

ル・コルビュジェの描いた道路から見る都市像

兼岡昇平 (指導教員 八尾廣)

1 はじめに

20世紀、モータリゼーション主導の都市形成は結果として都市集中と郊外へのスプロールをもたらした。自動車交通主導の都市がもたらす非人間性への反省から、20世紀末以降、都市計画分野では自動車依存からの脱却が提唱され、公共交通機関の復権による都市再生、低速で走るPTS（歩行者交通システム）や小型電気自動車など新しい交通技術による持続可能な都市形成への提案等が盛んに行われるようになった。本論は、自動車黎明期に建築家として数多くの都市計画を手がけたル・コルビュジェに着目し、今一度その道路観や都市像を検証することを目的とする。

2 ル・コルビュジェの道路観

彼のスケッチを俯瞰的に眺めると道路を前面に描き、建築とその周囲との関係を描き込んでいるものが多い。また、建築家として、いくつかの立体交差路と断面図を描き、各々の都市計画に反映させている。

3 都市計画における道路

ル・コルビュジェの都市計画(表1)と当時の自動車の歴史(表2)を照らし合わせると、その時代に則した都市計画をしていることが推察される。また、歴史的背景により計画自体が頓挫する場合もあった。

1914年には、T型・フォードの大量生産により交通量が劇的に増加する。1920年頃、当時のパリでは頻繁に交通事故が起きていた。ゆえに、1922年以降の彼の都市計画において歩車分離を推進していると思われる。1922年300万人の現代都市では、グリッド状の各街区で仕切っている。歩道は地上レベル、車道は歩道から高い位置に上げることで、歩車分離を計画している。1925年モンテヴィデオとサン・パウロの都市計画では、歩道は地上レベル、車道は地上から5m高くし、車道はやがて带状集合住宅の屋上を通る高速道路に通じる。1930年輝く都市では、今までの歩車分離の計画をさらに用途別に分けたTYPE4を構想している。TYPE4とは重量車両、一般自動車、歩行者を立体的に分割する方法である。歩道は地上レベル、街区間の移動は地下レベル、軽量車道は地上レベル、重量車道はさらに地上

より5m上がるレベルで計画される。1951年チャンディガール都市計画では、今までのTYPE4を昇華し、さらに道路を用途別に等級化する7V理論が構想される。

年代	名称	道路計画
1914	クレテの庭園都市	道路と歩道は地面レベル。各住居の横に歩行者専用の小道が配置されている。
1922	300万人の現代都市	道路は少し高いレベルと地面レベル、歩道は地面レベル。グリッド状に各街区で仕切っている。
1925	ヴォワザン計画	道路は高いレベル、歩道は地面レベル。グリッド状に各街区で仕切っている。都市中央(道路の上)に空港を配置している。
1925	庭園都市	大きいグリッド状が道路。小さいグリッド状が歩道。
1925	モンテヴィデオとサン・パウロの都市計画	屋上を車道とする带状集合住宅が街を縫うように配置されている。
1929	南アメリカの都市計画	リオ・デ・ジャネイロの湾岸にのびる高速道路と一体の带状集合住宅。左下にはその断面が描かれている(高さ100m、ピロティ高40m)
1930	輝く都市 ・摩天楼 ・工場地区	ピロティによって地面は完全に歩行者に開放される。車道はその上を走る。TYPE4理論を展開。
1931	バルセロナの区画	車道と歩道は同じレベルであり、区分はされていないようだ。
1933	ウエド・ウシヤイアのデュラン計画	歩道は地面レベルと3階レベル車道は2階レベルと完全に分離させている。
1934	スムールの都市計画案	歩行者と自動車の分離 屋内道路がある。5mの高さに上げられた自動車道は地上に、その下を潜り歩道は、車を避けている。
1933	エスコール左岸の都市計画	歩行者と自動車を完全に分離する。立体高速道路を採用している。重量車輛、一般自動車道、路面電車と用途別に分離する。
1935	パチャ(バタ)の都市計画 ・ツリン溪谷の基本計画 ・エロクールの都市計画 ・ブラジルの大学の都市計画	不明
1936	パリ計画37 ・不衛生区画No.6 ・サンクルの橋頭の都市計画	中央に高速道路が貫入している。レベルは不明。大中小の派生した、道路が広がっている。歩道と車道は隣接しているようだ。
1945	サン・ディエの都市計画	車道と歩道は立体交差し、車と人は完全に分離されている。
1951	チャンディガール都市計画	道路を用途別に等級化する7V理論が図面に構想されている。
1955	モーのユニテ・ダビタシオンと都市計画	道路を用途別に等級化する7V理論が適用されている。
1957	ベルリンの都市計画 国際コンペ案	計画案は全体が3次元で構成されている。3つの要素とは、建物(点)、面積(面)、交通網(線)であり、とりわけ7V理論を用いた交通網が特徴的である。

表1 ル・コルビュジェの都市計画と道路計画の変遷

年代	国	説明
1880年	フランス	定期バスが登場する。
1885年	イギリス	赤旗法が施行された。
1900年	アメリカ	石炭の代わり石油を使った蒸気自動車を作られ、さらに普及する。
1920年後半	アメリカ	それまで蒸気自動車が販売されていた。
1898年	イギリス	赤旗法が廃止される。
1908年		フォード社がフォード・T型を発表した。
1911年		馬車引きのバスが姿を消す。
1914年		第一次世界大戦
1914年		フォード・T型の大量生産が開始。
1920年	アメリカ	モーターレーゼーションが起こる。次いでヨーロッパ諸国においても起こる。
イギリス		フォード・T型がおよそ、100万台生産される。
1920年	イギリス	公共交通機関が向上。新しいポッドタクシーは、ガレージ行きが増加。
1939年	イギリス	25人に1人の割合で車を所有。
1939年	イギリス	自動車交通法がイギリス律を13の交通エリアに分ける。
1939年		第二次世界大戦

表 1 黎明期における自動車史

4 ル・コルビュジェの道路に関する言説

ル・コルビュジェは、今までの数多くの著書の中で、道路に対する考えや考察、そして機会主義時代への憧れを詩のごとく綴っている。また、何らかの変遷があると思われたが、一貫して主張に狂いが無い。

4.1 言説について

本稿では道路の記述の見られた、まとめを記述する。

- 1) 速度はかくして世界を変えた。
- 2) 沿道の整備には、あらゆる精神的作品と同等な資格がある。
- 3) 交通路を歩道と自動車専用道路とに分類する。
- 4) 自動車高速道路を立体的に路線設計する。
- 5) 高架道路の下部を集合住宅として開発する。
- 6) 高架道路は、建築体を全面にして背後に隠れる。
- 7) 道路行政を完全に改革しなければならない。
- 8) 地下道路は恐怖感を与えるから、否定的である。
- 9) 街路は車と歩行者の雑種である。

彼の言説を改めて読むと、彼はまず自動車という機械により、そのスピードが都市を変えることの可能性に強い夢を抱いていることが伺える。既存の街路は「廊下状街路」と称し、今までの道路網の修正案を内科的な取り繕いであると断罪。真の解決は、外科的な新しい交通網の整備にある。そして、交通は速度を落とさないことを前提にしており、曲線や地下道路、歩車共存については否定的な考えを持っている。

4.2 交通理論

(図2) この立体交差理論は、1930年「輝く都市」で発表。車道は地上から5mの高架道路。地上は重量交通路。歩道は地上、道路を横断する場合は地下通路に行く。車道は地上から解放することで、速度を維持しながら歩行者に配慮を促す。

(図3) チャンディーガール都市計画で発表。それまでの交通のあり方から地上交通に対してあらゆる問

題を解決するために作られた系統である。V1: 都市間を繋ぐ大道路。V2: 市内の幹線道路。V3: 市単位の主要街区を巡る縦方向の道路。V4: 街区の中へ貫入する横方向の道路。V5, V6: 各住居の戸口に至る道路。V7: 縦方向の街区同士を連絡する道路。ル・コルビュジェは、住居を細胞と表し、この道路を血管であると唱えている。都市は生物のごとく、合理的に機能することで系統間の乱れは無くなり調和すると唱えた。

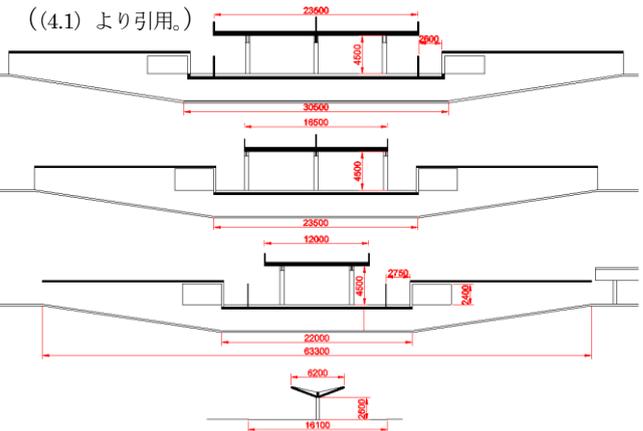


図2 TYPE4 1930年

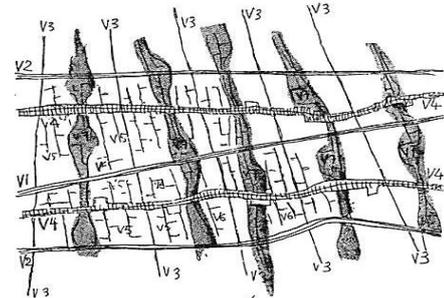


図3 7V理論 1951年

5 まとめ

ル・コルビュジェの都市に対する理想は、機械で生活が改善し、機械と理論が都市を正常にさせるというものであった。彼の道路に関する言説の多くは詩的レトリックに満ち、自動車交通のもたらす弊害に関する検証は楽観視したものだった、このため彼の描いた都市計画の多くがユートピアンな夢想にとどまったのではないだろうか。

参考文献

- (1) ル・コルビュジェ全作品集, 第1巻~第8巻
ウィリ・ボジカー 編: 吉坂隆正 訳
- (2) ル・コルビュジェ図面集, vol.8
Echelle-1 編著: 保都珠子 訳
- (3) ル・コルビュジェの各著書、以下省略