

精度の高い小さな空間再生が、都市を大きく動かす

野原 卓

いぶし銀のフォルムが都市を照らす

整然とした町並みの奥、ネルビオン川河畔に聳え立ついぶし銀のフォルムが、鈍くも艶やかに輝きを放つ。言わずと知れた、「ビルバオ・グッゲンハイム美術館」（設計：フランク・O・ゲーリー）である。1997年のオープン以来、初年度から予想をはるかに上回る動員数を誇り、現在でも年間100万人近い人が訪れるこの施設をきっかけとして、ビルバオは、「文化再生」「創造都市」の先進事例として名を馳せるようになる。

スペイン北西部、バスク地方最大の都市ビルバオは、人口約35万4000人（2006年現在、スペイン統計局）、かつて鉱業・鉄鋼業・造船業など、長年にわたり「重工業」「港湾」のまちとして栄えた。しかし、1970年代以降、重工業の衰退とともに都市も疲弊し、「環境問題」と「失業問題」という大きな2つの課題の下、都市再生は必須条件であった。このような状況下での美術館誘致による再生は、起死回生のカンフル剤として期待された。

このビルバオ・グッゲンハイム美術館が持つ求心力は、必ずしも豊富で質の高いコレクションや、優れた企画力だけが要因ではなく、どうやら、この施設自体が放つ造形的な存在感も影響しているようである。意図的なのかそうでないのか、チタンの外壁は、このまちがかねてから受け継ぐ「ものづくり」の空気をまとわせる。しかも、重苦しい鉄鋼から、軽やかな形態を自由に生み出すそのチタンの素材感へと、新しい自由な空気を伝えているように見える。ものづくりの空気をまとうフォルム・素材感と地域の空気とのマッチングが、この造形

的併まいを地域に定着させるためのポイントを押さえているのだろう。

ともあれ、その存在は、陰に再び光を灯し、敷地・エリア、都市の空気を一変させた。中でもその姿を最も大きく変えているのが、ネルビオン川沿岸（アバンドイバラ地区）である。

ビルバオ市街地の変遷

そもそも、ビルバオの起源は、現在の中心部から南東に位置するネルビオン川右岸の旧市街地である。ビスカヤ都市の伝統を受け継ぐ、7本の並行街路から広がった旧市街地には、整った町並み、魅力的な広場、ヒューマンスケールの街路、地形差がつくり出す階段と坂道によって、魅力的な「アーバンファブリック」とも呼べる空間が生み出されている。次に古い市街地が、その対岸にある、ラ・ビエハ地区である。こちらは、資源と呼べるようなものは少ない、いわば密集市街地である。

19世紀後半には、都市発展に伴い、ネルビオン川西岸に新市街地の拡張が計画される。パロック都市を思わせるグリッドと放射街路による計画的なプランニングは、現在の中心部の骨格そのものである。

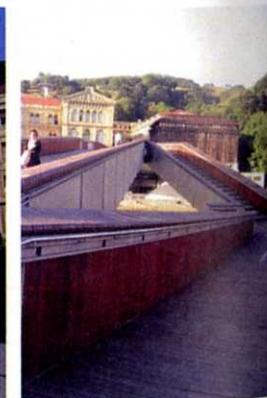
20世紀に入ると、鉱業・鉄鋼業・造船業が発展してゆく。人口も増加し、都市拡張はさらに進展した。同時に、産業は、物資輸送の拠点としてその用地を下流へと延ばし、ネルビオン川沿岸は、産業空間、工場・港湾機能によって充填されてゆく。こうして、未開の地は、次々に都市へと転じていった。



ネルビオン川。奥に架かる橋はズビズリ歩道橋（設計：サンチャゴ・カラトラバ）



魅力的な街路と広場で構成される旧市街地



ペドロアルバード歩道橋（設計：ホセ・アントニオ・フェルナンデス・オルドネス）

数メートルのギャップ解消による表裏の反転

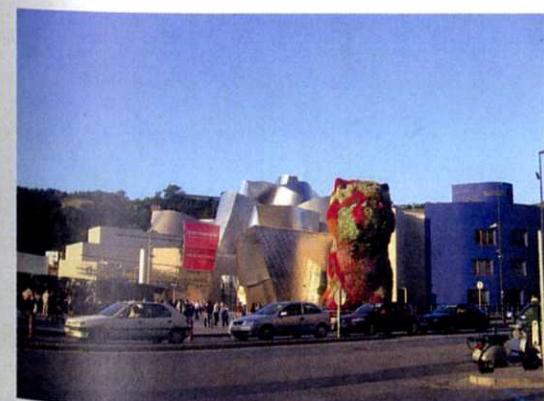
ネルビオン川河口沿いに集まる重工業地区は、かつては、繁栄の象徴であったが、その後、産業とともに衰退した。残ったのは、工業排水で満たされた川のみであり、沿岸は一転して都市の裏側として打ち捨てられてしまった。ビルバオ・グッゲンハイム美術館の立つアバンドイバラ地区も、かつて産業用に整備された鉄道操車場跡地であった。

再生における魅力創出の鍵の1つは、たった「数メートル」のギャップへの空間操作であった。もともと、この場所は川沿いであることもあり、鉄道操車場跡地であったこの地区と市街地との間に、数メートルの高低差が存在しており、断絶は、川沿いを、機能面だけでなく物理的・心理的に遠い場所としていた。

そこで、この再生では、段差を巧みに取り込むための工夫が行われている。美術館へのエントランスや階段によるアプローチ空間の処理により、障壁を感じさせることなく川までアプローチできる。周辺では、芝生の斜面によって、川と市街地が緩やかにつながっている。このような、小さな空間的操作が、空間を反転させる大きな力となっている。また、噴水・芸術作品・柔らかな斜面によるランドスケープが、物理的距离だけでなく、心理的距離も近づけている。

橋梁による反転

一方、これまで、物資を輸送する大型船の航行のためにネルビオン川に橋を架けることができず、その結果、対岸は個別の発展を見せていました。これに対して、この再生事業では、歩道橋が整備された。ズビズリ歩道橋（設計：サンチャゴ・カラトラバ）、ペドロアルバード歩道橋（設計：ホセ・アントニオ・フェルナンデス・オルドネス）、デウスト橋とそのアプローチなどにより、複数の動線が対岸に向かって設けられた。河川沿いは両岸とも公共空間として整備され、歩行者ネットワークは対岸まで面的な広がりを見せている。またしても、裏が表に反転した。



市街地側からビルバオ・グッゲンハイム美術館を望む

反転の拡大と波及：川沿い（アバンドイバラ地区）から旧市街地（ラ・ビエハ地区）の再生へ

一方、事業としても、地区のもう1つの端を国際会議場の建設（2000年）によって押さえ、LRTの開通（2002年）によるネットワークの接続を行うなど、都市の裏側は連鎖的に表側へと反転し始めている。グッゲンハイム美術館を含む35万m²の再生は、シーザー・ペリによるマスター・プランをベースにしながら、商業施設・ホテル・住宅開発に文化施設を交えて、次の再生戦略へと移行している。市街地とネルビオン川に挟まれたこの地を次々に「表」にしてゆく戦略である。

再生戦略は、アバンドイバラ地区にとどまらない。第2の旧市街地、ラ・ビエハ地区は、前述通り、荒廃した密集市街地であり、ここでこそ再生が求められた。ここでは、EUの補助金を利用して、交流人口増大のために芸術活動拠点の整備（礼拝堂からブルボロック文化センターへ、教育施設からビルバオ芸術センターへ）や、住宅の再開発が行われた。また、ネルビオン川河口付近（バラカルド市）においても、再生戦略が進められている。こうした文化芸術を刺激とする再生の効果は、ビルバオ都市圏全体で循環的に機能したとき、初めて見えてくるだろう。

なお、この再生には、幾重にも広がるプレイヤーが存在する。もともと、ネルビオン川の水質改善に端を発する周辺自治体の連合として、1991年「ビルバオ・メトロポリ-30」が組織され、広域的な都市圏のあり方が議論された。アバンドイバラ地区再生には、スペイン中央政府とバスク自治政府の共同出資によって、再生事業をマネジメントする団体「BILBAO・RIA2000」が設立され、運営に当たっている。また、これらの再生では、EUが非常に大きな役割を果たしている。EUの都市パイロット事業（UPPI）の指定区域とされたラ・ビエハ地区のような小さな地区でも、広域的な意味で、ヨーロッパ中の都市循環を円滑にするツボとしても捉えられていたのである。これらのプレイヤーが編み出す、次なる「反転戦法」はいかなるものか、期待したい。

参考文献

- 岡部明子『サステナブルシティ——EUの地域・環境戦略』学芸出版社、2003年
- Javier Cenicacelaya, Antonio Román, Iñigo Saloña, *Bilbao 1300-2000: an urban vision*, COAVN BIZKAYA, 2001