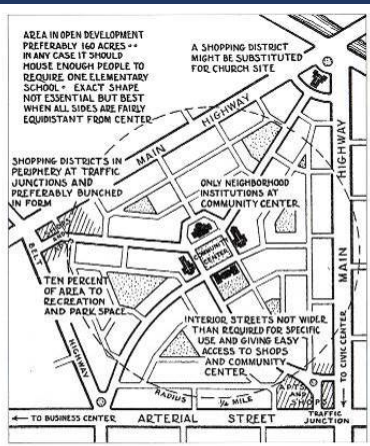
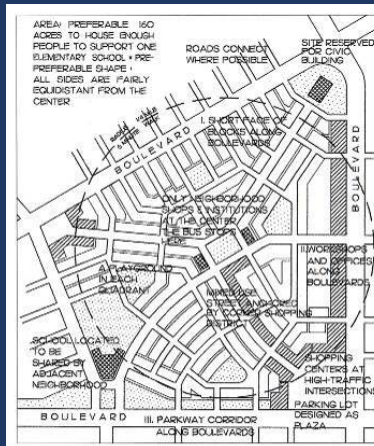
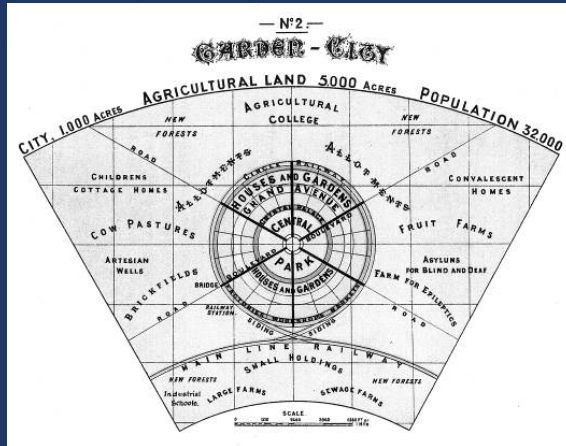
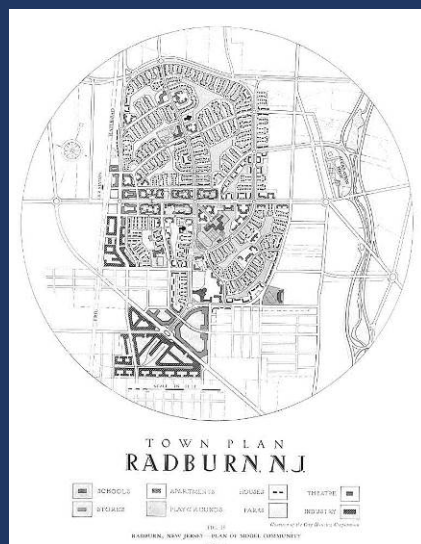
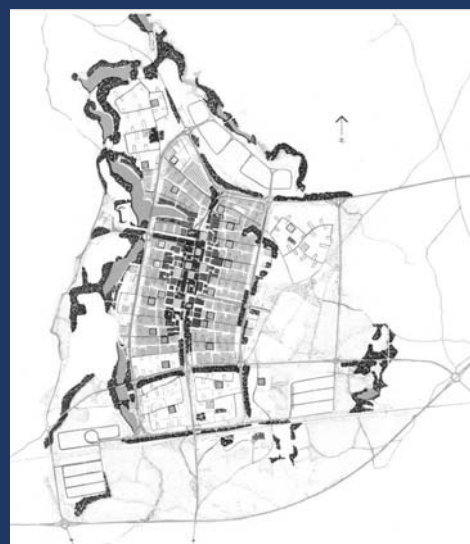
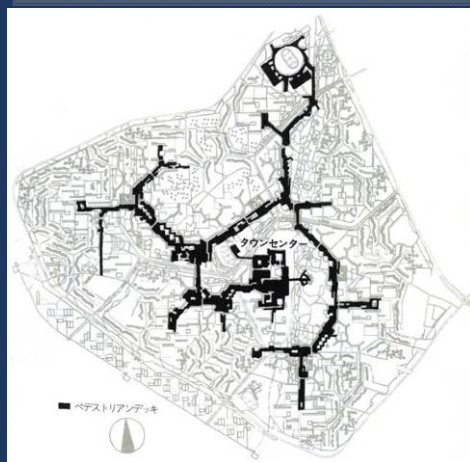
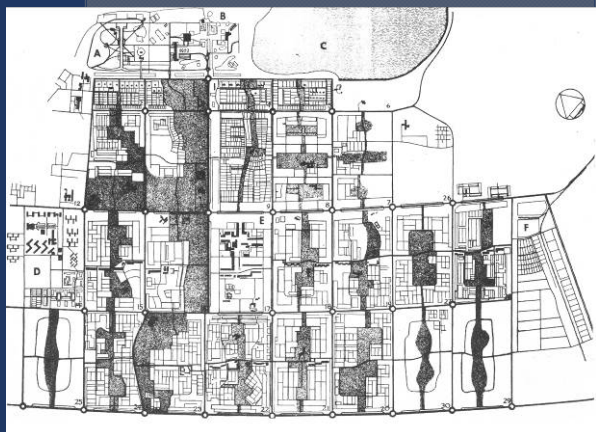
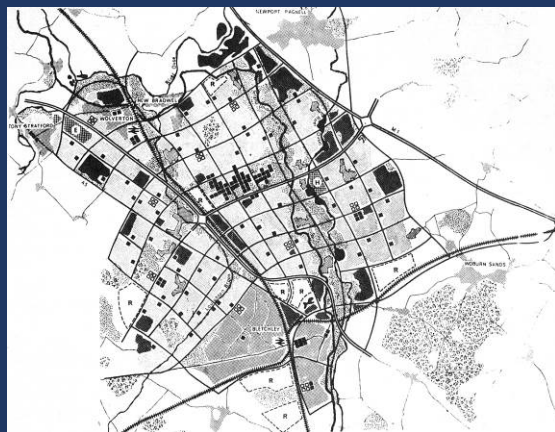




近代ニュータウンの系譜－理想都市像の変遷－



2015.7 佐藤 健正



もくじ

はじめに	1
1 近代ニュータウンの原点（その1）	
ーニュー・ラナークの実験とイギリスのモデル工業村	4
(1) 1800 年、ロバート・オーウェンの社会改良実験 (2) 「一致と共同の村」、ニュー・ハーモニーでの試み (3) モデル工業村の展開ーソルテア、ボーンビル、ポート・サンライト	
2 近代ニュータウンの原点（その2）	
ーW・モリスのアーツクラフツ運動と田園郊外の誕生	6
(1) 田園都市運動の原点: レッド・ハウス (2) ドメスティック・リバイバル (住宅復興) と田園郊外の誕生 ーベッドフォード・パーク (3) 労働者階級の田園郊外: ブレンサム・ガーデン・サバーブ	
3 シャルル・フーリエの構想とフーリエストの実験	8
フーリエの理想共同体「ファランジュ」とファランステール、ゴダンのファミリステール	
4 19 世紀アメリカのブルジョワ・ユートピア	9
(1) アメリカで最初の田園郊外: ルウェリン・パーク (2) アメリカの郊外風景の誕生: リバーサイド (3) フィラデルフィアの鉄道郊外: チェスナット・ヒル	
5 ヨーロッパの庭園都市	11
(1) バリ郊外の公園都市: ル・ヴェジネ (2) バルセロナの庭園都市: グエル公園	
6 エベネザー・ハワードの田園都市論とその実践	13
(1) 真の改革に至る平和な途ー田園都市の構想 (2) 第一田園都市: レッチワース (3) 第二の実験: ウェルウィン・ガーデンシティ (4) ハムステッド田園郊外とイギリス都市計画の誕生	
7 田園都市運動の国際的展開	18
(1) ニューヨークの田園都市運動ーフォレストヒルズ・ガーデンズ、サニーサイド・ガーデンズ (2) アメリカ都市美運動の成果ーアメリカにおける都市美運動の展開、セントフランシス・ウッド、 パロス・ヴェルデス (3) ドイツの田園都市 (ガルテンシュタット)ー教育共同体: ヘレラウ、ファルケンベルク、 マルガレーテンハーエ (4) フランス・パリの田園都市 (シテ・ジャルダン)ーシュレンヌ、ル・プレシ・ロバンソン、ビュット・ルージュ (5) ベルギーの田園都市 (シテ・ジャルダン)ーシテ・モデルヌ、ル・ロジエフロリアル、ラ・ルー (6) わが国における田園都市思想の導入とその展開ー内務省地方局有志編纂『田園都市』、 池田室町住宅地、箕面櫻井住宅地、千里山住宅地、田園都市多摩川台	
8 近代ハウジング・集合住宅団地の成立	28
(1) 都市集合住宅の革命ーイタリアニッシャー・ガルテン、ダメルシュトック (2) ワイマール共和政ドイツのジートルンク建設ーブリッツ・ジートルンク、ツェーレンドルフ・ジートルンク、 ジーマンス・シュタット	
9 ル・コルビュジエの構想	30
(1) 300 万人の現代都市 (2) 輝く都市 (3) アテネ憲章	
10 近隣住区論・ラドバーン開発とその展開	32
(1) クラレンス・A・ペリー、「近隣住区論」 (2) クラレンス・スタイン、ヘンリー・ライト: ラドバーン計画、 チャタム・ビレッジの計画 (3) ラドバーン・アイデアの展開ーグリーンベルト・タウンズ・プログラム: グリーンベルト、グリーンヒルズ、グリーンデイル、ガーデン・アパートメント・コミュニティ: ウィバーンウッド・ガーデン・アパートメント、ボルドウィン・ヒルズ・ビレッジ	

11	第二次世界大戦後イギリスのマークⅠニュータウン	37
	(1) 英国ニュータウン政策の形成 (2) マークⅠ (第1世代) ニュータウンースティヴネジ、ハーロウ (3) マークⅠニュータウンの評価	
12	戦後初期アメリカのサバービア	42
	レビットタウン・ニューヨーク、レビットタウン・フィラデルフィア、レビットタウン・ニュージャージー	
13	北欧のニュータウン	43
	(1) スウェーデンのニュータウンースウェーデンの郊外住区計画とデザイン、ベリングビー、ファシュタ (2) フィンランド: タピオラ田園都市 (3) デンマークの住宅都市建設ーコペンハーゲンのフィンガープラン、 ベラホイ団地、ミレステット団地、アルバーツルント団地	
14	実験都市: チャンディガールとブラジリア	48
	(1) チャンディガール (2) ブラジリア	
15	パリのグラン・アンサンブル (大規模集合住宅群)	50
	(1) サルセル (2) マシィ・アントニー (3) オルリー・ショワジー・ル・ロワ	
16	旧西ドイツのニュータウン	52
	(1) ハンザフィアテル (2) グロピウス・シュタット (3) メルキッシュ・フィアテル (4) ノルトヴェスト・シュタット (5) ノイペルラッハ	
17	アーバニティの追求・メガストラクチャの試行	54
	(1) カンバーノールド (2) フック・ニュータウン計画 (3) トゥールーズ・ル・ミライユ (4) ベルマミーア (5) テームズミード	
18	わが国の大都市圏計画と初期ニュータウン	60
	(1) 首都圏整備計画の経緯 (2) ニュータウン第1号: 千里ニュータウン (3) 高蔵寺ニュータウン	
19	1960年代米国のニューコミュニティ	63
	(1) アーバイン (2) レストン (3) コロンビア (4) アメリカ郊外の変容: サバービアの終焉	
20	イギリス: マークⅡ・マークⅢニュータウン	66
	(1) ニュータウン政策の旋回 (2) マークⅡニュータウン: ランコーン (3) マークⅢニュータウン: ミルトン・キーンズ・ニューシティ	
21	パリ首都圏計画とイル・ド・フランスのニュータウン	70
	(1) パリ首都圏計画 (2) セルジー・ポントワーズ (3) エヴリイ (4) サン・カンタン・アン・イヴリーヌ (5) マルヌ・ラ・ヴァレ	
22	南仏の自由時間都市: ラングドック・ルシヨン	75
23	ポスト「1968年」の新しい波ー近代都市を超えて	76
	(1) ルーバン・ラ・ヌーヴ: 中世都市の再発見 (2) アルメーア: オランダの多核心ニュータウン (3) バジルドン・ニュータウン: 「村の哲学」の継承 (4) バッテリーパーク・シティ: ジェイコブス思想の反映	
24	欧米におけるサイエンスシティの展開	81
	(1) スタンフォード・リサーチパーク/ シリコンバレー (2) リサーチ・トライアングル・パーク (3) ソフィア・アンティポリス (4) ケンブリッジ・サイエンスパーク/ ケンブリッジ・テクノポール	
25	わが国の学術研究都市: 「つくば」と「けいはんな」	86
	(1) 筑波研究学園都市 (2) 関西文化学術研究都市	

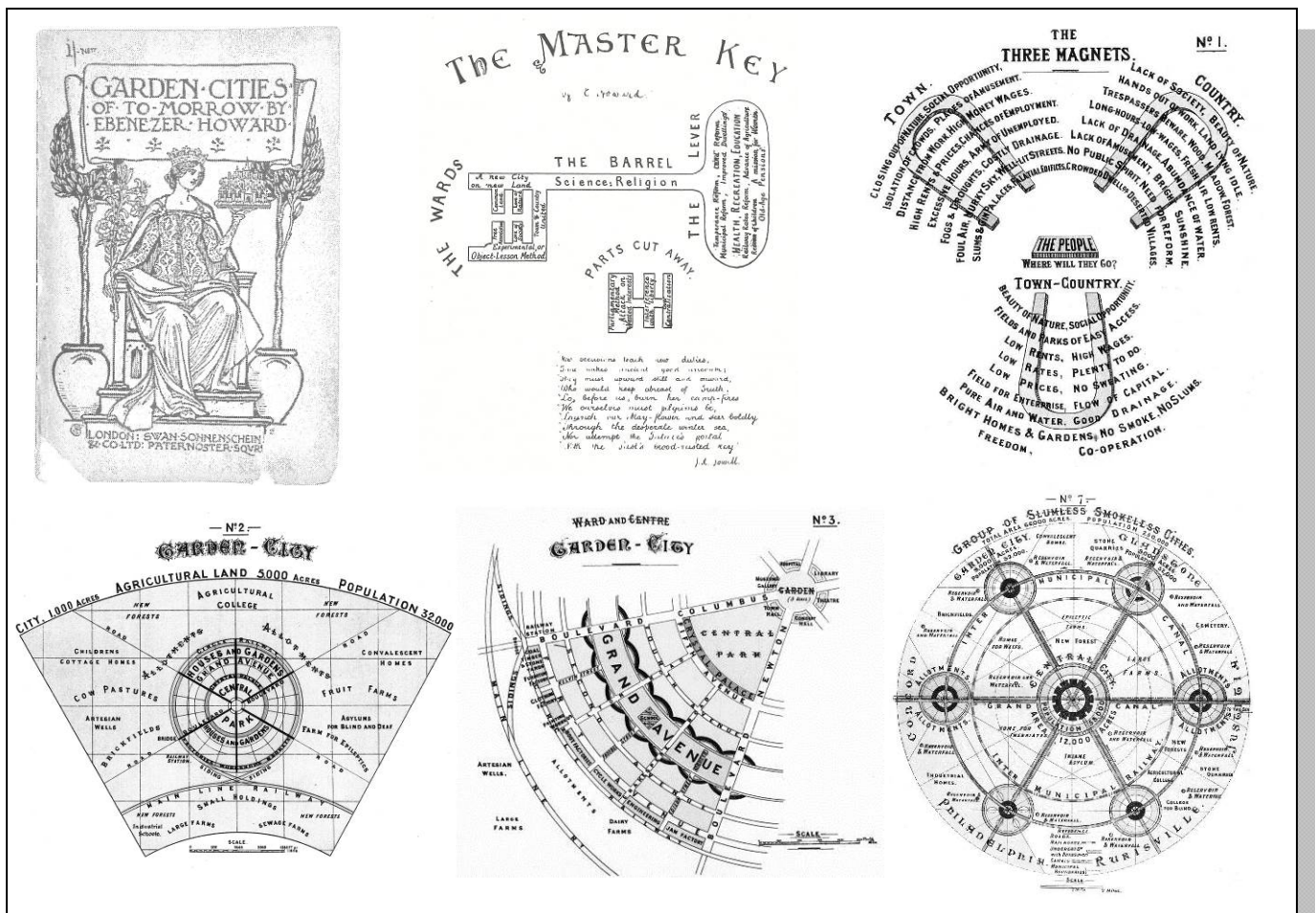
26	イギリス：ニュータウン政策の終焉とインナーシティ政策への転換	90
	(1)ニュータウン政策の終焉 (2)サッチャー政権下での民活都市再生:ロンドン・ドックランズ	
27	1980年代のアメリカ：エッジシティの時代	93
	(1)拡大するエッジシティ (2)ダラスのエッジシティ:ラス・コリナス	
28	ウォーターフロントの土地利用再編プロジェクト	95
	(1)アムステルダムの水際都市:アムステルダム港開発 (2)ボルチモアの港湾再生:インナー・ハーバー	
	(3)市民参加によるベイエリア再生:ミッション・ベイ	
29	1990年代の都市計画・デザイン運動(その1)	
	ーアメリカのニューアーバニズム運動	100
	(1)ニューアーバニズム運動の展開 (2)セントランドーTND原則に基づくコミュニティ開発	
	(3)ラグーナ・ウェストーピーター・カルソープの試み (4)セレブレイションーW.ディズニーの理想都市	
30	1990年代の都市計画・デザイン運動(その2)	
	ーイギリスのアーバンビレッジ運動	104
	(1)チャールズ皇太子とアーバンビレッジ運動 (2)パウンドベリーー皇太子によるニュータウン建設	
	(3)イギリス政府のミレニアム・コミュニティ・プログラム	
31	EU諸国のサステイナブルシティ・プロジェクト	107
	(1)ハンマビー・ショースタッド(ストックホルム) (2)オアスタッド(コペンハーゲン)	
	(3)ヴェストラハムネン=ウェスタンハーバー(マルメ) (4)ハーフェンシティ(ハンブルク)	
32	ヨーロッパのニュータウン再生ーENTP 報告書から	114
33	イギリス：ニュータウン政策の新展開	116
	(1)下院レポート『ニュータウン:その諸問題と将来』 (2)サステイナブルコミュニティ・プラン 2003	
	(3)ミルトン・キーンズの新たな成長・再生戦略	
	おわりに	125
	参考文献	126

はじめに

近代のニュータウンは、産業革命のさなか 19 世紀初頭のイギリスで、労働者の劣悪な居住環境を改善しようとする社会改良の取り組みから出発した。近代ニュータウンの歴史は、都市計画そのものの歴史であると言ってよい。それ以後約 200 年の間、世界中で理想の都市像を求めてニュータウン建設がすすめられてきた。

世界の主要国におけるニュータウン建設の変遷を要約すれば、次ページ(2-3 ページ)の表のように整理することができるであろう。

近代のニュータウンが、それぞれの時代に、それぞれの地域で、どのような都市像を追い求めて創られてきたのか、その変遷を振り返ってみることにしたい。



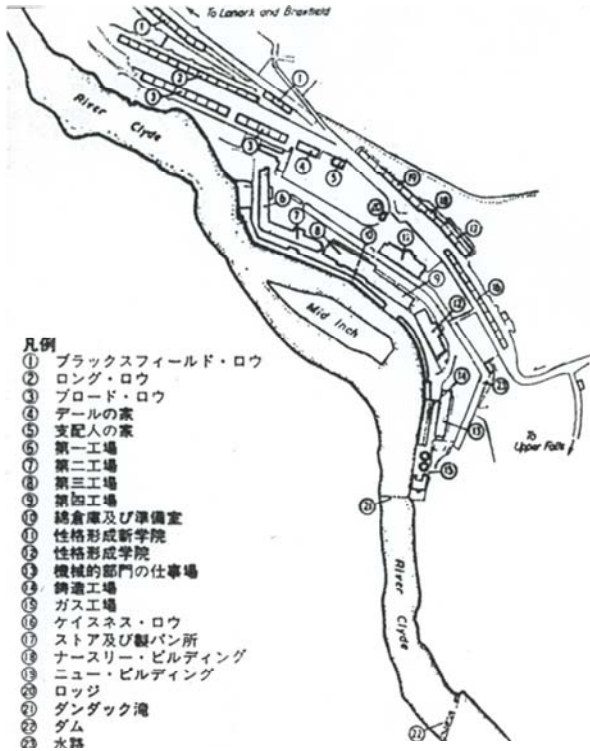
E. ハワード：田園都市の概念図

主要国におけるニュータウン建設の変遷

	イギリス	アメリカ	フランス
19世紀	R.オーウェンの理想都市論と社会実験 1800 ニュー・ラナーク工業村 1825 ニュー・ハーモニー村(米イリノイ州) モデル工業村の建設 1853 ソルデア 1874 ボーンビル 1888 ポートサンライト 田園郊外・新たな居住様式の誕生 1860s アーツ&クラフツ運動、住宅復興 1875 ペットフォード・パーク(R.N.Shaw)	初期田園郊外の建設 1853 ルウェリンパーク (NJ) 1869 リバーサイド (Illinois) 1869 ガーデンシティ (NY) 1870s チェスナット・ヒル(Pennsylvania) モデル工業村の建設 1882 ブルマン・タウン (Illinois) 1918 ユニオンパーク・ガーデンズ (Delaware)	C.フーリエの構想とフーリエストの実験 1802 シャルル・フーリエ「ファランジェ」の提唱、「ファランステール」構想 1859 ゴダンのファミリステール パリ郊外の公園都市(コロニー)建設 1855 ル・ランシー 1858 ル・ヴェジネ 1862 パルク・ドゥ・シャトー
1900-10s	E.ハワードの田園都市論とその実践 1898『明日・真の改革に至る平和な道』 1904 レッチワース田園都市 1907 ハムステッド田園郊外 1919 ウェルウィン・ガーデン・シティ	田園都市運動と都市美運動の展開 1911 フォレスト・ヒルズ・ガーデンズ (NY) 1912 セント・フランシスウッド (California)	 第一次
1920-30s	大規模公営住宅団地建設の開始 1919 住宅・都市計画法、LCCによるロンドン郊外開発の開始 1915 ウェルホール・エステート 1920 ベコンツリー	1923 パロス・ヴェルデス (California) 1924 サニーサイド・ガーデンズ (NY) 近隣住区論・ラドバーン開発とその展開 1923 近隣住区論 (C.A. Perry) 1928 ラドバーン (NJ) 1931 チャタムビレッジ (Pennsylvania) 1935 連邦政府:Greenbelt Towns 建設 1935 Garden Apartment Communities	パリの市壁撤去と社会住宅建設 1920- パリの田園都市シテ・ジャルダン建設 1920 シュレンヌ 1924 ル・プレシ=ロバンソン 1929 ビュット・ルージュ
1940s	Mark I ニュータウン指定(1946-50) 1944 グレーター・ロンドン・プラン 1946 ニュータウン法 1946ヘスティヴネジ、ハーロウ等 14 のニュータウン指定	第二次大戦後の郊外住宅地ブーム 1947 レビット・タウン (NY) 1952 レビット・タウン (Pennsylvania) 1958 レビット・タウン (NJ)	 第二次
1950s	1952 都市開発法、既成都市拡張 Town Expansion 政策への方向転換 都市性の強化を目指す取り組み (チームXの都市論の反映) 1955 カンバーノルド 1959 LCC、フックニュータウン計画	初期サイエンスパークの建設 1951 スタンフォード・リサーチパーク (California) 1959 リサーチ・トライアングル・パーク (North Carolina)	HLM 大規模集合住宅群の建設 (社会住宅(HLM)による大規模集合住宅群(Grand Ensembles)の建設) 1955 サルセル 1958 オルリー・ショワジー・ル・ロア 1958 マシ・アントニー
1960s	Mark II ニュータウン指定(1961-64) (地域振興拠点としてのNT建設) 1964 ランコーン、ワシントン NT Mark III ニュータウン指定(1967-70) (カウンター・マグネット、成長拠点戦略) 1964 東南部地域スタディ 1967 ミルトン・キーンズ、ピーターバラ	’60年代:ニューコミュニティの建設 (大学、ハイテク産業、リゾート機能等を核とした大規模民間ニュータウンの開発) 1960 アーバイン(California) 1962 レストン(Virginia) 1963 フォスターシティ(California) 1965 コロンビア(Maryland) 1968 住宅・都市開発法、民間 NT 支援	機能から構造へ、チームX思想の実現 1963 トゥールーズ・ル・ミライユ 自由時間都市を目指す国家プロジェクト 1965 ラングドック・ルシヨン パリ首都圏計画 1965とニュータウン建設 1969 エヴリ、セルジー・ポントワーズ 1970 サン・カンタン・アン・イヴリーヌ 1972 マルヌ・ラ・ヴァレ 「1968年革命」、ポスト
1970s	サイエンスパーク建設の開始 1971 ケンブリッジ・サイエンスパーク インナーシティへの政策シフト 1977 白書「インナーシティ政策」 1978 インナーシティ活性化法、NT計画の縮小とNT政策の終結	1972 ラス・コリナス(Texas) 成長管理政策(Smart Growth)の導入 1979 都市成長限界線(Portland Metro)	テクノポール政策の推進 1949 南イル・ド・フランス研究学園都市 1970 ソフィア・アンティポリス 大規模住宅団地政策の見直し 1973 住宅管轄省:大規模社会住宅建設禁止の通達
1980s	1981 LDDC ロンドン・ドックランズ開発(産業転換跡地開発型NT) 1981- UDC, EZ 政策, City Challenge Project 等の推進 サイエンスパークの拡大(ブーム期) 1984 ウォーリック大学サイエンスパーク マンチェスター大学サイエンスパーク	’80年代:エッジシティ(超郊外)の時代 (200を超える郊外核都市の出現、全米オフィスの3分の2が郊外に集中) 新しい都市計画運動の登場 1981 シーサイド(Florida) 1988 ケントランド(Maryland)	パリ市内の大規模土地利用転換事業 1979 ZAC シトロエン 1988 ZAC ベルシー 1991 ZAC パリ・リブ・ゴージュ(セーヌ川左岸地区)
1990s	アーバンビレッジ運動とその実践 (Urban Villages Forum(1992)) 1993 バウンドベリー (Dorchester) 1997 英国政府:ミレニアム・コミュニティ・プログラムの推進	ニューアーバニズム運動の展開 (Congress for the New Urbanism(1993)) 1989 ラグナ・ウェスト(California) 1994 ノースウェスト・ランディング(WA) 1994 セレブレイション(Florida)	郊外再生への取り組み 1994 大都市周辺部の衰退しつつあるインナーサバーブでの経済成長拠点創生プロジェクト推進
2000~	21世紀、ニュータウン政策の新展開 2003 サステイナブル・コミュニティ・プラン、成長地域(growth area)指定 2006 ミルトン・キーンズ成長戦略 2031 ニュータウンの拡張・再生戦略		

ド イ ツ	北欧諸国・ベネルクス等	日 本	
ベルリン周辺建設計画 (J.ホブレヒト) 1862 緑地整理に基づく郊外開発と大量の労働者住宅(賃貸兵舎)建設		初期郊外の成立 1870- 大阪帝塚山、天下茶屋等での 80s 商家の別邸建築 1897 頃 御影山手、住吉山手開発	19 世紀
田園都市(ガルテンシュタット)の建設 1909 ヘレラウ(Dresden) 1909 マルガレーテンハーエ(Essen) 1913 フアルケンベルグ(Berlin) 世界大戦		『田園都市』思想の導入 1907 内務省地方局有志『田園都市』 1910 池田室町、箕面桜井 1912 奈良学園前 耕地整理、区画整理による都市拡張	1900-10s
ワイマール共和国のジートルク建設 1924 ブリッツ(Berlin) 1926 ツェーレンドルフ(Berlin) 1929 ジーメンス・シュタット(Berlin) ヴァイセ・シュタット(Berlin) レーマー・シュタット(Frankfurt)	アムステルダム都市拡張 1917-アムステルダム南部開発(Berlage) ブリュッセルの田園都市建設 1920 ラ・ルー 1923 シテ・モデルヌ 1923 ル・ロジエフロリアル	1919 都市計画法 郊外開発の進展 1921 千里山田園都市 1922 目白文化村、箕面桜ヶ丘 1923 田園調布、西宮甲東園 1929 芦屋六龍荘	1920-30s
世界大戦	北欧の衛星都市建設 1947 フィンガープランに基づく衛星都市建設 (Copenhagen) 1950 ベリグビー、ファシュタ (Stockholm)		1940s
機能主義都市計画に基づく NT 建設 (「分散され構成された都市」の主導像) 1957 ハンザフィアテル(Berlin) 1957 ヴァルト・シュタット(Karlsruhe) 1957 ノイエ・ファー(Bremen)	1952 タビオラ田園都市 (Helsinki) 1958 オランダの成長センター政策 国家的モニュメントとしての首都建設 (コルビュジエ、CIAM の理想都市像の実現) 1951 チャンディガール(インド・パンジャブ州) 1956 ブラジリア(ブラジル)	都市化の進展、大規模住宅団地建設 1955 日本住宅公団発足 1955 常盤平、多摩平、香里団地 大都市圏整備計画の策定 1956 首都圏整備法 1958 第一次首都圏整備計画	1950s
大規模住宅都市建設の時代 (「密度による都市性」の追求) 1961 ノルトヴェスト・シュタット(Frankfurt) 1962 グロピウス・シュタット(Berlin) 1963 メルキッシュ・フィアテル(Berlin) 1967 ノイ・ベルラッパ(München)	住宅大量建設の時代 1960 ビルマメーア (Amsterdam) 1963 シャルホルメン、アカラ (Stockholm) 1966 ミリオンプログラム(スウェーデン)	大規模ニュータウン建設の開始 1959 東急多摩田園都市 1960 千里NT 1961 高蔵寺NT 1963 新住市市街地開発法 1966 多摩NT 1968 筑波研究学園都市	1960s
近代への時代転換の起点			
エコロジカル・プランニングの導入 1976 連邦自然保護法(自然地理プログラム、自然地理計画の導入) 1981 カッセル・エコロジー団地	ニュータウン計画の新しい波 (複合機能、混合用途、多様性、ヒューマン・スケールの重視等) 1970 シスタ (Stockholm) 1970 ルーバン・ラ・ヌーヴ(ベルギー) 1974 アルメーア (Amsterdam)	社会経済環境の変化とNTの方向転換 (自治体財政問題の顕在化、人口移動、住宅・宅地需要動向の変化等) 1971 西神NT 1974 港北NT 1975 長岡NT	1970s
都市開発の方向転換 (インフィル型開発、複合用途、職住バランス、ヒューマン・スケール) 1982 ベルリナー・シュトラッセ(München) 都市居住の再評価、都市型住宅の再生 1984 IBA(ベルリン国際建築展):住む・87 場所としてのインナーシティ	インフィル型開発、都市性創出の追求 1983 スカルブネック(Stockholm) オランダ:ニュータウン政策の停止 1989 成長センター政策の停止、サステイナブル・ディベロップメント宣言	サイエンスパーク建設の推進 1980 厚木森の里 1983 テクノポリス法 1988 頭脳立地法 1987 関西文化学術研究都市 複合多機能都市への展開 1986 新住法改正、各地のプロジェクトでの土地利用見直し	1980s
エコロジカル・プランニングの実践 1994 ベルリン首都建設プロジェクト(土地のリサイクル重視、ミチゲーションの導入)	オランダ:再都市化プロジェクトの推進 1990 アムステルダム港開発 北欧諸国:持続可能都市開発の推進 1994 ハンマビー・ショースタッド (Stockholm)	臨海部再生への取り組み 1987 4全総(ベイエリア開発整備計画) 1992 大阪湾臨海地域開発整備法 都市再構築の時代 1998 「都市再構築へのシナリオ」	1990s
持続可能な開発への取り組み 2001 ハーフェンシティ (Hamburg)	1995 オアスタッド (Copenhagen) 1996 ヴェストラハムネン(Malmö, Sweden)	都市再生の始動 2001~都市再生プロジェクト、都市再生緊急整備地域、全国都市再生推進 NT事業の終結、NT再生の始動 2001 千里 NT 再生連絡協議会発足 2004 都市再生機構、NT事業の早期終結	2000~

ニュー・ラナーク（New Lanark, 1800～）

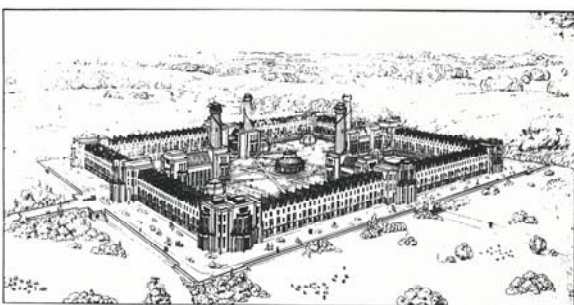


ロバート・オーウェンの描いた理想共同体
一致と協同の村—villages of unity and
co-operation (1817)



ある「調和と協同作業のみられる村」。1817年のオーウェンの報告書に描かれたスケッチ。

インディアナ州ハーモニー村の予想図（1825）



オーウェンが考えたインディアナ州ハーモニー村の予想図。1825年に刊行された版画。

1. 近代ニュータウンの原点（その1）

ーニュー・ラナークの実験とイギリスのモデル工業村

(1) 1800 年、ロバート・オーウェンの社会改良実験

近代のニュータウンの原点は、世界で最初に産業革命を遂行したイギリスで、労働者の劣悪な居住環境を改善し、新たな社会を建設しようとする社会改良運動にある。それは1800年、ロバート・オーウェン（1771-1858）によって開始された。

イギリス最初の社会主義思想家で、社会改良の実践家でもあったロバート・オーウェンがスコットランドのニュー・ラナークですすめた社会改良実験によって、この村は「模範的共同体」、「社会改良家のメッカ」として、一躍世界の注目を集めることになった。1800年、オーウェンは、クライド川の水力を利用した綿糸紡績工場を中心とするこの村を譲り受け、独自の「協同社会論」に基づく社会改良実験に着手する。

当時のニュー・ラナークには、ハイランド地方（スコットランド北部）からの移民家族約1,500人に加え、5～10才の子供400～500人が働いていた。労働者の教育、衛生状態は好ましいものではなく、生活、風紀の乱れも著しかった。

オーウェンの改革は、居住条件の改善、賃金の引き上げと労働時間の短縮、生活規律の維持と住民・子供の教育、さらには生活物資の協同購入などに及んだ。特に人間の性格は環境によって形成されるとする「性格形成論」を提唱した彼の改革の第一の柱は、住民を良き生活に導く教育にあった。村には自らが発案した世界で初めての幼稚園をはじめ、小学校、成人学校などが設けられた。彼は人間を人間らしい状態におく試みを通して、墮落した村を完全な模範コロニーにつくりかえた。

オーウェンの功績は、村の社会改良をすすめてつづき、労働者の働く意欲と生産性を向上させ、自らの事業をも成功させたことだった。ニュー・ラナークは、やがて国内最大規模の紡績センターに成長し、高い評価を得た。

(2) 「一致と協同の村」、ニュー・ハーモニーでの試み

オーウェンは、自らの思想をより完全に実現するために、自給自足の理想共同体、「一致と協同の村」を提案した。ここでは約1,200人の労働者とその子供たちが協同のコミュニティをつくり、住民は全てが農業に従事している。住区は四辺形につくられ、大きな広場の廻りに成人用の住居、子供たちの寮、ゲストルーム、病院などが配置され、中央には教会、学校、図書館、食堂、厨房、クラブ等の施設が設けられている。さらに住区の外側には、住居の庭園と工場、倉庫、その他の施設が配置されている。

彼は理想社会への試みを自ら実践するために、1825年、家族や約800人の信奉者とともに新天地、アメリカのインディアナ州に移住し、全財産をなげうって自給自足の共同生活村（ニュー・ハーモニー村）の建設に取り組む。オーウェンの理想共同体は実現を見なかったが、その提案は政治経済的な仕組みから物的な計画、予算見積もりに至るまでのあらゆる面から検討された近代都市計画の最初のもの（L.ベネヴォロ）とされ、歴史的に重要な位置を占めている。

(3) モデル工業村の展開

19 世紀後半、イギリスの工場経営者のなかからオーウェンの思想を受け継ぎ、環境のよい田舎に工場と労働者の住居を建てるほうが、健全でより生産的ではないかと考える人たちが数多く現れる。この時期に登場した開明的な経営者による自立的コミュニティは、「モデル工業村」と名付けられ、オーウェンの「社会主義的ユートピア」に対して「資本主義的ユートピア」とも呼ばれている。労働者の居住環境を改善するのみならず、彼らを健全な生活に導こうとする啓蒙主義がこれらのモデル・ビレッジの共通の特徴でもある。

イングランド北部の都市ブラッドフォードの郊外に、タイタス・ソルトが自ら所有する毛織物工場を移転して建設したソルテア（1853～76）は、その初期の代表例とされる。20ha、800 戸、4,400 人が住むソルテアは、最初から自給自足の町として計画され、地区内には、工場、住宅のほかに教会、礼拝堂、浴場、洗濯場、学校、私立養老院、診療所、ソルテア会館、クラブ、公園や日曜学校、2ヶ所の菜園などが設けられ、商店、銀行、軽食堂もあったが、ソルトの方針で酒場は一軒もなかった。

バーミンガム郊外のボーンビル（1879～）は、この時期のモデル工業村の代表例とされる。チョコレート工場の経営者、ジョージ・カドベリーが、事業を拡張するために市内の工場をこの地に移転し、村の建設を開始した。1900 年までに、130ha の土地に工場、住宅（313 戸）とともに、教会や学校、公園、病院、図書館などの施設が建設された。カドベリーの試みは、単なる企業経営の枠を超えて、都市の住宅問題を改善し、新しいコミュニティを建設しようとする社会実験であった。実際にボーンビルに住む労働者の半数は、カドベリーの工場以外に勤める人々であった。カドベリーは、ボーンビル・ビレッジ・トラストという財団を設立して、村の資産をすべて財団に移すとともに、村からあがる収益をすべて村の改善と発展に再投資する仕組みを整えた。財団は村の拡張をすすめ、その後ボーンビルは 400ha、約 8,000 戸の規模を持つまでに成長している。

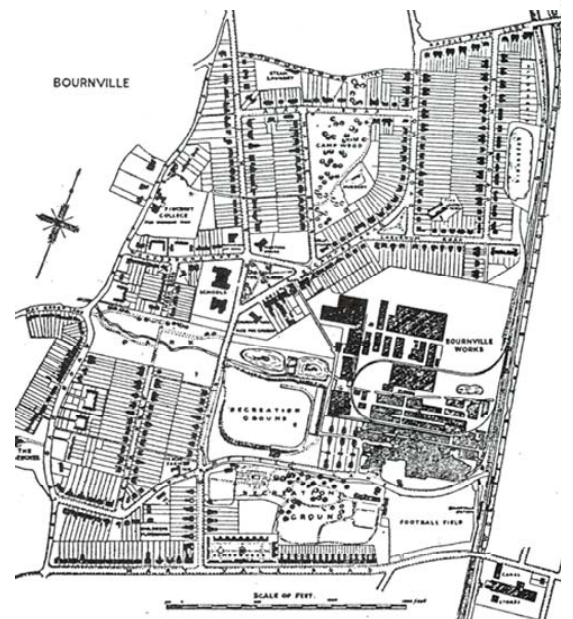
一方リバプールの郊外では、「サンライト」という名前の石鹸を製造していたウィリアム・レーバーが、1888 年、ポート・サンライトと名付けられたモデル・ビレッジの建設を開始した。ポート・サンライトの敷地は全体で 93ha、このうち村の面積は 57ha で、最終的に約 900 戸の住宅が建設された。村の中には、教会、病院、新しい学校、体育館、託児所および大規模な菜園があり、緑地の中には公園、運動場、日光浴場、野外劇場が設けられた。このポート・サンライトには、ボザール様式と呼ばれるバロック風デザイン手法が導入された。軸線、ピスタ、広場と放射状道路などを用いたモニュメンタルなビレッジ・デザインがこの村の景観を特徴づけている。

モデル工業村は、いずれも単なる労働者のコロニーではなく、「計画都市」であった。ボーンビルやポート・サンライトは、後に生まれるハウードの田園都市論が単なる理想論ではなく、実現可能な計画であることを実証する役割を担った。カドベリーもレーバーも、後に第一田園都市株式会社の有力な出資者として、レッチワースの実現に貢献することになる。

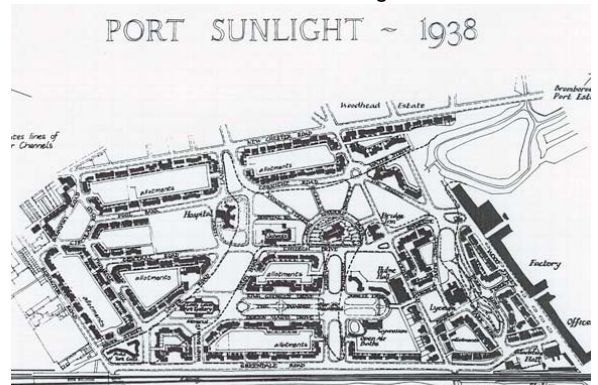
ソルテア（Saltaire, 1853～）



ボーンビル（Bournville, 1879～） オールド・タウン

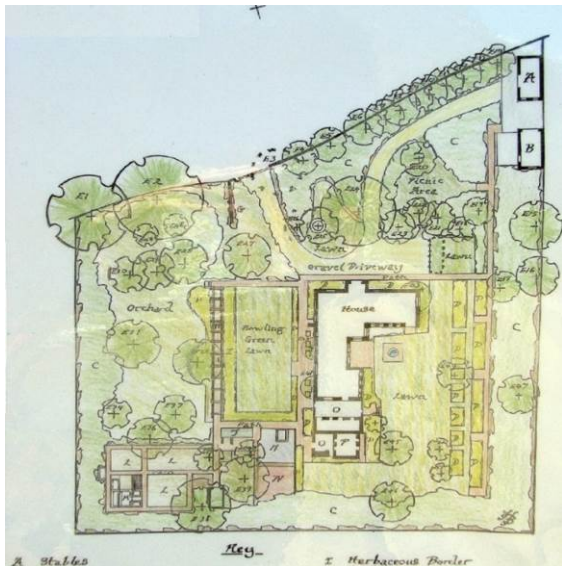


ポート・サンライト（Port Sunlight, 1888～）



レッド・ハウス

(Red House, 1860, ロンドン・ベクスリー)



2. 近代ニュータウンの原点（その2）

ーW・モリスのアーツ&クラフツ運動と田園郊外の誕生

(1) 田園都市運動の原点：レッド・ハウス

近代のニュータウンは、一方で「都会の中での田園生活」というそれまでにはなかった全く新しい生活様式を世界中に広めていった。その原点はウィリアム・モリスのレッド・ハウスにあると言ってよいであろう。

詩人、デザイナーにして社会主義思想家でもあったウィリアム・モリス（1834～1896）は、大量生産による粗悪な工業製品であふれる当時のイギリス社会を厳しく批判していた。そして、産業革命以来失われてしまったイギリスの芸術精神の復活、「生活と芸術の一致」を主張し、芸術からの社会改良を訴えた。彼の主唱したアーツ&クラフツ運動は、中世の手仕事を再評価し、イギリスの田園地方に残る土着的な建築や工芸を復興させることを主張していた。

1860年、モリスが友人のフィリップ・ウェブに設計を依頼し、自らの新婚生活のために建てたレッド・ハウスは、彼らのアーツ&クラフツ運動の出発点となった。モリスは、「精神性において極めて中世的な家」を目指していた。レッド・ハウスの内装、家具、調度品などは、全て彼とその仲間によってデザインされ、制作された。彼らはその経験をもとに、1861年に絵画・彫刻・調度・金属の美術工芸家集団、モリス・マーシャル・フォークナー商会を立ちあげることになる。

中世イギリスの土着的な住宅建築をベースにしてつくられたこの住宅は、古典主義などの様式・形式を一切排除し、外壁は赤煉瓦を直接見せ、立面は内部の要求をそのまま表現するなど、それまでにはない革新的なもので、「新しい芸術文化の最初の住宅」(N.ペプスナー)として賞賛された。また一方で、都市生活者が田園的な住居に住むという当時の中流階級の理想を初めて現実の姿として示し、その後のイギリスに「田園郊外」、「田園都市」が生まれる契機をつくったという点で、歴史的に重要な意味を持っている

(2) ドメスティック・リバイバル(住宅復興)と田園郊外の誕生

1860年代から20世紀初頭にかけて、イギリスではドメスティック・リバイバル(住宅復興)と呼ばれる建築デザイン運動が展開されていた。産業革命後に台頭した中産階級によってもたらされた未曾有の住宅建設ブームを背景に、建築家たちが新しい階級のための理想の住宅像を実現するために取り組んだ運動であった。工業化社会への移行とともに生まれた「近代家族」による職住分離の生活様式、モダン・ライフに対応する新たな住まいが求められていた。この運動を主導したのがアーツ&クラフツ運動の建築家たちである。彼らの取り組みから田園郊外(garden suburb)と呼ばれる全く新しい居住形態が誕生した。

この運動によって生みだされた田園郊外の最も代表的な例が、イーリングのベッドフォード・パーク(1875～)である。ベッドフォード・パークは、イギリスに誕生した最初の田園郊外であり、当時始まった鉄道沿線開発の最初の例でもある。

ベッドフォード・パーク (Bedford Park, 1875～)



この住宅地を設計したリチャード・ノーマン・ショウは、モリスやウェブとともに活動していたアーツ&クラフツ運動のメンバーであり、住宅復興を主導した重要な建築家のひとりであった。彼は自らが確立した「クイーン・アン様式」と呼ばれる赤レンガ造のヴァナキュラーな建築様式を用いて、ピクチャレスクな町並みを実現した。「太陽・緑・空間」に溢れ、健康な家庭生活を送れる、ささやかな庭を持つ一戸建て、二戸建ての住まいは、中流階級の夢を叶えるのうってつけであった。

ベッドフォード・パークは、健康で芸術的な雰囲気を持つ郊外として評判を呼び、成功を収めただけでなく、その後の郊外住宅地開発にも大きな影響をもたらすことになった。

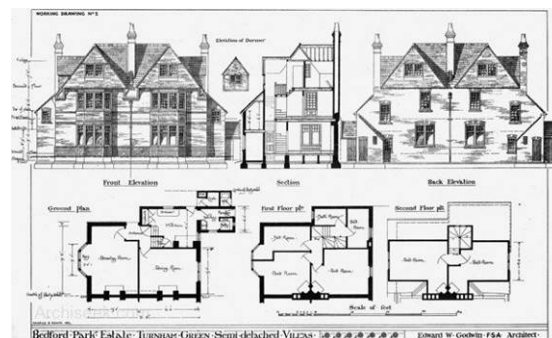
(3)労働者階級のための田園郊外建設:ブレンサムG. S

田園郊外がイギリスに誕生した19世紀末、一方では労働者階級のための住宅建設を推進するコ・パートナーシップ（協同組合住宅）運動が大きな力を持つようになっていた。この運動は、1888年、ベンジャミン・ジョーンズらがテナント協同会社（Tenant Co-operators Ltd.）を設立したのが始まりとされる。協同組合方式（co-partnership method）とは、非営利法人であるテナント協同会社が投資家と借家人の双方から資本金を集め、さらに借入金を調達して用地の取得、賃貸住宅の建設経営を行うもので、会社の配当は4〜5%に抑えられていた。会社は事業費、借入金返済、配当等の経費をまかなったうえ、純益は家賃額に応じた株として毎年借家人に配当する。この協同組合方式は、住宅地の計画、建設、運営に居住者が自ら参画するいわば「協同の住まい・まちづくり」の仕組みであった。この仕組みは、労働者階級の負担可能な住宅供給を実現するとともに、居住者の参画、自主管理を促し、住宅地の環境と資産価値を維持・向上させる狙いがあった。

1901年、イーリングで建設が始まったブレンサム・ガーデン・サバープは、この協同組合方式によってつくられた最初の田園郊外であった。全体で680戸の労働者向けのハウス、フラットが建設されている。事業主体は、大工出身の労働組合運動家で、自由党員として下院議員も務めたヘンリー・ビビアン（Henry Vivian）のイーリング・テナント会社であった。ビビアンは、コ・パートナーシップ運動の中心人物であり、E.ハワードの田園都市運動とも深い関わりを持っていた。ハワードも協同組合方式による住まいづくりを田園都市構想実現のキー概念として捉え、自らも1891年にテナント協同会社（General Builders Ltd.）を設立して運動に参加していた。ビビアンは、1905年レッチワースに田園都市借家人会社を設立し、住宅建設に参画している。

ブレンサムでは、当初100戸あまりのタウンハウスが単調な道路パターンのなかに建てられた。しかし1906年にアンウィン（Anwin）とパーカー（Parker）が設計者に指名され、サイトプランは彼らの田園都市風デザインに劇的に変更された。また、建築の設計も、アーツ&クラフツの建築家、フレデリック・ピアソン（Frederick Pearson）とジョージ・サトリフ（George Satriff）に託された。ブレンサム・ガーデン・サバープは、コ・パートナーシップ（協同組合住宅）運動、アーツ&クラフツ運動、そして田園都市運動の重要な成果であった。

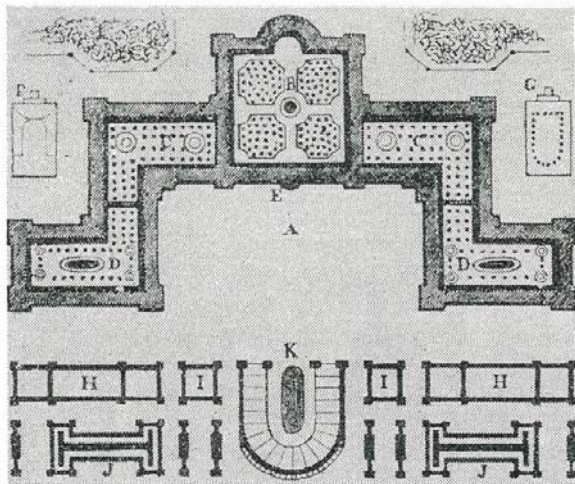
ベッドフォード・パークの住宅



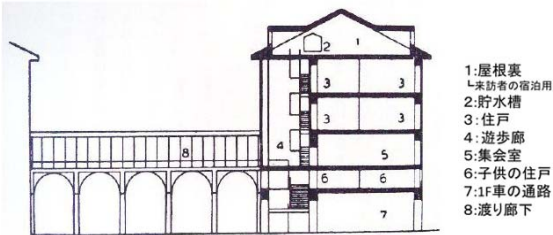
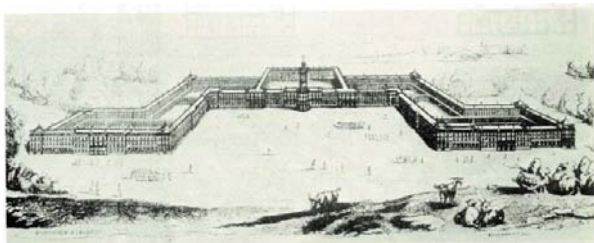
ブレンサム・ガーデン・サバープ
(Brentham Garden Suburb, 1901〜)



フーリエのファランステール (Phalanstère)

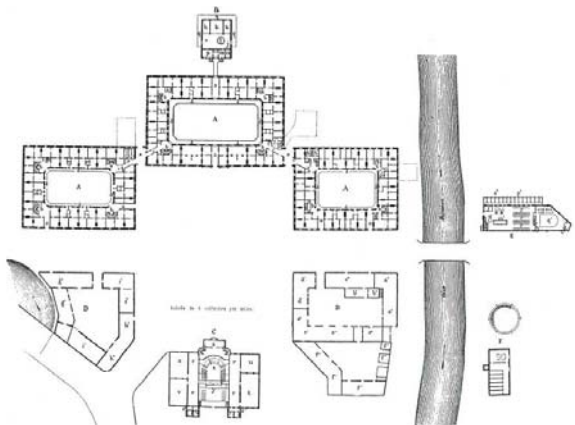


ファランステール平面図——A中央のバレードの広場 B常緑樹を植え温室に囲まれた冬の庭園 C・D樹木、噴水、泉水などのあるサービス用中庭 E大玄関、大階段、秩序の塔など F劇場 G教会 H・I大作業場、倉庫、穀物置場、納屋など J家畜小屋、厩舎、農業用建物 K家畜舎



- 1:屋根裏
- 2:来訪者の宿泊用
- 3:貯水槽
- 4:住戸
- 5:遊歩廊
- 6:集会室
- 7:子供の住戸
- 8:1F車の通路
- 8:渡り廊下

ゴダンのファミリステール (Famillistère, 1859～)



3. シャルル・フーリエの構想とフーリエストの実験

フランスの社会思想家、シャルル・フーリエ（1772-1837）は、1808年に発表した『四運動の理論』をはじめとする一連の著作で、彼の理想とする共同体「ファランジュ」を提唱し、ての実験プランを考案した。ファランジュは、フーリエが実現をめざす「調和社会」の組織単位で、1,500～1,600人の人々が土地や生産手段を共有し、共同生活を営む、自給自足の小都市である。ファランジュは、最小で8km²ほどの敷地を持ち、ファランステールと呼ばれる中心施設とその周囲に配置される大作業場、家畜小屋、倉庫などの施設、さらにそれを取りまく田園地帯によって構成される。

ファランステールは、住民の共同生活のための住居と都市サービス機能を備えた巨大な複合建築物であり、それ自体が一つの都市を形成している。フーリエは、建物を共同化する意味として、経済性とともに共同体形成の意義を強調している。ファランステールは、直角に雁行する形状を持ち、中央棟と中庭を持つ左右の翼棟で構成されている。中央の突出部が住居にあてられ、その中心に食堂、図書館、学習室、郵便局、天文台などが含まれる。翼棟の一方には、工作工場、鍛冶工場、製作工場などが、もう一方には、舞踏室、宿泊施設などの施設が設けられている。建物の中2階部分とその上部、3層プラス屋根裏部分が居住部分にあてられ、2階部分には人々が移動し交流する場として、3層の高さの屋内街路（遊歩廊）が巡らされている。

フーリエは、「ファランステールの空間は、機能や個人がそれぞれ多様であるのと同じように、変化に富んだものでなくてはならない」と述べて、雁行する建物の意味を説明している。彼はまた、オーウェンがニュー・ハーモニーで計画した四辺形の建物を「単調さの極みにほかならない」と批判している。

フーリエの構想は、1世紀後のル・コルビュジエの住居単位（ユニテ・ダビタシオン）の発想に強い影響を及ぼしたとされる（シモーヌ・ドゥブー）。彼の「輝く都市」の居住スーパーブロックの直角に雁行する形態についても、ファランステールの影響とする説がある。フーリエもまた、オーウェンとともに近代都市計画の試みが生まれる契機を作った人物であった。

フーリエの構想を実現しようとする実験は、彼の弟子をはじめとするフーリエスト（フーリエ主義者）によって数多く試みられたが、いずれも長続きしなかった。唯一の成功例は、実業家、ジャン・バティスト・ゴダンが、彼らの運動と離れて独自に北フランスの町ギーズに建設した工業村、ファミリステール（1859～1984）であった。それは、3つの中庭型の共同住宅（パレ・ソシエテ）と小学校、公園、劇場、託児所、売店、娯楽室、洗濯場等の施設からなる6haあまりのコミュニティで、東側の川を隔てて、ゴダンの工場があった。ここでは、約450世帯、1,700人あまりが、家族単位で暮らしていた。ゴダンは、1880年に従業員による協同組合を設立して彼の資本を委譲し、企業とコミュニティの運営を任せた。協同組合による村の経営は1968年まで続き、共同住宅は、現在も人々の生活の場となっている。ファミリステールは、「最も成功した産業ユートピア」と評されている。

4. 19 世紀アメリカのブルジョワ・ユートピア

19 世紀半ば以降のアメリカの大都市では、富裕層のための郊外、「ブルジョワ・ユートピア」が登場してくる。イギリスでは既に 18 世紀末から富裕層の郊外への移動が始まっていたが、アメリカのそれは大規模、かつ計画的な開発であり、鉄道と結びついた「鉄道郊外」とあるところに特徴がある。この時代に「芝生文化」とも呼ばれるアメリカ独特の郊外文化が誕生した。

(1) アメリカで最初の計画郊外: ルウェリン・パーク

ニューヨークの西 19km, ニュージャージー州ウェスト・オレンジのルウェリン・パーク (1853~, 170ha, 175 戸) は、アメリカで最も初期に開発された計画郊外、鉄道郊外であり、「ゲートッド・コミュニティ」の最初の例とされる。この住宅地は、ニューヨークの実業家ルウェリン・S・ハスケルによって開発された。彼はマンハッタンを見下ろす眺望のあるオレンジ山地の山麓に美しい森を発見して一目で気に入り、ここに都市住民のためのプライベート・パークとカントリーハウスを創るつくことを思い立ったという。設計はアレクサンダー・J・デイビスによるものである。

ルウェリン・パークは、20ha の共有公園 (The Ramble) とこれを取り巻く邸宅 (ヴィラ) 群のピクチャレスクな集合体である。既存の豊かな森林地帯を活かしながら精巧に造園され、森や林、花畑、小川、曲がりくねった散策路など、セントラルパークを思わせる環境が創り出されている。それぞれの敷地は、2~4 エーカー (800~1600 m²) の規模を有する。傾斜地に注意深くマッチさせた区画、地形を強調した造園、区画を区分するフェンスの禁止、広がりのある共有公園などによって、ルウェリン・パークの邸宅群は自然のなかに溶け込んでいるように見える。

ルウェリン・パークの住宅は、アメリカを代表する多くの著名建築家によって設計された。またこの住宅地は、多くの著名人が住んだことでも知られている。代表的人物は、トーマス・エジソンであり、彼の邸宅 (Glenmont Landmore) は、現在は歴史公園 (Thomas Edison Historical Park) の一部となっている。

(2) アメリカ的郊外風景の誕生: リバーサイド

シカゴ郊外のリバーサイド (1869~, 約 650ha) もまた、最も初期の鉄道郊外の例として知られている。このリバーサイドは、19 世紀アメリカのコミュニティ・デザインの最高傑作、ブルジョワ・ユートピアの理念を最もよく表現するものと評されている。

開発は、東部の実業家エメリー・E・チャイルズの設立したリバーサイド改良会社によるものである。設計は、ニューヨークのセントラルパークやボストンのパークシステムを手がけ、アメリカのランドスケープ・アーキテクチャの父とされるフレデリック・ロウ・オルムステッド (1822-1903) が経営するオルムステッド・ヴォー&カンパニーに委ねられた。

ルウェリン・パーク (Llewellyn Park, 1853~)

1-5. A. J. DAVIS PRESENTS A PROMOTIONAL PLAN FOR LLEWELLYN PARK, NEW JERSEY, 1857

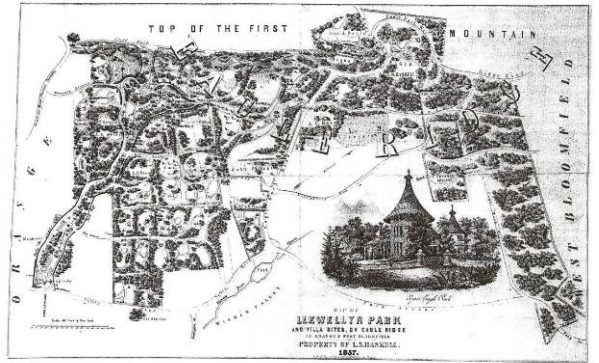
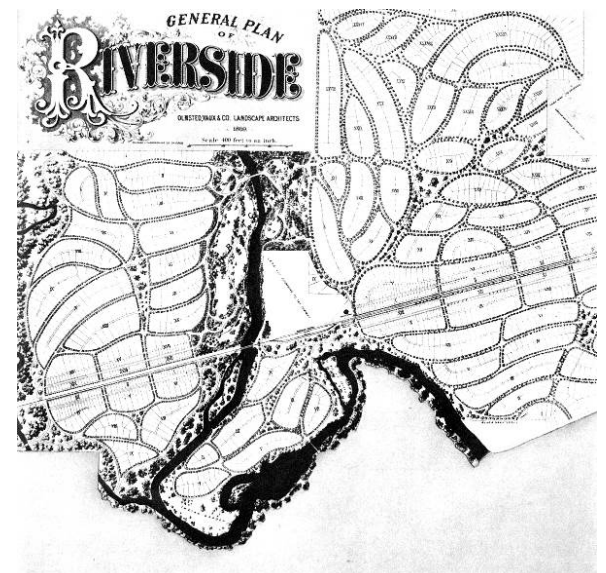


Figure 1-4 Map of Llewellyn Park and Villa Sites on Eagle Ridge in Orange and West Bloomfield, property of L.S. Haskell. Lithograph, 1857. Alexander Jackson Davis' 1857 plan for Llewellyn Park, New Jersey, marked the inception of suburban community planning in North America. The Metropolitan Museum of Art, Harris Brisbane Dick Fund, 1924 (24.66.1433). Photograph: all rights reserved. The Metropolitan Museum of Art.



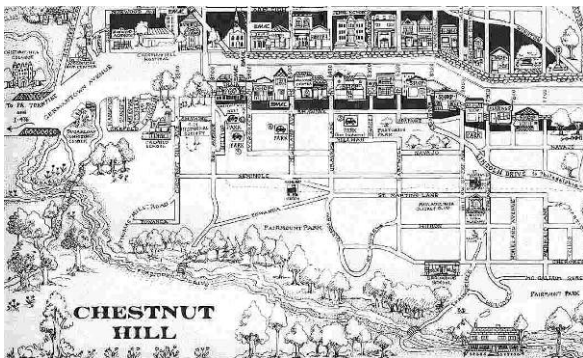
リバーサイド (Riverside, 1869~)



リバーサイド



チェスナット・ヒル（Chestnut Hill, 1870s～）



リバーサイドの最大の特徴は、コミュニティ全体をネットワークするパークシステムの計画にある。ここでは敷地の40%以上がオープンスペースとして計画され、デス・フレーンズ川の河畔の帯状公園を中心とする緑地ネットワークのなかに、三角形をした小規模な近隣公園が41か所配置されている。オルムステッドは、19世紀アメリカの都市を支配していた格子状の道路パターンを避け、リバーサイドの内部道路をすべて地形に沿った優雅な曲線道路で構成している。オルムステッドが理想としたのは、「家族とコミュニティとのバランス」であった。小さな規模の近隣公園は、そうした関係を創り出すために重要な役割を持っていた。また彼は、共同体精神を高揚させるため、敷地を村落風の小地区に分割し、その間に身近な家族同士が共同で楽しめるコモンスペースを配置している。これらの緑地は、社会的な目的とともに生態学上の連続性、視覚的な一体感を保つように計画されている。さらにオルムステッドは、高い塀を禁じ、歩道から最低30フィートの壁面後退とフロントヤードの植栽を芝生に特定する等のルールを設けた。彼はこうしてアメリカ郊外風景の最大の特徴とも言えるデザイン手法を確立したのであった。リバーサイドは、真にアメリカ的な郊外風景が作り出された最初の例となった。

このリバーサイドは、1871年から5年間、法廷速記者としてシカゴで働いていたエベネザー・ハワードに田園都市論の発想のきっかけを与えたとも言われている。

(3) フィラデルフィアの鉄道郊外：チェスナット・ヒル

フィラデルフィアから北西18kmに位置するチェスナット・ヒル（1,200ha）は、1870年代後半に、ペンシルヴェニア鉄道の経営者ヘンリ・H・ハウスマンによって開発された。彼はこのプロジェクトで自らの巨大な資金力を最大限に活かして、当時の富裕層のための理想の郊外像を実現しようと試みた。はじめに、彼はこの敷地にペンシルヴェニア鉄道の特別な支線を引き込んだ。これによって彼の土地はフィラデルフィアと30分で結ばれることになった。

チェスナット・ヒルのデザインは、碁盤目状の道路網を基盤とするもので、オルムステッドのリバーサイドのような特別な特徴を備えてはいないが、樹木が影を落とす通り、広々としたオープンな芝生、立派に造園された大きな敷地（1～3acre）、歩道から十分に後退した立派な邸宅など、ブルジョワジーにふさわしい古典的な郊外の風景を備えている。

しかし住宅地のデザイン以上に重要な点は、ハウスマンがこの村のために整えた特別な施設、特別な仕組みにあった。最初に大きなリゾート・ホテルが誘致された。富裕層の滞在するリゾートホテルの存在は、このコミュニティの社会的ステータスを確立するのに貢献した。次にカントリークラブが、さらには英国国教派の教会が設けられた。カントリークラブと教会のメンバーシップは、まさにハウスマンが惹きつけようとしたブルジョワ階級を定義づけるものであった。これ以後、ゴルフクラブを持つ住宅地は、広くアメリカ中のブルジョワ郊外に広がっていった。このチェスナット・ヒルは、アメリカ郊外に特有の「ライフスタイル型コミュニティ」の先駆をなすものであった。

5. ヨーロッパの庭園都市

(1) パリ郊外の公園都市：ル・ヴェジネ

オースマンのパリ大改造がすすみつつあった第2帝政期のパリ郊外では、郊外鉄道の建設と結びついた上流階級向けの別荘分譲地開発が行われるようになる。そして広大な公園のなかに戸建住宅（公園分譲地：ロスティモン・パーク）を点在させるという新しい公園都市（コロニー）が登場してくる。

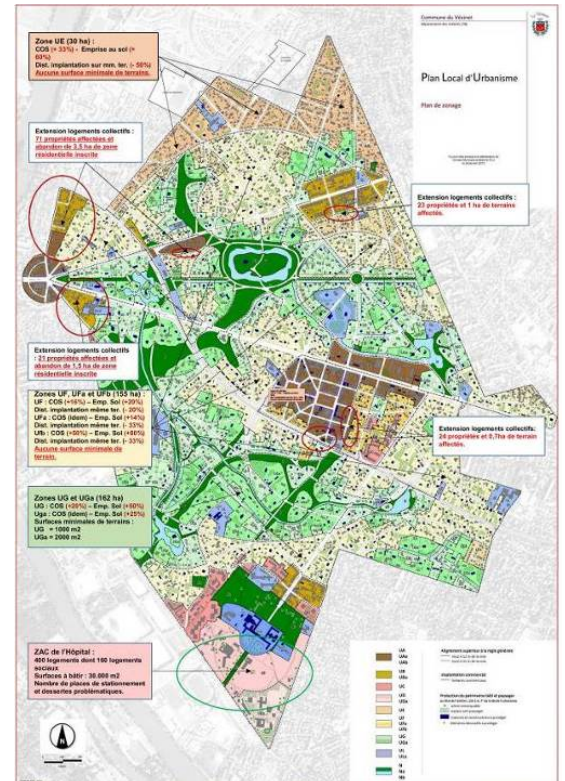
そうした公園都市のなかで傑出した存在がパリ郊外のル・ヴェジネ（1856～）である。パリの西方約20kmに位置するル・ヴェジネは、実業家アルフォンス・パリュの率いる土地開発会社ソシエテ・パリュが、450haに及ぶかつての王室の狩猟地を取得し開発を行った。パリュは、ここに当時パリにつくられたブローニュの森やヴァンセンヌの森に匹敵する公園を建設し、パリ市民の行楽の場所とするとともに、その中に理想の住宅地を実現しようと考えた。緑豊かな公園と富裕層のための住宅地を一体として開発するという発想は、19世紀初頭のロンドンで行われたジョン・ナッシュのリージェンツ・パーク（1812-25）の開発とも共通するものと言える。

庭園設計家、ポール・ド・シュロが計画したこの公園都市は、多焦点放射型パターンで構成された典型的なバロック風の都市である。給水施設を兼ねた5つの人工湖が設けられ、それらを約4kmの水路で結び、豊かな水辺空間を創りだしている。広大なイギリス風景式の公園のなかには、競馬場やカジノ、様々な水辺レクリエーション施設などのリゾート施設が設けられている。そして、その風景に溶け込むように、公園分譲地が配置されている。「家屋を公園のなかに点在させて、都市を自然に溶け込ませる」という公園分譲地の思想が見事に実現している。この公園都市は、フランスでペイザニスト（景観設計家）という職能が成立する契機をつくったとも言われている。

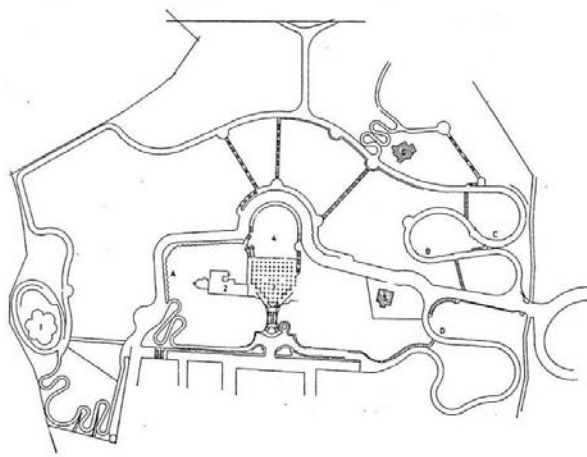
1858年、ル・ヴェジネで最初の住宅地の分譲が行われた。住宅地は、500㎡から最大6,700㎡まで、大小様々な規模で構成されている。同年、パリュ開発会社は分譲地の購入者が守るべき建設基準を定めた覚え書き（カイエ・デ・シャルジュと呼ばれる私的契約）を定めている。覚え書きには、公園分譲地の景観を維持するため、建物や外構、緑地の維持管理などに関する厳格な景観規制が定められ、これによって今日まで開発当初の姿が保たれてきた。公園分譲地の開発理念を具現化するためにカイエ・デ・シャルジュはきわめて重要な役割を担っている。

ル・ヴェジネで特筆すべきは、アルフォンス・パリュが住民を一部の特権階級に限定せず、ローン制度を導入して住宅を購入しやすくするなど、労働者階級をも取り込んだまちづくりを試みたことである。また当時、労働者階級の住宅建設に熱心に取り組んでいたナポレオン三世も、労働者の活力を高めるというサン＝シモン主義の理想を実現する場をこのル・ヴェジネに求め、労働者のためのリハビリ施設、「施療院」を建設している。

ル・ヴェジネ（Le Vésinet, 1856～）



グエル公園 (Parque Güell, 1900~1914)



(2) バルセロナの庭園都市:グエル公園

1900 年、急速に工業化が進展しつつあったバルセロナで、庭園都市の建設が開始された。この庭園都市を構想したのは、実業家のエウゼビ・グエル伯爵であった。彼はバルセロナの市街を一望できる丘陵地に約 15ha の用地を取得し、ここに自然と調和する総合芸術としての庭園都市を作り上げるため、その計画をアントニオ・ガウディに依頼する。彼らは、この場所に人々が自然と芸術に囲まれて暮らせる、全く新しい住宅地を作ろうと考えた。

ガウディは、高低差のある自然の地形を活かしながら独自の有機的な造形による芸術的な住宅地をデザインした。彼はこの住宅地で、地形の改変を避けるために列柱のうえに陸橋を架ける方法で道路を築造するなど、様々な工夫を凝らしている。敷地には 1 区画 1,200~1,400 m² の規模を持つ分譲宅地が全体で 60 区画計画された。

町の入り口には、2つの東屋がゲートとして建てられている。一つは守衛の住居にあてられ、もう一つは訪問者の待ち合わせ場所と会合の場を兼ねたもので、シンボリックな尖塔がバルセロナの町を見下ろしている。正面の大階段の上には、円柱の建つホールがある。これは住宅地の市場として計画されたものである。その上部は、「ギリシャ広場」と呼ばれる町の中心広場となっている。この広場は、演劇や演奏会を開催する野外劇場として、また住民の集会場として計画されたもので、観客席を兼ねた曲線状のセラミックで作られたベンチが広場を取り囲んでいる。敷地の様々な場所に、粉碎タイルを用いた多色彩のモザイク画が描かれるなど、まさに町全体が芸術作品を感じさせるように作られている。

グエルとガウディの理想郷は、実際に売り出してみるとほとんど買い手が付かなかった。実際に立てられた住宅は、グエル邸、ガウディ邸のほか、医者家のトリアスの 1 軒の合わせて 3 軒のみであった。当時のバルセロナではまだ、自然の中で暮らす価値観が理解されなかったとも言われている。

グエルは、1914 年に工事を中断し、敷地をバルセロナ市に寄付し、公園として活用するように依頼する。公園として整備し直す際の設計者をガウディとすることを条件に、公園整備の費用も合わせて寄付したのであった。「グエル公園」は、1922 年に市の所有になり、公園として市民に開放された。



三つの磁石

1898 年、世紀末のイギリスで「明日ー真の改革に至る平和な道」と題する小冊子が刊行された。エベネザー・ハワード（1850-1928）の田園都市論を世に出したこの冊子は、イギリスのみならず世界の都市計画に最も大きな影響を及ぼす書物となった。「田園都市」は、ライト兄弟の飛行機と並び 20 世紀初頭の偉大な発明（ルイス・マンフォード）と呼ばれた。

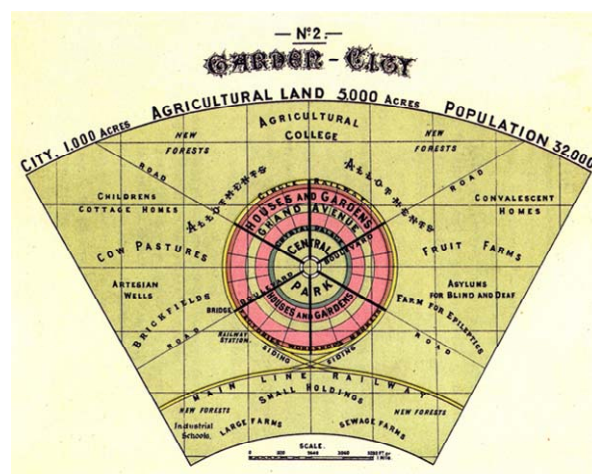
都市・農村

仕事、収入、生活、自然、社会、経済、環境、交通、教育、文化、娯楽、健康、安全、清潔、秩序、安定、発展、進歩、文明、豊か、裕福、幸福、平和、安定、発展、進歩、文明、豊か、裕福、幸福、平和

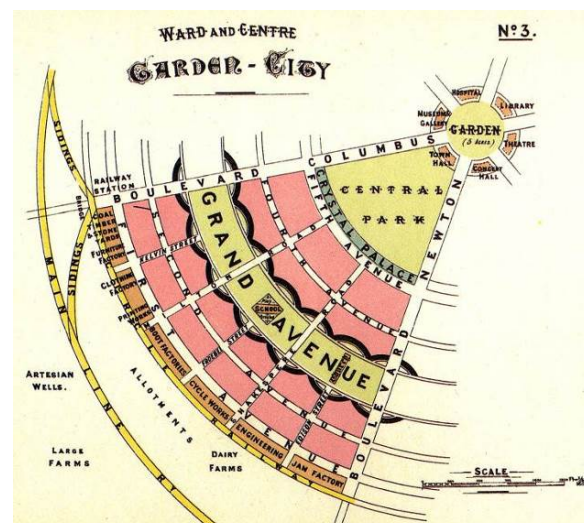
人民

自由、協同

田園都市のダイアグラム



田園都市のダイアグラム（街区とセンター）



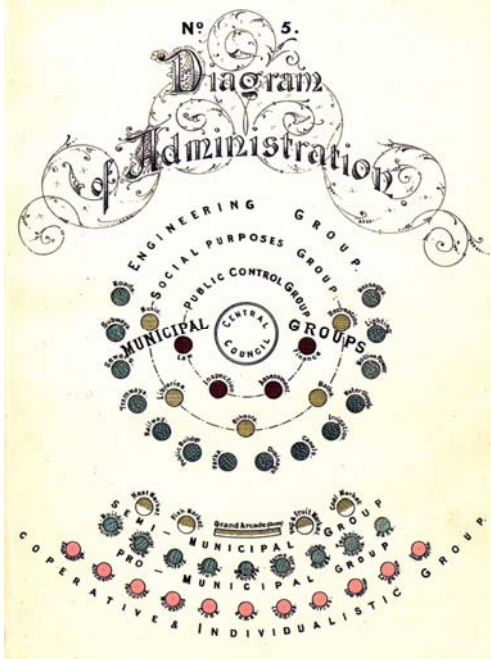
田園都市とは、「健康的な生活と産業のために設計された町である。その規模は社会生活を十分に営むことができる大きさであるが、しかし大きすぎることはなく、田園地帯に囲まれ、その土地はすべて公的所有に属するか、あるいはそのコミュニティのために信託されているものである」（1919 年、田園都市・都市計画協会による定義）。

都市の周囲には永久に保全すべき田園地帯を配置して、都市の規模を制限する。都市内に人口に見合う産業を導入して職住均衡の自立都市を形成する。都市を成立させるために必要な様々な職業階層によってバランスのとれた社会を構成する。田園部で生産される農産物によって食糧の自給自足を確保する。一方、都市部から生じる生ゴミを農地で肥料として再利用するなど、資源循環、都市と農村の共生のしくみをつくりだす。それがハワードの目指す田園都市であった。

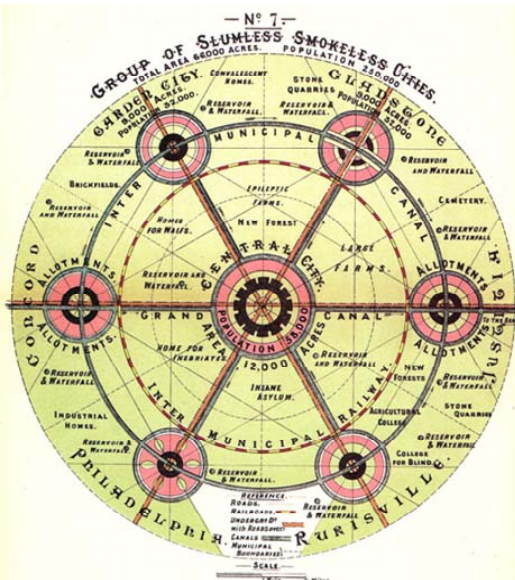
彼のダイアグラムには次のような田園都市が描かれている。

- ・面積は 2,400ha（都市部 400ha、田園部 2,000ha）
- ・人口は 32 千人（都市部 30 千人、田園部 2 千人）
- ・半径 1.2km の円形の市街地の中心部には、庭園、主要な公
共施設、セントラル・パーク、ガラス張りのアーケード（水
晶宮）などが配置される。
- ・住宅地は 6 本の放射状道路で 6 つの街区（人口 5 千人）に

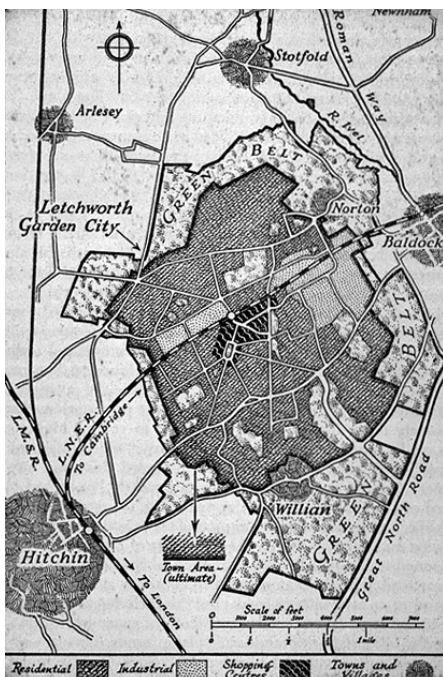
都市運営機構のダイアグラム



連携都市（Social City）のダイアグラム



レッチワース（Letchworth, 1903〜）



分けられ、中央部に設けられた幅 130m の並木道・公園（グラウンド・アベニュー）のなかに各街区の学校、教会などのコミュニティ施設が配置される。

- ・市街地の最も外周部に工場や仕事場が住宅地と分離して配置される。

これらの概念図には、ゾーニングや近隣住区など、後に生まれた近代都市計画の考え方が先駆的に取り入れられている。

田園都市の建設と経営

ハワードの田園都市論が他の理想都市論と決定的に異なる点は、彼が田園都市の実現性、経営的成立性を綿密に検討し、描き出していることにあった。

田園都市は民間出資の企業（半公営企業）によって開発され、土地はこの半公営企業が一括して所有し、その賃貸料（公共サービスへの対価を含む税込み賃貸料 rate-rent）収入によって都市を経営する。開発による地価上昇、開発利益によって株主への配当と借入金の元利返済を行い、余剰利益はすべて地域に還元（再投資）する。田園都市は本質的に賃貸都市（リースホールド・タウン）であり、そのことによって土地利用も町並み景観も継続的にコントロールされることとなる。

田園都市の運営は、住民の選出する評議会（central council）によって行われる。ハワードの構想した田園都市は、地域自主管理の思想、協同の原則に基づく都市であり、そこでは「個人的な利益を無視した、共同体への奉仕に基づく新しい文明の可能性」が展望されていた。このようにハワードの都市論は、単に都市の環境を改善するのみならず、社会そのものを変革し、改良する思想を包含するものであった。

連携都市（Social City）への展望

ハワードのめざすゴールは、ひとつの田園都市を成功させるにとどまらず、大都市ロンドンの都市改造を導くことにあった。一つの田園都市が目標人口に達すれば、都市を拡張するのではなく、次の新たな都市を建設する。そのような田園都市をネットワークしていくことで、より高度な都市生活と田園に接する喜びをともに享受できるクラスター連携型の都市（6つの田園都市と人口 58 千人の中心都市、全体で人口 25 万人）ができあがる。ハワードはこれを「連携都市（social city）」と名付けている。この連携都市こそが田園都市の全体像を示すもの（ピーター・ホール）とも言われている。そのような連携都市の形成を重ねることによって、ロンドンからの人口、産業の分散をすすめ、過密を解消するとともにその再開発を促すことが、彼の最終的なねらいであった。

(2) 第一田園都市：レッチワース

ハワードは『明日』を出版してすぐ、自らの構想の実現に向けての活動を開始する。1889 年には彼の理解者とともに田園都市協会を設立し、田園都市運動を広く展開する。1902 年には、都市の建設・経営を行う第一田園都市株式会社が発足、その翌年には計画地をレッチワース（約 1,500ha）に決定し、計画人口 33,000 人の新都市建設に着手する。

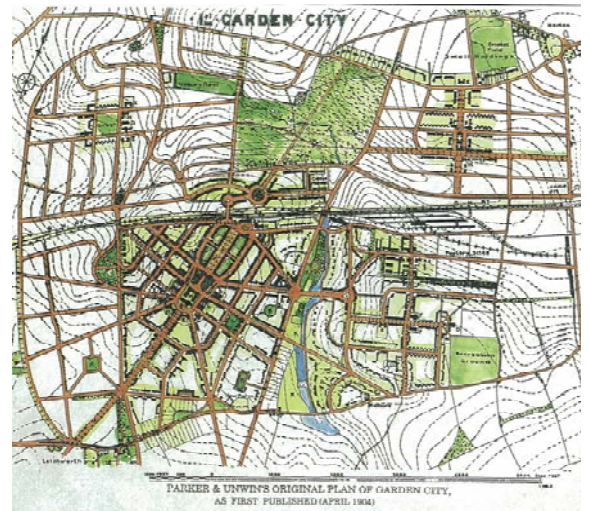
設計競技によって、レイモンド・アンウィン（1863-1940）とバリー・パーカーの2人の建築家の案が採用された。彼らはレッチワースの地形と既存の樹林や川の流れを巧みに活かした町のデザインを実現している。丘陵の稜線に沿って都市の主軸が設定された。タウンセンターの広場を中心にして、放射状道路とそれらを連絡する環状道路が配置されている。自然の地形を尊重しつつも、明確で秩序あるデザインを実現することが、彼らのねらいだった。既存の入会地（ノートン・コモンズ）がそのまま保存され、都市の中心部を流れる河川に沿って、帯状の公園が設けられた。「一本の木も切り倒さない」という考え方で既存の樹木が保存され、その結果、緑と住宅群とが見事に融合する都市が実現した。

レッチワースの住宅地計画では、住宅を一戸建て、二戸建、連続立ての低層住宅を主体に構成し、住戸密度はエーカー12戸（30戸/ha）、建ぺい率15%を超えないという計画基準が設けられた。アンウィンとパーカーは低密度を維持することこそが良好な住宅地を形成するための条件だと考えていた。

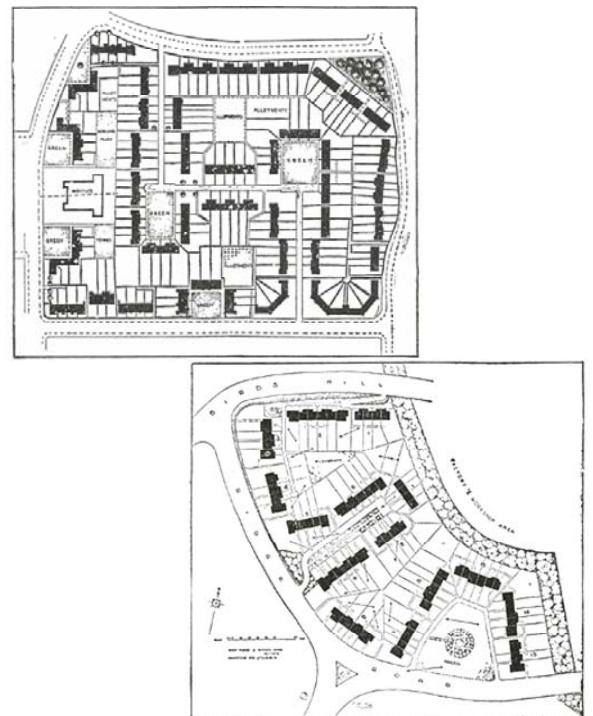
1904年に設立された田園都市借家人(株)によって、レッチワースの住宅建設が開始された。この田園都市借家人(株)は、ヘンリー・ビビアンのコ・パートナーシップ方式（協同組合方式）に基づく組織であった。アンウィンとパーカーは、田園都市借家人(株)の建築家にも任命され、レッチワースの住宅を数多く設計している。彼らのハウジング・デザインの最大の特徴は、なによりもコミュニティの生活を重視し、住戸のグルーピング（社会的な小集団の形成）を基本にしている点にある。ビレッジ・グリーンを取り囲む村落風のグルーピングを創り出すなど、彼らのデザインには中世の農村共同体のような人々の強い結びつき、コミュニティを再現したいという思いが込められている。アンウィンとパーカーの二人もまた、ウィリアム・モリスの思想の後継者であった。そのような住戸のグルーピング、コミュニティの空間を実現するために、彼らはレッチワースでスーパーブロック方式という、それまでにない街区構成手法を導入した。レッチワースはハウードの思想を実現した最初の田園都市であるとともに、スーパーブロック方式という近代的なハウジング・レイアウトの手法がここで確立されたという点でも、大きな意義を持っている。アンウィンとパーカーによるグループとしての空間デザインとスーパーブロック方式が、後に世界中に広まった田園都市の空間イメージをつくり出したと言っても過言でない。

田園都市がめざす社会改良は、単に物的な環境の改善にとどまらない。ハウードは、レッチワースで働く独身女性のための協同住宅や、高齢者、母子・父子家庭、共働きの家族などの共同生活のための集合住宅の実現にも取り組んだ。そうした革新的な取り組みは社会的にも大きな注目を浴び、世界の多くの建築家にも影響を与えた。ル・コルビュジエもまたそうした建築家の一人であったと言われる。田園都市は、労働者の生活改善、生活支援の実験場でもあった。

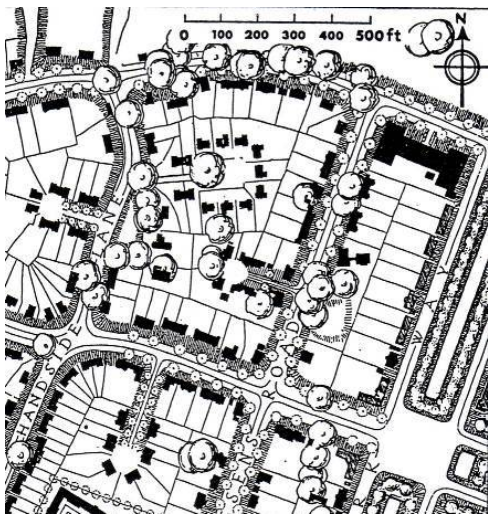
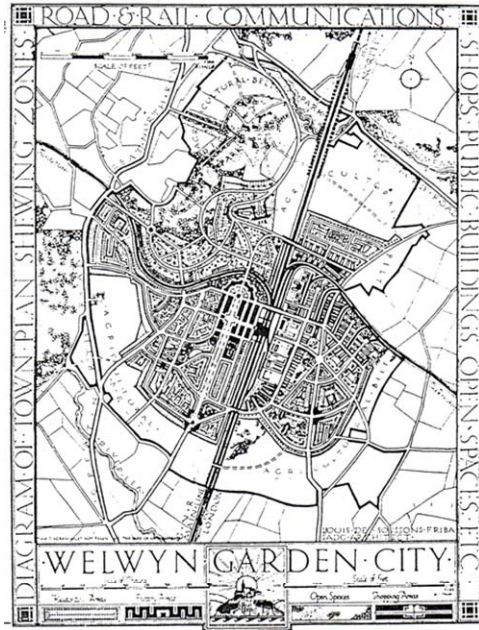
レッチワースの初期の計画（1904）



レッチワースの住宅地



ウェルウィン・ガーデンシティ
(Welwyn Garden City, 1919～)



レッチワースでは、ハワードの定めた原則に従って、第一田園都市株式会社がその地所を一括して保有し、土地経営を行った。その目的は、第一に都市経営のために継続的な地代収入（rate-rent）を確保すること、第二に賃貸借契約に基づく土地利用制限（リースホールド・コントロール）によって、住宅地の環境を適切に維持し、土地の資産価値を持続的に高めていくことにあった。イギリスの賃貸借契約では、土地利用制限約定（covenant）と呼ばれる私的契約によって土地利用や維持管理に関する詳細な制限事項が定められ、リースホルダー（賃借人）である住宅事業者や居住者は、その遵守を求められる。この約定には、通常、借地料、公共空地へのアクセス権、土の移動の禁止、庭の手入れ、生垣の高さ、住宅内部の改装制限、外観変更の禁止、洗濯物の扱い、寝室の居住人数の制限などが定められている。レッチワースでは、このリースホールド・コントロールの仕組みをその後も一貫して維持し続けることによって、今日まで開発当時の環境が維持されてきた。この面でも内外に先導的モデルを示したと言える。

レッチワースは、国家の介入しない民間企業の事業によって、労働者が真に豊かな居住環境を獲得しうることを証明して見せた。そしてレッチワースで生み出された田園都市の住宅地空間像と設計規範は、良好な郊外住宅地の基準として世界各国で取り入れられることとなった。

(3) 第二の実験：ウェルウィン・ガーデンシティ

1919年、ハワードはフレデリック・オズボーンら若い支援者グループとともに第2の田園都市、ウェルウィン・ガーデンシティの建設に着手する。彼は自ら、ロンドンの北約30kmにあるソールズベリー侯爵の所有地を競売で購入した後、第2田園都市株式会社を設立して資金を調達、最終的に約960haの土地を取得して都市建設を開始したのであった。計画人口は、最大5万人とされた。レッチワース以上にハワードの思想に忠実な都市を実現するために、ハワード、オズボーン、設計者のルイ・ド・ソワソンらは、当初からこの町に住み、町の生活の様々な側面にわたって自ら活動した。

第2田園都市株式会社は、良質な建築、建築の統一性、高水準の造園を維持する方針を一貫して堅持した。建築家ルイ・ド・ソワソンも約40年間、一貫して町と建物のデザインを担当した。その結果、ウェルウィンの計画と開発は、都市デザインの最優秀模範例として知られるようになった。

住宅地の緑の豊かさはまさに田園都市の名にふさわしいものとなった。既存の樹木が丁寧に保存され、イギリスには珍しい垣根のない景観が実現している。またウェルウィンでは、クルドサック方式が全面的に取り入れられた。多種多様なクルドサックのデザインがこの都市の特徴を創りだしている。ウェルウィンはイギリスで最も快適な住宅地と評されている。

ウェルウィンは戦後、1948年にニュータウン法に基づく指定を受けた。これによって地域自主管理、協同の原則という田園都市の思想は放棄され、ウェルウィンは国（ニュータウン開発公社）の管理に委ねられることとなった。

(4) ハムステッド田園郊外とイギリス都市計画の誕生

ロンドンの北西部、バーネットに建設されたハムステッド田園郊外（1907～30）は、「イギリスの田園都市運動がつくりだそうとした環境のなかで、最も完璧な例」（F. ギバード）とされる。レイモンド・アンウィンの代表作で、世界中に田園都市のイメージを発信するきっかけをつくった。

この住宅地を手がけたのは、ヘンリエッタ・バーネットという社会改良家であった。彼女は当時、ハムステッド・ヒースの自然環境保護運動に取り組んでいた。投機的開発業者による自然破壊を防ぐために、80 エーカー（32ha）の用地を取得し、ヒース拡張用地を確保することに成功する。しかしなお、その周辺で無秩序な宅地開発がすすむ恐れが生じていた。そこで自らの手でこの場所を「理想の住宅地」とすることを思い立つ。投資家を募りハムステッド田園郊外トラストという非営利組織を設立し、240 エーカー（約 98ha）の土地を取得して、その開発に着手した。

バーネットは、「あらゆる所得階層、あらゆる年齢層、社会的弱者を含めた誰もが住める混住社会を」をめざし、「少なくとも地区の三分の一は労働者階級の住宅地とする」としていた。彼女の階級混住の思想は、ハワードの田園都市論と軌を一にするものであった。そうした理想のコミュニティを実現するために、ヘンリー・ビビアンが事業に参画した。彼は、ここでもハムステッド借家人会社などのテナント協同会社を設立し、協同組合方式によって労働者階級向けの住宅を供給する役割を担った。

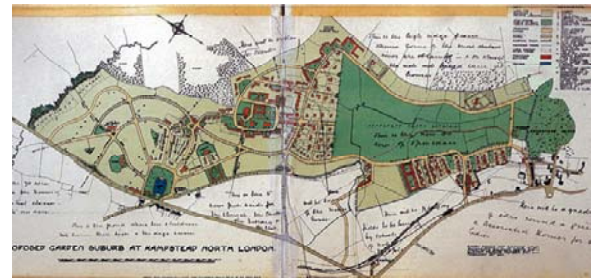
バーネットは、彼女の理想とするコミュニティ空間の実現をレイモンド・アンウィンに託した。アンウィンはこのハムステッド田園郊外で、レッチワースで培った自らの住宅地デザインをさらに高め、完成させた。彼のデザインは、「中世主義」と呼ばれるもので、中世イングランドの村落の構成原理を現代的に再構築したものと言える。彼のビレッジ・デザインには、行き止まり道路（クルドサック）やビレッジ・グリーンとよばれる共有の庭を用いた住宅のグルーピング、囲み型の住宅配置、地形と樹木の保全、そして空間の視覚的効果を高める様々な工夫がこらされている。そうした手法を駆使することで、アンウィンは自らが主張した「生活の快適さ（アメニティ）と芸術的価値」を備えたコミュニティを実現した。

このハムステッド田園郊外の開発を契機として、1909 年、住居及び都市計画等法（ジョン・バーンズ法）というイギリスで「都市計画」を冠した初めての法が制定された。法の制定にはアンウィンも、ビビアンも、田園都市協会も関わったが、その内容は新たに開発が見込まれる土地に対して開発規制（タウンプランニング・スキーム）を定め、ハムステッド的郊外の形成を誘導しようとするもので、必ずしもハワードの思想を反映したものではなかった。しかしながら、新しい都市計画が目指す望ましい都市像を提示したという点では、田園都市運動の果たした役割は決定的であった。

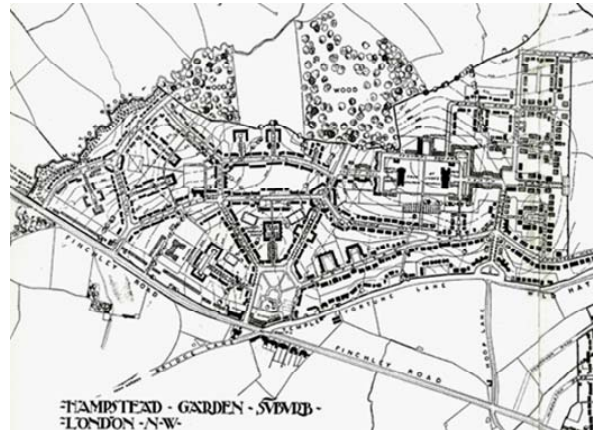
ハムステッド田園郊外

（Hampstead Garden Suburb, 1907～）

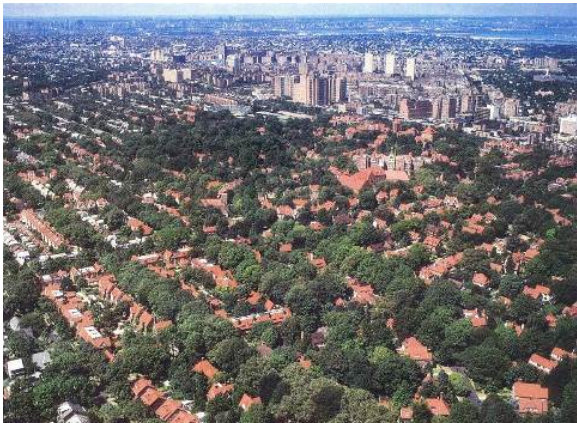
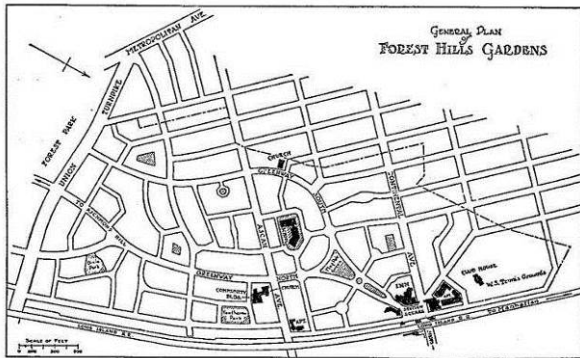
レイモンド・アンウィンによる当初計画案（1905）



ハムステッド田園郊外マスタープラン（1911）



フォレストヒルズ・ガーデンズ (Forest Hills Gardens, 1911～)



7. 田園都市運動の国際的展開

レッチワースの実現とともに、田園都市運動は国際的な広がりを持ち始める。田園都市協会に類する組織がフランス、ドイツ、オランダ、イタリア、アメリカなどに相次いで設立された。1913年には、それらの国際的連帯組織としてハワードを会長とする国際田園都市・都市計画協会（現在の国際住宅・都市計画連合、IFHP）が結成される。各国で展開された田園都市運動は、労働者の居住環境改善や生活全般の改善を目指すもの、地域自主管理型コミュニティの実現を目指すものから、単に田園都市的居住空間の実現を目指すものまで、多様であった。

(1) ニューヨークの田園都市運動

20世紀の初め、ハワードの田園都市運動をいち早く受けとめ、これをアメリカで実践しようとする運動が、ニューヨークの二つの地域計画団体によって開始された。いずれも良好な居住環境の形成とともに、都市化の進展とともに解体した地域コミュニティの再構築を意図した取り組みであった。

フォレストヒルズ・ガーデンズ

1907年、ラッセル・セージ婦人によってアメリカの社会的条件と生活条件を改善する目的で設立されたラッセル・セージ財団は、財団の社会運動の一環として、健康で緑豊かな田園郊外をアメリカに普及させるためのパイロット事業を計画する。財団の設立したセージ財団住宅会社は、ロングアイランドでフォレストヒルズ・ガーデンズ(1911～, 70ha, 約1,000戸)の開発に着手した。敷地計画は、フレデリック・ロウ・オルムステッドの引退後、二人の息子がその事務所を継承して設立したオルムステッド兄弟社に依頼された。

住宅会社は宅地開発を行い、制限約款(カベナント)をつけて住宅区画を分譲した。宅地購入者は、制限約款に定めるルールのもとに、会社が建てた建築家G.アタベリー設計のモデル住宅を参考にして各人の住宅を建設した。戸建住宅約600戸、アパートなど400戸が建設されている。イギリスの田園都市に範を求めたとされる敷地計画は、周囲の格子状道路とは対照的に緩やかな曲線道路を骨格として構成されている。住宅地には駅前の中心施設のほか、教会、クラブハウス、コミュニティ会館、テニスコートなどが、オープンスペースと関係づけられつつ配置されている。当時としては画期的な住宅地計画であった。

セージ財団住宅会社は、この住宅地でコミュニティの運営に関する先駆的な取り組みを行っている。コミュニティの運営のために住民協議会(Gardens Corporation)という名の近隣組合が設立された。組合は、共有財産の管理、土地利用の規制、建築物の新增築の審査等に加えて、公共施設の維持管理、学校・郵便局・交通などの公共サービスを行い、そのための必要経費を徴収するなど、強力な自治組織としての役割を担った。また一方では、地区の教会や会館、公共広場でコミュニティの祭りや様々なクラブ活動が活発に行われ、それらを通じて住民同士の人間的なつながりとコミュニティ・ライフが生まれている。

フォレストヒルズ・ガーデンズは、親密な小集団による住民自治というアメリカのコミュニティ理念を実現したと言える。

1907年にラッセル・セージ財団に研究員として招かれたクラレンス・A・ペリーが、このフォレストヒルズ・ガーデンズに入居し、ここでの居住体験をベースに近隣住区論を構想したことはよく知られている。

サニーサイド・ガーデンズ

1923年に、クラレンス・スタイン、ヘンリー・ライト、ルイス・マンフォードらを中心に設立されたアメリカ地域計画協会（The Regional Planning Association of America）もアメリカでの田園都市の実現を目指していた。彼らは法律家アレクサンダー・ビングを代表とする都市住宅会社（The City Housing Corporation）を設立し、ニューヨークのクイーンズでモデル・コミュニティ、サニーサイド・ガーデンズ（1924～28, 23ha, 約1,200戸）の建設に着手した。計画はC.スタインとH.ライトによるものである。彼ら二人は、1924年、「戦後のニュータウン」の新たな思想を発見するためにイギリスに渡り、二つの田園都市とハムステッド・ガーデンサブurbを訪問、エベネザー・ハワードとレイモンド・アンウィンに面会し、大きな啓示を受けた。スタインは、1925年に国際田園都市・都市計画協会の副会長に就任するとともに、ニューヨークで協会の大会を開催することにも尽力し、このときハワードやアンウィンをニューヨークに招いている。

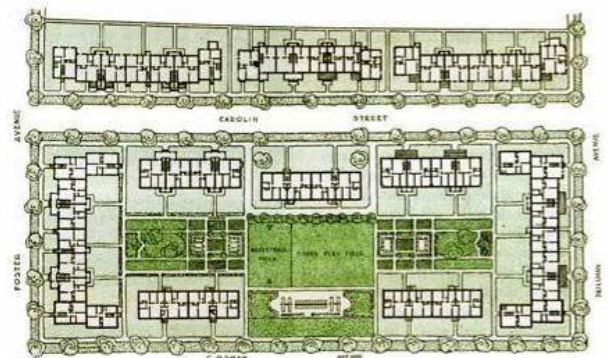
サニーサイド・ガーデンズの計画は、スーパーブロック方式の採用によるコミュニティ空間の創出、住宅とコミュニティ施設との一体的建設、低所得階層を含むソーシャル・ミックスの実現、民主的なコミュニティの形成をめざしていた。

既に定められていた都市計画の変更が認められず、スーパーブロック方式の導入は実現しなかった。代わりに、短冊状の街区の外周部に連続する住宅を建て、内部に共同の広い中庭を設ける方法がとられた。中庭は、子供の遊びや住民の憩いの場となるとともに、景観上の効果を高めている。連続する住宅は、2層1住戸の分譲住宅や2層フラットの賃貸住宅など、様々なタイプで構成されている。

会社は、住民の組織化とコミュニティの育成にも力を注いだ。包括的なコミュニティ運営組織としてサニーサイド・コミュニティ組合（Sunnyside Community Association）が設立され、各街区には共有庭を管理する不動産所有組合が設けられた。これらの組織の活動を通して住民相互の交流が深まり、コミュニティ意識が高揚するという効果が生まれた。会社はまた、敷地の北側に1.4haの公園を設置し、そこにあった既存の建物をコミュニティ・ビルディングとした。この公園で音楽会や子供の教育、様々な催しを開催するなど、コミュニティ・ライフを創り出す試みにも取り組んでいる。

サニーサイド・ガーデンズの開発は事業的には成功を収め、アメリカ地域計画協会のグループはここでの経験をもとに、ニュージャージー州のラドバーンで本格的な田園都市の建設に取り組むことになる。

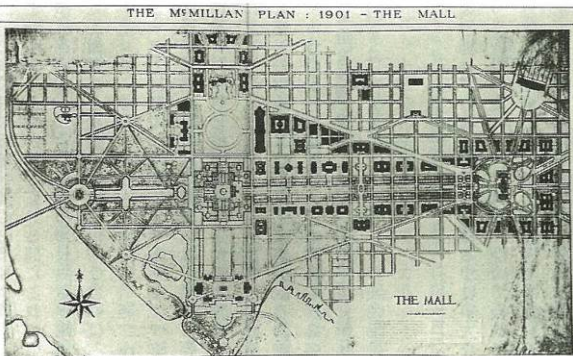
サニーサイド・ガーデンズ (Sunnyside Gardens, 1924～28)



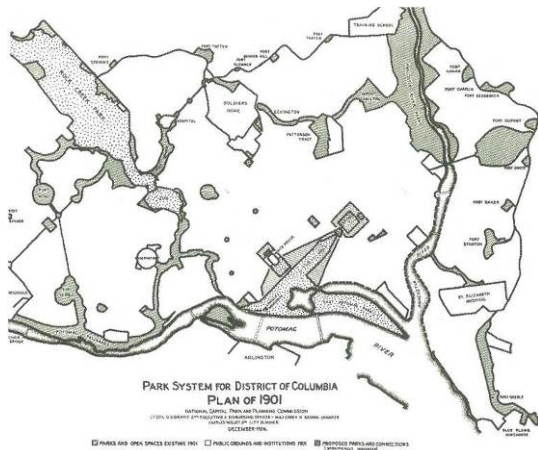
世界コロンブス博覧会（シカゴ世界博） (World's Columbian Exposition, 1893)



ワシントン計画（1902）一都心部の計画



ワシントン計画—公園緑地システム



セントフランシス・ウッド (St. Francis Wood, 1912～)



（2）アメリカ都市美運動の成果

アメリカにおける都市美運動の展開

19 世紀末から 20 世紀初頭のアメリカでは、もう一つの都市計画運動が展開されていた。アメリカの近代都市計画の出発点とも言える都市美運動（City Beautiful Movement）である。

この時代、19 世紀後半の未曾有の都市化現象によって、アメリカの都市は混乱し、深刻な都市問題を抱えていた。19 世紀末には、全国各地で公共芸術運動、村落改善・公共空間改善運動、屋外芸術運動など、都市環境改善に向けての幅広い市民運動が展開されるようになる。それらの運動を相互に結びつけ、「都市美」を共通のテーマとする運動に発展させる契機となったのが、シカゴで開催された世界コロンブス博覧会（1893）と首都ワシントンの総合都市計画（マクミラン計画、1902）であった。シカゴ博覧会の会場は、建築家ダニエル・H・バーナムを設計監督とするチームによってデザインされた。彼らは、「荣誉広場」と名付けられた壮大な広場を中心に、新古典様式（ボザール様式）の白亜の建築群とバロック式都市設計によるモデル都市「ホワイト・シティ」を出現させ、アメリカ都市の新しい理想像を示した。首都移転 100 周年を契機に策定されたワシントン計画もバーナムによってとりまとめられた。この計画は、アメリカで初めて建築家による公共空間ビジョン（シビックアート）と造園家による公園緑地計画システムを統合した総合都市計画（Comprehensive Plan）を確立し、その後の都市美計画の先鞭をつけた。

シカゴ博覧会とワシントン計画の影響はアメリカ全国に及び、各地で「都市美運動」が展開されるようになる。チャールズ・マルフォード・ロビンソンはこの運動の最大の唱道者で、都市美の解説者として「町と都市の改善」や「現代都市芸術」等を著し、多くの都市美計画案を立案している。都市美時代と呼ばれる 1905～09 年には、多くの都市で「総合都市計画」が策定され、壮大な広場とシビックセンター、大規模な公園やブルバール、パークウェイなどがつくられていった。そうした都市改造は、都市美を形成するとともに都市住民のシビック・プライドを高める効果をももたらした。

セントフランシス・ウッド

一方でこの都市美運動は、田園都市運動と結びついて、アメリカ特有の田園郊外を誕生させる。サンフランシスコ郊外のセントフランシス・ウッド（1912～、45ha、約 600 戸）は、都市美の概念が住宅地の計画に適用された最初の例であり、この運動の結晶とも評されている。

サンフランシスコでは、1906 年の地震と大火を契機に、ダニエル・バーナムが招致され、シビックセンターの整備など、都市美計画の推進が図られていた。同じ時期に開発者のダンカン・マクダフィは、ツイン・ピークスの西側、太平洋を一望できる斜面に位置するこの場所で、自然美と都市美の調和した「庭園住宅地（Residential Park）」の建設に着手したのであった。設計者にはオルムステッド兄弟社が選ばれた。

オルムステッド兄弟社のフレデリック・ロウ・オルムステッド・ジュニアは、バーナムの協力者としてシカゴ博覧会の計画やワシントン計画に参画し、また数々の都市美計画の立案にも関わった、都市美運動の指導者の一人であった。

オルムステッド兄弟は、セントフランシス・ウッドに「都市美」を創出する装置として、壮大なセントフランシス・ブルバールを計画した。地区のエントランスから丘陵の高台部に向かってまっすぐ伸びるブルバールからは、常に太平洋が望める。エントランスには凱旋門広場を思わせる円形の広場に門が設けられ、中間部には噴水広場、最上部にはテラス状のイタリア・ルネッサンス風庭園が配置されている。モニュメンタルな一連の施設は、設計監督を務めた新古典様式（ボザール様式）の建築家、ジョン・G・ハワードによるものである。

住宅地はオルムステッド流の曲線道路によって構成され、建物はイタリアン・ルネッサンス風のデザインで統一されている。当初から景観コントロールの規制が厳しく定められ、建物は2階以下、6m以上のセットバック、敷地間口の25%を空地とすること、建物の増改築はホームズ・アソシエーションの顧問建築家の許可を得ることとされている。セントフランシス・ウッドは、現在もおアメリカの最も優れた「庭園住宅地」の例として、高く評価されている。

渋沢栄一の子孫の四男秀雄がこの住宅地を気に入り、そのデザインを田園都市（田園調布）に取り入れたことはよく知られている。セントフランシス・ウッドは、わが国の田園都市運動に影響を与えたコミュニティでもある。

パロス・ヴェルデス

カリフォルニア州の都市計画のパイオニアとされるチャールズ・チーニーも、都市美運動と田園都市運動の結合した都市像を主張していた。彼の提案は、アーケードに囲まれたシビックセンターを中心にパークウェイや並木道が走り、随所に公園・広場が配置された都市で、都市の中心と周囲の田園郊外を路面電車や鉄道によって結びつけたものであった。

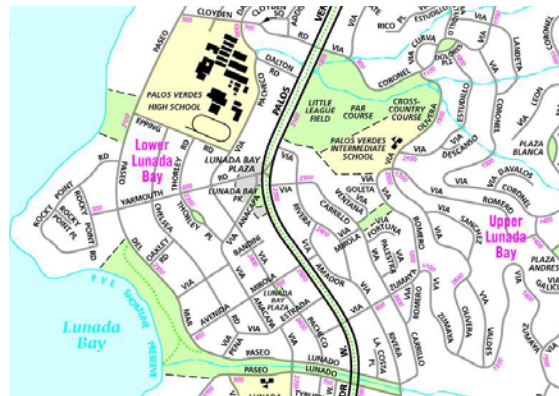
彼の理想を実現したのは、彼がオルムステッド兄弟社とともにデザインしたロサンゼルス郊外のパロス・ベルデス（1923～, 1,300ha）であった。ニューヨークの金融業者、フランク・ヴァンダーリップが太平洋に突き出た 5,500ha のパロス・ヴェルデス半島を購入、その一部を高級住宅地として計画したものである。彼の設立した開発トラストが定めた制限約款に従って、複数のデベロッパーが開発をすすめていった。そのルールの中には、開発エリアの2分の1以上を道路、公園、緑地、ゴルフコース、海岸線保全などの共用の土地にあてること、住宅の90%以上を戸建住宅とすることなどが含まれていた。

パロス・ヴェルデスの住宅地は、小学校とローカル・センターを中心とする近隣単位ごとに計画され、各コミュニティがアーケードで囲まれたシビックセンターを持っている。ここでは都市美を維持するために、全ての建築を審査する「美観陪審委員会」が設けられ、それは今日なお機能している。このコミュニティは、現在では全米屈指の高級住宅地となっている。

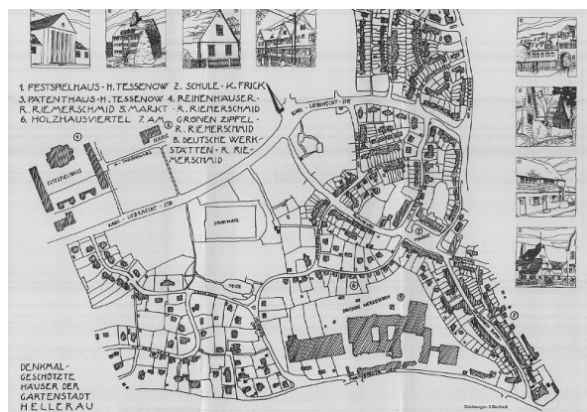
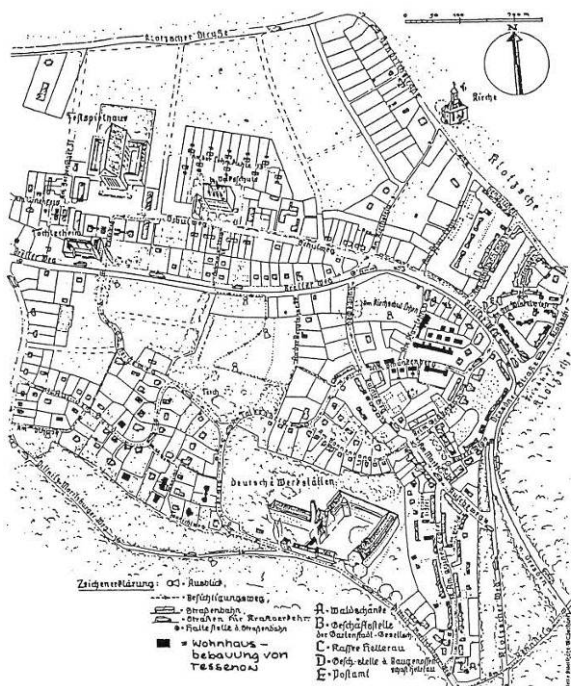
セントフランシス・ウッド



パロス・ベルデス（Palos Verdes, 1923～）



ドイツの田園都市 ヘレラウ（Hellerau, 1909～）



(3)ドイツの田園都市(ガルテンシュタット)

ドイツ田園都市協会は、ハワードの『明日の田園都市』が出版された1902年に早くも設立されている。母体となったのは生活改善志向の文学者コロニー「新共同体」という組織の知識人たちであった。彼らにとって田園都市運動は、住宅のみならず労働者の生活領域の全般を改善する生活改善運動としてとらえられていた。協会は自治体とも協力関係を結び、第一次世界大戦までに国内に12の田園都市を実現させた。

ドイツで最初の田園都市はドレスデン郊外に建設されたヘレラウ（1909～、130ha、3,000戸）であった。この田園都市には、田園都市協会とともに1907年にヘルマン・ムテジウスらによって設立されたドイツ工作連盟が関与していた。田園都市協会は、自然地帯に建設する新しい都市を拠点に、生活スタイル全般を改善することを目指していた。他方、ドイツ工作連盟は、「芸術と生活の統一」をモットーに掲げ、建築や家具調度品のデザインの刷新によって理想的な住空間を創り出すことを目標としていた。その両者が結びついてヘレラウ建設に取り組むことになる。

田園都市ヘレラウを構想し、最大の出資者となったのは、ドイツ工作連盟の創設メンバーであり、ドレスデンで家具、金属製品、ガラス製品、陶器などの調度品を製作する工芸工房を経営していたカール・シュミットであった。彼はドイツ田園都市協会の理事でもあった。市内の工房の移転と従業員の住宅改善を検討していたシュミットは、ハワードの著作に接して田園都市の建設を構想し、「田園都市ヘレラウ有限会社」を設立して事業に着手する。彼はヘレラウ全体の空間構成及び建築の総指揮をやはりドイツ工作連盟の創設メンバーであるリーマーシュミットに委ねた。リーマーシュミットは、工作連盟の進歩的な建築家を集めて「ヘレラウ建築・芸術委員会」を組織し、ヘレラウの建設計画をすすめていった。彼らの計画は、何よりも自然環境を活かすことに重点を置いていた。道路は全て地形に沿って曲がりくねっていて、敷地も整形には作られていない。ヘレラウの道路網は、「交通のための道」と「生活のための道」を組み合わせ、道路網のなかに日常生活空間を確保するという、当時としては先進的な発想で計画されていた。またリーマーシュミットは、優れた建築家たちの設計を採用しつつ、空間構成に多様性を与える等の工夫を凝らしている。

ヘレラウの関係者は、音楽教育、リトミックの創設者であるエミール・ジャック＝ダルクローズを招き、彼の芸術教育を町の教育の中心に据えた。彼のために建てられた学校「祝祭劇場」で行われた新しい芸術の実験や祭典によって、ヘレラウは身体芸術教育のメッカとして世界中に知られることとなった。

またシュミットのドイツ工作工房ヘレラウには、付属補習学校が併設され、当時としては先進的な工芸家の教育が行われていた。このほか子供たちに手作業の学習を課し、労働と芸術活動を調和させた生活の実現を目指す試みも行われている。そうした取り組みによって、教育共同体とも言われるヘレラウは、「新しい人間性の実験の場」と呼ばれるまでになった。

ドイツ田園都市協会は、その後 1913 年にベルリンの近郊グリューナウで田園都市ファルケンブルク（70ha、計画戸数 1,500 戸）の建設に着手した。ベルリン建築住宅協同組合を事業主体とする労働者のための田園郊外で、若き日のブルーノ・タウト（当時 33 才）に計画が依頼された。ブルーノ・タウト（1880-1938）もまたドイツ工作連盟の創設メンバーで、早くから田園都市に強い関心を持っていた。

タウトによるサイトプランには、クルドサックや曲線道路、ビレッジ・クリーン、さらには壁面の不規則性など、アンウィンのビレッジ・デザインと共通したヴォキャブラリーが多用され、田園都市の空間像がよく表れている。オープンスペースと庭園のデザインは、著名な造園家ルードヴィッヒ・レッサーによって行われた。ブルーノタウトは、建築家ハインリヒ・テセナウとともにファルケンブルクの第 1 期（34 戸）、第 2 期（98 戸）の集合住宅も自ら設計している。これらの住宅はそれまでのベルリンにはない色鮮やかな色彩を持つもので、後に「タウト・セオリー」と呼ばれた色彩計画の手法の最初の適用例となった。この住宅地は、当時「絵の具箱ジートルンク」と呼ばれた。

ファルケンブルクの住民は強い共同体意識で結ばれ、物資の共同購入や託児所・幼稚園、住民の健康管理、教育・文化活動、祝祭などを自ら運営するほどであった。まさに田園都市協会の期待したコミュニティの実現であったと言える。しかし、ファルケンブルクの建設はこの段階で第一次世界大戦により中断された。協同組合も財政的に行き詰まり、事業が再開されることはなかった。

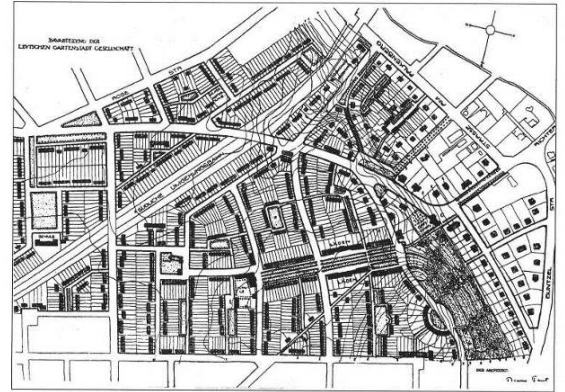
エッセンの近郊に建設されたマルガレーテンハーエ（1909～, 115ha, 1,660 戸）は、ドイツ田園都市協会によるものではないが、イギリスの田園都市運動の影響のもとにつくられたという意味では、ドイツで最も初期の田園都市の一つである。

鉄鋼業と軍需産業でエッセンの発展を支えたクルップ社は、市内に従業員のためのクルップ・コロニーを数多く建設したが、このマルガレーテンハーエはフリードリッヒ・クルップの妻マルガリーテが設立した「マルガリーテ・クルップ住宅扶助財団」によって、市民の誰もが住める住宅地として計画された。住宅地は、1909 年から 1938 年まで、第一次世界大戦をはさみ約 30 年をかけて建設されている。

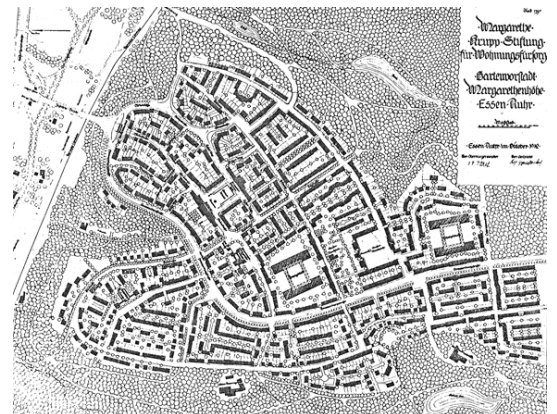
ドイツ工作連盟のメンバーであったゲオルク・メツェンドルフのデザインは、明らかにアンウィンとパーカーの影響を示している。115ha の敷地のうち 50ha は手つかずの森として残されている。敷地のレイアウトには、地形と樹木の保全、クルドサック道路、共有庭を囲む住宅配置、空間の不規則な変化など、ピクチャレスクなビレッジ・デザインの手法が多用され、住宅のデザインも伝統的な建築様式を継承している。

このマルガレーテンハーエは、第二次世界大戦で大きな被害を受けたが、その後住民の取り組みによって当初の姿に再建され、現在は保存地区に指定されている。

ファルケンブルク（Falkenberg, 1913～）

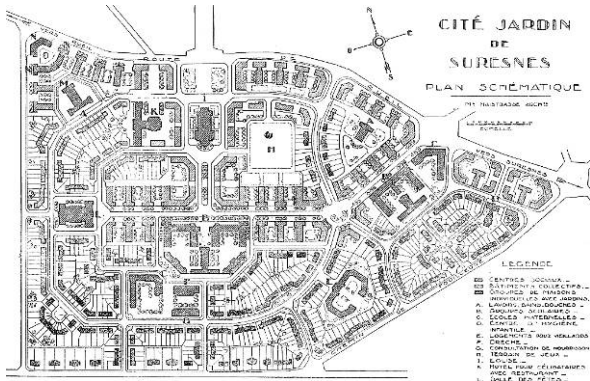


マルガレーテンハーエ (Margarethenhöhe, 1909～1938)



パリの田園都市

シュレンヌ（Suresnes, 1920～）



ル・プレシ・ロバンソン

（Le Plessis-Robinson, 1924～）



ビュット・ルーージュ（Butte-Rouge, 1929～）



(4) フランス・パリの田園都市（シテ・ジャルダン）

フランスでは 1911 年にフランス田園都市組合が設立された。社会主義者を中心とする、劣悪な居住環境に苦しむ労働者のための住宅地建設を目指す社会改革運動から生まれたものであった。実際にパリ都市圏に田園都市（シテ・ジャルダン）が建設されたのは、第一次世界大戦後の 1920 年代になってからのことである。1919 年にパリ拡大計画のためのコンペが開催され、ポール・ド・リュッテの「大パリの田園都市」が選定され、これに基づき 1922 年「パリ拡大計画」が策定された。財政事情などから計画は提案通りには実現しなかったが、その後パリ周辺には 10 ヶ所の田園都市（全体で約 25 千戸）が建設された。いずれもパリの非衛生地区に住む労働者の移住先として建設されたものである。これらの田園都市建設に主導的な役割を担ったのが社会党の政治家でセーヌ県の公共住宅局長であったアンリ・セリエであった。彼が創設したセーヌ県低廉住宅公社は、1921 年に施行された低廉価格住宅法に基いて、労働者向けの公的賃貸住宅約 15 千戸を自らが開発した田園都市に建設している。

パリ市の西に接するシュレンヌ(1920～39, 42ha, 3,300 戸)はその最も初期のもので、セリエがシュレンヌ市長時代に建設された。建築家アレクサンドラ・メストレスは、フランスの伝統的なバロック風都市計画手法にならい、直行する2つの軸線上に教会や学校、劇場などの公共施設を配置し、さらに二次的な軸線に沿って住宅を配置している。住宅群はネオクラシズムを基調としてデザインされている。

パリの中心から南西約 10km に位置するル・プレシ・ロバンソン(1924～, 105ha, 4,500 戸)は、建築家モーリス・ペイル・ドルタイユによって全体計画が立案された。1920 年代から 50 年代にかけて建設されたこの地区では、時代とともにレイアウト・プリンシプルも大きく変化している。1920 年代の初期建設エリアでは、イギリスの田園都市風の曲線道路に沿って低層住宅が建ち並んでいる。1930 年代に建設された高台部では、セリエの方針によってドイツ方式の囲み型中層住宅が導入され、シンボリックな都市軸に沿って規則的な町並みが形成されている。さらに第二次世界大戦後 1950 年代には、当初の計画が変更され、近代様式の板状住棟が大量に建設された。

パリの南、シャトネ・マラブリーに建設されたビュット・ルーージュ(1929～, 60ha)は、最も後期に計画された田園都市で、中産階級向けの住宅地として計画された。初期の田園都市とは異なり、この時期には住宅の類型化、標準化が追求された。この計画は、地形と植生の巧みな利用、道路と広場のヒエラルキー、歩行者道路の計画等によって、新都市に豊かな多様性を与えることに成功している。建物配置においても、単調になりがちな板状住棟を雁行配置することで変化をつけ、要所に視覚的焦点となる高層タワーを配置するなど、中世の村落をイメージさせるような空間を創り出している。

(5) ベルギーの田園都市(シテ・ジャルダン)

ベルギーの田園都市、シテ・ジャルダンの建設は、第一次世界大戦後の 1920 年代に労働者の住宅対策として政府によって推進された。1919 年にドイツからの戦後賠償金を原資に低廉住宅供給公社が設立され、公社の融資を受けた借家人組合などの手で田園都市建設がすすめられた。現在、首都ブリュッセルの近郊には 25 の田園都市が存在する。

ベルギーの田園都市の普及に中心的な役割を果たしたのは、造園家で都市計画家でもあったルイス・ヴァン・デル・スウェルメンで、数多くの田園都市の計画に関わった。彼はベルギーにおける田園都市の定義を、都市の無秩序な膨張を避け、田園地帯への系統だった都市の拡張を図ることとした。そして、田園地帯に小規模な住宅都市を配置し、それらを広幅員の並木道や公園緑地等で有機的に結びつけることで、ブリュッセルの市街地を取り囲むパークシステムを形成する提案を行っている。

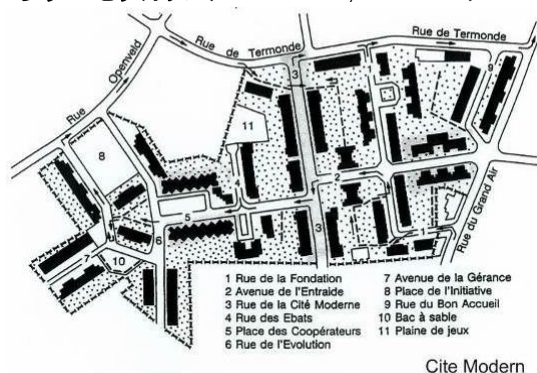
ベルギーの田園都市の大きな特徴として、それが近代様式のハウジングの前衛的な実験場となった点がある。スウェルメンも「田園都市は、ベルギー人建築家がヨーロッパの近代建築の国際的な最前線に関わることができる唯一の分野である」と述べている。ブリュッセルの西郊に建設された田園都市シテ・モデルヌ(1922~23, 6.4ha, 270 戸)は、近代様式の住宅でつくられた田園都市の初期の例である。低廉住宅公社の技術顧問であったヴィクトール・ブルジョワによって設計された。「近代都市」と名付けられたこの住宅地は、今日、インターナショナル・スタイルと呼ばれる住宅デザインによる最も早い事例であるとともに、それが集合住宅団地として実現されたという点で重要な意義を持っている。2~3階建ての集合住宅は、いずれも水平な陸屋根を持つ規格化された建物で、住宅が日照・採光を均等に受けられるように、平行配置を基調として規則的にレイアウトされている。このシテ・モデルヌは、田園都市運動と近代建築運動がともに「緑のなかでの居住」目指していたことを示す好例とも言える。

ブリュッセルの南東 6km に位置するル・ロジ=フロレアル(1922~38, 34.7ha, 1,280 戸)は、スウェルメンが敷地計画を担当したもので、この時期ベルギーで建設された最も重要で最も美しいシテ・ジャルダンとされる。彼はシテ・ジャルダンの共同体意識を高めるため、小規模な社会的集団を構成し、内部に広場や小公園など多様な共用空間を設けるとともに、巧みに空間構成の不規則性、空間の視覚的構成をつくりだしている。建物の多くは英国の田舎小屋風のデザインで統一されている。一方でこの住宅地には、1928 年、当時最先端の高層住宅(高さ 35m のシンボルタワー)も建設されている。スウェルメンは、1930 年の CIAM 第3回大会(ブリュッセル)で高層住宅の優位性が主張される以前から、緑のなかの高層住宅建設の利点を積極的に評価していたことがわかる。

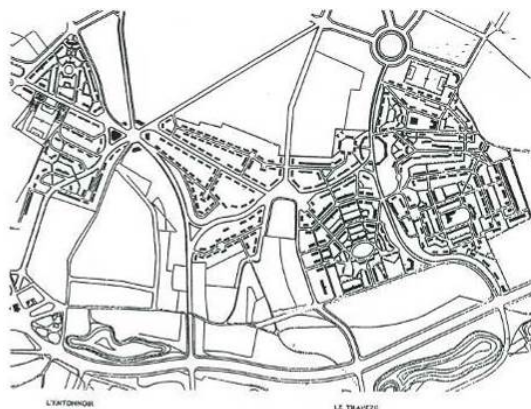
他方、ブリュッセルの南西に建設されたラ・ルー(1920~, 688 戸)では、多焦点放射型パターンブロック式都市設計手法が用いられている。ブリュッセルの田園都市は多様である。

ブリュッセルの田園都市

シテ・モデルヌ(Cite Modern, 1922~23)



ル・ロジ=フロレアル(Logis-Floreal, 1922~38)

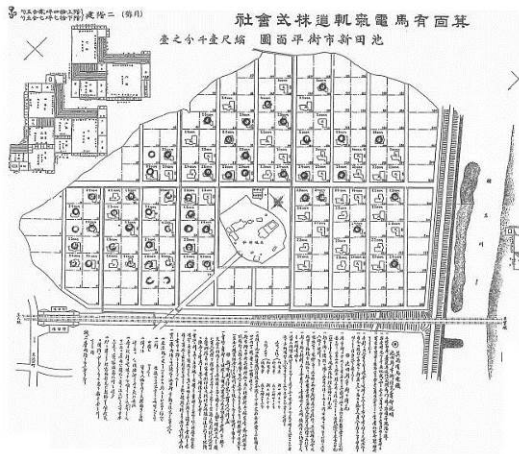


ラ・ルー(La Roux, 1920~)

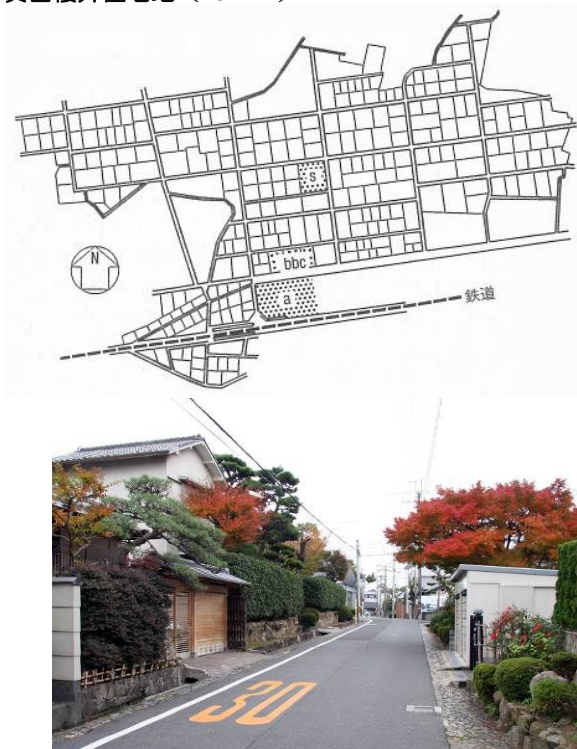




池田室町住宅地 (1910～)



箕面櫻井住宅地 (1911～)



(6) わが国における田園都市思想の導入とその展開

よく知られているように、わが国で最初に「田園都市」に言及したのは、1907（明治 40）年、内務省地方局有志（井上友一府県課長等）によって著された『田園都市』であり、レッチワースの建設着手から間もない時期のことであった。ただしこの著作は、ハワードの田園都市論を主題とするものではなく、リチャード・セネットの『田園都市の理論と実際』（1905）という著作を翻訳し、これをベースに彼らの主張する「都市農村の複本位論」に関わる内外の施策、事業を紹介したものであった。彼らは「田園都市」の意義、目的について、都市農村の諸問題に対処するために、一方で「清新なる農村の趣味を活用して現都市を改良」し、他方で「都市各般の文明事業をもってし、ますます農村の培養とその改良を図らん」とすること、と説明している。ハワードの唱える「都市と農村の結合」とは異なる主張であるが、人口が集中して混乱する都市と、人口の流出によって疲弊する農村の双方の社会改革を目指すという点では共通の認識に立っていた。彼らはこの観点から、住居家庭問題、保健事業、勤労の気風、矯風節酒、間時利導（レクリエーション）の設備、協同精神、共同組合、都市農村の民青、救貧防貧事業等をテーマに広く海外の事例を紹介し、また「我邦田園都市の精神」と題して多くの先駆者の取り組みをとりあげている。彼らはこの後、「協同主義」に基づく地方改良運動を展開していくこととなる。

明治末期、わが国でもようやく郊外鉄道の建設と鉄道事業者による沿線住宅地開発が開始される。その先陣をきったのが小林一三が率いる箕面有馬電氣軌道（現在の阪急電鉄）であった。小林は鉄道の開業（1910）と同時期に池田室町（1910）、櫻井（1911）、豊中（1913）と次々に住宅地開発をすすめていく。彼は鉄道の田園側のターミナル・宝塚に新温泉と遊園地をつくり、博覧会や少女歌劇を開催、都市側のターミナル・梅田には百貨店をつくって双方で集客し、中間地帯で中流階級向けの住宅地を開発するという、独自の鉄道経営を展開した。小林は鉄道開業以前に、「住宅地ご案内—如何なる土地を選ぶべきか、如何なる家屋に住むべきか」と題するパンフレットで、「美しき水の都は夢と消えて、空暗き煙の都に住む不幸なる我が大阪市民諸君よ！」と呼びかけ、最初の開発地である池田新市街（後に池田室町と改称）を「模範的郊外生活の場」として紹介している。池田新市街は、面積三万坪で、敷地面積 100 坪の邸宅 200 件を新築する。気候風景ともによく、眺望絶佳、水質良好、住宅地内には学校、公園、果樹園、会社直営の購買組合や娯楽機関として倶楽部等を設ける。住宅の種類として、低廉家賃の貸家、分譲住宅、自由に住宅を建てる人への貸地を用意する、などが示され、最後に「大阪市民諸君！ 往け、北摂風光絶佳の地、往きて而して卿等の天興の壽と家庭の和樂を完うせん哉」と結んでいる。

池田室町では、当初電鉄によって運営された倶楽部や購買組合が、後に居住者組織「室町会」に受け継がれ、コミュニティ自らの手による「模範的郊外生活」が運営されていく。

1920（大正9）年に大阪ではレッチワースをモデルにした田園都市建設への取り組みが開始される。大阪住宅経営株式会社による千里山住宅地（33ha, 743 区画）の開発である。この年、大阪商業会議所会頭であった山岡純太郎は、経済界の発展のために住宅問題の解消が急務であるとして、大阪府知事、大阪市長を発起人とし、大阪財界の有力者を募って大阪住宅経営株式会社を創設した。良好な住宅地の開発経営のモデルを提示することで後続の企業が續出し、結果的に大阪の住宅難を解消することが彼の狙いであった。会社は当時千里山一帯の土地を保有していた北大阪電鉄からその一部を譲り受け、直ちに開発に着手している。このとき既に北大阪電鉄は、吹田村一帯約 100 万坪の規模の「田園都市」の設計を内務省の外郭団体「都市研究会（会長後藤新平）」に依頼していた。内務省の少壮官僚が青写真を描いたとされる。山岡もまたこの研究会の計画を受け継いで開発を進めていった。住宅地の計画は、千里山駅から少し離れた位置にロータリーと花壇のある中心広場を設け、ここから放射状に道路が延び、全体を放射環状型の半円状の構成としている。放射状の都市パターンは、レッチワースの中心部をイメージさせるものである。この千里山住宅地は、電気、瓦斯、下水道も完備し、この時代としては最も先進的な内容を備えていた。「郊外生活の理想郷」を実現するために、利便施設とともに社交生活やレクリエーションのための会館やテニスコートも設けられた。

千里山では、分譲住宅とあわせて賃貸住宅も建設され、総合的な住宅地経営が行われた。しかし、これによって会社の経営が行き詰まり、後に大阪住宅経営株式会社は新京阪鉄道株式会社に吸収されることとなる。

実業家渋沢栄一らが理想的な「田園都市」の実現を目指し、篤志を募って田園都市株式会社を立ち上げたのは、1918（大正7）年であった。「銀座煉瓦街計画」や「市区改正計画」など、早くから東京の街づくりに関わってきた渋沢は、引退して営利事業から身を引いた後、営利を無視した理想の街づくりに取り組むことを思い立ったという。田園都市株式会社は、1922 年に洗足田園都市（27.7ha）、翌年田園都市多摩川台（田園調布、100ha）の分譲を開始し、1928 年に事業を完了した。

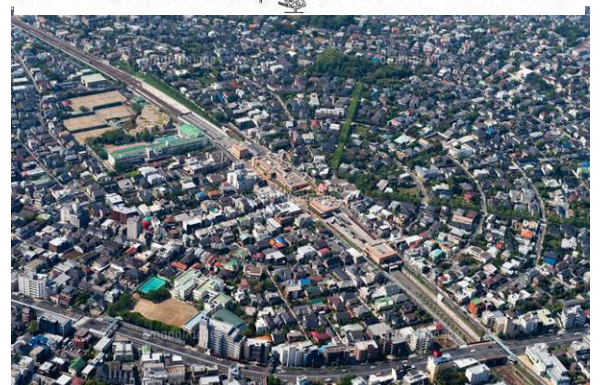
1919 年、渋沢の四男、渋沢秀雄が田園都市視察のために欧米 11 カ国を訪問するが、彼はレッチワースよりもサンフランシスコ郊外にオルムステッド兄弟がデザインしたセントフランシス・ウッドを気に入り、そのエトワール式（放射状）道路パターンを多摩川台の計画に取り入れるように、設計を担当した矢野金太郎に注文した。多摩川台ではその半円エトワール式の道路に街路樹が植えられ、要所に広場と公園が配置されている。採算を度外視して全面積の 18%が道路、公園、広場用地にあてられた。また、渋沢栄一の持論でもあった住居専用地区と商業専用地区を分離した土地利用計画も実現した。紳士協定ではあったが、当初から町並み保全のルールも作られている。

田園調布には、田園都市株式会社が創立以来掲げる「田園都市の理想」に共鳴する知識人が集まってきたと言われている。

千里山住宅地（1920～）

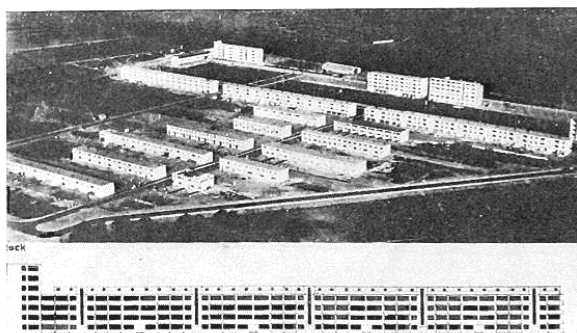


田園都市多摩川台（田園調布、1922～）

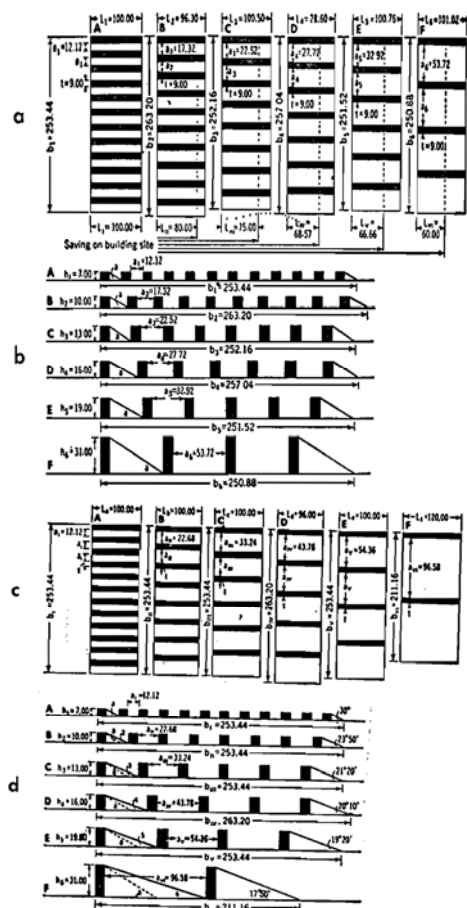




ダメルシュトック (Dammerstock, 1929)
カールスルーエ、W.グロピウス、O.ヘスラー



高層平行配置の優位性を示す W. グロピウスの説明図 (第3回 CIAM 会議)



8. 近代ハウジング・集合住宅団地の成立

(1) 都市集合住宅の革命

第一次世界大戦後、1920年代のヨーロッパでは、連続する集合住宅(板状住棟)を緑地のなかに配置するという新しい居住形式が出現する。街路に面して正面を持ち、中庭を囲む伝統的なブロック建築に代わるこの革命的な集合住宅地の誕生も、田園都市運動の影響によるものであった。労働者の住宅の改善、都市内の劣悪な居住環境からの脱出という点で出発点は同じであり、緑のなかでの居住という面においても共通の性格を有している。この近代様式の集合住宅の出発点は、1922年頃であったとされる。この年、バウハウスではW・グロピウスの指導によって標準化ユニットに基づく集合住宅展が開催され、次いでツェレ市ではO・ヘスラーによって最初の近代様式の集合住宅、イタリアニッシャー・ガルテン(1923～)が建設された。

それまでのプランニングが視覚的、造形的な効果に力点を置いてきたのに比べて、新たな住宅団地の計画はあくまで合理主義、機能主義に基くものであった。そのことを典型的に示すものが、住宅の標準化・規格化であり、平行配置を基調とする住棟の配置計画である。平行配置の集合住宅団地への適用を初めて提唱したのは、ドイツ近代建築のパイオニアの一人であるテオドル・フィッシャーであった。彼は、日照や通風の条件を均等にするためには、同一目的の建築群は同一方位をとった平行配置が最も適当であるとした。また、O・ヘスラーやW・グロピウスも日照理論に従ったスラブ住棟の平行配置(フィンガープラン)型の計画を精力的に展開していった。

そうした合理的、機能的計画論をいっそう推し進めたのが1928年に結成されたCIAM(近代建築国際会議)であった。スイスのラ・サールで第1回会議を開いたメンバーは、都市計画が旧来のように美学的な面に依拠するのではなく、機能的な面に基づくべきであると宣言した。翌1929年、フランクフルトでの第2回会議のテーマは「生活最小限住宅」で、近代家族のための住居ユニットについて多くの提案が成された。1930年、ブリュッセルでの第3回会議では「合理的配置」がテーマに取り上げられた。この会議でグロピウスは、平行配置型の中層集合住宅よりも高層住宅のほうが緑地の確保、高密度化、採光・眺望の点から有利であるとして、平行配置型を10～12階へと高層化することを主張した。これに同調するように、このときル・コルビュジエは有名な「輝く都市」を発表している。1933年、第4回会議のテーマは「機能的都市」であった。この会議では住居の計画に関して次のような原則が打ち出されている。

- ① 各住宅に最小限必要な日照時間を定めなければならない
- ② 交通路に沿った住宅の配列は禁止されなければならない
- ③ 現代技術の高度の応用によって高層建築を建てること
- ④ 広い間隔で高層建築を建て緑地に地面を解放すること

彼らの「太陽・空間・緑」理論の完成であった。

この時代、彼ら近代建築家が歴史上初めて一般市民の住宅や居住環境を自らの創作活動の主題として、国際的な広がりや社会改良運動を展開したことは、まさに画期的であった。

(2) ワイマール共和政ドイツのジートルンク建設

1920 年代の近代建築運動のなかで、最も注目すべき活動が展開されたのが、第一次大戦後のワイマール共和政ドイツであった。1919 年のワイマール憲法は世界で初めて「住まいは人権」であることを宣言した。政府は憲法の言う「人間の安息の場所」にふさわしい最低限の住居の基準を「生活最小限住宅」として位置づけ、敗戦国として財政困窮のどん底にありながらも、労働者向けのしかも人間らしい住居を大量供給する道として、大規模集合住宅団地（ジートルンク）の建設を推進した。

ベルリンでは社会主義者で建設参事官の地位にあったマルティン・ワグナーの政治的リーダーシップのもとに、1924～28 年までのわずか 8 年の間に約 15 万戸の労働者向け集合住宅が建設された。フランクフルトでは、建設局長であったエルンスト・マイが多くの建築家を招き、1925～30 年に 1 万戸余を建設している。それらの住宅は、日照、通風はもとより、各戸に浴室、トイレ、キッチンを持ち、暖房・給湯システムや共同洗濯・乾燥室などの施設を備えていた。また、建設の合理化のために工業製品の利用による大量生産化、プレハブ工法の導入も行われている。この時代のジートルンクは、それまでの労働者住宅の水準を飛躍的に向上させ、今でも住宅及び都市計画における社会民主主義者の改革努力のシンボルとなっている。

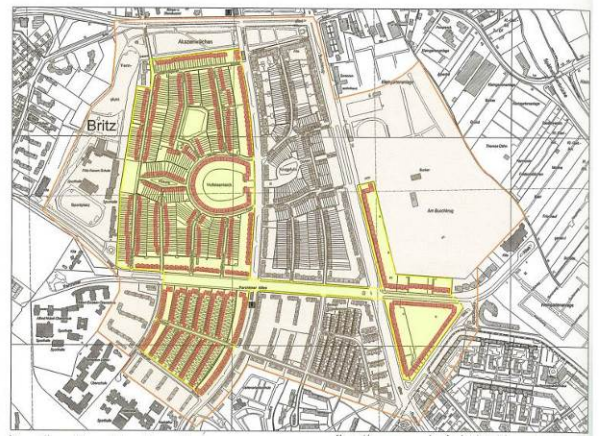
1924 年にベルリンの公益住宅供給会社 Gehag に招かれたブルーノ・タウトは、創設者で役員でもあったワグナーとの緊密な関係のもとに、大量のジートルンクの計画・設計を行っている。最初の計画はブリッツ・ジートルンク（1924～26, 2,000 戸）で、建築設計も大部分自身が行った。全体がほぼ南北方向に平行配置された住棟群のなかに小さな池を囲む馬蹄形のプランが組みこまれている。共同体の考え方を象徴したというこのジートルンクは、「建設された社会主義」と呼ばれた。建物の幾何学的明快さや挑発的色彩は、それまでの「石のベルリン」に対する象徴的対立を示すものであった。

ツェーレンドルフの森のジートルンク（1926～30, 2,200 戸）も Gehag 社とタウトによるもので、「アングル・トムの小屋」として知られる。森のジートルンクと呼ばれるように、ここには以前から美しい森や林があり、タウトはここであらゆる樹木の保存を試みている。住宅はブリッツと同様、多彩に彩られている。

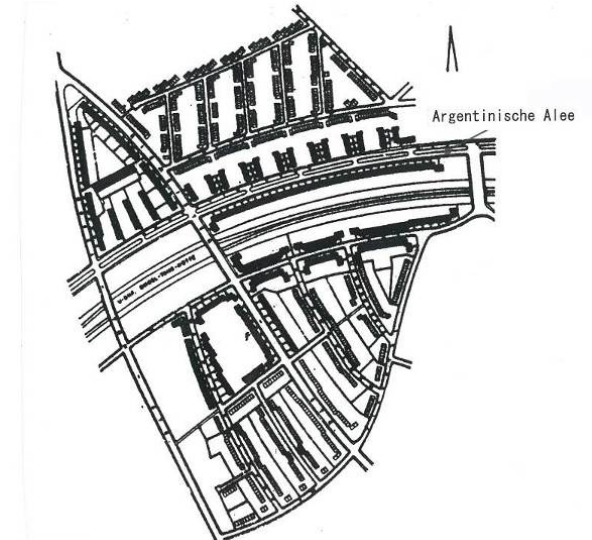
ジーマンス・シュタット（1929～32, 1,050 戸）は、公益住宅供給会社 GSW 社によるもので、全体計画はハンス・シャロウンとマルティン・ワグナーが、建築はワグナーが結成したリンク・グループの建築家、シャロウン、グロピウス、ヘーリング、バルトニング、フォーバットの 5 人が担当している。ベルリンのジートルンクとしては最も後期に建設されたもので、個性の強い 5 人の建築家のデザインは、他のジートルンクにはない多様性と水準の高さを示している。

しかし、ワイマール時代の近代建築運動、ジートルンクの建設は短い期間で終わりを告げた。1930 年代のはじめナチスの台頭とともに、その迫害を避けるため、ワグナーもグロピウス、エルンスト・マイ、ブルーノ・タウトも、相次いでアメリカ、イギリス、ソビエト、日本などに亡命することになる。

ブリッツ・ジートルンク（Britz, 1924～）
ブルーノ・タウト

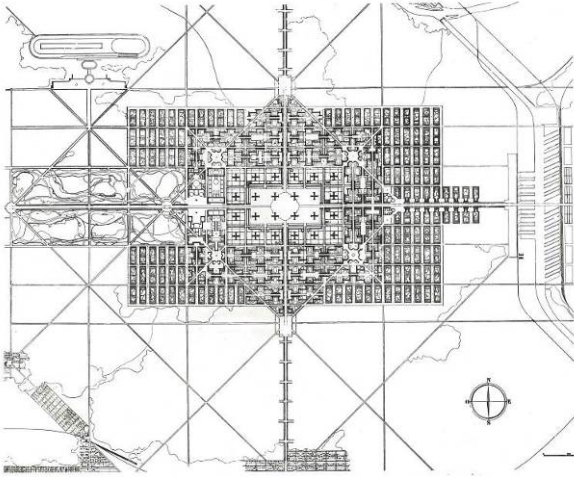


ツェーレンドルフ・ジートルンク
（Zehlendorf, 1926～）ブルーノ・タウト

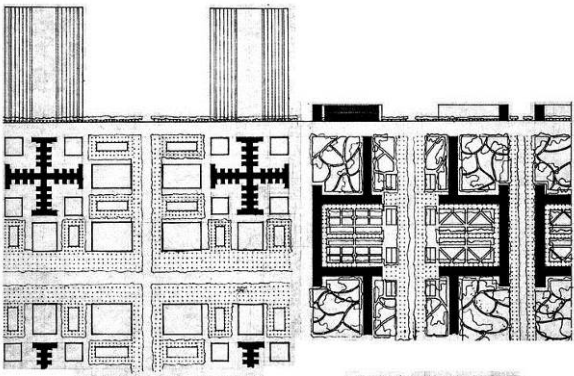
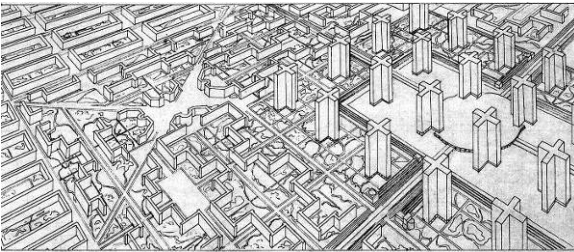


ジーマンス・シュタット（Siemensstadt, 1929～）
M. ワグナー、H. シャロウン

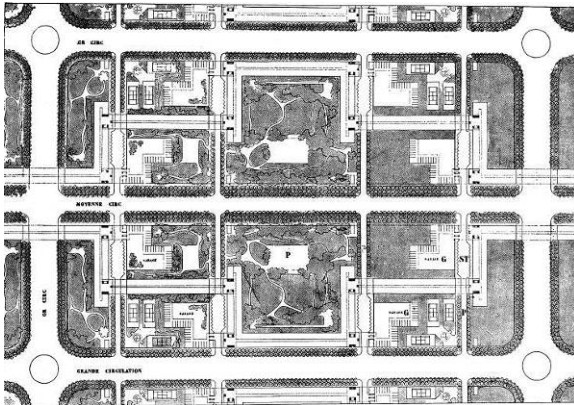




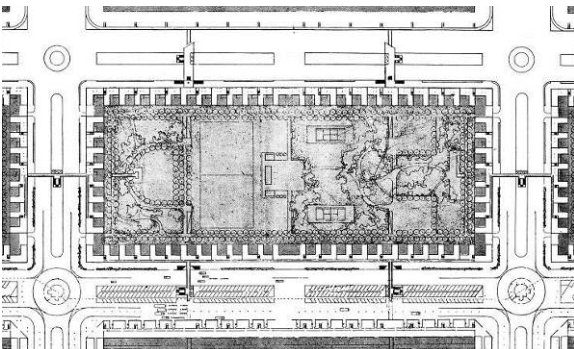
塔状都市と屈曲型住区



屈曲型住区配置計画



箱枠型住区配置計画



9. ル・コルビュジエの構想

ル・コルビュジエ(1887-1965)が「公園の中のタワー(Tower in Park)」、「垂直田園都市(Vertical Garden City)」と呼ばれる革命的な都市イメージを初めて提起したのは、1922 年のことであった。それは、今世紀の機械文明がもたらした技術革命の成果を基礎とした都市の改革案であった。彼の描いた一連の構想は、その後約 30 年を経て、20 世紀後半の世界の都市計画の方向を決定づけるまでに大きな影響を及ぼすことになった。

(1) 300 万人の現代都市

コルビュジエは、1922 年、パリのサロン・ドートンヌ展に主催者の依頼を受けて「300 万人の現代都市」を出品した。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。そこには厳格な幾何学パターンのなかに、膨大なオープンスペースを持ち、同型の巨大高層建築が並び、高速自動車道のシステムを採用した都市が描かれている。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(田園都市)で構成されている。中心地区に都市のエリート層 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。

都心部は、十字字型をした 60 階建て、24 棟の摩天楼が 300m 間隔で建つ「塔状都市」で、業務機能や行政機能、公共施設等に加えて、800~1,200 人/ha の密度の居住人口を含む。緑地率は 93%で、摩天楼の足下にはイギリス庭園風の公園が広がる。中央に自動車、鉄道、地下鉄、飛行機のターミナルがあり、ここから東西・南北に高速道路を組みこんだ中心軸が伸びている。

周囲を取り巻く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ている。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)が配置された「屈曲型住区」で、人口密度は 300 人/ha、緑地率は 85%。地表面を交通網とオープンスペースに解放するために、建物は全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)が配置された「箱枠型住区」で、人口密度は 305 人/ha、緑地率は 48%。建物のファサードは道路に背を向け、120×300m の公園側に開いている。「自由保有メゾネット(イムブル・ヴィラ)」と呼ばれる住宅は、いずれも 2 層構成になっていて快適な庭がついている。住居ユニットは、いずれも高度に標準化、工業化され、完璧にデザインされた「住居機械(House Machine)」である。

コルビュジエによれば、この「300 万人の現代都市」の構想は「ある種の茫然自失をもって迎えられ、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。

（２）輝く都市

1930 年、コルビュジエはモスクワ市当局から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」の改良案を作成し、これを「輝く都市」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）出品した。会議の成果が広く出版されたことによって、コルビュジエの構想は世界に広められることになった。

新しい構想では、一本の中心軸から直交する方向に都市の諸機能が展開する線状都市が描かれている。都市の北端に摩天楼の業務センターと交通ターミナル、その南に商業及び公共施設の中心軸と居住地区、最も南側に工業地帯が配置され、それぞれは広い緑地帯で分離されている。コルビュジエは、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、業務センターは頭部、商業地区を内臓、住居地区を胴体、工業地帯を足に例えている。

「輝く都市」では、「現代都市」に対して幾つかの改善が加えられている。最も重要な点は、線状都市の原理を導入することで、「現代都市」に欠けていた都市の成長・拡張への対応を可能にしたことであった。都市の密度を高め、移動時間を短縮するために衛星都市（田園都市）は姿を消した。摩天楼地区は、業務機能専用とされ、居住機能を含んでいない。住居地区では、街路に面して建物が並ぶ「箱枠型住区」を取りやめ、「屈曲型住区」のみとし、人口密度を 1,000 人/ha にまで高めている。道路は全て二層構造とし、高速車輛と重量車輛が区分され、さらにその下部を歩行者が通るように計画されている。

コルビュジエの「輝く都市」計画理論は、やがて CIAM の主要なテーマとして取り上げられ、世界の新しい世代の建築家たちの関心の的になっていった。

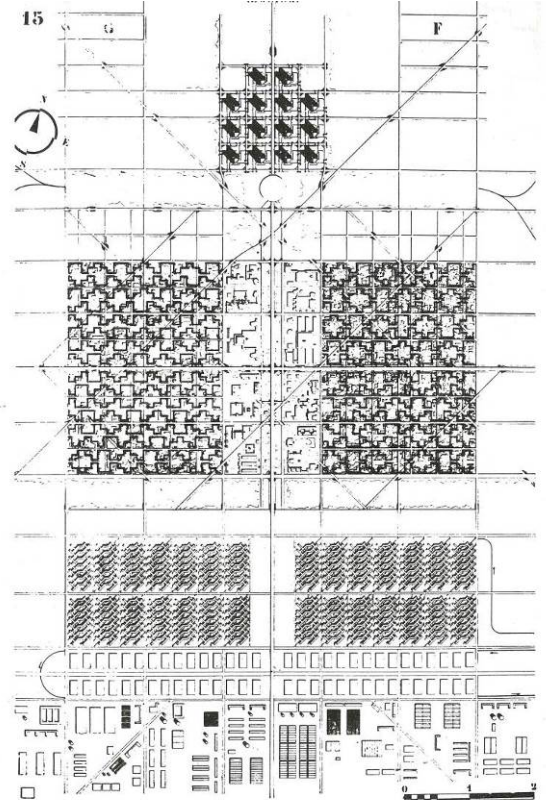
（３）アテネ憲章

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=アテネ間往復の洋上で開催された。この会議の成果としてとりまとめられた彼らの「都市計画の原則」は、後に 1943 年にフランスで「アテネ憲章」と題して出版された。95 条からなるこの「アテネ憲章」は、コルビュジエの強いリーダーシップのもとにとりまとめられたものであり、「輝く都市」計画理論を条文化したものだと言ってよい。

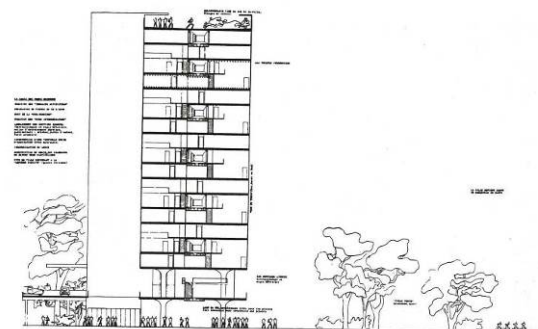
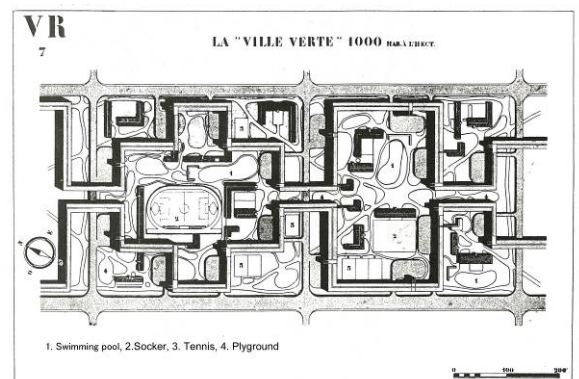
彼らは、「太陽・空間・緑」を理想都市の目標に掲げ、都市計画の鍵は住む、働く、憩う、往来する、の四機能にあり、都市計画は住居単位を中核として、これらの機能の相互関係を決定すべきであるとした。ゾーニング、隣棟間隔、グリーンベルト、歩車分離、近隣住区、高層化など、近代都市計画の多くの手法はアテネ憲章から導かれていると言って過言でない。

近代建築家による革命的な提案は、1933 年以後長い間、非現実的で、架空のアイデアにすぎないと見なされていた。しかし、マルセイユの戦後復興事業にコルビュジエが起用され、1952 年に彼の思想を実現する最初の作品、ユニテ・ダビタシオンが完成すると、それは世界の建築・都市計画界に大きな衝撃を与え、彼らの機能主義都市計画が広く世界に受け入れられていく契機となったのであった。

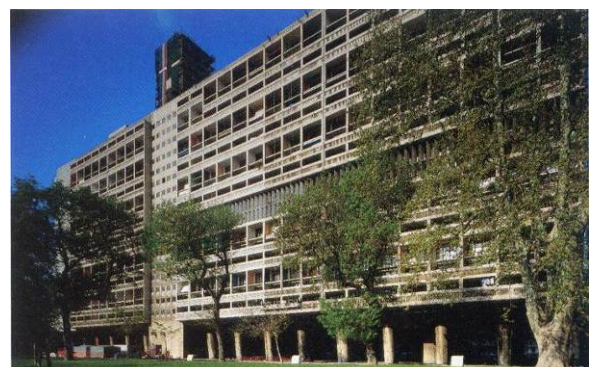
輝く都市（La Ville Radieuse, 1930）



居住スーパーブロック



ユニテ・ダビタシオン・マルセイユ
(Unité d'Habitation Marseille, 1952)





近隣住区の原則

1. **規模**—近隣住区の開発は、通常、小学校が1校必要な人口に対して住宅を供給するものであり、その実際の規模は人口密度に依存する。
2. **境界**—住区は通過交通の迂回を促すのに十分な幅員を持つ幹線道路で、周囲をすべて取り囲まねばならない。
3. **オープンスペース**—特定の近隣生活の要求を充たすために計画された小公園とレクリエーション・スペースの体系がなければならない。
4. **公共施設用地**—住区の範囲に応じたサービス領域を持つ学校その他の公共施設用地は、住区の中央部か公共広場のまわりに、適切にまとめられていなければならない。
5. **地域の店舗**—サービスする人口に応じた商店街地区を、1か所またはそれ以上つくり、住区の周辺、できれば交通の接点か隣の近隣住区の同じような場所に配置すべきである。
6. **地区内街路体系**—住区には特別な街路体系がつくらなければならない。まず各幹線道路は、予想発生交通量に見合っつくり、次に、住区内は、循環交通を促進し、通過交通を防ぐように、全体として設計された街路網がつくられる。

10. 近隣住区論・ラドバーン開発とその展開

1920年代、アメリカの田園都市運動を通じて生まれた近隣住区論とその実践モデルであるラドバーン開発は、世界で初めて住宅都市計画（コミュニティの都市計画）を確立したという意味で特筆すべき成果であり、第二次世界大戦後の世界のニュータウンに最も大きな影響を及ぼしたと言ってよい。

(1) クラレンス・A・ペリー、「近隣住区論」

クラレンス A. ペリー（1872-1944）の「近隣住区論」は、彼が研究員として所属していたラッセル・セージ財団が1922年から7年間の研究プロジェクトとして実施した「ニューヨーク大都市圏調査（Regional Survey of New York and Its Environment）」において彼が担当した研究の成果であり、1924年に公式に発表され、後に1929年、同調査報告書の第7巻に論文として収録されている。

彼の近隣住区論は、空間的側面において安全性、利便性、快適性をともに実現するための住宅都市計画の技術的基準を示す一方で、社会的側面において近隣コミュニティの形成を促し、地域民主主義を再建するという社会改良をねらいとしていた。1910年代、ペリーは「人間性の回復、近隣の回復」、「都市化の進展とともに失われたアメリカ建国以来の伝統である直接民主主義、参加民主主義の再建」を目指すコミュニティ・センター運動の理論的推進者として活動した。L. マンフォードもこの運動を強く支持していた。一方でペリーは、セージ財団住宅会社が開発したモデルコミュニティ、フォレストヒルズ・ガーデンズに長く住み、論文でもこの住宅地を「近隣住区コミュニティの事例研究」として取り上げている。また、マンフォード、スタイン、ライトなどのアメリカ地域計画協会の運動にも参加し、このグループによってすすめられたサニーサイド・ガーデンズの開発にも関与した。近隣住区論は、そうしたペリーの経験を背景に構想されたのであった。

ペリーの「近隣住区計画」は、小学校をコミュニティの核として位置づけ、これを公園やその他の公共建築とともに近隣住区の中心（コミュニティ・センター）に配置している。小学校は住民に開放され、住民間の交流や地域活動の拠点となる。これはペリーの近隣住区論の最も重要な点であり、教会を中心とする中世以来のコミュニティ・センターを現代化したものと言ってよい。近隣住区の規模は、約160エーカー（約65ha）、人口5,000～6,000人が望ましく、この場合、住区の中心から半径1/4マイル（400m）の範囲に住宅地の大半が含まれることになる。自動車交通に対する日常生活の安全性の確保、住宅地の環境保全は、近隣住区計画の最も大きなテーマであり、自動車時代の理想的な交通計画のあり方を追求している。幹線道路を住区の境界として、通過交通を排除し、住区内には循環交通を促すような街路網を形成する。

またオープンスペースの計画基準として、住区面積の10%をレクリエーションと公園のスペースにあてることとしている。

ペリーの近隣住区論は、彼自身も関与したラドバーンの開発によって、具体的な空間像を与えられることになる。

(2) クラレンス・スタイン、ヘンリー・ライト:ラドバーン計画

サニーサイド・ガーデンズの開発に成功したアメリカ地域計画協会グループの都市住宅会社は、引き続きニュージャージー州、ラドバーンの開発に着手する。開発のねらいは、本格的な田園都市を実現すること、そしてペリーの近隣住区の原則を実際の開発に適用することにあった。計画は、C.スタイン、H.ライトの二人によって策定された。ルイス・マンフォードがこの計画に対して示唆を与え、支援したことはよく知られている。

ラドバーンに約2平方マイル(500ha)の用地を確保した都市住宅会社は、ここで人口25千人の自己完結型の新都市の実現を目指す。当初の全体計画では、住宅地は3つの近隣住区(半径約1/2マイル圏)で構成され、ラドバーン駅から東西に軸状に配置されたタウンセンターに学校やコミュニティ・ビルディングなどが配置されている。そのほかに工業用地、商業用地が計画されている。

開発は1928年に開始され、1929年には最初の入居者を迎えた。しかし、この年起こった大恐慌の影響で都市住宅会社の経営が行き詰まり、1933年、ついに会社は倒産してしまう。ラドバーンの開発はその一部を実現したのみで中止に至った。当初計画のうち実現を見たのは、面積約60ha、670世帯(人口約3,000人)の住宅地部分のみであった。結局ラドバーンの開発は、典型的な郊外コミュニティを形成するにとどまったのである。

にもかかわらず、この開発が高い評価を得た理由は、ペリーの近隣住区の公式をコミュニティ・デザインとして見事に実現して見せたことにある。「ラドバーン・アイデア」、「ラドバーン・システム」として知られるこの計画の基本原理は、徹底した歩車分離のシステムとコミュニティの空間構成にある。

具体的には、

- ① 広い敷地(15~20haのスーパーブロック)の外周部に住宅街区を配置、自動車によるアクセスはすべてクルドサック方式を用いることで通過交通を排除し、ブロックの内部にトラフィックフリーな広い緑地空間を確保する。
- ② クルドサック道路を取り囲む住宅群(15~20戸)でグルーピングを構成し、身近なコミュニティの形成を図る。車道と歩行者路を交互に配置し、住宅のエントランスを歩行者路側に、ガレージを車道側に設けて歩車分離を行う。
- ③ スーパーブロックの内部をコミュニティ・ライフの中心として位置づけ、広いオープンスペースとともに学校やコミュニティ施設、レクリエーション施設などを配置し、歩行者が専用のルートを通して利用できるようにする。
- ④ スーパーブロック相互の間も、自動車道路とは立体的に分離された歩行者路(トンネル)で結ばれる。

というものである。

ラドバーンの開発は、イギリスの田園都市運動から生まれたデザイン手法を導入しつつ、アメリカにおけるコミュニティ・デザインを飛躍的に進歩させ、さらにラドバーン・システムという独自の手法を打ち立てた。ラドバーンは「自動車時代のモデル都市」として世界中に知られるようになった。

ラドバーン(Radburn, 1928~)

全体計画



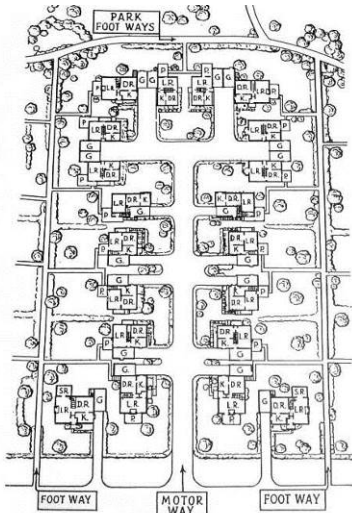
ラドバーンのスーパーブロック



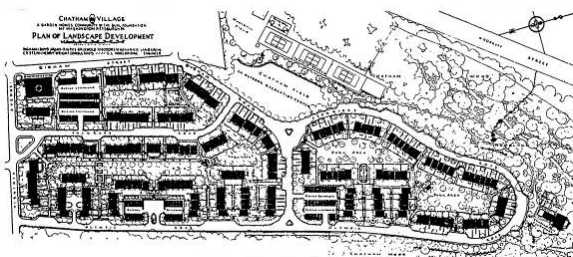
1929年のラドバーン



クルドサックを囲むグルーピング



チャタム・ビレッジ (Chatham Village, 1931～)



ラドバーンの試みのもう一つの側面は、近隣コミュニティの形成という点にあった。ラドバーンのコミュニティは、60haのエリアのうち 9.3ha (15.5%) を占める共有のオープンスペースを持つほか、プール、テニスコート、野球場、バスケットコート、アーチェリープラザ、サマーハウス、コミュニティセンター等の施設を所有している。これらの共有財産の維持管理を行う住民組織として、都市住宅会社と住宅購入者との間で結ばれたカベナント（制限約款）に基づき、非営利法人「ラドバーン協会 (Radburn Association)」が設立された。協会は共有財産の管理とともに、住宅の増改築等、建築行為をコントロールする役割も担っている。また、開発当時のラドバーンは農村地帯で都市的なサービスがなく、このためカベナントには、下水道、ゴミ収集、街灯等の都市的サービスも協会が実施することと定められた。その財源として協会は、市税の2分の1を超えない範囲で各戸から費用を徴収する権限が付与されている。

カベナントは、開発業者と購入者との間で締結される民事契約で、土地建物の台帳及び権利書にその内容が記載され、法的に担保される。19世紀末の頃から住宅地の環境コントロールの手法として用いられるようになった。カベナントはもともとは不動産管理のための単純な契約にすぎなかったが、ラドバーンのそれは住民の組織する協会 (Community Association) の役割を「自治政府」のレベルにまで高めたという意味で、一時代を画するものであった。これによってラドバーンは、公共サービスの提供、土地利用の規制、共有財産の管理、税の課税などの権限と義務を有する「準自治体」として運営されることとなった。アメリカのコミュニティ理念とされる、小規模集団による参加的直接民主主義に基づく住民自治がここでは実現した。

またラドバーンでは開発直後に住民の自発的組織として「ラドバーン市民協会 (Radburn Citizens' Association)」が結成されている。その目的は「コミュニティ・インタレストの問題を討議し、コミュニティ・オピニオンを形成・表明し、コミュニティ・ライフの創造に協力する」というものであった。この組織は今日まで存続し、活発な活動を展開している。社会的、政治的な改革という意味でも、ペリーが意図した近隣住区の目標は、ラドバーンで達成されたと言ってもよい。

チャタム・ビレッジの計画

H.ライト、C.スタインの二人は、1930 年、ピッツバーグの慈善団体ブール財団の要請を受けて、中間所得層向けの賃貸集合住宅団地、チャタム・ビレッジ (19ha, 約 200 戸) の計画に着手した。この住宅地は、彼らのラドバーン・アイデアを集合住宅地に適用したものであった。3階建ての連続住宅がグリーンベルトに包まれたスーパーブロックの外周部に連続的に、あるいはペDESTリオンを取り囲むように配置され、内部に共有のオープンスペースが設けられている。各住宅は道路に面してフロントヤード、背後に専用庭を持ち、専用庭を介してコミュニティの公園に接している。駐車スペースを基本的に集中方式とすることで、親密で、質の高い景観を創出することに成功している。この住宅地は、経営的にも成功を収め、H.ライト、C.スタインによる最も重要な業績として高く評価された。

(3) ラドバーン・アイデアの展開

グリーンベルト・タウン

ラドバーンの開発は、その後のアメリカの郊外住宅地開発のほとんどがその影響を受けたと言われるほど、大きなインパクトを及ぼした。この頃連邦政府が建設した一連のグリーンベルト・タウンはその典型例と言える。この構想の立案にはC・スタインらアメリカ地域計画協会のメンバーも加わっていた。

1933 年、不況下のアメリカで大統領に就任したフランクリン・ルーズベルトは、一連のニューディール政策を打ち出すが、そのひとつがグリーンベルト・タウンズ・プログラムであった。この事業の目的として以下の3点が掲げられている。

- ① 失業対策として新たな雇用を創出する
- ② 田園都市の原則に基づく都市の計画・運営のあり方を示す
- ③ 低所得者のために物的、社会的に良好な環境を備えた低家賃賃貸住宅を供給する

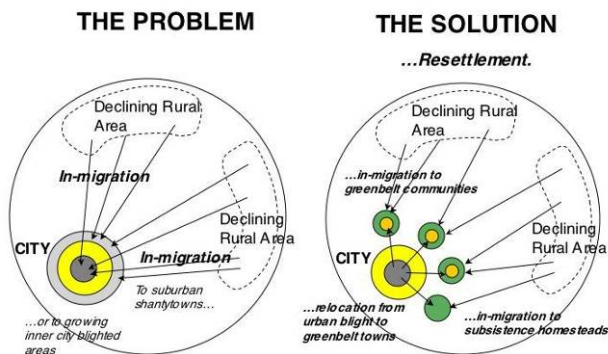
この時代、不況下で窮乏した農民が職を求めて大都市のスラム地区や都市の縁辺部の粗末な住居（バラック）に移り住むケースが後を絶たなかった。グリーンベルト・タウンズの構想は、そうした人々に適切な定住環境と職を提供し、あわせて劣悪な居住環境に置かれている都市内の労働者を健全な田園地帯に移住させるというねらいを持っていた。

都市の建設にあたっては、田園都市、ラドバーン・アイデア、近隣住区の3つを基本的概念とすることとされた。1935 年から、この構想に基づいてグリーンベルト（ワシントン DC 郊外）、グリーンヒルズ（シンシナティ郊外）、グリーンデイル（ミルウォーキー郊外）の3つの都市が建設されている。

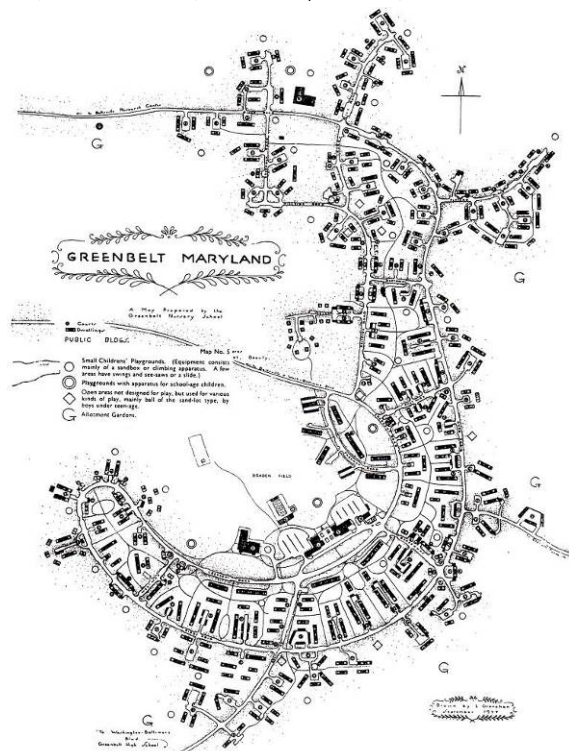
なかでもメリーランド州のグリーンベルト（1,300ha、約1,600 戸）は、ラドバーン・アイデアを最も忠実に再現したプロジェクトであった。また、アメリカで初めて田園都市、ラドバーン・アイデア、近隣住区の3つの概念を組み合わせる計画された都市でもあった。内外2本のクレセント状道路に囲まれたスーパーブロックにラドバーンのクルデサック方式を用いてテラスハウス、2〜3層フラットの集合住宅が配置されている。共有のまとまったオープンスペースは、ラドバーンのようにスーパーブロックの内部に配置するのではなく、円弧の中央部に設けられ、ここにコミュニティセンター等の施設が配置されている。1952 年、グリーンベルトの社会住宅は、連邦政府から居住者の組織する住宅協同組合「グリーンベルト・ホームズ」に払い下げられ、以後、今日まで組合による一元的な管理・運営が行われている。この新都市は、居住者参加の非営利法人による一元的な所有管理（リースホールド・タウン）という点で、最もハーワードの田園都市に近づいたものと言ってよい。

オハイオ州、シンシナティ郊外のグリーンヒルズは、面積約2,400ha、計画戸数 3,000 戸の計画である。ここでは曲線道路を用いてスーパーブロックを形成し、その内部に共用のオープンスペースを計画している。住宅は、1〜2戸建て 20%、タウンハウス 50%、フラット 30%で構成され、建物配置はラドバーン配置の手法を厳密に適用したものとはなっていない。

グリーンベルト・タウンズのコンセプト



グリーンベルト（Greenbelt, 1935〜）



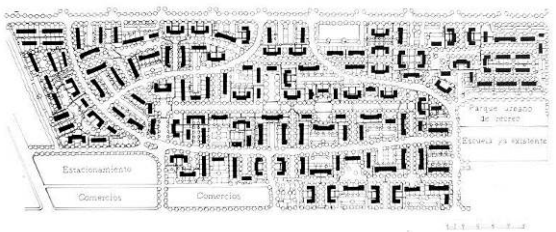
グリーンヒルズ（Greenhills, 1935〜）



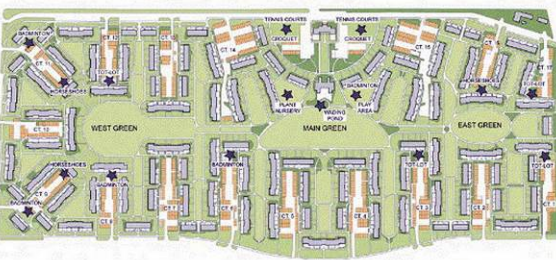
グリーンデイル (Greendale, 1935～)



ウィバーンウッド・ガーデン・アパートメント (Wyvernwood Garden Apartments, 1939～)



ボルドウィン・ヒルズ・ビレッジ (Baldwin Hills Village, 1941～)



オープンスペースが都市全体を貫くように配置され、その中心部に都市公園 (Town Common) や商業中心、コミュニティ・センター、レクリエーション施設等が計画されている。このグリーンヒルズでは、開発面積は約 400ha で残りの 2,000ha は森林・原野、農園として保全されていて、「周囲を田園に囲まれ、独立した町」という田園都市原則が維持されている。

ウィスコンシン州、ミルウォーキー郊外のグリーンデイル (1,200ha) は、当初 3,000 戸の計画であったが、実際の建設は 750 戸にとどまった。グリーンデイルの計画は、道路も建物配置も他のグリーンベルト・タウンに比べて規則的で、高密度につくられている。この計画は、森の中を流れる既存の小川を慎重に保存し、それを町の中心に位置づけ、田園都市のシンボルとしている点に特徴がある。

一連のグリーンベルト・タウンは、いずれも住宅都市ではあったが、田園都市原則、近隣住区計画、ラドバーン・アイデアを内外にデモンストレーションするという重要な役割を果たした。

ガーデン・アパートメント・コミュニティ

1934 年の全国住宅法に基づいて設立された連邦住宅庁は、ミドルクラスをターゲットにした良質な民間賃貸住宅の供給を促進するため、事業者の債務に公的保証を与える制度を設けた。1935 年から 40 年にかけて、この制度に基づいて全米で大小 200 の集合住宅団地 (ガーデン・アパートメント) が建設された。連邦住宅庁はこの事業に関するデザイン・ガイドラインを設けているが、それはアメリカ地域計画協会の主張、田園都市原則とヨーロッパ近代建築の理論に忠実に従ったものであった。スーパーブロック、歩車分離、ラドバーン・レイアウト (パーキング・コートを囲む住棟)、中・低密度開発、共用のオープンスペースの計画等の規定が設けられた。住宅に関しては、日照・通風の確保、専用のトイレ、シャワーまたはバスタブ、給湯システム等を備えることとされた。ガーデン・アパートメントは、アメリカの近代建築運動の大きな成果となった。

イースト・ロサンゼルス市のウィバーンウッド (1939～, 29ha, 1,100 戸) は、最も初期の大規模ガーデン・アパートメントで、田園都市派の建築家、D. ウィットナーと L. ワトソンによって計画された。曲線道路に沿ってクルドサックを囲む住棟群 (木造 2 階建てフラット) とガレージが配置され、コンパクトなブロックで構成されている。

ロサンゼルス市のダウンタウンの西、約 15km のボルドウィン丘陵に建設されたボルドウィン・ヒルズ・ビレッジ (1941～, 26ha, 629 戸) は、この時代のガーデン・アパートメントを代表するものと言ってよい。建築家 R. D. ジョンソンを中心とするグループの計画で、クラレンス・スタインがコンサルタントとして加わったことで知られる。ここでは集合住宅地の計画にラドバーン方式が最も忠実に適用されている。このボルドウィン・ヒルズ・ビレッジの実験的計画の成功は、ラドバーンと並んでその後のアメリカはもとより、国際的 (イギリスやスウェーデン) にも大きな影響を及ぼした。

11. 第二次世界大戦後イギリスのマーク I ニュータウン

第二次大戦後、イギリス政府はいち早くニュータウン建設に着手する。イギリスのニュータウンは、田園都市思想を受け継ぎ、国家的事業としてすすめられた町づくりであり、国家的な規模での社会実験であった。またニュータウンは、戦後イギリスの都市計画がもたらした誇るべき成果でもある。

(1) 英国ニュータウン政策の形成

イギリスでニュータウン建設を国の施策として展開すべきであるとする見解が初めて公式に表明されたのは、1920 年のことであった。保健省に指名された「不衛生地域委員会（チェンバレン委員会）」が、ロンドンの過密解消に貢献するため、「住民が最善の状態で職場の近くに住むことができる正しい意味での田園都市へ、雇用や人間の移動を図るとともに、ロンドン地区の工場産業を制限すること」を勧告した。しかしこの勧告は採用されることなく、戦間期のロンドンでは鉄道沿線の「リボン状開発」によって、際限のない郊外の拡大と田園地帯の侵食が進展した。

1924 年には、E.ハワードを会長とする国際田園都市・都市計画協会によるアムステルダム国際都市計画会議が開催され、有名な「大都市圏計画の7原則」が決議された。大都市の膨張の抑制、衛星都市建設による人口分散、グリーンベルト計画等を定めたもので、これ以後、世界の多くの都市で地域計画が策定される大きな分岐点となった。これを契機にイギリス保健省は、1927 年、ロンドン地方計画委員会を設置して、ロンドンの外延的拡大を防止するためのグリーンベルト計画を策定、1938 年にはグリーンベルト法が制定されている。

1937 年には、「国民的利益の観点からの産業と人口の再配置」に関する王立委員会（バーロー委員会）が指名される。委員会は 1940 年に報告書を取りまとめ、国家的な見地からとられるべき方策として、① 必要な限り継続的かつ意欲的な過密地域の再開発、② それらの地域から産業及び人口を分散せしめること、③ ロンドンのさらなる拡大のできる限りの防止、等を答申した。そしてこれらを達成するために、国家的な規模での対応が必要であり、田園都市、衛星都市、既存中小都市の拡大もしくは商工業団地建設の手法の導入を検討すべきとした。また、ニュータウンに関しては、新たな制度を検討すべきだと提案している。この報告は、第二次大戦後のニュータウン政策の包括的な枠組みを示したものであった。

1944 年には、ロンドンの戦後復興計画と過密対策について LCC から委託を受けたパトリック・アーバークロンビー（1879-1957）が「大ロンドン計画（The Greater London Plan）」を当局に提出した。バーロー委員会の勧告内容に沿って、大ロンドン地域の産業・人口配置計画を提案したものであった。計画では、ロンドン地域を内部市街地ー郊外地帯ーグリーンベルトー周辺地帯と同心円状に区分し、都心から 20~30 マイル圏（10 マイル幅）をグリーンベルトとして都市の拡張を抑止するとともに、その外側の周辺地帯で 10 箇所の新衛星都市の建設、

戦間期 20 年のロンドン郊外の開発（1919-39）

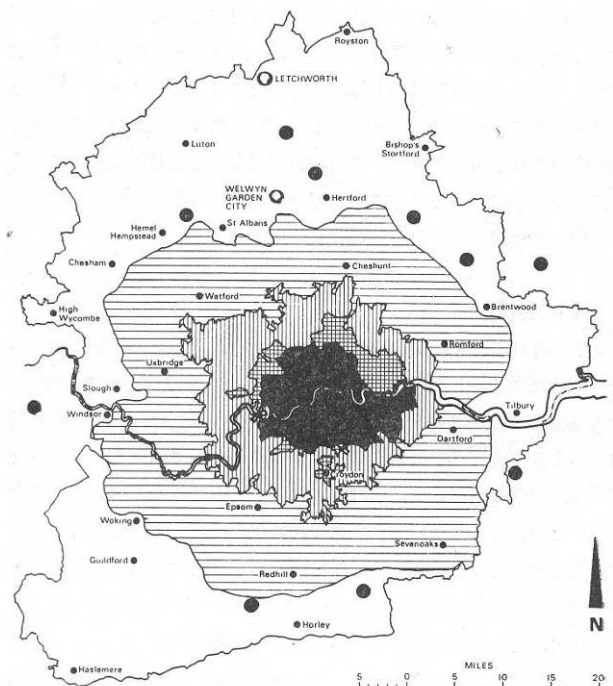


戦間期 LCC の大規模郊外住宅地開発

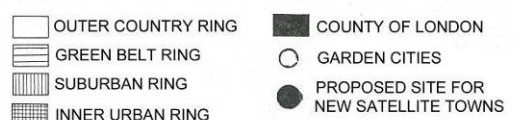
ベコンツリー（1920~, 計画人口 115 千人）



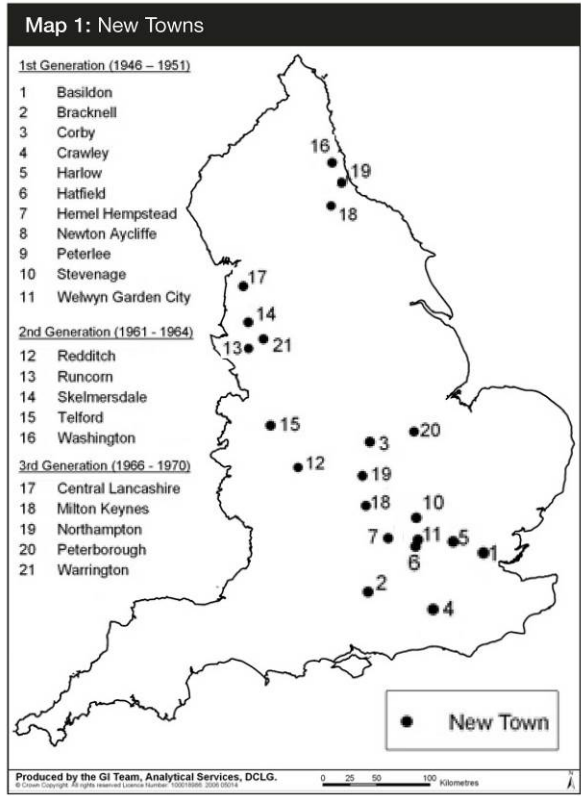
大ロンドン計画（The Greater London Plan, 1944）



THE FOUR RINGS



イングランドのニュータウン



NO	時代区分	名称	立地	指定年月	閉鎖年月	計画面積 (ha)	計画人口 (人)
1	Mark I	Stevenage	ロンドンの北 30マイル	1946.11	1981.3	2,532	60,000 (105,000)
2		Crawley	ロンドンの南 30マイル	1947.1	1962.3	2,395	50,000 (80,000)
3		Hemel Hempstead	ロンドンの北 25マイル	1947.2	1962.3	2,392	80,000
4		Harlow	ロンドンの北東 25マイル	1947.3	1980.9	2,588	60,000 (90,000)
5		Aycliffe	北東イングランド	1947.4	1988.3	1,015	10,000 (45,000)
6		Peterlee	北東イングランド	1948.3	1988.3	1,133	30,000
7		Hatfield	ロンドンの北 20マイル	1948.5	1966.4	947	29,000
8		Welwyn Garden City	ロンドンの北 22マイル	1948.5	1966.4	1,747	50,000
9		Basildon	ロンドンの東 30マイル	1949.1	1986.3	3,164	50,000 (133,000)
10		Bracknell	ロンドンの西 28マイル	1949.6	1982.3	1,333	25,000 (60,000)
11		Corby	ロンドンの北 80マイル	1950.5	1980.3	1,790	80,000
12	Mark II	Skelmersdale	リバプールの北 15マイル	1961.1	1985.3	1,668	80,000
13		Telford	西ミッドランズ	1963.1	1991.9	7,787	220,000
14		Runcorn	リバプールの東 14マイル	1964.4	1989.9	2,927	100,000
15		Redditch	ミッドランズ	1964.4	1985.3	2,914	90,000
16	Mark III	Washington	北東イングランド	1964.7	1988.3	2,471	80,000
17		Milton Keynes	ロンドンの北 50マイル	1967.1	1992.3	8,903	250,000
18		Peterborough	ロンドンの北 80マイル	1967.7	1988.9	6,451	190,000
19		Northampton	ロンドンの北 60マイル	1968.2	1985.4	8,074	300,000
20		Warrington	北西イングランド	1968.4	1989.9	7,547	200,000
21		Central Lancashire	北西イングランド	1970.4	1985.12	14,267	400,000
計						84,045	2,434,000 (2,691,000)

注) 計画人口欄 () 内は当初計画から後に変更された計画人口を示す。

および既成都市の計画的拡張を行う等によって、インナー・ロンドンからの人口の産業・分散を図るとしている。インナー・ロンドンの人口密度を最大 100 人/acre (250 人/ha) とするために 125 万人の計画的あふれ出し (planned overspill) 人口を移住させる必要があり、そのうち約 50 万人を衛星都市に移住させることを提案している。1924 年アムステルダム国際都市計画会議の 7 原則をロンドンに適用したものであった。

1945 年 7 月に政権についた労働党アトリー内閣は、戦後復興に加えて過密地域からの分散政策の一環として、ニュータウン建設を推進することを決定した。これを受けて都市・農村計画大臣は、同年 10 月にニュータウン委員会 (リース委員会) を設置した。大臣は、ニュータウンの基本原則が「自足性 (self-contained) とバランスのとれた地域社会 (balanced community)」にあるとしたうえで、委員会にその制度化に必要な立地、開発、組織、行政に関する一般的な諸問題を検討し、ニュータウン建設の指導原理を明らかにすることを求めた。

リース委員会は、1946 年の 1 月と 4 月に中間報告、7 月に最終報告を提出した。委員会はまず、ニュータウン建設の目的について、「我々の目的の一つは、大都市の再開発に関するものであり、過密地域を再開発し、これをより低い密度で再建することに伴い、あふれ出る (オーバースpill) 産業と人口を引き受けるためにニュータウンを建設するのであり、もう一つは農村部や地方の衰退地域で、新しい産業を育成しながら地域人口を再編成しようとするものである」と述べている。イギリスにおいて、ニュータウンは単に理想的な町づくり目指すものではなく、その目的が過密地域の再開発と直結し、農村地域の振興と再編成の役割を合わせ持っていることは重要である。ハワードの田園都市論を忠実に受け継いだものと言える。

リース委員会はニュータウンの人口規模について、3~5 万人が適切であるとした。この規模を超えると市民は田園との接触が困難になり、仕事場やタウンセンターへの距離も遠くなり、またコミュニティとしてのまとまりの感覚も薄くなる。一方、人口が 3 万人以下では都市として必要な商業、文化、社会施設を備えることが困難で、また産業に十分な多様性を持たせることができないとしている。ここにもハワードの思想が反映されている。

委員会はこのほかに、人口密度を 12 人/acre 以下とすること、公共オープンスペースを 1,000 人あたり 10acre 以上とすること、産業と人口の移動を調和させつつ進めること、バランスのとれた社会構成を目指すべきであることなどを勧告した。

このリース委員会の勧告に基づいて 1946 年、ニュータウン法が制定され、1946~50 年の間にイギリス全土で 14 のニュータウンが指定された。ニュータウン法では、ニュータウン事業は政府の設立するニュータウン開発公社が実施することとされ、公社には町づくりに必要な一切の権限が付与されることとなった。都市の建設、運営に関して言えば、国家の事業として行われるニュータウンは、地域自主管理の思想、協同の原則に基づくハワードの田園都市とは本質的に異なるものであった。

(2)マーク I (第1世代)ニュータウン

既に述べたように 1946～50 年の間に、イギリスでは 14 のニュータウンが指定された。これらをマーク I (第1世代)ニュータウンと呼んでいる。イングランドでは 11 都市、うち 8 都市はロンドンの過密緩和のため、オーバースpill (あふれ出し) 産業・人口の受皿を建設するという大ロンドン計画に基づき、ロンドン周辺に指定された。

マーク I ニュータウンは、基本的にリース委員会の勧告に沿って、近隣住区原則、田園都市原則、ラドバーン原則に基づく歩車分離計画、オープンスペース重視といった共通の考え方にたって計画されている。これはいずれもスカンジナビアの実例、とりわけストックホルム近郊のベリングビー等の影響によるものであったと言われる。

リース委員会はニュータウンの適正人口を 3～5 万人とした。マーク I ニュータウンの計画人口は 1 万人から 8 万人まで幅広いが、多くはこの条件を充たしている。リース委員会のねらいは、都市の規模を限定することで、田園へのアクセス、職場やタウンセンターへのアクセスを容易にするとともに、都会で孤立した人々の近隣意識、共同体意識を回復させることにあった。それ故、「社会生活」をつくり出すことは、彼らの重要なテーマであった。そのため各開発公社は「社会開発部」を設けて、あらゆるコミュニティ活動を培い、豊かな社会生活を実現するための取り組みを行っている。

ニュータウンへの人口・産業の移転は、「産業選抜計画 (Industrial Selection Scheme)」と呼ばれる方式によってすすめられた。開発公社が都市内からの移転企業を募り、移転企業が決定すると、企業が要求する労働力を住宅困窮者登録リストから選定してニュータウンへの入居者を決定するというものである。しかし企業の要求する人材と住宅困窮者登録リストにのっているそれとが一致しない場合も多く、この方式によってニュータウンに移住した住民は全体の半数程度と言われ、リストに登録のない企業の社員等も数多く移住した。

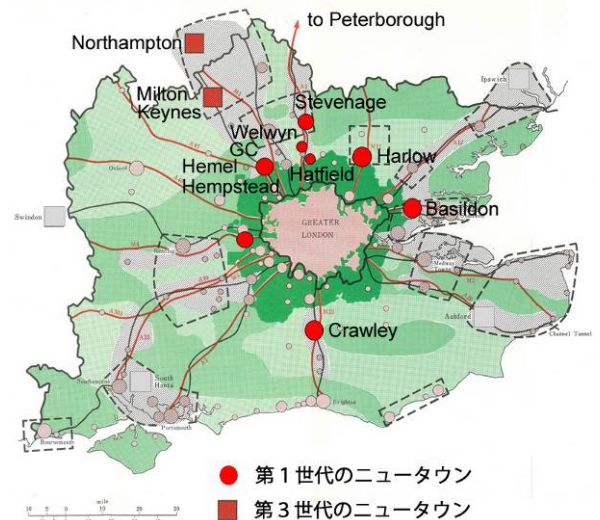
スティヴネジ

イギリスのニュータウン第1号は、1946 年 11 月 11 日に指定されたスティヴネジであった。この日はイギリスに最初のニュータウンが出現した記念すべき日となった。

スティヴネジは、アーバークロンビーの大ロンドン計画で示された新衛星都市の一つで、既に 1946 年以前に都市・地方計画省によってマスタープランが描かれていたが、地元の反対によって計画は難航し、計画が最終的に認可されたのは、1949 年、最初の住宅が完成したのは 1950 年であった。

敷地はスティヴネジのオールド・タウンを含む 2,532ha の区域で、南北に走る鉄道の西側に工業用地、東側にタウンセンターと住宅地が配置されている。オープンスペースが全体の 35% を占め、人口 1 人あたりのオープンスペース (公園、樹林地、湖、菜園、その他レクリエーション目的のオープンスペース) は、0.23acre (930 m²) にも及んでいる。

ロンドン周辺のニュータウン

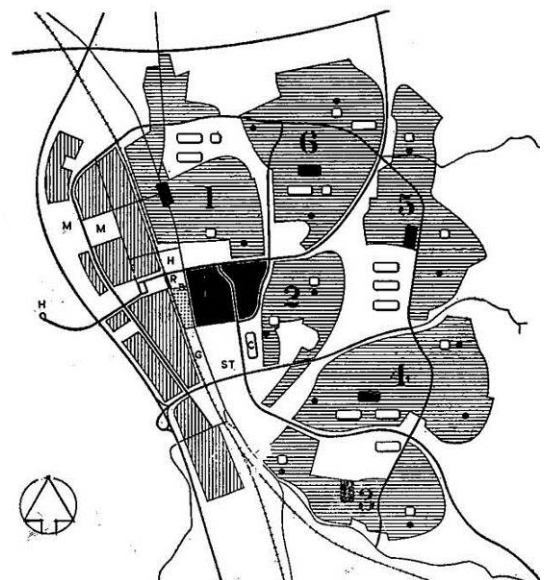


スティヴネジ (Stevenage, 1946～)

基本構想図



住区構成図



スティヴネジ タウンセンター



Pin Green 街区のラドバーン・レイアウト



ハーロウ (Harlow, 1947~)

マスタープラン・ダイアグラム



当初の計画人口は、6万人、人口密度は24人/haとイギリスで最も低密度のニュータウンであった。1966年にマスタープランが修正され計画人口が8万人に、さらにその後10.5万人に修正された。

スティヴネジ駅の東側に配置されたタウンセンターは、自動車交通を完全に排除して、歩行者が自由に歩けるように計画された、ペDESTリアン・プレシнкт方式をイギリスで最も早く実現した例としてよく知られている。

スティヴネジの住宅地では、人口1万人の大住区方式が採用された。タウンセンターを6つの近隣住区が半円状に囲むように配置されている。1976年までに22,700戸の住宅が建設されたが、その内訳は、公社住宅86.8%、公営住宅5.6%、民間住宅7.6%であった。また、住宅タイプ別では、低層住宅（テラスハウス）が90%、中層住宅が10%となっている。

住宅地の計画には、彼らがラドバーン・レイアウトと呼ぶ歩車分離システムが広く導入されている。クルドサック道路を囲んでテラスハウスがコの字型に配置され、歩行者路に面して住宅の正面（エントランス）が設けられ、専用庭をはさんで反対のクルドサック道路（パーキング・コート）側にガレージが置かれている。アメリカやスウェーデンのラドバーン方式のように、スーパーブロック内に広いコミュニティ・スペースを持つことはなく、一面に住宅が建ち並んでいる。自動車の保有率は当初は20%程度であったが、1970年代には50%を超えるようになった。そのため多くの人々が住宅の裏側から住戸にアクセスせざるを得ない、表裏逆の様相を呈する状況になっていて、住民にはいたって評判が悪い。

ハーロウ

ロンドンの北東48kmに位置するハーロウもまたアーバークロンビーの大ロンドン計画に位置づけられた衛星都市の一つで、1947年4月、2,588haの区域が指定された。ロンドン・イーストエンドの過密工業地帯に比較的近く、その産業・人口の受皿としての役割が与えられた。マスタープランの作成は、都市・地方計画相からフレデリック・ギバードに依頼され、計画は同年8月、ニュータウンとして最初に認可された。

ギバードの計画の最大の特徴は、ニュータウンの景観的構造にある。彼は、田園的環境が都市的環境に変化しても、その土地に固有の特性は生かされるべきだという考えのもとに、既存の景観パターンを継承するとともに、都市的な地区と自然のままの地区を明確に対比させたいと考えた。既存の溪谷や丘を自然のまま残し、これを包み込む幅の広い緑地帯を形成し、高台に位置する4つの住宅地グループの間を楔状に縫うように配置することで、視覚的な市街地の密集を避け、自然の景観と建物との間に最大限の対比をつくり出している。

ハーロウの市街地エリアは、北側を走る鉄道の駅を中心とする半円形の範囲の中に、最もコンパクトに収まるように計画されている。市街地エリアは、鉄道駅の南側のタウンセンター、4つの住宅地グループ、東西2か所の工業地区で構成され、それぞれが前述の楔状の緑地帯で分離され、配置されている。

計画人口は、当初6万人（23人/ha）、後に9万人（35人/ha）に修正されたが、密度を高めることで処理がなされ、計画の基本構造に変更はなかった。

幹線道路は、住宅地グループを避けて緑地帯の中を通り、中心地区から地形に沿って放射状に各地区に連絡している。自転車・歩行者専用路は、幹線道路とは完全に分離され、緑地帯のなかにネットワークされている。

ハーロウの住宅地は、3,500人から6000人（平均5,700人）の比較的小規模な13の近隣住区を基本単位とし、2～4の住区をまとめて、より高度な都市的サービス機能を持つ住宅地グループを構成している。各住区は自然の地形やレクリエーション用地等によって分離されている。近隣住区には小学校とサブセンター、住宅地グループには近隣センター（教会、保健センター、地区図書館、ホール、ホテル、50店以上の店舗等で構成）が設けられ、中学校や高校、レクリエーション施設等は緑地帯のなかに配置している。このハーロウの計画は、ペリーの近隣住区計画を最も厳密に適用してつくられたものと言われる。

住宅約16,400戸のうち90%が公社住宅で、残り10%が公営住宅、民間住宅となっている。低層住宅80%、中高層フラット20%と、他のニュータウンより中高層の割合が高く、住宅地区（ネット）の人口密度は50～70人/acre（125～175人/ha）とマークⅠニュータウンのなかでは比較的高い密度で計画されている。このハーロウでも他のニュータウンと同様に、イギリス流のラドバーン・レイアウトが多用されている。

(3) マークⅠニュータウンの評価

第1世代のニュータウンが、所期の目的、目標を達成し得たかどうか、その評価について概観してみたい。

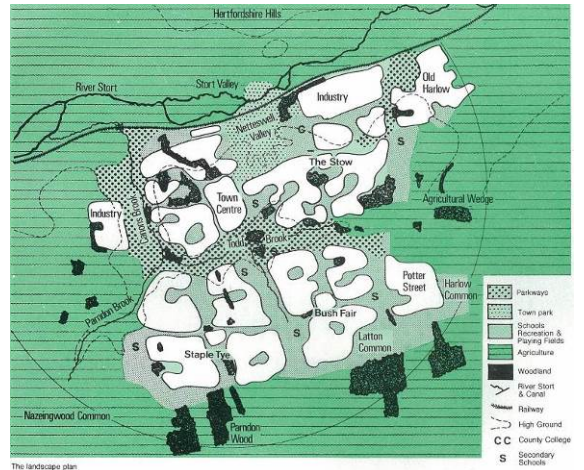
第一に、ニュータウンの空間像については、あまりに低密度、空間浪費的で都市性、都市的魅力に欠けるという批判が高まった。それを「大草原計画（prairie planning）」と呼ぶ建築家もいた。画一的で孤立した近隣住区の計画が、コミュニティの連帯や社会的ネットワークを阻害し、住民の孤独感や神経症をもたらす結果を招き、社会学的にも「ニュータウン・ブルーズ（New Town Blues）」として取り上げられるようになった。

第二に、大都市の過密地区からの人口の受け入れについては、大ロンドン計画の移住計画目標に対して、ニュータウンの計画規模そのものが十分ではなく、また事業の進捗が遅れたこともあって、十分な効果を発揮できたとは言えない。産業選抜計画が十分機能しなかったため、過密地区に住む住宅困窮者のニュータウンへの移住、住居の改善という目的も計画通りにはすすまなかった。その後、イギリス政府はロンドン周辺のニュータウンの計画規模を大幅に拡大する対策を講じている。

第三に、「自足的でバランスのとれた町」というニュータウンの基本原則について、「自足性（職住均衡）」に関しては所期の目標が達成されていることが報告されている。一方「バランスのとれた社会」に関しては、住民の大半が熟練労働者、中産階級で、居住階層に偏りがあるという指摘が多くなされている。階層混在（mixed community）の実現の困難さを示している。

ハーロウ

ランドスケープ・プラン



Mark Hall 近隣住区



Latton Bush 街区のラドバーン・レイアウト



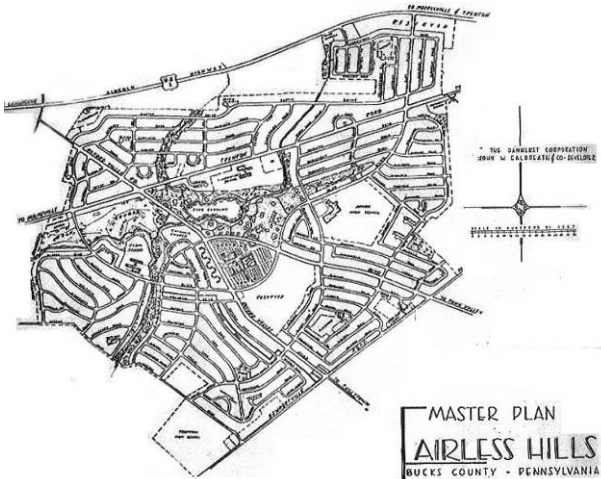
Latton Bush, Harlow New Town



レビットタウン・ニューヨーク
(Levittown NY, 1947～)



レビットタウン・フィラデルフィア
(Levittown Philadelphia, 1952～)



レビットタウン・ニュージャージー
(Levittown NJ, 1958～)



12. 戦後初期アメリカのサバービア

1945 年、第二次世界大戦の終結とともに、アメリカは住宅建設ブームを迎える。1930 年代の大不況と戦争によって停滞していた住宅需要が、政府の住宅政策によって刺激された。所得水準の向上とモータリゼーションの進展とによって、一般庶民が郊外に一戸建ての住宅を持てる時代となり、一挙に郊外住宅地ブームの到来となった。

そうした戦後の郊外住宅地ブームを代表するものが、一連のレビットタウン (Levittown) であった。アブラハム・レビットと2人の息子による Levitt & Sons 社は、1927 年に設立された建売住宅業者であった。戦時中、軍事用および軍事産業用の住宅を大量に建設することを要請され、住宅の量産技術を開発、これを戦後の住宅地開発に応用することで飛躍的な発展を遂げた。1944 年の復員法 (GI 法) によって創設された復員軍人向け住宅ローン制度が、彼らにとっての追い風になった。

1947 年、ニューヨーク、ロングアイランドで 1,600ha の農地を取得して最初のレビットタウンの建設に着手した同社は、1951 年までに 17,447 戸、人口約 82,000 人の町をつくりあげた。住宅は若い復員軍人向けの平屋建て住宅で、プレハブ化と流れ作業の組み立て方式による独自の量産方式によって、同一プランの規格化された住宅が大量に迅速に建設されていった。当初から全体計画が立案されていたのではなく、必要に応じて次々に区域を拡張していったために、計画の一貫性、統一性に乏しい町ができあがった。しかし、このニューヨークのレビットタウンは、戦後最初のかつ最大規模の郊外住宅地開発であり、また住宅建設に初めて量産体制 (フォード方式) が取り入れられたという点で画期的な意義を持つものであった。

Levitt & Sons 社は、引き続き 1952 年にフィラデルフィア郊外で第二のレビットタウン (2,200ha, 17,300 戸, 人口 70,000 人) の建設を、さらに 1958 年にはニュージャージー州で第三のレビットタウン (2,000ha, 11,000 戸, 人口 47,000 人) の建設を開始した。これらはニューヨークのレビットタウンとは異なり、マスタープランに基づく計画的な開発として建設され、また住宅需要の変化に応じて、住宅のバリエーションや品質の面でも多様化、高度化が図られるようになった。

レビットタウンは、戦後のアメリカ郊外を代表する住宅地となり、新しいアメリカン・ドリームを完成させた。レビットタウン開発の中心人物であったウィリアム・レビットについて、著名なジャーナリスト、デビッド・ハルバースタムは次のように評している。「アメリカの世紀における一番偉大な人物がヘンリー・フォードだとすれば、二番目はウィリアム・レビットだった」。それほどアメリカにとってレビットタウンは重要であった。一方では、似たような住宅、似たような家族、似たような所得、似たような発想や生活様式の住民だけが集まって住む、モノカルチャー的な郊外のあり方への批判 (ルイス・マンフォードら) も高まった。レビットタウンは、よい意味でも悪い意味でも戦後アメリカ社会を象徴する存在であった。

13. 北欧のニュータウン

先進的な社会福祉国家として知られる北欧諸国は、第二次世界大戦後、ヨーロッパでは最も早くニュータウン建設に着手した。近代化の過程で極端な過密化や大規模なスラム形成が生じなかった北欧の主要都市では、都市の過密解消、再開発と直結したイギリス型のニュータウンではなく、戦後の住居水準の向上や都市に集中する人口・産業の計画的誘導を目的とするニュータウン建設が行われた。この時代の北欧諸国では、鉄道沿線に展開する衛星都市建設（ストックホルム）、民間非営利組織による田園都市建設（ヘルシンキ）、フィンガープランに基づく郊外住宅都市開発（コペンハーゲン）など、世界の注目を集めるニュータウン建設が行われている。

(1) スウェーデンのニュータウン

スウェーデンの郊外住区計画とデザイン

スウェーデンの首都ストックホルムでは、1920～30年代にドイツの近代建築運動（ジートルク建設）、CIAMの機能主義都市計画（太陽・空間・緑理論）の主張が積極的に受け入れられ、板状アパートによる住宅団地が数多く建設された。その後、深刻な住宅不足の解決のために、より大規模で計画的な新都市開発への要請が高まり、早くも1940年にはストックホルム市でニュータウン計画が開始された。この時代、既にペリーの近隣住区論やラドバーンの計画が紹介されていて、スウェーデンのニュータウン計画に強い影響を与えている。

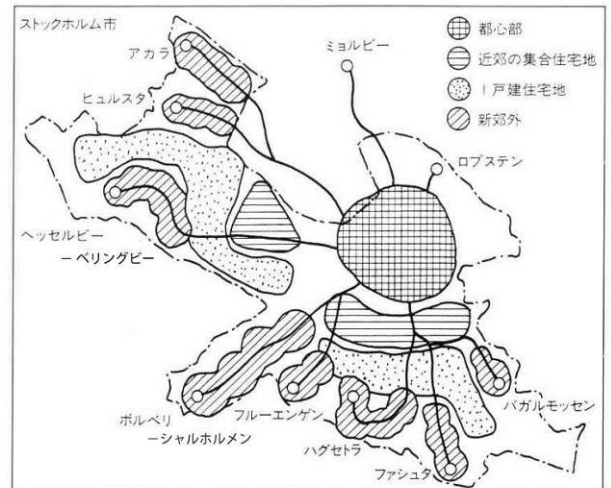
スウェーデンのニュータウン計画の大きな特徴は、鉄道沿線に展開する小都市群を一つのグループにして都市を構成している点である。計画の基本理論は次のように示されている。

- ① 幾つかの近隣住区と地区センターで構成する郊外住区（コミュニティ）を高速鉄道で数珠つなぎにして、都心（CBD）に連結させる。
- ② 郊外住区は自立的で、日常生活用の商店や職場と住居とは近接している。
- ③ 幾つかの郊外住区グループは、一つの地域センター（商業的、社会的、文化的サービスを提供）を持つ。
- ④ 住居は近隣単位にまとめられオープンスペースを共有する。
- ⑤ 異種交通の分離システム（センターまでの買い物、幼児の通学路は自動車道路と交差しない）を採用する。

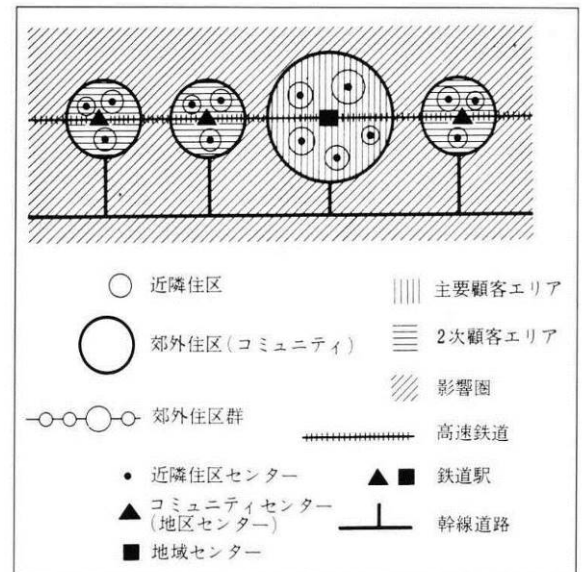
近隣単位（近隣住区）は、小学校（低学年1～6年）を成立させる人口規模（3,000～5,000人）で計画され、一つの郊外住区は人口1～1.5万人で、中心部に地区センターが設けられるほか、高学年校（7～9年）もあわせて設置される。

ニュータウンは自立都市として性格づけられ、人々がそこに住み、そこで働き、そこで買い物もできる、というABC計画（スウェーデン語でArbete: 働く、Bostad: 住宅、Centrum: 都市センターを表す）の概念が取り入れられた。この計画では、いわゆる“walk to work”の原則（地区の就労人口の50%がその地区内（歩行圏内）で就業機会を持つ）を適用することとされている。

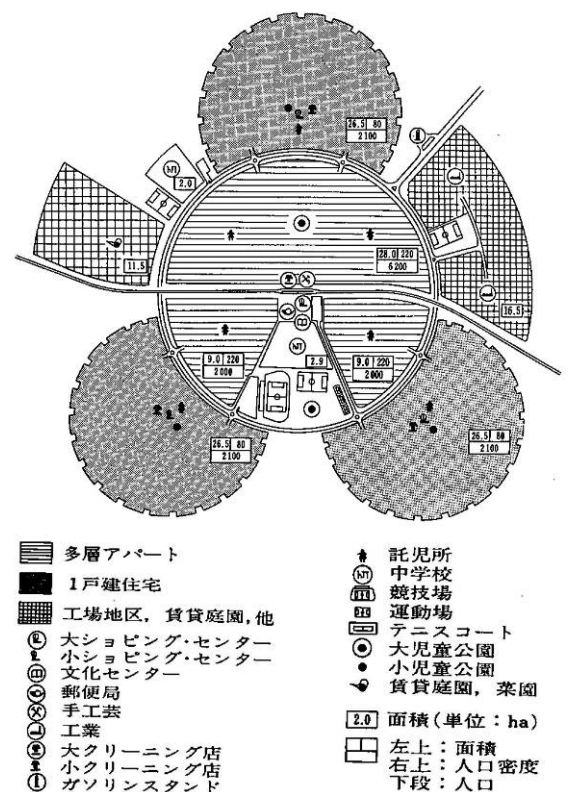
ストックホルムの鉄道網とニュータウン計画



郊外住区開発のパターン



郊外住区の標準パターン



実際の歩行距離 △

小学校・運動場・保育所

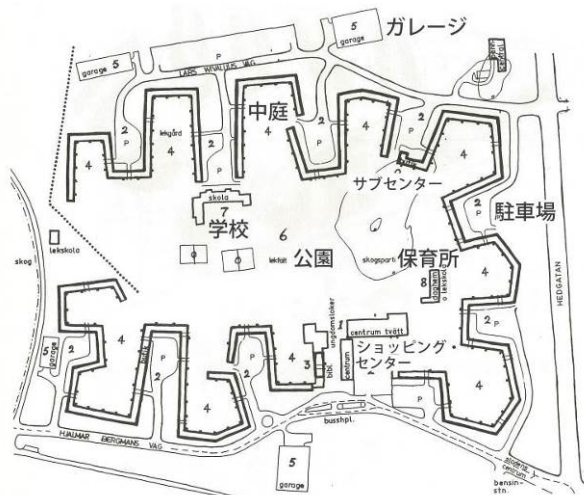
センター・運動場・保育所

住居

培養道路

△ 二次幹線

バロンバカルナ地区 (Baronbackarna, 1952)



このようにして 1940 年代に構築されたスウェーデンの計画理論は、1950 年代に開始されたストックホルムのニュータウンに忠実に適用された。初期のベリングビーやファシュタは、ここを訪れた世界中の専門家から、「都市計画の教科書」と高く評価され、賞賛された。

モダニズムを慎重に、かつ自国の特徴を活かしながら取り入れていくスウェーデンの思想とデザイン手法を、イギリス人は「新経験主義（New Empiricism）」と呼び、高く評価し、第二次世界大戦後の団地計画において盛んに取り入れるようになった。

ストックホルムで最も早く着手されたのは都心の西方約 15km に位置するベリングビー・グループのニュータウン（全体面積 900ha、約 19,000 戸、計画人口約 48,000 人）で、1950 年に建設が開始された。ストックホルム市は、20 世紀初頭から都市建設のための土地保有政策をすすめており、現在では市域面積 188k m² のうち約 7 割を市有地が占めていると言われる。ベリングビーの計画地区も既に 1927 年と 1931 年に市が用地取得し、1949 年に市域に編入されている。

ベリングビー・グループは、ブラックベリ、ロックスタ、ベリングビーなど6つの郊外住区で構成され、中央に位置するベリングビー地区に地域センターが計画されている。この地域センターは、ベリングビー・グループの都市群とその周辺のグレーター・ベリングビー地域を対象とする広域センターとして位置づけられている。

1940年代に建築家スベン・マリケリスの指導のもとに策定された計画は、前述の5つの計画基本理論に忠実に従っている。住宅地構成の基本単位となる近隣単位は、ベリングビーでは人口2,000~3,000人と小規模で、いずれも住宅群がオープンスペースを取り囲むように構成されている。住宅は、その92%が中高層住宅、8%が戸建住宅で、多層アパートは地区センターから500m以内、戸建住宅は900m以内という原則に従って配置されている。

自立都市の実現に向けて、工場、業務施設の誘致が行われ、市自らも工場団地を開発するなど、都市内には地区内就業人口の約50%に相当する14,000人の職場が確保されているが、人口定着との時期的なずれが生じた等の理由から、ニュータウン内就業者の地区内通勤割合は4分の1程度にとどまり、ニュータウン外からの通勤者が多くを占める結果となった。

ファシュタ・グループ

ベリングビーに次いで1957年に着手されたファシュタ・グループ（総面積516ha、約7,550戸、計画人口約22,600人）は、都心の南東約10kmに位置する。

ベリングビーと同様の計画原理に基づいて開発が行われているが、ここでは近隣単位の規模が人口5,000~7,000人に設定され、全体が6つの近隣単位で構成されている。住宅は87%が集合住宅、13%が戸建住宅と、ベリングビーに比べて戸建住宅の割合が高いが、開発密度はより高く設定され、センター周辺に集中する高層高密度住宅と周辺部の低層低密度住宅との対比が強調されている。近隣単位の計画を維持しつつも、より高いアーバニティを追求している点にこの計画の特徴がある。

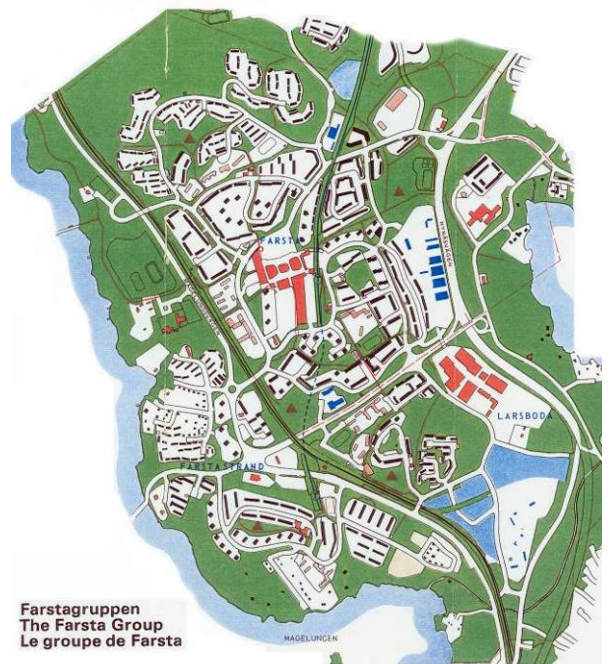
ファシュタの地域センターも後背地域を含む30万人の圏域を対象とする広域センターとして計画されている。このファシュタにおいてもABC計画に基づいて、就業人口の約2分の1に相当する5,700人ほどの職場が用意されているが、都心や周辺の工場地帯に近接するファシュタでは、ニュータウン内就業者の地区内通勤割合が10%程度とさらに低くなった。このため次のシャルホメメン地区の開発以降、ABC計画、walk to workの計画は見直されることになった。

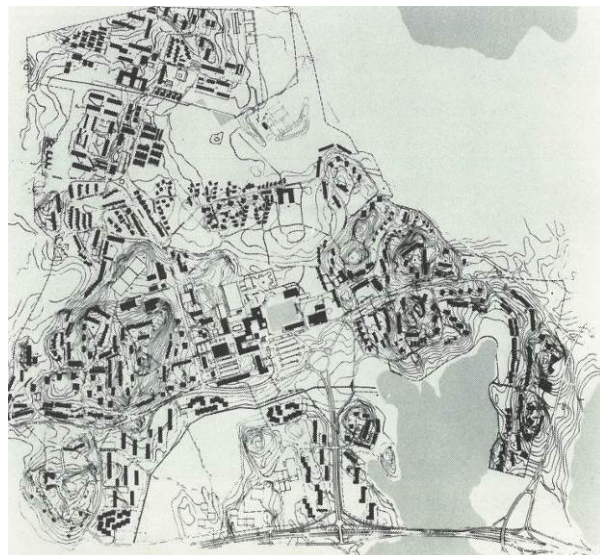
ベリングビーに始まったスウェーデンのニュータウン計画は、1960年代に入って大きく方向転換した。1962年の新しい住宅建設計画によって、1966~75年の10年間に100万戸の住宅を建設する「ミリオン・プログラム（The Million Homes Programme）」がすすめられる。この大量建設時代に入って、ストックホルムのニュータウンは単調で画一的なものへと大きく姿を変えていくことになる。

ベリングビー・地域センター及び周辺



ファシュタ・グループ（Farsta, 1953~）

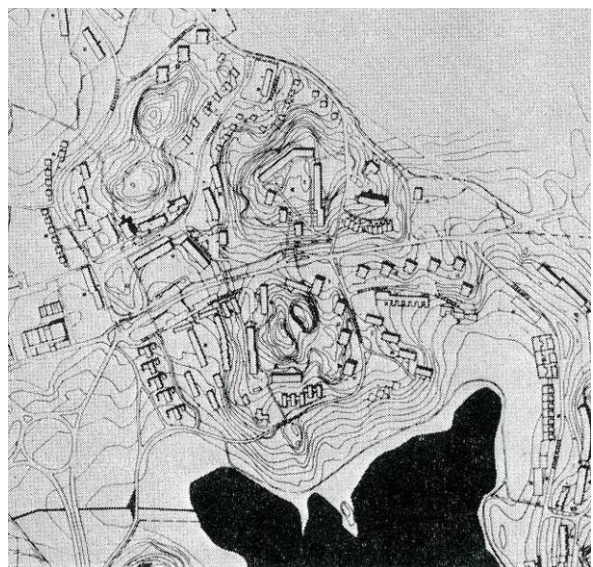




タウンセンター



東部近隣住区



(2) フィンランド: タピオラ田園都市

戦後復興期の1952年、ヘルシンキの西方約10kmの美しい森林地帯で、実験的かつモデル的な田園都市建設の取り組みが開始された。タピオラ田園都市（270ha、計画人口16,000人）である。この田園都市は、「タピオ（森の精）の住む場所」の名のごとく、人間と自然の調和した神秘的なコミュニティとして世界的にその名を知られることとなった。

タピオラの建設は、政府や自治体のプログラムによるものではなく、アストンセーティヨ（住宅財団）と呼ばれる民間非営利組織によるものであった。創設者でありプロジェクトの指導者となったのは、銀行家でフィンランド家族福祉同盟の理事長でもあったハイッキ・フォン・ヘルツェンである。住宅再建の重要性を深く認識していた彼は、1951年、フィンランドの6つの社会・労働団体に呼びかけ、住宅不足の軽減、一般住宅水準の向上、住宅生産の発展・推進、大規模プロジェクトの推進等を目的とする財団を組織し、翌年には最初のプロジェクトとしてタピオラ田園都市の建設に着手した。

ヘルツェンの当初からの目的は、完全な都市をつくることにあった。それは全ての人々のための都市、様々な社会層が互いに調和を保ちながら働き、住むことのできる都市であった。彼は、バランスのとれた人口構成は真の都市の本質であると述べている。そして、その実現のために、

- ① 非常に多くの種類のハウジング
- ② ショッピングから医療、教育に至るまでのサービス
- ③ ブルーカラーからホワイトカラーに至るまでの仕事
- ④ 戸外から室内に至るまでのレクリエーション

が必要であるとして、多くの実験的な取り組みを進めていった。

タピオラの入居者の選定は、社会階級の必要と配分に基づいて行われた。またコミュニティの多様性を創出するために、高層の近くに連続住宅、個人住宅の近くにアパートといったように、異なる住居を近接させて供給させる方法が採用されている。雇用の確保のために、都市センター（エスポー郡8万人の人口を対象に計画された）と2つの工業団地が用意され、財団自らも軽工業の工場建設を行っている。建設当初は、ヘルシンキに職場を持つ人々が多く移り住んだが、1970年代には都市内就業人口の8割がタピオラで就業する状況に達している。

一方でヘルツェンは、「自然を主に、住宅を従に」の理念を掲げ、自然と人間の調和するコミュニティの形成を目指した。とりわけ樹木の伐採には細心の注意が払われている。緑地・オープンスペースが土地利用の54%を占め、宅地面積は24%にとどまっている。

タピオラの建設は、1952年から72年の間に、東部・西部・北部の3近隣住区（それぞれ人口約5,000人）と都市センターに分けて段階的にすすめられ、それぞれにフィンランドを代表する多くの建築家が起用された。タピオラの住宅群には、「建物を地形や日光、風、眺望など、敷地の持つ自然的条件に従って配置する」というフィンランドの敷地計画の特徴が最もよく表れている。タピオラが「世界で最も美しいニュータウン」という評価を得た理由もそこにあると言ってよい。

(3)デンマークの住宅都市建設

デンマークの首都コペンハーゲン都市圏では、1947 年に「フィンガープラン」として知られる地域計画が策定された。戦後間もなく、公式な組織機構のなかった時代に民間の私的委員会によって提案された最初の地域計画である。計画は1961 年にコペンハーゲン市による第二次大コペンハーゲン計画として修正されたが、フィンガープランの基本的な概念は今日まで維持され続けている。ニュータウンの計画も、このフィンガープランのもとに展開されている点に特徴がある。

計画のねらいは、コペンハーゲンの無秩序な拡大を抑制し、都市の発展力を郊外鉄道計画路線及び新たな高速道路に沿って軸状に導くとともに、軸線の間をグリーンスペースとして確保しようとするものである。都市の発展形態は、指を広げた手のひらとして描かれる。手のひらにあたる部分は既開発エリアで、旧市街地、工場地帯、その外側の住居地域がリング状に形成され、市内電車とバスによるきめ細かい交通サービスで支えられている。新しい住居地域は、5本の指の部分に帯状に配置されている。一般的な原則として、鉄道駅から1 km 圏を高密度住宅地とし、1~1.5km 圏に庭付きの低密度住宅を配置することとされている。

フィンガープランの原則に従うことで、都市と田園の接触面が広く確保され、住宅地から田園へのアクセスが容易となる。緑地の多い田園地帯をできるかぎり都市の中心部に近づけるように、楔状に都市内に入っている空地の保存を図り、それらの空地を遊歩道の系統で結ぶ計画としている。

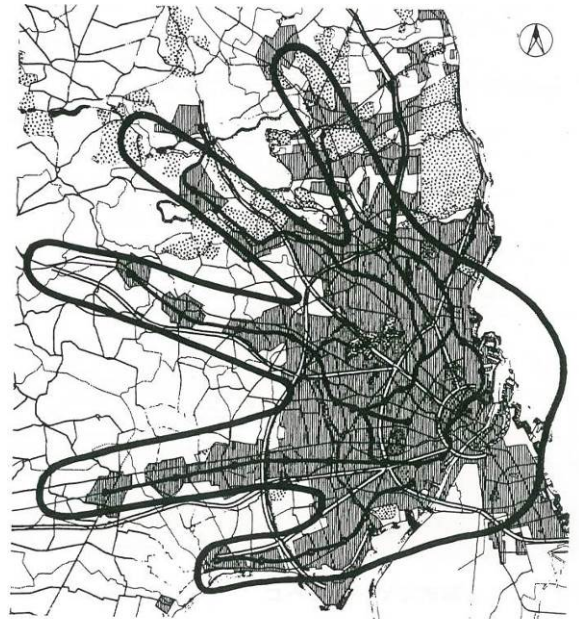
フィンガープランに基づいて最初に建設されたのは、1951年に着手されたベラホイ団地（1,500 戸）であった。1944 年に実施されたベラホイ地区都市計画コンペの当選案に基づいて計画されたこの団地は、デンマークで最初の高層住宅団地であった。この時代のデンマークでは、コルビュジエの垂直田園都市思想が積極的に取り入れられ、ベラホイ団地をはじめとして、ミレステット団地（1953~、2,500 戸）など、工業化工法による大規模な高層住宅団地が数多く建設された。

既成市街地の外周部に工業地帯が形成され、郊外からも通勤しやすいという特性を持つコペンハーゲンでは、イギリス型の自足的なニュータウンは必要とされず、大半が住機能に特化した都市として建設されている。

1960 年代には、高層居住に対する反動から低層高密度居住への関心が高まりを見せる。コペンハーゲンの西約 15km に位置するアルバーツルント地区は、計画人口約 4 万人のニュータウンで、工業地区を含む複合機能都市として計画された。アルバーツルントの南部地区では1963 年から 50ha、約 2,200 戸の実験的な低層集合住宅が建設されている。1~3 階建ての住宅は全て工業化工法によるもので、規則的な配置計画によって低層高密度居住を実現している。

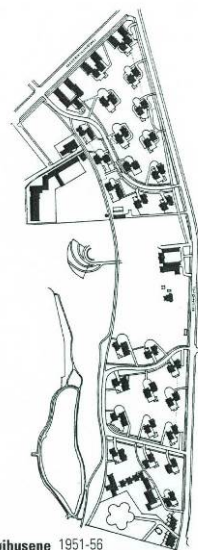
この時代のデンマークのニュータウン計画は、機能主義、合理主義を重視し、規則的、幾何学的形態を追求するもので、有機的な都市デザインを特徴とするスウェーデンなど、他の北欧諸国の開発とは極めて対比的である。

コペンハーゲン・フィンガープラン（1947）



The Finger Plan 1947

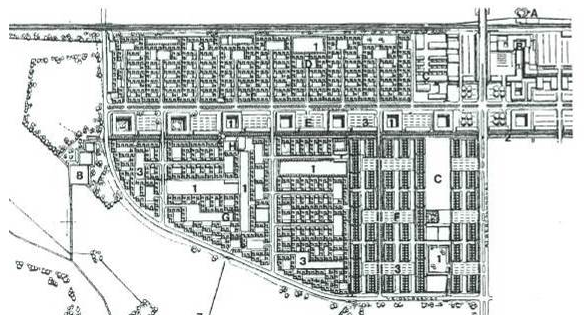
ベラホイ団地（Bellahøj, 1951~）



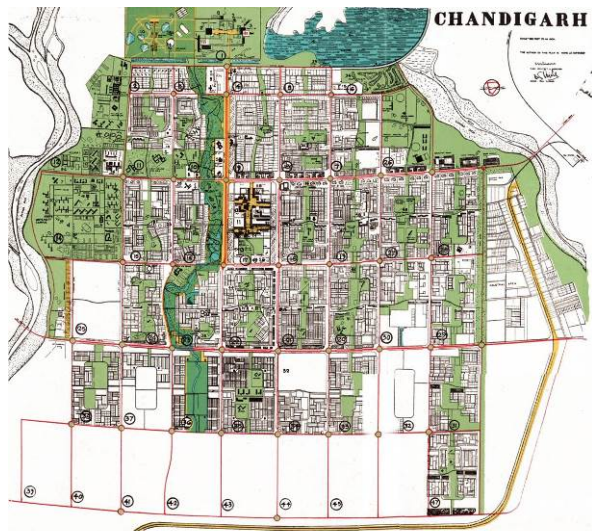
ミレステット団地（1953~）



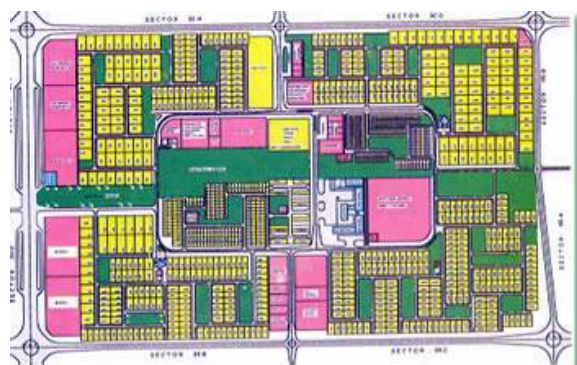
アルバーツルント南部団地（Albertslund Syd, 1963~）



チャンディガール (Chandigarh, 1951~)



セクターの構成



14. 実験都市：チャンディガールとブラジリア

1950年代、ル・コルビュジエが1930年に「輝く都市」として描いた理想都市像、CIAMのアテネ憲章に描かれた「完全な近代都市」を具現化しようとする二つの実験都市建設が始まった。インドのチャンディガールとブラジルのブラジリアである。いずれもル・コルビュジエの強い影響のもとで建設された新首都である。

(1) チャンディガール

チャンディガールは、1947年のインド・パキスタンの分離独立後、パンジャブ州の新たな州都として計画された。当初、マスタープランはアメリカ人建築家A・マイヤー、M・ノヴッキに依頼されたが、ノヴィキの事故死によって、1950年、ル・コルビュジエ、M・フライ、J・ドルー、P・ジャンヌレのグループがこれを引き継いだ。新首都を自ら構想した独立インド初代首相のジャワハルラール・ネルーは、チャンディガール建設の基本原則を、「過去の伝統にとらわれることのない、新しいインドの自由の象徴、国家の未来に対する信条（進歩主義）を表す新都市とする」と宣言した。伝統や都市の文脈にとらわれることなく、「都市は本質的に機能的でなければならない」とするモダニストたちの理想都市は、このような条件のもとでこそ実現し得たと言える。都市建設は1951年に開始され、翌1952年には州政府が移転、1960年までに主要部分が完成している。

チャンディガールの計画エリアは114 km²、そのうち都市部を79 km²、周囲を囲む田園部を35 km²としている。初期の計画人口は150,000人であったが、その後500,000人に修正された（2001年現在の人口は約900,000人）

この新都市はコルビュジエが「セクター」と呼ぶ長方形グリッド（800m×1,200m）を基本的な単位（住区）として計画されている。第一ステージの開発エリア（36 km²）は30のセクターで構成され、さらに17のセクターを第二ステージ（計画人口350,000人）のためのリザーブ用地としている。各セクター（住宅地）は人口15,000人に対応する住区で、内部には直交する二つの軸（公園緑地軸、商店街を含むバザーストリート）が設定され、その中心に主要な施設が配置されている。

コルビュジエは都市のマスタープランを人体になぞらえ、都市の頭の部分に議事堂をはじめとする官庁中心（コルビュジエ自身が設計）、心臓部に都市センター機能を配置し、産業ゾーンを腕、谷部に沿って帯状に配置された緑地・オープンスペースを肺と位置づけている。都市をネットワークする交通網は、彼が「7Vの法則」と呼ぶ7種類の異なる性質とヒエラルキーを持つシステムによって構成されている。セクターを取り囲むグリッド状の道路（V3）は、歩道を持たない自動車道路で、人影は全くない。

チャンディガールの建築は、コルビュジエの官庁街からM・フライらが設計した住宅に至るまで、高いデザイン水準を持っている。しかし一方で、計画区域の周辺には建設労働者や下層住民の自然発生的な集落が無秩序に広がり、厳密な秩序のもとにつくられた区域との著しい対照をなしている。

(2)ブラジリア

1822 年のブラジル建国以来の国民的悲願であった新首都の建設が、1956 年にようやく開始された。この年就任したクビチェック大統領によって、新都市ブラジリアの建設とリオデジャネイロからの遷都が発表された後、急ピッチで建設がすすめられ、1960 年には遷都が宣せられた。

新首都建設の最大の目的は、ブラジルのアイデンティティを構築することにあった。ポルトガルの影響を強く受けたリオデジャネイロを離れ、多民族統一の新国民国家の象徴となるような近代都市の実現が求められていた。いま一つには、未開発の内陸部の経済開発を進め、国土の均衡ある発展を促す狙いがあった。

ブラジリアは、面積 150 km²、計画人口 500,000 人で、現在連邦区の人口は約 200 万人に達している。この新首都は、ル・コルビュジエの影響を強く受けた 2 人のブラジル人建築家によってデザインされた。その一人、オスカー・ニーマイヤーは、新首都開発公社の建築都市計画部長で、1956 年に実施された新首都の競技設計の国家審査員の一人であった。彼は後にブラジリアの国会議事堂など主要公共建築の設計を手がけることになる。いまひとりのルシオ・コスタは、競技設計の当選者となり、1957 年にブラジリアのマスタープランを完成させた。

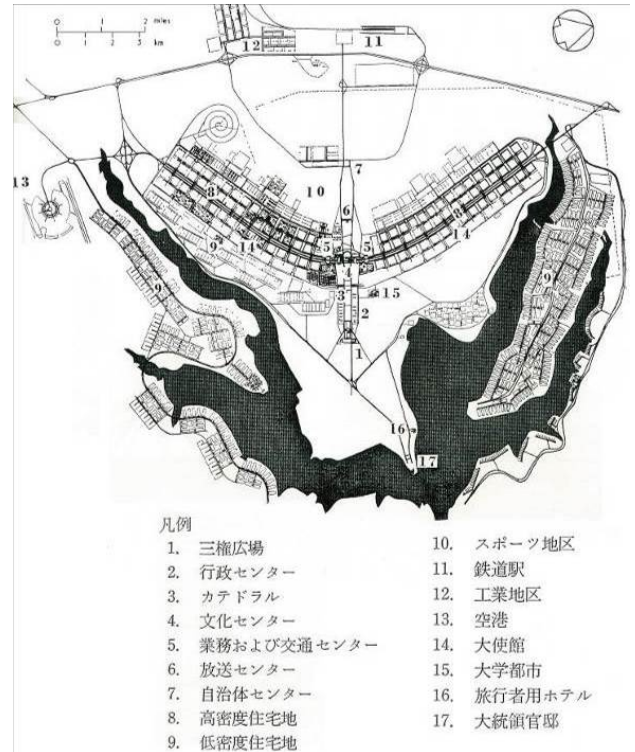
ジェット機の機体を模したと言われるブラジリアの都市構成は、チャンディガールよりもさらに明快な図式性を持っている。機首の位置にあたる三権広場から、市役所、文化、業務の各地区が並ぶ胴体が、幅 150m のブルーバールを中心とするモニュメンタルな都心軸となり、湾曲する翼の部分は 17km に及ぶ居住軸を形成している。居住軸には 4 列の格子状のスーパーブロックが並び、各ブロックは、5～8 階建てのフラットに約 3,000 人を収容するように計画されている。一つのブロックに異なる住宅タイプ、社会階層が含まれることはない。全部で 128 のブロックには、全く同様の環境に約 38 万人の人々が住む。

住宅地は、人造湖畔の上流階級の邸宅、居住軸西側の中流階級の高層アパート、居住軸東側の下級官僚の中・低層住宅の三つの地域に明確に区分されている。このブラジリアでも建設開始とともに周辺部にスラム街が誕生した。しかし、ここではそれを放置せず、連邦区の周辺部に数多く衛星都市を建設して計画的な受け入れを図っている。結果的にブラジリアは、居住地の階級分離を徹底して空間化した都市となった。

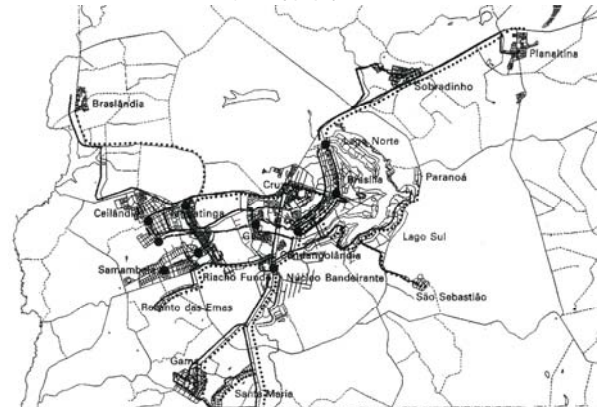
ブラジリアは、1987 年、都市全体がユネスコの世界遺産として登録されている。

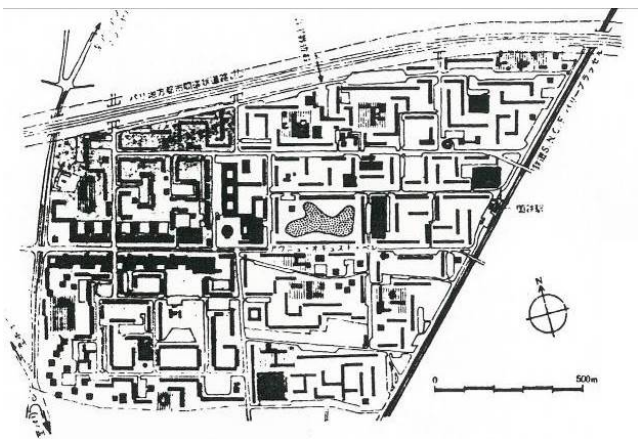
チャンディガールとブラジリアの二つの実験都市は、ともに CIAM の規範をそのまま都市計画として実体化したもので、近代都市計画運動の記念碑とも言うべき成果であった。一方で、都市を機能的に分解し、図式的な空間秩序のもとに構成するモダニストのデザインによってできあがった空間が、都市の本質、都市本来の姿からほど遠いものであることも明らかになった。彼らがつくりあげた壮大なモニュメントは、近代都市への反動を招く結果にもつながった。

ブラジリア (Brasília, 1956～)



ブラジリア連邦区の衛生都市群





15. パリのグラン・アンサンブル (大規模集合住宅群)

第二次世界大戦後のフランスは、戦災によって 200 万戸の住宅を失ったうえ、都市内には大量の老朽不良住宅を抱えるなど、深刻な住宅問題を抱えていた。また 1950 年代半ばからは、都市部への人口集中が急速に進展し、住宅不足を加速させた。1954 年から 1968 年までにフランスの都市人口は 2,400 万人 (57%) から 3,500 万人 (70%) に増加している。

フランス政府は、1950 年代の初めに政府の長期低利資金融資に基づく標準家賃住宅 (HLM 住宅) の制度を創設し、公共・民間の事業主体による社会住宅建設を本格的に開始した。1950 年代末から 1970 年代初期にかけて、全国の住宅建設戸数の 30～40% (年間 15～20 万戸) を HLM 住宅が占めている。

1958 年には、大規模な都市開発事業のための制度として、優先市街化区域 (ZUP) の制度が設けられた。一定の区域を定め集中的な都市建設を推進するため、HLM 住宅公社等の公的事業主体が区域内の土地を取得 (先買権、収用権が付与される) し、国の財政支援のもとに公共施設整備を行ったうえで住宅建設用地等を事業主体に譲渡するという制度である。初期の HLM 住宅団地は、いずれも小規模で十分な都市施設の整備が行われず、しばしば生活利便上の問題が指摘されていた。このため、開発を都市的な規模にまで拡大することで、住民の要求に応える多様な都市施設、生活利便施設を備えた環境を実現する狙いがあった。これ以後、この ZUP の制度によってグラン・アンサンブル (grands ensembles : 大規模集合住宅群) と呼ばれる HLM 住宅都市があい次いで建設されるようになった。しかしその計画は、公共交通網の整備や幹線道路網の計画など、広域的な都市計画と連携のとれたものではなく、地価が安く土地の取得が容易な場所が安易に選ばれていた。また多くが単調な幾何学的パターンのもとに高層住宅を大量に建設するといったタイプの開発であった。

(1) サルセル

パリの北方約 10km の農村地帯に建設されたサルセル (172ha, 12,300 戸, 計画人口 50,000 人) は、1955 年に着手された最も初期の大規模住宅群で、約 20 年をかけて完成した。1950-60 年代の合理主義、機能主義、垂直田園都市思想に基づく住宅都市の代表的な存在で、サルセルの名前は、この時代のグラン・アンサンブルの代名詞のようにも用いられた。

都市内には人口 50 万人の対象圏域を持つ広域商業センター (商業施設 60,000 m², 業務施設 35,000 m²) をはじめ、教育施設、近隣センター、青少年会館、地区会館、老人の家、図書館、映画館、体育館、プール、スタジアムなどの施設が計画されている。しかし、人口の定着に比べて生活基盤施設の整備が大幅に遅れた。地区内に雇用の場もなく、開発の初期段階を通じて、サルセルは住民が朝パリに仕事に出かけ、夜になると寝に帰ってくるだけの町であった。また、単調で無機質、画一的な環境は、家庭に残された婦人層に対して心理的な悪影響 (ノイローゼ、鬱病) をもたらし、その症状は団地の名前から「サルセル病」と呼ばれるようになった。

(2) マシィ・アントニ

パリの南約 12km に位置するマシィ・アントニ（300ha, 8,000 戸, 計画人口 40,000 人）では、1958 年に基盤整備と土地の再譲渡が開始された。1959 年に設立されたマシィ・アントニ団地整備会社（混合経済会社）によって住宅、施設建設がすすめられている。主としてパリ市内からの移住者を受け入れる目的で建設された。

地区の中心部には、当時フランス最大とされた商業センター（売場面積 16,400 m²）をはじめ、行政施設、劇場、文化センター、会議場、図書館、美術館、教会などの施設が整備されている。また雇用の場として 100ha の工業地区が建設されているが、就業者の大部分は地区外からの通勤者であった。

(3) オルリー・ショワジー・ル・ロア

パリの南東約 15km, オルリー空港にも近いオルリー・ショワジー・ル・ロア（5,400 戸, 人口 18,500 人）は、パリ市が所有地をセーヌ県 HLM 住宅公社に無償譲渡して 1958 年から 1963 年の間に建設された。主としてパリ市内の高家賃を負担できない世帯、パリ市の再開発地区からの移住世帯、地方及び海外からの移住世帯等を受け入れている。

1950～60 年代のグラン・アンサンブルの評価

ZUP の手法と HLM 住宅の制度に基づく 1950～60 年代のグラン・アンサンブル（大規模集合住宅群）建設は、戦後の住宅問題の解決に大きく貢献する一方で、多くの問題点をも含んでいた。第一に、都市計画的配慮を欠いた安易な立地選定の結果、都市化を方向づけるというよりも、都市の無秩序な拡大と混乱を助長する結果を招いた。交通の不便な場所に立地するものも多く、通勤交通の面でも批判を浴びている。また、都市建設の初期段階から日常生活に必要な都市施設が計画的に整備されなかったことも住民の強い不満を招いた。

さらに、高層住宅と単調で無味乾燥な環境がもたらす心理的な反作用は、どの地区にも共通で、「サルセル病」と呼ばれる現象は社会の強い関心と批判の的となった。

都市建設は、一定地域の総合的な開発と自律的な都市の実現を意図していたが、雇用対策が計画的に行わなかったために、パリをはじめとする人口過密地域の都市問題に対する総合的な対策とはなり得なかった。

また都市建設はバランスのとれたコミュニティの形成を目指し、賃貸・分譲を含めた多様な住宅タイプの供給が計画されていた。しかし経済力のある住民は、単調で画一的な環境や高層居住を嫌い、より郊外の良質な住宅地に移り住むようになった。その結果、次第に低所得者、外国人居住者が多くを占める都市となり、社会構造上の問題が指摘されるようになった。

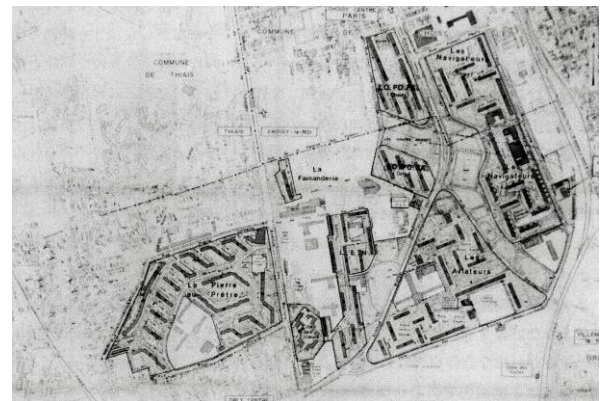
フランス政府はそうした問題点の反省にたって、1960 年代末にはパリ周辺での新たなニュータウン建設に取り組むこととなる。また、1980 年代半ばから、グラン・アンサンブルの各地区では、居住水準、住環境、社会的環境の各領域に渡る大規模な団地再生事業がすすめられている。

マシィ・アントニ

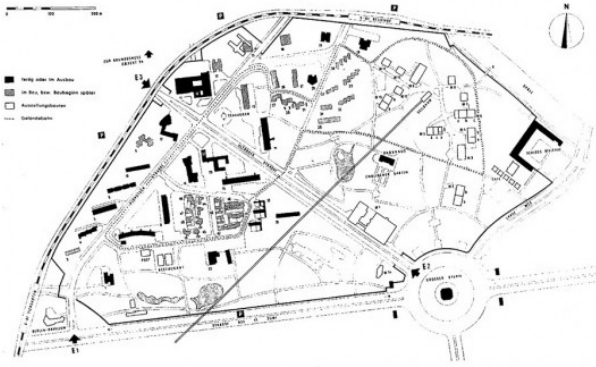


オルリー・ショワジー・ル・ロワ

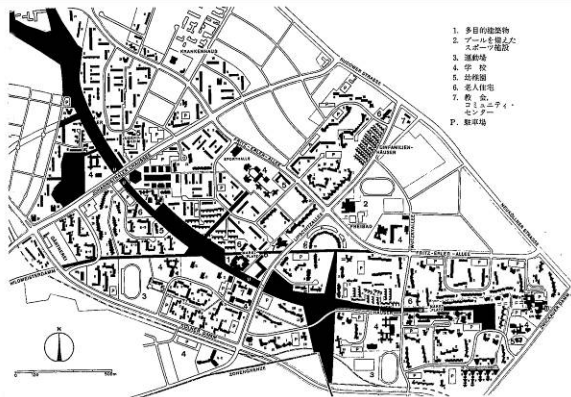
(Orly Choisy le Roi, 1958～)



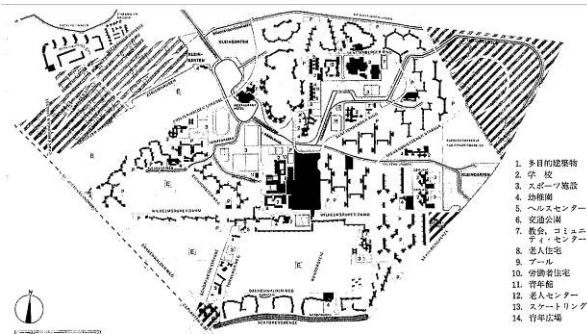
ハンザフィアテル (Hansaviertel, 1957)



グロピウス・シュタット (Gropius Stadt, 1962～)



メルキッシュ・フィアテル (Märkisches Viertel, 1963～)



16. 旧西ドイツのニュータウン

敗戦国西ドイツでは、戦後の10数年間既成市街地の戦災復興に追われ、郊外ニュータウン建設が開始されたのは1960年の頃であった。この時代のニュータウンは、「構成され分散された都市」の主導像、すなわち1933年のアテネ憲章が主張した機能の分離と「Tower in Park」の原則を追求するものであった。また60年代の後半には、「密度による都市性」という主導思想、すなわち都心部における高密度化と用途複合による都市性の追求が主張されるようになった。イギリスの自足型ニュータウンとは異なり、郊外住宅都市の性格が強く、またグロピウスの主張に沿った高層住宅開発が主流となっている。西ドイツの住宅都市建設は社会住宅企業が主体となって行われている点が大きな特色であり、特にドイツ労働組合総同盟の出資するノイエハイマートは、都市建設、住宅建設の両面での建設活動のセンターとしての役割を果たしている。

(1) ハンザフィアテル(ベルリン)

西ベルリンのハンザフィアテルは、戦禍によってがれきの山と化したかつての住宅地で、1957年、ここで戦災復興モデル地区建設のためのインタバウ(国際建築展)が開催された。"city of tomorrow"をテーマに、西側の最新の建築技術をデモンストレーションするとともに、新たな民主主義国西ドイツを世界に発信するねらいがあった。W.グロピウスが中心となって再建委員会を設置し、国際コンペによってG.ヨブスト、W.クロイエルのマスタープランが採用された。35棟、1,160戸の住宅の設計には、オスカー・ニーマイヤー、アルヴァ・アルト、アルネ・ヤコブセン、ハンス・シャロウン、W.グロピウスをはじめ、13カ国53人の建築家が参加している。このとき、ル・コルビュジエも加わったが、彼だけはシャルロッテンブルグの丘にベルリンのユニテを設計した。

(2) グロピウス・シュタット(ベルリン)

グロピウス・シュタット(248ha, 15,000戸, 計画人口37,000人)は、東ベルリンとの境界線近くに建設された住宅都市で、1962年から約12年をかけて建設された。W.グロピウスが建設当初から1969年に没するまで計画の指導にあたり、自らも幾つかの住棟を設計している。地区内をUバーンが走り、これに沿って大規模な緑地帯が設けられ、都市の骨格を形成している。"Tower in Park"を象徴する都市と言える。



(3)メルキッシュ・フィアテル(ベルリン)

メルキッシュ・フィアテル(392ha, 17,000 戸, 計画人口 40,000 人)の一角は、戦前の老朽家屋と戦後の混乱期に建設された応急住宅とが混在する不良住宅地区で、1963 年から約 10 年間で地区のクリアランスと再開発住宅の建設が行われた。1962 年にマスタープランコンペが実施され、ハインリヒ・ミューラーの計画案が採用された。35 人の建築家の設計によって、17,000 戸の住宅のほか、12 の学校、児童のためのデイセンター、文化センター、公立プール、二つのデパート、ショッピングセンター、レストラン、ホテル、健康施設、図書館、教会、コミュニティ・センター等が建設されている。中心地区は、「密度による都市性」を目指した多層、多機能型複合センターとして計画されている。

(4)ノルトヴェスト・シュタット(フランクフルト)

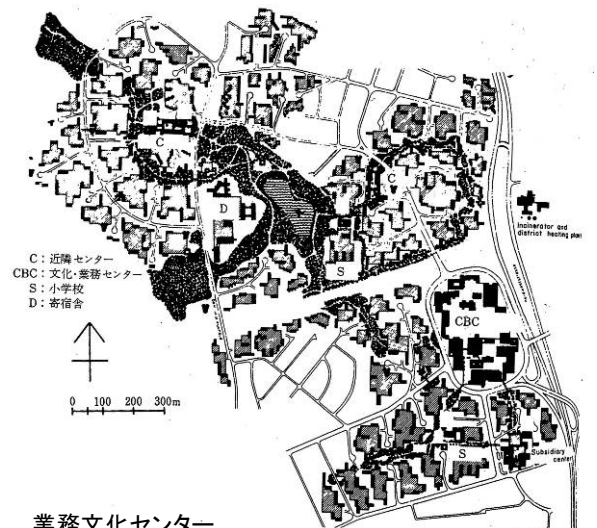
フランクフルト近郊に建設されたノルトヴェスト・シュタット(165ha, 計画人口 25,000 人)は、ジートルンクが複数集合した住宅都市(複合団地集団)で、空間の段階構成、歩車分離の徹底、複合センターの形成による都市性の創出を目標として計画されている。住宅地は、オープンスペースを囲む複数の住棟群で構成するグルーピングを基本単位として、この住棟群が 10~20 集合して住区を形成、3つの住区によって都市を構成している。住宅地の駐車スペースは、全てオープンスペースの地下に設けられ、歩行者路と自動車道はブリッジやトンネルによって分離されている。ワンセンターに近い形で計画された「業務文化センター」は、周辺地域を含む広域都市圏の核として位置づけられ、大規模な人工地盤を用いて、商業・業務施設、広域文化施設、交通センター等を重層的に組みこんだ典型的な複合建築体となっている。

(5)ノイペルラッハ(ミュンヘン)

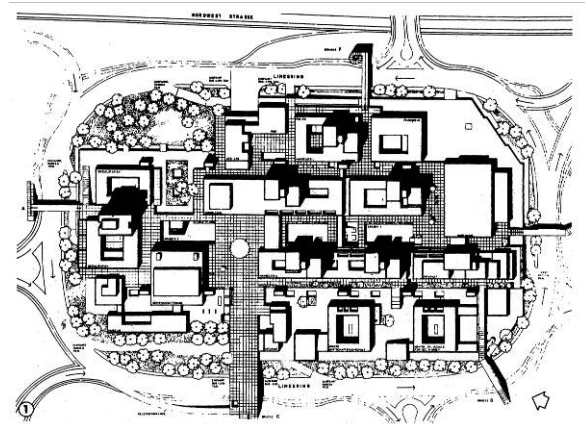
ミュンヘンでは都市圏人口の増加に対応するため、1960 年代、3か所の衛星都市建設をすすめている。そのうち、ノイペルラッハ(1,000ha, 25,000 戸, 計画人口約 75,000 人)は最大の規模を有するもので、市の計画のもとにノイエハイマート・ミュンヘンが建設を行った。ドイツの他のニュータウンとは異なり、工業地域とセンター地区に約 14,000 人の雇用を確保している。中央住区の大規模なオープンスペースを囲む環状の高層住宅群が空間構成上の特徴を示している。



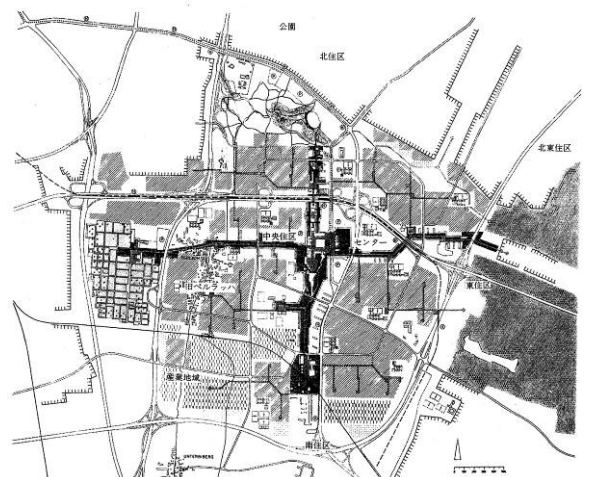
ノルトヴェスト・シュタット (Nordwest Stadt, 1959~)



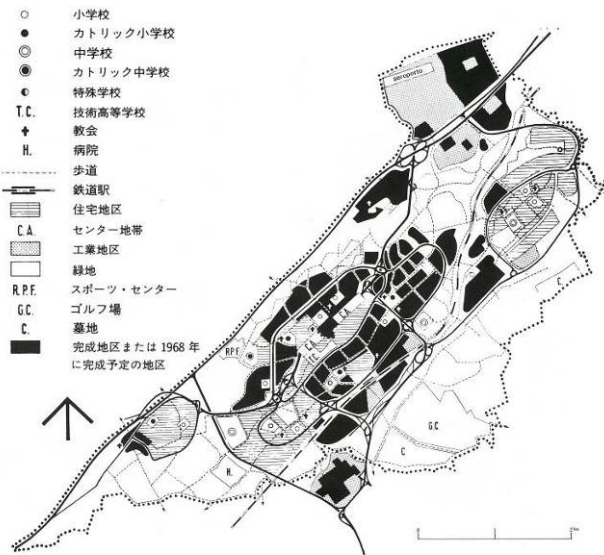
業務文化センター



ノイペルラッハ (Neuperlach, 1962~)



カンバーノールド (Cumbernauld. 1955～)



ニュータウン全景



住宅地



タウンセンター



17. アーバニティの追求・メガストラクチャの試行

1950年代の半ば、近代建築運動に大きな転換期が訪れる。CIAMの第9回会議(1953)で結成された若手建築家のグループ(チーム10)は、CIAMの機能主義や近隣住区の考え方、図式的でスタティックな計画手法を批判し、新たな運動を提起して1956年第10回会議でCIAMを事実上解体に導く。都市を成長・変化のプロセスそのものとして捉え、それを支える骨格的構造(インフラストラクチャ)が重要であるとする彼らの主張は、人工の土地をつくり、人工の街路(空中歩廊)をつくり、一つの巨大な建築で都市をつくる、メガストラクチャ・ムーヴメントを誕生させることになる。1950年代末から60年代、そうした彼らの思想を反映したニュータウンが登場してくる。

(1)カンバーノールド(グラスゴー)

グラスゴー郊外のカンバーノールド・ニュータウン(1,680ha, 計画人口50,000人(後に70,000人))は、1955年に指定され、主任計画家ヒュー・ウィルソンによる最初のマスタープランは1958年に策定された。この時期イギリスでは、近隣住区の閉鎖性や都市性の欠如など、マークIニュータウンへの批判が高まりつつあった。そうした背景のもとで計画されたカンバーノールドのマスタープランには、初期のニュータウンとは大きく異なる新たな計画概念が導入された。それは、

- ① コンパクトな高密度開発
 - ② 近隣住区システムの不採用
 - ③ 単一中心(モノセントリック)タウン・都市性の創出
 - ④ 完全な歩車分離、明確な道路の段階構成
- などであった。

計画区域1,680haのうち、実質的なニュータウン区域は1,130haで、住宅地は330ha、人口密度は約210人/haに設定されている。また、住宅タイプに関しても全体の35%を中高層フラットとしている。イングランドのニュータウンのなかでも比較的高密度とされるハーロウの人口密度約120人/ha、中高層比率20%と比べても際だった違いを示している。住宅地をコンパクトに形成して中心地区への接近性を高め、多くの都市施設をタウンセンターに集中させることで都市的魅力、アーバニティを創出しようとする意図が表れている。

最も大きな特徴はそのタウンセンターにあった。建築家ジェフリー・コブカットの設計で、1963年から74年にかけて建設されたタウンセンターは、英国で最初の屋内型ショッピングモールで、世界初の単一構造物でつくられた多層・多機能型タウンセンターとなった。全体は8層構造で、3層のショッピングモールを始め、オフィス、ホテル、文化施設、レジャー施設、教会等の施設が一体的に組みこまれ、上層部にはペントハウスが置かれている。建物の下を幹線道路が走り、6,000台の駐車場が収容され、上部にはペDESTリアン・デッキが張り巡らされている。

1967年、タウンセンターの第1期部分が完成すると、それはたちまち世界中の関心を呼び、多くの人がここを訪れ賞賛を

寄せた。王立英国建築家協会（RIBA）年間最優秀建築賞など、多くの表彰も受けた。しかしその巨大で非人間的なスケールやコンクリートむき出しの粗野な建物は住民の反感を呼び、やがてはヴァンダリズムの対象ともなる。のみならず、建物の構造的欠陥からペントハウスに人が居住できないなど、多くの問題が表れるようになった。その後、多くの部分が空き家状態となり、放棄された。「英国で最悪の建築」や「英国で最も嫌われている建築」にも選ばれている。結果的にカンバーノールドは、メガストラクチャ思想の欠陥を示す典型的な例となった。

(2) フック・ニュータウン計画（ニューハンプシャー）

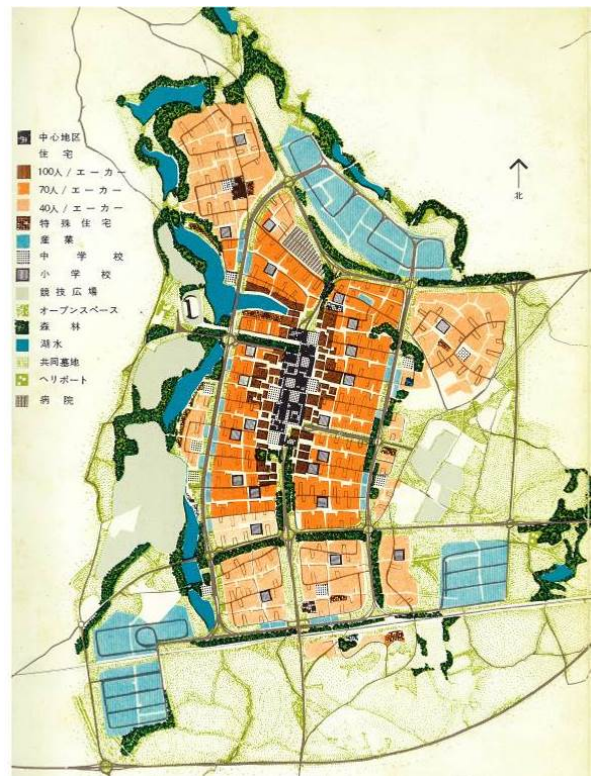
1950 年に政権についたイギリス保守党は、その後イングランドでは新たなニュータウン指定を行わず、大都市の過密緩和策（オーバースpill対策）の重点を地方行政庁が主体となつてすすめる既成都市拡張計画（expanded town program）に移行させた。しかしその効果は思わしくなく、指定済みのニュータウンでもこの時期、不況の影響で事業が遅れをきたすなど、ロンドンの過密緩和策は停滞していた。そうした中でロンドン州議会（LCC）は自らの手でニュータウン建設を行うことを決定する。1957 年、ロンドンの西方約 60km、ニューハンプシャー州フックに建設地を定めて、面積 3,000ha、計画人口 100,000 人のニュータウン計画に着手、1960 年までにマスタープランがとりまとめられた。この計画は、ニューハンプシャー州当局が既成都市拡張計画案を選択したことによって実現を見なかった。しかしその提案は、マークⅠニュータウンとは異なる全く新しいニュータウン像を提示したもので、その後の内外のニュータウン計画に多くの示唆を与えるものとなった。

マークⅠニュータウンとの大きな違いは、都市らしさの創出をその目標に掲げていることであり、均質な居住単位をつくり出す近隣住区方式を避け、中心地区を都市全体の社会的、経済的、文化的な生活の場における強力な焦点としている。また一方では、自動車時代の都市として、完全な歩車分離システムの採用、1.5 台/戸の自動車保有・利用に対応する交通施設、中心地区の駐車スペースの確保等が図られている。

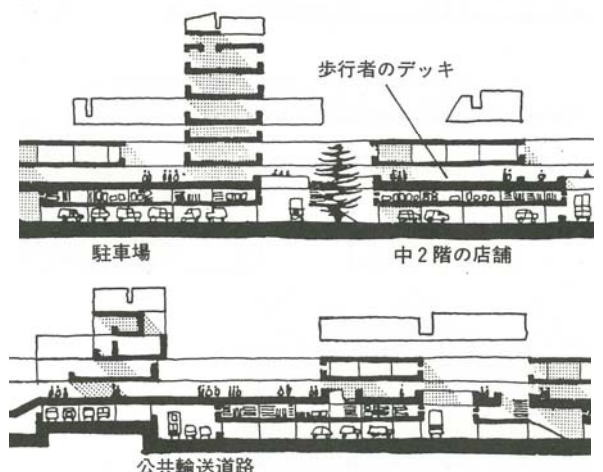
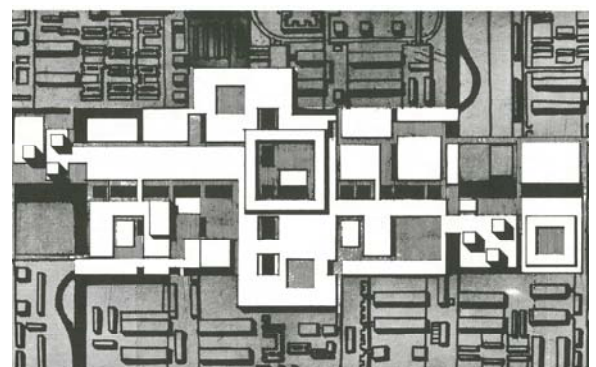
都市の心臓部には幅 0.4km、長さ 1.2km の重層的な中心地区及びこれと一体となったセンター居住ゾーン（250 人/ha）がある。中心地区とセンター居住地区の建物は全てが歩行者デッキで結ばれ、巨大な複合建築物となっていて、まさにメガストラクチャと呼ぶにふさわしい。それを取り巻く幅 800m の範囲は、インナー居住ゾーン（175 人/ha）で、中心地区と合わせて人口の 60%がこのエリアに収容される。インナー居住ゾーンは、概ね 400×800m のエリアごとに各種住区施設を持つ人口 4～5 千人の単位を構成するが、近隣住区のようにクローズしていない。中心地区にも外周のオープンスペースにも徒歩 10 分以内でアクセスできる。さらにその外側に 3 つの近隣住区で構成されるアウター居住ゾーン（100 人/ha）が配置されている。

この時代、イギリスのニュータウン建設の歴史上画期的と評されたフック・ニュータウンの計画だが、もし実現していたら果たして住民からどのように評価されたであろうか。

フック・ニュータウン計画（Hook, 1960）



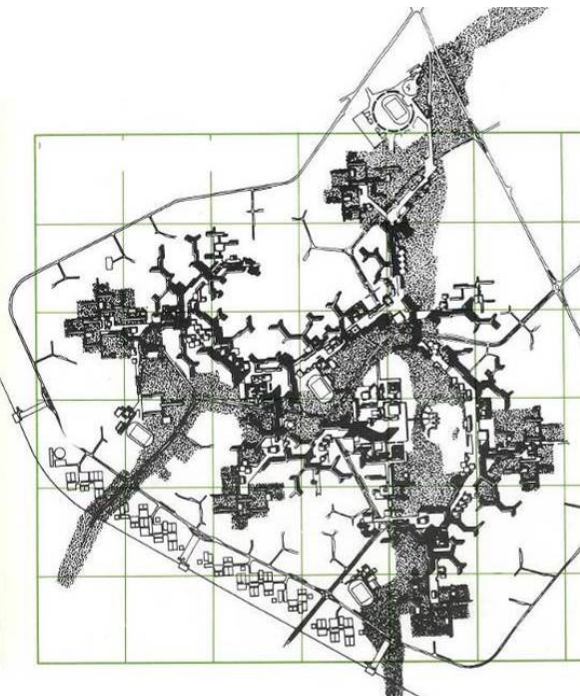
中心地区の計画



高密度住宅地（センター居住ゾーン）の断面構成



トゥールーズ・ル・ミライユ
(Toulouse le Mirail, 1963～)



(3)トゥールーズ・ル・ミライユ(トゥールーズ)

チーム 10 の建築家は、都市の本質をアクティビティ、モビリティ、フレキシビリティ、として捉え、その実体化、空間化を目指していた。そのチーム 10 の建築家による都市デザインの最初の例が、フランス南西部の中枢都市トゥールーズ市に登場した。1963 年に建設が開始されたトゥールーズ・ル・ミライユ (800ha, 25,000 戸, 計画人口 100,000 人) である。

1960 年、トゥールーズ市は増大する都市人口を計画的に受け入れるために、この新都市の建設を決定する。1962 年に実施された都市計画設計競技で、チーム 10 のメンバーであるフランス人建築家キャンディリス、ウッツ、ジョジックらによる計画案が選定され、実施に移されることになった。

新都市の構造は、彼らがステム（幹）とウェブ（クモの巣）と呼ぶ二つのシステムによって構成されている。ステムはセンター街路と名付けられたペDESTリアン・デッキ（人工地盤）を中心に商業、業務、教育、文化、社会、レクリエーション等の施設を一体化し、線状に構成された都市の基本的骨組（インフラストラクチュア）であり、全ての都市活動を結合し、統合するシステムとして都市全体を結びつけている。一方のウェブは、幹にとりつく住空間であり、それぞれが六角形の網の目を構成するように配置された連続高層住棟群を中心につくられている。14 階建ての高層住棟には 6・10・13 の各階に住棟を連続的に結びつける外廊下（空中街路）がセンター街路にアクセスする動線として設けられている。アクティビティ、モビリティを重視した都市構造において、クローズした近隣住区方式は否定されている。

都市内の道路網は、歩行者の動線とは完全に分離されたシステムとして計画され、また自動車の保有台を 1 世帯 1.4 台とし、地区内には約 32,000 台の駐車スペースが計画されている。

新都市のセンターは、トゥールーズ市の副都心として位置づけられ、行政施設、文化施設、商業施設等の高次都市機能が集積している。また後に地区内にトゥールーズ・ル・ミライユ大学が開設され、現在は学園都市としての性格も有している。

1971 年、市政の政権交代によって、トゥールーズ・ル・ミライユの建設は約 2 分の 1 を建設した段階で中断された。その後、計画人口を 70,000 人に縮小するとともに、当初のマスタプランも大幅に見直されることになった。

1970 年代には、石油危機に伴う経済状況の悪化とともにトゥールーズ・ル・ミライユの社会的荒廃が顕著となる。労働者の失業、貧困化からヴァンダリズム、犯罪、反社会的行為が日常化し、1980 年代には暴動にまで発展する。そうしたコミュニティの荒廃は、主には経済的、社会的要因によるものだが、巨大なスケールや非人間的な人工地盤、人の目の行き届かない空中街路など、ニュータウンの空間構造にも問題があることは明らかであった。1985 年に開始された地区社会開発（団地再生）では、「地域の伝統的な都市デザインの論理に従うこと」が基本方針として位置づけられ、ペDESTリアン・デッキの撤去や地上レベルの改善、長大住棟の一部撤去、空中街路の閉鎖など、当初の設計を改善する試みが数多く取り入れられている。

(4)ベルマミーア(アムステルダム)

「オランダ近代都市計画の輝かしい成果」と呼ばれたアムステルダム近郊の住宅都市ベルマミーア（1966～75 年, 700ha, 総戸数 14,000 戸, 計画人口 6 万人）もこの時代のデザイン思想を象徴するものと言える。

1950 年代半ば、アムステルダム市は、世帯分離の進行や移民の増加への対応、老朽化した旧市街地の再開発のための受皿（移住地）建設等を目的とする新たな市街地拡張計画に着手し、1962 年に市北部と南東部にそれぞれ人口 10 万人の新市街地を建設する決定を行った。ベルマミーアは、南東部での市街地拡張計画の第 1 期事業として計画された。市都市計画局の G.S. ナッスを中心とするプロジェクトチームが 1965 年までにマスタープランを完成させ、翌年から建設が開始された。

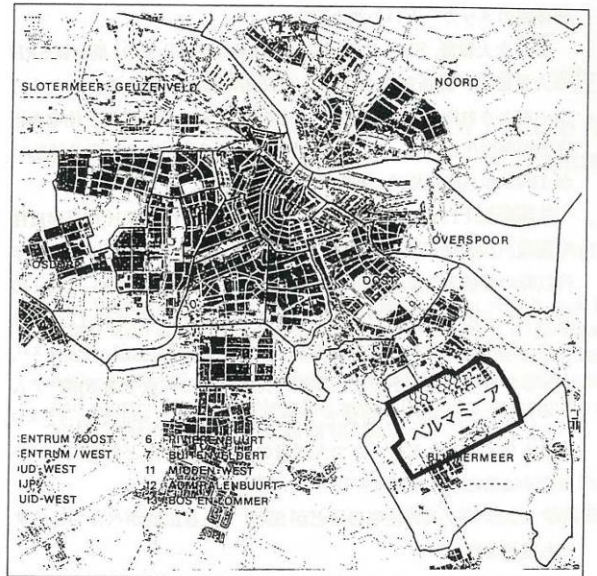
ベルマミーアの住宅は、90%（12,500 戸）が 11 階建て PC パネル工法による高層住宅で、それらは地区面積の 80%を占めるオープンスペースの中に立てられている。高層住棟は、一辺が 100m の正六角形が連続する「蜂の巣型（honey-comb）」に配置され、31 ブロックの住棟の平均規模は約 400 戸、そのうち最大のものは延長 600m, 830 戸の規模を有している。住棟の 1・2 階部分は倉庫等の非住宅にあてられ、3 階レベルに組みこまれた内部通路（interior corridor）が長大住棟を結びつけている。歩行者はこの通路を利用して、住棟グループごとに設けられた多層駐車場や近隣センター、学校、バス停や鉄道駅に到達できるように計画されている。内部通路の総延長は 12km にも達している。地区内の主要道路も高架道路として計画され、完全な歩車分離システムを実現している。

連続する長大住棟に歩行者デッキを組みこみ、巨大な建築物で一つの町を形成しようとする彼らの計画は、チーム 10 の主要メンバーであったピーター・アリソン・スミッソン夫妻が提案した立体街路（street in the sky）の概念をイギリスでいち早く実現したシェフィールドのパーク・ヒル（1955-59）やトゥールーズ・ル・ミライユの計画を参考にしたものであり、まさに時代の先端を行くものであった。

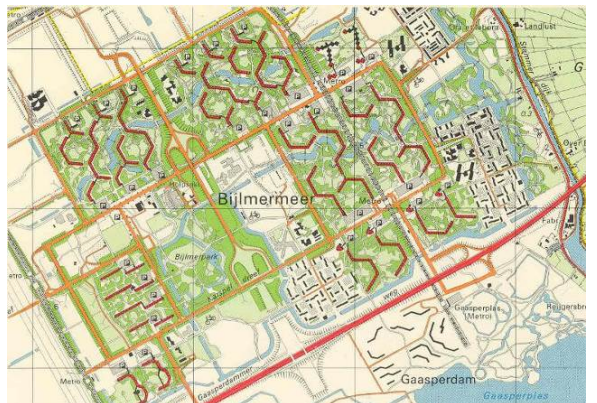
しかし 1975 年に完成したベルマミーアは、それ以前から大きな社会問題を抱えるようになっていた。巨大な住棟、延々と続く内部通路、大規模なオープンスペース、そうしたヒューマンスケールを超えた空間が人々の反感を呼んだ。幾何学的な構成や大量生産のために全てが規格化、標準化された住宅は、人々に疎外感を抱かせ、アイデンティティを喪失させるものでしかなかった。さらにこの時代、オランダ社会の経済成長と生活水準の向上とともに、接地型生活様式への指向が高まり、既に高層住宅は市民に好まれなくなっていた。

次第に中間所得層の流出が目立つようになり、住民の多くが外国人、低所得者層で占められるようになり、これとともにヴァンダリズム、反社会的行為、犯罪が日常化するようになる。延々と続く内部通路や死角の多いオープンスペースが犯罪を助長する結果を生んだ。長期に及ぶ混乱と荒廃の後、1990 年代に至って市は高層住宅の半数以上を撤去する大規模な総合再生事業に着手することになった。

ベルマミーア（Bijlmermeer, 1966～）



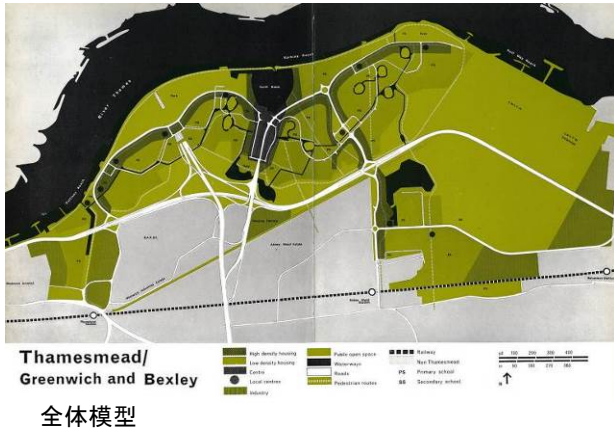
位置図



マスタープラン



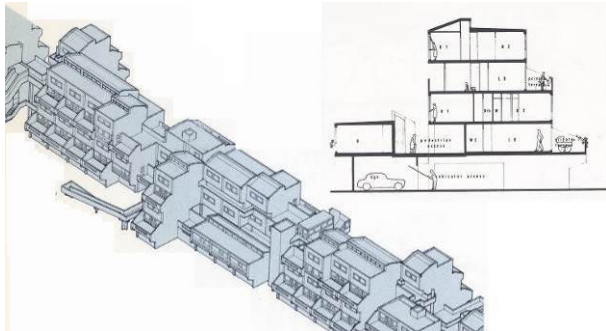
テムズミード (Thamesmead, 1967～)



第1・2期 (South Thamesmead) 全景



リニア住棟



(5) テムズミード (ロンドン)

フック・ニュータウンの事業化を断念したロンドン州議会 (LCC) は、1963 年にテムズ河南岸の軍用地を国防省から取得し、独自の新都市建設を行うことを決定する。政府のニュータウン事業が停滞する中で、ロンドンの住宅不足を早期に解消するとともに、イーストエンドをはじめとするスラム地域の再開発 (クリアランス) を促進するために住民の移転先を確保する狙いがあった。プロジェクトは、1965 年、LCC に代わってグレーター・ロンドン全域をカバーする行政組織として設立された大ロンドン議会 (GLC) に引き継がれ、1967 年にテムズミード (525ha, 17,000 戸, 計画人口 60,000 人) の第1・第2期、約 4,000 戸の建設が開始された。

GLC の建築・シビックデザイン局によるマスタープランは、ロンドンにおける戦後の社会住宅計画のなかでも最も野心的なもので、公共、民間の住宅のみならず、工業団地、軽工業地区、商業・業務センター、コミュニティ施設、レクリエーション施設、高等教育施設等を含む総合的な計画であった。グリニッチ区、ベクスリー区にまたがるこの一帯は低湿地で、浸水対策のため地上レベルの利用はガレージ等の非居住用に制限され、居住機能は、全て地上 6m 以上のレベルに計画されている。

住宅は、13 階建てタワーブロック、リニア住棟と呼ばれる 5 階建ての連続住棟、タウンハウスで構成され、大量建設のために全面的に工業化工法が導入された。2階・4階部分に歩行者デッキを組みこんだリニア住棟 (高密度住宅) は、帯状にネットワークされ都市全体を結びつけ、歩行者は各住区からデッキを利用して直接タウンセンターまで到達できる計画であった。マーク I ニュータウンの評価を踏まえ、近隣住区の孤立を避け、都市全体を緊密に結びつけるとともに、都市らしさを創出することが意図されていた。

テムズミードの開発は、歩行者デッキを組みこんだリニア住棟によって都市全体を結びつけるという画期的な試みや住棟のデザイン、水辺を活かした景観デザイン等によって世界の関心を呼び、多くの国際的な賞も受賞した。

しかし、初期開発エリアが完成した 1972 年、既にプロジェクトの失敗は明らかであった。延々と続く歩行者デッキは、生活感やアクティビティに欠け、住民には評判が悪く、ブルータリスト建築と呼ばれるコンクリートむき出しの建物も反感を買った。プレハブ工法による建物も雨漏りがひどく、品質の悪いもので、見直しが必要であった。さらに、スラム地域の労働者、低所得者層を集中的に移住させたことによって、社会的問題も顕在化することとなった。

テムズミードの住宅地は、まもなくヴァンダリズムや反社会的行為、犯罪の横行する荒廃団地となった。折からの石油危機とこれに続く不況も重なって、タウンセンターや工業団地、各種コミュニティ施設の建設、予定されていた地下鉄の延伸等も実現せず、やがて GLC は事業の中止を余儀なくされたのであった。2000 年代に入って、初期建設エリアでは大規模な地区再生事業が開始されている。

18. わが国の大都市圏計画と初期ニュータウン

(1) 首都圏整備計画の経緯

わが国で本格的に大都市圏計画が取り上げられたのは、1930年代の頃であった。この時期、東京都市計画地方委員会による関東国土計画（1936）、関東地方大東京地区計画等（1939-41）、東京緑地計画協議会による東京緑地計画（1939）など、一連の計画が検討されている。いずれもわが国に早くから紹介されていた1924年アムステルダム国際都市計画会議の大都市圏計画の原則を忠実に適用したものであった。

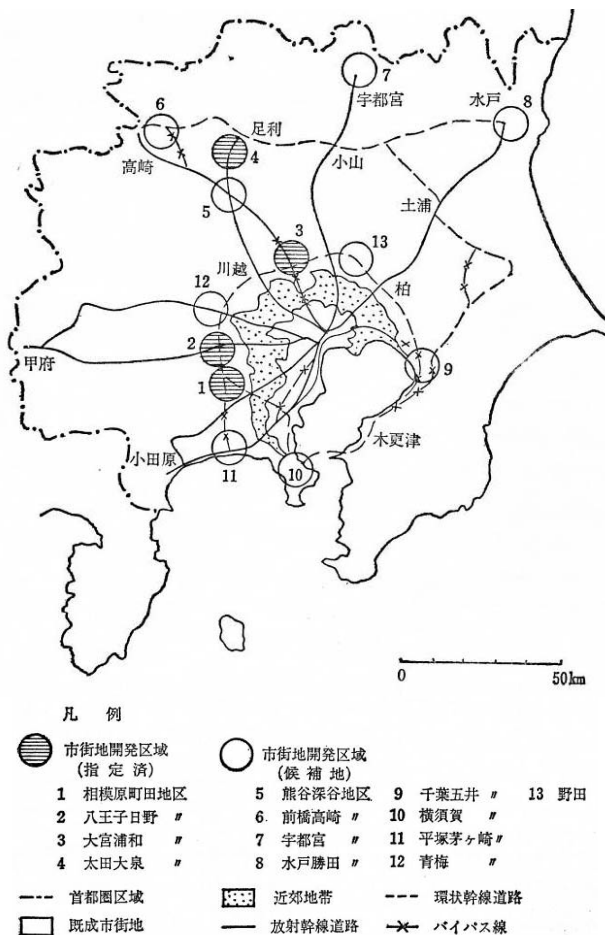
1933年から1939年にかけて策定された東京緑地計画は、東京郊外に市民のレクリエーション緑地を整備し、同時にこれによって郊外への市街地の膨張を抑制しようとするものであった。東京市の周囲を取り巻く幅1~2km、延長72kmの環状緑地帯とこれから都心に向かって楔状に伸びる放射状緑地、あわせて13,730haの緑地が計画されている。後に環状緑地の計画の一部が「紀元2600年記念事業」として実施されることとなり、現在の砧、神代、小金井、舎人など、6地区646haの都立公園が実現したが、グリーンベルトとして完成することはなかった。

第二次大戦後、戦後復興を経て高度経済成長期にさしかかった1956年、首都圏整備法が制定され、大都市圏整備に関する新しい計画体系が導入されることとなった。この法律に基づいて策定された第一次首都圏基本計画（1958）は、1944年の大ロンドン計画を参考にしたものと言われる。計画は、東京を中心とする100km圏を対象に、既成市街地（母都市）、近郊地帯（グリーンベルト）、周辺地域の地帯区分を設定、①既成市街地では人口抑制、工場等の制限を行い人口密度、土地利用形態の適正化を図る、②近郊地帯（幅約10km）は既成市街地を取り巻き、その無秩序な発展・膨張を抑制するための地域とする、③周辺地域では市街地開発区域を設定し、ここに工場団地を造成し、衛星都市として人口・産業を定着させ、既成市街地への人口・産業の集中を緩和する、とした。

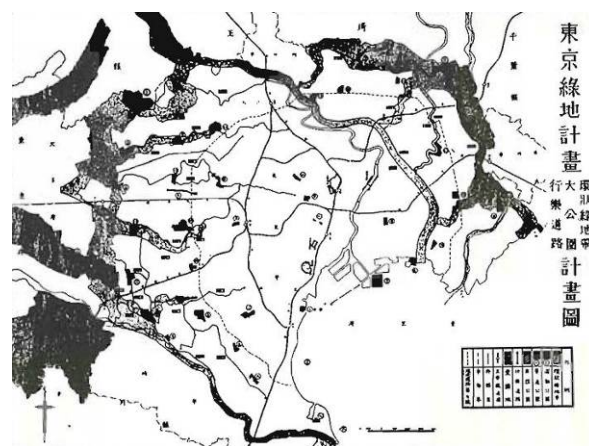
この計画を推進するための関連法として、既成市街地に関しては「首都圏の既成市街地における工場等制限法（1959）」が、市街地開発区域に関しては「首都圏の市街地開発区域整備法（1958）」が制定された。しかし、近郊地帯に関してはグリーンベルト法のような土地利用規制制度が確立されることなく、また具体的な地域指定も行われずに放置されることとなった。これは農地所有者らによる激しい反対運動と、住宅不足の解消、住宅団地建設という別の政策との対立関係等によるものであった。結果的に1955年からの10年間にこの地域に約200万人の人口増が生じ、劣悪なスプロール地帯が形成されることとなった。また、市街地開発区域についても工場団地と住宅団地がそれぞれ建設されたが、当初意図された職住近接の自足的な「衛星都市」の実現には至っていない。

1965年、首都圏整備法の改正によって近郊地帯の考え方は放棄され、50km圏内を「計画的に市街地を整備し、あわせて緑地を保全する」という近郊整備地帯が新たに設定された。

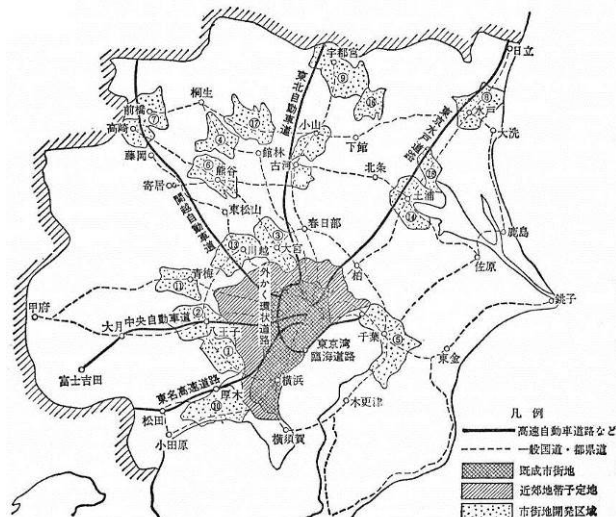
第一次首都圏基本計画（1958）



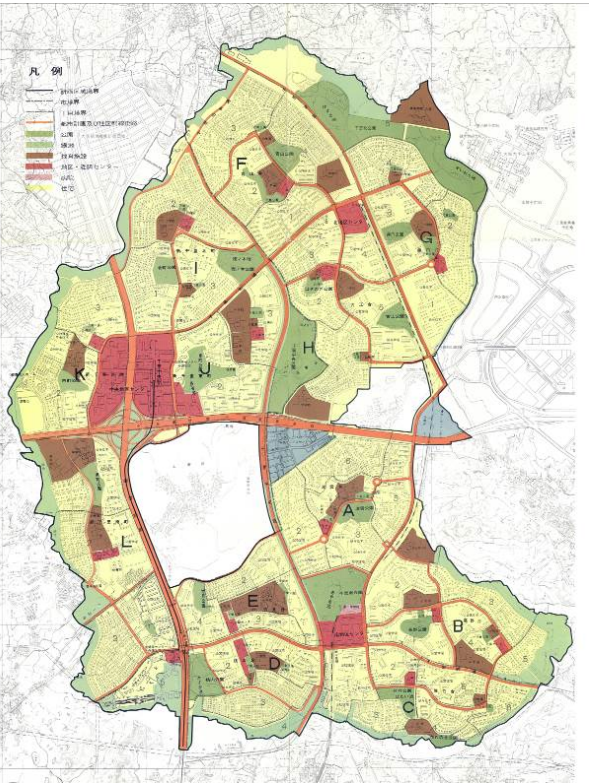
(参考) 東京緑地計画（1939）



第二次首都圏基本計画（1965）

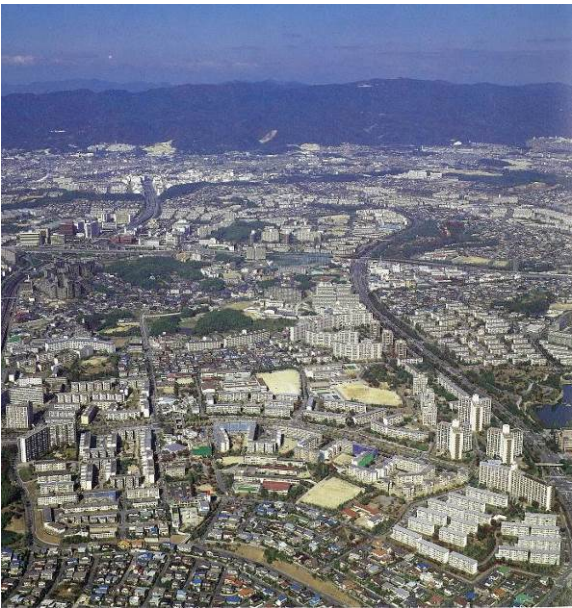


千里ニュータウン（1960～）



千里ニュータウンの概要

所在地	大阪府吹田市・豊中市
立地	大阪都心(梅田)から10～15km
開発面積	約 1,160 ha
計画人口	約 150,000 人
住宅建設計画	事業実施時 37,330 戸 事業完了時 40,120 戸
事業主体	大阪府企業局
事業期間	1960.10～1970.3 (1962 年まち開き)
事業手法	一団地の住宅施設経営(1960～) 新住宅市街地開発事業(1964～)



(2)ニュータウン第1号:千里ニュータウン

わが国で本格的なニュータウン計画への取り組みが開始されたのは、1950 年代の半ばであったが、時代背景は本家のイギリスとは全く異なるものであった。戦前に都市化のプロセスを完了し、都市化率が既に 80%に達していたイギリスのニュータウンは、ロンドンなどの大都市の過密を解消するために必要な産業と人口のあふれ出しを受け入れる役割を担う自足的な都市として、グリーンベルトの外側に計画された。これに対して 1950 年代の日本は都市化率は未だ 30%台で、高度経済成長期を迎えて地方圏から三大都市圏への転入超過が年間 50 万人から 60 万人という人口移動のピークにあった。大都市の住宅難が深刻であったわが国では、ニュータウンは母都市の産業・人口のオーバースpillを受け入れるというより、地方圏から流入する人口都市化の計画的受皿となることが要請されていた。都市化のエネルギーをスプロール的に発散させることを避け、先行的に基盤整備された新都市において大量かつ迅速な住宅・宅地供給を行ってこれを適切に誘導することがニュータウンの役割であり、あくまで母都市に通勤可能な距離、交通条件のもとで建設されねばならなかった。

わが国のニュータウン第1号とされる千里ニュータウンの建設は、1960 年に大阪府によって開始された。この時代、3 万戸、15 万人に及ぶニュータウン建設は、わが国はもとより海外にも例を見ない大事業だった。

千里ニュータウンは、基本的にイギリスのマークⅠニュータウンをモデルとして計画されたが、計画がスタートしたとき、マークⅠニュータウンの問題点やこれを乗り越えるための新たな取り組み（カンバーノールドやフックの計画など）は既によく知られていた。千里ではそうした動きを踏まえながら、独自の開発方針が決定された。

イギリスのマークⅠニュータウンはあまりに低密度で空間浪費的と批判されたが、千里ではコンパクトで高密度なニュータウン建設が追求された。千里では4万戸の住宅建設戸数の85%が集合（中高層）住宅、15%が戸建住宅で、人口密度（グロス）は約 130 人/ha（当初計画）に設定されている（イギリスのニュータウン第1号スティヴネジでは、低層 90%, 中高層 10%で人口密度は 29 人/ha）。当時の住宅事情や開発コストを考えれば、当然のことであった。

イギリス型の自足的なニュータウンか、住機能に特化したベッドタウンかという点については、当時わが国のニュータウンに課せられた役割から考えて、また当時の大阪府の計画能力、事業能力の面からもイギリス型ニュータウンを選択する余地はなかった。しかしその後、1966 年の第二次大阪地方計画で、新たに千里中央地区が北大阪の副都心的業務センターとして位置づけられた。これによって千里は、当初の住宅都市から「住宅都市＋副都心」へと方向転換し、千里中央地区には大規模な業務センターも建設された。さらに千里ニュータウンの建設を契機として、その後の北大阪地域では、大阪万博が開催され、良質な住環境ストックが形成され、大学

や研究機関、高次文化機能などが次々に集積していった。千里はこの地域が「グレーター千里」と呼ばれる成熟した都市圏に成長するための牽引力としての役割を担った。この意味で、千里はイギリスの自立型ニュータウンとは異なる、独自のニュータウンモデルを打ち立てたと言える。

近隣住区システムの採用か、オープンコミュニティ、ワンセンター方式の導入かに関しては、前者が選択された。千里において近隣住区は、コミュニティの単位であり、日常生活圏であり、特に都市建設の単位として重要であった。都市の建設初期段階から一定の便民施設の整った環境を形成するために、近隣住区システムの採用が不可欠であった。千里では、当初計画ではハーロウ型の小規模住区、近隣分区システムが採用され、その後スティヴネジ型の大規模住区計画に変更されている。千里の近隣住区は、イギリスのそれのようにオープンスペースで囲まれ、分散し孤立した構造には必ずしもなっていない。しかし均質でクローズした近隣住区の計画は、後に近隣センターの衰退という深刻な問題をもたらすことになった。

居住階層に関して、千里の計画は社会的にバランスのとれたコミュニティを目指したが、これは必ずしも実現していない。計画通勤都市としての千里は、基本的に一般サラリーマン階層の町で、居住階層の限定された都市であった。また子育て期の年齢的にも近寄った家族の大量入居が、10年間という短期間に集中し都市を完成させたことによって、後に急激な少子・高齢化、人口減少の進行を招くことになった。

千里の大きな特徴の一つは、集合住宅の「囲み型配置」という、それまでのわが国では用いられなかった全く新しいレイアウト・プリンスiplを導入したことである。アメリカのラドバーンで初めて試みられ、その後のグリーンベルト・タウンやガーデン・アパートメントに受け継がれ、さらにスウェーデンの近隣単位の計画として用いられたこのレイアウト手法は、スーパーブロックの外周部に住宅街区を配置、クルドサック方式を用いることで歩車分離を確保、内部にトラフィック・フリーなコミュニティ空間（オープンスペース）を形成するもので、千里のそれは特にスウェーデンの影響を受けたものである。本来は、コミュニティ・ライフの中心となるスーパーブロックの内部空間に歩行者路の系統と学校をはじめとする各種コミュニティ施設が配置されるが、空間的なゆとりからのなから千里では実現されず、必ずしも十分とは言えなかったが、この試みはその後のわが国の集合住宅地の計画に大きな影響を及ぼした。

千里の交通計画は、事業の途中段階で大幅に変更された。それまでの計画は自動車の普及を十分に見込んだものではなく、歩車分離の計画も不十分であったが、事業の後半部分（ニュータウンの西側一帯）では自動車道から完全に独立した歩行者専用道のシステムが組みこまれ、学校、公園、近隣センターなどの住区施設をこれに沿って配置する「緑道システム」が確立した。これによって千里は、わが国で初めて自動車時代にふさわしい都市を実現できた。

千里によって日本のニュータウン計画・事業の基礎が確立されたという意味で、特筆すべきニュータウンの誕生であった。

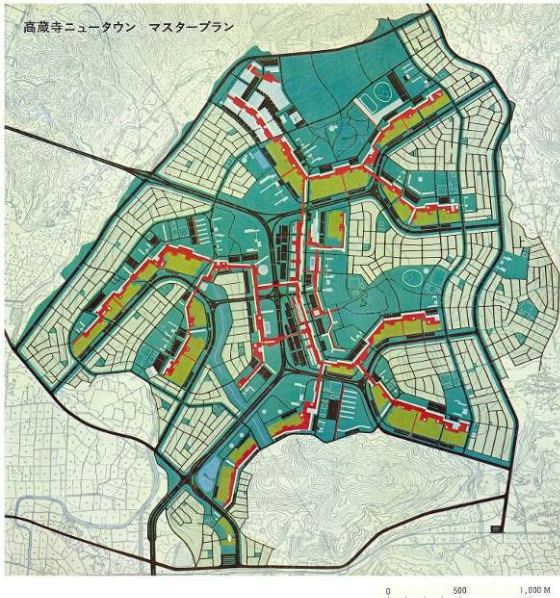
タウンセンター（千里中央地区）



千里ニュータウンの「囲み型配置」（佐竹台）



高蔵寺ニュータウン（1966～）



高蔵寺ニュータウンの概要

所在地	愛知県春日井市
立地	名古屋都心から北東約 20km
開発面積	850ha(当初計画), 702ha(実施)
計画戸数・人口	約 87,000 人 (実施計画 20,600 戸, 81,000 人)
事業主体	日本住宅公団
事業期間	1966.2～1981.1(1968 年まち開き)
事業手法	土地区画整理事業

高蔵寺ニュータウン（実施プラン）



(3)高蔵寺ニュータウン

高蔵寺ニュータウンは、1960 年代初期、日本住宅公団の最初のニュータウン・プロジェクトとして構想された。千里に次ぐわが国 2 番目のこの新都市の計画は、千里とは対照的な内容を持つものとなった。高蔵寺の計画チームは、イギリスマーク I ニュータウンへの批判、特に都市性の欠如や近隣住区の自己完結性、閉鎖性の問題を強く意識し、1950 年代に登場したカンバーノールドやフックの計画を参照しつつ、ワンセンター、オープンコミュニティ、都市軸、ペDESTリアン・デッキといった革新的な概念を組みこんだプランをつくりあげた。都市の空間構成は、フランスのトゥールーズ・ル・ミライユを彷彿とさせるもので、チーム 10 の思想を反映するアーバニティ追求型、都市デザイン指向の計画であった。

計画の目標は、近隣住区や施設の段階構成にとらわれることなく、都市機能、都市活動のできる限り多くの部分を単一のセンターに集中させることで、都市的な魅力を新都市に実現することにあった。計画地区の中央の南北の谷を走る幹線道路に沿って、幅 100m、長さ 1km の軸状のタウンセンターが計画され、全人口の 50%がその徒歩圏（800m）内に配置されている。センターから周辺の 3 つの大住区に向かって、連続するペDESTリアン・デッキと高層板状住宅で構成される都市軸が枝状に分岐しながら延びていき、都市の骨格を形成する。デッキ沿いには様々な住宅地サービス施設が組みこまれている。都市軸に沿って帯状のオープンスペースが配置され、緑道によって結ばれている。住宅地は、都市軸を構成する高密度ゾーン（600 人/ha）、都市軸に沿って帯状に配置される低層集合住宅の中密度ゾーン（250 人/ha）、独立住宅地の低密度ゾーン（100 人/ha）で構成されている。

ニュータウンは 1966 年から 81 年にかけて建設されたが、結果的に高蔵寺の意欲的な都市デザインが実現することはなかった。まず、ニュータウンの最大の特徴であるペDESTリアン・デッキが実現しなかった。理由はそれが公共施設としてではなく、高層住棟（公団住宅）等の建築物に付随する施設として位置づけられていたことにあった。施設の経営的側面からも、管理面からも困難を伴う計画であった。連続する高層板状住宅も建設されなかった。建設コストや住宅の方位の問題があった。インフラと上部構造とが分断された都市建設の手法や組織（公団の宅地部門と住建部門）の壁も障害となった。結果的に、当初計画のデッキに代わって歩行者専用道路がほぼ同じ位置につくられ、平行配置を基調とする中層住宅の単調な広がりによって延びている。さらに、敷地の一部に含まれていた国有地（自衛隊弾薬庫）が区域除外されたことで、センター地区の建設が大幅に遅れ、結果的に単一センターの原則に反するサブセンターの設置を許すという状況も生じた。

当初計画の主要な提案は実現に至らなかったものの、高蔵寺は、都市デザインの思想をとりいれ、三次元の空間をイメージして全体像が描かれた最初のニュータウンとして、わが国の都市デザインの発展に大きな影響を与えたと言える。

19. 1960 年代米国のニューコミュニティ

1960 年代のアメリカでは、ニューコミュニティあるいはニューシティと呼ばれる民間の大規模都市開発事業が全国的な広がりを見せるようになった。それまでのアメリカの郊外とは異なり、既存の都市に依存せず、高度な都市機能を内包し、自立都市を目指すものであった。ニューコミュニティは、最低でも 25,000 人、時には 100,000 人以上の人口規模を持ち、多様な雇用機会がそこに存在し、様々な居住階層に対応する幅広い住宅タイプが供給され、教育、文化、レクリエーション等の施設やサービスが完備し、高水準のアメニティを備えている新都市を指している。そうした環境を備えていることが、アメリカの中流階級を惹きつけるために不可欠な条件であった。

このような新たなニュータウンの登場の背景には、この時期、アメリカでは大都市への人口集中が加速したこと、高速道路網の発達によって既成都市から遠く離れたまとまった土地の開発が可能になったこと、またこれによって大学や企業のオフィス、研究機能、生産機能等の立地の自由度が飛躍的に高まったことなどがあげられる。

1970 年の連邦住宅都市開発省(HUD)の発表によれば、1947～1969 年の間に全米 20 州で 63 のニュータウンが建設され、その計画人口は総計 347 万人（1 地区平均 6 万人）、面積は 500～20,000ha、平均 5,000ha にも及んでいる。1968 年、アメリカで最初のニュータウン法、住宅・都市開発法が制定され、連邦政府が一定の条件を満たす民間のニュータウン開発に対して大規模な資金融資を行う制度（New Communities Program）が設けられた。1970 年の法改正で政策はさらに強化され、地域の発展に寄与するニュータウン建設に対する補助制度が創設された。1973 年までに 15 か所、あわせて計画人口 86 万人の事業が採択されている（1973 年、共和党ニクソン政権の成立後に補助制度は停止された）。

(1)アーバイン(カリフォルニア)

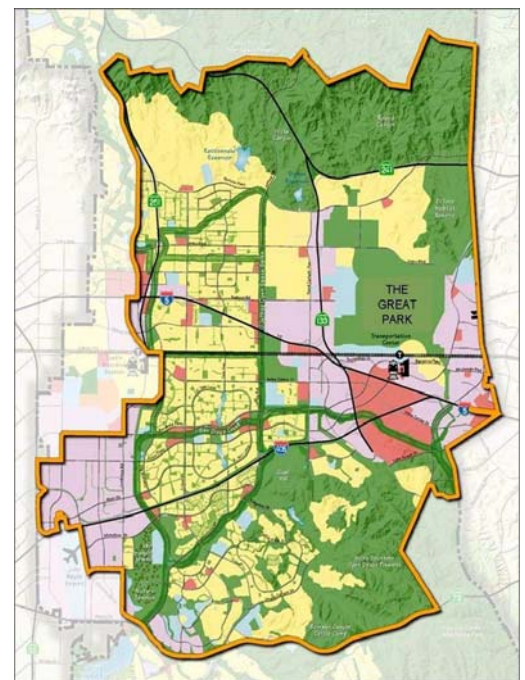
カリフォルニア州オレンジ郡で 1960 年から開発が進められてきたアーバインは、もともと 1864 年創設のアーバイン社が 100 年にわたって経営してきた大農場（Irvine Ranch, 38,000ha）で、現在北米で最大の計画的コミュニティ（全体計画人口 40 万人）とされる。1959 年、アーバイン社はニューポート・ビーチに近い約 600ha の土地をカリフォルニア大学アーバイン校の新設のための用地として提供するとともに、大学との協力のもとに大学都市の建設に着手した。当初の計画は面積約 4,000ha、人口約 10 万人を目標に、ロサンゼルス建築家ウィリアム・ペレイラによってデザインされている。

その後、1971 年に現在のアーバイン市が創設され、さらに開発規模を拡大、現在の市の規模は面積 12,000ha（Irvine Ranch の区域の約 30%）、人口は約 21 万人に達している。アーバイン農場のエリアには、アーバイン市のほかに、アナハイム、ラグナビーチ、オレンジ、ニューポート・ビーチなどが含まれる。アーバイン農場の用地のうち、約 18,000ha は今後の開発のためにリザーブされ、また Irvine Ranch Natural

1960 年代米国のニューコミュニティ建設



アーバイン（Irvine, 1960～）



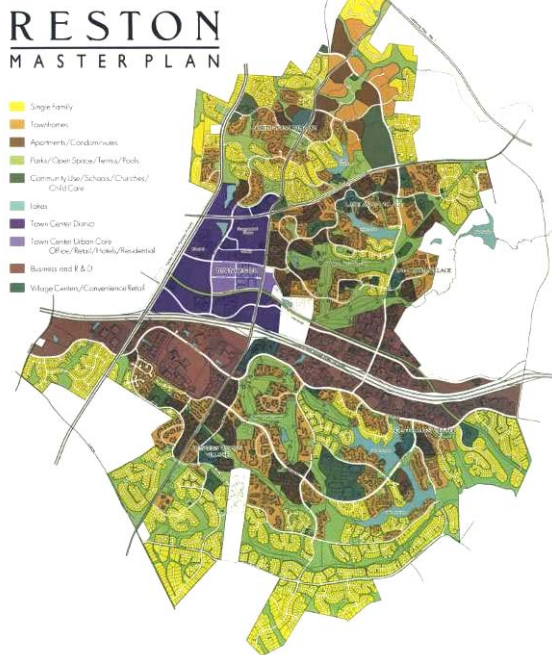
ウッドブリッジ・ビレッジ



アーバイン・ウッドブリッジ・ビレッジ



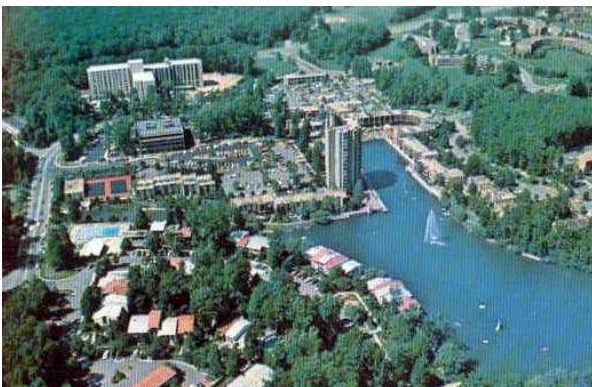
レストン (Reston, 1962～)



レストン・タウンセンター



レイク・アン・ヴィレッジ



Landmark として知られる広大な自然レクリエーションエリアが保全されている。狩猟やキャンプのできる森林、釣りやヨット遊びのできる湖沼、そしてゴルフコースなど、大規模な自然環境や幅広いレクリエーション機会を備えた「ライフスタイル型コミュニティ」は、アメリカの中流階層にとっての理想像であり、アーバインは、その典型とも言える。

カリフォルニア大学アーバイン校は、1965 年に開校、現在、学生数 27,000 人の名門校に成長している。アーバイン社は、その後ハイテク企業の誘致に努めている。IBC (アーバイン・ビジネス・コンプレックス) 地区を中心とする企業集積は、「第二のシリコンバレー」と呼ばれ、そのビジネスは不動産史上最も成功した例の一つとされる。大学やハイテク企業を中心とするアーバイン市の雇用は、約 17 万人に及び、オレンジ郡の中核都市を形成している。アーバイン社は、このほかにも 3 か所の広域ショッピングセンター、数多くのオフィス・センターを経営している。

アーバイン市の住居地域は、「ビレッジ」と呼ばれる 30 のコミュニティで構成され、それぞれが 160～700ha (1,700～9,600 戸) の異なる規模を有する。1975 年に建設が開始されたウッド・ブリッジ (700ha, 9,600 戸, 人口 30,000 人) は、5 つの小学区で構成され、ビレッジ内に二つの大規模な人工湖をはじめ、ビーチや 22 か所のプール、16 か所のスパ、24 のテニスコート、フィットネス・センターなど 41 のレクリエーション施設を有している。2000 年、アーバイン市は、犯罪率の低さと生活の質の高さを評価され、全米 1 位にランクされている。

(2) レストン (ヴァージニア)

ロバート・サイモン (サイモン・エンタプライズ) が開発したヴァージニア州フェアファックス郡のレストン (2,800ha のちに 4,300ha, 計画人口 75,000 人) は、アメリカにおけるニューコミュニティの先駆けとして知られ、APA (American Planning Association) の全米プランニング・パイオニア賞、全米プランニング・ランドマーク賞などを受賞している。

サイモンは、1962 年の開発着手時にレストン計画の基本原則 (The Reston Concept) を次のように定めている。

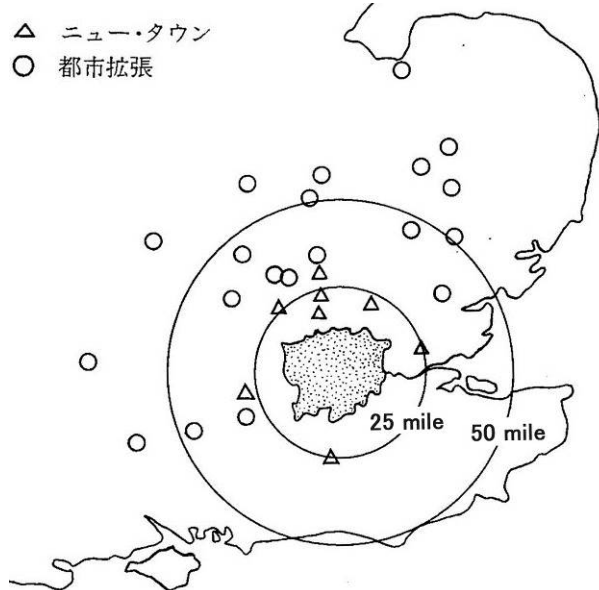
- ① 多様な文化、レクリエーション施設を備え、人々が余暇を過ごすための幅広い選択の機会を提供すること
- ② 人々が一つの近隣地区に生涯住み続けられるように、ライフステージの変化に対応する多様な住まいを提供すること
- ③ 全ての計画において個人の尊厳を重視すること
- ④ 人々が同じコミュニティ内で住み、働けるようにすること
- ⑤ 商業、文化、レクリエーション等の諸施設が開発の初期段階から利用できるようにすること
- ⑥ 快適な生活に欠かせない美 (建造物の美・自然の美) を創出すること
- ⑦ レストンの開発が民間事業として成功裏に完結すること

サイモンは、レストンの開発とデザインのために著名なプランナーと建築家を起用し、オープンスペースの管理を有能な環境問題研究家に依頼した。また、フェアファックス郡を説得し

政権	施策の動き	摘要
1944 大ロンドン計画		
1945	労働党	1946 ニュータウン法 Stevenage など 14 都市指定 1946-50 ロンドン周辺中心に指定 緑野での自足的都市建設
1950		
1955	保守党	都市拡張計画 (Expanded Town Program) 1952-60 1952 都市開発法 1955 Cumbernauld
1960	労働党	1959 ニュータウン法 Mark II New Town 1961-64 Runcorn など 7 都市指定 ロンドン以外への展開 都市拡張政策との混合 1964 South East Study
1965		Mark III New Town 1966-70 Milton Keynes など 10 都市指定 大規模ニュータウン 大規模都市拡張の展開
1970		

注) 1946～70 年の間にニュータウン法に基づいて指定された都市は、イングランド 21、ウェールズ 2、スコットランド 5、北アイルランド 4、英国全体で 32 都市であった。このほか、1973 年にスコットランドのグラスゴー郊外のニュータウン、ストーンハウスが指定されたが、石油危機に伴う経済的事情等から後に指定を取り消されている。

ロンドン周辺のニュータウンと都市拡張計画 (～1963)



注) 1952 年都市開発法の制定以後 1963 年までにロンドンと都市開発計画の協定を結んだ自治体は 24 団体、住宅建設計画戸数は 61,917 戸となっている。

20. イギリス：マークⅡ・マークⅢニュータウン

(1) ニュータウン政策の旋回

1950 年代、イギリスの保守党政権は一つの例外（カンバーノルド）を除いてニュータウンの指定を行わず、もっぱらグリーンベルトの外にある既成の小都市の拡張（expanded town）によるオーバースpill対策をすすめていた。1952 年都市開発法（town development act）に基づき、産業・人口を送り出す地方政府とオーバースpillの受け入れを希望する地方政府とが協定を結び、政府の援助のもとに受皿となる既成都市の拡張を行うもので、これも大ロンドン計画に基づくものであった。

保守党政権がニュータウン建設推進に消極的であった理由として、保守党が本来都市政策への中央政府の過剰な介入に対して否定的立場であったこと、マークⅠニュータウンの土地浪費的計画に対する自然保護、農地保護の立場からの批判に配慮したこと、社会問題となった「ニュータウン・ブルーズ」の拡大を避けようとしたこと、さらにニュータウン建設に伴う膨大な政府支出の抑制が必要とされたことなどが指摘されている。

その保守党政権が 1960 年代になってニュータウンの計画目的及び方針を転換して第二世代（マークⅡ）のニュータウン指定を開始した。マークⅠニュータウンがロンドンを主たる対象として、都市内の過密地域からのあふれ出し（オーバースpill）産業・人口の受け入れのために指定されたのに対して、マークⅡニュータウンは、ロンドン地域以外のミッドランド、北部イングランドなどの大都市の過密対策とこれらの地域の地域振興、経済発展を目的とするものであった。この時期、ロンドンのオーバースpill対策に関して初期に指定された 8 都市では不十分であるとの指摘がなされていたが、保守党政権は既存のニュータウンの計画規模拡大によって対応を図ることとし、1963 年までにロンドン周辺のニュータウンの計画人口を当初の 275,000 人から 550,000 人に倍増させる決定を行っている。

1961 年から 1964 年にかけて、テルフォード、ランコーンなどマークⅡニュータウン 7 都市が指定された。

第一世代のニュータウンの経験を踏まえて、この時期のニュータウンでは、

- ① 人口 2 万人以上の規模を持つ既成都市を含む地域を指定することで、建設初期段階から都市的利便性を確保する（都市拡張政策との一体化、混合化）
 - ② 計画人口を 80,000 人から 200,000 人と大幅に拡大する
 - ③ タウンセンター、居住区域、産業区域を隣接させ、職住近接を図る
 - ④ タウンセンターにおける都市機能の複合化、重層化を図る等によって都市的魅力を高める
 - ⑤ 住宅地の人口密度を従来の 150 人/ha から 200 人/ha 程度に高める
 - ⑥ モータリゼーションの進展に対して、立体的な歩車分離手法を採用する等交通システムを強化する
- などの計画方針の転換が図られた。

1964 年に労働党が政権につくと、第三世代（マークⅢ）ニュータウンへの取り組みが開始される。この頃になるとオーバースpill対策を中心とする従来のニュータウン政策では、ロンドンをはじめとする大都市の問題の解決が不可能であることが明らかになっていた。1951 年から 1958 年までのイギリス全土の人口増は 5%であったのに対して、ロンドン周辺 40 マイルでは 40%の増加を示した。イギリス各地及び海外からの人口流入が続き、自然増も予測をはるかに上回っていた。このために、相変わらず無秩序なスプロールが続いていた。ロンドンの雇用は減少するどころか、1948 年から 1962 年の間に 40 万人増加した。その 80%が第三次産業によるものであった。産業構造の転換によって 1950 年代半ばからロンドンではオフィス・ブームがおこり、ホワイトカラーの雇用が急速に増加していた。いずれもバーロー王立委員会の報告（1940）や大ロンドン計画（1944）が予測し得なかった現象であった。

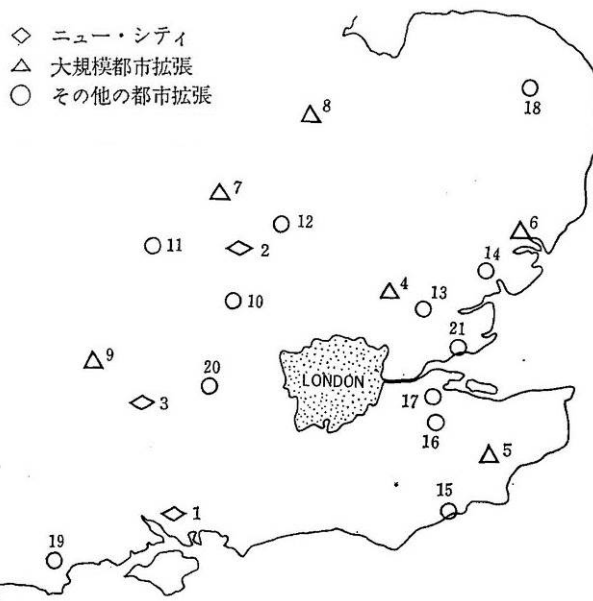
1964 年 3 月に政府が公表した「東南部イングランド調査（The South East Study 1961-81）報告書」は、こうした状況を踏まえ、ニュータウン政策の大転換を提言したものであった。報告書は、1961 年に 1,775 万人の人口を有する東南部地域において、1981 年までの 20 年間に約 20%、350 万人の人口増を見込み、1961 年現在 813 万人の人口を持つロンドン・コーナベーションが 1981 年に同様の人口水準を維持するためには、20 年間で約 100 万人分の受皿が必要であるとした。そして、南東部地域を多核構造化して、ロンドンへのプレッシャーを緩和すること、そのために、これまでのニュータウンや都市拡張計画をいっそう強化するとともに、ロンドンに対抗するに足る十分な規模（少なくとも人口 15 万人以上）を持つ地域開発拠点をロンドンから十分な距離（50～100 マイル）をとって立地させることを提言した。ニューシティとも呼ぶべき新たな大規模ニュータウンの役割は、ロンドンの成長力を吸引し、ロンドンに代わる成長センター、カウンター・マグネットとなることとされた。報告書は、この考え方にたって、3か所のニューシティ（計画人口 300,000 人）、人口 50,000～100,000 人を収容する大規模都市拡張6か所、最低でも 30,000 人を収容できる中規模都市拡張 12 か所等を提案している。

政府はこの提言を受けて、1966 年から 1970 年の間にミルトン・キーンズなど 10 か所の第三世代（マークⅢ）ニュータウンを指定した。これらのマークⅢニュータウンの共通の特徴として、

- ① 地域核にふさわしい吸引力を持たせるため、人口規模を 20 万人以上とする
- ② 先端産業、情報産業など、新たな成長産業を導入するとともに、第三次産業の積極的誘致を図る
- ③ 民間部門との連携方式の導入（持家住宅建設、タウンセンター建設等）を図る

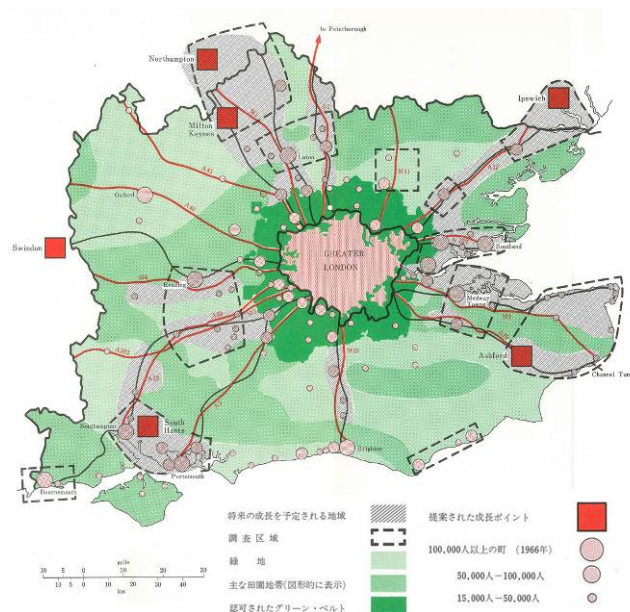
などがあげられる。田園都市をモデルに人口 3～5 万人の自足的な都市として計画された初期のニュータウンから見れば、まさにニュータウン政策の旋回とも言うべき方向転換であった。

東南部イングランド調査（1964）による ニュータウンと都市拡張計画の提案

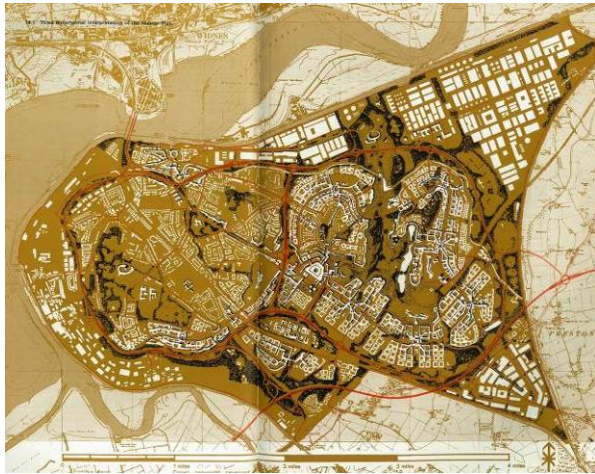


	地区名	1961年人口	1961～1981年自然増	目標計画人口増	1961～1981年計画人口増
A 新市 (New City)	1 サザレプトン・ポーツマス	750,000	144,000	250,000	150,000
	2 プレッチレイ*	17,000	4,000	150,000	75,000
	3 ニューバリー	20,000	3,000	150,000	75,000
B 大規模都市拡張 (Big New Expansions)	4 スタンステッド	—	—	100,000	75,000
	5 アシュフォード*	28,000	3,000	100,000	75,000
	6 イプスウィッチ	120,000	19,000	60,000+	60,000
	7 ノーザンウトン	100,000	7,000	100,000	50,000
	8 ビーターバラ	60,000	7,000	50,000+	50,000
	9 スウィンドン*	90,000	14,000	50,000～75,000	50,000
C その他の都市拡張 (other Expansions)	10 エイレズバリー*	27,000	6,000	各地区とも最低 30,000 以上	
	11 バンバリー	21,000	3,000		
	12 ベドフォード	65,000	8,000		
	13 チェルムスフォード	50,000	7,000		
	14 コルチェスター	60,000	8,000		
	15 ヘスティングス	65,000	—2,000		
	16 メイドストーン	60,000	8,000		
	17 メドウエイ・タ・ンス	170,000	24,000		
	18 ノリッチ	120,000	14,000		
	19 ブール	90,000	9,000		
	20 レディング	120,000	16,000		
	21 サウスエンド	165,000	8,000		

東南部イングランド戦略 (Strategy for South East) 1967



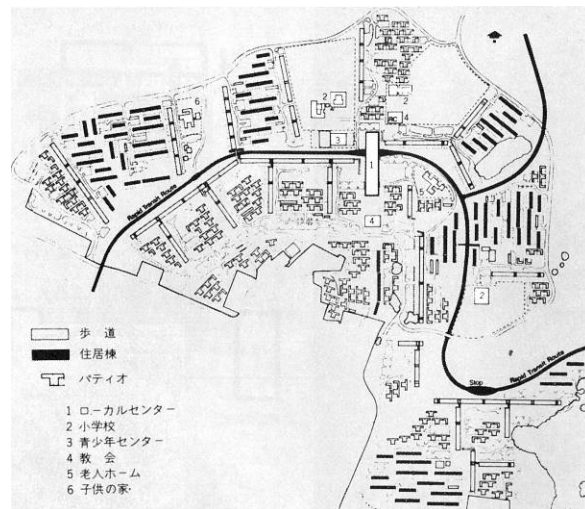
ランコーン (Runcorn, 1964~)



都市構成ダイアグラム



キャッスルフィールド地区のレイアウト



高速バスシステムと中心地区



(2) マークII ニュータウン: ランコーン

1964年に指定されたランコーン・ニュータウン(2,900ha, 計画人口 100,000 人)は、リバプールの過剰人口を吸収するとともに、この時期衰退しつつあった北西イングランド地方の工業を再建し、経済振興を図る目的で計画された。指定区域は人口約 30,000 人を有する既存のランコーンの町を含んでいて、この既成市街地の都市更新の総合プログラムも、ニュータウン事業の重要な部分として位置づけられている。かつてのニュータウンは、地域計画とは無関係に立地し、自足的で地域からは孤立していた。中央政府主導ですすめられるニュータウン事業は、母都市にメリットがあっても地元の地域振興には貢献しないため、地方自治体からは歓迎されない存在であった。これに対して、ランコーンに代表される第二世代のニュータウンは、地元の住民や自治体から大いに期待される存在となった。

ランコーンのマスタープランは、都市計画家アーサー・リングが率いる Arthur Ling and Associates によって策定され、1967 年に決定した。計画の目標として、① 人口と雇用、住宅と社会的サービス、アーバンティと自然の景観、公共輸送と私的交通など、都市を構成する全ての要素間のバランスの確保、② 地形の尊重、③ 均質なアクセシビリティの確保、④ 歩行優先のコミュニティ構成、などが掲げられている。

計画の最大の特徴は、その交通輸送システムにある。公共的輸送と個人的輸送のバランスを確保する(50:50 とする)ことを目標に、都市内には専用路線を持つ高速バス輸送システムが導入された。ニュータウンの居住地域は、人口約 8,000 人で構成される住居コミュニティの線形連続体として計画され、ニュータウンを8の字型に巡るバス専用ルートがコミュニティの中心(ローカル・センター)を通り、各コミュニティとタウンセンター、工業地区を結びつけている。各住宅地から5分(450m)以内でこの高速輸送システム(バスストップ)が利用できるように計画されている。一方、自動車交通に対応する高速道路が居住地全体の外周を取り巻くように、これも8の字型に計画されタウンセンターに直接サービスしている。工業地区はこの高速道路の外側に配置されている。

高速輸送システムを組みこんだタウンセンターは、全体を一つの屋根で覆われた大規模な複合建築で、センターの内部及び周辺にできる限り多くの人々が住めるように居住機能との用途複合が図られている。

ランコーンの住宅地計画は、身近な生活圏の形成とアクセシビリティを重視している。人口 8,000 人の住居コミュニティは 2,000 人単位の近隣住区(4 住区)で構成され、各住区に 1 クラス型の小学校が配置されている。ローカル・センターへのアクセス条件(450m)を確保するために住宅地の平均密度は 175 人/ha(約 50 戸/ha)と相対的に高く設定されている。

さらにランコーンの開発を特徴付けているのは、既存のランコーン市街地の更新計画である。ここでは、不良住宅地の再開発、公営住宅の修復改善、歴史的建造物の修復・保全、オープンスペースの改良などがすすめられている。

(3) マークⅢニュータウン:ミルトン・キーンズ・ニューシティ

ロンドンの北西 80km に位置し、1967 年、マークⅢニュータウンとして指定されたミルトン・キーンズ(8,840ha, 計画人口 250,000 人)は、イギリス最大のニュータウンであるとともに、英国で最も成功したプロジェクトと言われる。3 つの町と 15 の村を含む既存人口 4 万人のエリアに計画された新都市は、2002 年の段階で人口 207,000 人、7,000 以上の事業所、124,000 人の雇用を有し、多くの海外企業がここで活動している。

ミルトン・キーンズのマスタープランは、1970 年、ルウェリン・デビス (Llewelyn-Davis) を中心とするコンサルタント・チームによって策定された。計画の目標として、① 選択の自由と機会、② 移動の容易さとアクセス、③ バランスと多様性、④ 魅力ある都市の創出、⑤ 情報公開と参加、⑥ 資源の有効かつ創造的利用、が掲げられている。その計画は、初期のニュータウンとは全く異なる原則に基づくものである。

都市全域をカバーする約 1km 間隔の格子状道路によって都市の骨格を形成、この構造のなかに分散的・複合的な土地利用を組みこむことが意図されている。都市はこの格子状道路で囲まれる 80~120ha, 人口 2,000~5,000 人の計画ユニット(居住環境地区または Grid Square と呼ぶ)を基本的な単位として構成されている。日常生活の中心(アクティビティ・センター)は、格子状道路の交差点の中間に二つの計画ユニットにまたがるように配置されている。アクティビティ・センターの利用圏をオーバーラップ (overlapping catchment) させることで住民の選択の機会を高めること、また道路沿いの開発に焦点をあてることで、活気に溢れた魅力的な通りを創りだすねらいがある。

格子状道路には高速で運行間隔の短い高水準のバスサービスを導入、全ての居住地から 500m, 6 分以内でのバス利用を可能にする計画である。また「赤い道 (Red Ways)」と呼ばれる自転車・歩行者専用道路網(総延長 200km)が都市全体をカバーし、アクティビティ・センターや公共交通に容易にアクセスできるように計画されている。

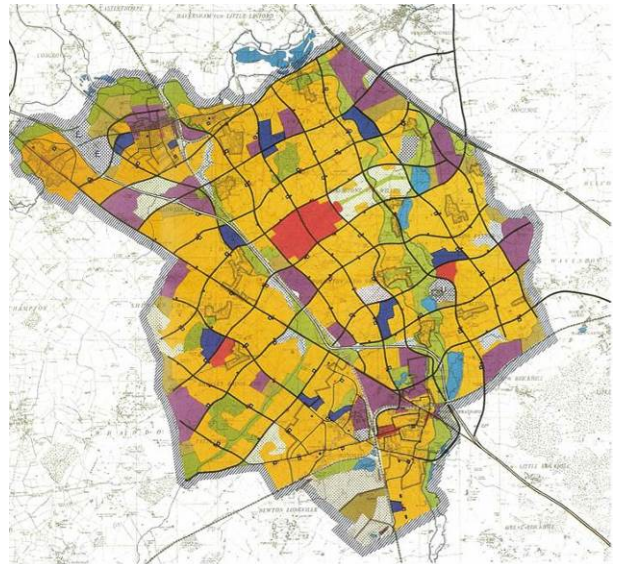
南北 1km, 東西 2.5km(250ha)に及ぶ都市センター(Central Milton Keynes)は、ニュータウンの都市活動の焦点であるとともに、周辺地域をもカバーする広域センターで、都市内で唯一集中的な土地利用が計画されている。ここには 1979 年、世界最大規模と言われるショッピングモールがオープンした。

ミルトン・キーンズはまた、「City in the Forest」を目指している。「建物の高さは最も高い樹木を超えないこと」とされた。「リニアパーク」と呼ばれる河川、水路を含む緑地帯が都市全体をネットワークし、特色ある緑地構造を形成している。

住宅地計画においても新しい試みが導入された。中心地区を囲む都心住宅ゾーン (Central Housing Area) では、「都市性の創出」をテーマに「囲み型配置」が採用されている。ラドバーン・レイアウトに代わって、街路に向かって正面を持つ伝統的な街路建築を口の字型に配置することで、都市的なコミュニティを実現しようとする試みであった。

ミルトン・キーンズでは、着手後 50 年を経て都市の拡張と再生に向けての新たな計画が開始されている。

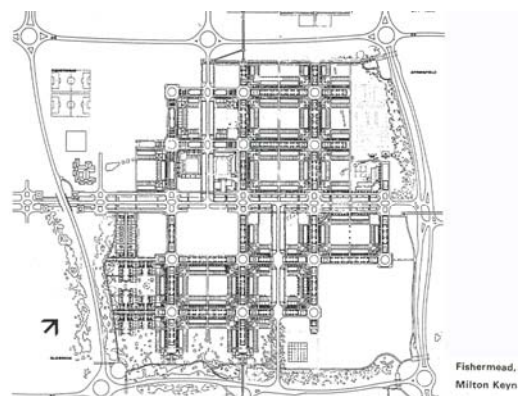
ミルトン・キーンズ (Milton Keynes, 1967~)



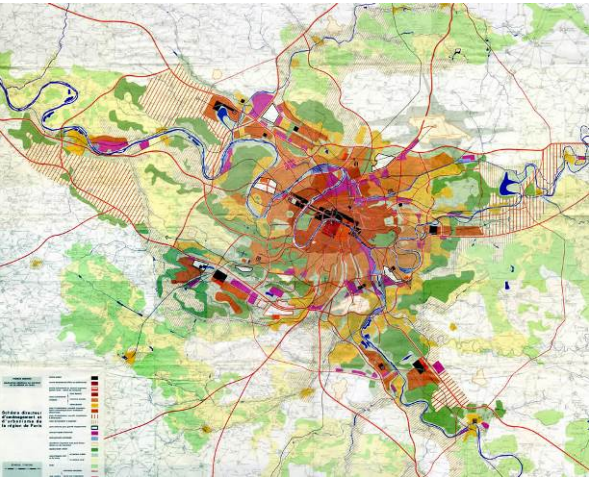
中心地区 (Central Milton Keynes)



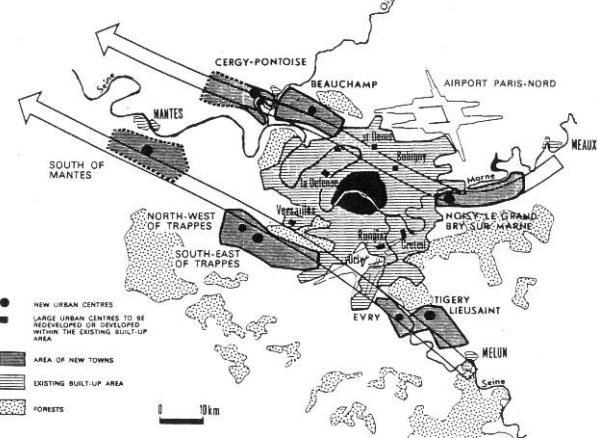
都心住宅ゾーンの住宅配置 (Fishermead)



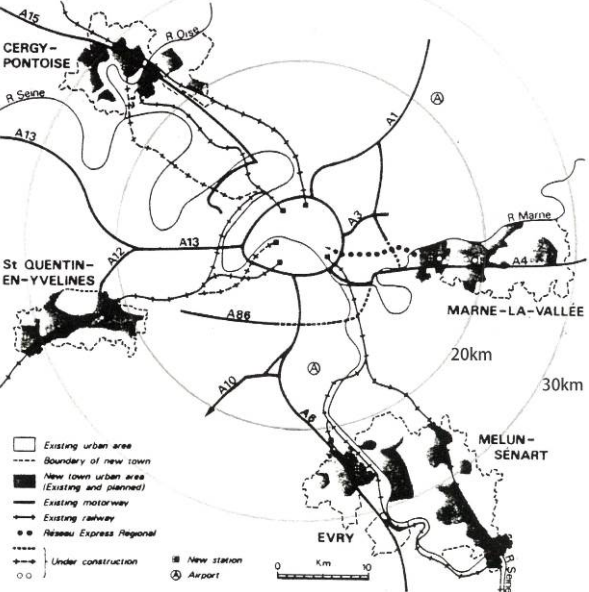
パリ大都市圏基本計画（1965）



都市開発軸と新都市計画（1965）



パリ大都市圏の交通網とニュータウンの配置（1969）



パリ首都圏のニュータウン概要

	EPA 設立年	面積 (ha)	計画人口 (人)	1968年 人口(人)	1999年 人口(人)	住宅建設 1968-99(戸)
セルジー・ ポントワーズ	1969	8,000	300,000	53,400	179,000	54,000
エヴリ	1969	3,000	120,000	9,400	80,000	28,000
サン・カンタン・ アン・イヴリーヌ	1970	7,500	400,000	41,400	143,000	45,000
マルヌ・ラ・ ヴァレ	1972	15,000	300,000- 500,000	58,100	247,000	73,000
ムラン・ セナール	1973	17,000	400,000	65,700	93,000	27,000
全体合計		50,500	1,520,000- 1,720,000	228,000	742,000	227,000

21. パリ首都圏計画とイル・ド・フランスのニュータウン

(1)パリ首都圏計画

第二次世界大戦後、急速に進展したパリの一極集中と郊外の無性格な拡大に対して、都市圏の均衡ある発展に向けての本格的な取り組みが開始されたのは、ドゴール政権下の1960年代に入ってからのことであった。1961年、フランス政府はイル・ド・フランスのセーヌ県、セーヌ・エ・オワーズ県、セーヌ・エ・マルヌ県の開発・整備を統括するパリ圏整備本部を設置、ポール・ドルヴリエがその責任者となった。

1965年にパリ大都市圏基本計画が公表された。計画は、2000年におけるパリ都市圏人口を1,400万人とし、将来のあるべき都市圏構造を提案している。その内容はきわめて特徴的である。第一にそれまでのパリ都心を核とする一点集中型、放射状パターンを解体し、パリの歴史的発展軸に平行する2本の都市開発軸を設定、高速道路網を組みこんだ線形の都市発展構造を形成する。この新たな都市開発軸上、市内から40km以内の距離にパリ都市圏の成長の拠点となる7か所のニュータウンを建設することによって、都市圏全体を多核心型の地域構造に再編する。各ニュータウンとパリ中心部とは首都圏高速鉄道（RER）で連絡する。7か所のニュータウンに収容する人口は、1985年までに62万人、2000年までに約450万人とし、各ニュータウンは都市開発軸に沿って人口30～100万人の規模に発展しうる構造とする。都市開発軸以外の地域では市街化を抑制し、自然環境の保全を図ることとし、特に既成市街地とニュータウンの間には十分な緑地を確保する、という内容である。

その後、1969年にパリ首都圏のニュータウンの数は5か所に最終決定され、計画規模も修正された。1969年から事業主体となるニュータウン整備公社（EPA）が順次設立され、30年計画の新都市建設が開始された。ニュータウン建設にあたっては、計画区域に含まれる自治体によって新都市圏自治体連合（SAN）が結成され、そこで自治体行政を超えて、新都市の建設、計画の基本的事項に関する決定が行われている。

パリ周辺のニュータウンは、当初から大都市圏の成長拠点（成長産業の拠点、科学技術研究開発拠点）及び広域都市センターとして計画されていることに大きな特徴がある。またニュータウンの建設は、強力な国家主導のもとにすすめられている。特にニュータウン事業の生命線とも言える企業誘致に関しては、国土整備庁（DATAR）を中心とする国の強力なバックアップのもとに、海外のハイテク産業、企業オフィス、研究所等の誘致がすすめられている。

パリのニュータウン計画は、1950～60年代に建設されたグラン・アンサンブルの反省に基づいている。新たなニュータウンでは、職住の均衡とバランスのとれたコミュニティ形成を図るとともに、国の財政援助のもとに開発当初から行政、スポーツ・文化、商業施設等の利便施設を整える等の対策が講じられている。また各ニュータウンが、統一的な計画方針のもとに建設されているのではなく、それぞれが独自の計画コンセプトのもとに建設されている点も大きな特徴と言える。

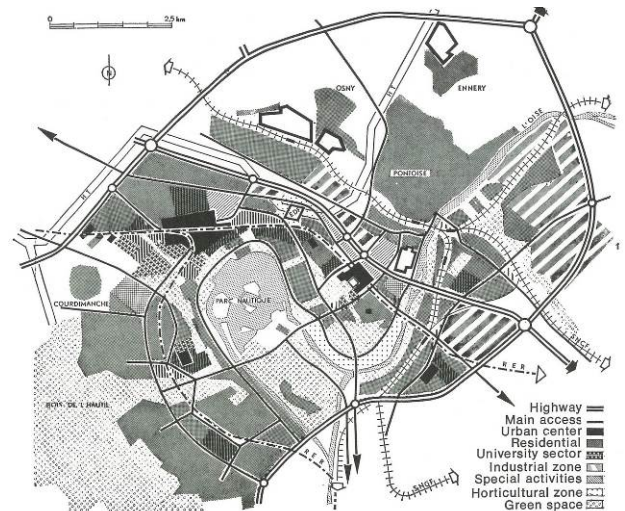
(2)セルジー・ポントワーズ

パリの北西 30km に位置するセルジー・ポントワーズ (8,000 ha, 計画人口 300,000 人) は、イル・ド・フランス北西部地域の成長拠点として位置づけられ、1969 年に 15 の自治体にまたがる地域での建設が開始された。新都市は、フランス国有鉄道 (SNCF) 3線、首都圏高速鉄道 (RER) 2路線、高速道路 2 路線によって、都心及びラ・デファンス地区に直結し、さらに近接するシャルル・ド・ゴール空港及び TGV 駅によって内外の主要都市とも結ばれている。オワーズ川の湾曲部 (ヌービル遊水池) を取り囲む周囲の台地部に 4 つの新市街地を馬蹄形に配置し、それぞれの中心を高速鉄道で結びつけ、複数のタウンセンターをつくることが計画された。都市建設は、高速鉄道の路線の延伸に合わせて駅周辺の開発を段階的にすすめる方式を採用し、既存のセルジー地区に近いセルジー県庁地区 (Cergy Prefecture) から開発が着手された。パリのニュータウン計画は、1970 年代の経済の後退の後、1977 年のパリ圏ニュータウンの方向転換声明によって、事業期間の延長や計画規模の縮小等の修正が行われたが、本都市でも高速鉄道の延伸が中断し、センター計画にも変更が生じるなどの影響が生じている。

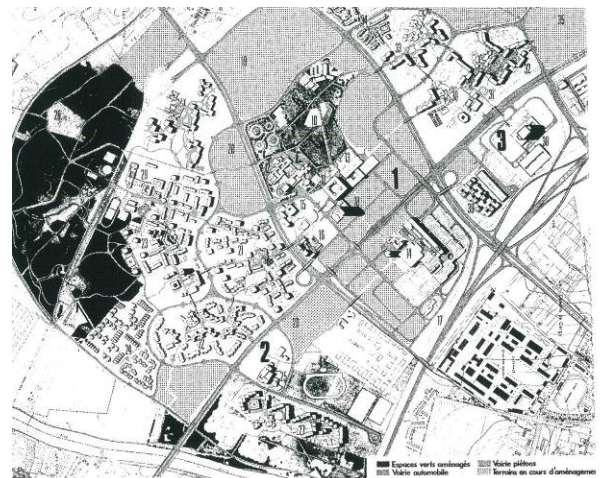
「多様な社会的階層による新しい自立都市」をめざすセルジー・ポントワーズでは、住居と雇用及び産業、レジャー、文化・教育など、多様な都市機能の形成を並行的にすすめ、バランスのとれた新都心を建設することが重視されている。このため、開発当初から雇用中心、居住地区、タウンセンター、レジャー基地 (250ha) を同時に建設することに力点が置かれた。また、大学、教育機関の誘致が積極的にすすめられていて、都市内には学生数 12,000 人の国立セルジー・ポントワーズ大学 (1991 創立)、10,000 人以上が学ぶ経営・エンジニアリング専門高等教育機関、国立エレクトロニクス・応用エレクトロニクス工科大学院などが立地している。現在では、人口約 200,000 人、立地企業 4,000 以上、約 85,000 人の雇用を有している。

ともすれば都市の構造が不明確になりやすい多核心型のセルジー・ポントワーズに明確な中心性とアイデンティティを与えるために、計画ディレクター、ミシェル・ジャウエンは、都市の中心軸となる「大都市軸 (L'Axe Majeur: アックス・マジャール)」を構想した。そのデザインは、1980 年、イスラエルの環境彫刻家ダニ・カラヴァンに依頼された。大都市軸は、都市全体の中心として位置づけられるセルジー・サンクリフトフ地区 (Cergy Saint-Christophe) に設けられた幅 150m, 全長 3km の景観の主軸であり、その軸線は一路パリの方向を目指し、ルーブル宮から凱旋門、ラ・デファンスの新凱旋門に至るパリの歴史軸とセーヌ川の中の島で交わる。軸上にはリカルド・ボフィルの集合住宅が取り囲む円形広場に立つ見晴し塔、果樹園、12 本の円柱を持つ広場、オワーズ川の円形の中の島と屋外劇場など、それぞれの物語を持つ 12 の拠点が組みこまれている。大都市軸は、これがニュータウンの中心であることを明示するとともに、セルジー・ポントワーズとパリとの関係、イル・ド・フランス地方の中心地としての性格を強く表現する、シンボリックな景観をつくり出している。

セルジー・ポントワーズ (Cergy-Pontoise, 1969~)



セルジー県庁地区サイトプラン



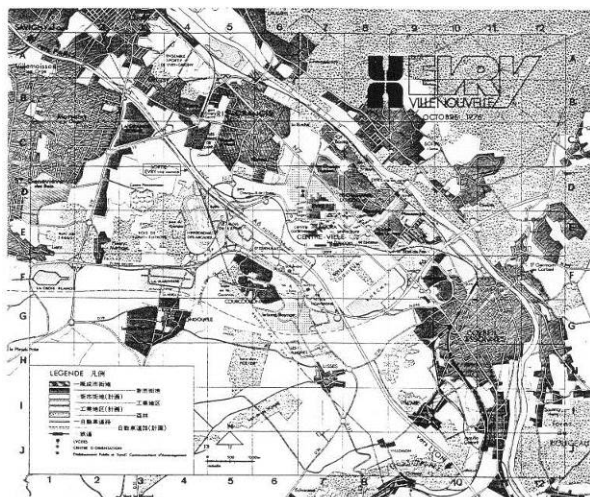
県庁地区タウンセンター



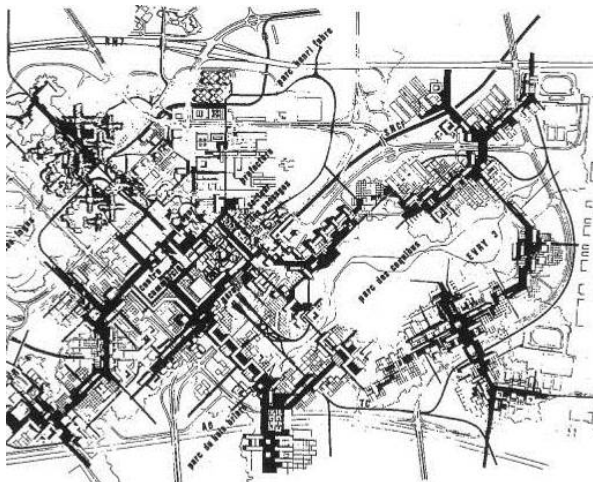
大都市軸 (アックス・マジャール)



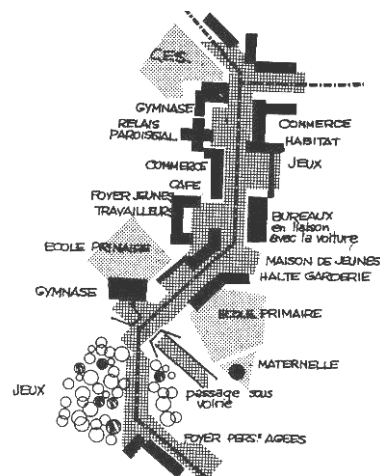
エヴリイ (Evry, 1969～)



中心地区計画



パッサージュ概念図



エヴリイ 1 の社会住宅



(3)エヴリイ

パリの南約 25km に位置するエヴリイ (3,000 ha, 計画人口 120,000 人) は、セルジー・ポントワーズとともに最も初期に建設されたニュータウンで、影響圏の計画人口は 500,000 人、計画雇用人口は 60,000 人とされている。このエヴリイでも、新都市住民に対して住宅、雇用、レクリエーション、交通手段などに関して最大限の選択を保証するために、多様な機能、施設を一体的に整備することが基本に据えられている。開発初期に、戸建住宅地区、共同住宅地区、中心地区、都市公園等の建設に合わせて、雇用の中心となる 300ha のインダストリアル・パークと産業ゾーン（業務地区）が整備された。また、区域内にはパリとの間を結ぶ鉄道新線が導入され、初期入居（1974）の翌年、1975 年に開業している。

エヴリイの計画は、「統合的な都市計画」を目標に掲げ、「都市機能の回廊の形成とその統合」を都市構成の基本方針としている。従来のゾーニングによるモザイク状の土地利用区分や、単一機能の土地利用計画の持つ閉鎖的で発展性の乏しいパターンを排し、都市の発展と機能の拡大に適合し、機能と活動の結節点における相互効果によって都市活動の活性化を促すような都市構造を目指している。都市センターを取り巻く高密度で用途複合型の住区（エヴリイ 1）を有機的に結びつけるブルバールや都市センターに計画された「パッサージュ」は、そうした考え方を反映したものである。

都市センターには、新しく設けられたエソンヌ県の県庁を始め、商業センター、アゴラ（文化、スポーツ、レジャー機能を併せ持つ複合施設、1975 開設）、大学等が立地している。都市生活のシンボルとして位置づけられる「パッサージュ」は、市役所を始め、商業施設、美術工芸センター、高等教育施設、国際会館、都市型住宅等の複合体で、歩行者専用路によって一体的に結びつけられている。

エヴリイの計画の大きな特徴は、「都市への大学の統合」をめざし、大学を都市の中心に配し、街と一体となった大学を実現していることである。パリの南 25km 圏、東のエヴリイから西のサンカンタン・アン・イヴリーヌの間に展開する 40,000ha の地域では、1949 年から、「南イル・ド・フランス研究学園都市」としての位置づけのもとに、計画的な研究開発機能の整備がすすめられてきた。現在ではこの地域を結ぶ高速道路に沿ってフランス最大の R&D 機能の集積地域（リサーチ・コンプレックス）が形成されている。1990 年代末の段階では、2つの大学、フランスの高等専門大学の 60%、国公立研究施設の 40% 以上がこの地域に集積し、フランスを代表する企業、グローバル企業の研究開発施設が数多く立地している。パリの南に位置する二つのニュータウンは、この南イル・ド・フランス研究学園都市の形成において重要な役割を担っている。

住宅地の計画では、1972 年、エヴリイ 1 国際設計競技によって実現した「ピラミッド」と呼ばれる特徴的なデザインを持つ集合住宅地が話題を集めた。

その後エヴリイの建設は、鉄道新線の赤字、アゴラ等の施設経営の赤字、企業進出の遅れなど、多くの苦難を経験している。

(4) サン・カンタン・アン・イヴリーヌ

パリの西方約 30km、ヴェルサイユの西 10km に位置するサン・カンタン・アン・イヴリーヌ（7,500ha、計画人口 400,000 人）は、1970 年にパリ地域 3 番目のニュータウンとして着手された。当初は 11 の自治体から構成されていた計画区域は、後に 7 自治体に縮小され、計画フレームも面積 6,300ha、計画人口 150,000 人、雇員人口 85,000 人に大幅に修正された。

このサン・カンタン・アン・イヴリーヌは、パリ首都圏の 5 つのニュータウンのなかでも経済的、社会的、環境的に最も成功したプロジェクトと言われている。

計画の最も大きな特徴は、「自然志向都市」を目指していることである。この一帯はパリ郊外でも自然環境に恵まれた地域で、新都市は周囲を広大な森や溪谷に囲まれている。また区域内にも 120ha のサン・カンタン湖やいくつもの森、溪谷が存在する。計画は地区内の豊富な自然資源をできる限り保全・活用することを基本原則とし、森林、湖、公園、運河がそれぞれのゾーンを区分するニュータウンの骨格を形成している。ここでは自然と調和する都市づくりが、研究機関や先端産業を誘致するための基本戦略として位置づけられている。

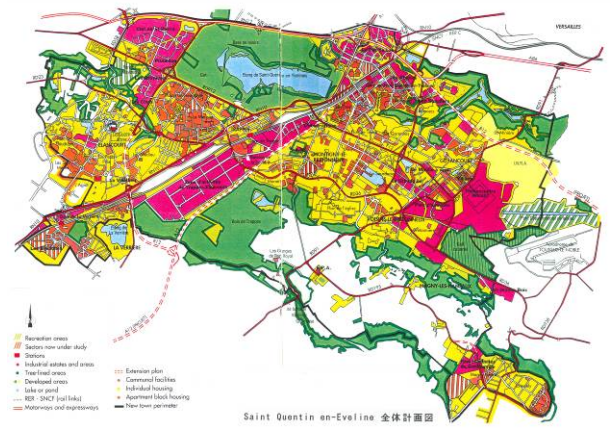
都市の構成に関しては、「人間的な環境」を保つことを基本に、大規模な都市集積を避け、田園都市的な小都市（bourgade）の形成を図り、それらの集合体として都市全体を構成する手法がとられている。E.ハワードの主張した連携都市（social city）を思わせる計画である。住宅地も田園都市形成を目指して、低層、低密度開発を主体として計画され、分譲住宅が全体の 80%を占めている。

都市の建設にあたっては、他の都市のように大規模な中心地区を最初に建設し、そこを起点として都市を発展させる手法を採用せず、小都市の建設を段階的にすすめる手法が用いられている。中心的な施設の整備が立ち遅れる欠点は、近隣地区レベルの施設を充実することでカバーしている。一極集中型の他のニュータウンに比べて、むしろ分散的な都市構造が選択されている。

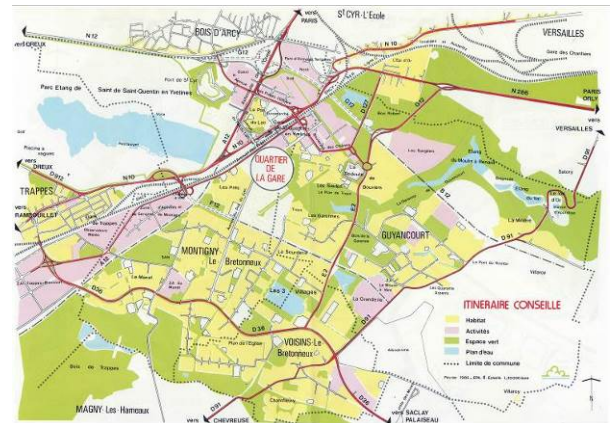
都市センターの計画も、人工地盤などの大げさな構造を避けつつ、伝統的な用途複合型の街路建築を用いたヒューマンスケールの計画としている。この新都市の計画には、全体に「人間的な都市づくり」という考え方が浸透しているように見える。

サン・カンタン・アン・イヴリーヌが最も高く評価されるのは、大学、研究機関、先端産業、グローバル企業等の誘致に成功している点である。新都市には、フランスを牽引するエンジニアの養成機関、グラン・ゼコール・ポリテクニクがパリから移転した。2002 年には、新設のヴェルサイユ・サンカンタン・アン・イヴリーヌ大学の本部、校舎が開設された。また、ルノーの R&D 研究所、日産、フィアット、BMW などの自動車産業が集中し、ほかにも欧州最大手のデベロッパー、ビーグ社の本社、核燃料会社アレヴァなど、多くの国際企業が進出している。サン・カンタン・アン・イヴリーヌは、現在ではラ・デフアンスに次ぐパリ西部の経済中心としての役割を担っている。

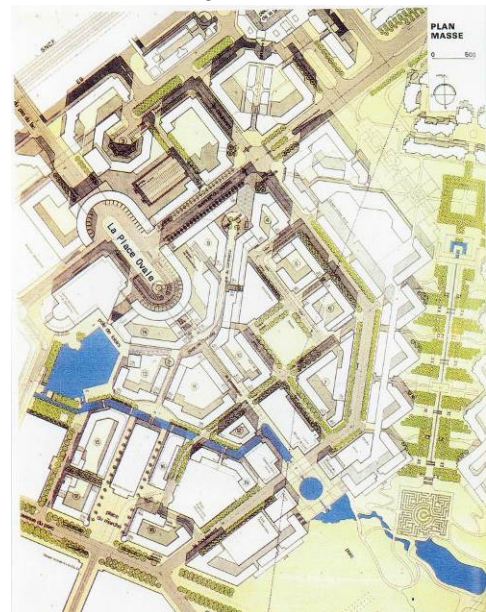
サン・カンタン・アン・イヴリーヌ (St-Quentin-en-Yvelines, 1970～)



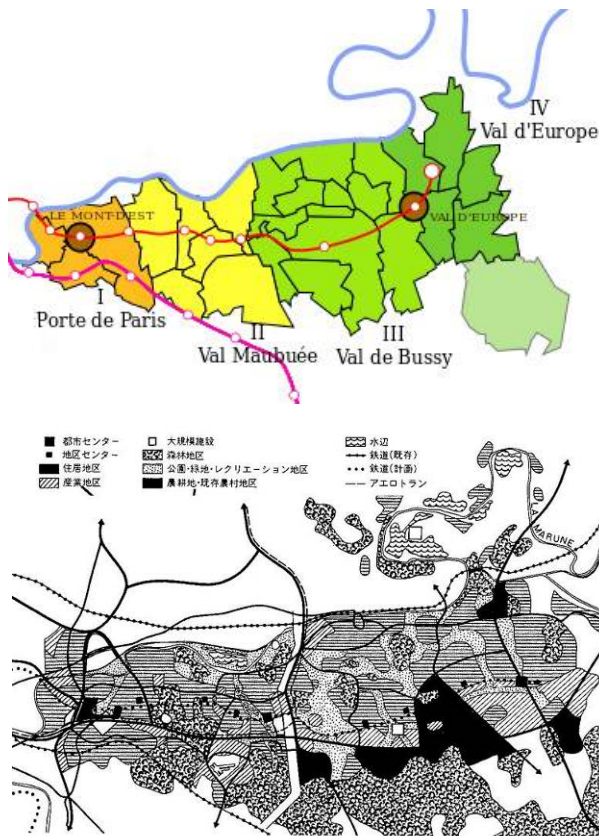
サン・カンタン地区土地利用計画



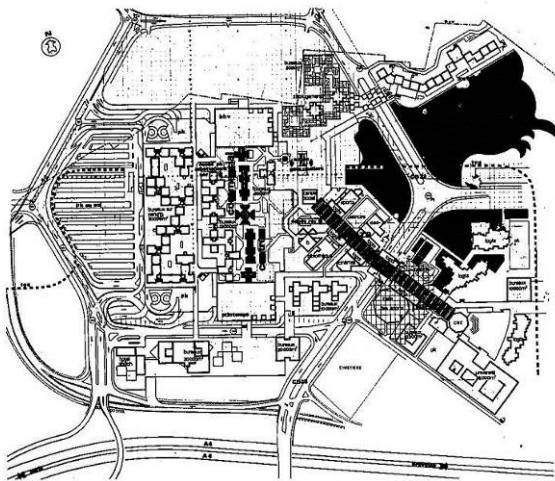
中心地区計画 (Quartier de la Gare)



マルヌ・ラ・ヴァレ (Marne-la-Vallée, 1972～)



中心地区（ノワジ・グラン）計画



マルヌ・ラ・ヴァレの社会住宅



パラッキオ・アブラクサス

ピカソ・アリーナ



(5) マルヌ・ラ・ヴァレ

パリの東約 18km に位置するマルヌ・ラ・ヴァレ (15,000ha, 計画人口 30～50 万人) の開発は、1972 年、他の都市より少し遅れて着手された。計画区域は、3 県、26 自治体にまたがり、東西 22km、面積はパリ市域の 1.5 倍に匹敵する最大規模のニュータウンである。パリ郊外は、歴史的に西及び南方向を中心に発展し、東側は発展から取り残されてきたが、新たに設定された都市開発軸の東端に新都市を位置づけることで都市圏の均衡ある発展を図ることとされた。

開発区域は、パリに最も近い西側のセクター 1 (ポルト・デ・パリ) からセクター 2 (バル・モーヴェュエ)、セクター 3 (バル・デ・ビュジ)、セクター 4 (バル・ユーロップ) の 4 つのセクターに分かれている。当初はセクター 1・2 のみがニュータウン区域に指定され、後に 1984 年、残り二つのセクターが追加指定された。それぞれのセクターは高速鉄道 (RER)、高速道路で結ばれ線状の都市構造をつくり、各セクターの間は既存の城や邸宅を含む大規模な緑地帯で分離されている。この都市構造は、スウェーデンのニュータウン計画 (郊外住区) をモデルに計画されたと言われる。

4 つのセクターはそれぞれ独自の個性を持つ都市として計画されている。セクター 1 の中心地区、ノワジ・グランは、ニュータウンの中心であると同時に、パリ東部地域を対象とする広域センターとして計画され、地域レベルの商業センター、雇用中心とともに、大学、社会・文化・レクリエーション施設が整備されている。セクター 2 は、田園的な性格の強い地域に建設されている。500ha の規模を有する森林地域や大規模公園を含み地区面積の 40% を緑地として保存し、リゾート的性格の強い都市として計画された。セクター 3 は、多数の既存集落とともに数々の城や邸宅と庭園、遺跡、文化財などを含む地域で、それらを周囲の景観とともに保存しつつ、既存の地域と調和した低密度開発をすすめることとしている。セクター 4 (バル・ユーロップ) には 1992 年、ユーロディズニーランド (2,000ha, 現在: ディズニーランド・パリ) が開業した。また、この地区にはフランス国鉄の新幹線 TGV の新駅が開業し、ロンドンやパリ、ブリュセルなどの諸都市と直結する拠点となった。

このマルヌ・ラ・ヴァレには、メディア、映像、金融・サービス業などの企業が集積し、IBM フランス本社や日本のホンダも進出している。サービス業の集積はラ・デファンスに次ぐものとされ、企業誘致に関しては、前述のサン・カンタン・アン・イヴリーヌに次いで成功を収めている。

マルヌ・ラ・ヴァレのデザイン上の特色は、ポスト・モダンの建築デザインを積極的に取り入れている点にある。特にノワジ・グラン地区には、R.ボフィルによる古典主義的作風の「パラッキオ・アブラクサス」(1983) や M.N.ヤノブスキーの円筒状の「ピカソ・アリーナ」(1984) などの巨大で奇抜なデザインの社会住宅が建ち並んでいる。かつての無機質、無個性な機能主義デザインに対する反動と言えるが、いずれも人間的な居住環境と呼ぶにはほど遠く、とても評価できるものではない。

22. 南仏の自由時間都市：ラングドック・ルシヨン

ドゴール政権下の 1960 年代初期、フランスは戦後復興期から高度経済成長期に移行しつつあった。1962 年の第 4 次国家計画は、経済社会の発展と全ての国民の生活水準の向上を図り、新しいフランスをめざすことを宣言する。ナショナル・リゾート政策はその主要な柱であった。1963 年にラングドック・ルシヨン沿岸開発がシンボル・プロジェクトとして正式に決定され、プロジェクト推進のためにピエール・ラシーヌを総裁とする関係省庁合同の特務行政機関（ミッション）が設置された。

プロジェクトの目的は、① ラングドック・ルシヨン地方の未開の資源を開発し、一大リゾート地を創出すること、② リゾートが生み出す活力によって、国内でも最も経済発展の遅れたこの地方の産業の多角化、高度化を図ること、③ スペイン等への観光客の流出によって生じているフランスの国際観光収支のバランスを均衡させること、にあった。

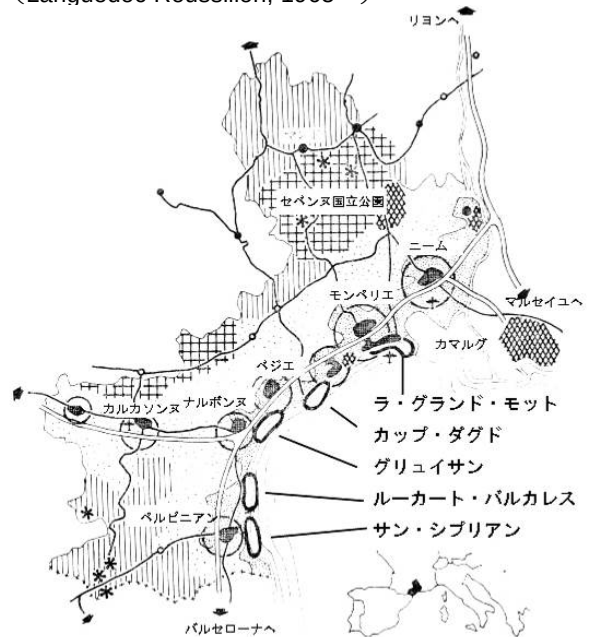
ミッションは、1964 年、モンペリエからスペイン国境に至る 180km の沿岸地域の約 40,000ha のエリアを対象に、4 つの県、68 の自治体を統合する地方都市基盤計画を決定、用地取得を開始するとともに、マスタープランを完成させた。海岸線に沿って 20~30km ごとに 7 つのリゾート基地が配置され、それぞれの間は自然のままに残すように計画されている。

国による事業は、まず蚊の駆除対策、植林による緑化対策に始まり、1965 年からは国営リゾート港湾や地域を連絡する高速道路等のインフラ整備が開始された。国はリゾート港湾の背後地を中心に、40,000ha の区域の約 4 分の 1 をナショナル・リゾートとして優先的に確保し、宅地造成を行って 4 つの県の設立した開発公社（第三セクター）に譲渡、施設の建設や分譲は、それぞれの開発公社が実施している。7 つのリゾート基地にそれぞれ一人の建築家が指名され、各地区の建築プログラムを総括している。その結果、高層建築の全てがピラミッド型に統一されたグランド・モットなど、個性豊かなリゾート基地が建設されることになった。1980 年代、ラングドック・ルシヨンは、年間 500 万人のバカンス客が集まる、コート・ダジュールに次ぐフランス第二のリゾート地に発展した。

リゾート基地の建設と平行して、新幹線 TGV がモンペリエまで延伸され、3 つの国際空港、4 つの地方空港が整備されるなど、この地域の都市基盤も飛躍的に向上した。政府はそうした条件を活用して、新たな国際科学技術都市の計画に乗り出した。5 万人規模のモンペリエ大学など国立 3 大学と付属の技術短大、50 を超える技術者養成校（グラン・ゼコール）などの人材育成システムを整え、6 つの国立研究機関も立地させた。そして、国、県レベルの産業立地に関する補助制度を導入して、企業誘致を推進した。この結果、モンペリエを中心に、IBM をはじめとする国内外の先端技術産業、研究開発型産業がこの地域に集積することとなった。ラングドック・ルシヨンは、付加価値創造型の産業が、自然的アメニティのみならず、リゾートや文化を内包した「あそび＝自由時間」を指向して立地することを示し、「リサーチ＆リゾート」という新たな計画概念を生み出したという意味で、先駆的なプロジェクトであった。

ラングドック・ルシヨン

(Languedoc Roussillon, 1965~)



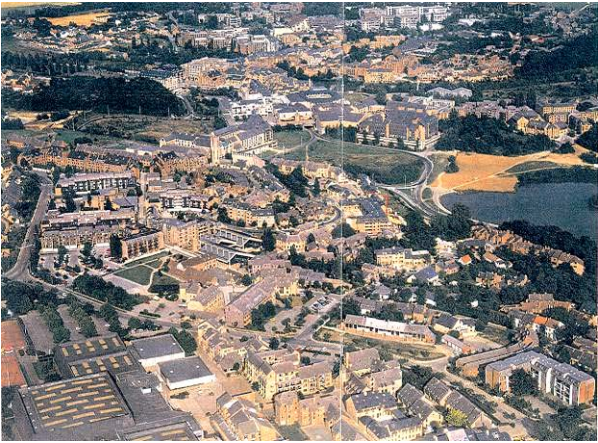
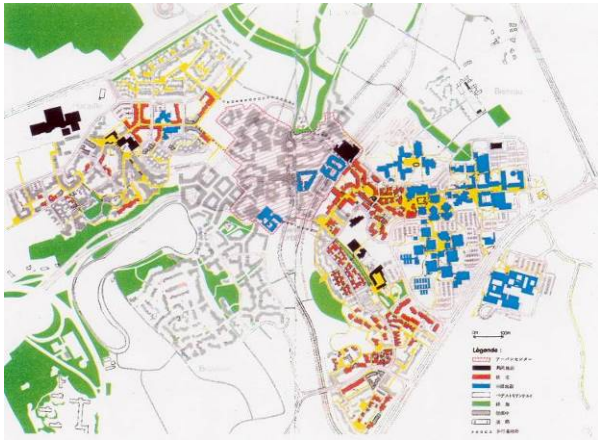
グランド・モット



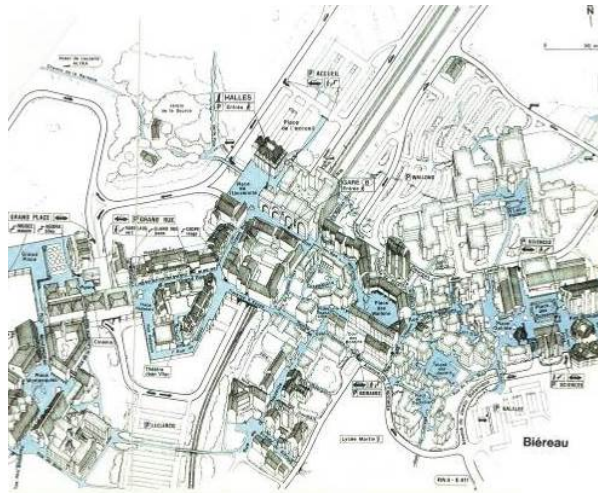
ポール・カマルグ



ルーバン・ラ・ヌーヴ
(Louvain-la-Neuve, 1970～)



中心地区計画



23. ポスト「1968 年」の新しい波—近代都市を超えて

1968 年、この年をピークとしてその前後に歴史的な諸事件が全世界的、同時多発的に噴出した。フランス・パリの五月、プラハの春、大学紛争をはじめとする若者の反乱、ベトナム反戦運動、アメリカでの全国的な都市暴動など、一連の革命的イベントは、資本主義、社会主義を問わず既成の体制全体とそれを支える近代合理主義に対抗する運動であった。世界システム論のイマニュエル・ウォーラステンは、これを「1848 年に次ぐ世界革命」と呼んだ。近代性の根源を突くような批判が世界中で集中的に展開された「1968 年」は、200 年の近代の終焉を告げる歴史の転換点であったと言える。これ以後、「ポスト・モダン」が盛んに語られるようになる。モダンを様々な角度から批判しつつ、新しい可能性を模索する取り組みが開始された。そして、都市計画・デザインの世界にも、ポスト・モダンの都市空間創造をめざす「新しい波」が現れる。

(1) ルーバン・ラ・ヌーヴ: 中世都市の再発見

ブリュッセル近郊の新大学都市、ルーバン・ラ・ヌーヴ(1970～, 900ha, 人口 50,000 人(うち学生 15,000 人))の計画は、「近代都市」を乗り越える試みの最も初期のものと言ってよい。

1425 年、ベルギーの古都ルーバンに創設された伝統校、ルーバン・カトリック大学は、言語上の軋轢から、1968 年、フラマン(ドイツ)語圏のルーバンを離れ、フランス語圏のブリュッセルに移転するという歴史的な判断を下した。このとき大学は、単なる大学移転ではなく、伝統的な大学都市の再現を目指して新たな都市を一体的に建設することを決定した。新都市は、新しい都市づくりの実験室的役割を担うものとされ、その計画は、ルメール教授を筆頭とする大学の都市計画専門家と外部の建築家グループの手によってすすめられた。

ルーバン・ラ・ヌーヴの計画は、近代の巨大な非人間都市、空洞化した都心部やモータリゼーションに痛めつけられた都市への反省に立って、「中世都市の再発見」を基本理念に掲げている。伝統ある中世都市ルーバンの現代的再構築をめざし、これを実現するために以下の計画コンセプトを設定している。

- ① タウンとガウンの一体化と相互発展: 都市の中に大学の機能が渾然一体に融合し、お互いが有機的に発展する都市
- ② スモール イズ ビューティフル: あらゆる部分においてヒューマンスケールであること、人間関係重視のまちづくり
- ③ 人車分離の徹底: 完全な歩車分離による歩行中心・人間優先のまちづくり
- ④ ランドスケープの中の都市: 地形との一体化、自然との対話と調和、連続的な町並みとタウンスケピング
- ⑤ 複合機能と多様性: 無個性の単一的なモノトーンではなく、豊かな個性を主張し、複合的な機能を持つ都市
- ⑥ 都市アメニティとフレキシビリティ: 芸術文化の重視(1%芸術投資)、多様なアクティビティに対応する環境、交流の場の創出、時代の変化に対応する柔軟性の確保

ルーバン・ラ・ヌーヴは、幾何学的パターンと巨大スケール、単調で無個性な「近代都市」に代わる新しい都市空間の創出をめざし、その手がかりを「中世都市」に求めた。

都市の中心部には大規模な人工地盤が設けられ、上部は完全に歩行者に解放されている。歩行動線に沿って建物が連続的に配置され、町並みを形成している。建物が通りや広場を包み込み、空間の閉じた感覚が創りだされている。ヒューマンスケールを維持するために高層建築は否定され、建物は3～5層に抑えられている。通りは不規則に屈曲し、歩行者が歩みをすすめるに従ってその視界が変化する。建物の通りや広場に面する部分にはコロネードが設けられ、通りと建物の一体化が図られている。そして、計画的用途複合開発と多様な外部空間の形成によって、それぞれの場所の個性と人々の交流が生み出されている。建物のデザインにも多くの建築家が参加することで、全体としての調和の中に変化と多様性を感じさせる町並みができあがっている。

ルーバン・ラ・ヌーヴは、生き生きとした生活感を持った「有機的都市」の実現に成功している。

(2) アルメーア：オランダの多核心ニュータウン

ラントスタットと呼ばれるオランダの西部都市圏は、アムステルダム、ロッテルダム、ハーグ、デルフト、ユトレヒトなどの諸都市が、グリーンハートと呼ばれる大規模な自然・田園地帯(6,626km²)を取り囲んで数珠つなかりに連なり環状都市群を構成するという特異な都市圏構造を持ち、ここに全人口の4割にあたる670万人が集中している。オランダの国土計画では、環状都市群の拡張によるグリーンハートの侵食を防止することに重点が置かれてきた。1966年の第2次国土計画では、グリーンハートを保全し、環状諸都市の過密を緩和する目的で集中的分散政策が導入され、中小規模の既存都市の拡張(town expansion)によって主要都市からのオーバースpillを受け入れる方針のもとに、環状都市群の外側に13か所の成長都市、成長センターが指定された(後に1973年の第3次国土計画では、国土の均衡ある発展を促すため、19か所が指定された)。いずれも職住均衡の自立都市として計画されている。1965～90年の間にオランダ全土で建設された住宅の20%がニュータウンで建設され、50万人がニュータウンに移住した。オランダの成長センター政策は、グリーンハートをほぼ完全に保全することに成功したという点で、特筆すべき成果を収めた。

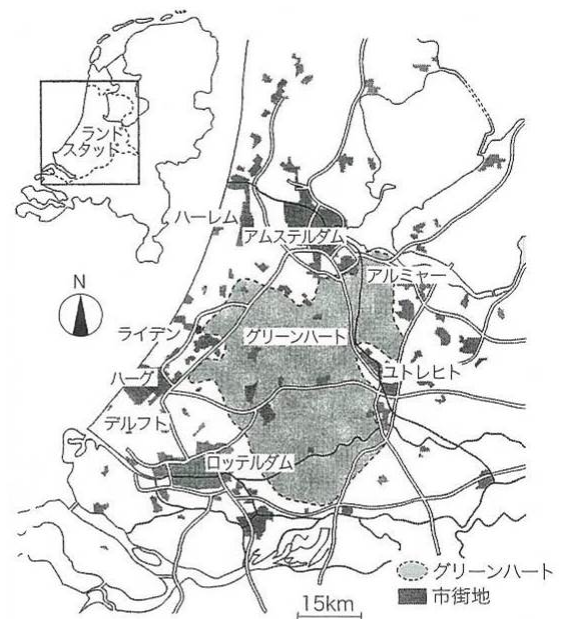
アムステルダムの東方約25km、アイセルメーアの埋立地に計画されたアルメーア(15,000ha、計画人口25万人、後に35万人)は、成長センターとして最大規模の新都市で、1973年に事業着手された。都市建設は、初期入居(1976)から既に40年を経過し、現在は人口が約20万人に達しているが、2007年に計画が改定され、2030年を目標に計画人口35万人の都市を建設することとされている。

アルメーアは、現在はオランダにおける国家的な持続可能都市プロジェクトとして位置づけられ、サステナビリティの象徴としての都市づくりをめざすこととしている。

ルーバン・ラ・ヌーヴの町並み



オランダ・ラントスタット都市圏



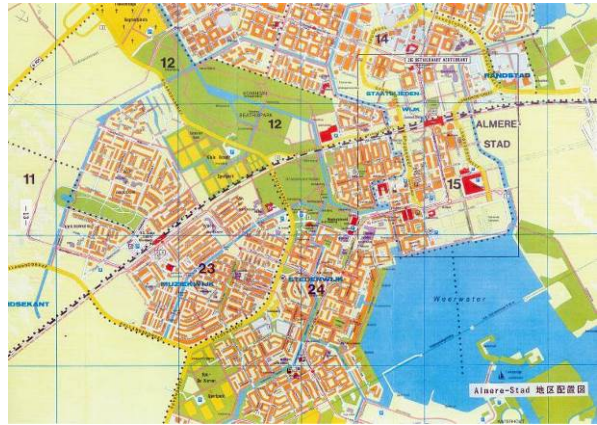
アルメーア・ニュータウン
(Almere, 1974～)



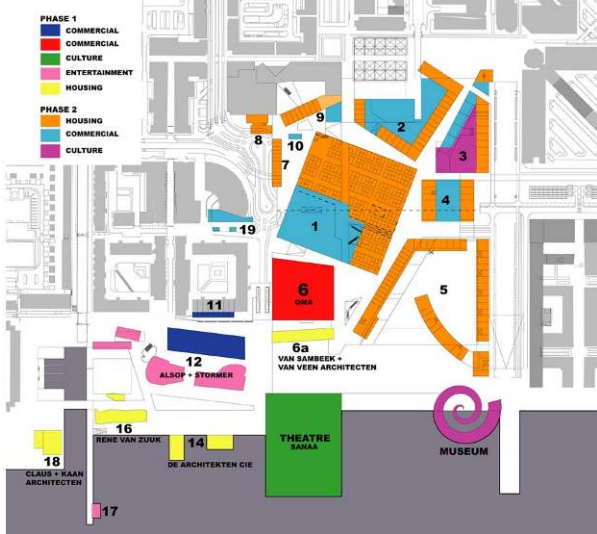
アルメーア・ヘブン



アルメーア・スタット



シティ・センター



アルメーアは、大都市アムステルダムに対するサステイナブルなオルタナティブをめざし、計画の原則（Almere Principles）として以下の7項目を掲げている。

- ① 多様性の創出：各都市の環境的、社会的、経済的側面での個性を創りだし、バラエティ豊かな都市を形成すること
- ② 都市間の連携：各都市を強く連結することによって、活発な連携を促すこと
- ③ 都市と自然との融合：都市的な要素と自然的な要素とのユニークで永続的な関係性を創りだし、人と自然との結びつきを高めること
- ④ 変化への対応：都市の将来の発展を考慮して、十分な柔軟性と適応性を持たせること
- ⑤ 継続的な変革：先進的な都市づくりに向けて、常にプロセス、技術、都市インフラの改善を図ること
- ⑥ 健康なシステムのデザイン：健康、循環・再生可能なシステム（cradle to cradle solutions）を活用すること
- ⑦ 市民参加の促進：市民のポテンシャルを活かしつつ、都市の創造、運営、維持を行うこと

アルメーアの計画の最大の特徴は、その「多核心コンセプト」にある。アルメーアは、一団の面的な都市開発ではなく、人口規模はそれぞれ異なるが十分な自足性を達成するにふさわしい大きさの都市が集まっている地域的都市集団である。この「多核心コンセプト」は、エベネザー・ハワードの連携都市（social city）のアイデアに啓発されたもので、当初計画の25万人という人口規模も連携都市と同じである。当初計画では5つの都市が計画され、現在さらに1つが追加（計画段階）されている。各都市は鉄道、バス専用道及び幹線道路等の都市インフラによって強く結ばれ、共通の都市センターを有している。アルメーアが多核心コンセプトを採用した理由は次のように説明されている。

- ① 多核心コンセプトは柔軟性が極めて高い
- ② 個々の定住地の成長速度が技術的、社会的に望ましい限度内に収まる可能性が高い
- ③ 大多数の住民が短距離で周囲の緑のオープンスペースへ、また各地区のセンターへアクセスできる。日常生活において田園地帯と都市コミュニティという二つの世界の最良のものを享受できる
- ④ 異なる時代、異なる集団によって計画される各定住地の個性、アイデンティティが強調される。各定住地にとって最新の計画とデザイン・コンセプトを適用できる
- ⑤ 短期間に完全な都市単位を完成させることが可能となる

たとえば、アルメーアの最初の建設単位であるアルメーア・ヘブンでは運河に沿って中世的な町並みが展開し、第二の建設単位アルメーア・スタット地区では、格子状の街区構成による伝統的な都市住居がつくられていて、いずれも個性的である。アルメーアは、「多核心コンセプト」によって「近代都市」を乗り越えようとする試みであったと言ってもよい。

(3) バジルドン・ニュータウン：「村の哲学」の継承

イギリスのニュータウンにおける「新しい波」は、地方自治体の都市計画家の取り組みから生まれた。1973年、エセックス州のデザイン・チームは「住宅地デザインガイド」を発表し、デザイン重視の計画許可行政への方向転換を宣言した。エセックス州は、ロンドンの郊外の広い範囲を行政区域に持ち、ニュータウンや大規模な郊外住宅地開発が数多く立地している。彼らは、地域の伝統や個性を無視した、町にも村にも属さない無性格なニュータウン計画に対するオルタナティブの必要性を強く感じていた。このデザインガイドは、「エセックスの多くの地域で住宅地開発が環境を浸食し、町や村の個性を傷つけている」と指摘し、「大草原風の計画」と「地域の伝統を無視したどこにでもある住宅」を鋭く批判している。その上で、エセックスの望ましい住宅地像は、「新しいムラ」、「新しいマチ」にあるとし、そのデザイン原理として「領域性のある空間」と「場所性溢れる空間」を提示している。レイモンド・アンウィンのビレッジ・デザイン（中世主義）を再評価し、新しい都市づくりに活かそうとする試みであった。

エセックス・デザインガイドのめざす住宅地像を良く表す事例が、バジルドン・ニュータウン内にある。

12haほどのこの小住区（ノークブリッジ）には、デザインガイドが示す新しいマチ（アーバン・ノークブリッジ）と新しいムラ（ルーラル・ノークブリッジ）がある。前者は、3階建てのフラット含む相対的に密度の高い地区であり、後者は1戸建、2戸建を主とする純農村的エリアとなっている。住宅のほかに、小さな店舗や事務所、スタジオや工房、コミュニティ・ホールとパブを備えた村落である。

バジルドンのニュータウン委員会は、エセックス・デザインガイドの諸原則に基づき、ノークブリッジの開発に適用すべきデザイン・マニュアルを「バジルドン・ノークブリッジ計画摘要」として策定し、各事業者に提示している。そこでは、この地域の昔の村落から道路形態、建物のレイアウト、住宅の構成要素、素材などのデザイン原則が抽出され、それらが現代的に再構成されている。外部空間にはスクエア、コート、ミューズ、アレーといった伝統的なデザインが組み込まれている。

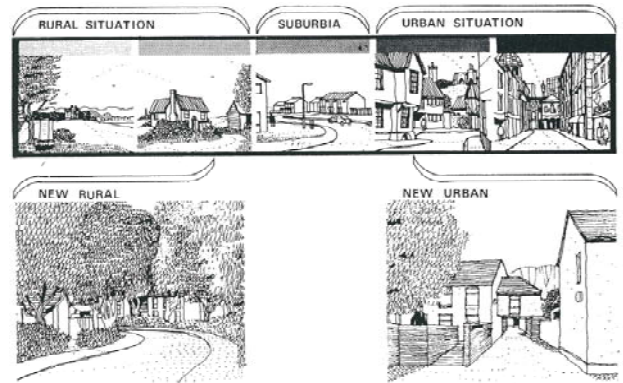
ノークブリッジには、空間のアイデンティティ、ヒューマンスケール、くつろぎと親しみのある空間、調和と変化が感じられる。それまでのニュータウンの大規模で、画一的、没個性といった特徴とは対照的な姿を見せている。

イギリスの伝統的な村落は、「近代都市」に対する批判、アンチテーゼとして、確固たる「村の哲学」を示している。ノークブリッジのプロジェクトは、その「村の哲学」によって、「近代都市」を乗り越えようとする試みであった。

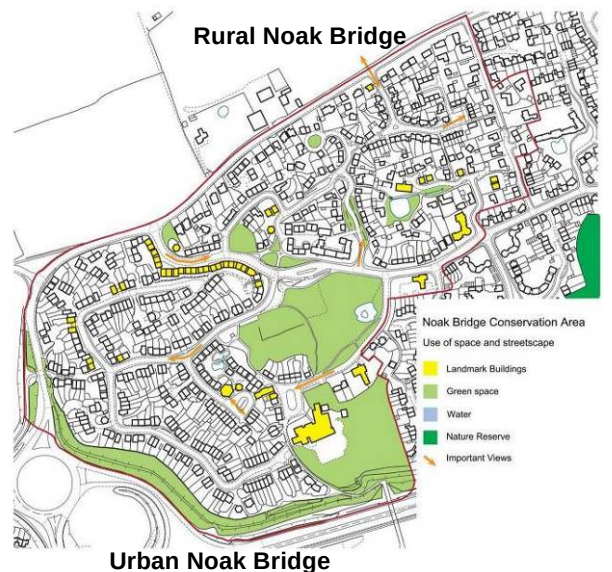
エセックス州の先駆的な取り組みは高い評価を受け、その後、全国の自治体や政府のデザイン行政にも多大な影響を及ぼし、イギリスのアーバン・デザインの歴史に大きな足跡を残した。ノークブリッジ地区は、1996年、エセックス州によって保存地区に指定されている。

エセックス州住宅地デザインガイド（1973）

無性格な郊外から、「新しいムラ」、「新しいマチ」へ、デザイン原理の転換を示す図



バジルドン・ニュータウン
ノークブリッジ地区（Basildon: Noak Bridge, 1979-85）



バッテリーパーク・シティ (Battery Park City, 1980～)



レクタープレイス住宅地区



(4) バッテリーパーク・シティ:ジェイコブス思想の反映

ニューヨーク・マンハッタンの最南端、ウォール街に近接するバッテリーパーク・シティ(37ha)の建設は、19世紀以来ドック地帯として機能してきたこの一帯が遊休化したことを受けて、港湾ゾーンに埋立地を加えたエリアで商業、オフィス、住宅が一体化した24時間都市をつくらうという構想の一環として計画された。37haの敷地には、86万㎡の商業・業務施設、67万㎡の住宅(人口14,000人)、ホテル、レストラン、その他の施設が含まれる。当初構想は、1966年、当時のロックフェラー州知事によって提唱され、1968年には事業主体のバッテリーパーク・シティ公社も設立されたが、計画の実質的なスタートは現在のマスタープランが策定された1979年であった。

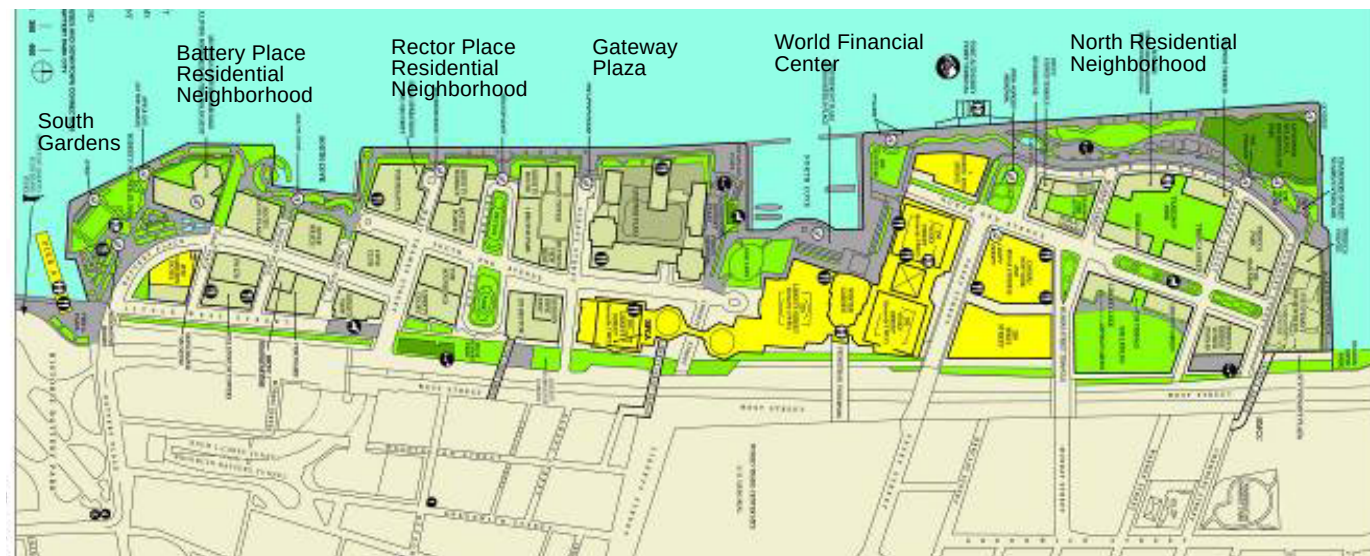
アレックス・クーパーとスタントン・エクスタットによるマスタープランのねらいは、ニューヨークのなかにニューヨークをつくること、即ちニューヨークの町が長い年月をかけて培ってきた「多様性」をこの場所に創りだそうというものであった。「近代都市」を鋭く批判し、多様性こそが都市の本質であると主張したジェーン・ジェイコブスの思想の反映と言ってよい。

マスタープランは、大きく3つの方針に基づいている。

- ① 既存の町との一体性の確保: 既成の街区の道路網をそのまま地区に引き込んで、一体性、連続性を創り出す
- ② 多様なオープンスペースの創出: 敷地の40%を緑地とし、公園、入り江、遊歩道、広場、ポケットパークなど、多様な公共空間、オープンスペースを形成する
- ③ 小街区単位の街づくり: 地区をできるだけ多くの小街区に分け、多数のデベロッパー、多数の建築家の参加を促すことによって、町並みに多様性を持たせる

たとえば、面積3.6ha、2,210戸のレクタープレイス住宅地区では、7社のデベロッパーが参加し、超高層からタウンハウスまでの10棟の住宅等を建設している。建築のデザインは、「質の高さと協調性を確保し、混乱や単調さを避けつつ、建築的創造性と多様性の創出を促す」デザイン・ガイドラインによってコントロールされている。

バッテリーパーク・シティの計画は、その後のアメリカの都市デザインにも大きな変化をもたらした。



24. 欧米におけるサイエンスシティの展開

アメリカで「リサーチパーク」、イギリスで「サイエンスパーク」、フランスで「テクノポール」、ドイツでは「テクノロジーセンター」と呼ばれる研究開発拠点は、1950年代の初めアメリカのスタンフォード大学が学内でリサーチパーク経営を開始したのが、その原点とされる。自らが有する人材、研究成果、施設・装置などの資源を活用して企業を誘致、産学連携の拠点を形成することで、大学の経営に資することを目的としていた。このアイデアは、60年代以降アメリカの各地、さらにはイギリス、フランスなどにも広がっていった。

その後、1970年代後半以降、世界的な不況と産業構造の転換が続き、それぞれの地域が地域経済の振興、雇用創出に取り組むなかで、リサーチパークは地域振興、雇用創出の有力な手段のひとつとして考えられるようになった。1980年代には、アメリカ各州で州政府によるハイテク・イニシアティブが展開され、州立大学を中心に産学官連携による新産業創出を目的とするリサーチパークが数多く建設された。この時代にリサーチパークは、起業家を経営面、設備面、資金面で支援するインキュベーター機能を備えたものへと進化した。1993年にはサイエンスパークの数がアメリカ国内で約400に達している。

この時期 1980年代は、世界各地でもサイエンスパーク建設のブームとなり、大学、研究開発型企業、ハイテク企業を1か所に集約し、地域の産業振興と活性化を図るためのプロジェクトが数多く出現した。現在、全世界で約900のサイエンスパークが存在するとされ、そのうちアメリカが500、ヨーロッパが250、アジアが150と言われている。優れた人材と企業を惹きつけるためには、大学の頭脳、情報、設備はもとより、高度な都市インフラ、宿泊や会議などの共同利用施設、高水準の居住環境、都市的アメニティ、自然環境など、研究開発を推進・支援する上でのあらゆる環境が整えられねばならない。そうした環境を備えた、大学・研究開発機能を中核とするニュータウン、サイエンスシティが、この時代新たに登場してきた。

(1) スタンフォード・リサーチパーク/ シリコンバレー

スタンフォード大学は、サンフランシスコの南約50km、シリコンバレーの中央部、カリフォルニア州サンタクララ郡パロアルト市に位置する。シリコンバレーの生みの親であり、大学生6,900名、大学院生8,400名、教授陣1,800名を擁している。そのキャンパスは、大学関係者の居住ゾーンのほか、病院やショッピングセンターを含む巨大な学園都市を形成している。

1950年代の冷戦時代、スタンフォード大学は「シリコンバレーの父」と呼ばれるフレデリック・ターマン教授のもとで電子工学研究分野でめざましい成果をあげた。国防予算の増大とともに軍事研究の一大拠点となり、この地域には多くの軍需産業が集積した。ターマン教授は、一貫して学生たちに大学周辺で起業することを奨励し、大学の知的財産権を起業する学生に委譲する等の支援を行ってきた。このターマン教授の方針が後のシリコンバレーを築く礎となったと言われる。

シリコンバレー（Silicon Valley）



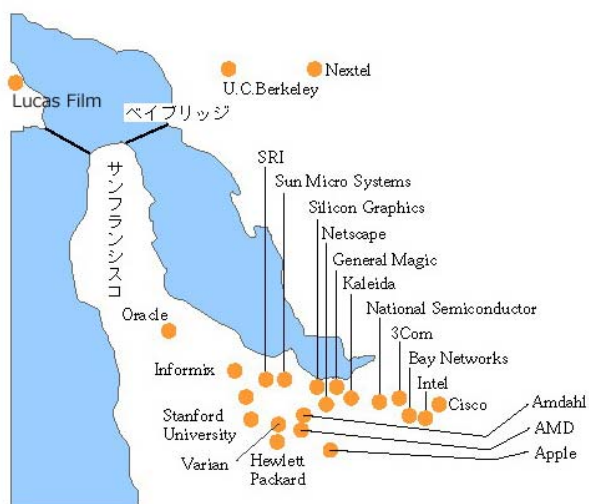
スタンフォード大学



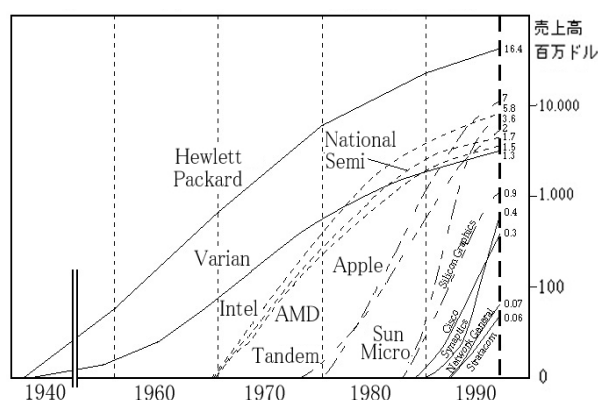
スタンフォード・リサーチパーク (Stanford Research Park, 1951~)



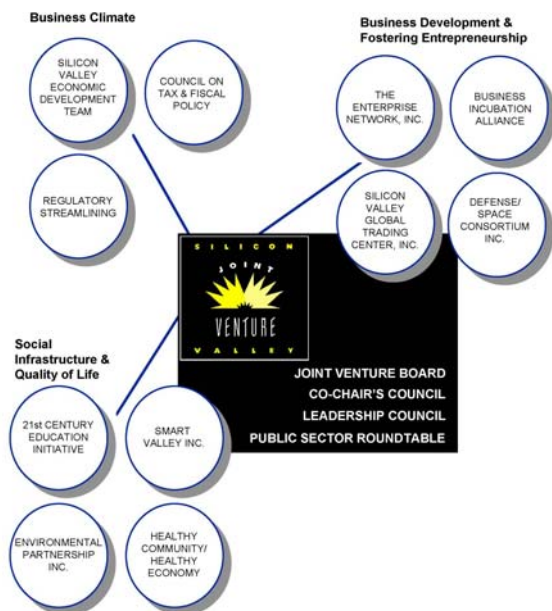
大学・主要企業の立地状況



主要企業の売上高の推移



ジョイントベンチャー・シリコンバレー・ネットワークのイニシアティブ



スタンフォード・リサーチパークは、1951 年、大学キャンパス南部の土地約 120ha をインダストリアル・パークとして企業に貸し出す事業としてスタートした。その目的は、第一に土地の有効活用を図りつつ大学経営の財源を確保すること、第二に周辺地域に優良企業が少なく、優秀な卒業生が職を求めて東部に移り住む状況を地域として改善することにあった。ここには、ロッキード社、ヒューレット・パッカード社、ゼロックス社、IBM 社などの企業が入居し、以後関連企業が周辺にも広がっていった。パーク内には現在（2007 年）280ha の敷地に 150 社の企業が本拠をおいているが、その3分の2は少なくとも創始者の一人が大学の教官、学者と言われている。大学の研究成果をもとにスピンアウトし、急成長する企業がパーク内と周辺地域に多数出現している。ここからインテル社（1968）、アップルコンピュータ（1977）、サン・マイクロシステムズ（1982）が誕生するなど、多くのサクセス・ストーリーが生まれた。

シリコンバレーは、サンタクララ郡を中心として、北のサンマテオ郡と東側のアルメダ郡の一部を含む地域で 27 都市を含み、面積約 4,000 平方キロ、人口 250 万人、就業人口 130 万人を有している。このシリコンバレーは、1950 年代は防衛産業、1960 年代は半導体、1970 年代はコンピューター、1980 年代はインターネット、1990 年代はバイオというように、主要産業を変化させながら進化を遂げている。この間スタンフォード大学は、アメリカ屈指の創業型大学（entrepreneurial university）として、シリコンバレー発展の中核的存在となり、技術革新と起業に貢献している。シリコンバレーの製品の半数以上がスタンフォードの卒業生が立ち上げた企業によるもので、スタンフォード大学の卒業生、教授、スタッフがこの 50 年間に立ち上げた企業は 1,200 に及ぶと言われる。また 1999 年の調査では、シリコンバレーの上場企業上位 150 社のうち、25%がスタンフォード大学の関係者によって設立されたものであった。アメリカのサイエンスシティにおいて中核となる創業型大学がいかに大きな役割を担っているかが分かる。さらにシリコンバレーでは、基礎研究セクター、資金供給セクター、産業集積、ソフト支援セクター、施設支援セクター、教育支援セクターなど、幅広い支援セクターが起業家創造システムを構築し、この地域での活発な創業活動に大きく貢献している。

シリコンバレーでは、1980 年代後半から 90 年代前半にかけて、日本との半導体を巡る国際競争の激化などから深刻な経済停滞期を迎えた。このとき、地域経済の再活性化と生活質の向上を目標に掲げて立ち上がったのが、産業界、行政、教育界のリーダーたちによって 1992 年に設立された NPO 組織のシンクタンク、ジョイントベンチャー・シリコンバレー・ネットワークであった。彼らが地域再生のために採用したのがジョイントベンチャー方式であった。「市民起業家」と呼ばれる産官学民のリーダーを集めて、ビジネス環境、産業開発・起業促進、社会インフラと生活質の各分野で 11 の事業を立ち上げ、プロジェクトを成功に導いていった。シリコンバレーは「市民起業家による地域再生」という新しいモデルを提示している。

(2) リサーチ・トライアングル・パーク

リサーチ・トライアングル・パーク（2,730ha）は、ノースカロライナ州の州都ローリー、ダーラム及びチャペルヒルの3都市が形成するトライアングルの中央部に建設された。スタンフォード・リサーチパークとともに、アメリカのリサーチパークとして先駆的存在であるとともに、規模の点でも内容の点でもアメリカを代表する計画的サイエンスパークである。1950年代初頭にオダム博士によって、この地域に立地するノースカロライナ州立大学（ローリー）、デューク大学（ダーラム）、ノースカロライナ大学（チャペルヒル）の3大学共同研究所の設立構想が提案された。1955年には、建設会社代表のゲスト氏によってリサーチ・トライアングル・パークの計画が提案され、その後ルーサー・ホッジズ州知事の主導のもと、計画が具体化された。1958年に州政府、3大学、地元産業界の出資によって事業主体となるリサーチ・トライアングル財団及び中核研究機関リサーチ・トライアングル研究所が設立され、1959年に事業が開始されている。プロジェクトの目的は、ノースカロライナ州の地域開発と産業振興、及び大学卒業生の州内での就業機会を拡大・充実することにあった。

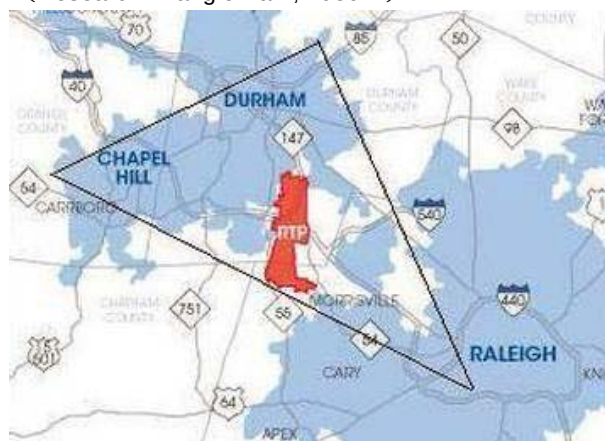
ノースカロライナ州立大学、デューク大学、ノースカロライナ大学の3大学は、パーク経営に深く関与している。3大学は、あわせて教員数 5,300 人、学生数 53,000 人を有する。その3大学とリサーチ・トライアングル研究所が中心となって、産学共同による研究開発推進体制が構築されている。リサーチ・トライアングル研究所は、3大学の共同事業として運営される非営利法人で、R&D の受託研究や特定テーマの共同研究を実施するほか、企業に対して大学のコンピューター、試験・研究機器の利用等の便宜を提供している。また、パーク内には3大学と財団によってノースカロライナ・マイクロエレクトロニクス・センター、ノースカロライナ科学技術研究センター、トライアングル大学高等学術研究センター等の共同研究センター6機関が設けられている。

その後、IBM 社が世界最大級（従業員約 11,000 人）の業務拠点をここに構えたことによって、企業進出が進展し、現在は、敷地内に 170 社、約 42,000 人が就業するほか、パーク周辺には住宅地、オフィスパーク、レンタル・ラボ、インダストリアル・パークなどが整備されている。

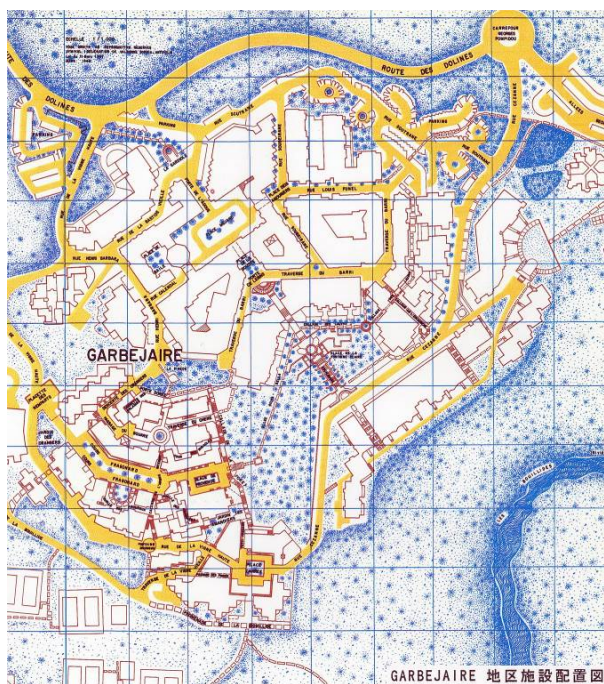
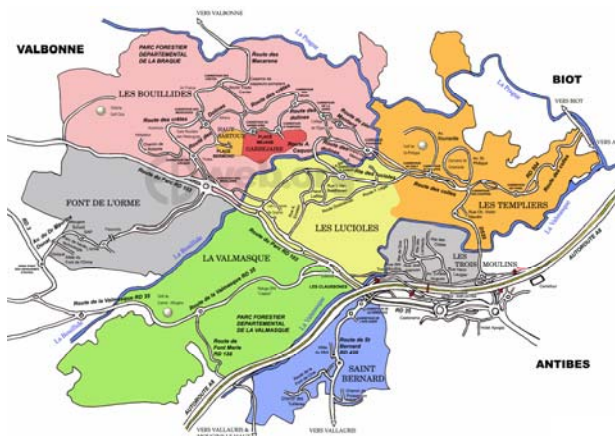
パーク内の土地利用に関しては、自然環境を重視し、低密度・用途純化の方針がとられ、州の基準で建ぺい率 15%以下、1区画の規模は 2.4ha 以上に制限されている。建物の用途は R&D とこれに付随する軽度な生産活動に限定され、産業立地、住宅立地は認められていない。唯一の商業業務地区として面積 40ha のパークプラザが設けられ、ここにホテル、レストラン、コンベンションセンターが立地するほか、オフィスビル群に銀行、郵便局、ツーリスト、などの研究開発支援サービス機能と 14 の研究開発会社（レンタル・ラボを含む）が入居している。

リサーチ・トライアングル・パークは、今日、研究機関の集積、大学との連携、共同研究開発支援体制等の面で、世界で最も成功したリサーチパークとして評価されている。

リサーチ・トライアングル・パーク （Research Triangle Park, 1959～）



ソフィア・アンティポリス (Sophia Antipolis, 1970～)



(3) ソフィア・アンティポリス

ニース、カンヌの中間に位置するバルボンヌ市のコート・ダジュールを眼下に望む丘の上に建設されたソフィア・アンティポリス(2,300ha, 計画従業者数2万人、計画人口1.5万人)は、ヨーロッパ最大のサイエンスシティであり、最も成功したプロジェクトでもある。このソフィア・アンティポリスの建設は、1969年、フランス科学技術界の権威でパリ国立高等鉱山大学の元学長であるピエール・ラフィエット氏が提案し、自らリーダー役を務めて実現したものである。彼はアメリカのスタンフォード・リサーチパーク、シリコンバレーに触発されてテクノポールのコンセプトを創案し、構想を準備していた。

プロジェクトには、パリ地区への都市機能の一極集中を是正し、国土の均衡ある発展をめざそうとするねらいと、この時代、停滞していたバルボンヌ地方の経済再建を推進するねらいがあった。ラフィエット氏の提案を受けて、この地域の恵まれた自然環境とリゾート性、歴史的・文化的雰囲気を活かして、「生活・文化・レクリエーション・研究開発の調和した地域社会」を実現しようという気運が高まってきた。1969年、ソフィア・アンティポリス協会が設立され、同協会によってマスタープランが策定された。翌1970年には同協会とニース商工会議所等の団体によって、事業経営を行う民間非営利法人 SAVALOR が設立され、建設が開始されている。また1972年に、フランスでは経済的後進地域であったこの地方に先端技術産業を誘致することで産業振興を促進し、均衡ある国土の発展に寄与するとの期待から、事業は国家的プロジェクトとして位置づけられた。フランス国土開発庁(DATAR)が調整機能を発揮することとなり、地元自治体の連合組織(SYMIVAL)が最終意思決定主体として設立された。

ソフィア・アンティポリスの計画は、既存の自然環境を最大限に活用することに重点をおいている。計画区域のうち開発区域は企業用地 650ha, 住宅地 150ha で、全体の 65%にあたる 1,500ha が自然植生のまま保全されている。研究施設は広大な森林に包まれるように点在し、住宅も斜面に沿ってコンパクトに建設されている。なによりも自然と共存していることがこのサイエンスシティを特徴づけている。

都市内には、中核施設として国立エネルギー技術研究所等の国立研究機関、国立鉱山大学院研究所、ニース大学数理研究所・薬学研究所、ニース大学ソフィア・アンティポリス校などが立地している。現在、ソフィア・アンティポリスには1400社以上の企業、30,000人の就業者、5,000人の学生が活動し、スタートアップ企業も数多く生まれている。また今日、コート・ダジュールには、ソフィア・アンティポリス以外に10地区ほどのハイテク団地が立地するまでになっている。

ソフィア・アンティポリスはコート・ダジュールのリゾート資源と結びついた科学都市であり、自由時間都市の機能と文化・アメニティが先端的科学都市の重要なインフラストラクチャーであることを示す好例と言える。ソフィア・アンティポリスでは、さらに開発地区の拡張が計画されており、総面積を4,500haとする予定と言われる。

(4)ケンブリッジ・サイエンスパーク/ ケンブリッジ・テクノポール

イギリスで最初のサイエンスパークであり、最も成功した例として評価されるケンブリッジ・サイエンスパーク (52ha) は、1971 年、ケンブリッジ大学トリニティ・カレッジによって大学構内に開設された。

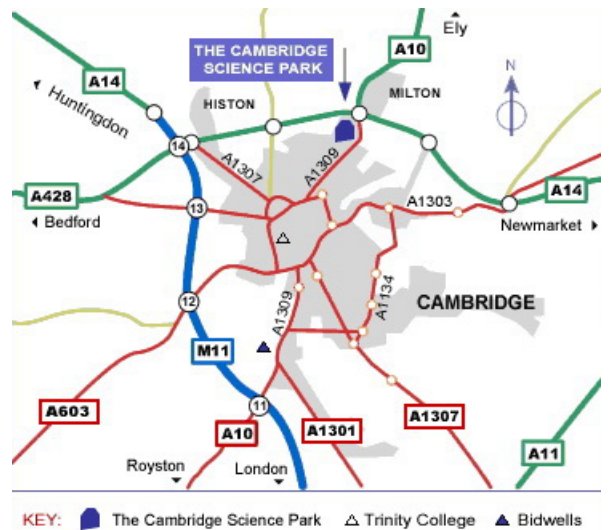
トリニティ・カレッジがパーク建設を行うことになった契機は、1964 年に政権に就いた労働党政府が、基礎研究への投資の成果を社会に還元するために、大学に対して産業界との連携を強めることを要求したことであった。ケンブリッジ大学は、これを受けて物理学の重鎮ネビル・モット教授を委員長とする委員会を組織した。委員会は 1969 年に報告書を提出し、大学は科学産業をケンブリッジ地域に集積させ、科学的専門知識等の集中するメリットを最大限に活かし、ケンブリッジの科学コミュニティへのフィードバックを拡大するよう提案した。この提案に基づいて、トリニティ・カレッジがその所有地でパーク建設に着手した。このパークのモデルとなったのも、スタンフォード・リサーチパークであったと言われる。

当時のイギリスでは、サイエンスパークの概念がまだ一般的でなかったことなどから、70 年代には立地企業は決して多くなかった。しかし 1980 年代になるとパークへの民間企業立地が増大し、知的クラスターが形成され始めた。民間企業の立地が促進された要因として、1984 年にトリニティ・センターが開設され立地企業に対する支援業務を開始したこと、さらにベンチャーキャピタルやコンサルタント企業が立地し、大学スタッフによる起業、既存企業からのスピンアウト、共同研究によるベンチャー企業の誕生を支援したことなどがある。1986 年には新規創業を支援するケンブリッジ・イノベーション・センターも開設された。1990 年代になるとケンブリッジ・サイエンスパークは知的クラスターとして世界の注目を集めるようになり、多国籍企業の子会社が数多く立地した。特にライフサイエンス系企業が急速に成長し、支配的セクターとなっている。2004 年の段階では、パーク内の立地企業は 67 社、就業者は 4,800 人に達している。

ケンブリッジ・サイエンスパークの成功が引き金となって、ケンブリッジシャーにはセントジョンズ・イノベーション・パーク (1987) をはじめとしてサイエンスパークが相次いで建設され、広域にわたる知的クラスターが形成されてきた。1990 年までにこの地域には 800 を超えるハイテク企業が集積した。それは政府や地方自治体の誘致の結果ではなく、まったく自己組織的、自発的なクラスター形成であった。この現象は「ケンブリッジ現象」と呼ばれるようになった。

ケンブリッジ市を中心とする半径約 20 マイル圏はケンブリッジ・テクノポール (Cambridge Technopole) と呼ばれている。この地域には現在 3 つの大学を中心に 3,500 社のハイテク企業が集積し、その従業員も 5 万人に上っている。特にアメリカのバイオテクノロジー上位 10 社の全てを含み、215 の製薬・バイオテクノロジー企業が集中している。今やケンブリッジ・テクノポールはイングランド東部の経済成長を牽引する存在となっている。

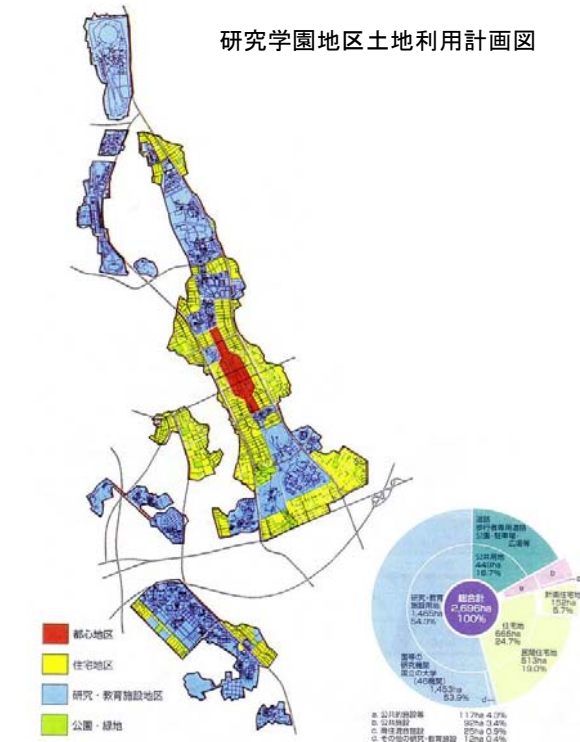
ケンブリッジ・サイエンス・パーク (Cambridge Science Park, 1971~)





筑波研究学園都市の概要

所在地	茨城県つくば市
立地	東京都心の北東約 50km
計画区域	約 28,400ha(研究学園地区約 2,700ha, 周辺開発地区約 25,700ha)
計画人口	研究学園地区 10 万人 周辺開発地区 25 万人 計 35 万人 (H25 人口: 約 218,000 人)
事業手法	一団地の官公庁 1,338ha(1968-1998) 新住事業 260ha (1968-1998) 土地区画整理 1,098ha(1971-1979) 工業団地造成等 615ha (1980-1994)
立地機関 (H.25)	国等の研究教育機関 32 機関 1,407ha (筑波大学 245ha, 工業技術院 146ha, 高エネルギー物理学研究所 203ha, 農業研究センター等 426ha など) 民間企業 417 社(うち工業団地 143 社)
研究者数 (H.22)	国の機関等 16,570 公益団体等 580 合計 20,260 民間企業 3,110 (うち外国人 5,080)



25. わが国の学術研究都市：「つくば」と「けいはんな」

(1) 筑波研究学園都市

わが国最初のサイエンスシティである筑波研究学園都市（以下「筑波」という。）の建設計画の発端は、1960 年、当時の政府（池田内閣）による首都改造計画に求められる。東京の過密解消、首都機能分散の議論がすすむなかで、首都圏整備委員会において、都内の全大学を人口 70 万人の新都市に移転する大学分散計画試案や、都内の全ての官庁を移転する人口 18 万人の官庁都市試案などが検討された。また平行して、移転候補地についても富士山麓、赤城山麓、那須高原、筑波山麓等について、調査・検討がすすめられた。

1963 年 9 月、首都圏整備委員会に設置された「首都圏基本問題懇談会」が、新都市は国の試験研究機関の集中移転による「研究団地」と大学等の高等教育機関からなる「学園地区」をあわせた研究・学園都市として建設するという構想を提示、都市の基本的性格づけがなされた。政府は同月、閣議において① 研究・学園都市の建設地を筑波とすること、② 計画規模はおおむね 4,000ha とすること、③ 用地の取得・造成を日本住宅公団に行わせることを了解し、筑波の建設が決定した。

同年首都圏整備委員会が公表した当初プラン（NVT 案）は、既存の集落、農地を含む約 3,700ha の区域を全面買収する計画であったため、地元の猛反発を受けて撤回された。その後、茨城県による調整等を経て、農村集落と周辺の農地を買収区域から除外すること、全面買収に加えて区画整理手法を併用すること等の変更が加えられた。この結果、開発区域は南北に細長く変形し、何か所にも分断された形となり、また新都市建設用地も大幅に縮小した。そうした経過を経て、首都圏整備委員会は 1964 年 10 月に「研究・学園都市の構想」をとりまとめた。構想は、「首都からの分散促進と過密防止に寄与するとともに、研究・教育施設の整備充実ならびに試験研究機関の集中化による研究体制の刷新向上を図るため筑波地区に理想的環境の研究・学園都市を建設する」とし、市街地の規模はおおむね 3,300ha、計画人口はおよそ 16 万人とされた。

その後、公団によるマスタープランの作成、都市計画等の手続きを経て、1968 年に事業が開始された。また 1970 年には「筑波研究学園都市建設法」が制定され、ナショナルプロジェクトとしての法的枠組みが定められた。1973 年には総合大学として再編された筑波大学（旧東京教育大学）が開学、1980 年には予定されていた 43 の研究・教育機関（現在は統廃合により 32 機関）が移転・新設され、その他の施設整備とともに新都市として概成した。そして 1985 年、「人間・居住・環境と科学技術」をテーマに国際科学技術博覧会が開催され、筑波は日本を代表する科学技術の拠点として世界に知られることとなった。

筑波の都市域は現在のつくば市域（旧 6 町村）約 28,400ha と定められ、このうち国等の研究・教育機関を中心に計画的市街地として整備する区域（約 2,700ha）を「研究学園地区」、研究学園地区と均衡のとれた発展を図る区域（約 25,700ha）を「周辺開発地区」として位置づけている。

計画人口は、当初計画では研究学園地区 10 万人、周辺開発地区 12 万人、全体で 22 万人とされたが、1998 年の改訂計画で、つくばエクスプレス沿線の開発計画を反映して周辺開発地区の人口を 25 万人に見直し、概ね 2030 年頃の想定人口を 35 万人としている。研究学園地区は、一団地の官公庁事業、新住事業、土地区画整理事業、都市計画公園事業によって整備された。都市の構造は、中央部に都心機能とコンパクトな住宅ゾーンを集約し、周辺部に広大な敷地を持つ研究・教育機関を配置する形で計画されている。国等の研究・教育機関（約 1,400ha）は、研究分野及び研究の共同化等を考慮して、文教系、建設系、理工系、生物系の 4 グループにゾーニングされ、都心部に共同利用系機関（研究交流センター）が配置されている。

筑波は「首都機能の分散と国立研究機関の集中移転による研究環境の刷新・強化」という、世界のサイエンスパークとは全く異なる目的で建設された。国の最先端の研究機関がこれほどの規模（32 機関、1,400ha、17,000 人の研究者）で集積しているのは世界でも稀な例と言える。当初は国等の研究・教育機関のみが立地する筑波であったが、その後の時代変化とともに都市の性格も大きく変化している。1980 年代に「周辺開発地区」で茨城県、公団等による工業団地の建設が開始され、今日までに 9 団地、615ha の開発が行われている。また、1988 年には茨城県、日本政策投資銀行、民間等の出資によって(株)つくば研究支援センターが設立され、レンタル・ラボを運営するなど、民間の企業活動を支援する体制も整備された。特に「科学万博」の開催された 1985 年以降、民間企業の立地に弾みがつき、今日まで約 420 社の民間企業が都市内に立地している。

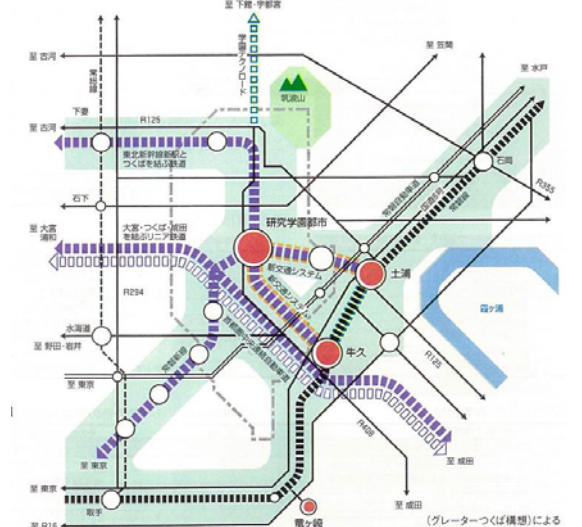
1990 年代、バブル経済の崩壊とともに日本経済が長期の停滞期に入ると、わが国の産業競争力の低下と研究開発の立ち遅れが指摘され、新産業創出への取り組みの強化が喫緊の課題として取り上げられるようになった。1996 年の科学技術基本計画では、公的研究機関の研究成果の産業への移転を促進すること、そのために公的研究教育機関と民間研究機関等の研究交流や共同研究の一層の推進を図ることなどが提案され、その後関連の施策も講じられた。筑波でも 1998 年に「研究学園地区建設計画及び周辺地区開発整備計画」が改訂され、新たに科学技術集積を活かした新産業創出の拠点をめざす方針が示された。それらを受けて、2002 年に筑波大学産学リエゾン共同研究センターが設立され、2009 年にはより幅の広い産学連携を推進するために筑波大学産学連携本部が設置された。また、茨城県も 2003 年インキュベート施設、筑波創業プラザを都市内にオープンさせている。そうした取り組みによって、1991～2012 年の間につくば発ベンチャー企業が 231 社誕生している。

2005 年、東京と筑波を 45 分で結ぶつくばエクスプレスが開業し、また一方で東京 50km 圏を結ぶ首都圏中央連絡自動車道等の広域交通体系の整備が進展するなど、筑波地域のポテンシャルは一層高まりつつある。つくばエクスプレス沿線でつくばエクスプレスタウン（1,611ha、計画人口 12 万人）の建設が進むなど、新たな都市機能立地の受け皿整備が進みつつある。

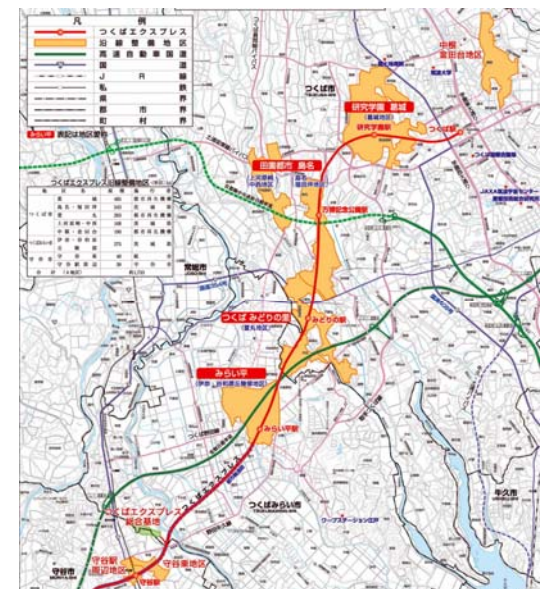
国等の研究・教育機関の配置



グレーターつくば構想(1990)

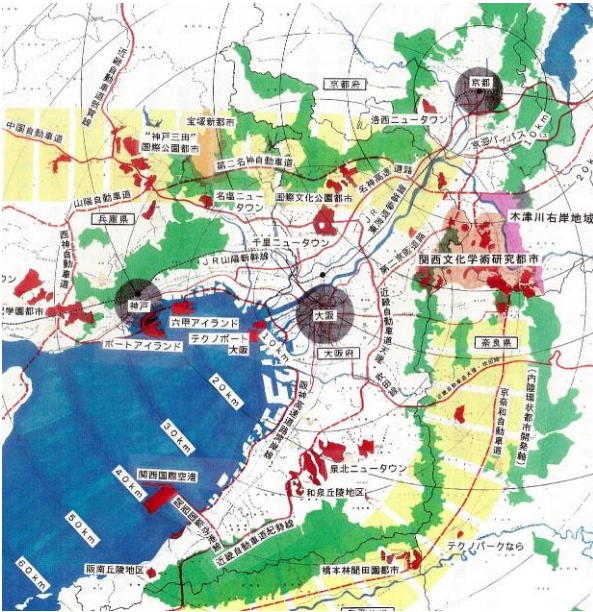


つくばエクスプレスタウン(1993～)

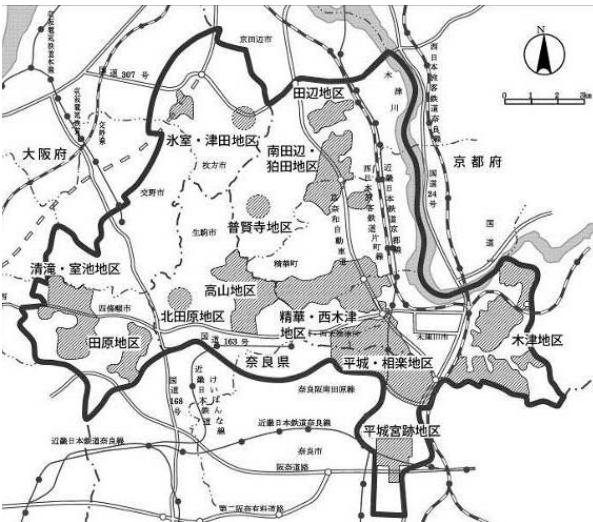


関西文化学術研究都市（Kansai Science City: 1987～）

広域関連図



都市域と文化学術研究地区



関西文化学術研究都市の概要

所在地	京都府京田辺市・木津川市・精華町 大阪府枚方市・四條畷市・交野市 奈良県奈良市・生駒市の3府県8市町
立地	京都市・大阪市の中心から約30km
計画区域	都市域 15,410ha, 文化学術研究地区約 3,600ha (文化学術研究施設用地約 910ha)
計画人口 (2013年4月)	文化学術研究地区約 21万人(88,352) 周辺地区 約 20万人(155,614) 計 約 41万人 (243,966人)
中核施設・ 主要研究機関	国際電気通信基礎技術研究所(ATR, 1989) 国立奈良先端科学技術大学院大学(1991) 文化学術研究交流施設・けいはんなプラザ(1993), 国際高等研究所(1993), 地球 環境産業技術研究機構(RITE, 1993) 日本原子力研究所関西研究所光量子科学 研究センター(1999) 国立国会図書館関西館(2002) けいはんな新産業創出・交流センター (2005)
立地機関・研 究者数等 (2012年)	大学等 28, 研究施設 39, 研究開発型企 業 51, 計 118 施設が立地 研究者数 7,038 人 (うち外国人 232 人) 学生数 21,981 人

(2) 関西文化学術研究都市

東の筑波と並んでわが国の学術研究都市を代表する関西文化学術研究都市（以下「学研都市」という。）もまた、世界に類を見ない特徴を備えたサイエンスシティである。

創造的な文化・学術・研究の拠点づくりと 21 世紀のモデル都市づくりをめざす学研都市の構想は、1970 年代の後半、わが国の学術研究のあり方と近畿圏の新たなビジョンを検討する動きのなかから生まれてきた。1978 年 9 月に発足した関西学術研究都市調査懇談会（奥田懇、座長奥田東京大総長）は、文化、学術、研究機能の集積する「新都市構想」を発表した。1970 年代後半の世界は石油危機に続く経済的・社会的混乱期にあり、また地球環境問題や地球資源の問題など人類の未来に関わる課題が次々に提起された危機の時代であった。奥田懇談会に集合した研究者たちは、そうした危機意識のもとに、わが国が人类的課題を解決する科学技術の研究開発を積極的に推進すべきであるとし、そのために関西の地で、既成の学術研究組織に代わる新しい学術研究システムの構築と新しい都市づくりとを一体的に推進することを提案したのであった。

一方経済界においても、石油危機以降関西の経済的地盤沈下が顕著になるなかで、従来の工業主導の地域開発を改め、学術振興や文化開発によって地域振興を図ることの重要性が認識され始めていた。関西経済界は、この構想を「関西復興」に向けての中心的プロジェクトとして位置づけ、その推進に積極的、主導的役割を担うことになった。

そうした動きを受けて、国土庁は 1981 年、近畿における学術研究機能の強化を図るため、関西リサーチコンプレックスの構想とその中核となる学術研究都市を京阪奈に建設するという基本方針を明らかにし、1982 年には京阪奈 3 府県に広がる学研都市の基本構想（パイロットプラン）を発表した。さらに国土庁は 1986 年 6 月、「関西文化学術研究都市建設基本方針」を策定し、これによってナショナルプロジェクトとして本都市の建設をすすめることが方向づけられた。1987 年 6 月には「関西文化学術研究都市建設促進法」が制定され、以後、国の基本方針の決定、3 府県の建設計画の策定を経て本格的な都市建設がスタートした。1993 年には当初提言の骨格構想であった文化学術研究交流施設けいはんなプラザ、国際高等研究所、奈良先端科学技術大学院大学が相次いで開設し、本格的な学術研究活動が開始されている。

学研都市は、京都府、大阪府、奈良県の 8 市町にまたがる約 15,000ha の区域に計画され、文化学術研究施設等を重点的に整備する地区として 12 地区の文化学術研究地区(面積約 3,600ha、計画人口約 21 万人)が位置づけられている。現在（2012 年）、都市内には 118 の研究施設等が立地し、研究者約 7,000 人、学生約 22,000 人が活動している。

学研都市の建設は、学会の有志の問題提起、提言に始まり、経済界の立場からの参画、さらに国や自治体の政策への反映を経てスタートした。そのようなプロセス自体が他に類例を見ないものである。また学研都市は、国や自治体の事業ではなく、

産学官連携による民活型プロジェクトであることに特徴がある。都市建設についても、筑波のようにあらかじめ立地施設が決まっていた、青写真が描かれていたのではない。産学官の多様な主体の参画、調整、合意のなかから新しい内容を創りだしていくという、それまでにないプロジェクトであった。学研都市は、関西文化学術研究都市建設推進協議会、(財)関西文化学術研究都市推進機構を中心に、独自の産学官連携方式、新しい計画・事業システムを切り開いてきた。本都市のコア機構として位置づけられる(株)けいはんな、(財)国際高等研究所をはじめとして、本都市の中核的研究機関の多くが産学官連携の第三セクターあるいは財団として実現している。

学研都市は奥田愔提言以来、新しい学術研究システムの実現をめざしてきた。人類的課題の解決に資する新しい科学技術の創造のために、専門領域間、大学間、産学間の閉鎖性など、既成の研究組織の硬直性を打破し、国際的、学際的、業際的な連携や共同研究が自由闊達に行われるような学術研究システムを創りだすことが求められている。奥田愔はこの新しい学術研究システムの構築に向けての戦略として、学術研究のコア機構、国際高等研究所、新構想連合大学院という三つの構想を打ち出した。学術研究資源相互間の連携の中核となるコア機構の構想は第三セクター方式による(株)けいはんなとして具体化し、学術研究のテーマを探索し、研究を組織する国際高等研究所は、経済界の支援により(財)国際高等研究所として発足、また連合大学院構想は国立奈良先端技術大学院大学の立地によって形を変えて実現している。

都市建設の開始からほぼ 10 年間（第 1 ステージ）、関西文化学術研究都市では産学官連携による第三セクター型の研究機関や大手企業の中央研究所など約 40 の研究機関の立地が順調に進んだ。しかし第 2 ステージ（1996～）に入ると研究機関の立地が全く進まず停滞するようになった。バブル経済崩壊後の経済の低迷も背景にあったが、この時代、企業の研究開発戦略が大きく変化し、「脱パーク化」と呼ばれる現象が表れたことも見逃せない。このため学研都市でも 2000 年代に企業の研究所の閉鎖・撤退や経営不振による解散等が相次いだ。また一方では、学研都市が産業界の期待に十分応えていない、地域経済への成果が見えないといった評価も表れるようになった。そうした指摘を受けて、その後学研都市では奈良先端大「産学官連携推進本部」の設置（2004）や産学官連携による「けいはんな新産業創出・交流センター」（2005）の開設など、新産業創出への取り組みが強化されてきた。また、それまで研究施設のみに限定していた施設の立地基準を、研究機能を持つ研究開発型産業にまで拡大する等、施設立地を促す措置もとられた。それによって第 3 ステージ（2006～）には都市内への研究開発型産業の進出がすすんでいる。

関西文化学術研究都市はまもなく着手後 30 年（第 4 ステージ）を迎えるが、関西のイノベーション・センターとしての役割を発揮しうるかどうかは、今後にかかっている。

文化学術研究地区（クラスター）の概要

府県	文化学術研究地区名 (クラスター名)	所在市町	面積 (ha)	計画人口 (人)	現在人口 (人)
京都府	田辺地区	京田辺市	100	0	119
	南田辺・狛田地区	京田辺市、精華町	344	19,000	1,184
	木津地区	木津川市	740	40,000	12,236
	精華・西木津地区	木津川市、精華町	506	25,000	21,020
	平城・相楽地区<京都府域>		264	30,000	17,785
	普賢寺	京田辺市	未確定	—	—
京都府域計			1,954	114,000	52,334

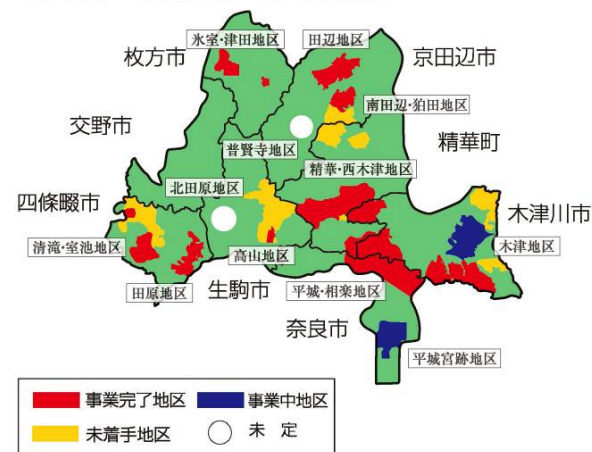
大阪府	氷室・津田地区	枚方市	74	3,000	2,325
	清滝・室池地区	四條畷市	340	3,000	144
	田原地区		127	10,000	6,821
	大阪府域計			541	16,000

奈良県	平城宮跡地区	奈良市	142	1,000	532
	平城・相楽地区<奈良県域>		362	38,000	24,903
	高山地区	生駒市	333	24,000	518
	北田原地区		未確定	—	—
	奈良県域計		837	63,000	25,963

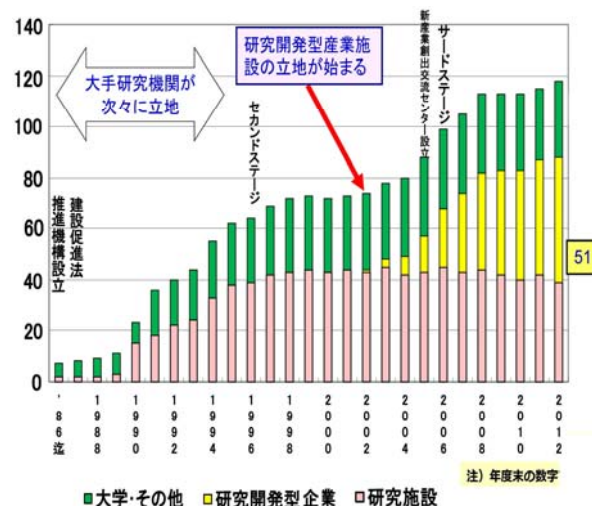
合 計			3,332	193,000	87,587
-----	--	--	-------	---------	--------

(2012年4月1日 現在)

文化学術研究地区（クラスター）の整備状況 (2013 年 3 月)



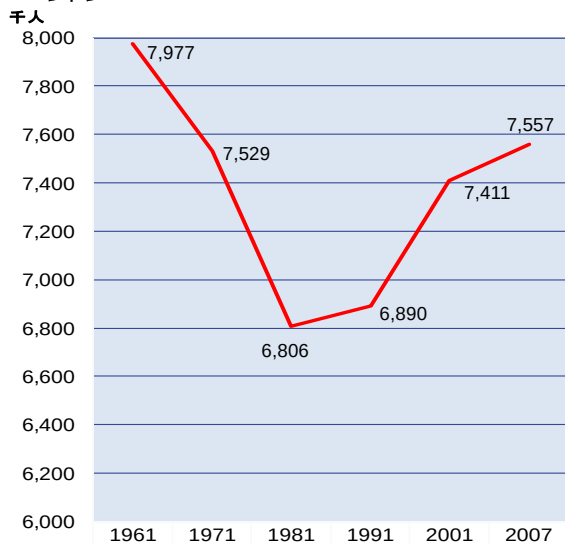
立地施設の推移



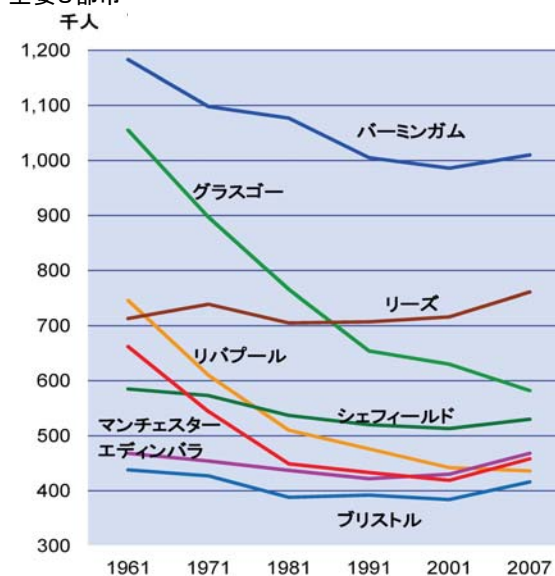
資料) (公財) 関西文化学術研究都市推進機構

イギリス主要都市の人口推移（1661～2007）

ロンドン



主要8都市



イングランドのニュータウン閉鎖状況

NO	名称	指定年月	初期人口	目標人口 (変更後)	閉鎖時人口	閉鎖年月
1	スティヴネッジ	1946.11	7,000	60,000 (105,000)	73,000	1981.3
2	クローリー	1947.1	9,000	50,000 (80,000)	55,800	1962.3
3	ヘメル・ヘムステッド	1947.2	212,000	80,000	77,100	1962.3
4	ハーロー	1947.3	4,500	60,000 (90,000)	72,600	1980.9
5	アイクリフ	1947.4	60	10,000 (45,000)	26,000	1988.3
6	ピーターリー	1948.3	200	30,000	25,500	1988.3
7	ハットフィールド	1948.5	8,500	29,000	25,000	1966.4
8	ウェルウィン・ガーデシティ	1948.5	25,000	50,000	40,000	1966.4
9	バジルドン	1949.1	5,000	50,000 (133,000)	104,000	1986.3
10	ブラックネル	1949.6	5,000	25,000 (60,000)	50,000	1982.3
11	コービー	1950.5	15,700	80,000	51,000	1980.3
12	スケルスマーズデル	1961.1	10,000	80,000	41,800	1985.3
13	テルフォード (旧名ドーリー)	1963.1	74,750	220,000	117,200 (1990.3)	1991.9
14	ランコーン	1964.4	28,500	100,000	68,900	1989.9
15	レディッチ	1964.4	32,000	90,000	73,000	1985.3
16	ワシントン	1964.7	20,000	80,000	60,000	1988.3
17	ミルトン・キーンズ	1967.1	40,000	250,000	145,800 (1990.3)	1992.3
18	ピーターバラー	1967.7	84,000	190,000	134,920	1988.9
19	ノーザンブトン	1968.2	131,000	300,000	170,000	1985.4
20	ウォーリントン	1968.4	124,000	200,000	150,800	1989.9
21	セントラル・ランカ シャー	1970.4	210,000	400,000	257,000	1985.1

26. イギリス：ニュータウン政策の終焉とインナーシティ政策への転換

(1)ニュータウン政策の終焉

イギリスのニュータウン政策は、労働党政権によってプッシュされ、保守党政権によって抑制されるという経過を辿ってきたが、1977年、その労働党からニュータウン政策の終結宣言が発せられることとなった。

イギリスでインナーシティ問題が深刻な政策課題として浮上したのは1970年代後半であった。この時代に生じた環境危機やエネルギー危機によって、イギリスの製造業は急速に衰退し、1971年から81年の間だけでも200万人の製造業雇用が失われた。このような工業の衰退は、工業センターとして発展してきた主要都市のインナー・エリアを直撃し、地域の人口減少、空洞化とともに失業、貧困など、深刻なインナーシティ問題をもたらすことになった。また、産業・人口の分散を進めてきたニュータウン政策がイギリスの深刻なインナーシティ危機の原因の一つだという指摘も行われるようになった。

このような事態が、大都市への産業・人口の集中抑止と大都市からの分散促進という40年代以降一貫して追及されてきた政府の都市政策の方向転換を迫ることとなった。1977年、環境大臣ピーター・ショーは、白書「インナーシティの政策」を発表して国民の信を問い、翌1978年にはインナーシティ再活性化法を制定し、インナーシティへの傾斜投資によってその衰退防止に取り組むことを決定した。他方でニュータウン政策の大幅な縮小を行うこととし、一定期間においてニュータウン開発公社を閉鎖して、公社による都市建設を終結、目標人口も縮小することとした。1985年のニュータウン及び都市開発公社法では、イングランドでは1992年までに全てのニュータウン開発公社を解散し、公社の資産のうち、ニュータウン住宅、公共公益施設は自治体に、未処分の土地は主としてニュータウン委員会（CNT：Commission for the New Towns）に移管することとされた。この決定は予定通り実施され、1992年のミルトン・キーンズを最後に、イングランドのニュータウン開発公社は全て解散し、資産の処分が行われた。ニュータウン委員会は、移管を受けた用地を主として民間事業者へ処分し、その収入によって国の融資額の返済する役割を担っている。またニュータウン住宅は、サッチャー政権による払い下げ（right to buy, 1980～）政策によって住民に払い下げられ、残余が自治体に移管された。

このようにして、イギリスのニュータウン政策は輝かしい歴史に終止符を打った。イギリスのニュータウンでは、イングランドだけで50万戸を超える住宅が建設され、200万人以上の住民が居住し、100万人に近い雇用が形成されてきた。また、多くのニュータウンがめざましいビジネス投資を生み、各地域の経済活性化の拠点ともなってきた。しかし、ニュータウン政策終結後の対応のまずさなどから、後に住宅や施設の老朽化、土地・建物の所有権の錯綜した状況による再生の困難さなど、深刻な問題を抱えることとなった。

(2) サッチャー政権下での民活都市再生：ロンドン・ドックランズ
イギリスにおけるインナーシティ再生プロジェクトの第1号、ロンドン・ドックランズ開発はサッチャー保守党政権誕生（1979）の直後、1981年に着手された。

19世紀以来、港湾業、倉庫業、造船業などで栄え、ロンドンの経済中枢として機能してきたロンドン・ドックランズは、1960年代後半以降、コンテナ化等による流通革命、港湾の大型化等の変化に立ち遅れ、イギリス経済の後退とも相まって急速に衰退した。ドックの閉鎖が相次ぎ広大な放棄地と化し、多くの雇用が失われた。1960年代まで約40万人を数えた地域の人口も、1981年には10分の1の39千人に減少した。ロンドン港湾局は1970年に全ての埠頭の閉鎖を発表した。

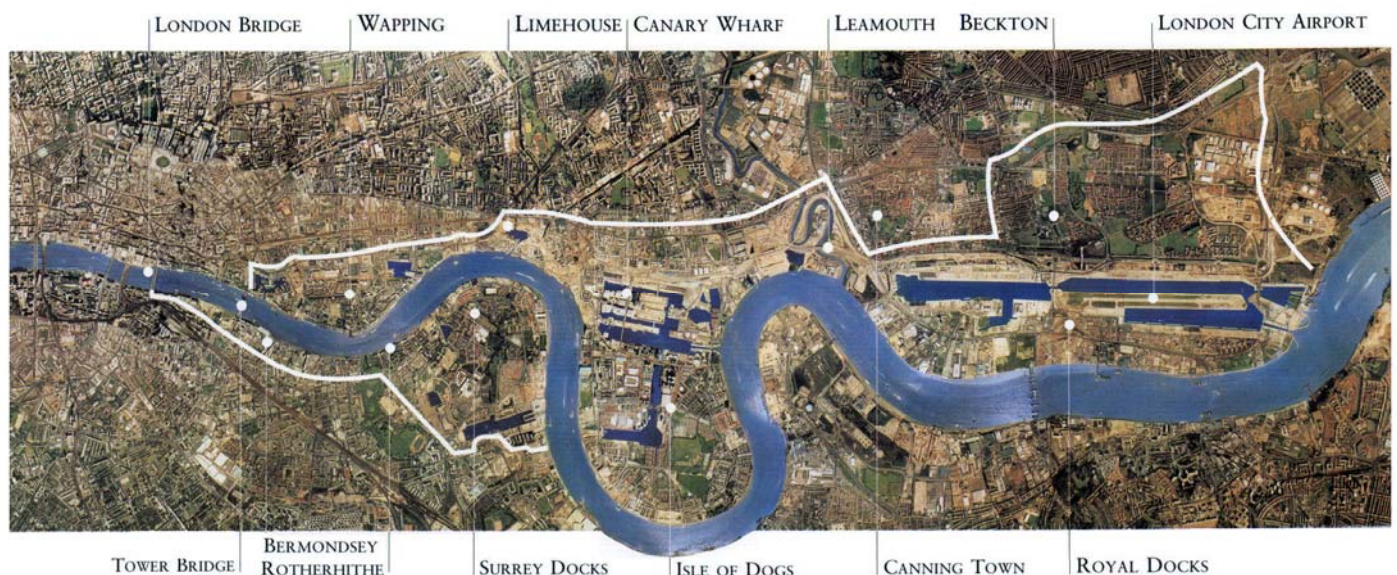
こうした状況を受けて環境省とGLCは1971年、この地域の再開発計画の検討に着手したが、GLC、地元自治体の合意形成が難航し、またこの時代イギリスが深刻な財政難に陥っていたことなどから、計画は具体化されないままに終わった。

1979年政権に就いたサッチャー政府によってイギリスの都市再生政策は急展開した。環境大臣マイケル・ヘーゼルタインによって立案された新政権の戦略は、それまで地方自治体の権限に属していた再開発を中央政府のイニシアティブのもとにすすめる方式に転換し、同時に規制緩和・民営化を柱とする事業手法を導入することであった。政府は「1980年地方自治体・計画・土地法」によって都市再開発を単一の目的とする準政府機関、「都市開発公社（UDCs）」の設置について定め、翌1981年にロンドン・ドックランズ開発公社（London Docklands Development Corporation：LDDC）を設立した。LDDCは、公的機関が所有するドックランズ地域内の土地を付与されるとともに、民有地を強制収用する権限を与えられた。また区域内の道路、下水道等の公共施設整備、区域内の全ての開発計画、建築計画の許可等の権限も地方自治体からLDDCに移されている。LDDCの本質的な役割は、開発用地の準備とマーケティングであり、インフラ整備・環境整備と土地造成を行い、価値のない放棄された土地を民間デベロッパーにとって実行可能な事業用地に変えることである。

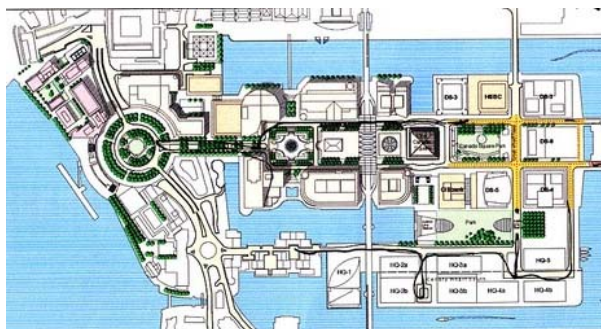
ロンドン・ドックランズ (London Docklands: 1981～1998)

事業の概要

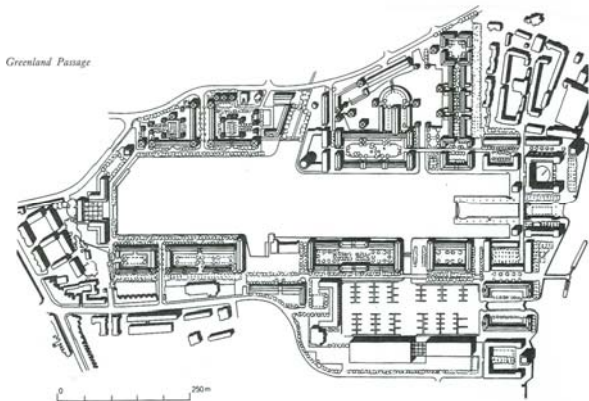
所在地	ロンドン東部タワークムレッツ区、サザーク区、ニューアム区
計画区域	約 2,200 k m ²
事業主体 事業期間	ロンドン・ドックランズ開発公社:LDDC 1981～1998
投資額 (～1998)	公共セクター：39 億ポンド（LDDC 48%, London Transport 25%, Isle of Dogs Enterprise Zone 27%） 民間セクター：87 億ポンド
事業概要	・放棄地の再生利用 760ha, LDDC による再開発用地の売却 430ha ・道路新設・改良 144km ・ドックランズ・ライトレール整備 総延長 34km ・ロンドン・シティ空港 ・緑地スペース 134ha ・商業・業務、工業施設整備 床面積 230 万m² ・新規住宅建設戸数 24,046 戸、既存住宅修復戸数 8,000 戸 ・誘致企業 2,700 社 ・総人口 84,400 人（当初 39,400 人） ・就業人口 85,000 人（当初 27,000 人）



カナリー・ウォーフ(Canary Wharf, 1989～)



グリーンランド・ドック(Greenland Dock, 1987～)



バトラーズ・ウォーフ(Butlers Wharf, 1980s)



政府はさらに 1982 年、開発区域の中心部であるアイル・オブ・ドッグズ地区 195ha をエンタプライズ・ゾーン（企業立地促進地区）に指定した。この制度も都市開発公社と同様に、「1980 年地方自治体・計画・土地法」によって導入されたもので、区域内に立地する企業は税制上の優遇措置とともに建築規制の簡素化等のメリットが受けられる。ドックランズの再開発は、都市開発公社とエンタプライズ・ゾーンという二つの政策を梃子にして強力に押しすすめられていった。

LDDC の採用した都市再生のスキームは、「梃子入れ計画（leverage planning）」または「起業家型計画（entrepreneurial planning）」と呼ばれている。梃子入れ計画は、衰退地区の未利用地や沈滞した既成市街地に対して、少額の公共投資によって地域のポテンシャルや魅力を高め、できる限り多くの民間投資を誘引することを目的とする「民活型」の計画タイプである。通常、① 用地の選定・取得、② 土地更新、③ 公共部門の投資プロジェクト、④ 民間部門投資の誘発、⑤ 民間部門のスキーム実施、といった手順ですすめられる。LDDC は、2,200ha の開発区域内で約 760ha の用地を取得してその再利用を図り、うち 430ha を民間再開発事業用地として売却した。

LDDC は従来のマスタープラン方式を採用せず、開発フレーム（development framework）と呼ばれる指針のもとでフレキシブルに事業を進める方針をとっている。民間事業者の提案を審査し、優れた案を選定して土地を払い下げる方式で、開発の用途や形態に関しては民間のイニシアティブが最大限に尊重される。この市場優先で場当たりの計画プロセスについては、当時多くの批判や議論を呼んだ。

LDDC は、この地域で道路、下水道等の基盤整備、公園緑地、ウォーターフロント整備等の環境整備を行っているが、公共投資として最も重要であったのは都心とこの地域を連絡する公共交通網、ドックランズ・ライトレールの建設であった。最終的に総延長 34km に及んだライトレールは、この地域のポテンシャルを向上させる上で決定的な役割を果たした。

LDDC の設立から解散までの 17 年間に、ドックランズでは、24,000 戸を超える住宅が建設され、2,700 社の企業が立地、58,000 人の雇用が生まれた。印刷、出版、報道、旅行、金融等の産業が集積し、特にエンタプライズ・ゾーンの中心を占めるカナリー・ウォーフは、シティに次ぐロンドン第二の金融センターと呼ばれるようになった。しかし一方で、LDDC の開発は大企業と高所得層にのみターゲットをあてたもので、以前からの住民は何の恩恵も受けず、開発は地価の高騰と物価高をもたらしたという不満も地元には根強い。

数々の問題を含みながらも、ロンドン・ドックランズは、その後世界各地で展開された「大規模土地利用転換型ニュータウン」の先駆例となった。イギリスでは LDDC に続き 9 か所の衰退地域で都市開発公社が設立され、また全国に 25 のエンタプライズ・ゾーンが指定され、同様の都市再生プロジェクトが展開されている。サッチャー政権によって 1980 年代に展開された規制緩和、民営化の政策は、戦後イギリスの都市計画史におけるターニングポイントをマークするものであった。

27. 1980 年代のアメリカ：エッジシティの時代

（１）拡大するエッジシティ

1980 年代、アメリカの郊外化は究極の状況にまで達した。ロバート・フィッシュマンが「テクノバープ」と呼んだ自立郊外都市がダウントウンをはるかに凌ぐ時代となった。1991 年、ワシントン・ポスト紙の記者ジョエル・ガローは、『エッジシティ』と題する著書でこれを edge city と命名した。彼はアメリカの郊外化を次の三期に分けて説明している。第一期、1950 年代からの郊外住宅地の拡大（suburbanization）、第二期、1960～70 年代の大規模郊外ショッピングモールの出現（mall of America）、そして第三期が 1980 年代、雇用を含めて全ての都市機能を備えた郊外中核都市、エッジシティ（edge city）の時代である。

彼はエッジシティを次の 5 つの条件によって定義している。

- ① 500 万 ft²（47 万 m²）以上のオフィススペースを有する
- ② 60 万 ft²（5.6 万 m²）以上の小売商業スペースを有する
- ③ ベッド数を超える雇用を有する
- ④ 一つの「場所」として人々に認識されている
- ⑤ 30 年前は都市として存在しなかった

ジョエル・ガローによれば、この時点でエッジシティは全米に 200 以上存在し、その規模に匹敵するダウントウンを持つ都市はわずか 45 都市を数えるのみであった。いまやアメリカのオフィスの 3 分の 2 がエッジシティにあり、その 80% は 1980 年代の半ばに前後して建設が開始されている。

エッジシティには自然発生型（Boomers）、ニュータウン型（Greenfields）、既成都市拡張型（Uptowns）の 3 タイプがあるとされるが、いずれも高速道路のインターチェンジ付近にあり、特に空港へのアクセスを重視して立地していることに特徴がある。代表的なエッジシティとして、マサチューセッツ州ボストン郊外ルート 128 周辺、ターンパイク周辺、イリノイ州シカゴ郊外シャンバーグ地域、ジョージア州アトランタ郊外バックヘッド、バージニア州ワシントン郊外タイソンス・コーナーなどがあげられる。

ジョエル・ガローは、「エッジシティは多くのアメリカ人に共通する価値、すなわち最高の仕事、生活、遊び、そして豊かな自然環境、職住近接の実現による家庭生活の充実と健康の増進、これらをパッケージにした「ニューフロンティアの生活」を提供するものである」と楽観的かつ肯定的な見解を述べている。しかし、膨大な土地の浪費、環境への負荷、エッジシティ間の交通渋滞、そして既成の都市の空洞化とインナーシティ問題など、エッジシティは数多くの問題をもたらしている。こうした町に住むニンビー（NIMBY: Not in my backyard）と呼ばれる人々は地域に関心を持たず、コミュニティの持続性にも疑問が持たれる。車にのみ依存し低密度に拡散した住宅地で、将来高齢化が進めばスラム化が生じる危険もあり、アメリカでも「エッジシティの再生が 21 世紀の重要な都市再生プロジェクトとなる」という指摘も表れている。

アメリカの代表的なエッジシティ
マサチューセッツ：ルート 128 周辺
（Route 128）



マサチューセッツ：ターンパイク周辺
（Turnpike）



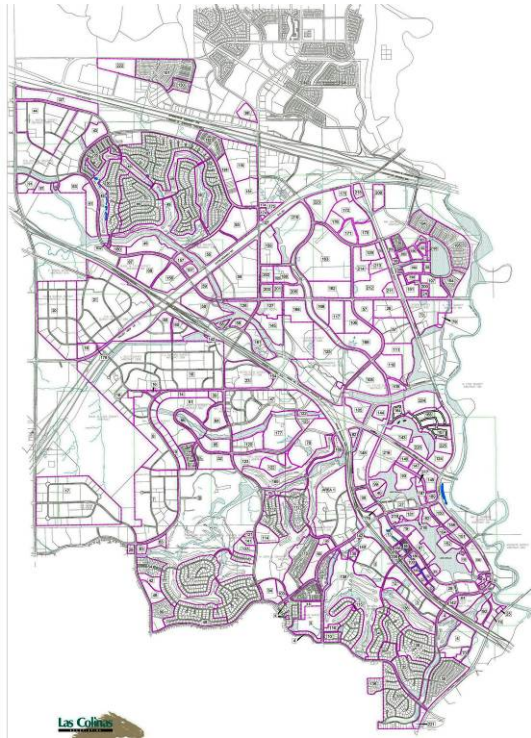
バージニア：タイソンス・コーナー
（Tysons Corner）



アトランタ：バックヘッド（Buckhead）



ラス・コリナス (Las Colinas: 1973～)



ラス・コリナス アーバンセンター



(2) ダラスのエッジシティ：ラス・コリナス

テキサス州ダラスのダウンタウンから西へ 20km、ダラス・フォートワース空港との間に位置するラス・コリナス (4,860ha, 計画人口 5 万人、計画就業人口 18 万人) は、この時代の最も典型的なエッジシティと言える。1973 年、実業家ベン・カーペンターが、自らが保有する牧場で住宅と商業・業務施設を一体としたコミュニティの建設に着手した。

カーペンターは、ラス・コリナスの開発において最高の品質とユニークな個性・アイデンティティの実現を目指した。アイデアの中心は、50ha に及ぶ人造湖、カロリン湖とその周囲を取り巻くアーバンセンター (390ha)、総延長 27km のカナル・ウォーターウェイであった。都市内を巡るカナルは主要な交通手段としても位置づけられていて、カロリン湖の水辺景観とともにラス・コリナスを特徴付ける要素となっている。アーバンセンターには、用地内を巡るモノレールも導入されている。国内外から優良企業を引きつけるためのアメニティ要素として、広大な緑地、26 (4,300 室) のホテル、レストラン 100 店舗、そして 18 ホールのゴルフコース 4 か所などが整備されている。

ラス・コリナスの立地は、3 路線のスーパーハイウェイ接する位置にあって、全米第 4 位の産業都市ダラスの市場に容易にアクセスできるとともに、ダラス・フォートワース空港にも至近で物流にも有利な条件にある。さらに近年、ダラス市のライトレール Dallas Area Rapid Transit (DART) がラス・コリナスに延伸 (2012) され、さらに空港にも結ばれ (2014)、利便性はさらに向上した。恵まれた立地条件と生活質の高さを背景に、1980 年代の建設ブーム期にラス・コリナスは、オフィスの移転・拡張を計画する企業にとって人気の場所となり、グローバル企業の本社移転を始め、数多くの企業が立地した。1980 年代後半からの不況時に一時停滞したものの、1990 年代後半には再び企業立地が盛んになった。

現在、都市内には 210 万㎡のオフィススペース、80 万㎡の軽工業・流通業スペース、12 万㎡の商業施設が集積している。アーバンセンターをはじめとする企業用地には、エクソンモービルをはじめとするグローバル企業の世界本社、マイクロソフト社などの全米または地域本社など、全体で 2,000 社の企業が立地し、就業人口は 105,000 人に達している。また都市内には 30 の近隣単位に分かれて約 31,000 人が居住している。

事業着手から 40 年を経て、現在ラス・コリナスではアーバンセンターの再整備計画が検討されている。390ha にも及ぶ巨大なアーバンセンターには未だ多くの未利用地が残されている。計画では当面の 10 年間に、現在の就業人口 21,000 人を 22,500 人に、8,500 人の居住人口を 14,000 人に拡張することとしている。またアーバンセンターの広域都市核としての魅力と競争力を高めるために、① ペDESTロリアン・フレンドリーな環境を創りだすこと、② 用途複合型開発の導入やコミュニティ施設の充実によって集客力を向上させること、③ より高い質とより多様な土地利用を実現すること、としている。これまでの郊外型のセンターに真に都市的な環境を創り出すことがそのねらいである。エッジシティにも変化が現れつつある。

28. ウォーターフロントの土地利用再編プロジェクト

1960年代に始まった産業構造の転換や流通システムの変化によって、先進各国ではかつての工業地帯、港湾・流通基地などの衰退、空洞化がすすみ、それらの地域の土地利用転換と再活性化が重要な課題として浮上してきた。一方で1980年代後半には地球規模の環境問題が深刻な課題として浮上し、都市の拡大からコンパクトシティへの転換が要請されるようになる。そうした背景から、この時代、臨海部を中心とする大規模土地利用転換型ニュータウン（New Town in Town）への取り組みが各国で開始される。

（1）アムステルダムの水際都市：アムステルダム港開発

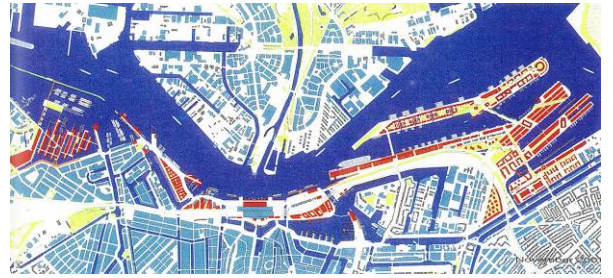
オランダでは1966年の第2次国土計画以来一貫して成長センター政策がとられてきたが、1985年の都市地域構造概要計画において方向転換を宣言、コンパクトシティの概念を打ち出し、インナーシティ問題への対策を重視することとなった。1989年の農村・都市地域構造計画では、新たに成長センターを指定しないこととし、既存のニュータウンについても早期に事業を完了する決定がなされた。以後、オランダにおける都市開発は、都市内または都市に非常に近接したところで行われることとなる。アムステルダム旧港開発は、そうした動きを背景に国家プロジェクトとしてすすめられたものであった。

アムステルダム中央駅のすぐ北側に展開する旧港地域は1900年頃から重要な港湾地帯として機能してきたが、コンテナ化や船舶の大型化に対応するために港湾機能の中心が西港に移され、その後急速に遊休地化が進展した。一方都心部では年間数千人規模で人口が減少し、その対策が求められていた。そこで市の中心部に近いところで大量の住宅建設を行う方針が決定され、東港地区が最初の候補地として選定された。

アムステルダム東港開発（総面積315ha、開発面積96.5ha、計画戸数8,400戸、計画人口約2万人）の計画は、1975年市当局によって策定され『公式ガイドライン報告書』として公表されたが、用地取得や事業資金など事業条件の決定に時間を要し、実際に事業が開始されたのは1990年代であった。1989年に合意された国とアムステルダム市との協定で、住宅の50%に政府が補助金を出すことが決まり、幹線道路整備への政府補助金も確保されるなど、ナショナル・プロジェクトとしての実施が確定し、1990年に再度策定された『公式ガイドライン報告書』に基づいて事業がスタートした。

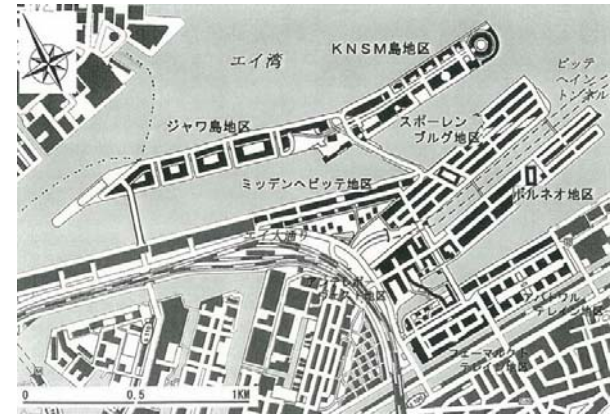
アムステルダム東港は、① アパトワルテレイン、② フェーマルクトテレイン、③ アンテレポー・ヴェスト、④ KNSM島、⑤ ジャワ島、⑥ ボルネオ・スポーレンブルグの各地区から構成される。アムステルダム市は、当初の公式ガイドラインから住宅地の戸数密度を100戸/haとする方針を定め、一貫してこの方針を維持している。また、住宅主体の開発であるが持続可能な都市形成の観点から用途複合型の開発が指向され、民間企業用地やショッピングセンター、古い倉庫群のリニューアルによるオフィスやスタジオなど、多様な用途が導入されている。

アムステルダム旧港



アムステルダム東港

（Oostelijk Havengebied: 1990～）

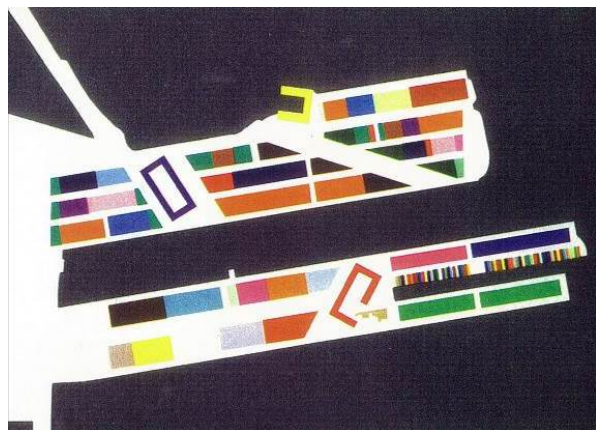


ジャワ島地区



KNSM 島





アイブルグ (IJburg: 2001~)



アムステルダム東港の開発は、アムステルダム市が 100 年間の定期借地方式で土地を提供し、公共住宅等に必要な補助を行い、民間事業者が施設の建設・経営を行う、公民連携方式によって実施されている。住宅の 50% が政府補助金を導入した公営住宅や補助金付分譲住宅であるが、初期に開発されたアパトルテライン、KNSM 島、アンテレポー・ヴェストの各地区で重点的に補助金住宅が建設され、後半のボルネオ・スポーレンブルグ地区では全体の 70% が市場価格の分譲住宅となっている。

このアムステルダム東港の開発においても、規制緩和策とセットで民間投資を誘発することが重要なテーマとなっている。初期開発地区ではアムステルダム市地域開発計画局（DRO）は、計画策定から事業実施まで全面的に関与してきた。しかし後発地区では、市の役割は公的な立場からプロジェクトのビジョンを提示し、プロセスをコントロールするコーディネーター、イネープラーとしての役割にシフトしている。また市場のニーズに対応して計画の変更をも認める等の柔軟性をも示している。たとえばアンテレポー・ヴェスト地区においては、都市計画案の具体化にあたって、複数の民間企業に設計提案を求め、提案に基づき当初の「全地区で補助金 100% の社会保障住宅建設」の方針を変更し、高層分譲マンションを導入する等によって、事業主体の確保に努めている。

また、ボルネオ・スポーレンブルグ地区では、住宅需給動向の変化に合わせて、従来の中高層主体の開発から接地型住宅主体への計画変更が行われた。旧市街の町並みを継承する 3-4 階建ての都市型連続住宅を導入することで、郊外のアルメーア等への転居を指向する居住者層を市内にとどまらせることができる。そうした事業者グループの主張に沿って、開発の枠組み変更が合意された。この地区ではデザインコンペで採用されたウェスト 8 のマスタープラン、デザインガイドラインに沿って 100 人以上の建築家の参加のもとに調和と多様性を備えた町並みが形成されている。

20 世紀に郊外に拡大した住宅市街地を、旧港湾地区のウォーターフロントに計画的に誘導するプロジェクトは、「アムステルダム 2020」と名付けられた都市再生戦略のもとで、さらに継続してすすめられている。アムステルダム中央駅周辺のアイ河南部中央地区では、オフィス、商業施設、3,000 戸の住宅を含む複合開発、アイ河対岸の北部ウォーターフロント地区では 13,000 戸の住宅を含む複合開発がすすめられている。さらに東港の東側のアイブルグ (IJburg, 660ha) では、2001 年から第 1 期 9,000 戸、第 2 期 11,000 戸、あわせて 2 万戸、計画人口 45,000 人の新都市建設が 2020 年を目標に開始された。ここでも住宅とあわせて、オフィス、商業、スポーツセンター、マリナー、ビーチなどを含む用途複合型の開発が行われている。これらが全て実現すれば、アムステルダム旧港は、44,400 戸、人口約 100,000 人の水際複合機能都市に生まれ変わる。

アムステルダム港の開発は、かつて郊外に向かっていった都市化のベクトルが、今は 180° 方向転換して再び内部都市に回帰するという劇的な変化を生じさせた。

（２）ボルチモアの港湾再生：インナーハーバー

ボルチモア市インナーハーバーの 30 年間に及ぶウォーターフロント再開発は、アメリカの都市再生における新たなパラダイムを創りだした象徴的なプロジェクトであった。

インナーハーバーは、ボルチモアの発祥の地であり、18～19 世紀に貿易輸出港としてボルチモアの発展の原動力となったが、第一次世界大戦後社会情勢の変化に立ち遅れ、隣接する都心とともに衰退の一途を辿った。この一帯 97ha の再開発計画が策定されたのは 1964 年であった。それ以前の 1959 年からボルチモア市と地元経済界が一体となって、都心部チャールズセンター（13.2ha）の再開発をすすめていたが、その効果を隣接する港湾地区に波及させ、民間投資を誘導する狙いがあった。計画の目標は、都心に直結する水際空間を蘇生させ、商業業務、観光・レクリエーション、教育・文化、住宅等の機能の集積する、集客力の高い多目的センターを形成することであった。

プロジェクト推進の中心となったのは、市当局と地元経済界、事業参画するデベロッパーが共同で運営する非営利組織、チャールズセンター・インナーハーバー管理公社であった。公社は、再開発事業に関する計画策定と実施プログラム、デベロッパーの募集と選定、官民の調整、デザインコントロール、水辺の娯楽施設整備やイベントの開催等を通じて、公民連携プロジェクトを円滑にすすめるために欠かせない役割を担った。

事業の第 1 段階（1968～）では、水際線に近い 38ha の用地を市が取得し、荒廃した施設の除却、新たな埠頭、マリーナの建設やオープンスペース、プロムナードの整備など、民間投資を誘発するための環境整備が行われた。第 2 段階では、背後地においてメリーランド・サイエンスセンター（1976）、ワールド・トレードセンター（1977）、ボルチモア・コンベンションセンター（1979）、ハーバープレイス（1980）、ボルチモア国立水族館（1981）、ハイアットリージェンシー・ホテル（1981）、ギャラリー・アット・ハーバープレイス（1987）などの主要施設が次々に建設されている。またあわせて 2,000 戸の新規住宅建設、8,000 戸の既存住宅の修復が行われた。

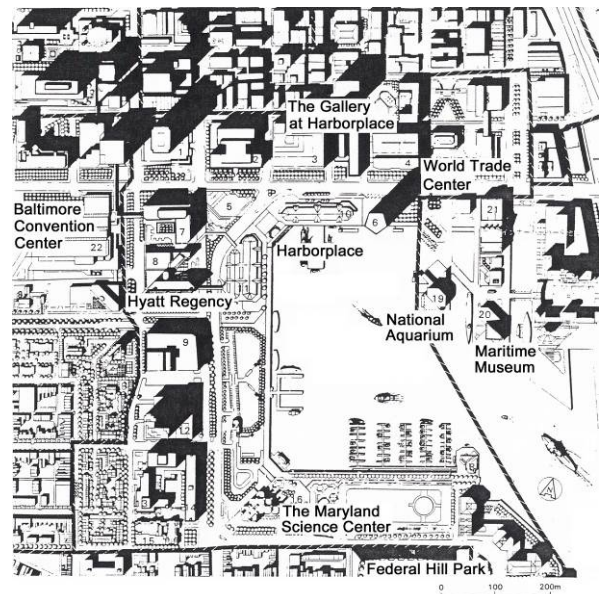
インナーハーバーの成功を決定的にしたのは、ラウス社による 23,000 m²のフェスティバル・マーケットプレイス、ハーバープレイスであった。町の中心部に新しいお祭り気分を生み出す活気に満ちた商業核は、「全米で最も人が集まる場所」と評されるほどで、最初の 1 年間で 1,800 万人を集客し、インナーハーバーの名は一躍全米に知られることとなった。

インナーハーバー再生を成功に導いた J・ラウスは、都市再生を成功させる秘訣について、「男や女そして家族にとって快適な場所、また美しく楽しくかつ個人のスケールにマッチしている場所、人の精神と尊厳を高めてくれるような場所、そこにいることによって自分の存在価値を見出し、誇りが持てるような、そのような場所を生み出すこと」と述べている。インナーハーバーはまさにそのような場所を具現化したと言ってよい。

インナーハーバーの再生はボルチモアを経済的に復活させただけでなく、都市の精神を暗く生気の失せた敗北の底から、自らの実行力に対する楽観的な確信の世界へと転換させた。

ボルチモア：インナーハーバー

（Inner Harbor: 1968～）



ミッション・ベイ（Mission Bay: 2000～）

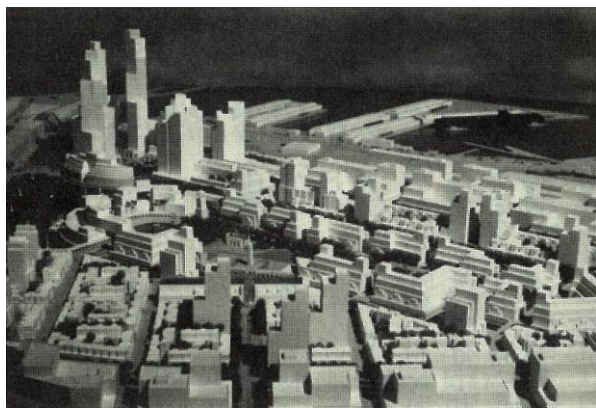
プロジェクトの概要（1998 年計画）

所在地	サンフランシスコ市東部バイエリア
計画区域	122.6ha
事業主体 事業期間	カテラス社（Catellus Development Corporation） 2000～、目標年次 2020 年
人口フレーム	計画人口 11,000 人 計画就業人口 31,000 人
住宅建設	6,000 戸（うちアフォーダブル住宅 1,700 戸（28%））
導入施設 概要	・UCSF ライフサイエンス・リサーチキャンパス 17.4ha, 24.6 万㎡ ・UCSF メディカル・センター 5.9ha, 500 ベッド ・オフィス/ 研究開発型産業（ライフサイエンス系） 41 万㎡ ・商業施設 4.6 万㎡ ・ホテル 500 室

ミッション・ベイの現況



1983 年計画案（I・M・ペイ）



1990 年計画（SOM）



（3）市民参加によるバイエリア再生：ミッション・ベイ
サンフランシスコ・バイエリアは、アメリカでも最も徹底した市民参加の政治文化が定着した地域と言われる。20 年の歳月を費やして検討され続けてきたミッション・ベイ再開発の過程は、そのことを象徴的に物語っている。

ミッション・ベイ地区（123ha）は 19 世紀にサンフランシスコ湾の埋立てによってできた土地で、大規模な鉄道貨物ターミナルとして開発されたが、戦後の流通システムの変化とともに衰退を辿り、放置されていた。土地の 46%が公有地（市有地）、54%が民有地であった。この地区の開発の検討が本格的に開始されたのは 1980 年代に入ってからである。民有地の大半を所有するサザン・パシフィック鉄道（後にサンタフェ鉄道と合併してサンタフェ・パシフィックとなり、さらに 1990 年、不動産部門が独立してカテラス社となる）が 1981 年に最初の計画案を公表した。しかしこの当初案は、オフィス、ホテル、郊外型の住宅地開発を含むもので、「大都市内の開発としては不適当」との理由で都市計画局に却下された。

次に発表された 1983 年案は著名建築家 I・M・ペイの設計によるもので、新たに計画された運河の周囲に最高 42 階までの超高層ビル 3 棟を含む 158 万㎡のオフィスを建設する案であった。この計画は専門誌でアーバンデザイン賞を受賞するなど、建築界では高い評価を受けたが、市民団体から猛烈な反発を受けた。高層ビルによって眺望が遮られること、地区内の倉庫・工場の取り壊しによってブルーカラーの雇用が失われること、低価格住宅（アフォーダブル・ハウジング）が計画に全く含まれないこと、そして既存の都心よりも規模の大きい開発に伴うインフラへの負荷、環境への負荷に批判が集中した。市内の様々な市民活動団体は、普段は個別に活動しているが、大きな問題が生じたときには、共通の目標を掲げて相互に協力する連合体制をつくって活動を展開する。このときも「ミッション・ベイ・クリアリングハウス」という連合体を結成して、開発ボリュームの縮小、公園面積の拡大、低価格住宅の導入を含む対案を発表して、市民の要求を突きつけた。結局、デベロッパーは提案を自ら取り下げることになった。こうした経緯を踏まえてサンフランシスコ市長は、1984 年 10 月、超高層建築の制限、低価格住宅の導入などの基本的な開発ガイドラインを示す書簡をサザン・パシフィックに送付する。この文書が新たな開発計画策定プロセスの出発点となった。

都市計画局の助言によって市民団体が計画作成の過程に関わる必要性を認識したデベロッパーは、開発計画の作成を市の都市計画局に委ねることにした。そして 1985 年に都市計画局、市民、デベロッパー、コンサルタント（SOM）の共同作業による開発計画の策定が開始された。このプロセスを通じて、サンフランシスコの伝統的な街区構成の継承、アフォーダブル住宅の供給、バランスのとれた複合的土地利用と職住近接の確保、ヒューマンスケールの維持、オープンスペースの確保（20%）など、市民の主張に沿った計画方針が取り入れられ、開発ボリュームも大幅に縮小された。

約 40 の市民団体の参画のもとに策定された計画は、1990 年に最終案としてまとめられ、その後 1991 年に市とデベロッパーとの間で開発協定が締結された。この計画は、1998 年にはアメリカ都市計画協会に「これまでにないオリジナルで創造的なアプローチでなされたコミュニティ計画」として高く評価され、協会賞を贈られている。

このようにして開発計画が確定したにもかかわらず、その後の数年間、ミッション・ベイの開発は全く進展しなかった。1990 年代前半の経済の悪化、カテラスの経営不振によるものであった。計画が再び動き出したのは 1996 年のことである。カテラスの CEO についた N・ライジングは、W・ブラウン市長に書簡を送り、1991 年の開発協定の破棄とミッション・ベイの再開地区指定を要請した。市長がこれを受け入れたことによって、ミッション・ベイは市の再開開発プロジェクトとして再始動することとなる。背景には経済が好転し、サンフランシスコ市の住宅不足が深刻化したことなどがある。またこの間にサンフランシスコ市とカテラスの用地提供によって、カリフォルニア大学サンフランシスコ校（UCSF）ライフサイエンス・リサーチキャンパスを誘致することが決まり、これを起爆剤としてミッション・ベイをライフサイエンス系の一大研究開発拠点とするという、開発の新たな方向づけが行われることとなった。

新たな計画策定は、カテラス自らが市民参加のプロセスを組みこみつつ進めることとなり、この分野で数多くの経験、実績を持つ SMWM 社の計画・デザインチームが起用された。いまやカテラスは、市民参加のプロセス抜きで開発計画を現実のものにすることができないことを十分理解していた。デザインチームは、公開性の高いデザインワークと市民参加の公開ワークショップを通じて地区のデザインガイドラインをまとめていくプロセスを担っている。

市民参加のプロセスを強力にサポートしたのが市民諮問委員会（Mission Bay Citizen's Advisory Committee: CAC）である。委員会は市長が委員を指名する諮問機関であり、低所得者住宅、住宅開発、都市計画に関する NPO、近隣の住民組織等の代表や、個人事業主、建設会社、建築家、弁護士、大学関係者、カテラスなど、ミッション・ベイ開発に利害関係を持つ幅広い市民代表によって構成されている。市民諮問委員会は、住宅・デザイン・交通などのテーマごとに小委員会をつくり、専門的・技術的見地から提言・アドバイスをし、市民参加の公開ワークショップの進行を支援する等の役割を担っている。委員会はまた、「サンフランシスコの文脈の継承」、「用途複合」、「ヒューマンスケールに配慮した建物の高さ」と「場所の感覚の創出」などを柱とした「アーバンデザイン・ビジョン」を提示し、計画全体をリードする役割をも果たしている。

計画は市の再開開発公社によって 1998 年正式な再開開発計画等としてとりまとめられ、2000 年に事業が開始された。事業着手後も市民諮問委員会は毎月公開の会合を開き、実施段階の詳細計画を監視する等の活動を行っている。市民参加のプロセスはさらに継続していく。

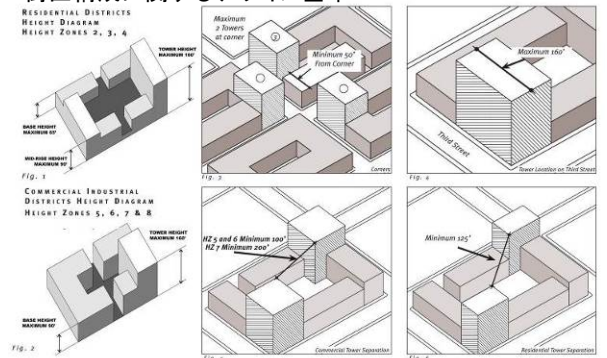
1998 年計画と開発の進捗状況



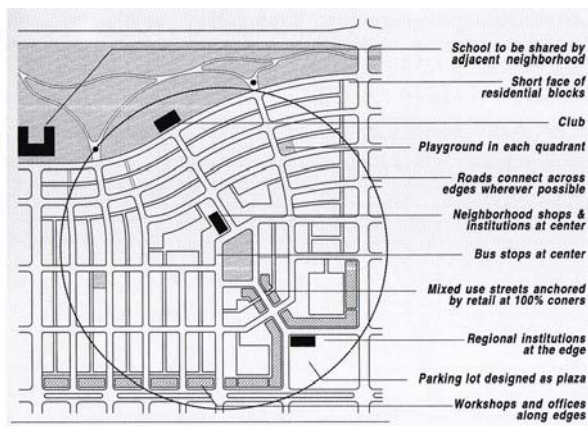
ボリューム模型



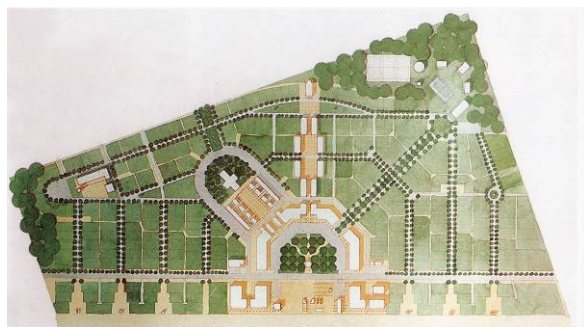
街区構成に関するデザイン基準



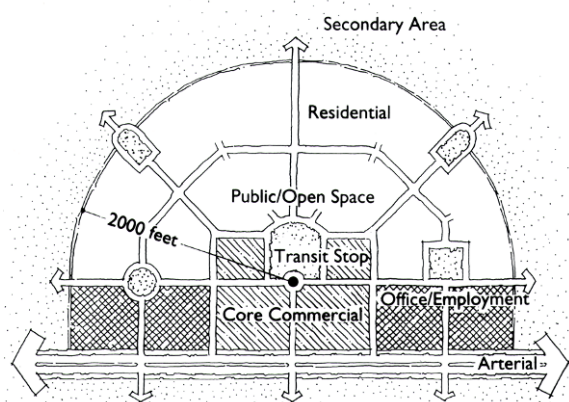
伝統的近隣開発の概念図 (DPZ)



シーサイド (Seaside: 1981~)



TOD (Transit Oriented Development) の基本モデル (ピーター・カルソープ)



ニューアーバニズム論の構成要素

1. UGB (Urban Growth Boundary)、成長管理、成長限界線
2. TOD (Transit Oriented Development)、土地利用・交通計画の統合
3. TND (Traditional Neighborhood Development)、歩行圏中心の計画
4. Context、地域固有の自然、文化(伝統的建築デザイン)の継承
5. Public Space、コミュニティを育む場所としての公共空間の充実
6. Pedestrian Friendly、通りの活性化、沿道建築との相互作用の促進
7. Diversity、コミュニティ、機能・用途、生態的自然、デザインの多様性
8. Human Scale、空間、社会、経済システムの人間化、コミュニティ重視

29. 1990 年代の都市計画・デザイン運動 (その1) ーアメリカのニューアーバニズム運動

(1) ニューアーバニズム運動の展開

地球規模の環境問題が浮上した 1980 年代のアメリカでは、「エッジシティ」に代表されるそれまでの都市開発のあり方に批判的な建築家たちによって、持続可能な都市への新たな道筋を探る試みが開始された。主要なメンバーは、ピーター・カルソープ、マイケル・コルベット、アンドレス・デュアニーらであった。彼らは、アメリカの都市及び郊外の開発パターンが、環境を破壊し、コミュニティを崩壊させているという共通の認識のもとに、それぞれの取り組みを展開している。

マイケル・コルベットは、カリフォルニア州デービスで生態的に持続可能なコミュニティの建設を目標に掲げたデービス・ビレッジ・ホームズ(1981~)を成功させていた。

アンドレス・デュアニー、エリザベス・プラター・ザイバーク夫妻(DPZ と呼ばれる)は、自動車普及以前のアメリカの伝統的コミュニティに範をとった「伝統的近隣開発(TND: Traditional Neighborhood Development)」あるいは「ネオ・トラディショナル・プランニング(Neo Traditional Planning)」という考え方を打ち出し、フロリダのリゾートタウン、シーサイド(1981~)で成果をあげていた。

またピーター・カルソープは、Transit Oriented Development (TOD) の計画概念を提示し、公共交通重視のコンパクトな開発のあり方を主張している。

共通の価値観、目標を持つ彼らの新しい都市づくりの動きは、総称して「ニューアーバニズム」と呼ばれている。1991 年の秋、ヨセミテ国立公園内のホテル、アワニーで開催された全国地方自治体幹部の会議で、カルソープ、コルベットら 6 人の建築家は、持続可能な都市を実現するうえで遵守すべき諸原則を「アワニー原則(The Ahwahnee Principle)」として起草し、提唱している。このアワニー原則において、彼らは自動車への依存を減らし、生態系に配慮し、何よりも人々が自分の住むコミュニティに強いアイデンティティが持てるような町の創造を提案している。彼らの示した「コミュニティの原則」には、① 住宅、働く場所、商店、学校、公共施設など、住民生活に必要な施設を併せ持つ多機能コミュニティ、② 全ての施設が歩行圏内に配置されたコンパクトな都市構造、③ 公共交通の利便線の確保、④ 様々な階層の人々が共生できるコミュニティ、⑤ 多様で充実したオープンスペース、⑥ ペDESTRIAN・フレンドリーな環境、⑦ 省資源、廃棄物の削減、などが示されている。このアワニー原則は、その後のアメリカ各地の都市政策に大きな影響を及ぼした。

さらに彼らは、1994 年、ニューアーバニズム会議(Congress for New Urbanism)を結成、1996 年の会議においてニューアーバニズム憲章(Charter of the New Urbanism)が採択された。憲章は、アワニー原則をより包括的に、多角的に発展させたものとなった。ニューアーバニズム憲章は、その後連邦政府の政策にも反映されるようになった。

(2) ケントランドーTND 原則に基づくコミュニティ開発
ワシントンの北西 30km、メリーランド州ゲイバーク市に位置するケントランド (1988~, 142ha, 1,600 戸) は、伝統的近隣開発 (TND: Traditional Neighborhood Development) 原則の適用に基づく最初の本格的なコミュニティ建設と言われる。

18 世紀の初頭から続くケントランド農場を取得したデベロッパー (Joe Alfandre) は、この場所で永く自然環境が保護されてきたことや、隣接地に全米地理学会の野生動物保護区が存在するなどの特別な事情を考慮し、この場所にふさわしい開発を実現するためにプランナーとしてアンドレス・ドゥアニー、エリザベス・プラター・ザイバーク夫妻 (DPZ) を起用した

DPZ は、伝統的近隣開発の基本原則として、① コンパクトな規模 (400m 圏)、② 公共交通を成立させるのに十分な密度、③ 歩行圏内での日常生活の充足、④ 住宅、雇用、サービス等のバランスしたミクストユース、⑤ 多様な住宅タイプ、⑥ 小街区、ネットワークされた通り、歩行・自転車利用の促進、⑦ 通りに正面を持つ建物の連続性、ガレージの慎重な扱い、などを掲げている。ケントランドの計画にはこれらの原則が忠実に適用されている。

ケントランドの重要な計画方針の一つが自然環境の保全である。地区の中心に位置する「創造の湖」と名付けられた 5ha の湖を始めとする水系が慎重に保存され、生態系が連続するように緑地のネットワークが構成されている。また、既存の地形、土壌、樹木を尊重し、地形の改変を最小限にとどめる計画としている。住宅は斜面地に埋め込まれるようにつくられ、自然に溶け込むような景観を創りだしている。

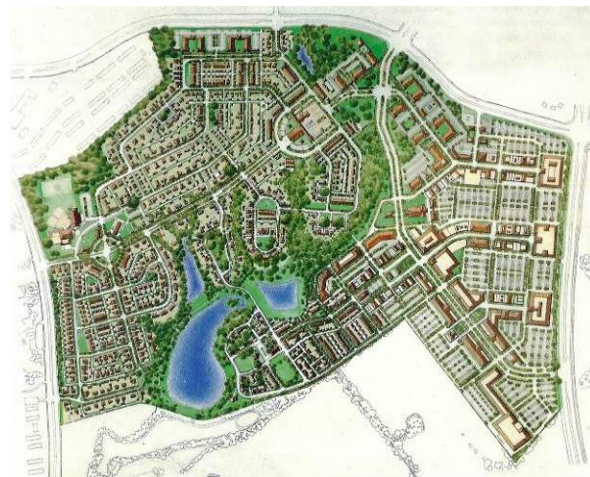
由緒あるケントランド農場内に残されていた歴史的ランドマークはいずれも修復して市に寄贈され、公共施設として利用されている。農場の中心的な建物であった邸宅がコンサート等のイベントに利用できる会館施設に改造されるなど、かつての農場施設がこの町を特徴付ける景観を創りだしている。

開発地区は、シングルファミリーハウス (戸建、2戸建、タウンハウス)、マルチファミリーハウス (共同住宅)、マーケットプレイス (店舗併存住宅)、モール・スーパーマーケットの4つの用途の異なるゾーンで構成される。これによって開発の基本原則である複合用途、多様な住宅タイプの共存する街づくりが実現している。

住宅地は、徹底した歩行者優先の町、ペDESTリアン・フレンドリーな町として計画されている。全ての通りに歩道が設けられ住宅の玄関は全て歩道に面していて、通りを行き交う人々との交流が生まれるようにつくられている。また、各住宅が間隔を置かずに配置され、連続する都市的な町並みを創りだしている。住宅のガレージを通りに面して設けることを避けるため、宅地の裏側にガレージへのアプローチ、ゴミ収集、郵便配達、電気・ガスメーターの測定などのルートとなる裏路地 (バックアレー) が設けられている。これによって表通りに整然として、親しみのある景観が創りだされている。

ケントランドは、ニューアーバニストによるコミュニティ開発を代表するプロジェクトの一つと言ってよい。

ケントランド (Kentlands: 1988~)



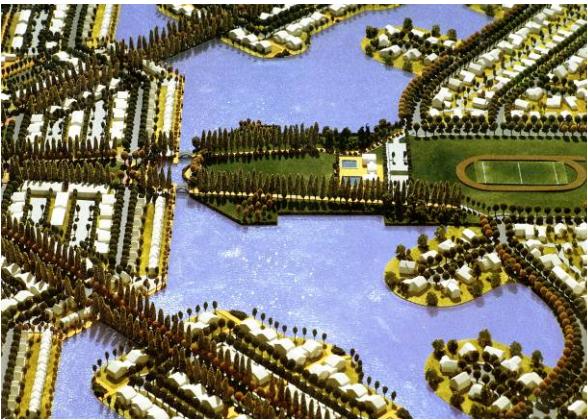
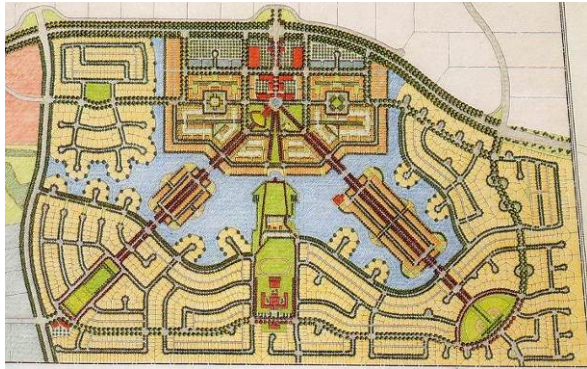
住区モデル



低層住宅地 (拡大図)



ラグーナ・ウェスト (Laguna West: 1989～)



(3) ラグーナ・ウェスト・ピーター・カルソープの試み

カリフォルニア州サクラメント市の南約 18km に位置するラグーナ・ウェスト (320ha, 3,400 戸, 計画人口 12,000 人) は、ニューアーバニズム運動のリーダーとも言えるピーター・カルソープが主張する TOD (Transit Oriented Development) のモデルプロジェクトとして 1989 年に着手された。カリフォルニア州の有力なデベロッパーであるフィル・アンジェリデスがカルソープの主張に共鳴し、既に準備されていた開発計画を破棄して彼に設計を依頼したのであった。

ピーター・カルソープの提唱する TOD は、公共交通と歩行・自転車を主要な移動手段とし、住民が強いコミュニティ意識で結ばれたコミュニティを目指すもので、以下の 7 原則に基づくものとされる。

- ① 地域はコンパクトで、公共交通に支えられて成長すること
- ② 商業、住宅、就業、公園、市民施設が公共交通の駅から歩ける範囲に配置されること
- ③ 歩きやすい通りが地域の目的地に直接結ばれていること
- ④ 型、密度、価格がさまざまな住宅が供給されること
- ⑤ センスの良い居住地、水辺、質の高いオープンスペースを保全すること
- ⑥ 建物の配置や近隣の活動に配慮して公共空間をつくること
- ⑦ 既存の近隣にある公共交通路線に沿って空地での建設や再開発を促進すること

ラグーナ・ウェストは、カルソープの示す TOD モデルに沿ってデザインされている。サクラメントと計画地区を結ぶライトレールの駅を中心とする歩行圏 (600m 圏)、約 40ha の中心地区 (TOD) には市民ホールを始めとする公共施設、ショッピングセンター、業務地区、高密度住宅地が集約的に配置されている。その外周半径 1 マイル以内の地域 (二次地域: Secondary Area) は低密度住宅地や工業団地等で構成される。中心部と二次地域との間には 26ha の人工湖が設けられ、湖に浮かぶ島や突出する半島状の用地には特色ある水辺住宅が建ち並んでいる。中心部と二次地域は放射状に伸びるブルーパールで結ばれ、中心軸に沿って市民ホール、商店街、小学校、公園、保育所等の主要施設が配置されている。

二次地域の戸建住宅地では、強いコミュニティの形成を促すために、道路沿いの住宅の前面にポーチを設け、ガレージは道路から目立たない後方に設置する等のルールが定められている。また、小規模な宅地の場合には、背後の裏路地 (バックアレー) の側にガレージを設ける計画としている。

ラグーナ・ウェストの開発は、当初、メディアの注目を集め高い評価を得たが、90 年代初頭の経済不況の影響もあって、次第にカルソープと開発業者の意見の対立が目立つようになった。住宅建設に関するルールも無視され、ガレージが道路の前面に突出する Snout Houses と呼ばれる住宅が建つようになり、結局、アンジェリデスもカルソープも事業から退くことになった。当初計画されたライトレールの導入も実現せず、ラグーナ・ウェストは、自動車依存型の平凡な郊外開発にとどまっている。持続可能なニュータウン実現の困難さを示す例となった。

（４）セレブレیشن—W. ディズニーの理想都市

フロリダのウォルト・ディズニー・ワールドに隣接するセレブレیشن（1994～, 1,983ha, 4,060 戸, 計画人口 9,000 人）は、W.ディズニーの理想都市への思いを受け継いで、ディズニー社が建設したものである。計画・設計は、クーパー・ロバートソン社、ロバート A・M・スターンによるもので、伝統的近隣開発（TND）の原則をよく表している。

都市全体は、ダウントウン、業務施設地区、大規模な医療センター、ゴルフコースと人口 9,000 人の住宅地を含む複合機能都市として計画されている。ディズニー社は、ディズニー・ワールドにおいて「自然と人間社会との調和」を一貫したテーマとして追求してきたが、このセレブレیشنでも最大のテーマは「エコロジカルな街づくり」であり、計画区域全体の 60%以上が自然保護区域として保全されている。

最も初期に建設されたのは、町の中心となるダウントウンであった。リゾートの滞在客を対象とする商業業務施設を先行的に建設することで、初期入居の段階から都市の賑わいと利便性、アメニティを備えた町とする狙いがあった。人工湖に面してつくられたダウントウン（7.3ha）に建つタウンホール、店舗、レストラン、映画館、銀行、郵便局、アパートメント等の施設は、チャールズ・ムーア、フィリップ・ジョンソン、シーザー・ペリ、ロバート・ベンチュリといった全米を代表する建築家によって設計されたもので、アメリカ南部の歴史都市をイメージさせるトラディショナルなスタイルで統一されている。

住宅地は徒歩圏（400m 圏）規模の近隣住区（Village, 人口 1,500 人程度）の集合体として計画されている。ディズニー社の目指すものは、「居住者が強い絆で結ばれたコミュニティ」であり、そのために人々が強い帰属意識を持てるような規模で町をつくる狙いがあった。

各住区のデザインには、かつてのシティビューティフル運動で用いられた軸線、ピスタ、視覚的焦点、放射状道路等の手法が多用されている。主要な通りに面する部分には、ボリュームのある共同住宅やタウンハウスが建てられ、都市的な町並みがつくられている。戸建て住宅地は、エステート（邸宅）、ビレッジ（聚落）、ガーデン（庭園住宅）、コテージ（郊外住宅）の4つのランク（規模）に区分され、街区ごとに各タイプがまとめられ、社会階層やライフスタイルの共通する居住者によって街区が構成されるように計画されている。住宅のデザインは南部の歴史都市によく見られるクラシカル、ビクトリアン、コロニアルリバイバルなど、各時代の様式から居住者が選択する方式で決められている。一つの通りに異なる時代の様式を組みこむことで、長い時間をかけて成熟した町のような町並みを形成することが意図されている。各住宅の軒先にはポーチが備えられている。昔の町のように家の前で家族とくつろぎ、近隣の人々と言葉を交わす場所として設置が定められたポーチは、町のセキュリティを守る役割も果たしている。TND の街づくりの特色をよく表している。

このセレブレیشنは、2001 年に Urban Land Institute の "New Community of the Year" を受賞した。

セレブレیشن（Celebration: 1994～）



初期開発地区 (Celebration Village & Downtown)





建築とプランニングに関する 10 原則 (チャールズ皇太子)

1. Place(場所)
風景との調和
2. Hierarchy(建築の格付け)
建築物の重要度に応じたサイズとデザイン
3. Scale(尺度)
人間の尺度、周囲の建物の尊重
4. Harmony(調和)
近隣との調和
5. Enclosure(囲み)
建物による囲み空間の形成
6. Materials(素材)
地場の素材、伝統工芸の活用
7. Decoration(装飾)
装飾の復権、豊かな細部の表現
8. Art(芸術)
建築と芸術との統合
9. Signs & Lights(看板と照明)
サイン、照明、看板の規制
10. Community(コミュニティ)
住民の関与、場所の誇りの創出

アーバンビレッジ・コンセプト (アーバンビレッジズ・フォーラム)

1. 多様な都市機能、アメニティを備えたコンパクトな歩行生活圏
2. 総合的な用途の複合
3. 多様な住宅タイプ、所有形態、様々な社会階層の共生
4. 公共交通と歩行・自転車利用優先のコミュニティ・デザイン
5. 高品質なデザイン: 場所の感覚、地域個性、質の高い公共空間
6. 計画・デザイン・建設・運営の各段階での地域コミュニティの関与
7. 環境的、経済的、社会的に持続可能なコミュニティの実現

30. 1990 年代の都市計画・デザイン運動（その2） ーイギリスのアーバンビレッジ運動

（1）チャールズ皇太子とアーバンビレッジ運動

1990 年代のイギリスで新たな都市計画・デザイン運動を主導したのは、チャールズ皇太子であった。チャールズ皇太子は、かねてから近代建築・都市計画に対して鋭い批判を加えてきたことで知られる。彼はモダン、ポストモダンを問わず、戦後のイギリス建築が、場所をわきまえず自己主張し、都市の景観とその伝統を踏みにじってきたことを厳しく糾弾している。

1988 年、皇太子は自ら「英国の未来像」というテレビ番組を制作してその主張を展開し、多くの国民の支持を得た。翌 1989 年には『英国の未来像：建築に関する考察』と題する著書を発表した。この中で皇太子は都市と建築のあり方に関する自らの考えを、「建築とプランニングに関する 10 の原則」として提示し、「人間の尺度や親密さ、そしていきいきとした都市生活を取り戻すために、都市の中の村（アーバンビレッジ）の開発を促進できればと希望している」と述べ、自らがこの原則に基づくビレッジの建設に乗り出す意気込みを示している。

皇太子は同じ 1989 年に、新しい都市計画運動グループとして、「アーバンビレッジズ・グループ」を結成する。レオン・クリエをはじめとする建築家、プランナーがその仲間に加わっていた。彼らの主張は、イギリスの伝統的なコミュニティを再評価し、その利点を都市の再生と持続可能な都市づくりに生かすべきだということである。アーバンビレッジは、人口 3-5 千人、最大歩行距離 800m 程度のコンパクトな用途複合型のコミュニティとしてイメージされている。そして、彼らがめざすアーバンビレッジの原則として、空間のコンパクトさ、用途複合・職住バランス、多様な住宅、公共交通と歩行優先、都市の文脈を継承する優れたデザイン、計画から管理まで一貫した住民の参画などを掲げている。

さらに皇太子は 1993 年に、自らが率いる財団（The Prince's Foundation）を中心にしてアーバンビレッジズ・フォーラムという団体を組織し、専門家や民間事業者の参画のもとに実際のプロジェクトへの取り組みを開始した。このグループは、ヒューム地区（マンチェスター）、クラウン・ストリート（グラスゴー）、パウンドベリー（ドーセット）、アンコーツ・アーバンビレッジ（マンチェスター）などを次々に手がけている。

アーバンビレッジは、1990 年代を通じてイギリスの都市計画概念として広く浸透し、定着していく。1997 年、イギリス政府は新たに改訂した政策指針（PPG1）において、都市形態のめざすべき方向として、「アーバンビレッジ」を位置づけ、今後の開発は次のような性質を備えるべきであるとしている。

- ① コンパクトさ、② 複合用途及びアフォーダブル住宅を含む多様な住宅、③ 幅広い就業機会、コミュニティ施設の存在、④ 適切な都市基盤とサービス、⑤ 高水準のアーバンデザイン、⑥ 公共空地、緑地へのアクセス、⑦ 公共交通への近接性

今日アーバンビレッジは、イギリス政府のデザイン政策の基本的な方針として位置づけられている。

（２）パウンドベリーー皇太子によるニュータウン建設

1987 年に、チャールズ皇太子は自らの所領（農場）を使って彼の主張をデモンストレーションする機会を得た。イギリス南西部の西ドーセット地域の計画当局が、ドーチェスターの皇太子の所有地を町の拡張用地として選定したのであった。皇太子は当局に協力して、自らが提起した「建築とプランニングに関する 10 原則」に沿った理想的なアーバンビレッジをここに実現することを決意し、翌 1988 年、マスタープランナーとして建築家レオン・クリエを指名した。こうしてパウンドベリーー（1993～、160ha、2,200 戸（うち 35%がアフォーダブル・ハウジング）、計画人口 4,500 人）の建設が開始された。2025 年までに、4つのフェーズに分けて約 2,200 戸の住宅を建設する計画で、2015 年現在、約 2,500 人が居住している。

パウンドベリーーは、郊外ニュータウンとしてではなく、あくまでもドーチェスターの町の拡張区域として計画されている。開発の基本コンセプトは、「経済、社会、環境の各側面で持続可能な開発形態を実現すること」とされた。レオン・クリエのマスタープランとデザインコードに基づくパウンドベリーーのまちは、皇太子が考える「都市の中の村」を忠実に実現したものと言ってよい。160ha の区域のうち市街地として開発されるのは 100ha で、60ha は緑地として保全されている。

第 1 期の 250 戸の開発地区には、住宅とともに店舗、事務所、軽工業等の用途が組み込まれ、約 220 人の職場が設けられている。村落のなかの道のように不規則な変化を持つ通りが変則的な格子状パターンを構成している。町の中央に広場とそれを取りまく中心施設が配置されている。

建物にはこの地方の伝統的集落に固有の土着的なデザイン要素が取り入れられ、工業製品の利用は厳しく制限されている。厳格なデザインコードのもとで、15 人以上の建築家が各街区のデザインを担当し、質の高さと多様性をともに実現している。緩やかに変化する細い通りが視覚的な変化を創りだし、車の速度規制、トラフィック・カーミングにも効果をもたらしている。

建物は通りに対してセットバックせず、敷地境界に壁面を連ねるように配置され、親密な空間を創り出している。このプロジェクトは低層住宅による開発であるにもかかわらず、開発密度は約 40 戸/ha とコンパクトなコミュニティを実現している。バランスのとれたコミュニティを形成するために、20%の社会住宅（アフォーダブル・ハウジング）を含む多様な住宅タイプが組み込まれているが、外見からは見分けのつかないようにデザインされている。暖炉用の煙突の設置は、デザインコードに決められているが、実際には何の機能もない。単なるトレードマークということらしい。

このパウンドベリーーのプロジェクトは、皇太子が関与したこともあって大きな関心を買った。アーバンビレッジズ・グループの主張はまっとうなものだとしても、実際につくられているものは「まがいもの」にすぎないという批判も少なくないが、パウンドベリーーの開発は、事業としては大きな成功を収めた。

パウンドベリーー（Poundbury, 1993～.）



第 1 期開発地区計画図



グリニッチ・ミレニアム・ビレッジ
(Greenwich Millennium Village, 1997～.)



オークグローブ・ミレニアム・ビレッジ
(Oakgrove Millennium Village, 2013～.)



(3) イギリス政府のミレニアム・コミュニティ・プログラム

イギリス政府は1997年から、持続可能で環境に責任ある21世紀のコミュニティ像を目指すミレニアム・コミュニティ・プログラムを開始した。プログラムの目的は、イングランドの住宅産業に影響を及ぼし、環境技術の革新とデザインの質の向上を図ることにある。計画の目標として、① 資源消費の最小化、② 地域の環境資産の保全・増進、③ 高水準のデザイン品質、④ 高レベルの生活質、⑤ 社会的公正、包摂性の増進（ミックス・コミュニティ）、⑥ コミュニティ運営への幅広い住民参加、⑦ 市場性の確保、などが掲げられている。

ブラウンフィールドの再利用、社会住宅の再生、ニュータウンの拡張など異なるタイプのミレニアム・コミュニティが、イングランド全体に7か所指定されている。

ロンドン、グリニッチ・ペニンシュラで建設が進められているグリニッチ・ミレニアム・ビレッジ（1997年～、13ha、1,380戸）は、このプログラムの第1号プロジェクトである。ラルフ・アースキンによるマスタープランは、アーバンビレッジの基本原則に沿ったものと言ってよい。計画目標として、① 用途の複合、高密度住宅地、多様な住宅の複合、② 質の高い公共交通、歩行者・自転車交通の促進、③ 50%の建設廃材の削減、④ 80%のエネルギー消費の削減、⑤ 30%の上水利用の削減、⑥ CO₂排出ゼロ化、が設定されている。

住宅地には、ハウスやフラットなど多様な形式の住宅が計画され、職住一体型（live/work, SOHO）住宅も供給されている。一般分譲住宅、市場賃貸住宅とともに、低家賃の社会住宅（約20%）も供給されているが、その他の住宅と見分けのつかないように組み込まれている。コミュニティの感覚を高めるために、コートヤードを住棟が取り囲む配置形態がビレッジ全体に採用され、住宅は家族のサイズに応じてフレキシブルに間取りの変更や拡張が可能となるようにつくられている。

ミルトン・キーンズの新たな開発地区として計画されたオークグローブ・ミレニアム・ビレッジ（2013年～、30ha、1,100戸）の計画もアーバンビレッジの思想を反映するもので、ミルトン・キーンズの初期建設エリアとは基本的に異なる考え方でつくられている。

計画の目標として、① 持続可能な環境と生態的多様性の確保、② 住宅、雇用の場、コミュニティ施設、店舗等の計画的複合、③ 公共交通の利便性、歩行・自転車利用の促進、④ コンパクトな開発、⑤ オープンスペースへのアクセシビリティ、⑥ 場所の感覚と個性の創出、などが掲げられている。

住宅は1～3層の接地球型住宅から4～6層のフラットまで多様なタイプで構成され、伝統的な街路網のなかに通りに正面を持つように配置されている。通りやミューズ、ガーデン・スクエアなど、イギリスの伝統的な都市空間形成の手法が取り入れられ、それぞれの場所の個性を創りだしている。

イギリスのニュータウン・デザインの大きな方向転換を示すものと言ってよい。

31. EU諸国のサステナブルシティ・プロジェクト

1992 年リオでの国連地球サミット以降、EU（欧州委員会）はサステナビリティを中心に据えた都市政策を強力に推し進めてきた。特に 1996 年に公表された「サステナブル都市報告書」は、欧州において「サステナブルシティ」を目標像として施策を進めていく都市が次々と現れる契機となったと言われる。ここでは、環境先進国と言われる北欧諸国を中心に、サステナブルシティへの取り組みを概観する。

（１）ハンマビー・ショースタッド（ストックホルム）

ストックホルム市の中心から南東へ約 5km、ハンマビー湖畔に位置するハンマビー・ショースタッド（Hammarby Sjöstad = Hammarby Lake City）は、かつては港湾施設や工業施設集積する地区であったが、産業構造の変化とともに衰退し遊休地化していた。ストックホルム市は、1990 年代の初めこの一帯を都市再生地区として位置づけ、1994 年に用地取得、土地造成等の事業に着手した。1996 年、ストックホルム市は「環境配慮」をメインテーマに掲げて 2004 年のオリンピック開催都市に立候補、ハンマビー地区には選手村が計画された。オリンピック招致は不成功に終わったが、「環境配慮」は同地区における都市再生の理念として事業全体に受け継がれることとなった。

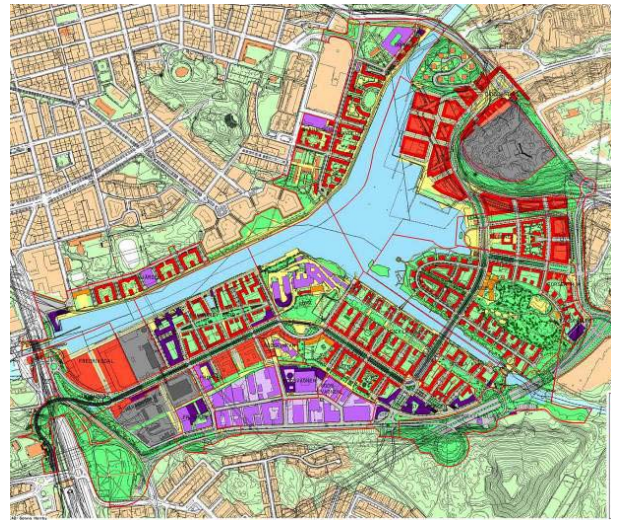
ハンマビー地区の面積は、204ha、計画フレームは、住宅建設戸数 11,000 戸（分譲 55%、賃貸 45%）、計画人口 25,000 人、就業人口 10,000 人、商業・業務施設床面積 200,000 m²とされ、2017 年に完成が予定されている。

ストックホルム市都市計画局が策定したマスタープランは、ハンマビー地区の開発を郊外開発ではなく、ストックホルム・インナーシティの拡張計画として位置づけ、都市的な環境の実現を目指している。都市のデザインは、格子状の街区構成や通りの幅員（18m）、街区の規模（70×100m）、密度、土地利用など、いずれもストックホルムの伝統的な都市構造を受け継ぐものとなっている。建物の高さも既存市街地との連続性を重視し、4～8 階建に抑えられ、スカイラインの統一が図られている。

計画地区は 12 の開発エリアに区分され、段階的に建設がすすめられている。ストックホルム市は 3-4 人の民間のマスタープランナーを選定して各エリアの詳細プランを策定、これに基づいて事業コンペを実施して事業者を決定する。さらに市のプランニング・チームが事業者、担当建築家との連携のもとに当該エリアのデザインコードを定め、これに基づいて開発をすすめる方式がとられている。開発の基本的な性格は、ストックホルムのインナーシティの伝統を継承するとともに、ハンマビー地区の立地特性を活かし、ゆとりのある住宅規模、屋外空間の豊かさ、生みへの眺望等によって地区の個性を創りだすことが意図されている。エリア毎に異なる公民の事業者、建築家チーム（全体で 40 グループ）が起用され、異なるデザインコード（建物の高さ、素材、外壁の色彩等）に従って都市建設をすすめることによって、各エリアが個性を発揮しながら、全体として調和、統一の保たれた都市デザインが実現している。

ハンマビー・ショースタッド

（Hammarby Sjöstad, 1994～.）

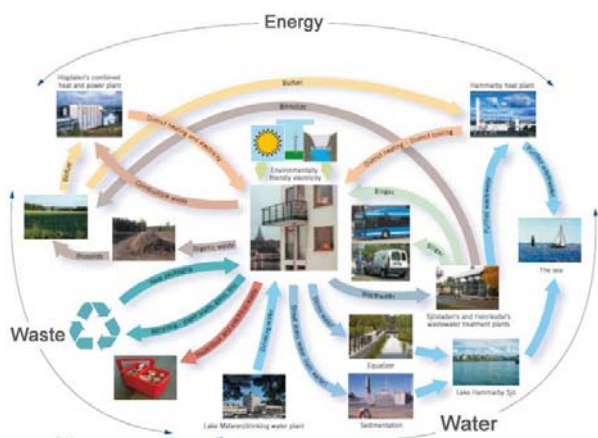


Sickla Udde Area





ハンマビーモデル概念図



ハンマビー地区の開発は、「持続可能性 (sustainability)」を基本理念に掲げ、全体としての環境負荷を 1990 年代初頭の 2 分の 1 とすることを環境プログラムの目標としている。この目標に基づき、土地利用、交通、建築物、エネルギー、水・汚水、廃棄物、等の各分野について、より具体的な目標を定めている。例えば次のような基準がある。

- ① 交通に関しては、2010 年までに 80% の住民が公共交通または徒歩・自転車で移動できること
- ② エネルギーに関しては、全ての暖房は余熱または再生可能エネルギーを利用すること、また消費エネルギーの 2 分の 1 を自給すること
- ③ 廃棄物に関しては、80% の食品廃棄物を肥料またはバイオエネルギーとして提供すること

地区の開発にあたって、市は公共交通機関の整備に特に重点を置いている。地区内の主要な拠点を結ぶブルーパール（幅員 37.5m）をトランスポート・コリドーとして位置づけ、ここに最寄りの地下鉄駅に接続するトラム（LRT）を建設、開発初期から運行を開始した。将来はストックホルム中心に直結する計画としている。また、市の中心部との間を結ぶ 2 つのバス路線（バイオガス燃料を用いている）を整備するとともに、ハンマビー湖を往来する無料のフェリーを運航している。さらに、自家用車への依存を抑制するために、駐車スペースを住宅戸数の 3 分の 2 程度に抑え、カーシェアリング・システムを導入している。ちなみに、ストックホルム市は、2007 年 8 月から市の中心部に乗り入れる自動車に渋滞税を課しており、これによって中心部の交通量は 20% 減少したと言われる。

ハンマビー地区の環境プログラムのうち、エネルギー、水・汚水、廃棄物の循環利用システムは、特に先進的なもので「ハンマビーモデル」として世界中から注目されている。

- ① 廃棄物のうち可燃性ゴミはコジェネプラントに送られて火力発電に用いられ、余熱は地域暖房に利用されている。地域暖房の熱源は、バイオ燃料、可燃性ゴミ等が 80% を占め、化石燃料は 20% にとどまっている。生ゴミは真空集塵システムによって中央集積所に集められ、肥料に変えられる。
- ② 地区内の汚水は下水処理場でバイオガスに変換され、再び住宅等に供給され、自動車、バスの燃料としても用いられる。下水処理水はヒートポンプで熱交換された後、地域暖房・冷房に使用される。
- ③ 太陽エネルギーも熱・電力の供給源として積極的に活用され、ソーラーパネルによって供給される温水はその建物の年間必要量の 50% を占めている。

「ハンマビーモデル」は持続可能な都市開発のモデルとして内外から注目されるとともに、スウェーデンの企業連合によって海外にシステムとして輸出されるまでになっている。

ストックホルム市は、このハンマビー地区の開発を始めとする積極的な環境への取り組みを評価され、欧州委員会から 2010 年（第 1 回）「欧州グリーン首都賞」を授与された。

注）この項は主として、堀正弘（2012）「北欧 3 国における持続可能な都市開発」に基づいている。

（２）オアスタッド（コペンハーゲン）

「フィンガープラン」として知られるコペンハーゲンの広域計画は、1947年の当初計画以来数次にわたって改訂を重ねてきたが、2007年改訂の「フィンガープラン 2007」はコンパクトシティの考え方をより強調するとともに、コペンハーゲンとスウェーデンのマルメを結ぶ「オレスン・リンク」によって形成される新たな都市圏、オレスン地域（人口 260 万人）の拠点としてオアスタッドの開発整備を位置づける等の新広域ビジョンを打ち出した。それまでの5本指プランに対して、手のひらの付け根に新たに6本目の指が付け加えられた形である。

「オレスン・リンク」は、海底トンネル、人口島及び斜張橋でオレスン海峡を横断する全長 16km の鉄道・道路併用路線で、1990 年代に両国によって建設が合意され、2000 年に完成した。当時のシェルター首相が任命した構想検討グループは 1989 年、「首都には何が必要か」と題する報告書で、コペンハーゲンとマルメを結ぶ交通網の整備、コペンハーゲン国際空港の拡張、空港とコペンハーゲン中央駅を結ぶ鉄道路線の整備とともに、軍の演習場であったオアスタッドの国有地を開発し、新たな都市圏の拠点とすることを提案、議会によって承認された。

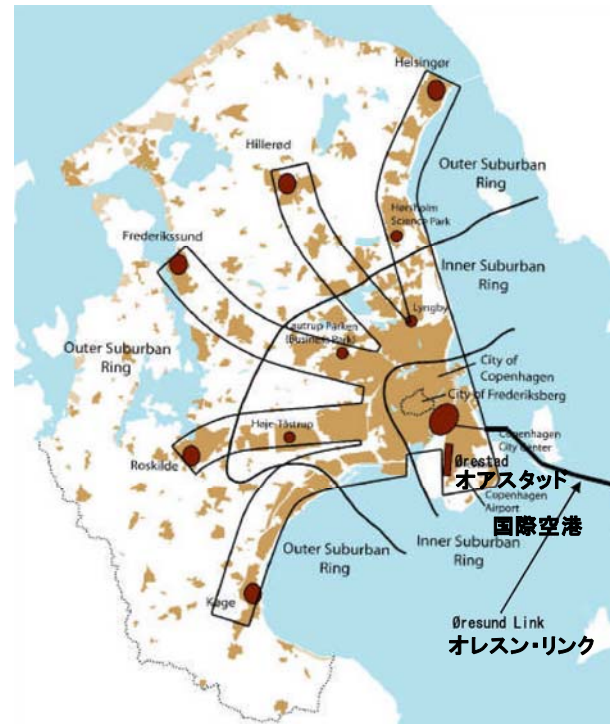
オアスタッド・プロジェクトは 1991 年に正式決定され、同時に同プロジェクトの中核となるメトロの建設計画も決定された。1993 年にはデンマーク政府とコペンハーゲン市の出資のもとに事業主体となるオアスタッド開発(株)が設立され、翌年には国際コンペによってフィンランドの ARRT 社、デンマークの KHR 社の JV が選定され、1997 年に最終マスタープランがとりまとめられた。

オアスタッドは、コペンハーゲンの中心から南へ約 5km に位置し、東西 0.6km、南北 5km の細長い形状を持つ。開発面積は 310ha、計画人口 20,000 人、就業・修学人口は 100,000 万人とされ、1995 年に建設を開始、完成までに要する期間を 20～30 年と見込んでいる。計画地区の東寄りをメトロ路線が南北に通る、地区内に 6 駅が計画されている。メトロ各駅を中心とする 600m 圏のエリアに高密度に施設を集中立地させることで、コンパクトシティの実現を目指している。この開発計画は、ニューアーバニズムのリーダー、ピーター・カルソープの主張する TOD（Transit Oriented Development）の原則を忠実に適用したものである。フィンガープランに基づいて、周辺の緑地・自然環境が保全され、地区内でも全体の 1/3 が公園・緑地として計画されている。1997 年にはメトロの建設が開始され、2002 年に全線が開業した。

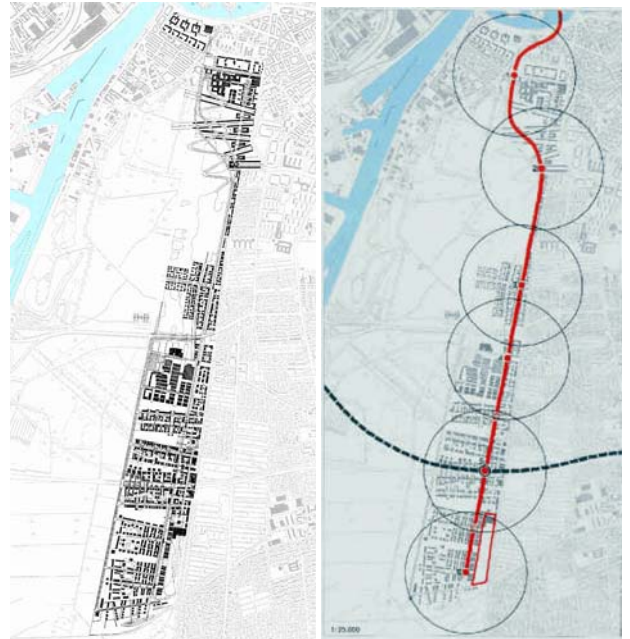
オアスタッドは、オアスタッド北（Ørestad Nord）、アマー・ファルド（Amager Fælled）、オアスタッド・シティ（Ørestad City）及びオアスタッド南（Ørestad Syd）の 4 地区に区分され、段階的に建設がすすめられている。オアスタッド北地区は、市の中心部に近く、最も初期に開発された。地区内にはデンマーク放送協会と併設のコンサートホール、コペンハーゲン大学南キャンパス（学生数 20,000 人）、IT 大学（同 1,500 人）等が立地し、業務・教育・文化機能に特化した地区を形成している。

オアスタッド（Ørestad, 1995～.）

コペンハーゲン・フィンガープラン 2007

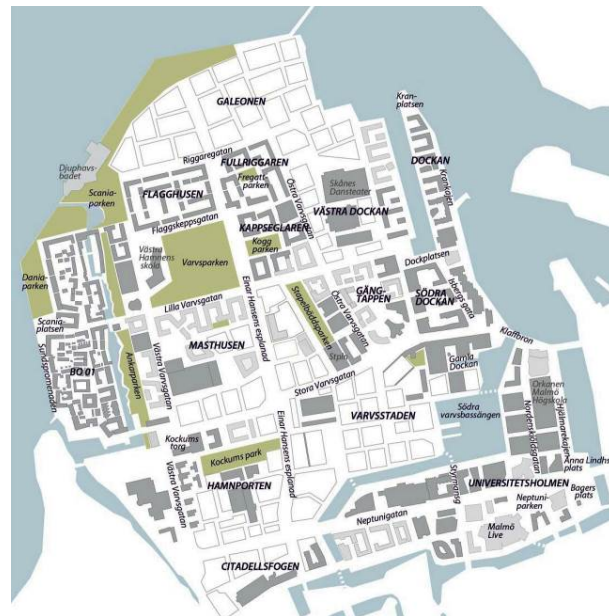


オアスタッド・マスタープラン メトロルート、オレスン・リンク





ヴェストラハムネン（Västra Hamnen, 1996～.）



オアスタッドの中核であるオアスタッド・シティは、オレスン・リンク（欧州高速道路 E20 号線及び幹線鉄道オレスン線）に接続する交通の要衝であり、オレスン線オアスタッド駅とコペンハーゲン国際空港とは5分、スウェーデン側のマルメとは30分弱で結ばれる。この地区には、スカンジナビア最大規模のショッピングモール、国際会議場・展示会場、ホテルのほか、製薬会社、IT 企業、保険会社等の国際的企業の地域支社が集積し、国際的な業務中枢、交流拠点を形成している。また、内外の多数の著名建築家の設計による集合住宅が建設されていることでも知られている。オアスタッド南地区では 2005 年に詳細計画が策定され、アマー・ファルド地区については詳細計画が未定である。いずれも今後開発がすすめられる。

オアスタッド・プロジェクトの最大の特徴は、TOD 原則の適用とその基盤としてのメトロ路線の先行整備にあると言ってもよい。輸送需要や採算性を考慮した後追的な整備ではなく、メトロ路線の先行整備によって住宅、施設の立地を誘導・促進する手法が採用されたことによって、自動車利用の抑制、環境負荷の低減が図られている。このほかオアスタッドでは、道路に自転車レーンを網の目のように整備することで、自転車利用を促進している。コペンハーゲン全体でも自転車の交通分担率を 2010 年の 35%から 2015 年までに 50%に引き上げるという目標を定めている。

コペンハーゲン市もまたサステイナブルシティへの取り組みを評価され、欧州委員会から 2014 年「欧州グリーン首都賞」を授与されている。

注）この項は主として、堀正弘（2012）「北欧3国における持続可能な都市開発」に基づいている。

（3）ヴェストラハムネン＝ウェスタンハーバー（マルメ）

スウェーデンの南端に位置し、オレスン海峡を隔てたコペンハーゲンと一帯の都市圏を形成するスウェーデン第3の都市、マルメ市（人口約 30 万人）の臨海部で進められているヴェストラハムネン（Västra Hamnen = Western Harbor）もヨーロッパにおける最大規模のサステイナブル・ディベロップメントとして内外の注目を集めている。

マルメ市の都心に隣接する西部港湾一帯は、19 世紀の後半以来 100 年以上にわたって造船会社コックムスが操業する工場で、ピーク時には6万人が働く世界最大級の造船所であった。しかし 1986 年にコックムスが工場を閉鎖、その後ドックが埋め立てられ自動車メーカーのサーブ・スカニアの工場となった。そのサーブ・スカニアも不況のために 1996 年工場を閉鎖、土地・建物はマルメ市が取得することとなった。

この時期、マルメ市では 1980 年代後半の3年間に3万人が職を失い、失業率が 22%に達するほどの不況に見舞われ、1990 年代には社会及び環境面でも深刻な苦境に立たされることになった。こうした困難を乗り越えるため、マルメ市は 1994 年に就任したイマール・レーボル市長のもとで、それまでの工業のまちから知識のまち、持続可能な都市へと自らを再概念化することによって都市再生への取り組みを開始する。

ヴェストラハムネンの再生事業（約 160ha、計画居住人口 10,000 人、計画就業・修学人口 20,000 人）は、マルメ市の都市再生戦略をかけたパイロット・プロジェクトであり、衰退した工業地帯を教育、知識集約型産業、持続可能な生活の場が共存するシンボルゾーンとして蘇生させることを目指している。

最初のプロジェクトは、1998 年に開校したマルメ大学（現在学生数 25,000 人）の新設であった。「持続可能な社会のための教育と研究」をテーマに掲げたこの大学は、マルメ市の工業の町から知識の町への転換を先導する重要な役割を担った。

第2のプロジェクトは、持続可能都市の先進モデル Bo01（ボーノルエット、25ha）地区の開発であった。このプロジェクトもまた、マルメ市の新たなアイデンティティを確立するための戦略的プロジェクトであった。この Bo01 地区の第1フェーズは、2001 年に開催された欧州住宅博覧会の会場とし建設され、「City of Tomorrow」をテーマに欧州各国 12 カ国が参加し、350 戸のモデル住宅が展示された。地区の開発は、マルメ市と民間事業者 20 グループ、建築家 26 グループの参画する Bo01 Ltd を事業主体として、民活方式によって行われた。最終的に 70 棟、1,425 戸（57 戸/ha）の住宅が建設されている。

Bo01 地区の計画にはスウェーデンの著名建築家クラス・サム（Klas Tham）が起用され、彼の手によって地区のマスタープランと住宅の性能等を規定する品質プログラム（Quality Program）が策定された。街区のデザインは、不規則なグリッド、囲み型配置を基調とするもので、中世都市マルメの旧市街をイメージさせるような、コンパクトで都市的な環境を実現している。全てのブロックが規模も建築デザインも異なるようにつくられている。住宅は 5-6 階建てのフラット及び 2-3 階建てのタウンハウスを中心に構成されている。また 2005 年には、ターニング・トルソと呼ばれる高さ 190m、54 階建ての住宅、オフィス複合ビルがランドマークとして完成している。

地区は、持続可能都市として次の4つの目標掲げている。

- ① 100%地域自然エネルギー供給：地域の電力、熱エネルギー需要の 100%を地域の再生可能エネルギーで供給
- ② 低エネルギー建築：一般住宅地 1/2 のエネルギー消費
- ③ 自動車依存の最小化：自転車、徒歩利用の促進、都心へのバス輸送（バイオ燃料利用）の確保
- ④ 自然植物の多様性の確保：屋外、屋上・壁面の緑化

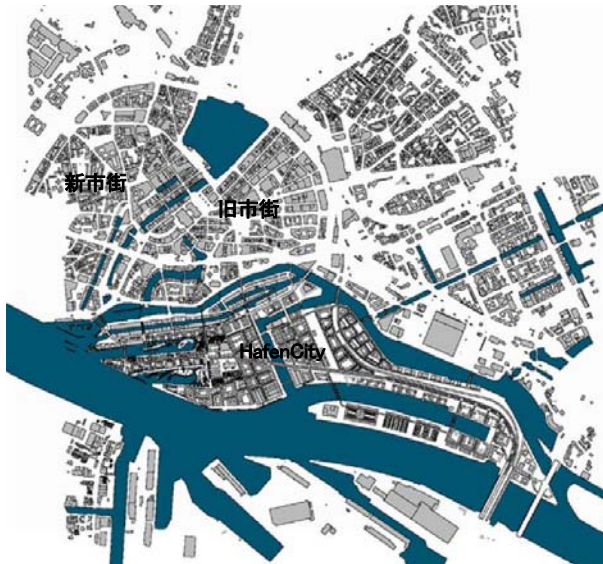
マルメ大学と Bo01 の2つのリーディングプロジェクトによって、マルメ市の新しい都市イメージが内外に発信されることとなった。ヴェストラハムネン地区では、引き続き Fullriggaren 地区（639 戸）、Kappseglaren 地区（320 戸）など、持続可能性をコンセプトとする住宅地の建設が続けられている。また、地区には海岸沿いのプロムナードや遊泳場、公園緑地も整備され、市民の憩いの場所ともなっている。

さらにヴェストラハムネンにはテクノロジーと知識集約型の企業が数多く立地し、地区はマルメ市の IT 産業の拠点、成長センターとしての役割を担っている。マルメ市は、いまや経済誌フォーブスによって世界で最もイノバティブな都市の第4位（2013）にランクされるまでになった。

Bo01(ボーノルエット)地区(2000～)



ハーフェンシティ（HafenCity, 2001～）



（４）ハーフェンシティ（ハンブルク）

ドイツ第2の都市、人口約 180 万人（都市圏人口 500 万人）のハンブルクでは、今、ヨーロッパ最大の都市内開発プロジェクトと言われるハーフェンシティの建設がすすめられている。

北部ドイツの経済・文化の中心地であるハンブルクは、ドイツ最大で最も重要な港湾を有するなど交通の要衝に位置する。また、航空機、バイオ、医療、情報、ソフトウェアなどの先端産業が集積し、近年の経済成長が著しく、人口も増加傾向にある。1990 年代、ハンブルク市は人口、産業の集中に対して市街地を周辺（市域外）に拡大することを避け、市の中心部の拡張を図ることによって持続可能な開発を目指すという新たな政策を打ち出し、1997 年、市議会において遊休地化したかつての港湾・工業地帯、ハーフェンシティの開発を決定した。

ハーフェンシティの計画は、面積 157ha（水域 31ha を含む）、計画居住人口 12,000 人（6,000 戸）、就業人口 45,000 人としている。区域内には、住宅床 70 万㎡、商業床 21.5 万㎡、業務床 110 万㎡、教育施設 31 万㎡、合計 232 万㎡の施設を建設、これによって既存のハンブルク都心部の施設規模を 40% 拡張することとしている。都市の建設は、2001 年に開始され、2025 年の完成が予定されている。

地区のマスタープランは、都市計画コンペによって選定されたキース・クリスチャンス（Kees Christiansen）とアストック（Astoc）のチームによって、2000 年に策定された。このマスタープランの最大の特徴は、ハンブルクの都市の文脈を忠実に継承していることにある。格子状の街区構成や高密度（施設の容積率は 370～560%）で用途混合型の土地利用、建物の高さの抑制など、いずれも 19 世紀に形成されたハンブルク旧市街との共通点を示している。土地利用の計画では、水平方向、垂直方向のきめ細かな用途構成を定めることで、住居、業務、商業、文化等の諸機能を近接させ、移動距離を短くすることに力点がおかれている。また、地区の北側の既存都心部との連続性を重視し、南北方向の通りによって両地区が密接な連携を保つように計画されている。一方では、計画地区の港湾地帯としての歴史をとどめるために、区域内の 31ha に及ぶ水域のほぼ全てが保全され、ウォーターフロントへのアクセスを高める工夫がなされている。さらに公共空間の質を高めることに重点が置かれている。地区面積（陸域）の 26%、33ha が公園、緑地、広場、10km に及ぶプロムナードなどにあてられ、これによって都市の格を高めることが強く意識されている。



ハーフェンシティは、性格の異なる 10 の地区によって構成されている。各地区の計画は、地区の立地特性を活かし、地区に残された歴史的建造物を保全・活用する等によって、それぞれの地区のアイデンティティを高め、全体として都市の多様性を創り出すことを意図している。洪水防止のため、地区全体が従前の海拔 4.5~5.5m から 8~9m に嵩上げされている。親水性を確保するために周囲を堤防で囲むことは避けられた。嵩上げされた地盤のなかに地下駐車場がつくられ、地上の空間の有効利用にも貢献している。

ハーフェンシティは持続可能性においても未来に向けた最先端の水準を目指しており、次のような基準を設定している。

- ① 公共交通、徒歩・自転車利用の促進：地下鉄新線の整備、高速鉄道線 S バーンとの連結、自転車道の整備によって自家用車の交通分担率を 24%に抑制する（市内平均 47%）
- ② CO₂ 排出量の削減：電気・熱供給に燃料電池、地熱・太陽熱エネルギー、バイオマス燃料等を導入、水素燃料バスを運行する等によって、CO₂ 排出量を 50%削減する
- ③ 持続可能な建築物：建築認証制度「ハーフェンシティ・エコラベル」を通じて、持続可能な建築物を促進する
- ④ エネルギー消費の抑制
- ⑤ 公共財の持続可能な管理：水使用量の抑制など

ハーフェンシティの建設はハンブルク市 100%出資のハーフェンシティ・ハンブルク有限会社によって実施されている。この会社は、大半が市有地であるハーフェンシティにおいて、道路、橋梁、埠頭、広場、公園、プロムナード等の基盤整備を行うとともに、エリア毎に事業コンペによって事業者を選定し、用地の分譲を行い、そのデザインと開発の品質をコントロールするなど、ハーフェンシティの開発マネジメント全般を担っている。ここでもロンドン・ドックランズや他のヨーロッパの土地利用転換プロジェクトと同様の民活方式、梃子入れ計画方式が採用されている。しかし、ハンブルク市にとってハーフェンシティは単なる不動産事業ではない。事業の目的は、あくまでも開発コンセプトと高品質の開発水準の実現におかれている。そのために落札者は提案内容を重視して選定され、必ずしも最高額の入札者とはならない。市は決して開発を急ぐことなく、高品質な標準の設定や革新的な開発の推進にすすんで協力する投資家、開発者を見出すことを最も重視している。

事業者の選定後、土地の譲渡までの間に「エクスクルーシブ・オプション（exclusive option）」と呼ばれる期間が設けられる。この間に市と会社は事業者との間で建築物のコンペや建築認可等に関して調整を行い、開発のデザインと品質に関するコントロールを行っている。このコントロール手法によって、この都市の開発の質の高さが維持されていると言ってよい。

ハンブルクの都心部を 40%拡張するというハーフェンシティの意欲的な試みは、その規模のみならず、開発の品質の高さにおいてもヨーロッパのウォーターフロント再開発の新標準を示すものとして大きな注目を集めている。



2001 年、ニュータウンを運営する自治体の情報交流と共通の取り組みを進めるプラットフォームとして設立された国際的なネットワーク組織（その後 European New Towns & Pilot Cities Platform に改称）。現在、11 カ国から 32 の自治体と 10 のパートナーが参画し、①持続可能な開発、②都市再生、③社会的な結合を主要なテーマとして、調査研究活動等を行っている。

「ニュータウンの都市再生に向けての特有の課題：トップ 8 (The Top 8 Specific Challenges for Urban Regeneration in New Towns)」ENTP 2005.6

ENTP が 2005 年 6 月に公表した調査報告書で、ヨーロッパの 4 ケ国 12 のニュータウン関係者から寄せられた報告をもとに、ニュータウン再生の主要な課題をテーマごとにランク付け（5 段階評価）し、上位 8 位までにあげられた項目を抽出している。
調査対象ニュータウン：Vantaa (Finland), Cergy-Pontoise, Saint-Quentin-en-Yvelines, Sénart (France), Almere, Capelle aan den IJssel, Haarlemmermeer, Purmerend, Zoetermeer (Netherlands), Basildon, Craigavon and Torfaen (UK)

The Top 8 Specific Challenges for Urban Regeneration in New Towns		
8	経済的ライフサイクルの断絶 the broken economic life cycle	3.0
7	公共施設整備の立ち遅れ public facilities too late	3.3
6	ニュータウンの「思春期」 that awkward age	3.6
5	“hood（共同体）” にパワーを power to the hood	3.6
4	アイデンティティ・ギャップ the identity gap	3.7
3	社会的多様性への対応の停滞 social diversity getting stuck	3.9
2	新たなプロフェッション a new profession	4.0
1	“ハート”を持つこと！ have a heart !	4.0

32. ヨーロッパのニュータウン再生—ENTP 報告書から

21 世紀に入って、ヨーロッパでは第 2 次世界大戦後に建設されたニュータウンの再生問題が本格的に議論されるようになってきた。2001 年にはニュータウンの運営にあたる自治体のネットワーク組織として ENTP: European New Towns Platform が設立された。ENTP は 2005 年 6 月、「ニュータウンの都市再生に向けての特有の課題：トップ 8」と題する調査報告書を公表した。ヨーロッパのニュータウン関係者がニュータウンの都市再生についてどのようなテーマを重視しているかが窺えて興味深く、またわが国のニュータウン再生にも示唆を与えるものでもある。以下にその概要を紹介することとしたい。

（１）背景—ニュータウン固有の状況

報告書は始めに、一般の都市とは異なる、ニュータウンがおかれている固有の状況について指摘している。

① ニュータウン固有の都市のライフサイクル

戦後の成長を支えるために建設されたニュータウンは、その特有な歴史と成長パターンゆえに、特有な都市再生の課題に直面している。1950-70 年代に集中的に建設されたニュータウンは、その歴史上初めて都市再生の必要性に迫られている。また、注意深く計画された計画都市特有のリジッドな都市構造のもとで、新たなニーズに対応することが求められている。

② ニュータウン固有の社会のライフサイクル

空間的な側面のみならず、ニュータウンの社会的側面もまた、全く特有である。ミドルクラス、子を持つ家族に特化した建設当初のニュータウンは、いまや「成熟化」の時代を迎え、豊かな多様性を備えた都市に変化しつつある。ニュータウンの都市再生においては、かつてとは全く異なる、多様化した住民の幅広いニーズに対応することが求められている。

（２）ニュータウンの当面する主要課題：トップ 8

① 第 8 位：経済的ライフサイクルの断絶

今日のニュータウンでは、経済成長の多くがコミュニティ内部のスモールビジネスによってもたらされている。彼らは自宅やガレージから仕事を始める。しかし彼らが成長すると、古い建物のような利用可能な場所をニュータウン内では見つけることができず、町を離れていかざるを得ない。同様にニュータウンにはクリエイティブなクラス、サブカルチャーが使用できるスペースがない。創造性は現代の経済にとって重要であるだけに、問題が大きい。ニュータウンの経済成長のために、ガレージとオフィスビルの間のギャップを埋めること、サブカルチャーの存在するスペースを創りだすことが求められている。

② 第 7 位：公共施設整備の立ち遅れ

成熟した古い町は、文化、ケア、福祉、健康、教育等の広範囲な公共施設を整備するために、数十年間、さらには 1 世紀を要している。多様で幅広い公共施設が十分に整えられるには時間を要するものだ。しかし、しっかりと計画され尽くした都市は、住民のニーズの変化に対応する機会及びスペースをほとんど有していない。また新たな投資のシステムも欠如している。

公共施設整備のための空間と資金の確保が求められている。

③ 第6位：ニュータウンの「思春期」

多くの国でニュータウンはその建設時に国の投資プログラムなど、特別のステータスを与えられてきたが、それが終了して以後、ニュータウンはその「思春期」にあるように見える。ニュータウンの都市再生に取り組むために、継続的な投資、柔軟な投資、予防的投資の仕組みが求められている。

④ 第5位：“hood（共同体）”にパワーを

ニュータウン内の既存のエリア相互の競争は、一般の都市に比べてより深刻である。新しい居住環境の継続的な供給のために、既存のエリアには経済的立ち遅れや移住の問題が身近に迫っている。そして、社会的連帯の乏しい脆弱なエリアでは、それが急速に、地区を衰退させる場合がある。ニュータウンは、この競争問題を適切に管理する方法を必要としている。

⑤ 第4位：アイデンティティ・ギャップ

ニュータウンには強力な都市のアイデンティティが求められる。自らの環境にアイデンティティを感じる住民の存在こそが、集合的な熱意を生成し、新たな活動を推進するために重要となる。しかし多くのニュータウンが機能主義都市計画の時代に建設されたために、アイデンティティの感覚は重視されていない。ニュータウンはより多くの象徴（Icon）を必要としている。より豊かなアイデンティティと市民の誇りを創りだすような、都市再生へのアプローチを確立することが求められている。

⑥ 第3位：社会的多様性への対応の停滞

ニュータウンに新たに形成されつつある社会的多様性は、異なるタイプの住宅、施設、レクリエーションエリア、経済活動スペースや文化的施設などを必要としている。しかしながら、ニュータウン内に新たな社会的、文化的・経済的開発、その他の開発のためのスペースを見いだすことは容易ではない。緑を犠牲にすることなく、ニュータウンの既存の都市環境のなかに、より豊かな空間の多様性を創出することが求められている。

⑦ 第2位：新たなプロフェッション

オールド・ニュータウンの開発には、ニュータウンの新たなエリアを開発するのとは異なる新しい技術が必要とされる。また既存の都市の開発は、原野に建設するのとは違い、広範囲の異なる利益を考慮に入れることを意味している。さらに既存の都市の開発にはより全体論的な（holistic）アプローチが必要とされる。社会的、経済的、空間的領域を統合した戦略が、空間戦略だけの時代にとって代わらねばならない。

⑧ 第1位：“ハート”を持つこと！

都市にはその成長・変化とともに絶えず適合しつつ成長する「心臓部」としてのセンターの存在が欠かせない。センターの個性化及びセンターを支えるインフラストラクチャーの継続的改善は、ニュータウン再生における最重要課題と言ってよい。

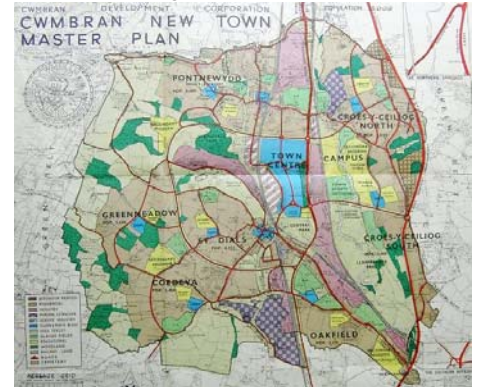
多くのニュータウンでは、中心と周囲の住宅地の間が明確に区分され、長期間の経済情勢の変化に応じてその機能を変化させる「移行ゾーン（transition zone）」（多くの普通の町には存在する）が存在しない。ニュータウンの心臓部の開発とともに、そうした移行ゾーンを創りだす試みが必要とされている。

調査対象ニュータウン（事例）

Vantaa（Finland）



Cwmbran: Craigavon and Torfaen（UK）



Capelle aan den IJssel（Netherland）



Zoetermeer（Netherland）



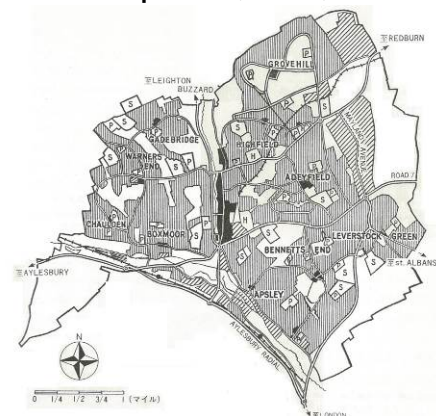
Sénart（France）



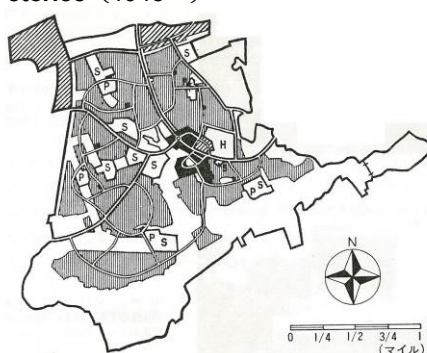
イングランドのニュータウン(事例)
Crawley (1947～)



Hemel Hempstead (1947～)



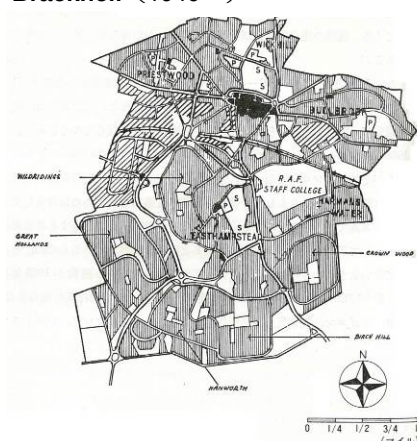
Peterlee (1948～)



Basildon (1949～)



Bracknell (1949～)



33. イギリス：ニュータウン政策の新展開

このニュータウン物語の最終章に、ニュータウン誕生の地であるイギリスの近年の状況に触れておくこととしたい。

(1) 下院レポート『ニュータウン：その諸問題と将来』

イギリスのニュータウンは、過密化したインナーエリアから移住した多くの住民に、よりよい住宅と雇用、アメニティと生活質を提供するという重要な社会的使命を果たしてきた。また多くのニュータウンがダイナミックな経済活動によって、各地域の成長センターとして経済を牽引する役割を担ってきた。しかし現在では、その多くが重要な問題に直面している。

2002 年、イギリス議会下院 (House of Commons) の Transport, Local Government and Regions Committee は、様々な課題を抱えるニュータウンの状況に着目し、調査を開始、50 に及び関係団体の意見書や各自治体からの意見聴取などを経て、7 月に報告書 “The New Towns: Their Problems and the Future” をとりまとめた。以下にその概要を示すこととする。

① ニュータウン—成功、異なる状況及びその欠陥

- ・ニュータウンはそのデザインが示すように多くの共通点を持ち、共通の問題を抱えている。他方では、それぞれの経済的状況に代表されるように幅広いバリエーションも存在する。
- ・多くのニュータウンがめざましいビジネス投資を生み、経済活性エリアを形成している。特に南東部地域のニュータウンはロンドン周辺の経済成長の恩恵を被っている。一方で、地域間の経済格差を反映し、北部・中部イングランドのニュータウンでは高いレベルの失業、住宅需要の低迷、貧困エリアの集中が見られる。
- ・ニュータウンはもはや「ニュー」ではない。いまや莫大な新規投資と再開発が必要とされる状況にある。住宅の建設素材は実験的で基準を持たず、しばしば低品質で、幾つかのエリアでは完全に撤去すべき状況にある。インフラストラクチャーもまたアップグレードを必要としている。
- ・ニュータウンのマスタープランは、いずれも大規模なオープンスペースと低密度開発を指向するもので、住居は職場やショッピングから隔離されている。低密度故に自動車利用が避けられず、今日では持続可能とは考えられない。

② ニュータウンの諸問題—物的なニーズ

- ・全てのニュータウンでの分散的で低密度な開発、異なる用途を隔離する計画が、伝統的な都市に比べて住民の移動距離を増大させ、結果的に過度な自動車への依存とプアな公共交通サービスという大きな問題を招いている。
- ・ニュータウンのセンターの多くが全くと言ってよいほど魅力を欠き、結果として他地域への消費の流出を招いている。質の高い公共空間、伝統的な通りとミクストユース、そして多様なレジャー・アクティビティを創出するような再生プランが必要とされている。
- ・ニュータウンの多くの住宅が時間の評価を受けることもなく、「革新的な素材」と「革新的なデザイン」の採用のもとに建設された。それらは今では取り壊しか、大規模な改造

を要するものとなっている。大量の住宅が耐用年限を過ぎつつあり、今後段階的に再開発をすすめていく必要がある。

- ・歩車分離を意図したラドバーン・レイアウトはニュータウンで集中的に用いられてきた。結果的に住宅は歩行者路にのみ面し、背後のパーキングに監視の目が行き届かず、犯罪や反社会的行為の焦点となっている。また、多くのニュータウンで重要な要素とされている緑地空間や歩行空間も防犯性・安全性の問題を生じさせている。
- ・地方自治体はニュータウン開発公社から受け継いだ住宅地に関する近隣マネジメントの問題を抱えている。その原因は、1980年代の“right to buy（公営住宅払い下げ）”と公社解散の直前に行われた“fire sale（駆け込み販売）”によって引き起こされた所有権の錯綜状況（持家、社会住宅、民営借家の混在）にある。このことが住宅地のメンテナンスを困難にしている。長期間のメンテナンスを確実にするための運営及び投資の仕組みを確立することが重要である。

③ ニュータウンの諸問題—社会的・経済的なニーズ

- ・ロンドン周辺のニュータウンは、強い地域経済の恩恵によって全体的に繁栄しているものの、部分的には高レベルの貧困地区を抱えている。またこれらのニュータウンのいくつかには、アフォードブル・ハウジングの不足という問題が生じており、新たな社会住宅を大量に供給するためのプロジェクトが求められている。
- ・幹線交通網に近接し、タウンセンターが地域の経済センターとして発展しているニュータウンでも、部分的に深刻な貧困エリアを抱え、住宅価格の暴落や住宅放棄などが生じており、小規模な貧困エリアへの対策が求められている。
- ・北部・中部イングランドの多くのニュータウンは、そのポテンシャルを発揮できず、計画目標人口にも遙かに届かず、高レベルの失業率と貧困に直面している。

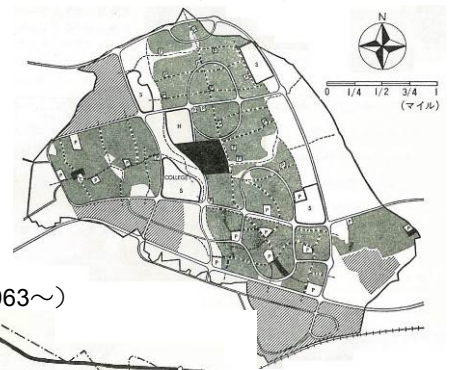
④ ニュータウンの継続的なマネジメント

- ・1977年から1992年の間に全てのニュータウン開発公社が解散し、地方自治体が大半の責任と社会住宅を引き継いだ。しかし、それらを維持するために必要な収入が不足している。ニュータウンの資産を引き継いだニュータウン委員会（1999年 English Partnerships に再編）は、公社の仕事を引き継ぐより、未処分の用地を処分することに集中し、それらによる収入はニュータウンに再投資されることもなく、国庫に納められてきた。English Partnerships によるこれまでの資産管理の方法を根本的に改め、資産処分収入を「ニュータウン再投資ファンド」の創設にあてる等によって、継続的なマネジメントの仕組みを確立する必要がある。

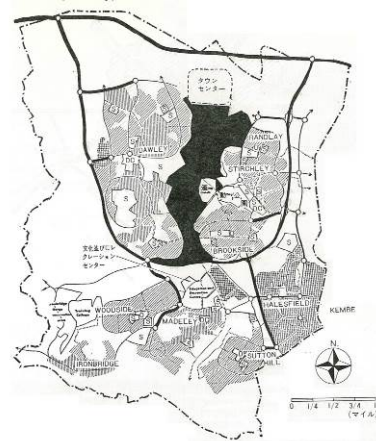
⑤ 将来の成長

- ・既存のニュータウンは、さらなる開発へのポテンシャルを有している。我々は政府に対して住宅供給の目標を達成するために、既存のニュータウンの更なる拡張計画を推進することを提案する。ただし今後の開発においては、開発公社、English Partnerships による従来の土地の処分方法等は採用されるべきではない。

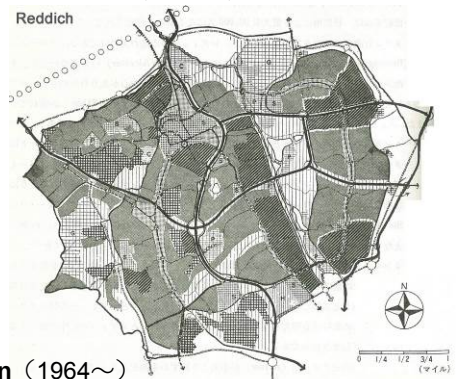
Skelmersdale (1961～)



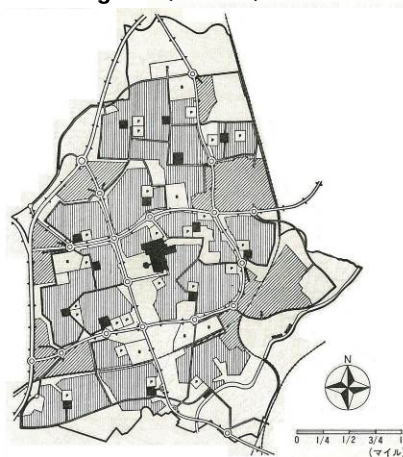
Telford (1963～)



Reddich (1964～)



Washington (1964～)



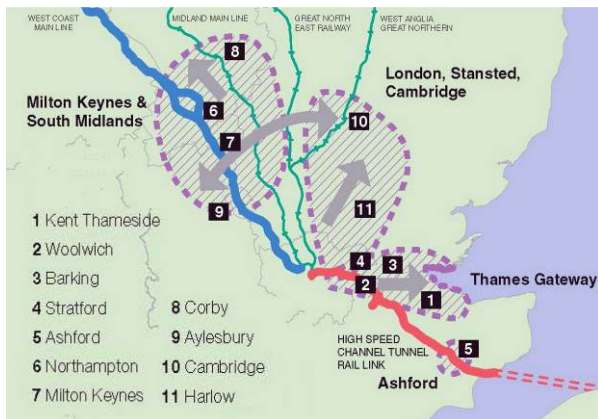
Peterborough (1967～)



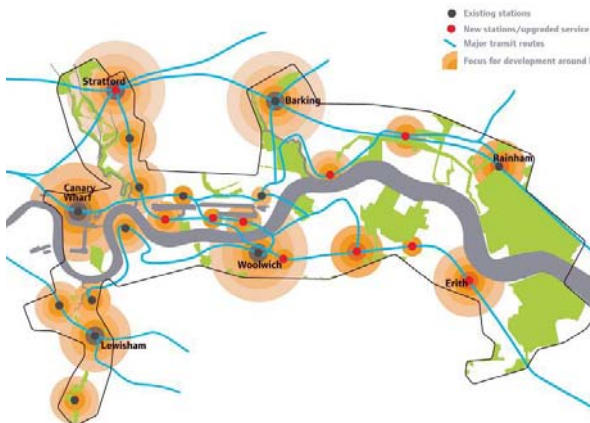
ロンドン及び南東部地域計画(RPG9, 2001)



南東部地域の成長エリア



Thames Gateway 主要開発拠点



Thames Gateway の拠点 Stratford City



(2) サステイナブルコミュニティ・プラン 2003

2003 年 2 月、労働党政府の住宅・都市政策を主導するジョン・プレスコット副首相は、住宅供給及びコミュニティ環境の総合的整備・改善等の広範な政策目標を掲げた「サステイナブルコミュニティ・プラン(The Sustainable Communities Plan)」を公表した。この計画は、以下の6つのテーマを掲げている。

- ・高品質の住宅と安全かつ魅力的な近隣環境の実現
- ・広範な地域に広がる住宅需要の停滞と空き家問題への対応
- ・より多く、より迅速なアフォードブル・ハウジングの供給
- ・田園地帯の保全と、アフォードブル・ハウジングの確保
- ・ロンドン及び南東部地域での成長圧力への対応
- ・プランニング、地方分権、地域住宅戦略の再構築

:計画の中心的な課題のひとつは、経済成長と雇用、人口の伸びが著しいロンドン及び南東部地域での住宅不足、とりわけアフォードブル・ハウジングの著しい不足を速やかに解決することであった。このために計画では、「ロンドン及び南東部地域計画(RPG9, 2001)」において今後の成長センターとして位置づけられた、Thames Gateway, Milton Keynes & South Midland, London- Stansted- Cambridge, Ashford の4つの成長エリア(Growth Area)において集中的な投資を行い、2001 - 2016 年の間に 460,000 戸の新たな住宅を供給することとしている。

ロンドン周辺のニュータウン(Milton Keynes, Northampton, Corby, Peterborough, Harlow)は、いずれもこの成長エリアに含まれている。各ニュータウンではサステイナブルコミュニティ・プランに基づき、開発区域の拡張、未処分用地の活用、既存コミュニティの再開発計画と新たな住宅供給計画の検討が開始された。これらのニュータウンの拡張・再生計画は、前述の下院レポートが提示する方向に沿ったものとも考えられる。

このように、イギリスでは一度は終結されたニュータウン政策が「成長エリア」という概念のもとに再浮上し、新たな展開が図られつつある。しかし、成長エリアでの開発は、かつてのニュータウンとは異なる方向を目指している。例えば事業主体に関しては、ニュータウン開発公社のように国主導の組織ではなく、自治体や住民組織等を含む関係主体のパートナーシップ組織等が検討されている。またかつてのような公共主導の住宅建設ではなく、積極的な民間活用がすすめられるであろう。用地の選定においてもグリーンフィールドではなく、ブラウンフィールドの再生利用に重点が置かれている。開発の形態もかつての低密度開発ではなく、コンパクトで用途複合型の持続可能な開発形態が指向されている。いずれも過去のニュータウンからの教訓を反映し、新たな時代の要請に応えるものと言える。

2010 年の保守党政府への政権交代の後、南東部地域計画やサステイナブルコミュニティ・プランなどの主要計画が廃止、あるいは大幅に見直されることとなった。このため各ニュータウンの拡張・再生計画も大幅に修正されるなど、当初計画のとおりには進んではいないが、今後の動向が注目される。

注)サステイナブルコミュニティ・プランは最終的に 2015 年 1 月に廃止された。

(3) ミルトン・キーネズの新たな成長・再生戦略

イギリス最大規模のニュータウン、ミルトン・キーネズ（面積 8,840ha、計画人口 250,000 人）では、2004 年、政府のサステイナブルコミュニティ・プランを契機として、新たな成長・再生戦略への取り組みが開始された。

計画の経緯

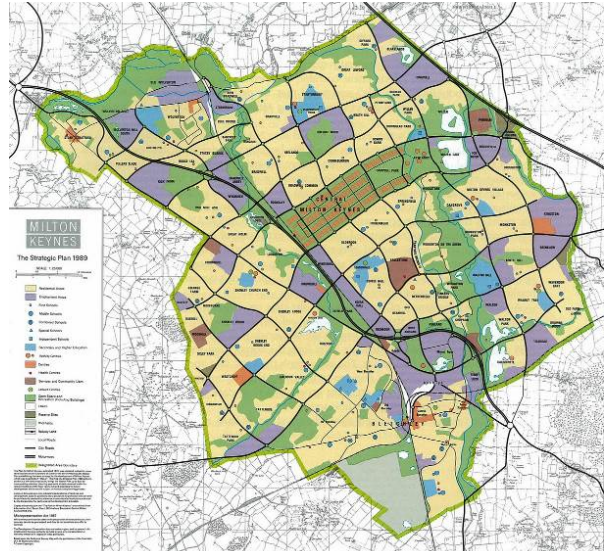
1967 年 1 月にニュータウン指定を受け事業に着手したミルトン・キーネズ開発公社は、政府の方針によって 25 年後の 1992 年 3 月に解散した。この時点でミルトン・キーネズの人口は、143,000 人であった。公社の解散とともに、ミルトン・キーネズの計画権限は自治体に移行し、公社の保有する未処分用地等の資産は事業完了後のニュータウンの管理を担うニュータウン委員会（Commission for New Towns、組織改編に伴い 1999 年からは English Partnerships、2008 年からは Homes and Communities Agency に移行）に移された。ニュータウン委員会及び English Partnerships は、未処分用地に関する計画許可等の権限を持ち、これを民間事業者に処分することでニュータウンの建設を継続してきた。この結果、ミルトン・キーネズの人口は、2011 年に約 230,000 人に達している。

2001 年の「ロンドン及び南東部地域計画（RPG9）」において、ミルトン・キーネズは 4 つの成長エリア（Growth Area）のひとつとして位置づけられた。2003 に「サステイナブルコミュニティ・プラン（The Sustainable Communities Plan）」を公表したジョン・プレスコット副首相は、翌 2004 年にミルトン・キーネズに今後 20 年間で新たに 70,000 戸の住宅を建設し、210,000 人の人口をほぼ倍の 370,000 人とするのを政府の方針として発表した。これに伴って政府はミルトン・キーネズの計画権限を English Partnerships に移すとともに、新たな成長戦略の策定を指示した。2004 年 6 月、ミルトン・キーネズの成長戦略の推進組織として Milton Keynes Partnership が組織された。Milton Keynes Partnership は、English Partnerships、Milton Keynes Council、Local Strategy Partnership 等で構成され、ニュータウンの成長戦略を立案・推進するほか、ニュータウン内の主要なプロジェクトに関する計画権限を付与されている。Partnership は 2006 年 6 月に、「成長戦略 2031（The New Plan for Milton Keynes : Strategy for Growth to 2031）」をとりまとめた。都市の成長と再生を一体的にすすめ、持続可能な成長を実現しようとする意欲的な計画・提案であった。

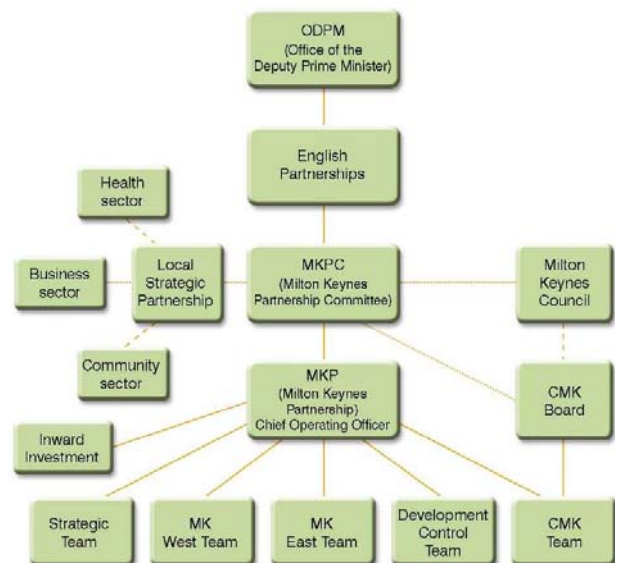
その後、2008 年のリーマン・ショックの影響によってイギリス政府は厳しい財政難に陥り、2010 年の保守党への政権交代後の大胆な緊縮財政に伴って、政府の主要な計画はいずれも大幅に見直されることとなった。「ミルトン・キーネズ・成長戦略 2031」の実現の見通しも現段階では定かではない。

2011 年、Milton Keynes Partnership は解散し、その役割は Homes and Communities Agency に移された。また 2013 年 7 月に Milton Keynes Council は、「成長戦略 2031」を受け継ぐ法定計画として、2026 年を目標年次とする「コア・ストラテジー（The Milton Keynes Core Strategy）」を決定している。

Milton Keynes Strategic Plan 1989



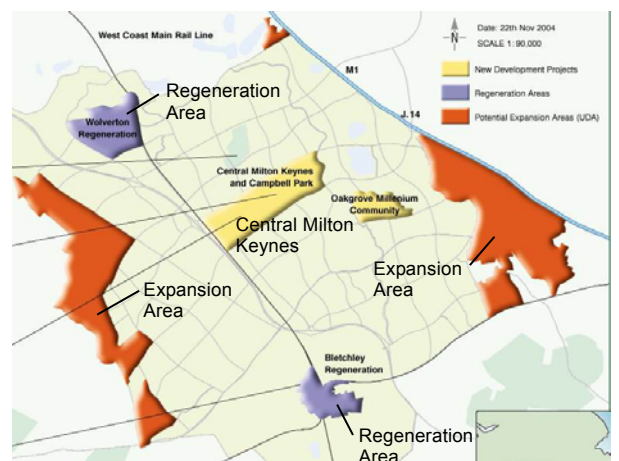
Milton Keynes Partnership の組織構成



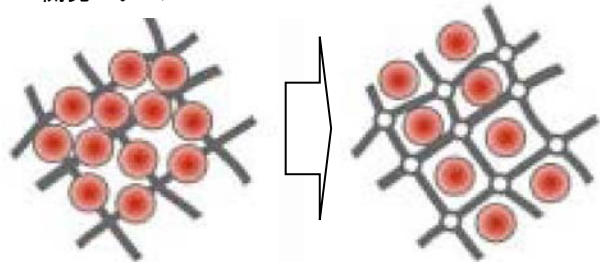
Milton Keynes Partnership による主要な検討成果

- 1) *Shaping the Milton Keynes' Future: A Long Term Sustainable Growth Plan for Milton Keynes Project Brief*, 2004.12
- 2) *The New Plan for Milton Keynes Draft Direction Paper*, 2005.8
- 3) *The New Plan for Milton Keynes Options for Growth; Technical Report*, 2005.11
- 4) *The New Plan for Milton Keynes A Strategy for Growth for 2031*, 2006.6

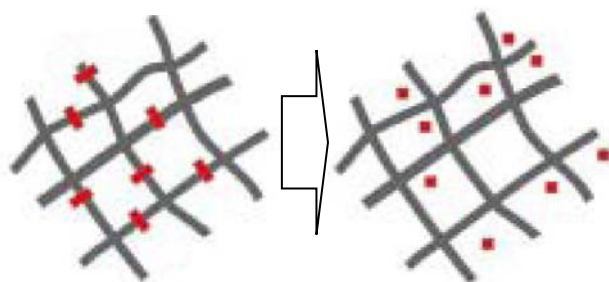
Milton Keynes Partnership の主要プロジェクト



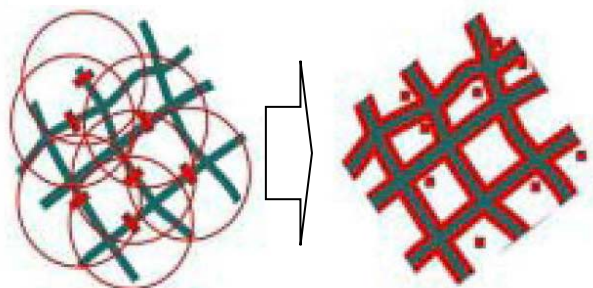
開発パターン



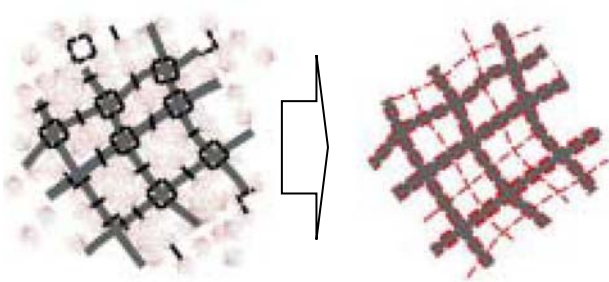
アクティビティ・センター



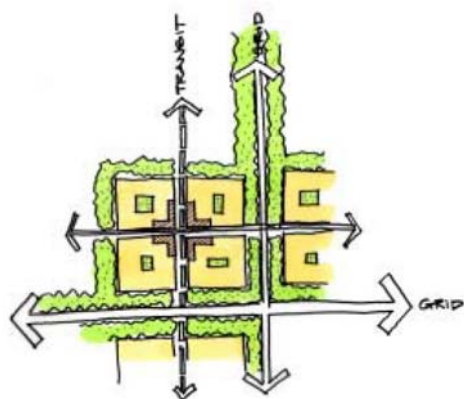
キャッチメント・エリア



ペDESTリアン・ルート



格子状道路網の改善方向



ミルトン・キーンズの都市構造とその問題

「選択の自由と機会」、「移動の容易さとアクセス」を目標に掲げ、それまでのニュータウンとは異なる全く新しい都市構造を目指すミルトン・キーンズの当初マスタープラン(1970)には、その実施段階で様々な変更が加えられることとなった。結果的に現在のミルトン・キーンズは多くの都市構造上の問題を抱えている。Milton Keynes Partnership のレポート“The New Plan for Milton Keynes : Draft Directions Papers” 2005.8 は、それらの問題と都市再生における課題を次のように分析している。

① 格子状道路網の構造

計画の実施段階で、格子状道路網の計画速度の大幅な変更(30mph→ 60-70mph)が行われ、加減速のための空間や大規模なバッファゾーンを含む道路幅員の大幅な拡張が行われた。そのために、格子状道路でのバスの安全、便利な利用が困難となり、バスストップは grid square の内部に移された。この結果、著しいバスサービスの低下、利用の低下が生じ、結果的に自動車利用への過度な依存が生じている。

格子状道路が大幅に緑化され、Green City のイメージが強化された反面、単調な景観が生まれた。格子状道路を歩く人の姿を見ることはなく、道路空間の防犯性にも問題が生じている。

② グリッドスクエアとアクティビティ・センター

道路構造の変化によって、隣接する二つの地区(Grid Square)が視覚的にも物理的にも分断され、それぞれが孤立する状況が生じた。道路沿いの開発は回避され、開発が Grid Square の内部に押し込められる結果となった。当初、隣接する地区を結びつけるように格子状道路にまたがって計画されていたアクティビティ・センターは、地区の中央部またはバッファゾーンの背後に設けられ、本来のキャッチメント・エリアを確保できていない。地区相互の間の歩行者動線も適切に連絡されず、結果的にローカル・センターの多くは十分な選択性やサービスを提供できずに終わっている。これらが当初意図された「移動の容易さとアクセス」、「選択の自由と機会」の実現を阻んでいる。

③ 住宅地

都市全体を通じて低密度につくられた住宅地は、コミュニティ施設と公共交通の存立が困難な状況を招いた。均質な土地利用と低密度の開発が、多様性や活力、活気に乏しい場所をつくりだしている。また、異なるタイプの住宅が混じり合うことなく、別の地区に分離されて建設された結果、社会的、経済的階層の分離が生じた。住宅の選択性や多様性の欠如は、バランスのとれた、多様で活力あるコミュニティの形成を阻んでいる。

④ 土地利用ミックス

当初計画に反して住宅地と就業地とが分離され、意図された用途のミックスは実現していない。結果的に住宅地、就業地の双方に歩行者が少なくなり、まちの安全性にも問題が生じている。また短い距離を自動車通勤するような状況が生じている。

⑤ ペDESTリアン

都市構造の大幅な変更によって、ペDESTリアンは施設利用動線としては用いられず、レクリエーション利用にとどまっている。人通りも少なく、安全上、防犯上の問題も生じている。

「ミルトン・キーンズ成長戦略 2031」

ここでは、2006 年 6 月に公表された「ミルトン・キーンズ・成長戦略 2031（The New Plan for Milton Keynes：Strategy for Growth to 2031）」の概要を紹介することとしたい。

① 空間ビジョン・目標像

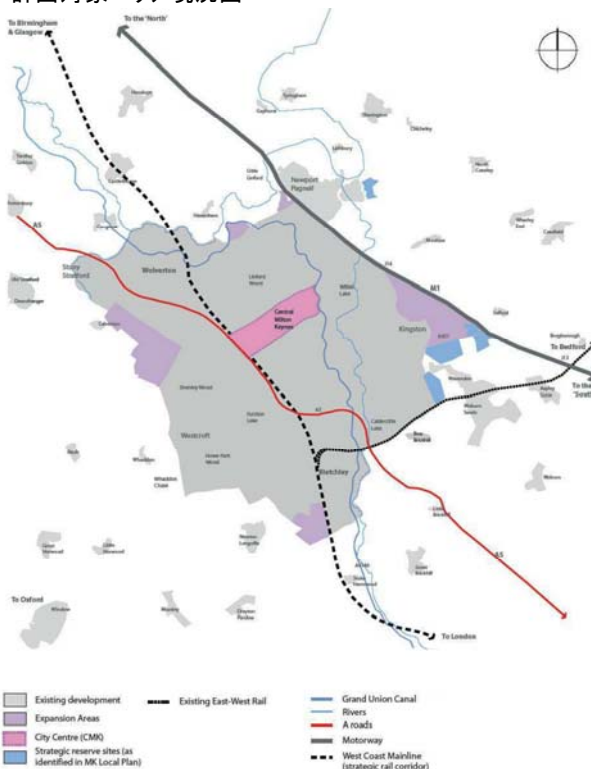
- ・より持続可能な未来を保証するためにライフスタイルの変化に対応し、個性とダイナミズムを保持し続ける象徴的な都市
- ・都市の中心部に大学を持ち、イノベーションとテクノロジーによって成長し続ける知識ベースの都市
- ・特色ある緑とランドスケープ、豊かな文化、教育、レクリエーション活動、優れた生活質を享受できる都市
- ・既存のエリアの主要な改善と、これを補完する持続可能な都市の拡張によって、バランスのとれた成長を遂げる都市
- ・都市全体を結びつける安全で近代的、効率的な公共交通システムの実現

② 成長戦略・戦略的目標

- ・**成長のスケール**：2001～31 年の間に新たに現況都市域で 35,900 戸（新規開発 20,800 戸、再開発 15,100 戸）、新たな拡張エリア（約 1,860ha）で 32,700 戸、全体で 68,600 戸の住宅を建設、うち 30%はアフォーダブル住宅とする。
注）2005 年 Milton Local Plan 2001-2011 で既に約 600ha の区域拡張が決定している。この成長戦略ではこれに加えて、現在の Milton Keynes Borough の外側にニュータウン区域を約 1,260ha 拡張することが提案されている。

- ・**成長の焦点**：グリーンフィールド開発より、既開発エリアの活用を優先させること。都心部の再活性化を最大化し、本都市の広域的役割を維持・発展させること。
- ・**アーバン・ルネサンス**：既成都市地域でのローカルなニーズを考慮した都市再生をすすめること。
- ・**バランスのとれた成長**：最も優先すべき既成都市地域の再生を阻害せず、これを補完するように、慎重に配慮された都市の拡張プログラムを計画すること。
- ・**経済の繁栄**：経済成長に向けて、特に知識ベース産業と創造的産業における新規雇用及び高度な技術を持つ労働力をともに拡大すること。
- ・**住宅と雇用のバランス**：より良い立地条件の場所への事業用地の移転と立地の悪い用地の土地利用の転換、住宅と雇用のバランスを維持すること。
- ・**持続可能なコミュニティ**：都市再生エリア・都市拡張エリアの双方で、都市の成長にあわせながら、適切な社会的、文化的インフラを伴った住宅と就業機会を供給すること。
- ・**持続可能な輸送システム**：新しく改良された公共交通システムを導入し、これと新たな開発とを結合すること。公共交通の利便性の高いエリアに高密度開発を導入し、自動車交通への依存を低減、歩行と自転車利用を促進すること。
- ・**ランドスケープ・田園環境の保全**：グリーン・インフラ及び歴史的環境の保全と増進、各地区の景観特性や居住地の一体性を向上させるような計画を保証すること。

計画対象エリア現況図



成長のスケール

エリア別・機関別住宅建設計画

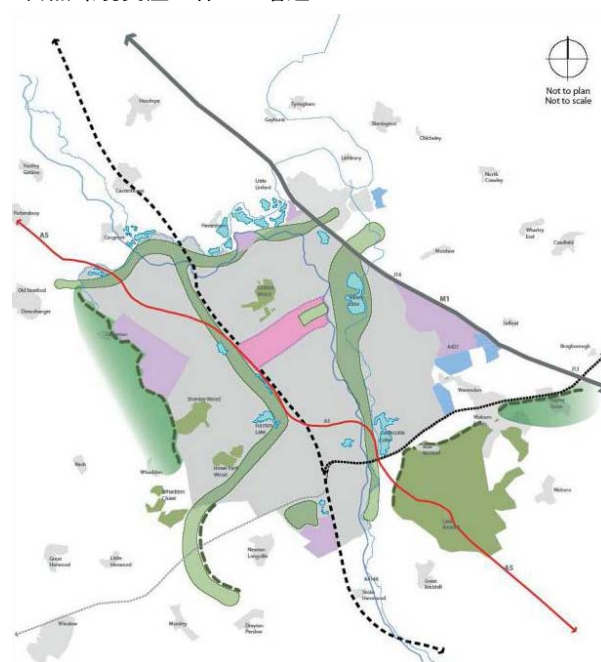
区 分		2001～06	2006～11	2011～16	2016～21	2021～26	2026～31	2001～31 合 計
現況 都市域	既成市街地 (再生)	1,000	1,100	1,500	3,000	4,000	4,500	15,100
	新規開発エリア	6,900	13,900					20,800
	小計	7,900	15,000	1,500	3,000	4,000	4,500	35,900
拡張 エリア	ローカルプラン 拡張区域 1)			9,500				9,500
	南東部拡張 エリア 2)				8,000			8,000
	南西部拡張 エリア 3)					7,500	7,700	15,200
	小計	0	0	9,500	8,000	7,500	7,700	32,700
ミルトン・キーンズ合計		7,900	15,000	11,000	11,000	11,500	12,200	68,600

注 1) ローカルプラン拡張区域（既決定）：約 600ha

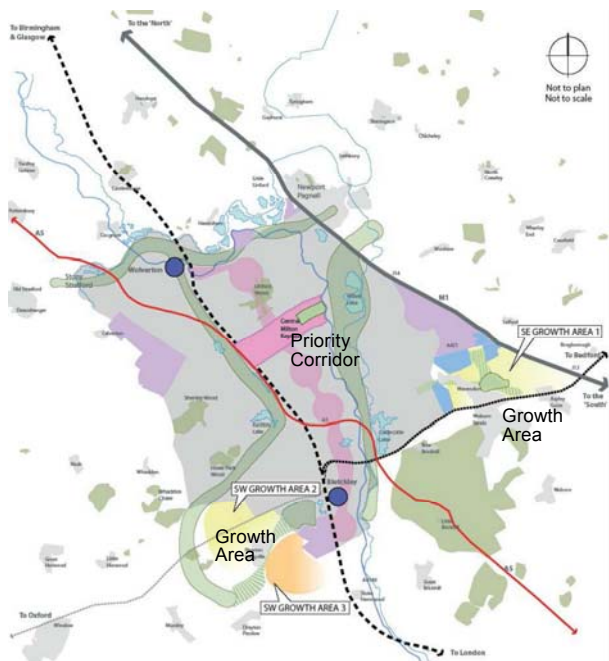
注 2) 新規拡張計画南東部：約 385ha

注 3) 新規拡張計画南西部：約 875ha

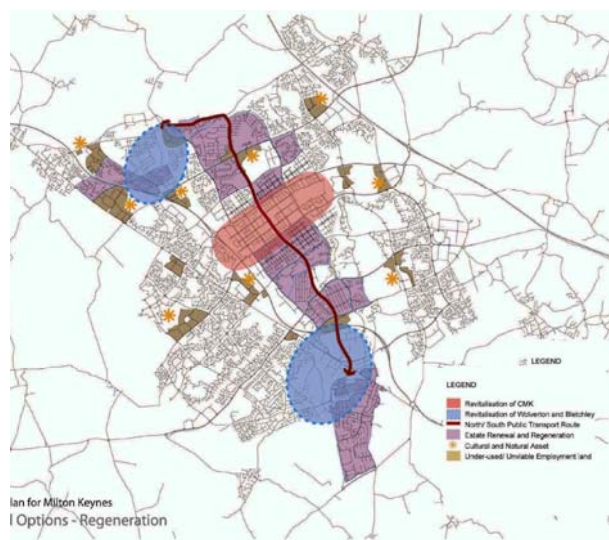
自然環境資産の保全と増進



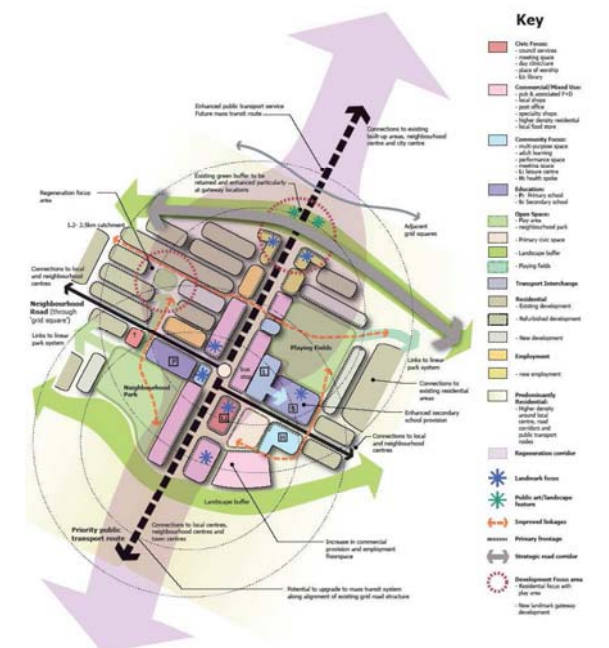
成長と変化 (Growth and Change) の一体的推進



都市内の再活性化対象地区



近隣センターの再生 (モデル)



- **コミュニティの個性の尊重**：既存の居住地及びコミュニティの独自の性格やアイデンティティを維持すること。
- **持続可能な開発**：デザイン、持続可能な建設、エネルギー効率に関する高水準のスタンダードを設定し、都市開発が環境の改善に結びつけられるようにすること。

③ 空間計画の原則

• 自然資産の保全と増進

リニアパークを始めとする戦略的な緑地構造を保全しつつ、拡張区域への連続的拡大を図り、さらに都市域外の自然資産とのネットワークを形成する。また、重要なランドスケープ及び生態的特性を保全し、重要な生態系、自然景観の保全を考慮して都市の成長限界を設定する。

• 成長と変化に向けての「Whole City」アプローチ

次世代の都市建設は、成長と変化 (growth and change) を一体的にすすめる「全体論的 (holistic)」な方法に基づくものとする。一体的で持続可能な居住地形成のために、新たなコミュニティの建設と社会的、経済的、物理的に衰退したエリアの改善を同時に進める。

• 都市の拡張

新たな拡張エリアを既成都市の南東部、南西部に設定する。これらの区域の開発は格子状パターンによるものではなく、約 7,000 戸の近隣住区を構成単位とし、住宅、コミュニティ施設及び雇用機会を一体的に組み込んだ用途複合型のコミュニティとする。また、これらのエリアを効率的かつ実現可能な公共交通によって都市センター等に結びつけることとする。

新たな拡張エリアでは、幅広い社会的、経済的広がりを持つ居住者のミックスを実現するために、幅広い住宅タイプや規模、多様なスタイルとデザイン、様々な密度の住宅を組み込み、豊かな多様性、選択性を持つ住宅地を形成する。

• 都市再生エリア

ニュータウン内で最も初期に建設され、現在では住宅の質、教育・健康サービス、雇用等の問題を抱え、高いレベルの貧困エリアを形成する地区を中心に都市の再生を進める。これらの地区の多くが都市の中心軸を形成する Saxon Street Corridor に沿って展開するため、このエリアを都市再生の最優先地区 (Priority Corridor) として位置づけ、公共交通へのアクセス、コミュニティ施設、住宅・住環境等の飛躍的改善をすすめる。

団地の再生を通じて各地区の個性とアイデンティティをつくりだすこと、近隣センターの計画と団地の再生によって住宅タイプやスタイル、建物やスペースのデザインの多様性を高めること、また持続可能なコミュニティの形成、公共交通の利用を促進するために交通アクセスの容易なエリアの高密化を図っていくことを基本にこれらの地区の再生を進める。

住宅の再開発とあわせて、Priority Corridor 沿いで新たな近隣センターの形成を図る。新たな近隣センターは、これまでのローカルなサービスに対してより広い圏域をカバーし、隣接する grid square を結びつける役割を持つものとする。また従来に比べ、はるかに高いレベルの機能を備えたものとする。

・場所の感覚とアイデンティティの強化

全ての新たな開発は、人々に住み、働き、訪れる場所への親しみを感じさせる明確な個性と場所の感覚を持つものとする。特に重要なポイントは、近隣センターの機能とデザインを基本的に改善し、人々の幅広いニーズに対応し、多くの人々を引きつける個性豊かな場所を創り出すことである。

・交通ネットワークの形成

高レベル、高品質のアクセスを、都市内外を通じて実現し、公共交通と私的交通の適切なバランスを実現することは、成長戦略における最も重要なテーマの一つとして位置づけられる。

鉄道網の強化：ミルトン・キーンズとオクスフォードを連絡する東西鉄道の延伸によって、地域間連携を強化し、同時に新たな拡張エリア、業務ゾーンへの公共交通アクセスを確保する。

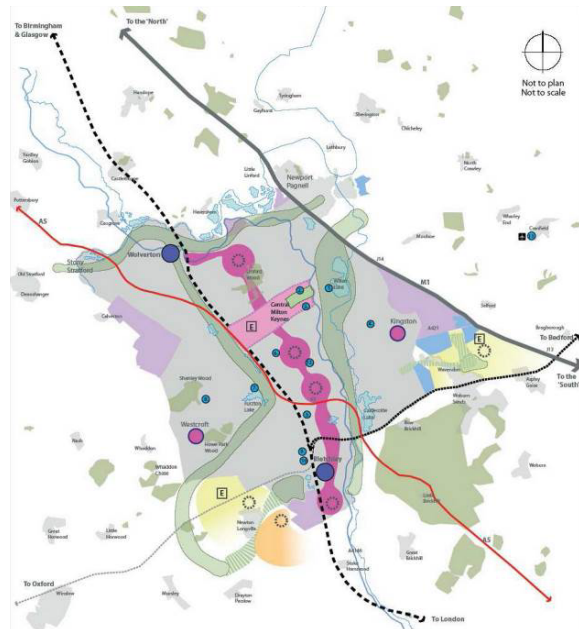
公共交通システム：新たな都市の骨格を形成する Priority Corridor 及び拡張エリア、再生エリアを連絡する主要道路

(Strategic City Road) において、公共交通システムの改善を集中的、かつ段階的にすすめる。当初段階にはバス輸送システムの改善を行い、沿道における再開発、高密度住宅地の形成の進展に合わせて、トラム等の軌道系輸送システムの導入を図る。

道路網：格子状道路パターンを維持しつつ、公共交通を導入すべき主要道路において、道路構造の改善をすすめる。また、道路リザーブ用地の活用等によって、隣接する二つの地区を結びつける近隣センターの形成をすすめ、沿道の活性化を図る。新たな拡張エリアでは、格子状道路パターンを拡張するのではなく、公共交通を含む主要道路によってこれらの地区が直接都市センターに結びつけられるように計画する。

パーク＆ライドの導入：公共交通の利用を高めるために、新たなパーク＆ライド駐車場を交通結節点に設ける。

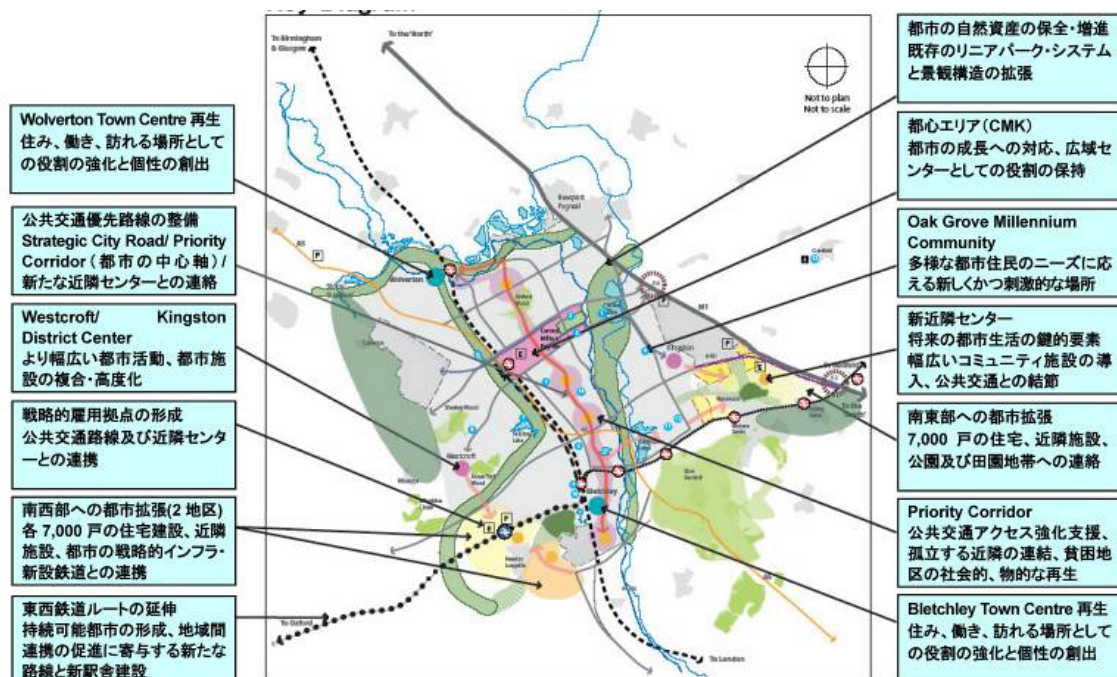
場所の感覚とアイデンティティの創出



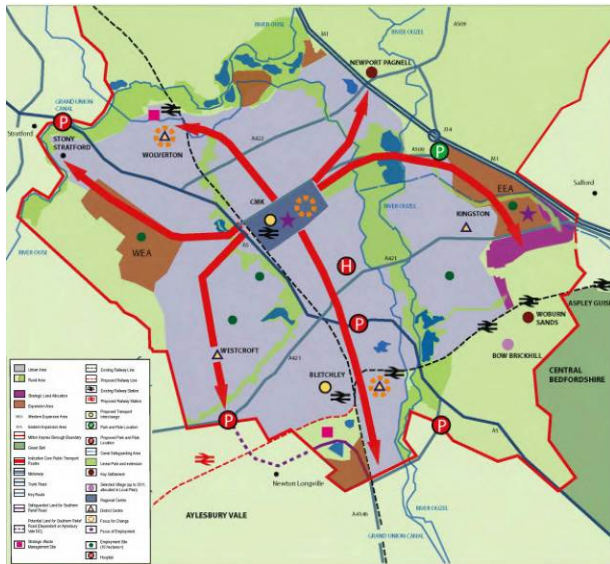
交通ネットワークの形成



ミルトン・キーンズ成長戦略:キーダイアグラム



ミルトン・キーンズ・コア戦略：キーダイアグラム
Milton Keynes Core Strategy 2010-2026 (2013)



ミルトン・キーンズ成長戦略のその後

ミルトン・キーンズの新たな成長・再生戦略は、① ニュータウンの新たな拡張と既存コミュニティの再生を関連づけて一体的に進めようとしていること、② 都市の拡張と再生を通じてコンパクトで環境負荷の少ない持続可能な都市への転換を実現しようとしていること、③ 新たな公共交通システムの導入や近隣センターの形成など都市インフラの改造を大胆にすすめようとしていることなど、数多くの先進的な提案を含んでいる。今後の世界各国のニュータウン再生にも多くの示唆を与えるものと言ってよい。

しかし既に述べたように、その後のイギリスでは 2008 年のリーマン・ショックの影響を受けて国の財政収支が大幅に悪化し、2010 年に成立した新たな保守党政権のもとで厳しい財政運営（緊縮財政）が続けられている。そうした経済環境のもとで、サステナブルコミュニティ・プラン（2003）など政府の集中的な投資を伴う計画が大幅に見直され、あるいは廃止されるなどの変化も現れている。ミルトン・キーンズを始め、南東部地域の成長エリアに含まれるニュータウンの拡張や再生計画も、その影響を受けざるを得ないであろう。

2013 年 7 月、Milton Keynes Council は「ミルトン・キーンズ：コア戦略（The Milton Keynes Core Strategy）」を決定した。2010 年から 2026 年を計画期間とするこの計画は、ミルトン・キーンズ成長戦略の実現に向けての第 1 段階の法定計画としての性格を有している。計画は 2005 年に着手され、Milton Keynes Partnership も当初これに参画していたが、その後、政府の計画の変更などによって、このコア戦略にも何度か修正が加えられている。

2013 年に公表された「コア戦略」では、2010 年から 2026 年の間の住宅建設戸数は「少なくとも 28,000 戸」とされ、「成長戦略」の計画からは大幅に縮小されている。新たな公共交通機関の整備等には触れられているが、都市の拡張や既存コミュニティの再開発については明らかにされておらず、大幅に後退した印象を受ける。

都市建設の計画がその時代の経済社会環境に影響されることは、いつの時代にも避けられない。今後のイギリスの経済動向とともにミルトン・キーンズの拡張・再生計画の動向を注意深く見守っていくこととしたい。また、イギリスのニュータウン計画の復活を心から期待したい。

おわりに

わが国では、ニュータウン建設の意義や目的が単に住宅・宅地の供給や、良好な居住環境の形成にあるという考え方が支配的であるように思う。それ故、もはやニュータウンの時代は終わったとする指摘も少なくない。しかし、近代ニュータウンの系譜を辿ってみれば、決してそうではないことが分かる。ニュータウンの歴史は、新都市の建設を通じて社会を変革し、理想社会、理想都市を実現しようとする人類の挑戦の歴史であり、新しい価値創造の歴史であった。

たとえば、近代ニュータウンの原点とも言えるロバート・オーウェンのニュー・ラナークでの取り組みは、労働者の居住環境の改善のみならず、教育を始めとする彼らの生活全般を改革しようとする社会改良実験であった。オーウェンの思想は、ボーンビルやポート・サンライトなどのモデル工業村に継承され、「田園都市」を実現させる原動力ともなった。また、シャルル・フーリエのファランジュとファランテールの構想も、資本主義社会の矛盾を乗り越える理想共同体の実現を試みたものであった。

一方で、ウィリアム・モリスのアーツ&クラフツ運動やイギリスのドメスティック・リバイバル（住宅復興）の運動から生まれた田園郊外は、「都会の中での田園居住」という、それまでにない全く新しい生活様式を誕生させた。そして、「近代家族」という新しい家族による「モダン・ライフ」が実現した。同じ頃アメリカでは、フレデリック・ロウ・オルムステッドが、リバーサイドなどのデザインを通じて、後に「芝生文化」と呼ばれるアメリカ特有の住文化、住宅地風景を誕生させた。

エベネザー・ハワードの田園都市運動は、地域自主管理の思想、協同の原則に基づく社会像をめざす社会改良運動であるとともに、「都市と田園の結婚」という全く新しい都市像を目指す都市計画運動であった。同時にそれは、連携都市（social city）の形成を通じてロンドンの過密を緩和し、新しい都市圏構造を実現しようとする大都市圏の改造運動でもあった。そして、それは戦後イギリスのニュータウン政策に受け継がれた。

アメリカの田園都市運動から生まれた近隣住区論（C.A.ペリー）とその実践モデルとして実施されたラドバーン開発（C.スタイン、H.ライト）もまた、都市化によって失われた近隣コミュニティの再生、アメリカの伝統である小規模集団による直接参加型民主主義の再建という社会改良運動の側面と、自動車時代にふさわしいコミュニティ空間の実現という都市計画運動としての側面を持つもので、後に世界の都市計画に大きな影響を及ぼした。

さらに 1920 年代に起こった近代建築家の運動は、建築家が歴史上初めて、モニュメンタルな建築や宗教建築ではなく、一般市民の住宅と居住環境を自らの創作活動のテーマとして取り上げ、合理的、機能的な居住空間と都市のあり方を追求した画期的な挑戦であった。

以来、（多くの失敗もあったが）ニュータウンはどの時代にも、その時代の要請に応える新たな社会像、生活像、空間像の実現を目指すパイオニアであり続けてきた。それ故、その試みが絶えることがあってはならない。日本の都市計画関係者には今後ともニュータウンへの挑戦を続けてもらいたいと願っている。

参考文献

(1) 国内文献

- 1 赤井裕司 (1990)『英国の国土政策－サッチャーリズム最後の標的』住宅新報社
- 2 東秀紀・風見正三・橘裕子・村上暁信 (2001)『明日の田園都市』への誘い－ハウードの構想に発したその歴史と未来』彰国社
- 3 飯田皆実 (2009)「田園都市の学び舎：メンデルスゾーン『苦悩のアルカディア』をめぐって」待兼山論叢
- 4 イギリス都市拠点事業研究会 (1997)『検証イギリスの都市再生戦略－都市開発公社とエンタプライズゾーン』風土社
- 5 石田頼房 (1987)『日本近代都市計画の百年』自治体研究社
- 6 石田頼房 (1992)『日本近代都市計画史研究』柏書房
- 7 石田頼房 (1991)「19 世紀イギリスの工業村－田園都市論の先駆け・実験場としての工業村：三つの典型例」総合都市研究第 42 号
- 8 延藤安弘 (1985)「ハウジング序説」、『新建築学大系 14 ハウジング』彰国社
- 9 大久保昌一 (1990.1～1992.3) 連載「住まいの文明論」新住宅、新住宅社
- 10 大久保昌一 (2002)『都市論の脱構築』学芸出版社
- 11 大野輝之・レイコ・ハベ・エバンス (1992)『都市開発を考える』岩波新書
- 12 大阪府 (1970)『千里ニュータウンの建設』
- 13 角橋徹也 (2009)『オランダの持続可能な国土・都市づくり－空間計画の歴史と現在』都市自治研究所
- 14 片木篤 (2006)『アーツ・アンド・クラフツの建築』鹿島出版会
- 15 片木篤・角野幸博・藤谷陽悦編著 (2000)『近代日本の郊外住宅地』鹿島出版会
- 16 片寄俊秀 (1981)『実験都市－千里ニュータウンはいかに造られたか』社会思想社
- 17 片寄俊秀 (1984)『ニュータウンの建設過程に関する研究』
- 18 加藤晃・今井一夫 (1979)『スウェーデンの都市計画』国民科学社
- 19 川野英二 (2006)『パリ大都市圏ニュータウン整備公社の評価』IBS Annual Report 研究活動報告
- 20 川村健一・小門裕幸 (1995)『サステイナブル・コミュニティ持続可能な都市のあり方を求めて』学芸出版社
- 21 菊池威 (2004)『田園都市を解く－レッチワースの行財政に学ぶ』技報堂出版
- 22 北原理雄 (2005)「都市設計の実現」、『新建築学大系 17：都市設計』彰国社
- 23 窪田陽一編著・岡並木監修 (1988)『都市再生のパラダイム－J.W.ラウスの軌跡』PARCO 出版
- 24 黒川紀章 (1965)『都市デザイン』紀伊國屋書店
- 25 建設省建設経済局宅地企画室編 (1990)『明日のニュータウン－次世代のタウンライフの設計』第一法規
- 26 小玉徹・大場茂明・檜谷美恵子・平山洋介 (1999)『欧米の住宅政策－イギリス、ドイツ、フランス、アメリカ』ミネルヴァ書房
- 27 香山壽夫 (2006)『都市デザイン論』(財)放送大学教育振興会
- 28 越沢明 (1991)『東京の都市計画』岩波新書
- 29 越沢明 (1991)『東京都市計画物語』日本経済評論社
- 30 五島茂・坂本慶一編 (1980)『世界の名著 42 オウエン／サン・シモン／フーリエ』中央公論社
- 31 近藤茂夫 (1971)『イギリスのニュータウン開発』至誠堂
- 32 齋藤広子・中城康彦 (2004)『コモンでつくる住まい・まち・人－住環境デザインとマネジメントの鍵』彰国社

- 33 佐々木宏（1971）『コミュニティ計画の系譜』鹿島出版会
- 34 佐々波秀彦編（1976）『欧米の都市開発』講談社サイエンティクフィク
- 35 佐藤亮子（2000）「ミッション・ベイ再開発計画と市民参加」造景
- 36 下総薫（1975）『イギリスの大規模ニュータウンー地域振興と都市計画』東京大学出版会
- 37 住宅・都市整備公団中部支社（1981）『高蔵寺ニュータウンー20年の記録』
- 38 住宅・都市整備公団茨城支社（1998）『世界の研究学園都市の建設手法・効果分析及び筑波研究学園都市の展開に関する調査』
- 39 スペースシステム研究会「特集／新しい都市空間をめざしてー'60年代のニュータウンの変遷と分析」建築文化 1970.5
- 40 スペースシステム研究会編（1974）『都市空間の計画技法』、彰国社
- 41 住田昌二編著（1984）『日本のニュータウン開発ー千里ニュータウンの地域学的研究』都市文化社
- 42 高山英華編（1967）『高蔵寺ニュータウン計画』鹿島出版会
- 43 高寄昇三（1996）『現代イギリスの都市政策』勁草書房
- 44 宅地開発研究所（1978）『ニューシティ ミルトンケインズーニュータウンの計画と実施戦略 1967ー2000』
- 45 月尾嘉男・北原理雄（1980）『実現されたユートピア』鹿島出版会
- 46 辻原俊博（1991）『フランスの街づくり国づくり』住宅新報社
- 47 都市基盤整備公団茨城支社（2002）『筑波研究学園都市 都市開発事業の記録』
- 48 戸谷英世・成瀬大治（1999）『アメリカの住宅地開発ーガーデンシティからサステイナブル・コミュニティへ』学芸出版社
- 49 内務省地方局有志編（1904）『田園都市』博文館
- 50 西村幸夫編著（2005）『都市美ー都市景観施策の源流とその展開』学芸出版社
- 51 西山康雄（1992）『アンウィンの住宅地計画を読むー成熟社会の住環境を求めて』、彰国社
- 52 西山八重子（2002）『イギリス田園都市の社会学』ミネルヴァ書房
- 53 (社)日本宅地開発協会（1986）『魅力あるニュータウンー国際ニュータウンセミナー報告書』
- 54 日本都市センター（1965）『世界の新都市開発』
- 55 ニュータウン世界フォーラム組織委員会（1988）『ニュータウン世界フォーラム報告書』
- 56 馬場健（2003）『戦後英国のニュータウン政策』敬文堂
- 57 日笠端（1985）『先進諸国における都市計画手法の考察』共立出版
- 58 日笠端・日端康雄（1993）『都市計画 第3版』共立出版
- 59 日端康雄（2008）『都市計画の世界史』講談社現代新書
- 60 藤田治彦（1996）『ウィリアム・モリスー近代デザインの原点』、鹿島出版会
- 61 堀正弘（2012）「北欧3国（スウェーデン、ノルウェー及びデンマーク）における持続可能な都市開発」民間都市開発推進機構 Urban Study Vol. 55
- 62 松永安光（2005）『まちづくりの新潮流ーコンパクトシティ／ニューアーバニズム／アーバンビレッジ』彰国社
- 63 三浦展（2000）『「家族」と「幸福」の戦後史ー郊外の夢と現実』講談社現代新書
- 64 宮脇勝（2003）「サンフランシスコ市ミッション・ベイ地区開発の都市デザイン基準に関する考察」日本都市計画学会都市計画論文集
- 65 安田結子・東京大学生産技術研究所藤森研究室（2002～2006）連載「19世紀パリの郊外」亜鉛鉄板・ファインスチール、日本鉄鋼連盟
- 66 山口廣編（1987）『郊外住宅地の系譜ー東京の田園ユートピア』鹿島出版会
- 67 山地英雄（1982）『新しきふるさとー千里ニュータウンの20年ー』学芸出版社
- 68 山地英雄（2002）『新しき故郷ー千里ニュータウンの40年』NGS
- 69 山名淳（2006）『夢幻のドイツ田園都市ー教育共同体ヘレラウの挑戦』ミネルヴァ書房
- 70 渡辺俊一（1977）『アメリカ都市計画とコミュニティ理念』技報堂出版

(2) 海外文献

- 1 Aldridge, M. (1979), *The British New Towns : A programme without a policy*, Routledge & Kegan Paul
- 2 Allen, G. et al. (2002), *Great Planned Communities*, ULI-the Urban Land Institute
- 3 Ashworth, W. (1954), *The Genesis of Modern British Town Planning* (下総薫監訳 (1987) 『イギリス田園都市の社会史—近代都市計画の誕生』 御茶の水書房)
- 4 Barnet, J. (1986), *The Elusive City: Five Centuries of design, ambition and miscalculation* (兼田敏之訳 (2000) 『都市デザイン [野望と誤算]』 鹿島出版会)
- 5 Belmont, J. (1994), *Vers l'era de de l'architecture Urbaine* (菊竹清訓監訳 (1994) 『「アーバン・アーキテクチュア」の時代—フランスの再開発事例を通して描く建築・都市の未来像』 彰国社)
- 6 Bennett, J. (2005), *From New Towns to Growth Areas : Learning from the Past*, Institute for Public Policy
- 7 Benevelo, L. (1963), *Le Origini del' urbanistica moderna* (横山正訳 (1976) 『近代都市計画の起源』 鹿島出版会)
- 8 Benevelo, L. (1975), *Storia della Citta* (佐野敬彦・林寛治訳 (1983) 『図説都市の世界史 4 近代』 相模書房)
- 9 Blakely, E.I. and Snyder, M. G. (1999) *Fortress America: Gated Communities in the United States* (竹井隆人訳 (2004) 『ゲートド・コミュニティー—米国の要塞都市』 集文社)
- 10 Bressi, T.W. ed (2002), *The Seaside Debates, A Critique of the New Urbanism*, Rizzoli International Publications
- 11 Calthorpe, P. (1993), *The Next American Metropolis : Ecology, Community, and the American Dream*, (倉田直道・倉田洋子訳 (2004) 『次世代のアメリカの都市づくり—ニューアーバニズムの手法』 学芸出版社)
- 12 Cherry, G.E. [ed.] (1981), *Pioneers in British Town Planning* (大久保昌一訳 (1983) 『英国都市計画の先駆者たち』 学芸出版社)
- 13 Choi, F. (1969), *The Modern City; Planning in the 19th Century* (彦坂裕訳 (1983) 『近代都市—19世紀のプランニング』 井上書院)
- 14 Colquhoun, I. (1995), *Urban Regeneration : An International Perspective*, B.T. Batsford Ltd
- 15 Congress for the New Urbanism (2000), *Charter of the New Urbanism*, McGraw-Hill
- 16 Corbusier, L. (1924), *Urbanisme* (樋口清訳 (1967) 『ユルバニスム』 鹿島研究所出版会)
- 17 Corbusier, L. (1943), *LA CHARTE D'ATHENES*, (吉阪隆正訳 (1976) 『アテネ憲章』 鹿島出版会)
- 18 Debout, S. (1978), *L' Utopia de Charles Fourier* (今村仁司監訳 (1993) 『フーリエのユートピア』 平凡社)
- 19 DCLG: Department for Communities and Local Government (2006), *Transferable Lessons from the New Towns*
- 20 Edwards, B. (1992), *London Docklands : Urban Design in an Age of Deregulations*, Butterworth Architecture
- 21 ENTP: European New Town Platform (2005), *The Top 8 Specific Challenges for Urban Regeneration in New Towns*
- 22 Evenson, N. (1669), *Le Corbusier; The Machine and the Grand Design* (酒井孝博訳 (1984) 『ル・コルビュジェの構想—都市デザインと機械の表徴』 井上書院)
- 23 Fein, A. (1972), *Frederik Law Olmsted and American Environment Tradition* (黒川直樹訳 (1983) 『アメリカの都市と自然—オルムステッドによるアメリカの環境計画』 井上書院)

- 24 Fishman, R. (1987), *Bourgeois Utopias — The Rise and Fall of Suburbia* (小池和子訳 (1990)『ブルジョワ・ユートピア—郊外住宅地の衰退』勁草書房)
- 25 Galantay, E.Y. (1975), *New Towns : Antiquity to the Present* (堀池秀人訳 (1984)『都市はどのようにつくられてきたか—発生からみた都市のタイポロジー』井上書院)
- 26 Gibberd, F. (1970), *Town Design* (高瀬忠重・高橋洋二・日端康雄・平沢薫・福川裕一訳 (1976)『タウン・デザイン』鹿島出版会)
- 27 Gibberd, F. (1980), *The Design of Harlow*, Information Services Department, Harlow Council
- 28 Gibberd, F., Harvey, B.H., White, L. and other contributors (1980), *HARLOW : The Story of a New Town*, Publications for Companies,
- 29 Golany, G. (1976), *New-Town Planning : Principles and Practice*, John Wiley & Sons
- 30 Herten, H. & Spreiregen, P.D. (1971), *A New Town : Finland's New Garden City- Tapiola* (波多江健郎・武藤章訳 (1973)『タピオラ田園都市—フィンランドのニュータウン建設—』鹿島研究出版会)
- 31 House of Commons Transport Local Government and the Regions (2002), *The New Towns: their problems and future: report, together with proceedings of the committee and minutes of evidence*
- 32 Howard, E. (1902), *Garden Cities of To-morrow* (長曾連訳 (1968)『明日の田園都市』鹿島出版会)
- 33 Howard, E. (2003 Reprint), *TO-MORROW, A Peaceful Path to Real Reform- Original Edition with Commentary by Peter Hall*, Dennis Hardy & Colin Ward, Routledge
- 34 Katz, P. (1994), *The New Urbanism : Toward an Architecture of Community*, McGraw Hill
- 35 Kelbanh, D. (1989), *The Pedestrian Pocket Book ; A New Suburban Design Strategy*, Princeton Architectural Press
- 36 L.C.C (1961), *The Planning of a New Town* (佐々木秀彦・長峯晴夫共訳 (1964)『新都市の計画』鹿島研究所出版会)
- 37 Ling, A., Runcorn Development Corporation (1967), *Runcorn New Town* (日笠端監訳、相川友弥訳 (1975)『ニュータウンの環境計画—ランコーン計画のプロセスをとおして』彰国社)
- 38 McKenzie, E. (1994), *PPIVATOPIA : Homeowner Association and the Rise of Residential Private Government* (竹井隆人・梶浦恒男訳 (2003)『プライベートピア：集合住宅による私的政府の誕生』世界思想社)
- 39 Miller, M. (2002), *Letchworth: The First Garden City*, PHILIMORE (Second Edition)
- 40 Milton Keynes Development Corporation (1988), *Milton Keynes*, Century Benham
- 41 Milton Keynes Partnership (2005), *The New Plan for Milton Keynes: Draft Direction Papers*
- 42 Milton Keynes Partnership (2006), *The New Plan for Milton Keynes: Strategy for Growth to 2031*
- 43 Milton Keynes Council (2013), *Milton Keynes Core Strategy*
- 44 Mumford, L. (1961), *The City in History* (生田勉訳 (1969)『歴史の都市 明日の都市』新潮社)
- 45 Mumford, L. (1968), *The Urban Prospect* (中村純男訳 (1973)『現代都市の展望』鹿島研究所出版会)
- 46 Nai Publisheres (2004), *Eastern Harbour District Amsterdam : Urbanism and Architecture*
- 47 New Urban News (2001), *New Urbanism : Comprehensive Report & Best Practice Guide*, New Urban Publications
- 48 Neal, P. ed (2003), *Urban Villages and the making of communities*, SPON Press
- 49 ODPM : Office of Deputy Prime Minister (2003), *Sustainable Communities: building for the future*

- 50 ODPM (2005), *Sustainable Communities: People, Places and Prosperity, A Five Years Plan from the Office of Deputy Prime Minister*
- 51 Osborn, F.J. and Whittick, A. (1969), *The New Towns- The Answer to the Megalopolis* (扇谷弘一・川手昭二共訳 (1972)『ニュータウンー計画と理念ー』鹿島出版会)
- 52 Pass, D. (1973), *Vallingby and Farsta* (樋口清訳 (1988)『ベリングビーとファシュタ』鹿島出版会)
- 53 Perry, C.A. (1929), *The Neighborhood Unit* (倉田和四生訳 (1975)『近隣住区論』鹿島出版会)
- 54 Peterson, J. (2003), *The Birth of City Planning in the United States 1840-1917* (兼田敏之訳 (2011)『アメリカ都市計画の誕生、鹿島出版会)
- 55 Pevsner, N. (1949), *Pioneers of Modern Design from William Morris to Walter Gropius* (白石博三訳 (1957)『モダン・デザインの展開ーモリスからグロピウスまで』みすず書房)
- 56 HRH the Prince of Wales (1989), *A Vision of Britain: A Personal View of Architecture* (出口保夫訳 (1991)『英国の未来像ー建築に関する考察ー』東京書籍)
- 57 Purdom, C.B. (1963), *The Letchworth Achievement* (長素連訳 (1977)『レッチワースー最初の田園都市の創設から最近のテークオーバーの劇的敗退まで』都市計画協会)
- 58 Rasmussen, S.E. (1934), *London The Unique City* (兼田啓一訳 (1992)『近代ロンドン物語ー都市と建築の近代史』中央公論美術出版)
- 59 Racine, P. (1987), *Mission Impossible?: L' aménagement touristique du littoral Languedoc-Roussillon* (津端修一訳 (1987)『自由時間都市』パンリサーチインスティテュート)
- 60 Ratcliffe, J. (1974), *An Introduction to Town and Country Planning* (大久保昌一監訳 (1981)『都市農村計画』清文社)
- 61 Rosenau, H. (1974), *The Ideal City: Its Architectural Evolution* (西川幸治・理想都市研究会訳 (1979)『理想都市ーその建築的展開』)
- 62 Saint, A (1999), *London Suburbs*, Merrell Holberton
- 63 Schaffer, D. (1982), *Garden Cities for America: The Radburn Experience*, Temple University Press
- 64 Smithson, A. (1968), *Team 10 Primer* (寺田秀夫訳 (1970)『チーム 10 の思想』彰国社)
- 65 Stein, C.S. (1957), *Toward New Towns for America (revised edition)*, MIT Press
- 66 The Stevenage Development Corporation (1949), *The New Town of Stevenage*
- 67 Unwyn, R. (1909), *Town Planning in Practice : An Introduction to the Art of Designing Cities and Suburbs* (Reprint 1994, Princeton Architectural Press)
- 68 Urban Villages Group (1997), *Urban Villages : A Concept for Creating Mixed-Use Urban Development on a Sustainable Scale (Second Edition)*, Urban Villages Forum
- 69 Walker, D. (1982), *The Architecture and Planning of Milton Keynes*, Architectural Press,
- 70 Walker, P. & Simo, M. (1994), *Invisible Gardens: The Search for Modernism in the American Landscape* (佐々木葉二・宮城俊作訳 (1997)『見えない庭ーアメリカン・ランドスケープのモダニズムを求めて』鹿島出版会)

(筆者略歴)

佐藤 健正 (さとう たけまさ)

1967 年	東京大学工学部都市工学科卒業 ㈱都市開発コンサルタント(現㈱市浦ハウ ジング&プランニング) 入社
1987～98	取締役・大阪事務所長
1998～08	代表取締役社長
2008～14	取締役会長
2014～	顧問
1992～96	大阪大学工学部建築学科非常勤講師
1999～13	(社)都市計画コンサルタント協会理事 (2007～ 副会長 2009～2013 会長)
2002～09	集合住宅研究会代表幹事

『近代ニュータウンの系譜—理想都市像
の変遷—』

2015 年 7 月

佐藤 健正

