

都市改造型インフラ整備の歴史と その手法に関する研究

名古屋大学大学院・学生会員 舩田正樹
名古屋大学工学部・正会員 佐々木葉
名古屋大学工学部・正会員 林 良嗣

1. 研究の背景と目的

現在、新たな計画と思想を以て、全く新しい都市を建設することは極めて困難であり、時代の要請に応じたインフラ整備は、既存の都市空間の改造や延長として考えられる必要がある。

また従来、インフラはその機能面からのみ語られることが多かったが、本研究では、インフラの整備とは都市における空間的ストックの形成でもあり、都市空間の演出にも大きく関わるものであるという観点に立つ。つまりインフラ整備は都市空間の骨組を決定し、人々のその都市の認識・イメージに大きく影響を与え、また今日の都市整備は単なる機能の充足にとどまらず、人々の都市に対するイメージの形成が大きな目的であると考えられるためである。

そこで、本研究では、1)インフラの整備が、既存の都市空間の構成に影響を与え、何らかのイメージ上の変化をもたらすもの、かつ、2)その整備がある期間のもとに、計画的に行われるもの、これを「都市改造型インフラ整備」と呼び、こうしたインフラの整備の計画思想・手法を歴史的な事例から学ぼうとするものである。そのため、都市の地上の空間構成に直接的に影響を与えるインフラ、即ち、道路・オープンスペース・公共施設・建造物等を改変した、歴史的な事例を分析対象とする。

以上より、本研究は、1)インフラの整備を空間ストックの形成及び継承という概念から捉えなおし、2)都市改造型のインフラ整備の手法を抽出・整理すること、を目的とする。

2. 都市改善型インフラ整備のパターン

都市改造型インフラ整備の基本パターンとしては、仮説的に以下のようなものが考えられる。

- ①転換型：既存の空間ストックの機能・形態を転換し、別の空間ストックとするもの。
- ②拡張型：既存の都市の空間領域の拡大によるもの。

- ③増強型：既存の空間ストックの連結・補強等により、機能・イメージの増強を図るもの。
- この基本パターンは、事例分析によって検証され、またパターンごとの整備の手法で整理される。

3. 事例分析

ここでは、紙面の関係上、上述の基本パターンのうち、②拡張型の例から代表的な事例として、a)オースマンによる改造期のパリ、b)環状道路建設期のウィーン、c)パリ郊外再開発ラ・デファンス地区を取り上げ、分析する。

a) オースマンによる改造期のパリ 1852～1870

19世紀後半、産業革命による社会構造の変化へ対応するため、大規模な都市改造が必要とされた。

パリの既存市街地内の過密化は深刻な問題であり、非衛生的な状態を解消するため都市域の拡張と、旧市街の交通循環機能を高めることを目的として、抜本的な街路整備がなされた。ストラスブール通り～セバストポール通り～パレ通り～サン・ミッシェル通りへと連なる一連の道路を、街路灯を完備した広幅員舗装道路に整備し、南北の都市軸を形成。また、当時コンコルド広場とルーブル宮を結んで、既に基幹道路として機能していたリボリ通りを、1855年までにシャン・ジャン広場まで更に東へ延長し、シャンゼリゼ通りと合わせて東西の都市軸とした。これらをパリの中心を切り開く格子座標として整備した。また、過去の城壁跡であるグラン・ブールバールを環状道路として整備し、オペラ座をはじめとする記念碑的な建築物を配置、更にそれを焦点とした放射状の街路を整備した。通りに面した住宅も極めて豪華な装飾の施された新しいタイプのものに整備された。

拡張型インフラ整備の手法としては、1)既存道路の街路を拡張、直線状に貫通させ、また、沿道の景

観を整えることで、都市軸としての機能とイメージ上の連続性を強調した。2)既存市街地内部を切り開きながら一新し、格子状・放射状の街路を組み合わせることで郊外への拡張を行う、というものであった。

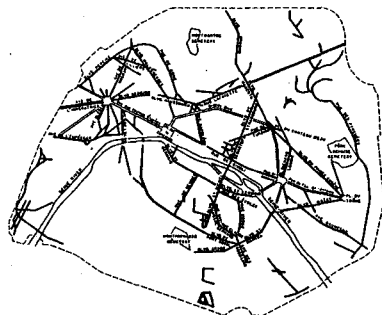


図1 1850～70年に建設されたパリの主要道路

b)環状道路建設期のウィーン 1857～1914

19世紀後半、パリ同様の社会的背景のもとで新しい都市機能を持った空間が必要とされた。ウィーンでは、城壁外部の郊外地域を市域に取り込むことで都市域を拡大することを目的として整備がなされた。

旧市街を取り囲む城壁と周囲の斜堤を取り壊し、幅員27m、4列並木の車道と遊歩道を持つ環状道路を建設(1857～1888)。この環状道路に沿った一等地には、官庁や文化施設等の公共建築物、公園・広場を配置し、また通りに面した公共住宅の景観整備も行なわれた。旧市街が直径約1.3kmと比較的小さな範囲であることから、建設の際、内部に貫通路を切り開くことは行われず、従来の富と権力と威信の中心的地区に、新たな都市空間を直に隣接させ、都市と新郊外との区別を実際かつ心理的に表現している。

ここでは、既存都市の外周に新たな都市機能を持つ空間を配置し、新旧を対比させるという手法がとられた。

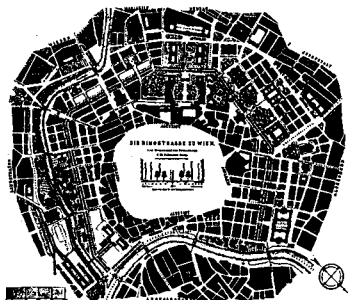


図2 ウィーンの環状道路計画

c)パリ郊外再開発ラ・デファンス地区 1958～

パリの郊外約4kmに位置するこの地区(760ha)は、住宅と小工場が混在し、荒廃により低質な市街地を形成しており再開発が必要であった。そこで、パリの新しい都市機能として業務地区の創造と、パリ西部の幹線交通網を改良することを目的に開発が開始された。

パリの都市軸であるシャンゼリゼ通りの延長線上に地区の軸を合わせ、更に凱旋門に照らし合わせるようにモニュメンタルな建築物グランアルシュを配置、都市ビスタを尊重した空間演出を行った。交通面では高速道路、幹線国道を地下式で接続し、他の道路や歩行者との立体交差を推進した。また鉄道網についても改良がなされ、高速地下鉄線(RER)が乗り入れ、地下鉄1号線がボン・トゥ・ヌワイ駅から延長して整備された。

ここでの手法としては、1)既存都市の都市軸を延長して取り込むことで、母都市との連続性を視覚的に表現。2)母都市と相互に依存して都市機能を分担し、各種の都市交通基幹を集中させることで、新たな交通の要所を形成している、ことが挙げられる。

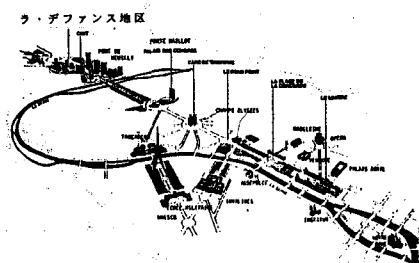


図3 ラ・デファンス地区とパリの位置関係

4. 研究の成果

過去の事例分析から、都市インフラ整備が空間ストック形成に大きく関与するということが示された。また、都市改造型インフラ整備のパターン毎に、実際にインフラを整備しようとする際の具体的な知見が提示できたといえる。