

バルセロナ：セルダ後のプランについて

その1 フランス人建築家レオン・ジョセリーの案

正会員 ○阿部大輔

バルセロナ
都市連結計画

セルダ計画

レオン・ジョセリー

序／研究の背景・目的

バルセロナにおける近代都市計画の端緒は 1859 年のセルダ計画に求めることができる。1953 年に広域計画が策定されるまでセルダ計画はバルセロナの都市空間形成を規定する公式なプランとして君臨し続けたが、カタルーニャ自治州政府やマドリッド中央政府に承認されなかったにも関わらず、他にもいくつかのプランが策定されてきた。しかし、わが国ではバルセロナの都市計画史についてはセルダ計画とオリンピック開催時の開発事業が紹介されているのみであり、その全貌はいまだ不透明なままである。

本稿は、上記の状況に鑑み、セルダ案以降のプラン、具体的には 1905 年のレオン・ジョセリーのプラン^①の意義を考察することを目的とする。

1／セルダ案に基づいた新市街の発展

道路と街区の幾何学的な構造を体系的に創出することを出発点としたセルダの計画は、実質的にバルセロナ平野の全域を網羅していた。セルダ計画は、他地域を広域的に捉えネットワークしていく能力を有していたのである。具体的には、新規に設定されたディアゴナル通り、メリディアナ通り、グランビアの3つの主要幹線によって、都心部と郊外の村々を空間的に連結させることを可能にしたのであった。

これらの大通りの建設に加え、既存の鉄道路線の合併、そして土木技師ファリアによる下水道事業の実施といった要素が絡み合い、19 世紀の後半のカタルーニャは爆発的な人口増を見せた。そのほとんどの成長はバルセロナとその周辺市街地に集中した。この時期にバルセロナの人口は 27 万 6583 人にまで膨れ上がった。実に年平均 6700 人の増加だった。1897 年には周辺市町村の全体の人口は 19 万人に到達したが、バルセロナの人口は 30 万人を越えた。この時期、都市から溢れ出た人口の 78%を新市街が吸収していた^②。

2／国際コンペの開催

こうした状況に並行して、近隣6つの市町村（サンツ、

レス・コルツ・デ・サリア、サン・ジェルヴァシ・デ・キャソレス、グラシア、サン・マルティ・デ・プロヴェンサルス、サン・アンドレウ・デ・パロマール）のバルセロナ行政区への編入（後にオルタが 1914 年に、サリアが 1921 年に加わった）が開始された。

周辺市町村統合を受けて、1905 年に国際コンペ『都心部と周辺地区との都市連結計画 (Pla d'Enllaços)』が開催された。このコンペは行政的に広範な都市拡張の時代に求められた新たな都市像を模索することを目的としていた。また、コンペ開催の背景には、セルダ計画による新市街建設のプロセスに見られた性格を否定するという当時の風潮も存在した。新市街は厳格で単調な都市風景を創出しつつあるとして批判を受けたのである^③。

3／ジョセリー案の特徴

コンペの勝者にはフランス人建築家レオン・ジョセリー (Léon Jaussely) が選ばれた。彼の案はセルダが新市街で見せた都市像とは根本的に異なるものであった。

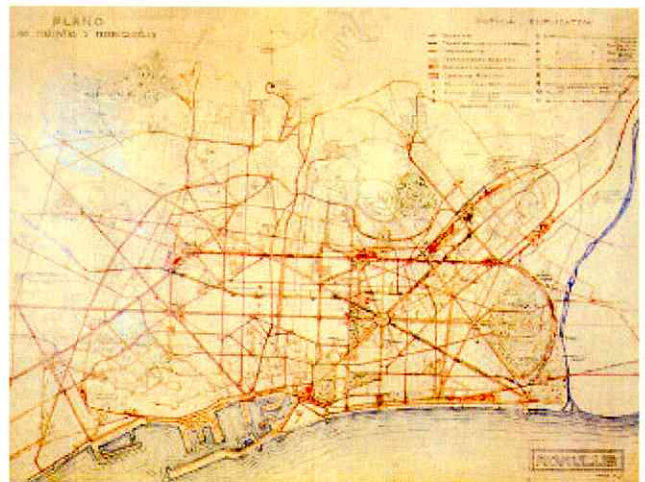


図1 ジョセリー案 (出典：文献3) p.51.)

ジョセリーの計画はセルダが構想した新市街の外側の様々な市街地（たとえば、レス・コルツ、オルタ・ギナルドー、サン・アンドレウなどの郊外部は、セルダ計画

では直接の対象となっていなかった)を結ぶ主要幹線道路を基本としており、形態的には直線的あるいは幾何学的な新市街の街路を解体する出発点を与えようとするものであった。つまりジョセリーの案はセルダのグリッド・プランにモニュメンタルな形態と眺望を新市街に導入するという抜本的な構造の再編成だった。すでに多くの建設が進行していた新市街においては、整然とした空間よりも卓越した眺望、ヴィジュアルな形態と重要な施設の戦略的な配置に基づいた都市像の構築という新たなアプローチが優先されたのである。

また、平等主義的なセルダ計画には、地区の相対化・差別化という側面を有するゾーニングの概念は採用されなかったが、ここではそれが都市空間形成の重要な手法となっていた。

コンペの目的と計画の性格から明らかなように、郊外の市街地を歴史的な都心部と結びつけるという提案は周辺地区の成長を前提としており、より広範な視野をもって道路網に明確な序列を導入するとともに史上最大の「バルセロナ城」の達成を目指すものであったと理解することができる。

しかし、周辺地区の特質と収容能力に鑑みてジョセリーの案は必要以上に規模が大きかったため、非常に限られた範囲においてしか影響を及ぼさなかった。

計画内容の改訂版が承認されたのは1917年10月25日であった。この改訂版は「都市連結計画」(Pla d'Enllaços)として知られている。ジョセリーの案に修正を施したのはフェラン・ロメウとエセケル・ポルセルの地元の建築家2人で、ジョセリーの新市街における形態的提案を放棄し、1897~1903年の間に統合した郊外の地域と都心部を結びつける周辺道路の案だけを採用した。したがって高速道路に一定の形態を与えたとは理解されようが、都心部の空間形態には実質的に何の影響も与えなかった。カタルーニャ中産階級の地域主義に対する熱望を都市形態に反映させたものであったが、人口増加に対応するべき有効な空間像を、セルダ計画ほどには明確に示すことができなかつたのである。

結局、ジョセリーの提案はセルダ案とは異なり、都心部と周辺地域との繋がりにより曖昧になっていた。彼の案は、都心部が他地域と一体どれほどの連続性を有し、都市部の限界がどの程度にまで到達するのかについて明確に言及していなかつたのである。

4 / その後の都市計画に与えた影響

ジョセリーの案が後のバルセロナの都市計画に与えた

影響としては以下を指摘できる。

第一に、基本となる高速道路のネットワークが都市全域において確立された(1917年に市議会の承認を受け高速道路計画が策定された)。これは局所的な事業を通して発展する土地の開発を基本としていた。

第二に、都市を区域へと分割するゾーニングの考え方が導入された。項目としては、建築の種類(閉じた空間、セミ・オープンな空間、建物高さなど)や土地利用(住宅、工業、商業など)などが盛り込まれた。またゾーニングの視点は、1929年の万国博覧会において建築家ニコラウ・マリア・ルビオー・イ・ツドゥリ(Nicolau Maria Rubió i Tuduri)が提示した「未来のバルセロナ」("La Barcelona Futura")やその後のGATCPACによるマシア計画において主流を担うようになった⁽⁴⁾。

第三に、ジョセリーの提案の結果生じた都市開発に見られるこうした新しい側面は、後の1930年代に市街地の一部においてのみではあるものの反映されることになった。とくにラモン・ブッチ・ガイラルト(Ramon Puig Gairalt)によるオスピタレ・デ・リョブレガット(1926年)、フラデラ(Fradera)によるバダロナ(1930年)、マイモー(Maymó)によるサン・アドリア・デ・ベソスの計画に影響を与えた。

【註】

- (1) ジョセリー案については、拙稿1)および文献2)において触れられている。
- (2) 数値はいずれも文献3)による(文献3) p.39.)。
- (3) 詳しくは拙稿1)を参照されたい。
- (4) 1932年に「カタルーニャ・ゾーニング計画」(Pla de distribució en zones del territori català)が作成された。

【参考文献】

- 1) 阿部大輔・西村幸夫・北沢猛(2002):「バルセロナ旧市街における都市計画に関する研究 -フィジカル・プランを中心に-」、『第37回日本都市計画学会学術研究論文集』、pp 541-546.
- 2) 中川グラシエラアナ・小林英嗣(2002):「現代バルセロナ都市に対する Ildefons Cerda の概念の影響 -道路・街区体系の観点-」、『日本建築学会技術報告集』No.15、pp 235-240.
- 3) Àrea metropolitana de Barcelona (1999): *La construcció del territori metropolità. Morfogènesi de la regió urbana de Barcelona.*