

コルビュジエの「輝ける都市」

一般社団法人大都市政策研究機構
大都市政策研究班

近代建築の巨匠 ル・コルビュジエ（Le Corbusier, 1887-1965）は、1920年代～30年代にかけて、「人口300万人の現代都市」、「ヴォアザン計画」、「輝ける都市」という一連の都市計画案を次々と発表した。「公園の中のタワー（Tower in Park）」という鮮烈な都市イメージを生み出したコルビュジエの計画案は、その後の世界の都市計画の理論に大きな影響を与えることになる。

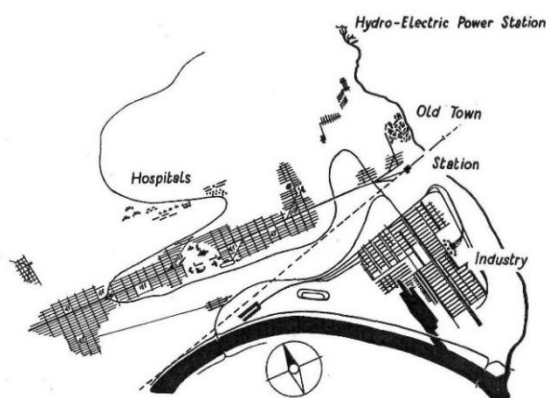
1 「輝ける都市」を生み出した時代背景

ハワードの「田園都市」構想では、ロンドンの将来について、田園都市が成功すればロンドン人口は減少し、劣悪なスラムが取り壊され再開発が促されるだろうと想定しているが、都市再建への具体的な道筋までは言及していない。その一方で、近代都市が抱える問題を、新たな技術と都市理論によって解決しようとする建築家たちの動きが現れた。

フランスの建築家トニー・ガルニエ（1869-1948）は、1917年に出版した「工業都市」（Une cité industrielle）で、都市を構成する機能を地域的に分離し、明確な都市構造を示した画期的な計画案を提示した。その計画は、人口35,000人からなり、都市間を結ぶ高速道路やインターチェンジで交差する幹線道路、鉄道などの交通インフラストラクチャーを設け、河に沿った低地に工業地域や水力発電所を配置する。台地に線状に広がる都市には、中心地区に行政・集会・レクリエーションなどの公共建築物を備え、その両側に住宅や学校を配置し、さらに高台には病院が置かれる。そして工業地域と都市は緑地帯で明確に分離するというものであった。

また、イタリアの前衛芸術運動・未来派（Futurismo）を代表する建築家アントニオ・サンテリア（1888-1916）は、高層建築物の中に、鉄道・道路交通・空港ターミナルを結びつける多層交通システムを取り込んだ未来都市のイメージを描き、工業主義と巨大なメトロポリスの形態を積極的に賛美した。

こうした時代を背景に、コルビュジエは、ハワードの田園都市構想とは反対の立場で、都心に超高層建築物を建設し、緑地などのオープンスペースを確保する大都市論を提唱する。



図：ガルニエの「工業都市」（全体構成図）

出所：ドーラ・ウィーベンソン著・松本篤訳『工業都市の誕生：トニー・ガルニエとユートピア』井上書院、1983



図：サンテリアの「未来都市」ドローイング

出所：Wikipedia（英語版）

2-1 「人口 300 万人の現代都市」

コルビュジェは、1922 年にパリで開催されたサロン・ドートンヌで、「人口 300 万人の現代都市」(Ville contemporaine de trois millions d'habitants) を出展した。

この計画案の目的は、都市形態の問題に関する一般的な解決策を見いだすことにあった。近代建築運動の指導者の一人として、標準化され普遍的に応用できる「定型(タイプ)としての住宅」を作り出せると考えていた彼は、標準化された「定型(タイプ)としての都市」を作り上げようとしたのである。そこで示された理想都市の形態は、厳格な幾何学パターンのもとに、広大なオープンスペースに囲まれた壮大な超高層建築物群が立ち並び、その足元には高速自動車道や幹線道路、鉄道などの交通システムが貫くものであった。彼は、「我々の従うべき基本的原則は、① 都市の中心部の混雑を除去すること、② 都市の密度を高めること、③ 移動のための手段を増やすこと、④ 公園やオープンスペースを増やすことである」と説明している。

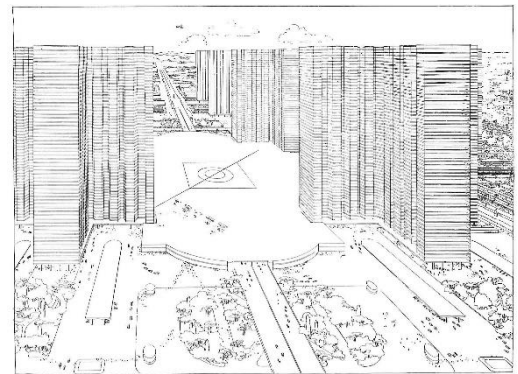
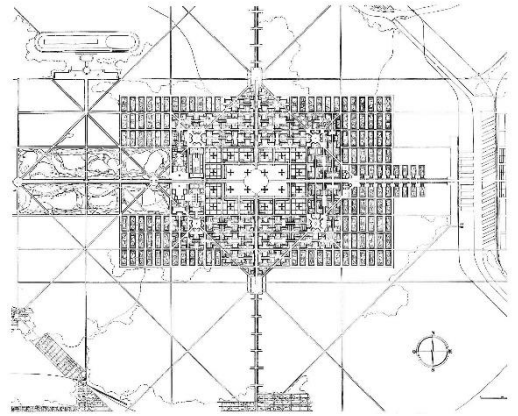
都市の全体計画は、中心地区とこれを取り巻く緑地帯、その外側の工業地域、衛星都市(Garden suburb)で構成されている。中心地区には都市のエリート層 100 万人が住み、衛星都市には一般勤労者、工場労働者 200 万人が住む。

シティ・センターには、十字型をした 60 階建て超高層オフィスビル 24 棟が林立し、業務機能や行政機能、劇場や公会堂等の公共施設、商業施設などの業務・商業地区を形成する。その業務・商業地区の左側には、市民文化センターが備わり、その先には広大なイギリス式公園が広がる。

シティ・センターの中心には十字型に交差する 2 つの高速道路に加えて、都心と衛星都市を結ぶ郊外通勤者用の地下鉄、都市間鉄道、航空機の滑走路としての高架プラットフォームをつなぐ多層輸送複合施設を設ける。

シティ・センターを取り囲む居住スーパーブロックには、2 つのタイプの共同住宅が配置される。都心を取り囲む高級住宅地区は、400×600m のブロックのなかに街路からセットバックし鍵型に連続する板状住棟(中二階式六層)が配された「屈曲型住区」(人口密度 300 人/ha)で構成され、地上部分を道路とオープンスペースに開放するために、建物はすべてピロティで持ち上げられている。その外周に配置された中流階級向けの共同住宅は、200×400m の街区の外周にアパート(中二階式五層)が配された「箱枠型住区」(人口密度 305 人/ha)で構成され、建物のファサードは道路に背を向け、街区内の公園側に開くようにしている。

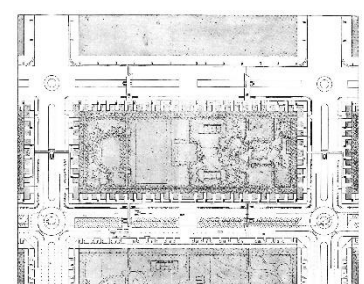
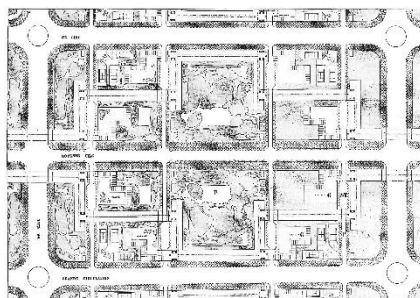
コルビュジェによれば、この「300 万人の現代都市」構想に対する人々の反応は、「ある種の茫然自失を持って迎えられ、その驚きからある人々は怒り、ある人々は熱狂した」という。



図上：「人口 300 万人の現代都市」全体配置図

図下：「同」中心駅・空港・摩天楼オフィス街の眺望

出所：ノーマ・エヴァンソン著 酒井孝博訳『ル・コルビュエの構想－都市デザインと機械の表徴－』



図：「同」居住スーパーブロック(左：屈曲型住区、右：箱枠型住区)

出所：ノーマ・エヴァンソン著 酒井孝博訳『ル・コルビュエの構想－都市デザインと機械の表徴－』

2-2 「ヴォアザン計画」

続いて彼は、1925年のパリ国際装飾芸術展で「ヴォアザン計画」(Plan Voisin)を発表した。自動車は都市を蘇生させようとの確信のもと、スポンサーとなった航空機・自動車メーカー社長ガブリエル・ヴォアザンの名を冠したこの計画は、「300万人の現代都市」の原理をパリ中心部の再開発計画に適用させたものであった。

その内容は、パリの中心部に、ヴァンセンヌ(Vincennes)からルヴァロワ＝ペレ(Levallois-Perret)まで東西を貫く自動車高速道路を建設してシャンゼリゼ通りに集中する交通を代替し、パリ中心部の自動車交通をスムーズにする。パリ中心部600エーカーの敷地は、新しい商業・業務センターとして碁盤目状のブロックに整地し、それぞれのブロックには、高さ200mの十字形の超高層オフィスビル18棟を建設する。その足もとの空間には、階段状のテラスと3層の歩行者モールが置かれる。西方の住居地区には、広大な緑地の中に低層の住宅、行政機関の建物や文化施設が配置される。容積率を大幅にアップすることで、土地に対する建物の割合は現状の75%からわずか5%となり、残りの95%の空地は緑豊かな公園とする、というものであった。



写真：ヴォアザン計画（模型）

出所：Wikipedia（英語版）

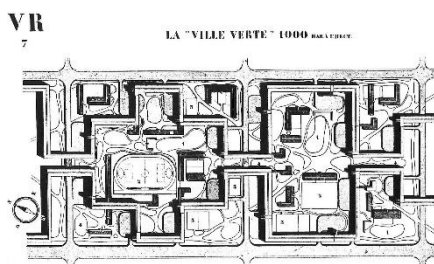
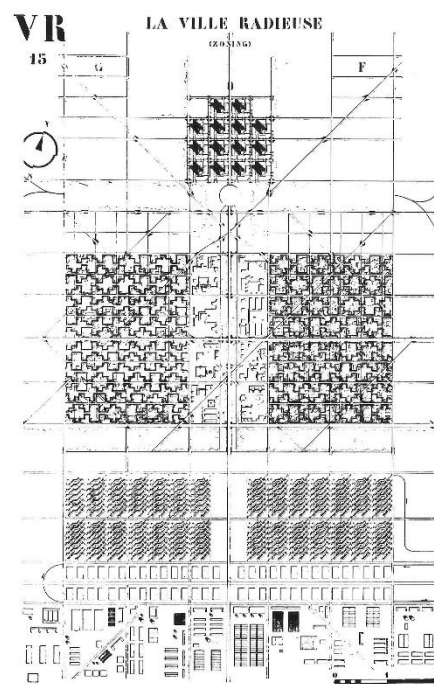
2-3 「輝ける都市」

1930年、コルビュジエは、モスクワ市当局からソビエト首都改造に関する質問状を受けたことを契機に、「300万人の現代都市」の原理を敷衍化した計画案を作成し、これを「輝ける都市」(La Ville radieuse)と名付けて同年の近代建築国際会議(CIAM)第3回会議(ブリュッセル)に出展した。のちにこの計画案は出版され、コルビュジエの構想が広く知られることとなった。

新しい構想の特徴は、「300万人の現代都市」で欠けていた都市の拡張への対応を可能とするため、中心軸に沿ってその両側に都市が拡大できるように改善を加えたことにある。都市の北端に摩天楼の業務センターと、鉄道ターミナルや飛行場が置かれ、その南に商業及び公共施設の中心軸と両側の居住スーパーブロック、最も南側に工場、倉庫、重工業施設が立ち並ぶ工業地帯が配置される。住宅地域と工業地帯とは細長いパークランド公園(芝生状公園)によって分離されている。彼は、この都市を「あらゆる人に太陽、空間、緑を提供する生命体」とし、業務センターを頭部、商業施設を内蔵、住居地区を胴体、工業地帯を足に例えている。

居住スーパーブロックは400×400mのグリッドに限定し、共同住宅は、高架の高速自動車道を凌駕する「屈曲型住区」が連続するデザインとしている。人口密度は1人当たり14㎡の床面積をベースとして、1,000人/haに高めている。都市の密度を高めて、移動時間を短縮させるために、衛星都市(田園都市)は姿を消している。

道路は二層構造とし、上層は高速自動車道、下層は重量トラック用、地下レベルに歩行者専用通路を設け、地上レベルには街路と並行して路面電車の軌道を敷設する交通システムが描かれている。



図上：「輝ける都市」全体配置図

図下：「同」居住スーパーブロック

出所：ノーマ・エヴァンソン著 酒井孝博訳『ル・コルビュジエの構想－都市デザインと機械の表徴－』

なお、コルビュジエは、「輝ける都市」の建築配置パターンの効能について、“大きな空地は戦時下の空襲の命中率を低下させる”、“ピロティは有毒ガスを通風によって霧散させ、居住者が上階に避難することができる”、といった理論武装も加えており、いかにも第一次世界大戦後の世相を反映したものとして興味深い。

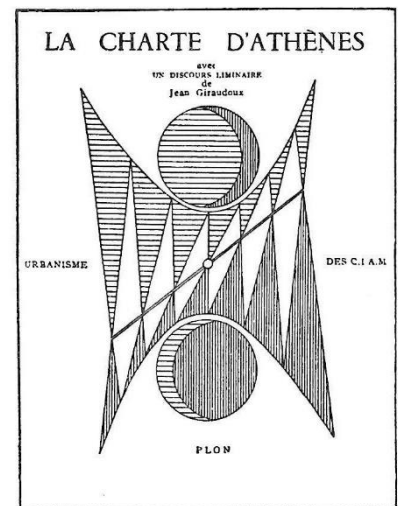
3 「アテネ憲章」の提唱

コルビュジエは、「輝ける都市」の計画理論をアルジェ、アントワープ、ストックホルム、バルセロナ、ヌムールに適用して計画案を提出したが、いずれも実現には至らなかった。しかしながら、「輝ける都市」の計画理論は、その後の CIAM の主要テーマとして取り上げられ、新しい世代の建築家たちの関心の的となっていく。

1933 年の第 4 回 CIAM 会議は、「機能的都市」をテーマにマルセイユ＝アテネ往復間の洋上にて開催され、この会議の成果は、全 95 条からなる「アテネ憲章」としてまとめられる。それは、コルビュジエの強いリーダーシップのもとで作成され、彼の「300 万人の現代都市」や「ヴォアザン計画」、「輝ける都市」など一連の都市計画構想の内容が盛り込まれたものであった。

「アテネ憲章」では、都市は「太陽・緑・空間」を持つべきであるとし、都市の主な機能を「住む」、「働く」、「楽しむ（余暇）」、「往来する（交通）」の 4 つに分類して、「都市計画の原則」は、これらの機能を明確に分離し、その機能配置は住居を中心とした相互関係によって決定すべきであるとした。ゾーニング、隣棟間隔、グリーンベルト、歩車分離、高層化など近代都市計画の手法の多くは、「アテネ憲章」から導き出されている。

「アテネ憲章」は、第二次世界大戦後の世界の都市計画に大きな影響を与えたが、1950 年代には CIAM 内部でも批判が起こり、その後も、例えばジェイン・ジェイコブス（1916-2006）の『アメリカ大都市の死と生』（1961）などに見られるように、さまざまな立場からその機能主義に対する批判がされている。



図：「アテネ憲章」の表紙（1943 年版）
出所：ル・コルビュジエ著・吉阪隆正訳『アテネ憲章』

（一般社団法人大都市政策研究機構 主任研究員 三宅 博史）

<参考文献>

- ル・コルビュジエ著・吉阪隆正訳『アテネ憲章』鹿島出版会、1976 年
- 日端康雄『都市計画の世界史』講談社現代新書、2008 年
- ノーマ・エヴァンソン著・酒井孝博訳『ル・コルビュジエの構想－都市デザインと機械の表徴』井上書院、2011 年
- 佐藤健正『近代ニュータウンの系譜－理想都市像の変遷』市浦ハウジング&プランニング叢書、2015 年
- ル・コルビュジエ著・白石哲雄監訳『輝ける都市』河出書房新社、2016 年