

# ヨーロッパ都市の旧市街への価値づけ ——建築・都市計画をめぐる思想史的考察——（その1）\*

笹野益生

## I はじめに

ヨーロッパ都市の旧市街は、近代産業社会の到来を背景とし、都市空間が市壁という境界を打ち破って外部へと急速に膨張する19世紀半ば頃までに形成された市街地を意味し、かつての囲郭都市に重なる場合が多い。旧市街には、過去から受け継がれたわかりやすい姿かたちや、歴史の重みを感じさせる建造物が多く残され、文化財としての指定<sup>1)</sup>やユネスコ世界遺産登録を通じて、その全域が保存の対象になっている場合もある。

しかし、このような旧市街の魅力や価値は、必ずしも自明のものとして認識・評価されてきたわけではない。19世紀においては、産業革命に端を発する近代化や工業化、さらにこれらを背景とする都市への急激な人口集中によって、今日の旧市街に相当する市壁内部の都市空間の衛生状態は極度に悪化した。建物・人口の密集による居住環境の悪化に上下水道の不備が重なり、たびたびコレラが流行したため、衛生問題の解決は、ヨーロッパの多くの都市にとって急務の課題となった。

その結果、パリ改造に代表される街路の拡幅や直線化などの再開発事業が多くの都市で実践され、既存の都市空間は大きく変容した。市壁が取り壊され、その外部の広大な空間が、近代的な都市計画によって都市空間へと組み込まれた。スペインでは、イルダフォンス・サルダー（1815-1876）のバルセロナ拡張地区計画（1859年）を嚆矢とする拡張地区計画が19世紀後半以降、多くの都市に展開された。

このような建物や人口が密集し、街路が細く折れ曲がった旧市街の都市空間

は、20世紀前半のモダニズムによって否定され、さらに、モータリゼーションや高度経済成長がその改造や破壊に拍車をかけることとなった。しかし同時に、歴史的な都市空間の急速な喪失は、その魅力や価値を人びとに気づかせる契機にもなった。そもそも旧市街は、都市の中でどのように認識され、位置づけられてきたのであろうか。

そこで本稿では、ヨーロッパ建築・都市計画に関する著作の中から6点を資料として取り上げ、旧市街の価値に対する各著者の認識や考え方を読み解き、思想史的な観点から考察を行うことを目的とする。対象とする期間は、20世紀初頭から、国際観光の発展に伴い旧市街の再活性化が始まる1980年頃までとし、近代都市計画思想にみる旧市街の価値、旧市街の物質的価値、旧市街の社会的価値という三つの括りを設け、各2点ずつ取り上げる。

## II 近代都市計画思想にみる旧市街の価値

### 1. パトリック・ゲデス：社会的運動としての都市計画

本節では、19世紀後半から20世紀前半にかけて、近代都市計画や市政学（市民生活学）、環境教育といった分野を切り拓いた一人として位置づけられるパトリック・ゲデス（1854-1932）が1915年に著した『進化する都市——都市計画運動と市政学への入門』（資料1）を取り上げる。スコットランド出身のゲデスは、本来は生物学者であったが、それゆえに都市を進化するものとして捉えることに関心を抱き、地理学や地域計画といった分野に大きな足跡を残した。米国の建築評論家・文明批評家であるルイス・マンフォード（1895-1990）の師としても知られる。

ゲデスは、都市への人口集中や過密化、都市の拡大が急速に進む工業社会の都市に、従来の都市とは異なる新しい現実を読み取っており、このことが、本書の執筆の背景や動機となっている。都市の拡大については、複数の都市が連なり、地域や人口が集合しつつある実態を「コナーベーション（「連接都市」、「連担都市」など）」と名づけることで、その認識を促している（資料1：72）。

他方、過密化や賃労働は、都市に衛生状態や居住環境の著しい悪化や貧困をもたらしていたが、ゲデスは、その背景をなす工業社会を全面的に否定したわ

けではない。都市に悪化や貧困をもたらしたのは、石炭を基盤とする蒸気機関を使ってエネルギーや資源を浪費する「旧技術」であり、そこから水力や電力を用いる「新技術」に移行し、技術が生活に向けられれば、住民は住宅建設やまちづくりに熱心になるとゲデスは考えたのである（資料1：94-99）。

では、「旧技術」時代のイギリスの都市は、どのような状態にあったのだろうか。それについては、以下のような記述がある。

アイルランド旧市街の朽ちつつある小屋、イングランドの労働者の倒れかけた陋屋ろうおく、スコットランド人の惨めな超過密度家屋（可哀そうに、あまり過密すぎて倒れようもない牢屋のような塔屋）などは……社会的にも個人的にも、不幸と災難、暴力と疾病、誤謬と愚行、そして悪徳と犯罪の長い悲しい記録である。（資料1：135）

この描写に表れているように、当時の都市においては、旧市街の内外を問わず、住環境がきわめて劣悪な状態に置かれていた。いわゆるスラムである。ゲデスは、スラムを「旧技術」の秩序がもたらす結果であり、生活の質や人間そのものを低下、退廃させるものとして捉えた（資料1：101-105）。

ただしゲデスは、スラムという用語を、極貧層が居住する過密化した地区という一般的な意味でのみ使用したのではない。イギリスの大都市にみられた長い寄宿舎の街並みを「半スラム」、部屋の広いマンション街を「高級スラム」と呼ぶなど、きわめて広義な意味で使用した（資料1：136-140）。ゲデスが上流の住宅街でさえスラムと決めつけた理由は、近代都市が異常なまでに拡大し、心身両面の健康に必要な自然と接触する機会が失われたためであろう。

……町の子ども、婦人、労働者はめったに田舎に来ることはできない。衛生学者そして功利主義者として、それならわれわれは彼らに田舎をもたさなければならない。（資料1：121）

こうしてゲデスは、衛生学や功利主義の観点から、逆に都市の中にこそ田舎

つまり公園や市民菜園、庭園が必要と考えたのである(資料1:120-123)。

以上のように、旧市街を含む都市中心部の状態を、自然との接触機会の喪失という負の側面から深刻に捉えつつも、そもそも中世都市を起源とする旧市街一般や古い街路、歴史的建造物について、ゲデスはどのように認識し、評価していたのであろうか。

オスマンやスチューベンの影響のあと、あのウィーンの称賛すべき建築家、カミロ・ジッテの時代が来る。彼は、ロマン主義復興が大聖堂や貴族の別邸のためになしたことを、全体として、中世都市の評価とした。そのとき以来、われわれは、これらがかつては混沌とした野蛮なものと思われていたこと、ゴシックという名前すらが、軽蔑と罵言の表現として建築を当てこすって与えられていたことを忘れてしまった。しかし、われわれは個々の建物についてよく学び祖先の人たちが罵ったものを称賛する一方では、中世都市の古風で曲がった複雑な通路網は単に付随的な発生物であり、大聖堂の周囲の狭い街路と、その壁のまわりに混み合い群がっている建物は、大聖堂が四方から余すところなく十分に眺められるようにするために、取り払われることが、唯一の適したことであるという印象を持ちつづけている。(資料1:209)

このようにゲデスは、都市計画の芸術的側面を重視したカミロ・ジッテ(1843-1903)に引き続き、中世都市や大聖堂をはじめとする単体のモニュメントについては基本的に評価しつつも、モニュメント周囲の狭く複雑な都市組織については、モニュメントを四方から眺望できるよう、取り壊しもやむを得ないと考えていたことがわかる。

他方、歴史的遺産の価値づけについては、ドイツ諸都市を訪問した際に得られた知見にもとづく次の説明がある。

過去の賛美者にとって、歴史的記憶と連想はわれわれがそうであるように忘れられることもなければ、もし、それらが復興したとしても、センチメ

ンタルだとあざ笑われたりしない。それは共同体の精神的遺産として知られ、価値づけられることが多い。つまり、古代の場所と記念物、往古の街路と家々は、便利とか公衆衛生とかのあれやこれやの露骨な口実のもとに無差別に一掃されることはなく、都市の物的遺産のまさに核として清められ、保存される。(資料1：217-218)

つまり、ドイツでは、過去から受け継がれた都市の街路や住宅でさえ、精神的遺産としての価値づけがなされれば、保存の対象となる余地が十分あることにゲデスは着目している。また、ゴシック様式の壮麗な大聖堂で知られるウルム旧市街について、次のような描写がある。

ここでは、われわれは、都市の歴史の中心をなす大聖堂の尖塔のもとを出発して、今に残っている中世的またルネサンス的な美しい街を通り抜けて、ほとんどあらゆる方面へ散策に出かけられる…… (資料1：226)

ここでは、「歴史の中心」や「今に残っている」、「美しい」といった表現から、ゲデスが、過去から受け継がれた旧市街やその街並みに好感を抱いていることが率直に伝わってくるのではないだろうか。

中心部つまり旧市街の改良事業について、ゲデスは、「中心部改良が暴力的に行われ費用が高かつき、悪とともに善までも追い出してしまうということがよくあった」として、改良工事が皮肉にも破壊につながることを注意を促している (資料1：255-256)。

## 2. ル・コルビュジエ：直線と直角のモダニズム

第一次大戦後のヨーロッパでは、近代工業が生み出した素材や技術を用いて、建築や都市の機能性や合理性を追求するモダニズムが大きな動きとなり、世界中に波及した。本節では、このような近代建築運動、とりわけ近代建築国際会議 (CIAM) で指導的役割を果たしたスイス出身の建築家ル・コルビュジエ (1887-1965) の1925年の著書『ユルバニスム』(資料2)を取り上げる。

本書の「第一部 総論」には、「300万人の現代都市」(1922)や、パリの「ヴォワザン計画」(1925)など、ル・コルビュジエがそれまでに構想した壮大な都市計画の原理が提示されている。本節では、そのような原理との関係において、ル・コルビュジエが前近代に形成された都市空間の特質をどのように評価していたのかについて読み解いてみたい。

「人間は、目的をもつゆえ真直ぐ進む」という一文から、ル・コルビュジエは、人間の移動は、直進することが前提だと考えていることがわかる。つまり、移動手段である街路は、直線であるべきことが示唆される。その裏返しとして、「ろばは……気が散ってちょっと立止まり、大きな玉石をよけるため、坂を避けるため……あちらこちらする」。さらに、「ろばがヨーロッパ大陸の都市の道筋を引いた、不幸にもパリをも。」と述べ、曲線の「ろばの道」が刻まれたヨーロッパ都市を強く否定する(資料2:18-19)。

ゲデスの引用にもあったカミロ・ジッテに対しては、その都市計画論を、「ろばの道の信仰」、「曲線の讃美」、「自動車時代における、恐ろしい逆説的な誤解」などと容赦のない批判を加えている。ル・コルビュジエは、自動車が都市交通の主役になるという視点からも、直線が都市計画上の前提になると確信していたのである(資料2:21-23)。

直線のもつ目的性に着目したル・コルビュジエは、次の「秩序」の章において、人間の行動と思考は直線と直角によって支配されると断言し、「直角は、空間を完全な厳密さで決定するのに役立つゆえ、行動に必要で十分な道具である」と主張する。

さらに、偶発的な外観でしかない自然とは対照的に、人間が作るものは、身体や直接的な把握から離れ遠ざかるほど、純粋な幾何学に向かうと考える。つまり、「都市は純粋な幾何学」であり、「純粋な幾何学に向かう」とき、「秩序と呼ばれるものが作られる」のである(資料2:29-33)。

このようにル・コルビュジエにとって、都市に秩序をもたらすものは直線と直角であり、きわめて合理主義的な都市計画思想と言える。この思想は、「感情は溢れる」の章において展開される。

困難と無知の藪の中に引かれた直線と直角は、力と意志の明らかな表明である。直角が支配するとき、絶頂期であることが分かる。そして、都市が無秩序な街路の堆積から脱して、直線に向かい、その直線を最も遠く延ばすのが見られる。直線を引く人間は、自己を取戻したこと、秩序に入ったことを示す。文化は、直角の精神の状態である。(資料2:45)

上記の裏を返せば、無秩序な街路の堆積とは、ろばが引いたような旧市街の街路網がまさに該当し、それは、ル・コルビュジエにとっては力と意志の欠如であり、文化の欠如を意味する。

「分類と選択(検討)」の章では、視覚を通じて認識される都市の形と、それがもたらす感覚との関係について論じている。

線が折れて角々しく、ぎくしゃくして規則的な律動を欠くとき、形が鋭くとげとげしいとき、われわれの感覚は苦しさや痛さを感じよう。われわれの精神は、この混乱、この硬さ、この洗練の欠除に悩んで、「野蛮」だと思ふであろう。線が連続して規則的であり、形が折れ目なく十分に包まれ、明らかな規則に条件づけられているとき、われわれの感覚は慰められよう。(資料2:61)

ここで、ル・コルビュジエが「野蛮」として具体的にイメージするのは、ルーアン大聖堂のような中世ゴシック様式の大聖堂である(資料2:40)。天に向かって聳える大聖堂の尖塔は、ル・コルビュジエにとって苦痛をもたらすものなのである。

「大都市」の章では、ろばの道に沿って建設され、中心部に残された道路網が、現代の大都市のまさに中心部を締めつけているとし(資料2:87)、そのような硬直化した中心部を次のように表現している。

車台、車体、座席(都市の周辺部)、どれもまだ大丈夫だ。しかしエンジン(都市の中心)が故障している。動かない都市の中心は故障したエンジン

ンだ。(資料2 : 88)

それゆえ私は冷静に思う、大都市の中心を取壊して建て直すことを考えなければならない…… (資料2 : 90)

中心は条件づけられている。中心は、それを取巻くものによってのみ存在する。また中心は、あらゆる種類の、変えることのできない無数の集中によって、きわめて遠くから固定されている。車の軸を移すことは、車全体を移すことを余儀なくされる。大都市について言えば、20キロメートル、30キロメートル四方を移すと主張するもので、全く不可能なことだ。車の軸は固定されていなければならない。(資料2 : 94)

ル・コルビュジエの論理だと、「ろぼの道」が張り巡らされた大都市の中心は、もはや瀕死の状態にあるが、その位置は、きわめて広域に及ぶ周囲によって規定されており、動かすことは不可能である。したがって、中心を取り壊して建て直さなければならないということになる。

フランスの首都、パリの中心では、19世紀半ば以降、ナポレオン三世とオスマンによって、いわゆる「パリ改造」が実践された。この改造について、ル・コルビュジエは、「今日の自動車のパリはオスマンによって生きている！」と高く評価している(資料2 : 239-240)。オスマンが用意した土台のうえで、ル・コルビュジエが構想したのは、上述の論理にもとづくパリ中心部の再開発、すなわち「ヴォワザン計画」であった。

### III 旧市街の物質的価値

#### 1. アルド・ロッシ：形態の価値が支えるモニュメントの永続性

アルド・ロッシ (1931-1997) は、20世紀後半に国際的な評価を得たイタリア・ミラノ出身の建築家であり、1990年にプリツカー賞を受賞した。また、ロッシが1966年に著した『都市の建築』(資料3)は各国語に翻訳され、建築界や都市論に多大な影響を及ぼしてきた。建築・都市理論にも秀でたロッシが

ヨーロッパ都市をいかに捉えていたのか、そこに、旧市街の価値づけに繋がるような視点は見出せるのか、本書を読み解くことで探してみたい。

本書で繰り返し登場する主要な概念が、都市内の限定された領域における建築の様相である「都市的創成物」である。ロッシの造語である「都市的創成物」（イタリア語で“*fatti urbani*”）とは、一体何を意味するのであろうか。

それは、ヨーロッパのどの都市にも見られるような巨大なパラッツォとか、複雑に繋がり合った建築群、あるいはそれらの複合したようなものを指し、具体例として、パドヴァのパラッツォ・デッラ・ラジョーネが挙げられる。そしてロッシは、この種の都市的創成物が、都市の各部を構成していながらも、その機能が当初のままであるようなものがほとんど見当たらないことに注目する。

とりわけ、この種のパラッツォが複数の機能を容れることができ、しかもこれらの機能がいわばその建築の形態とは全く無関係に存在し、それでいながら、まさにその形態そのものが私たちに強い印象を与えているのは驚きであって、私たちはそこで生活し、それを経験するのであるが、その建物の方は都市の構造となっているのである。（資料3：19）

さらにロッシは、都市的創成物の形態が場所や時間の中で複雑化され、再編成されているという事実に注目し、これが最近に建てられたものなら、これと同様な価値は持ち得ないと述べる（資料3：22）。また、都市的創成物は、パラッツォのようなモニュメントだけでなく、「一本の通り」や「一つの街区」といった、より広い都市空間や建造環境をも含む概念である（資料3：24-25）。「都市と建築を分離せずに、連続する有機体として捉える」ためのもの（今村 2013：138）や、規模も形成論理も互いに異なる「都市」と「建築」の間をつなぐもの（英=*urban artifact*／伊=*fatti urbani*）（天内 2014）<sup>2)</sup>といった解釈は、都市的創成物を理解しようとするうえで参考になるのではないだろうか。

都市的創成物が新たな機能の容器として絶えず更新可能なものであるとするなら、都市構造の価値さえ容易に改変できることになってしまい、建築や形態の永続性という価値も、都市自体がその一要素をなす文化の伝達という価値さ

えもが危機に曝される。ロッシは、これらのことはすべて現実と合致しないとし、機能主義の誤謬を指摘する（資料3：39）。

ロッシは、持続的な都市的創成物を、上述のパラッツォ・デッラ・ラジョーネやグラナダのアルハンブラ宮殿などのモニュメントと同一視してもよいと考える。なぜなら、これらが都市を持続的に構成しており、その持続の仕方は、感覚に働きかけると同時に物理的でもあるからである（資料3：63）。

単一の機能のみによって規定されているような都市的創成物は、その機能を説明する以上の役には立たない。実際のところ我々は常に、その機能が疾うの昔に失われてしまったような要素をずっと我々の役に立ててきているのだ。そのような創成物の価値は、してみれば、もっぱらその形態のなかにあることになる。（資料3：65）

このようにロッシは、都市的創成物の価値が形態にあることを明確に述べる。さらに、都市を、さまざまな部品で構成される一個の建築として見ることを提起する。主要な構成部品は、住居と基本要素であり、後者には、都市を形成し構築していく際の永続的特質が認められ、そのうち特別な役割を担う基本要素がモニュメントである（資料3：65-66）。

それらはすぐれた芸術作品となり、とりわけそうした様相においてその特徴を発揮する。それらが創り出す価値は、遥かにその環境の力よりも強力であり、また記憶の力などよりも強力なのだ。（資料3：134）

ロッシは、モニュメントに、経済的価値や現実のニーズを超えるものとしての芸術的価値を認めているように受け取れる。しかし、ロッシが問題にしているのは、単にモニュメンタルな特質や様式的価値ではないことが次の文章からも明らかである。

大聖堂や聖堂が世界中に散らばり、またサン・ピエトロ聖堂があり、これ

らがカトリック教会の普遍性を「形づくっている」と言えるのではないか。私はこれらの建物のモニュメンタルな特質のことを言っているのでもなければ、その様式的価値のことを言っているのでもない。私が問題にしているのはそれらの現存性であり、それらの構築物、それらの歴史のことである。言い換えるならその都市的創成物としての特質である。都市的創成物はそれ固有の生命を持ち、それ固有の運命を持っているのだ。(資料3 : 154)

建物や都市の場所の選定が「地霊 (ゲニウス・ロキ)」によって支配されていたことや、巡礼地や聖地のような「特異点群」の存在によって、「場」の価値は論理的には説明がつかず、無条件かつ単純に認めるしかないというのが、「場」に対するロッシの基本的な考え方である (資料3 : 161-162)。

さらに、そのような「場」に建てられた構築物やモニュメント、都市は、当初の出来事や生成、存続、発展の諸過程、つまり創意や伝統と密接に関わることで、場所を創り出すと述べる。古代世界やルネサンスにおいて建築が重視されていたのは、それが一つの場所を形成していたからなのである (資料3 : 164)。

ロッシは、このような「場」に対し、「環境」という概念を警戒する。その理由は、次の文章に示されている。

こうした環境概念が、歴史的都市を保存すると称する連中によって、しばしば用いられ推奨されているのはゆえなしとしないのであって、彼らは昔のファサードを保存したりそのシルエットやらその他この類いのものを遣すようなかたちで造り直したりしているのである。しかしこうした手術をした後に一体何が遣ったというのか、よしんばそれが受け容れられた実現できたとしてもである。虚ろな背景があるのみで、しかもそれはしばしば耐え難いものとなるのだ。(資料3 : 194)

つまり、「環境」という概念が、歴史的都市に虚ろな背景をもたらしたファ

サード保存とその口実として利用されたと言うのである。では、どのように保存することが望ましいのだろうか。

実際、モニュメントについて語れば、街路やその一帯、あるいはその国柄までもよく分かるのだ。しかしそれを保存するとなれば、すべてを保存するのではなければならないのであって、ドイツ人たちがクヴェドリンプルクでしたようなやり方でなければならない。たとくヴェドリンプルクにおける生活がひどく強制を伴うものであるにしても、この小都市がゴシックの説得力ある博物館である（そしてドイツの歴史の途方もない博物館である）という点において、それは正当化できるのであって、さもなくば何の根拠もないことになる。(資料3：194)

このように、歴史的都市の保存においては、都市をあたかも博物館の展示品のように扱うことによってはじめて保存行為が正当化されるとの考え方が示される。しかし、このような保存が適用されるのは、きわめて特殊なケースではないだろうか。むしろロッシは、都市を、新しい都市的創成物群の成長を通じて、絶えず成長しつづけるようなダイナミックな存在として捉える。

……都市そのものが民衆の集団的記憶である。そして記憶と同様、それは創成物や場所と結びつくのであり、都市は集団的記憶の「場」なのだ。「場」と市民たちとの間のこうした関係がやがて際立ったイメージとなり、建築となり、風景となる。そしてある創成物が記憶の中に取り込まれる間には、新しい創成物群が都市のなかに成長してくるのである。こうした積極的な意味において、偉大な理念が都市史を貫いて流れており、そして都市を形づくっているのである。(資料3：213)

「集団的記憶」とは、フランスの社会学者モーリス・アルブヴァックス(1877-1945)が提唱した人びとの記憶の集合を意味する。ロッシは、都市的創成物の複合性を解明するうえで、その特徴的原理である「場」に加え、建築、

永續性そして歴史が役立つことを示した。そして、最後に、集団的記憶が現われ、空間を集団の作品に変換してゆくと言う（資料3：213）。

都市的創成物の変化について、事例の一つとして挙げられているのが、オスマンのパリ改造である。

……この計画案はかつてなかったほどの大成功を取めたうちに数えられるのであり、歴史のなかのこの時点における都市発展とそれとが一連の対応関係を見せるのみならず、まさに一点一画に至るまでそれと一致していると言えるのである。（資料3：245）

オスマンによって切り拓かれた街路は都市発展の現実の方向に沿うものであったし、またパリの国家的役割や超国家的役割を明確に見据えたものであった。（資料3：245）

パリの破壊といった否定的評価が下されることも少なくないオスマンの「パリ改造」は、ロッシによって高く評価されたが、それは、都市的創成物の進化やパリの発展という観点にもとづくものであった。

## 2. 芦原義信：風土・文化がつくり出す街並み

本節では、建築家であり建築学者でもあった芦原義信（1918-2003）が1979年、1983年にそれぞれ刊行した『街並みの美学』（資料4）、『続・街並みの美学』（資料5）を取り上げる。これらにおいて芦原は、世界各地の街並みを建築家の視点で観察・分析してきた経験を踏まえ、建築と空間がつくり出す街並みが人間的な生活環境としていかに重要であるかを解き明かしている。

とくにイタリアをはじめとするヨーロッパの歴史都市の魅力に繋がるような空間的特質を、日本の都市との比較を交えて明確に提示しているように思われる。研究の背景をなすのは、著者がイタリアのアッシジやサンジミニャーノのような城壁に囲まれた中世都市を訪ねた時に抱いた率直な印象であろう。

このような城壁に囲まれた一軒の建築ともいべき都市の内部に繰り広げられた見慣れない街並みは、われわれ日本人にとっては異質のものである。（資料4：35）

城壁という都市の明確な物理的境界は、その外部への発達を抑制すると同時に、その内部に時間とともに形成される街並み形成に決定的な影響を及ぼしつづけたであろう。城壁がなく、外部に向かって無秩序に拡大しつづける都市に生きる日本人には、囲郭都市内の街並みが非常に新鮮に映るのではないだろうか。

ギリシャやイタリアに行くと、住宅といえども石造のような組積造がその主流である。このような建築は街路にじかに面して建っているから、前庭のようなものが全然ない。否、石造建築が建った残りの地面が全部舗装された街路として使われているといった方が正確な描写かもしれない。（資料4：57）

囲郭都市の石造建築には前庭がなく、壁面が直接街路に面している。いや、むしろ、建築の壁面に挟まれた間の空間が街路として出現する。街路空間の形態は、建築の形態を裏返したような、そんな関係にあると言える。

……もともと建築の外壁には単なる塀と異なる窓や出入口のような開口部があって、家の内と外とが連帯し、生活の雰囲気街路にまで漂ってくる。これがギリシャやイタリアの街並みの庶民的な楽しさであり……田園都市風の前庭のある街並みとは全然異なった空間構成をとりながらも、きわめて人間味のあふれる風景をつくり出している。（資料4：57-60）

建築と街路が外壁という境界面で接しているうえ、屋内と屋外が開口部を通じて密接に連なっている。では、街路に沿って隣接する建築どうしの連なりについてはどうだろうか。

イタリア的発想によると、街路の両側には建築が建ち並んで閉鎖空間をつくっていなければならない。それはちょうど歯並びのようなもので、連続性とリズムによって美しい街並みが成立するし、歯が一本抜けたり、おかしな金歯が入れば顔形が全く変貌するように、一軒の建築が取り壊されたり、新しく不似合な建築が建てられたりすると急に街並みの均衡を乱す。(資料4 : 67)

直接街路に面した壁面が、街路の両側や広場の周囲に沿って隙間なく連続するため、街路・広場空間は、建物と同様に明確なかたちをもつ。これについて芦原は、イタリアの市街地図では、建物と街路・広場との間に曖昧な空間がないため、建物の黒い部分と街路・広場の白い部分を黑白反転して並べてみても、地図としてそれほど不都合な感じはしないのだと指摘する。これは、両者が質的に近似した関係にあることを示しており、芦原は、ゲシュタルト心理学の「図」と「地」の関係を援用した考察を加えている(資料4 : 68-71)。

このようなヨーロッパの街並みの形成が、なぜ日本においては困難なのか。芦原が重要と考えるのは、建築の外部と内部とを区画する境界線である。ヨーロッパ都市のような組積造の「壁の建築」だと、境界線にあたる外壁が線として連続し、これによって街並みが決定される。日本のような壁の存在が稀薄な「床の建築」では、街並みの形成はきわめて困難なのである(資料5 : 8-9)。

芦原は、街路の幅 ( $D$ ) とそこに建ち並ぶ建物の高さ ( $H$ ) との比率 ( $D/H$ ) についても考察している。 $D/H=1$  を境として、 $D/H<1$  の空間と  $D/H>1$  の空間とでは、空間の質が変節し、 $D/H$  が1より大きくなるにつれて離れていき、2を越すと広々とした感じとなる。逆に、 $D/H$  が1より小さくなるにつれて近接し、狭苦しくなる。城壁に囲まれたイタリア中世の都市ではスペースが限られていたため街路が狭く、 $D/H\approx 0.5$  程度だったという(資料4 : 74-75)。

ヨーロッパでは、伝統的に都市美的な観点から、 $D/H$  が重要なものとして考えられてきた。しかし、19世紀後半に、導線や交通のようなより機能的なものが優先されたことで、その考え方が弱まり、さらに20世紀初頭に台頭したモダニズムによって閑却されるに至った(資料5 : 80)。

ル・コルビュジエの提唱した「太陽、空間、緑」のスローガンにもとづく配置計画だと、建築は高層化され、隣棟間隔は必然的に大きくなる。建築は高くそびえ、モニュメンタルとなり、かつ建物と建物は離ればなれに配置されるため、建築が「図」となり、建物と建物との間の空間は「地」となる。こうして、一軒一軒の建築が優位にたち、逆に、建築群によって取り囲まれる広場のような閉鎖空間という構想は稀薄になったのである（資料5：81）。

#### IV 旧市街の社会的価値

##### 1. バーナード・ルドフスキー：人びとに生きられる街路空間

バーナード・ルドフスキー（1905-1988）は、ウィーン出身の建築家であり、後にニューヨークに移り住み、批評家・エッセイストとしても活躍した。ルドフスキーが1969年に刊行した『人間のための街路』（資料6）は、イタリアを中心とするヨーロッパ都市の街路が、そこで営まれる生活にいかにか豊かさをもたらしているかをアメリカ人に伝えようとした本である。本節では、そんな街路空間の生きられ方から、本稿の趣旨にとって重要と思われるものをいくつか紹介したい。

街路が人びとにとってもつ意味や相互の関わり方は、いわゆる大陸ヨーロッパの都市と、イギリス、アメリカなどのアングロ・サクソン都市とでは極端に異なる。アメリカ人にとっての街路とは不快な空間であり、建物を繋ぐための縦・横の座標軸であり、危険を伴う無人地帯であった。そのような感覚は、自動車が出現する以前から歩くことに恥じらいや嫌悪を抱いていたという文化的な側面にも通じている（資料6：10-14）。

では、大陸ヨーロッパの都市において、街路はいかなる空間なのであろうか。

街路は何も無い場所には存在し得ない。すなわち周囲の環境とは切り離すことができないのである。言い換えるなら、街路はそこに建ち並ぶ建物の同伴者にほかならない。街路は母体である。都市の部屋であり、豊かな土壌であり、また養育の場でもある。そしてその生存能力は、人びとの

ヒューマニティに依存しているのとおなじくらい周囲の建築にも依存している。(資料6：15)

街路はそれを縁どる建物があってこそはじめて街路であるといえよう。摩天楼と空地では都市はできない。西欧建築の成功は、(くどくどしい美術史家が説くように) 個々の建物が担っているのではなく、町の街路や広場の全体が担っているのだ。(資料6：16)

上記は、ヨーロッパの都市建築は、建物がつくり出す街路や広場も含めた都市全体で評価されるべきものと換言できるだろうか。では、古代ローマの揺籃となったイタリアの都市において、街路はいかなる空間なのであろうか。それは、例えばシエナにおけるように、中心街での車輜交通をすべて禁じた歩行者専用道路であり、また、ヴィチエンツァにみられるように、人と人とが出会い、語り合い、さまざまな交渉を行うための応接間であり取引所なのである(資料6：105)。

次に、ヨーロッパ有数の大都市パリにおいてはどうかだろうか。これについてルドフスキーは、哲学者ハンナ・アーレント(1906-1975)が1968年に雑誌『ニューヨーカー』に投稿した記事を引用して答えている。

「……この町をただ宿泊や、食事や、仕事のために使うだけでなく、目標や目的を持たずに町中を歩き回り、そして都市の生活すなわち歩行者の流れがその前を過ぎて進んでゆく街路沿いの数かぎりないカフェのどれかに足を止めることによって、ひとはこの町を快適に感じるようになる。現在では、パリは快適に町中を歩き回れる唯一の大都市であり、その活気は、他のどの都市よりも街路を通る人びとに依存している。……」(資料6：106)<sup>3)</sup>

パリのような大都市においてさえ、人びとにとっての街路とは、自由に歩き回ることができる空間である。そのための目標や目的は必ずしも必要ではな

い。歩き回るのに疲れて休憩したくなったら、そこにはカフェがあり、あたかも自宅にいるかのように快適に過ごすことができる。

街路とは市内の二つの点を結ぶだけのものだと思っている人びとにとって、他の使い方があるのを知ることは驚きである。たとえば、この国では仕事の後は誰もが家へ帰るが、外国では一日の終りには、老いも若きも毎日の二時間の散歩への情熱を燃やすため街路へと溢れ出す。(資料6：107)

街路を歩くことは、アングロ・サクソン都市においては移動の手段でしかないが、ヨーロッパ都市では、散歩という目的にもなり得る。黄昏時に町のあちらこちらから老若男女が街路へと繰り出し、そぞろ歩きを楽しむ光景は、イタリアやスペインなどではお馴染みの光景であろう。

ルドフスキーは、迷路のように複雑に入り組んだ歴史都市の街路網の魅力にも注目する。迷路の町の好例として挙げられているのは、南イタリアのマルティーナ・フランカである。

迷路の町というのは、何マイルも一直線に伸びる街路で生活していてもその想像力の涸渇していない人びとには、不思議な魅力を感じさせるものだ。その最良の状態に保たれている迷路のひとつがアプリア地方の町マルティーナ・フランカである。160もの袋小路に分岐した、狭く曲りくねった街路は、単一建築物の廊下に類似している。(資料6：233)

さらに、アルベルティ (1404-1472) の『建築論』<sup>4)</sup>を引用し、迷路空間がもつ別の意義についても言及する。

曲りくねった街路では「一步步むごとに新しいものが見え、またすべての家の前面と入口は直接街路の中央に面する……街路の曲折によってどの家の視界もこのように開けていれば、それは健康的でしかも楽しいだろう」。(資料6：238)

街路の折れ曲がりによって、歩行者の目線は建物によって遮られると同時に、その眺めは絶えず変化するため、刺激的で楽しい体験になる。また、建物の前面や入口からは、直線状の街路ならば正面の建物によって遮られる視界が逆に開けて、見晴らしを楽しむことができるのである。

## 2. 陣内秀信：保存再生を通じた都市文化の継承

イタリア建築史・都市史を専門とする陣内秀信（1947-）は、大学院生時代の1970年代にイタリアに留学し、研究の拠点としたヴェネツィアやローマをはじめとする各都市において、歴史地区の保存・再生問題の第一線で活躍する研究者や実務家に学ぶ機会を得た。本節で取り上げる『イタリア都市再生の論理』は、陣内が帰国後の1978年に出版した著作であり、理論と実践の両面から展開されつつあったイタリア都市再生の実態を伝える貴重な記録と言える。

そこで本節では、1800年代後半から1970年代にかけて都市再生理論がいかに構築されてきたのか、その展開過程を概説した同書の第一章「保存再生理論の展開史」に依拠しつつ、旧市街に対する価値づけの視点の変遷を辿ってみたい。

第一期（1800年代後半から1940年）は、イタリアの国家統一や産業革命を背景とし、それまで城壁内に押し込められていた都市が城壁を打ち破り、郊外へと急速に拡大する時期にあたる。この時代に有力だった保存再生の論理は、モニュメント保存である。

教会、パラッツォ等のモニュメントとしての建築が一般の中小建築から明確にふるい分けられ、都市の記念碑、歴史の記憶として、近代化の中でも積極的に保存された。その際、モニュメントをいっそう美化するために、周辺の普通の町並みはしばしば破壊の対象となった。こうしてモニュメントだけが周辺の環境から切り離されて保存されたのだ。（資料7：16-17）

モニュメントの芸術的価値や歴史的価値、そして結局は「美しさ」が評価の第一の指標であり、また「古い物ほど美しい」という価値判断がなされた。こうして、中世の建築要素を復元して見せるためにバロックの構造を犠牲にする

ことや、古代ローマの遺跡を価値づけるために中世の建物をクリアランスすることが正当化された（資料7：17）。

こうして文化の象徴としてのモニュメントの保存という美名の下に、実は都市の本来の形態、組織が持っていた意味が引裂かれ、それと同時に、真に都市文化を築いてきた人々が町の外へ追い出されることになった。（資料7：18）

このような近代の都市改造と常にワンセットで進められてきたモニュメント保存に対し、これを古い都市組織の破壊を正当化するための「文化的言訳」であったとして、手厳しい批判が浴びせられるようになったのである（資料7：18-19）。

第二期（1940～1965年）では、第二次世界大戦中の爆撃によって中心部に被害を受けた都市の再建に続き、1950～60年代にかけての「奇跡の成長」を背景とする熱狂的な建設の時代が開始された。この間、建築・都市計画の議論の中心テーマは、古いものと新しいものとの関係であったが、議論は一般に建築の次元で行われ、より広い視野には立ち得なかった（資料7：21-22）。

しかし、野放図な改造によって、過去から受け継がれた歴史的遺産や安定した生活環境が崩れ始めると、歴史的・芸術的遺産を単体のモニュメントに限定せず、周囲の環境まで広げ、都市を保護していく考え方が生まれてくる。これは、大建築は、周囲を取り巻く物があってはじめて大きさ、形態、歴史についての正しい判断が可能であるという論理による（資料7：22）。

こうして、芸術的、歴史的価値をもつモニュメントを中心とした区域が保護の対象になったが、歴史地区を人間のためのすぐれた生活環境として捉える考え方はみられなかった。しかし、徐々に都市に対する新たな認識の方法も生まれてきていた（資料7：22）。

……自分達の町の文化、歴史、伝統的生活の個性、つまり町のアイデンティティを雄弁に語るのは、個々のモニュメントでも、モニュメントを包

む限られた環境でもなく、大建築、庶民建築、道、広場等が全体として構成する都市の形態、景観なのだ……（資料7：22-23）

ここから建築を都市の背景に結びつけ、とくに中小の庶民建築こそ、都市の現実を構成し、環境形成に重要な役割を果たしているという視点が生まれてくる。歴史的遺産と風景の保護を目的として1956年に創設された「イタリア・ノストラ」は世論形成への寄与を通じて、都市再生への大きな足掛かりを築いた。1957年にルッカで開催されたイタリア・ノストラの第二回会議等において、ジャーナリズムの論争が展開され、歴史地区について都市問題として考えることが都市計画家の関心となり、歴史地区を全体として保護すべき財として捉える考え方が確立した（資料7：23-25）。

陣内は、この動きにとって大きな役割を果たしたとする建築家・都市計画家のG・サモナ（1898-1983）の著書『都市計画と都市の未来』<sup>5)</sup>を参照し、その考え方に触れている。

何世紀にもわたる都市の成長の中には、一貫した生命感が流れており、それが存在するすべてのものを形づくっている。それゆえ、都市のどの部分も連続的に都市組織をつくりあげる上で重要な意味を担っている。（資料7：25-26）

つまり、サモナの議論は、地域の様々な部分間の連続性を、都市的次元において、つまり全体として有機的に探るという考え方に立っており、古い地区を新しい都市の現実から孤立させてはならないと主張した。1960年には、八つの自治体が組織する「全国歴史的芸術的街区協会（ANCSEA）」によってグッピオ会議が開催され、「尊重され救済されるべきモニュメントは、何世紀にもわたってゆっくり形成されてきた歴史的都市全体である」との保存論が打ち出された（資料7：26）。

歴史地区をモニュメントとして、都市全体の現実から孤立させて保存するという誤った考えに陥る危険性はあったが、ともかくも保存すべき対象としての

歴史地区の概念が確立した。こうして、歴史地区を構成する建物、道、広場等によって織り成される都市組織 (tessuto urbano) 全体が都市のアイデンティティを示すものとして保護されることになったのである。以上のような保存の対象の拡大の議論は、保存に関する国際的規範として生まれたヴェニス憲章 (1964年) の中に象徴的に実を結んだ (資料7 : 26-30)。

第三期 (1965~1970年) は、依然として高度成長下にあり、都市は郊外への膨張を示す一方、歴史地区から人口や生活文化が失われた時期にあたる。1967年のいわゆる「橋渡し法」によって、歴史地区内での保存原則が確立し、都市景観のさらなる破壊は食い止められたが、資本による都市改造のメカニズムは静止せず、それどころか、歴史的建造物は投機の対象として使われ始めた (資料7 : 30-33)。

大資本を背景とする銀行、デパート、オフィスの進出のために、建物の表側は保存されながらも、その裏側は大改造を受け、「書割」としての歴史的建造物が大量に生み出され、しかも従来の住民が郊外へ転出する、という現象が続いた。こうしてどの町でも、古い中心部の人口が著しい減少を見せ、生活文化が失われていった。(資料7 : 33)

文化的観点からの保存では、成長する都市の資本の側からの改造を食い止めることはできず、歴史的都市の実態は失われ、生活環境を喪失し形骸化した表面だけの保存、いわゆる「ファサード保存」になってしまうことが明白となった。歴史地区の真の保存は、地域全体の都市計画とも絡むため、郊外に新しい市街地を大量に建設し続ける限り、ありえないのである (資料7 : 33-34)。

第四期 (1970年代) は、1960年代末に高度成長期の矛盾が露呈し、社会全体が大きく動揺した後の時代である。70年代に入ると、市民生活の足元を見直す動きが強まった各自治体では、文化財的発想の保存論が影を潜め、資本の手による都市の改造をおさえ、歴史的につくられた生活環境とそれに結びつく「社会組織」を保護することが主張されるようになった (資料7 : 34)。

住民の生活・生産・交流等が織り成されて社会的に構成されている生きた組織こそがその町の文化を支えるものである、ということが認識されたのだ。(資料7:34-35)

これは、歴史地区を文化財として保存するという考え方から、社会的価値を認めて保存するという考え方への転換を意味する。とくにヴェネツィアでは、1966年の大水後、住民の大陸への転出が続き、町全体が観光のための博物館になってしまうという危惧が生じたため、都市は博物館であってはならない、人が住み絶えず変化のある生きた有機体でなければならないとの考え方が確立された(資料7:35)。

さらに70年代に入ると、歴史地区の保存が都市・地域全体との関連で語られるようになった。こうして、郊外へのスプロールを続ける開発型、高度成長型の計画を反省し、これまで軽視されていた歴史地区を評価し、再生しながら、積極的に再活用する、という政策が打ち出された。ポローニャにおいて開始された事業方式は次のようなものだった(資料7:36)。

60年代まで続いていた公共事業としての郊外団地の大規模な建設を抑制し、むしろ逆に、歴史地区周辺部の老朽化した庶民地区を修復・再生し、ローコスト庶民住宅として住民に提供する事業が開始された。歴史地区の古い建物を「文化財」としてばかりか「経済財」として見、それを積極的に活用することが考えられたのだ。(資料7:36)

このような都市政策の転換によって、歴史地区の問題は、市民生活そのものを決定する最大の政治的問題となり、単なる文化的活動としての保存から、住宅問題を中心とした住民の都市への権利に直結する開かれた保存へと大きく踏み出したのである(資料7:36-37)。

#### 注

\*本稿は、本号掲載のその1(I~IV章)に次号掲載予定のその2(V章)を合わせる

ことによって初めて一貫した論となるが、出版上の事情により分割掲載とせざるをえなかった。読者には不便を強いるが、必ずその2を併せて参照されたい。

- 1) スペインにおいては、1985年に制定された「スペイン歴史遺産法 (Ley del Patrimonio Histórico Español)」にもとづき指定される「歴史的建造物群 (Conjunto Histórico)」が該当する。
- 2) LIXIL 出版の Web サイト「10+1 website」に掲載された第5回建築理論研究会「〈建築理論研究 05〉——アルド・ロッシ『都市の建築』」(2014年6月) (<https://www.10plus1.jp/monthly/2014/06/-05.php>) からの引用による。
- 3) Hannah Arendt, “Reflections”, (*The New Yorker*, Oct. 19, 1968, p.102).
- 4) Leone Battista Alberti, *De re aedificatoria*, 1485, Book IV, Chap. V.
- 5) G. Samonà, *L'urbanistica e l'avvenire della città negli stati europei*, Bari, 1960.

## 資料

1. ゲデス, パトリック (西村一朗訳) (2015): 『進化する都市——都市計画運動と市政学への入門』鹿島出版会, 391頁. (初版) 1982年. (原著: Geddes, Patrick (1915): *Cities in evolution: an introduction to the town planning movement and to the study of civics*. London: Williams & Norgate.)
2. ル・コルビュジエ (樋口清訳) (1967): 『ユルバニスム (SD 選書 15)』鹿島出版会, 291頁. (原著: Le Corbusier (1925): *Urbanisme*. Paris: G. Crès.)
3. ロッシ, アルド (大島哲蔵・福田晴虔訳) (1991): 『都市の建築』大龍堂書店, vi + 432頁. (原著: Rossi, Aldo (1966): *L'architettura della città*. Padova: Marsilio.)
4. 芦原義信 (2001): 『街並みの美学 (岩波現代文庫 (学術 49))』岩波書店, v + 301 + 13頁. (初版) 1979年.
5. 芦原義信 (2001): 『続・街並みの美学 (岩波現代文庫 (学術 53))』岩波書店, v + 299 + 8頁. (初版) 1983年.
6. ルドフスキー, バーナード (平良敬一・岡野一字訳) (1973): 『人間のための街路』鹿島出版会, 342頁. (原著: Rudofsky, Bernard (1969): *Streets for people: a primer for Americans*. New York: Doubleday.)
7. 陣内秀信 (1978): 『イタリア都市再生の論理 (SD 選書 147)』鹿島出版会, 248頁.

## 文献

- 今村創平 (2013): 『現代都市理論講義』オーム社, 285頁.