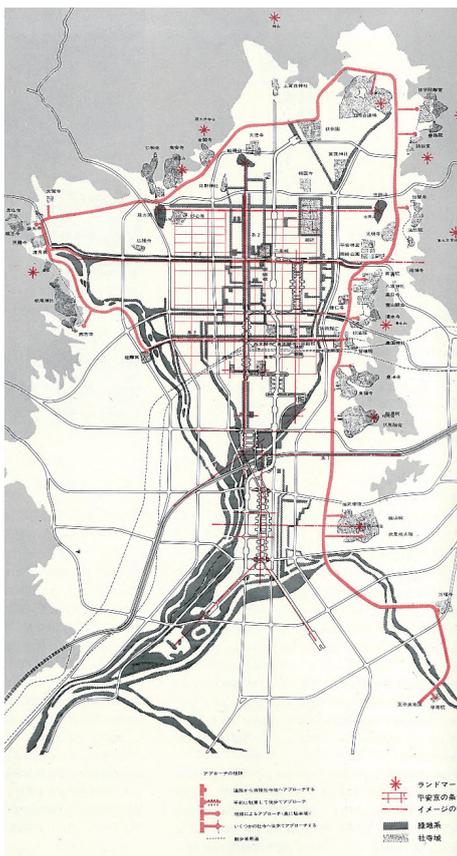


▲上武広域都市開発基本計画 土地利用計画図



高崎と前橋の間をつなぐような都市軸が提案されている。1点への集中を行うのではなく、都心と都市をつなげ、その軸がコアの役割を果たす。その軸への道路、鉄道などのインフラ投資が必須となる。

▲上武広域都市開発基本計画 交通施設計画図



▲京都都市軸計画

景観ってというのは自動的にそこにあるものじゃなくて、地理的にあるものをこちらがどう選択するか、その選択の仕方の問題だとこの時に議論した。間違っていないと思う。発想としてはケヴィンリンチさんの方は割合ヒューマン型の景観議論なんだけど、これはヒューマンと全く方向が違うような景観をどうやって作るかというようなことをトライした。

—ヒューマンとは全く方向が違う景観とは具体的にはどのような？

我々の考えているその景観というのは、ルートによって色々な変形をとるもの。風景がそう。風景を組み合わせるといのはルートによって変わってくるじゃない。そういうダイナミックな形を地図を手がかりしてそれをイメージする。そういう意味でケヴィンリンチさんとちょっと方向を変えよう。いかに変えるかっていうことの方が、その結果だった。

外にあるものの組み合わせとしてのイメージ

どちらかと言うと“The Image of the City”だと、人々の中にあるイメージっていうほうがむしろ強い。だから極端な言い方だけれども、我々はどちらかと言うとイメージというのは視覚構造として外にあるものとして考えた。ここで違っている議論をして、やっぱりイメージアビリティというのも当然人の中にあるのはよく分かっているけど、我々はデザインする側だから、人々の中にあるのではなく、外にあるものの組み合わせだと。かなり強引に屁理屈を考えたからさ。けれども見える見えないモデル含め、我々としては自負心があるね。

上武広域都市開発基本計画

—続いてまた毛色が変わるもので、上武広域都市開発基本計画がありますが、ここではどのようなことを？

首都圏整備計画の一つのバージョンなんだ。前橋が県庁所在地で高崎が流通拠点みたいなところで、それを一つの都市や街にすると。当時広域合体が流行ってたんですよ。それを関東の一番北の隅っこでやろうと。しかもここには書いてないけど、ここには真っ直ぐずっと行くと太平洋の那珂湊。その港との結びつきという事を含めて、高崎前橋百万都市構想、これはね静岡清水も同じ。

—この頃事務所と研究室はどのような関係でしたか？

紛争まではみんな研究室にいる。バラバラになってるのはそれから後だ。だって紛争でハハハ。その後になって2~3年どうしようどうしようなんてやってた。だから上武の時はまだ研究室だと思いますよ。ちょうど僕は助手の頃だよな。

建築都市設計研究所

1961年に開設された丹下健三による建築設計事務所。渡邊定夫氏はじめ、丹下研のOBは数多くの人に所属の経験がある。

日本総合都市研究所

丹下研・URTECのOBである、鳥栖那智夫、荒田厚、加藤源、松本敏行によって1974年に立ち上げられた都市計画コンサルタント。これらの計画立案に関わっていた大学院生の中に彼らがいる。

—当時の助手と学生の関係は？

研究室のメンバーと一緒にこういうような作業をやりながら徹夜したり、飲み食いしたり。飲み食いは大事な仕事の一環。その飲み食い代をどうやって稼がってことを随分やったよ。

京都都市軸計画

—また同時期ですが、京都都市軸計画もあります。

京都は、東京計画のワンパターンだよな。何で丹下先生はこういうことをしたんだろう。よく分からないんだけど。

都市軸と言ってるけれども、実際にはそこに行っても見えやしないけれど、名所旧跡とかいるんなものを地図上でつなぐ。そのつなぎ方で、さっきの磐梯と全く同じなんですけど、場所を繋ぐルートをどうしようにすると、どれとどれが繋がっていると、本来なら風景として見えてなきゃいけないんだけど、多分見える見えないという視覚構造展開バージョンを見えもしない対象相手にやっている。

つまりイメージの世界をまず想定する。名所旧跡の所在地全体をイメージして、あるところに行くと、これとこれがそこから見えるはずだと考える。その地点を繋いで行くとそのルートで、一番京都らしい姿がわかる。そのルート探して都市軸って言ってんじゃないかな。磐梯でやったことを市街地の名所旧跡に当てはめて、それらの結びつけ方を考え、その結びついた場所に拠点を作って、それを都市軸だと、こう言ってんじゃないかな。

—この時のものは、上武と静岡が百万都市という文脈で、一方で磐梯猪苗代と京都が景観の考え方を独自に練り上げての、ルート作りということでしょうか？

そうですね。だから京都と磐梯猪苗代とは割合、ケヴィンリンチとは違う意味でのイメージアビリティが地理的な構造をもってしかるべきだということ。一方では百万都市というのは人口の集積の構造、これも東京計画の時の話なんだけれど、それがだんだん都市が成長するとつながり始めるという議論をしているはず。そのつなぎ方としては、人口の集積構造に忠実に市街地を形成しようと、考えてみれば当たり前前の話だけさ。

—東京計画は、人口移動の話から建築のディティールまで、かなり幅の広いスケールを横断していますが、このころは具体的な建築までは描いていません。

自治体とやっていたということもありますが、研究室の体制として、磯崎さんと黒川さんみたいな建築側の人間が出て行って、僕らみたいな都市側の人間が大学に残されちゃった。そうすると我々は建築の設計というものから完全に切れた。その代わりに、丹下先生のところで勉強してきた方法論は何か都市のスケールの中に落とし込んでいったんじゃないかな。

都市集積の地図上の空間的な分布、言ってみれば都



図面や、報告書、を実際に眺めながらのインタビューの時間は我々聞き手にとって非常に充実したものであった。写真に写る2つの顔緑いりの図面は東京計画1960のものだが、実は当時のものではないそうで、フランスでの展示のために描き直されたものであったようだ。

市の成長、そのプロセスの話と、一方では歴史とか自然とかを含めて、その見え方というか、それが見えるネットワーク、その二つが僕の個人的な感じで言うずっと繋がっているわな。東京計画からずっとその通りです。

静岡清水地域都市基本計画

—静岡清水では、百万都市ということだ。

モノレールの計画であったり、日本平の周辺をどうやって利用するかということ議論していたな。あと、地元の商店街が堀を埋め立てようっていうので大喧嘩した。でも何の役に立ったのかね。これは結果的には。ちょうど両市の境界線に静岡銀行が移転したの。だけどやっぱり新幹線の駅には負けるね。だからどうしても外部とのつながりの点では日本は鉄道駅の拠点性は評価せざるを得ない。本来ならモノレールなんかもちろんできるわけないけれども、やっぱり交通手段でどういう風に結ぶかっていう話をここは随分やってたように思うな。

—百万都市構想にはどのような意味が？

今考えてみると、日本では主として近世の時代にしたいどこの都市も出来上がりますよね。その当時はそんなにはっきり意識していなかったけれども、この百万都市構想っていうのは、現在の連担市街地が、出来上がって来る過程なんだね。それまでは静岡、清水で別の都市、高崎、前橋で別の都市だったこれらの近世にできた全く違う都市が連担するのが、昭和の時代から平成の前半くらいまでのこの時代。現在の言ってみればかなり広い市街地は、都市じゃないよ、市街地だよ、物理的なものはこの時に出来上がった。これからは、それ以上の市街地はもうできないんだよ。だから極端に言うと我が国は近世に城下町等々と言われる都市を作り、昭和の時代に今ある広域都市を作る。あと数百年するとそういう風に言われるんじゃないかな。

でも今や市街地が現実的に連担している。スプロールもいれて。百万都市構想とはいうのは本当はそれをある程度計画的に誘導しようとしたものだったけれども。

高崎・前橋も国道沿いはもうほとんど繋がっているし、東京、川崎、横浜も実際には繋がって、都市とはたまたま行政区分で言ってるだけ。連担した市街地のマネジメントは、実は誰もやってないんだよな。本当は都市であればマネージの方法なり、これから整備したり、保存したり、また再開発したりしていかなくやいけないけれども、それをどういう場所でどういう順序でやっていくかが、本来ならある一つの行政主体が行わないといけない。でもそれがいない。

行政主体がわかれていると、住民税も違う可能性ある。その辺がこれからの都市の整備の大きな課題ですよな。やんなきゃいけないことはあるんだけど、誰がそれをコントロールするのかは見えない。町はでき

たけれども主体がない、妙な格好になりつつあるね。

ポローニャ計画

—ポローニャ計画では新都心をつくり、そしてその旧都心をつなぐ交通を考えられているようですね。

その当時勉強したけれども、ポローニャは商工業の中心都市ですよ。それから鉄道の結節点の街、非常に大事な交通の要衝で、ヨーロッパでも1、2を争う。市街地じゃないところを、高速道路の体系でもってこれが言ってみゃポローニャに入ってくるシティゲートのインターなんだよね。だからスコピエのシティゲートのバージョンアップと考えていたのは事実だな。シティゲートっていうのどうやって作ったらいのっていうこと。考えてみればこれは交通体系として下手だな(笑)。

ポローニャのポー平原、それから北の方にはミラノがあって、農業地帯の中心。しかもあの東の方に行くとかアドリア海に抜けていくし、北のほうに行くとかヨーロッパの大陸。そういう拠点として道路体系を中心に何か市街地を作るっていうのは、我々の大きなテーマでした。

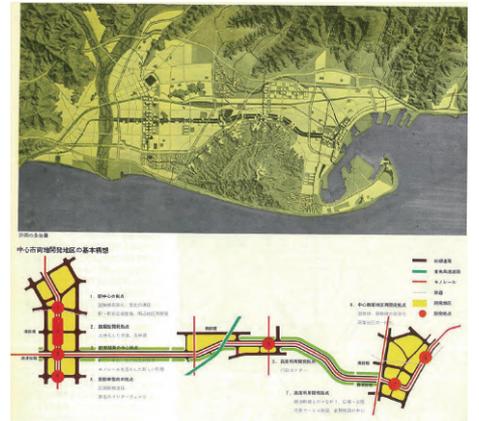
高速道路のICはアクセスできる場所だからそこから引っ込んで、スコピエと同じようにシティゲートをどうように構成するかという議論はした。しかもここはほとんどが農地で、所謂市街地の再開発とは違う場所で、空いてるとこだった。三方から決まってくるこの形態についてはずいぶんポローニャの市役所の人たちと議論したような記憶がある。

でも結局旧都心というか中はどう繋いだらいいか、わけわかんなかったんだと思うよね。

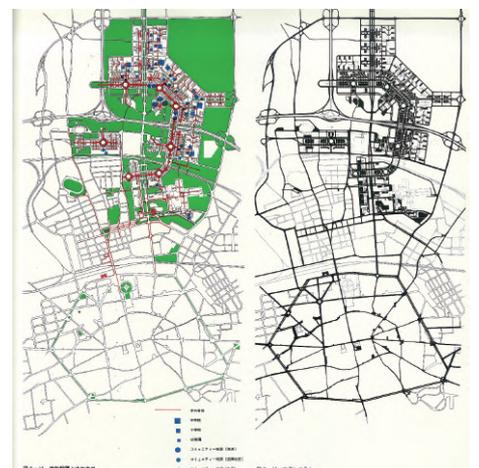
—この時代では、形態論ではなくシステムや市街地拡大の方法を考えられていたということでしょうか？

東京計画のようにはなかなか都市軸という具体的な、形態的な軸線どうっていうようなことから、段々と集積の連結とか、あるいはそれをつなぐ交通とかいったようなところにどんどんこう変化していったような気がする。百万都市なんてのは二つの都市なり、いくつかの都市を、繋げるわけだから、集積をどうやって作るか、それらをどうやって連結するかという話になってくるじゃない。だからそれが形態的に軸なんていうところには中々一足飛びにはいかなくて、どうように軸になっていくのか、その途中みたいなのところをずいぶんあくせくしてたような気がするなあ。

—渡邊定夫先生長時間に渡るインタビューありがとうございました！



▲静岡清水地域都市基本計画



▲ポローニャ計画 機能配置、歩行者路、交通システム



▲ポローニャ計画 サークス模型

50年を経たボローニャは

Bologna - 50 Years After Their Planning

text_HARA / M2

2019年8月、ボローニャ計画から50年以上を経たボローニャを訪れた。計画地の現在は？そしてボローニャの都市を彩るポルティコについて、そこから考えることを。

フィレンツェの駅を出た高速鉄道は10分ほど地上を走るとトンネルに入る。時折谷間で外に顔を見せる以外の30分弱はトンネルの中で、そのままボローニャ中央駅の地下4階に停車する。



▲ボローニャ中央駅

ボローニャの南西側には、北西から南東にかけて長い山脈が走り、都市の成長限界となっている。フィレンツェなど、南方の都市からボローニャに至る場合、この山を越えなければならない。中央駅は旧市街の北端に位置し、地上を走る在来線の線路は確かに旧市街とその北側を大きく引き裂き、いくつかある橋で線路を渡らなければ向かうことができない。



▲ボローニャ中央駅前後の線路は大きく市街地を引き裂く。

フィエラセンターは、そのいくつかの橋のうちの一つを渡った先である。駅のTabacchiなどで買えるチケットでバスに乗り込めば、駅から10分ほど。手前にコルビュジエのPavillon de l'Esprit Nouveauを見ながら入り込むこの地区には業務機能がほとんどであるためか、平日の昼前、地上部にはあまり多くの人を見かけることはない。自分は見逃してしまったのだが、この地下はさらに陰気な空間となってしまっているという。



▲フィエラセンター

大きな円柱が外に出てきているのを見ると、水平に

集ってきた人を垂直方向に移動させるという意識、そして成長可能な建築の形を感じることができる。一方で建物の1F側面にはポルティコを思わせる空間が存在している。建築について詳しく語ることは中々できないので、簡単な紹介でお許し頂ければ…。



▲ Carta Fisico-Politica 1:250.000 Emilia-Romagna 2011 より

この中にあるMap Centerでもらうことのできたボローニャを含む地域の地図を見ると、先ほどトンネルで抜けたと書いた山脈に沿うように道が走り、一定の間隔をあけて直線に都市が並んでいることがわかる。ミラノから続く道はボローニャを経てリミノでアドリア海に至る。

さらに視野を広げれば、フィレンツェ以南のローマやナポリなどからの路線もここを通り、北東はヴェネツィアまで至る。このほかにも在来線もその他の方向に伸びており、交通の要衝であることが伺えよう。駅の規模、列車の発着本数などからもそのことは明らかだ。

さて、1960年代のボローニャ計画に目を移してみよう。マガジンの280号でも述べた通り、この計画は北方に市街地を展開していくことを考えたものであった。そして旧市街の北方に横たわる線路や高速道路をどのような方法で乗り越えていくか。

北方に建設する新市街と旧市街（歴史地区）の間の繋ぎ方は3つの案の検討がなされている。1つは旧市街から「連続的に成長していく都市軸による線状構造のパターン」¹⁾。東京計画1960の考え方に近いと言える。2つ目は新市街に別の都心核を据え、そこを中心に発展させ、その都心核と旧市街の都心核を連携させるもの。上武広域、静岡清水などの考え方に近い。そして3つ目が複数の都心核を「一つの都市軸という系とは別の系によって連繋されて、連坦都市の様に成長していくパターン」¹⁾。

成長方向を規定しない柔軟さを持たせるために、3つ目の案を採用し、別の系=サーカスを建設し、高速道路、鉄道を越えて旧市街と北方に予定される新市街を接続する計画となっている。丹下によれば、市はサーカス地区を買取り、その後開発会社が徐々に開発し、その売り上げでまた北方へ展開していくという意図を持っていったようである。²⁾

北方（正確には北北東方面）への市街地の展開を計画することは、地元自治体側からの要望であったようであるが、地図を見れば主要な交通道は西北西（ミラノ）から東南東（アドリア海）に向かう、アペニン山脈に沿ったもの（以下、東西方向）である。

歴史地区はるか以前に飽和状態を迎えており、そこに立地する都心機能を分散させる意図、そして歴史地区の保存の意図を地元自治体を持っていた。それゆえに都市の発展は歴史地区の外部に求められている。その発展方向に関する当時の地元自治体の判断として

は、東西方向の都市の発展は既に飽和状態を迎えており³⁾、南方は先に述べた通り山脈が控えるため発展の余地はないというものである。南方に関してはむしろ自然環境の保護の対象として設定されている。このために都市の発展方向としては北方となる。

なお、都市基本計画のうち、丹下チームが担当したのは、この北方への展開の部分。自然環境の保護、歴史的環境の保存については、ボローニャ市都市計画局が担当している。



▲サン・ペトロ・ニオ聖堂展望台より、北東方面を眺める。画面中央はSt. Maria della Vita教会、右奥は「ボローニャの斜塔」。

現在、北方方面を見てみれば、フィエラセンターなど含め開発された地区はあるものの、現実にはいまだに農地が広がる場所がほとんどだ。教会から北方向を望むと、市街地の終わりはフィエラセンターのあたりであり、その先には緑が広がっていることが確認できる。

果たして北方へ展開する可能性はどれほどであったのか。市政府の一部の機能を備えているPalazzo Bonaccorsoが2008年に中央駅真裏のあたりにできているが、逆にフィエラやそれを除けば新規開発とみられるものは少ない。北方への展開を推進するほどの力はボローニャになかったのだろうか。

ところで、この計画の立案に前後するようにしてボローニャでは街の中の広場での駐車を禁止し、歩行者に優しい都市空間を作り出している。サーカスを中心とする地区は、高速道路からのアクセスを重視し、自動車向けの大スケールの計画となっている（サーカスは幅100m、高さ12mの道路体系である）。歩行者中心の空間を作り出しているような都市とは、中々相容れない空間の提案であったということなのであるか？

研究室では、後に「都市設計」を都市計画を実現する技術として位置付け、その方策を追求していく。丹下研時代には、建築設計と相似する意味としての都市設計であったように思われるが、ボローニャ計画をはじめ、完全な形での実現を見た計画はない。あるいはこのような経験が都市設計の後の位置づけに効いてきているのかもしれない。

(写真は2019年8月。撮影：原)

参考・引用文献

- 1) 「環境形成の三つの基本原則」, SD, 1971年7月号, pp69-98
- 2) 丹下健三他(1971), 「自治体と都市計画」, SD, 1971年7月号, pp27-39
- 3) 「都市基本計画の確立」, SD, 1971年7月号, pp59-68

生活・行動への視線—ポルティコから

Perspective to the LIVES and the ACTIVITIES - Thinking from Portico

ポルティコはポーロニヤの項でも少々触れたが、ポーロニヤの市街の通りの多くに張り巡らされているアーケードである。真夏に訪れた筆者は、他の都市では直射日光に音をあげさせられたが、ここではポルティコが遮ってくれるために、比較的体力を奪われることなく街歩きを楽しむことができた。

渡邊定夫先生は、天候に対するものだけではなく、沿道の商業に引き寄せることに非常に効果があるという見方をされていたが、まったくその通り。車の少ない通りであっても多くの人は車道は通らずに、ポルティコを通り、ウィンドウショッピングを楽しむ。何よりも、一地方都市に過ぎないにも関わらず、中央駅から市街の中心のマッジョーレ広場までの1kmほど、名だたる店を始めとして、商店が全く途切れることなく並び、活気ある商業を営んでいることがポルティコの効果を雄弁に物語っている。当然そこから脇道にそれてもポルティコは続き、そして商店もずらりと並んでいる。

ポルティコを設けることは1288年に定められたポーロニヤの法で定められている。他の都市では許可を得なければ建築できなくなったポルティコが、ポーロニヤでは逆に設置義務が課せられているのだ。¹⁾

そのポルティコの形を見てみるとそれぞれに異なっている。これは背後の住宅・建築の持ち主が費用負担をする必要があることによる。アーチ状のものが恐らくメインであり、伝統的な形状であると思われるが、全く異なる形状のものも存在するのだ。ただ、高さ、

幅などは連続性が生まれるように揃えられ、街路として一体の空間を生み出している。特に、新しい建物は基本的に伝統的な形状ではない。伝統としては別として、そこで受け継がれているものは、形状ではなく、そこで人の行動のあり方、もっと言えば生活のあり方である。具体的に言えば陽光を避けながら、あるいは雨や雪を避けながら、沿道の店の様々な商品を楽しみながら歩く。全く素材も形状も異なっても、周囲の状況に対する適度な合致によって、その行動の様式が保たれている。

形状をもう少し細かく指定しても良いように思われるが、統一性のあるのは、高さや幅などのみだ。

この研究室ではこれまでに都市保全、あくまでもハードな面としての都市保全に取り組んできた。もちろんそこに生活があるという前提でのものではあったが、そこに我々は今一度生活の視点を付与したい。建築の形、空間の構成を無下にしようというわけではない。そこに次なる要素を組み入れたい。保全された空間での人の行動、人の生活。

空間が行動を規定するのか、行動が空間を規定するのかという鶏と卵のような話がある。恐らくどちらからともなく収斂していき、あるタイミングではその波長が合致し、空間と行動が見事な調和を示すという関係性にある。しかし少しずつずれていけば、行動に捻じ曲げられた空間、空間に捻じ曲げられた行動が生まれる。空間を扱う以上、この行動と空間の関係を押

さえ、どちらもの視点を行き来し続ける必要がある。

今のポルティコは1つの顕在化した考察の要素だ。完全に従前の形状・素材・デザインにこだわることはしていないが、そこで行われる行動・生活の様式を担保することができる空間構成は造り上げられている。伝統的形状を維持していないことを糾弾するのか、生活・行動の保全を行いつつ、新たな形を探るものとするのか。当然粗雑なものも存在するが、少なくともその空間を体験する人間に沸き起こる感情を犠牲にしていない一部に関しては私は後者の見方をしたい。

これまでのハード面での都市保全があるがゆえにその議論を行うことができていることは認識している。空間を保全せずに生活・行動を保全することはできない。しかし、これまでの文化財的な保全から一歩進め、このポルティコのような生活・行動の保全の段階に至れないだろうか。相隣関係を意識した上で人に良質な生活・行動を提供できる空間の本質を保全する。過去のままが良いなどということはない。今見ている歴史的な建築・構造物も変化を加え続けられたその蓄積の結果だ。本質を形作る部分には、知識、技術、学問などの進歩が反映されてしかるべきであろう。

参考・引用文献

1) UNESCO, The Porticoes of Bologna, 英語, <http://whc.unesco.org/en/tentativelists/5010/>, 2019年10月24日閲覧

Portico 相隣関係が 生む魅力空間



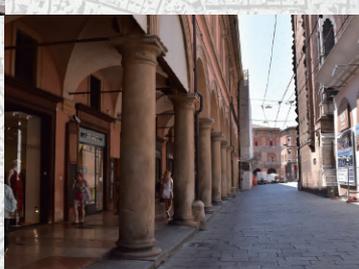
▲中央駅からマッジョーレ広場に至る大通り。店がざっしりと並ぶ横を、日差しをよけながら人々が行き交う。1kmもの距離、道の両側で店が途切れないのは驚き。
▼聖ベトロニオ聖堂の脇。ある意味では最も形状に気遣っている地点であろうか。高級店と雑多な店が区別なく並んでいる。店に人を引き付ける効果が、ポルティコを設ける規制をここまで長続きさせたのだろう。



▲左下の写真と比べ、リズムが異なる。場所によってポルティコのリズム感が変わることも街の面白さと言える。
▼元々2階を張り出したことによるというポルティコであるが、この写真の左側では最早2階は存在しない。純粋なポルティコとして存在している。



▲新しい建物であってもポルティコは設けられる。保存されているのはその場で行われる人の行動（を実現するための空間としてのスケールと連続性）のみ。必要最低限ではあるが、果たしてこれで充分であるかどうかは議論がありそうだ。



整然と形状の整えられたポルティコ、形状・色彩がリズムよく変化するポルティコ、全く新しい形のポルティコ、どれもがポーロニヤの街の中で人間の行動を規定している。
▲▼揃っているのは壁面位置のみ。建物高さすら一定ではないところがある。不統一と捉えるか、適度なリズムと捉えるか、はたまた？

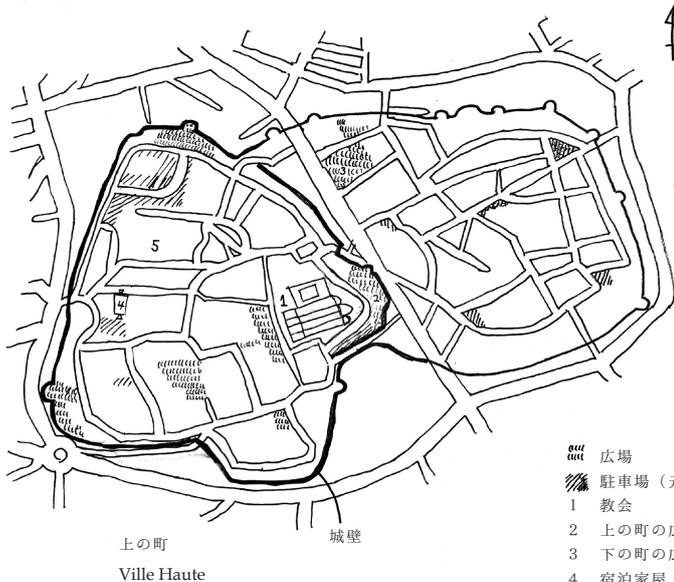


あくまで保存の対象とされている歴史地区の内部。どこまでを歴史的なものとして認めるかは大きな論点であろう。石でできた町でこの幅を認めている。より変化が大きいはずの木でできた町では、どのような保全方法を取るべきか今一度考える必要がある。文化財的な保存の次の段階（フィジカルを規定しつつも過去の形状に縛られるだけではない）を考えていく必要がある。

集落紀行—ELNE

Visit to Villages - ELNE

ベルビニャンからさらに南、スペイン国境もほど近い位置に Elne は存在する。原広司らによる『住居集合論その1』で紹介がある、城壁に囲まれたこの集落は、数百年前には宗教的に栄えていたことを主張するような、特徴的な2つの塔を持っている。本号の本题からはそれるが、構成の面で非常に優れたこの集落の現在を紹介したい。



下の町
Ville Basse

上の町
Ville Haute

- 広場
- 駐車場 (元広場)
- 1 教会
- 2 上の町の広場
- 3 下の町の広場
- 4 宿泊家屋
- 5 ローマ時代 (1st5c に占領された) の遺跡



古代、Elne はイベリア語の名前で「次の街」を意味する「Illiberis」として知られていた。ローマ時代より前の時代、この町は宗教生活における主導的な役割を果たす、名声ある都市であった。

ゲルマン民族の幾度も攻撃によりローマ帝国は5世紀までに分断される。413年からこの地域は西ゴート族の支配下となる。この町は568年頃に司教の住まいとなる。イベリア半島を征服した後、アラブ人はピレネー山脈を越え、719年にルシヨン地域を支配し、それは770年まで続いた。

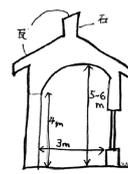
教会は1069年に建てられた。1150年に住民が許可を得て造った城壁は、その後町は4度にわたり包囲される。1285年にフランス王フィリップ3世に、1344年にアラゴン王ピエール4世に、1474年にフランス王ルイ11世に、1641年にフランス王ルイ13世に。

14世紀からベルビニャンの抬頭により、Elneの経済活動は衰退していく。1602年6月30日、司教の住まいはこの町の守護者である聖ユラリーと聖ジュリーの遺物と共にElneからベルビニャンに移った。

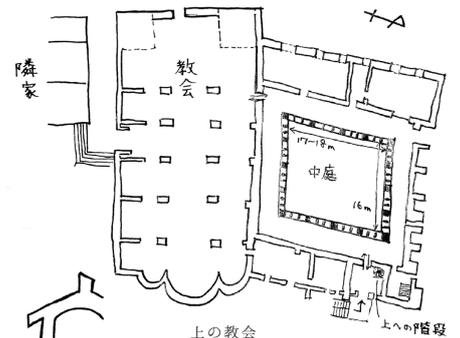
1659年、ピレネー条約の結果として、最終的にこの町はルシヨン地域の他の町と同様に、フランスに帰属することとなった。ルイ14世は1680年、城壁の破壊を命じた。

(上の町の教会のパンフレットより 訳:原)

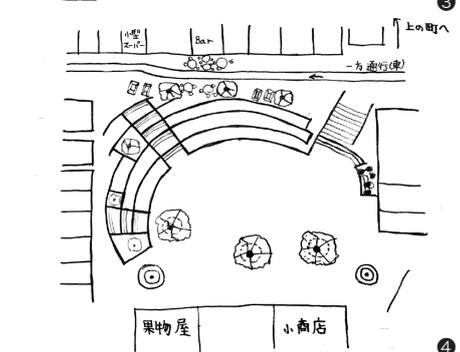
集落の歴史



回廊と中庭



上の教会



- ① 集落全体図
- ② 2つの塔
- ③ 上の町の教会
- ④ 下の町の広場
- ⑤ 上の教会
- ⑥ 塔1
- ⑦ 上の教会の回廊
- ⑧ 上の町の城壁 (下の町から)
- ⑨ 下の町の広場

遠くからも地形の高まりのその中心に2本の塔が見える。集落の中でも、どこからでもではないが、様々な地点から2つの塔が見える。その魅せ方に集落の構成の妙を感じる。緩やかな階段の路地の先に、家々の屋根の上に、塔が現れる。

塔のある教会の建築そのものも心地よい。その日が特に風が強かったのかはわからないが、周りを囲まれた風通しが良くなさそうな回廊部分にも風がよく通る。あがってきた子供が震えるほど冷たい地中海をうけた風。筆者が宿泊した家屋もよく風が通り、窓を開ければ昼間でも冷房はいらず、夜中も全く寝苦しさを感じなかった。

集落は標高によって2つの町に分かれている。上の町の一番高い地点であり、丘の縁である部分に教会が建つ。上の町の城壁は地形を活かして領域を形成している。かつては上の町が中心であったと思われるが、現在では下の町の方が活気があり、集落の飲食店や商店の多くは下の町のRoute Nationale (一方通行化され、歩道が広い!) 沿いに立地している。住民も飲み屋や広場で、酒や会話を楽しんでいる。

そして上下の町ともに、道の幅は一定ではなく、少

し広がった場所が小広場となっている。この道とも広場ともつかない曖昧な空間のおかげで人が屋外に出て会話・活動することのハードルが下がっているように思われる。町の有機的な構成は外部空間を楽しもうとする心情に繋がるのではないだろうか。ぎっしりとした遊びのない道路に住宅が並んでいるような場所では心にゆとりを持って外部空間を楽しむににくい。

過去の栄華は塔と教会、塔を前提とした町の構成の妙にしか感じることはいできない。店も多くはなく、単なる住宅地になっている感すらある。しかし、上の町にある家に泊めてくれたホストは、お手製のジュースを筆者のコップに注ぎながらこう言う。「この町には何も無い。本当になんにもないけど、とてもいい所よ。」

✦ 編集後記

パリへ向かう夜行列車の窓からもう一度Elneを眺める。朴訥といった感を覚えさせるように立つ2つの塔は何百年もそこにあり、先祖代々常に住民の無意識の心象風景に刻まれているのだろう。住民が共有する心象としての歴史。町の歴史の意味の一つに今までよりももう少し実感を持ってたような気がする。(M2 原)